

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

目次

1	目的	2
2	現状と課題の整理	3
(1)	人口	3
(2)	地域公共交通の現状	6
(3)	移動支援が必要な区民の状況（区民アンケート調査結果）	9
(4)	区民等の移動状況	13
(5)	地域公共交通の課題	16
3	導入地域の検討	17
(1)	導入地域の選定手順	17
(2)	評価結果	30
(3)	上位3地域の地域特性	31
4	運行手法の検討	34
(1)	運行手法の比較	34
(2)	車両の比較	35
(3)	地域特性に適した運行手法の検討	36

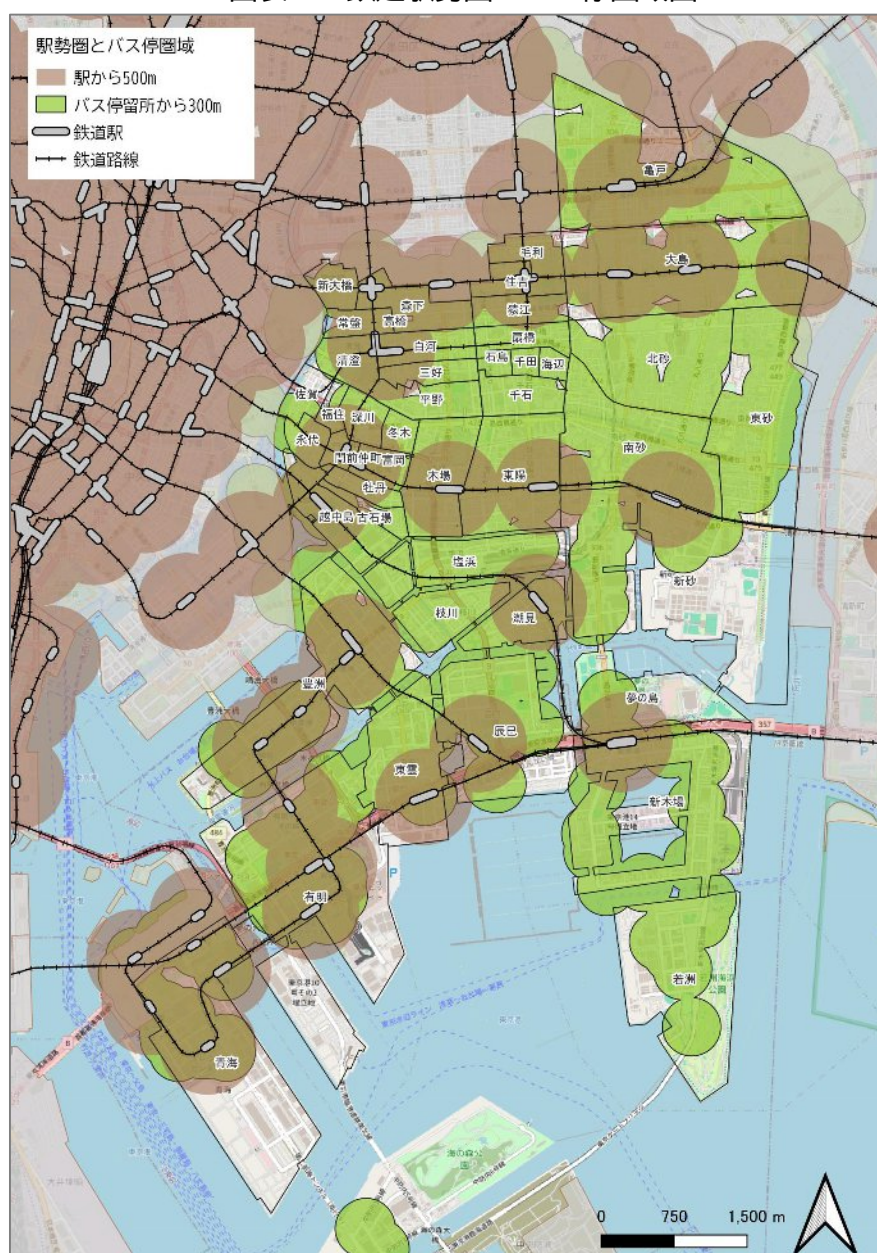
1 目的

江東区の地域公共交通は都営バスを基軸としており、鉄道駅から 500m、バス停留所から 300m を基準とした場合(鉄道駅勢圏・バス停圏域図)、区内で交通空白地域は一部点在するものの、まとまった地域としては存在しない。

一方、令和 5 年度に実施した区民アンケート(公共交通に関するアンケート)では、既存のバス停までの移動が困難な高齢者や子育て世帯等の移動支援が必要な区民(交通弱者)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」などが上位に挙がっている。

そのため、令和 6 年度の検討においては、交通弱者を対象とした、都営バス路線網を補完する「新たな交通システム導入」について検討を行った。

図表-1 鉄道駅勢圏・バス停圏域図



出典)駅・バス停留所位置:国土数値情報(国土交通省)・公共交通オープンデータセンター

2 現状と課題の整理

(1) 人口

ア 人口推計

人口は今後も増加するものとされており、令和 11 年では約 57 万人と推計されている。

高齢者のうち、前期高齢者(65～74 歳)の人口が令和 6 年の約 5.0 万人から約 4.8 万人への減少し、構成比も 9.3%から 8.4%へ低下する一方、後期高齢者(75 歳以上)の人口が令和 6 年の約 6.2 万人から約 6.9 万人へと増加し、構成比も 11.6%から 12.0%へと上昇する見込みである。

図表-2 人口の推移と推計

区分		年	平成26年 (2014年)	平成31年 (2019年)	令和6年 (2024年)	令和11年 (2029年)
人口総数			487,142	518,479	539,108	570,313
人口構成	年少人口	(0-14歳)	60,996 12.5%	66,878 12.9%	65,775 12.2%	72,670 12.7%
	生産年齢人口	(15-64歳)	325,873 66.9%	339,939 65.6%	360,576 66.9%	381,316 66.9%
	青年層	(15-24歳)	37,045 7.6%	42,527 8.2%	47,669 8.8%	51,622 9.1%
	前期壮年層	(25-34歳)	71,200 14.6%	69,114 13.3%	75,565 14.0%	78,406 13.7%
	後期壮年層	(35-54歳)	160,138 32.9%	174,864 33.7%	173,525 32.2%	167,741 29.4%
	熟年層	(55-64歳)	57,490 11.8%	53,434 10.3%	63,817 11.8%	83,547 14.6%
	高齢者人口	(65歳以上)	100,273 20.6%	111,662 21.5%	112,757 20.9%	116,327 20.4%
	前期高齢層	(65-74歳)	56,439 11.6%	57,206 11.0%	50,297 9.3%	47,696 8.4%
	後期高齢層	(75歳以上)	43,834 9.0%	54,456 10.5%	62,460 11.6%	68,631 12.0%

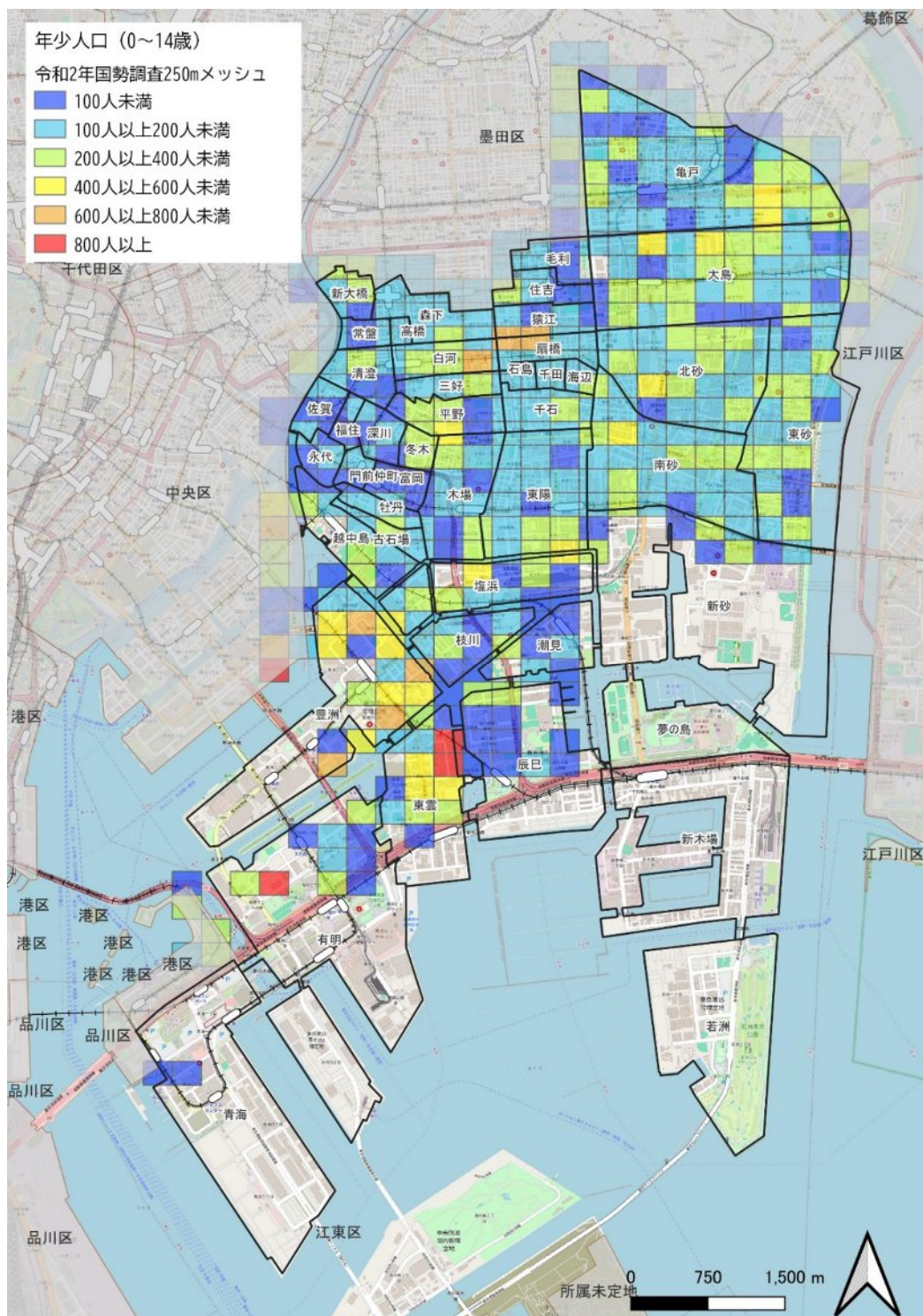
出典)平成 26 年～令和 6 年:住民基本台帳(各年 1 月 1 日)

令和 11 年:江東区長期計画(令和 2 年度～令和 11 年度)の推計値

イ 人口分布

年少人口(0～14歳)は東雲と有明で1メッシュ(250m)あたり800人以上と多い箇所がみられる。東雲と有明、豊洲といった臨海地域が面的に多くなっている。

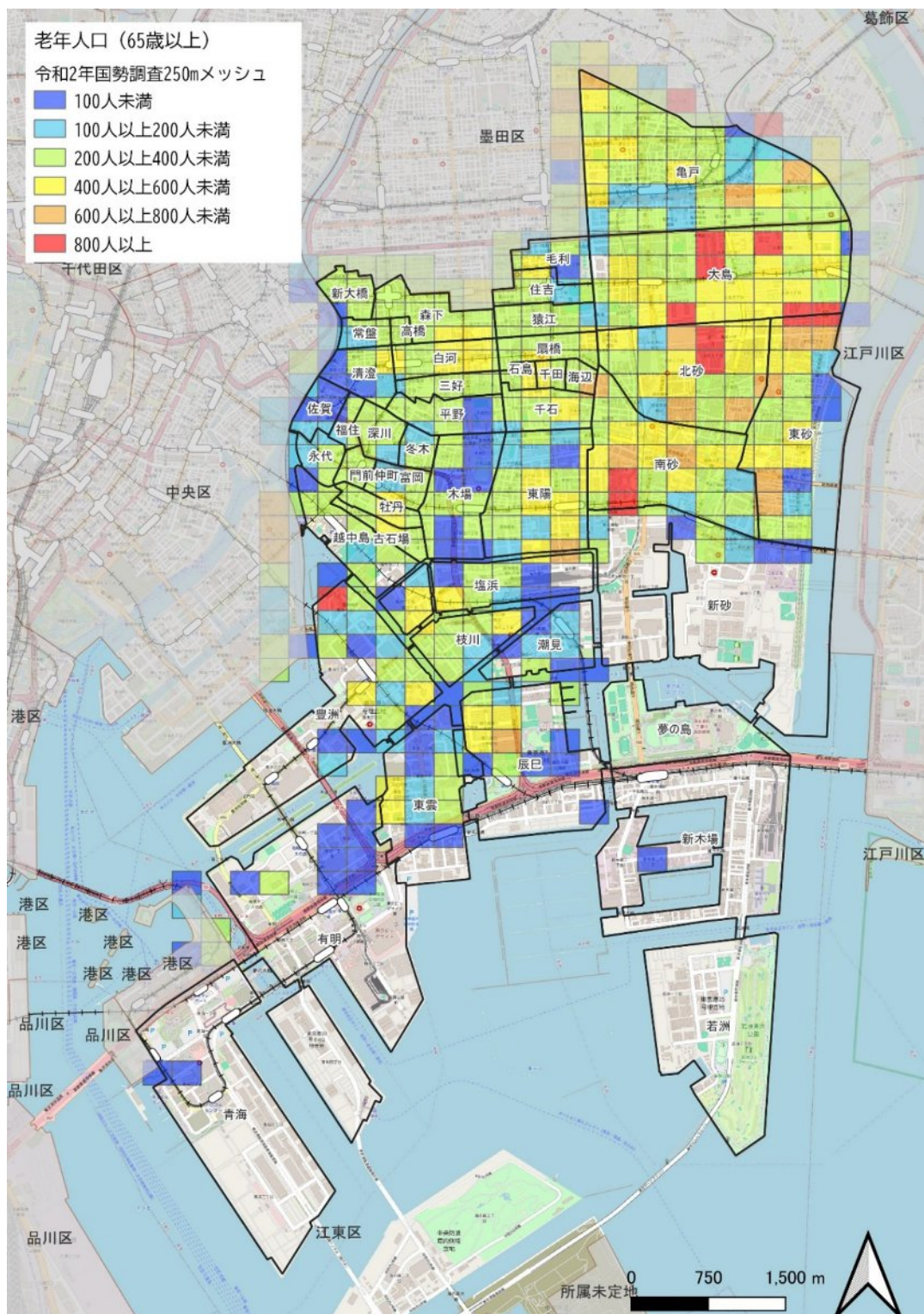
図表3 年少人口の分布



出典) 令和2年国勢調査

老年人口(65 歳以上)人口は大島、東砂、北砂、南砂で1メッシュあたり 800 人以上と多い箇所がみられ、東部地域が面的に多くなっている。

図表 4 老年人口の分布



出典)令和2年国勢調査

(2) 地域公共交通の現状

ア 公共交通網

区内には鉄道が10路線、駅が36箇所、路線バスは都営バスが36系統44路線、東京BRTが2路線、コミュニティバス「しおかぜ」が3路線、合計で49路線ある。鉄道が東西方向に整備されているのに対し、南北を結ぶ公共交通は路線バスが主な移動手段となっている。

下図にバス停留所の平日1時間あたり平均運行本数を示す。明治通りや清洲橋通り、永代通り、晴海通りといったバス路線が集中する幹線道路では1時間あたり12本/時以上と高頻度で運行されている。一方で、1時間あたり2本未満(1時間間隔)と少ない箇所がある。

図表5 バス停留所の運行本数（平日6～20時の1時間あたり平均値）



出典)バス停留所位置:国土数値情報(国土交通省)・公共交通オープンデータセンター
運行本数:各社 HP、令和6年5月調べ

P.2の「図表-1 鉄道駅勢圏・バス停圏域図」では、駅から500m、バス停留所から300mの範囲を圏域として示したが、バス停までの移動が困難な高齢者や子育て世帯等の移動支援が必要な区民(交通弱者)を対象とした検討を行うため、本検討においては、バス停の圏域を300mから200mに縮小し、駅から500m、バス停留所から200mの範囲を公共交通サービス圏域とする。亀戸、大島、東砂、北砂等では、サービス圏域外の地域がまとまって存在している。

[illegible]

7

ウ 地域公共交通を取り巻く状況

現在、江東区内では、バス路線の廃止や大幅な減便は発生していないものの、国土交通省によると、2008年度から 2023年度までに、全国のバス路線は合計約2万3000km が廃止されている。

東京 23 区内においても、慢性的な乗務員不足等の要因により、2024 年 3 月 31 日に、葛飾区コミュニティバス「レインボーかつしか」、足立区コミュニティバス「はるかぜ 10 号(西新井・高野線)」が廃止になっている。

バス事業の人手不足は 2024 年問題(労働環境を改善するため、2024 年4月から適用された時間外労働の上限規制や休憩時間の改正)も加わり一層深刻化している。加えて新型コロナウイルス感染症の影響や近年の燃料価格高騰を受けて、バス事業者は厳しい経営環境におかれている。

