

江東区地域公共交通計画(中間のまとめ)(案) 概要版

- ・「江東区地域公共交通計画」の構成は以下を想定。
- ・本資料では、区の公共交通に関する課題を踏まえ、基本方針・計画目標および目標を達成するための施策(たたき案)の検討状況を提示。

<計画目次構成(案)>

<本資料での対応>

第1章 計画の概要

計画策定の目的・位置づけ
対象区域・期間・交通手段

1. 計画の概要

今回提示

第2章 区の実施の方向性(上位関連計画の整理)

第3章 区の現状と課題

区の公共交通を取り巻く状況・問題点
区の公共交通に関する課題

2. 区の公共交通を取り巻く
状況・問題点の整理3. 公共交通を取り巻く状況・問題点を
踏まえた課題の整理

第4章 目指す将来像・基本方針・計画目標

第5章 目標を達成するための施策・取組

第6章 計画の推進体制・進捗状況の評価

4. 目指す将来像・基本方針・計画目標

5. 目標達成に向けた施策(たたき案)

次回(計画素案検討)に合わせて提示予定

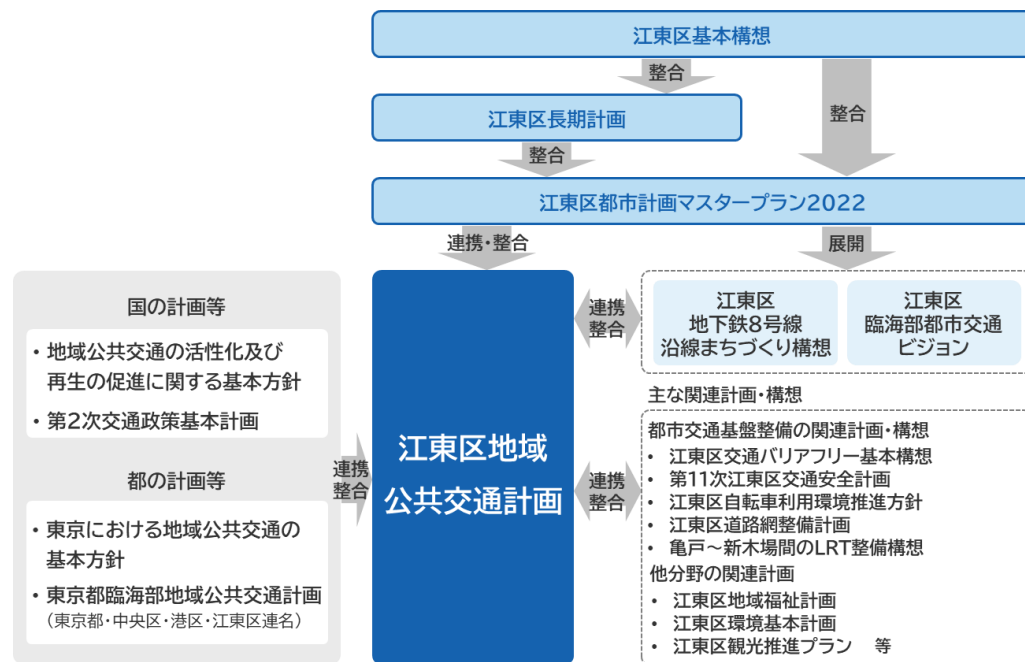
(1) 計画策定の目的・位置づけ

◇ 背景と目的

- 区では、既存の鉄道網やバス路線に加え、区内南北を貫く公共交通の軸となる地下鉄8号線延伸や、都心部・臨海地域地下鉄及び羽田空港アクセス線(仮称)の整備など、幹線公共交通の充実に向けた取組みが進んでいる。しかし、区内には幹線公共交通サービスの圏域外に位置するエリアが一部存在し、公共交通の担い手不足などの問題も顕在化するなど、区民の移動を支える交通サービスの低下が危惧されている。
- このような状況の中、幹線公共交通による移動を補うため、鉄道駅やバス停留所を中心とした交通結節機能の強化や乗換利便性の向上、多様な移動ニーズに応じた移動手段の確保、さらには移動制約者[※]等、移動支援が必要な区民に寄り添った移動環境の整備などが求められている。
- 一方で、将来に目を向けると、公共交通を取り巻く社会情勢の変化等にも対応していくうえで、自動運転をはじめとする技術革新やモビリティの脱炭素化といった将来を見据えた取組みが鍵を握ると期待されている。
- こうした背景を受けて、区独自の取組みであるコミュニティバスや新たな交通システム(デマンド交通)、コミュニティサイクルのほか、舟運の活用等を含めた地域内公共交通についても位置づけを整理し、「江東区都市計画マスタープラン2022」に掲げられた都市の方向性との整合を図りながら、まちづくりや福祉、観光等との連携を強化し、持続可能な交通環境を形成していく必要がある。
- 以上を踏まえ、区の公共交通の現状と課題の分析を通じて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し、区全域を対象とした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する。
- なお、本計画の策定にあたり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会の設置を通じて、区民や交通事業者、その他関係機関との協議により合意形成を図っていく。

◇ 計画の位置づけ

- 本計画は、上位計画である「江東区長期計画(後期)」や「江東区都市計画マスタープラン2022」に加え、「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」、「江東区臨海部都市交通ビジョン」と連携・整合を図って策定する。
- また、国や都の計画・方針に加え、区の主な関連計画も確認したうえで検討を行う。



[※]移動制約者とは、心身機能の障害あるいは低下などにより移動に制約がかかる人。高齢者、障がい者のほか、妊産婦、子連れの人、荷物を持った人などが含まれる。以降、本資料中に示す「移動制約者」はこれと同様である。

(2) 対象区域・期間・交通手段

◇ 計画の期間

・令和9(2027)年度から令和18(2036)年度までの10年間とする。

◇ 対象区域

・江東区全域とする。

◇ 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する。

広域・高速



幹線公共交通

鉄軌道
路線バス 等

空飛ぶクルマ
LRT
自動運転バス 等

地域内公共交通
・多様な交通手段

コミュニティバス
舟運
コミュニティサイクル 等

自動運転タクシー
AIデマンド交通
グリーンスローモビリティ
パーソナルモビリティ 等

地域内・低速

現在の移動手段

新たな技術を活用した
移動手段(次世代モビリティ)

- ※ 対象範囲は、今後検討する施策・取組の内容も踏まえ精査予定。
- ※ 新たな技術を活用した移動手段(次世代モビリティ)は、施策・取組の検討において、必要性等を踏まえながら取り入れていく。

(1) 移動手段 ①鉄軌道

◇ 路線の状況

現状

区内には、総武線・京葉線(JR)、東西線・有楽町線・半蔵門線(東京メトロ)、新宿線・大江戸線(都営地下鉄)、りんかい線(東京臨海高速鉄道)、ゆりかもめ(東京臨海新交通)、亀戸線(東武鉄道)の6社10路線が運行しており、主に東西方向に整備されている。

ニーズ・不便感

世論調査より、区内の公共交通機関で不便や不満を感じることで、いずれの地区も「南北の移動」の割合が高い傾向である。

将来

2030年代半ばには地下鉄8号線延伸が予定され、南北方向の鉄道軸形成・利便性向上が図られる。
臨海部では、都心部・臨海地域地下鉄構想や羽田空港アクセス線(仮称)が検討されており、さらなるアクセス性向上が期待される。

ポイント 地下鉄8号線延伸による南北鉄道軸の形成が望まれるため、着実な事業の実施が必要。

鉄軌道路線の状況

将来鉄道計画



< 区内の公共交通機関で不便や不満を感じること(地区別) >

地区	回答数	項目別回答割合(%) (複数回答)								
		東西の移動	南北の移動	区内公共施設への移動	医療・福祉関連施設への移動	区内商業施設への移動	公共交通機関の混雑	特に不便や不満を感じない	公共交通機関は使わない	無回答
全体	1,534	16.2	39.5	14.0	8.9	10.1	31.4	29.3	2.9	1.4
白河・小松橋	263	13.3	32.7	17.9	7.6	12.9	24.0	36.1	3.4	1.9
富岡・東陽	231	12.6	34.6	10.8	6.9	11.3	39.0	29.9	3.9	0.4
豊洲	309	24.3	43.4	20.1	11.0	9.1	29.1	24.3	1.3	1.6
亀戸	177	9.6	44.6	15.8	7.9	6.8	31.1	28.8	3.4	1.1
大島	176	15.9	43.2	11.9	7.4	11.9	26.7	28.4	1.7	1.7
砂町	221	16.7	37.1	7.7	11.8	7.7	29.9	30.3	4.5	1.4
南砂	141	18.4	45.4	9.2	7.8	9.9	48.2	24.1	0.7	1.4

出典:第26回(令和5年)江東区政世論調査結果より作成

出典:国土数値情報(国土交通省)より作成

※計画・構想路線は、「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想(江東区)」、「都心部・臨海地域地下鉄構想 事業計画検討会 事業計画案(東京都)」、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(国土交通省)」を基に記載

(1) 移動手段 ①鉄軌道

◇ 利用状況

- 区内鉄軌道駅乗降者数は、乗換利用を除くと豊洲駅が最も多いことが想定され、次いで東陽町駅、亀戸駅が多い傾向である。（新木場駅は乗降者数は最も多いものの、約9割が乗換利用である。）
- 区内の鉄軌道駅乗降客数は増加傾向であり、特に豊洲駅を含む南部地区西において増加が顕著である。

現状

鉄軌道駅乗降者数



※複数路線乗入駅は乗降者数を集約して表示
出典：東京都統計年鑑（東京都）（令和5年度）より作成

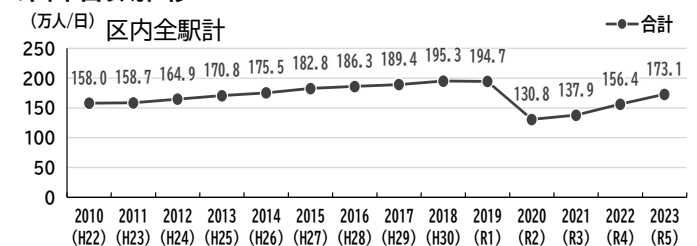
鉄軌道駅乗降者数 乗換利用割合

路線	駅名	乗降者数 (万人/日)	乗換利用割合 (%)
JR総武線	亀戸	10.6	85.2 14.8
	越中島	1.0	98.8 1.2
JR京葉線	潮見	3.0	100.0
	新木場	13.4	11.3 88.7
東京メトロ東西線	門前仲町	10.2	49.4 50.6
	木場	6.9	100.0
	東陽町	11.2	99.9
東京メトロ有楽町線	南砂町	5.8	100.0
	豊洲	20.3	82.8 17.2
東京メトロ有楽町線	辰巳	2.7	100.0
	新木場	9.1	12.3 87.7
東京メトロ半蔵門線	清澄白河	5.5	60.0 40.0
	住吉	5.3	48.0 52.0
都営新宿線	森下	7.0	28.9 71.1
	住吉	2.7	33.6 66.4
	西大島	3.1	100.0
	大島	3.1	100.0
都営大江戸線	東大島	2.7	100.0
	森下	6.2	22.4 77.6
東京臨海高速鉄道りんかい線	清澄白河	3.8	48.5 51.5
	門前仲町	7.6	39.1 60.9
東京国際クルーズターミナル	新木場	5.7	8.9 91.1
	東雲	1.4	100.0
東京国際クルーズターミナル	国際展示場	6.8	96.8 3.2
	東京レポ-ト	4.2	99.7 0.3
東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)	新木場	0.3	100.0
	りんかい線	0.9	100.0
東京国際クルーズターミナル	青海	0.1	90.8 9.2
	青海	0.1	100.0
東京国際クルーズターミナル	東京ビッグサイト	1.9	100.0
	有明	0.9	76.8 23.2
東京国際クルーズターミナル	有明テニスの森	0.8	100.0
	市場前	1.4	100.0
東京国際クルーズターミナル	新豊洲	1.1	100.0
	豊洲	3.4	3.1 96.9
東武亀戸線	亀戸水神	0.4	100.0
	亀戸	2.5	21.0 79.0

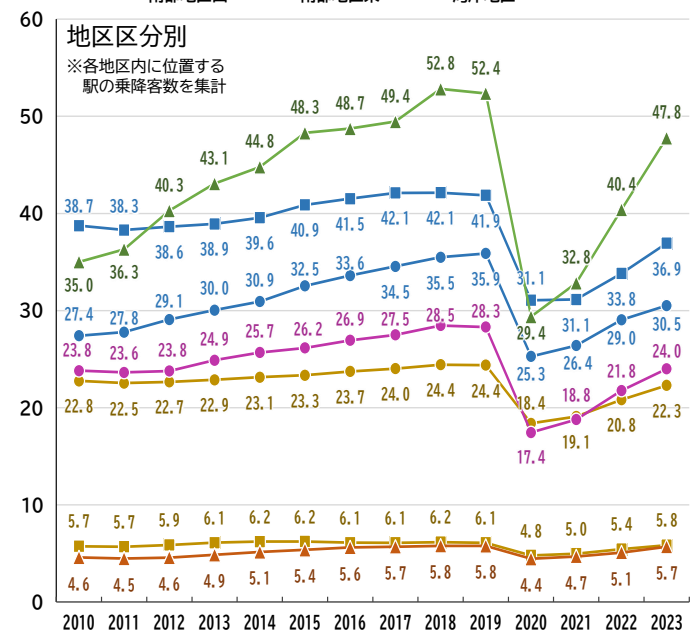
●乗降利用(乗換除く) ●乗換利用

出典：東京都統計年鑑（東京都）（令和5年度）より作成
出典：大都市交通センサス調査結果（平成27年）より作成
※乗換利用による乗降も含む

乗降客数推移



地区区分別



出典：東京都統計年鑑（東京都）より作成

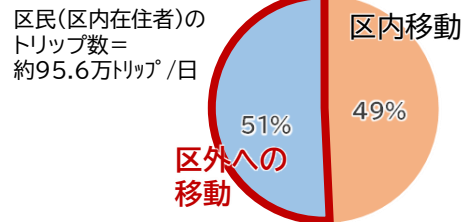
(1) 移動手段 ①鉄軌道

◇ 区民の移動状況 | a 区外への移動

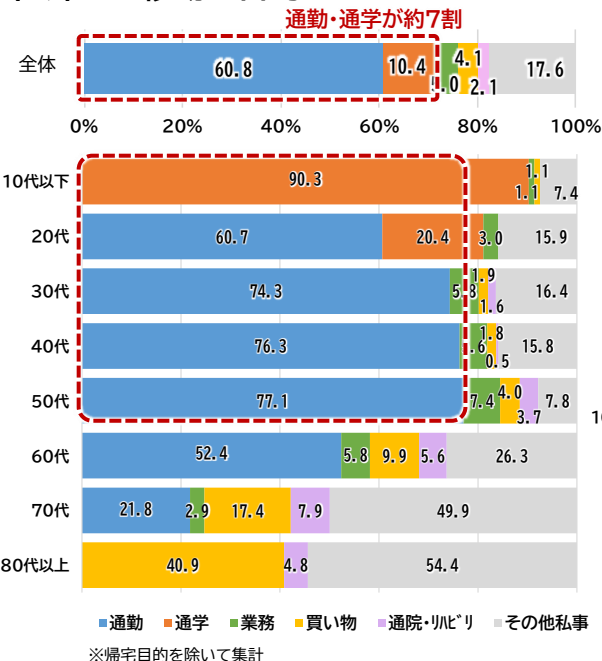
- 現状**
- 区民の移動のうち約5割が区外への移動であり、特に通勤・通学目的での都心方面への鉄道移動が多い状況である。
 - 区外への移動手段は鉄道が約7割を占め、地区による大きな違いはない。
 - 年齢別には60代までは鉄道の割合が高い傾向であるが、70代以上の高齢層はバスの割合がやや高い傾向である。

