

地域公共交通計画の策定について

<内 容>

資料 5－1 地域公共交通計画の概要

資料 5－2 葛飾区の人口動向

資料 5－3 区内公共交通機関の利用状況

(1) 鉄道の利用状況

(2) 路線バスの利用状況

資料 5－4 ニーズ調査の実施状況報告

(1) アンケート調査の実施状況報告

(2) その他調査の実施状況

資料 5－5 事業者ヒアリングの結果

資料 5－6 葛飾区公共交通網整備方針の実施状況

資料 5 - 1 地域公共交通計画の概要

(1) 地域公共交通計画について

地域公共交通計画は、その自治体における「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明確に位置付けた、地域公共交通のマスタープラン（ビジョン＋施策体系を示すもの）となる計画であり、自治体を中心となり、交通事業者や住民等の地域の関係者を集めて協議を重ね作成していく計画です。

本計画においては、従来の鉄道やバス、タクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて、自家用有償旅客運送*や福祉輸送*、病院・民間施設が運行する送迎サービス等の、地域の多様な輸送資源の活用についても盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の提供を確保することが求められています。その際、ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、MaaS*、デマンド交通*における AI 活用の取組、自動運転などの新しい技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要であるとされています。

地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものであり、地域交通法において計画の作成が「努力義務」として定められています。

【地域公共交通計画の構成例】

はじめに

- ・計画作成の趣旨及び位置付け
- ・計画の区域
- ・計画の期間

1. 地域の現状等

- ・地勢・地理
- ・社会状況・経済状況

2. 上位・関連計画の整理

- ・総合計画
- ・都市計画マスタープラン
- ・観光圏整備計画
- ・その他の関連計画

3. 地域旅客運送サービスの現状等

- ・地域旅客運送サービスの整備状況
- ・地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向 等

4. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

- ・地域旅客運送サービスの役割
- ・地域旅客運送サービスの課題整理

5. 基本的な方針

6. 計画の目標

7. 目標達成のための施策・事業、実施主体

8. 計画の達成状況の評価

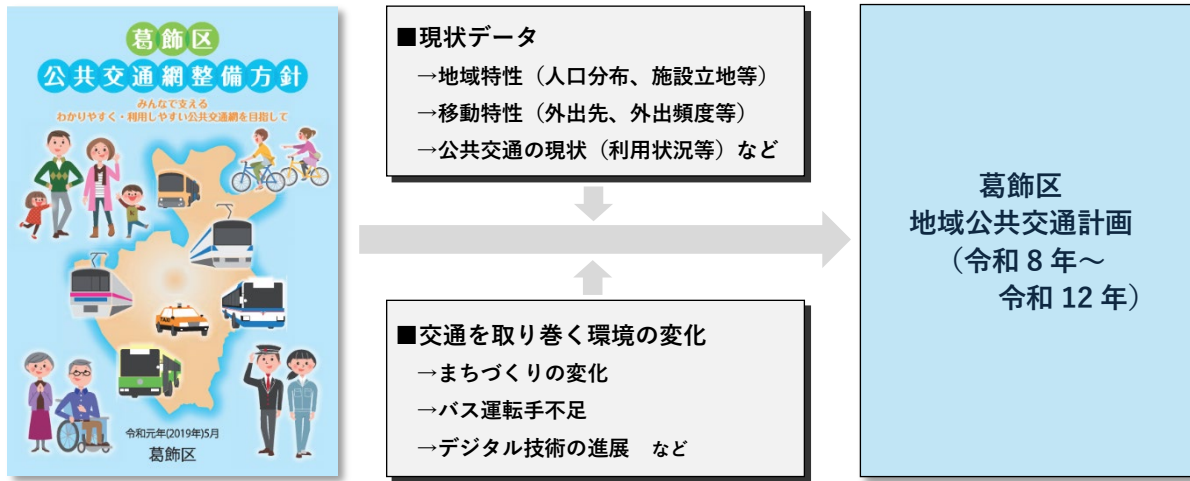
参考資料

- ・法令協議会の構成員・開催状況
- ・地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介
- ・目標・数値指標・目標値設定の根拠 等

出典：地域公共交通計画等の作成と運用のための手引き（国土交通省）

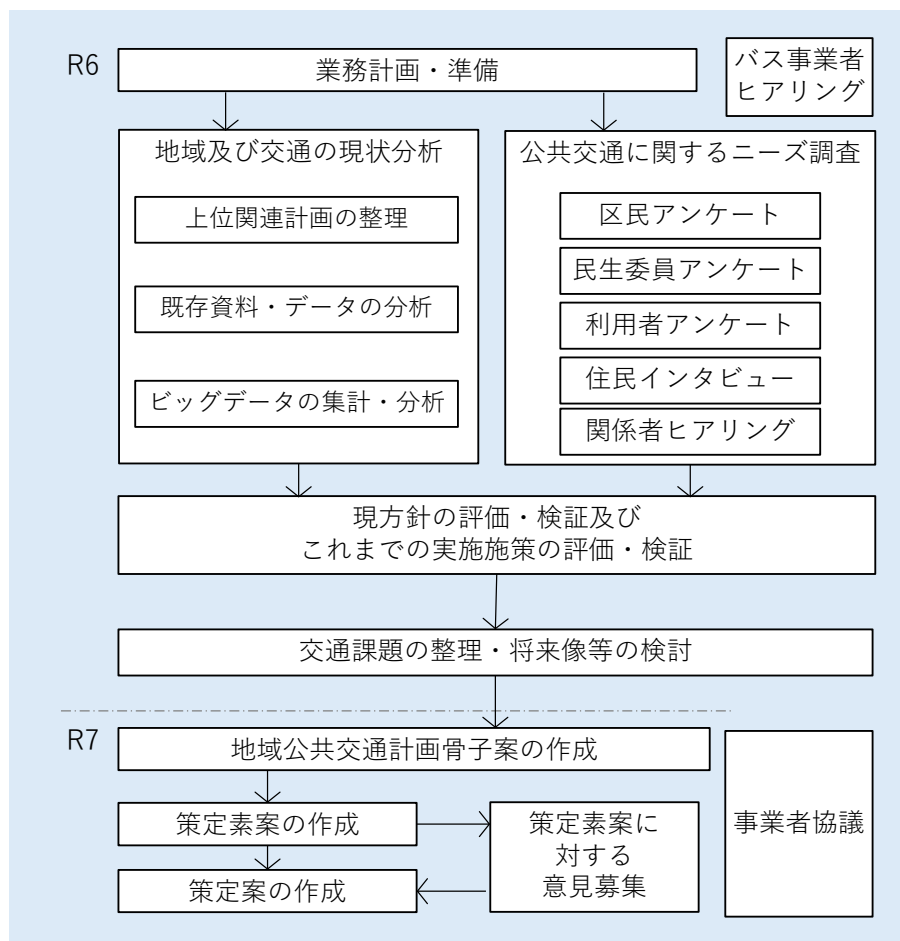
*自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
*福祉輸送	NPO法人等が単独で公共交通機関を利用できない要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用し、個別輸送を行うものこと。
*MaaS	複数の移動サービス（バスやシェアサイクル、レンタカー等）を一つのサービスとして捉え、それぞれの交通サービスをシームレスに利用できるようなコンセプト。
*デマンド交通	定時・定路線のバス等の運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態。オンデマンド交通とも呼ばれる。そのうち、AIを活用して効率的な運行を行うものをAIデマンド交通（またはAIオンデマンド交通）と呼ぶ。

本区では、区の公共交通網の整備方針とその取り組みを定めた、『葛飾区公共交通網整備方針』（令和元年度～令和 10 年度）を策定しており、現状データや公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえて、地域公共交通計画の策定を行います。

