

令和7年7月30日
第1回墨田区地域公共交通活性化協議会

区内循環バス事業の見直しについて (案)

目次

1	これまでの議論（バス検討部会での検討状況）	...P. 3
2	地域公共交通計画上の位置づけ	...P. 4
3	区民アンケート結果	...P. 5
4	区内循環バス事業の現況	...P.11
5	交通に関連する区内の状況	...P.14
6	区民の移動実態（ビッグデータ分析）	...P.16
7	その他の課題（見直しの背景）	...P.17
8	区内循環バスの事業の見直し方針	...P.18
9	ルートの見直し	...P.19
10	運賃の見直し	...P.31
11	今後の予定	...P.37

1 これまでの議論（バス検討部会での検討状況）

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

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

全4回の討議結果を踏まえ、令和7年度
第1回墨田区地域公共交通活性化協議会に報告



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

公共交通サービス圏域^(注1)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。

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。

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**^(注2)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。

(注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

(注2) 新事業計画に基づき、今後見直す予定

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

3 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

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

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のお願い

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おります。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等が生じているため、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おりますが、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、地域ごとの移動コストの格差をなくす。
2. 利用者が固定であれば、利用者がもっと負担する。
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 必要な待時間帯 (AM-PM 時刻) から (AM-PM 時刻) まで

③ バス停までの徒歩時間の範囲 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 運賃の相対額 (両替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行く場合を想定して、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に記入ください。

(書ききれない場合は、別紙に記入していただいても構いません)

墨田区 区内循環バスに関する区民アンケート票

設問は①～⑤ページまであります。各設問について、当てはまる番号に○をつけてください。また、目録欄に()がある箇所については、直接()内にご記入ください。

問1 あなた自身のことをお答えください。

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. 錦 4. 立川 5. 菊川 6. 広尾橋 7. 櫻橋 8. 亀沢 9. 石原 10. 本所 11. 荒駒形 12. 吾妻橋 13. 錦糸 14. 太平 15. 横川 16. 東平 17. 向島 18. 東向島 19. 堤通 20. 墨田 21. 押上 22. 荒島 23. 文花 24. 八広 25. 立花 26. 東墨田

(丁目) [] 丁目

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. 麹町駅 2. 東向島駅 3. 東成島駅 4. とうきよスカイツリー駅 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

