

江戸川区地域公共交通利便増進実施計画

概要版



1. 地域公共交通利便増進実施計画策定の目的

本区では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」（以下、「活性化再生法」という。）に基づき、区内の公共交通に係るマスタープランとして、2021（令和3）年3月に、江戸川区地域公共交通計画（以下、「地域公共交通計画」という。）を策定しました。

地域公共交通計画においては、本区の地域公共交通を維持・拡充しながら、持続していくことを目指して、様々な公共交通施策を掲げており、このうち一部の施策に関しては、地域公共交通利便増進事業（以下、「利便増進事業」という。）に係る検討を推進することについて位置付けを行っています。

本計画は、活性化再生法及び地域公共交通計画に基づき、本区における利便増進事業の実施に係る事柄について、江戸川区地域公共交通利便増進実施計画（以下、「利便増進実施計画」という。）として定めるものです。

2. 実施区域

環状七号線

実施区域A：大杉第二小学校バス停留所と一之江駅バス停留所との区間に係る沿線地域

実施区域B：一之江駅バス停留所と葛西臨海公園駅バス停留所との区間に係る沿線地域

柴又街道

実施区域C：小岩駅バス停留所と瑞江駅バス停留所との区間に係る沿線地域

3. 実施期間

地域公共交通計画の計画期間は2021（令和3）年度から2025（令和7）年度の5年間です。

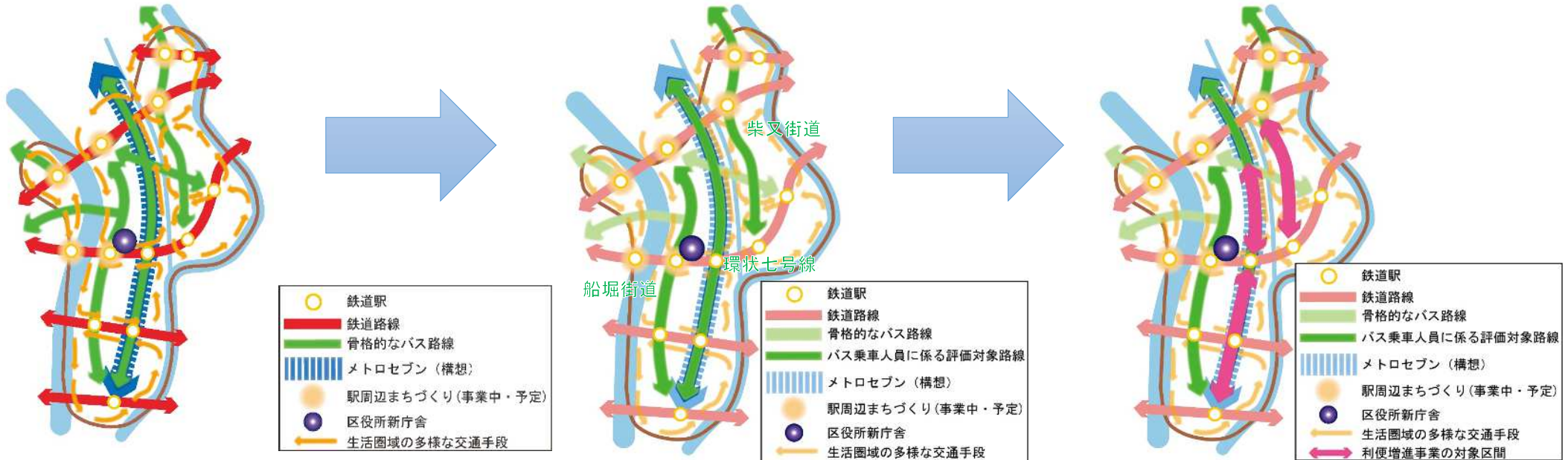
利便増進実施計画は、地域公共交通計画の実施計画として策定するので、地域公共交通計画の計画期間を合わせることとし、実施期間は2022（令和4）年度から2025（令和7）年度の4年間とします。

