

城東地区における地域公共交通の あり方について

令和3年9月

地域公共交通庁内検討委員会

1. これまでの主な調査結果内容

1 砂町・大島地区路線バス運行本数【参考 1－1】

南北方向等、一定のバス運行がなされており、当該地区において一概に便数が少ないとは言えない。

2 区内鉄道駅・バス停圏域について【参考 1－2】

江東区内においては、バス停圏を 200m とすると空白地域があるが、400m ではほぼ空白地域がなくなる。

3 各種調査結果（概要）

- (1) 江東区高齢者生活実態調査「江東区介護予防・日常生活圏域ニーズ調査」（令和 2 年 3 月）において、高齢者の方で外出を控えている 13.8%のうち、「交通手段がない」と回答した方は 3.9%であり、全体の 0.5%程度である。
- (2) 江東区介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（令和 3 年 3 月）において、「日常的な外出時に、交通手段（電車・バス等）がない、または少ないことで生活に支障をきたすことがありますか」という質問に対し、「ほとんどない」「ない」と答えた方の合計は、区全体で 84.5%に対し、ブロック別に大島が 87.9%、南砂が 84.5%、北砂が 82.5%となっている。深川南は、北砂より低い 80.4%である。
- (3) 江東区政世論調査（令和元年 12 月）では、区内の公共交通機関で不便や不満を感じることをして、第 1 位は南北の移動 39.5%、第 2 位は公共交通の混雑 31.5%であった。第 3 位が区内の公共施設への移動であるが、区全体で 16.5%である。地区別では豊洲が 23.3%と高く、大島は 16.5%、砂町は 12.7%であり、区全体の平均以下となっている。

2. 防災・まちづくり・交通対策特別委員会における委員意見概要

- (1) 幅員が狭い道路が多く、確かにコミュニティバスのルートは選定しにくい。
- (2) 都バスとの競合を避けて、コミュニティバスを運行することは可能か？
- (3) 幹線道路が区画されており、都バスが充実しているが、利用者の目的地は多岐にわたるため、都バスのさらなる路線の充実が必要である。
- (4) 交通弱者に見合った、移動支援が必要である。

3. 検証結果

1 運行ルート面

- (1) コミュニティバスの走行に必要な道路幅員は次のとおりである。

- ① 歩道のない道路の場合

中型バスの場合、道路幅員 7.0 m 以上

小型バスの場合、道路幅員 6.0 m 以上

中型バスの場合（歩道の無い道路）



小型バスの場合（歩道の無い道路）



- ② 歩道のある道路の場合

中型バスの場合、車道部 6.0 m 以上

小型バスの場合、車道部 5.0 m 以上

- ③ 一方通行の場合

乗降客のためのバス停車中に、後続車両の追い越しが出来ない道路においては、バスの運行に起因した渋滞が発生することが考えられる。
そのため、コミュニティバスの路線検討においては、一方通行の道路であっても幅員は相互通行の場合と同様の幅員が必要であると考えられる。

(2) 砂町地区・大島地区の道路幅員について

① 小型バスの走行に必要な道路幅員を下図に示す。



図 砂町地区・大島地区都バス路線及び道路幅員図
(道路台帳図をもとに交通対策課作成)

② コミュニティバス路線の選定について

①の図が示す通り、砂町地区・大島地区には幅員の狭い道路が多いため、コミュニティバス路線として選定できる路線が限られており、都バスと重ならない路線の設定は困難である。設定困難な要素として、次の2点を挙げる。

ア 現在、都バス路線のバス停から距離のある地域は、バス停圏半径200mの図で色の塗られていない箇所であり、砂町文化センター周辺や仙台堀川（南北）以東、堅川沿い、小名木川沿いが含まれる。コミュニティバスを運行する場合、これらの地域をケアした路線が考えられるが、運行可能な道路幅員が連続していない。

イ 陳情にある堅川沿いや小名木川沿いは、大島地区・砂町地区を東西に貫いてはいるが、道路幅員5.0mを下回っている箇所が多く、乗降のための停車中に後続車両の追い越しができない。

例えば、小名木川南側の道路をコミュニティバスの路線と考えた場合、進開橋から丸八橋間の900mは幅員が狭いため、この間にバス停留所を設置することは難しい。これは居住地内をこまめに停車するコミュニティバスの性質と反し、この道路はバス路線として適さなくなることから、その南側にある都バス路線を選ばざるを得なくなる。

