

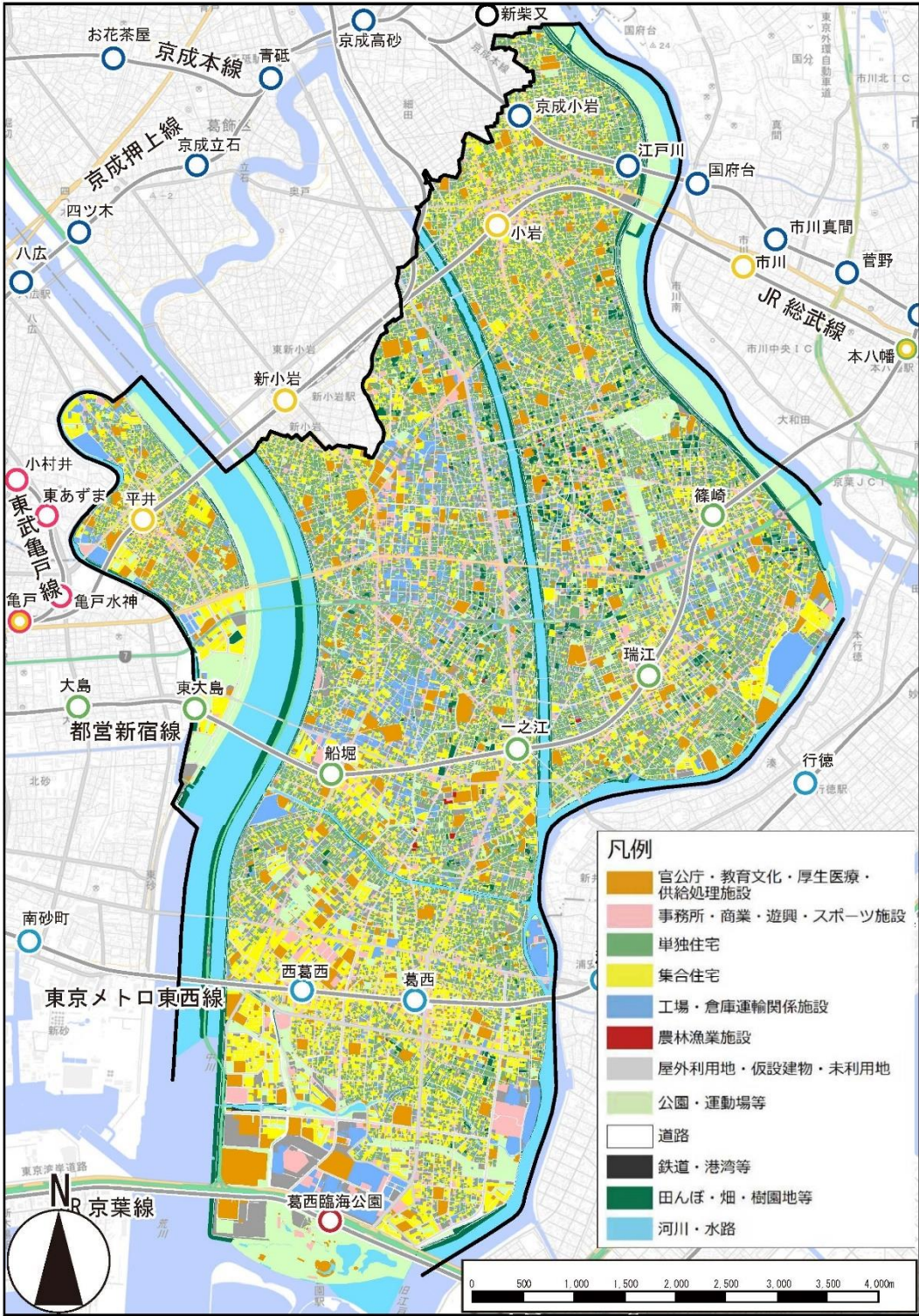




2) 土地利用

本区の土地利用状況は、住宅用地が最も多く全体の約 30%を占めています。住宅用地は増加傾向にあり、商業・工業用地及び農地は減少傾向、公共用地や道路は増加傾向にあります。