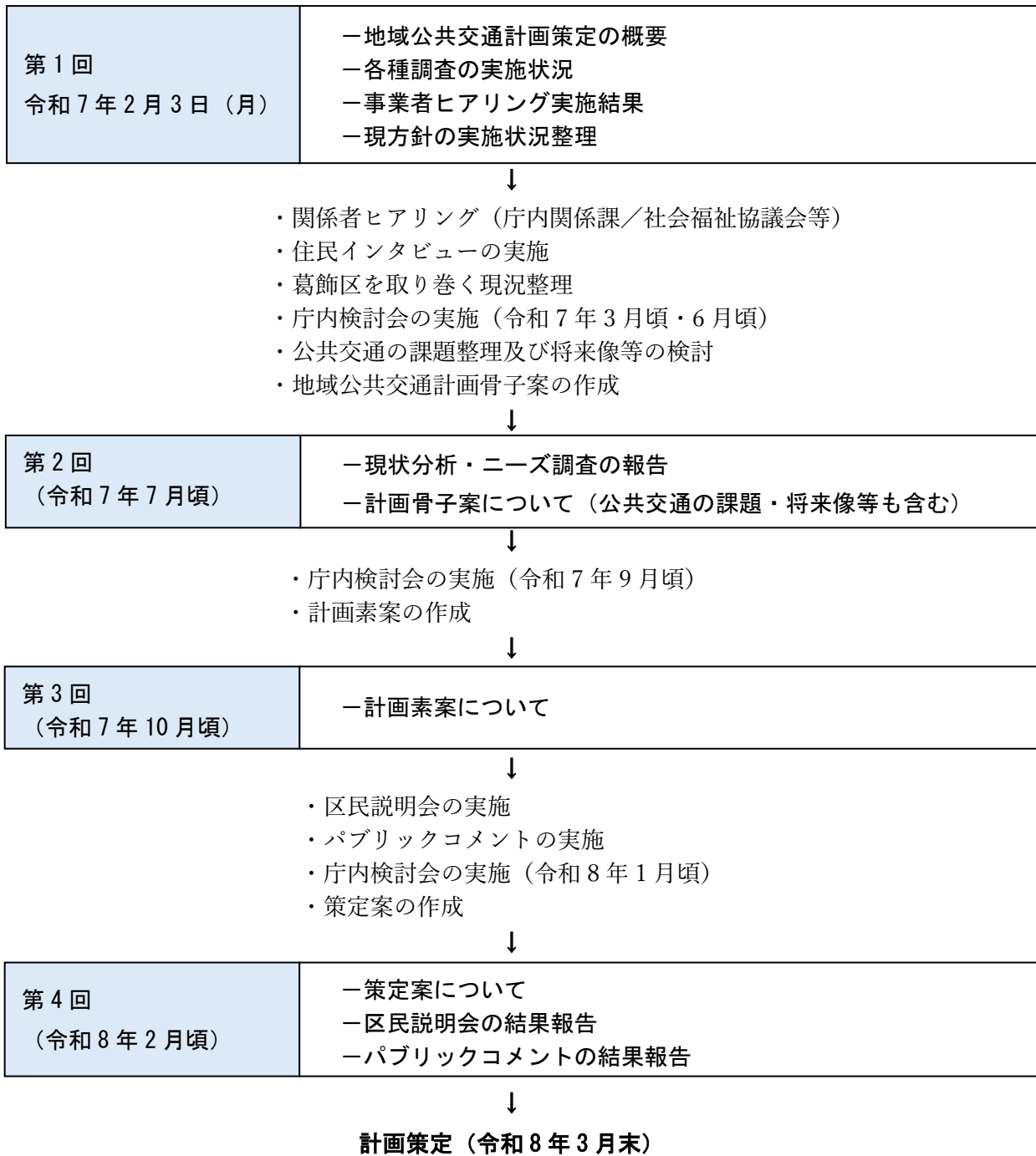


(2) 検討の流れ

地域の現状整理や調査結果等を踏まえ、本区の課題を整理し、地域公共交通の方針、目標、施策を検討し、パブリックコメントを経て、葛飾区地域公共交通計画を策定します。



(3) 計画策定及び活性化協議会の実施スケジュールについて

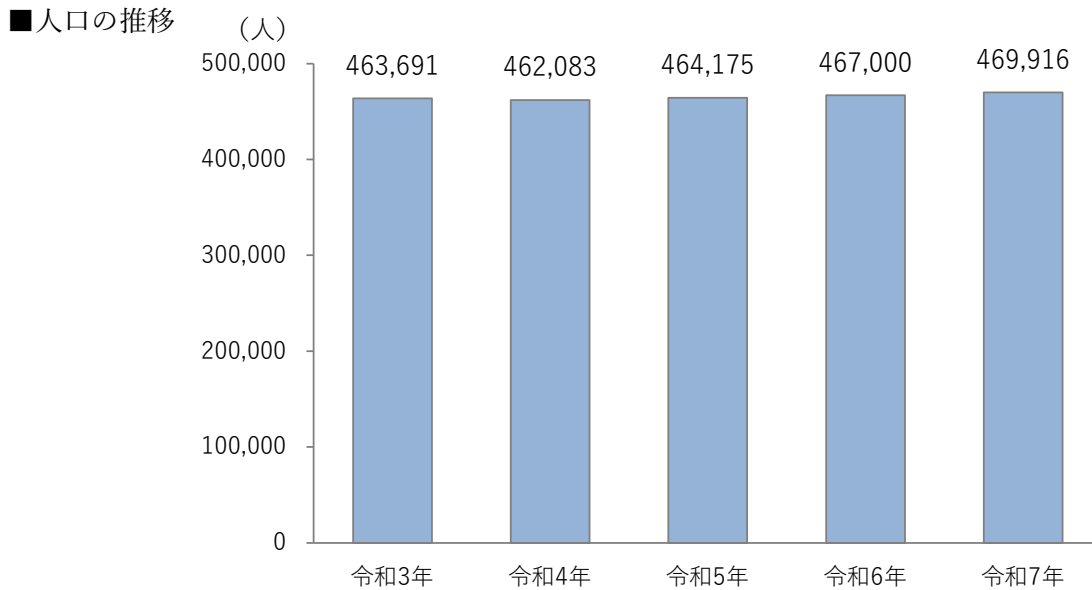


資料5-2 葛飾区の人口動向

(1) 人口推移

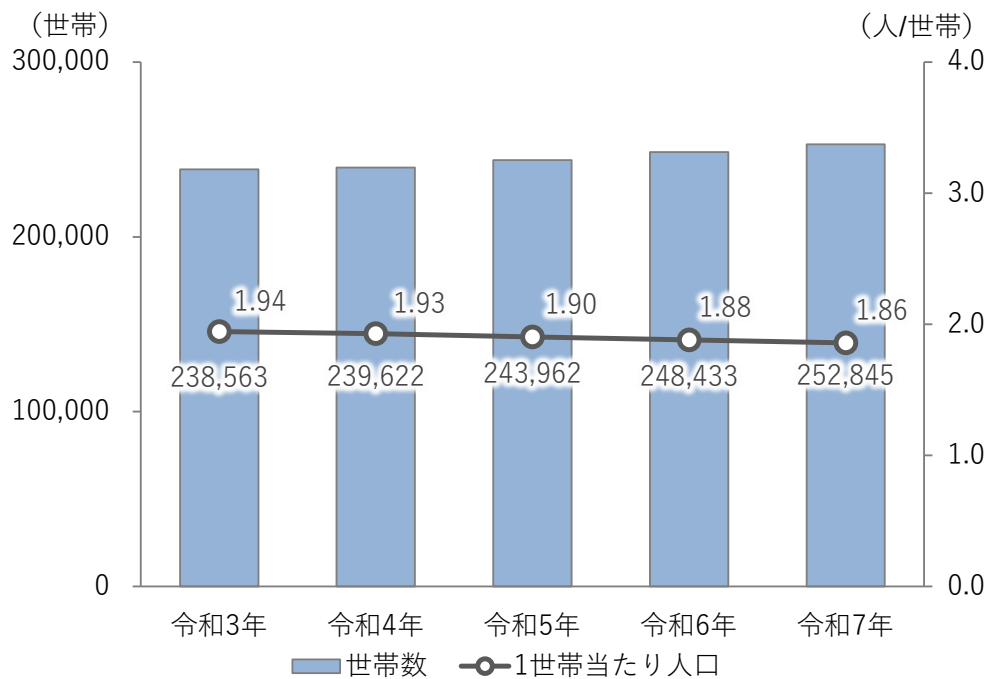
本区の人口は、令和7年1月1日現在で469,900人となっています。4年前の令和3年に比べて、約6,200人増加しています。

