

**江東区地域公共交通計画
(中間のまとめ)(案)**

目次

第 1 章	計画の概要	1
第 1 節	計画策定の目的・位置づけ	1
1	計画策定の目的・背景	1
2	計画の位置付け	2
第 2 節	計画の対象区域・期間・交通手段	3
1	対象区域	3
2	計画期間	3
3	対象範囲	3
第 2 章	区の取組の方向性	4
第 1 節	上位計画	4
1	江東区基本構想	4
2	江東区長期計画	5
3	江東区都市計画マスタープラン2022	6
第 2 節	関連計画	7
1	江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想	7
2	江東区臨海部都市交通ビジョン	8
第 3 節	国内の動向	9
1	国の動き	9
2	東京都の動き	11
第 3 章	区の現状と課題	13
第 1 節	区の公共交通を取り巻く状況・問題点	13
1	地域の概況	13
2	移動手段の状況	26
3	公共交通サービス圏域外	42
4	移動特性	44
5	その他交通を取り巻く社会状況	53
第 2 節	区の公共交通に関する課題	61
第 4 章	目指す将来像・基本方針・計画目標	62
第 1 節	江東区を目指す将来都市像及び区内の交通体系	62
第 2 節	地域公共交通施策の基本方針	65
第 3 節	本計画の目指すべき将来像・計画目標	67
第 5 章	目標を達成するための施策・取組	69
第 1 節	施策体系	69
第 2 節	目標達成に向けた取組の一覧	70
第 3 節	取組の主な関係者	70
第 4 節	取組の内容	70
第 6 章	計画の推進体制・進捗状況の評価	70
第 1 節	計画指標・数値目標	70
第 2 節	計画の推進体制	70
第 3 節	計画の進捗管理	70

第 1 章 計画の概要

第 1 節 計画策定の目的・位置づけ

1 計画策定の目的・背景

江東区では、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ます。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ます。

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ます。

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ます。

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ります。

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します。

※ 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。

第 2 節 計画の対象区域・期間・交通手段

1 対象区域

本計画は、江東区全域を対象とします。

2 計画期間

本計画の期間は、令和9(2027)年度から令和 18(2036)年度までの 10 年間とします。

3 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。

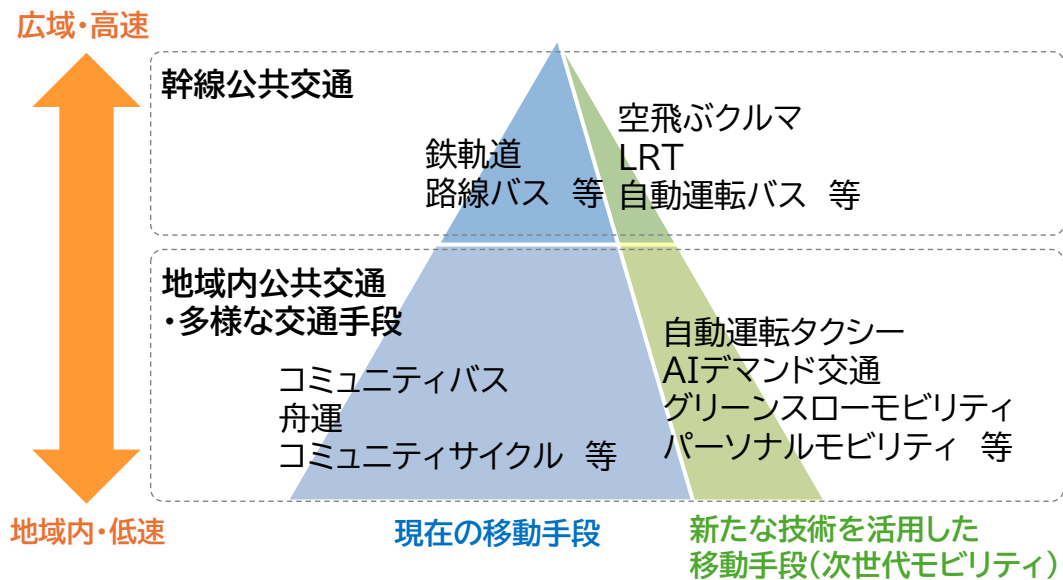


図 1.2 計画の対象範囲

※上記は現時点の概念図であり、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。

第 2 章 区の取組の方向性

第 1 節 上位計画

1 江東区基本構想

江東区基本構想(平成21年3月策定)は、江東区の将来像を定め、今後のまちづくりの基本的な指針を示すものとして、平成21年度に策定されました。策定から概ね20年後を展望した江東区の姿を、「みんなでつくる伝統、未来水彩都市・江東」として将来像に定めたほか、その実現を図るための施策の大綱が以下の項目で構成されています。

このうち、公共交通については、「(5)住みよさを実感できる世界に誇れるまち」において、南北交通をはじめとする公共交通網の充実や都市基盤の整備により、誰もが快適に暮らせるまちを実現することとしています。

≪施策の大綱≫

- (1)水と緑豊かな地球環境にやさしいまち
 - ① 水辺と緑に彩られた魅力あるまちの形成
 - ② 環境負荷の少ない地域づくり
- (2)未来を担うこどもを育むまち
 - ① 安心してこどもを産み、育てられる環境の充実
 - ② 知・徳・体を育む魅力ある学び舎づくり
 - ③ こどもの未来を育む地域社会づくり
- (3)区民の力で築く元気に輝くまち
 - ① 健全で活力ある地域産業の育成
 - ② 個性を尊重し、活かしあう地域社会づくり
 - ③ 地域文化の活用と観光振興
- (4)ともに支えあい、健康に生き生きと暮らせるまち
 - ① 健康で安心して生活できる保健・医療体制の充実
 - ② 誰もが自立し、安心して暮らせる福祉施策の推進
- (5)住みよさを実感できる世界に誇れるまち
 - ① 快適な暮らしを支えるまちづくり
 - ② 安全で安心なまちの実現

2 江東区長期計画

第2期江東区長期計画(前期:令和2年3月策定、後期:令和7年3月策定)は、江東区基本構想に掲げる将来像を実現するために、令和2年度から令和11年度までの10年間の区の取組をまとめた、まちづくりの羅針盤となるものです。

計画の達成に向けて重点的に取り組むべき7つのプロジェクトが定められているとともに、江東区基本構想における施策の大綱を具体化するため27の施策が定められています。

このうち、「重点5:持続的に発展するまちづくり」のなかで、地域公共交通計画の策定に向けた検討を進めることとされており、「施策24:便利で安全な道路・交通ネットワークの整備」において、安全で快適な道路の整備や安心を実感できる交通環境の整備、公共交通網の充実を取組方針として位置付けています。



3 江東区都市計画マスタープラン2022

江東区都市計画マスタープラン 2022(令和4年3月改定)は、概ね 20 年後(2040 年代)を見据えた都市の将来像を描き、長期的かつ体系的なまちづくりの指針となるものとして、昨今の社会情勢や環境の変化などを踏まえ令和4年3月に改定されました。

都市計画マスタープランでは、将来都市像として「持続的に発展する共生都市」を掲げ目指すべき町の姿を設定するとともに、早期の実現に向けて取り組むべき重要な3つのまちづくり政策「1:地下鉄 8 号線延伸のまちづくり」「2:未来の臨海部のまちづくり」「3:浸水対応型のまちづくり」を重点戦略として位置づけ、対応する将来都市構造の「軸」「ゾーン」「拠点」の形成に向けて取組を強化するものとしています。

このうち、公共交通に関しては、テーマ別まちづくり方針の「テーマ6:快適に移動できるネットワーク都市」において、「効率的に移動できる公共交通ネットワークの形成」「多様な移動手段を利用できる環境整備」「人の移動や滞留を円滑にする環境づくり」等の取組方針が示されています。



出典:江東区都市計画マスタープラン 2022 より引用

図 2.2 江東区都市計画マスタープランにおける目指す将来都市像

第 2 節 関連計画

1 江東区地下鉄8号線沿線まちづくり構想

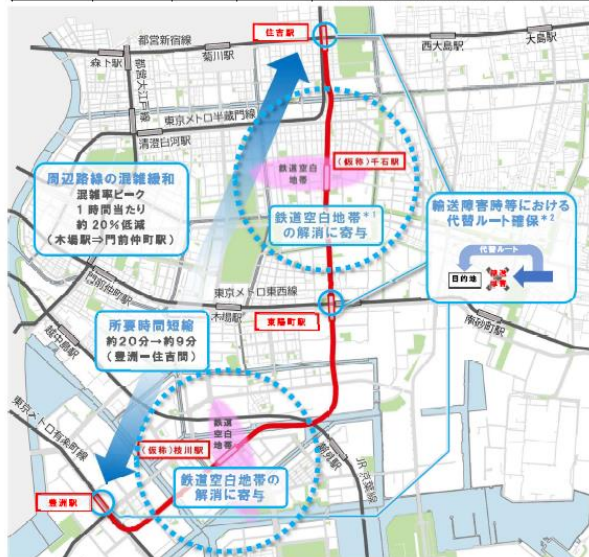
江東区地下鉄 8 号線沿線まちづくり構想(令和5年3月策定)は、地下鉄8号線の延伸による整備効果を最大限活かすため、沿線の目指す姿やその実現に向けた取組の提案を取りまとめ、今後の地下鉄8号線沿線まちづくりの方向性を示したものです。上位計画である江東区都市計画マスタープラン2022で掲げる、「重点戦略1:地下鉄8号線延伸のまちづくり」を指針とし、沿線におけるまちづくりの方針が示されています。

本構想では、地下鉄延伸がまちに与える影響とそれに対する沿線まちづくりにおいて検討すべき視点が整理されており、沿線全体で目指す姿として『人・暮らし・自然を相互につなぎ一体的に発展する「快適環境都市」』を掲げ、5つのまちづくりのテーマが示されています。

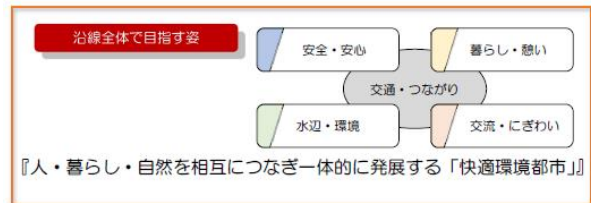
まちづくりテーマの1つである「交通・つながり」においては、テーマごとの取組の提案として、以下の点が整理されています。

- 体系的な視点による駅へのアクセス交通も含めた地域交通の充実
- 舟運や次世代交通等の多様な交通手段の促進
- ウォーカブルに資する歩行空間や連続した自転車通行空間ネットワークの形成
- 駅と周辺市街地との一体的な空間活用や機能連携の推進

延伸区間の概要				
総事業費	開業目標	事業者	路線延長	延伸による効果
約2,690億円	2030年代半ば	東京メトロ	約5.2 km	<ul style="list-style-type: none"> ・所要時間短縮(豊洲→住吉間)約20分→約9分 ・周辺路線の混雑緩和に寄与 ・混雑率ピーク1時間当たり約20%低減(木場駅→門前仲町駅) ・鉄道空白地帯^{*1}の解消に寄与 ・輸送障害時等における代替ルート^{*2}確保



* 上図内数値等は、東京メトロの報道発表資料(令和4年3月28日)等に基づくものです
 *1 本構想における鉄道空白地帯とは、最寄り駅まで徒歩10分(半径800m)以上の地域のことで
 *2 例えば、東京メトロ東西線に輸送障害が発生した場合、本路線の整備により、東陽町から豊洲駅や住吉駅を経由して、都心部や千葉方面へ向かうことが可能となります



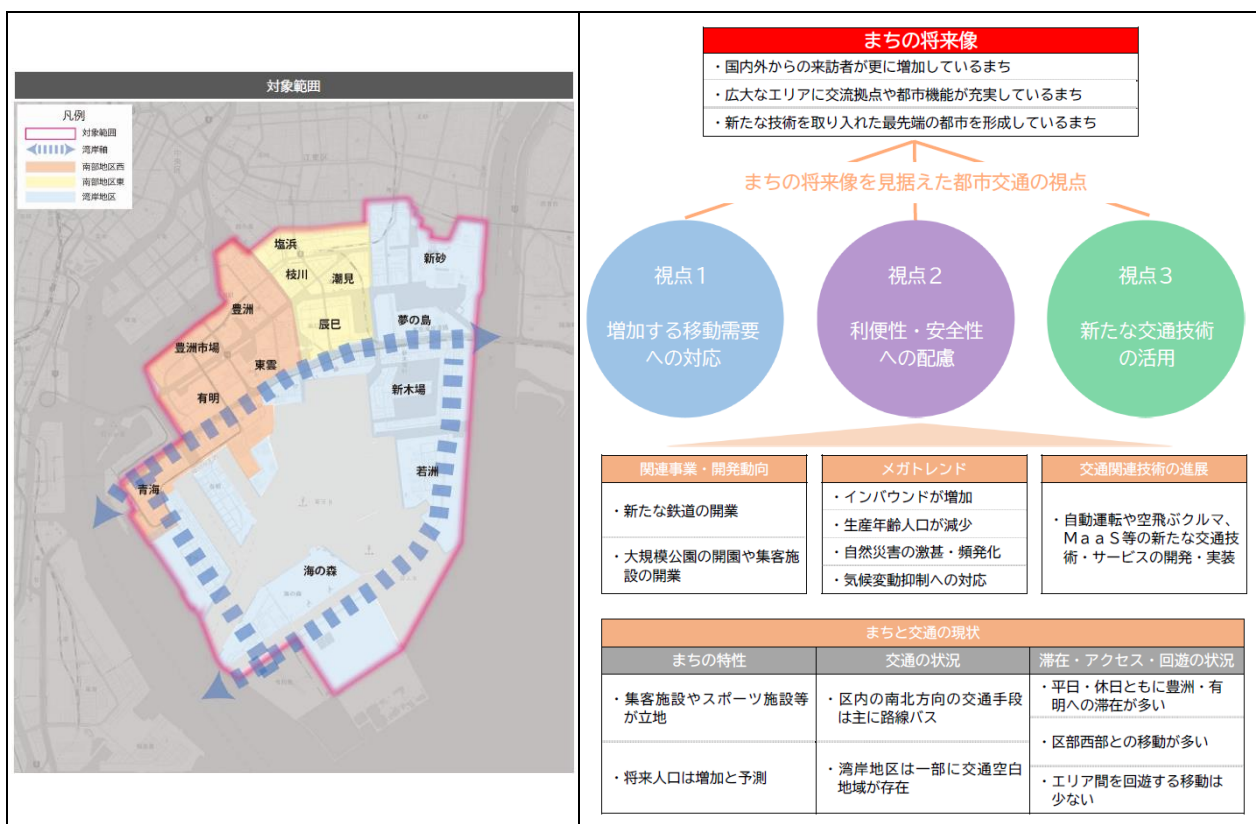
出典:江東区地下鉄 8 号線沿線まちづくり構想より引用

図 2.3 地下鉄8号線延伸の概要・沿線全体で目指す姿

2 江東区臨海部都市交通ビジョン

江東区臨海部都市交通ビジョンは、江東区都市計画マスタープラン2022で掲げる、「重点戦略2:未来の臨海部のまちづくり」を推進するために策定され、臨海部の都市交通の目指す姿やその実現に向けた方針等を示すことを目的としています。都市計画マスタープランで示す、南部地区西、南部地区東、湾岸地区の3つのゾーンを臨海部と定義し、本ビジョンの対象範囲としています。

