

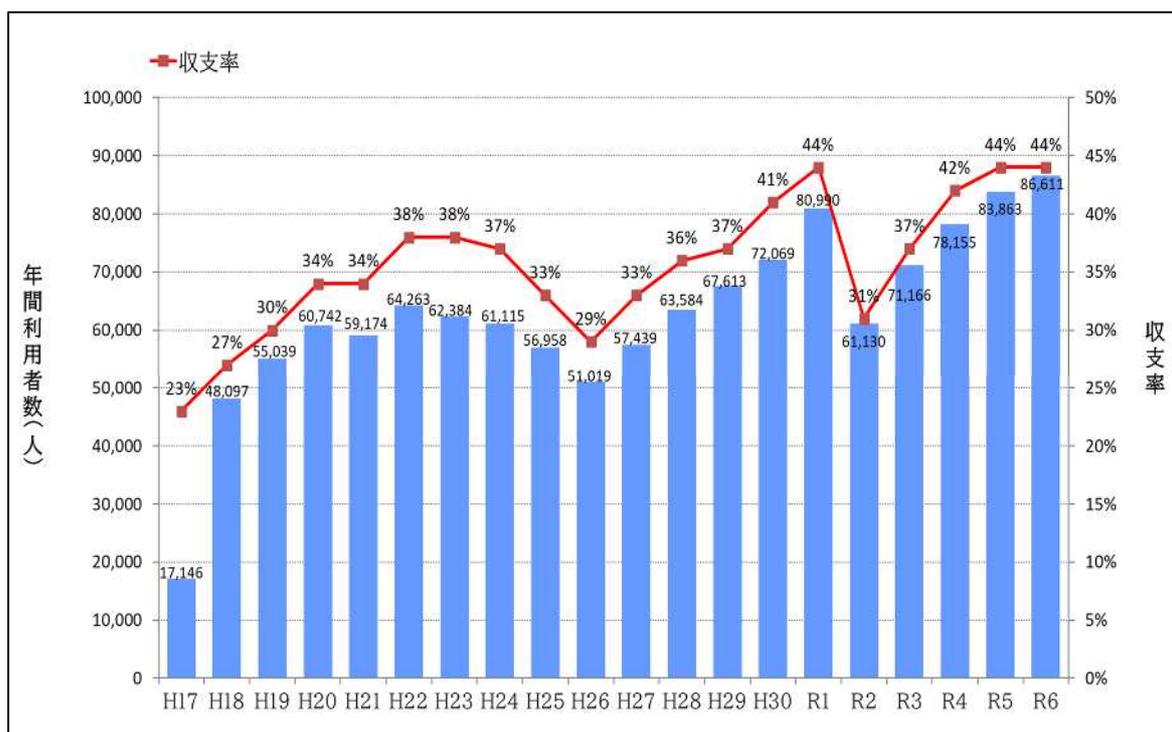
コミュニティバスしおかぜの運行ルートについて

1 運行ルート見直しの経緯

- (1) コミュニティバスしおかぜ（以下、「しおかぜ」という。）は、区内南部地域における交通不便地域の解消を図り、高齢者等の交通手段を確保するために、平成17年11月から潮見駅前を起終点として、木場、辰巳方面へ運行を開始した（木場ルート9便、辰巳ルート9便）。
- (2) 辰巳ルートの利用が低迷していたため、利用率向上を目指し、利用者アンケートの調査結果等を踏まえ、令和6年4月より、「豊洲ルート」を加える実証運行を開始した（木場ルート9便、辰巳ルート5便、豊洲ルート3便）。

