

## 第2章 基本的な方針と目標

### 1. あるべき姿

#### 共生社会とSDGsの実現を目指して

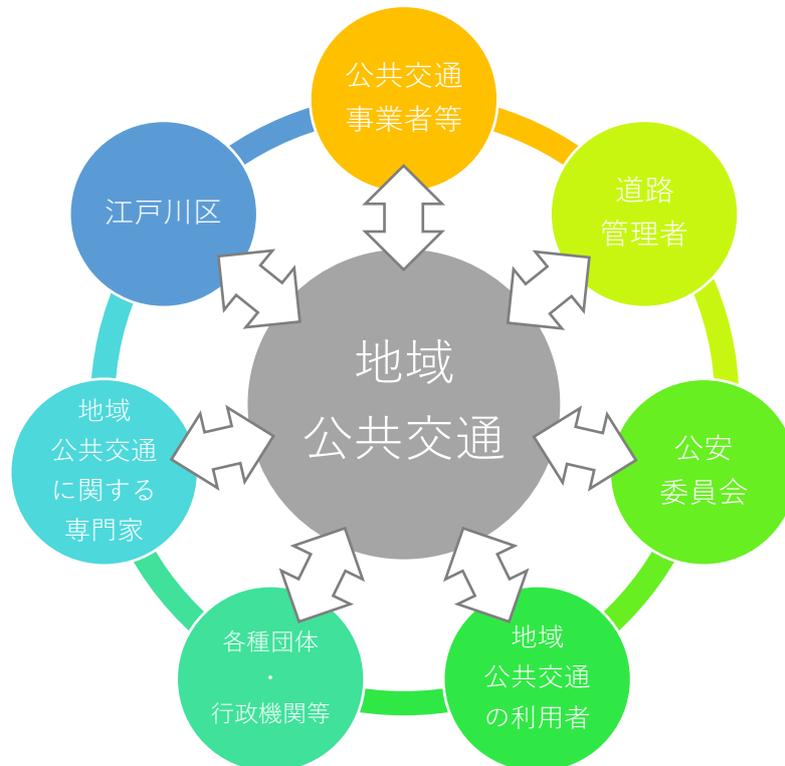
本区は、平成11年に江戸川区街づくり基本プランを策定し、「暮らしやすいまち江戸川、活力あふれるまち江戸川」を基本に、区民が愛着の持てるまちを目標に地域特性を活かしたまちづくりを着実に進め、快適に暮らせる都市へと発展してきました。

しかし、昨今の人口減少、少子化、超高齢化などの人口構造の変化により、今後、都市活力の低下、都市間競争の激化、税収の減少など様々な課題の深刻化が懸念されます。

このため、本区は貴重な地域個性・資源を活用しながら、区民、事業者、区の協働により、地域力あふれる、魅力あるまちづくりを推進していかねばなりません。

また、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」の認定を受けています。

こうしたことから、共生社会とSDGsの実現に向けて、子どもから熟年者まで地域が一つになって、性別や国籍、障害の有無を問わず、「誰もが安心して自分らしく暮らすことができる江戸川区」を目指していきます。



**関係主体が相互に連携し、持続可能な公共交通を目指す**

## 2. 公共交通の役割

### 移動を支える社会インフラ

本区は、共生社会の推進に欠かすことのできない先導的・先進的なユニバーサルデザインの交通について、すべての利用者及びすべての事業者とともに実現を目指していきます。

そのために、利用者にとって安全で使いやすい停留所等の環境を始め、行先・所要時間・頻度などがわかりやすい交通ネットワーク、サービス・情報提供を行うことを重視します。

