

(はじめに)

私は、「交通が便利であるまちは、住みよいまちである」と考えています。

そのため本区では、令和元年度に策定した「葛飾区公共交通網整備方針」に基づき、区民の日常生活や社会生活を支える身近な移動手段の確保に、取り組んできました。具体的には、細田循環バスの導入や、東立石・東四つ木地区でのグリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の本格運行、路線バスの運行が休止された西亀有地区におけるデマンド交通「カツライド」の実証運行など、地域の公共交通の維持・充実に向けた取組を一つ一つ実現してまいりました。

一方で、バス運転手等の時間外労働の上限規制による、いわゆる「2024年問題」が顕在化し、路線バスの運転手不足は公共交通の存続を揺るがす深刻な課題となっています。本区では、この課題にいち早く対応するため、事業者の従業員採用に係る費用等を助成する「バス交通人材確保・定着支援事業」を開始しました。この取組は、同様の課題を抱える複数の自治体から問い合わせが寄せられるなど高い注目を集めました。

さらに、長年にわたり検討してきた区内の南北を結ぶ「新金線の旅客化」につきましても、本年1月に「新金線を活用した新たな交通システム整備構想」を公表し、BRTの手法をベースとした新たな交通ネットワークの早期実現に向けて、着実に検討を進めています。

本区では、まちづくりの進展により若い世代の転入が増加する一方で、人生100年時代を見据えた高齢社会への対応も不可欠となっています。そのため、誰もが安心して利用できるよう公共交通をより利便性の高いものへと、進化させていく必要があります。こうした背景と交通政策基本法および地域交通法の要請も踏まえ、区が主体的に地域の交通課題に取り組む決意を示すものとして、このたび「葛飾区地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画では、「区民（利用者）、交通事業者、区が協働し、区内を移動するあらゆる人にとって、わかりやすく・利用しやすい公共交通網を目指します」を基本方針に掲げています。これまでの前方針で取り組んできた施策について現状の評価を行い、本計画へと発展的に引き継ぎつつ、区民の皆様からご要望の多い路線バスのサービス向上や、地域の重要な輸送資源であるタクシーの利活用などを新たな施策として、位置付けました。本計画の推進により、区民の皆様が「住み続けたい」と感じ、いつまでも元気に外出を楽しめる移動環境を実現するため、交通事業者や地域の関係者と連携し、全力で取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定に当たり、多大なるご尽力を賜りました、葛飾区地域公共交通活性化協議会の委員の皆様、ヒアリング等にご協力いただきました交通事業者の皆様、そして貴重なご意見をお寄せいただきました区民の皆様に、心から感謝申し上げます。

令和8年（2026年）3月

葛飾区長

青木克徳

(1 ページ目)

第1章 計画の概要

1の1 計画策定の目的

(1) 背景

地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画で、令和2年11月の法改正により、自治体による計画の作成が努力義務とされたものです。

本区では、令和元年度に、区の公共交通網の整備方針とその取組を定めた「葛飾区公共交通網整備方針」を策定し、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通だけでなく、自転車や徒歩、道路整備など、地域の交通政策を総合的かつ体系的に推進してきました。

現方針の策定から6年が経過し、新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化、若者人口・外国人人口の増加といった人口構成の変化、運転手の高齢化や労働時間等の上限規制に伴う運転手不足、物価高騰などの交通事業環境の変化、交通関連技術の革新など、交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

これらの変化と課題に的確に対応しつつ、長年にわたり構築・継承されてきた、本区の利便性の高い交通サービスとネットワークを維持していくことが求められています。

また、令和6年6月には、地域の移動手段の維持・確保に向けた取組を推進するための政府共通指針として、「地域の公共交通リ・デザイン連携・協働指針」が示されました。将来にわたり、利便性、生産性、持続可能性の高い移動手段を確保するため、交通部局とともに、あらゆる関連部局が連携して地域の移動手段の確保に取り組むことが求められています。

こうした背景から、現方針を発展的に引き継ぐ葛飾区地域公共交通計画を策定するに至りました。

(2) 目的

本計画は、本区における地域特性や地域公共交通の現状、課題などを踏まえ、区が目指す将来像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、区民の日常生活や社会生活に必要な移動手段を確保し、持続可能な地域公共交通を実現するための、基本的な方針、目標、施策体系を示すマスタープランとして策定するものです。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた輸送資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図ります。

(2 ページ目)

1の2 計画の位置付け

本計画は、本区の「基本構想」「基本計画」「都市計画マスタープラン」を上位計画として位置付け、「区が目指す将来像」や「まちづくりの方向性」の実現に向けて、それらの計画に定める基本的な考え方に基づくものです。

また、自転車活用推進計画や交通安全計画、移動等円滑化促進方針、環境や福祉など他分野の各種計画を関連計画として位置付け、各分野の取組と連携しながら、相互に補完し合って、本区の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。

上位計画、交通関連計画、他分野の関連計画、国の関連法等との関係を整理した図があります。

1の3 計画の期間

本計画の期間は、上位計画である基本計画の計画期間に合わせて、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。

図では、葛飾区基本計画と葛飾区地域公共交通計画の期間が時系列で示されており、本計画の後に次期計画が続く想定となっています。

(3 ページ目)

1の4 計画の区域

本計画は、葛飾区の全域を対象とします。

なお、近隣自治体にまたがる取組を進める場合は、近隣自治体と連携し、調整しながら検討していきます。

計画の区域を示した地図があります。

1の5 計画の対象

本計画は、既存の公共交通に加えて、地域主体交通や企業送迎車両活用の取組も対象とします。あわせて、自転車活用と交通安全の視点から、自転車、シェアサイクル、徒歩についても対象とします。

また、舟運や新たな交通サービスについても検討の対象とします。

計画の対象を示した図があります。鉄道、路線バス、タクシー、地域主体交通、企業送迎車両活用、シェアサイクル、自転車、キックボード、徒歩、舟運、新たな交通サービスなどが対象として示されています。

(4 ページ目)

第2章 葛飾区公共交通網整備方針の評価

現方針で定めた16の施策について、令和6年までの実施状況と、今後の継続の有無や課題を整理しました。

葛飾区公共交通網整備方針の概要を示した表があります。

計画期間は、令和元年度から令和10年度までです。

目指すべき葛飾区の公共交通網のあり方は、区民、交通事業者、区が協働し、区内を移動するあらゆる人にとって、「わかりやすく・利用しやすい公共交通網」を目指すことです。

公共交通網整備方針は3つあります。

整備方針1は、公共交通の更なるサービス向上です。高齢者などの移動制約者や観光客など、区内を移動するあらゆる人にとって、わかりやすく利用しやすい公共交通を目指して、更なるサービス向上を図るものです。

整備方針2は、持続可能な公共交通網の構築です。バス運転手不足や今後の人口減少を見据え、区民、交通事業者、区が協働し、基幹路線とフィーダー路線が効率的、効果的につながる持続可能な公共交通網の構築を目指すものです。現在の公共交通サービスを維持し、一層の利用促進により、自家用車から公共交通利用への転換を図る考え方も示されています。

整備方針3は、関連分野との連携による地域の活性化です。まちづくりや都市施設整備に合わせた公共交通網の構築を図るとともに、観光、福祉、子育てなどの関連分野と連携し、必要な移動手段の確保や外出機会、交流の増加を通じて地域の活性化につなげるものです。

計画的に取り組む施策として、循環バス導入などの検討、都市施設の整備に合わせたバス路線の検討、バス停利用環境の整備、公共交通に関する情報提供、サイクル&バスライドの整備、運転手確保の支援、公共交通の利用促進が示されています。

継続的に取り組む施策として、都市施設の整備、バス走行環境の改善、交通バリアフリーの推進、自転車利用環境の整備、新金貨物線の旅客化の検討、既存鉄道の利便性の向上が示されています。

機会をとらえて取り組む施策として、地域の自主的な取組への支援、交通に関する最先端技術への対応、その他の考慮する取組が示されています。

(5 ページ目)

現方針の施策の実施状況及び本計画への反映を示した表があります。

計画的に取り組む施策は、7つあります。

1つめの「循環バス導入などの検討」の実施状況は「予定通り完了または進行中」で、「事業内容を見直して継続することが望ましい施策」としています。

2つめの「都市施設の整備に合わせたバス路線の検討」の実施状況は、補助 276 号線区間での検討が「予定通り完了または進行中」、補助 274 号線区間と立石駅北口駅前広場での検討が「進行中だが予定から遅れている」で、いずれも「今後も継続することが望ましい施策」です。

3つめの「バス停利用環境の整備」の実施状況は、上屋、ベンチの整備が「進行中だが予定から遅れている」で「今後も継続することが望ましい施策」です。

4つめの「公共交通に関する情報提供」の実施状況は、バスロケーションシステムの表示器整備が「進行中だが予定から遅れている」で、「さらなる発展的な取組を検討することが望ましい施策」、デジタルサイネージの整備が「進行中だが予定から遅れている」で「さらなる発展的な取組を検討することが望ましい施策」、バス路線図の作成・配布が「予定通り完了または進行中」で、「今後も継続することが望ましい施策」です。

5つめの「サイクル&バスライドの整備」の実施状況は「予定通り完了または進行中」で、「今後も継続することが望ましい施策」です。

6つめの「運転手確保の支援」の実施状況は「予定通り完了または進行中」で、「さらなる発展的な取組を検討することが望ましい施策」です。

7つめの「公共交通の利用促進」の実施状況は「予定通り完了または進行中」で、「今後も継続することが望ましい施策」です。

次に、継続的に取り組む施策は6つあります。

1つめの「都市施設の整備」の実施状況は、京成立石駅の駅前広場整備は「進行中だが予定から遅れている」、四ツ木駅は「予定通り完了または進行中」、京成高砂駅は「現時点でまだ着手できていない」、金町駅の駅前広場整備と理科大学通り、しょうぶ通りの拡幅整備は「予定通り完了または進行中」、新小岩駅の駅前広場整備は「予定通り完了または進行中」、都市計画道路の整備は「予定通り完了または進行中」で、いずれも「今後も継続することが望ましい施策」です。

2つめの「バス走行環境の改善」の実施状況は、PTPSの導入、バスレーン、バスペイの整備が「予定通り完了または進行中」で、「今後も継続することが望ましい施策」です。

