

<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>

### (3) 区民等の流動実態・ニーズの把握

#### 1) パーソントリップ調査で把握できる移動特性

##### ① パーソントリップ調査とは

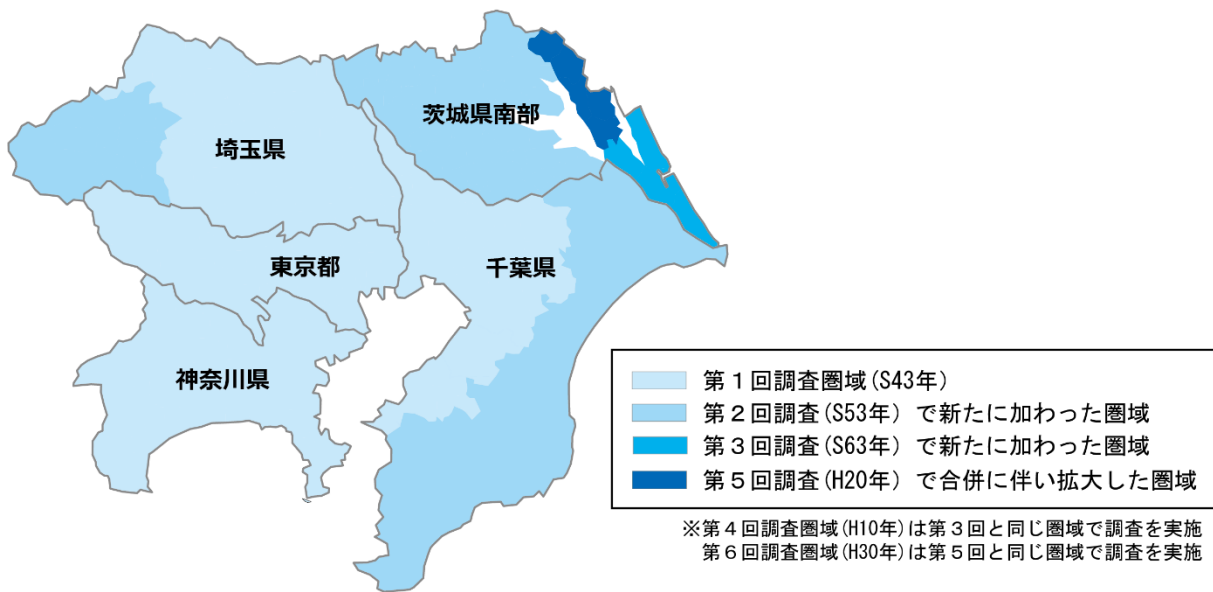
パーソントリップ調査とは、人（パーソン）の1日のすべての移動（トリップ）を把握する調査であり、将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。

調査では「どのような人が」、「どのような時間帯に」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」、「どこからどこへ」移動したかなどを調査しています。東京都市圏では最新の実施は平成30年（9～11月に実施）であり、昭和43年から10年ごとに実施しています。

#### ア. 調査対象地域

調査の対象地域は「東京都市圏」です。東京都市圏は東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県の全域及び茨城県南部地域です。

< パーソントリップ調査の調査対象地域 >



出典：国土交通省資料

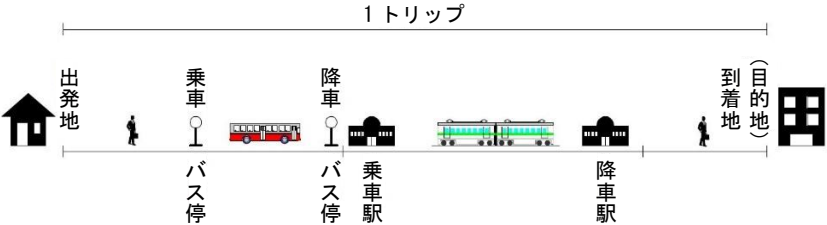
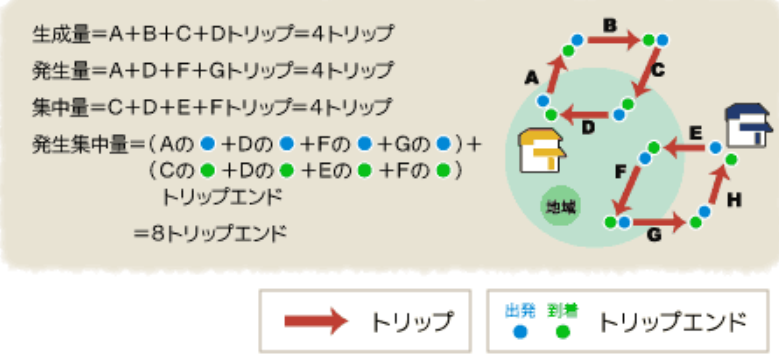
#### イ. 調査対象者

住民基本台帳から5歳以上を無作為に抽出しています。

#### ウ. 用語の説明

パーソントリップ調査の結果で用いる「トリップ」や「代表交通手段」等の用語の説明は、次のとおりです。

<パーソントリップ調査結果における用語の説明>

<p>トリップ、トリップ数</p>	<p>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い、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。</p> <p>&lt;トリップの概念図&gt;</p> 
<p>発生量・集中量</p>	<p>ある地域から出発または到着するトリップをその地域の発生量（単位：トリップ）、集中量（単位：トリップ）という。</p>
<p>発生集中量</p>	<p>ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド（略称 TE））という。</p> <p>&lt;発生集中量&gt;</p> 
<p>代表交通手段</p>	<p>1トリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことを「代表交通手段」という。</p> <p>主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。</p> <p>例) 自宅から駅まで自動車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」</p>
<p>鉄道駅端末手段</p>	<p>出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップのことをいい、その利用交通手段を鉄道駅端末手段という。</p>

出典：国土交通省資料

## ②移動量の変化

区内において出発・到着する移動量（発生集中量）は、平成20年の243万トリップエンドから平成30年では212万トリップエンドとなっており、約31万トリップエンド（13%）減少しています。今後、高齢化の進展やコロナ禍による新しい生活様式の定着等により更に減少することも想定されます。

## ③移動先の特性

他移動先は、「他区」が約6割、次いで「区内」が約3割、「千葉県」が約1割となっており、平成20年と平成30年とを比較すると、いずれの区間の移動量も1割以上減少しています。

