

江戸バス導入時の基本方針の達成状況

1. 江戸バス導入時の基本方針の達成度の確認

- 江戸バスの導入にあたっては、中央区内の公共交通のあり方の方向性検討の内容をもとに、以下の5つの基本方針に基づいて、その運行計画を策定し、平成21年12月1日より運行を開始した。
- この5つの基本方針について、アンケート調査の結果等をもとに現在の達成状況を確認し、課題点を整理する。

<コミュニティバスの5つの基本方針>

【地域内・地域間を結ぶ公共交通】

■目標

- 区内の交通不便エリアを解消する。
- 施設へのアクセスを充実することにより、利便性の向上を図る。
- 高齢者や昼間居住者及び区外からの来街者の移動の利便性を改善する。
- 地域コミュニティの活性化、高齢者等の健康やコミュニティの充実、商業観光の振興に貢献する。
- 既存公共交通サービスとの連結により、区内の公共交通網を充実する。
- 勝どき駅の混雑を解消するため、勝どき駅利用者の分散のため、都バス等公共交通の充実を促進する。
- 現行の都バスについて再編や増便などによる利便性の向上を促進する。
- 通学区域の弾力化に伴い、交通手段の確保を目的としスクールバスを導入する。

■方向性

現在、地域内・地域間を結ぶ公共交通としては、おもに東京都交通局によるバス交通が運行されているが、今後は、現行のバス路線の利便性の向上の促進、通学区域の弾力化に伴うスクールバスの導入を含め、**コミュニティバス等による新たな公共交通の導入などにより、さらなる公共交通の充実を図る。**