3つめの「交通バリアフリーの推進」の実施状況は、鉄道駅でのバリアフリー経路確保、ホームドア整備、心のバリアフリーが「予定通り完了または進行中」、歩道勾配改善と歩行空間の確保が「予定通り完了または進行中」で、いずれも「今後も継続することが望ましい施策」です。

4つめの「自転車利用環境の整備」の実施状況は、自転車走行環境整備と自転車関連事故発生箇所の改善、自転車駐車スペースの確保とルール、マナー向上策の実施、シェアサイクル導入のいずれも「予定通り完了または進行中」で、いずれも「今後も継続することが望ましい施策」です。

5つめの「新金貨物線の旅客化の検討」の実施状況は、課題の検討、事業スキームの深度化、機運醸成などの取組が「予定通り完了または進行中」で、「さらなる発展的な取組を検討することが望ましい施策」です。

6つめの「既存鉄道の利便性の向上」の実施状況は、鉄道事業者との協議、要望が「予定通り完了または進行中」で、「今後も継続することが望ましい施策」です。

次に、機会をとらえて取り組む施策は3つあります。

1 つめの「地域の自主的な取組への支援」の実施状況は、タクシーの活用、その他の移動手段の活用が「予定通り完了または進行中」で、「さらなる発展的な取組を検討することが望ましい施策」です。

2 つめの「交通に関する最先端技術への対応」の実施状況は、最先端技術進展の注視、状況に応じた活用が「予定通り完了または進行中」で、「今後も継続することが望ましい施策」です。

3 つめの「その他の考慮する取組」の実施状況は、葛飾菖蒲めぐりバスの拡充検討とラッピングバスの運行が「内容または方向性を変更して進行中」で「事業内容を見直して継続することが望ましい施策」、舟運の活用検討が「現時点でまだ着手できていない」で、「今後も継続することが望ましい施策」です。

(6 ページ目)

第3章 地域公共交通を取り巻く課題

本区の公共交通を取り巻く環境やまちづくりの現況、区民や公共交通利用者のニーズ調査結果などを踏まえ、本計画で解決に向けて取り組むべき課題を整理しました。

課題1。鉄道駅間をつなぎ、まちづくりを支える南北方向の交通ネットワークの強化が必要

区内では南北方向への人の移動が見られるものの、鉄道路線が不足しています。鉄道計画路線の早期実現に向けた検討は進められていますが、現在は路線バスが南北軸の幹線を担っています。区民からは、きめ細やかなバス路線や定時運行を重視するニーズがあります。

課題整理の視点

視点1。南北方向の鉄道が不足しており、路線バスが幹線交通として機能しています。

本区の鉄道路線は東西方向に結ぶ路線が多く、現状では南北方向の移動ニーズは路線バスが中心に担っています。

南北の鉄道駅間や幹線道路を結ぶバス路線では、1日100本以上運行されている路線をはじめ、高頻度で運行されている路線が多く、幹線交通としての機能を果たしています。

現況把握のために実施した人流ビッグデータ分析では、区内の移動は東西方向よりも南北方向への流動が多いことが、明らかになっています。

路線バスの運行頻度図があります。南北方向を支える路線バスの本数の多い区間が示されています。

視点2。区民の意見は、きめ細やかなバス路線や、定時運行を重視する傾向があります。

区民アンケートにおける、今後の公共交通施策に求める方向性では、「バスの運行ルートを検討し、利用できる地域を増やす」が33.6パーセント、「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」が24.9パーセントなどとなっており、きめ細やかなバス路線や定時運行を重視する傾向が見られます。今後の公共交通施策の方向性を尋ねた、区民アンケートの結果を示したグラフがあります。

(7 ページ目)

視点3。南北を結ぶ貨物線「新金線」の旅客化の早期実現に向けた検討を実施しています。

区は、南北交通ネットワークの充実や地域のさらなる発展に向け、新金線旅客化の検討に取り組んでいます。旅客化の実現には、国道6号との交差や貨物列車との併存などの課題があり、関係機関との協議を進めながら検討を行っています。

令和7年1月に取りまとめた新金線旅客化検討委員会報告書に基づき、さらに検討を進めています。
新金線の位置図があります。
新金線の写真があります。貨物線の線路と列車の様子が示されています。

視点4。広域を結ぶ鉄道計画路線の早期実現に向け、沿線自治体が一体となって検討しています。
地下鉄8号線、押上から野田市までと、地下鉄11号線、押上から四ツ木を経て松戸までの延伸に向けて、葛飾区、墨田区、江東区、松戸市によって構成する地下鉄8、11号線促進連絡協議会で、早期実現に向けた調査研究に取り組んでいます。
また、環状七号線に沿ったルートにおいて、環七高速鉄道、いわゆるメトロセブンの新設に向け、3区の議会と行政が一体となって検討を行っています。平成28年には、国の交通政策審議会答申において、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトに位置付けられています。
鉄道計画路線図があります。地下鉄8号線、11号線、メトロセブンなど、広域の鉄道構想の位置関係が示されています。

各視点からの課題のまとめ

- ・新金線の旅客化や、新規の鉄道計画路線の早期実現に向けた取組を、引き続き実施していく必要があります。
- ・南北方向の移動において幹線交通となっている路線バスの機能強化、定時性の向上や路線網の整備などに向けた検討が必要です。

(8 ページ目)

課題2。将来的に更なる人手不足が見込まれる中、地域の移動ニーズに合った交通サービスが必要
区内のバス路線は総じて高い水準にあり、区民の満足度も高い状況ですが、時刻表やルートの分かりにくさの改善ニーズがあるほか、今後、運転手不足がより一層進行することが見込まれています。
また、面的な移動手段であるタクシーは、運賃が利用の障壁になっているほか、アプリ配車以外の場面でつかまりにくい状況が発生しています。

課題整理の視点

視点1。回復する路線バス需要と運転手不足です。

区内の路線バス利用者数は、新型コロナの影響を受けて大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあり、令和6年度にはおおむね令和元年度と同水準まで回復しています。一方で、運転手不足は今後さらに深刻化が見込まれ、移動需要に対して十分な供給を維持することが困難になっています。

区内の路線バス利用者数のグラフがあります。令和元年度、114万人の利用があり、令和2年度には93万人に落ち込みましたが、令和6年度は114万人に戻っています。

全国のバス運転士の数と不足人員の推計グラフがあります。2024年時点では約2.1万人、不足していますが、2030年には約3.6万人、不足すると試算されています。

視点2。アンケートでは、区内のバス路線の満足度は総じて高いレベルにありますが、時刻表やルートの分かりにくさなどが一部で利用の障壁となっています。

区内の路線バスは、幹線道路を中心に全域に路線網が存在し、主要な移動手段として機能しています。

区民アンケートにおける路線バス利用者の総合満足度は、「とても満足」と「やや満足」を合わせて 46 パーセントで、高い水準となっています。

一方で、路線バスを利用しない理由として、他の移動手段があること以外では、「本数が少なく、予定に合わないから」が 13.5 パーセント、「時刻表やルートが分かりにくいから」が 10.9 パーセントとなっており、情報の分かりにくさや本数の少なさが利用の障壁となっています。

路線バス利用者の総合満足度のグラフがあります。

路線バスを利用しない理由のグラフがあります。

(9 ページ目)

視点 3。アンケートでは、運賃がタクシー利用の障壁となっています。

タクシーは、ドアツードアで移動できるため、高齢者や障害のある方などの移動制約者や、バスのルート上にない地域の住民にとって、面的な公共交通として必要不可欠な存在です。

区民アンケートにおける、タクシーを利用しない理由の第 2 位は「運賃が高いから」で、39.7 パーセントとなっており、他の交通手段と比べてやや割高な運賃が障壁となっています。

タクシーを利用しない理由のグラフがあります。

視点 4。アンケートでは、アプリ配車以外の場面でタクシーがつかまりにくくなっています。

鉄道駅のタクシー乗り場で実施したタクシー利用者アンケートでは、タクシーに乗れなかった理由として、「駅前の乗り場にタクシーが来なかった」が 62.7 パーセント、「路上、流しでつかまらなかった」が 45.1 パーセント、「タクシー乗り場が行列していた」が 35.3 パーセントなどとなっており、配車アプリの普及により、従来の利用方法ではタクシーがつかまりにくい状況が生じています。

タクシーに乗れなかった理由を年齢別に整理した表があります。

各視点からの課題のまとめ

- ・運転手不足は今後さらに深刻化することが見込まれるため、地域のニーズに合った移動の足の確保に向け、行政、交通事業者、地域が連携し、先手先手で対応する必要があります。
- ・生活交通としてのバスの維持と利便性向上だけでなく、タクシーや地域主体交通など、地域密着型の交通手段を確保していく必要があります。

(10 ページ目)

課題 3。都市整備と連携した路線再編や交通拠点整備が必要

新小岩駅、金町駅、京成立石駅の 3 駅周辺で大規模な再開発が進行しています。区民からは、駅周辺の駐輪場拡充や、他の交通機関との乗り継ぎ改善のニーズが高い傾向があります。

課題整理の視点

視点 1。新小岩、金町、立石の 3 駅周辺で再開発が進行しています。

新小岩駅、金町駅、京成立石駅周辺では、大規模な再開発事業が進行しています。

京成立石駅周辺が新たな交通結節点として整備される予定があるなど、公共交通とまちづくりが相互に連携し、検討、整備を進める必要があります。

新小岩駅周辺、京成立石駅周辺、金町駅周辺の再開発計画案を示した図があります。

視点 2。駅周辺の駐輪場拡充の要望があります。

視点 3。鉄道と他の交通機関との乗り継ぎ改善の要望があります。

区民アンケートにおける「鉄道の利便性、快適性向上策」では、「駅周辺の駐輪場の拡充」が 21.2 パーセント、「ほかの交通機関との乗り継ぎ改善」が 16.3 パーセントなどとなっており、他の移動手段との連携を求める声が多い傾向にあります。

鉄道の利便性、快適性向上策のグラフがあります。

各視点からの課題のまとめ

・区内各地で大規模な再開発が進行していることから、進捗に合わせた路線の再編や、区民ニーズの高い、駐輪場、乗り継ぎ環境の整備を行っていく必要があります。

(11 ページ目)

