

葛飾区地域公共交通計画

資料編

葛 飾 区

目次

1 策定の経緯	資-1
1-1 策定に向けた取組スケジュール	資-1
1-2 葛飾区地域公共交通活性化協議会設置要綱	資-2
1-3 葛飾区地域公共交通活性化協議会委員名簿	資-5
2 地域現況	資-7
2-1 人口動向	資-7
2-2 移動状況	資-12
2-3 自動車	資-15
2-4 自転車	資-17
3 公共交通の現況整理	資-19
3-1 運行状況	資-19
3-2 利用状況	資-26
4 公共交通に関するニーズ調査結果	資-29
4-1 調査の概要	資-29
5 用語集	資-45

1 策定の経緯

1-1 策定に向けた取組スケジュール

(1) 葛飾区地域公共交通活性化協議会

開催日	主な議題
令和7年 2月 3日(月)	・現況調査の実施報告について ・葛飾区公共交通網整備方針の実施状況について
令和7年 7月30日(水)	・各種調査から見た現況・課題について ・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 骨子案について
令和7年10月15日(水)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案)について
令和8年 3月26日(木)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画(案)について

(2) 葛飾区議会所管委員会報告

(都市基盤整備特別委員会・地域交通政策推進特別委員会)

開催日	主な報告内容
令和6年12月10日(火)	・計画の検討体制・スケジュールについて
令和7年 6月18日(水)	・各種アンケート調査の結果について ・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 骨子案について
令和7年 9月24日(水)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案)について
令和7年12月15日(月)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案について
令和8年 3月24日(火)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画(案)について

(3) 葛飾区地域公共交通計画策定庁内検討会

開催日	主な議題
令和7年3月19日(水)～ 3月27日(木)	・葛飾区公共交通網整備方針の実施状況について ・事業者ヒアリングの結果報告について
令和7年5月20日(火)～ 5月26日(月)	・各種アンケート調査の結果について ・(仮称)葛飾区地域公共交通計画骨子案について
令和7年8月28日(木)～ 9月3日(水)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案)について
令和8年2月4日(水)～ 2月17日(火)	・(仮称)葛飾区地域公共交通計画(案)について

(4) アンケート・ヒアリング調査

実施日	内容
令和6年12月19日(木)～令和7年1月 6日(月)	区民アンケート
令和6年12月19日(木)～令和7年1月 9日(木)	民生委員・児童委員アンケート
令和6年12月24日(火)～令和7年1月30日(木)	路線バス利用者アンケート
令和7年1月 9日(木)～1月17日(金)	交通事業者ヒアリング
令和7年1月16日(木)～1月30日(木)	タクシー利用者アンケート
令和7年2月12日(水)～5月 9日(金)	庁内関係課ヒアリング
令和7年3月19日(水)～3月28日(金)	庁内アンケート
令和7年6月27日(金)～7月16日(水)	高校生アンケート

1-2 葛飾区地域公共交通活性化協議会設置要綱

葛飾区地域公共交通活性化協議会設置要綱

4 葛都交第 269 号
令和 5 年 1 月 10 日
区 長 決 裁

(設置)

第 1 条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、同法第 5 条に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）の作成、変更及び実施に関する協議を行うとともに、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 4 条第 2 項ただし書に規定する協議会として、葛飾区地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関する事項
- (2) 地域公共交通計画及び法第 2 条第 1 号に規定する地域公共交通（以下「地域公共交通」という。）に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (3) 地域の実情に応じた適切な旅客輸送の態様に関する事項
- (4) 循環バス等の運行計画及び事業の管理に関する事項
- (5) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

(協議会の委員)

第 3 条 協議会の委員は、別表に掲げる関係機関、団体等に属する者又は同表に掲げる職にある者から葛飾区長（以下「区長」という。）が委嘱又は任命するものをもって組織する。

(委員の任期)

第 4 条 委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第 5 条 協議会に会長及び副会長を各 1 名置き、委員の互選により選任された者をもって充てる。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(協議会の運営)

第 6 条 協議会は、会長が招集し、議事を進行する。

- 2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 協議会の議事の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長が決するところによる。
- 4 やむを得ない理由のため協議会に出席できない委員は、同一の団体又は機関に属する者を代理人として出席させ、合議及び表決を委任することができる。

5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して協議会への出席を求めて意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議会の書面開催)

第7条 前条の規定にかかわらず、やむを得ない理由のため委員の招集が困難であると会長が認める場合は、委員からの意見の聴取及び賛否の意向の確認を書面の郵送又は持ち回りにより行い、委員の過半数からの書面による回答が得られた際に、その結果をもって協議会の議決に代えることができる。

2 書面開催時の議事の議決方法は、前条第3項の規定に準じ、書面による回答のあった委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長が決するところによる。

(協議結果の取扱い)

第8条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(会議の公開)

第9条 協議会の会議は公開とする。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、会議を非公開とすることができる。

(1) 会議において取り扱う情報が、葛飾区情報公開条例（平成4年葛飾区条例第30号）第9条各号のいずれかに該当するとき。

(2) 前号のほか、協議会が必要と認めるとき。

2 協議会の会議の非公開の決定方法、公開の方法その他会議の公開に関し必要な事項は、交通政策担当部長が別に定める。

(分科会)

第10条 会長は、必要と認めるときは分科会を設置し、第2条各号に掲げる事項について、専門的かつ技術的な検討を分科会に付託することができる。

2 分科会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

3 協議会は、分科会が検討した事項の報告内容について尊重するものとする。

(事務局)

第11条 協議会の事務局を都市整備部交通政策課に置く。

(その他)

第12条 この要綱の施行について必要な事項は、交通政策担当部長が別に定める。

2 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項（第9条第2項に規定する事項を除く。）は、会長が別に定める。

付 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和5年1月10日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行の日以後最初に委嘱される委員の任期は、第4条本文の規定にかかわらず、令和7年3月31日までとする。

付 則

この要綱は、令和6年1月17日から施行し、令和5年10月1日から適用する。

付 則

この要綱は、令和6年11月14日から施行する。

付 則

この要綱は、令和7年1月16日から施行する。

別表（第3条関係）

委 員	法第2条第2号に規定する公共交通事業者等の関係者
	道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
	道路運送法第9条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
	葛飾区民又は地域公共交通の利用者の代表
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者
	区長以外の道路管理者
	交通管理者
	学識経験者
	その他区長が必要と認める者
	区長又はその指名する者

1-3 葛飾区地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	所属・役職	氏名	備考
1	東日本旅客鉄道株式会社首都圏本部企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	櫻井 昭夫	地域交通法第2条第2号に規定する公共交通事業者等の関係者
2	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 企画総務部 経営戦略ユニット マネージャー	重松 景則(第2回～)	
	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 企画総務部 企画部長	正能 俊輔(第1回)	
3	京成電鉄株式会社計画管理部 鉄道企画担当 課長	浅岡 祐介(第2回～)	
		土屋 稿治(第1回)	
4	北総鉄道株式会社企画室 課長	島ノ江 啓一	
5	東京都交通局自動車部 計画課長	井上 清一(第2回～)	
		若田 瑞穂(第1回)	
6	京成バス株式会社 取締役営業部長	三浦 裕樹	
7	京成バス東京株式会社 営業部長	長坂 保宏(第2回～)	
	京成タウンバス株式会社 代表取締役社長	檜山 雅紀(第1回)	
8	東武バスセントラル株式会社 運輸統括部 業務課長	多田 聡	
9	日立自動車交通株式会社 営業企画部 係長	榎本 則彦(第2回～)	
	日立自動車交通株式会社 営業企画部長	關田 和弘(第1回)	
10	マイスカイ交通株式会社 管理部長	山中 孝二	
11	実用興業株式会社 代表取締役社長	坂本 篤史	
12	一般社団法人東京バス協会 乗合業務部長	富樫 秀樹	道路運送法第9条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
13	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 専務理事	高橋 哲哉(第4回～)	
	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 業務部長	小池 毅 (第1・2・3回)	
14	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会 事務長	永見 則雄(第2回～)	道路運送法第9条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
		志村 雅貴(第1回)	
15	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会 担当幹事	幸田 和雄(第4回～)	道路運送法第9条第1項に規定する一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会 事務長	久我 恒夫 (第1・2・3回)	
16	葛飾区自治町会連合会 会計	大畑 廣行(第2回～)	葛飾区民又は地域公共交通機関の利用者の代表
	葛飾区自治町会連合会 副会長	堀越 克夫(第1回)	
17	葛飾区高齢者クラブ連合会 会長	細谷 五郎	
18	NPO法人葛飾アクティブ.COM 顧問	太田 敬	
19	葛飾区肢体不自由児者父母の会 会長	住谷 道子	

No.	所属・役職	氏名	備考
20	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	小林 聡(第2回~)	国土交通省関東 運輸局東京運輸 支局長又はその指 名する者
		佐藤 義尚(第1回)	
21	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官(総務企画担当)	中山 俊夫	
22	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所 交通対策課建設専門官	菊池 信久	区長以外の道路 管理者
23	東京都建設局第五建設事務所 管理課長	小林 実	
24	葛飾区都市整備部 道路管理課長	角谷 武是	
25	警視庁交通部交通規制課 調査担当	西東 俊郎	
26	警視庁葛飾警察署 交通課長	福井 将人	交通管理者
27	警視庁亀有警察署 交通課長	木下 浩二(第2回~)	
		天野 敏明(第1回)	
28	日本大学理工学部 教授 理工学部学部長	轟 朝幸(会長)	学識経験者
29	流通経済大学経済学部 教授 大学院経済学研究科長	板谷 和也(副会長)	
30	OpenStreet 株式会社 プラットフォーム統括 部長	本間 晃章	その他区長が必要 と認める者
31	東京都都市整備局都市基盤部 地域公共交通担当課長	吉川 昌孝(第2回~)	
		武山 信幸(第1回)	
32	葛飾区商店街連合会 副会長	坂田 幸康	
33	葛飾区立小学校長会 二上小学校長	岡崎 崇	
34	葛飾区立中学校長会 金町中学校長	山村 智治(第2回~)	
	葛飾区立中学校長会 亀有中学校長	井出 忠男(第1回)	
35	福祉部長	新井 洋之	葛飾区長又はその 指名する者
36	都市整備部長	吉田 眞	
37	交通政策担当部長	吉田 眞(第3回~)	
		今井 直紀(第1・2回)	

2 地域現況

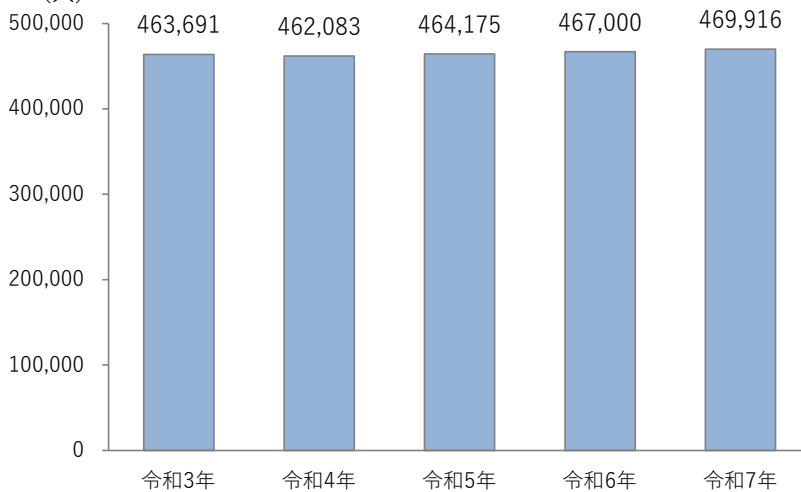
2-1 人口動向

(1) 人口推移

本区の人口は、令和7年1月1日現在で約 469,900 人となっています。4年前の令和3年に比べて、約 6,200 人増加しています。

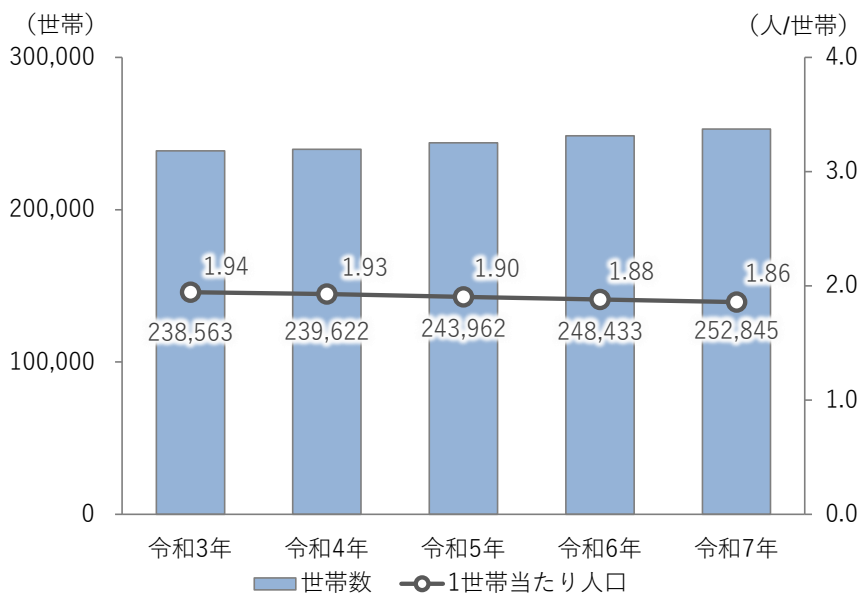
本区の世帯数は、令和7年1月1日現在で約 252,800 世帯となっています。4年前の令和3年に比べて、約 14,300 世帯増加しており、令和7年の1世帯あたり人口は 1.86 人です。

■人口の推移 (人)



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

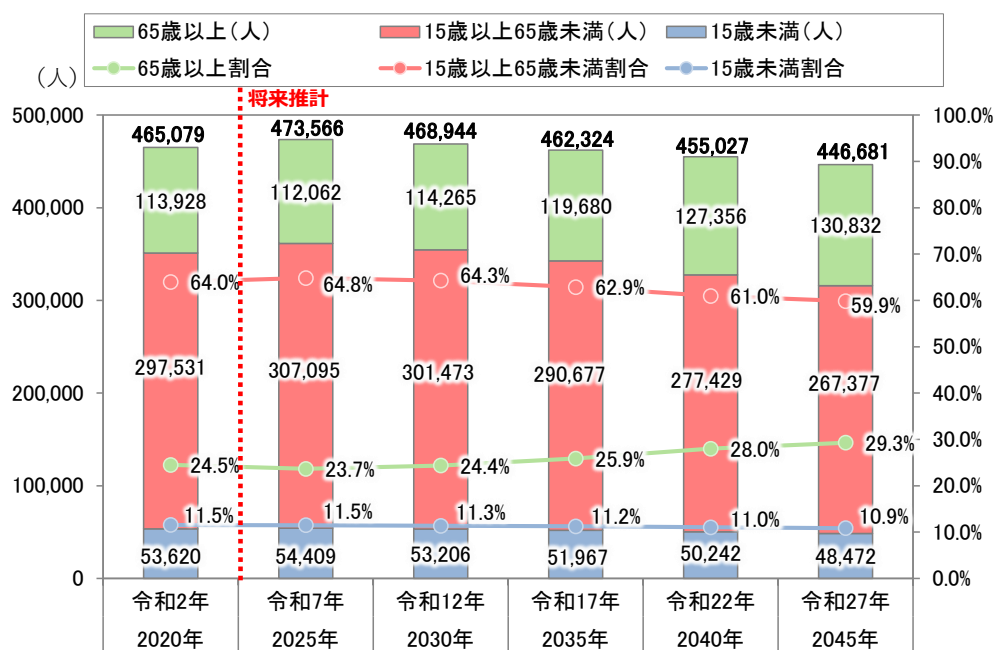
(2) 将来人口推計

葛飾区基本計画における将来人口推計では、本区の人口は、令和2年の約 465,000 人から令和7年中に約 473,600 人でピークを迎え、その後減少傾向に転じることが見込まれています。

15 歳未満の年少人口割合は、令和2年の 11.5%から令和 27 年には 10.9%に減少、15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口割合は、64.0%から 59.9%に減少、65 歳以上の老年人口割合は、24.5%から 29.3%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計(目標人口)

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満(人)	53,620	54,409	53,206	51,967	50,242	48,472
15歳以上65歳未満(人)	297,531	307,095	301,473	290,677	277,429	267,377
65歳以上(人)	113,928	112,062	114,265	119,680	127,356	130,832
15歳未満割合	11.5%	11.5%	11.3%	11.2%	11.0%	10.9%
15歳以上65歳未満割合	64.0%	64.8%	64.3%	62.9%	61.0%	59.9%
65歳以上割合	24.5%	23.7%	24.4%	25.9%	28.0%	29.3%
総人口(人)	465,079	473,566	468,944	462,324	455,027	446,681

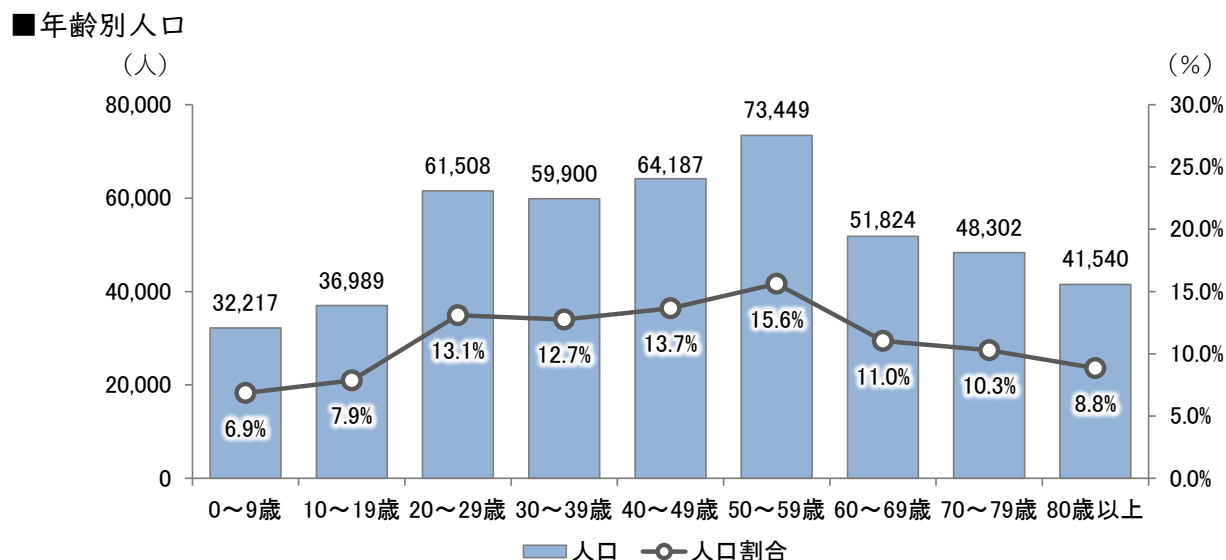


資料: 葛飾区基本計画

(3) 年齢別人口

令和7年1月1日現在の年齢別人口を見ると、50歳代が約73,400人、40歳代が約64,200人と多くなっており、60歳以上の人口は、全人口の30.1%の割合を占めています。

