

区内循環バス利用実態調査の結果について

1 利用実態調査の結果について

○ 調査方法

(1) 調査票の配布

全車両の乗車口と降車口に調査員 1 名ずつを配置し、乗車口でビンゴカード形式の調査票を配布し、降車口で回収した（全ルート of 始発から最終便までの全便）。

(2) 調査日・天候

〔平日〕 令和3年11月22日(月) () 曇りのち雨

〔休日〕 令和3年11月28日(日) 晴れ

平日の1便につき、調査の都合により29日(月)に実施

上記調査日は、東京都が、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、「基本的対策徹底期間」として定めた期間中ではあるが、乗降者集計サービスによる利用状況から、バスの利用者が回復してきた時期を見極め、実施したものである。

(3) 調査票の調査項目及び選択項目

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	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	専業主夫・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	3世代以上の同居 その他

(4) 乗車客数及び調査票回収数、回収割合

(単位：人)

	平日		
	乗車客数	調査票回収数	回収割合
北西部ルート	815	657	80.6%
北東部ルート	1,416	1,085	76.6%
南部ルート	1,944	1,447	74.4%
合計	4,175	3,189	76.4%
	休日		
	乗車客数	調査票回収数	回収割合
北西部ルート	610	502	82.3%
北東部ルート	1,100	797	72.5%
南部ルート	1,449	1,234	85.2%
合計	3,159	2,533	80.2%

利用実態調査の考察（まとめ）

認知度の高まり

コロナ禍により、全国的に交通機関利用者の減少が見られる中、前回調査時と比較して平日の利用者数は増加しており、認知度は非常に高まっていると考えられる。

北西部ルートの乗車客数の減少

前回調査と比較して、北西部ルートは平日で27.2%、休日で42.0%の減少となっている。同ルートは平成27年度、令和元年度の2回、ルート変更を行った結果、所要時間が増加し、便数も減少したことから、利便性の低下が利用者数に影響している可能性がある。

利用時間帯別の乗車客数の違い

各ルートとも、平日・休日における乗車客数は、早朝や夜間において、特に少ない。休日では、早朝や夜間以外でも、最も乗車客数が多い時間帯と少ない時間帯で2倍以上の開きが見られる。

本調査の分析のポイント

- ・今後の見直しにつなげるためには、ルート毎の利用実態を正確に把握する必要があることから、ルート毎の分析を行った。
- ・ルート及び時間帯により便数が異なるため、時間帯別乗車客数は1台当たりの平均乗車人数で比較した。

○ 主な調査結果 別添1

(1) 乗車客数 【表—1】(再掲)

- 平日は3ルート合計で4,175人乗車/日、調査票の回収割合は76.4%
- 休日は3ルート合計で3,159人乗車/日、調査票の回収割合は80.2%

(2) 前回調査(平成25年度)との比較 【表—2】

- 平日の乗車客数は239人、6.1%増加。ただし、北西部ルートは約3割減少
- 休日の乗車客数は609人、16.2%減少。ただし、北東部ルートは微増

(3) 利用者の属性(性別・年代別) 【図—1】

- 女性の利用が多く、全体の6割前後である。
- 50歳代以上が過半数、60歳代以上が約4割である。
- 平日と休日とで利用者の属性(性別・年代別)の分布に大きな違いはない。

(4) 利用目的(ルート別) 【図—2】

- 平日は通勤・通学の利用が比較的多い。特に北東部は約半数である。
- 平日は通院の利用も休日より多く、各ルートとも約1割程度となっている。
- 休日は各ルートとも買物・レジャーが6割強と高い比率を占めている。

(5) 利用目的(年代別) 【図—3】

- 平日は10歳代及び40歳代、50歳代、60歳代で通勤・通学の利用が多い。
- 休日はいずれの年代においても買物・レジャー目的の利用が多い。

(6) 利用頻度(ルート別) 【図—4】

- 休日の南部ルートを除き、週2~4日の利用が最も多く、週1回以上の利用が4~7割を占めている。
- 月1回程度の利用に留まっている人が概ね2~3割となっている。

(7) 利用頻度(年代別) 【図—5】

- 高い年代になるほど、利用頻度が高くなる傾向にある。
- 50歳代以上では、平日は週2~4日以上(週5日以上を含む)の利用が概ね5割となっている。

(8) バス停留所別乗降客数の状況 【表—3】

- いずれのルートでも、鉄道駅近接のバス停の利用が乗車・降車ともに多い。
- 以下のバス停は1日の利用が乗車・降車ともに10人未満の利用である。
曳舟駅南(向島税務署入口)/平日・北西部、飛木稲荷神社入口/平日・北東部、
国技館・水上バス乗り場/平日・南部、森鷗外住居跡/休日・北西部

(9) 時間帯別の乗車客数(1台あたり平均/ルート別) 【図—6】

- 平日の19時台以降、休日の早朝は利用者が特に少ない。
- 1便当たりの目標乗車客数を超えているのは、南部ルートの一部時間帯のみ
〔目標乗車客数:1日当たりの利用者数目標4,500人÷1日当たり便数〕
平日152便(目標乗車客数29.6人) 休日145便(目標乗車客数31.0人)

2 区内循環バスをめぐる諸課題

(1) 効率的な運行への見直しの必要性

燃料費等、将来的なコスト増を見据えた、時間帯別の実態に基づく運行便数の適正化

(2) ルートの見直しに当たっての利用者利便性への配慮

所要時間の増加が利用者の利便性低下を招くことを踏まえたルートの検討

(3) 新型コロナの影響と見込まれる渋滞に伴う遅延の発生

自家用車で商業施設を訪れる方の増加による周辺道路の交通環境の悪化(渋滞)と、これに伴う大規模な遅延(時間帯によって1時間前後)の発生

* 路線バス・鉄道など、公共交通の減便や廃止の動き【参考情報】

東京都交通局	S-1系統、東20系統を含む3路線	令和4年3月31日廃止
荒川区	「町屋さくら」(全3路線中の1路線)	令和4年3月31日廃止
鉄道事業者	一部減便と終電の繰り上げの実施	令和4年3月実施

3 区内循環バス運行事業者（京成バス（株））との協定の暫定延長について

現在の協定は令和4年3月31日で終期を迎える。当面の間、本区の策定する事業計画に基づいた区内循環バスの運行を継続するため、現協定を暫定的に延長する。

コロナ禍における交通事業者の状況を踏まえ、延長に当たっては以下の条件とし、区内循環バスの今後の方向性が定まり、新たな事業計画を確定した後に、改めてプロポーザルを実施することとする。

協定期間は1年間とし、新たな事業計画策定までの間は更新を可能とする。

運行経費に関する収支不足額について、全額を補助する。

車体の不具合が頻発しているため、車両を順次更新することとし、その費用についても運行経費に含むものとする。

〔添付資料〕

- | | |
|--------------------|---------|
| ・区内循環バス利用実態調査 関連図表 | 別添1のとおり |
| ・運行状況及び運行経費の試算 | 別添2のとおり |
| ・年度別利用者数及び収入の推移 | 別添3のとおり |