

葛飾区

公共交通網整備方針

みんなで支える
わかりやすく・利用しやすい公共交通網を目指して



令和元年(2019年)5月

葛飾区

はじめに

公共交通は、区民の日常生活に欠くことのできない重要な移動手段であり、本区では、これまでも既存鉄道の利便性向上の取り組みや地下鉄建設に向けての取り組み、バス交通の充実に鋭意取り組んでまいりました。

特にバス交通につきましては、バス事業者との協働により、バス社会実験の取り組みなどを通して新たなバス路線が年々増加するなど、利便性の向上を着実に図ってまいりました。

一方、本区の公共交通を取り巻く状況は、高齢社会の進展や訪日外国人旅行者の増加など、刻々と変化しており、移動に困難を抱える高齢者などへの対応や外国人観光客をはじめとする来訪者に対する安全・快適な公共交通の提供、また、運転手不足による路線バスの減便など、新たな課題に直面しております。

このようなことから、本区が目指すべき公共交通網のあり方を定め、持続可能で誰もが安全・快適に利用できる公共交通の充実に向け、鉄道やバス交通に加え、タクシーや自転車などについても考慮するとともに、円滑な道路交通に欠かせない都市計画道路や駅前広場の整備などの取り組みを総合的かつ体系的に推進していくため、このたび「葛飾区公共交通網整備方針」を策定いたしました。

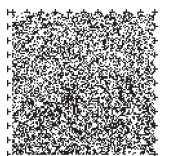
この整備方針の策定にあたりましては、学識経験者や交通事業者などによる「葛飾区公共交通網構築に関する調査検討委員会」において検討を進め、様々なご意見・ご提言をいただくとともに、区民アンケートや地域ヒアリング等におきましても、多くの方々から貴重なご意見をいただきました。調査検討委員会委員をはじめ、この整備方針の策定にご尽力をいただきました方々に厚く御礼を申し上げます。

この整備方針に基づき、区民や交通事業者の皆さんとの協働により、本区が目指す公共交通網の実現に向けて鋭意取り組んでまいります。



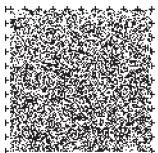
令和元年（2019年）5月

葛飾区長 青木克徳



目 次

第 1 章 基本的事項	1
1－1 策定の背景と目的.....	1
1－2 対象.....	2
1－3 目標年次.....	3
1－4 位置付け.....	3
第 2 章 区内の交通に関する現状	8
2－1 交通に関する現状.....	8
2－2 交通事業者の意見.....	29
2－3 区民の移動実態.....	31
第 3 章 公共交通サービスの評価	35
3－1 公共交通サービスの評価.....	35
第 4 章 公共交通網整備方針	41
4－1 目指すべき葛飾区の公共交通網のあり方.....	41
4－2 公共交通網整備方針.....	41
第 5 章 目指すべき公共交通網を実現するために取り組む施策	42
5－1 課題の整理.....	42
5－2 課題に対応した施策.....	44
5－3 施策の分類.....	45
5－4 施策の説明.....	46
5－5 将来の公共交通の利用イメージ.....	63
参考資料	64
(1) 区民ニーズ調査について.....	65
(2) 区民アンケート.....	66
(3) 地域ヒアリング.....	84
(4) 用語の解説.....	87
(5) 検討の経緯.....	93



第1章 基本的事項

1-1 策定の背景と目的

(1) 背景

高齢社会の進展や人口減少など、社会状況の変化は、地域公共交通に密接に関連しています。

移動に困難を抱える高齢者などの日常生活を支えるために、公共交通の役割は、一層重要となっています。

一方、通勤や通学などで日常的に公共交通を利用する15歳から64歳までの生産年齢人口が長期的には減少していくことから、現在の公共交通サービスをこのまま持続していくことが困難になるとも言われています。

また、自家用車の普及により、地方部を中心に鉄道や路線バスを利用する人が減少し、公共交通が衰退しつつあることや環境の観点からも、自家用車利用から公共交通利用へ転換を図っていく必要があります。

さらに、訪日外国人旅行者の増加やAIをはじめとする先端技術の進展など、新たな潮流に目を向けていくことも重要です。

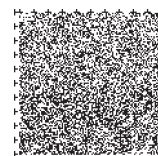
区ではこれまでも、公共交通の利便性向上に注力してきており、特にバス路線網については、南水元地域と金町駅を結ぶアイリスループや西水元地域と亀有駅を結ぶ西水元循環路線の開設など、バス事業者との協働により充実を図ってきたところです。

一方、不足する南北鉄道や高齢者などの移動手段の確保など、本区の公共交通の課題は山積しています。

こうしたことから、今後の取り組みを示す「葛飾区公共交通網整備方針」を策定することとしました。

(2) 目的

高齢社会の進展など、社会状況の変化に対応し、区民の移動の更なる利便性の向上に向けて、今後の本区の公共交通網の整備方針とその取り組みを定めることを目的とします。



1-2 対象

(1) 対象地域

本方針の対象地域は、葛飾区全域とします。

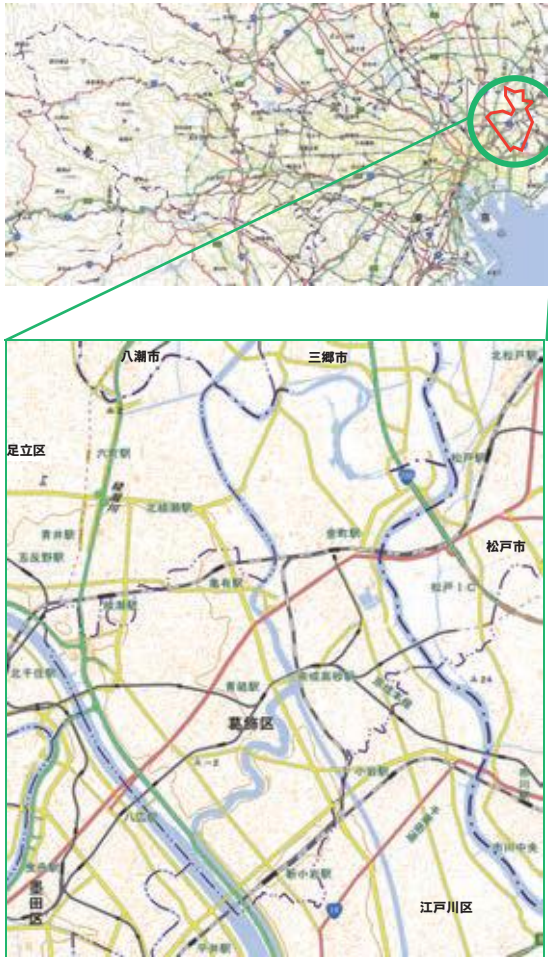


図 葛飾区の位置

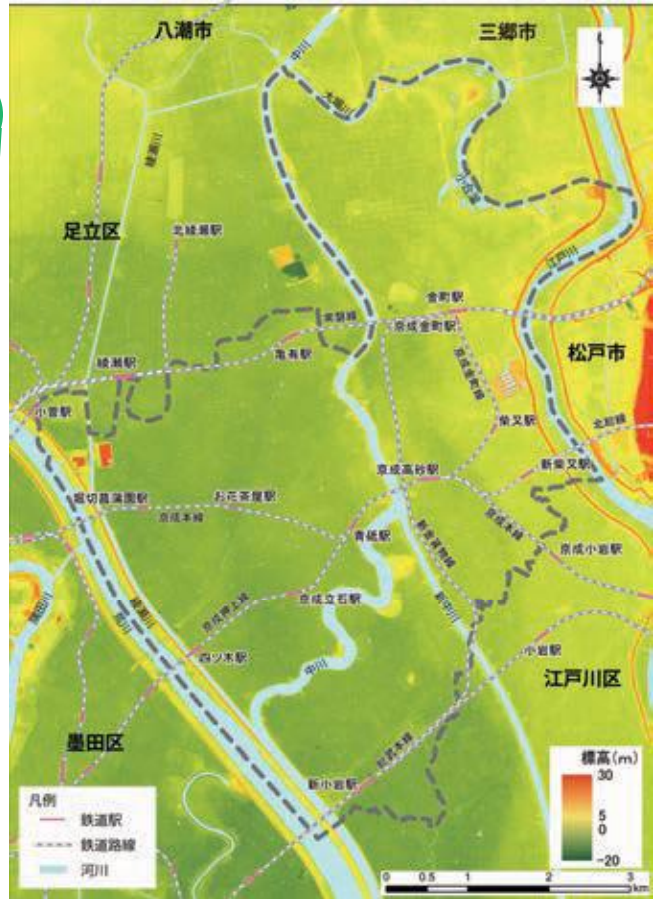


図 葛飾区の地形

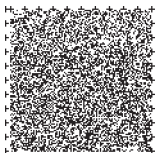
本区は、東京都の北東端に位置し、東は千葉県松戸市に、西は足立区・墨田区、南は江戸川区、北は埼玉県八潮市・三郷市にそれぞれ接しています。

また、東を江戸川、西を荒川・綾瀬川、北を大場川・小合溜に囲まれ、中央部には中川・新中川が流れており、水辺空間に恵まれた土地となっています。

面積は約 34.8 km²で、地形は概ね平坦で北から南西に緩やかに傾斜しています。

(2) 対象とする公共交通

本方針の対象とする公共交通は、鉄道とバスを基本としますが、タクシーや自転車、徒歩などについても考慮します。



1-3 目標年次

本方針の目標年次は、概ね10年後の令和10年度（2028年度）とします。
 なお、今後の社会状況の変化などにより、必要に応じて見直しを行います。

1-4 位置付け

(1) 位置付け

本方針は、上位計画にあたる「葛飾区基本構想」、「葛飾区基本計画」及び「葛飾区都市計画マスタープラン」に準拠し、これらの公共交通に関する分野を補完する区の公共交通網に関する基本的な整備方針として位置付けます。

また、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」などを踏まえるとともに、東京都の「都市づくりのグランドデザイン」などとの整合を図ります。

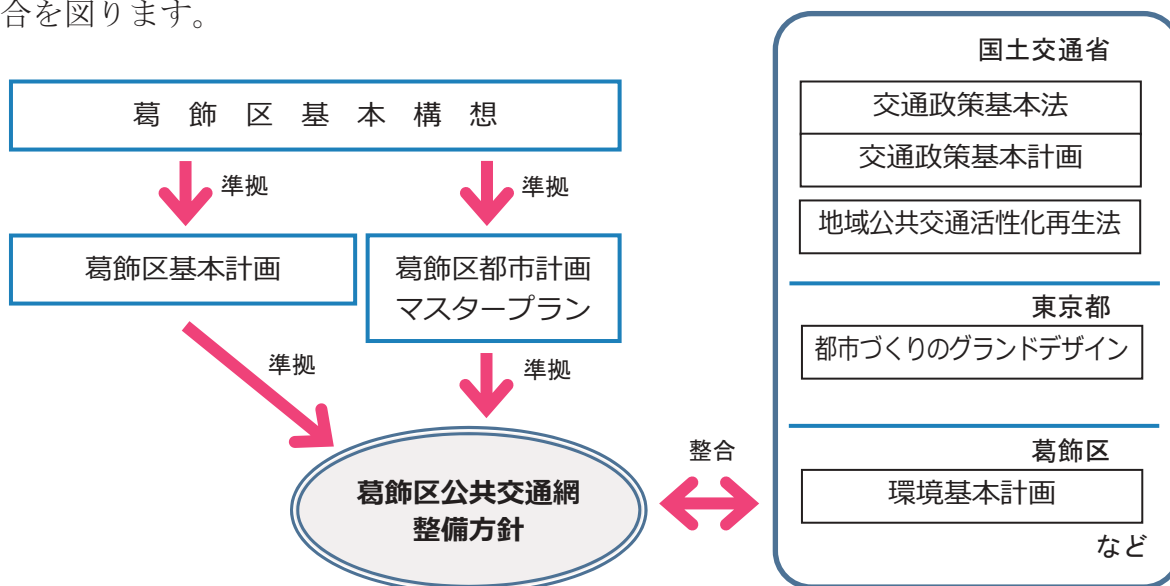


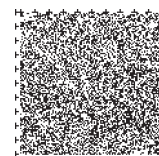
図 公共交通網整備方針の位置付け

(2) 上位計画・関連計画

1) 葛飾区基本構想（策定：平成2年4月）

葛飾区基本構想は、すべての区民が平和と人権を尊び、自らの自覚と責任のもとに地域からの発想を活かすことを基本的考え方として、「人間性の尊重」「参加とふれあい」「地域個性の重視」を理念とし、「水と緑ゆたかな心ふれあう住みよいまち」を、まちづくりを進めるに当たっての長期的な目標である将来像としています。

そして、将来像を実現するための基本目標として「安心して健やかに暮らせるまち」「快適な生活を支える魅力あるまち」「豊かな区民文化を創造しはぐくむまち」を掲げています。



2) 葛飾区基本計画（計画期間：平成25年度～平成34年度）

葛飾区基本計画は、葛飾区基本構想の理念に基づき、基本構想に示された区の将来像や基本目標を実現するための総合計画です。

基本計画では、基本理念として「夢と誇りあるふるさと葛飾の実現」を掲げ、基本構想の3つの基本目標のもとに、政策－施策－事業の体系を整理し、計画期間中の目標や方向などを示しています。

交通に関する政策としては「安全かつ快適に移動できるまちにします」とし、施策として「踏切解消など都市基盤整備を進め、安全で利用しやすい公共交通を実現します」などを掲げています。

3) 葛飾区都市計画マスタープラン（目標年次：平成42年(2030年)）

都市計画マスタープランは、葛飾区基本構想の将来像実現を都市空間の整備の面から支え、まちづくりの目標・整備構想及び実現の方策を示した、まちづくりの総合的な指針です。

① まちづくりの基本理念、目標

都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本理念を「みんなで創る誰もが安心・安全に暮らせるまち・かつしか」「みんなで創る 地球環境に優しい潤いのあるまち・かつしか」「みんなで創る 歴史・文化が息づくまち・かつしか」「みんなで創る 生き生き住み働けるまち・かつしか」「みんなで創る 若者・ファミリーが魅力を感じるまち・かつしか」と定め、まちづくりの目標として「安心して住み憩い働き続けられる 川の手・人情都市かつしか」を掲げています。

② 将来都市構造

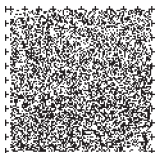
都市計画マスタープランでは、区の将来都市構造を「並立する各拠点とそれらをネットワークで結び、有機的に連携させる」という基本的な考え方にに基づき構成し、「分節型・多核連携型の都市構造」としています。

そして、各拠点間を物理的、有機的につなぐ都市の骨格として、「都市間・地域間ネットワーク」の形成を図るとしています。



図 連携・ネットワーク…多核連携型
＜交通系（都市間・地域間ネットワーク）＞

出典：葛飾区都市計画マスタープラン



③ 交通体系整備の方針

交通体系整備の方針では、次のことなどを定めています。

- ・不足している南北方向鉄道網の充実や地域の活性化、既存鉄道の混雑緩和のため、地下鉄8号線、11号線延伸の早期実現を目指すとともに、環状七号線沿い鉄道網の実現と都市構造の再編等を目指すメトロセブンの整備促進を図ります。また、長期構想路線の位置付けにある新金貨物線の旅客化については、周辺環境の動向を見守りながら、南北交通の充実を図るストック材料として活用方法を検討していきます。
- ・バス路線網は、都市づくりの方向性であるコンパクトシティを実現するためにも、公共交通の結節点となる駅と住まいを最短で結び、通勤・通学などに利用しやすい生活に密着した路線を中心に、更なる充実を図ります。
- ・誰もが利用しやすいバス路線網を構築するため、道路や駅前交通広場等の運行環境整備を進めます。さらに、これらの整備や大規模な土地利用転換、観光振興等による交通の流動の変化に合わせて、バス路線網の充実を図るとともに、インターネットを活用した運行情報の提供などを促進し、利用者の利便性の向上を図ります。
- ・不足している南北方向鉄道網を補完するため、南北方向の広域的なバス路線の充実について検討します。
- ・高齢者、障害者等の移動制約者も含め、すべての人が移動しやすい環境を整備するため、新たなバス路線の検討にあたっては、医療機関や福祉施設などの利用にも配慮するとともに、福祉タクシーの充実などについても検討を進めます。

凡 例	
	鉄道（既設）
	鉄道（構想）
	貨物線（既設）
	交通結節機能の充実
	広域的なバス路線
	生活に密着したバス路線

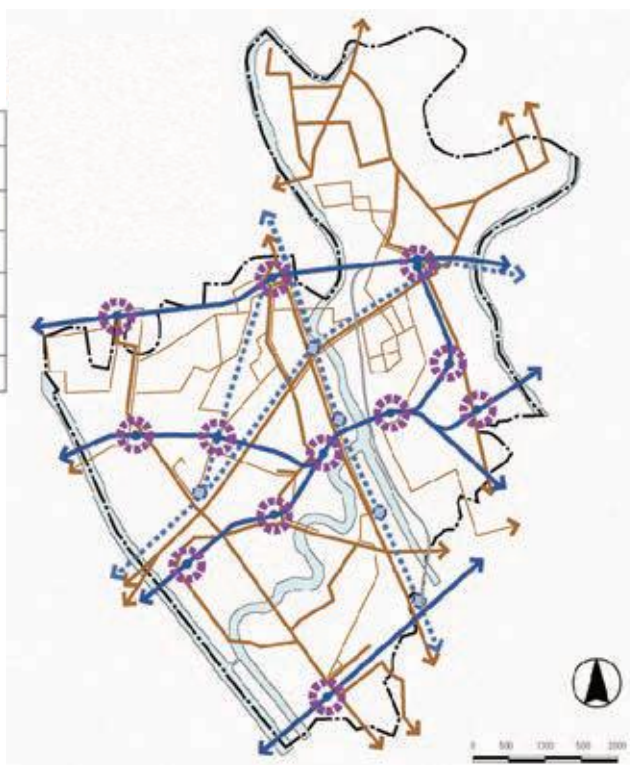
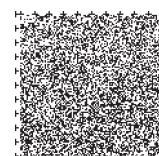


図 公共交通体系の整備方針図

出典：葛飾区都市計画マスタープラン



4) 交通政策基本法（平成25年法律第92号）（国土交通省）

交通政策基本法は、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた基本的な施策、国や自治体などの果たすべき役割などを定める基本法制です。

交通政策基本法では、地方公共団体の責務を次のとおり定めています。

- ・地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- ・地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

5) 交通政策基本計画（計画期間：平成26～32年度）（国土交通省）

交通政策基本計画は、交通政策基本法において政府による策定が義務付けられ、交通に関する施策を総合的・計画的に定めたものです。

交通政策基本計画では、3つの基本的方針を掲げ、施策の目標を4つずつ設定した上で、具体的な施策を示しています。施策の目標（抜粋）は、次のとおりです。

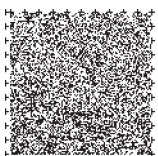
- ・自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ・地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ・バリアフリーをより一層身近なものにする
- ・訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める
- ・交通を担う人材を確保し、育てる

6) 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、平成27年8月改正）（国土交通省）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は、交通政策基本法の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成その他の措置について定めることにより、地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とした法制です。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、国及び市町村の責務を次のとおり定めています。

- ・国土交通大臣は、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針を定める。
- ・市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。



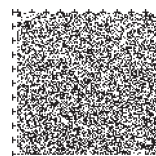
7) 都市づくりのグランドデザイン（目標時期：2040年代）（東京都）

都市づくりのグランドデザインは、目指すべき2040年代の東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示す行政計画です。交通に関する具体的な取り組みとしては、次のことなどが掲げられています。

- ・鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術を組み合わせ、駅を中心とした誰もが移動しやすい交通環境を充実します。
- ・区部周辺部や多摩地域などでは、駅前広場の整備の促進等により鉄道駅間や駅と主要施設間のアクセスを強化します。
- ・自転車走行空間や駐輪場の整備、ルール・マナーの啓発などにより、自転車の利用環境を充実し、環境負荷低減や健康増進に寄与する自転車活用を推進します。
- ・鉄道とバス・タクシーの結節機能の強化や自動運転技術等を活用した次世代交通システムの導入、住宅地への移動を支えるデマンド交通の運行など、地域の交通の充実に向けた区市町村の取組を支援します。

8) 葛飾区環境基本計画（第2次）（計画期間：平成23～32年度）

葛飾区環境基本計画では、基本理念を「人と自然が共存できる環境を未来へつなぐまち・かつしか」とし、施策としては、自転車や公共交通機関の利用促進などを掲げています。



第2章 区内の交通に関する現状

2-1 交通に関する現状

(1) 人口動態

1) 近年の人口推移

平成30年（2018年）4月1日時点の本区の人口は、461,060人です。直近10年間の人口の推移は、増加傾向にあります。



図 人口の推移

出典：住民基本台帳（実績値（各年4月1日時点）、外国人登録者を含む）

2) 将来人口の見通し

葛飾区人口ビジョン（平成28年3月）では、本区の将来人口の見通しは、2020年頃までは概ね横ばいで、以降は減少に転じ、2060年には2010年比で約14%減少するとされています。

65歳以上の高齢者人口は、2045年までは増加し、その後減少するものの、依然として高齢化率の高い状況が続くと見込まれています。

また、15歳から64歳までの生産年齢人口は、次第に減少するとされています。

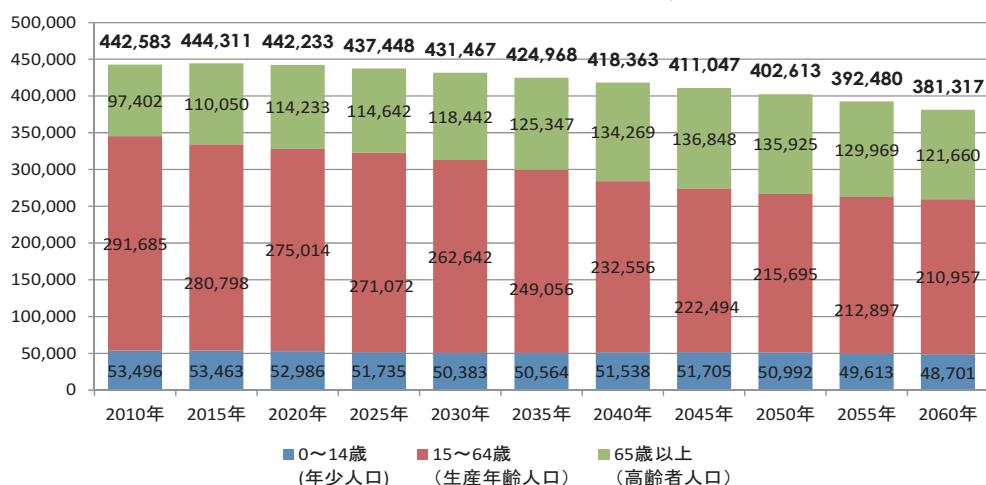
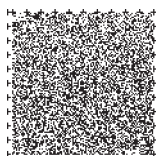


図 将来人口の見通し

出典：葛飾区人口ビジョン（平成22年（2010年）は国勢調査による実績値）

葛飾区人口ビジョンの見通しに対して、近年の人口は、順調な伸びを示していますが、今後も人口推移や最新の人口推計などに目を向けていく必要があります。



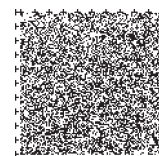
3) 人口の分布（夜間）

人口は、鉄道駅周辺を中心に多く分布しており、特に金町駅や新小岩駅などのJR駅周辺に集中が見られます。なお、高齢者人口の分布も同様の傾向です。



図 人口の分布（夜間）

出典：国土数値情報（国勢調査），e-Stat（政府統計の総合窓口）250mメッシュ



(2) 施設などの分布

区民や来訪者がよく行くと考えられる主な施設などとして、行政系施設や病院、観光資源の分布を、次に示します。

1) 行政系施設

区民事務所や図書館などの区の施設は、全域に配置されています。高等学校や特別支援学校は、京成本線の北側に集中しています。

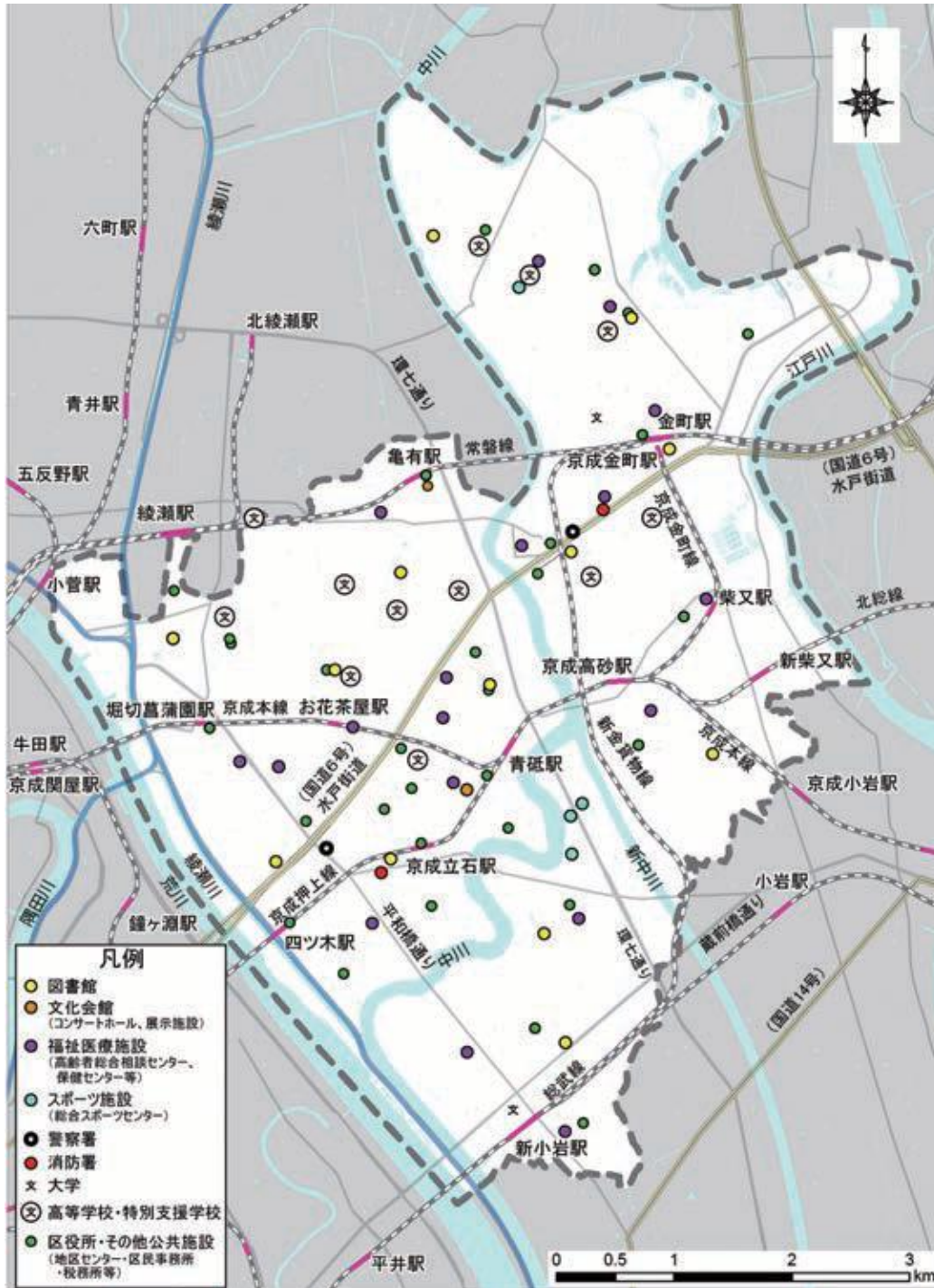
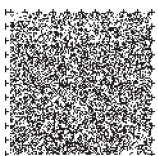