- ・ 砂町地区・大島地区には幅員の狭い道路が多いため、コミュニティバス路線として選定できる路線が限られている。
- ・ 駅や公共施設、病院などを結ぶ経路を設定した場合は、必ず都バス経路と重なる。
- ・ 以上の検討より、幅員の狭い砂町地区、大島地区の交通課題の解決方法として、小型のコミュニティバスでも適しておらず、地区内の交通手段としては、別の方法を検討すべきであるとする。

2 財政面

(1) 令和元年度 都バス系統別収支状況

系 統 番 号	区 間	収 入	支 出	損 益 額	乗 車 料 収 入	乗 車 人 員	営業係数
		千円	千円	千円	千円/日	人/日	
ALO1	東大島駅前～(小松川さくらホール循環)～東大島駅前	17,779	27,184	-9,405	61	540	153
FLO1	葛西駅前～錦糸町駅前	22,164	26,062	-3,898	148	1,031	118
市01	新橋駅前～豊洲市場	121,175	188,210	-67,035	337	2,069	155
海01	門前仲町～東京テレポート駅前	698,151	799,186	-101,035	1,653	10,887	114
豊洲01	豊洲駅前～(IH前・豊洲駅前・キャナルコート循環)～豊洲駅前	49,121	66,095	-16,974	170	1,037	135
波01	東京テレポート駅前～中央防波堤	89,838	155,921	-66,083	199	1,171	174
都05	晴海埠頭～東京駅丸の内南口	852,067	929,465	-77,398	2,032	12,170	109
急行05	錦糸町駅前～日本科学未来館	86,008	105,735	-19,727	297	3,734	123
都07	錦糸町駅前～門前仲町	1,254,295	1,006,692	247,603	3,116	21,177	80
業10	新橋～とうきょうスカイツリー駅前	947,946	983,600	-35,654	2,279	14,743	104
木11	木場駅前～(東京ベイ・ト・新木場三丁目循環)～東陽町駅前	382,708	466,507	-83,799	890	5,476	122
錦11	錦糸町駅前～築地駅前	125,423	163,747	-38,324	291	1,829	131
陽12	東陽町駅前～昭和大学江東豊洲病院前	137,101	238,988	-101,887	300	1,985	174
錦13	錦糸町駅前～晴海埠頭	574,609	666,116	-91,507	1,355	8,867	116
東15	深川車庫前～東京駅八重洲口	264,434	275,712	-11,278	636	3,904	104
東16	東京駅八重洲口～東京ビッグサイト	684,344	650,177	34,167	1,658	10,024	95
錦18	錦糸町駅前～新木場駅前	142,338	138,805	3,533	528	3,427	98
門19	深川車庫前～門前仲町	179,587	233,383	-53,796	419	2,688	130
東20	東京駅丸の内北口～錦糸町駅前	90,913	123,704	-32,791	208	1,326	136
陽20	東陽町駅前～東大島駅前	42,040	55,256	-13,216	98	666	131
亀21	東陽町駅前～亀戸駅前	319,792	328,887	-9,095	773	5,239	103
門21	東大島駅前～門前仲町	133,259	187,468	-54,209	305	2,061	141
里22	日暮里駅前～亀戸駅前	493,368	466,234	27,134	1,203	7,949	95
錦22	臨海車庫～錦糸町駅前	80,394	94,840	-14,446	191	1,265	118
東22	錦糸町駅前～東京駅丸の内北口	1,103,110	787,226	315,884	2,771	18,016	71
亀23	亀戸駅前～(江東高齢者医療センター循環)～亀戸駅前	121,213	145,685	-24,472	287	1,932	120
亀24	葛西橋～亀戸駅前	295,554	318,512	-22,958	710	4,834	108
草24	東大島駅前～浅草寿町	128,282	167,475	-39,193	297	1,996	131
錦25	葛西駅前～錦糸町駅前	943,280	835,129	108,151	2,325	15,983	89
秋26	葛西駅前～秋葉原駅前	339,604	380,933	-41,329	804	5,333	112
上26	亀戸駅前～上野公園	121,535	185,793	-64,258	274	1,800	153
亀26	今井～亀戸駅前	185,369	214,172	-28,803	440	2,974	116
錦27	小岩駅前～両国駅前	320,140	359,299	-39,159	766	5,251	112
錦28	東大島駅前～錦糸町駅前	300,745	264,384	36,361	740	5,055	88
平28	東大島駅前～(平井駅前循環)～東大島駅前	95,415	105,265	-9,850	228	1,502	110
両28	葛西橋～両国駅前	187,607	249,988	-62,381	436	2,929	133
亀29	なぎさニュータウン～亀戸駅前	405,908	445,813	-39,905	973	6,733	110
門33	亀戸駅前～豊海水産埠頭	502,770	491,736	11,034	1,224	8,225	98