区内公共交通のあり方の方向性

<方針1>

施設へのアクセスを充実することにより、利便性の向上を図る

<方針2>

区内の交通不便エリアを連絡し既存公共交通と連結することにより、公共交通サービスを補完し、充実を図る

<方針3>

高齢者など昼間居住者や区外からの来街者の移動の利便性を改善する

<方針4>

高齢者等の健康維持、地域コミュニティの活性化、商業観光の振興に貢献する

<方針5>

地域の足となるよう、区民が愛着を持ち支えていく交通とする

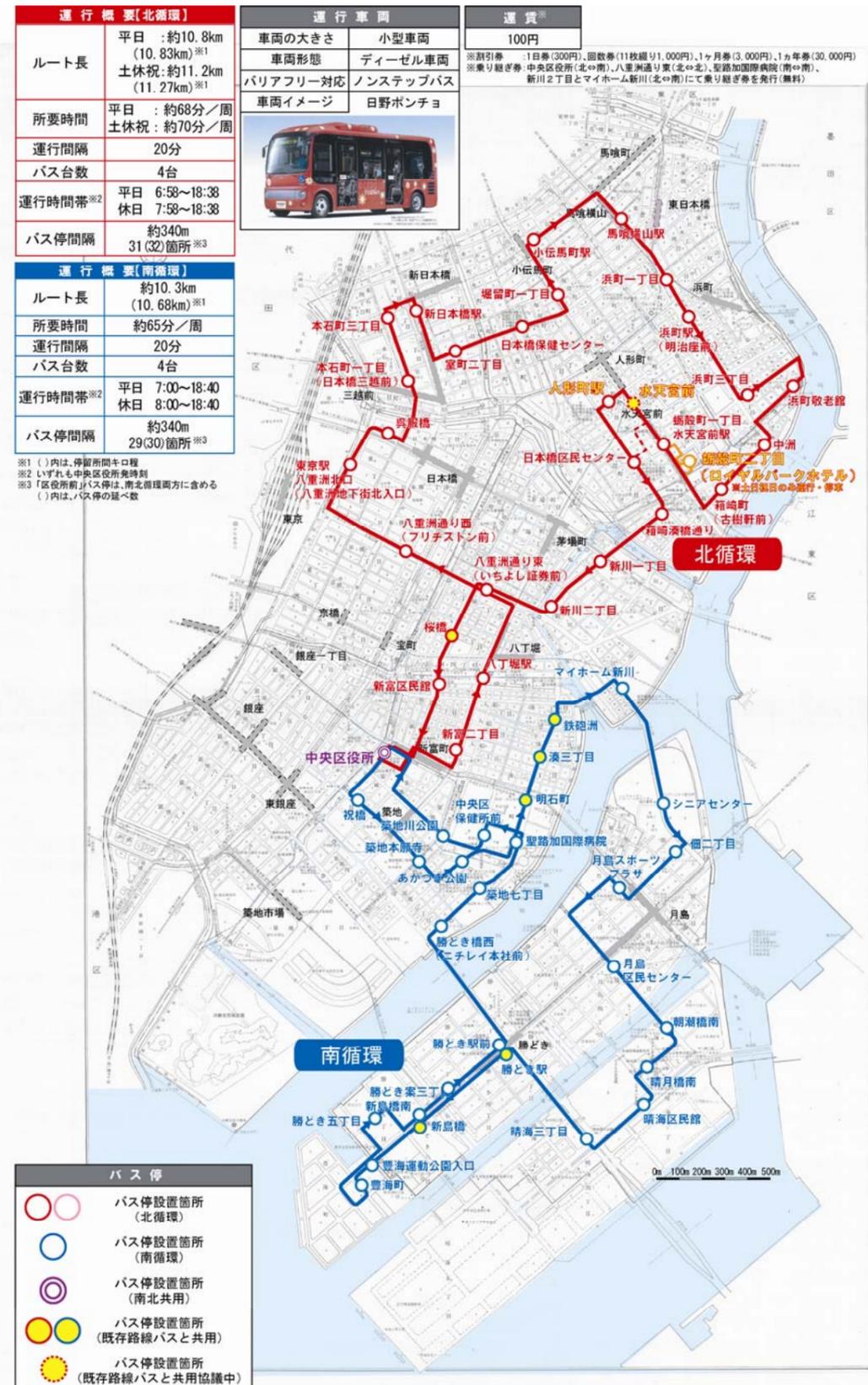
<方針6※>

スクールバス機能をあわせもつ

※検討当初、<方針6>スクールバス機能をあわせもつとしていたが、検討過程において、運行自体は独立で行うこととした。

コミュニティバスの基本方針

<平成23年1月からの運行計画（現状）>



2. 基本方針の達成状況の確認

2.1 施設へのアクセスの充実

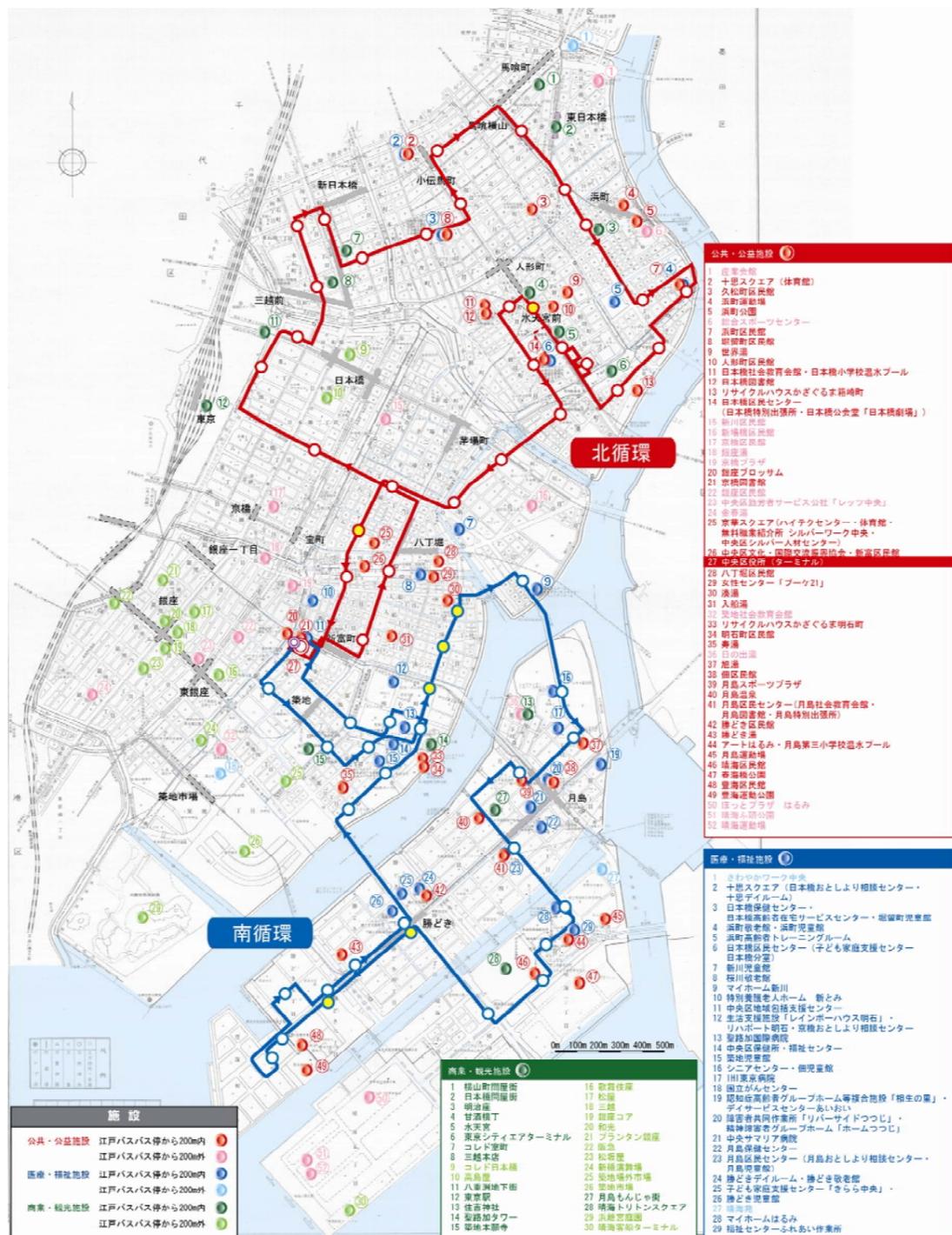
＜方針1＞施設へのアクセスを充実することにより、利便性の向上を図る

(1) 江戸バス沿線に位置する施設

- 江戸バスの運行ルートは、中央区内にある主な公共・公益施設、医療・福祉施設、商業・観光施設を経由するように計画しており、全111施設のうち79施設（約7割）が江戸バスバス停から200m以内に位置している。

公共・公益施設：37施設（52施設中） 医療・福祉施設：27施設（29施設中）
 商業・観光施設：15施設（30施設中）

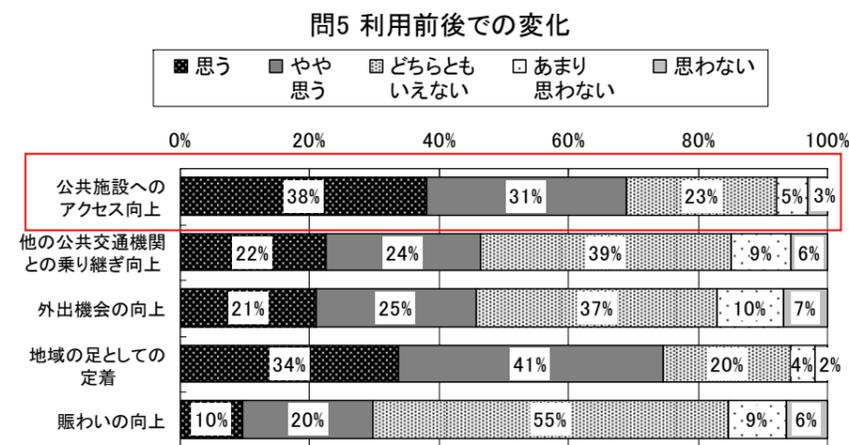
- しかし、銀座、築地周辺の施設については、江戸バスでのアクセスができない状況である。



(2) 公共施設へのアクセス性向上に対する利用者の意見(アンケート結果)

- アンケートでの基本方針に対する満足度調査の結果、江戸バスの利用前後で「公共施設へのアクセス性が向上した」と回答した人（思う、やや思うの合計）は、70%程度と他の方針と比較しても高い。
- また、利用者の利用目的をみると、「公共施設への来訪」が平日で12%、休日で14%存在し、平日の目的では2番目、休日でも3番目と多くの割合を占めている。
- 実際に、公共施設への来訪目的で利用されており、またその利便性について満足していただいている。

＜公共施設へのアクセス性向上に対する満足度＞



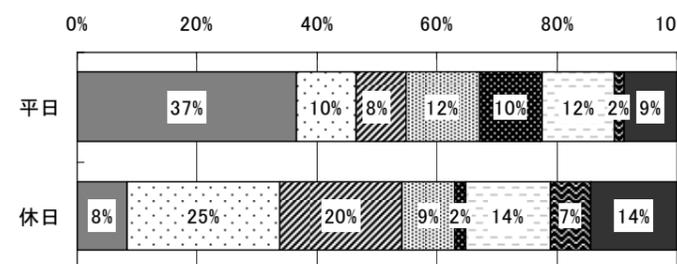
	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
公共施設へのアクセス向上	357	289	217	44	29	936
他の公共交通機関との乗り継ぎ向上	207	220	357	86	52	922
外出機会の向上	194	227	342	93	63	919
地域の足としての定着	315	383	184	35	18	935
賑わいの向上	87	184	501	83	57	912

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
公共施設へのアクセス向上	38%	31%	23%	5%	3%	100%
他の公共交通機関との乗り継ぎ向上	22%	24%	39%	9%	6%	100%
外出機会の向上	21%	25%	37%	10%	7%	100%
地域の足としての定着	34%	41%	20%	4%	2%	100%
賑わいの向上	10%	20%	55%	9%	6%	100%