< 土地利用状況 >



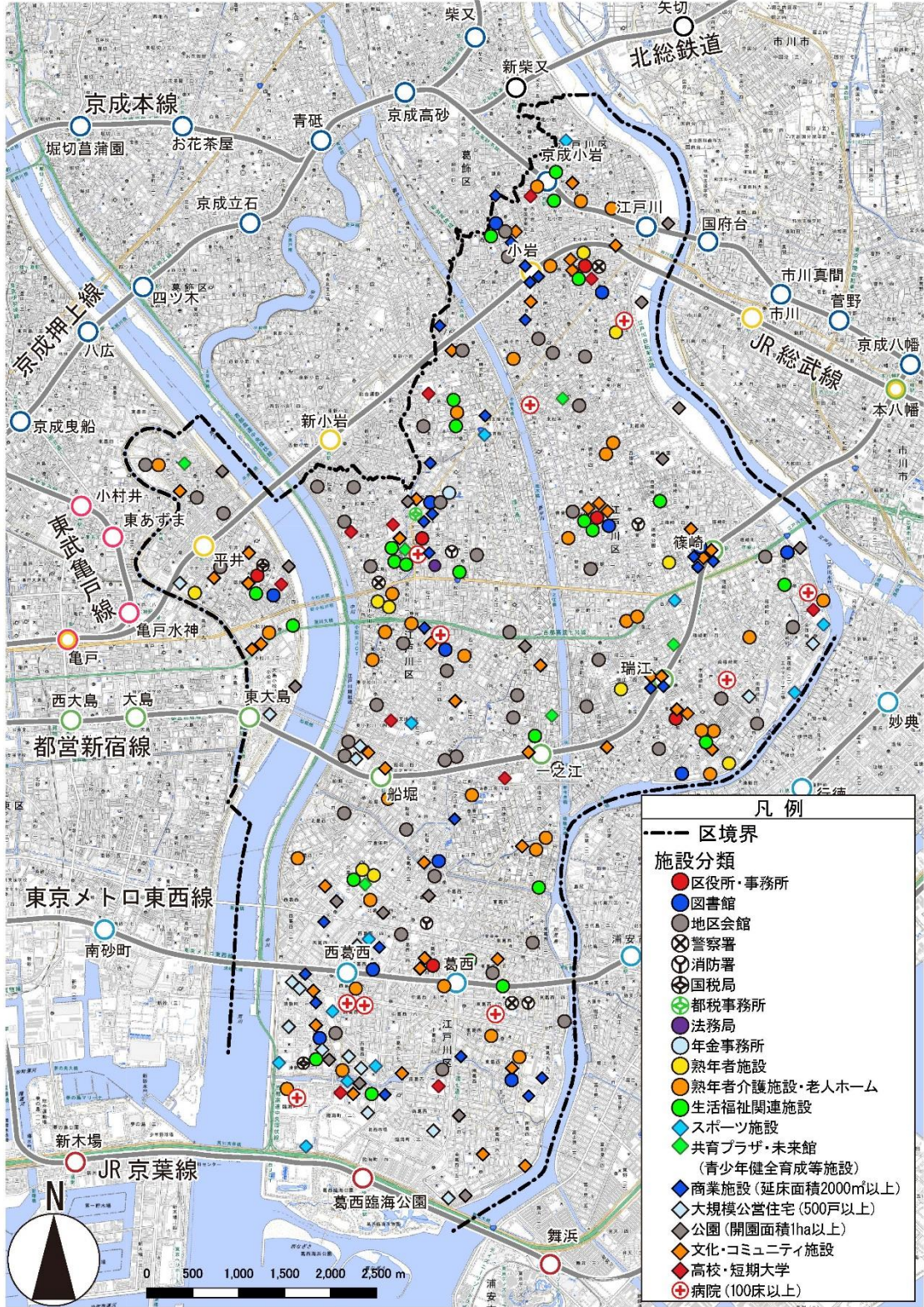
出典：東京都土地利用現況調査（平成 28 年）



3)施設分布

区内には、駅周辺に限らず、全域に公共公益施設、学校等が立地しています。

< 主要な施設の分布状況 >



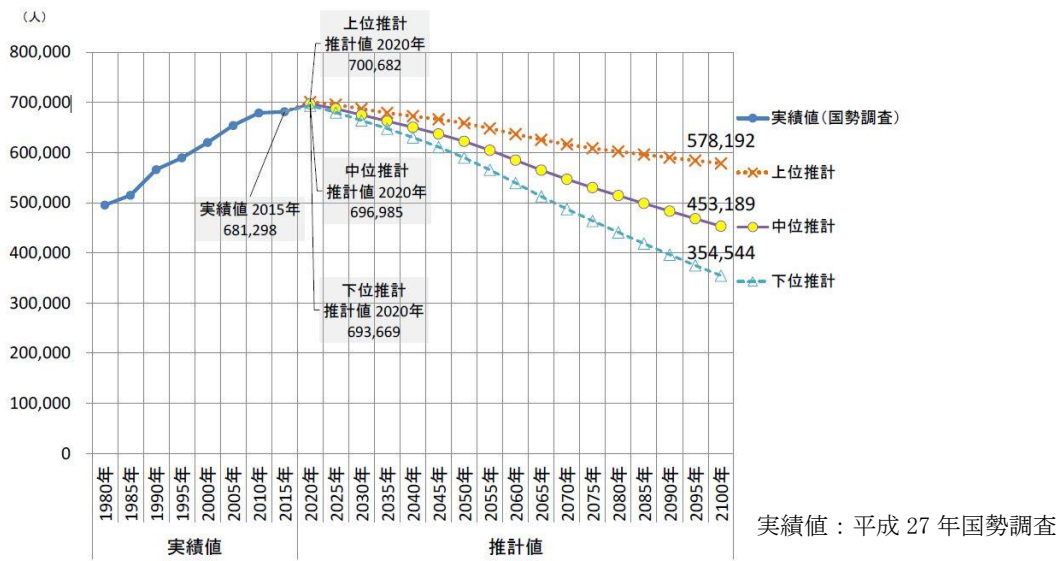
出典：「2020年度くらしの便利帳」より作成



#### 4)人口・人口分布

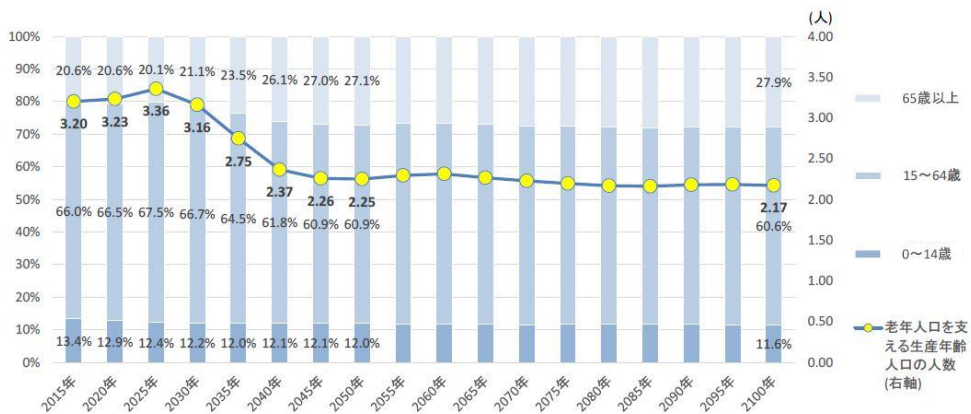
本区の将来人口は、令和2年（2020年）から令和7年（2025年）までの間に、約70万人と人口のピークを迎えた後、ゆるやかに減少します。これは合計特殊出生率<sup>1</sup>の想定が異なる3つの推計ケース全てにおいて予測されています<sup>2</sup>。年齢3区分別では生産年齢人口（15～64歳人口）も同時期（2020年から2025年）にピークを迎え、その後は2045年にかけて大幅に減少し、以降は、低水準で推移します。一方、老年人口（65歳以上人口）の割合は平成27年（2015年）の20.6%から令和32年（2050年）には27.1%まで上昇します。老年人口を支える生産年齢人口の人数は令和2年（2020年）の3.23人から令和27年（2045年）以降は2.26人へと大きく落ち込むことから、生産年齢人口の負担が大きくなります。

<江戸川区将来人口の推移>



出典：江戸川区 施策策定のための人口等基礎分析（令和2年3月）

<年齢3区分別構成比の推移>



出典：江戸川区 施策策定のための人口等基礎分析（令和2年3月）

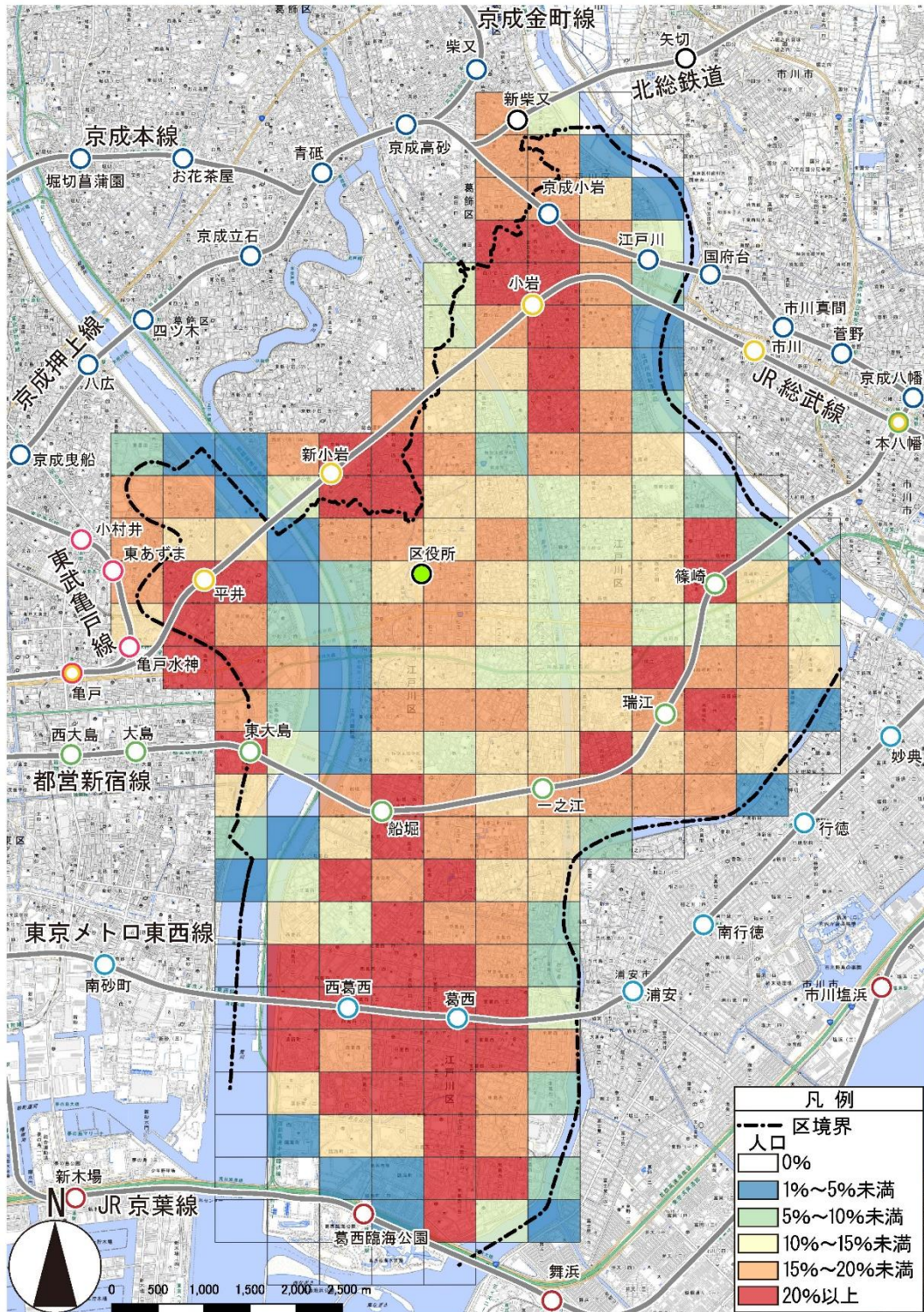
<sup>1</sup> 合計特殊出生率とは、人口統計上の指標で、一人の女性が出産可能とされる15歳から49歳までに産む子供の数の平均を示します。

