

# 区内循環バスのルート等の 見直し案について

(区内循環バス見直し案のパブリック・コメント)

# 目次

1	パブリック・コメントの実施	…P.3
2	地域公共交通計画上の位置づけ	…P.4
3	地域公共交通活性化協議会における検討	…P.5
4	区内循環バス事業の現況	…P.6
5	区民への情報提供等（区民意向の把握）	…P.9
6	交通に関連する区内の状況	…P.17
7	区民の移動実態（ビッグデータ分析）	…P.19
8	その他の課題（見直しの背景）	…P.20
9	ルートの見直し	…P.21
10	【決定】ルートの見直し案	…P.33
11	運賃の見直し	…P.34
12	【決定】運賃の見直し案	…P.40
13	今後の取組及び検討	…P.41

# 1 パブリック・コメントの実施

区内循環バス「すみだ百景 すみまるくん・すみりんちゃん」は、運行開始から10年以上が経過し、区民の皆様にとって身近で親しまれているバスとして運行しています。一方で、利用者の減少による収支率の悪化や、運行経費の増加、運転士不足などの課題に直面しています。

このような状況を改善するため、令和6年度末に策定した「墨田区地域公共交通計画」の施策として、区内循環バス事業の見直しに取り組んできました。見直しにあたっては、交通関係者や住民代表などで行われる「墨田区地域公共交通活性化協議会」での議論や、区民の皆様を対象としたアンケート、説明会などを経て検討を進めてきました。

このたび、バスの運行ルートや運賃等につきまして見直し案を取りまとめましたので、広く区民の皆様のご意見等を募集します。

## 2 地域公共交通計画上の位置づけ

### 区内循環バスの現状

- ・鉄道や路線バスの補完的役割として、区民の日常の足として機能しており、本区の交通空白地域を解消する重要な交通手段である。
- ・一方で、運行から10年以上が経過し、利用の伸び悩むルート・区間が見られるほか、運転士人材不足等の要因により、**効率的・効果的な資源の再配分**が求められている。



### 見直しの方向性 ※墨田区地域公共交通計画 83ページ

- ①公共交通サービス圏域※<sup>1</sup>の状況、及び区民の利用実態（エビデンス）を踏まえた**ルート・便数の設計**を行います。
- ②収支バランスや、他の交通機関（路線バス）との公平性の観点から、**適正な運賃設定**について検討します。同時に、福祉的観点から割引サービスの導入も検討します。
- ③収支率を指標として設定することとし、**目標収支率を50%以上**※<sup>2</sup>とします。  
高齢者の外出機会の創出など、多面的な効果を評価する指標について、今後検討します。

### ◆観光から区民生活のための公共交通への転換に伴う変更点

	観光中心の公共交通	区民生活のための公共交通
主な事業目的	観光回遊性および区民の利便性向上	区民の利便性向上
想定する利用者	来街者（観光客）および区民等	区民等 ※在勤者含む
ルートの設計	・来街者視点 ・東京スカイツリーから区内を巡ることを想定し押上駅で結節 ・回遊のため循環型ルート	・区民視点 ・公共交通サービス圏域の状況や区民の移動実態を踏まえたルート ※ 押上駅結節については、区民の移動実態を踏まえて判断
運賃	100円 ※ 観光客への分かりやすさを配慮	他の交通機関（路線バス）との公平性の観点から見直し
停留所	来街者に配慮し配置	主要公共施設や移動実態のある商業施設等の近傍に配置

※1 鉄道駅から半径500m以内、バス停留所から半径300m以内（概ね15分間隔で運行されている路線バスに限る）で示されるエリア  
※2 新事業計画に基づき、今後見直す予定

### 3 地域公共交通活性化協議会における検討

第1回

- ・区内循環バスの現状の整理
- ・見直し方針の確認

第2回

- ・ルート及び運賃の具体的な見直しの考え方について議論

第3回

- ・区民アンケート結果の報告
- ・事務局から再編例を提示

第4回

- ・再編例の整理及び検討部会での承認

報告

第5回

- ・ルート及び運賃の見直し案の検討部会での報告

報告

#### 墨田区地域公共交通活性化協議会

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、地域公共交通計画の作成や実施に関することについて協議し、区内の持続可能な地域公共交通の確保・維持に向けた検討を行う「法定協議会」として設置。区職員、公共交通の事業者、学識経験者、区民、関係行政機関等で構成。

⇒墨田区から区内循環バスの見直しについての諮問を受け、バス検討部会を設置し、専門的事項の検討を実施。

#### バス検討部会での検討

- ルート・運賃の見直しの方向性の確認
- 見直しに当たっての様々なエビデンスの確認
- 見直し案（ルート・運賃）に係る意見交換

第1回

- ・バス検討部会からの報告

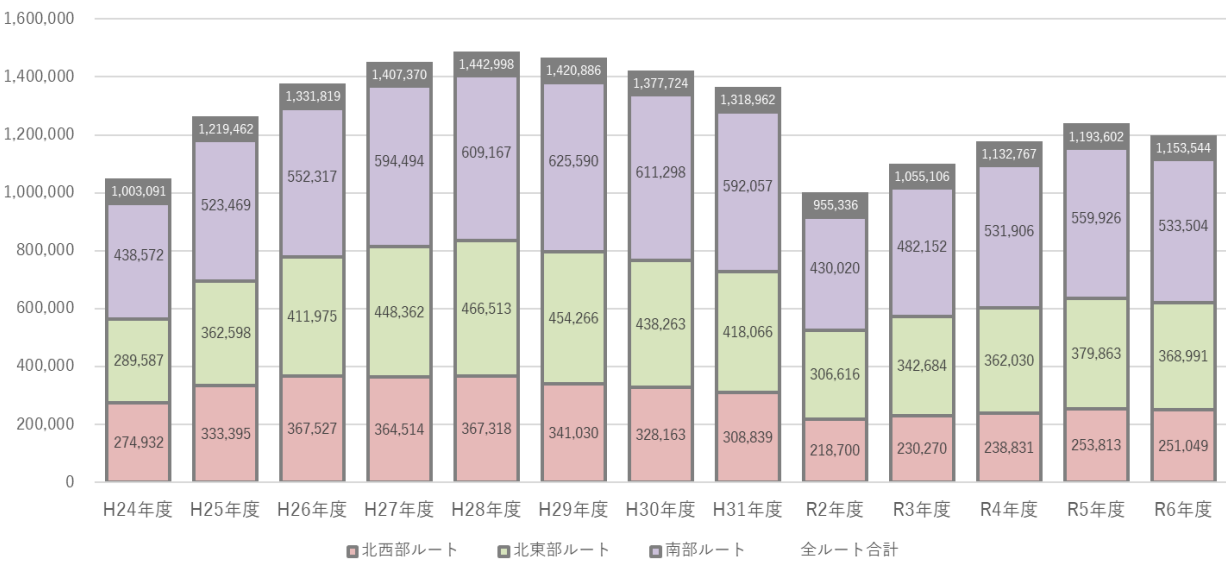
第2回

- ・区内循環バスの見直しについて区へ答申（予定）

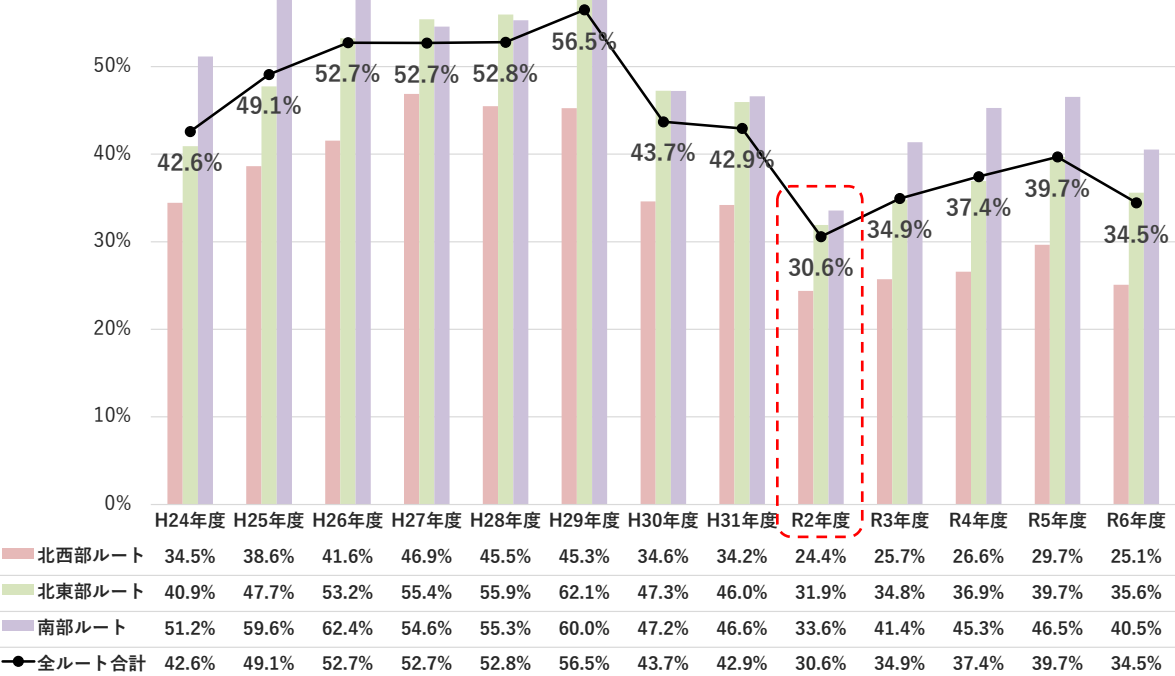
# 4 区内循環バス事業の現況

## 利用者数及び収支率の推移

区内循環バス 年度間利用者数の推移



区内循環バス収支率の推移  
(障害者補助金除く)

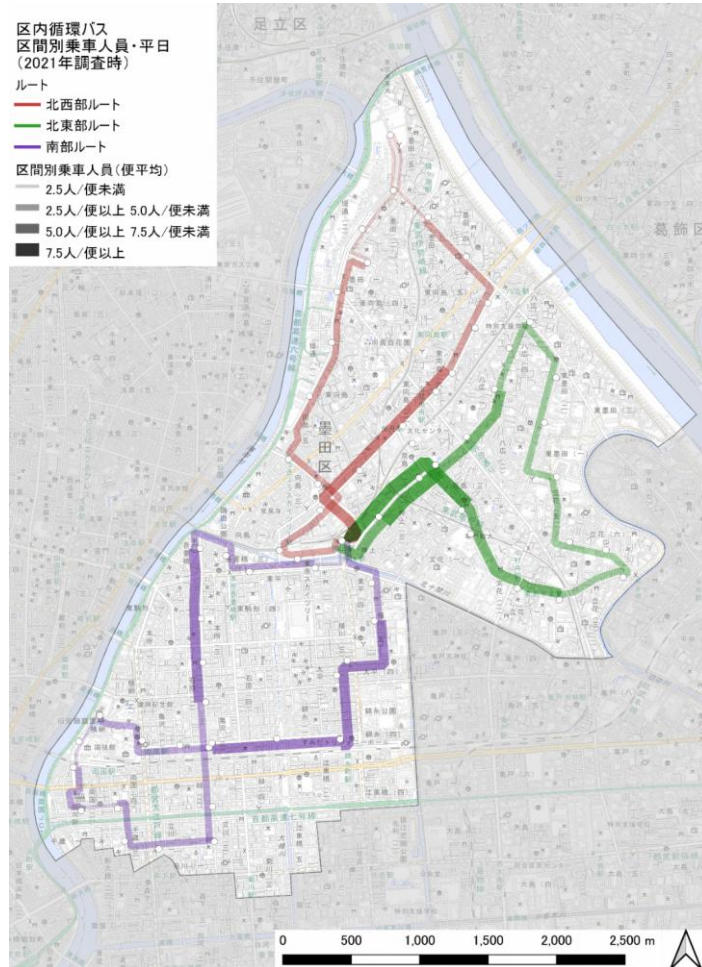


- 令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数が大きく減少した。現在も、平成30年度（コロナ前）の利用者数への回復は見られない状況となっている。