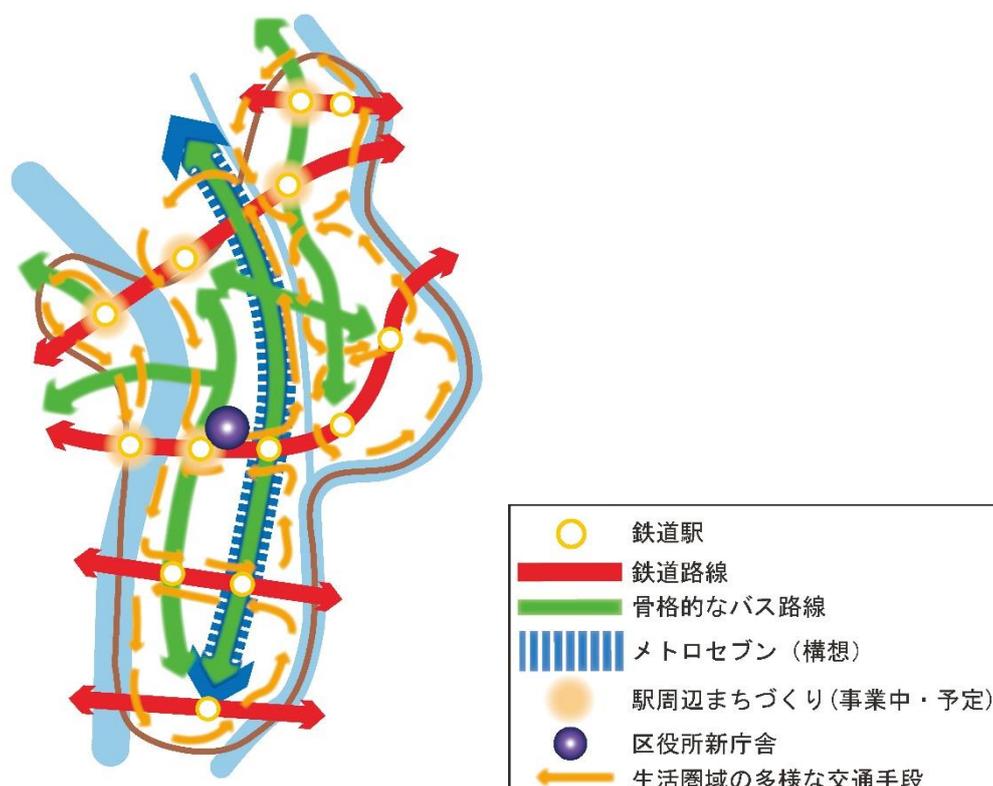
これらを実現するために、公共交通の利用増進を図り、鉄道、路線バス等による骨格的な公共交通ネットワーク、駅や拠点を中心とした生活圏域におけるネットワーク、駅を中心とした交通結節点機能の拡充を図っていきます。

また、本区における公共交通は運賃収入により確保されており、公共交通の維持は、需要の見込まれない地域の存在、コロナ禍による急激かつ大幅な需要減少などが事業者に与える影響、すなわち事業者の経営状況に大きく左右されます。

さらに、公共交通の拡充には、交通空白地の解消（ネットワークの充実等）や、運行頻度の向上など様々な取組が挙げられますが、これらは拡充に伴う投資に見合うだけの、公共交通の十分な利用がなければ、実現はもとより維持そのものできません。

こうしたことから、本区においては公共交通を“地域社会・地域経済における基盤の一部”として位置付け、区民・利用者、交通事業者、道路管理者、公安委員会等の関係機関からなる多様な主体が連携・協力して、維持・拡充しながら持続していくことを目指します。

#### <公共交通ネットワークのイメージ>



### 3. 目標

#### ① 総合的な地域公共交通ネットワークの拡充

共生社会とSDGsの実現を目指す本区においては、公共交通に関してもあらゆる人々の移動を支える限られた資源として、将来にわたり利便性の高いものとして充実することを目指します。具体的には、鉄道や骨格的なバス路線を広域軸として、支線的なバス路線やタクシー、自転車等の多様な交通手段を的確に選択して組み合わせることにより、地域公共交通ネットワーク全体の充実を関係機関とともに目指していきます。

また、ネットワークの充実に当たっては、既存の事業形態や手法にとらわれず、社会的なニーズや技術・制度の進化等の状況を見極めながら、利便性の向上、安全性、事業性、環境への貢献等の視点を重視し、新技術の導入や社会実験等についても検討していきます。

