

水辺空間活用（舟運）ワーキンググループ（第6回）

平成29年度の取組について

平成29年3月28日

東京都

目次

1 平成29年度の取組について

1-1 運航について

1-2 賑わい創出

1-3 PR

2 平成28年度の取組について

2-1 案内サイン

3 その他

1-1. 運航について

1. 平成29年度の取り組みについて

1-1. 運航について……港内を循環する航路

●コンセプト

28年度のルート3の航路に臨海部のお台場・有明を追加。
朝潮運河・お台場・日の出では既存定期航路との乗り継ぎも可能とする。

●運航頻度

4月末～12月にかけて、金・土曜日に運航。
(7月からは日曜日の運航も検討)

●航路図



●ダイヤ案

左回り

船着場		1便	2便	3便	所要時間	停泊時間
朝潮運河	着	11:30	15:10	-	-	10分
	発	11:40	15:20	-	-	
日の出/竹芝	着	11:50	15:30	18:00	10分	10分
	発	12:00	15:40	18:10		
天王洲	着	12:20	16:00	18:30	20分	10分
	発	12:30	16:10	18:40		
お台場	着	12:55	16:35	19:05	25分	10分
	発	13:05	16:45	19:15		
有明	着	13:25	17:05	19:35	20分	10分
	発	13:35	-	-		
朝潮運河	着	14:00	-	-	25分	-
	発	-	-	-		

右回り

船着場		1便	2便	3便	所要時間	停泊時間
朝潮運河	着	11:30	15:10	-	-	10分
	発	11:40	15:20	-	-	
有明	着	12:05	15:45	18:15	25分	10分
	発	12:15	15:55	18:25		
お台場	着	12:35	16:15	18:45	20分	10分
	発	12:45	16:25	18:55		
天王洲	着	13:10	16:50	19:20	25分	10分
	発	13:20	17:00	19:30		
日の出/竹芝	着	13:40	17:20	19:50	20分	10分
	発	13:50	-	-		
朝潮運河	着	14:00	-	-	10分	-
	発	-	-	-		

※ 3便は7～8月のみ運航予定

※ 平日・土曜日の1～2便は日の出を、それ以外の便は竹芝を利用

※ 日曜日は天王洲を、土曜日は有明を抜港(夢観月、オリエンタルの場合)

●料金案

船着場	朝潮運河	日の出/竹芝	天王洲	お台場	有明	朝潮運河
料金	大人 ¥500 小人 ¥250					

●使用船舶(予定)

金曜日・土曜日



Es Es Serenade
旅客定員 44名



Buzz
旅客定員 69名

日曜日



夢観月
旅客定員 25名



オリエンタル
旅客定員 55名

1-1. 運航について……縦断する航路 隅田川～臨海部エリア便

- コンセプト
既存定期航路の動いていない夜間に運航
- 運航頻度(予定)
月1回以上
5月～12月の期間の運航想定

●航路図



・5月～7月までは
両国船着場利用
・浜町船着場は
8月以降で利用検討

●料金案

船着場	天王洲	竹芝	両国(浜町)	浅草二天門	両国(浜町)	竹芝	天王洲
料金	大人 ¥500 小人 ¥250	大人 ¥1,000 小人 ¥500	大人 ¥500 小人 ¥250	大人 ¥500 小人 ¥250	大人 ¥1,000 小人 ¥500	大人 ¥500 小人 ¥250	大人 ¥500 小人 ¥250

●使用船舶(予定)



エスエスV世
旅客定員 12名

京浜運河～臨海部エリア便

- コンセプト
定期便の少ない京浜運河を使い、
需要を喚起していく。
- 運航頻度(予定)
月1回以上
5月～12月の期間の運航想定

●航路図



●料金案

船着場	天空橋	お台場	有明	お台場	天空橋
料金	大人 ¥1,000 小人 ¥500	大人 ¥500 小人 ¥250	大人 ¥500 小人 ¥250	大人 ¥1,000 小人 ¥500	大人 ¥1,000 小人 ¥500

●使用船舶(予定)



オリエンタル
旅客定員 55名

1-1. 運航について……周遊航路 お台場周遊

●コンセプト
ショートクルーズでお台場の夜景を体験

●運航頻度(予定)
7~8月、11~12月の期間
週1回

●航路図



●ダイヤ案

船着場		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
お台場	着	17:55	18:25	18:55	19:25	19:55	20:25	20:55
	発	18:05	18:35	19:05	19:35	20:05	20:35	-

●料金案

船着場	料金
お台場	大人 ¥500
お台場	小人 ¥250

●使用船舶(予定)



第2縄定丸(仮)
旅客定員 40名



屋形船イメージ

日本橋周遊

●コンセプト
平日の夜間利用の需要を喚起

●運航頻度(予定)
7~10月
月1回(第3水曜日)

●航路図



●ダイヤ案

船着場		1便	2便	所要時間	停泊時間
日本橋	着	18:10	-	45分	10分
	発	18:20	20:10		
吾妻橋	着	19:05	20:55	45分	10分
	発	19:15	21:05		
日本橋	着	20:00	21:50	-	10分
	発	-	-		

●料金案

船着場	料金
日本橋	大人 ¥500
吾妻橋	小人 ¥250

●使用船舶(予定)



エスエスSerenade
旅客定員 44名

1-2. 賑わい創出

1-2. 販わい創出

●PRブースや飲食店の出店など各船着場周辺のイベントと連携した販わいの創出や企画航路を実施（イベント主催者と要調整）

●開催場所とその内容(案)



