

2. 公共交通の課題

(1) ネットワークに関する課題

1)体系的な移動性の確保

①都市計画マスタープランで示される交通課題

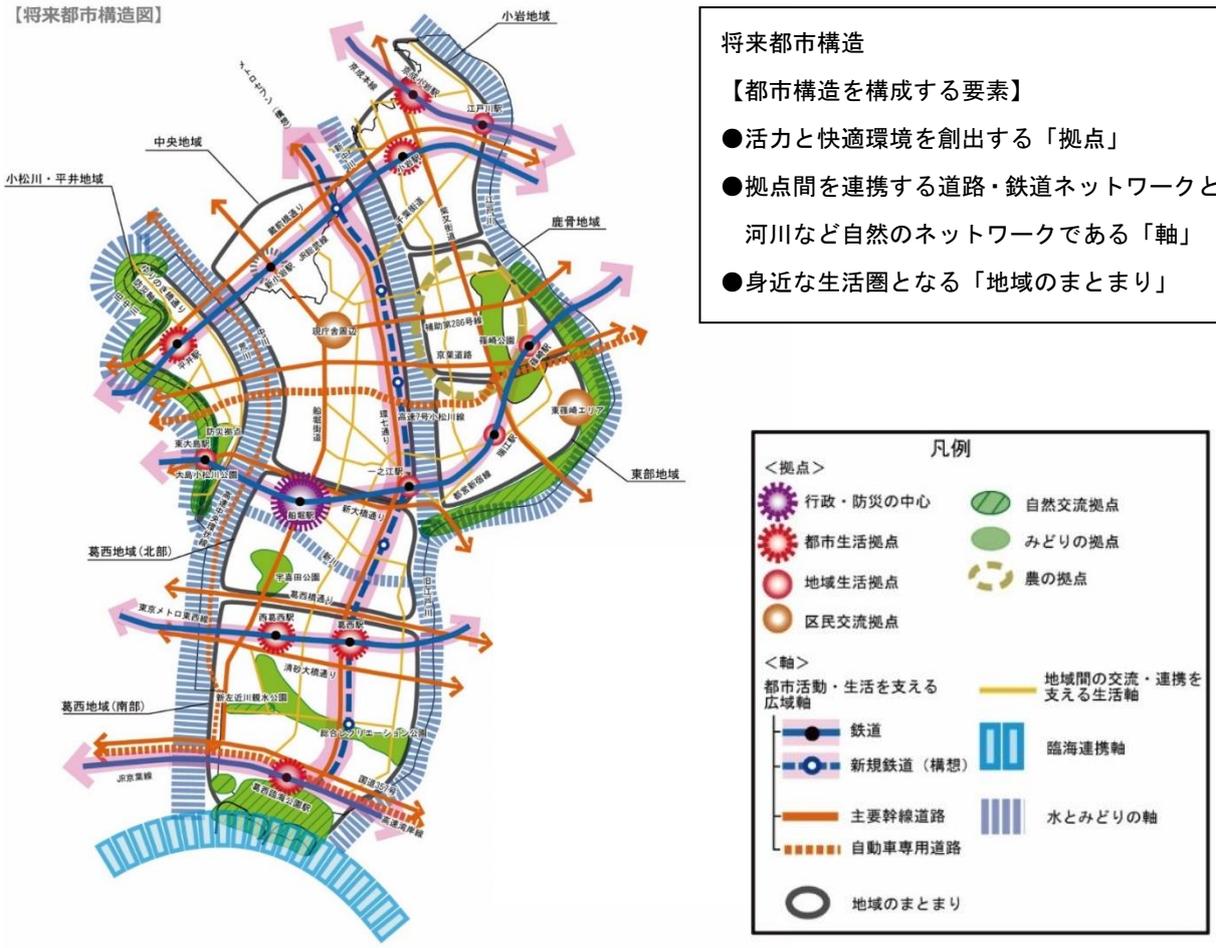
江戸川区都市計画マスタープランでは将来都市構造として都市活動・生活を支える広域軸と身近な生活圏（地域のまとまり）の形成を位置付けています。

身近な生活圏とは、地域ごとの特性やこれまでのまちづくりの経緯、河川などの地形地物を踏まえ、区内を「小松川・平井地域」、「中央地域」、「葛西地域（北部）」、「葛西地域（南部）」、「小岩地域」、「鹿骨地域」、「東部地域」の7地域、概ね半径2～3kmに区分したものです。

本区では、ネットワークの骨格として位置付けられた広域軸と生活圏内でのネットワークとの連携を強化することが求められています。

また、区役所の移転に関しても具体的に示されていることから、将来的に船堀駅周辺地区での都市開発が進み、同地区は日常と防災両面での一層の拠点化が進むことが想定されます。

<江戸川区都市計画マスタープランで示す将来都市構造図>



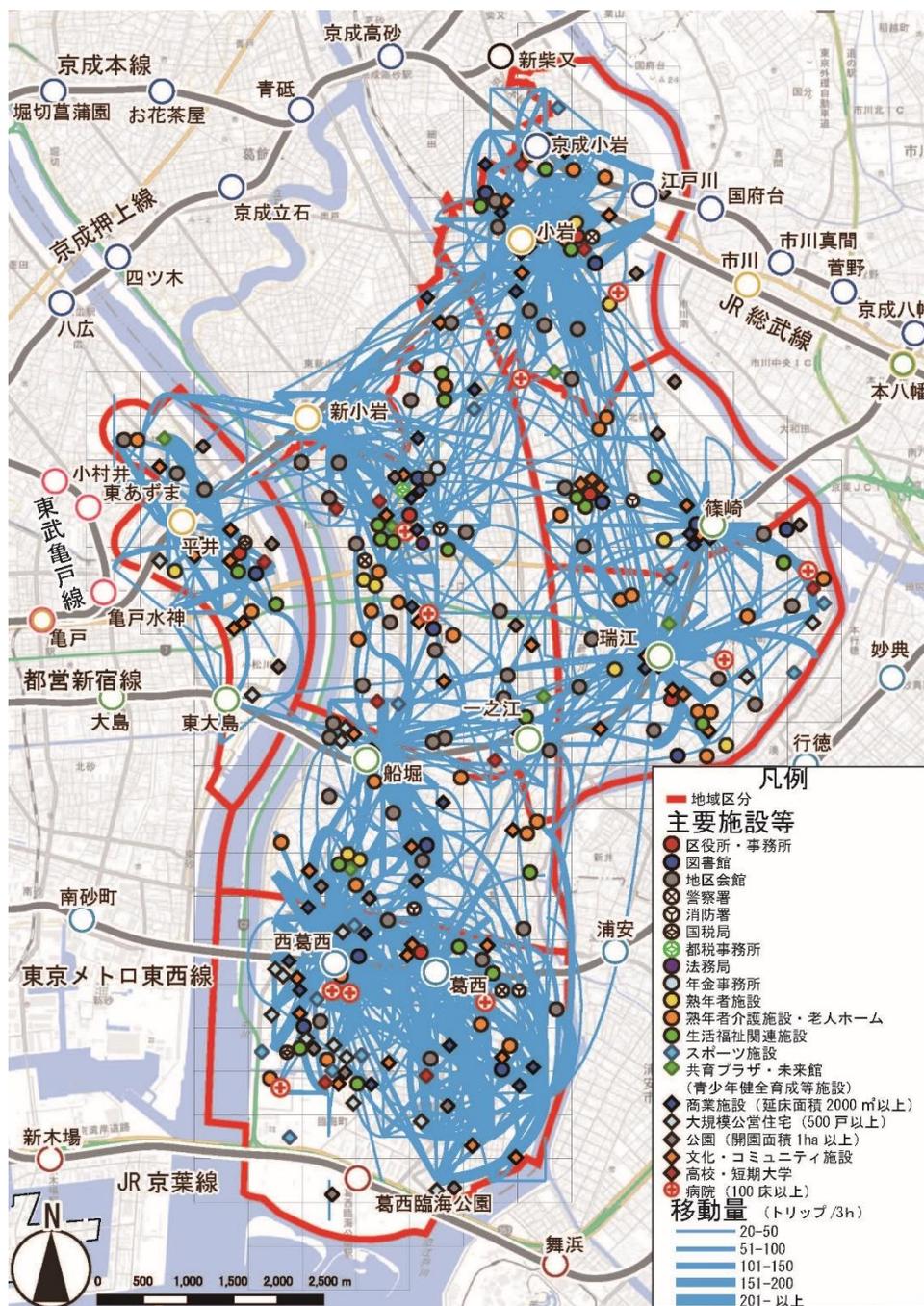
出典：江戸川区都市計画マスタープラン

②移動の実態(区内における移動)

ビッグデータによると、区内に起終点を有する日中の移動は、駐輪場の定期利用登録者が形成する駅勢圏よりもやや広がりを持っていることが確認できます。同時に、都市計画マスタープランに掲げる7つの地域からなる生活圏が概ね形成されていることも確認できます。

本区ではこのような移動の傾向や実態に基づく分析を更に深め、利便性の向上が必要だと認められる地域については、公共交通ネットワークを形成する各交通事業者に対して提案や働きかけをしていきます。

<平日 15時から17時台の区内の移動状況>



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

③課題(短・中期的な課題)

通勤・通学を支える骨格的なネットワーク（広域軸）の充実とともに、身近な生活圏域における駅を中心としたネットワークの充実が求められています。

一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大によって不要不急の外出自粛が求められていることから、公共交通機関の需要が全体的に大きく減少しています。今後、コロナ禍が長期化することで、需要の減少が収束しても、以前の水準まで需要が順調に回復するかどうか、大きな課題となっています。

公共交通機関は、相互に結節・連絡することでネットワークが充実するものであるため、減便や路線廃止を検討せざるを得ない状況となった場合には、骨格的なバス路線¹⁶の維持を最優先としつつ、十分な調査分析に基づく他路線の一部路線変更等についても、交通事業者に働きかけていくことが必要となります。

