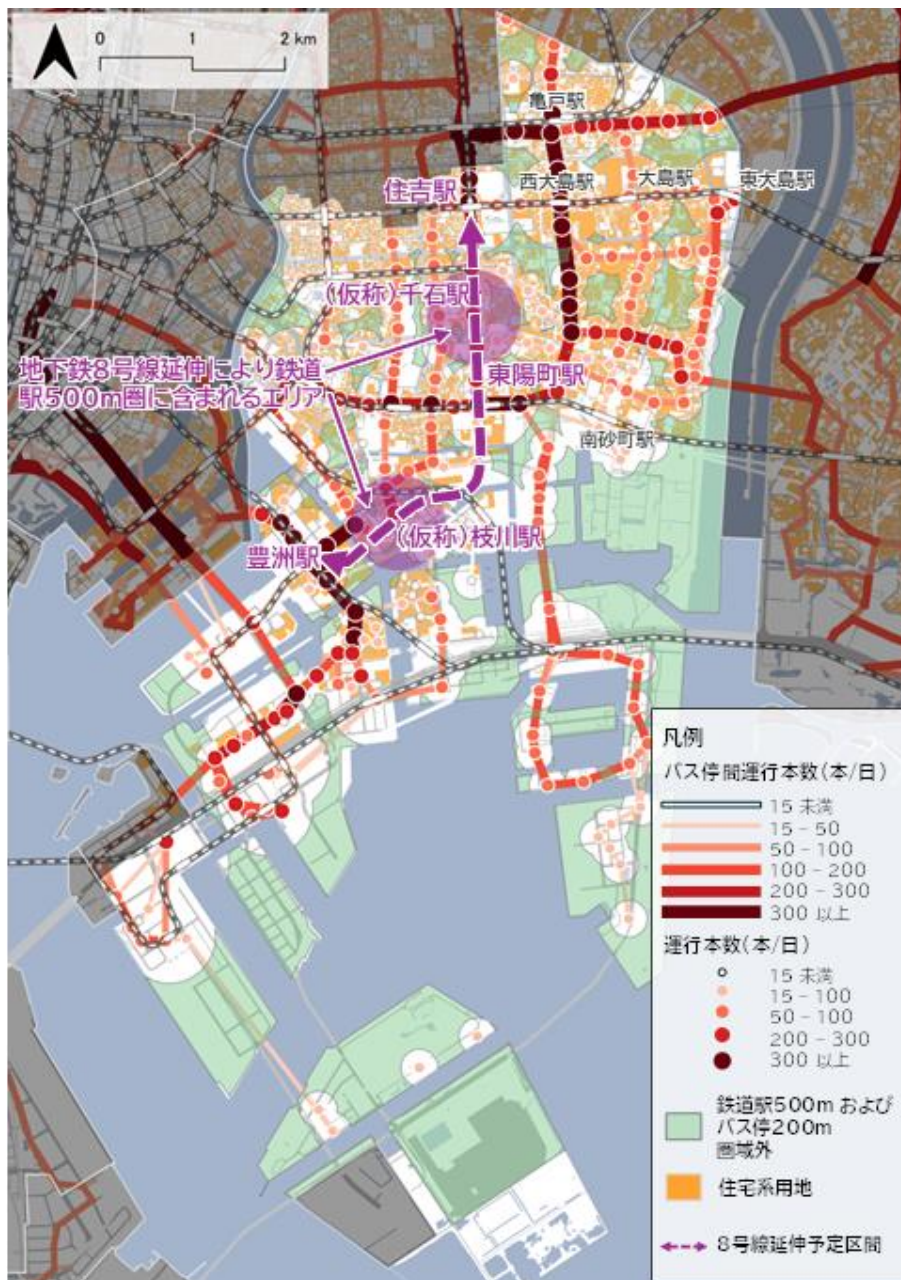


### 3 公共交通サービス圏域外

区内は鉄道・バス路線網が比較的充実しているものの、砂町を中心とした地域等で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)のエリアが存在します。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、狭隘道路も多いことから、既存公共交通では南北移動の利便性が低い状況となっています。また、将来的な運転手不足等も踏まえると、既存路線バスの減便・廃止により公共交通サービス水準が低下する可能性も想定されます。

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ことが期待され、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・再編する必要があります。



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 3.33 区内の公共交通サービス圏域外エリア

表 3.3 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: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))

城東地域



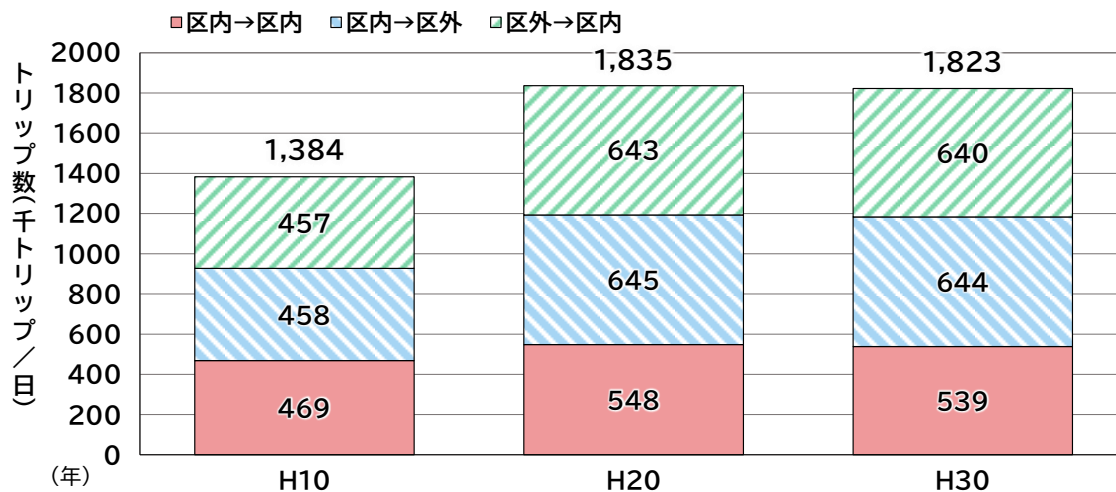
出典:国土基本情報(国土地理院)、国土数値情報(国土交通省)より作成

図 3.34 道路幅員別整理状況

## 4 移動特性

### (1) 全体の移動状況

区内を出発・到着するトリップ数(発生集中量)は、平成10年から平成20年にかけては増加傾向にありましたが、平成20年から平成30年にかけては微減しています。内訳として、区内外の移動が約7割を占め、区内の移動は約3割となっています。



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)より作成

図 3.35 総トリップ数の推移

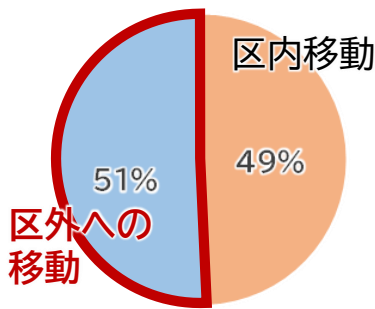
(2) 区民の移動状況

1) 区外への移動

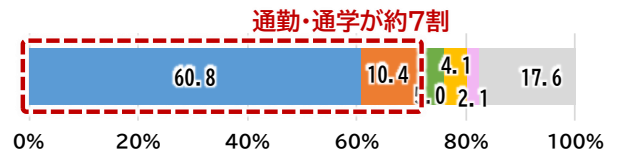
区民の移動のうち、約5割が区外への移動です。移動目的としては通勤・通学目的が全体の約7割を占め、行先として都心方面への移動が多い状況です。移動手段は鉄道が約7割を占め、地区による大きな違いは見られません。年齢別には60代までは鉄道利用の割合が高い傾向ですが、70代以上の高齢層はバスの割合がやや高い傾向です。また、鉄道駅へのアクセス手段として、城東南部地区では他地域と比較してバス利用が多い傾向が見られます。

以上より、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状況です。また、路線バスは高齢層の利用が多いことに加え、城東南部地区を中心に鉄道駅の端末交通としての役割も大きくなっています。

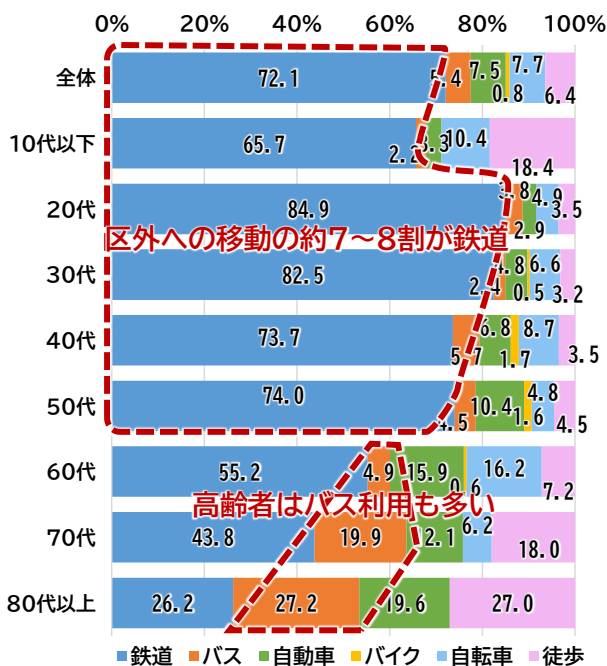
■区民移動の内訳



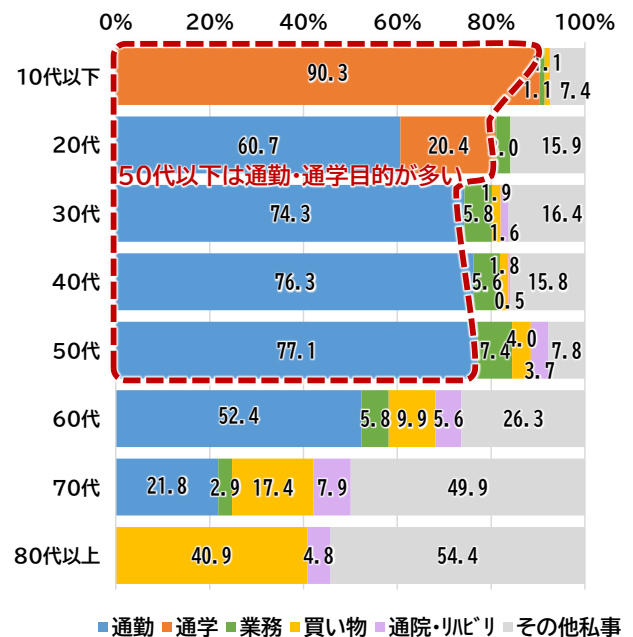
■区外への移動の目的(全体)



