

●ねらい

通勤を目的とした新規ルートの設置、コロナに対する対応の周知、デジタル化への対応 など

●乗船料

2019年に実施した社会実験のアンケート結果や事業性の検討結果（2019年度）より、500円／航路とする

●運航事業者

今後、運航協議会に属している団体に本計画を提示し、運航協議会において決定する

●運行と同時に実施すること（→実施後アンケートをとって検証）

・乗船チケット販売

事前：オンラインでの受付→クレジットカード決済

当日：クレジットカード、交通系IC、QRコードの
タッチ決済（念のため現金も準備）

・交通結節機能の向上

船着場付近のシェアサイクルとの連携

日の出船着場から鉄道駅までの送迎を実施

・効率的な広報活動による需要の喚起

調査結果から船着場付近のオフィスやタワーマンションなど
利用が期待できる施設への周知活動

・バリアフリーへの対応

バリアフリー対応の船を導入し、乗客誘導などの
オペレーションの実証

・着席サービスの体験

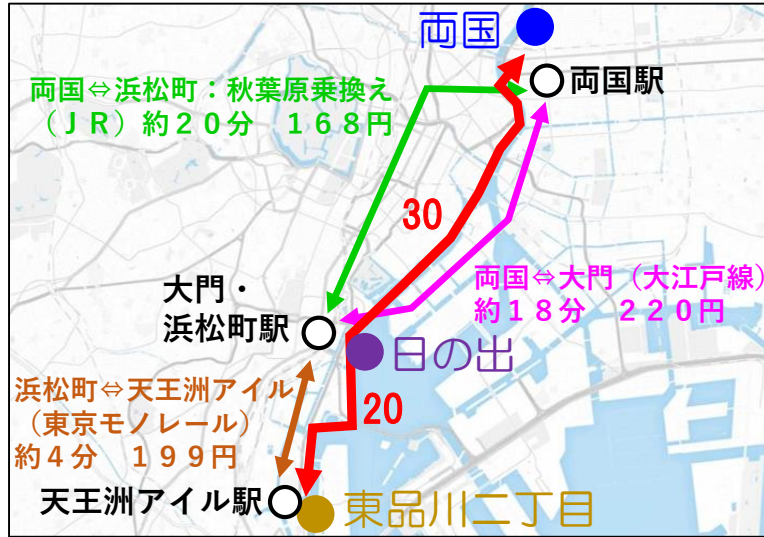
日の出船着場周辺などでコーヒーを販売
（船内で飲むことが可能）



令和4年度 らくらく舟旅通勤第二弾実施計画

●航路について

航路1：両国⇄日の出⇄東品川二丁目【両国・品川ルート】



- ・2019年に実施した事業性の検討結果の航路2から両国⇄日の出間は隅田川を通り船の形状の制限が少ない航路とした。
- ・南側は東品川まで接続し、北側と同様に船の制限が少ない航路とし、五反田方面への乗換も可能とした。
- ・鉄道駅に近い両国と周辺にオフィスビルが集積している日の出と結び、普段鉄道で通勤している人を取込む。
- ・さらに東品川二丁目と結び両国及び日の出からの通勤需要や品川区の航路と結ぶことで五反田への通勤目的の方に利用してもらう。

【両国船着場】

鉄道駅(両国駅)に近接しており、乗換が便利であり、周辺にはマンションや国技館や博物館がある。



両国船着場周辺の様子(両国駅方面)

【日の出船着場】

ポートシティ竹芝(40階)をはじめ、オフィスビルが数多くあり、さらに徒歩圏内の鉄道駅から複数の路線が利用でき、社会実験の全航路の乗換が可能で結節点としての利便性が高い。



日の出船着場周辺のオフィスビル

【東品川二丁目】

オフィスビルが数多くあり、鉄道駅に近接し、さらに五反田方面(品川区の社会実験)への乗換も可能である。



天王洲アイランド周辺のオフィスビル

令和4年度 らくらく舟旅通勤第二弾実施計画

航路2：日本橋⇄朝潮運河⇄日の出【日本橋・日の出ルート】



- ・2019年の社会実験の実績から、日本橋⇄朝潮運河の航路を設定。
- ・2019年に実施した事業性の検討結果の航路2や朝潮運河からの通勤需要や乗換を考慮して日の出までの航路とした。
- ・日本橋川や朝潮運河は橋梁による高さ制限があるため、条件を満たした船を活用し効率的な運航を実施する。