また、生活圏域での交通ネットワークに関しては、骨格的なバス路線の状況を踏まえて、他のバス路線やタクシー、自転車、徒歩等からなる多様な交通手段の組合せにより対応していくことが必要となります。

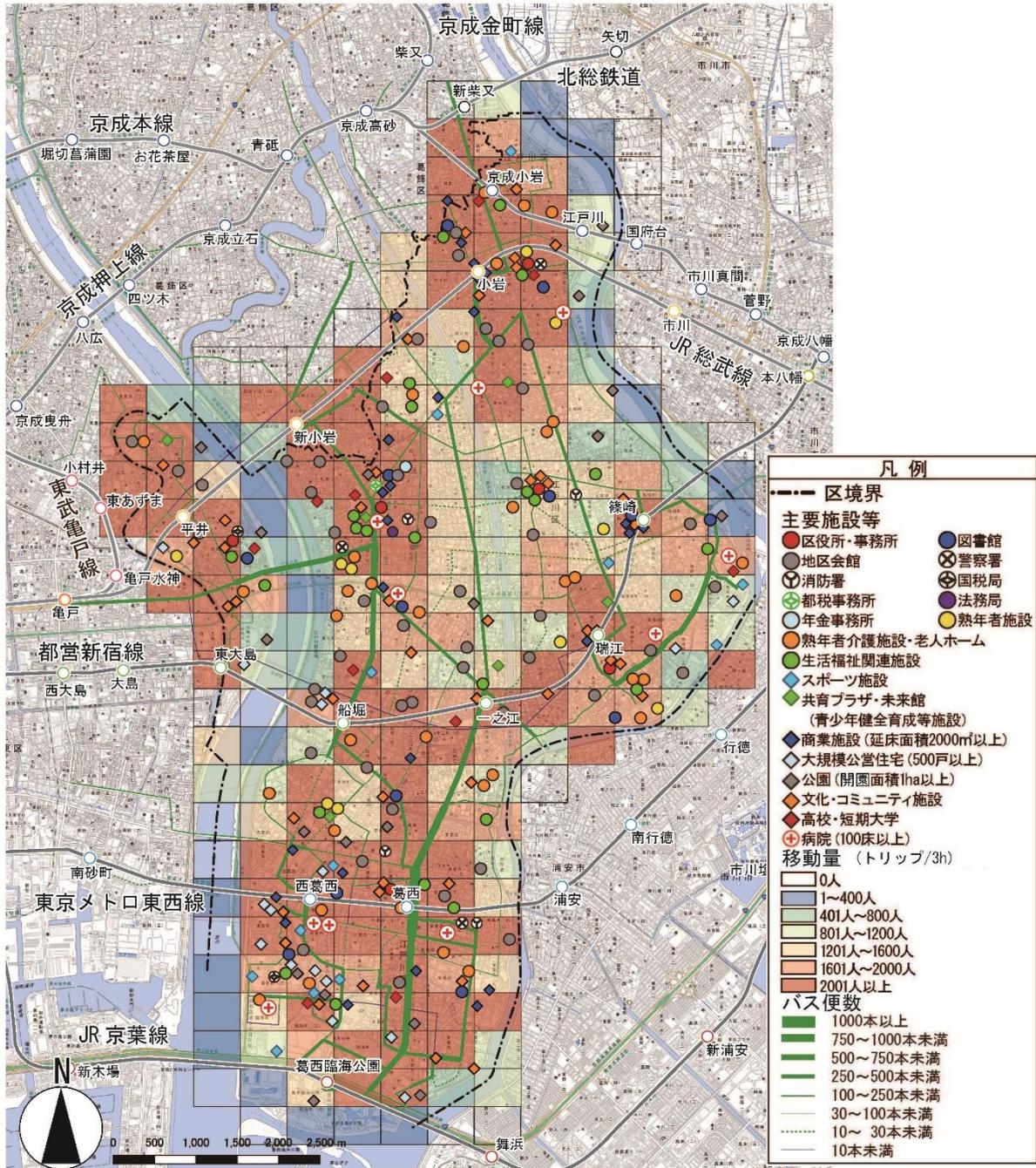
¹⁶ 江戸川区都市計画マスタープランで示す将来都市構造図の広域軸を支えるバス路線を骨格的なバス路線とする。

2) 主要施設等へのアクセス性の向上

①主要施設等への移動

ビッグデータによると、主要施設等¹⁷周辺での移動量が多くなっていることが確認できます。駅周辺やバス路線沿線にない施設周辺においても同様に、一定の移動量が確認できます。

<平日 15時から17時台の区内の移動状況>



出典：「混雑統計」 ©ZENRIN DataCom CO., LTD.

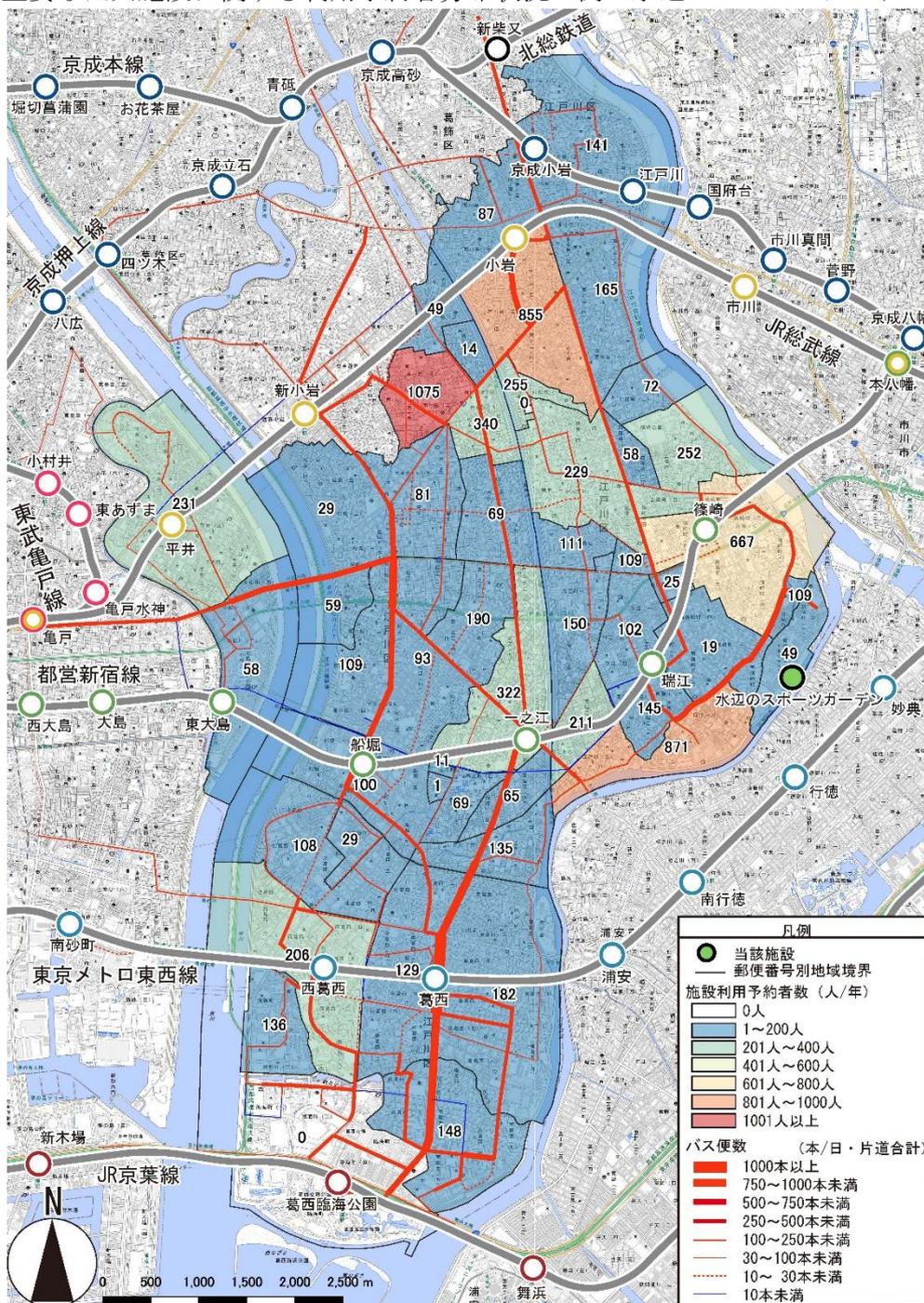
¹⁷ 5 ページの図中、凡例参照

②主要な公共施設へ向かう移動量

区施設の利用予約者数を集計すると、区内各所に点在する施設と地域との間の移動が確認でき、骨格的なバス路線が施設利用に影響することが推察されます。また、バス路線以外の端末交通を充実させることで、施設へのアクセス性が一層向上する可能性も期待されます。

このような移動需要の特性に関する調査・分析を推進することで、コミュニティサイクルステーションの設置等、適切な交通手段の確保に向けた検討に役立てます。

<主要な公共施設に関する利用予約者分布状況の例：水辺のスポーツガーデン>



出典：施設予約システム「えどねっと」による郵便番号別施設利用予約者数

③課題(短期的な課題)

ビッグデータ等から得られる流動実態と比較して現状のバスネットワークをみると、路線バスの運行が区内の殆どの地域において人々の移動を支えていることが確認できます。一方、一部の地域では移動ニーズが高く存在するものの、路線バスを利用しにくい環境にあることも確認できます。

また、区役所の移転や大型施設の再編が進捗することで、今後は各地域で主要施設等への移動性についても改めて注目されます。

引き続き、慎重な調査分析や交通事業者等との積極的な意見交換を実施することで、利便性の向上が必要と判断される地域には、最適な交通手段の導入・配置に向けた検討や調整を進めます。

