

江戸川区地域公共交通計画【概要版】

1 計画策定の目的と本計画の位置付け

1-1 計画の目的と位置付け

「江戸川区地域公共交通計画（以下「前計画」と記載）」は、本区の公共交通に関する現状・課題および目標について具体的に示すとともに、公共交通に関わる事業主体が参加・連携し、持続可能な公共交通の実現を目指し、令和3年度から令和7年度までの5年間の計画期間として策定しました。

本計画は、前計画の計画期間の満了に伴い、社会情勢・環境の変化や、前計画の進捗を踏まえ、本区が目指すべき目標や目標達成に向けた指標を更新し、新たに策定するものです。

なお、本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」として策定し、本区の公共交通に関わるマスタープランとして運用します。また、本区の上位計画、関連計画および個別の交通計画等との整合を図ります。

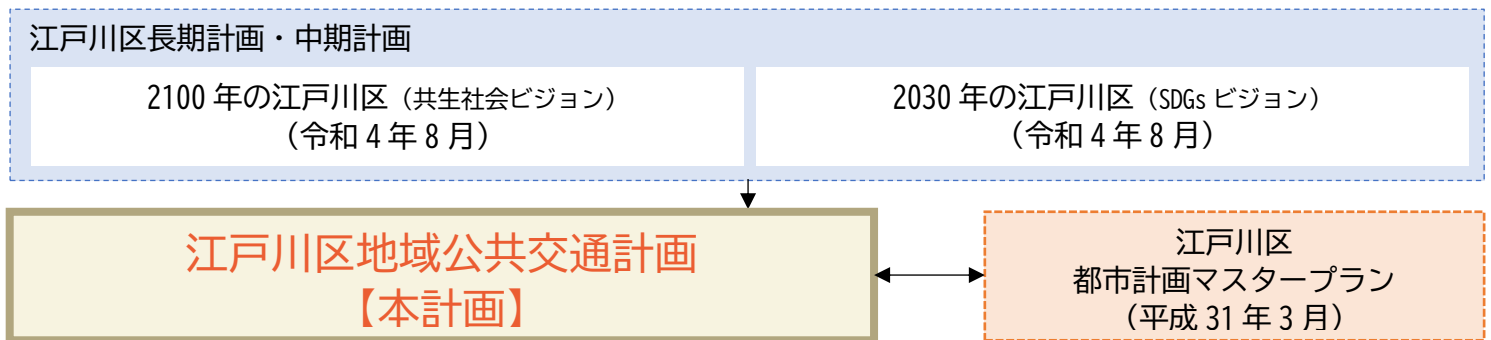


図 本計画の位置付け

1-2 計画区域・期間

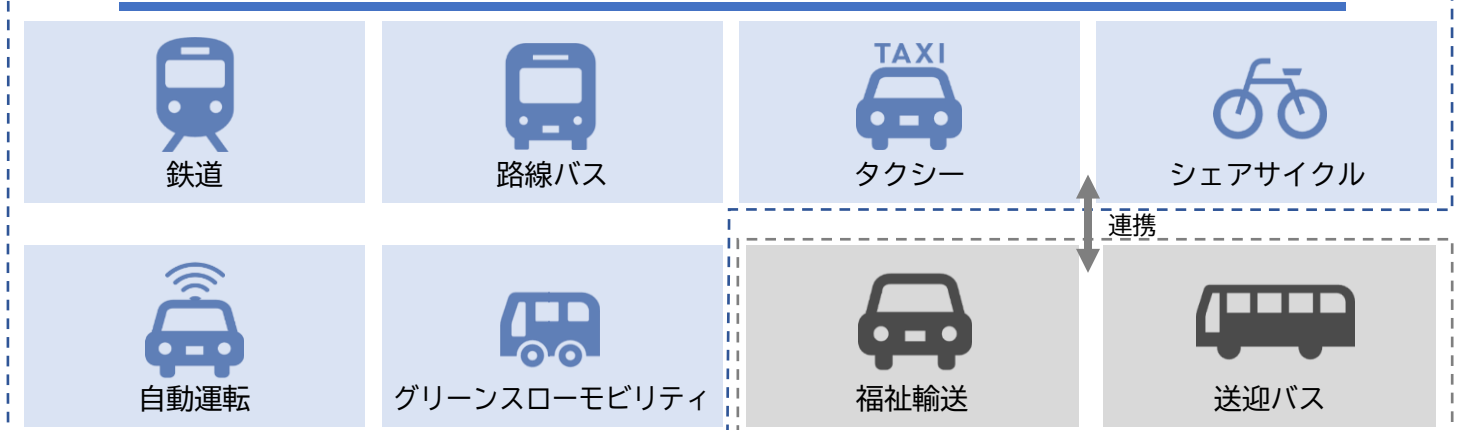
本計画は本区の全域を対象とし、令和8年度から令和12年度の5年間の計画期間とします。