＜利用目的＞

問1(5) 利用目的

- 通勤・通学
- 買物(日常)
- 買物(非日常)
- 通院
- 業務中の移動
- 公共施設への来訪
- 観光
- その他



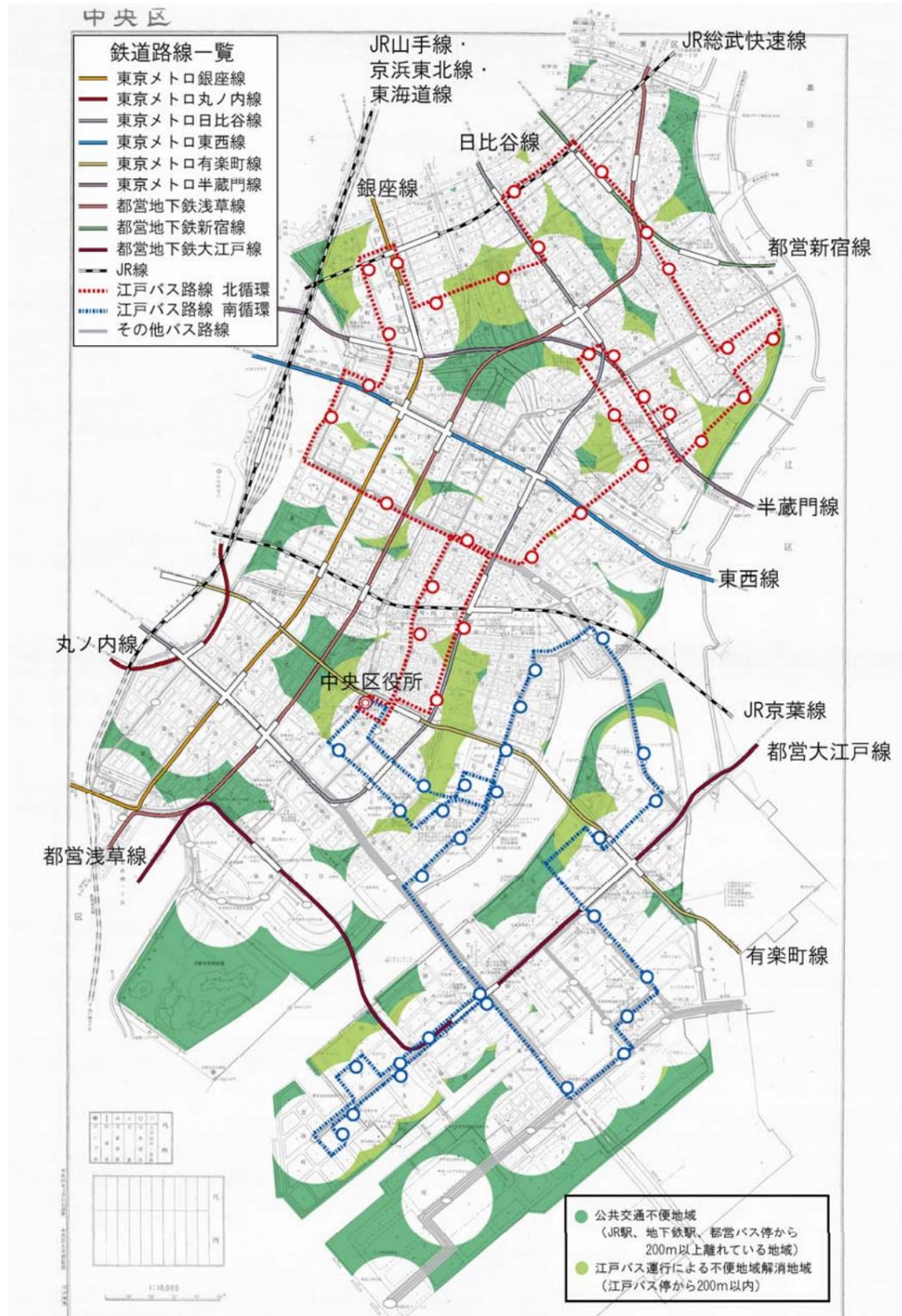
	回答数(人)		シェア	
	平日	休日	平日	休日
通勤・通学	206	55	37%	8%
買物(日常)	57	166	10%	25%
買物(非日常)	47	132	8%	20%
通院	69	58	12%	9%
業務中の移動	59	12	10%	2%
公共施設への来訪	67	93	12%	14%
観光	9	43	2%	7%
その他	50	94	9%	14%

2.2 公共交通サービスを補完

＜方針2＞区内の交通不便エリアを連絡し既存公共交通と連結することにより、公共交通サービスを補完し、充実を図る

(1) 公共交通不便地域の解消

- ・駅またはバス停からの公共交通不便地域を江戸バスの運行前後で比較する。
- ・黄緑色の部分が江戸バスの運行により不便地域から解消した地域であり、日本橋の中心部や箱崎町、入船、月島スポーツプラザ周辺での公共交通不便地域が解消している。



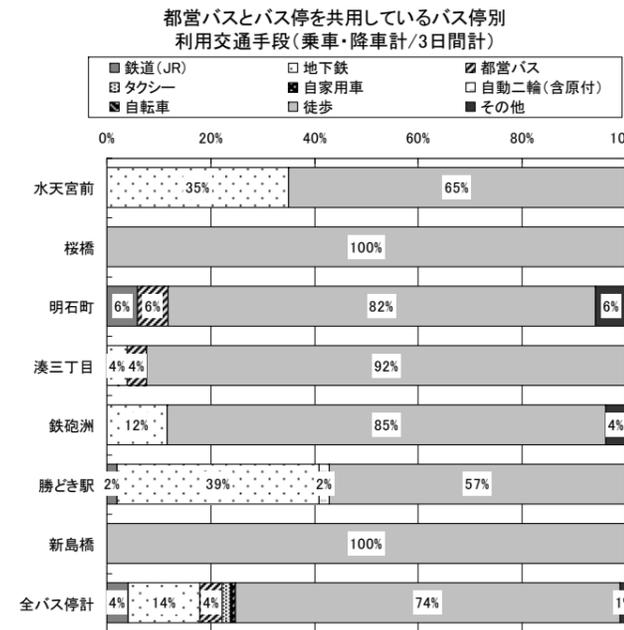
(2) 公共交通機関との乗り継ぎ利便性

- ・他の公共交通機関と近接している20箇所のバス停での乗り継ぎ利用の状況を見る。

＜都営バスとバス停を供用：7箇所＞
桜橋、明石町、湊三丁目、鉄砲洲、勝どき駅、新島橋、水天宮前

＜JR・地下鉄駅と近接：14箇所＞
中央区役所、八丁堀駅、東京駅八重洲北口、本石町一丁目（日本橋三越前）、新日本橋駅、小伝馬町駅、馬喰横山駅、浜町駅、水天宮前駅、人形町駅、月島スポーツプラザ、月島区民センター、勝どき駅、勝どき駅前