<sup>2</sup> 中位推計は2017年の江戸川区合計特殊出生率1.38で推移すると仮定しています。上位推計と下位推計は、国立社会保障・人口問題研究所の推計に準じています。上位推計で1.60前後、下位推計で1.20前後の推移となります。



鉄道駅周辺では人口の高密度化が顕著です。特に、東京メトロ東西線葛西駅及び西葛西駅周辺においては、大規模に土地区画整理事業が実施され、面的な土地の高度利用が図られていることから、駅周辺及び沿線で広範囲にわたり人口密度が高くなっています。

<総人口分布>



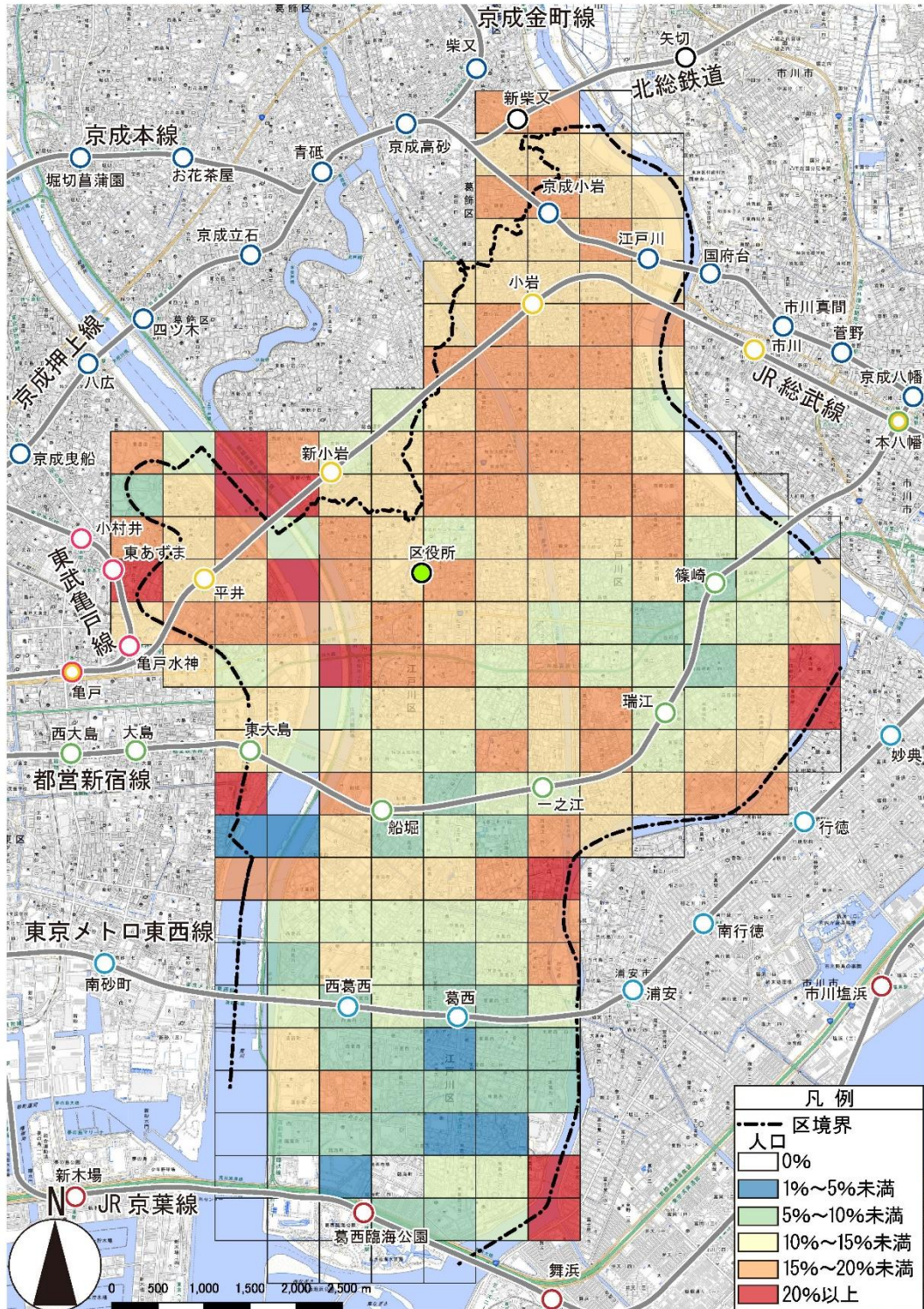
出典：平成 27 年国勢調査結果より集計



## 第1章 公共交通の現状と課題

本区では、平井地域や小岩地域においては、古くから市街地が形成されていたということや、南部においては葛西沖の開発により市街化が進んだこともあり、区の北部ほど高齢化率が高い状況となっています。

< 高齢化率（65歳以上人口の割合） >



出典：平成 27 年国勢調査結果より集計



### 5)道路ネットワーク

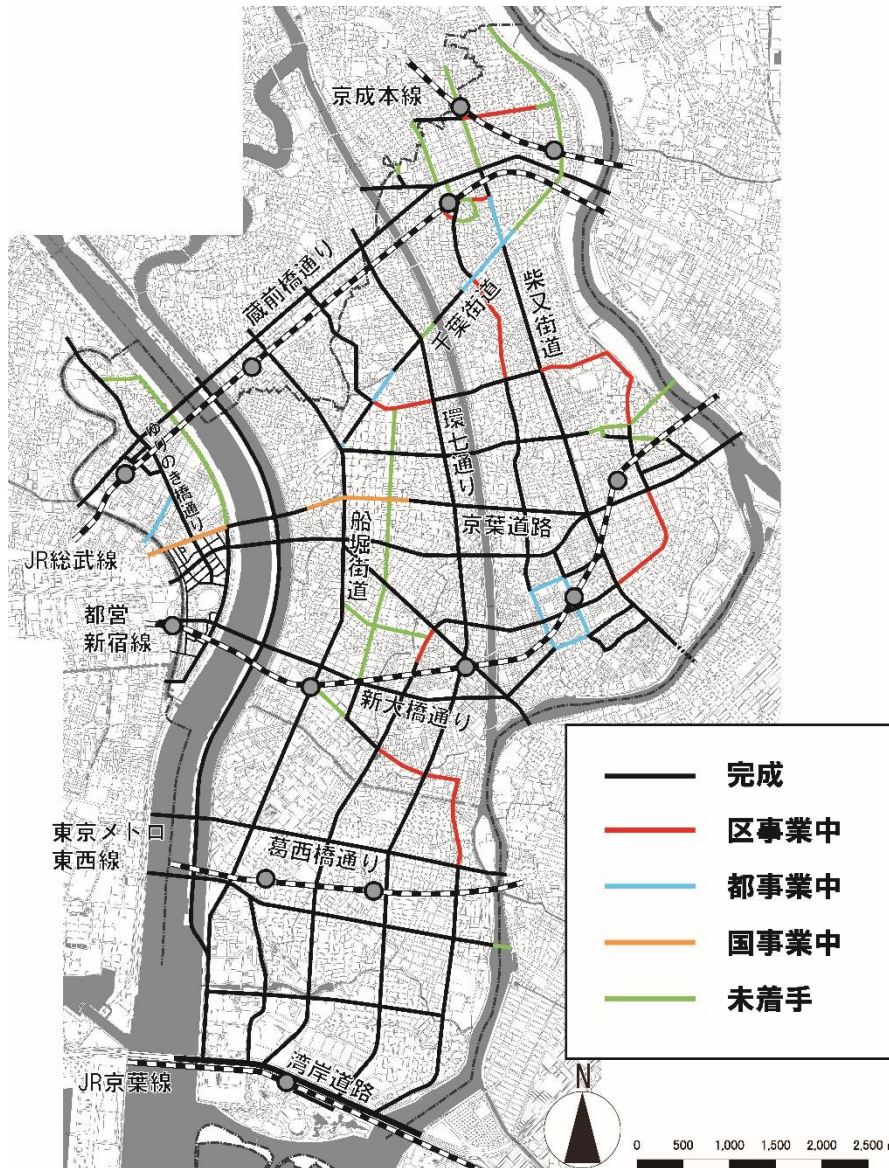
区内には主要幹線道路として、南北方向にはゆりのき橋通り、船堀街道、環七通り、柴又街道、東西方向には蔵前橋通り、千葉街道、京葉道路、新大橋通り、葛西橋通り、湾岸道路が配置されています。