## ④利用交通手段の特性

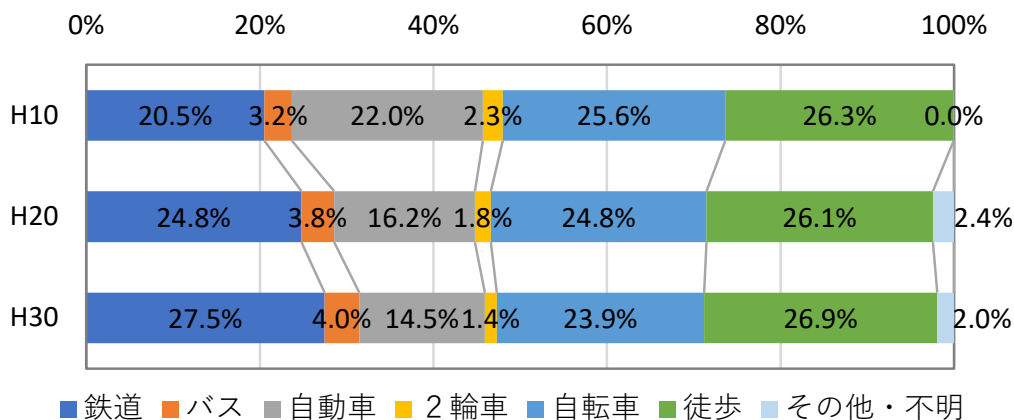
区内を出発または到着する移動の代表交通手段構成比について、平成30年では、「鉄道」と「徒歩」が約3割と最も多く、次いで「自転車」が約2割、「自動車」が約1割となっています。平成10年から平成30年までを比較すると、「鉄道」、「バス」といった公共交通手段の割合が上昇しており、「自転車」は横ばい、「自動車」、「2輪車」が低下しています。

この内、区内を出発して区内に到着する移動の代表交通手段構成比について、平成30年では、「徒歩」が約4割と最も多く、次いで、「自転車」が約3割、「自動車」が約1割となっています。平成10年から平成30年までを比較すると、「徒歩」、「鉄道」、「バス」の割合が上昇しており、「自転車」は横ばい、「自動車」、「2輪車」が低下しています。

また、区内を出発して区外に到着、または区外を出発して区内に到着する移動については、平成10年から平成30年までを比較すると、「鉄道」の割合が大きく上昇しており、「徒歩」は横ばい、「自動車」が大きく低下するとともに、「2輪車」、「自転車」も低下しています。

<区内を出発または到着する移動の交通手段>

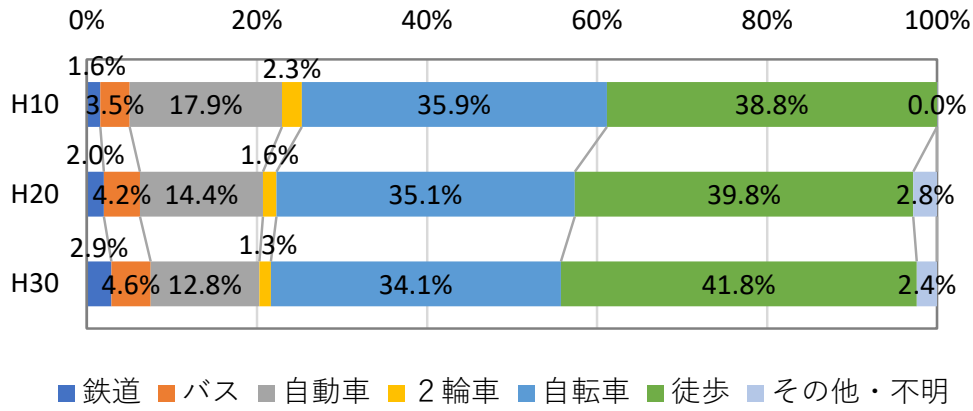
(江戸川区区内全ての発生集中量の代表交通手段構成)



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果より集計

<区内を出発して区内に到着する移動の交通手段>

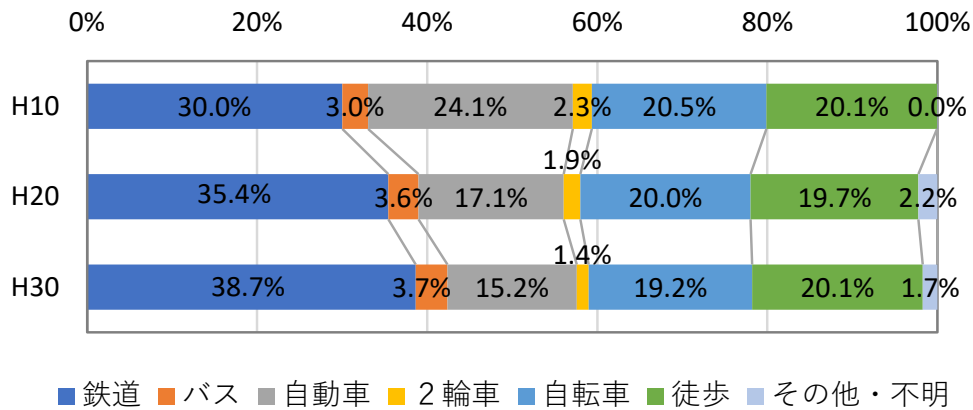
(江戸川区の内々流動に関する発生集中量の代表交通手段構成)



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果より集計

<区内を出発して区外に到着、または区外を出発して区内に到着する移動の交通手段>

(江戸川区の内外流動に関する発生集中量の代表交通手段構成)

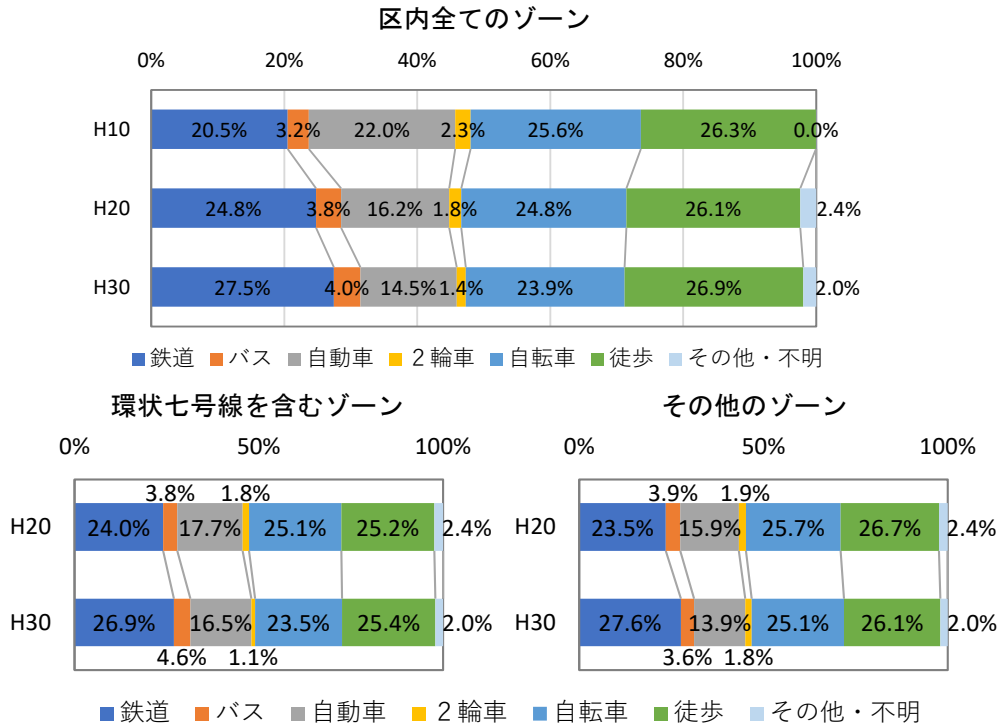


出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果より集計

区内を出発または到着する移動の代表交通手段構成比について、環状七号線を含むゾーン<sup>6</sup>に着目し、平成20年と平成30年とを比較すると、「バス」の割合が上昇しています。