4 協力ありがとうございました。 1 裏面に続きます。

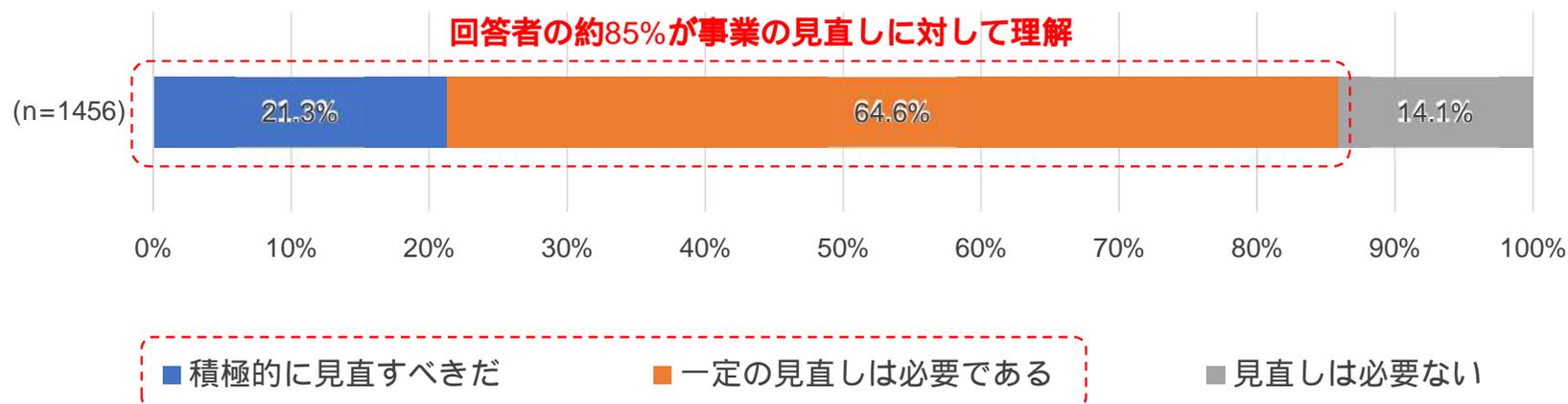
3 区民への情報提供等（区民意向の把握）

区民アンケートの実施

【設問】区内循環バスの見直しの必要性について



【回答】

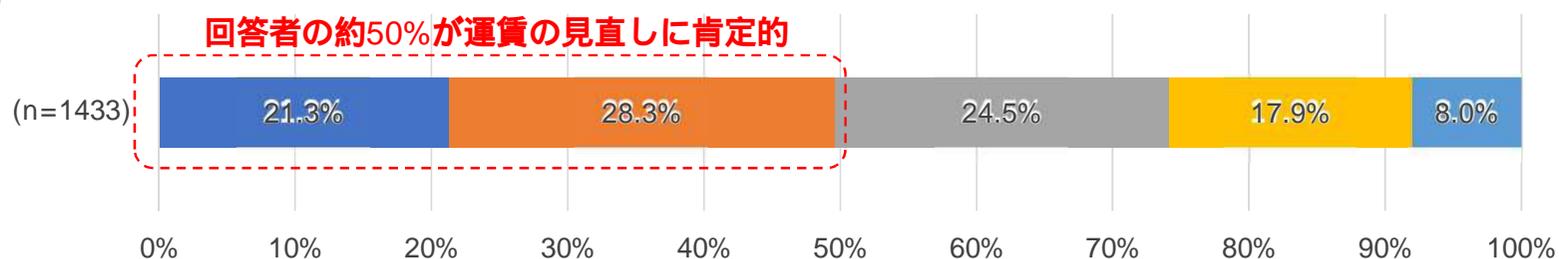


3 区民への情報提供等（区民意向の把握）

区民アンケートの実施

【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】



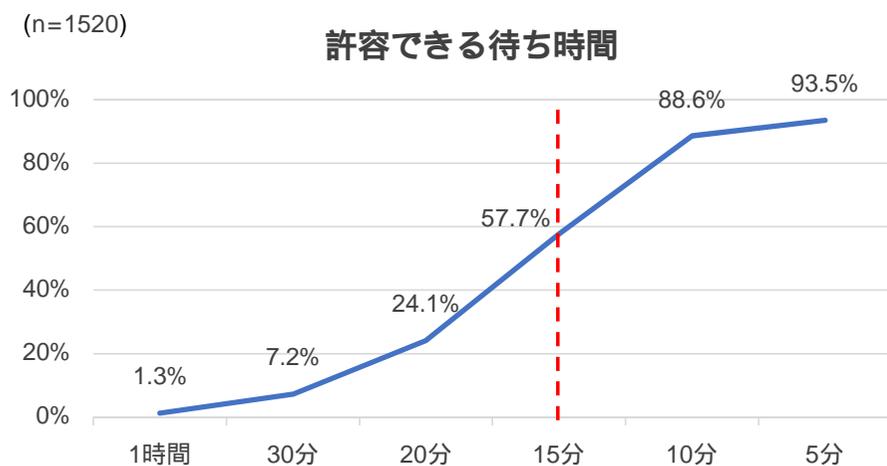
- 他の公共交通機関の運賃を基準として見直し、地域による移動コストの格差をなくすべき。
- 利用者が限定的であれば、利用者がもっと負担すべき。
- 運賃やバスの便数等を維持するためには、公費の負担額が増えてもやむを得ない。
- 運賃収入に見合ったバスの運行にすべき（バス事業の縮小など）。
- その他

