

江戸川区地域公共交通計画

資料編

令和8年3月



ともに、生きる。
江戸川区

資料編・目次

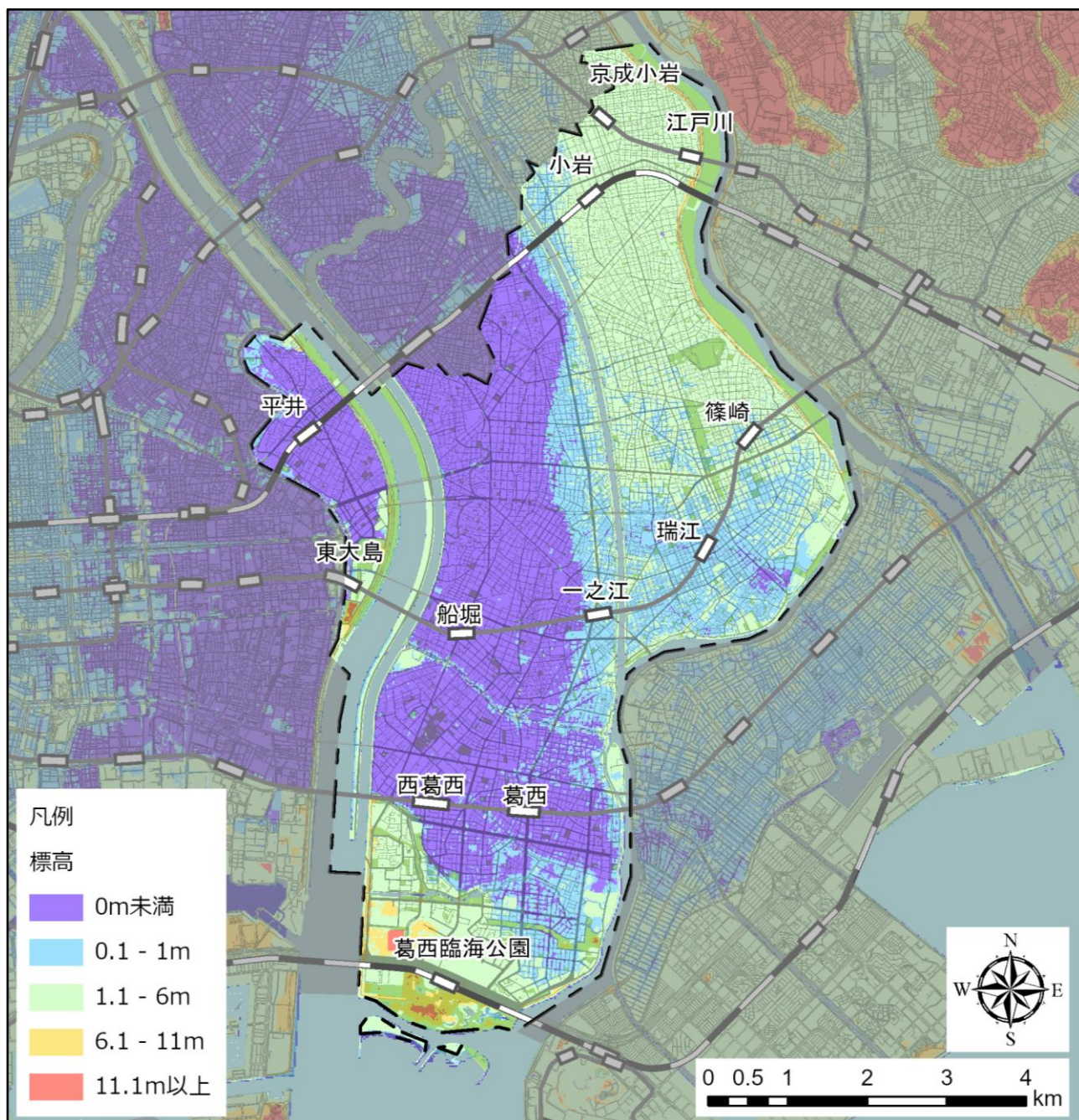
第1章 土地利用、人口分布等の現状	1
1-1 地形	1
1-2 土地利用	2
1-3 施設分布	3
1-4 人口分布	4
1-5 道路ネットワーク	7
1-6 区内のまちづくり	11
第2章 公共交通の現状	13
2-1 鉄道	13
2-2 路線バス	19
2-3 ライドシェア	24
2-4 自転車	25
2-5 交通結節点（駅前広場）	30
2-6 利用促進・情報発信	31
2-7 公共交通の満足度	33
2-8 路線バスに関するアンケート	34
第3章 支援制度	35
3-1 バス利用に関わる支援制度	35
3-2 その他本区の支援制度	36
第4章 区民等の流動実態・ニーズ	38
4-1 パーソントリップ調査で把握できる移動特性	38
4-2 ビッグデータでの流動実態	42
第5章 鉄道駅における公共駐輪場の定期利用登録者圏域	51
5-1 定期利用登録者の駐輪場別居住地分布	51
5-2 各町丁目における駐輪場の定期登録利用者数	52
第6章 交通事業者等の経営計画	53
第7章 地域公共交通に関する環境の変化	54
7-1 地域公共交通活性化再生法の改正（令和5年）	54
7-2 省エネ法の改正（令和5年）	55
7-3 Maas の動き	56
7-4 自動運転	57

第1章 土地利用、人口分布等の現状

1-1 地形

荒川、江戸川、旧江戸川の3つの河川と東京湾に三方を囲まれた本区は、陸地の約70%が「ゼロメートル地帯」と呼ばれる低地となっています。

高低差が少なく平坦であることから、区内での移動は比較的容易である一方で、区外へ移動する際には、北側の一部を除き、河川を渡るために橋を通行する必要があります。そのため、橋梁部に交通が集中しやすいという特徴があります。

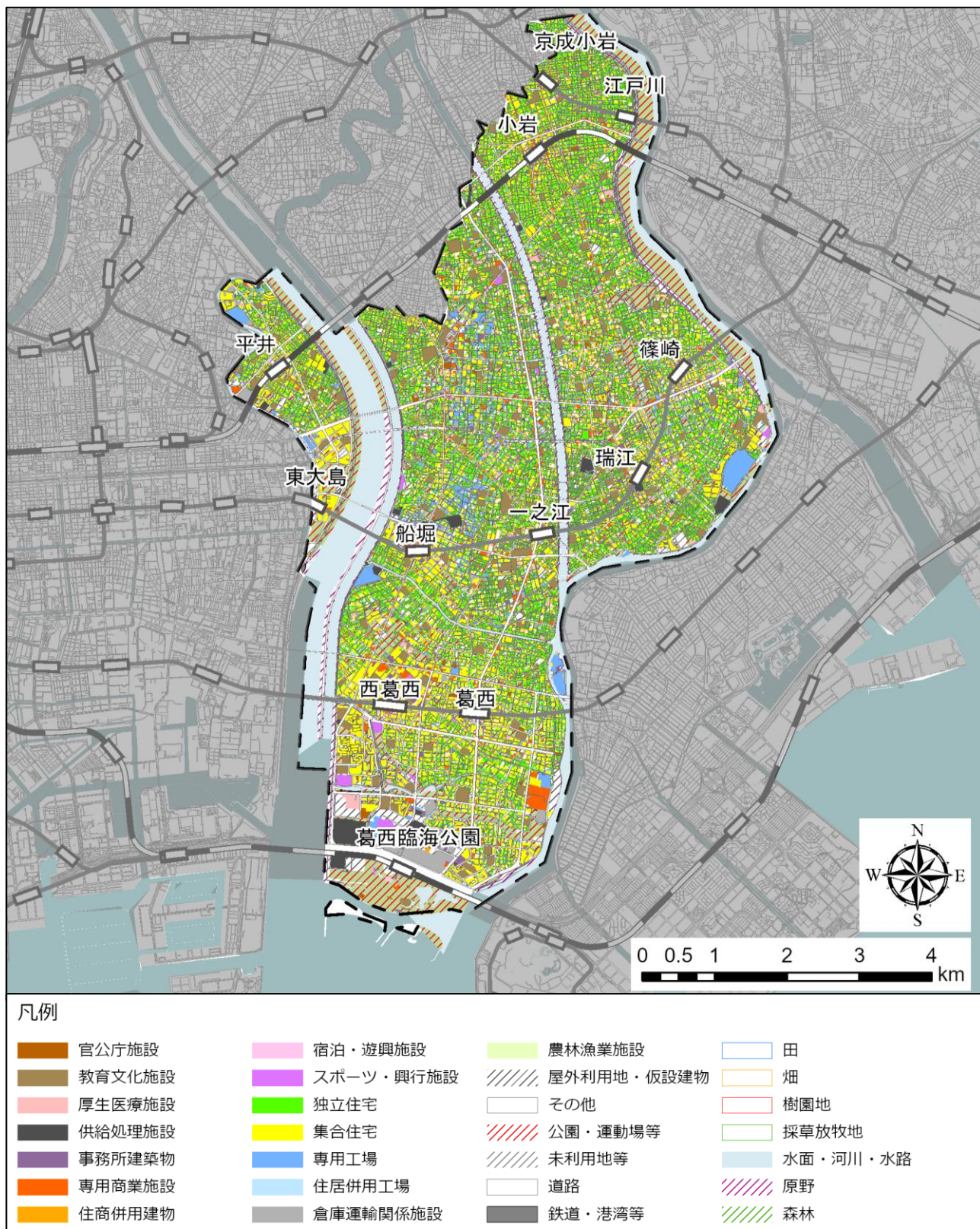


資料：基盤地図情報を基に作成

図 区内の標高

1-2 土地利用

区内の土地利用は、住宅用地（戸建住宅や集合住宅）が最も多く、区内全体の面積のうち約30%を占めます。また、学校や図書館等の教育・文化施設の敷地、公園・運動場や屋外利用地・仮設建物が多く分布しています。



資料：東京都「土地利用現況調査」（令和3年度）を基に作成

図 区内の土地利用

1-3 施設分布

公共施設や学校、商業施設等は、いずれも区内のさまざまな場所に分布しています。

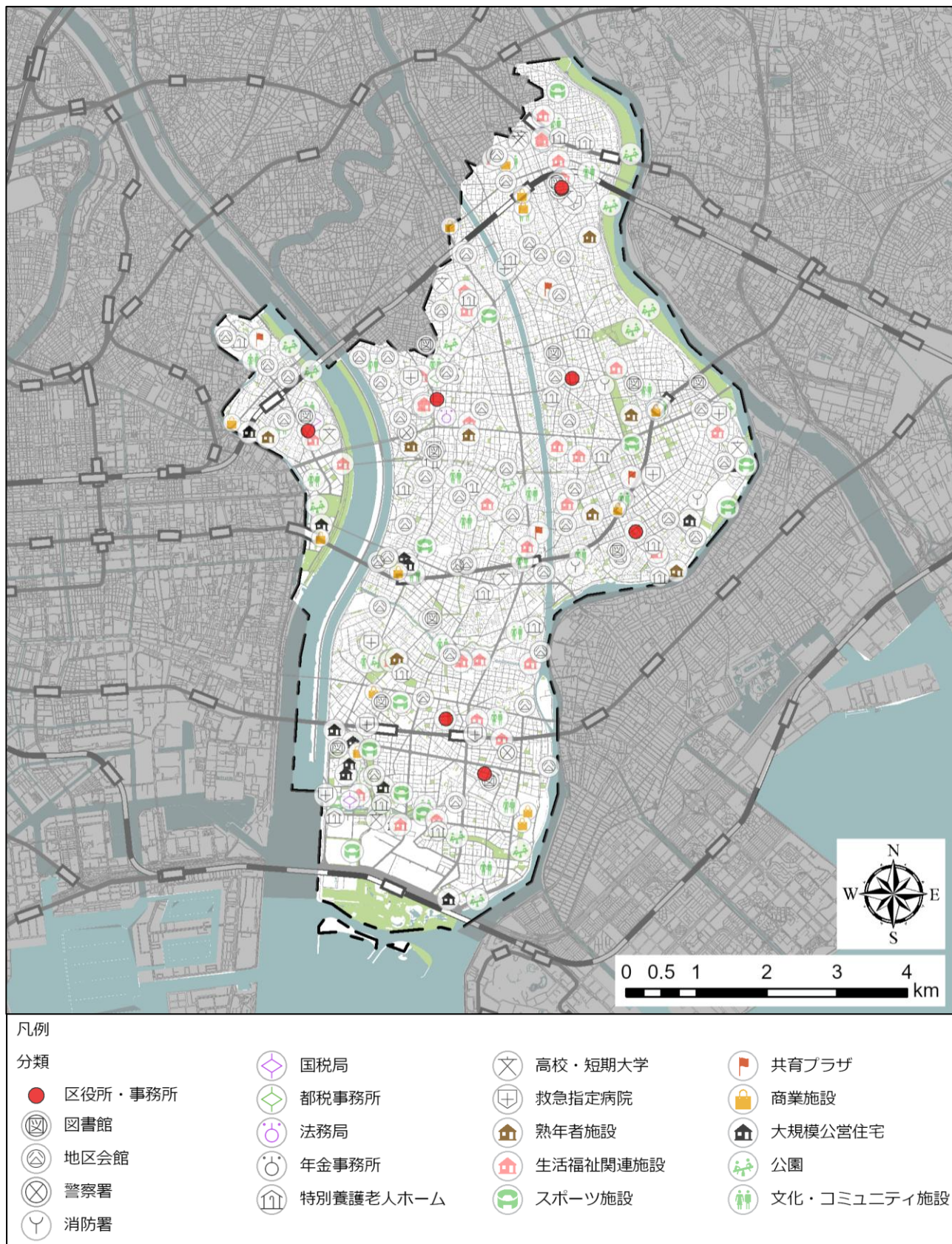


図 区内の施設分布

1-4 人口分布

区内の将来人口は、令和 2 年前後に、約 70 万人と人口のピークを迎えた後、ゆるやかに減少し、令和 82 年には 35.5 万人と、現在の半分程度まで減少すると想定されています。

年齢 3 区分別では、生産年齢人口（15～64 歳人口）は令和 7 年に 67.5%でピークを迎え、その後は令和 32 年にかけて大幅に減少し、以降は、約 60%で推移します。

一方、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 ポイント上昇する等、高齢化の進行が徐々に進んでいくことが予想されています。

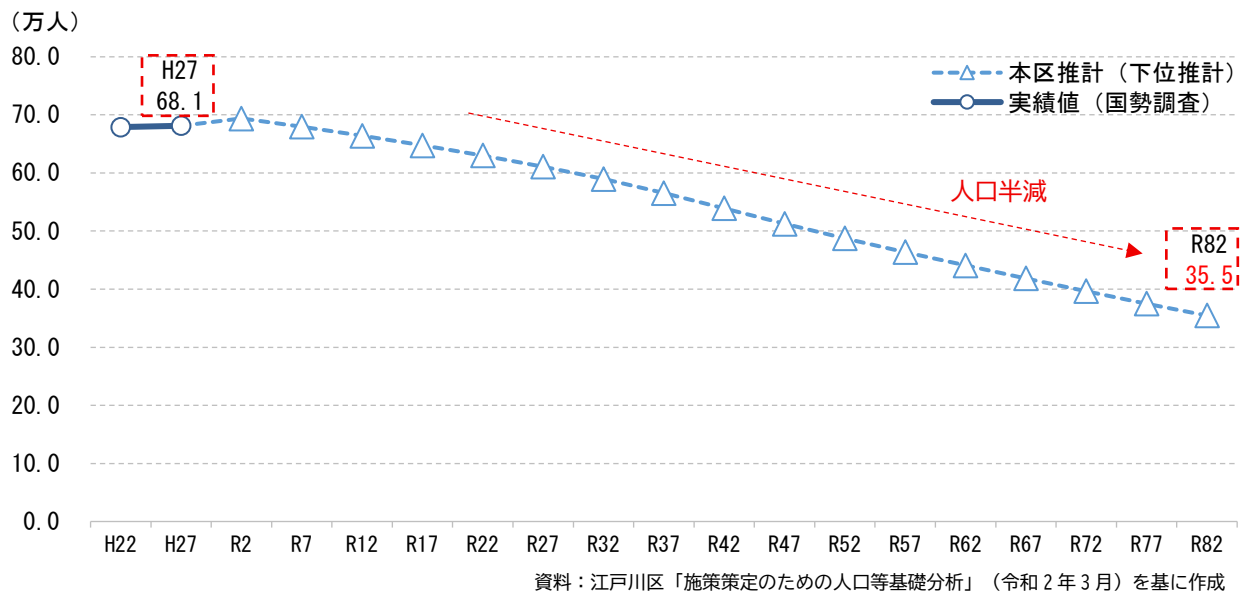


図 各年の区内の人口推移・推計

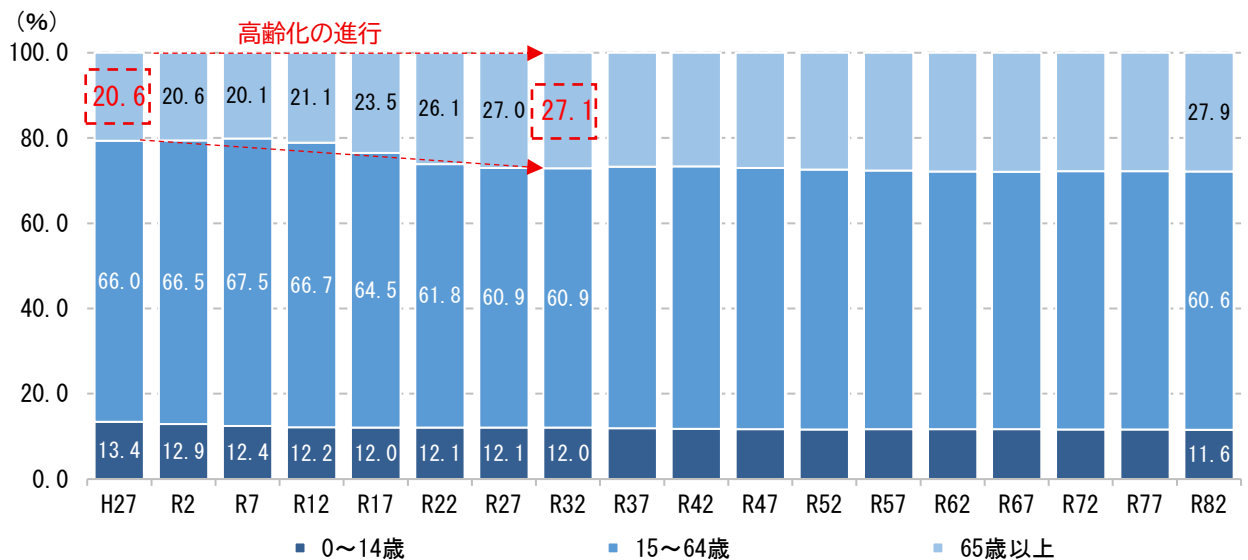
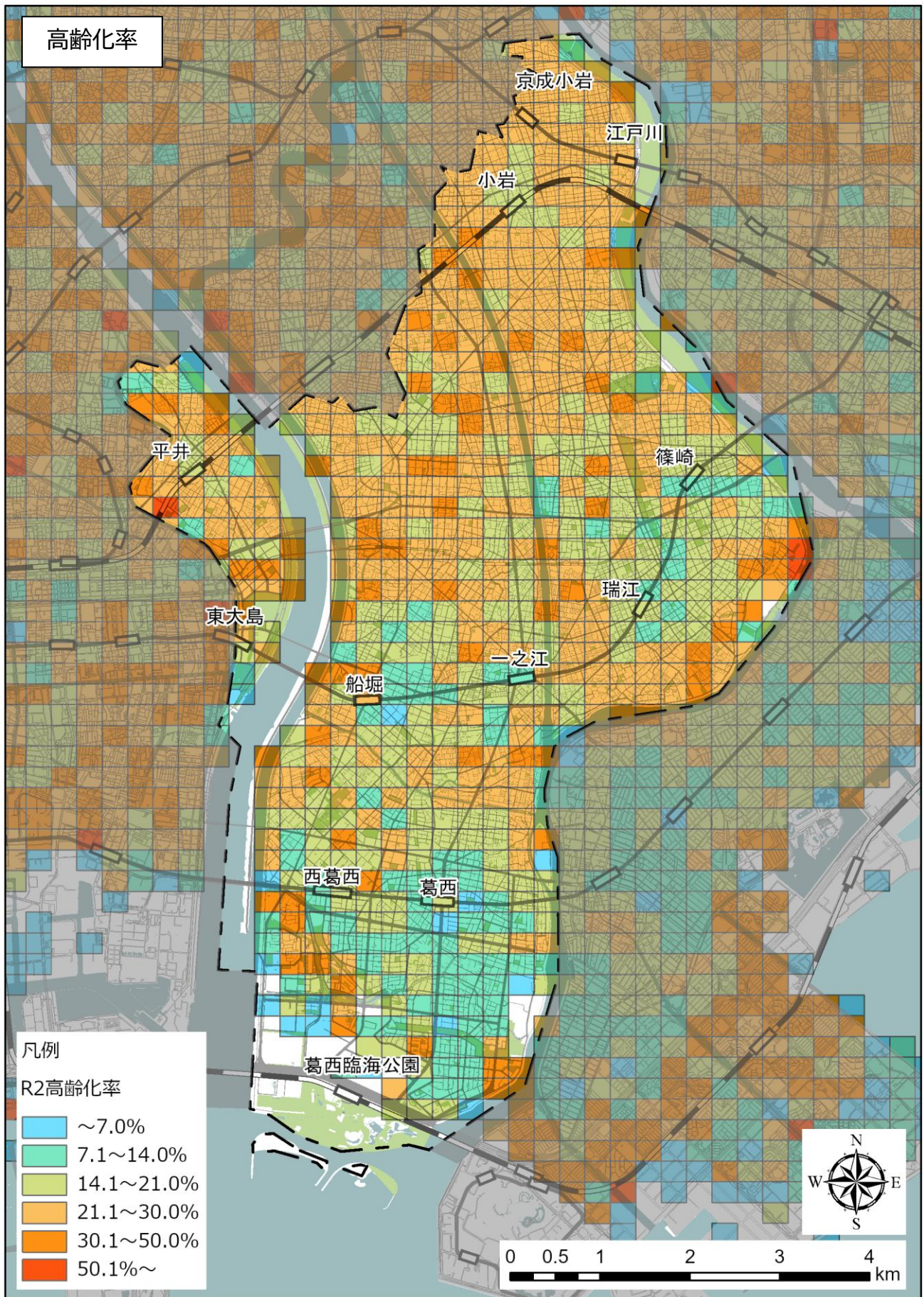


