

都市基盤整備特別委員会

令和7年第3回定例会

庶務報告

1 一般

[都市整備部]

(1) (仮称)葛飾区地域公共交通計画の策定状況について (交通政策課長)

(2) 新金線の旅客化について (新金線旅客化担当課長)

(3) 立石駅北口地区の街づくりについて (立石駅北街づくり担当課長)

庶務報告No. 1
都 市 整 備 部
令和7年9月24日

(仮称) 葛飾区地域公共交通計画の策定状況について

交通政策課

1 経緯

(仮称) 葛飾区地域公共交通計画の策定については、令和6年度から、地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を組織し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として検討を進めている。

令和7年7月の第2回協議会において、計画骨子などの検討を行った。

このたび、骨子に基づく目標や具体的な施策を記載した素案（案）をとりまとめたところである。

2 素案（案）

資料1 (仮称) 葛飾区地域公共交通計画素案（案） 概要版

資料2 (仮称) 葛飾区地域公共交通計画素案（案）

(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案) 概要版

計画の概要

背景 本区では、令和元(2019)年度に『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。
その後6年が経過し、アフターコロナの新しい生活様式や、若者人口・外国人人口の増加、乗務員不足、物価高騰、交通関連の技術革新など、交通を取り巻く環境は劇的に変化しています。これらの変化・課題に的確に対応しつつ、これまでの取組を発展的に引き継ぐために、葛飾区地域公共交通計画を策定するに至りました。

計画の期間 令和8(2026)年度から令和12(2030)年度の5年間

計画の区域 葛飾区全域

地域公共交通を取り巻く課題

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

- 南北方向の鉄道が不足・路線バスが幹線交通として機能
- 区民の意見は、きめ細かなバス路線や、定時運行を重視する傾向
- 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る。
- 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る。

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

- 乗務員不足とバス利用者数の減少。
- 区内のバス路線の満足度は総じて高いレベル。時刻表やルートの分かりにくさ等が利用の障壁。
- 運賃がタクシー利用の障壁。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る。

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、金町、立石の3駅周辺で再開発が進行
- 駅周辺の駐輪場拡充の要望。鉄道と他の交通機関との乗り継ぎ改善の要望

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、多くの区民が自転車を利用

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

- 新施設の開業により来訪者の増加が見込まれている。水辺空間・舟運の活用
- 外国人人口が増加傾向、多言語対応の必要性

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

- 路線バス事業者の乗務員不足による減便
- 交通政策基本法や地域交通法の要請(交通サービス維持への自治体の積極的な関与)

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

- 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い。
- 若年層人口の増加傾向、将来的な高齢化の進展により移動ニーズが多様化

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

- DXや自動運転・MaaSなど最先端技術の進展

基本的な方針と目標

基本方針 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

目指すべき将来像

今後、基本方針を踏まえた地域公共交通の
将来イメージを掲載

計画の目標

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

- 新金線旅客化の早期実現に向けた検討を進めます。
- 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。
- 渋滞等で定時性が確保できていない区間について、走行環境の改善などによる定時性確保の取組を実施し、南北の路線バスの利用利便性の向上を図ります。
- 地下鉄8・11号線の延伸、メトロセブンの建設促進に向けて、沿線自治体と連携し検討を進めます。

目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保

- 地域内の移動、日常生活での移動にとって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等により、移動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(グリーンスローモビリティ)や小型車両活用デマンド交通など)も含め、地域の移動の足を確保します。

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

- 駅周辺街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。
- 都市計画道路の整備進捗や、駅前広場の整備に合わせて、自転車走行空間の整備や、駐輪場の整備などを通じて、区内で高い利用率を担っている自転車との連携を図ります。
- 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 官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備

- 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。
- 停留所整備、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。

目標⑤ ICTや新技術を活用した利便性向上や生産性向上

- GTFS化の推進や様々な交通データを活用した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等の新技術の活用に向け、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。

総合的なKPI

交通の便が良いと思う区民の割合	54.9%(令和6年)⇒61.3%(令和12年)
葛飾区内の移動における自動車の公共交通分担率	10.3%(平成30年)⇒減少(令和12年)

(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案) 概要版

目標達成のための施策

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 新金線旅客化及び鉄道プロジェクトの促進

①-1: 新金線旅客化の推進

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んでいきます。



①-2: 鉄道プロジェクトの促進

南北方向の鉄道ネットワークの充実に向け以下での検討を行っています。

- 地下鉄8・11号線の延伸計画
- 環七高速鉄道(メトロセブン)の新設



施策② 路線バス(幹線交通)の高度化

②-1: 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。



②-2: バス走行環境の改善

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検討を行います。

- 交通渋滞解消などを目的とする鉄道立体化の推進
- 路線バスの速達性・定時性の確保



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

③-1: 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。

③-2: 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は、利用者数などの各種指標をモニタリングし、適宜、評価を行いながら、路線を維持していくための方策を検討していきます。



施策④ 地域密着型の交通手段の確保

④-1: 地域住民・企業との協働

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取組を支援し、地域の活性化を図ります。



④-2: 小型車両活用デマンド交通

- 小型車両(タクシー)を活用したデマンド交通の導入検討
- 実証運行中のサービスの継続運行
- 実証実験中のサービスの更なる展開

④-3: 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。移動手段の活用という面から、タクシー利用についても、利便性向上に向けた取り組みを実施します。

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

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

⑤-1: バス路線の再編検討

都市計画道路や駅前広場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。

⑤-2: 交通結節点の強化

駅前広場のバリアフリー化、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。

⑤-3: 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併せてモビリティハブ整備に向けて検討します。

施策⑥ 公共交通を補完する自転車利活用の推進

⑥-1: サイクル&バスライド整備

バス停付近にバス利用者用の自転車駐輪場を整備します。

⑥-2: シェアサイクルの推進

⑥-3: 自転車通行空間・自転車駐車場

⑥-4: 自転車等安全利用の推進



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

⑦-1: 観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上

○観光周遊に資する取組の検討

⑦-2: 中川かわまちづくりの進捗に合わせた舟運の検討

今後、拠点となる見晴らしデッキの整備や船着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。



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

- ⑧-1: バス運転手確保の取組
- 運転手採用の拡大
- 運転手採用強化に対する支援
- 地域との協働による運転手確保の取組
- 一般区民への周知協力

施策⑨ 公共交通の利用促進

- ⑨-1: 公共交通の利便性向上
- バス停留所ベンチ・上屋の整備
- 決済システムの高度化
- 情報案内表示の多言語対応
- 各種環境整備への支援
- ⑨-2: モビリティマネジメントの実施
- バス、タクシー乗り方教室
- 広報や区HP・SNSを用いた周知
- 葛飾区バス路線図
- モンチャレアプリとの連携

施策⑩ 交通部局及び関連部局との連携の推進

- ⑩-1: 子育て世代に対する移動支援施策の推進
- ⑩-2: 高齢者に対する外出促進施策の検討
- ⑩-3: 障害者等の移動制約者に対する交通手段確保の検討
- ⑩-4: 分野横断的な庁内連携体制の構築

施策⑪ 誰もが安全に利用できる環境づくり

- ⑪-1: 公共交通のバリアフリー化の推進
- 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。

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

- ⑫-1: 運行情報のGTFS化の推進と総合的な情報発信の推進
- 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。

- ⑫-2: 交通データを活用した運行改善・評価
- 交通サービスに係る各種データを活用して、より効果的な対応を検討します。

施策⑬ 新技術の活用検討

- ⑬-1: 自動運転サービス等の実証実験
- 自動運転バスの導入検討
- 自動運転バスの実証実験実施検討

- ⑬-2: 環境配慮型車両の導入推進



(仮称)葛飾区地域公共交通計画 素案(案)

令和 7 (2025) 年 9 月

葛 飾 区

目 次

1	計画の概要	1
1-1	策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置付け	2
1-3	計画の期間	2
1-4	計画の区域	3
1-5	計画の対象	3
2	葛飾区公共交通網整備方針の評価	4
3	地域公共交通を取り巻く課題	6
4	基本的な方針と目標	20
4-1	基本方針	20
4-2	計画の目標	21
4-3	評価指標 (KPI) と目標値	22
5	目標達成のための施策	24
5-1	施策体系図	24
5-2	施策の内容・実施主体・スケジュール	27
6	計画の推進及び評価方法	57
6-1	計画の推進体制	57
6-2	PDCA サイクルによる評価・検証	57

Ⅰ 計画の概要

Ⅰ-Ⅰ 策定の背景と目的

(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（平成 19 年法律第 59 号、令和5年改正）（以下「地域交通法」という。）に基づく計画で、令和2年 11 月の地域交通法改正により、計画の作成が自治体の「努力義務」として定められているものです。

本区では、令和元（2019）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』（令和元年度～令和 10 年度）（以下「現方針」という。）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乗務員不足、物価高騰などの交通事業環境の変化、交通関連の技術革新など、交通を取り巻く環境が劇的に変化しています。

これらの変化・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・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」が発出され、将来にわたって利便性・生産性・持続可能性の高い移動手段が確保されるよう、交通部局とともに、あらゆる関連部局が連携し、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（以下「本計画」という。）を策定するに至りました。

(2) 目的

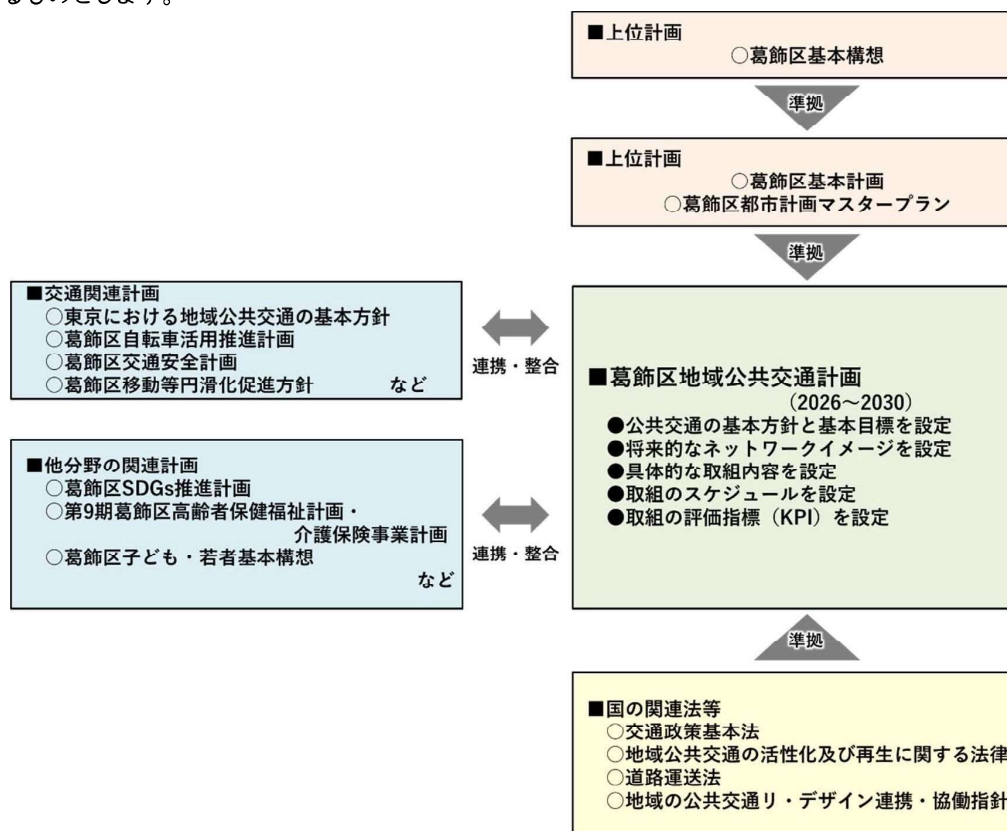
本計画は、本区における地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、区が目指す将来像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、区民の日常生活や社会生活に必要となる移動手段を確保し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして策定します。

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っていきます。

I-2 計画の位置付け

本計画は、本区の「基本構想」「基本計画」及び「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、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。

また、本区の自転車活用推進計画や交通安全計画、バリアフリーのマスタープランである移動等円滑化促進方針、環境・観光・福祉等の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、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。



I-3 計画の期間

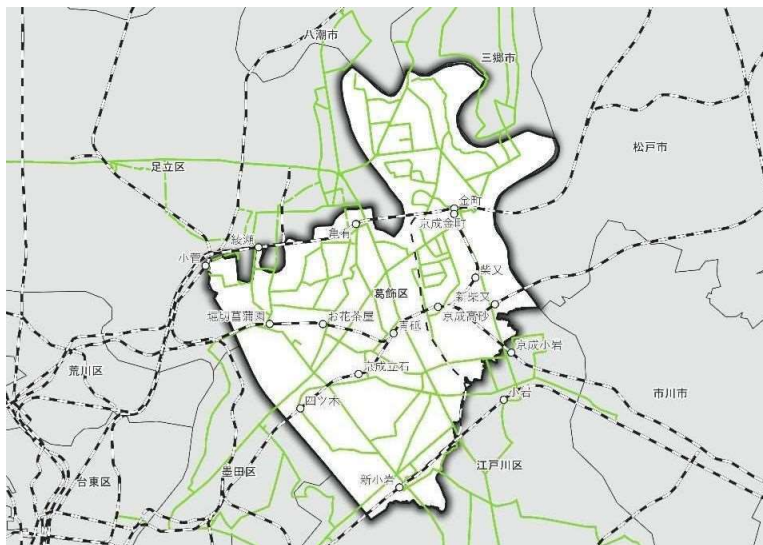
本計画の期間は、上位計画である基本計画の計画期間に合わせて、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間とします。