今後、臨海部では、地域の持つポテンシャルを活用したまちづくりが更に進展し、今以上に多様かつ多くの人々が集う地域になることが想定されます。こうした中、誰もが安全・快適に臨海部とのアクセスや臨海部内の回遊が可能で、多様な交通を自由に選択できる「人中心」の交通を目指すため、臨海部都市交通の目指す姿として「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」を掲げ、4つの方針を設定し、アクセス性の高い交通ネットワークの形成や、臨海部のポテンシャルを活かした回遊性の向上等に向けた取組を進めることとしています。



出典:江東区臨海部都市交通ビジョンより引用

図 2.4 江東区臨海部都市交通ビジョンの対象範囲と将来像を見据えた都市交通の視点

第 3 節 国内の動向

1 国の動き

(1) 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する動向

国は「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する法律(以下、地域公共交通法)」を令和2年に改正し、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとしての「地域公共交通計画」の作成が全ての地方公共団体に対して努力義務としました。

令和4年には、「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」が設置され、住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」(刷新・再構築)する検討の方向性について以下の提言がなされました。

《3つの共創》

- ①官と民の共創(エリア全体での地域旅客運送サービスの長期安定化)
- ②交通事業者間の共創(各社やモードの垣根を超えた地域旅客運送サービスの展開)
- ③他分野を含めた共創(くらしのニーズに基づく地域旅客運送サービスの創出)

その後、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、**地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」**することに主眼をおき、令和5年に再度地域公共交通法が改正されました。

これを踏まえ、地域公共交通計画等の作成に当たる、手順や考え方を示した「**地域公共交通計画等の作成と運用の手引き**」も改訂され、地域公共交通の「リ・デザイン」の必要性・意義について言及されています。

また、令和5～6年にかけて「**地域の公共交通リ・デザイン実現会議**」が開催され、移動手段の維持・確保に係る課題には、公共交通事業者だけでなく、地域のあらゆる関係者が連携し、**利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通への再構築を実現する必要があるとの認識の下、多様な関係者の連携・協働の推進に向けた環境整備のための方策**についてとりまとめられました。

さらに、「**交通空白**」の解消に向けて早急に対応していくため、令和6年には「交通空白」解消本部が設置され、自治体等が「交通空白」の解消を進めるための支援ツールの一つとして、地域公共交通計画の立案等にあたってのモビリティデータの活用方法等を紹介した**地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver1.0**」が令和7年に作成されました。本ガイドンスでは、モビリティデータを活用した計画作成(現状診断や KPI 設定等)のポイントについて解説されています。

(2) 第2次交通政策基本計画

第2次交通政策基本計画(令和3年4月閣議決定)は、交通に関する施策を総合的・計画的に定めた計画であり、令和3年度～令和7年度が計画期間とされています。

計画では、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本方針を示すとともに、各基本方針に対して3～4つの政策目標を設定した上で、各目標に対する具体的な施策と119の数値指標が示されています。

政策目標においては、以下の事項について、主に公共交通が関連しています。

基本の方針A

目標①地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

目標②まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

目標③交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

目標④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

基本の方針C

目標②輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

目標③運輸部門における脱炭素化等の加速

2 東京都の動き

(1) 東京における地域公共交通の基本方針

東京都は、東京の地域公共交通が目指すべき姿やその実現に向けた支援策の方向性等を検討するため、令和2年以降「東京都における地域公共交通の在り方検討会」を設置し、検討を重ねました。本検討会での議論を踏まえ、目指すべき姿の実現に向け、東京都として取組の方向性を示し、関係者間でビジョンを共有することを目的として、令和4年に「東京における地域公共交通の基本方針」が策定(令和4年3月)されました。

2040年代を目標年次とし、「高齢者や障害者をはじめ、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現と、人・モノ・情報の自由自在な移動と交流により、あらゆる人が活躍できる「挑戦の場」を創出する都市交通環境の実現に資する取組の方針」として位置付けられ、地域特性に即した地域公共交通の目指すべき姿とその実現に向けた支援策の方向性が示されています。

基本方針では、地域公共交通の理念に沿って、都内のそれぞれの地域の強みや特色を踏まえ、地域ごとに2040年代に目指すべき将来像が示されています。

江東区の位置する「中枢広域拠点域」では、「道路空間も活用した交通結節機能が充実」「DXとバリアフリーによる交通利便の向上」「超小型モビリティ等シェアリングサービスの充実」などが将来像として示されています。

中枢広域拠点域 (おおむね環状7号線内側)



おおむね環状7号線内側の中枢広域拠点域では、高密度な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点形成の取組が進められている。

高い人口密度や都市機能の集積を背景に、公共交通のカバー圏率は鉄道で8割以上と高く、公共交通（鉄道、バス）を代表交通手段とする移動が約6割を占めている。

【短期的な課題】

- ・多数の交通事業者、多様なサービスが適切な役割分担を果たせるよう、地域の各種移動サービスを包含するマスタープランが必要
- ・需要集中による混雑への対応など、サービスの質向上が必要
- ・コミュニティ交通について、住民の生活圏を考慮し隣接区との連携を進めるなど、利便性の向上が必要

【中・長期的な課題】

- ・持続的なサービス提供が可能となるよう、適切なサービス水準の設定などによるコミュニティ交通の事業性改善が必要
- ・ラストワンマイルの移動を支える、自転車シェアリング等のポート（自転車の貸出・返却を行う駐輪施設）不足改善が必要
- ・サービスの質向上に向けて、MaaS推進に係る交通データの取扱い、交通結節機能向上などで多数の関係者との調整が必要
- ・インバウンド需要に対応した分かりやすく使いやすい移動手段の充実が必要

出典:東京における地域公共交通の基本方針より引用

図 2.5 中枢広域拠点域における課題

(2) 東京都臨海部地域公共交通計画

東京都は都市開発の進展や東京 2020 大会の開催に伴う開発により、新たな都市機能の集積が計画されている臨海部において、都市づくりと統合した公共交通網を構築するため、東京都臨海部地域公共交通網形成計画(平成28年策定)を改定する形で令和3年に「東京都臨海部地域公共交通計画」を策定(令和3年3月策定)しました。

計画期間は平成 28 年度(2016 年度)から令和 7 年度(2025 年度)までの 10 年間とされており、計画区域は下図の通りであり、江東区は豊洲、東雲、有明、青海が含まれています。

臨海部における地域公共交通のあるべき姿として『誰もが快適・便利に移動できる公共交通網の実現』を掲げ、実現していくための視点として①各公共交通機関の役割に応じた公共交通ネットワークの充実、②交通手段間の連続性のある乗り継ぎ、③道路における公共交通の地位向上を挙げています。

これらを踏まえ、計画目標として「BRT 等と連携した新たな公共交通ネットワークの構築」「地域間移動ネットワークの改善」「多様な末端交通の充実」「乗継ぎ抵抗の低減」「新たな街づくりと連携した公共交通網の形成」の5つが示されています。



出典:東京都臨海部地域公共交通計画より引用

図 2.6 東京都臨海部地域公共交通計画における基本方針

第 3 章 区の現状と課題

第 1 節 区の公共交通を取り巻く状況・問題点

1 地域の概況

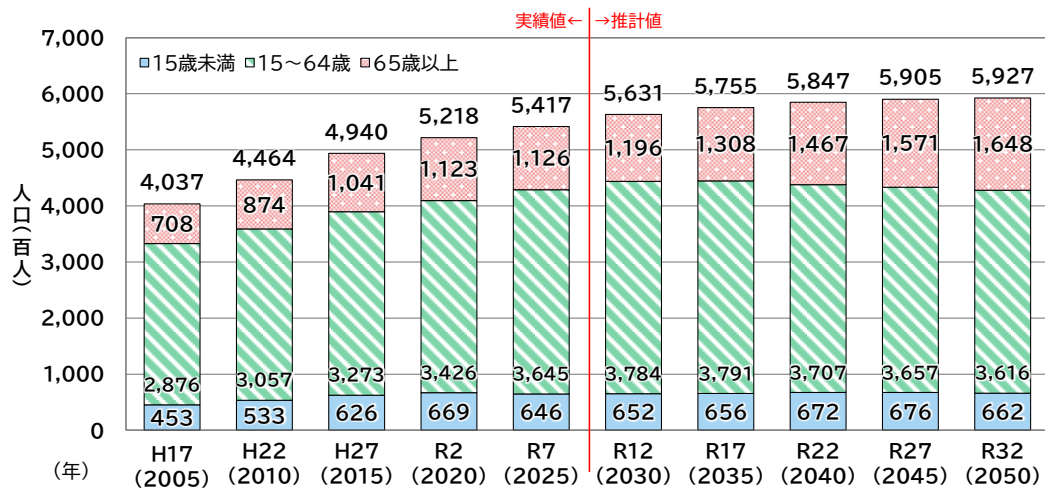
(1) 人口の動向

本区の総人口は増加傾向であり、今後も増加(増加率は徐々に鈍化)することが想定されます。

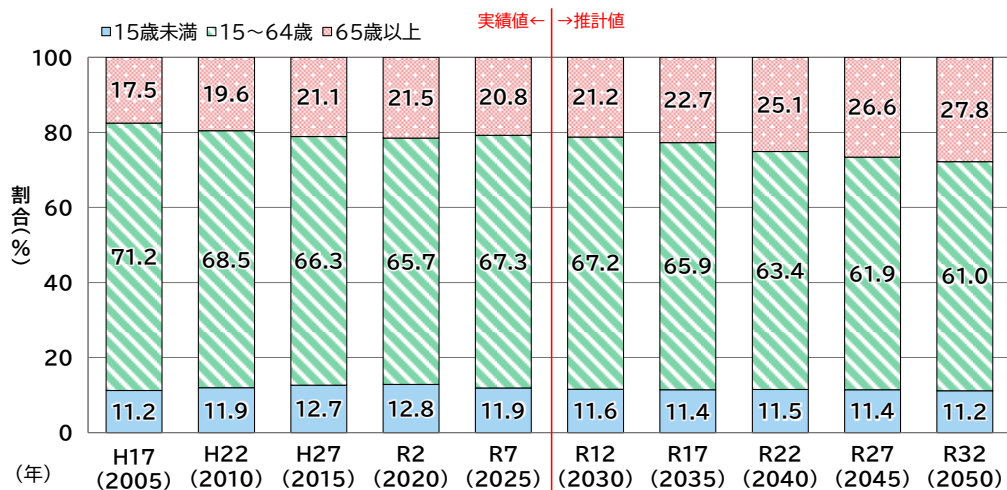
年齢構成に着目すると、15歳未満の年少人口割合は横ばいで、15～64歳の生産年齢人口割合は減少、65歳以上の高齢者人口割合は増加することが想定されています。

地区別に着目すると、南部地区西の人口が顕著に増加している状況です。

■人口総数



■年齢構成

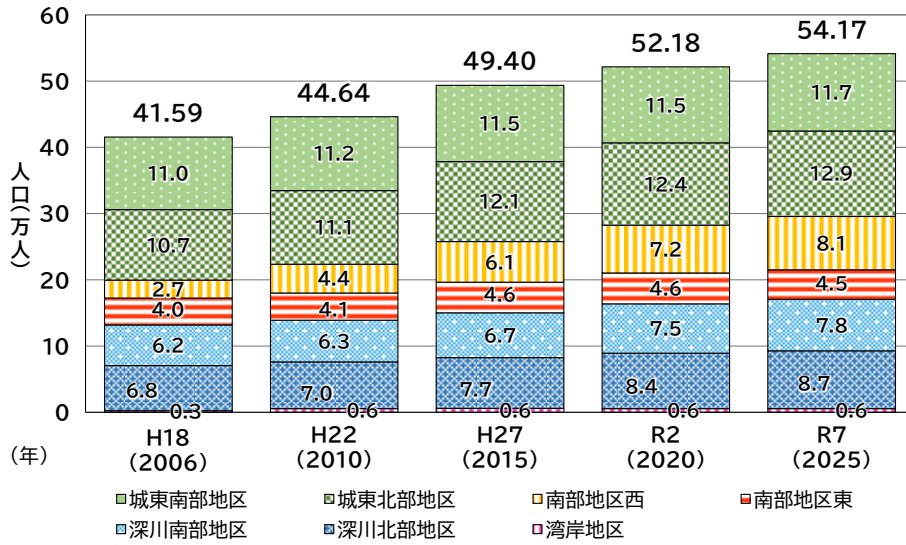


出典:実測値 人口統計(江東区, 各年1月時点)