■区外への移動の手段(年齢別)



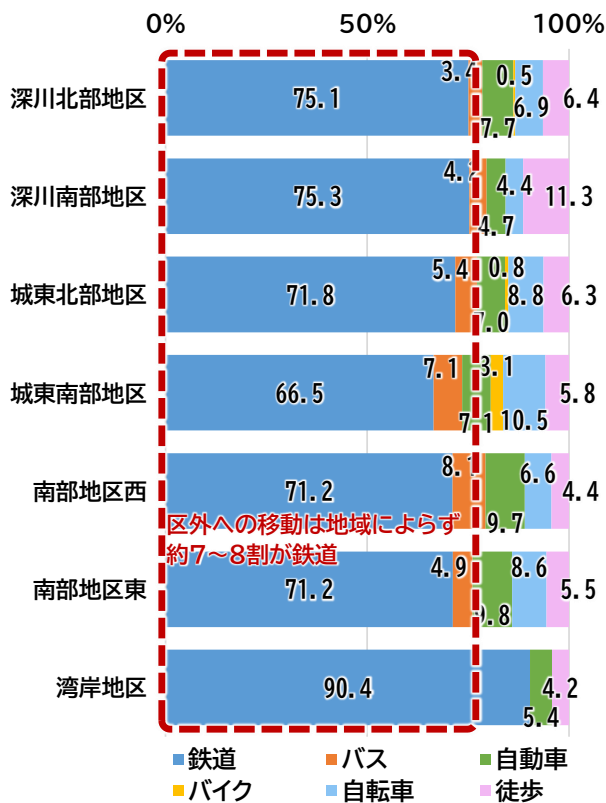
■区外への移動の目的(年齢別)



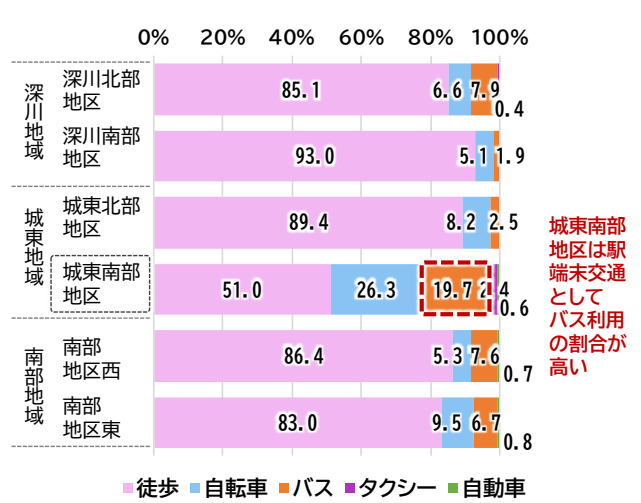
出典:東京都市圏パーソントリップ調査結果(東京都市圏交通計画協議会、平成30年)より作成

図 3.36 区民の移動内訳・区外への移動目的・手段

■区民の区外への移動手手段(地域区分別)

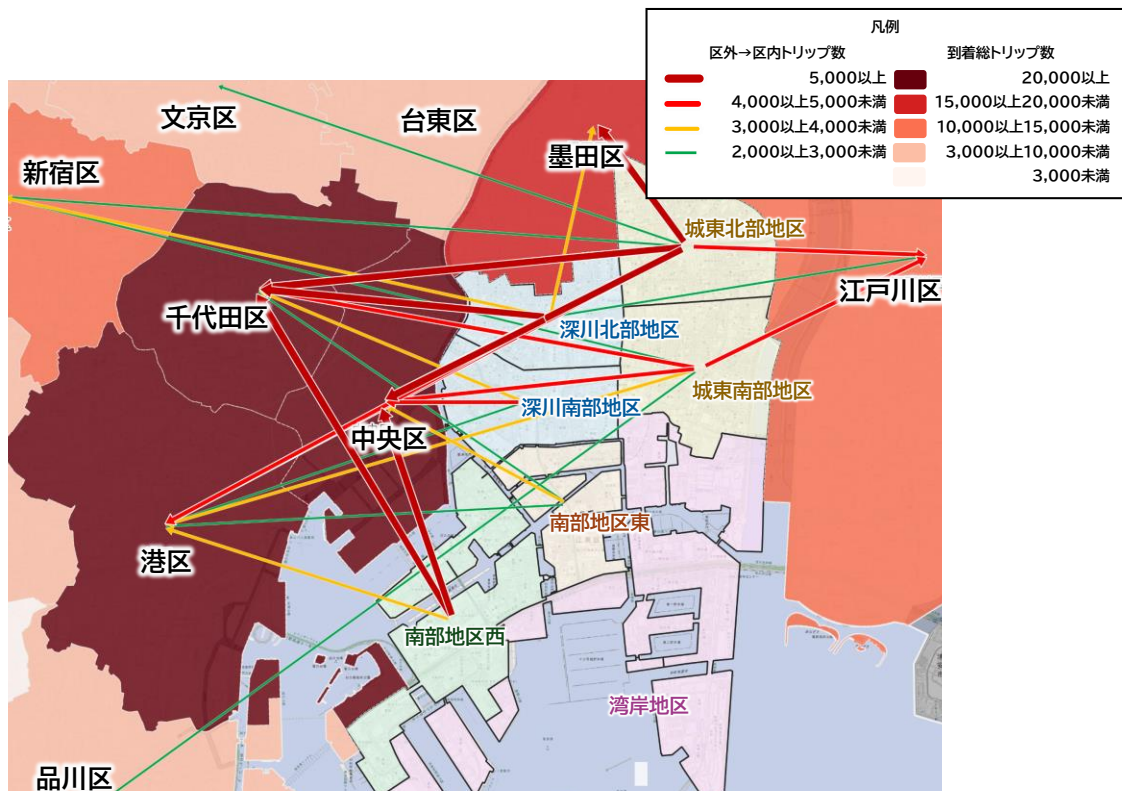


■鉄道駅までの移動手手段(地域区分別)



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

図 3.37 区民の区外への移動手手段・鉄道駅までの移動手手段(地域区分別)



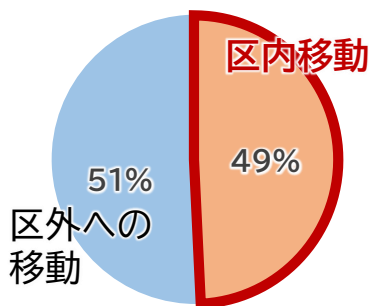
出典:東京都市圏パーソントリップ調査結果(東京都市圏交通計画協議会、平成30年)より作成

図 3.38 区民の区外への移動状況

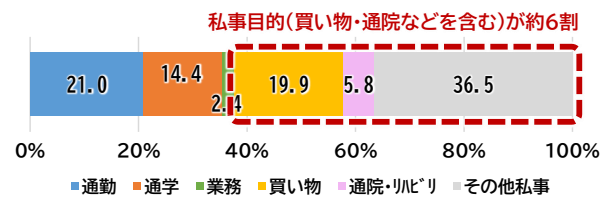
## 2) 区内の移動

区民の移動のうち約5割が区内での移動です。移動目的としては私事目的での移動が多く、高齢者は特に買い物や通院目的の移動が多い状況です。移動手段は徒歩・自転車が約8割を占め、鉄道は1割未満となっています。高齢者はバス利用割合が比較的高く、買い物・通院目的ではさらに高い傾向です。また、南部地区西や城東地域ではバス利用の割合が比較的高く、これらの地区や高齢者において、路線バスは区内の主要な移動手段となっています。