2 利用者数の推移

しおかぜの利用者数は増加傾向で、令和6年度は過去最高の86,611人であり、収支率は44%であった。なお、令和7年度は令和6年度の利用者数を超える見込みである。

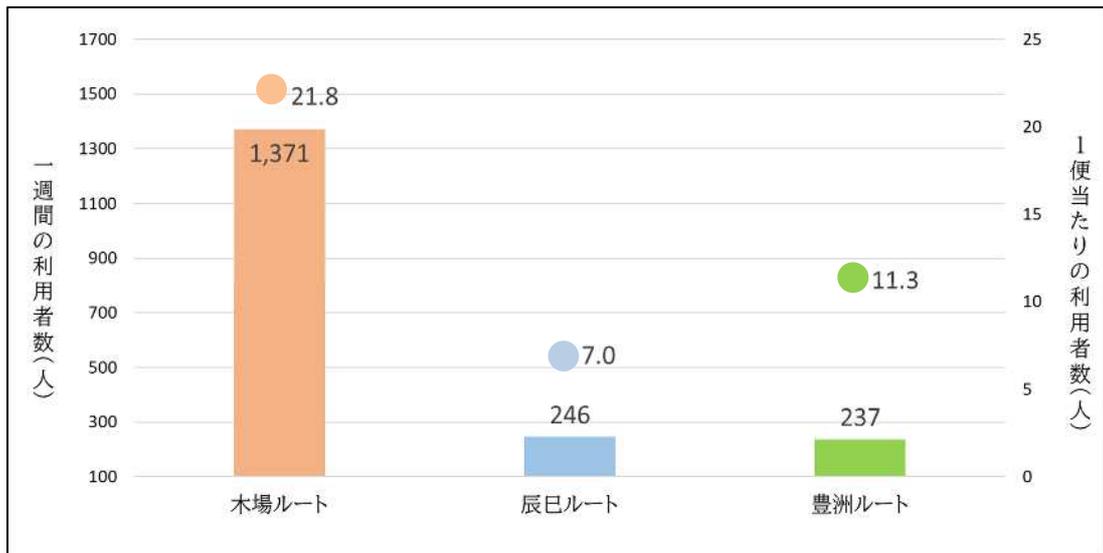


年間利用者数及び収支率（H17～R6）

令和7年度 利用者数カウント調査結果（9/24～30）

便		1	2	3	4	5	6	7	8	9	合計
時間		9:00~	9:50~	10:50~	11:40~	13:30~	14:20~	15:20~	16:10~	17:00~	
木場ルート (乗車) 9便	9/24	25	25	28	25	30	21	21	26	14	215
	9/25	17	31	24	22	27	27	20	15	19	202
	9/26	20	18	21	23	12	16	19	26	20	175
	9/27	28	19	29	15	18	21	27	17	14	188
	9/28	21	25	33	29	27	17	15	20	16	203
	9/29	27	29	19	14	23	16	24	20	11	183
	9/30	21	22	25	25	22	26	21	20	23	205
辰巳ルート (乗車) 5便	9/24	13		2		3		3	4		25
	9/25	9		15		3		5	7		39
	9/26	13		10		7		9	10		49
	9/27	4		10		11		3	4		32
	9/28	7		10		8		9	5		39
	9/29	9		11		5		3	6		34
	9/30	8		4		4		7	5		28
豊洲ルート (乗車) 3便	9/24		13		14		23				50
	9/25		9		8		14				31
	9/26		14		8		7				29
	9/27		4		15		17				36
	9/28		9		13		4				26
	9/29		11		12		7				30
	9/30		11		12		12				35

※ カウンターにて各停留所の利用者数を計測
着色箇所は、各ルートの**最大**及び**最小**の人数



1便当たりの利用者数では、木場ルートが最も多く、次いで豊洲ルート、辰巳ルートの順番である。

3 豊洲ルート新設後の状況

【令和6年度末時点での評価等】

豊洲ルートには潜在的な需要があるにも関わらず、十分な利用実績が伴っておらず、1年間の実証運行では、豊洲ルートの本格運行への移行等について判断するための明確な結果が得られなかった。

(対前年度と比べ2,748人、3.3%の増※)。

令和7年度は、豊洲ルートの本格運行に向けて、「利用者増に向けた周知」及び「しおかぜを利用しない人の意見を分析」した上で、「上半期の利用実績」と「利用者アンケート結果等」を踏まえ、今後の対応について検討することとした。



(1) 上半期の利用実績

	5年度	6年度		7年度	
			増減率		増減率
年間利用者数	83,863	86,611	3.3%※	—	—
(上半期)	(42,377)	(43,252)	(2.1%)	(48,146)	(11.3%)



