

課題と対応方針

1. 江戸バスのニーズ	1
1.1 江戸バスの運行実態調査結果	1
1.2 江戸バスのニーズ.....	5
2. 現状分析	6
2.1 運行に関する現状.....	6
2.2 ルートに関する現状.....	10
3. 新たな動向の整理	14
3.1 晴海まちびらき.....	14
3.2 日本橋本石町地区の交通環境	16
4. 江戸バスの課題と対応方針	17

1. 江戸バスのニーズ

1.1 江戸バスの運行実態調査結果

昨年度までの各種調査・分析で把握した、コミュニティバスに関するニーズは以下のとおりである。

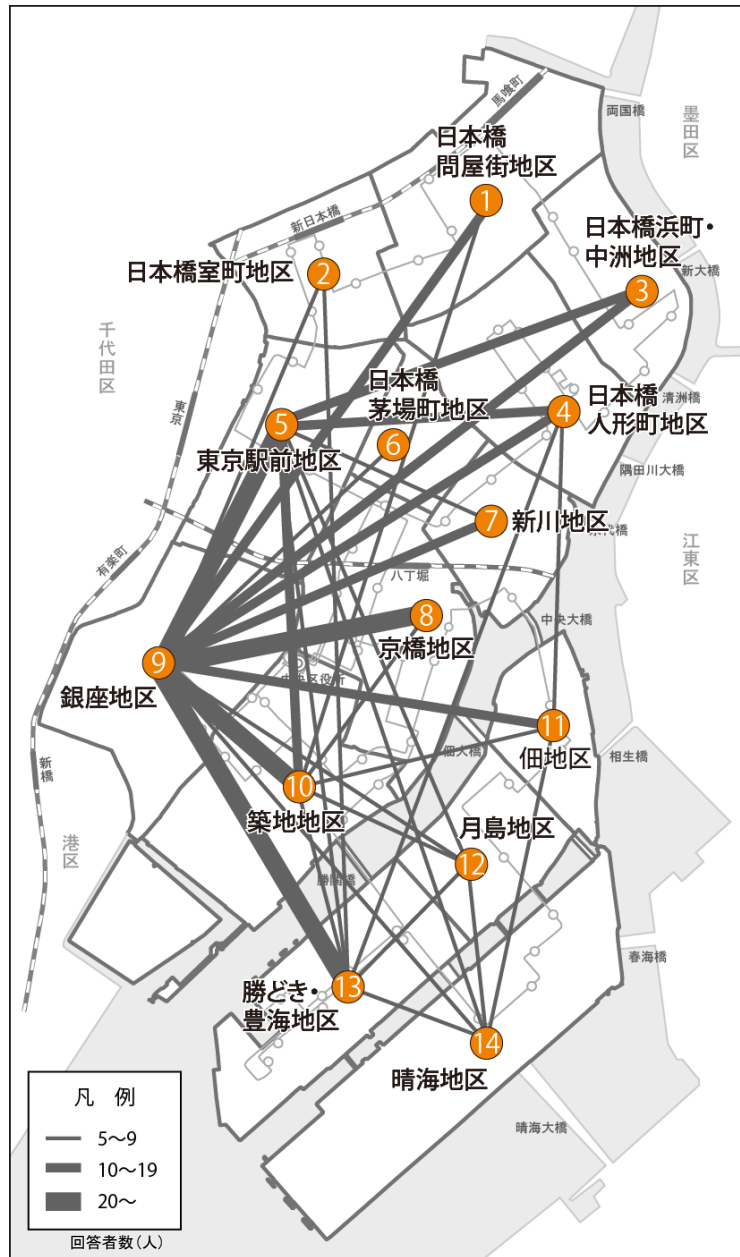
(1) 乗客アンケート調査結果（令和3年度）

- ・運行車内でアンケート票を配布することにより、利用者属性、利用目的、運行に対する評価・要望などの意向を調査した。
- ・改善点・不満点に対する自由意見では、逆ルートの運行やバス停位置の変更などの「運行ルート」に関する要望や、終発の繰り下げなどの「運行時間」に関する要望が多かった。

表 1-1 不満・改善したい点に対する自由意見（回答数 20 以上の意見）

意見数	意見数	%
運行ルートについて	244	41%
逆ルート	142	24%
バス停の位置	36	6%
運行時間について	82	14%
終発を遅くしてほしい	43	7%
始発を早くしてほしい	26	4%
運行間隔について	70	12%
バス停環境(時刻表・案内板の見易さ)	34	6%
ダイヤ設定について	29	5%
車両環境(乗り心地・車両デザイン等)	27	5%
南循環と北循環の乗り継ぎについて	26	4%

- 江戸バスを運行してほしい区間については、「東京駅前地区→銀座地区」、「勝どき・豊海地区→銀座地区」の要望が多く、「銀座地区」での降車の要望はどの地区からも比較的多い。



※乗降の合計で5人以上が回答している区間のみ表示

図 1-1 運行してほしい区間

- ・運行仕様に対する満足度の調査では、乗り継ぎ時間の項目のみ「満足」「やや満足」という回答が半数以下であった。
- ・運行仕様に対する重要度の調査では、各項目の重要度について1～3点で点数をつけてもらったところ、「運行間隔」「定時性」「運行ルート」「運賃」の重要度が高いという結果が得られた。

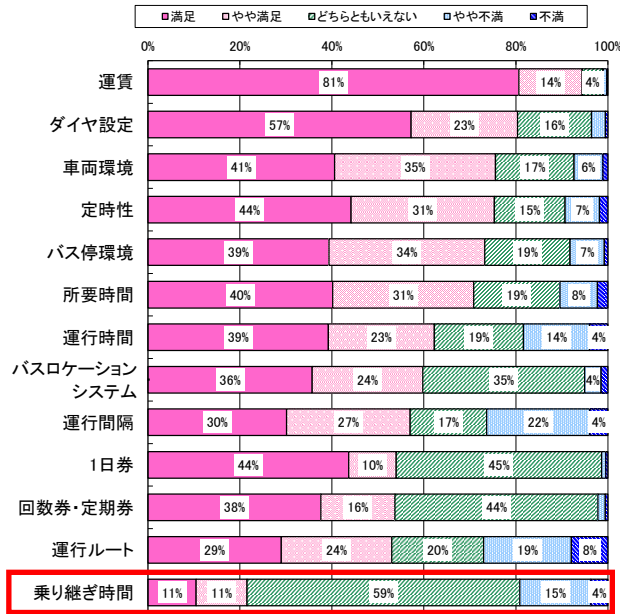


図 1-2 運行仕様に対する満足度 (N=888~938)