3) 要検証区域及び課題路線への対応

①要検証区域(公共交通の利便性に関して検証すべき区域)

区内には30地域の要検証区域が抽出されています。要検証区域については、区域の広さや人口密度、高齢化の状況に加えて、道路の整備状況や基幹的公共交通¹⁸の有無といった客観的な事実に基づく比較評価により優先順位を付した上で、地域の交通課題の有無等について、具体的に確認していく必要があります。

これに当たっては、適正な比較評価を実施するため、区域面積や形状はもとより非可住地(河川等の公共用地)などについても考慮した上で実施すべきであることから、次の通り、整理を行います。

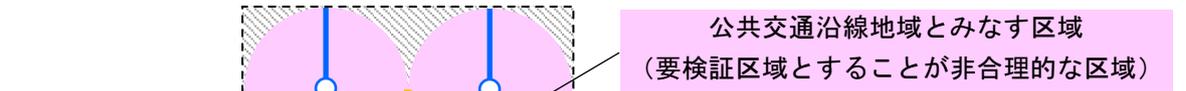
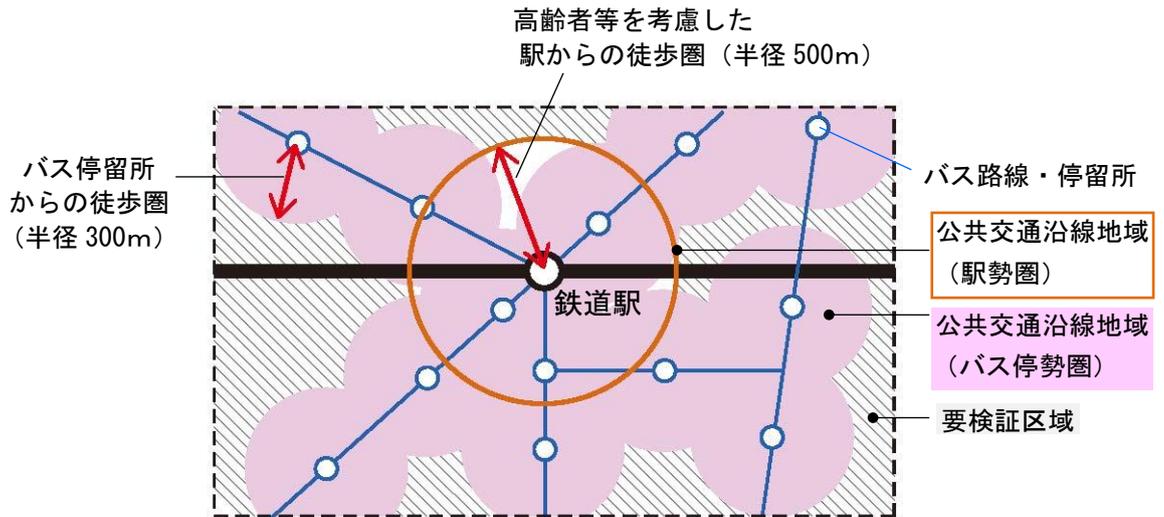
ア. 要検証区域等の整理

以下の区域を控除して、要検証区域を再抽出します。

- ・公共交通沿線地域：鉄道駅・バス停留所から徒歩圏の範囲を円形で示し、その範囲は、最寄りの公共交通機関が利用しやすい地域と位置付けます。鉄道駅からの距離は、高齢者の一般的な徒歩圏を採用して半径500mとし、バス停留所からの距離は半径300mとします(次ページ図参照)。本区は平坦な地形で高低差が少ないことや、生活道路網に関しても過去に耕地整理・土地改良・土地区画整理事業等が広く実施されていることから、歩行可能距離の減衰は設定しません。
- ・非可住地：河川等の水域を始め、大規模な都市計画公園または都市計画緑地等を非可住地とします。

¹⁸ 国土交通省は、立地適正化計画等において、都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例の中で、「基幹的公共交道路線」は、1日30本以上の運行頻度(概ねピーク時片道3本以上に相当)の鉄道駅及びバス停留所と位置付けています。

<公共交通沿線地域に関するイメージ>



③7.74ha

左図は、4つのバス停勢圏（半径 300m）が接した際に生じる隙間の区域を表している。

当該区域の解消策として、バス停留所の間隔を詰めることが想定されるが、路線バスの性質上、停留所の増設等は運行時間を長くするため合理的ではないことや、左図の区域では停留所の選択肢もあることから、左図の区域のような位置関係にあり、左図が示す面積以下の区域は、公共交通沿線地域とみなす。

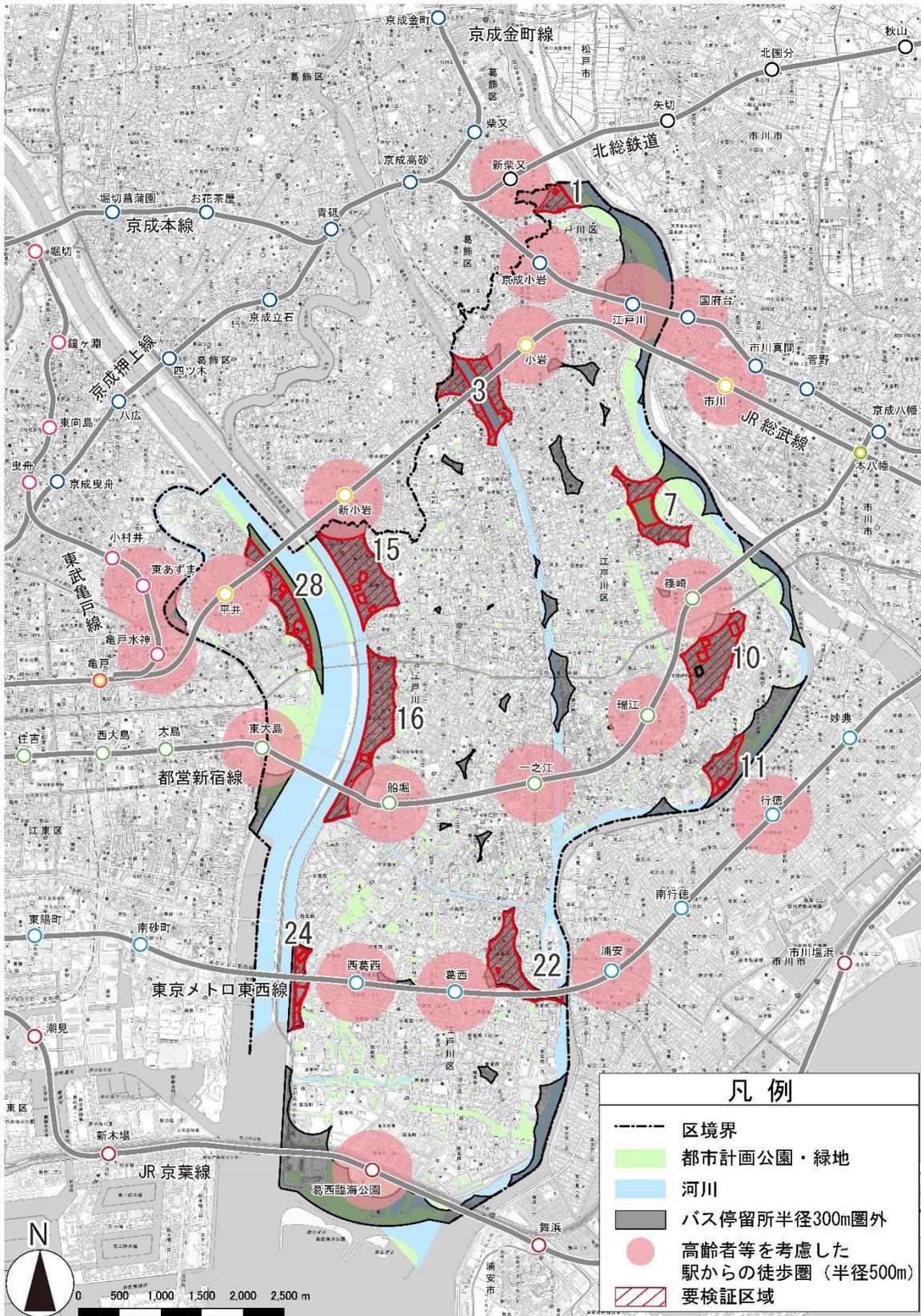
- ① バス停留所 4 箇所を結ぶ正方形面積
 $600\text{m} \times 600\text{m} = 36\text{ha}$
- ② ①の正方形内におけるバス停勢圏面積
 $300\text{m} \times 300\text{m} \times \pi \approx 28.26\text{ha}$
- ③ 公共交通沿線地域とみなす区域
 $① - ② = 36 - 28.26 = 7.74\text{ha}$