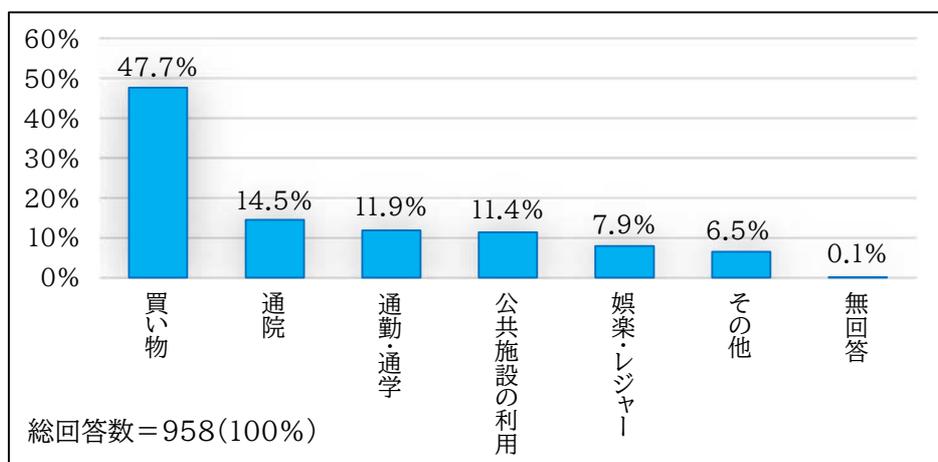
上半期利用実績について、令和7年度の伸び率（令和5年度比：13.6%）は、令和6年度の伸び率（令和5年度比：2.1%）の約6.5倍であり、令和6年4月の豊洲ルート実証運行後、利用者が大幅に増加している。