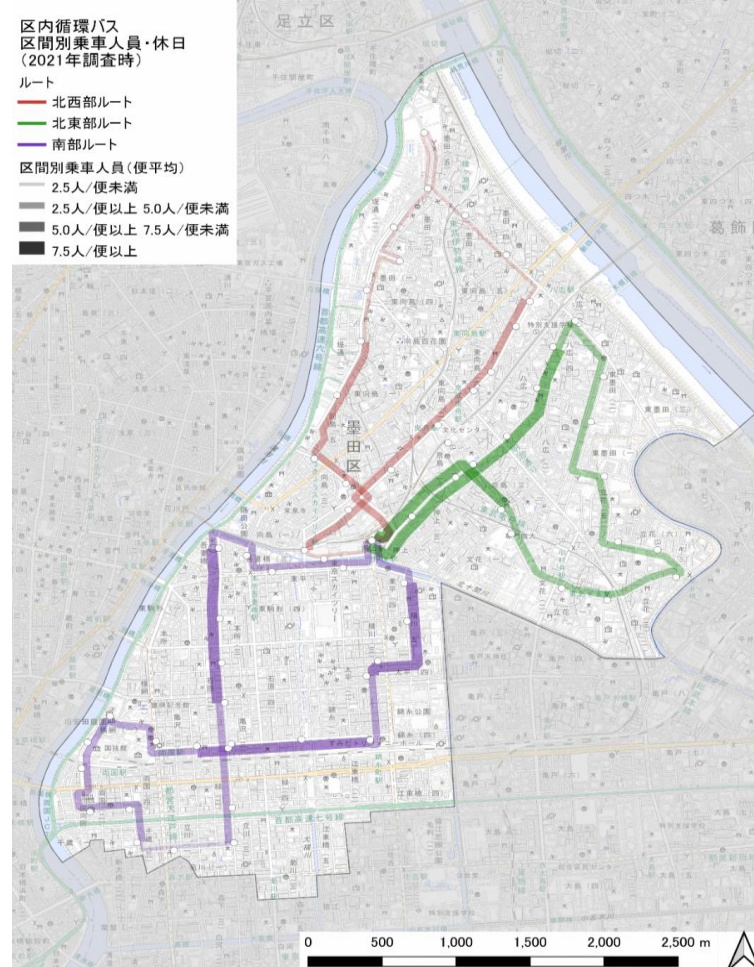
## 4 区内循環バス事業の現況

### 区間別利用状況（令和3年度実態調査より）

#### <平日>



#### <休日>



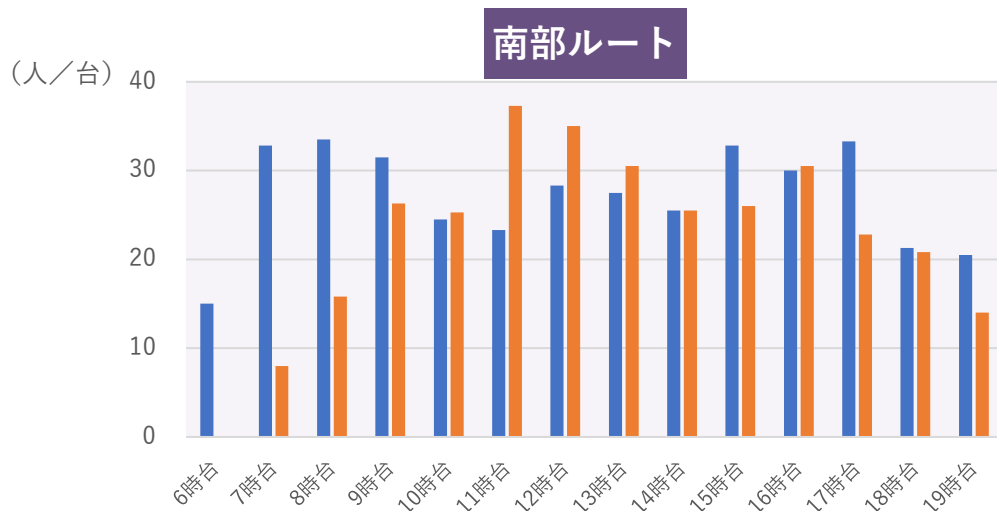
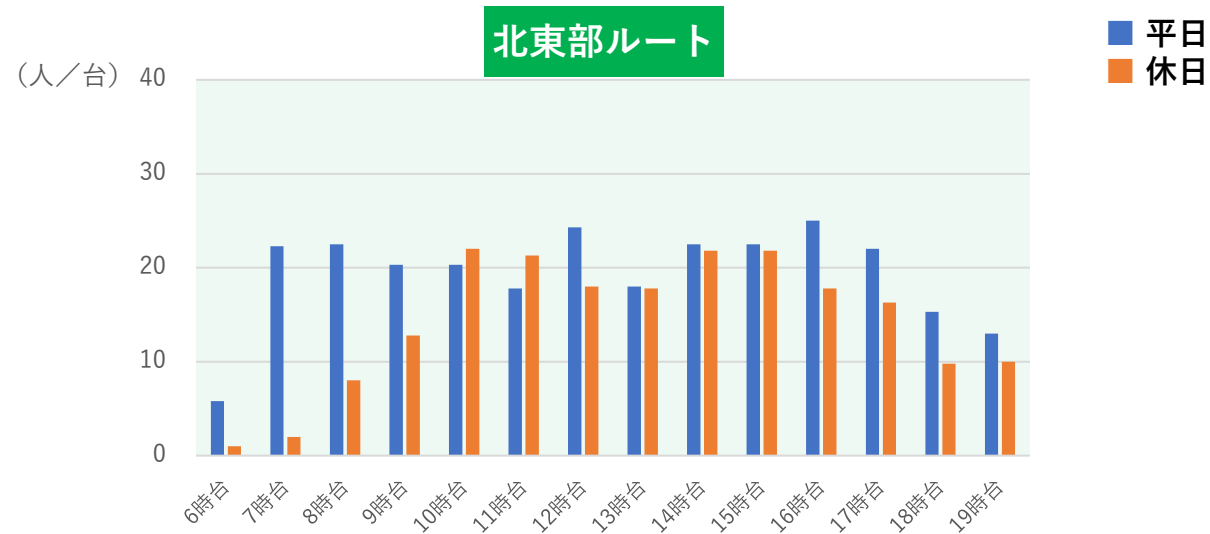
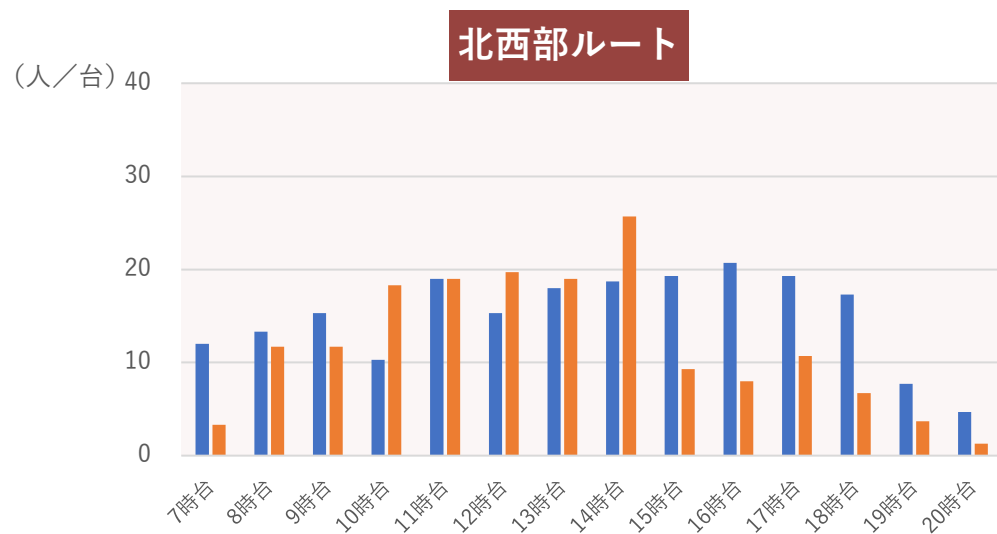
各ルートの停留所間における  
1便当たりの平均乗車人数を  
図示したもの。  
線が細く薄い区間ほど乗車人数が  
少ないこととなる。



- ・ 鉄道駅から離れた区間では、  
利用が少ない傾向にある。
- ・ 最も利用が少ない区間では  
平均1～2人しか乗車していない。

## 4 区内循環バス事業の現況

### 時間帯別バス 1 台あたり平均乗車客数（令和 3 年度実態調査より）



- ・ 早朝と夜間については利用が少ない傾向が見られる。  
（⇒ 令和 5・6 年度に早朝と夜間の減便済）
- ・ 一方で、通勤通学時間帯以外の利用も一定数見られていることから、便数の調整は慎重な検討が必要である。

5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

区報への掲載

- 区民等に区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

2025年(令和7年)5月11日

墨田区のお知らせ すみだ

2025年(令和7年)5/11

発行 1日・11日・21日発行

NO.2142

墨田区

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

発行：墨田区(区報)発行所(〒560-0111)代表：〒130-8640墨田区墨田一丁目3番20号 <https://www.city.sumida.lg.jp/>

区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

いつまでも走り続けるために。区内循環バスの今とこれからを考えよう

区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

区内循環バスの現状、見直しの必要性を知ってもらうために、令和7年5月11日号の区報で1面および中面4・5面に掲載

# 5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

## 区民アンケートの実施①

### 基本情報

発送日	令和7年5月23日
返送期限	令和7年6月2日
対象者	区民
発送数	5,100通（ランダム抽出）
回答数	1,584件（回収率31.1%）
郵送回答	1,027件
WEB回答	557件

### 主な設問

- 回答者の情報（年代、性別、居住地等）
- 日常的な外出について
- 区内循環バスの利用状況について
- 区内循環バスの見直しについて 等

◆区内循環バスのルート

各位

令和7年5月吉日  
墨田区 都市計画部 都市計画課

区内循環バスに関する区民アンケートのご協力をお願いします

墨田区 区内循環バスに関する区民アンケート票

WEB回答用

心より感謝申し上げます。  
を示した墨田区地域公共交通の補完的役割を担う公  
運行経費の増加、運転士人  
見直しを考慮するに当たり、  
協の状況や区内循環バスへ  
を無作為に抽出させていた  
いません。また、集計した  
が、  
らずに  
い。

WEB回答用

てのお願い合わせ先】  
計画課 公共交通担当  
番 20 号  
53  
09  
kij@city.sumida.lg.jp  
ご覧ください。

③ 区内循環バスは他の公共交通機関と比較して安い運賃となっています。  
住んでいる地域によっては、他の路線バスを利用する必要があり、移動にかかるコストに不均衡が生じているため、運賃の見直しを検討しています。また、現在、区内循環バスを運行するために、区民一人当たり年間 600 円以上の公費を負担している状況となっていますが、区民の中には利用したことがない人もいます。  
これらのことを踏まえて、区内循環バスの運賃の見直しについてどのように考えますか？

1. 他の公共交通機関の運賃を基準として見直し、地域による移動コストの格差をなくすべき。

2. 利用者が限定的であれば、利用者もつと負担すべき。

3. 運賃やバスの便数等を維持するためには、公費の負担額が増えなくてもよい。

4. 運賃収入に見合ったバスの運行にすべき(バス事業の縮小など)。

5. その他( )

問6 区内循環バスを利用することを考えた場合、利用してもよいと思う水準をお答えください。

① 許容できる待ち時間

1. 1 時間 2. 30 分 3. 20 分 4. 15 分 5. 10 分 6. 5 分 7. いずれにしても利用しない

② 必要な運行時間帯

(AM・PM 時) から (AM・PM 時) まで

③ バス停までの徒歩時間の程度

1. 30 分 2. 20 分 3. 15 分 4. 10 分 5. 5 分 6. いずれにしても利用しない

④ 運賃の限度額

(片道1回あたり) 1. 300 円 2. 250 円 3. 200 円 4. 150 円 5. 100 円 6. いずれにしても利用しない

問7 区内循環バスを利用して目的地にいく場合を想定して、以下の 5 つのケースについて、利用のしかたについてお答えください。

① 行き 10 分かつ、帰り 10 分かかるケース

1. 往復利用する 2. 行きのみ利用する 3. 帰りのみ利用する 4. いずれにしても利用しない

② 行き 10 分かつ、帰り 20 分かかるケース

1. 往復利用する 2. 行きのみ利用する 3. 帰りのみ利用する 4. いずれにしても利用しない

③ 行き 10 分かつ、帰り 30 分かかるケース

1. 往復利用する 2. 行きのみ利用する 3. 帰りのみ利用する 4. いずれにしても利用しない

④ 行き 10 分かつ、帰り 40 分かかるケース

1. 往復利用する 2. 行きのみ利用する 3. 帰りのみ利用する 4. いずれにしても利用しない

⑤ 行き 10 分かつ、帰り 50 分かかるケース

1. 往復利用する 2. 行きのみ利用する 3. 帰りのみ利用する 4. いずれにしても利用しない

問8 区内循環バスの見直しについてのご意見があれば自由記入ください。

(書ききれない場合、別紙に記入していただいても構いません)

4

ご協力ありがとうございました。

① 年齢

1. 10 歳代 2. 20 歳代 3. 30 歳代 4. 40 歳代 5. 50～54 歳 6. 55～59 歳 7. 60～64 歳 (満年齢) 8. 65～69 歳 9. 70～74 歳 10. 75～79 歳 11. 80～84 歳 12. 85～89 歳 13. 90 歳以上

