

江東区地域公共交通計画 (素案)

【概要版】

令和9(2027)年●月

江 東 区

計画の概要

計画の背景・目的

地下鉄8号線延伸により公共交通の利便性向上が期待される一方で、区内には交通の便が不十分な地域も一部存在します。また、将来的な人手不足による交通サービスの低下も懸念される中、自動運転などの新技術の活用に向けた検討も進んでいます。

こうした状況を踏まえ、**多様な移動手段の活用を総合的に検討し、誰もが安全かつ快適に移動できる交通環境の実現**を目指すために、移動手段のマスタープランである「**江東区地域公共交通計画**」を策定します。

計画の位置付け

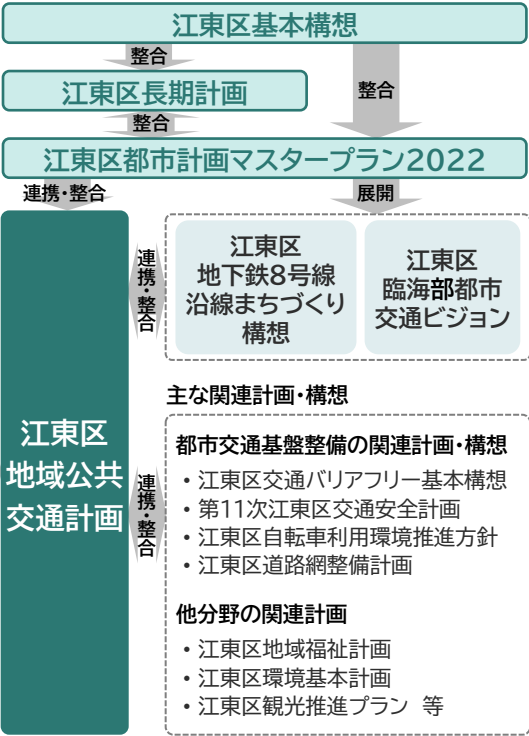
本区の上位計画、その他関連する計画に加え、国や都の計画・方針との連携・整合を図ります。

対象区域

江東区全域とします。

計画期間

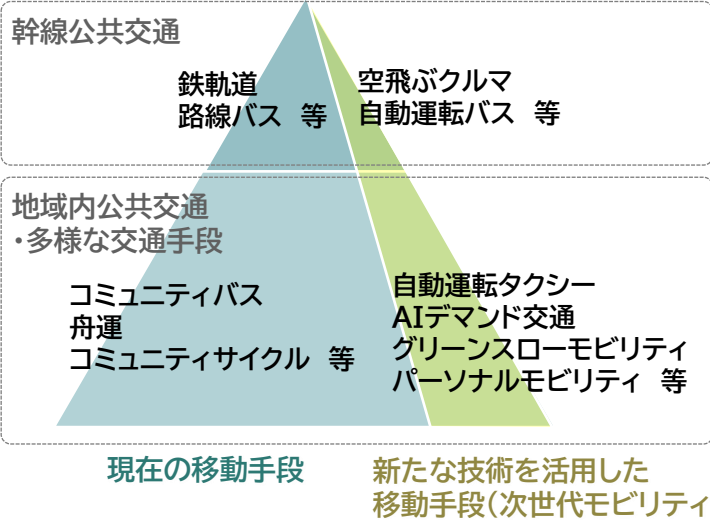
令和9(2027)年度から
令和18(2036)年度までの
10年間とします。



▲本計画の位置付け

計画の対象範囲

本計画では、現在の移動手段に加えて、新たな技術を活用した移動手段(次世代モビリティ)についても検討の対象とします。



公共交通の現状

移動手段の状況

◆鉄軌道

JR線  その他路線 

主に東西方向に路線が整備されている中で、「南北の移動」への不便・不満の声も多い状況です。今後、地下鉄8号線(豊洲～住吉間)の延伸が予定されています。

◆路線バス

都営バス  東京BRT 

主要な鉄道駅を結ぶように運行し、高齢者をはじめ多くの区民における区内外の主要な移動手段になっています。今後のバス運転手不足等によるサービス低下も懸念されます。

◆コミュニティバスしおかぜ



利用者は増加傾向であり、高齢者や買い物目的での利用が多い傾向です。令和6年度より豊洲ルートも運行されています。

◆その他の多様な移動手段

舟運の航路が豊洲を中心に発着するほか、運河・内部河川に船着場が点在しています。

コミュニティサイクルは区全域に設置されており、臨海部での利用が多い傾向です。

臨海部は自動運転推進区域に指定されており、多くの実証実験が行われています。



公共交通サービス圏域外※

区内は鉄道・バス路線網が比較的充実しているものの、城東地域等では公共交通サービス圏域外のエリアも存在します。

 鉄道駅500m・バス200m圏域外(※)