【日本橋船着場】

鉄道駅（日本橋、三越前）に近接しており、周辺には百貨店、オフィスなどが集積している。

【朝潮運河船着場】

周辺には高層マンションが多数あり、大規模なオフィスビルも近接している。

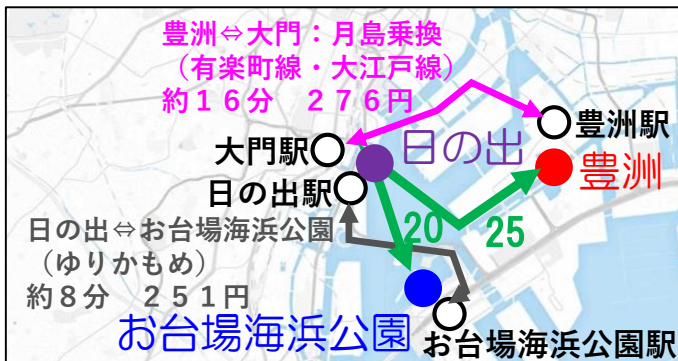


日本橋船着場周辺



朝潮運河船着場周辺の高層マンション

航路3：日の出⇄豊洲⇄お台場海浜公園【豊洲・お台場ルート】



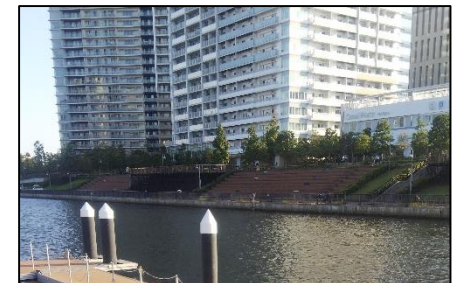
- ・2019年に実施した事業性の検討結果の航路1の豊洲⇄お台場に乗換が可能となるよう日の出を結んだ。
- ・船の高さの制限が少ない豊洲から西側の航路とした。
- ・豊洲の高層マンションなどから日の出やお台場への通勤目的の方に利用してもらう。

【豊洲船着場】

周辺には多数の高層マンションなどがある。春には船着場に近接している高層マンションが入居開始予定。鉄道駅（豊洲）も徒歩圏内。

【お台場海浜公園船着場】

周辺には商業施設やオフィスビルなどが多数ある。



豊洲船着場周辺の高層マンション



お台場海浜公園船着場周辺の施設

令和4年度 らくらく舟旅通勤第二弾実施計画

●時刻表（詳細は別紙時刻表）

人流分析の結果（別紙）より平日7時台、8時台に約20分間隔を基本とし、乗換えの接続などを考慮した

航路	船着場		1便	2便	3便	4便	5便	6便		隻数	乗船料金
航路①	両国	発		7:30		7:50		8:10			¥500
	日の出	着		8:10		8:30		8:50			
	日の出	発		8:20		8:40		9:00			
	東品川二丁目	着		8:50		9:10		9:30			
	東品川二丁目	発	7:00		7:20		7:40				¥500
	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				
	船舶		1	2	3	4	5	6		6	

航路	船着場		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	*7-8便はバリアフリー便	隻数	乗船料金		
航路②	日本橋	発	7:00			8:00	7:20			8:20			¥500		
	朝潮運河	着	7:25			8:25	7:45			8:45					
	朝潮運河	発	7:35			8:35	8:15			8:55					
	日の出	着	7:45			8:45	8:25			9:05					
	日の出	発		7:55	7:05			8:35	7:25				¥500		
	朝潮運河	着		8:05	7:15			8:45	7:35						
	朝潮運河	発		8:15	7:25			8:55	7:45						
	日本橋	着		8:40	7:50			9:20	8:10						
		船舶		1		2		3		4				4	

航路	船着場		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便		隻数	乗船料金	
航路③	豊洲	発	7:00			8:35	7:30			9:05	8:00			¥500		
	日の出(竹芝)	着	7:30			9:05	8:00			9:35	8:30					
	日の出(竹芝)	発	7:40			9:15	8:10			9:40	8:40					
	お台場海浜公園	着	8:05			9:40	8:35			9:05	9:05			¥500		
	お台場海浜公園	発		8:20	7:20			8:55	7:50			9:15				
	日の出(竹芝)	着		8:45	7:45			9:20	8:15			9:40				
	日の出(竹芝)	発		8:55	7:55			9:25	8:25							
	豊洲	着		9:25	8:25				8:55							
		船舶		1		2		3		4		5			5	