② 性別

1. 男性 2. 女性 3. その他( ) 4. 回答しない

③ 住所

町名は左側の選択肢に○をつけ、丁目名は右の回答枠に数字をご記入ください。

(町名) 1. 両国 2. 千歳 3. 緑 4. 立川 5. 菊川 6. 江東橋 (丁目) 7. 横綱 8. 亀沢 9. 石原 10. 本所 11. 東駒形 12. 吾妻橋 13. 錦糸 14. 太平 15. 横川 16. 亀井 17. 向島 18. 東向島 19. 堤通 20. 墨田 21. 押上 22. 北島 23. 文花 24. 八広 25. 立花 26. 東墨田

④ 職業

1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. パート・アルバイト 4. 専業主婦・主夫 5. 無職 6. 中学生・高校生 7. 大学生・その他の学生 8. その他( )

⑤ ご自宅

1. 錦糸橋駅 2. 東向島駅 3. 東武曳舟駅 4. とうきょうスカイアリー駅 5. 小村井駅 6. 東あずま駅 7. 八広駅 8. 京成曳舟駅 9. 押上駅 10. 本所吾妻橋駅 11. 錦糸町駅 12. 両国駅 13. 菊川駅 14. 堀切駅 15. 平井駅 16. 浅草駅 17. 森下駅 18. 住吉駅 19. 亀戸駅 20. 鉄道を利用しないので分からない

問2 ご自身の身体的な状況から難しいかどうかお聞きします。

① 日常的な外出にひとりで行くことはできますか。

1. できる 2. できない

② タクシー車両に自力で乗降することはできますか。

1. できる 2. できない

③ 自宅の近く(約 200m 以内)にバス停があると仮定した場合、そのバス停までひとりで歩いて行き、バスを待ち、乗降することはできますか。

1. できる 2. できない

7

裏面に続きます。

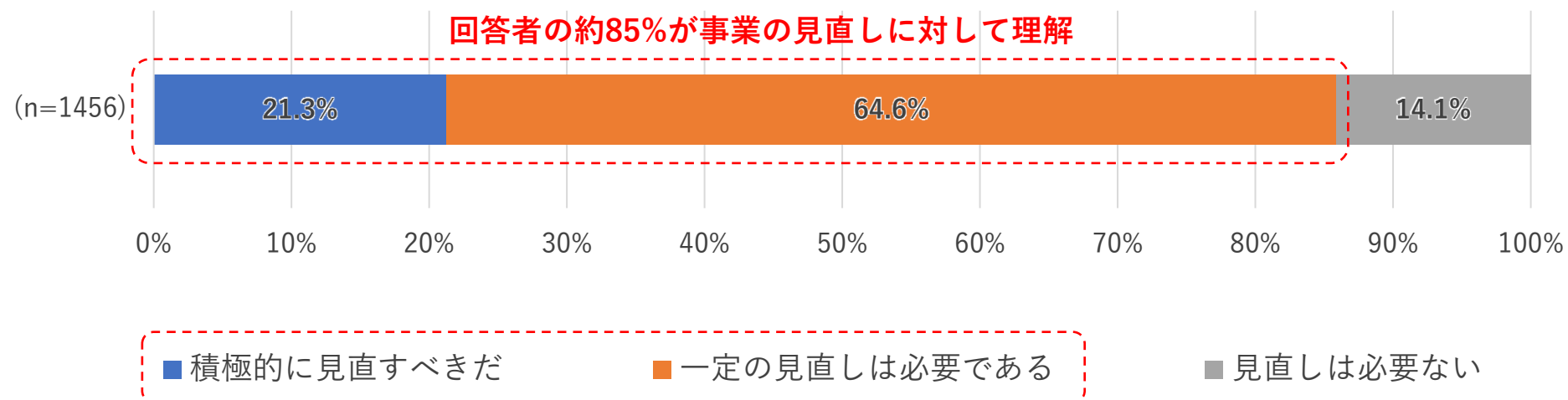
10

## 5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

### 区民アンケートの実施②

【設問】 区内循環バスの見直しの必要性について

【回答】

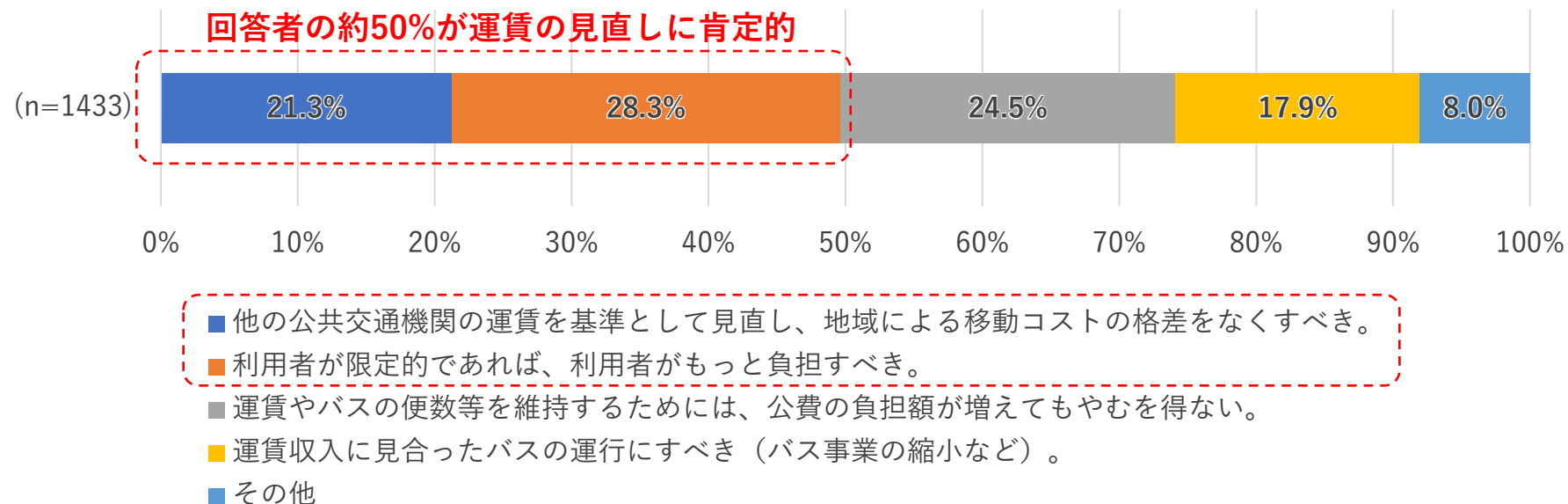


## 5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

### 区民アンケートの実施③

【設問】 区内循環バスの運賃の見直しについてどのように考えますか

【回答】

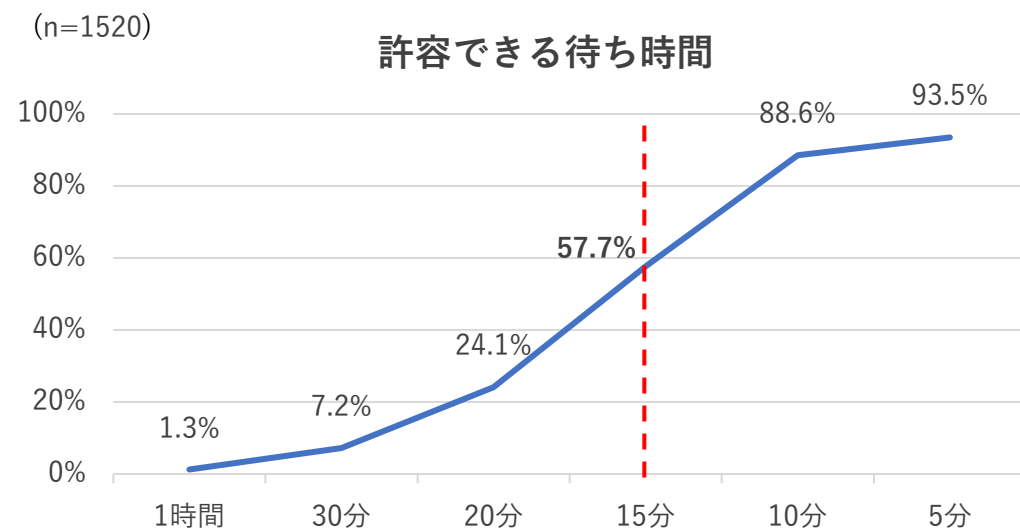


## 5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

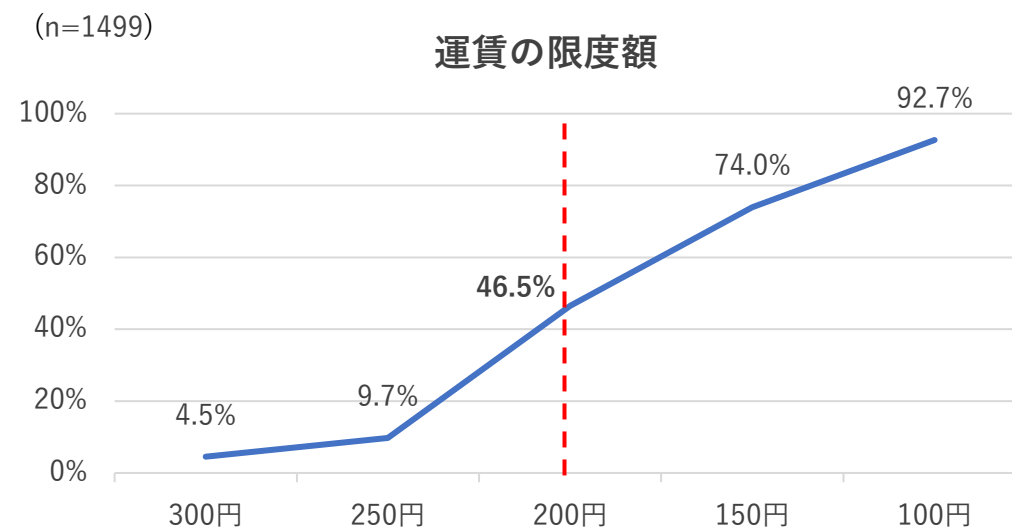
### 区民アンケートの実施④

【設問】 区内循環バスを利用してもよいと思う水準  
（許容できる待ち時間・運賃）をお答えください

#### 【回答】



許容できる待ち時間は15分程度



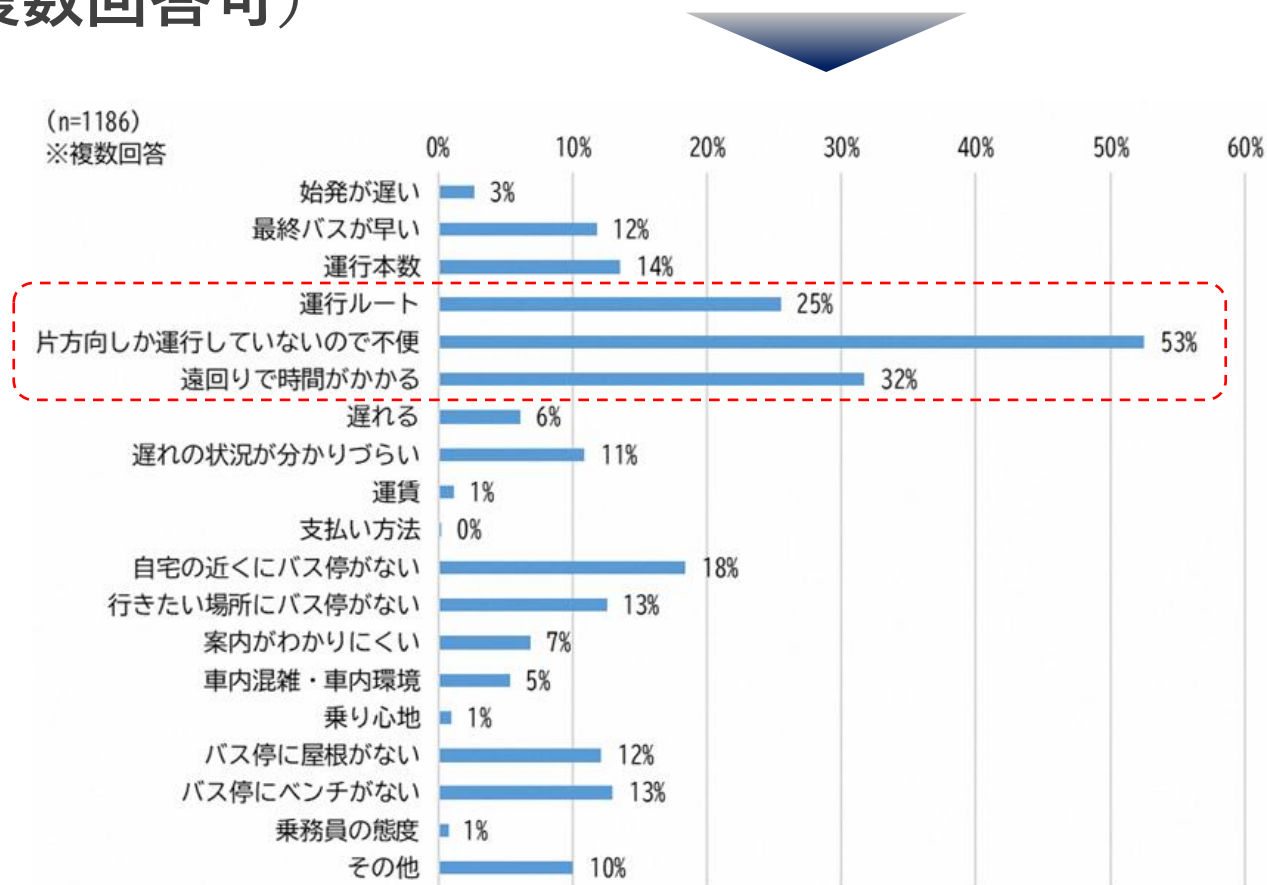
200円を超えると許容度が大きく低下

## 5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

### 公共交通に関する区民アンケート（令和5年度実施）

【設問】区内循環バス「すみまるくん」の改善してほしい点をお答えください。  
（複数回答可）

【回答】



# 5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

## 説明会の実施（令和7年度実施）

- 区報への掲載、公共施設、バス車内及び主要バス停への配架等により、説明会の実施を周知した。
  - 当日は、見直しの背景、検討の経緯、ルート・運賃の変更案等について説明を行った。
- ※ 説明会当日の主な質疑応答については別添資料を参照