ポイント 区民の区外への主な移動手段は鉄道であり、主に通勤・通学での都心方面へのアクセスを担っている。

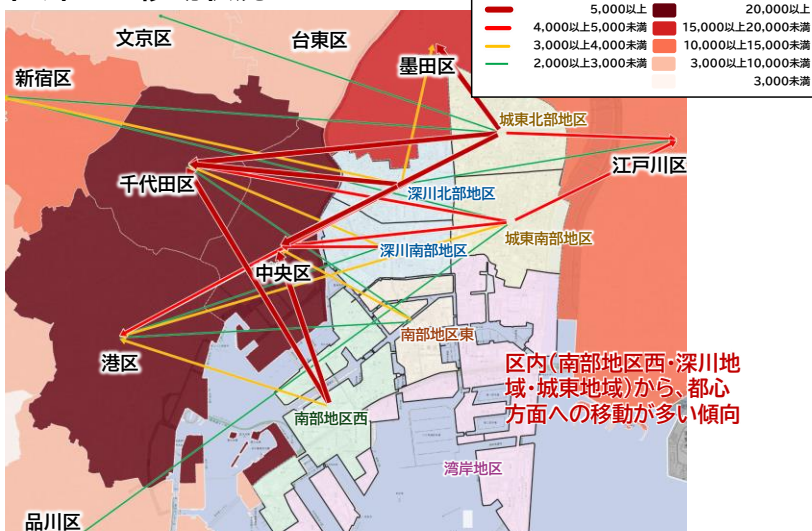
区民移動の内訳



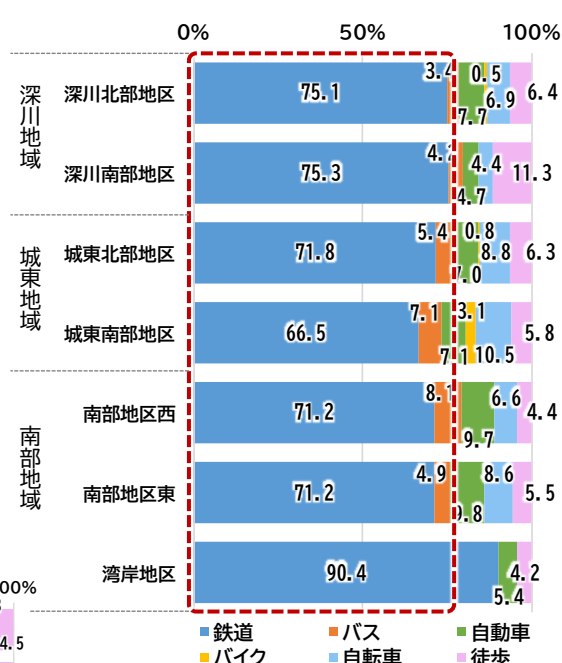
区外への移動の目的



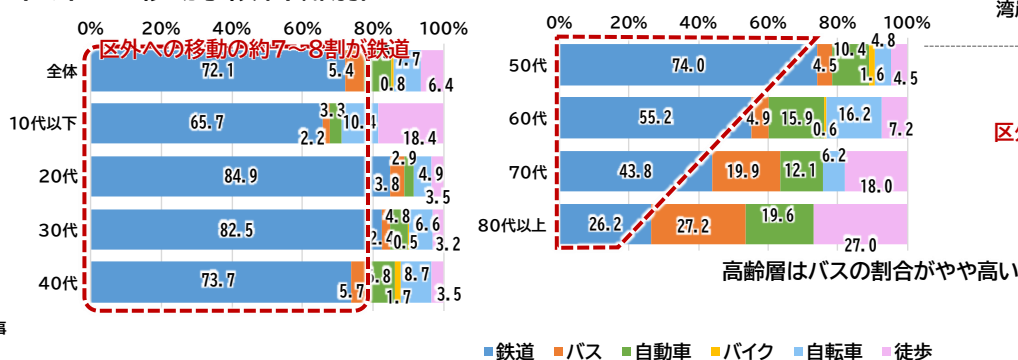
区外への移動状況



区外への移動手段(地域区分別)



区外への移動手段(年齢別)



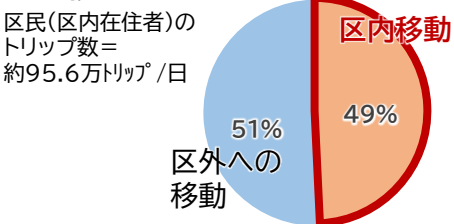
(1) 移動手段 ①鉄軌道

◇ 区民の移動状況 | b 区内の移動

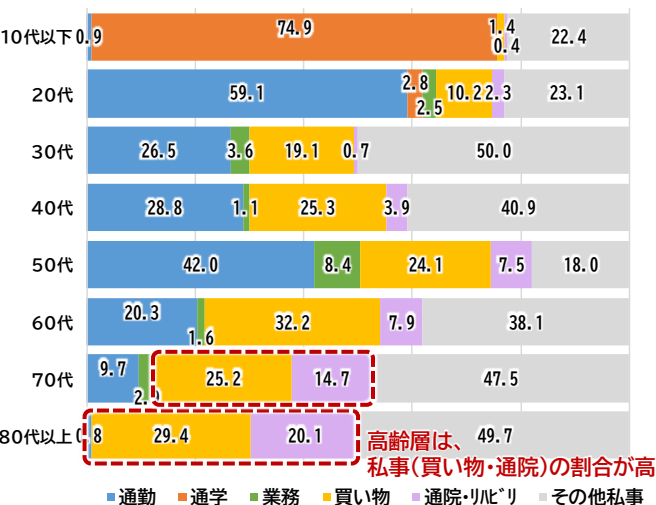
- 区民の移動のうち約5割が区内での移動であり、私事目的(高齢者は買い物や通院等)での移動が多い。
- 区内での移動手段は、徒歩・自転車が約8割を占め、鉄道は1割未満である。
- 区内の鉄道利用は少ないものの、深川南部地区～城東南部・湾岸地区(南砂町駅周辺)間や、南部地区西内、南部地区西(豊洲・有明)～深川北部・城東北部間の移動が比較的多い傾向。

現状

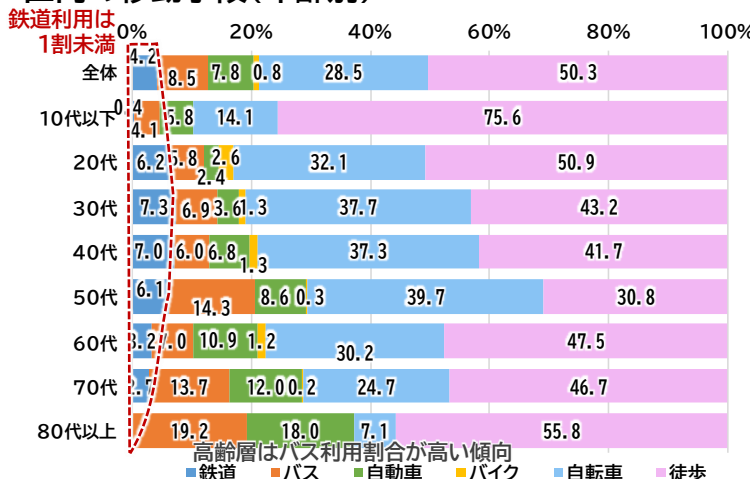
区民移動の内訳



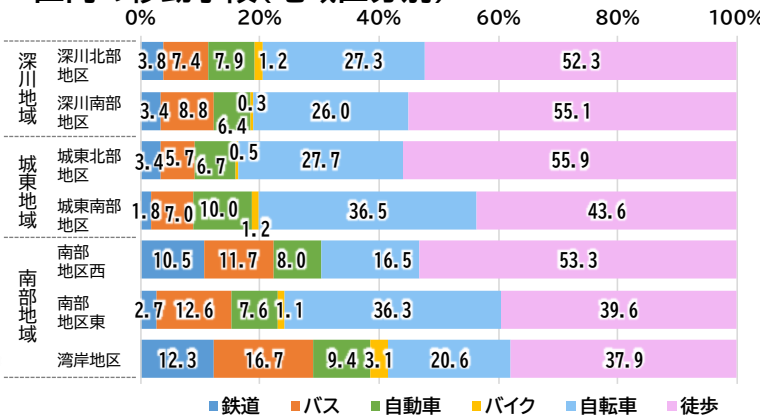
区内移動の目的



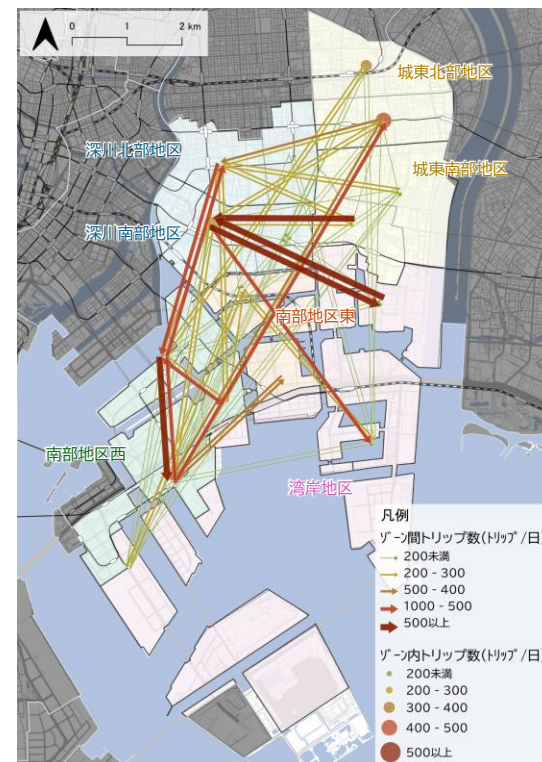
区内の移動手段(年齢別)



区内の移動手段(地域区別)



区内の鉄道利用OD



※移動数(トリップ数)は東京都市圏パーソントリップ調査のゾーン単位での整理のため、図中に記載の地区区分と異なる

(1) 移動手段 ② 路線バス

◇ 路線の状況

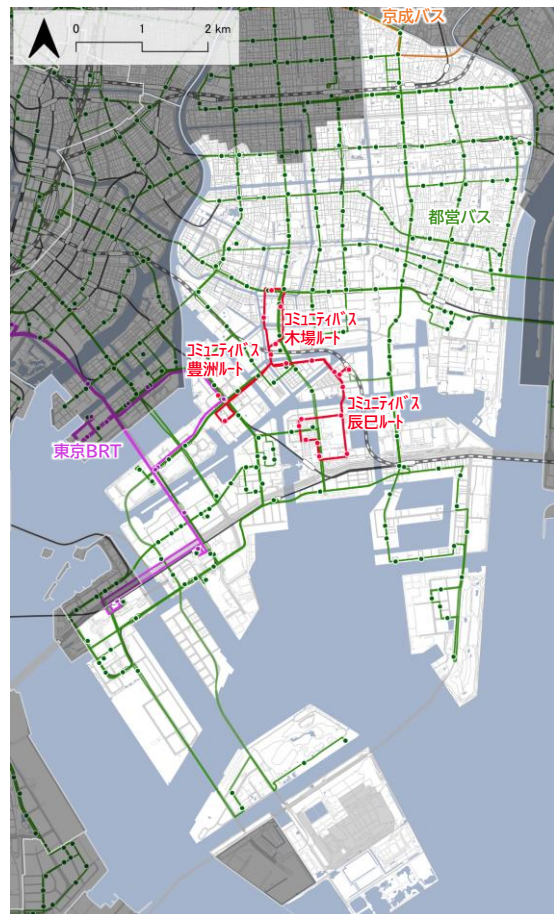
現状

- 区内のバス路線は、都営バスを基軸として主要駅を結び運行され、特に城東地域では南北バス路線を基本とした体系である。
- 四ツ目通り・明治通り等を通る路線(都07・東22)で比較的使用・運行頻度が高い状況である。
- 加えて、都05・業10・海01など、臨海部を通る路線の利用も多い傾向である。
- 区内を通る路線バスの利用者数は増加傾向であり、特に南部地区西(豊洲・有明)を通る都05は増加が著しい。