●昨年度の実績
天王洲キャナルフェス(10/28~30)@天王洲

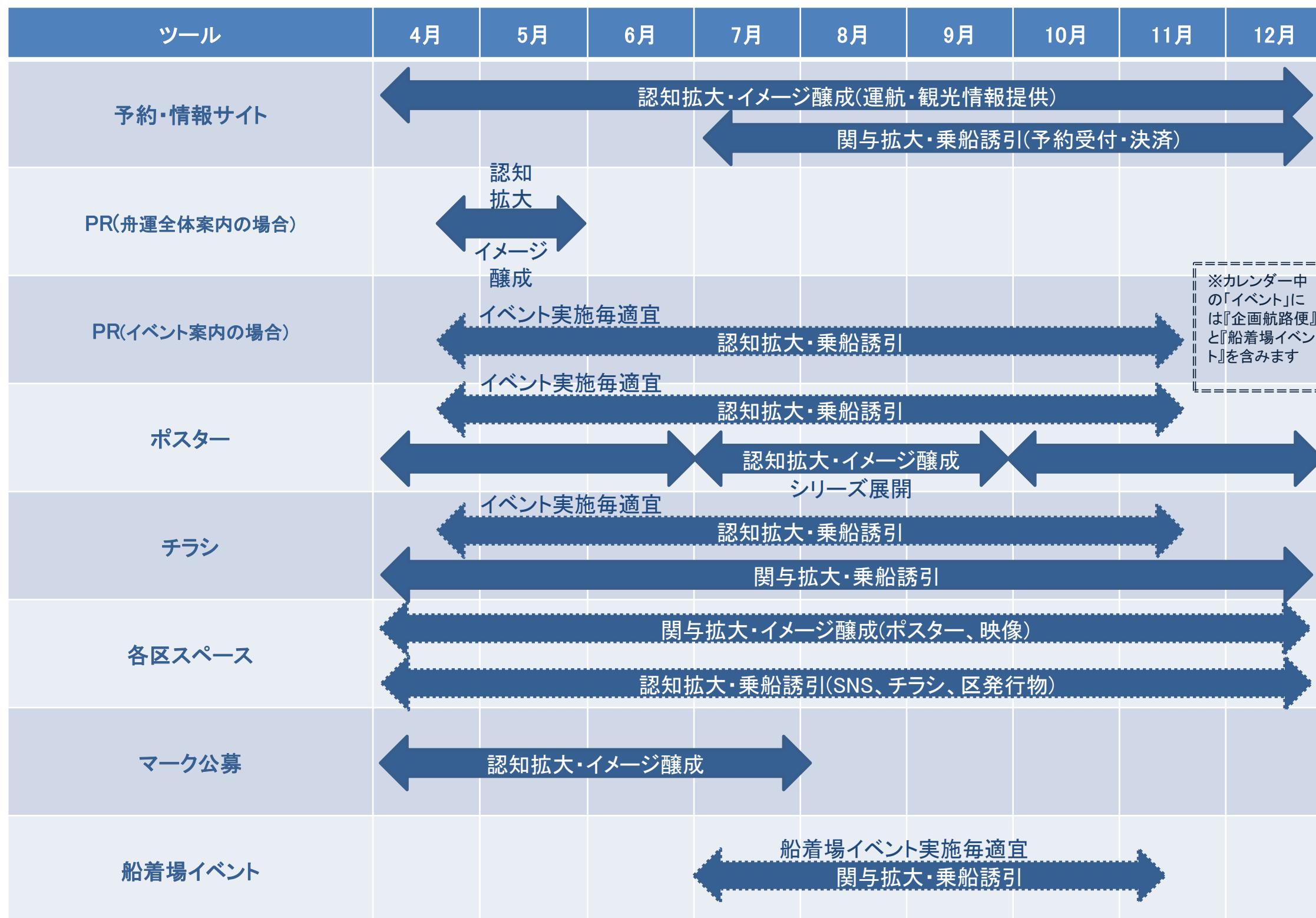


The Green Market Sumida(11/4~5)@吾妻橋



1-3. PR

2017年度全体のコミュニケーションカレンダー



2-1. 案内サイン

2-1 案内サイン

現地調査の進め方

① モデル地区の設定

浅草二天門、天王洲

② 推奨ルートの設定

ルート設定にあたっては船着場の1キロ圏内のルートを基本ルートとして検証する。

浅草二天門(隅田公園ルート、助六夢通りルート) 天王洲(りんかい線地上ルート、モノレールデッキルート)

③ 推奨ルートの検証

推奨ルートについて、首都大学東京のチームが人間工学の見地から「サインのわかりやすさ」「ルートの歩きやすさ」について検証

(エクスペリエンスマップの作成)

2-1 案内サイン

首都大学東京による調査の概要:

調査対象者：大学生2名（水上バスの利用経験なし）

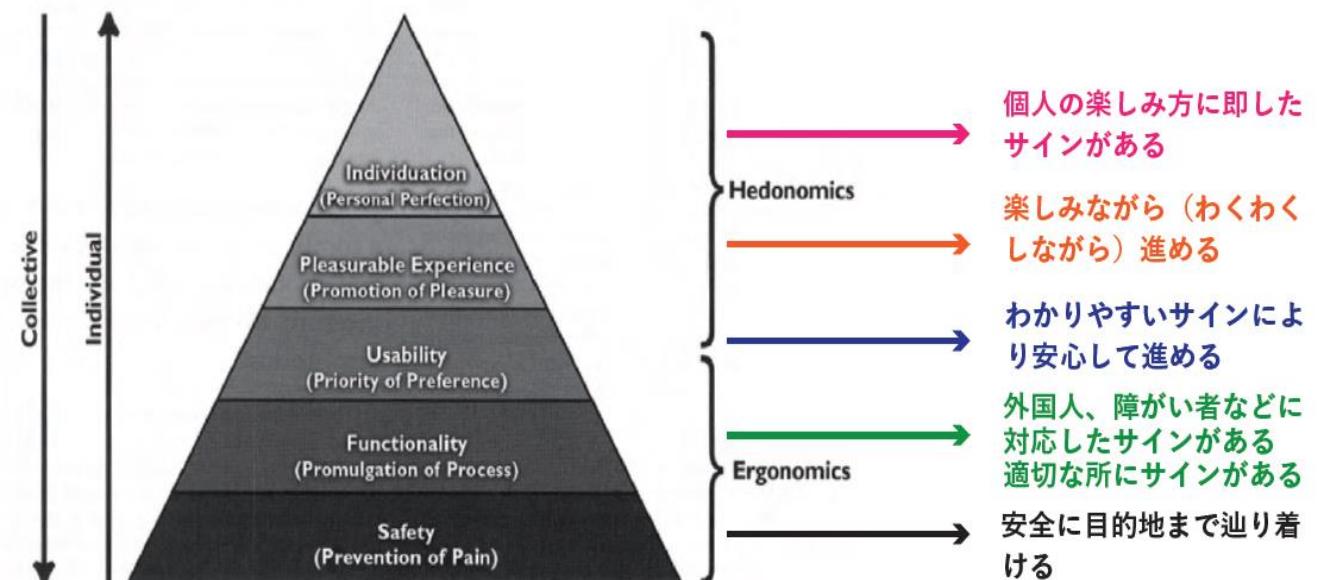
装置：
・アイマーク
・ビデオカメラ
・カメラ



<http://www.tobii.com/ja/>

視線計測装置
/Tobii Pro Glasses2

マズローの欲求5段階説に対応した Ergonomics(人間工学)と Hedonomics における階層から考えた サインに求められる要件



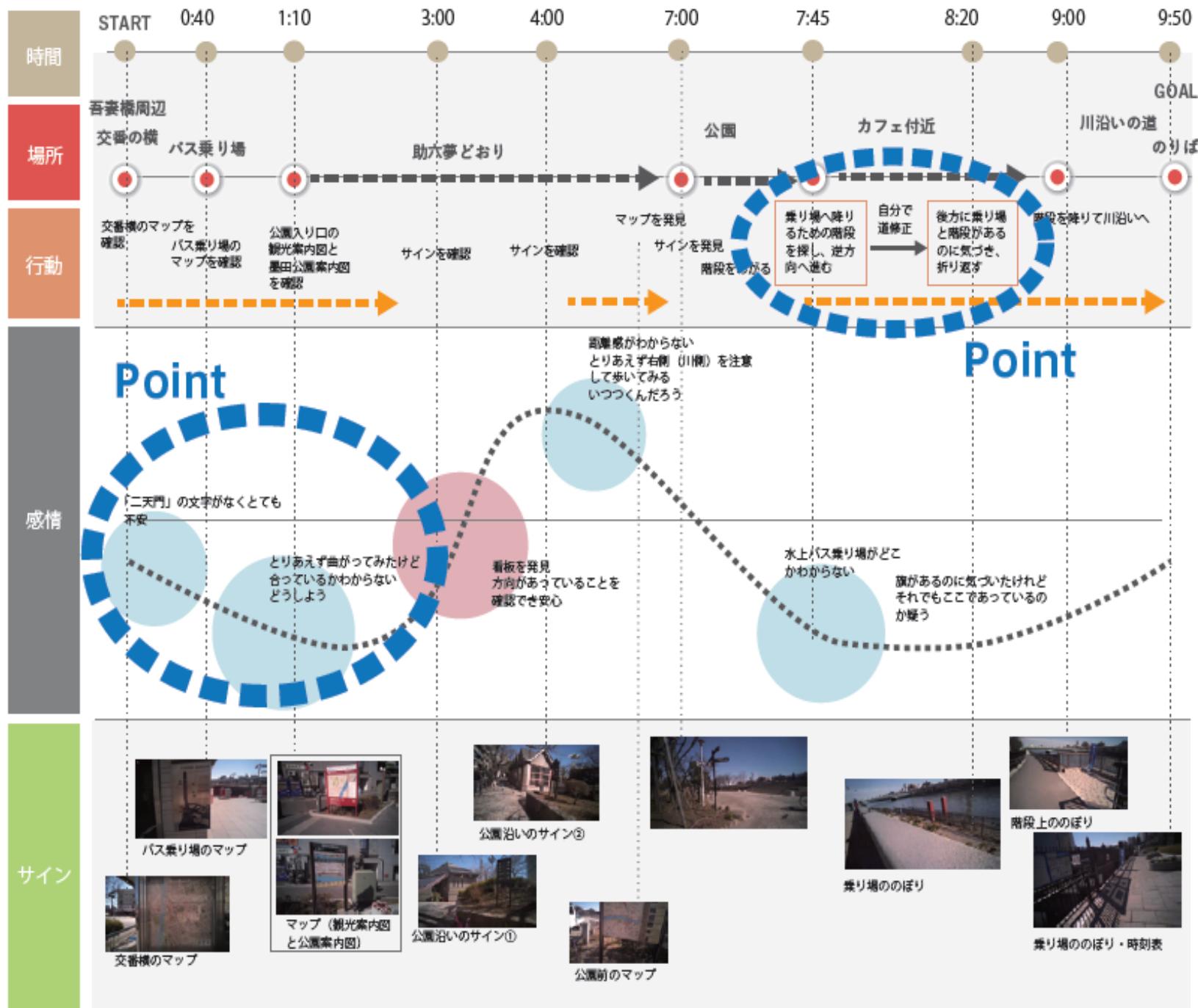
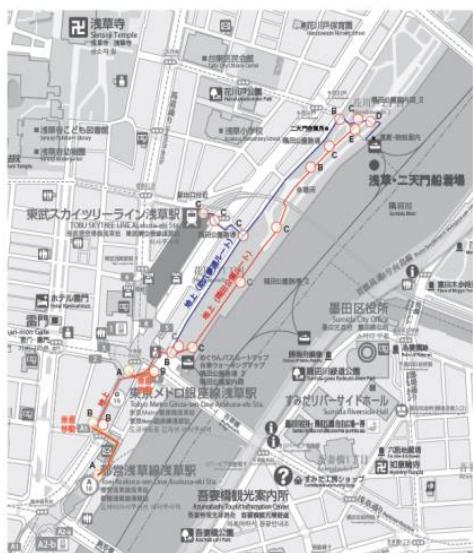
方法：[視線計測調査]

- ①浅草駅付近にて、調査対象者にアイマークを装着する。
 - ②実験参加者は調査対象者に、観光タスクを終えてから水上バス乗り場に行ってもらおうよう伝える。
 - ③調査対象者に浅草駅をスタート地点として歩行をしてもらう。
 - ④歩行後、調査対象者に経路に関するヒアリングを行う。
- ※天王洲も同様

[街調査]

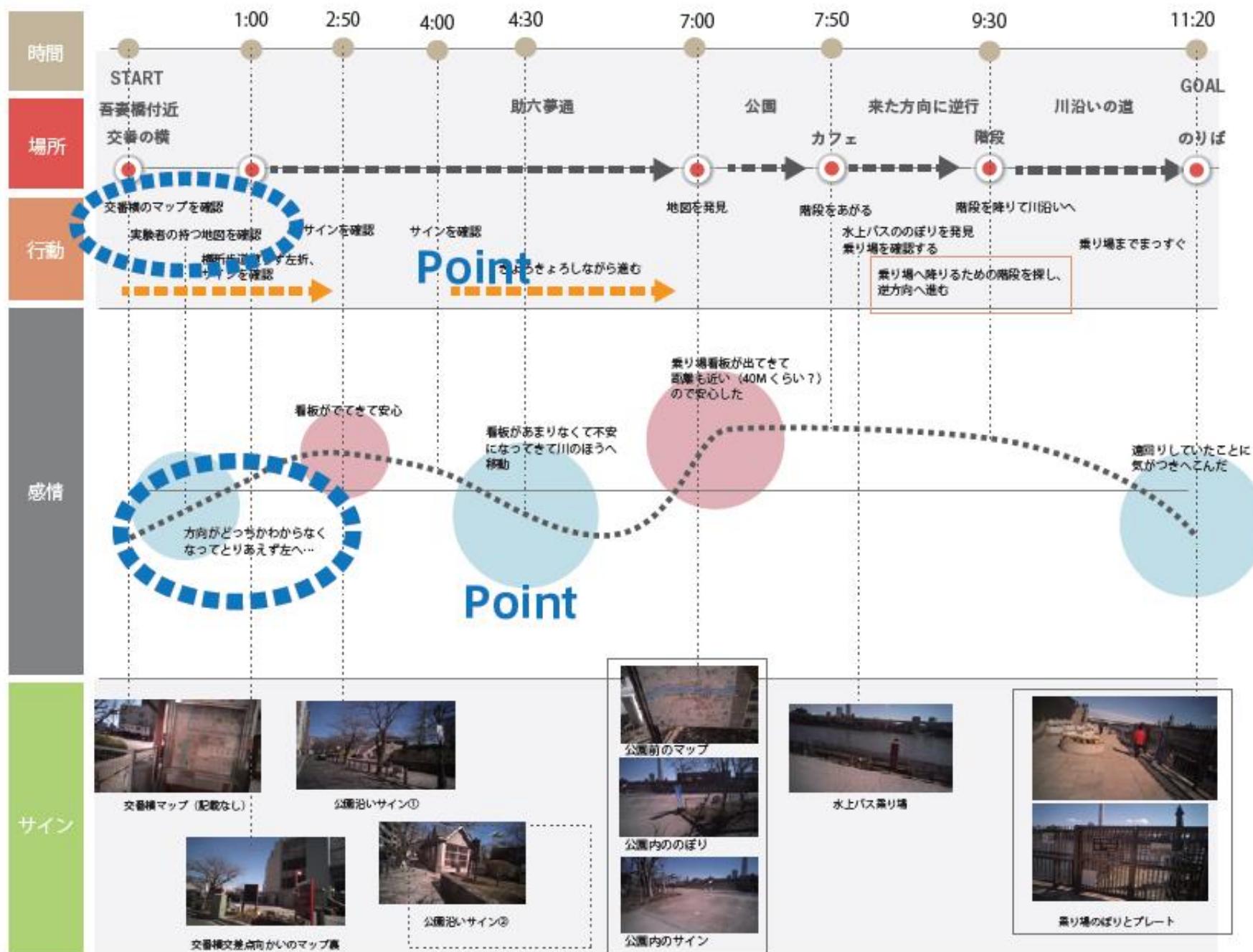
視線計測調査中、もしくは視線計測調査後に経路周辺を歩きながら街、導線の調査を行う。