	R8	R9	R10	R11	R12	R13
葛飾区基本計画	令和3年度～12年度					
葛飾区地域公共交通計画	令和8年度～12年度					次期

1-4 計画の区域

本計画は、葛飾区の全域を対象とします。

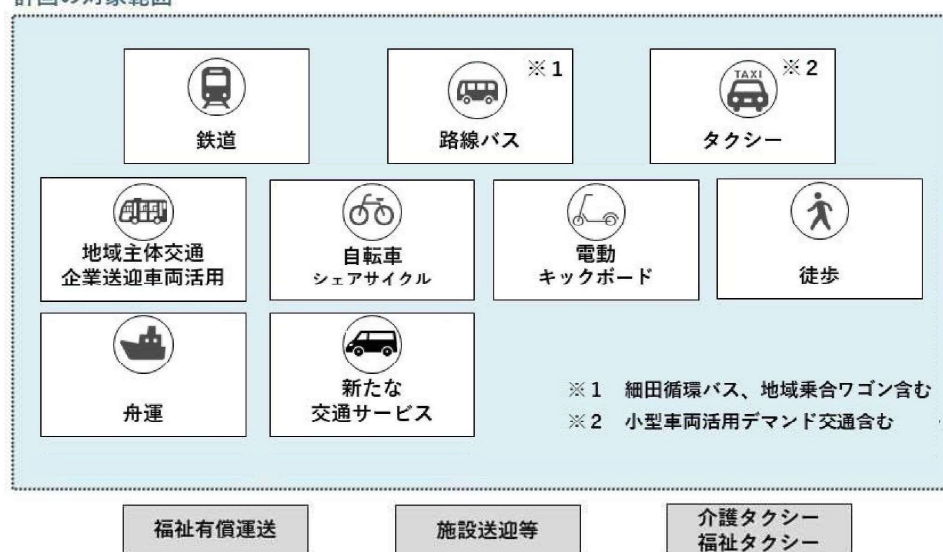
なお、近隣自治体にまたがる取組を進める場合は、近隣自治体と連携・調整しながら検討していきます。



1-5 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、あわせて、自転車活用と交通安全の視点から自転車（シェアサイクル含む）などの交通手段や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。



2 葛飾区公共交通網整備方針の評価

現方針にて定めた16の施策について、令和6(2024)年までの実施状況及び今後の継続有無・課題を整理しました。

■葛飾区公共交通網整備方針の概要

項目	内容
計画期間	2019年度(令和元年度)～2028年度(令和10年度)
目指すべき葛飾区の公共交通網のあり方	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。
公共交通網整備方針	<u>整備方針① 公共交通の更なるサービス向上</u> 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ります。 <u>整備方針② 持続可能な公共交通網の構築</u> バス運転手が不足する現状や今後の人口減少などを見据え、区民(利用者)と交通事業者と区とが協働して、持続可能な公共交通網の構築を目指します。 基幹路線とフィーダー路線(支線)とが、効率的・効果的につながる公共交通網を構築します。 現在の公共交通サービスを維持するとともに、一層の公共交通の利用促進を図ることにより、自家用車から公共交通利用への転換を図っていきます。 <u>整備方針③ 関連分野との連携による地域の活性化</u> まちづくりの進展や都市施設の整備に合わせた公共交通網の構築を図るとともに、関連する事業との連携を強化していきます。観光や福祉、子育てなどの関連分野と連携し、必要な移動手段の確保を図り、外出機会や交流の増加などにより、地域の活性化につなげていきます。
計画的に取り組む施策	1) 循環バス導入などの検討 2) 都市施設の整備に合わせたバス路線の検討 3) バス停利用環境の整備 4) 公共交通に関する情報提供 5) サイクル&バスライドの整備 6) 運転手確保の支援 7) 公共交通の利用促進
継続的に取り組む施策	1) 都市施設の整備 2) バス走行環境の改善 3) 交通バリアフリーの推進 4) 自転車利用環境の整備 5) 新金貨物線の旅客化の検討 6) 既存鉄道の利便性の向上
機会をとらえて取り組む施策	1) 地域の自主的な取組への支援 2) 交通に関する最先端技術への対応 3) その他の考慮する取組

■現方針の施策の実施状況及び本計画への反映

検証手順	検証の方法
①取組の実施状況	A：予定通り完了又は進行中の施策 B：進行中だが、予定から遅れている施策 B'：内容又は方向性を変更して、進行中の施策 C：現時点でまだ着手できていない施策
②本計画への反映	◎：さらなる発展的な取組を検討することが望ましい施策 ○：今後も継続することが望ましい施策 △：事業内容を見直して継続することが望ましい施策

目標	施策・事業		①取組の実施状況	②本計画への反映
計画的に取り組む施策	1) 循環バス導入などの検討	循環バス導入などの検討	A	△
	2) 都市施設の整備に合わせたバス路線の検討	補助 276 号線区間での検討	A	○
		補助 274 号線区間、立石駅北口駅前広場での検討	B	○
	3) バス停利用環境の整備	上屋、ベンチの整備(5カ所程度/年度)	B	○
	4) 公共交通に関する情報提供	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)	B	◎
		デジタルサイネージの整備	B	◎
		バス路線図の作成・配布	A	○
継続的に取り組む施策	5) サイクル&バスライドの整備	サイクル&バスライドの整備(2カ所程度/年度)	A	○
	6) 運転手確保の支援	運転手確保の支援	A	○
	7) 公共交通の利用促進	公共交通の利用促進	A	○
	1) 都市施設の整備	駅前広場の整備(京成立石駅)	B	○
		駅前広場の整備(四ツ木駅)	A	○
		駅前広場の整備(京成高砂駅)	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)	A	○
		駅前広場の整備(新小岩駅)	A	○
		都市計画道路の整備	A	○
	2) バス走行環境の改善	PTPSの導入、バスレーン・バスベ이의整備	A	○
	3) 交通バリアフリーの推進	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	A	○
		歩道勾配改善、歩行空間の確保	A	○
	4) 自転車利用環境の整備	自転車走行環境整備 自転車関連事故発生個所の改善	A	○
		自転車駐車スペースの確保 ルール・マナー向上策の実施	A	○
		シェアサイクル導入	A	○
	5) 新金貨物線の旅客化の検討	課題の検討、事業スキームの深度化、機運醸成等の取組	A	○
	6) 既存鉄道の利便性向上	鉄道事業者との協議、要望	A	○
機会をとらえて取り組む施策	1) 地域の自主的な取組への支援	タクシーの活用、その他の移動手段の活用	A	◎
	2) 交通に関する最先端技術への対応	最先端技術進展の注視、状況に応じた活用	A	○
	3) その他の取組	葛飾菖蒲めぐりバスの拡充検討、ラッピングバスの運行	B'	△
		舟運の活用検討	C	○

3 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おり、鉄道計画路線の早期実現に向けた検討を実施していますが、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、定時運行の重視などのニーズがあります。

【課題整理の視点】

● 南北方向の鉄道が不足・路線バスが幹線交通として機能

- 本区の鉄道路線は東西方向に結ぶ路線が多く、現状において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。
- 現況把握のため実施した人流ビッグデータ分析からは、区内の移動では東西方向に比べ、南北方向への流動が多いことが明らかになっています。

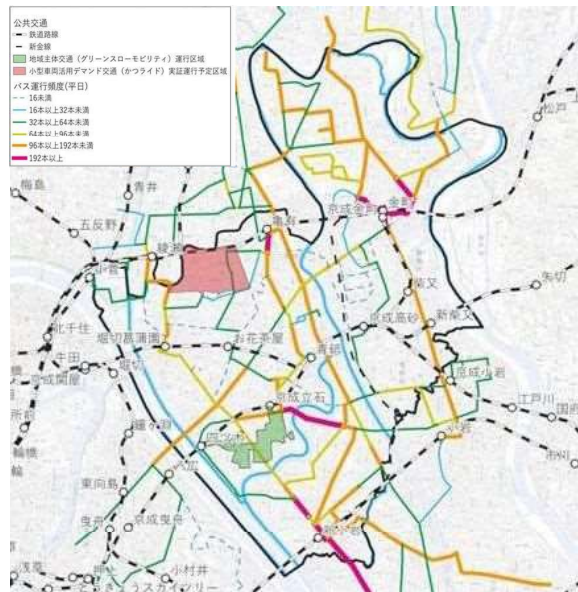


図 路線バスの運行頻度図

● 区民の意見は、きめ細かなバス路線や、定時運行を重視する傾向

- 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、「バスルートを検討し、利用できる地域を増やす」（33.6%）「時間通りに運行されるよう走行環境の改善を進める」（24.9%）などの意見が多く、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。

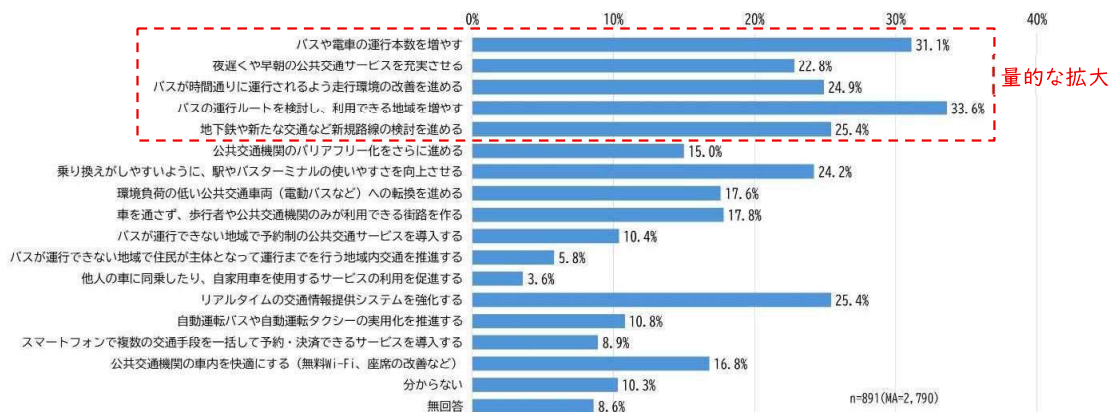


図 今後の公共交通施策の方向性（区民アンケートより）

● 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る

- 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、貨物列車との併存などの課題があり、こうした課題の解決に向け、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。



図 新金線



図 新金線の位置図

● 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る

- 地下鉄8号線(押上～野田市)及び地下鉄11号線(押上～四ツ木～松戸)の延伸に向け、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」において、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(メトロセブン)の新設に向け3区の議会・行政が一体となって実現に向け検討を行っています。平成28年には、国の交通政策審議会における「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」の答申の中で「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。

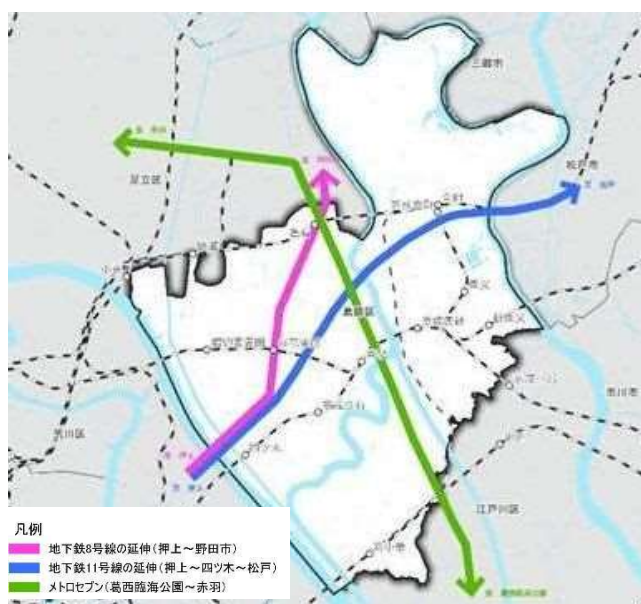


図 鉄道計画路線図

【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、路線網の整備など)に向けた検討が必要です。

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

区内のバス路線は総じて高いレベルにあり、区民の満足度も高い状況ですが、時刻表やルートの方
かりにくさの改善のニーズがあるほか、今後より一層、乗務員不足が進行することが試算されていま
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】

● 乗務員不足とバス利用者数の減少

- 区内の路線バス利用者数は、新型コロナの影響を受け大幅に減少した後は、回復傾向にあります
が、減便やリモートワークの普及などの影響もあり、令和元年度以前の水準には戻っていません。