1-3 計画の対象

本計画において対象とする移動手段は、鉄道や路線バス、タクシー等の既存の旅客運送サービスとします。また、シェアサイクル、自動運転およびグリーンスローモビリティ等の交通サービスも検討の対象とします。

なお、特定の利用者を対象とした移動手段（福祉輸送、送迎バス）は本計画の対象には含めませんが、地域公共交通と連携し、持続可能な交通ネットワークの形成を目指します。

検討対象とする地域公共交通



2 本区の公共交通を取り巻く現状と課題

本区の公共交通を取り巻く現状

1. 地域の現状と移動ニーズ

- 今後30年間で高齢化率が約7pt上昇すると推計
- 区内全体の移動量がH20～H30で13%減少
- 区内の移動は鉄道駅を中心に約1.5～2kmに集中

2. 公共交通ネットワークの実態

- 交通空白地域が11箇所存在
- コミュニティ交通の実証運行は本格運行に必要な目標値には届かないものの一定のニーズがある

3. 公共交通サービスの利用実態

- 区内鉄道駅の利用者数は新型コロナウイルス感染症の流行前の93.7%まで回復
- 区内を運行する路線バスの利用者数は新型コロナウイルス感染症の流行前の105.3%まで回復し、シャトル☆セブン利用者数は過去最高を記録
- 区民の「交通の便の満足度」は約55%で推移
- シェアサイクルポートの圏域は区内全域をカバー

4. 公共交通サービスの運行実態

- 路線バスの運行本数が10%減少（H31→R7）
- 更なる安全対策を講じるべきバス停留所が6箇所残っている

5. まちづくりによる都市基盤の整備

- 複数の都市計画道路が今後、整備予定
- JR小岩駅周辺のまちづくり、船堀駅周辺の新庁舎の整備を含む再開発、京成本線連続立体交差事業等さまざまな都市基盤整備が進行

6. 前計画策定後の地域公共交通をとりまく環境変化

- 地域公共交通活性化再生法の改正による「連携・協働」の推進の明示
- 省エネ法改正による車両の脱炭素化の推進の明示
- 路線バス・タクシーの運転手が年々減少
- 全国的に新しい交通サービスの実験・導入が進展
- 区内の外国人居住者が急増

本区の地域公共交通の課題

■ 短期・中期的課題

- 公共交通ネットワーク維持に向けて、多様な主体による連携・協働の仕組みづくりが必要
- 需要に応じた公共交通サービスの体制づくりが必要
- 環七高速鉄道（メトロセブン）構想を見据えた、シャトル☆セブンの利便増進（高質化）が必要
- 誰もが安心して利用できる公共交通環境の実現が求められる
- 「公共交通を地域全体で支える」という意識の醸成と利用促進の取組が必要
- 新技術の活用や脱炭素社会の実現に資する交通サービスの導入・展開が求められる

■ 中期・長期的課題

- 公共交通と一体となったまちづくり・空間形成を進める必要がある

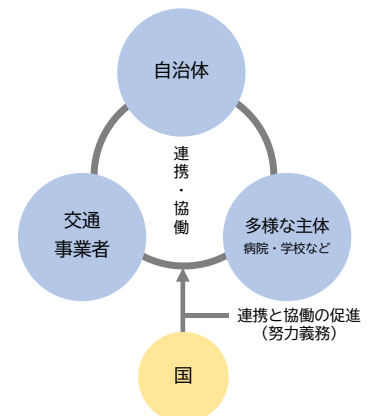
■ 長期的課題

- 環七高速鉄道（メトロセブン）構想の実現に向けた調査検討の推進や関係機関への働きかけが必要

3 本区における公共交通の役割

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や病院・学校等の福祉輸送・送迎バスも含めた多様な主体が連携・協働して、維持・充実を図りながら持続していくことを目指します。

※地域公共交通は厳しい状況に置かれていることから、令和5年に地域公共交通活性化再生法が改正されました。法改正によって、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）として「交通事業者のみならず、地域の関係者が連携・協働し、地域ぐるみで支えることを推進」することが明記されています（右図イメージ）。