説明会周知チラシ

実施日		会場
第1回	9月27日（土）	曳舟文化センター
第2回	10月7日（火）	みどりコミュニティセンター
第3回	10月9日（木）	曳舟文化センター
延べ参加者数		115人



説明会の様子（10月9日）

- 説明会実施後は区ウェブサイトにて説明会資料等を掲載している。

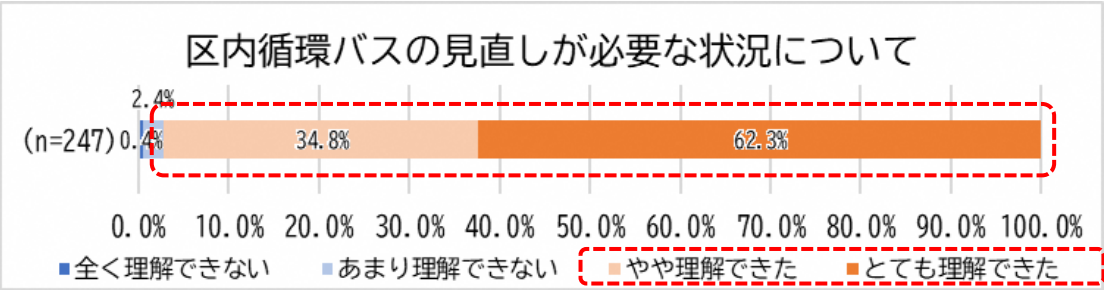
# 5 区民への情報提供等（区民意向の把握）

## イベント等での周知（令和7年度実施）

- 区内イベント等において、見直しのパネル展示及び、見直しの必要性の理解度を図るアンケートを実施した。

実施日	会場（イベント名）
10月4日（土） 5日（日）	錦糸公園（すみだまつり・こどもまつり）
10月12日（日）	京成曳舟駅交通広場（まちジャズのんびりライド）
* 10月18日～23日、11月14日～16日は区庁舎1階アトリウムでパネルを展示	
アンケート回答数 256票	

- アンケートでは見直しについて、97.5%が肯定的な回答



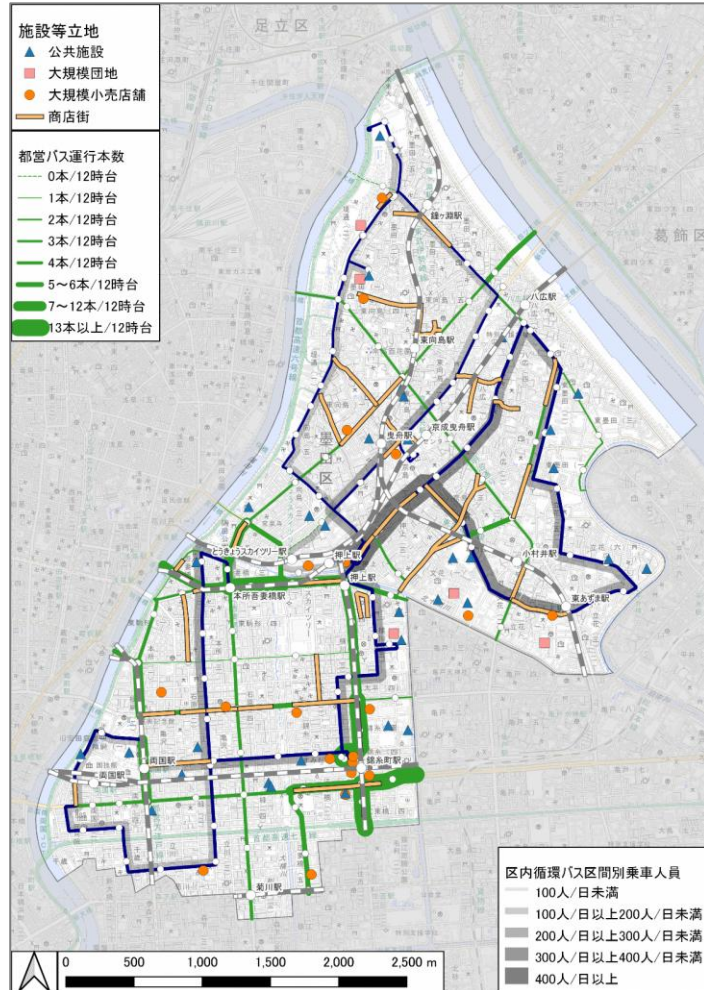
イベント会場での展示の様様（10月5日）



区庁舎1階アトリウムでの展示の様様

## 6 交通に関連する区内の状況

### 区内の施設等立地状況及び公共交通機関配置状況

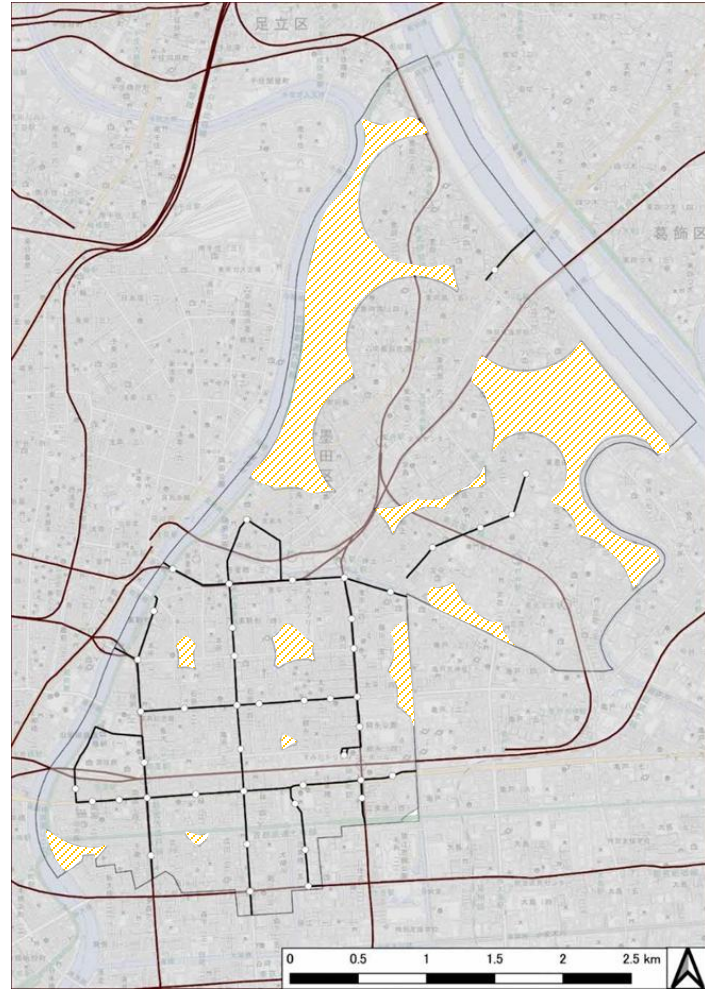


区内の施設等立地状況及び公共交通機関路線図

- 主要な公共施設へのアクセス性は区内循環バスのほか、鉄道、都営バスにより担保されている。
- 大規模団地へのアクセス性は、文花一丁目アパートを除き、バス停が最寄りに設置されている。
- 都営バスが区内全域に網目状に運行しており、錦糸町を発着する一部の系統は高頻度で運行されている。

## 6 交通に関連する区内の状況

### 公共交通サービス圏域



区内循環バスを除いた場合の公共交通サービス圏外地域

- ・区内循環バスによって公共交通圏域外の地域（交通空白地域）はほぼ解消されている。
- ・ただし、公共交通サービスの状況を見ると、他の交通機関（路線バス）の運行頻度が低いなど、区内の他地域と比べて、公共交通へのアクセスに課題のある地域が見られる。

⇒見直しにより区内循環バスの運行が変更となった場合に、公共交通サービス圏域外となる地域が生まれる恐れがある。

#### 〔墨田区地域公共交通計画上の定義〕

- ・公共交通圏域  
鉄道駅から半径500m以内、バス停留所から半径300m以内で示されるエリア
- ・公共交通サービス圏域  
鉄道駅から半径500m以内、バス停留所から半径300m以内で（概ね15分間隔で運行されている路線バスに限る）で示されるエリア

# 7 区民の移動実態（ビッグデータ分析）

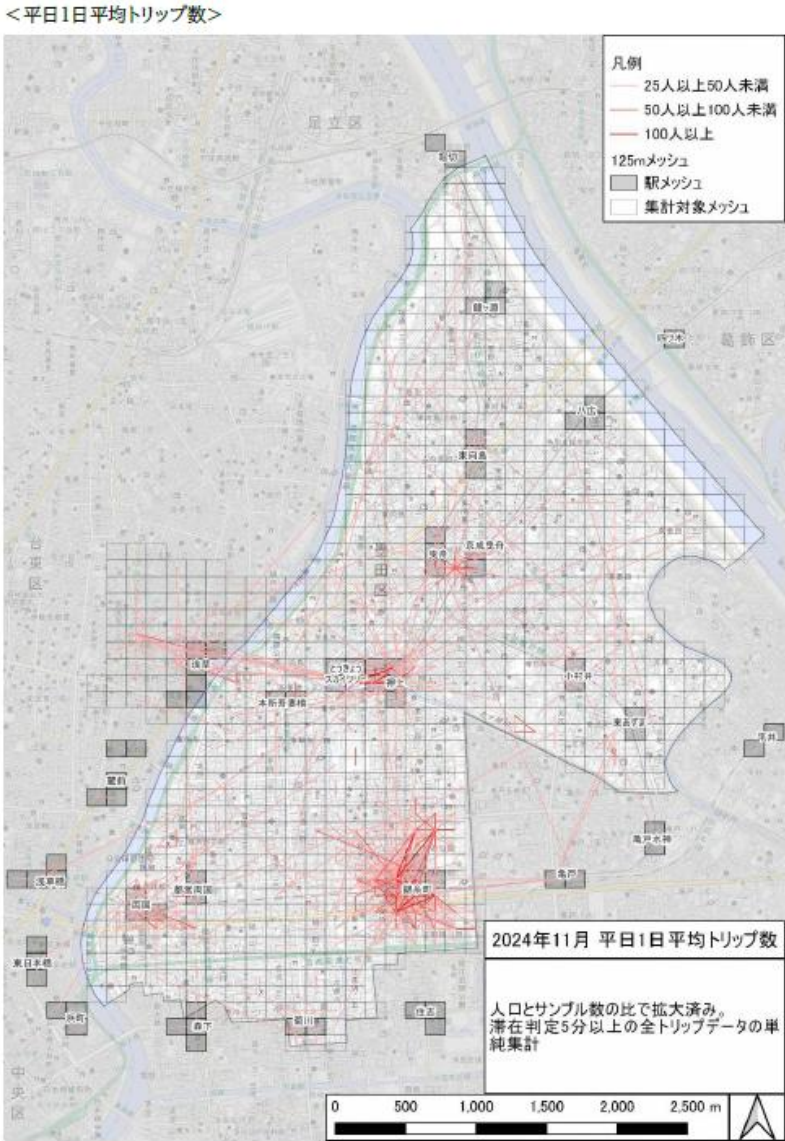
## ビッグデータとは…

一般的な人流データは、人が「いつ」「どこで」「どれだけ滞在し」「どのように移動したか」を把握できるデータを指す。  
今回、区内循環バスのルート見直しにあたっては、スマートフォンのアプリで収集される位置情報を元にした移動データを収集し、地域別の移動実態を125mメッシュ※で分析している。

