舟運活性化に向けた取組総括

（平成 28 年度～令和 4 年度まで7年間の取組）

令和 5 年 3 月

東京都

＜目次＞

1章. 事業の背景・目的と舟運を取り巻く現状
1－1. 事業の背景・目的
（1） 事業の背景
（2） 事業の目的
1－2. 舟運の歴史
（1） 舟運の隆盛と衰退
（2） 現在の舟運
1－3. 舟運を取り巻く現状
（1） 航路の現状
（2） 船着場の現状
（3） 舟運のポテンシャル

2章. 7年間での取組の進展
2－1. 取組の全体構成
2－2. これまでの取組成果
（1） 新規航路の開拓
（2） 認知度の向上
（3） 魅力の向上
（4） 利便性の向上
2－3. これまでの取組を踏まえた課題の整理
（1） 新規航路の開拓に関する課題
（2） 認知度の向上に関する課題
（3） 魅力の向上に関する課題
（4） 利便性の向上に関する課題
2－4. 都の施策の視点からの課題
（1） 都心と臨海部の交通ネットワーク強化
（2） 都市強靭化に向けた取組
（3）「スマート東京」デジタル化の推進
（4） カーボンニュートラルの促進

3章. 今後の取組について
3－1. 舟運活性化の意義
（1） 交通ネットワーク強化
（2） 新しいライフスタイルの選択肢の提供
（3） ベイエリアのまちづくりの推進
3－2. 新たな施策の方向性
（1） R5 年度より実施していく取組
（2） 連携して取り組む関連施策

はじめに

かつて、江戸は水運が経済や人々の生活を支え、水の都として栄えてきました。そして今もなお、東京には川、海、運河など、すばらしい水辺の空間があります。その資源を生かして、多くの人々でにぎわう水の都を再生していくため、舟運を活性化することが重要です。

舟運を活性化し、東京を代表する水辺空間の魅力を向上させるため、都は平成27 年８月から水辺空間活用（舟運）WG を設置し、関係者と連携して、具体的な方策を検討し展開してきました。新規航路の開拓に向けた社会実験をはじめ、船着場までの案内サインの設置、PR動画の作成・放映、広報誌への展開などの様々な取り組みが実を結び、平成 30 年度には民間事業者による新たな航路が開設されました。

令和元年度からは、さらに舟運を身近なものとするため、日常の交通手段として舟運を活用することに取組の幅を広げ、施策の展開を図ってきました。

本書は、これまでの取組を総括し、今後の取組の方向性を示すものとして取りまとめました。引き続き、舟運が身近な観光・交通手段として定着し、水辺のにぎわいを創出するよう、関係者と連携を図りながら取り組みを推進していきます。

1章. 事業の背景・目的と舟運を取り巻く現状

1－1. 事業の背景・目的

(1)事業の背景

・本事業を実施するに至る上位・関連計画を以下に示す。

①「東京都長期ビジョン」(平成 26 年 12 月)

・当ビジョンにおいて、下記の都市戦略に水辺空間および舟運に関連する施策が示されている。

都市戦略 2:高度に発達した利用者本位の都市インフラを備えた都市の実現

東京の活力を高め、国際競争力を向上させる交通インフラを充実　➡【水上交通ネットワークの充実】

・オリンピックの大会開催時の観客輸送にも活用でき、大会後は観光での利用も期待できる舟運について、地元区や民間事業者とも連携し、定期航路での利用拡大を視野に、水上交通ネットワークを充実させる。特に、多くの観光客が利用する羽田空港と都心や臨海部の間を、東京の水辺空間の魅力を高める舟運ルートとして更なる活用を図る。

・水上交通の基点となる船着場では、公共桟橋の開放や防災船着場の活用を更に進めるとともに、地元区や関係機関と連携し、最寄り駅や近隣施設からの案内サインやバリアフリーの充実を図るなど、舟運をより便利で快適なものとする。特に、日本橋川などへの乗換拠点となる隅田川沿いの舟運ターミナルや、豊洲新市場に隣接する新たな船着場などでは、水辺空間との一体的な整備により、新たな人の流れを創り出し、水辺のにぎわいを活性化する。

都市戦略 3:日本人のこころと東京の魅力の発信

東京を訪れる人を魅了する新たなにぎわいの創出　➡【水辺空間における多彩なにぎわい・魅力の創出】

・隅田川を軸として、橋梁から川沿いへのアクセス向上、テラスの連続化、夜間照明の整備など東京湾・ベイエリアと都心を結ぶ水辺の動線の強化や、「にぎわい誘導エリア」におけるリーディングプロジェクトの展開等を進め、人々が集い、にぎわいが生まれる魅力的な水辺空間を創出する。

・臨海部において、新たな水辺のにぎわい拠点の形成や新市場の開場に合わせた潤い空間の創出、水辺を生かしたイベントの開催、水上レクリエーションの振興等を促し、都民や観光客に水辺に親しむ機会をこれまで以上に提供していく。

・舟運の活性化、水辺の背後の街並みや観光スポット、公園等と一体となった良好な景観の形成や親水性の向上により、水辺空間の魅力向上を広域的に推進する。

・外国人旅行者への水辺の魅力の効果的な発信や、水辺空間を文化・情報発信の拠点として活用するなど、水辺のプロモーションを推進し、国際的な水の都としてのプレゼンスを高めていく。

②「総合的な交通政策のあり方検討会」による提言

・当該検討会が平成 27 年 7 月に策定した報告書「世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して」において、水辺空間の魅力向上に向けた舟運の活性化に向けて、新たなにぎわいが生まれつつある水辺を東京の魅力的な移動空間として活用する基本的な考え方や具体的な施策の方向性が示されている。

＜舟運の活性化に関する基本的な考え方＞

・舟運に関する民間事業者の取組拡大や利用者の利便性向上に資する環境を実現する。

具体的な施策の方向性

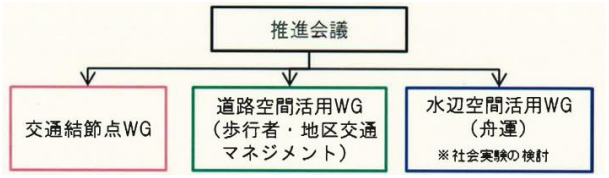
○船着場と水辺空間を一体的に整備（船着場を活かした水辺のにぎわい拠点の形成、水辺の回遊動線の形成）

○羽田空港と都心・臨海部を結ぶ航路の充実

○航路等が一目でわかるPR施策の展開

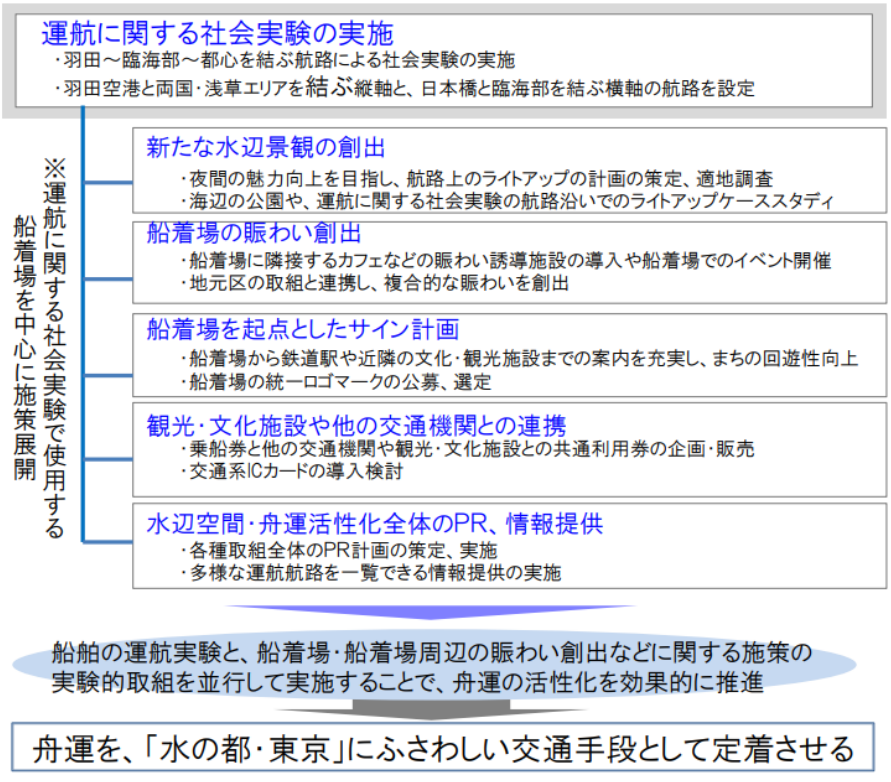
③「利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議　〈水辺空間活用（舟運）ワーキンググループ〉」

・「東京都長期ビジョン」や「総合的な交通戦略のあり方検討会」で示された交通政策・施策を実現するための「東京の交通戦略」を策定するにあたり、学識経験者、東京都、区市町村及び事業者で構成する推進会議を設置し、推進会議の下部に各種施策を検討するためのワーキンググループを設置した。



・ワーキンググループは 3 つのテーマで検討を行うこととし、その中の一つが水辺空間活用（舟運）ワーキンググループ」である。

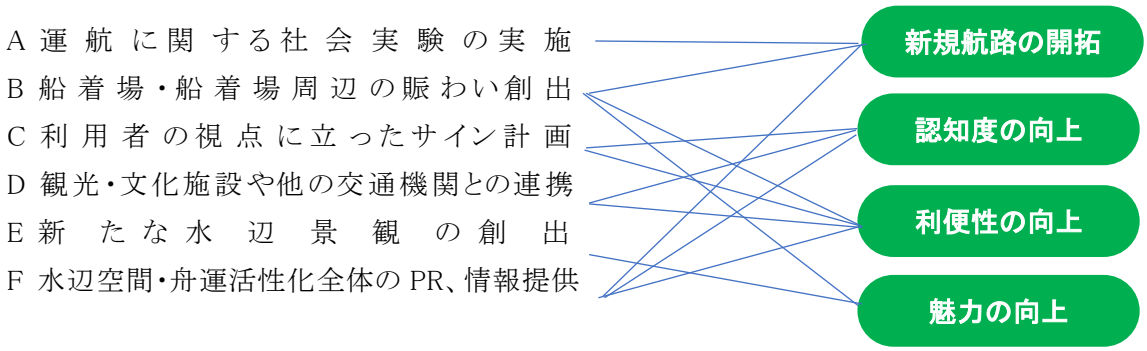
・水辺空間活用（舟運）ワーキンググループでは、平成 27 年度において、2020 年東京大会を目途に、民間事業者による舟運・水辺空間の活性化を目指し、実施すべき下記の取組を取りまとめた。



(2)事業の目的

・本事業は、「水辺空間活用(舟運)ワーキンググループ」で示された、水辺空間・舟運の問題点と施策の方向性を受け、2020 年東京大会を目途に、下記に示す施策を効果的に進めるために、民間活力により各種施策をコーディネートするための、「舟運活性化パートナー」を募集して、2016 年度から 2020 年度までの 5 か年で、事業推進を図り、民間事業者による水辺空間活性化や舟運事業活性化の実現を図ることを目的とした。(その後、コロナ禍等を踏まえて2年延長し、7年間取組を実施)

＜舟運事業活性化に向けた取組＞



1－2. 舟運の歴史

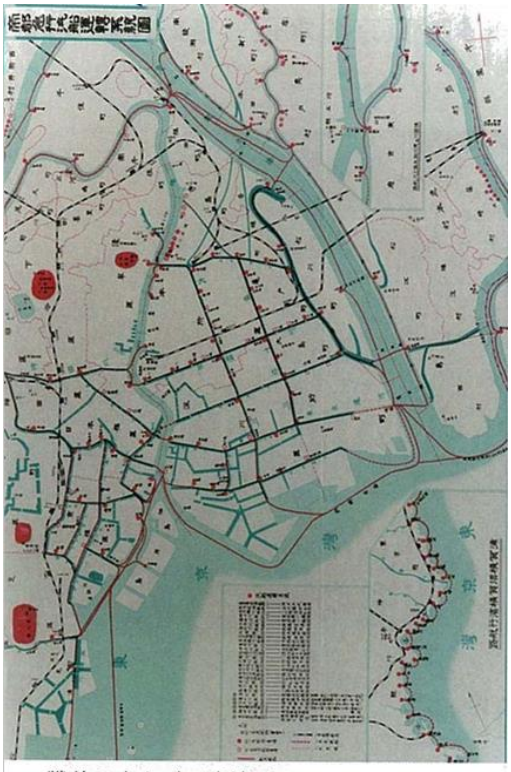
(1)舟運の隆盛と衰退

①江戸以降の物流・娯楽・交通のための舟運

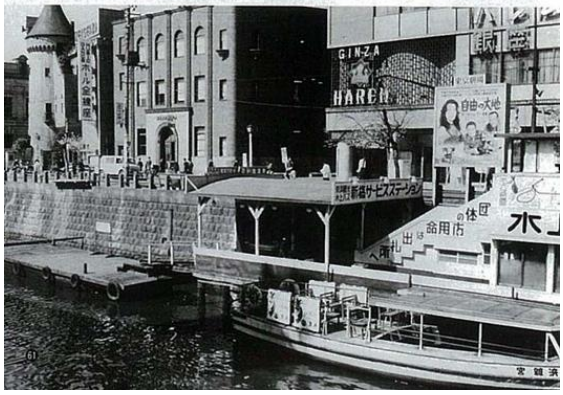
・江戸期には、物流・交易の基幹交通として舟運が活用されていただけでなく、水辺を娯楽や遊興の空間として楽しむために舟運が活用されていた。

・明治・大正期に、鉄道をはじめ陸上交通への移行が進む中で、舟運は蒸気船が導入されて水上交通が発達し、江戸の賑わいを引き継いでいる。

・昭和期になっても、舟運は日常の足として健在であり、現在よりも充実した交通網を形成していた。

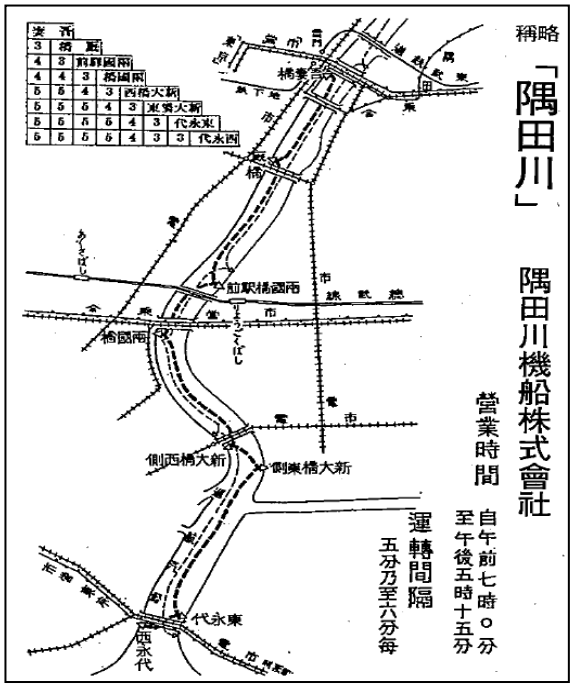


戦前の水上バス路線図

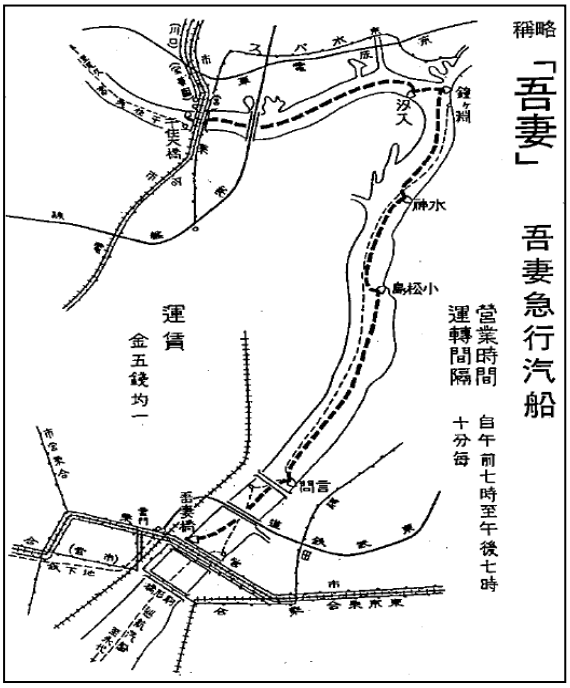


・昭和初期には隅田川下流で定期航路船が５分おきに運航しており（下図左）、吾妻橋以北においても１０分おきに運航するなど（下図右）、日常生活の足として頻繁に利用されていた。

■吾妻橋下流域の運航状況



■吾妻橋上流域の運航状況



※『近代東京の渡船と一銭蒸気』（都史紀要三十五）／東京都公文書館蔵

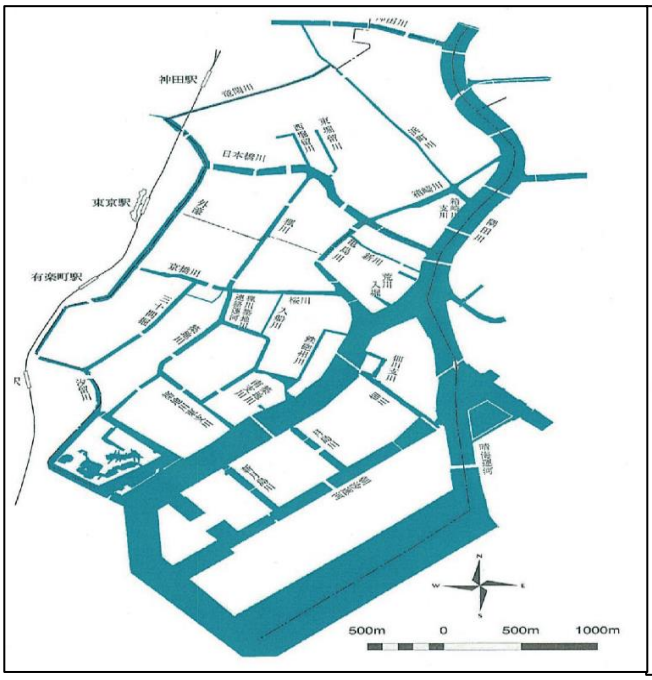
・・・

・また、昭和 16 年に東京港が国際港として開港して臨海部に工場や倉庫が増加すると、物流の足として荷足船が頻繁に運航するなど、舟運の活用は高度経済成長期以降の陸上交通網の発達によるモーダルシフトまで続いた。

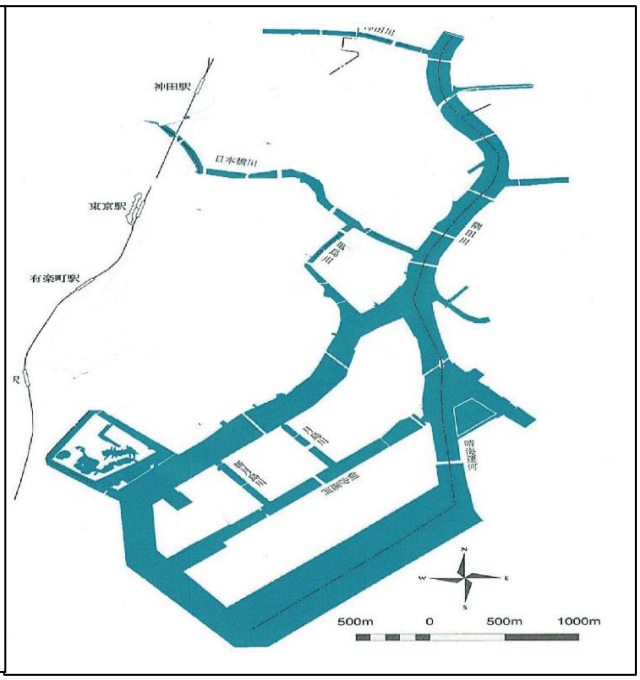
②戦後の水辺の環境変化による舟運の衰退

・戦後は、河川の埋め立てによる航路の減少、水辺に背を向けた土地利用や水質の悪化などにより、舟運は日常の足としての利用から遠ざかってしまった。

埋め立て前の中央区の河川



埋め立て後の中央区の河川



(2)現在の舟運

・戦後昭和期に舟運が衰退し隅田川での船舶の運航量は大正時代の 1/4 と大幅に減少した。

・しかしながら、水質の改善や治水と親水の両立などによる水辺環境の向上とともにウォータフロント開発の進展などにより、現在の舟運は水辺環境を楽しむ観光としての機能にとどまらず、交通機能の多様化などの観点から、東京の魅力をさらに引き立たせる新たな移動手段として期待が高まっている。

■永代橋における船舶運航量の推移

688 艘　1921 年（大正 10 年 3 月 5 日）7 時～17 時

↓

424 艘　1972 年（昭和 47 年 8 月 9 日）8 時～20 時

↓

255 艘　1999 年（平成 11 年 5 月 28 日）8 時～20 時

↓

174 艘　2012 年（平成 24 年 8 月 27 日）8 時～20 時

※平成 27 年度　水辺空間活用（舟運）ワーキング　第 1 回資料より抜粋

1－3. 舟運を取り巻く現状

(1)航路の現状

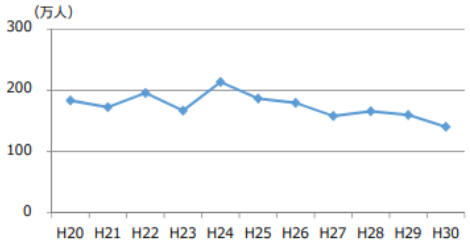
①一般旅客定期航路の現状

・(公財) 東京都公園協会 (水辺ライン)、東京都観光汽船(株)、観光汽船興業(株)、ケーエムシー(株)といった、主な運航事業者による定期航路で、１日当たり 49 便運航している (令和３年７月時点)。

・定期航路利用者数は、年間約 140 万人である (平成 30 年)。

■主な運航事業者による定期航路 (令和３年７月時点)

■定期航路における年間利用者数



資料：関東運輸局資料より東京都作成

■主な定期航路と就航便数

運航事業者	名称	運航便数 (便/日)	備考
東京都観光汽船㈱	隅田川ライン	6	
	お台場ライン	5	
	浅草・お台場直通ライン	2	
	東京ﾋﾞｯｸﾞｻｲﾄ・ﾊﾟﾚｯﾄﾀｳﾝﾗｲﾝ	5	
(公財)東京都公園協会	浅草・お台場クルーズ	5	
	両国・葛西クルーズ	2	
観光汽船興業㈱	アーバンランチ	24	うち5便は臨時便
㈱ケーエムシー	リザーブドクルーズ	休止中	羽田空港、横浜
計		49	

出典:東京港第 9 次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会(第 6 回)
観光・水辺のまちづくり 検討資料
資料4－1

※ここで示す以外に、日本橋－朝潮の区間で東京湾クルージング(株)などが運航する定期航路があるが、現在は休止中。

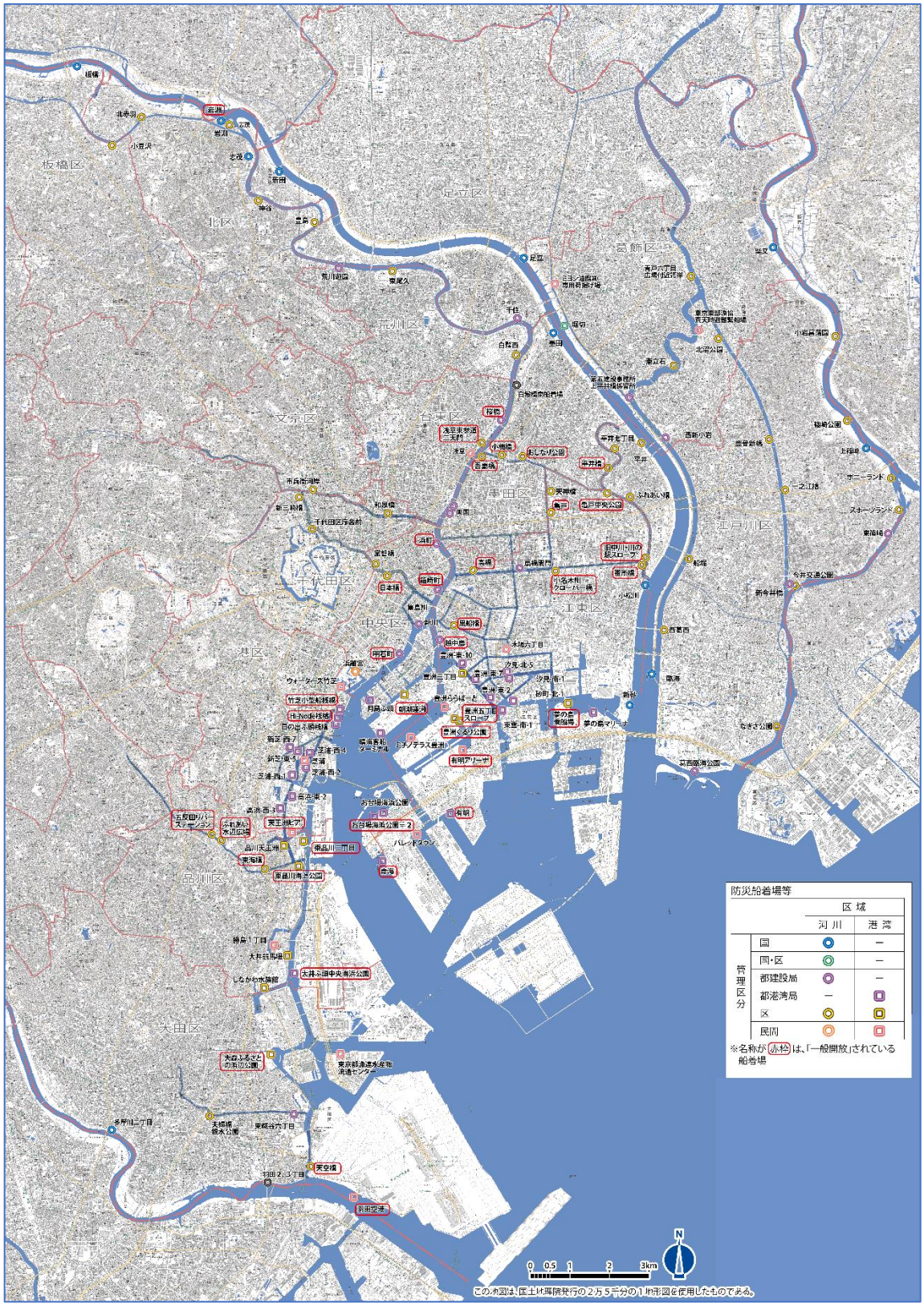
②不定期航路の現状

・上記に示す定期航路のほか、舟運事業者が、屋形船、観光船、平船やクルーザー等により不定期航路事業を展開している。

（２）船着場の現状

①整備･管理主体別の船着場整備状況

・隅田川水系･荒川水系･江戸川水系および東京港エリアにおける船着場整備状況を下図に示す。



②船着場の開放状況

・一般開放されている船着場は、図中の赤枠の船着場であり、利用申請先はそれぞれ船着場管理者ごととなっている。また、利用料金体系も管理者別船着場ごとに違いがみられる。

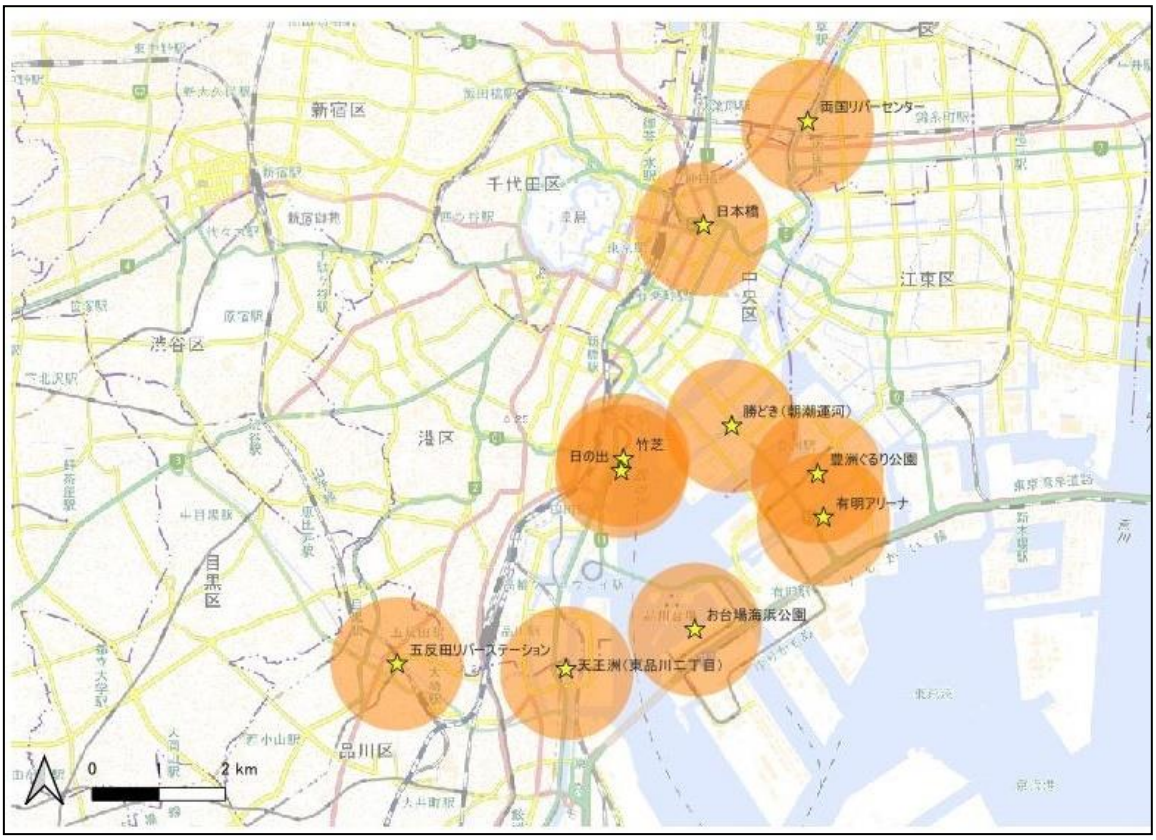
(3)舟運のポテンシャル

○ 舟運のポテンシャルを判断する指標として、船着場周辺における乗船利用に繋がる可能性のある夜間人口や就業人口、事業所数や昼間人口などを比較する。
○ また、船着場への公共交通アクセスの環境や集客施設・観光などによる流動人口も踏まえるものとする。
○ さらに、船着場へアクセスする船舶の規模で航行制限がかかる水路幅も送客量の面で舟運ポテンシャルを左右すると考える。
○ 従って、舟運のポテンシャルの判断は、船着場の周辺環境と船舶航行環境などを総合的に考慮する必要がある。