3 区民への情報提供等（区民意向の把握）

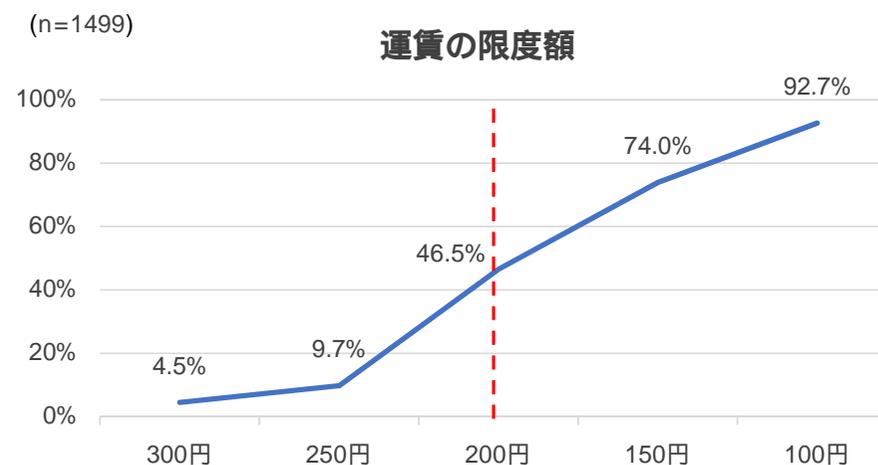
区民アンケートの実施

【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



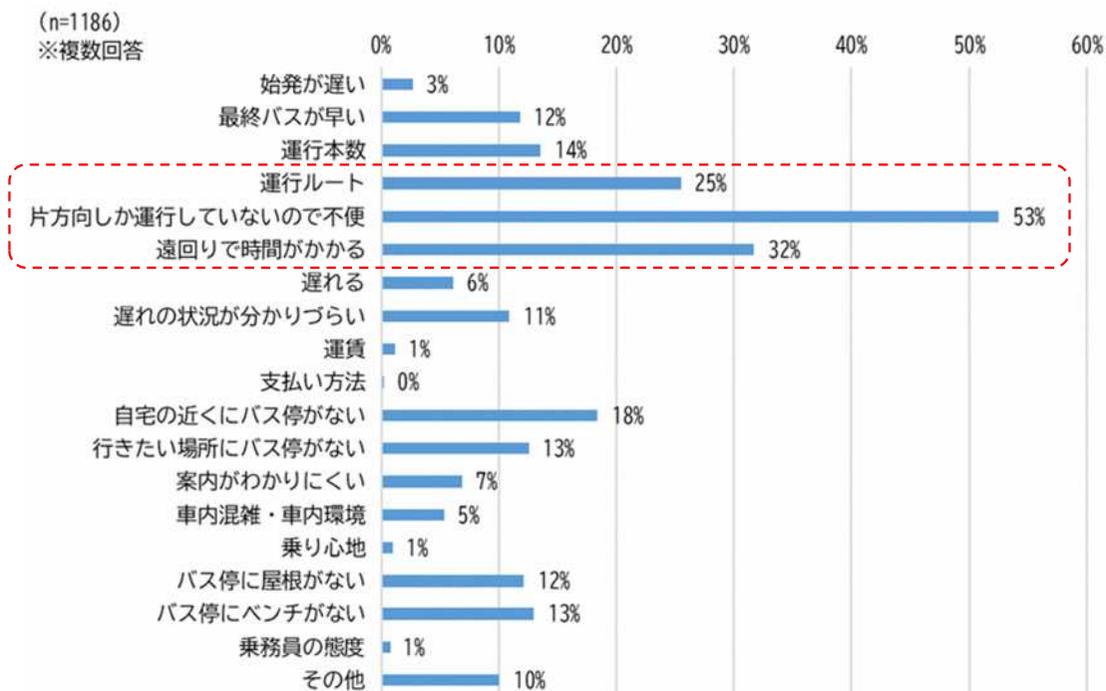
200円を超えると許容度が大きく低下

3 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】



4 区内循環バス事業の現況

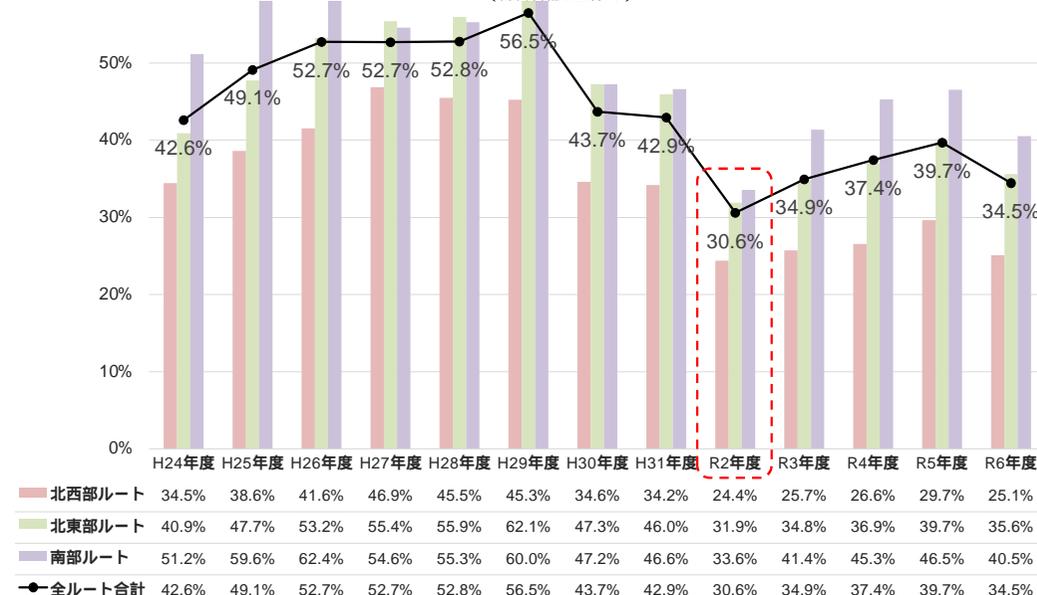
利用者数及び収支率の推移

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)