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世帯当たり人口は1.86人です。



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

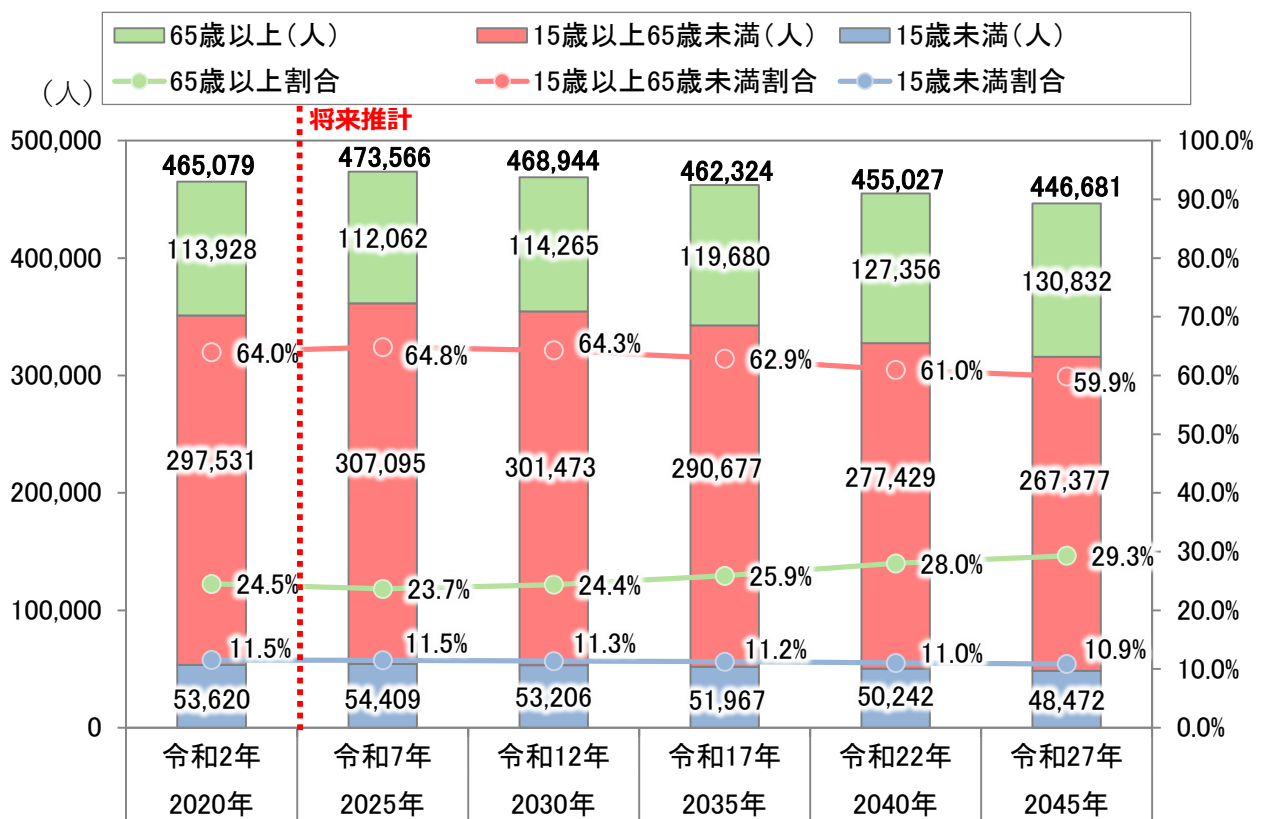
(2) 将来人口推計

葛飾区基本計画(令和3年8月策定)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



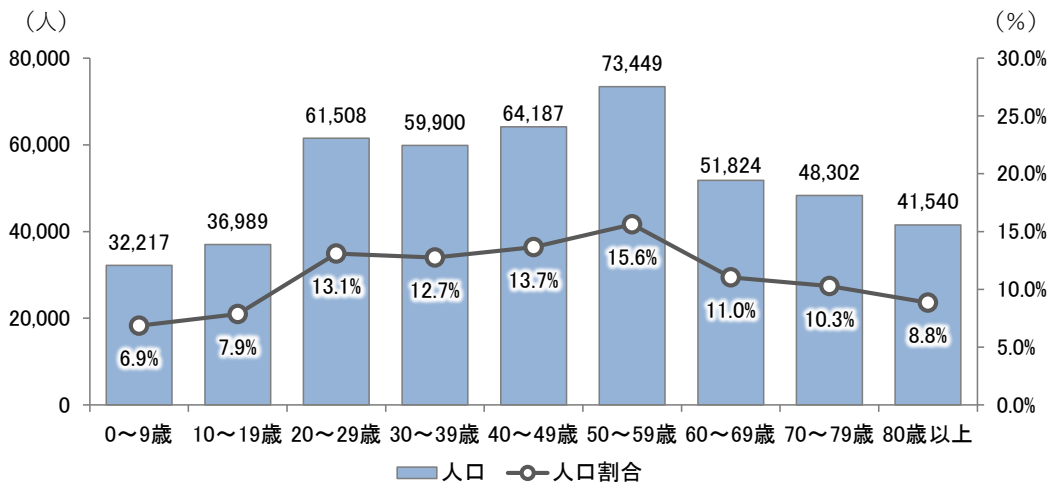
資料：葛飾区基本計画(令和3年8月策定)

(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、「25～29歳」「50～54歳」「55～59歳」「60～64歳」で顕著に増加傾向にある一方、「45～49歳」「70～74歳」は顕著に減少傾向にあります。

■年齢別人口



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	--

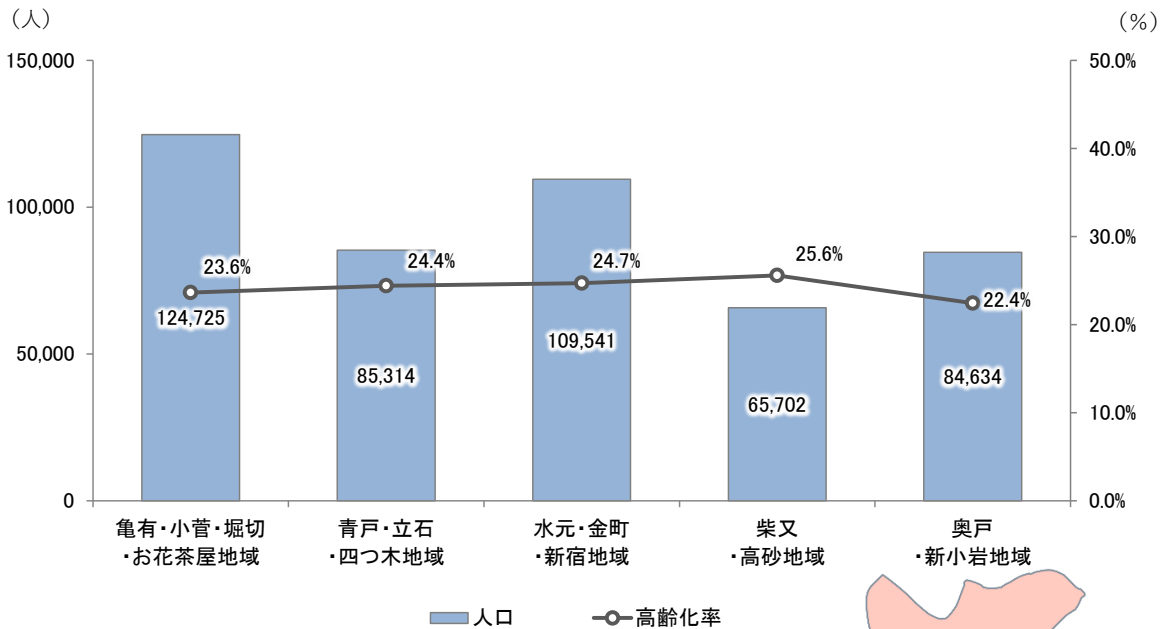
資料：住民基本台帳（各年1月1日現在）

(4) 地区別人口

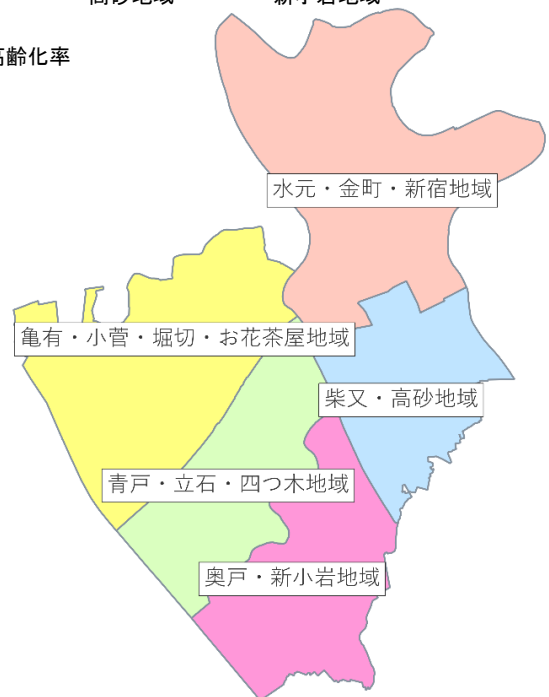
令和7年1月1日現在の地区別人口を見ると、「亀有・小菅・堀切・お花茶屋地域」が約124,700人で最も多く、次いで「水元・金町・新宿地域」が約109,500人となっています。高齢化率は、「柴又・高砂地域」が25.6%で最も高くなっています。