課題 4。自転車と公共交通の連携による相互の活用推進が必要

平坦な地形から、自転車の利用率が高くなっており、自転車通行空間の整備やシェアサイクルポートの拡大が進められています。

課題整理の視点

視点 1。平坦な地形から、多くの区民が自転車を利用しています。

本区は平坦な地形で、自転車で移動しやすい環境にあります。

交通手段分担率を見ると、区内の移動では「徒歩」が 41.5 パーセント、「自転車」が 40.1 パーセントで、広域以外の移動では多くの区民が自転車を利用しています。

区民アンケートでも、自由に使える乗り物として自転車が 73.4 パーセントと最も多く、自転車との共存、連携を図る施策の検討が必要です。

交通手段分担率のグラフがあります。

自由に使える乗り物について、区民アンケートで尋ねた結果のグラフがあります。

視点 2。シェアサイクルポートの設置が進んでいます。公共施設 11 か所、民間施設 99 か所です。

区では、令和 8 年度まで「葛飾区シェアサイクル事業」の社会実験を実施しており、シェアサイクル事業者と連携してサイクルポートの拡大を進めています。

鉄道駅周辺や運行頻度の高いバス路線周辺に、シェアサイクルポートが設置されている一方で、公共施設への設置が進んでいない状況もあり、地域の移動ニーズに応じたポート配置の拡充が必要となっています。

シェアサイクルポートとバス利用者用駐輪場の位置を示した図があります。

(12 ページ目)

視点 3。都市計画道路の整備率は 71.5 パーセントです。

視点 4。自転車通行空間の整備状況は、区道で約 20 キロメートルです。

整備済みの都市計画道路は、路線バスの主要な運行ルートとなっているほか、自転車通行空間についても整備が進められています。

今後も整備の進捗に合わせた公共交通ルート検討などの連携や、自転車利用が多い状況を踏まえた交通安全の観点からの空間整備、公共交通との共存の工夫が必要です。

都市計画道路を示した図があります。

サイクル&バスライドの写真があります。バス利用者用駐輪場の様子です。

都市計画道路における自転車通行空間の写真があります。

各視点からの課題のまとめ

自転車の利用率が高いことが本区の特徴であるため、公共交通の利用促進の視点においても、自転車との共存と連携を図る必要があります。

(13 ページ目)

課題 5. 観光など来訪者向けの交通サービスの整備、情報発信が必要

新たな観光拠点施設の整備や、水辺空間の活用に向けた取組が進められています。外国人観光客が増加傾向にあるほか、外国人居住者も増加しつつあります。

課題整理の視点

視点 1. 新施設の開業により、来訪者の増加が見込まれています。

平成 29 年度の葛飾区観光経済実態調査では、葛飾区を年間約 440 万人の観光客が訪れていると推計されています。

令和 7 年 3 月には、新たな観光施設として「こち亀記念館」が亀有駅前にオープンしました。

また、令和 8 年度には、本区を代表する観光地である柴又地区に、観光拠点「柴又、川甚、まちなみ館」がオープンする予定です。

そのほか、新宿交通公園のリニューアルなども検討されており、観光などで区内外からの来訪が増加することが見込まれます。

来訪者への分かりやすい公共交通の情報発信や、公共交通を使って区内を周遊する利用環境の強化の必要性が高まっています。

こち亀記念館の写真があります。

柴又川甚まちなみ館と、柴又公園拡張部の整備イメージ図があります。

視点 2. 水辺空間、舟運の活用です。

東京都では、平成 27 年から水辺空間の活用や舟運活性化に向けた取組を実施し、「船旅通勤」を目的とした航路や、観光航路の新規就航が行われています。

本区は、中川、江戸川、荒川といった河川に囲まれた地形であることから、水辺空間が多く存在します。

「葛飾中川かわまちづくり計画」では、中川えんせん地域において、まちと川が一体となったまちづくりを位置付け、見晴らしデッキやテラスの整備とあわせて、船着き場の整備が予定されています。

船着き場整備予定箇所を示した図があります。

(14 ページ目)

視点 3. インバウンド対応の必要性があります。

国の重要文化的景観に選定された柴又などの下町情緒が残る地域や、「こち亀」「キャプテン翼」といった漫画やアニメにゆかりのあるスポットも多く、外国人観光客の来訪が増えつつあります。

このため、運行情報や乗り場案内などの多言語化対応、案内サインの工夫などの必要性が高まっています。

「葛飾柴又の文化的景観」の写真があります。

キャプテン翼銅像めぐりマップ英語版の図があります。

視点 4。外国人人口が増加傾向にあり、多言語対応の必要性があります。

令和 3 年から令和 7 年までの外国人人口の推移を見ると増加傾向にあり、やさしい日本語や多言語に対応した情報発信の必要性が高まることが予想されます。

区内の外国人人口の推移を示したグラフがあります。令和 3 年は 22,363 人、令和 7 年は 29,664 人です。

各視点からの課題のまとめ

- ・新たな観光拠点の整備や訪日外国人の増加により、来訪者の増加が見込まれることから、来訪者向けの交通サービスや情報発信の強化が必要です。

- ・水辺空間を活かした川と一体的なまちづくりに合わせ、舟運など観光と連携した交通環境の充実が必要です。

- ・区内に居住する外国人人口が増加傾向にあるため、多言語に対応した情報発信が必要です。

(15 ページ目)

課題 6。持続可能な公共交通実現のために、自治体を中心とした地域の関係者の密な連携が必要

区内の路線バスでは、運転手不足に起因する減便が発生しており、区民からは運転手不足に対する支援の強化を求める声が多く挙がっています。

また、法改正などにより、地域の交通サービスの維持に自治体が積極的に関与することが求められるようになっています。

課題整理の視点

視点 1。路線バス事業者の運転手不足による減便です。

いわゆる 2024 年問題、改善基準告示への対応や、業界全体での運転手不足の影響により、減便が発生している事業者があります。

バス事業者ヒアリングでは、すべての事業者が「運転手不足」を課題として挙げています。

2024 年問題を要因とする路線の減便状況を示した表があります。東京都交通局、京成バス、京成バス東京、東武バスセントラル、日立自動車交通、マイスカイ交通の状況が整理されており、都営バスは減便なし、京成バスや東武バスセントラルでは平日、休日ともに減便が発生し、日立自動車交通では地域乗合ワゴンさくらを除く区内運行路線、3 系統が運休となっています。

視点 2。アンケートでは、バス事業者の運転手不足解消に向けた支援を求める要望があります。

区民アンケートにおける、「区の公共交通施策でこれまで以上に推進すべき取組」では、「バス事業者の運転手不足に対する支援」が 33.0 パーセントと多く、運転手不足への対応に対する関心が高くなっています。

これまで以上に推進すべき取組を尋ねた区民アンケート結果のグラフがあります。

(16 ページ目)

視点3。交通政策基本法や地域交通法の要請を踏まえ、交通サービス維持への自治体の積極的な関与が求められています。

日本における公共交通の多くは、民間事業者の独立採算制が基本でしたが、少子高齢化や利用者数の減少という社会状況の中で、持続可能な公共交通を維持していくために、自治体の積極的な関与が求められるようになっています。

交通分野のみならず、まちづくり、福祉、教育などの関連部局を含めた地域の関係者が一体となって、地域公共交通を支えていくことが求められています。

地域公共交通のリ・デザイン全体の取組を示した図があります。

計画策定にあたっては、庁内連携を推進するため、交通部局と関連部局との連携として考えられる事項や、計画内に盛り込んでほしい事項などについて、庁内アンケート調査などを実施し、複数部局からの意見を取りまとめています。

関連部局からの意見をまとめた表があります。交通安全対策担当課、街づくり担当課、道路建設課、公園課、環境課、文化国際課、高齢者支援課、学校教育推進担当課などが、交通安全、まちづくりとの連携、バリアフリー化、多言語対応、高齢者や子育て世帯の移動支援、自動運転など新たな交通手段の導入検討、公共交通の需要把握などを挙げています。

各視点からの課題のまとめ

- ・交通サービスの維持に自治体が積極的に関与することが求められるようになり、運転手不足への対応に向け、自治体を中心に地域関係者が密に連携を図る必要があります。
- ・公共交通の確保は、都市整備、教育、福祉など様々な分野と一体的に進める必要があることから、関係部局との連携強化が必要です。

(17 ページ目)

課題7。誰もが快適に利用できる公共交通の実現のため、多様なニーズへの対応が必要

区民からは、わかりやすい路線図やリアルタイムの運行状況発信など、情報提供に関する強化の要望が高くなっています。また、若年層人口の増加や将来的な高齢化の進展により、区民の公共交通へのニーズが多様化しつつあります。

課題整理の視点

視点1。アンケートでは、わかりやすい路線図やリアルタイム発信の強化など、情報提供の要望が高くなっています。

区民アンケートでは、今後の公共交通施策に求める方向性として、「リアルタイムの交通情報提供システムを強化する」が25.4パーセントとなっています。

また、「区の公共交通施策でこれまで以上に推進すべき取組」では、「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31.5パーセントとなっており、情報提供の強化を求める声が多くなっています。

高校生アンケートでは、路線バスの改善すべき内容として、「遅延しない時刻表通りの運行」が47.5パーセントと最も多く、定時性の確保が求められています。

今後の公共交通施策の方向性を尋ねた、区民アンケート結果のグラフがあります。

区の施策でこれまで以上に推進すべき取組を尋ねた、区民アンケート結果のグラフがあります。

路線バスの改善すべき内容を尋ねた、高校生アンケート結果のグラフがあります。

(18 ページ目)