推計値 地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図 3.1 人口動向・将来推移

■地域別

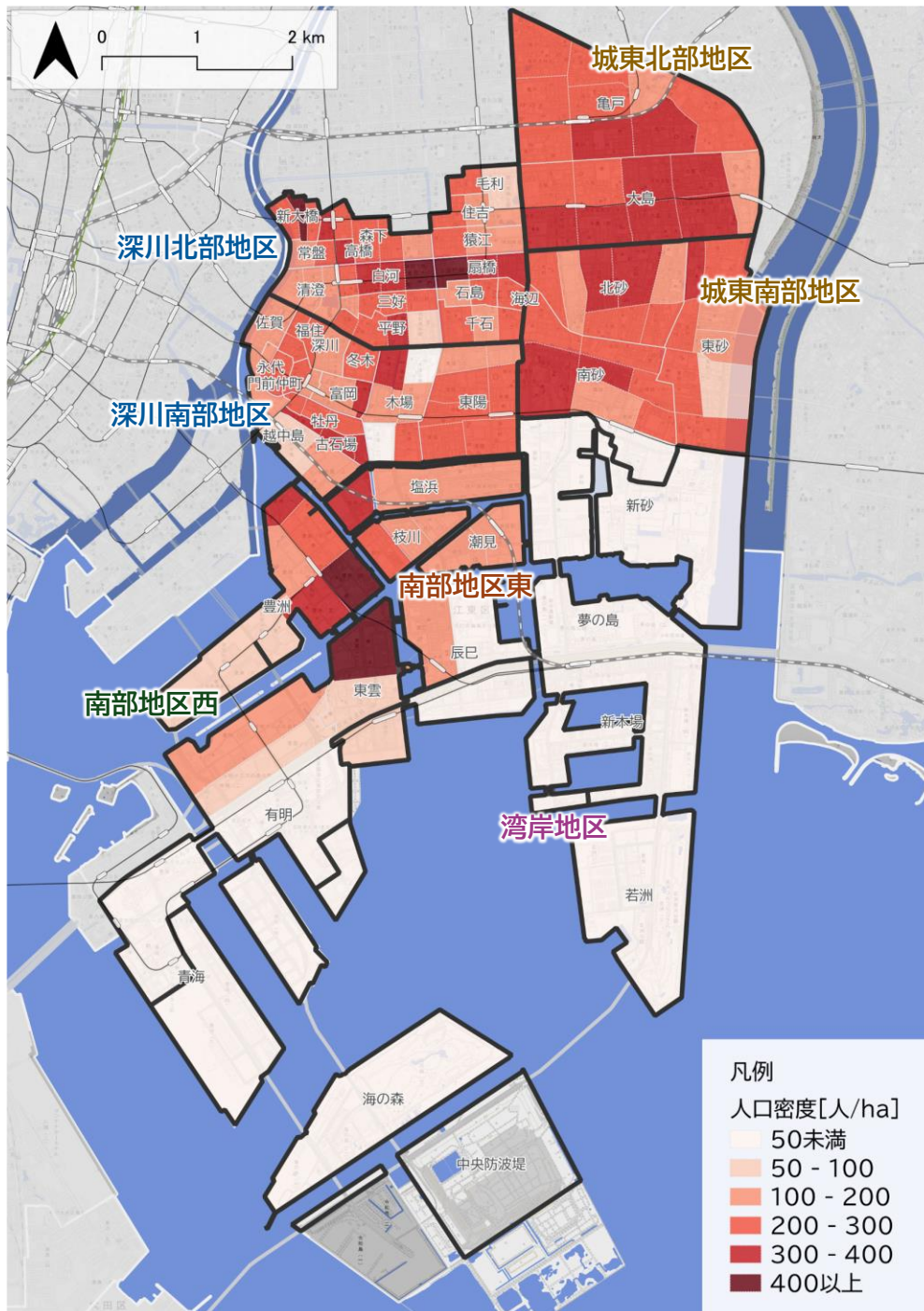


出典:人口統計(江東区, 各年1月時点)より作成

図 3.2 人口動向(地区別)

(2) 人口分布

区内の人口分布は、南部地区西の一部(豊洲・東雲等)の他、深川北部地区、城東北部地区で比較的人口密度が高い傾向です。

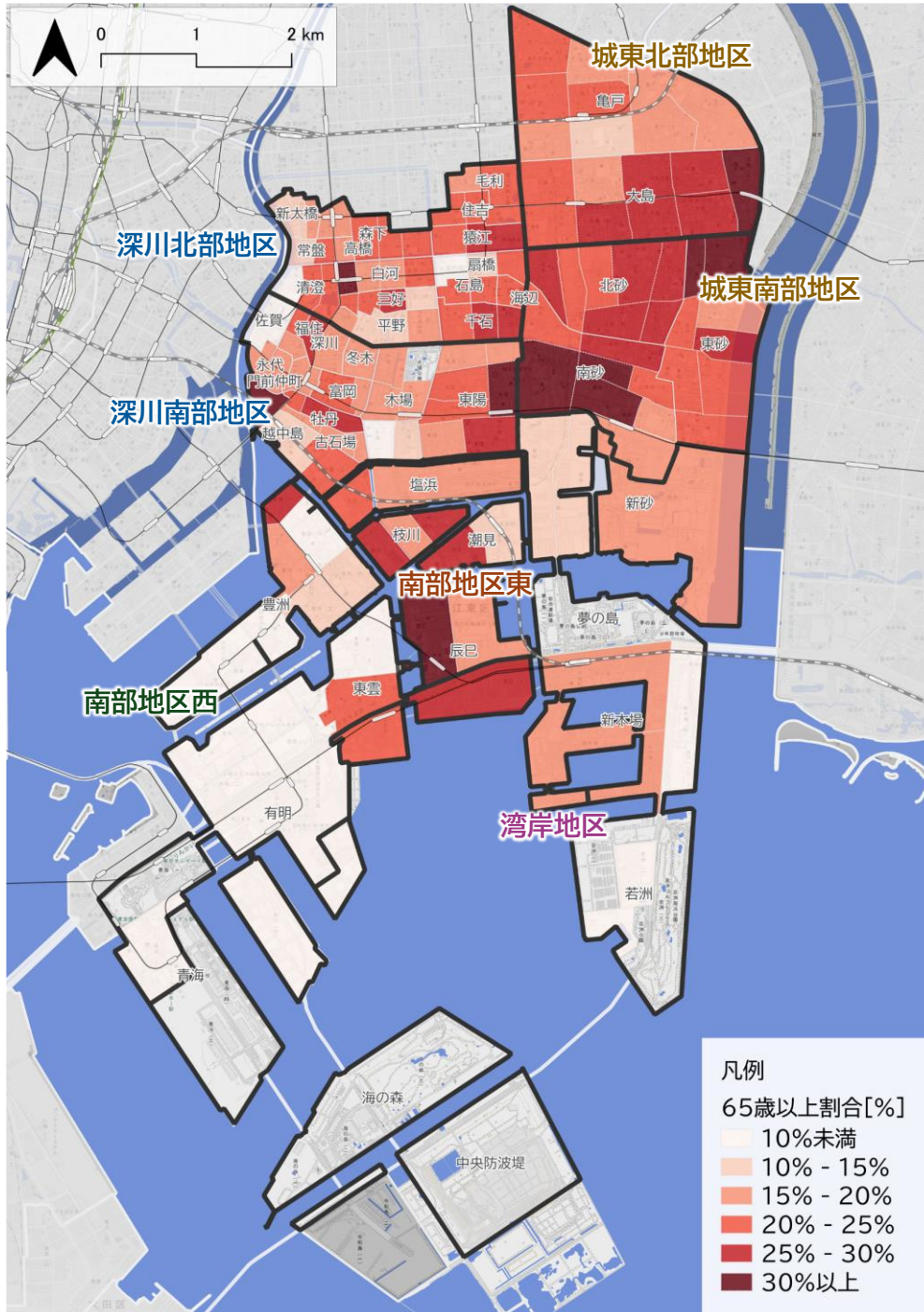


出典:人口統計(江東区, 令和7年1月時点)、国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.3 人口密度分布

(3) 高齢化率分布

区内の高齢化率(65歳以上の人口割合)は、城東北部地区、城東南部地区、南部地区東で比較的高い傾向です。

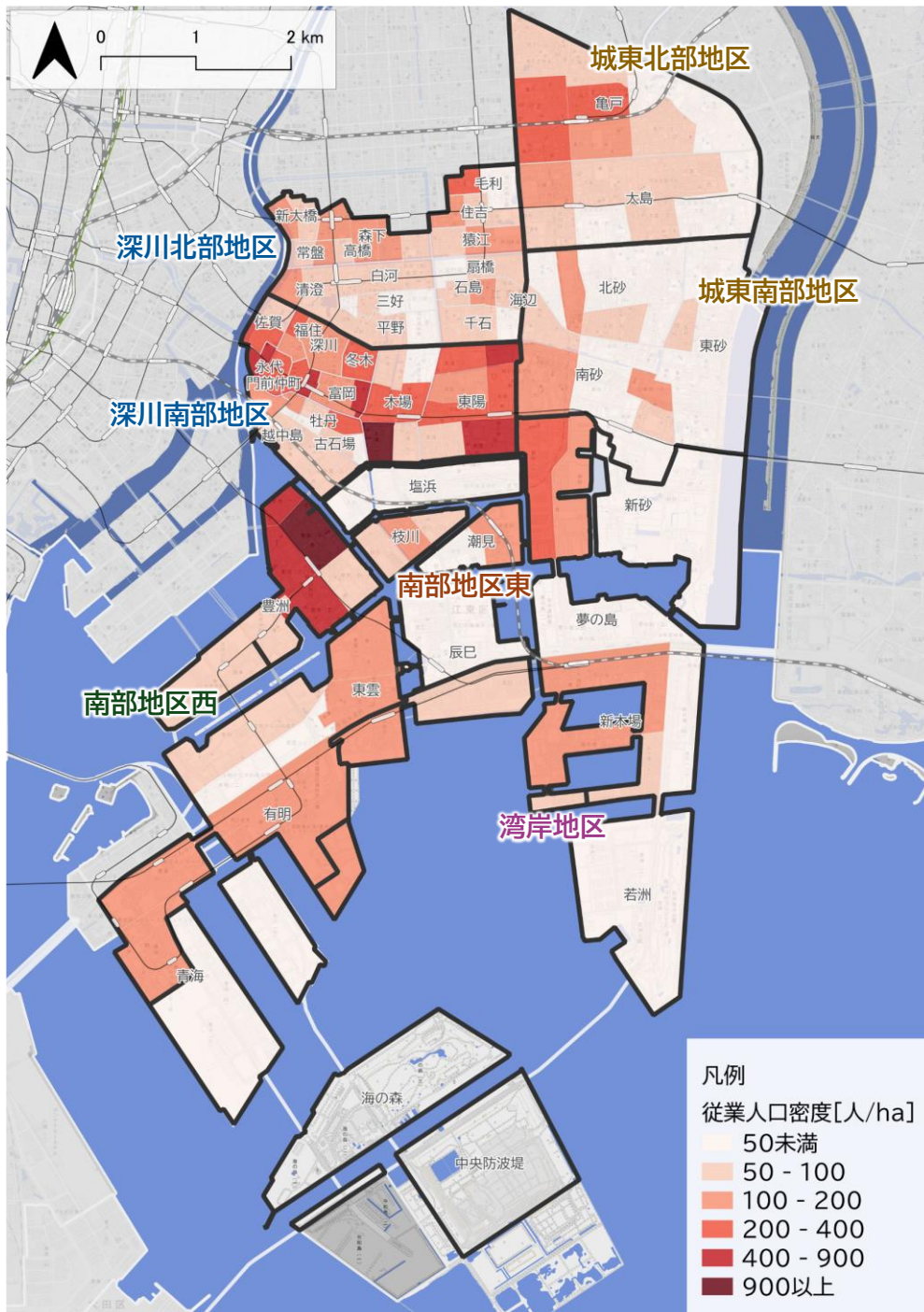


出典:人口統計(江東区, 令和7年1月時点)、国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.4 高齢化率分布(65歳以上割合)

(4) 従業者の人口分布

区内の従業者の人口分布は、南部地区西(特に豊洲)や深川南部地区(東西線沿線等)で比較的高い傾向です。

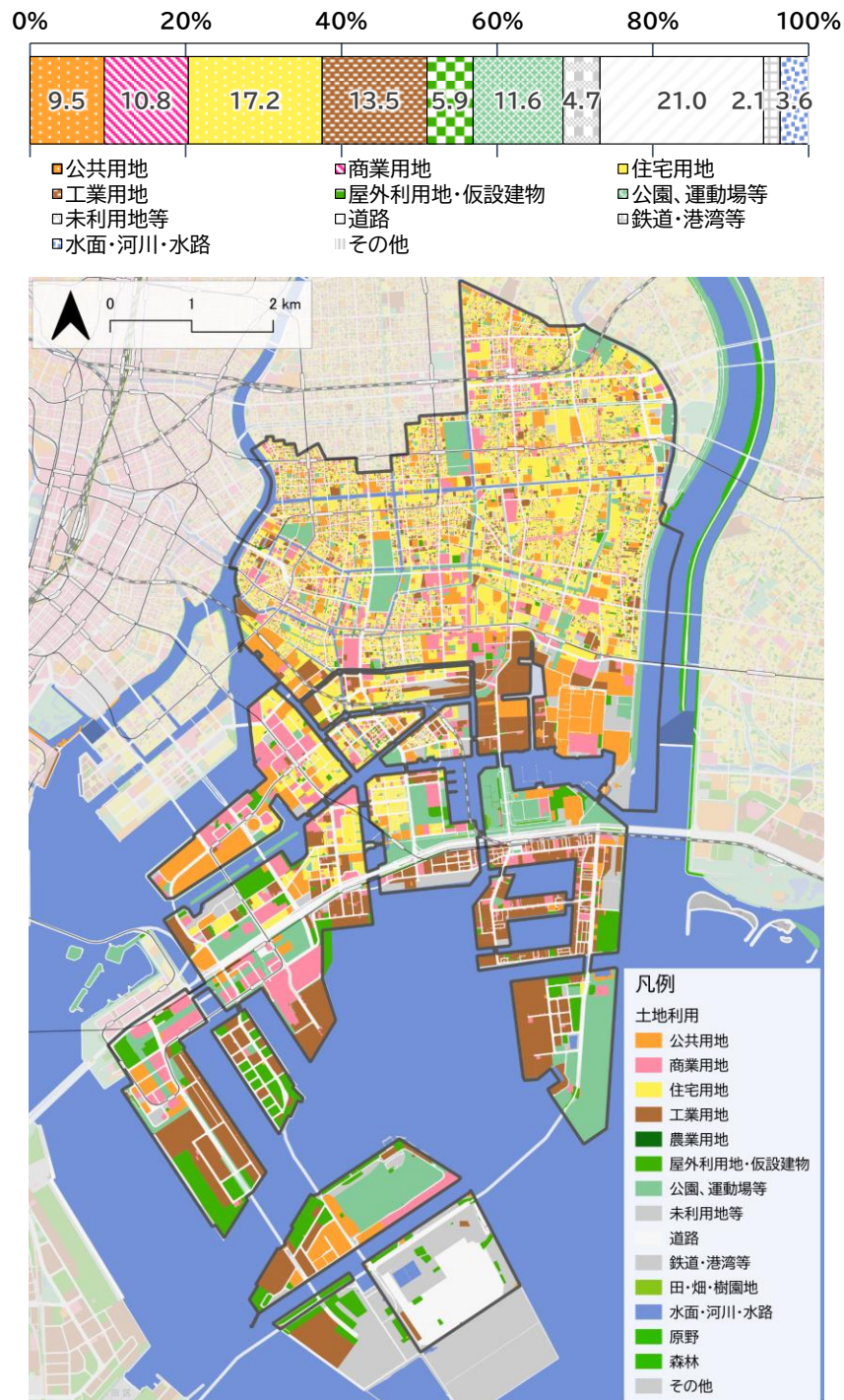


出典: 経済センサス(総務省, 令和3年)より作成

図 3.5 従業者の人口分布

(5) 土地利用の状況

区内の土地利用状況は、住宅用地が最も多く全体の約2割を占めており、次いで、工業用地、商業用地、公園・運動場等がそれぞれ約1割を占めています。区北部には住宅用地が広く分布し、臨海部には商業用地、工業用地、公共用地が分布しています。