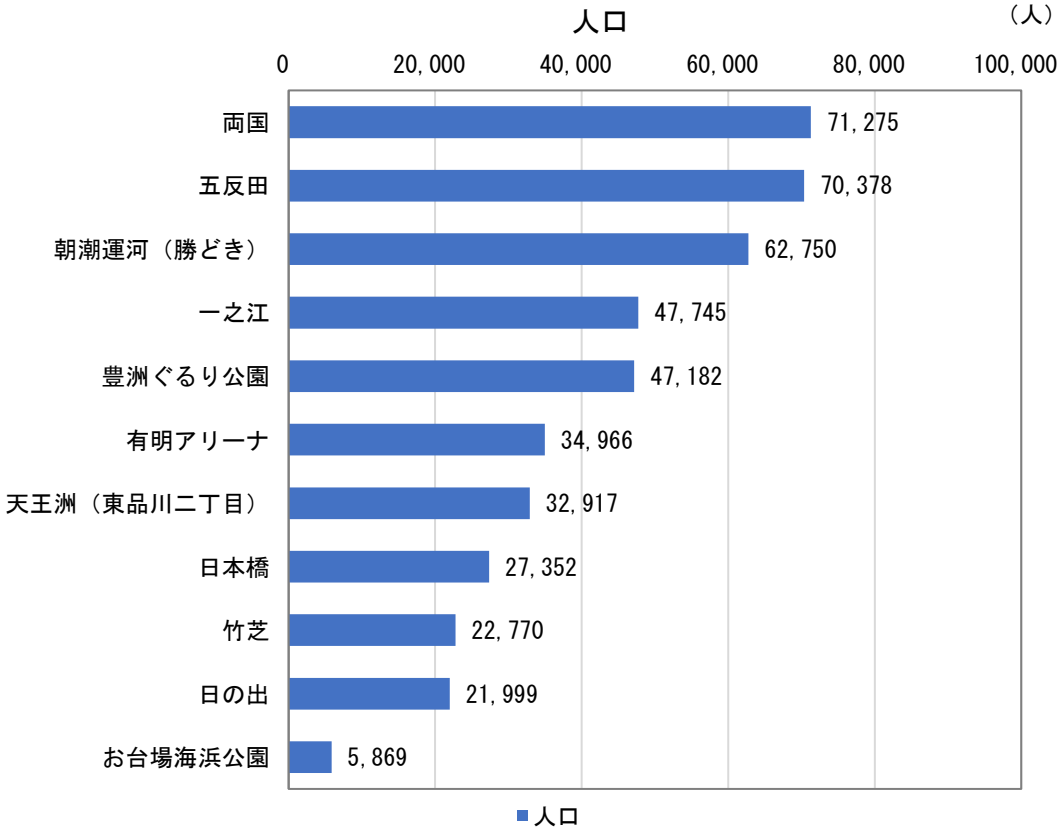
今年度の「らくらく船旅通勤(第２弾)」「有明アリーナ便」で利用した船着場について舟運のポテンシャルを検証

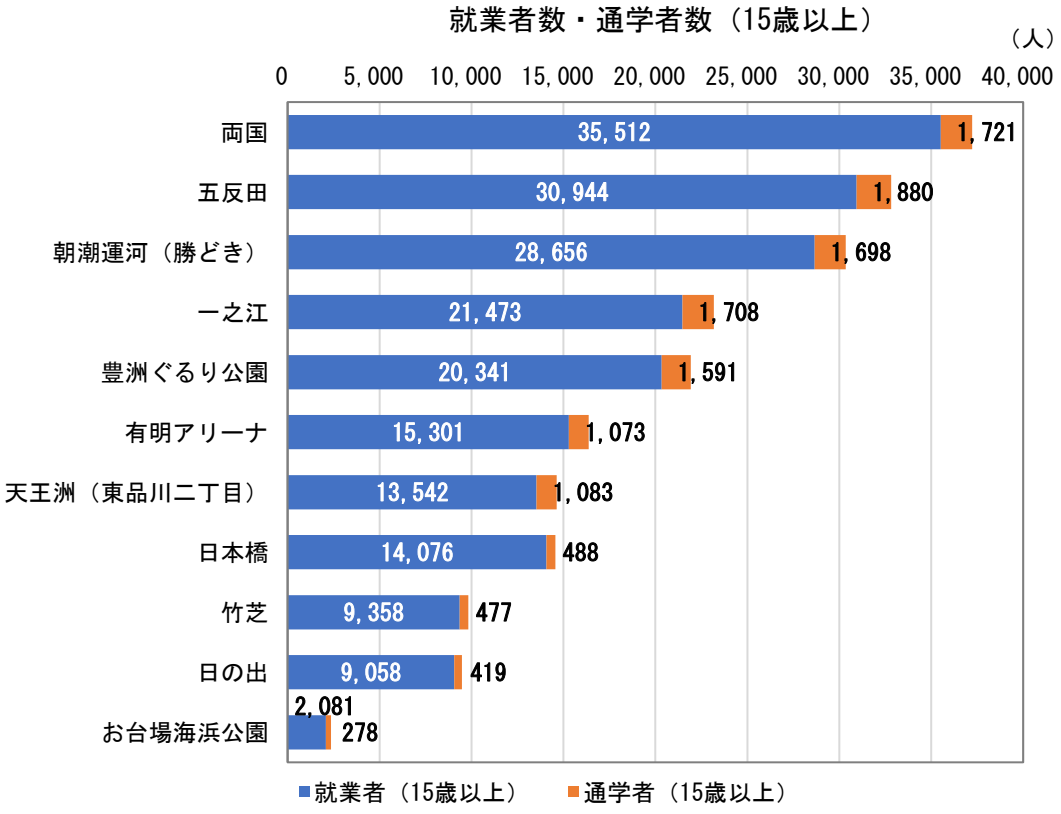
①船着場周辺1㎞圏の状況

・船着場から半径 ㎞ 圏内の人口や就業者数、事業所数、従業者数を集計して比較する。
・集計方法は、人口と就業者数、通学者数については令和 2 年国勢調査の 250ｍ×250ｍエリア（250ｍメッシュと呼ぶ）人口から集計する。船着場から 1㎞ 圏域のエリアを描き、250ｍメッシュ毎に、圏域内の面積と圏域外の面積を算出し、この比率で 250ｍメッシュ人口を按分し、該当するメッシュの値を足し合わせる。
・事業所数と従業者数については平成 28 年経済センサス活動調査の 500ｍ×500ｍ エリア（500ｍメッシュと呼ぶ）の数値から、上記人口と同様に、圏域内の面積と圏域外の面積を算出し、この比率で 500ｍメッシュ数値を按分し、該当するメッシュの値を足し合わせる。



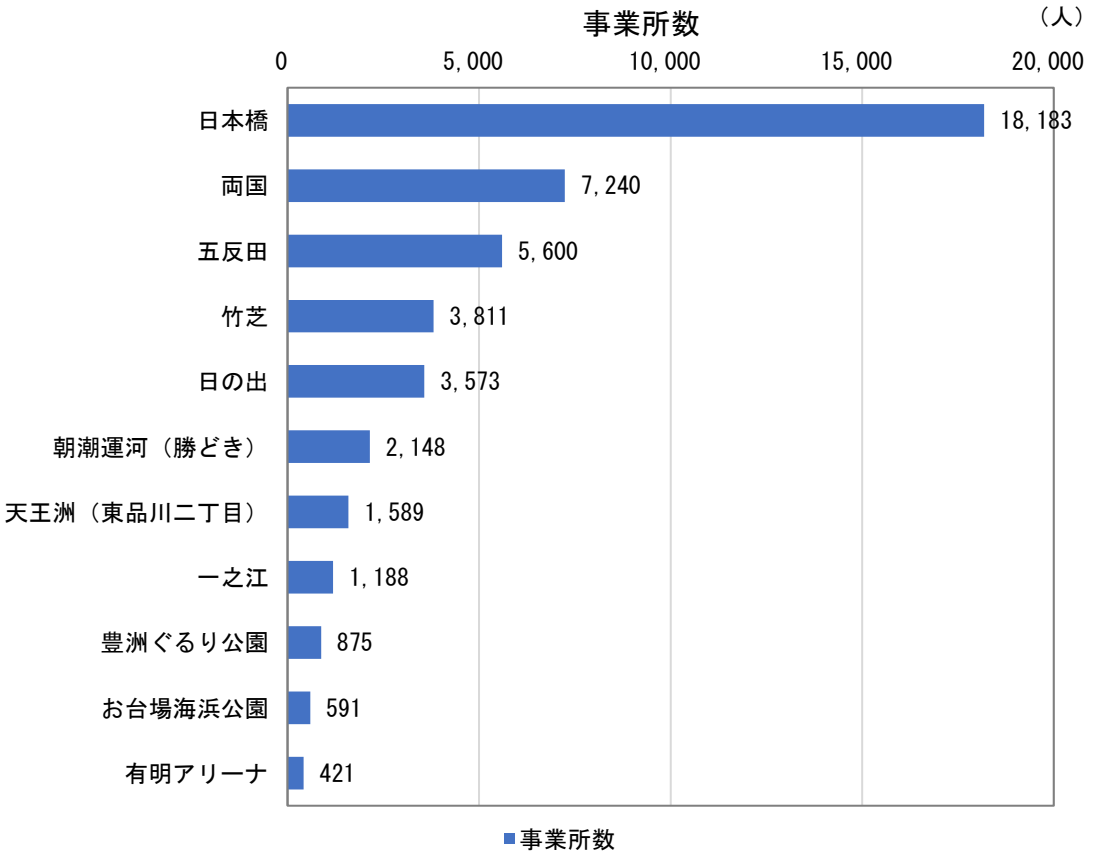
・人口については「両国」が最も多く、次いで「五反田」、「朝潮運河（勝どき）」が多くなっており、居住地としてのポテンシャルが高い。
・就業者数・通学者数についても同様であり、通勤・通学の移動としてのポテンシャルが高い。

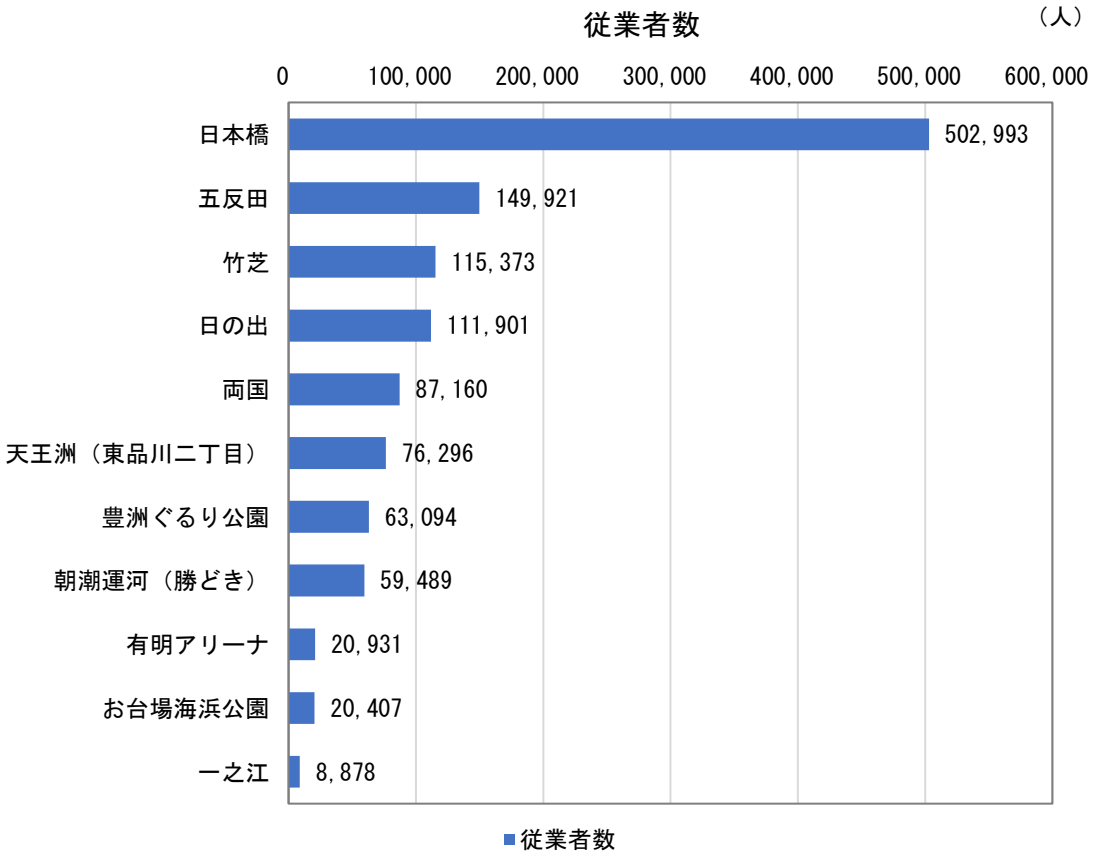




出典）令和2年国勢調査より集計

・事業所数と従業者数については日本橋が他の船着場と大差で多くなっており、通勤の目的地としてのポテンシャルが高い。





出典）平成 28 年経済センサス活動調査より集計

②船着場と鉄道駅とのアクセス環境

・主な船着場と最寄りの鉄道駅のアクセス状況（徒歩所要時間）。

※下記は今年度の「らくらく船旅通勤(第２弾)」「有明アリーナ便」で利用した船着場。

※ルート距離は「Yahoo Japan地図」による計測

※徒歩時間は80m/分で算出

船着場名	最寄り駅・乗入路線・乗降客数				ルート	徒歩
	駅名	路線	乗降客数	合計(人/日)	距離(m)	時間(分)
両国	両国駅	JR総武線	28,236	54,088	264	3
	両国駅	都営大江戸線	25,852		558	7
日本橋	三越前	メトロ半蔵門線・銀座線	87,579	286,116	109	1
	日本橋	メトロ東西線	128,765		142	2
	日本橋	都営浅草線	69,772		142	2
朝潮	勝どき駅	都営大江戸線	73,964	73,964	457	6
竹芝	竹芝駅	ゆりかもめ	4,924	240,172	279	3
	浜松町	JR山手線・京浜東北線	96,933		800	10
	浜松町	東京モノレール	54,418		800	10
	大門駅	都営浅草線・大江戸線	83,897		980	12
日の出	日の出駅	ゆりかもめ	2,425	237,673	259	3
	浜松町	JR山手線・京浜東北線	96,933		587	7
	浜松町	東京モノレール	54,418		587	7
	大門駅	都営浅草線・大江戸線	83,897		980	12
天王洲（東品川二丁目）	天王洲アイル	JRりんかい線	24,002	42,278	170	2
	天王洲アイル	東京モノレール	18,276		45	1
五反田リバーステーション	五反田	JR山手線	93,684	224,658	170	2
	五反田	都営浅草線	48,571		230	3
	五反田	東急池上線	82,403		100	1
お台場海浜公園	台場駅	ゆりかもめ	24,687	75,768	485	6
	お台場海浜公園駅	ゆりかもめ	17,165		603	8
	東京テレポート駅	りんかい線	33,916		862	11
豊洲ぐるり公園	豊洲駅	ゆりかもめ	28,199	176,806	636	8
	豊洲駅	メトロ有楽町線	148,607		514	6
有明アリーナ	東雲	JRりんかい線	10,992	10,992	1,200	15
一之江	瑞江駅	都営新宿線	46,834	46,834	2,000	25

③船着場周辺の統計指標

・船着場１㎞圏の主な統計指標を以下に整理する。

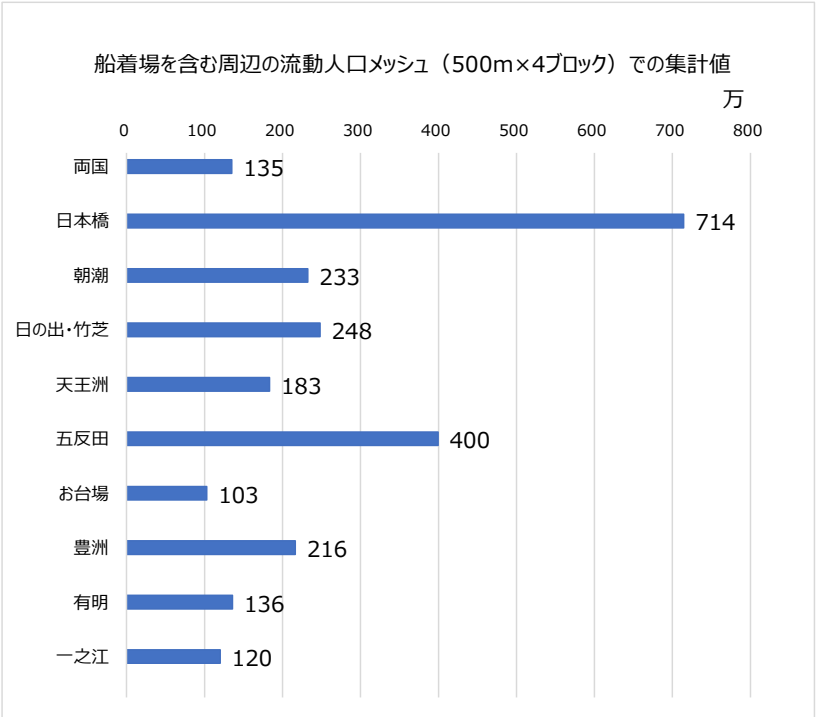
	（人）	（人）	（社）	（人）	（人／日）	（分）
船着場	夜間人口	就業･通学人口	事業所数	従業者数	駅乗降数	最寄駅アクセス
両国	71,275	37,233	7,240	87,160	54,088	3
日本橋	27,352	14,564	18,183	502,993	286,116	1
朝潮運河	62,750	30,354	2,148	59,489	73,964	6
竹芝	22,770	9,835	3,811	115,373	240,172	3
日の出	21,999	9,477	3,573	111,901	237,673	3
天王洲（東品川二丁目）	32,917	14,625	1,589	76,296	42,278	1
五反田リバーステーション	70,378	32,824	5,600	149,921	224,658	1
お台場海浜公園	5,869	2,359	591	20,407	75,768	6
豊洲ぐるり公園	47,182	21,932	875	63,094	176,806	6
有明アリーナ	34,966	16,374	421	20,931	10,992	15
一之江	47,745	23,181	1,188	8,878	46,834	25

・新型コロナウイルス感染症による影響が出る前の平成 30 年の船着場周辺の流動人口について、RESAS 地域経済分析システムのデータを以下に整理する。
・500ｍメッシュの流動人口を、船着場を含むメッシュとこれに隣接するメッシュの計 4 ブロック（500m メッシュ×4 ブロック）の流動人口を集計した。

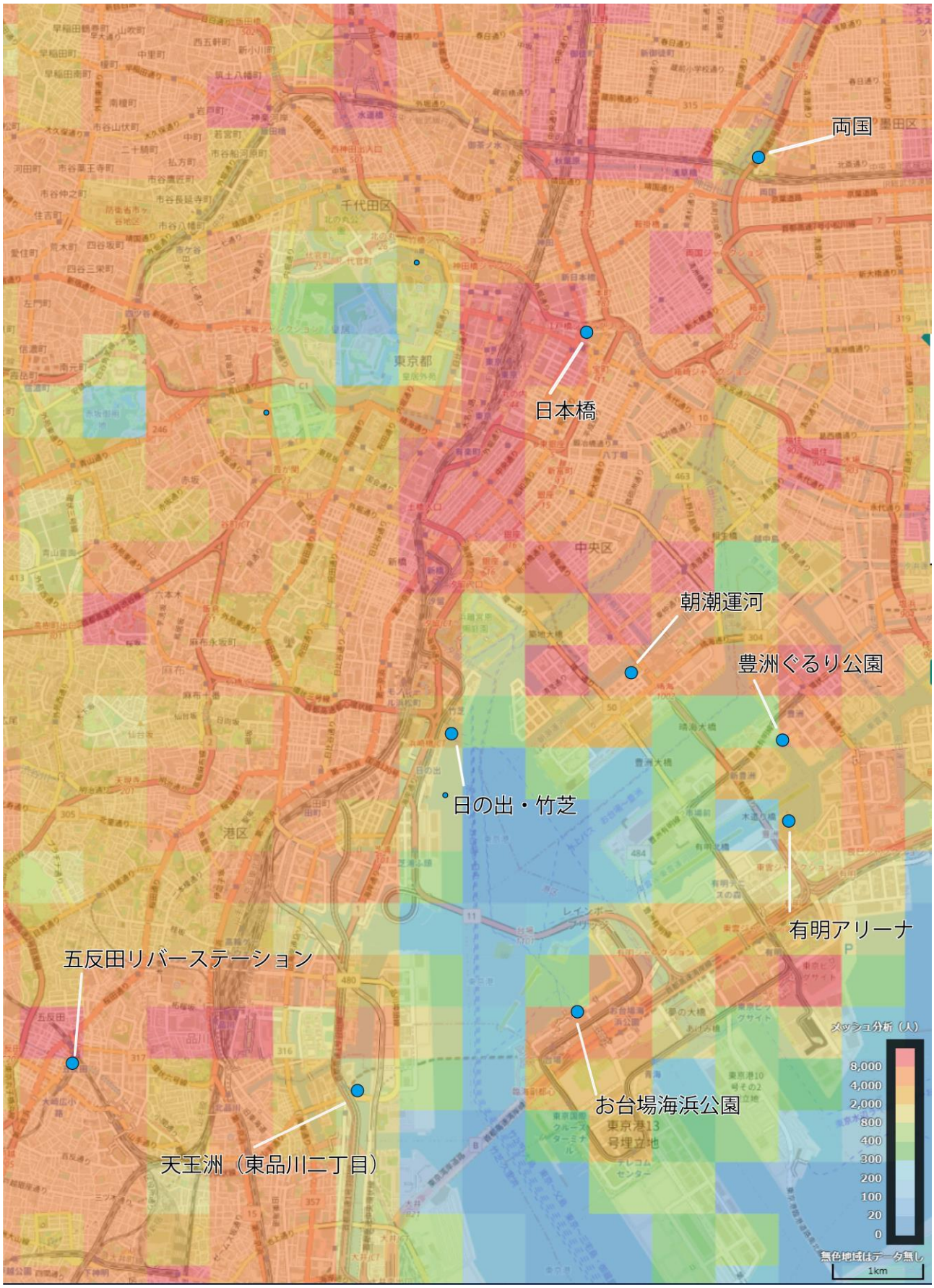
・日本橋、五反田の船着場周辺の流動人口が突出しているが、どの船着場も概ね 500ｍ圏域の流動人口が年間 100 万人以上となっている。

船着場を含む500mメッシュ圏の年間流動人口

船着場	集計	流動人口	合計
両国	平日	759,310	1,349,720
	休日	590,410	
日本橋	平日	5,156,010	7,143,720
	休日	1,987,710	
朝潮	平日	1,322,010	2,325,020
	休日	1,003,010	
日の出・竹芝	平日	1,814,460	2,482,545
	休日	668,085	
天王洲	平日	1,209,010	1,832,020
	休日	623,010	
五反田	平日	2,580,210	3,995,620
	休日	1,415,410	
お台場	平日	565,900	1,027,106
	休日	461,206	
豊洲	平日	1,263,610	2,164,920
	休日	901,310	
有明	平日	776,610	1,358,220
	休日	581,610	
一之江	平日	578,110	1,201,720
	休日	623,610	



＜参考:平成 30 年 8 月の流動人口メッシュ＞



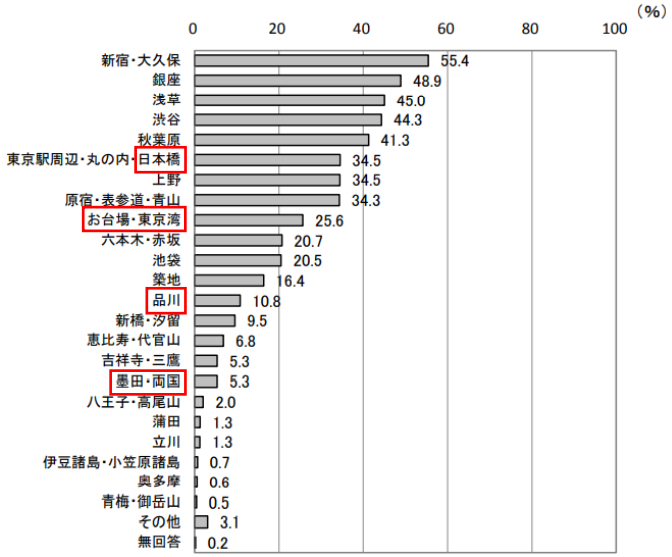
④訪都外国人の行動特性

・平成 30 年の「国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書（東京都）」では、外国人新型コロナウイルスによるインバウンド需要が落ち込む前の外国人旅行者の行動を把握することができる。

・本調査は、羽田空港・成田空港における国際線ターミナル搭乗待合ロビーにて調査員による対面アンケート調査を四半期毎に 3,500 票を回収目標として実施し、総標本数 14,773 票のうち、「東京を訪問した」と回答した 12,893 票について集計した結果となっている。

＜訪問した場所（複数回答）＞

・対象とする船着場に関係するエリアしては、日本橋、お台場・東京湾、品川、墨田・両国などが見られる。



引用：「国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書

＜訪問して一番満足した場所で行った活動（単一回答）＞

・お台場・東京湾では、水辺などの探索の満足度が高い結果が見られる。

(%)

		一番満足した場所											
		墨田・両国 n=109	新橋・汐留 n=108	品川 n=129	蒲田 n=8	お台場・東京湾 n=841	吉祥寺・三鷹 n=144	立川 n=28	八王子・高尾山 n=64	青梅・御岳山 n=22	奥多摩 n=15	伊豆諸島・小笠原諸島 n=35	その他 n=93
行った活動	日本食を楽しむ	2.4	**26.3**	**12.1**	**44.8**	**6.2**	6.5	11.2	4.6	0.0	2.6	1.7	9.2
	日本食以外の料理を楽しむ	2.2	0.0	1.2	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	電気製品のショッピング	0.4	0.0	0.7	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.7
	服・服飾雑貨のショッピング	0.0	2.2	1.4	6.9	4.5	**6.6**	3.2	6.7	0.0	0.0	0.0	3.9
	日用雑貨、化粧品、食品、菓子類のショッピング	3.9	1.2	9.2	0.0	5.8	4.6	**13.9**	0.0	0.0	0.0	0.0	3.7
	その他のショッピング	3.0	0.0	3.1	0.0	1.9	5.9	6.1	1.5	0.0	0.0	0.0	1.8
	伝統文化の見学	2.9	0.0	1.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0
	伝統文化の体験	0.2	0.4	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	3.2	0.0
	伝統建築の見学・伝統的な街並み・施設の遊覧	2.0	1.6	1.7	0.0	0.2	5.4	0.0	1.8	2.6	0.0	1.2	3.2
	最新の日本文化に触れる	2.3	5.2	2.0	0.0	3.2	4.1	0.0	3.8	1.3	0.0	0.0	**10.7**
	高層ビル、近代的な街並み・景観・建築物の探索	**54.8**	**26.8**	9.7	**14.9**	**8.7**	3.3	**14.1**	4.7	2.8	2.5	**7.0**	5.1
	美術館・博物館の探索	3.7	1.4	0.9	0.0	2.7	**36.1**	4.6	0.0	**8.7**	0.0	3.8	0.0
	水辺などの探索	3.0	0.7	0.7	0.0	**36.6**	2.1	0.0	0.0	0.0	2.5	0.0	0.0
	自然を感じる	0.0	0.0	1.0	0.0	3.0	**15.3**	**38.9**	**51.6**	**67.6**	**66.1**	**65.7**	3.6
	テーマパーク、レジャー施設で遊ぶ	0.0	0.4	4.2	0.0	5.1	2.6	0.0	1.2	0.0	3.8	0.0	0.0
	室内型アミューズメント施設で遊ぶ	1.3	0.0	0.0	0.0	1.4	0.3	0.0	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0
	スポーツをする・観戦する	0.0	0.0	0.4	0.0	0.2	0.0	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.6
	スパ・エステ	0.0	1.7	0.0	0.0	3.7	0.0	0.0	0.7	1.5	0.0	3.2	8.4
	宿泊施設での滞在を楽しむ	**7.1**	8.1	**33.1**	**26.8**	3.1	1.6	0.0	**7.2**	4.4	0.0	3.2	8.5
	ナイトライフを楽しむ	0.0	3.2	2.1	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	夜景・ライトアップを楽しむ	**4.5**	**12.6**	1.4	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	0.0	**9.2**	1.5	0.0
	その他	3.6	4.6	**12.6**	6.6	5.3	3.1	6.5	**7.4**	0.0	**13.4**	0.0	**28.4**
	無回答	2.8	3.5	1.5	0.0	1.1	2.1	1.6	1.3	**11.1**	0.0	**6.1**	**11.3**
	合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