図 行政系施設の分布

都市計画基礎調査より作図



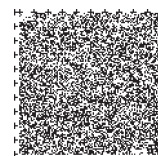
2) 病院

病床数 20 床以上の病院は、駅周辺や幹線道路沿道に多く立地しています。



図 病院の分布

国土数値情報より作図



3) 観光資源

柴又周辺は、柴又帝釈天（題経寺）や山本亭などの歴史的な建造物や歴史的・文化的資源が多く、区を代表する観光名所となっています。

また、キャラクターなどの像がそのゆかりの地に設置されているほか、堀切菖蒲園や都立水元公園など集客力のある観光資源が点在しています。

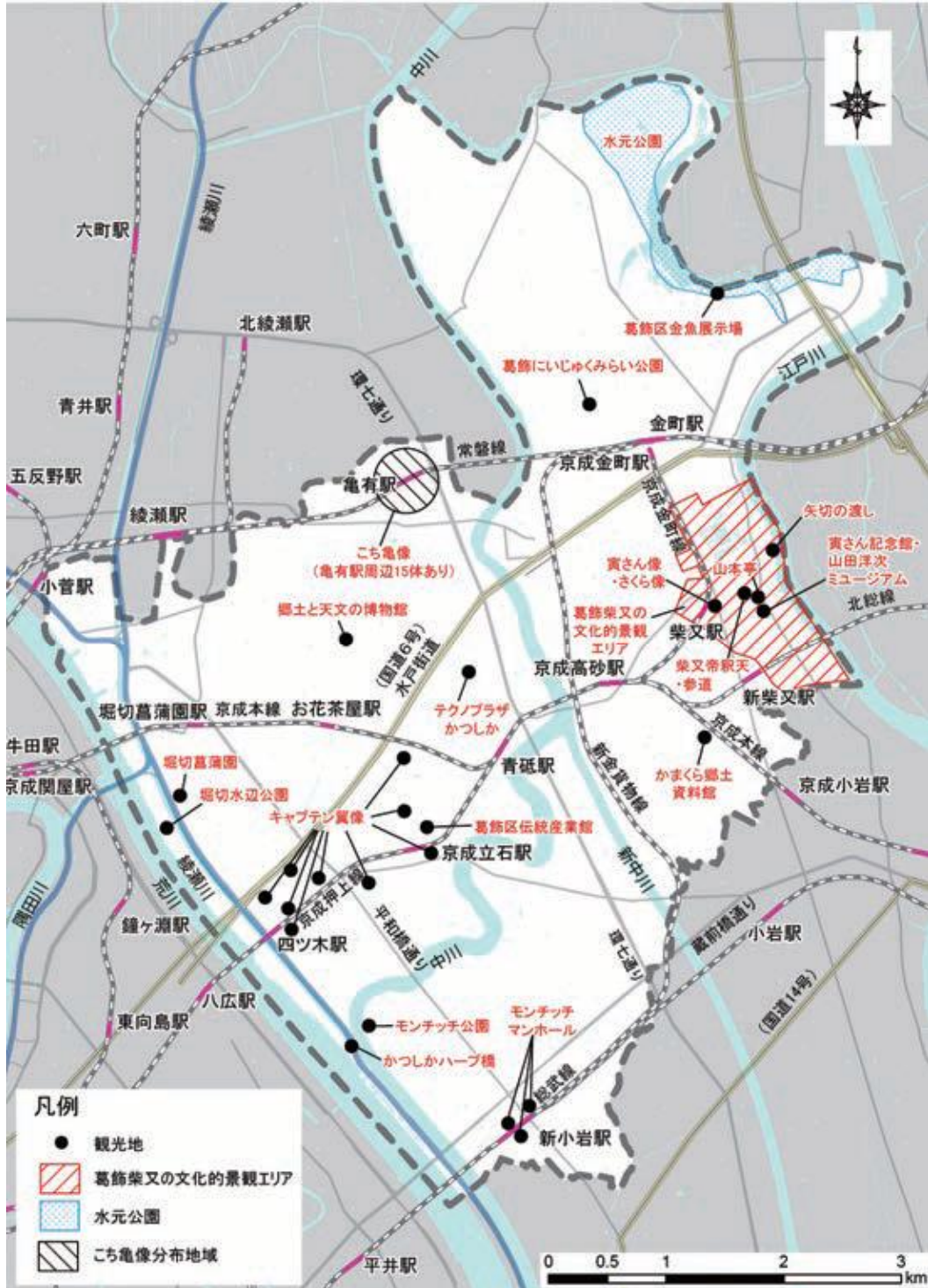
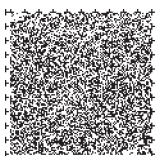


図 観光資源の分布



(3) 公共交通

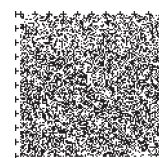
1) 既存鉄道

① 鉄道路線の概要

区内の鉄道路線は、J R 常磐線、J R 総武線、京成本線、京成押上線、京成金町線、北総線の 6 路線があり、多くは都心から千葉県方面に延びています。

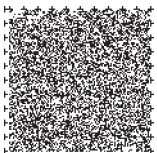
また、区内には、12 の鉄道駅があります。

J R 常 磐 線	区内駅	亀有駅、金町駅
	区間	常磐緩行線 綾瀬駅～取手駅
		綾瀬駅で東京メトロ千代田線（綾瀬駅～代々木上原駅）に乗り入れている。
J R 総 武 線	区内駅	新小岩駅
	区間	総武快速線 東京駅～千葉駅 総武緩行線 御茶ノ水駅～千葉駅
京 成 本 線	区内駅	堀切菖蒲園駅、お花茶屋駅、青砥駅、京成高砂駅
	区間	京成上野駅～成田空港駅
		青砥駅と京成高砂駅には、快速特急などの優等列車が停車する。また、青砥駅で京成押上線に乗り入れている。スカイライナーは、京成上野駅から北総線、成田スカイアクセス線を経由し、成田空港に至る。
京 成 押 上 線	区内駅	四ツ木駅、京成立石駅、青砥駅
	区間	押上駅～青砥駅
		青砥駅には、快速特急などの優等列車が停車する。また、都営浅草線（押上駅～西馬込駅）、京成本線、北総線と相互直通運転している。
京 成 金 町 線	区内駅	京成高砂駅、柴又駅、京成金町駅
	区間	京成高砂駅～京成金町駅
		京成高砂駅で他の路線と分離し、京成高砂駅と京成金町駅間を折り返し運転している。
北 総 線	区内駅	京成高砂駅、新柴又駅
	区間	京成高砂駅～印旛日本医大駅
		京成高砂駅と新柴又駅には、急行列車が停車する。



② 既存鉄道のネットワーク

図 既存鉄道のネットワーク



③ 駅別の1日当たりの乗降客数の推移

区内及び周辺の鉄道駅の乗降客数の推移（平成17年度～平成28年度）は、京成線や北総線では、概ね横ばいとなっています。

綾瀬駅の乗降客数は、平成18年度から平成26年度までは段々に減る傾向にありました。これは平成17年8月のつくばエクスプレス開業に伴い、近接する青井駅などへ利用者が分散したためと考えられます。

JR金町駅の乗降客数は、平成25年度以降大きく増加に転じています。これは、新宿六丁目地区の東京理科大学開設や集合住宅建設などのまちづくりの進展によるものと考えられます。

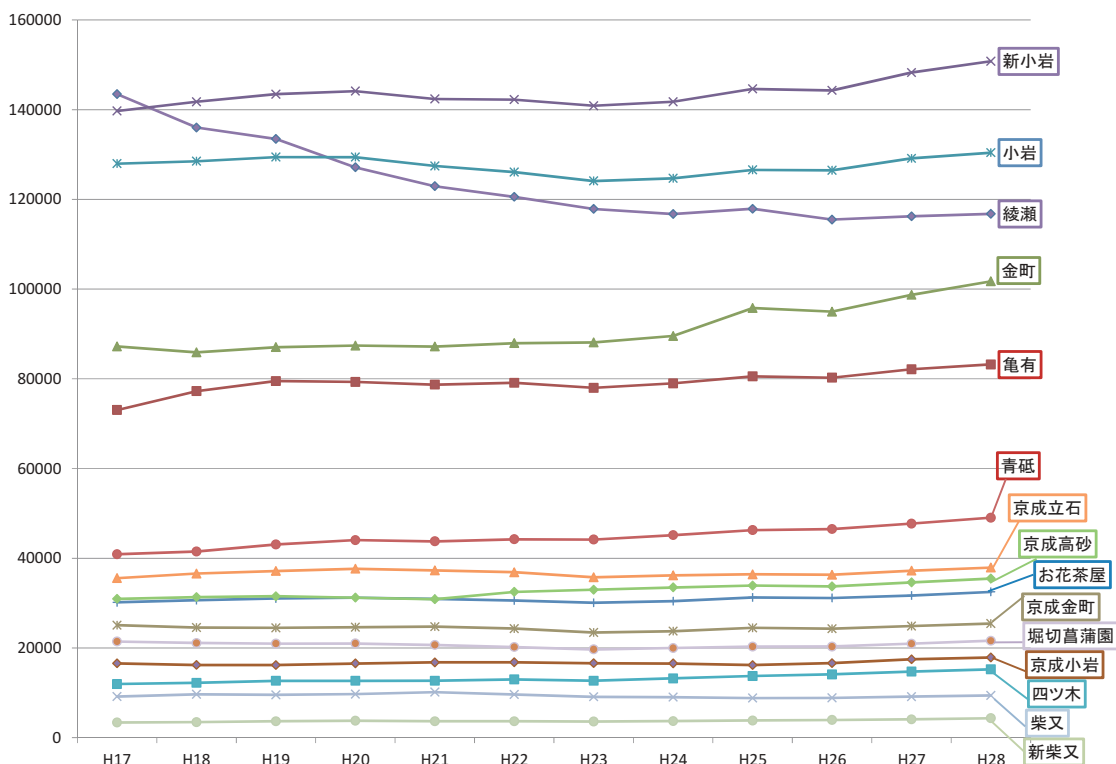


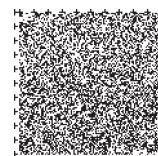
図 区内及び周辺の鉄道駅の1日当たり平均乗降客数の推移

出典：葛飾区統計書
 数字で見る足立、統計江戸川
 JR・京成各社 web サイト

④ 利便性向上の取り組み

区は、既存鉄道の利便性向上に向けて、駅周辺の再開発や街づくりなど、駅利用者の増加につながる取り組みを通じ、鉄道ダイヤの増便や優等列車の停車、駅舎の改良など、鉄道事業者に対し働きかけを行っています。

また、駅のエレベーターやエスカレーター、ホームドアの設置などのバリアフリー化や新小岩駅の南北自由通路事業など鉄道駅の利便性向上に向けて、鉄道事業者とともに取り組んでいます。



2) 鉄道計画

① 地下鉄8号線（豊洲－住吉、押上－四ツ木－亀有－野田市）及び 地下鉄11号線（押上－四ツ木－松戸）の延伸

地下鉄8号線及び11号線の延伸は、平成28年4月の交通政策審議会第198号答申において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」、「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」として位置付けられています。

現在、葛飾区、墨田区、江東区、松戸市で構成する「地下鉄8・11号線促進連絡協議会（昭和61年12月設立）」において、早期実現に向けて調査研究などに取り組んでいます。

② 環七高速鉄道（メトロセブン）の新設（葛西臨海公園－亀有－赤羽）

環七高速鉄道（メトロセブン）の新設は、平成28年4月の交通政策審議会第198号答申において、葛西臨海公園－赤羽－田園調布が「区部周辺部環状公共交通の新設」として、「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。

現在、葛飾区、足立区、江戸川区で構成する「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会（平成6年11月設立）」において、「エイトライナー促進連絡協議会（平成6年5月設立）」と連携し、早期実現に向けて調査研究などに取り組んでいます。

③ 新金貨物線の旅客化（新小岩駅－金町駅）

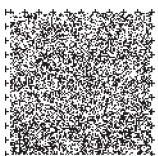
区の南北方向には、金町と新小岩間の新金貨物線で貨物列車が運行されており、区は、新金貨物線の旅客化に関する調査検討を、平成5・6年度と平成15年度に行っています。

これまでの調査検討では、国道6号との交差、貨物線との併存、事業採算性という課題が明らかになっています。

こうしたことから、新金貨物線を長期構想路線として位置付け、都市計画マスタープランにおいては、「周辺の動向を見守りながら、南北交通の充実に資するストック材として活用方法を検討していきます。」としています。

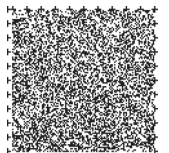
一方、前回の調査から10年以上が経過しているとともに、地域公共交通の活性化に係る国の制度の創設や交通技術の向上、東京への外国人旅行者をはじめとする観光客の増加など、社会情勢が変化しています。

また、沿線周辺の住環境も変化しつつあることから、区内南北交通の充実に資する次世代型路面電車（LRT）の魅力を活かした地域の活性化、観光資源としての活用などの視点から、平成29年度より、あらためて旅客化に向けた調査検討に取り組むこととしました。



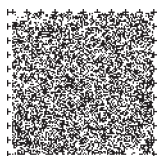
平成5・6年度と平成15年度の新金貨物線旅客化調査の概要

平成5・6年度調査の概要	
検討目的	<ul style="list-style-type: none"> 葛飾区の交通現況、上位計画における区内南北交通の位置づけ、及び区内南北交通に関する検討経緯を受け、「葛飾区基本構想（平成2年4月）」における基本目標及び将来像を実現するため、南北交通の沿線地域整備を含む南北交通整備の方向性と課題を整理することを目的とする。
検討の条件	<ul style="list-style-type: none"> 全線高架化（単線または複線） 普通車両またはLRT
課題など	<ul style="list-style-type: none"> 両端の新小岩駅、金町駅周辺において、再開発計画が進められており（当時）、駅施設整備についてはこれらとの調整が必要。また、駅位置によっては、清算事業団用地等の用地買収が必要となる場合も考えられる。 JR貨物との調整として、貨物線が往復40（本／日）運行されており（当時）、旅客列車と貨物列車の併用運行が必要。 都市側の課題として、沿線開発による需要量の増加と鉄道（3セク）、区以外からの資金確保を図ることが事業成立のために必要。 事業成立の条件に、新金線用地費に関して大幅な無償資金等の確保が必要なことから、JR東日本との調整が必要。
平成15年度調査の概要	
検討目的	<ul style="list-style-type: none"> 近年、LRTなど地域内公共交通に対する関心が高まり、鉄道技術の進展と相まって鉄道を取り巻く環境が大きく変化している。こうした中で、葛飾区南北交通強化の視点から、既存の鉄道施設を極力活用して経費抑制を重視した新金貨物線旅客化について、その実現性を検証するための技術的な可能性について調査することを目的とする。 旅客化に必要な技術的な可能性や課題を整理し、事業化に向けた基礎的資料を作成することを目的とする。
検討の条件	<ul style="list-style-type: none"> 平面（単線）を基本とし、中間行き違い駅を新設 普通車両
課題など	<p>【JR東日本との調整・協議が必要なもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新小岩駅北口付近及び金町駅付近の旅客の扱いや在来線との乗換え施設の整備等について。 金町駅の旅客ホームに至る駅構内の線路に関し、線路保守基地線の一部を使用する。 在来型の鉄道車両を使用し、車両の重要部分検査をJR東日本に委託することについて。 <p>【JR貨物との調整・協議が必要なもの】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新小岩駅の貨物着発線のうち1線を旅客線として共用する必要がある。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新宿街道踏切の取扱いについて、道路管理者及び交通管理者との調整・協議が必要。 社会経済情勢に見合った需要推計を行う必要がある。 サービス水準や他の公共交通との整合をふまえた運賃の設定が必要。 新たな旅客化セクターによる、運行に係る施設の管理区分や運行管理の方法、委託の有無、範囲に関する検討が必要。 事業採算性に関して需要の確保や運賃水準とともに、JR東日本への線路使用料について、検討を深度化する必要がある。 既存バス路線への影響も生じることから、バスの再編についての検討が必要。 事業採算性の検討を行うとともに、費用便益比（B/C）の試算を行い、事業性とB/Cにより本旅客化事業の評価が必要。



④ 鉄道計画路線図

図 鉄道計画路線図



3) バス

① バス路線網

区内の路線バスは、現在、6社のバス事業者により、約60路線が運行されており、バス路線網は概ね充足しつつあります。

区内のバス路線網は、基本的にJR常磐線とJR総武線などの駅間を結ぶ基幹路線とこれを補うフィーダー路線（支線）で構成されています。

フィーダー路線は、鉄道駅と周辺の住宅地を循環する路線や慈恵医大葛飾医療センターへのアクセス路線などのように、路線ごとに役割を持って運行されています。

通常の路線バスのほか、亀有駅と羽田空港を結ぶ高速バスや亀有駅と東京ディズニーリゾートを急行バスで結ぶ「シャトル☆セブン」などが運行されています。

観光施策としては、花菖蒲の開花期間に合わせた「かつしか菖蒲めぐりバス」や区内観光の宣伝とバスの利用促進を目的としたキャラクターなどのラッピングバスが運行されています。

また、綾瀬駅と小菅一丁目地域をワゴン車で循環する地域乗合タクシー「さくら」が運行されています。

路線バスの運行便数は、路線ごとに利用実態を考慮してバス事業者が決めています。

昨今の運転手不足により減便する路線が増加しています。

② 運賃サービスについて

一般社団法人東京バス協会は、東京都の支援のもと、満70歳以上の都民で希望する方に、都営交通や都内の民営バスに乗車できる「東京都シルバーパス」を発行しています。

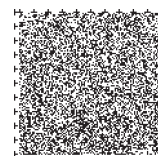
区は、区内在住の妊婦を対象に、外出支援策として5,500円分の交通系ICカードを「マタニティパス」として交付しています。

各バス事業者では、身体障害者手帳や愛の手帳（東京都療育手帳）などをお持ちの方を対象に、無料乗車券の発行や運賃割引の制度を設けています。

また、定額で1日に何回でも乗車できる1日乗車券の発行なども行われています。

③ これまでのバス交通の充実に向けた取り組み

区では、新規バス路線の開設の検討にあたってのバス社会実験や自転車でバス停に行けるようにするためのサイクル&バスライドの整備、バス待ち環境改善のための上屋やベンチなどのバス利便施設整備の助成など、バス交通の充実に向け、バス事業者との協働により取り組んでいます。



④ 葛飾区内バス路線図

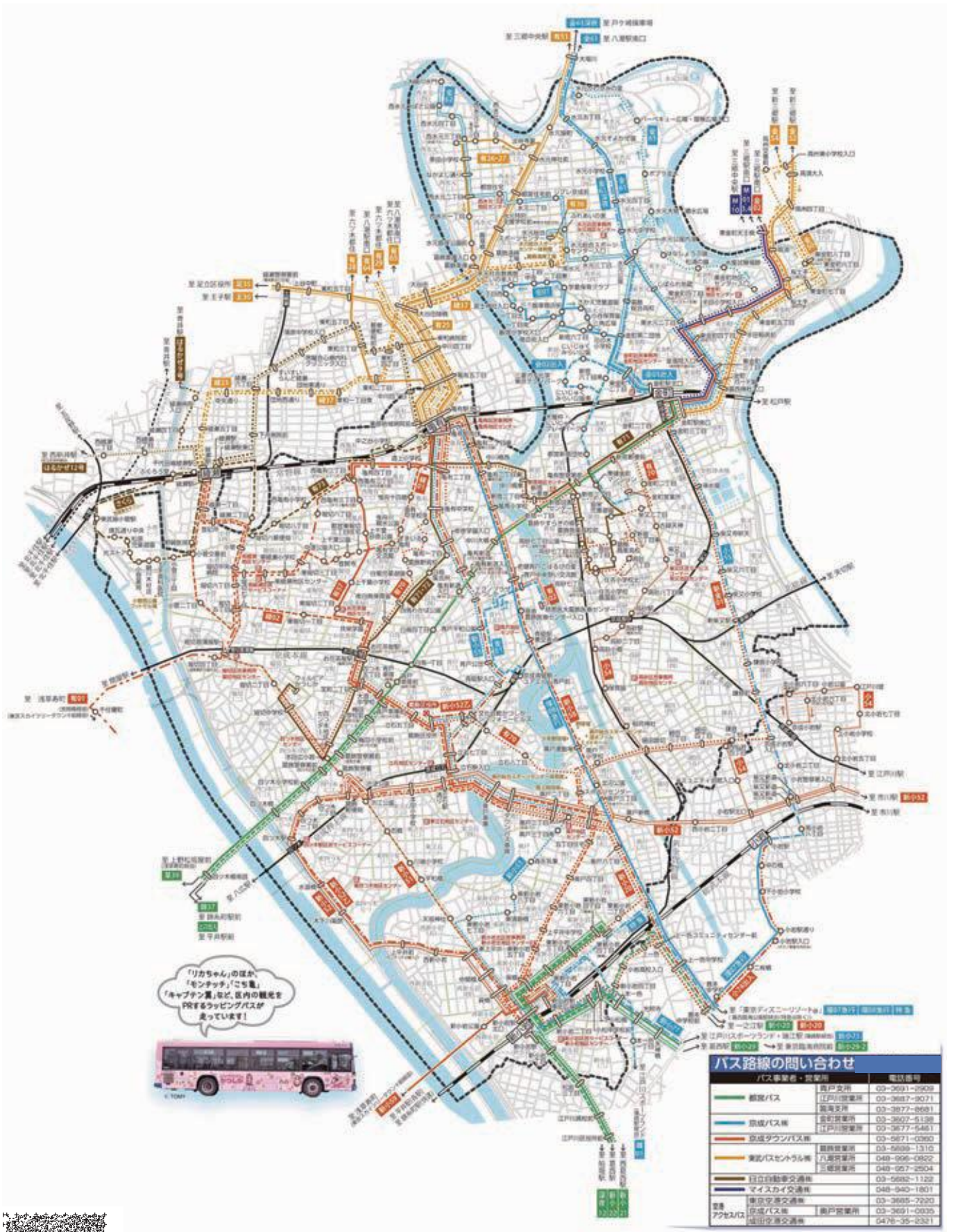
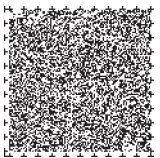


図 葛飾区内バス路線図 (平成30年(2018年)10月時点)



4) タクシー

① 年間利用者数と年間収入

区内 22 事業者に対して区がアンケートを行い、そのうち回答のあった 3 事業者について、年間利用者数及び年間収入の合計を示しました。

利用者数、収入ともに平成 22 年度から平成 25 年度までは横ばいですが、それ以降は少しずつ減る傾向にあります。

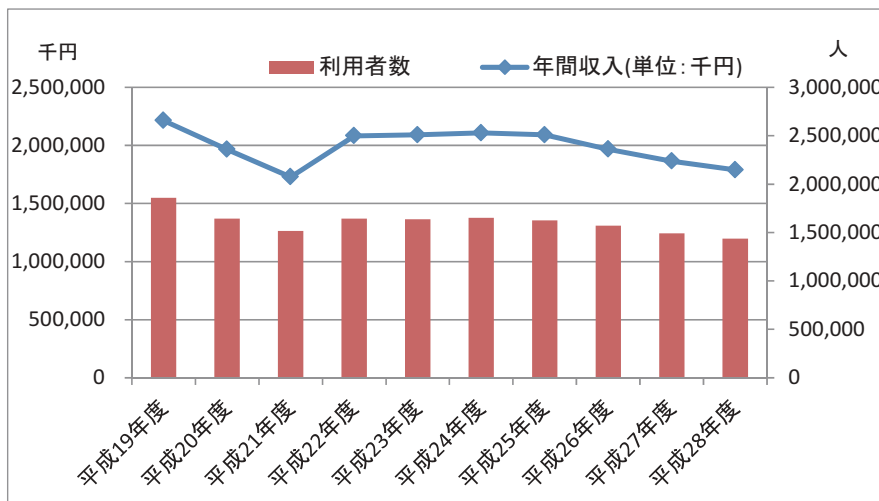


図 タクシーの利用者数と事業者の年間収入の推移 (区内)