日本バス協会の試算では、現在の運転手不足が続いた場合、全国で 2022 年の輸送規模を維持するために必要な人員に対し、2030 年にはバス運転手が 3 万 6 千人、28%不足する可能性が示されており、持続可能となる地域公共交通の構築が必要である。

図表 7 バス運転者の推移及び今後の不足見込み



出典)第 58 回国土幹線道路部会(令和 5 年 10 月 5 日)配布資料((公社)日本バス協会 提出資料)

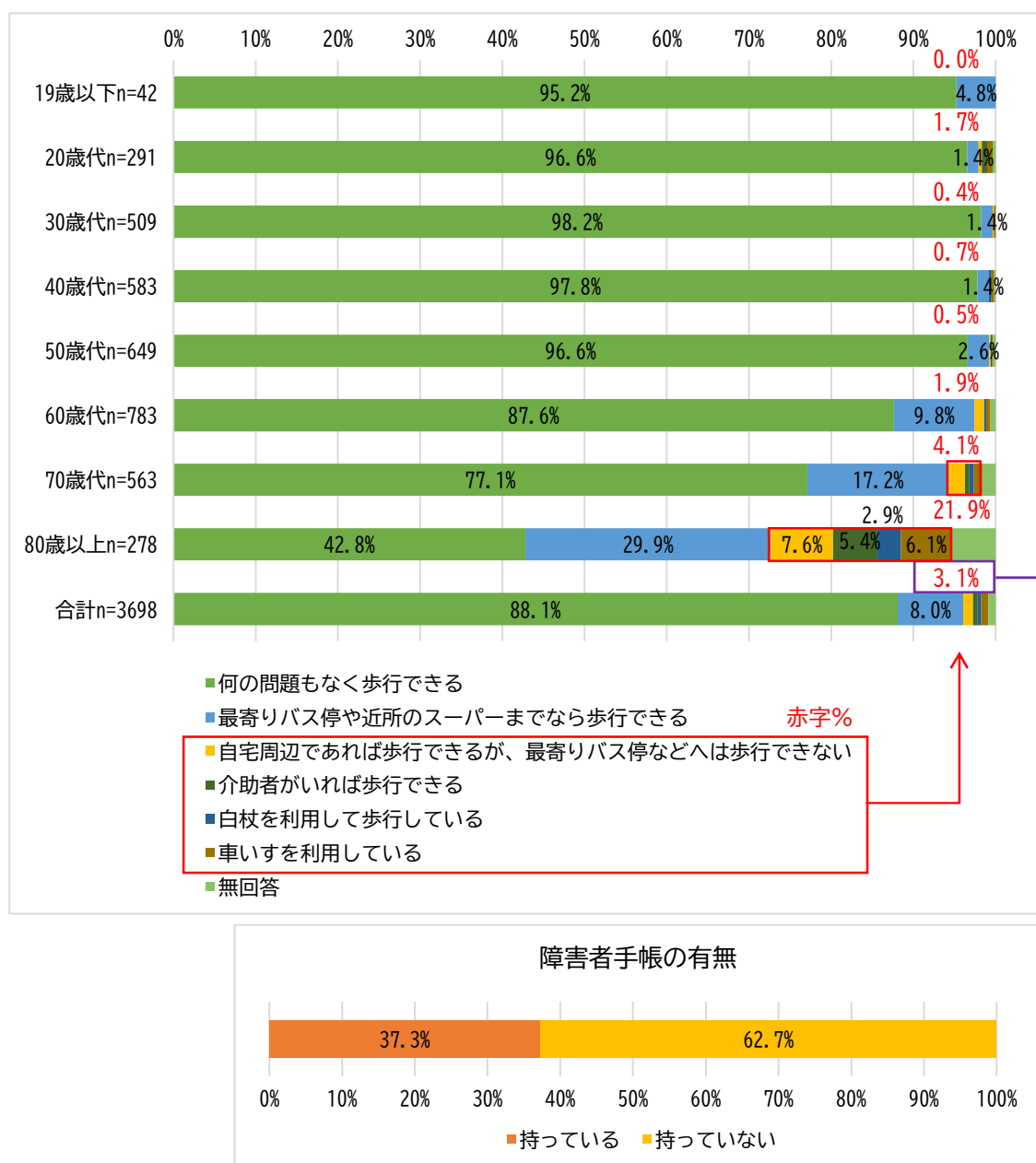
(3) 移動支援が必要な区民の状況（区民アンケート調査結果）

令和5年度に実施した公共交通に関するアンケート調査結果から、バス停までの移動が困難等で移動支援が必要な区民の属性を整理する。

ア 歩行状況

最寄りバス停などへは歩行できない等、歩行に困難を感じている方は 70 歳代では4.1%、80歳以上では 21.9%となっている。全年代でみても歩行に困難を感じている方は 3.1%であり、このうち障害者手帳を持っていない方は 62.7%となっている。

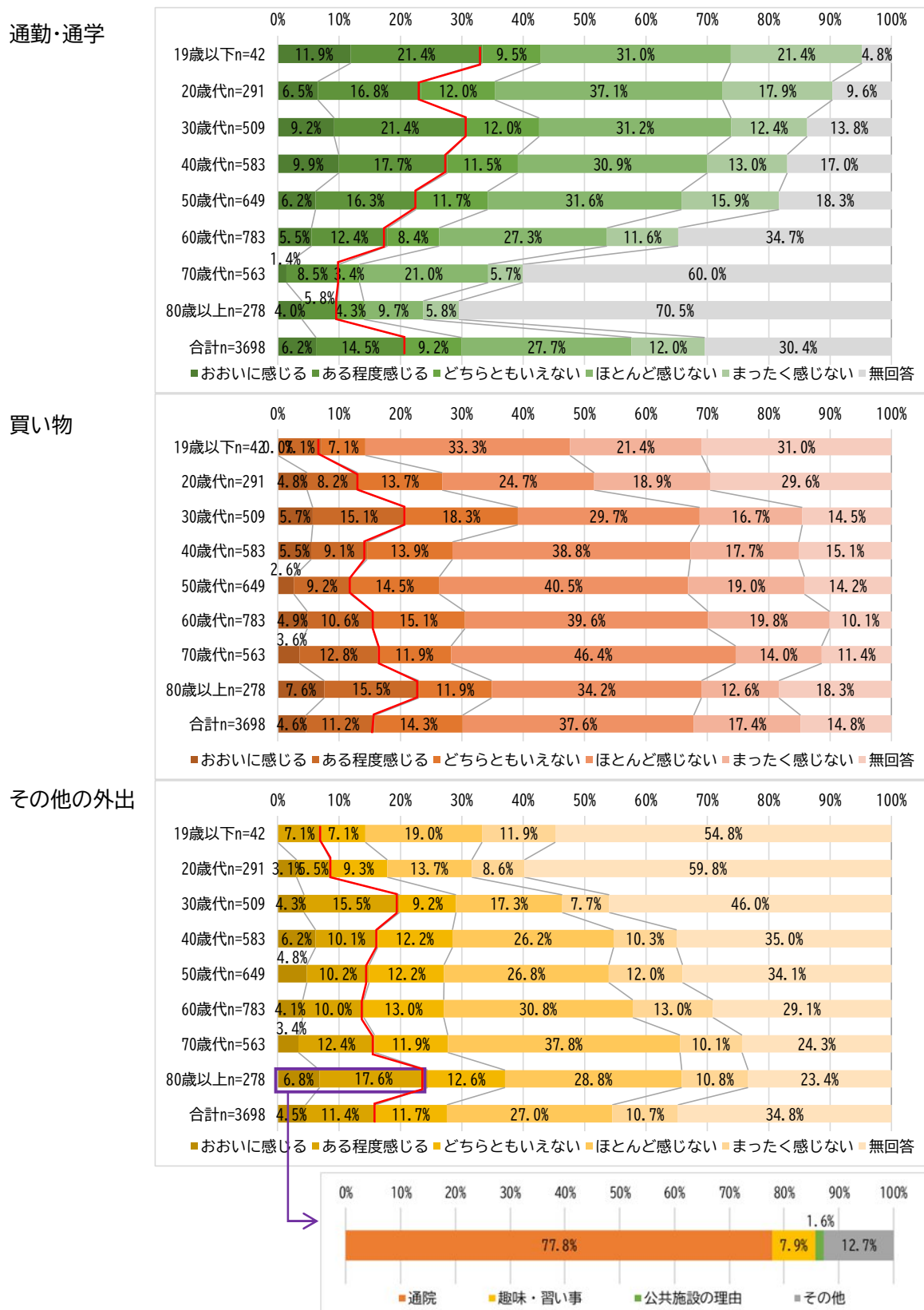
図表 8 歩行状況について



イ 移動に関する不便感

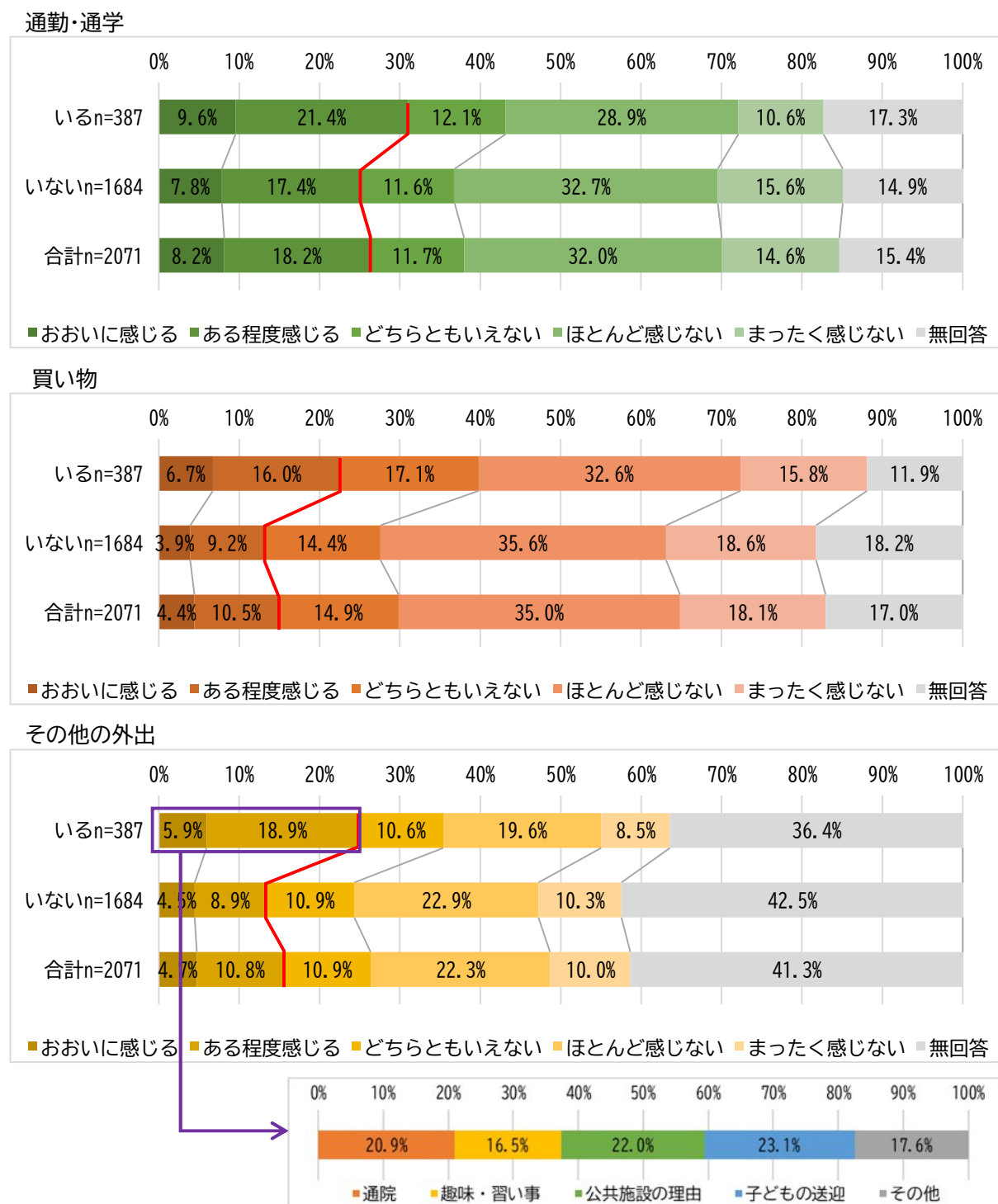
年代別に、外出の際の交通手段に関する不便感として「おおいに感じる」と「ある程度感じる」の回答状況をみると、「通勤・通学」では19歳以下と30歳代、「買い物」と「その他の外出」では30歳代と80歳以上で他の年代よりも割合が高くなっている。「その他の外出」において80歳以上で不便と感じている外出目的は約8割が「通院」である。

図表9 交通手段で不便に感じているか（年代別）



未就学児と同居している世帯としない世帯で、外出の際の交通手段に関する不便感を比較すると、いずれの外出目的も未就学児と同居している世帯はしない世帯よりも不便に感じている割合が高くなっている。その他の外出において未就学児と同居している世帯で不便と感じている外出目的は、「子供の送迎」が 23%と最も多い他、「公共施設の利用」が 22%、「通院」が 21%を占めており、多様な目的で不便を感じている人がみられる。

図表 10 交通手段で不便に感じているか（未就学児の有無別）

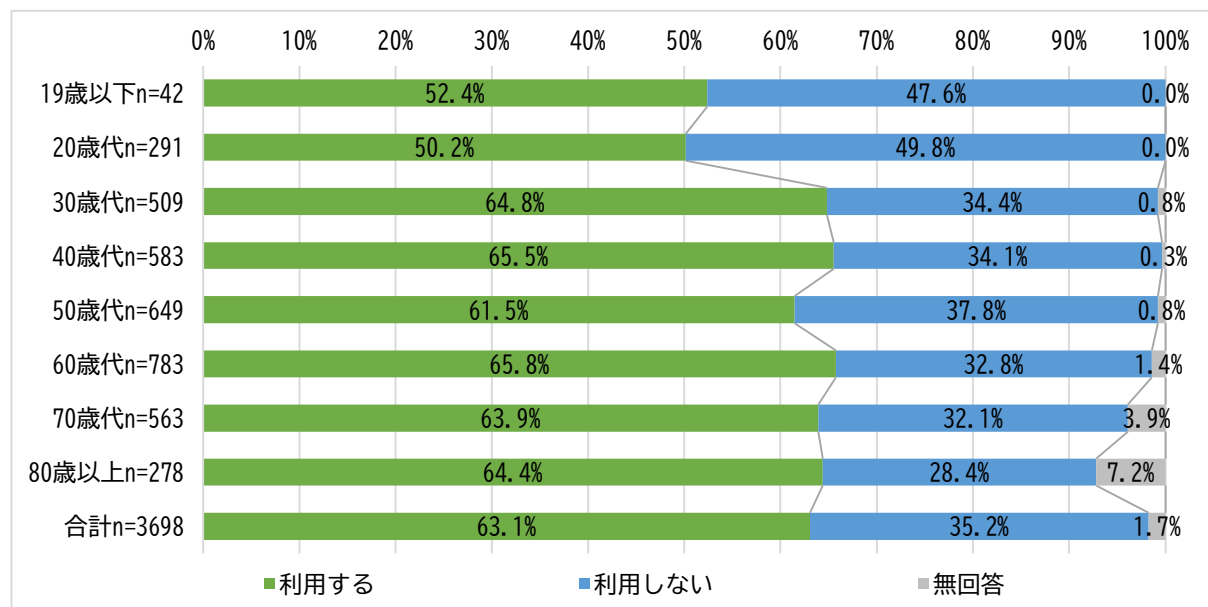


年齢による不便感を含めないために 60 代以上の回答者を除いて集計

ウ 新たな交通システムの利用意向

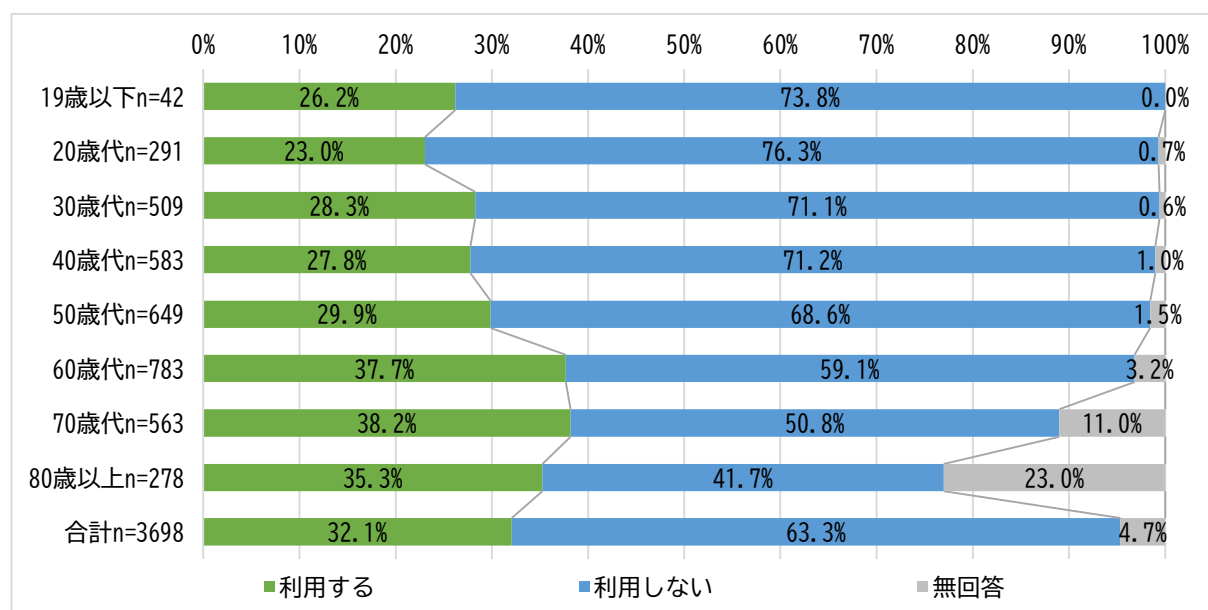
新たな区営バス路線が自宅や目的地の近くを走ることになった場合の利用有無は、回答者合計では「利用する」が 63%、「利用しない」が 35%となっている。年代別では 30 歳代から 80 歳以上まで「利用する」が 65%前後と同程度となっている。

