

江戸川区地域公共交通計画

令和8年3月



ともに、生きる。
江戸川区

目次

第1章 計画策定の目的と本計画の位置付け	1
1-1 計画策定の目的	1
1-2 計画の位置付け	1
1-3 計画区域	2
1-4 計画期間	2
1-5 評価項目	2
1-6 計画の対象	2
第2章 本区の公共交通を取り巻く現状	3
2-1 地域の現状と移動ニーズ	3
2-2 公共交通ネットワークの実態	6
2-3 公共交通サービスの利用実態	11
2-4 公共交通サービスの運行実態	17
2-5 都市基盤の整備	19
2-6 前計画策定後の地域公共交通をとりまく環境変化	21
第3章 本区の地域公共交通の課題	24
3-1 地域の現状と移動ニーズ	24
3-2 公共交通ネットワークの実態	25
3-3 公共交通サービスの利用実態	26
3-4 公共交通サービスの運行実態	27
3-5 まちづくりによる都市基盤の整備	28
3-6 前計画策定後の地域公共交通をとりまく環境変化	29
第4章 前計画の達成状況	30
第5章 本計画の基本方針と目標	31
5-1 本区における公共交通の役割	31
5-2 公共交通ネットワークのイメージ	32
5-3 基本方針と目標	33
第6章 目標別施策	34
第7章 数値目標	53
7-1 評価指標と目標値	53
7-2 目標値の算出方法	54
第8章 計画の推進方針	58
8-1 推進体制	58
8-2 江戸川区地域公共交通活性化協議会の役割	58
8-3 PDCA サイクルによる評価・検証	59

第1章 計画策定の目的と本計画の位置付け

1-1 計画策定の目的

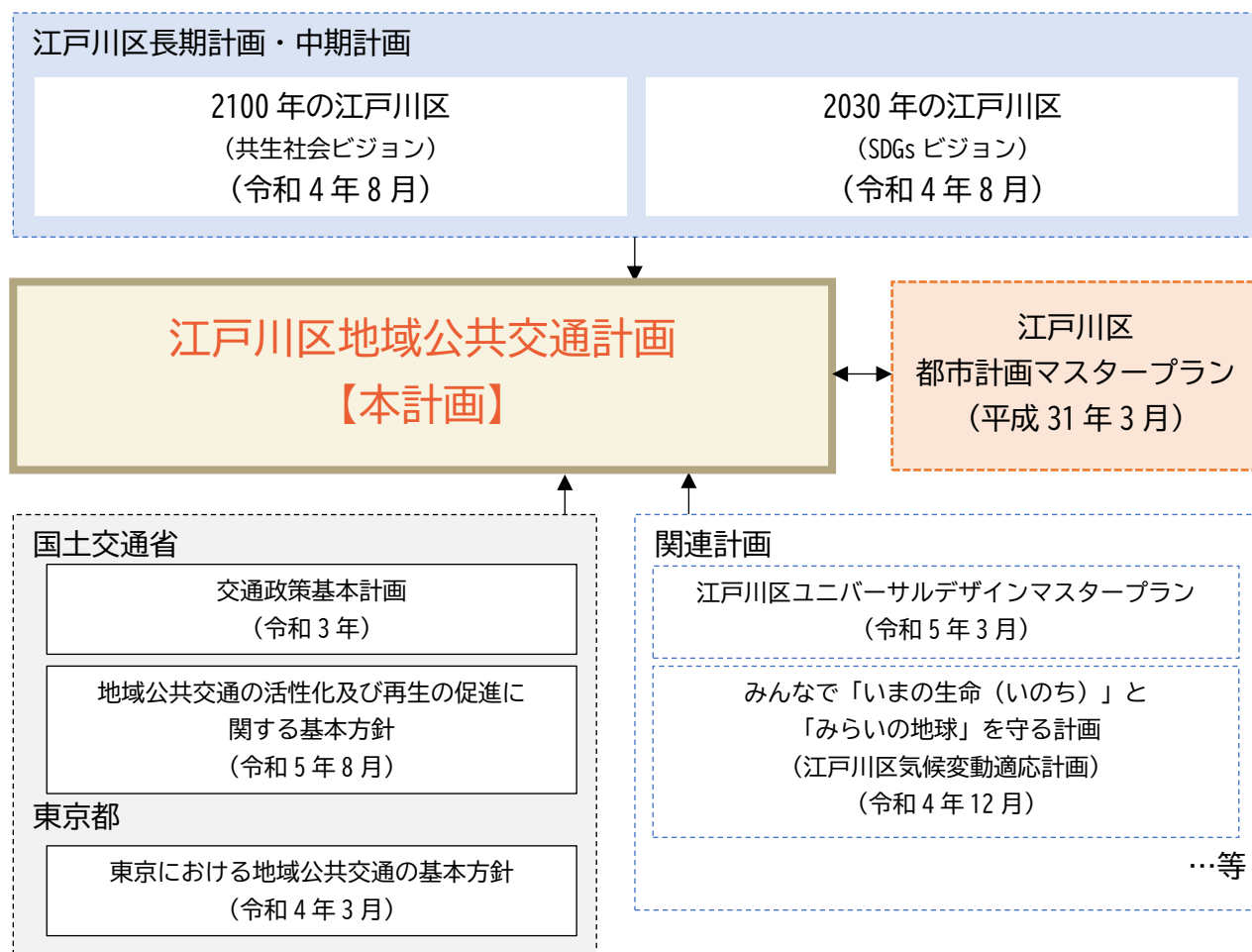
「江戸川区地域公共交通計画（以下「前計画」と記載）」は、本区の公共交通に関する現状・課題および目標について具体的に示すとともに、公共交通に関わる事業主体が参加・連携し、持続可能な公共交通の実現を目指し、令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間として策定しました。

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。

1-2 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）」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「2100年の江戸川区（共生社会ビジョン）」「2030年の江戸川区（SDGs ビジョン）」〔長期計画・中期計画〕、「江戸川区都市計画マスタープラン」等の上位計画、関連計画および個別の交通計画等との整合を図ります。



1-3 計画区域

本計画は、本区の全域を対象とします。

1-4 計画期間

計画期間は、令和8年度から令和12年度の5年間とします。

1-5 評価項目

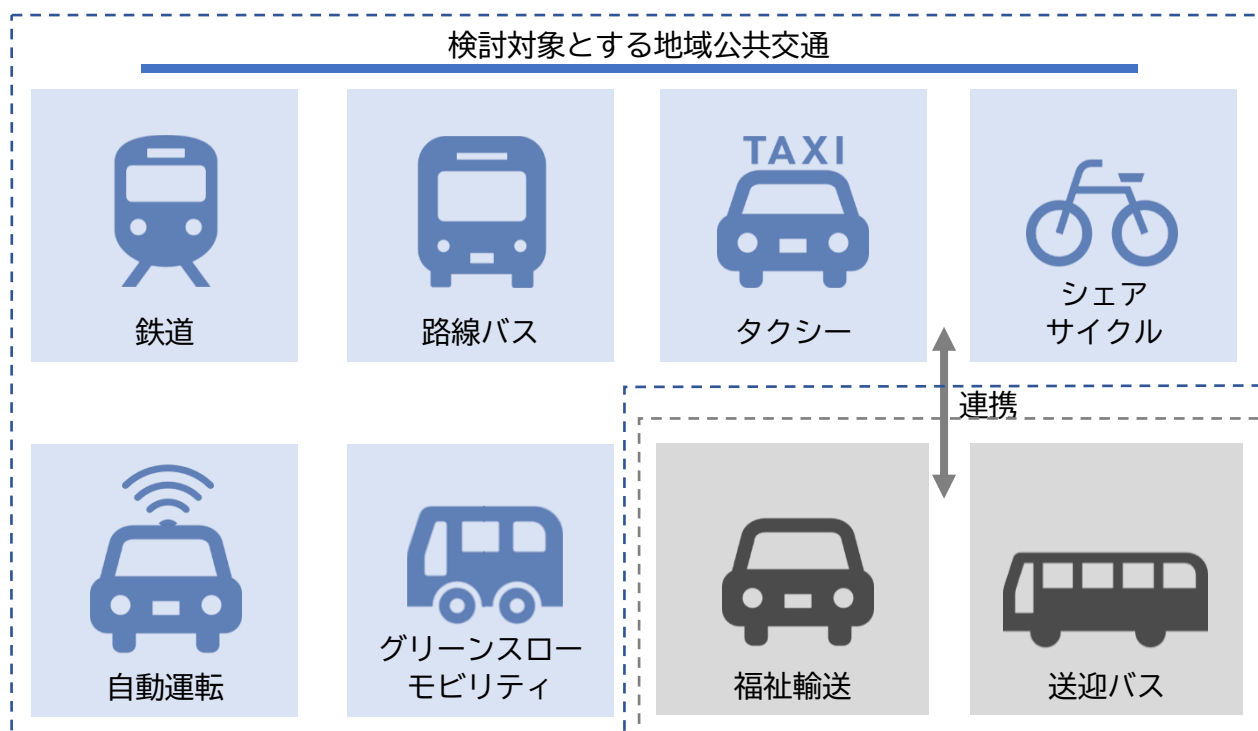
計画期間中は、本計画において設定した指標に基づき評価を毎年行います。

また、最終年度では計画の進捗を踏まえた施策・取組の見直しを行い、次期地域公共交通計画を策定します。

1-6 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。



※時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスをいいます。

第2章 本区の公共交通を取り巻く現状

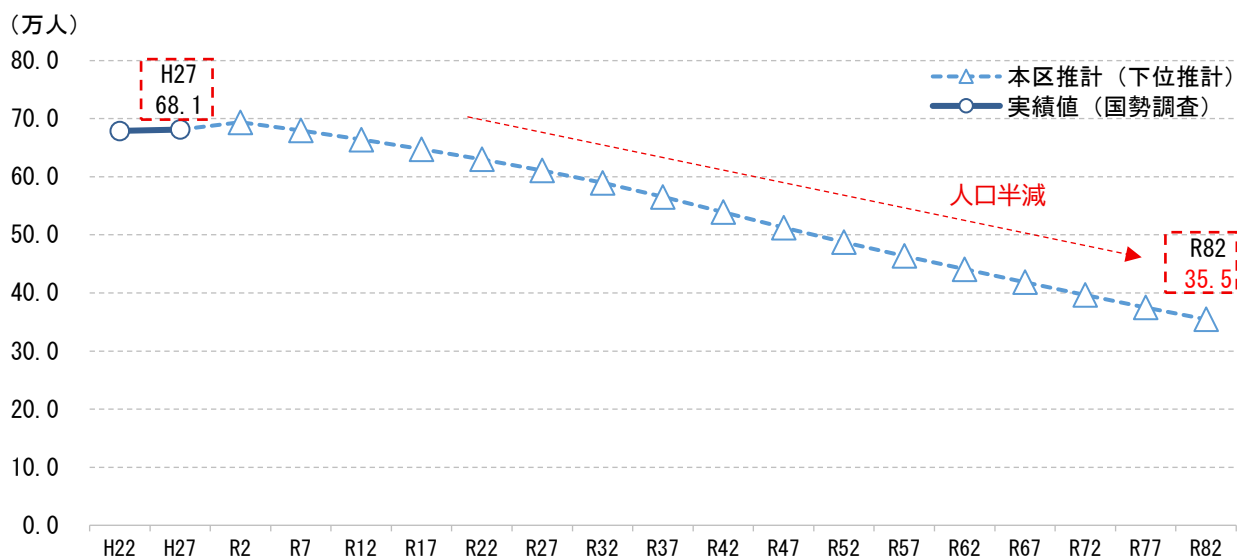
※詳細は資料編参照

2-1 地域の現状と移動ニーズ

(1) 人口推移

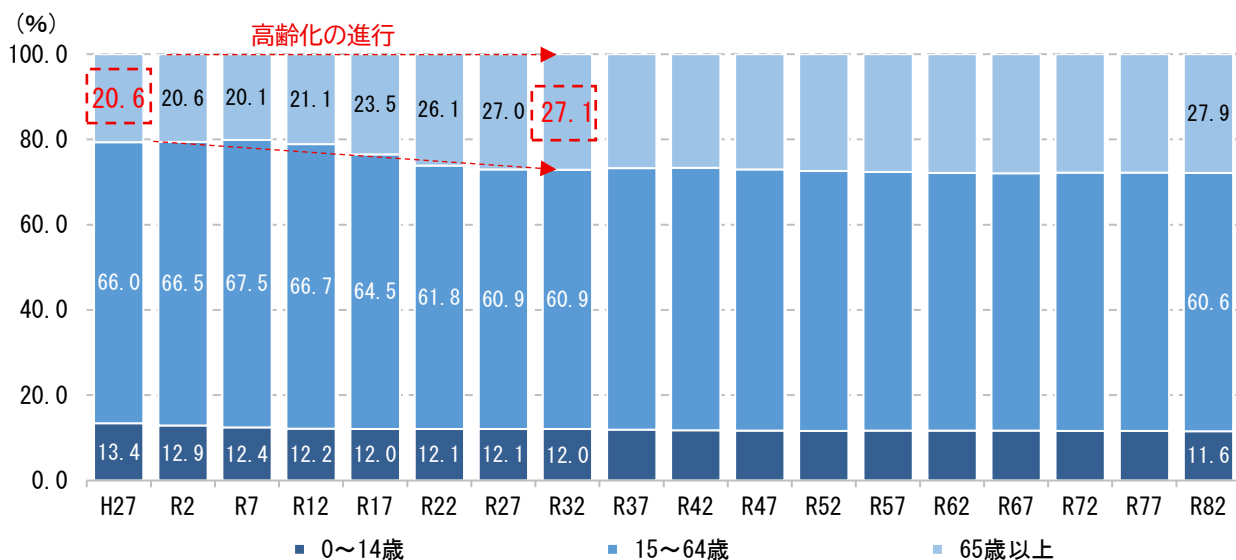
区内の将来人口は、令和2年前後に人口のピークを迎えた後に減少し、令和82年には現在の約半数になると想定されています。

老年人口（65歳以上人口）の割合は平成27年の20.6%から令和32年には27.1%まで、約7ポイント上昇します。



資料：江戸川区「施策策定のための人口等基礎分析」（令和2年3月）を基に作成

図 各年の区内の人口推移・推計



資料：江戸川区「施策策定のための人口等基礎分析」（令和2年3月）を基に作成

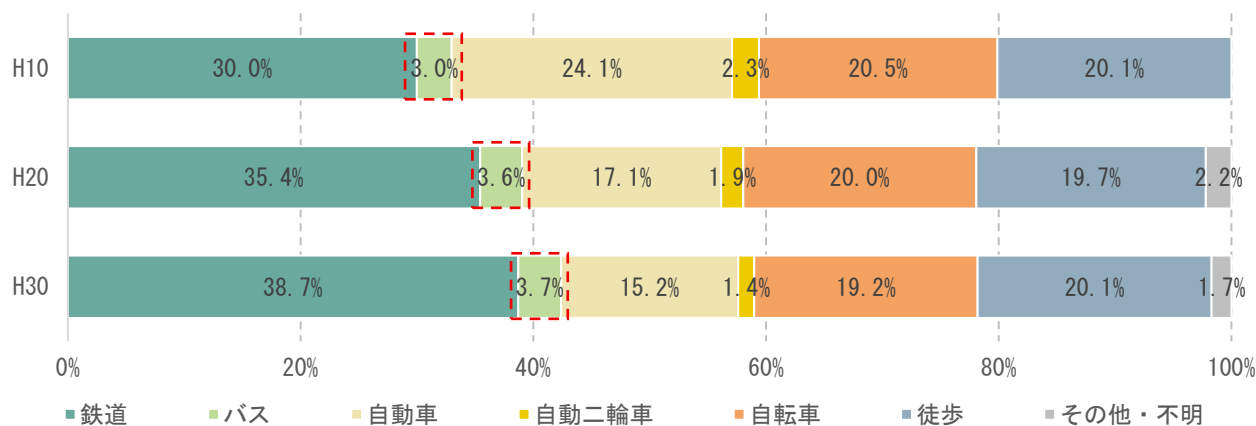
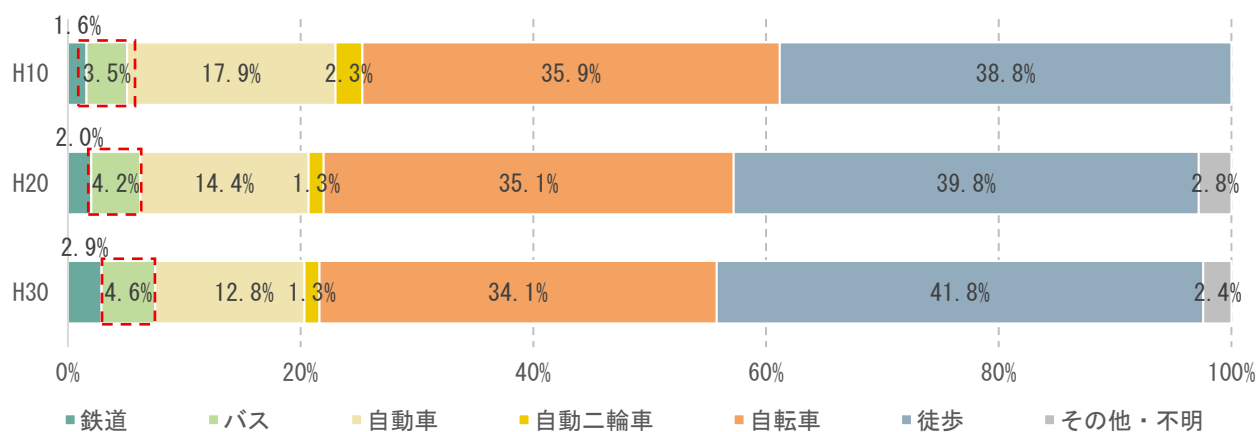
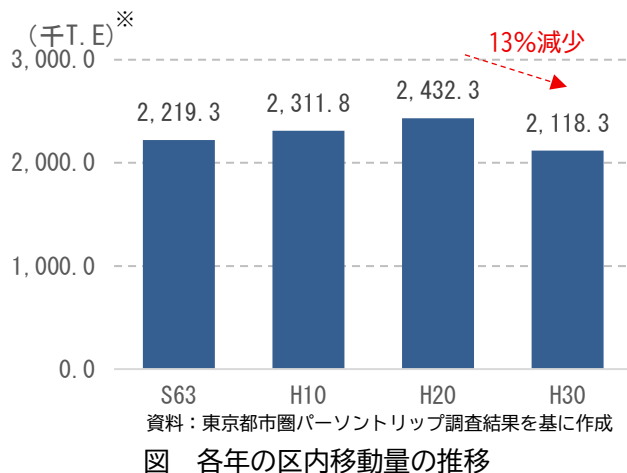
図 各年の区内の年齢3区分別人口構成比の推移