4. 利便増進事業の実施に係る全体像（地域公共交通計画に示す将来像と利便増進事業との関係）

地域公共交通計画の対象：
本区全域

バス乗車人員に係る評価対象：
環状七号線、船堀街道、柴又街道

利便増進事業の対象：
環状七号線、柴又街道



地域公共交通計画は、本区の全域を対象区域としています。

本区においては、東西方向（東京都心からの放射方向）に鉄道路線が敷かれ、これらの鉄道沿線地域を南北方向に繋ぐ骨格的なバス路線が発達しており、身近な生活圏での多様な交通手段を含めた交通ネットワークの維持・拡充を将来像に掲げています。

地域公共交通計画では、将来像の実現に向けて、様々な施策とその評価指標を定めています。骨格的なバス路線のうち、環状七号線、船堀街道、柴又街道を運行する一部の路線は、特に乗車人員が多く、南北方向の移動手段を担っていることから、日あたりの乗車人員について地域公共交通計画の評価指標となる数値目標に定めています。

環状七号線では、複数の鉄道駅方面からバス路線が集まって利用者が集中する区間と、特に乗車密度が高い区間を抽出しました。

鉄道空白地が広がる地域に位置する柴又街道では、鉄道駅間を区間として抽出しました。

上記の区間に係る沿線地域を利便増進事業の実施区域とします。

注：なお、区役所本庁舎の移転や、都市計画道路の整備進捗なども踏まえ、引き続き移動特性の変化を注視しながら、これらへの対応が必要な場合は、協議会での議論を始め、関係者への働きかけや連携の呼びかけを行っていきます。

5. 地域公共交通利便増進事業

(1) 実施区域

実施区域 A

大杉1～5丁目、新堀1丁目、西一之江1～3丁目、
一之江1～5丁目、一之江7～8丁目、春江町2～4丁目、
西瑞江4丁目

実施区域 B

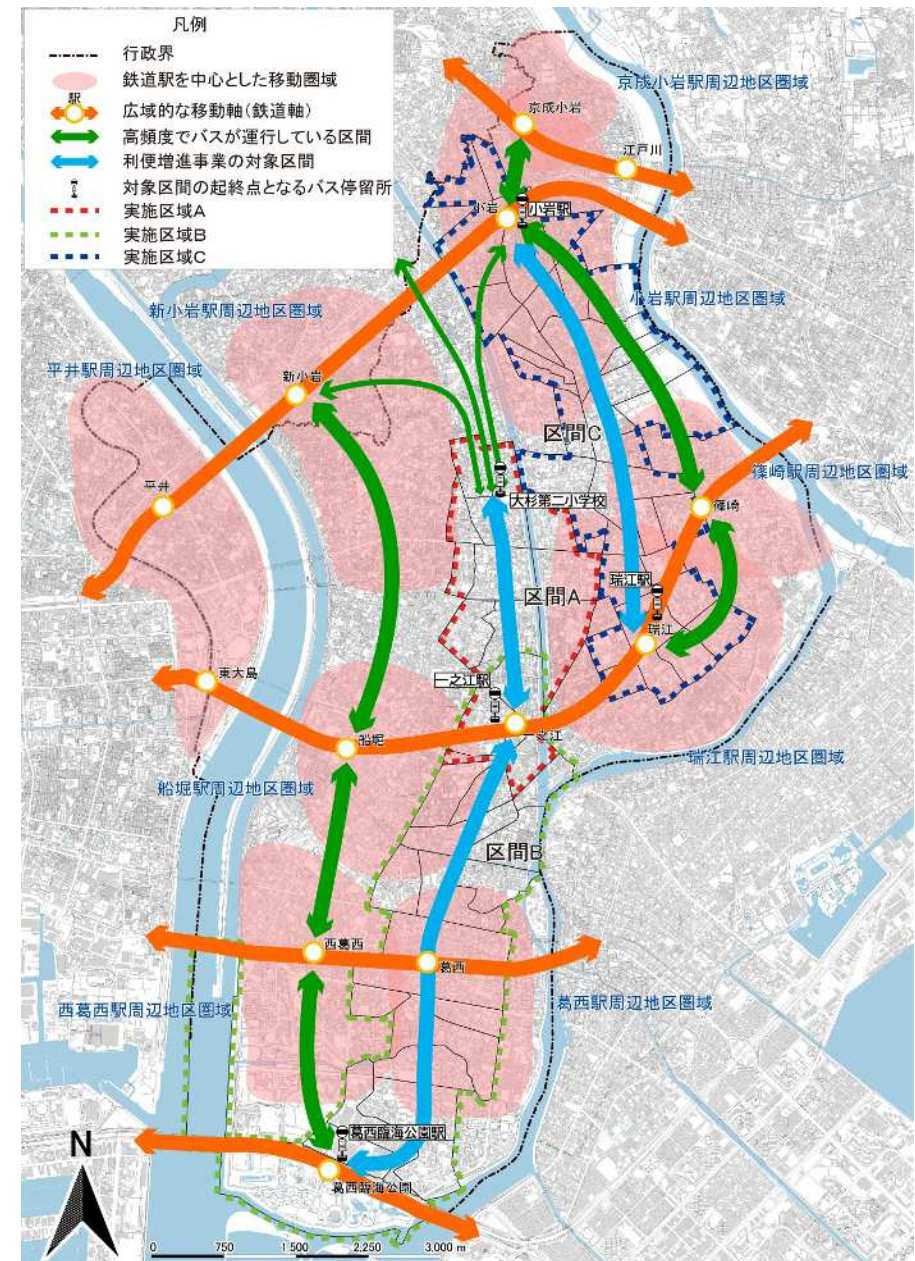
一之江3～4丁目、一之江7～8丁目、西瑞江4～5丁目、
春江町4～5丁目、江戸川4～6丁目、中葛西1～3丁目、
中葛西5～6丁目、中葛西8丁目、東葛西1～2丁目、
東葛西5～8丁目、南葛西1～5丁目、臨海町3～6丁目