浅草-助六夢通ルート 実験参加者 S2



エクスペリエンスマップ

浅草一助六夢通ルート 実験参加者 G



エクスペリエンスマップ

浅草一助六夢通ルート

Point

吾妻橋付近交差点

歩行開始直後は大まかな位置確認
のためにまずマップを見る。

助六夢通

直進の距離感がわからない。
曲がり損ねていないかが不安。

カフェ前

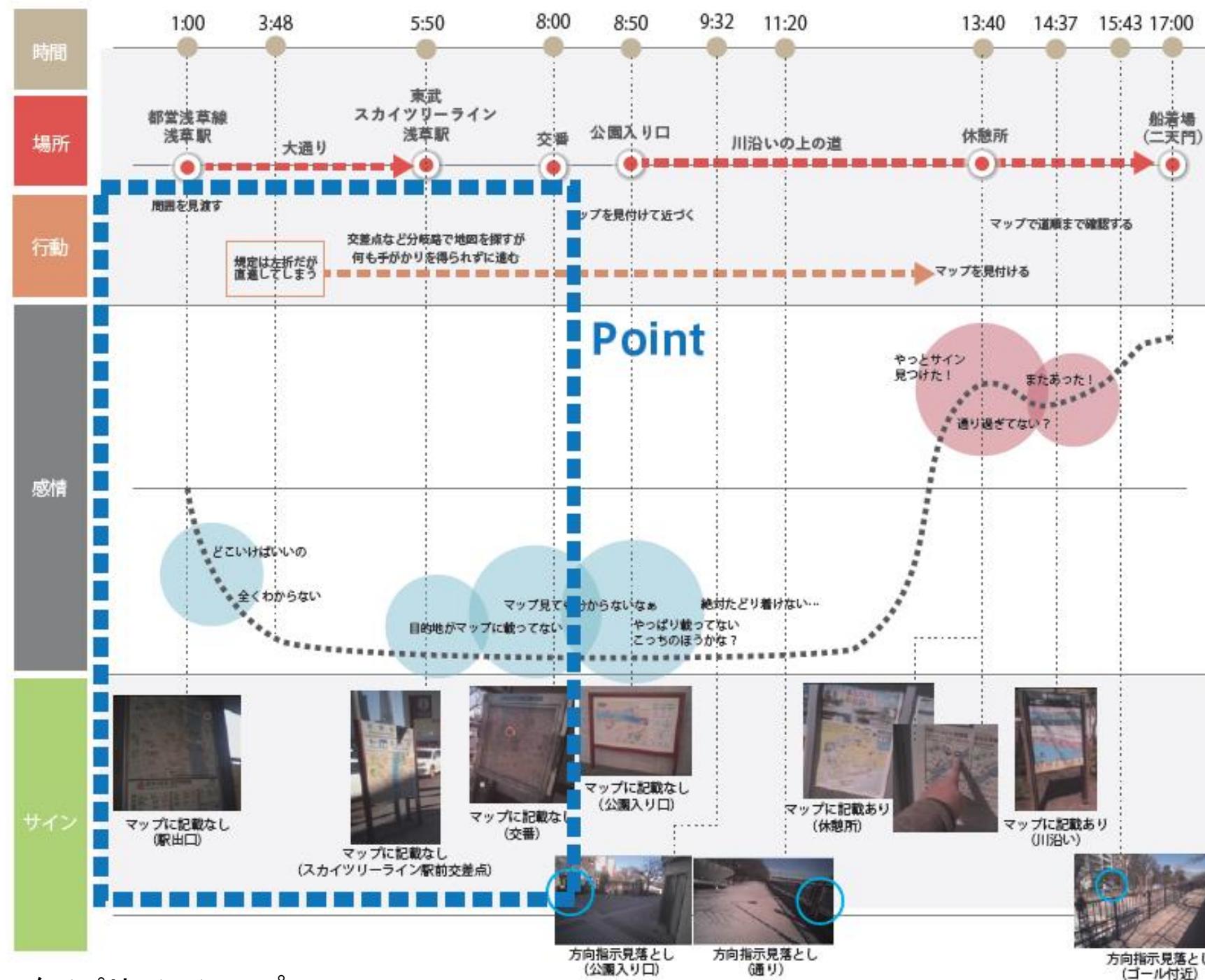
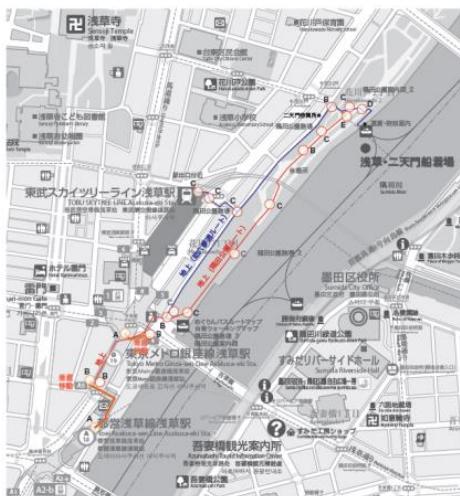
川沿いに降りる場所が分からりづらい。
デッキ上を逆に進んでしまう。

起点となる交差点の
マップへの記載が必要。
方向を示すものもある
とより方向決定が楽に
なる

助六夢通直進時にもサ
インが数力欲しい。
(距離記載があると尚良
い)

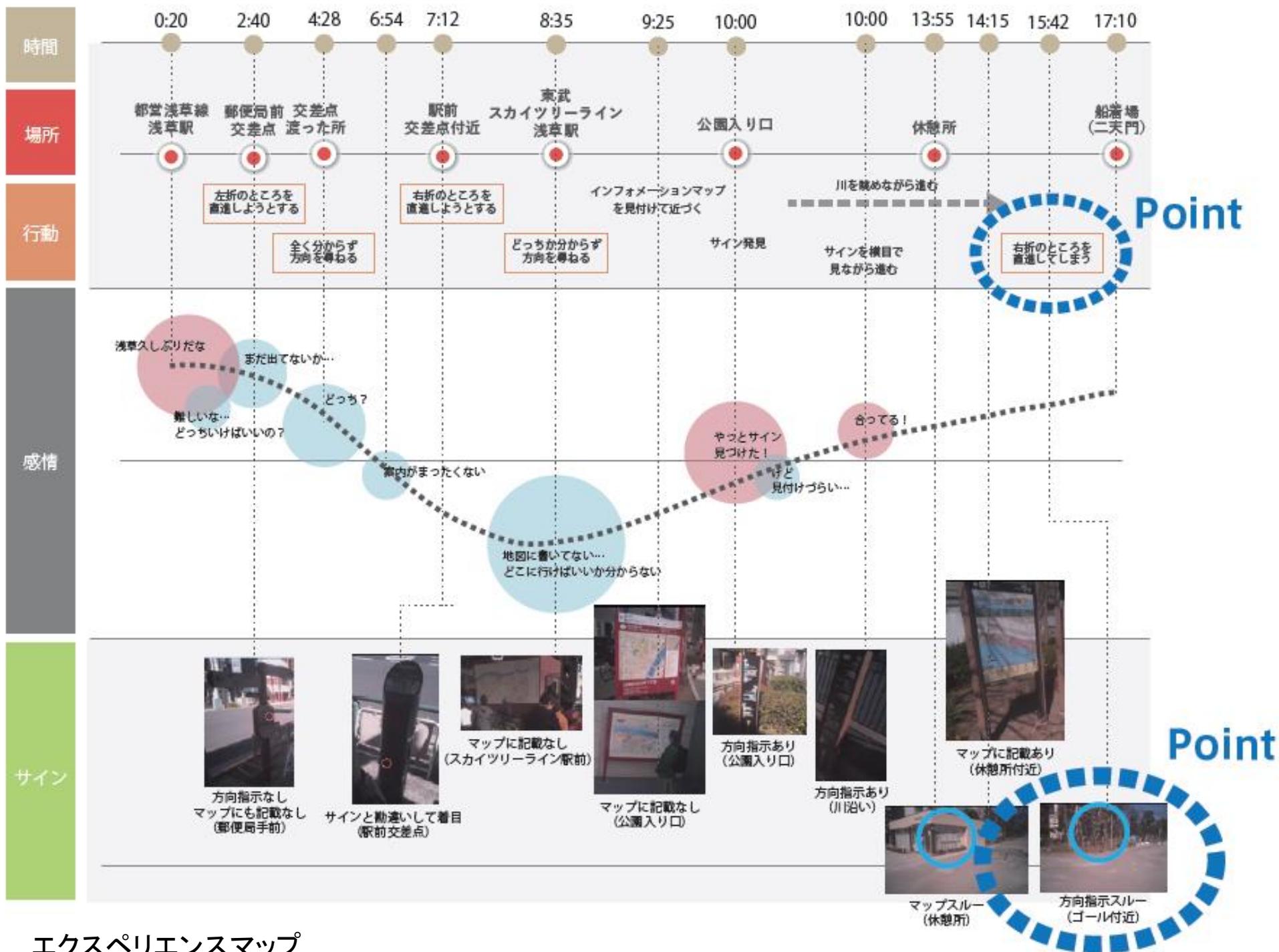
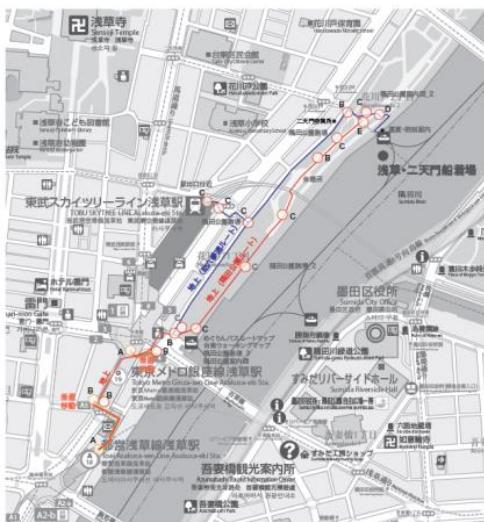
カフェ横の階段上付近
に降りる場所を示すサ
インが必要。