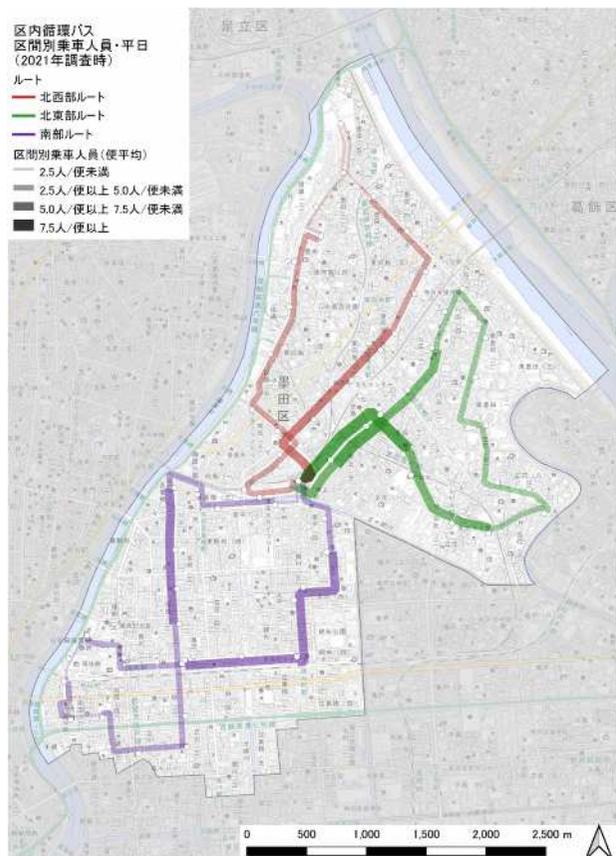


- 令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数が大きく減少した。現在も、平成30年度（コロナ前）の利用者数への回復は見られない状況となっている。