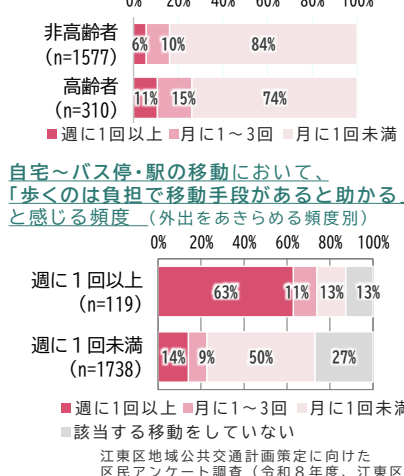
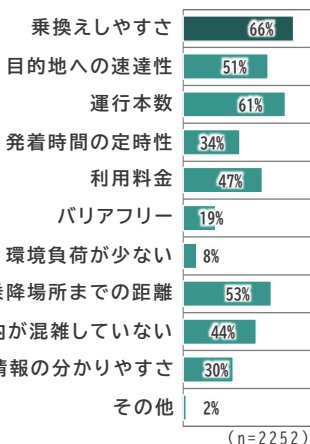
 鉄道駅500m・バス200m圏域外の住宅用地

移動のニーズ

区民・来訪者ともに「乗換えのしやすさ」を重視する人が多く、乗換環境の整備・機能の強化が求められます。

高齢者では外出をあきらめる頻度が高い人が一定数存在し、地域内の移動に「負担があり、移動手段があると助かる」と感じている方も多い傾向です。

移動手段に対して重視すること 移動手段を理由に外出をあきらめる頻度



区の将来像・社会動向

江東区では、将来都市像を「持続的に発展する共生都市」と定めています。また、「ゼロカーボンシティ江東区」の実現に向け、移動の脱炭素化が望まれます。さらに、近年自然災害が激甚化・頻発化する中、災害対応に関する各種計画との連携も望まれます。

音声
コード

公共交通の課題

江東区の公共交通を取り巻く状況を踏まえ、公共交通に関する課題を整理しました。

公共交通を取り巻く状況	移動手段の状況	公共交通サービス圏域外	移動のニーズ	区の将来像・社会動向
-------------	---------	-------------	--------	------------

課題1	移動の軸となる幹線の公共交通ネットワークが不十分 (地下鉄8号線延伸を見据えた交通結節機能の強化が必要)
課題2	地域の移動需要を支える移動環境の整備が不十分 (ニーズを踏まえた多様な移動手段の確保と回遊性の向上が必要)
課題3	移動支援が必要な区民等の生活を支える移動手段が不足 (移動支援が必要な区民等に対するラストワンマイルの移動手段の確保が必要)
課題4	社会情勢の変化等に対応した持続可能な公共交通環境の整備が不十分 (公共交通の持続的な維持、持続可能な社会の実現に寄与する交通環境の整備が必要)

目指す将来像・基本方針・計画目標

10年後を見据えた本計画の目指す将来像として、江東区都市計画マスタープラン2022における道路・交通部門のまちづくり方針「快適に移動できるネットワーク都市」を定め、公共交通を取り巻く課題を踏まえ、基本方針・計画目標を以下の通り設定しました。

本計画の目指すべき将来像：

快適に移動できるネットワーク都市 江東区

基本方針1 目指すべきまちの姿の実現に向けた交通施策の推進	基本方針2 誰もが快適に移動できる環境の創出	基本方針3 将来にわたって持続可能な地域公共交通の確立
----------------------------------	---------------------------	--------------------------------

計画目標

1 都市構造を支える公共交通ネットワークの機能強化

- ・鉄道・路線バスなど骨格となる基幹的な公共交通ネットワークを強化・維持します。
- ・公共交通のネットワーク機能を十分に発揮し、誰もが快適かつ円滑に移動ができるよう、交通結節機能を強化します。

2 区民の日常生活や来訪者を含めた区内回遊を支える移動環境の整備

- ・日常生活における移動の利便性の向上や、区内のにぎわい創出に向けた回遊性向上を図るため、地域の特性やニーズに応じた多様な交通サービスを展開します。
- ・よりきめ細やかな移動支援を必要とする区民に対して円滑に移動できる環境づくりを進めます。