- ・都営バスとバス停を共用している箇所でのバス同士の乗り継ぎをみると、明石町や湊三丁目でも乗り継ぎを行っている人がいるものの、多くが利用していない状況である。
- ・一方、鉄道、地下鉄との乗り継ぎ状況は、東京駅ではJRとの乗り継ぎが多く、利用者の半数程度を占めている。その他、中央区役所、本石町一丁目、月島スポーツプラザ、勝どき駅、勝どき駅前のバス停では、全体での割合よりも地下鉄との乗り継ぎの割合が高い。

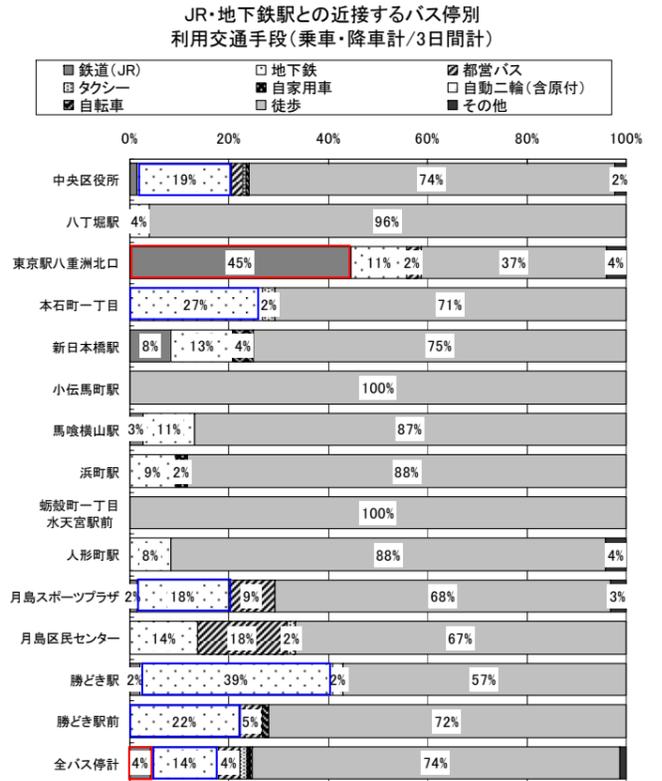


回答数(人)

バス停	鉄道(JR)	地下鉄	都営バス	タクシー	自家用車	自動二輪(含原付)	自転車	徒歩	その他
水天宮前	0	7	0	0	0	0	0	13	0
桜橋	0	0	0	0	0	0	0	5	0
明石町	1	0	1	0	0	0	0	14	1
湊三丁目	0	1	1	0	0	0	0	24	0
鉄砲洲	0	3	0	0	0	0	0	22	1
勝どき駅	1	19	0	0	0	1	0	28	0
新島橋	0	0	0	0	0	0	0	51	0
全バス停計	57	185	60	20	5	2	7	1005	16

シェア

バス停	鉄道(JR)	地下鉄	都営バス	タクシー	自家用車	自動二輪(含原付)	自転車	徒歩	その他
水天宮前	0%	35%	0%	0%	0%	0%	0%	65%	0%
桜橋	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
明石町	6%	6%	82%	0%	0%	0%	0%	92%	0%
湊三丁目	4%	4%	92%	0%	0%	0%	0%	92%	0%
鉄砲洲	0%	12%	85%	0%	0%	0%	0%	85%	4%
勝どき駅	2%	39%	2%	0%	0%	2%	0%	57%	0%
新島橋	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
全バス停計	4%	14%	74%	1%	0%	0%	1%	74%	1%



回答数(人)

バス停	鉄道(JR)	地下鉄	都営バス	タクシー	自家用車	自動二輪(含原付)	自転車	徒歩	その他
中央区役所	5	64	8	2	0	0	0	2	247
八丁堀駅	0	1	0	0	0	0	0	0	25
東京駅八重洲北口	80	20	4	1	0	0	0	0	67
本石町一丁目	0	11	0	1	0	0	0	0	29
新日本橋駅	2	3	0	0	0	0	0	1	18
小伝馬町駅	0	0	0	0	0	0	0	0	20
馬喰横山駅	1	4	0	0	0	0	0	0	33
浜町駅	0	4	0	0	1	0	0	0	38
新島橋駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	9
人形町駅	0	2	0	0	0	0	0	0	21
月島スポーツプラザ	1	12	6	0	0	0	0	0	44
月島区民センター	0	9	12	1	0	0	0	0	44
勝どき駅前	0	18	4	0	0	0	1	0	59
勝どき橋西	0	1	0	0	0	0	0	0	6
全バス停計	57	185	60	20	5	2	7	1005	16