(2) 移動量の推移、傾向

区内の移動量は、平成 20 年～30 年の 10 年間で約 13%減少しています。

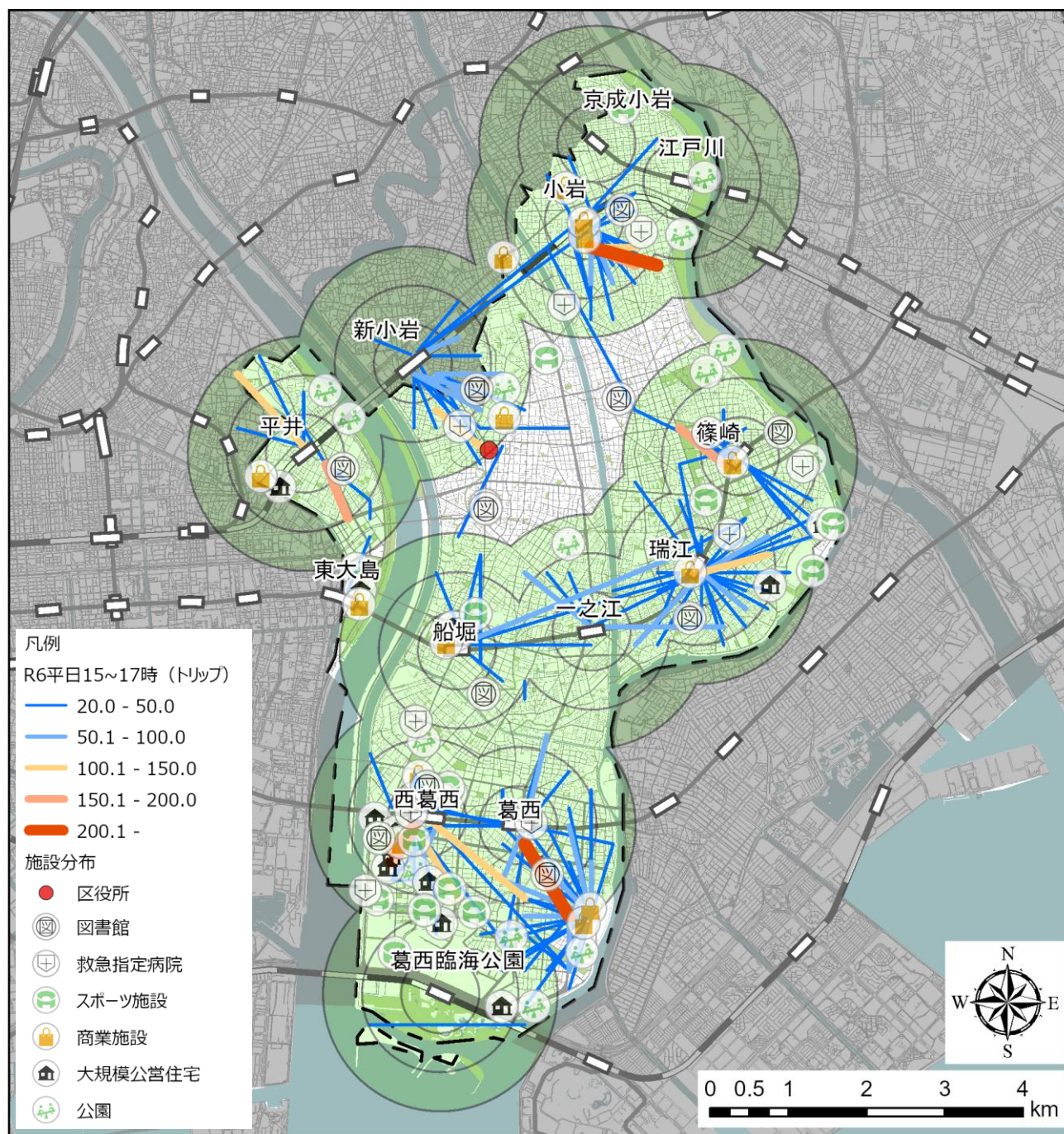
区内間の移動では「徒歩」や「自転車」が多く利用されており、区内と区外の移動では「鉄道」が主要な手段となっています。

一方で、「バス」の利用割合は区内、区外問わず 5%未満となっており、ほかの手段と比べると利用が限られています。



※トリップエンド。ある人が「どこから」「どこまで」移動したか、その出発する移動数と到着する移動数を合計した値です。

携帯電話やスマートフォンのGPS情報等から得られるビッグデータによると、区内の移動は鉄道駅を中心に約1.5～2km圏内に集中しており、通勤・通学や買い物等に伴う移動では鉄道駅およびその周辺を多く利用することがわかります。



※緑色の円は区内の鉄道駅+新小岩駅を中心に内側から500m, 1,000m, 1,500m
資料：ゼンリン「混雑統計」を基に作成

図 区内の1日平均移動量（平日、15～17時）

2-2 公共交通ネットワークの実態

(1) 公共交通ネットワーク

区内には JR 東日本、京成電鉄、東京地下鉄、東京都交通局の 4 社局 5 路線の鉄道が運行しており、12 の鉄道駅が立地しています。

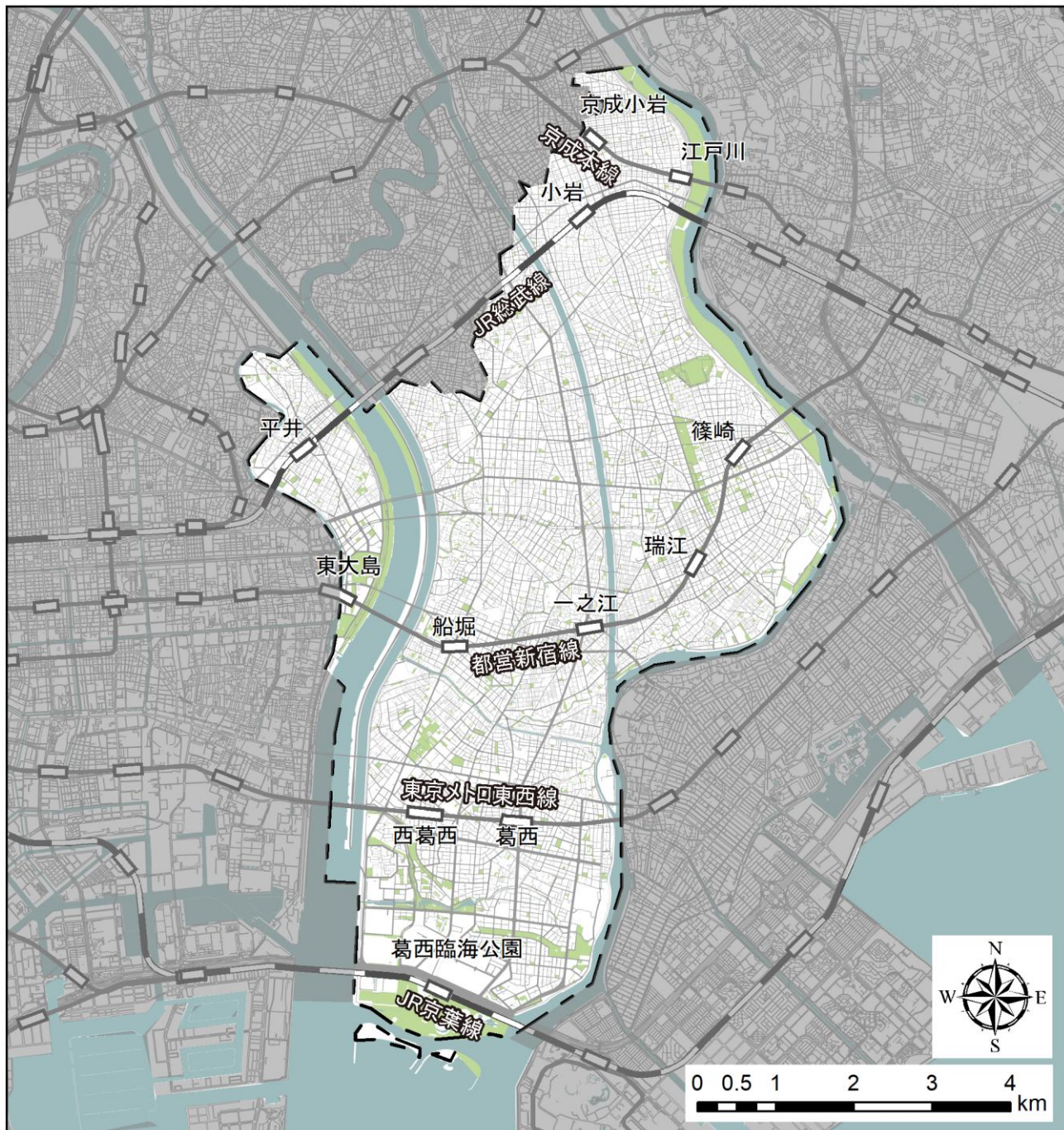


図 区内の鉄道路線および鉄道駅の位置

路線バスは都営バス、京成バス、京成バス東京の3事業者が約50のバス路線を運行しており、南北方向を中心に鉄道駅を結ぶ形で区内全域にネットワークが形成されています。

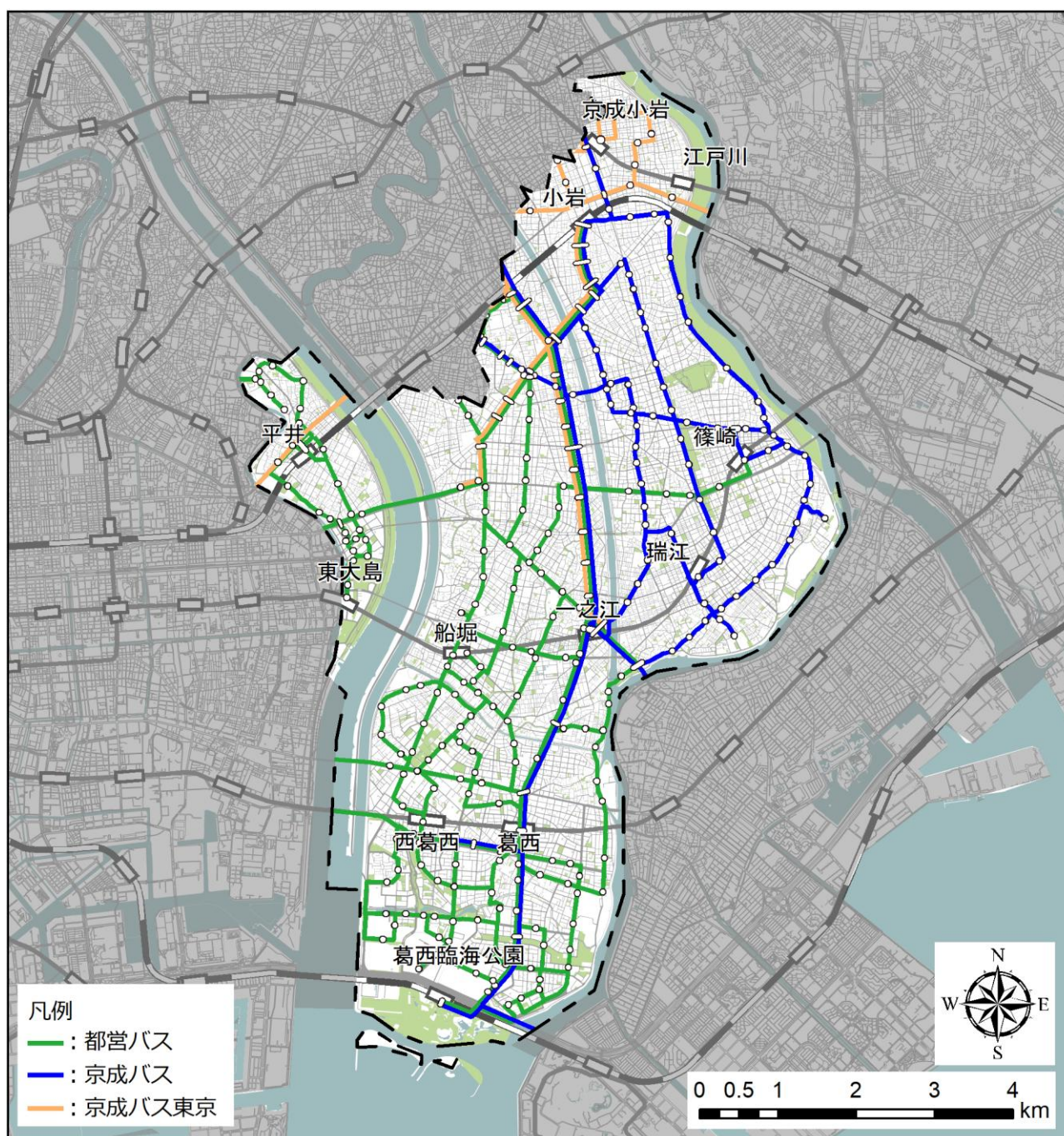


図 運行事業者別・区内のバス路線（令和8年1月時点）

(2) 交通空白地域

前計画では、鉄道駅から500m以上およびバス停留所から300m以上離れた地域を「要検証区域」と定め、公共交通の利便性に関して検証すべき地域と位置付けていました。その中でも、道路環境や高齢化率等から、上一色周辺地区をモデル地区とし、コミュニティ交通の実証運行を行いました。結果としては、一定の利用が見られたものの、設定した目標値に届かず、本格運行には至りませんでした。

しかしながら、今後、高齢化率はより一層大きくなることが想定されるため、福祉・医療などの施策と連携した移動支援の仕組みを検討していく必要があります。

なお、「要検証区域」はあくまで公共交通サービスの観点から設定したものであることから、今後は日常生活に必要な移動手段の確保が困難となる「交通空白地域」と再定義します。

また、前計画策定後、バス路線の廃止により、新たに交通空白地域が1箇所生じ、現在は11箇所の交通空白地域があります。

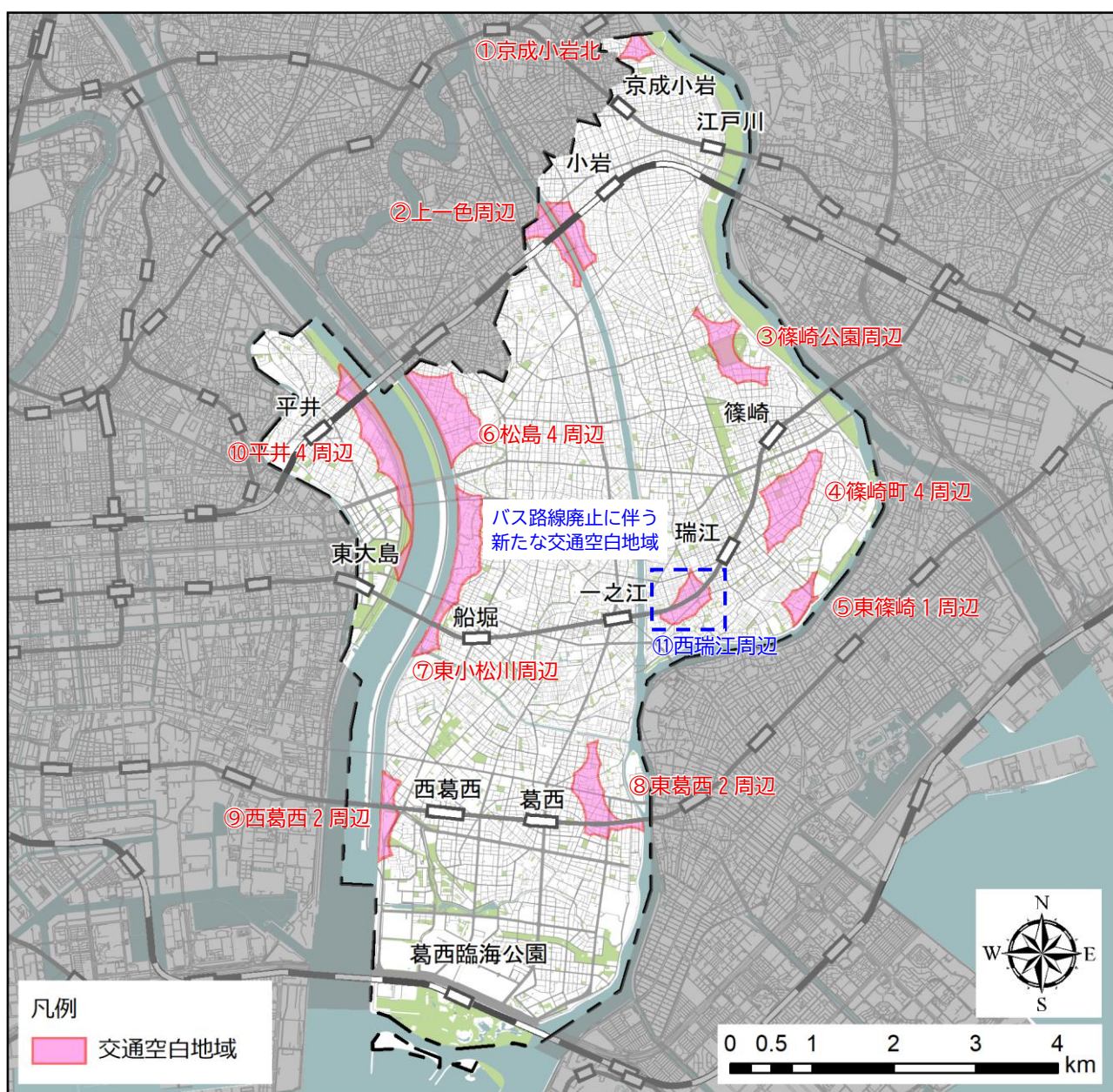


図 区内の交通空白地域（令和8年1月時点）

(3) コミュニティ交通の実証運行

本区では鉄道駅やバス停留所からの距離があることや、高齢化率が高い地域特性を踏まえ、上一色周辺地区において、令和4年4月から令和5年6月にかけてコミュニティ交通の実証運行を実施しました。

実証期間中は、シルバーパスの適用やバス停留所の新設等のサービス改善に努めましたが、運行ルートへの制約から一方向での循環しかできなかったことや、一周あたりの所要時間が長い等の課題もあり、設定していた目標値には届かず本格運行には至りませんでした。

■コミュニティ交通の実証運行の概要



項目	内容
運行期間	R4. 4～R5. 6
地域	上一色周辺
運行事業者	京成バス
起終点	起点：小岩駅 終点：小岩駅
運行形態	一方循環 小岩駅→(循環) →小岩駅
バス停留所数	13箇所
路線延長	約7.2km
所要時間	約40分
便数	20便/日
運賃	大人220円 こども110円



図 運行したコミュニティバス
(小型バス 乗車定員：30名)

