

## 区内循環バス事業の今後の方向性について

### 1 区内循環バスのこれまでの議論

#### (1) 循環バスで生じている課題

- 利用者の減少、運送原価（人件費含む）の上昇に伴う収支の悪化
- 一部路線における慢性的な遅延の発生
- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少の定着化

#### (2) 分科会における意見

- 区内循環バス単体ではなく、区内の交通体系全体の中で考えていくべき。
- 基礎自治体が運行するバスは、本来、公共交通の補完的役割である。  
鉄道＝幹、路線バス＝枝とした場合、葉としてどこを走るべきか検討が必要である。
- 既存交通網との競合は認可されない可能性がある。
- ルートはもちろん、運賃も既存交通との競合と判断される可能性がある。
- 見直しにより既存交通網に影響を与えた場合、撤退を招く恐れがある。

### 2 区内循環バスの現状

#### (1) 直近5年間の各種データの推移

##### < 利用者数 >

【単位：人】

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
有料利用者数	1,161,139	1,168,152	1,165,919	1,158,581	1,123,186
障害者手帳等保有者数及び介助者	246,231	274,846	254,967	219,143	195,776
利用者合計	1,407,370	1,442,998	1,420,886	1,377,724	1,318,962
一日平均利用者数	3,856	3,953	3,893	3,775	3,614

##### < 運行収入 >

【単位：円】

		平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
運賃収入	現金	38,809,956	36,846,081	34,377,334	31,679,623	28,792,493
	I C	76,693,300	79,508,960	81,650,020	83,813,670	83,011,640
	一日乗車券	1,095,000	1,109,100	2,551,800	459,000	275,400
	定期券	3,528,000	3,430,000	3,990,000	3,712,000	3,148,000
	周遊きっぷ				156,556	183,346
運賃外収入	3,141,156	2,581,155	2,619,588	2,617,036	5,751,156	
合計	123,267,412	123,475,296	125,188,742	122,437,885	121,162,035	

##### < 補助額 >

【単位：円】

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
運行経費の一部補助	70,270,000	69,054,640	69,663,600	75,441,900	73,111,250
障害者運賃に対する補助	12,289,850	13,715,360	25,336,400	19,558,100	21,888,750
合計	82,559,850	82,770,000	95,000,000	95,000,000	95,000,000

## (2) 新型コロナウイルス感染症による影響

### < 前年比の利用状況 >

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	合計
令和元年度	229,156	248,724	256,232	260,164	267,408	242,698	238,188	232,586	212,834	223,612	2,411,602
令和2年度	92,086	106,848	168,368	179,764	175,790	181,792	187,218	155,072	155,742	156,206	1,558,886
前年比	59.8%	57.0%	34.3%	30.9%	34.3%	25.1%	21.4%	33.3%	26.8%	30.1%	35.4%

乗降センサーのカウント数であり、実際の利用者数とは異なる。

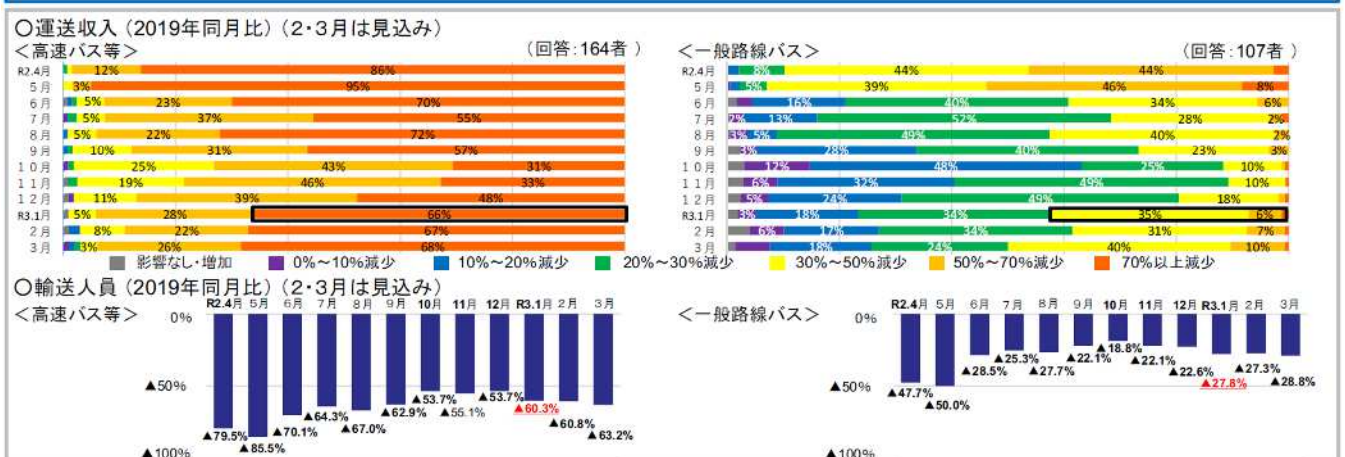
- 感染再拡大の影響により、11月以降利用者が減少している。
- 1月に緊急事態宣言の再発出があったが、4月、5月と比較して影響は小さい。
- 利用者の減少が30%程度で定着してきている。

