

江戸バスの抱える課題と今後の検討内容

Ⅰ これまで得られた意見、要望など

Ⅰ-1. 本格運行後に寄せられたご意見

本格運行後、「区長への手紙」「お客様の声カード」などで頂いた意見は、以下のとおりである。
ルート改善に対する意見が最も多く挙がっており、そのほかダイヤ改善に対する意見も多い。

＜頂いた意見の分類＞

分類	受領方法		
	区長への手紙	お客様の声カード	合計
ルート改善 （逆廻り、所要時間短縮など）	35	42	77
ダイヤ改善希望 （終バス繰り下げ、乗り継ぎなど）	4	19	23
車両環境の改善	6	14	20
バス停の改善	1	6	7
バス停通過クレーム	3	3	6
バスは不要	3	0	3
バス導入に対するお礼	6	4	10
その他要望	8	13	21

※複数回答あり

※運転手の対応に対する意見は運行計画と直接関連しないため、集計の対象外とする

Ⅰ-2. アンケート調査により得られた課題

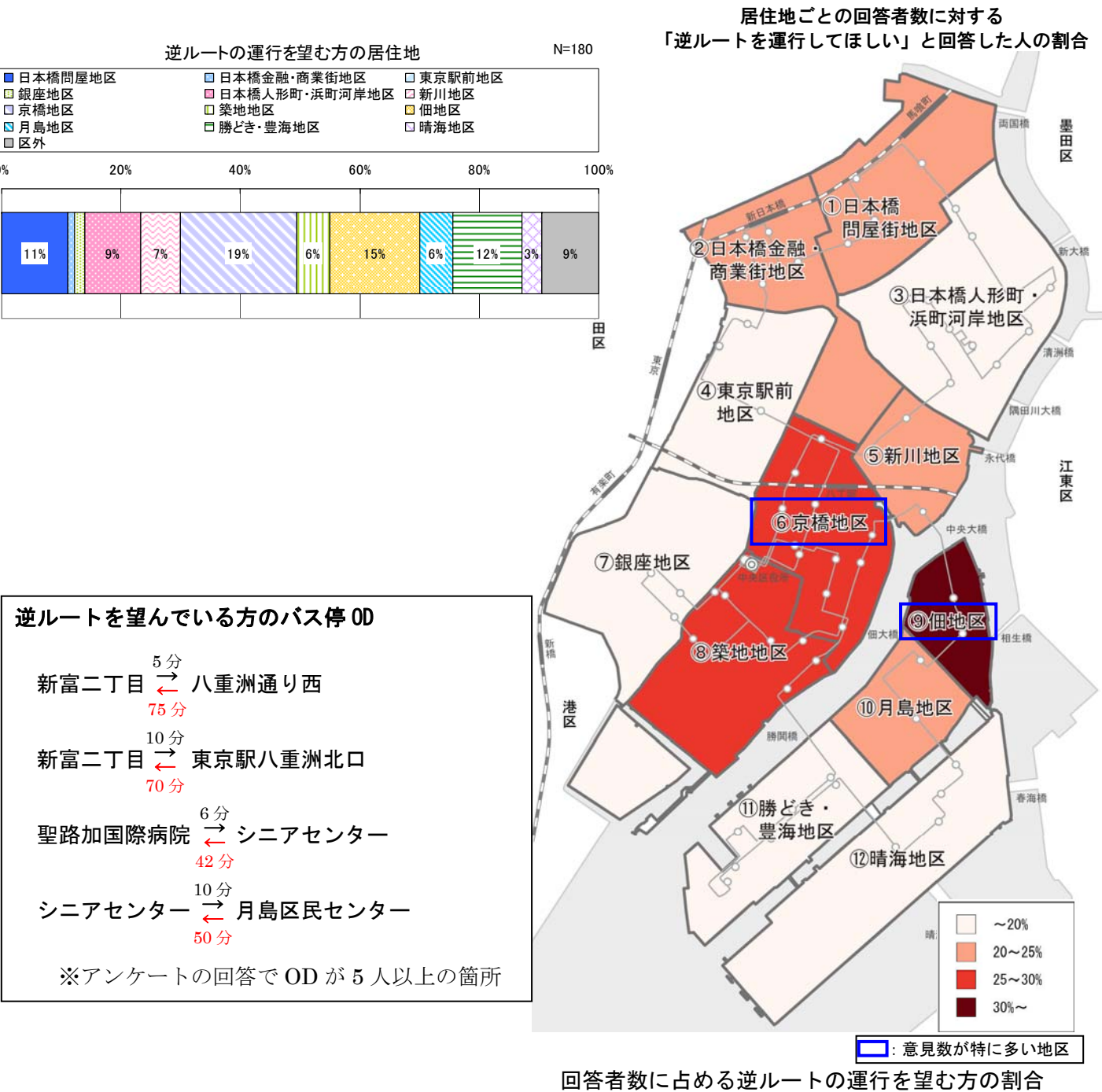
アンケート調査の結果、今後の江戸バスの運行について以下のような課題が考えられる。