#### ② 交通結節点及び交通結節機能の強化

鉄道空白地が広域にわたる中で鉄道の利便性を広く享受するためには、骨格的なバス路線、支線的なバス路線やタクシー、自転車等の多様な交通手段相互の接続性について強化・連携を図ることが必要です。

このため、鉄道駅の交通結節点の機能を充実させるとともに、端末交通としてのサイクル・アンド・ライドの充実など、自転車交通の活用やパーソナルモビリティの導入を推進します。

#### ③ メトロセブン構想のステップアップ

引き続きコロナ禍による需要減少の動向は注視しつつも、「東京ディズニーリゾート®」や都立葛西臨海公園などの大規模集客施設の需要回復を適切に予測しながら、環状七号線沿線地域の移動に関して、更なる利便性の向上等、具体的な成長戦略の検討を推進します。

#### ④ 安全・安心な公共交通環境づくりの推進

誰もが移動できるユニバーサルデザインや、事故等が起こりにくく、安全で安心して利用できる交通環境づくりを推進します。

本区は共生社会の実現を積極的に推進していることから、公共公益施設、スポーツ施設等へのアクセス性確保に資する都市基盤整備について引き続き推進するとともに、教育機関と連携して心のバリアフリーにも取り組んでいきます。

#### ⑤ みんなで支える公共交通の推進

公共交通は利用者が増加することで、その利便性の向上を図ることができるものでもあるため、その利用状況の見える化等、公共交通の利用に資する積極的な情報発信に務めます。

また、運転者（担い手）不足問題や、新技術の活用などについても区民等の利用者に広く周知することで、単に利用に限らず、公共交通の「職」や「産業」としての関心も高めることにより、社会インフラとしての公共交通を地域全体で支える土台づくりの取組を推進します。

## 4. 目標値

## (1) 数値指標と目標値

目標とそれに係る数値指標及び目標値を下表のとおり定めます。

目標	数値指標	目標値
① 総合的な 地域公共交通 ネットワーク の拡充	<b>①-1 公共交通のサービス圏域率（推奨指標）</b> 駅を中心として、市街地をカバーする公共交通ネットワークを充実します。 区の可住地面積に対して、公共交通がサービスする圏域（鉄道駅 500m、バス停留所 300mの圏域と設定）の面積の割合を指標とします。	97% 以上
	<b>①-2 公共交通の満足度（推奨指標）</b> 公共交通ネットワークに対する区民意識の変化を測るため、世論調査における公共交通の満足度を指標とします。	現状値 以上
	<b>①-3 新技術の導入検討件数（選択指標）</b> 環境負荷の小さい車両の導入や、モデル地区の新技術の社会実験等、公共交通に関する新技術の導入可能性の検討を行う数を指標とします。	1件 以上
② 交通結節点及び 交通結節機能の強化	<b>②-1 eサイクル、コミュニティサイクル、及び サイクル・アンド・ライドのサービス圏域率 （選択指標）</b> 駅や骨格的なバス路線を中心として、生活圏域での移動や主要施設への移動を支える、補助的な交通手段との連携を充実します。 区の可住地面積に対して、eサイクル、コミュニティサイクル、及びサイクル・アンド・ライドによってサービスする圏域（半径 800mの圏域と設定）の面積の割合を指標とします。	97% 以上