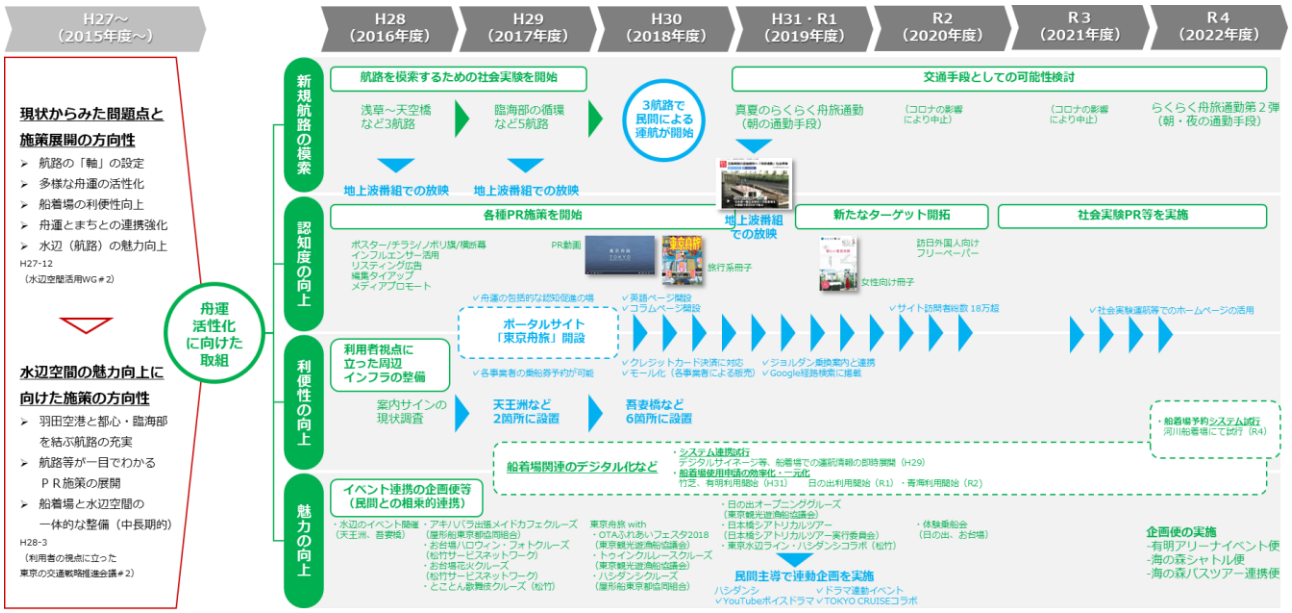
注 1）一番満足した活動毎で構成比の高い順に 3 項目を網掛けしている。

引用：「国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書

2章．7年間での取組の進展

2－1．取組の全体構成

・舟運活性化パートナーとなった「一般社団法人　水都創造パートナーズ」と連携して、舟運事業活性化に向けて 4 つのカテゴリーの取組を展開した。



2－2．これまでの取組成果

(1) 新規航路の開拓

①取組概要

平成 28 年度	＜定期的運航＞ 平成 27 年度の水辺空間 WG の検討結果を踏まえて、羽田～臨海部～都心を結ぶ新たな航路の軸の創設に向けて、以下の航路の可能性を検証した。 ①ルート 1：羽田～浅草縦断ルート ・浅草・二天門―吾妻橋―両国―有明―お台場―天空橋 ②ルート 2：日本橋～有明横断ルート ・日本橋―朝潮運河―有明 ③ルート 3：天王洲～勝どき～日の出周遊ルート ・天王洲―朝潮運河―日の出―天王洲

平成 29 年度	＜定期的運航＞ 平成 28 年度の航路検証を踏まえて、これまで既存の定期航路等に重複しない複数の航路について検証した。 ①東京港循環航路（東京周遊パノラマクルーズ） ・勝どき―日の出―竹芝―天王洲―お台場―有明―勝どき ②隅田川縦断航路 ・浜町―日の出―天王洲／天王洲―日の出―両国 ③京浜運河縦断航路 ・天空橋―大森ふるさとの浜辺公園―お台場―有明―お台場―大森ふるさとの浜辺公園―天空橋 ④日本橋周遊航路 ・日本橋―吾妻橋―日本橋 ⑤お台場周遊航路 ・お台場発着 ＜不定期運航＞ 船着場周辺施設や後背地に向けた舟運での移動の需要や船上景観など乗船自体を楽しめる航路を検証した。 ①KEIHIN キャナル周遊クルーズ ・天王洲ピア―大井ふ頭中央海浜公園―大森ふるさとの浜辺公園―天空橋 ②日本橋―有明航路 ・日本橋―有明 ③日本橋―お台場航路 ・日本橋―お台場 ④日本橋―清澄白河（高橋）周遊航路 ・日本橋―清澄白河（高橋）―両国―吾妻橋
平成 30 年度	＜民間運航事業者による航路拡充への支援＞ 過去2年間の取組を踏まえ、今後は民間運航事業者が自ら新たな航路で事業展開することを推進するために、新たな航路設定は行わず、認知度の向上（各種 PR など）や利便性の向上（案内サイン、船着場利用申請の効率化等）により民間運航事業者の支援を行った。 ① 臨時便の運航 水辺のイベント等と連携した企画便の運航として、以下の航路を実施した。 ● サンセットクルーズ

	大田区主催の「OTA ふれあいフェスタ 2018」に合わせて運航し、地域のイベントに参加している家族へ舟運の PR を図った。 ● 「トゥウィンクルレース」クルーズ 平日夜間に実施しているトゥインクルレースに合わせて、竹芝と大井競馬場間の移動手段として運航した。 ● 「ハシダンシ」クルーズ 東京ビッグサイトで開催された「コミックマーケット 95」に合わせ、有明（東京ビッグサイト）と秋葉原間を運航。混雑イベント時の移動手段としての運航に加え、橋を擬人化した「キャラクター」と連携することで、若者層への乗船需要の喚起を図った。 H30年度の臨時便 ② 民間事業者の航路開拓への支援 ・舟運事業者 2 社が定期的運航を開始、舟運事業者団体 1 団体が期間限定で周遊運航を開始に繋がった
平成 31 年度	＜交通便としての調査運航＞ 観光など非日常の移動手段としてだけではなく、日常の移動手段として、通勤の移動手段としての可能性について検証した。 ①真夏のらくらく舟旅通勤 ・朝潮運河―日本橋
令和 2 年度	＜交通便としての調査運航＞ 令和2～3年度は、新型コロナウイルス感染症防止のため、運航は中止となった。
令和3年度	新型コロナウイルス感染症の蔓延等もあり、運航に関する社会実験は不実施となった。 関連する業務を実施した。 ● 運航に関する社会実験実施計画を作成 ● 船着場周辺の人流分析 両国・日の出・朝潮運河における人流分析を実施 ● 船着場周辺の施設等の調査
2022 年度 令和4年度	● 運航に関する社会実験を 10 月～11 月に実施 ・【朝】両国－日の出－天王洲（東品川二丁目） ・【朝】日本橋－朝潮運河－日の出

	・【朝】豊洲ぐるり公園－日の出－お台場海浜公園 ・【夕】天王洲（東品川二丁目）－日の出－朝潮運河－一之江 ・【夕】日本橋－朝潮運河－日の出－お台場海浜公園 ・【朝夕】五反田－天王洲(東品川二丁目) ● 運航に関する社会実験と併せて、シェアサイクルとの連携、シャトルバスの運航及び船着場・船内での飲料の提供を実施

②取組結果

＜平成 28 年度の実施について＞

・事業実施初年度は、それぞれタイプの異なる 3 航路について、9 月中旬から 12 月初旬までの約 3 ヶ月定期的運航を実施し、運航期間中の乗船者数は 3 ルートの合計で 1139 名となった。

・乗船の推移としては運航開始の前半は伸び悩み、後半に行くにつれて増加傾向にある。理由として、後半から運賃を減額したこと、PR・メディアの露出度の増加等の効果が挙げられる。

・乗船者アンケートでは、乗船時間は 40 分から 60 分以内が望ましく、料金は距離にもよるが、およそ 1,000 円から 1,500 円が望ましいことがわかった。このことから、羽田―浅草といった長航路は、乗船時間及び運賃が、乗船者ニーズから乖離することが判明した。

・運航を知った経緯について、「船着場に来て初めて知った」との回答が全体の 3 割となっており、より積極的な PR による認知度向上が求められる一方で、船着場周辺での賑わい創出等の集客が、舟運を知らない人を取り込み乗船率の向上に繋がることがわかった。

＜平成 29 年度の実施について＞

・定期的運航と不定期運航の 2 パターンを展開した。

・定期的運航では、計 5 航路を、それぞれの運航期間や運航時間で実施し、乗船者総数は 2,116 名となった。特に昨年度実施できなかったゴールデンウィークと夏休み期間の乗船が多く、舟運の繁忙期の傾

向がつかめた。

・勝どきを起点とした東京港循環航路は、1 便あたりの乗船者数が 15 時台よりも 18 時台が多く、お台場海浜公園を起終点とする周遊航路では、18 時台よりも 20 時台の方が多いことなどから、航路によっては夜間の需要も高いことがわかった。

・不定期航路では、4 航路で合計 11 日間実施し、乗船者総数は 352 名であった。乗船の傾向としては、日本橋を起終点とする航路の乗船が多いことがわかった。

・定期的運航の乗船目的は「乗船自体が目的」が約 7 割を占めている一方で、不定期運航の「日本橋―清澄白河」では「日常移動／移動手段」や「通勤・通学」、「ビジネス利用」など多様な利用が見られた。

・Web による乗船予約システムの活用については、定期的運航の 4 航路では、「少し手間取った」「予約できなかった」の合計が約 1 割にとどまり、乗船予約システムはほぼ問題なく活用できることがわかった。

・不定期運航の 3 航路中の 2 航路では、事前予約による乗船より、「船着場に来て乗船手続きをした」との回答が多かった。

・不定期航路の場合は、定期的航路と異なり周遊があるため、その場に戻ってくる遊覧での乗船需要に対応でき、当日船着場周辺にいる方へのお声がけで乗船する場合も見られることから、事前予約だけで対応するのではなく、その場ですぐ乗れるように船着場での乗船手続き案内と発券対応も必要であることがわかった。

＜平成 31 年度の実施について＞

・交通便としての舟運活用の可能性を検証するため、日常の通勤の移動手段として、勝どき（朝潮運河）―日本橋の航路を 7 月 24 日から平日 8 日間、7:30～9:00 の時間帯に往復 7 便（計 14 便）で実施し、乗船者総数は 2,834 名となった。

・乗船者は「会社員・公務員」が 7 割を占め、交通手段としての利用意向では、「利用する」「たぶん利用する」が合わせて約 5 割強を占め、利用する頻度は「週に 1～2 日」が約 4 割強を占めた。

・運行間隔については、10 分以内が 6 割以上、運賃の許容額は 300 円程度が約 6 割、500 円程度が約 3 割と、通勤利用のための一定の需要と条件が確認できた。

＜令和4年度の実施について＞

・交通便としての舟運活用の可能性を検証するため、両国-日の出-天王洲、日本橋-勝どき（朝潮運河）―日の出、豊洲-竹芝-お台場、天王洲-五反田（品川区と共同実施）の航路を 10 月 17 日から平日 14 日間、7:00～10:00 の朝の時間帯に実施し、計 1,611 名が利用した。

・同時に朝の運航日のうち 6 日間、17:00～21:00 の夜の時間帯に天王洲-日の出-朝潮運河-一之江、日本橋-朝潮運河-日の出-お台場、天王洲-五反田の航路において運航を実施し、計 1,237 名が利用し、朝夕の乗船者総数は 2,848 名となった。

・乗船率は、全体で 23％であり、うち朝は 15％、夜は 64％となった。

・乗船者に対しアンケートを実施し、全体で 930 件の回答を得た。アンケート結果によると、乗船者は「会社員・公務員」が約 8 割を占め、交通手段としての利用意向では、「利用する」「たぶん利用する」が合わせて約 7 割を占め、利用する頻度は「週に 1～2 日」以上が約 6 割を占めた。

・運賃の許容額については、400 円以下が約 6 割、500 円までで約 9 割と、今回の社会実験における運賃500円を妥当とする意見が多かった。

・シェアサイクル連携では、所定の申込を行った乗船者がシェアサイクルを利用した経費に対して 165 円分の利用を割引するキャンペーンを実施し、60 件の割引を実施した。

・日の出船着場、両国船着場にあるカフェ及び航路2の一部の船内において、コーヒー等の飲料を提供し

た。期間中、日の出では 175 件、両国では 19 件、船内では 51 件の利用があった。

・運航中の船内（15隻程度）にフリーWi-Fi を設置した。

・期間中の朝便の運航時間に合わせて、船着場と最寄りの鉄道駅との間の移動の利便性向上を図るため、日の出から浜松町に向かうシャトルバスによる運航を 8 便（7:35 から 9:55 までの約 20 分間隔）実施し、130 件の利用があった。

≪取り組みに関する総括≫

・平成 28 年度、29 年度の 2 年間で、これまでの水上バスなどによる定期航路とは異なる新たな定期的運航や不定期運航による潜在的航路の可能性について船着場や航路周辺の環境、賑わいの集積、運航時期及び乗船時間と乗船料金との関係などの条件の違いによる需要等を検証してきた。

・これらの実証実験を展開した結果、平成 31 年 7 月から夏の期間、お台場周遊航路を屋形船東京都協同組合が 1,000 円で運航、平成 31 年 1 月から、東京ウォータータクシー（株）が田町―天王洲―朝潮運河を 1 区間 500 円で運航、平成 31 年 3 月から、（株）東京湾クルージングが朝潮運河―有明を 1,000 円で運航するなど、民間事業者による新たな 3 航路の運航開始に繋がった。

・平成 31 年度からは、船の通勤等への活用の可能性の検証を目的に、「らくらく舟旅通勤」を実施した。第一弾は、平日に8日間、日本橋～朝潮運河船着場間の1航路で、乗船料は無料として、朝の時間帯に運航した。2800 名を超える利用があったなど、通勤等の日常の交通手段としての船の活用について一定の需要が確認できた。

・令和4年度の社会実験「らくらく舟旅通勤」第二弾では、**実際の利用を想定し、500 円を中心とした料金を設定するとともに複数の航路で運航を行うなど、実装化に向けた検証を行った。**利用する上で重視する点として、上位から、運航頻度、運賃、所要時間、船着場へのアクセスが挙げられ、適切と思う運賃は 500 円以下が9割、今後も利用したいとの意見が7割を占めた。

・朝の運航では、航路別で、航路6（五反田～天王洲）が利用者数では最多、航路1（両国～日の出～天王洲）が乗船率で最多となった。また、区間別利用者数の上位に、勝どき（晴海）から日本橋、豊洲から竹芝（日の出）など、住宅地とオフィス等を結ぶ区間が挙げられ、座って、混雑回避を回避して移動できるなどの点から利用ニーズがあったと考えられる。

・夜の運航は、各航路とも高い乗船率となった。特に、天王洲から日の出、勝どき（晴海）を経由して、江戸川区の一之江まで運航した便は、2時間以上の運航だったが、非常に好調で、毎便ほぼ満席だった。この航路は、夕方の帰宅時間帯において、出発地から到着地まで既存の交通機関では乗り換えが必要、一ノ江は通勤ライナーなどが運航されていない路線などのこともあり、乗換なく着席して、飲食したり夜景を見たりしながら移動できたりする、といったニーズを捉えて、人気があったと考えられる。

・平成 31 年度と令和4年度の運航実証を比較すると、全体の満足度は令和4年度の方が上昇した。これは、平成 31 年度に比して、朝の運航時間帯は同じであったものの、運航航路数や夜の運航が追加されたことで、時間帯・航路の幅ができ選択肢の広がったことが一因と想定される。

・船着場にあったらよい施設ついては、過年度と同様にトイレ等の待合施設への需要が高いことがわかった。

・利用意向について、平成 31 年度と同様の航路2、5について考察すると、前回よりも「利用する」と「たぶん利用する」との回答率が上がっており、利用意向は高まっている。（平成 31 年度と令和4年度の比較については、別紙「らくらく舟旅通勤第二弾まとめ」に記載。）

・これらの乗船実績やアンケート結果により、船で通勤することに対しての一定のニーズを確認した。

・社会実験は、舟運事業者団体の協力の下、屋形船や観光船などを用いて実施したが、バリアフリー化に対

応している船が少ないことや一部には屋根のない船があり、雨天時に欠航が生じた。また、舟運事業者からは、航路が認知され、利用者が増加するまでの事業性の確保について意見があった。このため、交通手段としての船の活用に向けては、定期航路とする際に求められる船の設備の整備や、航路開設初期段階の事業性確保などへの対応が求められる。

(2)認知度の向上

①取組概要

・平成 28 年度から 30 年度にかけて、ポスター／チラシ、インフルエンサー活用、メディアプロモート、PR 動画や旅行系冊子、など各種の PR 施策により認知度向上を図った。

・平成 29 年度には、舟運の包括的な認知促進の場となるポータルサイト「東京舟旅」を開設。

・平成 31 年度からは、女性向け冊子、訪日外国人向けフリーペーパーなど、新たなターゲット開拓に向けた情報発進を展開した。

・令和4年度では、社会実験に関するポスター・チラシの作成、配布を実施した。また、ホームページを活用した社会実験関連情報の発信を行った。

②取組結果

・舟運の認知度向上を目的とした PR 活動は、大きく二つに分類して展開した。

＜PR 試行＞
➡東京における舟旅の存在を知ってもらい魅力を感じてもらうために、様々なターゲットに対し様々なアプローチを試み、舟運全体の間口を広げていく。

＜運航との連動＞
➡運航の社会実験など、マスメディアを含む世間的な注目が集まるタイミングで仕掛けていくことで認知度向上効果の増幅を狙う。

・また、「PR 試行」「運航との連動」それぞれに対し、冊子やチラシといった印刷物を中心とした「ツール類」と、メディアへのプロモートや編集タイアップなどの「メディア活用」が含まれる。

・この 7 年間で認知度向上を目的した様々な施策を実施してきたが、大まかにプロットすると以下のようになる。

＜PR 試行＞

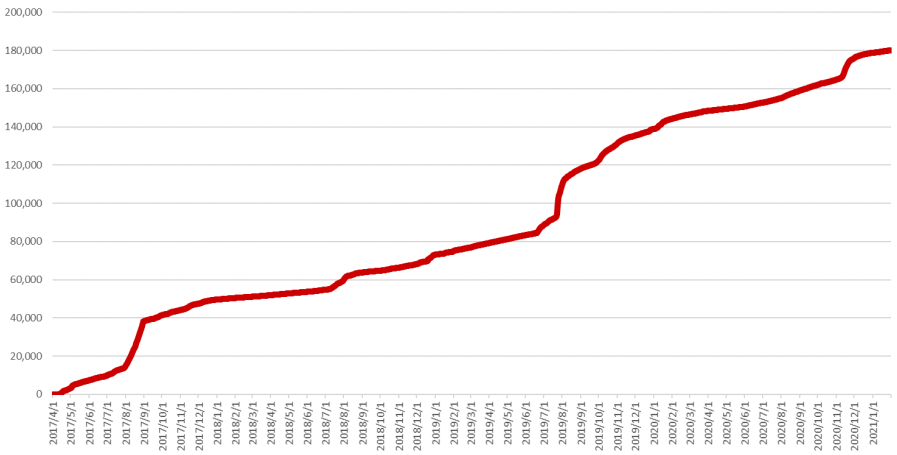
・舟旅についての PR として、様々な独自の冊子を制作してきた。平成 30 年度は、すでに知名度のある観光ガイドブック「るるぶ」と連携することで、情報ソースの信頼度を担保しながら、より手にとってもらいやすい仕様とした。自治体や公共施設、舟運事業者や水辺エリアの企業、観光施設や商業施設など 111 か

所以上に 4 万部を配布。特に船着場近隣の施設では、それぞれ 1000～3000 部配布。

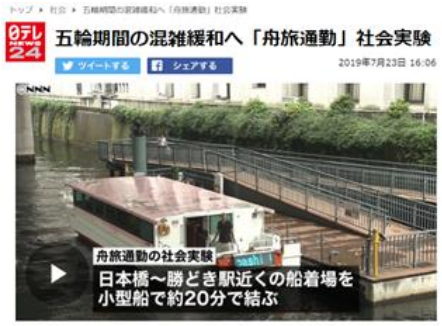
・その翌年である平成 31 年度は、よりターゲットを絞り込んだ計画とした。舟運事業者からのヒアリング等をもとに、乗船意欲は高いが舟運に関する情報が適切に伝わっていないと想定される若年女性をターゲットに設定。20～30 代の東京近郊の女性読者が多いOZ マガジンをタイアップ先として選定し、彼女たちの関心事であるグルメ、おしゃれスポット、インスタグラムなどと舟を組み合わせて、より身近に舟旅を感じてもらえる冊子を作成。配布先としては、若年女性が利用する商業施設、カフェ、ホテル等とした。

＜運航との連動＞

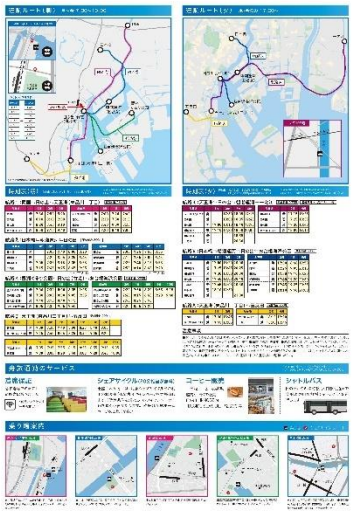
・マスメディアで如何に取り上げられるかで、如実に反響が変わってくる。その一例として、東京舟旅でのサイト訪問者数（ユニークユーザー数）の推移を見てみる。



・例えば、令和元年７月後半からのところで大幅に数字が伸びているのが確認できるが、これは舟旅通勤の社会実験において、複数のテレビ地上波で取り上げられた結果が大きい。PR 施策として、番組で取り上げてもらえるようメディアへの働きかけはもちろんのこと、各種 PR ツールを準備し、扱ってもらいやすい環境整備に努め、着実な成果として実を結んでいる。



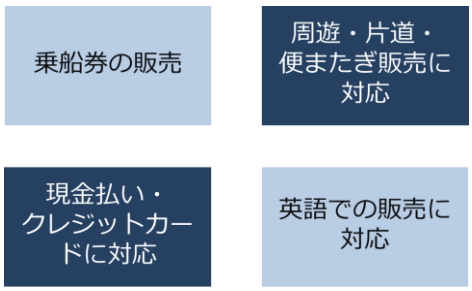
・令和4年度のらくらく舟旅通勤第2弾における告知物



チラシ

＜ホームページを活用した情報発信等＞

・舟運の包括的な認知促進の場となるポータルサイト「東京舟旅」を民間資金により開設。以下のような機能を有する乗船券販売サイトである。また、船着場情報や運航情報など舟運関連情報を発信するサイトとしても活用可能な仕様となっている。



乗船券販売の基本的な機能

乗船券販売の基本的な流れ

・決済方法としては、クレジットカードの主要ブランドについてはオンライン販売時に対応しており、現地で

の精算についてはクレジットカードに加え交通系 IC カード、QR コード等での支払いも可能となっている。

＜乗り換え情報等の展開＞

・ジョルダン株式会社と連携し、船舶の運航情報や乗り換え情報を掲出する取り組みを実施した。

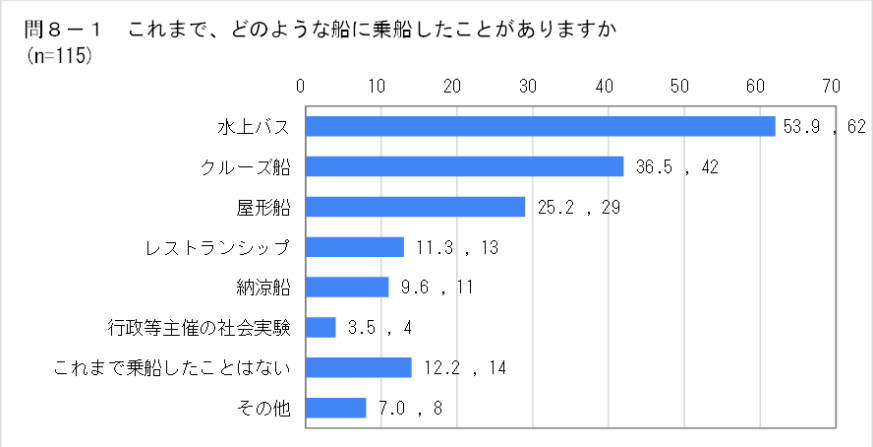
乗り換え情報提供サイト（https://www.suitown.jp/navi/）

＜企画便の機会を捉えた舟運の利用に関するアンケート＞

令和4年度に実施した企画便、有明アリーナ便の機会を捉えて、舟運の利用に関するアンケートを行った。舟運の利用経験を聞いたところ、水上バスは5割、クルーズ船は、4割の方が乗船したことがあると回答し、乗船したことがない方は1割程度であった。

舟運事業者より、「舟運の認知度はまだまだ低い 、船に乗れることが知られていない。」という意見が上がっている。

コロナ禍で舟運の利用が大きく落ち込んだことも踏まえ、引き続き、機会を捉えて、認知度向上に取り組んでいく必要がある。



≪総括≫

・冊子や動画などの各種 PR ツールを制作し、これらの配布プロセスを通じて、幅広く舟運の関心を高めることに繋がった。

・日の出船着場のリニューアルや舟運社会実験、水辺イベントなどの最新の水辺情報を広く周知することで、テレビ番組に取り上げられるなど、外部メディアを巻き込んで広く情報発信することが出来た。

・これらの情報発信を継続的に展開し続けることで、ポータルサイト「東京舟旅」のアクセス数の増加につながり、その結果ホームページから乗船予約など舟運利用につながることがわかった。

・社会実験等の運航と連動した広報により、舟運全体に対する PR にもつながった。今後についても、例えば舟運を伴う行政イベント情報を「東京舟旅」で告知したり、取材して記事をアップロードしたりするなどの取り組みを通して、舟運の運航情報や関連するイベント情報を継続的に発信・蓄積していくことが重要となる。

・社会実験のアンケート結果からも、舟運に関する情報が一元的に提供されることで利便性が向上するとの指摘がなされている。東京舟旅ウェブサイトがそうした役割を果たすようにするためには、一義的には情報を掲載することが有効ではあるが、その機能を十分に活かしていくことが求められる。

・コロナ禍において、新型コロナウイルス感染症対策に関するガイドライン等の情報を掲示するホームページを作成し、関連団体と連携して安心安全な運航をアピールした。このような業界全体にかかわる告知等についても、工夫が求められる。

・乗り換え情報については従来、船舶の運航情報を含めてデジタル化されていなかったこともあり、本取り組みを始めた平成28年度時点では十分整備されているとは言えなかった。平成30年度より、本取り組みの一環として、乗り換え情報に定期航路の運航情報を加味した形で、一部の経路案内サービス上で船を含めた経路検索が可能となった。経路検索については東京舟旅ホームページ上からも検索できるような機能を追加している。訪日外国人だけでなく日本国内から来都する方々にとっても、経路検索で船が検索でき

るようになることで利便性の向上が見込めることから、適宜情報を更新していくことが求められる。また、GTFS などリアルタイムに近い運航情報についても、今後提供が求められるものとなる。船の運航は天候等の影響で時間通りにいかないところもあり、船の姿が見えないと船着場に来るのかどうか、不安になる場合が想定される。そうした際にリアルタイムで位置情報がわかると、利用者にとっての利便性は上がる。一方で、バスほどの頻度で運航しない船舶の位置情報を提供することについては、機器の設置やメンテナンス、経路情報としての情報提供に要するコスト等を加味して検討することが必要である。こうした業務を個々の舟運事業者が経路検索サービス提供元との間で行う、もしくは事業者を取りまとめる組織等により継続的かつ効率的に提供されるような仕組み作りが望まれる。

・インターネット上の地図サービス上で船着場の表示について、船着場によっては、営業情報などをそれぞれが地図上に設定することにより、船着場の情報が錯綜して分かりにくいといった指摘があった。また、こうした表記自体もない船着場があり、船着場の場所を周知するためにも、インターネット上の地図サービス上で船着場の表示を分かりやすい形に改めていく必要がある。乗り換え情報の更新と併せて検討していく必要がある。

(3)魅力の向上

①取組概要

平成 28 年度	＜船着場周辺の賑わい創出＞ ①天王洲の地域イベントとの連携／「天王洲キャナルフェス2016秋スーパーハロウィン」 ・10/28～10/30 に開催された地域イベントにタイアップしてクイズ、舟運の取組のパンフレット配布等を実施。 ②吾妻橋での地域イベントとの連携／吾妻橋「グリーンマーケット墨田」 ・11/15～16 に開催された地域イベントにタイアップしてクイズ、舟運の取組のパンフレット配布等を実施。
平成 29 年度	＜イベント連携による賑わい創出＞ ①アキハバラ出張メイドカフェクルーズ／秋葉原(和泉町)－有明 ・東京ビッグサイトで開催された「コミックマーケット」に合せてメイドカフェを船上コンテンツとして集客タイプの関連性を見込み、秋葉原と有明の舟運連携。 ②お台場ハロウィン・フォトクルーズ／お台場海浜公園発着　※台風の影響で 1 便のみ実施 ・お台場で開催されるハロウィンイベントと連携して船上での仮装写真を撮影できる場を提供。 ③お台場花火クルーズ／お台場海浜公園－両国　※台風の影響で中止 ・お台場で開催される花火イベントに合わせお台場から両国までの運航で、花火見物と帰りの手段を兼ねた航路を提供。 ④とことん歌舞伎クルーズ／明石町－吾妻橋 ・伝統芸能とのコラボレーションを目的に、船内での歌舞伎関連のショー等と街歩きをセットとして乗船時と下船時の両方での賑わいを創出。
平成 30 年度	＜イベント連携による賑わい創出＞ ①　東京舟旅 with OTA ふれあいフェスタ 2018～羽田周遊サンセットクルーズ ・大田区主催イベントに合わせ、夜間の乗船価値を検証するために、大森ふるさとの浜辺公園を発着とした羽田空港沖を周遊する船上からのサンセット景観の魅力を提供。 ②東京舟旅 with トゥインクルレースクルーズ ・多数の来場者が見込まれる大井競馬場でのレースに合せて、大井競馬場と竹芝を連携する送客のための交通便として水上アクセスを提供。 ②　東京舟旅 with ハシダンシクルーズ ・隅田川に掛かる橋梁を擬人化したキャラクター「ハシダンシ」の制作リリースと東京ビッグサイトでのコミックマーケットの集客タイプの関連性を見込み、2 つの拠点で行われるイベントを舟運で連携。
平成 31 年度	＜夜間の賑わい創出＞ ①日本橋シアトリカルツアー　スペシャルクルーズ ・体験型演劇＋街歩きツアー「日本橋シアトリカルツアー」に乗船体験を連携させたエンターテインメントクルーズにより、水辺と町中の回遊性を創出。 ＜イベント連携による賑わい創出＞ ②日の出オープニングクルーズ ・日の出に新設した船着場と集客施設の供用開始に合わせて、乗船体験を提供して、