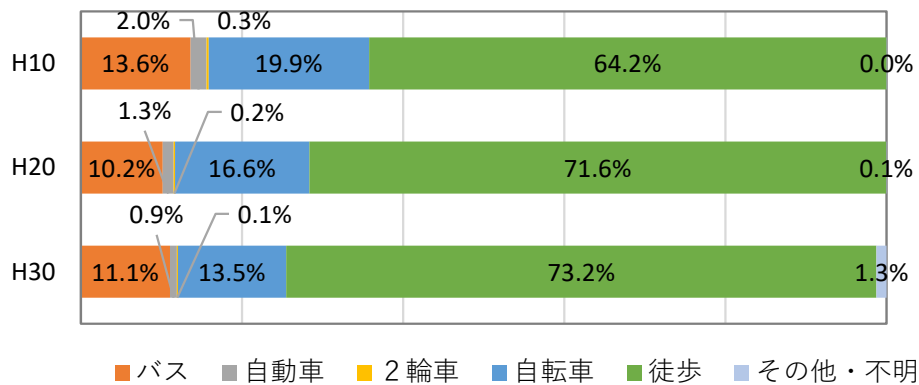
<区内を出発または到着する移動の交通手段>

(江戸川区内全ての発生集中量の代表交通手段構成)



区内鉄道駅を乗降する人の駅までの交通手段構成比について、平成10年から平成30年までを比較すると、「バス」、「自動車」、「2輪車」の割合が低下している一方で、徒歩の割合が増加しています。現在のバス路線網が概ね形成された後に、駅周辺でのまちづくりが進展し、駅周辺の人口が増加していることなどが一因にあると推測されます。

<区内鉄道駅を乗降する人の駅までの交通手段>



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果より集計

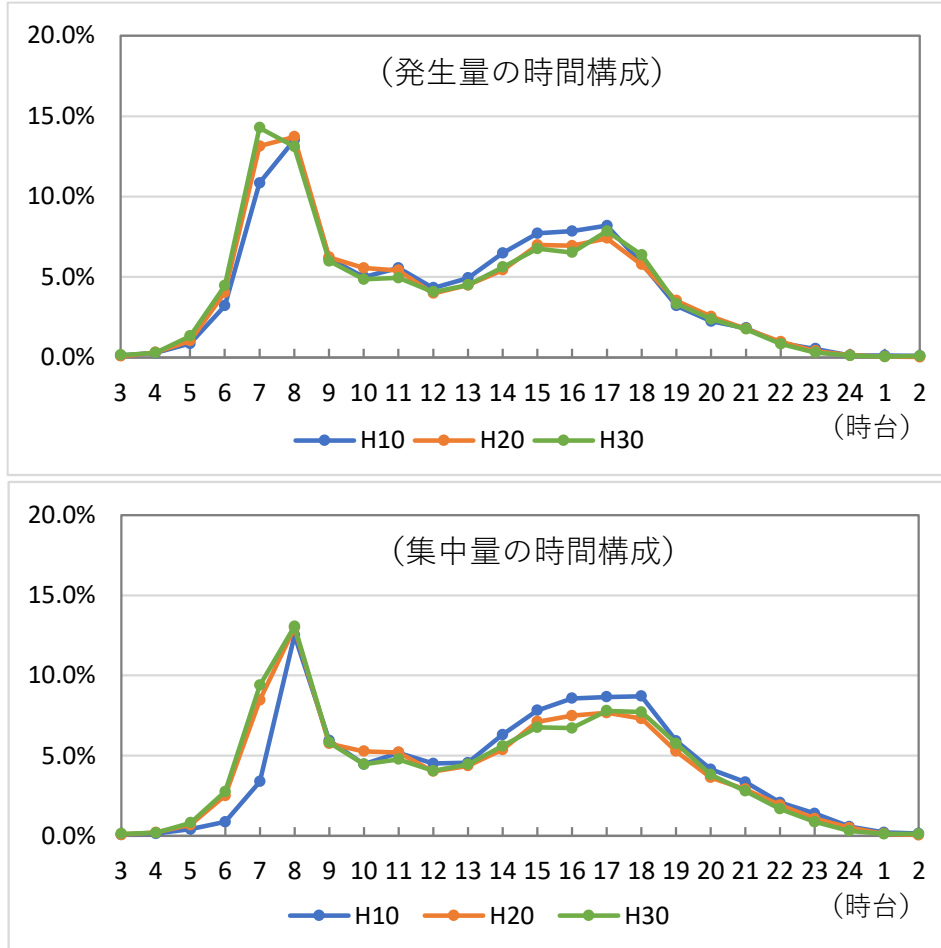
<sup>6</sup> 東京都市圏パーソントリップ調査結果では、江戸川区内を13の地域に分けて集計しており、分けた地域のことをゾーンと言います。

⑤移動時間の変化

時間帯別の移動量をみると、20年前（平成10年）と比較して朝の時間帯で6時・7時台の移動が多くなり、15時から18時台の移動量が少なくなっています。

8時台のピークを除いては、分散化の傾向が伺えます。

<時間帯別の移動量>



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果より集計

## 2) ビッグデータでの流動実態

パーソントリップ調査から把握できる流動傾向から、区民等のより詳細な流動実態を把握するために、ビッグデータ<sup>8</sup>を活用した分析を行います。

今回の流動実態においては携帯電話・スマートフォンの位置情報<sup>9</sup>データであるゼンリン「混雑統計<sup>®</sup>」<sup>10</sup>を用いて、江戸川区の流動実態を把握するために出発地と到着地をペアとしたOD集計<sup>11</sup>を行います。

地域区分を500mメッシュ<sup>12</sup>の単位として、新型コロナウイルス感染症の影響のない令和元年（2019年）9～11月の平日・休日別の平均値について、時間帯別の移動量を分析します。

<ビッグデータの集計条件>

項目	データ条件
集計対象日	2019年9～11月の3ヶ月 ・平日の合計値を集計、日数で平均値の算出 ・休日の合計値を集計、日数で平均値の算出
地域区分	区内は国勢調査の500mメッシュ 区外は江東区3ゾーン・新小岩駅・舞浜駅TDR・千葉県・区部・その他合計238ゾーン
集計対象時間	3時間で1時間帯とした8時間帯 (0～2時台、3～5時台、6～8時台、9～11時台、12～14時台、15～17時台、18～20時台、21～23時台)
発時刻/着時刻	出発時刻で集計
居住地	江戸川区民、区民以外の2区分
年代	19歳以下、20～49歳、50～69歳、70歳以上の4区分
性別	区分なし
集計方法 (OD量)	出発ゾーンと到着ゾーンのペアごとにトリップ数を集計する。 ただし、5に満たないものは秘匿扱いとなり集計されない。 滞在判定は30分以上とする。 人口で拡大推計したものを移動量として集計する。