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%

■地区別人口



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

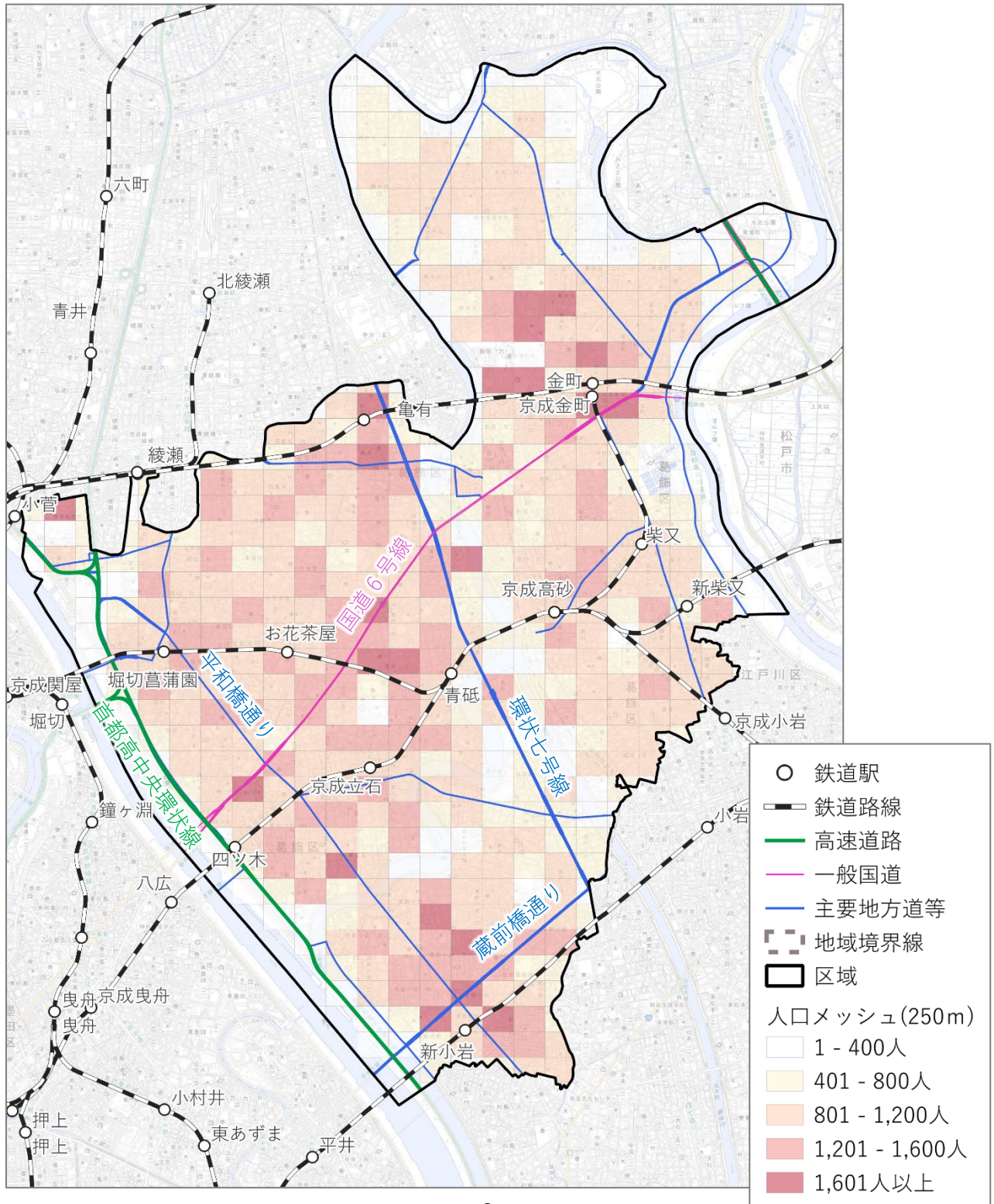


資料：住民基本台帳（令和7年1月1日現在）

(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。

■人口分布図 ※道路は主要道路（高速道路・一般国道・主要地方道）を掲載



資料 5 - 3 区内公共交通機関の利用状況

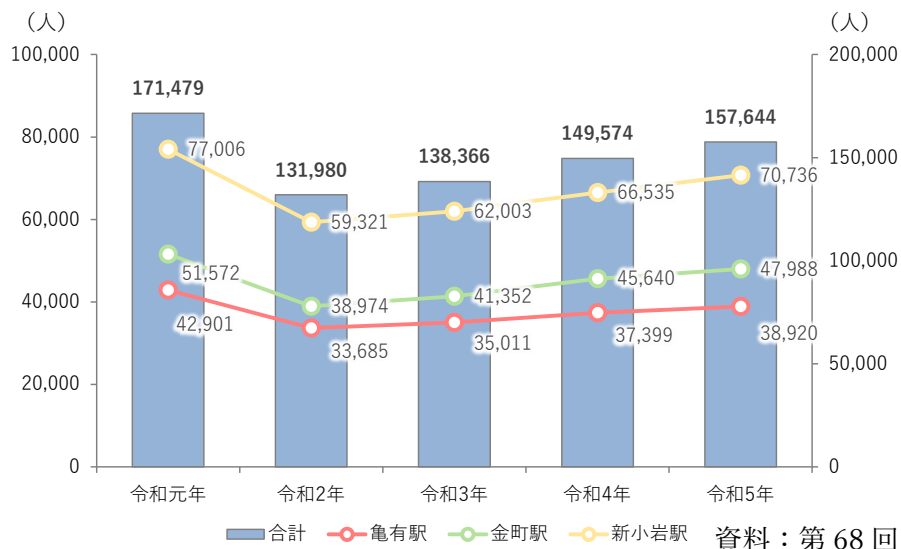
(1) 鉄道の利用状況

令和 5 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 (70,736 人) であり、次いで、京成高砂駅 (48,763 人)、金町駅 (47,988 人)、亀有駅 (38,920 人) が 3 万人以上の利用者数となっています。

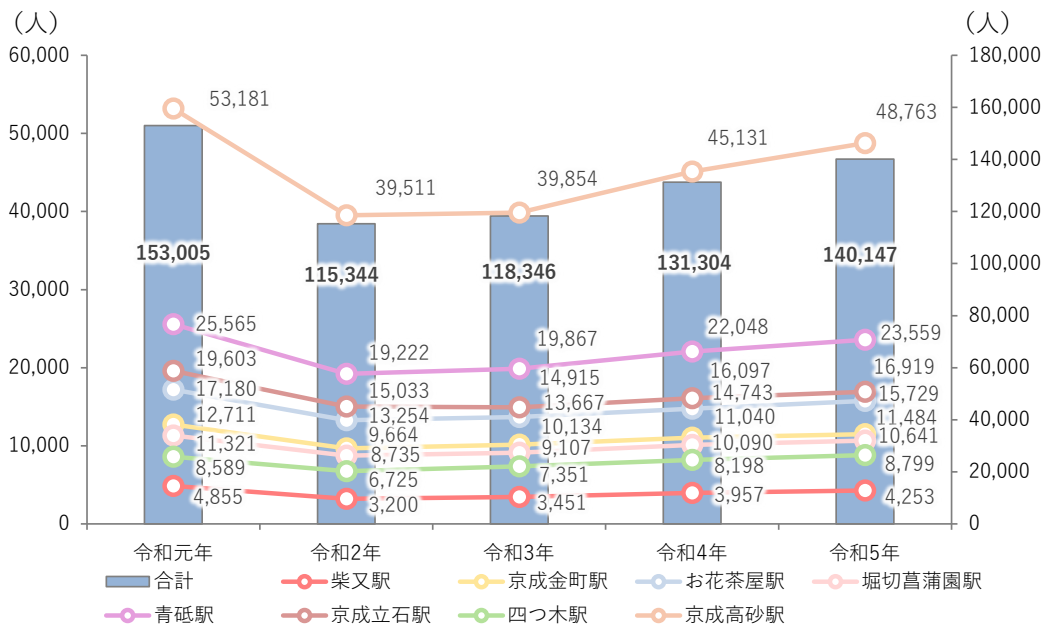
四つ木駅 (8,799 人)、柴又駅 (4,253 人)、新柴又駅 (2,577 人) は、1 万人以下で比較利用が少なくなっています。

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 5 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