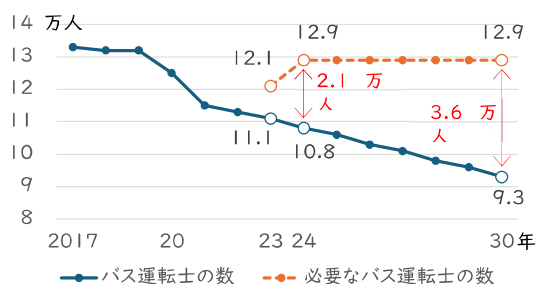


図 全国のバス運転士の数と不足人員の推計
(日本バス協会試算)

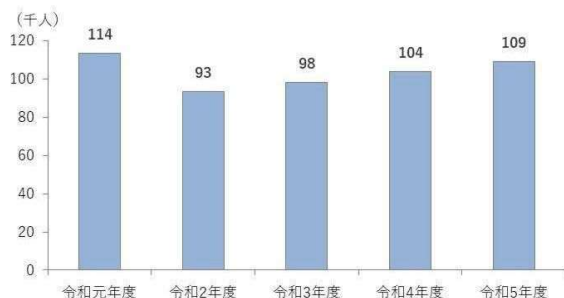


図 区内の路線バス利用者数(1日当たり)
(各事業者提供・参考値)

● 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るが、時刻表やルートの方 か等が一部で利用の障壁となっている

- 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」「やや満足」を合わせて
46%で、満足度は高くなっています。
- 一方で、路線バスを利用しない人に理由を尋ねる設問では、他の移動手段がある以外の理由では
「本数が少なく、予定に合わないから」(13.5%)「時刻表やルートが分かりにくいから」(10.9%)
との回答が一定程度みられ、鉄道と比較すると情報が入手しづらい時刻表やルート、運行本数の
少なさが利用の障壁となっています。

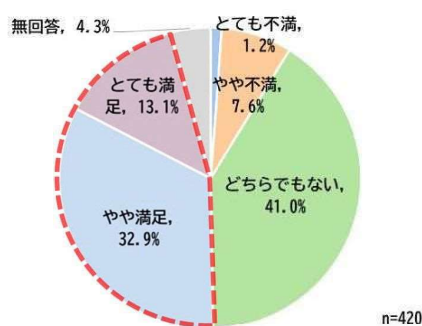


図 路線バス利用者の総合満足度
(区民アンケートより)

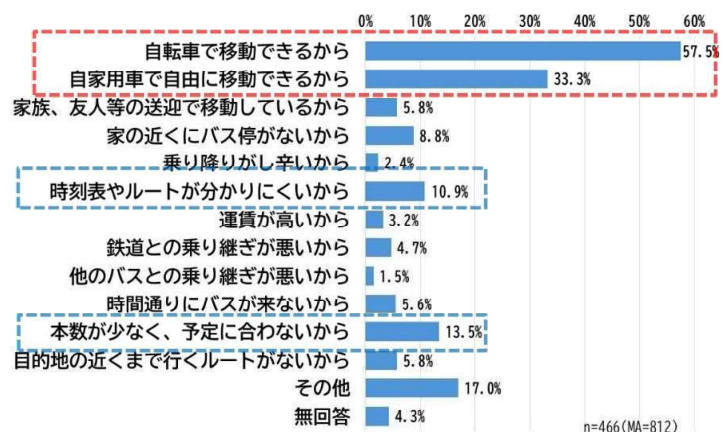


図 路線バスを利用しない理由
(区民アンケートより)

● アンケートでは、運賃がタクシー利用の障壁となっている

- ・ タクシーは、ドアツードアで移動することができ、高齢者や障害者などの「移動制約者」と呼ばれる方々や、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の存在です。
- ・ 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」（39.7%）となっており、他の交通手段と比較するとやや運賃が割高であることが、タクシー利用の障壁になっています。

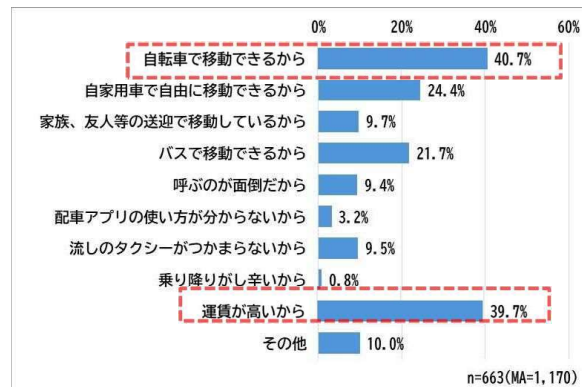


図 タクシーを利用しない理由（区民アンケートより）

● 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る

- ・ 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」「路上（流し）でつかまらなかった」などの割合が高く、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発生しています。

表 タクシーに乗れなかった理由（タクシー利用者アンケートより）

	タクシーに乗れなかった理由							
	駅前の乗り場にタクシーが来なかった	タクシー乗り場が行列していた	路上（流し）でつかまらなかった	アプリで呼んだが待ち時間が長かった	電話で呼んだが待ち時間が長かった	希望の時間に予約を断られた	その他	無回答
全体 n=51	62.7%	35.3%	45.1%	17.6%	7.8%	9.8%	3.9%	0.0%
65歳未満 n=24	66.7%	54.2%	41.7%	33.3%	4.2%	12.5%	4.2%	0.0%
65歳以上 n=27	59.3%	18.5%	48.1%	3.7%	11.1%	7.4%	3.7%	0.0%

【各視点からの課題のまとめ】

- 乗務員不足が今後もより一層深刻化することが見込まれ、地域のニーズに合った移動の足の確保に向け、行政や交通事業者、地域が連携し、先手先手に対応する必要があります。
- 生活交通としてのバスの維持・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。

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】

● 新小岩、金町、立石の3駅周辺で再開発が進行

- ・ 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。



図 再開発計画案（新小岩駅）



図 再開発計画案（京成立石駅）



図 再開発計画案（金町駅）

● 駅周辺の駐輪場拡充の要望

● 鉄道と他の交通機関との乗り継ぎ改善の要望

- ・ 区民アンケートにおける「鉄道の利便性・快適性向上策」の回答では、「駅周辺の駐輪場拡充の要望」（21.2%）「ほかの交通機関との乗り継ぎ改善」（16.3%）など、他の移動手段との連携の要望が多い傾向にあります。

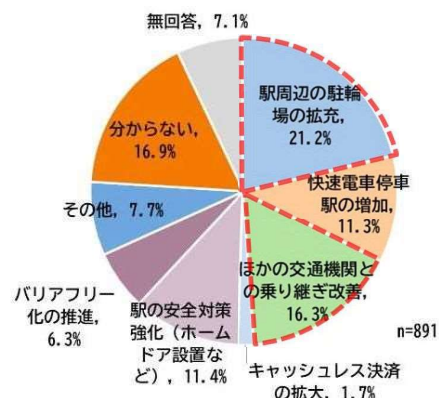


図 鉄道の利便性・快適性向上策（区民アンケートより）

【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、区民からの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。

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】

● 平坦な地形から、多くの区民が自転車を利用

- ・ 本区は、平坦な地形から、自転車での移動が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」(41.5%)に次いで「自転車」(40.1%)が高く、広域以外の移動においては、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(73.4%)の回答が多くなっており、自転車との共存・連携を図る施策の検討が必要です。

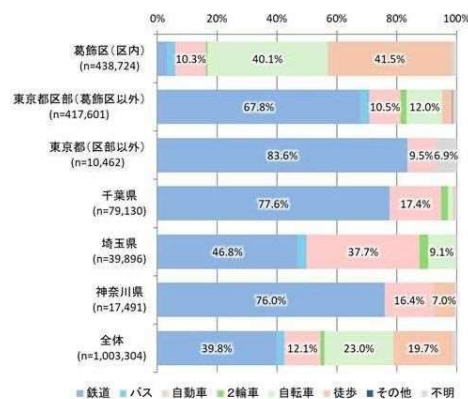


図 交通手段分担率* (平成30年パーソントリップ調査)

*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

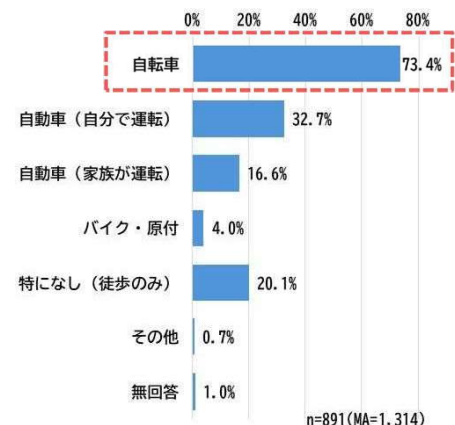


図 自由に使える乗り物 (区民アンケートより)

● シェアサイクルポートの設置(公共施設11か所、民間施設99か所)

- ・ 区では、令和9年まで「葛飾区シェアサイクル事業」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た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ます。
- ・ 一方で、公共施設への設置が進んでいない状況があり、地域の移動ニーズに応じたポートの配置拡充が必要となっています。



図 シェアサイクルポート・バス利用者用駐輪場

- 都市計画道路の整備率(71.5%)

- 自転車通行空間の整備状況(区道)(約 20km)

- ・ 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。
- ・ 今後も整備進捗に合わせた公共交通のルート検討などの連携や、特に自転車利用が多い状況にあることから、交通安全の観点からの空間整備や公共交通との共存の工夫が必要です。



図 都市計画道路



図 サイクル&バスライド
(バス利用者用駐輪場)



図 都市計画道路における自転車通行空間

【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特徴であることから、公共交通の利用促進の視点においても、自転車との共存・連携を図る必要があります。

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】

● 新施設の開業により来訪者の増加が見込まれている

- ・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 3 月には、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が検討されており、観光等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などの必要性が高まっています。

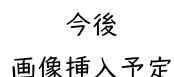


図 こち亀記念館



図 柴又川甚まちなみ館の整備イメージ

● 水辺空間・舟運の活用

- ・ 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、中川や江戸川、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、中川沿線地域においてまちと川が一体的となったまちづくりを行うことを位置づけ、新宿 6 丁目付近に船着場が整備されることが予定されています。



図 船着場設置予定箇所(新宿6丁目)

● インバウンド対応の必要性

- ・ 国重要文化的景観の選定を受けた柴又などの下町情緒の残る地域や、「こち亀」や「キャプテン翼」といった漫画・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。
- ・ 運行情報や乗り場案内等の多言語化対応、案内サインの工夫などの必要性が高まっています。



図 国選定重要文化的景観「葛飾柴又の文化的景観」

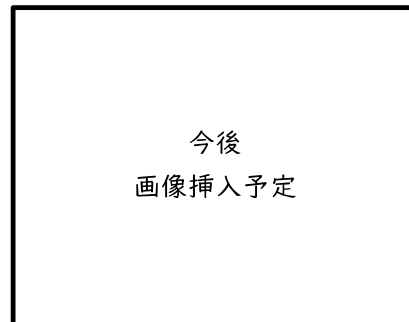


図 キャプテン翼銅像めぐりマップ(英語版)

● 外国人人口が増加傾向、多言語対応の必要性

- ・ 令和 3 年～令和 7 年の外国人人口の推移を見ると、増加傾向にあることから、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。

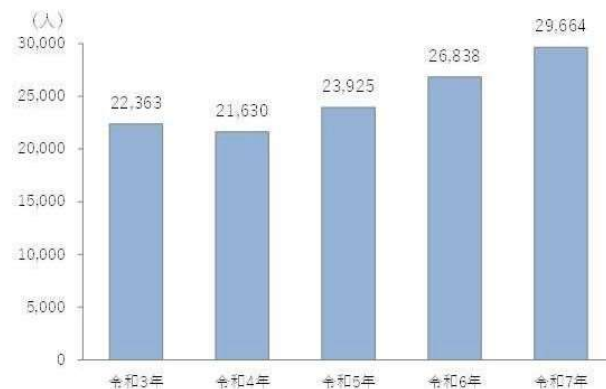


図 区内の外国人人口の推移(住民基本台帳)

【各視点からの課題とりまとめ】

- 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、舟運などの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。

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

区内の路線バスにおいて、乗務員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、法改正等により、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変化しています。

【課題整理の視点】

● 路線バス事業者の乗務員不足による減便

- ・ いわゆる「2024年問題*」（改善基準告示への対応）や、業界全体での乗務員不足の影響により、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、全ての事業者から「乗務員不足」が課題に挙げられています。

*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、輸送業界全体でのドライバー不足の諸問題

表 2024年問題を要因とする路線の減便状況（令和6年8月時点）
（令和6年10月18日開催 第4回葛飾区地域公共交通会議資料）

事業者	減便状況
東京都交通局（都営バス）	なし （平日365便、土休日650便）
京成バス株式会社	平日1,401便→1,304便 土日祝1,116便→1,030便
京成バス東京株式会社	平日511便→510便 ※経路変更によるもの （土日祝461便）
東武バスセントラル株式会社	平日404便→366便 土日祝364便→328便
日立自動車交通株式会社	地域乗合ワゴンさくらを除く 区内運行路線（3系統）運休
マイスカイ交通株式会社	なし ※新型コロナ、運転手不足により過年度に減便