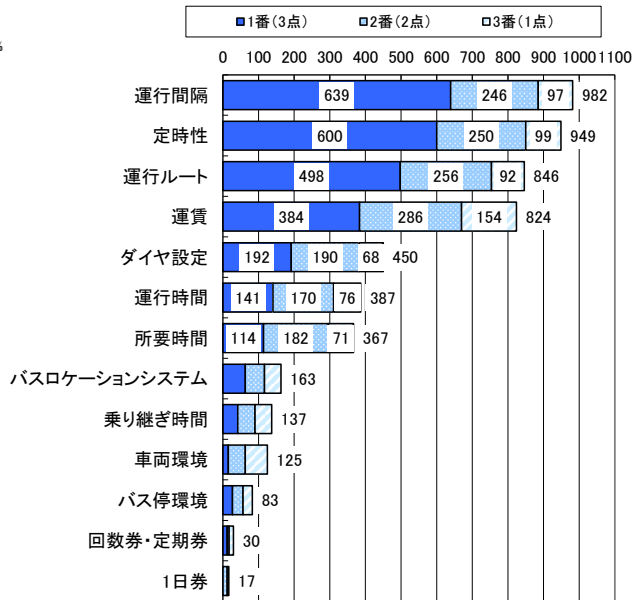


図 1-3 運行仕様に対する重要度 (N=809~888)

運賃：均一 100 円

車両環境：乗り心地・車両デザイン等

バス停環境：時刻表・案内板の見やすさ等

運行時間：始発・終発の時間

運行間隔：20 分間隔

運行ルート：ルート・バス停の位置

ダイヤ設定：どの時間でも発車時刻の末尾が同じ

定時性：ダイヤに正確な運行

所要時間：目的地までの乗車時間

バスロケーションシステム：システムの使い心地

1日券：1日券の値段

回数券・定期券：回数券・定期券の値段

乗継時間：南循環⇄北循環の乗り継ぎにかかる時間

(2) 区政世論調査

- 江戸バスを利用していない人からも広く意見を伺うため、令和3年4月27日から6月7日までの期間中に中央区に居住する満18歳以上の2,000人（外国籍の方を除く）を対象に、無作為抽出（郵送）による区政世論調査を行った。
- 江戸バスの利用経験があると答えた人は平成25年度調査と比較して増加した。
- 江戸バスを知っているが利用頻度は高くないと回答した人（全体の75.9%）のうち、35.3%（全体の26.8%）が「逆方向便の運行」、32.0%（全体の24.3%）が「運行本数の増便」があれば利用すると答えた。
- 区が江戸バスを運行する上で最も優先すべき項目として、全体の25.7%が「逆方向便の運行」、19.4%が「運行本数の増便」と答えた。
- 「運行内容がどのようになれば江戸バスを利用するか」「江戸バスを運行する上で最も優先すべき項目」として「運行ルートの変更」を挙げた人は平成25年度と比べて減少しているが、「逆方向便の運行」への回答は依然として多くなっている。