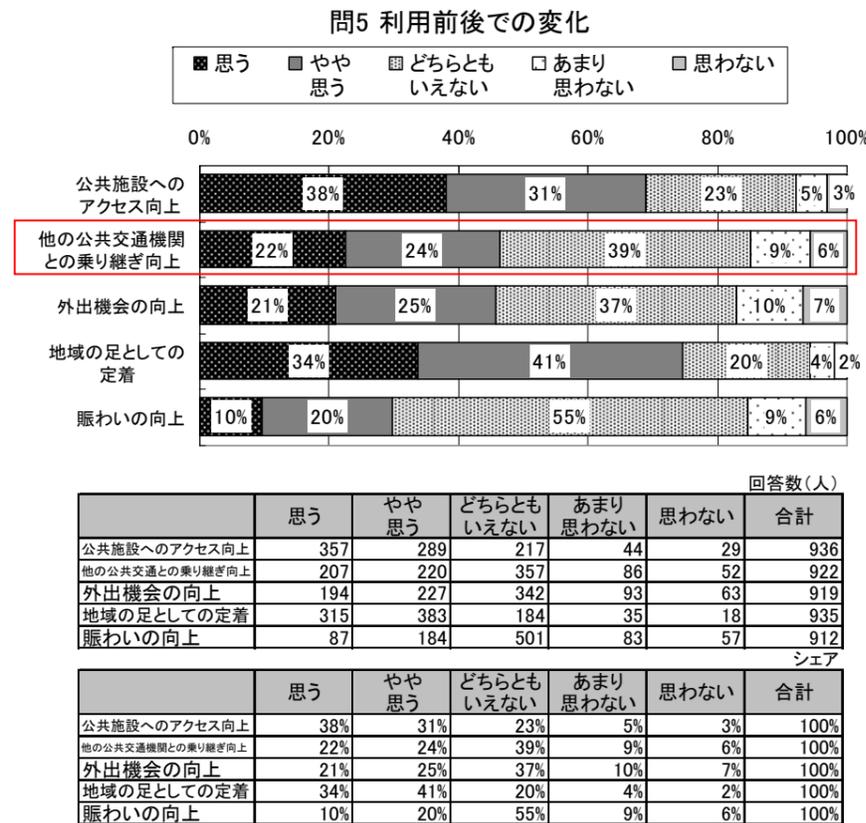
シェア

バス停	鉄道(JR)	地下鉄	都営バス	タクシー	自家用車	自動二輪(含原付)	自転車	徒歩	その他
中央区役所	1%	19%	2%	1%	0%	0%	1%	74%	2%
八丁堀駅	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	96%	0%
東京駅八重洲北口	45%	11%	2%	1%	0%	0%	0%	37%	4%
本石町一丁目	0%	27%	0%	2%	0%	0%	0%	71%	0%
新日本橋駅	8%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	75%	0%
小伝馬町駅	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
馬喰横山駅	3%	11%	0%	0%	0%	0%	0%	87%	0%
浜町駅	9%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	88%	0%
新島橋駅前	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
人形町駅	8%	0%	88%	0%	0%	0%	0%	88%	4%
月島スポーツプラザ	2%	18%	9%	0%	0%	0%	0%	68%	3%
月島区民センター	0%	14%	18%	2%	0%	0%	0%	67%	0%
勝どき駅	2%	39%	2%	0%	0%	2%	0%	57%	0%
勝どき駅前	0%	22%	5%	0%	0%	0%	1%	72%	0%
全バス停計	4%	14%	74%	1%	0%	0%	1%	74%	1%

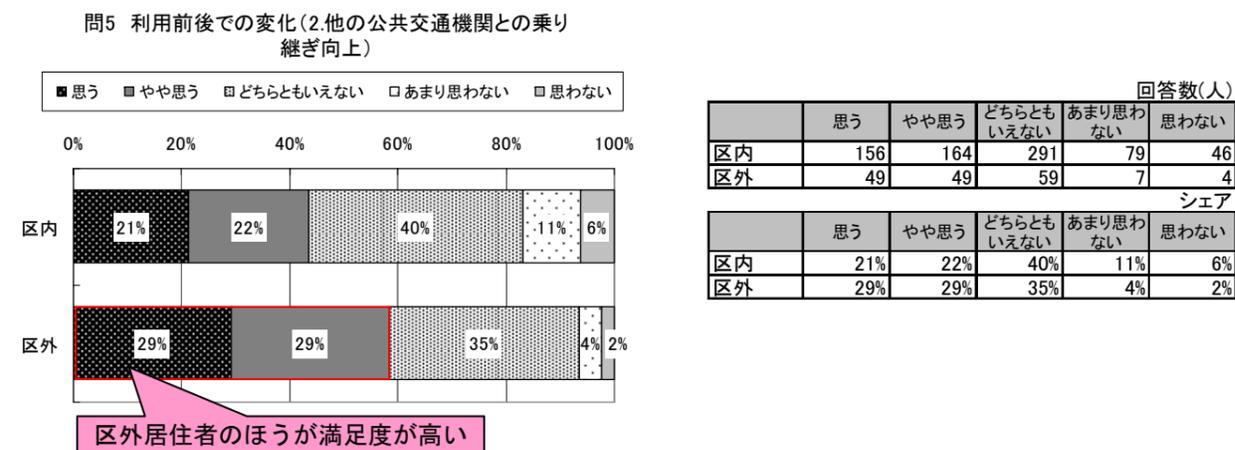
(3) 他の交通機関との乗り継ぎの向上に対する利用者の意見(アンケート結果)

- ・アンケート調査の結果、江戸バスの運行前後での「他の公共交通機関との乗り継ぎ向上」については、約46%の人が向上したと思う(思う、やや思うの合計)と回答している。また、区外居住者の方が乗り継ぎ利便性の向上に対する満足度が高くなっている。
- ・実際に他の公共交通との乗り継ぎ利用を行っている割合は高くないが、地下鉄や鉄道駅と近接しているバス停では乗り継ぎ利用を行っている人が存在し、その方々には利便性を実感していただいていると考えられる。