【参考】区内鉄道駅の駅勢圏について

上一色周辺地区で実施したコミュニティ交通の実証運行の結果のうち、「バスを使わない」と回答した人の住所から判断すると、一般的な駅勢圏は800mと考えられます。

区内鉄道駅の駅勢圏を800mにすると以下ようになります。

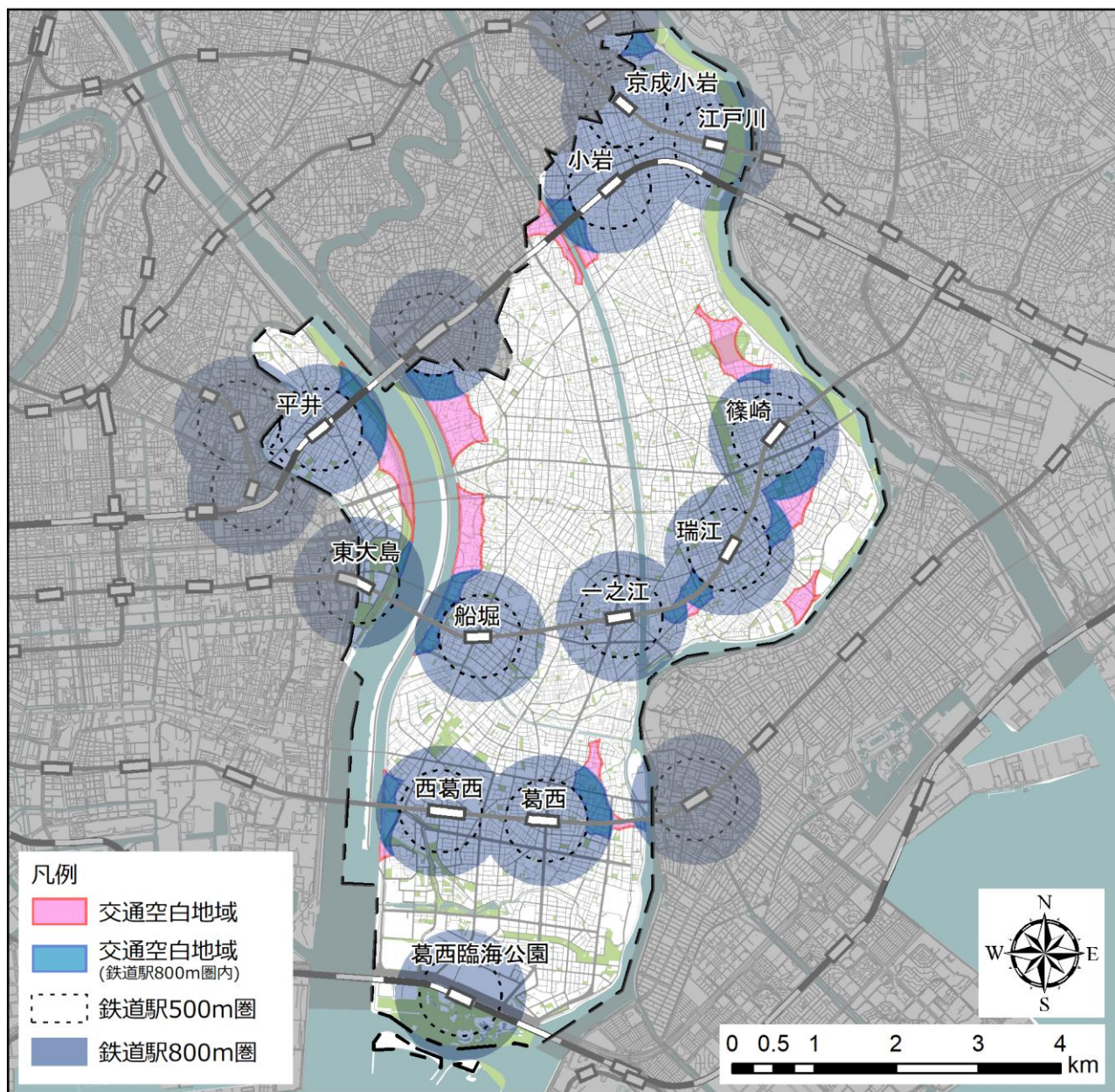
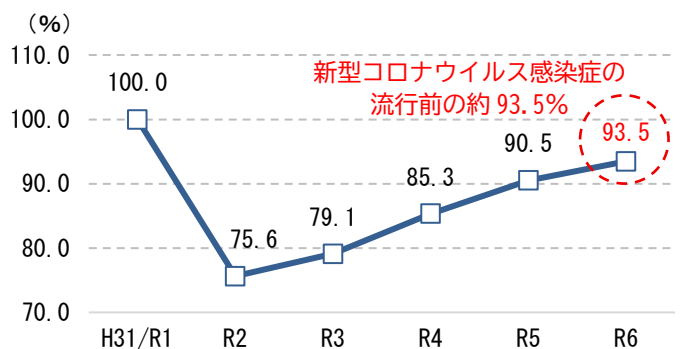


図 区内鉄道駅の駅勢圏（800mとした場合）

2-3 公共交通サービスの利用実態

(1) 鉄道

利用者は新型コロナウイルス感染症の流行を境に減少しましたが、令和6年度時点で93.5%まで回復しています。



資料：東京都「東京都統計年鑑」、鉄道事業者公表資料を基に作成

図 各年度の鉄道利用者数の伸び率推移

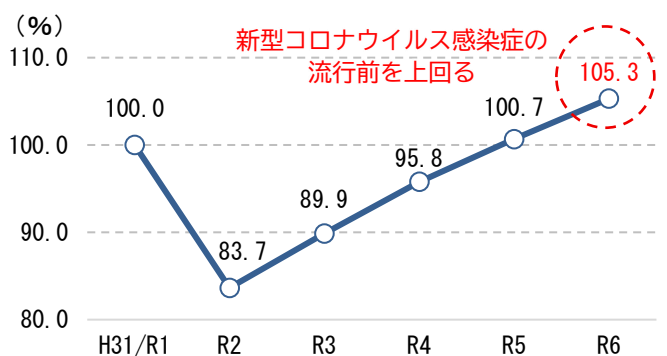
表 鉄道駅別・鉄道利用者数推移（単位：人/日）

		H31/R1	R2	R3	R4	R5	R6
京成本線	京成小岩	9,454	7,411	7,748	8,438	8,872	9,088
	江戸川	3,161	2,510	2,595	2,800	3,008	3,142
JR 総武線	平井	33,529	26,000	26,773	28,658	30,055	31,063
	小岩	66,307	50,403	52,468	55,564	58,466	60,083
都営新宿線	東大島	16,153	12,277	12,863	13,814	14,786	15,210
	船堀	32,189	24,236	25,542	27,096	28,534	29,255
	一之江	22,584	17,605	18,425	19,816	20,959	21,681
	瑞江	28,625	22,425	23,447	25,025	26,507	27,517
	篠崎	20,699	16,455	17,389	18,310	19,271	19,841
東京メトロ 東西線	西葛西	52,249	37,619	39,537	43,893	46,759	48,273
	葛西	53,578	39,526	40,819	44,682	47,975	49,629
JR 京葉線	葛西臨海公園	13,740	9,942	11,033	12,559	13,685	14,511
合計		352,268	266,409	278,639	300,655	318,877	329,293

資料：東京都「東京都統計年鑑」、鉄道事業者公表資料を基に作成

(2) 路線バス

路線バスの利用者数は、鉄道と同様に新型コロナウイルス感染症の流行を境に減少しましたが、令和 6 年度時点で 105.3% まで回復しました。



資料：バス事業者提供資料を基に作成

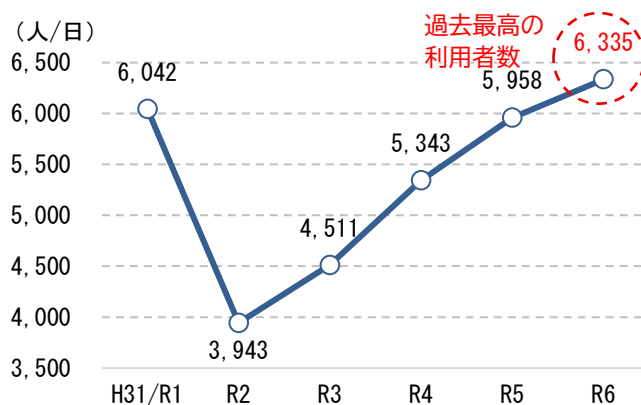
図 各年度の路線バス利用者数の伸び率推移

表 バス事業者別・利用者数推移 (人/日)

	H31/R1	R2	R3	R4	R5	R6
都営バス	106,689	92,303	97,640	103,192	106,794	111,273
京成バス	33,013	24,804	27,937	30,768	33,967	35,812
京成バス東京	6,279	5,013	5,624	5,868	6,198	6,641
合計	145,981	122,120	131,201	139,828	146,959	153,726

資料：バス事業者提供資料を基に作成

特に、環状七号線を南北に運行するシャトル☆セブン（亀有駅および小岩駅～葛西臨海公園駅～東京ディズニーリゾート®）では、利用者が増加し、令和 6 年度には過去最高の利用者数を記録しています。



資料：バス事業者提供資料を基に作成

図 各年度のシャトル☆セブン利用者数の推移

(3) タクシー

近年の東京都区部・武三地区のタクシーの実働車1日1車あたり走行キロ※は、新型コロナウイルス感染症の流行を境に減少したものの、現在は流行前まで回復しました。

輸送人数は新型コロナウイルス感染症の流行後に大きく減少し、令和6年度においても流行前と比較して約5,000万人少なくなっています。

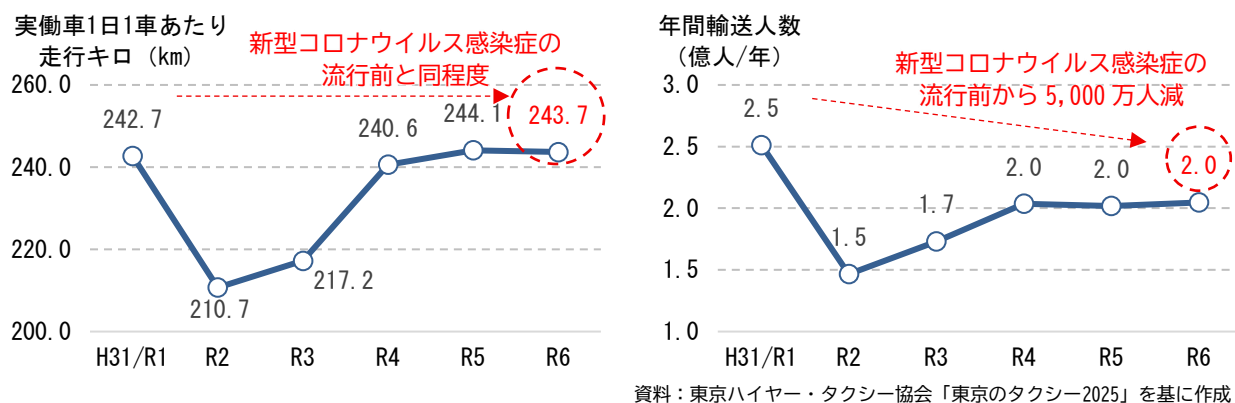


図 各年度のタクシーの走行キロ（実働車1日1車あたり）と年間輸送人数の推移
（東京都区部・武三地区）

また、近年は高齢者や車いす利用者およびベビーカー利用の親子連れ、また、近年増加している外国人旅行客等、誰もが快適に利用しやすい「ユニバーサルデザインタクシー」の導入が進んでいます。



出典：国土交通省関東運輸局ホームページ

図 ユニバーサルデザインタクシー

※旅客輸送のために走行した自動車1台が1日に走った距離をいいます。

(4) シェアサイクル

本区では「e サイクル※¹」と「コミュニティサイクル※²」のシェアサイクル事業を推進しており、区内のほぼ全域がシェアサイクルのポート※³から 800m（自転車で約 5 分）の範囲に含まれています。これにより公共交通との接続性や地域内交通の利便性向上を図っています。