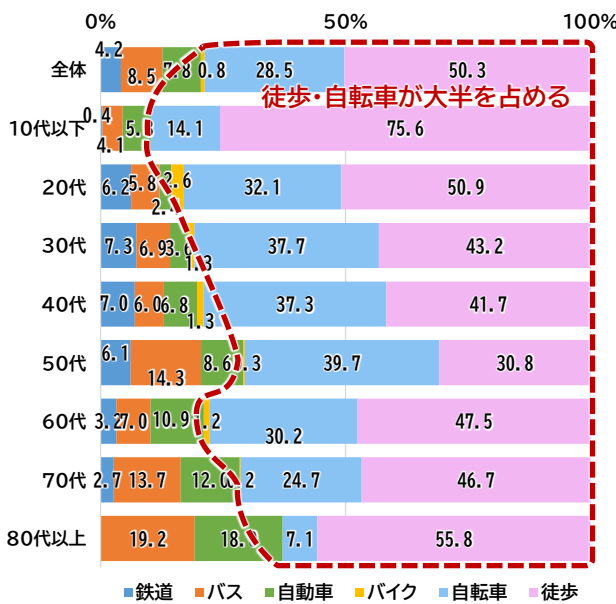
区民移動の内訳



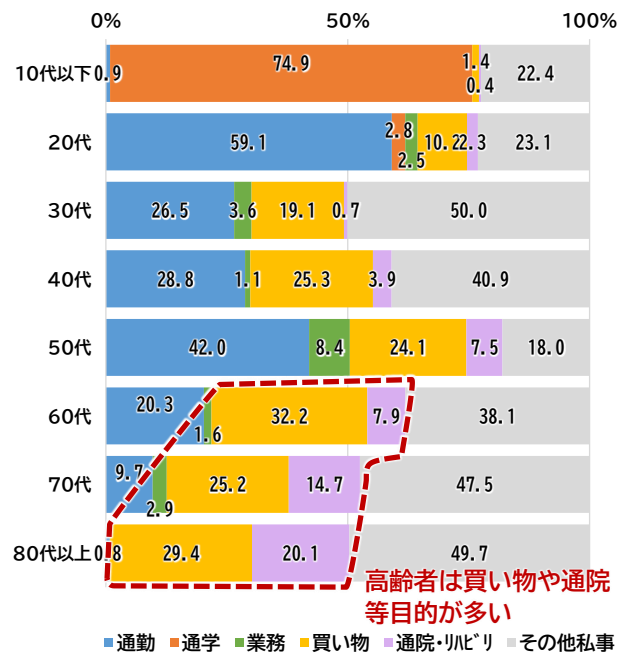
区内の移動の目的



区内の移動の手段(年齢別)



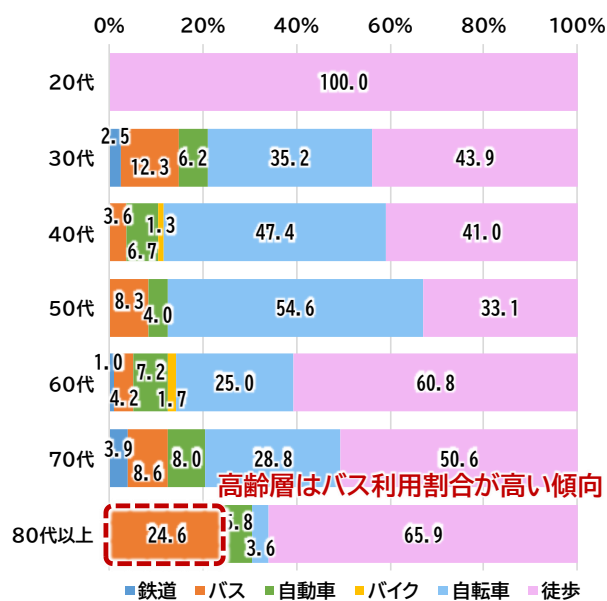
区内の移動の目的(年齢別)



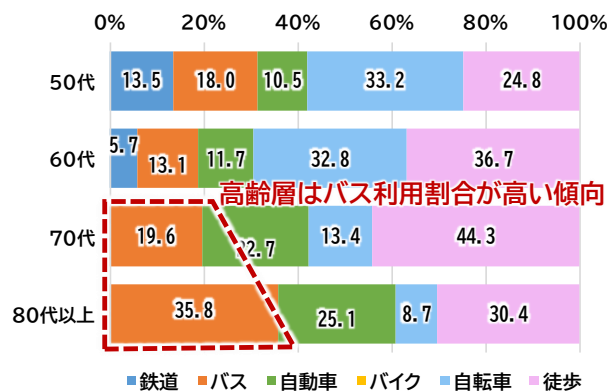
出典: 東京都市圏パーソントリップ調査結果(東京都市圏交通計画協議会、平成30年)より作成

図 3.39 区民の移動内訳・区内の移動目的・手段

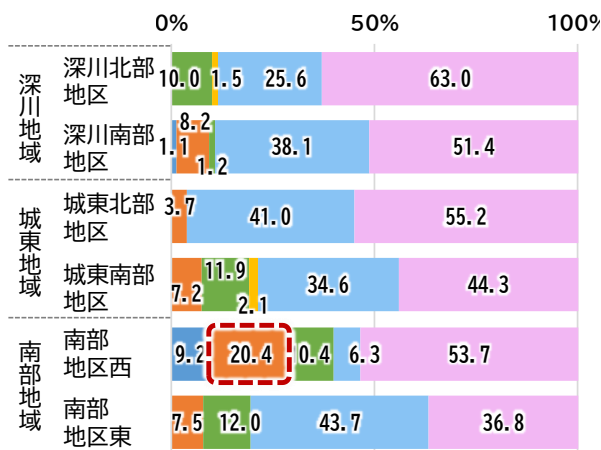
買い物目的の交通手段(年齢別)



通院目的の交通手段(年齢別)

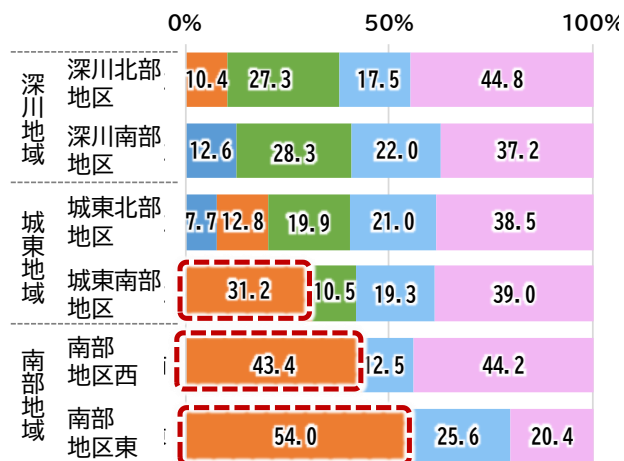


買い物目的の交通手段(地域別)



南部地区西はバス利用割合が比較的高い

通院目的の交通手段(地域別)



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

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

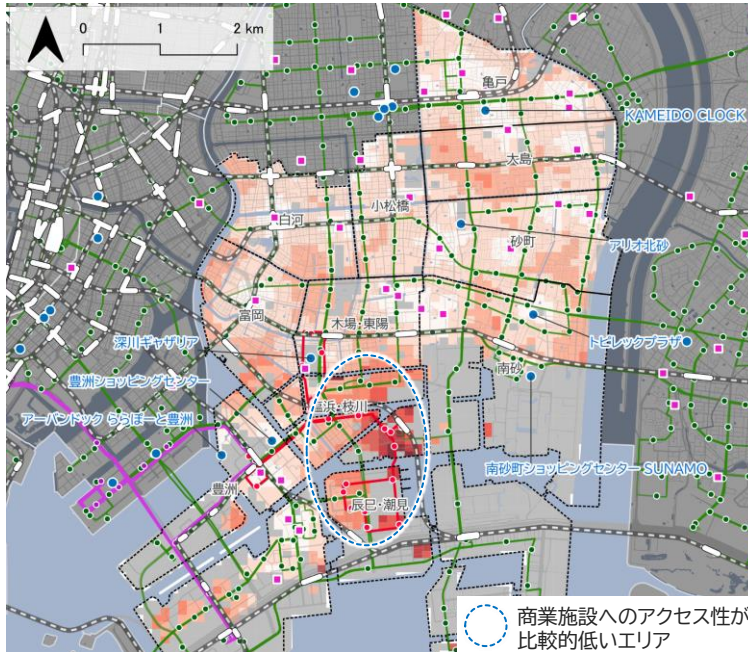
図 3.40 区民の区内買い物・通院移動の交通手段

### 3) 商業施設・病院へのアクセス性

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です。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ます。

※ 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。(P54・55 参照)

#### ■商業施設へのアクセス性



アクセス性算出条件:

- 区内の各100mメッシュ(住宅用地を含むメッシュのみを対象)を出発した場合の、最寄施設(商業施設・病院)(隣接区施設を含む)までの所要時間の平均値を表示。
- 所要時間は、徒歩時間(時速4km/h・道路距離ベース)および鉄道・バスでの所要時間(時刻表ベース)より算出。徒歩のみの移動の方が早い場合は、徒歩のみの所要時間を表示。

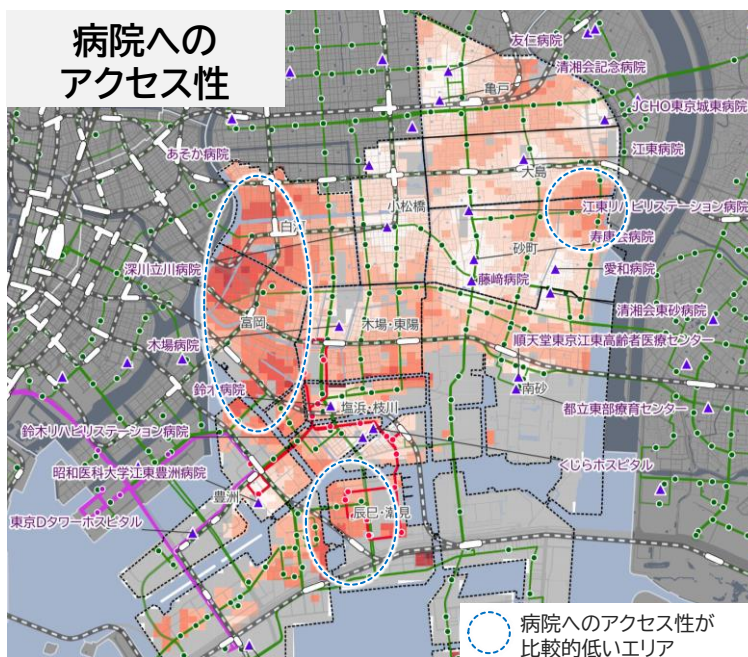
➢ 商業施設:

百貨店・ショッピングセンター、大型スーパーは大型小売店(店舗面積1000平方メートル超)を基に整理(百貨店・ショッピングセンターは食品を販売する施設のみを表示)。13~15時の間において10分間隔で各メッシュを出発した場合の最寄商業施設までの所要時間の平均値を表示。

➢ 病院:

国土数値情報における病院(20床以上)を基に整理(区内は江東区マップ2024も参照)。7~9時の間において10分間隔で各メッシュを出発した場合の最寄病院までの所要時間の平均値を表示。

#### ■病院へのアクセス性



凡例

- 所要時間(分)
- 5分未満
  - 5分 ~ 10分
  - 10分 ~ 15分
  - 15分 ~ 20分
  - 20分 ~ 25分
  - 25分 ~ 30分
  - 30分以上

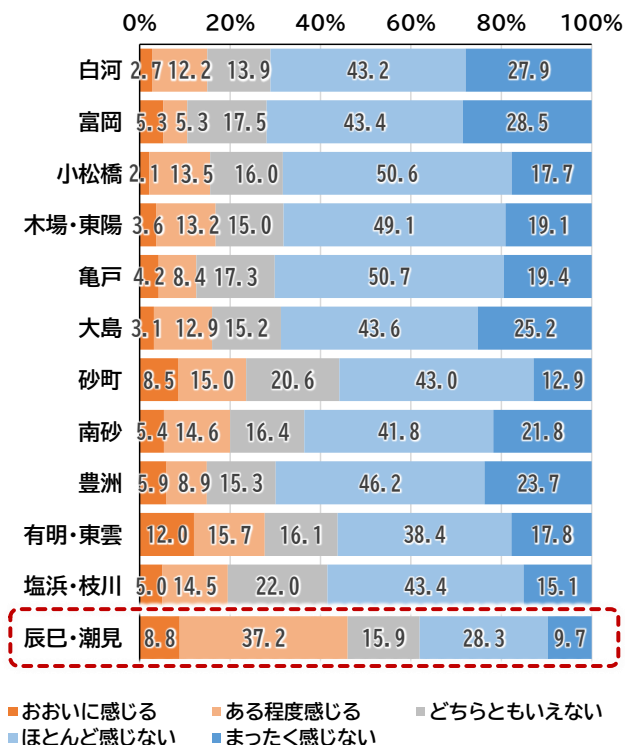
- 百貨店・ショッピングセンター
- 大型スーパー
- ▲ 病院

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

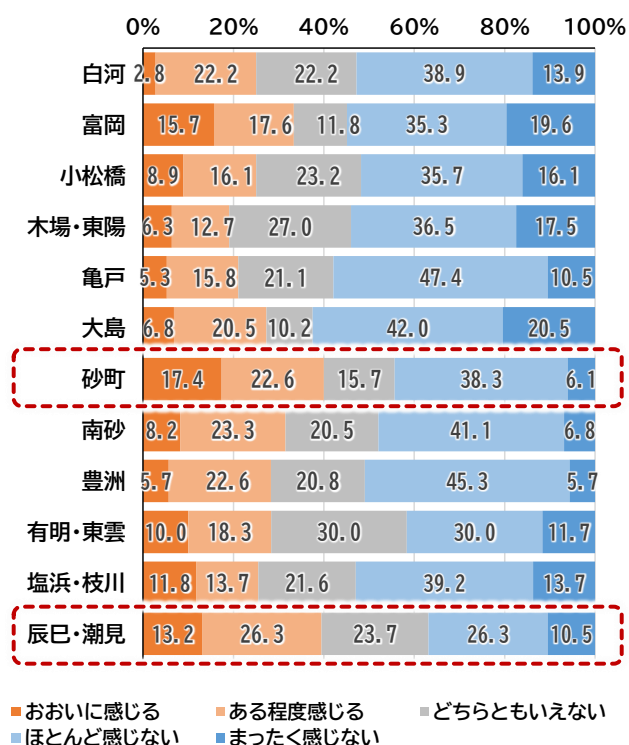
図 3.41 商業施設・病院へのアクセス性

第 3 章 区の現状と課題

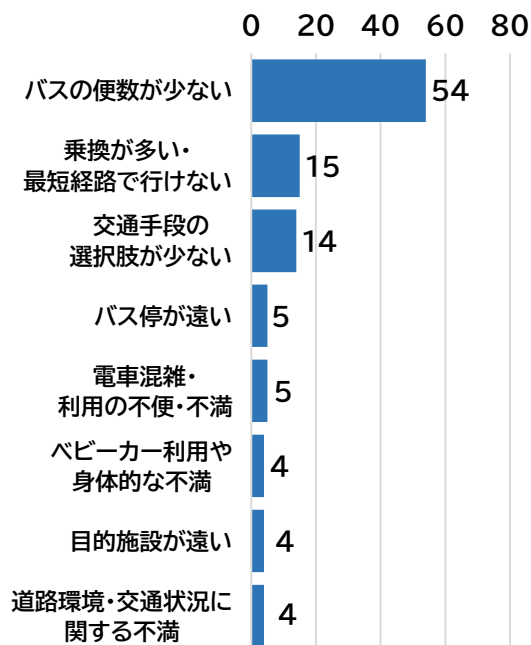
買い物移動に不便を感じる人の割合



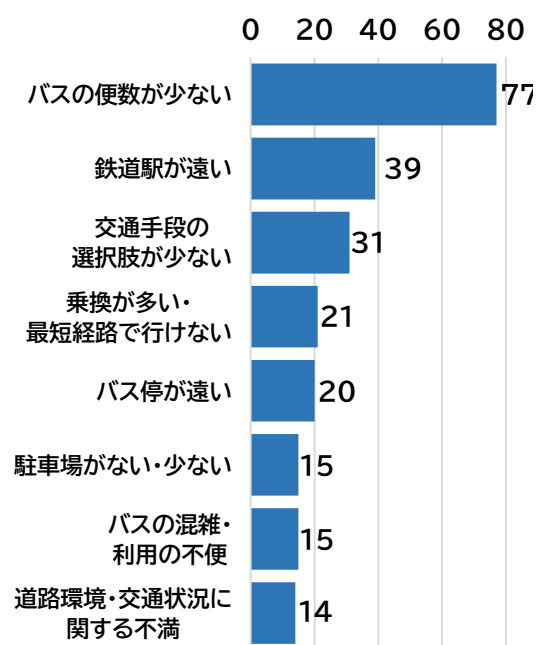
通院移動に不便を感じる人の割合



移動を不便に感じる理由:辰巳・潮見



移動を不便に感じる理由: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))

図 3.42 区民の移動に関するアンケート調査結果

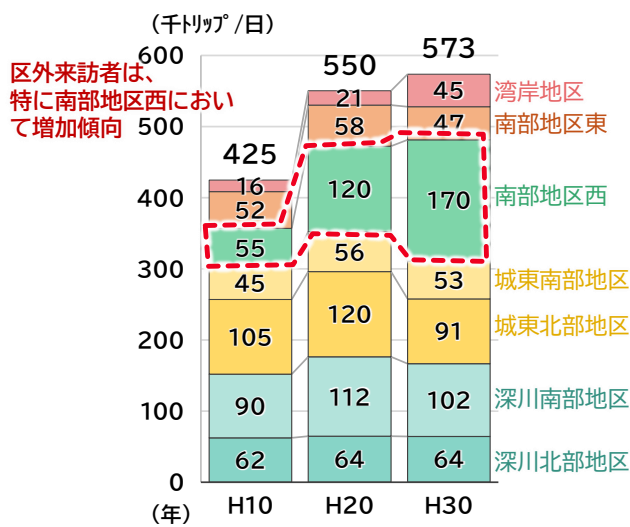
(3) 来訪者の移動状況

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に見られます。また、区内滞在者のうち約7割が来訪者(区外居住者)となっています。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、地区間の移動も多い傾向が見られます。

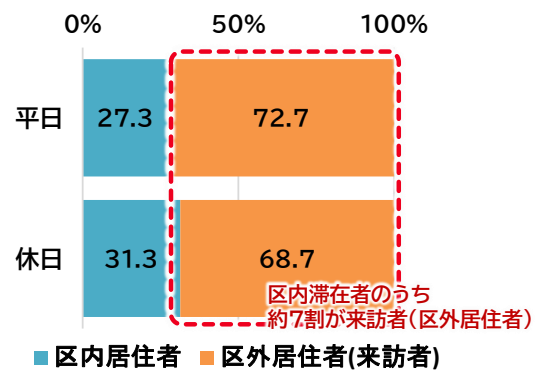
地下鉄8号線延伸や新駅周辺を含めた将来開発等により、今後も更なる来訪者の増加が想定されます。

このような背景を踏まえ、増加が見込まれる来訪者のさらなる回遊性の向上や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ます。