都市計画道路は区内で68路線、129.3kmが決定されており、令和3年3月時点で完成率が約79%（首都高速道路を除く）となっています。なお、事業中の区間延長は14.1kmです。

区の南部（葛西橋通り以南）については、葛西橋通りの都県橋整備に係る区間を除いて、国道・都道・区道のすべての都市計画道路が完成済みとなっています。

また、その他の地域に関しても、区内の骨格的な都市計画道路は完成済みまたは事業中となっており、予定も含め、鉄道駅周辺で施行される市街地再開発事業と合わせて整備・更新される交通結節点や駐輪場等との連携による交通ネットワークの強化が期待されます。

<都市計画道路ネットワーク>



出典：江戸川区都市計画事業データ



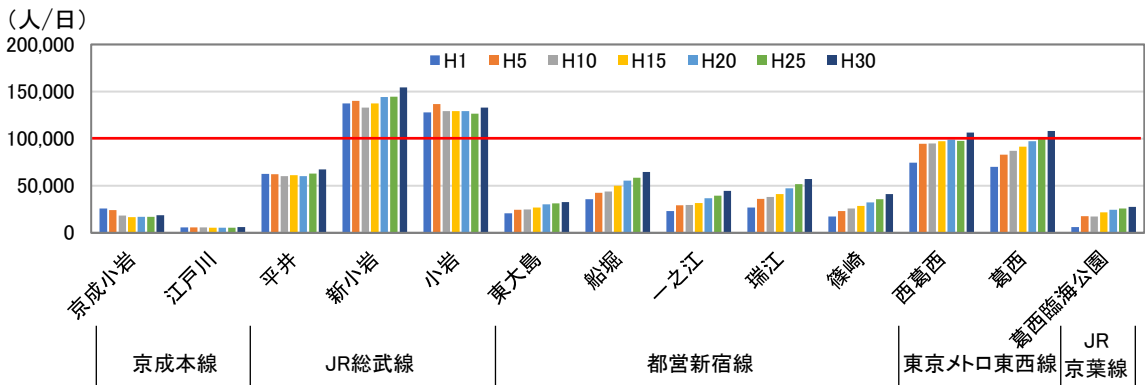
(2) 公共交通の現状

1) 鉄道

区内には北側から京成本線、JR総武線、都営新宿線、東京メトロ東西線、JR京葉線の5つの路線が、いずれも東西方向（都心からの放射方向）に位置しており、南北方向の路線がありません。

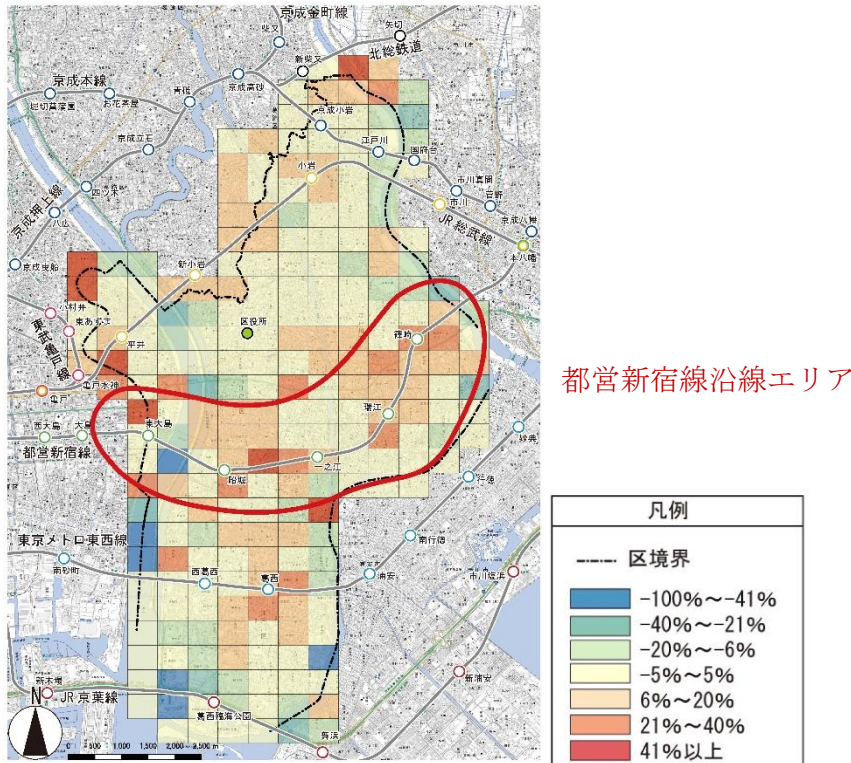
各駅の日あたりの乗降人員は、都営新宿線、東京メトロ東西線、JR京葉線で増加傾向にあり、特に都営新宿線での増加率が顕著であるとともに、沿線での人口増加も目立ちます。

<区内鉄道駅および新小岩駅の乗降人員>



出典：東京都統計年鑑、JRは乗車人員を2倍している

<国勢調査 (H17 と H27 との比較) による人口増減>



出典：平成17年・平成27年国勢調査結果より集計

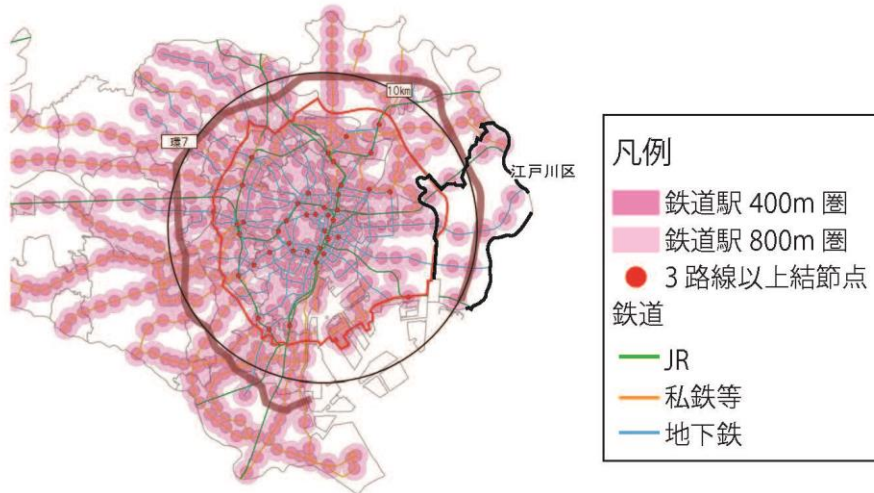


## 第1章 公共交通の現状と課題

東京都が整理した鉄道駅 800m 圏（徒歩 10 分圏内）及び鉄道駅 400m 圏（徒歩 5 分圏内）によると、本区は、東京都区部において、特に圏域外となる地域（鉄道空白地）の割合が高く、駅数の少なさが目立つとともに、23 区で唯一乗換駅がない区<sup>3</sup>となっています。