視点2。若年層人口の増加傾向と、将来的な高齢化の進展により、移動ニーズが多様化しています。

令和3年から令和7年までの年齢別人口推移を見ると、10代から30代の人口が増加しており、若年層人口が増加傾向にあります。

区の基本計画における将来人口推計では、15歳未満と15歳以上65歳未満の割合が減少し、65歳以上の割合が増加することが見込まれています。

若年層の移動ニーズへの対応や、公共交通利用の普及啓発が重要となるほか、将来的には高齢者の移動支援の重要性がさらに高まることが予想されます。

年齢別人口の推移を示した表とグラフがあります。

将来人口推計のグラフがあります。

各視点からの課題のまとめ

・リアルタイムの情報提供システムや、わかりやすい路線図の作成など、情報提供に関する区民ニーズが高いことから、対応が必要です。

・若年層人口の増加が顕著である一方で、今後は高齢化の進展が見込まれるなど、ニーズが多様化しつつあることから、誰もが安心して暮らせる社会の実現に向け、取り組んでいく必要があります。

(19 ページ目)

課題8。テクノロジーの活用による公共交通サービスのソフト、ハード両面での進化が必要

交通DXやMaaS、自動運転などの技術革新が進んでいるほか、環境問題に対応するため、電気や水素、燃料電池を動力源とした環境配慮型車両の導入も進みつつあります。

課題整理の視点

視点1。交通DXや自動運転、MaaSなど最先端技術の進展です。

公共交通分野においても、DXの活用や自動運転、MaaSといった技術革新が進んでいることから、今後の導入可能性も踏まえて計画を策定する必要があります。

東京都は、急速に技術革新が進む自動運転技術を都市づくりに活用するため、2040年代を目標年次とする「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を2022年に策定しました。

また、本区では、2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとする「ゼロエミッションかつしか」を宣言しています。

SDGsや地球温暖化防止などの社会課題に対応するため、EV車両や水素、燃料電池車両など、環境に配慮した車両の導入を推進していく必要があります。

MaaSとは、複数の移動サービスを一つのサービスとして捉え、それぞれの交通サービスを切れ目なく利用できるようにする考え方です。

自動運転技術の発展を示した図があります。

2030年の都心部の幹線道路のイメージ図があります。

松戸市の自動運転バス実証運行の写真があります。

環境に配慮した車両の導入を示す写真があります。

各視点からの課題のまとめ

・交通DXの取組や、自動運転、MaaSなどの革新的な技術が実用化されつつあることから、ソフトとハードの両面から、これらのテクノロジーの活用を推進していく必要があります。

(20 ページ目)

第4章 基本的な方針と目標

4の1 基本方針

本区の地域公共交通を取り巻く課題の解決を図り、葛飾区基本構想、基本計画及び葛飾区都市計画マスタープランで掲げる「目指すべき姿」「まちの将来像」を実現するために、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

図では、上位計画で掲げる目指すべき姿と、都市計画マスタープランで掲げるまちの将来像を踏まえて、本計画の基本方針が整理されています。

基本構想・基本計画における、目指すべき姿として、「みんなでつくる、水と緑と人情が輝く、暮らしやすいまち・葛飾」が示されています。内容として、いつまでもいきいきと幸せに暮らせる安全、安心なまち、子どもが元気に育ち、誰もが生涯にわたって成長し活躍できるまち、人や自然にやさしく、誰もが快適に暮らせる美しいまち、葛飾らしい文化や産業が輝き、笑顔とにぎわいにあふれるまち、先進技術を最大限に活用し、洗練された質の高い生活を送れるまち、が挙げられています。

都市計画マスタープランにおける、まちの将来像としては、みんなでつくる安全なまち、メリハリある利便性の高いまち、にぎわいが創出される地域づくり、充実した交通網による移動しやすいまち、地域の特性を踏まえた公園整備とえんせんまちづくり、緑豊かな街並み景観、が示されています。

これらを踏まえた、葛飾区地域公共交通計画の基本方針は、区民、利用者、交通事業者、区が協働し、区内を移動するあらゆる人にとって、「わかりやすく・利用しやすい公共交通網」を目指す、というものです。

区民、交通事業者、葛飾区の3者が協働して基本方針を実現する関係図があります。

(21 ページ目)

将来の地域公共交通の利用イメージを示した図があります。

図は、3つの視点で構成されています。

1つ目は、「利用しやすい公共交通の軸」です。南北の拠点間をつなぐ幹線交通は、本数が多く時間も正確で、通勤や通学だけでなく、日々の外出にも時間を気にせず利用できる姿が示されています。

2つ目は、「スムーズにつながる交通網」です。駅やモビリティハブに行けば、路線バス、タクシー、自転車などへの乗り換えが円滑にでき、自宅や行きたい場所まで楽に移動できる姿が示されています。

3つ目は、「わかりやすく快適なお出かけ」です。スマートフォンやデジタルサイネージで運行情報がすぐに分かり、待ち時間の不安が解消され、バリアフリー化などの環境整備も進み、誰もが安全、快適に目的地へたどり着ける姿が示されています。

(22 ページ目)

4の2 計画の目標

基本方針を踏まえ、本計画で達成すべき5つの目標を設定しています。

目標1は、鉄道駅間をつなぐ幹線交通、南北交通のサービス向上です。

新金線を活用した新たな交通システムの構築について、早期実現に向けた検討を進めます。

地下鉄8号線、11号線の延伸や、メトロセブンの建設促進に向けて、沿線自治体と連携して検討を進めます。

各鉄道駅間を結ぶ南北の路線バスのサービス向上を図ります。

渋滞などで定時性が確保できていない区間については、走行環境の改善などによって定時性を確保し、南北の路線バスの利便性向上を図ります。

目標2は、地域、利用者に寄り添った生活交通の維持、確保です。

地域内の移動や日常生活での移動に欠かせない既存の生活交通について、維持、確保を図ります。

路線バスの休廃止や減便などにより、移動の利便性が低下しているエリアについては、面的な移動手段、たとえばグリーンスローモビリティを用いた地域主体交通や小型車両活用デマンド交通なども含めて、地域の移動の足を確保します。

目標3は、駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開と共存です。

駅周辺のまちづくりに合わせた駅前広場整備を進め、公共交通の結節機能の強化を図ります。

自転車通行空間や自転車駐車場の整備などを通じて、公共交通ネットワークの補完や環境負荷の低減につながる自転車の利活用を推進します。

区内観光を活性化させるよう、交通手段の充実を図ります。

レクリエーションや公共交通への活用など、舟運の検討を進めます。

目標4は、官民の連携、共創による利用者拡大と交通環境整備です。

バス事業者の運転手不足が深刻化していることから、官民の連携により運転手の確保を図ります。

バス停留所整備や、モビリティマネジメント、バリアフリー推進などを通じて、公共交通の利用促進を図ります。

自家用車を利用しなくても安心して移動できる交通環境を整備し、公共交通利用への転換を促進します。

目標5は、ICTや新技術を活用した利便性向上や生産性向上です。

デジタルを活用した運行情報の提供や、総合的な情報発信により、公共交通の利便性向上を図ります。次世代モビリティや自動運転などの新技術の活用に向けて、研究、検討を進めます。

2050年のゼロエミッションかつしか達成に向けて、環境配慮型車両の導入を推進します。

(23 ページ目)

4の3 評価指標、KPI と目標値

(1) 現況値及び目標値

本計画の達成状況を評価するための評価指標、KPI と数値目標を定めています。
表があります。

目標 1、鉄道駅間をつなぐ幹線交通、南北交通のサービス向上の指標は 2 つです。

1 つ目は、定時性向上に向けた取組の実施件数で、基準値はなく、目標値は 2 件です。

2 つ目は、幹線交通に位置付けたバス路線の運行本数で、単位は片道の本数です。基準値は 725 本で、令和 7 年 4 月 1 日時点です。目標値も 725 本で、計画期間を通じて運行本数を維持する考え方です。

目標 2、地域、利用者に寄り添った生活交通の維持、確保の指標は 5 つです。

地域住民、企業と協働で運行する生活交通の地区数は、基準値が 2 地区、令和 6 年度末で、目標値は 4 地区です。

細田循環バスの利用者数は、基準値が令和 6 年度の 1 日あたり 479 人で、目標値は増加です。

地域乗合ワゴンさくらの利用者数は、基準値が令和 6 年度の 1 日あたり 140 人で、目標値も 140 人です。

グリーンスローモビリティを用いた地域主体交通の利用者数は、基準値が令和 7 年度、本格運行以後で 1 日あたり 20 人、目標値は増加です。

小型車両活用デマンド交通「かつライド」の利用者数は、基準値、目標値ともに未設定で、実証運行結果を踏まえて設定するとしています。

目標 3、駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開、共存の指標は 6 つです。

モビリティハブの整備数は、基準値がなく、目標値は 1 か所です。

シェアサイクルポートの設置数は、基準値が令和 6 年度末の 110 か所です。目標値はこの時点では設定せず、社会実験期間終了後に設定するとしています。

サイクルアンドバスライド駐輪場の設置数は、基準値が令和 6 年度末の 15 か所、目標値は 27 か所です。

観光資源を結ぶアクセス手段確保と回遊性向上の取組件数は、基準値がなく、目標値は 3 件です。新しい取組を数える考え方です。

区内における自転車関与事故件数は、基準値が令和 6 年の 412 件、目標値は 220 件です。

自転車を利用しやすい環境が整備されていると思う区民の割合は、基準値が令和 6 年の 35.4 パーセント、目標値は 40.0 パーセントです。

(24 ページ目)

目標 4、官民の連携、共創による利用者拡大と交通環境整備の指標は 3 つです。

部局間連携による公共交通施策の取組件数は、基準値がなく、目標値は 5 件です。新しい取組を数える考え方です。

区が行う公共交通の利用促進件数も、基準値がなく、目標値は 5 件です。

バス運転手数の充足率は、基準値が令和 6 年度末で 98 パーセント、目標値は 100 パーセントです。

目標 5、ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上の指標は 5 つです。

交通データを活用した取組の実施件数は、基準値がなく、目標値は4件です。

GTFS-RT化の実施事業者数は、基準値が令和6年度末で1社、目標値は3社です。

区内を運行するバスの環境配慮型車両の導入台数は、基準値が令和6年度末で4台、目標値は14台です。

自動運転等新技術の実証運行検討件数は、基準値がなく、目標値は1件です。

運輸部門のCO2排出量は、基準値が令和4年度の180000トン、目標値は150000トンです。国の削減目標を元に設定したものです。

総合的なKPIも示されています。

葛飾区内の移動における自動車の交通手段分担率は、平成30年の10.3パーセントから減少を目指します。

交通の便が良いと思う区民の割合は、令和6年の54.9パーセントから61.3パーセントを目標としています。

(25 ページ目)