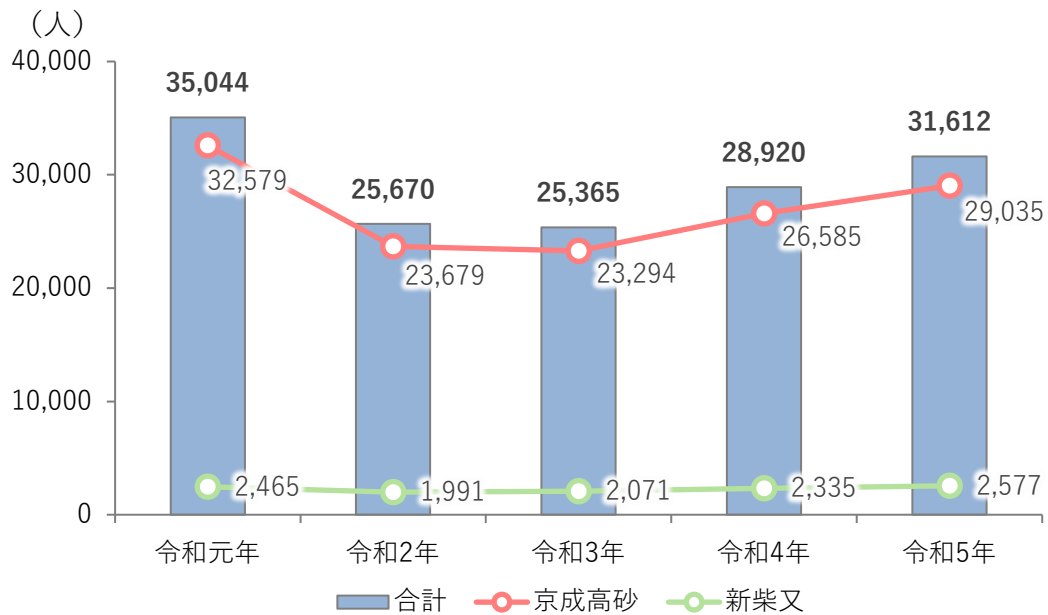
■京成電鉄



※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
(相互直通運転のため実際の乗降はないが、あったとみなして算入)

資料：第 68 回 葛飾区統計書

■北総鉄道



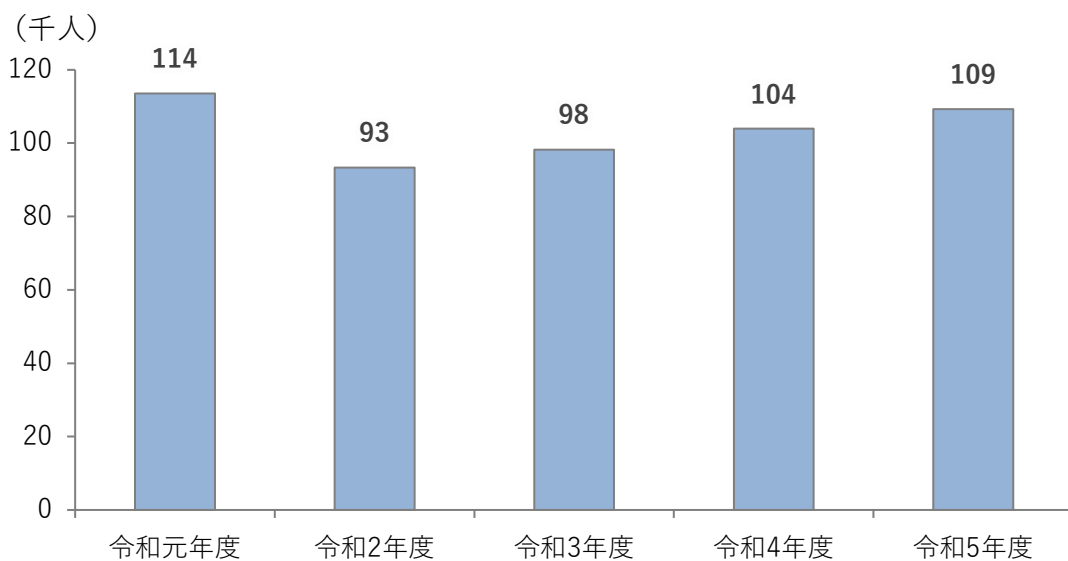
※京成高砂駅の乗車人員には、京成線、北総線の相互乗入の連絡分も含む
(相互直通運転のため実際の乗降はないが、あったとみなして算入)

資料：第 68 回 葛飾区統計書

(2) 路線バスの利用状況

区内を通る路線バスの 1 日平均乗車人員は、令和 5 年度で約 10 万 9 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、その後は回復傾向にありますが、令和元年度の水準まで完全には回復していません。



資料：各路線バス事業者提供 (参考値)

資料 5 - 4 ニーズ調査の実施状況報告

(1) アンケート調査の実施状況報告

区民の方や、区外から路線バス・タクシー等を利用して葛飾区内に移動されている方の移動ニーズを把握するため、各種アンケート調査を実施しました。

配布にあたっては、回答結果の偏りに配慮し、区民アンケートについては無作為抽出、駅での配布は利用人員により配布票数を分配する形で実施しました。

各調査の回収状況は下表の通りです。

※回収票数は1月15日(水)時点

調査名	調査方法	実施期間	配布票数	回収票数	回収率
区民アンケート	16～85歳の区民3,000人を無作為抽出	R6/12/19(木)～ R7/1/6(月)	3,000票	887票	29.6%
路線バス利用者アンケート	区内及び区内発着のバス路線が運行する鉄道駅前のバス乗り場(新小岩駅前、金町駅前、亀有駅前、綾瀬駅前、青砥駅前)で調査票配布	【日中】 R6/12/23(月)・ 24(火)配布～ R7/1/8(水)	9～16時に配布 2,000票	428票	21.4%
		【朝夕】 R7/1/16(木)・ 17(金)配布～ 1/30(木)	7～9時・16～19時に配布 1,000票	集計中	
タクシー利用者アンケート	区内の鉄道駅前のタクシー乗り場(新小岩駅前・亀有駅前・金町駅前)で調査票配布	【日中】 R7/1/16(木)・ 17(金)配布～ 1/30(木)	9～16時に配布 500票	集計中	
民生委員アンケート	民生委員・児童委員へ調査票配布	R6/12/19(木)～ R7/1/9(木)	372名(全員)	191票	51.3%

(2) その他調査の実施状況報告

各交通手段の運行実態を把握するため、バス事業者・タクシー事業者を対象に、ヒアリング調査を実施しました。

今後、地区別や世代別での移動実態・ニーズの把握を深度化するため、住民インタビューの実施を予定しています。また、区の関連計画との整合性を図ることや、関係部局の意向を踏まえた計画とするため、福祉部局や交通関連課へのヒアリング調査の実施を予定しています。

調査名	調査方法	実施期間
事業者ヒアリング	バス事業者・タクシー事業者へのヒアリングシート [※] の記入依頼及び聞き取り (対象バス事業者／順不同) 都営バス、京成バス、京成タウンバス、東武バス、日立自動車交通、マイスカイ交通	R7/1/9(木)～1/17(金)実施 ※以降も実施予定
(今後実施予定)		
住民インタビュー	実施方法について検討中	実施案を踏まえて検討 (R7/3月以降の開催を想定)
関係者ヒアリング	関連計画や現整備方針の内容を基に、進捗状況や交通計画への要望を聞き取り ・ 庁内関係課 (商工振興課・観光課・環境課・福祉管理課・都市計画課・子育て政策課 など) ・ 葛飾区社会福祉協議会 ・ 送迎サービスの実施事業者	R7/2月中旬～下旬予定

資料 5 - 5 ニーズ調査の実施状況報告

ヒアリングシートによる調査を行ったほか、令和 7 年 1 月 9 日（木）～1 月 17 日（金）にかけて各交通事業者へのヒアリング調査を行いました。お伺いした内容を下表に整理しています。

交通事業者	区内の路線の利用状況	抱えている課題・問題点	予定している見直し等	区への要望・その他
東京都交通局 （都営バス）	<ul style="list-style-type: none"> 都営バス全体では、コロナ禍による乗客の大幅減から回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準には戻っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 新小岩駅前広場再開発の整備状況を注視したい 乗務員の確保が今後ますます厳しくなると懸念している 	<ul style="list-style-type: none"> 需要等の状況に合わせて運行計画を検討する 	—
京成バス株式会社	<ul style="list-style-type: none"> 小 55、金 62、SS08（亀有方向）系統は平日朝夕、通勤通学の利用で混雑する、SS08（TDR 方向）系統は TDR 来園客で混雑する、金 01 は日中も高齢者で混雑する 深夜便及び金 63 系統はコロナ禍以降大幅に利用減 細 02、利用者は増加傾向にある 	<ul style="list-style-type: none"> 朝ラッシュ時間帯に混雑するが人員面や車両、収支状況から簡単には増便できない 新小 53 系統で踏切遮断時間が長く遅延が発生している 輸送人員がコロナ禍前に戻らないが減便の影響もある 運転士の確保が課題 シルバーパスの OD が取れない 貸切バスの需要が一定時期に集中し対応できない EV 等環境対応車両の導入による費用増 	<ul style="list-style-type: none"> グループ再編を予定しているが現時点で直接的な路線の改編等の予定はない 車内転倒事故防止の実証実験を実施している 	<ul style="list-style-type: none"> 燃料高騰への支援 運転手確保等に向けた支援 EV 等環境対応車両導入に対する支援 貸切バスが必要な事業の日程分散