● 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

- ・ 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」（33.0%）が多くなっており、運転手不足への対応に関心が高まっています。

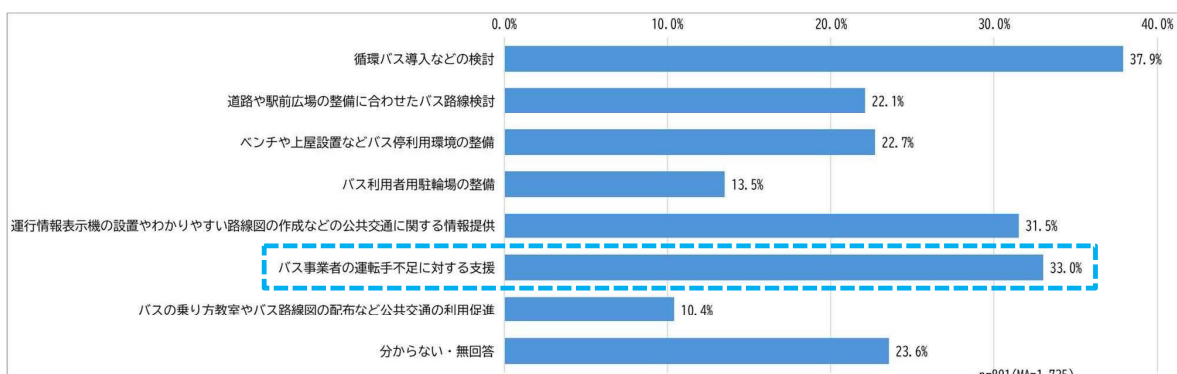


図 これまで以上に推進すべき取組（区民アンケートより）

● 交通政策基本法や地域交通法の要請を踏まえた、交通サービス維持への自治体の積極的な関与

- ・ 日本における公共交通の多くは、交通サービス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は、自治体の積極的な関与が求められるよう変化しています。
- ・ 交通分野のみならず、まちづくりや福祉・教育等の関連部局など、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。



図 地域公共交通のり・デザイン全体の取り組み

出典：地域公共交通のり・デザイン
(令和6年4月 国土交通省作成)

- ・ 計画策定に際して、市内の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市内アンケート調査等を実施し、複数部局からの意見を取りまとめました。

表 関連部局からの意見（市内アンケート等より）

関連部局	部局間連携として考えられる事項	計画内に盛り込んでほしい事項
交通安全対策担当課	・ 交通安全講習会や街頭キャンペーンでの公共交通に関する広報等により利用促進に寄与 ・ 免許返納者への支援を計画中	・ 高齢者の移動の利便性向上と社会参加の促進、子育て世帯の移動の利便性向上に向けた交通安全の確保
新小岩街づくり担当課	・ まちづくり協議会への公共交通の利用促進等及び説明	
金町街づくり担当課	・ DXによるより分かりやすい案内表示	・ 公共交通のバリアフリー化
立石駅北街づくり担当課	・ 京成立石駅周辺再開発による交通結節点化	・ 駅周辺での自転車の押し歩きの推奨
高砂・鉄道立体担当課	・ まちづくり協議会への公共交通の利用促進等及び説明	・ だれもが利用しやすいユニバーサルデザインへの考慮、新たな移動（交通）手段の導入検討
道路建設課	・ 都市計画道路整備に合わせたバス停移設時の事業者や沿線住民との調整、スケジュール等の共有	・ 新規路線のバスペイ等を道路整備と一体的に整備
公園課	・ サイクル&バスライドやシェアサイクルポートの提供 ・ 交通公園での交通安全教室やキャンペーンの実施 ・ 高齢者や子育て世帯の外出目的とした公園PR	
環境課		・ 環境に配慮した次世代自動車、EVやFCV（燃料電池車）などの普及促進
健康推進都市担当課		・ 移動利便性や快適性向上による健康活動の促進
文化国際課	・ 外国人向け生活ガイドへの公共交通利用情報の掲載・指定管理者事業や区事業での普及啓発（チラシ配布等）	・ 外国人区民も利用しやすい公共交通になるような施策（例：交通案内アプリ等でやさしい日本語・多言語対応する）
高齢者支援課		・ 地域住民の移動手段の確保に向けた自動運転移動サービスの導入 ・ サポートカー限定免許の制度（令和4年5月施行）の適切な運用など、運転に不安のある高齢者等の移動自立のための交通手段の確保
学校教育推進担当課		・ 全庁的なバス需要の把握と各課との連携（輸送の効率化）

【各視点からの課題とりまとめ】

- 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変化しており、乗務員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（まちづくり、道路整備等）、教育（通学、通塾、校外学習等）、福祉（健康増進、免許返納促進等）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。

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。

● 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い

-
- | 施策 | 割合 |
|--|-------|
| バスや電車の運行本数を増やす | 31.1% |
| 夜遅くや早朝の公共交通サービスを充実させる | 22.8% |
| 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 | 24.9% |
| バスの運行ルートを検討し、利用できる地域を増やす | 33.6% |
| 地下鉄や新たな交通など新規路線の検討を進める | 25.4% |
| 公共交通機関のバリアフリー化をさらに進める | 15.0% |
| 乗り換えがしやすいように、駅やバスターミナルの使いやすさを向上させる | 24.2% |
| 環境負荷の低い公共交通車両（電動バスなど）への転換を進める | 17.6% |
| 車を通さず、歩行者や公共交通機関のみが利用できる街路を作る | 17.8% |
| バスが運行できない地域で予約制の公共交通サービスを導入する | 10.4% |
| バスが運行できない地域で住民が主体となって運行までを行う地域内交通を推進する | 5.8% |
| 他人の車に同乗したり、自家用車を使用するサービスの利用を促進する | 3.6% |
| リアルタイムの交通情報提供システムを強化する | 25.4% |
| 自動運転バスや自動運転タクシーの実用化を推進する | 10.8% |
| スマートフォンで複数の交通手段を一括して予約・決済できるサービスを導入する | 8.9% |
| 公共交通機関の車内を快適にする（無料Wi-Fi、座席の改善など） | 16.8% |
| 分からない | 10.3% |
| 無回答 | 8.6% |
- n=891(MA=2,790)

施策	割合
循環バス導入などの検討	37.9%
道路や駅前広場の整備に合わせたバス路線検討	22.1%
ベンチや上屋設置などバス停利用環境の整備	22.7%
バス利用者用駐輪場の整備	13.5%
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	31.5%
バス事業者の運転手不足に対する支援	33.0%
バスの乗り方教室やバス路線図の配布など公共交通の利用促進	10.4%
分からない・無回答	23.6%

n=891(MA=1,735)

施策	割合 (%)
運行ダイヤの変更	27.5%
運行ルートの変更	37.5%
遅延しない時刻表通りの運行	47.5%
バス停の新設	25.0%
バス停環境の整備	5.0%
乗り継ぎ環境の改善	15.0%
車内の混雑緩和	27.5%
運行情報提供の改善	10.0%
その他	7.5%
無回答	0%

n=40
MA=81

17

- 若年層人口の増加傾向、将来的な高齢化の進展により移動ニーズが多様化
 - ・ 令和3年から令和7年までの年齢別の人口推移を見ると、10代から30代の人口が増加しているなど、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、0～65歳未満の割合が減少し、65歳以上の高齢者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ますます高まることが予想されます。

年齢	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	R7-R3
10歳未満	35,171	34,302	33,551	32,778	32,217	▲ 2,954
10～19	36,484	36,128	36,161	36,588	36,989	505
20～29	55,684	55,586	57,706	59,904	61,508	5,824
30～39	59,350	58,428	58,479	58,895	59,900	550
40～49	71,188	69,295	67,422	65,675	64,187	▲ 7,001
50～59	66,646	68,832	70,785	72,508	73,449	6,803
60～69	49,759	49,460	49,775	50,530	51,824	2,065
70～79	51,667	51,003	50,214	49,017	48,302	▲ 3,365
80歳以上	37,742	39,049	40,082	41,105	41,540	3,798
総計	463,691	462,083	464,175	467,000	469,916	6,225

図 年齢別人口の推移（令和3年～令和7年）

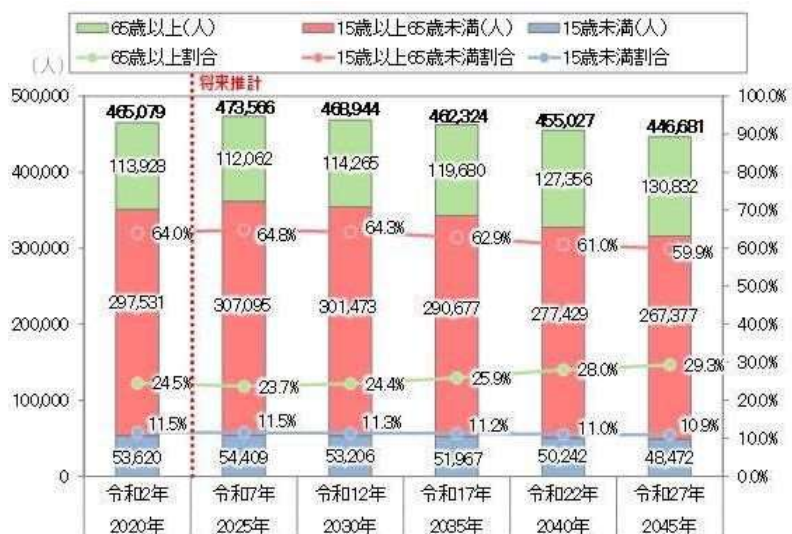


図 将来人口推計（葛飾区基本計画より）

【各視点からの課題とりまとめ】

- 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り、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。

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】

● DX や自動運転・MaaS など最先端技術の進展

- ・ 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鑑みながら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。
- ・ 本区では 2020 年に、2050 年までに温室効果ガスの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 や地球温暖化防止等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・・・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にするコンセプト。

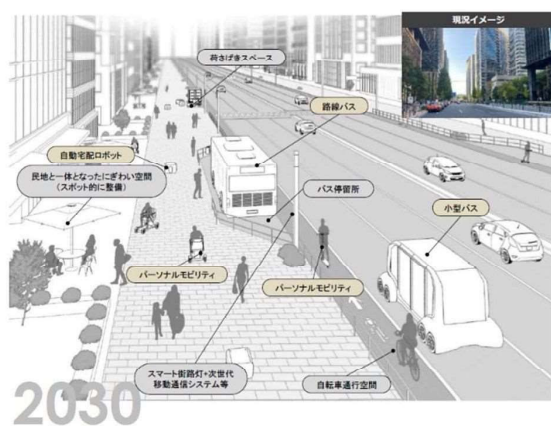


図 2030 年の都心部の幹線道路
(東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」より)



図 自動運転技術の発展
(松戸市の自動運転バス実証運行)



図 環境に配慮した車両の導入
(京成バス東京 葛飾営業所)

【各視点からの課題とりまとめ】

- 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・ハードの両面からそ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。

4 基本的な方針と目標

4-1 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。

目指すべき姿【基本構想・基本計画】

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

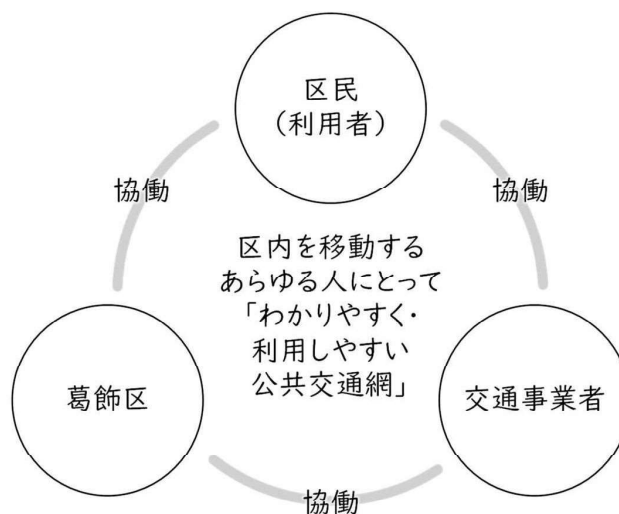
- いつまでもいきいきと幸せに暮らせる、安全・安心なまち
- 子どもが元気に育ち、誰もが生涯にわたって成長し活躍できるまち
- 人や自然にやさしく、誰もが快適に暮らせる美しいまち
- 葛飾らしい文化や産業が輝く、笑顔とにぎわいあふれるまち
- 先進技術を最大限に活用し、洗練された質の高い生活を送れるまち

まちの将来像【都市計画マスタープラン】

- 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
- 賑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沿川まちづくり
- 緑豊かな街並み景観