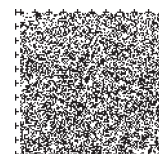
② タクシー乗務員数と平均年齢の推移 (東京都)

都内のタクシー乗務員数 (運転者証交付数) は、平成 21 年度を境に減少傾向にあります。なお、女性乗務員は、近年増加傾向にあります。



図 タクシー乗務員数の推移

出典：(一財) 東京ハイヤー・タクシー協会資料をもとに作成



都内の法人タクシー乗務員の平均年齢の推移を示します。平成29年度は、58.4歳で年々高年齢化が進んでいます。



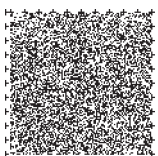
図 法人タクシー乗務員平均年齢の推移

出典：東京のタクシー2018 (一財)東京ハイヤー・タクシー協会

③ 区内のタクシー乗り場

区内のタクシー乗り場は、次の駅前広場に設置されています。

- 亀有駅 亀有駅北口駅前広場、亀有駅南口駅前広場
- 金町駅 金町駅北口駅前広場、金町駅南口駅前広場
- 新小岩駅 新小岩駅東北広場、新小岩駅南口駅前広場
- お花茶屋駅 お花茶屋駅駅前広場
- 新柴又駅 新柴又駅駅前広場



(4) 都市施設

1) 都市計画道路の整備

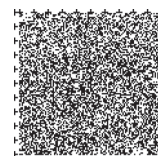
区内の主要な幹線道路である国道6号（水戸街道）や都道の蔵前橋通り、平和橋通り、環七通りでは、橋梁や踏切などが原因で混雑が発生しています。

また、混雑は都市計画道路の整備不足も一因となっていると考えられます。

混雑する道路を運行する路線バスは、遅延することが多く、定時性や速達性の確保が難しくなっています。

こうしたことを背景に区では、区内の幹線道路ネットワーク構築に向けて、都市計画道路整備を進めています。

図 都市計画道路の整備
(平成30年(2018年)4月時点)



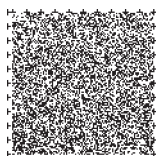
2) 駅前広場

駅前広場は、基本的にJR各駅に整備されています。この中には、バス路線の増加や駅利用者の増加などにより、広場の大きさに対する交通量が超過し、混雑している箇所も見受けられます。

名称	問題点など
新小岩駅南口駅前広場 面積：5,800㎡ バス乗り場：5 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・広場内の信号により、車両の流れが滞ることがある。 ・路線バスやタクシー、自家用車などが同じ車線に流入するため、流れが円滑に処理できず安全上課題がある。
新小岩駅東北広場 面積：5,100㎡ バス乗り場：4 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・改札から若干距離があり、賑わいを増していくことが課題となっている。 ・タクシー乗り場があまり活用されていない。
亀有駅北口駅前広場 面積：2,400㎡ バス乗り場：4 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・環七通りからのアクセス道路は、タクシーの待機列などにより、夜間に混雑することがある。
亀有駅南口駅前広場 面積：5,200㎡ バス乗り場：6 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕のピーク時間帯において、路線バスに加え自家用車などの流入などにより広場内が混雑することがある。
金町駅北口駅前広場 面積：2,400㎡ バス乗り場：2 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・広場内が狭く、バスが乗り場に正しく接することが難しい。 ・駅前に通じる道路が狭く、車が円滑に通行することが難しいため、駅周辺で混雑が発生している。 ・東京理科大周辺の開発などにより、歩行者などが増加し、安全上の課題がある。
金町駅南口駅前広場 面積：5,400㎡ バス乗り場：7 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・京成金町駅とJR金町駅との乗り換えなどによる人の流れが多く、歩行者の横断が交通安全上の課題となっている。
お花茶屋駅駅前広場 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー乗り場があまり活用されていない。
新柴又駅駅前広場 面積：2,245㎡ バス乗り場：1 タクシー乗り場：1	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー乗り場があまり活用されていない。
【参考】綾瀬駅駅前広場 バス乗り場：6	<ul style="list-style-type: none"> ・西口改札側の線路下にバス乗り場が整備されている。 ・タクシー乗り場は、西口改札前の道路にある。

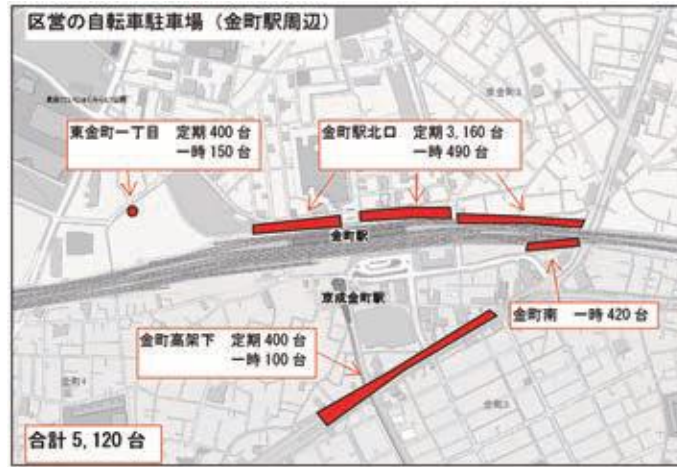
※青砥駅、京成高砂駅、堀切菖蒲園駅、柴又駅、京成立石駅、四ツ木駅には、現在駅前広場が整備されていない。

京成立石駅、四ツ木駅では駅前広場の整備が計画されている。(区画街路3号線、区画街路6号線)

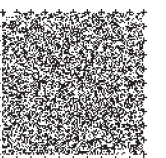


3) 駅周辺自転車駐車場

区内の鉄道駅周辺には、公共の自転車駐車場が整備されています。その他、民間の自転車駐車場も設置されています。



※平成31年（2019年）3月時点



(5) 観光

東京都全体では国内旅行者数、外国人旅行者数ともに近年は増加傾向にあり、区内においても増加傾向が示されています。

1) 外国人旅行者などの推移



図 訪日・訪都外国人旅行者数及び訪都国内旅行者数の推移

出典：東京都平成29年訪都旅行者数等実態調査

2) 葛飾区観光経済実態調査

平成29年度に行った「葛飾区観光経済実態調査」では、平成28年の葛飾区外国人観光客入込者数は、対前年比29.9%増との結果が示されています。

また、本区に来訪した経験のある国内在住者が「来訪時に困ったことや不便を感じたこと」として「区内の移動が不便」を、17.9%と最も多く挙げています。

本区に来訪した経験のある国外在住者（外国人観光客）が「滞在中にあると便利だと思った情報」として「宿泊施設（70%）」に次いで「交通手段（69.3%）」を、多く挙げています。

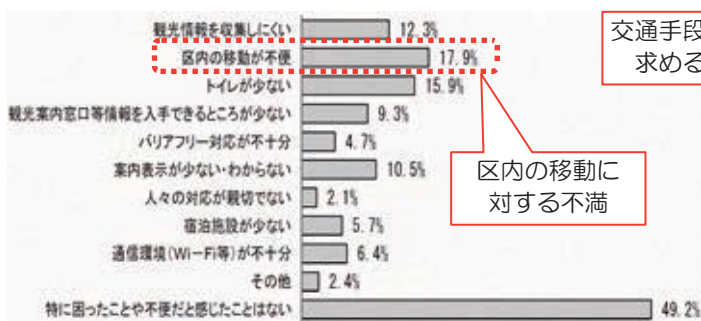


図 来訪時に困ったことや不便を感じたこと (国内在住者)

※調査対象者：葛飾区を除く国内に在住し、区内の観光地を訪れたことがある16歳以上の男女

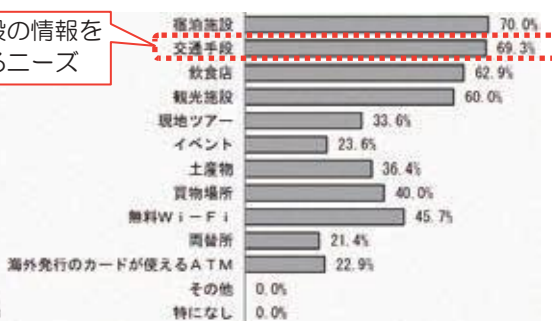
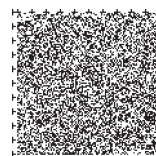


図 滞在中にあると便利だと思った情報 (国外在住者)

※調査対象者：韓国、中国、台湾、米国、タイに在住し、区内の観光地を訪れたことがある16歳以上の男女

出典：葛飾区観光経済実態調査報告書 (H30. 2 葛飾区)



(6) 令和10年度(2028年度)までに完成が想定される公共交通に関する事業など

本方針の目標年次である令和10年度(2028年度)までに完成が想定される公共交通に関する事業などは、次のとおりです。

1) 都市計画道路事業

現在事業中の都市計画道路補助第276号線(隅田橋区間、一口橋南区間、細田北区間)、補助第264号線(細田西区間)、補助第284号線(東新小岩北区間、東新小岩南区間)は、用地取得の進捗状況などから、令和10年度(2028年度)までの完成が想定されています。

これらの都市計画道路の整備に合わせて、バス路線の開設が期待できます。

2) 連続立体交差事業

京成電鉄押上線(四ツ木駅~青砥駅間)連続立体交差事業は、令和5年(2023年)3月完成を目指して進められています。

これにより平和橋通りなどの踏切がなくなり、慢性的な道路混雑が解消され、バス路線の定時性や速達性の向上が期待できます。

3) 市街地再開発事業

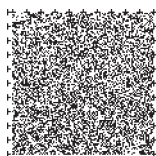
京成立石駅周辺では、立石駅北口地区第一種市街地再開発事業が進められており、駅前広場が整備されることによる公共交通の乗り継ぎ利便性の向上など、交通結節点機能の拡充が期待されています。

金町駅周辺では、新宿六丁目地区地区計画における再開発などが進められ、今後も東京理科大学薬学部の増設や高層住宅の建築により、居住者や駅利用者の更なる増加が見込まれています。

また、平成30年(2018年)4月から金町六丁目駅前地区第一種市街地再開発事業の工事が進められているとともに、東金町一丁目西地区についても市街地再開発事業が今後予定されており、金町駅周辺の一層の活性化や駅アクセス道路の拡幅などが期待できます。

4) その他

- ・日本赤十字産院の葛飾区新宿3丁目への移転(令和3年(2021年)予定)。
- ・北綾瀬駅から東京メトロ千代田線への直通運転開始(平成31年(2019年)3月16日)を契機とした駅周辺街づくりの進展。



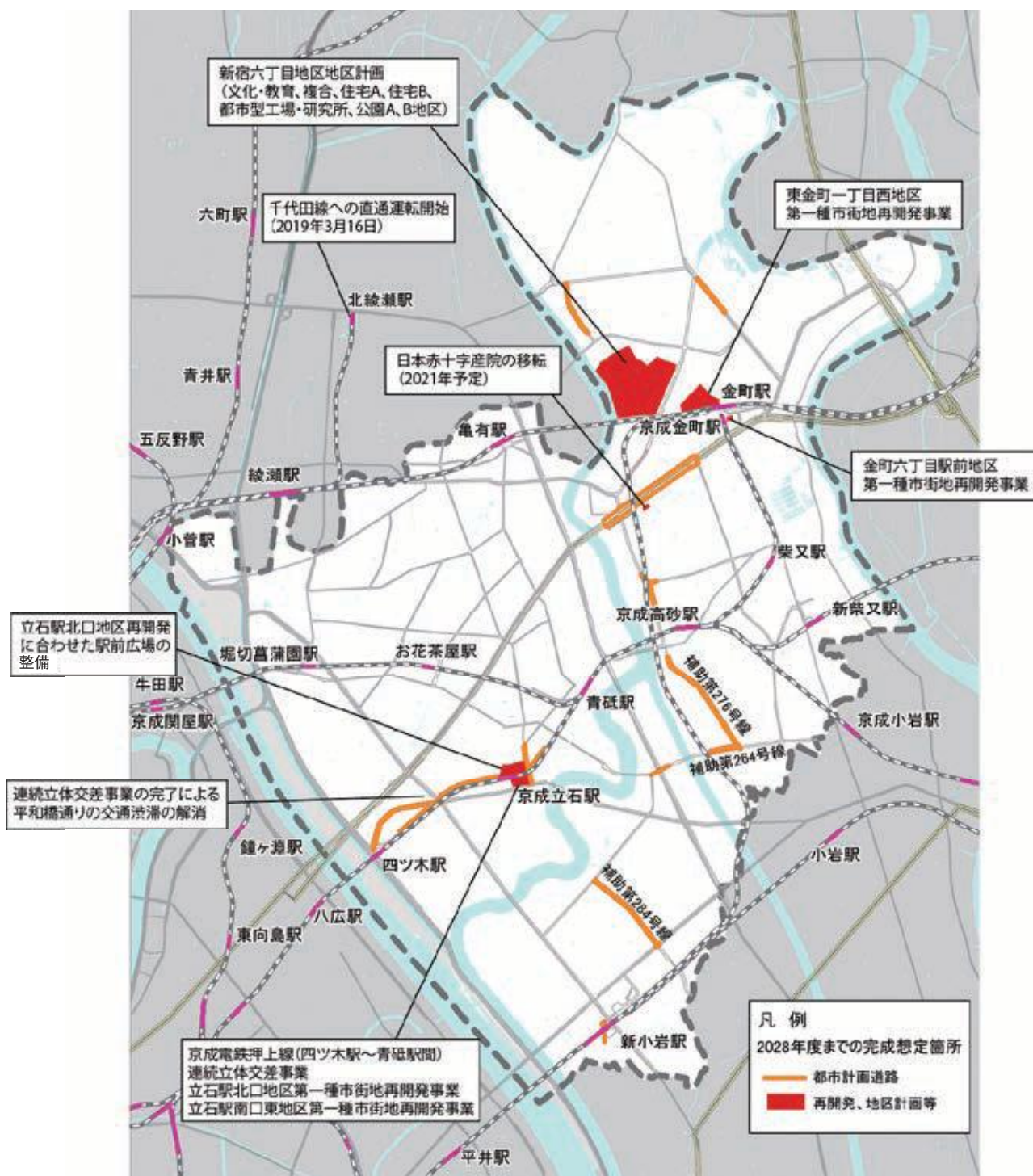
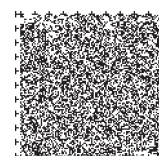


図 令和10年度（2028年度）までに完成が想定される公共交通に関する事業など

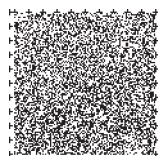


2-2 交通事業者の意見

区内を運行する交通事業者に対し、区がアンケートを行い、得られた意見などは、次のとおりです。

(1) バス事業者の意見・要望など

項目	意見・要望など
主要幹線道路の混雑	<ul style="list-style-type: none"> ・平和橋通りの四ツ木2号踏切が混雑しており、バス路線の定時性の確保が難しくなっている。 ・東金町五丁目交差点（桜土手）が、通勤時間帯に混雑するため、バス専用レーンを設置してほしい。 ・環七通りや水戸街道（国道6号）が常に混雑している。 ・大谷田陸橋周辺が混雑している。
駅周辺道路の混雑	<ul style="list-style-type: none"> ・環七から亀有駅北口に向かう道路の混雑対策をしてほしい。 ・亀有駅南口の駅前広場や周辺道路が混雑している。 ・東京理科大通りは、歩行者が多いため安全対策をしてほしい。 ・金町駅北口のバス乗り場が狭いため、駅前広場を整備してほしい。 ・新小岩駅南口駅前広場では、広場内が混雑している。東北広場に交通を分散させるなど検討してほしい。 ・京成高砂駅周辺の道路は踏切により混雑している。
バス停環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ガードレールや植栽が支障となり、車いす用のスロープが出せないバス停がある。
収支状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客は増えているが、シルバーパス利用者が増加しているため、運賃収入は伸びていない。
運行ダイヤの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員や車庫、車両の不足により、路線の拡充や便数の維持などが難しくなっている。 ・遅れの状況を考慮した運行ダイヤに変更することで、時刻表どおりに運行できるよう努めている。

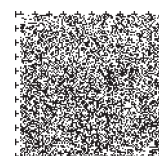


(2) 鉄道事業者の意見・要望など

項目	意見・要望など
駅舎・ホーム	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の開発が進み、利用者が増加している駅もある。このような駅は、将来のあるべき姿など、引き続き区と検討していきたい。 ・ 線路への転落防止策として、ホームドアの設置を進めたい。 ・ バリアフリー経路は概ね確保されているが、利用者からは、複数経路の確保やエレベーターの増設などの要望がある。

(3) タクシー事業者の意見・要望など

項目	意見・要望など
乗務員について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員不足が深刻。乗務員の高齢化が進んでいる。 ・ 慢性的な人手不足の状態が続いている。
車両数と車庫の規模について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員不足のため、車庫は余っている感じがする。
道路環境などの課題について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京成線各駅にタクシー乗り場や降車場を整備してほしい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシーの予約をやすく、使いやすくするため、スマートフォンの配車アプリを導入している。 ・ 高齢者などさまざまな人が利用しやすい車両を導入し、バリアフリー（ユニバーサルデザイン）化に努めている。



2-3 区民の移動実態

区民の移動実態（行き先、交通手段）について、既存資料をもとに次のとおり整理しました。

(1) 行き先と交通手段分担率

平成20年パーソントリップ調査を用いて、区内及び区外の発着地とその交通手段を整理しました。

1) 区発着トリップ

- 区発着トリップの構成は、東京都区部（葛飾区以外）が53%と最も多く、次いで葛飾区（区内）が36%となっています。

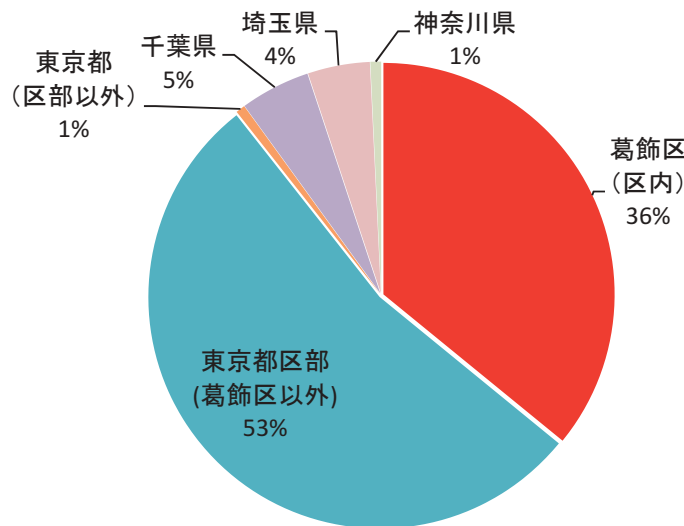
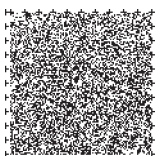


図 区発着トリップの構成

※区発着トリップとは、葛飾区を出発地とする移動と葛飾区を目的地とする移動の合計



2) 交通手段分担率

- ・区発着トリップ別代表交通手段分担率は、葛飾区（区内）は、自転車が40%と最も多く、次に徒歩が34%、自動車が13%となっています。
- ・東京都区部（葛飾区以外）への移動手段は、鉄道が32%と最も多く、次に自転車が26%となっています。
- ・路線バスは、葛飾区（区内）で3%、東京都区部（葛飾区以外）で2%、全体でも3%となっています。

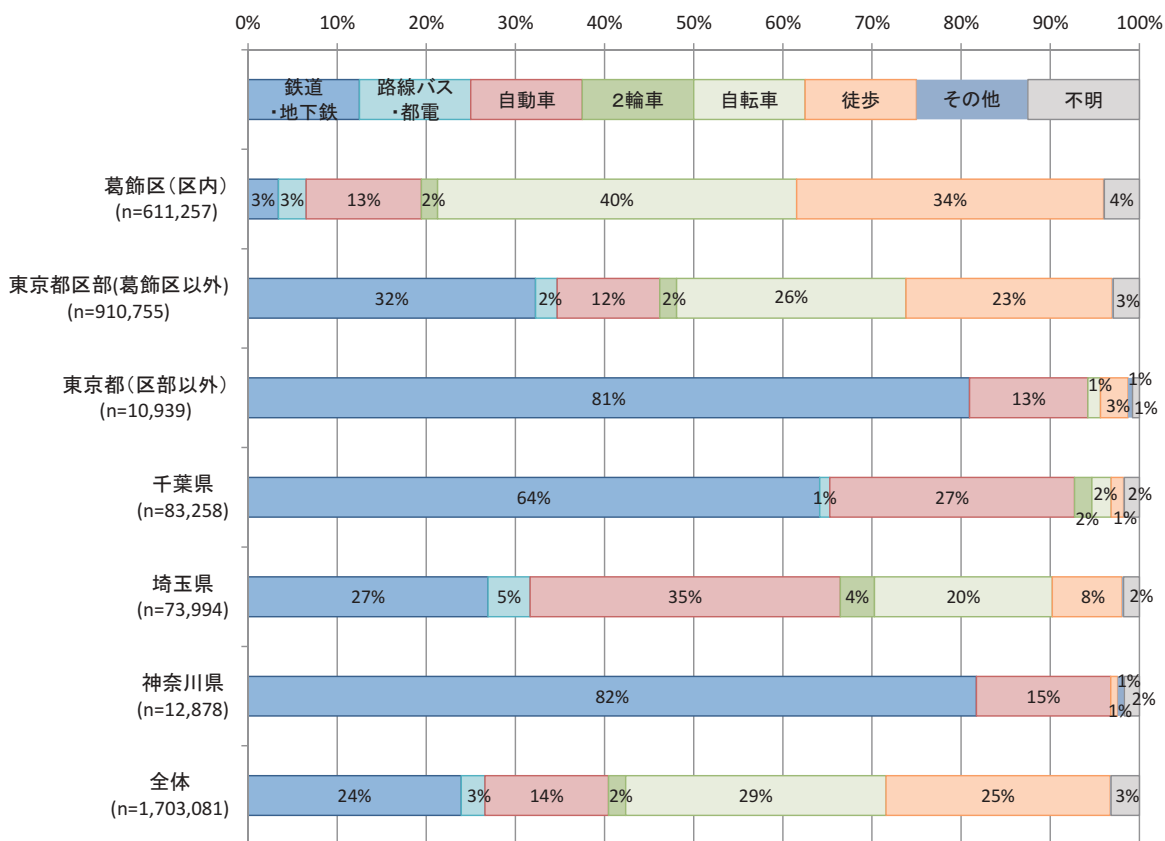
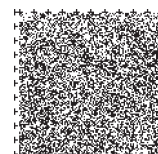


図 区発着トリップ別代表交通手段分担率（発着地別）



(2) 駅別の端末交通手段

平成 28 年度大都市交通センサスの結果から、駅別の端末交通手段（各駅へ向かうための交通手段）の分担率を整理しました。

- ・新小岩駅の分担率は、徒歩が 52%、自転車が 20%、バスが 26%で、区内駅の中でバスの分担率が最も高くなっています。
- ・JR 各駅の自転車及びバスの分担率は、京成線各駅と比較して高くなっています。
- ・京成線各駅及び北総線駅は、JR 各駅に比べて徒歩の分担率が高くなっています。
- ・区内各駅に共通して、自家用車利用（車(送迎)、車(その他))は、非常に少なくなっています。

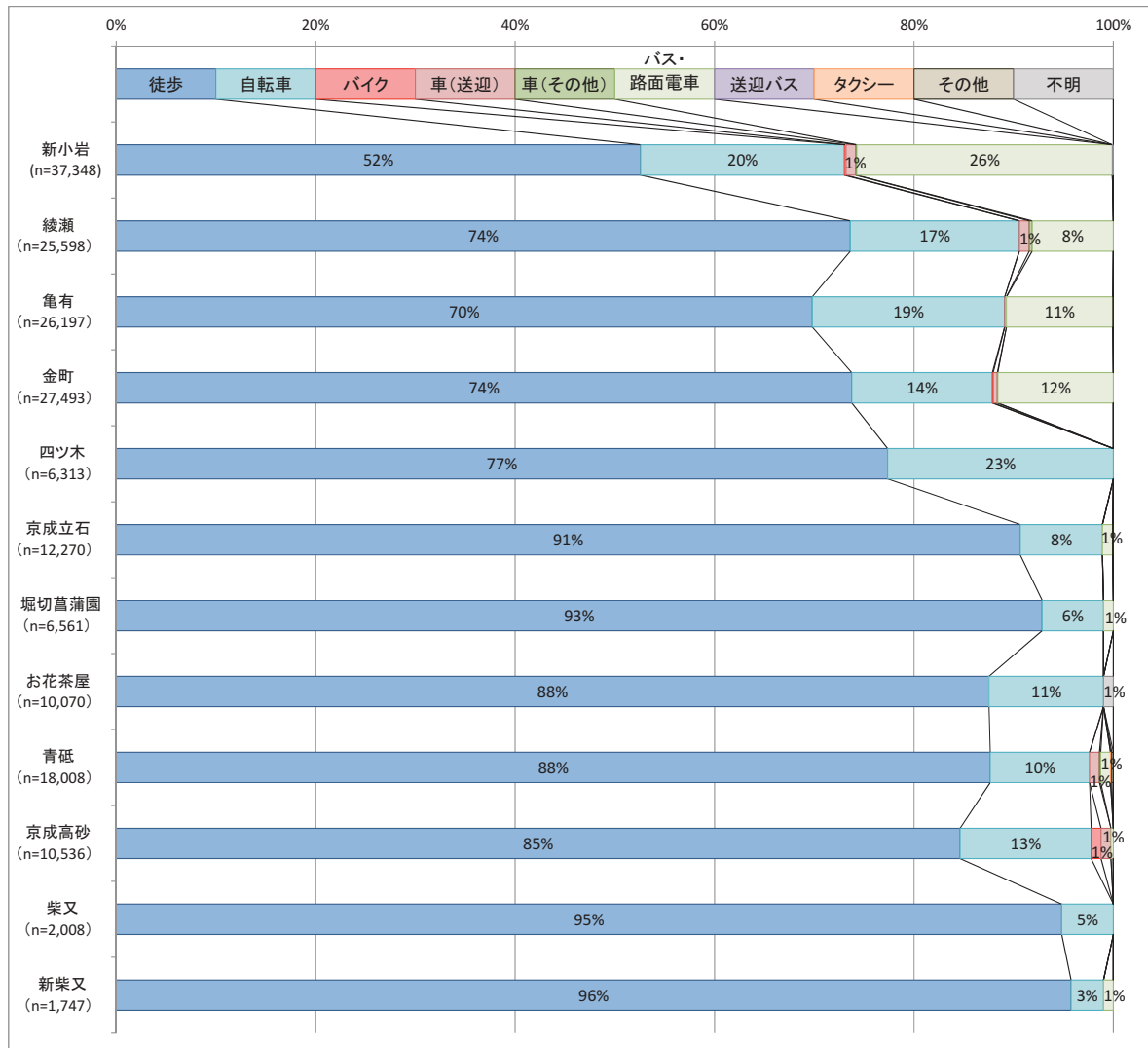
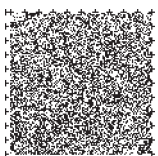