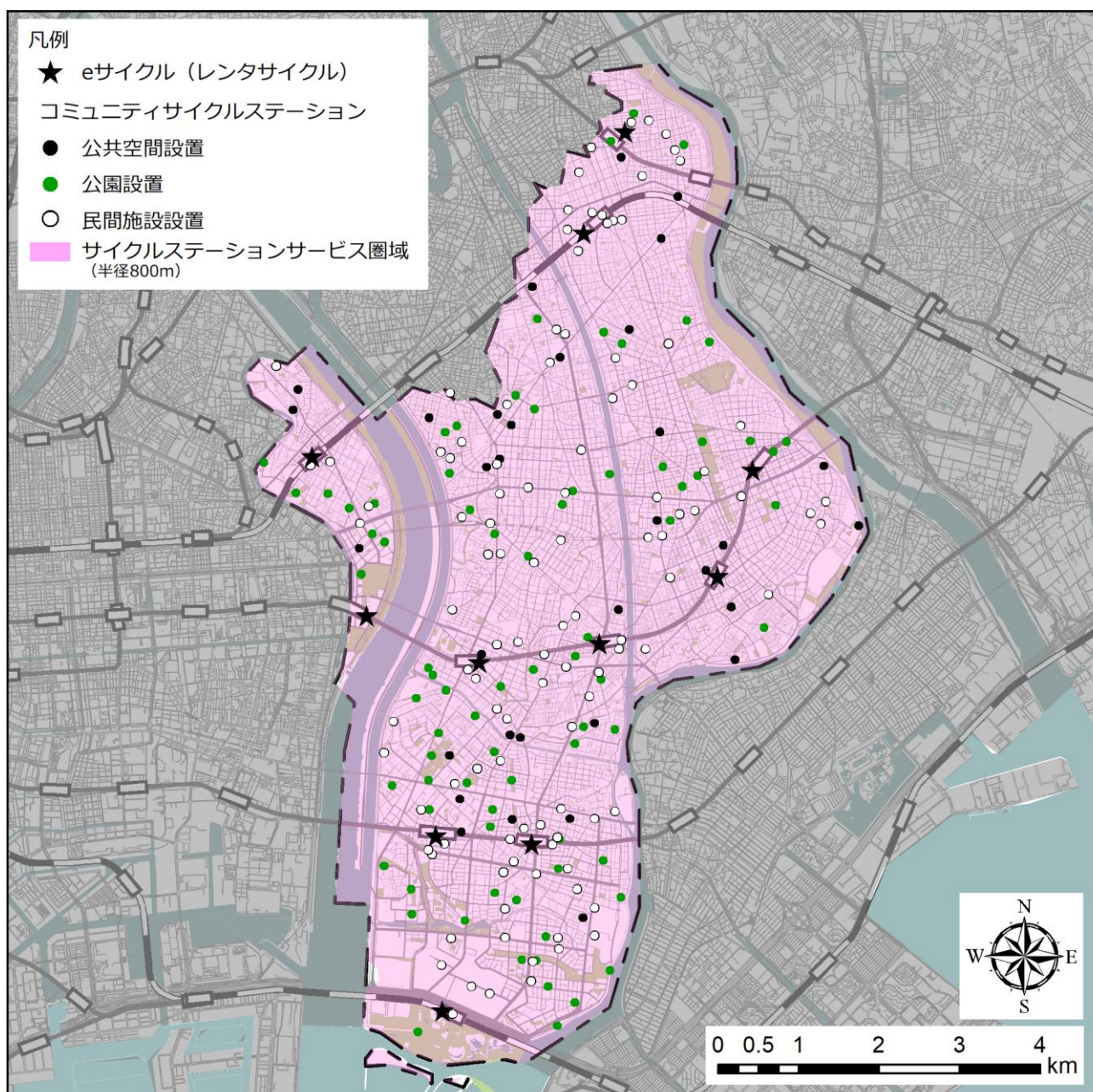


図 区内のシェアサイクル利用圏域（ポートより 800m）（令和 7 年 10 月時点）

※1：e サイクル（レンタサイクル）は江戸川区レンタサイクルの愛称です。

※2：コミュニティサイクルは公共施設やコンビニ等に設置されたポートから自転車を借りることができるシェアサイクル事業です。

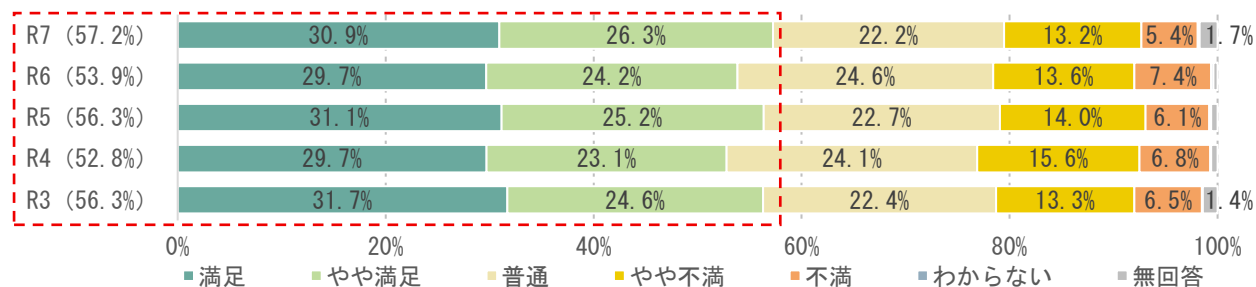
※3：シェアサイクルの自転車を留置するための駐輪場のことをいいます。

(5) 公共交通の満足度

本区では、区民の声を区政運営に反映させるため、毎年「江戸川区民世論調査」を実施しており、この中で、「交通の便」に関する満足度を尋ねています。

直近5年間の満足度（満足+やや満足）は、約53～57%で推移しています。

また、地域別では中央地区や東部地区、鹿骨地区の満足度が低い傾向が見られます。



※判読性向上のため1%未満は非表示
資料：江戸川区「令和7年度 江戸川区民世論調査」を基に作成

図 各年度の交通の便に関する満足度

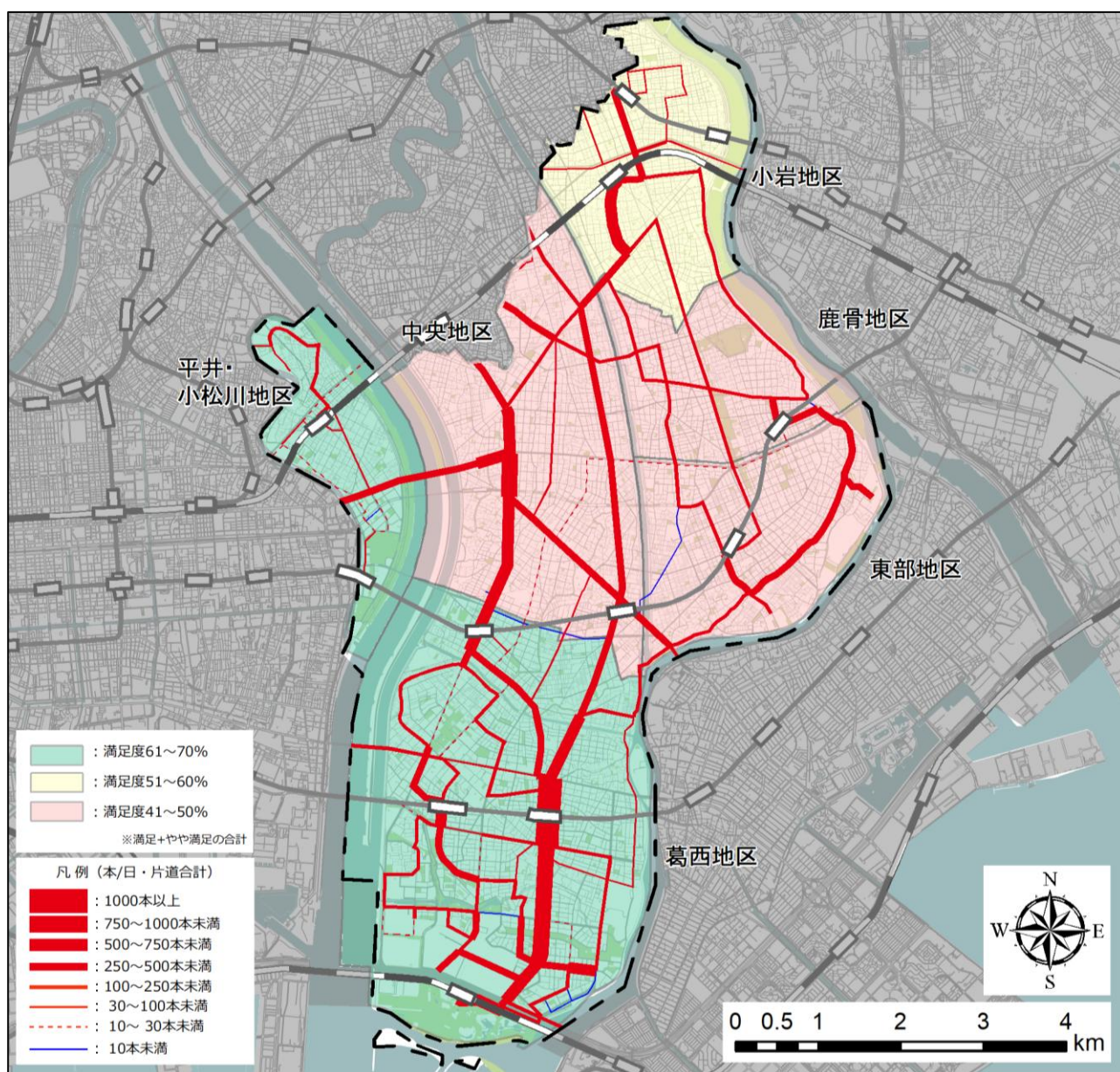


図 地域別・交通の便に関する満足度（令和7年度調査）

(6) 公共交通の利用促進

江戸川区民まつりや路線バスに関連するイベントでは、公共交通事業者の取組紹介や写真撮影用パネルの設置等により、公共交通の利用促進に取り組んでいます。



第20回 全国バスマップサミット（令和6年2月）



「777の日」シャトル☆セブンイベント
（令和7年7月7日）



第47回 江戸川区民まつり（令和7年10月）

また、公共交通に関するポータルサイトを開設し、利用者の利用促進につながる情報や安全性向上に関する各交通事業者の取組等をトピックスとして発信しています。

路線	駅	所在地	バスのりば
京成電鉄	江戸川駅	北小暮3丁目2番13号	
	新小暮駅	北小暮2丁目10番9号	
JR	新小暮駅	北小暮1丁目4番1号	新小暮1丁目11番10号
	新小暮駅	北小暮1丁目4番1号	新小暮1丁目11番10号

ここから
アクセス
↓



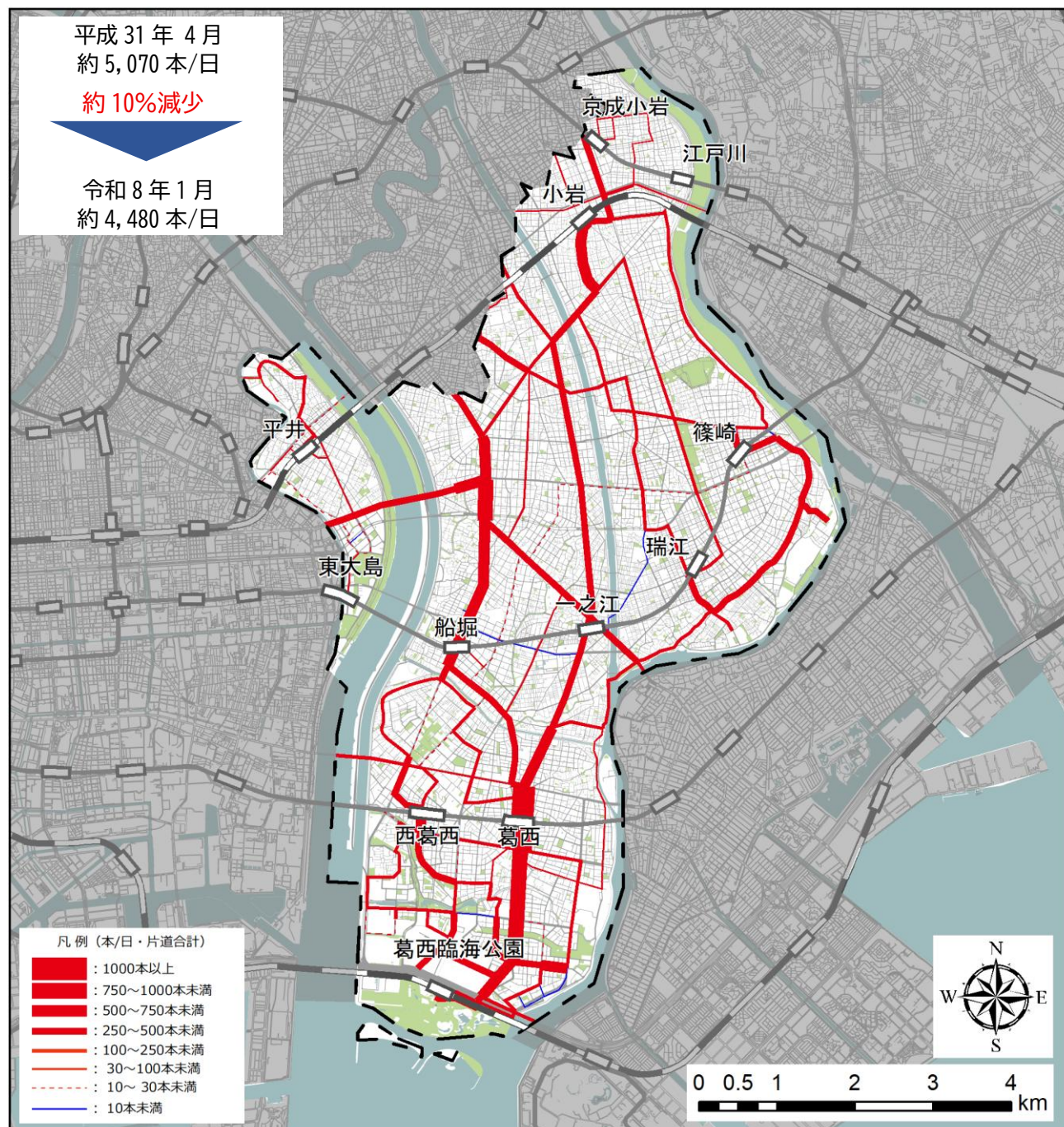
図 公共交通に関する情報を発信するポータルサイト

2-4 公共交通サービスの運行実態

(1) 路線バスの運行本数

路線バスの運行本数は、船堀街道、環状七号線および柴又街道等、南北方向を中心に多く運行されています。

しかしながら、全国的に路線バス運転手不足を起因とする減便が相次いでおり、区内においても、平成 31 年の運行本数から約 10%減少しています。



資料：バス事業者別の停留所時刻表を基に作成

図 区内の路線バスの運行本数（令和 8 年 1 月時点）

(2) 路線バスのバス停留所環境

国土交通省では、バス車両が停車した際に車体が横断歩道にかかる等の危険度の高いバス停留所を「更なる安全対策を講じるべきバス停留所」と定め、バス停留所の移設または廃止、その他必要に応じた安全対策を求めています。

区内には、更なる安全対策を講じるべきバス停留所が令和 2 年度時点で 10 箇所存在していました。うち 4 箇所は対策が完了し、令和 8 年 3 月時点で 6 箇所が残っています。

表 区内における更なる安全対策を講じるべきバス停留所（令和 8 年 3 月）

No.	バス停留所名	対応状況
1	北小岩五丁目（下り）	検討中※
2	菅原橋（葛西駅方向）	完了（令和 4 年 5 月）
3	篠崎駅 3 番	完了（令和 6 年 3 月）
4	天神橋（東新小岩方向）	検討中※
5	天神橋（葛西駅方向）	検討中※
6	春江町四丁目（葛西駅方向）	検討中※
7	新川口（葛西駅方向）	検討中※
8	新川口（一之江駅方向）	完了（令和 3 年 7 月）
9	光照寺（東新小岩方向）	完了（令和 5 年 2 月）
10	中央三丁目（葛西駅方向）	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実施済み

2-5 都市基盤の整備

(1) 都市計画道路の整備

区内における都市計画道路は「東京都における都市計画道路の整備方針」に基づき、整備を進めています。

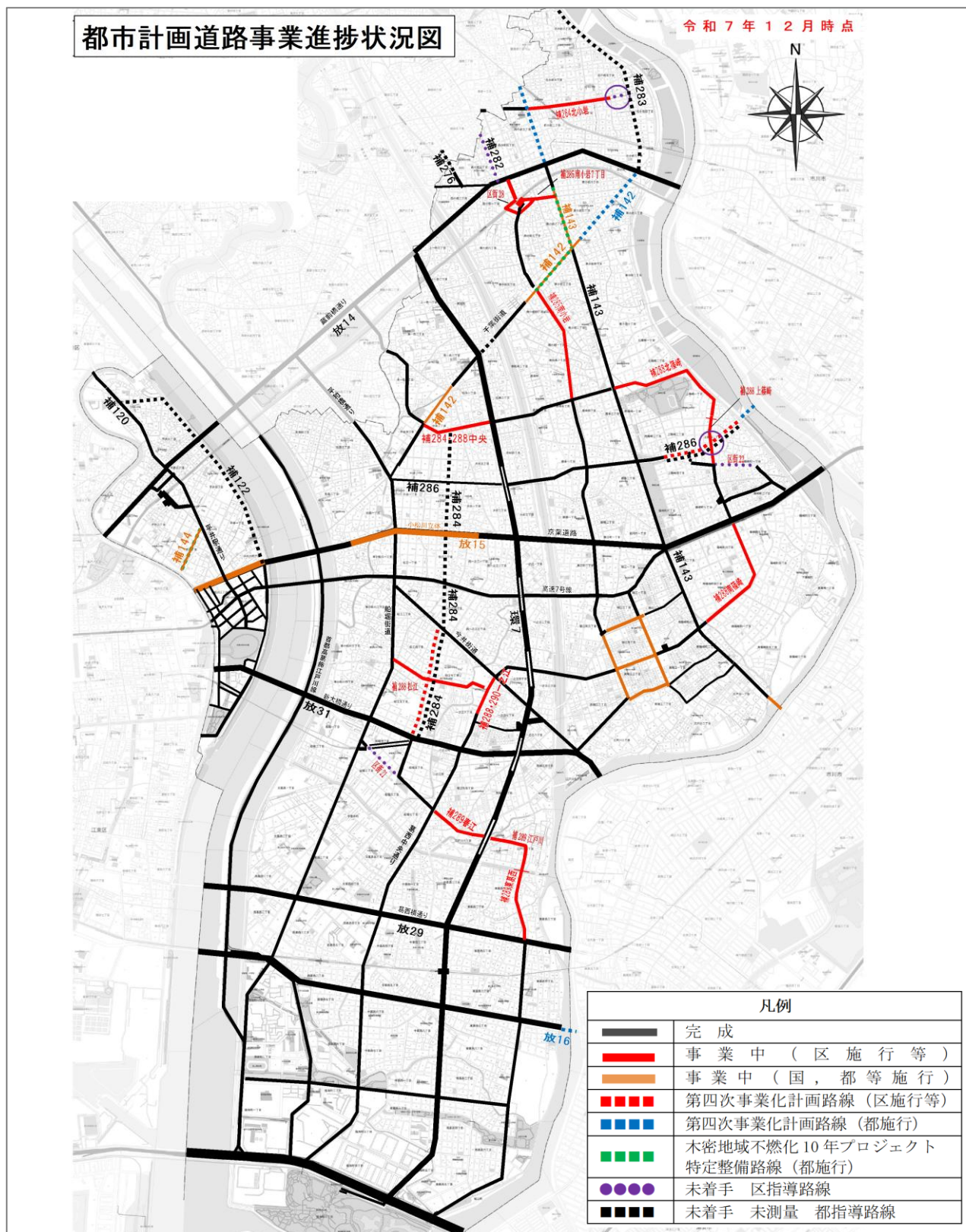


図 区内の都市計画道路の整備状況

(2) 再開発事業等まちづくり

JR 小岩駅周辺地区では、都市基盤整備や不燃化および耐震化された再開発建築物への更新とあわせて、交通環境の向上に向けて北口駅前広場の新設および南口駅前広場のゆとりある空間への拡充が計画されています。

船堀駅周辺地区では、区役所本庁舎移転とあわせて市街地再開発事業により日常的なにぎわいを創出するとともに、回遊性が高く、駅前にふさわしい拠点形成します。また、様々な災害に対応できるよう、新庁舎をはじめとした防災活動拠点の形成や、将来の需要に合わせた交通結節機能の強化等が検討されています。

なお、いずれも歩行者の駅への利便性向上や安全な歩行空間の観点から、鉄道駅から直接施設へつながる歩行者デッキの整備も計画されています。



提供：JR 小岩駅北口地区第一種市街地再開発組合

図 JR 小岩駅北口地区 完成イメージ



提供：船堀四丁目地区市街地再開発組合

図 船堀四丁目地区 完成イメージ

さらに、京成本線の京成高砂駅から江戸川駅間では、道路と平面交差している鉄道を一定区間連続して立体化する連続立体交差事業が進められており、本区では、これとあわせて京成小岩駅周辺において不足する駅前の公共空間の創出や、交通結節機能の強化、地域の拠点としての防災性向上を目指して、まちづくりを進めています。



イラストや写真などはあくまでもイメージです。今後さらに多くの議論を重ねながら、具体的なまちづくりを進めていきます。

出典：江戸川区「京成小岩駅周辺地区まちづくり基本計画 概要版」（令和5年1月）

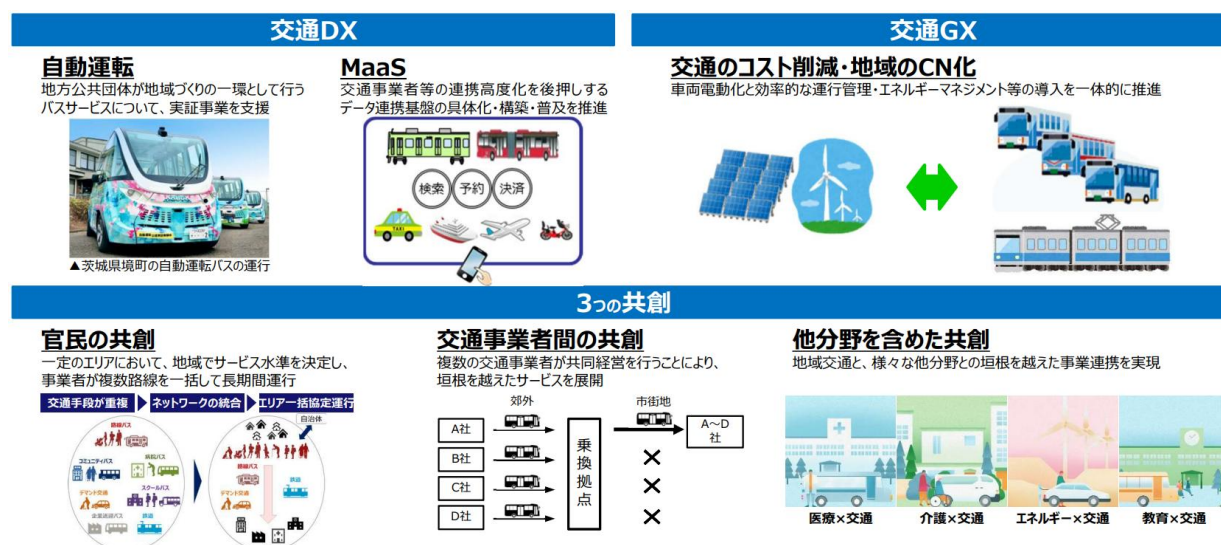
図 京成小岩駅周辺まちづくりの方針図

2-6 前計画策定後の地域公共交通をとりまく環境変化

(1) 地域公共交通活性化再生法の改正（令和5年）

ローカル鉄道・路線バス等の地域公共交通は、人口減少や少子化、マイカー利用の普及や、ライフスタイルの変化等による長期的な需要減少により、引き続き多くの事業者が厳しい状況にあります。こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、「交通 DX」、「交通 GX」および官民共創・事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」から、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を進めるべく、令和5年に法律が改正されました。

法律の改正では、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）として、『自治体、交通事業者、地域等の「地域の関係者」との「連携・協働」の推進』が明記されています。



出典：国土交通省「地域公共交通の「リ・デザイン」に関する制度について」（令和5年10月）

図 地域公共交通の「リ・デザイン」の概要

(2) 省エネ法の改正（令和5年）

政府が掲げる「2050年カーボンニュートラル」の達成に向け、非化石エネルギー（電気、燃料電池、水素、バイオ燃料など）への切り替えを求めるべく、令和5年に「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律（省エネ法）」が改正されました。

改正では、交通事業者に対して、非化石エネルギーへの転換に向けて「旅客の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する旅客輸送事業者の判断の基準」に基づく車両類の転換を行うことが基本方針として定められています。

1. 公共交通の利用促進・EV導入、グリーン物流の推進

○ 運輸部門のCO2排出量の大宗を占める自動車分野では、カーボンニュートラル実現に向け、事業用トラック、バス、タクシーにおける電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進を図る。

■次世代自動車の普及促進

- ・環境に優しい自動車の導入や買い替えの促進を支援
- ・商用車について、運行管理と一体的なエネルギーマネジメントを行うシステムの研究開発を実施
(GI基金「スマートモビリティ社会の構築」)

■インフラ面での取り組み

- ・高速道路における電動化インフラ整備
加速化パッケージを2023年3月に策定
- ・SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置協力