<他の公共交通との乗り継ぎ利便性向上に対する満足度>



【区内外別の集計結果】



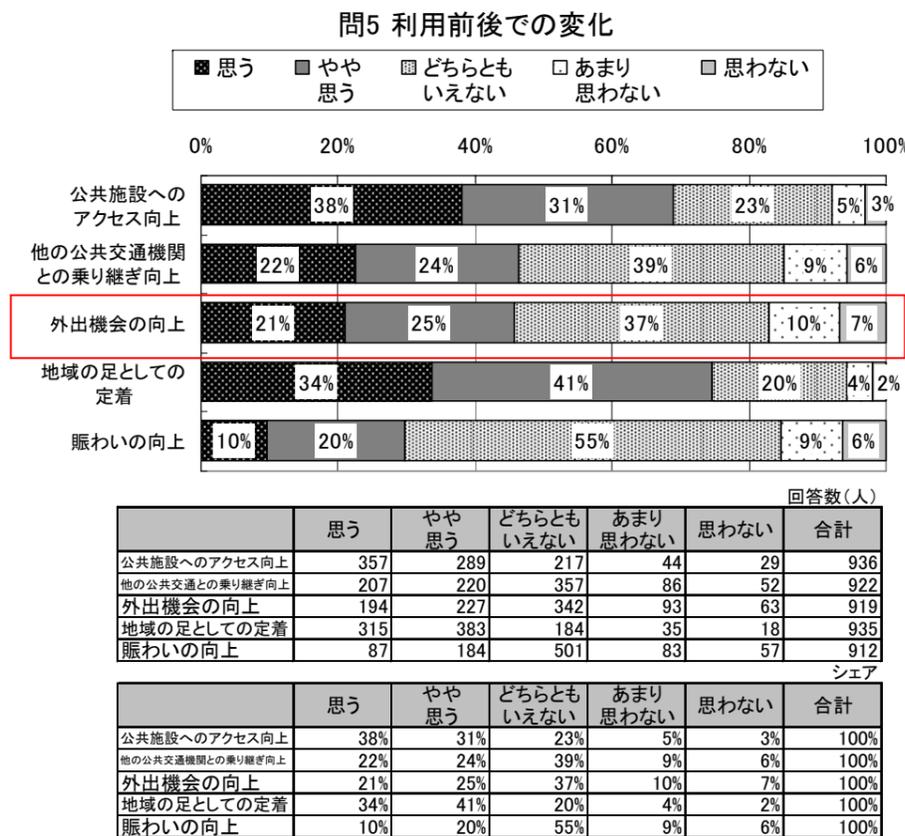
2.3 高齢者や来外者の移動の利便性向上

＜方針3＞高齢者など昼間居住者や区外からの来街者の移動の利便性を改善する

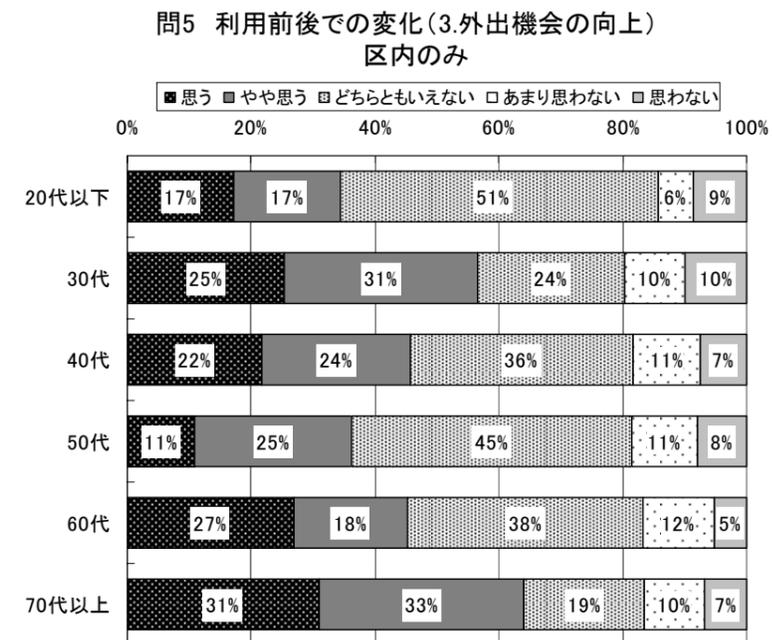
(1) 移動利便性向上による外出機会の向上(アンケート結果)

- 江戸バスの運行前後での外出機会の向上について、アンケートの回答者全体で約46%の人が向上した(思う、やや思うの合計)と回答している。
- 区内居住者を年代別で集計した結果をみると、70代以上で向上したとの回答が多く、60%以上を占めている。一方、居住地別にみると、区外居住者は向上したとの回答が30%程度であり、区内居住者と比べて低い。
- 当初の導入目的のうち、高齢者の移動利便性向上については、一定の評価がされている。

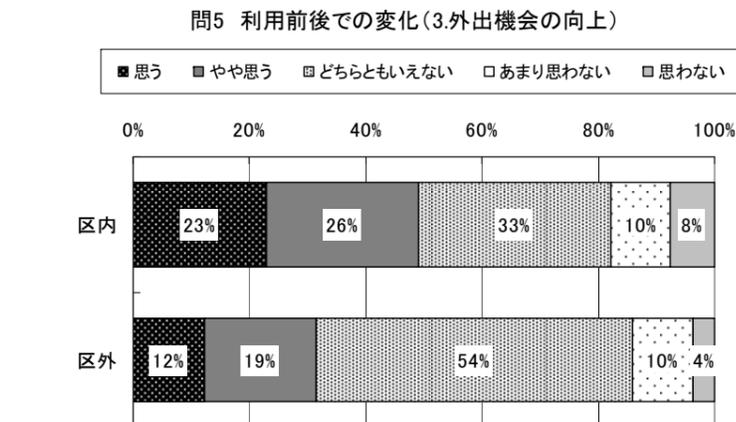
＜外出機会の向上に対する変化＞



【年代別の集計結果】



【居住地別の集計結果】



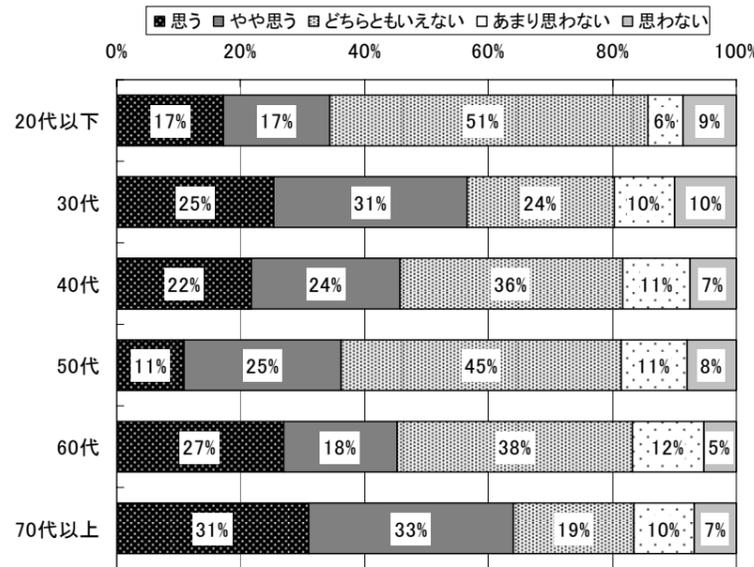
2.4 高齢者等の健康維持や地域コミュニティの活性化・商業観光振興へ寄与

＜方針4＞高齢者等の健康維持、地域コミュニティの活性化、商業観光の振興に貢献する

(1) 高齢者等の健康維持について

- ・外出機会の向上で示したとおり、70代以上の回答者のうち、外出機会が向上したと回答した割合が60%以上存在しており、江戸バスの導入が高齢者の移動促進に繋がり、健康維持にも寄与していると考えられる。

問5 利用前後での変化(3.外出機会の向上) 区内のみ



回答数(人)

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない
20代以下	6	6	18	2	3
30代	46	57	43	18	18
40代	38	42	63	19	13
50代	11	26	46	11	8
60代	37	25	52	16	7
70代以上	32	34	20	10	7

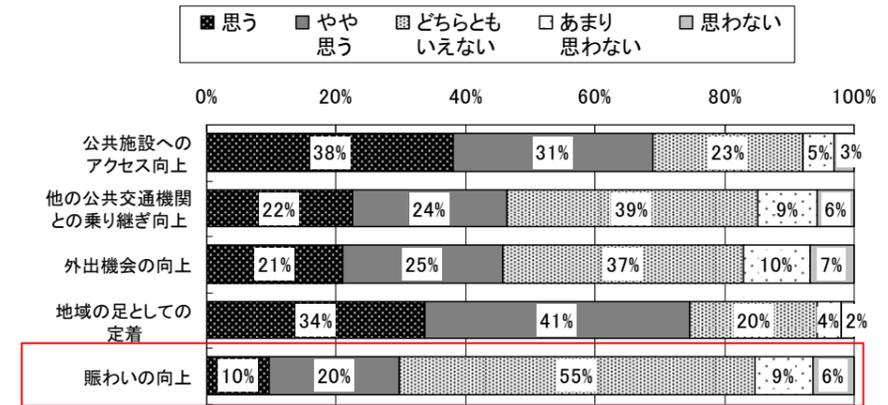
シェア

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない
20代以下	17%	17%	51%	6%	9%
30代	25%	31%	24%	10%	10%
40代	22%	24%	36%	11%	7%
50代	11%	25%	45%	11%	8%
60代	27%	18%	38%	12%	5%
70代以上	31%	33%	19%	10%	7%

(2) 地域コミュニティの活性化・商業観光振興への寄与

- ・地域コミュニティの活性化・商業観光振興については、アンケート調査で、江戸バス導入前後での地域の賑わいの変化を聞いており、全体で約30%の方が江戸バスの導入によって賑わいが向上したと回答している。この結果は、他の導入方針に対する変化と比べると低い結果となっている。
- ・また江戸バスの利用目的をみると、買物（日常・非日常）については、休日の利用目的の半数程度を占めているが、観光目的での利用は、平日で2%、休日で7%程度と低い。江戸バスマップ等で路線沿線の観光施設等の紹介を行っているのに対して、観光目的での利用が少なくなっている。