年代別人口の推移では、「20～24歳」「25～29歳」「50～54歳」「55～59歳」「60～64歳」で顕著に増加傾向にあります。



資料：住民基本台帳（令和7年1月1日現在）

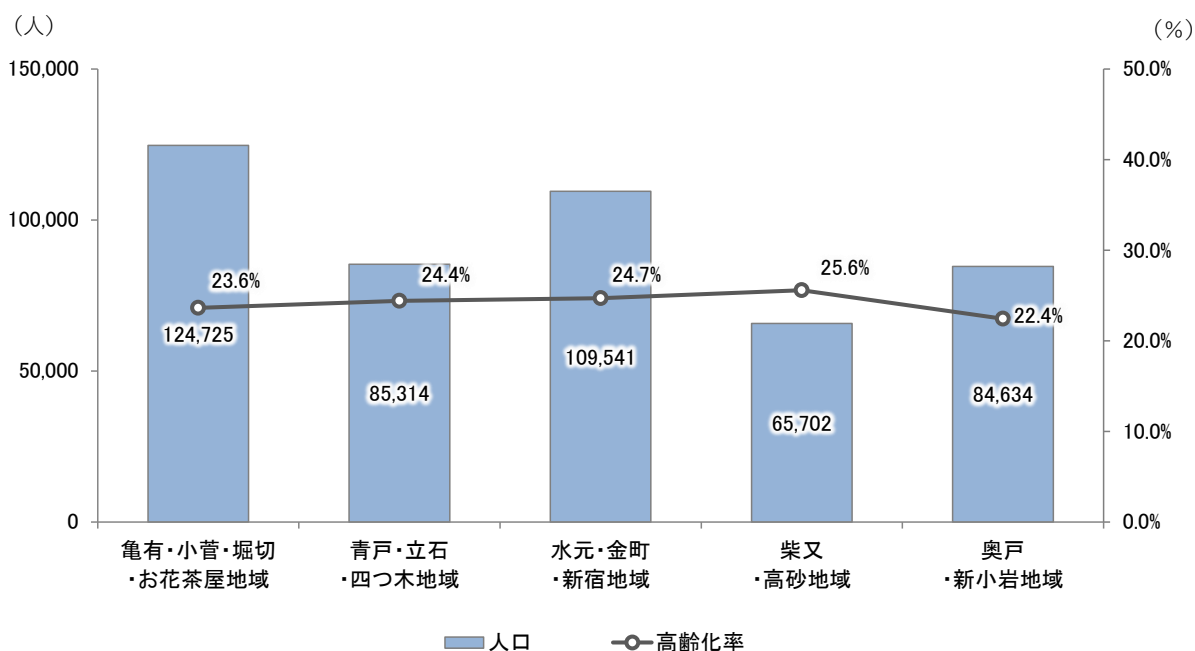
年齢	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	R7-R3
0～4	17,134	16,396	15,915	15,364	15,078	▲ 2,056
5～9	18,037	17,906	17,636	17,414	17,139	▲ 898
10～14	17,975	18,037	17,865	18,015	18,053	78
15～19	18,509	18,091	18,296	18,573	18,936	427
20～24	26,056	25,761	26,318	27,176	27,851	1,795
25～29	29,628	29,825	31,388	32,728	33,657	4,029
30～34	28,899	28,523	28,992	29,389	30,390	1,491
35～39	30,451	29,905	29,487	29,506	29,510	▲ 941
40～44	32,645	31,926	31,441	30,944	30,595	▲ 2,050
45～49	38,543	37,369	35,981	34,731	33,592	▲ 4,951
50～54	35,508	37,782	38,041	38,715	38,935	3,427
55～59	31,138	31,050	32,744	33,793	34,514	3,376
60～64	24,951	25,460	26,380	27,262	28,525	3,574
65～69	24,808	24,000	23,395	23,268	23,299	▲ 1,509
70～74	28,851	29,203	27,408	25,723	23,932	▲ 4,919
75～79	22,816	21,800	22,806	23,294	24,370	1,554
80～84	18,583	19,072	19,241	19,728	19,922	1,339
85～89	12,618	13,009	13,443	13,479	13,373	755
90～94	5,062	5,356	5,704	6,147	6,434	1,372
95～99	1,301	1,410	1,505	1,549	1,607	306
100歳以上	178	202	189	202	204	26
総計	463,691	462,083	464,175	467,000	469,916	6,225
高齢化率	24.6	24.7	24.5	24.3	24.1	--
65歳以上人口	114,217	114,052	113,691	113,390	113,141	--
高齢化率(%)	24.6%	24.7%	24.5%	24.3%	24.1%	--
75歳以上人口	60,558	60,849	62,888	64,399	65,910	--

資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

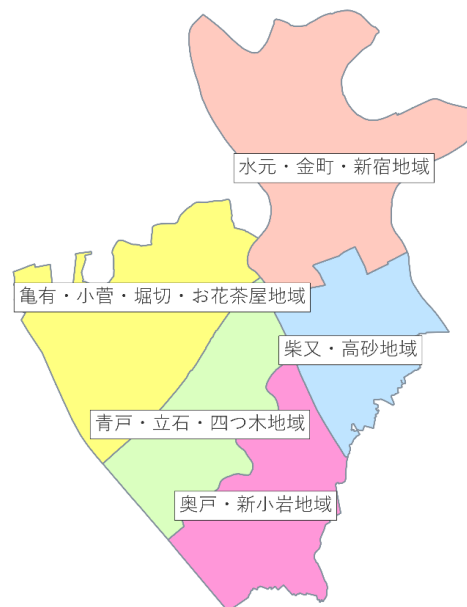
(4) 地区別人口

令和7年1月1日現在の地区別人口を見ると、「亀有・小菅・堀切・お花茶屋地域」が約124,700人で最も多く、次いで「水元・金町・新宿地域」が約109,500人となっています。高齢化率は、「柴又・高砂地域」が25.6%で最も高くなっています。

令和7年	亀有・小菅・堀切 ・お花茶屋地域	青戸・立石 ・四つ木地域	水元・金町 ・新宿地域	柴又 ・高砂地域	奥戸 ・新小岩地域
0～14歳	13,000	8,698	13,327	6,859	8,386
15～64歳	82,255	55,800	69,157	42,036	57,257
65歳以上	29,470	20,816	27,057	16,807	18,991
人口	124,725	85,314	109,541	65,702	84,634
高齢化率	23.6%	24.4%	24.7%	25.6%	22.4%



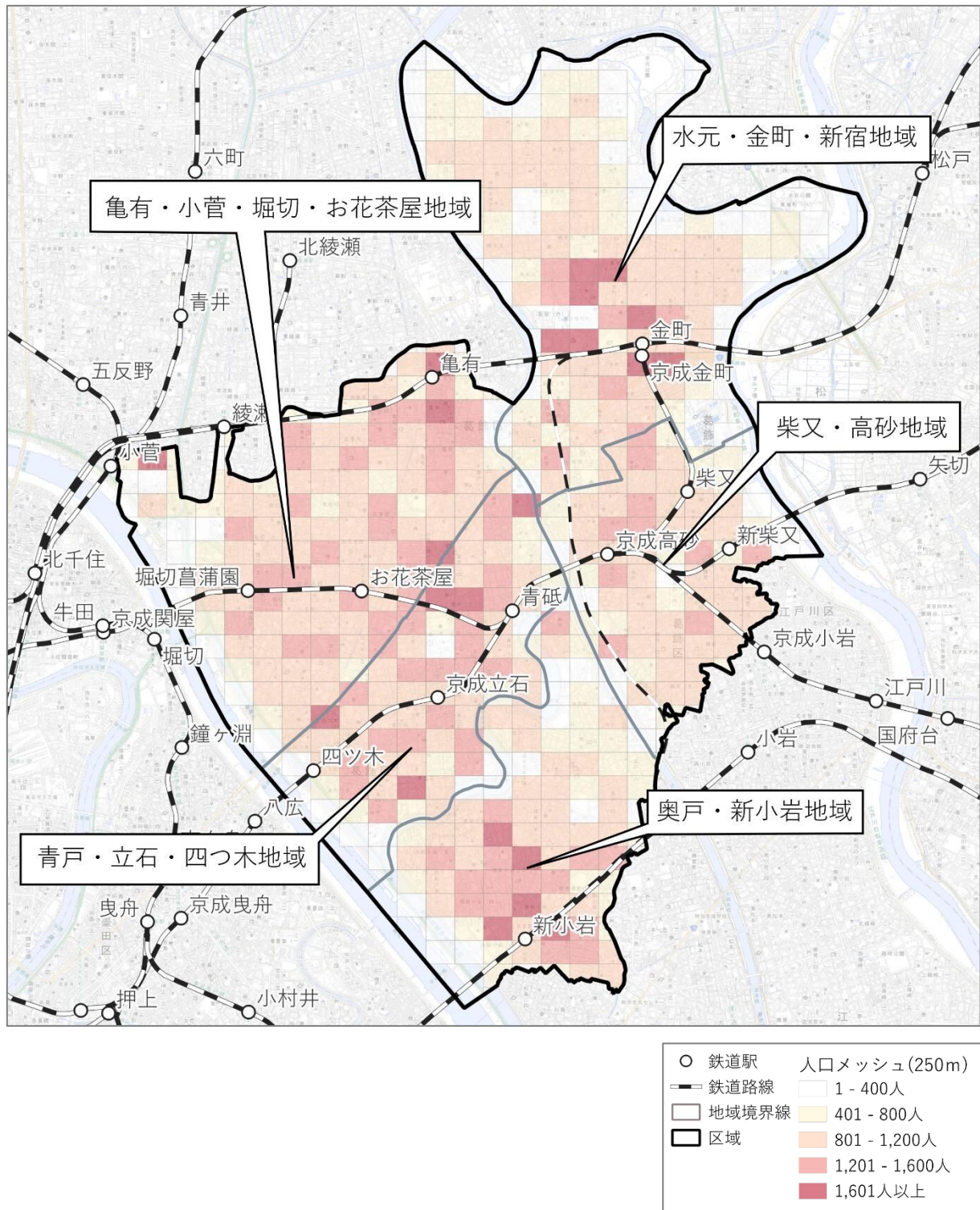
地域名	町名
亀有・小菅・堀切・お花茶屋地域	亀有、西亀有、小菅、堀切、東堀切、お花茶屋、宝町、白鳥、青戸八丁目、四つ木五丁目
青戸・立石・四つ木地域	青戸一～七丁目、立石、東立石、四つ木一～四丁目、東四つ木
水元・金町・新宿地域	水元、東水元、南水元、西水元、金町、東金町、新宿
柴又・高砂地域	柴又、高砂二～八丁目、鎌倉、細田一、三～五丁目
奥戸・新小岩地域	奥戸、新小岩、東新小岩、西新小岩、高砂一丁目、細田二丁目



資料：住民基本台帳（令和7年1月1日現在）

(5) 人口分布

区内では、河川部や公園緑地等を除くほぼ全域に人口分布があり、特に鉄道駅周辺は人口分布が多くなっています。そのほか、都道 308 号(平和橋通り)や都道 318 号(環状七号線)沿いには、鉄道駅から離れていても人口が集中している地域があります。



2-2 移動状況

(1) 国勢調査

ア 通勤流動

区内に通勤している人が最も多く、69,040 人となっています。

葛飾区から区外への通勤者数の総数は 120,610 人となっており、通勤先を区市町村別で見ると、千代田区(14,669 人)、港区(12,340 人)、中央区(12,073 人)が多くなっています。

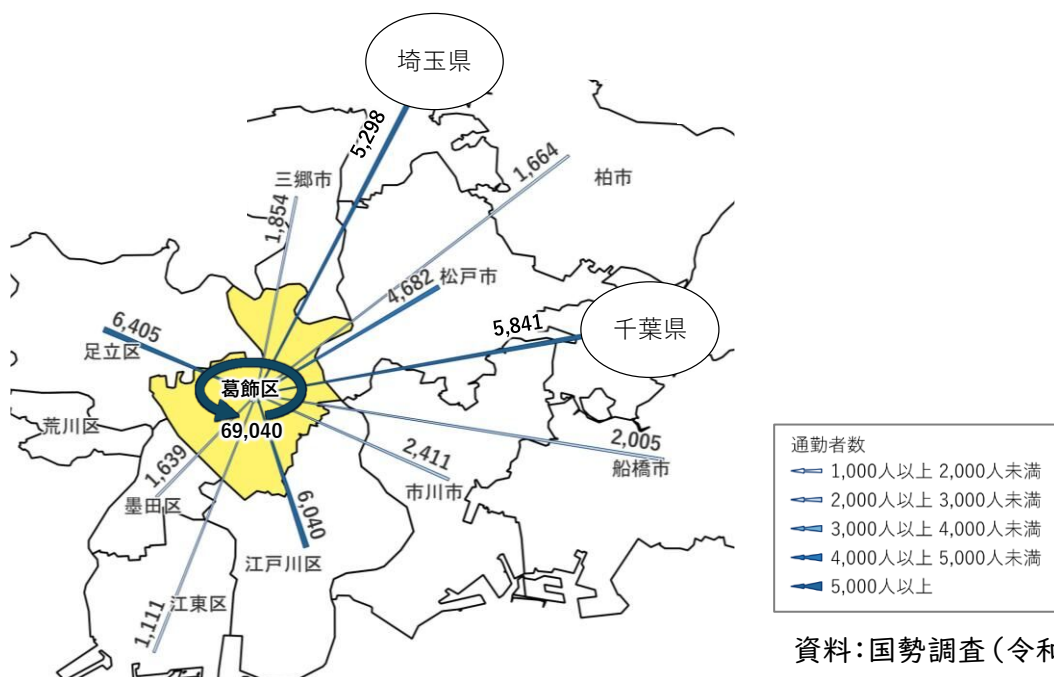
他区市町村から葛飾区へ通勤している人の総数は 48,302 人となっており、区市町村別に見ると、足立区(6,405 人)江戸川区(6,040 人)が多くなっています。

その他、隣接する埼玉県や千葉県方面から通勤している人も多く見られます。

■ 葛飾区から他区市町村への通勤流動図(流出)



■ 他区市町村から葛飾区への通勤流動図(流入)



資料：国勢調査(令和2年)

イ 通学流動

区内に通学している人が最も多く、3,839 人となっています。

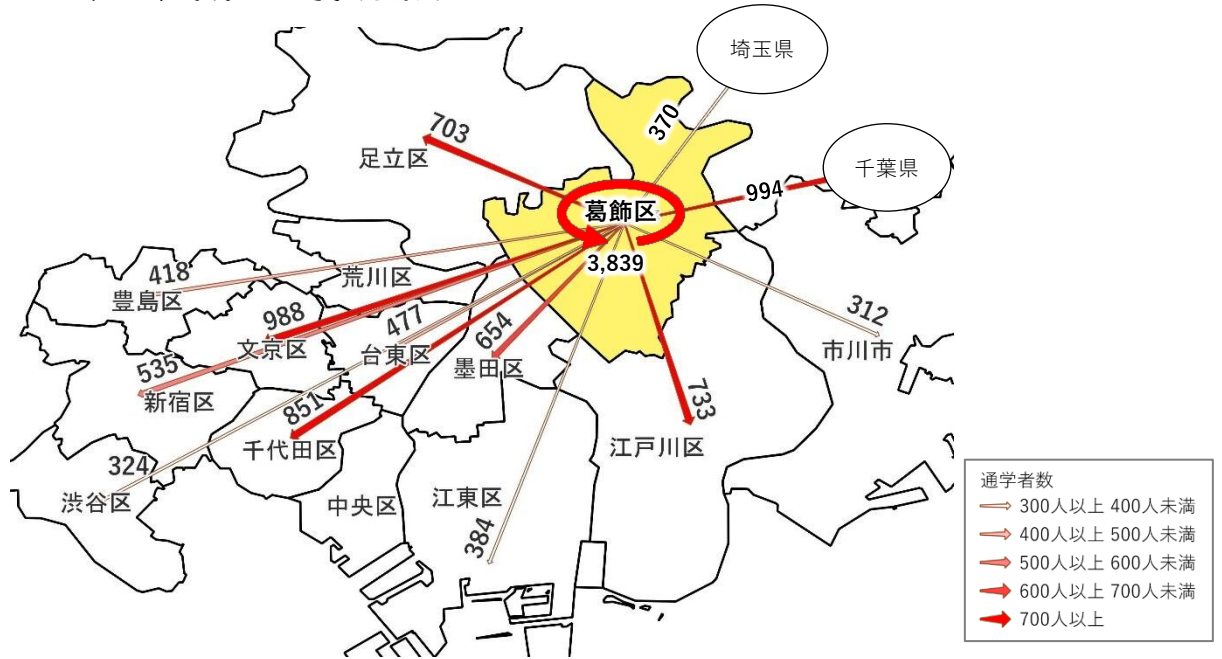
葛飾区から他区市町村へ通学している人の総数は、10,666 人となっており、区市町村別に見ると、文京区(988 人)千代田区(851 人)が多くなっています。

その他、千葉方面へ通学している人も一定程度見られます。

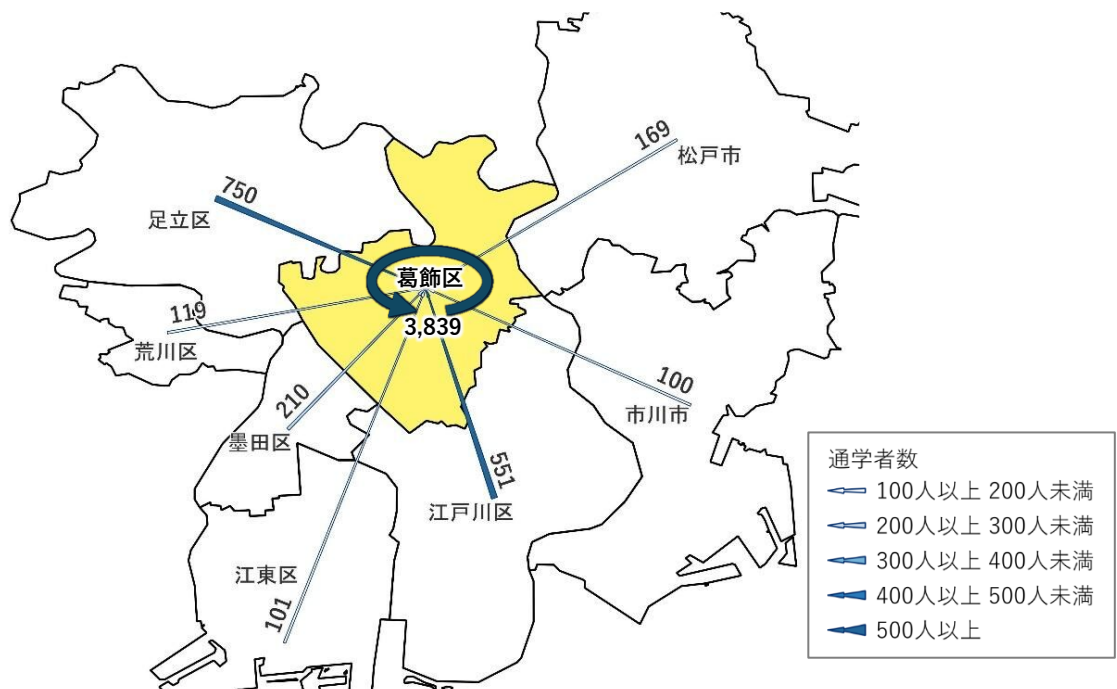
他区市町村から葛飾区へ通学している人の総数は、4,516 人となっています。区市町村別で見ると、足立区(750 人)江戸川区(551 人)が多くなっています。