図 駅別の端末交通手段の分担率

出典：平成 28 年度大都市交通センサスより作成

※平成 28 年度大都市交通センサスの内、定期券利用者の合計値より算出した。



(3) 交通事故件数の分析

区内の事故総件数及び負傷者数は、近年、減少傾向にあります。

平成 29 年（2017 年）の自転車に関与する事故は 37%で、特別区平均 35%と比べるとやや高くなっています。

また、平成 29 年（2017 年）の高齢者関与事故は 34%で、特別区平均 31%と比べるとやや高くなっています。

このことから、自転車及び高齢者の交通安全に関する取り組みが必要と考えられます。

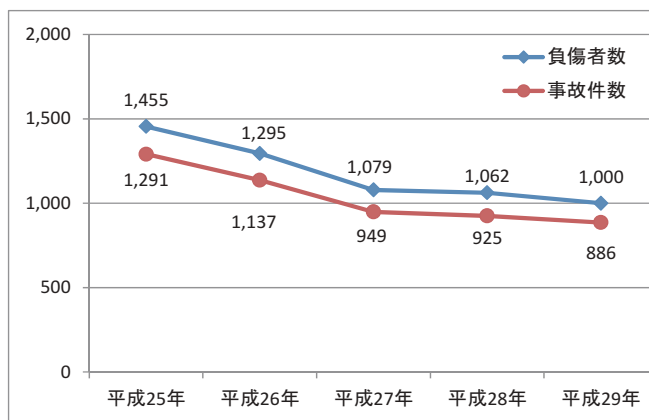


図 区内の事故総件数及び負傷者数の推移 出典：警視庁資料をもとに作成

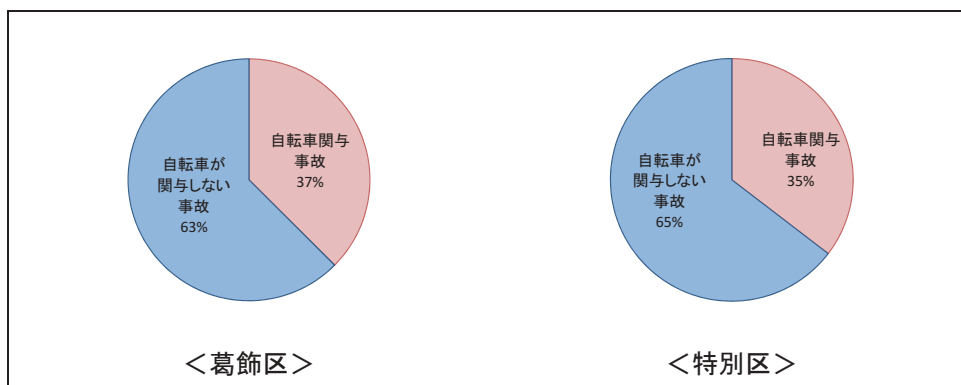


図 区内及び特別区における自転車に関与する事故の割合（平成 29 年）
出典：警視庁資料をもとに作成

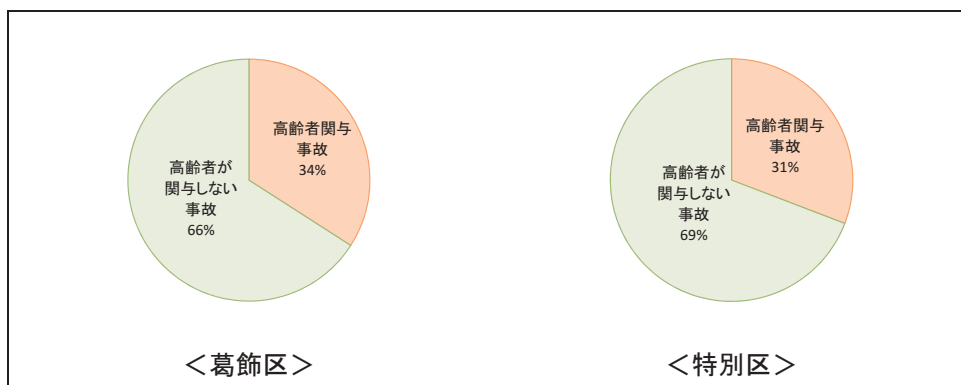
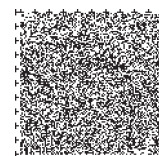


図 区内及び特別区における高齢者が関与する事故の割合（平成 29 年）
出典：警視庁資料をもとに作成



第3章 公共交通サービスの評価

3-1 公共交通サービスの評価

平成9年度（1997年度）に実施した「葛飾区交通アクセス改善調査」以降、区とバス事業者との協働の取り組みにより、区内のバス路線は、南水元のアイリスループをはじめ、十数系統が開設されています。

一方、バス路線拡充の要望や今後の高齢社会の進展を踏まえ、更なる公共交通のサービス向上を考えていくことが必要です。こうしたことから、優先的に検討に取り組む地域があるのか把握するために、区内の公共交通サービスの現状を評価します。

（1） 評価の方法

公共交通サービスの評価にあたっての考え方を次に示します。

①「葛飾区交通アクセス改善調査（平成9年度）」において設定したサービス水準（従前のサービス水準）に対し、新たにサービス水準を設定し、これを単純にあてはめて評価します。

このサービス水準内に入らない地域を「評価地域」とします。

②区民ニーズ調査の結果を活用し、「評価地域」のうち、優先的に検討に取り組む地域の有無について検討します。

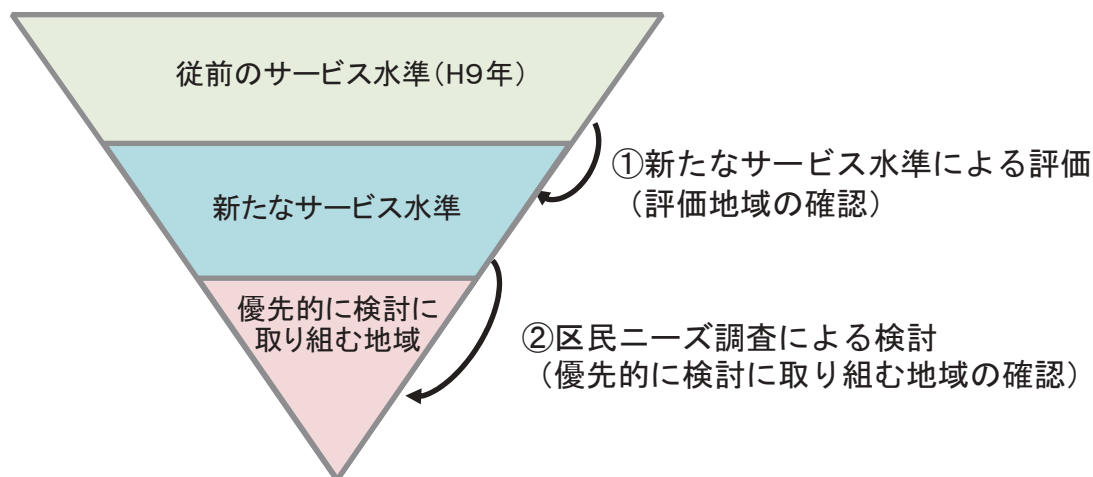
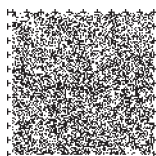


図 公共交通サービスの評価フロー



(2) 新たなサービス水準による評価

1) 新たなサービス水準

区全体の公共交通サービスの評価を行うため、国の指針などを参考に公共交通のサービス水準を新たに設定しました。

●新たなサービス水準

駅勢圏は半径 800m、バス停勢圏は半径 300mとする。

バス停は運行本数が 30 本／日（片道）以上のものを対象とする。

なお、この範囲外を「評価地域」とする。

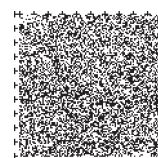
※参考「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課）
公共交通沿線地域 鉄道駅徒歩圏 800m、バス停徒歩圏 300m
基幹的公共交通路線 30 本／日以上運行頻度の鉄道及びバス路線

(参考) 交通アクセス改善調査（平成 9 年度）において設定したサービス水準

ランク 1：駅勢圏 1000m 以上、バス停勢圏 300m 以上

ランク 2：バス停勢圏 300m、便数 15 本／日以上（片道）のバス路線の沿線を対象として範囲を設定した。

※この調査では、バス交通を中心とした区内交通のあり方や交通アクセスの改善方針等の策定を行い、特に緊急度の高い地区については、整備計画、実現方策を策定することを目的としていました。



2) 新たなサービス水準による評価

区内の公共交通サービスの状況に新たなサービス水準を単純にあてはめて評価しました。

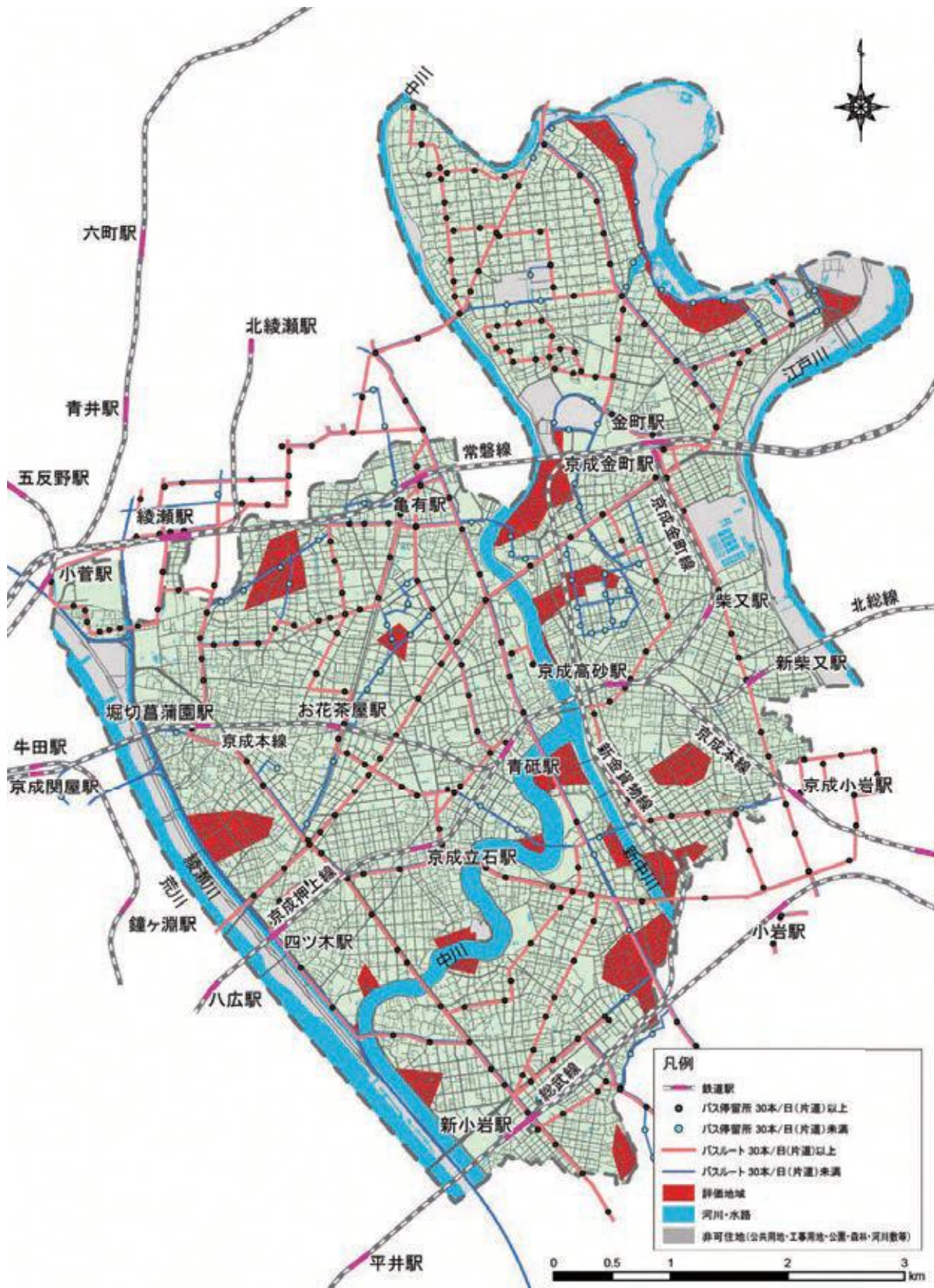


図 評価地域

※バスルートや運行本数は平成 29 年度末時点

(3) 区民ニーズ調査による検討

区民ニーズ調査として、区民アンケート及び地域ヒアリングを実施しました。

1) 区民ニーズ調査の概要

① 調査目的

パーソントリップ調査や大都市交通センサスなどの既存資料では、とらえきれない区民の移動に関する情報や公共交通に関する課題、要望などを把握することを目的としています。

② 調査対象など

調査の対象及び方法は、次のとおりです。

	対 象	方 法
区民 ア ン ケ ー ト	区全域	配布数 5,000 通 (15 歳以上の世帯主を無作為抽出)
	評価地域 (新たなサービス水準で評価した地域)	配布数 1,000 通 (15 歳以上の世帯主を無作為抽出)
地域 ヒ ア リ ン グ	評価地域 (新たなサービス水準で評価した地域) から選定	ワークショップ形式による。 参加者は、自治町会に選出を依頼した。

(区民ニーズ調査の詳細については、参考資料を参照。)

区民アンケートは、評価地域 (新たなサービス水準で評価した地域) と評価地域外との差異を調べるために評価地域に多めに配布しています。

2) 区民アンケートの結果

日常生活における交通手段についての質問に対する回答を、「評価地域外」と「評価地域」とに分けて集計し、差異を比較しました。

■日常生活において、頻度が週 5 日以上ある移動の交通手段について

「評価地域外」 鉄道 60%・路線バス 2%・自転車 19%

「評価地域」 鉄道 54%・路線バス 3%・自転車 23%

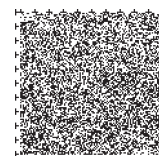
⇒ 鉄道及び自転車の回答率に若干の差異はあるものの、路線バスに大きな差異は見られませんでした。

■日常生活において、頻度が週 5 日以上ある移動の鉄道駅までの交通手段について

「評価地域外」 路線バス 7%・自転車 24%・徒歩 69%

「評価地域」 路線バス 6%・自転車 35%・徒歩 59%

⇒ 自転車及び徒歩の回答率に若干の差異はあるものの、路線バスに大きな差異は見られませんでした。



日常生活において、頻度が週1日以上ある移動における交通手段についての分析結果についても、同様の結果となりました。

3) 地域ヒアリングの結果

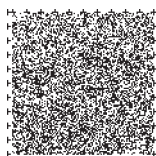
「評価地域」の中から5地域を選定し、移動や交通に関する具体的な要望、地域の課題などを確認しました。

各地域からは、「高齢になり車を手放し、自転車運転も危険になると、公共交通に頼らざるを得ない。」「スーパーや病院、公共施設を巡る地域循環バスがあるとよい。」などの意見が得られました。

これらの意見は、今後の公共交通の充実に向けた施策の検討や実施に活かしていきます。

4) 区民ニーズ調査による検討結果

区民ニーズ調査による検討結果から、公共交通の利用状況について「評価地域」と「評価地域外」を比較しましたが、大きな差異は見受けられなかったため、「優先的に検討に取り組む地域」を設定するには至りませんでした。



(4) 公共交通サービスの評価（まとめ）

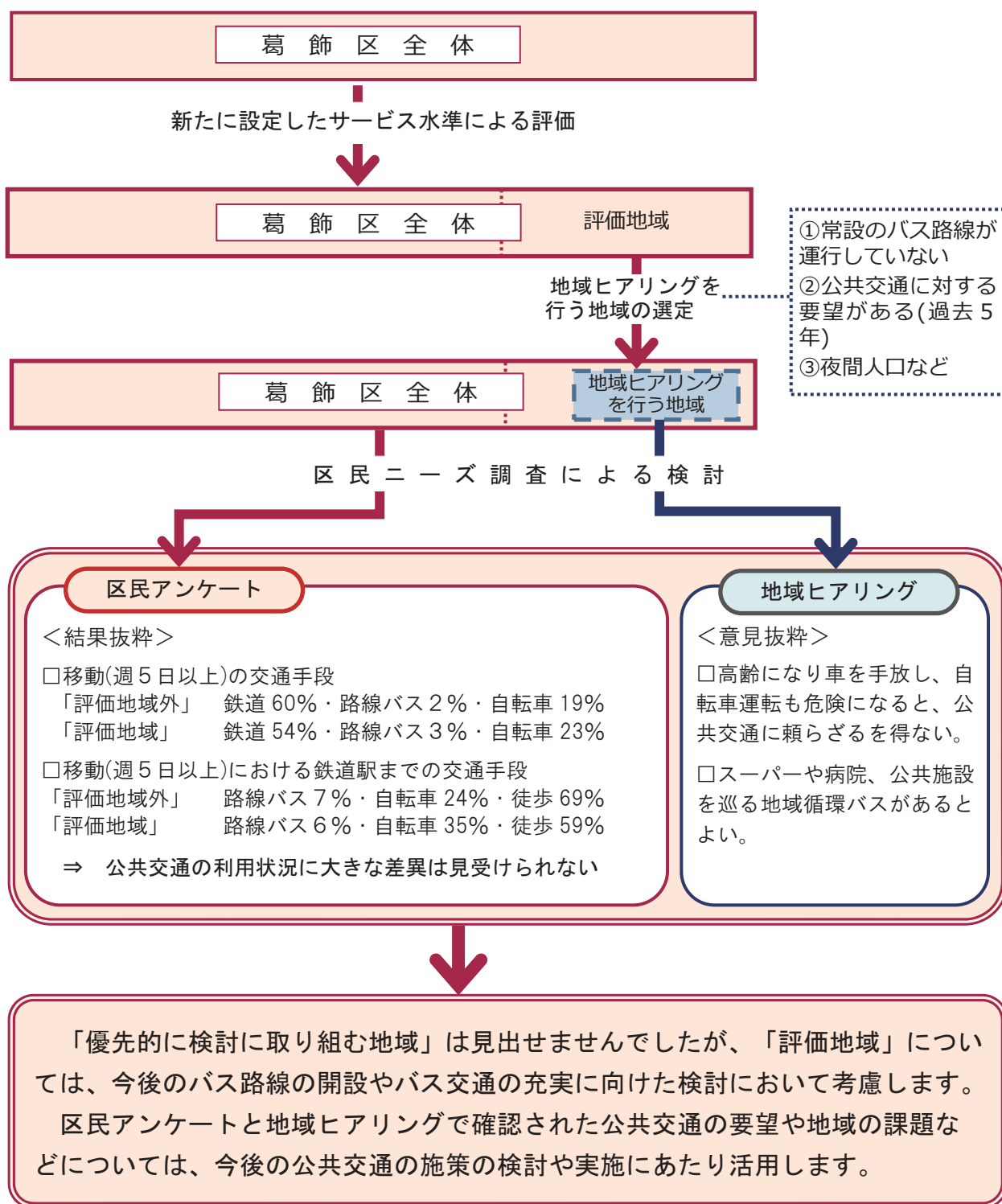
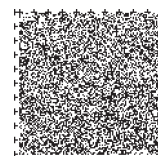


図 公共交通サービスの評価のまとめ



第4章 公共交通網整備方針

4-1 目指すべき葛飾区の公共交通網のあり方

高齢社会の一層の進展や今後の人口減少などの社会状況の変化を見据えるとともに、上位計画の整理や区内交通の現状、区民ニーズ調査などを踏まえた、「目指すべき葛飾区の公共交通網のあり方」は、次のとおりとします。

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。

4-2 公共交通網整備方針

目指すべき葛飾区の公共交通網を実現するために、次のとおり3つの整備方針を定めます。

整備方針① 公共交通の更なるサービス向上

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。

整備方針② 持続可能な公共交通網の構築

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。

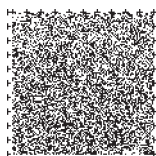
基幹路線とフィーダー路線（支線）とが、効率的・効果的につながる公共交通網を構築します。

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。

整備方針③ 関連分野との連携による地域の活性化

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。



第5章 目指すべき公共交通網を実現するために 取り組む施策

5-1 課題の整理

3つの整備方針を受けて、課題を8つに整理しました。
また、各課題がどの整備方針に対応するのか記しました。

課題1：不足する南北方向の交通ネットワーク（整備方針①、②）

- ・ JR常磐線や総武線、京成線など東西方向の鉄道ネットワークは充実していますが、南北方向の鉄道が不足しています。
- ・ 南北方向のバス交通は、新小岩駅と綾瀬駅や亀有駅を結ぶ路線、金町駅と小岩駅を結ぶ路線などが整備されていますが、一層の路線網の拡充が求められています。

課題2：高齢者など移動制約者への対応（整備方針①、②、③）

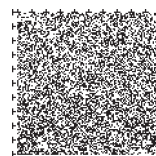
- ・ 「葛飾区人口ビジョン」における2040年の高齢化率は30%以上であり、高齢化の進展が見込まれています。
- ・ 区民アンケートでは75歳以上の路線バス利用割合が高く、高齢者などの交通手段としてバス交通の重要性が増すと考えられます。

課題3：路線バスの定時性・速達性の確保（整備方針①）

- ・ 鉄道踏切などにより混雑している道路を運行するバス路線では、定時性や速達性が損なわれています。
- ・ バス事業者からは、定時性・速達性の観点から、幹線道路や駅周辺道路の混雑改善の要望が寄せられています。
- ・ 区民アンケートでは、路線バスに関する改善点として、評価地域外と評価地域で「時刻表どおりに運行する」が30%以上あり、特に週1日以上の利用頻度が高い利用者では40%と高くなっています。

課題4：自転車利用環境の整備（整備方針①、③）

- ・ 区内は平坦な地形のため、区内移動における自転車の利用割合が40%と高い特徴があります。
- ・ 一方で、平成29年の区内の事故総件数に対し、自転車が関与する事故の割合が37%と高く、自転車を安全・快適に利用できる環境整備が必要です。



課題5：交通結節機能などの強化（整備方針①、③）

- ・ 亀有駅南口や金町駅北口、新小岩駅南口の駅前広場では、広場の大きさに対し交通量が多いことから混雑が発生しています。
- ・ 駅前広場が未整備の駅（四ツ木、京成立石、青砥、京成高砂など）があります。
- ・ 交通事業者からは、駅前広場の機能強化や駅周辺道路の混雑改善の要望が寄せられています。
- ・ 区民アンケートでは、鉄道に関する改善点として「他の交通手段（バスや自転車等）との乗り継ぎのしやすさ」を選択する割合が評価地域外で38%と高く、評価地域では42%と最も高くなっています。
- ・ 区民アンケートでは、路線バスに関する改善点として「他の交通手段（鉄道等）との乗り継ぎをしやすくする」を選択する割合が評価地域外と評価地域で30%以上と高くなっています。

課題6：情報案内の充実（整備方針①、③）

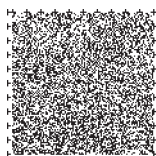
- ・ 区民アンケートでは、路線バスに関する改善点として「時刻表や路線図をわかりやすくするなどの運行情報案内の工夫」を選択する割合が評価地域外で35%と最も高く、「バス停留所への到着予測時刻情報の提供（バスロケーションシステムの整備）」を選択する割合も32%と高くなっています。
- ・ 「運行情報案内の工夫」を選択した人の比較では、バスの利用頻度が週1日以上の利用者の選択率（30%）に対して週1日未満の利用者の選択率（36%）が高いことから、情報案内を充実することにより、路線バスの利用促進につながると考えられます。

課題7：既存バス路線の維持（整備方針①、②）

- ・ バス事業者は、乗務員や車両、車庫の不足などにより、路線の拡充や既存路線の便数増加などが難しくなっています。
- ・ 近年、利用者が少なく採算のよくないバス路線では、減便が行われ、現状のサービスを維持することも難しくなっています。

課題8：観光客をはじめとした来訪者への対応（整備方針①、③）

- ・ 葛飾区観光経済実態調査（平成29年度）では、国内観光客が区内来訪時に困ったこととして、「区内の移動が不便」という回答が最も多くなっています。
- ・ 同調査において、外国人観光客が滞在中にあると便利だと思った情報として、「交通手段」という回答が多くなっています。
- ・ 観光客をはじめとしたすべての来訪者にとってわかりやすく、区内観光地の周遊性を高める交通手段の検討が必要です。