浅草ー墨田公園ルート 実験参加者 M



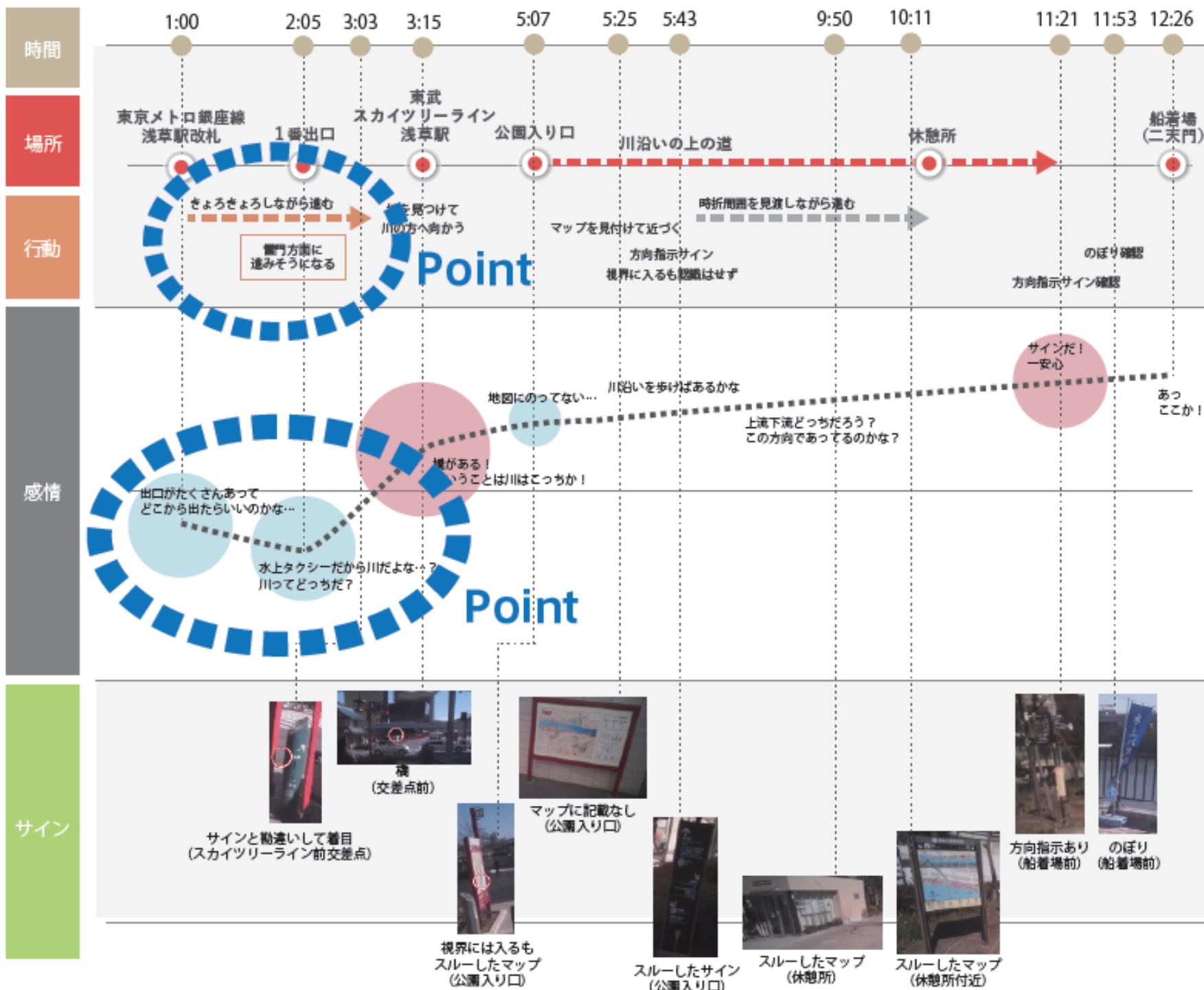
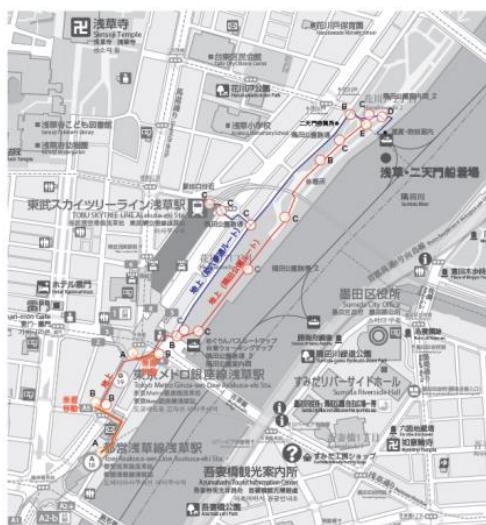
エクスペリエンスマップ