■来訪者(区外居住者)の区内集中交通量



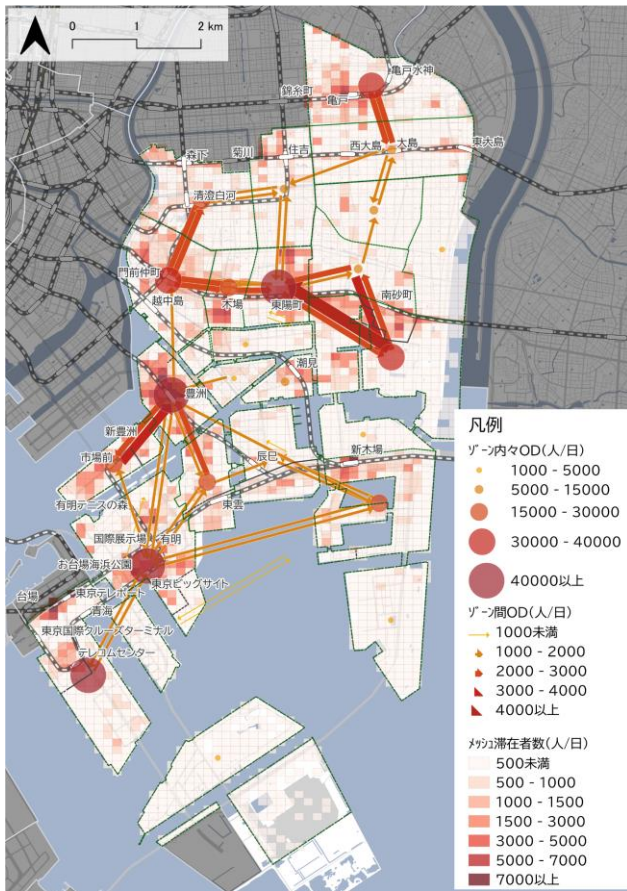
■区内滞在者の区内居住者・来訪者割合



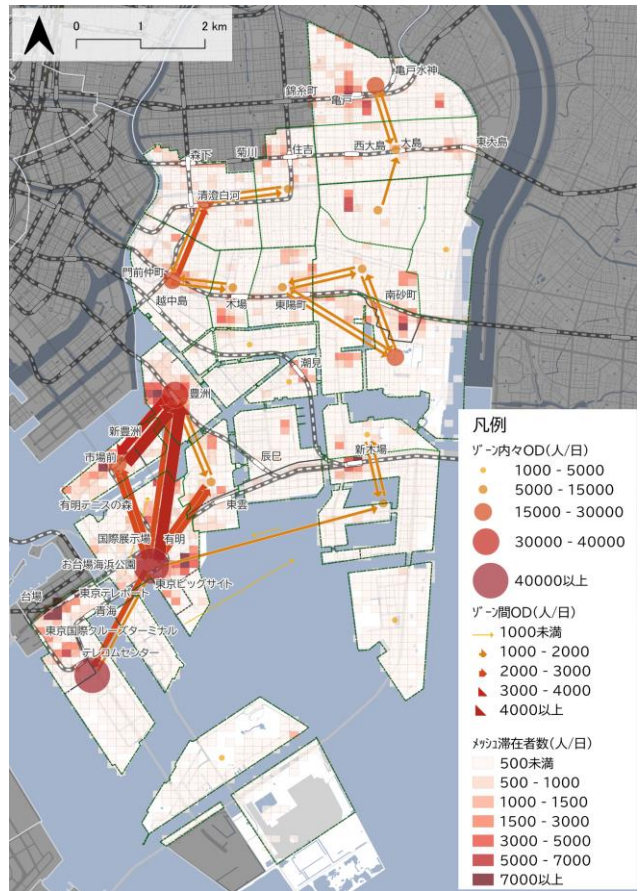
左図出典:東京都市圏パーソントリップ調査結果(東京都市圏交通計画協議会,平成30年)より作成  
右図出典:株式会社Agoop「ポイント型流動人口データ」より作成

図 3.43 来訪者(区外居住者)の区内交通量

■平日



■休日



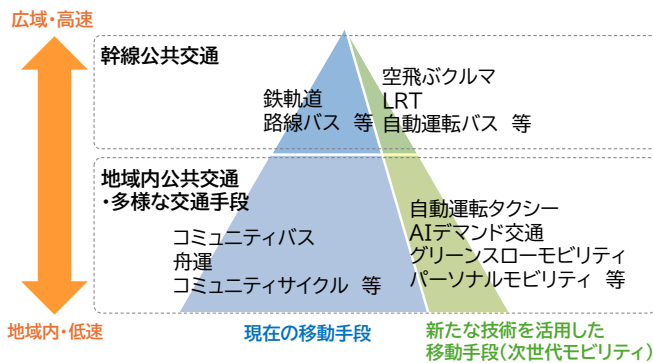
出典:株式会社 Agoop「ポイント型流動人口データ」より作成(2025年5月分データを平均して表示)

図 3.44 来訪者(区外居住者)の区内滞在・OD 分布

## 5 その他交通を取り巻く社会状況

### (1) 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ます。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必要です。



<空飛ぶクルマのイメージ>



出典：経済産業省ウェブサイト  
<自動運転バスの例>



出典：基幹的なバスにおける自動運転導入に関する検討 中間とりまとめ(令和4年3月 国土交通省都市局)  
<AI デマンド交通の例>

<自動運転タクシー(ロボットタクシー)の例>



出典：基幹的なバスにおける自動運転導入に関する検討 中間とりまとめ(令和4年3月 国土交通省都市局)



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)

<グリーンスローモビリティの例>



出典：グリー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)

図 3.45 新たな技術を活用した移動手段(次世代モビリティ)の例

(2) 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」について検討しています。

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、地域特性に適した新たな交通システム(デマンド交通)の検討が進められています。

■指標点数化による評価結果

課題	記号	評価指標	白河	富岡	堀浜・枝川	豊洲	有明・東雲	辰巳・潮見	小松橋	木場・東橋	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(片側運行本数の合計)(本/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への対応	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(0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(0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未就学児阿朗世帯で「不便」と回答した人の割合(%) ←低い(0点) 高い(5点)→	2	2	1	2	4	5	1	3	2	2	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	主要施設の施設数密度(箇所/km) ←小さい(5点) 大きい(1点)→	1	2	2	3	5	5	1	1	1	1	2	4	5
	ケ	商業施設の単位面積あたり延床面積(m <sup>2</sup> /ha) ←小さい(5点) 大きい(1点)→	1	4	5	1	1	5	3	2	3	4	3	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(0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

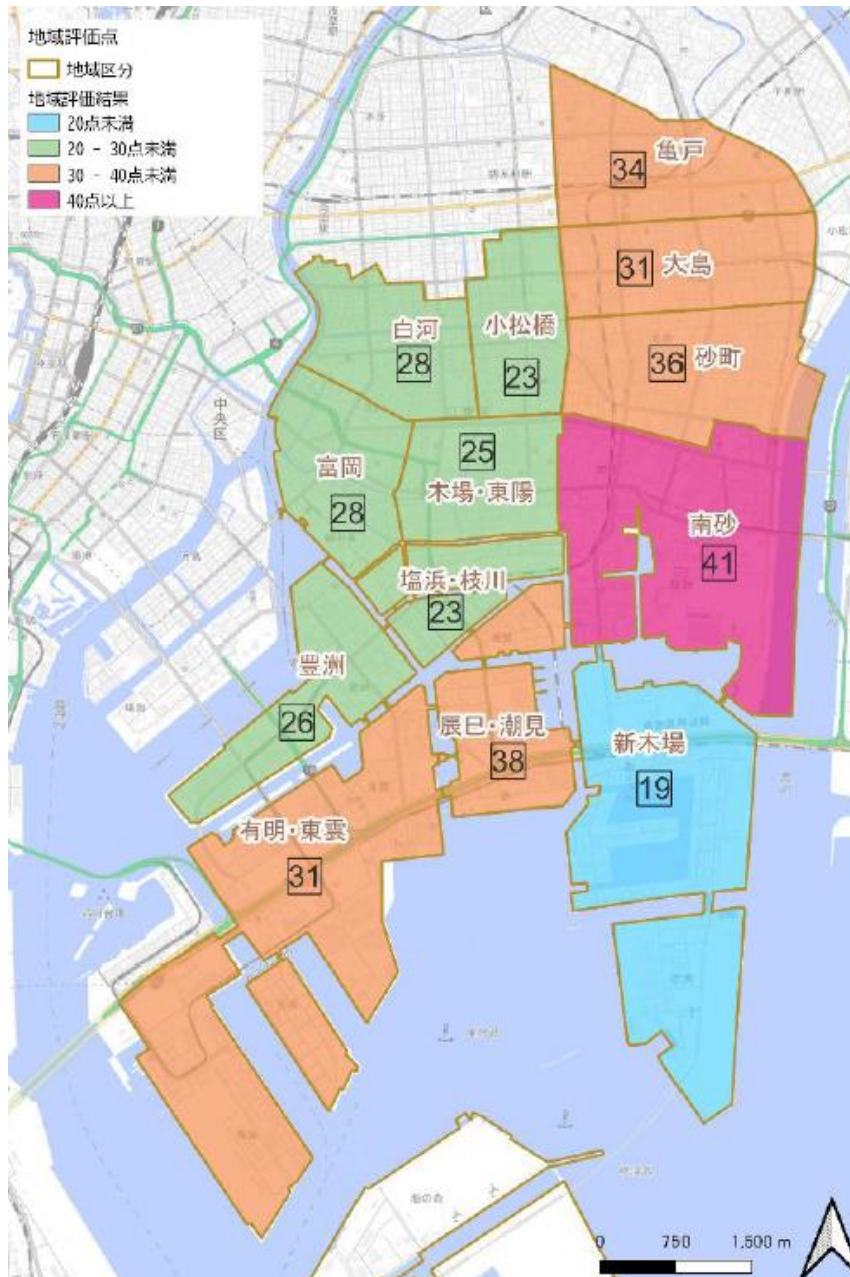
■地域特性に適した新たな交通システムの検討(南砂)