5-2 課題に対応した施策

5-1で整理した8つの課題を解決するための施策を次の表にまとめました。

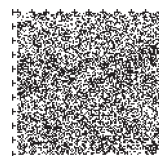
なお、各施策がどの課題に対応しているのかがわかるように、「○」印により関係を示しています。

例えば、課題1「不足する南北方向の交通ネットワーク」については、「循環バス導入などの検討」や「都市施設の整備に合わせたバス路線の検討」、「新金貨物線の旅客化の検討」の施策に取り組むことで、解決を図っていきます。

なお、各施策の具体的な内容は、「5-4 施策の説明」に記載しています。

(1) 施策対応表

施策	1 課題 向の交通ネットワーク	2 課題 高齢者など移動制約者への対応	3 課題 路線バスの定時性・速達性の確保	4 課題 自転車利用環境の整備	5 課題 交通結節機能などの強化	6 課題 情報案内の充実	7 課題 既存バス路線の維持	8 課題 観光客をはじめとした来訪者への対応
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		○					○	
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		○			○			
地域の自主的な取り組みへの支援	(施策内容により各課題に対応)							
交通に関する最先端技術への対応								
その他の考慮する取り組み								



5-3 施策の分類

各施策について、次のとおり3つに分類しました。

(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を「計画的に取り組む施策」とします。

(2) 継続的に取り組む施策

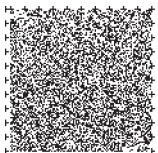
既に取り組んでいる公共交通に関係する事業や検討している施策などで、具体的なスケジュールを定めることが出来ないものを「継続的に取り組む施策」とします。

(3) 機会をとらえて取り組む施策

「計画的に取り組む施策」や「継続的に取り組む施策」によっても解決が難しい課題で、関連する各分野との連携などが必要な取り組みや今後目を向けていくことが必要な交通に関する最先端技術の活用などを「機会をとらえて取り組む施策」とします。

各施策の分類及び具体的な内容説明の参照ページを次の表に示します。

分類	施策	参照ページ
計画的に取り組む施策	循環バス導入などの検討	P46
	都市施設の整備に合わせたバス路線の検討	P48
	バス停利用環境の整備	P50
	公共交通に関する情報提供	P50
	サイクル&バスライドの整備	P52
	運転手確保の支援	P53
	公共交通の利用促進	P53
継続的に取り組む施策	都市施設の整備	P54
	バス走行環境の改善	P55
	交通バリアフリーの推進	P56
	自転車利用環境の整備	P56
	新金貨物線の旅客化の検討	P57
	既存鉄道の利便性の向上	P58
機会をとらえて取り組む施策	地域の自主的な取り組みへの支援	P59
	交通に関する最先端技術への対応	P60
	その他の考慮する取り組み	P62



5-4 施策の説明

(1) 計画的に取り組む施策

1) 循環バス導入などの検討

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。

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。

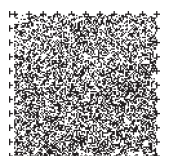
- 区民と区、関係者（バス事業者、交通管理者、道路管理者など）との合意形成を図りながら進めます。
- 地域の移動に対するニーズを踏まえるとともに、循環バスなどの導入に係る経費なども考慮して検討します。
- 運行ルートは、既存路線と競合しないよう、既存路線の活用も検討します。

スケジュール

	短期 令和元～3 (2019～2021) 年度	中期 令和4～6 (2022～2024) 年度	長期 令和7～10 (2025～2028) 年度
循環バス導入などの検討	便数、ルートなどの検討	実証運行 本格運行	

公共施設や病院へ
行きやすくなったわ！

高齢者などの日常の移動手段が確保されるとともに、観光客にとっても区内のバス移動が便利になります。



【自治体が関与する循環バスなどの事例（練馬区 みどりバス）】

医療施設や区民センターなどの公共公益施設の利用促進を目的としていた「練馬区シャトルバス」、練馬区内の交通空白地域の循環バスとして設定された「練馬区バス交通実験」及び福祉施設送迎用の「練馬区福祉コミュニティバス」の3種類を、公共交通空白地域の改善などを目的としてサービスの統一を行い、愛称を「みどりバス」とし、現在に至っています。

- ・区とバス事業者が協定を結び、6つの路線が運行されています。

みどりバス 北町ルート
 (光が丘駅～東武練馬駅入口～光が丘駅)
 運行状況は、国際興業バスホームページのバス運行情報サービスで確認できます。
 専用パソコン・携帯から<http://5931bus.com/>

●次の方は110円(現金)、108円(ICカード)で利用できます。
 (1)65歳以上の高齢者
 (2)身体障害者手帳、療育手帳、児童手帳の所持者
 (3)身体障害者手帳、療育手帳、児童手帳の所持者
 (4)障害者福祉施設等送迎用として利用する方の乗車(送迎のみ)
 (5)11歳未満の小児(213)11歳未満、(5)動物園生動植物園(送迎)のみ

大人 220円(現金) / 216円(ICカード)
 子ども 110円(現金) / 108円(ICカード)

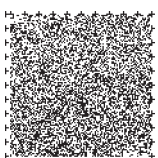


出典：練馬区HP

【区内での取り組み（地域乗合タクシー「さくら」）】

- ・路線バスが廃止され、バスのサービス水準が著しく低下したために導入されました。
- ・綾瀬駅を起終点として、小菅一丁目地域を循環しています。
- ・乗車できる停留所は決まっていますが、降車する時は運転手に声をかけることで、任意の場所で降りることができます。
- ・支払は現金のみで、シルバーパスや交通系ICカードは利用出来ません。

乗降場	バス停留所（フリー降車が可能）
出発・到着時刻	定時運行
予約の有無	予約不要（一般のバスと同様）
乗車定員	10名（運転手1名含む）
車両	ワゴン車両、車椅子（1台）乗車可能
運賃	大人 200円/回、小人 100円/回（現金のみ）



2) 都市施設の整備に合わせたバス路線の検討

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。

- 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。

整備前



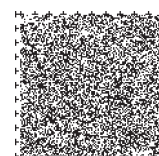
写真 整備前の都市計画道路補助第 264 号線（細田東）区間



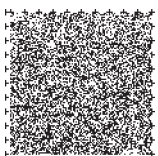
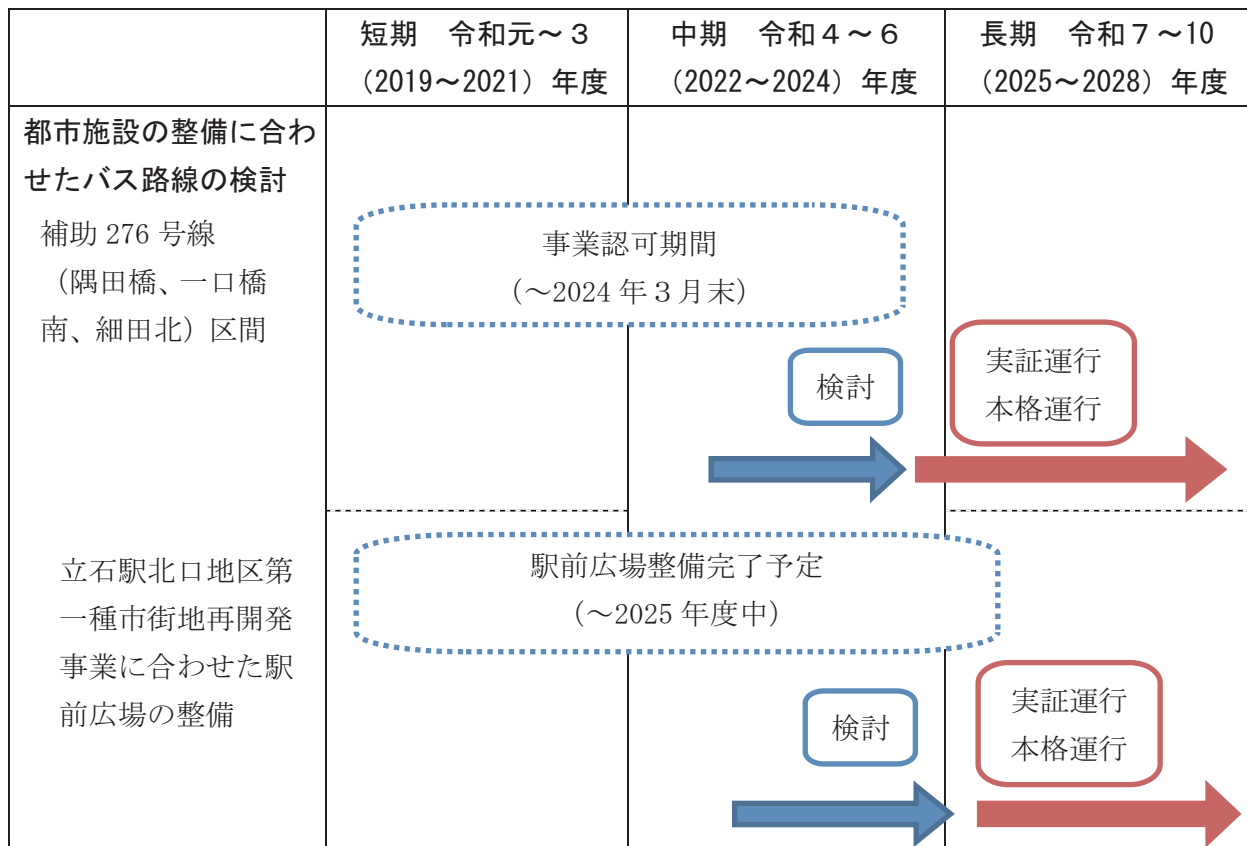
整備後



写真 整備後の都市計画道路補助第 264 号線（細田東）区間



スケジュール



3) バス停利用環境の整備

- 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。
- 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。



写真 上屋などの設置例

スケジュール

	短期 令和元～3 (2019～2021) 年度	中期 令和4～6 (2022～2024) 年度	長期 令和7～10 (2025～2028) 年度
バス停利用環境の整備			
上屋、ベンチの整備	<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">整備（各施設5箇所程度／年度）</div> 		

4) 公共交通に関する情報提供

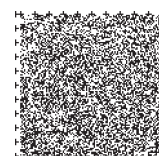
運行情報などの公共交通に関する情報を分かりやすく提供することによって、公共交通の利用促進につなげていきます。

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。

- 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整備するバス事業者への支援を行います。
- バス停留所でのバスロケーションシステム表示機は5箇所程度/年度の整備を目指します。
- 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。
- 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。

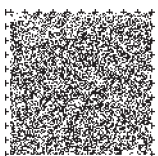


写真 バス停留所でのバスロケーションシステム表示機の例



スケジュール

	短期 令和元～3 (2019～2021) 年度	中期 令和4～6 (2022～2024) 年度	長期 令和7～10 (2025～2028) 年度
公共交通に関する情報提供 バスロケーションシステム表示機の整備		整備 (5箇所程度/年度)	
デジタルサイネージの整備	検討	実施	
バス路線図の作成、配布		実施	



5) サイクル&バスライドの整備

バス交通の利便性向上や利用促進を図るため、バス停を利用できる範囲を拡げるサイクル&バスライドの整備を進めます。

- バス停周辺の整備可能な箇所に、年に2箇所程度の整備を目指します。
- 区は、整備する事業者への支援を検討します。

※サイクル&バスライドとは

バス停付近にバス利用者が利用できる自転車駐輪場を整備する取り組みです。

現在バスを利用している人はもとより、今までバス停が遠いなどの理由でバスを利用しなかった人にとっても、バスが利用しやすくなります。



【区内での取り組み】

- ・平成29年度は、道路や児童遊園用地を活用し、モデル事業として2箇所の整備を行いました。



写真 小合上町児童遊園駐輪場



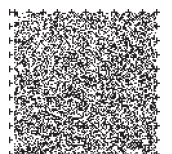
写真 亀有新道バス利用者駐輪場



図 サイクル&バスライド案内看板（小合上町児童遊園駐輪場）

スケジュール

	短期 令和元～3 (2019～2021) 年度	中期 令和4～6 (2022～2024) 年度	長期 令和7～10 (2025～2028) 年度
サイクル&バスライドの整備	<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 5px; display: inline-block;">整備（2箇所程度／年度）</div>		



6) 運転手確保の支援

区は、運転手不足の交通事業者への支援策を検討します。

- 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。
- 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。

【参考】

- ・平成30年度からハローワーク墨田には、運輸や建設、警備などの人材不足業種専門の支援窓口が開設されています。

スケジュール

	短期 令和元～3 (2019～2021) 年度	中期 令和4～6 (2022～2024) 年度	長期 令和7～10 (2025～2028) 年度
運転手確保の支援	検討		

※体験型面接会は、バス事業者などと協働し、令和元年度（2019年度）から実施する予定です。

7) 公共交通の利用促進

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。

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に関する講座などを実施します。

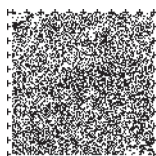
表 取り組みの例

小学生や高齢者を対象としたバス利用講座	バスの乗り方やバス利用時の安全、スマートフォンによる経路検索や運行情報などの確認方法など、バスに関する講座の開催
バス路線図の配布	分かりやすい路線図パンフレットを作成し、広く配布します

スケジュール

	短期 令和元～3 (2019～2021) 年度	中期 令和4～6 (2022～2024) 年度	長期 令和7～10 (2025～2028) 年度
公共交通の利用促進	検討		

※バスの乗り方や利用時の安全に関する講座は、バス事業者と協働し、令和元年度（2019年度）から実施する予定です。



(2) 継続的に取り組む施策

1) 都市施設の整備

都市計画道路や駅周辺街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。

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。

- 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。
- 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。
- 京成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。
- 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。

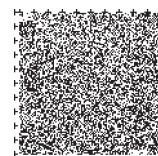


図 京成立石駅北口交通広場イメージ図



図 四ツ木駅北口交通広場イメージ図

出典：立石駅北口地区市街地再開発準備組合
パンフレット（一部抜粋）



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。

公共車両優先システム（PTPS）の導入

バスの速達性・定時性の向上を図るため、公共車両優先システムの導入についてバス事業者から要望があった場合に、交通管理者とともに導入に向けて検討します。



図 公共車両優先システム（PTPS）イメージ

バスレーンの整備

バスの速達性向上を図るため、バス専用レーン・優先レーンの整備を検討します。



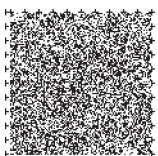
写真 バス専用レーン・優先レーン

バスベいの整備

慢性的な交通渋滞がある道路については、バスベいの整備を検討します。



写真 バスベイ



3) 交通バリアフリーの推進

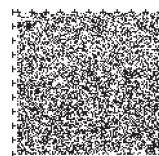
「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」や「東京都福祉のまちづくり条例」などにもとづき、「あらゆる人にとって、わかりやすく・利用しやすい公共交通」の実現に向け、交通バリアフリーを推進します。

- 鉄道駅におけるエレベーターやエスカレーター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。
- 歩道勾配の改善やひと休みベンチの整備、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。
- 「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。

4) 自転車利用環境の整備

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。

- 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わ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。
- 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。
- 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。



5) 新金貨物線の旅客化の検討

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。

① 検討条件

- ・将来にわたって貨物列車が運行されます。
- ・金町～新小岩間の地域内公共交通とします。
- ・既存鉄道施設を最大限に活用します。
- ・競合する他の交通機関を考慮します。



写真 低床車両イメージ
(富山ライトレール)

② 今後の進め方

旅客化の実現に向け、令和元年度（2019年度）からは、関係機関（国土交通省、東京都、警視庁、JR東日本、JR貨物、京成電鉄、京成バスなど）との協議を行いながら、課題の解決や区民の理解をより深めていくために、次の取り組みを進めていきます。

(ア) 課題検討

- ・国道6号などの道路との交差。
- ・旅客化手法の法的位置付け（鉄道事業法と軌道法）。
- ・旅客化が関連する交通事業に与える影響など。

(イ) 事業スキームの深度化

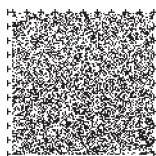
- ・事業主体、資金計画、事業評価など。

(ウ) 機運醸成や認知度向上に向けた取り組み

- ・イベントを活用した機運醸成活動など。
- ・区ホームページなどを活用した情報発信。



写真 新金貨物線（中川放水路橋梁付近）



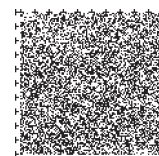
6) 既存鉄道の利便性の向上

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。

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。



写真 総武快速線新小岩駅のホームドア整備



(3) 機会をとらえて取り組む施策

1) 地域の自主的な取り組みへの支援

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。

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。

地域への支援は、次のような取り組みが考えられます。

タクシーの活用

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。



図 相乗りタクシーのイメージ

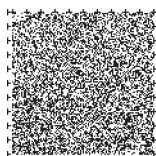
出典：日本交通ホームページ

- 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。

その他の移動手段の活用

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）の活用を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。



2) 交通に関する最先端技術への対応

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。

参考 乗務員不足解決が期待される自動運転バスの事例

小田急電鉄株式会社と江ノ島電鉄株式会社は、神奈川県と連携して、公道における自動運転バスの実証実験を行いました。

なお、実証実験では、運転操作の全てをシステムが担い、必要に応じて同乗する運転手に対応するという「レベル3」相当の走行が行われました。



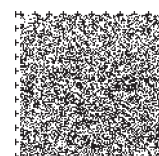
写真 自動運転バス実証実験車両（イメージ）

出典：小田急電鉄株式会社 HP



図 運行ルート

出典：小田急電鉄株式会社 HP



参考 新たな移動手段として期待できる超小型モビリティの事例

超小型モビリティとは、自動車より小型で小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のことです。

横浜市では日産自動車株式会社と協働して、超小型モビリティの実証実験(チョイモビ ヨコハマ)として、カーシェアリングを行っています。

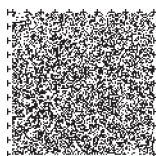


写真 「チョイモビ ヨコハマ」で使用する超小型モビリティ



図 ステーション・一時駐車スペース

出典：横浜市記者発表資料



3) その他の考慮する取り組み

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。

かつしか菖蒲めぐりバスの拡充検討

- 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、運行期間やルートなどの拡充などについて検討しています。



図 かつしか菖蒲めぐりバスのルート

出典：京成バス HP

ラッピングバスの運行

- 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。

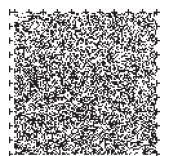


写真 リカちゃんラッピングバス © TOMY

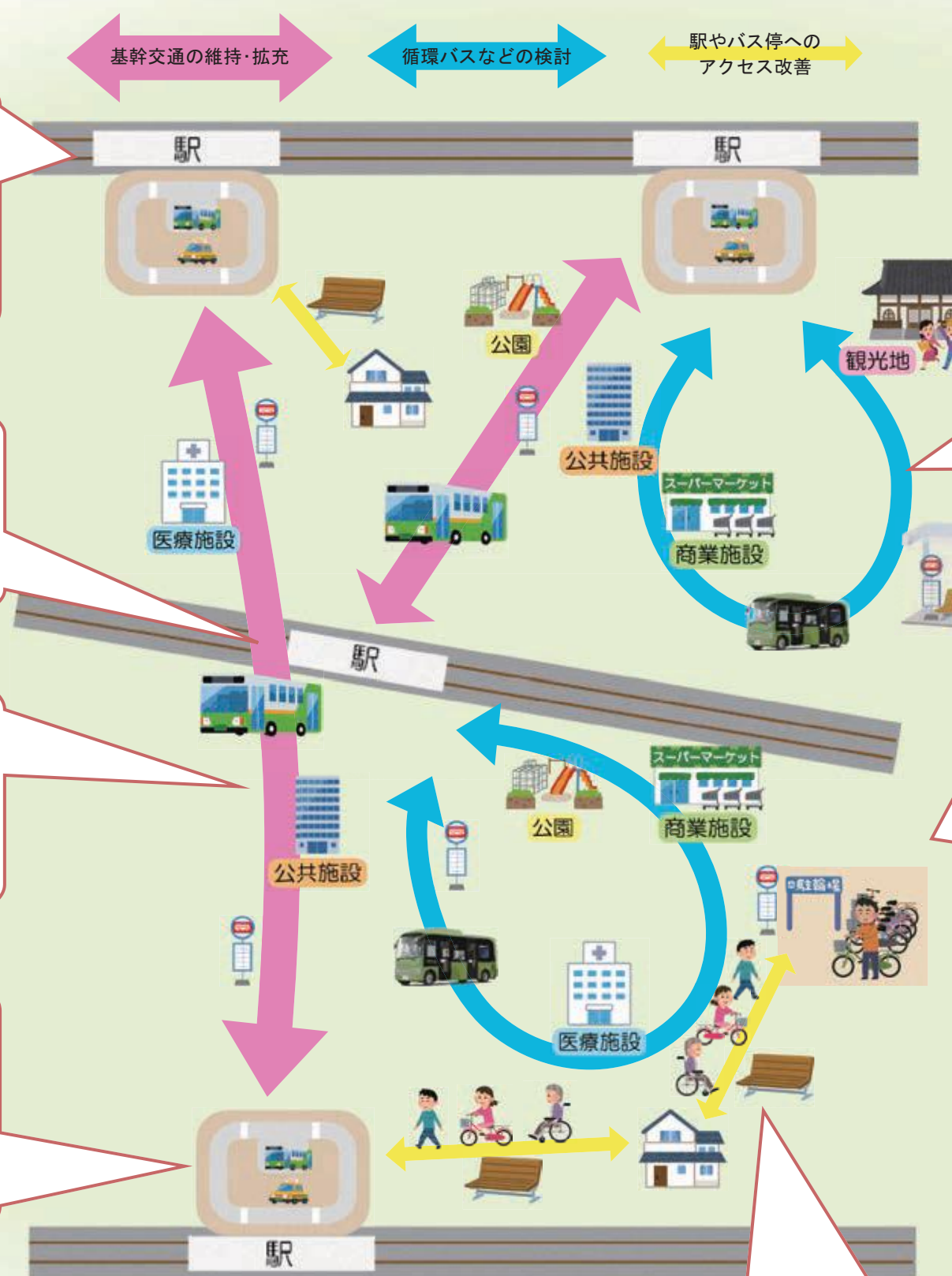
舟運について

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。

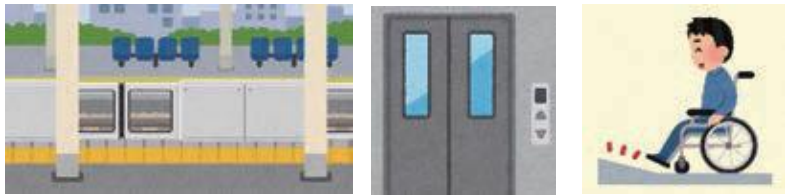


みんなで支える わかりやすく・利用しやすい公共交通網を目指して



鉄道駅が安全・快適に

交通バリアフリーの推進



ホームドアの設置 エレベーター・スロープ等の整備

バスの定時性・速達性のアップ

連続立体交差事業

踏切渋滞がなくなり、バスの遅れが減ります。



利用しやすい道路環境

都市計画道路の整備

新しいバス路線を検討します。自転車が通行しやすくなります。



利用しやすい駅前広場

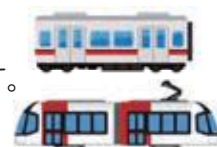
駅前広場の整備

鉄道・バス・タクシー・自転車の乗り換えが便利になります。



鉄道網の充実

「地下鉄8号線及び11号線の延伸」や「環七高速鉄道（メトロセブン）の新設」は、沿線自治体で構成する協議会において、早期実現に向けて取り組んでいきます。「新金貨物線の旅客化」は、区として実現に向けた検討を進めていきます。



“生活の足”がもっと便利に

循環バス導入などの検討

買い物、通院、観光など、区民の生活の足となる循環バスの導入を目指します。



バス利用環境の向上



サイクル&バスライドの整備

バス停付近に自転車駐輪場を整備します。



バス停上屋・ベンチの整備促進



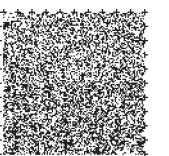
バスロケーションシステム導入促進

バス停やスマートフォンなどで、バスの運行情報がわかります。

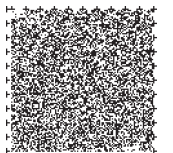


人にやさしい道づくり

歩道勾配の改善やひと休みベンチの整備などにより、道路が歩きやすくなります。



参 考 资 料



(1) 区民ニーズ調査について

1) 調査目的

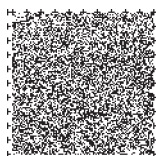
パーソントリップ調査や大都市交通センサスなどの既存資料ではとらえきれない区民の移動に関する情報や公共交通に関する課題、要望などを把握することを目的としています。

調査は、区民アンケート及び地域ヒアリングを実施しました。

2) 調査対象など

調査の対象及び方法は、次のとおりです。

	対 象	方 法
区民アンケート	区全域	配布数 5,000 通 (15 歳以上の世帯主を無作為抽出)
	評価地域 (新たなサービス水準で評価した地域)	配布数 1,000 通 (15 歳以上の世帯主を無作為抽出)
地域ヒアリング	評価地域 (新たなサービス水準で評価した地域) から選定	ワークショップ形式による。 参加者は、自治町会に選出を依頼した。



(2) 区民アンケート

1) 概要

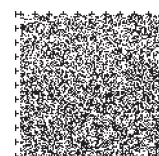
- 調査区分:区全域と評価地域(新たなサービス水準で評価した地域(P37 参照))。
- 実施期間:平成30年6月8日(金)～6月22日(金) (※投函期限)
- 配布・回収:郵送による

	配布	回収
区全域	5,000 通 (1世帯に4人まで 回答できる形式)	1,527 世帯 (2,764 サンプル) 回収率:30.5%
評価地域(新たなサービス水準で評価した地域)	1,000 通 (1世帯に4人まで 回答できる形式)	281 世帯 (508 サンプル) 回収率:28.1%