水域等に接している区域は上記の計算により求められる面積の半分を公共交通沿線地域とみなす区域とする

$③ \div 2 = 3.87\text{ha}$

イ. 要検証区域の再抽出

要検証区域を整理すると、10地域に絞り込まれます。



第1章 公共交通の現状と課題

<要検証区域の再抽出の結果と各地域の人口・高齢人口率・可住地面積>

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可住地面積 (ha)	要検証区域
1	京成小岩北	2,287	522	22.8%	4.25	○
2	江戸川駅北	3,426	817	23.8%	1.60	
3	上一色周辺	5,831	1,486	25.5%	15.99	○
4	南小岩周辺	1,022	263	25.7%	2.77	
5	東小岩2周辺	205	49	23.9%	0.50	
6	南小岩2周辺	1,818	461	25.4%	6.08	
7	篠崎公園周辺	3,839	852	22.2%	12.28	○
8	大杉橋周辺	373	52	13.9%	1.17	
9	篠崎7周辺	513	96	18.8%	0.00	
10	篠崎町4周辺	6,605	1,153	17.5%	22.22	○
11	東篠崎1周辺	2,594	725	27.9%	16.49	○
12	一之江橋周辺	1,285	324	25.2%	3.91	
13	一之江駅南東周辺	206	54	26.1%	0.06	
14	上一色南小周辺	426	110	25.9%	1.31	
15	松島4周辺	9,527	2,381	25.0%	28.18	○
16	東小松川周辺	9,079	2,266	25.0%	24.99	○
17	大杉周辺	101	22	22.2%	0.13	
18	西一之江周辺	290	55	18.8%	0.48	
19	松江7周辺	228	46	20.1%	1.10	
20	二之江周辺	169	33	19.5%	0.35	
21	春江町5周辺	816	179	21.9%	1.14	
22	東葛西2周辺	7,584	1,224	16.1%	21.08	○
23	中葛西周辺	1,650	329	19.9%	0.51	
24	西葛西2周辺	3,870	609	15.7%	5.03	○
25	南葛西2周辺	1,182	117	9.9%	2.06	
26	南葛西7周辺	385	48	12.5%	3.61	
27	臨海町周辺	13	1	5.9%	0.00	
28	平井4周辺	3,913	935	23.9%	12.58	○
29	平井6周辺	272	66	24.3%	0.32	
30	東大島駅北周辺	774	199	25.7%	2.75	
	合計	70,284	15,474	22.0%	192.95	計10地域

公共交通沿線地域とみなす区域（要検証区域とすることが非合理的な区域）

ウ. 要検証区域を評価するための指標

絞り込まれた 10 の要検証区域について、比較評価するための評価指標を以下に示します。

評価指標の設定に際しては、面積や人口を始め当該地域における利便性の現状を推し量るため、居住地周辺（徒歩圏）における主要施設の分布状況にも焦点を当てています。

また、交通手段の確保を検討する際に重要となる、現況道路幅員や将来的な都市計画道路の整備についても考慮しています。

さらに、既存の公共交通に関する利便性をどの程度享受しているかの指標として、最寄りの鉄道駅・バス停留所までの距離（遠さ）や最寄りのバス路線の利便性も含め、要検証区域を総合的に比較評価するための指標とします。

< 要検証区域の評価指標 >

指 標		主な評価項目	評価点
面 積	可 住 地 面 積 ※	大きい (20ha以上)	1
	夜 間 人 口 ※	多い (5,000人以上)	1
人 口	人 口 密 度 ※	高い (夜間人口/可住地面積=30,000人/km ² 以上)	1
		非常に多い (2,000人以上)	3
	高 齢 人 口 ※	多い (1,000人以上)	2
		やや多い (500人以上)	1
		非常に高い (25%以上)	2
高 齢 人 口 率 ※	高い (20%以上)	1	
道 路	道 路 幅 員	車両通行困難 (4m未満の道路延長)	3
		すれ違い困難 (4m以上6m未満の道路延長)	2
		すれ違い可能 (6m以上15m未満の道路延長)	1
		安全走行可能 (15m以上の道路延長)	0
	都 市 計 画 道 路 *	計画なし	3
		計画あり	2
		事業中	1
		整備済	0
施 設	主 要 施 設 分 布 ※	医療施設なし (施設数を計測)	1
		福祉施設なし (施設数を計測)	1
		商業施設なし (施設数を計測)	1
		官公庁等なし (施設数を計測)	1
交 通	最 寄 駅 ※	遠い (1.6km以上)	2
		やや遠い (0.8km以上)	1
	最 寄 バ ス 停 ※	遠い (500m以上)	3
	最 寄 バ ス 路 線	基幹的路線なし (往復本数60本未満)	2
基幹的路線あり (往復本数60本以上)		1	

※各項目に該当しない場合の評価点は「0」とする。
 評価点1、2、3については”主な評価項目”参照。
 * 要検証区域内の都市計画道路の整備状況が対象

エ. 要検証区域の評価

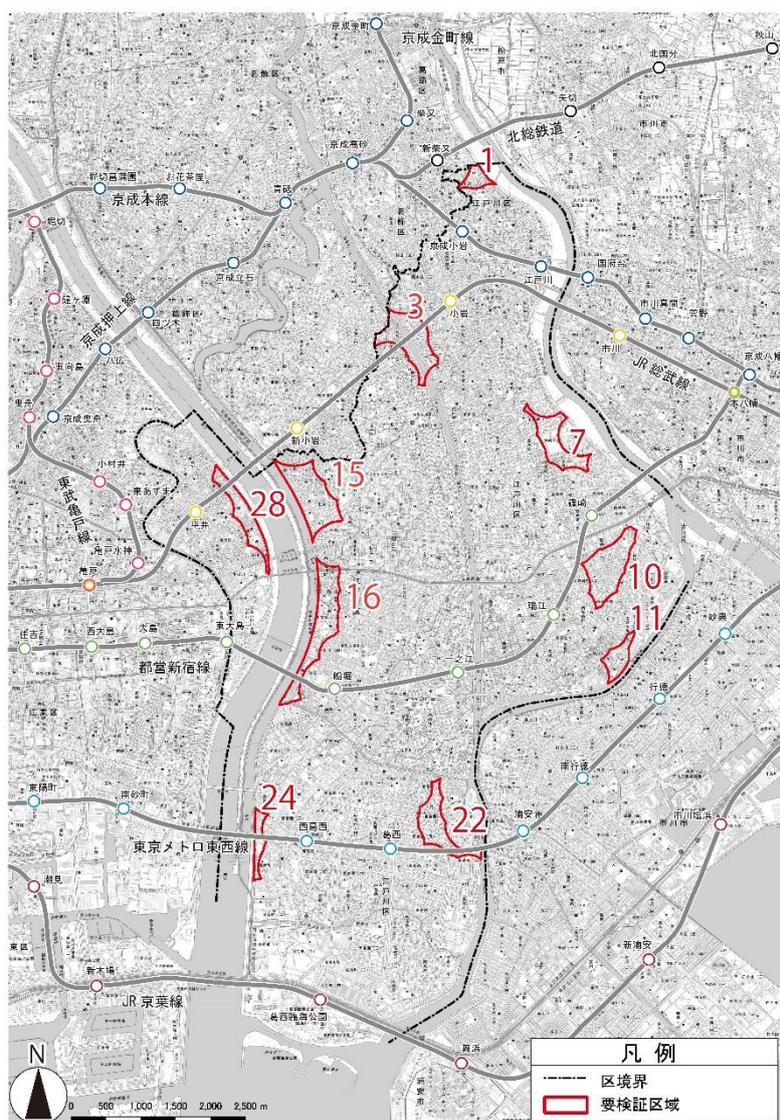
区内10地域の要検証区域を評価した結果を下表に示します。

<要検証区域の評価結果>

要検証区域分類			1	3	7	10	11	15	16	22	24	28													
要検証区域名称			京成小岩北	上一色周辺	篠崎公園周辺	篠崎町4周辺	東篠崎1周辺	松島4周辺	東小松川周辺	東葛西2周辺	西葛西2周辺	平井4周辺													
基礎データ	夜間人口		2,287	5,831	3,839	6,605	2,594	9,527	9,079	7,584	3,870	3,913													
	世帯数		1,121	2,858	1,882	3,238	1,271	4,670	4,451	3,718	1,897	1,918													
	高齢人口	65歳以上	522	1,486	852	1,153	725	2,381	2,266	1,224	609	935													
		70歳以上	383	1,068	629	844	562	1,734	1,647	857	392	675													
		75歳以上	258	716	379	508	386	1,192	1,097	528	237	455													
80歳以上		135	434	171	256	207	707	633	283	123	274														
指標	主な評価項目	評価点	数値	評価	数値	評価	数値	評価	数値	評価	数値	評価	数値	評価	数値	評価	数値	評価	数値	評価	数値	評価			
面積	可住地面積※	大きい(20ha以上)	1	0.042	0	0.160	0	0.123	0	0.222	1	0.165	0	0.282	1	0.250	1	0.211	1	0.050	0	0.126	0		
	夜間人口※	多い(5,000人以上)	1	2,295	0	5,812	1	3,835	0	6,605	1	2,594	0	9,424	1	8,793	1	7,584	1	3,931	0	3,918	0		
人口	人口密度※	高い(夜間人口/可住地面積=30,000人/km ² 以上)	1	53,996	1	36,340	1	31,242	1	29,723	0	15,728	0	33,437	1	35,191	1	35,984	1	78,138	1	31,149	1		
	高齢人口※	非常に多い(2,000人以上)	3	524	1	1,481	2	852	1	1,153	2	726	1	2,356	3	2,203	3	1,224	2	617	1	937	1		
		多い(1,000人以上)	2																						
		やや多い(500人以上)	1																						
	高齢人口率※	非常に高い(25%以上)	2	22.82%	1	25.48%	2	22.21%	1	17.46%	0	28.01%	2	25.00%	1	25.05%	2	16.13%	0	15.70%	0	23.90%	1		
高い(20%以上)		1																							
道路	道路幅員	車両通行困難(4m未満の道路延長)	3	24.50%	1	39.43%	3	32.83%	2	26.18%	2	46.86%	3	49.73%	3	47.61%	3	29.37%	2	24.26%	1	32.14%	2		
		すれ違い困難(4m以上6m未満の道路延長)	2	32.83%		27.92%		40.45%		48.30%		25.23%		28.33%		32.93%		41.59%		26.23%		35.26%			
		すれ違い可能(6m以上15m未満の道路延長)	1	42.68%		28.11%		26.21%		25.52%		27.87%		21.94%		17.84%		24.15%		36.59%		28.51%			
		安全走行可能(15m以上の道路延長)	0	0.00%		4.54%		0.51%		0.00%		0.04%		0.00%		1.62%		4.89%		12.93%		4.08%			
	都市計画道路	計画なし	3	計画あり	2	計画なし	3	事業中	1	事業中	1	整備済	0	整備済	0	整備済	0	整備済	0	整備済	0	整備済	0	計画あり	2
		計画あり	2																						
		事業中	1																						
		整備済	0																						
施設	主要施設分布※	医療施設なし(施設数を計測)	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	2	0	1	0	1	0	0	1	0	1		
		福祉施設なし(施設数を計測)	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1			
		商業施設なし(施設数を計測)	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1		
		官公庁等なし(施設数を計測)	1	0	1	0	1	0	1	1	0	6	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	4	0	
交通	最寄駅※	遠い(1.6km以上)	2	京成小岩	JR小岩	篠崎	篠崎	瑞江	JR新小岩	船堀	葛西	西葛西	平井												
		やや遠い(0.8km以上)	1	0.7	0	1.2	1	1.2	1	1.1	1	1.5	1	1.2	1	1.2	1	0.7	0	0.7	0	1.0	1		
	最寄バス停※	遠い(500m以上)	3		500m以上	3		500m以上	3		500m以上	3	500m以上	3	500m以上	3						500m以上	3		
		基幹的路線なし(往復本数60本未満)	2	小54	1	小74	1	小72	1	小73	1	瑞75	1	新小21	1	錦25	1	葛西22	1	秋26	1	上23	1		
基幹的路線あり(往復本数60本以上)	1	新小20	篠01			篠01		新小22		新小21		新小29		亀29		平23									
評価ポイントの合計			11		19		12		15		10		18		18		11		8		15				

