

江戸川区地域公共交通利便増進実施計画

2022（令和4）年3月



目次

第1章 地域公共交通利便増進実施計画の策定にあたって	1
1．計画策定の目的	1
2．実施区域	1
3．実施期間	2
第2章 利便増進事業・実施主体・実施期間	3
1．利便増進事業に関する基本的な考え方	3
2．利便増進事業の実施に係る全体像	4
(1) 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	4
(2) 交通流動の状況	6
(3) 移動圏域と移動軸	11
3．事業内容	15
(1) 実施区域	15
(2) 運行回数の設定	16
第3章 関連事業	24
1．関連事業の基本的な考え方	24
2．関連事業	25
(1) コミュニティ交通の実証運行	25
(2) 交通結節施設における乗降場の改善	26
(3) サイクル・アンド・ライドの推進	38
(4) 積極的な情報発信	42
第4章 事業の効果	43
第5章 地方自治体による支援の内容	44
第6章 事業の実施に必要な資金の額・調達方法	44
第7章 地域公共交通利便増進実施計画の運用について	44

第1章 地域公共交通利便増進実施計画の策定にあたって

1. 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5月法律第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います。このうち、一部の施策に関しては、地域公共交通特定事業(以下、「特定事業」という。)又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いて、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

実施区域は、下表の区間に係る沿線地域とします。

区間	バス停留所(北端)	バス停留所(南端)	路線(道路)
A	大杉第二小学校	一之江駅	環状七号線
B	一之江駅	葛西臨海公園駅	環状七号線
C	小岩駅	瑞江駅	柴又街道

上表の区間に係る沿線地域の町丁目一覧(実施区域)

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2～5丁目、西瑞江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、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：実施区域の町丁目は、環状七号線沿線地域、柴又街道沿線地域の順に、北側から並べている。

注：区間及び沿線地域の詳細についてはP.15(1)実施区域を参照。

3 . 実施期間

地域公共交通計画においては、計画期間を 2021（令和 3）年度から 2025（令和 7）年度の 5 年間と定めています。

利便増進実施計画は、地域公共交通計画に基づく利便増進事業の実施計画として策定するものであることから、その実施期間と地域公共交通計画における計画期間とについて整合を図ることとし、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。

第2章 利便増進事業・実施主体・実施期間

1. 利便増進事業に関する基本的な考え方

地域公共交通計画では、特定事業又は利便増進事業の検討を行う主な施策として、以下のとおり位置付けました。

体系的な公共交通ネットワークの充実
要検証区域における公共交通のあり方検討
南北方向の大量輸送機関の推進

また、活性化再生法の第2条第13号では、利便増進事業の事業内容について規定しており、国土交通省が公表している「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き詳細編第2版（令和3年3月）」においては、事業内容について以下のとおり整理しています。

- イ．特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更
- ロ．他の種類への旅客運送事業への転換又は自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換
- ハ．自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは区域の変更
- ニ．運賃又は料金の設定
- ホ．運行回数又は運行時刻の設定**
- ヘ．共通乗車船券の発行
- ト．イ～ヘに掲げる事業を併せて行う以下の事業
 - 乗継ぎを円滑にするための運行計画の改善
 - 交通結節施設における乗降場の改善**
 - 乗継ぎに関する分かりやすい情報提供**
 - ICカード又は二次元コードの導入
 - から に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置

注： の項目は、本計画において利便増進事業または関連事業を定める項目。

上記を踏まえ、利便増進実施計画においては、下表のとおり利便増進事業及び関連事業を計画することとします。

利便増進事業	・骨格的なバス路線の主要な区間を対象とした運行回数の設定
関連事業	・コミュニティ交通の実証運行 ・交通結節施設における乗降場の改善 ・サイクル・アンド・ライドの推進 ・積極的な情報発信

2. 利便増進事業の実施に係る全体像

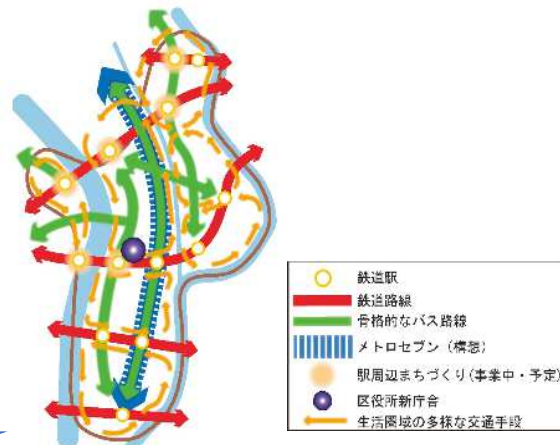
(1) 地域公共交通計画に示す将来像と利便増進事業との関係

地域公共交通計画の対象：本区全域

地域公共交通計画は、本区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。

< 公共交通ネットワークのイメージ >



出典：江戸川区地域公共交通計画

バス乗車人員に係る目標及び評価対象：環状七号線、船堀街道、柴又街道

地域公共交通計画では、将来像の実現に向け、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。

< 目標及び評価対象路線 >



利便増進事業の対象：環状七号線、柴又街道

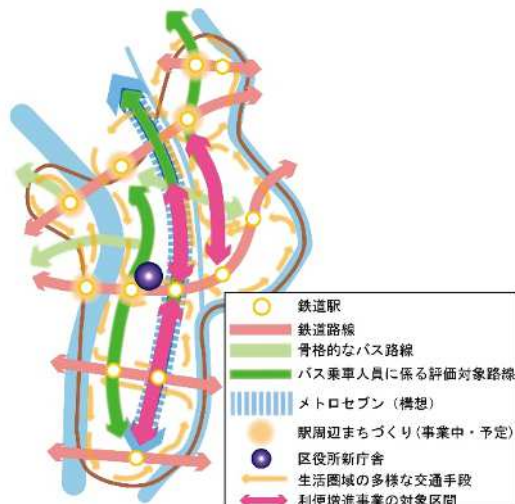
環状七号線では、複数の鉄道駅方面からバス路線が集まって利用者が集中する区間と、特に乗車密度が高い区間を抽出しました。

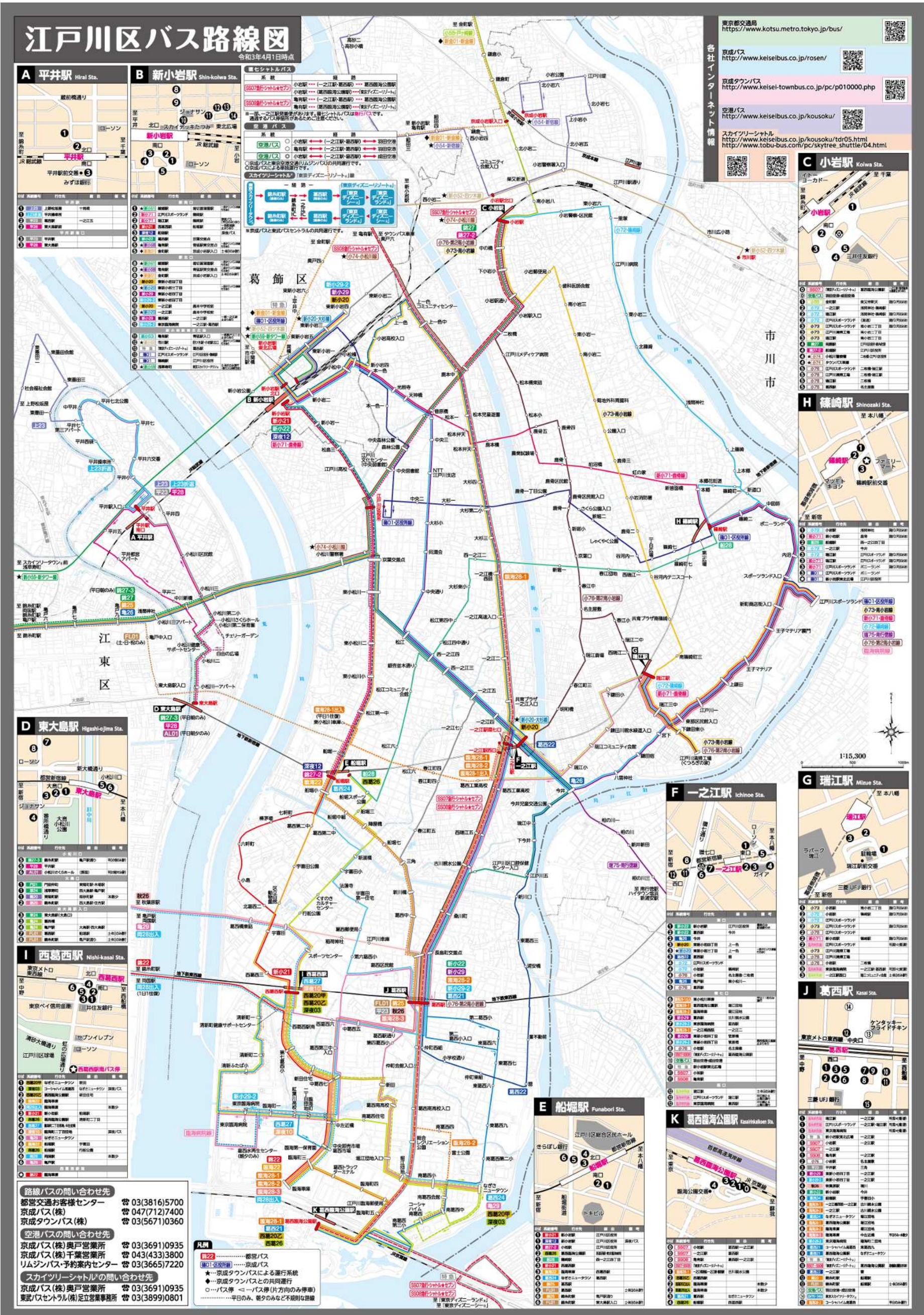
鉄道空白地が広がる（鉄道駅沿線地域間の間隔が特に広い）地域の柴又街道においては、鉄道駅間を区間として抽出しました。

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。

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、協議を通じて、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。