※運行受託路線は除きます。

※令和元年度決算値をもとに推計しています。

※千円単位未満を端数処理しています。

※収入は、全体の金額を乗車人員等で各系統に配分しています。

※支出は、全体の金額を年間の走行距離等で各系統に配分しています。

※乗車人員は、ICカードの実績等のデータをもとに推計しています。

※営業係数は、その系統が100円の収入を得るために、どれだけの支出が必要かを示す数値です。

支出÷収入×100で算出し、営業係数 100未満が黒字、100を超えると赤字です。

注1 東京都交通局の令和元年度決算資料より作成

注2 江東区内運行路線のみを抜粋し、黒字路線は青色に着色している。

この表から次のことが読み取れる。

- ① 一部の黒字路線（ドル箱路線）収益で、多数の赤字路線を支える構造となっている。
- ② 陳情でバス路線が無いとされている、大島地区と江東高齢者医療センターを経由する路線は、次の2路線があるがどちらも赤字路線である。

亀 23（亀戸駅前～江東高齢者医療センター循環～亀戸駅前）

※大島地区は、明治通りを運行し、西大島駅を含め3つの停留所がある。（平日 35 便、休日 26 便、大島地区 3 停留所、北砂地区 6 停留所）

陽 20（東陽町駅前～江東高齢者医療センター経由～東大島駅前）

※東大島駅を起点に番所橋通りを運行し、東砂地区をケアしている。（平日 11 便、休日 12 便、大島地区 2 停留所、東砂地区 7 停留所）

- ・江東高齢者医療センターを経由する都バスの2路線は赤字となっており、江東区でコミュニティバスを運行した場合においても赤字となることが想定される。
- ・都バスの圏域と重ならないエリアが少ないため、新規のルートを考えても、多くが都バス路線の圏域と重なることとなるので、既存路線への影響があり、競合路線の減便等が見込まれる。

(参考) しおかぜの運行経費について

① 運行概要

運行ルート・本数

2つのルートを交互に巡回運行。1日9便。

木場ルート：潮見駅～木場～潮見駅 辰巳ルート：潮見駅～辰巳～潮見駅



通常時刻表 江東区コミュニティバスしおかぜ [平日・土休日共通] 年中無休									
番号	バス停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
1	潮見駅前	9:00	9:50	10:40	11:30	12:20	13:50	14:50	16:30
2	潮見二丁目	9:01	9:51	10:41	11:31	12:21	13:51	14:51	16:31
3	枝川三丁目	9:02	9:52	10:42	11:32	12:22	13:52	14:52	16:32
4	枝川二丁目	9:03	9:53	10:43	11:33	12:23	13:53	14:53	16:33
5	木場一丁目	9:09	9:59	10:49	11:39	12:29	13:59	14:59	16:39
6	木場二丁目	9:10	10:00	10:50	11:40	12:30	14:00	15:00	16:40
7	木場六丁目ギャザリア前	9:14	10:04	10:54	11:44	12:34	14:04	15:04	16:44
8	島崎荘前	9:15	10:05	10:55	11:45	12:35	14:05	15:05	16:45
9	島崎二丁目	9:16	10:06	10:56	11:46	12:36	14:06	15:06	16:46
10	枝川二丁目	9:18	10:08	10:58	11:48	12:38	14:08	15:08	16:48
11	枝川三丁目	9:19	10:09	10:59	11:49	12:39	14:09	15:09	16:49
12	深川般橋南	9:20	10:10	11:00	11:50	12:40	14:10	15:10	16:50
13	潮見駅前	9:25	10:15	11:05	11:55	12:45	14:15	15:15	16:55
14	潮見二丁目	9:26	10:16	11:06	11:56	12:46	14:16	15:16	16:56
15	潮見一丁目アパート前	9:26	10:16	11:06	11:56	12:46	14:16	15:16	16:56
16	深橋南詰	9:27	10:17	11:07	11:57	12:47	14:17	15:17	16:57
17	清栄住宅前	9:28	10:18	11:08	11:58	12:48	14:18	15:18	16:58
18	辰巳駅前	9:29	10:19	11:09	11:59	12:49	14:19	15:19	16:59
19	辰巳南地	9:30	10:20	11:10	12:00	12:50	14:20	15:20	17:00
20	第二辰巳小学校前	9:31	10:21	11:11	12:01	12:51	14:21	15:21	17:01
21	辰巳中央	9:32	10:22	11:12	12:02	12:52	14:22	15:22	17:02
22	辰巳一丁目北	9:33	10:23	11:13	12:03	12:53	14:23	15:23	17:03
23	深橋南詰	9:35	10:25	11:15	12:05	12:55	14:25	15:25	17:05
24	潮見一丁目アパート前	9:36	10:26	11:16	12:06	12:56	14:26	15:26	17:06