分類	考えられる課題
運行ルート	○アンケート調査では、運行ルートに関して以下のような意見が挙がっている。 ＜具体的な意見＞ ■南北循環ともに逆ルートを運行 ■日本橋人形町周辺から銀座方面へのアクセス性の向上 ■日本橋人形町周辺から東京駅へのアクセス性向上 ■平日の銀座方面への運行 ■南北循環をつなぐルートの運行
運行間隔	○運行ルートに次いで重要度が高いにも関わらず、利用者の 30%程度が運行間隔について不満としており、運行本数の増加が望まれている。
運行時間	○現在、平日・土曜日は 7：00～20：00 まで、日曜・祝日は 8：00～20：00 まで運行しているが、特に終発について運行時間を延ばしてほしいとの意見が多い。
南北の乗り継ぎ	○平成 24 年のルート変更においても改善を図ってきたが、依然として最も満足度が低い事項となっており、利用者の利便性向上のためにも改善を図る必要がある。 ○また、乗り継ぎ時間だけでなく、運行ルートの改善をあわせて区内での移動利便性向上を図る必要がある。

2-1. 課題の内容

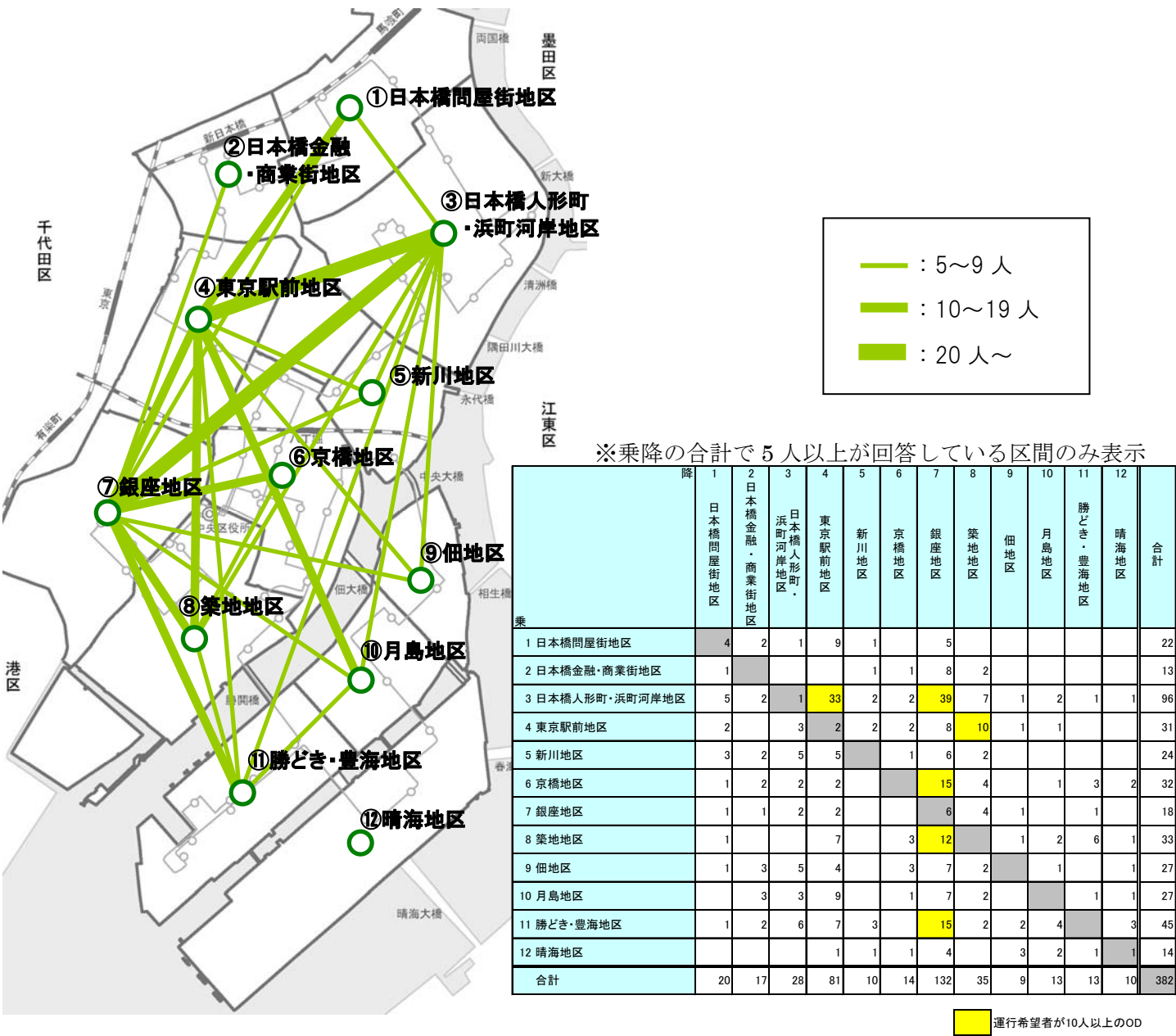
【運行ルート】南北循環ともに逆ルートを運行

- ・アンケート調査での運行仕様に対する自由意見約 800 件のうち、4 分の 1 にあたる約 200 件は南北循環の逆ルートの運行であり、運行当初から改善要望として意見が挙がっている項目である。
- ・逆ルートの運行を望む方の居住地をみると、京橋地区が特に多く 19% となっており、その他、佃地区、勝どき・豊海地区、日本橋問屋街地区が 10% 以上と多くなっている。
- ・各地区の回答者数に占める逆ルートの運行を望んでいる方の割合をみると、佃地区に居住している回答者では 30% 以上、京橋地区、築地地区では 25% 以上と特に要望が多くなっている。