< 利便増進事業の対象 >





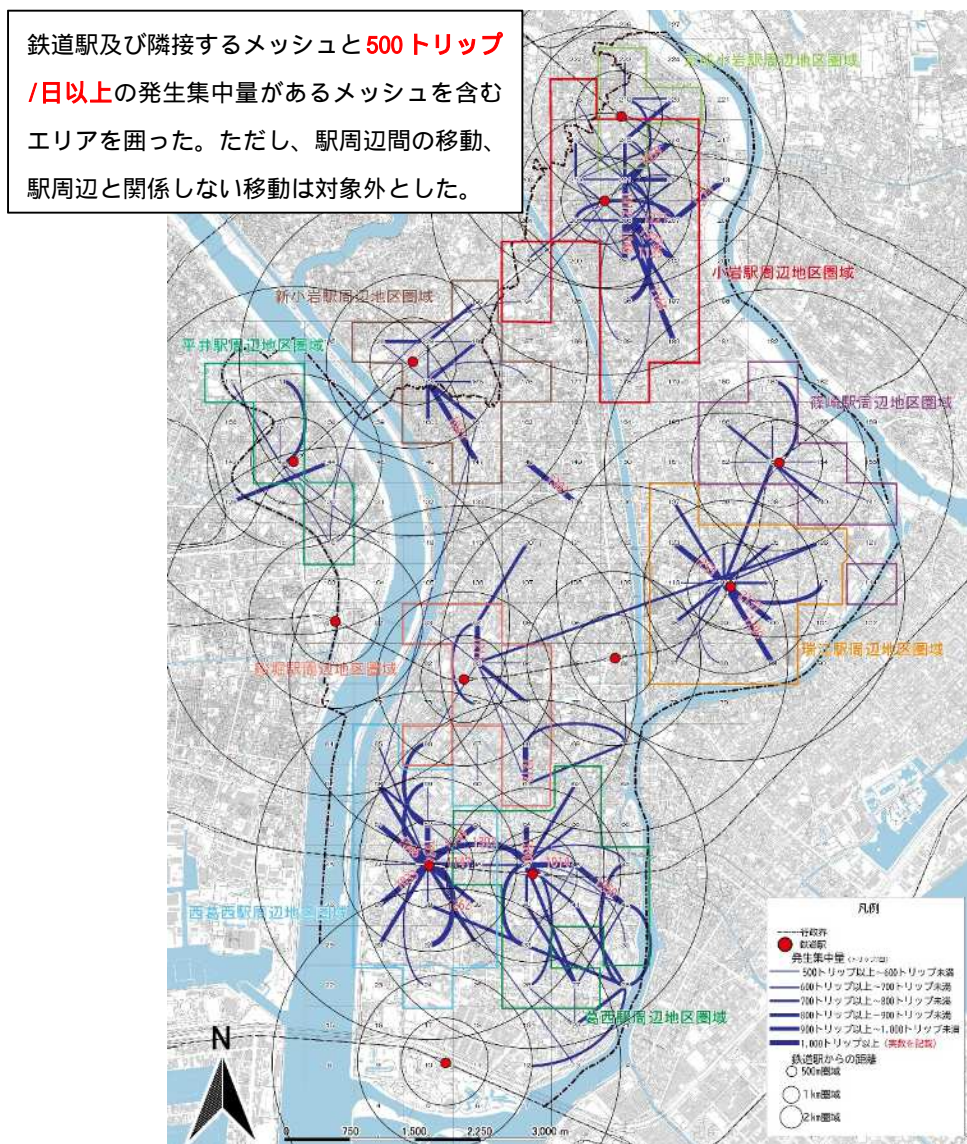
注：2020年度くらしの便利帳をもとに再作成。

(2) 交通流動の状況

区内における交通流動

区内を出発地とし、かつ、区内を到着地とする内々流動においては、鉄道駅を中心とするエリア内での移動の割合が高く、これらの移動範囲は、駅から概ね 1 ~ 2 km の範囲となっています。

< 500m メッシュ間¹における 500 トリップ²/日以上³の発生集中度³ (平日 6 時 ~ 23 時台) >



出典：「混雑統計[®]」©ZENRIN DataCom CO., LTD.⁴、2019 (令和元) 年 9 月 ~ 11 月

¹ 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)の区域に分けたものである。ここでは地域を 500m 四方の格子状に区切り、それぞれの区域ごと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る。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らない。

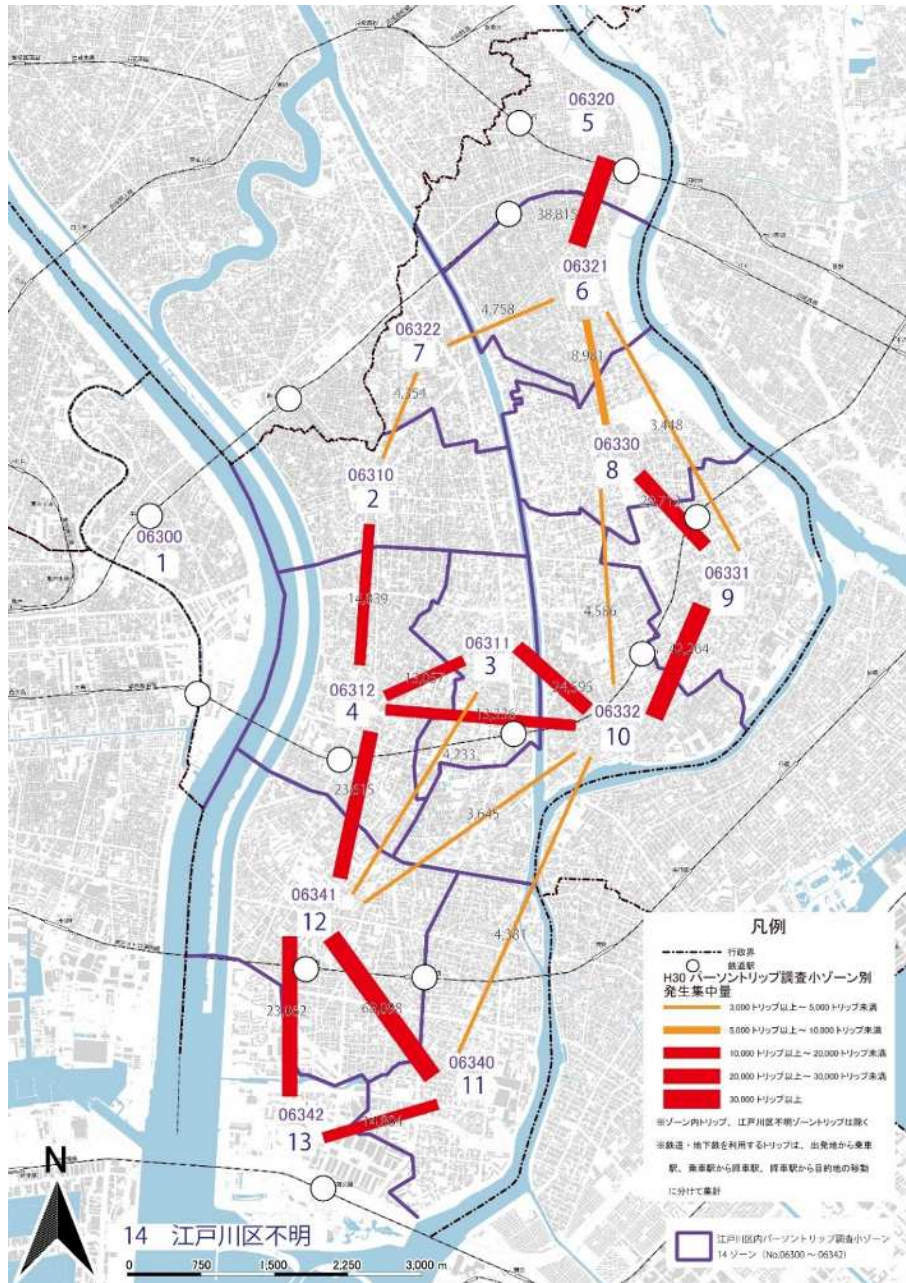
² トリップとは、人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。

³ 発生集中度とは、ある地域の発生量(出発するトリップ)と集中度(到着するトリップ)を足し合わせたもの。ただし、本計画では同じ地域に出発地と到着地を持つトリップについては1トリップとしてカウント。

⁴ 「混雑統計[®]」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ある。位置情報は最短5分ごとに

平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査⁵から区内小ゾーン間における 3,000 トリップ以上の移動をみると、東西方向への移動が 7 箇所確認できるのに対し、南北方向の移動は 12 箇所確認でき、区内での移動は南北方向のものが多いことが分かります。

< 東京都市圏パーソントリップ調査における区内小ゾーン間⁶移動（平日） >



出典：東京都市圏パーソントリップ調査結果より集計

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ない。

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。

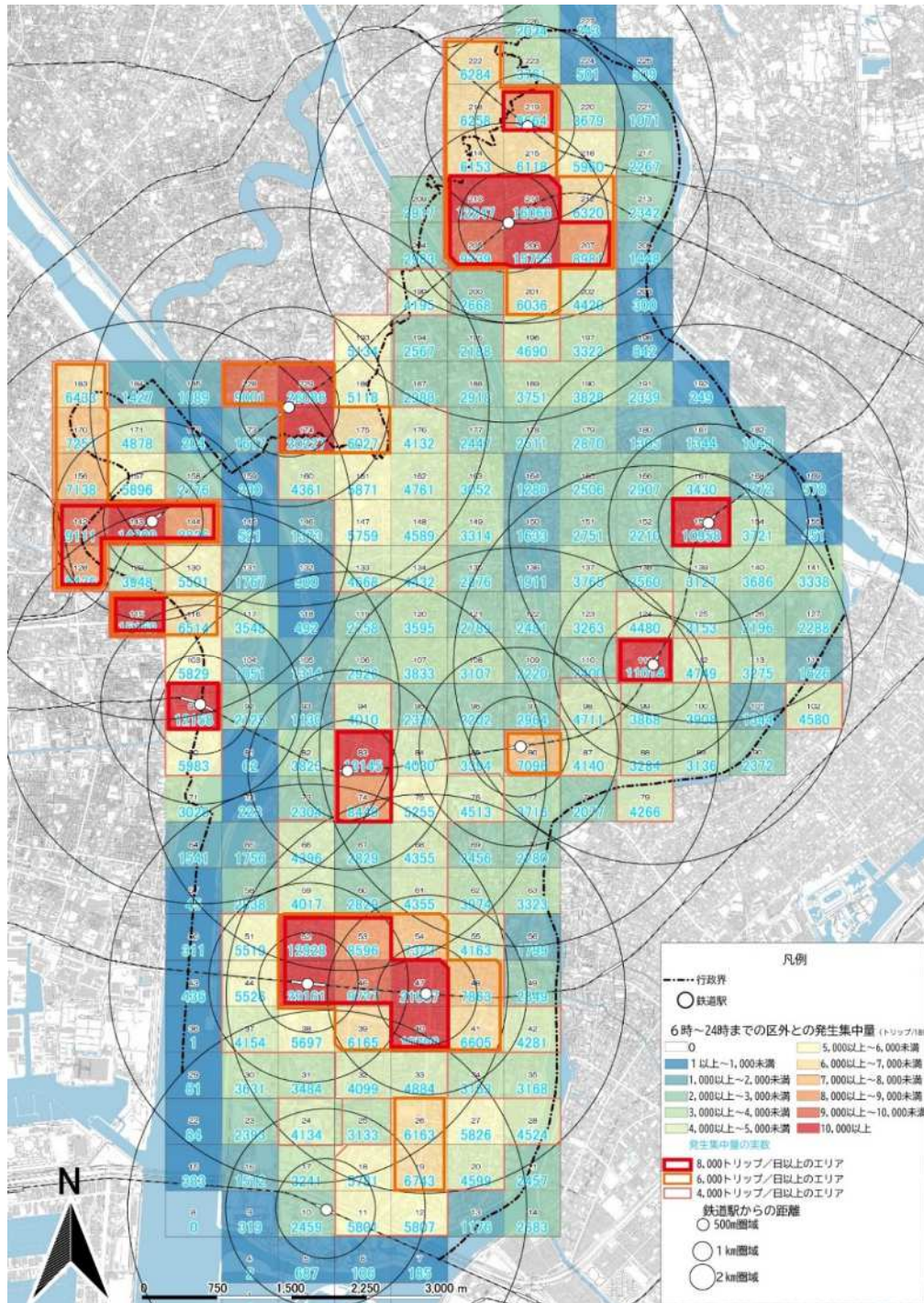
⁵ パーソントリップ調査とは、人（パーソン）の 1 日のすべての移動（トリップ）を把握する調査であり、将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的としている。調査では「どのような人が」、「どのような時間帯に」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」、「どこからどこへ」移動したかなどを、調査している。東京都市圏における最新の実施は 2018（平成 30）年（9～11 月に実施）であり、1968（昭和 43）年から 10 年ごとに実施している。

⁶ パーソントリップ調査結果は、地域を単位としたゾーンで集計される。小ゾーンは、パーソントリップ調査にて扱う最も小さい地域分けて、夜間人口約 15,000 人を目安とし、地区計画の単位となるものである。

区外との交通流動

区外との移動量が多いエリア（4,000 トリップ/日以上⁷）について整理すると、駅の周辺（一部の駅を除く）に集中していることが確認できます。また、駅の乗降客数に応じて移動量やエリアの広がりが大きく確認できます。