出典：国土交通省「国土交通省における環境政策の動向・取組等について」（令和6年5月）

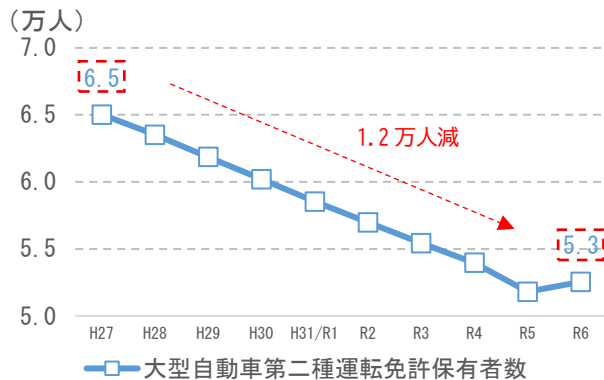
図 省エネ法の公共交通に関する改正概要

(3) 路線バス・タクシーの運転手不足

路線バス・タクシーの運転手は年々減少傾向にあります。

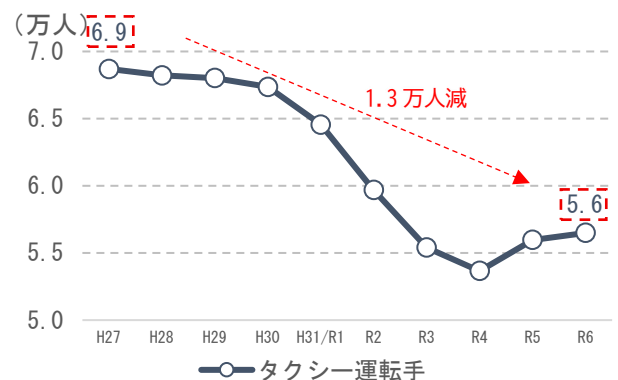
都内においては、路線バスの運転に必要な大型自動車第二種運転免許の保有者数は10年間で約1.2万人減少しています。また、都内のタクシー運転手も約1.3万人の減少となっています。

ただし、いずれも直近1～2年間は積極的な免許取得支援や採用支援、雇用改善により、その人数は上昇傾向にあります。



資料：警察庁「運転免許統計」を基に作成

図 各年の都内の大型自動車第二種免許保有者数の推移



資料：東京ハイヤー・タクシー協会「東京のタクシー2025」を基に作成

図 各年度の都内のタクシー運転手の推移

(4) 新技術の導入

自動運転については、限定地域での自動運転移動サービスの実現に向けた実証実験が全国各地で実施されています。

また、路線バス等の運行が困難な狭あいな道路への交通手段導入に向けて、グリーンスローモビリティやAIオンデマンド交通の導入に向けた実証実験および導入が全国で進められています。



福岡県永平寺町での実証実験で町民の方が乗車する様子
出典：経済産業省「国内初！レベル4での自動運転移動サービスが開始されました」

表 自動運転のレベルと内容

レベル	内容
1	運転支援 例：自動で止まる、前の自動車について走る、車線からはみ出さない
2	特定条件下での自動運転機能（レベル1との組み合わせ） 特定条件下での自動運転機能（高機能化） 例：高速道路での自動運転モード機能（追い越し、分合流実施）
3	条件付き自動運転 （システムがすべての運転タスクを実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応）
4	特定条件下における完全自動運転
5	完全自動運転

出典：国土交通省「運転支援技術・自動運転技術の進化と普及」

(5) 外国人居住者の増加

区内の外国人居住者数は東京都内で最も多く、また令和4年以降の伸び率は平成27年から平成31年/令和元年の伸び率と比較して高くなっています。

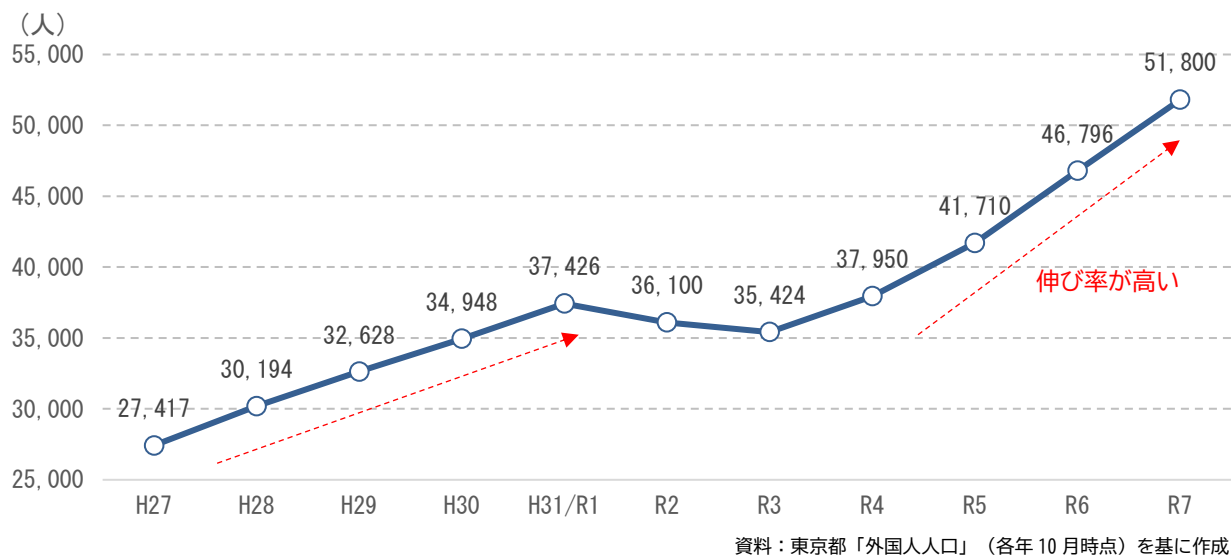


図 各年の区内の外国人居住者数の推移

表 東京都内・外国人居住者数上位5自治体

自治体名	外国人居住者（人）
江戸川区	51,800
新宿区	51,157
足立区	47,340
江東区	40,976
板橋区	40,514

資料：東京都「外国人人口」（令和7年10月時点）を基に作成

第3章 本区の地域公共交通の課題

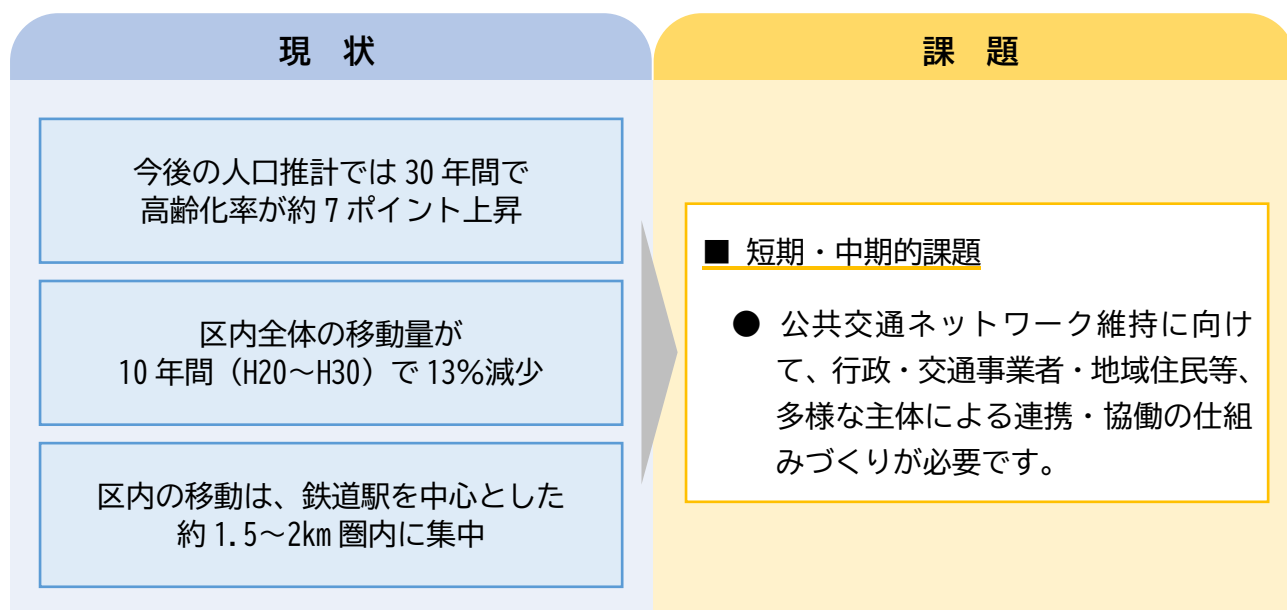
3-1 地域の現状と移動ニーズ

区内の公共交通ネットワークは、東西方向に走る鉄道と、南北方向に広がるバス路線によって形成されており、鉄道は広域的な移動の中心となる一方で、鉄道駅から離れた地域では路線バスが重要な役割を担い、日常的な移動を支えています。こうした鉄道と路線バスの連携により、区内外への移動がしやすい環境が整えられています。

しかし、日常における移動のあり方は変化しつつあると考えられます。パーソントリップ調査やビッグデータの分析によると、新型コロナウイルス感染症の流行前後で移動量は大きく変化していませんが、流行以前の10年間では移動量の減少が見られました。また、感染症の流行をきっかけに、在宅勤務の定着や外出機会の減少等、人々の生活スタイルは変化しています。加えて、今後は人口減少の進行が懸念されており、これらによって公共交通の利用者数は減少することが想定されます。

このような状況の中で、地域の移動手段として不可欠な公共交通を短期・中期的にどのように使いやすい形とし、利用を拡大させていくかが重要な課題となっています。

そのためには、行政や交通事業者だけでなく、公共交通を利用する側である地域住民や関係団体も連携・協働し、地域の実情に応じた公共交通のあり方について、ともに考えていくことが求められます。



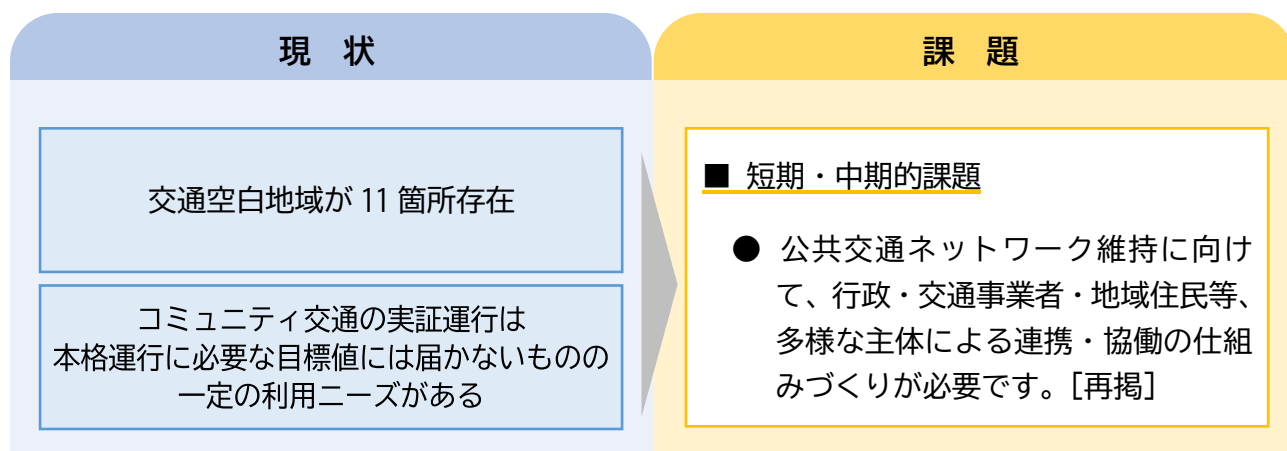
3-2 公共交通ネットワークの実態

区内における路線バスやタクシーを取り巻く環境は、近年厳しさを増しています。路線バスやタクシーの運転手不足が年々深刻化していることに加え、路線バスでは利用者数の減少や燃料費・人件費の高騰等により、運行の継続が難しい状況となっています。その結果、バス路線の運行本数の削減や廃止等が余儀なくされるなど、交通事業者が公共交通の運行を継続することそのものが容易でない状況が見られます。

このような状況の中で、本区では公共交通ネットワークの改善として、区内の交通空白地域に対し、コミュニティ交通の実証運行を実施しました。収支率の観点から継続的な運行には課題があったものの、一定の利用は確認されており、地域のニーズに応じた効率的なサービス提供により、改善の可能性が示されています。

近年では、少人数での利用や時間帯・目的に応じて柔軟に運行できる新たな輸送サービス（デマンド交通、グリーンスローモビリティ等）の導入が全国各地で進んでいます。これらのサービスは、既存の公共交通では対応が難しかったきめ細かな移動ニーズに応えるものであり、その特性から、地域住民や自治会等が主体となって運営されている事例も多く見られます。

交通空白地域の解消は、交通事業者だけでは十分に対応できない状況にあります。そのため、地域自らも主体となり、地域の実情に応じた多様な交通手段を導入・組み合わせることで、日常的に利用しやすい公共交通環境を確保していくことが求められます。

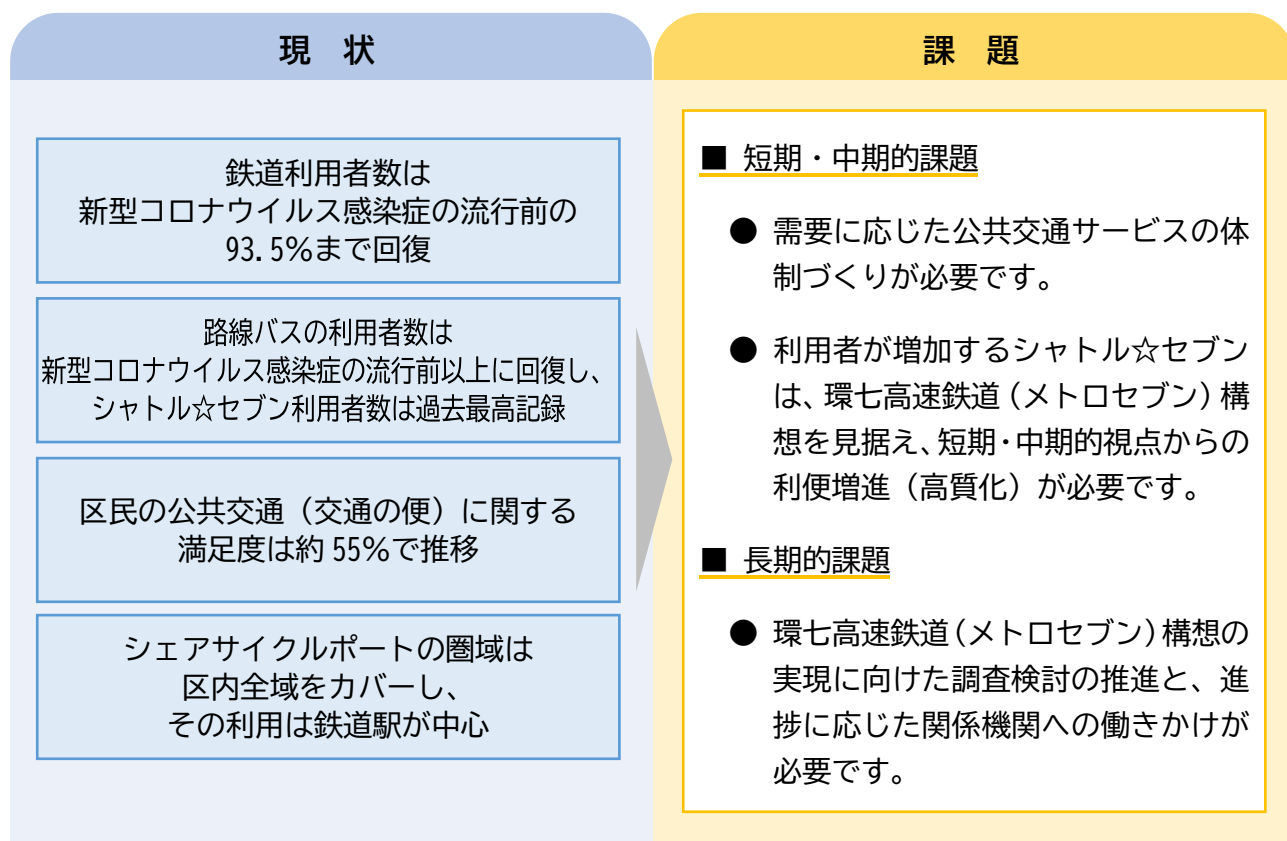


3-3 公共交通サービスの利用実態

区内における公共交通の利用状況を見ると、鉄道利用者数は新型コロナウイルス感染症の流行前と比較して 93.5%まで回復し、路線バスは流行前以上の利用水準となっています。特に、シャトル☆セブンでは、過去最高となる利用者数を記録しており、環七高速鉄道（メトロセブン）構想を見据えながら、短期・中期的な取組として利便増進（シャトル☆セブンの高質化）が必要と考えられます。

また、区民の公共交通（交通の便）に関する満足度は 55%前後で横ばいの傾向にあります。これは、公共交通ネットワークの質と量について、ある程度の評価はあるものの、大きな改善には至っていないことを示していると考えられます。

そのため、今後は需要にあわせた効率的な公共交通サービス提供体制の構築が必要と考えられます。構築においては、鉄道駅からの移動を補完する手段として利用が進むシェアサイクル等、多様な移動手段を組み合わせることも重要です。

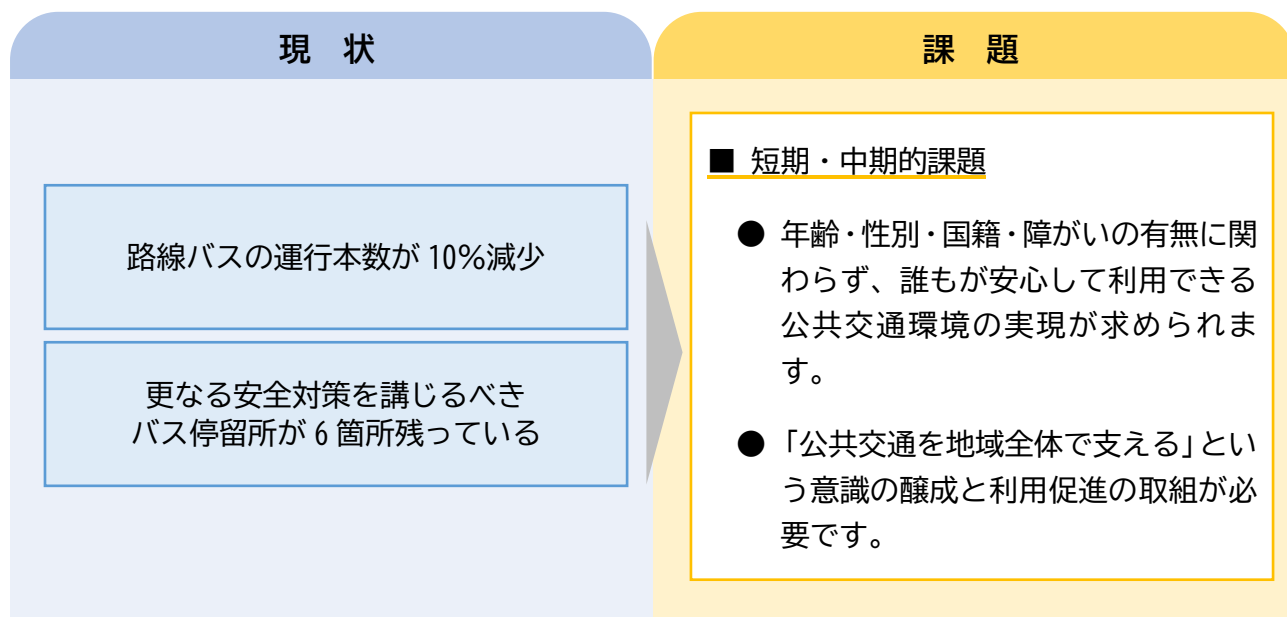


3-4 公共交通サービスの運行実態

公共交通は、地域の人々の日常生活や経済活動を支える基盤であり、その持続的な運行は地域社会全体の協力によって成り立っています。したがって、行政や交通事業者だけでなく、住民や地域団体、商業施設、学校等、地域に関わる多様な主体が「公共交通をみんなで支えていく」という意識を共有し、自分たちの暮らしに直結するものとして理解を深めることが重要です。