ポイント

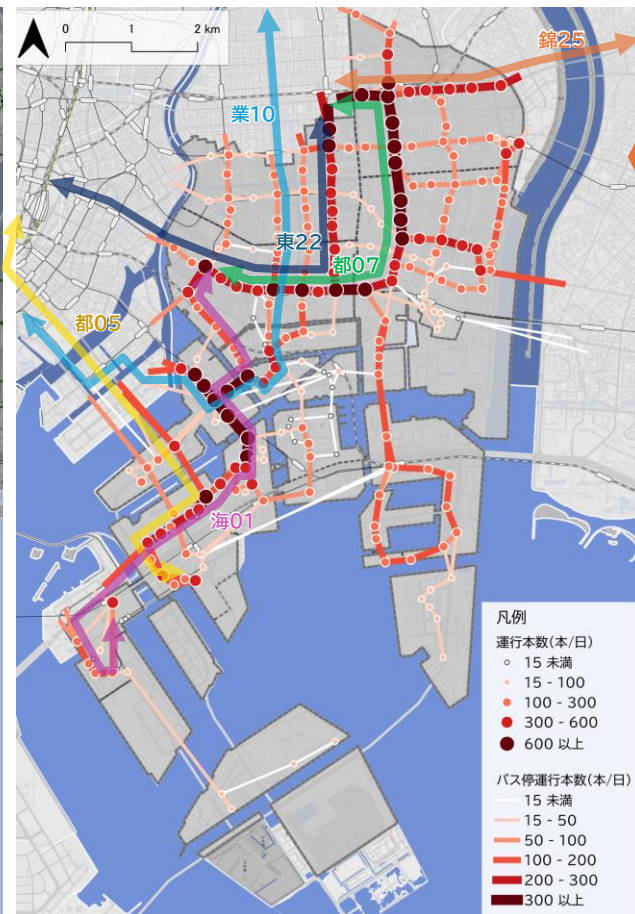
四ツ目通り・明治通りを南北に通る路線に加え、豊洲・有明など臨海部を通る路線の利用者が多い。

路線バス網



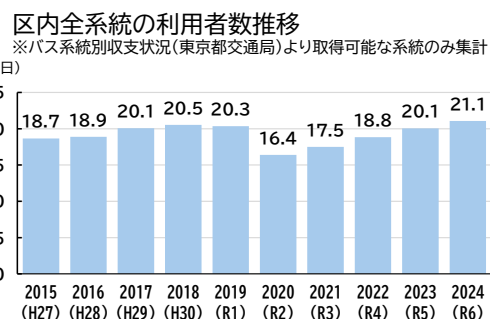
※土日のみ運行を含む

路線バスの運行本数

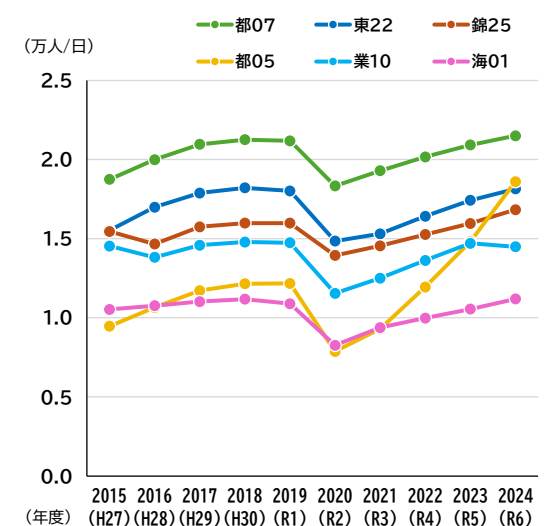


出典:GTFS-JP(東京都交通局・公共交通オープンデータ協議会)より作成

系統別利用者数・推移(都営バス)



利用者数上位6系統の利用者数推移

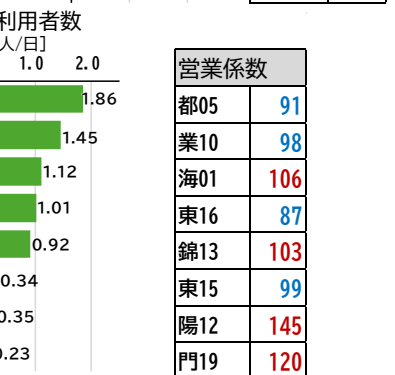
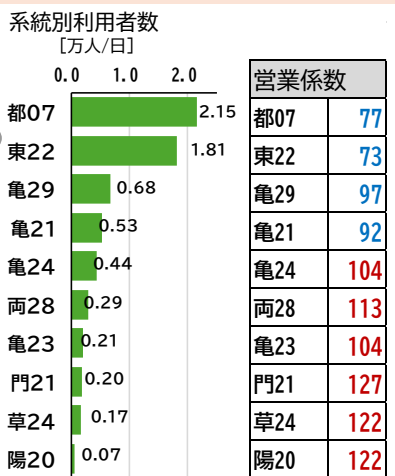
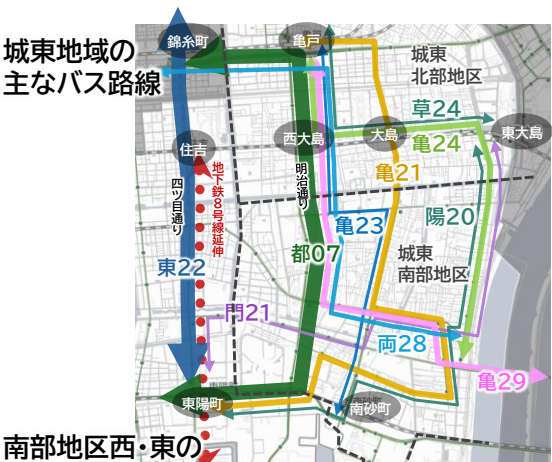


出典:バス系統別収支状況(東京都交通局, 平成27~令和6年)より作成

(1) 移動手段 ② 路線バス

◇ 路線バスを取り巻く環境

- 現状**
- 前頁の整理より、比較的バス利用が多い南部地区西・東では豊洲駅を通る路線で、城東地域では明治通りを通る路線を中心に利用者が多く、営業係数も低い[黒字路線]。
 - 一方で、明治通り以東等では利用者数が少なく営業係数が高い路線(亀23・陽20・門21・両28等)[赤字路線]も存在する。
- 将来**
- 将来的なバス運転手不足等により、利用の少ない路線の減便や廃止の可能性も想定される中、比較的路線バスの利用割合が高い高齢者(高齢化率)は増加傾向。
 - また、地下鉄8号線延伸による並行バス路線の利用者の減少も想定され、現在頻度が高い路線も減便となる可能性が想定される。
- 問題点**
- 今後のバス運転手不足等により、南部地区西・東や城東地域において**高齢者の通院や鉄道駅への端末交通手段等を担っている路線バス減便・廃止が想定され、地域内交通のサービス低下が懸念される。**



出典：バス系統別収支状況(東京都交通局、令和6年)より作成

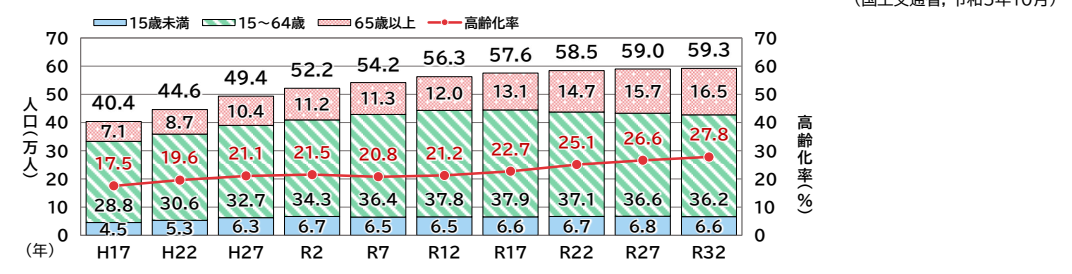
バスドライバー改善基準告示



バス運転手数の推移(全国)



区内の人口・高齢化率の推移



(1) 移動手段 ② 路線バス

◇ 区民の移動状況 | a 区内の移動

現状

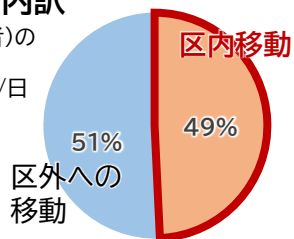
- 区民の移動のうち約5割が区内での移動であり、私事目的(高齢者は買い物や通院等)での移動が多い。
- 買い物・通院いずれも交通手段は徒歩・自転車に次いでバスの割合が高く、特に高齢者はバス利用割合が高い傾向である。
- また、南部地区西・東や城東南部地区ではバス利用も多い傾向である。

ポイント

南部地区西・南部地区東・城東南部地区 や 高齢者において、路線バスが区内の主要な移動手段となっている。

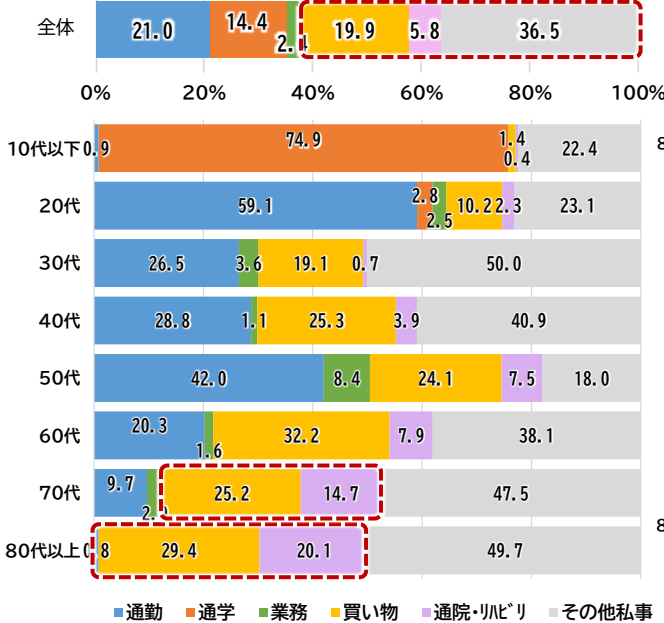
区民移動の内訳

区民(区内在住者)のトリップ数= 約95.6万トリップ/日

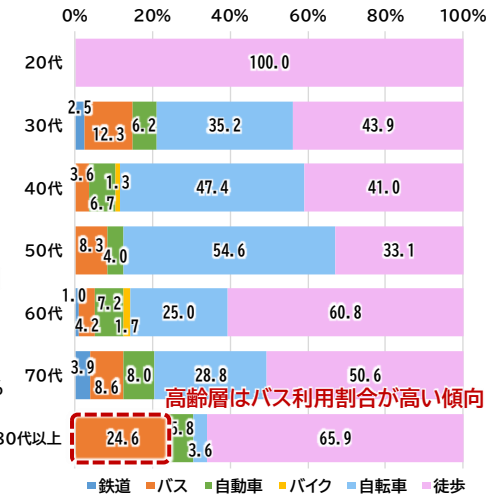


区内移動の目的

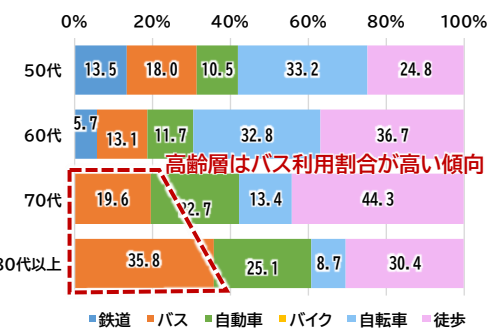
私事目的(買い物・通院などを含む)が約6割



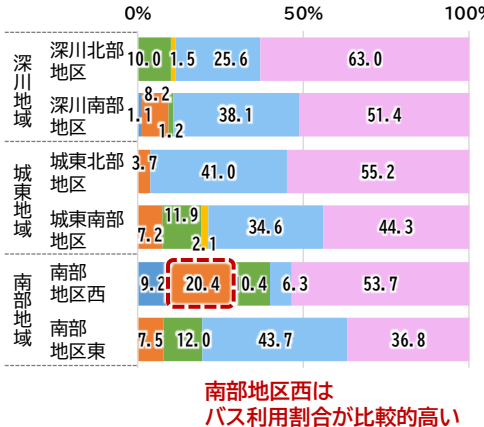
買い物交通手段



通院交通手段



地域別



南部地区西はバス利用割合が比較的高い

区内の路線バス利用OD



※移動数(トリップ数)は東京都市圏パーソントリップ調査のゾーン単位での整理のため、図中に記載の地区区分と異なる

南部地区西・東、城東南部地区はバス利用割合が比較的高い

(1) 移動手段 ② 路線バス

◇ 区民の移動状況 | b 区外への移動

現状

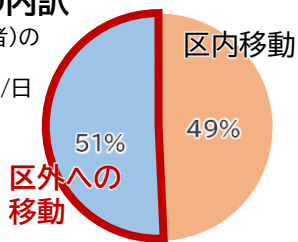
- 区民の移動のうち約5割が区外への移動であり、特に通勤・通学目的での都心方面への鉄道移動が多い状況である。
- 鉄道駅へのアクセス手段は、徒歩移動が多いものの、城東南部地区では他地域と比較してバス利用が多い傾向である。