図 各年の区内の年齢 3 区分別人口構成比の推移



資料：総務省「国勢調査」（令和2年）を基に作成

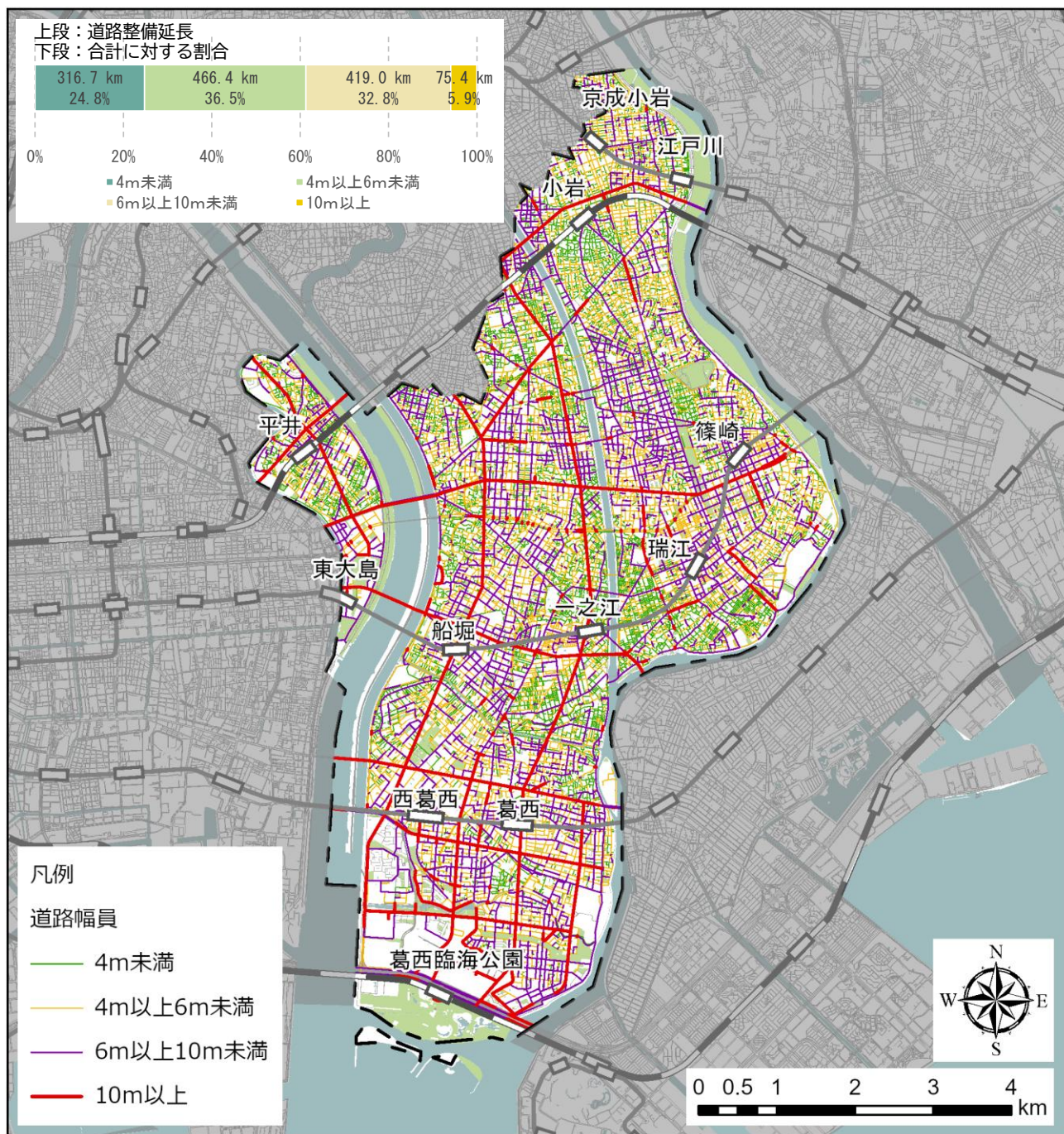
図 令和2年国勢調査・高齢化率（250mメッシュ）

1-5 道路ネットワーク

(1) 概要

区内には、主要な幹線道路として、南北方向にゆりのき橋通り、船堀街道、環状七号線、柴又街道が、東西方向に蔵前橋通り、千葉街道、京葉道路、新大橋通り、葛西橋通り、清砂大橋通り、湾岸道路がそれぞれ配置されています。これらの道路は、区内の骨格的な道路ネットワークを形成するとともに、区外への広域的な交通を支える重要な役割を担っています。

また、区内の道路延長を幅員別にみると、幅員 4m未滿の道路が 24.8%、4m以上 6m未滿の道路が 36.5%を占めており、比較的狭あいな道路が多い構成となっています



資料：東京都「都市計画基礎調査」（平成 31 年）を基に作成

図 区内の幅員別道路現況

(2) 都市計画道路

都市計画道路の整備は順調に進捗しており、道路ネットワークの構築が進んでいます。
また、今後も多数の都市計画道路の整備が予定されています。

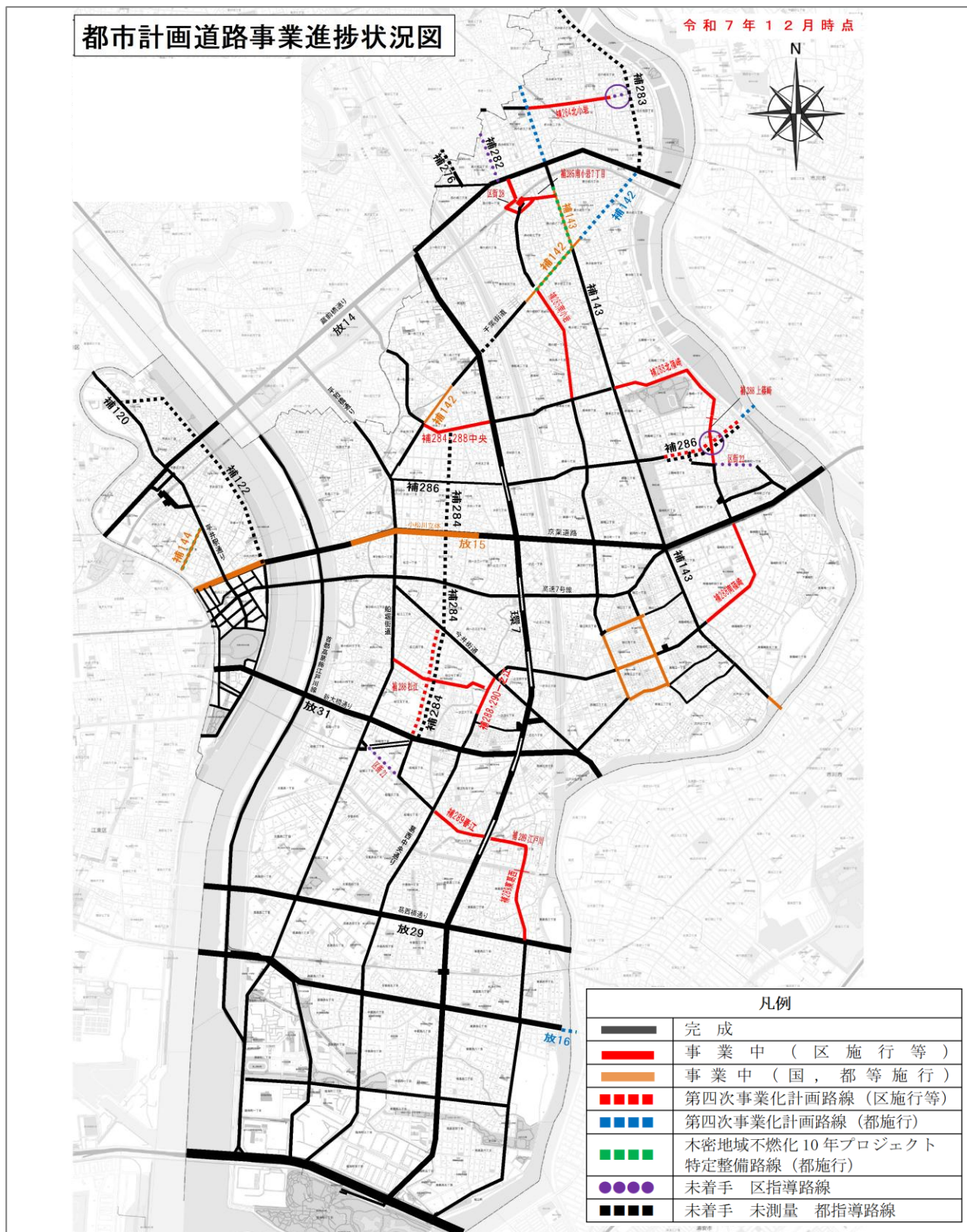


図 区内の都市計画道路の整備状況

表 事業中都市計画道路一覧 (1/2)

事業名称[施行者]	事業区間	幅員	延長 (m)	事業期間 ※令和7年12月時点
区街第26号線[区]	南小岩7丁目～ 南小岩7丁目	12～ 13.5	288.3	令和3年度～ 令和13年度
区街第27号線[再開発組合]	南小岩6丁目～ 南小岩6丁目	12	100	平成28年度～ 令和8年度
区街第28号線[区]	南小岩6丁目～ 南小岩7丁目	11～ 14.5	138	平成28年度～ 令和8年度
区街第29号線[区]	西小岩1丁目～ 西小岩1丁目	18	200	令和元年度～ 令和12年度
補助線街路第290号線[区] (一之江区間)	一之江6丁目～ 一之江7丁目	16	260	平成17年度～ 令和9年度
補助線街路第289号線[区] (春江町区間)	春江町5丁目～ 江戸川6丁目	16	597	平成23年度～ 令和11年度
補助線街路第289号線[区] (江戸川区間)	江戸川6丁目～ 江戸川5丁目	16	582	平成25年度～ 令和8年度
補助線街路第289号線[区] (東葛西区間)	江戸川5丁目～ 東葛西3丁目	16	746	平成27年度～ 令和10年度
補助線街路第288号線[区] (南篠崎区間)	南篠崎町1丁目～ 篠崎町6丁目	16	1,239	平成14年度～ 令和8年度
補助線街路第288号線[区] (中央区間)	中央3丁目～ 松本1丁目	16	409	平成16年度～ 令和7年度
補助線街路第288号線[区] (一之江区間)	一之江6丁目～ 一之江7丁目	16	150	平成17年度～ 令和9年度
補助線街路第288号線[区] (北篠崎区間)	西篠崎1丁目～ 上篠崎1丁目	10.7 ～16	1,349	平成26年度～ 令和9年度
補助線街路第288号線[区] (上篠崎区間)	上篠崎1丁目～ 篠崎町1丁目	16	452	平成29年度～ 令和12年度
補助線街路第288号線[区] (松江区間)	一之江6丁目～ 松江3丁目	16	1,024	令和4年度～ 令和16年度
補助線街路第285号線[区] (南小岩7・8丁目区間)	南小岩8丁目～ 南小岩7丁目	18	208	平成28年度～ 令和11年度
補助線街路第285号線[区] (南小岩3丁目～鹿骨5丁目区間)	南小岩3丁目～ 鹿骨5丁目	16	1,192	令和元年度～ 令和15年度

青文字：計画期間内（令和8～12年度）内に事業完了が予定されているもの
資料：江戸川区ホームページを基に作成

表 事業中都市計画道路一覧 (2/2)

事業名称[施行者]	事業区間	幅員	延長 (m)	事業期間 ※令和 7 年 12 月時点
補助線街路第 284 号線[区] (中央区間)	中央 3 丁目～ 中央 3 丁目	16	294	平成 16 年度～ 令和 7 年度
補助線街路第 264 号線[区] (北小岩)	北小岩 2 丁目～ 北小岩 4 丁目、7 丁目	16	822	平成 19 年度～ 令和 9 年度
補助線街路第 144 号線[都] (平井 2 丁目区間)	平井駅通り入口～ 旧中川河川敷	15	460	平成 26 年度～ 令和 12 年度
補助線街路第 143 号線[都] (東小岩 6 丁目～南小岩 8 丁目区間)	小岩四南通り交差点 ～ 東小岩四交差点	15	620	平成 26 年度～ 令和 7 年度
補助線街路第 143 号線[都] (江戸川 1 丁目～東篠崎 2 丁目区間)	江戸川 1 丁目～ 東篠崎 2 丁目	15 ～24.5	360	令和 4 年度～ 令和 13 年度
補助線街路第 142 号線[都] (南小岩 5 丁目～東小岩 4 丁目区間)	フラワーロード 入口交差点～ 東小岩四交差点	16	560	平成 26 年度～ 令和 7 年度
補助線街路第 142 号線[都] (南小岩 5 丁目～4 丁目区間)	フラワーロード 入口交差点～ 南小岩 4 丁目 11 番先	16	160	平成 27 年度～ 令和 10 年度
補助線街路第 142 号線[都] (東小岩 5 丁目～4 丁目区間)	東小岩四交差点～ 東小岩 4 丁目 12 番先	16	160	平成 27 年度～ 令和 10 年度
幹線街路 第 15 号線[国] (亀戸・大島・小松川市街地再開発 事業地区区間)	江東区境～ 小松川橋	50	740	未定
幹線街路 第 15 号線[国] (小松川立体区間) (準備中)	西小松川町～ 西一之江 1 丁目	33	1,223	未定

青文字：計画期間内（令和 8～12 年度）内に事業完了が予定されているもの
資料：江戸川区ホームページを基に作成

1-6 区内のまちづくり

(1) JR小岩駅周辺まちづくり

JR 小岩駅周辺は、古くからある街並みのため、狭い道路が多く、老朽化した建物が密集し、防災面に課題を抱えています。

こうしたまちの課題を解決するため、「JR 小岩駅周辺地区まちづくり基本計画 2019」に基づき、道路などの都市基盤の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等により、防災機能の向上や快適な住環境の形成、商業の賑わいづくりを推進しています。

基本計画 2019 では、都市計画決定された交通広場として、北口および南口の交通広場が位置づけられており、北口交通広場は駅北の顔となる拠点として、南口交通広場はゆとりある交通広場として整備が期待されています。



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

(2) 船堀駅周辺での新庁舎の整備を含む再開発

区役所本庁舎は老朽化が進み、耐震性にも不安があるうえ、災害対策本部として十分なスペースや機能を確保できず、災害対応能力が不足しています。

また、庁舎機能や窓口が分散し、バリアフリー対応の不足や最寄りの鉄道駅からも遠い等、来庁者や交通の利便性が低い状況です。

このため、災害対応の拠点、協働・交流の拠点、区民サービスの拠点として新庁舎の建設を計画しています。

なお、新庁舎建設にあわせ、隣接敷地に民間の再開発ビルも整備される予定です。



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



出典：江戸川区「江戸川区新庁舎基本設計」（令和 6 年 7 月）

図 新庁舎位置図

(3) 京成本線（京成高砂駅～江戸川駅間）連続立体交差事業

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います。立体交差化により、人と車の流れがスムーズになることや、鉄道高架下空間の有効活用によるにぎわい創出、まちづくり等によるまちの活性化等が期待されます。

これとあわせて、本区では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、鉄道駅周辺のまちづくりを進めています。

なお、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。



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

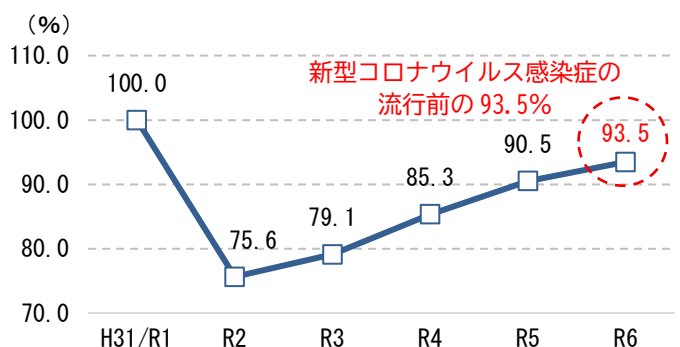
第2章 公共交通の現状

2-1 鉄道

(1) 利用者数

区内では JR 東日本、京成電鉄、東京地下鉄、東京都交通局の 4 社局 5 路線が鉄道を運行しており、12 の鉄道駅があります。

利用者数は、新型コロナウイルス感染症の流行により、区内全域で流行前の 75.6% まで減少しました。その後は回復傾向となり、令和 6 年時点では平成 31 年度/令和元年度値の 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・各年度の鉄道利用者数推移（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

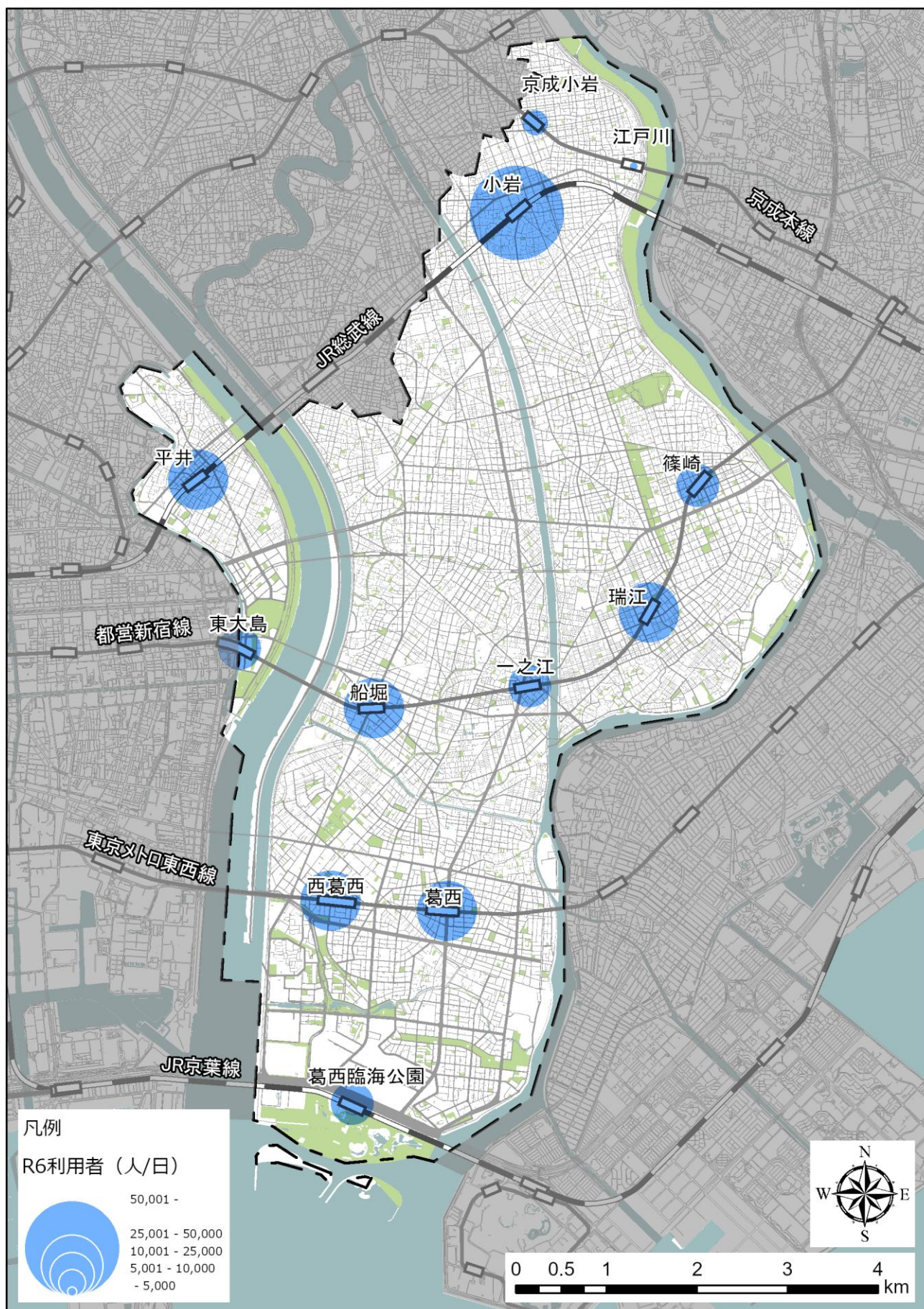


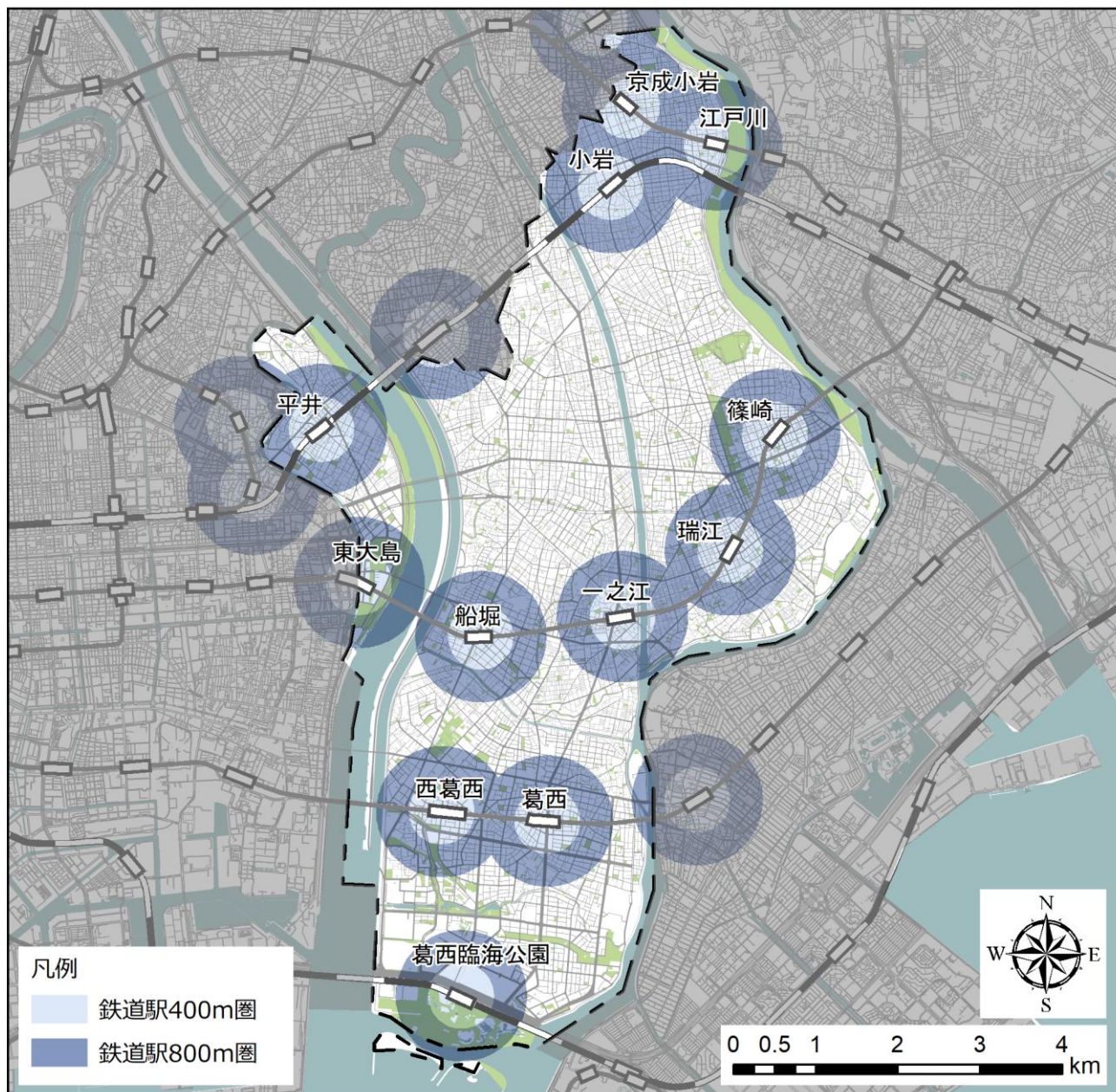
図 鉄道駅の乗車人員数（令和 6 年度）

(2) 鉄道駅位置と鉄道空白地域

区内には、東西方向に鉄道路線が通っています。

鉄道駅から徒歩約5分に相当する400m圏を鉄道駅勢圏（その駅を利用する需要の存在が期待できる地理的な範囲）として見ると、約90%が駅から離れた「鉄道空白地域」にあたります。