●質問項目

回答は、選択肢の番号を書き込む方式とし、選択肢の「その他」と選択に適さない一部項目は記述式としました。

分類	項目
属性	性別、年齢、職業、住まい(町丁目)、普通自動車運転免許証の保有、世帯での自動車保有、自宅最寄りのバス停名と徒歩での所要時間 ^{※記述式}
日常生活における移動状況	最も頻度の高い移動
	移動の目的
	移動頻度
	移動目的地
	鉄道利用の有無、駅までの交通手段
	鉄道以外の交通手段
	2番目に頻度の高い移動
	3番目に頻度の高い移動
路線バスと自動車	路線バスの利用頻度
	路線バスを利用しない理由
	自動車の利用頻度
	どうなれば自動車から鉄道・路線バスへ利用転換するか

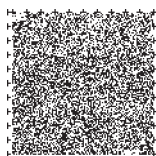


現在・将来の 移動	ひとりで鉄道やバスの乗り降りができるか
	10年後の日常生活の移動に不安を感じるか
	不安がある場合の自由回答※記述式
新金貨物線	新金貨物線が運行されていることを知っていたか
	新金貨物線旅客化にあたり最も重要なこと
	新金貨物線旅客化に期待すること
公共交通の 改善点	鉄道がもっと利用しやすくなるには
	路線バスがもっと利用しやすくなるには
	タクシーがもっと利用しやすくなるには
自由	日常の移動で困っていること、公共交通への意見、新金貨物線についてなど自由記述※記述式

2) 結果分析にあたっての視点

本方針策定に向けたアンケート結果の分析は、以下5つの視点で実施しました。

- ① 年齢による交通行動の差異
- ② 新たなサービス水準による「評価地域」と「評価地域外」との交通行動などの差異
- ③ 公共交通の改善点など
- ④ 将来の移動の不安について
- ⑤ 新金貨物線について



3) 結果

① 年齢による交通行動の差異

(ア) 週1日以上移動に利用する交通手段

週1日以上移動について、年齢階層ごとに利用する交通手段を集計し、交通手段の利用割合を図示します。

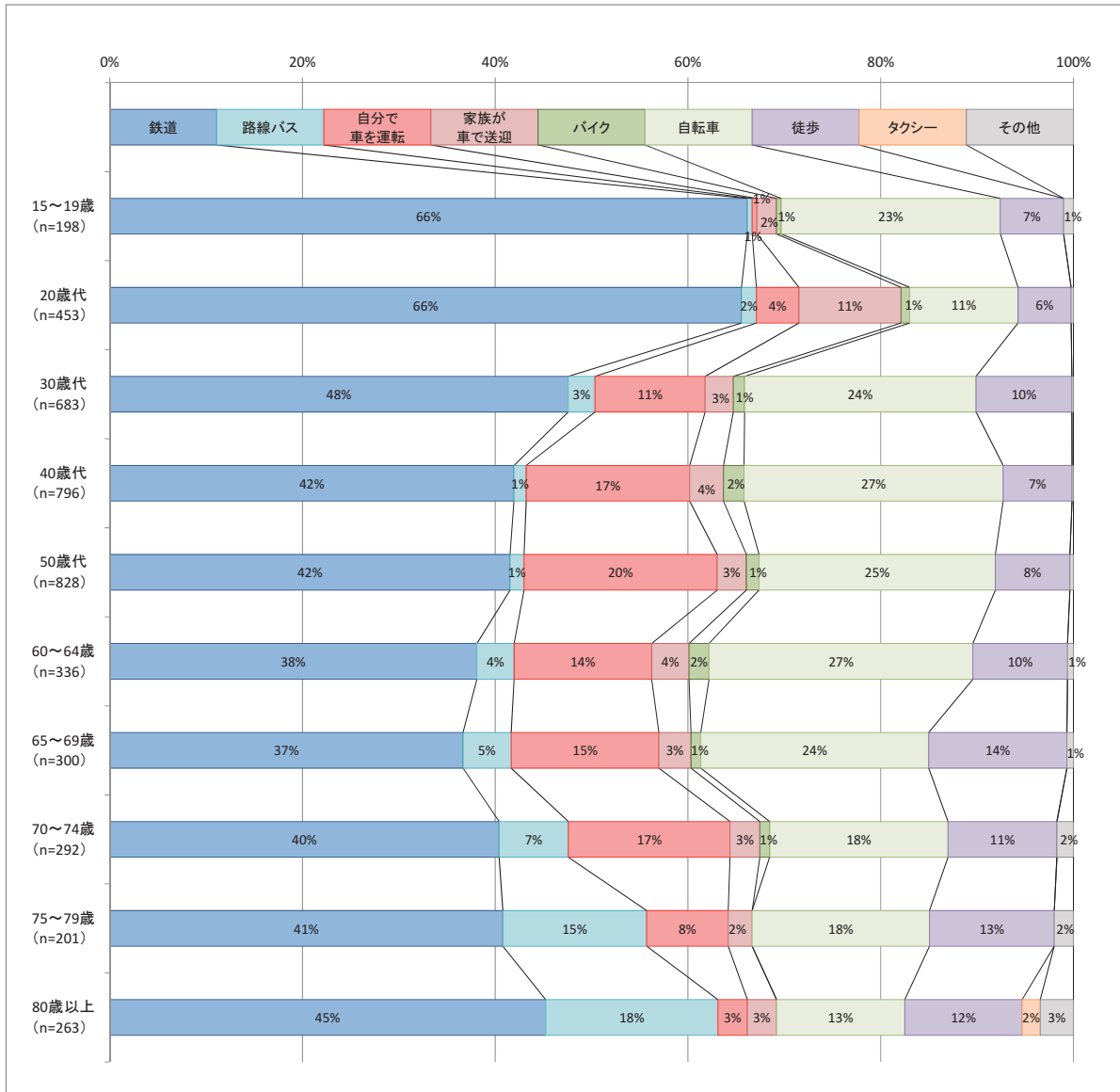
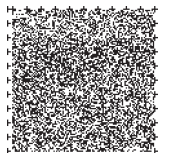


図 年齢階層別の頻度が週1日以上交通手段の内訳

- ・ 75～79歳以上から「路線バス」の利用割合が増加し、「自分で車を運転」の利用割合が減少している。
- ・ 70歳以上から自転車の利用割合が減少している。
- ・ 80歳以上では「タクシー」の利用が見られる。



(イ) 路線バスの利用頻度

年齢階層ごとに路線バスの利用頻度を集計し、図示します。

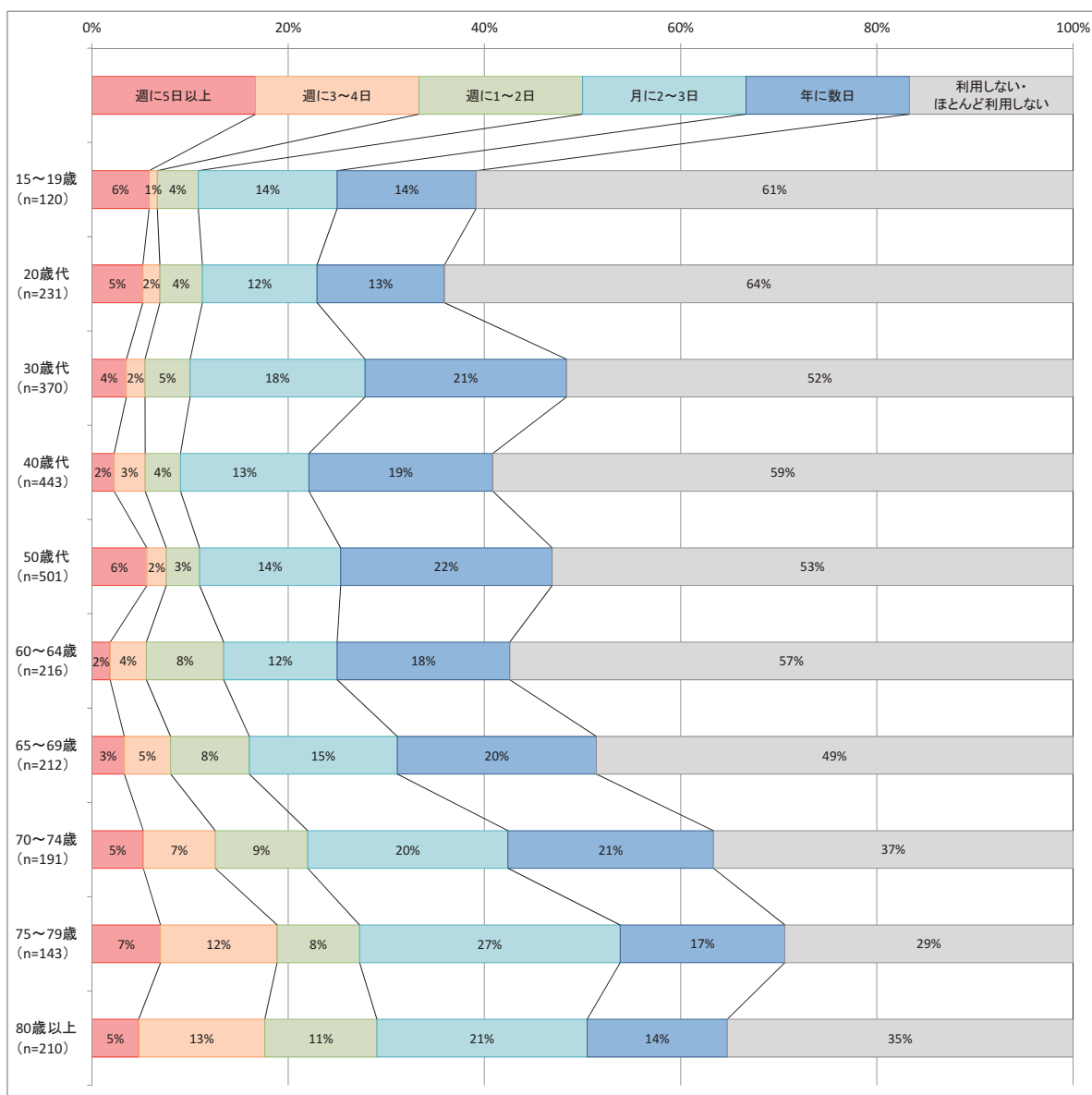
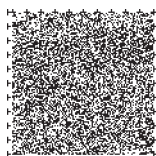


図 年齢階層別の路線バスの利用頻度

- ・年齢階層が上がるにつれて「週に5日以上」「週に3~4日」「週に1~2日」の合計値が増加している。
- ・80歳以上で週に1日以上利用する方は約30%である。



② 新たなサービス水準による「評価地域」と「評価地域外」との交通行動などの差異

(ア) 週5日以上移動に利用する交通手段

週5日以上移動に利用する交通手段を、「評価地域」、「評価地域外」ごとに利用割合を図示します。

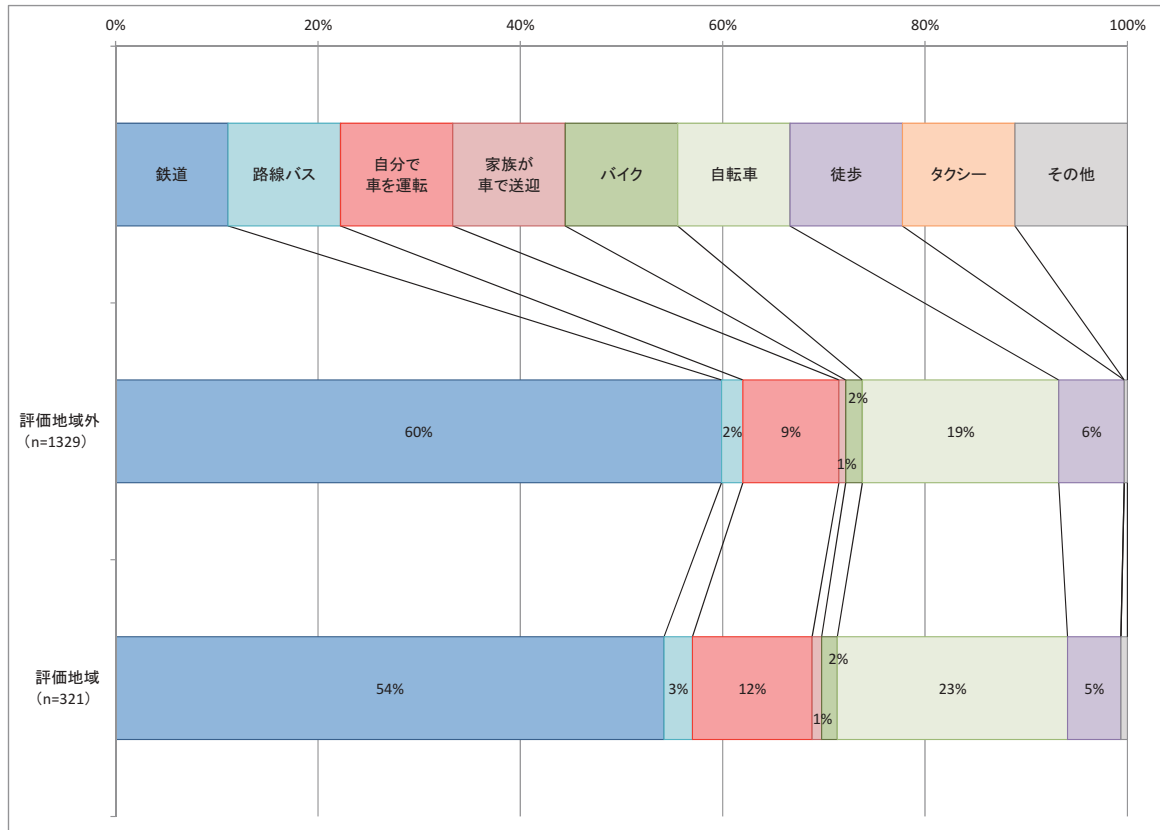
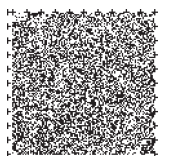


図 週5日以上移動における交通手段の内訳

- ・「評価地域」、「評価地域外」とともに、鉄道が最も多く、次に自転車、自分で車を運転、となっており、大きな差は見られない。



(イ) 週5日以上の移動に利用する鉄道駅までの交通手段

週5日以上で、「評価地域」、「評価地域外」ごとに、鉄道駅までの交通手段の利用割合を図示します。

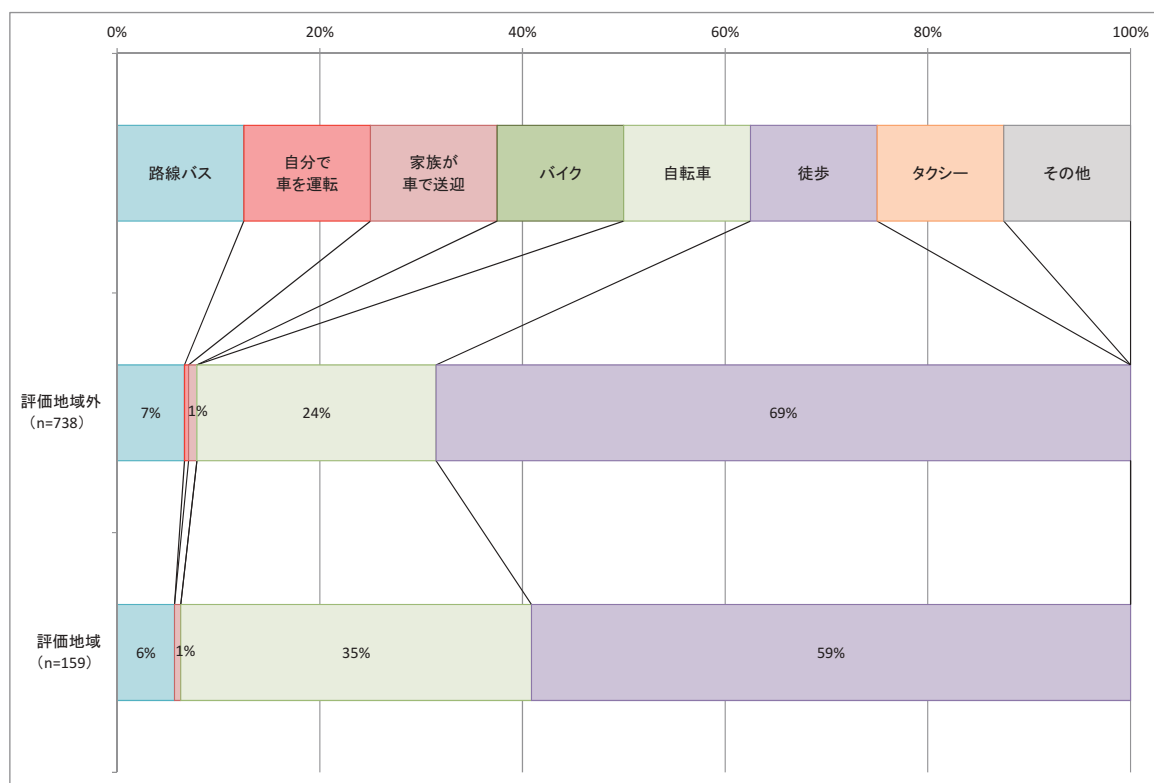
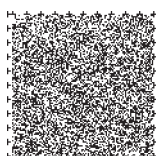


図 週5日以上移動における鉄道駅までの交通手段の内訳

- ・ 徒歩が最も多く、次に自転車となっており、この合計は「評価地域」、「評価地域外」とともに90%を超えている。
- ・ 路線バスの利用割合は、「評価地域外」が7%、「評価地域」が6%で、ほぼ変わらない。
- ・ 路線バス以外の主な交通手段では、「評価地域外」では、自転車24%、徒歩69%、「評価地域」では、自転車35%、徒歩59%で若干の差がある。



(ウ) 週1日以上の移動に利用する交通手段

週1日以上の移動に利用する交通手段を、「評価地域」、「評価地域外」ごとに利用割合を図示します。

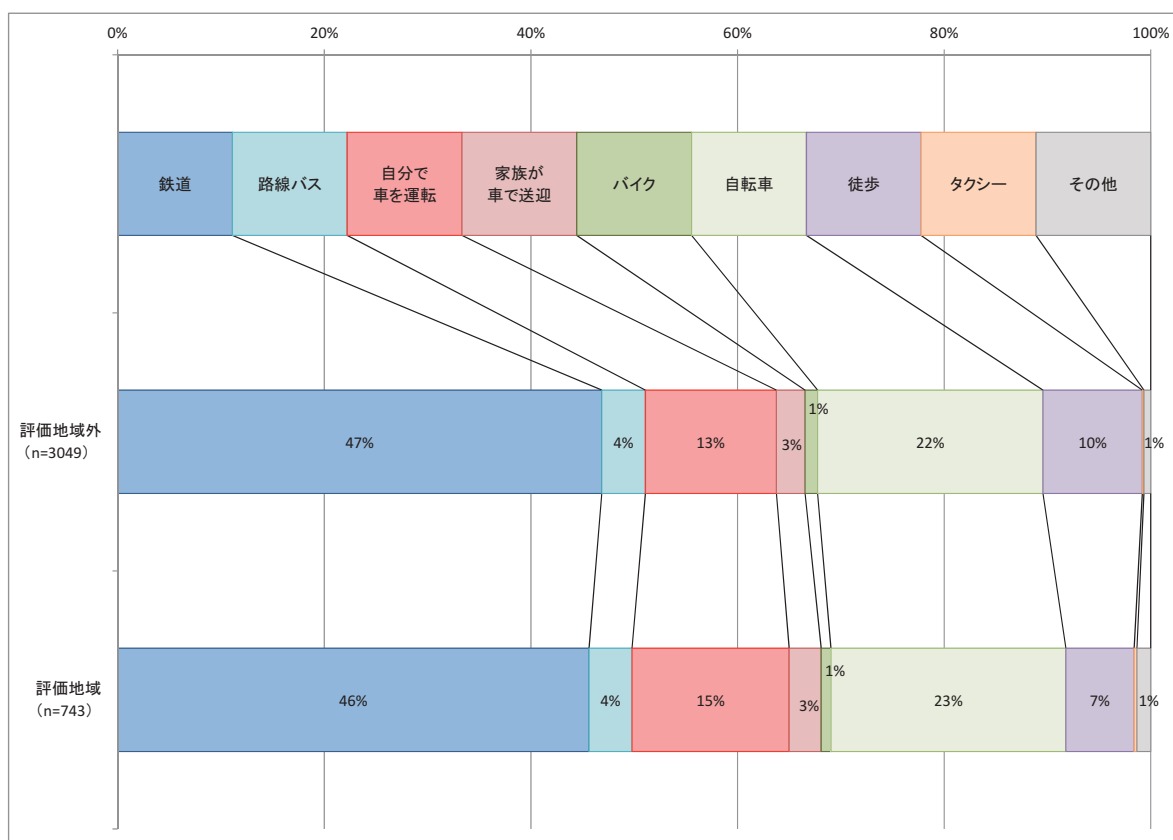
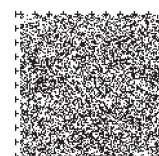


図 週1日以上移動における交通手段の内訳

- ・ 鉄道、自転車、自分で車を運転の順が多い。
- ・ 各交通手段の「評価地域」と「評価地域外」との差は、0～3%である。



(エ) 週1日以上の移動に利用する鉄道駅までの交通手段

週1日以上で、「評価地域」、「評価地域外」ごとに、鉄道駅までの交通手段の利用割合を図示します。

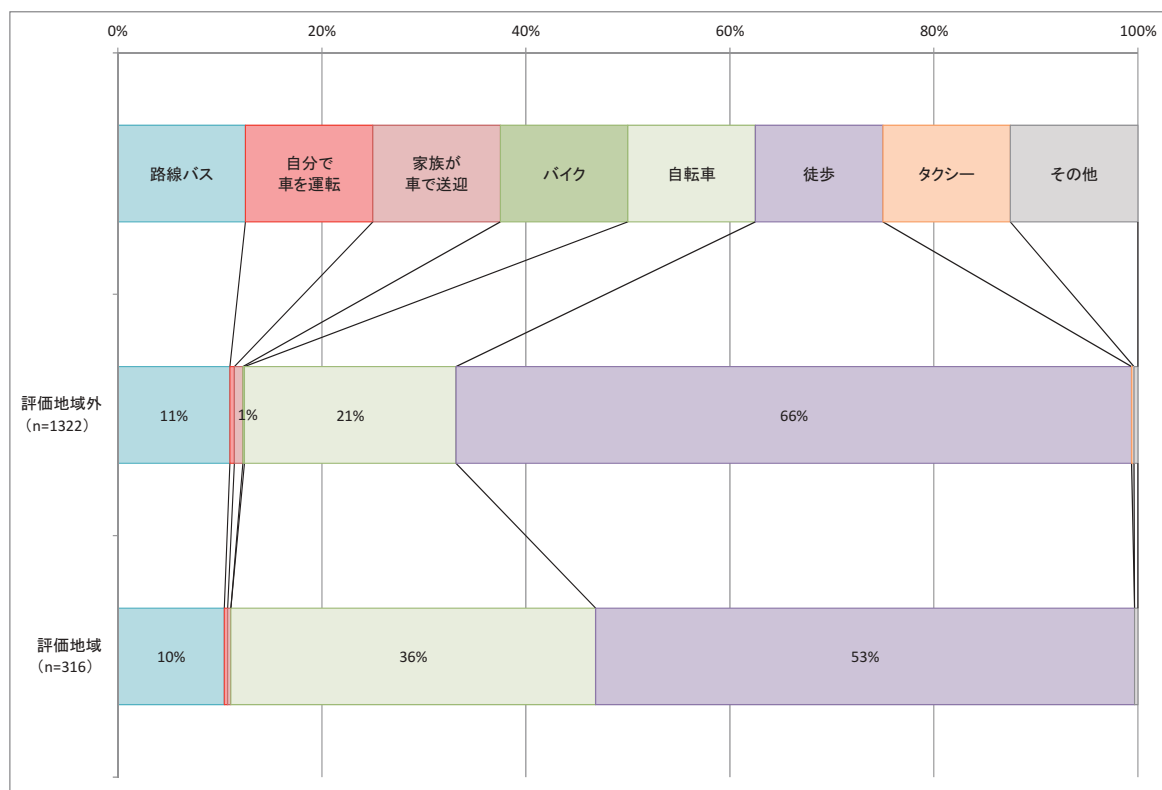
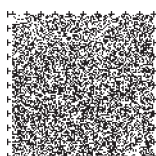


図 週1日以上移動における鉄道駅までの交通手段の内訳

- ・「評価地域」、「評価地域外」とともに、徒歩が最も多く、次に自転車、路線バスとなっている。
- ・路線バスの利用割合は、「評価地域外」が11%、「評価地域」が10%で、ほぼ変わらない。
- ・路線バス以外の主な交通手段では、「評価地域外」では、自転車21%、徒歩66%、「評価地域」では、自転車36%、徒歩53%で若干の差がある。