その他、千葉方面から通学している人も一部見られます。

■葛飾区から他区市町村への通学流動図



■他区市町村から葛飾区への通学流動図



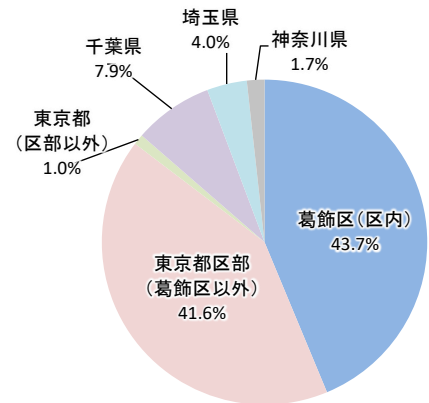
資料：国勢調査（令和2年）

(2) パーソントリップ調査結果

平成30年パーソントリップ調査の調査結果を用いて、区内を発着地とする移動状況について整理しました。

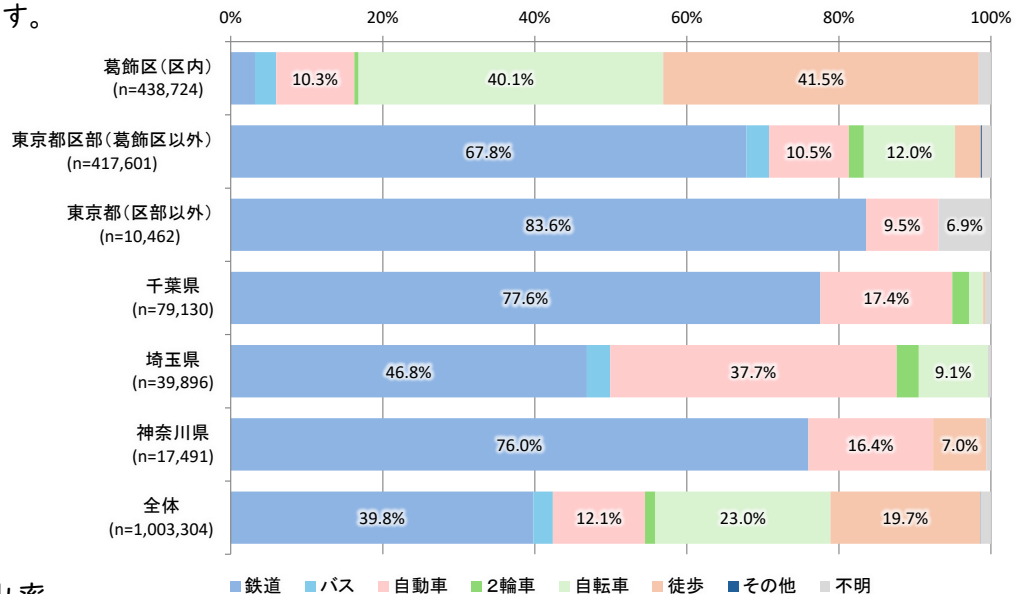
ア 区内発着トリップの割合

区内発着トリップの割合を見ると、葛飾区(区内)が43.7%で最も多く、次いで東京都区部(葛飾区以外)が41.6%となっています。



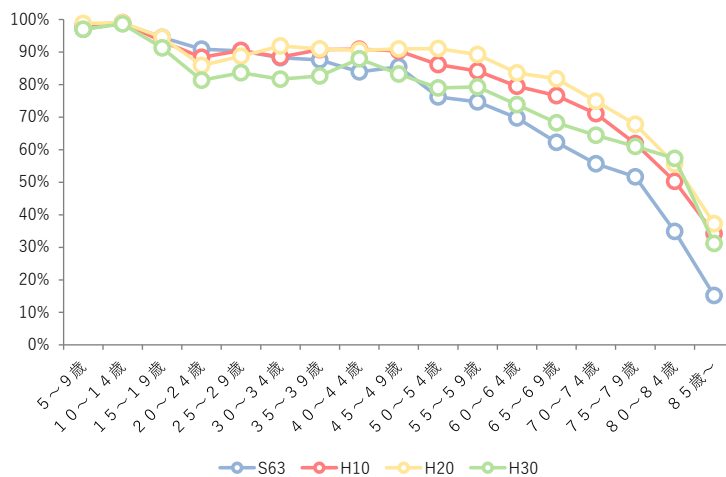
イ 交通手段分担率

区発着トリップ別の代表交通手段の分担率は、区内間の移動では徒歩(41.5%)が最も多く、次いで自転車(40.1%)となっています。東京都区部(葛飾区以外)への移動手段は、鉄道(67.8%)が最も多くなっています。



ウ 外出率

葛飾区内居住者の外出率を調査年度ごとに比較すると、平成30年調査では、過去の調査と比べて「15~39歳」の外出率が低くなっています。「80~84歳」の外出率は、過去の調査と比べて高くなっています。



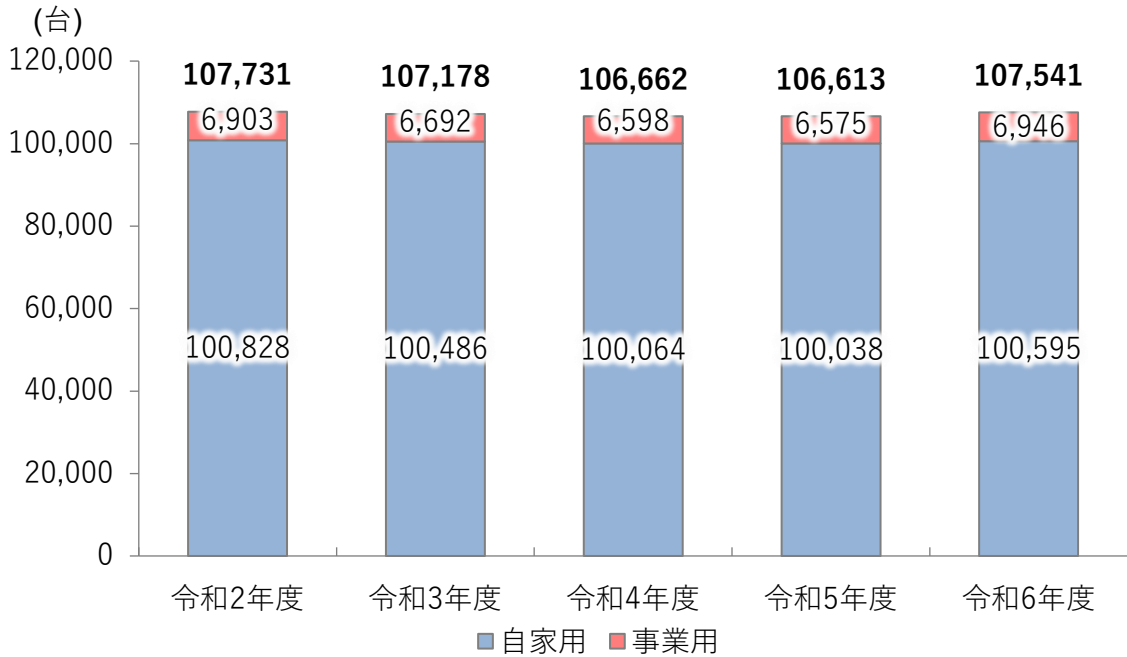
2-3 自動車

(1) 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和6年度末現在で約100,000台となっています。

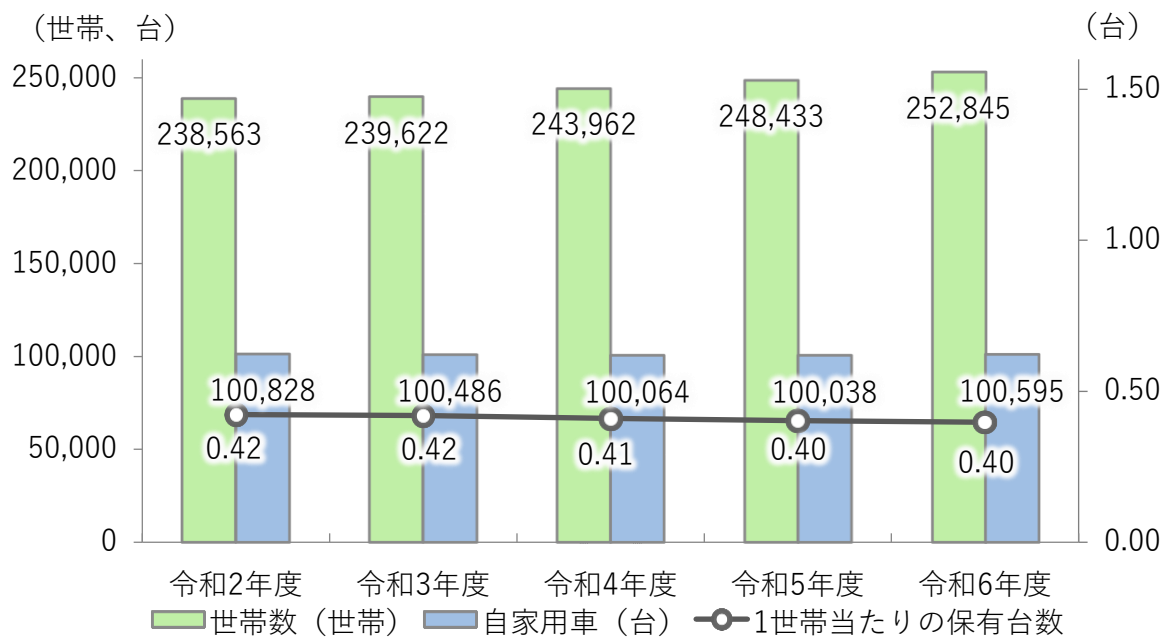
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和6年度末現在で約0.4台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

■【参考】令和6年度自家用車保有台数（他区との比較）

1世帯当たりの保有台数を他区と比較すると、東京都23区のうち、葛飾区の0.40台は同率6位となっています。

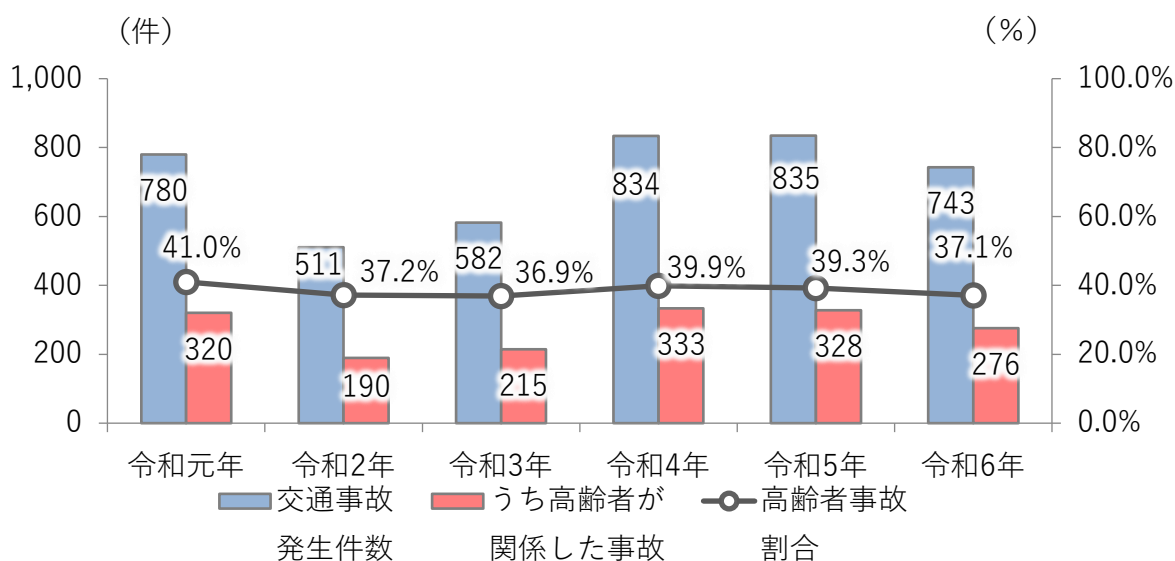
	自家用車(台)	世帯数(世帯)	1世帯当たりの保有台数
葛飾区	100,595	252,845	0.40
千代田区	32,418	39,410	0.82
港区	82,142	153,885	0.53
足立区	176,316	379,192	0.46
江戸川区	162,327	359,749	0.45
中央区	44,180	106,555	0.41
練馬区	158,088	395,526	0.40
世田谷区	197,366	502,617	0.39
渋谷区	55,305	143,626	0.39
大田区	148,655	418,230	0.36
江東区	101,394	294,261	0.34
目黒区	55,795	161,512	0.35
板橋区	102,371	334,750	0.31
杉並区	97,520	334,466	0.29
品川区	69,861	238,169	0.29
墨田区	46,548	170,273	0.27
荒川区	33,632	125,357	0.27
文京区	33,279	130,932	0.25
北区	51,925	211,567	0.25
台東区	33,440	137,054	0.24
新宿区	54,019	231,609	0.23
豊島区	42,256	188,094	0.22
中野区	47,012	217,716	0.22

資料：関東運輸局統計情報

公益財団法人特別区協議会

(2) 交通事故件数（高齢者関与率）

交通事故発生件数は、令和6年末現在で743件となっています。うち高齢者が関係した事故は276件で全体の37.1%を占めています。



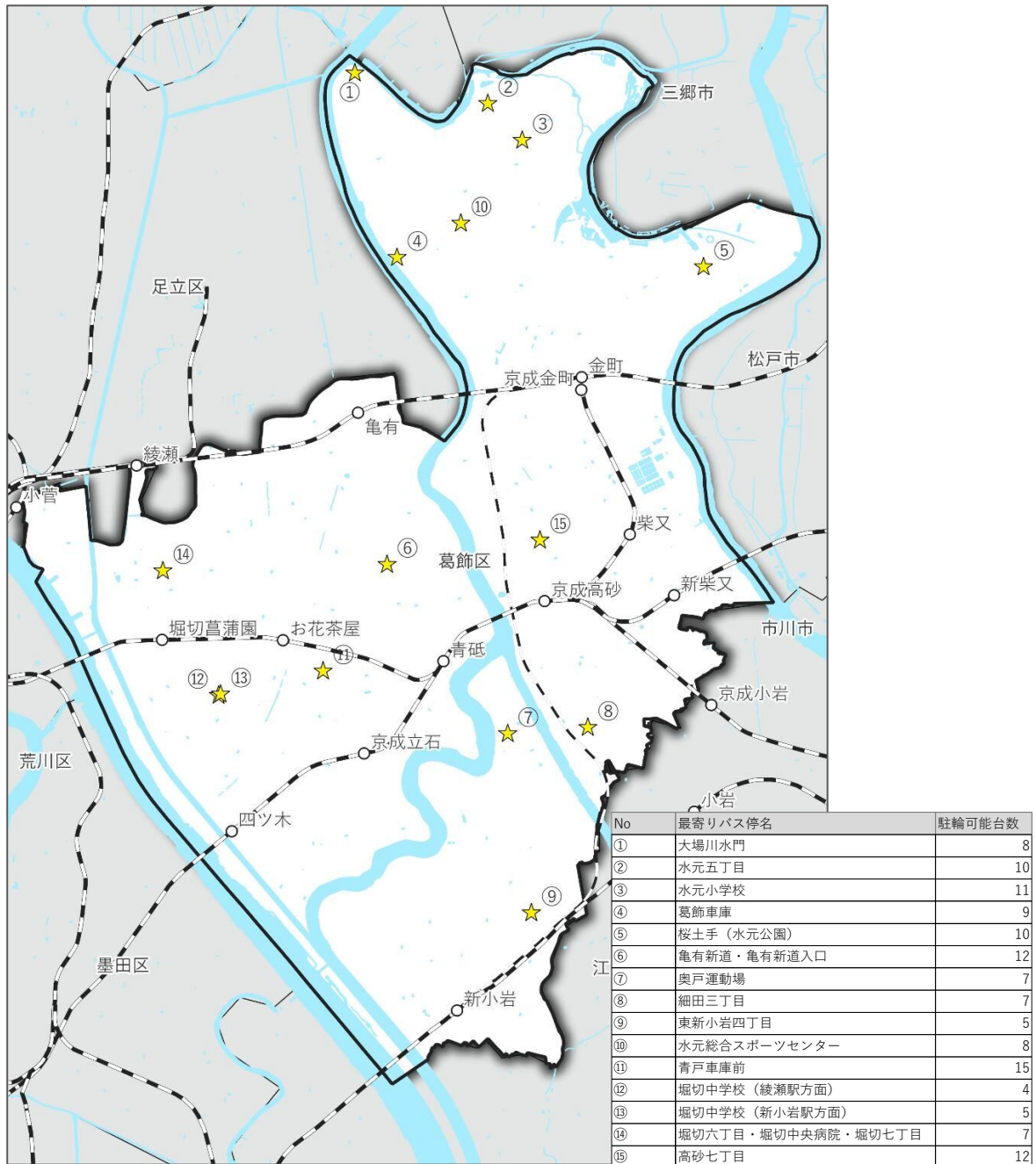
資料：葛飾区

2-4 自転車

(1) サイクル&バスライド(バス利用者用駐輪場)

葛飾区では、バスの利便性向上及び区民のバス利用促進を図ることを目的とし、バス停留所の近くにバス利用者用の駐輪場を設置しています。令和7年4月1日現在、15の駐輪場が設置されています。

■立地図



資料: 葛飾区(令和7年4月1日現在)