また、徒歩10分に相当する800m圏で見ても、約50%が鉄道空白地域にあたります。



※区内の鉄道駅のほか、鉄道駅400m、800m圏が区内に入る周辺の鉄道駅も対象

図 鉄道空白地域

(3) ホームドア整備状況

区内における鉄道駅のホームドアは、令和 8 年 3 月時点で 12 駅のうち 9 駅で整備が完了しています。

No.	路線名	駅名	設置状況
1	京成本線	京成小岩	—
2		江戸川	—
3	J R 総武線	平井	完了 (令和 7 年 10 月 31 日)
4		小岩	完了 (令和 2 年 11 月 1 日)
5	都営新宿線	東大島	完了 (平成 30 年 8 月 25 日)
6		船堀	完了 (平成 30 年 7 月 21 日)
7		一之江	完了 (平成 30 年 6 月 30 日)
8		瑞江	完了 (平成 30 年 5 月 20 日)
9		篠崎	完了 (平成 30 年 5 月 19 日)
10	東京メトロ東西線	西葛西	完了 (令和 4 年 4 月 16 日)
11		葛西	完了 (令和 3 年 12 月 4 日)
12	J R 京葉線	葛西臨海公園	～令和 13 年度



図 各鉄道駅に設置されたホームドア

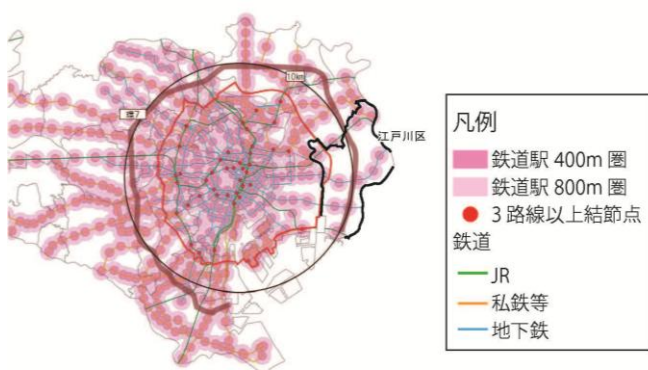
【参考】本区および周辺における鉄道新線整備計画

■ 環七高速鉄道（メトロセブン）構想について

東京都が整理した鉄道駅 800m 圏（徒歩 10 分圏内）および鉄道駅 400m 圏（徒歩 5 分圏内）によると、区内は東京都区部において、特に圏域外となる地域（鉄道空白地域）の割合が高く、鉄道駅の駅数の少なさが目立ちます。

また、区内には東京都区部において唯一乗換ができる鉄道駅がありません。

本区では、この状況を改善するため、都心からの放射方向鉄道と結節し、かつ、鉄道のない南北方向の輸送需要を担う環七高速鉄道（メトロセブン）構想について、積極的に検討を行っています。



出典：東京都都市計画審議会「東京の土地利用の課題」

図 東京都区部の鉄道空白地

メトロセブン構想とは、東京都区部の南北（環状）交通の利便性向上を目指し、環状七号線に沿って、江戸川区・葛飾区・足立区を地下鉄や地上系システム等で結ぶ環状高速鉄道構想であり、平成 6 年から 3 区の議会・行政が一体となり、環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会を設立し、実現に向け活動しています。

なお、検討はエイトライナー区間を含む区部周辺部環状公共交通として進めています。

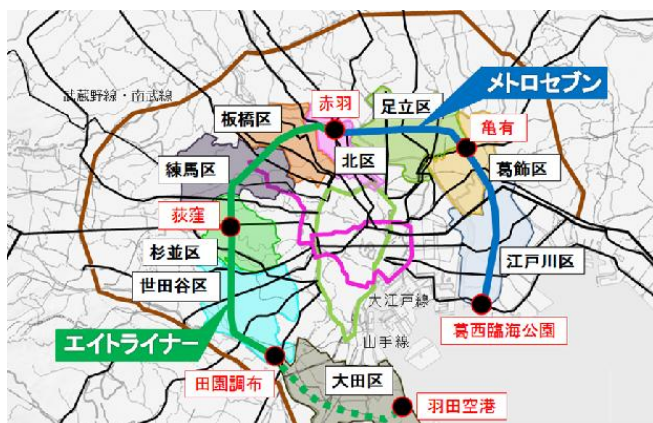
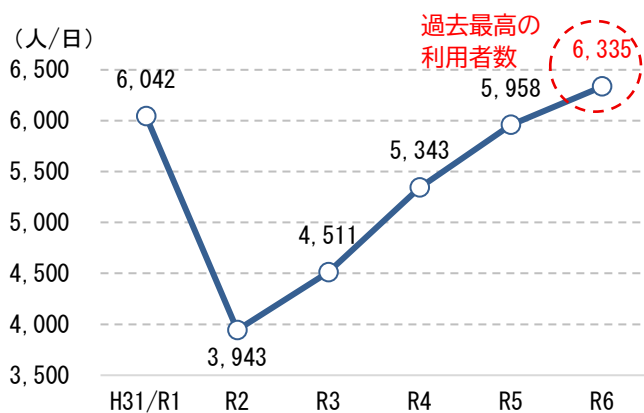


図 環七高速鉄道（メトロセブン）構想

■ シャトル☆セブンについて

環七高速鉄道（メトロセブン）構想の実現に向けた短期的な取組として、環七シャトルバス（シャトル☆セブン）を亀有駅・小岩駅と葛西臨海公園駅・「東京ディズニーリゾート®」の区間で運行しています。

利用者数は令和 6 年度に過去最高を記録しており、メトロセブン構想の実現までの南北交通の改善に寄与しています。



資料：バス事業者提供資料を基に作成

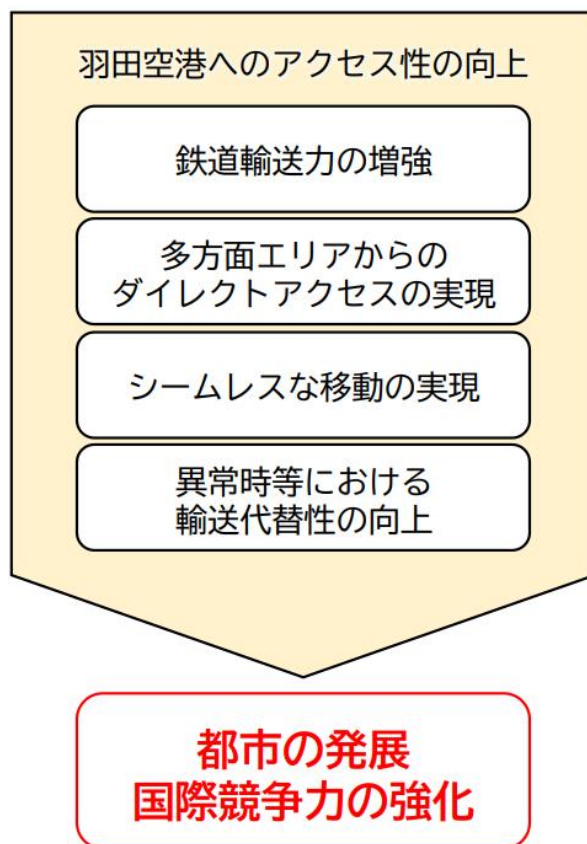
図 各年度のシャトル☆セブンの利用者数の推移

■ 羽田空港アクセス線構想について

羽田空港アクセス線は、湾岸部にある東海道貨物線の東京貨物ターミナル付近から羽田空港国内線ターミナルまで約 5.0km の新線を建設し、既存路線との接続によって都心部と羽田空港を直結させる計画です。令和 13 年度中の開業を予定しており、JR 東日本では 1 日あたり 72 本、1 時間あたり 4 本の運行が計画されています。

なお、JR 東日本は、本計画ルートのうち「アクセス新線（東京貨物ターミナル～羽田空港新駅）」について、令和 3 年 1 月 20 日付で鉄道事業許可を、令和 5 年 3 月 24 日付で工事施行認可を受けました。

今後、臨海部ルート整備および京葉線・りんかい線相互直通運転化により、区内から羽田空港に鉄道で直接アクセス可能となることが期待されます。



出典：JR 東日本「羽田空港アクセス線（仮称）の本格的な工事に着手します」（令和 5 年 4 月）

(1) 概要

事業者別の運行エリアとしては、主に環状七号線を境に西側を都営バス、東側を京成バス、JR 総武線以北の地域では京成バス東京が運行しています。

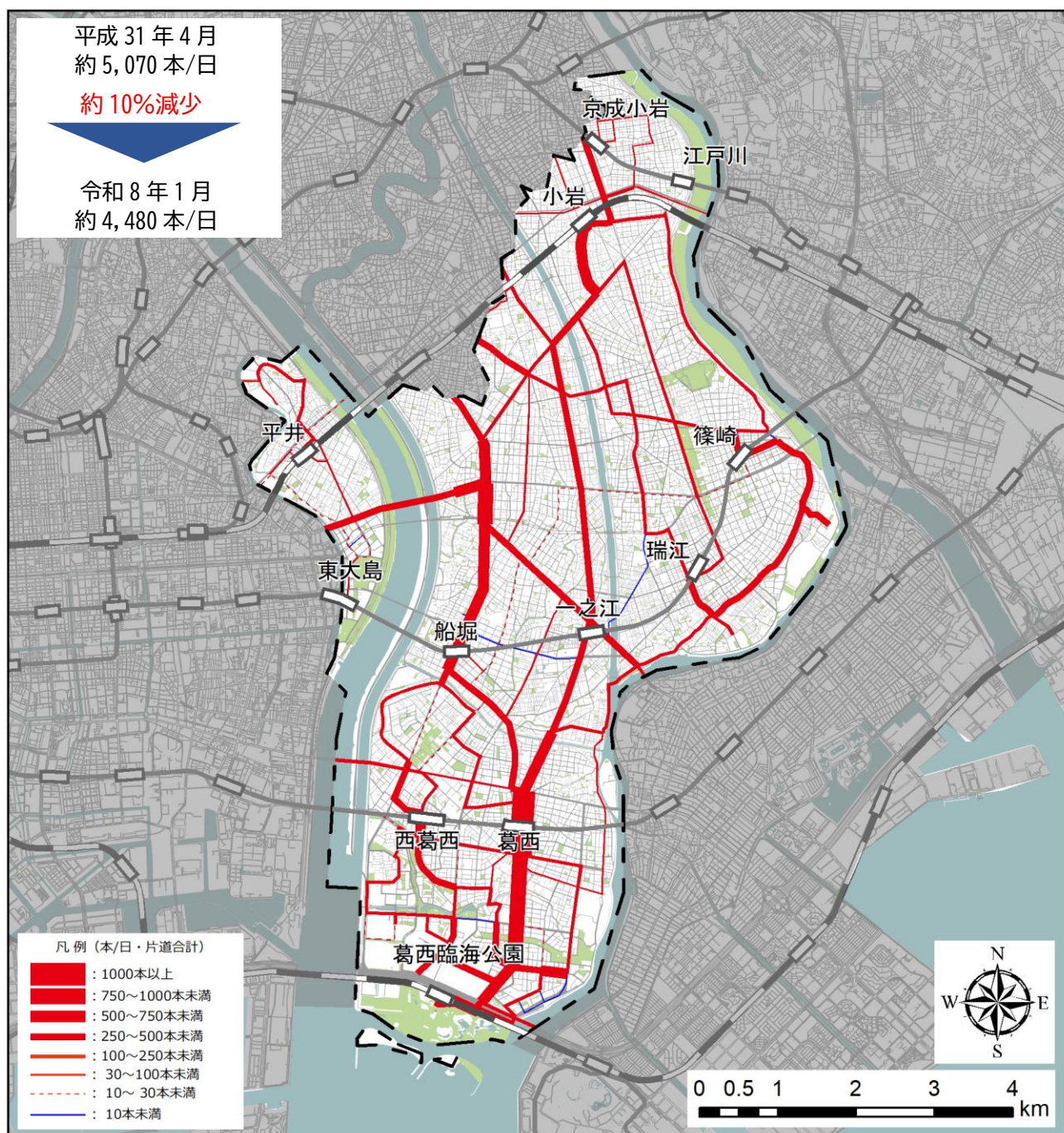
[illegible]

19

(2) 区内全体のサービス水準

東西に走る鉄道駅を補完する形で、区内全域をバス路線が網羅しています。特に、環状七号線や船堀街道、柴又街道といった南北を縦貫する路線を中心に路線バスのサービスが充実しています。

しかしながら、全国的な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。

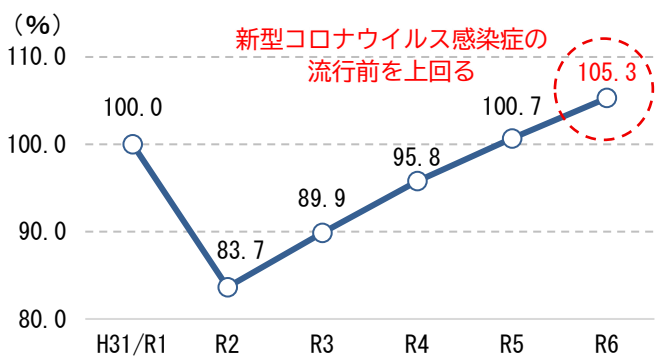


資料：バス事業者別のバス停留所時刻表を基に作成

図 路線バスの運行本数 (令和 8 年 1 月時点)

(3) 利用者数

利用者数は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の流行により、区内全域で流行前の83.7%まで減少しましたが、その後回復傾向となり、令和6年度は平成31年度/令和元年度値に対し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

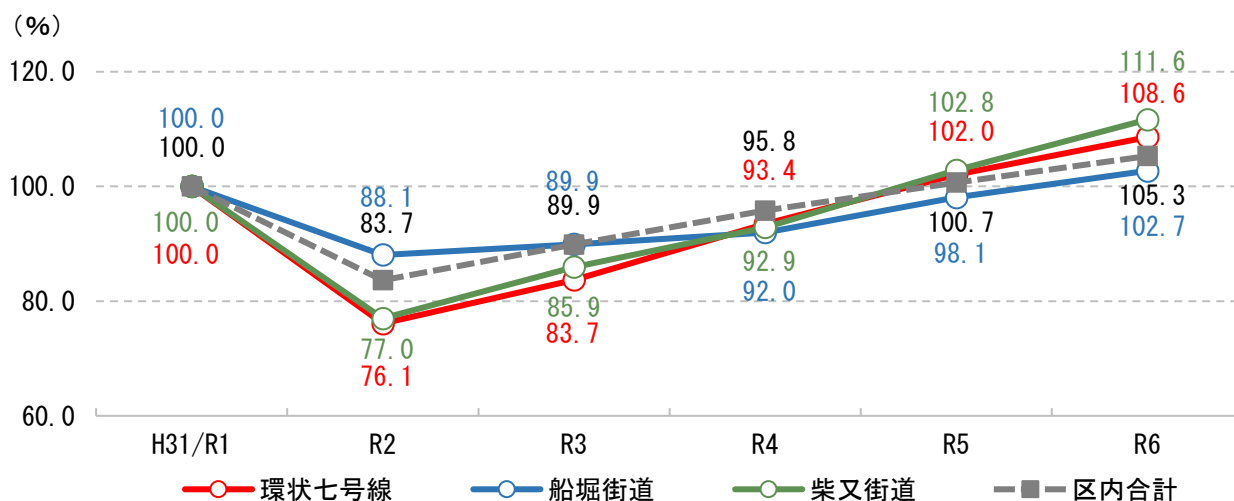
表 バス事業者別・各年度の利用者数推移（人/日）

	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

(4) 南北を縦貫するバス路線のサービス水準

区内の南北を縦貫する環状七号線および船堀街道、柴又街道を經由するバス路線では、一部区間において利用者数の伸び率が区内全体の傾向を上回っており、新型コロナウイルス感染症の流行による生活様式の変化を経ても、日常的な移動需要が高いことがわかります。



資料：バス事業者提供資料を基に作成

図 各年度の環状七号線・船堀街道・柴又街道を運行する路線バス利用者数の伸び率推移

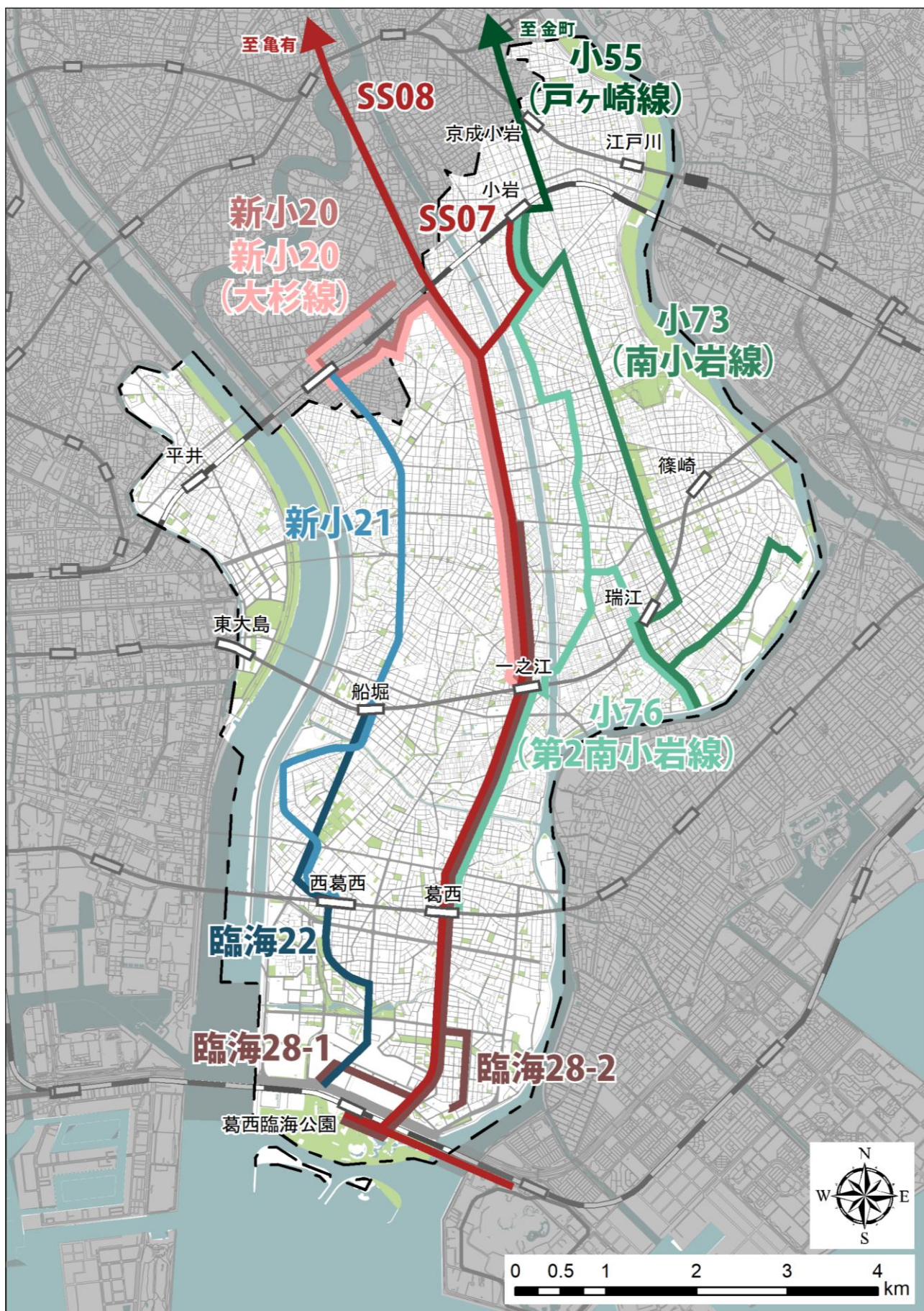


図 船堀街道・環状七号線・柴又街道を主に運行するバス路線

(5) 更なる安全対策を講じるべきバス停留所

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、そのほか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