<p>③ メトロセブン構想の ステップアップ</p>	<p>③-1 環状七号線を運行する路線バスの利用者数 (標準指標) メトロセブン構想の対象路線である環状七号線 に運行するバス路線を取り上げ、その利用者数を 指標とします。 ※ただし、コロナ禍による影響(区の人口動態及び公共 交通利用者数の変動)に関する傾向が不透明である ため、暫定的な目標値とする。 コロナ禍の動向を注視するとともに、必要に応じて、 適宜、数値指標の見直し等の措置を行う。</p>	<p>15,610 人/日 以上</p>
<p>④ 安全・安心な 公共交通環境づくり の推進</p>	<p>④-1 ホームドアの設置駅の割合(選択指標) 安全・安心な公共交通の代表例として大量輸送 機関の環境整備を取り上げ、区内の全駅に占める ホームドア設置駅の割合を指標とします。</p>	<p>75% 以上</p>
	<p>④-2 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の 数(選択指標) 国土交通省が抽出した、更なる安全対策を講ず べきバス停留所の一覧表において、必要な対策を 実施すべきバス停留所の箇所数</p>	<p>0箇所 (全箇所 対策完了)</p>
<p>⑤ みんなで支える 公共交通の推進</p>	<p>⑤-1 骨格的なバス路線の利用者数(標準指標) 骨格的な公共交通ネットワークの代表として、 南北方向(船堀街道、柴又街道で運行する路線)を 取り上げ、その利用者数を指標とします。 ※ただし、コロナ禍による影響(区の人口動態及び公共 交通利用者数の変動)に関する傾向が不透明である ため、暫定的な目標値とする。 コロナ禍の動向を注視するとともに、必要に応じて、 適宜、数値指標の見直し等の措置を行う。</p>	<p>(船堀街道) 14,490 人/日 以上  (柴又街道) 12,970 人/日 以上</p>

各指標について、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」(令和2年11月)では、以下のように示されています。

標準指標：地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。

これらは原則全ての計画において設定することが望ましいです。

推奨指標：「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

選択指標：地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実情に合わせて適切なものを設定してください。

(2) 段階的な目標値の設定

数値指標	参考値	現状値	年次ごとの目標値				
	R 1	R 2 (推計)	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
①-1 公共交通のサービス圏域面積率 (推奨指標)	92%	92%	93%	94%	95%	96%	97% 以上
①-2 公共交通の満足度 (推奨指標) ※調査は3年に1回	—	55.7%	—	—	現状値 以上	—	—
①-3 新技術の導入検討件数 (選択指標)	—	—	—	—	—	—	1件 以上
②-1 e サイクル、コミュニティサイクル、サイクル・アンド・ライドのサービス圏域率 (選択指標)	95%	95%	95%	95%	96%	96%	97% 以上
③-1 環状七号線を行き止る路線バスの利用者数 (標準指標)	15,610 人/日	(10,920) 人/日	11,850 人/日	12,790 人/日	13,730 人/日	14,670 人/日	15,610 人/日
④-1 ホームドアの設置駅の割合 (選択指標)	42%	50%	65%	65%	65%	65%	75% 以上
④-2 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数 (選択指標)	—	10箇所	8箇所	6箇所	4箇所	2箇所	0箇所 (全箇所対策完了)
⑤-1 骨格的なバス路線の利用者数 (標準指標)	(船堀街道) 14,490 人/日	(10,140) 人/日	11,010 人/日	11,880 人/日	12,750 人/日	13,620 人/日	14,490 人/日
	(柴又街道) 12,970 人/日	(9,070) 人/日	9,850 人/日	10,630 人/日	11,410 人/日	12,190 人/日	12,970 人/日

### (3) 目標値の算出方法

以下の算出方法で目標値を算出します。

#### ①-1 公共交通のサービス圏域の面積率（推奨指標）

P. 48 に記載の考え方（ア．要検証区域等の定義参照）により算出を行います。公共交通がサービスする圏域（公共交通沿線地域）について、鉄道駅 500m、バス停留所 300m 圏域として算出します。また、公共交通沿線地域外となる区域を要検証区域とします。

区全体の可住地面積<sup>25</sup>を分母として、公共交通沿線地域の可住地面積を分子として割合を算出します。

この方法で算出すると、現状では 92% となります。目標としては、5 年後に 5 ポイント以上のアップを目指します。

中間の年度については、要検証区域で評価ポイントの高い No. 3 上一色周辺の地域が公共交通施策によりサービス圏域に含まれることを想定して 1 ポイントのアップとします。