<sup>8</sup> ビッグデータとは、デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、またスマートフォンなどの関連機器の小型化・低コスト化により、スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータのことです。(総務省 情報通信白書平成29年版)

<sup>9</sup> 位置情報とは、携帯電話やスマートフォンに搭載されているGPS(Global Positioning System: 全地球測位システム)が、人口衛星から発せられた電波を受信して位置・距離・時刻等を計算し、現在位置を測位して得られる情報のことです。

<sup>10</sup> 「混雑統計<sup>®</sup>」データは、NTTドコモが提供するアプリケーション(※)の利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータです。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれません。※ドコモ地図ナビサービス(地図アプリ・ご当地ガイド)等の一部のアプリ。

<sup>11</sup> ODとはOrigin(出発地)とDestination(目的地)を表し、OD集計とは人の移動を出発地と到着地の組み合わせごとに集計することを言います。

<sup>12</sup> メッシュとは、地図上の情報をデジタル化したり、各種統計をとるために、地図上の緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目(メッシュ)の区域に分けることです。ここでは、地域を500m四方の格子状に区切り、それぞれの区域毎に位置情報データをひとつにまとめて集計することで、位置の表示を明確で簡便に表示しています。ただし、メッシュは緯度・経度に基づき地域が区切られるため、平面地図上の表現では正方形にはなりません。



## 第1章 公共交通の現状と課題

得られたビッグデータについて 500mメッシュ間の移動量を整理します。区内での移動が顕著に表れる平日の15時から17時台の結果を図化すると下図のようになります。鉄道駅を中心に周辺2km程度を圏域とするまとまった移動がみられるほか、南北方向では距離の長い移動もみられます。

＜ビッグデータで集計した平日15時から17時台における区内での移動状況＞



出典：「混雑統計®」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

## 第1章 公共交通の現状と課題

各鉄道駅が所在するメッシュを出発または到着する移動量について、距離帯別に集計すると下表のようになります。

1 km未満の移動が多い傾向にありますが、1 km以上の移動についても一定量存在します。1.5km以上の移動が、都営新宿線船堀駅で45.2%となっており、他の駅と比較して高い割合となっています。

<ビッグデータで集計した区内各地と各駅周辺とを結ぶ移動状況（平日）>

		鉄道圏域（半径）												計	
		500m 未満		500m 以上 750m 未満		750m 以上 1000m 未満		1000m 以上 1250m 未満		1250m 以上 1500m 未満		1500m 以上			
		T	割合	T	割合	T	割合	T	割合	T	割合	T	割合		
京成本線	京成小岩	1,472	29.6%	789	15.9%	900	18.1%	886	17.8%	421	8.5%	506	10.2%	4,974	100%
	江戸川	90	6.8%	209	15.8%	84	6.4%	737	55.9%	72	5.5%	127	9.6%	1,319	100%
JR総武線	小岩	3,445	17.6%	3,178	16.3%	2,016	10.3%	4,224	21.6%	1,137	5.8%	5,524	28.3%	19,524	100%
	新小岩	2,397	18.8%	2,472	19.4%	731	5.7%	2,381	18.7%	906	7.1%	3,847	30.2%	12,734	100%
	平井	1,245	17.8%	1,176	16.8%	1,114	15.9%	808	11.6%	348	5.0%	2,299	32.9%	6,990	100%
都営新宿線	篠崎	1,856	16.1%	2,006	17.4%	1,327	11.5%	2,040	17.7%	853	7.4%	3,471	30.0%	11,553	100%
	瑞江	2,481	11.3%	4,617	21.0%	1,985	9.0%	4,065	18.5%	1,379	6.3%	7,435	33.9%	21,962	100%
	一之江	1,079	17.1%	844	13.3%	677	10.7%	639	10.1%	1,040	16.4%	2,045	32.3%	6,324	100%
	船堀	2,269	15.3%	1,935	13.1%	927	6.3%	1,843	12.5%	1,128	7.6%	6,691	45.2%	14,793	100%
	東大島	694	46.7%	68	4.6%	302	20.3%	344	23.1%	7	0.5%	71	4.8%	1,486	100%
東京メトロ 東西線	葛西	3,530	19.7%	1,716	9.6%	2,852	15.9%	2,353	13.1%	1,963	10.9%	5,527	30.8%	17,941	100%
	西葛西	3,831	16.6%	4,376	19.0%	2,342	10.2%	3,367	14.6%	1,782	7.7%	7,363	31.9%	23,061	100%
JR京葉線	葛西 臨海公園	582	41.9%	205	14.8%	71	5.1%	126	9.1%	21	1.5%	383	27.6%	1,388	100%