(2) シェアサイクルのポート

葛飾区では、令和7年3月31日までの期間、専用アプリ「HELLO CYCLING」を利用したシェアサイクル事業社会実験を実施しています。

令和7年3月31日(月)現在、区内のシェアサイクルポート設置数は107か所(公共施設11か所、民間96か所)となっています。

■ 立地図

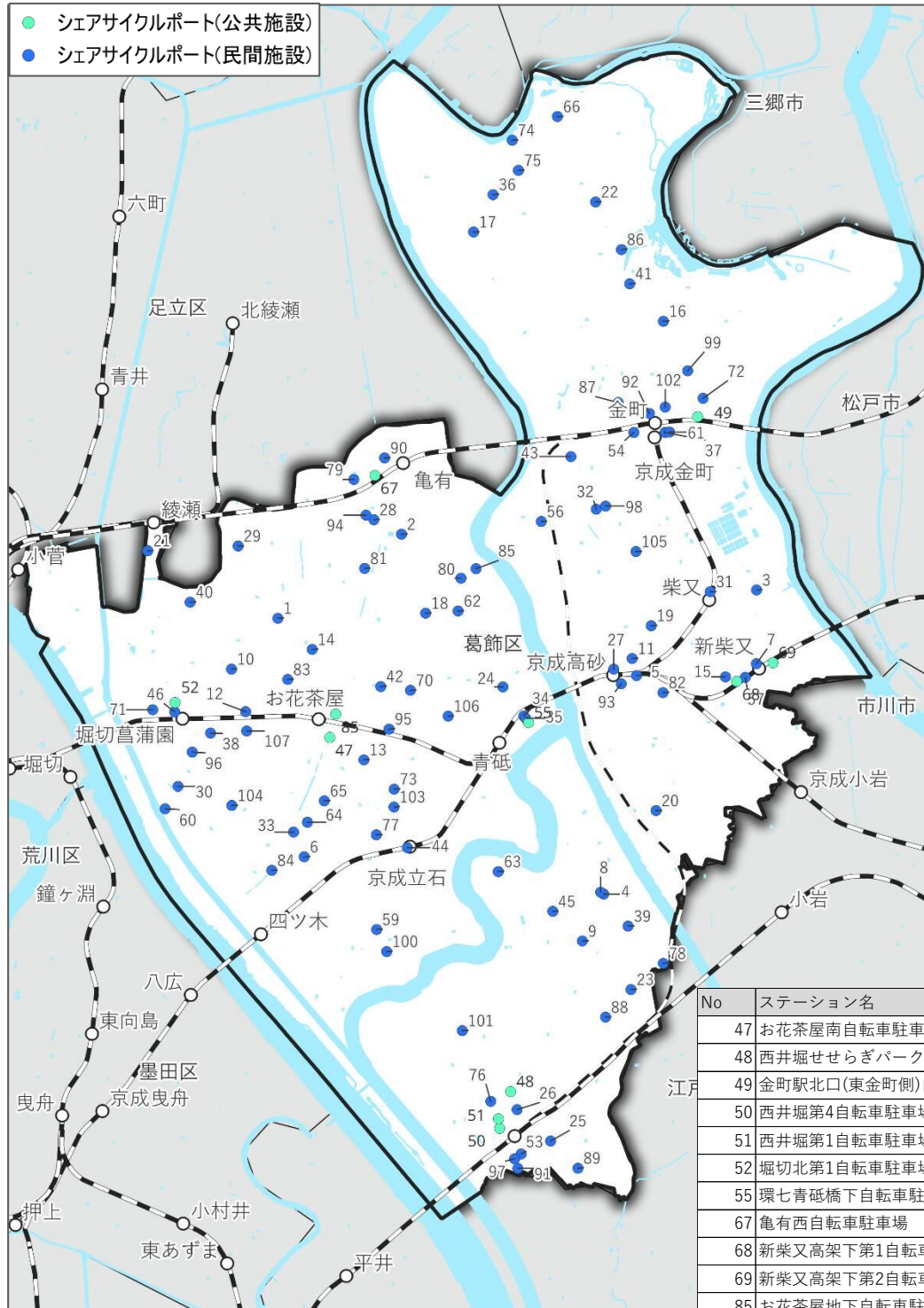


表 公共施設の設置場所

資料:葛飾区(令和7年3月31日現在)

3 公共交通の現況整理

3-1 運行状況

(1) 公共交通ネットワーク

区内では、3社の鉄道路線7路線(区内 12 駅)が運行されており、23 区方面への交通のほか、成田空港・羽田空港など空港アクセスも利便性が高くなっています。鉄道路線は東西方向への運行が多いことから、南北方向への鉄道駅間を結ぶ路線バスや、各地域を結ぶ路線バスが多数運行されています。

■葛飾区内の公共交通網



図 葛飾区内バス路線図
(令和7年5月15日現在)

(2) 鉄道

区内の鉄道は、JR線が3路線（常磐線各駅停車、総武線快速、中央・総武線）、京成線が4路線（京成金町線、京成本線、京成押上線、京成成田スカイアクセス線）、北総鉄道線が1路線（北総線）運行されています。区内には12駅が所在しています。

■葛飾区内の鉄道の運行状況

※令和7年4月1日現在

運行事業者	路線	運行経路	運行本数 (平日上下便数)
東日本 旅客鉄道(株)	常磐線各駅停車	(東京メトロ千代田線直通)綾瀬～亀有～金町～取手	上下各158便
	総武線快速	(横須賀線直通)東京～新小岩～千葉 (内房線・外房線・成田線直通)	下り139便 上り137便
	中央・総武線	三鷹～新小岩～千葉	東行232便 西行231便
京成電鉄(株)	京成金町線	京成高砂～柴又～京成金町	上下各89便
	京成本線	京成上野～青砥～成田空港	京成上野方面:183便 成田空港方面:187便
	京成押上線	(都営浅草線直通)押上～京成立石～青砥	押上方面:242便 青砥方面:167便
	京成成田スカイ アクセス線	京成高砂～成田空港	成田空港方面:27便 ※アクセス特急
北総鉄道(株)	北総線	京成高砂～新柴又～印旛日本医大	京成高砂方面:74便 印旛日本医大方面:79便

(3) バス交通

区内では、5事業者の自主運行路線（京成バス東京、東武バスセントラル、京成バス、都営バス、マイスカイ交通）が運行されており、一部路線は、複数事業者での共同運行となっています。また、小菅地区の地域内交通として「地域乗合ワゴンさくら」が運行されているほか、足立区のコミュニティバス「はるかぜ」が亀有駅へ乗り入れています。（いずれも日立自動車交通）

■葛飾区内の路線バスの運行状況

※令和7年4月1日現在

	運行事業者 (実施主体)	路線・系統	運行経路	運行本数 (平日片道便数)
路線 バス	京成バス東京	新小51	新小岩駅～綾瀬駅	79便(区間運行含む)
		新小52	新小岩駅東北広場～市川駅	33便(区間運行含む)
		新小52乙	亀有駅～新小岩東北広場	2便
		新小58	新小岩駅～亀有駅	90便(区間運行含む)
		新小59	新小岩駅東北広場～浅草雷門・寿町	10便(休日のみ) (区間運行含む)
		新金02	新小岩駅～金町駅	16便(区間運行含む)
		小54	京成小岩駅～亀有駅	47便(区間運行含む)
		小74出入	小岩駅～葛飾営業所	26便
		有01	亀有駅～浅草寿町	15便(休日のみ)
		有02	慈恵医葛飾医療センター～亀有駅	30便
		有57	亀有駅～葛飾営業所	32便(区間運行含む)
		有70	金町駅～ウェルピアかつしか	1便
		綾01	亀有駅～綾瀬駅	25便
		綾02	葛飾営業所～綾瀬駅	9便
金02	金町駅～三郷駅南口	12便(区間運行含む)		

■葛飾区内の路線バスの運行状況

※令和7年4月1日現在

	運行事業者 (実施主体)	路線・系統	運行経路	運行本数 (平日片道便数)
東武バスセントラル		綾23	綾瀬駅東口～葛飾車庫	18便
		綾37	綾瀬駅東口～水元スポーツセンター	28便
		有25	亀有駅北口～葛飾車庫	5便
		有26	亀有駅北口～葛飾車庫入口	19便
		有27	亀有駅北口～葛飾車庫入口	39便
		有38	亀有駅北口～六ツ木団地	41便
		有36	亀有駅北口～水元総合スポーツセンター	22便
		有51	亀有駅北口～三郷中央駅	1便(休日のみ)
		有64	亀有駅北口～八潮駅南口	12便
		有65	亀有駅北口～八潮駅南口	45便
		足35	亀有駅北口～王子駅前	1便
		王30	亀有駅北口～王子駅前	2便
		金50	金町駅前～高須大入	7便
		金52	金町駅前～新三郷駅西口	60便
		金54	金町駅前～新三郷駅西口	18便
京成バス		青01	京成青砥駅～慈恵医大葛飾医療センター	31便
		小55	小岩駅前～金町駅前	140便
		小55深夜	小岩駅前～金町駅前	2便
		金01	金町駅北口～飯塚小学校入口	75便
		金01出入	金町駅北口～金町営業所	2便
		金02出入	金町駅北口～金町営業所	21便
		金61	金町駅前～八潮駅南口	108便(区間運行含む)
		金61深夜	金町駅北口～戸ヶ崎操車場	1便
		金62	金町駅北口～大場川水門	109便(区間運行含む)
		金62深夜	金町駅北口～大場川水門	2便
		金63	金町駅前～水元かわせみの里	9便(休日のみ)
		新小53	新小岩駅東北広場～亀有駅	81便(区間運行含む)
		新小71	新小岩駅前～江戸川スポーツランド	106便(区間運行含む)
		新小71深夜	新小岩駅前～江戸川スポーツランド	2便(区間運行含む)
		SS08	シャトルセブン 亀有駅～葛西臨海公園駅・TDR	30便(区間運行含む)
環09特急	新小岩駅東北広場～TDR	2便		
都営バス		新小21	新小岩駅前～西葛西駅前	120便
		新小22	新小岩駅前～葛西駅前	84便
		新小29	東新小岩四丁目～東京臨海病院前	53便
		草39	金町駅前～上野松坂屋前	47便
		錦37	青戸車庫前～錦糸町駅前	54便
		上23出入	青戸車庫前～平井駅前	3便
		深夜12	新小岩駅前～船堀駅前	5便
京成バス東京・都営バス	新小20	葛飾営業所～一之江駅前	21便	
京成バス東京・京成バス	細02	新小岩駅東北広場～小岩駅北口	31便	
マイスカイ交通		M01-3	金町駅南口～三郷駅南口	32便
		M01-4	金町駅南口～三郷駅南口	12便
		M-10	金町駅南口～三郷中央駅	24便

■葛飾区内の路線バスの運行状況

※令和7年4月1日現在

	運行事業者 (実施主体)	路線・系統	運行経路	運行本数 (平日片道便数)
地域 乗合 ワゴン	日立自動車 交通	さくら	千代田線綾瀬駅～野崎医院	36便
コミュ ニティ バス	足立区	はるかぜ 9号	亀有駅南口～青井駅	27便
		はるかぜ12 号	亀有駅南口～西新井駅東口	16便

(4) 地域主体交通

東立石・四ツ木地区では、グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通（東立石グリスロ運営協議会）が運行されています。

グリーンス ローモビ リティを用 いた地域主 体交通	東立石グリスロ 運営協議会	立石駅 コース	東立石地区センター前～立石駅南	6便（火・金曜日運行）
		四ツ木駅 コース	東立石地区センター前～四ツ木駅東 ～東立石郵便局前	8便（月・土曜日運行）

(5) 高速バス

区内では、亀有駅から羽田空港行き、新小岩駅から三井アウトレットパーク行き的高速バスが運行されています。

高速バス	東京空港交通	亀有駅～羽田空港第3ターミナル
	小湊鉄道バス	新小岩駅～三井アウトレットパーク木更津

(6) タクシー

区内に本社又は営業所が所在しているタクシー事業者は、22社となっています。

タクシー	エミタスタクシー東京(株)、鳳自動車(株)、栄自動車(株)、実用興業(株)、大丸交通(株)、太陽自動車(株)、蔦交通(株)、帝都葛飾交通(株)、東京七福タクシー(株)、東京第一交通(株)、東京太陽(株)、(株)東京ナイトタクシー、東都城東タクシー(株)、(株)日幸、日立自動車交通第三(株)、(株)日の丸交通 TokyoBay、日吉交通(株)、双美交通(株)、堀切交通(株)、三ツ矢観光自動車(株)、目黒自動車交通(株)、森永タクシー(株)
------	--

(7) 福祉交通

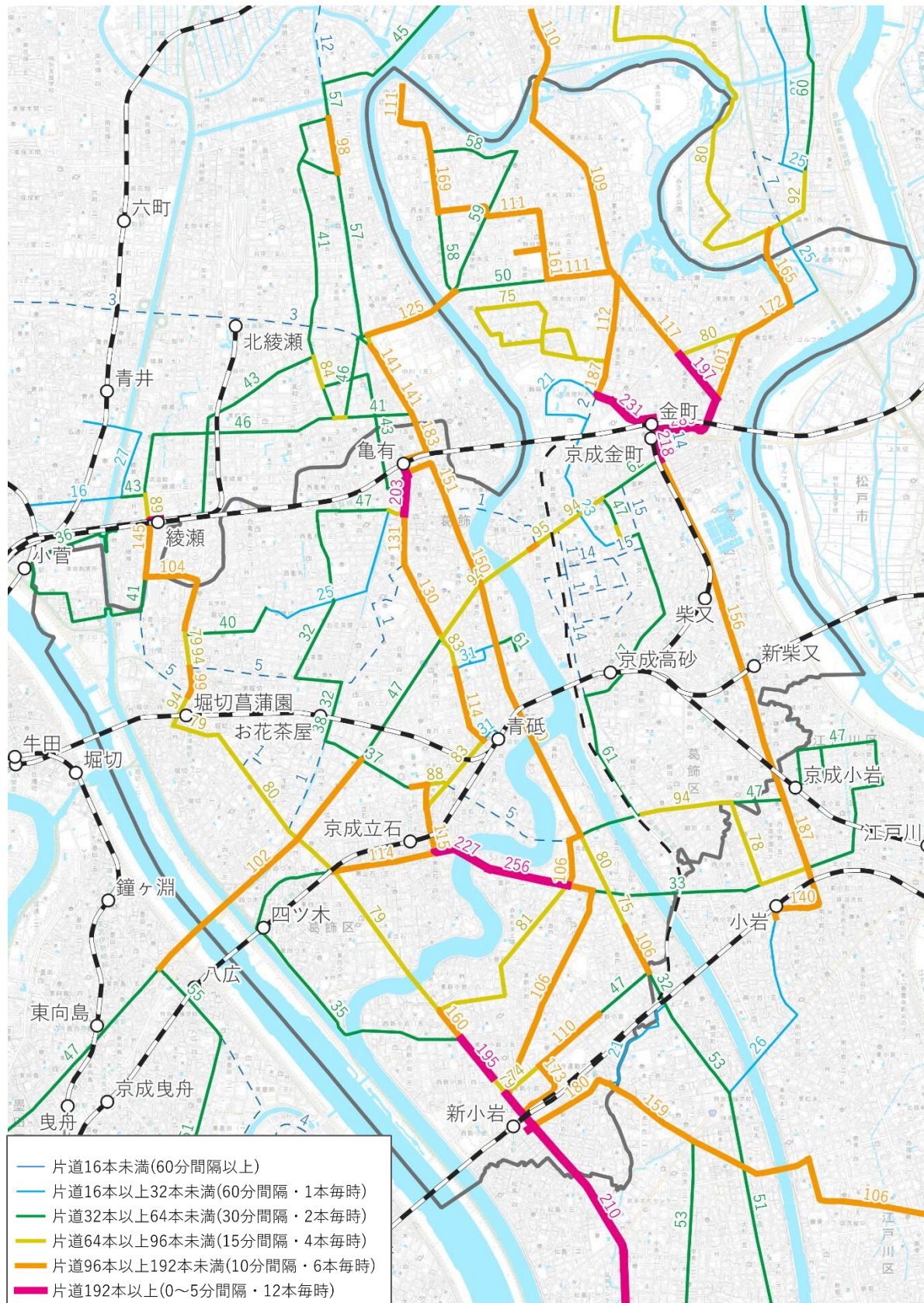
区内の福祉交通として、葛飾区社会福祉協議会により、車椅子を利用されている歩行困難な障がい者の方や高齢者の移動支援として、ハンディキャブが運行されています。

ハンディキャブ「ふれあい号」	葛飾区社会福祉協議会
----------------	------------

(8) 運行頻度図(平日片道)

区内のバス路線の運行頻度は、南北方向への路線が片道100本以上で特に多くなっています。鉄道駅周辺では、複数の系統が重なることから、特に運行頻度が多くなっています。

■葛飾区内の路線バスの運行頻度(令和7年4月1日)



(9) その他の輸送サービス

区内の医療施設や自動車教習所、商業施設等において、当該施設への送迎を目的とした輸送サービスが行われています。

平和橋自動車教習所の送迎バスについては、地域交通の確保に向けた検討の一環として、区との協働事業を実施しています。利用者送迎用車両の空席を活用し、70歳以上で東京都シルバーパスの所持・一人で車両の乗降ができる方に限り、平和橋自動車教習所～立石駅通バス停留所の区間で、無料で利用できる取組を行っています(途中乗降不可)。

■医療施設

平成立石病院	無料巡回送迎バス	青砥駅～病院～リバーサイド病院、お花茶屋駅～病院～亀有駅前～亀有病院～葛飾リハビリテーション病院	8:30～16:50
イムス葛飾総合病院	無料シャトルバス	新小岩駅南口～病院	8:15～16:30
かつしか江戸川病院	無料送迎バス	江戸川病院～京成小岩駅～高砂団地集会所～病院～金町駅(循環)	7:50～17:30
黒木整形外科内科クリニック	無料送迎サービス	3ルート 病院～イトーヨーカドー裏高砂駅前～病院 病院～高砂団地集会所～鎌倉図書館ポスト前～病院 病院～鎌倉3丁目 輪福寺～新柴又駅～ファミリーマート鎌倉3丁目店～病院 ※別途個別送迎あり	8:30～15:30
細田診療所	無料送迎サービス	電話予約によるドアツードア輸送	8:30～12:00・ 13:30～17:00

■自動車教習所

京成ドライビングスクール	無料巡回送迎バス	4ルート ①綾瀬駅・亀有駅・アリオ亀有コース ②北千住駅・南千住駅・青砥駅コース ③金町駅・東京理科大コース ④JR小岩駅・京成小岩駅コース	8:10～20:30
新小岩自動車学校	無料シャトルバス ※古代の湯と共同運行	3ルート ①新小岩駅～学校 ②亀有駅・青砥駅～学校 ③金町駅～学校	6:00～23:10
金町自動車教習所	無料送迎バス	2ルート ①学校～綾瀬駅～亀有駅～学校 ②学校～北綾瀬駅～学校	7:35～19:35
平和橋自動車教習所	無料送迎サービス	5ルート ①新小岩駅～学校 ②スカイツリー駅・曳舟駅～学校 ③立石・青砥・亀有駅～学校 ④堀切・北千住駅～学校 ⑤押上駅～学校	7:05～19:20