交通事業者	区内の路線の利用状況	抱えている課題・問題点	予定している見直し等	区への要望・その他
京成タウンバス株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・新小 51、新小 58 は平日朝、雨天時、休日混雑する ・有 57 は土休日日中、アリオ亀有への買い物客の利用が多い ・有 70 は特に亀有駅～金町駅間の利用が少ない ・新小 51、新小 58、有 57、有 02 はコロナから回復傾向にあるが、新小 52、小 54、有 70、新小 59、新金 01、綾 01 は回復がみられない 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤時間帯の新小 51、新小 58 など増便したいが乗務員数、車両数等の都合でできない ・踏切や幹線道路での渋滞遅延が乗務員の焦り運転の原因になっている ・乗務員確保のための待遇向上 ・ 	<ul style="list-style-type: none"> ・新小岩駅前広場～金町駅間の新規路線（新金 02）を新設する予定で、認可申請中であるが、新規に投入する車両・乗務員に加えて、新金 02 と運行エリアが近接する、有 70 を朝夕のみ運行とし、日中はその車両も使って、運行便数の増加を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・2024 葛飾パッケージの継続 ・公共施設としての車両充電設備の設置（昼は区民が、夜は公共交通事業者が利用できるもの） ・こち亀記念館などの観光施設と連携した利用促進
東武バスセントラル株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・金 52 系統は要員不足の減便により雨の日や夜に積み残しが生じる場合がある ・綾 37 はスポーツセンターへの休日の利用（運動系の大会など）が多い ・水元地区の利用者は京成バス幸田線と西水元循環を行き帰りで使い分けしていると考えられる ・全体でのコロナ禍移行の利用回復は約 9 割程度 	<ul style="list-style-type: none"> ・亀有北口、綾瀬駅発着系統について、飯塚橋の渋滞により慢性的な遅れ ・金町駅発着系統について、運行距離が長く大幅に遅れるため、東金町周辺などに車両待機場が欲しい ・人員不足が重要な課題で、乗務員だけでなく事務職も不足している ・採用コスト増、車両・施設への設備投資が増加している 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な見直し計画はないが、急な乗務員不足等で減便の場合がある ・採算ラインを下回る系統は今後も減便や廃止を検討 ・高速バスや観光地域など限定的な QR 決済、クレカ決済の導入を検討 ・営業所設備など対応できるエリアでは EV 車両を導入している 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路環境やバス停留所、東金町周辺の車両待機場の整備に協力いただきたい ・小中学校での授業や自治体主催のイベント等で、乗り方教室やバス会社の仕事の PR などに、区や地域の協力を得ながら取り組んでいきたい

交通事業者	区内の路線の利用状況	抱えている課題・問題点	予定している見直し等	区への要望・その他
日立自動車交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・ さくらは固定客の利用がほとんどで高齢化により減少傾向 ・ はるかぜは、亀有方向より足立区方向への需要が大きく、雨の際は混雑する ・ はるかぜ号はコロナ禍の水準に回復しているが夜間帯は減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員不足のほか整備や運行管理の人員も不足 ・ 若手が少なく乗務員全体で高齢化が進んでいる ・ さくら号への IC カード導入は費用面で難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ さくら号は大幅な変更予定はない ・ はるかぜ号は 24 年度に足立区との協働運行に移管した 	<ul style="list-style-type: none"> ・ さくらの運行効率化については引き続き区と協議していきたい
マイスカイ交通株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝夕の通勤通学利用が多い ・ 雨天時に一部便が 100% を超える程度で通常積み残しは発生していない ・ 利用者は回復傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 金町駅での乗降客が主体で、金町駅以外の停留所での乗降は少ない ・ 乗務員不足の解消が課題 	—	—
交通事業者	区内のタクシーの利用状況	抱えている課題・問題点	予定している見直し等	区への要望・その他
一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 实用興業株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・ アプリ配車が増加し、運行が効率化されている一方で、駅待ちや流しの車両は捕まりにくくなっている ・ 区内では、新小岩地区をはじめ短い距離の利用が多い傾向 ・ 水元地区は配車回数が多い ・ 葛飾区は、国土交通省の調査によるとマッチング率（配車成功率）が高い地域とされていることから、日本版ライドシェアの配車対象エリアになっていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 様々な自治体で発行している福祉利用券などの整理が大変 ・ 新小岩の交通広場へは平和橋通りから右折侵入ができず回り道をしているため、利用者に不便をかけている 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全国子育てタクシー協会が実施する子育てタクシーの認定研修に、昨年から一部乗務員に受講してもらっており、認定者は区外の子供向け送迎サービスに派遣をしている 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 西亀有地区での交通確保の取組みには協力していきたい ・ 狭くてバスが入れないエリアなど、他の地区でも話があれば積極的に協力したい ・ 交通広場でタクシー乗り場を整備する際は、UD タクシー対応の乗降場を設けるなど、複数の乗降場を整備してほしい

資料5-6 葛飾区公共交通網整備方針の実施状況

「葛飾区公共交通網整備方針」にて定めた16の施策について、令和6（2024）年までの実施状況を以下の通り整理しました。

取組みの実施状況の評価	<p>A : 予定通り完了または進行中の施策</p> <p>B : 進行中だが、予定から遅れている施策</p> <p>B' : 内容または方向性を変更して、進行中の施策</p> <p>C : 現時点でまだ着手できていない施策</p>
-------------	--

施策の分類について	
(1) 計画的に取り組む施策	今後の10年間で重点的に行う施策として、具体的なスケジュールを示すもの
(2) 継続的に取り組む施策	既に取り組んでいる事業や検討している施策などで、具体的なスケジュールを定めることが出来ないもの
(3) 機会をとらえて取り組む施策	上記2分類によっても解決が難しい課題で、関連分野との連携などが必要な取り組みなど

(1) 計画的に取り組む施策					
No.	施策	実施内容	個別施策	R1~R6の実施状況	事業評価
1)	循環バス導入などの検討	<p>公共施設や医療施設へのアクセス拡充など、区民の日常生活の利便性の向上を図るとともに、観光客などの来訪者にも考慮した区内循環バス導入などについて、バス事業者と協働して検討します。</p> <p>既存のバス路線網をもとに、新たな循環路線の開設や既存路線の再編など、高齢者などの移動手段の確保なども考慮し、区の財政負担のあり方についても検討します。</p> <p>○区民と区、関係者（バス事業者、交通管理者、道路管理者など）との合意形成を図りながら進めます。</p> <p>○地域の移動に対するニーズを踏まえるとともに、循環バスなどの導入に係る経費なども考慮して検討します。</p> <p>○運行ルートは、既存路線と競合しないよう、既存路線の活用も検討します。</p>	循環バス導入などの検討	<p>細田循環バスを下記のスケジュールで運行した。</p> <p>R2：約3年の期間を定め運行開始</p> <p>R5：ルート変更・ダイヤ改正</p> <p>R6：継続運行（本格運行）</p> <p>一定の収支率を上回ることを条件とした継続基準として定め、運行を継続している。事業者への引継基準を現在協議中である。</p>	A
2)	都市施設の整備に合わせたバス路線の検討	<p>都市計画道路や駅前広場の整備進捗を踏まえ、新規路線の開設や既存バス路線の経路変更などの検討を行います。</p> <p>○都市計画道路などの整備スケジュールをバス事業者に情報提供するとともに、十分に協議しながら進めます。</p>	補助276号線区間での検討	<p>京成タウンバスの自主運行路線として開設を検討</p> <p>R5：運行ルート協議</p> <p>R6：補助276号線（隅田橋）相互通行化 バス停整備、運行開始（予定）</p> <p>※2025年3月16日（日）より運行予定（高砂線／新金02系統）で認可申請中</p>	A
			補助274号線区間、立石駅北口駅前広場での検討	<p>R5：補助274号線、立石駅北口交通広場の検討状況を踏まえながらバス事業者と情報共有を行った。</p>	B
3)	バス停利用環境の整備	<p>○バス事業者は、バス利用環境の向上のため、ベンチや上屋などの利便施設の整備を進めます。</p> <p>○区は、バス事業者への支援を行います。また、バス停に至る主要な道路の歩道へのベンチの設置を検討します。</p>	上屋、ベンチの整備（5カ所程度/年度）	<p>R1：6カ所</p> <p>R2：－（コロナにより見送り）</p> <p>R3：2カ所</p> <p>R4：9カ所</p> <p>R5：5カ所</p> <p>R6：－</p>	B