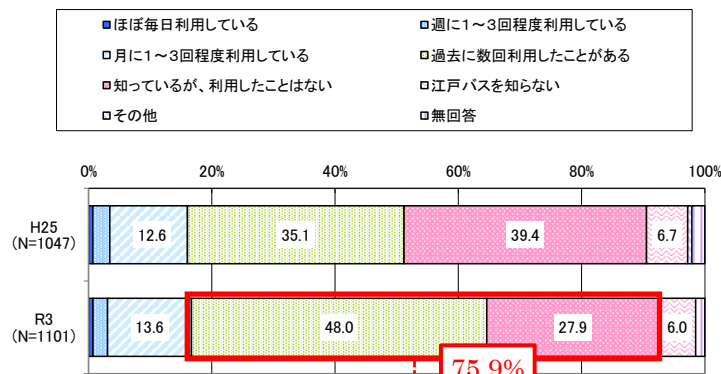


図 1-4 「江戸バス」の利用経験

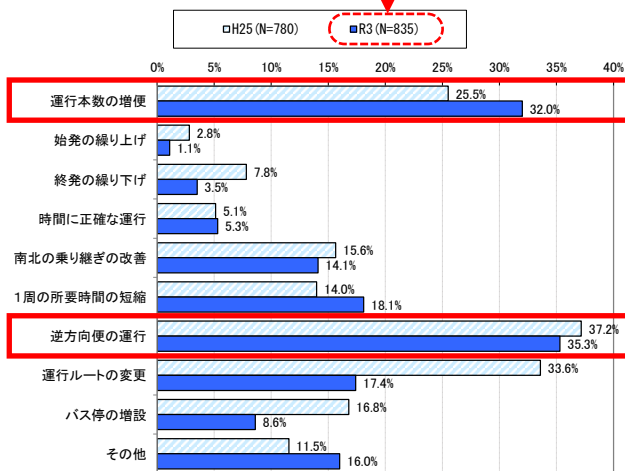


図 1-5 「江戸バス」の利用条件

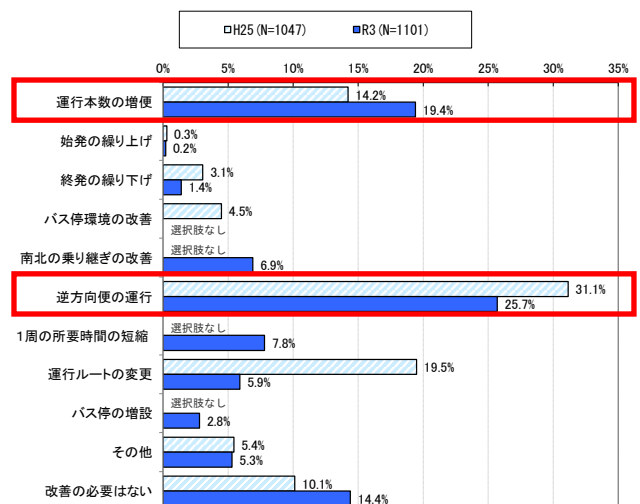
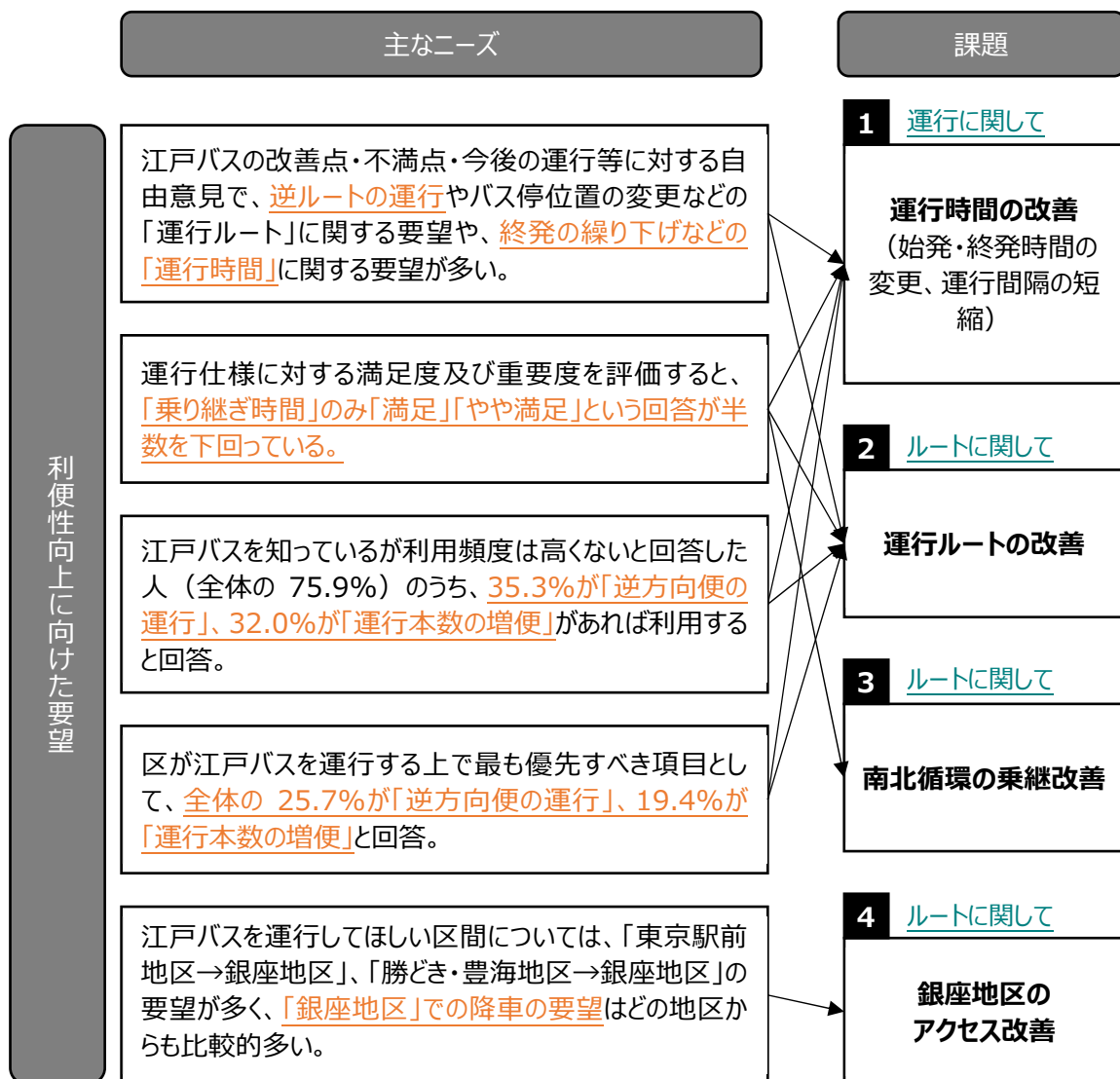


図 1-6 「江戸バス」への改善要望

1.2 江戸バスのニーズ

昨年度までの各種調査・分析で把握した、コミュニティバスに関する主なニーズと、考えられる課題は以下のとおりである。



2. 現状分析

2.1 運行に関する現状

2.1.1 運行経費の増大

収入は利用客数の推移に応じて増加傾向にあったが、令和2年度に急減している。一方支出は1億5,000万円前後で推移しており、令和元年度からは補助金額が1億円を超えている状況である。

収支率も、平成22年の運行開始から40%前後の低い状況で推移しており、平成28年の47%以降減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染拡大の影響により利用者が減少した令和2年には30%まで落ち込んでいる。

⇒運行開始から収支率は40%程度で推移しており、年間1億円弱の補助を行って運行している。

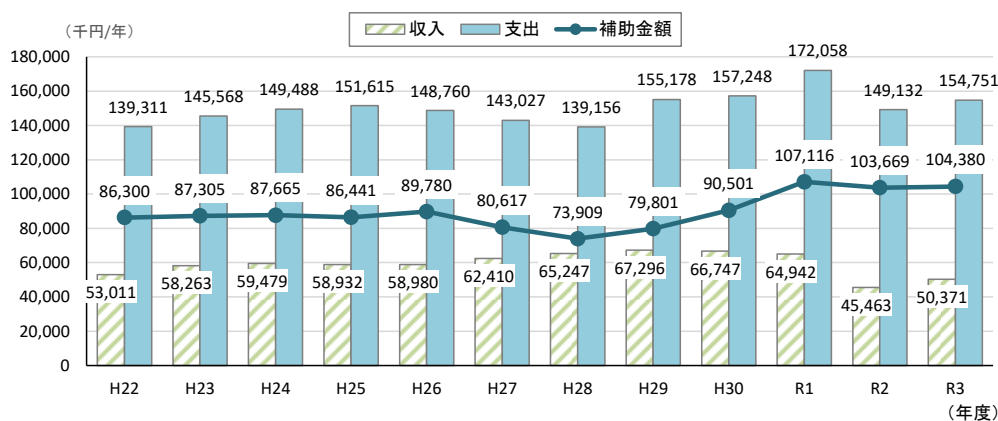


図 2-1 収支と補助金額の推移

表 2-1 収支と補助金額の推移(千円)

	平22(決算額)	平23(決算額)	平24(決算額)	平25(決算額)	平26(決算額)	平27(決算額)	平28(決算額)	平29(決算額)	平30(決算額)	令元(決算額)	令2(決算額)	令3(決算額)
収入	53,011	58,263	59,479	58,932	58,980	62,410	65,247	67,296	66,747	64,942	45,463	50,371
支出	139,311	145,568	149,488	151,615	148,760	143,027	139,156	155,178	157,248	172,058	149,132	154,751
支出-収入	86,300	87,305	90,009	92,683	89,780	80,617	73,909	87,882	90,501	107,116	103,669	104,380
補助金額	86,300	87,305	87,665	86,441	89,780	80,617	73,909	79,801	90,501	107,116	103,669	104,380