- ・逆ルートを運行してほしいと回答した人の割合が高い京橋地区、佃地区の方のバス停 OD を見ると、新富二丁目から東京駅八重洲北口など、片側ではその所要時間が 10 分以下であるのに、その逆周りでは 40 分から 70 分ほど時間がかかっている OD が多く見受けられる。



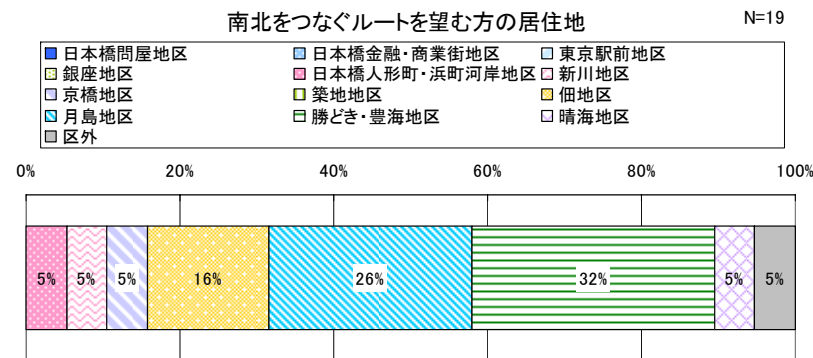
【運行ルート】日本橋人形町周辺から銀座方面へのアクセス性の向上・平日の銀座方面への運行
日本橋人形町周辺から東京駅へのアクセス性向上

- ・アンケート調査での江戸バスに運行してほしい区間をみると、日本橋人形町・浜町河岸地区から東京駅前地区をつなぐルート、日本橋人形町・浜町河岸地区から銀座地区をつなぐルートに対する要望が多くなっている。
- ・日本橋人形町・浜町河岸地区から東京駅前地区については、八重洲通り東で乗り継ぎを行うことで利用可能であるが、乗り継ぎ時間を含め 29 分（人形町駅から東京駅八重洲北口の場合）ほど時間がかかることから、直接の運行を希望する意見が多く挙がっていると考えられる。
- ・銀座地区へも同様に、中央区役所で乗り継ぎを行うことで移動することは可能であるが、36 分（人形町駅から三原橋の場合）ほど時間がかかるためと考えられる。
- ・また平日の銀座方面への運行について、現状では道路状況等の関係から運行していない状況であり、今後も引き続き道路事情等を勘案して検討を進めていく必要がある。



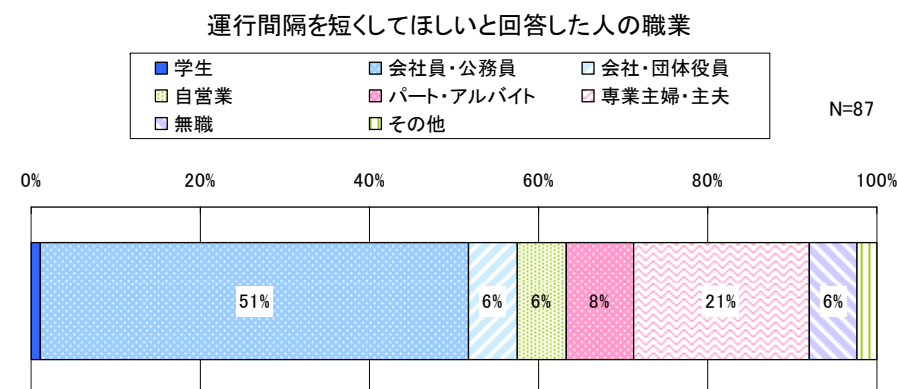
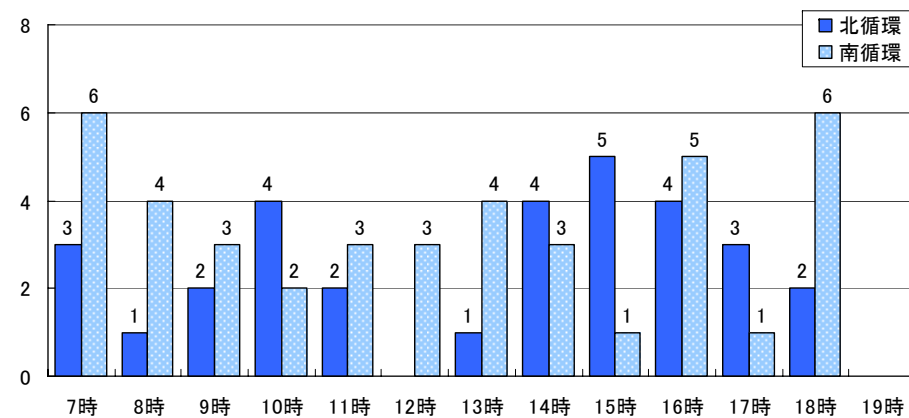
【運行ルート】南北循環をつなぐルートの運行