第5章 目標達成のための施策

本計画における5つの目標を達成するため、13の施策を設定しています。

5の1 施策体系図

課題、目標、施策の関係を整理した体系図があります。

課題1、鉄道駅間をつなぎ、まちづくりを支える南北方向の交通ネットワークの強化が必要、に対しては、目標1、鉄道駅間をつなぐ幹線交通、南北交通のサービス向上を掲げ、施策1、新金線の活用及び鉄道プロジェクトの促進、施策2、路線バス、幹線交通の高度化を位置付けています。

課題2、将来的に更なる人手不足が見込まれる中、地域の移動ニーズに合った交通サービスが必要、に対しては、目標2、地域、利用者に寄り添った生活交通の維持、確保を掲げ、施策3、フィーダー交通の維持、施策4、地域密着型の交通手段の確保を位置付けています。

課題3、都市整備と連携した路線再編や交通拠点整備が必要、課題4、自転車と公共交通の連携による相互の活用推進が必要、課題5、観光など来訪者向けの交通サービスの整備、情報発信が必要、に対しては、目標3、駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開と共存を掲げ、施策5、都市施設の整備に合わせた路線検討と交通結節機能の強化、施策6、公共交通を補完する自転車利活用の推進、施策7、観光振興や中川かわまちづくりに寄与する交通環境の充実を位置付けています。

課題6、持続可能な公共交通実現のために、自治体を中心とした地域の関係者の密な連携が必要、課題7、誰もが快適に利用できる公共交通の実現のため、多様なニーズへの対応が必要、に対しては、目標4、官民の連携、共創による利用者拡大と交通環境整備を掲げ、施策8、バス運転手確保の取組、施策9、公共交通の利用促進、施策10、交通部局及び関連部局との連携の推進、施策11、誰もが安全に利用できる環境づくりを位置付けています。

課題8、テクノロジーの活用による公共交通サービスのソフト、ハード両面での進化が必要、に対しては、目標5、ICTや新技術を活用した利便性向上や生産性向上を掲げ、施策12、交通データの整備、活用、施策13、新技術の活用検討を位置付けています。

(26 ページ目)

施策一覧の表があります。

施策 1、新金線の活用及び鉄道プロジェクトの促進では、個別施策として、1の1、新金線を活用した新たな交通システムの構築、1の2、鉄道プロジェクトの促進を位置付けています。実施主体は葛飾区で、鉄道プロジェクトの促進は関係自治体、都、県、区、市も含まれます。

施策 2、路線バス、幹線交通の高度化では、2の1、路線バス、幹線交通のサービスレベルの維持、向上を位置付けています。実施主体は葛飾区、交通事業者です。2の2はバス走行環境の改善で、実施主体は東京都、葛飾区、道路管理者、交通管理者、交通事業者です。

施策 3、フィーダー交通の維持では、3の1、路線バス、フィーダー交通の維持、3の2、循環バス、地域乗合交通の維持を位置付けています。実施主体は葛飾区と交通事業者です。

施策 4、地域密着型の交通手段の確保では、4の1、地域住民、企業との協働、4の2、小型車両活用デマンド交通、4の3、面的な交通ネットワークを担うタクシーの運行体制確保を位置付けています。実施主体は葛飾区、地域組織、交通事業者です。

施策 5、都市施設の整備に合わせた路線検討と交通結節機能の強化では、5の1、バス路線の再編検討、5の2、交通結節点の強化、5の3、モビリティハブの整備を位置付けています。実施主体は葛飾区、交通事業者、道路管理者です。

施策 6、公共交通を補完する自転車利活用の推進では、6の1、サイクルアンドバスライド整備、6の2、シェアサイクルの推進、6の3、自転車通行空間、自転車駐車場の整備、6の4、自転車等安全利用の推進を位置付けています。実施主体は葛飾区、道路管理者、民間事業者、シェアサイクル事業者、交通管理者です。

(27 ページ目)

施策一覧の表の続きです。

施策 7、観光振興や中川かわまちづくりに寄与する交通環境の充実では、7の1、観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上、7の2、中川かわまちづくりの進捗に合わせた舟運の検討を位置付けています。実施主体は葛飾区、交通事業者、シェアサイクル事業者です。

施策 8、バス運転手確保の取組では、8の1、バス運転手確保の取組を位置付けています。実施主体は葛飾区と交通事業者です。

施策 9、公共交通の利用促進では、9の1、公共交通の利便性向上、9の2、モビリティマネジメントの実施を位置付けています。実施主体は葛飾区と交通事業者です。

施策 10、交通部局及び関連部局との連携の推進では、10 の 1、子育て世代に対する移動支援施策の推進、10 の 2、高齢者に対する外出促進施策の推進、10 の 3、障害のある方等の移動制約者に対する交通手段確保の検討、10 の 4、分野横断的な庁内連携体制の構築を位置付けています。実施主体は葛飾区です。

施策 11、誰もが安全に利用できる環境づくりでは、11 の 1、公共交通のバリアフリー化の推進を位置付けています。実施主体は葛飾区と交通事業者です。

施策 12、交通データの整備、活用では、12 の 1、運行情報の GTFS 化の推進と総合的な情報発信の推進、12 の 2、交通データを活用した運行改善、評価を位置付けています。実施主体は葛飾区、交通事業者、シェアサイクル事業者です。

施策 13、新技術の活用検討では、13 の 1、自動運転サービス等の実証実験、13 の 2、環境配慮型車両の導入推進を位置付けています。実施主体は葛飾区と交通事業者です。

個別施策の分類について、現方針に位置付けられた施策から発展的に展開する重点施策、本計画で新たに着手、検討を開始する新規施策を表しています。重点施策は、1 の 1、新金線を活用した新たな交通システムの構築、4 の 2、小型車両活用デマンド交通、8 の 1、バス運転手確保の取組、9 の 1、公共交通の利便性向上、12 の 1、運行情報の GTFS 化の推進と総合的な情報発信の推進の 5 つです。新規施策は、2 の 1、路線バス、幹線交通のサービスレベルの維持、向上、4 の 3、面的な交通ネットワークを担うタクシーの運行体制確保、5 の 3、モビリティハブの整備、7 の 1、観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上、10 の 2、高齢者に対する外出促進施策の推進、10 の 3、障害のある方等の移動制約者に対する交通手段確保の検討、10 の 4、分野横断的な庁内連携体制の構築、12 の 2、交通データを活用した運行改善、評価、13 の 1、自動運転サービス等の実証実験の 9 つです。

(28 ページ目)

5 の 2 施策の内容、実施主体、スケジュール

目標 1. 鉄道駅間をつなぐ幹線交通、南北交通のサービス向上

施策 1. 新金線の活用及び鉄道プロジェクトの促進

区内の南北軸を充実させるために重要度の高い新金線の活用や、新しい幹線軸になり得る鉄道プロジェクトについて、積極的な整備促進を図ります。

1 の 1 新金線を活用した新たな交通システムの構築

南北交通の充実や沿線地域をはじめとする区全体の活性化に向けて、区内を南北に走る新金線の資源を活用し、新小岩、金町、高砂といった広域拠点をつなぐ新たな交通ネットワークの構築に取り組みます。今後は、新金線旅客化検討委員会における検討結果などを踏まえながら、土地や施設を所有する JR 東日本をはじめとする関係機関と協議を行い、実現に向けた具体的な検討を進めます。

新金線旅客化検討委員会は、令和 4 年 8 月から令和 7 年 1 月まで設置され、学識経験者や JR 東日本などの関係機関、国や都などの行政オブザーバーで構成し、新金線旅客化の実現に向けた専門的な検討、議論を行う会議体です。

新金線ルートを示した図があります。

実施主体は葛飾区です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度にかけて、新金線を活用した新たな交通システムの構築について、検討、協議を進める計画です。

(29 ページ目)

1 の 2 鉄道プロジェクトの促進

区内の鉄道は東西方向については JR 常磐線、JR 総武線、京成線、北総線が運行されていますが、南北方向は不足しています。区では、南北方向の鉄道ネットワークの充実に向けて、以下の検討を行っています。

1 つ目は、地下鉄 8 号線、11 号線の延伸計画です。都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス性の向上が期待されます。地下鉄 8 号線、有楽町線の豊洲・住吉間は令和 5 年 11 月に工事着手しており、押上以北の区間、8 号線の押上から亀有、11 号線の押上から松戸についても、沿線自治体と連携して検討を進めます。

2 つ目は、環七高速鉄道、いわゆるメトロセブンの新設です。区部周辺部環状公共交通の一部として、沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上が期待されており、エイトライナー、環八側や沿線自治体と連携して検討を進めます。

南北方向の鉄道プロジェクトを示した図があります。

実施主体は葛飾区と関係自治体、都、県、区、市です。

実施スケジュールでは、地下鉄 8 号線、11 号線の延伸計画、環七高速鉄道、メトロセブンの新設について、令和 8 年度から令和 12 年度まで、検討を進める計画です。

(30 ページ目)

施策 2。路線バス、幹線交通の高度化

利用促進及び移動利便性の確保、向上の観点から、区内に係る路線バスの高度化を図ります。

本区における、幹線交通は、区内を主な運行区間とし、南北方向の駅間などを結ぶ片道 50 本以上のバス路線と定義しています。

2 の 1 路線バス、幹線交通のサービスレベルの維持、向上

本計画で幹線交通、南北交通として位置付けた路線バスについては、区内移動の主軸として、必要十分なサービス提供に努めます。

交通事業者は、社会経済情勢の変化や法改正、他の運行地域とのバランスなどに留意しつつ、運行収入、バス運転手、車両などのリソース確保に取り組み、1 日片道 50 便以上を目標に、運行経路やバス停留所の設定も含めて、高頻度の運行水準の維持に努めます。

葛飾区は、区内の運行状況や課題に関して交通事業者と定期的な情報共有、意見交換を行うとともに、路線バスの利用促進に取り組み、更なる利用者増を図ります。

また、各種交通データの分析、活用もあわせて実施し、定時性、速達性の向上に取り組み、幹線交通の交通利便性の最大化を図ります。自治体をまたがる路線については、近隣自治体とも連携し、広域的な移動の利便性確保に努めます。