< 500m メッシュごとの区外との発生集中量（平日 6 時～23 時台） >



出典：「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.、2019（令和元）年 9 月～11 月

⁷ 平日 6 時～23 時台の区外との総移動量である 297,158 トリップ/日について、区内及び葛飾区新小岩駅周辺の 229 メッシュで割ると、1 メッシュあたり 4,236 トリップ/日となることから、4,000 トリップ/日以上を区外との移動量が多いメッシュの基準とした。

新型コロナウイルス感染症の影響

500m メッシュを単位として、メッシュ相互間の発生集中量について、新型コロナウイルス感染拡大前の 2019（令和元）年 9～11 月と、コロナ禍となった 2020（令和 2）年 9～11 月とを比較分析しました。

2019（令和元）年度と比較して、2020（令和 2）年度の区内における発生集中量はほとんど変化がありません。

一方で、区外との発生集中量については 1 割減少し、全体として 5.5%減少しています。

地域別にみると、中央地域と鹿骨地域（概ね都営新宿線の北側）において、発生集中量の増加が確認できます。

<江戸川区における新型コロナウイルス感染拡大前後の発生集中量（平日）>

新型コロナウイルス感染拡大後の 2020（令和 2）年 9～11 月

（トリップ/日）

	区内	区内	区内 区外			合計
			22区	千葉県	その他地域	
発生集中量		590,753	682,393	209,694	93,432	1,576,272
割合		37.5%	43.3%	13.3%	5.9%	100.0%

新型コロナウイルス感染拡大前の 2019（令和元）年 9～11 月

（トリップ/日）

	区内	区内	区内 区外			合計
			22区	千葉県	その他地域	
発生集中量		582,201	752,789	224,553	107,977	1,667,520
割合		34.9%	45.1%	13.5%	6.5%	100.0%

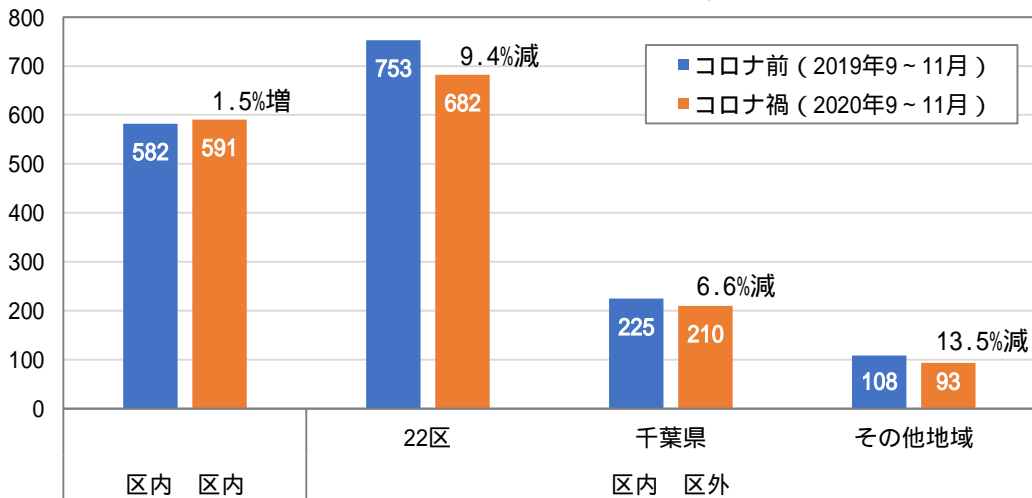
新型コロナウイルス感染拡大前後の差（＝ - ）

（トリップ/日）

	区内	区内	区内 区外			合計
			22区	千葉県	その他地域	
発生集中量		8,552	-70,396	-14,859	-14,545	-91,248
割合		1.5%	-9.4%	-6.6%	-13.5%	-5.5%