※メッシュ…地理空間情報を格子状に分割した区画のこと。

### 区内循環バスのルート見直しに活用するビッグデータ

期間	令和 6 年11月 1 日～30日
範囲	区内及び近隣の複数駅周辺
対象	期間内に区内に滞在したidの期間中のトリップ（移動） （区外含む）
トリップ数	6,236,848件
人数（id数）	62,486人
備考	5分以上滞在した地点を出発地および到着地と判定し OD（起点・終点）を作成



平日の1日の区内全域のトリップ数を集計した図。  
赤い線が集中しているエリアは移動実態が多い。  
⇒ 押上や曳舟、錦糸町に移動が集中していることが分かる。

# 8 その他の課題（見直しの背景）

## （1）運転士人材不足

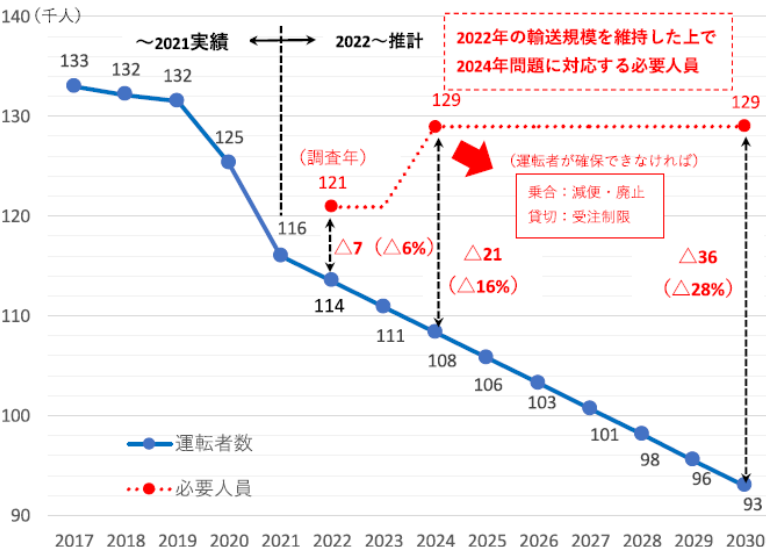
- ・ 運転士の高年齢化、第2種免許取得者の減少、労働規制の強化…

## （2）運行に係る費用の増加

- ・ 人件費の上昇（給与の見直し）、燃料費の増加傾向…

## （3）環境配慮への社会的要請

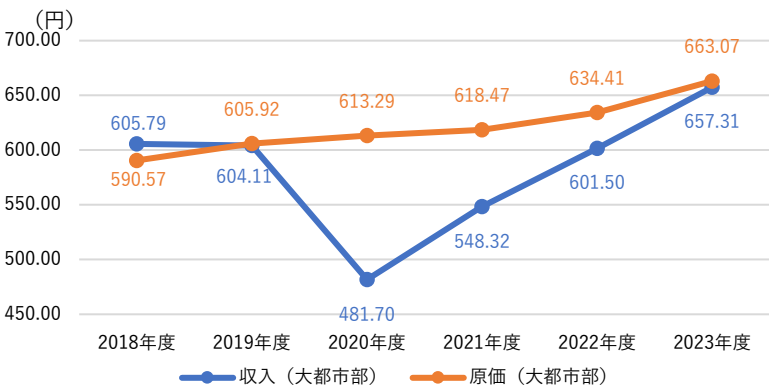
- ・ 環境配慮型車両の導入



参考：バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて（日本バス協会試算）



参考：自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）（厚労省資料）



参考：乗合バス事業の収支状況（実車走行キロ当たり収入・原価の推移）（国交省資料）



参考：墨田区区内循環バス電気バス車両（12台中4台導入済）

# 9 ルートの見直し

## 北西部ルート【現況（墨田、堤通、向島、東向島）】

ルート基本情報	
所要時間	60分
距離	9.2km
運行頻度	20分に1本
始発時間(押上駅)	7時18分
終発時間(押上駅)	18時38分
利用者数(R6年度)	251,049人

他の公共交通機関	
東武スカイツリーライン	3 駅
都営バス	3 路線
京成バス東京	1 路線

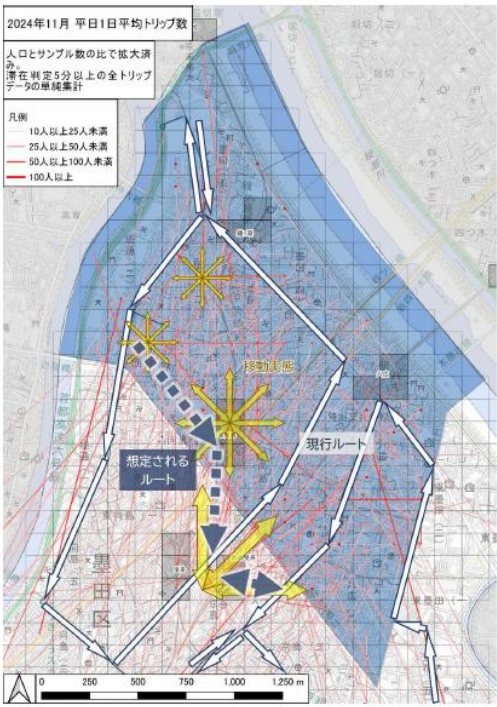
### 特記事項

- ・狭あい道路が多く、バスが走行できるルートが限られている。
- ・東西を結ぶ道路に歩道がない（バス停新設、双方向運行が困難）。
- ・主要な公共施設等へのアクセスは概ね担保されている。



### 移動実態（ビッグデータ等）

- ・東向島駅、大規模商業施設周辺、大規模団地周辺で多くの移動が見られる状況である。【図1】【図2】
- ・向島地域と押上駅周辺及び曳舟駅周辺間で、多くの移動が見られる。【図2】



【図1】



【図2】

# 9 ルートの見直し

## 北西部ルート【現状の課題とルート見直し方針】

### 課題

- ・ 1 周の距離が60分と長い。
- ・ 他ルートと比較して利用状況が低調である。  
(全ルートの年間利用者数の約22%)
- ・ 押上駅渋滞に伴う遅延対応として、令和5年6月より一部ルートの短縮を行ったが、遅延の解消には至っていない。  
(慢性的な遅延も利用者離れの要因)
- ・ 区内循環バスのルートの見直しにより、公共交通サービス圏域外となる地域が生まれる可能性がある。(他の交通機関での代替ができない)

### 見直し方針

- (1) 区民の移動実態（ビッグデータ）を踏まえ、短縮ルートの案を検討する。
- (2) 区民の移動実態を踏まえ、新たなバス停設置を検討する。



## 北西部ルート【変更例①】

- ・押上駅への乗り込みを廃止し、ルート・運行時間を短縮する。  
(押上駅への乗り込みをしないこと以外は従来のルートから変更なし)

- ・所要時間（1周）：60分 ⇒ 52分
- ・運行間隔：20分 ⇒ 26～30分に1本
- ・運行台数：3台 ⇒ 2台

- ・ルートの南側エリアにおいては押上駅周辺に移動実態が見られる。
- ⇒押上駅へ乗り込まなくなること、利用者の利便性を損ねる可能性がある。
- ・ルートの南側エリアにおいては京成曳舟駅周辺に移動実態が見られる。
- ⇒現状のルートと比較し、京成曳舟駅への速達性が確保できる。

・該当施設なし

# 9 ルートの見直し

## 北西部ルート【変更例②】

### <現状>



### <変更例②>



変更により空白が生じる  
公共交通サービス圏域

#### 1 見直しポイント

- ・利用者の少ない停留所区間（⑬～⑮）を廃止し、ルート・運行時間を短縮する。
- ・押上駅ではなく、京成曳舟駅で北東部ルート例と結節する。

#### 2 運行条件による変化

- ・所要時間（1周）：60分 ⇒ 42分
- ・運行間隔：20分 ⇒ 22～25分に1本
- ・運行台数：3台 ⇒ 2台

#### 3 ビッグデータによる移動実態及び分析

- ・ルートの北側エリアにおいては東向島駅周辺に移動実態が見られる。  
⇒東向島駅周辺に停留所を新設することで、駅へのアクセス性向上につながる。
- ・向島地域と押上駅間に一定の移動実態が認められる。  
⇒当区間は代替の交通手段がなく、本案では公共交通サービス圏域に空白が生じる。

#### 4 変更により影響を受ける主な公共施設等

- ・該当施設なし

# 9 ルートの見直し

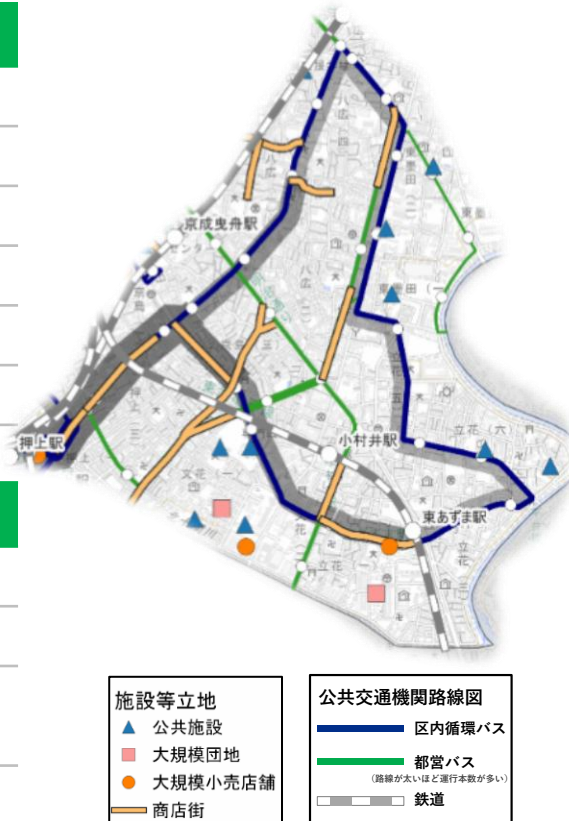
## 北東部ルート【現況（八広、東墨田、立花、文花、京島、押上）】

### ルート基本情報

所要時間	45分
距離	7.83km
運行頻度	15分に1本
始発時間(押上駅)	7時22分
終発時間(押上駅)	18時52分
利用者数(R6年度)	368,991人

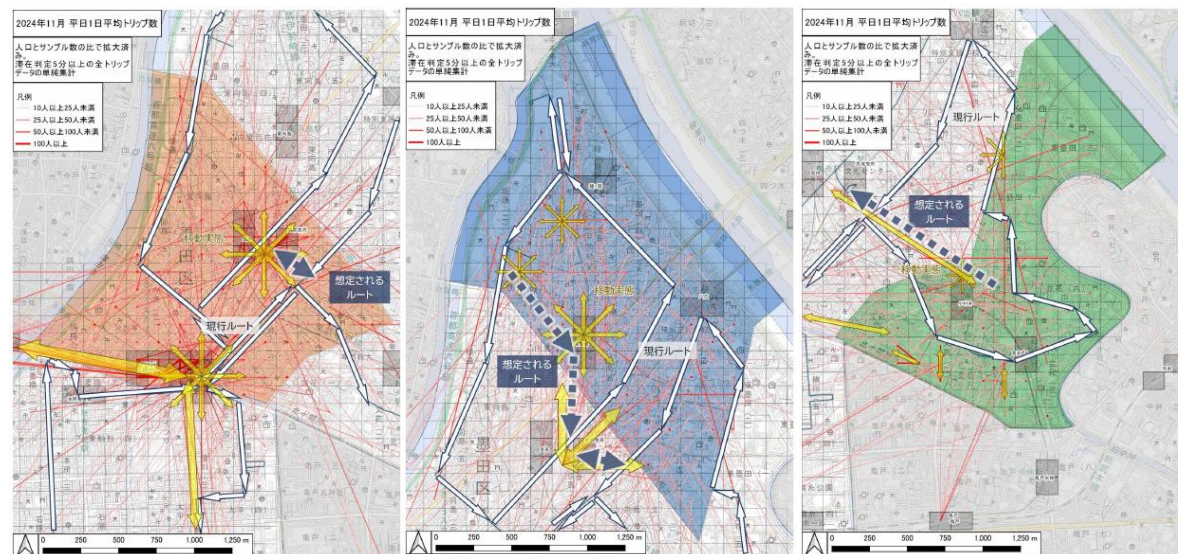
### 他の公共交通機関

鉄 道	東武亀戸線	2 駅
	京成押上線	3 駅
	東京メトロ 半蔵門線	1 駅
都営バス	3 路線	



### 移動実態（ビッグデータ等）

- ・ 京成曳舟駅付近から東側への一定の移動実態が見られる。【図1】  
【図2】 【図3】
- ・ 平井駅前自転車駐車場に、墨田区民が一定数登録していることから、自転車での通勤・通学等での移動実態があると考えられる。