南北の幹線交通に位置付けたバス路線の図があります。

実施主体は葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度にかけて、サービスレベルの維持、向上を継続する計画です。

(31 ページ目)

2 の 2 バス走行環境の改善

交通渋滞解消などを目的とする鉄道立体化の推進として、道路と鉄道の立体化により踏切の除却を進め、交通渋滞の解消によるバス交通の定時性向上を図ります。

渋滞する「平和ばし通り」の写真があります。

連続立体交差整備後の「平和ばし通り」のイメージ図があります。

また、幹線交通、南北交通としての路線バスの速達性や定時性を確保するため、走行環境の改善について、バス事業者からの要望や道路の新設、改良工事などに合わせて検討を行います。

取組例として、バスレーン、公共車両優先システム、PTPS、せいちやく性を高めるバス停留所、交通渋滞緩和のためのバスベイが示されています。

実施主体は、東京都、葛飾区、道路管理者、交通管理者、交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、京成押上線四ツ木駅から青砥駅間の連続立体交差事業は事業認可期間、京成高砂駅から江戸川駅付近の鉄道立体化事業は協議、調整、バスレーン、PTPS、せいちやく性の高いバス停留所、バスベイ整備の検討は、検討、実施として示されています。

(32 ページ目)

目標 2。地域、利用者に寄り添った生活交通の維持、確保

施策 3。フィーダー交通の維持

昨今の運転手不足や運行経費の高騰など、路線バス運行に係る状況が厳しくなる実情を踏まえて、フィーダー交通の維持に向けた取組を行います。

本区における、フィーダー交通は、幹線交通以外のバス路線と定義しています。

3 の 1 路線バス、フィーダー交通の維持

区内各地域において、鉄道駅や公共施設、商業施設や医療施設など、生活に密着した施設への交通利便性を確保します。

交通事業者は、幹線交通以外の路線バスについて、社会経済情勢の変化や法改正などに留意しつつ、他の運行地域も含めた運行収入、バス運転手、車両などのリソースの確保に取り組み、一定の需要が確認される地域においては、1 日片道 15 便以上を目標にサービス水準の維持に努めます。それ以外の地域についても、入出庫便の活用や他路線と組み合わせた運行などにより、路線の維持に努めます。

葛飾区は、区内の運行状況や課題について交通事業者と定期的な情報共有、意見交換を行うとともに、路線バスの利用促進に様々な形で取り組み、更なる利用者増を図ります。

広報かつしかでの路線バス PR の図があります。

実施主体は葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、対象路線バスの維持を継続し、行政と交通事業者の定期的な協議を実施する計画です。

(33 ページ目)

3 の 2 循環バス、地域乗合交通の維持

区民の日常生活の移動手段を確保するために、運行経費の一部を区が支援して運行している交通手段について、利用者数などの指標をモニタリングし、適宜評価を行いながら、対象路線を維持していくための方策を検討します。

交通事業者は、区と協力し、車両の運行を行います。

取組例として、細田循環バスは、新小岩駅から東新小岩、奥戸、細田、鎌倉地域を結ぶ交通として示されています。

細田循環バスの写真があります。

また、地域乗合ワゴン「さくら」は、綾瀬駅からこすげ地域を結ぶ交通として示されています。

地域乗合ワゴン「さくら」の写真があります。

実施主体は葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、細田循環バス、地域乗合ワゴンともに維持として示されています。

(34 ページ目)

施策 4。地域密着型の交通手段の確保

地域内を運行する小規模な交通を中心に、より実態に即した運行を図れる体制として、地域密着型の交通手段の検討を進めます。

4 の 1 地域住民、企業との協働

地域主体の交通サービスの導入検討として、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地域主体交通や、地元企業の送迎車両の空席を活用することで、地域住民の外出を支援する企業送迎車両活用の取組により、地域の活性化を図ります。地域や企業からの発意をもとに、移動に不便を感じる人の交通手段の確保に向けて、区内他地域への展開を検討します。

取組例として、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、東四つ木地区と、企業送迎車両活用事業、平和橋自動車教習所が示されています。

地域主体交通の写真があります。

企業送迎車両活用事業の写真があります。

実施主体は葛飾区と地域組織です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、地域主体交通と企業送迎車両活用は運行、区内他地域への展開は検討と示されています。

(35 ページ目)

4 の 2 小型車両活用デマンド交通

令和7年10月から実施する実証運行での導入にあたっては、実証運行中の利用者数などの指標をモニタリングしながら、運行計画を構築するとともに、適切な行政負担についても検討し、本格運行としての継続判断を行います。

交通事業者は、区と協力し、実証運行中の車両運行を行います。

また、移動に不便を感じる人の交通手段を確保するため、区内他地域への展開についても検討します。取組例として、西亀有エリアにおける小型車両活用デマンド交通「かつライド」の実証運行が示されています。

かつライドの実証運行エリアを示した図があります。

かつライドのポスターの図があります。

実施主体は葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、西亀有エリアでの導入は令和8年度に実証運行、令和9年度から本格運行、区内他地域への展開は、令和8年度から令和12年度まで、検討と示されています。

(36 ページ目)

4の3 面的な交通ネットワークを担うタクシーの運行体制確保

タクシーは、鉄道や路線バスのネットワークではカバーしきれないエリア、時間帯、利用者ニーズに柔軟に対応できる面的な公共交通サービスとして重要な役割を果たしています。

一方で、業界のデジタル化によりアプリによる配車が増加し、運行が効率化されているものの、高齢者を中心に、流しでつかまらない、アプリが使えず配車できないといった区民ニーズが顕在化していることから、主に必要性の高い高齢者を中心に、アプリが利用できなくてもタクシーを呼びやすい環境を整えるなど、日常生活でよりタクシーを手配しやすくなる対策を検討します。

また、タクシーを呼ぶことに苦手意識を持つ高齢者向けに、電話やアプリでの配車、迎車依頼方法を分かりやすく伝えることで、誰もがデジタル技術を活用できるよう支援するとともに、タクシーの利用促進を図ります。

タクシー呼出電話の写真があります。

実施主体は葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和8年度から令和12年度まで、配車状況の向上に向けた取組と、高齢者向けのタクシー乗り方教室を、ともに検討、実施として示しています。

(37 ページ目)

目標3. 駅周辺及び道路空間の再構築に合わせた多様な交通サービスの展開、共存

施策5. 都市施設の整備に合わせた路線検討と交通結節機能の強化

区内における都市計画道路や再開発事業により、葛飾区の街並みは経年てきに変化を続けていくことから、公共交通も各種まちづくり事業に合わせて変化していく必要があります。

5の1 バス路線の再編検討

駅前広場や都市計画道路の整備進捗を踏まえ、既存バス路線の再編などの検討を行います。

また、工事情報をバス事業者と適宜共有するとともに、経路変更にあたっては、現在の運行地域の利便性を確保するための協議も行います。

立石駅北口交通広場の整備に関連して、周辺を運行しているバス路線として、しんこ 52 系統、しんこ 52 乙系統、しんこ 53 系統、有 57 系統が示されています。

また、都市計画道路補助第 276 号線、一口橋南、細田北の整備に関連して、周辺を運行しているバス路線として、新金 02 系統と小 54 系統が示されています。

実施主体は葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、立石駅北口交通広場の整備は、令和 11 年度までの工事を経て令和 12 年度に供用開始、都市計画道路補助第 276 号線の一口橋南の整備は、令和 8 年度までが事業認可期間、細田北の整備は、令和 11 年度までが事業認可期間として示されています。

(38 ページ目)

5 の 2 交通結節点の強化

公共交通が効率よく運行され、一般車両にも配慮しつつ、あらゆる人が快適に移動できるように、新たに整備される立石駅北口交通広場をはじめとして、既存の交通広場についても、バス及びタクシーの運行環境改善を進めます。

また、バリアフリー化、歩行者、バス及びタクシーの利用環境改善、駐輪場の整備などを進め、交通結節機能の強化を図ります。

整備が進行中の交通結節点として、京成立石駅北口の市街地再開発事業に合わせた交通広場の整備、四ツ木駅の周辺道路整備に合わせた交通広場の整備、新小岩駅南口の市街地再開発事業に合わせた、交通広場の拡張再整備が示されています。

整備が検討されている交通結節点として、金町駅北口の市街地再開発事業や、UR 金町駅前団地の再生に合わせた、交通広場の拡張、理科大学通り、しょうぶ通りの拡幅及び JR 金町駅南北自由通路の整備、京成高砂駅の鉄道連続立体交差事業に合わせた交通広場整備が示されています。

実施主体は葛飾区、交通事業者、道路管理者です。

実施スケジュールでは、立石駅北口交通広場は令和 11 年度までの工事後、令和 12 年度に供用開始、四ツ木駅交通広場は令和 10 年度まで事業認可期間、新小岩駅南口交通広場は令和 8 年度から工事期間で、完了予定は令和 14 年 4 月、金町駅北口基盤整備は令和 8 年度から令和 12 年度まで協議、調整、京成高砂駅交通広場は令和 8 年度から令和 12 年度まで、検討と示されています。

(39 ページ目)

5 の 3 モビリティハブの整備

区内で利便性の高いバス路線が交錯する地点や、将来的なまちづくりの進展に合わせてモビリティハブを整備し、バスなどの乗り継ぎ利便性強化を図るとともに、地域拠点としての機能を有する施設とするなど、有効な整備方法や候補地などの研究、検討を進めます。

モビリティハブのイメージ図があります。

実施主体は葛飾区です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度にかけて、モビリティハブの整備について研究、検討を進める計画です。

(40 ページ目)

施策 6。公共交通を補完する自転車利活用の推進

本区の地理的特性や自転車の高い利便性を活かし、公共交通ネットワークの補完や、環境負荷の低減につながる自転車の利活用を推進します。また、国内外の先進事例も参考にしつつ、公共交通と自転車利用の連携についても検討を進めます。

6の1 サイクルアンドバスライド整備

バス停留所付近にバス利用者用の自転車駐輪場、サイクルアンドバスライドを整備することで、既存のバス利用者に加え、これまでバス停留所が遠いためにバスを利用しづらかった人にも、バスを利用しやすくします。特に、幹線交通、南北交通のバス停留所付近での整備を優先して進めることで、路線バス移動を促進します。