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※

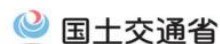
※バス停留所における注意喚起や車内アナウンス等によるソフト対策実施済み

2-3 ライドシェア

深刻化するタクシー運転手不足への対応や、既存の公共交通を補完する地域の移動手段の確保を目的として、タクシー事業者が主体となり、一般ドライバーが自家用車を用いて有償の旅客運送を行う「日本版ライドシェア（自家用車活用事業）」が導入されています。導入地域は令和7年3月で全国130地域となり、東京都も特別区・武三地区や北多摩・南多摩エリアで導入されています。

この取組は、運行管理や安全確保の責任をタクシー事業者が担うことが1つの特徴であり、地域の移動需要に柔軟に対応しつつ、既存のタクシーサービスとも整合性を保つ仕組みとなっています。

日本版ライドシェアの実施状況(例)



<p>東京（特別区・武三交通圏）</p> <p>〈稼働可能時間〉 月～金：07時台～10時台 金土：16時台～19時台 土：0時台～4時台 日：10時台～13時台</p> <p>〈許可事業者〉99者／111者 〈ドライバー数〉2,017人 〈稼働台数〉16,202台 〈運行回数〉100,773回 ※8月18日時点</p> 	<p>大阪（大阪市区交通圏）</p> <p>〈稼働可能時間〉 土：0時台～3時台 金土：16時台～19時台</p> <p>〈許可事業者〉26者／34者 〈ドライバー数〉347人 〈稼働台数〉686台 〈運行回数〉3,252回 ※8月18日時点</p> 
<p>長野（軽井沢町）</p> <p>〈稼働可能時間〉 主に金土日及び祝日の午後</p> <p>〈許可事業者〉4者／4者 〈ドライバー数〉24人 〈稼働台数〉166台 〈運行回数〉1,117回 ※8月18日時点</p> 	<p>石川（金沢交通圏）</p> <p>〈稼働可能時間〉 金土曜の午後4時～翌午前6時</p> <p>〈許可事業者〉7者／8者 〈ドライバー数〉31人 〈稼働台数〉91台 〈運行回数〉408回 ※8月18日時点</p> 

実施地域：＜大都市圏＞東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま（県南中央）、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（12地域）
＜その他地域＞軽井沢町、金沢、富山、静岡、さいたま（県南東部、県南西部）、志摩市、水戸、青森、岐阜、石垣島、沖縄本島、宮古島、福井（福井、武生、敦賀）、岐阜（美濃可児）（17地域）

ドライバー数：4,030人 許可事業者数：427事業者 ※8月18日時点

出典：国土交通省「日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について」（令和6年10月）

図 日本版ライドシェアの実施状況

表 東京都内の導入地域

地域	交通圏	自治体名
東京都	特別区・武三	中央区、千代田区、文京区、港区、新宿区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、練馬区、板橋区、豊島区、北区、台東区、墨田区、江東区、荒川区、足立区、葛飾区、江戸川区、武蔵野市、三鷹市
	北多摩	立川市、府中市、国立市、調布市、狛江市、小金井市、国分寺市、小平市、西東京市、昭島市、武蔵、武蔵村山市、東大和市、東村山市、清湖市、東久留米市
	南多摩	八王子市、日野市、多摩市、稲城市、町田市

出典：国土交通省「日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について」（令和6年10月）

2-4 自転車

(1) シェアサイクル（レンタサイクル、コミュニティサイクル）の概要

本区では、新たな自転車文化の創造、公共交通の機能補完および観光戦略の推進や、鉄道駅周辺およびバス停留所付近の放置自転車削減等を目的に、「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います。

現在、e サイクルのポート^{※3}は 11 箇所、コミュニティサイクル（民間事業者）のポートは 224 箇所設置されており、公共交通との接続性や地域内交通の利便性の向上に寄与しています。

なお、自転車の利用圏域（ステーションから半径 800m（自転車で約 5 分））で示すと、区内のほぼ全域が圏域内に入っています。

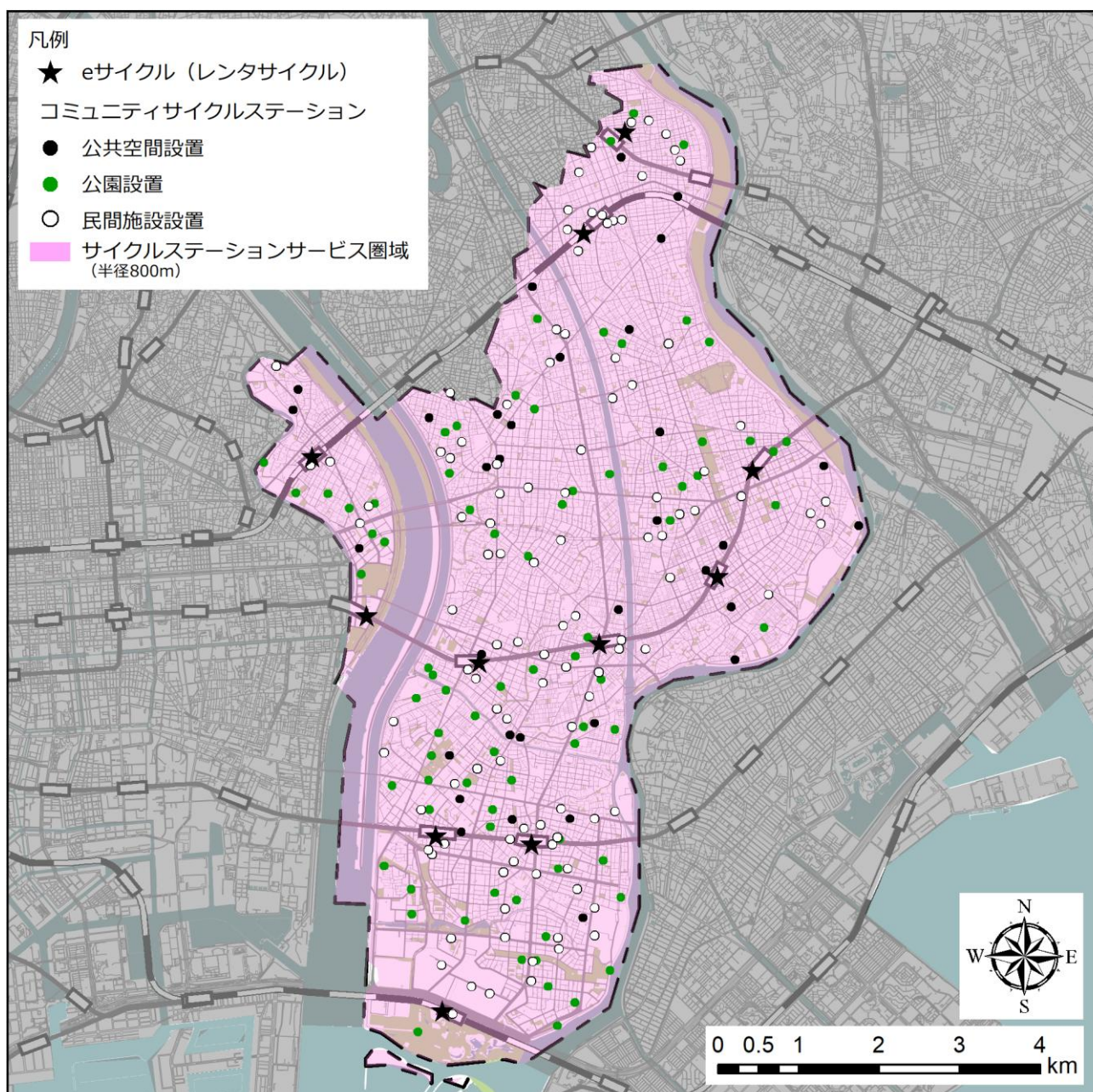


図 区内のサイクルステーション利用圏域（令和 7 年 10 月時点）

※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。

(2) シェアサイクル（レンタサイクル、コミュニティサイクル）の利用実態アンケート

シェアサイクルの利用状況を把握するため、区内居住者に対しシェアサイクルの利用状況調査（Web アンケート）を実施し、1,000 票の回答を得ました。

1) 利用経験

シェアサイクルの利用状況については、83.0%が利用「なし」と回答しており、利用が限定的であることが分かりました。

利用経験の有無を年齢別にみると、若年層ほど利用経験が多い傾向が確認できました。

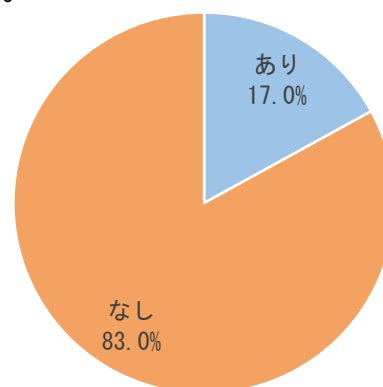


図 シェアサイクルの利用経験

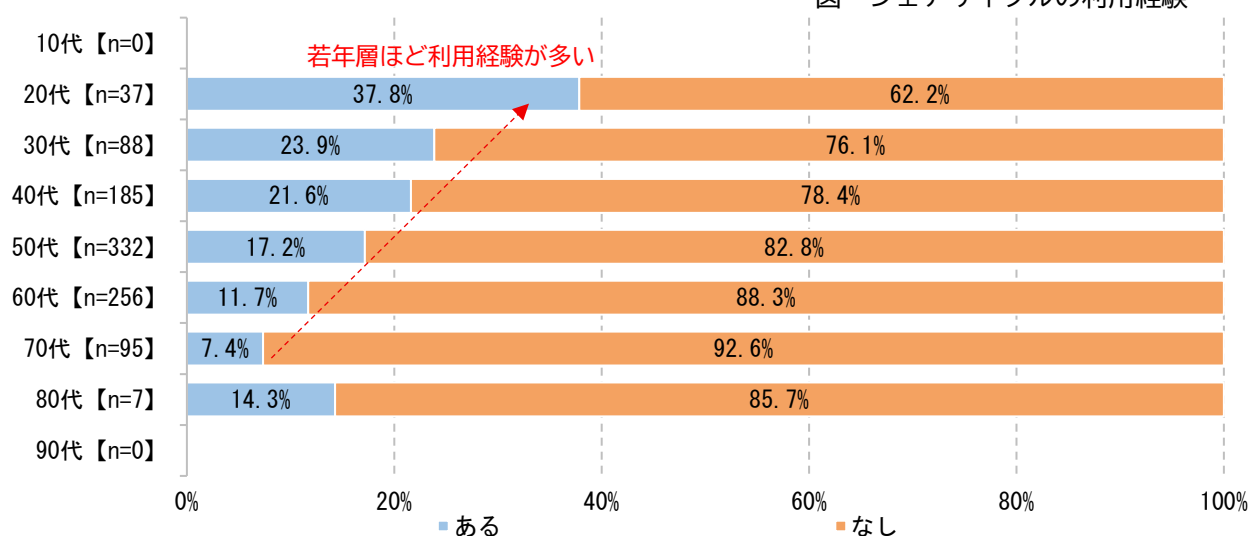
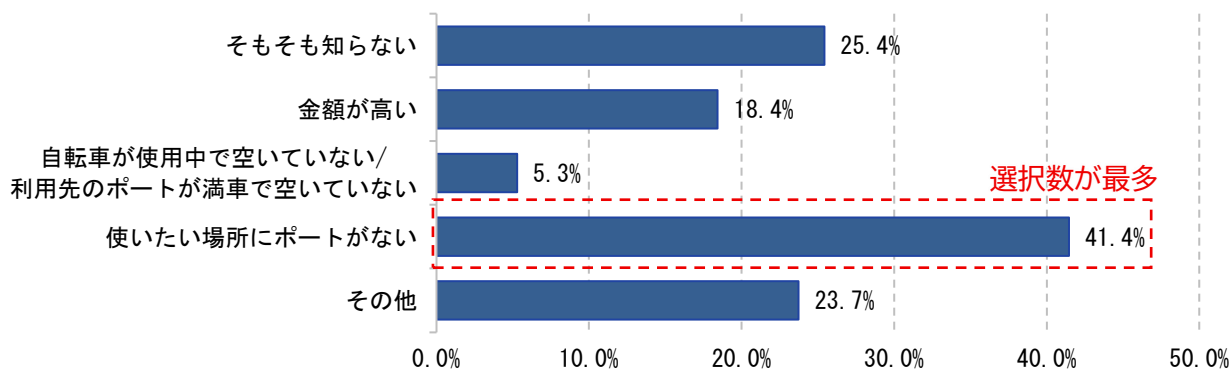


図 年代別・シェアサイクルの利用経験

なお、利用経験のない回答者に、シェアサイクルを利用しない理由を尋ねたところ、「使いたい場所にポートがない」が41.4%と最も高く、他の理由と比較して差が見られました。

このことから、シェアサイクルの利用の広がりにあたっては、サイクルポートの数が一定程度影響していると考えられます。



※シェアサイクルの利用経験なしのみ。割合は回答者数 830 に対して

図 【複数回答】シェアサイクルを利用しない理由

2) 利用頻度・利用時間

シェアサイクルの利用頻度は、「年数日程度」または「1 回のみ」と回答した割合が合計で 73.5%を占めていました。

利用時間は「30 分から 1 時間未満」が 27.6%と最も多く、1 時間未満の利用割合でみると 60.6%と利用経験ある人の半数以上が短時間での利用をしていることが分かりました。一方で「2.5 時間以上」は 15.9%となっており、長時間での利用は少ないことが分かります。

利用目的別にシェアサイクルの利用時間をみると、「買い物・食事等・業務」は 1 時間未満の利用が多く、「観光・レジャー」の方は比較的長時間利用する傾向があることが確認できます。

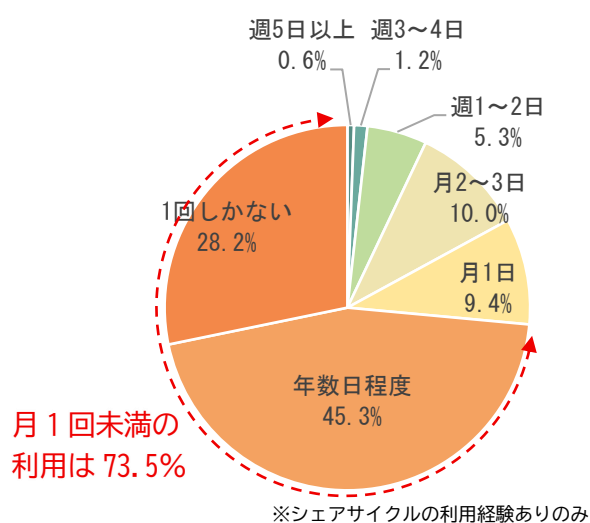


図 シェアサイクルの利用頻度

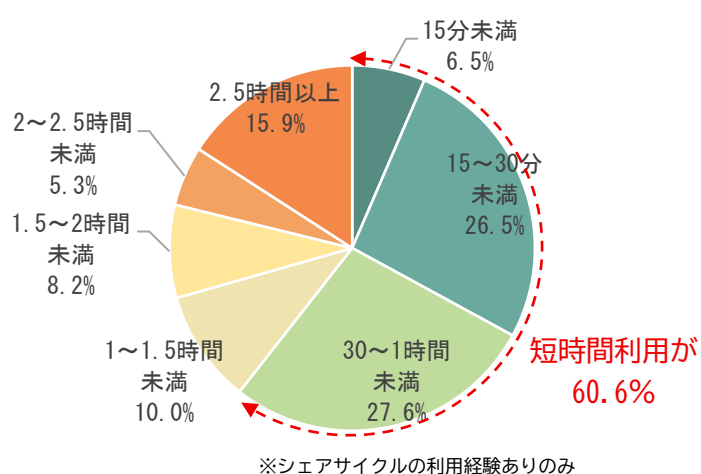


図 シェアサイクルの利用時間

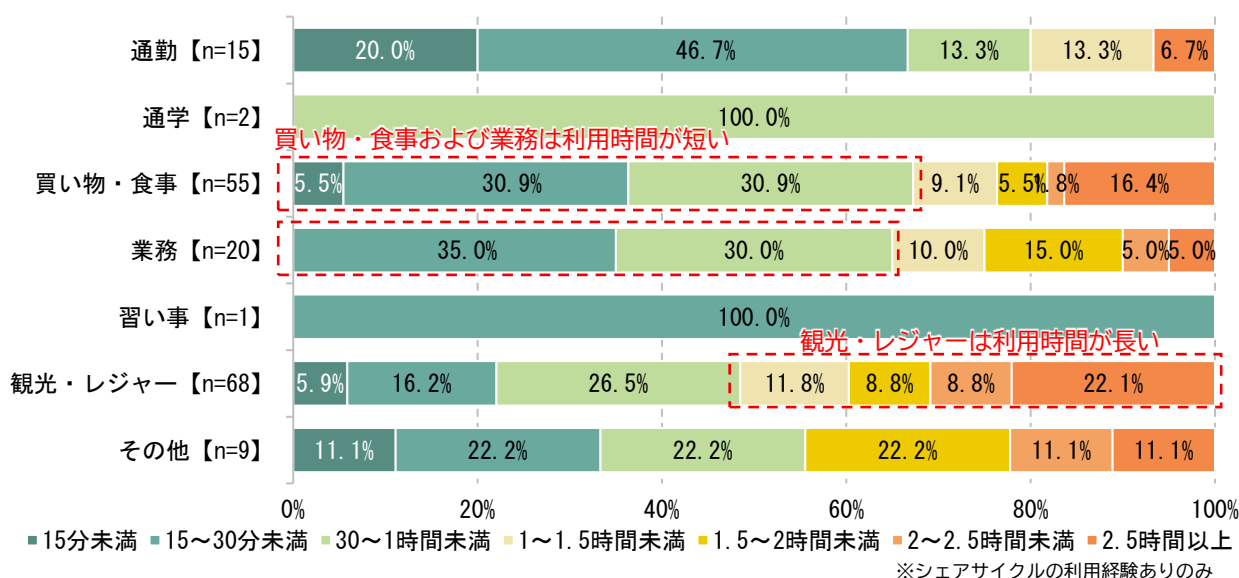
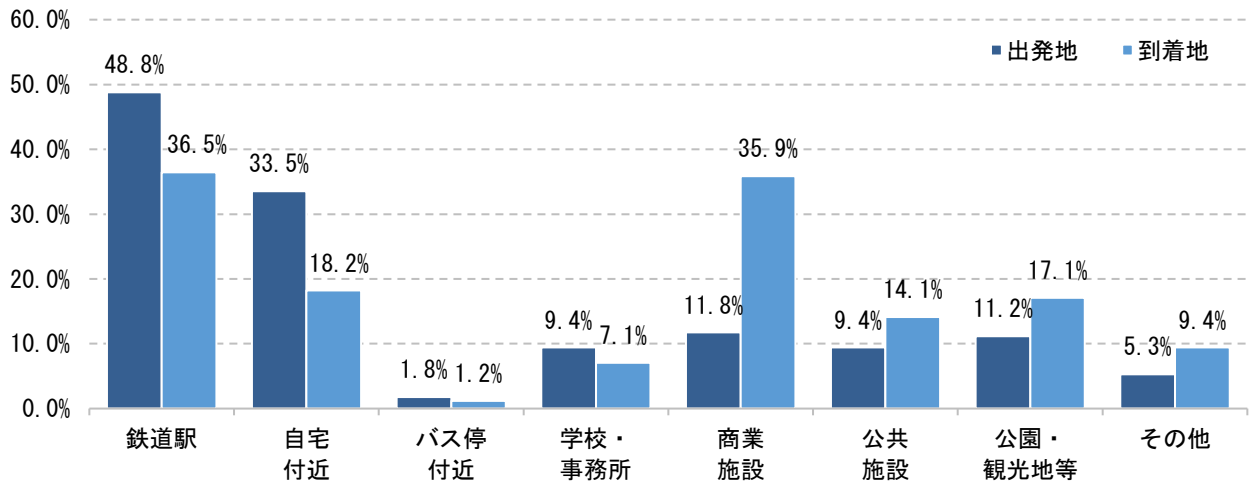


図 利用目的別・シェアサイクルの利用時間

3) 出発地・到着地

出発地および到着地についてみると、出発地では「鉄道駅」が最も多く、次いで「自宅付近」となっており、到着地では「鉄道駅」が多く、次いで「商業施設」が多い結果となりました。



※シェアサイクルの利用経験ありのみ。割合は回答者数 170 に対して

図 【複数回答】シェアサイクルの出発地・到着地

4) 満足度および今後の施策展開における重要度

シェアサイクルの今後の施策展開に関する重要度では、「使いやすさ」を重視する回答が最も多く、次いで「サイクルポートの数」が挙げられる等、主に利用面での課題が大きいことが明らかとなりました。

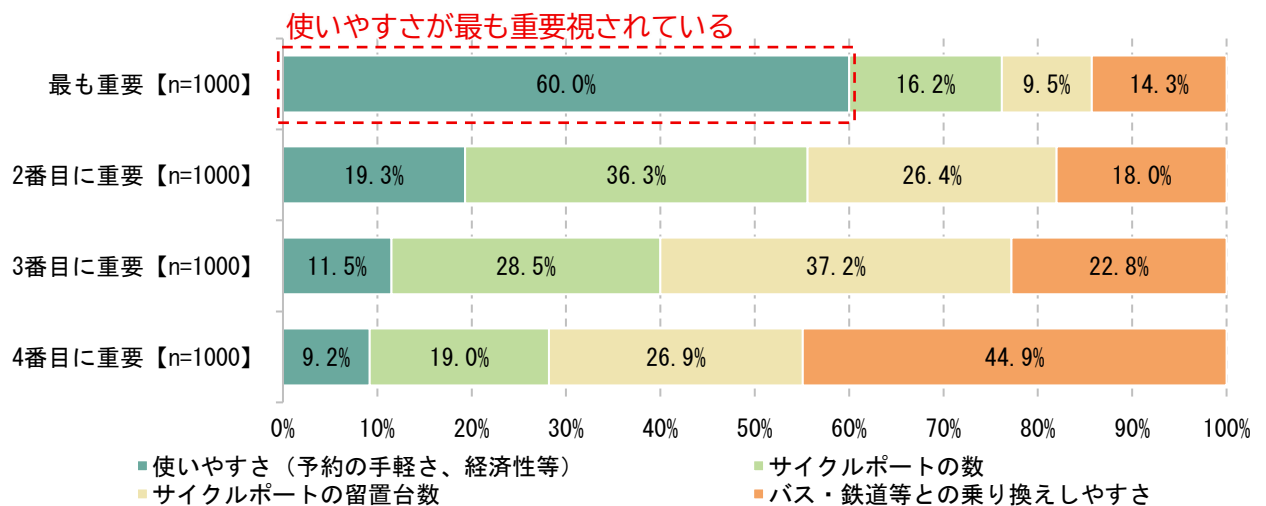


図 今後のシェアサイクル環境改善に向けて重要と思う施策

(3) 自転車走行環境

本区では平成 29 年 3 月に策定した「江戸川区自転車ネットワーク計画」に基づき、道路を青く塗る「ブルーレーン」や進行方向を示す「矢羽根型路面表示・自転車ナビマーク」の設置を進めています。葛西駅や西葛西駅、瑞江駅、篠崎駅周辺を中心に進んでおり、自転車の利用しやすさが向上しています。