(2) 令和7年度の利用者アンケート等による分析（9/24～9/30）

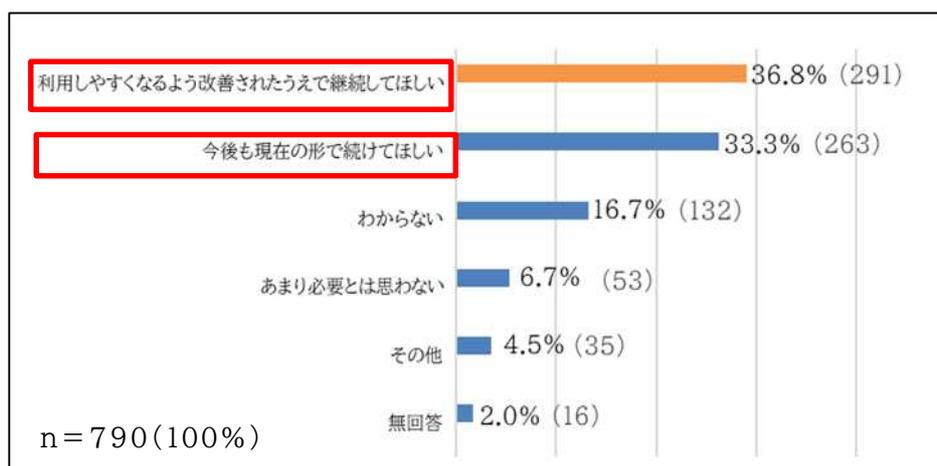
① 利用者アンケート

（回答者数（n）：790名、回答率：42.6%）

ア しおかぜの利用目的 ※複数回答可



イ 豊洲ルートの実行について



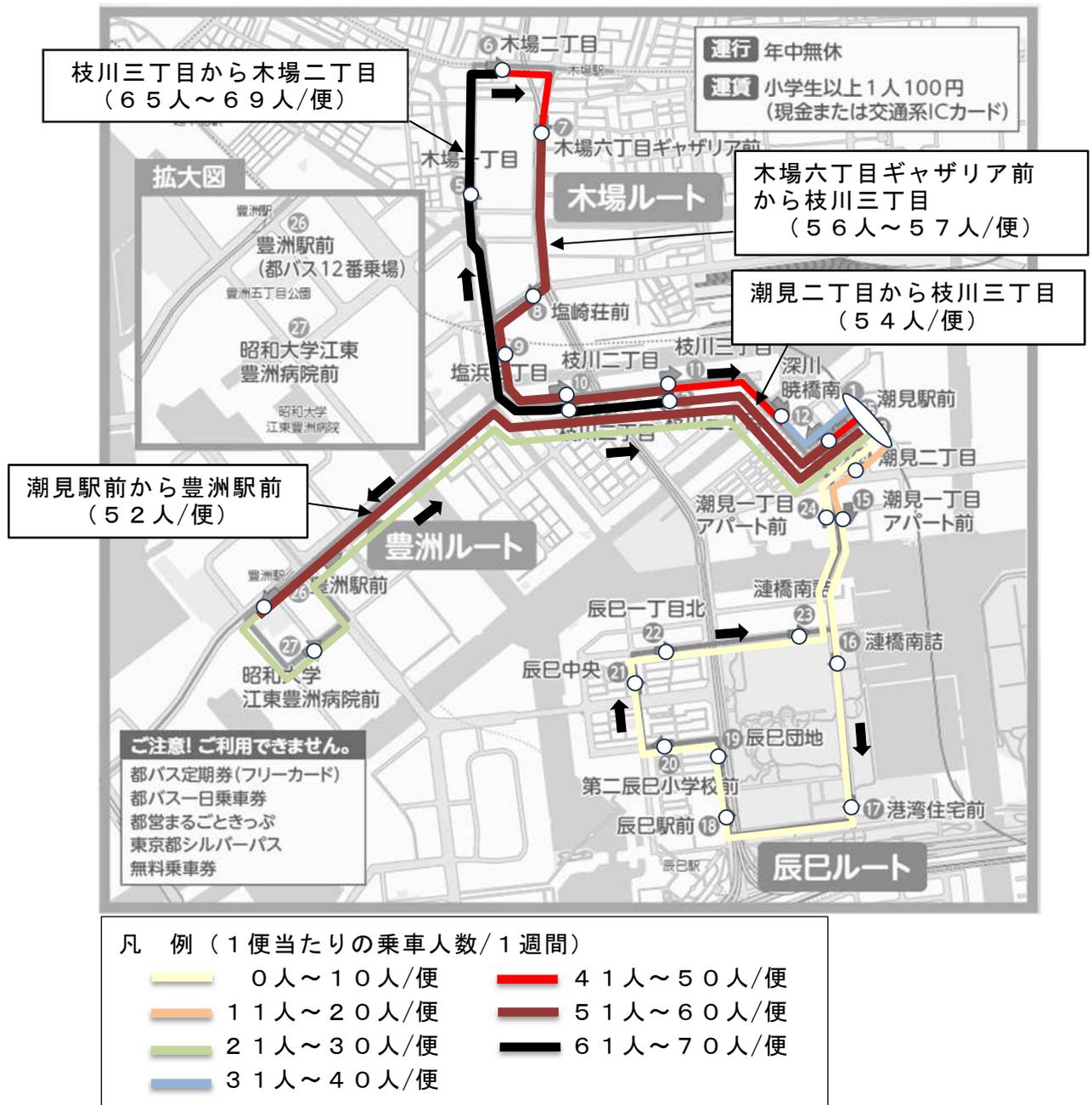
ウ 豊洲ルートに対する増便要望



しおかぜ利用者の約半数は買い物を目的としており、回答者の約7割が「豊洲ルートの継続」を希望し、豊洲ルートのニーズが高い。

ただし、約37%の人が「利用しやすくなるよう改善されたうえで継続してほしい」と回答しており、豊洲ルートの継続に向けた改善が求められている。なお、増便要望の中では「昼の増便」が最も多かった。