- ・南北をつなぐルートの運行を希望する方の居住地をみると、勝どき・豊海地区が最も多く 32%、次いで月島地区が 26%となっている。
- ・東京駅や日本橋等へのアクセスが不便となっている地区において意見が挙がっていると考えられる。



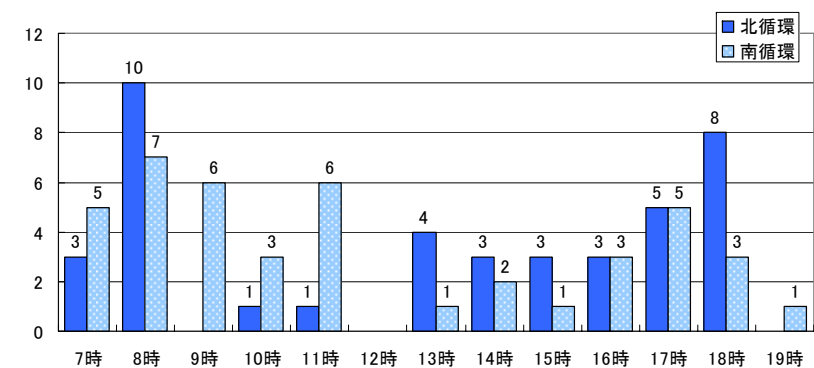
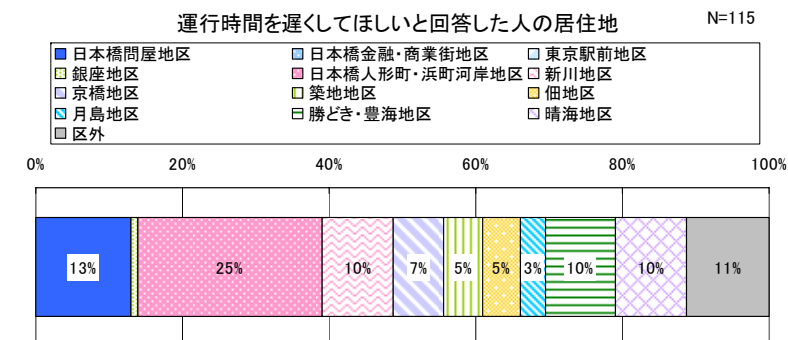
【運行間隔】運行本数を増加し運行頻度を高くする

- ・運行本数を増やして運行頻度を高くしてほしいと回答している方の利用時間帯をみる。
- ・北循環では 14 時台から 16 時台の利用者が多いものの、時間帯のばらつきが大きくなっている。南循環でみると、7 時台、18 時台の利用者からの要望が多い。
- ・回答者の職業をみると、会社員・公務員の割合が半数以上と多くなっている。