基本方針【地域公共交通計画】

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



4-2 計画の目標

基本方針を踏まえ、本計画で達成すべき5つの目標を設定しました。

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

- ・ 新金線旅客化の早期実現に向けた検討を進めます。
- ・ 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。
- ・ 渋滞等で定時性が確保できていない区間について、走行環境の改善などによる定時性確保の取組を実施し、南北の路線バスの利用利便性の向上を図ります。
- ・ 地下鉄 8・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検討を進めます。

目標② 地域・利用者に寄り添った生活交通の維持・確保

- ・ 地域内の移動、日常生活での移動にとって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等により、移動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（地域主体交通（グリーンスローモビリティ）や小型車両活用デマンド交通など）も含め、地域の移動の足を確保します。

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

- ・ 駅周辺街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。
- ・ 都市計画道路の整備進捗や、駅前広場の整備に合わせて、自転車走行空間の整備や、駐輪場の整備などを通じて、区内で高い利用率を担っている自転車との連携を図ります。
- ・ 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 官民の連携・共創による利用者拡大と交通環境整備

- ・ 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。
- ・ 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。

目標⑤ ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上

- ・ GTFS 化の推進や様々な交通データを活用した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等の新技術の活用に向け、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。

4-3 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) 及び数値目標を次のとおり定めます。

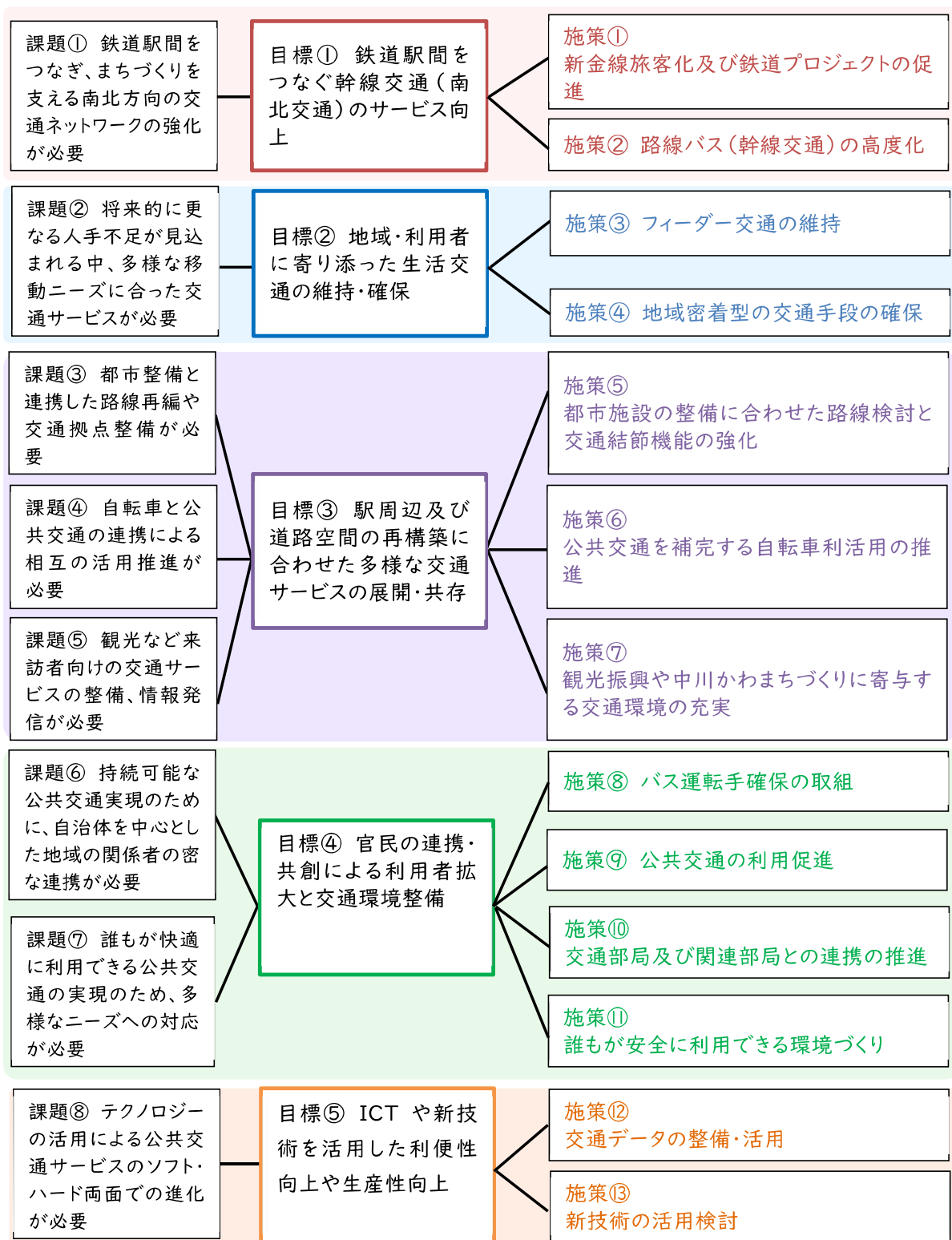
表 評価指標 (KPI) と目標値

目標	評価指標 (KPI)	単位	基準値	目標値	算出方法	考え方
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	鉄道駅間をつなぐ幹線交通の 運行本数	本 (片道)	667 (令和6年度末)	維持	実績	現状維持
	定時性向上に向けた取組の実 施件数	件	—	2	実績	計画期間 内に2件
目標② 地域・利用者に 寄り添った生活 交通の維持・確 保	細田循環バスの利用者数	人/日	479 (令和6年度)	増加	実績	利用者増 を目指す
	地域乗合ワゴンさくらの利用者 数	人/日	140 (令和6年度)	維持	実績	現状維持
	地域主体交通 (グリーンスロー モビリティ) の利用者数	人/日	20 (令和7年度 (本 格運行以後))	増加	実績	利用者増 を目指す
	小型車両活用デマンド交通「か つライド」の利用者数	人/日	—	—	実績	実証運行 結果を踏 まえ設定
	地域住民・企業と協働で運行す る生活交通の地区数	地区	2 (令和6年度末)	4	実績	計画期間 内に2地 区
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	自転車が利用しやすい環境が 整備されていると思う区民の割 合	%	35.4 (令和6年)	40.0	政策施 策マー ケティング 調査	基本計画 の目標値 と整合
	モビリティハブの整備数	か所	—	1 か所	実績	計画期間 内に1か 所
	シェアサイクルポートの設置数	か所	110 (令和6年度末)	—	実績	社会実験 期間終了 後に設定
	サイクル&バスライド駐輪場の設 置数	か所	15 (令和6年度末)	27	実績	年2か所 程度
	区内における自転車関与事故 件数	件	412 (令和6年)	220	警視庁 データ	自転車活 用推進計 画の目標 値より設 定
	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	件	—	3	実績	計画期間 内に3件 (新しい 取組をカ ウント)

目標	評価指標 (KPI)	単位	基準値	目標値	算出 方法	考え方
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	バス運転手数の充足率	%	98 (令和6年度末)	100	実績	現行の運行本数を維持するのに必要な人数
	部局間連携による公共交通施策の取組件数	件	—	5	実績	計画期間内に5件(新しい取組をカウント)
	区が行う公共交通の利用促進件数	件	—	5	実績	計画期間内に5件(新しい取組をカウント)
目標⑤ ICT や新技術を活用した利便性向上や生産性向上	運輸部門の CO2 排出量(貨物自動車・船舶を除く)	千 t-CO ₂	180 (令和4年度)	150	環境省排出量カルテ	国の削減目標(平成25年度から35%減)より設定
	GTFS-RT 化の実施事業者数	社	1 (令和6年度末)	3	実績	計画期間内に2事業者
	交通データを活用した取組の実施件数	件	—	4	実績	計画期間内に4件
	区内を運行するバスの環境配慮型車両の導入台数	台	4 (令和6年度末)	14	実績	年2台程度
	自動運転等新技術の実証運行検討件数	件	—	1	実績	計画期間内に1件
総合的な KPI						
交通の便が良いと思う区民の割合		%	54.9 (令和6年)	61.3	政策施策マーケティング調査	基本計画の目標値と整合
葛飾区内の移動における自動車の交通手段分担率		%	10.3 (平成30年)	減少	東京都市圏パーソントリップ調査(令和10年実施、令和11年公表見込み)	自動車利用の減を目指す

5 目標達成のための施策

5-1 施策体系図



■施策一覧

施策	個別施策	実施主体
施策① 新金線旅客化及び鉄道プロジェクトの促進	①-1 新金線旅客化の推進	・葛飾区
	①-2 鉄道プロジェクトの促進	・葛飾区 ・関係自治体(都・県・区・市)
施策② 路線バス(幹線交通)の高度化	②-1 路線バス(幹線交通)のサービスレベルの維持・向上	・葛飾区 ・交通事業者(バス事業者)
	②-2 バス走行環境の改善	・東京都 ・葛飾区 ・道路管理者 ・交通管理者 ・交通事業者(鉄道事業者・バス事業者)
施策③ フィーダー交通の維持	③-1 路線バス(フィーダー交通)の維持	・葛飾区 ・交通事業者(バス事業者)
	③-2 循環バス・地域乗合交通の維持	・葛飾区 ・交通事業者(バス事業者・タクシー事業者等)
施策④ 地域密着型の交通手段の確保	④-1 地域住民・企業との協働	・葛飾区 ・地域組織
	④-2 小型車両活用デマンド交通	・葛飾区 ・交通事業者(タクシー事業者)
	④-3 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	・葛飾区 ・交通事業者(タクシー事業者)
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	⑤-1 バス路線の再編検討	・葛飾区 ・交通事業者(バス事業者)
	⑤-2 交通結節点の強化	・葛飾区 ・交通事業者(鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者) ・道路管理者
	⑤-3 モビリティハブの整備	・葛飾区
施策⑥ 公共交通を補完する自転車利活用の推進	⑥-1 サイクル&バスライド整備	・葛飾区 ・道路管理者
	⑥-2 シェアサイクルの推進	・葛飾区 ・シェアサイクル事業者
	⑥-3 自転車通行空間・自転車駐車場の整備	・葛飾区 ・民間事業者 ・道路管理者
	⑥-4 自転車等安全利用の推進	・葛飾区 ・交通管理者

施策	個別施策	実施主体
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	⑦-1 観光資源を結ぶアクセス手段の確保 と回遊性の向上	・葛飾区 ・交通事業者 ・シェアサイクル事業者
	⑦-2 中川かわまちづくりの進捗に合わせ た舟運の検討	・葛飾区
施策⑧ バス運転手確保の 取組	⑧-1 バス運転手確保の取組	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）
施策⑨ 公共交通の利用 促進	⑨-1 公共交通の利便性向上	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者・タクシー事業 者）
	⑨-2 モビリティマネジメントの実施	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者・タクシー事業 者）
施策⑩ 交通部局及び関 連部局との連携の 推進	⑩-1 子育て世代に対する移動支援施策の 推進	・葛飾区
	⑩-2 高齢者に対する外出促進施策の検 討	・葛飾区
	⑩-3 障害者等の移動制約者に対する交 通手段確保の検討	・葛飾区
	⑩-4 分野横断的な庁内連携体制の構築	・葛飾区
施策⑪ 誰もが安全に利用 できる環境づくり	⑪-1 公共交通のバリアフリー化の推進	・葛飾区 ・交通事業者（鉄道・バス・タクシー事業 者）
施策⑫ 交通データの整 備・活用	⑫-1 運行情報の GTFS 化の推進と総合 的な情報発信の推進	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）
	⑫-2 交通データを活用した運行改善・評 価	・葛飾区 ・交通事業者（鉄道事業者・バス事業者・ タクシー事業者） ・シェアサイクル事業者
施策⑬ 新技術の活用検 討	⑬-1 自動運転サービス等の実証実験	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）
	⑬-2 環境配慮型車両の導入促進	・葛飾区 ・交通事業者（バス事業者）

5-2 施策の内容・実施主体・スケジュール

施策①：新金線旅客化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旅客化や、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。

①-1：新金線旅客化の推進

■ 取組内容

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んでいきます。

今後は、新金線旅客化検討委員会（※）における検討結果等を踏まえながら、土地や施設を所有する JR 東日本をはじめとする様々な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ていきます。

※新金線旅客化検討委員会（令和 4 年 8 月～令和 7 年 1 月）：

学識経験者や JR 東日本などの関係機関と、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



図 新金線ルート

■ 実施主体

・葛飾区

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
新金線旅客化の推進	検討・協議				

①-2：鉄道プロジェクトの促進

■取組内容

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。

○地下鉄 8・11 号線の延伸計画（葛飾区・関係自治体）

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）豊洲・住吉間が令和 5 年 11 月に工事着手しており、押上以北の区間（8 号線：押上～亀有、11 号線：押上～松戸）においても、沿線自治体と連携して検討を進めていきます。

