

停留所設置箇所案

1. 晴海地区の変更ルート案に関する整理	1
1.1 バス停・ルートの選定理由	1
2. 新川地区の変更ルート案に関する整理	2
2.1 バス停・ルートの選定理由	2
3. 日本橋地区の変更ルート案に関する整理	3
3.1 バス停選定の理由.....	3
4. 変更後の運行計画案.....	4
4.1 運行計画案	4
4.2 運転手確保に向けた運行事業者の取り組み.....	5

1. 晴海地区の変更ルート案に関する整理

晴海地区の変更ルート案を以下に示す。なお、新たなバス停は、以下の通りの仮称とする。



図 1-1 変更ルート案

1.1 バス停・ルートの選定理由

周辺施設や新たな公共施設の立地状況を考慮して、新たなバス停を以下のとおり選定し、①～⑥の停留所を結ぶルートを検討した。

表 1-1 新たなバス停の選定理由

バス停名称(仮称)	選定理由
①晴海四丁目（仮）	廃止となる停留所（晴海三丁目）に近接し、前後の停留所（晴海区民館、新設②）の中間地点に位置する
②晴海区民センター（仮）	晴海特別出張所(仮称)等複合施設へのアクセス性を確保する
③晴海西小中学校（仮）	小学校中学校へのアクセス性を確保する
④晴海ふ頭公園（仮）	晴海ふ頭公園へのアクセス性を確保する
⑤マルチモビリティステーション（仮）	交通結節点となるマルチモビリティステーションへのアクセス性を確保する
⑥聖カタリナ病院（仮）	前後の停留所（新設⑤、勝どき駅）間の中間地点に位置し、黎明橋公園及び医療施設へのアクセス性を確保する

2. 新川地区の変更ルート案に関する整理

新川地区の変更ルート案を以下に示す。なお、新たなバス停を、以下のとおりの仮称とする。



図2-1 変更ルート案

2.1 バス停・ルートの選定理由

北循環と南循環の乗り継ぎバス停として「新川二丁目」「マイホーム新川」が設定されているが、距離で約500m、徒歩での移動時間に約9分を要する状況である。そこで、交通安全性を考慮した上で乗り継ぎバス停間の距離ができる限り近づくようバス停設置箇所を検討した。