< 要検証区域の評価結果 >

評価順位	域名称 要検証区	評価点						分類番号
		面積	人口	道路	施設	交通	総合	
1	上一色周辺	0	6	6	2	5	19	3
2	松島4周辺	1	6	3	3	5	18	15
2	東小松川周辺	1	7	3	2	5	18	16
4	篠崎町4周辺	1	3	3	3	5	15	10
5	平井4周辺	0	3	4	3	5	15	28
6	篠崎公園周辺	0	3	3	4	2	12	7
7	京成小岩北	0	3	3	4	1	11	1
7	東葛西2周辺	1	4	2	3	1	11	22
9	東篠崎1周辺	0	3	3	2	2	10	11
10	西葛西2周辺	0	2	1	4	1	8	24



②課題(短期的な課題)

要検証区域においては、地域ごとに交通課題の有無について検証を行い、交通手段を確保する必要があると認められる地域においては、導入すべき交通手段やその実証実験に係る検討を進め、区は当該地域に対する適切な支援についても検討を行います。

また、交通手段の確保・維持と交通手段の需要(利用)は表裏一体であり、当該地域の住民における自主性やコスト意識がなければ、持続可能な交通手段を確保・維持することは困難です。交通手段の導入に係る実証に際しては、地域が主体となって、関係機関と慎重に協議・調整を行いながら検証を進めるとともに、交通手段の本格導入後においても自主性やコスト意識の継続が重要になります。

(2) 交通結節点に関する課題

1) 交通結節点²⁰における利便性の向上

①区内では概ね鉄道駅に駅前広場が整備

京成小岩駅及び江戸川駅を除き、鉄道駅に駅前広場が整備されており、バスやタクシー等との接続ができるようになっています。

<駅前広場の整備状況>

鉄道駅	駅前広場の 有無	バス バース数	タクシー バース数
江戸川	なし	0	0
京成小岩	なし（検討中）	1	0
小岩	あり（拡張予定）	6	2
平井	あり	3	2
篠崎	あり	4	2
瑞江	あり	3	1
一之江	あり	11	2
船堀	あり（検討中）	6	1
東大島（小松川口）	あり	2	1
葛西	あり	15	1
西葛西	あり	6	1
葛西臨海公園	あり	5	1

②駅前広場のあり方と更新

公共交通の利用者の増加に伴い、バスの運行本数が増えている路線が多数存在しています。バス停留所によっては、1日当たり200便を超える発着が行われるバースもあります。一方、利用者の減少が著しく課題となっている路線や、コロナ禍により利用状況が低迷して課題化しつつある路線も存在します。

また、駅前広場周辺においては自動車に限らず歩行者や自転車の交通量も多いことから、安全性向上のための改良等が求められています。

現在の駅前広場は、バス・タクシーともに社会的な人口増や市街地開発による交通需要の高まりを反映して整備されたものとなっています。

しかし、昨今の社会情勢の変化や新技術の開発等を受けて、将来的には交通事業者の事業形態や規模の多様化が進展していくことも想定されることから、駅前広場においても、その将来的な役割や形態について検討を進めるとともに、まちづくりによる市街地再開発事業等の機会を的確に捉えて更新を進めていくことが求められています。

²⁰ 複数の交通手段をつなぐ駅前広場などの施設

③課題(中期的な課題)

公共交通機関の利便性に大きく影響する公共交通機関相互の接続を最大限活かすためには、安全性や乗換を考慮しつつ、駅前広場の限られた空間を適正に配分することが重要になってきます。

コロナ禍による需要の減少や中長期的な少子高齢化を踏まえ、駅前に必要な機能を再検証する必要があります。

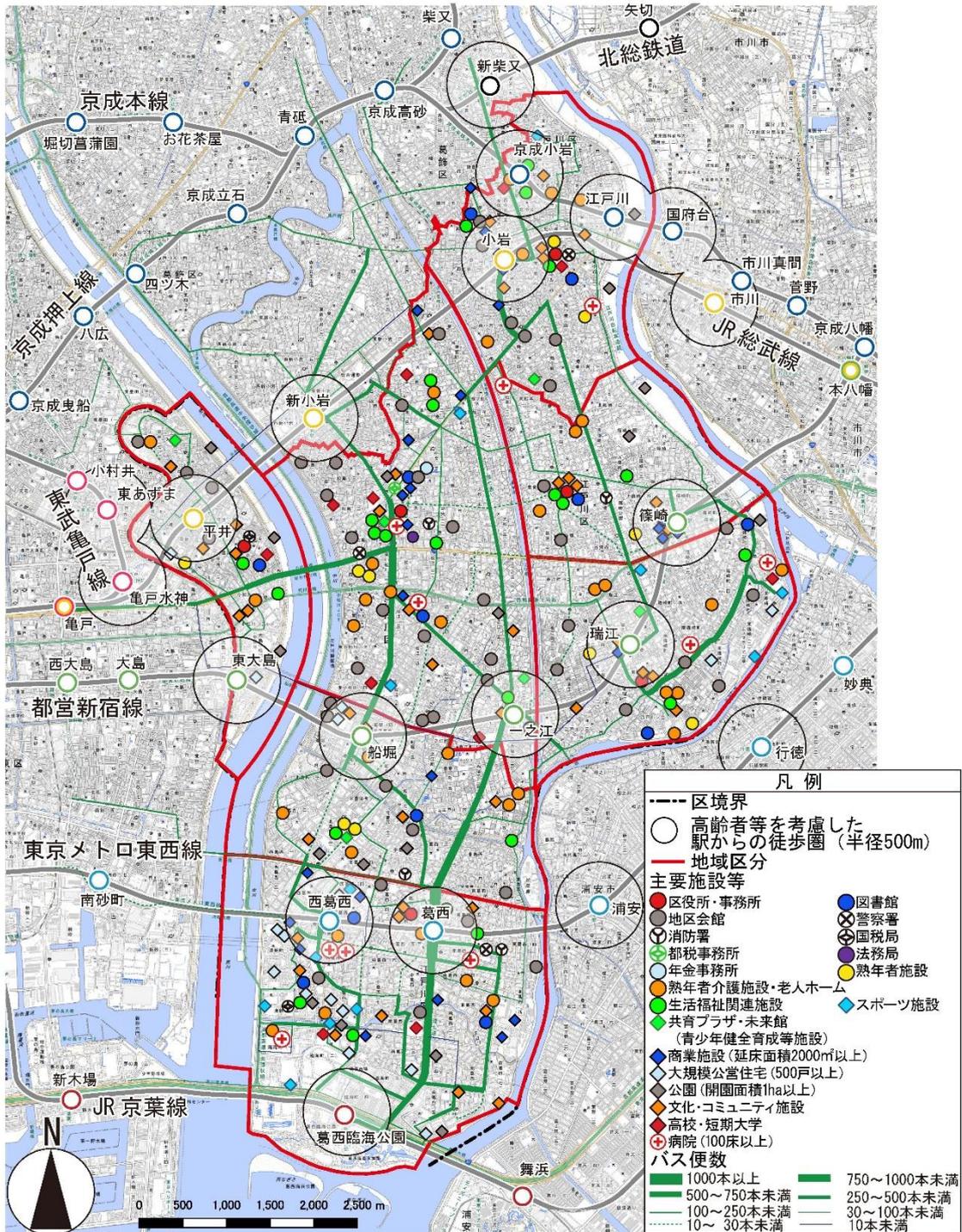
また、パーソナルモビリティ等の導入を想定して既存の公共交通以外のニーズ等についても検証を進め、停留所の再配置や新規事業者の誘導など、駅前広場の再編に関する具体的な検討が必要になります。

2) 端末交通の利用促進

①生活圏内の移動手段の充実

都市計画マスタープランでの地域区分に照らして、主要施設等と交通手段との関係を整理すると、公共交通機関から離れた施設立地状況など、生活圏内の有効な移動手段が求められる可能性が確認できます。