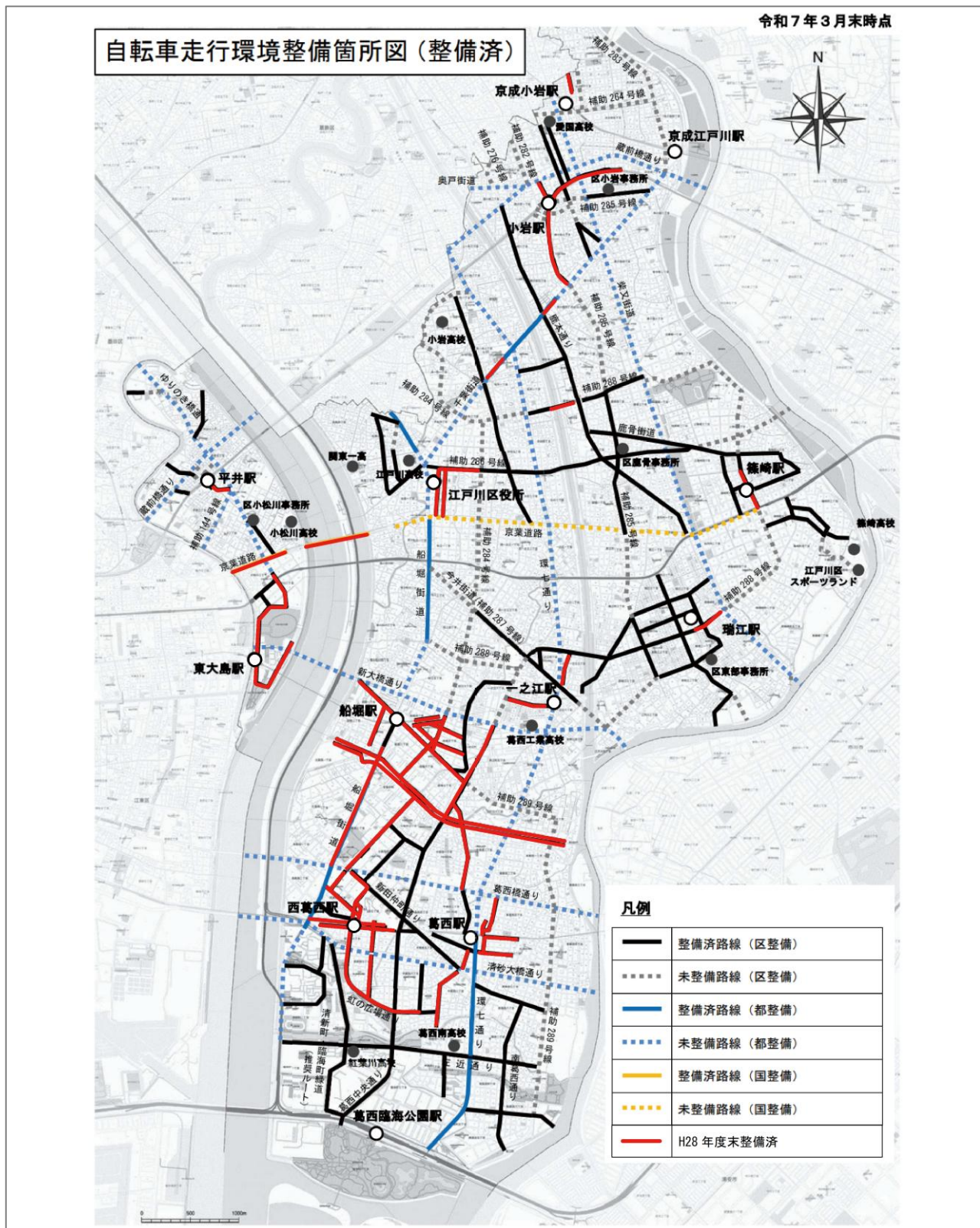


図 自転車走行環境整備箇所図（令和 7 年 3 月末時点）（平成 28 年度以降の整備箇所を黒線表示）

2-5 交通結節点（駅前広場）

駅前広場には多くの路線バスが乗り入れているため、バス車両と歩行者・自転車の動線が交わる場面や、バス車両が所定の位置に停車しにくい状況が見られています。

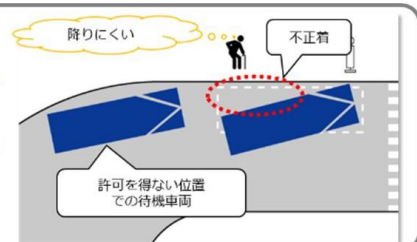
また、現状では動線を分けるためのスペースや路線バスの待機スペースが十分に確保されていないことから、混雑時にバス利用者の滞留が発生しています。

こうした状況を踏まえ、交通結節点における課題の整理や改善策の検討を進めるとともに、交通事業者や道路管理者等の関係者との協議を継続しています。

■ 停留所以外でのバス車両の駐停車

運行管理上必要と認められる範囲（発車時刻調整等）で、必要最低限かつ道路交通に支障をきたさぬものに限定（道路占用許可・道路使用許可を得たor得られるものに限る）

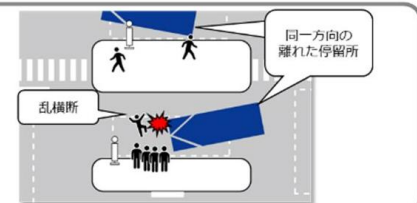
合理的な駅前広場の運用と停留所の正着性を確保



■ バス停留所が方向別、頻度別等に適正配置されていない

運行頻度、運行形態（幹線・フィーダー）、運行車両等を考慮した上で、駅前広場内の停留所を統合・再配置

駅前広場の適切な案内誘導及び歩行者動線を確保



■ 駅前広場外（幹線道路沿道）に設置された停留所

路線バスは原則、停留所を駅前広場内に集約（統合・再配置）

駅前に集中する歩行者動線の円滑性と安全性を確保



■ その他

横断抑止柵の設置や適切な動線誘導／バリアフリー基準への適合及び連続性を確保

駅前広場周辺の安全な歩行空間を確保

図 駅前広場の改善に向けた視点と方向性

2-6 利用促進・情報発信

(1) 交通事業者による利用促進

鉄道事業者およびバス事業者においては、利用者増加を図るため、多様なプロモーション施策が継続的に展開されています。具体的には、沿線の回遊性向上を目的としたスタンプラリーや路線マップの作成、利用頻度に応じて特典を付与するポイント増量キャンペーン、イベント等と連携した特定区間を割安で利用できる企画乗車券の販売等が挙げられます。

更に、地域イベント等へのブース出展を通じて、サービス内容や利便性の周知を図る取組も行われており、公共交通の利用機会の創出とイメージ向上に努めています。

表 事業者による利用促進施策

事業者名	利用促進策
京成電鉄	・京成バラ園と連携した企画乗車券の販売 ・私鉄 10 社スタンプラリー
東京都交通局 (都営地下鉄)	・特定日の乗車でポイント増量するポイントキャンペーン (東京メトロ・都営地下鉄全線共通) ・東京メトロ・都営地下鉄全線共通企画乗車券の販売
東京地下鉄	・特定日の乗車でポイント増量するポイントキャンペーン (東京メトロ・都営地下鉄全線共通) ・私鉄 10 社スタンプラリー ・東京メトロ・都営地下鉄全線共通企画乗車券の販売
JR 東日本	・コラボや季節等に応じたスタンプラリー ・鉄道駅からハイキングの開催 (小岩駅周辺で開催)
東京都交通局 (都営バス)	・都営バスデジタル乗車券の限定販売 ・「都バスで出かける、新・東京探訪『TOKYO 都バス 乗り隊歩き隊』」の発行 (R5.6 に小岩・新小岩エリアを特集) ・バス路線マップの作成
京成バス	・江戸川区民まつり等へのブース展示 ・京成・バスグループ営業開始記念乗車券の限定販売 ・バス路線マップの作成
京成バス東京	・京成・バスグループ営業開始記念乗車券の限定販売 ・バス路線マップの作成

※区内および東京都内を中心に展開中のものを対象に抜粋

(2) 本区による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。



ここから
アクセス
↓



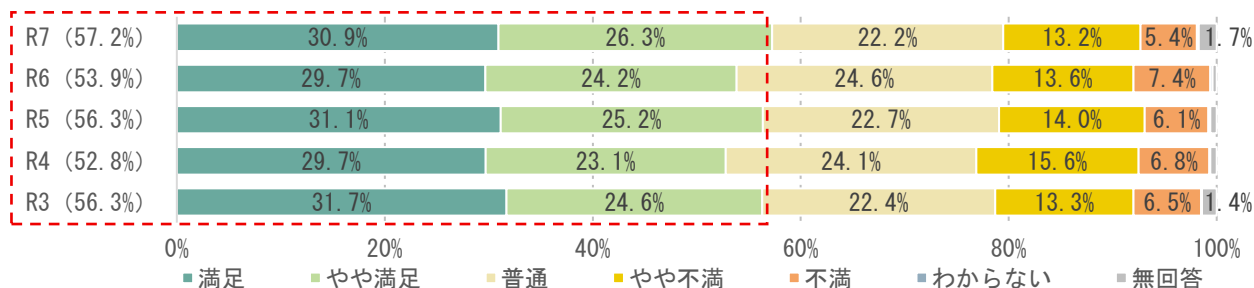
図 公共交通に関する情報を発信するポータルサイト

2-7 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 交通の便に関する満足度

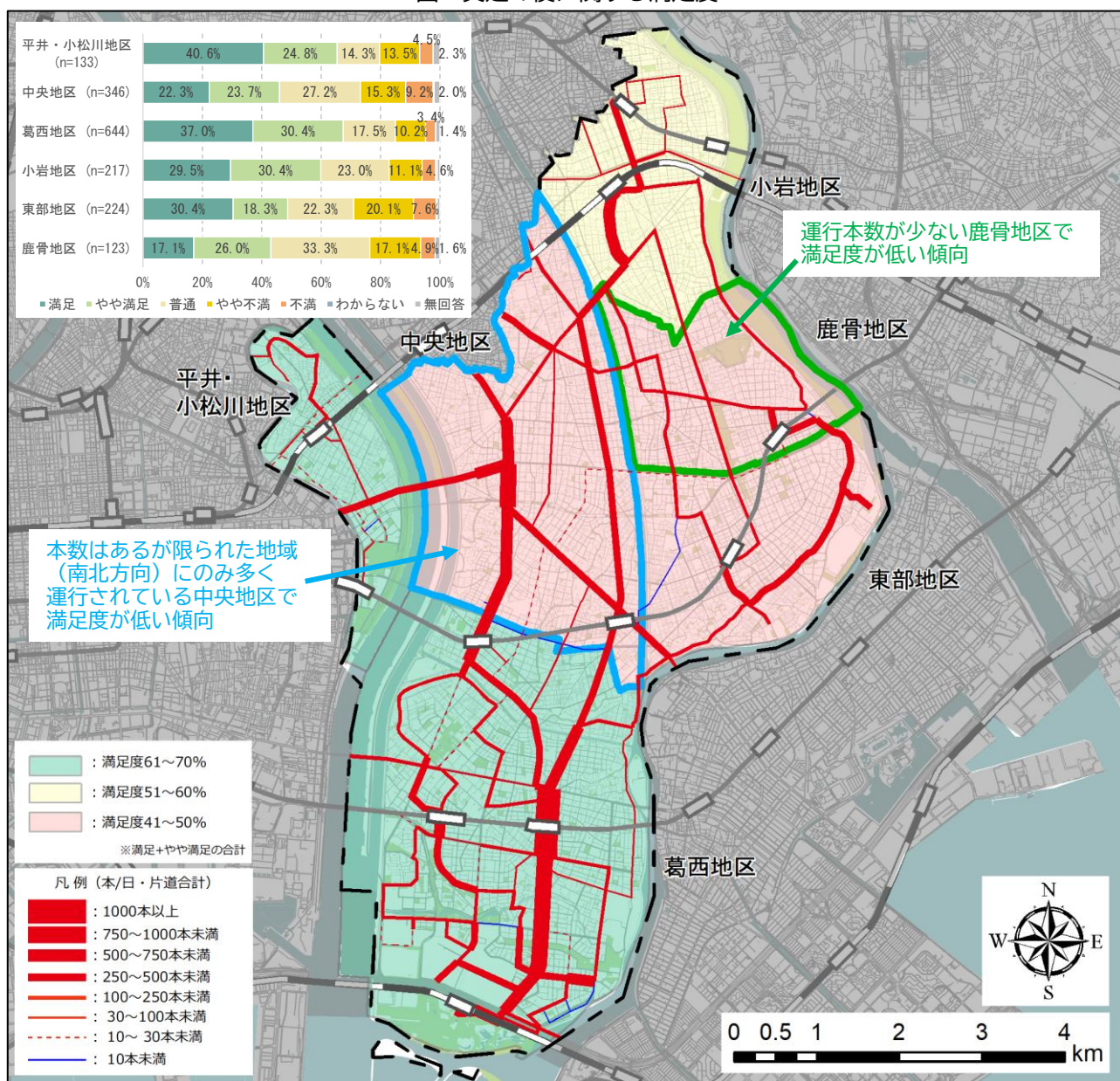


図 地域別・交通の便に関する満足度（令和7年度調査）

2-8 路線バスに関するアンケート

路線バスに関する満足度および今後の施策に対する重要度を把握するため、イベントの開催時に路線バスの利用者へヒアリング調査を実施し、約 520 票の回答を得ました。

その結果、現状の満足度は、「運行本数」「時間の正確性」「乗り換え利便性」等の各項目において大きな差は見られませんでした。一方で、今後の施策展開に関する重要度は「運行本数」が最も多く、次いで「時間の正確性」が重視される傾向が明らかとなりました。

これらの結果は、現状は利用環境に対する一定の満足度が維持されているものの、運行本数や定時性の確保が利用者ニーズに直結する課題であることを示しています。

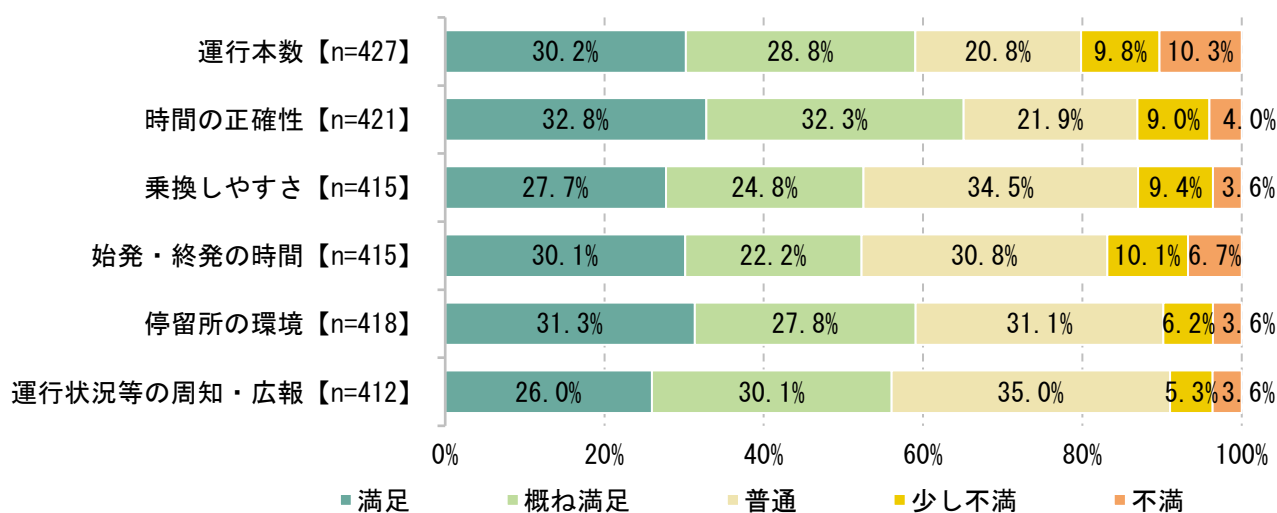


図 路線バスの環境への満足度

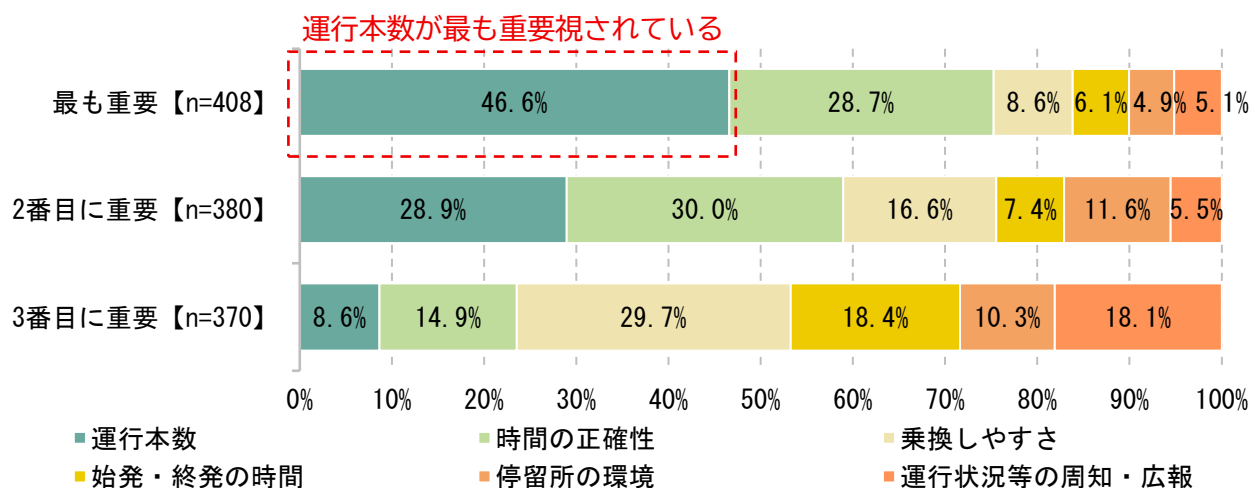


図 今後の交通環境改善に向けて重要と思う施策

第3章 支援制度

3-1 バス利用に関わる支援制度

東京都の支援のもと、一般社団法人東京バス協会では、東京都の高齢者の社会参加を助長し、高齢者の福祉の向上を図るため、70歳以上の都内に住民登録をしている方に、「東京都シルバーパス」を発行しています。所有者は都内の一般路線バスと都営地下鉄等に乗車可能となります。また、都内の一般路線バスでは障害者割引を実施しています。

■ 東京都シルバーパスの概要（令和7年10月時点）

対 象	東京都に住民登録されている満70歳以上の方 ・満70歳になる月の初日から申し込める ・1日生まれの方は、前月の1日から申し込める
発行内容	パスは、発行窓口で必要書類の確認後、その場で発行される。 利用する場合の費用は以下のとおり。 (1)当該年度の住民税が「課税」の方で(3)以外の方…12,000円* *制度見直しまでの軽減措置として20,510円より引き下げ (2)当該年度の住民税が「非課税」の方…1,000円 (3)当該年度の住民税が「課税」であるが、前年の合計所得金額が135万円以下の方…1,000円

資料：東京都福祉局ホームページを基に作成

■ 路線バスにおける障害者割引の概要（令和7年10月時点）

東京都交通局	対象者	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所有者、およびその介護者
	割引率	普通運賃 50%引、定期運賃 30%引
	利用方法	乗車時に各種手帳を提示
京成バス	対象者	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所有者、児童養護施設や知的障がい児施設等の利用者およびその介護者
	割引率	普通運賃 50%引、定期運賃 30%引* *精神障害者保健福祉手帳を除く
	利用方法	乗車時に各種手帳、所定の運賃割引証を提示
京成バス東京	対象者	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所有者、児童養護施設や知的障がい児施設等の利用者およびその介護者
	割引率	普通運賃 50%引、定期運賃 30%引* *精神障害者保健福祉手帳を除く
	利用方法	乗車時に各種手帳、所定の運賃割引証を提示

資料：バス事業者ホームページを基に作成

3-2 その他本区の支援制度

■ 福祉タクシー券事業

対象	次のいずれかに該当し、タクシーを利用しなければ移動が困難な方に、本区と契約しているタクシーで使用するタクシー券を助成する。 (1)身体障害者手帳 1～3 級の下肢、体幹、移動機能障害の方 (2)身体障害者手帳 1～2 級の視覚障害の方 (3)身体障害者手帳 1 級の内部障害の方 (4)身体障害者手帳 3 級の呼吸器障害の方で外出時携帯酸素を利用する方 (5)愛の手帳 1～2 度の方
助成内容	半年に 1 回 6 冊（1 か月 1 冊月 3,000 円分）を交付する。 対象者が本区と契約しているタクシーに乗車するときに利用できる。 また、身体障害者手帳または愛の手帳を提示することで障害者割引（10%引）が受けられる。 ・燃料費助成との選択制 ・入院・入所中の方は、交付の対象外 ・等級は障害部位の等級で判定