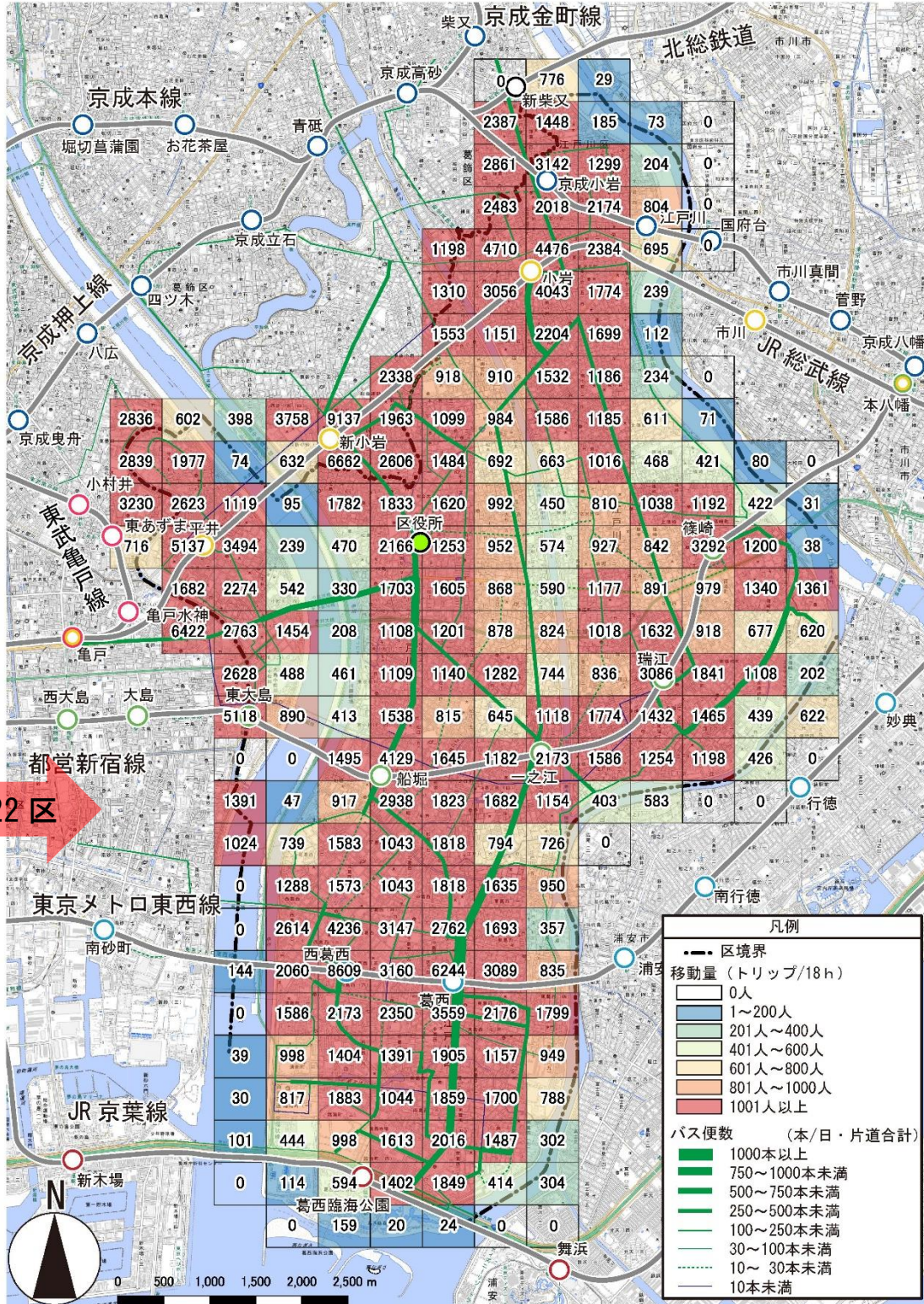
T：トリップ数（移動量）

：20%以上を占めている圏域

出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

区外への移動のうち、22区への移動が約7割を占め、区内すべての地域から都心方向への移動があることが確認できます。

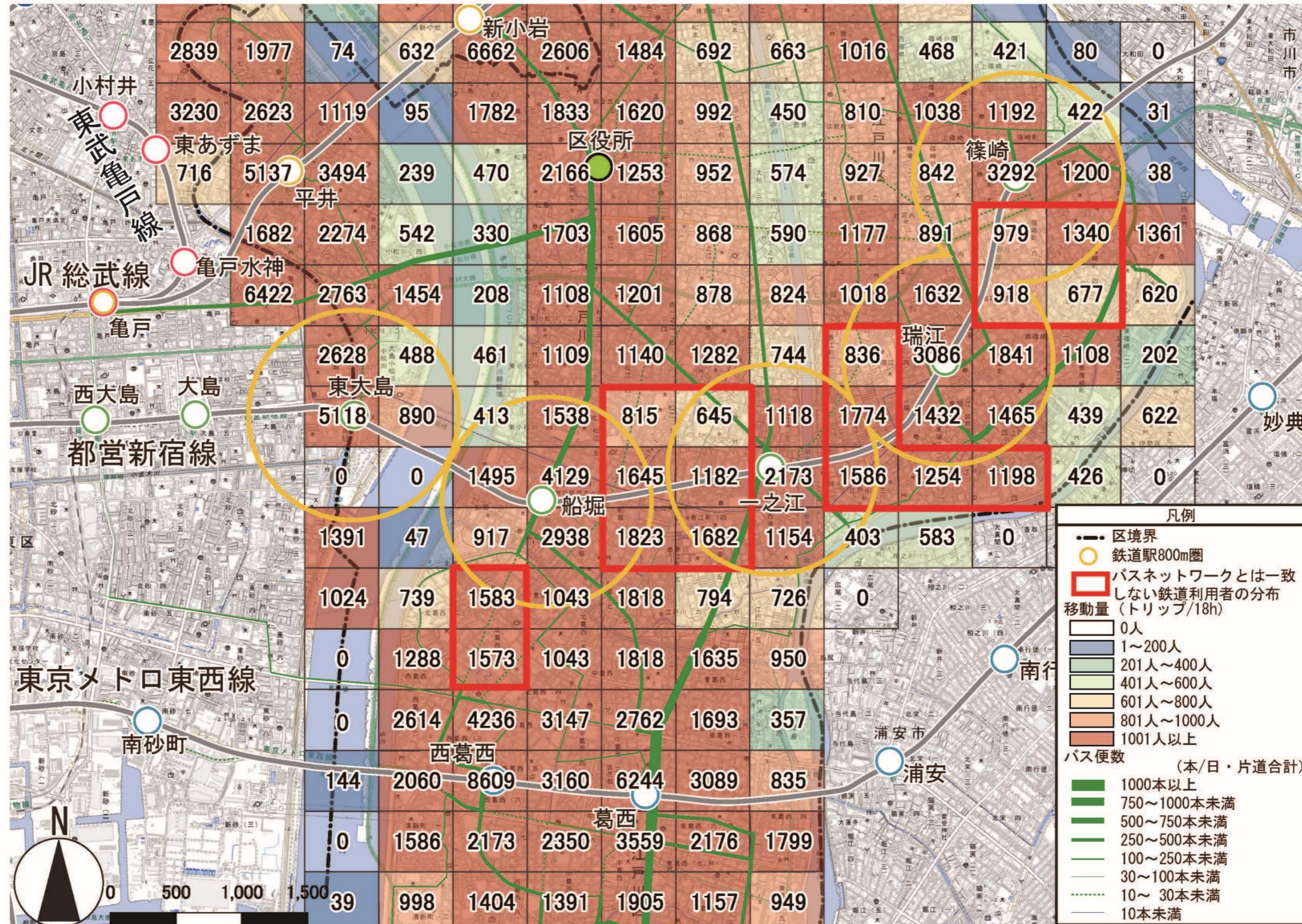
<22区への移動量（平日6時～24時で集計）>



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

22区への移動量に関して都営新宿線の沿線地域について着目すると、駅から離れた地域のうち相対的にバスの運行本数が少ない地域においても、バスの運行本数が多い地域と同等、若しくはそれ以上の移動量が確認できます。パーソントリップ調査において示されるバス分担率の低下や徒歩分担率の上昇には、このようなエリアにおける交通手段の状況が影響していると推測されます。