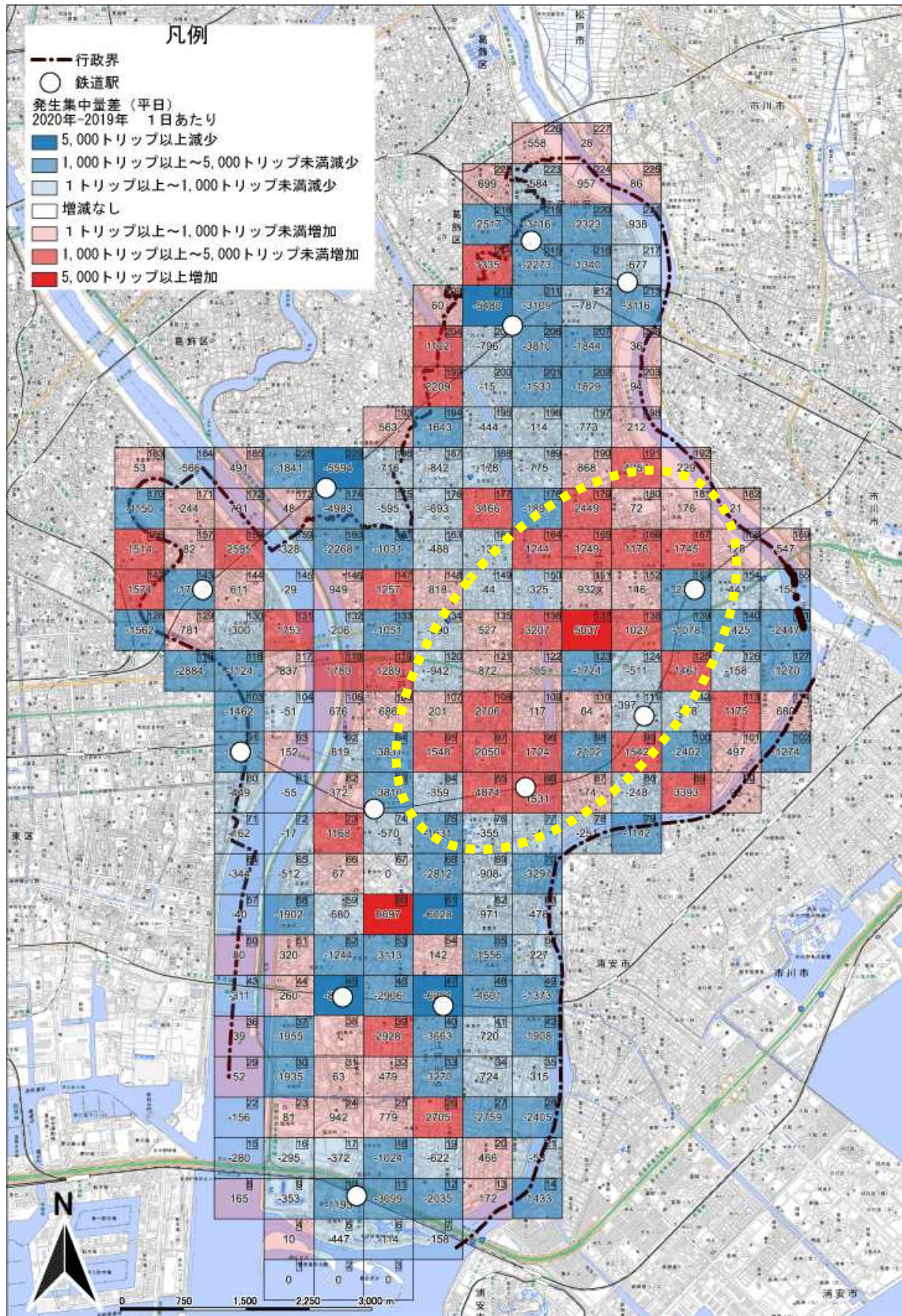
（千トリップ/日）

平日 1 日平均の発生集中量



出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

< 新型コロナウイルス感染拡大前後における発生集中量の変化 >

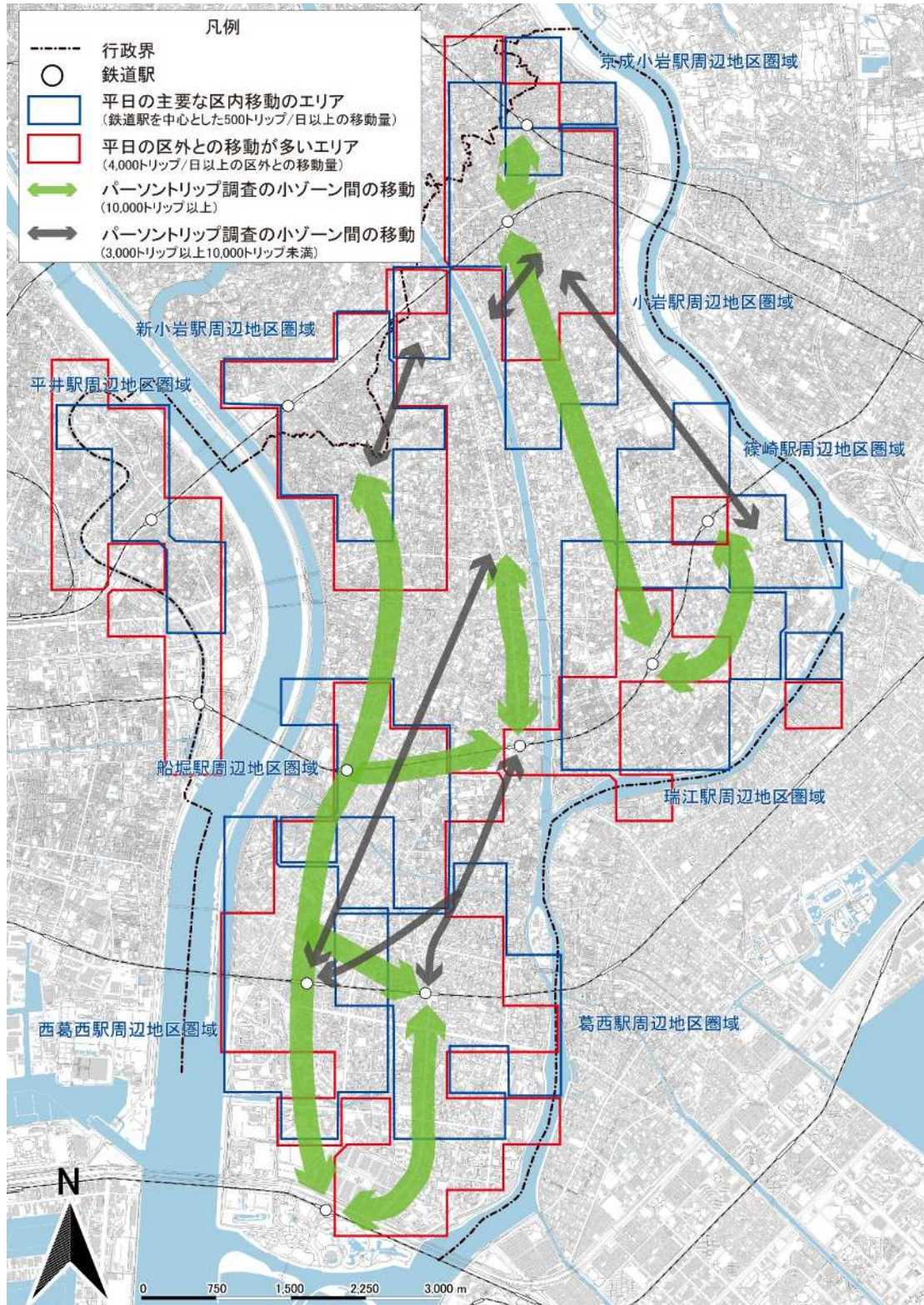


出典:「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

(3) 移動圏域と移動軸

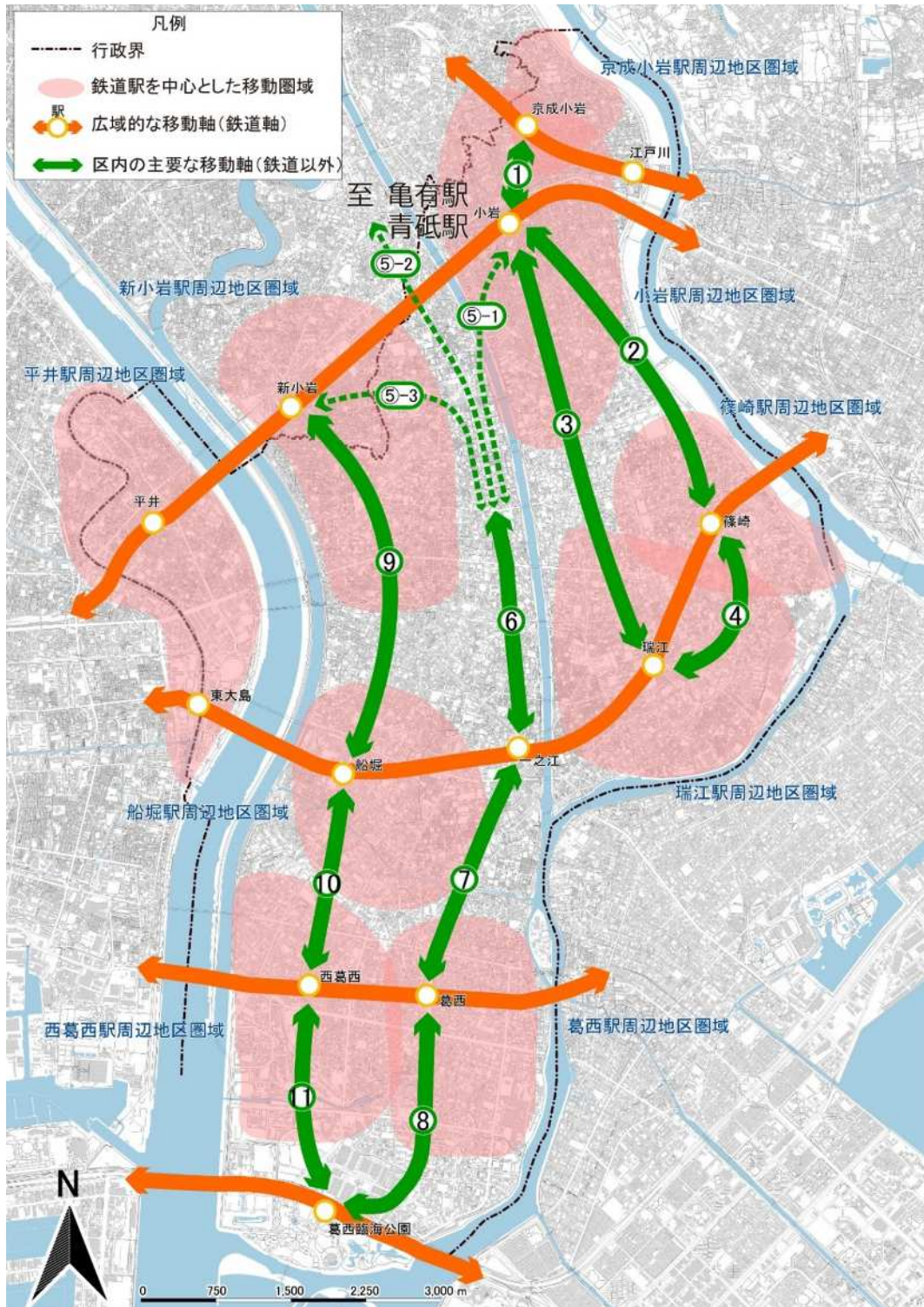
「区内における交通流動」並びに「区外との交通流動」それぞれの特性を分析すると、下図のように鉄道駅を中心とした移動圏域と南北方向の移動軸に整理することができます。

< 区内における交通流動と区外との交通流動が持つ特性 >



広域的な移動軸となっている東西方向（都心からの放射方向鉄道）の鉄道軸と、地区間の移動軸となっている南北方向の路線バス軸（区内の主要な移動軸（鉄道以外））とを整理すると、下図のとおり、環状七号線、船堀街道及び柴又街道の幹線道路等に沿った移動が確認できます。

< 広域的な移動軸と区内の主要な移動軸（鉄道以外） >



注：区内の主要な移動軸とは、P. 6（2）交通流動の状況で確認された区内の主要な移動軸を指す。

区間	概要	移動量 (トリップ/日)
	京成小岩駅周辺・小岩駅周辺の移動	38,815
	小岩駅周辺・鹿骨地域・篠崎駅周辺の移動	38,694
	小岩駅周辺・鹿骨地域・瑞江駅周辺の移動	13,567
	篠崎駅周辺・瑞江駅周辺の移動	42,264
	大杉第二小学校周辺・一之江駅周辺の移動	24,595
	一之江駅周辺・葛西駅周辺の移動	12,259
	葛西駅周辺・葛西臨海公園駅周辺の移動	14,804
	江戸川区役所周辺・船堀駅周辺の移動	14,839
	船堀駅周辺・西葛西駅周辺	23,615
	西葛西駅周辺・葛西臨海公園駅周辺の移動	23,062

注：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査小ゾーン間の移動量を集計（発生集中量が 10,000 トリップ/日以上ある小ゾーン間の移動を集計）。上記の集計表の ~ の区間の集計においては、重複して加算されている区間がある（小岩駅周辺・鹿骨地域は と の区間で重複して加算している）。

注：区間 の区間は大杉第二小学校から小岩駅周辺、新小岩駅周辺、葛飾駅及び青砥駅方面へ移動量が分散するため、ここでは集計に含めない。

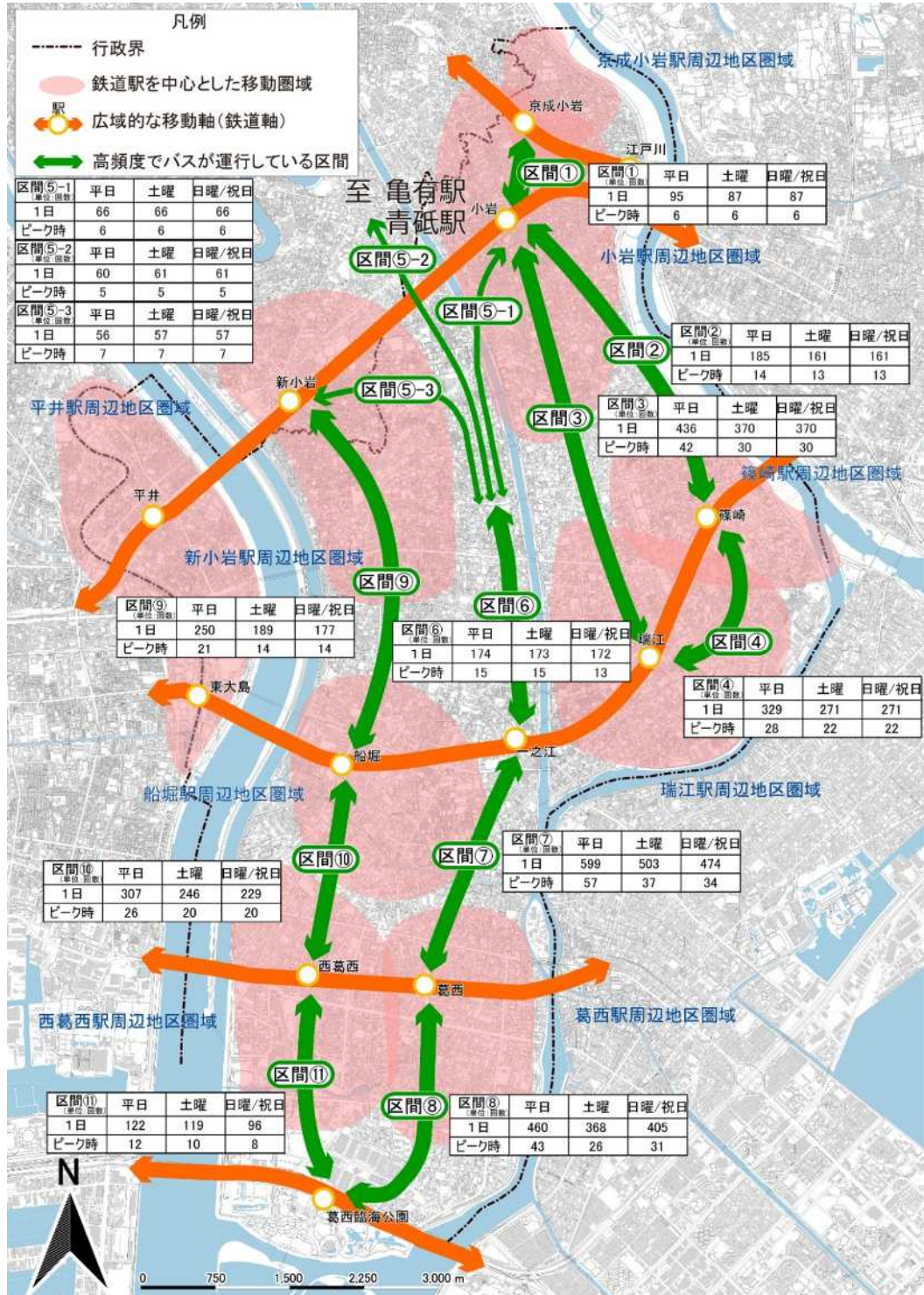
駅を中心とした 移動圏域	近隣と駅周辺の 発生集中量 (トリップ/日)	区外との移動 (トリップ/日)	合計 (トリップ/日)
京成小岩駅周辺地区	1,761	21,066	22,827
小岩駅周辺地区	18,603	95,867	114,470
新小岩駅周辺地区	7,597	114,361	121,958
平井駅周辺地区	3,120	123,427	126,547
篠崎駅周辺地区	5,219	15,538	20,757
瑞江駅周辺地区	12,146	40,456	52,602
船堀駅周辺地区	4,727	52,508	57,235
葛西駅周辺地区	11,053	112,225	123,278
西葛西駅周辺地区	15,508	100,023	115,531

注：近隣と駅周辺との発生集中量は、P.11 の図において、鉄道駅が位置するメッシュと青色で囲まれるエリアのメッシュ間の発生集中量。

注：区外との移動は、P.11 の図において赤色の枠で囲まれたエリア内のメッシュに関する区外との発生集中量。本区の区域を含むメッシュを対象に集計（新小岩駅周辺を除く）。

骨格的なバス路線においては、下図のとおり、高頻度で路線バスが運行されています。このような地域公共交通ネットワークとサービス水準の維持・拡充を目指しています。

< 区内の主要な移動軸（鉄道以外）におけるバスの運行回数 >



注：高頻度でバスが運行している区間とは、P. 6（2）交通流動の状況で確認された区内の主要な移動軸を基にバスの運行回数を整理したもの。

注：区間 - 2 は区境付近に位置する上一色中学校から大杉第二小学校までを集計した値。

注：ピーク時とは1時間の運行回数が最も多い時間帯を指す。

注：運行回数は片道を1回とする。

3. 事業内容

(1) 実施区域

実施区域 A

小岩駅を起終点とするシャトル セブン (SS07)、亀有駅を起終点とするシャトル セブン (SS08)、新小岩駅を起終点とする新小 20 大杉線が合流する、大杉第二小学校バス停留所を区間の北端とします。

新小 20 大杉線の運行区間を踏まえて、一之江駅バス停留所を南端とします。

この区間の道路中心から 300m の区域を含む町丁目を実施区域とします。

< 実施区域 A に含まれる町丁目 >

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

一之江駅バス停留所を北端とします。シャトル セブンの運行回数については、路線延長が長大であるとともに当該車両基地が北端の起終点から離れており、朝のピーク時における方向別運行回数について一之江駅バス停留所を境に差異が大きいことを考慮して区域を選定しています。