実施区域 C

西小岩1丁目、西小岩3～4丁目、南小岩1～8丁目、
東小岩1～2丁目、東小岩4～5丁目、東松本1丁目、
北篠崎1～2丁目、鹿骨1～4丁目、西篠崎1～2丁目、
上篠崎1丁目、上篠崎4丁目、篠崎町7～8丁目、
新堀2丁目、谷河内1～2丁目、瑞江1～2丁目、
瑞江4丁目、南篠崎町1～4丁目、東瑞江1丁目、
東瑞江3丁目

注：実施区域に含まれる町丁目は、北側から並べています。
注：実施区域 B と実施区域 C には、一之江駅周辺における
町丁目の記載について重複があります。

<実施区域>



5. 地域公共交通利便増進事業

(2) 運行回数の設定

運行回数の設定に際し、運行回数と輸送容量の考え方について以下のとおり整理します。

1. 輸送容量

午前7時00分～午前8時59分間の2時間を対象として、運行回数と車両ごとの車検証記載定員（運転席を除く）を乗じ、輸送容量を算出します。

輸送容量（人/時） = 各路線の運行回数 × 車検証記載定員（運転席を除く） ÷ 2時間

車検証記載定員（運転席を除く）は、以下のとおりです。なお、車検証記載定員（運転席を除く）は、本来の車検証記載定員（運転席を含む）から1名を差し引いた値とします。

SS07の車両の車検証記載定員（運転席を除く）	85人
SS08の車両の車検証記載定員（運転席を除く）	85人
新小20大杉線の車両の車検証記載定員（運転席を除く）	57人
小73南小岩線の車両の車検証記載定員（運転席を除く）	77人