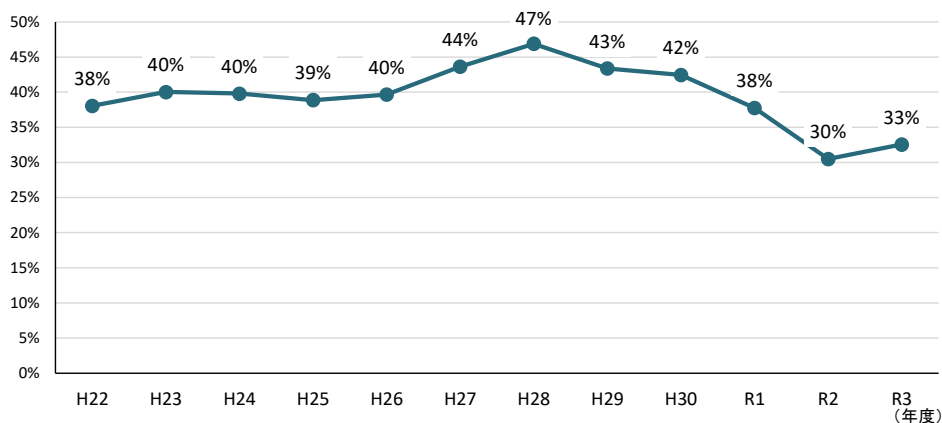


図 2-2 収支率の推移

2.1.2 コミュニティバスとしてのサービスレベルの確認

東京 23 区にてコミュニティバスを導入している自治体は 21 区である。

中央区と同様に 100 円均一である自治体が多いが、路線バスと同等の 220 円にて運行を行う自治体も存在する。

⇒他の自治体で運行するコミュニティバスと比較しても高サービスを提供している状況である。

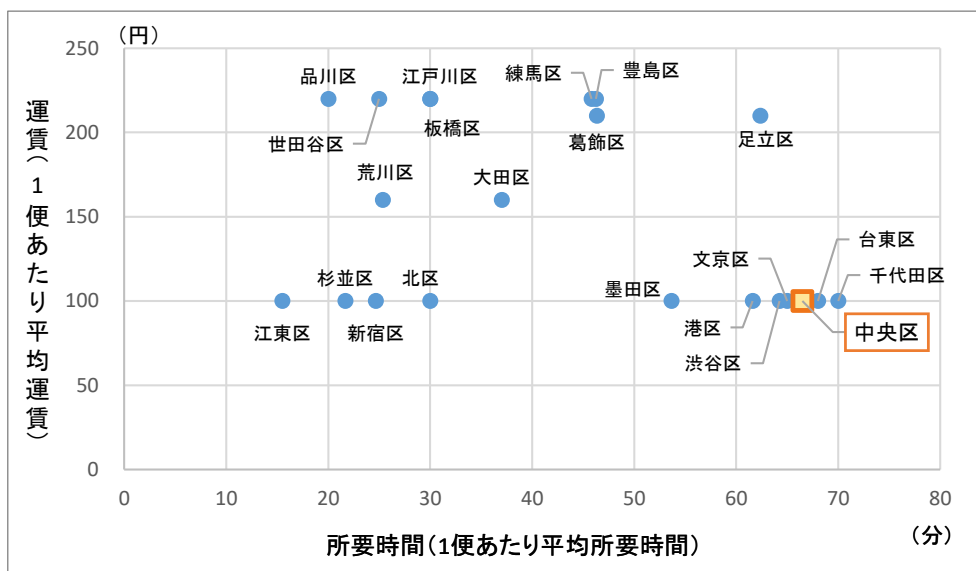


図 2-3 東京 23 区内のコミュニティバスの運賃比較

出典：各自治体 HP より (R4. 5. 20 時点)

2.1.3 乗務員を取り巻く現状

(1) 有効求人倍率及び免許保有者数の状況

近年の自動車運転の職業の有効求人倍率は高水準で推移しており、ドライバーのなり手が不足している。

令和2年時点で大型二種運転免許保有者の4割以上は現在65歳以上の高齢者。30代以下の占める割合は1割未満と、運転免許保有者の全体と比較しても若年層の占める割合が低い。