たとえば、日常的な利用の促進に加え、地域イベントや商業活動との連携による利用機会の創出、通勤・通学だけでなく買い物や通院等の幅広い用途での利用を意識づけることで、地域に定着した交通の維持につなげていくことが求められます。

公共交通をより多くの人に利用してもらうには、誰もが安全で安心して使える環境を整えることも不可欠です。特に、高齢者やこども、車いす利用者等、さまざまな利用者が無理なく移動できるようにすることが重要であり、バリアフリー化の推進やわかりやすい利用案内・乗り継ぎ動線等、公共交通のハードおよびソフトの両面で、環境改善や安全確保に向けた取組を進める必要があります。



3-5 まちづくりによる都市基盤の整備

区内では、都市計画道路をはじめとする道路基盤の整備が進んでいるほか、JR 小岩駅周辺のまちづくり、船堀駅周辺での新庁舎の整備を含む再開発、京成本線の連続立体交差事業等、まちの骨格となるさまざまな都市基盤の整備が進められています。

こうした都市基盤の整備は、駅前空間の構成や地域の移動に変化をもたらすとともに、まちづくり完了後の施設が新たな生活・交流の拠点となると考えられます。

そのため、公共交通のネットワーク構築や路線の整理、乗り継ぎ等の利便性向上、歩行者が安心して移動できる空間形成等、まちづくりと公共交通を切り離さず一体的に進めていく必要があります。

現 状

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中

課 題

■ 中期・長期的課題

- 交通環境の変化に対応し、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ります。

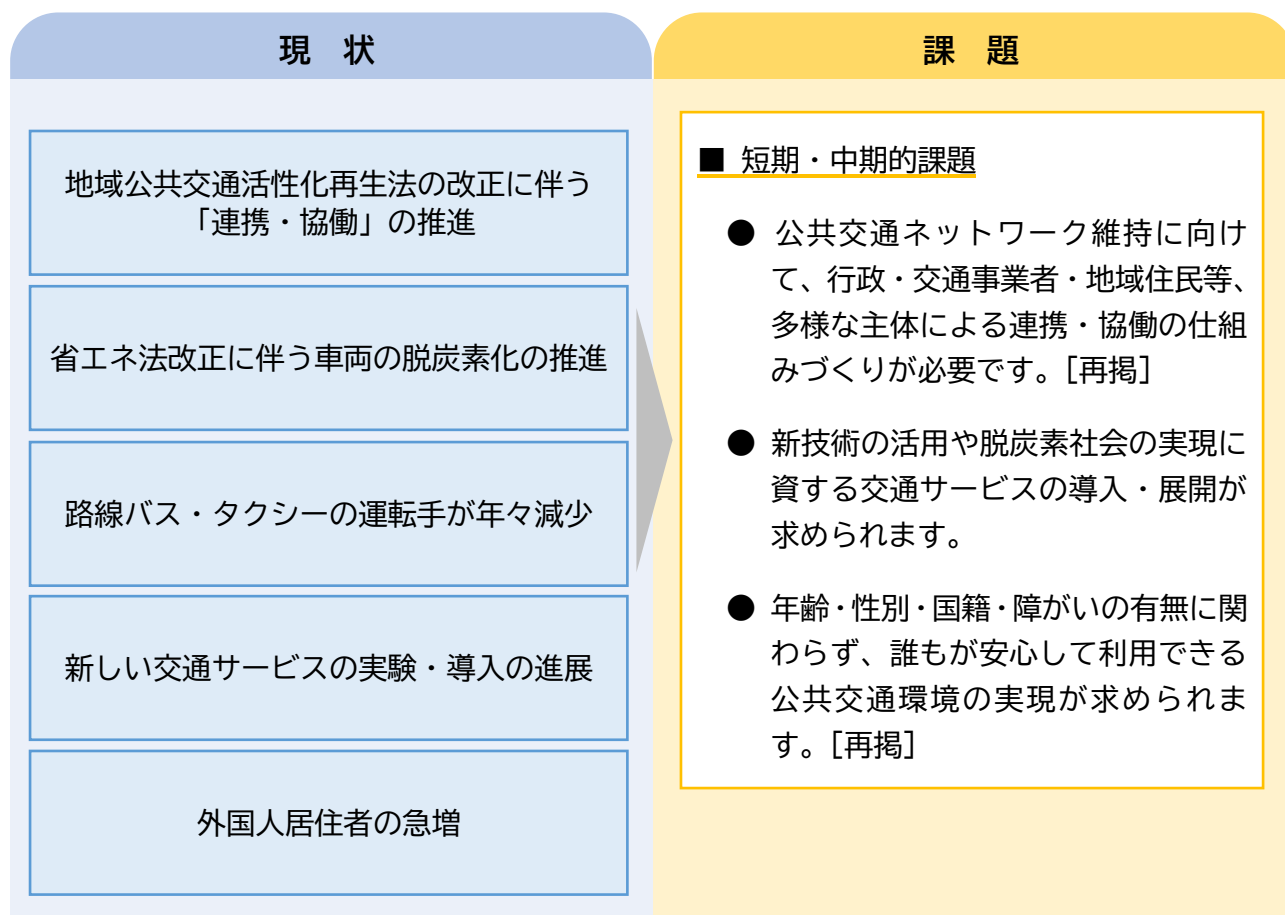
3-6 前計画策定後の地域公共交通をとりまく環境変化

地域公共交通活性化再生法の改正により、長期的な公共交通需要の減少に対して自治体・交通事業者・地域住民等の「地域の関係者」による連携・協働を推進することが求められています。

実際に路線バス・タクシーの運転手は年々減少をしていることから、区民をはじ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つつ、連携・協働する仕組みづくりが急務と言えます。

また、区内の外国人居住者が急増しており、多国籍化が進行しています。こうした変化を踏まえると、バリアフリー化とあわせて、情報提供手段の多言語化等、さまざまな利用者に寄り添ったきめ細やかな対応が必要と考えられます。

加えて、政府が主導する「2050年カーボンニュートラル」の目標達成に向けて、新技術の活用や電気バス、次世代エネルギー車両の導入・転換が求められています。



第4章 前計画の達成状況

前計画の施策で目標とした評価指標の達成状況は以下のとおりです。

11の施策と9つの指標が設定されており、年次ごとの目標値で評価すると最新の状況では7指標が達成、2指標が未達成となっています。

目標1	総合的な公共交通ネットワーク拡充
施策	(1) 体系的な地域公共交通ネットワークの充実 (2) 主要施設等へのアクセス性の向上 (3) 要検証区域における公共交通のあり方検討 (4) モデル地区での新技術の社会実験・検証
指標	① 公共交通のサービス圏域面積率 令和6年度実績：93% [未達成] / 目標値：96% ② 公共交通の満足度 令和7年度実績：57.2% [達成] / 目標値：55.7%以上 ③ 新技術の導入検討件数 令和7年度実績：1 [達成] / 目標値：R7までに1件以上
未達成の要因	① 交通空白地域におけるコミュニティ交通が本格運行に至らなかったため
目標2	交通結節点・結節機能強化
施策	(5) 駅前広場の機能強化 (6) 駅前広場以外の交通結節点の強化
指標	④ 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 令和6年度実績：99.9% [達成] / 目標値：96.0%
目標3	メトロセブン構想のステップアップ
施策	(7) 南北方向の大量輸送機関の推進
指標	⑤ 環状七号線を運行する路線バスの利用者数 令和6年度実績：16,950人/日 [達成] / 目標値：14,670人/日
目標4	安全・安心な公共交通環境づくり
施策	(8) 公共交通の安全対策の強化 (9) バリアフリーの推進
指標	⑥ ホームドア設置駅の割合 令和7年度実績：75% [達成] / 目標値：75%以上 ⑦ 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の数 令和7年度実績：6箇所 [未達成] / 目標値：0箇所
未達成の要因	⑦ 移設先の確保が困難であるため
目標5	みんなで支える公共交通の推進
施策	(10) 公共交通の情報提供 (11) 利用促進
指標	⑧ 骨格的なバス路線の利用者数【船堀街道】 令和6年度実績：14,884人/日 [達成] / 目標値：13,620人/日 ⑨ 骨格的なバス路線の利用者数【柴又街道】 令和6年度実績：14,480人/日 [達成] / 目標値：12,190人/日

第5章 本計画の基本方針と目標

5-1 本区における公共交通の役割

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を取り入れた交通について、すべての利用者およ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バス停留所等の環境整備をはじめ、行先・所要時間・頻度等がわかりやすい情報提供を行うことを重視します。

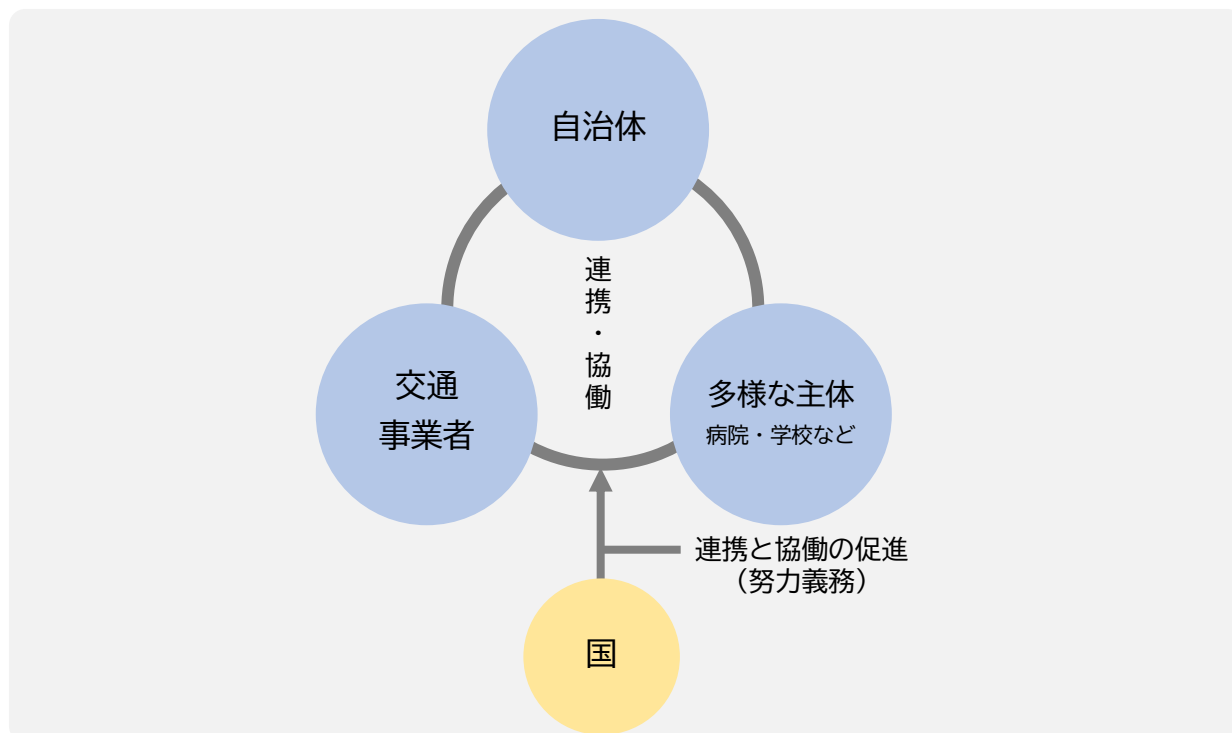
これらを実現するために、公共交通の利用促進を図り、鉄道、路線バス等による骨格的な公共交通ネットワーク、駅や拠点を中心とした生活圏域における移動ネットワーク、鉄道駅を中心とした交通結節点機能の拡充を図っていきます。

また、本区における公共交通は運賃収入が確保されることにより、現状の運行が維持されています。

しかしながら、今後人口の減少等により利用者が減少していくと、地域で安定して公共交通サービスを維持していくことが困難となります。

更に、公共交通の充実を図るには、交通空白地域の解消や、運行頻度の向上等のさまざまな取組が挙げられますが、これらは取組に関する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ができません。

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。



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

5-2 公共交通ネットワークのイメージ

本区における公共交通の役割を踏まえ、公共交通ネットワークのイメージを以下のとおりに定めます。

■公共交通ネットワークの将来イメージ

- 東西方向に5つの鉄道路線があり、鉄道駅に接続する形で区内全域にバス路線網が形成されています。そのうち、環状七号線、柴又街道、船堀街道を運行するバス路線を軸に「骨格的なバス路線※」と定めています。
- 道路状況によりバス車両の運行が難しい地域については、シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等を含めた多様な交通手段により区内全域での公共交通ネットワークの形成を図ります。

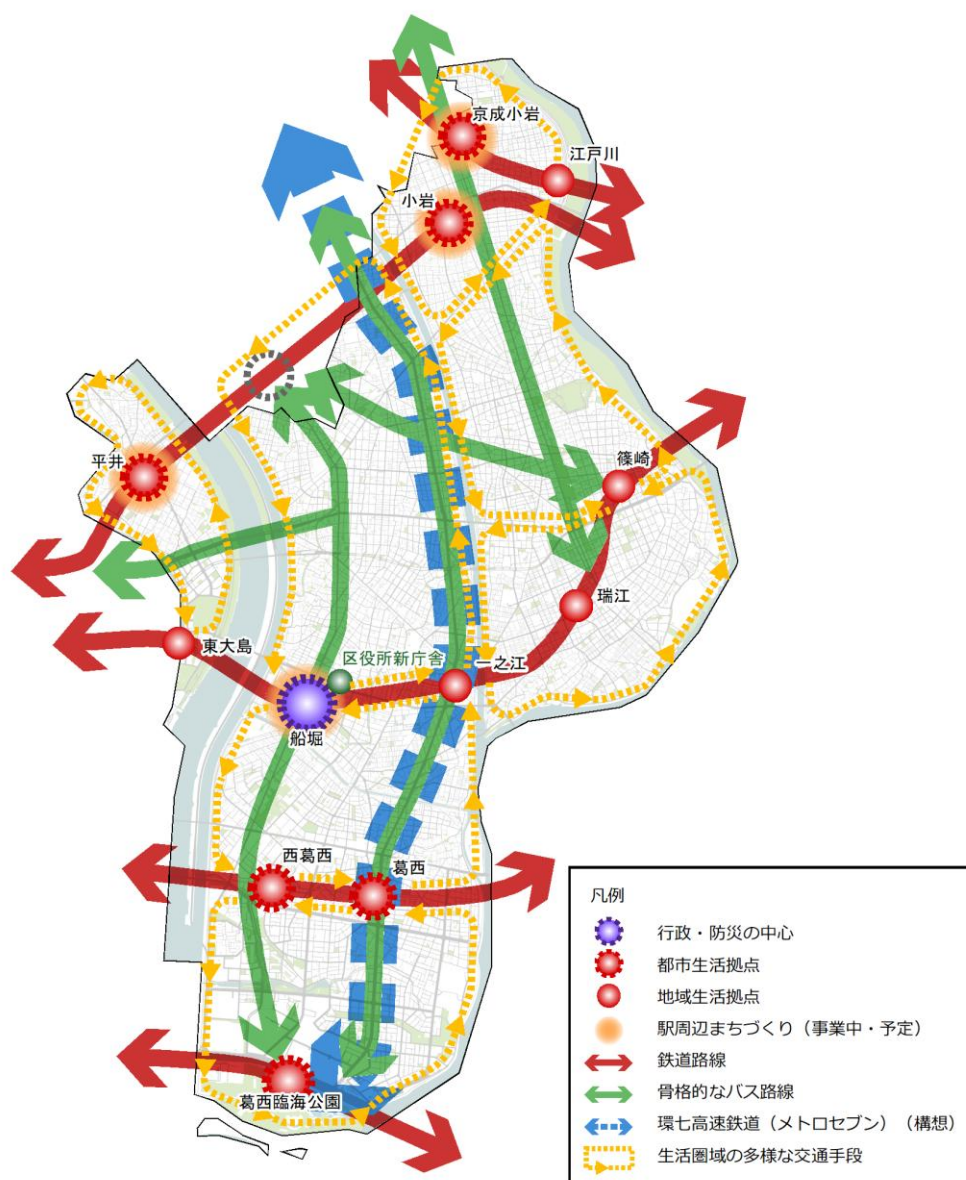


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

※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」をいいます。

5-3 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、基本方針と目標を定めます。

なお、本計画では環境変化・社会変化によって新たに表面化した課題への対応やまちづくりの進捗等を踏まえ、新たな取組の追加だけでなく、前計画の取組のうち維持すべき取組は継続し、効果が確認できた取組および社会情勢の変化により見直しが望ましい取組は更新するものとしてします。

■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

第6章 目標別施策






基本方針および目標の実現に向けた施策と取組を以下のとおり設定しました。

次ページ以降から、各取組について、その概要と実施主体・スケジュールを示しています。

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		3	9	11	13	17
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					
施策2 交通結節機能の強化		3	9	11	12	17
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					

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		3 すべての人に 健康と福祉を 	9 産業と技術革新の 基盤をつくる 	11 住み続けられる まちづくりを 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 
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				
施策4 環境負荷の低減		7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに 	13 気候変動に 具体的な対策を 	17 パートナーシップで 目標を達成しよう 	
取組 1	環境に配慮したバス車両の導入推進				

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		8	9	11	12	17
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					

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

人口減少や公共交通の利用者数の変動および路線バス・タクシーの運転手不足等、公共交通を取り巻く社会情勢はますます変化しており、持続可能な公共交通のあり方が議論されています。

本区では、公共交通サービスおよびネットワークの維持・充実を目指して、これまで交通事業者との協議や働きかけを積極的に進め、一定のサービス水準およびサービス圏域の維持に努めてきました。

今後はバス路線網や需要に応じたサービス内容について優先度を整理しながら、交通事業者と連携して、効率的で持続可能な公共交通サービスの提供体制の構築を目指します。また、地域住民や利用者の意見を踏まえて課題の把握と改善の検討を継続的に行い、地域における移動手段の維持・充実を図ります。

あわせて、本区におけるバス路線等の改善についても検討し、利用者の多様な移動ニーズに対応した、持続可能な公共交通体系の形成を図ります。

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
検討・関係者協議				

施策 1 公共交通ネットワークの確保・維持・改善

取組 2 都市計画道路の整備に伴うバス路線の検討

本区では、「東京における都市計画道路の整備方針」に基づき、都市計画道路の整備を進めています。これらの道路整備により、交通渋滞の緩和や交通の円滑化が期待されるだけでなく、路線バスの運行の定時性や安全性が高まり、路線バス利用者と交通事業者双方にとってメリットがあります。

