

## 1. 区内循環バスの事業コンセプト

区内循環バスは、以下に示す事業コンセプトのとおり、“観光回遊性の向上”と“区民の生活利便性の向上”を目的として導入を検討する。

《区内循環バスの事業コンセプト（平成20年度区内循環バス導入に向けた調査（以下、「平成20年度調査」という）で設定）》

### 観光振興の推進と区民の利便性を高める交通機関として導入

墨田区観光振興プラン・墨田区観光まちづくり総合交通戦略での位置づけや、東京スカイツリーに訪れる観光客の利用ニーズを踏まえて、墨田区の観光振興を推進するとともに区民の生活にも便利となる駅や公共施設等にも訪れることができる交通機関として区内循環バスを導入する。

## 2. ルート案の設定条件

事業コンセプトを重視し、ルート案の設定条件を定義する。

### (1) 1周あたりの所要時間

1周30分から45分程度の短距離の片方向循環ルートとする

利用者の利便性の向上や運行効率を重視し、1周30分～45分程度の短距離の循環ルートで片方向の運行を基本とする。

#### 理由① 片方向ルートの設定

循環バスの運行を想定すると、区内には一方通行の道路区間が多いことや交通規制等の関係から単一ルートでの双方向運行が難しい。

#### 理由② 利用者の利便性

1周の所要時間が長いと、行きと帰りで乗車時間が大幅に異なり利便性が低下することから、短距離の片方向運行とする。

#### 理由③ 他の交通手段等との競合

鉄道や路線バスとの競合を考えた場合、循環バスで長時間の乗車は敬遠される。

#### 理由④ 車両運行の効率性

長距離のルートで、一定の運行間隔（15分を想定）を保つためには、多数の車両の導入が必要となり、非効率である。

#### 理由⑤ 調整時間の短縮化

道路交通混雑等の要因により、ダイヤに遅れが生じることを想定して特定のバス停等での調整時間を設ける必要があり、長距離のルートは変動率が大きく非効率となる。

#### 理由⑥ 徒歩圏域との関係

短距離の循環ルートが望ましいが、一方で、短すぎると徒歩での移動が可能となる区間の割合が増え、バス運行の必要性が低下する。

### (2) 運行エリア区分

押上・業平橋駅周辺地区を中心に、北部、南部でエリアを区分し、ルート案を検討する

1周30分～45分程度の循環ルートを前提にすると、区全域を一つのルートでカバーできないため、複数のルートの導入が必要になる。

押上・業平橋駅周辺地区は、区の中央に位置し、都市計画マスタープランで、広域総合拠点として位置づけている。

また、墨田区観光まちづくり総合交通戦略では、区内循環バスの方向性として、拠点連携型のルート設定の方針を示している。

さらには、押上・業平橋駅周辺地区には複数の鉄道や路線バスが乗り入れ、区内の移動の交通結節点となっている。

これらのことを踏まえ、押上・業平橋駅周辺地区の北側、南側でエリアを区分し、ルート案を検討することとする。

### (3) アクセスエリア・施設

観光客の回遊性・区民の利便性に資する主要駅、観光エリア、駅圏域外の人口集積地区、病院等医療施設、区役所、大規模な商業施設等を結ぶルート

観光振興の観点から、観光客が来訪する際の駅と観光エリアを結ぶルートとする。

また、区民利便性の観点から、駅圏域外の人口集積地区、アクセス駅、病院等医療施設、区役所、大規模な商業施設等を結ぶルートとする。

#### 《アクセスエリア・施設の考え方》

観光拠点エリア、観光資源とともに、区民の生活利便性の向上に資する施設等との連携を図る。

また、駅から500m以上離れ、路線バスが運行されていないエリアや施設を可能な限り巡る。

#### ①観光回遊性の視点

平成20年度調査でのアンケート結果を踏まえ、東京スカイツリーに来訪する際の降車駅（錦糸町駅、両国駅）、東京スカイツリーに来訪する際の観光エリア（両国エリア、錦糸町エリア、向島エリア、京島エリア等）を結ぶルート