また、標準駐輪台数を上回る利用が続いている箇所については、拡張整備を行います。

「葛飾区、区内バス路線図」をもとにした、サイクルアンドバスライド、「バス利用者用、駐輪場一覧」の図があります。

実施主体は葛飾区と道路管理者です。

実施スケジュールでは、令和8年度から令和12年度にかけて、サイクルアンドバスライドの整備を進める計画です。

(41 ページ目)

6の2、「シェアサイクル」の推進

区民に限らず来訪者に対する自転車利用環境の向上のため、令和8年度までを期間とする「葛飾区シェアサイクル事業」の社会実験を実施しています。

「シェアサイクル」の普及のため、積極的な周知活動や利用の促進、安全な利用の啓発などの取組を実施するとともに、令和9年度以降の更なる利用環境向上に向けて、社会実験期間終了後の事業者と区の連携のあり方を検討します。

商業施設でのシェアサイクルの設置写真があります。

実施主体は、葛飾区とシェアサイクル事業者です。

実施スケジュールでは、シェアサイクルの推進について、令和8年度から令和12年度まで検討、実施として示されています。

(42 ページ目)

6の3 自転車通行空間、自転車駐車場の整備

道路空間が限られている中で、自転車の快適な走行環境や様々な移動手段の安全性を確保するため、葛飾区自転車活用推進計画に基づき、自転車通行空間の整備を計画的に進めます。

また、自転車でスムーズに公共交通機関にアクセスできる環境を創出するため、鉄道駅周辺でニーズに合った自転車駐車場の確保を進めるほか、民間自転車駐車場開設の補助要綱の緩和を検討します。

省スペース、低コストで設置可能な精算機レスの自転車駐車場の写真があります。

「葛飾区自転車ネットワーク計画」をもとにした、区内の自転車ネットワーク路線図があります。

実施主体は、葛飾区、民間事業者、道路管理者です。

実施スケジュールでは、自転車通行空間の整備と、自転車駐車場の確保について、令和8年度から令和12年度まで整備、検討を進める計画です。

(43 ページ目)

6の4 自転車等安全利用の推進

電動アシスト自転車の利用が拡大していることや、電動キックボードなどの新しい交通手段の利用が広まりつつあることを踏まえ、葛飾区交通安全計画に基づき実施している交通安全教室や、街頭キャンペーンなどの内容を適宜見直しながら、ヘルメットの着用などの自転車等の通行ルール、マナーの向上に努めます。

あわせて、こうしたマナー向上により、歩行者にとっても安心して通行できる環境づくりを行い、公共交通が円滑かつ安全に運行できる交通環境の向上にもつなげます。

自転車シミュレータ体験会の写真があります。

実施主体は、葛飾区と交通管理者です。

実施スケジュールでは、交通安全教室の開催や街頭キャンペーンなどの実施について、令和8年度から令和12年度まで見直し、実施として示されています。

(44 ページ目)

施策7。観光振興や中川かわまちづくりに寄与する交通環境の充実

多様な観光資源や河川に囲まれた本区の特徴を活かし、これらを中心とした観光周遊に焦点を当てた取組の検討を行います。

7の1 観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上

インバウンド対応に向けた交通系 IC 以外の決済方法や、バスの乗継割引、デジタルを活用した企画乗車券などについて研究、検討し、各交通手段の連携による MaaS の取組を推進します。

また、観光周遊におけるシェアサイクルの利用促進策を検討します。

図があります。1 つは、世田谷区内の地域で実証実験が行われた、複数の移動手段を利用できるデジタルパスの例です。もう1 つは、多摩8市で連携実施された、シェアサイクルを活用した観光周遊の取組例です。

実施主体は、葛飾区、交通事業者、シェアサイクル事業者です。

実施スケジュールでは、観光周遊に資する取組について、令和8年度から令和12年度まで研究、検討、実施として示されています。

(45 ページ目)

7の2 中川かわまちづくりの進捗に合わせた舟運の検討

本区では、河川に囲まれた環境を活かし、まちと川が一体となったまちづくりを目指す中川かわまちづくりに取り組んでいます。

今後、拠点となる見晴らしデッキの整備や船着き場の設置が検討されていることから、観光要素を取り入れたアクセス手段や舟運の検討を進めます。検討に当たっては、区内で行われるイベントとの連携や、鉄道、バスなどの公共交通や自転車との連携などの可能性を考慮します。

拠点整備箇所の整備イメージ図があります。

実施主体は、葛飾区です。

実施スケジュールでは、舟運について、令和 8 年度から令和 12 年度まで検討、実施として示していません。

(46 ページ目)

目標 4。官民の連携、共創による利用者拡大と交通環境整備

施策 8。バス運転手確保の取組

公共交通施策の充実における大きな課題であるバス運転手の不足について、積極的な人材確保の取組を推進します。

8 の 1 バス運転手確保の取組

交通事業者は、区内バス交通を維持するため、バス運転手の確保、定着に向けた待遇改善や福利厚生の向上に努めるとともに、積極的な PR により人材採用を推進します。

また、国による検討状況を踏まえ、外国人バス運転手の採用についても検討します。

就労環境の改善として、女性運転手が働きやすい職場環境の整備を進めるとともに、カスタマーハラスメント対策や車内事故防止など、運転手の負担軽減につながる取組を推進し、定着促進を図ります。

葛飾区は、運転手の確保に積極的に取り組むバス事業者に対し支援を行います。例として、バス交通人材確保、定着支援事業が示されています。

また、地元企業によるバス運転手採用イベントなどの開催に協力します。

さらに、葛飾区内バス路線図や区公式ホームページへの人材募集記事の掲載などにより、区として継続的に周知します。カスタマーハラスメント対策や車内事故防止などの取組の周知とあわせて、自転車走行マナーについても啓発を行い、運転手の負担軽減につながる環境づくりを支援します。

女性乗務員環境整備事例の写真があります。整備前と整備後の比較が示されています。

実施主体は、葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、積極的な人材採用と定着促進は実施、人材確保、定着支援は支援、地域協働と区民周知は協力として示されています。

(47 ページ目)

施策 9。公共交通の利用促進

将来にわたって公共交通を維持していくために、利用者の利便性向上に資する取組や、自家用車から公共交通利用への転換を促進する取組を実施することで、公共交通利用者の増加を図るとともに、地域の環境負荷低減にも寄与します。

9 の 1 公共交通の利便性向上

バス車両、バス停留所における利便性向上の取組を実施、支援し、公共交通の利用促進を図ります。

交通事業者は、ベンチや上屋などの利便施設の整備を推進します。

また、インバウンド対応に向けた交通系 IC 以外の決済方法や、バスの乗継割引、デジタルを活用した企画乗車券などについて研究、検討し、各交通手段の連携による MaaS の推進を図ります。

鉄道駅やバス停留所、各運行情報については、外国人利用者向けに多言語表記を推進し、やさしい日本語表記についても研究、検討を進めます。

葛飾区は、バス停留所における上屋、ベンチの整備を支援するとともに、デジタル化によりバス交通の利便性向上、利用促進の効果が得られる施設やシステムの整備費用を支援します。特に、幹線交通に位置付けたバス路線では重点的な支援を検討します。歩行空間の確保も踏まえつつ、道路管理者をはじめ関係者との連携、調整を進めます。

実施主体は、葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和8年度から令和12年度まで、ベンチ、上屋の整備、バスロケーションシステムやデジタルサイネージの整備、各種環境整備への支援、サイクルアンドバスライドの整備を実施し、決済システムの高度化は研究、検討、多言語、やさしい日本語表記やGoogleマップ等の地図サイトの活用は、検討、実施として示されています。

(48 ページ目)

9の2 モビリティマネジメントの実施

区民の公共交通への関心を高め、利用促進につなげるため、モビリティマネジメントの取組を実施していきます。

区内小学生向けのバス乗り方教室では、バスの乗り方やバリアフリーへの取組、運転手の死角などについて、バス事業者が講師となって分かりやすく伝えることで、路線バスの利用促進につなげます。

高齢者向けのタクシー乗り方教室も再掲されています。

葛飾区は、広報かつしかや区ホームページ、SNSを用いて公共交通の利用促進を図ります。

また、区内を運行するバス路線を一括表示した葛飾区内バス路線図を作成、配布し、世代に合わせた記事内容としつつ、既存の経路検索サービスとの連携を図り、目的地までのシームレスなバス利用を促進します。

さらに、区民の健康づくりを目的として運用しているモンチャレアプリと連携し、公共交通の利用促進を図ります。

バスの乗り方教室の写真があります。

実施主体は、葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和8年度から令和12年度まで、小学生向けのバスの乗り方教室は実施、高齢者向けのタクシー乗りかた教室は検討、実施、広報かつしかや区ホームページ、SNSを用いた区民周知は実施、葛飾区内バス路線図の作成、配布は作成、配布、モンチャレアプリとの連携は検討、実施として示されています。

(49 ページ目)

施策 10. 交通部局及び関連部局との連携の推進

公共交通利用に支援が必要な区民への対応にあたり、他分野の各部局と連携することで、必要十分な支援体制を構築します。

10の1 子育て世代に対する移動支援施策の推進

本区では、区民の妊娠をお祝いするとともに、公共交通機関の利用を中心とした妊婦などの外出支援を幅広く行うため、交通系 IC カードへのチャージ額を交付するマタニティパス事業を実施しています。今後も、子育て世代の需要を把握し、子育て家庭向けの移動支援施策の検討を進めます。

実施主体は、葛飾区です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、マタニティパス事業を実施し、あわせて今後の施策を検討すると示しています。

(50 ページ目)

10 の 2 高齢者に対する外出促進施策の推進

都内では、高齢者の社会参加を促進し、高齢者の福祉の向上を図ることを目的として、満 70 歳以上の都民を対象に東京都シルバーパス事業が実施されています。

将来的な高齢者の増加が見込まれる中、日常生活や社会生活において外出をためらうことなく、気軽に利用できる移動手段の必要性はますます高まっています。このため、シルバーパス購入費の助成などにより公共交通の利用を促し、高齢者の積極的な外出を支援していきます。