⇒ 今後はより一層ドライバー不足が深刻になると見込まれ、今後バスの路線を維持するためにはドライバーの確保が重要な課題である。

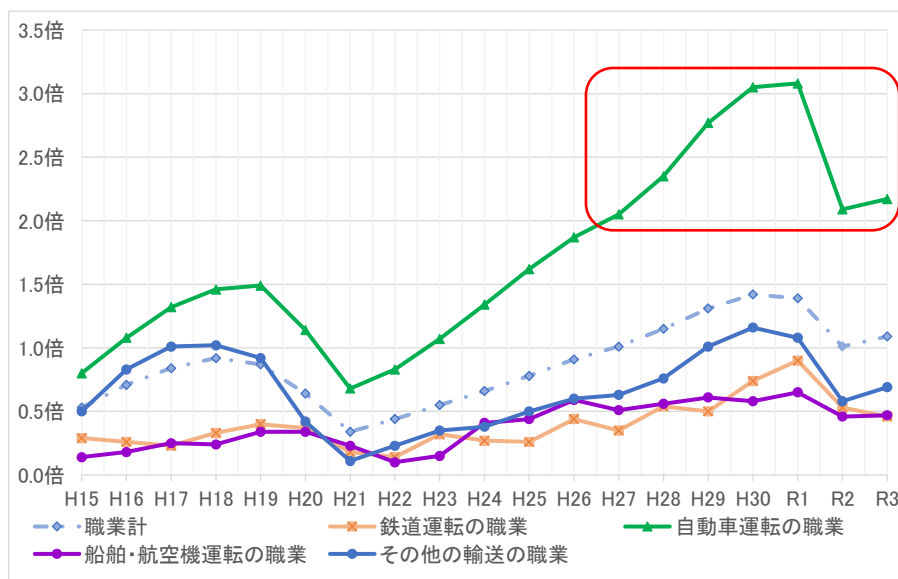


図 2-4 職業別の有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移（全国）

出典：厚生労働省「職業安定業務統計」より作成

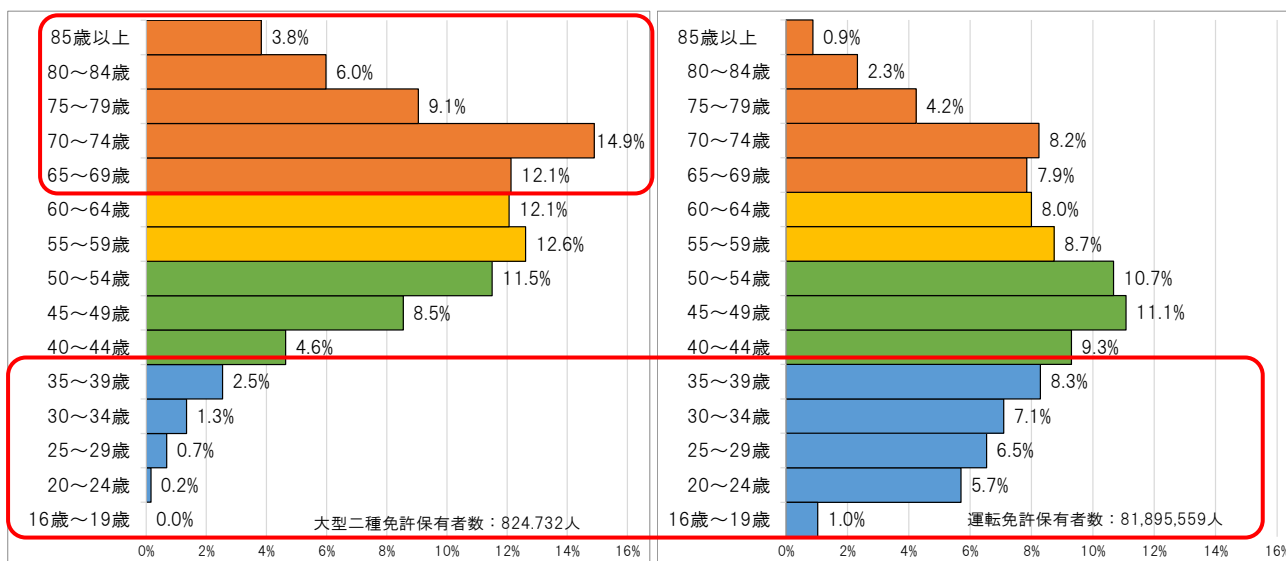


図 2-5 年齢階層別の免許保有者数の割合（全国）（左：大型二種、右：運転免許合計）

出典：警察庁「運転免許統計」（令和3年版）より作成

(2) 乗務員の労働時間基準の変更

バス事業者は厚生労働省の示す労働基準に従って乗務員の管理を行っている。

加えて、厚生労働省が2024年4月施行に向けて、上記のルールの見直しの検討を行っている。バス運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の見直しの方向性は以下のとおりである。1日の拘束時間が短くなり、休息时间などのインターバルが長くなる内容である。そのため運行が可能となる時間が減少する。

⇒労働基準の改善により、現在の運転手数では、現状のサービス水準を確保することは難しくなっていく。

【バス運転手の労働時間等の基準（抜粋）】赤字：変更点

	現行	見直し案
拘束時間	1日 原則 13時間 最大 16時間 1週間 65時間（4週間の平均）	1日 原則 13時間 最大 15時間 1週間 65時間（4週間の平均）、 かつ、52週間の総拘束時間が3,300時間 1か月 原則 281時間
休息期間	継続 8時間以上	継続 11時間以上、最低 9時間
運転時間	1日当たり 9時間（2日間の平均） 4週間平均で1週間当たり 40時間 連続運転時間は4時間以内（運転の中断は1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転の中断が必要）	1日当たり 9時間（2日間の平均） 4週間平均で1週間当たり 40時間 連続運転時間は4時間以内（運転の中断は1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転の中断が必要）

図 2-6 バス運転者等の改善基準告示

出典：厚生労働省「バス運転手の労働時間等の改善のための基準」、

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（中間とりまとめ）」の公表について より抜粋

2.2 ルートに関する現状

2.2.1 一方通行規制

中央区の道路は一方通行規制の区間が多く、江戸バスが運行できるルートが限られている。
現在のルート上でも一方通行規制の区間が多い。

⇒現状のルートでの逆廻り便の運行は難しい状況である。

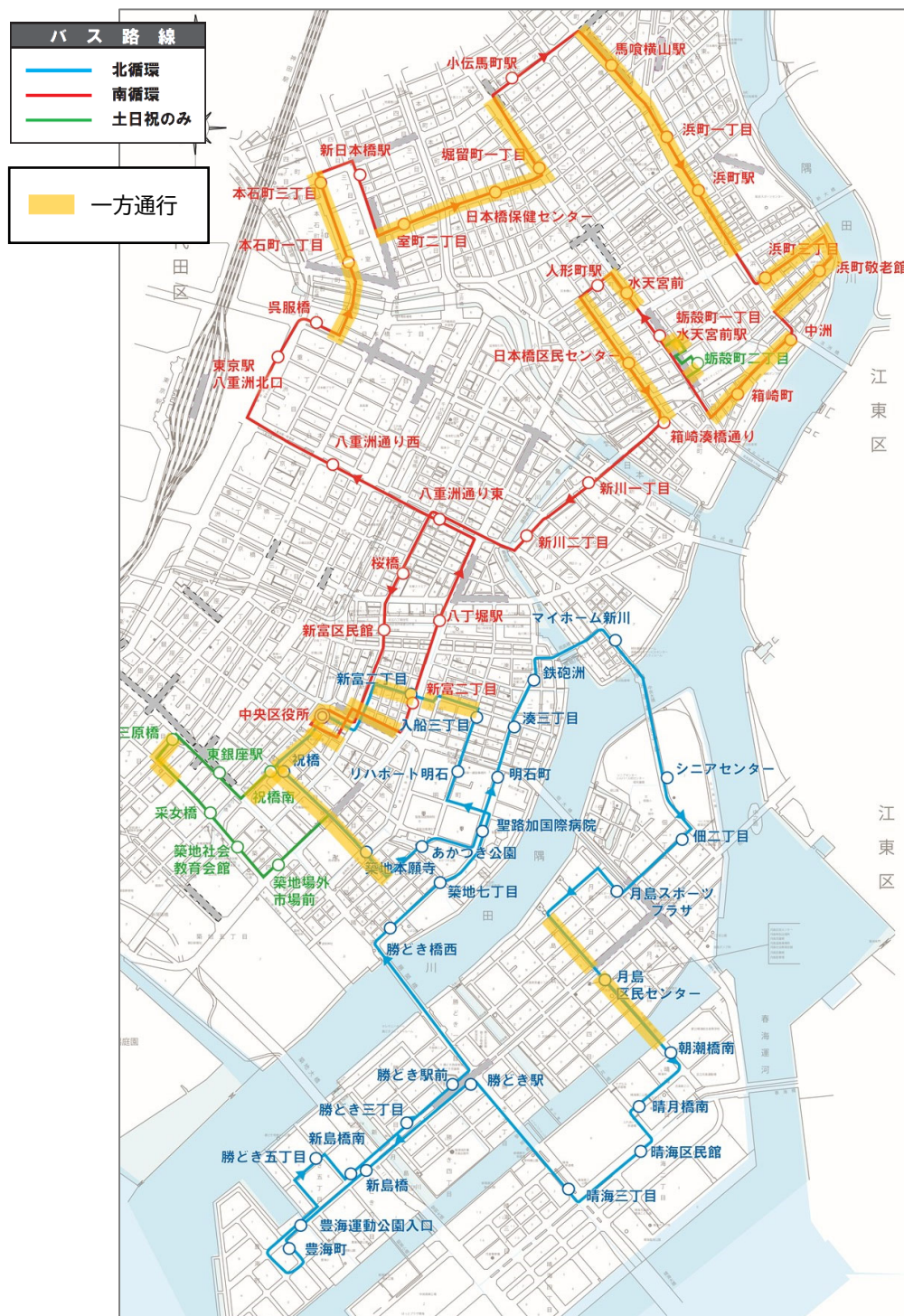


図 2-7 江戸バスルート的一方通行規制の状況

出典：中央区地域公共交通会議第1回基幹的交通システム部会検討資料 (H24.9.4)