② 各バス停留所の乗車人数



木場ルートのバス停留所間「枝川三丁目から木場二丁目」が最も多く、1便当たり65人から69人(1週間)が乗車している。

また、豊洲ルートの「潮見駅前から豊洲駅前」の乗車人数は、1便当たり52人(1週間)が乗車している。

一方、辰巳ルートは「潮見駅前から潮見一丁目アパート前」以外は、1便当たり10人以下(1週間)の乗車人数で、利用が最も少ない。

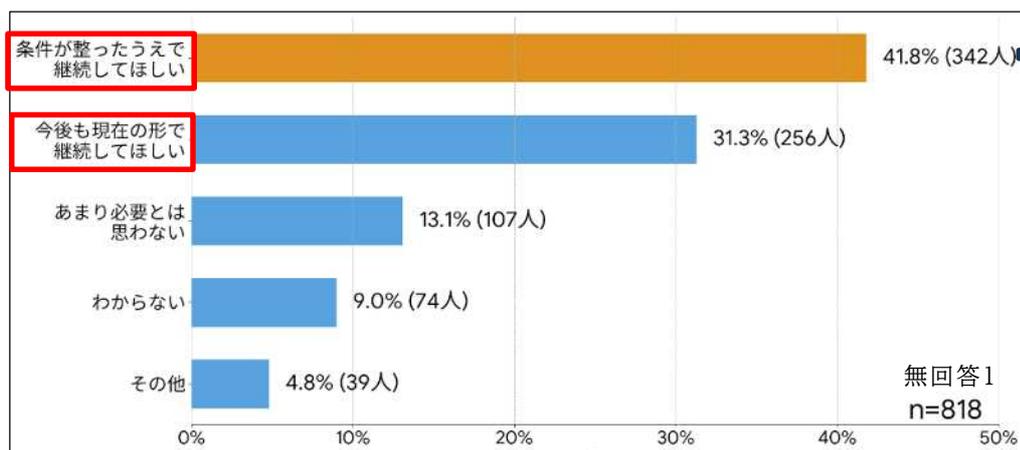
③ 沿線住民に対するアンケート（11/6～12/5）

（回答者：1,753人、回答率：4.3%）

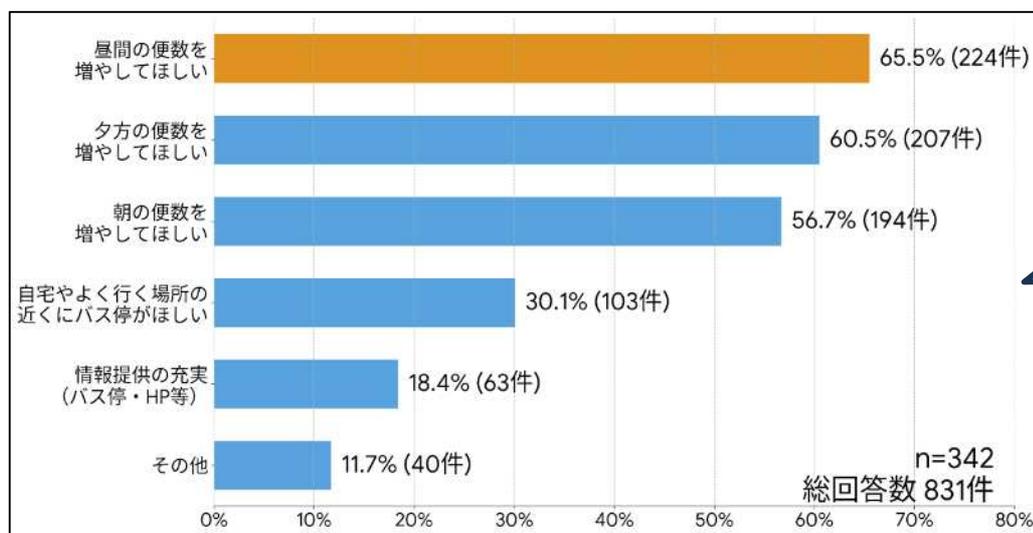
対象地域：潮見、木場※、塩浜、枝川、辰巳※、豊洲※ ※一部地域を除く

ア しおかぜを利用している人(819人:47%)の意見

【豊洲ルートの利用意向】



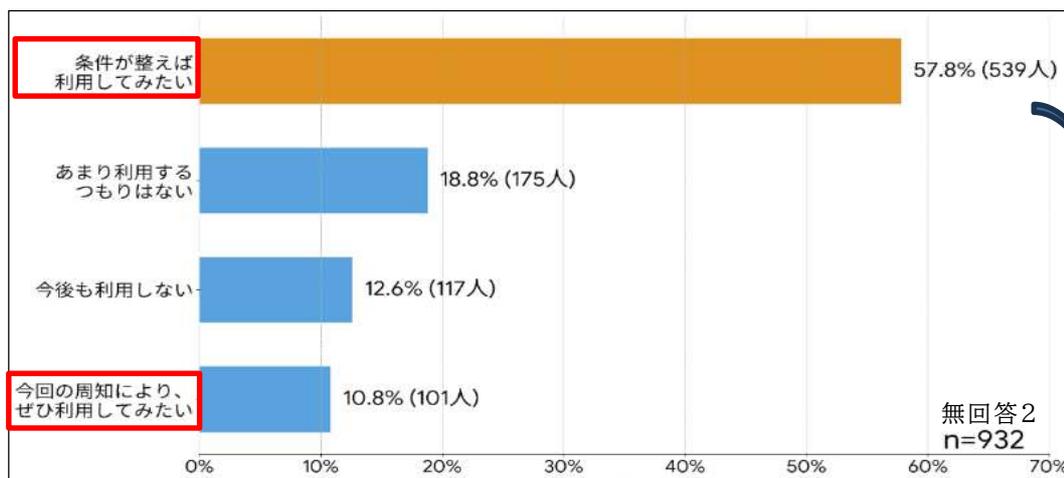
【豊洲ルートの改善要望】※複数回答可



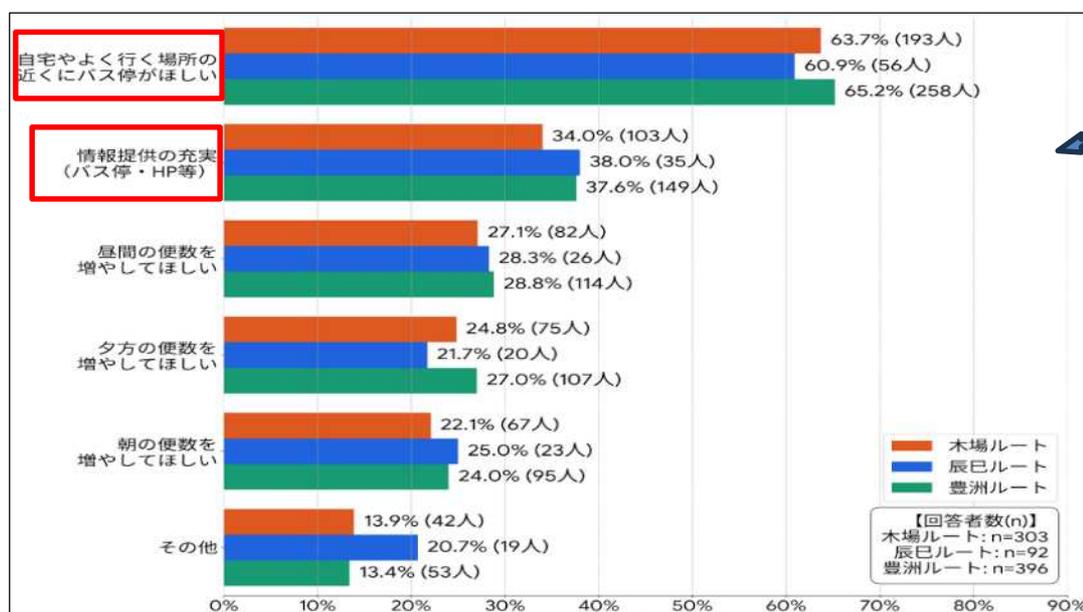
対象地域全体のアンケート回答より、約7割が「豊洲ルートの継続」を希望しており、「今後も現在の形で継続してほしい」または「条件付きで継続してほしい」という意見が最も多く、利用者にとって重要な交通手段であることが明確である。

「条件が整ったうえで継続してほしい」と回答した人(342人)の約66%が昼間の増便を求めている。

イ しおかぜを利用したことがない人（934人：53%）の意見
【今後の利用意向】



【各ルートの改善要望】※複数回答可