< 鉄道駅圏域と公共施設分布図 >

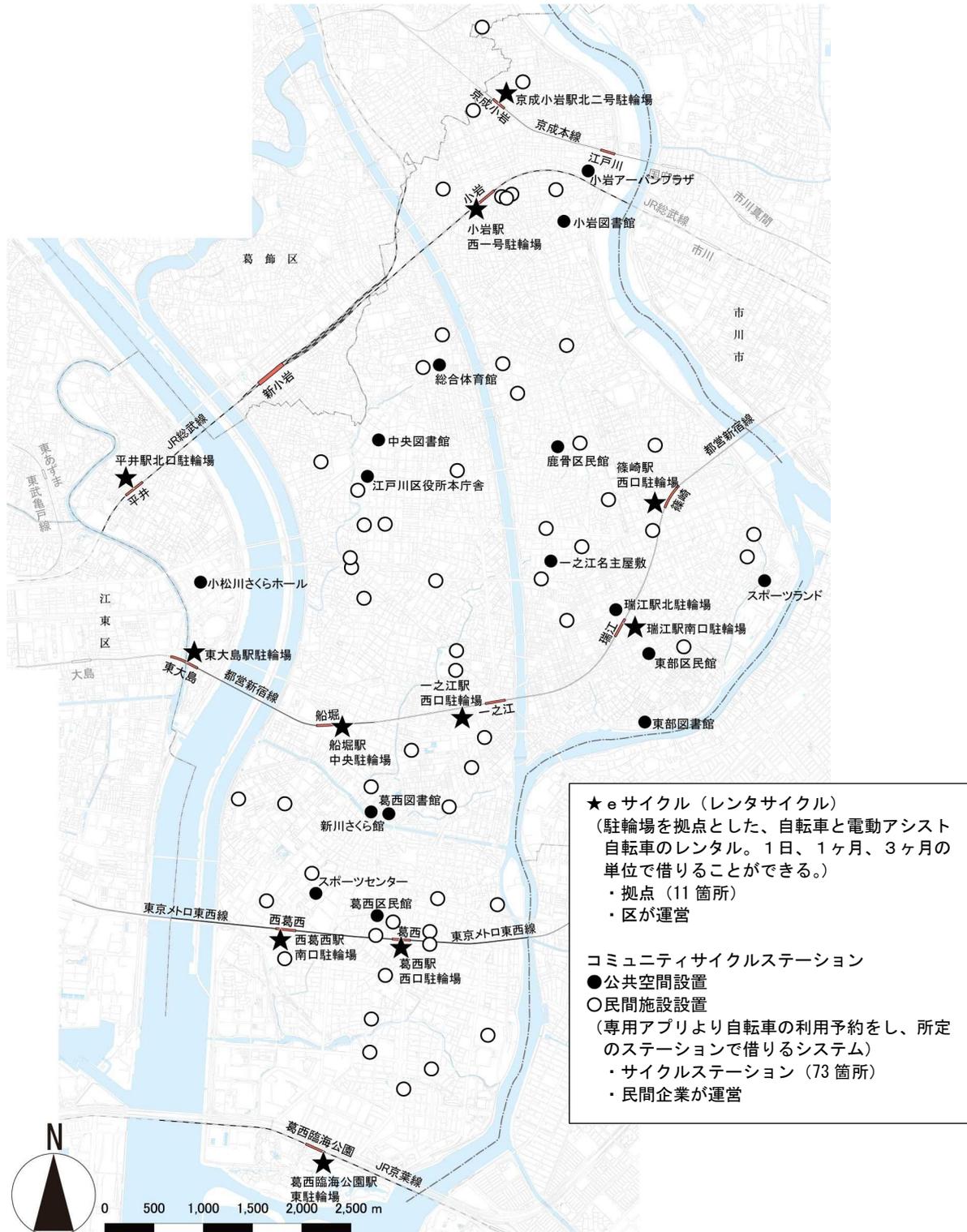


②自転車を活用した公共交通ネットワークの連携強化

本区は、平坦な地形となっており、自転車が利用しやすい環境です。

また、eサイクル事業及びコミュニティサイクル事業が展開されており、公共交通機関との乗換利用に便利です。また、自転車は環境負荷の小さい交通機関であり、脱炭素社会への貢献の視点からも利用促進が求められます。

< eサイクル・コミュニティサイクルステーションの拠点の分布 >



③他地域での端末交通の動き

他地域では、移動手段の充実のため様々な取組が行われています。本区においても、移動手段の選択に関するニーズが増えることも想定され、都市基盤側での対応も求められます。

<サイクル・アンド・ライド²¹の事例>

区内の鉄道駅周辺には駐輪場が整備されており、自転車と鉄道を組み合わせたサイクル・アンド・ライドが既に行われています。

これに加えて、自転車とバスを組み合わせたサイクル・アンド・ライドの推進も考えられています。

とさでん交通株式会社（高知県）では、商業施設と連携した「サイクル&ショップライド」を推進しています。

サイクル&ショップライド（CSR）



サイクル&ショップライドで・・・

地球に
やさしい

- 自転車はCO₂（二酸化炭素）を全く出しません
- マイカー通勤と比べて、バス通勤はCO₂（二酸化炭素）排出量が1/3で、地球温暖化防止につながり地球にやさしい移動手段！



<パーソナルモビリティ²²や歩行補助具の進化系>



パーソナルモビリティ
(2019年東京モーターショー)
パーソナルモビリティは、小型モビリティとも言われ、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両である。



WHILL株式会社のWHILL（ウィル）
デザインとテクノロジーの力を生かし、体の状態や年齢に関わらず、誰でも乗りたいと思えるモビリティとして開発された次世代型の電動車椅子。羽田空港や海外の空港で、自動運転による走行の実証実験が行われている。

²¹ 「まちなか」への自動車の流入を抑制し、バスや鉄道の利用を促進するため、自転車でバス停留所や鉄道駅へ向かいバスや鉄道などに乗り換えるシステム。

²² 自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人から2人乗り程度の車両。出典：国土交通省資料

④課題

(短期的な課題)

区民のニーズに合わせて、eサイクルやコミュニティサイクルなどの自転車交通と公共交通ネットワークとの連携を強化していく必要があります。

(中期的な課題)

駅や拠点を中心とした身近な生活圏域において、高齢者や障害者等の移動手段としても期待されるパーソナルモビリティなどの新たな交通手段やサービスの活用を推進していく必要があります。

(3) 輸送力・速達性に関する課題

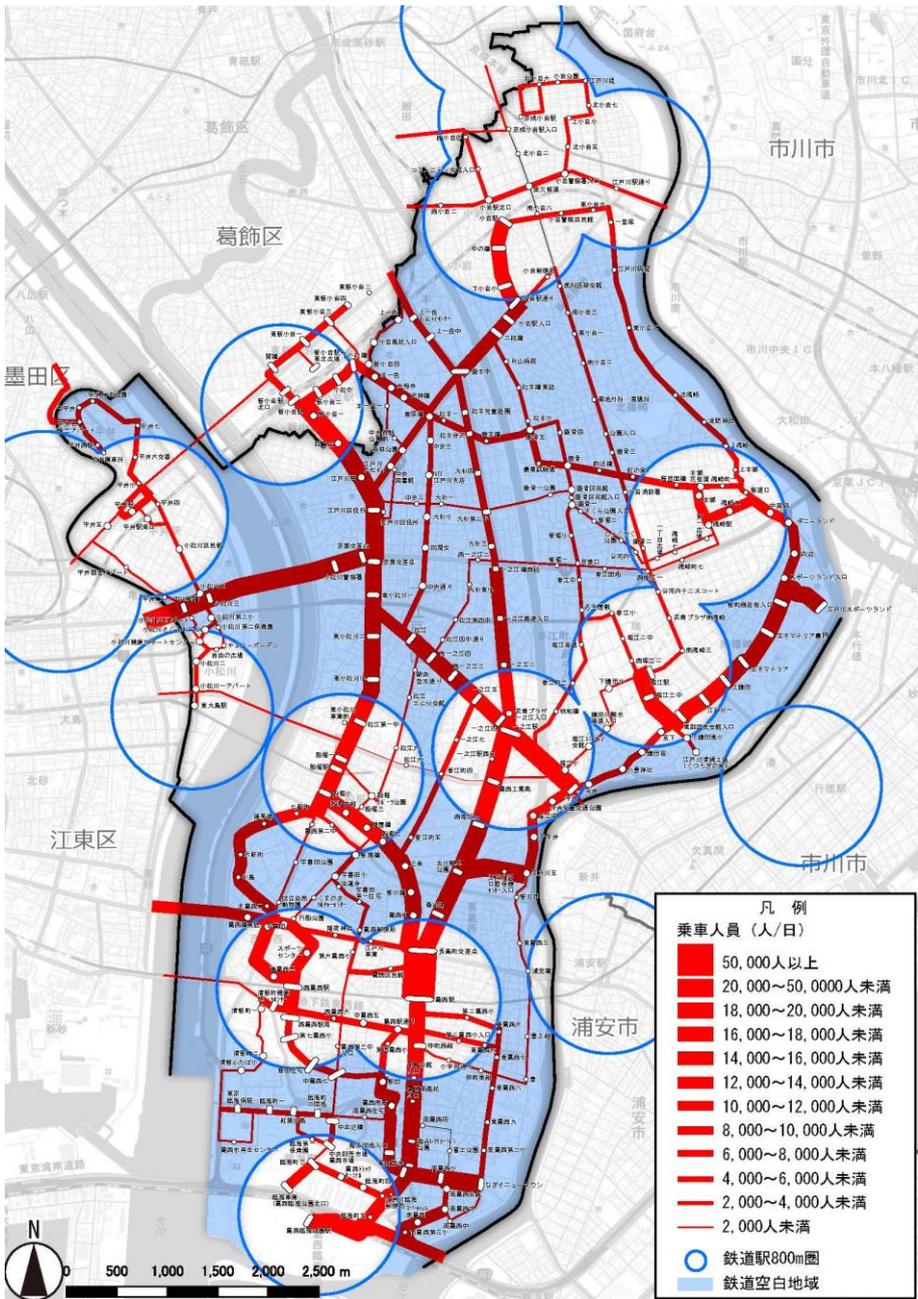
1) 大量輸送需要への対応

① 区内の南北方向の移動

区内の鉄道網は東西方向（都心からの放射方向）に配置されており、南北方向には鉄道がなく、鉄道空白地が広く分布しています。

バス乗車人員をみると、船堀街道や環状七号線など、南北方向に鉄道駅間を結ぶ幹線道路において運行するバス路線の利用が顕著です。

<江戸川区バス乗車人員帯図>



出典：各交通事業者資料より路線単位の乗車人員を集計

③上位計画での南北方向の公共交通の強化

本区では、環七高速鉄道（メトロセブン）を推進しています。ただし、高額な事業費が課題となっており早急に鉄道を整備することは困難な状況であるため、既存路線を拡充する短期的な取組として急行のシャトル☆セブンが運行され、移動性の充実が図られています。