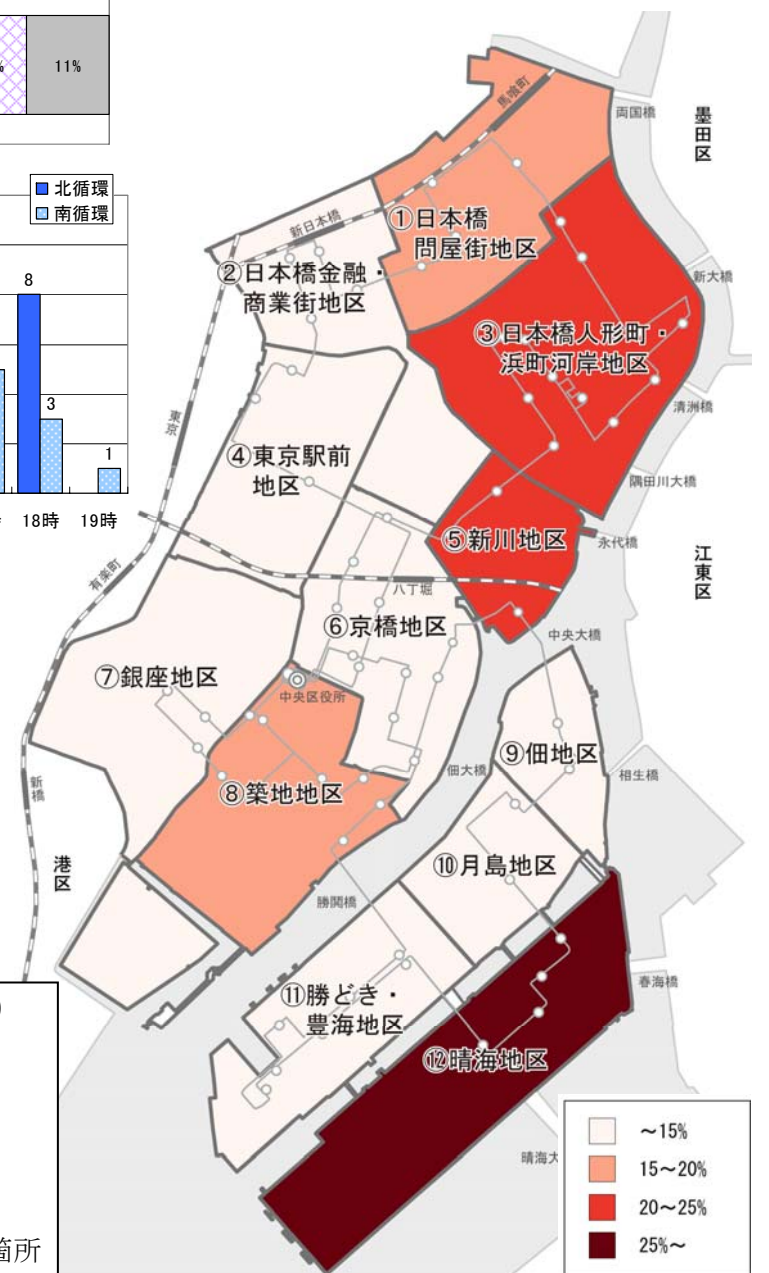


【運行時間】運行時間を遅くする

- ・運行時間を遅くしてほしいと回答した方の居住地をみると、日本橋人形町・浜町河岸地区の居住者が最も多く 25%である、次いで日本橋問屋地区が 13%である。
- ・居住地ごとの回答者数に占める割合をみると、晴海地区が最も高く、次いで日本橋人形町・浜町河岸地区、新川地区となっている。回答者数では少ないが、晴海地区に居住している方は終発を遅くすることを希望している割合が高い。
- ・回答者の利用時間帯をみると、北循環では 8 時台、18 時台に利用している方が多く、南循環では時間帯のばらつきが大きい。北循環については、朝の通勤時の利用者が帰りの時間帯も利用したいため、終発時間を遅くしてほしいと希望していると考えられる。



居住地ごとの回答者数に対する「運行時間を遅くしてほしい」と回答した人の割合



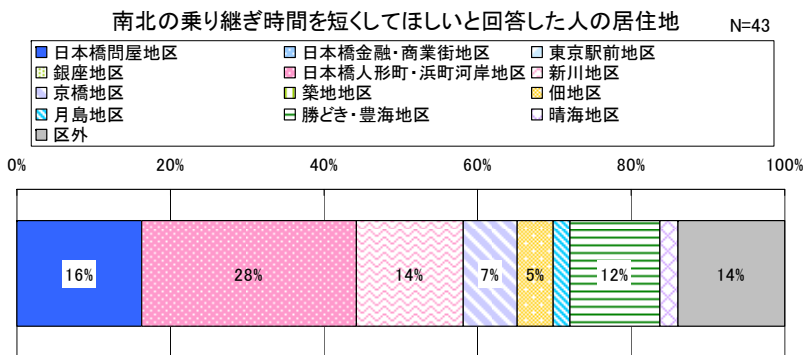
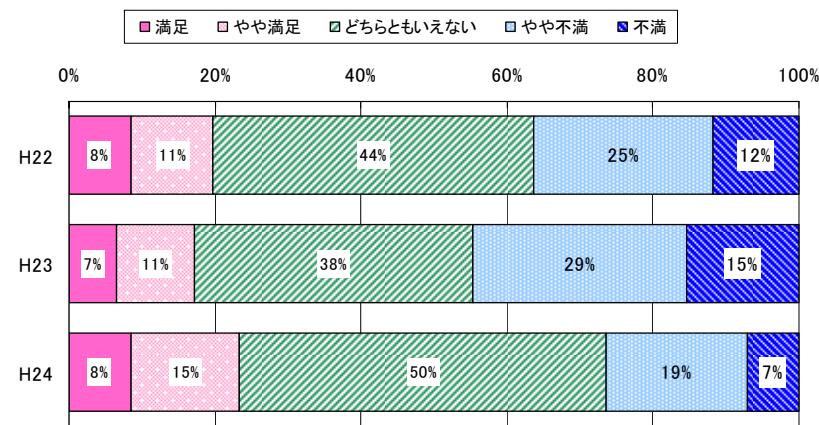
終発を遅くすることの望んでいる方のバス停 OD

中央区役所⇒東京駅八重洲北口
 新富二丁目⇒東京駅八重洲北口
 東京駅八重洲北口⇒浜町駅
 東京駅八重洲北口⇒浜町三丁目

※アンケートの回答で OD が 4 人以上の箇所

【乗り継ぎ】南北循環の乗り継ぎ時間を短縮

- ・南北循環の乗り継ぎ時間について経年での満足度の変化をみると、今年度の調査では、満足（満足、やや満足の合計）と回答した割合が 5%程度高くなり、また不満（不満、やや不満の合計）と回答した割合は 20%程度低くなっている。新富二丁目で乗り継ぎが可能になり、南循環から北循環へは 1 本早いバスに乗り継ぎが可能になったなど、改善を図ってきた効果が表れていると考えられる。
- ・効果が表れている一方で、運行仕様の各項目の中では満足度が最も低い項目となっており、特に日本橋人形町・浜町河岸地区の居住者からの要望が多くなっており、前に示した日本橋人形町・浜町河岸地区から銀座地区へのアクセスの要望等とあわせて検討することが考えられる。