	新たな水辺の拠点の認知度向上を図る。 ③「ハシダンシ」コンテンツを活用したコラボ企画便 ・橋をモチーフにしたキャラクター「ハシダンシ」の声優登壇のイベント開催の時期に合わせて、水辺ラインの定期便船内で声優による船内アナウンスなどのコラボレーションを行い、船内アナウンスのエンタテインメントを提供
令和2年度	＜イベント連携による賑わい創出＞ ①舟運の魅力に触れる体験乗船会のプレ運航 ・東京港を遊覧することで、舟運の魅力・楽しさを知ってもらうことを目的に、日の出を発着とする周遊航路とお台場を発着とする周遊航路についてイルミネーションイベントとの連携による企画便とした ※新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴い運航を中止（2 日間のみ体験乗船会を実施）
令和3年度	※新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴い運航を中止
令和4年度	有明アリーナイベント便の運航 海の森シャトル便の運航・海の森バスツアー連携便の企画

②取組結果

＜平成 28 年度実施＞

・品川区の天王洲と墨田区の吾妻橋の地域イベントと連携し、28 年度に実施する 3 航路（①羽田～浅草縦断ルート、②日本橋～有明横断ルート、③天王洲～勝どき～日の出周遊ルートの PR、アンケート、パンフレットの配布等を行い、双方のイベント会場にて延べ 2000 名以上にアピールした。

＜平成 29 年度実施＞

・船着場周辺の集客施設等で開催されるイベントとタイアップして、期間限定の不定期運航によりイベント参加者の移動手段の提供をはじめ、イベントの内容に合わせた船内アトラクション等の提供、船と街歩きをセットとしたツアーの提供など、舟運を活かした船着場及び周辺の賑わい創出を図った。

・「アキハバラ出張メイドカフェクルーズ」は 4 便、「お台場ハロウィン・フォトクルーズ」、「とことん歌舞伎クルーズ」は各 2 便、「お台場花火クルーズ」の 4 種類の運航を計画していたが、台風の影響で「お台場ハロウィン・フォトクルーズ」は 1 便のみ運航、「花火クルーズ」は中止となった。

・運航したクルーズの乗船者総数は 352 名と、一定の実施効果を確認できた。特に、アキハバラ出張メイドカフェクルーズ、とことん歌舞伎クルーズは、イベント自体に集客力があること、イベント参加者の移動の足を兼ねるなどの効果もあって、乗船率が高い傾向が見られた。

＜平成 30 年度実施＞

・地元イベント等の行催事と連携して船着場周辺の賑わい創出を図りつつ、同時に乗船機会を提供することができるようなイベントを「夜間」および「冬期」というテーマのもと実施した。また、前年度の成果を踏まえてイベント開催時等における交通手段としての運航を実施した。

・「東京舟旅 with OTA ふれあいフェスタ 2018～羽田周遊サンセットクルーズ」は当日、悪天候であったが事前予約により、乗船客は約 100 名、乗船率は約 83％であった。

・「東京舟旅 with トゥインクルレースクルーズ」は、無料送迎バスとの競合や船着場の認知度不足の影響から、乗船客約 70 名、乗船率約 18%と低い傾向となった。一方で乗船者の満足度は約 75%と比較的高い傾向にあった。

・「東京舟旅 with ハシダンシクルーズ」は、実施効果が高かった前年度に引き続きの取組であり、混雑する

コミックマーケット会場からの乗船客約 170 名、乗船率は約71％と高い需要が見られた。また、ウェブ上では「オタク揚陸艦」と呼称されるなど、狙ったターゲットに移動手段としての認知を得られた。

・以上、3 種 11 便の合計乗船客数は約 340 名であった。

＜平成 31(令和元)年度実施＞

・過年度と同様に、夜間の企画便と船着場周辺のイベント等と連携した企画便を実施した。

・夜間の企画便では、「日本橋シアトリカルツアー　スペシャルクルーズ」として、日本橋の街と船を江戸時代の世界観でコンテンツ化した非日常感のある夜間のエンタテインメント体験をナイトクルーズとセットとして提供した。

・また今回、販売方法については旅行エージェントを組み込んで 8,800 円で販売するなど、試行的アプローチから一歩進めて、今後の民間自走化や船を活用した新たなナイトタイムエコノミーの実現に向けた検証をした。1日2便の運航で、1便は満席（25 名）、2便は 21 名の合計 46 名に販売できた。

・イベント連携による賑わい創出について、「日の出オープニングクルーズ」は、日の出小型船ターミナルの開業に合わせて実施された「Hi-NODE オープニングパーティー」イベントと舟運との連携を図り 40 分程度の周遊クルーズを 15 時から 20 時まで 10 便運航した。予約と当日を合わせて 241 名が乗船した。イベントでは、飲食店を中心に人のにぎわいが生み出され、気軽に舟運の魅力に触れることのできる場が創出された。

・「ハシダンシ　コンテンツを活用したコラボ企画便」は、前年度の企画でハシダンシがターゲットに認知された成果を踏まえ、「ハシダンシ」の声優の登壇イベントに合わせたターゲットの乗船促進、船に関する話題づくり、情報の拡散及び船着場の認知向上を図るために、水上バスで移動しつつ船内でのアトラクション（ハシダンシ声優による船内アナウンスなど）を展開し、声優ファンなど若年女性の乗船を促した。

・10 月 12 日から 1 日 3 便の運航を企画したが、当日発生し、その後激甚災害指定となった令和元年台風 19 号の影響により、運休が続くと共にその後の台風被害の報道や関東全域での大雨などの影響が響き乗船客は例年を大きく下回る結果となった。10 月 26 日からツイッターで再告知を開始し、11 月 2 日からハシダンシイベントの実施を開始すると乗船者数が回復して、11 月 4 日最終日には 1 便あたり 170 名と、この時期としては過去最多水準の乗船者数となり、客層も女性が 9 割でアニメファンや声優ファンといった、新たなターゲットに乗船機会を提供できた。

＜令和2年度実施＞

・日の出小型船ターミナル発着、お台場船着場からの発着の東京港内を周遊する体験乗船会を企画したが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、日の出発着の 2 日間のみ運航して中止となった。定員 15 名の船で 2 日間 4 便運航し、乗船者数は合計 56 名、平均乗船率は約 93.3％と高い結果となった。

＜令和4年度実施＞

・有明アリーナ船着場付近のイベントと連携した運航を 12 月 10 日、11 日の2日間実施し、乗船者総数は 400 人となった。

・乗船者を対象としたアンケートでは、115 件の回答を得た。男女比は約 6:4 とやや女性が多かった。年齢は 10 代から 60 代以上まで幅広く均質に分布していた。職業は会社員・公務員が 6 割、パート・アルバイトが 2 割、学生が1割となった。このことは、当該連携イベントが比較的若年層に多くのファンがいるミュージシャンによるコンサートであったことと関連していると想定される。

・満足度についてはほぼ 100％が満足とした。料金は一人 500 円としたが、ちょうどよいが 76％、安いが 21％となった。利用傾向として、往復で利用したいが 35 パーセント、帰りで利用したいが 53％、となった。

≪総括≫

・集客力の高い水辺イベントと舟運がコラボすることで、乗船率は一部で満席となるなど、通常の定期航路に比して乗船率が向上した。その理由として、イベントの種類にもよるが、イベント開催エリアへのアクセスあるいは参加者の帰宅の足となる移動手段としての利用、船での移動自体とイベントの非日常感との共有、また乗船者の感想から読み取れることとして、ライトアップされた橋梁を水上から間近で見るといった舟運ならではの楽しみ方の提供等が挙げられる。

・コンテンツ業界やエンタテインメント業界といった異業種とのコラボレーションにより、舟運の魅力を伝える機会醸成にとどまらず新たな顧客獲得にもつながることが期待される。

・コラボ先のイベント集客層にターゲットを絞った企画運航で、新たな乗船客層の確保につながるとともに乗船券予約と連動した事前決済によりキャンセル抑制、未収防止などに効果があることも判明した。

・イベントと舟運でのアクセスをセットで販売する際には、旅行業法（企画募集型旅行）を踏まえた販売体制の必要性、イベント開催は実施日限定のため、天候リスクがあることも判明した。

・令和 4 年度の有明アリーナでのイベントとの連携による運航では、イベント時の混雑緩和を目的とした運航が想定されたが、水上から東京の夜景を楽しみながら帰ることができるといった舟運ならでは付加価値についても乗船者の満足度に大きく寄与していることが確認できた。一方で、誘客のためにはイベント主催者との連携を密にする必要性が改めて確認された。今回はイベント主催者とは別の運航主体となったが、今後はイベント主催者が今回の結果を踏まえ、コンサート等の有明アリーナ内でのイベントと併せて船舶運航による来場者利便性の向上や周辺貢献を図っていくよう働きかけていくことが必要となる。

(4)利便性の向上

①取組概要

＜案内サインについて＞

・利用者視点に立った周辺インフラの整備として、船着場への案内サインの設置について、平成 28 年度は現状把握、平成 29 年度には天王洲など 2 カ所に設置、平成 30 年度は吾妻橋など 6 カ所に設置し試行した。

・また、船着場関連のデジタル化として、船着場使用申請の管理システム構築、デジタルサイネージによる運航情報の即時提供などを整備し試行した。

＜舟運情報の一元的な発信、乗船のキャッシュレス化＞

・平成 30 年度には、航路や運航ダイヤ等、事業者ごとに個別に案内、表示されており、運航に関する全体像が分かりづらいことから、全ての定期航路や船着場等を一元的に発信することで利用者の利便性の向上を図るために、携帯端末やタブレット、PC 等に対応した情報発信を行った。

・令和 4 年度には、らくらく舟旅通勤第二弾の実施において、事前予約では東京舟旅での乗船券販売、クレジットカードでの決済と QR コードでの乗船確認を行うとともに、当日乗船者へも交通系 IC カードや QR コード決済に対応する端末を用意し、キャッシュレス、ペーパーレスを実践した。

＜船着場の開放、船着場予約のオンラインシステム化＞

・舟運の活性化に向けて、都の管理する船着場において、船着場の開放、利用推進に取り組んだ。

・さらに、舟運事業者の利便性向上に向けて、船着場の利用予約のシステム化に取り組んだ。舟運事業者にとっては、船着場の管理者毎に空き状況の確認を行う必要があったほか、船着場ごとに利用ルールが異なり、申込みや料金支払いなどの使用条件が統一されていない点がとっても非効率であった。そのため、電子化・オンライン予約化に向けて、電子化による業務効率化・費用対効果の検討、電子化によるオンラインシステムの試行と検証を実施した。

＜統一的なロゴデザイン等＞

・平成 28 年度に、統一的なロゴデザインの公募等に関する検討を実施した。

②取組結果

1)案内サインの検討

・平成 28 年度、29 年度の 2 か年にわたって、案内サインの基礎的な検討を行った。従来、船着場は公共交通機関の駅から離れており、さらに水面に至るまでの間に堤防があるなどして、目視でたどり着くのに途中の経路が分かりにくいなど、多くの課題があった。加えて、経路途中にある案内図などに船着場の場所が記載されていなかったり、呼び名が場所ごとに違ったりするなど、利用者にとって分かりにくく混乱をきたしていた。近年では、訪日外国人の増加に伴い、英語での表記が異なることも、分かりにくさの要因となっていた。

・こうしたことから、案内サインにおける船着場の表記方法の統一、外国語表記の統一、サインの掲出にあたっての考え方の整理、そして具体的な記載内容の検討を行い、実際にモデル地区を設定し試行を行った。そしてその結果をもとにして、「船着場案内サイン整備指針(案)」を策定し、関係機関による整備を促進することとした。

2)調査、試験設置

・平成 28 年度は、浅草及び天王洲エリアにおいてそれぞれ駅から船着場までのルートを実際に調査し、そ

の中で発見した課題を整理した。調査結果に基づきルート上で必要と考えられる案内サインの場所と形態などの条件を検討した。

・平成 29 年度は、 天王洲とお台場海浜公園でそれぞれルートを決定してルート上に案内サインを仮に設定し、土地勘のないモニターを選んで実地調査を行った。 モニターには視点を検知するメガネを装着して実際に案内サインをどの程度把握できたかを合わせて調べる方法も併用した。

・これらの調査により、案内サインが満たすべき事項が明らかになった。既に各運航事業者が使用している船着場の名称は事業者の航路名などと連携することから、特定の民間事業者の営業活動を支援するものとならないように一般的な名称を使用するなど、公共性の観点から整理する必要が生じた。

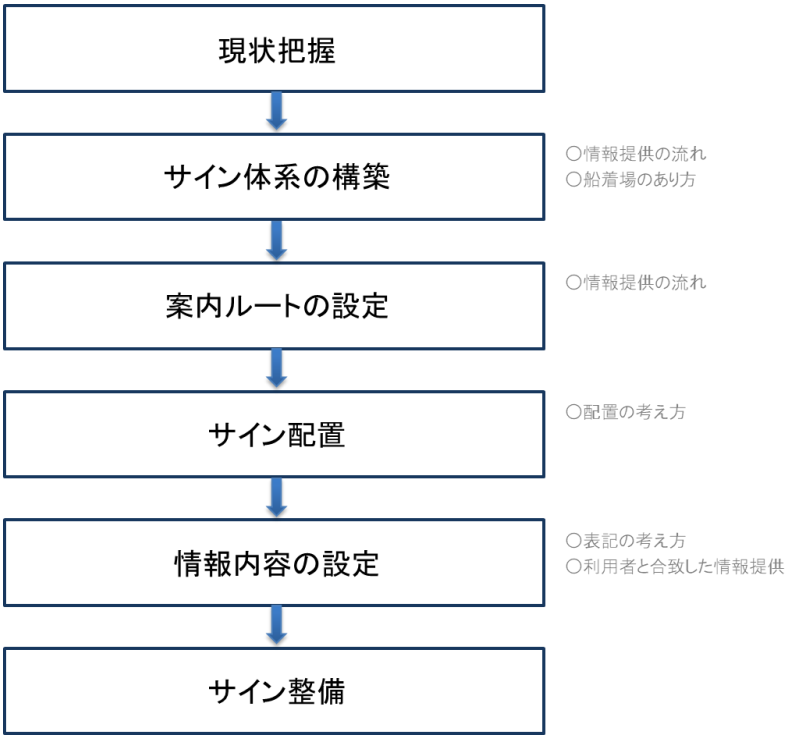
・各事業者と連携し、それぞれがメリットを享受しつつ利用者にとってもわかりやすい形にすることが求められ、日本工業規格などの基準に基づいて整理し、英語表記と齟齬のないような形へ方向付けることとした。

・ルート上でサインを仮設して実施したモニター調査では、駅から船着場までのルート上で、行動起点となる駅に近い前半の経路上での案内の有効性が相対的に高いことがわかった。 船着場に着いてからの案内としては、船の行き先や時刻表など船の運航に関わる情報を求める意見が多かった。

3）案内サインガイドラインの整理

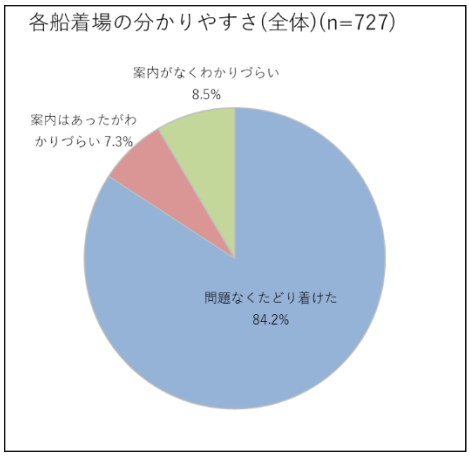
・案内サイン整備のフローや基本的な考え方について、「駅から船着場へのわかりやすい案内サイン整備における指針（素案）」として取りまとめた。案内サイン整備における指針としては、まず一つ目として船着場へのわかりやすい案内誘導、二つ目として舟運の魅力を向上するサイン、三つ目として街に寄与する情報提供とした。

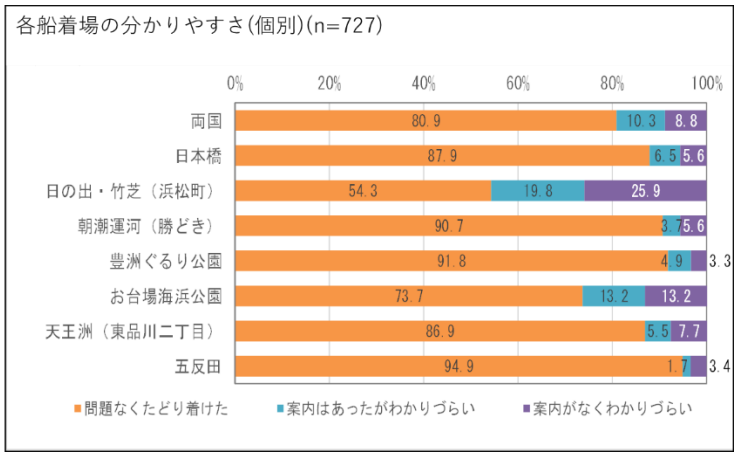
・整備のフローとしては下図に示す6段階として、それぞれの段階において検討すべき内容などを定めた。案内サインの現状把握を行うためのシートを設定し、それをもとにチェックシートを埋め、ルート上の配置などを検討するとした。その上で、モニター調査を行い、必要なサインの要件を取りまとめていくとした。表記内容やデザインについて指針に基づき統一し、同じく視覚的にも統一的に認知してもらうため、JIS のピクトグラムを掲出するとした。これまで、表記がばらばらであった日本語だけでなく英語についても、船着場に統一し英語名は Pier とすることとした。



・案内サイン整備における指針（素案）を取りまとめののち、東京都港湾局が令和元年11月に「東京港防災船着場付帯施設整備ガイドライン」を策定し、令和2年9月には東京都建設局でも「防災船着場付帯施設整備ガイドライン」を策定し、両国等の船着場でのサイン整備を進めてきた。これにより、16か所の船着場とその周辺において案内サインの整備が進められてきた。

・らくらく舟旅通勤第二弾のアンケートにおいて、8割以上が船着場に問題なくたどり着けたと回答しており、整備効果を把握する機会にもなった。





4）船着場予約・管理システムと連携したデジタルサイネージによる案内試行

・船着場における船舶運航情報の展開方法として、現状では、案内サインなどの固定式看板や誘導員の案内が主たる方法となっている。それらの方法では、仮に案内サインを駅から船着場までの経路上に展開して船着場まで誘導したとしても、船着場に着くと、運航についての動的情報が無いため、現時点で本当に船が来るのか、ここが本当にゴールなのか不安になる場合がある、たくさん船が発着していると、どの船に乗ればいいのか分かりにくい、ということがあった。

・誘導員による案内についても、社会実験でスタッフを配置して適宜案内を行ったが、誘導員に話しかけないとわからない、運航事業者ごとに誘導員を配置しているため乗船客からしてみると、どの誘導員に問い合わせればよいのかがわからない、運航事業者からすると、誘導にコストがかかるといった状況が課題となっていた。

・そうした状況に対応するため、船着場予約・管理システムと連動したデジタルサイネージにより船舶運航情報を即時的に提供し、船着場の利便性向上に資する仕組みの試験運用を実施した。

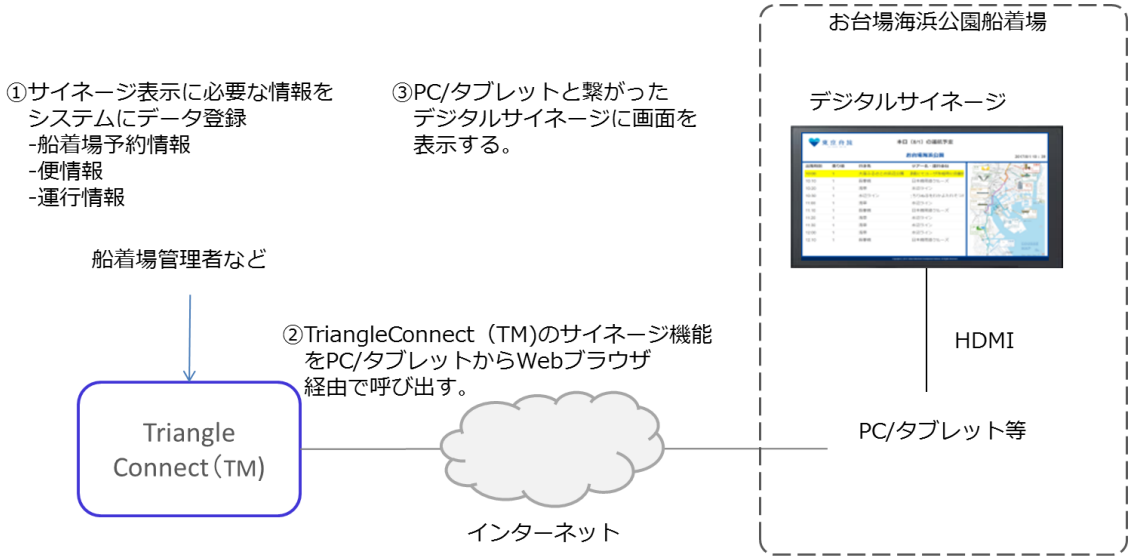
検証場所と選定理由：

お台場海浜公園海上バス発着所待合所内

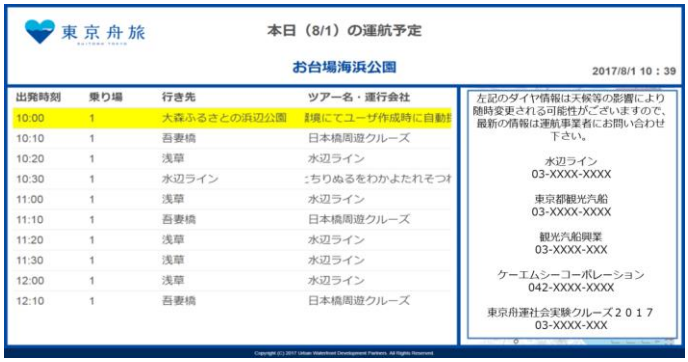
舟運事業者が定期運航を行っている船着場で、その数が3社と多く、また路線も多岐にわたるため、多様な航路を一覧して表示できる効果が高い同船着場において実施することとなった。

実施概要

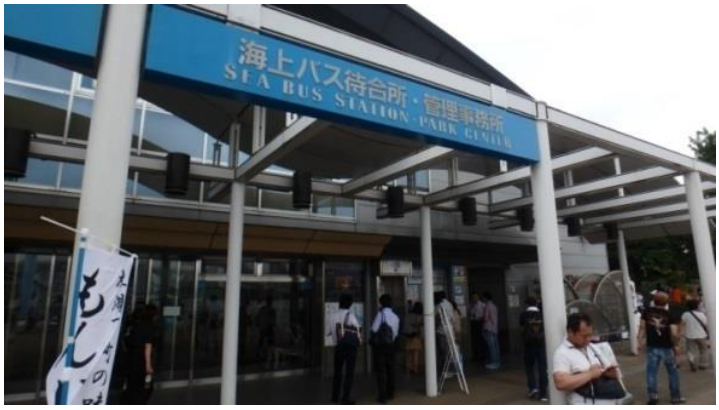
- 事前に、試行期間中の各事業者の運航予定情報を収集
- 船着場予約管理システムに情報登録しデジタルサイネージで表示
- 事前に把握できた修整事項は船着場予約・管理システムの情報を更新し、オンラインでサイネージの表示内容を更新
- 舟運事業者、関係者の意見聴取



デジタルサイネージのシステム構成図



デジタルサイネージ表示画面のイメージ



お台場海浜公園海上バス発着所待合所外観

検証中のデジタルサイネージ

検証期間:

・平成29年10月11日から11月30日の午前10時から午後8時まで

結果:

・乗客、運航事業者、船着場管理者等関係者からの聴取によると、TOKYO2020やインバウンド需要等を見据え、わかりやすい運航情報案内のデジタル化が必要、といった意見があった。

5) 乗船のキャッシュレス化

・令和4年度には、らくらく舟旅通勤第二弾の実施において、事前予約では東京舟旅での乗船券販売、クレジットカードでの決済とQRコードでの乗船確認を行うとともに、当日乗船者へも交通系ICカードやQRコード決済に対応する端末を用意し、キャッシュレス、ペーパーレスを実践した。

事前予約で対応したクレジットカードブランド

当日乗船で対応した電子決済の手段

6）船着場の開放

・船着場の開放（防災船着場6箇所、公共船着場5箇所）が推進され、多様な船舶の利用が可能となった。

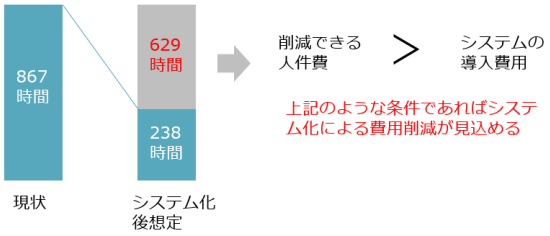
7）船着場予約・管理のオンラインシステム化の検証

【港湾局所管の船着場での検証】

・現状の課題について、関係者ヒアリングの結果、船着場の管理主体ごとに利用条件の相違とアナログ的な利用申請などの課題を整理した。

主な要因	ヒアリングで判明した課題
台帳のローカル管理及び電話による問い合わせ対応	空き状況の確認が行えるのは事務局の営業時間のみとなっており、運航事業者が確認を行いたいタイミングで確認を行えていない。
	関係各所への予約状況の連絡なども事務局から各所へ実施する必要がある。
	事務局の営業時間外での急遽の予約変更/キャンセルなどには対応が不可。
	利用規約に反した予約となってないか？について電話での問い合わせベースで個別に確認するため運用コストが大きい。
紙ベースの申請書での運用	紙での申請書の送付がされているかの確認や督促の作業が発生する。
	予定に変更がある場合などは双方で押印や確認などの手続きが必要。
	変更があった場合には警備会社とも紙を電子化して送付するなどのやりとりが発生する。
	当日も承認書を持参して確認し、請求のタイミングまで保管するなどの手間やコストが発生する。
料金体系	往復料金を含めた複雑な料金体系により対応するための確認コストなどが大きい
人手による現地確認及び実績管理	桟橋の開放時間を伸ばすためには警備員の手配時間も伸ばす必要がありコスト増となる。
	警備員の手配も直前では難しいため締め切りタイミングを前倒しで設定する必要がある。
自動化されていない請求/支払い業務	現状、Excel で記載した台帳をベースに請求書を発行しているため計算間違いなどを都度紙で確認している。
	桟橋利用料は事業者からの銀行振り込みで対応しているため、事業者の振込ミスなどの確認にも手間がかかっている。
	港湾情報システム（港湾 EDI）へのデータ登録などもすべて人力での対応が必要なため負荷がかかっている。

・上記の課題をオンラインシステム化により削減されると想定される作業時間を推計した結果、年間 629 時間の人件費の削減を目指すことができるという結果を得た。(東京都港湾局一般開放船着場、当時を対象)



・この想定を基に、今後は(一社)水都創造パートナーズが運用する船着場管理システム Triangle-Connect™を実際に導入し効率化することとなり、港湾局において平成 31 年度より導入された。

【建設局所管の船着場での検証】

・令和4年度には、一般開放されている建設局所管の防災船着場を対象として、下記の要領で同システムの導入試行を実施した。

◆実証概要

施行期間	2022 年 10 月 1 日～2022 年 12 月 28 日
対象船着場	両国防災船着場① 両国防災船着場② 越中島防災船着場 桜橋防災船着場 浜町防災船着場 箱崎防災船着場 明石町防災船着場
参加事業者	参加事業者数　20 社
実証期間中の総予約数 (施行開始前に入っていた予約は含まず) (キャンセル、実証非参加船舶(※)も含む)	604 件 (実証参加船舶の予約数:456 件 実証非参加船舶の予約数:148 件)
事業者が予約管理システムを使用して申請した予約件数 (試行開始前に入っていた予約は含めず) (キャンセル、実証非参加船舶(※)も含む)	347 件