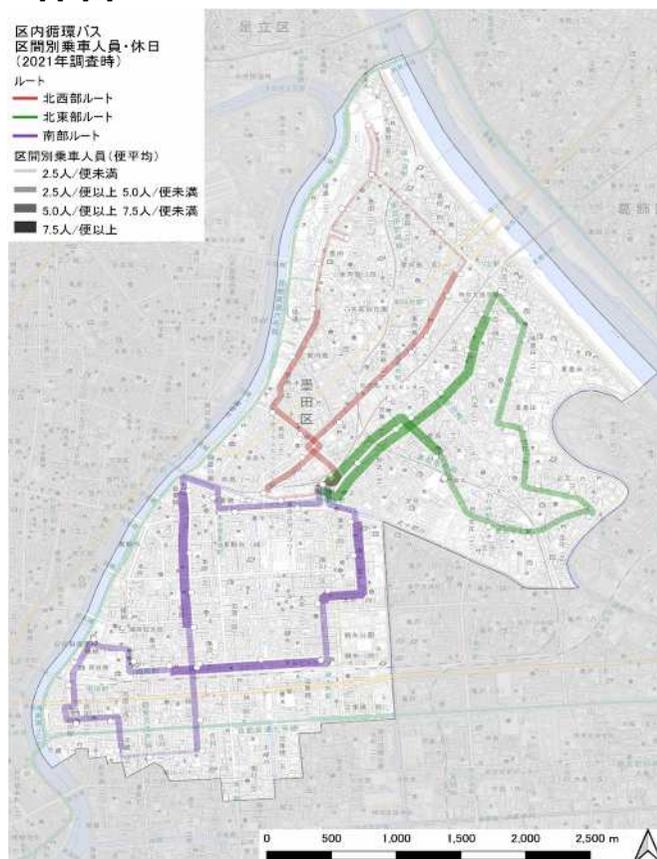
4 区内循環バス事業の現況

区間別利用状況（令和3年度実態調査より）

<平日>



<休日>



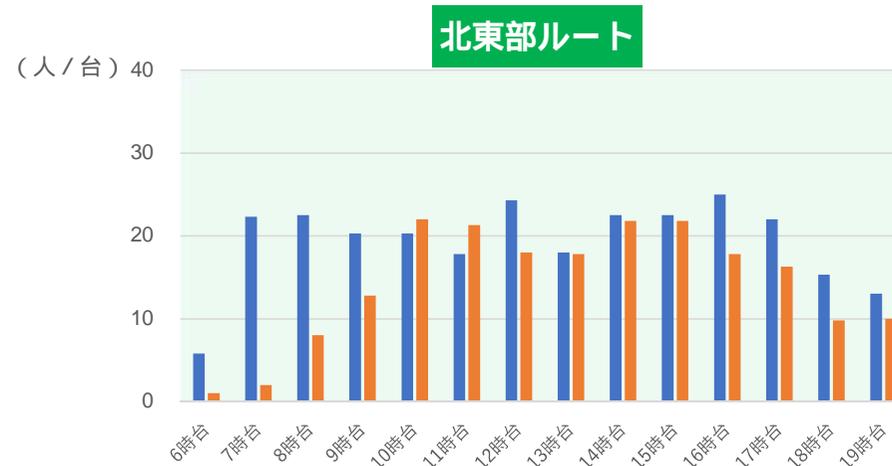
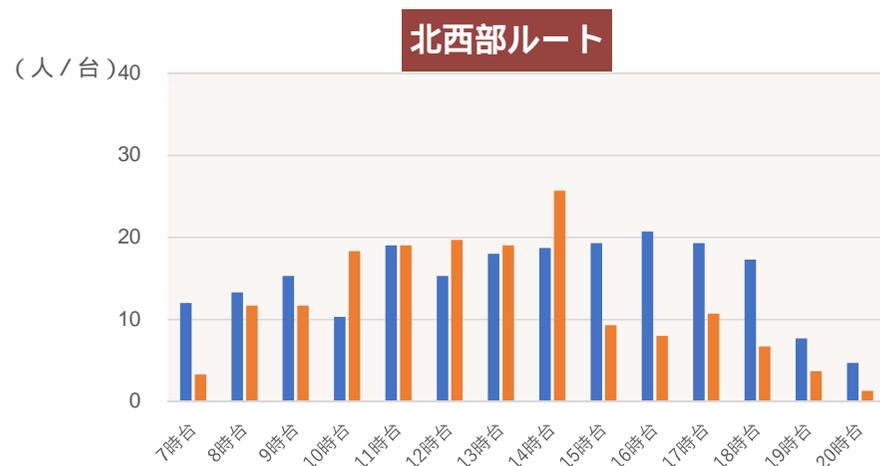
各ルートの停留所間における1便当たりの平均乗車人数を図示したもの。
線が細く薄い区間ほど乗車人数が少ないこととなる。



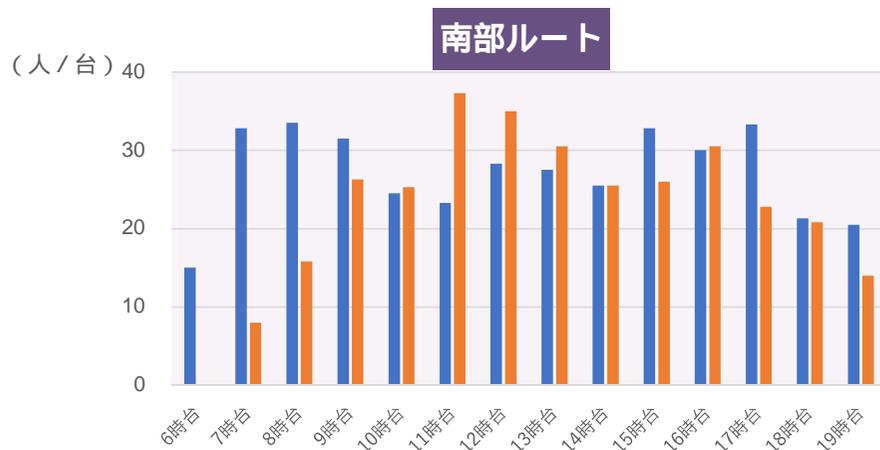
- ・ 鉄道駅から離れた区間では、利用が少ない傾向にある。
- ・ 最も利用が少ない区間では平均1～2人しか乗車していない。

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)