なお、新型コロナウイルス感染症拡大以前は葛西駅などで需要が飽和傾向にありました。

④課題

（短・中期的な課題）

日本最大級の集客拠点、「東京ディズニーリゾート®」を起終点とするシャトル☆セブンを始め、環状七号線の移動を支えるバス路線については、新型コロナウイルス感染症の影響による需要減少の動向を注視しながら、需要が回復傾向に転じた場合には、従前、飽和傾向にあった課題も踏まえ、更なる利便増進に向けた検討が必要となります。

（長期的な課題）

南北方向の輸送力の強化のために、大量輸送機関の整備が求められており、環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会による調査検討を引き続き推進するとともに、調査検討の進捗に応じた社会実証等についても関係者に積極的に働きかけていくことが必要となります。

(4) 利便性・安全性に関する課題

1) 安全・安心な交通環境づくり

① 鉄道の安全対策・バリアフリー化等

鉄道事業者は、ホームドアの設置、駅構内のバリアフリー化を始めとする安全対策を推進するとともに、デジタルサイネージ²³の設置や手洗所の洋式化などの積極的な環境整備を推進しています。

また、区は、鉄道駅の規模や利用状況に応じたバリアフリールートの充実等について働きかけていきます。

< JR総武線小岩駅のスマートホームドア >



< 都営新宿線東大島駅のホームドア >



< 駅のバリアフリー化の例 >



出典：江戸川区バリアフリーマップ

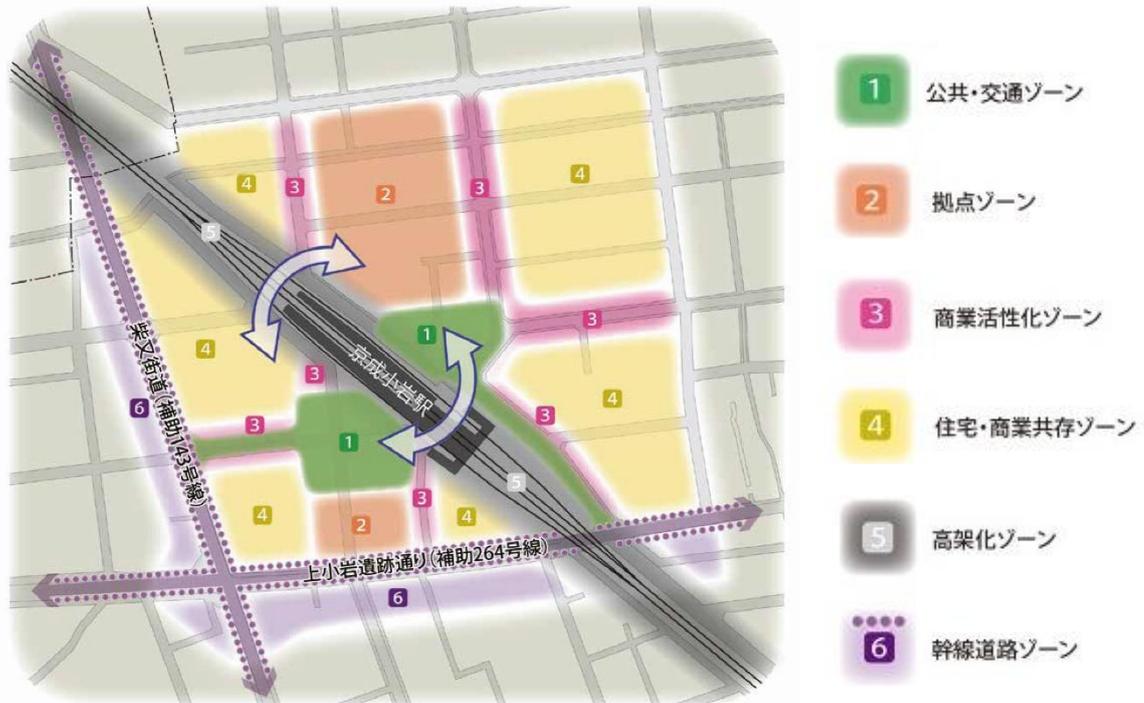
²³ デジタルサイネージとは、屋外や店頭などに設置された液晶ディスプレイなどの映像表示装置。近くにいる人や通りすがりの人に案内情報や広告などを表示する装置で、看板やポスターなどを電子化したものです。

②踏切ゼロ化

本区は、京成小岩駅周辺のまちづくりを推進するとともに、京成本線連続立体交差事業の早期事業化による区内の踏切ゼロ化を目指しています。

このため、本区は京成小岩駅周辺地区まちづくり基本構想を策定し、鉄道連続立体交差化をはじめ、駅前広場やアクセス道路の整備による安全・安心なまちづくりを推進しています。

<京成小岩駅周辺地区まちづくり基本構想（まちづくり基本構想図）>



出典：京成小岩駅周辺地区まちづくり基本構想

<連続立体交差事業の効果>

事業の効果

- 1 人と車の流れをスムーズに
- 2 高架下の有効利用
- 3 まちづくりなどによる街の活性化

連続立体交差事業のイメージ(東京都ホームページより)

③バスの安全対策・バリアフリー化等

バス事業者は、これまで、ノンステップバスの導入、車いすスペースの改善、音声案内の工夫を始め、バス車両のバリアフリー化を推進してきました。

さらに、バス待ち環境向上のために、上屋、ベンチ、手すり、接近表示装置、音声誘導装置やデジタルサイネージの設置なども推進しています。

このように、バス事業者の努力並びに道路管理者、交通管理者等の協力により、バス交通に関する安全性・バリアフリー・利便性の向上が進んでいます。

また、令和2年に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）」が改正され、更なるバリアフリー化の推進が求められています。

<バス車両のバリアフリー化（ノンステップバス）>



<バス待ち環境の利便性向上>



<葛西臨海公園駅のバス停留所> (デジタルサイネージ付)



<バス停留所での接近表示装置>



<「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」改正の概要>

●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律
 <予算関連>

背景・必要性

2018年12月のユニバーサル社会実現推進法の公布・施行やオリパラ東京大会を契機とした共生社会実現に向けた機運醸成等を受け、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要

○ハード面のバリアフリー化を進める※一方で、使用方法等ソフト面の対応が十分ではないため、高齢者・障害者等の移動等が円滑になされない事例が顕在化

※利用者数3千人以上/日の旅客施設の90%で段差解消、87%で障害者用トイレ設置(2018年度末)

①公共交通事業者等における課題

例1) 車椅子の乗車方法に関し、公共交通事業者の習熟が必要との指摘。
 例2) 交通結節点における接遇を含めた関係者の連携が必要であるとの指摘。(平成30年改正時の附帯決議)

○公共交通事業者など施設設置管理者について、ハード整備とともに、**ソフト面の対策の強化が必要**

②国民における課題

例) 車両の優先席について、高齢者等に対し、声かけが恥ずかしい等の理由で譲らないケースも存在。

○オリパラ東京大会を契機とした**共生社会実現に向けた機運醸成※1**を受け、**市町村、学校教育※2**等と連携して「心のバリアフリー」を推進することが必要

※1 「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「共生社会ホストタウン」の拡大

※2 新学習指導要領※に基づき「心のバリアフリー」教育を実施(※小学校で2020年度から、中学校で2021年度から全面实施)

法律の概要 ※赤字:令和2年6月19日施行 青字:令和3年4月1日施行

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対する**ソフト基準※適合義務の創設**(※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の移動等円滑化に関する協議への**応諾義務を創設**
- 障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設(宿泊施設・飲食店等)の**情報提供を促進**

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1) 優先席、車椅子利用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「**車両の優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進**」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「**上記施設の適正な利用の推進**」等を追加

(2) 市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「**心のバリアフリー**」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「**教育啓発特定事業**」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、**作成経費を補助**(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への**国の助言・指導等**

【教育啓発特定事業のイメージ】



高齢者疑似体験 車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

- 公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)**を追加

出典：国土交通省資料

④バス停留所の安全対策

国土交通省は、バス停留所における安全性確保対策について、これまでも関係機関との連携により、様々な対策を講じてきたところですが、改めて全国的にバス停留所の実態把握及び安全性確保対策に取り組んでいます。

<国土交通省の安全性確保に向けたバス停留所の全国調査>

<p>国土交通省は、各運輸支局や警察、道路管理者、バス事業者等で構成する検討会を設置し、以下の条件に該当するバス停留所を抽出して安全上の優先度判定を行っており、既に安全上のハード対策が取られているものを除くと、以下の一覧のバス停留所が対象に挙げられます。</p> <p><バス停留所の安全上の優先度判定について></p> <p>【Aランク】</p> <p>○過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生しているバス停留所</p> <p>○バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所</p> <p>【Bランク】</p> <p>○Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所</p> <p>○Aランク以外でバスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所</p> <p>【Cランク】</p> <p>○A又はBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所</p> <p>○A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所</p>