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	南砂町駅・SUNAMO ・江東高齢者医療センター	南砂町駅・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) 交通手段の選択肢が少ない(27件)	○ バス停が遠い(14件) 交通手段の選択肢が少ない(27件)
交通需要	×	△	○	○	○
区民アンケート利用頻度、及び携帯電話活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	通行できる路線が限られる ・豊洲地域まで乗り換えなしで行ける	通行できる路線が限られる ・東陽町駅と区役所まで乗り換えなしで行ける	通行できる路線が限られる ・バス停新設等の新たな整備が必要ない	・試験道路を走行することができる ・電気自動車のための環境にやさしい(グリーンローモビリティ)	・試験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
既存交通との親合性	×	×	○	△	○
導入における課題	(複数の都バス路線と競合) ・路線延長が長く、沿道等の道路環境の影響を受けやすい ・運転手の確保(交通事業者)	(都バス路線と競合) ・運転手の確保(交通事業者)	・運転手の確保(交通局) ・交通局への運行経費補助の考え方の整理	(競合しないルートが少ない) ・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、交通量が多い幹線道路と遠方への移動は不向き(グリーンローモビリティ)	・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

出典:令和6年度新たな交通システム導入に向けた中間報告書(江東区)

図 3.46 新たな交通システム導入の検討状況(1/2)

■指標点数化による評価結果



出典: 令和6年度新たな交通システム導入に向けた中間報告書 (江東区)

図 3.47 新たな交通システム導入の検討状況(2/2)

(3) 自動運転技術

1) 自動運転技術の動向

自動運転技術は運転者不足への対応、交通事故の削減等の課題解決に貢献することが期待されており、自動化する運転操作の内容ごとに0～5のレベルに区分されます。

国土交通省では、2018年4月に「自動運転に係る制度整備大綱」を策定し、レベル3以上の高度な自動運転の実用化を図るなど、必要な整備を行い、自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けた取組を進めており、今後は、自家用車でのレベル4の実現と、移動サービスのレベル4の普及拡大を目標としています。



出典: 令和6年度版国土交通白書

図 3.48 自動運転のレベル

2) 区内の自動運転関連の実証等

東京都は令和6年に早期に自動運転レベル4の実装が見込まれる区域を自動運転の推進区域(行政手続きや関係者調整等を効率化させるとともに、社会受容性の向上に資する取組を支援するために設定する区域)として設定し、江東区においては有明・豊洲・青海・海の森等を含むベイエリアに含まれています。区内では、この推進区域内を中心に様々な自動運転の実証が実施されています。



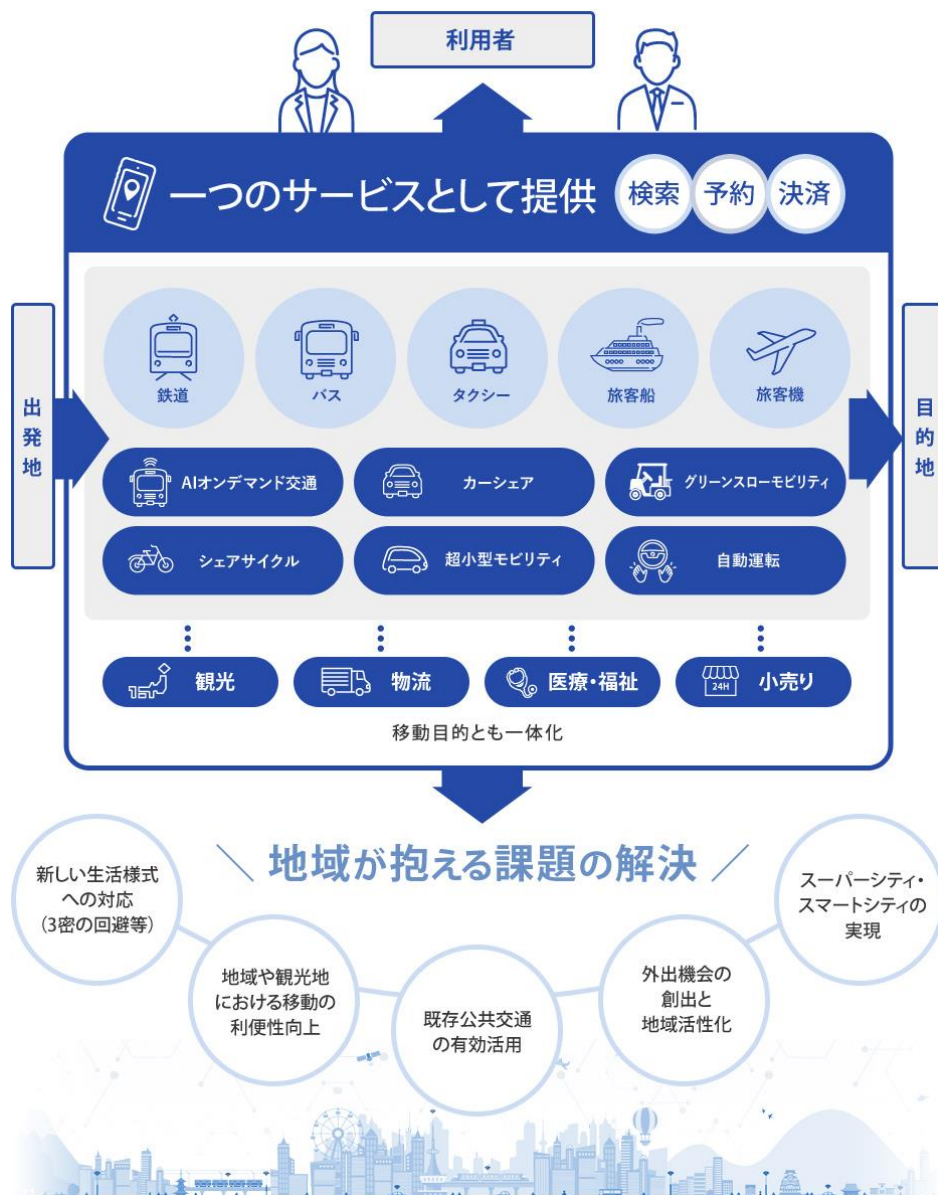
出典: 江東区資料

図 3.49 区内の自動運転実証状況

#### (4) MaaS

MaaS(マース:Mobility as a Service)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です。

国は、快適な移動体験の提供、モビリティデータの取得と活用、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ます。



出典:国土交通省 HP より引用

図 3.50 MaaS の概念図

## (5) 福祉

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」を掲げています。

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ます。

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ます。

また、「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ます。

※「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、主な更新点・追加事項は以下の通り。

### 更新点

- ・名称の変更
- ・生活関連施設・生活関連経路の見直し
- ・重点整備地区の見直し

### 追加事項:

- ・移動円滑化促進方針の策定
- ・移動円滑化促進地区の設定（江東区都市計画マスタープラン 2022 の拠点を本地区に設定）
- ・バリアフリー整備推進地区の設定（移動円滑化促進地区のうち優先的に重点整備地区へ移行する候補）
- ・特定事業の追加

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ます。

### 鉄軌道駅に関する主な意見:

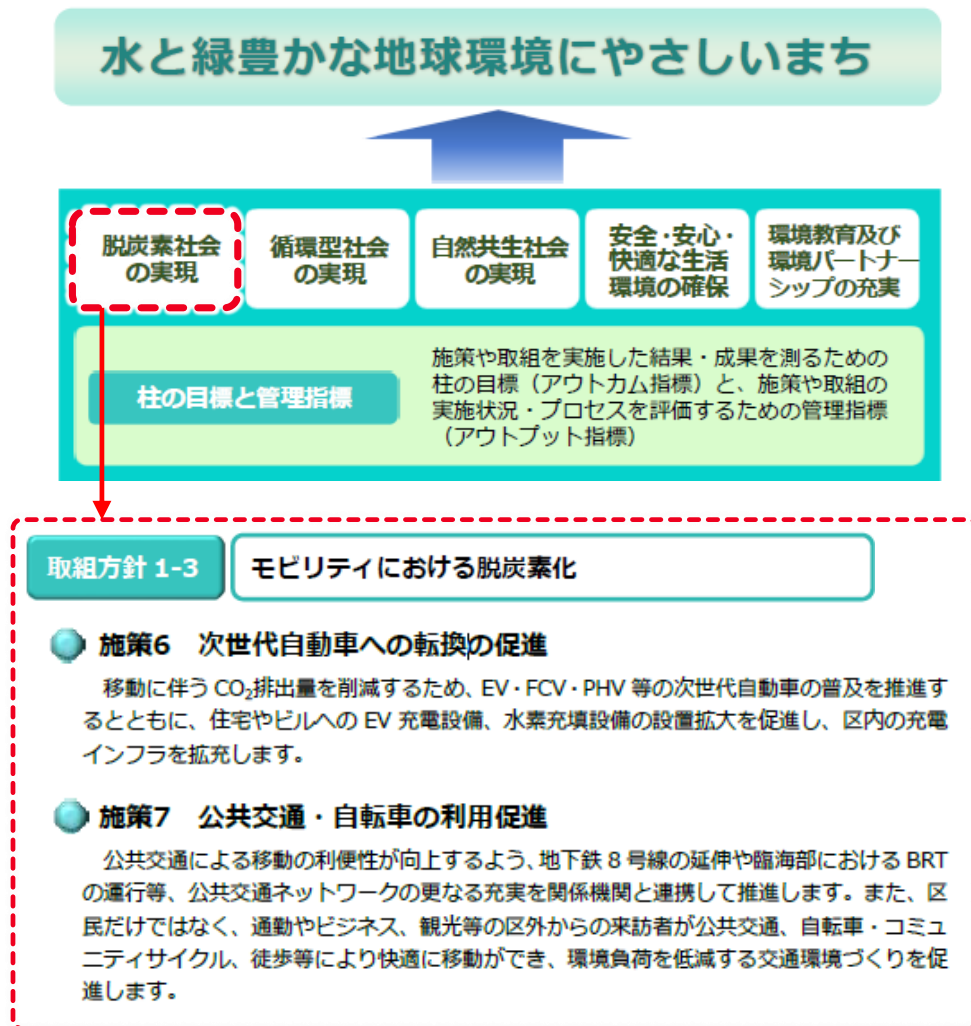
- ・エスカレーターやエレベーターの無い改札口やホームがある。
- ・エレベーターが1箇所しかなく、混んでいてすぐに乗れない。
- ・ベビーカーや車椅子等で乗り換える際に、エレベーターの場所が遠くて利用しづらい 等