各区間の輸送容量は、以下のとおりとなります。

区間A 大杉第二小学校バス停留所～一之江駅バス停留所

平日 南行き453人/時 土曜 南行き453人/時 休日 南行き453人/時
平日 北行き439人/時 土曜 北行き439人/時 休日 北行き439人/時

区間B 一之江駅バス停留所～葛西臨海公園駅バス停留所

平日 南行き510人/時 土曜 南行き510人/時 休日 南行き510人/時
平日 北行き340人/時 土曜 北行き340人/時 休日 北行き340人/時

区間C 小岩駅バス停留所～瑞江駅バス停留所

平日 南行き693人/時 土曜 南行き462人/時 休日 南行き462人/時
平日 北行き654人/時 土曜 北行き423人/時 休日 北行き423人/時

注：2時間の平均値を算出しており、小数点以下は切り捨てています。



自動車検査証のイメージ

5. 地域公共交通利便増進事業

(2) 運行回数の設定

運行回数の設定に際し、運行回数と輸送容量の考え方について以下のとおり整理します。

2. 実質乗車人員を根拠とする輸送容量

国土交通省「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」（令和2年9月）の別紙資料によると、座席の数＋つり革の数＋握り棒（スタンションポール、縦ポール、手すり等とも表現されるが、「道路運送車両法の保安基準を定める告示」等における用例を踏まえ、本編においては以下、「握り棒」という。）の本数と同数以上となる乗車状況について、混雑の最上級である「かなり混雑」や「混雑」の参考値として示されています。

これを踏まえ、実質乗車人員を根拠とする輸送容量は、座席の数＋つり革の数＋握り棒の本数（降車ブザーが設置されているもの）と仮定します。

利便増進事業の各路線にて使用される予定の各車両における実質乗車人員を根拠とする輸送容量は、以下のとおりです。

SS07の車両の輸送容量	67人	SS08の車両の輸送容量	67人
新小20大杉線の車両の輸送容量	47人	小73南小岩線の車両の輸送容量	60人

上記に基づいて、各区間の輸送容量を算出すると、以下のとおりとなります。

区間A 大杉第二小学校バス停留所～一之江駅バス停留所

平日 南行き358人/時 土曜 南行き358人/時 休日 南行き358人/時
 平日 北行き348人/時 土曜 北行き348人/時 休日 北行き348人/時

区間B 一之江駅バス停留所～葛西臨海公園駅バス停留所

平日 南行き402人/時 土曜 南行き402人/時 休日 南行き402人/時
 平日 北行き268人/時 土曜 北行き268人/時 休日 北行き268人/時

区間C 小岩駅バス停留所～瑞江駅バス停留所

平日 南行き540人/時 土曜 南行き360人/時 休日 南行き360人/時
 平日 北行き510人/時 土曜 北行き330人/時 休日 北行き330人/時

注：2時間の平均値を算出しており、小数点以下は切り捨てています。



バス車内の様子

5. 地域公共交通利便増進事業

(2) 運行回数の設定

運行回数の設定に際し、運行回数と輸送容量の考え方について以下のとおり整理します。

3. 維持すべき輸送容量

地域公共交通計画では、骨格的なバス路線の利用者数を数値目標として設定しています。また、数値目標の設定に際しては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による需要減少を考慮し、需要実態を新型コロナウイルス感染症の蔓延前と比較して3割減と想定しています。

本計画では上記を考慮し、2. 実質乗車人員を根拠とする輸送容量の7割(10未満を切り捨てた値)を、維持すべき輸送容量として設定します。

区間A 大杉第二小学校バス停留所～一之江駅バス停留所

平日 南行き250人/時 土曜 南行き250人/時 休日 南行き250人/時
平日 北行き240人/時 土曜 北行き240人/時 休日 北行き240人/時

区間B 一之江駅バス停留所～葛西臨海公園駅バス停留所

平日 南行き280人/時 土曜 南行き280人/時 休日 南行き280人/時
平日 北行き180人/時 土曜 北行き180人/時 休日 北行き180人/時

区間C 小岩駅バス停留所～瑞江駅バス停留所

平日 南行き370人/時 土曜 南行き250人/時 休日 南行き250人/時
平日 北行き350人/時 土曜 北行き230人/時 休日 北行き230人/時

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)	