問5 利用前後での変化



回答数(人)

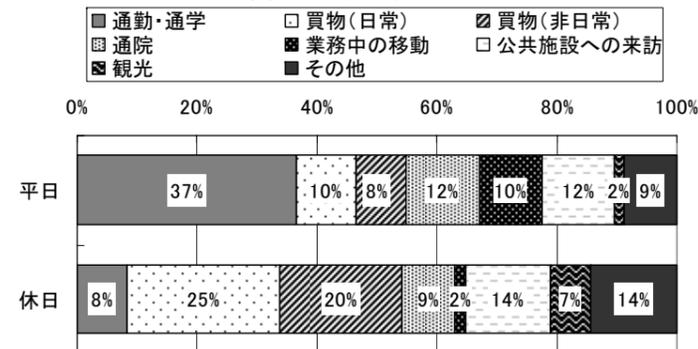
	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
公共施設へのアクセス向上	357	289	217	44	29	936
他の公共交通機関との乗り継ぎ向上	207	220	357	86	52	922
外出機会の向上	194	227	342	93	63	919
地域の足としての定着	315	383	184	35	18	935
賑わいの向上	87	184	501	83	57	912

シェア

	思う	やや思う	どちらともいえない	あまり思わない	思わない	合計
公共施設へのアクセス向上	38%	31%	23%	5%	3%	100%
他の公共交通機関との乗り継ぎ向上	22%	24%	39%	9%	6%	100%
外出機会の向上	21%	25%	37%	10%	7%	100%
地域の足としての定着	34%	41%	20%	4%	2%	100%
賑わいの向上	10%	20%	55%	9%	6%	100%

＜利用目的＞

問1(5) 利用目的



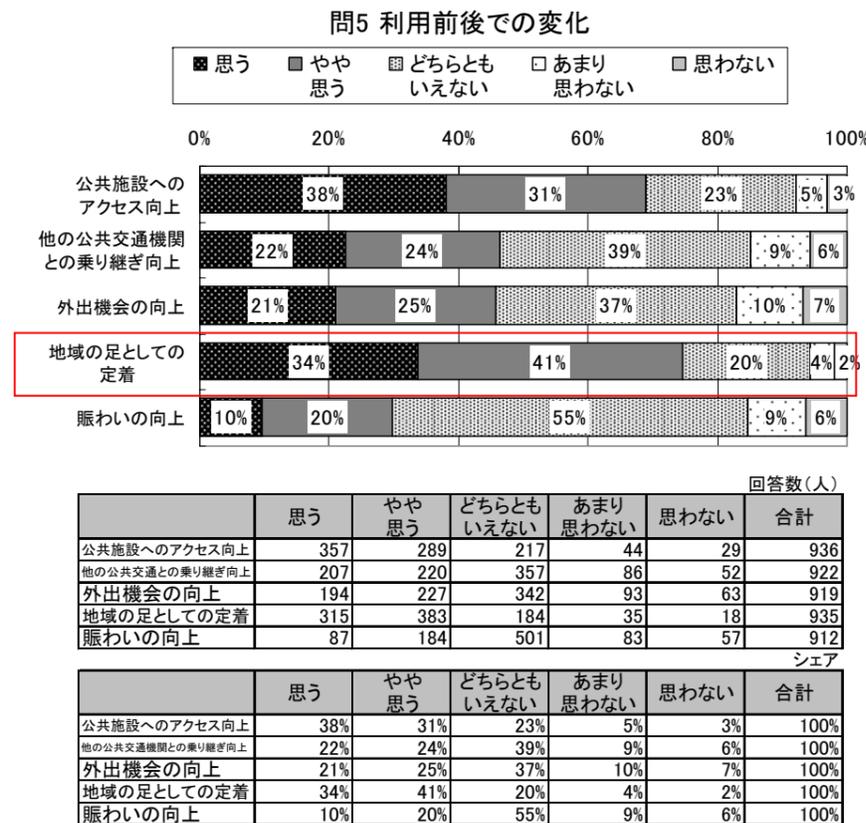
	回答数(人)		シェア	
	平日	休日	平日	休日
通勤・通学	206	55	37%	8%
買物(日常)	57	166	10%	25%
買物(非日常)	47	132	8%	20%
通院	69	58	12%	9%
業務中の移動	59	12	10%	2%
公共施設への来訪	67	93	12%	14%
観光	9	43	2%	7%
その他	50	94	9%	14%

2.5 地域の足となり、区民が愛着をもてる交通とする

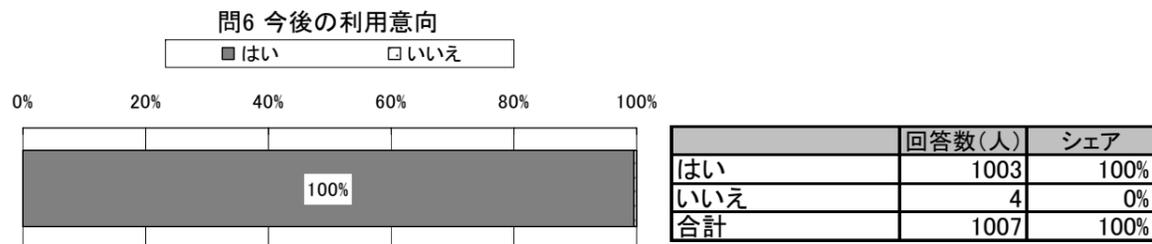
＜方針5＞地域の足となるよう、区民が愛着を持ち支えていく交通とする

(1) 地域の足としての定着(アンケート調査結果)

- アンケート調査の結果をみると、70%以上の方が江戸バスが地域の足として定着してきたと回答しており、他の基本方針と比べても高い評価がされている。
- また、利用者の今後の利用意向をみても、ほぼ全ての方が今後も使用したいと回答しており、継続的な利用が見込まれる。