出典:土地利用現況調査(東京都, 令和3年)、国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.6 土地利用状況・構成割合

(6) 道路の状況

1) 都市計画道路

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ます。このうち、区内都市計画道路の整備延長(既成区間含む)は約 89.9km であり、整備率は約 94.7%(令和7年3月現在)と整備水準は概ね良好です。今後南部地域を中心とした大規模開発や土地利用転換等によっては交通需要の変化が見込まれており、それらに合わせた道路ネットワークが不足する区間における道路の新設や、改良が必要な路線の再整備を関係機関や民間企業と連携して推進することが掲げられています。

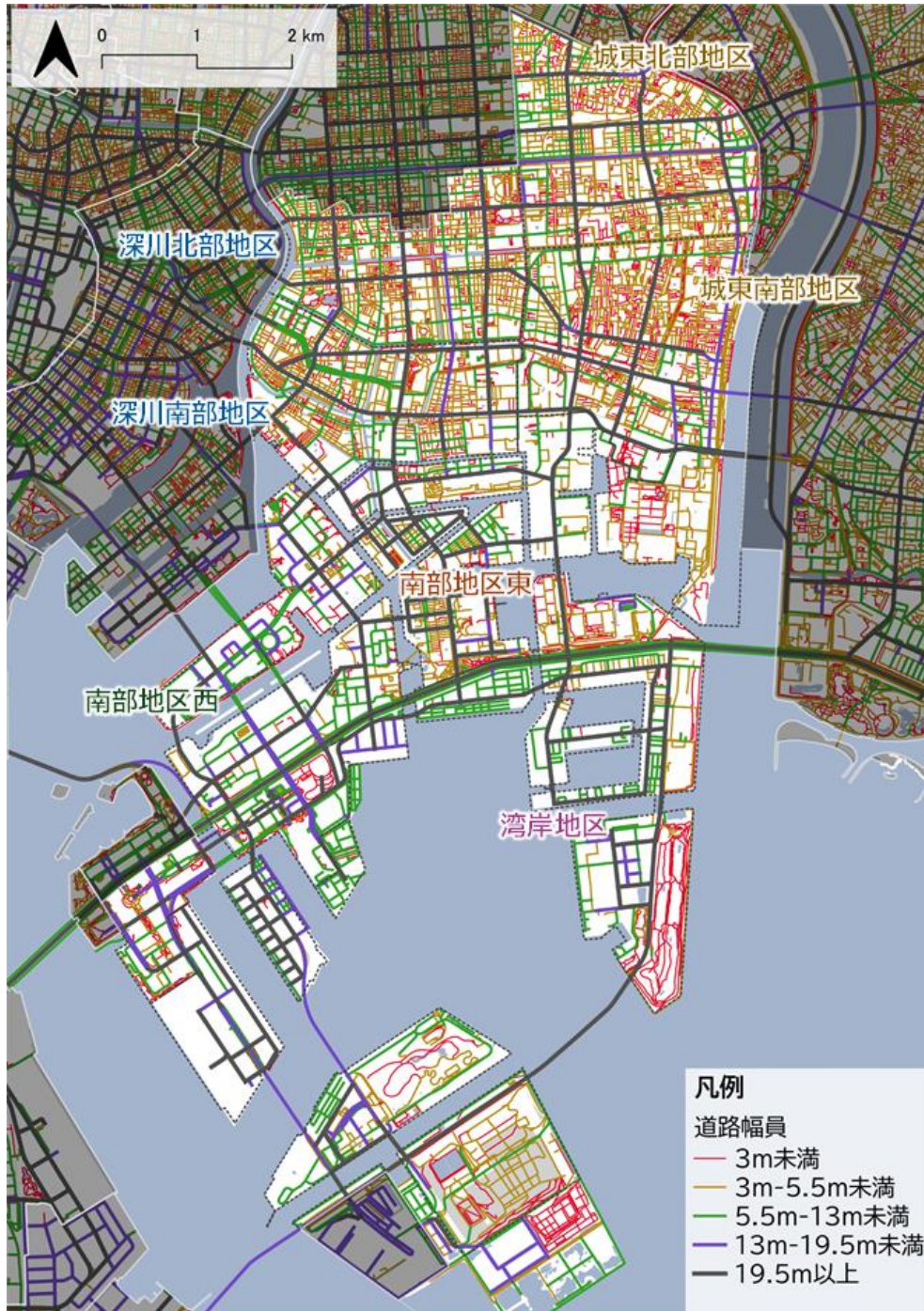


出典:江東区道路網整備計画より引用

図 3.7 幹線道路網の整備状況(令和4年3月時点)

2) 道路幅員

区内の道路は、南部地区西・東や湾岸地区など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(私道を含む)が密集している傾向です。



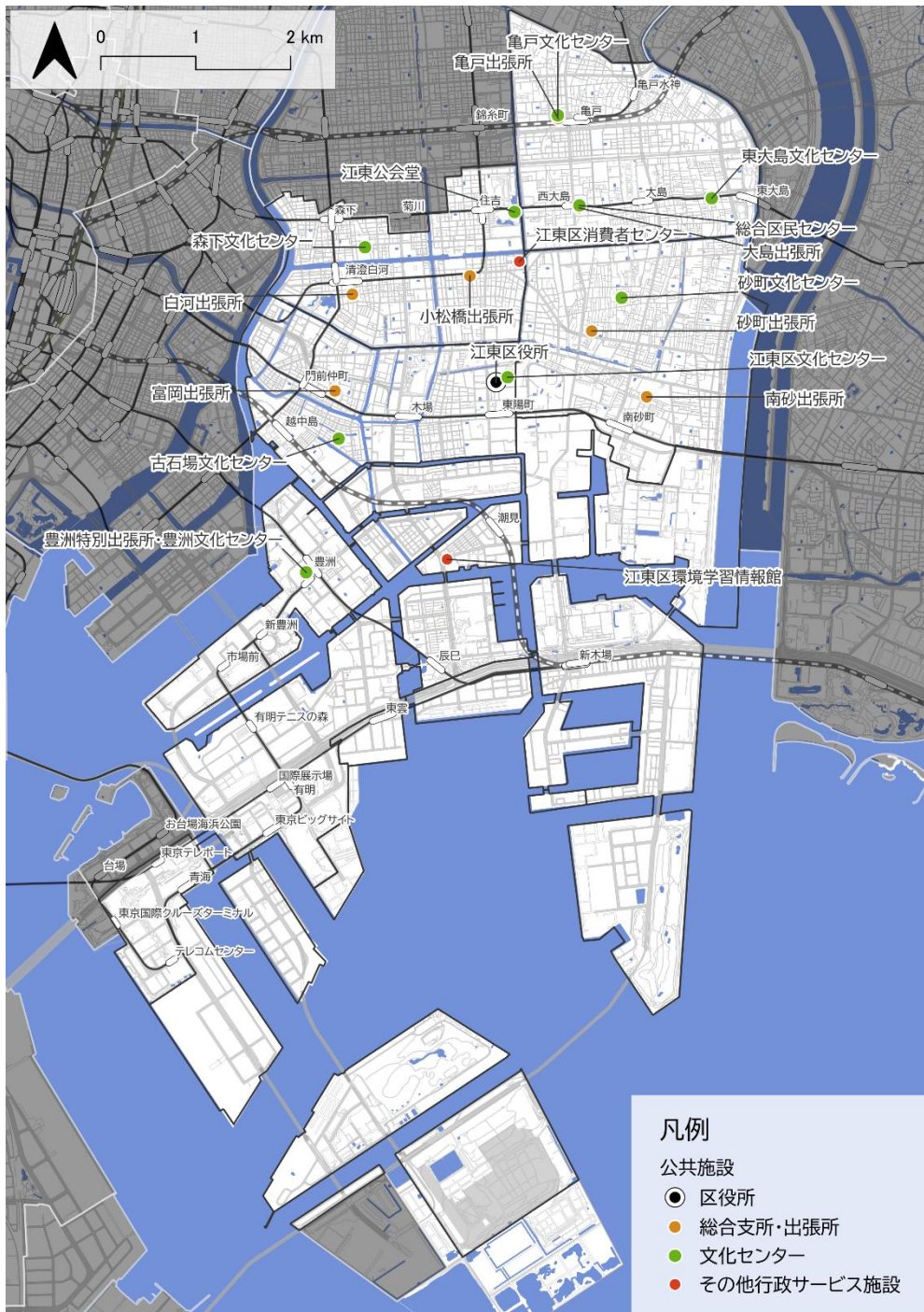
出典:国土基本情報(国土地理院)、国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.8 道路幅員別整理状況

(7) 施設分布

1) 公共施設(区役所・出張所・文化センター)の立地

区内には、東陽町駅近辺に区役所が立地するほか、出張所8箇所、文化センター9箇所が立地しています。

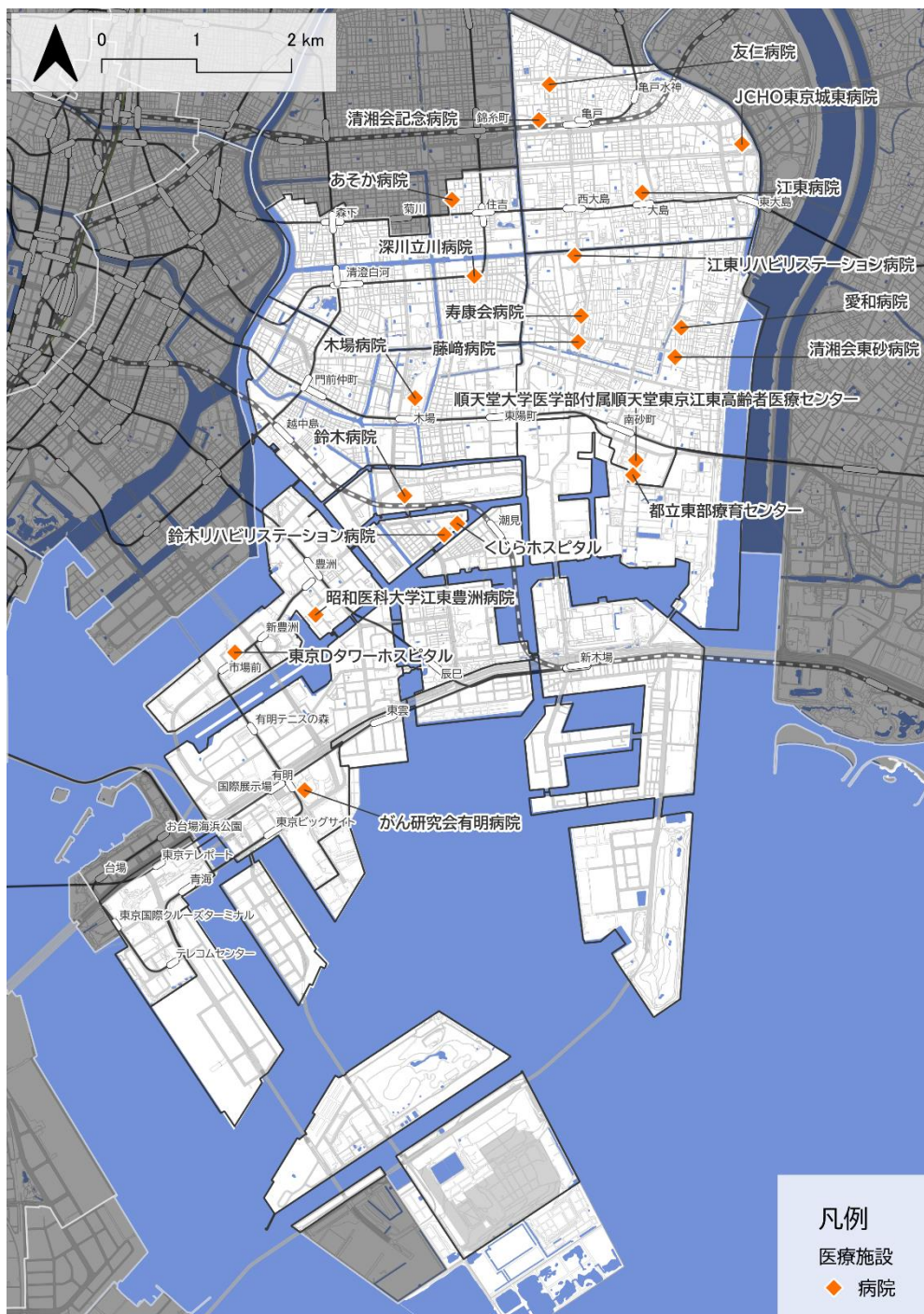


出典:国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.9 公共施設の立地状況

2) 病院の立地

区内には、病院(病床数20床以上)が20箇所立地しています。順天堂東京江東高齢者医療センター、昭和医科大学江東豊洲病院といった高度医療や病床数が比較的多い病院は南部地域(南砂、豊洲)に立地しています。