### < 乗合バス事業者への影響 >

- 認可事業である一般路線バスは運賃を自由に設定できないことから、事業構造的に収益が極めて少ない or 赤字である。
- 一般路線バス事業は全国的に利用者が15～30%減で定着してきている。
- 収益の柱であった高速バス事業について、回復の見通しが立たない。

### < 国の公表資料 > (乗合バス事業者への影響調査)

- 高速バス等については、1月の運送収入70%以上減の事業者が全体の66%に及び、輸送人員(2019年同月比)が60.3%減となるなど、感染再拡大の影響により状況が悪化。
- 一般路線バスについても、運送収入が30%以上減の事業者が42%に増加、輸送人員(2019年同月比)が27.8%減となるなど、引き続き厳しい状況。
- 2月以降、緊急事態宣言の影響等により、高速乗合バス、一般路線バスのいずれも引き続き厳しい状況となる見通し。
- 支援制度については、資金繰り支援を61%の事業者が活用しており、59%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を76%の事業者が活用しており、73%の事業者が給付済み。



(出典：国土交通省 新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和3年1月31日時点まとめ))

- コロナウイルス感染症はバス業界全体に深刻な影響を及ぼしている。
- 収益の柱である高速バス事業の打撃、一般路線バスの利用者減の定着など、バス業界全体の「基準」が変わりつつある。
- 区内循環バスの方向性の検討に当たっては、バス業界全体の状況も視野に入れる必要がある。



### (3) 運行経費の試算

運送原価 605.92 円 / km ( 出典 : 国土交通省 令和元年度乗合バス事業の収支状況について )