■ 自動車燃料費の助成

対象	次のいずれかに該当し、日常生活のために自動車を使用している場合に、燃料費（ガソリンおよび軽油代）の一部を助成する。 (1)本人運転のみ 身体障害者手帳 1～2 級の上肢障害の方 (2)介護者運転のみ 身体障害者手帳 1～2 級の視覚障害の方、愛の手帳 1～2 度の方 (3)本人運転または介助者運転 身体障害者手帳 1～3 級の下肢または体幹機能障害・移動機能障害の方、1 級の内部障害の方または呼吸器障害 3 級の方で外出時携帯酸素を利用する方
助成内容	月額上限 3,000 円までを助成する。 給油日を基準とし、月 3,000 円に満たない場合は実際に支出した額を助成する。 給油がない月は助成できない。 ・対象はガソリン代、軽油代（消費税を含む）のみ ・洗車、オイル、灯油代等は助成の対象外 ・カード利用等によるポイントサービスの値引き金額は助成の対象外

■ 自動車運転教習費用の助成

対象	<p>次の要件をすべて満たす 18 歳以上の方に、運転免許を取得する費用の一部を助成する。</p> <p>(1)身体障害者手帳 3 級以上、愛の手帳 4 度以上 （内部障害は 4 級、下肢・体幹機能障害は 5 級以上で歩行が困難な方も対象となるが、医師意見書の提出が必要）</p> <p>(2)本区に引き続き 3 か月以上お住まいの方</p> <p>(3)前年の所得税額 40 万円以下の方（本人所得）</p> <p>(4)この制度またはほかの制度による免許の取得に要する費用の助成を受けていない方</p>
助成内容	<p>助成額は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規取得の場合は、実際に支出した額の 3 分の 2（100 円未満切り捨て）で上限 200,000 円 ・限定解除の場合は、実際に支出した額（20,600 円を限度）

■ 自動車改造費の助成

対象	<p>重度の身体障害者の方（身障手帳の上肢・下肢・体幹機能障害 1～2 級）が就労等にもとめない自ら運転する自動車を取得するとき、次の要件をすべて満たす方に、自動車の操向装置等の改造費の一部を助成する。</p> <p>(1)身体障害者手帳 1・2 級の上肢・下肢・体幹機能障害者で、運転免許を交付されている方</p> <p>(2)本人名義の車を所有または本人名義の車を購入予定の方</p> <p>(3)所得制限内の方（特別障害者手当の所得基準額と同じ。同居家族全員が所得制限内である必要がある。）</p> <p>(4)過去 5 年以内に、この制度またはほかの制度による改造費助成を受けていない方</p>
助成内容	<p>1. 対象箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駆動装置、操向装置 <p>2. 助成額</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記改造箇所について実際に支出した額の 3 分の 2（100 円未満切り捨て）で上限 250,000 円

第4章 区民等の流動実態・ニーズ

4-1 パーソントリップ調査で把握できる移動特性

(1) パーソントリップ調査とは

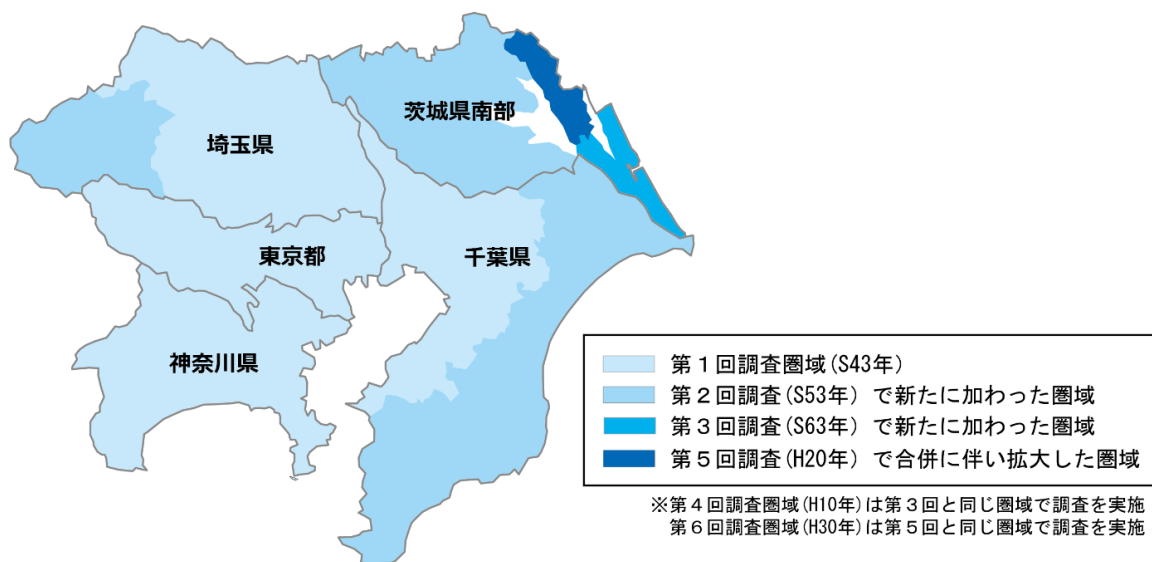
パーソントリップ調査とは、人（パーソン）の1日のすべての移動（トリップ）を把握する調査であり、将来のまちづくりや交通計画等を検討するための基礎資料を得ることを目的としています。

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」移動したか等を調査しております。

東京都市圏では最新の実施は平成30年（9～11月に実施）であり、昭和43年から10年ごとに実施しています。

ア. 調査対象地域

- ・東京都（島しょ部を除く）、神奈川県、埼玉県、千葉県全域および茨城県南部地域



出典：東京都市圏交通計画協議会ホームページ

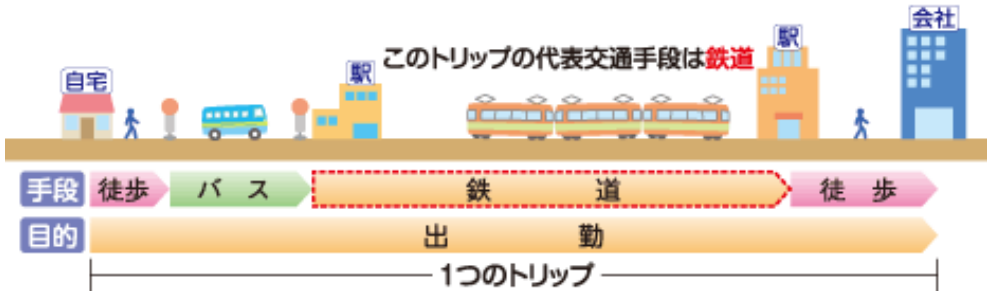
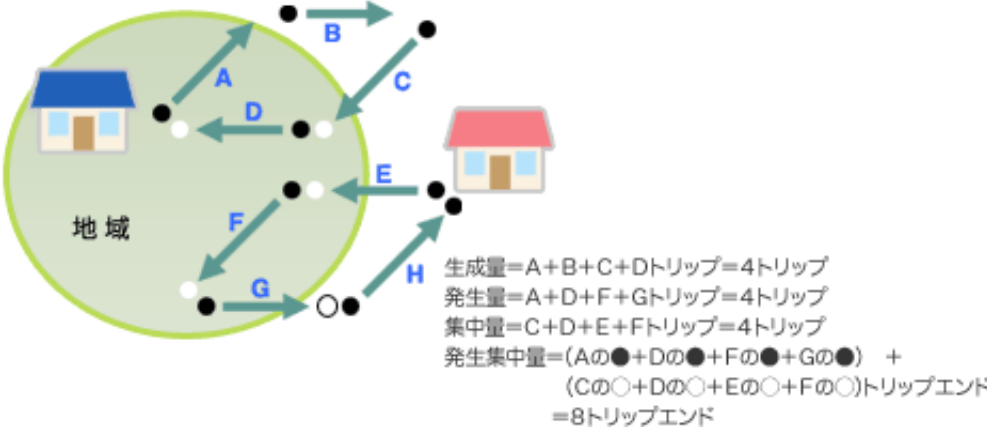
イ. 調査対象者

- ・住民基本台帳から5歳以上を無作為に抽出

ウ. 用語の説明

- ・パーソントリップ調査の結果で用いる「トリップ」や「代表交通手段」等の用語の説明は、次ページのとおりです。

パーソントリップ調査の用語

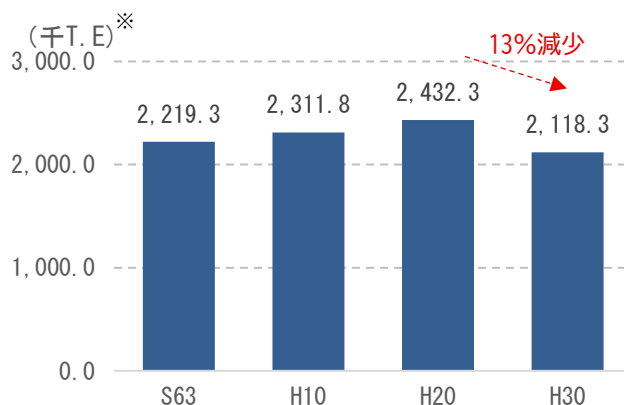
トリップ	<ul style="list-style-type: none"> ●人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップと呼びます。 ●1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数えます。
代表交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ●移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩、その他の順で優先されます ●下の例では、代表交通手段は【鉄道】となります。 
発生量・集中量	<ul style="list-style-type: none"> ●ある地域から出発するまたは到着するトリップをその地域の発生量（単位：トリップ）、集中量（単位：トリップ）と呼びます。
発生集中量	<ul style="list-style-type: none"> ●ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド（略称 T.E））といいます。 

出典：国土交通省資料

(2) 移動量の変化

区内を出発・到着する移動量（発生集中量）は、平成 20 年の 243 万 T.E から平成 30 年では 212 万 T.E となっており、約 31 万 T.E（13%）減少しています。

今後、高齢化の進展や新型コロナウイルス感染症の流行による新しい生活様式の定着等により更に減少することも想定されます。



資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

図 各年の区内移動量の推移

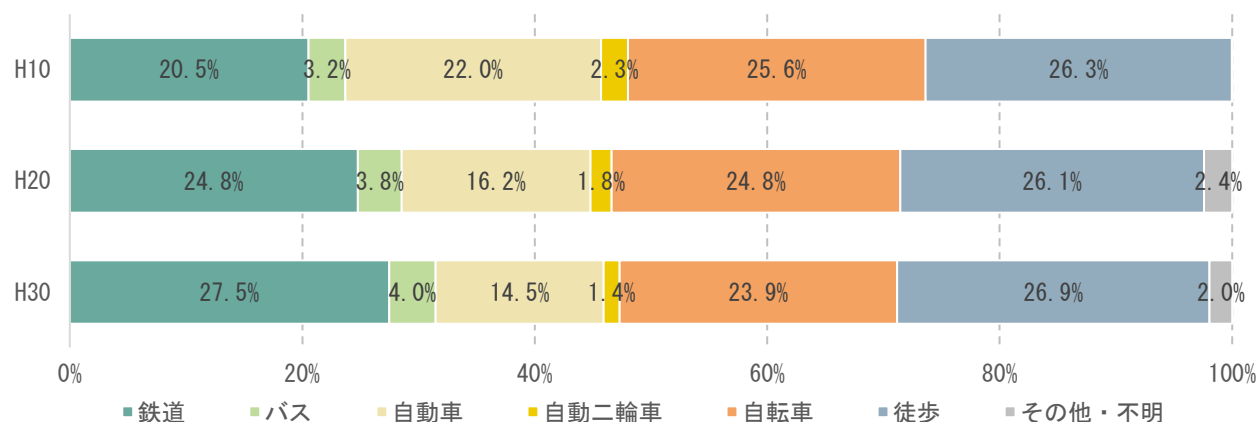
(3) 移動先の特性

移動先は、「他区」が約 60%、次いで「区内」が約 30%、「千葉県」が約 10%となっており、平成 20 年と平成 30 年を比較すると、いずれの区間の移動量も 10%以上減少しています。

(4) 代表交通手段の特性

区内を出発または到着する移動の代表交通手段構成比について、平成 30 年では、「鉄道」と「徒歩」が最も多く、次いで「自転車」が 23.9%、「自動車」が 14.5%となっています。

平成 10 年から平成 30 年までを比較すると、「鉄道」、「バス」といった公共交通手段の割合が上昇しており、「自転車」は横ばい、「自動車」、「自動二輪車」が低下しています。

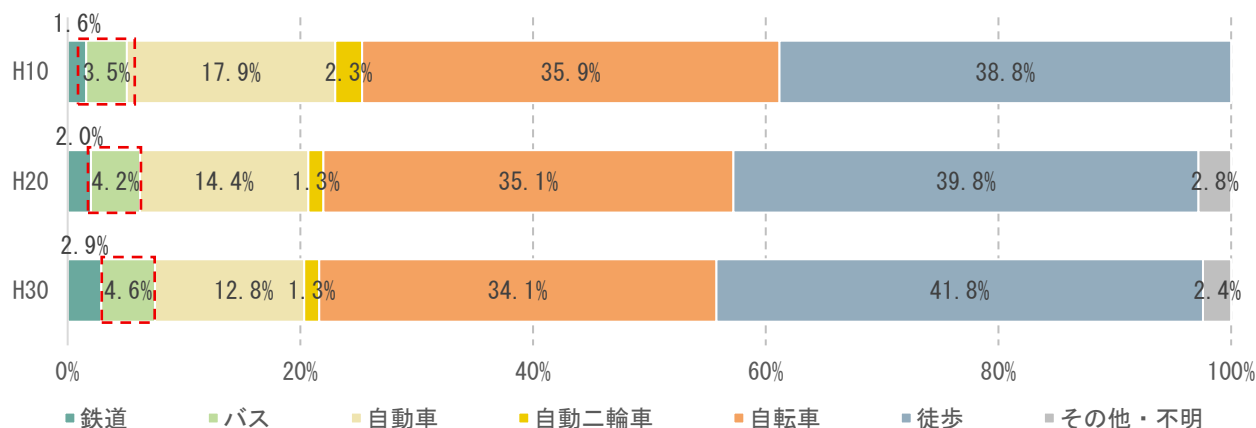


資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

図 各年の区内を出発または区内に到着する移動時の代表交通手段の割合

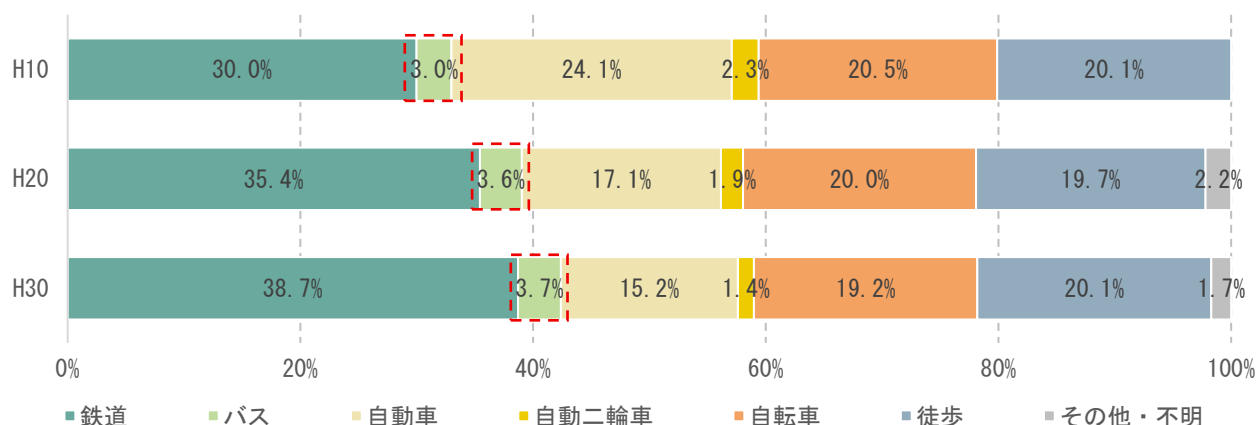
このうち、区内間移動の代表交通手段の割合は、平成 30 年では、「徒歩」が 41.8%と最も多く、次いで、「自転車」が 34.1%、「自動車」が 12.8%となっています。平成 10 年から平成 30 年までを比較すると、「徒歩」、「鉄道」、「バス」の割合が上昇しており、「自転車」は横ばい、「自動車」、「自動二輪車」が低下しています。

また、区内と区外の移動では、平成 10 年から平成 30 年までを比較すると、「鉄道」が大きく上昇しており、「徒歩」は横ばい、「自動車」が大きく低下するとともに、「自動二輪車」、「自転車」も低下しています。



資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

図 各年の区内間の移動時の代表交通手段割合



資料：東京都市圏パーソントリップ調査結果を基に作成

図 各年の区内⇄区外の移動時の代表交通手段割合

4-2 ビッグデータでの流動実態

(1) 概要

パーソントリップ調査は 10 年に一度実施される大規模な調査であり、地域を大きな単位で集計しているため、最新の細かな流動実態を把握するには限界があります。

そのため、より詳細な流動実態を把握するために、ビッグデータを活用した分析を行いました。

今回はゼンリン「混雑統計®」を使用し、区内およびその周辺地域を対象に、人の移動を「出発地」と「到着地」の組み合わせで整理する OD (Origin-Destination) 分析を行います。

なお、新型コロナウイルス感染症による移動の変化を把握するため、分析対象期間として令和元年 9～11 月と、近年の状況を示す令和 6 年 9～11 月の 2 つの時期を比較します。

表 ビッグデータ概要

項目	データ条件
集計対象日	令和元年 9～11 月の 3 ヶ月、令和 6 年 9～11 月の 3 ヶ月 ※いずれも 1 日平均値を算出
地域区分	本区内：国勢調査の 250m メッシュ (908 ゾーン) 本区外：江東区 3 ゾーン、新小岩駅 8 ゾーン、舞浜駅 TDR、東京都 21 区、千葉県、その他 (15 ゾーン) 合 計：923 ゾーン
集計対象時間	3 時間で 1 時間帯とした 8 時間帯 (0～2、3～5、6～8、9～11、12～14、15～17、18～20、21～23 時台)
発時刻/着時刻	出発時刻で集計
居住地	区民、区民以外の 2 区分
年代	19 歳以下、20～49 歳、50～69 歳、70 歳以上の 4 区分
性別	区分なし
集計方法 (OD 量)	出発ゾーンと到着ゾーンのペアごとにトリップ数を集計する。 ただし、5 に満たないものは秘匿扱いとなり集計されない。 滞在判定は 30 分以上とする。 人口で拡大推計したものを移動量として集計する。

・ビッグデータとは、デジタル化の更なる進展やネットワークの高度化、またスマートフォン等の関連機器の小型化・低コスト化により、スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、インターネットやテレビでの視聴・消費行動等に関する情報、また小型化したセンサー等から得られる膨大なデータをいいます。(総務省「情報通信白書 平成 29 年版」)

・位置情報とは、携帯電話やスマートフォンに搭載されている GPS (Global Positioning System: 全地球測位システム) が、人口衛星から発せられた電波を受信して位置・距離・時刻等を計算し、現在位置を測位して得られる情報をいいます。

・「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す。位置情報は最短 5 分ごとに測位される GPS データ (緯度経度情報) であり、個人を特定する情報は含みません。

※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。

・OD とは Origin (出発地) と Destination (目的地) を表し、OD 集計とは人の移動を出発地と到着地の組み合わせごとに集計することをいいます。

・メッシュとは、地図上の情報をデジタル化したり、各種統計を取得するために、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) の区域に分けることです。ここでは、地域を 250m 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ます。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りません。

(2) 移動の総量

はじめに、新型コロナウイルス感染症の流行による移動の変化の把握として、令和元年と令和6年の移動量（トリップ数）を、平日と休日と比較しました。

その結果、いずれの時期も全体の移動量に大きな増減は見られなかったことから、区内における移動量は新型コロナウイルス感染症の流行前と同水準を維持していることが確認できました。

時間帯	トリップ数（単位：トリップ/日）			
	平日		休日	
	令和元年	令和6年	令和元年	令和6年
総量	1,529,805	1,519,340	1,298,870	1,315,262
変動率 （対令和元年）	-	99.3%	-	101.3%

※各時間帯の3ヶ月合計値に対し、次の日付で除している

令和元年平日：60日 令和6年平日：61日 令和元年休日：31日 令和6年休日：30日

(3) 時間帯別移動量と区内間移動の比較

時間帯ごとの移動量を整理すると、令和6年・休日を除き、平日15時～17時台に移動が集中していることがわかりました。

これを踏まえ、当該時間帯の移動量を見てみると、鉄道駅を中心に半径1.5km～2.0kmの範囲で移動が多いことがわかりました（次ページ以降参照）。これは、通勤・通学、買い物等の日常生活に関連した移動が鉄道駅を起点としていることを反映していると考えられます。