出典:国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.10 病院の立地状況

3) 教育施設の立地

区内には、小学校が45箇所、中学校が26箇所、義務教育学校が1箇所、高等学校が12箇所、短大・大学が5箇所立地しています。高等学校は深川地域、城東地域中心に立地しており、東京海洋大学などの大学は南部地区西(越中島、豊洲、有明)に立地しています。

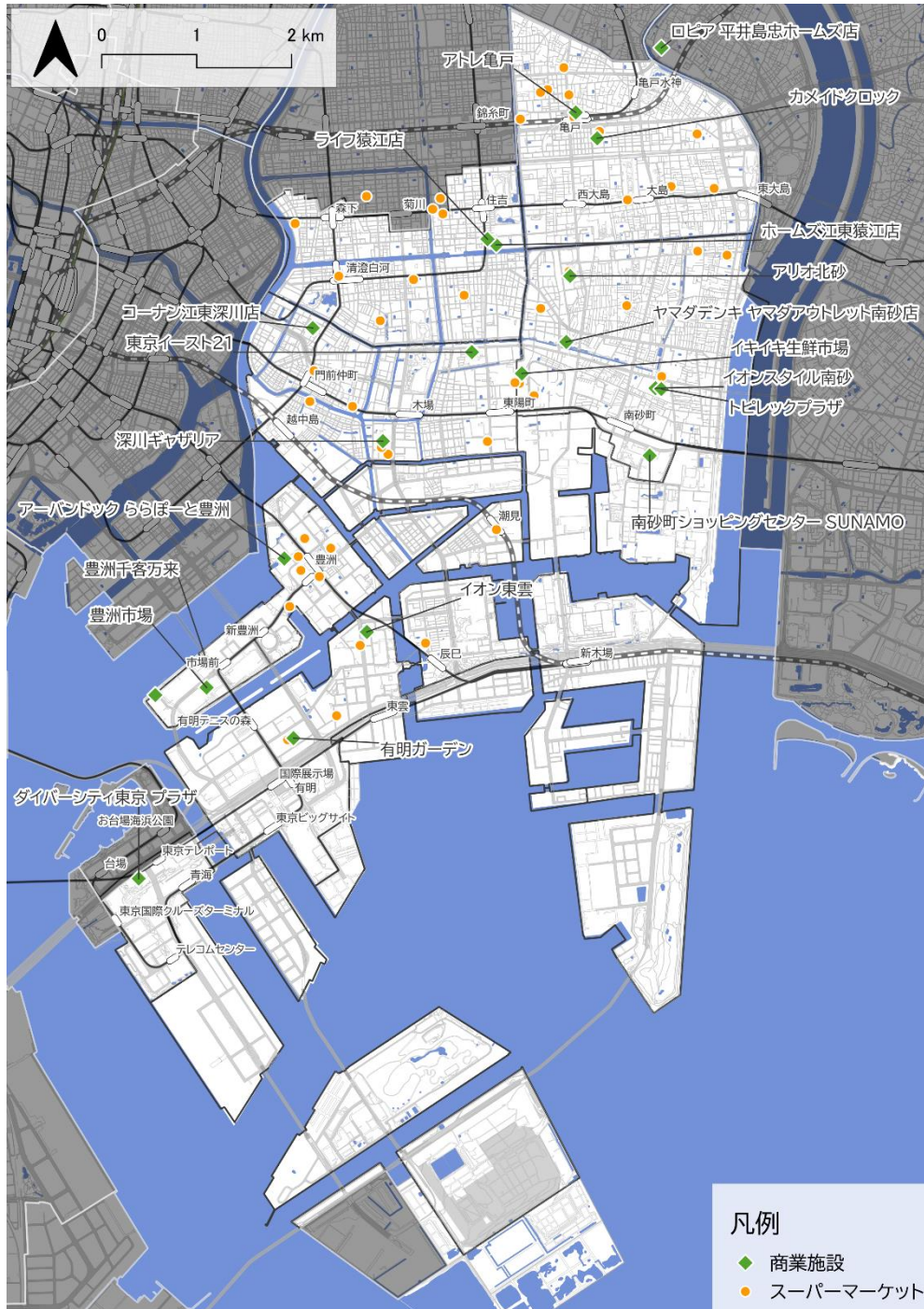


出典:国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.11 教育施設の立地状況

4) 商業施設の立地

区内には、主要な商業施設としてショッピングセンター・百貨店(食品販売あり)が7施設立地し、その他、大型スーパーが25施設立地しています。

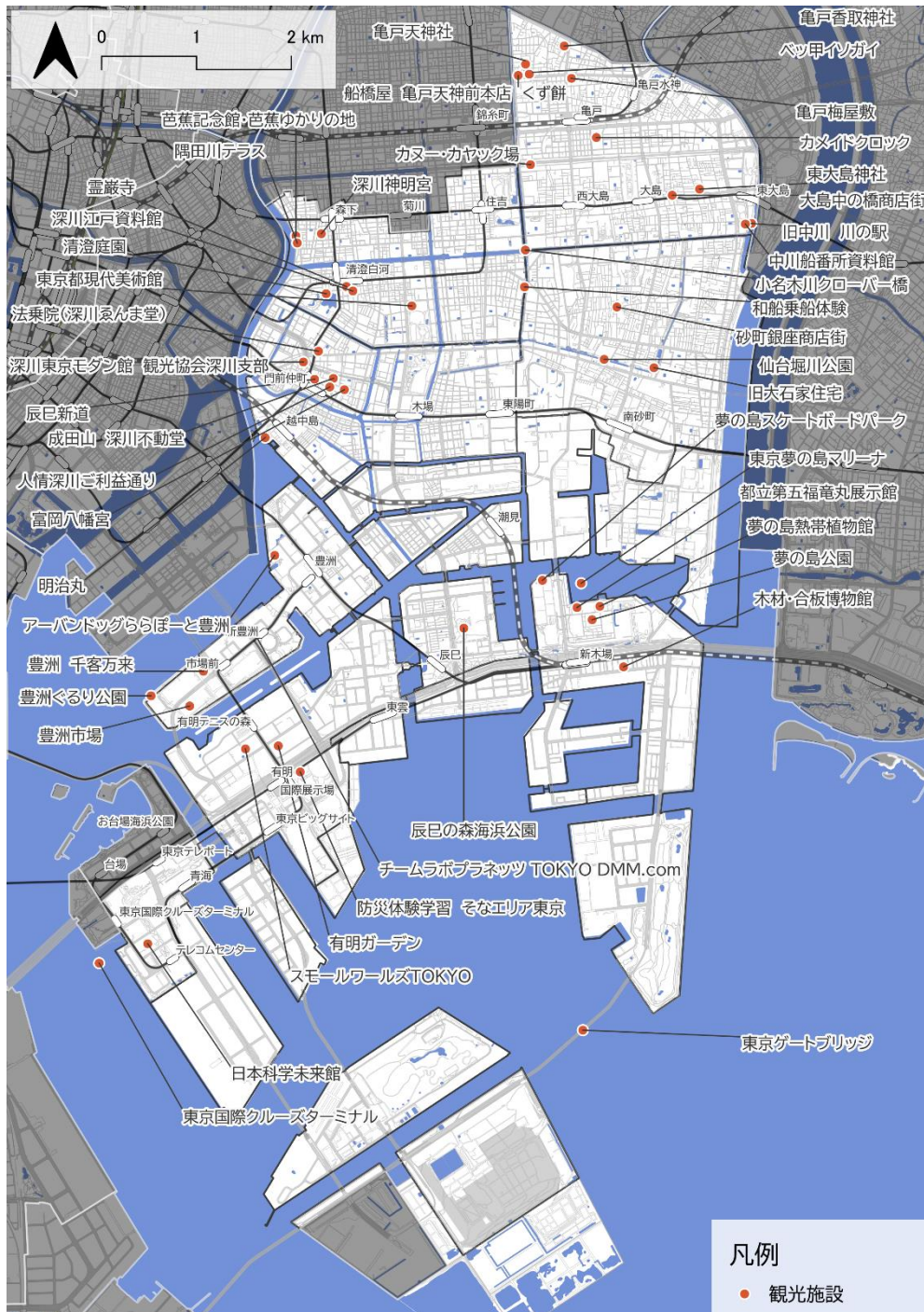


※大型小売店(店舗面積 1000 平方メートル超)のうち、食品を販売する施設を表示
 出典:国土数値情報(国土交通省)、大型小売店総覧(2025年)より作成

図 3.12 商業施設の立地状況

5) 観光・レクリエーション施設等

区内には観光・レクリエーション施設が広く分布しており、特に大規模な施設が臨海部に集中しています。



出典：観光周遊マップ(江東区)、国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.13 観光・レクリエーション施設等立地

江東区政世論調査では、区内の公共交通機関で不便や不満を感じることにして、いずれの地区も「南北の移動」の割合が高い傾向であり、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とされています。

表 3.1 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	特に不便や不満は感じない	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

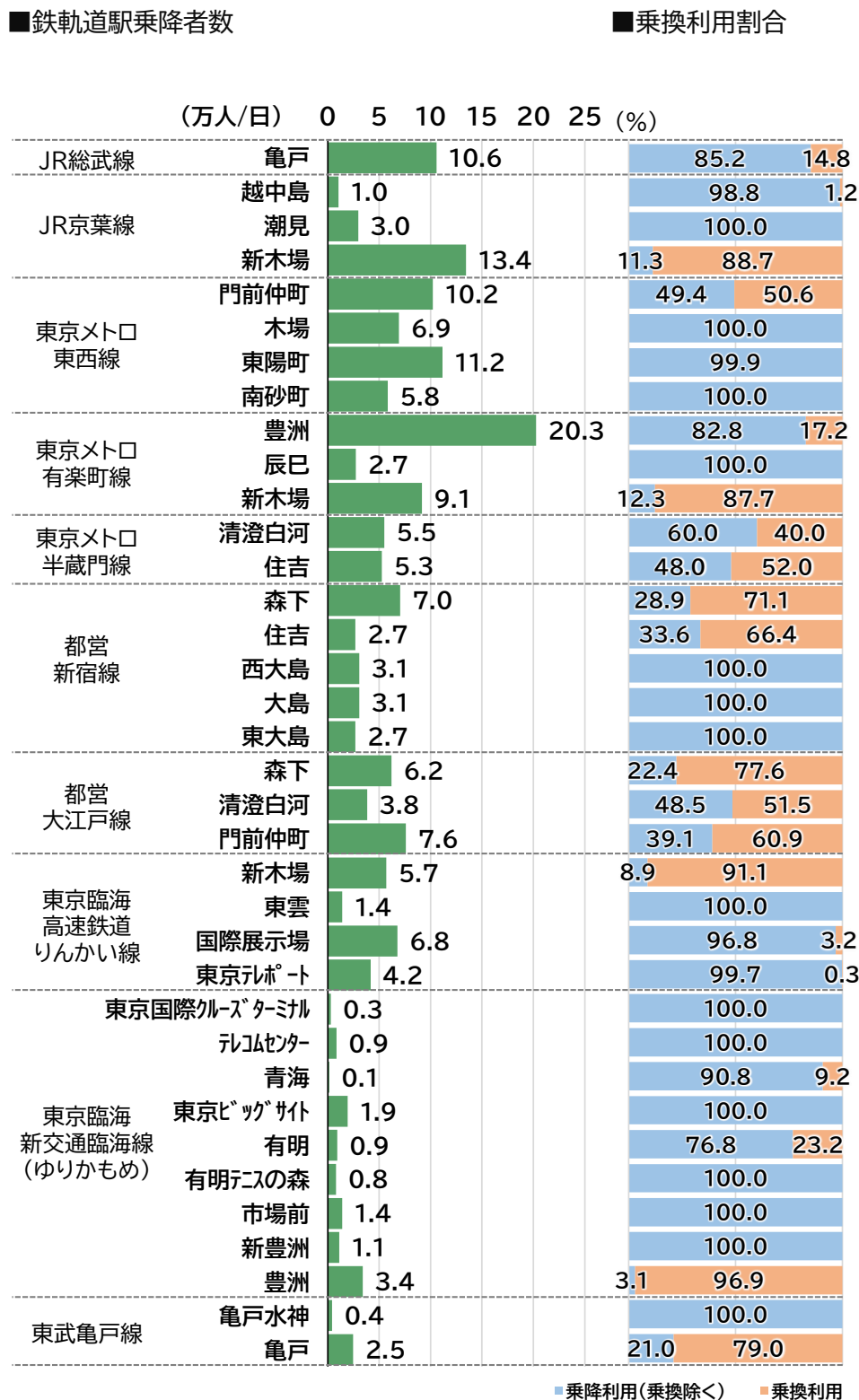
2) 利用状況

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す。区内の鉄軌道駅乗降客数は新型コロナウイルスの影響から回復傾向であり、特に豊洲駅を含む南部地区西において増加が顕著です。