未利用者の約7割（640人）が「利用してみたい」と回答している。要望が最も多いバス停の設置については、運行時間の増加が必要となり、現在の運行時間の中で収めるためには全体の便数の減少が必要となるため難しいものの、ホームページ、チラシ等でバス停の場所や運行ルートのわかりやすい周知により、更なる利用者の増加が期待できる。

また、「今回の周知によりぜひ利用してみたい」と回答した101人が、月1回しおかぜに乗車した場合、R7/R6の増加人数（+816人/月平均）と比較して、12.4%（917人/月平均）増加する。

4 豊洲ルート of 継続と今後の検討課題

上半期の利用実績及び利用者アンケート結果等より、利用者の約7割が「豊洲ルートの継続」を要望しており、「豊洲ルート」については、しおかぜの利用率向上に一定の効果が確認されたことから運行を継続する。

また、全国的な運転手不足により、既存のバス路線での減便等が進んでいる状況を踏まえ、今後、しおかぜのルート設定や便数等について、持続可能な運行体制の確保を視野に、運行委託する都交通局と「江東区内におけるコミュニティバスの運行に関する協定書」に基づき運行方針を検討していく。

一方で、「潮見・辰巳地域」は、新たな交通システム導入の検討（令和6年度）において、区内13地区の内、南砂地域に次いで導入効果が高い結果であったことや、辰巳ルート of 利用率が著しく低いことから、今後、辰巳地域に適した運行手法についても検討し、地域公共交通としてのコミュニティバスしおかぜのあり方を検討していく。



(参考) 出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第58回国土幹線道路部会
ヒアリング資料（国土交通省，令和5年10月）

都営バスでは、路線の一部の運行を受託している株式会社はとバスの乗務員不足により、令和7年10月1日に減便を含むダイヤ改正を実施している。

(参考) 出典：東京都交通局「都営バスのニュース」(2025年9月17日掲載)