<公共交通のサービス圏域の面積率>

①区全体の可住地面積※	24.5 km <sup>2</sup>
②公共交通沿線地域の可住地面積	22.6 km <sup>2</sup>
③公共交通沿線地域の面積率=②/①（現状値）	92%
④③の目標値（5 年後）	97%以上

目標値：要検証区域で、評価ポイントの高い No. 3 上一色周辺、No. 10 篠崎町 4 周辺、No. 15 松島 4 周辺、No. 16 東小松川周辺の 4 つの地域が公共交通施策によりサービス圏域に含まれることで概ね達成

※面積の算出に際しては、要検証区域で対策を講じ、または対策の必要がないという判断がなされた区域について、公共交通沿線地域とみなして計算を行うものとする

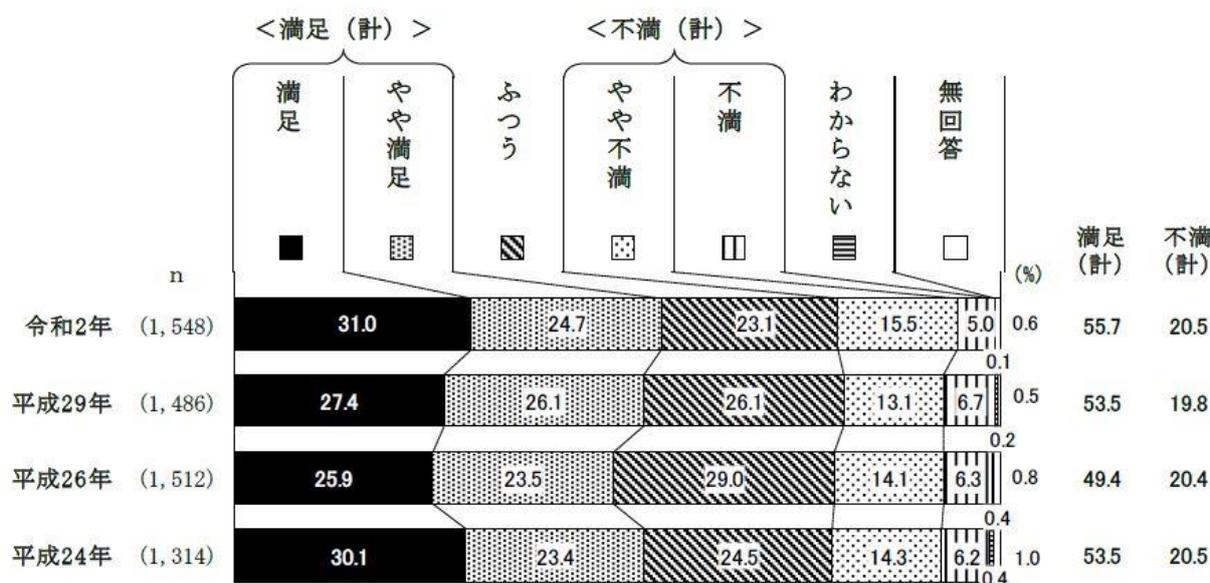
<sup>25</sup> 可住地面積とは、総面積から非課税地の面積を差し引いた面積としています。

①-2 公共交通の満足度（推奨指標）

区が実施する区民を対象とした世論調査において、交通の便に関して満足、あるいはやや満足と回答した人の割合とします。

現状では55.7%となります。コロナ禍による影響も考慮して、5年後にも現状値以上を維持することを目指します。なお、世論調査は3年に1回実施されるため、調査実施年度に数値を設定します。