③ 公共交通の改善点など

(ア) 路線バス

路線バスがもっと利用しやすくなるにはどうなればよいかについて、比較しました。（回答は複数選択可）

ア) 「評価地域」と「評価地域外」の比較

新たなサービス水準による「評価地域」と「評価地域外」との比較

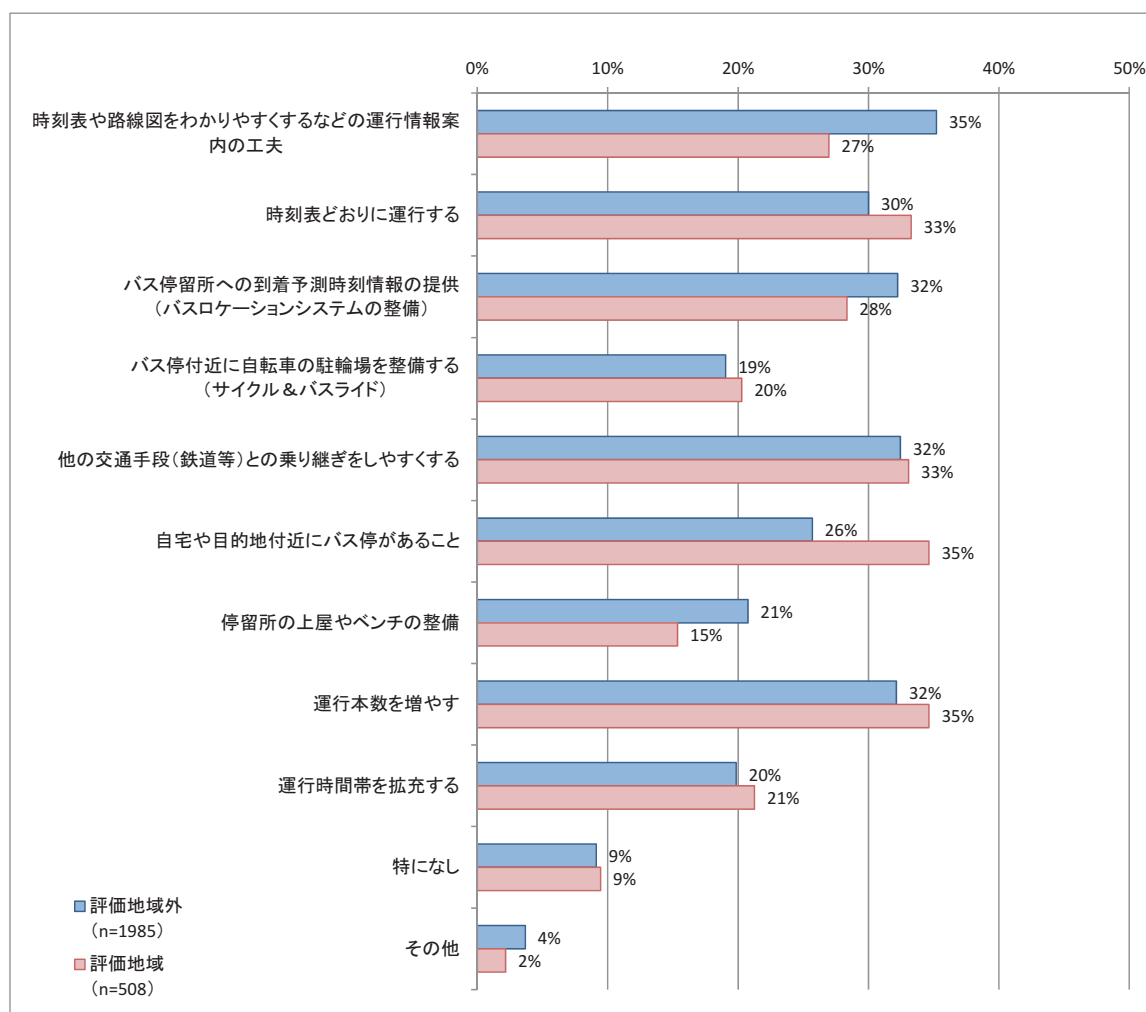
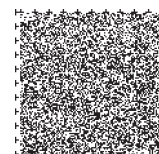


図 路線バスに関する改善点の選択率（地域による比較）

- ・「評価地域外」では「時刻表や路線図を分かりやすくするなどの運行情報案内の工夫」が35%で最も高く、次に「バス停留所等への到着予測時刻情報の提供」「他の交通手段（鉄道等）との乗り継ぎをしやすくする」「運行本数を増やす」がともに32%である。
- ・「評価地域」では、「自宅や目的地付近にバス停があること」と「運行本数を増やす」が35%で最も高く、次に「時刻表どおりに運行する」「他の交通手段（鉄道等）との乗り継ぎをしやすくする」がともに33%である。



イ) 利用頻度による比較

路線バスの週1日以上の利用者と週1日未満の利用者との比較

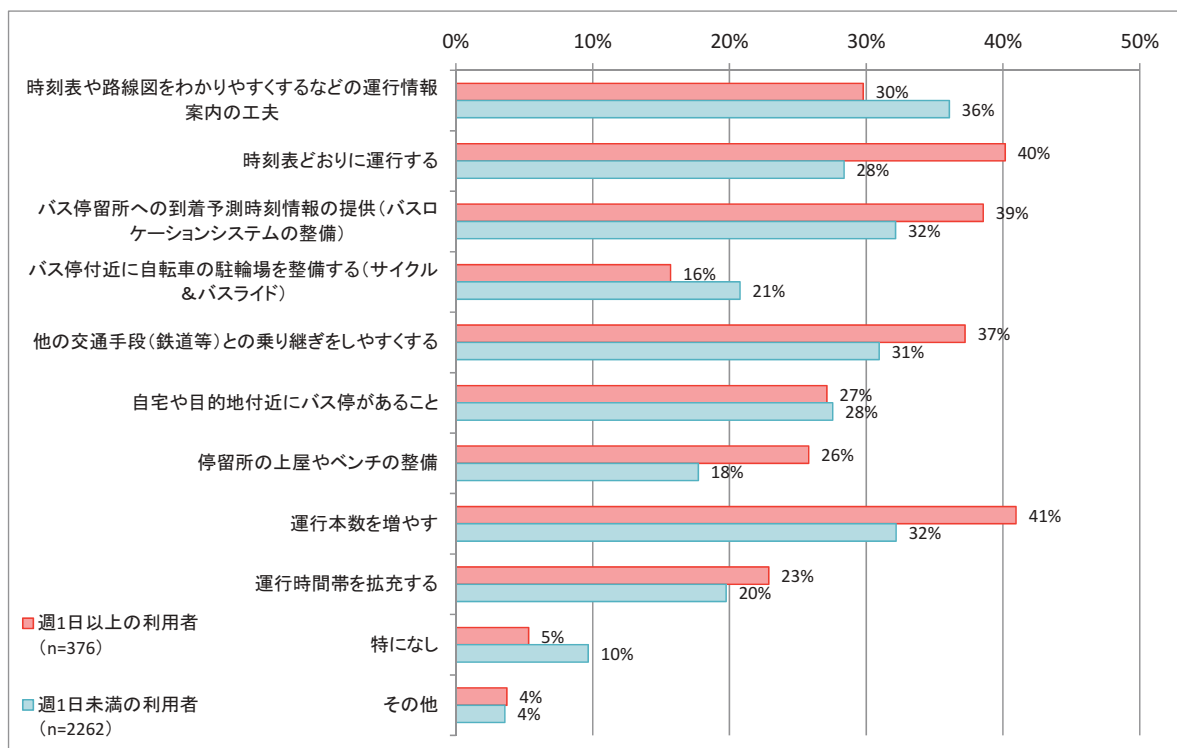
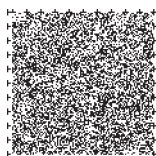


図 路線バスに関する改善点の選択率 (利用頻度による比較)

- ・利用頻度が週1日以上の利用者では、「運行本数を増やす」が41%で最も高く、次に「時刻表どおりに運行する」が40%、「バス停留所への到着予測時刻情報の提供」が39%である。
- ・利用頻度が週1日未満の利用者では、「時刻表や路線図をわかりやすくするなどの運行情報案内の工夫」が36%で最も高く、次に「バス停留所への到着予測時刻情報の提供」「運行本数を増やす」がともに32%である。



(イ) 鉄道

鉄道がもっと利用しやすくなるにはどうなればよいかについて、「評価地域」と「評価地域外」とで比較しました。（回答は複数選択可）

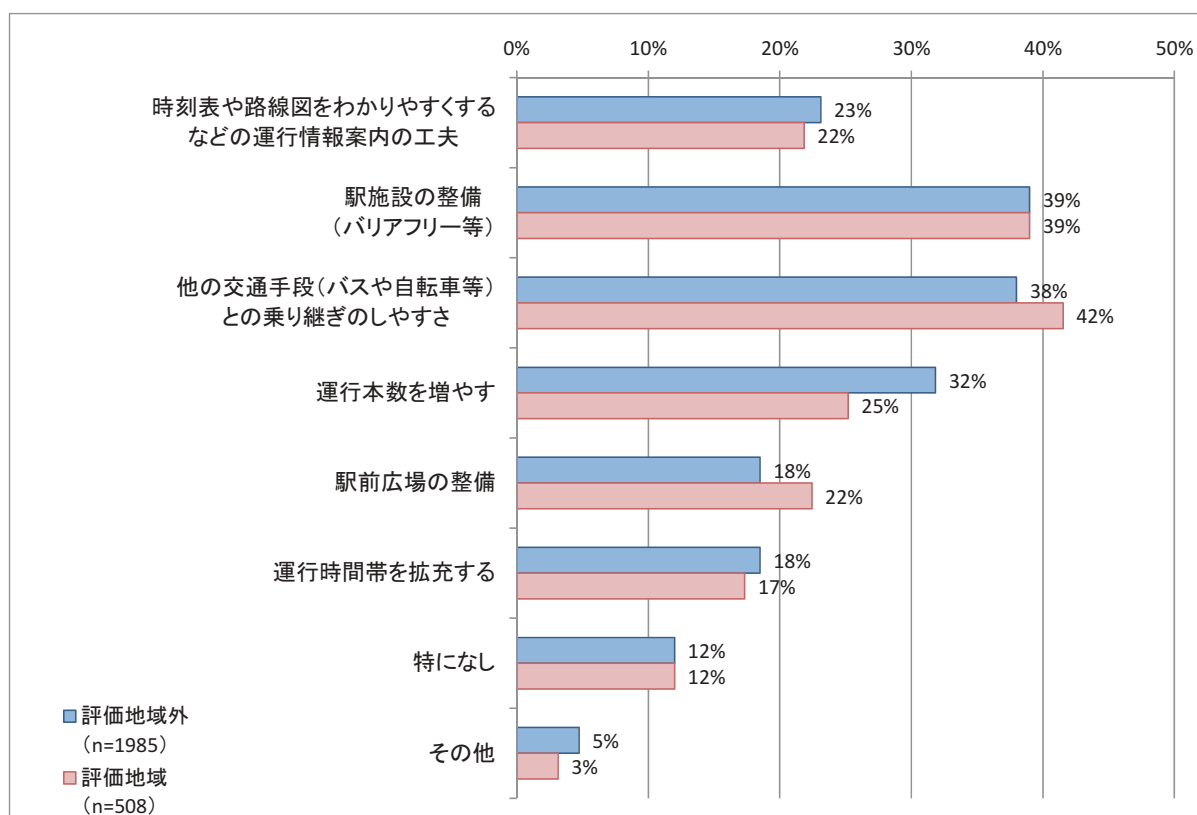
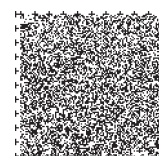


図 鉄道に関する改善点の選択率

- ・「評価地域外」では「駅施設の整備（バリアフリー等）」が39%で最も高く、次に「他の交通手段（バスや自転車等）との乗り継ぎのしやすさ」が38%、「運行本数を増やす」が32%である。
- ・「評価地域」では、「他の交通手段（バスや自転車等）との乗り継ぎのしやすさ」が42%で最も高く、次に「駅施設の整備（バリアフリー等）」が39%、「運行本数を増やす」が25%である。



(ウ) タクシー

タクシーがもっと利用しやすくなるにはどうなればよいかについて、「評価地域」と「評価地域外」とで比較しました。（回答は複数選択可）

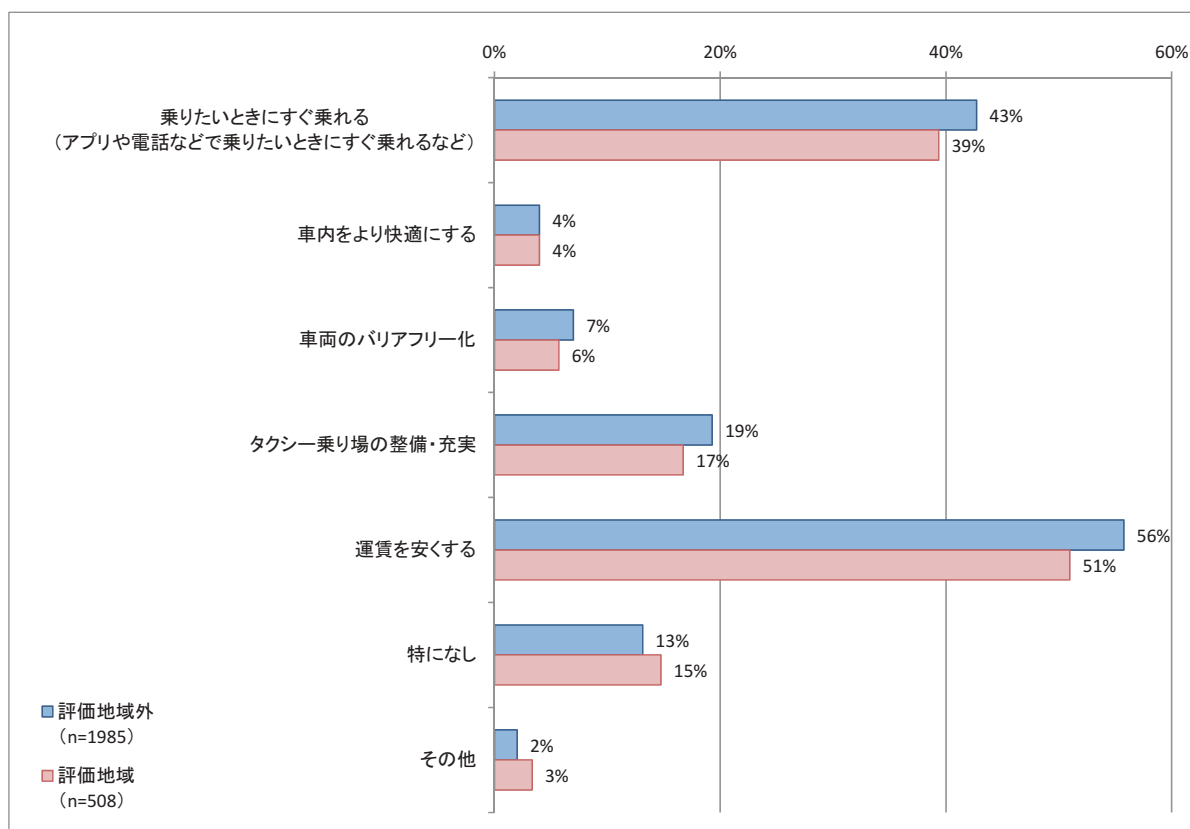
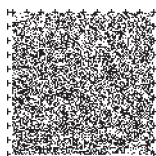


図 タクシーに関する改善点の選択率

- ・「評価地域外」では、「運賃を安くする」が56%で最も高く、次に「乗りたいときにすぐ乗れる（アプリや電話などで乗りたいときにすぐ乗れるなど）」が43%、「タクシー乗り場の整備・充実」が19%である。
- ・「評価地域」では、「運賃を安くする」が51%で最も高く、次に「乗りたいときにすぐ乗れる（アプリや電話などで乗りたいときにすぐ乗れるなど）」が39%、「タクシー乗り場の整備・充実」が17%である。



④ 将来の移動の不安について

「10年後を考えた時に、日常生活で移動に不安を感じることはありますか？」
という問いの回答について、集計を行いました。

(ア) 年齢別の比較

高齢者と全世代との比較

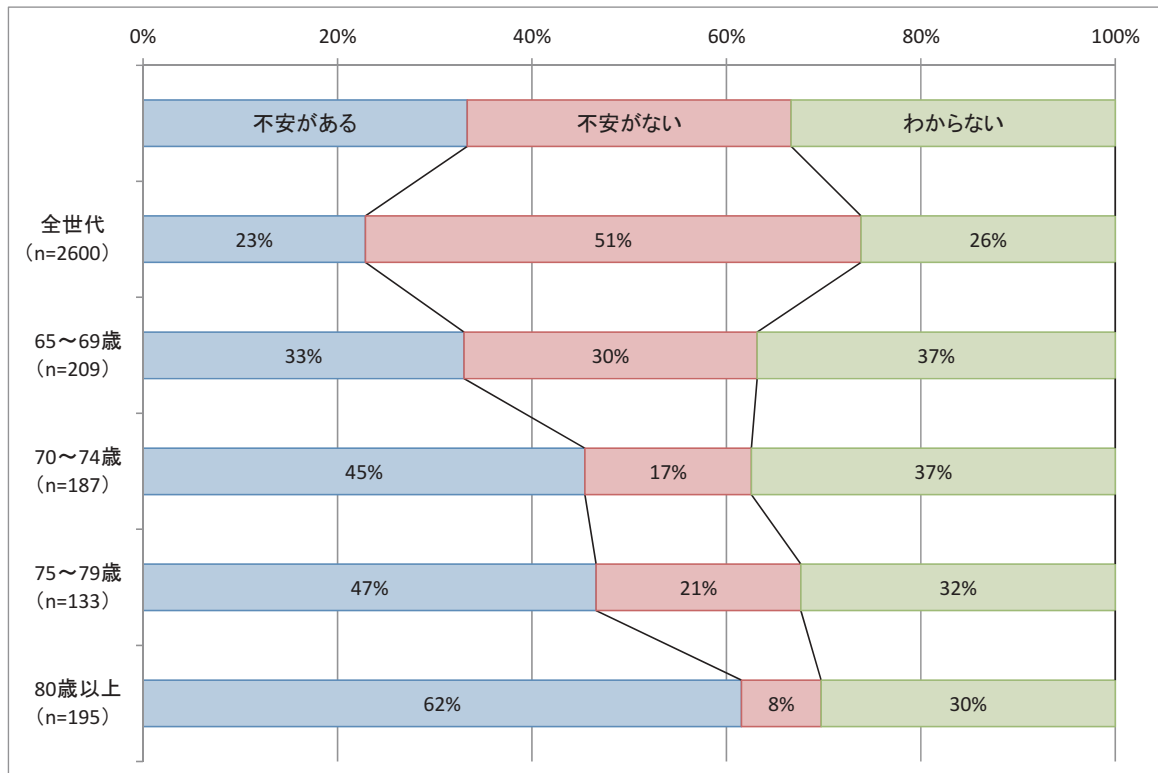
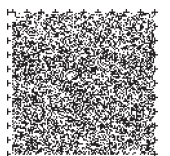


図 10年後の移動に不安を感じている回答者の割合（年齢階層別）

- ・年齢階層が上がるにつれて10年後の移動に不安を感じる割合が高くなっている。



(イ) 高齢者（65歳以上）の運転免許証有無での比較

高齢者について、普通自動車運転免許証保有の有無での比較

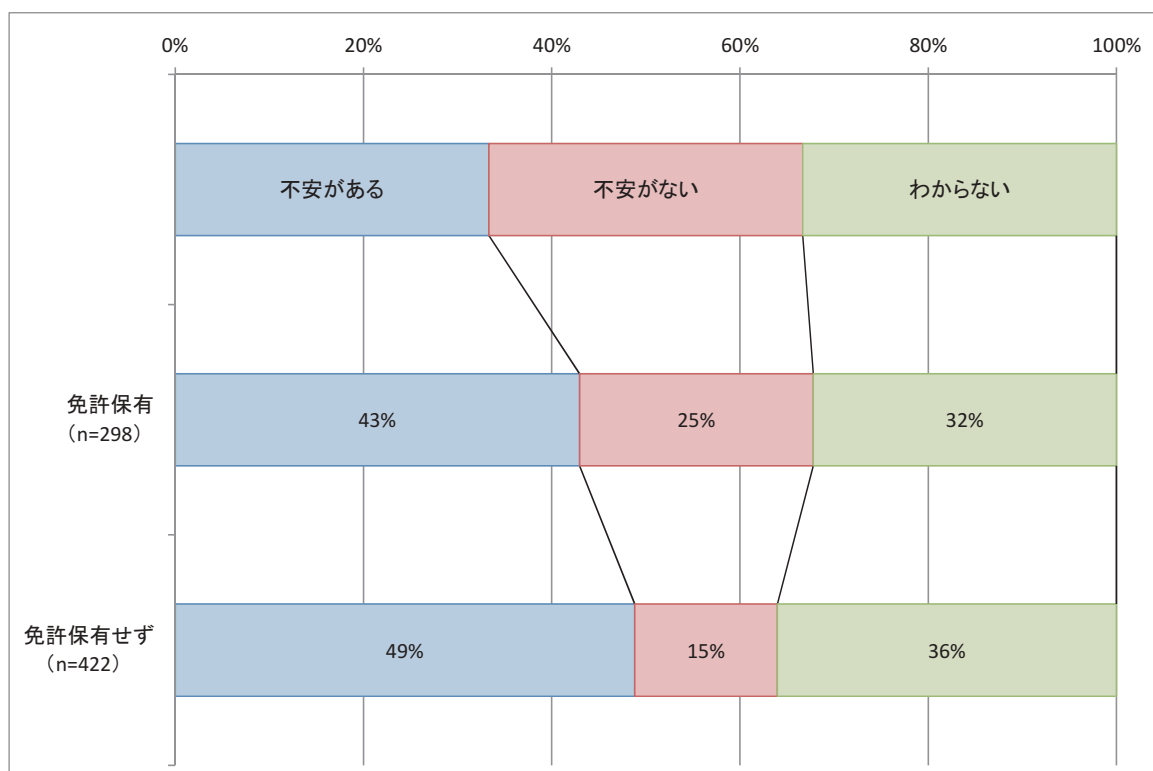
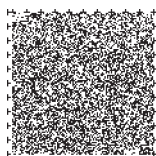


図 10年後の移動に不安を感じている高齢者の割合（免許の有無別）

- ・ 高齢者の中でも、免許を保有していない人の方が10年後の移動に不安を感じる割合が高くなっている。



⑤ 新金貨物線について

(ア) 新金貨物線の認知度

「区内に新金貨物線という貨物列車が運行されていることを知っていましたか」という問いの回答について、新金貨物線の沿線地域[※]と沿線以外の地域との比較

※新金貨物線沿線地域・・・新小岩1・2・4、東新小岩1・2、奥戸6・9、
細田1・3、高砂2・5～7、新宿1・3～5、金町4・5

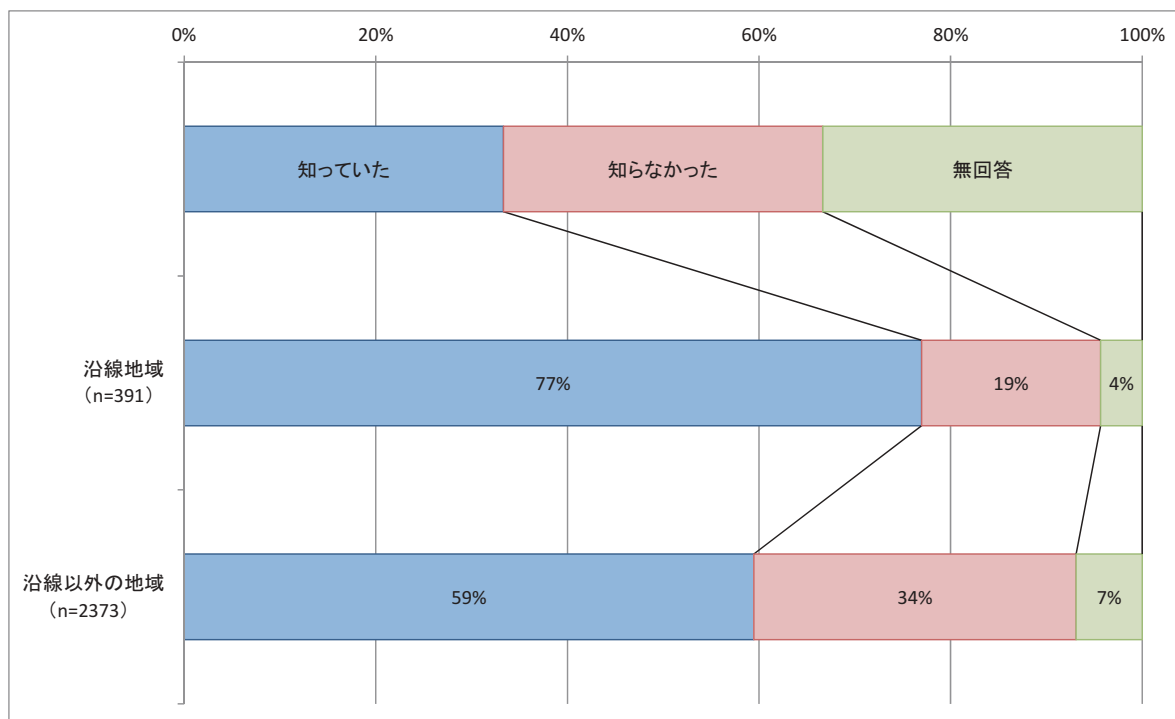
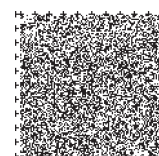