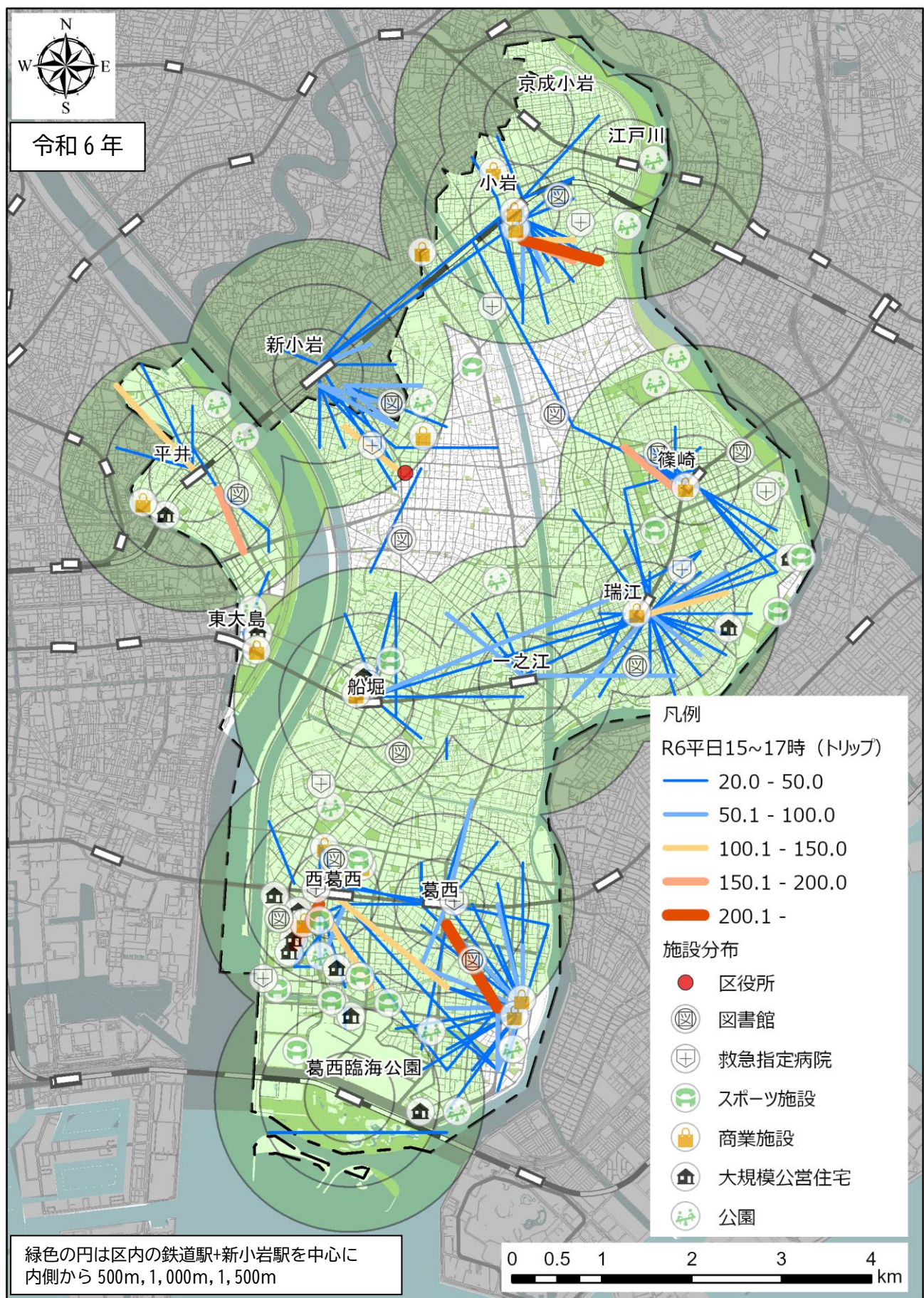
また、休日ではレジャーや買い物等のために商業施設を訪れることを目的とした比較的距離の長い移動も見られる等、平日とは異なる移動の傾向が確認できました。

時間帯	トリップ数（単位：トリップ/日） ※区内間移動のみ。着色は最多トリップ数			
	平日		休日	
	令和元年	令和6年	令和元年	令和6年
00～02	3,161	7,690	2,749	7,295
03～05	3,207	7,515	2,247	7,069
06～08	12,563	19,077	9,867	14,916
09～11	40,820	46,751	38,929	48,870
12～14	45,177	48,971	48,213	52,735
15～17	48,011	51,839	48,268	50,990
18～20	33,790	36,595	27,469	30,642
21～23	13,558	16,220	9,485	12,802

※各時間帯の3ヶ月合計値に対し、次の日付で除している

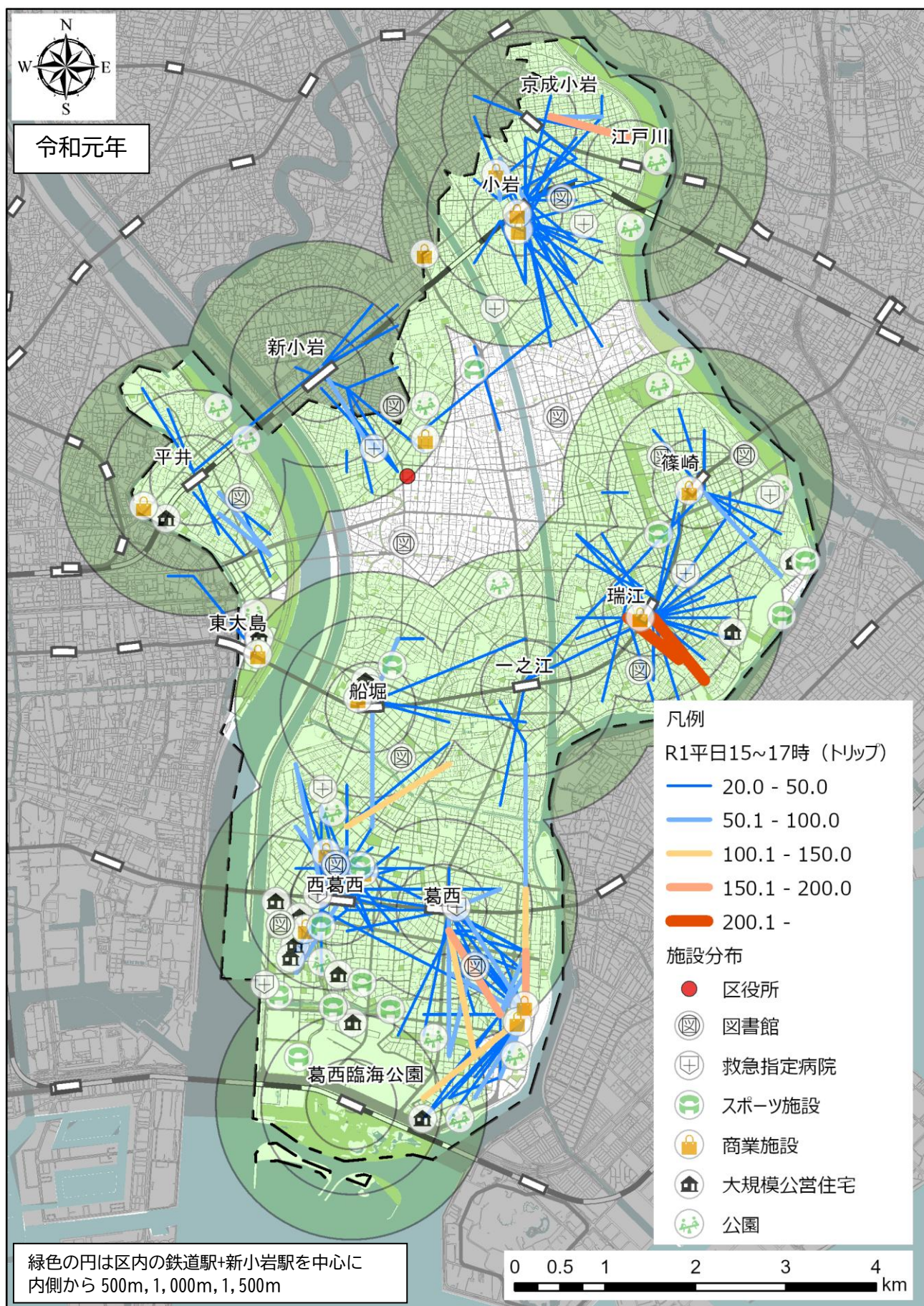
令和元年平日：60日 令和6年平日：61日 令和元年休日：31日 令和6年休日：30日

※時間帯、居住地、年代のNA合算（秘匿扱いとなる値）を含まない。



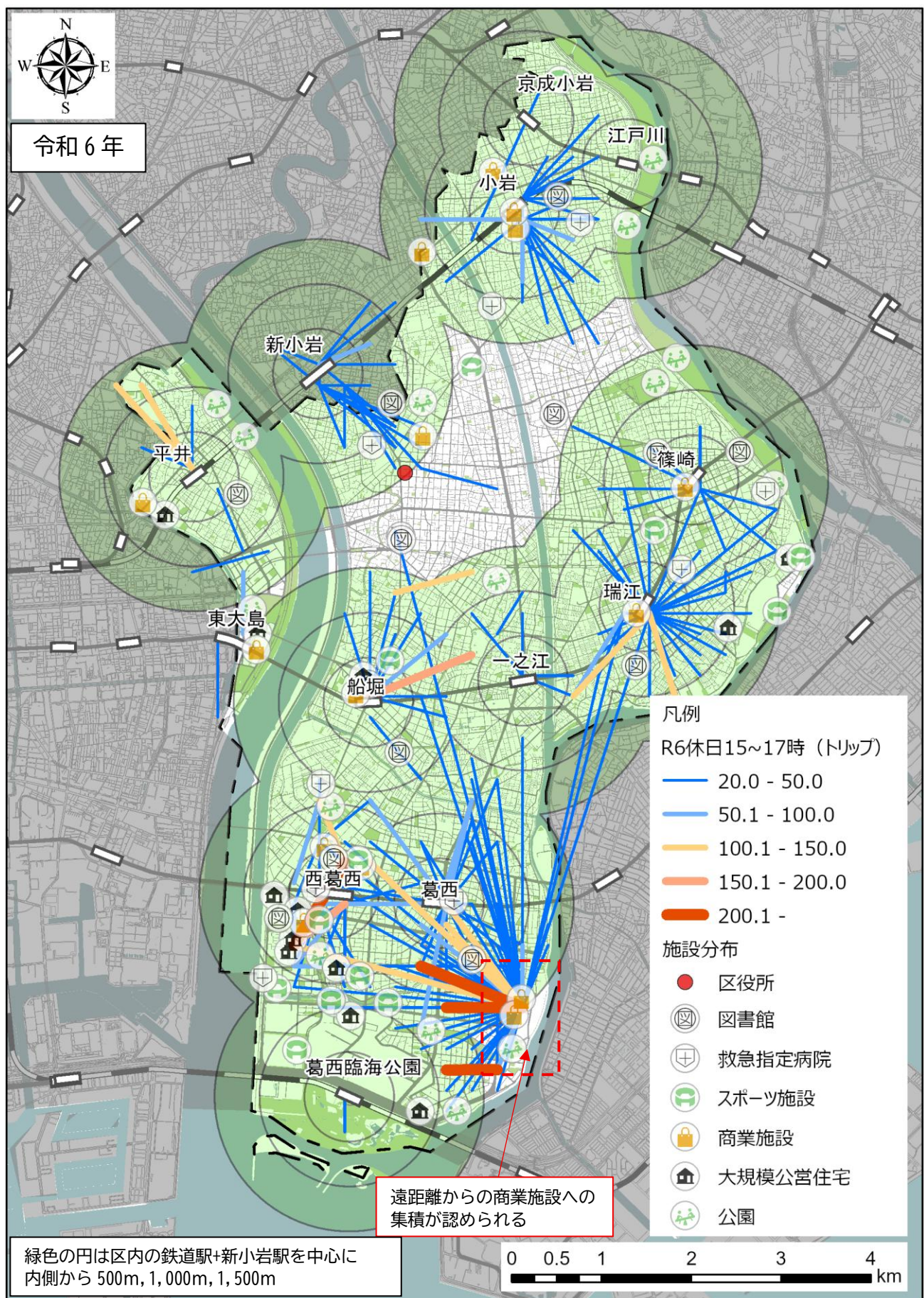
資料：ゼンリン「混雑統計」を基に作成

図 【令和6年】区内の1日平均移動量（平日、15~17時）



資料：ゼンリン「混雑統計」を基に作成

図 【令和元年】区内の1日平均移動量（平日、15~17時）



資料：ゼンリン「混雑統計」を基に作成

図 【令和 6 年】区内の 1 日平均移動量（休日、15～17 時）

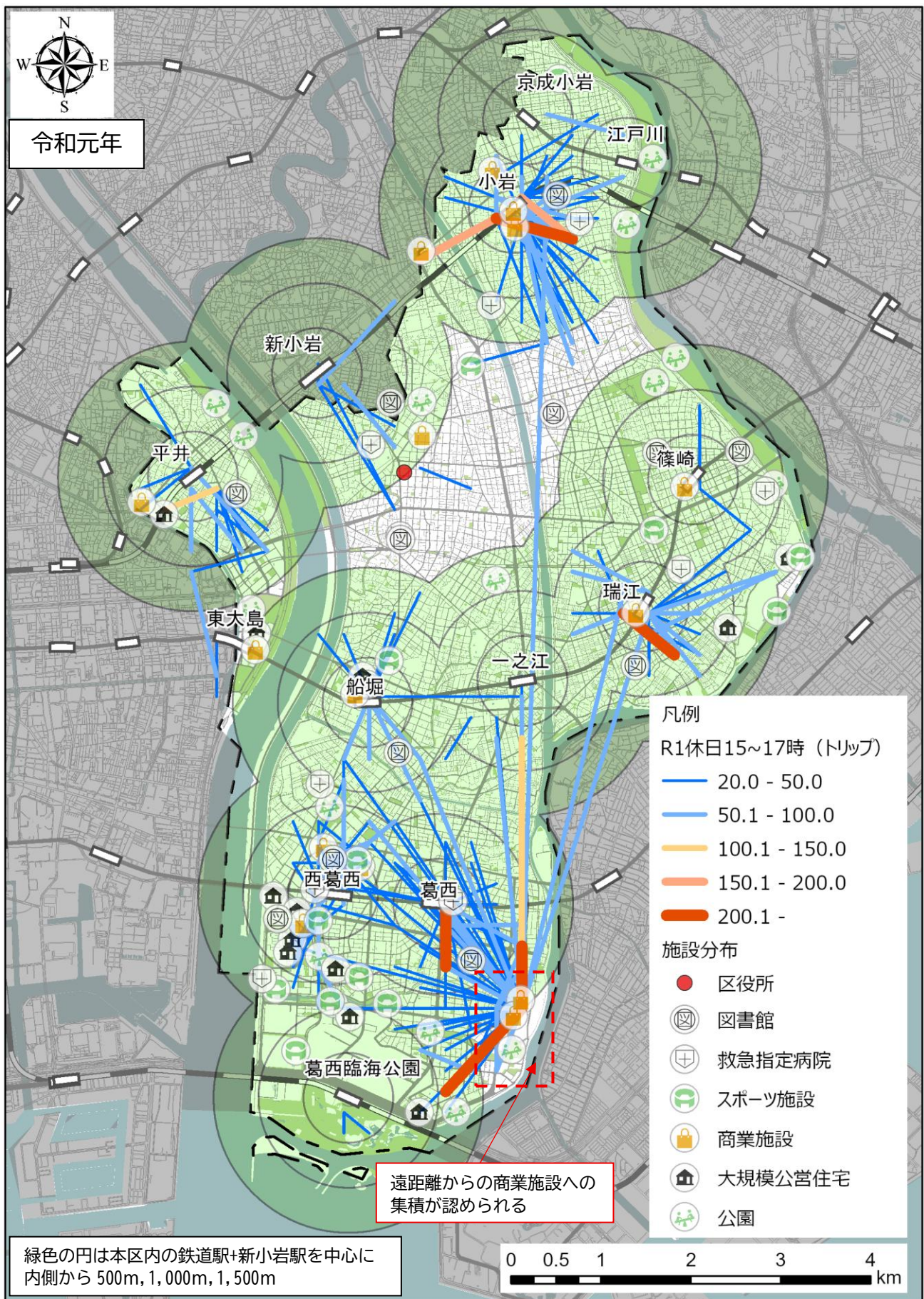
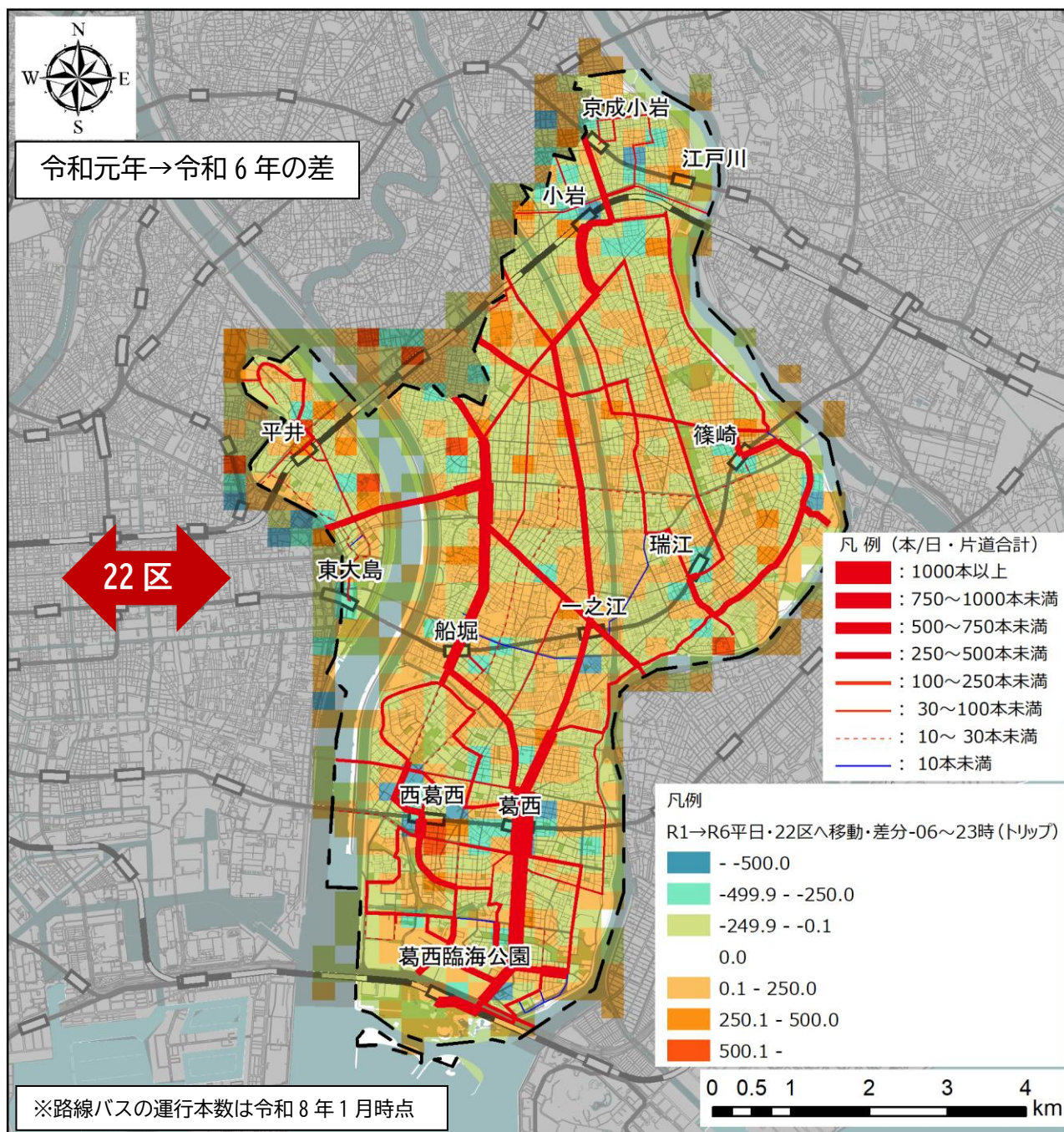


図 【令和元年】本区の1日平均移動量（休日、15～17時）

(4) 移動量の比較（対象：区内→東京都22区）

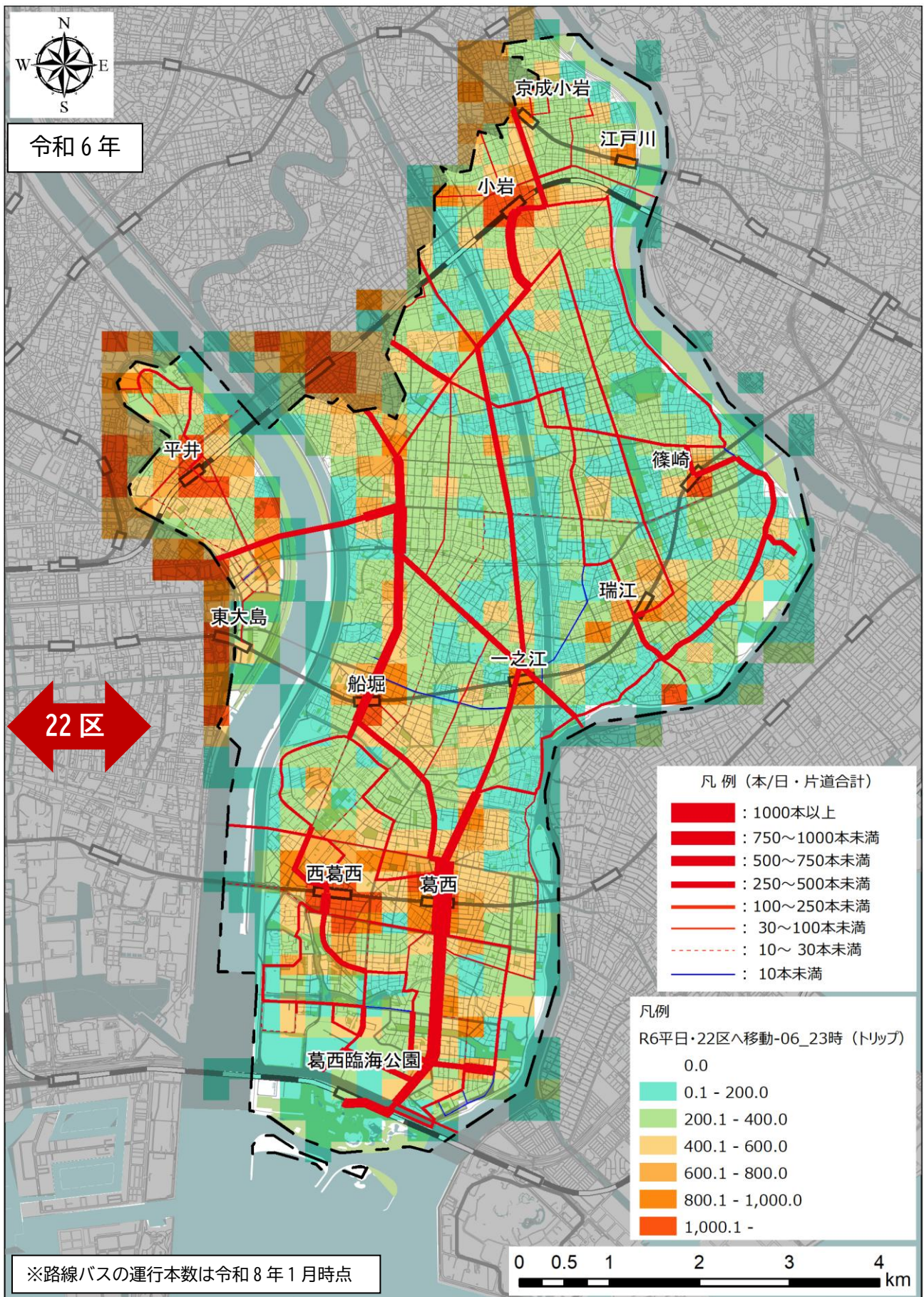
区内から22区への移動が、令和元年と令和6年ではどのように変化したかを比較すると、全体的には移動量は大きくは減っておらず、一定程度維持されていることが確認できました。