<都営新宿線沿線から22区への移動量（平日6時～24時で集計）とバス路線>

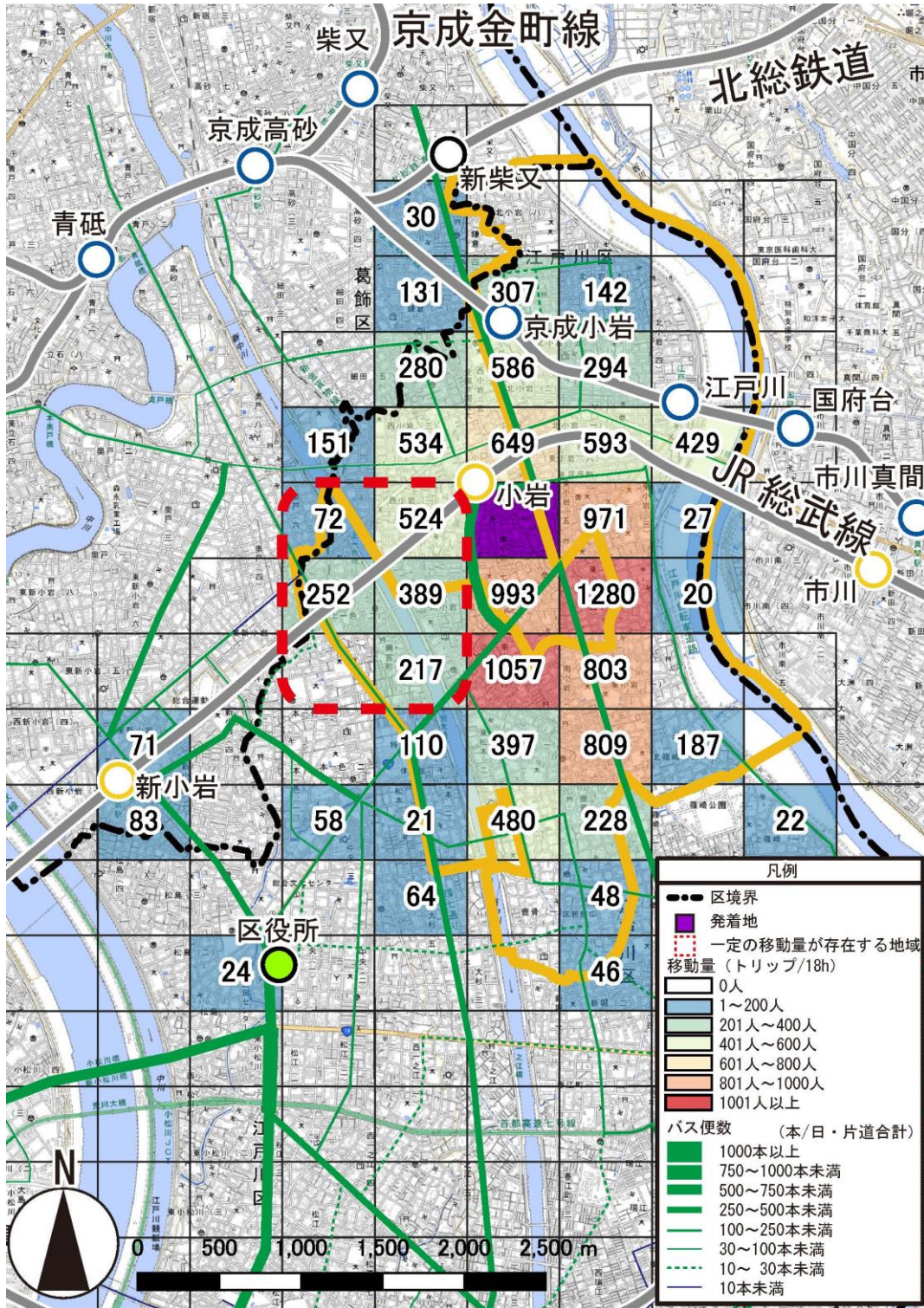


出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

JR総武線小岩駅周辺に発着する移動量に着目すると、バス路線に沿って移動量の多い地域がみられ、路線バスが生活圏域における移動手段を担っていることが確認できます。

また、一部の地域においては、小岩駅から離れており、かつ、小岩駅へ向かうバス路線がほぼないにもかかわらず、小岩駅との間に一定の移動量があることが確認できます。

＜小岩駅周辺に関連するビッグデータで集計した移動状況（平日6時～24時で集計）とバス路線・小岩駅駐輪場利用者圏域＞



### 3) 鉄道駅における公共駐輪場の定期利用登録者圏域

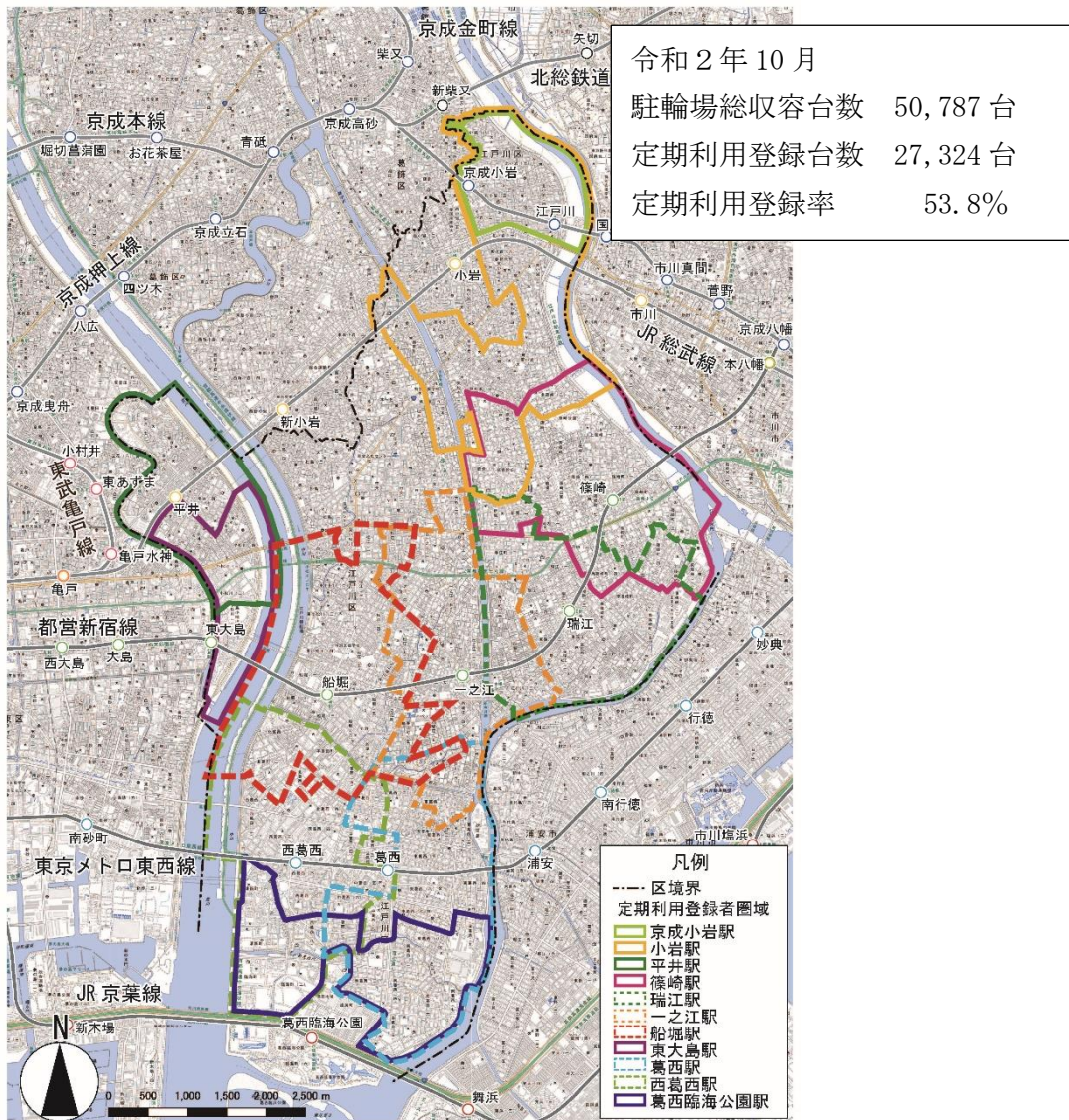
区内の鉄道駅周辺には公共駐輪場が設置されています。これらの駐輪場における定期利用登録者の居住地（町丁目）について分析します。