出典：国土数値情報(国土交通省)、東京都統計年鑑(東京都)(令和5年度)より作成
 ※複数路線乗入駅は乗降客数を集約して表示

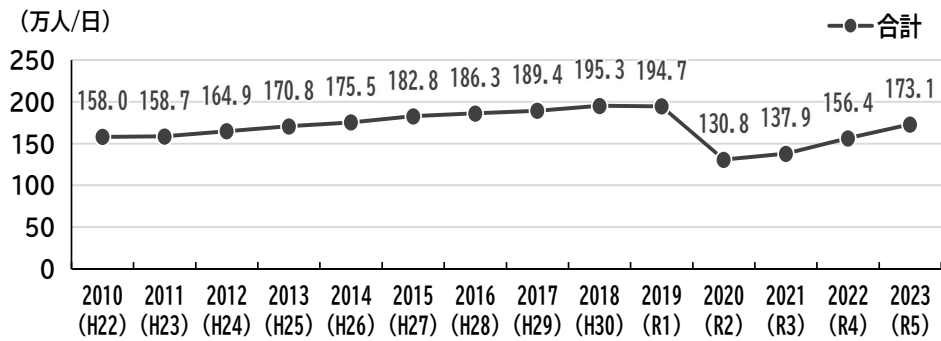
図 3.16 鉄軌道駅乗降客数



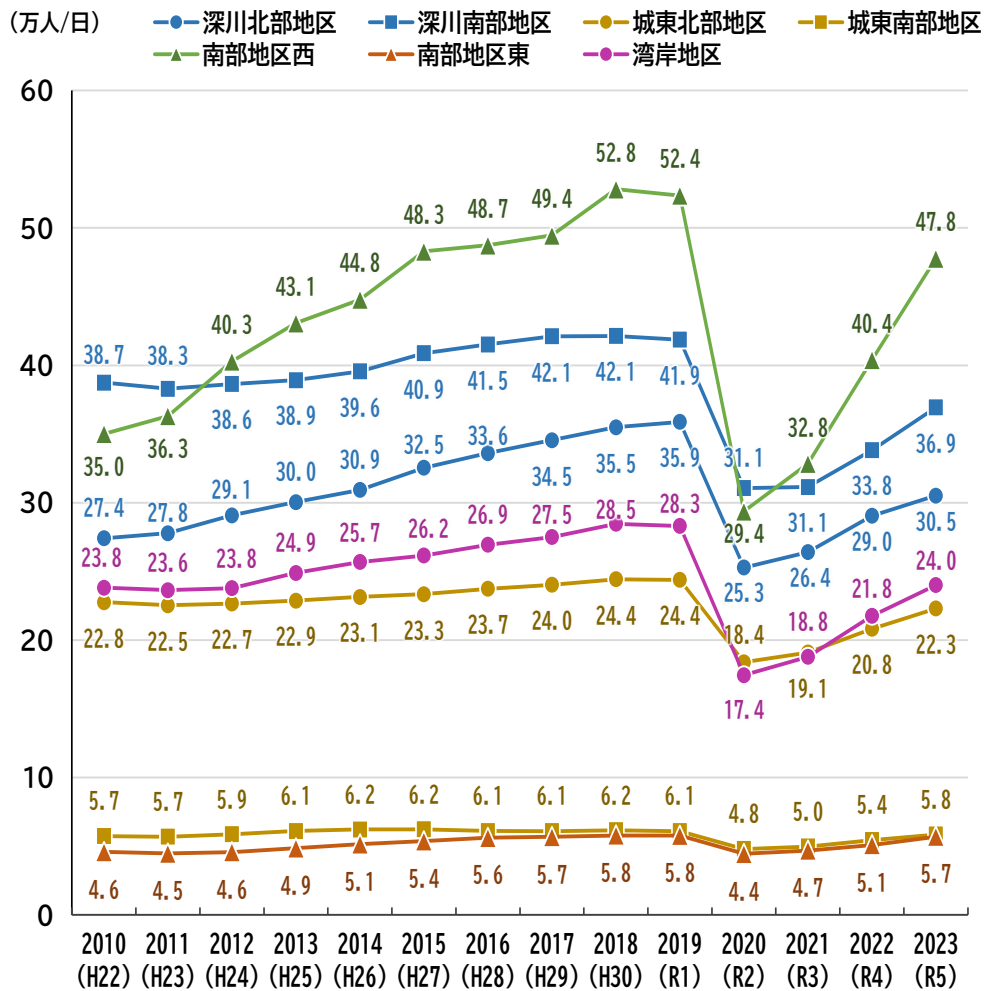
出典:東京都統計年鑑(東京都)(令和5年度)(※乗換利用による乗降も含む)、
大都市交通センサス調査結果(平成27年)より作成

図 3.17 鉄軌道駅乗降客数・乗換利用割合

■乗降者数推移(区内全駅計)



■乗降者数推移(地区区分別) ※各地区内に位置する駅の乗降客数を集計



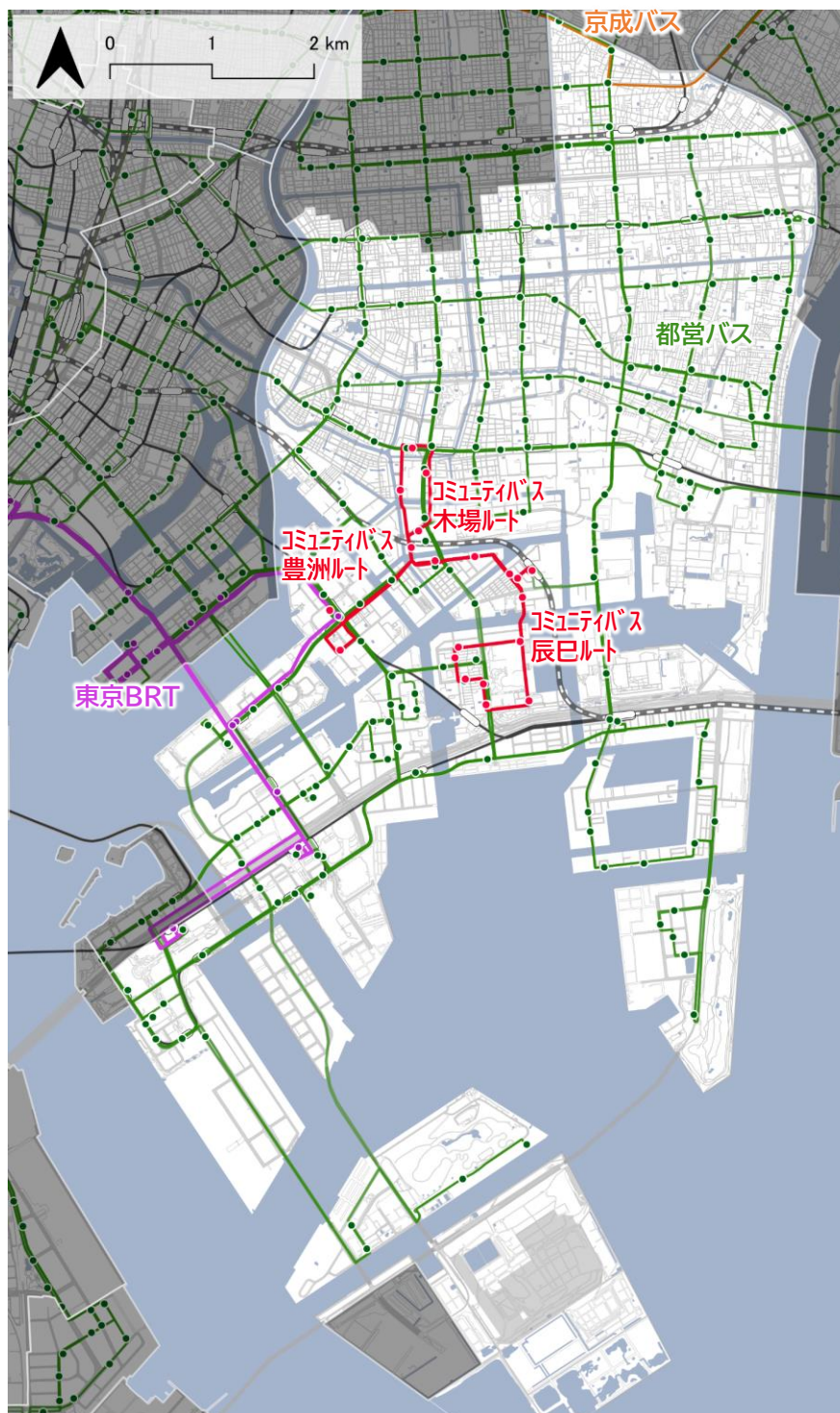
出典:東京都統計年鑑(東京都)より作成

図 3.18 乗降客数推移

(2) 路線バス

1) 路線状況

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となっています。



※土休日のみ運行を含む

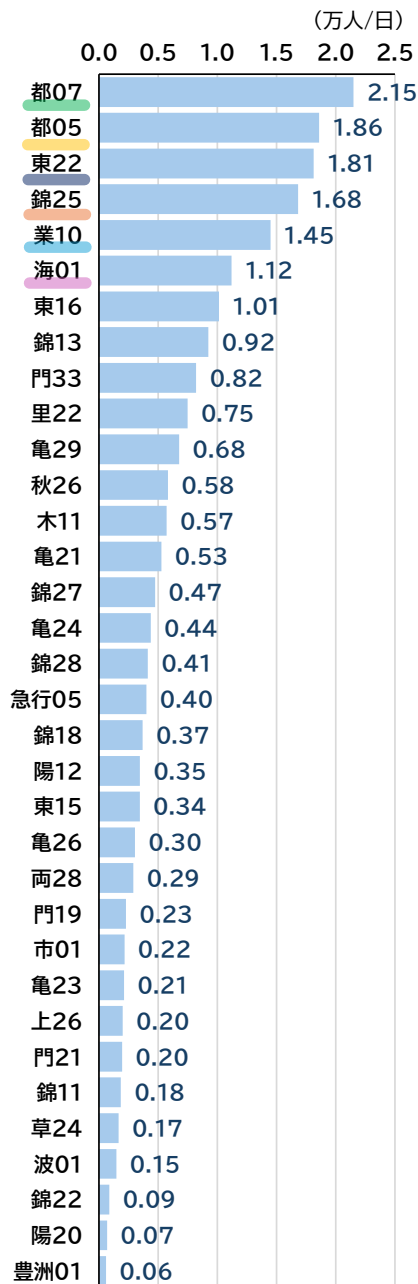
出典：国土数値情報(国土交通省)、GTFS-JP(東京都交通局・公共交通オープンデータ協議会)より作成

図 3.19 路線バス網

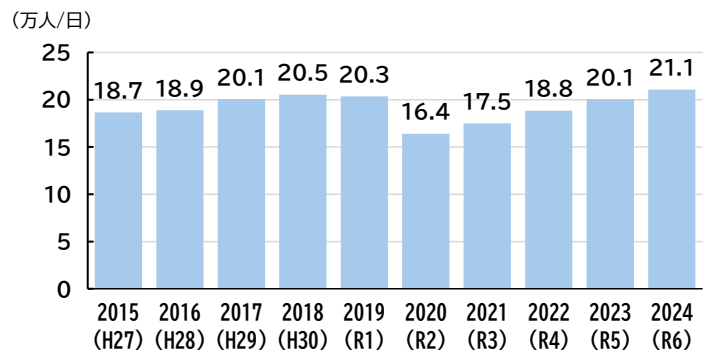
2) 利用状況

区内を通る路線のうち、四ツ目通り・明治通り等を通る路線(都07・東22)で比較的使用が多い状況です。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す。また、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は増加が著しい状況です。