※実証期間中、予約情報の一元管理を行うために実証に参加しなかった事業者の予約についてもシステム上に登録する運用とした。

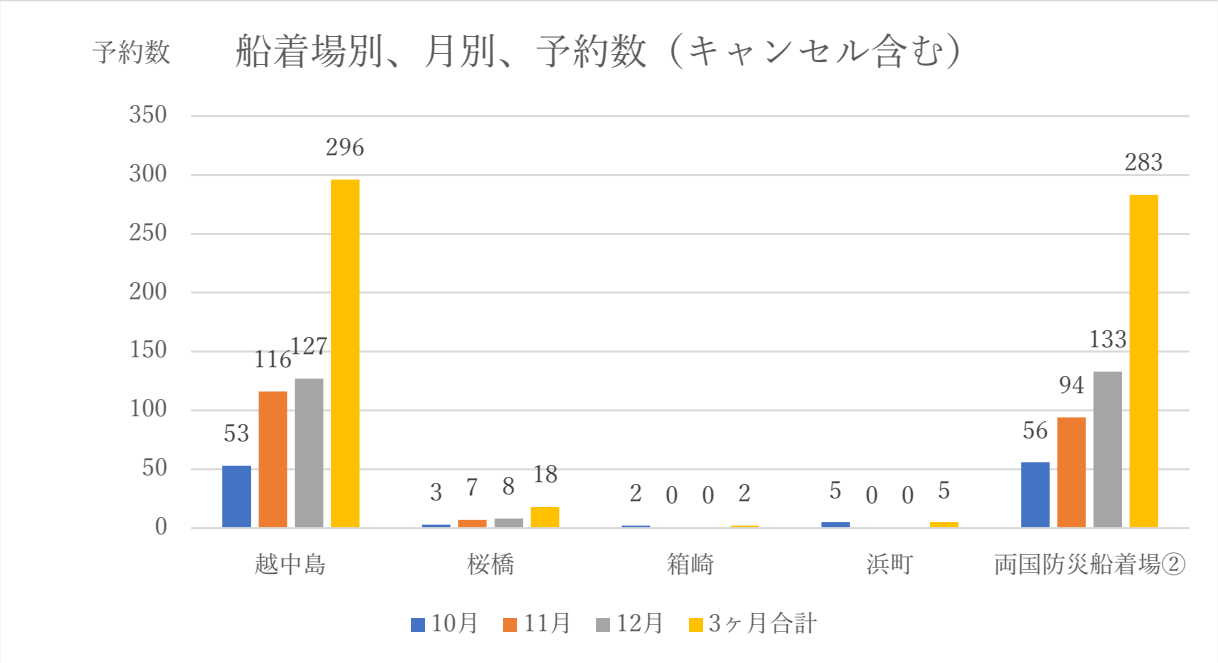
◆実証結果について

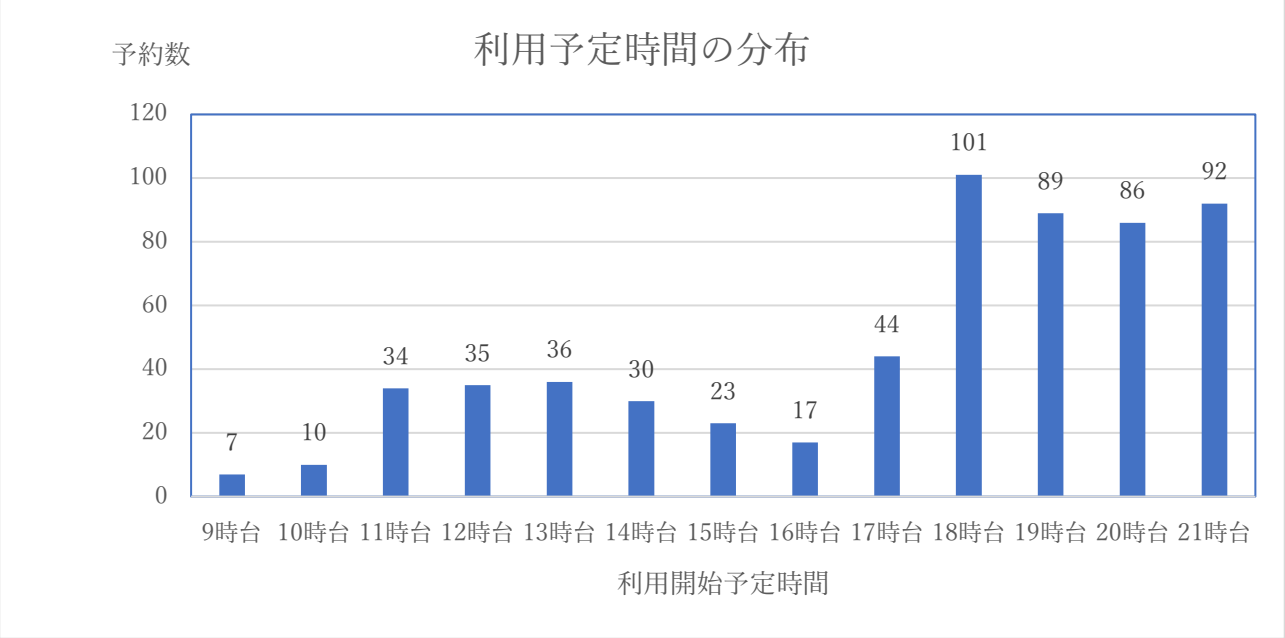
・試行の結果、総予約件数は 604 件、実証参加船舶の予約が 456 件、実証非参加船舶の予約が 148 件となった。

・実証参加船舶のうち 347 件が事業者にてシステムを使用して申請した予約件数であり、実証参加船舶の総予約数のうち約 76%がシステムを通しての予約申請に切り替わった。

・船着場毎の予約数や予約された時間、は以下の通り。

◆船着場の利用実態（実証非参加船舶も含めた総予約件数）





◆実証結果に対する考察

・全体的に 10 月の実証開始から 12 月に向けて予約数は伸びていく傾向が見えた。12 月は船舶事業者の繁忙期でもあり、予約数が伸びたと思われる。

・また、今回の対象の船着場の中では越中島と両国②の利用が多く、全体の 95.9%を占めた。事業者側としても船着場のスペック等で利用しやすさに差があると思われる。

◆実証に対する事業者からの意見について

・今回の実証終了時に、実証に参加頂いた事業者に対しアンケートの協力を依頼し、参加企業 20 社のうち 13 社から回答を得ることができた。

◆アンケート結果について

・システムを利用して頂いた多くの事業者が「船着場の空き状況が画面で確認できる」「昼夜間、場所を問わずに申請ができる」「予約申請の手続きが簡単に行える」という点をシステム利用の良かった点としてあげている。

・また自由意見として、「FAX のやり取りがなくなってよかった」「電話と FAX の二段階の申請は負担が大きいため、システムを継続してほしい」という意見も寄せられており、予約申請をシステムに移行することで、申請者の負担を軽減させることができることも判明した。

・システム全体の改善点として、「申請の〆切を利用日の直前まで延ばして欲しい」という声が多かった。

・システムの操作性の改善点としては往復（出航・帰航）の申請を同時に行いたいという回答が多かった。これは事業者による船着場の利用が同一地点での周遊が多いことに起因すると思われる。

・今後のシステムの利用意向についても 100%の事業者が継続して利用したいという回答であり、予約申請のシステム化への要望があることがわかった。

◆船着場管理者へのヒアリング結果について

・建設局船着場の管理者として運用を行っている（公財）東京都公園協会からの今回の実証に関するヒアリングも実施した。

・ヒアリングの結果として、良かった点ではシステムを導入することでこれまで申請の際に実施していた FAX 事務が半減したということがあげられた。

・一方、実証を開始するにあたっての不安点や今後の改善点としてはシステムの操作性についての意見があがった。今回の実証では管理者が実証実験に参加していない事業者の予約を代理登録した結果、管理者からも操作性改善の指摘があった。

≪総括≫

・案内サインについては、モデル地区（2 地区）における現状課題を整理し、サインの仮設置でのモニターによる検証を行い、平成 29 年度に「船着場案内サイン整備指針（素案）」を作成した。港湾局が「東京港防災船着場付帯施設整備ガイドライン」を、建設局が「防災船着場付帯施設整備ガイドライン」を策定し、令和 4 年度までに計 16 か所の船着場と、その周辺において案内サインの整備が進められてきた。

・デジタルサイネージについてもお台場海浜公園海上バス発着所において試行運用を行い、インバウンド等を見据え運航情報案内のデジタル化が求められるといった意見を把握した。統一的なロゴデザインについては、策定方法を検討した。

・コロナ禍を契機としてデジタルトランスフォーメーションの促進が求められるようになるなかで、キャッシュレス決済や二次元バーコードを活用した非接触での乗船サービス提供などをいち早く導入し、利用者の利便性向上を図ってきた。

・船着場の開放（防災船着場7箇所、公共船着場6箇所）が推進され、多様な船舶の利用が可能となった。

・船着場予約のオンラインシステム化が、舟運事業者にとっても船着場管理者にとっても、業務効率化に繋がることが判明した。舟運情報は全ての船着場が同一の仕組みで管理されることで利便性が向上するもの

の、現状の運営形態がそのようになっていないため、運営形態を段階的にでも改めていくことが課題となっている。

・令和3年度からは、日の出船着場において船着場予約・管理システムと連動して二次元コードでの船着場門扉の開施錠が可能とする試行が実施されている。

・令和4年度は、一般開放されている建設局所管の防災船着場で、船着場予約・管理システムの試行を行った。その結果を踏まえ、令和 5 年度中に導入方向である。船着場予約のオンラインシステム化を河川エリアへも適用していくことが事業者や管理者の業務効率化、利便性に寄与すると思われる。

2－3. これまでの取組を踏まえた課題の整理

・舟運活性化に向けた当初の目的として想定していた、①新規航路の開拓、②認知度の向上、③利便性の向上、④魅力の向上、について、それぞれこれまでの 7 年間の各種取組を経て、以下の通り課題を整理する。

(1)新規航路の開拓に関する課題

(船舶の設備等)

・社会実験は、舟運事業者団体の協力の下、屋形船、遊漁船や観光船などを用いて実施したが、バリアフリー化に対応している船が少ないことや、一部には屋根のない船があり、雨天時に欠航が生じた。

・また、社会実験におけるアンケートでは、船に求める機能として、屋根・空調、トイレ、Wi-Fi 等の通信設備、自転車や荷物置き場や机などの意見があった。

・なお、多点寄港を実現する場合には、海上運送法における定期航路事業としての条件をクリアする必要がある。船及び船着場のバリアフリー対応や船舶の仕様も定期航路事業が許可されるための基準をクリアする必要があり、これら条件を備えた舟運事業者、船着場での運航が必要となる。

・このため、航路の充実に向けて、定期航路とする際に求められる船の設備や船着場の施設等の整備が必要となる。

(航路について)

・これまでの社会実験において、航路の長短、利用する船着場や周辺の集客環境、運航時期・時間・頻度など、様々なタイプの検証を実施してきた。

・航路が長いケースは、浅草二天門―天空橋の南北軸が代表的であるが、アンケート結果からは運航時間が長く料金も高いとの評価を受けており、単純な移動手段としては成立しにくいことが伺える。こうした航路では、アンケート結果にある船上ガイドによる案内や飲食販売など船内サービスの向上を図り、乗船自体に付加価値を付ける必要がある。

・一方、「らくらく舟旅通勤」第二弾で運航した一之江行き(江戸川区)の便は、夕方に2時間以上の運航だったが毎便ほぼ満席であり、長距離の航路でも、こうした帰宅時間帯の着席ニーズなどを捉えた航路設定の可能性がある。

・短・中距離の航路では、令和4年度の「らくらく舟旅通勤」第二弾において、朝潮運河(晴海)と日本橋や日の出、豊洲と竹芝、五反田と天王洲など、10～30 分程度で住宅地とオフィス等を結ぶ航路において、座って、混雑回避を回避して移動できるなどの点から利用ニーズがあった。

・このため、各航路において、混雑回避、着席や飲食出来るなど、ニーズを捉えた付加価値の創造により、需要の創出を図っていく必要がある。

・船着場の中には、鉄道駅から遠く不便な船着場もあり、陸上の交通機関との連携により、交通結節点としての機能を高めていくことが求められている。こうしたシームレスな移動の構築に向けて、既存の交通機関の中に船を組み込んだ地域毎の交通計画としての議論も必要となってくる。

・

(事業性の確保)

・舟運事業者が自ら航路を開拓して事業展開する判断として、事業採算性が最も重要となる。一方、航路が認知され、利用者が増加、定着するまでには一定の期間を要する。鉄道の新線整備においても、沿線

のまちづくりにより需要創出を図るなどの取組をしており、航路の開設・定着には、船着場の周辺におけるまちづくりなどとの連携が欠かせない。また、舟運事業者は中小企業が多く、新規事業への投資体力に限りがあることが想定される。

・このため、航路開設初期段階における運航への支援とともに、持続的な運航に向けて、舟運事業者による収入の増加やコストの削減の努力だけでなく、行政やまちづくり主体、接続する交通事業者、船着場の周辺の企業、利用者等の多様な主体の関与により運航を支える仕組みを検討する必要がある。

・このほか、船と人材の効率的な運用に向けて、平日朝・夕は通勤時間帯に集中して頻度を高めた運航を行い、日中は日常活動の移動、休日は観光など非日常の移動といった、時間帯や曜日特性を捉えた運航により、事業採算性を確保していくことが求められる。

（その他）

・周遊型の航路も評価が高かったことから、こうした観光要素を持つ航路の充実に向けて、水辺や橋のライトアップ、クレーンや工場夜景など、都市インフラを景観資源として活用、PRし、舟運をさらに活性化していくことが求められる。

(2)認知度の向上に関する課題

・舟運の楽しみ方を伝える冊子や動画を制作し、「東京の舟運・水辺」のブランディングツールと包括的な認知度向上のためのポータルサイトとして、舟運活性化パートナーによりホームページ「東京舟旅」が開設され、都民をはじめとする国内外の潜在顧客、メディア、自治体等に配信した。一方、年間を通じてこうした活動を今後も継続させるためには、その活動経費の捻出が必要となる。

・広報冊子では、乗船意欲に繋げるための割引・優待などの仕掛けづくり、ホームページでは、乗船チケット販売以外にも水辺の情報などを様々な情報を掲載してホームページ内での閲覧回遊性を増やすための工夫が必要である。

・運航情報については、多くの舟運事業者が個別に発信している現状があり、これら各事業者の情報を統合して発信するための具体的な進め方の検討が必要となる。

・本事業終了後も、これらの運営・活動を主体的に推進していく自走展開が可能となる活動費の捻出方法や体制づくりの検討が求められる。

・舟運については観光的要素もあることから、官民の観光関係者との連携を図ることも重要である。

・地図アプリなどデジタルマップに位置表示がない船着場があるなど、電子地図上の案内表示についてもわかりやすい形に改めていく必要がある。

・これまで、社会実験の実施に際してメディアや駅・船着場周辺の地域への広報、動画や情報誌の作成・配布など様々な認知度向上に取り組んできた。一方、舟運事業者の体感では、「舟運の認知度はまだまだ低い、船に乗れることが知られていない。」という意見が上がっている。コロナ禍で舟運の利用が大きく落ち込んだことも踏まえ、機会を捉えて、舟運の認知度向上に取り組んでいく必要がある。

(3)魅力の向上に関する課題

・舟運事業者への「主に利用する船着場に関するアンケート」の結果より、各船着場の利用頻度の高い理由として「観光施設に近いため（浅草二天門）」「周辺の観光施設との併用が可能（豊洲ぐるり公園）」という意見が上がっており、都市と連携した船着場整備の必要性が明らかとなった。

・船着場周辺の賑わい創出や船内サービスの魅力創出に向けた企画便の社会実験を展開した結果から、

特に水辺の賑わいづくりや集客力の高いイベントとの連携が舟運の需要創出に繋がることが判明した。また、イベント会場等へのアクセスとしての舟運利用も需要があった。

・これらの検証結果を踏まえて、今後は舟運のターゲットに訴求するテーマ性のある地域イベントとの連携を積極的に推進すると同時に、地域イベントの企画初動段階から舟運との連携を強めた企画参画により、水辺と舟運の魅力向上を推進する必要がある。

・水辺や船着場周辺でのイベント開催の動向を早期に把握することが必要であり、船着場の管理者や各区、観光推進団体などと舟運事業者団体などによる連絡体制・情報交換の場を創出して、日頃から相互に協力する関係づくりと情報の共有化が必要となる。

・乗船者に対する船内サービスの充実は、舟運の魅力の向上のための重要な要素であり、乗船者に対するアンケート結果では、特に飲食と船上ガイドが、欲しいサービスの上位を占めている。そのため、舟運事業者側もこれらの要望に対応できる船内サービスの向上が必要となる。

・船上ガイドについては、外国人観光客に対応できるガイディング・ノウハウを持つ人材が不足しており、コロナ禍でインバウンド需要が低迷している今、将来のインバウンド需要の回復を見据えてガイド人材の育成が必要となる。一方で、より簡易的に舟運の船窓景観の楽しさを伝えるためには、GPS と連動したデジタル対応でのガイドコンテンツの充実が求められる。これらの取組みは、都内・国内の所謂マイクロツーリズムにも資することから、コロナ禍における新たな舟運の魅力づくりとしても意義がある。

(4)利便性の向上に関する課題

(船着場への案内サインの整備)

・船着場への案内サインの整備については、一定数の船着場の案内サインを整備してきたが、引き続き未整備の船着場の整備を進めていく必要がある。整備にあたっては、主要な公共交通機関から船着場までのルート上に、それぞれ異なる施設管理者が存在するとともに、まちなかの案内サインは、既に設置されているところが多い。このため、地元区との連携を図り、各施設管理者の案内サインの更新の機会を捉えて効率的に整備していくことが求められる。

・船着場での案内としては、デジタルサイネージの設置による効果をふまえ、今後は、運航情報など舟運に関する情報発信と併せて、広告宣伝費の徴収など、サイネージ整備を推進する予算確保方法を検討する必要がある。

(船着場の整備、開放)

・船着場の開放については、舟運事業者より、有事でのスムーズな利用のためには、日常においても使い慣れている必要があり、船着場を更に開放して欲しいとの意見がある。一方、アクセスが悪い船着場は舟運事業者にとっても集客の点で使いづらいとの意見がある。地域住民等の理解が必要となる船着場も存在する。船着場の開放における課題やアクセス性の改善などを踏まえながら、舟運活性化に向けて、徐々に開放箇所を増やしていくことが求められている。

・現在、河川区域において開放されている船着場は防災を主たる目的として整備されている。社会実験でのアンケート調査では、待合室やトイレなどは必須施設との回答が多く、舟運利用の利便性の面ではこうした対応が求められるが、河川区域内での整備は、治水上の観点から難しい

・舟運事業者に対する「主に利用する船着場に関するアンケート」の結果では、各船着場の利用頻度の高い理由として「観光施設に近いため(浅草二天門)」「周辺の観光施設との併用が可能(豊洲ぐるり公園)」

という意見が上がっている。
・こうした課題を踏まえ、水辺のまちづくりなど都市と連携した船着場整備が求められている。

（船着場予約・管理システム等）
・船着場予約は、現状においても電話やFAXで予約を受け付けている船着場管理者が多く、舟運事業者は管理者毎にアナログな手法による利用申請を行わなければならない。
・港湾局所管の船着き場での船着場予約・管理システムの試行により、一定の業務効率化の成果が得られているため、今後はそれぞれ設置者・管理者が異なる船着場を共通の方式で管理運営することで、舟運事業者の利便性向上につなげていくことが求められる。
・多くの舟運事業者に利用してもらえるような仕組みとするには、不断の機能改善等とともに、システム運営にかかるコスト効率を含め、持続的に自走化していくための環境づくりが必要である。
・一方、船着場を舟運事業者が利用する際には、船着場管理者が鍵の開施錠や利用時間の把握を有人で行っており、船着場予約・管理システムの導入だけでは、船着場管理者の業務効率化の効果は限られる。また、管理者の手配のために、予約が早い時間で締め切られている。このため、さらなる業務効率化やオンデマンドでの対応に向けて、リモートカメラや電子開閉錠のシステムの導入が求められている。これらの仕組みを船着場予約・管理システムと効果的に結合させることで、省人化・デジタル化を実現し、効率的で利便性の高い運営へと進めていくことが、舟運活性化のために求められている。

２－４. 都の施策の視点からの課題

（1）都心部と臨海部の交通ネットワーク強化

・都は、都心部・臨海部において、個性やポテンシャルを活かしながら多様な拠点を形成・強化するとともに、二つのエリアを繋ぐ交通ネットワークを強化するなど、都心部～臨海部が一体となり、魅力を高めるまちづくりを推進している。

・舟運においては、水辺に囲まれたベイエリアの特徴を生かし、船を活用して早期に交通ネットワークを充実させていくことが期待されている。

「東京ベイeSGまちづくり戦略2022」（令和４年３月）

➢戦略５

「まちの魅力や活動の基盤となる快適で多様な移動手段の充実」

「人やモノの自由な移動を支える交通ネットワークを構築」

⑫舟運

・通勤・観光の利用拡大や公共船着場の開放、バリアフリー化、船客待合所の整備など、舟運の活性化に向けた取組を着実に推進

・複数の航路で通勤等を目的とした新規航路開拓に向けた取組等を実施し、更なる利用者の拡大や、水の都東京の発信を推進

・東京国際クルーズターミナルに隣接した新たな船着場を整備することにより、クルーズ客等が都内各地へアクセスする際の発着地として機能させるなど、移動手段を充実

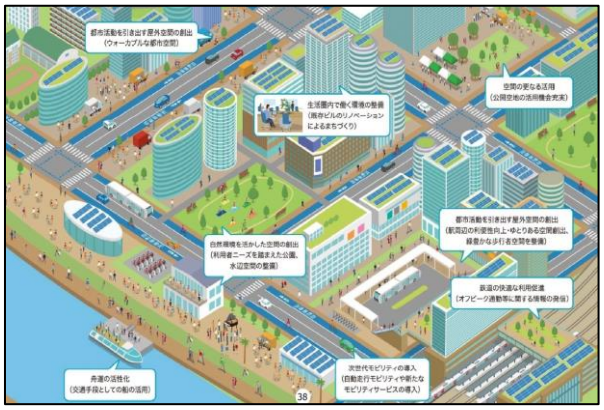
(2)都市強靭化に向けた取組

・これまでも東京は、自然災害にたびたび見舞われ、大規模な風水害や地震、火山・噴火、新たな感染症の流行などがいつ起きてもおかしくなく、これらが複合的に発生する事態も想定される。

・舟運においては、「感染症にも強いまちをつくる」取組の中で、「様々な交通モードを選択でき、誰もが感染リスクを心配せず快適に移動できる」ことに向けて、船を活用した交通手段の多様化が求められている。

・また、「大地震があっても「倒れない・燃えない・助かる」まちをつくる」取組において、「防災船着場の機能拡充、整備促進・防災船の建造等」により防災拠点等へのアクセス強化が求められている。

「ＴＯＫＹＯ強靭化プロジェクト」（令和４年12月）



➢ **「風水害」、「地震」、「火山噴火」、「電力・通信等の途絶」**及び**「感染症」**の5つの危機に対して、東京の強靭化に向けた目指す到達点と、2040 年代までの施策の全体像を明らかにし、都が実施する事業を本プロジェクトで取りまとめ

➢ **(2)「大地震があっても「倒れない・燃えない・助かる」まちをつくる」**

01：大地震時の緊急輸送網を確実に確保

○防災拠点等へのアクセス強化

・防災船着場の機能 拡充、整備促進

・防災船の建造等

➢ **(5)「感染症にも強いまちをつくる」**

02：開放的で誰もが利用できる公園や水辺の整備

○自然環境を活かした特色ある空間の創出

・隅田川等におけるゆとりと潤いにあふれる水辺空間の整備

03：感染 リスクの低減にも寄与する交通手段の多様化

○船を活用した交通手段の多様化

・通勤等、日常における交通手段として航路の充実を図る

(3)「スマート東京」デジタル化の推進

・デジタルの力で東京のポテンシャルを引き出し、都民が質の高い生活を送ることに向けて「スマート東京」の取組を推進

・「公共施設や都民サービスのデジタルシフト(街の DX)」や「都庁のデジタルシフト(都庁の DX)」

・ 都民利用が多い主要事業のデジタル化に優先着手を進めている

・ “GovTech 東京”設立構想を打ち出し、区市町村を含めた東京全体の DX に向けて歩み出す

「シン・トセイ３」（令和５年１月）

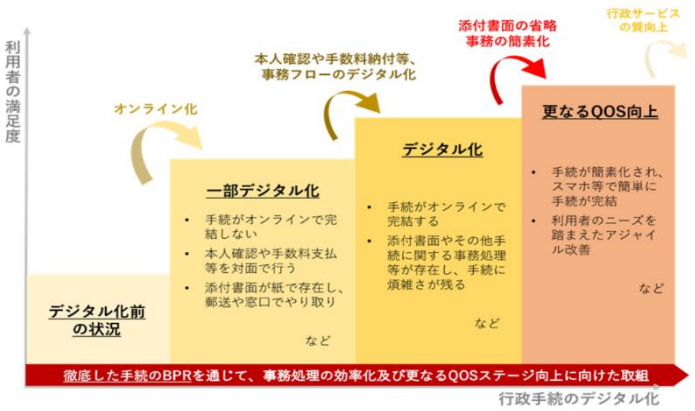
➢**「5つのレス徹底推進プロジェクト」**

ペーパーレス、FAX レス、はんこレスなど5つのレスを徹底され、「デジタルベース」へ業務スタイルがシフト

➢**「東京みなと DX 推進プロジェクト」**

東京港の各種情報をプラットフォーム上に一元化することで、業務の生産性向上・迅速な災害対応・オープンデータ化を実現

「東京デジタルファースト計画」（令和３年７月）



➢行政手続のデジタル化を推し進め、ひいては、行政全体のデジタル化につなげることにより、都民や事業者の利便性向上や行政運営の簡素化・効率化につなげ、もって QOL 向上等に寄与

・デジタルデバイドの是正に関する取組として、**区市町村や町会・自治会による取組の支援を充実する**など、多様な主体とともにデジタルデバイドの是正に向けた対策を推進していく。

・デジタル化が未実施の手続はもとより、既にデジタル化をしている手続についても、**更なる利便性の向上を目指す**

(4)カーボンニュートラルの促進

2030 年までに温室効果ガス排出量 50%削減(2000 年比)する、”2030 年カーボンハーフ”を表明

「東京都の気候変動対策の現状と課題ゼロエミッション東京戦略

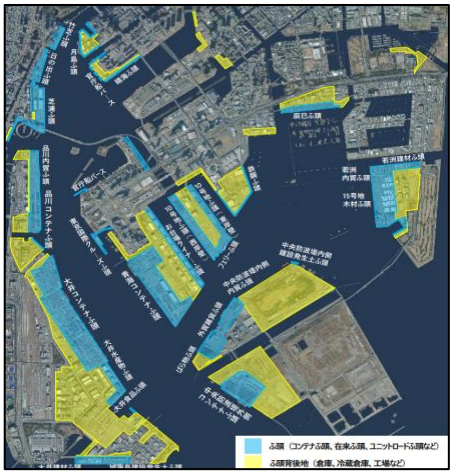
～ 2030 年カーボンハーフに向けた取組の加速 ～」（令和４年３月）

➢「ゼロエミッション東京戦略の柱④ ゼロエミッションビークル(ZEV)の普及」

・自動車利用の抑制に向けた取組を推進

・新たなモビリティサービス等を最大限活用

「東京港カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）形成計画（案）」（令和５年１月）



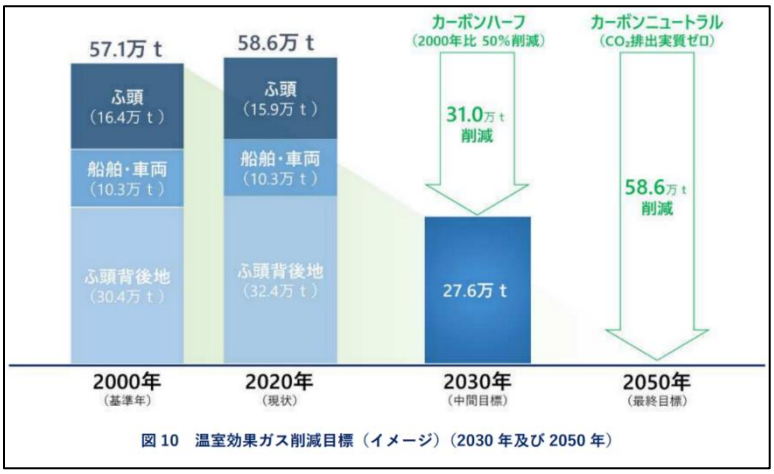


図 10 温室効果ガス削減目標（イメージ）（2030 年及び 2050 年）

・港湾施設や民間倉庫における太陽光発電設備の設置や停泊中の船舶に対する陸上電力供給等により再生可能エネルギーの活用や省エネ対策等を行うとともに、技術開発の進展に応じ、外貿コンテナふ頭等で使用される荷役機械や車両、船舶等の脱炭素化を推進

・臨港地区に立地する企業等と連携し、省エネ対策や次世代エネルギーの利活用を積極的に図ることで、背後地も含めた港湾地域における面的・効率的な脱炭素化を官民一体となって推進

・港湾局保有船の更新を機会に、順次、次世代エネルギー船へ転換

・脱炭素化の取組を通じて、荷主や船会社から選ばれ続ける港湾を実現

3章. 今後の取組について

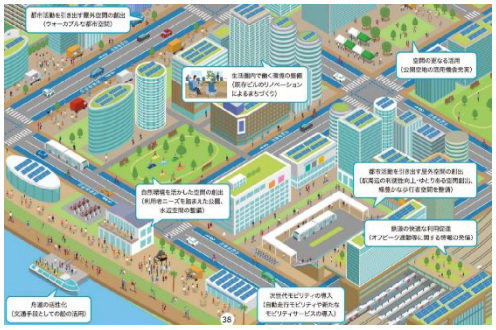
3－1. 舟運活性化の意義

東京には川、海、運河など、すばらしい水辺の空間があり、その資源を生かして、多くの人々でにぎわう水の都を再生していくため、舟運を活性化することは重要である。舟運は、水上バス、屋形船、観光周遊船、レストランシップなど様々な形で都民に親しまれているが、日常的な利用にも活用の幅を広げるなど、その裾野を拡大していくことで、さらに魅力的な水辺空間の形成や産業育成など都市や経済の発展につなげていくことが重要である。今後の更なる舟運の活性化に向けて、これまでの取組に加え、下記の３点も踏まえて、今後の取組の方向性を定めていく。

(1) 交通ネットワークの強化

・東京都の施策「東京ベイｅＳＧまちづくり戦略2022」において、臨海部の人々の活動基盤となる快適で多様な移動手段の充実に向け、交通ネットワークの構築を戦略に掲げている。臨海部においては、臨海地下鉄や羽田空港アクセス線などの鉄道ネットワークの拡大や、道路網の強化に向け、今後整備が進められる。実現までには長期の時間を要する。比較的短い年月で整備が可能な舟運の運航は、鉄道や道路の完成に先駆けての運航や、新たな交通手段の選択肢の一つとして活躍が期待される。

(2) 新しいライフスタイルの選択肢の提供



・新型コロナウイルス感染症拡大により、テレワークや時差出勤など混雑回避の行動が求められるようになった。こうしたニーズに対し、船の活用により「座って」「仕事をしながら」「ゆったりと景色を見ながら」通勤や移動が可能になってくる。注目を集めた鉄道の混雑回避や時差出勤における移動手段として船内の各種サービスの提供「必ず着席できる」「ゆったりとした移動が可能」という船ならではのメリットを発信していく必要がある。また、シェアサイクル等の水上交通と連携の可能性の高い交通手段との需要創出を進めていく。

・感染症に強い街の形成に向け、密を避けた交通手段として、舟運による新規航路の開拓が求められている。また、人々が様々な交通モードを選択でき、誰もが感染リスクを心配せず快適に移動できる都市を目指す。

(3) ベイエリアのまちづくりの推進

・都のベイエリアにおいては、日本を代表する物流ターミナルに加え、商業機能、エンターテイメント、東京２０２０大会関連施設など多様な魅力を持つ「臨海副都心」や、将来的には約 1,000ha の広大な土地となる新しい埋立地といったポテンシャルが存在する。こうしたエ

リアの発展に向け、サステナブルな都市・交通ネットワークの充実に向け、舟運による臨海部へのアクセスの向上を進めていく必要がある。

３－２. 新たな施策の方向性

(1)R5年度より実施していく取組

①通勤等の日常の交通手段としての航路の実装に向けた取組

・既存の水辺空間を活用し、都心部と臨海部などとを結んだ航路の実装に向けて、船舶の施設整備や立ち上げ期の運航を支援する制度を創設し、新たな航路開拓に取り組む。これにより、臨海部における交通手段の多様化、舟運ネットワークの創出・拡大を図る。