No.	施策	実施内容	個別施策	R1~R6の実施状況	事業評価
4)	公共交通に関する情報提供	<p>運行情報などの公共交通に関する情報を分かりやすく提供することによって、公共交通の利用促進につなげていきます。</p> <p>また、情報提供にあたっては、バス事業者と協働し、より多くの区民に知ってもらえるように努めます。</p> <p>○運行状況を利用者に伝えるバスロケーションシステムやデジタルサイネージなどを設置するバス事業者への支援を行います。</p> <p>○バス停留所でのバスロケーションシステム表示機は5箇所/年程度の設置を目指します。</p> <p>○分かりやすい路線図を作成し、公共交通の利用促進につなげていきます。</p> <p>○区及び事業者は、広報紙やホームページなどにより、運行経路の変更など運行サービスに関する情報の提供に努めます。</p>	バスロケーションシステムの表示器の整備(5カ所程度/年度)	R1: 5カ所 R2: 3カ所(コロナにより一部見送り) R3: 8カ所 R4: 3カ所 R5: 3カ所 R6: -	B
			デジタルサイネージの整備	R6: バス事業者によるスマートバス停整備について補助を予定	B
			バス路線図の作成・配布	R1: 1000部 R2: 1000部 R3: 800部 R4: 800部(+R5に400部増刷) R5: 800部(+R6に300部増刷) R6: 2800部予定(子ども向けの路線図を追加し数量増) R5より定期的にSNSで情報発信	A
5)	サイクル&バスライドの整備	<p>バス停を利用できる範囲を拡げ、バス交通の利便性向上や利用促進を図るため、サイクル&バスライドの設置を進めます。</p> <p>○バス停周辺の整備可能な箇所に、年に2箇所程度の設置を目指します。</p> <p>○区は、設置する事業者への支援を検討します。</p>	サイクル&バスライドの整備(2カ所程度/年度)	R1: 4カ所 R2: 1カ所 R3: 1カ所 R4: 1カ所 R5: 2カ所 R6: 2カ所(予定)	A
6)	運転手確保の支援	<p>運転手不足の交通事業者に、区は、支援策を検討します。</p> <p>○公共職業安定所(ハローワーク)やバス事業者、タクシー事業者と協働し、体験型面接会などの実施を検討します。</p> <p>○区は、面接会などの取り組みについて、広報活動などを行います。</p>	運転手確保の支援	R2: ハローワーク主催のミニ会社説明会のPRに協力 R4: 運賃改定の周知に協力(待遇改善、福利厚生充実の原資確保) R5: 葛飾区バス路線図に乗務員募集ページを掲載 R6: 葛飾区バス交通人材確保・定着支援事業補助金を創設 平和橋自動車教習所での運転体験・会社説明会イベントの開催を後援	A
7)	公共交通の利用促進	<p>区内の公共交通について詳しく知ってもらうことにより、過度な自動車利用の抑制を促し、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>バス事業者と協働し、小学生や高齢者を対象とした、バスの乗り方や安全教室などを実施します。</p>	公共交通の利用促進	R5: 広報かつしかで、利用促進記事を掲載(紙面1/2面) R6: 広報かつしかで、利用促進記事を掲載(紙面3面) 区内小学校3校におけるバス乗り方教室をバス事業者と連携して開催 ・R4~ 細田循環バス無料乗車イベント開催 ・区HP、SNSで夏休み期間限定の乗車券やバスロケ、バス路線図などを情報発信	A

(2) 継続的に取り組む施策					
No.	施策	実施内容	個別施策	R1~R6の実施状況	事業評価
1)	都市施設の整備	<p>都市計画道路や駅周辺まちづくりに合わせた駅前広場整備を進め、鉄道とバスなどの交通結節機能の強化を図ります。</p> <p>既存の駅前広場についても利便性向上を図るため、拡充などの可能性について検討します。</p> <p>○京成立石駅周辺において、市街地再開発事業に合わせた駅前広場の新設が予定されています。</p> <p>○四ツ木駅において、周辺道路の整備に合わせた駅前広場の整備が予定されています。</p> <p>○高砂駅周辺において、連続立体交差事業に合わせた駅前広場の整備が検討されています。</p> <p>○金町駅北口周辺において、市街地再開発事業に合わせた理科大学通りの拡幅やUR金町駅前団地の再生に合わせた駅前広場、しょうぶ通りの拡幅整備が検討されています。</p>	駅前広場の整備（京成立石駅）	令和4年度に実施設計が完了し、令和6年度に修正設計を実施した。	B
			駅前広場の整備（四ツ木駅）	R4：事業認可取得 R5～：用地取得	A
			駅前広場の整備（京成高砂駅）	東京都が行う連続立体交差事業（R4年4月新規着工準備採択）と合わせた都市計画手続きに向け、関係機関との協議、調整を実施。	C
			駅前広場の整備 理科大学通り・しょうぶ通りの拡幅整備（金町駅）	R1： ・東金町一丁目西地区（地区計画・市街地再開発等）の都市計画決定 R3： ・東金町一丁目西地区市街地再開発組合設立 ・金町駅周辺地区まちづくりプラン策定 R4： ・東金町一丁目西地区市街地再開発事業 工事着工	B
			駅前広場の整備（新小岩駅）	新小岩駅南口駅前広場において、令和2年度に交番のある島地内のバリアフリー整備工事が完了した。 また、再開発事業にて施工予定の拡張再整備について、令和6年度までに設計業務を実施した。	A
			都市計画道路の整備	R3：補138（南水元西）事業認可取得 補279・282（高砂）事業認可取得 R4：区街6（四ツ木駅）事業認可取得 R6：補284（東新小岩南）整備完了	A

No.	施策	実施内容	個別施策	R1~R6の実施状況	事業評価
2)	バス走行環境の改善	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バス路線となっている道路の改良工事などに合わせて検討を行います。	PTPSの導入、バスレーン・バスベ이의整備	R6: 補助276号線(隅田橋)整備の中でバスベいを設置	A
3)	交通バリアフリーの推進	<p>「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」や「東京都福祉のまちづくり条例」などに基づき、「あらゆる人にやさしい公共交通」の実現に向け、交通バリアフリーを推進します。</p> <p>○鉄道駅におけるエレベーターやエスカレーター等の整備によるバリアフリー経路の確保やホームドア整備などを推進します。</p> <p>○歩道の段差や勾配を改善し、歩きやすい歩道の整備を進めるとともに、無電柱化や道路幅員構成の見直しなどによる歩行空間の確保など、すべての人が安心して快適に歩行できるような、「人にやさしい道づくり」を推進します。</p> <p>○「心のバリアフリー」に関する取り組みとして、交通事業者、利用者、高齢者や障害者などがお互いに理解を深める啓発活動などを検討します。</p>	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	<p>◆(仮称)葛飾区移動等円滑化促進方針の策定 区全域において、バリアフリー化の取組を進める方針を策定中(R7.3策定予定) →R4:基礎調査、R5~R6:方針策定</p> <p>◆ホームドア 鉄道駅ホームドア整備事業費補助金 R6:JR金町駅、JR亀有駅、JR新小岩駅(快速線)</p>	A
			歩道勾配改善、歩行空間の確保	<p>補261(南水元)、補264(細田西)、補276(細田北、一口橋南)、補276(隅田橋)・279(新金線)、補284(東新小岩北、南)について都市計画道路の整備にあわせて整備を進めている。</p> <p>【歩道勾配改善整備延長】 R1:210m R2:380m R3:180m R4:140m R5:430m R6:0m</p>	A
4)	自転車利用環境の整備	<p>区内の移動手段として有効活用されている自転車について、利用環境の整備を検討します。</p> <p>○老朽化した自転車駐車場の改善や駅周辺の再開発などに合せた本格的な自転車駐車スペースの確保について検討します。</p> <p>○自転車走行環境整備、自転車関連事故発生箇所(交差点の見通し)の改善、通行ルール・マナーの向上などについて検討します。</p> <p>○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、シェアサイクルの導入可能性について検討します。</p>	自転車走行環境整備 自転車関連事故発生個所の改善	<p>補261(南水元)、補264(細田西)、補276(細田北、一口橋南)、補276(隅田橋)・279(新金線)、補284(東新小岩北、南)について都市計画道路の整備にあわせて整備を進めている。</p> <p>ナビライン・マーク 自転車レーン R1:0.8km R1:0.6km R2:0.6km 以降整備なし R3:0km R4:2.2km R5:3.0km R6:3.4km</p> <p>令和4年に「葛飾区自転車活用推進計画」を策定し、自転車関連事故発生個所を加味した自転車走行環境整備路線を抽出した。 整備優先度を短期・中期・長期に設定し、短期(令和4~13年度)路線について計画的に整備を行っている。</p>	A