3. 日本橋地区の変更ルート案に関する整理

日本橋地区の変更ルート案を以下に示す。なお、新たなバス停を、以下の通り仮称とする。

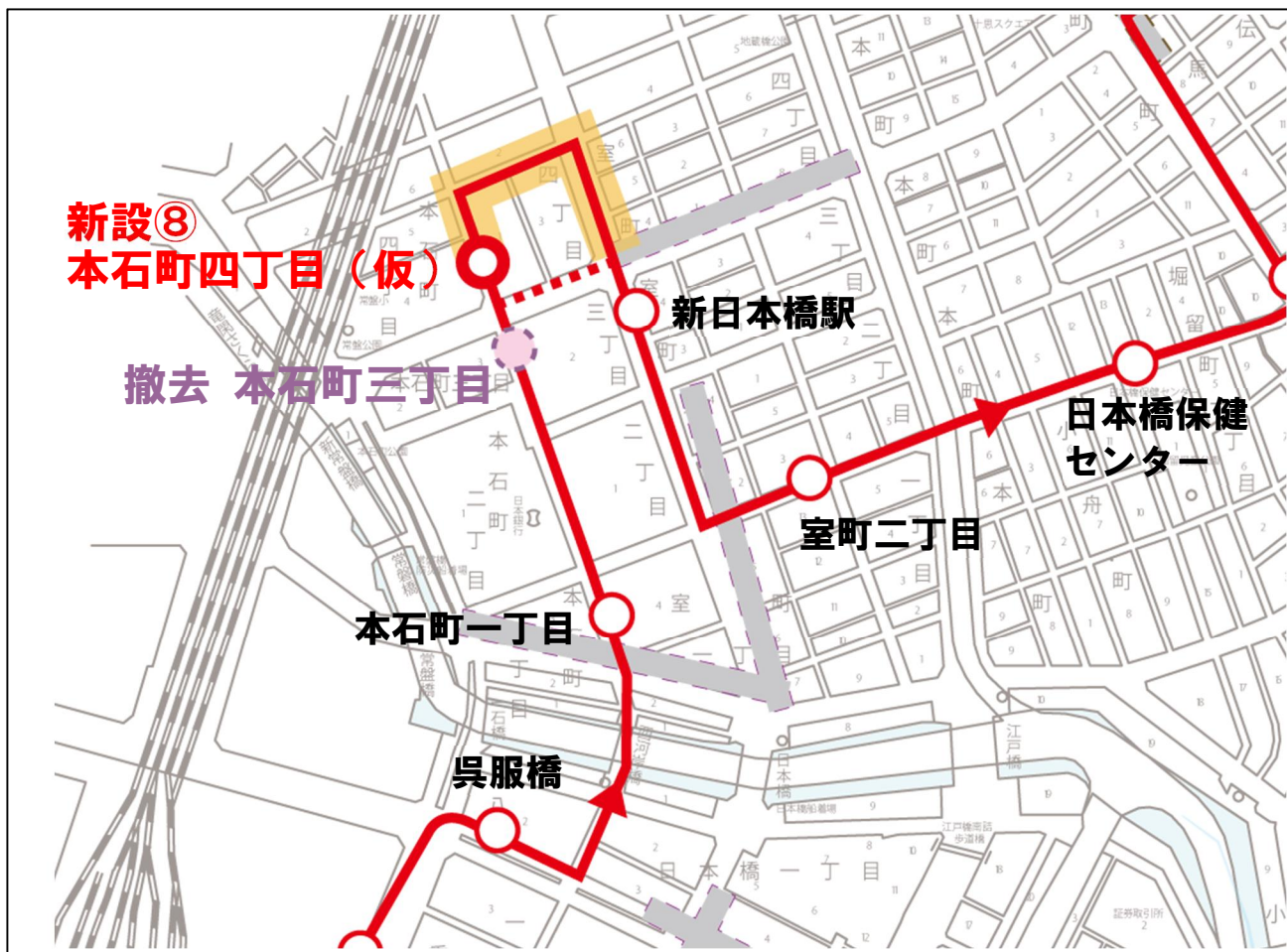


図 3-1 変更ルート案

3.1 バス停選定の理由

本石町三丁目停留所は交差点直前の停留所であり、前面の道路は現在、一方通行の1車線での運用である。車道幅員が比較的に広いため、一般車両が左折直進と右折の2列に分かれて信号待ちし、バス停を塞いでいる状況である。また、バスが停留所停車のため車道左側に寄った直後、交差点を右折するため危険である。

そこで、交差点通過後の横断歩道や消火栓等道路附属物との距離を確保した位置を選定した。

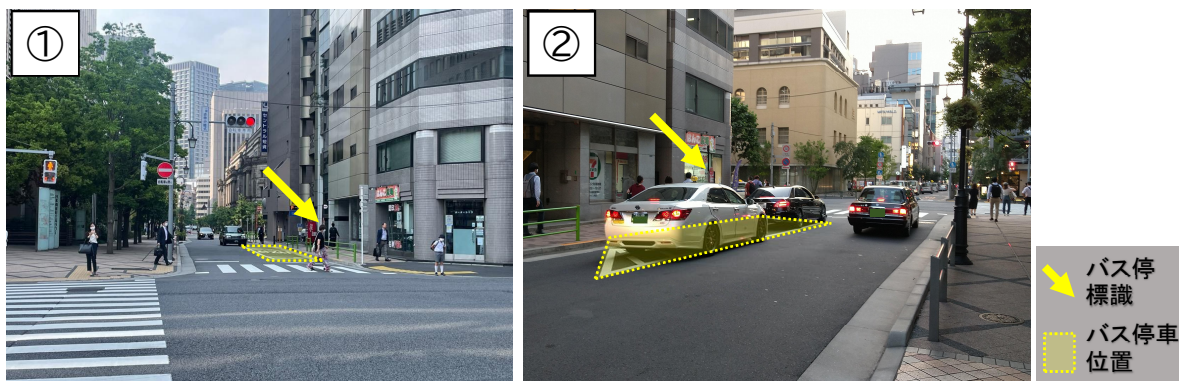


図 3-2 本石町三丁目停留所の状況

4. 変更後の運行計画案

4.1 運行計画案

今回示している運行ルート・バス停に変更した場合の運行計画は以下を想定する。

現 行

北循環		
ルート長	平日	約 10.8km
	土曜・日曜・祝日	約 11.2km
所要時間	平日	約 68 分／周
	土曜・日曜・祝日	約 70 分／周
運行間隔	20 分	
バス台数	4 台	
運行時間帯	平日	7:00～19:48
	土曜	6:58～19:48
	日曜・祝日	7:58～19:48
南循環		
ルート長	平日	約 11.0km
	土曜・日曜・祝日	約 12.2km
所要時間	平日	約 65 分／周
	土曜・日曜・祝日	約 73 分／周
運行間隔	20 分	
バス台数	4 台	
運行時間帯	平日	7:00～19:45
	土曜	7:00～19:53
	日曜・祝日	8:00～19:53
運転手※2		
合計 19 人		

変更案

北循環		
ルート長	平日	約 11.1km
	土曜・日曜・祝日	約 11.5km
所要時間 ※1	平日	約 71 分／周
	土曜・日曜・祝日	約 73 分／周
運行間隔	20 分	
バス台数	4 台	
運行時間帯 ※1	平日	7:00～19:51
	土曜	6:58～19:51
	日曜・祝日	7:58～19:51
南循環		
ルート長	平日	約 14.4km
	土曜・日曜・祝日	約 15.7km
所要時間 ※1	平日	約 84 分／周
	土曜・日曜・祝日	約 92 分／周
運行間隔	20 分	
バス台数	5 台	
運行時間帯 ※1	平日	7:00～20:04
	土曜	7:00～20:12
	日曜・祝日	8:00～20:12
運転手※2		
合計 22 人		

江戸バス運行に必要な 運転手の人数※2	現行ルート	新ルート
労働基準が未改正	19 人	21 人
労働基準が改正	21 人	22 人

※1 今後、関係機関等との調整で詳細な時刻表を検討していく。

※2 端数処理を行い、表示している。

4.2 運転手確保に向けた運行事業者の取り組み

4.2.1 乗務員の労働時間基準の変更

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」について厚生労働省が2024年4月の改正に向けて見直しを進めている。見直し内容は運転手の1日の拘束時間が短くなり、休息期間などのインターバルが長くなる内容である。

【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4-1 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（とりまとめ）」の公表について より抜粋

4.2.2 運行事業者による乗務員確保の取り組みについて

江戸バスの運行を担当する日立自動車交通株式会社では、持続可能な運行のための運転手の確保に向けて以下の取組みを進めている。

- ・ 積極的な採用活動の推進（採用イベントの実施、バス車内への採用ポスター掲出等）
- ・ 採用後のサポート拡充（大型二種免許の養成制度、入社祝い金制度等）
- ・ 勤務体系や設備の改善
- ・ 自動車運送事業者の「働きやすい職場認定制度」を取得（令和3年4月22日認証）