出典：江戸川区地域公共交通計画



5. 地域公共交通利便増進事業

(2) 運行回数の設定

ピーク時の運行回数を設定し、サービス水準を維持していきます。

実施区域 A

項目	内容
実施主体 (バス事業者)	京成バス株式会社 京成タウンバス株式会社
事業の種類	道路運送法第4条で規定される 一般乗合旅客自動車運送事業
路線・運行系統	以下の3路線の合計で運行回数を設定します。 SS07 (京成バス株式会社) SS08 (京成バス株式会社) 新小20大杉線 (京成タウンバス株式会社)
区間	大杉第二小学校バス停留所～一之江駅バス停留所
時間帯	平日・土曜・休日の午前7時00分～午前8時59分の間 の2時間
運行回数	南行きは250人/時を、北行きは240人/時を、 それぞれ下回らない輸送容量を維持できる運行回数
運行ダイヤ	運行回数の設定、並びに、乗り残し対策に配慮した ダイヤの設定
スケジュール	2022(令和4)年度から2025(令和7)年度の 4年間
地域公共交通計画に おける公共交通施策 の位置付け	体系的な地域公共交通ネットワークの充実 南北方向の大量輸送機関の推進

実施区域 B

項目	内容
実施主体 (バス事業者)	京成バス株式会社
事業の種類	道路運送法第4条で規定される 一般乗合旅客自動車運送事業
路線・運行系統	以下の2路線の合計で運行回数を設定します。 SS07(京成バス株式会社) SS08(京成バス株式会社)
区間	一之江駅バス停留所～葛西臨海公園駅バス停留所
時間帯	平日・土曜・休日の午前7時00分～午前8時59分の間 の2時間
運行回数	南行きは280人/時を、北行きは180人/時を、 それぞれ下回らない輸送容量を維持できる運行回数
運行ダイヤ	運行回数の設定、並びに、乗り残し対策に配慮した ダイヤの設定
スケジュール	2022(令和4)年度から2025(令和7)年度の 4年間
地域公共交通計画に おける公共交通施策 の位置付け	体系的な地域公共交通ネットワークの充実 南北方向の大量輸送機関の推進

注：ただし、新型コロナウイルス感染症の影響や従前の飽和傾向等を考慮し、江戸川区地域公共交通活性化協議会において、年2回程度運行状況を観察するとともに、協議を通じて設定の変更等に柔軟に対応します。



5. 地域公共交通利便増進事業

(2) 運行回数の設定

ピーク時の運行回数を設定し、サービス水準を維持していきます。

実施区域C

項目	内容
実施主体 (バス事業者)	京成バス株式会社
事業の種類	道路運送法第4条で規定される 一般乗合旅客自動車運送事業
路線・運行系統	以下の1路線の合計で運行回数を設定します。 小73南小岩線(京成バス株式会社)
区間	小岩駅バス停留所～瑞江駅バス停留所
時間帯	平日・土曜・休日の午前7時00分～午前8時59分の間の 2時間
運行回数	平日の南行きは370人/時、北行きは350人/時を、 土曜・休日の南行きは250人/時、北行きは230人/時を、 それぞれ下回らない輸送容量を維持できる運行回数
運行ダイヤ	運行回数の設定、並びに、乗り残し対策に配慮したダイヤ の設定
スケジュール	2022(令和4)年度から2025(令和7)年度の4年間
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	体系的な地域公共交通ネットワークの充実

注：ただし、新型コロナウイルス感染症の影響や従前の飽和傾向等を考慮し、江戸川区地域公共交通活性化協議会において、年2回程度運行状況を観察するとともに、協議を通じて設定の変更等に柔軟に対応します。



6. 関連事業

(地域公共交通計画に位置づけがある公共交通施策)

(1) コミュニティ交通の実証運行

要検証区域については優先順位に基づき検討を進め、地域特性に応じた交通施策の導入等に関して、地域等との協議が調った地区については、社会実証等により本格導入の可能性や必要性を検証していきます。

上一色・興宮町・小岩周辺地区を対象に、令和4年度の4月から9ヶ月間、地域の要望に応じたコミュニティ交通の実証運行を行い、本格実施の必要性判断に向けた検証を行います。

(2) 交通結節施設における乗降場の改善

まちづくりの進捗状況や、バス路線数・運行回数・交通課題等の状況、歩行者環境及びバリアフリーの状況等を評価し、改良の必要性が高い駅前広場について、改良やバス停留所の再配置等について検討していきます。