2.2.2 他の公共交通機関との住み分け

(1) 銀座地区の移動

銀座地区へ乗り換えなしで行くことができる鉄道駅勢圏及びバス圏域は図 2-8 のとおりである。

銀座地区へは、日本橋浜町、日本橋箱崎町、新川の一部からは公共交通で乗り換えが必要であるが、中央区内のほとんどの地区から鉄道もしくは路線バスで直接アクセスすることができる。

⇒銀座地区と他地区を結ぶ公共交通は充実している。

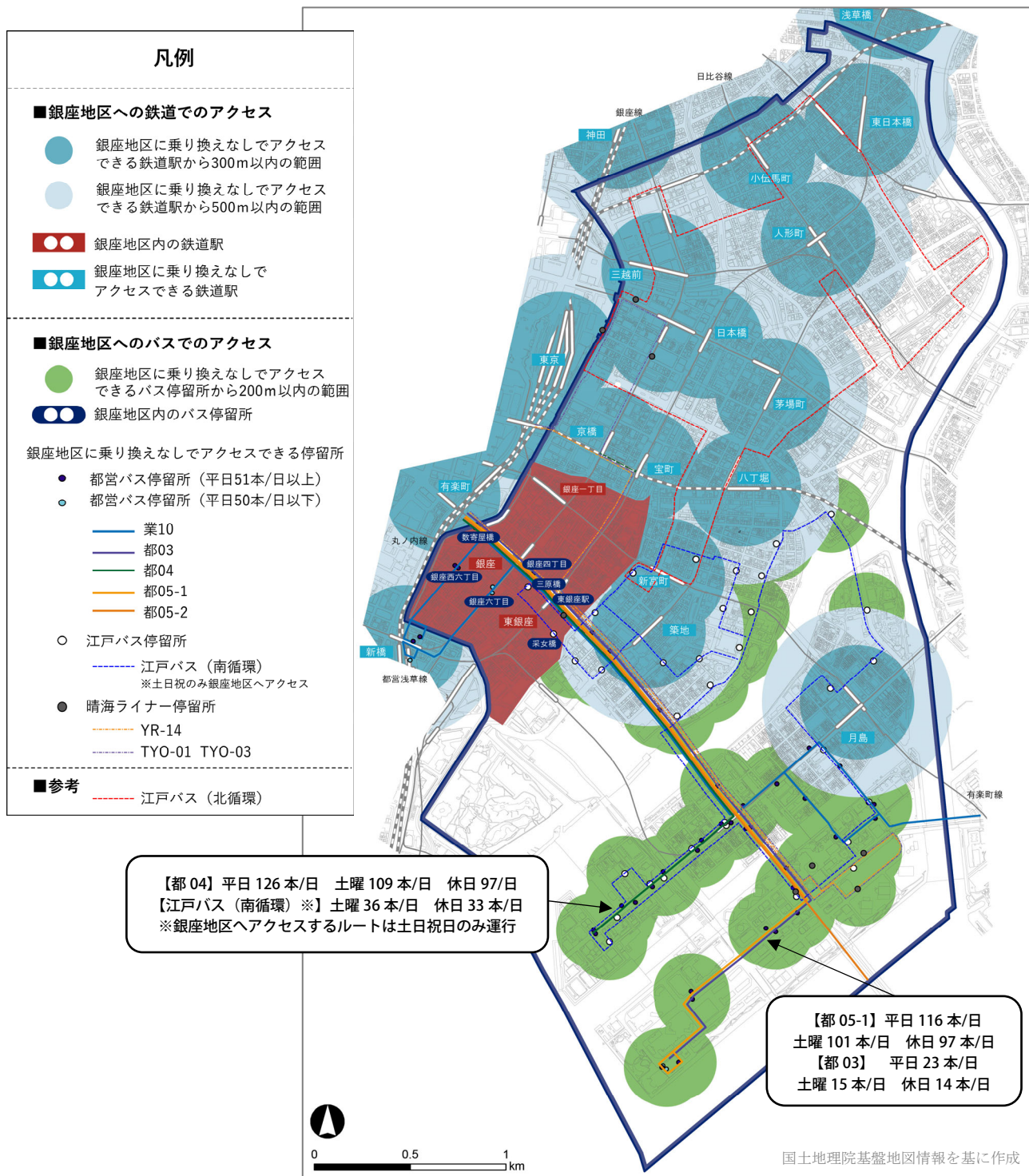


図 2-8 銀座地区へのアクセス

※鉄道) 国土数値情報 鉄道データ (国土交通省、令和 2 (2020) 年 12 月)、都営バス) 都バス路線案内 みんなのガイド (東京都交通局) 令和 4 (2022) 年 2 月時点、江戸バス) 江戸バスマップ (桜だより編) (中央区) (令和 3 (2021) 年 1 月時点)、晴海ライナー) 晴海ライナーリアルタイム位置情報 (日立自動車交通株式会社) (令和 4 (2022) 年 2 月時点)

(2) 公共交通不便地域

鉄道の駅勢圏外 300m と都営バス(片道 51 本/日以上)のバス停 200m の圏域外を公共交通不便地域とした場合、晴海、湊、明石町及び日本橋地域の一部等が公共交通不便地域となっている。