図表 11 新たな区営バス路線の利用意向



デマンド交通が自宅や目的地の近くを走ることになった場合の利用有無は、回答者合計では「利用する」が 32%、「利用しない」が 63%となっており、上記の新たな区営バスよりは利用する意向が低い。年代別で 60 歳代と 70 歳代において「利用する」が 38%と、他の年代よりも利用意向が高くなっている。

図表 12 デマンド交通の利用意向

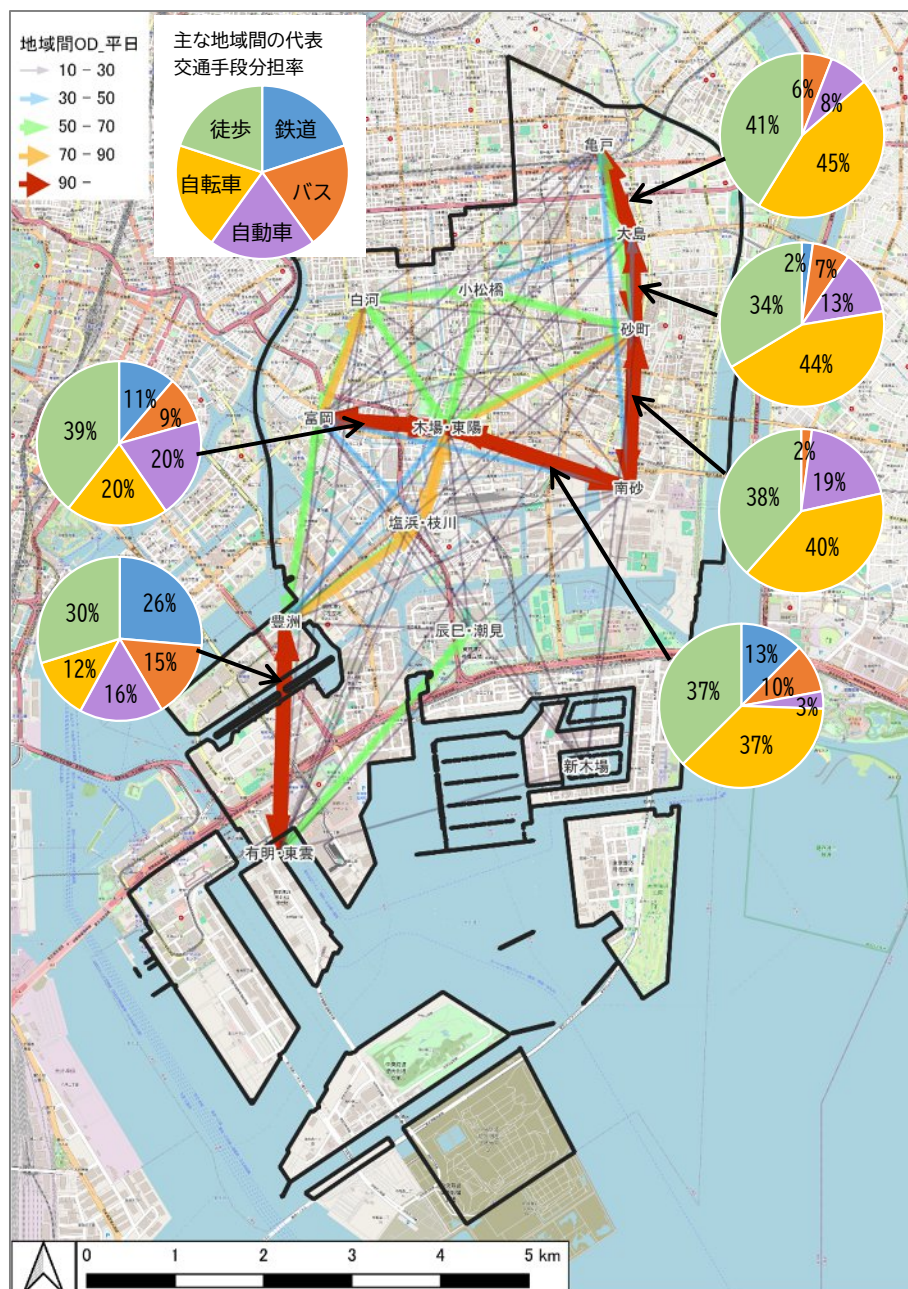


(4) 区民等の移動状況（ビッグデータの分析）

ア 移動と交通手段

携帯電話の位置情報（ビッグデータ）を活用して区内を移動する人の出発地と到着地を1つの移動としたデータを集計する。地域間の移動状況をみると、亀戸⇄大島⇄砂町⇄南砂⇄木場・東陽⇄富岡および有明・東雲⇄豊洲の各地域間の移動が多く見られる。これらの区間の代表交通手段分担率をみると、亀戸⇄大島、大島⇄砂町、砂町⇄南砂は自転車（バイク含む）及び徒歩が8～9割を占め、鉄道及びバスの分担率が他の区間と比較して低くなっている。

図表 13 移動量と代表交通手段分担率（平日）

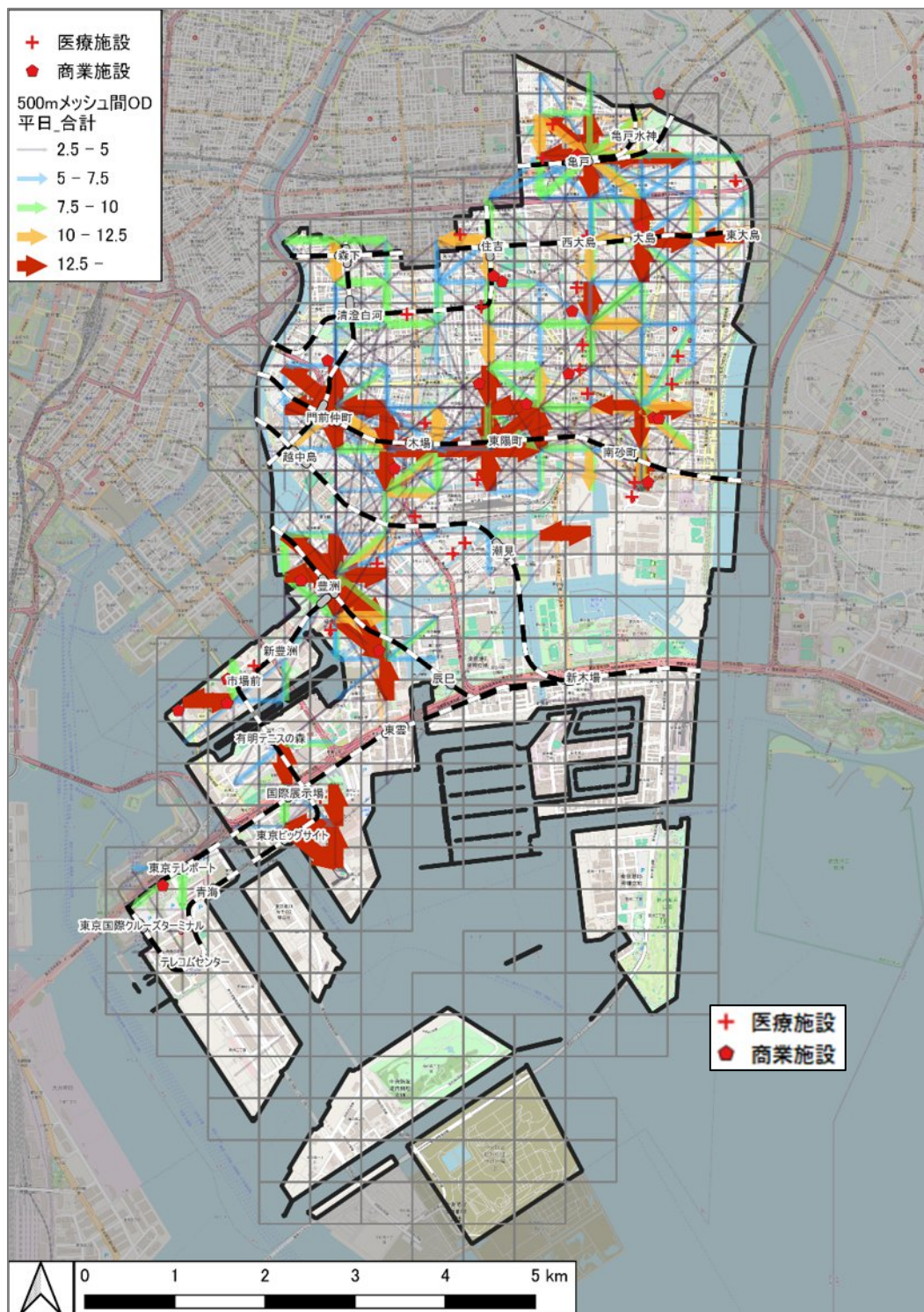


出典)移動量:携帯電話の位置情報データ(令和5年10月の1か月分の取得データの平日1日平均値)
代表交通手段分担率:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

イ 平日と休日の移動

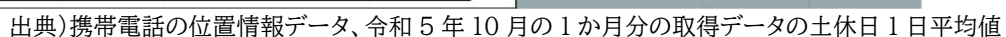
平日の移動量を見ると、隣接メッシュ間が多く、特に亀戸駅、大島駅、東陽町駅、門前仲町駅、豊洲駅、東京ビッグサイト駅の周辺で多くなっている。離れたメッシュ間の移動については、豊洲地区を発着する移動量がみられる。

図表 14 移動量（平日）



出典)携帯電話の位置情報データ、令和5年10月の1か月分の取得データの平日1日平均値

図表 15 移動量（休日）



(5) 地域公共交通の課題

① 鉄道と既存路線バスのサービスが低い地域への対応

- ・ 本区の公共交通は鉄道が東西方向に整備されているのに対し、南北を結ぶ公共交通は路線バスが主な移動手段となっている。鉄道駅が36箇所、路線バスが49路線と充実しているが、鉄道駅500m・バス停留所200m圏内を公共交通サービス圏域とした場合、圏域外となる地域が点在して存在する。
- ・ バス事業における運転手不足、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少、近年の燃料価格高騰を受けた経営環境を踏まえると、民間交通事業者に地域公共交通の拡充を委ねることは厳しい状況である。

② 移動が困難な高齢者への対応

- ・ 令和6年の人口は約53.9万人、65歳以上の高齢者の割合は20.9%となっている。後期高齢者（75歳以上）人口は、令和6年の約6.2万人から令和11年の約6.8万人に増加する推計となっている。
- ・ 区民アンケート調査結果から、70歳代では4.1%、80歳以上では21.9%が最寄りバス停などへは歩行できない等、歩行に困難を感じている。
- ・ 高齢者では外出の際の交通手段に関する不便感が他年代よりも高くなっている。

③ 移動に不便を感じている子育て世帯への対応

- ・ 区民アンケート調査結果から、外出の際の交通手段に関する不便さの回答状況を未就学児がいる世帯といない世帯でみると、通勤・通学、買い物等のいずれの目的でも未就学児のいる世帯はいない世帯よりも不便に感じている割合が高くなっている。

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

- ・ 区民の公共施設や商業施設への日常の移動状況について、新たな交通システムの利用意向も踏まえ、移動ニーズに合った新たな交通手段の導入を検討する必要がある。

3 導入地域の検討

従来の地域公共交通(鉄道・路線バス)を補完する新たな交通システムの導入を検討するため、地域評価を行い、導入効果の高い地域を選定した。

(1) 導入地域の選定にあたって

■ 区内を 13 地域に分割

人口集計や町会等の地域区分として用いられている出張所単位や都市計画マスタープランの地区、令和5年度の公共交通に関するアンケート調査の集計地域を参考に、これらの境界線が重なるように区内を 13 地域に分けて評価する。

■ 評価指標の設定

本区の地域公共交通に関する課題に即した評価指標を設定する。

本区の地域公共交通の課題	評価指標
① 鉄道と既存路線バスの サービスが低い地域への対応	① ア 公共交通サービス圏域外の人口 P.20 イ バス運行本数 P.21
② 移動が困難な 高齢者への対応	② ウ 65 歳以上人口 P.22 エ 高齢者の交通不便意識 P.23 オ 高齢者の歩行困難性 P.24
③ 移動に不便を感じている 子育て世帯への対応	③ カ 5 歳以下人口 P.25 キ 子育て世代の交通不便意識 P.26
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	④ ク 主要施設の立地状況 P.27 ケ 商業施設の立地状況 P.28 コ 地域の移動量 P.29 サ 新交通システムの利用意向 P.30