出典：国土交通省資料

<区内のバス停留所安全性確保対策実施状況一覧表（令和3年1月29日現在）>

バス事業者名	バス停留所名	所在地	判定結果	安全制確保対策実施状況
京成タウンバス(株)	北小岩五丁目(下り)	北小岩五丁目16番地先	B	検討中※
京成バス(株)	菅原橋(葛西駅方向)	本一色2-1	B	検討中※
京成バス(株)	篠崎駅3番	篠崎町7-27	B	検討中※
東京都交通局	天神橋(東新小岩方向)	本一色2-8	B	検討中※
東京都交通局	天神橋(葛西駅方向)	本一色1-23	B	検討中※
東京都交通局	春江町四丁目(葛西駅方向)	春江町4-22	C	検討中※
東京都交通局	新川口(葛西駅方向)	江戸川5-31	B	検討中※
東京都交通局	新川口(一之江駅方向)	東葛西1-43	C	検討中※
東京都交通局	雷上組(一之江駅方向)	東葛西4-36	C	令和3年2月15日移設済
東京都交通局	光照寺(東新小岩方向)	本一色1-20	C	検討中※
東京都交通局	中央三丁目(葛西駅方向)	中央3-20	C	検討中※

※バス停留所における注意喚起や車内アナウンス等によるソフト対策は実施済み

出典：国土交通省資料を一部加工

⑤課題(短・中期的な課題)

鉄道駅やバス停留所等の旅客施設について、バリアフリー化や安全対策を推進することで、だれもが安心して利用できる公共交通環境をつくる必要があります。

また、旅客施設や車両設備の使用方法など、ソフト面のバリアフリー対策に関する認識や理解が十分ではないことから、学校教育等と連携を図って「心のバリアフリー」を推進する取組も必要です。

(5) 認知度・利用意欲の増進に関する課題

1) 公共交通への理解

① コロナ禍による利用者の減少

新型コロナウイルス感染症の影響により、不要不急の外出自粛が促されていることから、全国的に公共交通の利用者は減少しています。

しかしながら、必要な外出に際しては、公共交通機関の有効な利用がなされるべきであり、交通事業者においても車両の消毒を始め様々な安全対策を講じています。

＜各交通事業者の新型コロナウイルス感染症対策に関する取組＞

各交通事業者では、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、「鉄軌道事業における新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン」（鉄道連絡会・第2版・令和2年7月）、「バスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」（公益社団法人日本バス協会・第2版・令和2年6月）、「タクシーにおける新型コロナウイルス感染症予防対策ガイドライン」（一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会・第2版・令和2年6月）等のガイドラインを踏まえた取組を実施・推進しています。

	新型コロナウイルス感染症対策に関する主な取組
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・車内での対策（車両のつり革・手すり等の定期的な消毒、窓開けによる車内換気、空調装置での外気の定期的取り入れ等） ・駅での対策（駅構内の券売機や駅務機器・エスカレーター・階段の手すり等の定期的な消毒、駅係員のマスク着用、飛沫感染防止シートの設置、アルコール消毒液の設置（駅長事務室等）、駅トイレにおけるハンドドライヤーの使用休止） ・お客様への感染予防に関する協力呼びかけの放送 ・職員の感染防止対策としてマスクの着用や手洗い、うがいの励行等を実施 ・混雑状況緩和の対策（アプリによる混雑状況の情報提供）
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・車内の抗ウイルス・抗菌施工の実施 ・車両のつり革、手すり等の定期的な消毒 ・車両の窓開けや空調装置による換気、起終点でのドア開けによる換気 ・ビニールカーテンの設置（運転席） ・一部座席の利用停止 ・アルコール消毒液の設置（貸切用観光バス及び営業所窓口） ・お客様への感染予防に関する協力呼びかけの放送 ・職員の感染防止対策としてマスクの着用や手洗い、うがいの励行等を実施
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・出庫時乗務員の検温、手洗い等の励行 ・乗務員のマスク着用 ・間仕切りカーテンの設置 ・乗務員とお客様との距離を確保 ・キャッシュレス決済、精算時にトレーの利用等 ・お客様降車後に消毒及び換気

出典：各交通事業者ホームページ等

<車内の抗ウイルス・抗菌施工の実施>



出典：京成タウンバス株式会社資料

<路線バスの客席窓に雨除けバイザーの導入>



雨天時においても車内へ雨水の侵入を防止した上で、車内換気のための窓開けを可能にする「雨除けバイザー」の導入と常時窓開けによる車内換気への理解・協力をお願いするステッカー

出典：京成バス株式会社資料

<日本モビリティ・マネジメント会議の動き>

一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議では、専門家の意見をもとに、①換気をする事、②目・鼻・口を触らないこと、③マスクの着用を守ることで、感染しない公共交通の利用を呼び掛けています。



出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議の資料

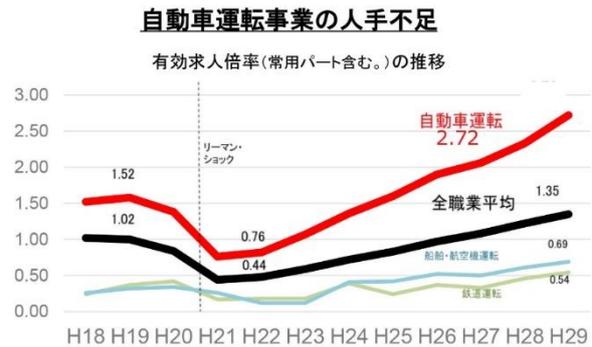
②バスの運転者(担い手)不足

全国的なバスの運転者(担い手)不足が顕在化しており、過疎地域を始めとする一部では、既に減便や路線の廃止がなされている地域もあります。また、東京都区部においても重要な課題の一つとなっています。今後、本区においても減便や路線の廃止を余儀なくされる可能性も否定できません。

<バスの運転者不足に関するデータ>



出典：警察庁「運転免許統計」より、
国土交通省総合政策局作成



出典：厚生労働省「一般職業紹介状況」より、
国土交通省総合政策局作成

③課題

(短期的な課題)

区民を始めとする公共交通の利用者に、公共交通機関が抱える課題や取組の内容を正しく知ってもらい、都市生活を支える公共交通に対して関心を高める必要があります。

これからの人口減少社会においては、公共交通を支える職業人はもとより、利用者(人口)そのものも減少や少子高齢化が進展することが予測されています。公共交通においても成長社会において育まれた事業形態や規模の維持そのものが困難となることが想定されるため、限られた資源やノウハウをいかに有効に活用し、再配分していくかが重要になります。

さらに、コロナ禍における公共交通の利用に係る注意事項や安全対策等に関する情報発信を始め、鉄道・バス・タクシー・パーソナルモビリティなどに関して様々な情報提供を行うことで、公共交通機関の利用に限らず「職」や「産業」としての関心を高めていくことも必要です。

(6) 新技術に関する課題

1) 技術の進展への対応

①公共交通の新技術の進展

近年、自動運転技術を始め公共交通の新技術が進展しています。また、環境負荷の小さい車両が導入されつつあることで、低炭素社会の実現に貢献しています。

なお、バスやタクシーでは、一般道やバス専用道での自動運転に関する社会実験が進んでおり、実用化に向けて運転席の無い車両の運行も予定されていますが、交通量の多い首都圏等では、安全面や円滑な運行が課題となっています。

<環境負荷の小さい車両>

FC（水素燃料電池）バス



EVタクシー



日本政府は、2030年代半ばにガソリン車の国内での新車販売を廃止する方向で調整をしている。アメリカのカリフォルニア州や中国では、同様に2035年でのガソリン車販売の廃止を行うこととしている。

<輸送力向上、運転者不足への対応>

国産連節バス



<自動運転の進展>

Hondaは自動運転レベル3に求められる国土交通省の型式指定を取得した。これにより高速道路渋滞時など一定の条件下で、システムがドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となる。今回認可を取得した自動運行装置を搭載した「LEGEND（レジェンド）」が、令和3年3月に発売された。

茨城県境町の運転席のない自動運転車両（2020年11月開始）



新宿区 タクシーの自動運転



<グリーンスローモビリティ²⁴><米Via（ビア）社のライドシェアシステムヒルズビアの実証実験>



石川県輪島市ではゴルフカートを改造し、保安基準に適合させたグリーンスローモビリティ「WA-MO」を地域の足として運行している。一部の区間では、路面に埋め込まれた誘導線からの磁力線を車体のガイドセンサーが感知し、設定されたルートを走行する自動運転を調査走行している。



実験概要

- 名称：HillsVia（ヒルズ・ヴィア）
- 主催：森ビル株式会社
- 協力：Via社、メルセデス・ベンツ日本株式会社
- 期間：2018年8月1日～2019年7月31日
- 場所：虎ノ門ヒルズ、六本木ヒルズ他
- 運行時間：平日8:00～19:30
- 対象：森ビル社員約1,300名他
- 車両台数：4台～

②自動運転の実用化

国は、自動運転の早期実用化を推進しています。また、自動運転の導入水準に関しては、国際的にレベル0～5まで設定されています。

<自動運転のレベル>

日本国内においては、現在、高速道路の高度な自動運転（レベル3以上）の市場化や限定地域における無人自動運転移動サービス（レベル4）の実現に向けた取組が行われています。

レベル	名称	定義概要	安全運転に係る監視、対応主体
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
0	運転自動化なし	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者
1	運転支援	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
2	部分運転自動化	システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが（作動時は）全ての運転タスクを実行			
3	条件付運転自動化	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム（作動継続が困難な場合は運転者）
4	高度運転自動化	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
5	完全運転自動化	システムが全ての動的運転及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム

出典：内閣官房 IT 総合戦略室「自動運転に係る制度整備大綱（概要）」

²⁴ グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティを指します。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。出典：国土交通省資料

③課題(中・長期的な課題)

公共交通に関する新技術の導入が、限られた資源で形成される地域公共交通ネットワークの持続可能性にとって有効である場合は、積極的に導入していくことが望まれます。また、社会実験等を通じて、実用に向けた検証を行うことも求められます。