浅草ー墨田公園ルート 実験参加者 S1



エクスペリエンスマップ

浅草ー墨田公園ルート 実験参加者 Y



エクスペリエンスマップ

浅草一隅田公園ルート

Point

駅出口

川による地理把握ができない
方向の間違が多く見られる

駅～吾妻橋付近交差

都営浅草駅～吾妻橋のサイン欠如
情報の無いまま進んでいる

カフェ手前

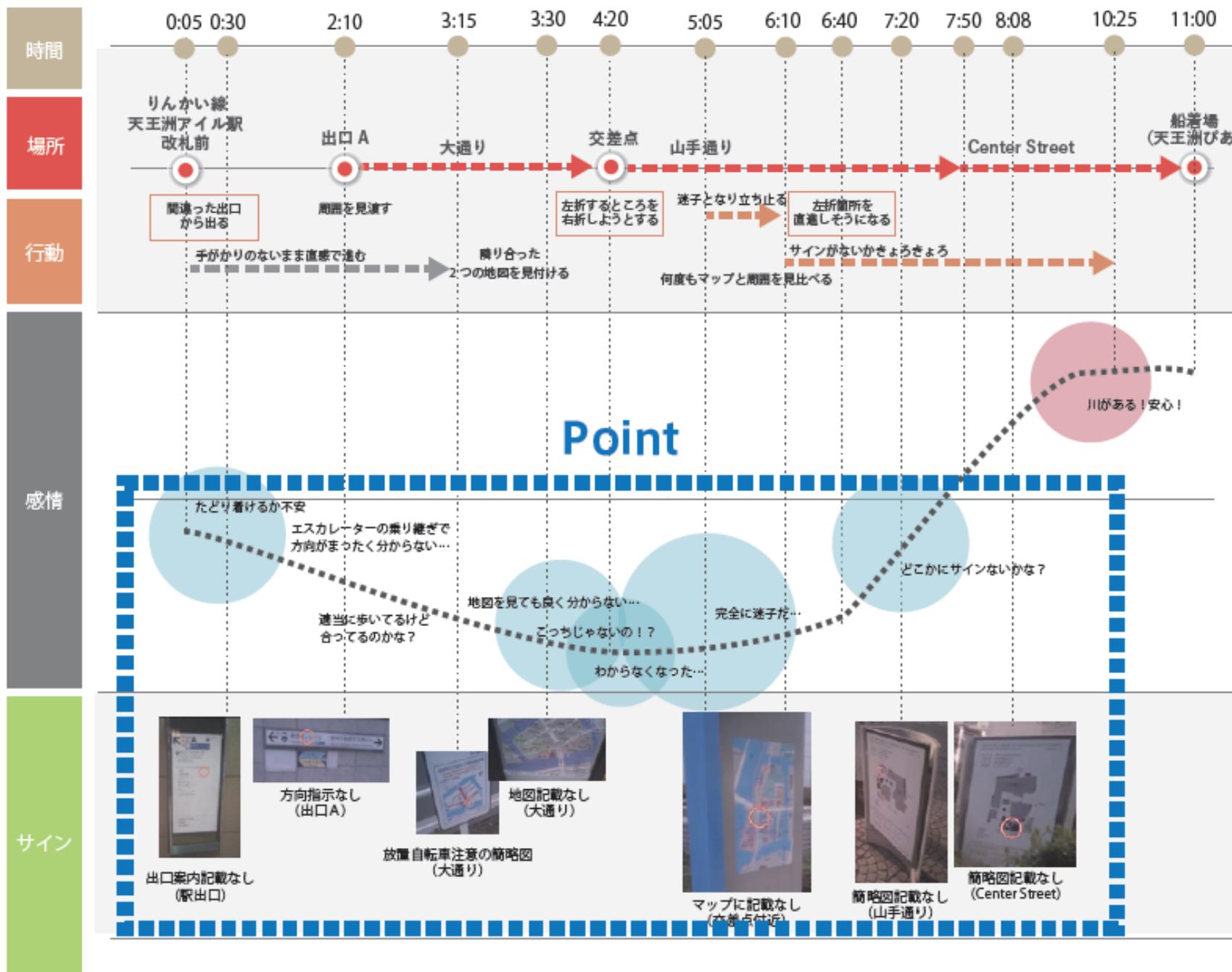
カフェ手前の指向サインは
公園ルートからは見落としやすい

起点までを指向サイン
で導けると良いかも。
動画内の消火器への注
視を参考に。

出口直後は方向の提示
も必要である。
特に立ち止まりにくい
場所では地図より有効。

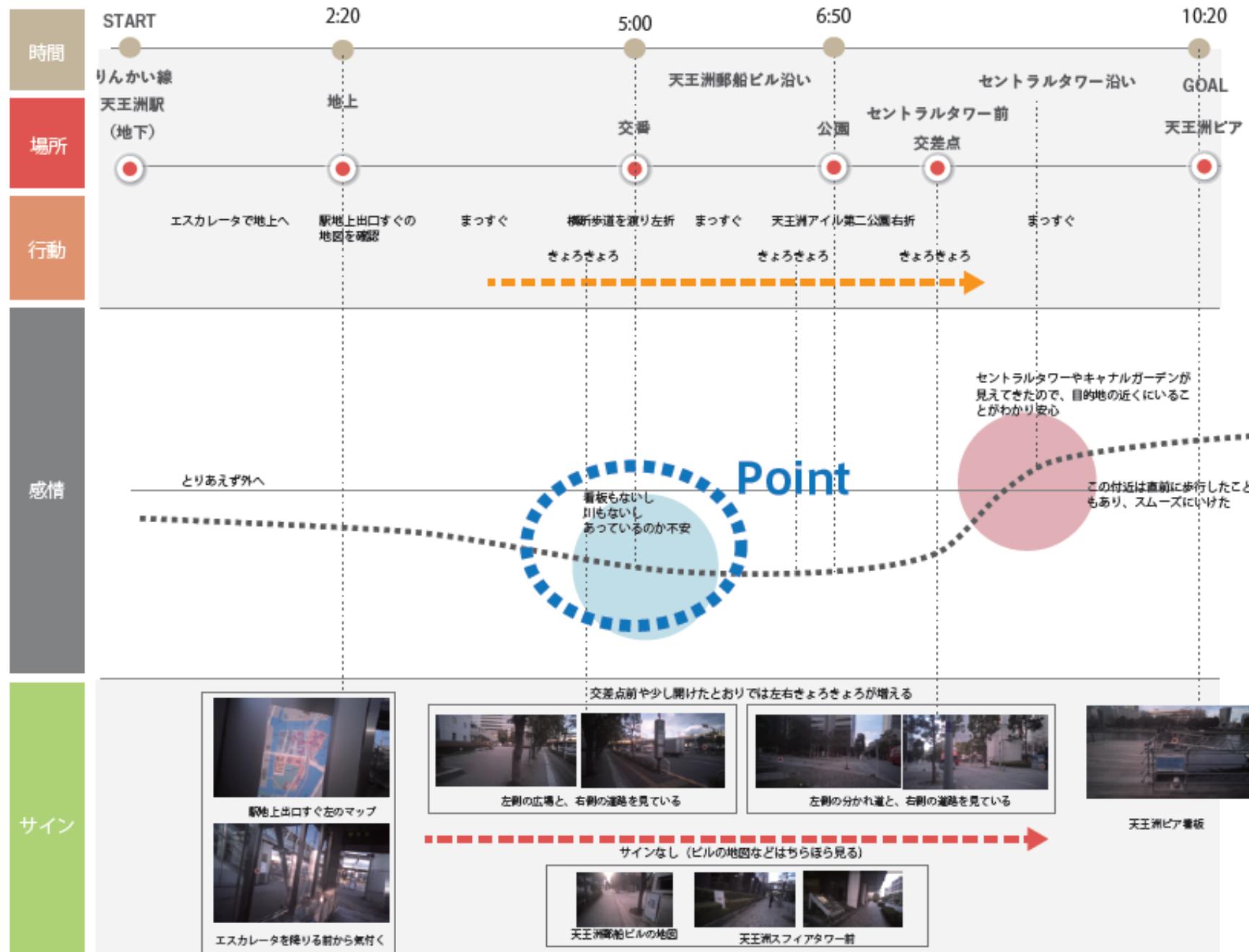
カフェ手前には見えや
すい位置に指向サイン
の設置が必要。階段か
テラス辺り。

天王洲ーりんかいルート 実験参加者 A



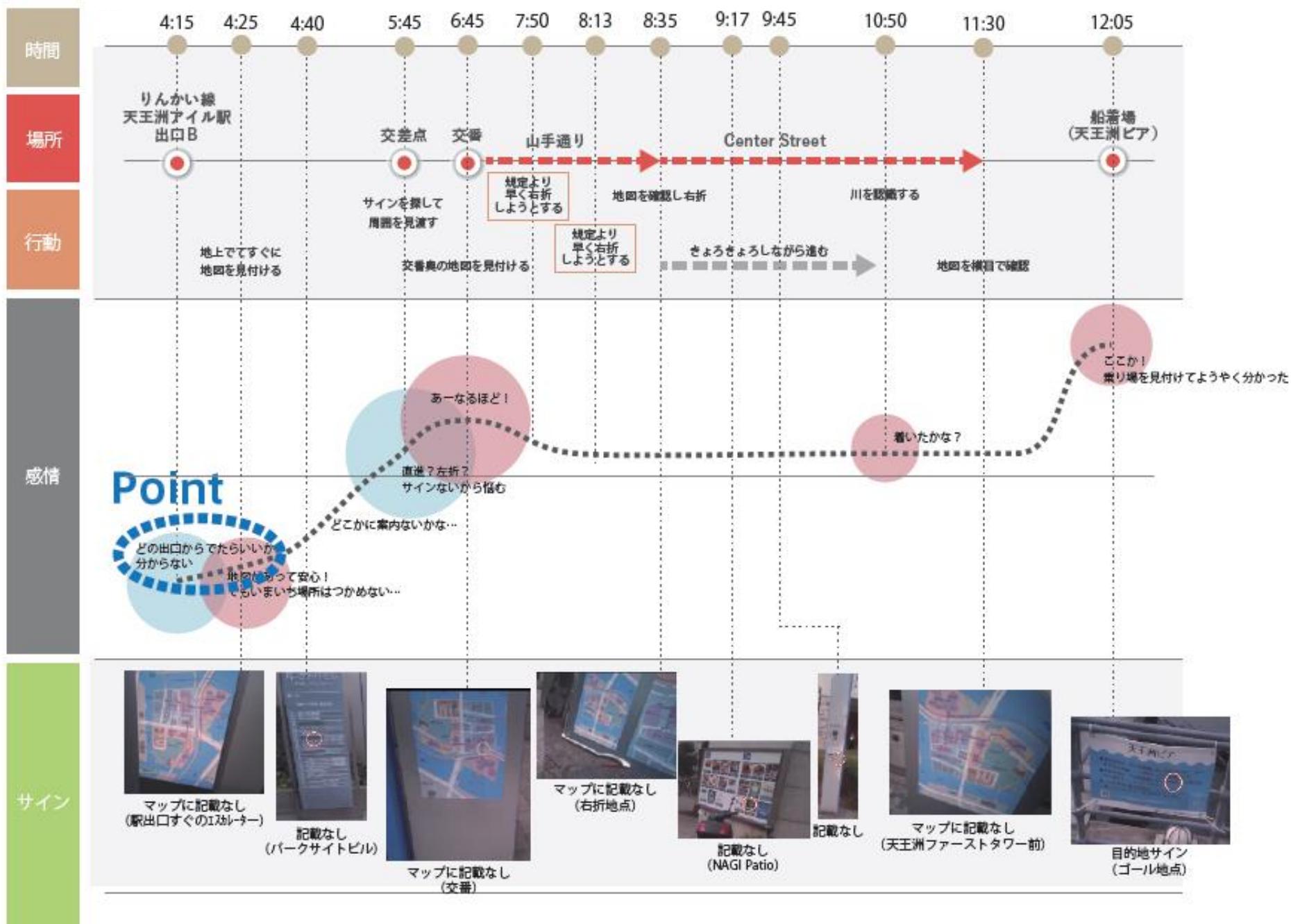
エクスペリエンスマップ

天王洲ーりんかいルート 実験参加者 G



エクスペリエンスマップ

天王洲ーりんかいルート 実験参加者 Y



エクスペリエンスマップ

天王洲ーりんかいルート

Point

駅→出口

複数エスカレータがあり、迷った末、間違えて引き返してしまった。