○環七高速鉄道（メトロセブン）の新設（葛区・関係自治体）

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ていきます。

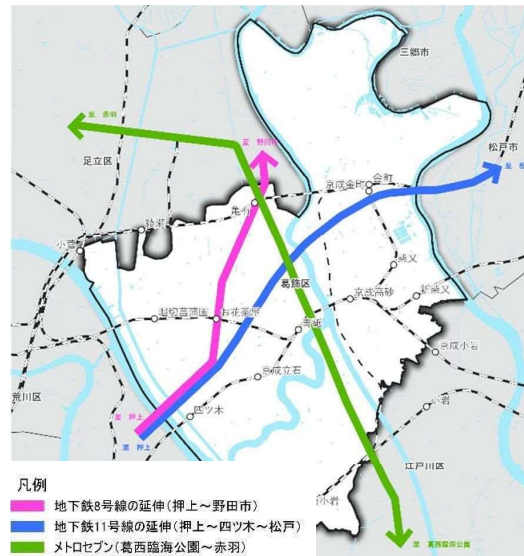


図 南北方向の鉄道プロジェクト

■実施主体

- ・葛飾区
- ・関係自治体（都・県・区・市）

■実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
地下鉄 8・11 号線の延伸計画	検討				
環七高速鉄道（メトロセブン）の新設	検討				

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。

②-1：路線バス（幹線交通）のサービスレベルの維持・向上

■取組内容

幹線交通の定義（葛飾区）

区内を主な運行区間とし、
南北方向の駅間等を結ぶ
片道 50 本以上のバス路線

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。

○対象路線のサービスレベルの維持（交通事業者）

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・車両等のリソースの確保に取り組み、1 日片道 50 便以上を目標に、運行経路や停留所の設定も含めた高品質なサービス水準の維持に努めます。

○行政⇄交通事業者の定期的な協議（葛飾区）

区内の運行状況や課題等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様々な形で取り組むことで、更なる利用者増を図ります。

○幹線交通の交通利便性の最大化（葛飾区・交通事業者）

路線バスの利用促進に向けた環境整備の取組を進め、各種交通データの分析・活用もあわせて実施することで、幹線交通の交通利便性の最大化を図ります。（関連施策⑨・⑫）

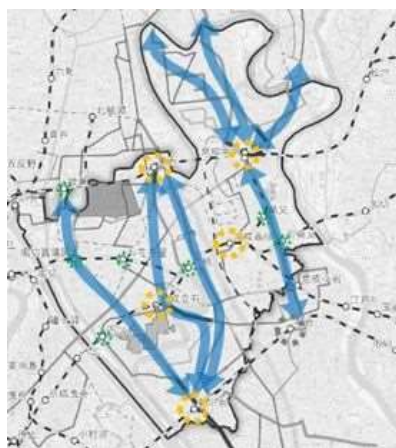


図 南北の幹線交通に位置付けたバス路線

■実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者）

■実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
サービスレベルの維持・向上	維持・向上				

②-2:バス走行環境の改善

取組内容

○交通渋滞解消などを目的とする鉄道立体化の推進（東京都・葛飾区・鉄道事業者）

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。



図 渋滞する平和橋通り



図 連続立体交差整備後の平和橋通り（イメージ）

○路線バスの速達性・定時性の確保（交通事業者・道路管理者・交通管理者）

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。

取組の例

- ・バスレーン、公共車両優先システム（PTPS）
- ・正着性を高めるバス停留所
- ・交通渋滞緩和のためのバスベイ

■実施主体

- ・東京都
- ・葛飾区
- ・道路管理者
- ・交通管理者
- ・交通事業者（鉄道事業者、バス事業者）

■実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
京成押上線（四ツ木駅～青砥駅間）連続立体交差事業	事業認可期間				
京成高砂駅～江戸川駅付近鉄道立体化事業	協議・調整				
バスレーン・PTPS、正着性の高いバス停留所、バスベイ整備検討	検討・実施				

施策③：フィーダー交通の維持

昨今の乗務員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。

③-1：路線バス（フィーダー交通）の維持

取組内容

フィーダー交通の定義（葛飾区）
幹線交通以外のバス路線

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。

○路線バス（フィーダー交通）の維持（交通事業者）

幹線交通（南北交通）以外の路線バスについては、社会経済情勢の変化や法改正等に留意しつつ、他の運行地域も含めた運行収入、バス運転手・車両等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。

○対象路線に係る行政⇄交通事業者の定期的な協議（葛飾区）

区内の運行状況や課題等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様々な形で取り組むことで、更なる利用者増を図ります。



図 広報かつしかでの路線バス PR

実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者）

実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
対象路線バスの維持	維持				

③-2:循環バス・地域乗合交通の維持

■ 取組内容

○対象路線の維持(葛飾区)

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は、利用者数などの各種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ていきます。

○対象路線の運行(交通事業者)

区と協力し、車両の運行を行っていきます。

- ・細田循環バス:新小岩駅～東新小岩・奥戸・細田・鎌倉地域



図 細田循環バス

- ・地域乗合ワゴンさくら:綾瀬駅～小菅地域



図 地域乗合ワゴン「さくら」

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者(バス事業者、タクシー事業者等)

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
細田循環バス	維持				
地域乗合ワゴン	維持				

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の交通を中心に、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。

④-1：地域住民・企業との協働

■ 取組内容

○地域主体の交通サービスの導入検討（葛飾区・地域組織・地域企業）

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・企業からの発意を元に、移動に不便を感じる人の交通手段の確保に向け、区内他地域への展開を検討していきます。

- ・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・東四つ木地区）
- ・企業送迎車両活用事業（平和橋自動車教習所）



図 地域主体交通
（グリーンスローモビリティ）



図 企業送迎車両活用事業
（平和橋自動車教習所）

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・地域組織

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
企業送迎車両活用	運行				
地域主体交通	運行				
区内他地域への展開	検討				

④-2:小型車両活用デマンド交通

取組内容

○小型車両（タクシー）を活用したデマンド交通の導入検討（葛飾区）

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各種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。

○実証運行中のサービスの継続運行（交通事業者）

区と協力し、実証運行中の車両運行を行っていきます。

○実証運行中のサービスの更なる展開（葛飾区）

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を行います。

・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



図 かつライド実証運行予定エリア



図 かつライドポスター

実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（タクシー事業者）

実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
西亀有エリアでの導入	実証運行	本格運行			
区内他地域への展開	検討				

④-3: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

■ 取組内容

○配車状況の向上に向けた取組の実施（交通事業者）

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。

業界の DX 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一方で、高齢者を中心として「流してつかまらない」「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。

○高齢者向けのタクシー乗り方教室（葛飾区・交通事業者）

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・アプリでの配車（迎車）依頼方法をわ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。



図 タクシー呼出電話

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（タクシー事業者）

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
配車状況の向上に向けた取組	検討・実施				
高齢者向けのタクシー乗り方教室	検討・実施				

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的に変化を続けていくことから、既存あるいは一定の方向性に捉われる限りでなく、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。

⑤-1：バス路線の再編検討

■ 取組内容

○まちづくりと連動したバス路線の再編（葛飾区・交通事業者）

都市計画道路や駅前広場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。

○沿線道路状況の共有（葛飾区）

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っていきます。

（立石駅北口交通広場）

現在、周辺を運行しているバス路線

【新小 52 系統】新小岩駅東北広場～市川駅

【新小 52 乙系統】亀有駅～新小岩駅東北広場

【新小 53 系統】亀有駅～新小岩駅東北広場

【有 57 系統】亀有駅～葛飾区役所・葛飾営業所

（都市計画道路補助第 276 号線（細田北））

現在、周辺を運行しているバス路線

【新金 02 系統】金町駅～新小岩駅東北広場

【小 54 系統】京成小岩駅～亀有駅

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者）

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
立石駅北口交通広場の整備	工事				供用開始
補助 276 号線の整備（細田北）	都市計画道路事業認可期間				

⑤-2:交通結節点の強化

■取組内容

○交通結節点の整備及び機能強化（葛飾区・交通事業者・道路管理者）

公共交通が効率よく運行され、一般車両にも配慮しつつ、あらゆる人が快適な移動ができるように、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ていきます。

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）

京成立石駅北口 市街地再開発事業に合わせた交通広場の整備

四ツ木駅 周辺道路の整備に合わせた交通広場の整備

新小岩駅南口 市街地再開発事業に合わせた交通広場の拡張再整備

（整備が検討されている交通結節点）

金町駅北口 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と理科大学通り、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 鉄道連続立体交差事業に合わせた交通広場整備

■実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者）
- ・道路管理者

■実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
立石駅北口交通広場（再掲）	工事				供用開始
四ツ木駅交通広場	事業認可期間				
新小岩駅南口交通広場	工事（完了予定：令和14年4月）				
金町駅北口基盤整備	協議・調整				
京成高砂駅交通広場	検討				

⑤-3:モビリティハブの整備

■ 取組内容

○モビリティハブの整備検討(葛飾区)

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併せてモビリティハブを整備し、バス等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等の研究・検討を進めます。

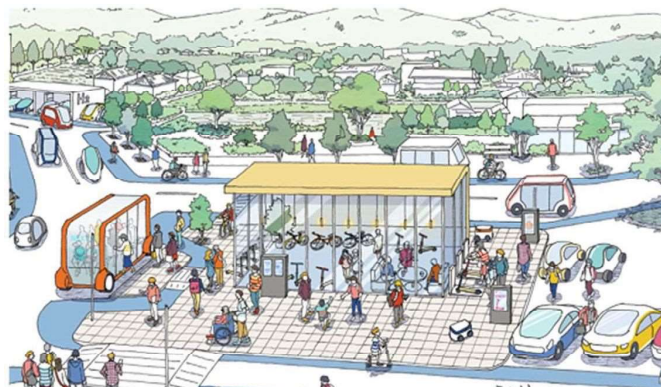


図 モビリティハブのイメージ
(国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」より)

■ 実施主体

・葛飾区

■ 実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
モビリティハブの整備	研究・検討				

施策⑥：公共交通を補完する自転車利活用の推進

区民の移動動向を見ると、区内移動に自転車を活用するケースが多く見られます。本区においては、高低差の少ない地理的条件や、狭隘道路などでも支障なく移動できる自転車交通は利便性が高いことから、公共交通ネットワークを補完する役割として、自転車交通の利活用を図ります。

⑥-1：サイクル&バスライド整備

■ 取組内容

○ サイクル&バスライドの整備（葛飾区・道路管理者）

バス停付近にバス利用者用の自転車駐輪場（サイクル&バスライド）を整備することで、既存のバス利用者に加え、今までバス停が遠いため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ていきます。

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。



図 サイクル&バスライドバス利用者用駐輪場一覧
（葛飾区バス路線図より）

■ 実施主体

- ・ 葛飾区
- ・ 道路管理者

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
サイクル&バスライドの整備	整備				

⑥-2:シェアサイクルの推進

■ 取組内容

○シェアサイクルの推進（葛飾区・シェアサイクル事業者）

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」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、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。



図 商業施設でのシェアサイクルの設置

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・シェアサイクル事業者

■ 実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
シェアサイクルの推進	検討・実施				

⑥-3: 自転車通行空間・自転車駐車場の整備

■ 取組内容

○ 自転車通行空間の整備（葛飾区・道路管理者）

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、自転車走行空間の整備を計画的に進めます。

○ 自転車駐車場の確保（葛飾区・民間事業者）

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緩和を検討していきます。

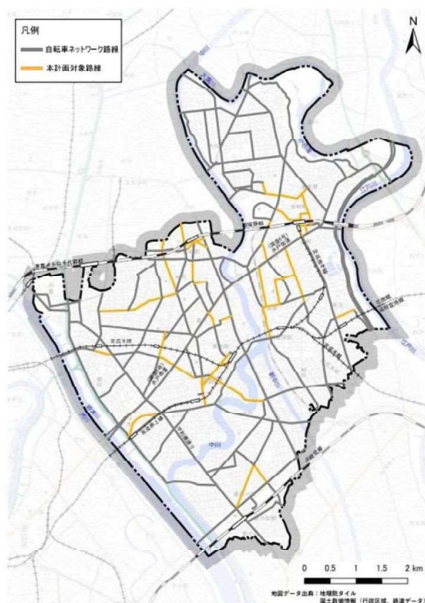


図 区内の自転車ネットワーク路線



図 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

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・民間事業者
- ・道路管理者

■ 実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
自転車通行空間の整備	整備				
駅周辺自転車駐車場の整備	整備・検討				

⑥-4: 自転車等安全利用の推進

取組内容

○自転車等の安全利用に資する取組（葛飾区・交通管理者）

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等の内容を適宜、見直しを行いながら、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、安全意識の高揚を図っていきます。



図 自転車シミュレータ体験会

実施主体

- ・葛飾区
- ・交通管理者

実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
交通安全教室の開催 街頭キャンペーンの実施	見直し・実施				

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生かし、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。

⑦-1：観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上

取組内容

○観光周遊に資する取組の検討（葛飾区・交通事業者・シェアサイクル事業者）

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。（関連施策⑨-1・⑫-1）



図 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
(HELLO CYCLING ホームページより)
<https://www.hellocycling.jp/info/news/2024/10/01/2871/>

図 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
(東急電鉄 HP より)
<https://www.tokyu.co.jp/company/news/detail/55216.html>