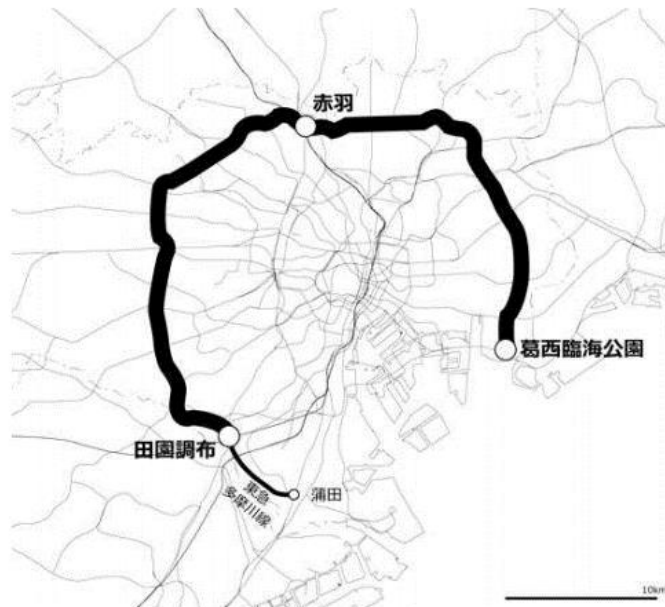
本区では、このような状況の改善を図るため、都心からの放射方向鉄道と結節し、かつ、鉄道のない南北方向の輸送需要を担う環七高速鉄道（メトロセブン）構想について、積極的に検討を行っています。なお、検討は、エイトライナー区間を含む区部周辺部環状公共交通として進めています。

<東京都区部の鉄道空白地>



出典：東京都都市計画審議会「東京の土地利用の課題」

<区部周辺部環状公共交通の新設>

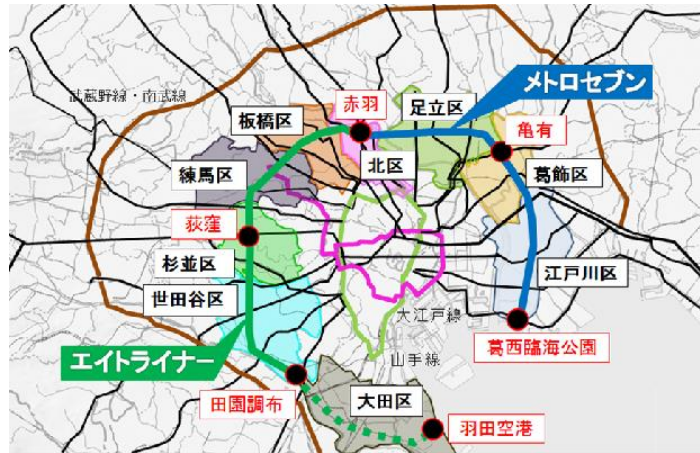


出典：交通政策審議会答申第 198 号

<sup>3</sup> 「地下鉄路線図（東京都交通局・東京地下鉄株式会社 2020 年 6 月）」及び「東京都鉄道路線図（東京都産業労働局 2017 年 3 月）」に記載の「乗換駅」によるもの。



<メトロセブン構想>



メトロセブン構想とは、区内の南北（環状）交通の利便性向上を目指し、環状七号線に沿って、江戸川区・葛飾区・足立区を地下鉄や地上系システム等で結ぶ環状高速鉄道構想です。平成6年から3区の議会・行政が一体となり、環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会を設立し、実現に向けた活動を行っています。その短期的な取組として、環七シャトルバス（シャトル☆セブン）が亀有駅と葛西臨海公園駅・「東京ディズニーリゾート®」の区間で運行し、メトロセブン実現までの南北交通の改善に寄与しています。

出典：江戸川区ホームページ

<羽田空港アクセス線（仮称）>



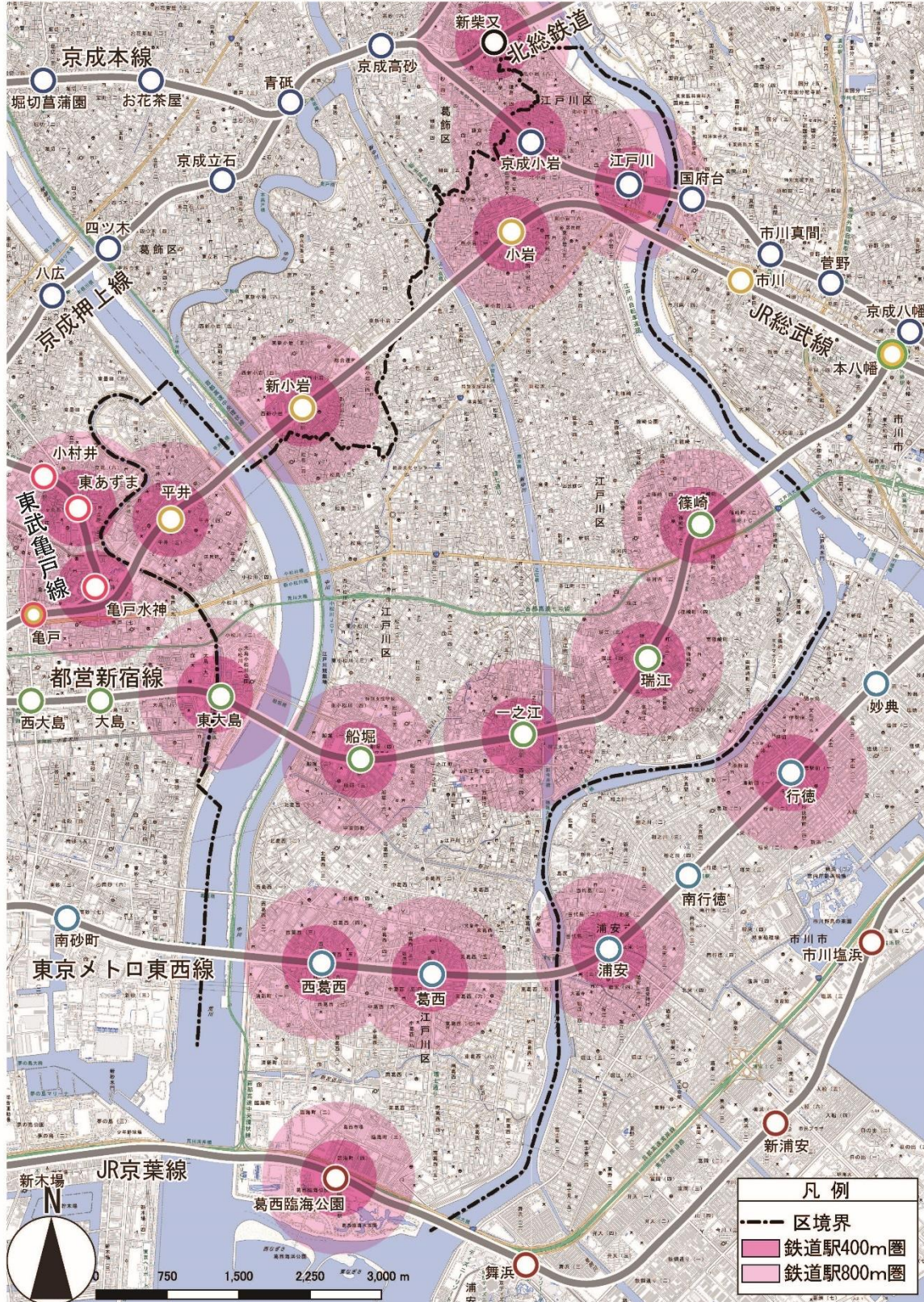
羽田空港アクセス線は、湾岸部にある東海道貨物線の東京貨物ターミナル付近から羽田空港国内線ターミナルまで約5.0kmの新線を建設し、既存の路線と接続するなどして都心部と羽田空港を直結します。令和11年度（2029年度）中の運行開始を予定しており、JR東日本では1日あたり72本、1時間あたり4本の運行が計画されています。

JR東日本は、本計画ルートのうち「アクセス新線（東京貨物ターミナル～羽田空港新駅）」について、2021年1月20日付で国土交通大臣より鉄道事業法第3条に基づく鉄道事業許可を受けました。今後、臨海部ルート of 整備及び京葉線・りんかい線相互直通運転化により、本区から羽田空港に鉄道で直接アクセス可能となることが期待されます。



鉄道駅勢圏を 400m 圏域として捉えると、区内の約 9 割弱が鉄道空白地になります。また、鉄道駅勢圏を 800m 圏域として捉えると区内の約 5 割弱が鉄道空白地になります。

<江戸川区の鉄道空白地>





### 2) バス

区内で運行する一般路線バス事業者は、東京都交通局、京成バス、京成タウンバスの3社です。

東西方向に走る鉄道に対して、これを補完するように鉄道駅を起終点または経由する形で主に南北方向のバス路線網が形成され、西側に東京都交通局、東側に京成バス、北側に京成タウンバスが運行しています。