公共交通不便地域のうち、湊、明石町、日本橋地域の一部においては江戸バスが運行されているが、晴海地区の選手村跡地においては江戸バスの運行がない。

⇒現状の路線バス・江戸バスの運行ルートでは、晴海地区の選手村跡地に公共交通不便地域が残る。

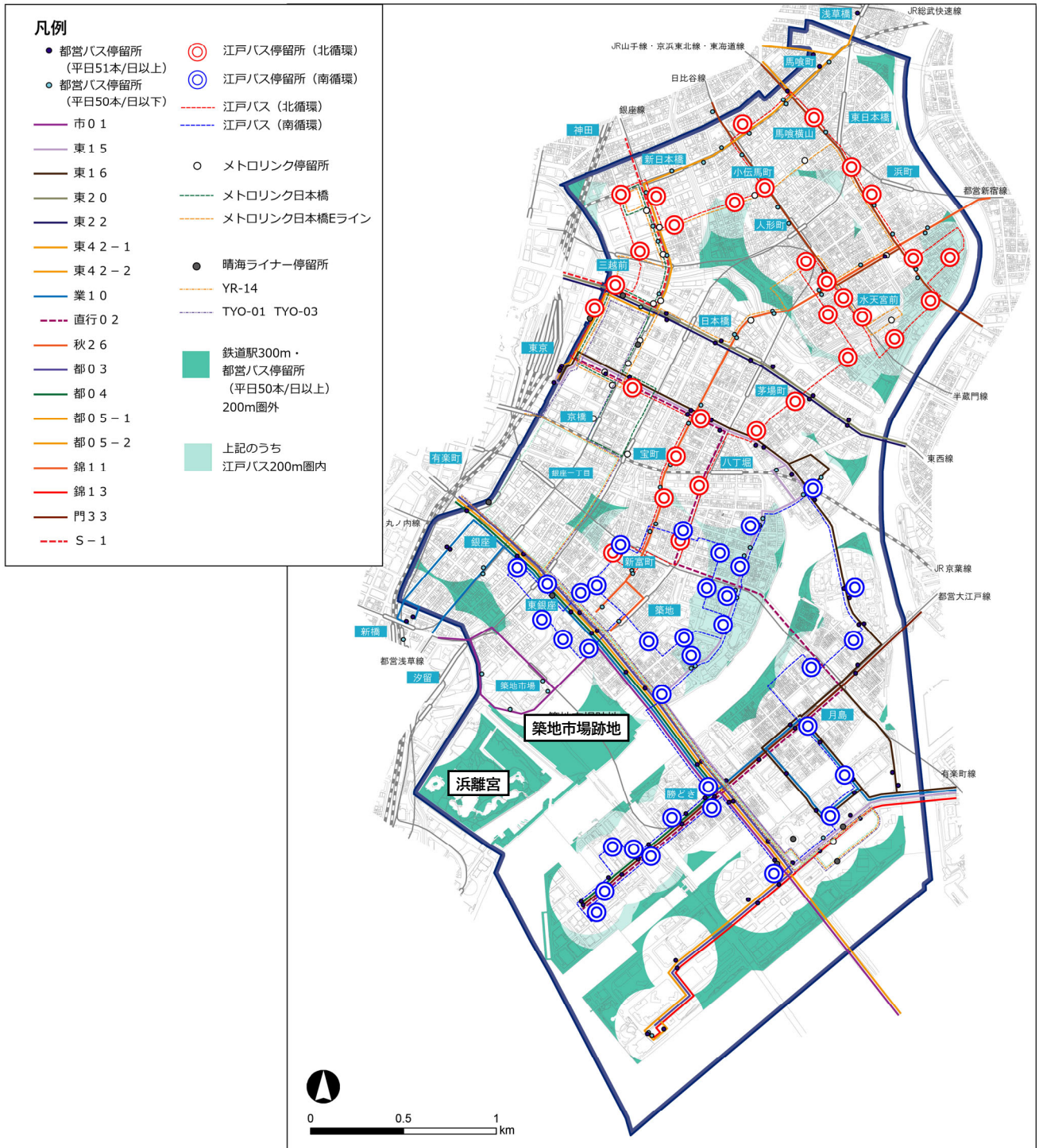


図 2-9 公共交通不便地域の図

出典：国土地理院基盤地図情報を基に作成

※鉄道) 国土数値情報 鉄道データ (国土交通省、令和2 (2020) 年12月 都営バス) 都バス路線案内 みんなのガイド (東京都交通局) 令和4 (2022) 年2月時点) 江戸バス) 江戸バスマップ (桜だより編) (中央区) (令和3 (2021) 年1月時点) メトロリンク) HINOMARU LIMOUSINE 無料巡回バス メトロリンク日本橋 運行ルート (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点)、メトロリンク日本橋Eライン 運行ルート (日の丸リムジングループ) (令和4 (2022) 年2月時点) 晴海ライナー) 晴海ライナーリアルタイム位置情報 (日立自動車交通株式会社) (令和4 (2022) 年2月時点)

2.2.3 南北循環の乗り継ぎ

現在の乗継バス停と乗継時間の状況は以下のとおり。

⇒乗り継ぎバス停が離れている箇所もあり、さらなる改善が必要である。

表 2-2 乗り継ぎバス停の状況

対応バス停		距離	所要時間	ダイヤ上の乗継時間 (平日)
北循環	南循環			
中央区役所	中央区役所	0m	0分	12～15分
新富二丁目	新富二丁目	約50m	約1分	4分
新川二丁目	マイホーム新川	約500m	約9分	19～21分



図 2-10 乗り継ぎバス停の位置図

出典：中央区「中央区コミュニティバス 江戸バスマップ桜だより編」

3. 新たな動向の整理

3.1 晴海まちびらき

(1) 晴海まちびらきの計画

東京 2020 大会の選手村として利用された晴海地区では、高層住宅の整備により約 1.2 万人の転入者を見込んでいる。

令和 6 年 4 月のまちびらきにあわせて、特別出張所、図書館、認定こども園を備えた複合施設や小中学校の開設が予定されている。晴海五丁目では、晴海のまちびらきに合わせて増大が見込まれている公共交通需要に対応するため、BRT や路線バス、コミュニティサイクルなどを導入した複合的なターミナル機能を持つマルチモビリティステーションの整備が予定されている。

⇒新たな開発地域においてコミュニティバスの基本方針に則った移動手段の提供が必要である。



図 3-1 晴海五丁目西地区（選手村）の大会後の交通施設

出典：東京都 HP

(2) 晴海地区の公共交通の状況

晴海地区には鉄道駅が存在せず、公共交通は路線バス及びBRTの運行のみとなっている。現状の路線バスは、一日150本以上と比較的頻度が高い状況ではあるが、系統が少ないため行き先が限定されている。