### 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

(6) 脱炭素の進展

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ます。「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ます。



出典：江東区環境基本計画より引用

図 3.51 江東区環境基本計画取組方針 1-3 モビリティにおける脱炭素化

#### (7) 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ます。

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 2022 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)が示されています。

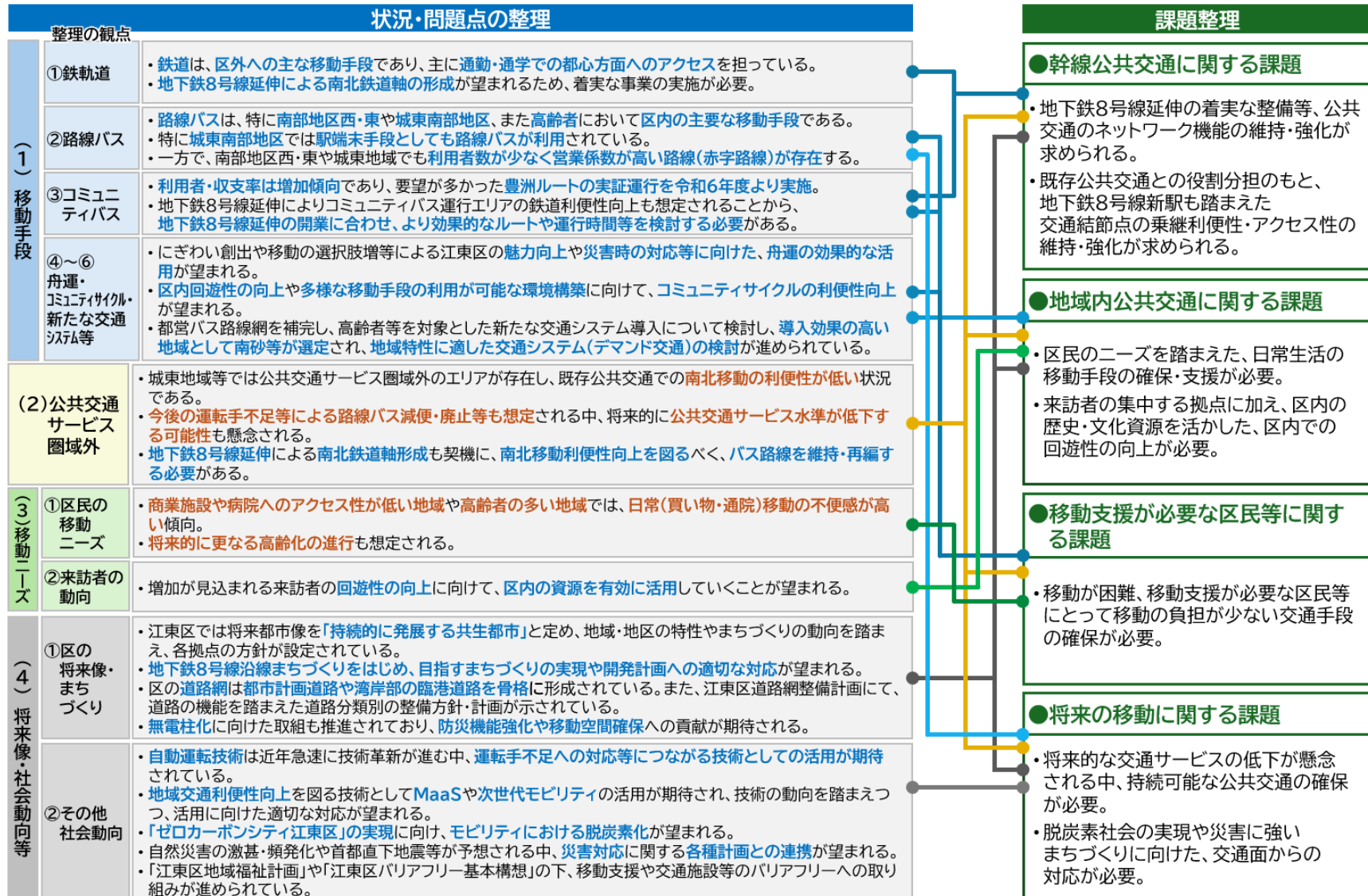
震災リスクへの対応として、都市計画マスタープランでは、まちづくりのテーマの1つに「緊急時にも適時的確に対応する回復力の高い都市」を掲げ、取組の一つとして、電柱の倒壊による緊急車両の通行の支障を防ぐため段階的に無電柱化を進めています。こうした、無電柱化の取組は、安全で快適な歩行空間の創出や、沿道景観形成等も目的とされています。

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ます。

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ます。

## 第2節 区の公共交通に関する課題

区の公共交通の状況・問題点を踏まえ、区の公共交通に関する課題を以下の通り整理します。



## 第 4 章 目指す将来像・基本方針・計画目標

### 第 1 節 江東区の目指す将来都市像及び区内の交通体系

区の将来都市像である「持続的に発展する共生都市」及びそれに対応する区内の交通体系の実現に向けて、地域公共交通に係る施策を展開します。このため、地域公共交通施策に関する基本方針のもと、計画目標を定め、課題の改善に向けて取り組むこととします。

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」に基づき、目指す将来交通ネットワーク形成方針を、以下の通り設定します。

#### 江東区都市計画マスタープラン 2022 における 将来都市像・区内の交通体系

将来都市像：

『**持続的に発展する共生都市**』

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**

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

#### 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、道路インフラの着実な維持管理・更新を図り、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

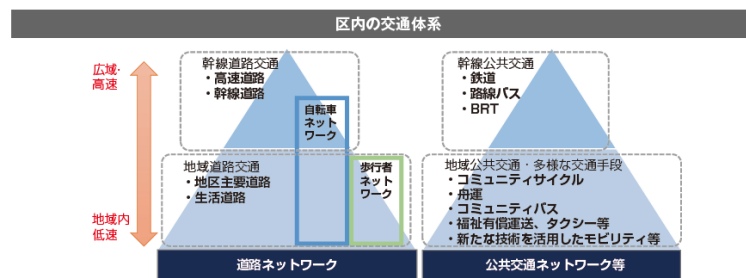
地下鉄 8 号線の延伸に関する取組を推進するとともに、都心部や空港などのアクセス強化、南北交通の充実に向けた新たな交通の導入、バス交通の更なる充実により、効率的に移動できる公共交通ネットワークの形成を推進します。

#### 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。



#### 目指す将来交通ネットワーク形成方針

▶都市計画マスタープランを踏まえ、将来都市構造における都市核間の連絡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する。

#### 幹線的な道路ネットワーク：

広域交通との連携に留意し、東京都都市計画道路ネットワークにおける「骨格幹線」とする。

#### 幹線的な公共交通ネットワーク：

広域交通との連携及び都市計画マスタープランにおける公共交通ネットワークとの整合を図るとともに、都市核間の連絡を補完する主要なバス路線等により形成する。

#### 交通ネットワークの機能分担の考え方

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 ・主に区外との連絡等に資する主要バス路線 等
地域内の主要交通 (都市核間の連絡、地域核・広域核等の連絡等)	・幹線道路 (骨格幹線道路)	・鉄道 ・区内の都市核間連絡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づけに基づく。



### 目指す将来公共交通ネットワーク形成方針



出典:江東区都市計画マスタープラン 2022 における公共交通ネットワーク方針図をもとに作成  
 図 4.2 目指す将来公共交通ネットワークの形成方針

## 第 2 節 地域公共交通施策の基本方針

江東区の目指す将来都市像及び交通体系の実現に向けて、地域公共交通施策展開の基本的な考え方(基本方針)を示します。また、基本方針を踏まえ、目指す将来公共交通ネットワークの姿を示します。

### 地域公共交通施策の基本方針

- ① **目指すべきまちの姿の実現に向けた交通施策の推進**  
鉄道及び主要な路線バス等により、  
目指す都市構造を支える公共交通ネットワーク形成を促進するとともに、  
都市核等の賑わい強化や地域の価値向上に資する施策を展開する。
- ② **誰もが快適に移動できる環境の創出**  
移動制約者などきめ細やかな移動支援を必要とする区民をはじめ、  
区外来訪者も含めた、誰もが安全で快適に移動できる環境の創出を図っていく。
- ③ **将来にわたって持続可能な地域公共交通実現の確立**  
多様な交通手段を活用するとともに、  
最新技術を取り入れながら、持続可能な地域公共交通を確保していく。