実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者
- ・シェアサイクル事業者

実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
観光周遊に資する取組	研究・検討・実施				

⑦-2: 中川かわまちづくりの進捗に合わせた舟運の検討

■ 取組内容

○ 舟運の検討（葛飾区）

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。



図 拠点整備箇所の整備イメージ

■ 実施主体

・葛飾区

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
舟運の検討	検討・実施				

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。

⑧-1：バス運転手確保の取組

取組内容

○運転手採用の拡大（交通事業者）

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・福利厚生の上昇に努めるとともに、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検討します。

○運転手採用強化に対する支援（葛飾区）

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。

・バス交通人材確保・定着支援事業



図 女性乗務員環境整備事例

○地域との協働による運転手確保の取組（葛飾区）

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。

○一般区民への周知協力（葛飾区）

葛飾区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ていきます。

実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者）

実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
積極的な人材採用	実施				
人材確保・定着支援	支援				
地域協働	協力				
区民周知	協力				

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ります。

⑨-1：公共交通の利便性向上

■ 取組内容

バス車両・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。

○バス停留所ベンチ・上屋の整備（交通事業者）

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推進します。

○決済システムの高度化（交通事業者）

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。

○情報案内表示の多言語対応（交通事業者）

鉄道駅やバス停、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。

○各種環境整備への支援（葛飾区）

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、これらに対しての重点的な支援を検討します。

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
ベンチ・上屋の整備	実施				
決済システムの高度化	研究・検討				
多言語・やさしい日本語表記	検討・実施				
Google マップ*等の地図サイトの活用	検討・実施				
バスロケ・デジタルサイネージの整備	実施				
各種環境整備への支援	実施				
サイクル&バスライドの整備（再掲）	実施				

*Google マップは Google LCC の登録商標です。

⑨-2:モビリティマネジメントの実施

■ 取組内容

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（葛飾区・交通事業者）
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わかりやすく伝えることで、路線バスの利用促進につなげていきます。

○高齢者向けのタクシー乗り方教室（再掲）

○広報かつしかや区ホームページ・SNS を用いた区民周知
（葛飾区）

区が有する情報発信手段により、公共交通の利用促進を図ります。

○区内を運行するバス路線を一括表示した葛飾区バス路線図の作成・配布（葛飾区）

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。

○モンチャレアプリとの連携（葛飾区）

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（健康アプリ）と連携し、公共交通の利用促進を図ります。



図 バスの乗り方教室

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
バスの乗り方教室	実施				
高齢者向けのタクシー乗り方教室（再掲）	検討・実施				
広報かつしかや区 HP・SNS を用いた区民周知	実施				
区内を運行するバス路線を一括表示した葛飾区バス路線図の作成・配布	作成・配布				
モンチャレアプリとの連携	検討・実施				

施策⑩：交通部局及び関連部局との連携の推進

公共交通利用にあたり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。

⑩-1：子育て世代に対する移動支援施策の推進

■ 取組内容

○子育て世代向け移動支援施策の推進（葛飾区）

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等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

・葛飾区

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
マタニティパス事業	実施・検討				

⑩-2:高齢者に対する外出促進施策の検討

■取組内容

○高齢者向け外出促進施策の検討(葛飾区)

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歳以上の都民の方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なか、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くことから、本区においても、公共交通の利用を通じた高齢者に対する外出促進施策の検討を進めます。

○高齢者向けのタクシー乗り方教室(再掲)



図 東京都シルバーパス

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
外出促進施策の検討	検討・実施				
高齢者向けのタクシー乗り方教室(再掲)	検討・実施				

⑩-3:障害者等の移動制約者に対する交通手段確保の検討

■取組内容

○障害者等への外出促進施策の検討(葛飾区)

本区は地形が平坦なことから、自転車による移動が盛んにおこなわれており、鉄道駅やバス停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、地理的な条件に関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。

移動が困難な障害者等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等の制度がありますが、公共交通の利用を通じて外出を促進するため、個々の移動能力に着目し、今後も様々な支援の可能性を検討します。

■実施主体

・葛飾区

■実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
ターゲットを限定した移動 支援施策検討	検討・実施				

⑩-4:分野横断的な市内連携体制の構築

■ 取組内容

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、多様な観点を変えた検討を行うことが重要です。

○ 定期的な情報交換・意見交換の場の設置

市内で定期的な情報交換・意見交換の場を設置し、施策⑩-3「障害者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ていきます。

○ 職員向け研修等の実施

分野横断的な市内連携体制を構築し、市内で“公共交通を施策に活かす文化”を醸成するため、職員向け研修等の実施を検討します。

1.1.2 行政内における取組方針

様々な活動には「移動」が伴うことから、行政内の各組織が連携して施策を推進することが必要となる。

都市交通計画では、分野横断的な取組みを下支えし、より効果的に将来都市像の実現を目指す。

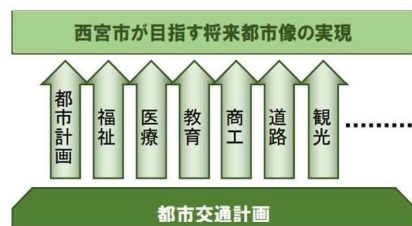


図 西宮市都市交通計画で示されている行政内連携

■ 実施主体

・葛飾区

■ 実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
定期的な情報交換・意見交換の場の設置	検討・開催				
職員向け研修等の実施	検討・実施				

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。

⑪-1：公共交通のバリアフリー化の推進

■ 取組内容

○バリアフリー化の推進（葛飾区・交通事業者）

各交通事業者が定める移動等円滑化取組計画書や、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。

計画期間内には京成電鉄の青砥駅及び堀切菖蒲園駅にホームドアの整備が予定されています。



図 葛飾区移動等円滑化促進方針

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（鉄道・バス・タクシー事業者）

■ 実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
バリアフリー化の推進	実施				

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、複数事業者を跨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アップデートしながら提供する体制の構築が必要です。これの実現に向けて、対応するデータの整備と、活用体制の構築を図ります。

⑫-1：運行情報の GTFS 化の推進と総合的な情報発信の推進

取組内容

○運行情報の GTFS 化の実施と活用（交通事業者）

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>

・Google マップ*等地図サイトの活用

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 Google マップ*等の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。

*Google マップは Google LCC の登録商標です。

・バスロケーションシステム表示器・デジタルサイネージの整備

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。



図 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
(足立区 HP より)

○オープンデータ化

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 データのオープン化について研究・検討します。

実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者）

実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
GTFS 化によるサービス 拡充	検討・実施				
オープンデータ化	研究・検討				

⑫-2: 交通データを活用した運行改善・評価

■ 取組内容

○交通データの分析・活用（葛飾区・交通事業者・シェアサイクル事業者）

既存の利用状況や運行状況等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>

・バスロケータ、GTFS-RT データ

バス遅延状況を把握して「②-2 バス走行環境の改善」等の検討に役立てる。

・プローブデータ（タクシー配車アプリ、ETC2.0 等）

区内の短距離でのタクシー利用状況等を把握して、タクシー活用施策「④-2 小型車両活用デマンド交通」等の検討に役立てる。

・人流データ

南北の人の移動状況を把握して、「①-1 新金線旅客化の推進」、「②-1 幹線交通のサービスレベルの維持」等の検討に役立てる。

・シェアサイクル利用データ

シェアサイクルの利用状況を把握して、「⑥-1 シェアサイクルの推進」、「⑦-1 観光資源を結ぶアクセス手段の確保と回遊性の向上」等の検討に役立てる。

■ 実施主体

・葛飾区

・交通事業者（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者）

・シェアサイクル事業者

■ 実施スケジュール

	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
交通データの分析・活用	検討・実施				

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、各種課題の解消等や、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を検討してまいります。

⑬-1:自動運転サービス等の実証実験

■ 取組内容

○自動運転バスの導入検討(交通事業者)

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・検討を進めていきます。

○自動運転バスの実証実験実施検討(葛飾区)

交通事業者の取組状況や最先端技術の進展、国・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。



図 2024 年に神奈川県で、東急グループ・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

「自動運転・隊列走行 BRT」サービスが目指す姿

- (1) 専用道による安全性・定時性・速達性の実現
- (2) 専用道の利点を生かした自動運転・隊列走行の早期実現
- (3) 需要に応じた柔軟な輸送力の確保
- (4) 他の交通手段と連携した一体的でフラットな(段差の少ない)交通網の実現
- (5) 運転手の担い手不足の解消
- (6) シンプルな設備によるローコストなモビリティサービスの実現

サービスが目指す姿のイメージ



実証実験のイメージ



図 自動運転・隊列走行 BRT」サービスが目指す姿
出典:自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方
(東京都/令和4年3月)

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者(バス事業者)

■ 実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
自動運転サービスの実施				研究・検討・実証実験	

⑬-2:環境配慮型車両の導入推進

■ 取組内容

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。

○バス車両における環境配慮型車両の導入推進（交通事業者）

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。

○環境配慮型車両の導入支援・区民周知等（葛飾区）

環境配慮型車両の導入効果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ていきます。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、積極的な支援を検討します。

■ 実施主体

- ・葛飾区
- ・交通事業者（バス事業者）

■ 実施スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
環境配慮型車両の導入推進	検討・実施				
区民への周知・利用促進	検討・実施				

6 計画の推進及び評価方法

6-1 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。

推進体制	構成員	役割
葛飾区 地域公共交通 活性化委協議会	区民、交通事業者、 警察、国・都の公共 交通担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。 また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

6-2 PDCA サイクルによる評価・検証

本計画は、計画策定・改定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、評価・検証（Check）、施策・事業の見直し（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。

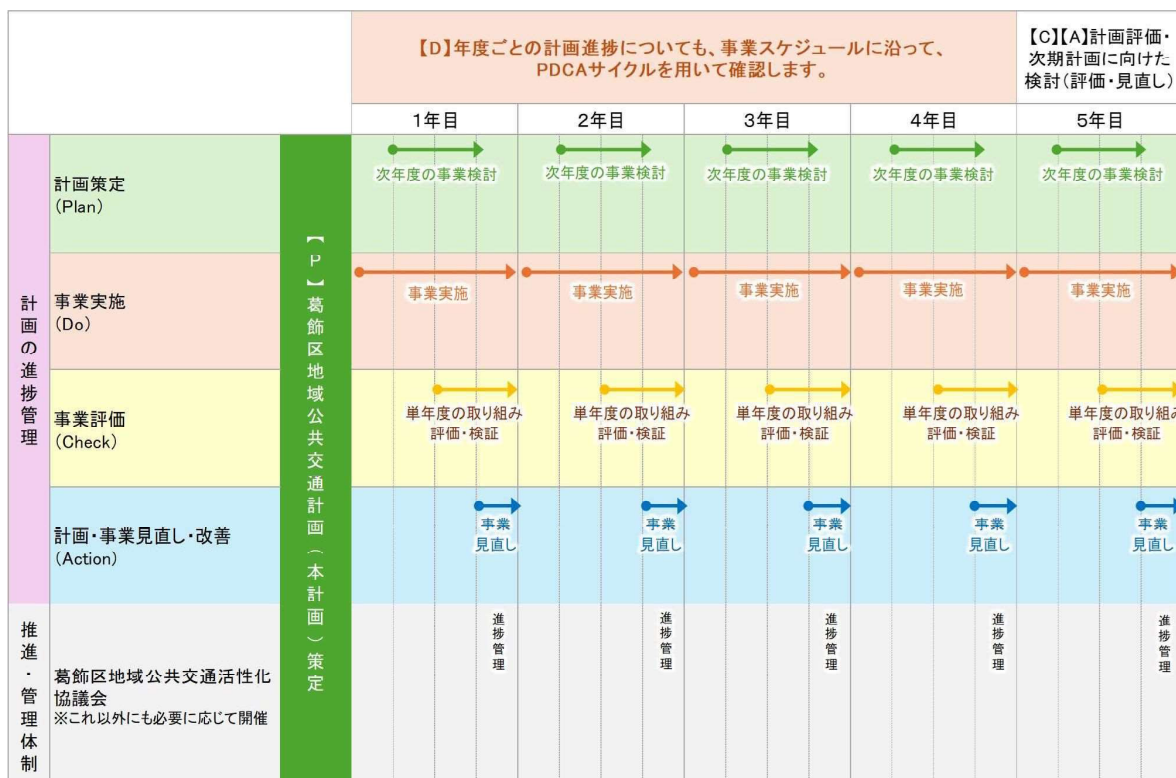


図 計画全体及び個別事業の PDCA サイクル

別冊

(仮称)葛飾区地域公共交通計画

資料編(案)