⇒晴海まちびらきに向けて、公共交通サービスの補完、充実が必要である。

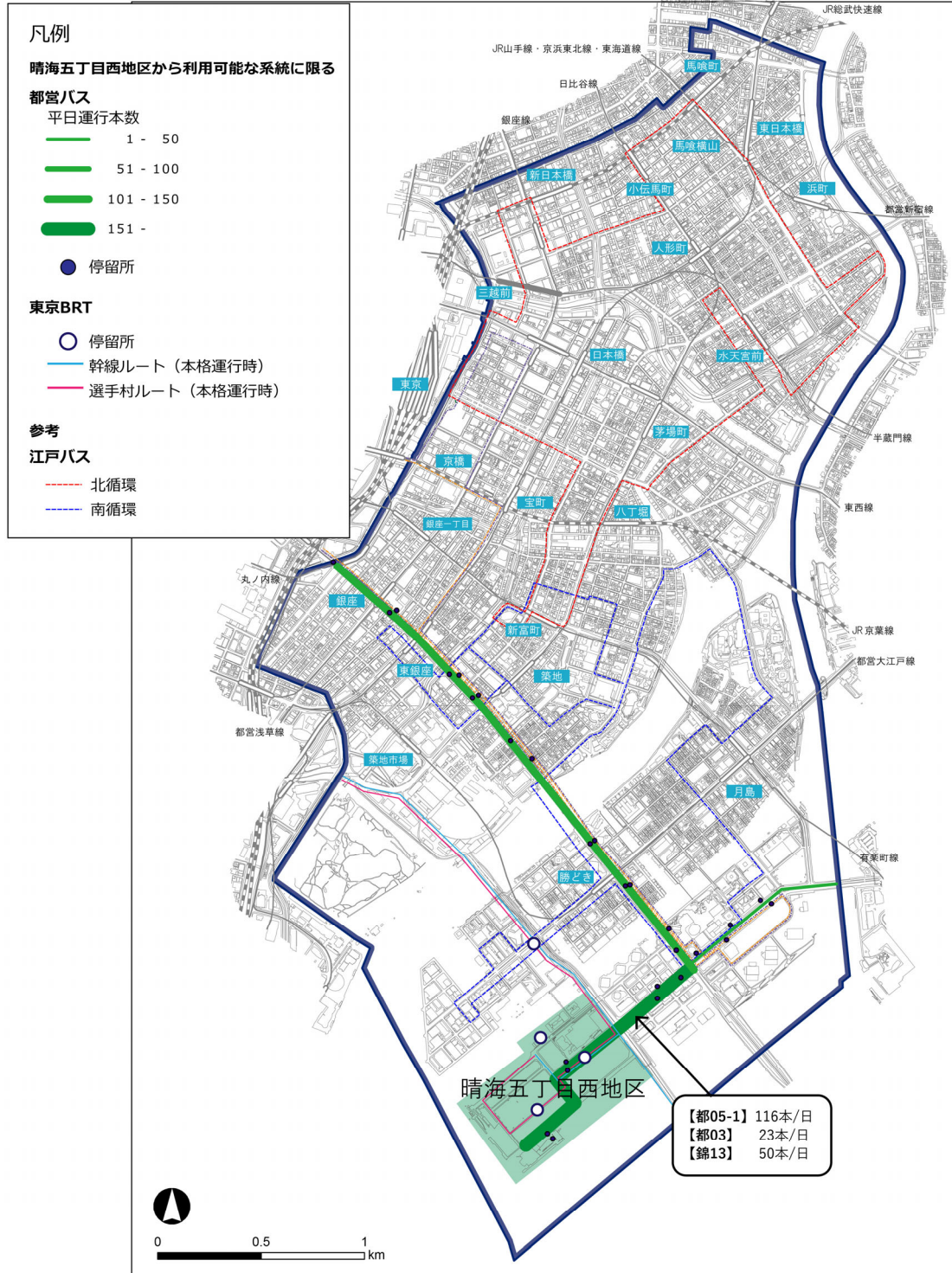


図 3-2 晴海地区へのアクセス

出典：国土地理院基盤地図情報を基に作成

※都営バス) 都バス路線案内 みんなのガイド (東京都交通局) 令和4 (2022) 年2月時点)
江戸バス) 江戸バスマップ (桜だより編) (中央区) (令和3 (2021) 年1月時点)
東京BRT) TOKYO BRT 停留施設位置 (東京都) (令和4 (2022) 年6月最終確認)

3.2 日本橋本石町地区の交通環境

本石町三丁目停留所前の道路は現在1車線での運用であるが、車道幅員が比較的に広いので、車両が左折直進と右折に分かれて信号待ちし、バス停を塞いでいる状況である。

⇒周辺の車両やバスの走行を妨げない位置へ、停留所の設置場所の改善が必要である。



図 3-3 北循環(本石町三丁目周辺)ルート

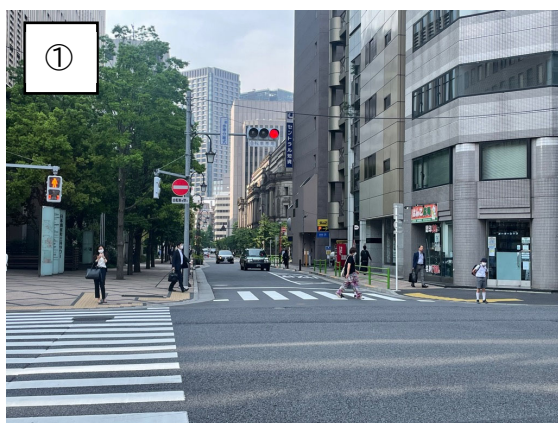


図 3-4 本石町三丁目停留所の状況

4. 江戸バスの課題と対応方針

これまでの整理結果を基に、江戸バスの課題に対する今後の対応方針（案）を以下に示す。
まちびらきへの対応が必要となる晴海地区のルート、バスや周辺車両の安全確保、南北循環の乗継改善については、早期に検討を行うこととした。

		江戸バスの課題	現状の整理	方針（案）
利便性向上に向けた要望	運行に関して	1 運行時間の改善 （始発・終発時間の変更、運行 間隔の短縮）	労働環境の制約が厳しくなることから、運行時間の延長を実現するためには運転手の確保が必要。一方、運転手不足や収支の状況から早い段階での実施は困難であり、今後検討が必要。 他のコミュニティバスと比較しても運行頻度は適切な状況。今後の状況に応じて検討が必要。	運転手の労働環境や江戸バス需要等の動向を見つつ、必要に応じて検討に着手
		2 逆回りルートの 運行	一方通行など交通規制上の制約により、現状のルートでの逆回り便の運行は難しい状況。現行と大きく離れたルートとなり、さらに運転手の確保が必要。	将来的に道路状況の変化や新たな開発があった段階で必要に応じて検討に着手
	ルートに関して	3 南北循環の乗継 改善	新川において北循環と南循環の乗り継ぎ距離が離れているため、改善が必要。	乗継時間の満足度が低いことから、現状のルートへの影響を考慮して検討
		4 銀座地区の アクセス改善	銀座地区は鉄道や路線バスなどのアクセス性が高く、既存公共交通で担うことが可能。	将来的に他の公共交通機関による移動が困難となるなど必要性が高まった段階で必要に応じて検討に着手
		5 晴海地区への ルート延伸	晴海まちびらきに伴い新たなルートが必要。	令和6年度のまちびらきに向けて検討
		6 本石町三丁目 停留所の移設	周辺の車両の挙動や歩行者・停留所利用者の安全確保が必要。	停留所の設置位置を検討
まちびらきの改善・ 交通環境の改善				

: 今回の検討項目