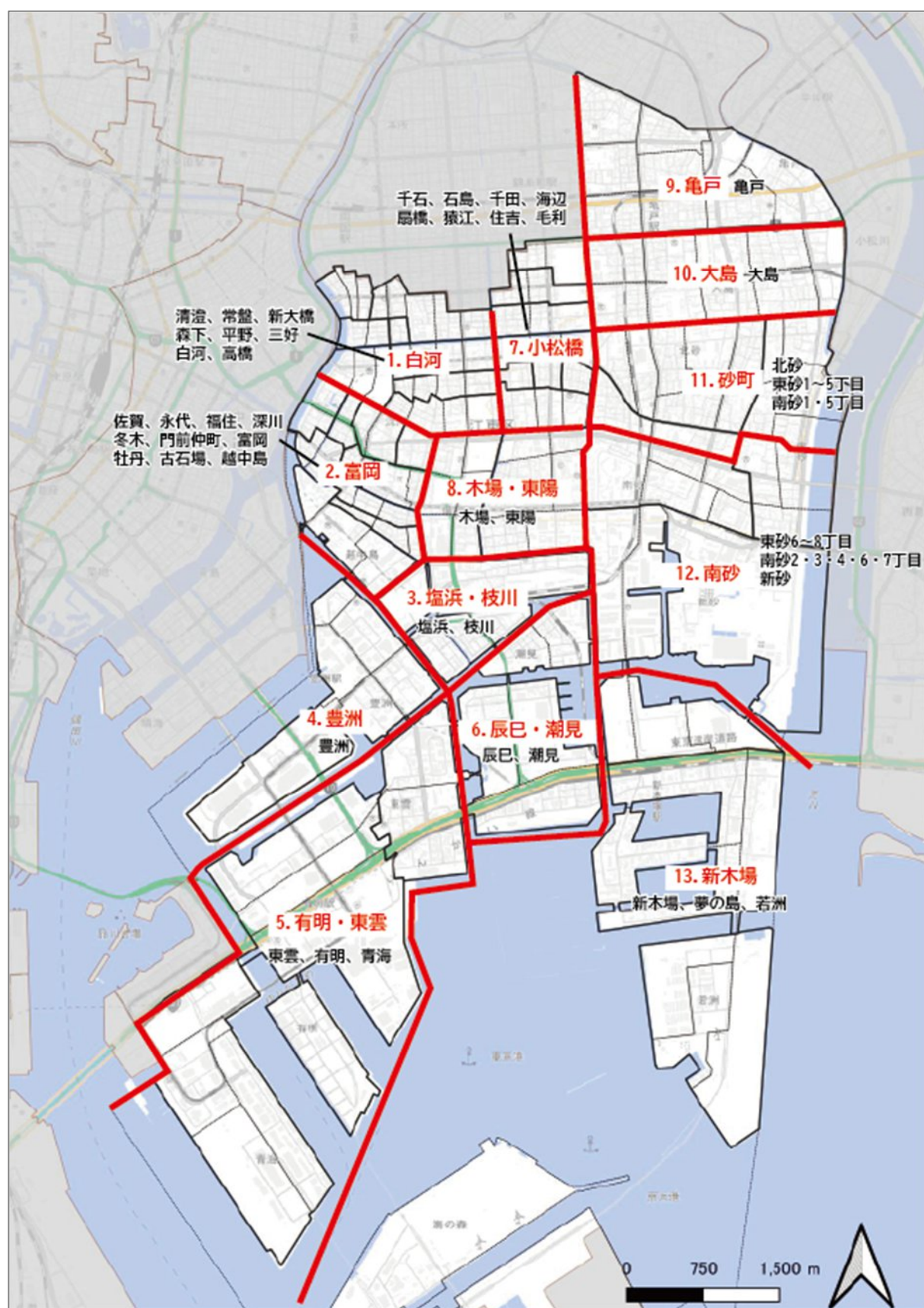
■ 5 段階の点数化

各指標の数値をそのまま適用するのではなく、各指標を 1 ～ 5 点の 5 段階で点数化する。

■ 合計点数で評価

評価ランクを合計した数値で地域評価を行う。

図表 15 地域評価における地域区分

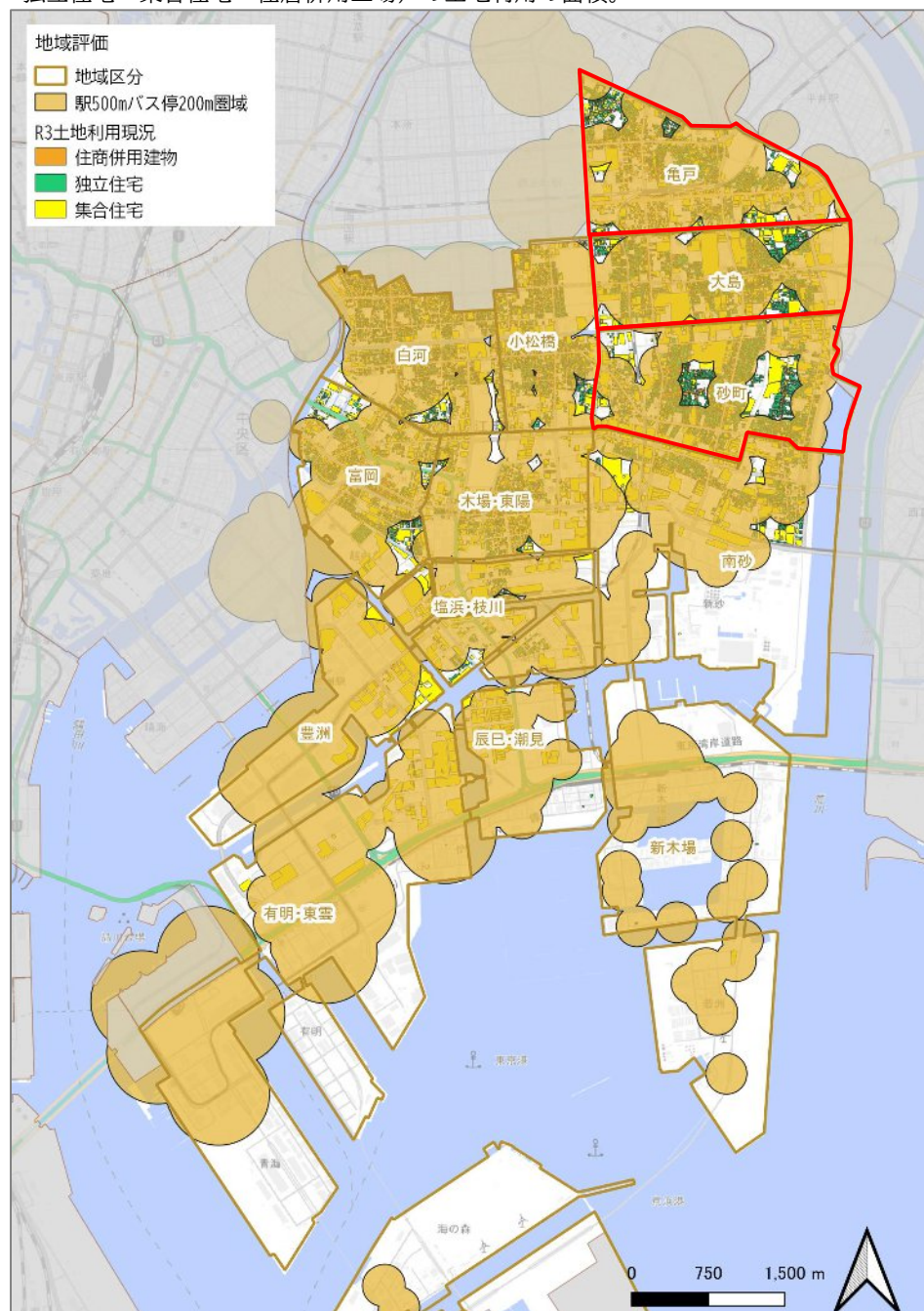


ア 公共交通サービス圏域外の人口(人)

公共交通サービス圏域外の人口は「砂町」が最も多く、次いで「亀戸」、「大島」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標(人)	2,945	7,516	3,480	6,857	1,266	542	2,920	961	10,935	10,204	14,310	7,517	4
ランク	2	4	2	3	1	1	2	1	5	5	5	4	1

鉄道駅 500m・バス停 200m を公共交通サービス圏域とし、圏域外の人口は住民基本台帳（令和 6 年 1 月 1 日現在）の町丁目別人口に可住地面積比を乗じて算出。可住地面積は令和 3 年度土地利用現況調査における住宅用途（住商併用建物・独立住宅・集合住宅・住居併用工場）の土地利用の面積。



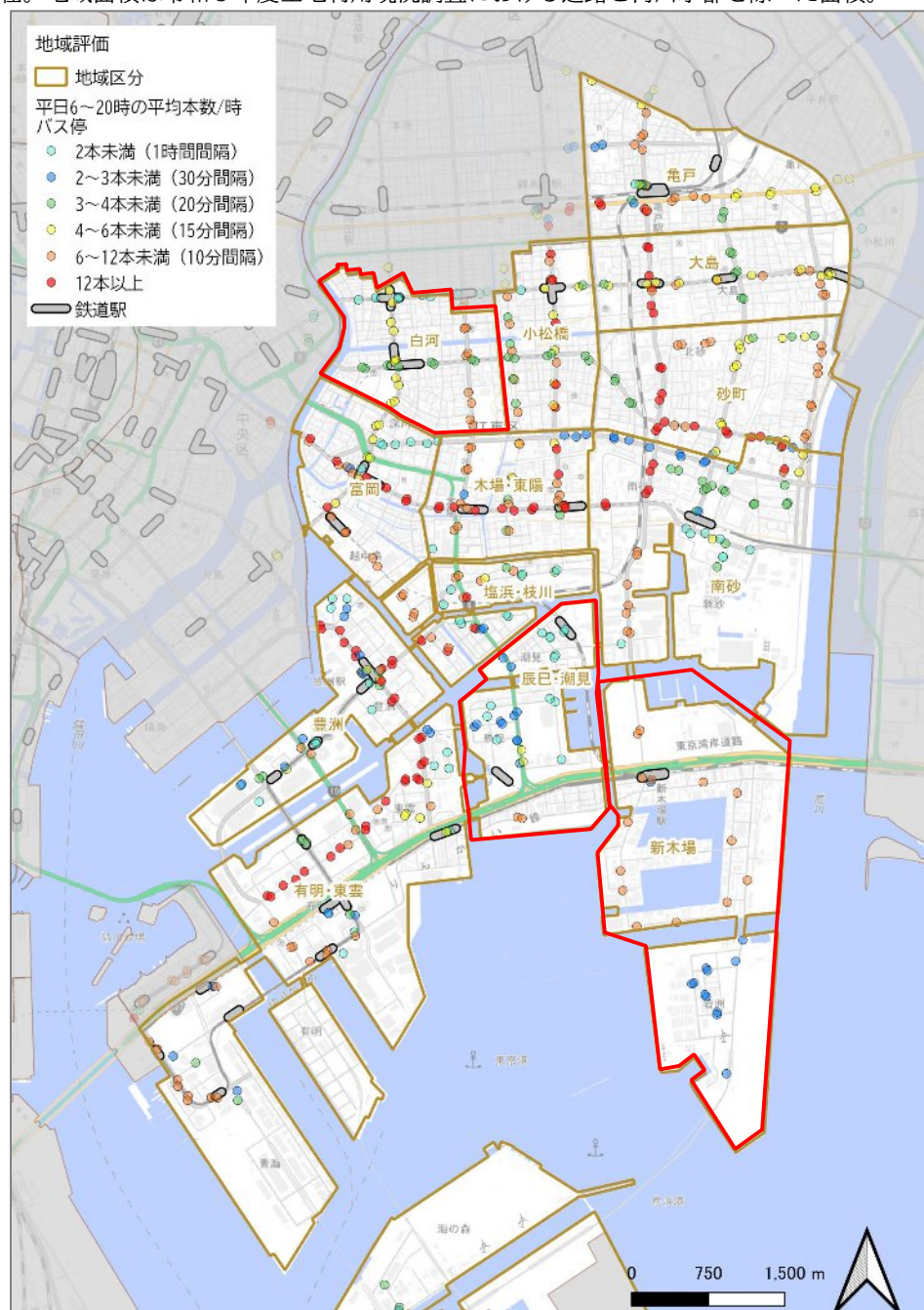
評価指標	評価ランク（点数設定）					
	0	1	2	3	4	5
公共交通サービス圏域外の人口（人）	—	2,500未満	2,500～5,000未満	5,000～7,500未満	7,500～10,000未満	10,000以上

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)

バス路線のサービス水準を評価するために単位面積あたりの運行本数を集計する。運行本数が少ないほど地域評価が高くなる。「辰巳・潮見」が最も少なく、次いで「新木場」、「白河」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標 (本/ha)	11.7	29.8	27.3	28.6	15.1	4.7	26.6	42.0	21.2	26.1	26.6	12.8	5.2
ランク	5	2	2	2	4	5	2	1	3	2	2	5	5

地域に所在するバス停留所の運行本数(平日の全時間帯)を足し合わせた本数を地域面積で割る。運行本数は令和6年6月現在。地域面積は令和3年度土地利用現況調査における道路と河川水部を除いた面積。



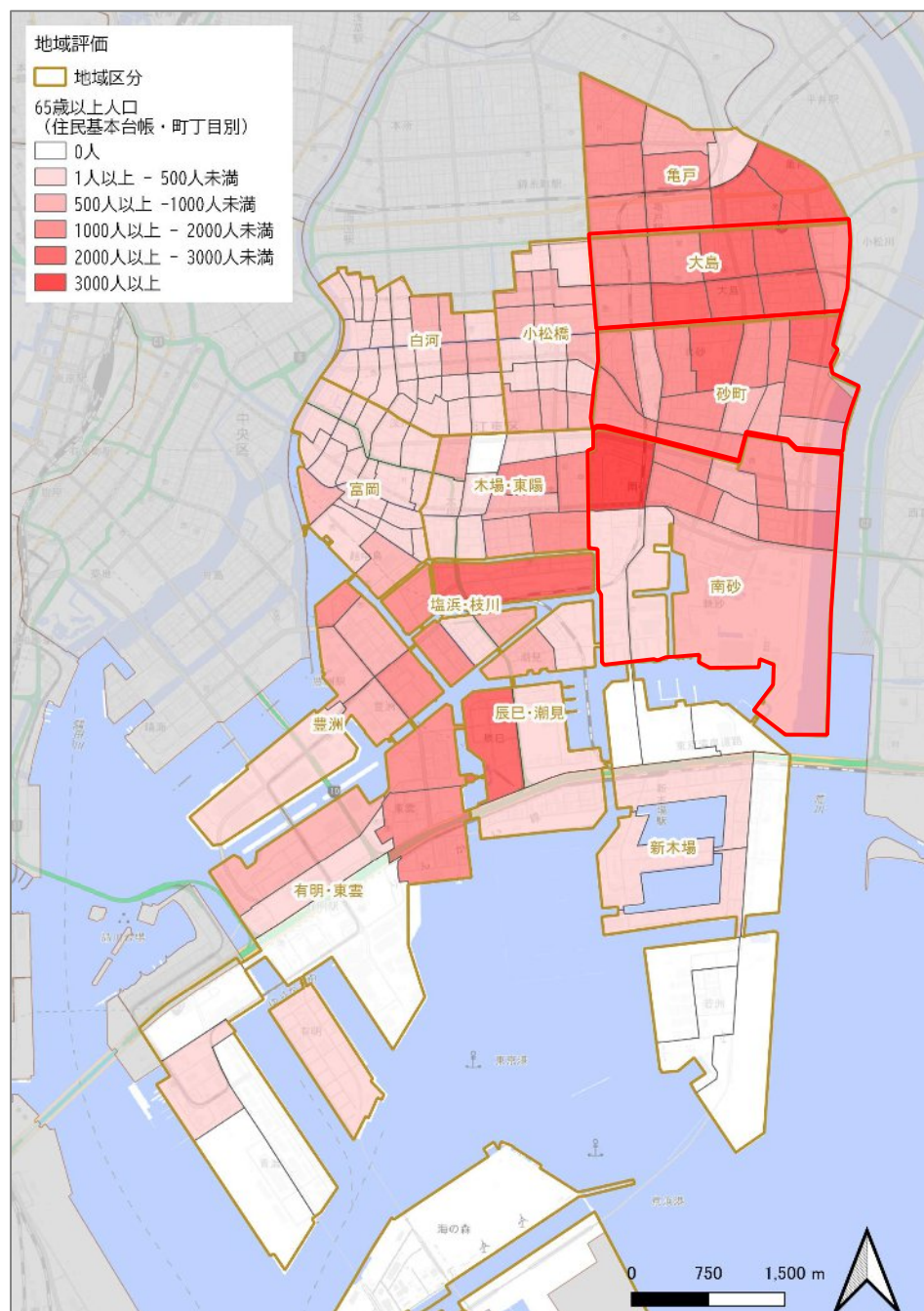
評価指標	評価ランク(点数設定)					
	0	1	2	3	4	5
バスの単位面積あたり運行本数 (片側運行本数の合計)(本/ha)	—	30.0以上	25.0～30.0未満	20.0～25.0未満	15.0～20.0未満	15.0未満

ウ 65 歳以上人口(人)

65 歳以上人口は「砂町」が最も多く、次いで「大島」、「南砂」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標(人)	8,983	7,371	5,792	4,824	3,650	4,178	7,961	8,138	12,360	16,729	19,664	13,101	6
ランク	3	2	2	1	1	1	3	3	4	5	5	5	1

65 歳以上人口は住民基本台帳（令和 6 年 1 月 1 日現在）。



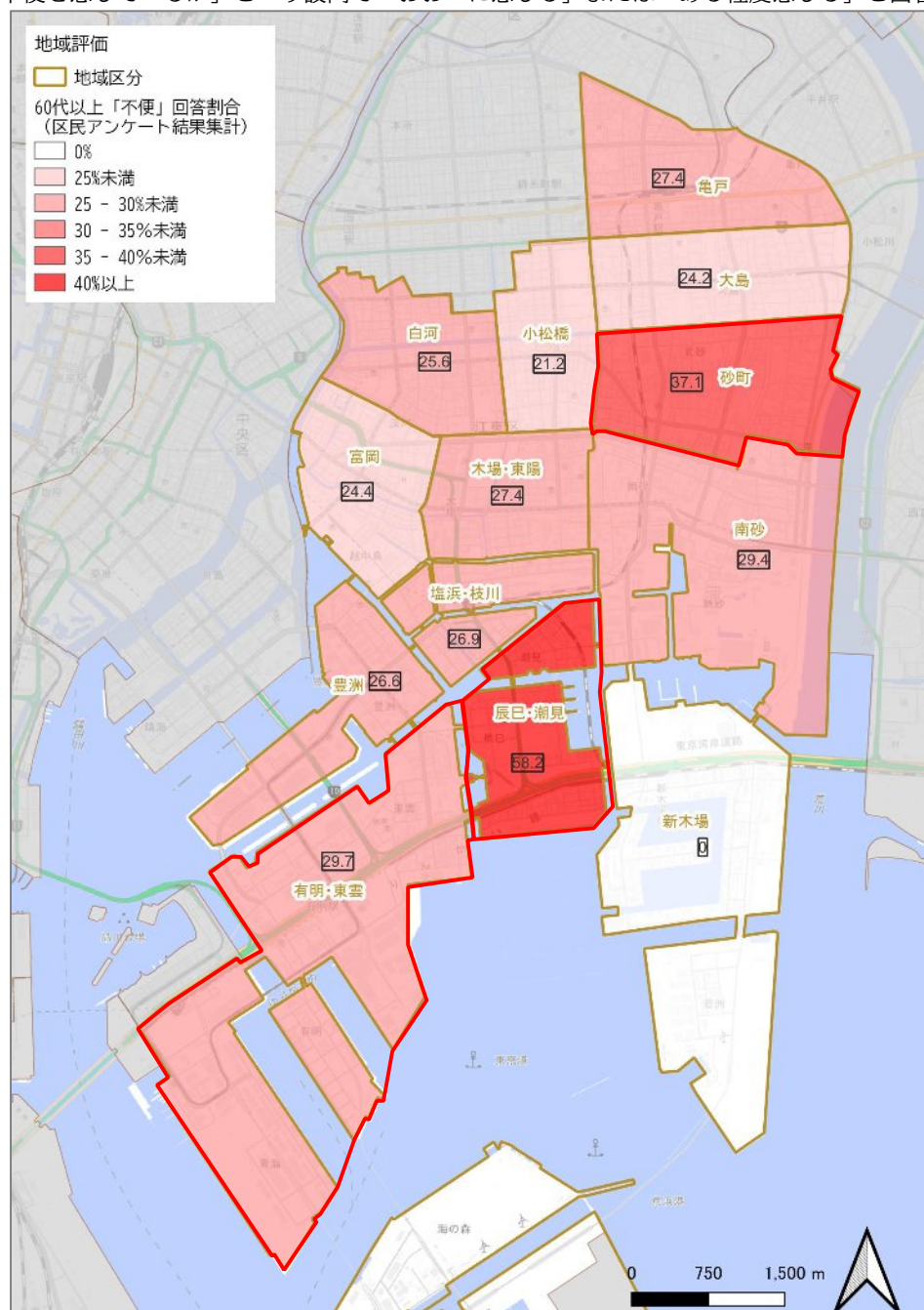
評価指標	評価ランク (点数設定)					
	0	1	2	3	4	5
65歳以上人口	—	5,000未満	5,000～7,500未満	7,500～10,000未満	10,000～12,500未満	12,500以上