高齢者向けのタクシー乗り方教室も再掲されています。

東京都シルバーパスの図があります。

実施主体は、葛飾区です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、高齢者向け外出促進施策の推進と、高齢者向けのタクシー乗り方教室を、いずれも検討、実施として示しています。

(51 ページ目)

10 の 3 障害のある方等の移動制約者に対する交通手段確保の検討

本区は地形が平坦なことから、自転車による移動が盛んで、鉄道駅やバス停留所から一定の距離がある区域でも、自転車の利用により移動の不便を感じにくい状況にあります。

一方で、障害などの様々な事情により、自転車の利用が困難な方や、移動に関して制約を抱える方にとっては、地理的な条件にかかわらず、移動をためらう場面が生じている場合があります。

障害のある方などの外出を支援するため、各交通事業者では運賃の割引制度を設けており、区においても心身障害者福祉手当などの制度があります。今後も公共交通の利用を通じて外出を促進するため、公共交通利用者の意見を直接伺いながら、移動上の課題や支援ニーズを丁寧に把握し、個々の状況に応じた支援の可能性を検討します。

実施主体は、葛飾区です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、対象を限定した外出促進施策の検討、実施として示しています。

(52 ページ目)

10 の 4 分野横断的な庁内連携体制の構築

地域の主要な移動手段である公共交通分野の施策推進には、交通部局のみならず、多様な観点を交えた検討を行うことが重要です。

このため、庁内で定期的な情報交換、意見交換の場を設置し、施策 10 の 3、障害のある方等の移動制約者に対する交通手段確保の検討や、区全体で地域の移動課題の解決に寄与する公共交通施策の検討を推進します。

また、分野横断的な庁内連携体制を構築し、庁内で「公共交通を施策に活かす文化」を醸成するため、職員向け研修などの実施も検討します。

兵庫県西宮市の都市交通計画で示されている行政内連携の図があります。

実施主体は、葛飾区です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、定期的な情報交換、意見交換の場の設置は検討、開催、職員向け研修などの実施は検討、実施として示されています。

(53 ページ目)

施策 11. 誰もが安全に利用できる環境づくり

区内の公共交通において、すべての人が安全かつ快適に利用できる環境づくりを行います。

11 の 1 公共交通のバリアフリー化の推進

各交通事業者が定める移動等円滑化取組計画や、葛飾区移動等円滑化促進方針に基づき、区全体で公共交通のバリアフリー化の取組を推進していきます。

本計画の期間内には、京成電鉄の京成高砂駅、青砥駅及び堀切菖蒲園駅でホームドアの整備が計画されています。

葛飾区移動等円滑化促進方針の概要を示した図があります。施設等のバリアフリー、心のバリアフリー、情報のバリアフリーの 3 つの視点が示されています。

実施主体は、葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、バリアフリー化の推進を令和 8 年度から令和 12 年度まで実施として示しています。

(54 ページ目)

目標 5. ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上

施策 12. 交通データの整備、活用

公共交通利用に係る利便性向上策として、リアルタイム情報の提供や、複数事業者をまたいだ情報提供が求められますが、そのための基礎として、様々な交通データを常に更新しながら提供する体制の構築が必要です。この実現に向けて、対応するデータの整備と活用体制の構築を図ります。

12 の 1 運行情報の GTFS 化の推進と総合的な情報発信の推進

交通事業者は、運行情報の GTFS 化によるサービス拡充により、利用者向け情報提供の強化を図ります。GTFS データの活用例として、Google マップなどの地図サイトの活用が示されています。GTFS データの整備により、移動経路検索や乗り継ぎ検索手段として多く活用される地図サイトにおけるリアルタイム運行情報の提供を推進します。

また、鉄道駅などのターミナルや利用の多い公共施設で、バスロケーションシステムやデジタルサイネージなどのリアルタイムな案内媒体の整備を推進し、現地での利便性向上を図ります。

足立区役所に設置されたデジタルサイネージの運行情報表示を示した図があります。

さらに、あらゆるサービスや他の交通との互換性なども踏まえて、GTFS データのオープンデータ化について研究、検討します。

実施主体は、葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、GTFS 化によるサービス拡充は検討、実施、オープンデータ化は研究、検討として示されています。

(55 ページ目)

12 の 2 交通データを活用した運行改善、評価

既存の利用状況や運行状況などの情報だけでは把握できない、運行に係る課題や利用傾向を把握するため、交通サービスに係る各種データを取得、活用して、より効果的な対応を検討します。

活用を検討するデータの例が示されています。

バスロケデータ、GTFS-RT データは、バス遅延状況を把握して、施策 2 の 2、バス走行環境の改善などの検討に役立っています。

プローブデータ、たとえばタクシー配車アプリや ETC2.0 などは、区内の短距離でのタクシー利用状況などを把握して、施策 4 の 2、小型車両活用デマンド交通などの検討に役立っています。

人流データは、南北の人の移動状況を把握して、施策 1 の 1、新金線を活用した新たな交通システムの構築や、施策 2 の 1、路線バス、幹線交通のサービスレベルの維持、向上などの検討に役立っています。

シェアサイクル利用データは、シェアサイクルの利用状況を把握して、施策 6 の 2、シェアサイクルの推進や、施策 7 の 1、観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上などの検討に役立っています。

実施主体は、葛飾区、交通事業者、シェアサイクル事業者です。

実施スケジュールでは、交通データの分析、活用を、令和 8 年度から令和 12 年度まで検討、実施として示しています。

(56 ページ目)

施策 13. 新技術の活用検討

全国的に、バス交通の発展に関する研究、開発が進められており、本区においても、各種課題の解消や、更なる公共交通ネットワークの展開に寄与する技術の導入検討を進めます。

13 の 1 自動運転サービス等の実証実験

交通事業者は、今後の地域公共交通の担い手不足や高齢化の進展などを見据え、持続可能な移動手段の確保に向けて、路線バスでの自動運転技術の導入を目指して研究、検討を進めます。

葛飾区は、交通事業者の取組状況や最先端技術の進展、国や東京都の動向を注視しながら、新技術の活用に向けて実証実験の実施を検討します。実証実験を行う際には、安全性、受容性の検証に加え、区民の利便性向上や地域経済への波及効果も評価し、将来的な本格導入の可能性を検証します。

2024 年に神奈川県で東急グループと京急グループが実施した、遠隔操作による自動運転バスの実証運行車両の写真があります。

また、東京都の「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」にある、自動運転、隊列走行 BRT サービスが目指す姿を示した図があります。

実施主体は、葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、自動運転サービスの実施について、令和 8 年度から令和 12 年度まで研究、検討、実証実験として示しています。

(57 ページ目)

13 の 2 環境配慮型車両の導入推進

脱炭素社会の実現や地域の環境意識の向上に向けて、区内を運行する公共交通においても、環境保全に配慮した運行の実現に向けた取組を実施します。

交通事業者は、路線バス車両について、電気バス、EV や水素バス、FCV などの環境配慮型車両の導入を推進します。

葛飾区は、環境配慮型車両の導入効果の検証や区民への周知、理解促進にも取り組み、公共交通のイメージ向上と利用促進につなげます。

また、2030 年のカーボンハーフ達成及び 2050 年のゼロエミッションを見据え、車両の導入や、車両の普及、運行の安定に資する充電環境の整備について、積極的な支援を検討します。

実施主体は、葛飾区と交通事業者です。

実施スケジュールでは、令和 8 年度から令和 12 年度まで、バス車両における環境配慮型車両の導入推進と、環境配慮型車両の導入支援、区民周知などを、いずれも検討、実施として示しています。

(58 ページ目)

第 6 章 計画の推進及び評価方法

6 の 1 計画の推進体制

葛飾区地域公共交通活性化協議会において、毎年度、施策の実施状況をモニタリングし、達成状況の評価を行うことで、計画の実行力を高めていきます。

また、計画期間内であっても、社会情勢の変化により見直しが必要な場合には、上位、関連計画との整合を図りながら、計画の改訂を行います。

計画の管理体制を示した表があります。

推進体制は、葛飾区地域公共交通活性化協議会です。

構成員は、区民、交通事業者、警察、国、都の公共交通担当者などです。

役割は、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案などについて協議し、計画の進捗管理を行うこと、また必要に応じて計画の改定に係る協議を行うことです。

本計画の推進にあたっては、「区民（利用者）」「交通事業者」「葛飾区」の三者が相互に連携し、それぞれの役割を担いながら、計画目標の達成に向けて一体的に取り組んでいきます。

区民、利用者は、地域の移動手段の持続可能性を高めるため、公共交通を積極的に利用し、その維持、改善に協力すること、また、将来にわたって地域の移動手段を確保するため、地域と葛飾区の協働により支える交通手段の提案や、運営、運行計画への積極的な参画を行うこととされています。

交通事業者は、公共交通の運営、運行主体として、経営状況や運転手不足などの課題に係る状況を踏まえつつ、利用状況の情報提供や公共交通の利便性向上に向けた取組など、計画に基づいた施策、事業を

展開すること、また、本計画の基本方針で掲げる「わかりやすく、利用しやすい公共交通網」の実現に向け、葛飾区と連携して検討を進めることとされています。

葛飾区は、計画全体の進行管理を担い、関係機関や地域との連携、調整を図りながら、「わかりやすく、利用しやすい公共交通網」の実現に向けた取組を推進すること、また、交通部局を中心に、全庁的に定期的な意見交換や研修などを通じて、公共交通の視点を各施策の検討に取り入れる意識の醸成を図ること、とされています。

(59 ページ目)

6の2 PDCA サイクルによる評価、検証

本計画は、計画策定、改定の Plan、施策、事業の実施の Do、評価、検証の Check、施策、事業の見直しの Action を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進します。

毎年度の施策、事業の実施、評価、見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行います。

計画全体及び個別事業の PDCA サイクルを示した図があります。

図では、1年目から5年目までの各年度において、次年度の事業検討、事業実施、単年度の取組の評価、検証、事業見直しを繰り返しながら進捗管理を行う流れが示されています。

また、葛飾区地域公共交通活性化協議会が、必要に応じて開催され、計画全体の評価や次期計画に向けた検討、見直しを行う体制が示されています。