一方で、鉄道駅周辺のエリアでは、1日あたり250トリップ以上減少した地点が複数確認されました（下図中では青色系の色塗りで表示）。この変化は、テレワークの普及やライフスタイルの変化等が影響していると考えられます。



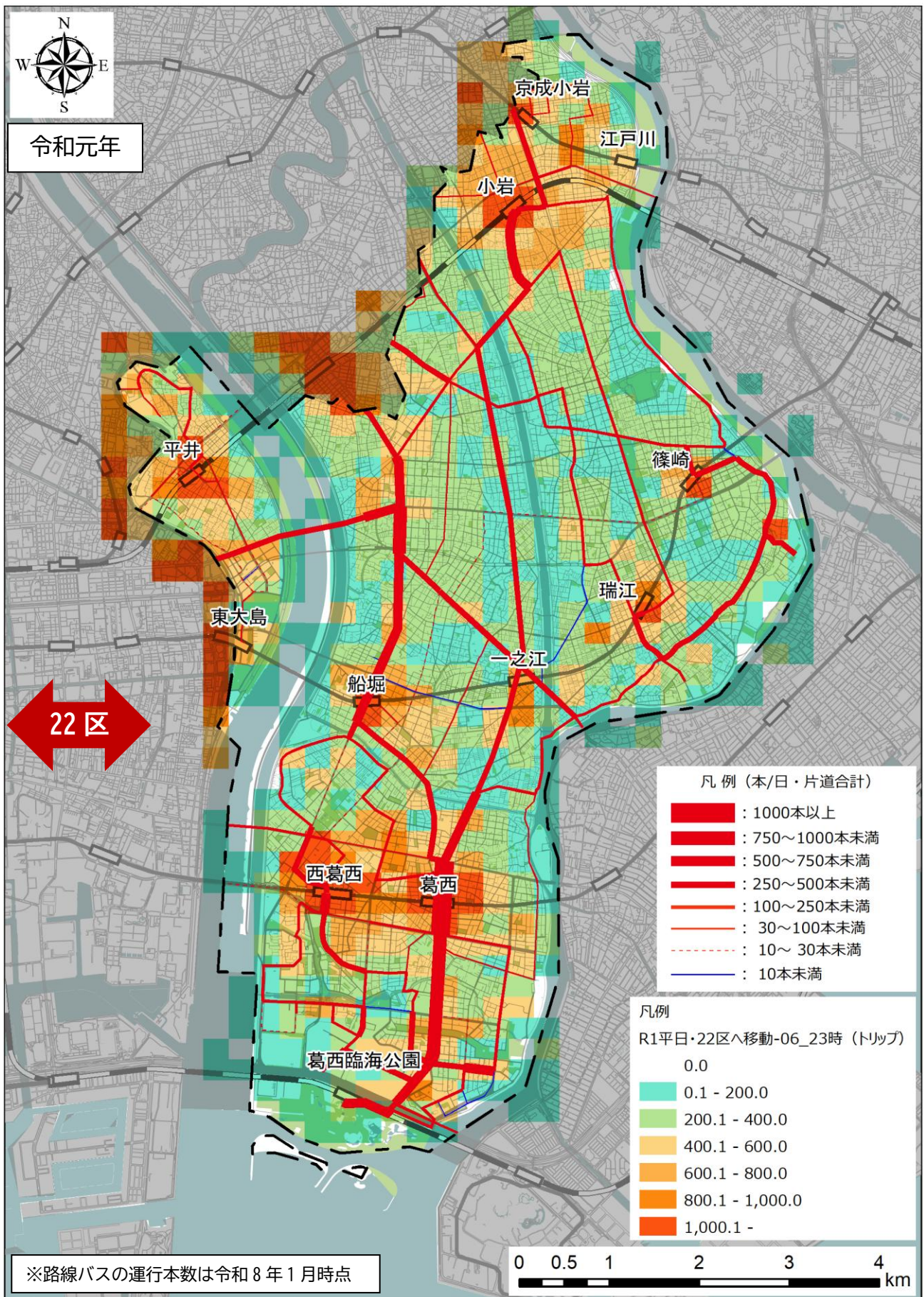
資料：ゼンリン「混雑統計」を基に作成

図 22区への1日平均移動量の差分（平日、6～23時）



資料：ゼンリン「混雑統計」を基に作成

図 【令和 6 年】 22 区への 1 日平均移動量 (平日、6～23 時)



資料：ゼンリン「混雑統計」を基に作成

図 【令和元年】22区への1日平均移動量 (平日、6～23時)

第5章 鉄道駅における公共駐輪場の定期利用登録者圏域

5-1 定期利用登録者の駐輪場別居住地分布

各駐輪場の定期利用登録者の居住地（町丁目）について、鉄道駅ごとに面的に把握します。区内の地形は平坦で自転車の利用が比較的容易な環境にあります。このため、鉄道駅を中心とした生活圏が、自転車交通により広域にわたり補完・拡張されている実態が、令和2年度から引き続き確認されました。特に葛西臨海公園駅は、令和2年度は東京メトロ東西線の西葛西駅および葛西駅以北は範囲外でしたが、現在は都営新宿線近傍まで入っています。

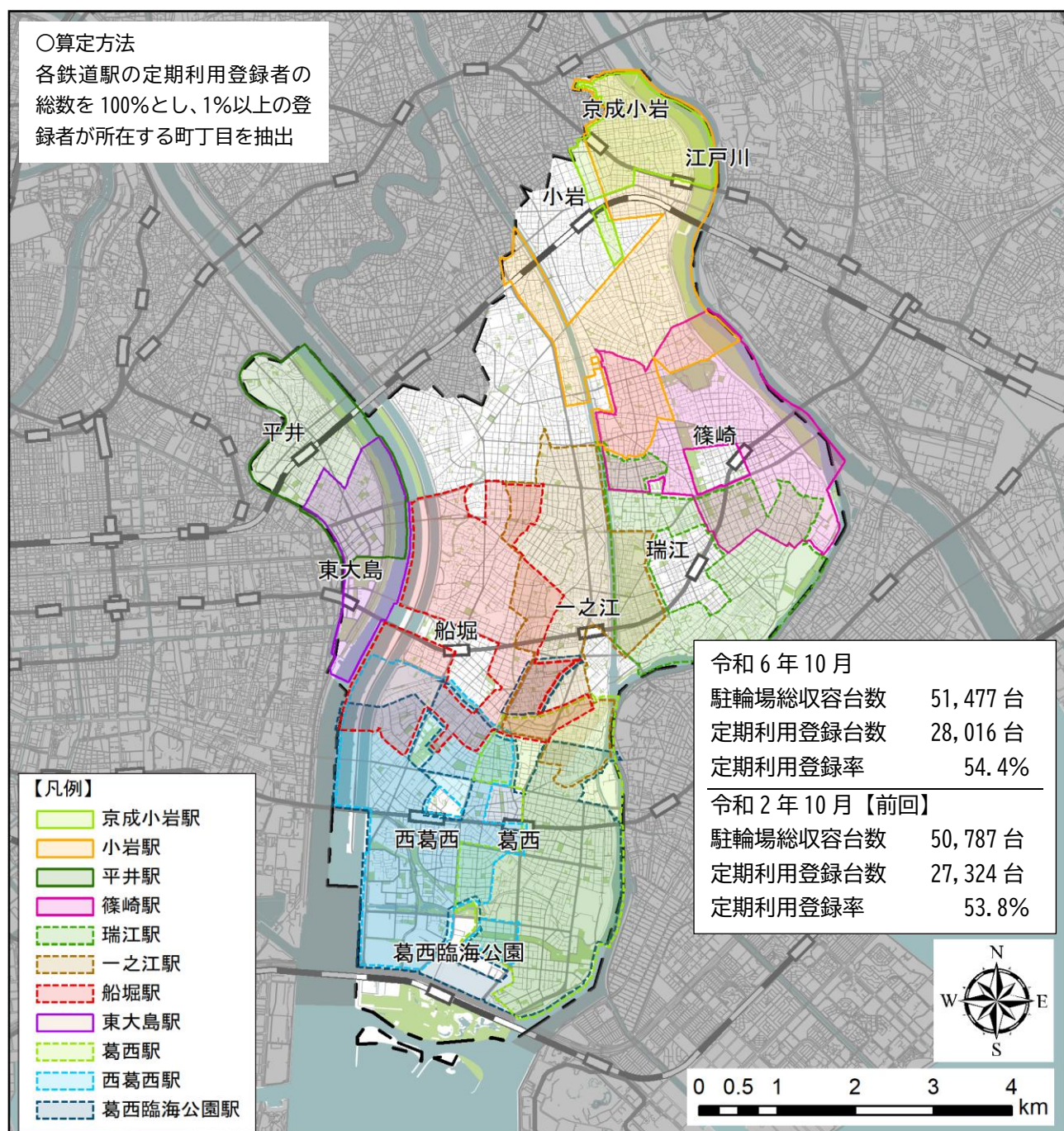


図 鉄道駅における公共駐輪場の定期利用登録者圏域

5-2 各町丁目における駐輪場の定期登録利用者数

各町丁目における駐輪場の定期利用登録者数について、定期利用登録者全体に占める割合を算出した結果、鉄道駅からの距離が比較的離れている地域や、路線バスが運行していない地域、あるいは路線バスはあるものの、自転車の方が鉄道駅との往復に要する時間が短い地域において、当該割合が高くなる傾向が確認されました。

この傾向は令和2年度と同様であり、このことから、当該地域においては、自転車が鉄道アクセスを補完する移動手段として日常的に活用されていることがわかります。

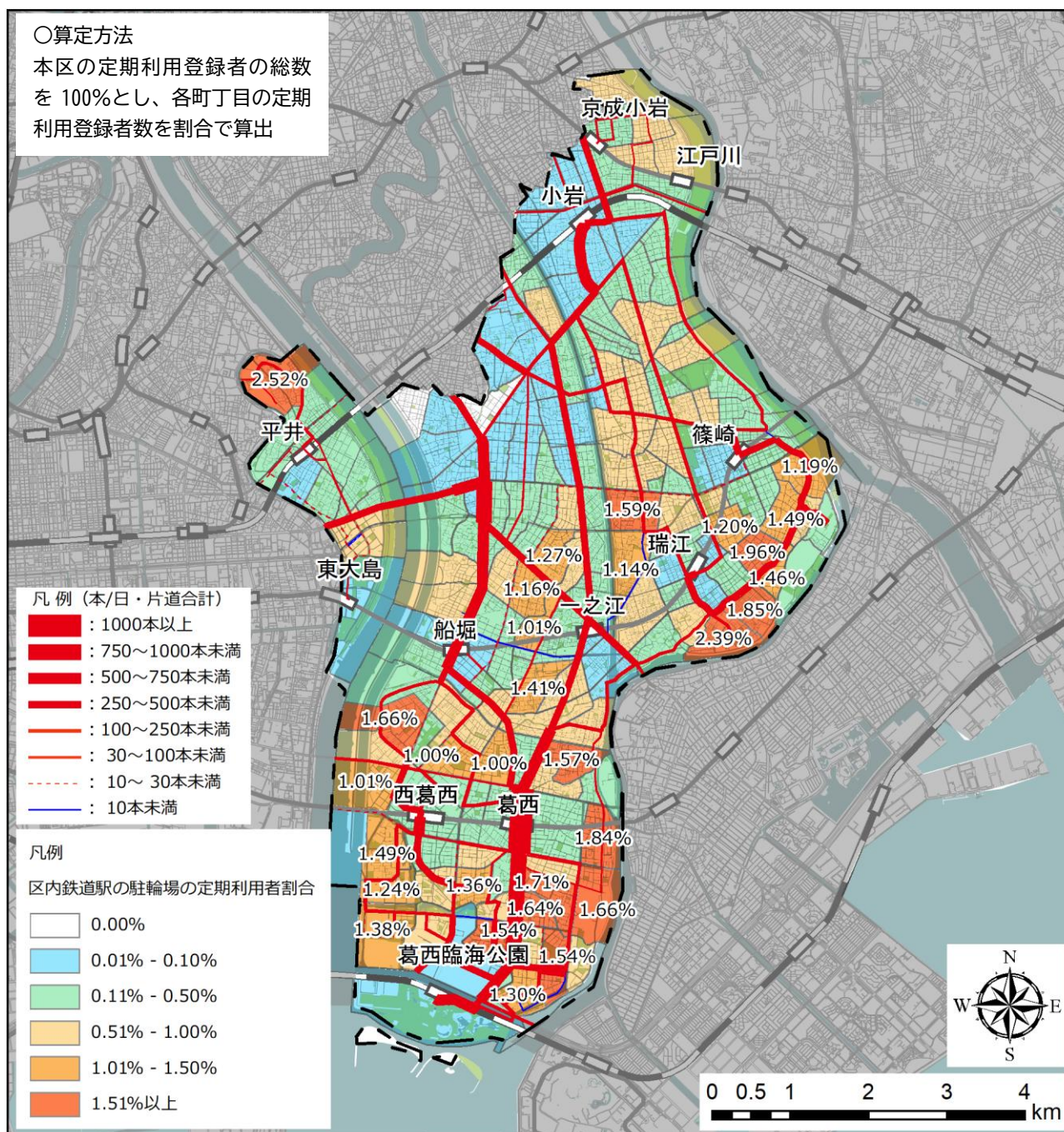


図 区内の鉄道駅の駐輪場の定期利用者割合

第6章 交通事業者等の経営計画

鉄道、路線バス、タクシー事業者等が策定している経営計画等では、ホームドアの設置や路線バスの待合環境、バリアフリーの推進が位置付けられており、交通事業者はこれらの整備・改善を進めています。

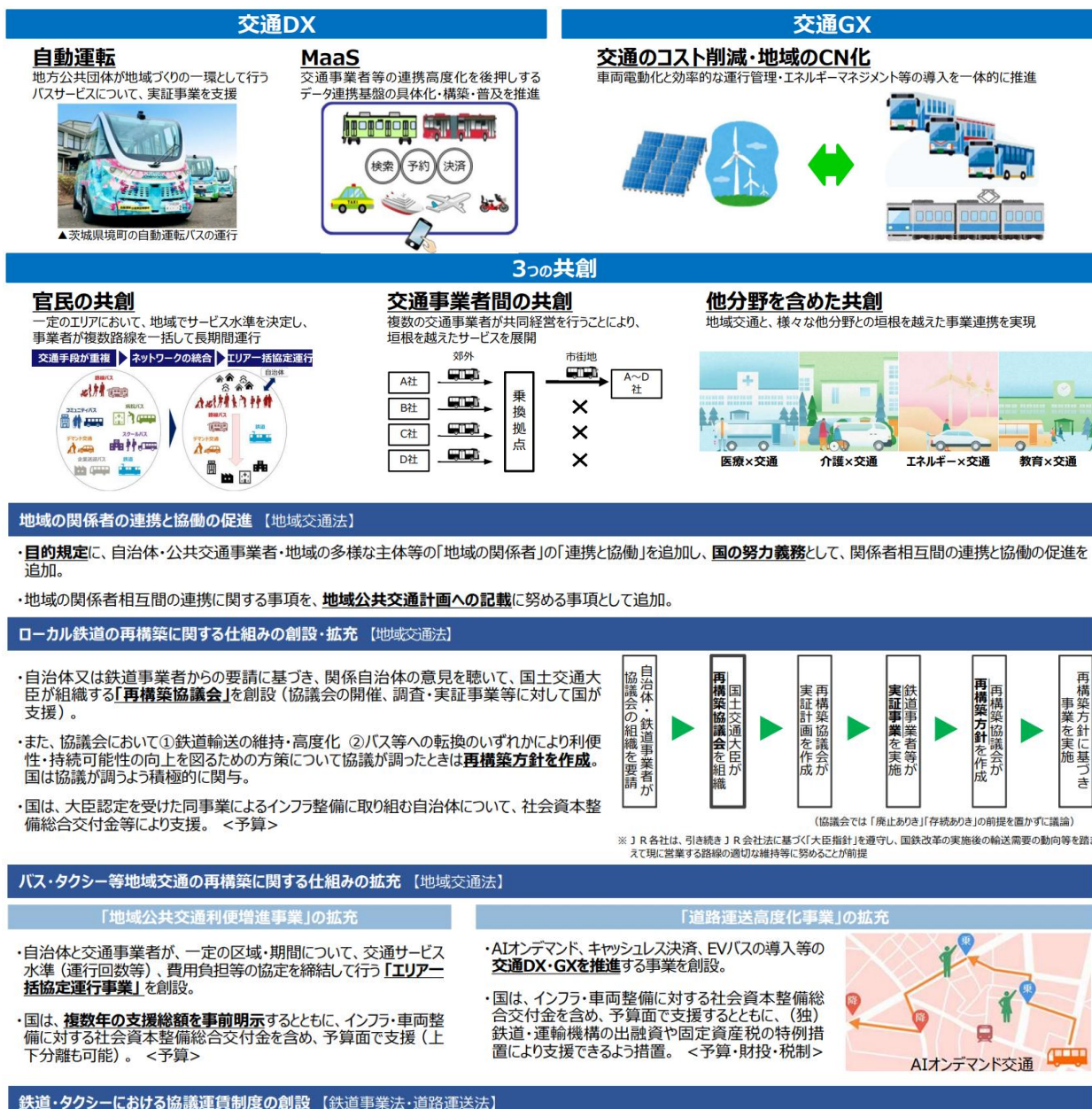
交通事業者等	計画名	計画で示されている内容
①京成電鉄	京成電鉄 中期経営計画 D2 プラン (2025-2027 年度)	・「お客様の安全を守る取り組みの強化」等を重点施策に位置付け、安全に関する設備投資やバリアフリー化の推進、安全確保に向けた体制の整備・拡充を行う。
②JR 東日本	グループ経営ビジョン 経営ビジョン勇翔 2034	・「究極の安全」の追求と品質の高いサービスで、すべての人に安心を届ける。
③東京都交通局	東京都交通局 経営計画 2025 (2025-2027 年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・安全・安心の確保を最優先に、質の高いサービスを提供するとともに、まちづくりとの連携や、環境負荷の低減等を通じ、東京の発展に貢献する。 ・誰もが円滑に移動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、地下鉄駅のバリアフリー化をより一層推進するとともに、鉄道駅の快適性の向上に努め、より利用しやすい公共交通機関を目指す。
④東京地下鉄	中期経営計画 東京メトロプラン 2024	・「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、2025 年度のホームドア全線整備完了をはじめとした各種バリアフリー設備整備を促進する。
⑤公益社団法人 日本バス協会	2023・2024 年度版 日本のバス事業 (毎年度発行)	・バス事業、インバウンド振興、安全輸送の取組、バスに関わる技術面の向上、環境対策と交通バリアフリー法への対応等
⑥一般社団法人 東京ハイヤー・ タクシー協会	東京のタクシー2025 (毎年度発行)	・次世代へ向かうタクシー業界、安全対策、進化を続けるタクシーサービス等

第7章 地域公共交通に関する環境の変化

7-1 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

7-2 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、バイオ燃料等）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

表 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基準

	鉄道	バス	タクシー
定量目標の 目安となる水準 カッコ内： 目標値	【電気車を使用する事業者の場合】 ●2030年度における外部調達する電気及び自家発電による電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合又は外部調達する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合【59%】	●2030年度における事業者が保有するバスの台数に占める非化石エネルギー自動車の台数の割合【5%】	●2030年度における事業者が保有するタクシーの台数に占める非化石エネルギー自動車の台数の割合【8%】
定性目標の 目安となる水準	【内燃車を使用する事業者の場合】 ●2030年度までに電気車、燃料電池車又は非化石エネルギーを動力源とする車両の導入（運行体制の構築等を含む。）を進めること。	●電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加に努めること。	●電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加に努めること。

資料：経済産業省・国土交通省「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」を基に作成

7-3 Maas の動き

MaaS (Mobility as a Service/マース) は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。MaaS の水準は4段階のレベルがあります。

国土交通省では、MaaS の全国への普及・推進のため、実証実験への支援や、交通事業者のキャッシュレス化および交通情報のデータ化等について、財政面、ノウハウ面で支援しています。

表 MaaS のレベルと内容

レベル	内容
1	情報の統合による複数交通モードの検索や運賃情報の段階
2	複数の交通モードのルートを一トリップ化（検索、予約、決済まで）
3	複数の交通サービスを定額制で提供／パッケージ化して提供（個々の料金は不明）
4	まちづくりとの連携、交通制御等による人・モノのコントロール

出典：国土交通省「国土交通省の MaaS 推進に関する取り組みについて」（令和元年 12 月）



出典：国土交通省「日本版 MaaS の推進」

図 MaaS の概念図

7-4 自動運転

自動運転は人が運転に関与せず、車両が自ら周囲の状況を認識し、判断・制御して走行する技術です。国は早期実用化に向け、令和 5 年 4 月に道路交通法を改正したほか、実証実験への支援を行っています。

自動運転の水準は 5 段階あります。現在は東京都内でレベル 2 の実証実験が行われているほか、全国では限定地域での自動運転移動サービス（レベル 4）の実現に向けた実証実験も行われている等、全国各地で取組が進められています。



出典：経済産業省「国内初！レベル 4 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」

表 東京都内における自動運転の実証実験

地区	実施時期	車両サイズ	レベル
新宿区 新宿駅周辺～西新宿	令和 5 年 10 月	大型バス（定員 18 名）	2
杉並区 荻窪駅周辺	令和 6 年 11 月	小型低速車両（定員 7 名）	2
多摩市 多摩センター駅周辺	令和 6 年 12 月	小型バス（定員 13 名）	2
瑞穂町 箱根ヶ崎駅周辺	令和 7 年 2 月	小型バス（定員 13 名）	2
江東区 新木場駅～海の森公園	令和 7 年 7 月～ 令和 8 年 3 月	小型バス（定員 15 名）	2
江東区・港区 有明・お台場・豊洲エリア	令和 7 年 8 月～ 12 月	普通自動車（定員 5 名）	2
八王子市 高尾駅周辺～高尾台	令和 7 年 8 月	小型バス（定員 12 名）	2