なお、本区ではバス停留所から半径300m以遠の地域について、公共交通の利便性に関して検証すべき区域（以下「要検証区域」という。）として位置付けており、区内30地域が抽出されています。

また、小岩駅と船堀駅、西葛西駅からは深夜バス、小岩駅と一之江駅、葛西駅からは羽田空港と成田空港への空港バス、東京スカイツリータウンと「東京ディズニーリゾート®」とを結ぶスカイツリーシャトルが運行されています。







<要検証区域の人口・高齢人口率・面積>

No	地域名称	①全年齢人口 (人)	②高齢者人口 (人)	③高齢人口率 ②/① (%)	④面積 (ha)
1	京成小岩北	2,287	522	22.8%	12.99
2	江戸川駅北	3,426	817	23.8%	18.66
3	上一色周辺	5,831	1,486	25.5%	32.67
4	南小岩周辺	1,022	263	25.7%	5.36
5	東小岩2周辺	205	49	23.9%	0.75
6	南小岩2周辺	1,818	461	25.4%	9.04
7	篠崎公園周辺	3,839	852	22.2%	28.61
8	大杉橋周辺	373	52	13.9%	1.45
9	篠崎7周辺	513	96	18.8%	0.78
10	篠崎町4周辺	6,605	1,153	17.5%	44.74
11	東篠崎1周辺	2,594	725	27.9%	27.76
12	一之江橋周辺	1,285	324	25.2%	6.96
13	一之江駅南東周辺	206	54	26.1%	0.20
14	上一色南小周辺	426	110	25.9%	2.10
15	松島4周辺	9,527	2,381	25.0%	53.16
16	東小松川周辺	9,079	2,266	25.0%	49.08
17	大杉周辺	101	22	22.2%	0.42
18	西一之江周辺	290	55	18.8%	1.21
19	松江7周辺	228	46	20.1%	1.63
20	二之江周辺	169	33	19.5%	0.56
21	春江町5周辺	816	179	21.9%	1.60
22	東葛西2周辺	7,584	1,224	16.1%	32.27
23	中葛西周辺	1,650	329	19.9%	22.50
24	西葛西2周辺	3,870	609	15.7%	12.42
25	南葛西2周辺	1,182	117	9.9%	2.47
26	南葛西7周辺	385	48	12.5%	4.95
27	臨海町周辺	13	1	5.9%	95.06
28	平井4周辺	3,913	935	23.9%	26.03
29	平井6周辺	272	66	24.3%	4.03
30	東大島駅北周辺	774	199	25.7%	10.24
	合計	70,284	15,474	22.0%	509.71



### 3) タクシー

区内には28のタクシー事業所があり、各地に分散して立地しています。

また、京成本線を除く鉄道駅には、タクシーの乗降場や待機バース<sup>4</sup>が整備されています。

### 4) 自転車

本区では自転車の快適な走行環境の実現を目指し、平成17年より放置自転車「0」の推進に取り組んでいます。自転車は環境に配慮し、健康増進に役立つ身近な乗り物であり、都市交通の一つとして安全・安心・快適に利用できる乗り物です。

そこで本区では新たな自転車文化の創造を目指し、平成21年9月からレンタサイクル（eサイクル事業）の社会実験を実施、平成25年より本格導入し、現在では1,250台を配備しています。

また、公共交通機関の機能補完及び観光戦略の推進や、駅周辺及びバス停留所付近の放置自転車削減、自転車総量の抑制を目的として、コミュニティサイクル事業を実施しています。

（サイクルステーションは16か所）

加えて、平井駅・西葛西駅等の7駅に使用料制駐輪場、及び小岩駅・瑞江駅等4駅に利用料金制駐輪場を設置するとともに、駅周辺を自転車放置禁止区域に指定して、放置自転車の撤去を実施しています。

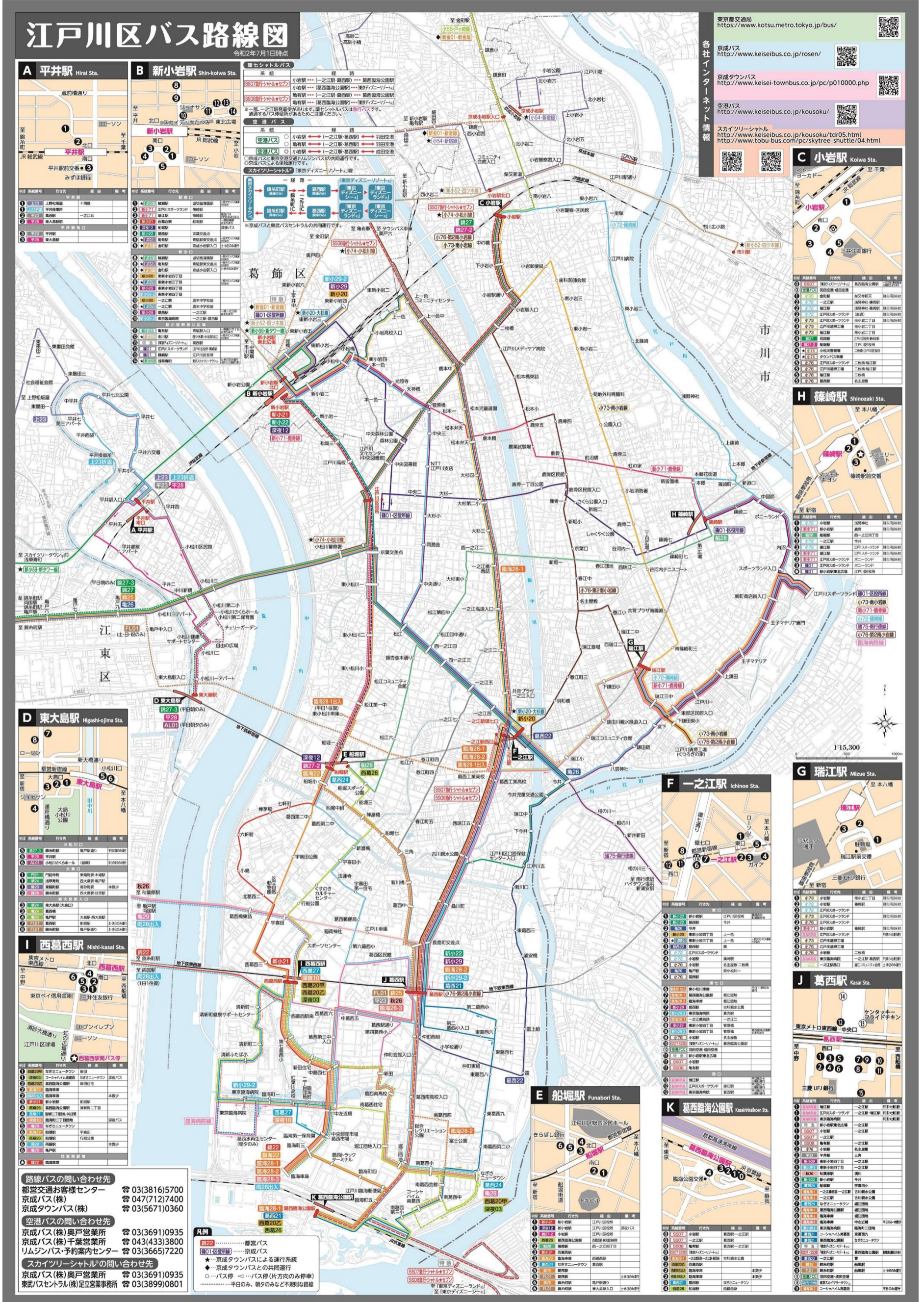
さらに、平成29年3月には、江戸川区自転車ネットワーク計画を策定して、自転車走行に関する安全対策を推進しています。自転車が車道の左側を走行することを徹底し、安全性を高めるため、道路を青く塗る「ブルーレーン」や進行方向を示す「矢羽根型路面表示・自転車ナビマーク」の設置を進めています。