シャトル セブン (SS07・SS08) の利用実態として、葛西臨海公園駅バス停留所以北の利用が多いことを踏まえて、葛西臨海公園駅バス停留所を南端とします。

この区間の道路中心から 300m の区域を含む町丁目を実施区域とします。

< 実施区域 B に含まれる町丁目 >

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

柴又街道沿いの小岩駅バス停留所を北端、瑞江駅バス停留所を南端とします。

この区間の道路中心から 300m の区域を含む町丁目を実施区域とします。

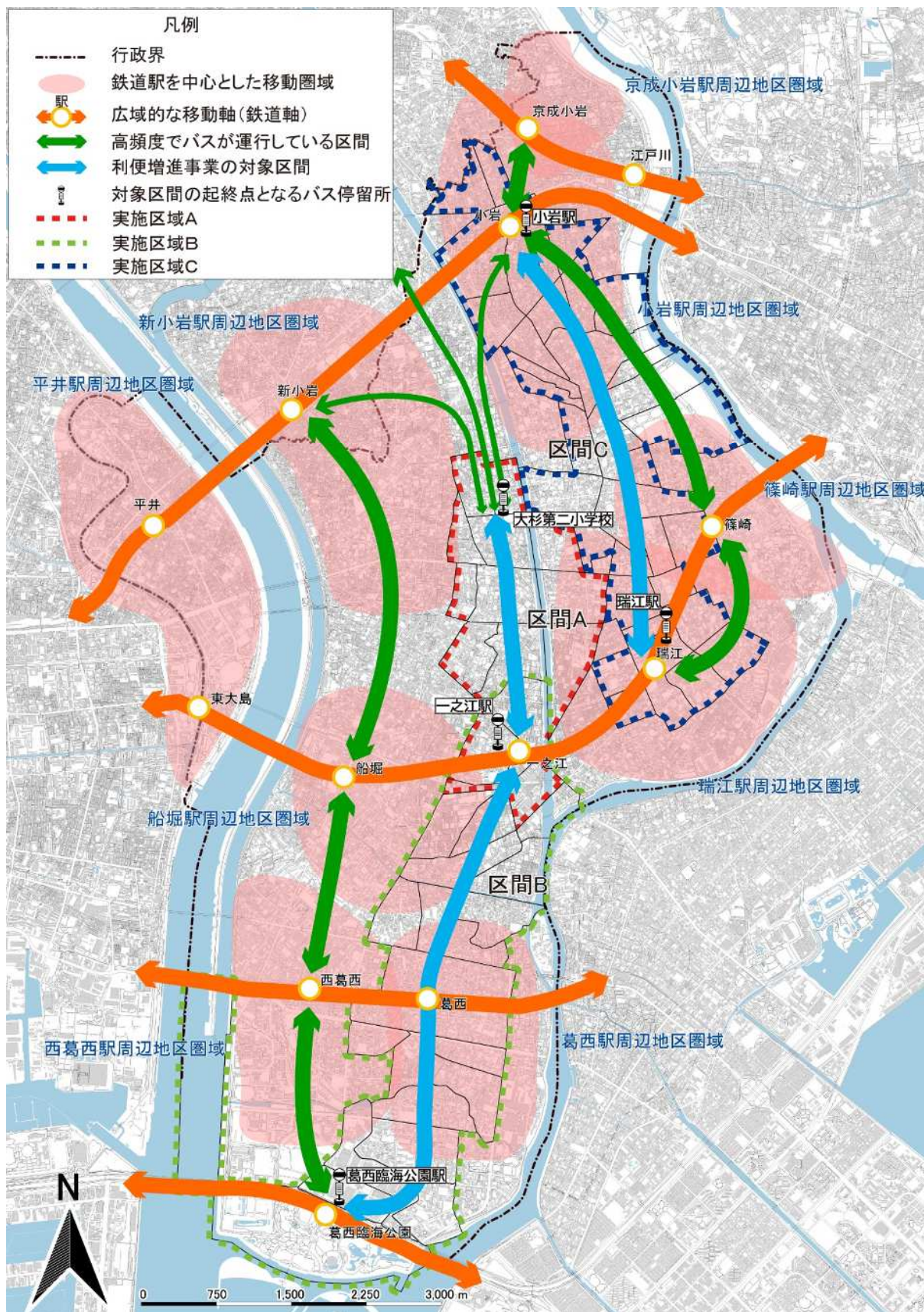
< 実施区域 C に含まれる町丁目 >

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、北側から並べている。

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る。

< 実施区域 >



注：高頻度でバスが運行している区間とは、P. 6 (2) 交通流動の状況で確認された区内の主要な移動軸を基に、バスの運行回数を整理したもの。

(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

注：ただし、新型コロナウイルス感染拡大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する。

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拡大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する。

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拡大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する。

< 運行回数と輸送容量の考え方 >

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）を乗じて、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。

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

SS07・SS08 の実態調査（2021（令和 3）年 11 月 4 日（木）実施）において、4 便で乗り残しが発生していました。その際、各車両の乗車人員は 65 人、69 人、78 人、78 人であり、SS07・SS08 において使用している実車両に関する輸送容量については、未就学児の乗車等も考慮すると、67 人と設定することが妥当であると考えられます。

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。

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拡大前より 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

< 実施区域 A を運行するバス路線・運行系統 >



< 実施区域 B を運行するバス路線・運行系統 >



< 実施区域Cを運行するバス路線・運行系統 >



第3章 関連事業

1. 関連事業の基本的な考え方

関連事業は利便増進事業と併せて実施する事業であり、関連事業の実施により、利便増進事業の推進を図ります。

本区では、以下の事業を実施します。

- ・コミュニティ交通の実証運行
- ・交通結節施設における乗降場の改善
- ・サイクル・アンド・ライドの推進
- ・積極的な情報発信

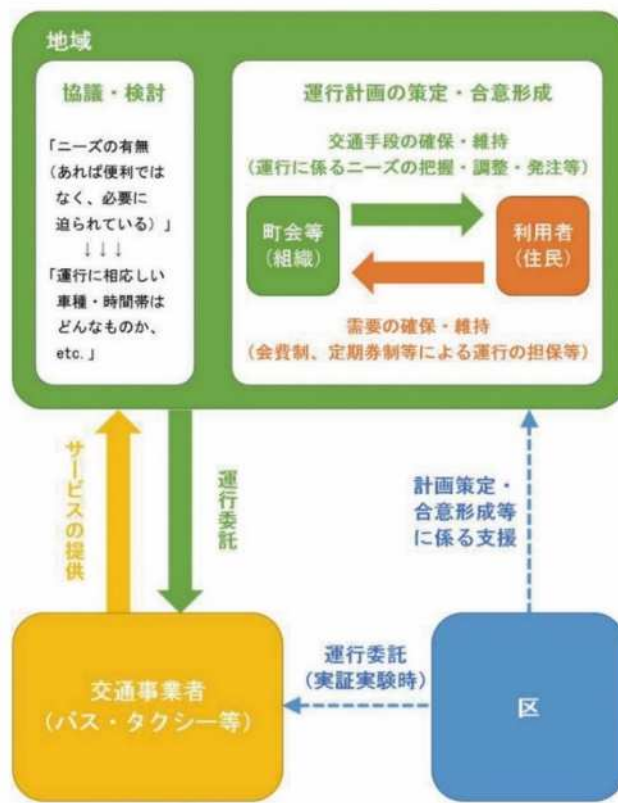
2. 関連事業

(1) コミュニティ交通の実証運行

地域公共交通計画では公共交通施策の1つとして、要検証区域における公共交通のあり方検討を位置付けました。要検証区域におけるコミュニティ交通等の必要性については、優先順位に基づいて検討を進めるとともに、地域等との協議が調った地区については社会実証を行うことにより、本格導入の必要性や可能性を検証していきます。

項目	内容
事業主体	江戸川区
事業地区	上一色・興宮町・小岩周辺地区
事業内容	地域の要望に応じたコミュニティ交通について一定期間の実証運行を行い、本格実施の必要性判断に向けた検討を行います。
スケジュール	2022(令和4)年度 実証運行(4月から9ヶ月間)
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	要検証区域における公共交通のあり方検討

<コミュニティ交通の導入に関する基本理念>



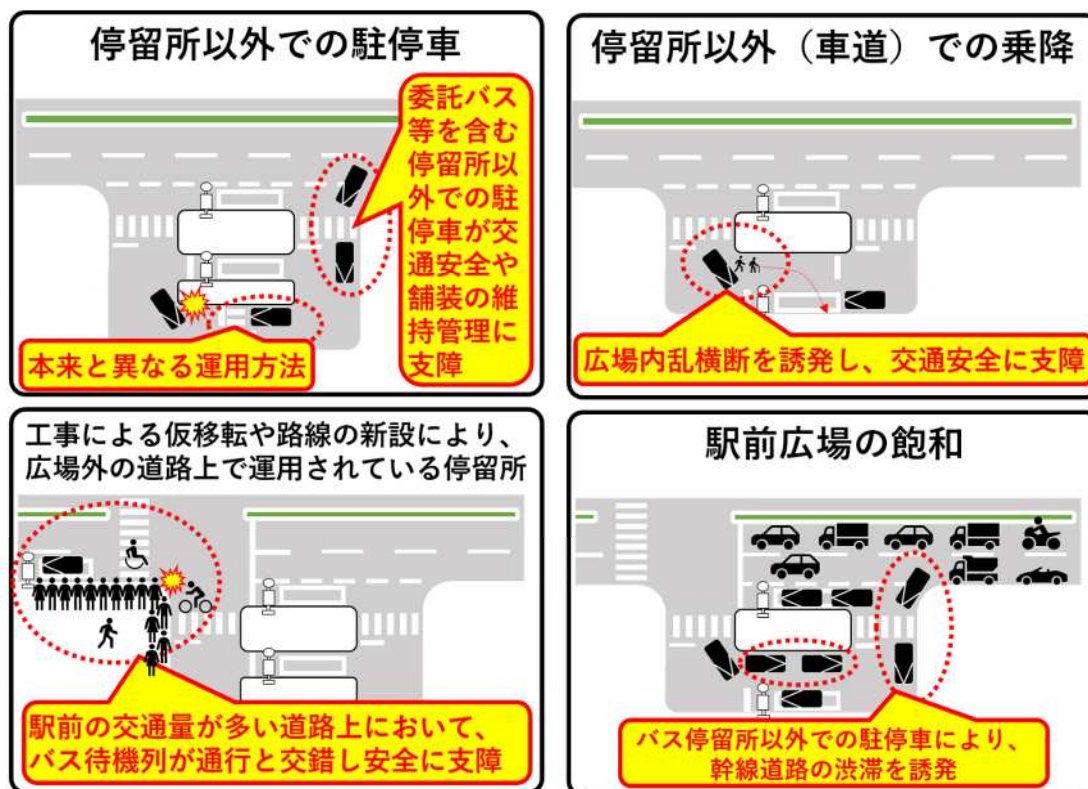
出典：江戸川区地域公共交通計画

(2) 交通結節施設における乗降場の改善

地域公共交通計画では、公共交通施策の1つとして駅前広場の機能強化を位置付けました。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、並びに、バリアフリーの状況等を評価した上で、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関する検討を進めていきます。

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。次ページ以降に、対象とする駅前広場ごとの検討の方向性を示します。

< 駅前広場における乗降場の改善イメージ >



交通需要、安全対策、利便増進等に関して検討を進める







再整備、再配置、ルール整備について推進する

一之江駅前広場

項目	内容
事業主体	江戸川区、道路管理者、公安委員会、交通事業者等
背景	一之江駅には東口と西口に駅前広場がありますが、東口の駅前広場にバス停留所が集中しています。
事業内容	バス停留所やタクシー乗り場及び歩車道等からなる駅前広場の安全性及び利便性の向上について、利便増進事業を中心に、道路管理者及び公安委員会等と検討を行います。 必要に応じて、広場の改良並びに道路占用許可の変更等による公共空間の有効活用や運用ルールの作成について、交通事業者と調整していきます。
スケジュール	計画期間内（2022（令和4）年4月～2026（令和8）年3月）
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	駅前広場の機能強化 公共交通の安全対策の強化 バリアフリーの推進