<江戸川区民世論調査での交通の便に関する満足度の推移>



出典：令和2年度<第33回>江戸川区民世論調査

令和2年度<第33回>江戸川区民世論調査の概要

- 調査期間 令和2年11月下旬～12月上旬
- 対象 満18歳以上の区民4000人
- 回答者数 1,548人
- 回答方法 郵送回答、インターネット回答

①-3 新技術の導入件数（選択指標）

新技術の社会実験等、公共交通に関する新技術の導入事例数を指標とします。

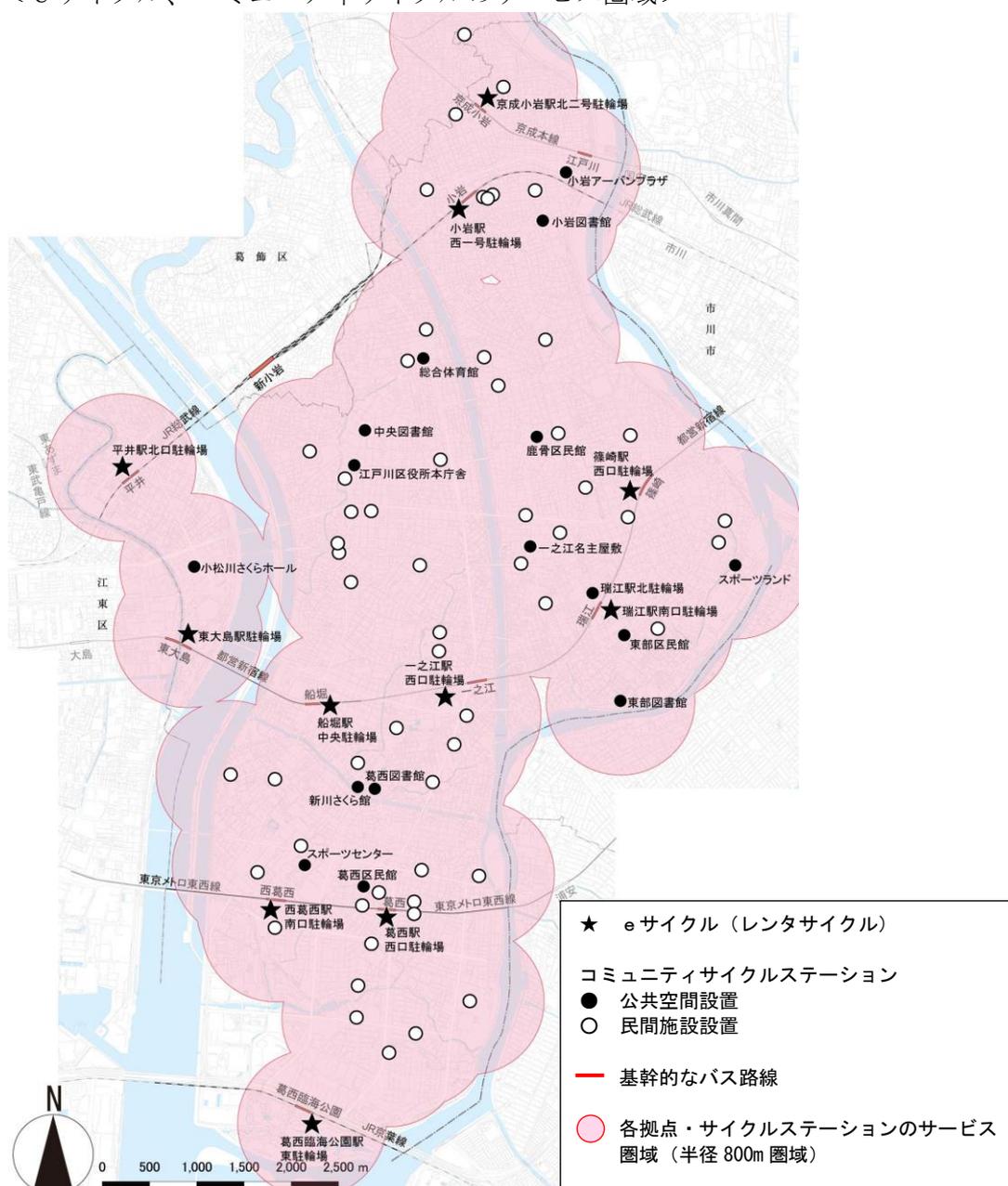
今後5年間で、導入可能性について具体的な検討を行うことを目標とします。このため、数値目標は最終年度に1件以上と設定します。

②-1 eサイクル、コミュニティサイクル、サイクル・アンド・ライドのサービス圏域率  
(選択指標)