---

<sup>4</sup> 駅前広場や道路上に白線等で区画されたバスやタクシー等の車が駐停車する場所です。



<区内のバス路線>



**路線バスの問い合わせ先**

都営交通お客様センター ☎ 03(3816)5700

京成バス(株) ☎ 047(712)7400

京成タウンバス(株) ☎ 03(5671)0360

**空港バスの問い合わせ先**

京成バス(株)奥戸営業所 ☎ 03(3691)0935

京成バス(株)千葉営業所 ☎ 043(433)3800

リムジンバス・予約案内センター ☎ 03(3665)7220

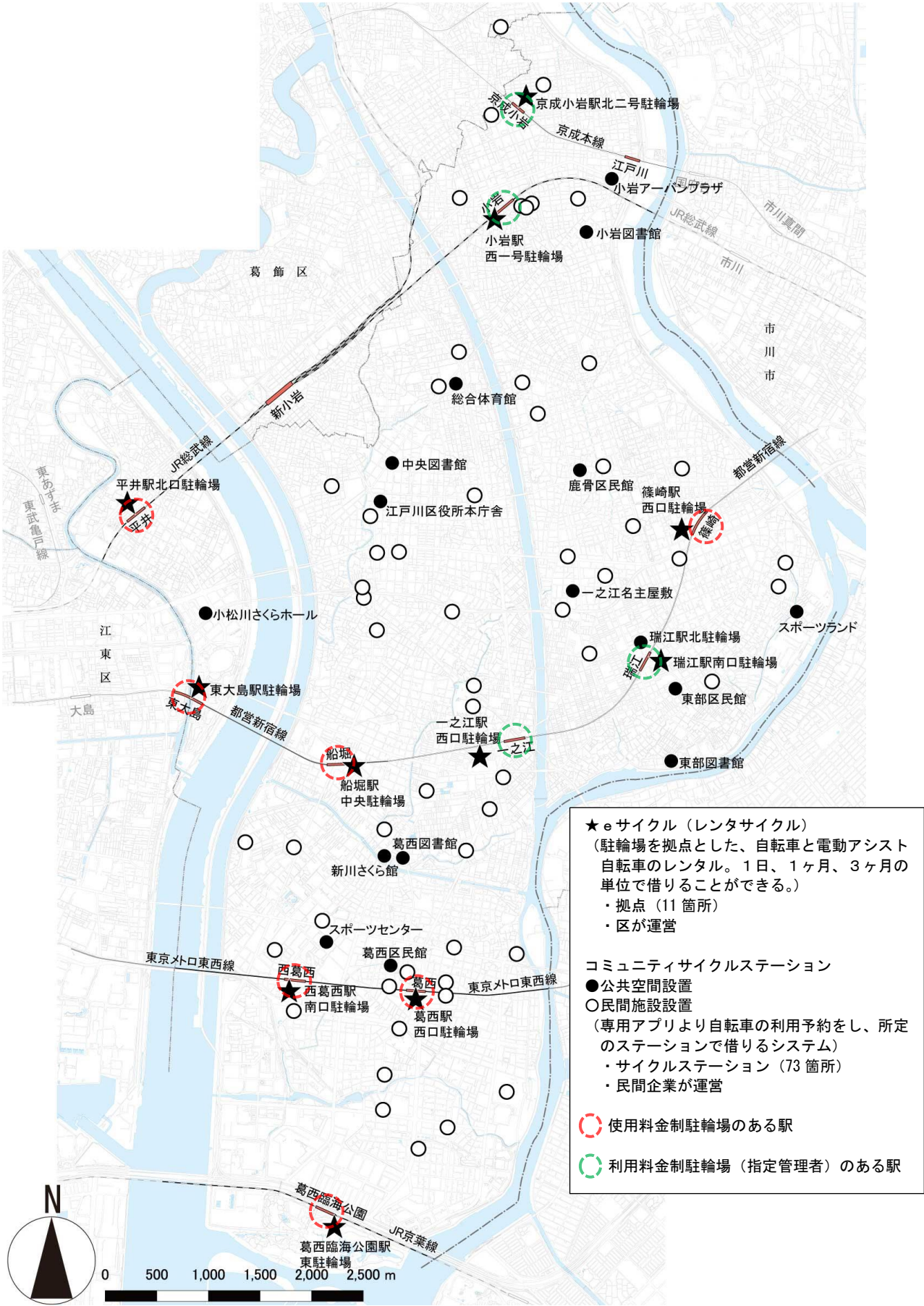
**スカイツリーシャトルの問い合わせ先**

京成バス(株)奥戸営業所 ☎ 03(3691)0935

東武バスセントラル(株)足立営業事務所 ☎ 03(3899)0801



<駐輪場・サイクルステーション等の分布>

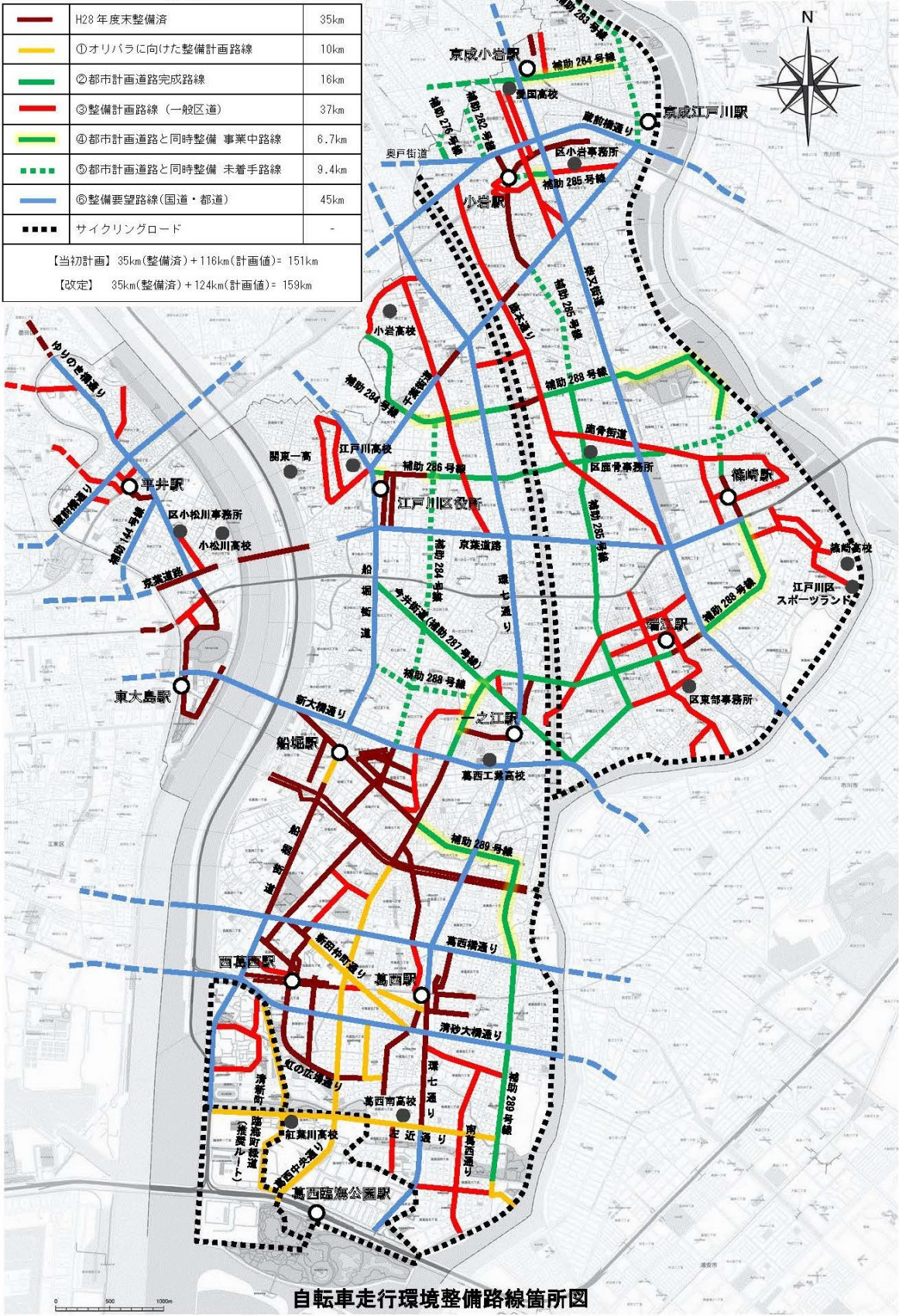




< 自転車走行環境整備路線 >

凡例

	H28年度末整備済	35km
	①オリバラに向けた整備計画路線	10km
	②都市計画道路完成路線	16km
	③整備計画路線（一般区道）	37km
	④都市計画道路と同時整備 事業中路線	6.7km
	⑤都市計画道路と同時整備 未着手路線	9.4km
	⑥整備要望路線（国道・都道）	45km
	サイクリングロード	-
【当初計画】 35km(整備済)+116km(計画値)= 151km		
【改定】 35km(整備済)+124km(計画値)= 159km		