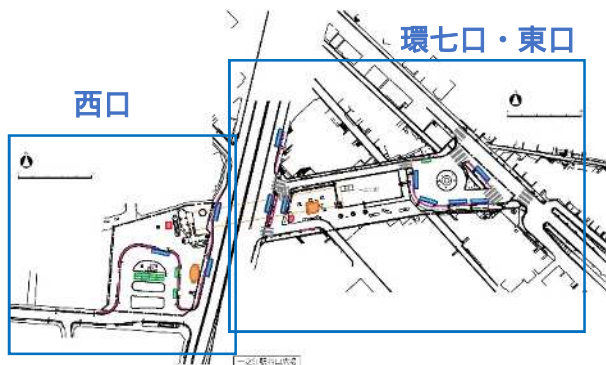
< 一之江駅西口のバス停留所と系統 >

西口			
バス停留所	系統	行先	経由
	臨海 28-1	一之江橋西詰	一之江二
	新小 29	東新小岩四丁目	菅原橋
	新小 29-2	東新小岩四丁目	菅原橋
	小 76	小岩駅	名主屋敷
	特急	新小岩駅東北広場	
	SS07	小岩駅	
	SS08	亀有駅	
臨海病院線		瑞江駅	
		江戸川スポーツランド	瑞江駅
		東京臨海病院	葛西駅

凡例	
	バス停留所
	タクシー乗り場
	駅前広場トイレ
	エレベーター
	横断抑止柵
	駅構内出入口



< 一之江駅全体図 >



< 一之江駅環七口・東口のバス停留所と系統 >

環七口				東口				
バス停留所	系統	行先	経由	バス停留所	系統	行先	経由	
	臨海 28-1 出入り	東小松川車庫			新小 22	新小岩駅	江戸川区役所	
	臨海 28-1	葛西臨海公園駅	堀江団地		新小 22	葛西駅	今井	
	臨海 28-2	臨海車庫	堀江団地		亀 26	今井		
	新小 29	葛西駅	古川親水公園		新小 20	東新小岩四丁目	上一色	
	新小 29-2	東京臨海病院	葛西駅			東新小岩三丁目	上一色	
	SS07	「東京ディズニーリゾート®」	葛西臨海公園駅		葛西 22	葛西駅	雷	
	SS08					小 72	江戸川スポーツランド	
	空港バス	小岩駅	名主屋敷・二枚橋				小岩駅	篠崎駅
						小 76	小岩駅	名主屋敷・二枚橋
						亀 26	亀戸駅	東小松川一
						小 76	葛西駅	



葛西駅前広場

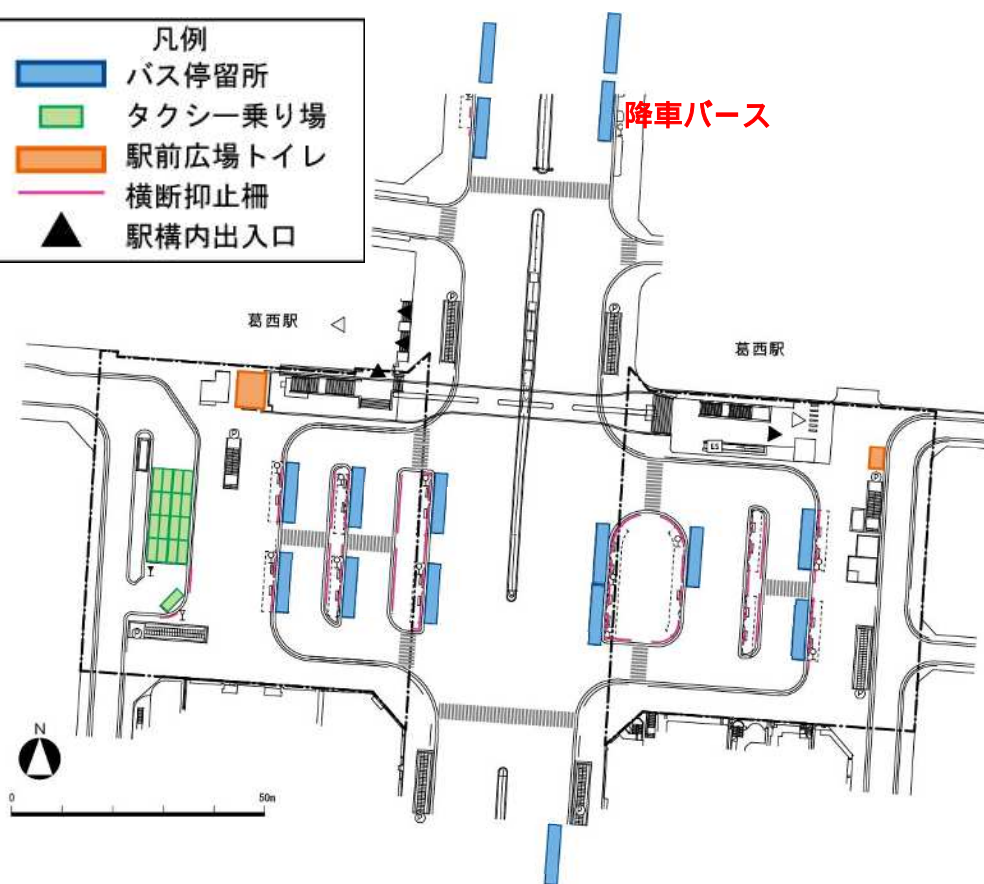
項目	内容
事業主体	江戸川区、道路管理者、公安委員会、交通事業者等
背景	葛西駅には、中央口（西側）と博物館口（東側）に駅前広場があります。多くのバス路線が乗り入れていますが、駅前広場のスペースには限りがあるため、乗客の飽和（乗り残し）や車両の飽和といった状況も目立ちます。
事業内容	バス停留所やタクシー乗り場及び歩車道等からなる駅前広場の安全性及び利便性の向上について、利便増進事業を中心に、道路管理者及び公安委員会等と検討を行います。 必要に応じて、広場の改良並びに道路占用許可の変更等による公共空間の有効活用や運用ルールの作成について、交通事業者と調整していきます。
スケジュール	計画期間内（2022（令和4）年4月～2026（令和8）年3月）
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	駅前広場の機能強化 公共交通の安全対策の強化 バリアフリーの推進

< 葛西駅のバス停留所と系統 >

中央口			
バス停留所	系統	行先	経由
	臨海病院線	瑞江駅	一之江駅
		江戸川スポーツランド	一之江駅・瑞江駅
		東京臨海病院	
	特急	新小岩駅東北広場	一之江駅
	SS07	小岩駅	
		一之江駅	
	SS08	亀有駅	一之江駅
	小 76	小岩駅	名主屋敷
	平 23	平井駅	三角
	新小 29	東新小岩四丁目	一之江駅
新小 29-2			
秋 26	秋葉原駅	境川	
新小 22	新小岩駅	今井	
葛西 24	船堀駅	宇喜田小	
臨海 28-1	一之江橋西詰・一之江駅	古川親水公園	
臨海 28-2	一之江橋西詰	古川親水公園	
博物館口			
バス停留所	系統	行先	経由
	葛西 24	なぎさニュータウン	堀江団地
	臨海 28-1	葛西臨海公園駅	堀江団地
	臨海 28-2	臨海車庫	堀江団地
	臨海 28-3	臨海車庫	中左近橋
	新小 29-2	東京臨海病院	臨海二団地
	葛西 21	コーシャハイム南葛西	東葛西九
	葛西 21	葛西臨海公園駅	なぎさニュータウン
	特急	「東京ディズニーリゾート®」	
	SS07・SS08	「東京ディズニーリゾート®」	葛西臨海公園駅
葛西 22	一之江駅	雷	

その他			
バス停留所	系統	行先	経由
	錦 25	錦糸町駅	船堀駅
	FL01	錦糸町駅	船堀駅
	空港バス	羽田空港・成田空港	
	スカイツリーシャトル	東京スカイツリータウン®	
	臨海 28-2	コーシャハイム南葛西	

- 凡例
- バス停留所
 - タクシー乗り場
 - 駅前広場トイレ
 - 横断抑止柵
 - 駅構内出入口



小岩駅前広場

項目	内容
事業主体	江戸川区、道路管理者、公安委員会、交通事業者等
背景	小岩駅には、現在南口に駅前広場があります。十分な駅前広場のない北口では、2021（令和3）年7月に、東京都知事より、JR 小岩駅北口地区第一種市街地再開発事業に関する権利変換計画の認可がなされました。これにより北口において、歩いて楽しめる歩行空間と交通ネットワーク形成に資する駅前広場の整備が予定されています。
事業内容	北口に新設される駅前広場と南口で拡張される駅前広場とにおいて、バス停留所やタクシー乗り場及び歩車道等からなる、駅前広場の安全性及び利便性の向上について、利便増進事業を中心に、道路管理者及び公安委員会等と検討を行います。 必要に応じて、広場の改良並びに道路占用許可の変更等による公共空間の有効活用や運用ルールの作成について、交通事業者と調整していきます。
スケジュール	計画期間内（2022（令和4）年4月～2026（令和8）年3月）
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	駅前広場の機能強化 公共交通の安全対策の強化 バリアフリーの推進







< 整備概要 >



出典：JR 小岩駅北口地区市街地再開発組合 ホームページ

< 小岩駅のバス停留所と系統 >



凡例	
	バス停留所
	タクシー乗り場
	駅前広場トイレ
	横断抑止柵
	駅構内出入口
	都市計画線

南口			
バス停留所	系統	行先	経由
	SS07	「東京ディズニーリゾート®」	葛西臨海公園駅
	空港バス	羽田空港・成田空港	
	小 55	金町駅	柴又帝釈天
	小 72	一之江駅	浅間神社・篠崎駅
		瑞江駅	
		江戸川スポーツランド	
	小 73	江戸川スポーツランド	南小岩二丁目
		江戸川清掃工場	
		瑞江駅	
	錦 27	両国駅	江戸川区役所・錦糸町駅
	錦 27-2	船堀駅	江戸川区役所
	小 74	小松川警察署	二枚橋・江戸川区役所
		タウンバス車庫	
	小 76	江戸川スポーツランド	二枚橋・瑞江駅
		江戸川清掃工場	
		瑞江駅	二枚橋
		葛西駅	名主屋敷

平井駅前広場

項目	内容
事業主体	江戸川区、道路管理者、公安委員会、交通事業者等
背景	平井駅には、北口と南口に駅前広場があります。バスの大型化による不正着や、バリアフリー設備が現行の JIS 規格に不適合となっている等の課題があります。
事業内容	バス停留所やタクシー乗り場及び歩車道等からなる駅前広場の安全性及び利便性の向上について、利便増進事業を中心に、道路管理者及び公安委員会等と検討を行います。 必要に応じて、広場の改良並びに道路占用許可の変更等による公共空間の有効活用や運用ルールの作成について、交通事業者と調整していきます。
スケジュール	計画期間内（2022（令和4）年4月～2026（令和8）年3月）
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	駅前広場の機能強化 公共交通の安全対策の強化 バリアフリーの推進