特に、更なる安全対策を講じるべき利用形態を是正し、安全性や利便性の向上を図ります。

また、鉄道駅及び駅前広場における情報提供を強化します。

(3) サイクル・アンド・ライドの推進

鉄道や路線バスの乗車に際し、徒歩でのアクセスに関して負担の大きいエリア等において、自転車と鉄道、自転車とバスとの連携によるサイクル・アンド・ライドを推進します。

(4) 積極的な情報発信

公共交通情報のポータルサイトを開設し、区が積極的に公共交通に関する情報発信を行います。

7. 計画の推進にあたって

(1) 事業の効果

利便増進事業の実施により、安定的な運行回数の確保がなされることで、過度な混雑の改善や停留所での乗り残しの軽減、待ち時間の少ない利用環境づくりが促進され、利用者にとって信頼性の高い公共交通となり、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少について早期の回復が期待できます。

(2) 地方自治体による支援の内容

本区は、関連事業として、駅前広場等のハード整備や、公共交通の利用促進に向けた取組を推進することにより、交通事業者が行う利便増進事業を支援していきます。

また、利便増進事業の実施に際して必要となる関係機関との調整についても、同様に支援していきます。

(3) 事業の実施に必要な資金の額・調達方法

原則、事業主体の資金によるものとします。

なお、事業の目的や性質に照らし、適宜、国や地方公共団体等の補助金を活用することも含めて効果的な事業促進を図っていきます。

(4) 利便増進実施計画の運用にあたって

利便増進実施計画の進捗については、地域公共交通計画の評価とあわせて、江戸川区地域公共交通活性化協議会において、定期的な確認を行っていきます。

また、利便増進事業の実施区域において、道路運送法による乗合バスの新規参入等に係る通知を受けた場合を始め、利便増進実施計画への影響等が懸念される場合は、江戸川区地域公共交通活性化協議会における協議を積極的に行い必要な手続きをとることとします。



利便増進実施計画の運用に係る今後の江戸川区地域公共交通活性化協議会の運営について（予定）

年度	R 3	R 4				R 5			
協議会	第 3 回 ・利便増進実施計画の策定 ・予算	大臣認定申請 ・地域公共交通計画に掲げた施策推進 ・利便増進事業及び関連事業の推進	第 1 回 ・決算 ・事業評価 必要に応じ計画変更協議	第 2 回 ・予算 ・事業説明 必要に応じ計画変更申請	・地域公共交通計画に掲げた施策推進 ・利便増進事業及び関連事業の推進	第 1 回 ・決算 ・事業評価 必要に応じて計画変更	第 2 回 ・予算 ・事業説明 必要に応じて計画変更		
バス事業者におけるダイヤ改正・路線変更等の検討例		必要に応じダイヤ改正等 ・必要に応じダイヤ改正並びに路線変更等の検討		必要に応じダイヤ改正等 ・必要に応じダイヤ改正並びに路線変更等の検討					