地域公共交通施策の基本方針  
+公共交通に関する課題

### 目指す将来交通ネットワーク形成に向けた施策展開の方向性

- (1) 鉄道・主に区外との連絡等に資する主要バス路線を広域的な幹線として、  
地域内の交通は主要なバス路線等により対応
- (2) ネットワーク機能維持・強化、まちづくりと連携した結節機能(モビリティハブ等)の強化
- (3) 城東地域については、路線バスと地域内交通を併せた南北方向等の移動手手段確保
- (4) 臨海部のポテンシャル向上に対応したアクセス機能・回遊機能の強化
- (5) 先端技術(自動運転、MaaS等)を活用し、利便性や魅力向上
- (6) 持続可能な地域公共交通の維持・整備

目指す将来交通ネットワーク形成に向けた施策展開のイメージ

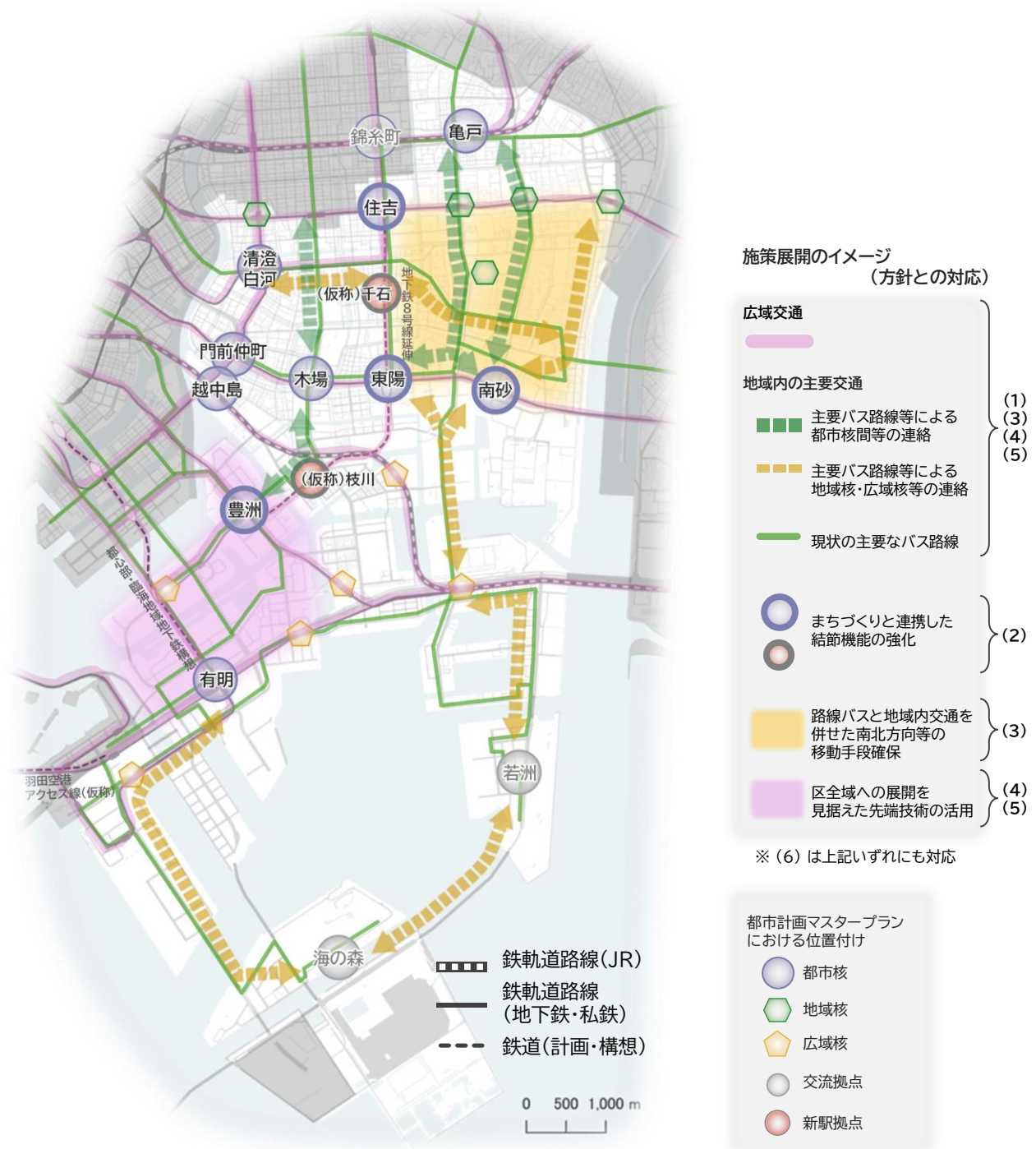


図 4.3 目指す将来交通ネットワーク形成に向けた施策展開のイメージ

### 第 3 節 本計画の目指すべき将来像・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、計画目標を以下の通り設定します。

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促進

**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

#### 公共交通に関する課題

**課題1**

移動の軸となる幹線公共交通ネットワークの形成が不十分

- ・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

- ・日常生活の移動利便性向上のためニーズを踏まえた移動手段の確保が必要
- ・江東区の魅力向上に向け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が必要
- ・持続可能な社会の実現に寄与する交通環境の整備

#### 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

**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

**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

## 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

- ・ 区内外の円滑な移動の実現を図るため、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・再編します。
- ・ 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

- ・ 区民の日常生活における移動手段の確保・利便性の向上を図るため、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。
- ・ 移動制約者をはじめ、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。
- ・ 区内各地域のにぎわい創出に向け、地域資源を活かした回遊性向上を図るため、多様な交通サービスを利用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

- ・ 運転手不足などによる既存公共交通サービスの低下も想定される中、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、移動の低炭素・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。
- ・ 将来にわたり持続可能な地域交通を維持するための体制・環境づくりを進めます。

## 第 5 章 目標を達成するための施策・取組

### 第 1 節 施策体系

10 年後を見据えた本計画の目指す将来像及び計画目標を踏まえ、実施する施策を以下の通り設定します。

#### 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

###### 施策:円滑に移動できる公共交通ネットワークの形成

- ・ 区内南北移動の利便性向上をはじめ、区内を効率的に移動できる公共交通ネットワークの形成に向け、鉄道や路線バスをはじめとした基幹的な公共交通ネットワークの強化・維持・再編に取り組む。

###### 施策:区内外のアクセス性強化

- ・ 新たな開発等に伴い今後も増加が想定される移動需要に対応するため、公共交通による区内外のアクセス性強化に取り組む。

###### 施策:円滑に移動できる交通結節機能の強化

- ・ 公共交通のネットワーク機能を十分に発揮させるべく、交通結節点へのアクセス性確保や交通手段間の乗換利便性の向上に取り組む。

###### 施策:誰もが安心して移動できる交通施設の整備

- ・ 公共交通を利用して誰もが安心してシームレスに移動できるよう、交通施設のバリアフリー化に取り組む。

#### 計画目標2

##### 区民の日常生活や来訪者の区内回遊を支える移動環境の整備

###### 施策:コミュニティバス「しおかぜ」の魅力向上

- ・ 区内南部地域における公共交通サービス圏域外の解消として引き続きその役割を果たすとともに、更なる利便性向上に向け利用者のニーズ等を踏まえた運行計画を検討する。
- ・ 地下鉄8号線延伸や新技術の活用など将来を見据えた運行形態を検討する。

###### 施策:公共交通サービス圏域外等への対応

- ・ 鉄軌道駅やバス停から離れた公共交通サービス圏域外等について、よりきめ細やかな移動支援を必要とする移動制約者をはじめとする区民が円滑に移動できるよう地域特性も踏まえた移動手段の確保に取り組む。
- ・ 路線バスの減便・廃止の可能性など今後の動向も見据えた対応について検討する。

###### 施策:多様なモビリティを活用した移動環境の整備

- ・ 多様な移動ニーズへの対応や区内回遊性向上のため、既存公共交通を補完する地域内輸送資源や次世代モビリティの活用等により、移動環境の更なる充実に取り組む。

### 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

##### 施策:新技術を活用した輸送の効率化・省人化

- ・ バス事業者の運転手不足などによる公共交通サービスの低下が懸念される中、自動運転技術等の活用により公共交通サービスの省人化・効率化を促進する。

##### 施策:交通における低炭素化・脱炭素化の推進

- ・ ゼロカーボンシティ江東区の実現を目指すため、交通における CO<sub>2</sub> 排出量抑制に取り組む。

##### 施策:多様な交通を活用した災害時の移動手段の確保

- ・ 激甚化する災害リスクを見据え、多様な輸送資源を活用し、平時のみならず非常時の移動手段の確保について検討する。

##### 施策:公共交通を利用した円滑な移動の促進

- ・ 区民・来訪者の公共交通による円滑な移動を図るため、公共交通利用に係る情報提供に取り組む。
- ・ 臨海部など今後も増加が想定される移動需要やイベント開催時の交通による混雑緩和・交通分散を促進する。

##### 施策:持続可能な地域交通を維持するための体制・環境づくり

- ・ 交通事業者等の関係者との継続的な連携により、公共交通ネットワーク・サービスの維持について協働して取り組む。
- ・ 交通サービスや利用状況のモニタリングを行い、将来的な状況の変化に迅速かつ的確に対応する検討体制の構築に取り組む。

※ 施策・取組は案出し段階であり、今後、各関係者・協議会等の意見を踏まえて精査予定。

※ 現段階での各施策に対する取組のイメージは概要版参照。

第 2 節 目標達成に向けた取組の一覧

第 3 節 取組の主な関係者

第 4 節 取組の内容

第 6 章 計画の推進体制・進捗状況の評価

第 1 節 計画指標・数値目標

第 2 節 計画の推進体制

第 3 節 計画の進捗管理

※ 次回(計画素案検討)に  
合わせて具体的に提示予定