#### ②生活利便性の視点

駅までの徒歩圏域（500m圏域）の外側で、かつ人口密度が高い地区、区民ニーズ（平成20年度調査での区民アンケート調査結果）が高い駅（錦糸町駅、両国駅、押上駅）、公共施設（病院等医療施設、区役所、大規模な商業施設）を結ぶルート



#### (4) 既存運行事業者の運行経路、運行状況への影響

出来る限り、既存の路線バスと重複しないルートを設定する

既設運行事業者である都交通局や京成タウンバスの運行経路や運行状況を考慮し、出来る限り運行ルートが重複せず、相互補完が可能なルートとする。

図 墨田区内のバス路線図

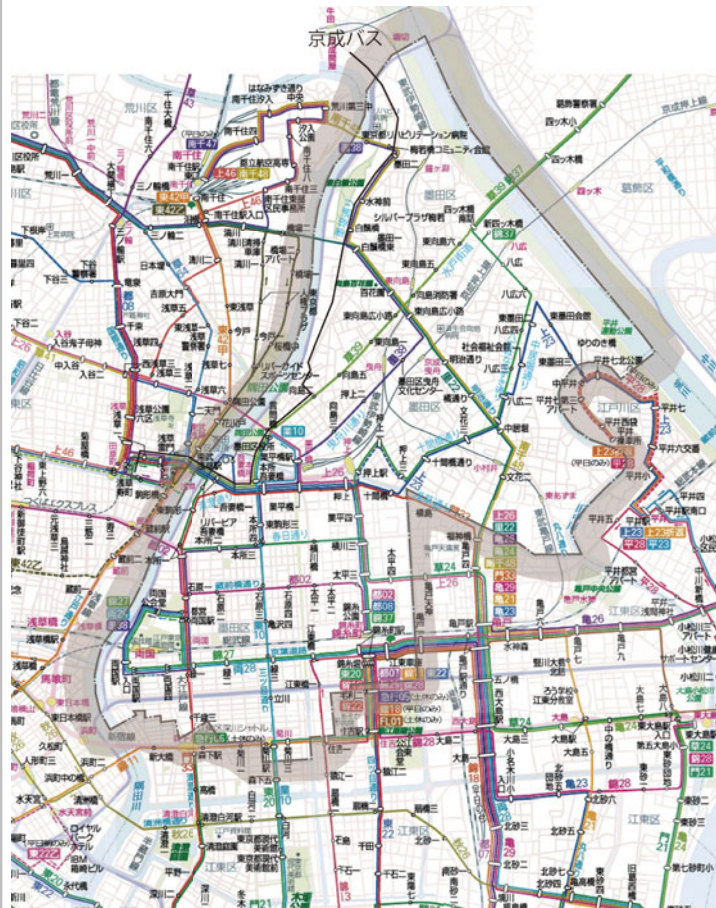
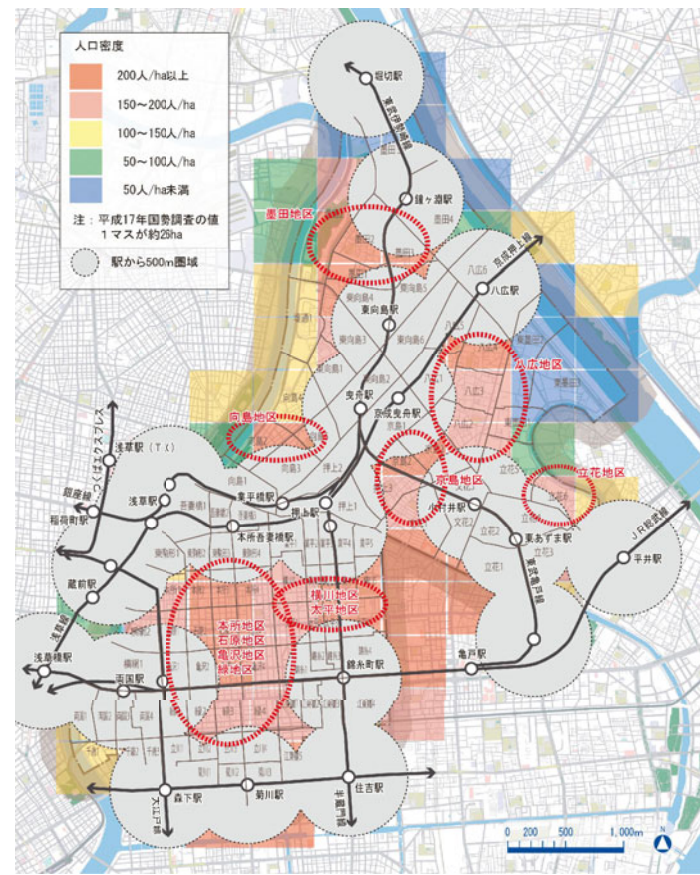