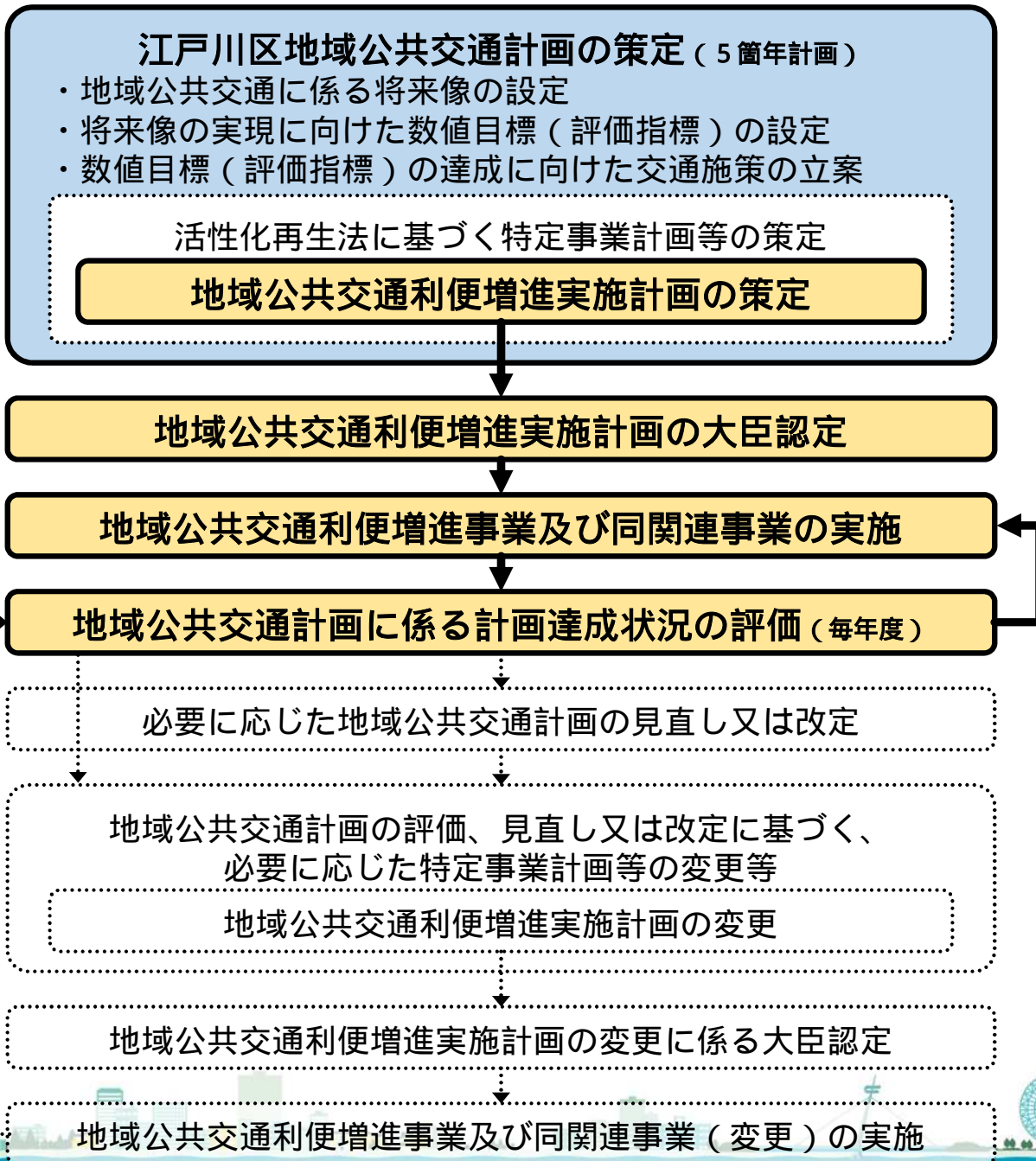
利便増進実施計画の策定後は、原則上表の流れで「地域公共交通計画の事業評価」並びに「利便増進事業及び関連事業の進捗状況確認」等を行います。

地域公共交通計画及び利便増進実施計画に係る協議は上表に限らず実施します。

ダイヤ改正等は交通事業者が主体的に実施するものであり、上表は一般的なダイヤ改正の例を基にイメージとして記載してます。協議会での対応が必要な場合は、上表に記載の時期を原則としつつ、状況に応じて柔軟に対応します。

計画の推進に係る手続きフロー

計画の運用に係る留意点等



地域公共交通計画ではネットワーク全体の将来像を示し、このうち主要目標について評価指標の設定並びに施策立案をしています。

利便増進事業は、これらの施策の中でも、将来像の実現に向けて、特に具体的かつ中心的な取組として実施するものです。

こうしたことを踏まえて、利便増進実施計画は、利便増進事業の進捗に限らず地域公共交通計画全体の目標達成状況等を鑑みて運用を図ります。

利便増進事業の変更等に関しては、計画の変更認定を、その他バス路線に係る許可・認可・届出等に関しては、活性化再生法における道路運送法の特例や地域公共交通計画の趣旨に基づき、運行回数の増減又はバス停留所の位置・利用方法等に関して公衆の利便が著しく阻害されることのないよう、必要な対策等について、それぞれ協議会での協議事項として取り扱います。