3 社会情勢の変化を見据えた持続可能な公共交通環境の整備

- ・公共交通の維持に向け、輸送の省人化・効率化を図るため、新技術の活用を検討します。
- ・ゼロカーボンシティ江東区の実現に向けて、移動の脱炭素化を推進します。
- ・災害激甚化・頻発化や首都直下地震の想定等、災害リスクが高まる中、災害発生時の移動手段確保を検討します。

公共交通に関する課題

音声コード

目指す将来交通ネットワーク形成方針 と 施策展開のイメージ

将来交通ネットワーク形成方針

「江東区都市計画マスタープラン 2022」を踏まえ、将来都市構造における都市核間の接続及び将来の拠点機能の強化に資する幹線的な交通ネットワークを形成します。

それに向けた、交通ネットワークの機能分担の考え方を右表に示します。

交通機能	道路ネットワーク	公共交通ネットワーク
広域交通	・高速道路 ・幹線道路(骨格幹線道路)	・鉄道 ・主に区外との接続に資する主要バス路線 等
地域内の主要交通 (都市核間の接続、地域核・広域核等の接続等)	・幹線道路(骨格幹線道路)	・鉄道 ・区内の都市核間接続及び城東地域のまちづくり、臨海部の機能強化に資する主要バス路線 等
地域内交通	・幹線道路(補助幹線道路) ・地区主要道路 ・生活道路	・その他バス路線 ・コミュニティバス ・舟運 等

※骨格幹線道路・補助幹線道路は、東京都都市計画道路ネットワークにおける位置付けに基づく

施策展開のイメージ

「目指す将来交通ネットワーク」及び本計画の「計画目標」に向けた施策展開のイメージを以下に示します。(なお、具体の施策・取組は、次のページに示します。)

施策展開のイメージ



目標を達成するための施策・取組

公共交通における課題を解決し、将来像を実現するために実施する施策・取組を設定しました。

施策	取組
計画目標1 都市構造を支える公共交通ネットワークの機能強化	
①円滑に移動できる公共交通ネットワークの形成	1 地下鉄8号線延伸の推進 2 路線バス運行の維持・再編
②区内外のアクセス性強化	3 都心部・臨海地域地下鉄及び羽田空港アクセス線(仮称)の整備推進
③円滑に移動できる交通結節機能の強化	4 まちづくりと連携した乗換え環境(モビリティハブ等)の整備推進 重点
④誰もが安心して移動できる交通施設の整備	5 旅客施設及び周辺歩行空間のバリアフリー化の推進
計画目標2 区民の日常生活や来訪者を含めた区内回遊を支える移動環境の整備	
⑤多様なモビリティを活用した地域内移動の利便性強化	6 地域内交通サービスの確保・維持 重点
	7 城東地域の南北移動手段の確保 重点
	8 舟運の活用
⑥日常の外出や区内回遊を促進する移動環境の創出	4 まちづくりと連携した乗換え環境(モビリティハブ等)の整備推進 重点
	9 高齢者等の外出促進
計画目標3 社会情勢の変化を見据えた持続可能な公共交通環境の整備	
⑦新技術を活用した輸送の効率化・省人化	10 新技術を活用した移動サービスの導入 重点
⑧交通における脱炭素化の推進	11 環境負荷を低減する交通環境の整備
⑨多様な交通を活用した災害時の移動手段の確保	8 舟運の活用

重点：目標達成に向けて重点的に推進する取組を示す。具体的実施内容は、本編参照。
※複数施策に係る取組は再掲。

オープンハウスを実施しました

より多くの区民や来訪者のニーズを把握することを目的として意見収集イベントを実施し、延べ287人の方に来場いただき、119人の方から意見をいただきました。

皆様の意見より、本計画に掲げる施策のうち、「**施策①**」を重視する意向が最も多く、次いで「**施策②**」や「**施策⑤**」への意向も比較的多い結果となりました。

音声
コード

いただいた意見も踏まえ、「快適に移動できるネットワーク都市 江東区」を目指し、地下鉄8号線延伸をはじめとした公共交通ネットワークの形成を着実に推進しつつ、その効果を区内に波及させるため、多様なモビリティを含む地域内交通を効果的に活用しながら、移動の利便性向上に向けて取り組んでいきます。