図 新金貨物線の認知度について（沿線地域と沿線以外の地域の比較）

- ・沿線地域では「知っていた」が77%、沿線以外の地域では59%であった。



(イ) 新金貨物線旅客化に期待すること

「新金貨物線の旅客化に期待することは何ですか」という問いの回答について、新金貨物線の沿線地域と沿線以外の地域との比較

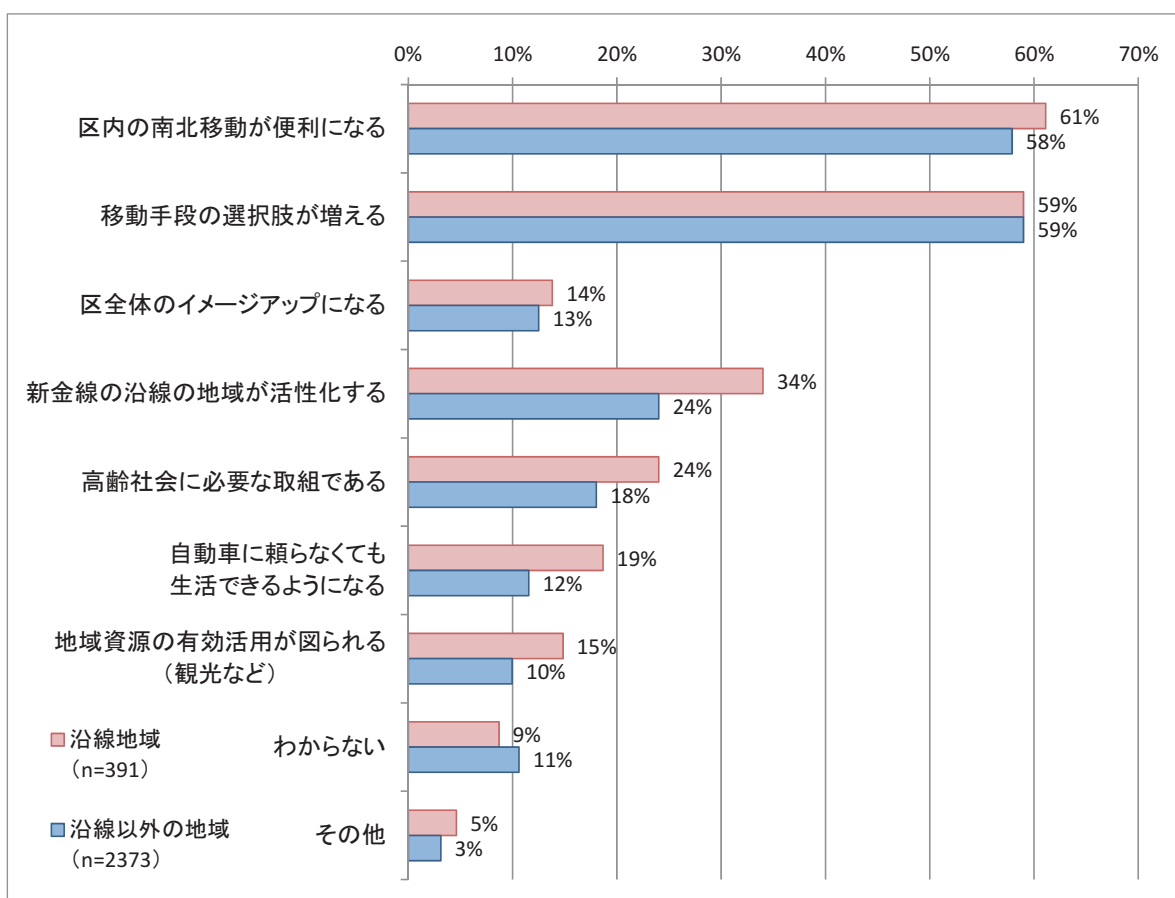
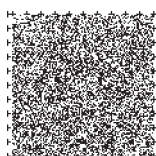


図 新金貨物線の旅客化に期待すること (沿線地域と沿線以外の地域の比較)

- ・沿線地域では、「区内の南北移動が便利になる」が61%で最も高く、次に「移動手段の選択肢が増える」が59%、「新金線の沿線の地域が活性化する」が34%である。
- ・沿線以外の地域では、「移動手段の選択肢が増える」が59%で最も高く、次に「区内の南北移動が便利になる」が58%、「新金線の沿線の地域が活性化する」が24%である。



⑥ 自由記述の分析

自由記述で得られた意見を類型化し、10件以上のものを図示します。

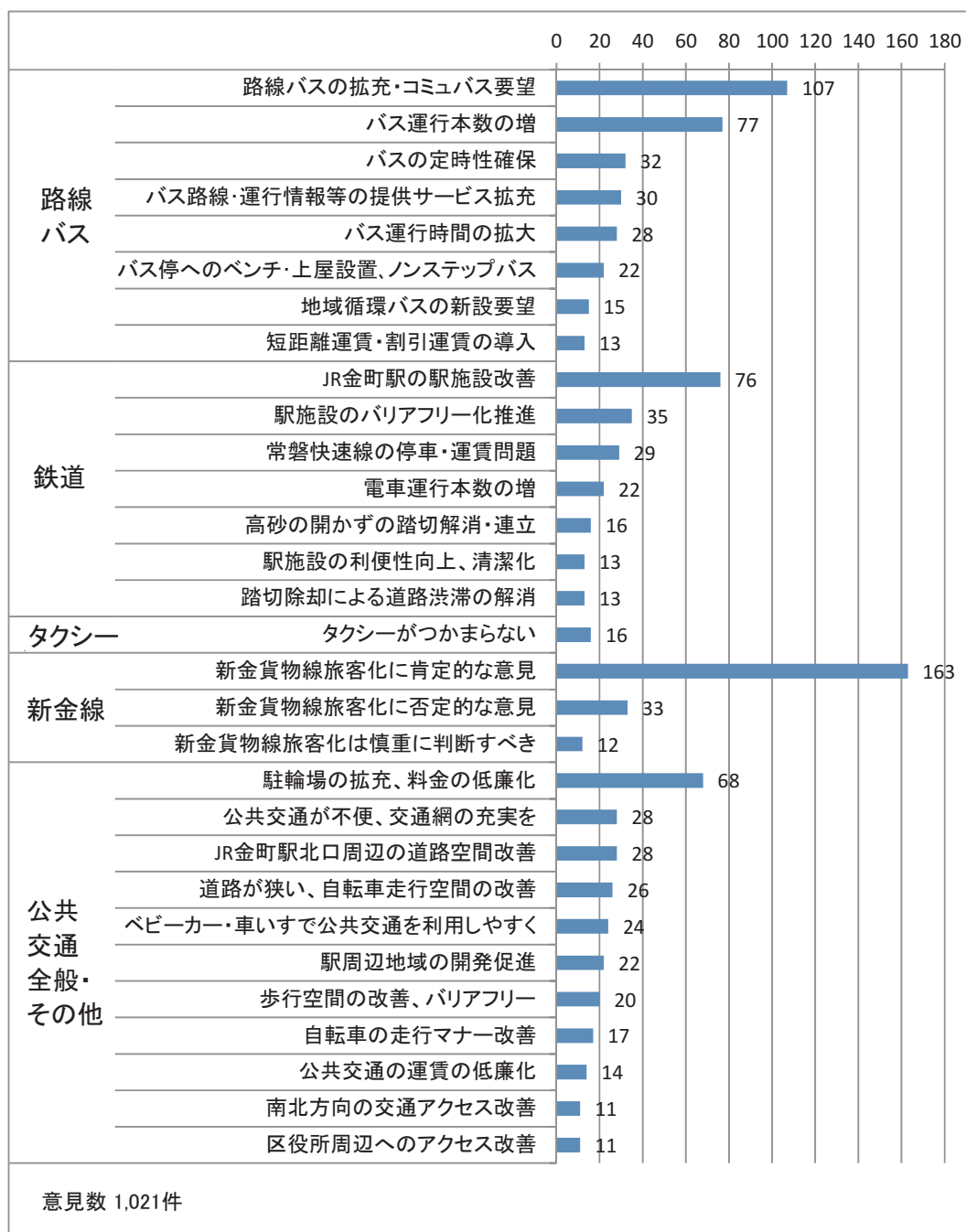
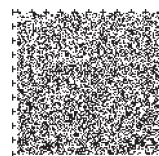


図 自由記述の類型集計（意見数 10 件以上）

- ・路線バスについては、「路線バスの拡充・コミュバス要望」に関する意見が 107 件と最も多い。
- ・鉄道については、「JR 金町駅の駅施設改善」に関する意見が 76 件と最も多い。
- ・新金貨物線については、「旅客化に肯定的な意見」が 163 件であった。
- ・公共交通全般・その他については、「駐輪場の拡充、料金の低廉化」の意見数が 68 件と最も多い。



[参考]

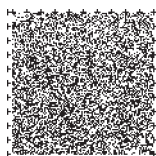
自由回答意見分類

意見分類	意見数	比率
バスに関すること	418	28%
鉄道に関すること	300	20%
タクシーに関すること	27	2%
公共交通全般に関すること	82	5%
新金貨物線に関すること	319	21%
駅周辺まちづくりに関すること	57	4%
その他	292	20%
合計	1,495	100%

自由回答記入者数

	アンケート 回答者数 (a)	自由意見 記入者数 (b)	自由意見記入 割合 (b/a)
区全体	2,764	799	28.9%
評価地域（新たなサービス水準 で評価した地域）	508	107	21.1%
合計	3,272	906	27.7%

※一回答者が複数分類の意見を記述する場合があるため、意見数と記入者数は一致しない。



(3) 地域ヒアリング

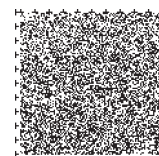
1) 概要

① 対象及び方法

項目	内容
実施地域の選定	評価地域の中から、次の3項目により選定 ①常設のバス路線が運行していない ②公共交通に対する要望がある(過去5年) ③夜間人口など 実施地域 ⇒「東水元五丁目地域」「鎌倉二丁目地域」 「細田一丁目地域」「高砂一丁目地域」 「奥戸六丁目地域」
参加者	自治町会に選出を依頼
方法	ワークショップ形式による

② 実施日・参加人数など

実施日	代表する町丁目	参加した自治町会	参加人数
平成30年 7月1日(日)	東水元五丁目	水元下手町会、水元小合新町町会、水元小合上町町会	12名
7月2日(月)	奥戸六丁目	東新小岩二丁目町会、奥戸北町会、奥戸南町会	9名
7月3日(火)	鎌倉二丁目	高砂団地自治会、鎌倉自治会、細田四丁目町会	11名
7月6日(金)	高砂一丁目	高砂一丁目団地自治会、高砂一丁目町会	12名
7月10日(火)	細田一丁目	細田一丁目町会、細田五丁目町会	10名



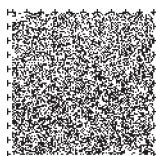
2) 結果

① 各地域に共通する意見（3以上の地域から挙げた意見）

分類	意見
日常の移動について	<ul style="list-style-type: none"> ・日常の買い物は、地域内のスーパーなどで行うことが多い。 ・地域内の移動は、自転車や徒歩、自動車で行うことが多い。 ・高齢になって車を手放し、自転車運転も難しくなると公共交通に頼らざるを得ない。
買い物・通院に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物は、帰り道の荷物が重いため、徒歩ではなく自転車や自動車で行くことが多い。
バスに関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・バスは、便数が少ない、時刻表どおりに運行していない、自宅近くにバス停がない、目的地までの乗り継ぎが不便であるため、利用しづらい。 ・スーパーや病院、公共施設を巡る地域循環バスがあるとよい。
タクシーに関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーは、利用したくても予約が困難でなかなかつかまらない。
自転車に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・駅付近の一時利用の駐輪場が不足していたり、利用時間が限られているため、自転車で駅へ行きづらい。

② 個別的な意見

分類	意見
買い物・通院に関すること	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内に店がなく、地域外へ行く必要があるが、自動車や自転車に乗れない高齢者などが大変困っている。（東水元五・高砂一） ・いくつかの診療所が送迎サービスを行っており、多くの人が利用している。（鎌倉二） ・自家用車を使ったボランティアで、知り合いの高齢者の買い物や通院の手助けをしている人がいる。（鎌倉二、高砂一）

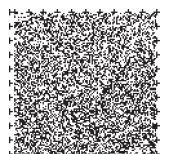


<p>バスに関する こと</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 期間限定で土休日だけ運行している金 63（ファミリーシャトル）の平日化の要望があるが、近くに他の路線（金 61）があるため、乗らないのではないか。（東水元五） ・ 高砂の開かずの踏切でバス（小 54）がいつも遅れるため、バス停で待っていても、もう行ってしまったのかまだ来ていないのかわからなくて困る。（鎌倉二） ・ バスロケーションシステムは、バス停で運行状況がわかるので安心感がある。一方、高齢者はスマートフォンを所有していないことが多いので、バス停以外での運行状況確認は難しいのではないか。（細田一） ・ 慈恵医大葛飾医療センターやイムス東京葛飾総合病院（新小岩）にバスで乗り継ぎ無しに行きたい。（奥戸六、高砂一）
<p>タクシーに関 すること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町会の用事で区役所方面へ行くときは、自転車は危険なので、町会費からタクシー代を出している。この時、近隣の町会同士でタクシーを相乗りすることはある。（細田一） ・ 相乗りタクシーは、仲が良い人とであればよいが、知らない人と同乗するのに抵抗感がある。高齢者はスマートフォンのアプリを利用できないのではないか。（奥戸六、鎌倉二）
<p>自転車に関 すること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幅員が狭い道路では自転車の走行が難しい。（東水元五、鎌倉二） ・ サイクル&バスライドは、とても良い施策である。（東水元五、奥戸六）
<p>交通結節点に 関すること</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR金町駅やJR小岩駅では、バス停が駅改札から遠いため不便である。（東水元五、鎌倉二） ・ 高砂駅にロータリーがないため、車での送迎が不便であるし、バスで駅に行きづらい。（鎌倉二）

※意見などは、地域を代表したものではなく、個人的なものも含まれている。



写真 ワークショップの様子



(4) 用語の解説

【あ行】

相乗りタクシー

スマートフォンのアプリを活用して、同じ方向に行きたい利用者同士の組み合わせを作り、1台のタクシーに相乗りできるようにするサービス。1人でタクシーに乗るよりも運賃が割安になる。

AI（人工知能）

Artificial Intelligence の略。コンピューターなどの人工的なシステムが人間にしか出来なかったような高度で知的な作業や判断を行うもの。

NPO（民間非営利組織）

Nonprofit Organization の略。子育てや障害者への支援や環境保全、まちづくりなど、社会的な課題に取り組む営利を目的としない市民団体などのこと。

LRT

Light Rail Transit の略。床面が低く乗降しやすい車両の路面電車。電車の待ち時間を短くする優先信号、他の公共交通と乗換えしやすい停留所などの導入により、快適性や時刻表通りの運行などに優れた次世代型システム。

【か行】

葛飾区人口ビジョン

葛飾区の人口の現状と将来の展望を示した資料。平成28年（2016年）3月に作成し、2010年の国勢調査人口を基準として、2015年から2060年まで5年ごとの人口を推計した。

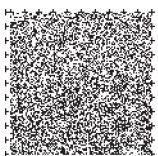
基幹路線

バス交通の主軸を担う、鉄道駅や主要な施設を結ぶ利用者の多いバス路線。

公共車両優先システム（PTPS）

バスなどの公共車両が、道路上を優先的に通行できるように支援するシステム。

バス専用レーン・優先レーンを違法に走行する車両への警告、バスなどの信号待ち時間を少なくする優先信号制御などを行う。



交通系 I C カード

鉄道やバスなどの公共交通機関で運賃として利用できる I C カード（「スイカ」や「パスモ」など）。I C は、Integrated Circuit（集積回路）の略。

交通結節点

徒歩、自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まった、相互に乗り換えることができる場所。

具体的な施設としては、鉄道駅や駅前広場（交通広場）など。

交通政策審議会第 198 号答申

交通政策審議会は、国土交通大臣の諮問により、交通政策の重要事項を調査審議する。第 198 号答申は、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」について、平成 28 年 4 月 20 日に取りまとめられた。

交通モード

人が移動するための交通手段のこと。

コンパクトシティ

福祉や医療、住宅などの生活に必要な機能を拠点に集約し、これが近接した効率的で持続可能な都市構造をいう。

【さ行】

サイクル&バスライド

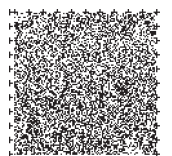
バス停付近にバス利用者専用の自転車駐輪場を整備する取り組み。

シェアサイクル

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

市街地再開発事業

市街地内の老朽木造建築物が密集している地区などにおいて、土地の統合や不燃化の共同建築物の建築、公園、広場、街路などの公共施設の整備などにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業のこと。



自動運転

自動車などの運転操作について、部分的または完全にシステムが人の代わりに行うこと。

ストック材

一般的には、たくわえのこと。ここでは、社会資本の投資によりたくわえられた道路や鉄道のこと。

本方針では、既にある鉄道施設及び鉄道用地をストック材といている。

清算事業団用地

国鉄分割民営化に伴い、旧日本国有鉄道の債務返却のため、旧日本国有鉄道清算事業団（現独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）に継承された土地のこと。

相互直通運転

都心や副都心への旅客輸送需要に応えるため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に電車を直通運転すること。これにより、都心や副都心への足の確保、乗り換えの不便解消、ターミナル駅の混雑緩和が図られる。

速達性

鉄道やバスが目的地に速やかに到着すること。

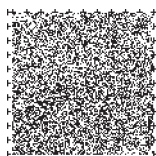
【た行】

大都市交通センサス

首都圏、中京圏、近畿圏の三大都市圏において、鉄道・バスなどの大量公共交通機関の利用実態を調査することで、旅客流動量や利用状況（経路、端末交通手段、利用時間帯分布など）、乗換え施設の実態を把握するもの。

地区計画

地区の課題や特徴を踏まえ、住民と自治体とが連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定し、その実現に向けて都市計画に位置付けて「まちづくり」を進めていく手法。



定額タクシー

所用時間や距離に関係なく、出発地と目的地間をあらかじめ定められた料金で利用できるサービス。

定時性

鉄道やバスが定められた時間通りに運行されていること。

デジタルサイネージ

交通結節点などの場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って交通に関する情報などを発信する媒体の総称。

デマンド交通

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サービス。

都市計画道路

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

トリップ

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップという。1回の移動で、いくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

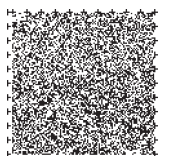
【は行】

パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。

バスロケーションシステム

バスの走行位置や到着予定時刻をバス停やインターネットなどで表示し、利用者の利便を向上するシステム。



バリアフリー

障害者や高齢者などが、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障壁などを取り除くこと。具体的には、段差へのスロープや手すり、視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）、音響式信号機、ベビーベッドの設置などがある。

また、障害者や高齢者などへの無理解、偏見、差別をなくしていくことを心のバリアフリーという。

費用便益比（B/C）

事業を行うことによって得られる便益（効果をお金に換算したもの）を、事業などに要する費用で割ったもの。費用便益比の値が大きい事業ほど「費用に対して効率よく効果が発生する事業」と判断することができる。

フィーダー路線

鉄道駅や基幹路線とそこから離れた住宅地などをつなぎ、基幹路線を補完し、地域の足となるバス路線。

福祉タクシー

タクシー事業者が、車椅子のまま乗れる自動車などの福祉自動車を使用して行う運送や障害者などの運送のみの限定許可を受けたタクシー事業者が行う運送。

変動迎車料金

過去の実績などから時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に迎車料金が変わること。

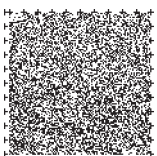
ボトルネック

円滑な道路交通の妨げとなっている交差点や踏切部、車線が減少する箇所などのこと。

【や行】

優等列車

普通列車と比べて、停車駅が少ない列車。特急や急行列車などのことをいう。



【ら行】

ライトレール車両

床面が低く、高齢者や車いす利用者も乗降しやすい低床車両（LRV(Light Rail Vehicle の略)) のことをいう。

ラッピングバス

広告などを印刷したフィルムを車体に貼り付けたバス車両。

区では、「リカちゃん」のほか、「モンチッチ」「こち亀」「キャプテン翼」など、区内の観光をPRするラッピングバスが走っている。

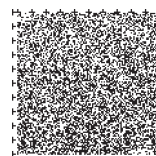
連続立体交差事業

道路と鉄道との交差点において、鉄道を高架化または地下化することによって、多くの踏切を一举に除却し、渋滞や事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道による地域分断を解消し、一体的・総合的なまちづくりの推進に寄与する都市計画事業。

【わ行】

ワークショップ

まちづくりを進めるために、地域に関わる多様な立場の人々が参加し、各種の共同作業を通じて地域の諸課題を協力して解決していく手法。



(5) 検討の経緯

1) 検討組織

① 葛飾区公共交通網構築に関する調査検討委員会

葛飾区公共交通網構築に関する調査検討委員会設置要綱

平成 29 年 9 月 29 日
29 葛都調第 306 号
区 長 決 裁

(設置)

第 1 条 葛飾区の公共交通網（以下「公共交通網」という。）の構築に必要な事項について検討するため、葛飾区公共交通網の構築に関する調査検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所管事項)

第 2 条 委員会の所管事項は、次のとおりとする。

- (1) 公共交通網の構築に必要な検討に関する事項
- (2) その他、公共交通網の構築に関し必要な事項

(組織)

第 3 条 委員会は、学識経験者、別表に掲げる関係機関及び団体等に属する者又は別表に掲げる職にある者から区長が委嘱し、又は任命する委員をもって組織する。

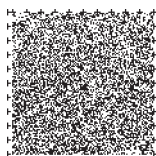
(委員の任期)

第 4 条 委員会の委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第 5 条 委員会に委員長を置き、学識経験者をもって充てる。

- 2 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 3 委員会に副委員長を置き、委員の中から委員長が選任する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。



(委員会)

第6条 委員会は、委員長が招集する。

2 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に出席を求め、意見を聴き、又は説明を求めることができる。

3 委員会は、次に掲げる場合に該当するときは、非公開とする。

(1) 葛飾区情報公開条例（平成4年葛飾区条例第30号）第9条各号のいずれかに該当する情報が含まれる事項について協議するとき。

(2) 前号に掲げる場合のほか、委員会が必要と認めるとき。

(庶務)

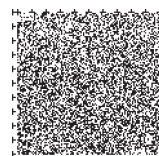
第7条 委員会の庶務は、都市整備部調整課において処理する。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

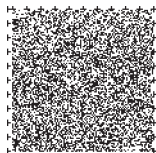
付 則

この要綱は、平成29年9月29日から施行する。



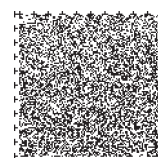
別表（第3条関係）

委 員	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長
	警視庁交通部交通規制課都市交通管理室長
	東日本旅客鉄道株式会社東京支社
	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社
	京成電鉄株式会社
	日本貨物鉄道株式会社
	東京都交通局自動車部計画課長
	京成バス株式会社
	一般社団法人東京バス協会
	公益財団法人東京タクシーセンター
	葛飾区政策経営部長
	葛飾区地域振興部長
	葛飾区産業観光部長
	葛飾区環境部長
	葛飾区福祉部長
	葛飾区子育て支援部長
	葛飾区都市整備部長
	葛飾区都市施設担当部長



② 検討委員

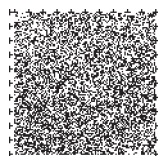
	役 職 等	氏 名
委員長	日本大学理工学部交通システム工学科 教授	轟 朝幸
副委員長	葛飾区都市整備部長	杉本 一富
委員	東京都都市整備局都市基盤部 交通企画課長	谷崎 馨一 (平成 29 年度) 長尾 肇太 (平成 30 年度)
	警視庁交通部交通規制課 都市交通管理室長	椎名 啓雄
	東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部 企画室企画調整課長	塩ノ谷 浩司
	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社総務部 企画室長	早川 和利
	京成電鉄株式会社経営統括部 経営企画担当課長	鈴木 大介 (平成 29 年度) 黄地 幸宏 (平成 30 年度)
	日本貨物鉄道株式会社関東支社総務部 副部長	菅井 和人
	東京都交通局自動車部計画課長	和田 明
	京成バス株式会社営業部乗合営業課長	坂本 幸裕
	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	依田 修
	公益財団法人東京タクシーセンター 指導部次長	金子 昭 (平成 29 年度)
	指導部施設管理課長	玉田 隆広 (平成 30 年度)
	葛飾区政策経営部長	田口 浩信
	葛飾区地域振興部長	石田 昌江
	葛飾区産業観光部長	酒井 威
	葛飾区環境部長	濱中 輝 (平成 29 年度) 勝田 光男 (平成 30 年度)
	葛飾区福祉部長	坂井 保義
葛飾区子育て支援部長	中島 俊一 (平成 29 年度) 横山 雄司 (平成 30 年度)	
葛飾区都市施設担当部長	情野 正彦	



2) 検討経過

「葛飾区公共交通網構築に関する調査検討委員会」開催等経過

日付	検討内容等
平成 29 年 10 月 11 日	第 1 回委員会開催 検討の目的や目標の設定、葛飾区の現状等の説明
平成 30 年 1 月 24 日	第 2 回委員会開催 葛飾区の都市施設の将来計画、公共交通の課題及び方向性等の説明
平成 30 年 3 月 13 日	第 3 回委員会開催 公共交通利便性向上の施策案、中間まとめ(案)等の説明
平成 30 年 6 月 8 日 ～ 6 月 22 日	区民ニーズ調査（区民アンケート）の実施 配付：6,000 世帯 回収：1,808 世帯（回収率 30.1%）
平成 30 年 7 月 1 日・ 2 日・3 日・6 日・10 日	区民ニーズ調査（地域ヒアリング）の実施 ヒアリング地域：5 地域 参加自治町会：13 自治町会
平成 30 年 8 月 8 日	第 4 回委員会開催 区民ニーズ調査結果の報告、整備方針骨子等の説明
平成 30 年 11 月 14 日	第 5 回委員会開催 整備方針(素案)、パブリックコメント実施等の説明
平成 30 年 12 月 19 日 ～平成 31 年 1 月 17 日	区民意見提出手続き（パブリックコメント）の実施 意見総数 16 件、意見提出者 9 人
平成 31 年 2 月 28 日	第 6 回委員会開催 パブリックコメント結果の報告、整備方針(案)等の説明



葛飾区公共交通網整備方針

令和元年（2019年）5月

発行 葛飾区

編集 葛飾区都市整備部調整課

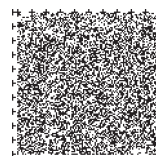
〒124-8555

東京都葛飾区立石5-13-1

電話 03-5654-8397

ファクス 03-3697-1660

この冊子は、印刷用の紙へリサイクルできます。



葛飾区