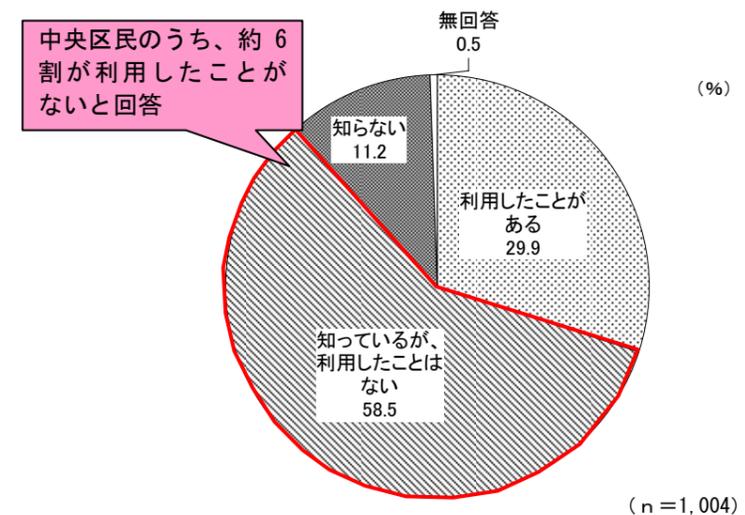


＜今後の利用意向＞

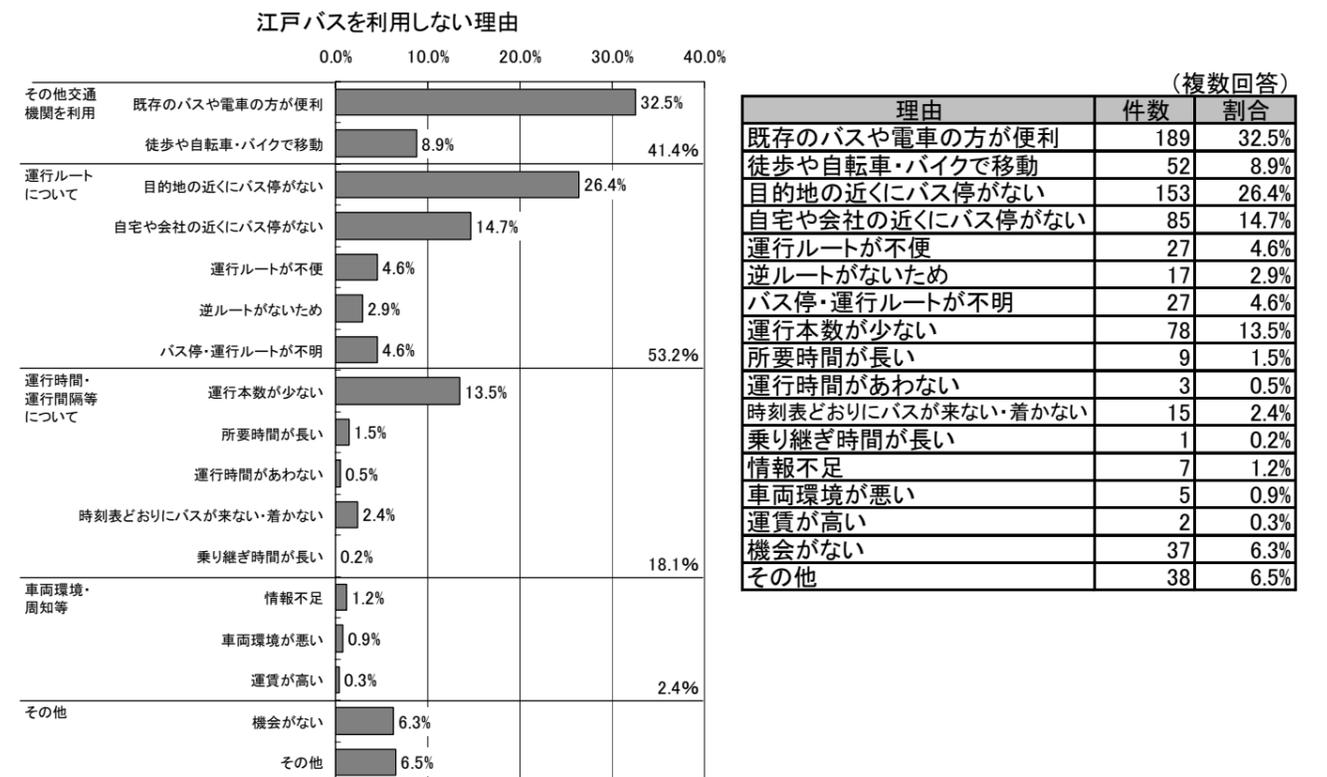


- 一方、昨年度実施した中央区世論調査の結果では、約60%の方が江戸バスを知っているが利用したことがないと回答している。
- その理由は、「既存のバスや電車の方が便利」「徒歩や自転車等で移動する」などの江戸バスを利用しなくても移動できるという意見が40%程度を占めている。しかし、運行ルートや運行時間、運行間隔が不便といった意見もあり、新たな利用者の拡大に向けて課題となっている。

＜中央区民の利用状況＞



＜利用しない理由＞



3. 基本方針に対する課題の整理

・ここまでに整理した基本方針の達成状況と課題を整理する。

コミュニティバスの基本方針	達成状況	今後の課題
<p><方針1> 施設へのアクセスを充実することにより、利便性の向上を図る</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・中央区内の主要な公共・公益施設、医療・福祉施設、商業・観光施設をつなぐ交通手段として運行を行っている。 ・公共施設アクセスの利便性については、利用者の多くに満足していただいております、運行前に比べて利便性が向上したと評価されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・銀座、築地周辺については、運行ルート外となっているため、他の交通手段との連携を考えつつ、必要に応じて運行ルートを検討する。
<p><方針2> 区内の交通不便エリアを連絡し既存公共交通と連結することにより、公共交通サービスを補完し、充実を図る</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・江戸バスの運行により、日本橋や箱崎町、入船等の既存公共交通では運行が困難な狭い道路が多い地域の公共交通不便エリアを解消している。 ・他の公共交通との連携に関して、地下鉄駅や鉄道（JR）駅と近接するバス停については、乗り継ぎがされている箇所もみられ、江戸バス利用者の半数程度が、利便性が向上したとしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者全体に対する乗り継ぎ利用者の割合は低く、さらに利便性を向上し、移動の円滑化を図る。
<p><方針3> 高齢者など昼間居住者や区外からの来街者の移動の利便性を改善する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケートの結果、利用者の半数程度が、江戸バスの運行により移動利便性が向上し、外出機会が向上したとしている。 ・特に、基本方針で対象としていた高齢者の評価が高くなっている。一方、区内居住者と比較すると区外居住者の方が評価が低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・区外居住者の方が評価が低くなっており、区外からの来街者でもわかりやすく、利用しやすいような工夫が必要である。
<p><方針4> 高齢者等の健康維持、地域コミュニティの活性化、商業観光の振興に貢献する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・江戸バス運行前後での外出機会の変化について、特に高齢者で外出機会が向上したとの回答が多く、間接的ではあるが健康維持に繋がっていると考えられる。 ・江戸バス運行による地域コミュニティの活性化や商業観光振興については、評価が低くなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・江戸バスの運行とあわせて、地域の賑わいの向上や観光目的等での利用促進を図るための施策の検討を行う。
<p><方針5> 地域の足となるよう、区民が愛着を持ち支えていく交通とする</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の足としての定着については多くの利用者実感していただいております、江戸バスの魅力の一つとなっている。 ・利用者の今後の利用意向も高く、継続して利用したいだけのものである。 ・一方、区民の6割が江戸バスを知っているが利用したことがない状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の利用者の今後の利用意向は高いが、非利用者が多く存在しており、非利用者の利用促進が必要と考えられる。