・航路の充実に向けて、需要の拡大やコストの削減、多様な主体の関与により運航を支えていくスキームなど、航路の定着、持続可能な運航への方策を調査、検討する。

②利用者の利便性向上

1)船着場へのアクセス性向上

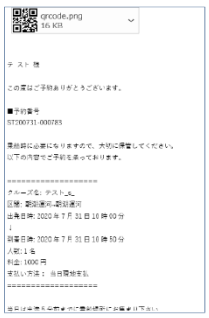
交通アクセスの不便な船着場の利便性向上に向け、シェアリングポート、バス交通の誘致等、改善の方策を調査する。調査の結果等を踏まえて、モデルケースを調整、実装化し、地元区主体の取組を促進していく。

2)案内サインの整備

船着場周辺や駅から船着場までの経路などまちなかにおける案内サインの整備について、これまで16 か所の船着場で整備を進めてきた。引き続き、残る船着場の整備に取り組むとともに、区や施設管理者等と連携し、案内サインの充実に向けた取り組みを促進していく。

③舟運の DX 化の推進

1）船着場予約・管理システム導入の充実



舟運に関する DX の推進に向けて、第一段階として、都の管理・開放する船着場への予約・管理システムの導入を推進するとともに、区や民間等が管理する船着場においても、予約・管理システムの導入を促進する。このため、同一の船着場予約・管理システムが区や民間等の船着場へ導入されるよう連携して働きかけるとともに、初期費用の一部を支援する制度を創設する。これにより、従来電話等で行っていた予約・管理のシステム化を図る。

DX 推進の第二段階として、リモートカメラや電子開閉錠のシステムを導入し、オンデマンド化への対応を進めていく。

これにより、デジタルツールを活用した手続きのオンライン化を進め、舟運に関わる事業者・管理者の業務の効率化や生産性の向上を図る。

2）航路・運航情報、乗船券販売情報等の一元化

舟運利用者に対する不十分な情報発信を解決するため、舟運の運航情報の一元化、運航データ活用、MaaS 等の他の機関との連携による需要創出、定着や持続性のある情報発信の仕組みの構築に関して、調査・検討を行う。合わせて、IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進に向けた取組を検討する。

④認知度・魅力の向上

・舟運を盛り上げ、船着場の周知や船でのアクセス・利用、まちの魅力の発信などの機会として、企画便の運航を実施する。また、様々な機会を捉え、都や区の観光施策などの関係者とも連携して、積極的に舟運を発信していくなどにより、舟運の認知度、魅力の向上を図っていく。

(2)連携して取り組む関連施策

都では、水辺のまちづくり、防災力の向上や環境負荷の軽減等の施策展開において、舟運や水辺の空間が密接に関わってくる。これらの施策とも連携を図りながら、舟運の活性化に取り組んでいく。

①水辺のまちづくりの推進

1)都市計画の制度等を活用した親水拠点の形成や街並み誘導

水辺空間とまちの一体的な利用を促進し、にぎわいや憩いの空間を創出するとともに、水辺沿いに連担したにぎわいや憩いの空間が、親水拠点や水辺の軸を形成し、都市の魅力の向上を図っていく。

・周辺地域や団体と連携した船着場の賑わい創出

・民間活力による船着場整備の推進、など

2)開放的で誰もが利用できる公園や水辺の整備

官民連携等により空間の多面的な活用を推進するとともに、人を惹きつける特色ある屋外空間等を創出することにより、都市活動の充実を図る。

・隅田川等におけるゆとりと潤いにあふれる水辺空間の整備

・河川水辺空間の緑化・水質改善による水辺の利用促進

・首都高地下化に併せた日本橋川周辺の水辺空間整備

・官民連携による都立公園・海上公園の利活用の推進

・ベイエリアにおける民間と連携した空間づくり、など

「TOKYO 強靭化プロジェクト」より

②都市の防災力の向上(「TOKYO 強靭化プロジェクト」より)

大地震時の緊急輸送網を確実に確保、防災拠点等へのアクセス強化に向けて、防災船着場の機能拡充、整備促進や防災船の建造等に取り組んでいく。

1)防災船着場の機能拡充、整備促進

防災船着場整備計画に基づき、災害発生後の水上輸送を担う防災船着場を整備するとともに、既存船着場へ夜間照明やサイン、スロープを拡充整備。

2)防災船の建造等

発災時に活動できる機能と構造を確保した船舶の建造や活用。

③カーボンハーフ・次世代エネルギー船に関する取組（「令和5年度予算の概要」等より）

・ 都では、2050 年の「ゼロエミッション東京」の実現に向け、都内温室効果ガス排出量を 2030 年までに50％削減（2000 年比）することを目指し、脱炭素化施策を強力に推進している。船や船着場においても、港湾局保有船について更新の機会を捉えて、順次、次世代エネルギー船へ転換していくことや、環境配慮型船舶の導入に関して、環境配慮型船舶の開発動向を注視しつつ、基本設計や燃料供給方法についての調査などを実施していく。

④観光施策に関する取組

・ 都では、観光産業を再び成長軌道に乗せ、世界最高の「PRIME 観光都市・東京」を実現するため、「PRIME 観光都市・東京 東京都観光産業振興実行プラン ～観光産業の復活と持続的な成長に向けて～」を策定し、観光産業の振興に向けて施策を展開している。

また、地域が主体となり、旅行者を魅了し何度でも訪れたくなるような観光まちづくりに向けて、水辺空間のにぎわい創出事業を実施している。

これらの施策とも連携を図りながら、舟運の活性化に取り組んでいく。

参考資料

＜各年度における定期的運航・交通便の航路図＞

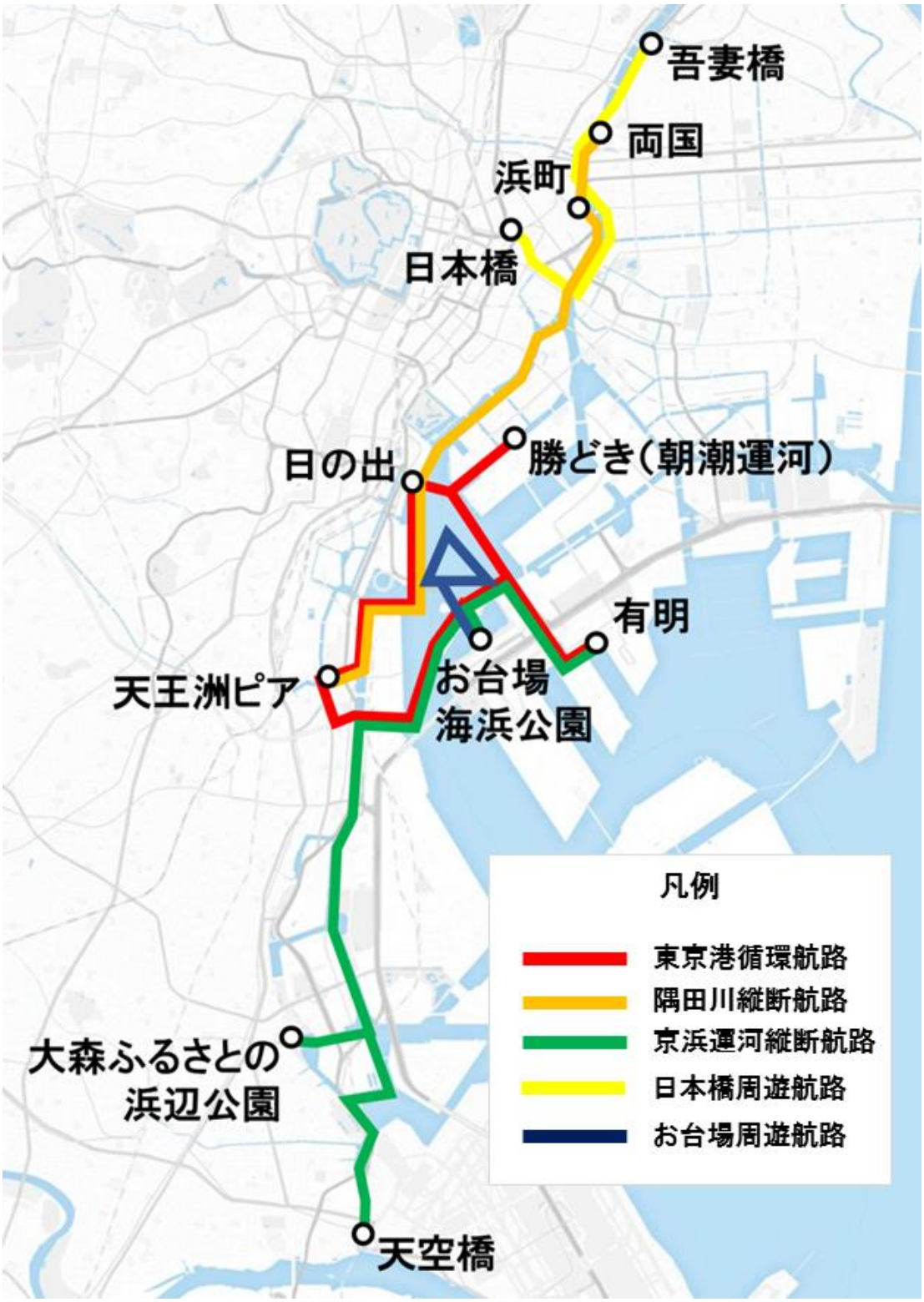
・2016年度

青色：ルート1（浅草二天門−吾妻橋−両国−有明−お台場海浜公園−天王洲−天空橋

黄色：日本橋−朝潮運河−有明

桃色：日の出−朝潮運河−天王洲

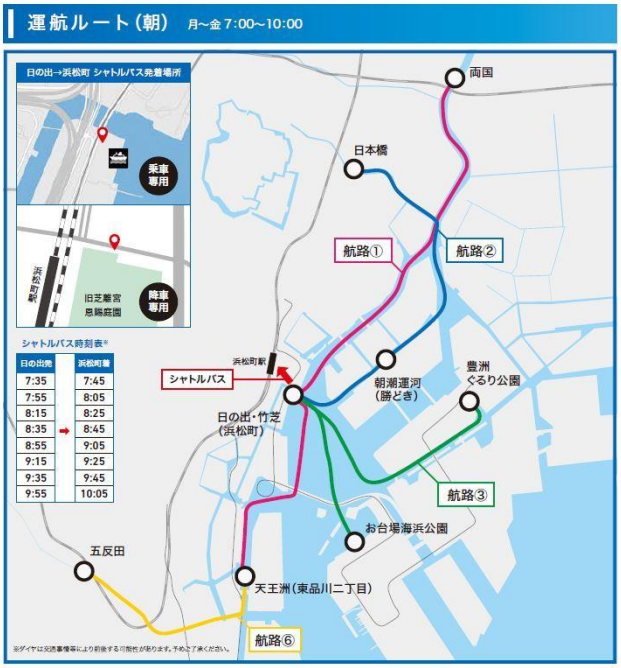
・2017年度

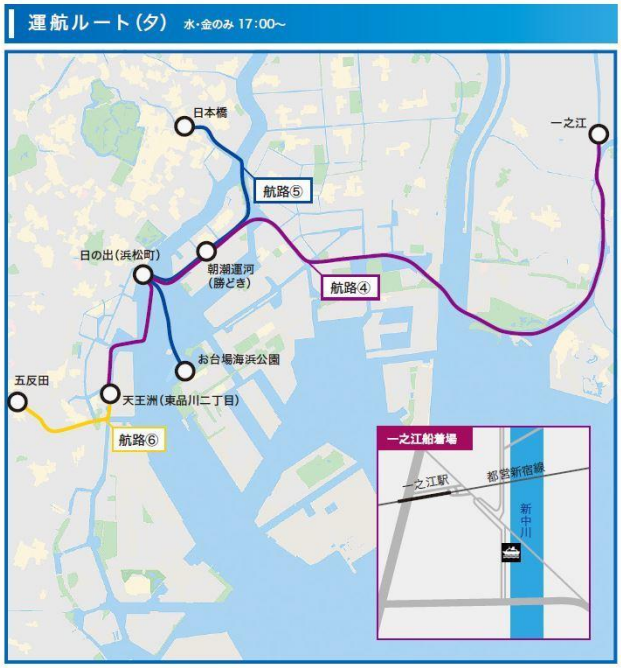

吾妻橋
両国
浜町
日本橋
日の出
勝どき（朝潮運河）
有明
お台場
海浜公園
天王洲ピア
大森ふるさとの
浜辺公園
天空橋
凡例
東京港循環航路
隅田川縦断航路
京浜運河縦断航路
日本橋周遊航路
お台場周遊航路

・2019年度

日本橋～朝潮運河間

・2022年度





朝
航路①：両国⇆日の出⇆天王洲（東品川二丁目）約70分
航路②：日本橋⇆朝潮運河⇆日の出 約35分
航路③：豊洲ぐるり公園⇆日の出（竹芝）⇆お台場海浜公園 約55分

夕
航路④：天王洲⇆日の出⇆朝潮運河→一之江 約130分
航路⑤：日本橋⇆朝潮運河⇆日の出⇆お台場海浜公園 約60分

朝夕
航路⑥：天王洲（東品川二丁目）⇆五反田 約25分

＜各年度における定期的運航・交通便の実施ダイヤ＞

・2016年度

時 刻 表

	ルート1　羽田（天空橋）～有明　縦断ルート									
	火・木　リムジンボート				金・土　オリエンタル			金・土　Buzz		
船着場	1便	2便	3便	4便	1便	3便	6便	2便	4便	5便
天空橋	11:00		14:05		11:30		15:35			
お台場	↓		↓		12:35		16:40			
有明	11:35		14:40		12:55		17:00		13:15	
両国	↓		↓						14:20	
吾妻橋	12:00		15:05						14:35	
浅草二天門		13:00		15:25					14:40	15:25
吾妻橋		↓		↓				11:40		15:35
両国		↓		↓				11:55		15:50
有明		13:30		15:50		13:10		12:55		16:50
お台場		↓				13:35				
天空橋		14:00				14:35				

料 金 表

天空橋→浅草

乗船地 / 下船地	天空橋	お台場海浜公園	有明（ビッグサイト）	両国	吾妻橋	浅草・二天門
お台場海浜公園	大人 ¥1,500 小人 ¥750					
有明（ビッグサイト）		乗船不可	大人 ¥1,500 小人 ¥750			
両国	大人 ¥3,000 小人 ¥1,500			乗船不可		
吾妻橋					乗船不可	
浅草・二天門						

浅草→天空橋

乗船地 / 下船地	浅草・二天門	吾妻橋	両国	有明（ビッグサイト）	お台場海浜公園	天空橋
吾妻橋	下船不可					
両国						
有明（ビッグサイト）	大人 ¥1,500　小人 ¥750					
お台場海浜公園	下船不可					
天空橋	大人 ¥3,000　小人 ¥1,500			大人 ¥1,500　小人 ¥750		

ルート1時刻表・料金表

	ルート2　日本橋～有明　横断ルート					
	月・水・金・土・日　エスエスSerenade					
船着場	1便	2便	3便	4便	5便	6便
日本橋		13:00		15:35		18:25
勝どき		13:45		16:20		19:00
有明		14:10	14:20	16:45	17:15	
勝どき	12:25		14:55		17:50	
日本橋	12:50		15:25		18:15	

料 金 表

日本橋→有明

乗船地 / 下船地	日本橋	勝どき（朝潮運河）	有明（ビッグサイト）
勝どき（朝潮運河）	大人 ¥1,000 小人 ¥500		
有明（ビッグサイト）	大人 ¥2,000 小人 ¥1,000	大人 ¥1,000 小人 ¥500	

有明→日本橋

乗船地 / 下船地	有明（ビッグサイト）	勝どき（朝潮運河）	日本橋
勝どき（朝潮運河）	大人 ¥1,000 小人 ¥500		
有明（ビッグサイト）	大人 ¥2,000 小人 ¥1,000	大人 ¥1,000 小人 ¥500	

ルート2時刻表・料金表

時 刻 表

	ルート3　天王洲～勝どき～日の出　周遊ルート									
	月・水　エスエスV世			金　夢見月				土・日　夢観月		
船着場	1便	2便	3便	1便	2便	3便	船着場	1便	2便	3便
勝どき	12:10	14:00	16:30	14:00	16:30	19:00	天王洲	12:00	14:25	18:30
日の出	12:35	14:25	16:55	14:25	16:55	↓	日の出	12:45	15:10	↓
天王州	13:10	15:00	17:30	15:00	17:30	20:00	勝どき	13:15	15:40	19:45
勝どき	13:50	15:40	18:10	15:40	18:10	20:40	天王洲	14:15	16:40	20:45

料 金 表

左回り

乗船地 / 下船地	勝どき（朝潮運河）		日の出		天王洲
日の出	￥500	天王洲	￥500	勝どき（朝潮運河）	￥1,000
天王洲	￥1,000	勝どき（朝潮運河）	￥1,500	日の出	￥1,500
勝どき（朝潮運河）	￥2,000	日の出	￥2,000	天王洲	￥2,000

右回り

乗船地 / 下船地	天王洲		日の出		勝どき（朝潮運河）
日の出	￥500	勝どき（朝潮運河）	￥500	天王洲	￥1,000
勝どき（朝潮運河）	￥1,000	天王洲	￥1,500	日の出	￥1,500
天王洲	￥2,000	日の出	￥2,000	勝どき（朝潮運河）	￥2,000

ルート3　時刻表・料金表

・2017年度

夢舞月（左回り←）※5/5、6、12、13

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

オリエンタル（右回り→）※5/5、6、12、13

船着場		1便	2便	所要時間	停泊時間
勝どき	着	11:30	15:10	-	10分
	発	11:40	15:20	25分	
有明	着	12:05	15:45		10分
	発	12:15	15:55	20分	
お台場	着	12:35	-		10分
	発	12:45	-	25分	
天王洲	着	-	-		10分
	発	-	-	20分	
日の出	着	13:40	17:20		10分
	発	13:50	-	10分	
勝どき	着	14:00	-		10分
	発	-	-	-	

※天王洲発着

エスエスV世（左回り←）※5/19、20、26、27、6/3、8

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

Buzz（右回り→）※5/19、20、26、27、6/3、8

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

料金表（左回り←）

下船地＼乗船地	勝どき
日の出	¥500 ¥250
天王洲	¥1,000 ¥500
お台場	¥1,500 ¥750
有明	¥2,000 ¥1,000
勝どき	¥2,500 ¥1,250

下船地＼乗船地	日の出	天王洲	お台場	有明	勝どき
日の出	¥500 ¥250				
天王洲	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250			
お台場	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250		
有明	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	
勝どき	¥2,500 ¥1,250	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250

料金表（右回り→）

下船地＼乗船地	勝どき
有明	¥500 ¥250
お台場	¥1,000 ¥500
天王洲	¥1,500 ¥750
日の出	¥2,000 ¥1,000
勝どき	¥2,500 ¥1,250

下船地＼乗船地	有明	お台場	天王洲	日の出	勝どき
有明	¥500 ¥250				
お台場	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250			
天王洲	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250		
日の出	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	
勝どき	¥2,500 ¥1,250	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250

※ダイヤ、料金は天候などの都合により、予告なく変更される場合がございます。あらかじめご了承ください。

東京舟運社会実験クルーズ2017

Copyright©2017 Urban Waterfront Development Partners. All Rights Reserved.

東京港循環航路チラシ（5～6月）

♥ 金・土　エスエスV世（左回り←）※7/14、15、21、22、28、8/4、5、11、12、18、19、25、26

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

♥ 金・土　Buzz（右回り↓）※7/21、22、28、8/4、5、11、12、18、19、25、26

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

※7/21、8/5、19、26は2便まで　7/23は1便までの運航となります。

♥ 夢舞月（左回り←）※7/16、23、8/6、13、20

船着場		1便	2便	所要時間	停泊時間
勝どき	着	11:30	15:10	-	10分
	発	11:40	15:20	10分	
日の出	着	11:50	15:30		10分
	発	12:00	15:40	20分	
天王洲	着	-	-		10分
	発	-	-	25分	
お台場	着	12:55	16:35		0分
	発	13:05	16:45	20分	
有明	着	13:25	17:05		10分
	発	13:35	-	25分	
勝どき	着	14:00	-		-
	発	-	-	-	

♥ 日曜 オリエンタル（右回り↓）※8/6、13、20

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

※このダイヤでは、天王洲に寄港いたしません。

♥ 料金表（左回り←）

上段：大人料金
下段：小人料金

乗船地 / 下船地	勝どき					
日の出	¥500 ¥250	日の出 竹芝				
天王洲	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	天王洲			
お台場	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	お台場		
有明	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	有明	
勝どき	¥2,500 ¥1,250	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	勝どき

Welcome!

♥ 料金表（右回り↓）

乗船地 / 下船地	勝どき					
有明	¥500 ¥250	有明				
お台場	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	お台場			
天王洲	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	天王洲		
日の出	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	日の出 竹芝	
勝どき	¥2,500 ¥1,250	¥2,000 ¥1,000	¥1,500 ¥750	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	勝どき

www.suitown.jp

※運航日程は天候その他の理由により、予告なく変更される場合があります。
詳細は都度www.suitown.jpまたは、03-6826-4802（平日10-17時）にてご確認ください。

東京舟運社会実験クルーズ2017

東京都・(一社)水都創造パートナーズ Copyright©2017 Urban Waterfront Development Partners. All Rights Reserved.

東京港循環航路チラシ（7～8月）

新ルート ぞくぞく! 東京を舟で旅しよう!
京浜運河縦断クルーズ
Check!
お台場
海浜公園
有明
大森
ふるさとの
浜辺公園
天空橋
羽田空港
天空橋駅
羽田空港国際線ターミナル駅
水辺で船を待つ
ガントリークレーンたち
使用船舶：オリエンタル
運航日：8/12(土)、8/19(土)、9/23(土)、10/14(土)、11/5(日)
船着場 1便 2便 所要時間 停泊時間
天空橋 着 11:55 - - 10分
発 12:05 - 30分
大森 ふるさとの浜辺公園 着 12:35 - 10分
発 12:45 - 45分
お台場 着 13:30 - 10分
発 13:40 - 20分
有明 着 14:00 - 10分
発 - 14:10 20分
お台場 着 - 14:30 10分
発 - 14:40 45分
大森 ふるさとの浜辺公園 着 - 15:25 10分
発 - 15:35 30分
天空橋 着 - 16:05 -
発 - - -
料金表
1便
上段：大人料金
下段：小人料金
乗船地 / 下船地
天空橋
大森 ふるさとの浜辺公園 ¥500 ¥250
お台場 ¥1,500 ¥750 / ¥1,000 ¥500
有明 ¥2,000 ¥1,000 / ¥1,500 ¥750 / ¥500 ¥250
2便
乗船地 / 下船地
有明
お台場 ¥500 ¥250
大森 ふるさとの浜辺公園 ¥1,500 ¥750 / ¥1,000 ¥500
天空橋 ¥2,000 ¥1,000 / ¥1,500 ¥750 / ¥500 ¥250
隅田川縦断クルーズ
両国
浜町
Check!
区間1
浜町→天王洲
区間2
天王洲→両国
日の出
Enjoy!
天王洲
使用船舶：エスエス Serenade
運航日：7/9(日)、8/20(日)、9/3(日)、10/15(日)、11/4(土)
船着場 区間1 所要時間 停泊時間
浜町 着 12:50 - 10分
発 13:00 35分
日の出 着 13:35 10分
発 13:45 20分
天王洲 着 14:05
発 - -
船着場 区間2 所要時間 停泊時間
天王洲 着 14:05 - 10分
発 14:15 20分
日の出 着 14:35 10分
発 14:45 45分
両国 着 15:30
発 - -
※区間1の船着場から乗船し、区間2の船着場で下船する場合、区間の起終点である天王洲での下船が必要です。
料金表
区間1
上段：大人料金
下段：小人料金
乗船地 / 下船地
浜町
日の出 ¥1,000 ¥500
天王洲 ¥1,500 ¥750 / ¥500 ¥250
区間2
乗船地 / 下船地
天王洲
日の出 ¥500 ¥250
両国 ¥1,500 ¥750 / ¥1,000 ¥500
Welcome!
www.suitown.jp
※運航日程は天候その他の理由により、予告なく変更される場合があります。
詳細は都度 www.suitown.jp または、03-6826-4802 (平日10-17時) にてご確認ください。
東京舟運社会実験クルーズ2017
Copyright©2017 Urban Waterfront Development Partners. All Rights Reserved.

縦断航路チラシ

新ルート ぞくぞく！東京を舟で旅しよう！

日本橋周遊クルーズ

Check! 都会の夜景を楽しみながら、隅田川の個性的な橋たちをみつけよう！

厩橋 うまやばし

両国橋 りょうごくばし

日本橋 にほんばし

清洲橋 きよすばし

吾妻橋 あづまばし

駒形橋 こまがたばし

蔵前橋 くらまえばし

新大橋 しんおおはし

永代橋 えいたいばし

5月／6月／9月～12月

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

7月／8月 ※7月の2便ダイヤは、変更になる可能性がございます。

船着場		1便	2便	所要時間	停泊時間
日本橋	着	17:50	19:40	-	10分
	発	18:00	19:50	45分	
吾妻橋	着	18:45	20:35		10分
	発	18:55	20:45	45分	
日本橋	着	19:40	21:30		
	発	-	-	-	

♥ 料金表

1周　上段：大人料金　下段：小人料金

下船地＼乗船地	日本橋	吾妻橋	日本橋
吾妻橋	¥500 ¥250	吾妻橋	
日本橋	¥1,000 ¥500	¥500 ¥250	日本橋

使用船舶：エスエスSerenade

www.suitown.jp

※運航日程など詳細は、www.suitown.jp
または、03-6826-4802（平日10-17時）にてご確認ください。
東京舟運社会実験クルーズ2017

Copyright©2017 Urban Waterfront Development Partners. All Rights Reserved.

日本橋周遊航路チラシ

新ルート ぞくぞく！ 東京を舟で旅しよう！

お台場周遊クルーズ

このクルーズを もっと楽しむポイント！

お台場海浜公園船着場 東側デッキにて、
とっておきのアングルからとっておきの水辺の夜景と一緒の写真を撮影します。
舟旅で、お台場で、夏の思い出に残るカットを手に入れませんか？
詳しくは以下の公式サイトまたは東京舟旅の運航スタッフまで！

撮影はもちろん無料！
ご自身のスマートフォンやパソコンから
その場でデータをダウンロードできます。

撮影実施日：7/14、15、16、21、22、28、8/4、5、11、12、18、19、25、26
撮影時：18:00-21:00予定

時刻表

運航日：7/15, 22, 8/5, 12, 19, 26（毎週土曜日）

船着場		1便	2便	3便	4便	5便	所要時間
お台場	発	18:35	19:05	19:35	20:05	20:35	20分
	着	18:55	19:25	19:55	20:25	20:55	

料金表

1回

大人	¥500
小人	¥250

www.suitown.jp

※ダイヤ・ルートは天候等により予告なく変更される場合がございます。詳細は、
www.suitown.jp または、03-6826-4802（平日10-17時）にてご確認ください。

東京舟運社会実験クルーズ2017

東京都・(一社)水都創造パートナーズ
Copyright © 2017 Urban Waterfront Development Partners. All Rights Reserved.