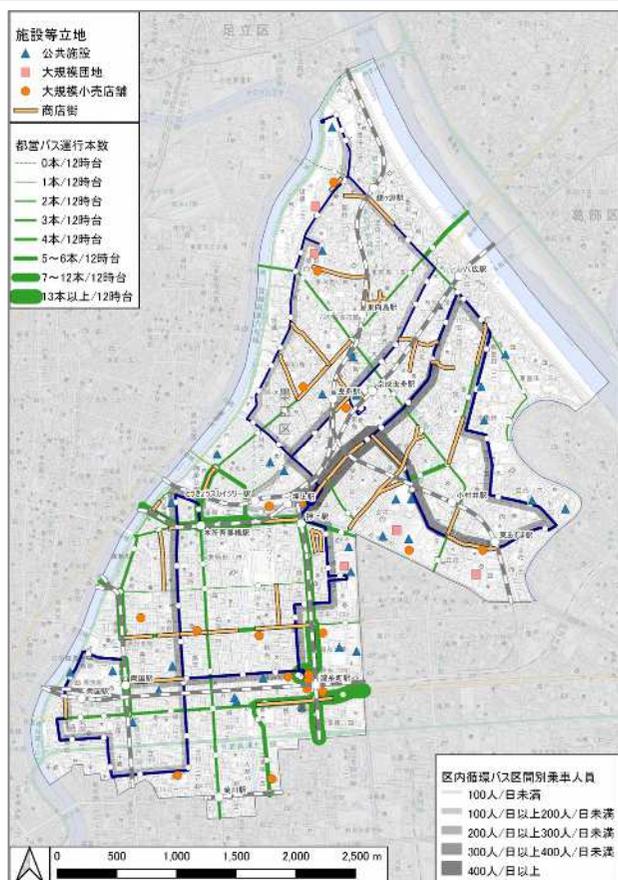
平日
休日



- 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 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

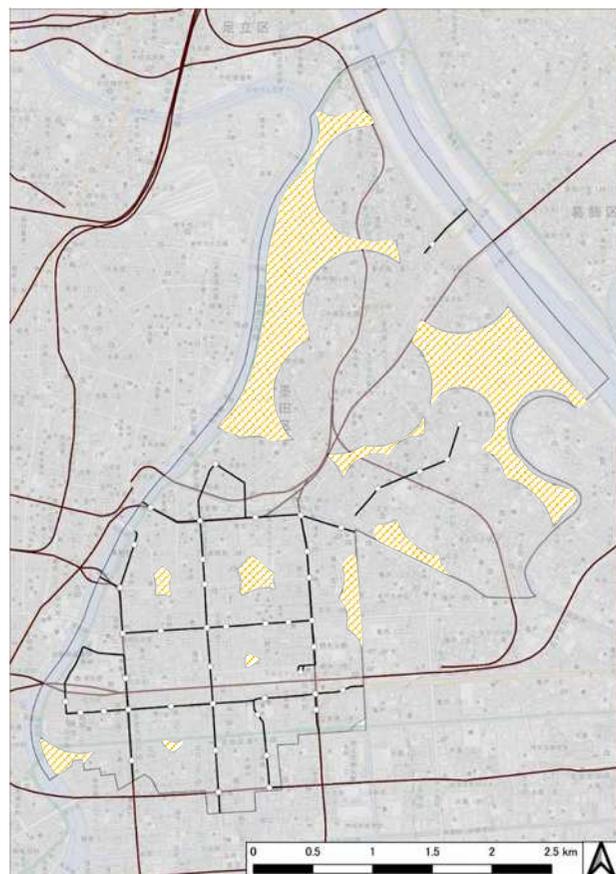


区内の施設等立地状況及び公共交通機関路線図

- 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。

5 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域外地域

- ・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

6 区民の移動実態（ビッグデータ分析）

ビッグデータとは...