ポイント

- 城東南部地区を中心に、路線バスは鉄道駅の端末交通としての役割も大きくなっている。

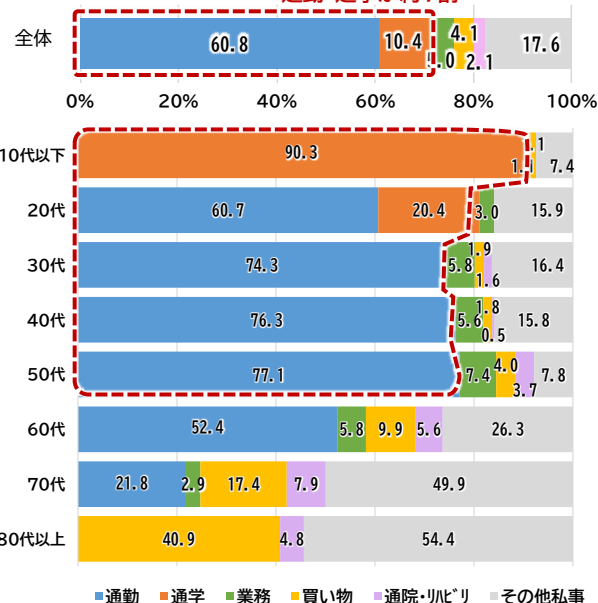
区民移動の内訳

区民(区内在住者)のトリップ数=約95.6万トリップ/日

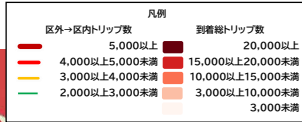
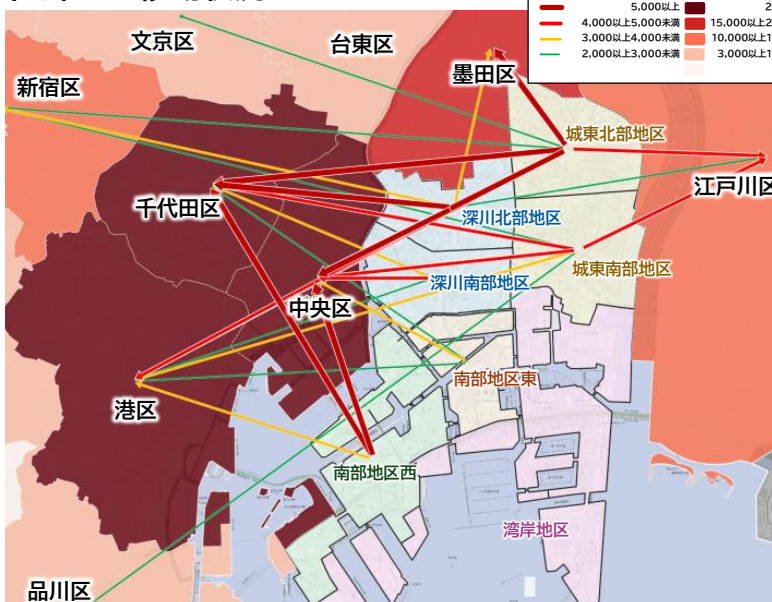


区外への移動の目的

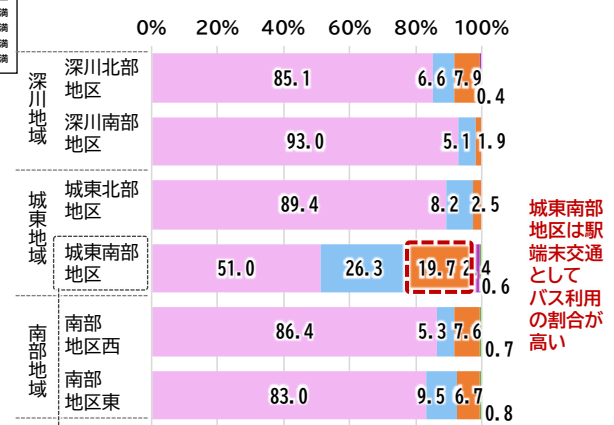
通勤・通学が約7割



区外への移動状況

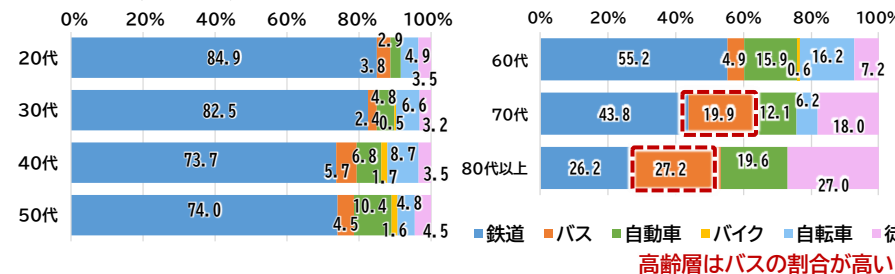


鉄道駅までの移動手段(地域区分別)



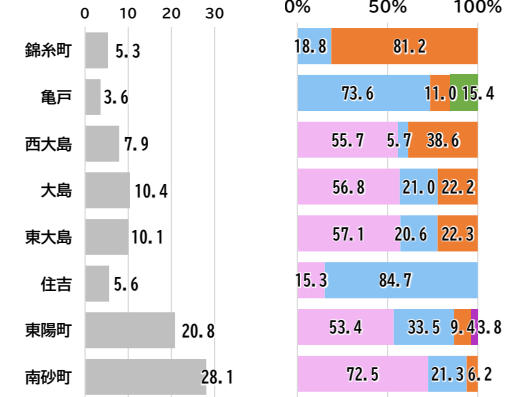
城東南部地区は駅端末交通としてバス利用の割合が高い

区外への移動手段(年齢別)



高齢層はバスの割合が高い

城東南部地区の鉄道駅利用割合・駅端末交通手段



出典: 東京都市圏パーソントリップ調査結果(東京都市圏交通計画協議会, 平成30年)より作成

(1) 移動手段 ③ コミュニティバス

現状

- ・利用者・収支率は増加傾向であり、利用者の要望が多かった豊洲ルートの実証運行を令和6年度より実施している。
- ・高齢者や買い物目的での利用が最も多く、60代以上の利用が約6割である。

ニーズ

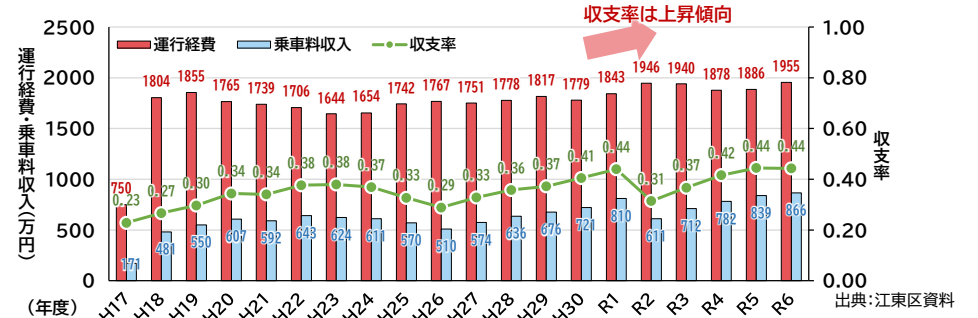
- ・コミュニティバス利用者のニーズとして、全体的な便数増加、夕方～夜時間帯の運行、豊洲ルート増便への要望が多い傾向である。

将来

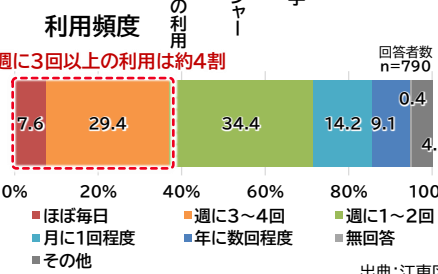
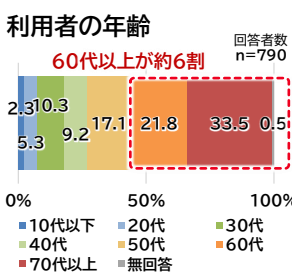
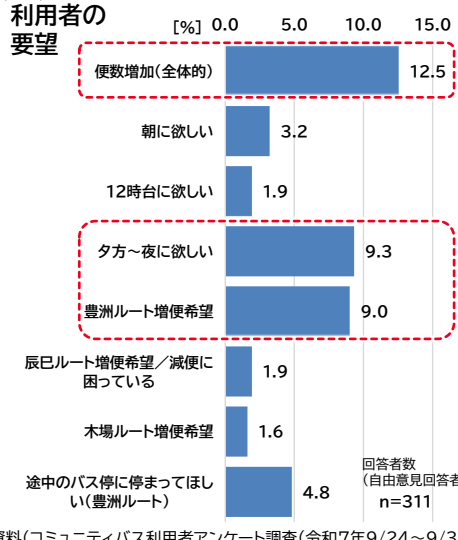
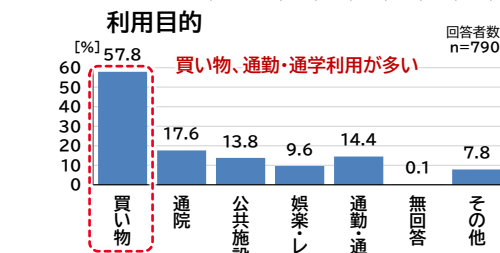
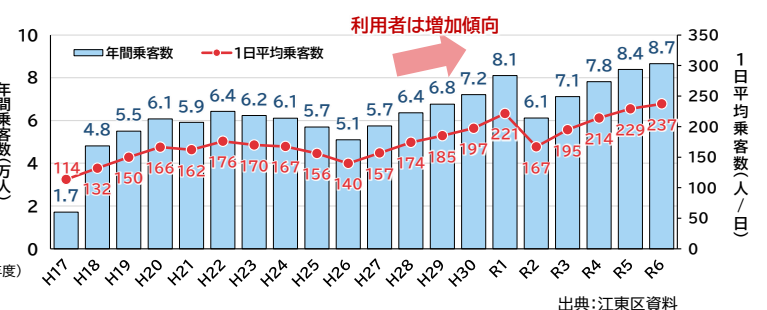
- ・2030年代半ばに地下鉄8号線延伸が予定され、(仮称)枝川駅の新設や豊洲～東陽町間の鉄道軸形成等、既存コミュニティバス路線周辺の利便性向上が図られる。

ポイント

- ・地下鉄8号線延伸によりコミュニティバス運行エリアの鉄道利便性向上も想定されることから、**地下鉄8号線延伸の開業にあわせ、より効果的なルートや運行時間等を検討する必要がある。**



利用者数推移



(1) 移動手段 ④ 舟運、コミュニティサイクル

舟運

- ・豊洲を中心に航路が発着するほか、区内の運河・内部河川には船着場が点在する。
- ・舟運は、平常時の観光促進やにぎわい創出のみならず、災害時の陸上交通網の補完や物資の輸送路としての役割も期待される。
- ・また、東京都では、新規航路の開拓により舟旅通勤も開始されており(豊洲発着航路も含まれる)、今後も利便性・認知・魅力向上に加えDX化の推進も求められる。

上位関連計画方針

- ・水辺を活用した交通ネットワークの形成・臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上
(観光促進・にぎわい創出・災害対策への貢献を図るため、舟運活性化、連携強化による利便性・魅力向上)
[都市マス] [臨海部ビジョン]

コミュニティサイクル

- ・区内では平成24年度に臨海部で実証実験を開始し、平成28年度に区内全域に拡大した。
- ・現在では、区全域にポートが設置されており、豊洲・辰巳・東雲など臨海部での利用が多い。区外利用は、臨海部から都心方面や、錦糸町駅周辺への移動が多い。

上位関連計画方針

- ・多様な移動手段を利用できる環境整備・環境負荷を低減する交通環境・臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上
[長期計画] [都市マス] [臨海部ビジョン]

ポイント

- ・にぎわい創出や移動の選択肢増等による江東区の魅力向上や、非常時の災害対策等、舟運の効果的な活用が望まれる。

- ・区内回遊性の向上や多様な移動手段の利用が可能な環境構築に向けて、コミュニティサイクルの利便性向上が望まれる。

区周辺の航路・船着場



<区内および区周辺を発着する主な航路>
(R7.6時点)

航路・事業者名	系統名	区間	片道運行便数(便/日)
TOKYO CRUISE (東京都観光汽船)	EMERALDAS HIMIKO HOTALUNA 隅田川 お台場	浅草⇒お台場海浜公園	9
		お台場海浜公園⇒浅草	6
		浅草⇒日の出棧橋	3
		日の出棧橋⇒浅草	5
		日の出棧橋⇒お台場海浜公園	3
東京水辺ライン (東京都公園協会)	浅草・お台場クルーズ	浅草⇒お台場海浜公園	8
		お台場海浜公園⇒浅草	2
アーバンランチ (観光汽船興業)	浅草-豊洲航路	浅草⇒豊洲	2
舟旅通勤 (東京都、複数事業者)	TRY!舟旅通勤	日本橋⇒豊洲	5

<舟運活性化に向けた今後の施策展開(東京都)>

1. 新規航路開拓 2. 利用者の利便性向上 3. 舟運のDXの推進 4. 認知度・魅力の向上

1. 交通手段としての船の活用
 ① 通勤、日常における交通手段としての船の活用に向けた取り組み
 ・バリアフリー化等の船舶整備を支援
 ・乗客の立ち上り降船の支援
 ・船内・船外との定額で運航する新しい航路を早期に実現
 ② 航路の変更、持続可能な運航への方策
 ・季節ごとの区民による運航の促進
 ・収入増・コスト減の方策を検討

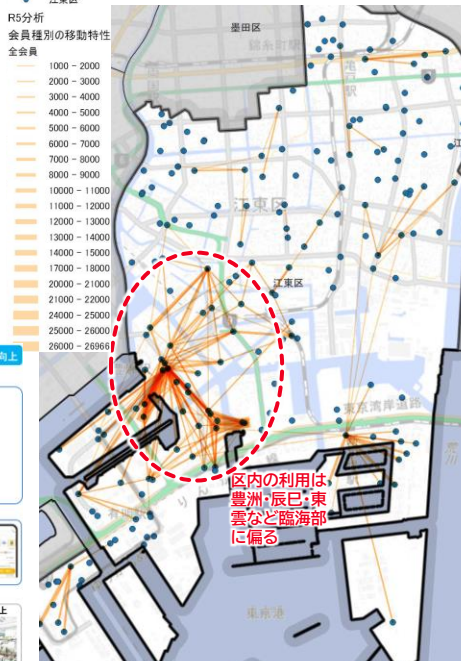
2. 区民サービスの向上
 ① 未整備の船着場周辺で引き続き整備促進
 田町船着場 Tamachi Pier