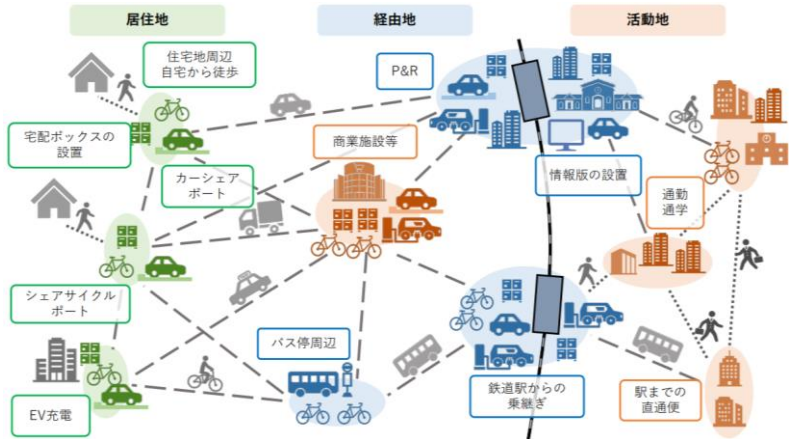
主な取組のイメージ

地下鉄8号線延伸による南北都市軸強化



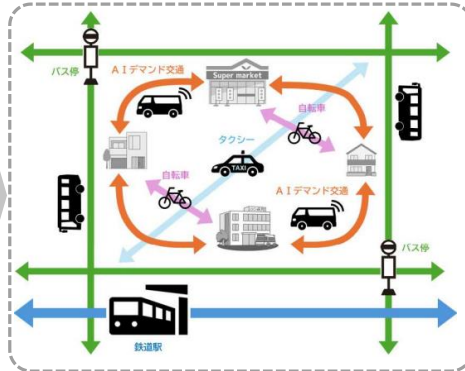
出典※2

地域内と公共交通をつなぐ拠点としてのモビリティハブ整備



出典※3

城東地域の南北移動手段の確保



出典※2



出典※4



出典※5



出典※2



コミュニティサイクル

出典※2



出典※2



コミュニティバスしおかぜ

出典※2

R8.8砂町銀座商店街実証の様子(歩行領域モビリティの写真)を想定

様々な移動手段を効果的に活用した地域内交通サービスの確保



出典※6



出典※7



出典※8

公共交通の運行の省人化・効率化に向けた自動運転活用

音声コード

環境にやさしい公共交通の整備促進

計画の実現に向けて

評価指標・数値目標

本計画に示す計画目標や施策の達成状況を評価するために、評価指標と数値目標を設定しました。目標値は本計画期間の令和18(2036)年度を最終目標としますが、公共交通を取り巻く情勢の変化等も注視しつつ、令和13(2031)年度を目途に中間目標値の評価を実施し、必要に応じて最終目標値の見直しを行います。