駅構内における出口の選択という段階からの誘導を考える必要がある。

マップ

経路内にはマップが複数配置されていたが、水上バス乗り場の記載はなく、欲しい情報は得られないままであった。

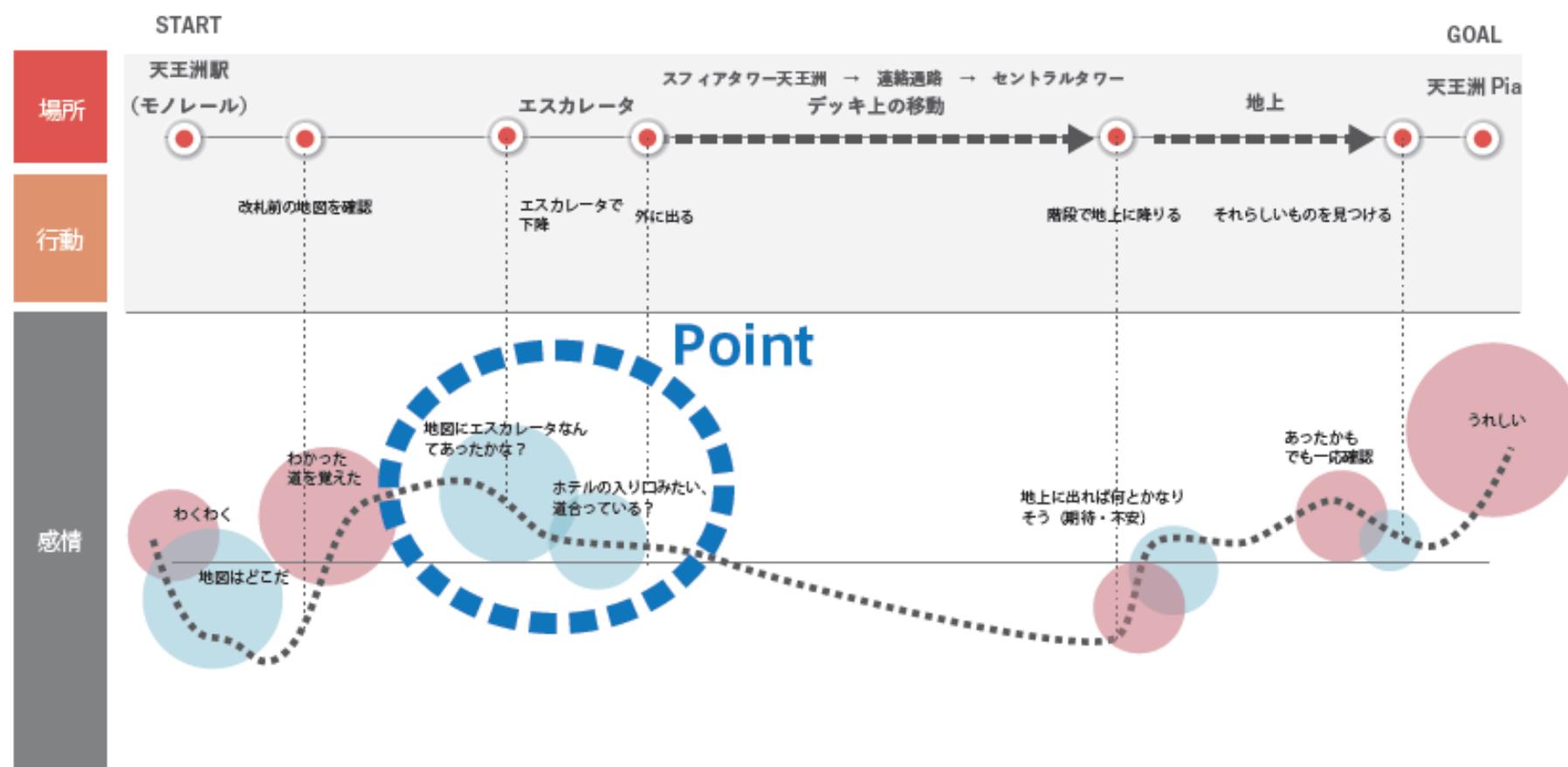
マップは経路内で多く確認できていたため、既存サインの利用が有効。

川と不安感

サインの不足に加え、川の位置が把握できないことが大きな不安要因になっていた。

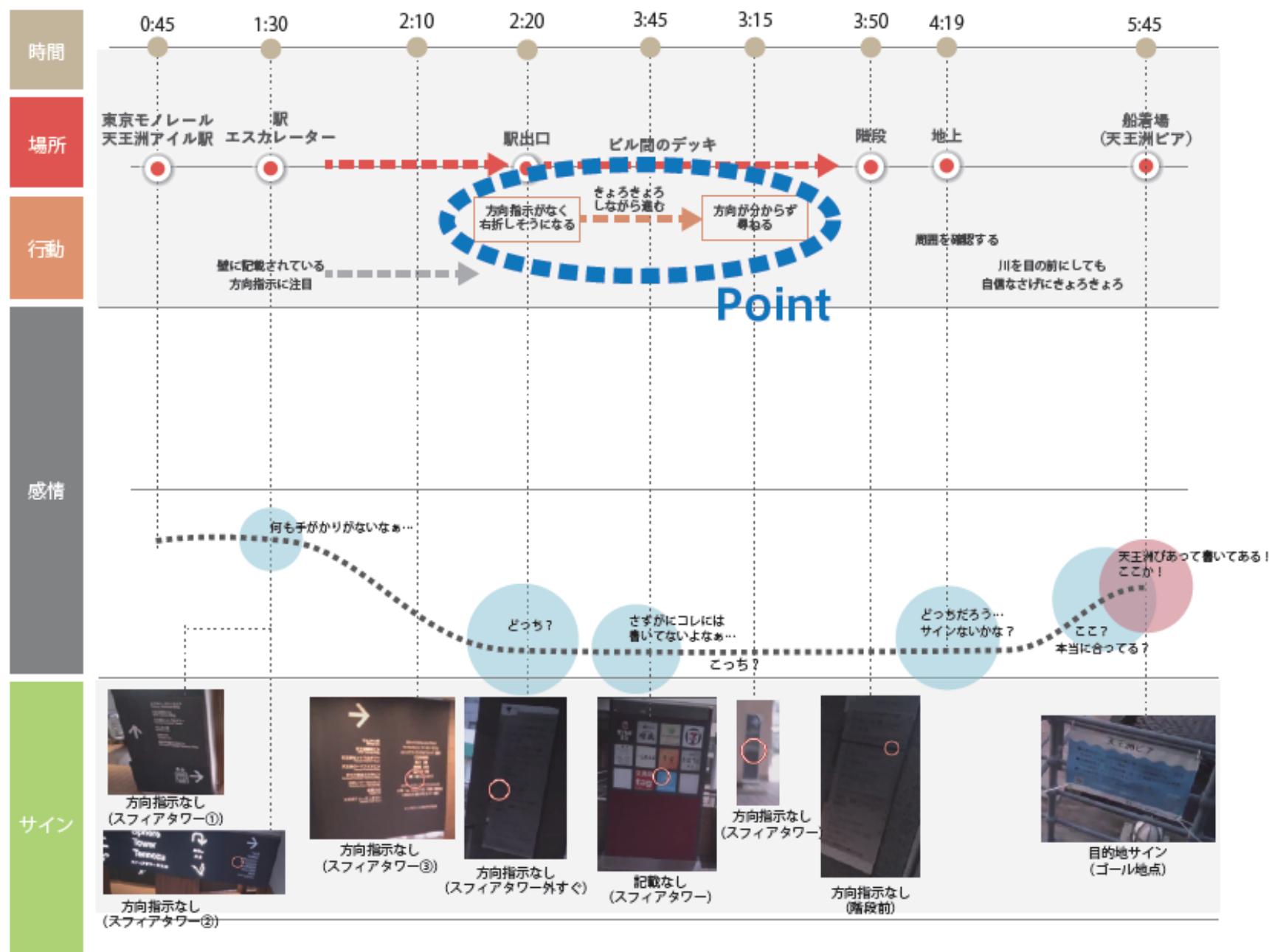
川の見えないエリアではより不安感が増すため、そのことを考慮した設置量の設定が必要かも。

天王洲ーデッキ1ルート 実験参加者0



エクスペリエンスマップ

天王洲ーデッキ1ルート 実験参加者 Y



エクスペリエンスマップ

天王洲ーデッキ1ルート

Point

ビル間デッキ

方向指示が無い
ため、どの階段から降りればいいのか迷ってしまっている。

セントラルタワー付近

建物内移動の際、サイン不在による不安感が強くなっていた。
地上に出ることで少し安心。

エスカレータ / 階段

改札横地図で覚えていても、建物内移動や垂直移動が入ると曖昧になってしまう。

スフィア→デッキの出口付近にマップあるいは指向サインが必要である。

建物内においてもサインを途切れさせないことが不安感の軽減につながる。