3. 舟運のDXの推進
 ① システム化
 オンデマンド化
 デジタルツールを活用して、手続きのオンライン化、舟運事業者の生産性向上を促進
 ② Maas等の情報連携・魅力向上
 ③ 運航情報の一元化、データの活用を促進し、舟運利用の需要の創出、利用の定着化につなげていく

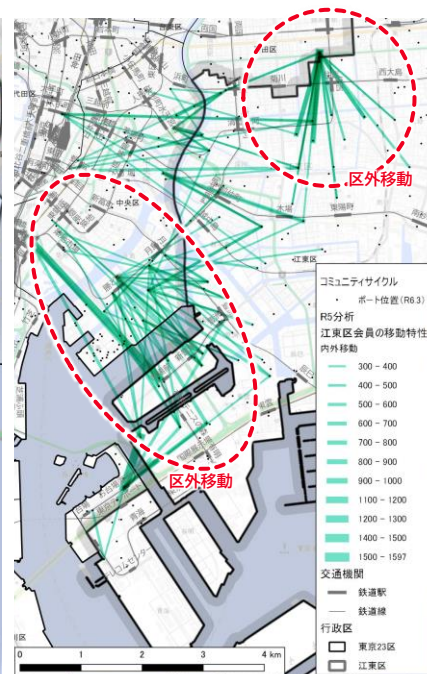
4. 認知度・魅力の向上
 舟運活性化に関する施策
 水辺のまちづくり 防災性向上
 舟運を盛り上げる企画
 舟運の魅力情報発信
 環境負荷の軽減
 次世代11号船

出典:舟運活性化に向けた取組総括(概要版)(R5.3, 東京都)

コミュニティサイクル
 ポート位置(R6.3)
 ● 江東区



出典:江東区コミュニティサイクル利用状況等調査報告書
 江東区内ポートの移動実績(全会員)(R5.1-R5.12)



出典:江東区コミュニティサイクル利用状況等調査報告書
 江東区会員の区跨り利用(R5.1-R5.12)

出典:各事業者HP等を基に作成

(1) 移動手段 ⑤ 新たな技術を活用した移動手段

LRT整備構想(亀戸～新木場間)

・江東区内の南北交通の充実を図るため、JR総武支線(越中島貨物線)の一部及び明治通り沿いの東京都有地を活用し、亀戸～新木場間にLRTを整備する構想。

・江東区では、平成13～15年に調査検討を実施。

→事業収支の安定を図るために手厚い公的支援が必要なことや、新木場、新砂地域におけるまちづくりの現状、交通結節点での接続可能性を勘案すると、早期の具体化には課題が多いことから、平成15年12月に長期的構想と位置付け。
※現在、本構想の位置づけを整理中

<車両イメージ>

<検討ルート>



LRTとは:
Light Rail Transitの略で低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム

出典:江東区LRT基本構想策定調査 報告書(平成15年3月)より

新たな技術を活用した移動手段(次世代モビリティ)

・近年、自動運転や空飛ぶクルマをはじめ、新たな交通技術・サービスについて開発や実装に向けた検討が進められており、自由に交通手段を選択できる環境構築等への活用が期待される。

・これら技術・サービスの動向を踏まえつつ、活用に向けた適切な対応が望まれる。

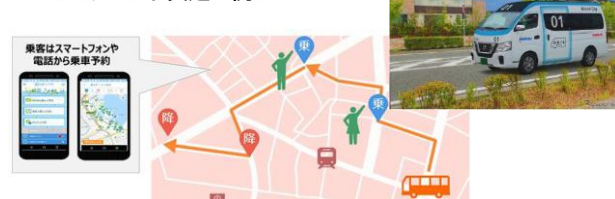


<自動運転タクシー(ロボットタクシー)の例>



出典:モビリティワーキンググループ(第10回)資料(令和7年5月 デジタル庁)

<AIデマンド交通の例>



出典:国土交通省報道発表資料(日本版MaaSの実現に向けてAIオンデマンド交通の導入を推進)(令和2年5月 国土交通省)

<グリンスローモビリティの例>



出典:グリンスローモビリティの導入と活用のための手引き(令和3年5月 国土交通省)

<パーソナルモビリティの例>



出典:車両安全対策検討会 新たなモビリティ安全対策ワーキンググループ資料(令和3年10月 国土交通省)

(1) 移動手段 ⑥ 新たな交通システム(デマンド交通など)

- 令和5年度に実施した区民アンケートでは、既存のバス停までの移動が困難な高齢者及び子育て世帯等の移動支援が必要な区民から、外出する際の交通手段に不便を感じる理由として、「バス停が遠い・便数が少ない」などが上位となっており、都営バス路線網を補完する区域内(ラストワンマイル)の移動手段として、高齢者及び子育て世帯等を対象とした「新たな交通システム導入」について検討されている。
- 区内を13地域に分け、11項目の指標から地域評価を行い、導入効果の高い地域を選定した結果、南砂、辰巳・潮見、砂町の順に導入効果が相対的に高い地域が選定され、地域特性に適した交通システム(デマンド交通)の検討が進められている。

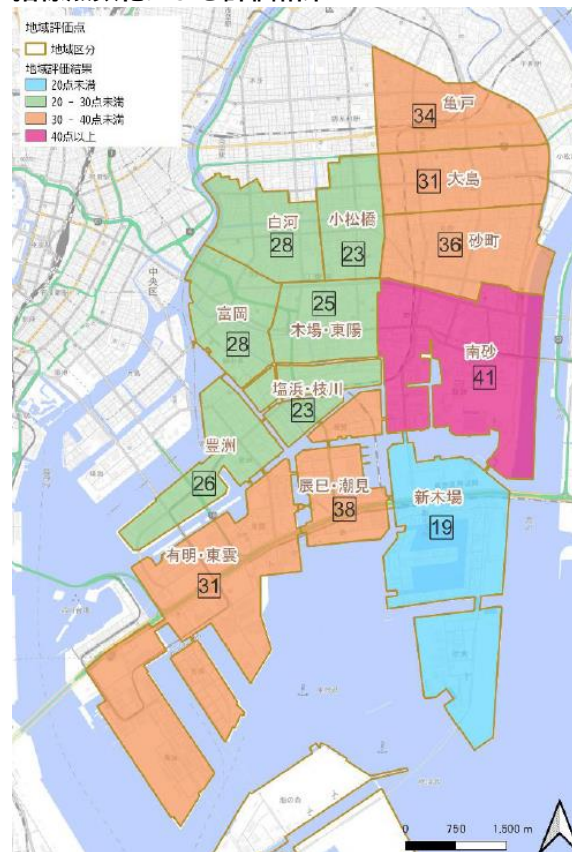
指標点数化による評価結果

課題	記号	評価指標	白河	豊洲	旭浜・枝川	豊洲	有明・東雲	辰巳・潮見	小松橋	木場・東陽	亀戸	大島	砂町	南砂	新木場	
①鉄道と既存路線バスのサービスが低い地域への対応	ア	公共交通サービス圏域外の人口 ←少ない(1点)	多い(5点) →	2	4	2	3	1	1	2	1	5	5	5	4	1
	イ	バスの単位面積あたり運行本数(片側運行本数の割合)(西/ha) ←少ない(5点)	多い(1点) →	5	2	2	2	4	5	2	1	3	2	2	5	5
②移動が困難な高齢者の対応	ウ	65歳以上人口 ←少ない(1点)	多い(5点) →	3	2	2	1	1	1	3	3	4	5	5	5	1
	エ	区民アンケート結果より60代以上で「不便」と回答した人の割合(%) ←低い(5点)	高い(5点) →	2	1	2	2	2	5	1	2	2	1	4	2	0
	オ	区民アンケート結果より60代以上でバス停まで歩行できない人の割合(%) ←低い(5点)	高い(5点) →	2	3	1	1	2	3	2	2	4	2	1	5	0
③移動に不便を感じている子育て世帯への対応	カ	5歳以下人口 ←少ない(1点)	多い(5点) →	3	2	1	4	5	1	2	2	4	4	4	3	1
	キ	区民アンケート結果より子育て世帯層で「不便」と回答した人の割合(%) ←低い(5点)	高い(5点) →	2	2	1	2	4	5	1	3	2	3	3	4	0
④既存の公共交通では移動しにくい移動ニーズへの対応	ク	主要施設の施設密度(箇所/km) ←小さい(1点)	大きい(1点) →	1	2	2	3	5	5	1	1	1	2	4	5	
	ケ	商業施設の単位面積あたり延床面積(m ² /ha) ←小さい(5点)	大きい(1点) →	1	4	5	1	1	5	3	2	3	4	3	5	
	コ	位置情報データによる発生密度(1日あたり平均・トリップ/ha) ←小さい(1点)	大きい(5点) →	4	4	3	5	2	2	3	5	4	3	3	2	1
	サ	区民アンケート結果より「新交通システムを利用する」と回答した人の割合(%) ←低い(5点)	高い(5点) →	3	2	2	2	4	5	3	3	2	2	4	4	0
	評価点(合計点数)	新たな交通システムの導入効果 ←低い(7点)	高い(55点満点) →	28	28	23	26	31	38	23	25	34	31	36	41	19

地域特性に適した新たな交通システムの検討(南砂)

項目	A案	B案	C案	D案	E案
運行手法	定時定路線	定時定路線	定時定路線(都バス増便)	定時定路線	デマンド交通(区域運行)
車両	バス	バス	都バス	ワゴン、グリーンスローモビリティ	ワゴン、タクシー
運行エリア					
主な目的地	豊洲駅・ららぽーと豊洲	東陽町駅・区役所	南砂駅・SUNAMO、江東高齢者医療センター	南砂駅・SUNAMO、江東高齢者医療センター	概ね2km圏内の施設
区民アンケート移動に不便を感じる理由	乗換が多い、最短経路で行けない(14件)	乗換が多い、最短経路で行けない(14件)	バスの便数が少ない(54件)	バス停が遠い(14件)、交通手段の選択が少ない(27件)	バス停が遠い(14件)、交通手段の選択が少ない(27件)
交通需要	×	△	○	○	○
区民アンケート利用頻度、及び携帯電話利用したビッグデータ移動量	豊洲への運行希望(45件)約9割が月数回以下の利用	東陽町への運行希望(22件)約6割が月数回以下の利用	地域内での日常の移動に利用	地域内での日常の移動に利用	地域内での日常の移動に利用
道路幅員	△	△	△	○	○
メリット・効果	通行できる路線に限られる ・豊洲地域まで乗り換えなしで行ける	通行できる路線に限られる ・東陽町駅・区役所まで乗り換えなしで行ける	通行できる路線に限られる ・バス停新設等の新たな整備が必要ない	・鉄線道路を走行することができる ・電気自動車のため環境にやさしい(グリーンスローモビリティ)	・鉄線道路を走行することができる ・ドアツードアに近い交通サービス提供が可能
既存交通との競合性	× (複数の都バス路線と競合)	× (都バス路線と競合)	△	△ (競合しないルートが少ない)	○
導入における課題	・路線延長が長く、沿線の道路環境の整備を要しやすい ・運転手の確保(交通事業者)	・運転手の確保(交通事業者)	・運転手の確保(交通事業者)	・一度に輸送できる量が小さく、乗り残しが発生する可能性がある ・最高速度が20km未満に設定されているため、交通量が鉄線道路や道幅の狭い移動は向き(グリーンスローモビリティ)	・予約システムやコールセンターの費用がかかる ・利用者にとって予約の手間がある

指標点数化による評価結果



(2) 公共交通サービス圏域外※

※鉄軌道駅から半径500m、バス停から半径200mに入らないエリア

現状

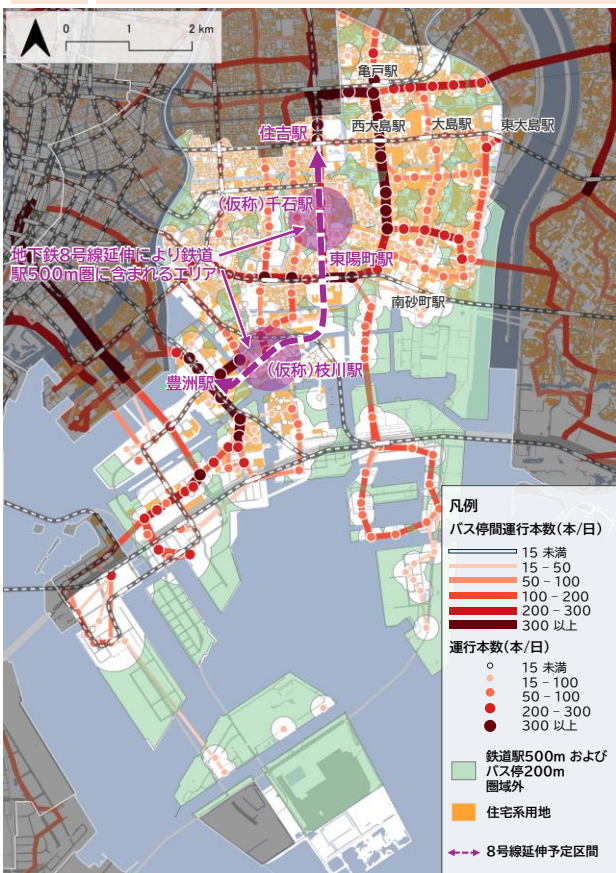
- 区内は鉄道・バス路線網が比較的充実しているものの、砂町を中心とした地域等で公共交通サービス圏域外のエリアが存在している。
- 区民の南北移動への不便感が高い中、特に城東地域では最寄駅やバス停へのアクセス性が比較的低く、狹隘道路も多いことから、既存公共交通での南北移動の利便性が低い状況である。

将来

- 将来的な運転手不足等により、既存路線バスの減便・廃止も想定される。
- 一方で、2030年代半ばには地下鉄8号線延伸により、豊洲～住吉間において南北鉄道軸が形成される。

問題点

- 城東地域等では既存公共交通での南北移動の利便性が低い状況に加え、今後の運転手不足等による減便・路線廃止等も想定される中、将来的に公共交通サービス水準が低下する可能性も想定される。
- 地下鉄8号線延伸による南北鉄道軸形成も契機に、南北移動利便性向上を図るべく、バス路線を維持・再編する必要がある。