本区は、引き続き都市計画道路の整備を推進しながら、交通事業者と連携してバス路線の見直し（補助第 284・288 号線（中央）、補助第 288 号線（南篠崎）への切替）に向けた検討を進めます。

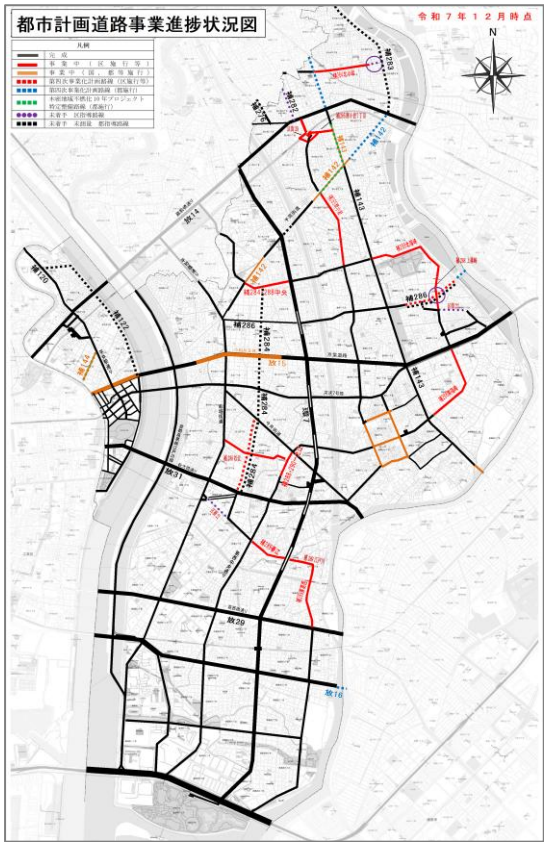


図 都市計画道路整備状況
（赤・橙線は現在事業中）

<整備前（平成 14 年）>



<整備後（令和 6 年 3 月）>



図 令和 6 年 3 月に開通した
都市計画道路補助第 288 号線（南篠崎）

実施主体

江戸川区、交通事業者

スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
利用実態調査		関係者協議		

施策1 公共交通ネットワークの確保・維持・改善

取組3 「新たな公共交通」の導入検討

近年、鉄道と路線バスといった従来の公共交通ではカバーできない地域において、小規模で柔軟な運行が可能な新型輸送サービス（デマンド交通、グリーンスローモビリティ等）や電動キックボードの導入が広がっています。これらについては、地域の交通課題の解消に向け、行政と連携しながら地域自らが主体となり運営している事例も見られます。

こうした状況を踏まえ、本区は地域が主体となった新たな公共交通の導入について、可能性やルートの検討、実証運行等を支援するとともに、交通安全上の課題の確認や実証運行に必要となる関係機関との協議を行います。

新型輸送サービス

AIオンデマンド交通



- 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待

グリーン スローモビリティ



- 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待

超小型モビリティ



- 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合

自動運転



- 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

出典：デジタル庁「第5回 モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会資料（令和5年7月）

図 「新たな公共交通」のイメージ

実施主体

地域組織、江戸川区

スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
地域運営組織の設立に伴い実証運行の実施				

施策1 公共交通ネットワークの確保・維持・改善

取組4 メトロセブン構想のステップアップ

■ 環七高速鉄道（メトロセブン）構想の推進

「環七高速鉄道（メトロセブン）」構想は、エイトライナー構想とともに都内9区を環状につなぐ公共交通として、国の交通政策審議会第198号答申に位置付けられています。構想の実現を目指し、江戸川区・葛飾区・足立区の3区で構成される「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会」では、東京都や関係区とも連携し、検討を進めています。

今後は、事業化に向けて、第198号答申（平成28年）に示された事業費等の課題について具体的な検討を行うとともに、令和12年度に想定される次期答申を見据え、関係機関への働きかけを継続します。

また、あわせてイベント等を活用したPR活動を行い、区民の理解と関心を高めながら、機運の醸成を図ります。

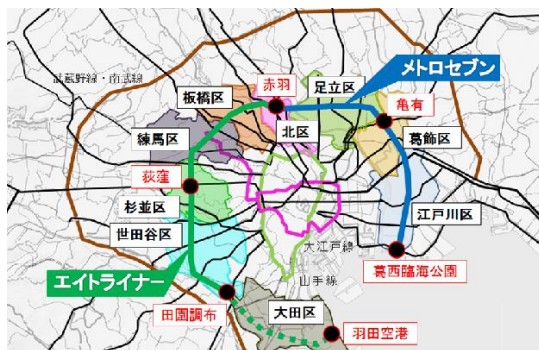


図 メトロセブン構想

■ シャトル☆セブンの利便性向上

メトロセブン構想の早期実現を目指すとともに、区内の南北交通の課題を改善する短期的な取組として運行が開始されたシャトル☆セブンでは、利用者が増加傾向にあり、更なる輸送力の向上が求められています。

こうした状況を踏まえ、本区は将来的なメトロセブン整備を見据えつつ、シャトル☆セブンの更なる快適性やサービス水準の向上等を検討します。

■ 実施主体

環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会、江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
需要調査・課題整理		関係者協議		次期答申見込み
シャトル☆セブンの利便性向上・高質化の検討				

施策1 公共交通ネットワークの確保・維持・改善

取組5 区役所本庁舎移転に伴う交通環境の整備

新庁舎は、行政手続きのみならず「協働・交流の拠点」として、区民が集まり賑わいを生む空間を整備し、アクセスしやすく誰もが利用しやすい庁舎を目指しています。

それに伴い、駅利用者の利便性を向上させるため、船堀駅から新庁舎までを歩行者デッキで繋ぐとともに、デッキに直結する新しい改札も設けます。

路線バスの運行経路やダイヤの見直し、船堀駅周辺でのバス停留所やタクシー乗り場の配置最適化などによる乗り継ぎ利便性の向上について、多角的な視点で検討を進めます。



出典：江戸川区新庁舎基本設計（令和6年7月）

図 完成イメージ



出典：江戸川区新庁舎基本設計（令和6年7月）

図 コミュニティ広場

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
検討・関係者協議				

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

区内の駅前広場は多くの歩行者が行きかい、路線バスをはじめ多くの車両が通行しているため、駅前広場利用者の安全性を確保するとともに、利便性の向上が求められています。一部の駅前広場では、歩行者とバス車両の動線の交錯や、バス停留所以外でのバス車両の停車等が生じています。

こうした状況を踏まえ、本区では駅前広場の再整備およびバス停留所の配置見直し等による安全で快適な駅前空間の形成について検討を進めています。

引き続き、各関係者と連携し、駅前広場の更なる利便性向上に向けて取り組んでいきます。



図 篠崎駅のバス停留所の横断抑止柵



図 葛西駅の待機列路面標示



図 駅前広場の改良イメージ

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

検討・関係者協議

施策 2 交通結節機能の強化

取組 2 まちづくりに伴う駅前広場等の整備

JR 小岩駅周辺では、交通環境の向上に向けた北口・南口駅前広場の整備が進み、京成小岩駅周辺では、京成本線の連続立体交差事業にあわせた周辺地域のまちづくりが計画されています。また、船堀駅周辺では、新庁舎や歩行者デッキの整備等にあわせてまちづくりが進んでいます。

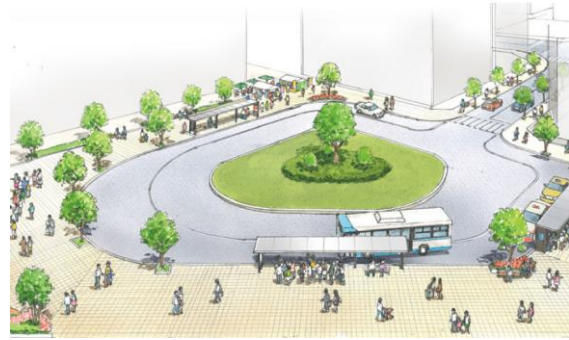
これらの事業により、駅前広場等における歩行者の公共交通へのアクセス向上、歩行者の安全確保等が期待されます。

本区は関係機関・交通事業者と連携し、多様な交通主体が共存できる空間構成の検討、ユニバーサルデザインの導入、地域特性や景観への配慮を含めた誰もが利用しやすい駅前空間の形成を計画的に進めます。



提供：JR 小岩駅北口地区第一種市街地再開発組合

図 JR 小岩駅北口駅前広場 完成イメージ



出典：江戸川区「京成小岩駅周辺地区まちづくり基本計画」
※イラストはあくまでもイメージです。

図 京成小岩駅前広場のイラスト

実施主体

江戸川区、交通事業者

スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
検討・関係者協議				

施策 2 交通結節機能の強化

取組 3 シェアサイクルの圏域維持・利用推進

区内におけるシェアサイクルのポート整備は順調に進んでおり、利用圏域として考えられるサイクルポートを中心とした半径 800m の圏域は、区内全域をカバーしています。

今後は、鉄道駅やバス停留所等の主要な交通結節点へのシェアサイクルのポート設置を更に促進しつつ、シェアサイクルの圏域を維持することで、公共交通との乗り継ぎ利便性、地域内の回遊性の向上を図ります。あわせて、シェアサイクルに関する周知を進め、より多くの利用者が円滑に利用できる環境づくりに取組みます。

また、安全かつ快適にシェアサイクルを利用できるよう、利用状況を継続的に把握・分析し、運用方法やサイクルポートの配置の最適化を図ります。



図 区内に設置されたサイクルポート

■ 実施主体

江戸川区、民間事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

利用促進・ポートの拡充

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

国土交通省は、令和2年に「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を改定し、鉄道駅のホームドア設置の推進や、大規模な鉄道駅におけるバリアフリー経路の整備に関する方針を示しています。

これを受けて、交通事業者は鉄道駅やバス停留所、車両のバリアフリー化を進めています。また、本区においても、視覚障がい者誘導用シートの整備、案内サインの改善等、公共空間のバリアフリー化を進めています。

引き続き、交通事業者は国および東京都の基準に基づいたバリアフリー化を計画的に進めます。

また、本区は残り3駅（京成小岩駅、江戸川駅、葛西臨海公園駅）のホームドアの早期設置に向けた要請を行うとともに、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、誰もが安全で快適に移動できるまちの実現を目指し、ユニバーサルデザインのある公共交通設備の整備を進めます。



図 JR 総武線 平井駅のホームドア
(令和7年10月31日 供用開始)



図 船堀駅北口交差点のエスコートゾーン
(視覚障がい者用道路横断帯)

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者、交通管理者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
バリアフリー化の推進				

施策3 ユニバーサルデザインの推進

取組2 踏切ゼロ化の推進

区内にある3箇所の踏切については、連続立体交差事業により除却されることで、沿線地域の交通安全の確保や道路渋滞の緩和が期待されます。国土交通省は、令和4年4月に3箇所の踏切を含む京成本線（京成高砂駅～江戸川駅間）の事業について、今後事業化に向けた準備・計画を進めることが望ましいと判断しました。

こうした状況を踏まえ、本区は早期実現に向け、関係機関に対し継続的に働きかけを実施します。また、短期的な取組として踏切周辺環境の安全対策を関係者と進めていきます。



出典：江戸川区ホームページ「京成本線連続立体交差化の推進」に加筆

図 京成本線（京成高砂駅～江戸川駅間）踏切位置図

<対策前>



<対策後>



図 踏切周辺の安全対策例（京成1号踏切）

■ 実施主体

東京都、江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

早期実現に向けた関係機関への働きかけの実施

施策 3 ユニバーサルデザインの推進

取組 3 バス停留所の安全対策の推進

区内には、更なる安全対策を講じるべきバス停留所が複数存在しており、そのうち4箇所のバス停留所が移設等により解消されました。残る 6 箇所のバス停留所においては、移設が難しい状況にあるため、看板設置や車内アナウンス等の注意喚起により、安全対策を実施しています。

引き続き、残りのバス停留所について、交通事業者・関係機関と連携し、バス停留所の移設や運行ルートの見直しによる早期解決に向けて取組を進めます。

<移設前>



<移設後>



図 移設による安全対策例（菅原橋西バス停留所（葛西駅方面））

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

移設先検討・関係者協議・バス停留所の移設（適宜）

施策3 ユニバーサルデザインの推進

取組4 バス待合環境の向上

路線バスの待合環境については、国のバリアフリーガイドラインにおいて、ベンチや上屋、照明、案内表示等の整備が求められており、区内のバス停留所においても、ベンチや上屋の設置・整備を進めています。

本区は引き続き、交通事業者と連携し、バス停留所の利用状況や設置条件（歩道の幅員や支障物）を踏まえながら、誰もが安心かつ快適に路線バスを利用できる待合環境の整備を進めます。



上屋・ベンチ・広告付きバス停の例（名古屋市／横浜市）



道路敷地以外も活用したゆとりあるバス停の例
（江戸川区：古川親水公園バス停）

歩道の無い路線で沿道敷地内に空間を確保した例
（江戸川区：松本弁天バス停）

出典：国土交通省 国土技術政策総合研究所「都市・まちづくりと連携し基幹的交通軸を成す魅力あるバス輸送システムの計画ガイドライン」（令和7年6月）

図 路線バスの待合環境改善に向けた取組の例

実施主体

江戸川区、交通事業者

スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
実態調査・検討		整備等による改善		

施策 3 ユニバーサルデザインの推進

取組 5 公共交通分野における DX 推進

公共交通の利用促進には、利用者が必要とする運行時刻や運休状況等の情報を、誰もがわかりやすく、タイムリーに入手できる環境を整備することが重要です。

こうした観点から、本区では、バス停留所の待合環境の向上とあわせて、デジタル案内表示やリアルタイムの運行情報を提供するデジタル案内設備の整備が進められています。

本区は引き続き、デジタル技術を活用した公共交通の情報提供による利便性向上を目的に、関係機関と連携し整備を進めます。



図 葛西駅のデジタル案内標識



図 西葛西駅のデジタルサイネージ

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

関係者協議・整備推進

施策3 ユニバーサルデザインの推進

取組6 キャッシュレス決済の導入推進

キャッシュレス決済は、利用者にとって現金の準備が不要で、乗車時の手間を軽減できるメリットがあります。また、バス事業者にとっても、現金支払い時の運賃確認や釣銭対応にかかる時間を削減できるため、運行の定時性が確保できる等、効率性の向上が期待されます。そのため、二次元コードやクレジットカード等を利用したキャッシュレス決済の導入が進んでいます。

こうした状況を踏まえ、交通事業者は利用者の利便性向上および円滑な乗車環境の確保、更には運行サービスの質的向上を目的として、二次元コード決済やクレジットカード決済等、多様な決済手段の導入を引き続き推進します。



出典；国土交通省「MaaS 基盤整備事業（地域交通キャッシュレス導入支援）」

図 キャッシュレス決済のイメージ

■ 実施主体

交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
導入推進				

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

政府が掲げる「2050 年カーボンニュートラル」の実現に向け、バス事業者は二酸化炭素や窒素酸化物等の温室効果ガスの排出量を抑制する電気バスや燃料電池バスの導入を進めています。

引き続き、バス事業者はバス車両の更新とあわせ、低炭素・脱炭素型車両の導入を段階的・計画的に進めます。



出典：東京都交通局 HP
都営バス（電気バス）



出典：京成バス HP
京成バス（電気バス）



京成バス東京提供
京成バス東京（電気バス）



出典：東京 BRT HP
東京 BRT（燃料電池バス）

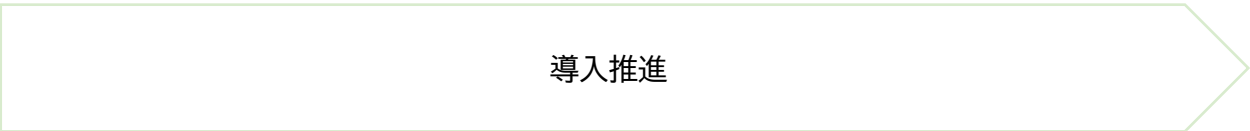
写真 導入が進む電気バス・燃料電池バス

■ 実施主体

交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------



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

本区では、公共交通に関する情報をわかりやすく一元的に確認できる環境を整備するため、公共交通ポータルサイトを開設しています。

ポータルサイトを通じた情報発信は、公共交通の利便性や役割への理解を深めるとともに、地域全体で公共交通を支える意識の醸成や利用促進につながることを期待されます。

このため、本区では交通事業者の取組や公共交通の成り立ち、外国人向けのコンテンツ（路線バスの乗り方、区内の移動方法、観光施設案内）等、多様な情報を積極的に提供していきます。

地域公共交通は、皆さまのご利用により支えられています。引き続き、多くの皆さまが公共交通への関心を高め、地域全体で公共交通を支え合う仕組みづくりを目指します。



図 江戸川区の公共交通ポータルサイト

■ 実施主体

江戸川区

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
公共交通ポータルサイトの運営				

施策 5 公共交通の利用促進

取組 2 イベント等を活用した PR 活動の強化

地域公共交通の利用促進にあたっては、多くの区民に公共交通の基本的な役割や必要性、その利便性やメリット等を正しく認識してもらうことが重要です。

本区では、こうした意識向上を図るため、公共交通ポータルサイトによる情報発信に加え、本区や交通事業者が主催・出展する各種イベントにおいて、利用促進 PR を積極的に行っています。

イベントでは、路線バスや鉄道の運行情報、利便性の紹介や写真撮影用パネルの設置、公共交通の利用を促すグッズの配布等を通じて、公共交通を身近に感じてもらう機会を提供しています。

引き続き、SNS やデジタルメディアを活用した広報、地域団体や学校との連携による啓発活動の充実等、取組を継続・発展させながら、公共交通への理解と利用促進を図ります。



第 20 回 全国バスマップサミット（令和 6 年 2 月）



第 47 回 江戸川区民まつり（令和 7 年 10 月）

図 過去に実施したイベント開催状況

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
利用促進キャンペーンの実施（年 1 回以上）				

施策 5 公共交通の利用促進

取組 3 運転手確保の取組への支援

路線バス・タクシー運転手の高齢化や労働環境の変化に伴い、全国的に運転手不足が深刻化しており、区内においても一部のバス路線において運行本数の減便が生じています。

これらは、通勤や通学、通院、買い物等、地域住民の生活に直結する移動手段の確保に影響を及ぼす重要な課題となっています。

こうした状況を踏まえ、本区は交通事業者と連携しながら、運転手の採用募集に関する周知啓発を積極的に行うとともに、交通事業者は働きやすい職場環境の整備や人材確保に向けた取組を推進し、持続的な運行体制の確保を図ります。



図 バス会社合同説明会（後援：江戸川区）

■ 実施主体

江戸川区、交通事業者

■ スケジュール（年度）

R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------

事業者との連携による周知・啓発の実施

第7章 数値目標

7-1 評価指標と目標値

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、8つの評価指標と目標値を設定します。この指標に基づき毎年評価を行います。

目標	評価指標	単位	基準値 (実績年度)	目標値 (令和12年度)
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
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	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
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)	50.6