■各停留所

① 潮見駅前 ② 潮見二丁目 ③ 枝川三丁目 ④ 枝川二丁目 ⑤ 木場一丁目 ⑥ 木場二丁目 ⑦ 木場六丁目ギャザリア前 ⑧ 島崎荘前 ⑨ 島崎二丁目 ⑩ 枝川二丁目 ⑪ 枝川三丁目 ⑫ 深川般橋南 ⑬ 潮見駅前 ⑭ 潮見二丁目 ⑮ 潮見一丁目アパート前 ⑯ 深橋南詰 ⑰ 清栄住宅前 ⑱ 辰巳駅前 ⑲ 辰巳南地 ⑳ 第二辰巳小学校前 ㉑ 辰巳中央 ㉒ 辰巳一丁目北 ㉓ 深橋南詰 ㉔ 潮見一丁目アパート前

② 料金設定

料金は小学生以上一律１００円（現金・交通系ＩＣカード）

東京都シルバーパス、各種無料乗車券、都バス定期券や一日乗車券は利用不可。ＩＣカード（ＰＡＳＭＯ、Ｓｕｉｃａ）によるバス利用特典サービス（バステ）は対象。

※運賃１００円の理由（平成１６年１１月５日江東区コミュニティバス事業検討委員会より）

- (1) 低廉で気軽に利用できる料金であるため。
- (2) 公共交通の足が無い限られた地域内だけを循環するため。
- (3) 試行運行時に行ったアンケート調査において「１００円がよい」が７２％だったため。
- (4) 他都市で運行されているコミュニティバスが全て１００円であるため。

③ 運行経費ならびに利用実績について

利用者数は、平成２２年度から平成２６年度にかけて減少していたが、平成２７年度からは増加傾向に転じ、令和元年度は運行開始以降最も多い年間利用者数（１日あたり平均利用者数は約２２１人）を記録し、令和元年８月２日には１日あたり利用者数４０１人を記録した。