鉄道駅毎の定期利用登録者の総数を 100%として、1%以上利用登録のある町丁目を囲っています。これにより、自転車の定期利用登録者に関する駅勢圏を把握することができます。本区は、区部における鉄道空白地の占める割合が非常に高いですが、地続きで平坦な地形であるため、鉄道駅を中心とする生活圏域が自転車交通により広く面的にカバーされています。

しかし、将来的な高齢化の進展は避けられないことから、駅から離れた地域においては、特に、高齢者のための端末交通<sup>13</sup>の充実が期待されます。

＜鉄道駅における公共駐輪場の定期利用登録者圏域＞

(各町丁目の定期利用登録者/鉄道駅毎の定期利用登録者)



出典：公共駐輪場の定期利用登録者データより集計

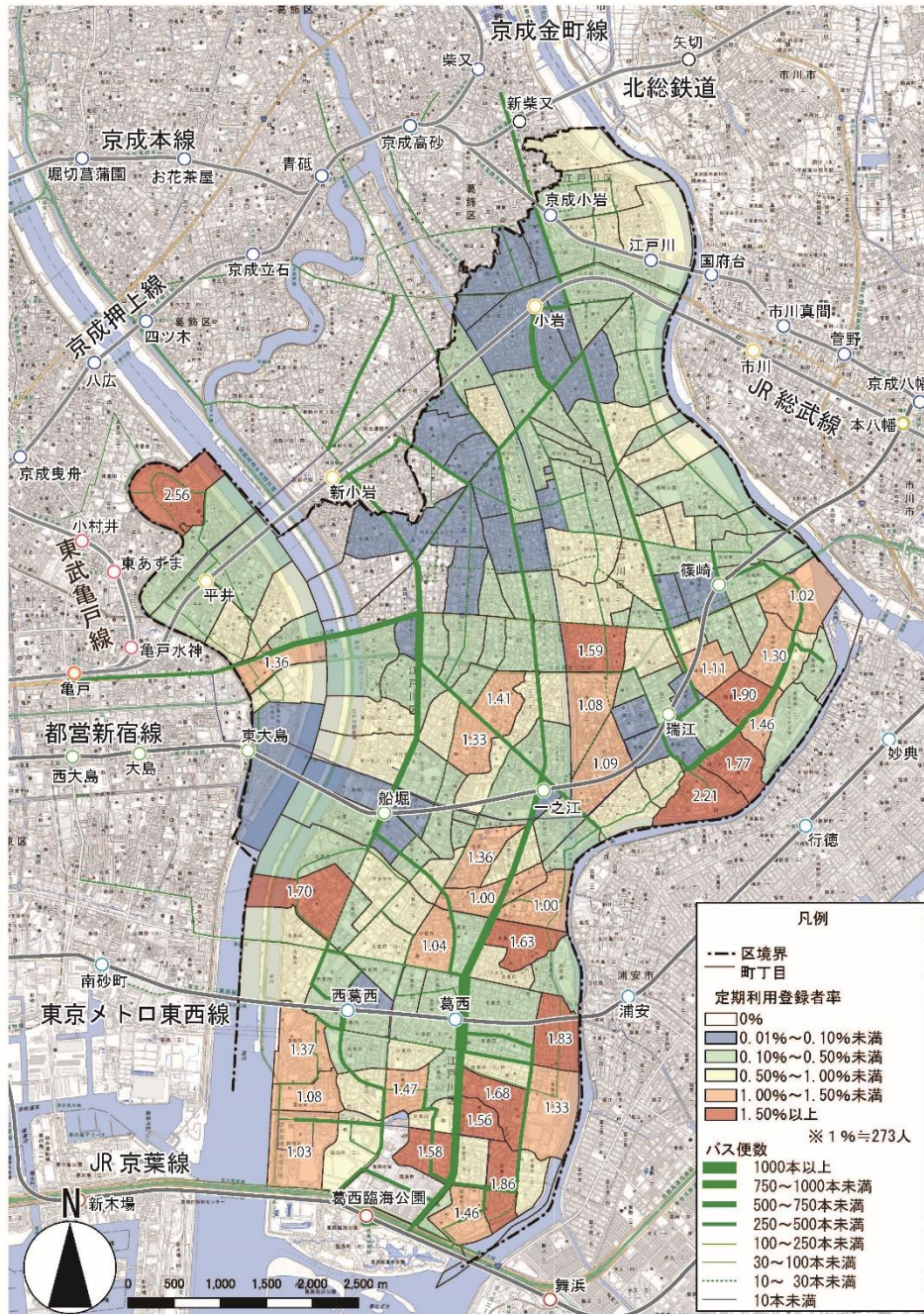
<sup>13</sup> 出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの利用交通手段を端末交通と言います。

各町丁目における駐輪場の定期利用登録者数について、定期利用登録者全体に占める割合を算出すると、駅から離れた地域や路線バスが運行しない地域、または、路線バスの運行はあるものの自転車の方が短時間で駅と往来できる地域等において高い割合となっています。

さらに、高齢化が進展している地域（P. 8 参照）ほど割合が低くなる傾向にあり、自転車の利用に関して高齢化が大きく影響することが確認できます。

<区内鉄道駅の駐輪場の定期利用者割合>

(各町丁目の定期利用登録者/区内定期利用登録者)