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(%)

高齢者の移動の不便さを評価するために区民アンケート調査結果から普段の移動について「不便」と回答した人の割合を集計する。「辰巳・潮見」が最も多く、次いで「砂町」、「有明・東雲」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標 (%)	25.6%	24.4%	26.9%	26.6%	29.7%	58.2%	21.2%	27.4%	27.4%	24.2%	37.1%	29.4%	0.0%
ランク	2	1	2	2	2	5	1	2	2	1	4	2	0

60 代以上回答者のうち、普段の外出を目的別（通勤・通学、買い物、その他）のいずれかの設問で「外出の際に交通手段で不便を感じているか」という設問で「おおいに感じる」または「ある程度感じる」と回答した割合。



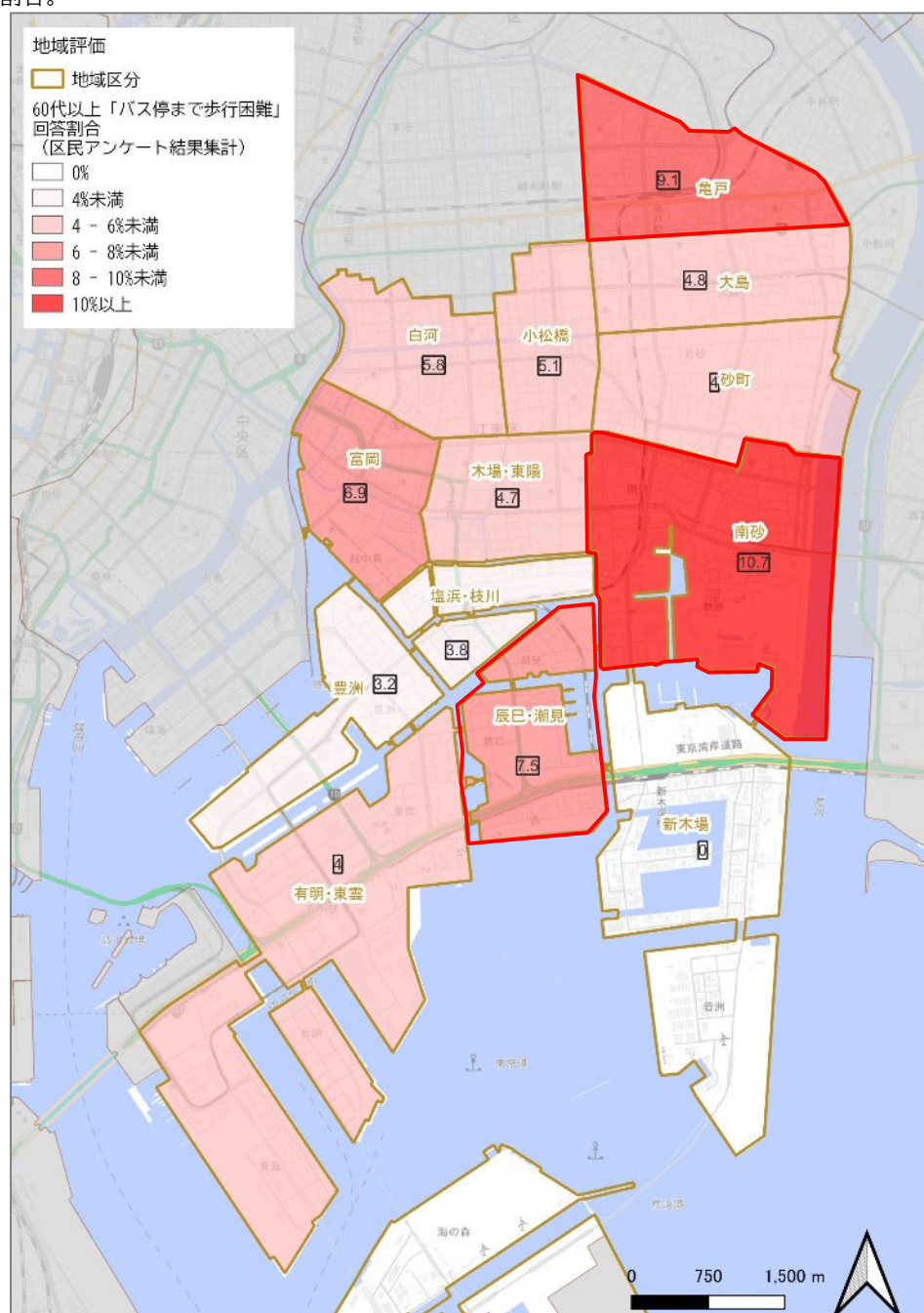
評価指標	評価ランク (点数設定)					
	0	1	2	3	4	5
区民アンケート結果より60代以上で「不便」と回答した人の割合 (%)	0	25%未満	25～30%未満	30～35%未満	35～40%未満	40%以上

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(%)

高齢者の歩行困難さを評価するために、区民アンケート調査結果からバス停留所までの歩行困難等と回答した人の割合を集計する。「南砂」が最も多く、次いで「亀戸」、「辰巳・潮見」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標 (%)	5.8%	6.9%	3.8%	3.2%	4.0%	7.5%	5.1%	4.7%	9.1%	4.8%	3.8%	10.7%	0.0%
ランク	2	3	1	1	2	3	2	2	4	2	1	5	0

60 代以上回答者のうち、バス停留所までの歩行状況を聞く設問で「自宅周辺であれば歩行できるが最寄りバス停などへは歩行できない」「介助者がいれば歩行できる」「白杖を利用して歩行している」「車いすを利用している」と回答した割合。



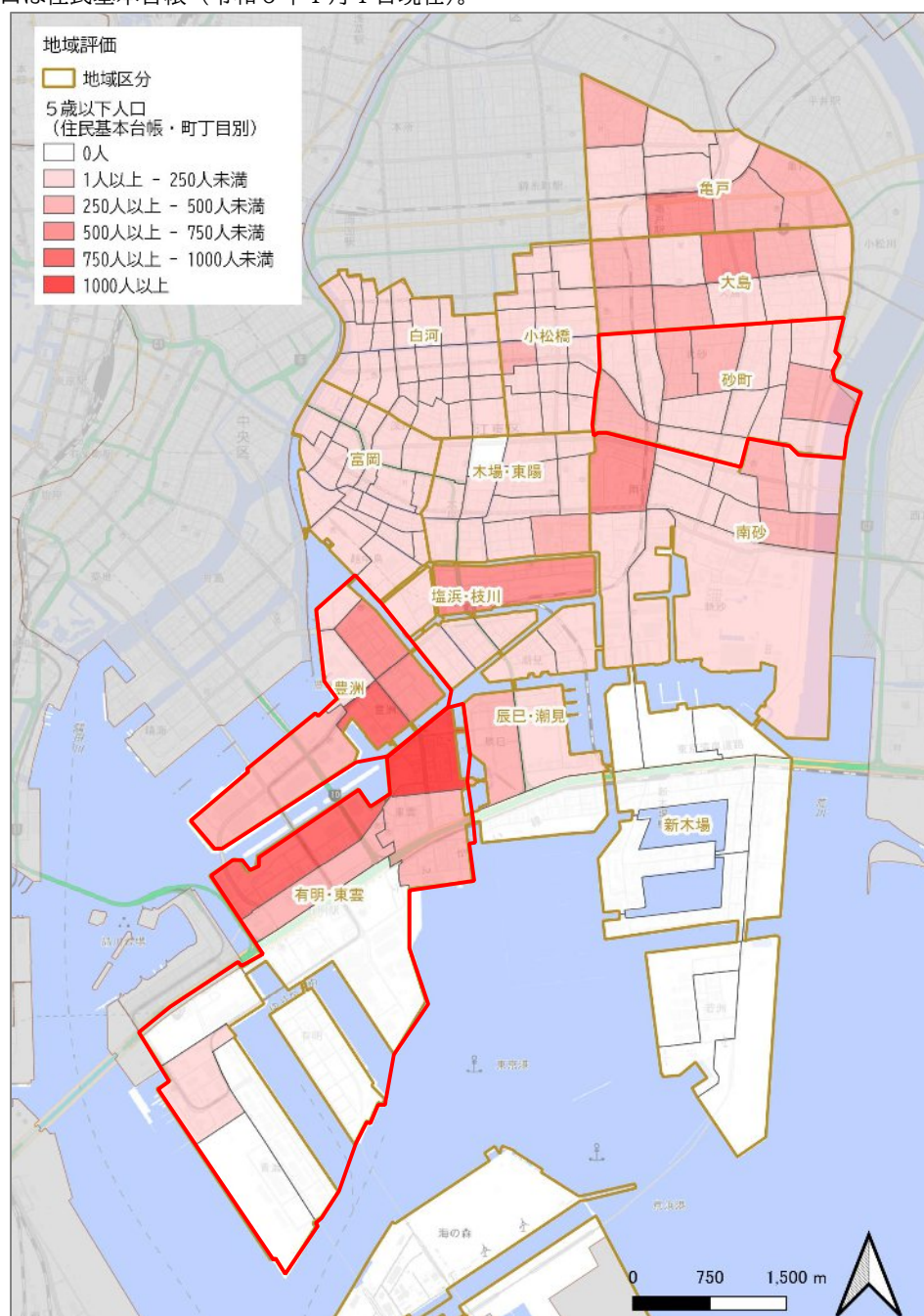
評価指標	評価ランク (点数設定)					
	0	1	2	3	4	5
区民アンケート結果より60代以上でバス停まで歩行できない人の割合 (%)	0	4%未満	4～6%未満	6～8%未満	8～10%未満	10%以上

カ 5 歳以下人口(人)

子育て世帯の居住状況を評価するために、5歳以下の人口を集計する。「有明・東雲」が最も多く、次いで「豊洲」、「砂町」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標(人)	2,003	1,501	1,254	2,937	3,190	609	1,828	1,710	2,523	2,644	2,870	2,128	0
ランク	3	2	1	4	5	1	2	2	4	4	4	3	1

5歳以下人口は住民基本台帳（令和6年1月1日現在）。



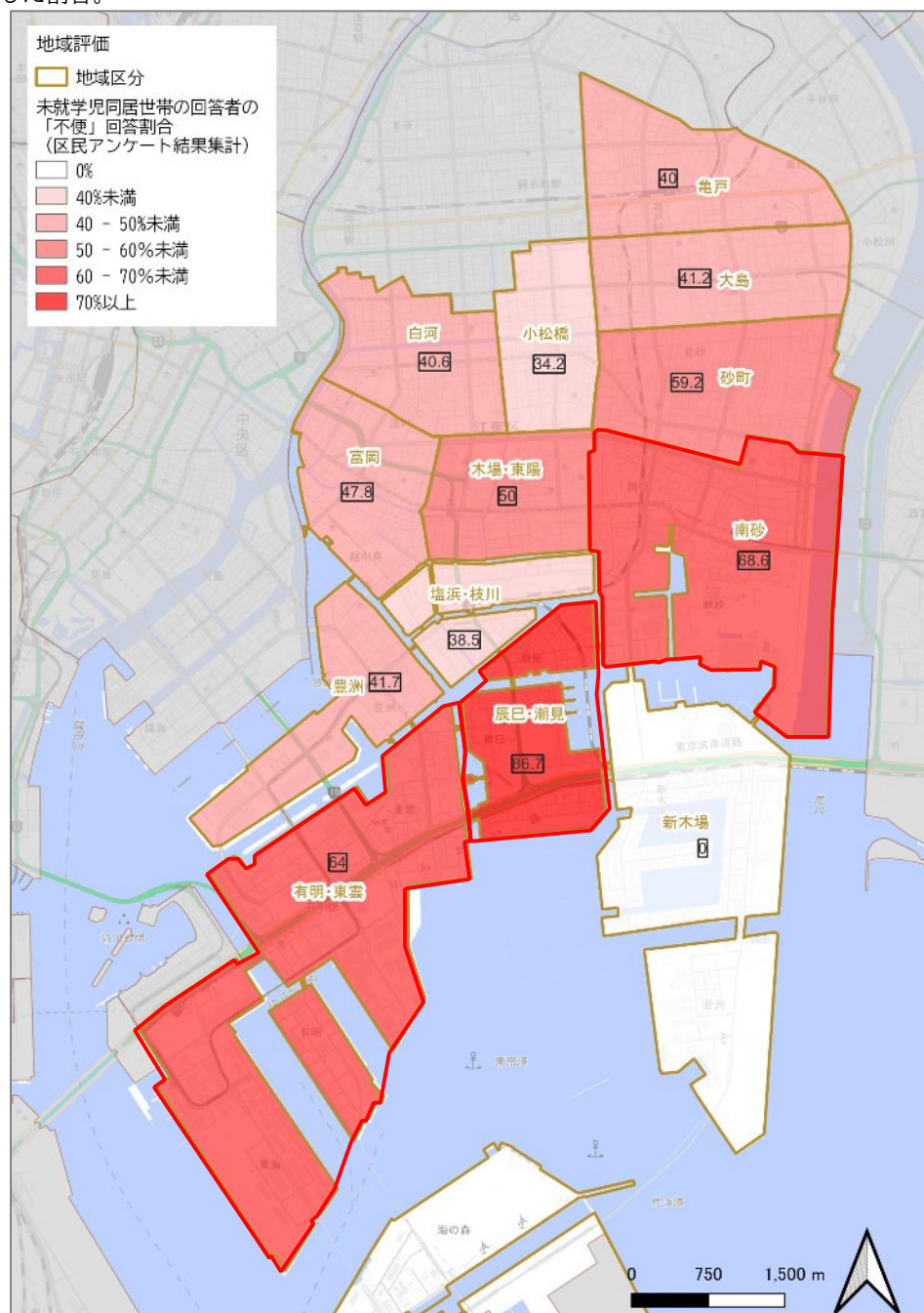
評価指標	評価ランク (点数設定)					
	0	1	2	3	4	5
5歳以下人口	—	1,500未満	1,500～2,000未満	2,000～2,500未満	2,500～3,000未満	3,000以上

キ 区民アンケート結果より未就学児同居世帯で「不便」と回答した人の割合(%)

子育て世帯の移動の不便さを評価するために、区民アンケート調査結果において未就学児と同居している世帯で普段の移動について「不便」と回答した人の割合を集計する。「辰巳・潮見」が最も多く、次いで「南砂」、「有明・東雲」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標(%)	40.6%	47.8%	38.5%	41.7%	64.0%	86.7%	34.2%	50.0%	40.0%	41.2%	59.2%	68.6%	0.0%
ランク	2	2	1	2	4	5	1	3	2	2	3	4	0

未就学児と同居している世帯である回答者のうち、普段の外出を目的別（通勤・通学、買い物、その他）のいずれかの設問で「外出の際に交通手段で不便を感じているか」という設問で「おおいに感じる」または「ある程度感じる」と回答した割合。