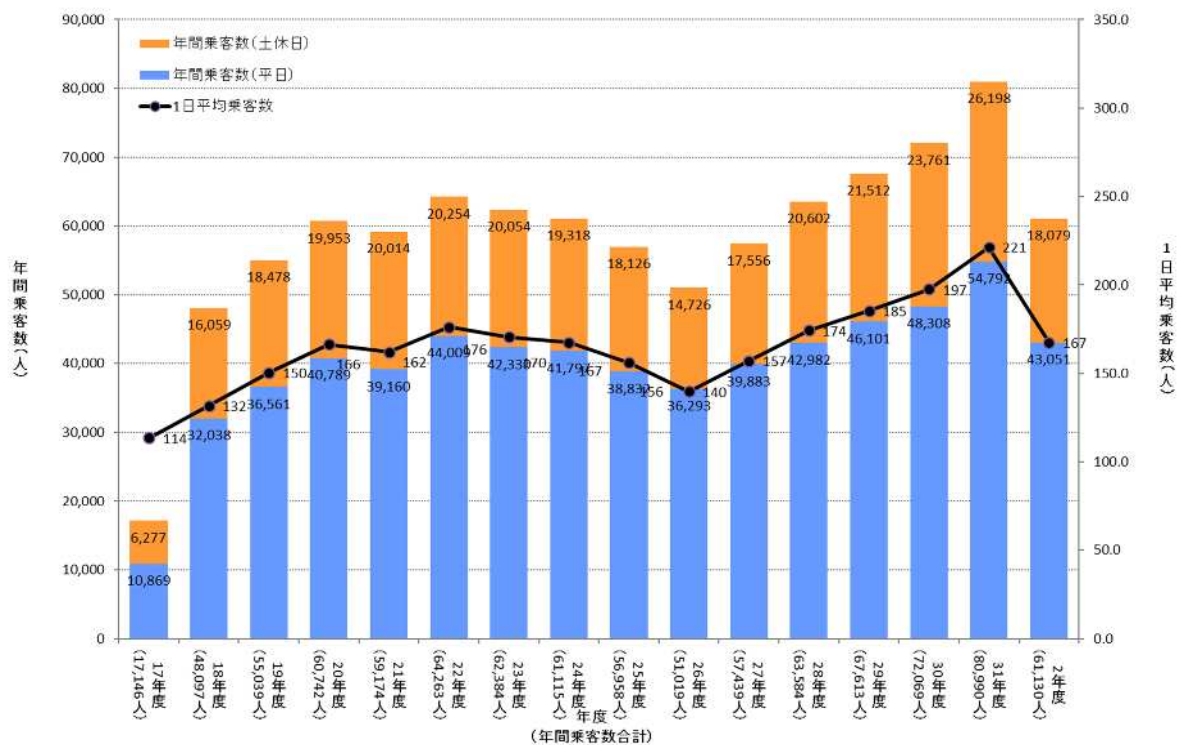


図 しおかぜ 年間乗客数推移

	年間乗客数 (平日)	年間乗客数 (土休日)	合計	1日平均 乗客数	乗客1人当たり 区負担額(円)	運行日数 (日)	江東区負担額 (円)
17年度 (17,146人)	10,869	6,277	17,146	113.5	802.1	151	13,753,000
18年度 (48,097人)	32,038	16,059	48,097	131.8	293.8	365	14,131,000
19年度 (55,039人)	36,561	18,478	55,039	150.4	249.5	366	13,732,000
20年度 (60,742人)	40,789	19,953	60,742	166.4	201.7	365	12,249,000
21年度 (59,174人)	39,160	20,014	59,174	162.1	189.7	365	11,223,000
22年度 (64,263人)	44,009	20,254	64,263	176.1	173.4	365	11,145,000
23年度 (62,384人)	42,330	20,054	62,384	170.4	159.1	366	9,928,000
24年度 (61,115人)	41,797	19,318	61,115	167.4	169.2	365	10,338,000
25年度 (56,958人)	38,832	18,126	56,958	156.0	198.2	365	11,288,663
26年度 (51,019人)	36,293	14,726	51,019	139.8	233.2	365	11,898,000
27年度 (57,439人)	39,883	17,556	57,439	156.9	215.1	366	12,358,000
28年度 (63,584人)	42,982	20,602	63,584	174.2	188.9	365	12,010,000
29年度 (67,613人)	46,101	21,512	67,613	185.2	174.8	365	11,819,000
30年度 (72,069人)	48,308	23,761	72,069	197.4	152.2	365	10,966,000
31年度 (80,990人)	54,792	26,198	80,990	221.3	138.5	366	11,215,000
2年度 (61,130人)	43,051	18,079	61,130	167.5	182.2	365	11,137,000
合計(平均)	637,795	300,967	938,762	(191.6)	(201.5)	4,899	189,190,663

表 しおかぜ 年間乗客数及び江東区負担額推移

- ・令和元年度は、運行開始以来年間乗客数が最大となり、1日平均乗客数は221人であったが、交通局への江東区負担額は年間11,215,000円となっている。
- ・しおかせ運行経費の黒字化（車両代含まず）には、単純計算で $11,215,000 \text{ 円} \div 365 \text{ 日} \div 100 \text{ 円/人} = 307 \text{ 人/日}$ 、1日平均乗客数が221人から528人に増加する必要がある。

※1日9便運行のため、1便当たり59人。定員61名

- ・15年以上運行し、経年による地域への定着や、運行ルート沿線のマンション建築等により乗客増となったと考えられるが、今後、爆発的に乗客増となる要因は見当たらないため、黒字化は難しい。

4. 結論

これまで、議会陳情を契機として、現状、コミュニティバスの運行目的、新たなコミュニティバスの要否という論点に的をしぼり、城東地域におけるコミュニティバス運行の要否について検討してきた。

高齢者生活実態調査等の各種調査の結果や、当該地域における都バスの既存路線・便数等運行状況も鑑みると、城東地域において、高齢者など移動に関する一部のニーズはあるものの、コミュニティバスの運行によって“区民の暮らしの足”を改めて確保する必要性はあまり高くない現状である。

さらに、検証の結果、道路幅員が狭いことからバスの通行自体に支障がある路線が多く、既存の都営バスとの競合を避けるルート設定が困難であること、さらに採算性が低く区の多大な財政負担が見込まれることから、現状では当該地域でのコミュニティバス導入は難しい。

以上から、城東地区における公共交通として、コミュニティバスは導入しないものとする。

観光対策としては、現在深川シャトルを運行している。深川シャトルを含め、観光目的のバス運行は、観光推進プランの中でとりあげるなど、引き続き検討していく。

なお、高齢者や子育て中の保護者など、移動支援が必要な区民については、定時定路線のコミュニティバスではなく、当該区民の利用目的・ニーズに合わせた交通手段の検討が必要と考える。それについては、デマンド交通など新たな交通手段につき調査・研究を行っていく。