平成 27 年度 ( 552.27 円 / km ) と比較して 9.7% 増加

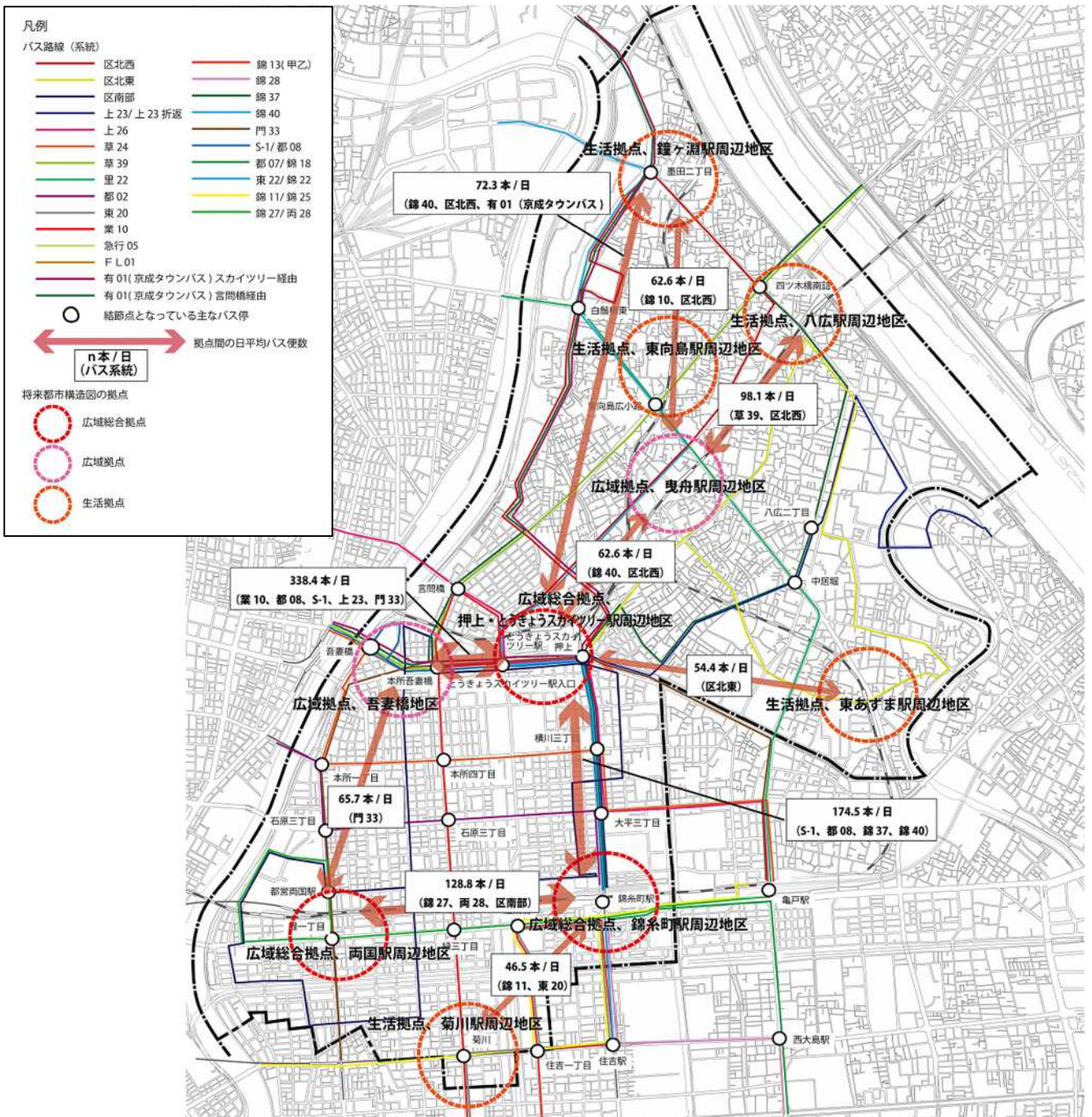
年間走行距離 527,531.7 km ( 令和元年度実績 )

605.92 × 527,531.7 3 億 2 千万円

収支が急激に悪化しており、安定的・継続的に運行可能なあり方の検討が急務

## 3 区内のバス交通の状況 ( 平成 29 年末現在 )

➤ 都バス 27 系統、京成タウンバス 1 系統が縦横に結んで運行している。



( 出典 : 墨田区都市計画マスタープラン 平成 31 年 3 月策定 )

#### 4 ルート別の状況（乗降センサーのデータ）

【調査期間】令和2年1月1日から同年12月31日まで

【調査概要】停留所別1日当たりの利用回数

##### 北西部ルート

	計	乗車	降車
押上駅	435	242	193
曳舟駅南（向島税務署入口）	17	8	9
曳舟文化センター	115	63	52
東京都済生会向島病院入口	29	9	20
長浦神社南	28	5	23
八広図書館入口	23	4	19
八広小学校	33	8	25
隅田稲荷神社入口	51	17	34
鐘ヶ淵駅	45	15	30
墨田区総合運動場	28	11	17
櫻本武揚像入口	40	25	15
隅田川神社・木母寺入口	38	19	19
シルバープラザ梅若	68	37	31
法泉寺入口	36	25	11
地蔵坂	33	23	10
鳩の街通り商店街入口	22	17	5
見番通り入口（桜橋東詰）	28	20	8
森鷗外住居跡	11	5	6
すみだ女性センター	15	4	11
とうきょうスカイツリー駅	65	21	44
東京スカイツリータウン	31	18	13
合計	1,190	595	595

##### 北東部ルート

	計	乗車	降車
押上駅	589	289	300
飛木稲荷神社入口	24	21	3
とらばし児童遊園	61	26	35
下町人情キラキラ橋商店街入口	63	15	48
緑と花の学習園・香取神社入口	31	8	23
吾嬬神社入口・明源寺前	44	13	31
東あずま駅	109	40	69
立花大正民家園入口	40	15	25
白髭神社入口	79	37	42
立花四丁目	48	23	25
すみだスポーツ健康センター入口	42	21	21
社会福祉会館	51	22	29
東墨田二丁目	21	11	10
八広（八広駅）	63	32	31
八広四丁目西	178	108	70
三輪里稲荷神社入口	71	60	11
中村病院	69	51	18
曳舟小学校	68	46	22
飛木稲荷神社入口	44	11	33
合計	1,694	847	847