お台場周遊航路チラシ（7～8月）

・2019年度

東京舟旅
SUITOWN TOKYO
たまには混雑から解放されたいよね
真夏の
らくらく舟旅通勤
東京都舟運社会実験
2019.7.24(水)-8.2(金)
※土日を除く8日間
6.21(金)14:00から予約受付開始
航路: 日本橋 ⇆ 朝潮運河
料金: 無料(事前予約制) 各便先着順
暑くなるこの時期、朝のラッシュがつらくて通勤が憂鬱と感じる時ってありますよね。
混雑から解放された新しい通勤スタイルを是非体験してみませんか?
運航ダイヤ(時刻表) 所要時間: 乗降時間含め約30~40分
出発 朝潮運河 第1便 7:30 第3便 7:45 第5便 8:00 第7便 8:15 第9便 8:30 第11便 8:45 第13便 9:00
出発 日本橋 第2便 7:30 第4便 7:45 第6便 8:00 第8便 8:15 第10便 8:30 第12便 8:45 第14便 9:00
※出発10分前にまでに船着場にお越しいただき、係員の指示に従い並んでください。
予約方法
WEB予約: https://www.suitown.jp/
TEL予約: 070-1262-4968 or 070-1402-8896
※受付時間:祝日を除く月~金曜日の午前10時から午後5時 予約サイトはこちら➡
運航ルート
三越前駅
日本橋船着場
高橋船着場
清澄白河駅
東京駅
日本橋駅
勝どき駅
浜松町駅
朝潮運河船着場
豊洲駅
日の出船着場
※航路は、天候や潮位その他の理由により、変更される場合があります。

・2022年度

時刻表（朝） 運航日：月、火、水、木、金（11/3祝日は運休）

※出発5分前までにお越し頂き、係員の指示に従ってご乗船ください
※運航スケジュール、船舶等は、当日の天候等により変更・中止となる可能性があります

航路①：両国⇆日の出⇆天王洲（東品川二丁目） 乗船料金：500円

船着場		1便	3便	5便
両国	発	7:30	7:50	8:20
日の出	着	8:10	8:30	9:00
日の出	発	8:20	8:40	9:10
天王洲（東品川二丁目）	着	8:50	9:10	9:40

船着場		2便	4便	6便
天王洲（東品川二丁目）	発	7:00	7:20	7:40
日の出	着	7:30	7:50	8:10
日の出	発	7:40	8:00	8:20
両国	着	8:20	8:40	9:00

航路②：日本橋⇆朝潮運河⇆日の出 乗船料金：500円

船着場		1便※	3便	5便	7便	9便※
日本橋	発		7:00	7:40	8:00	8:20
朝潮運河	着		7:25	8:05	8:25	8:45
朝潮運河	発	7:05	7:35	8:15	8:35	8:55
日の出	着	7:15	7:45	8:25	8:45	9:05

※バリアフリー便

船着場		2便	4便※	6便	8便
日の出	発	7:05	7:25	7:55	8:35
朝潮運河	着	7:15	7:35	8:05	8:45
朝潮運河	発	7:25	7:45	8:15	8:55
日本橋	着	7:50	8:10	8:40	9:20

※バリアフリー便

航路③：豊洲ぐるり公園⇆日の出（竹芝）⇆お台場海浜公園 乗船料金：500円

船着場		1便	3便	5便	7便	9便
豊洲ぐるり公園	発	7:00	7:30	8:00	8:35	9:05
日の出（竹芝）	着	7:30	8:00	8:30	9:05	9:35
日の出（竹芝）	発	7:40	8:10	8:40	9:15	
お台場海浜公園	着	8:05	8:35	9:05	9:40	

船着場		2便	4便	6便	8便	10便
お台場海浜公園	発	7:20	7:50	8:20	8:55	9:15
日の出（竹芝）	着	7:45	8:15	8:45	9:20	9:40
日の出（竹芝）	発	7:55	8:25	8:55		
豊洲ぐるり公園	着	8:25	8:55	9:25		

航路⑥：天王洲（東品川二丁目）⇆五反田 乗船料金：200円

船着場		1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便	
五反田	発	7:00	7:20	7:40	8:00	8:20	8:40	9:00	
天王洲（東品川二丁目）	着	7:25	7:45	8:05	8:25	8:45	9:05	9:25	

船着場		2便	4便	6便	8便	10便	12便	14便	15便
天王洲（東品川二丁目）	発	7:05	7:35	7:55	8:15	8:35	8:55	9:15	9:35
五反田	着	7:30	8:00	8:20	8:40	9:00	9:20	9:40	10:00

時刻表（夕） 運航日：10/19、21、26、28、11/2、4のみ運航（10/26、28航路④は朝潮運河止まり）

※出発5分前までにお越し頂き、係員の指示に従ってご乗船ください
※運航スケジュール、船舶等は、当日の天候等により変更・中止となる可能性があります

航路④：天王洲⇆日の出⇆朝潮運河→一之江 乗船料金：500円 各船着場〜一之江：1,000円

船着場		1便	3便	5便	6便
天王洲（東品川二丁目）	発		17:30	18:05	19:15
日の出	着		18:00	18:35	19:45
日の出	発	17:00	18:10	18:40	19:50
朝潮運河	着	17:10	18:20	18:50	20:00
朝潮運河	発			18:55	
一之江	着			20:30	

船着場		2便	4便
朝潮運河	発	17:15	18:25
日の出	着	17:25	18:35
日の出	発	17:30	18:40
天王洲（東品川二丁目）	着	18:00	19:10

航路⑤：日本橋⇆朝潮運河⇆日の出⇆お台場海浜公園 乗船料金：500円

船着場		1便	3便	5便
日本橋	発	17:00	18:20	20:00
朝潮運河	着	17:25	18:45	20:25
朝潮運河	発	17:30	18:50	20:30
日の出	着	17:40	19:00	20:40
日の出	発	17:45	19:05	20:50
お台場	着	18:10	19:30	↓
朝潮運河	着			21:00

船着場		2便	4便	6便
お台場	発	17:00	18:40	19:50
日の出	着	17:25	19:05	20:15
日の出	発	17:30	19:10	20:20
朝潮運河	着	17:40	19:20	20:30
朝潮運河	発	17:45	19:25	20:35
日本橋	着	18:10	19:50	21:00

航路⑥：天王洲（東品川二丁目）⇆五反田 乗船料金：200円

船着場		1便	3便
五反田	発	17:30	18:45
天王洲（東品川二丁目）	着	17:55	19:05

船着場		2便	4便
天王洲（東品川二丁目）	発	18:10	19:20
五反田	着	18:35	19:45

〈RESAS による 500mメッシュで集計した 2018 年の船着場周辺の流動人口〉

両国

500m 平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	13,400	12,200	11,900	12,500	14,500	12,900	12,500	11,700	14,200	12,000	13,200	12,600	153,601
2	7,600	6,700	6,100	7,000	8,000	7,000	6,900	6,600	7,900	6,600	7,200	7,000	84,602
3	15,600	14,800	14,400	15,600	16,200	14,900	14,900	14,300	16,500	14,500	15,300	15,100	182,103
4	28,500	27,500	27,700	28,300	30,100	27,900	27,700	26,500	30,500	27,300	28,600	28,400	339,004
													759,310

500m 休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	10,600	10,300	8,700	9,200	11,400	10,300	8,800	8,800	11,400	9,800	9,000	9,000	117,301
2	6,900	6,400	5,200	5,800	6,900	6,400	5,500	5,500	7,000	6,200	5,400	5,400	72,602
3	13,200	12,700	11,300	12,000	12,700	12,400	11,200	11,100	13,100	11,700	10,800	11,200	143,403
4	22,800	22,200	20,500	21,000	22,700	21,700	20,300	20,200	23,300	20,900	20,800	20,700	257,104
													590,410

日本橋

500m 平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	90,400	97,400	96,800	95,100	93,100	94,100	92,800	84,800	93,400	95,400	97,600	95,100	1,126,001
2	145,800	159,100	159,400	158,400	155,500	157,600	156,000	142,500	156,700	160,100	162,000	156,500	1,869,602
3	102,200	112,800	113,600	113,800	109,700	110,600	108,200	98,700	109,000	112,400	113,100	108,700	1,312,803
4	65,200	71,400	72,200	73,100	70,400	70,900	69,600	62,700	70,800	73,700	74,900	72,700	847,604
													5,156,010

500m 休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	38,400	42,200	43,300	40,300	38,500	42,100	38,300	38,000	38,900	43,500	42,500	43,300	489,301
2	57,600	62,500	64,700	59,800	56,700	62,100	57,000	55,700	57,900	63,600	60,800	62,900	721,302
3	36,400	39,600	40,400	37,400	35,600	38,800	36,100	35,000	36,300	39,900	38,900	38,600	453,003
4	24,900	28,000	28,000	26,100	25,000	27,500	25,600	24,700	26,100	30,000	29,300	28,900	324,104
													1,987,710

朝潮

500m 平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	21,700	22,300	21,800	22,800	22,600	23,600	23,300	22,300	23,500	23,500	25,400	24,600	277,401
2	28,100	29,100	28,900	28,800	28,500	28,800	28,800	27,500	29,500	28,100	28,400	27,600	342,102
3	23,700	24,700	24,500	25,200	24,200	24,100	23,900	22,400	24,400	24,000	23,200	23,700	288,003
4	34,300	35,800	36,300	36,400	35,200	35,500	36,400	34,700	37,600	31,900	30,200	30,200	414,504
													1,322,010

500m 休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	18,000	17,900	17,600	17,700	16,300	17,900	18,400	18,500	18,900	19,100	19,500	19,900	219,701
2	19,800	19,800	19,300	18,900	17,900	18,700	19,000	18,300	18,800	19,500	19,300	19,100	228,402
3	19,600	18,500	18,500	18,700	18,100	18,800	17,700	17,600	18,700	17,900	18,100	18,300	220,503
4	28,100	29,100	28,700	28,600	28,600	29,600	28,000	28,400	29,100	26,300	24,800	25,100	334,404
													1,003,010

日の出・竹芝

500m 平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	76,225	85,925	87,325	87,825	84,600	87,300	85,700	76,425	85,725	86,800	85,300	82,300	1,011,451
2	4,100	4,700	4,700	4,900	4,600	4,600	4,700	4,200	4,600	4,900	4,600	4,600	55,202
3	12,100	13,600	14,500	14,200	13,800	13,700	13,400	12,100	14,000	13,900	13,600	13,300	162,203
4	44,000	49,400	51,100	51,100	49,600	50,600	49,300	44,300	49,800	49,900	49,100	47,400	585,604
													1,814,460

500m 休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	29,225	30,900	31,925	30,000	29,000	31,400	28,100	27,325	28,700	29,800	29,800	29,800	355,976
2	1,400	1,700	1,700	1,700	1,700	1,500	1,400	1,300	1,500	1,700	1,500	1,500	18,602
3	5,900	6,500	6,700	6,200	5,700	6,400	5,300	5,100	6,000	5,900	5,500	5,700	70,903
4	17,900	19,500	20,000	19,100	17,500	20,400	18,200	17,300	18,200	18,800	17,700	18,000	222,604
													668,085

天王洲

500m　平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	13,200	14,500	14,800	14,800	15,100	15,400	15,400	14,500	14,900	15,500	15,300	14,600	178,001
2	62,900	69,000	69,300	69,000	67,200	70,400	68,600	62,100	69,200	68,500	68,000	66,300	810,502
3	14,400	15,400	15,500	15,800	14,600	15,000	14,900	13,500	15,000	14,300	15,200	15,200	178,803
4	3,100	3,400	3,500	3,400	3,200	3,700	3,700	3,300	3,500	3,600	3,800	3,500	41,704
													1,209,010

500m　休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	8,800	9,200	9,300	9,000	8,400	9,000	8,900	9,500	9,200	9,100	8,800	9,300	108,501
2	29,400	31,500	31,400	30,500	29,700	32,000	30,200	30,200	31,400	31,900	31,400	32,600	372,202
3	10,000	10,200	11,000	10,400	10,400	11,200	10,500	9,900	11,200	10,600	11,000	10,700	127,103
4	1,200	1,000	1,400	1,200	1,100	1,600	1,400	1,400	1,300	1,200	1,300	1,100	15,204
													623,010

五反田

500m　平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	57,100	62,900	62,700	62,700	60,300	61,800	62,500	55,800	59,700	59,200	59,200	58,000	721,901
2	45,500	49,000	49,000	49,200	46,800	47,000	48,800	43,300	46,400	46,600	46,300	46,400	564,302
3	30,700	31,800	32,000	33,000	32,000	32,600	33,400	29,200	29,800	30,800	30,400	30,400	376,103
4	71,400	78,400	78,000	78,400	77,800	78,700	78,500	70,500	75,800	77,100	77,900	75,400	917,904
													2,580,210

500m　休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	31,300	32,500	32,100	30,300	28,700	31,200	30,000	29,000	29,200	28,500	28,700	29,400	360,901
2	29,700	30,800	31,900	29,800	28,200	29,300	28,800	26,700	27,400	26,800	27,700	27,700	344,802
3	24,800	25,100	26,400	24,700	24,300	25,400	24,200	21,200	22,100	22,200	22,800	23,100	286,303
4	36,000	37,700	37,400	35,000	33,800	35,900	34,500	33,000	34,200	33,900	36,100	35,900	423,404
													1,415,410

お台場

500m　平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	14,300	14,700	16,000	15,600	15,100	15,700	16,200	16,700	14,700	15,200	15,000	14,700	183,900
2	7,800	8,700	9,900	9,300	9,000	9,400	9,500	9,000	8,900	9,100	8,900	8,900	108,400
3	16,300	16,600	17,600	17,700	16,700	17,700	18,600	18,900	16,900	17,300	17,200	16,200	207,700
4	5,600	5,300	5,300	5,600	5,300	5,600	5,900	6,600	4,900	5,400	5,400	5,000	65,900
													565,900

500m　休日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	10,700	12,300	13,400	14,700	16,100	12,300	12,500	15,700	11,700	13,300	13,100	11,900	157,701
2	5,500	6,700	7,700	8,100	8,400	6,500	6,200	7,500	6,100	6,900	6,100	5,800	81,502
3	11,900	13,100	13,400	13,600	15,600	12,800	13,600	16,300	12,900	13,000	12,300	12,400	160,903
4	4,300	4,800	4,800	5,000	5,900	4,700	5,300	6,700	4,700	4,900	5,000	5,000	61,100
													461,206

豊洲

500m　平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	56,900	60,900	60,400	61,200	60,500	60,400	60,600	57,200	59,400	60,600	60,000	57,600	715,701
2	16,900	18,100	18,500	19,600	19,200	18,900	19,100	18,500	19,200	19,800	19,700	18,700	226,202
3	7,100	7,300	7,400	7,600	7,300	7,300	7,400	7,300	7,500	8,200	7,700	7,400	89,503
4	19,500	20,200	19,600	19,300	19,600	20,000	19,400	18,700	19,400	19,000	19,100	18,400	232,204
													1,263,610

500m　休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	41,600	42,600	42,600	41,000	40,200	41,200	40,800	39,500	39,100	39,300	40,400	39,500	487,801
2	11,300	11,500	11,600	11,800	11,300	10,900	11,300	11,200	11,200	11,300	10,600	11,200	135,202
3	5,300	5,600	5,300	5,000	4,800	4,500	5,100	5,200	5,200	5,300	4,500	5,100	60,903
4	18,800	19,600	19,300	18,000	17,600	19,200	18,800	17,600	17,500	17,000	16,800	17,200	217,404
													901,310

有明

500m　平日集計

メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	30,200	31,500	31,100	30,200	30,000	30,900	30,400	29,100	31,100	31,900	31,800	31,000	369,201
2	3,400	3,400	3,500	3,500	3,600	3,300	3,500	3,700	4,400	8,600	9,800	9,600	60,302
3	15,500	16,400	16,700	17,100	17,500	17,100	17,300	17,600	19,800	24,500	25,600	24,500	229,603
4	8,700	9,400	9,900	9,300	10,000	9,800	9,900	9,200	10,600	10,600	10,400	9,700	117,504
													776,610

500m　休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	25,800	26,800	26,800	24,500	23,500	26,200	25,500	24,800	25,000	25,500	24,000	25,300	303,701
2	2,500	2,200	2,300	2,200	2,200	2,300	2,200	2,600	3,100	6,100	5,000	7,100	39,802
3	11,900	12,100	12,600	12,000	12,700	12,700	12,200	14,900	14,300	17,500	16,900	18,900	168,703
4	5,200	5,200	6,000	5,300	6,000	5,900	5,000	6,800	5,900	5,900	5,900	6,300	69,404
													581,610

一之江

500m　平日集計

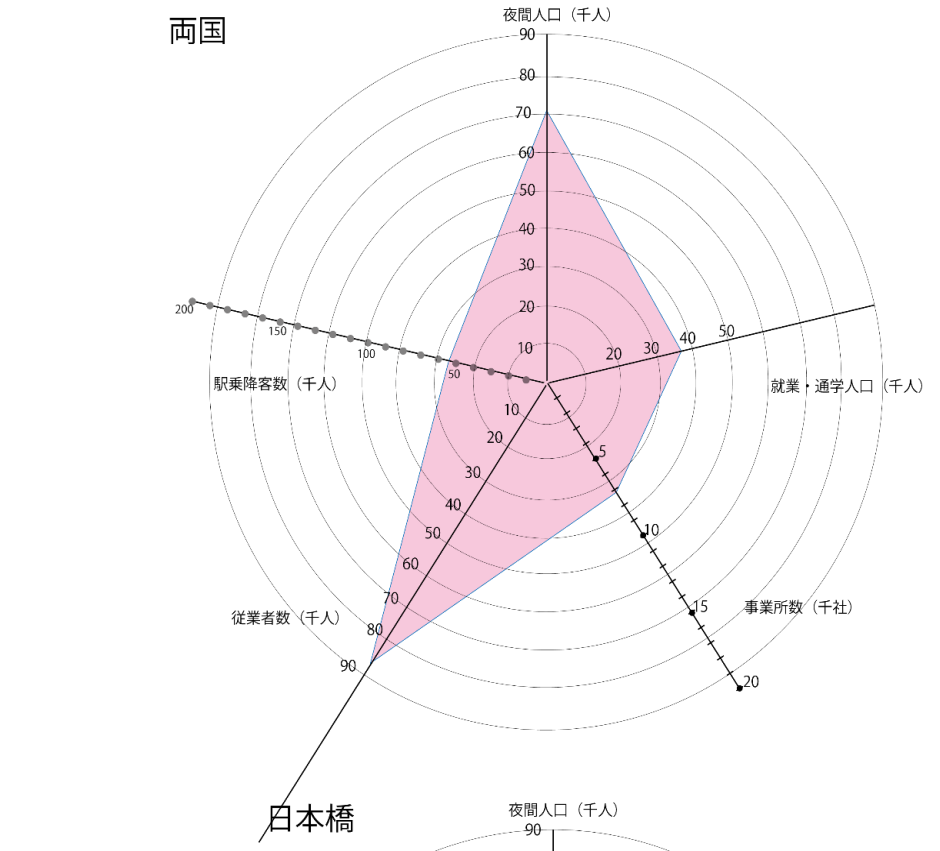
メッシュＮｏ	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	11,900	11,500	11,600	12,100	12,500	11,300	11,900	11,800	11,600	11,400	10,500	11,100	139,201
2	12,300	11,700	11,600	12,400	12,700	11,800	12,000	12,000	12,200	11,900	11,300	11,700	143,602
3	12,200	12,200	12,400	12,600	13,600	13,300	13,300	13,500	14,500	13,100	12,900	13,200	156,803
4	11,900	11,300	11,500	11,500	11,900	11,300	11,700	11,700	11,800	11,600	11,000	11,300	138,504
													578,110

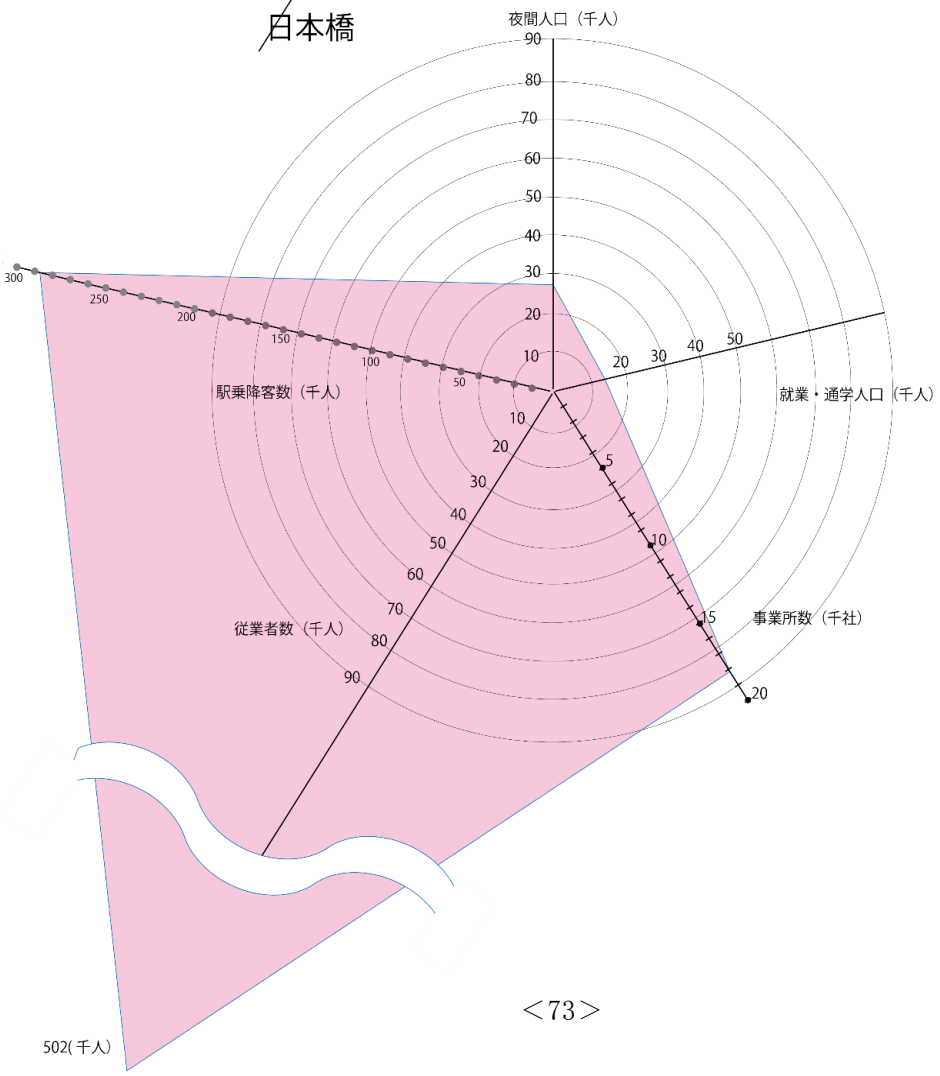
500m　休日集計

メッシュＮｏ	500	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	１０月	１１月	１２月	年間計
1	12,400	11,600	12,400	12,900	12,900	12,200	13,000	12,300	12,200	11,900	12,300	11,900	148,001
2	13,100	12,400	12,200	12,800	13,300	12,800	13,300	13,300	13,200	12,800	12,700	12,300	154,202
3	12,900	13,400	13,000	13,600	14,800	15,200	15,200	14,700	15,000	14,400	14,600	14,400	171,203
4	12,600	12,300	12,800	12,700	12,800	12,500	13,000	12,200	12,200	12,500	12,600	12,000	150,204
													623,610

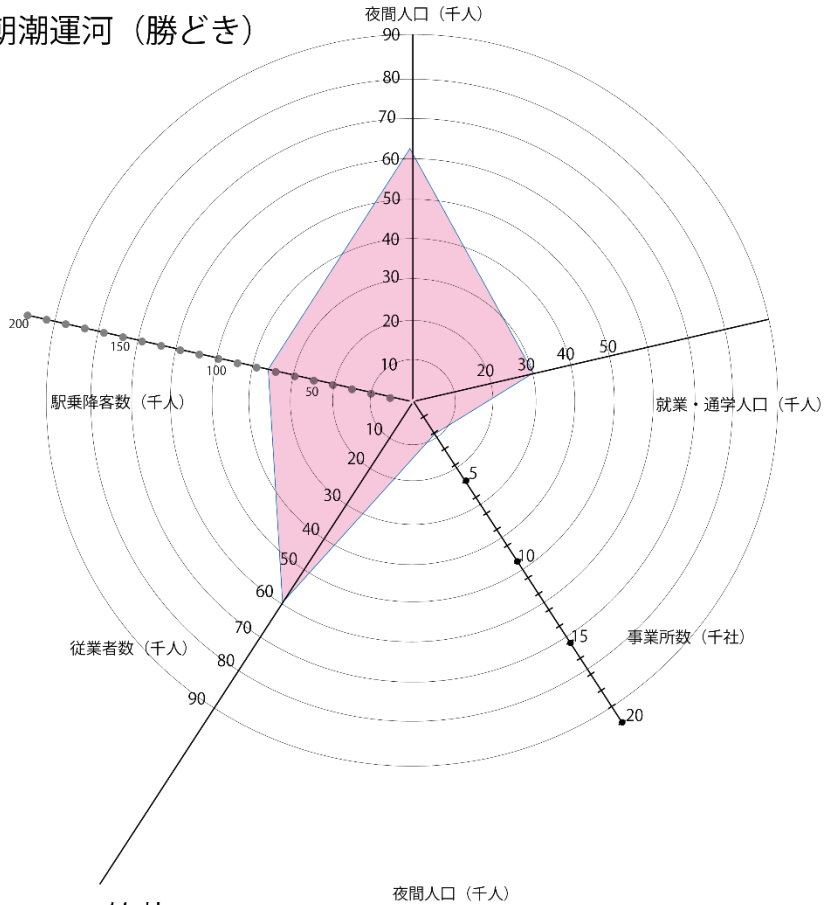
〈社会実験で使用した船着場の指標概況 〉

社会実験で使用した船着場の指標を整理した1－3(3)の①から③までの内容をレーダーチャートに表現した。

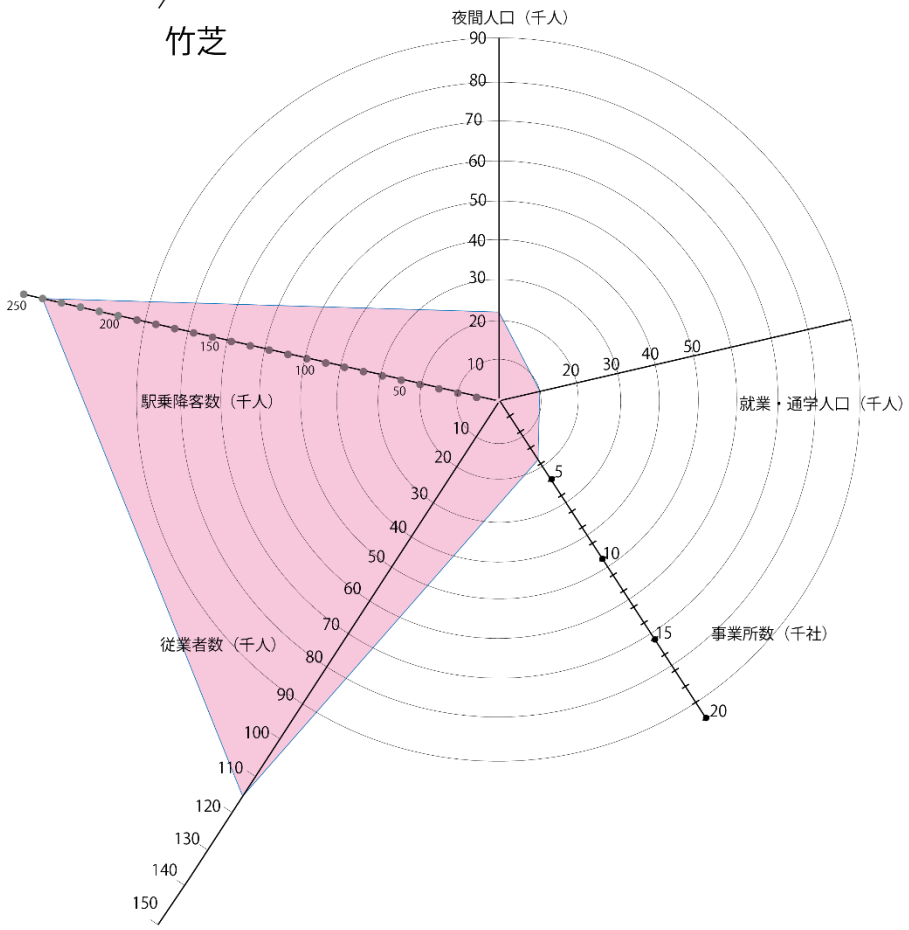




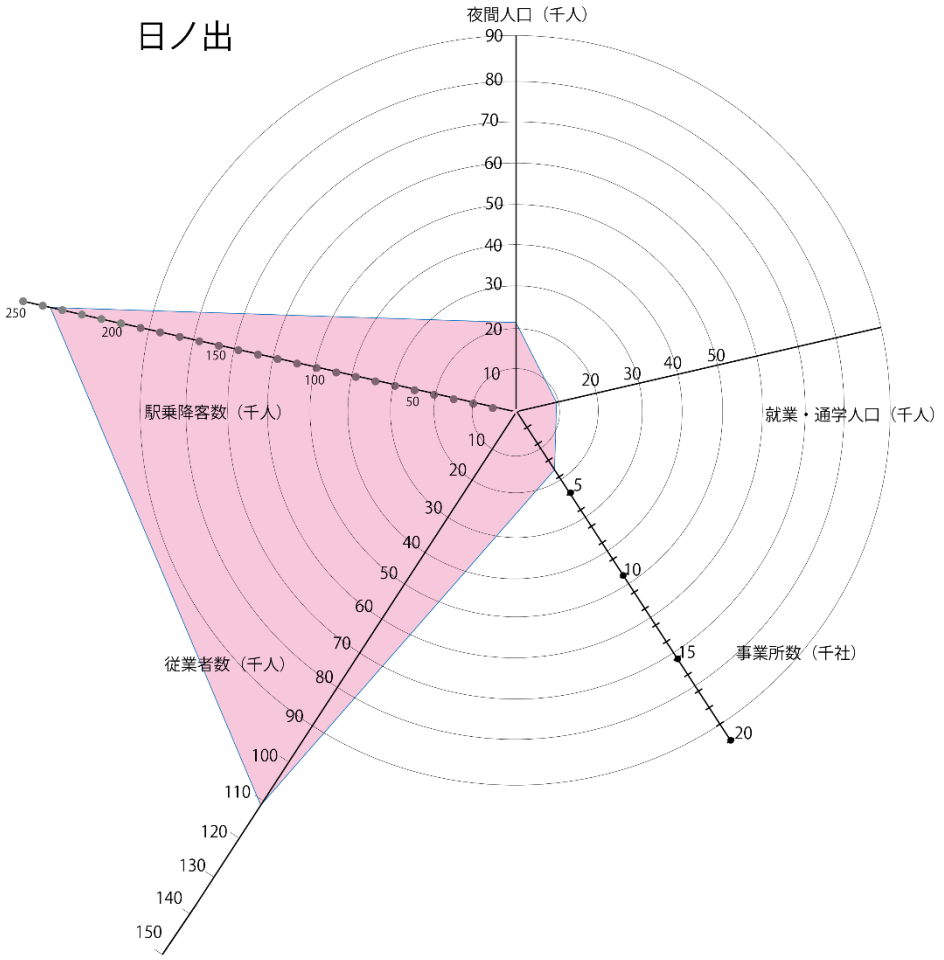
朝潮運河（勝どき）


夜間人口（千人）
90
80
70
60
50
40
30
20
10
就業・通学人口（千人）
10
20
30
40
50
事業所数（千社）
5
10
15
20
従業者数（千人）
10
20
30
40
50
60
70
80
90
駅乗降客数（千人）
50
100
150
200