一箇所で全て覚えるのではなく、都度提示することによって提示情報を調整することが大事。

案内サイン(検討の方向性)

誰もが分かりやすい案内

- ・鉄道等の行動起点から船着場までの連続的な情報提供
- ・分かりやすい案内ルートの設定
 - 水辺を感じる安全安心な動線
- ・統一した表示ルール化
 - 表示内容、ピクトグラム、多言語、色彩等の統一
- ※複数の整備管理者が関わるためガイドライン化を想定
- ・他交通と連携した情報提供

舟運の魅力を向上する案内

- ・まちや水辺の景観に配慮したサインデザイン
- ・水辺らしさやシンボル性のある船着場デザイン
- ・照明やベンチ等、環境演出要素を含め、船着場周辺の魅力を高める空間づくり

まちの回遊性を高める案内

- ・船着場におけるまちへの案内情報の提供
- ・観光施設、名所を巡るまちの観光ルート情報の提供
- ・デジタルサイネージ、アプリ、手持ちマップ等、他媒体との連携

案内サインの検討の進め方

H29年4月~6月

H28年度の検討結果を踏まえて、船着場を分かりやすく示すためのサイン計画(案)のとりまとめ

H29年7月~10月

最終設置の可能性やニーズ等を踏まえて、社会実験と連動する形で、モデル地区において簡易的な方法によるサインの試験的な設置を検討。

H29年11月~

モデル地区における試験設置の結果を検証し、次年度以降に他の船着場においても展開を図るためのサイン計画をとりまとめ。