##### 南部ルート

	計	乗車	降車
押上駅	402	243	159
柳嶋妙見山法性寺入口	50	34	16
本所警察署・本所防災館入口	102	66	36
賛育会病院	57	26	31
法恩寺入口	34	14	20
錦糸町駅北口	537	281	256
すみだトリフォニーホール入口	59	42	17
亀沢三丁目	129	40	89
すみだ北斎美術館前（津軽家上屋敷跡）	87	18	69
都営両国駅（江戸東京博物館前）	70	18	52
刀剣博物館（旧安田庭園）・同愛記念病院	62	29	33
国技館・水上バス乗り場	13	6	7
両国駅西口（回向院入口）	114	55	59
江島杉山神社入口	62	27	35
勝海舟生誕之地・吉良邸跡入口	43	19	24
千歳三丁目西（六間堀跡）	52	23	29
弥勒寺前	57	30	27
元徳稲荷神社入口	72	39	33
みどりコミュニティセンター	57	36	21
野見宿禰神社入口	81	52	29
石原二丁目南	51	35	16
若宮公園入口	35	22	13
本所中学校入口	25	12	13
墨田区役所（勝海舟像入口）	148	60	88
本所吾妻橋駅北（清雄寺）	22	8	14
本所吾妻橋駅東（南蔵院跡）	26	11	15
睿慶寺前（東京スカイツリータウン前）	70	13	57
合計	2,516	1,258	1,258

#### 【考察】

停留所当たりの平均利用回数

< 押上・錦糸町を除く >

全体	80.5 回/日	54.6 回/日
北西部	56.7 回/日	37.8 回/日
北東部	89.2 回/日	61.4 回/日
南部	93.2 回/日	63.1 回/日

全体の押上・錦糸町を除く平均利用回数を超える停留所については黄色に色分けしている。  
北西部は全体的に利用が少ない

5 分以上の遅延発生率

北西部	20.3%
北東部	19.0%
南部	34.7%

乗降数の偏り

押上に向かうルートは乗車が多く、離れるルートは降車が多い傾向にある。

乗車が降車の 2 倍以上	赤色
降車が乗車の 2 倍以上	青色

利用が多い傾向にある停留所

駅又は公共施設の最寄り、大規模集合住宅の近く  
医療機関の近くは利用が少ない例も見られる。

## 5 区民アンケート実施結果

【調査期間】令和3年1月8日から2月12日まで

【調査方法】web アンケート

【回答数】343件

### (1) 回答者の属性

- 大半が区内在住者、50代以下が8割を占める。

web アンケートであったため、年齢構成に偏りがあるものと推測される。



### (2) 利用状況

- 現在利用している人が8割弱、現在利用していない人が2割強
- 週1回未満の利用者が8割強

区民の「日常の生活の足」として利用されているとの傾向は示されていない。



### (3) 利用目的（複数回答可）

- 買い物目的が7割
- 運賃が安いから利用するという人が8割弱

利用目的	回答数	割合
買い物	232	71%
飲食	85	26%
公共施設利用	82	25%
映画など レジャー施設	76	23%
通勤・通学	54	17%
通院	50	15%
観光	28	9%
その他	26	8%

利用する理由	回答数	割合
運賃が安い	254	78%
バス停の場所が 便利	223	68%
行きたい場所に行ける	133	41%
便数が多い	42	13%
サービスが良い	41	13%
その他	13	4%



(4) 改善してほしい点等 (複数回答可)

- 改善点として双方向運行を希望する回答が 8 割弱
- 過去に利用していた人が利用しなくなった理由も双方向が多い

改善点	回答数	割合
双方向運行にしてほしい	260	76%
便数を増やしてほしい	91	27%
新しい停留所を作ってほしい	61	18%
その他	53	15%
時間どおりに運行してほしい	45	13%
バス停留所の設備	42	12%
バスを大きくしてほしい	42	12%
特になし	23	7%
シルバーバスを使えるようにしてほしい	20	6%
乗務員の態度を改善してほしい	7	2%

利用しない理由 (過去に利用していた)	回答数	割合
往復で使えない	32	58%
停留所の場所が不便	18	33%
その他	14	25%
時間通りにこない	10	18%
混雑している	7	13%
バスの乗り心地が悪い	3	5%
特になし	2	4%
サービス(乗務員の待遇など)が悪い	0	0%
シルバーバスが使えない	0	0%