■商業施設

アリオ亀有	無料循環シャトルバス (京成バス委託)	2ルート ①アリオ亀有～立石駅～青砥 駅～アリオ亀有 ②アリオ亀有～新宿・南水元～ アリオ亀有	9:28～19:36
東京天然温泉 古代の湯	無料シャトルバス	3ルート ①新小岩駅～施設 ②亀有駅・青砥駅～施設 ③金町駅～施設	6:00～23:10

■行政施設等

ウェルピアかつしか (自立訓練事業所、子供発達センター)	送迎バス	月・水曜日⇒新小岩方面 火・木曜日⇒水元方面	
送迎保育ステーション	送迎保育ステーション～各保育園間を送迎バスで送迎	送迎保育ステーションをカナマチぷらっと(金町駅前活動センター)に設置 対象保育園は南水元いろは保育園・水元保育園・にじいろ保育園南水元・徳育保育園・ミアヘルサ保育園ひびき水元・アスクかなまち保育園	

■NPOの取組

NPO 法人みらくる 柴又地域の魅力発信、 観光案内	電動補助付三輪自転車(シクロポリタン)による観光ガイド付き運行	葛飾区柴又を中心とした地域	11:00～16:30 (土日祝祭日に限る)
NPO 法人みらくる 高齢者等の外出・移動支援	電動補助付き三輪自転車(シクロポリタン)による生活移動支援	柴又1～7丁目、金町1～3丁目、高砂2・3・5・8丁目、鎌倉3丁目	9:00～16:30 (月～土曜日)

3-2 利用状況

(1) 鉄道

令和6年度の区内の鉄道駅の1日平均乗車人員を見ると、最も利用が多いのは、JR 新小岩駅(73,388人)であり、次いで、京成高砂駅(51,352人)、金町駅(49,812人)、亀有駅(39,909人)が3万人以上の利用者数となっています。

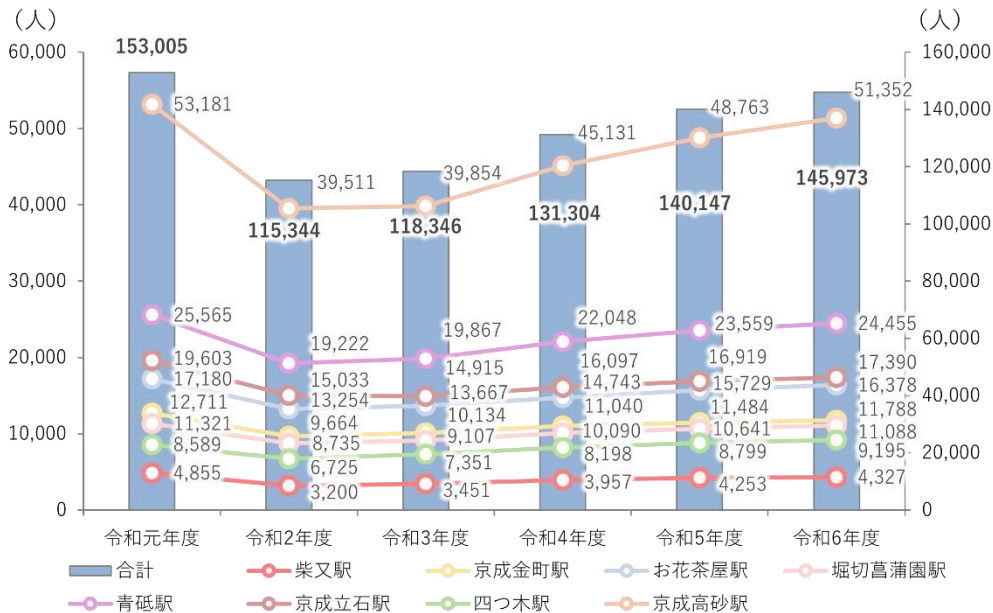
利用者数の推移を見ると、コロナ禍以前の水準まで完全には回復していない駅が多くなっていますが、四つ木駅・新柴又駅では、令和6年度の利用者数が令和元年度を上回っています。

■JR 東日本



資料：東日本旅客鉄道(株)

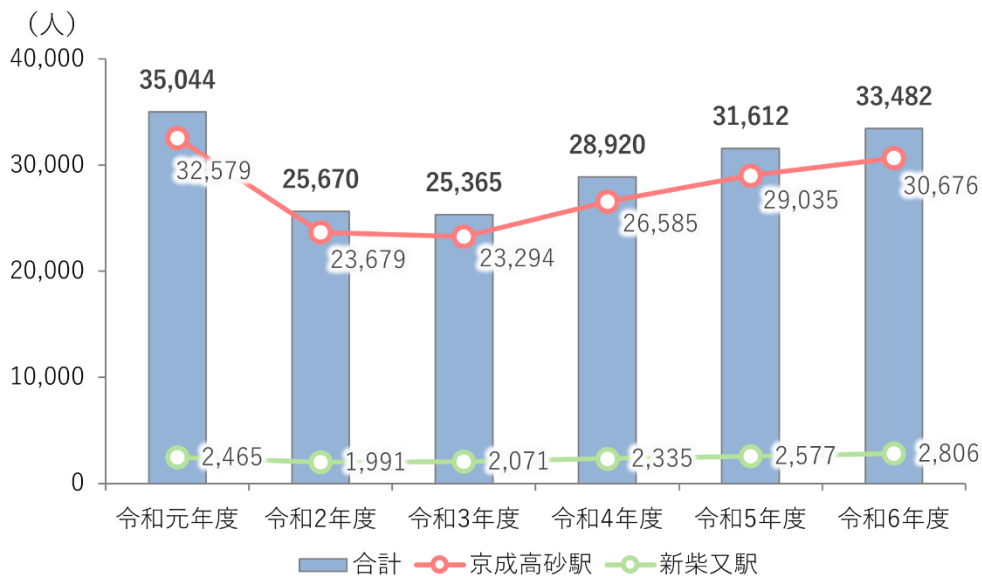
■京成電鉄



※京成高砂駅の乗車人員には、京成線、北総線の相互乗入の連絡分も含む

資料：京成電鉄(株)

■北総鉄道



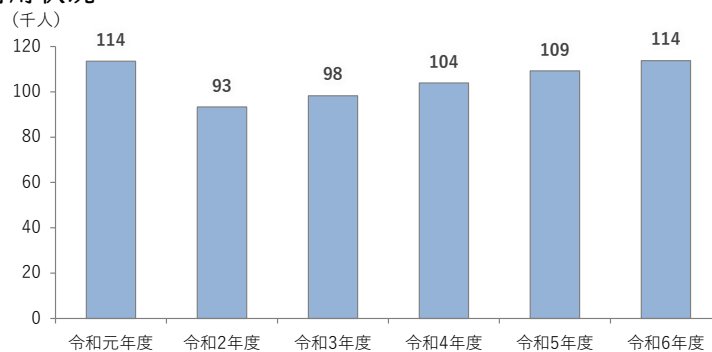
資料:北総鉄道(株)

(2) 路線バス

区内を通る路線バスの1日平均乗車人員は、令和6年度で約11万4千人となっています。

利用者数の推移を見ると、令和2年度に新型コロナウイルス感染症流行を受け大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあり、令和6年度には概ね令和元年度と同水準まで回復しています。

■区内の路線バスの利用状況

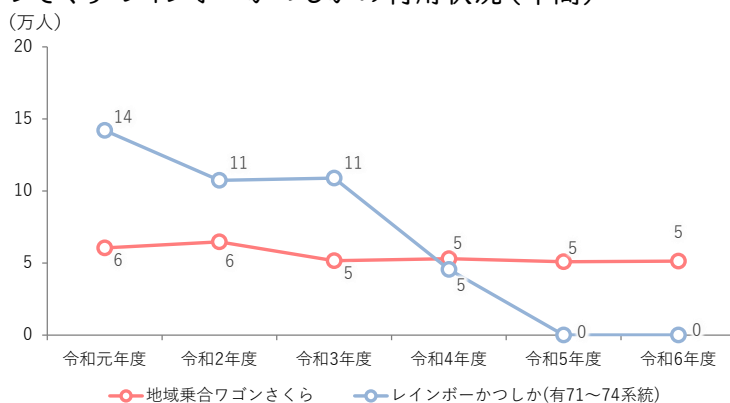


資料:各路線バス事業者提供(参考値)

(3) 地域乗合ワゴンさくら・レインボーかつしか

日立自動車交通が運行していた「レインボーかつしか(有71~74系統)」は、慢性的な運転手不足や利用状況の減少を理由に、令和5年3月31日を以て路線休止となっています。

■地域乗合ワゴンさくら・レインボーかつしかの利用状況(年間)

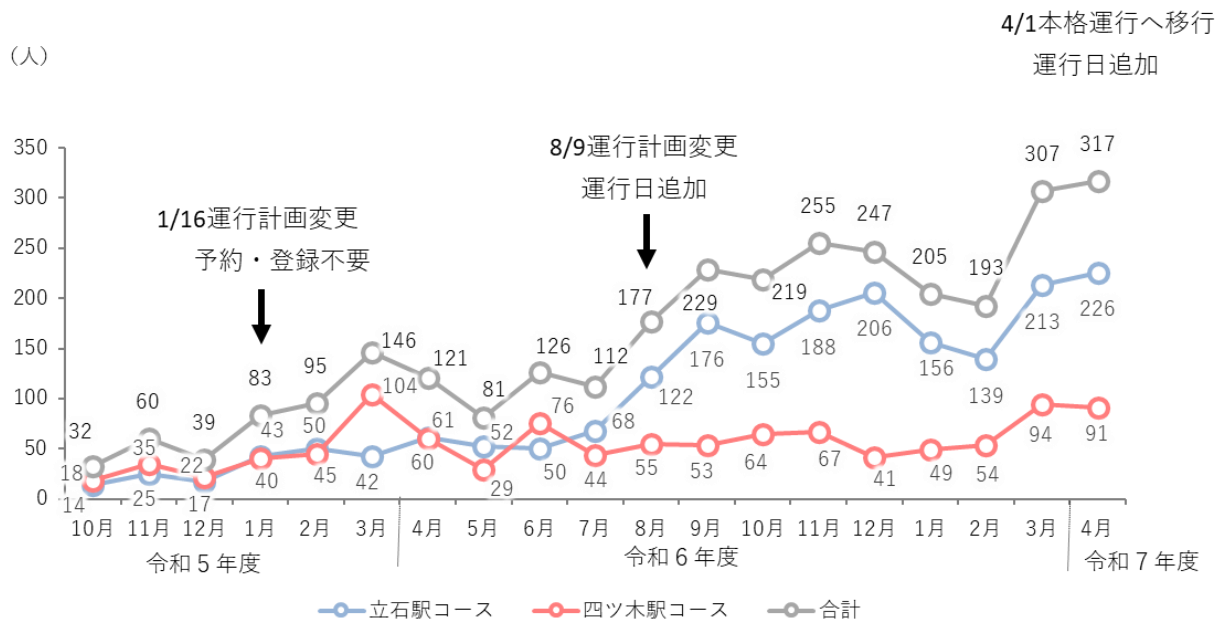


資料:日立自動車交通(株)

(4) 地域主体交通(グリーンスローモビリティ)

京成立石駅を起点に東立石地区を運行している「地域主体交通(グリーンスローモビリティ)」は、運行内容の変更や予約不要などにより、利用者数は増加傾向にあります。

■地域主体交通(グリーンスローモビリティ)の利用状況(月間)



資料:葛飾区

4 公共交通に関するニーズ調査結果

4-1 調査の概要

区内の公共交通網のあるべき姿について、区民や利用者の声を把握し、検討に活かしていくことを目的に、アンケート調査を実施しました。

調査の実施に当たっては、地域公共交通の利用状況や、日常の外出動向、今後の取組や公共交通に求めることを多角的に把握するため、区民だけでなく、公共交通を利用する区外からの来街者も含めて調査対象としました。

調査の種類	対象者	期間
区民アンケート	区内在住の16歳以上の区民 3,000人	令和6年12月19日(木)～ 令和7年1月6日(月)
民生委員・児童委員アンケート	葛飾区民生委員・児童委員372名	令和6年12月19日(木)～ 令和7年1月9日(木)
路線バス利用者アンケート	区内の路線バス利用者 (区内の主要鉄道駅で路線バス待ちしている利用者)	① 令和6年12月24日(火)及び 25日(水)(9時～16時) ② 令和7年1月16日(木)及び17日(金)(7～9時、16時～19時)
タクシー利用者アンケート	区内のタクシー利用者 (区内の主要鉄道駅タクシーのりば利用者)	令和7年1月16日(木)～ 1月30日(木)
高校生アンケート	区内の高校1年生・2年生	令和7年6月27日(金)～ 7月16日(水)

(1) 区民アンケート

ア 実施概要

調査対象者	区内在住の16歳以上の区民3,000人
対象者数	3,000人
調査対象地区	葛飾区全域
調査方法	郵送回収・WEB回収 ※世帯主宛てではなく、個人宛に発送する。世帯に最大1通までとする。 QRコードを活用した回収を含む。
調査時期	令和6年12月19日(木)～令和7年1月6日(月)

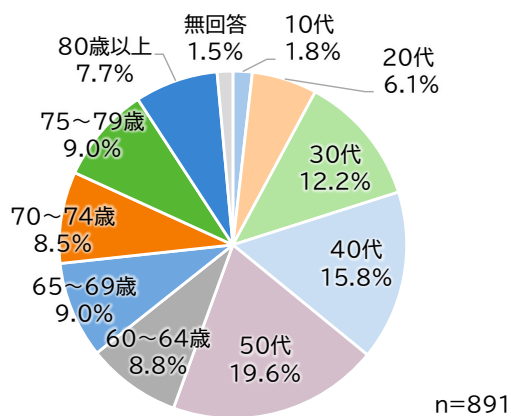
イ 実施結果

配布枚数	3,000枚
回収数	891票
無効票	0票
有効回収数	891票
有効回収率	29.7%

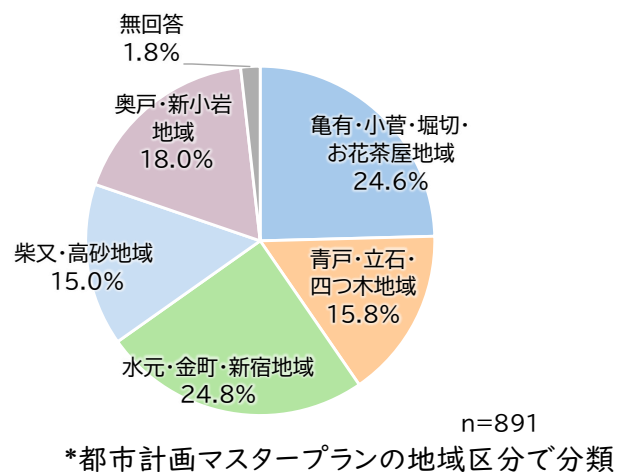
■地区別回収率

1) 亀有・小菅・堀切・お花茶屋地域	27.3%
2) 青戸・立石・四つ木地域	25.8%
3) 水元・金町・新宿地域	32.3%
4) 柴又・高砂地域	32.0%
5) 奥戸・新小岩地域	29.2%

■年齢【全体:n=891】

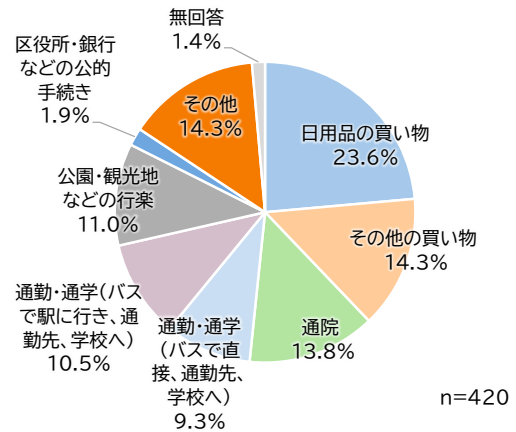
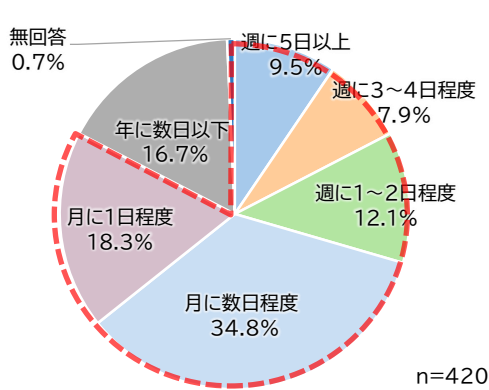


■居住地*【全体:n=891】



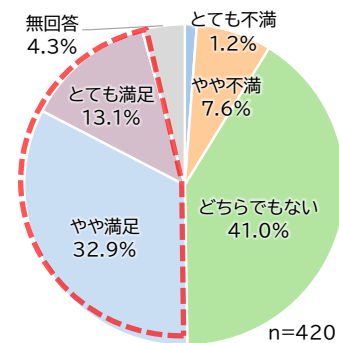
■バスの利用頻度・利用目的【利用する人のみ:n=420】

- ・1ヶ月以内に約5割がバスを利用したと回答。
- ・バスを利用した人の利用頻度は、約8割が月1日以上、約3割が週1日以上と回答。



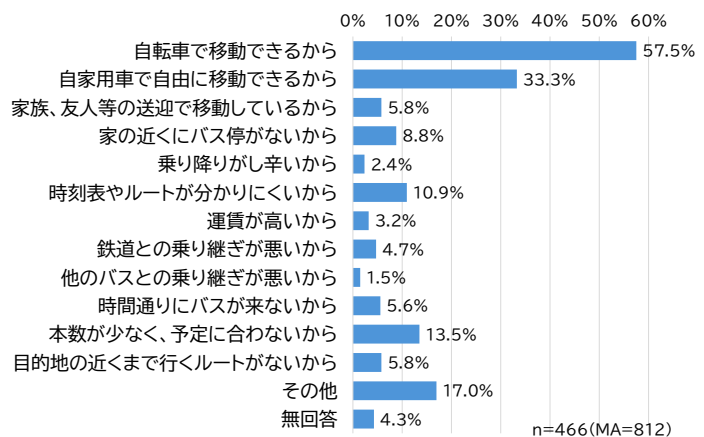
■バスの総合的な満足度【利用する人のみ:n=420】

- ・バスの総合的な満足度は、「とても満足」+「やや満足」が約5割で高い。



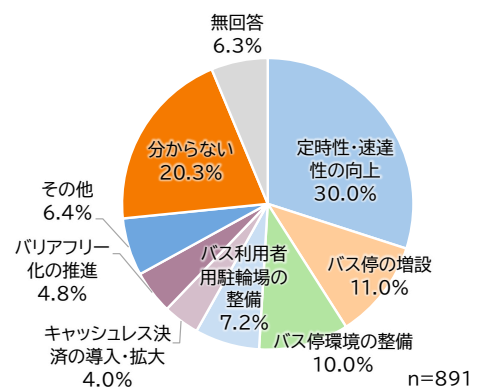
■バスを利用しない理由【利用しない人のみ:n=466】

- ・バスを利用しなかった人の利用しない理由は、「自転車で移動できるから」が約6割、「自家用車で自由に移動できるから」が約3割、「自家用車で自由に移動できるから」が約3割。