■区内系統別利用者数

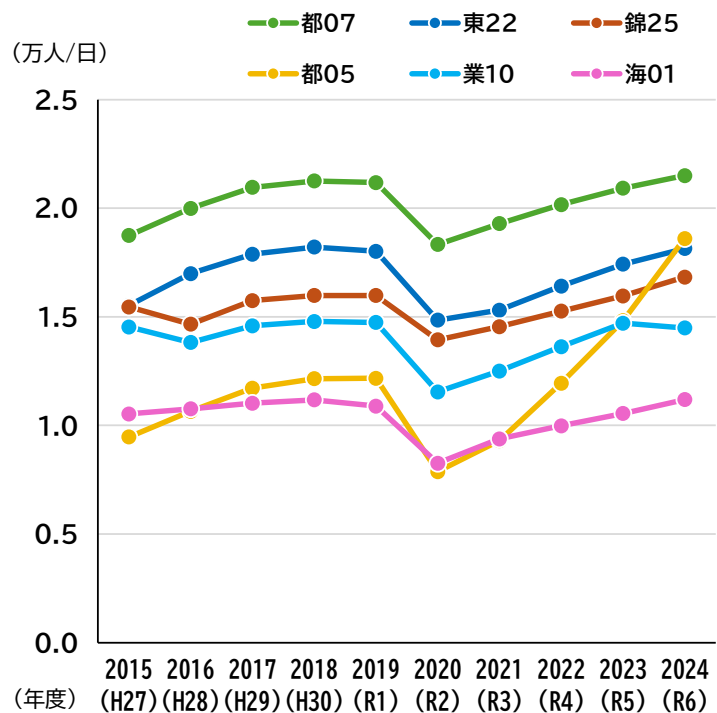


■区内全系統の利用者数推移



※バス系統別収支状況(東京都交通局)より取得可能な系統のみ集計

■区内全系統の利用者数推移



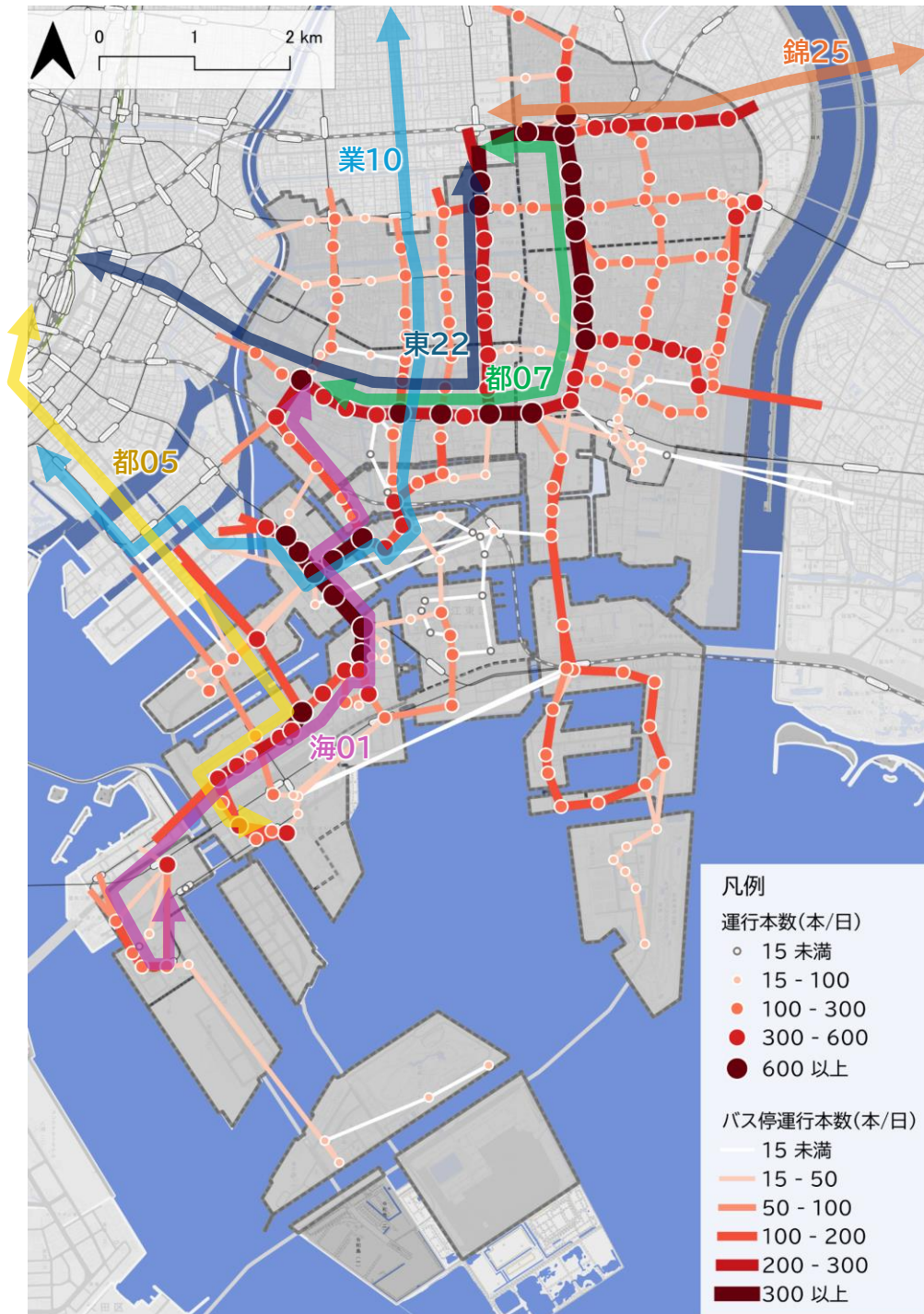
※利用者数上位 6 系統は図 3.21 に路線を明示

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

図 3.20 系統別利用者数・推移(都営バス)

3) 運行本数

区内を通るバス路線の運行頻度は、利用者も多い四ツ目通り・明治通り等を通る路線(都07・東22)で比較的高い状況です。



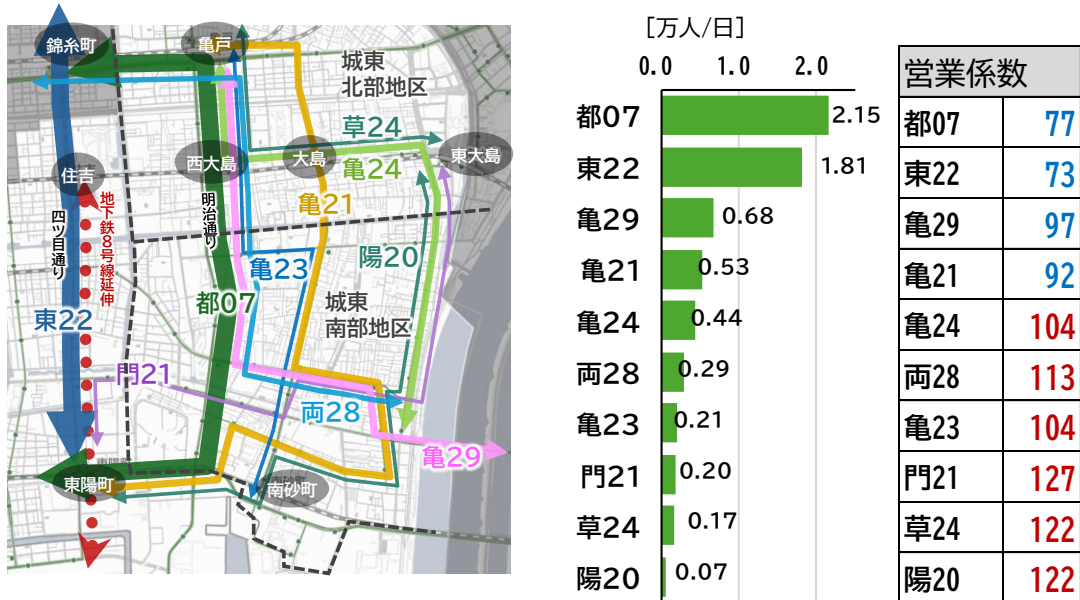
出典:国土数値情報(国土交通省)、GTFS-JP(東京都交通局・公共交通オープンデータ協議会)より作成

図 3.21 路線バスの運行頻度

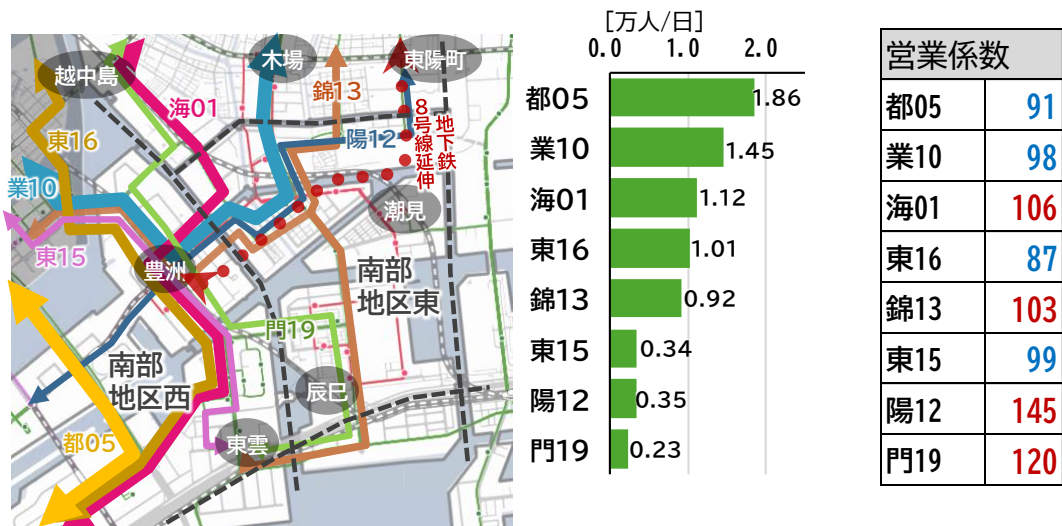
4) 路線バスを取り巻く環境

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]状況です。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]も存在しています。

■城東地域の主なバス路線・系統別利用者数



■南部地区西・東の主なバス路線・系統別利用者数



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

図 3.22 城東地域・南部地区西・東の主なバス路線の利用者数・営業係数

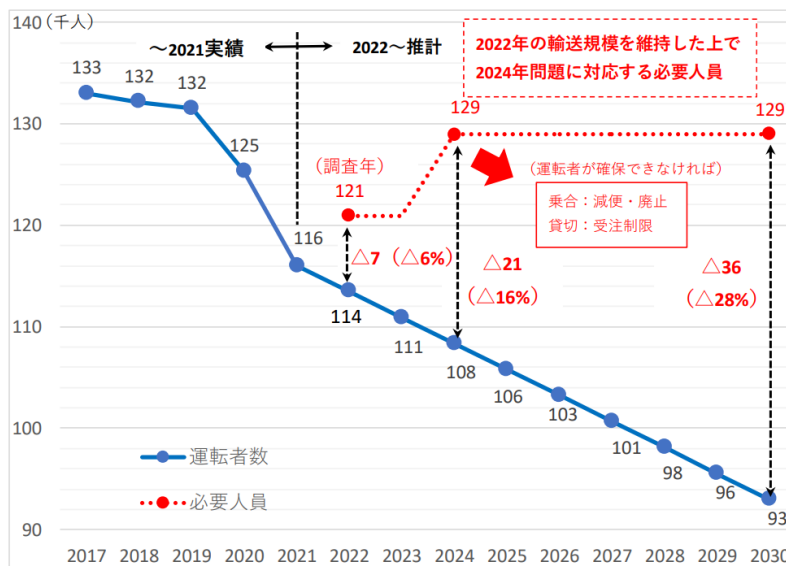
比較的路線バスの利用割合が高い高齢者は増加傾向にある一方で、将来的な路線バス運転手不足や地下鉄8号線延伸による並行バス路線利用者の減少も想定されます。

これにより、利用の少ない路線の減便や廃止の可能性も想定され、城東地域や南部地区西・東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う路線バス(地域内交通)のサービス低下が懸念されます。



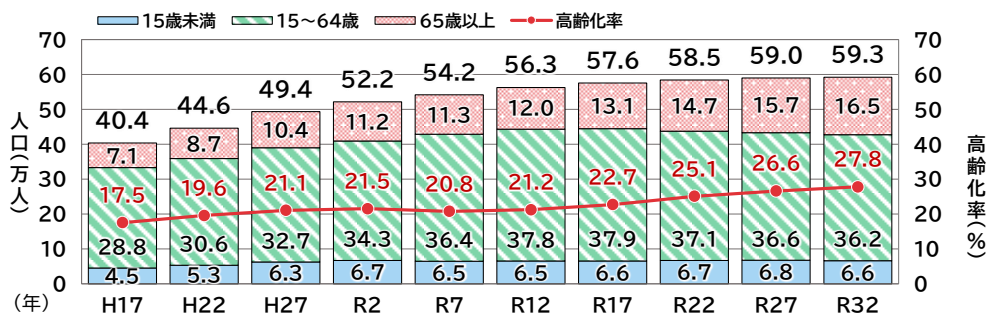
出典: バス運転者の改善基準告示が改正されます! (リーフレット)(厚生労働省 HP)

図 3.23 バス運転者の改善基準告示の概要



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)

図 3.24 バス運転手数の推移(全国)



出典: 実測値(~R2): 人口統計(江東区, 各年1月時点)より作成

推計値(R7~): 地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図 3.25 区内人口・高齢化率の推移

(3) コミュニティバス「しおかぜ」

江東区では、コミュニティバス「しおかぜ」を木場ルート・辰巳ルート・豊洲ルートの3ルートで運行しています。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ます。利用者は増加、収支率は上昇傾向であり、高齢者の利用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割を占める状況です。また、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す。

2030年代半ばには地下鉄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期待されます。

このような状況を踏まえ、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を検討する必要があります。



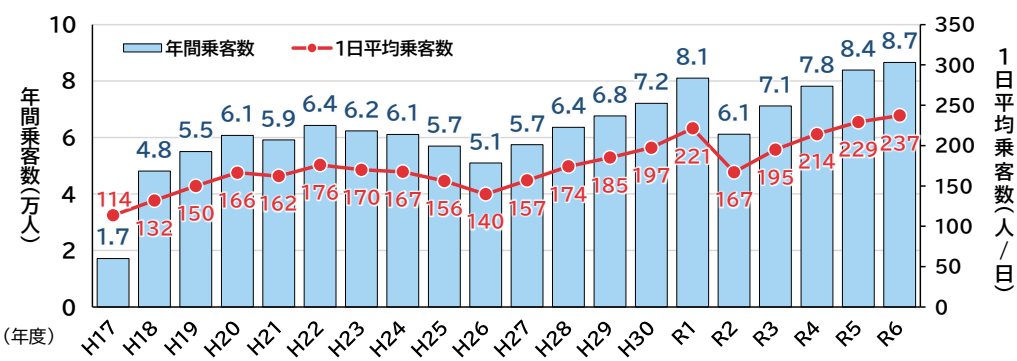
通常時刻表 江東区コミュニティバスしおかぜ

【平日・土日共通】 年中無休
令和7年4月1日から令和8年3月31日まで

No	バス停留所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
木場ルート	① 潮見駅前	9:00	9:50	10:50	11:40	13:30	14:20	15:20	16:10	17:00
	② 潮見二丁目	9:01	9:51	10:51	11:41	13:31	14:21	15:21	16:11	17:01
	③ 枝川三丁目	9:02	9:52	10:52	11:42	13:32	14:22	15:22	16:12	17:02
	④ 枝川二丁目	9:03	9:53	10:53	11:43	13:33	14:23	15:23	16:13	17:03
	⑤ 木場一丁目	9:09	9:59	10:59	11:49	13:39	14:29	15:29	16:19	17:09
	⑥ 木場二丁目	9:10	10:00	11:00	11:50	13:40	14:30	15:30	16:20	17:10
	⑦ 木場六丁目ギャザリア前	9:14	10:04	11:04	11:54	13:44	14:34	15:34	16:24	17:14
	⑧ 塩崎荘前	9:15	10:05	11:05	11:55	13:45	14:35	15:35	16:25	17:15
	⑨ 塩浜二丁目	9:16	10:06	11:06	11:56	13:46	14:36	15:36	16:26	17:16
	⑩ 枝川三丁目	9:18	10:08	11:08	11:58	13:48	14:38	15:38	16:28	17:18
	⑪ 枝川二丁目	9:19	10:09	11:09	11:59	13:49	14:39	15:39	16:29	17:19
	⑫ 深川渡橋南	9:20	10:10	11:10	12:00	13:50	14:40	15:40	16:30	17:20
辰巳ルート	⑬ 潮見駅前	9:25		11:15		13:55		15:45		16:35
	⑭ 潮見二丁目	9:26		11:16		13:56		15:46		16:36
	⑮ 潮見一丁目アパート前	9:26		11:16		13:56		15:46		16:36
	⑯ 渡橋南詰	9:27		11:17		13:57		15:47		16:37
	⑰ 港灣住宅前	9:28		11:18		13:58		15:48		16:38
	⑱ 辰巳駅前	9:29		11:19		13:59		15:49		16:39
	⑲ 辰巳団地	9:30		11:20		14:00		15:50		16:40
	⑳ 第二辰巳小学校前	9:31		11:21		14:01		15:51		16:41
	㉑ 辰巳中央	9:32		11:22		14:02		15:52		16:42
	㉒ 辰巳一丁目北	9:33		11:23		14:03		15:53		16:43
	㉓ 渡橋南詰	9:35		11:25		14:05		15:55		16:45
	㉔ 潮見一丁目アパート前	9:36		11:26		14:06		15:56		16:46
㉕ 潮見駅前(着)	9:40		11:30		14:10		16:00		16:50	
豊洲ルート	㉖ 潮見駅前		10:15		12:05		14:45		16:35	
	㉗ 豊洲駅前		10:25		12:15		14:55		16:45	
	㉘ 昭和大学江東豊洲病院前		10:27		12:17		14:57		16:47	
	㉙ 潮見駅前(着)		10:40		12:30		15:10		17:00	