< 平井駅のバス停留所と系統 >



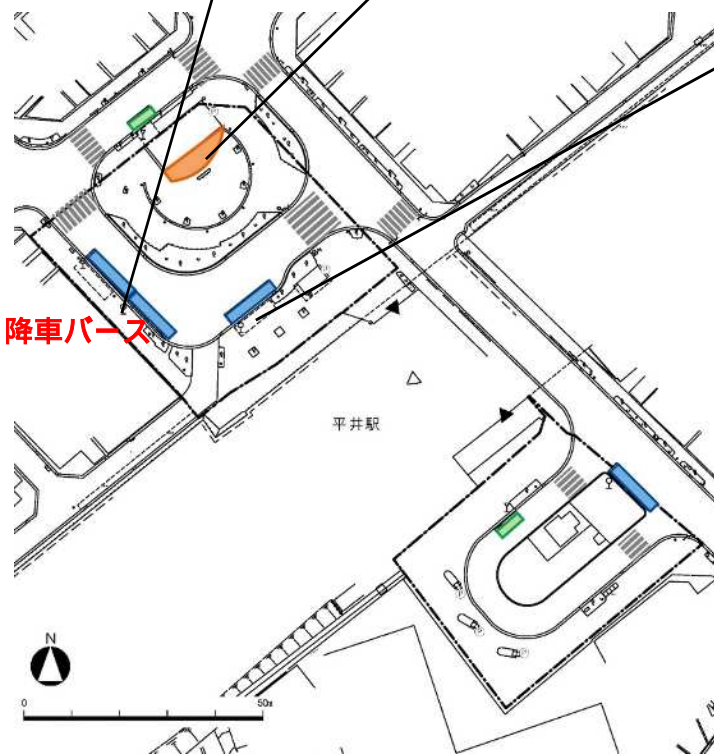
視覚障害者誘導用ブロックが
現行の JIS 規格に不適合



トイレにオストメイト用の設備が不足



横断抑止柵の設置が不十分



凡例

- バス停留所
- タクシー乗り場
- 駅前広場トイレ
- 駅構内出入口

北口			
バス停留所	系統	行先	経由
	上 23	上野松坂屋	十間橋
	上 23 折返	平井操車場	
	平 23	葛西駅	一之江五
	平 28	東大島駅	

南口			
バス停留所	系統	行先	経由
	平 23	平井駅	
	平 28	東大島駅	

篠崎駅前広場

項目	内容
事業主体	江戸川区、道路管理者、公安委員会、交通事業者等
背景	篠崎駅では、バス停留所が連続し、かつ横断歩道にも近接していることから、更なる安全対策を講じるべきバス停留所に指定されているバス停留所があります。 また、上屋やベンチがないバス停留所もあります。
事業内容	バス停留所やタクシー乗り場及び歩車道等からなる駅前広場の安全性及び利便性の向上について、利便増進事業を中心に、道路管理者及び公安委員会等と検討を行います。 必要に応じて、広場の改良並びに道路占用許可の変更等による公共空間の有効活用や運用ルールの作成について、交通事業者と調整していきます。
スケジュール	計画期間内（2022（令和4）年4月～2026（令和8）年3月）
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	駅前広場の機能強化 公共交通の安全対策の強化 バリアフリーの推進

< 篠崎駅 バス停留所と 後部のバス停留所 >



< 篠崎駅 後部のバス停留所 >



< 篠崎駅のバス停留所と系統 >



南口			
バス停留所	系統	行先	経由
	小 72	小岩駅	浅間神社
	新小 71	新小岩駅	鹿骨
	船 28	船堀駅	西一之江四丁目
後部	小 72	一之江駅	今井
	小 72	瑞江駅	江戸川スポーツランド
	新小 71		ポニーランド
	篠 01	江戸川スポーツランド	ポニーランド
		新小岩駅東北広場	江戸川区役所

その他の駅前広場

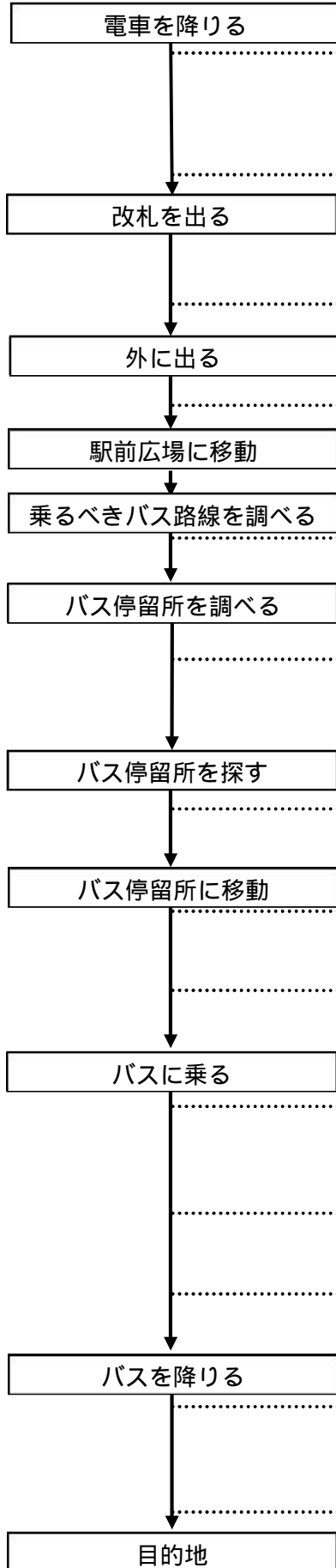
項目	内容
事業主体	江戸川区、道路管理者、公安委員会、交通事業者等
背景	先に示した駅前広場と同様に、他の駅前広場においても、必要に応じて改良を行っていく必要があります。
事業内容	まちづくりの進捗状況を始め、バスの路線数・運行回数・交通需要等の状況、歩行者環境やバリアフリーの整備状況等を評価し、改良の必要性が高い駅前広場の安全性及び利便性の向上について、利便増進事業を中心に、道路管理者及び公安委員会等検討を行います。 必要に応じて、広場の改良並びに道路占用許可の変更等による公共空間の有効活用や運用ルールの作成について、交通事業者と調整していきます。 特に、安全上支障があると判断される広場の利用形態を是正し、安全性や利便性の向上を図ります。
スケジュール	計画期間内（2022（令和4）年4月～2026（令和8）年3月）
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	駅前広場の機能強化 公共交通の安全対策の強化 バリアフリーの推進

鉄道駅や駅前広場の案内サイン

項目	内容
事業主体	江戸川区、道路管理者、交通事業者等
事業内容	鉄道駅及び駅前広場における情報提供を強化し、ソフト面から交通結節機能強化を図ります。 区と鉄道事業者、バス事業者等の連携により、鉄道駅構内等に総合的な乗換案内を掲示することで、端末交通への円滑な乗換を案内・誘導します。
スケジュール	2022（令和4）年度 実施方策の検討
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	公共交通の情報提供 バリアフリーの推進

< 鉄道からバスへの乗換時に迷うポイントの例 >

対応策



駅前広場が複数ある場合、乗り換えたいバスのバス停留所がどの駅前広場にあるかわからない

総合的な乗換案内誘導看板 (P.39 参照)

改札が複数ある場合、行きたい駅前広場に近い改札への行き方がわからない

構内の案内誘導板 (実施済)

出口が複数ある場合、行きたい駅前広場に近い出口への行き方がわからない

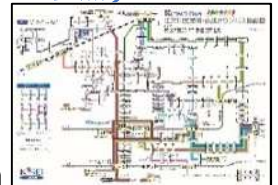
総合的な乗換案内誘導看板 (P.39 参照)

行きたい駅前広場がどこにあるかわからない

案内誘導板 (実施済)
床面のライン表示による乗換案内誘導 (P.39 参照)

路線が複数ある場合、乗るべき路線がわからない

バス路線図の掲示 (実施済)



バス路線図
出典：京成バス

バス停留所が複数ある場合、乗る路線のバス停留所が何番停留所かわからない

バス停留所の案内板、デジタルサイネージ (実施済)



バス案内 (BUS INFORMATION)
デジタルサイネージ

バス停留所が一望できない場合、乗る路線のバス停留所がどこにあるかわからない

駅前広場の案内板 (実施済)

バスがいつ来るかわからない

時刻表、バスロケーションシステム (実施済) 西葛西駅

バスの乗り方がわからない

バス事業者ホームページでの案内 (実施済)



バス利用方法
出典：京成タウンバス

所要時間がわからない

バス事業者ホームページでの案内 (実施済)

運賃・支払い方法がわからない

バス停留所の案内表示 (実施済)

目的地への道のりがわからない

バス事業者ホームページのバス停留所の地図 (実施済) 地図アプリ



バス停留所の案内
出典：京成バス

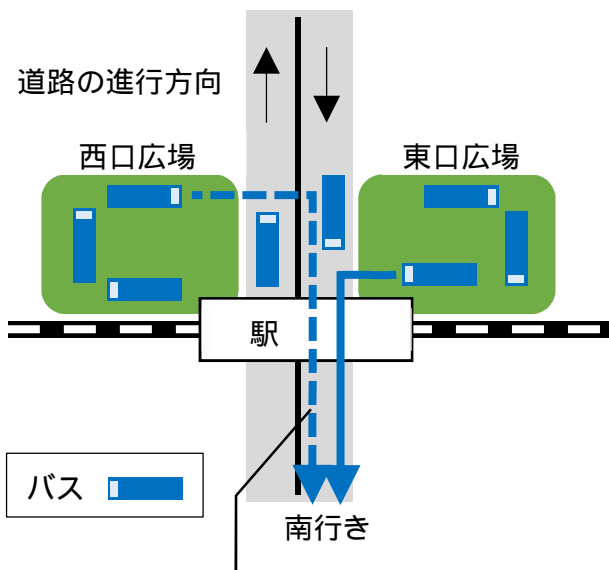
帰りのバスのバス停留所がわからない

バス事業者ホームページのバス停留所の地図 (実施済) 地図アプリ

帰りのバスの時刻がわからない

バス事業者ホームページで時刻表の案内 (実施済)

< わかりにくい駅前広場の例 >



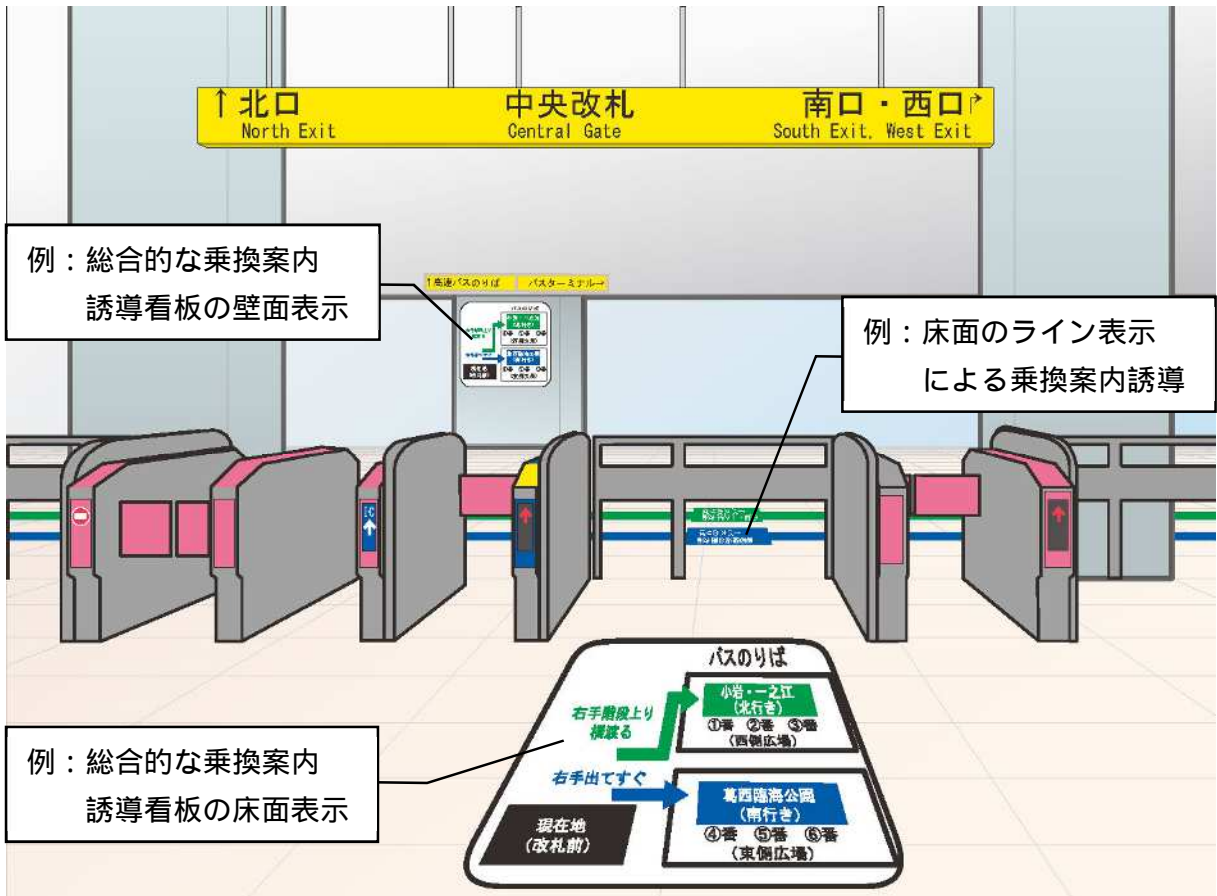
一般的な方向感覚ではわかりにくい
バス停留所の配置になっている
例：西口広場にバス停留所のある
南行きのバス