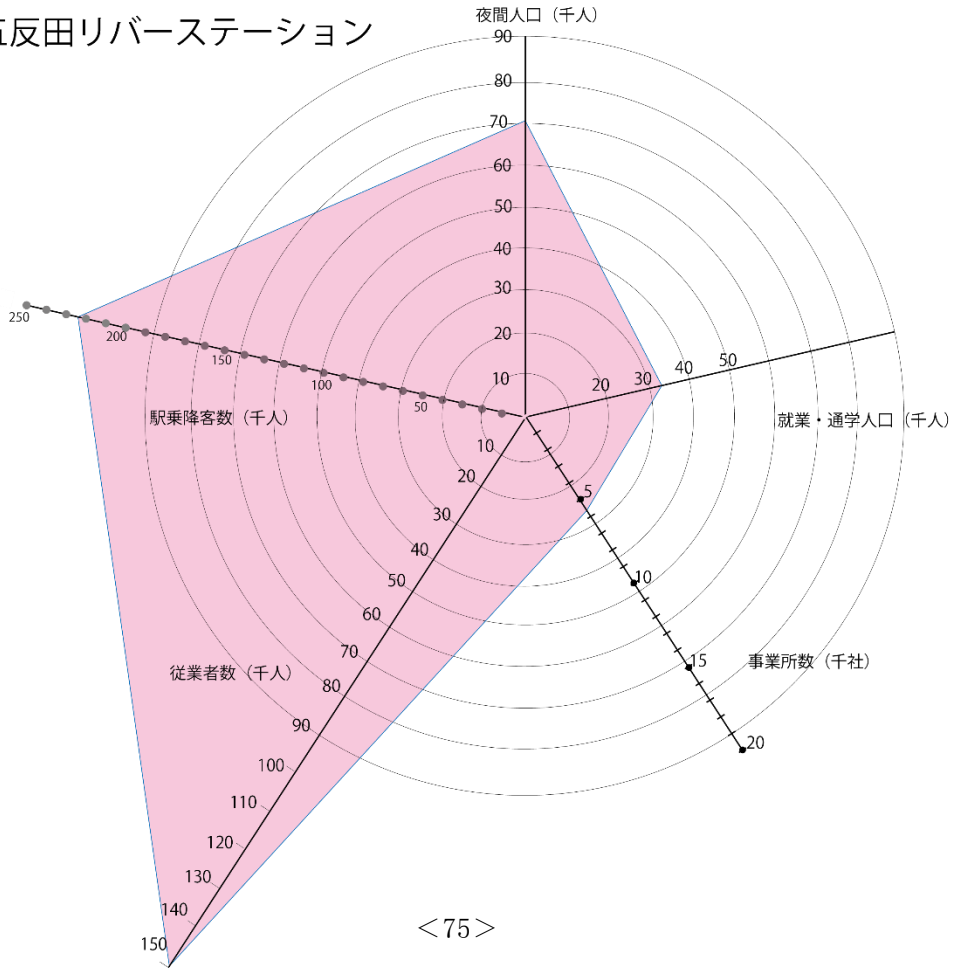
竹芝


夜間人口（千人）
90
80
70
60
50
40
30
20
10
就業・通学人口（千人）
10
20
30
40
50
事業所数（千社）
5
10
15
20
従業者数（千人）
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
120
130
140
150
駅乗降客数（千人）
50
100
150
200
250

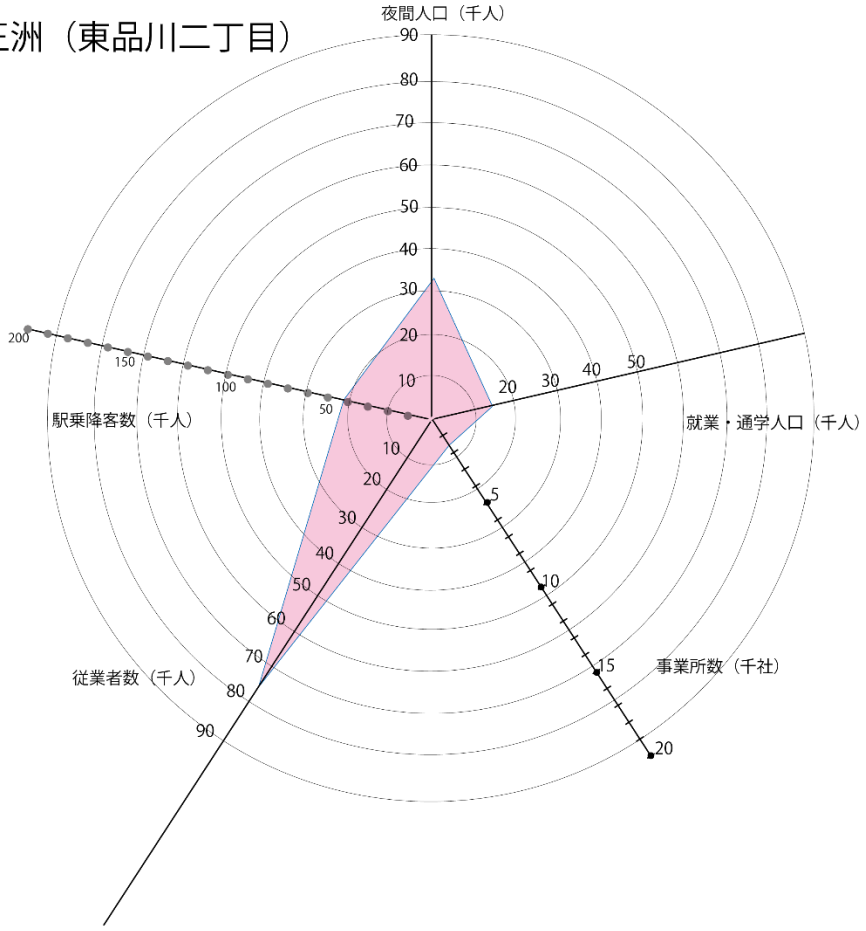
日ノ出



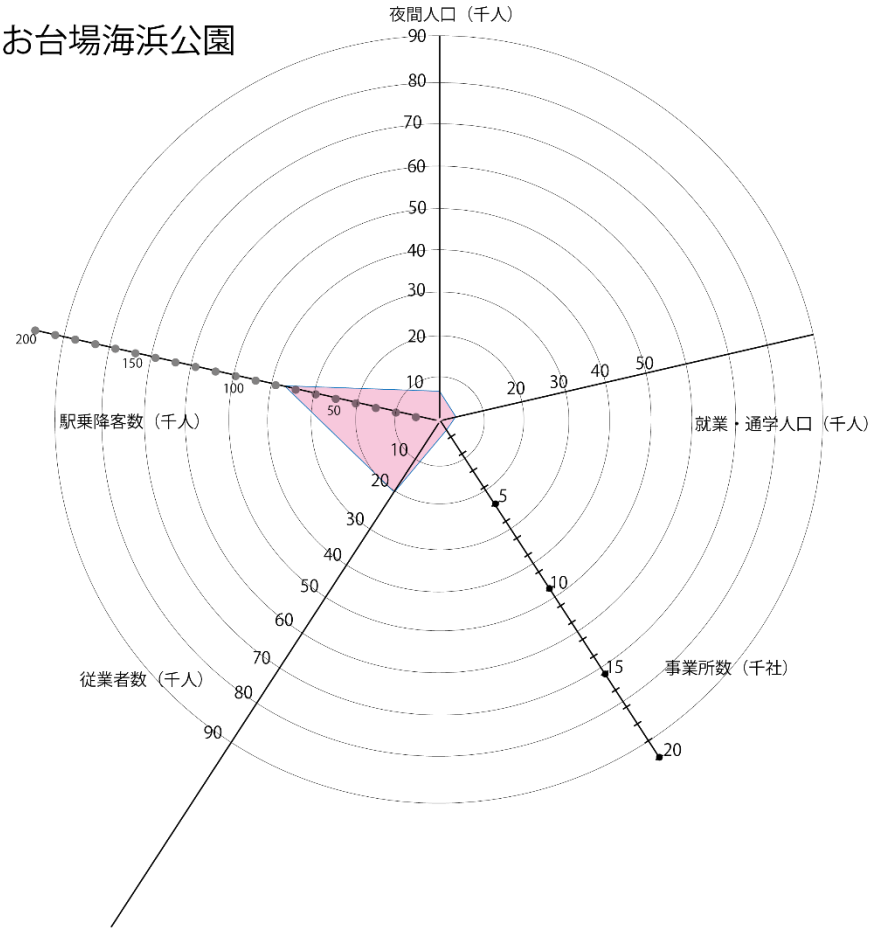
五反田リバーステーション



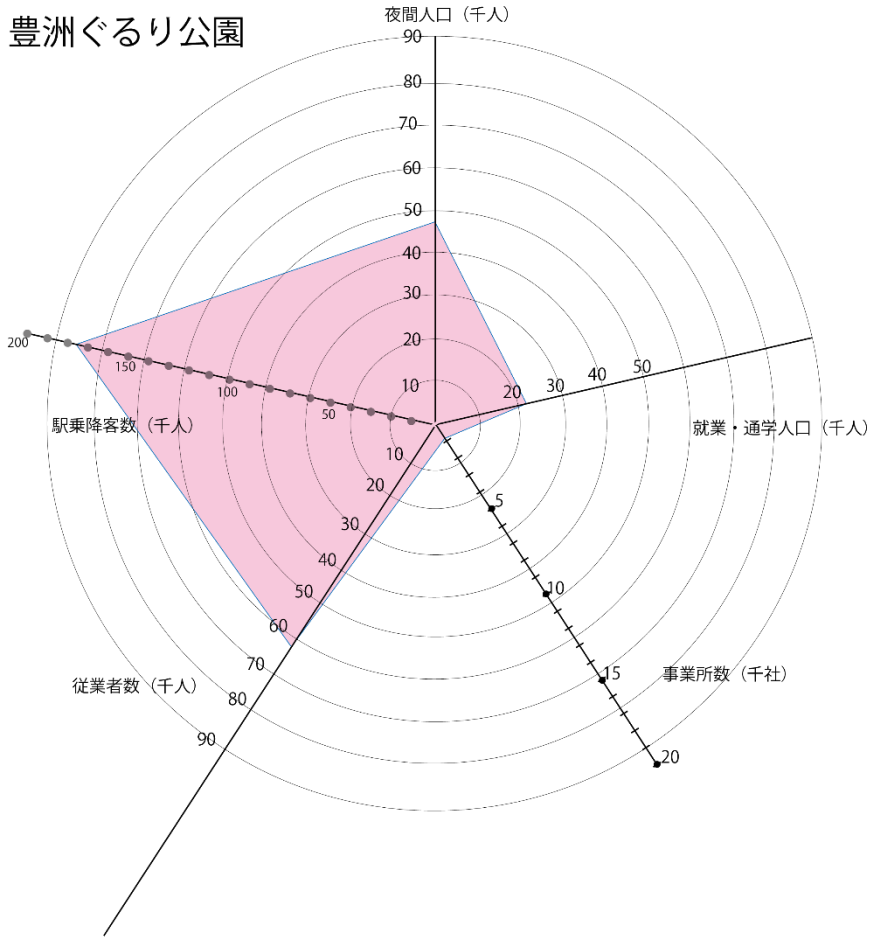
天王洲（東品川二丁目）



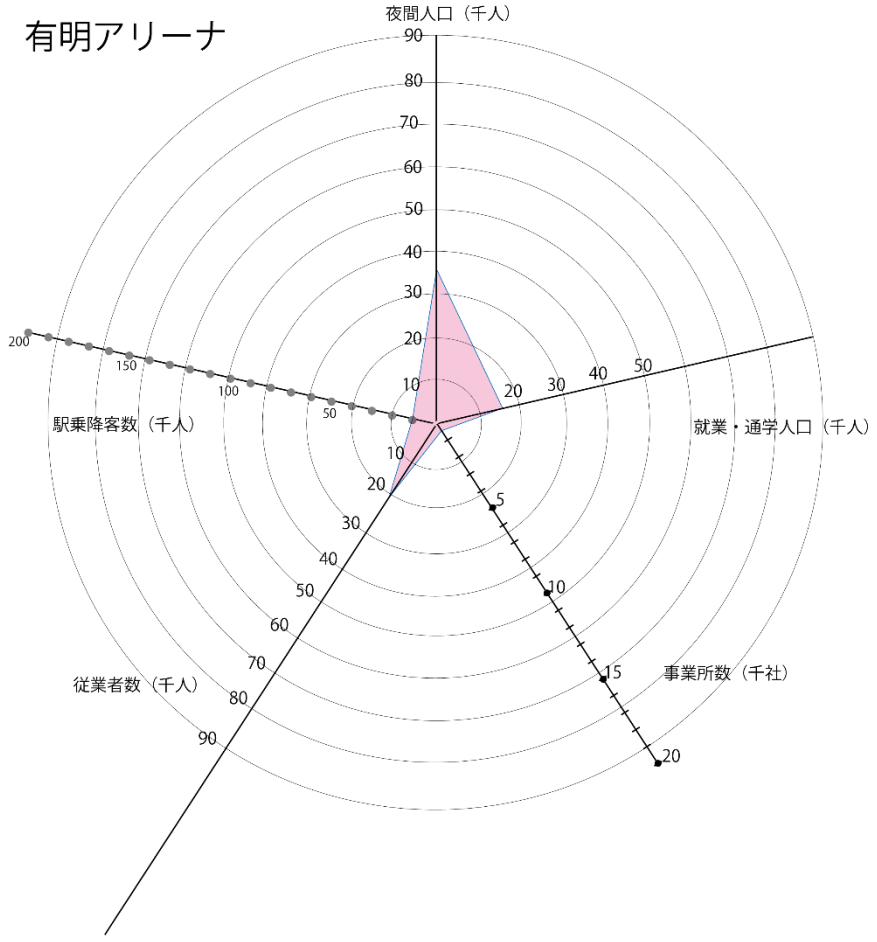
お台場海浜公園



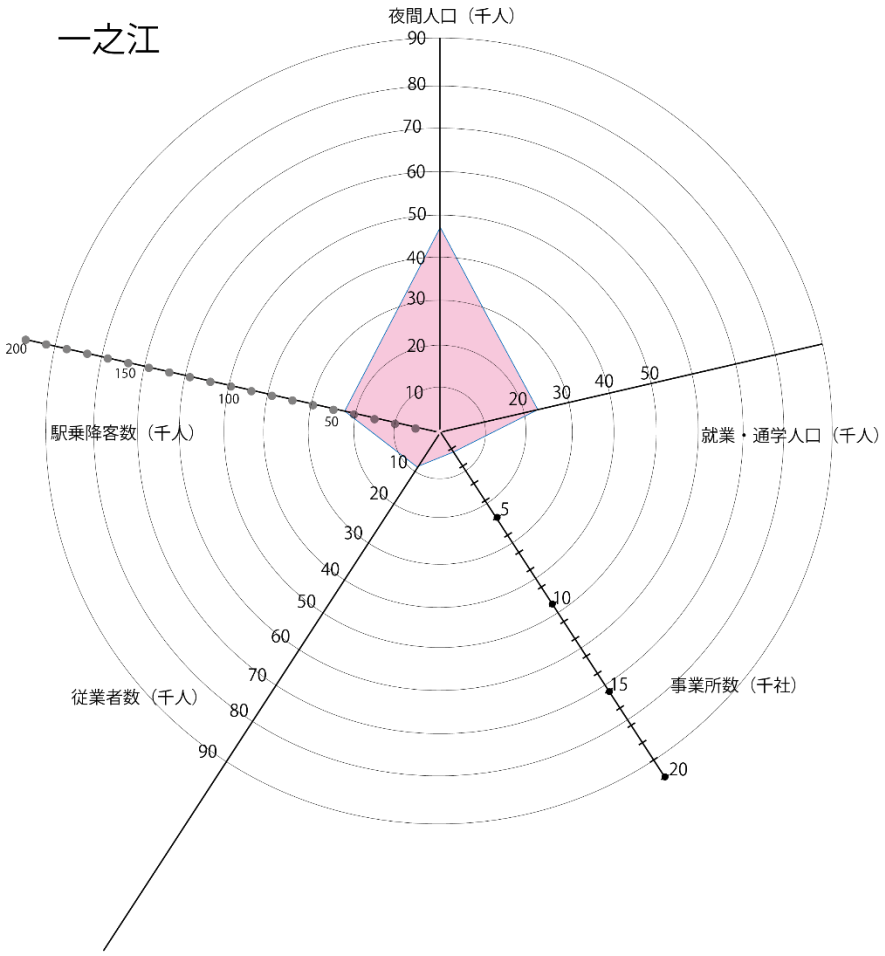
豊洲ぐるり公園



有明アリーナ



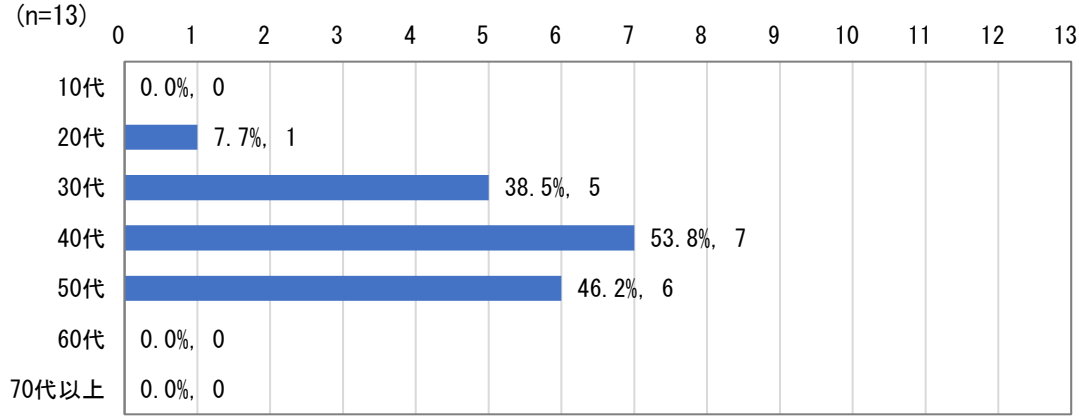
一之江


夜間人口（千人）
90
80
70
60
50
40
30
20
10
就業・通学人口（千人）
10
20
30
40
50
事業所数（千社）
5
10
15
20
従業者数（千人）
10
20
30
40
50
60
70
80
90
駅乗降客数（千人）
50
100
150
200

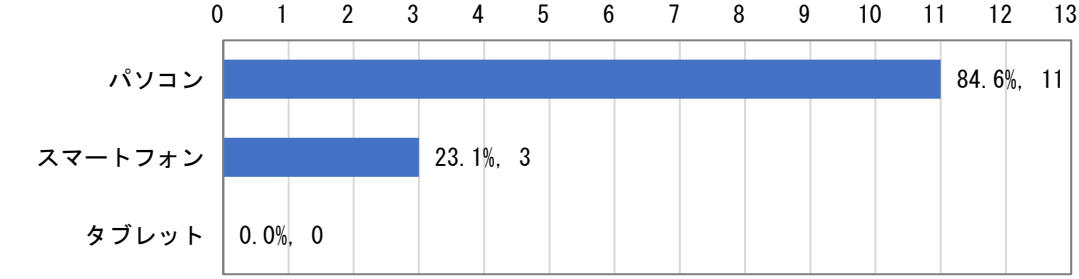
＜船着場予約管理システム試行実証に関するアンケート＞

令和4年度に、建設局所管の防災船着場を対象として実施した、同システムの導入試行のアンケート結果。

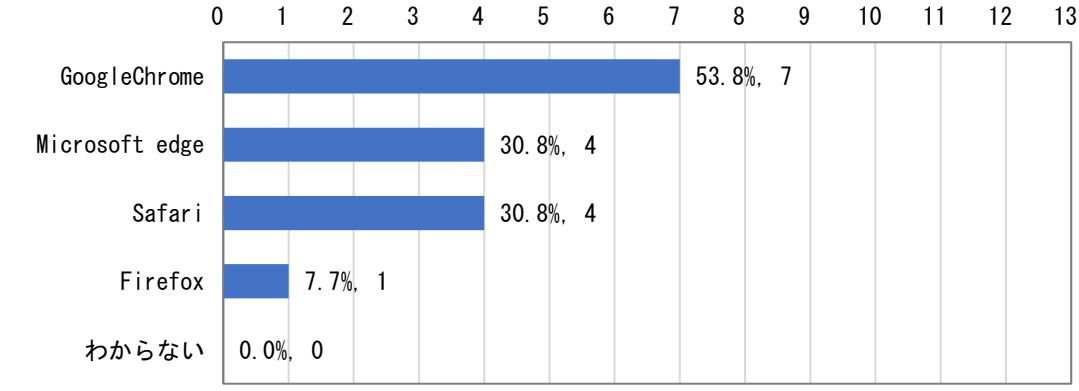
システムを利用された方の年代を教えてください（複数選択可能）
(n=13)



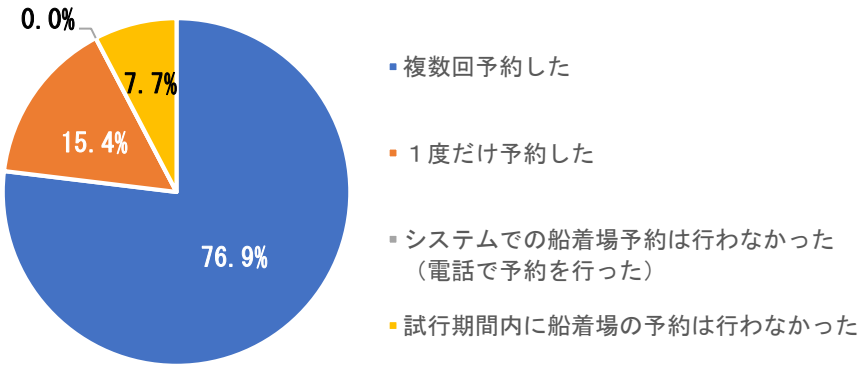
システムを利用された端末を教えてください（複数選択可能）
(n=13)



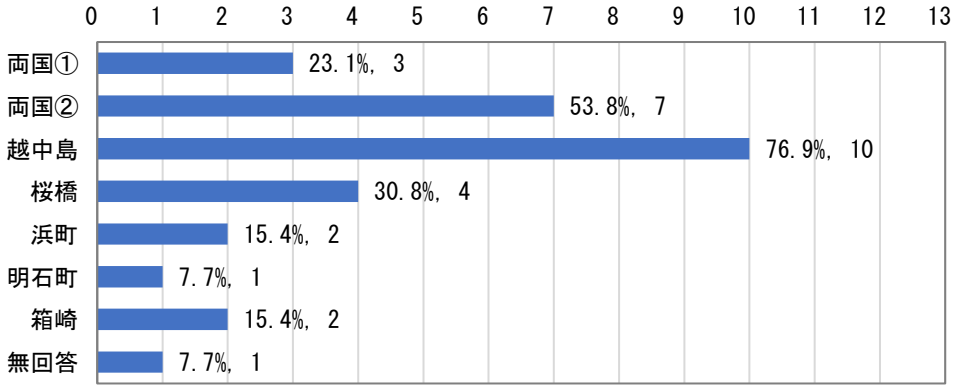
システムを利用されたブラウザを教えてください（複数選択可能）
(n=13)



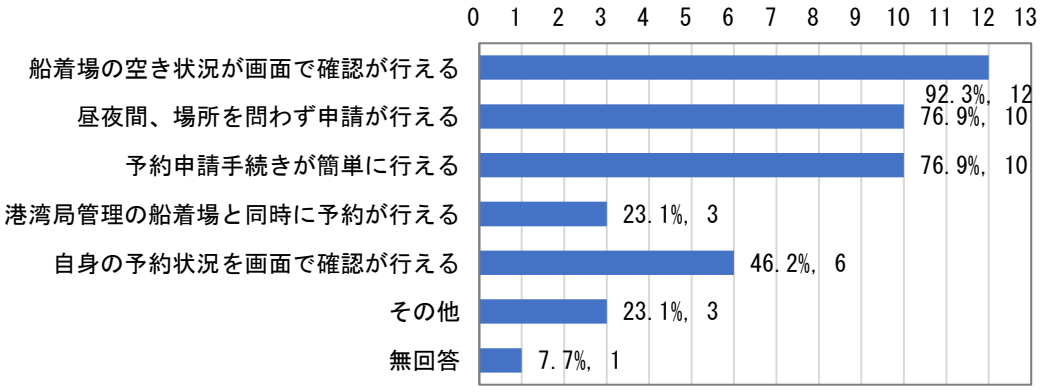
実証期間内でのシステム利用の有無を教えてください
(n=13)



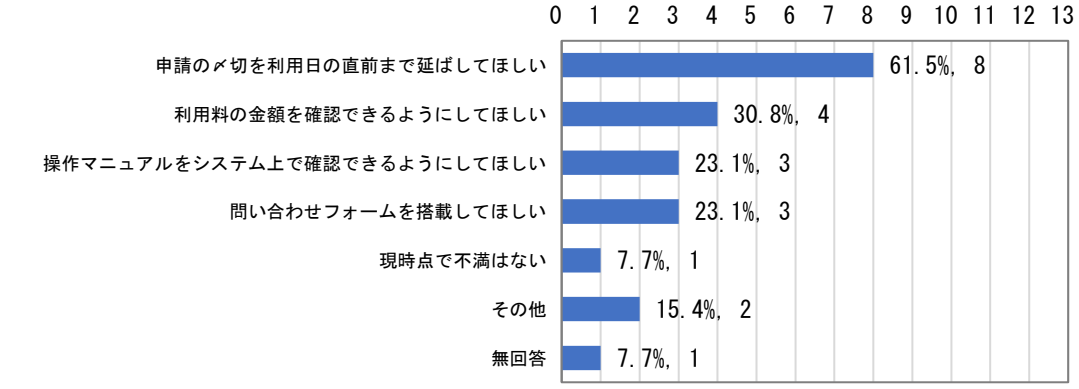
システムで予約に利用した船着場を教えてください（複数選択可能）
(n=13)



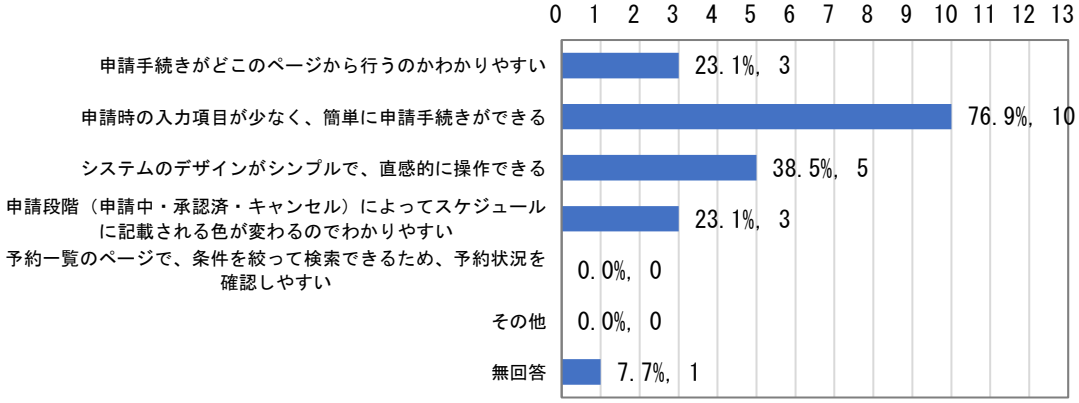
システム利用によって良かった点を教えてください（複数選択可能）
(n=13)



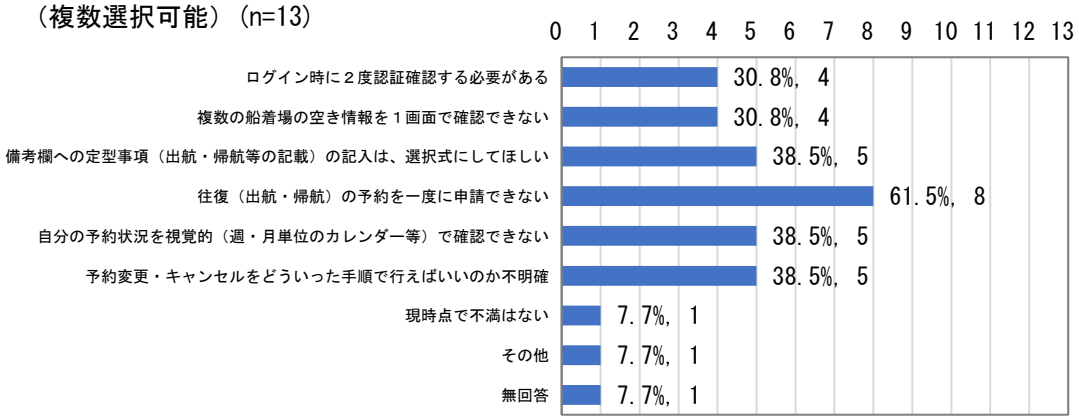
システムの改善点について教えてください（複数選択可能）
(n=13)



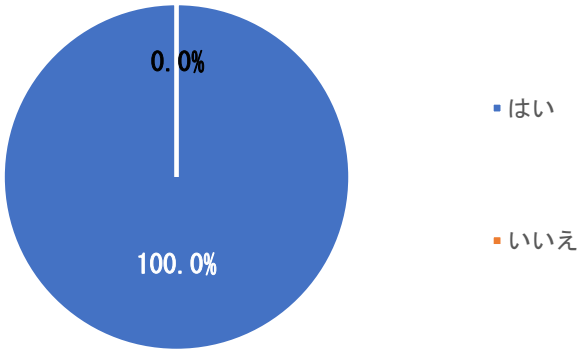
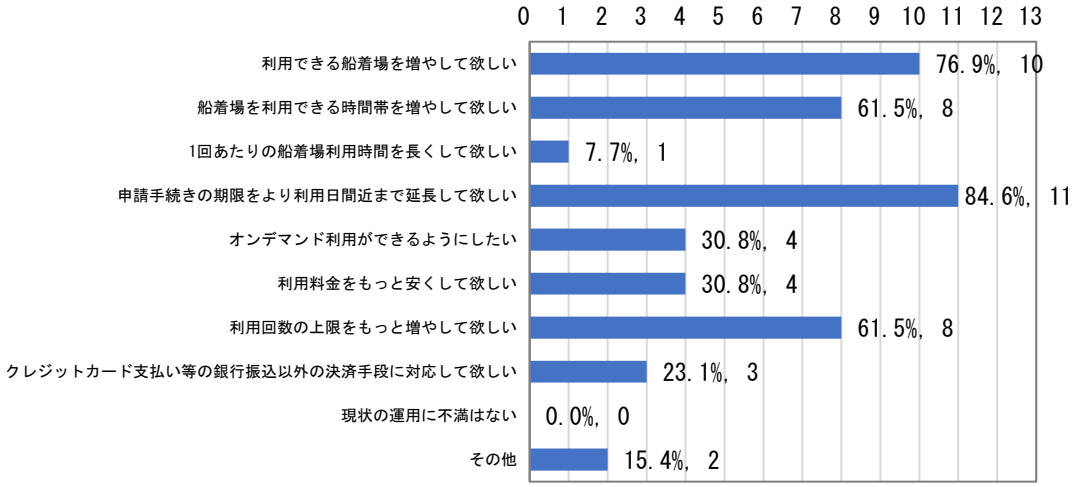
システムの操作性について良かった点を教えてください 複数選択可能）（n=13）



システムの操作性について改善して欲しい点について教えてください
（複数選択可能）（n=13）



今後も当該システムを使用したいとおもいますか
(n=13)



現状の船着場管理運用について改善して欲しいことを教えてください
（複数選択可能）(n=13)