< 区内の公共交通機関で不便や不満を感じること(地区別) >

地区	回答数	項目別回答割合(%) (複数回答)								
		東西の移動	南北の移動	区内公共施設への移動	医療・福祉関連施設への移動	区内商業施設への移動	公共交通機関の混雑	特に不便や不満を感じない	公共交通機関は使わない	無回答
全体	1,534	16.2	39.5	14.0	8.9	10.1	31.4	29.3	2.9	1.4
白河・小松橋	263	13.3	32.7	17.9	7.6	12.9	24.0	36.1	3.4	1.9
富岡・東陽	231	12.6	34.6	10.8	6.9	11.3	39.0	29.9	3.9	0.4
豊洲	309	24.3	43.4	20.1	11.0	9.1	29.1	24.3	1.3	1.6
亀戸	177	9.6	44.6	15.8	7.9	6.8	31.1	28.8	3.4	1.1
大島	176	15.9	43.2	11.9	7.4	11.9	26.7	28.4	1.7	1.7
砂町	221	16.7	37.1	7.7	11.8	7.7	29.9	30.3	4.5	1.4
南砂	141	18.4	45.4	9.2	7.8	9.9	48.2	24.1	0.7	1.4

いずれの地区も南北移動への不満が高い傾向で、地下鉄8号線延伸後も城東地域では不満が残る可能性

出典:江東区資料(公共交通に関するアンケート調査(令和6年1月実施))

バス運転手数の推移



出典:社会資本整備審議会 道路分科会 第58回国土幹線道路部会 ヒアリング資料(国土交通省, 令和5年10月)

出典: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)より作成

出典:国土基本情報(国土地理院)、国土数値情報(国土交通省)より作成

(3)移動ニーズ ①区民の移動ニーズ

ニーズ・不便感

- ・辰巳・潮見地区、砂町地区等は、高齢化率が高い一方、商業施設や病院へのアクセス性が比較的低い傾向にある。
- ・これらの地区では、買い物や通院に対する不便感が他地域と比較して高い傾向であり、その理由としては、いずれの地区もバスの便数が少ない、交通手段の選択肢が少ない、砂町は鉄道駅が遠いなどが挙げられている。

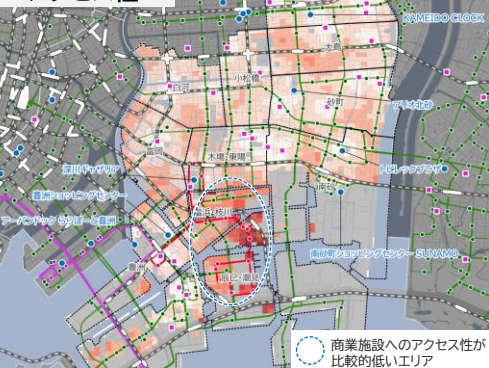
将来

- ・さらなる高齢化の進行により、高齢化率が高い地域を中心に高齢者等(移動が困難、移動支援が必要な区民)の増加が想定される。

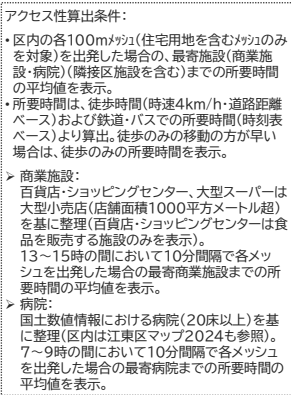
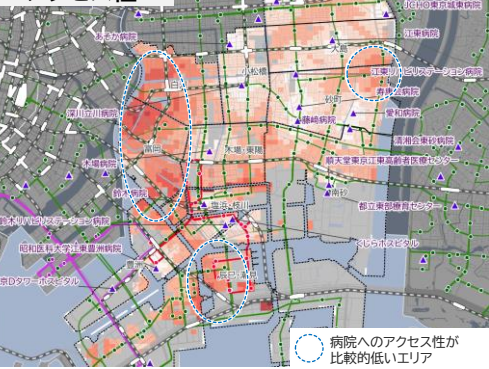
問題点

- ・商業施設や病院へのアクセス性が低い地域や高齢者の多い地域等では、日常(買い物・通院)移動の不便感が高い状況である。
- ・将来的に更なる高齢化の進行も想定される。

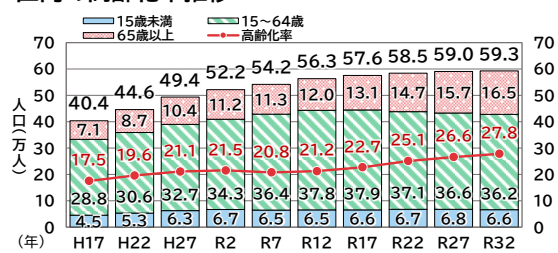
商業施設へのアクセス性



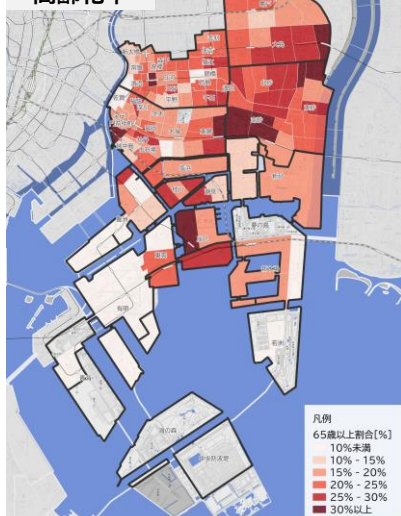
病院へのアクセス性



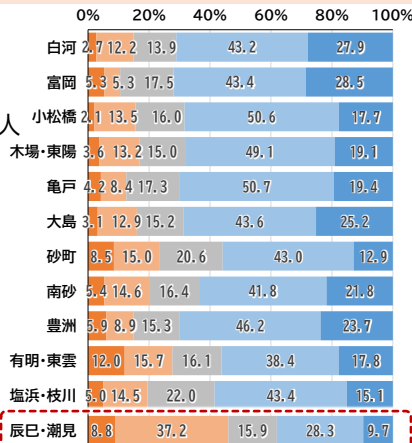
区内の高齢化率推移



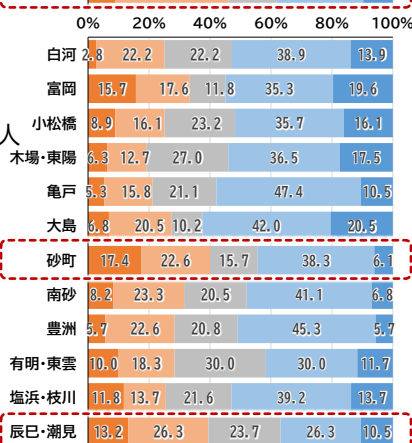
高齢化率



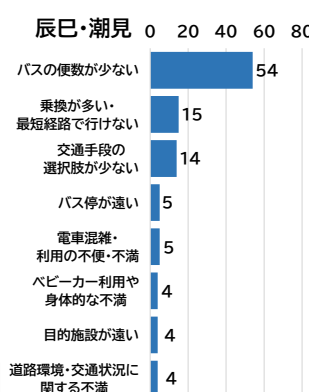
買い物移動に不便を感じる人の割合



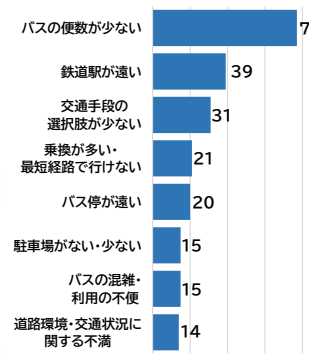
通院移動に不便を感じる人の割合



不便に感じる理由



砂町



出典:江東区資料(公共交通に関するアンケート調査(令和6年1月実施))

出典:GTFS-JP(東京都交通局・公共交通オープンデータ協議会)等より作成

出典:国勢調査(総務省,令和2年),国土数値情報(国土交通省)より作成

※本ページでは、日常(買い物・通院)移動の不便感が高い地域として、潮見・辰巳地区、砂町地区が挙げられているが、新たな交通システムの導入においては、周辺の施設状況、高齢者の歩行困難割合等の総合的な評価を踏まえ、南砂地域が最も導入効果が高いと評価し、導入検討を進めている。(P15参照)

(3)移動ニーズ ②来訪者の動向

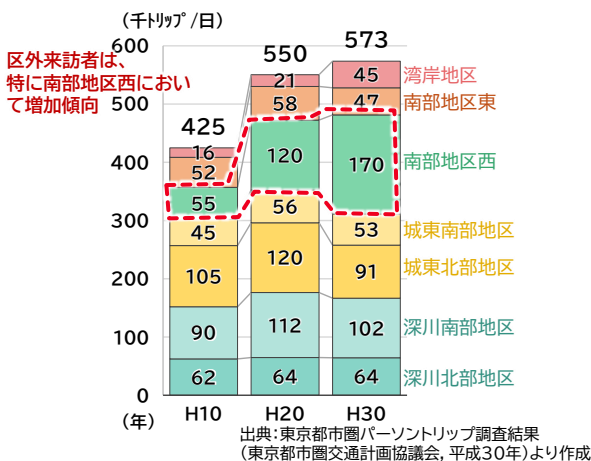
- 現状**
- 区内への来訪者(区外居住者)は増加傾向であり、特に南部地区西の増加が顕著である。
 - 区内滞在者のうち約7割が区外来訪者である。
 - 平日はオフィス・事務所等の集積する豊洲・東陽・新砂地区等に集中、休日は大型商業施設・観光施設の集中する豊洲・有明等の臨海部に集中し、地区内の移動も多い傾向である。
- 将来**
- 地下鉄8号線延伸や新駅周辺を含めた将来開発等により、今後も更なる来訪者の増加が想定される。

上位関連計画方針

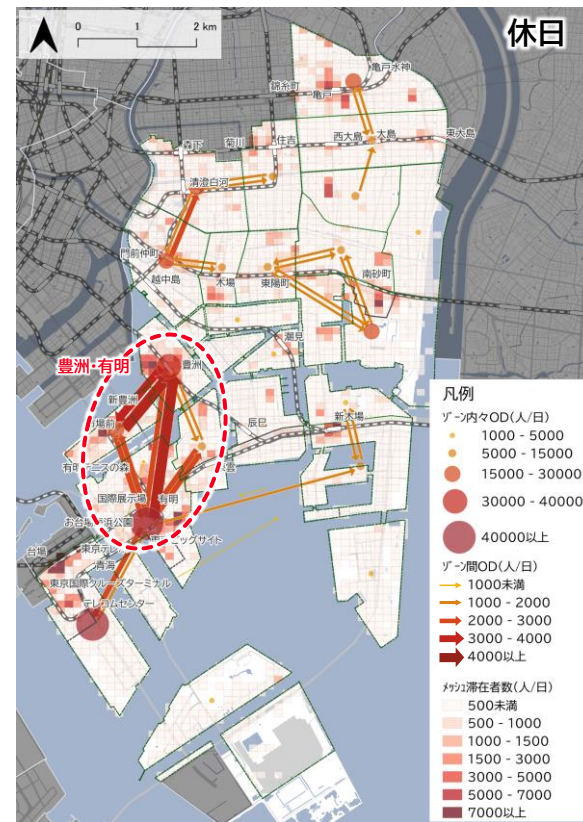
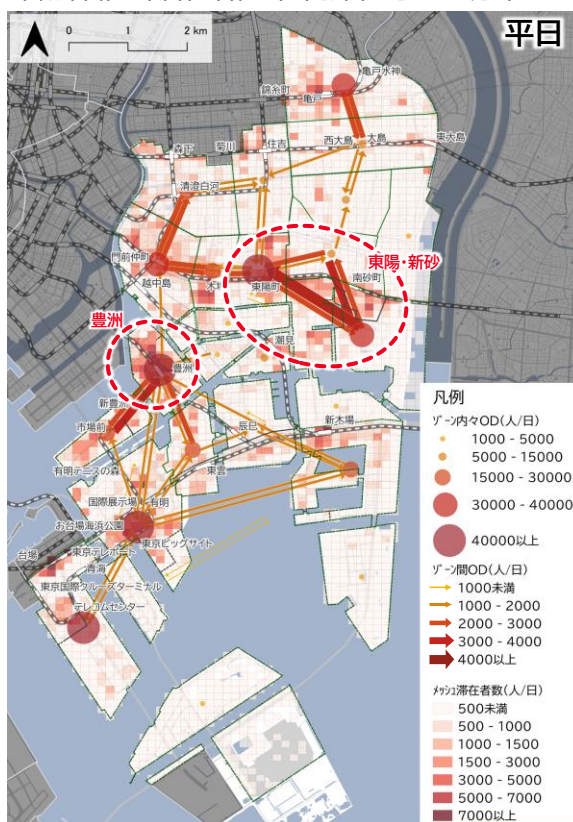
- 地域資源を活用した観光振興
(地域の魅力的な観光資源を結び、誰もが楽しめる区内周遊の展開) [長期計画]
- 多様なニーズに対応した観光まちづくり
(複数の歴史文化施設間のアクセス性を高める) [都市マス]
- 多様な移動手段を利用できる環境整備
(自転車利用環境の向上、舟運の多様な活用) [都市マス]
- 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上 [臨海ビジョン]

ポイント 増加が見込まれる来訪者のさらなる回遊性の向上、目指す観光まちづくり等の実現に向けて、区内の資源を有効に活用していくことが望まれる。

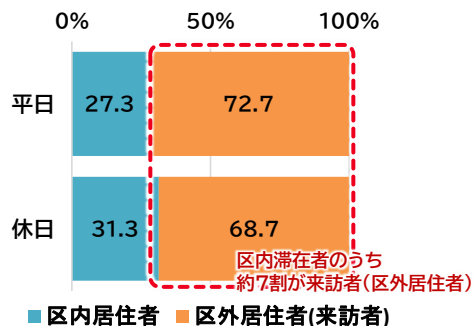
来訪者(区外居住者)の区内集中交通量



来訪者(区外居住者)の区内滞在地・OD分布



区内滞在者の区内居住者・来訪者割合



出典: 株式会社Agoop「ポイント型流動人口データ」(2025年5月分データを平均して表示)