2-2. 課題への対応方針

アンケートで挙げた課題とそれに対する対応方針を以下のとおり整理する。

分類	考えられる課題	課題に対する対応方針
運行ルート	南北循環ともに逆ルートを行	・特に京橋、佃、築地周辺での要望が多くなっており、逆ルートもしくはそれに代替するルート等の検討を行う。
	日本橋人形町周辺から銀座方面へのアクセス性の向上	・所要時間はかかるものの、現状でもアクセス可能な箇所であり、対応の優先順位としては低いものの、より利便性を向上できるように検討する。
	平日の銀座方面への運行	
	日本橋人形町周辺から東京駅へのアクセス性向上	
	南北循環をつなぐルートの運行	・月島、晴海周辺などからの要望が多く、後述する、廃止された都営バス東 12 系統への対応とあわせて検討を行う。
運行間隔	運行本数を増加し運行頻度を高くする	・南循環では朝夕の時間帯の利用者からの要望が多いものの、北循環では時間帯によりばらつきがみられる。 ・ニーズを十分に把握したうえで今後も検討を進める。
運行時間	運行時間を遅くする	・北循環では朝夕の利用者からのニーズが多いものの、南循環では時間帯にばらつきがみられる。 ・ニーズを十分に把握したうえで今後も検討を進める。
南北の乗り継ぎ	南北循環の乗り継ぎ時間を短縮	・経年で比較した場合の満足度は向上してきているものの、最も満足度が低い項目であり、改善が望まれている。 ・特に日本橋人形町・浜町河岸地区に居住している方からの要望が多くなっており、銀座方面へのアクセス等とあわせて検討を進める必要がある。