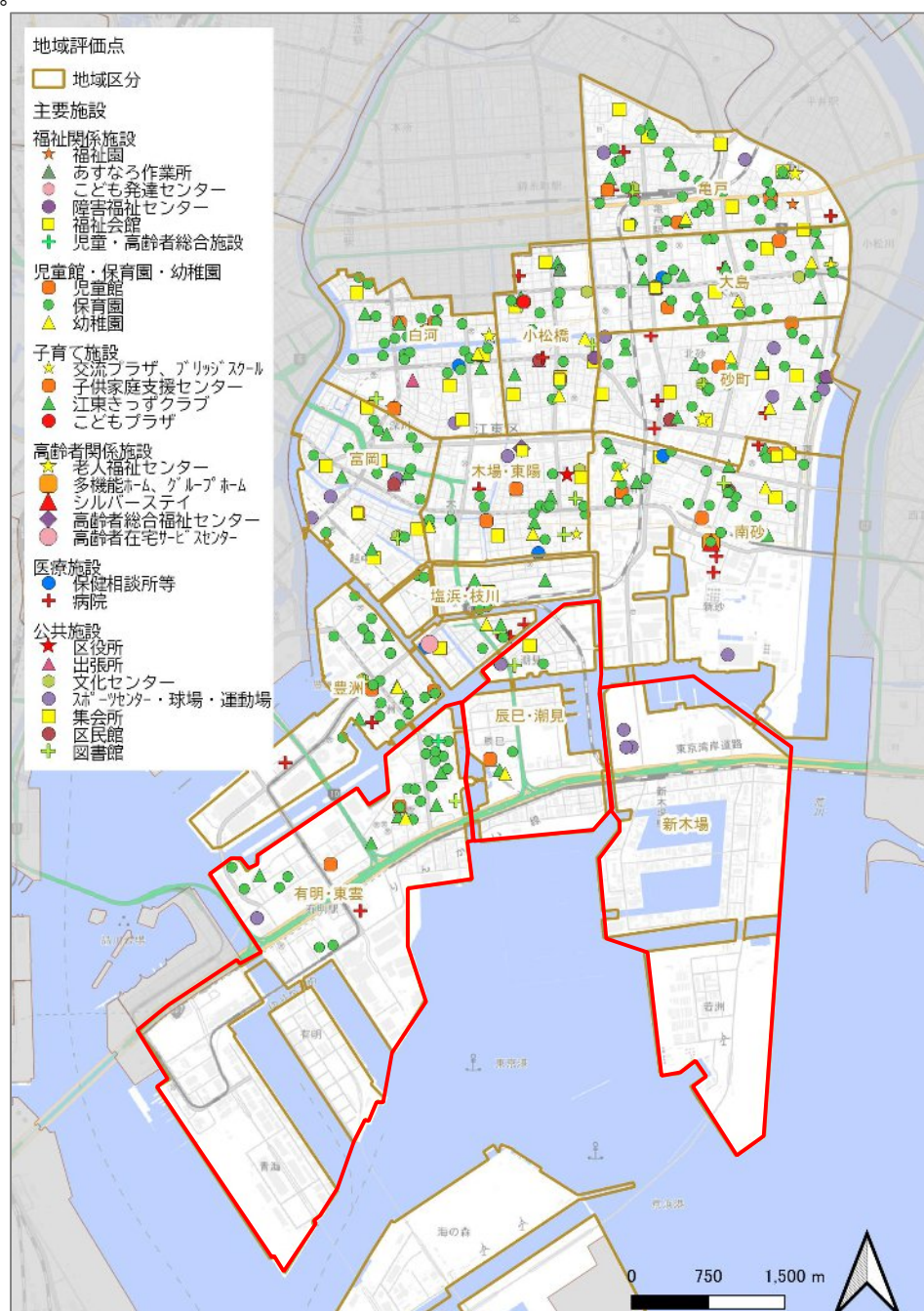
評価指標	評価ランク（点数設定）					
	0	1	2	3	4	5
区民アンケート結果より未就学児同居世帯で「不便」と回答した人の割合(%)	0	40%未満	40～50%未満	50～60%未満	60～70%未満	70%以上

ク 主要施設の施設数密度(箇所/km²)

日常的に利用する施設へのアクセス性を評価するために主要施設の密度を集計する。密度が小さいほど近くに施設なく、地域外にある施設を利用する必要があることから不便であると評価される。「新木場」が最も少なく、次いで「有明・東雲」、「辰巳・潮見」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標 (箇所/km ²)	29	21	22	18	6	6	28	25	30	25	22	12	1
ランク	1	2	2	3	5	5	1	1	1	1	2	4	5

主要施設数を地域面積で割る。主要施設とは公共施設、医療施設、高齢者関係施設、子育て施設、児童館・保育園・幼稚園、福祉関係施設（令和6年6月現在）。地域面積は令和3年度土地利用現況調査における道路と河川水部を除いた面積。



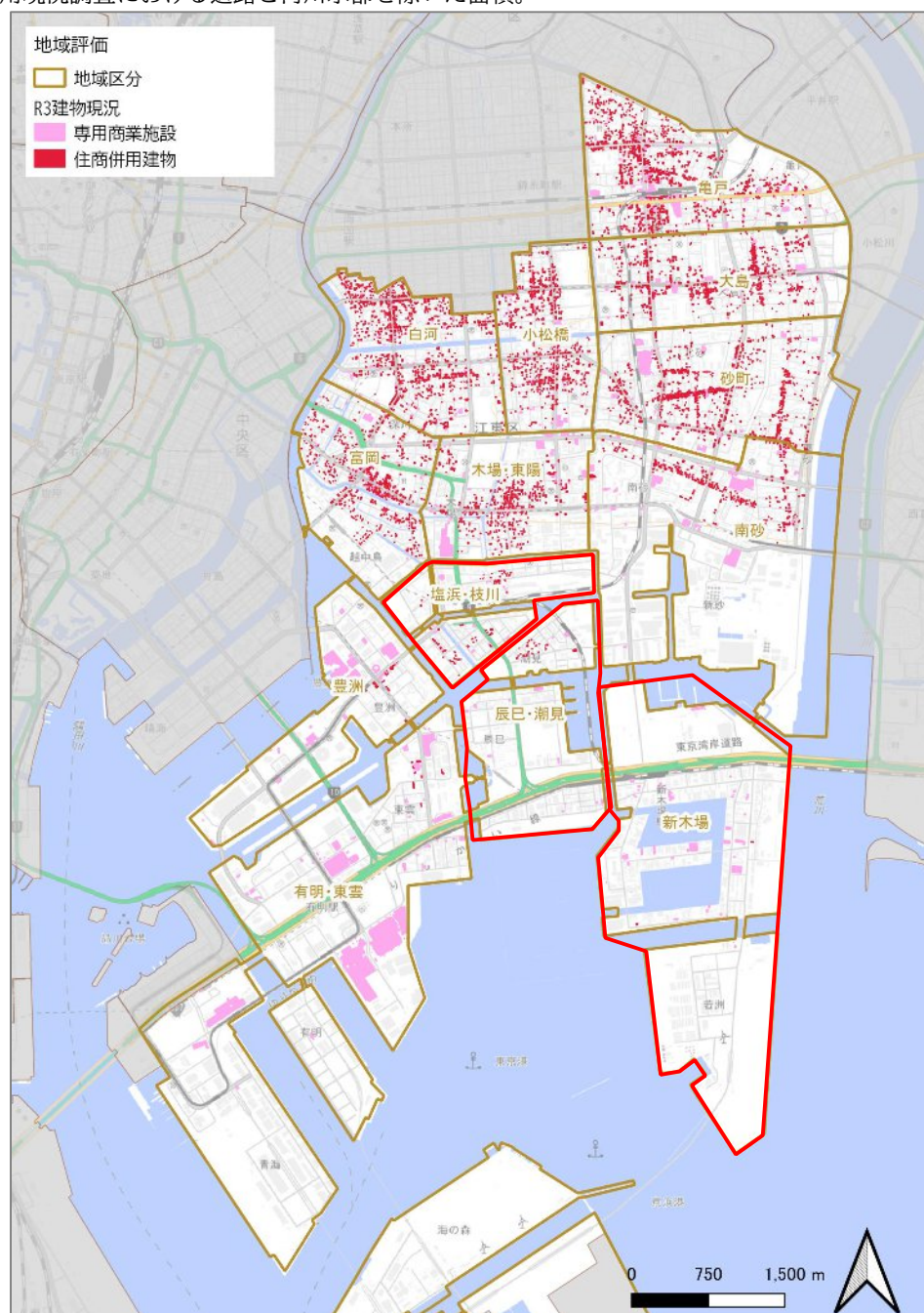
評価指標	評価ランク（点数設定）					
	0	1	2	3	4	5
主要施設の施設数密度（箇所/km ² ）	—	25以上	20～25未満	15～20未満	10～15未満	10未満

ケ 商業施設の単位面積あたり延床面積(m²/ha)

商業施設の規模を評価するために商業施設の単位面積あたり床面積を集計する。延床面積が小さいと大型の商業施設が少なく、欲しい品目を購入するために地域外にある施設を利用する必要があることから不便であると評価される。「塩浜・枝川」が最も少なく、次いで「辰巳・潮見」、「新木場」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標 (m ² /ha)	2,505	310	135	3,305	1,943	143	507	994	748	322	683	739	234
ランク	1	4	5	1	1	5	3	2	3	4	3	3	5

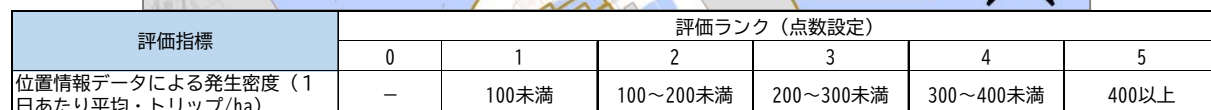
商業施設の延床面積を地域面積で割る。商業施設の延床面積は令和3年度土地利用現況調査。地域面積は令和3年度土地利用現況調査における道路と河川水部を除いた面積。



評価指標	評価ランク (点数設定)					
	0	1	2	3	4	5
商業施設の単位面積あたり延床面積 (m ² /ha)	—	1,000以上	750～1,000未満	500～750未満	250～500未満	250未満

移動量が多いところは公共交通に転換可能な移動も多く含む可能性があることから、移動量の発生密度を評価する。発生密度は「木場・東陽」が最も多く、次いで「豊洲」、「富岡」となっている。

発生量を地域面積で割る。発生量は携帯電話等の位置情報データによる125mメッシュ単位の各地域内からの発生トリップを集計、令和5年10月の1日あたりの平均値（人口による拡大処理後）。地域面積は令和3年度土地利用現況調査における道路と河川水部を除いた面積。

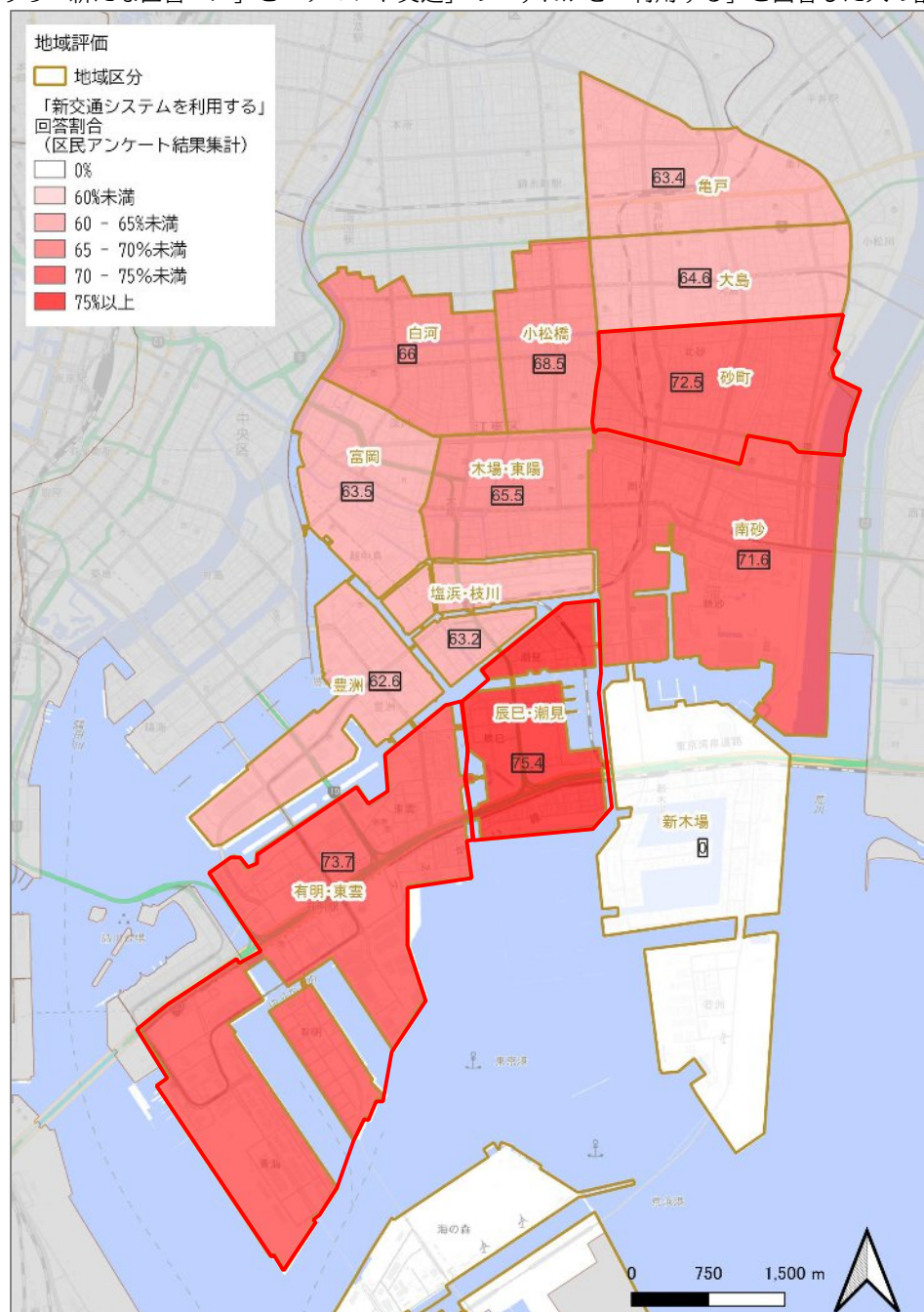


サ 区民アンケート結果より「新交通システムを利用する」と回答した人の割合(%)

新たな交通システムの利用意向を評価するために、区民アンケート調査結果の新たな区営バスおよびデマンド交通のいずれかを「利用する」と回答した人の割合を集計する。「辰巳・潮見」が最も多く、次いで「有明・東雲」、「砂町」となっている。

	白河	富岡	塩浜・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
指標(%)	66.0%	63.5%	63.2%	62.6%	73.7%	75.4%	68.5%	65.5%	63.4%	64.6%	72.5%	71.6%	0.0%
ランク	3	2	2	2	4	5	3	3	2	2	4	4	0

全回答者のうち「新たな区営バス」と「デマンド交通」のいずれかを「利用する」と回答した人の割合。



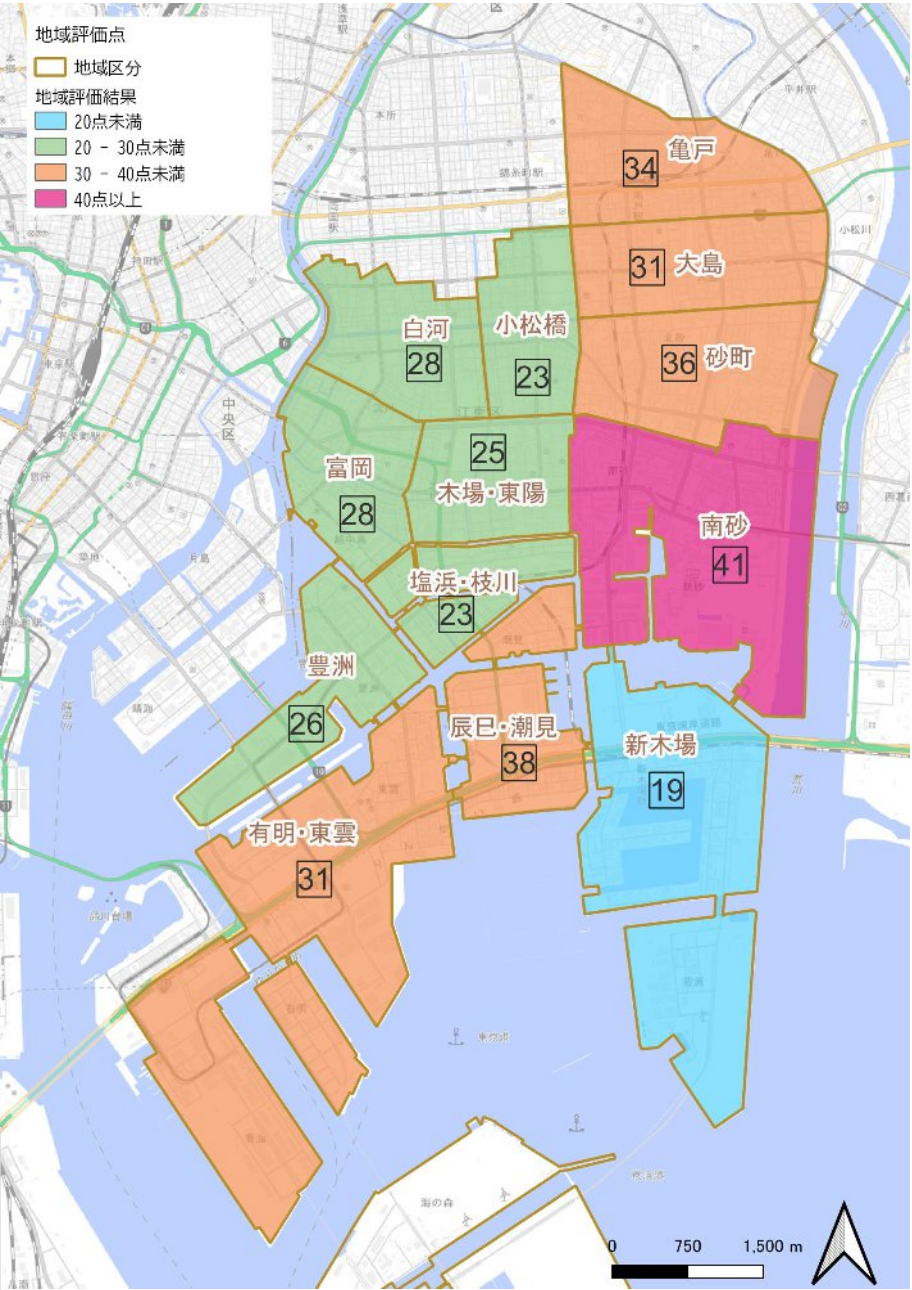
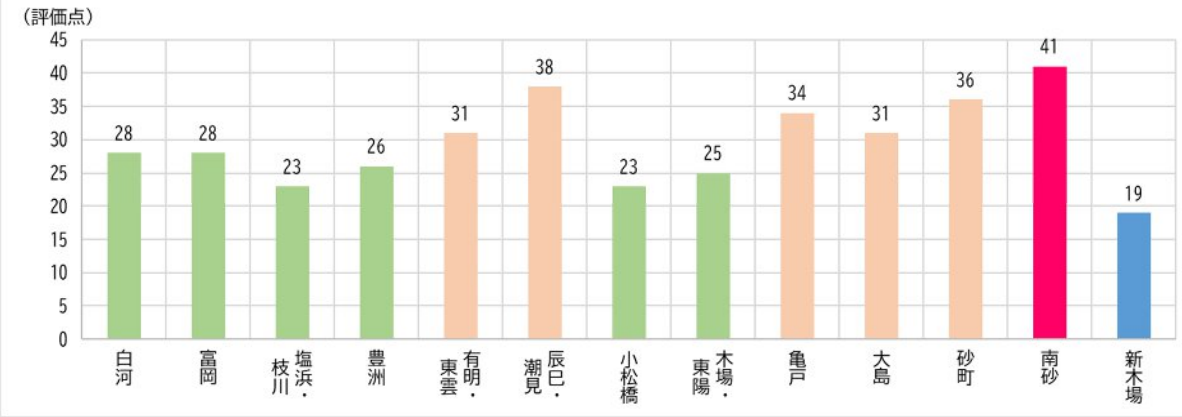
評価指標	評価ランク (点数設定)					
	0	1	2	3	4	5
区民アンケート結果より「新交通システムを利用する」と回答した人の割合(%)	0	60%未満	60~65%未満	65~70%未満	70~75%未満	75%以上