鉄道駅や骨格的なバス路線の停留所、公共公益施設、生活利便施設及びこれらの周辺等において設置されるeサイクル、コミュニティサイクル、サイクル・アンド・ライドのステーションについて、それぞれ半径 800m の円（自転車で5分以内）を公共交通ネットワークにおける補助的なサービス圏域として、区の可住地面積に対する割合を算出します。この割合を数値目標に設定することで、公共交通の更なる利便性向上を目指します。

この方法で算出すると現状では95%となります。目標としては、5年後に2ポイントのアップを目指します。なお、中間の年度については比例で値が伸びることを想定します。

< eサイクル、コミュニティサイクルのサービス圏域 >



③-1 環状七号線を運行する路線バスの利用者数（標準指標）

令和元年度の集計では、新型コロナウイルス感染症が拡大してからの需要減少傾向を反映しきれていません。したがって、令和2年度を令和元年度の3割減と想定し、中間の年度については、そこから比例して回復することを想定します。

現時点では、アフターコロナの人口動態や需要動向に係る傾向が不透明であることから、目標期間に従前の需要回復を目指すことを暫定的な目標とします。

このため、コロナ禍による影響を注視しながら、毎年度目標の見直しも適切に行います。

<令和元年度の乗車人員（主に環状七号線を運行する路線バスの合算値）>

事業者名	路線	乗車人員
都交通局	新小 20（東新小岩四～上一色～一之江駅）	15,610 人/日
	臨海 28（一之江駅西詰～一之江駅～臨海車庫前）	
京成タウンバス	新小 20（東新小岩三～一之江駅）	
京成バス	SS07（小岩駅～葛西臨海公園駅～東京ディズニーリゾート）	
	SS08（亀有駅～葛西臨海公園駅～東京ディズニーリゾート）	

④-1 ホームドアの設置駅の割合（選択指標）

区内の鉄道駅数 12 を分母として、ホームドアが設置された駅数を分子として割合を算出します。

この方法で算出すると現状では6駅で設置済みのため50%となります。目標としては、5年後に25ポイントのアップを目指します。なお、中間の年度については、交通事業者の整備計画を踏まえて設定します。

<交通事業者による整備計画>

J R 総武線緩行線：駅の乗降人員や車両の扉位置などを考慮して2025年度末までに数カ所の駅を整備する

東京メトロ：2024年度までに1日10万人以上の利用がある駅への整備を完了、2025年度までに全駅を整備することを目指す

④-2 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数（選択指標）

国土交通省は令和3年1月29日現在で、本区において更なる安全対策を講じるべきバス停留所を11箇所選定しました。令和7年度までに0箇所にすることを目標とします。

令和2年度に解消された1箇所を除き、毎年度2箇所ずつ解消し、最終年度にはすべての停留所について解消することを目標として設定します。

⑤-1 骨格的なバス路線の利用者数（標準指標）

令和元年度の集計では、新型コロナウイルス感染症が拡大してからの需要減少傾向を反映しきれていません。したがって、令和2年度を令和元年度の3割減と想定し、中間の年度については、そこから比例して回復することを想定します。

現時点では、アフターコロナの人口動態や需要動向に係る傾向が不透明であることから、目標期間に従前の需要回復を目指すことを暫定的な目標とします。

このため、コロナ禍による影響を注視しながら、毎年度目標の見直しも適切に行います。

<令和元年度の乗車人員（主に船堀街道を運行する路線バスの合算値）>

事業者名	路線	乗車人員
都交通局	新小 21（新小岩駅～船堀駅～西葛西駅）	14,490 人/日
	臨海 22（船堀駅～西葛西駅～臨海車庫）	

<令和元年度の乗車人員（主に柴又街道を運行する路線バスの合算値）>

事業者名	路線	乗車人員
京成バス	小 55（小岩駅～京成小岩駅入口～金町駅）	12,970 人/日
	小 73（小岩駅～瑞江駅～江戸川清掃工場）	
	小 76（小岩駅～一之江駅～葛西駅）	