出典：国土交通省「地域公共交通のり・デザイン」

図 関係者との連携・協働のイメージ

4 本計画の基本方針と目標

公共交通ネットワークの維持・充実を図るため、基本方針と目標を以下のとおり定めます。

■基本方針

「共生社会」を支える公共交通体系の実現

■目標

目標 1

人と地域をつなぐ
持続可能な公共交通の
維持・充実

交通結節点の強化等を図りながら、既存をベースとした公共交通の維持・充実を目指します。

都市構造の変化にあわせて、関係者と連携し、ニーズに沿ったバス路線へ再編します。

施策 1 公共交通ネットワークの確保・維持・改善

施策 2 交通結節機能の強化

目標 2

人と地球に優しい
公共交通環境づくりの
推進

高齢者や障がい者だけでなく、子育て世代や増加する外国人居住者等、誰もが安全で安心して利用できる交通環境を目指します。

脱炭素社会の実現に向け、地球に優しい車両の積極的な導入を進め、公共交通全体の低炭素化を図ります。

施策 3 ユニバーサルデザインの推進

施策 4 環境負荷の低減

目標 3

みんなで支える
公共交通の推進

公共交通に関わる積極的な情報発信により、更なる利用促進を目指します。

継続的な PR 活動やイベント開催を通じて、区民の理解と意識の向上を目指します。

施策 5 公共交通の利用促進

5 数値目標

本計画で掲げる 3 つの目標について、目標の達成状況を定量的・客観的に評価するため、評価指標と目標値を設定します。

評価指標	単位	基準値 (実績年度)	目標値 (令和 12 年度)
目標 1 人と地域をつなぐ持続可能な公共交通の維持・充実			
交通のサービス圏域率	%	92.9 (令和 7 年度)	93.5
新たな移動手段の実証事業	地区	—	3
公共交通軸と定めるバス路線の日当たり利用者数	万人/日	4.6 (令和 6 年度)	5.0
目標 2 人と地球に優しい公共交通環境づくりの推進			
更なる安全対策を講じるべきバス停留所の解消数	箇所	—	2
デジタル技術を活用した案内設備の導入	箇所	4 (令和 7 年度)	11
二酸化炭素の排出量 (運輸部門)	千トン-CO ₂	394.0 (令和 4 年度)	375.0 以下
目標 3 みんなで支える公共交通の推進			
公共交通 (交通の便) の満足度	%	57.2 (令和 7 年度)	60.0
公共交通の日当たり利用者数 (鉄道+路線バス)	万人/日	48.3 (令和 6 年度)	50.5

6 目標別施策・取組

目標1 人と地域をつなぐ持続可能な公共交通の維持・充実

施策1 公共交通ネットワークの確保・維持・改善

取組1	バス路線の維持・充実
取組2	都市計画道路の整備に伴うバス路線の検討
取組3	「新たな公共交通」の導入検討
取組4	メトロセブン構想のステップアップ
取組5	区役所本庁舎移転に伴う交通環境の整備



シャトル☆セブン



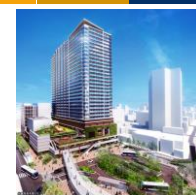
区役所新庁舎 完成イメージ

施策2 交通結節機能の強化

取組1	駅前広場の安全性・利便性向上
取組2	まちづくりに伴う駅前広場等の整備
取組3	シェアサイクルの圏域維持・利用推進



葛西駅の待機列路面標示



JR 小岩駅北口地区 完成イメージ

目標2 人と地球に優しい公共交通環境づくりの推進

施策3 ユニバーサルデザインの推進

取組1	公共交通環境のバリアフリーの推進
取組2	踏切ゼロ化の推進
取組3	バス停留所の安全対策の推進
取組4	バス待合環境の向上
取組5	公共交通分野における DX 推進
取組6	キャッシュレス決済の導入推進



JR 総武線 平井駅ホームドア



葛西駅のデジタル案内標識

施策4 環境負荷の低減

取組1	環境に配慮したバス車両の導入推進
-----	------------------



各バス事業者で導入している環境に配慮したバス車両

目標3 みんなで支える公共交通の推進

施策5 公共交通の利用促進

取組1	公共交通のポータルサイトによる情報発信
取組2	イベント等を活用した PR 活動の強化
取組3	運転手確保の取組への支援



公共交通ポータルサイト



江戸川区民まつり

詳細は区ホームページをご覧ください
[【https://www.city.edogawa.tokyo.jp/index.html】](https://www.city.edogawa.tokyo.jp/index.html)

江戸川区
 地域公共交通
 活性化協議会



江戸川区
 地域公共
 交通計画