(2) 評価結果

前述のすべての評価指標を使って５段階で点数化した数値を足し合わせて評価した結果、「南砂」が最も高く、次いで「辰巳・潮見」、「砂町」の順となっている。

点数化による評価（総合的な視点）

課題	記号	評価指標	白河	富岡	塩浜・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同居世帯で「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/k㎡） ←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（㎡/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
評価結果（順位）			7	7	11	9	5	2	11	10	4	5	3	1	13

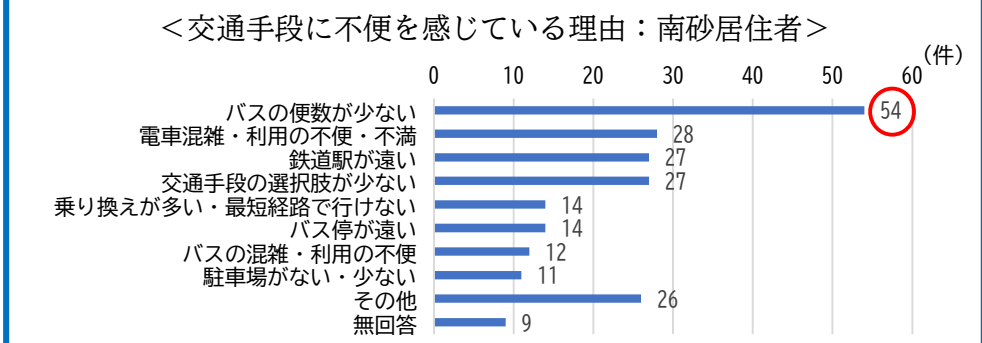


(3) 上位3地域の地域特性

南砂（1位）の地域特性

- 評価結果（概要）
- ・65歳以上人口が13地域のなかで3番目に多い（区全体の12％）。
 - ・バス運行本数が少なく、アンケートでは60代以上で、バス停まで歩行できないと回答した人の割合が13地域のなかで最も高い。

- 区民アンケート
- ・移動に不便を感じる理由
- 最も多い理由は「バスの便数が少ない」、次いで「電車混雑・利用の不便・不満」「鉄道駅が遠い」「交通手段の選択肢が少ない」が同程度の回答数となっている。



出典) 区民アンケート（令和6年1月実施）、不便を「大に感じる」「ある程度感じる」と回答した人の自由記述を集計

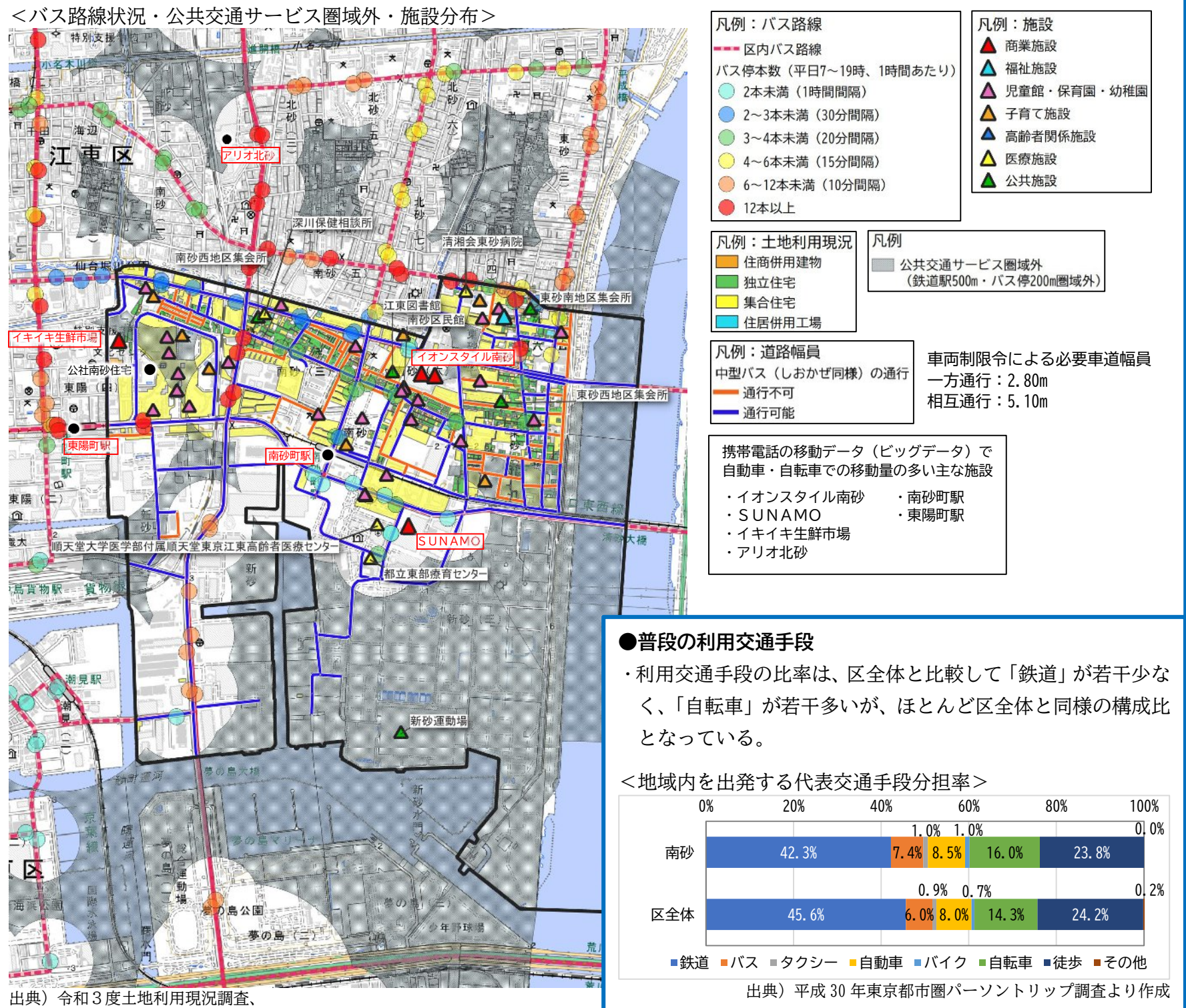
- ・新たな区営バスで行きたいところ及び利用頻度
- 「豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲等」が属性を問わず多いが、そのほとんどが月数回以下と利用頻度は少ない。
- 「東陽町/東陽町駅/江東区役所」、「南砂町駅/順天堂東京江東高齢者医療センター/SUNAMO」なども上位に挙げられている。

＜新たな区営バスで最も行きたい目的施設＞

目的施設	回答数	週1回以上	月数回以下
【全回答数】上位5			
豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲等	45件	5件	40件
東陽町駅/江東区役所	22件	8件	14件
南砂町駅/順天堂東京江東高齢者医療センター/SUNAMO	21件	8件	13件
亀戸/亀戸駅	8件	3件	5件
お台場	7件	1件	6件
【60代以上】上位3			
豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲等	16件	1件	15件
東陽町/東陽町駅/江東区役所	12件	3件	9件
南砂町駅/順天堂東京江東高齢者医療センター	10件	2件	8件
【未就学児同居世帯】上位3			
豊洲/ららぽーと豊洲等	4件	0件	4件
お台場	2件	0件	2件
有明ガーデン	2件	1件	1件

出典) 区民アンケート（令和6年1月実施）、新たな区営バスを利用したいと回答した人、無回答を除く、週1回以上：ほぼ毎日・週数回、月数回以下：月数回・年数回

- 公共交通の現況と施設分布
- 【公共交通サービス圏域】 公社南砂住宅と清砂大橋付近の住宅地が公共交通サービス圏域外となっている。
- 【バス運行本数】 江東高齢者医療センター付近では運行本数が平日で1時間あたり2本未満と少ないバス停留所がみられる。
- 【道路幅員】 既存の都営バス路線以外の道路では、中型バスが通行できない道路幅員の狭い区間が存在する。



辰巳・潮見（2位）の地域特性

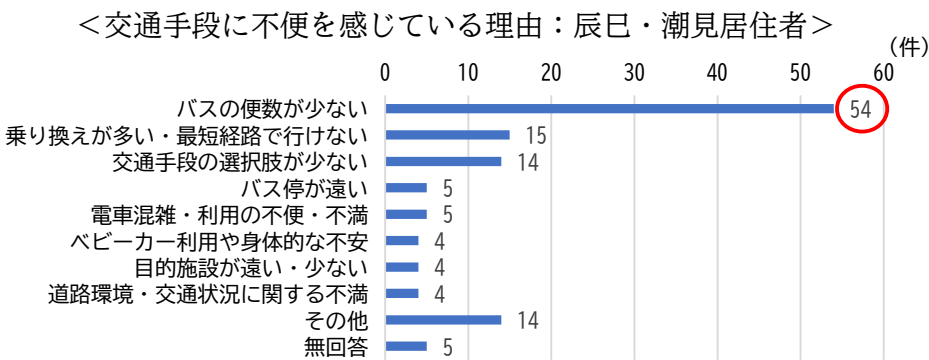
●評価結果（概要）

- ・人口は13地域のなかで2番目に少ない（区全体の3％）。
- ・バス運行本数が少なく、高齢者や子育て世帯から交通が不便との回答。
- ・新たな交通システムを利用したい意向が高い。

●区民アンケート

・移動に不便を感じる理由

理由として「バスの便数が少ない」が突出して多い。



出典）区民アンケート（令和6年1月実施）、不便を「大いに感じる」「ある程度感じる」と回答した人の自由記述を集計
※しおかぜ豊洲ルートは令和6年4月から運行開始

・新たな区営バスで行きたいところ及び利用頻度

属性を問わず「豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲等」が最も多く、週1回以上といった利用頻度の多い回答が約半数である。

次いで「東陽町/東陽町駅/江東区役所」が多い。

＜新たな区営バスで最も行きたい目的施設＞

目的施設	回答数	週1回以上	月数回以下
【全回答数】上位5			
豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲等	18件	10件	8件
東陽町/東陽町駅/江東区役所	14件	5件	9件
SUNAMO	5件	0件	5件
お台場	3件	1件	2件
有明/有明ガーデン	3件	1件	2件
【60代以上】上位3			
豊洲駅/豊洲/ららぽーと豊洲等	11件	6件	5件
東陽町/東陽町駅/江東区役所/東陽福祉センター	10件	4件	6件
SUNAMO	2件	0件	2件
【未就学児同居世帯】上位3			
SUNAMO	2件	0件	2件
豊洲/ららぽーと豊洲	2件	1件	1件
北砂/アリオ北砂	2件	1件	1件

出典）区民アンケート（令和6年1月実施）、新たな区営バスを利用したいと回答した人、無回答を除く週1回以上：ほぼ毎日・週数回、月数回以下：月数回・年数回
※しおかぜ豊洲ルートは令和6年4月から運行開始

●公共交通の現況と施設分布

【公共交通サービス圏域】公共交通サービス圏域外となる住宅地はわずかである。

【バス運行本数】バスの運行本数は平日で1時間あたり2本未満と少ないバス停留所がみられる。

【道路幅員】道路幅員が狭い箇所は少なく、ほとんどの区間で中型バスが通行できる幅員がある。

＜バス路線状況・公共交通サービス圏域外・施設分布＞

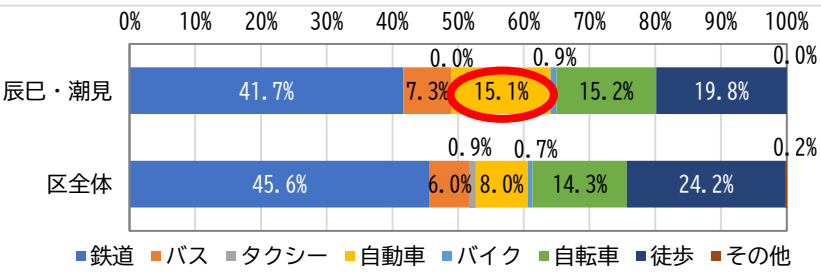


出典）令和3年度土地利用現況調査

●普段の利用交通手段

・利用交通手段の比率は、区全体と比較して「鉄道」が少なく、「自動車」が多い。

＜地域内を出発する代表交通手段分担率＞



出典）平成30年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

砂町（3位）の地域特性

●評価結果（概要）

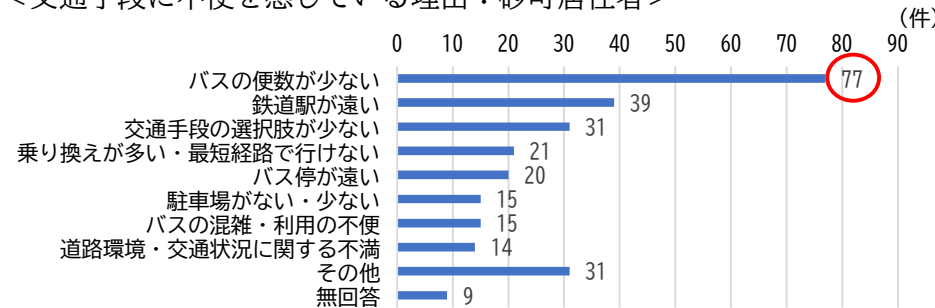
- ・65歳以上人口が13地域のなかで最も多い（区全体の17％）。
- ・バスの単位面積あたりの運行本数は多いが、公共交通サービス圏域外の人口は13地域のなかで最も多い（地域内可住地面積の19％）。

●区民アンケート

・移動に不便を感じる理由

最も多い理由は「バスの便数が少ない」、次いで「鉄道駅が遠い」、「交通手段の選択肢が少ない」、「乗り換えが多い・最短経路で行けない」、「バス停が遠い」であった。

<交通手段に不便を感じている理由：砂町居住者>



出典) 区民アンケート（令和6年1月実施）、不便を「大いに感じる」「ある程度感じる」と回答した人の自由記述を集計

・新たな区営バスで行きたいところ及び利用頻度

「豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲等」が属性を問わず最も多いが、そのほとんどが月数回以下と利用頻度は少ない。

「南砂町駅/順天堂東京江東高齢者医療センター/SUNAMO」、「東陽町/東陽町駅/江東区役所」なども上位に挙げられている。

<新たな区営バスで最も行きたい目的施設>

目的施設	回答数	週1回以上	月数回以下
【全回答数】上位5			
豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲、豊洲市場等	58件	14件	44件
南砂/南砂町駅/順天堂東京江東高齢者医療センター/SUNAMO	25件	9件	16件
東陽町/東陽町駅/江東区役所	19件	7件	12件
新木場/新木場駅	12件	4件	8件
錦糸町/錦糸町駅	11件	7件	4件
【60代以上】上位3			
豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲	12件	3件	9件
南砂町駅/順天堂東京江東高齢者医療センター/SUNAMO	2件	1件	1件
東陽町/東陽町駅/江東区役所	2件	1件	1件
【未就学児同居世帯】上位3			
豊洲/豊洲駅/ららぽーと豊洲	16件	1件	15件
錦糸町	14件	4件	10件
住吉駅他	11件	3件	8件