自転車走行環境整備路線箇所図

出典：江戸川区自転車ネットワーク計画（平成29年3月）、図は平成31年3月改定



## 5) MaaSの動き

国土交通省は、日本版 MaaS<sup>5</sup>の推進を行っています。  
現在、各地域で社会実験等が進められています。

### <MaaS のレベル>

MaaS は4 レベルが設定されて、国内外で推進されています。

### <MaaS のレベル>

レベル	MaaS の内容
1	情報の統合（複数モードの交通提案、価格情報）
2	予約、決済の統合（1 トリップの検索、予約、支払）
3	サービス提供の統合（公共交通に加えてレンタカー等も統合）
4	政策の統合（データ分析による政策）

出典：国土交通政策研究所報第 69 号 2018 年夏季

### <日本版 MaaS 基盤整備事業 9 地域・9 事業者>

MaaS の普及に当たっては、その基盤整備の一環として、地域の公共交通の利便性を向上し、活性化させることが重要となることから、国土交通省は令和2年度よりキャッシュレス決済の導入について支援を行うこととしています。準備が整った以下の9地域・9事業者を対象に、日本版 MaaS 基盤整備事業（キャッシュレス決済部門）の交付・支援決定が行われました。

MaaS 基盤整備事業者	主な地域
阿寒バス株式会社	北海道釧路市
岩手県北自動車株式会社	岩手県盛岡市
福島交通株式会社	福島県福島市
会津乗合自動車株式会社	福島県会津若松市
茨城交通株式会社	茨城県水戸市
津エアポートライン株式会社	三重県津市
近鉄バス株式会社	大阪府大阪市
大阪空港交通株式会社	大阪市豊中市
長崎県交通局	長崎県長崎市

<sup>5</sup> Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療などの目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。出典：国土交通省資料



## 6) バス利用に係る支援制度

東京都の支援のもと、一般社団法人東京バス協会では、東京都の高齢者の社会参加を助長し、高齢者の福祉の向上を図るため、70歳以上の都内に住民登録をされている方に、「東京都シルバーパス」を発行しており、これをお持ちの方は区内の一般路線バスと都営地下鉄等に乗車できます。また、区内の一般路線バスでは障害者割引を実施しています。

### <東京都シルバーパス>

対 象	東京都に住民登録されている満70歳以上の方 ・満70歳になる月の初日から申し込める ・1日生まれの方は、前月の1日から申し込める
発行内容	パスは、発行窓口で必要書類の確認後、その場で発行される。 利用する方の費用は以下のとおり。 (1)当該年度の住民税が「課税」の方で(3)以外の方…20,510円 (但し、令和2年4月～9月に購入する場合は10,255円) (2)当該年度の住民税が「非課税」の方…1,000円 (3)当該年度の住民税が「課税」であるが、前年の合計所得金額が125万円以下の方…1,000円

### <障害者の割引>

東京都交通局	対 象 者	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を所持する方及びその介護者
	割 引 率	普通運賃5割引、定期運賃3割引
	利用方法	乗車時に各種手帳を提示
京成バス	対 象 者	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を所持する方、児童養護施設や知的障がい児施設等を利用されている方及びその介護者
	割 引 率	普通運賃5割引、定期運賃3割引、都内1日乗車券5割引
	利用方法	乗車時に各種手帳、所定の運賃割引証を提示
京成タウンバス	対 象 者	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を所持する方、児童養護施設や知的障がい児施設等を利用されている方及びその介護者
	割 引 率	普通運賃5割引、定期運賃3割引（精神障害者保健福祉手帳の方は定期券の割引はない）
	利用方法	乗車時に各種手帳、所定の運賃割引証を提示



## 7) その他支援制度

障害者等に対する外出時の支援として、区では「福祉タクシー券」、「自動車燃料費の助成」、「自動車運転教習費用の助成」、「自動車改造費の助成」を実施しています。

### <福祉タクシー券事業>

対 象	次のいずれかに該当し、タクシーを利用しなければ移動が困難な方に、区と契約しているタクシーで使用するタクシー券を助成する。 (1)身体障害者手帳1～3級の下肢、体幹、移動機能障害の方 (2)身体障害者手帳1～2級の視覚障害の方 (3)身体障害者手帳1級の内部障害の方 (4)身体障害者手帳3級の呼吸器障害の方で外出時携帯酸素を利用する方 (5)愛の手帳1～2度の方
助成内容	半年に1回6冊（1か月1冊月3,000円分）を交付する。 対象者が区と契約しているタクシーに乗車するときに利用できる。 また、身体障害者手帳または愛の手帳を提示することで障害者割引（1割引）が受けられる。 ・燃料費助成との選択制 ・入院・入所中の方は、交付の対象外 ・等級は障害部位の等級で判定

### <自動車燃料費の助成>

対 象	次のいずれかに該当し、日常生活のために自動車を使用している場合に燃料費（ガソリン及び軽油代）の一部を助成する。 (1)本人運転のみ 身体障害者手帳1～2級の上肢障害の方 (2)介護者運転のみ 身体障害者手帳1～2級の視覚障害の方、愛の手帳1～2度の方 (3)本人運転または介助者運転 身体障害者手帳1～3級の下肢または体幹機能障害・移動機能障害の方、1級の内部障害の方、または呼吸器障害3級の方で外出時携帯酸素を利用する方
助成内容	月額上限3,000円までを助成する。給油日を基準とし、月3,000円に満たない場合は実際に支出した額を助成する。 給油がない月は助成できない。 ・対象はガソリン代・軽油代（消費税を含む）のみ ・洗車、オイル、灯油代等は助成の対象外 ・カード利用等によるポイントサービスの値引き金額は助成の対象外



<自動車運転教習費用の助成>

対 象	<p>次の要件をすべて満たす 18 歳以上の方に、運転免許を取得する費用の一部を助成する。</p> <p>(1)身体障害者手帳 3 級以上、愛の手帳 4 度以上 (内部障害は 4 級、下肢・体幹機能障害は 5 級以上で歩行が困難な方も対象となるが、医師意見書の提出が必要)</p> <p>(2)江戸川区に引き続き 3 か月以上お住まいの方</p> <p>(3)前年の所得税額 40 万円以下の方 (本人所得)</p> <p>(4)この制度または他の制度による免許の取得に要する費用の助成を受けていない方</p>
助成内容	<p>助成額は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規取得の場合は、実際に支出した額の 3 分の 2 (100 円未満切り捨て) で上限 200,000 円</li> <li>・限定解除の場合は、実際に支出した額 (20,600 円を限度)</li> </ul>

<自動車改造費の助成>

対 象	<p>重度の身体障害者の方 (身障手帳の上肢・下肢・体幹機能障害 1～2 級) が就労などにともない自ら運転する自動車を取得するとき、次の要件をすべて満たす方に、自動車の操向装置などの改造費の一部を助成する。</p> <p>(1)身体障害者手帳 1・2 級の上肢・下肢・体幹機能障害者で、運転免許を交付されている方</p> <p>(2)本人名義の車を所有、または本人名義の車を購入予定の方</p> <p>(3)所得制限内の方 (特別障害者手当の所得基準額と同じ。同居家族全員が所得制限内である必要がある。)</p> <p>(4)過去 5 年以内に、この制度または他の制度による改造費助成を受けていない方</p>
助成内容	<p>1. 対象箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駆動装置、操向装置</li> </ul> <p>2. 助成額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上記改造箇所について実際に支出した額の 3 分の 2 (100 円未満切り捨て) で上限 250,000 円</li> </ul>