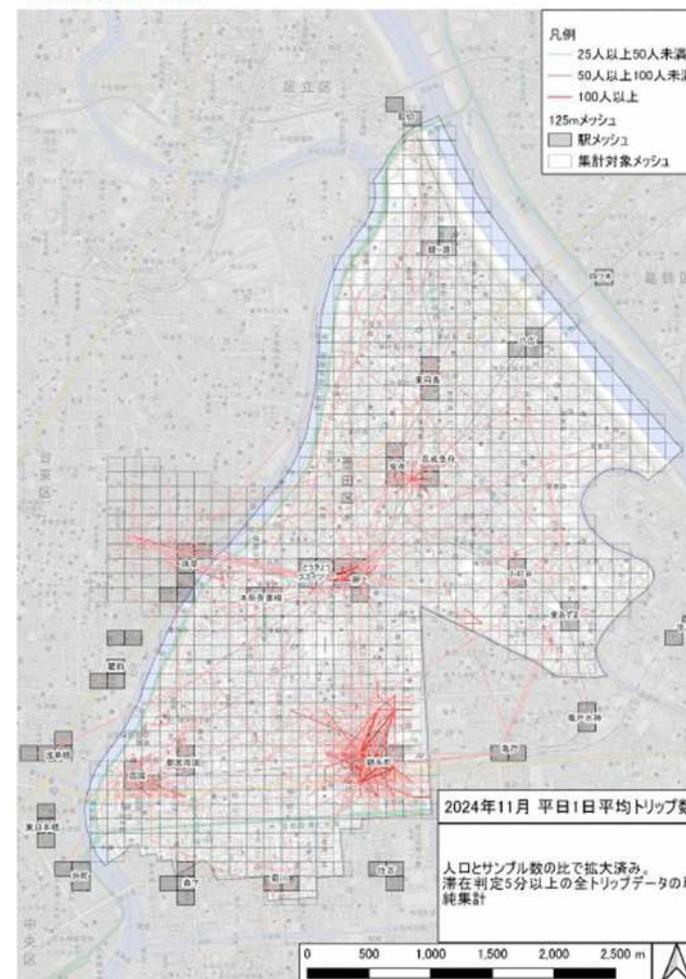
一般的な人流データは、人が「いつ」「どこで」「どれだけ滞在し」「どのように移動したか」を把握できるデータを指す。
今回、区内循環バスのルート見直しにあたっては、スマートフォンのアプリで収集される位置情報を元にした移動データを収集し、地域別の移動実態を125mメッシュで分析している。

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1日平均トリップ数>



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。

7 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）

8 区内循環バスの事業の見直し方針

○墨田区地域公共交通計画における目指すべき将来像

地域で支える 多様な交通ネットワーク ~ 誰にでもやさしく 快適に移動できるまちの実現 ~

目標 1 多様な交通ネットワークをつくる

施策1-3 区内循環バス事業の見直し

見直しの方向性 墨田区地域公共交通計画 83ページ

公共交通サービス圏域の状況、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。
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。
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**（注）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。

区内循環バス事業のあるべき姿

いつまでも走り続けるために。

多様な交通ネットワークを補完し、区民にとって使いやすく、持続可能な事業モデルに基づく運営

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
バス	
都営バス	3 路線
京成バス東京	1 路線

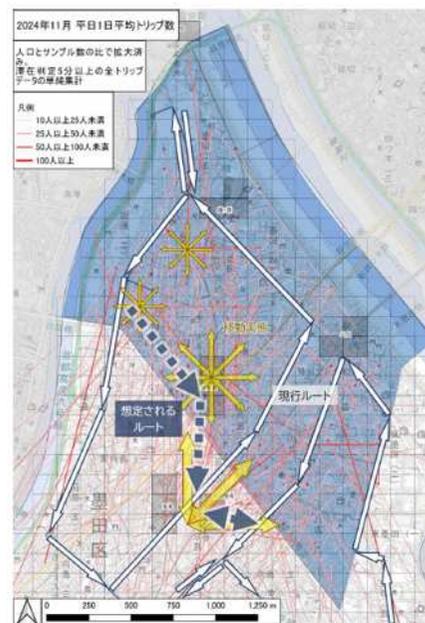
特記事項

- ・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。



9 ルートの見直し

北西部ルート【変更例】

< 現状 >



< 変更例 >



1 見直しポイント

- ・ 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)

2 運行条件による変化

- ・ 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

3 ビッグデータによる移動実態及び分析

- ・ 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で、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。

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

北西部ルート【変更例】

< 現状 >



< 変更例 >



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(~)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