出典) 区民アンケート（令和6年1月実施）、新たな区営バスを利用したいと回答した人、無回答を除く、週1回以上：ほぼ毎日・週数回、月数回以下：月数回・年数回

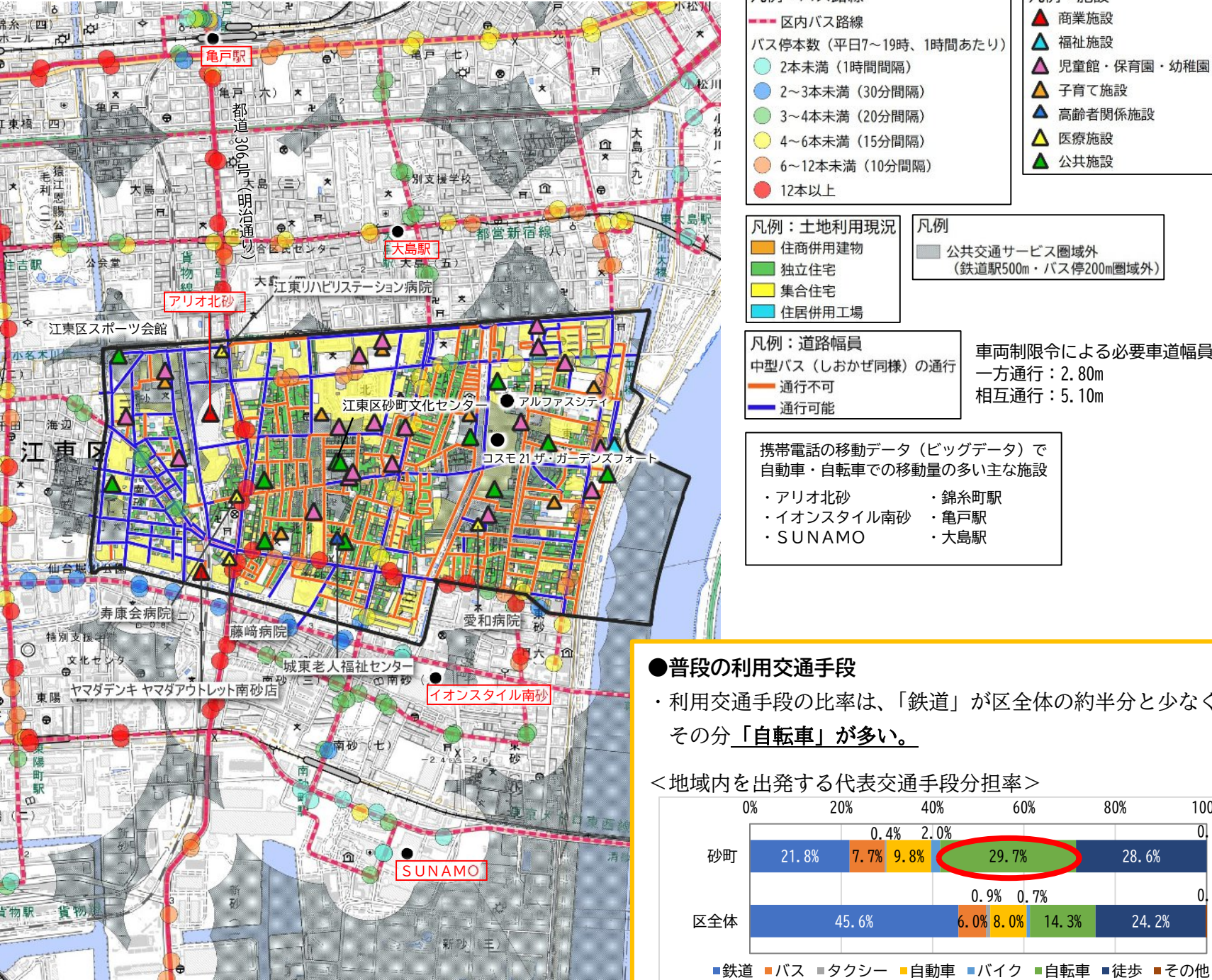
●公共交通の現況と施設分布

【公共交通サービス圏域】 江東区スポーツ会館周辺や江東区砂町文化センター周辺、アルファシティやコスモ21ザ・ガーデンズフォート等の集合住宅周辺が公共交通サービス圏域外となっている。

【バス運行本数】 バスの運行本数は多い。

【道路幅員】 既存の都営バス路線以外の道路では、中型バスが通行できない道路幅員の狭い区間が多い。

<バス路線状況・公共交通サービス圏域外・施設分布>

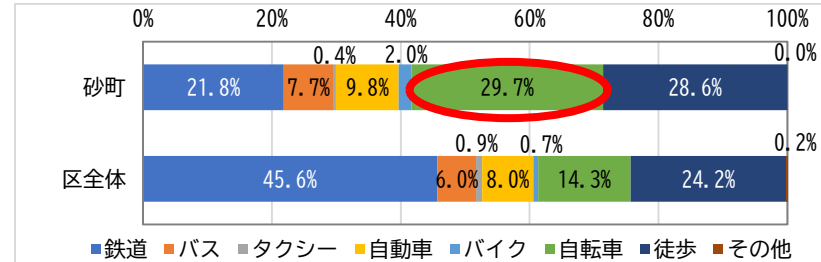


出典) 令和3度土地利用現況調査

●普段の利用交通手段

・利用交通手段の比率は、「鉄道」が区全体の約半分と少なく、その分「自転車」が多い。

<地域内を出発する代表交通手段分担率>



出典) 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査より作成

4 運行手法の検討

(1) 運行手法の比較

23区における実証運行等の事例をもとに、定時定路線とデマンド交通の適用特性やメリット・デメリット、経費について整理する。

	定時定路線	デマンド交通（区域運行）
23区の事例 本格運行及び 実証実験中	・コミュニティバス：18区 ・ワゴン：2区 （葛飾区、中野区） ・グリーンスローモビリティ：3区 （豊島区、杉並区、葛飾区）	・デマンド交通：8区 （世田谷区、北区、足立区、台東区、新宿区、港区、杉並区、練馬区）
使用車両	・小型バス、中型バス、大型バス ・ワゴン ・グリーンスローモビリティ	・ワゴン ・タクシー
適用特性	・地域的・時間的に一定程度の需要があるところ ・目的地となる鉄道駅や主要施設があるところ	・面的に需要が分散されているところ ・既存路線バス撤退後の代替手段として導入されることが多い
メリット	・既存路線バスと同様の感覚で使えるので利用に対する安心感がある	・特定エリアに対し、網羅的に乗降場所を設定することが可能 ・ドアツードアに近い交通サービス提供が可能
デメリット	・既存バス路線と競合を避けた路線設定が必要 ・バス事業者の運転手不足により、新規路線運行が困難	・乗車には予約が必要 ・コールセンターが必要 ・予約方法が面倒であると、利用率が低くなる ・乗車定員が少なく、採算性が低い傾向にある
車両購入費	・中型バス 2,000～3,000 万円 ・グリーンスローモビリティ 10 人乗り 1,500～2,000 万円	・ワゴン車 300～600 万円
運行経費	・人件費、燃料代等 約 2,400 万円/年・台（しおかぜ）	・人件費、燃料代、予約システム費、コールセンター運営費等 約 3,000 万円/年・台

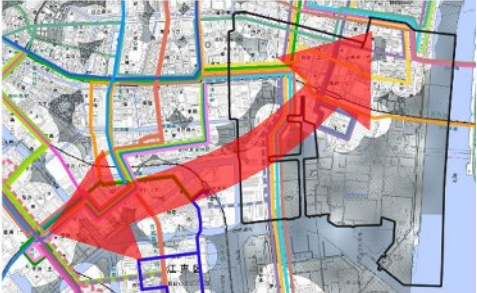
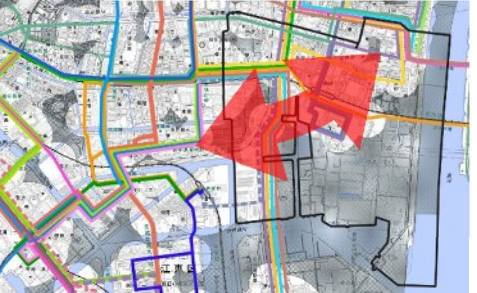
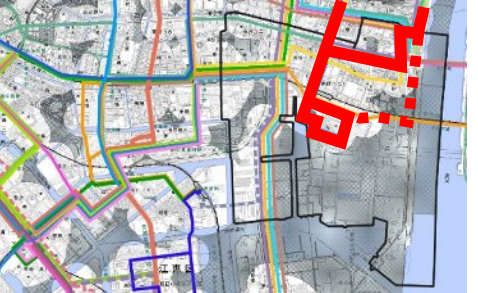
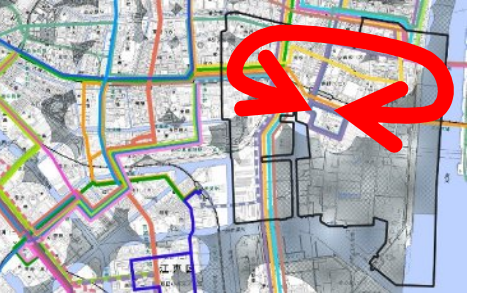
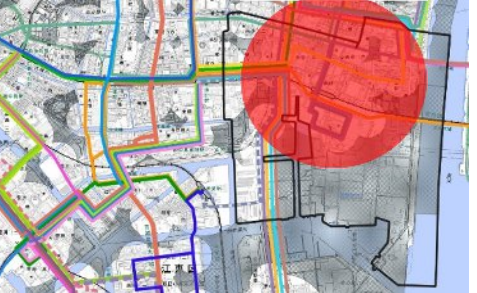
(2) 車両の比較

車両	定時定路線	デマンド交通（区域運行）
大型バス 中型バス 小型バス	乗車定員が多い  中型バス 定員 61 人（江東区）  小型バス 定員 36 人（墨田区）	
グリーンスロー モビリティ （バス型）	 バス型 定員 22 人（豊島区）  バス型 定員 8 人（葛飾区）	
ワゴン タクシー	 ワゴン 定員 12 人（葛飾区）	 ワゴン 定員 8 人（世田谷区）  タクシー 定員 5 名（北区）
グリーンスロー モビリティ （カート型）	狭隘道路を走行 することができる  カート型 定員 6 人（杉並区）	広島県福山市など、グリーンスローモビリティ（カート型）による デマンド運行事例もある。

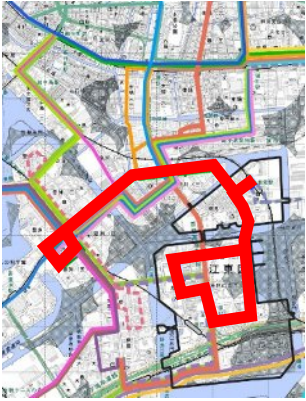
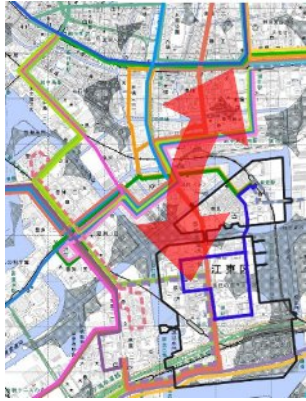
定員は運転手含む

(3) 地域特性に適した新たな交通システムの検討

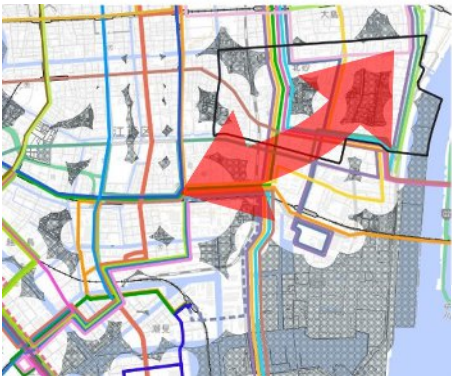
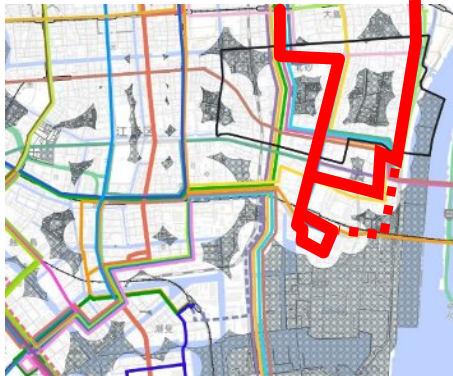
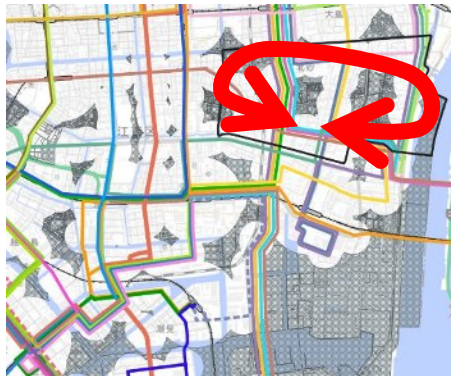
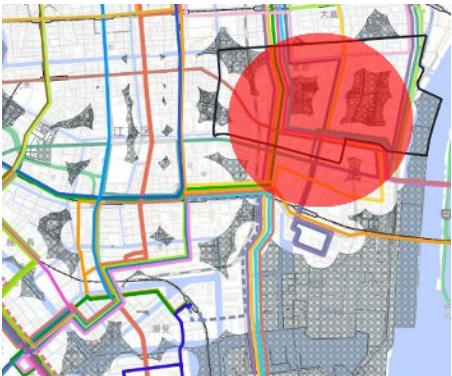
南砂

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2 km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	△ 通行できる路線が限られる	△ 通行できる路線が限られる	△ 通行できる路線が限られる	○ ・狭隘道路を走行することができる	○ ・狭隘道路を走行することができる
メリット・効果	・豊洲地域まで乗り換えなしで行ける	・東陽町駅と区役所まで乗り換えなしで行ける	・バス停新設等の新たな整備が必要ない	・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)	・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	・ <u>路線延長が長く、渋滞等の道路環境の影響を受けやすい</u> ・ <u>運転手の確保(交通事業者)</u>	・ <u>運転手の確保(交通事業者)</u>	・ <u>運転手の確保(交通局)</u> ・交通局への運行経費補助の考え方整理	・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 ・ <u>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や遠方への移動は不向き(グリーンスローモビリティ)</u>	・ <u>予約システムやコールセンターの費用がかかる</u> ・利用者にとって予約の手間がある

辰巳・潮見

項目	A案	B案	C案
運行手法	定時定路線（しおかぜ増便等）	デマンド交通（区域運行）	定時定路線
車両	バス	ワゴン、タクシー	バス
運行エリア			
主な目的地	豊洲駅	概ね2km圏内の施設	東陽町駅・区役所
区民アンケート 移動に不便を感じる理由	○ バスの便数が少ない（54件）	○ 乗換が多い、最短経路で行けない（15件） 交通手段の選択肢が少ない（14件）	○ バスの便数が少ない（54件） 乗換が多い、最短経路で行けない（15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（18件） 約5割が週1回以上利用	○ 豊洲への運行希望（18件） 約5割が週1回以上利用	△ 東陽町への運行希望（14件） 約6割が月数回以下の利用
道路幅員	○ 道路幅員が狭い箇所は少ない	○ 道路幅員が狭い箇所は少ない	○ 道路幅員が狭い箇所は少ない
メリット・効果	・バス停新設等の新たな整備が必要ない	・ <u>ドアツードアに近い交通サービス提供が可能</u>	・辰巳、潮見地域から東陽町駅、区役所へ乗り換えなしで行ける
既存交通との競合性	○ （なし）	× （しおかぜ）	△ （都バスと一部競合）
導入における課題	・ <u>運転手の確保（交通局）</u> ・新規車両購入	・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かかる	・ <u>運転手の確保（交通事業者）</u> ・新規車両購入

砂町

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	南砂町駅・SUNAMO ・江東高齢者医療センター	大島駅・アリオ北砂・ 南砂町駅・SUNAMO	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 (21件)	○ 乗換が多い、最短経路で行けない (21件)	○ バスの便数が少ない(77件)	○ バス停が遠い(20件) 交通手段の選択肢が少ない(31件)	○ バス停が遠い(20件) 交通手段の選択肢が少ない(31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(58件) 約8割が月数回以下の利用	△ 東陽町への運行希望(19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	△ 通行できる路線が限られる	△ 通行できる路線が限られる	△ 通行できる路線が限られる	○ ・ <u>狹隘道路を走行することができる</u>	○ ・ <u>狹隘道路を走行することができる</u>
メリット・効果	・豊洲地域まで乗り換えなしで行ける	・東陽町駅と区役所まで乗り換えなしで行ける	・バス停新設等の新たな整備が必要ない	・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)	・ <u>ドアツードアに近い交通サービス提供が可能</u>
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	・ <u>路線延長が長く、渋滞等の道路環境の影響を受けやすい</u> ・ <u>運転手の確保(交通事業者)</u>	・ <u>運転手の確保(交通事業者)</u>	・ <u>運転手の確保(交通局)</u> ・交通局への運行経費補助の考え方整理	・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 ・ <u>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や遠方への移動は不向き(グリーンスローモビリティ)</u>	・ <u>予約システムやコールセンターの費用がかかる</u> ・利用者にとって予約の手間がある