※計画の進捗について江戸川区のホームページにて公開しています。

7-2 目標値の算出方法

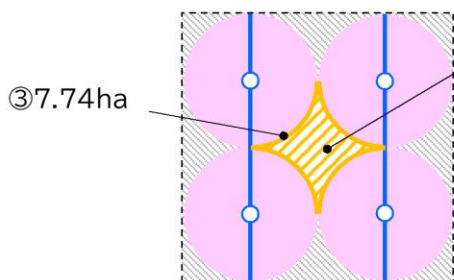
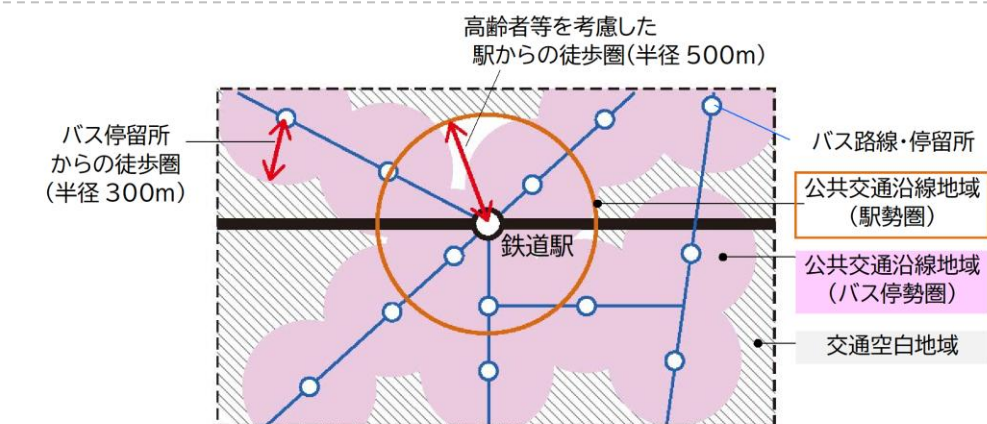
(1) 交通のサービス圏域率

鉄道駅から 500m、バス停留所から 300mを公共交通のサービスが充足すると考えられるサービス圏域とします。また、区内の可住地面積（東京都土地利用現況調査に基づく）に対するサービス圏域の面積をサービス圏域率とします（サービス圏域面積÷区可住地面積）。

ただし、サービス圏域外と判定された地点についても、7.74ha（水域等に接している場合は3.87ha）未満の地区については、下図に示す考え方に則りサービス圏域に含めます。

鉄道や路線バスの公共交通によるサービス圏域率は令和7年度時点で92.9%です。残る交通空白地域においては、区と地域が連携し、地域が主体となる「新たな移動手段」によって解決することにより、区内全域の交通サービス圏域率の向上を図ります。

【公共交通沿線地域に関するイメージ】



公共交通沿線地域とみなす区域
(交通空白地域とすることが非合理的な区域)

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ます。

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します。

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します。

$③ \div 2 = 3.87\text{ha}$

(2) 新たな移動手段の実証事業

区内の交通空白地域における、新たな移動手段の導入に向けた実証運行の実施件数を対象とします。

本計画では、3地区を目標値と設定しました。具体的な事業対象地域は、最寄りのバス停留所からの距離が遠い地域や、高齢化率、地域からの要望等を踏まえて決定します。

(3) 公共交通軸と定めるバス路線の日当たり利用者数

区内の南北方向（主に船堀街道、環状七号線、柴又街道）を結ぶバス路線を本計画における公共交通軸とし、指標の対象とします。

施策の展開により、自動車からの転換、新規利用者の獲得、既存の利用者の利用回数拡大等による路線バスの年間利用者数が増加するとして目標を設定しました。

表 公共交通軸と定める区間と対象とするバス路線

区間	事業者	対象とするバス路線
船堀街道	都営バス	新小 21（新小岩駅～船堀駅～西葛西駅）
		臨海 22（船堀駅～西葛西駅～臨海車庫）
環状七号線	都営バス	新小 20（東新小岩四～上一色～一之江駅）
		臨海 28（一之江橋西詰～一之江駅～臨海車庫）
	京成バス東京	新小 20（東新小岩三丁目～新小岩駅北口～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®）
柴又街道	京成バス	小 55（小岩駅～京成小岩駅入口～金町駅）
		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）

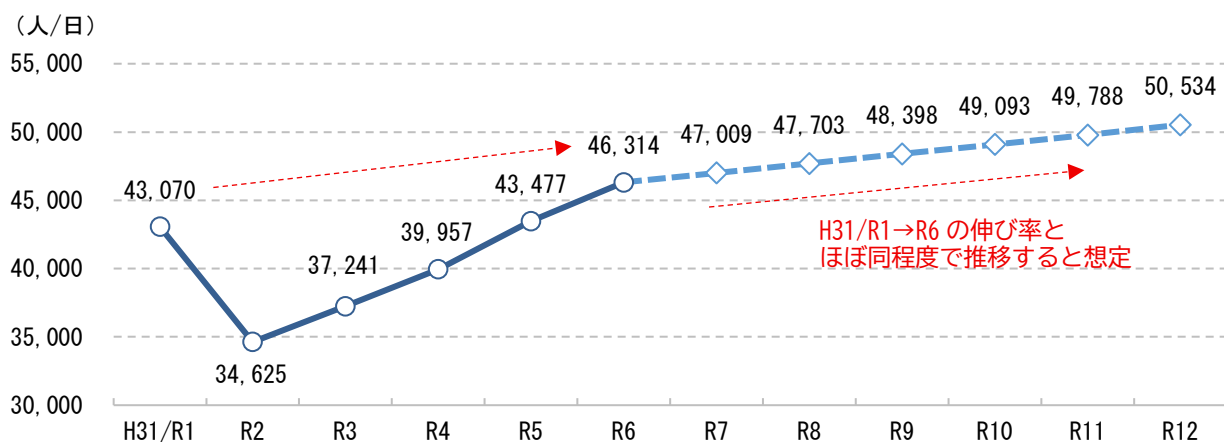


図 年度別・公共交通軸と定める区間の路線バスの利用者数の想定推移

(4) 更なる安全対策を講じるべきバス停留所の解消

更なる安全対策が求められるバス停留所について、引き続き現地状況や利用実態を踏まえながら、交通事業者・関係機関と連携し、移設等による解消に向けた協議を進めます。

本計画では、直近の協議状況を踏まえ2箇所の解消を目標値として設定し、将来的にはすべての箇所の解消を目指します。

(5) デジタル技術を活用した案内設備の導入

区内の駅施設や駅前広場等の交通結節点における交通結節機能の向上を目的として、公共交通の情報を表示できる案内設備の導入を進めていきます。

本計画では、区内の駅前広場がある鉄道駅（江戸川駅を除く）11箇所を対象とします。

(6) 二酸化炭素の排出量（運輸部門）

本区では、「江戸川区気候変動適応計画（令和4年12月策定）」において、令和12年度までに温室効果ガス排出量の50%削減を目標としています。また、国の計画では、交通・物流（運輸部門）に関して、「令和12年度において二酸化炭素排出量35%削減（平成25年度比）」を目標としています。

本計画では、公共交通を対象とするため、国が掲げる運輸部門（平成25年度比）35%削減を目指します。

オール東京62市町村共同事業「温室効果ガス排出量」によると、本区における平成25年度の二酸化炭素排出量は560千トン-CO₂です。これに対し、35%の削減をした364千トン-CO₂（560×0.65）を目標値として設定します。

なお、データの算出年次は公表年次と3年のずれが生じるため、令和12年度公表の値は令和9年度実績となります。

表 二酸化炭素の排出量（運輸部門）の想定目標量

評価年	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
排出量 (千トン-CO ₂)	394.0	390.2	386.4	382.6	378.8	375.0	371.2	367.4	363.6
削減量 (千トン-CO ₂)		-3.8	-3.8	-3.8	-3.8	-3.8	-3.8	-3.8	-3.8
実績年次	<R4>	<R5>	<R6>	<R7>	<R8>	<R9>	<R10>	<R11>	<R12>

※各年の減少量は均一と想定。黄着色部分は本計画の計画期間

(7) 公共交通（交通の便）の満足度

近年の「江戸川区民世論調査」では、交通の便に関する満足度（満足+やや満足）が55%前後で推移しています。

本計画では、更なる施策の展開により満足度が年々上昇すると想定して、最終目標値を60%と設定しました。

(8) 公共交通の日あたり利用者数（鉄道+路線バス）

区内のすべての鉄道駅および区内を通過するすべてのバス路線を対象とします。

施策の展開により、自動車からの転換、新規利用者の獲得、既存の利用者の利用回数拡大等による公共交通の年間利用者数の増加が望めますが、今後は人口の減少傾向もあり、大幅な増加は見込みにくいと考えられます。

以上を踏まえ、当面は鉄道利用者が新型コロナウイルス感染症の流行前まで回復することを想定し、公共交通の利用者数 50.6 万人/日为目标として設定しました。

表 鉄道・路線バス利用者数の推移（単位：人/日）

利用者	H31/R1	R2	R3	R4	R5	R6	目標値
鉄道	352,268	266,409	278,639	300,655	318,877	329,293	352,267
路線バス	145,981	122,120	131,201	139,828	146,959	153,726	153,726
合計	498,249	388,529	409,840	440,483	465,836	483,019	505,993

第8章 計画の推進方針

8-1 推進体制

公共交通の利用者である区民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、本区が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図るものとします。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、本区が地域や交通事業者等の関係主体と連携・協働して進めます。

更に、必要に応じて国や東京都等の関係機関とも連携・協働を図りながら本計画を推進します。

8-2 江戸川区地域公共交通活性化協議会の役割

江戸川区地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通計画の検討・協議に加え、計画策定後における施策の実施状況および達成状況の評価に関する実施主体としての役割も担います。

また、交通事業者をはじめ、道路管理者、公安委員会、利用者等関係主体間の連携・調整について、本区が中心となつて行う機関として機能することとします。

更には、情報提供や利用促進等に関わる施策の実施主体としても機能することとします。

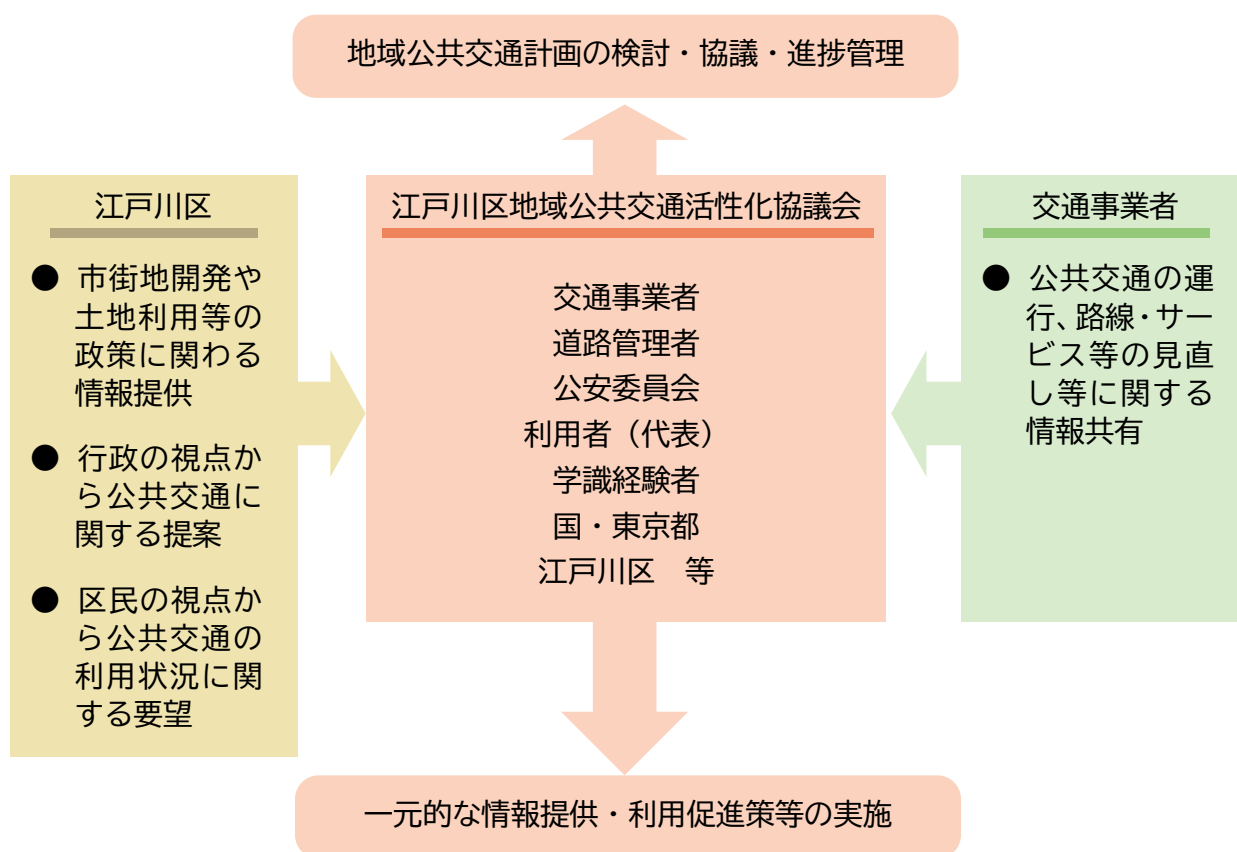


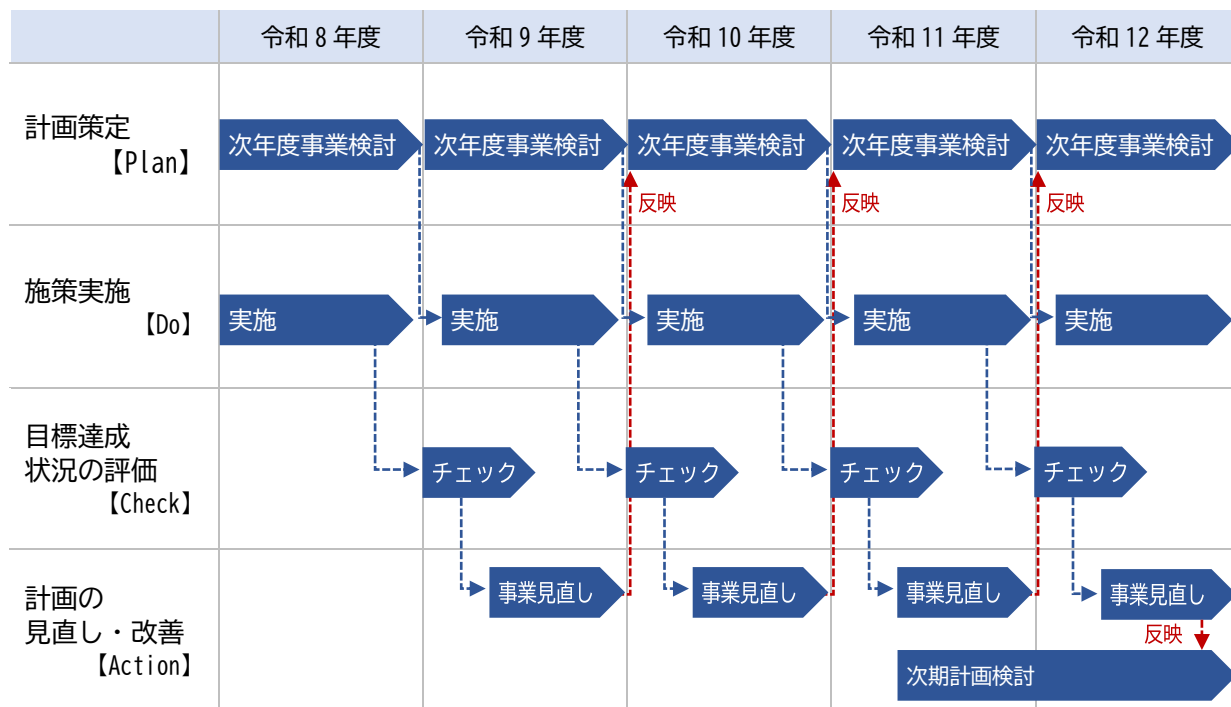
図 江戸川区地域公共交通活性化協議会の機能と役割

8-3 PDCA サイクルによる評価・検証

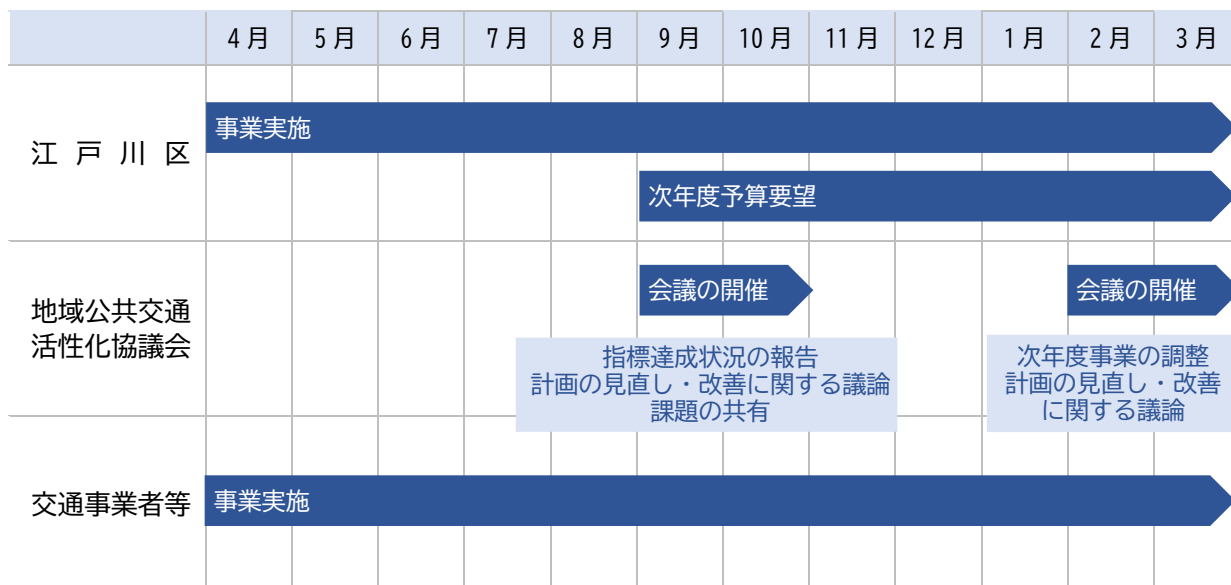
本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、評価・検証（Check）、施策・事業の見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進します。

なお、毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期の PDCA サイクルと、計画期間を通しての長期の PDCA サイクルにより、計画の推進および進捗管理を行います。

■長期における進捗管理・評価スケジュール



■年度ごとの基本スケジュール



江戸川区地域公共交通計画

発 行 月 令和 8 年 3 月
編集・発行 江戸川区 都市開発部 まちづくり調整課 交通調整係
住 所 〒132-8501 東京都江戸川区中央 1 丁目 4 番 1 号
連 絡 先 TEL：03-5662-1103（直通）