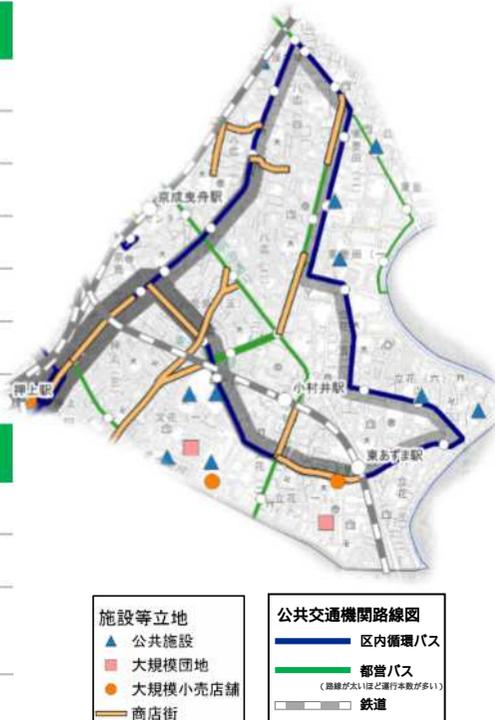
北東部ルート【現況（八広、東墨田、立花、文花、京島、押上）】

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

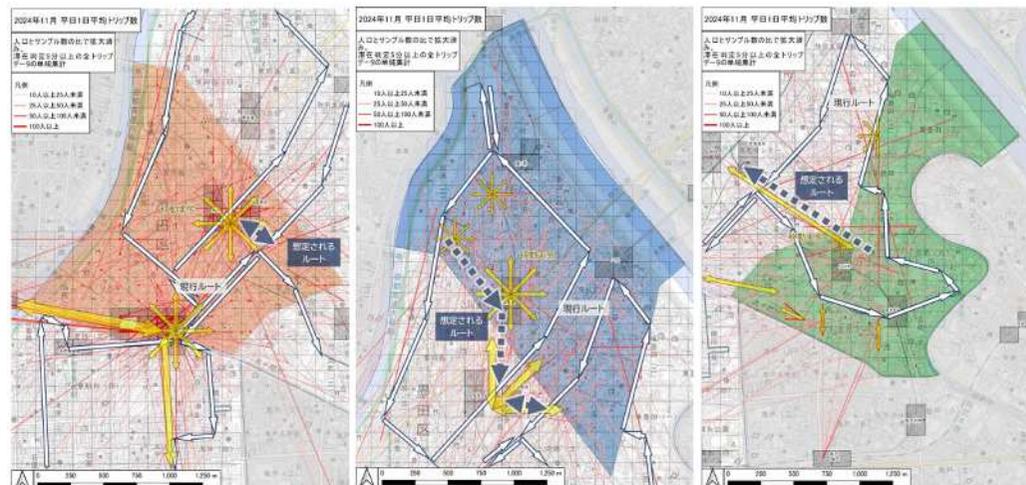
他の公共交通機関

東武亀戸線	2 駅
鉄 京成押上線	3 駅
道 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】



9 ルートの見直し

北東部ルート【変更例】

< 現状 >



< 変更例 >



1 見直しポイント

- 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。

2 運行条件による変化

- 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)

3 ビッグデータによる移動実態及び分析

- 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。

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【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【現状の課題とルート見直し方針】

課題

- 1周の距離が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障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、短縮ルートの案を検討する。
- (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】

< 現状 >



< 変更例 >



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(~)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 から徒歩圏内である。

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(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(の停留所廃止)
アクセス性が悪化する可能性がある。

10 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）

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。

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）

10 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 （一人で利用する場合）普通乗車券が5割引	第1種障害者とその介護者 第1種障害者、第2種障害者 片道の営業キロが100kmを超える場合に限る
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） 精神障害者都営交通乗車証を提示すると無料	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 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

10 運賃の見直し

基本運賃の見直し案

	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を期待される。

10 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>

障害者及び介助者一名無料（現行制度と変更なし）

障害者無料、介助者5割引（路線バス（都営バス）と同等）

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 / 介助者5割引（バスは3割引）

10 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>

高齢者割引なし（現行制度）

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）

高齢者の乗車時割引
（高齢者向け割引証明書の発行等）

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



（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。

【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）

10 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
想定収支	36.8%～46.2%	46.6%～61.6%

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。

11 今後の予定

今後の作業スケジュール

【令和7年度】	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
見直しの進捗	見直し例を踏まえた案の作成			見直し案の取りまとめ			見直しルート・ 運賃等確定★
見直し案に関する 区民向け説明会等	説明会の実施（回数未定）				パブリック・コメント		
バス検討部会 ¹				★ 第5回（24日）			
地域公共交通活性化 協議会 ²							★ 第2回（10日）

1 バス検討部会：第1回（4/25）、第2回（6/11）、第3回（7/15）、第4回（7/30）

2 地域公共交通活性化協議会：第1回（7/30）

【令和8年度】	4月～12月				1月～3月	
関係者との協議等	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所新設に係る協議（交通管理者・道路管理者等） ・運輸局への申請 ・ダイヤ調整、ルート試走等 					★ 4月～新協定締結・ 新ルート運行開始
工事作業等					バス停留所新設	

11 今後の予定

事業見直し後の取組

- 押上駅北口交通広場の整備をはじめ、駅周辺まちづくりの進展に合わせて、今後、必要に応じて区内循環バスのルートの見直しを行っていく。
- 自動運転技術の進展や、支払方法の多様化など最新の動向を注視し、利便性向上の観点から導入に向けて取り組んでいく。
- 区内循環バスの利用実績や収支状況について、区ウェブサイトで毎年度公開する。