【図1】

【図2】

【図3】

### 特記事項

- ・ 交通規制（進入禁止等）の状況により、一部双方向運行の難しいエリアがある。
- ・ 主要な公共施設へのアクセスは概ね担保されている。

## 9 ルートの見直し

### 北東部ルート【現状の課題とルート見直し方針】

#### 課題

- ・八広、東墨田地域で利用が低い状況が見られるが、見直しによりバス停からの距離が300mを超える地域が生まれる可能性がある。
- ・京成曳舟駅から東側への一定の移動実態があるが、区内循環バスの路線が通っていない。

#### 見直し方針

- (1) 移動実態（ビッグデータ）を踏まえたルートを検討する。
  - (2) 移動実態を踏まえ、新たなバス停の設置を検討する。
- <特記事項> 区外への一定の移動需要があり、路線バス（都営バス）との重複が見られない平井駅への乗り入れを検討する。  
⇒ 双方向の検証【実証運行】



## 北東部ルート【変更例】

The map illustrates a 20-stop walking tour in the Nishiku area of Tokyo. The route is as follows:

- Stop 1:** Nishi-Shinjuku Station (押上駅)
- Stop 2:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 3:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 4:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 5:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 6:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 7:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 8:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 9:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 10:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 11:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 12:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 13:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 14:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 15:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 16:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 17:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 18:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 19:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)
- Stop 20:** Nishi-Shinjuku Park (西新宿公園)

[illegible]

- ・利用者の多い区間（①～③）を廃止し、ルート・運行時間を短縮する。  
\*後述の北東部新設ルートは当区間を運行
- ・押上駅ではなく、京成曳舟駅で北西部ルート見直し例（前述）と結節する。

- ・所要時間（1周）：45分 ⇒ 35分
- ・運行間隔：15分（変更なし）
- ・運行台数：3台（変更なし）

- ・ルートの北側及び東側エリアと京成曳舟駅周辺間に一定の移動実態が認められる。
- ⇒京成曳舟駅に停留所を新設することで、駅へのアクセス性の向上につながる。
- ・ルートの北側及び東側エリアと押上駅間に一定の移動実態が認められる。
- ⇒押上駅へ乗り込まなくなることで、利用者の利便性を損ねる可能性がある。

・該当施設なし

## 9 ルートの見直し

### 北東部ルート【新設例：他区への乗入れ／一部双方向運行】



\* 本ルートは導入効果を検証し、本格運行への移行について判断する。

#### 1 見直しポイント

- ・他路線バスとの重複がなく、一定の需要が見込める江戸川区平井駅への延伸について、北東部ルートの一部を活用して新ルートを設定する。
- ・一部区間において双方向運行を行い、利用者増加につながるか検証する。
- ・通勤や通学の需要が多く見込まれるため、平日のみの運行とする。

#### 2 運行条件による変化

- ・所要時間（1周）：41分
- ・運行間隔：22～25分に1本
- ・運行台数：2台

#### 3 ビッグデータによる移動実態及び分析

- ・立花地域と江戸川区間に一定の移動実態が認められる。  
⇒江戸川区へのアクセス性が良好となる。
- ・立花地域と押上駅間に一定の移動実態が認められる。  
⇒現状の北東部ルートと比較し、速達性が確保できる。

#### 4 変更により影響を受ける公共施設等

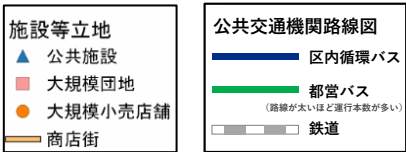
- ・該当施設なし

# 9 ルートの見直し

## 南部ルート【現況（吾妻橋、本所、太平、両国、横網、業平、亀沢、石原、錦糸、江東橋、緑、横川、千歳、立川、菊川）】

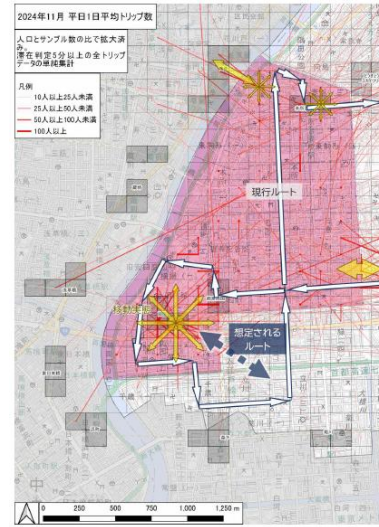
ルート基本情報	
所要時間	64分※平日
距離	10.5km※平日
運行頻度	15～18分に1本
始発時間(錦糸町駅)	6時52分※平日
終発時間(錦糸町駅)	18時33分※平日
利用者数(R6年度)	533,504人

他の公共交通機関	
JR総武線	2 駅
東京メトロ 半蔵門線	1 駅
都営浅草線	2 駅（押上駅除く）
都営新宿線	1 駅
都営大江戸線	1 駅
都営バス	2 1 路線

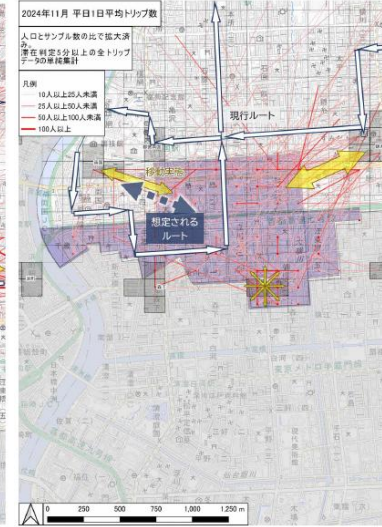


## 移動実態（ビッグデータ等）

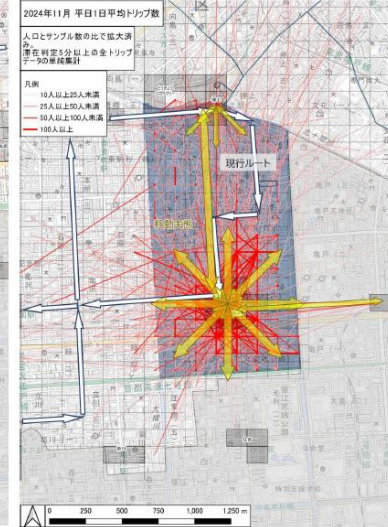
- ・ JR両国駅周辺に一定の移動実態があるが、ルートの南西側エリアでは、都営新宿線の駅（菊川駅、森下駅）への移動実態も見られる。【図1】【図2】
- ・ 錦糸町駅周辺では、押上駅との間に移動実態が多く見られるほか、他の地域との移動実態も見られる。【図3】



【図1】



【図2】



【図3】

## 特記事項

- ・ 主要な公共施設へのアクセスは概ね担保されている。
- ・ 区内循環バスのルートの一部は一方通行（双方向は困難）

# 9 ルートの見直し

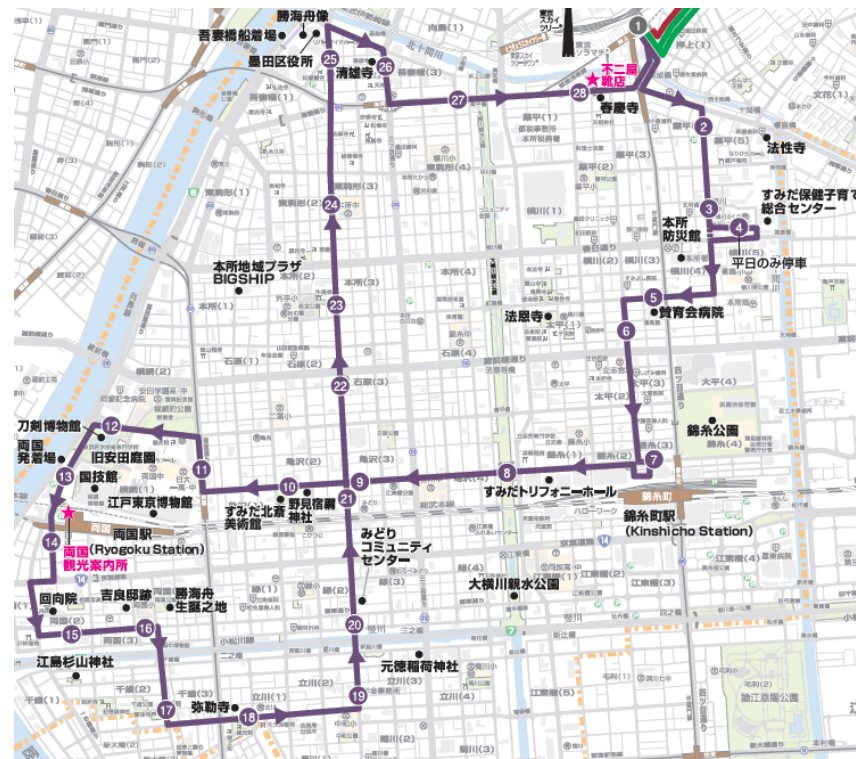
## 南部ルート【現状の課題とルート見直し方針】

### 課題

- ・ 1 週の距離が64分と長い。
- ・ 他ルートと比較し、路線バス（都営バス）が高頻度で運行している地域であり、現在の区内循環バスの拡充（双方向運行も含む）は、他の交通機関の利用の阻害に配慮する必要がある。
- ・ 過去に延伸したJR両国駅周辺のルートの利用状況が低調である。
- ・ 両国、千歳、立川地域で利用が低い状況が見られるが、見直しによりバス停からの距離が300mを超える地域が生まれる可能性がある。

### 見直し方針

- (1) 区民の移動実態（ビッグデータ）を踏まえ、短縮ルート of 案を検討する。
- (2) ルート変更に伴い、バス停の移設を検討する。



# 9 ルートの見直し

## 南部ルート【変更例①】

### < 現状 >



### < 変更例① >



- 変更により空白が生じる公共交通サービス圏域
- 平日のみの運行

### 1 見直しポイント

- ・利用者の少ない停留所区間（⑫～⑰）を廃止し、ルート・運行時間を短縮する。
- ・両国・千歳の一部地域の公共交通サービス圏域に空白が生じる。
- ・渋滞による遅延の影響を勘案し、押上駅は平日のみ乗り入れる運行とする。  
\* 押上駅へは⑳からも徒歩圏内である。

### 2 運行条件による変化

- ・所要時間（1周）：平日64分 ⇒ 53分  
休日64分 ⇒ 49分
- ・運行間隔：15～18分 ⇒ 15分に1本
- ・運行台数：5台 ⇒ 4台

### 3 ビッグデータによる移動実態及び分析

- ・緑地域と両国駅間に一定の移動実態が認められる。  
⇒ 従来のルートと比較し、駅から緑地域へのアクセス性が良好となる。

### 4 変更により影響を受ける公共施設等

- ・同愛記念病院（⑫の停留所廃止）  
⇒ 当停留所は都営バスと共用であり、代替の交通手段は担保されている。

# 9 ルートの見直し

## 南部ルート【変更例②】

### < 現状 >



### < 変更例② >



変更により空白が生じる  
公共交通サービス圏域

平日のみの運行

### 1 見直しポイント

- ・現状の8の字運行を解消するルートとする。
- ・利用者の少ない停留所区間（⑫～⑳）を廃止し、ルート・運行時間を短縮する。
- ・両国・千歳・菊川の一部地域の公共交通サービス圏域に空白が生じる。
- ・渋滞による遅延の影響を勘案し、押上駅は平日のみ乗り入れる運行とする。  
\* 押上駅へは⑳からも徒歩圏内である。