No.	施策	実施内容	個別施策	R1～R6の実施状況	事業評価
4)	自転車利用環境の整備	<p>区内の移動手段として有効活用されている自転車について、利用環境の整備を検討します。</p> <p>○老朽化した自転車駐車場の改善や駅周辺の再開発などに合せた本格的な自転車駐車スペースの確保について検討します。</p> <p>○自転車走行環境整備、自転車関連事故発生箇所（交差点の見通し）の改善、通行ルール・マナーの向上などについて検討します。</p> <p>○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、シェアサイクルの導入可能性について検討します。</p>	<p>自転車駐車スペースの確保 ルール・マナー向上策の実施</p>	<p>金町地区について、再開発エリアに地下駐輪場を令和7年度に開設予定である。今後、新小岩地区においても自転車駐車場の高度利用によりスペースを確保する予定である。</p> <p>区内の中学生を対象としたスケアード・ストリートを平成22年度から開始し、令和4年度より区立小学校及び区内高等学校へ対象拡充を行うとともに、高齢者の視点を踏まえた交通安全対策と事故防止対策事業を強化している。また、区のホームページや広報かつしか等で広報啓発活動を行っている。</p> <p>区内の自転車乗車時の事故は人身事故、全体の60%を占めている。また、令和5年度より、自転車乗車時のヘルメット着用が努力義務化されたことから、ヘルメット購入費助成事業を行っており、令和7年度も実施する予定である。</p> <p>外国人区民に対しては、日本語教室等の開催時に合わせて、交通安全ルールの説明等の啓発活動を行う。</p>	A
			<p>シェアサイクル導入</p>	<p>令和4年9月にシェアサイクル事業者と協定を締結し、葛飾区内のPR活動や公用地でのシェアサイクルポートの設置を行っている。</p>	A
5)	新金貨物線の旅客化の検討	<p>南北方向の鉄道網の充実を図るとともに、高齢者などの利便性向上や観光客の誘致が期待できる低床車両（ライトレール車両）の導入を考慮し、区の活性化につながる新金貨物線の旅客化の実現に向けて、検討を進めていきます。</p>	<p>課題の検討、事業スキームの深度化、機運醸成等の取組み</p>	<p>令和元年度からは、関係機関との個別協議を重ね、国道6号との交差方法等の課題について検討を行い、令和4年8月には学識経験者やJR東日本、国、都などの関係機関で構成する新金線旅客化検討委員会を設置した。検討委員会では、施設計画上の課題を踏まえて鉄道、ライトレール、新たな交通システムといった複数案を設定し、整備手法のほか、需要予測や概算事業費の試算など事業スキームについても検討を行っている。令和6年度には、沿線町会を中心に出席講座に赴き旅客化の意義や検討状況を説明するなど地元の機運醸成にも取り組んだ。</p>	A
6)	既存鉄道の利便性向上	<p>区は、鉄道事業者への駅周辺街づくりなどの情報提供や協議を継続して進め、駅のバリアフリー化やホームドアの設置など、既存鉄道の利便性の向上に取り組んでいます。</p> <p>区の拠点である新小岩駅や金町駅、京成立石駅などの駅周辺街づくりを着実に進めるとともに、鉄道事業者への街づくりに関する情報提供や協議を適宜行いながら、既存鉄道の利便性の向上を目指して、区は引き続き鉄道事業者と連携した取り組みを進めていきます。</p>	<p>鉄道事業者との協議、要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JR要望（R1～R6） 金町駅周辺開発と駅舎改良、新金線旅客化、常磐緩行線利便性向上・増便、新小岩駅ビル などについて区長がJR本社を訪問し要望 ・京成要望（R6 予定） 京成立石駅への優等列車停車について書面で要望 ・北総要望（R3.4） 北総線開業に伴う協定書記載事項（2条、8条）について担当者レベルで要望 	A

(3) 機会をとらえて取り組む施策					
No.	施策	実施内容	個別施策	R1~R6の実施状況	事業評価
1)	地域の自主的な取り組みへの支援	<p>新規バス路線の開設などの施策が実施されても解消されない課題について、地域からの要望がある場合は、区は、地域住民主体の取り組みなどへの技術的な支援などを検討します。</p> <p>介護保険制度などによって行われる輸送サービスの活用なども考えられることから、各施策の対象者や役割分担を明確にしたうえで、福祉や子育て部門と連携して取り組んでいきます。</p> <p>地域への支援は、次のような取り組みが考えられます。</p> <p><u>タクシーの活用</u> 細街路が多い地域や人口が少ない地域、路線バスの運行が困難な地域などにおいては、タクシーの有効活用について検討します。 ○タクシーには、初乗りが410円(1.052km)の短距離運賃も導入されています。 ○国土交通省では、アプリによる相乗りタクシー社会実験が行われています。 ○地域や近隣の人で乗り合わせるなどの活用が考えられます。 ○このほかにも国土交通省では、タクシーサービスの進化や地域のニーズに応えるための新たなサービスとして、「変動迎車料金」と「定額タクシー運賃」の実証実験が行われ、新たな制度の活用に向けて、タクシー事業者と連携した検討が行われています。</p> <p><u>その他の移動手段の活用</u> 鉄道やバス交通では対応が難しい地域での移動手段の検討については、地域ニーズを踏まえながら、既存交通事業者の経営を圧迫しないような考慮が必要です。 ○国土交通省の「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」などの動向を注視していきます。 ○NPOなどによる輸送サービスなど福祉事業としての支援検討が考えられます。 ○民間送迎バス(商業施設や医療機関などで運行されている送迎車)の活用の検討が考えられます。 ○地域の移動手段を地域が主体となって確保する、互助による運送などの仕組みづくりの検討が考えられます。</p>	タクシーの活用、その他の移動手段の活用	<p>(企業送迎車両活用)</p> <p>R3: 平和橋自動車教習所送迎バスを活用してモデル事業を開始</p> <p>R4~: 本格運行として事業継続(地域主体交通)</p> <p>R3: 地域主体交通グリスロデモ走行</p> <p>R4: 地元運行主体(東立石グリスロ運営協議会設立)</p> <p>R5-6: 東立石・東四つ木地区で実証運行(R7~: 本格運行として事業継続予定)</p> <p>(小型車両活用デマンド交通事業)</p> <p>R6: 事業手法の検討</p>	A
2)	交通に関する最先端技術への対応	<p>自動車の自動運転や超小型モビリティの活用などをはじめとした交通に関する最先端技術は、近年、著しく進展しています。このため、公共交通の持続可能性や更なるサービス向上に向けては、最先端技術の進展を注視し、状況に応じてこれを活用することが必要です。</p>	最先端技術進展の注視、状況に応じた活用	<p>R5: 世田谷区でのAIオンデマンド交通実証運行視察 平塚市での自動運転(レベル2)実証実験視察</p> <p>R6: 臨海副都心での自動運転構築プロジェクト(レベル2)視察 松戸市での自動運転車両実証調査(レベル2)視察</p>	A

No.	施策	実施内容	個別施策	R1～R6の実施状況	事業評価
3)	その他の取組み	<p>本方針では、次の取り組みについても考慮することとします。</p> <p><u>かつしか菖蒲めぐりバスの拡充検討</u> ○観光施策として、花菖蒲の開花期間に合わせて運行している「かつしか菖蒲めぐりバス」について、年間を通じた区内の観光周遊の促進に向けて、運行期間やルートの拡充などについて検討しています。</p> <p><u>ラッピングバスの運行</u> ○区内観光をPRするために、キャラクターなどのラッピングバスを運行しています。</p> <p><u>舟運について</u> 東京都では、水辺空間活用に関する戦術を検討するため「水辺空間活用（舟運）ワーキンググループ」を設置し検討を進めています。 ○区内の船着場（葛飾区堀切菖蒲園船着場、葛飾区柴又公園船着場、葛飾区東立石緑地公園船着場、葛飾区北沼公園船着場）の有効活用や来訪者の誘致による区の活性化を図るため、舟運について必要に応じて検討を行います。</p>	葛飾菖蒲めぐりバスの拡充検討、ラッピングバスの運行	<p>【かつしか菖蒲めぐりバスの拡充検討】 R2：ルート拡充・バス台数追加 亀有駅の追加に伴い、運行バス台数が3台から4台へ増</p> <p>【ラッピングバスの運行】 R1：6種 11台 R2：6種 12台 R3：5種 11台 R4：5種 11台 R5：5種 10台 R6：4種 9台</p>	B'
			舟運の活用検討	(実施なし)	C