航路	船着場		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	14便	隻数	乗船料金
品川区	五反田	発	-		7:00		7:20		7:40		8:00		8:20		8:40			¥200
	東品川二丁目	着	6:55		7:25		7:45		8:05		8:25		8:45		9:05			
	東品川二丁目	発		7:05		7:35		7:55		8:15		8:35		8:55		9:15		¥200
	五反田	着		7:30		8:00		8:20		8:40		9:00		9:20		9:40		
	船舶		1		2		3		4		1		2		3		4	

令和4年度 らくらく舟旅通勤第二弾実施計画

●らくらく舟旅通勤実施後の検証について

朝の通勤時間帯での運航について検証すべき項目を抽出して、実際の運航により検証する。合わせて利用者や舟運事業者からのアンケートを実施する。

・検証事項の例

1. 各航路でどれくらいの需要が期待できるのか
2. 現状では朝の通勤時間帯に船着場は使用されていないが使用できるのか
3. バリアフリー対応の船の運用
4. 早朝の船置場から航路までの船の移動 など



らくらく舟旅通勤実施時に検証

1. 各航路での利用者数の集計
2. 早朝の船着場の開錠オペレーション等の確認
3. バリアフリー対応の小規模船の初導入に伴うオペレーションや乗客誘導の確認
4. 早朝の船の移動の手間を検証 など

・アンケート項目（案）

【利用者】

- ①乗船者について（性別、年代、職業など）
- ②広報について（運航について何で知ったか）
- ③通常の通勤経路
- ④社会実験について（航路や時刻表の設定、決済手段についてなど）
- ⑤船着場について（今回使用した船着場、場所のわかりやすさ、来訪手段、合わせてシェアサイクルの利用などについても聞く）
- ⑥今後の船の利用について

【事業者】

- ①準備について
 - ②船着場での乗客の誘導
 - ③時刻表を設定しての運航について
 - ④安全対策
 - ⑤航路の設定
- などについて、問題や課題を確認する

【参考】通勤・通学で舟運を利用する場合の事業性の検討

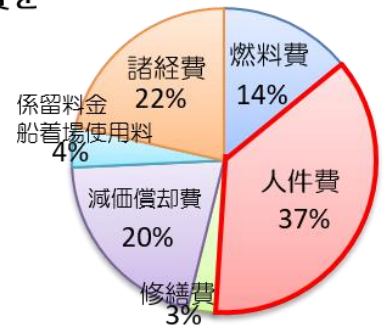


	航路1	航路2	航路3	航路4
営業距離	14.8km	9.2km	12.1km	18.1km
運航船舶数	14隻	10隻	14隻	18隻
推定利用者数 (平均乗船率)	4200人/日 (79%)	3300人/日 (60%)	3400人/日 (63%)	4200人/日 (78%)
収支率	101%	122%	96%	82%
黒字化に必要な乗船率	78%	50%	66%	96%

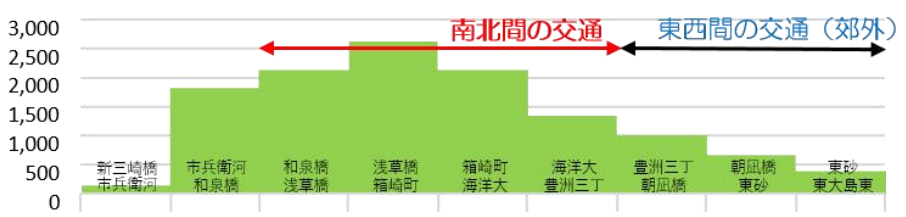
<検討結果>

- 南北方向は、東西方向に比べ一定の交通需要を確保できる
- 都心から臨海部郊外に行くほど利用者が減少する傾向
- 営業距離が長くなるほど、事業採算性が悪くなる (10km、1時間以内が目安)
- 都心や鉄道駅に近い船着場の利用者が多い。
- 営業費の大部分を占める人件費をIT化等を推進することで支出を抑える工夫が必要。

営業費内訳 (10kmあたり)



航路4の断面交通量



航路2の断面交通量