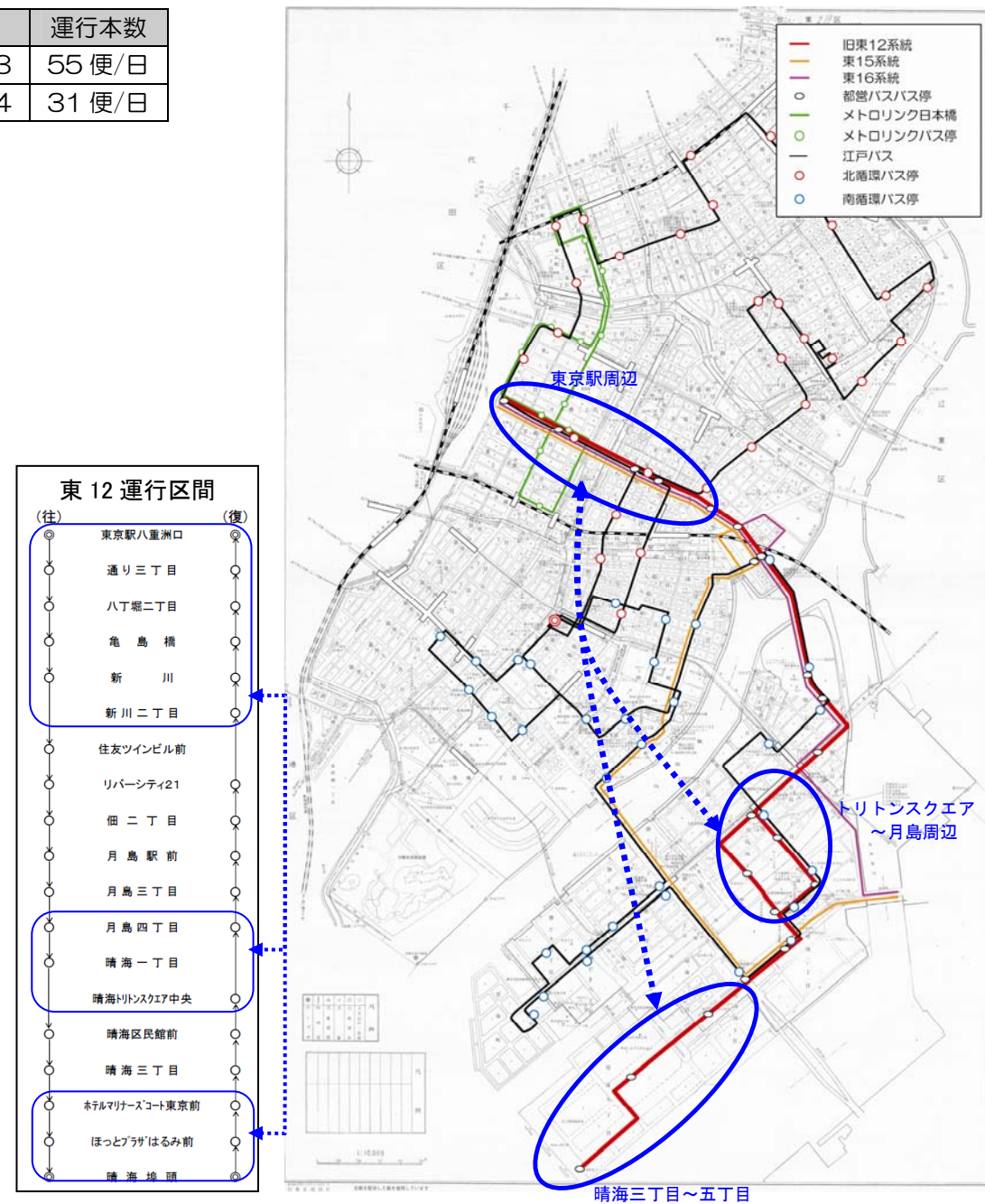
// 区内バス環境の変化

II-1. 都営バス東12系統の廃止

都営バス東12系統は、平成13年8月から区と東京都交通局との協定により、区が譲渡した7台のバスで運行を行っていた。その後、多額の損失が出ていることから、平成21年12月に協定の変更を行い、平成22年4月からは運行本数を減便（55便/日→31便/日）し、運行されてきたが、さらにその協定期間が満了し、平成24年3月に運行終了となった。