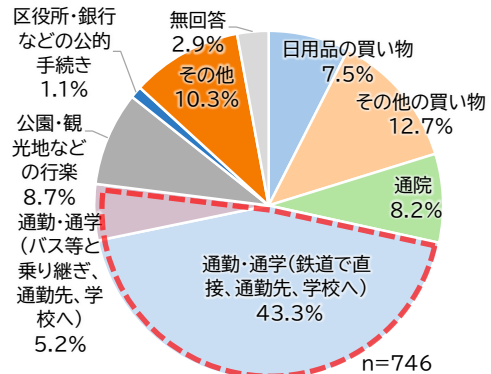
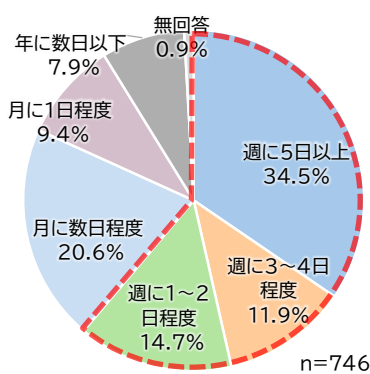
■バスの利便性・快適性向上策【全体:n=891】

- ・バスの利便性・快適性向上策として「定時性・速達性の向上」が約3割。



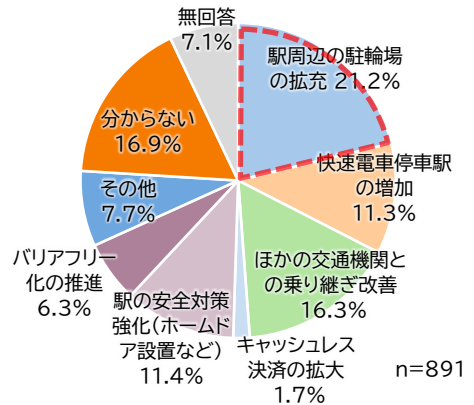
■鉄道の利用頻度・利用目的【利用する人のみ:n=746】

- ・1ヶ月以内に約8割が鉄道を利用したと回答。
- ・鉄道を利用した人の利用頻度は、約9割が月1日以上、約6割が週1日以上と回答。



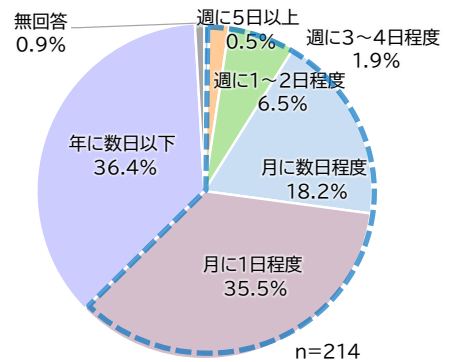
■鉄道の利便性・快適性向上策【全体:n=891】

- ・鉄道の利便性・快適性向上策は「駅周辺の駐輪場の拡充」「ほかの交通機関との乗り継ぎ改善」が約2割。



■タクシーの利用頻度【利用する人のみ:n=214】

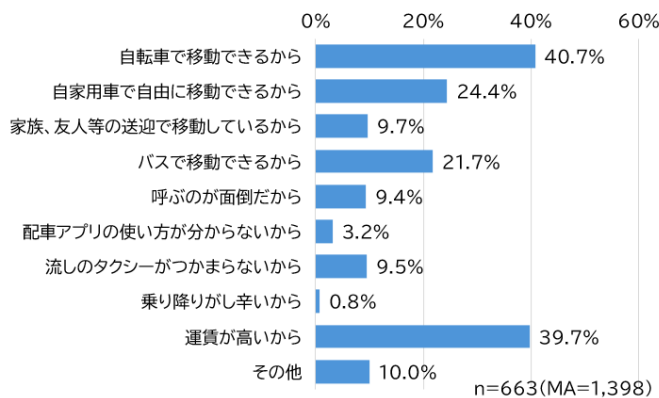
- ・1ヶ月以内に約2割がタクシーを利用したと回答。
- ・タクシーを利用した人の利用頻度は、約6割が月1日以上と回答。



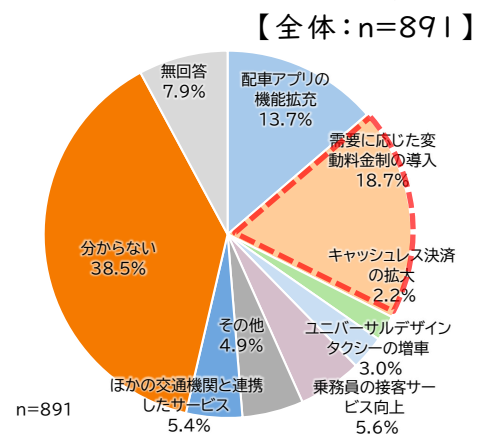
■タクシーを利用しない理由・利便性・快適性向上策

- ・タクシーを利用しなかった理由は、「運賃が高いから」「自転車で移動できるから」が約4割。
- ・タクシーの利便性・快適性向上策は「需要に応じた変動料金制の導入」が約2割。

■タクシーを利用しない理由【利用しない人のみ:n=663】



■タクシーの利便性・快適性向上策【全体:n=891】



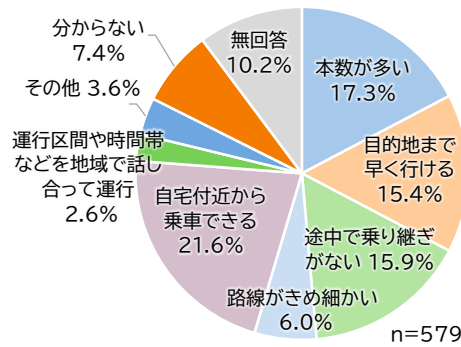
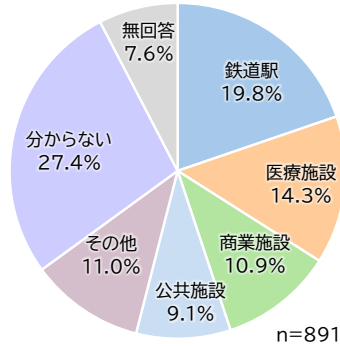
■公共交通アクセス強化が必要な個所、利用しやすくする要素

- ・公共交通アクセス強化が必要な個所として、「鉄道駅」が約2割、「医療施設」「商業施設」が約1割
- ・上記の個所への公共交通を利用しやすくする要素は、「自宅付近から乗車できる」「本数が多い」「途中で乗り継ぎがない」「目的地まで早く行ける」が多い。

■公共交通アクセス強化が必要な個所【n=891】

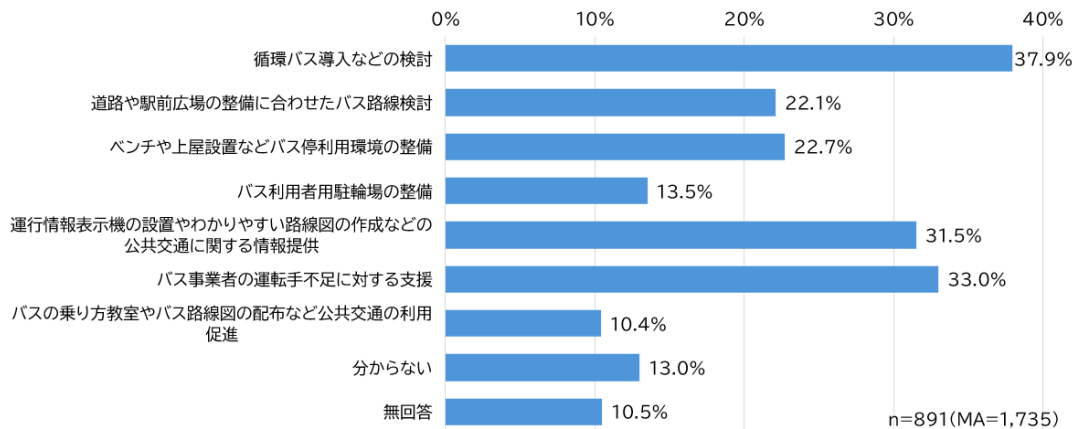
■公共交通を利用しやすくする要素

【個所の回答者のみ:n=579】



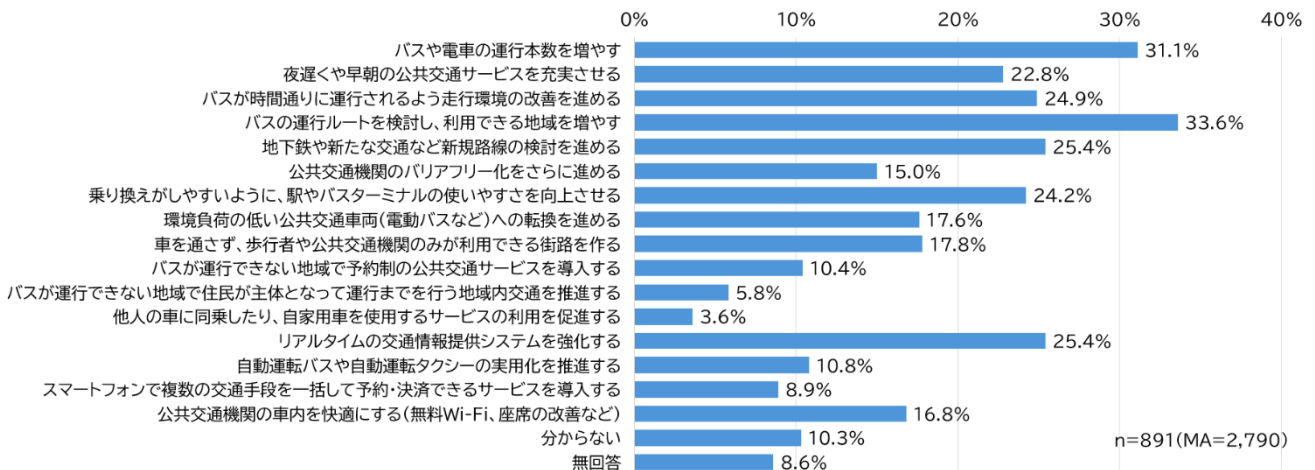
■区の公共交通関連施策のうち、これまで以上に推進すべき取組【全体:n=891】

- ・区で行っている公共交通関連施策のうち、これまで以上に推進すべき取組として、「循環バス導入などの検討」が約4割、「運行情報表示機の設置やわかりやすい路線図の作成などの公共交通に関する情報提供」「バス事業者の運転手不足に対する支援」が約3割。



■今後の公共交通施策の方向性【全体:n=891】

- ・今後の公共交通施策の方向性として、「バスや電車の本数を増やす」「バスの運行ルートを検討し利用できる地域を増やす」等の意見が多く挙げられた。



(2) 民生委員・児童委員アンケート

ア 実施概要

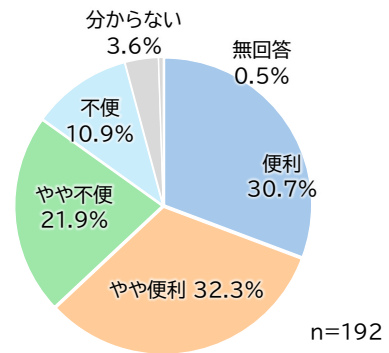
調査対象者	葛飾区民生委員・児童委員 372 名
対象者数	372 人
調査方法	直接配布・郵送／WEB 回収
調査時期	令和6年12月19日(木)～令和7年1月9日(木)

イ 実施結果

配布枚数	372 枚
回収数	192 票 ※1月14日回収分まで
無効票	0票
有効回収数	192 票
有効回収率	51.6%

■公共交通の利便性、便利／不便だと思う理由【全体:n=192】

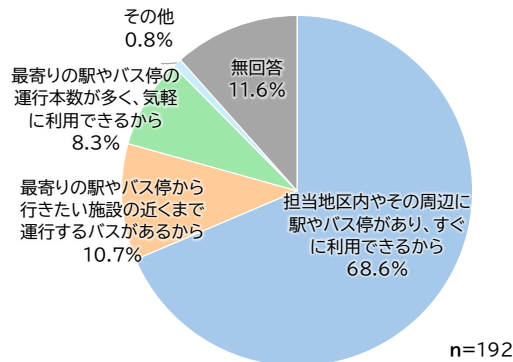
・担当地区の住民が感じている公共交通の利便性について、「便利」「やや便利」が約6割を占める。



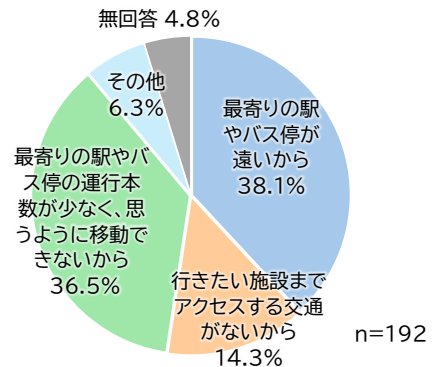
■公共交通が便利／不便だと思う理由

- ・便利だと思う理由は、「担当地区内やその周辺に駅やバス停があり、すぐに利用できるから」が約7割で多い。
- ・不便だと思う理由は、「最寄りの駅やバス停が遠いから」「最寄り駅やバス停の運行本数が少なく、思うように移動できないから」が約4割で多い。

■公共交通が便利だと思う理由【全体:n=192】

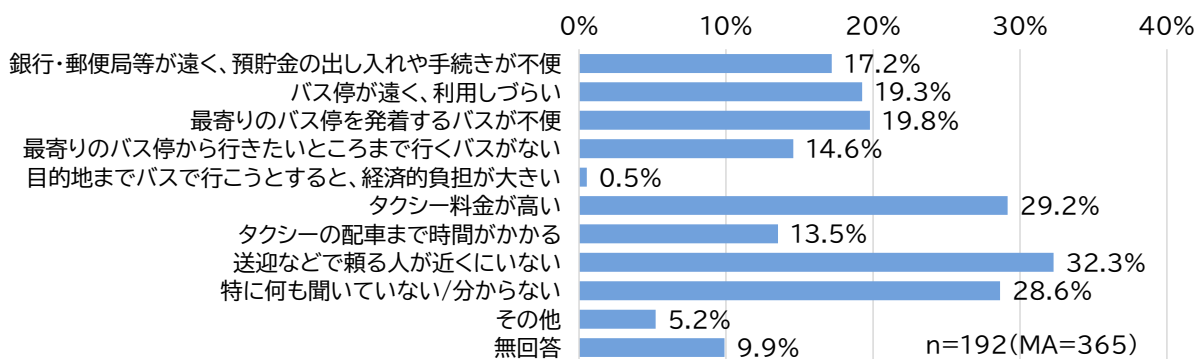


■公共交通が不便だと思う理由【全体:n=192】

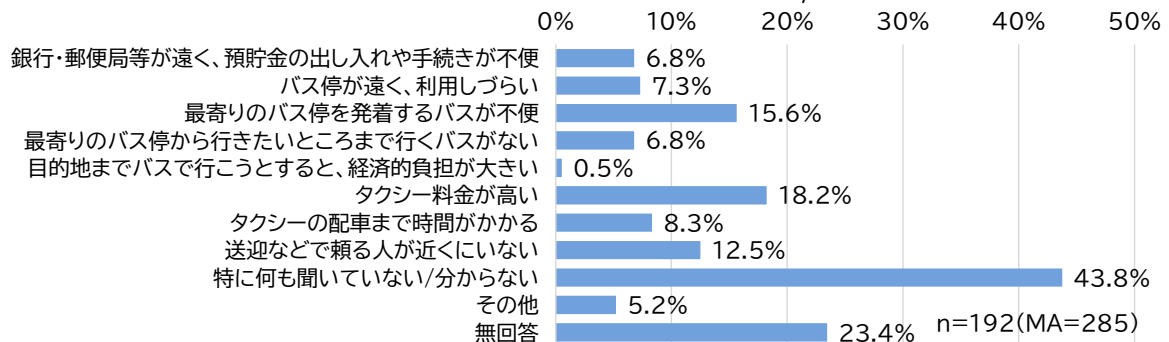


■高齢者・子育て世帯の移動に関する悩み【全体:n=192】

・高齢者の方の移動に関する悩みでは、「送迎などで頼る人が近くにいない」「タクシー料金が高い」「特に何も聞いていない/分からない」が約3割。



・子育て世帯の方の移動に関する悩みでは、「特に何も聞いていない/分からない」が約4割。



(3) 路線バス利用者アンケート

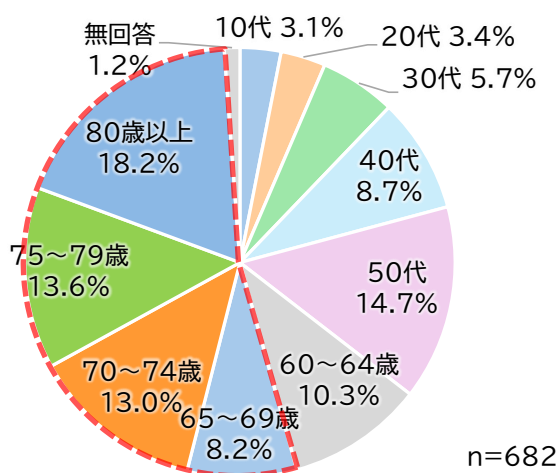
ア 実施概要

調査対象者	区内の路線バス利用者 (区内の主要鉄道駅で路線バス待ちしている利用者)
調査方法	駅バス停留所において調査員が調査票を配布し、郵送で回収 (WEB 回答を併用)
調査時期	① 令和6年12月24日(火)及び25日(水)(9時~16時) ② 令和7年1月16日(木)及び17日(金)(7~9時、16時~19時)
備考	○平日の路線バスの利用実態を把握するため、7時~19時の時間帯で実施した。 ○特に、駅から近距離区間での区内の利用や、隣接自治体面への利用、区外からの利用状況などを把握した。 ○また、バス利用者の自転車利用の有無や利用シーンを把握し、連携施策の検討に活用した。