< 鉄道事業者とバス事業者の連携により
充実した案内表示のイメージ >



駅の出口案内表示にバスの行先を表示

< 鉄道駅における情報提供の強化のイメージ >



例：総合的な乗換案内
誘導看板の壁面表示

例：床面のライン表示
による乗換案内誘導

例：総合的な乗換案内
誘導看板の床面表示

(3) サイクル・アンド・ライドの推進

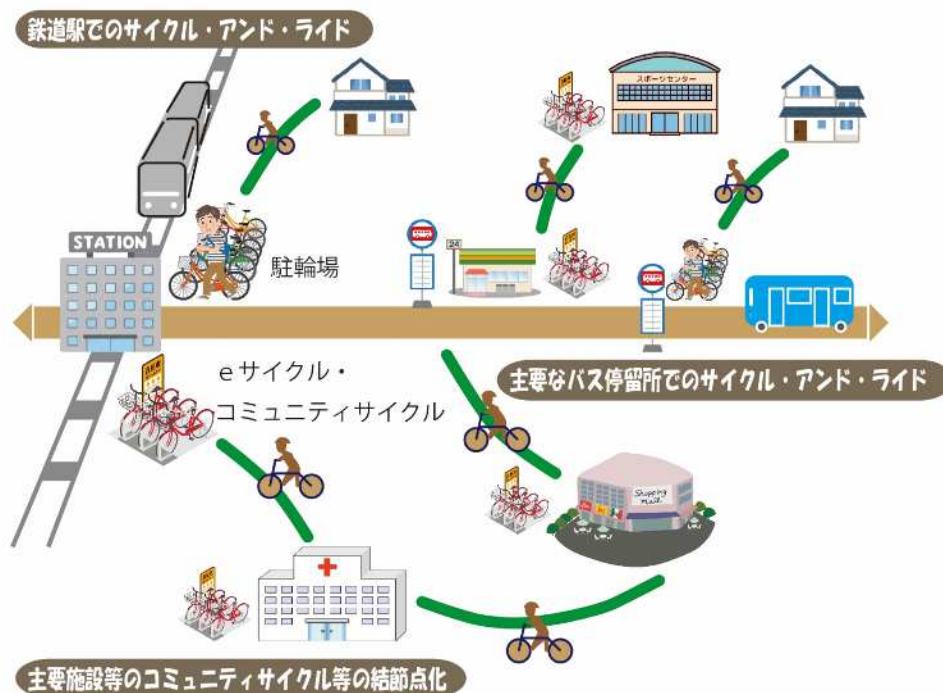
地域公共交通計画では公共交通施策の1つとして、駅前広場以外での交通結節機能の強化を位置付けており、この施策の一環として、サイクル・アンド・ライドを推進します。

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。

サイクル・アンド・ライドの推進のためのポートの適正な配置

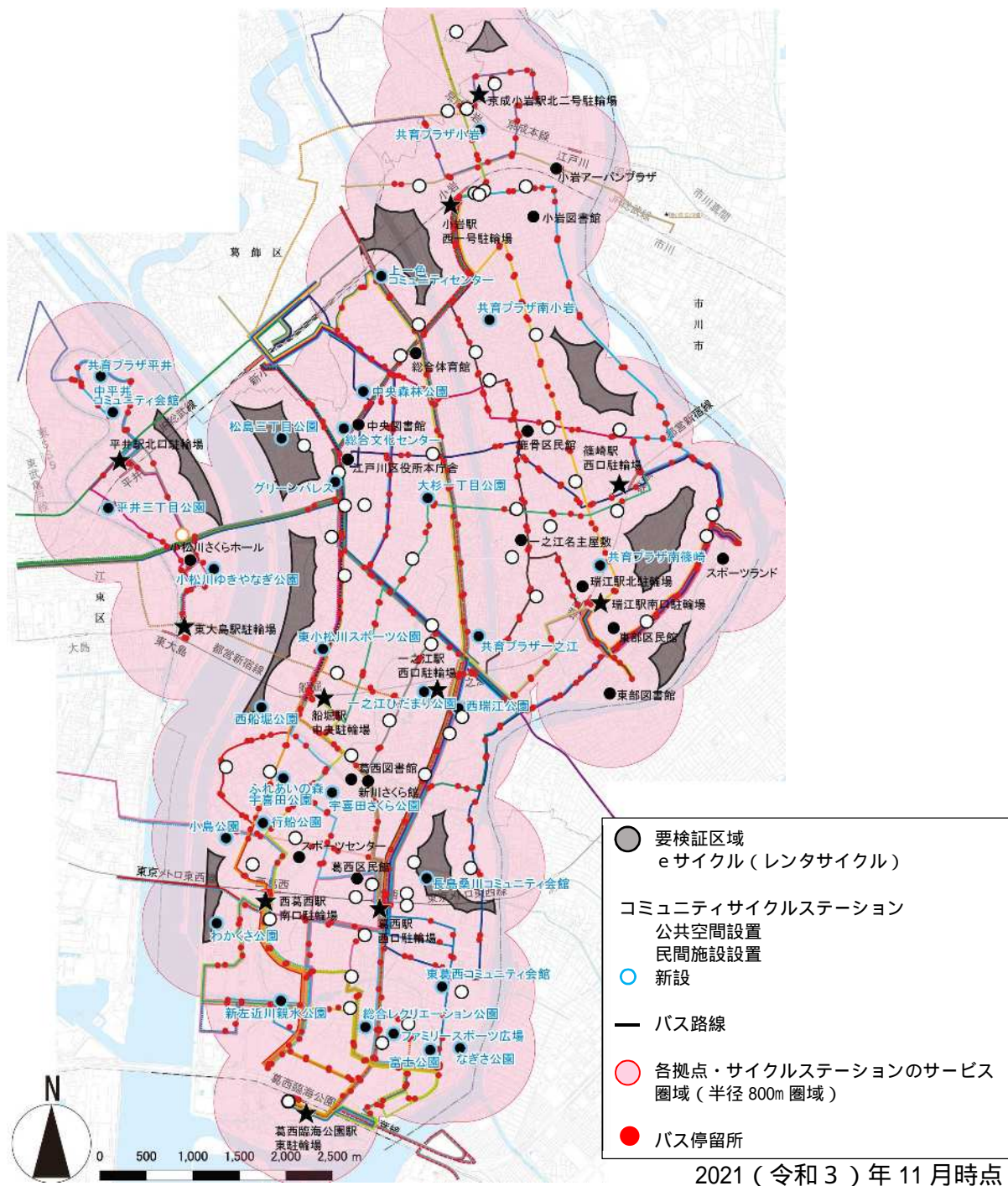
項目	内容
事業主体	江戸川区・コミュニティサイクル事業者等
事業内容	コミュニティサイクルのポートを増やし、サービス圏域率を向上させます。 骨格的なバス路線の沿線や、バスの通行が難しい要検証区域等においてポートの適正な配置を進め、バランスのとれた配置や他の交通機関との連携を推進し、サイクル・アンド・ライドの環境を整備します。
スケジュール	2022（令和4）年度以降 順次、実施
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	駅前広場以外の交通結節点の強化

< サイクル・アンド・ライドによる交通アクセス向上のイメージ >



出典：江戸川区地域公共交通計画

<コミュニティサイクルのサービス圏域率と要検証区域の状況>



数値指標（％）	参考値	実績値	現状値	年次ごとの目標値			
			R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
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	95	95	98	95	96	96	97以上

(4) 積極的な情報発信

地域公共交通計画では公共交通施策の1つとして公共交通の情報提供を位置付けました。

本区が主体となり、積極的に公共交通に関する情報発信を行うとともに、鉄道駅における情報提供を強化します。

公共交通情報のポータルサイト

項目	内容
事業主体	江戸川区、江戸川区地域公共交通活性化協議会
事業内容	江戸川区地域公共交通活性化協議会が主体となり、ホームページやSNS等の媒体を活用し、区内の公共交通に関して情報の提供を行うポータルサイトをつくります。 ポータルサイトでは、路線情報や利用方法等について、一元的に情報提供します。また、江戸川区地域公共交通活性化協議会委員へのインタビューなどを行い、トピックスとしてホームページ上で公開することで、公共交通に対する利用者の関心を高めるための取組を推進し、地域公共交通の維持・拡充に貢献する地域風土の醸成を図ります。
スケジュール	2022(令和4)年度 サイトの運営開始
地域公共交通計画における公共交通施策の位置付け	公共交通の情報提供 利用促進

< 区ホームページによる情報発信のイメージ >

<江戸川区HP>



<委員リレーインタビュー> <事業者の各種取組情報等>



e t c .

区HP内に公共交通ポータルサイトを作成して、情報発信を積極的に実施

第4章 事業の効果

利便増進事業、関連事業を実施することにより、以下に示すような効果が期待できます。

種別	事業	利便増進の効果	地域公共交通計画の目標への効果
利便増進事業	環状七号線・柴又街道の主要区間における運行回数の設定	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、バス停留所での乗り残し回避等、公共交通の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拡大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る。	環状七号線及び柴又街道を運行するバス路線の利用者数を目標値に設定していることから、事業促進により、目標値の達成に繋がる。
関連事業	コミュニティ交通の実証運行	実証運行により、上一色・興宮町・小岩周辺地区において、地域公共交通の本格導入に関する必要性や効果等が確認できる。	公共交通のサービス圏域率について、事業促進により、目標値の達成に繋がる。
	交通結節施設における乗降場の改善	利便増進事業を中心として行う、交通結節施設におけるバス停留所の再編によって、公共交通利用に係る安全性や接続性の向上が期待できる。	安全・安心な公共交通環境づくりの推進を目標に掲げていることから、事業促進により、目標達成に繋がる。
	サイクル・アンド・ライドの推進	鉄道・バス・自転車の連携により、区民や来訪者の移動性が向上し、公共交通の利用促進に繋がる。	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サービス圏域率を目標値に設定していることから、事業促進により、目標値の達成に繋がる。
	積極的な情報発信	公共交通に関連する情報が一元的にわかりやすく入手できることで、公共交通の利用促進に繋がる。	みんなで支える公共交通の推進を目標に掲げていることから、事業促進により、区民や利用者が公共交通を支える意識の醸成に繋がる。

第5章 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。

第6章 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、効果的な事業の促進を図っていきます。

第7章 地域公共交通利便増進実施計画の運用について

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合わせて、江戸川区地域公共交通活性化協議会において、定期的に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、利便増進実施計画の進捗等が懸念される場合は、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、運行回数の増減やバス停留所の位置・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、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。