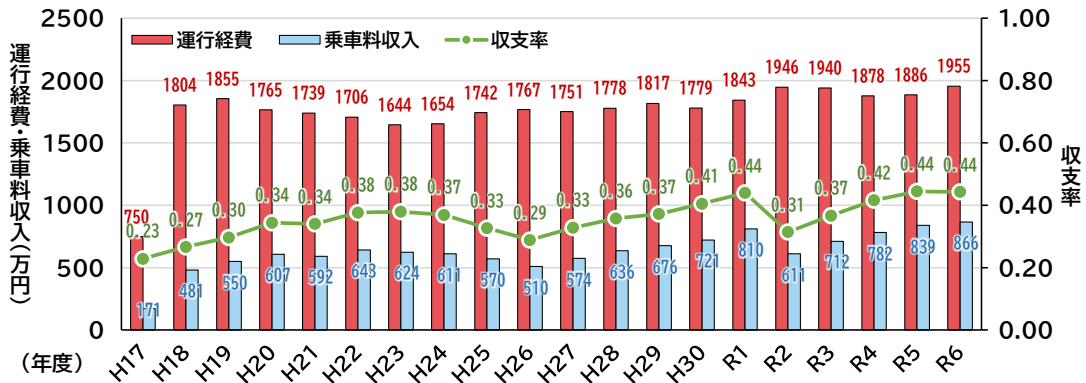
出典:江東区資料より作成

図 3.26 コミュニティバス「しおかぜ」の路線図・時刻表



出典:江東区資料より作成

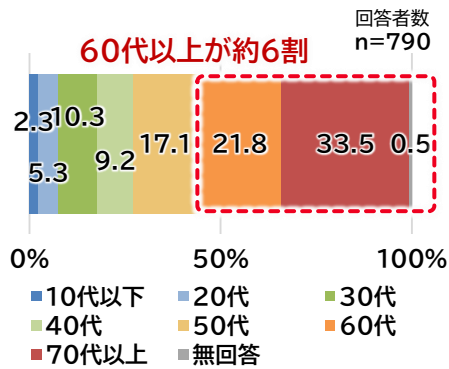
図 3.27 利用者数の推移



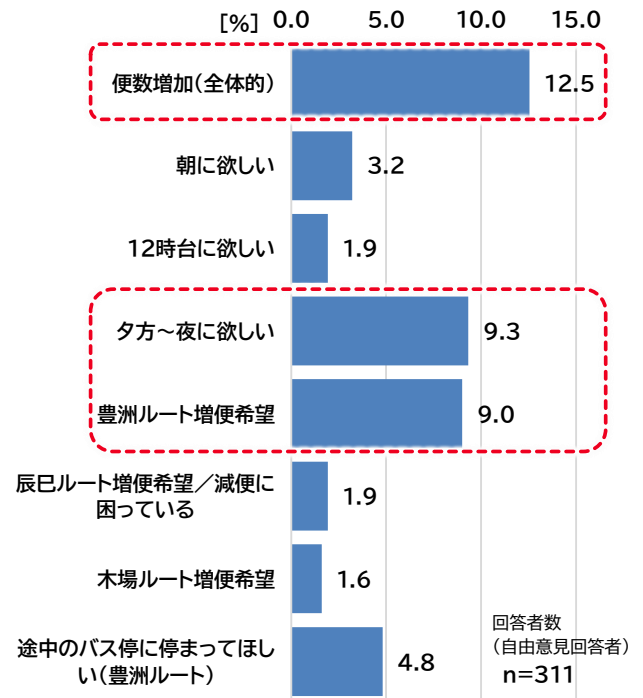
出典:江東区資料より作成

図 3.28 運行経費・収支率の推移

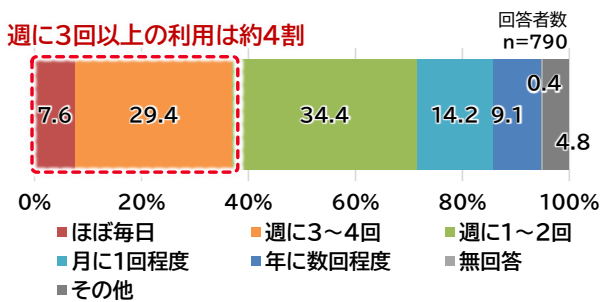
利用者の年齢



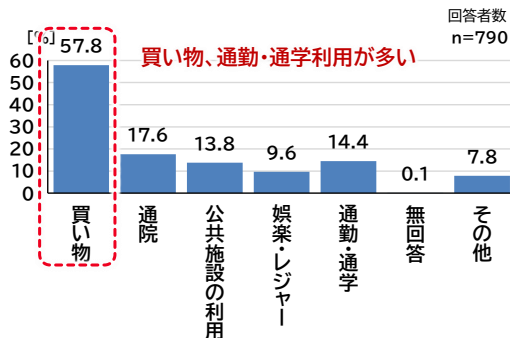
利用者の要望



利用頻度



利用目的



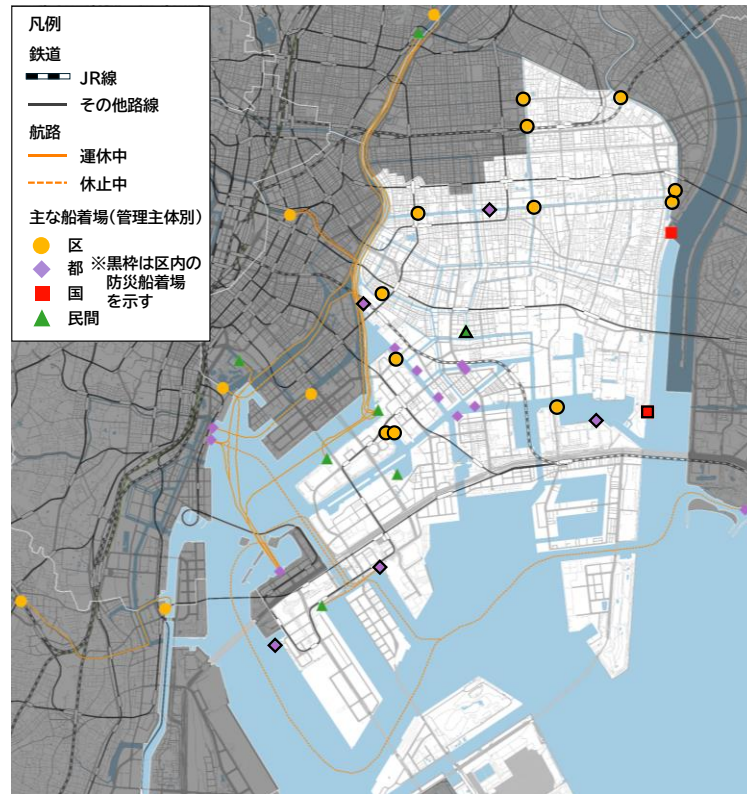
出典:江東区資料(コミュニティバス利用者アンケート調査(令和7年 9/24～9/30))より作成

図 3.29 利用者の年齢・利用目的・利用頻度

(4) 舟運

江東区では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しています。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ます。

また、東京都では、舟旅通勤も行われており(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ています。



出典:各事業者 HP より作成

図 3.30 区周辺の航路・船着場

表 3.2 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
		お台場海浜公園⇒日の出棧橋	2
東京水辺ライン (東京都公園協会)	浅草・お台場 クルーズ	浅草二天門⇄お台場海浜公園 (急行便・各駅便)	8
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

出典:各事業者 HP より作成

1. 新規航路開拓

1. ①交通手段としての船の活用

- 通勤等、日常における交通手段として航路の実装に向けた検討・支援を実施
 - ・バリアフリー化等の船舶整備を支援
 - ・事業の立ち上げ期の運航を支援
- ⇒都心部と臨海部との定期で運航する新しい航路を早期に実装
- 航路の定着、持続可能な運航への方策
 - ・多様な主体の関与による運航チーム
 - ・収入増・コスト減の方策の検討



船着場とアクセスのイメージ

2. 利用者の利便性向上

2. ①船着場のアクセシビリティの向上

- 他の交通機関との乗換など、各船着場のアクセシビリティ向上に向けて調査を実施
- ・モデルケースの実装化に向け調整し、地元区主体の取組を促進



2. ②案内サインの整備

- 未整備の船着場周辺で引き続き整備促進



3. 舟運のDXの推進

3. ①船着場予約システムの拡大

- システム化
 - TEL や FAX
 - PC 24時間 検索・予約可
- 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

3. ②MaaS等の情報連携・魅力発信

- 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

4. ①認知度・魅力の向上

- 舟運を盛り上げる企画便
- 舟運の魅力情報を発信



舟運活性化に関わる施策

- 水辺のまちづくり
- 開発による整備
- 水辺空間の整備にさいわい創出
- Tokyo, Tokyo
- 防災性向上
- 防災船着場機能向上
- 環境負荷の軽減
- 次世代エネルギー船等

出典：舟運活性化に向けた取組総括（概要版）(R5.3, 東京都)

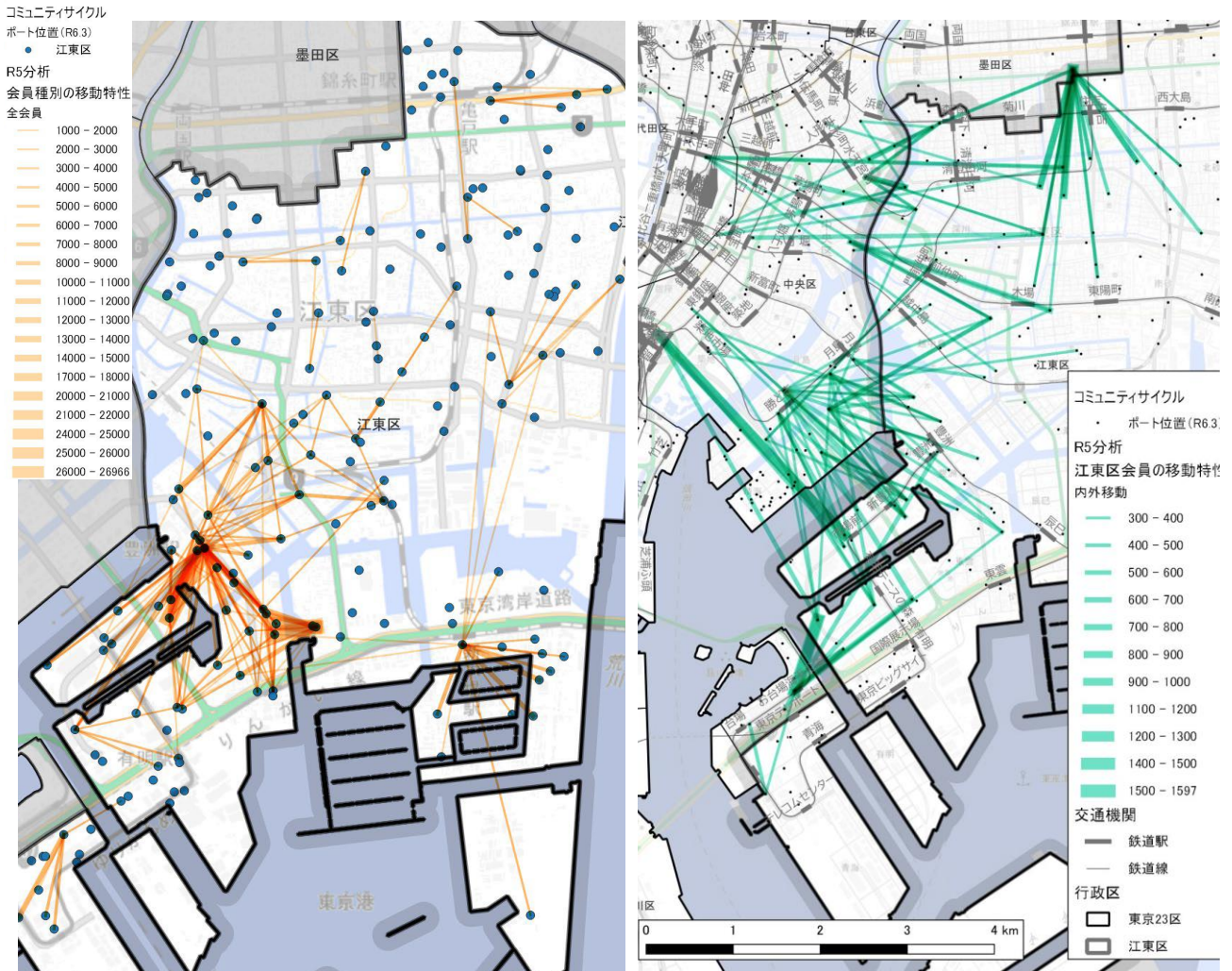
図 3.31 舟運活性化に向けた今後の施策展開（東京都）

(5) 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ました。

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く、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状況です。

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ます。



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 ポート間の移動実績(全会員)(R5.1-R5.12)

図 3.32 コミュニティサイクル区内利用・区跨利用