出典：公共駐輪場の定期利用登録者データより集計

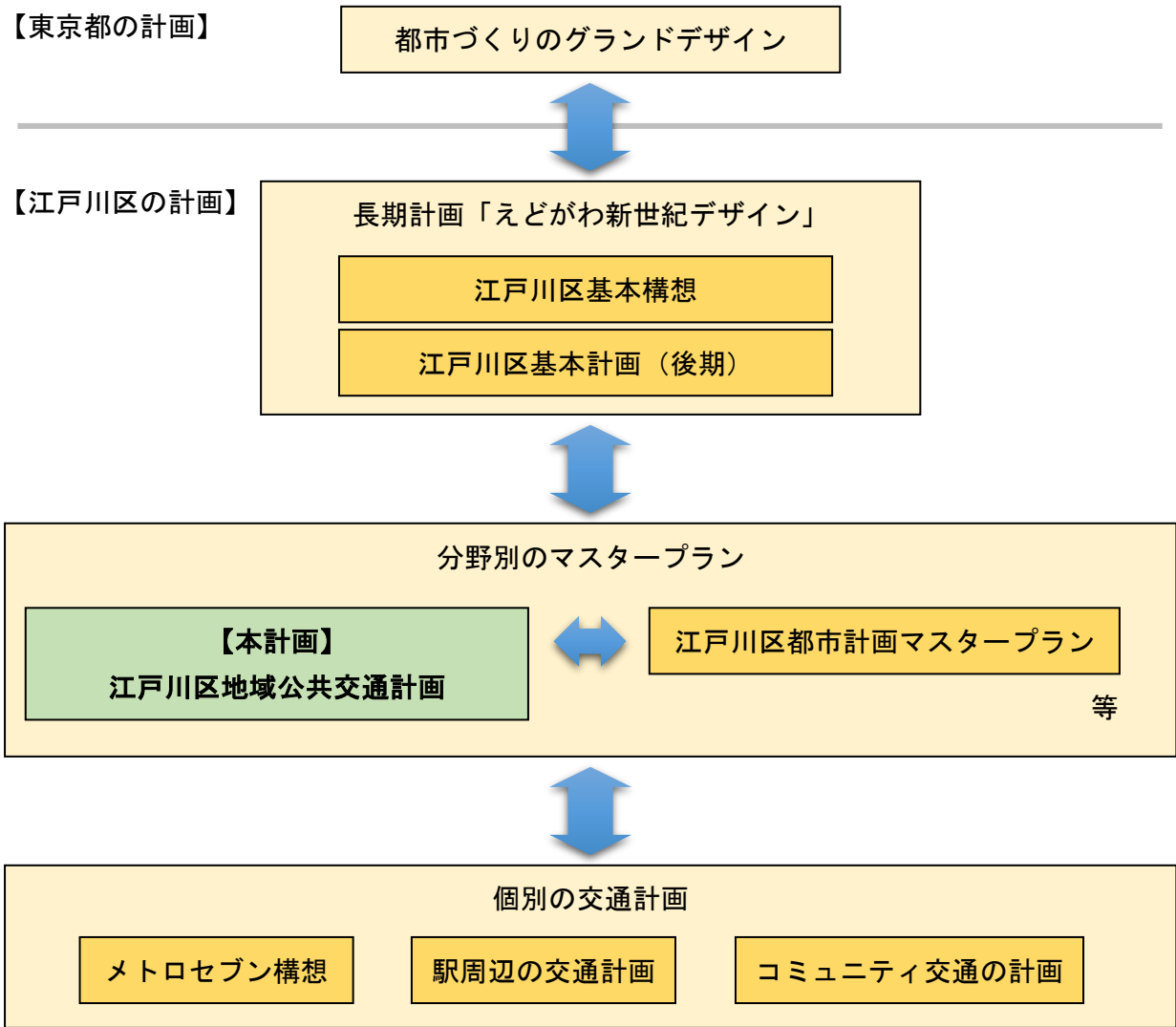
(4) 上位・関連計画の整理

1) 江戸川区の計画

江戸川区地域公共交通計画は、「都市づくりのグランドデザイン(平成29年9月東京都)」、「江戸川区基本構想(平成14年7月江戸川区)」、「江戸川区基本計画(後期)(平成24年2月江戸川区)」、「江戸川区都市計画マスタープラン(平成31年3月江戸川区)」等の上位計画、関連計画との整合を図って策定するものです。

特に、江戸川区都市計画マスタープランでは、将来都市構造として身近な生活圏(地域のまとまり)の形成を位置付けています。また、「都市活動・生活を支える広域軸」が示されており、既存の鉄道軸に加え、メトロセブンにあたる新規鉄道(構想)の軸も示されています。これらの広域軸を骨格として、地域間の交流・連携を支える生活軸が相互に連携するネットワークの発展を目指しています。

<上位計画・関連計画との関係>





<共生社会とSDGsの実現に向けて>

本区は、ユニバーサルデザインのまちづくり及び心のバリアフリーに先導的かつ先進的に取り組んでいる自治体として、「先導的共生社会ホストタウン」<sup>14</sup>に認定されています。

これまでユニバーサルデザインのまちづくりとして、障害者団体と連携したバリアフリーマップの改良や歩道と車道の段差をなくす「ゼロ段差擦り付けブロック」の設置などを推進してきました。

また、心のバリアフリーとして、都内で初となる「手話言語条例」を制定するとともに、障害の有無を問わずに誰もが集える拠点「なごみの家」の整備などに取り組んでいます。

さらに、障害者スポーツの環境向上として、都内唯一の障害者スポーツ専管組織を設置し、講演会や体験会などを通じてパラスポーツへの理解促進に努めています。

本区は、「誰もが安心して自分らしく暮らせる共生社会の実現」を目指しています。令和2年には、様々なバックグラウンドを持つ有識者や区民と本区の未来について議論を交わす場として、「えどがわ未来カンファレンス」を立ち上げました。各委員からの意見も参考に令和3年度、共生社会を推進するための条例や2030年・2100年を見据えた将来ビジョンを策定し、共生社会実現に向けた取り組みを進めていきます。

<SDGs(持続可能な開発目標)への取組>

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



**江戸川区は、誰もが安心して自分らしく暮らせる共生社会の実現に向けてSDGsに積極的に取り組んでいます。**

<sup>14</sup> 共生社会実現に向けた取組を実施する「共生社会ホストタウン」のうち、先導的・先進的なユニバーサルデザインの街づくりと心のバリアフリーに取り組む自治体として内閣官房より「先導的共生社会ホストタウン」に認定されました。

## 2) 交通事業者等の経営計画

鉄道、バス、タクシー事業者等が策定している経営計画等<sup>15</sup>では、ホームドアの設置やバス待ち環境、バリアフリーの推進が位置付けられており、交通事業者はこれらの整備・改善を進めています。

<交通事業者等の経営計画の概要>

交通事業者等	計画名	計画で示されている内容
① J R 東日本	J R 東日本グループ 経営ビジョン変革 2027 (2017-2022 年度)	・ 鉄道をはじめとした輸送サービスにおいて究極の安全を追求する
② 東京メトロ	中期経営計画 東京メトロプラン 2021 (2019-2021 年度)	・ 安心の提供として、安全性、利便性、快適性の向上を進めるとともに、東京の魅力・活力の共創として、沿線地域やまちづくりとの連携を進める
③ 京成グループ	京成グループ 中期経営計画 E4 プラン (2019-2021 年度)	・ 「安全・安心の確保並びにサービス品質の向上」を重点施策に位置づけ、鉄道事業を中心に更なる安全性・信頼性向上に向けた施策を推進し、グループ全体で安全かつ満足度の高いサービス提供を追求していく。
④ 東京都交通局	東京都交通局 経営計画 2019 (2019-2021)	・ 安全・安心の確保を最優先に、輸送を支える基盤の整備等に努める。 ・ お客様が求める質の高いサービスを提供するため、利便性の向上や、施設や車両の機能向上、バリアフリー化等を推進
⑤ 公益社団法人 日本バス協会	2019 年度版 日本のバス事業 (毎年度発行)	・ バス事業、インバウンド振興、安全輸送の取組、バスに係る技術面の向上、環境対策と交通バリアフリー法への対応等
⑥ 一般社団法人 東京ハイヤー・ タクシー協会	東京のタクシー2020 (毎年度発行)	・ 次世代へ向かうタクシー業界、安全対策、進化を続けるタクシーサービス等

<sup>15</sup> 経営計画は、3～5年を計画期間として策定されています。