(4) 将来像・社会動向等 ① 区の将来像・まちづくり

◇ 将来都市像

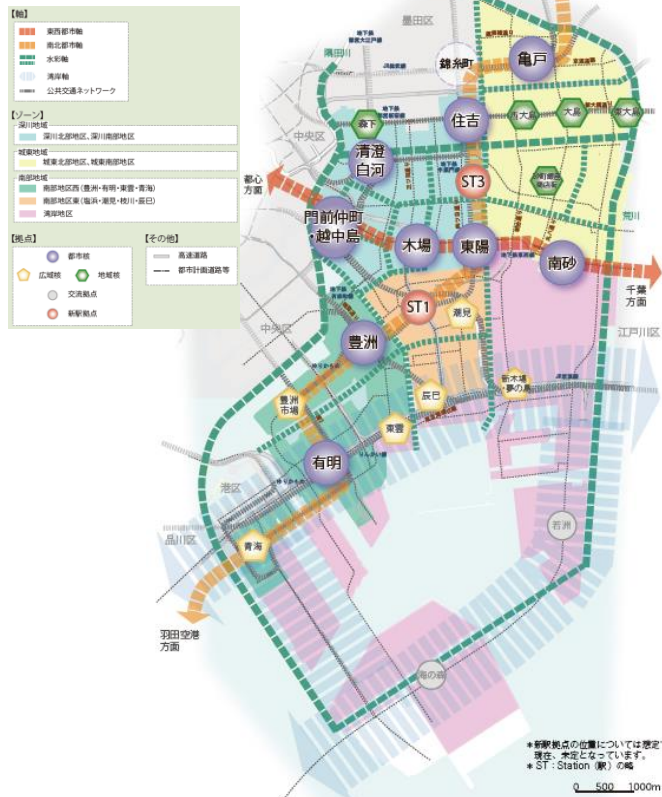
- 江東区では将来都市像を「持続的に発展する共生都市」と定め、その実現のために将来都市構造を「軸」・「ゾーン」・「拠点」の3つから構成し、地域・地区の特性やまちづくりの動向を踏まえた各方針が示されている。
- 交通に関しては、「快適に移動できるネットワーク都市」を基本方針として、道路・公共交通ネットワークの形成等に取り組むものとしている。
- 区内では臨海部を中心に大規模開発が実施もしくは予定されているほか、各地区・エリアのでの魅力増進や課題解決を目指し、地区まちづくり方針・エリアまちづくり方針が策定されている。

< 都市計画マスタープランにおける将来都市像・交通に関するまちづくりのテーマ >

将来都市像

今後20年を見据えたまちづくりを進めるため、以下の通り「将来都市像」を設定します。

「持続的に発展する共生都市」



< 策定済みのまちづくりルール >

テーマ6 快適に移動できるネットワーク都市

道路・交通

公共交通を基軸として誰もが快適に移動でき、都市サービスにアクセスしやすい道路・交通の環境形成に向けた取組方針を示します。

取組方針1 安全で快適に移動できる道路ネットワークの形成

幹線道路、地区主要道路、生活道路の整備、改善、土地利用転換に合わせた道路整備を進め、体系的な道路ネットワークを整備するとともに、道路インフラの善悪な維持管理・更新を回り、安全で快適に移動できる道路ネットワークの形成を推進します。

取組方針2 効率的に移動できる公共交通ネットワークの形成

地下鉄8号線の延伸に関する取組を推進するとともに、都心部や空港などのアクセス強化、南北交通の充実に向けた新たな交通の導入、バス交通の更なる充実により、効率的に移動できる公共交通ネットワークの形成を推進します。

取組方針3 多様な移動手段を利用できる環境整備

自転車利用環境の向上、水辺を活用した交通ネットワークの形成、地域ニーズに応じた交通手段の充実により、多様な移動手段を利用できる環境整備を推進します。

取組方針4 人の移動や滞留を円滑にする環境づくり

利用しやすい公共空間の形成、人中心の道路空間の形成、鉄道駅などにおける交通結節機能の強化により、人の移動や滞留を円滑にする環境づくりを推進します。

取組方針の考え方

取組方針1 安全で快適に移動できる道路ネットワークの形成

幹線道路、地区主要道路、生活道路の整備、改善、土地利用転換に合わせた道路整備を進め、体系的な道路ネットワークを整備するとともに、道路インフラの善悪な維持管理・更新を回り、安全で快適に移動できる道路ネットワークの形成を推進します。

取組方針2 効率的に移動できる公共交通ネットワークの形成

地下鉄8号線の延伸に関する取組を推進するとともに、都心部や空港などのアクセス強化、南北交通の充実に向けた新たな交通の導入、バス交通の更なる充実により、効率的に移動できる公共交通ネットワークの形成を推進します。

取組方針3 多様な移動手段を利用できる環境整備

自転車利用環境の向上、水辺を活用した交通ネットワークの形成、地域ニーズに応じた交通手段の充実により、多様な移動手段を利用できる環境整備を推進します。

取組方針4 人の移動や滞留を円滑にする環境づくり

利用しやすい公共空間の形成、人中心の道路空間の形成、鉄道駅などにおける交通結節機能の強化により、人の移動や滞留を円滑にする環境づくりを推進します。



(4) 将来像・社会動向等 ① 区の将来像・まちづくり

◇ 江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想

- 江東区都市計画マスタープランでは、重点戦略の1つに「地下鉄8号線延伸のまちづくり」を掲げ、沿線の目指す姿やその実現に向けた取組の提案をまとめた「江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想」を策定している。
- また、(仮称)枝川駅周辺では、まちづくり方針が策定((仮称)千石駅、住吉駅では策定中)されており、土地利用の方針や、まちづくり実現に向けた手法等が定められている。

重点戦略 1
地下鉄8号線延伸のまちづくり
— 新たな都市空間となる南北都市軸の形成 —



出典:江東区都市計画マスタープラン2022

(仮称)千石駅 周辺 まちづくり方針策中

『みどり[※]連なり、下町人情あふれる安心快適な定住拠点』

- 商店街を中心とする下町情緒を感じる良好な居住環境を保全しつつ、中階駅設置に伴う人流変化との調和を図りながら、仙台公園等を中心に幅広い世代がつながり、地域コミュニティを形成することで暮らしやすく、安心で快適なまちを目指す姿として設定します。

(仮称)千石駅周辺で目指す姿のイメージ

住吉駅 周辺 まちづくり方針策中

『様々な機能がつながり、高い生活利便性を備える活動都市』

- 駅を基点とし、水辺の散歩道や乗船場の活用により、商店街や横江恩賜公園、テラスコートなどの多様な施設が回遊性を持ってつながり、様々な世代の人たちが、訪れたい、巡りたいと感じる活動的なまちを目指す姿として設定します。

住吉駅周辺で目指す姿のイメージ

(仮称)枝川駅 周辺 まちづくり方針策定済み

『水辺に囲まれ、安らぎとにぎわいが調和する環境推進拠点』

- 水辺に囲まれた立地条件や、既存の環境学習施設を活かした憩いや交流の場の充実を推進するとともに、中階駅設置に伴う土地利用転換を見据え、日常の買い物ができる商業機能等を誘導し、現在の落ち着いたまちと新たなにぎわいが調和したまちを目指す姿として設定します。

(仮称)枝川駅周辺で目指す姿のイメージ

東陽町駅 周辺

『伝統と未来をつなぎ、水辺と緑あふれるウォーカーブル[※]な交流都市』

- 公共施設等の駅周辺生活利便施設の充実をより一層高めること、身近な水辺にふれあえる魅力を維持することにより、地下鉄8号線沿線及び江東区全域の中心拠点として、まちとまち、人と人、そして伝統と未来をつなぐウォーカーブルなまちを目指す姿として設定します。

東陽町駅周辺で目指す姿のイメージ

豊洲駅 周辺

『水辺環境を活かし、持続的に発展する安全安心な次世代都市』

- 水辺環境を活かした舟運の活性化や次世代交通等による回遊性の向上、防災対策の強化に加え、高齢化社会への対策を検討する等、誰もが安全安心で持続的に発展できるまちを目指す姿として設定します。

豊洲駅周辺で目指す姿のイメージ

(仮称)枝川駅周辺地区まちづくり方針における
つながり・交通の方針

交通・つながり まちとまちがつながり、ともに発展するまちづくり

まちづくり手法	想定されるゾーン等
<ul style="list-style-type: none"> ●地下鉄駅をまちの顔とする駅まち空間の形成[*] ◇新駅と駅周辺を一体的に捉え、交通結節機能のほか、広場空間や公共サイン、周辺案内図など必要な機能の整備を検討し、利便性、快適性、安全性、地域性の高い駅まち空間の形成を図る。 	◇ 駅近傍ゾーン
<ul style="list-style-type: none"> ●新たな技術を活用した多様なモビリティ導入の検討 ◇自動運転や空飛ぶクルマなど、新たな技術を活用したモビリティの導入に向けて、実証実験の実施を含む必要な取組について検討する。 	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 交流にぎわいネットワーク ◇ 南北交通軸
<ul style="list-style-type: none"> ●自転車駐車場の整備[*]とコミュニティサイクルの拡充 ◇新駅整備や周辺の開発等に合わせ、民間活力による公共貢献も視野に入れた自転車駐車場の整備を促進する。また、新駅周辺や人の集まる施設等を対象に、コミュニティサイクルポートの設置を拡充し、利便性向上を図る。 	◇ 駅近傍ゾーン ◇ 地域コミュニティ拠点ゾーン ◇ 複合市街地ゾーン

など

出典:(仮称)枝川駅周辺地区まちづくり方針

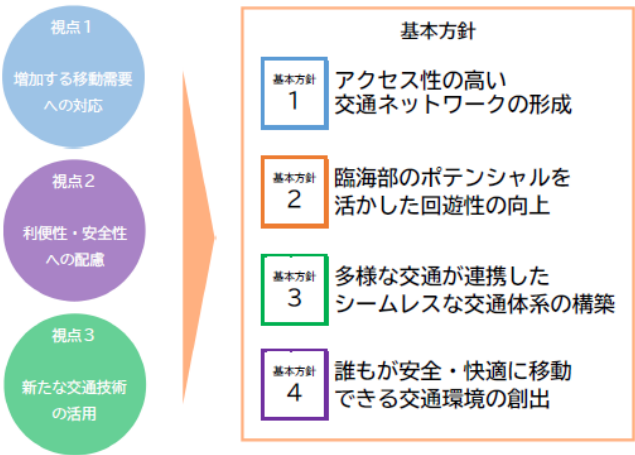
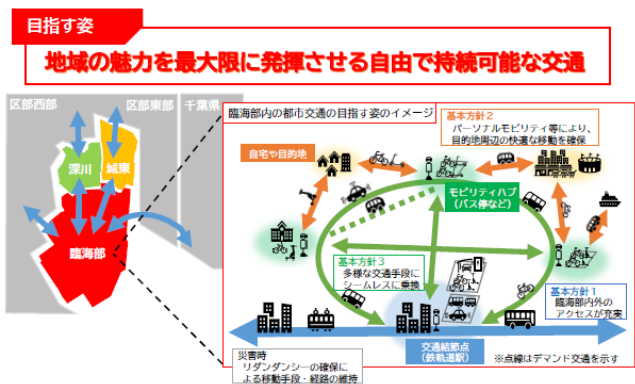
(4) 将来像・社会動向等 ① 区の将来像・まちづくり

◇ 江東区臨海部都市交通ビジョン

- 江東区都市計画マスタープランでは、重点戦略の1つに「未来の臨海部のまちづくり」を掲げ、臨海部のアクセス性や回遊性の向上を図るために、本区臨海部の都市交通の目指す姿やその実現に向けた方針を示した「江東区臨海部都市交通ビジョン」を策定している。
- 臨海部都市交通の目指す姿を「地域の魅力を最大限に発揮させる自由で持続可能な交通」として、4つの基本方針を定め、各取組を推進することとしている。

< 基本方針・取組の内容 >

No.	取組み
基本方針1 アクセシ性の高い交通ネットワークの形成	
1	地下鉄8号線の延伸
2	都心部・臨海地域地下鉄の整備
3	羽田空港アクセス線（仮称）の整備
4	バス交通の充実
5	幹線道路の整備
6	第二東京湾岸道路の整備
7	臨海部と城東地域を結ぶ南北交通の充実
基本方針2 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上	
8	端末交通の導入
9	コミュニティサイクルの活用
10	自動運転バス等の導入
11	魅力的な歩行空間の創出
12	自転車通行空間の整備・維持
13	舟運の活用
基本方針3 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築	
14	鉄軌道駅における交通結節機能の強化
15	モビリティハブの整備
16	新駅周辺等における自転車駐車場の整備
17	MaaSの導入
18	デジタル技術を活用した案内誘導システムの導入
19	交通需要マネジメントの導入
20	環境負荷を低減する交通環境の整備
基本方針4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出	
21	計画的な道路の改修・整備
22	道路の無電柱化
23	道路空間の再配分
24	バリアフリー・ユニバーサルデザイン化
25	交通安全対策
26	緊急輸送を含めた空飛ぶクルマの活用
27	多様な交通を活用した災害時の移動手段の確保



江東区オリンピック・パラリンピックまちづくり基本計画が示す3つのゾーン

有明北・有明南・豊洲地区国際居住・観光ゾーン
誰もが居住、教育、医療を享受できる、東京で最も安全なまちを目指すと同時に、水辺に隣接する環境を生かした居住施設や魅力あふれるエンターテインメント、情報発信の機能を提供します。

辰巳・夢の島・新木場地区スマートな環境エネルギーゾーン
新木場に代表される、本区の伝統でもある木材の利用を推進することで循環型社会の構築を図り、辰巳・夢の島ではスポーツの中心地として、新たな伝統を育みます。