6 【10の方向性】の概要と課題

(1) 予算について

○ 現行フレームの中での改善点検討

- ・ 運行事業者の収支が急激に悪化しており、事業者側にも運行経費を負担いただくことを前提に構築された現行の予算フレームの維持は困難
- ・ コスト縮減には運行車両の減が必要であり、減便やルート縮小が必要

(2) ルートの見直し、サービスについて

○ 双方向運行

- ・ 運行経費は単純に2倍となる見込(約6億4千万円)
- ・ 現在の運行車両と同数の購入が必要(予備車を含めて11台)
- ・ 駅広場等を利用しているバス停以外の新規設置が必要(現バス停 67か所)
- ・ 一方通行の道路を使用している場合、往復ルートの構築が困難

○ 新路線(南北路線等) 結節点の追加

- ・ 運行経費の増大が見込まれるほか、車両購入費、バス停設置費が必要
- ・ 新たなルート設定、拡大は既存交通に影響を与える可能性が大きい

○ シルバーバスの導入

- ・ 事業者の自主運行について適用、自治体の委託によるものは原則適用不可
- ・ 本区の運行は、内容・補助額等から「自治体の委託」に準じるものと認定  
運行補助のあり方を見直した場合、事業者が手を挙げない可能性  
区単独事業として高齢者減免を行う場合、事務経費も含め多額の経費が必要

## 7 利用実態調査について

### 【調査対象】

全ルート of 始発から終発までの全便（平日、休日の各1日実施）

### 【調査項目】

- ・利用者の属性（年齢層、職業、世帯構成、利用目的等）
- ・利用区間

### 【実施方法】

- ・乗車時に調査票（イメージは右図）を渡し、降車時に回収

### 【実施時期】

緊急事態宣言解除後の利用者数の回復状況を注視しながら、適切な時期に実施する。

令和4年4月に次期協定更改を迎えるため、方向性は令和3年4月までに取りまとめる必要がある。については、利用実態調査の集計前となるが、各種データ及びこれまでの議論を踏まえ方向性を決定することとしたい。

調査票イメージ

アンケート票  
ご自身に当てはまるところを折り曲げてください。

利用目的	通勤 通学	買物 レジャー	観光	通院	その他
利用頻度	週5日 以上	週2 ~4日	週1回 程度	月1回 程度	年1回 程度 その他
お住まいの地域	墨田 区内	墨田 区外	性別	女性	男性
年齢	9歳 以下	10歳 代	20歳 代	30歳 代	40歳 代
	50歳 代	60歳 代	70歳 代	80歳 以上	
職業	会社員 公務員	自営業	専業主婦 主婦	パート	学生 その他
世帯構成	一人 暮らし	夫婦 のみ	親と 同居	子と 同居	世代 以上の同居 その他

## 8 次世代モビリティ社会実験について

### (1) 実施目的

- ・技術革新（自動化、シェアリング、電動化等）による移動手段の多様化の兆し
- ・人口減少や高齢化の進展に伴う移動ニーズの変化

こうした社会潮流を捉え、区内事業者や次世代技術を保有する事業者と連携して社会実験を実施し、持続可能な地域交通のあり方を検討する。

### (2) 概要

次世代技術（AIオンデマンドサービス等）を活用した社会実験を行うことで、移動ニーズ、利用者のオンデマンドサービスへの受容度や満足度等を検証する。

### (3) スケジュール（予定）

令和3年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
	★社会実験の実施に係る 連携協定締結						★議会報告					
	関係者調整、実験内容詳細の検討、運行事業者への業務委託契約等								社会実験の実施（予定）			

## 9 方向性確定に当たっての視点及びスケジュール

### (1) 視点

- ・ 利用実態と継続コスト
- ・ 区内の交通体系全体の中での区内循環バスのあり方
- ・ コロナウイルス感染症によるバス業界への影響
- ・ 移動手段における技術革新、人口減少や高齢化に伴う移動ニーズの変化

### (2) スケジュール

3月12日 地域産業都市委員会

- 区内循環バスの現状及び課題
- 次世代モビリティ社会実験の概要
- 方向性確定に向けた視点等

3月22日 地域産業都市委員会

- 3月12日の委員会報告で抽出された課題について継続議論

4月中 地域産業都市委員会

- 区内循環バスの見直しの方向性報告