図 駅圏域外の人口集積地区



#### 3. ルート構成の考え方

押上・業平橋駅周辺地区を中心に、北西部、北東部、南部の区分でルートを配置・結節させる

先に示す(1)~(4)のルート案の設定条件に即して、ルート構成を検討する。

区全域を1つのルートではカバーできないため、押上・業平橋駅周辺地区の北側、南側で分けることとするが、それぞれのエリアを効率的に運行する場合、南側のエリアは概ね1つのルートで対応が可能である。

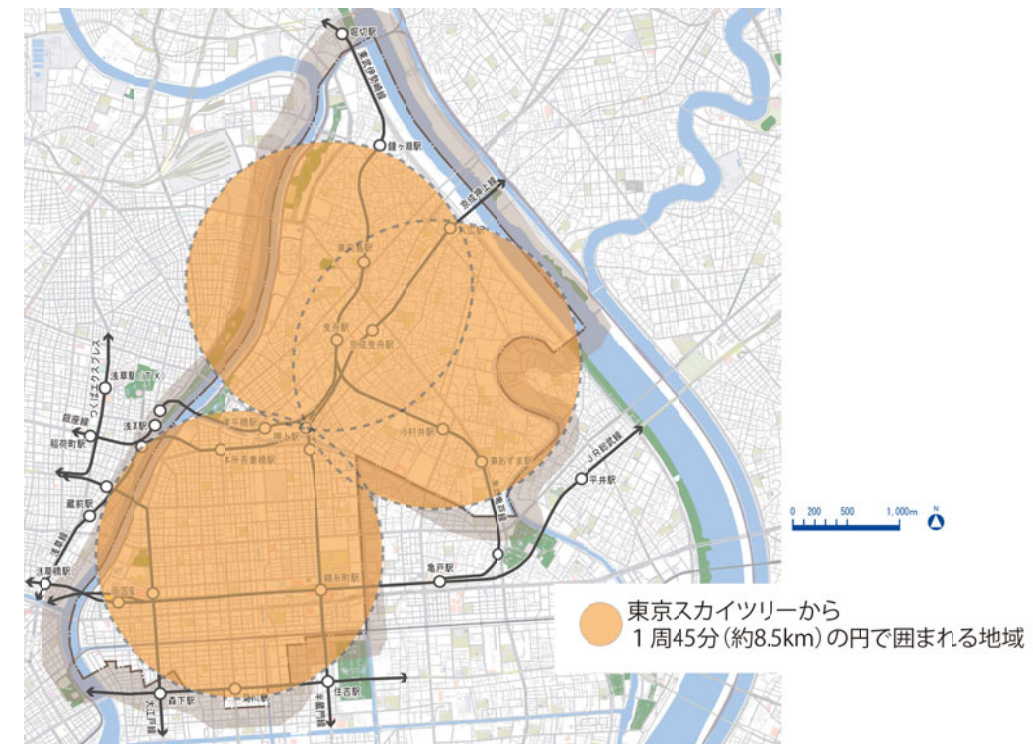
一方、北側のエリアは面積が広いので、複数のルートでカバーする必要がある。

北側のルート構成は、北側エリアを効率的にカバーするとともに、押上・業平橋駅周辺地区で南側のルートとも結節する2つのルート構成とする。

北西部ルート：墨田地区等をカバーする北西部ルート案を設定する。

北東部ルート：立花地区等をカバーする北東部ルート案を設定する。

図 ルート構成の考え方



※都営バスの平成19年度の平均時速11.27km（平均バス停間隔約460m）を参考に、運行速度11.3kmで算出。実際は、道路上にルートを設定するため、循環バスのルートはこれらの円よりも小さくなる。