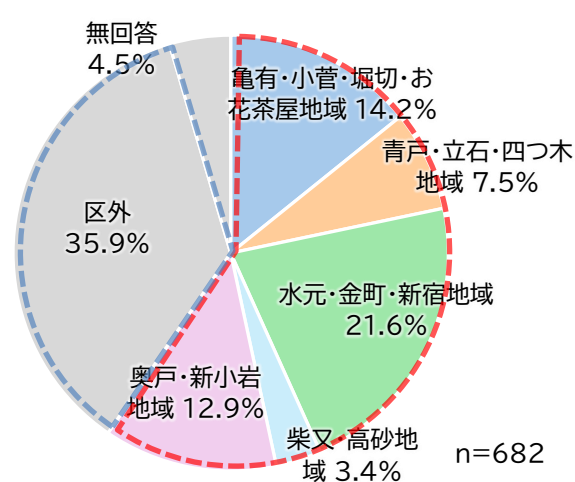
イ 実施結果

配布枚数	合計 3,000 票 (①2,000 票、②1,000 票を配布)
回収数	682 票
無効票	0票
有効回収数	682 票
有効回収率	22.7%

■年齢【全体:n=682】

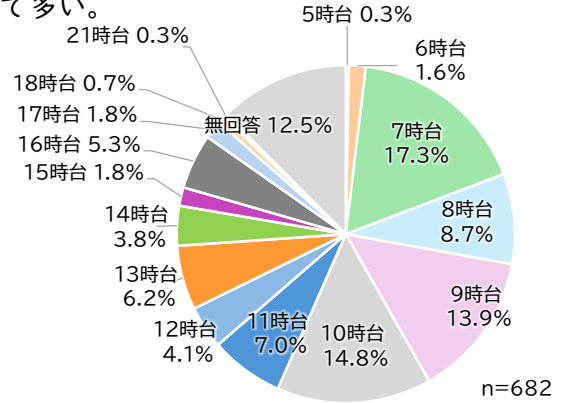


■居住地【全体:n=682】



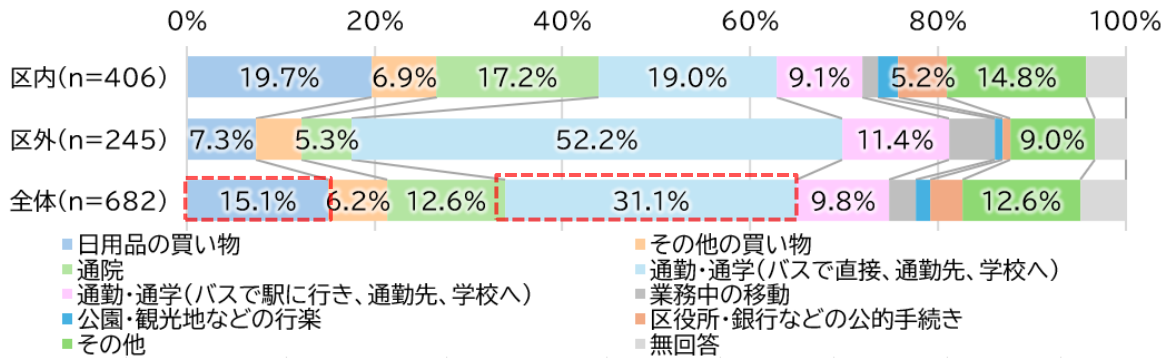
■バスの乗車時刻【全体:n=682】

・回答者のバスの乗車時刻は、「7時台～10時台」が約5割で多い。



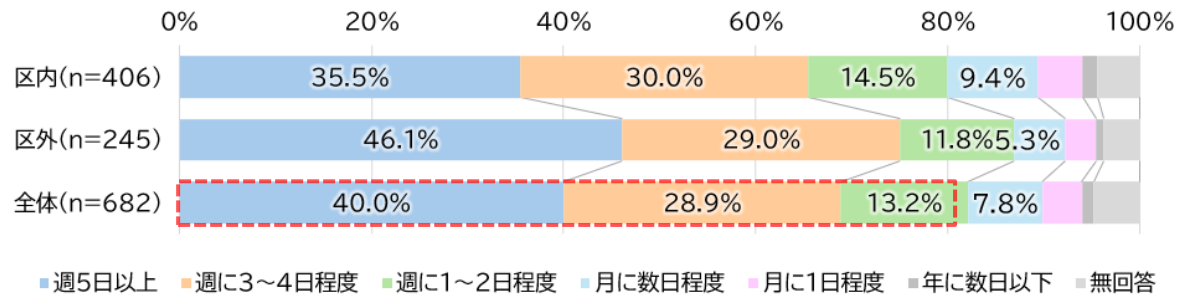
■バスの利用目的【全体:n=682】

・バスの利用目的は、「通勤・通学」が約3割、「日用品の買い物」が約2割。



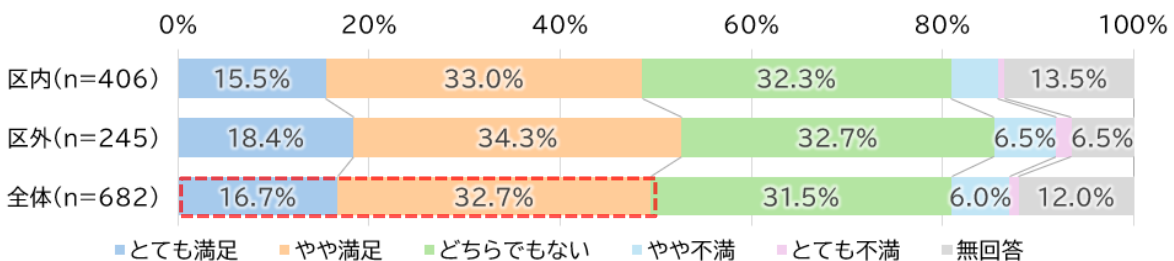
■バスの利用頻度【全体:n=682】

・バスの利用頻度は、週1日以上が約8割を占める。



■バスの総合的な満足度【全体:n=682】

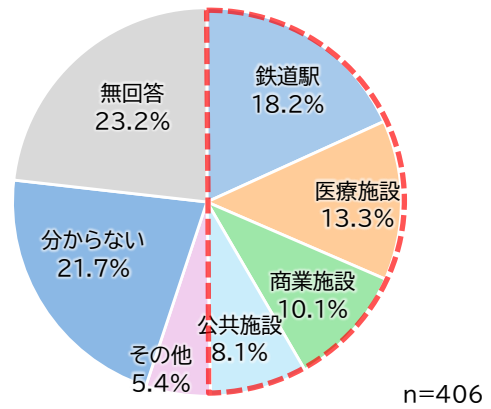
・バスの総合的な満足度は、「とても満足」「やや満足」が約5割で、利用者の満足度は高い傾向にある。



■公共交通アクセス強化が必要な箇所

【区民のみ:n=406】

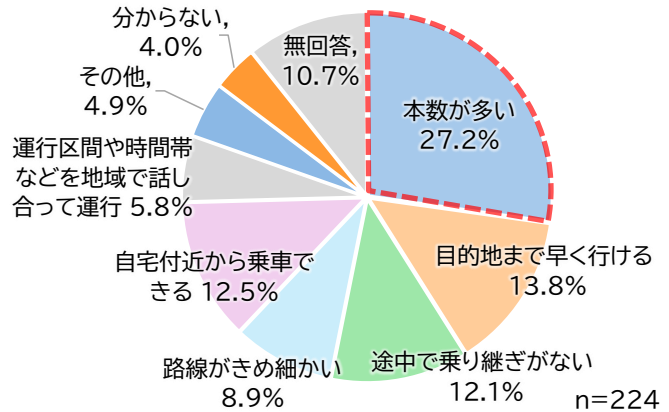
・公共交通アクセス強化が必要な箇所として、「鉄道駅」が約2割、「医療施設」「商業施設」が約1割。区民アンケートと同傾向だが、無回答が多い。



■公共交通の利用しやすさで重視する要素

【区民のみ:n=224】

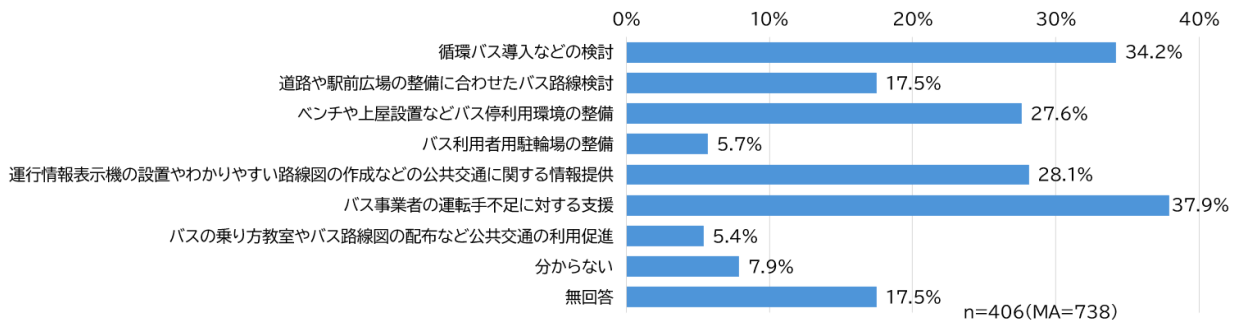
・公共交通の利用しやすさで重視する要素は、「本数が多い」が約3割で最多。



■これまで以上に推進すべき取組

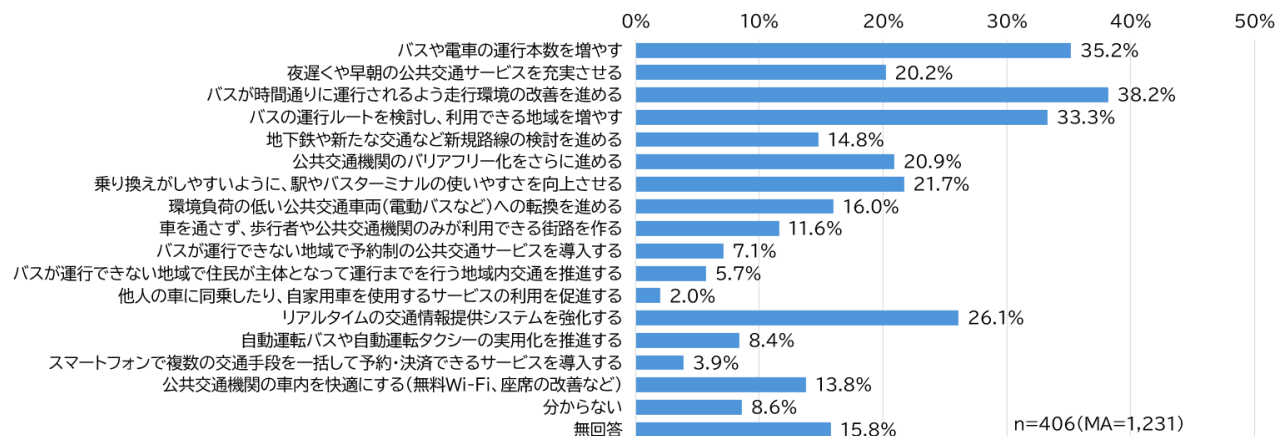
【区民のみ:n=406】

・区で行っている公共交通関連施策のうち、これまで以上に推進すべき取組として、「バス事業者の運転手不足に対する支援」が約4割、「循環バス導入などの検討」「運行情報表示機の設置やわかりやすい路線図の作成などの公共交通に関する情報提供」が約3割。



■今後の公共交通施策の方向性【区民のみ:n=406】

・今後の公共交通施策の方向性として、「バスが時間通りに運行されるよう走行環境の改善を進める」「バスのルートを検討し利用できる地域を増やす」「バスや電車の本数を増やす」等の意見が多く挙げられた。



(4) タクシー利用者アンケート

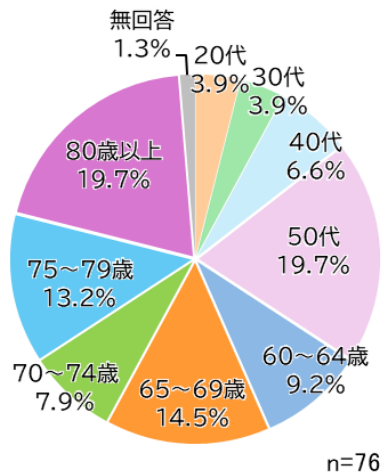
ア 実施概要

調査対象者	区内のタクシー利用者
調査方法	平日(9時~16時)、駅タクシー乗り場において調査員が調査票を配布し、郵送で回収(WEB回収を併用)
調査時期	令和7年1月16日(木)~1月30日(木)

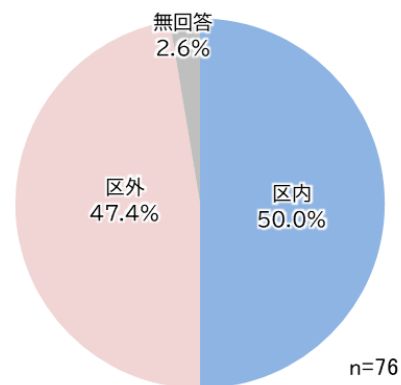
イ 実施結果

配布枚数	500枚
回収数	76票 ※2月6日(木)回収分まで
無効票	0票
有効回収数	76票
有効回収率	15.2%

■ 年齢【全体:n=76】



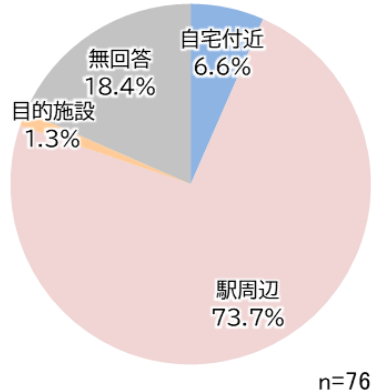
■ 居住地【全体:n=76】



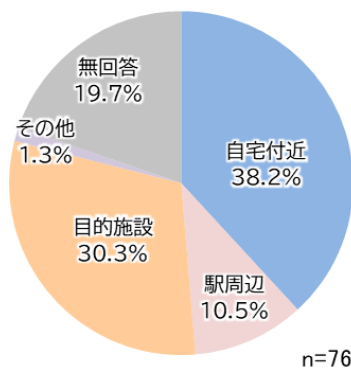
■タクシーの乗車・降車場所、往復利用の有無

- ・タクシーの乗車場所は「駅周辺」、降車場所は「自宅付近」「目的施設」が多い。
- ・往復利用の有無では、「片道だけ利用する予定(利用した)」が約6割。

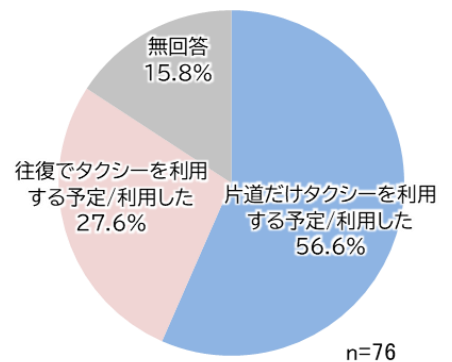
■乗車場所【全体:n=76】



■降車場所【全体:n=76】



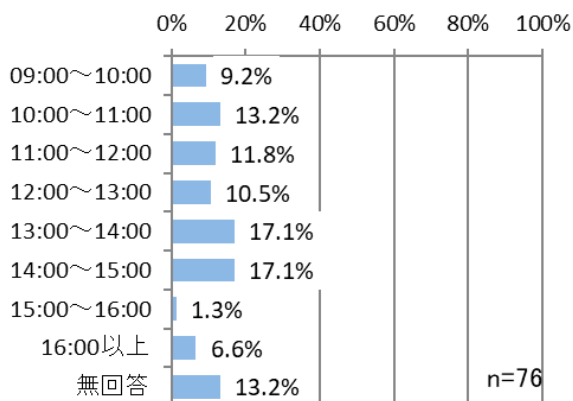
■往復利用の有無【全体:n=76】



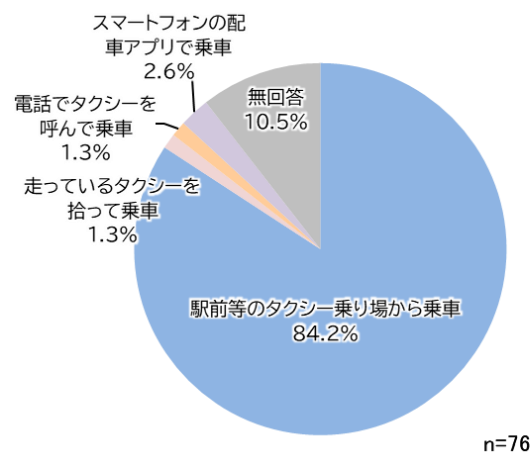
■タクシーの乗車時間帯、利用方法

- ・乗車時間帯は「13～15時」が比較的多い。
- ・利用方法は、「駅前等のタクシー乗り場から乗車」が約8割で多いが、調査票の配布を駅のタクシー乗り場で行ったため偏りがあると考えられる。