今後、人口動向等の地域の現況、公共交通の現況、
ニーズ調査結果、用語集などを掲載予定

令和 7(2025)年9月

葛 飾 区

3 今後の予定

令和7年 10月 第3回協議会（計画素案（案）について）

11月 パブリックコメント（1か月程度）

令和8年 1月 第4回庁内検討会

3月 所管委員会報告（計画案について）

第4回協議会（計画案について）

地域公共交通計画策定

庶務報告No. 2
都 市 整 備 部
令和7年9月24日

新金線の旅客化について

新金線旅客化担当課

1 概要

新金線旅客化の実現に向けては、新金線旅客化検討委員会（以下「検討委員会」という。）において議論を行うなどにより検討を進めてきた。また、本年1月の検討委員会報告書等を踏まえ、J R東日本等の関係機関との協議を進めるとともに、庁内に設置した新金線旅客化方針検討会（以下「庁内検討会」という。）において旅客化の実現に向けた方針に係る検討を行っており、今後、旅客化の方向性を整備構想として取りまとめていくこととし、この度、整備構想骨子（案）を策定した。

2 庁内検討会における検討状況

資料1のとおり

3 整備構想骨子（案）

資料2のとおり

庁内検討会における検討状況

I 検討委員会報告書を踏まえた検討ケースの比較

	ケース A	ケース B	ケース C	ケース D	ケース E	ケース F	
整備手法 (導入車両)	貨物線と旅客線で 線路を共用 (LRT車両) 		複線用地に旅客用の 線路を整備 (LRT車両) 		複線用地に旅客の 専用道を整備 (連節車両) 		
	貨物線・旅客線		旅客線（線路） 貨物線		旅客線（専用道路）	貨物線	
国道 6 号 との交差	旅客線・貨物 線ともに高架	平面交差	旅客線のみ 高架	平面交差	平面交差	専用道＋ 一部一般道	
事業性	・ 現行補助制度では補助金 が少なく、累積資金収支 が黒字転換しない ・ B/Cは 1 を上回る		・ 用地取得や高架化工事 により事業費が大きい ・ B/Cは 1 を下回る		・ 鉄軌道に比べ 事業費が小さい ・ B/Cは 1 を上回る	・ 高架化工事が なく事業費が 最も小さい	
	(利用者数)		約37,000～44,000人/日		約29,000～33,000人/日		
	(概算事業費)		約450～800億円		約29,000～30,000人/日		
	(B/C)		約1.2～1.6		約320～560億円		
(B/C)		約1.2～1.6		約0.8～0.9		約1.1～1.7	
機能性	・ 所要時間が最も短い ・ 貨物車両との行き違いで定 時性に多少影響あり		・ ケース A B より所要時 間は伸びる ・ 全線専用線路のため定 時性に優れる		・ ケース A B より所要時間は 伸びる ・ 全線専用道路のため定時性 に優れる	・ 所要時間が最 も長い ・ 一般道路走行 部は他交通の 影響を受けや すい	
	(所要時間)		約17分～21分		約23分～26分		
	(運行本数)		ピーク時 : 8本/時間 オフピーク時 : 4本/時間		ピーク時 : 10本/時間 オフピーク時 : 6本/時間		
早期実現性	金町駅付近への 接続	金町駅付近の既存線路や用地は現在すべて使用されていることから旅客線を 高架化する必要があるが、既存線路上への高架橋工事は相当な困難が見込ま れ、現時点では実現性の担保が得られていない				駅周辺のまちづ くりとも連携し ながら駅前広場 への接着を検討 する必要あり	
	国道 6 号との 交差	旅客線を高架化する場合国の新宿拡幅事業の進捗に応じて検討する必要が あり、平面交差する場合は安全性を確保した交通処理に課題があるなど、現 時点では、実現性や実現に要する期間が見込めない				一般道路で既存 の道路信号によ り横断可能	

Ⅱ 旅客化の方向性に関する議論

■検討ケースの比較・考察について

- ・速達性や定時性といった機能性の観点においては、ケース A～E が優位である。
ただし、金町駅付近への接続や国道 6 号との交差方法など整備上の課題解決には今後も相当程度の期間が見込まれる。
- ・事業性の観点においては、ケース E・F が優位である。
ケース A～D はそれぞれ事業性に課題があり、ケース A・B は資金調達方法について、ケース C・D は需要の拡大等について、更なる検討が必要である。
- ・早期実現性の観点においては、ケース F が優位である。
ただし、所要時間の短縮や定時性確保に向けた更なる検討が必要である。

■検討委員会報告等を踏まえた旅客化の方向性について

- ・ケースごとに課題や優位点異なるため、何を優先して進めていくかが重要である。
- ・期待が大きく、より良いものを求める声がある。様々な制約がある中でどう応えていくかが重要である。
- ・多くの区民が待ち望んでいる。区民へ早期に利便性を提供していくことが重要である。
- ・現時点ではケース F で事業開始を追求し、一方で国道 6 号との交差など課題解決を図っていくことがよいのではないか。
- ・現時点で目指すケースと将来的に目指すケースと段階的に道筋を作る形がよいのではないか。
- ・ケース F では運行頻度が高いため待ち時間が短いなどのメリットもあるが、所要時間については改善に向けた検討を続けていくべきである。
- ・一般道の走行は特に朝夕のピーク時間帯について検討を深めていく必要がある。
- ・BRT は鉄道に比べ一概に劣るものとして考えるのではなく、システムをどう構築するかが重要になる。
- ・新しい技術やアイデアを取り入れた交通システムにしていく方向性がよいのではないか。

Ⅲ 新金線を活用した新たな交通システム整備構想の策定

検討委員会における検討結果等を踏まえ、持続可能な公共交通機関としての事業性や早期実現性を考慮し、今後、以下の考え方にに基づき、まちの新たな魅力となる利便性の高い交通ネットワークの構築を目指し、「新金線を活用した新たな交通システム整備構想」として取りまとめていく。

◇複線用地に専用道を整備する新たな交通システムを構築

◇課題解決までの間、北側区間は一般道路を走行する段階的整備について優先的に検討

◇定時性、速達性の確保に向けた専用道の整備、高頻度の運行、シンボル性のある駅施設や車両、運行管理システムの導入などにより、誰もが快適に利用しやすい新たな交通システムを構築

■ 庁内検討会における主な意見

- ・ B R Tをベースとした整備手法とする理由は、事業性と早期実現性である。早期実現は多くの人の想いであり、明確に打ち出していくべきである。
- ・ 早期実現を目指すとともに、全線での専用走行空間や水元方面への延伸など将来の発展性も踏まえたものにしていくべきである。
- ・ 構想骨子から構想にまとめていく中では、新たな交通システムがどのようなものか、具体的なイメージがわかりやすいようにしたほうがよい。
- ・ スケジュールをおおよそでも見えるようにすることも重要である。

新金線を活用した新たな交通システム整備構想骨子(案)

1 目的・整備方針

区内を南北につなぐ交通ネットワークの構築は、地域の交通利便性を大きく向上させるとともに、沿線地域における都市機能の創出や人の流れが生み出す地域の活性化など、将来にわたる区の持続的な発展に寄与する重要な取組となります。

区ではこれまで、新金線の資源を活用した新たな交通ネットワークの構築に向け、新金線旅客化検討委員会などにおいて検討を進めてきました。

今後は、これまでの検討を踏まえ、新小岩、金町、高砂といった拠点をつなぐ地域交通ネットワークとして、**新金線の複線用地に専用道を整備する新たな交通システムの構築**を目指していくこととします。

また、金町駅付近や国道6号との交差部等の課題を踏まえ、課題解決までの間、北側区間は一般道路を走行する**段階的な整備について優先的に検討を進め、早期実現に向けて取り組んでいきます。**

2 目指す交通システム像

新たな交通ネットワークとして将来にわたってまちの価値を高め、地域の発展へ寄与する持続可能な交通機関となるよう、定時性・速達性の確保に向けた専用道の整備、高頻度の運行、シンボル性のある駅施設や車両、運行管理システムの導入などにより、誰もが快適に利用しやすい新たな交通システムの構築を目指していきます。

南北の新たな基幹交通としての輸送力

- ・南北の基幹交通として多くの人に利用されるよう、需要に対応する輸送力を備えた連節車両を導入
 - ・通勤通学や買い物など地域の身近な交通手段として利用できる、高頻度の運行計画
- ピーク時：10本/時 オフピーク時：6本/時（現時点での想定）

定時性・速達性に優れ、安心して利用できる

- ・定時性、速達性に優れ、安心して利用することができるよう、専用道を整備
- ・駅施設での事前料金収受や複数ドアによる乗降など、スムーズな運行ができる仕組みを導入
- ・定時性、速達性向上に向けた更なる検討

誰もが快適に利用しやすい

- ・歩行空間から駅、駅から車両へスムーズに移動できる誰もが利用しやすい施設
- ・運行情報案内システムによるわかりやすい利用案内と快適な待合空間
- ・他の交通モードとも連携した利便性の高い交通ネットワーク

まちの新たなシンボルへ

- ・まちの新たなシンボルとして、将来にわたって地域に愛される先進的で魅力あるデザイン

環境にやさしい交通機関・新たな技術の導入

- ・環境にやさしい次世代公共交通機関として、クリーンエネルギーを動力とした車両を導入
- ・自動運転技術など新たな技術の導入を検討

3 整備・運行手法

整備にあたっては、区が専用道や駅、車両などを整備・保有し、民間又は第三セクターが運行や管理を担う「**公設型上下分離方式**」の採用を前提とし、検討を進めていきます。

4 今後の取組

今後は、本構想に基づき、**事業化計画の策定に着手**し、早期実現を目指して取組を進めていきます。

※事業化計画においては、走行空間、駅、設備等の具体的な施設計画や運行計画のほか、運営体制や資金計画、開業に向けたスケジュール等を整理していきます。

4 今後の予定

令和7年11月頃 庁内検討会の開催（整備構想案について）

令和7年12月 所管委員会へ報告（整備構想案について）

整備構想策定

※ J R 東日本等の関係機関とは適宜協議

庶務報告No. 3
都 市 整 備 部
令和7年9月24日

立石駅北口地区の街づくりについて

立石駅北街づくり担当課

1 立石駅北口地区第一種市街地再開発事業

立石駅北口地区第一種市街地再開発事業については、東街区および西街区の支障杭等の撤去を進めているところである。一方、交通広場部分については、令和7年7月3日に再開発組合と特定業務代行者が工事請負契約を締結し、工事に着手した。

東街区および西街区の施設建築物については、特定業務代行者から再開発組合に対し新たな見積書の提示があった。これを踏まえ、再開発組合から令和7年8月に新たな資金計画（案）が区へ提示された。

なお、再開発組合は今回提示された見積額をもって、本年10月に工事請負契約を締結し、11月に工事着手する予定である。

（1）資金計画（案）

別添資料のとおり。

資金計画（案）

事業収入

（単位：百万円）

項目	金額 (令和4年12月)	金額 (令和6年4月)	金額 (令和6年11月)	金額 (令和7年2月)	金額 (令和7年8月)	増減 (令和7年2月と 令和7年8月の差)	主な増減の理由
補助金	24,548	30,333	32,889	33,060	34,153	1,093	工事費増加に伴う増
公共施設管理者 負担金	11,383	15,239	15,801	15,801	16,371	570	工事費増加に伴う増
緊急促進補助金	1,045	7,331	7,646	8,825	8,981	156	工事費増加に伴う増
保留床処分金等	56,294	62,740	67,848	67,168	68,071	903	参加組合員負担金の増
その他※	0	2,951	3,151	3,151	3,151	0	
合計	93,270	118,594	127,335	128,005	130,727	2,722	

※ その他の内訳

- ・雑収入 451
- ・消費税還付金 2,700

事業支出

(単位：百万円)

項目	金額 (令和4年12月)	金額 (令和6年4月)	金額 (令和6年11月)	金額 (令和7年2月)	金額 (令和7年8月)	増減 (令和7年2月と 令和7年8月の差)	主な増減の理由
調査設計計画費	4,672	4,248	4,248	4,248	4,248	0	
土地整備費	2,003	4,943	5,485	5,485	5,485	0	
補償費	11,676	11,334	11,334	11,334	11,334	0	
工事費	69,605	92,464	100,461	101,131	104,049	2,918	物価高騰に伴う増
事務費、利子、予備費	5,314	5,605	5,807	5,807	5,611	△196	予備費の減
合計	93,270	118,594	127,335	128,005	130,727	2,722	

工事費内訳

(単位：百万円)

項目	金額 (令和4年12月)	金額 (令和6年4月)	金額 (令和6年11月)	金額 (令和7年2月)	金額 (令和7年8月)	増減 (令和7年2月と 令和7年8月の差)	主な増減の理由
建築工事費	57,208	81,404	90,002	90,002	93,672	3,670	物価高騰に伴う増
	(東棟)(24,619)	(37,624)	(45,287)	(45,287)	(47,142)	(1,855)	
	(西棟)(32,589)	(43,780)	(44,715)	(44,715)	(46,530)	(1,815)	
公共施設工事費	6,354	8,129	8,943	8,943	9,570	627	物価高騰に伴う増
その他工事費	6,043	2,931	1,516	2,186	807	△1,379	工事予備費の減
合計	69,605	92,464	100,461	101,131	104,049	2,918	

(2) 今後の予定

令和7年10月	施設建築物（東棟・西棟）	工事請負契約締結
令和7年11月	施設建築物（東棟・西棟）	工事着手
令和12年3月		工事完了