### 2 運行条件による変化

- ・所要時間（1周）：平日64分 ⇒ 52分  
休日64分 ⇒ 48分
- ・運行間隔：15～18分 ⇒ 15分に1本
- ・運行台数：5台 ⇒ 4台

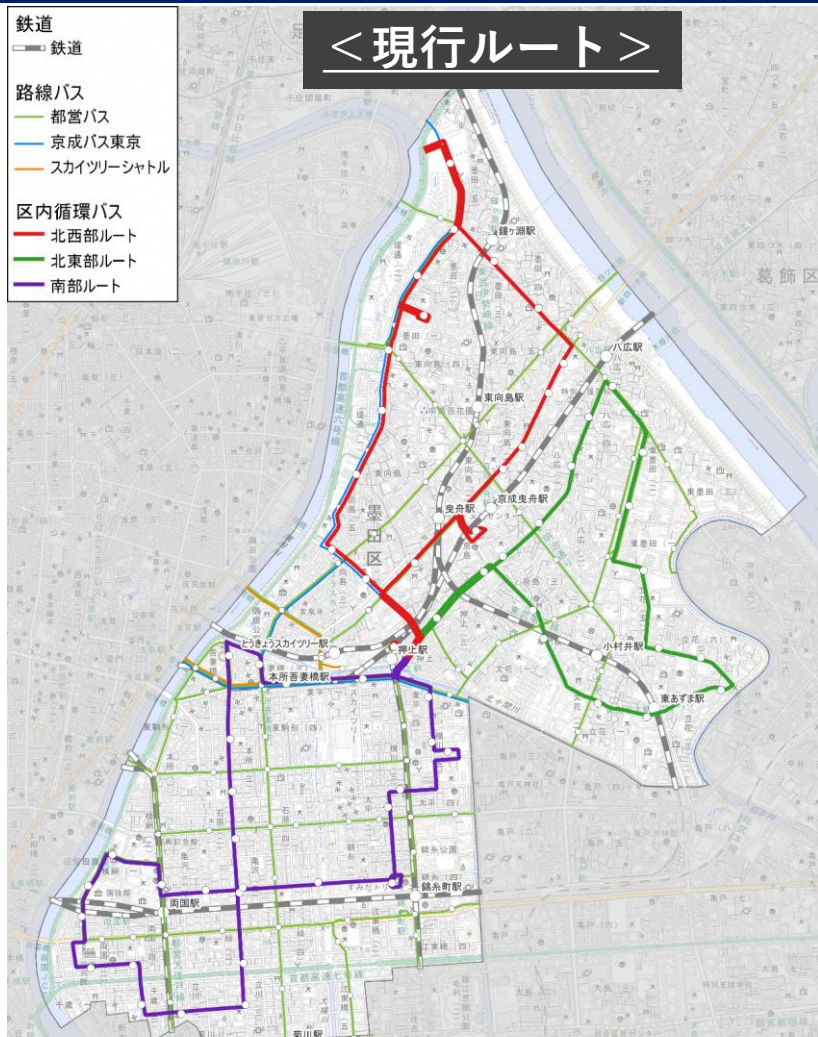
### 3 ビッグデータによる移動実態及び分析

- ・緑地域と両国駅間に一定の移動実態が認められる。  
⇒ 従来のルートと比較し、緑地域から駅へのアクセス性が良好となる。

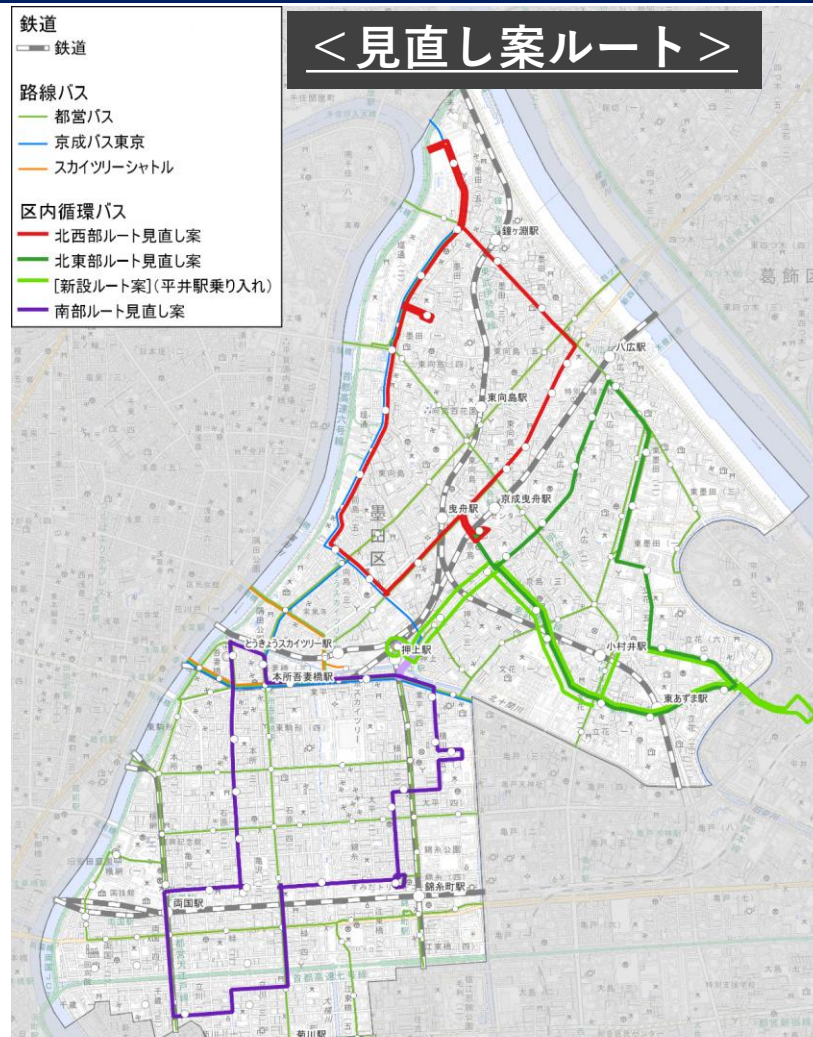
### 4 変更により影響を受ける公共施設等

- ・同愛記念病院（⑫の停留所廃止）  
⇒ 当停留所は都営バスと共用であり、代替の交通手段は担保されている。
- ・みどりコミュニティセンター（⑳の停留所廃止）  
⇒ アクセス性が悪化する可能性がある。

# 10 【決定】ルートの見直し案



現行ルート	キロ数	所要時間	運行間隔
北西部ルート	9.2km	60 分	20分に1本
北東部ルート	7.8km	45 分	15分に1本
南部ルート(平日)	10.5km	64 分	15～18分に1本
南部ルート(休日)	10.2km	64 分	15～18分に1本



新ルート案	キロ数	推定所要時間	推定運行間隔
北西部ルート見直し案	8.3km(△0.9km)	約 50 分(△10分)	26～30分に1本
北東部ルート見直し案	6.7km(△1.1km)	約 35 分(△10分)	15分に1本
[新設ルート案] (平井駅乗り入れ)	7.4km ※平日のみ運行	約 40 分	22～25分に1本
南部ルート見直し案(平日)	9.1km(△1.4km)	約 50 分(△14 分)	15分に1本
南部ルート見直し案(休日)	8.4km(△1.8km)	約 45 分(△19 分)	15分に1本

## 北西部ルート (変更例①を採用)

## 北東部ルート

- ・ 押上駅への乗込みを行わず、京成曳舟駅を起終点とするルートとする。
- ※北東部ルートは、京成曳舟駅へのルートを新設する。

## 南部ルート (変更例②を採用)

- ・ 利用の少ない区間 (JR両国駅付近) を見直す。
- ・ 押上駅への乗込みは、平日のみ行う。

## 新設ルート【実証運行】

- ・ 押上駅から平井駅 (江戸川区) 間を結ぶルートとする。(一部双方向運行)
- ・ 一部運行ルート (バス停) は北東部ルートと共用する。
- ・ 平日のみの運行とする。  
(通勤・通学需要への対応)
- ・ 実証運行として実施し、本格運行への移行について判断する。

# 11 運賃の見直し

## 運賃の見直し方針

### 見直し方針

- **収支バランス**や、他の交通機関（路線バス）との公平性の観点から、適正な運賃設定について検討します。  
同時に福祉的観点から割引サービスの導入も検討します。

目標収支率 = 50%以上（今後見直す可能性もある）

- ① 収支率50%を達成するための運賃について、値上げに伴う一定の利用者減少も見込んだ上で検討する。
- ② 障害者・高齢者の運賃割引サービスは、他の福祉施策と総合的に検討する必要がある。（福祉施策（移動サービス）としての位置づけが必要）

# 11 運賃の見直し

## 運賃の公平性の視点

### ○ 区内の移動における交通手段ごとの運賃

交通手段	輸送力	運賃
都営バス	大	210円
区内循環バス	中	100円
タクシー	小	500円から

- ・ 一般的に公共交通は、輸送力に比例して運賃が安くなる傾向がある。
- ・ タクシーは希望の場所で乗降ができるなど、サービスの面で優れていることを踏まえた運賃設定となっている。
- ・ 区内循環バスについては、公共交通としての運賃設定がされていない。

### ○ 移動制約者に対する割引サービス（他の交通機関の状況）

交通事業者等の取組	概要	対象者
区内循環バスの割引等	障害者手帳を提示すると無料	障害者手帳を交付されている方とその介護者
JR線の割引	（介護者と一緒に利用する場合） 普通乗車券、回数乗車券、普通急行券、定期乗車券が5割引	第1種障害者とその介護者
	（一人で利用する場合）普通乗車券が5割引	第1種障害者、第2種障害者 ※片道の営業キロが100kmを超える場合に限り
都営交通の割引等	東京都都営交通無料乗車券を提示すると無料 ※介護者は普通乗車券、定期乗車券とも5割引（バスは3割引）	心身障害者手帳を交付されている方とその介護者 愛の手帳を交付されている方とその介護者
	精神障害者都営交通乗車証を提示すると無料	都内在住で精神障害者福祉手帳を交付されている方
タクシー運賃の割引	身体障害者手帳、愛の手帳の提示で運賃の1割引	身体障害者手帳、愛の手帳を交付されている方

# 11 運賃の見直し

## 基本運賃の見直し例

	ケース 1	ケース 2	現状
基本運賃設定	150円	200円	100円
運賃収入試算結果※ (千円／年)	153,544	204,509	123,885
運行経費 (千円／年) * 令和 6 年度実績	305,913	305,913	305,913
収支 (千円／年)	-152,369	-101,404	-182,028

※値上げに伴う利用者減少分（△5％）を推計

- ・ 運賃の見直しのケースとして、ケース 1（150円）及びケース 2（200円）を設定した。
- ・ いずれのケースでも、運賃値上げが収支の改善につながることが期待される。

# 11 運賃の見直し

## 福祉目的の割引サービス【障害者割引】

### ○ 障害者割引＜見直し案＞

- ① 障害者及び介助者一名無料（現行制度と変更なし）
- ② 障害者無料、介助者 5 割引（路線バス（都営バス）と同等）
- ③ 障害者 5 割引、介助者の割引はなし

### ⇒ 算定補助金額

基本運賃設定	150円	200円	現状:100円 (令和 6 年度)
福祉目的補助金額	約1,200万円～ 約2,800万円	約1,600万円～ 約3,700万円	約1,850万円

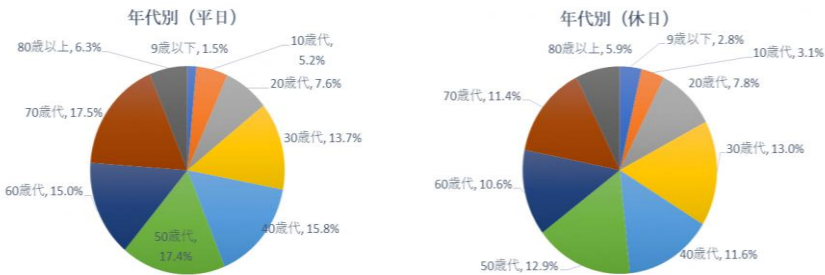
【参考】都営交通の福祉目的での障害者割引（心身障害者手帳を交付されている方）  
⇒ 障害者本人無料 / 介護者 5 割引（バスは 3 割引）

# 11 運賃の見直し

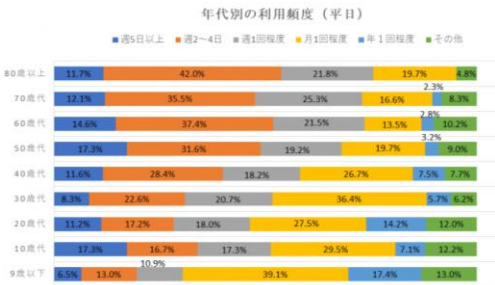
## 福祉目的の割引サービス【高齢者割引】

### ○ 高齢者割引＜見直し案＞

- ① 高齢者割引なし（現行制度）
- ② 利用頻度の高い高齢者に対する割引（高齢者向け定期券の販売等）
- ③ 高齢者の乗車時割引（高齢者向け割引証明書の発行等）



（令和3年度利用実態調査）利用者の2割程度が70歳以上



（令和3年度利用実態調査）  
70歳以上の利用者の 7 割程度が週 1 回程度利用している。

### ⇒ 算定補助金額

基本運賃設定	150円	200円
福祉目的補助金額	0円～約1,300万円	0円～約2,500万円

【参考】都営交通の福祉目的での高齢者割引（シルバーパス制度）  
⇒ 70歳以上の都民が対象、所得により年額1,000円又は20,510円（都営交通や民営バス各社で利用可能）