■乗車時間帯【全体:n=76】



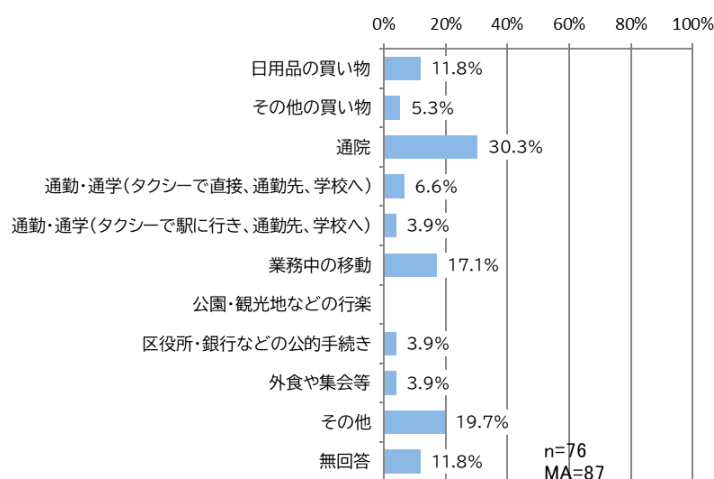
■タクシーの利用方法【全体:n=76】



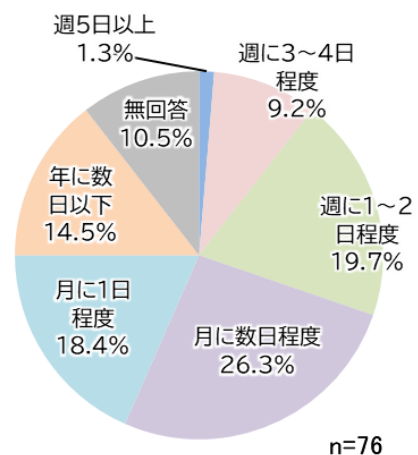
■タクシーの普段の利用目的、利用頻度

- ・利用目的は「通院」が約3割で多い。
- ・利用頻度は、約7割が「月に1日以上」と回答。

■普段の利用目的【全体:n=76】

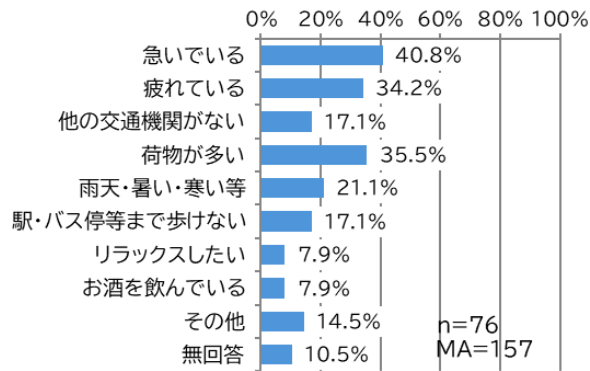


■利用頻度【全体:n=76】



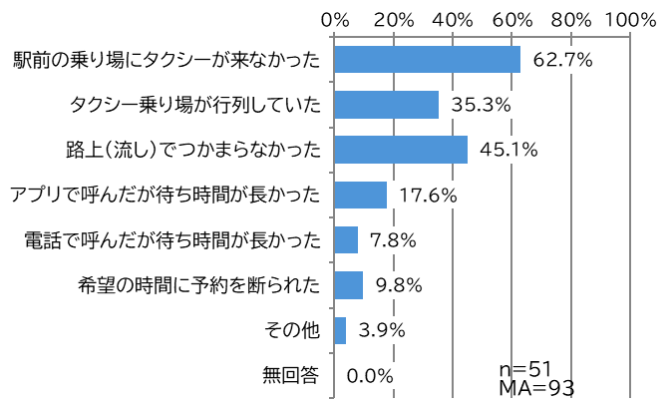
■タクシーを利用する理由【全体:n=76】

・タクシーを利用する理由は、「急いでいる」「荷物が多い」が約4割、「疲れている」が約3割で多い。



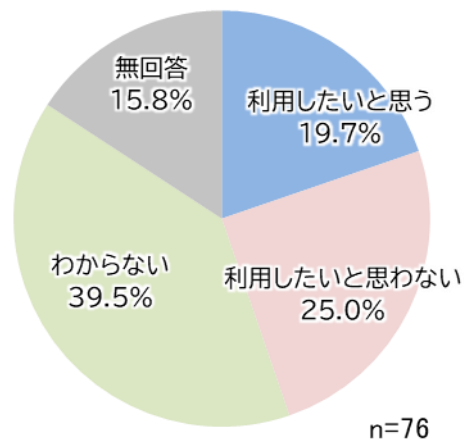
■乗れなかった理由【乗れなかった経験ありの人:n=51】

・タクシーに乗れなかった理由は「駅前の乗り場にタクシーが来なかった」が約6割で最も多い。



■ライドシェアの利用意向【全体:n=76】

・ライドシェアの利用意向は、「わからない」が約4割で最も多い。



(5) 高校生アンケート

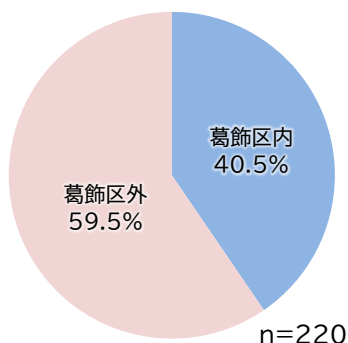
ア 実施概要

調査対象者	区内に所在する都立高校に通学する1年生・2年生
調査方法	QRコードを記載したチラシを各校に配布し、WEB回答
調査時期	令和7年6月27日(金)~7月16日(水)

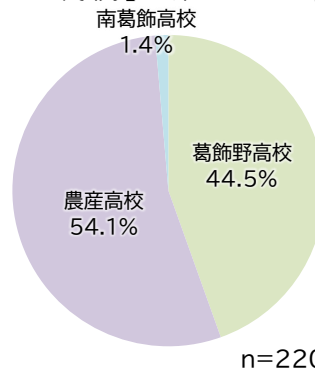
イ 実施結果

回収数	220票 (農産高校:119票、葛飾野高校:98票、南葛飾高校:3票)
-----	--

■居住地【全体:n=220】

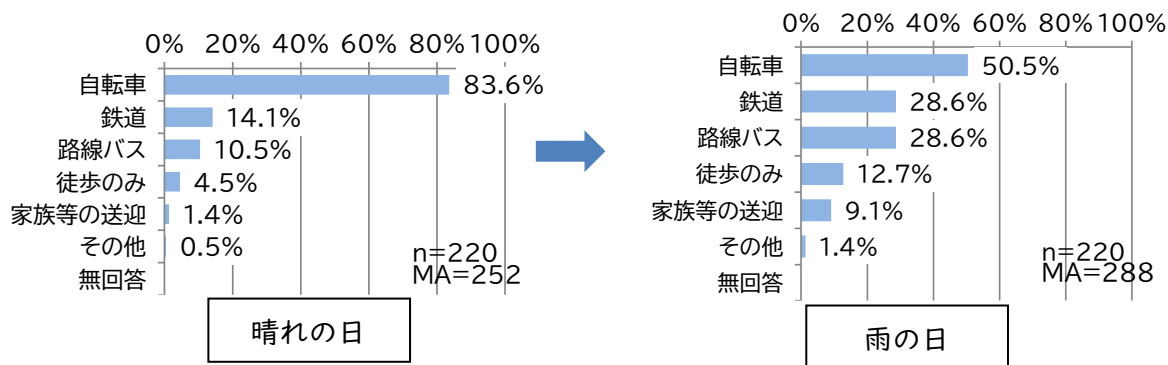


■通学している高校【全体:n=220】



■最もよく使う通学手段(晴れの日・雨の日)【全体:n=220】

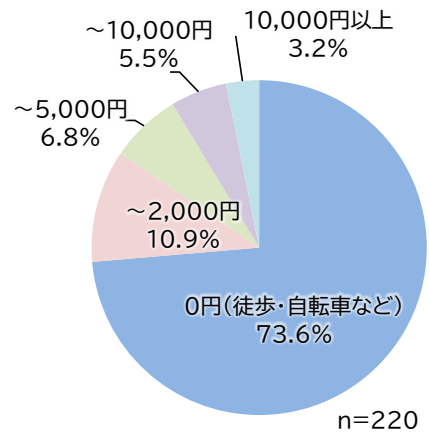
- ・晴れの日・雨の日の通学手段は、「自転車」が約8割で多くなっている。
- ・雨の日は、「自転車」が減少し、「鉄道」「路線バス」「家族等の送迎」へ移譲がみられる。



■通学にかかる1ヶ月の交通費

・通学にかかる1ヶ月の交通費では、通学範囲が比較的狭い高校生は、「0円」が約7割を占めている。

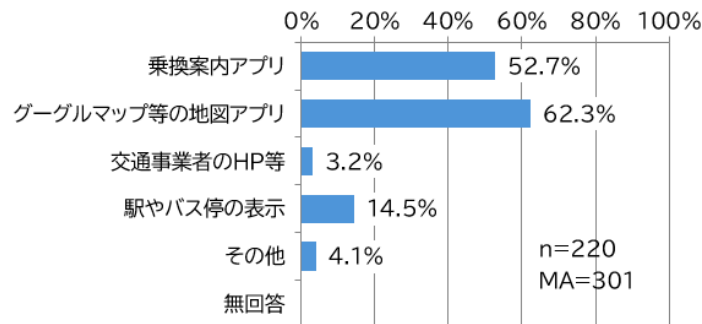
【全体:n=220】



■ルートや運行情報の入手手段

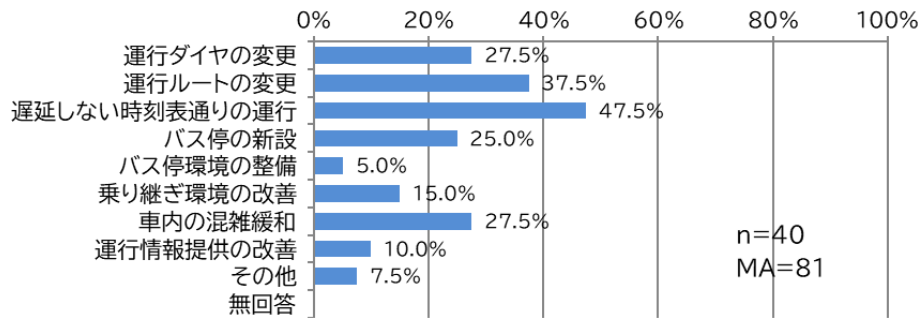
・ルートや運行情報の入手手段では、「グーグルマップ等の地図アプリ」が最も多くなっている。

【全体:n=220】



■路線バスの利便性向上の取組【利用する人のみ:n=40】

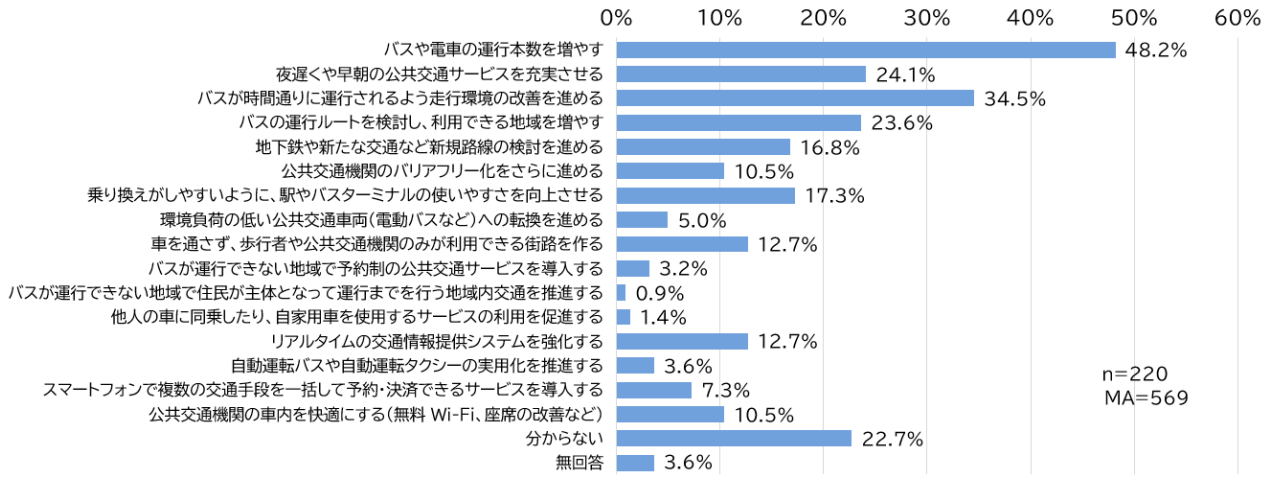
・路線バスの利便性向上の取組では、「遅延しない時刻表通りの運行」が約5割で多い。



■今後の公共交通施策の方向性

・今後の公共交通施策の方向性として、「バスや電車の本数を増やす」「バスの運行ルートを検討し、利用できる地域を増やす」等の意見が多く挙げられた。

【全体:n=220】



5 用語集

【あ行】

■ICT(アイシーティ:Information and Communication Technology)

情報や通信に関する技術の総称のこと。

■ETC2.0

高速道路における料金収受システムとして活用されているETCサービスの仕組みを用いて、全国の主要道路や高速道路に設置された通信アンテナと、自動車に搭載する車載器で相互通信を行うシステム。通信アンテナを通して、個々の自動車がアンテナを通過するまでの「走行履歴」や、「加速・減速」といった挙動履歴を取得でき、そのデータを分析して交通量や渋滞箇所の把握などが可能である。

■移動制約者

交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、様々な移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動が困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す。高齢者、障害のある方、妊産婦、乳幼児連れ、外国人などが該当する。

■インバウンド

一般的に、外国人による訪日旅行を意味する。

■AI(エーアイ:Artificial Intelligence)

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。

■SDGs(エスディーゼーズ:Sustainable Development Goals)

平成27(2015)年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、令和12(2030)年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っている。

■オープンデータ

機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開された公共データ。

■温室効果ガス

太陽光線によって暖められた地表面から放射される赤外線を吸収して大気を暖め、一部の熱を再放射して地表面の温度を高める効果を持つガスを指す。温室効果ガスには、二酸化炭素(CO₂)、メタン(CH₄)、一酸化二窒素(N₂O)、代替フロン類(HFCs、PFCs、SF₆、NF₃)等がある。

【か行】

■カーボンハーフ

葛飾区では、令和12(2030)年度までに平成25(2013)年度比で温室効果ガス(二酸化炭素など)の排出量を50%削減するという目標。

■環境配慮型車両

電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)など、環境に配慮した車両のこと。

■グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。

■交通結節点

鉄道、路線バス、タクシーをはじめとしたさまざまな交通手段の接続が行われる乗継拠点のこと。

■交通GX

Green Transformationの略称で、交通分野における脱炭素化に向けた社会変革のこと。

■交通手段分担率

発地または着地を葛飾区とする全交通手段のトリップに占める移動手段の割合。

■交通DX

Digital Transformationの略称で、交通分野におけるデジタル化への変革のこと。

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、デマンドタクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。

■心のバリアフリー

様々な心身の特性や考え方を理解し、全ての方が理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合う社会を目指すこと。

【さ行】

■サイクル&バスライド

バス停留所付近にバス利用者専用の自転車駐輪場を整備する取組。

■シェアサイクル

さまざまな場所に設置してあるサイクルポート(駐輪場)にある自転車を他の人と共有し、自由に利用するための仕組み。

■GTFS-JP (ジーティエフエス・ジェイピー:General Transit Feed Specification Japan)

標準的なバス情報フォーマットの一つ。日本固有のバス事業者の事情も加味した規格で、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の静的情報が対象となっている。オープンデータとして公開されるケースが一般的になりつつある。

■GTFS-RT (ジーティエフエス・アールティー:General Transit Feed Specification Realtime)

標準的なバス情報フォーマットの一つ。ルートの最新情報や運行情報、車両位置情報といった動的情報が対象となり、オープンデータとして公開されるケースが一般的になりつつある。

■自動運転

システムが部分的または完全に、人の代わりに自動車などの運転操作を行うこと。

■舟運

船を使って人や物資を川や湖、海などで輸送する交通手段。

■水素バス (FCV:Fuel Cell Vehicle)

Fuel Cell Vehicleの略称で、水素を動力源として走行する燃料電池自動車のこと。

■ゼロエミッション

人間の活動から発生する排出物を限りなくゼロにすることを目指しながら最大限の資源活用を図り、持続可能な経済活動や生産活動を展開する理念と手法。国連大学(UNU)が1994年に提唱。

■ゼロエミッションかつしか宣言

2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとすることを目指す宣言。

■速達性

鉄道やバスが目的地に速やかに到着すること。

【た行】

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープランとなる。

■地域公共交通のり・デザイン

官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」、を柱とした取組。地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることが目的。

■地域主体交通

地域組織が運行主体となり、身近な生活圏における移動手段を増やすことで、高齢者をはじめとする地域住民の外出を支援し、地域を活性化させる取組。

■定時性

鉄道やバスが定められた時間通りに運行されていること。

■デジタルサイネージ

屋外や公共交通機関、店頭、公共的な空間など、あらゆる場所でディスプレイなどの電子的な表示を使って情報を発信するシステムの総称。

■デマンド交通及びAIデマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。中でも、AIの機能をデマンド交通に取り入れ、運行の効率化と利用利便性の向上を図ったものをAIデマンド交通という。

■電気自動車（EV:Electric Vehicle）

Electric Vehicleの略称で、電気モーターを動力源として走行する自動車のこと。

■電動キックボード

キックボードに電動式モーターを搭載した車両のこと。

■都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に定められた道路。

■トリップ

出発点から目的地への一方向の人の移動を意味する。発トリップをその地点からの移動、着トリップをその地点への移動として表される。

【な行】

■2024年問題(改善基準告示)

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正(令和6年4月1日からの適用)により、1日の最大拘束時間の上限15時間と、拘束時間の後の休息時間の下限9時間が定められたことに起因する、輸送業界全体での運転手不足の諸問題。

【は行】

■パーソントリップ調査

都市における人の移動に着目した調査であり、世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する調査。

■バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板やスマートフォンなどを通してバスの運行情報を提供するシステム。

■バリアフリー

障害のある方を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。

■ビッグデータ

GPSを活用した詳細な移動データや、スマートフォンの通信データ、交通系ICカードの乗車履歴といった、一般的な統計データよりも膨大な容量を有するデータ。Volume(量)、Variety(多様性)、Velocity(速度あるいは頻度)、Veracity(正確性)とValue(価値)の「5つのV」と呼ばれる要素が、高いレベルで備わっていることが特徴である。

■PTPS(公共車両優先システム)

バスなどの公共車両が、道路上を優先的に通行できるように支援するシステム。

■PDCAサイクル

Plan(計画)、Do(実行)、Check(測定・評価)、Action(対策・改善)の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

■福祉有償運送

NPO法人等が単独で公共交通機関を利用できない要介護者や障害のある方等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用し、個別輸送を行うもののこと。

■プローブデータ

自動車の車載器やスマートフォンなどの通信データから取得できる、位置情報や速度、加速・減速といった、移動に係る微細な情報。

【ま行】

■MaaS(マース:Mobility as a Service)

移動全体を1つのサービスにとらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。

■マスタープラン

基本となる総合的な計画のことで、地域公共交通計画の場合、公共交通に関する基本的な方針を定める計画となる。

■モビリティハブ

公共交通機関やシェアモビリティ等、複数の多様な交通モードとの接続・乗継拠点のこと。

■モビリティ・マネジメント(Mobility Management)

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。

■モンチャレアプリ

区が運用する健康促進・地域活性化のためのスマートフォンアプリ。

ウォーキングや食事記録などの健康的な行動をすることでポイントが貯まり、貯まったポイントは区内店舗での買い物に利用できる。

【ら行】

■ライドシェア

個人が自家用車を利用し、有償で他者を運ぶ配車サービスのこと。現在はタクシー事業者が運行管理する「日本版ライドシェア(自家用車活用事業)」と、非営利目的で自治体やNPOなどが実施する「公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)」の2種類が認められているが、稼働できる地域や時間帯、台数などに制限がある。

■ラッピングバス

広告などを印刷したフィルムを車体に貼り付けたバス車両。

■リモートワーク

会社のオフィスに出勤せず、自宅やカフェ、コワーキングスペースなど、離れた場所で業務を行う勤務形態。

■連続立体交差事業

道路整備の一環として、数多くの踏切を同時に除却することで道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞や地域分断を解消し、地域の活性化や都市の防災性の向上に寄与する事業。

■路線の維持・確保

運行の見直しや、利用促進による利用者増加、補助事業等の活用による運行支援などにより、継続的な運行を図ること。

葛飾区地域公共交通計画

令和8(2026)年度～令和12(2030)年度

令和8年3月発行

発行 葛飾区

編集 葛飾区都市整備部交通政策課

〒124-0012 東京都葛飾区立石5丁目13番1号

電話 03-3695-1111(代表)

葛飾区ホームページ <https://www.city.katsushika.lg.jp/>



※この冊子は、印刷用の紙へリサイクルできます。