このため、東12系統の廃止により、特に晴海三丁目～五丁目、トリトンスクエア～月島周辺から、東京駅周辺へのアクセス性が低下している。

期 間	運行本数
H13.8～H22.3	55 便/日
H22.4～H24.4	31 便/日



II-2. 晴海ライナーの運行開始

平成24年10月13日から、晴海トリトンスクエアと有楽町駅、東京駅八重洲北口、日本橋高島屋をつなぐ晴海ライナーが運行を開始した。

平日は朝ピーク時で5台/時間、日中では3台/時間、休日は2本/時間で運行している。

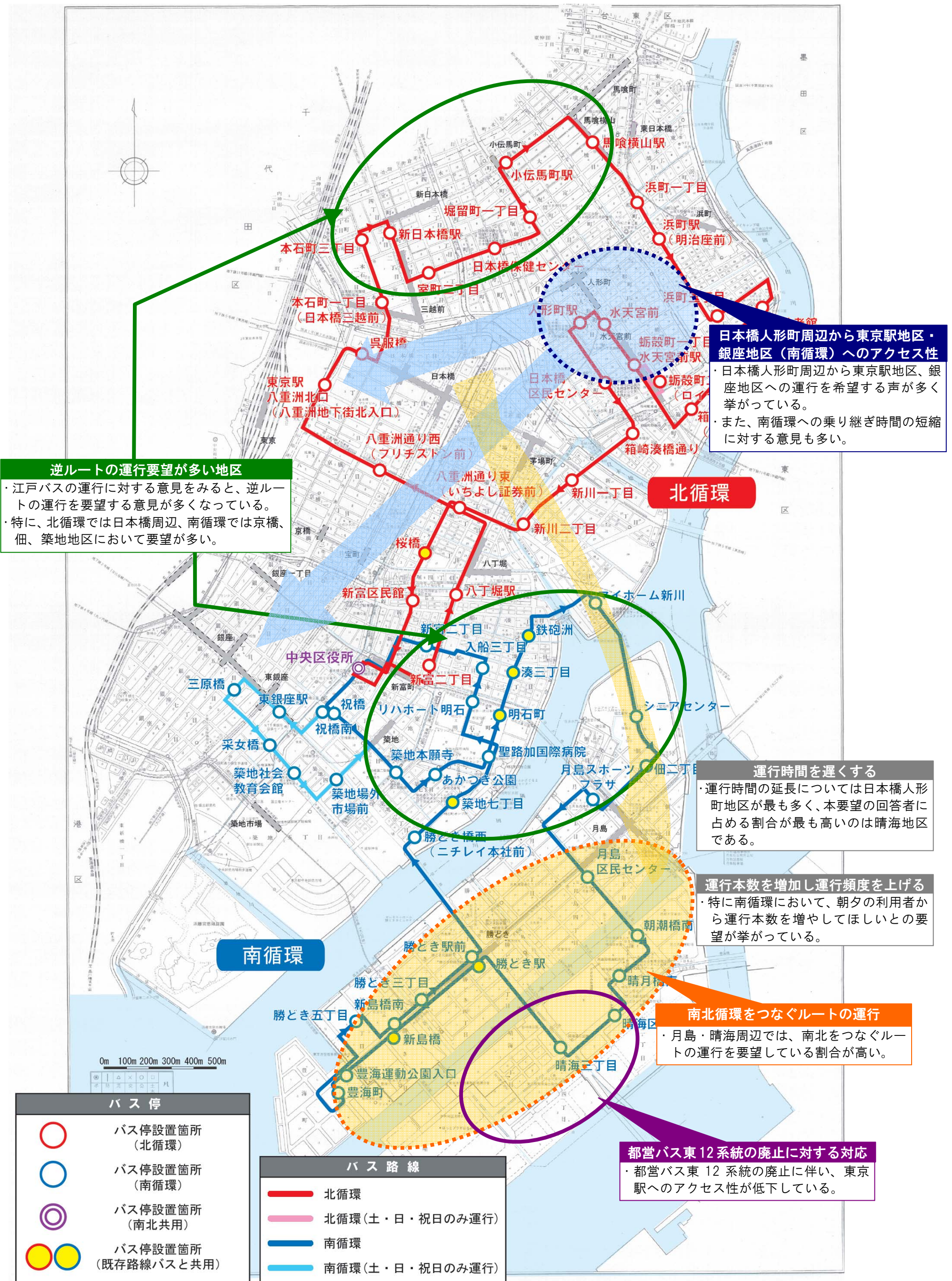
また、東京駅八重洲北口では江戸バスと同じ乗り場から乗車可能である。



II-3. 区内バス環境の変化により発生した課題

晴海ライナーの運行により、トリトンスクエアから東京駅までのアクセスは可能になっているが、都営バス東12系統の廃止により、晴海地区やトリトンスクエア周辺から東京駅周辺へのアクセス性が低下しており、改善方法を検討する必要がある。

課題のまとめ



Ⅳ 江戸バスの抱える課題と今後の対応方針

一昨年度の時点での課題とあわせて、今年度の検討で上げられた課題とその対応方針を以下のとおり整理する。

：今年度追加

江戸バス導入の基本方針に関して		具体的な課題			
基本方針	達成状況・課題	検討事項	課題・ニーズ	対応方針	実施・検討時期
＜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	・中央区内の主要な施設をつなぐ機関として、利用者に満足いただいている。 ・今後も区民ニーズを踏まえたルートの見直し等を行う。	運行時間 運行間隔	➡ 始発・最終便の時間を変更し、運行時間を長くする	➤ 利用実態の詳細を分析した上で、必要性や経費等を考慮して今後も検討する。	中期
			➡ 運行本数を増やしてほしい（現状の 20 分間隔であるが運行頻度を高くしてほしい）	➤ 利用実態の詳細を分析した上で、必要性や経費等を考慮して今後も検討する。	中期
			➡ 南北循環の乗り継ぎ時間が長い	➤ これまでも改善を図ってきたが、更に利便性を向上させつため、運行ルートの変更等ともあわせて検討する。	中期
＜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	・公共交通不便エリアの解消に寄与している。 ・他の公共交通との連携しつつ、公共交通の利便性の向上を図る。	系統	➡ 逆廻りルートの運行	➤ 利用状況やそれに伴う総収支額の整理を引き続き行い、逆廻りでの運行と系統の見直しの双方について、効率性や利便性を分析し、長期的に検討する。	長期
			➡ ループの大きさの検討（系統見直し）		
			➡ 南北循環をつなぐルート	➤ 利便性向上を図るため、検討を進める。	中期
＜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	・高齢者の移動利便性については、一定の評価がされている。 ・今後は、来街者等でもわかりやすく、利用しやすいような工夫を行っていく必要がある。	運行ルート	➡ 中洲から聖路加国際病院へ 1 本でつなぐルート	➤ 新規ルートについては、逆廻りや系統の見直しとあわせてその可能性を検討する。	長期
			➡ 勝どき周辺から日本橋、浜町へアクセスするルート		
			➡ 呉服橋から日銀の間を三越のにんべんの通りに右折	➤ 利用者が増加傾向にあることや、駅への接続の良さなどから、継続して利用者数の推移を把握し検討する。	中期
			➡ 新川二丁目で乗り継ぎ可能となるルート（現在は乗り継ぎ券を発行）	➤ 大幅なルート変更を伴うため、長期的に取り組む項目とする。	長期
			➡ ほっとプラザはるみへのアクセス	➤ 環状 2 号線建設工事の状況を踏まえながら検討する。	中期
			➡ 北循環から銀座方面へのアクセス性を向上	➤ 現状でもアクセス可能だが、所要時間がかかるため、より利便性を向上できるよう検討する。	中期
			➡ 平日の銀座方面への延伸	➤ 必要性や軽費等、道路事情などを勘案して検討する。	長期
＜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	・単に江戸バスを利用するだけでなく、地域の賑わいの向上を図るための施策の検討を行う。	バス停	➡ 東京駅へのアクセス性向上	➤ 現状でもアクセス可能だが、所要時間がかかるため、より利便性を向上できるよう検討する。	中期
			➡ 都営バス東 12 廃止に伴う対応	➤ 利便性が回復できるよう検討を進める。	中期
			設置箇所	➡ もんじゃ街バス停の再検討	➤ 地元との調整を継続するとともに、周辺の再開発事業の進展に合わせて、バス停の設置を検討する。
＜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	・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である。	施設	➡ バス停に屋根やベンチを設置してほしい	➤ ベンチについては、平成 24 年 3 月に 5 箇所のバス停へ設置。今後はバス停屋根の設置と合わせて、道路状況等を考慮し引き続き検討する。	中期
			その他	➡ 中央区のイベント実施時に、最寄りの鉄道駅や会場までの経路を増便するなど、柔軟に対応すること	➤ 認可外の路線を運行することが認められていないため、現運行ルートの中でイベントとの連携を今後検討する。