# 11 運賃の見直し

## 運賃の見直しによる収支率の推計

基本運賃設定額	150円	200円
運行収支不足額（年間）	約153,000千円	約102,000千円
福祉目的補助金額	約12,000千円～約41,000千円	約16,000千円～約62,000千円
合計（年間補助額推計）	約165,000千円～約194,000千円	約118,000千円～約164,000千円
<b>想定収支</b>	<b>36.8%～46.2%</b>	<b>46.6%～61.6%</b>

※現時点での想定の算定のため、今後の検討の進捗により再度算定する予定

- 他の公共交通機関との運賃の公平性と収支改善効果を見極めながら、基本運賃を見直す。
- 運賃の見直しが高齢者の外出機会の減少等につながらないよう、福祉目的の割引サービスについては、他の福祉施策との整合性を図りながら決定する。
- 多面的な評価指標（クロスセクター効果）については、引き続き検討する。

# 12 【決定】 運賃の見直し案

## 【基本運賃】

- ・ 運行に係る経費（人件費、燃料費等）の増加を踏まえるとともに、他の交通機関との公平性の観点から、200円に改定する。  
また、基本運賃の変更に伴い、子ども運賃、1日乗車券、定期券等の金額も改定する。  
なお、乗継ぎ券については廃止とする。

## 【福祉目的の割引】

- ・ 高齢者の外出機会を創出するために、引き続き高齢者割引の導入を前提とし、適用方法について関係部署と協議を進める。  
また、障害者割引は現行制度を継続する。

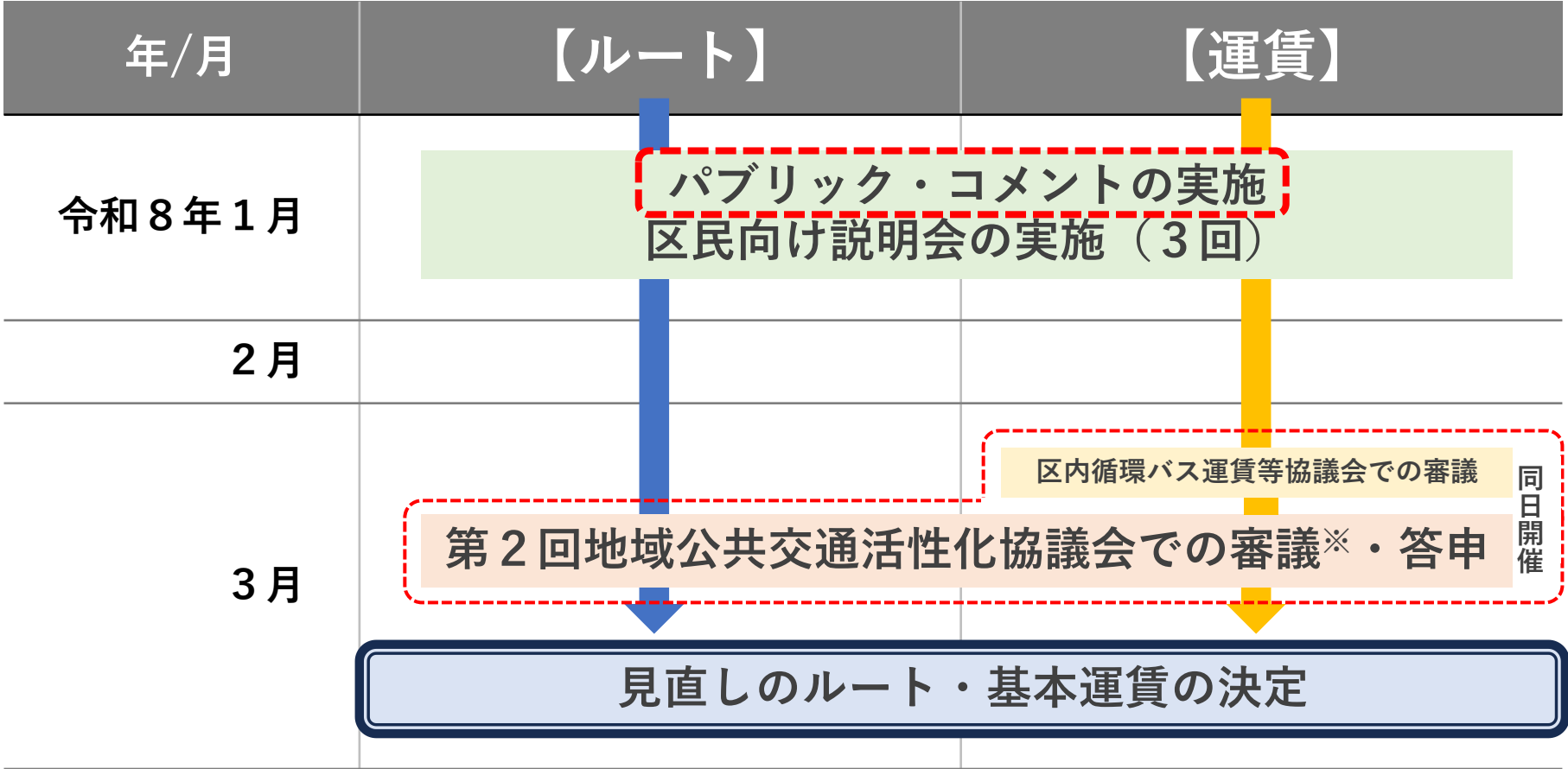
区分	金額	
	見直し案	現行
大人（中学生以上）	200円	100円
子ども（小学生）	100円	50円
未就学児・乳児	無料	無料
1日乗車券	500円	300円
定期券（1か月）	6,000円	3,000円
（4か月）	23,000円	11,000円

割引例	割引内容例※
高齢者都度割引（新設）	基本運賃から△100円 （区内在住者を対象）
障害者割引	障害者本人及び介助者1人無料

※ 上記例を適用した場合の想定収支率：47.3%（令和6年度：34.5%）

# 13 今後の取組及び検討

ルート及び基本運賃の決定に至るまで



⇒ 令和8年度中に新事業計画を策定、令和9年度から見直し後のルート・運賃で運行開始予定

※ 協議会での審議事項は運行ルートに関することに限定する

# 13 今後の取組及び検討

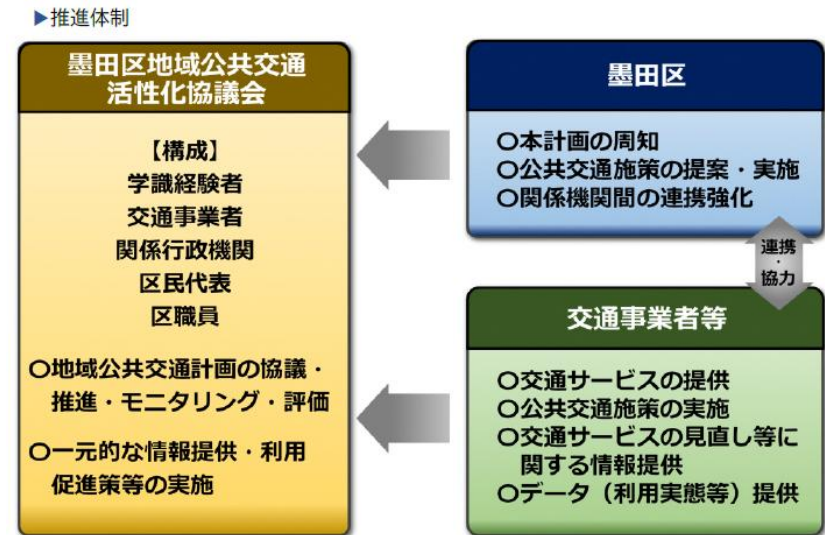
## その他

### ○ 区ウェブサイトでの情報公開

区内循環バスの利用状況や収支状況を毎年度公開する。

### ○ 見直しの推進体制

墨田区地域公共交通計画の推進体制に基づき、区と交通事業者等が連携・協力のもとで、ソフト面（各種情報・サービスの提供等）、ハード面（運行ルート・停留所の整備等）の両面で見直し後の運行に向けて取り組んでいく。



（墨田区地域公共交通計画より抜粋）

### ○ まちづくりの進展に伴う見直し

今後の駅周辺まちづくりの進展に合わせて、必要に応じて運行ルートの見直しを行う。

## 区民向け説明会等の実施結果について

## (1) 説明会での主な質疑応答

押上駅へ乗り込まないルートとした理由は何か。
<p>(回答)</p> <p>押上駅での乗り継ぎは便利である一方、交通広場での道路渋滞によって、3ルート全ての区内循環バスに遅延が生じ、ご利用者様にご迷惑をお掛けすることがあります。こうした状況を踏まえるとともに、区内移動実態をデータ分析した結果、例示した運行ルートが区内交通の適正化につながるものと考えています。</p> <p>今後は公共交通機関のひとつとして、他の交通機関と合わせてご利用いただきたいと思います。</p>
採算性の確保の必要性は理解できるが、高齢化の進展を踏まえ、ルートや運賃の見直しを行わないでほしい。
<p>(回答)</p> <p>平成24年に区内循環バスが運行を開始してから、運行ルートが長くなるなど、様々な課題が生じてきたため、区は見直しに着手することにしました。収支率を指標の一つとしてお示ししていますが、今後も一定の公費負担を前提に、区民の交通の利便性向上を図りたいと考えています。</p> <p>また、今後は高齢化の進展が予想されていますので、区内循環バス以外の新たな移動サービスも検討しています。</p>
最終便を遅い時間まで運行してほしい。
<p>(回答)</p> <p>令和6年度に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が適用され、バス運転手の休息期間をこれまでよりも長く確保する必要が生じました。これにより、区内循環バスにおいても、やむなく早朝及び夜間の減便を行ってきたところです。各ルートのダイヤ編成については、運行ルートの見直し後、運行事業者と協議していく予定です。</p>
パブリック・コメントを実施する際には、こうした説明会を開催してほしい。
<p>(回答)</p> <p>パブリック・コメントの実施に併せ、説明会の開催を検討させていただきます。</p>
南北に位置する公共施設等へのアクセス性を良くするため、南北の移動手段となるように押上駅で結節してほしい。
<p>(回答)</p> <p>今回の見直しでは、鉄道や路線バスを補完する公共交通として、区内循環バスを位置付けています。比較的充実している区内の公共交通を活かし、様々な交通の組み合わせにより利便性の高い移動を実現することが望ましいと考えています。また、ルートの検討については、施設の有無ではなく、区民の移動実態を重視しています。</p>
他の公共交通との乗り継ぎがしづらい。
<p>(回答)</p> <p>乗り継ぎ環境の整備は、公共交通をご利用いただくために、取り組むべき課題であると認識しています。乗り継ぎしやすい環境づくりに向け、まずは公共交通を集約したマップの作成を予定しています。引き続き、区内循環バスの利用促進に向けて取り組んでいきます。</p>

現在の運行事業者の運転士不足が要因であれば、他自治体のように複数事業者と共同運行してはどうか。

(回答)

バス事業者の運転士不足は共通の課題であるため、共同運行の実施は困難であると考えています。今回の見直しでは、現状の運転士の人員数及び車両台数を前提に進めることとしています。

他自治体では、コミュニティバスを地域福祉交通として運行しているところもあるが、そのような位置付けにはしないのか。

(回答)

地域福祉交通として位置付けている自治体では、バスの運行を福祉施策として実施しています。一方で、墨田区内循環バスは公共交通の一つとして、鉄道や路線バスでカバーできないエリアを運行し、公共交通サービス圏域を広げることを重要視しています。

障害者は移動手段として鉄道を利用することが難しいため、バスで移動できる交通ネットワークが必要である。

(回答)

今回の見直しにあたっては、障害者団体連合会の会長にもご協力をいただき、墨田区地域公共交通活性化協議会などで検討を重ねてきました。今後も、バリアフリー化の推進に取り組んでいきます。

## (2) イベント等でのアンケート結果【「自由意見」から一部抜粋】

(見直しに関すること)

- ・現状を踏まえると、必要な見直しをすることは大切だと思う。
- ・区の財政負担が課題だと思う。

(運行ルートに関すること)

- ・平井駅ルートに賛成である。
- ・土日、時間どおりの運行ができるルートがあればよいと思う。

(運賃に関すること)

- ・利用者が少し負担してもよいのではないかと思う。
- ・100円は安いと思う。200円でも乗ると思う。
- ・すみまるくんはとても役に立っているので、料金を見直して続けてほしい。

(その他)

- ・ベビーカーや子連れに、より利用しやすい形を希望する。
- ・子どもたちのためにも、ぜひ継続して運行していただきたい。
- ・押上の渋滞によって遅れが気になる。
- ・いつも丁寧な運転で助かっている。