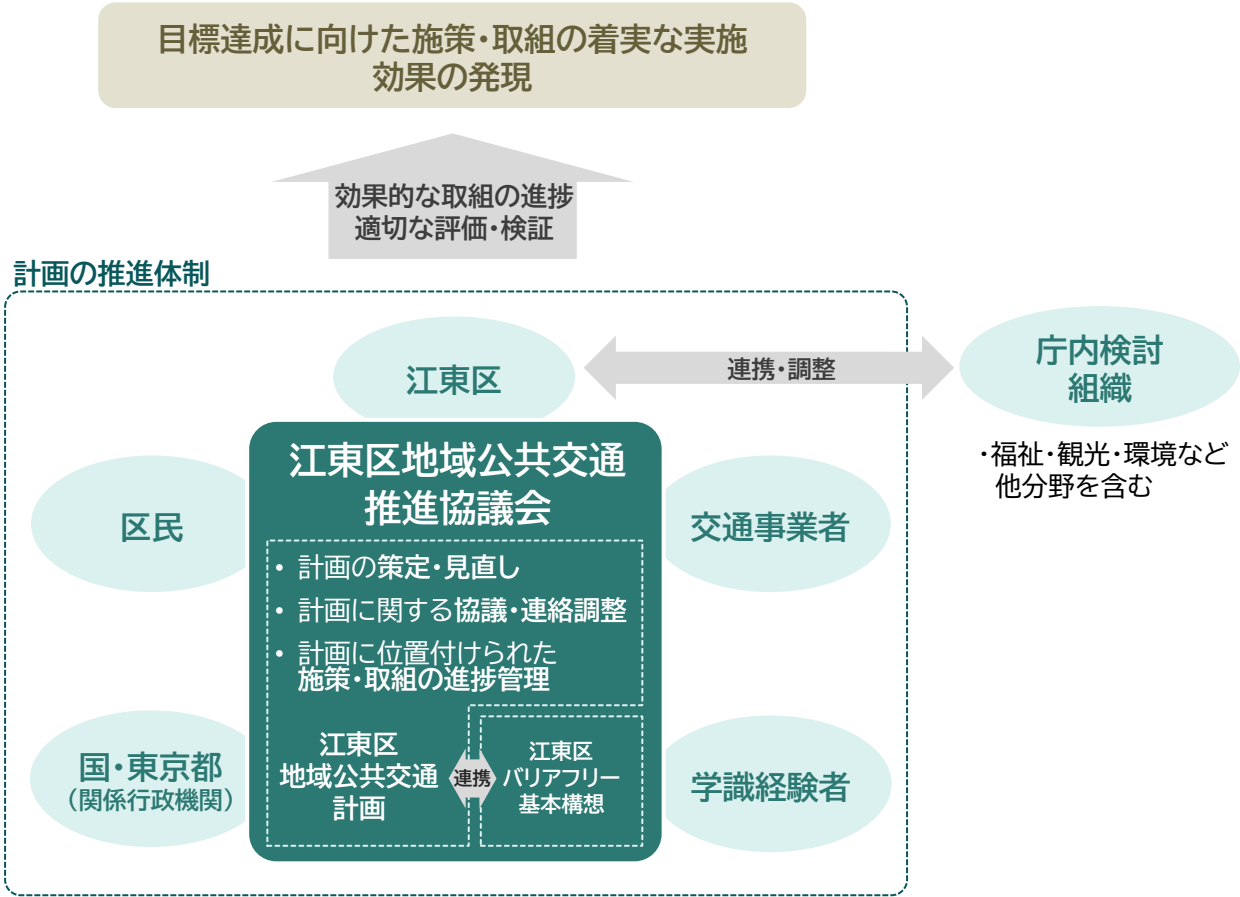
指標		関連する 計画目標	現状値	目標値
指標 1	移動環境に対する 区民の満足度 (便利で快適に移動できると 思う区民の割合)	123	63.0%	70.5%
指標 2	鉄道・路線バス 利用者数	12	112.8 万人/日	120.2 万人/日
指標 3	実装を見据えた 新たな交通結節点(モビリ ティハブ)の実証件数	12	—	累計 2件以上
指標 4	コミュニティバス しおかぜの 利用者数	2	258 人/日	292 人/日
指標 5	コミュニティサイクル の利用回数	2	354.7 万回/年	377.0 万回/年
指標 6	高齢者の外出頻度 (週2～4回以上外出する 高齢者の割合)	12	88.3%	88.3% 以上
指標 7	輸送の効率化・省人化を 目指した区内における 自動運転実証件数	3	—	累計 2件以上

音声
コード

計画の推進体制・進捗管理

施策の実施にあたっては、行政・区民・交通事業者など各主体の役割分担と連携が鍵となります。施策の協議と進捗管理を担うのが、行政や交通事業者、学識経験者らで構成する「江東区地域公共交通推進協議会」です。庁内でも福祉・観光・環境など他分野と調整を図ります。

法定協議会を兼ねるこの協議会は、「江東区バリアフリー基本構想」の各事業と連携しながら取組を進めます。



各種出典

- ※1 国土数値情報(国土交通省)、GTFS-JP(東京都交通局・公共交通オープンデータ協議会)、バイクシェア関連情報 GBFS形式(公共交通オープンデータ協議会)、舟運各事業者HP より作成
- ※2 江東区資料
- ※3 アセット活用によるモビリティ・ハブの導入と展開間とりまとめ【概要版】(早稲田大学交通・都市研究室他、令和8年1月)
- ※4 東京都交通局ウェブサイト
- ※5 東京都BRTウェブサイト
- ※6 東京都交通局プレスリリース(2025年3月)
- ※7 「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」成果報告会「RoAD to the L4」5年間の取組(2026年3月)
- ※8 MONET Technologies プレスリリース(2025年7月)

音声
コード

江東区地域公共交通計画

(素案)

【概要版】

令和9(2027)年●月

印刷物登録番号 (X) XXXX号

編集発行 江東区 都市整備部 都市計画課

東京都江東区東陽4-11-28
電話 03(3647)9111(代表)