若洲・中央防波堤地区オアシスゾーン
屋外スポーツやレジャーの拠点として、交通ネットワークの充実を図り、都心近郊で豊かな自然を感じられるパークエリアを目指します。

出典：江東区都市計画マスタープラン2022

(4) 将来像・社会動向等 ① 区の将来像・まちづくり

◇ 道路整備の状況・計画

- ・現状、区では都市計画道路や湾岸部の臨港道路を中心とする幹線道路を骨格として道路網が形成されている。道路幅員は、南部地区西・東や湾岸地区の臨海部は比較的広幅員であり、城東地区南・北では狭幅員の道路が密集している傾向である。
- ・「江東区道路網整備計画」の中で、将来的な道路ネットワーク整備の方向性を示した、「江東区道路網整備基本方針」を定め、道路に求められる機能を踏まえた道路分類別に整備の基本方針や整備計画が示されている。
- ・また、「江東区無電柱化推進計画」の下で進められている無電柱化は、防災機能強化・都市景観創出のほか、移動空間の確保への貢献も期待される。

< 道路整備状況・計画 >

道路網整備計画基本方針



整備計画



出典：江東区道路網整備計画

- ① 幹線道路
 - ・都市計画道路未整備区間の整備
 - ・歩道のバリアフリー化、拡幅整備の推進
 - ・無電柱化の推進
 - ・街路樹や植栽の適切な配置
 - ・自動車と歩行者・自転車それぞれの通行空間の共存
- ② 地区主要道路
 - ・歩道のバリアフリー化の推進
 - ・歩道設置や歩道拡幅整備等、歩行空間の安全確保の推進
 - ・無電柱化の推進
 - ・街路樹や植栽の適切な配置
 - ・自動車と歩行者・自転車それぞれの通行空間の共存
- ③ 生活道路
 - ・歩行空間の安全確保
 - ・交通規制や物理的措置による生活道路の速度抑制対策
 - ・幅員4m未満の狭あい道路(細街路)の拡幅整備

道路幅員



出典：国土基本情報(国土地理院) 国道、都道府県道、市区町村道、高速自動車国道等を図示

< 無電柱化の推進 >

無電柱化の必要性

都市防災機能の強化

電柱の倒壊による道路閉塞及び電線類の損傷の防止

良好な都市景観の創出

電柱及び電線の撤去による美しい街並みの創出

安全で快適な歩行空間の確保

電柱の撤去による安全で快適な歩行空間の確保

無電柱化計画路線・優先整備路線



出典：江東区無電柱化推進計画

備考：区道無電柱化延長 24,846m(令和7年4月現在) (出典：江東区データブック2025)

備考：都市計画道路整備率 約94.7%(令和7年3月現在) (出典：江東区防災対策の現況)

(4) 将来像・社会動向等 ② その他社会動向

◇ 新たな技術の進展

自動運転

- 自動運転技術は近年急速に技術革新が進む中、運転手不足への対応等につながる技術としての活用が期待されている。東京都では自動運転導入推進の方針を示すとともに、ベイエリア等を推進区域に設定し、関係者調整の効率化・受容性の向上への支援に取り組んでいる。
- 区内でも、都の推進区域に含まれる臨海部を中心に実証実験が実施されている。

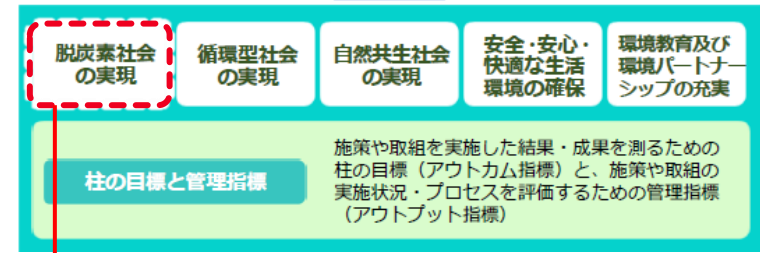
MaaS

- MaaSは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検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、地域交通利便性向上への活用が期待される。
- 国は地域交通政策等との連携を通じ、総合的な移動環境の向上やコンテンツ連携による地域課題の解決を図る日本版MaaS推進・支援事業を展開している。

◇ 脱炭素の推進

- 江東区では「ゼロカーボンシティ江東区」の実現に向け、2050年までの脱炭素社会を目指して取組を進めている。
- 「江東区環境基本計画」では、計画の柱である「脱炭素社会の実現」に向け、「モビリティにおける脱炭素化」を取組方針として掲げ、「次世代自動車への転換の促進」や「公共交通・自転車の利用促進」に取り組むこととしている。

水と緑豊かな地球環境にやさしいまち



取組方針 1-3 モビリティにおける脱炭素化

- 施策6 次世代自動車への転換の促進**
移動に伴うCO₂排出量を削減するため、EV・FCV・PHV等の次世代自動車の普及を推進するとともに、住宅やビルへのEV充電設備、水素充填設備の設置拡大を促進し、区内の充電インフラを拡充します。
- 施策7 公共交通・自転車の利用促進**
公共交通による移動の利便性が向上するよう、地下鉄8号線の延伸や臨海部におけるBRTの運行等、公共交通ネットワークの更なる充実を関係機関と連携して推進します。また、区民だけでなく、通勤やビジネス、観光等の区外からの来訪者が公共交通、自転車・コミュニティサイクル、徒歩等により快適に移動ができ、環境負荷を低減する交通環境づくりを促進します。

出典：江東区環境基本計画



(4)将来像・社会動向等 ②その他社会動向

◇災害への対応

- 近年、気候変動に伴う自然災害が激甚化・頻発化しており、首都直下地震等も予想されている中、災害リスクへの対応の必要性が高まっている。
- 水害リスクへの対応として、江東区都市計画マスタープランの重点戦略に「浸水対応型のまちづくり」を掲げ、浸水対応型拠点エリアの形成を目指し、水害時および平常時の在り方(都市交通ネットワークの形成を含む)が示されている。
- 震災リスクへの対応として、江東区都市計画マスタープランでは、まちづくりのテーマの1つに「緊急時にも適時的確に対応する回復力の高い都市」を掲げ、取組の一つとして、電柱の倒壊による緊急車両の通行の支障を防ぐため段階的に無電柱化を進めている。こうした、無電柱化の取組は、安全で快適な歩行空間の創出や、沿道景観形成等も目的とされている。
- また、区内に位置する河川・運河や防災船着場は、災害時の陸上交通網の補完や物資の輸送路としての活用が想定されている。
- さらに、「江東区臨海部都市交通ビジョン」では、取組の一つとして「多様な交通を活用した災害時の移動手段の確保」を挙げ、防災機能を有する臨海部への交通手段確保を図るものとしている。

<浸水対応型のまちづくり>

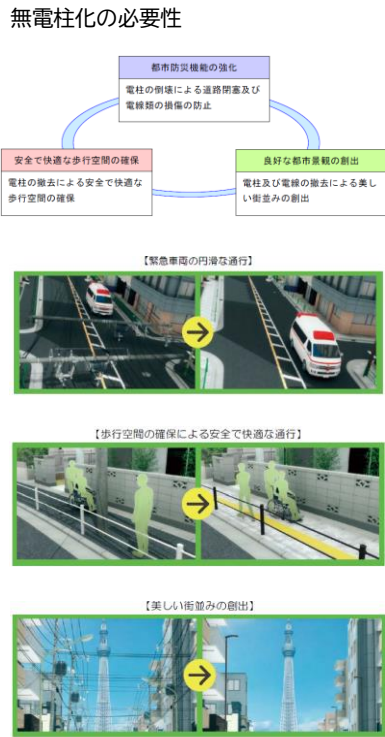


浸水対応型の拠点エリアの在り方



出典:江東区都市計画マスタープラン2022、江東区浸水対応型まちづくりビジョン

<無電柱化の推進>



出典:江東区無電柱化推進計画

<災害時の舟運(防災船着場)の活用>



出典:江東区都市計画マスタープラン2022

<災害時の移動手段の確保>

- 1 アクセシビリティの高い交通ネットワークの形成**
まちの魅力向上による来訪者の増加や、新たな開発等に伴い将来増加する移動需要に対応した臨海部内外を結ぶ輸送力を確保します。
- 2 臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上**
臨海部の拠点間をつなぐ交通手段や、拠点周辺を移動できる交通手段の確保により、臨海部内の回遊を促進します。
- 3 多様な交通が連携したシームレスな交通体系の構築**
既存公共交通や新たなモビリティ等の多様な交通手段をハード・ソフト両面でシームレスに接続させることにより、利便性の高い交通体系を実現します。
- 4 誰もが安全・快適に移動できる交通環境の創出**
居住者・通勤者・国内外からの来訪者等のあらゆる人々と物が安全・快適に移動できる交通環境を整備します。

これら四つの基本方針に基づいた取組みを進める際には、環境負荷低減や災害時のリダンダンシーの確保に留意することとします。

※自然災害等による障害発生時に、一部区間の途絶や一部施設の使用が全体の機能不全につながるおそれがあるため、予め交通ネットワークやライフライン施設を多様化したり、予備の手段が用意されている状態

27 多様な交通を活用した災害時の移動手段の確保

臨海部は、深川・城東地域に比べ地盤が高いほか、ゆとりある土地利用が進められオープンスペースも多く、東京臨海広域防災公園を有していることなどから、臨海部への交通手段を確保することが、本区全体の防災力の向上につながります。

そのため、一つの交通手段が被災により不通になった場合でも臨海部内外の移動が可能となるよう、多様な交通を選択できる環境を整備し、災害時におけるリダンダンシーを確保します。

また、空飛ぶクルマやドローンなど、新たな技術の活用を促進し、災害時における人や物の移動の円滑化を図ります。

出典:江東区臨海部都市交通ビジョン

(4)将来像・社会動向等 ②その他社会動向

◇福祉

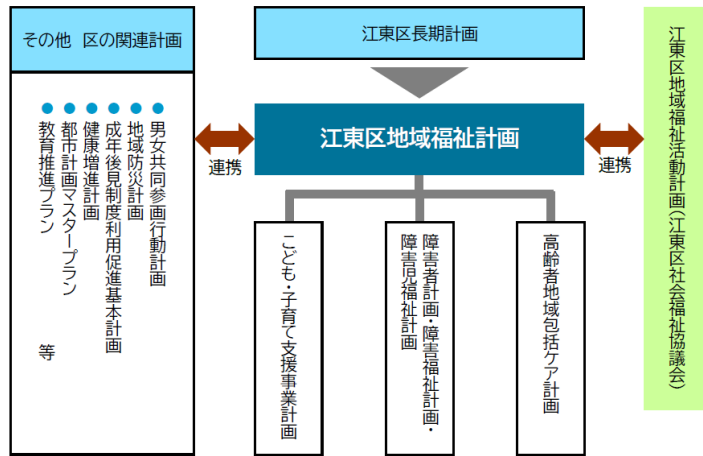
江東区地域福祉計画

- 江東区では「一人ひとりの尊厳が守られ、地域でともに支えあい、誰もが笑顔で安全に暮らせるまち」を基本理念とし「江東区地域福祉計画」を策定※しており、施策の1つとして「人にやさしいまちをつくる」を掲げている。
- 施策における取組方針として「まちのバリアフリー化の推進」を掲げ、「移動に困難を抱える高齢者や障害者等の日常生活における移動支援」や「区役所やその他公共施設等の既存建物・設備のバリアフリー化」等に取り組むこととしている。
- このうち、移動支援においては、コミュニティバスの運行の他、65歳以上の方や障害者を対象としたリフト付福祉タクシーを運行しており、障害者への福祉タクシー券の配布も行っている。 ※令和7年度に「第2期江東区地域福祉計画」を策定予定

江東区バリアフリー基本構想

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー法)も受け、江東区においても「江東区バリアフリー基本構想」を策定※しており、「だれもが安心して つながり・ひろがるやさしいまち 江東」を基本目標に、公共交通や建築物、都市公園等を含む、重点的・一体的なバリアフリー化を推進し、利便性の高い安心・安全・快適な生活環境の実現を目指している。
- 江東区バリアフリー基本構想改定にあたり、高齢者・障害者・子育て世代等を対象に実施したアンケートでは、鉄軌道駅や路線バス等について、以下のような意見が挙がっている。

※「江東区バリアフリー基本構想」は令和8年度改訂予定であり、改訂にあたる主な更新点・追加事項は 資料1-3 に記載。



移動支援に係る施策

No.	事業名	●事業内容		
		活動指標名	現状 (R4)	今後の方向性
100	リフト付福祉タクシー運行 【障害者支援課】	●一般の交通手段を利用することが困難な重度障害者等のため、車いすやストレッチャーに乗りながら乗降できるリフト付タクシーを運行します。	利用延人数 6,800人	継続
101	福祉タクシー利用支援 【障害者支援課】	●身体障害者手帳1級または視覚障害を含む1・2級、下肢・体幹機能障害を含む1～3級、要の手帳1・2度の方に、タクシー利用券を配布します。	利用者数 6,245人	継続

71 リフト付福祉タクシー運行事業 担当課：介護保険課

【事業内容】
65歳以上の人が、車いす、ストレッチャーのまま乗降できるタクシーを普通車タクシー並みのメーター料金で利用できます。予約・迎車料金はかかりません。(介助料金は有料)

【事業量】

指標	R4年度	R6年度	R7年度	R8年度
登録者数	1,168人	1,100人	1,100人	1,100人
利用回数	5,289回	5,500回	5,500回	5,500回

アンケート調査結果

●鉄軌道駅に関する主な意見

- エスカレーターやエレベーターの無い改札口やホームがある。
- エレベーターが1箇所しかなく、混んでいてすぐに乗れない。
- ベビーカーや車椅子等で乗り換える際に、エレベーターの場所が遠くて利用しづらい 等

●路線バス等に関する主な意見

- 乗降：停留所から離れて停車すると地面との段差が大きく大変。
- 停留所：駅にあるバス停までの案内板が分かりにくい・屋根や椅子がないところがある 等