

パブリック・コメントの意見等の概要と区の考え方

(1) 運行ルートに関する意見 (18 件)

	意見等の概要	区の考え方
北西部ルートの見直しについて		
1	北西部ルートは、押上駅と京成曳舟駅間の利用者が多いため、押上駅に乗り入れない見直し案は利用実態とあっていない。	北西部ルートの押上駅から京成曳舟駅間は、区間別利用者が多くなっていますが、北東部および南部ルートと比較すると、年間乗車人数、区間利用者数のいずれも特筆して多い状況であるとは考えていません。 また、ルートの見直しは、区民の移動実態や区民アンケートなど、客観的なデータに基づき行っています。
2	北西部ルート北側の停留所は、利用実態からも利用者が少ないため、廃止することで1周あたりの所要時間を減らすべきではないか。	北西部ルートの北側は、利用者数が少ないのですが、区内循環バスを廃止すると、公共交通サービスが著しく低下します（公共交通サービス圏域に空白が生じる）。このことから、公共交通サービス圏域に影響がない、他の公共交通網が存在する地域を見直しています。
北東部ルートの見直しについて		
3	土休日に押上駅から北東部ルートを利用しているが、京成曳舟駅発に変更となると、徒歩での移動が増え不便になる。	ご不便をおかけしますが、押上駅から京成曳舟駅間は、他の交通機関のご利用もご検討いただけるようお願いいたします。
北東部新設ルート（平井延伸）の見直しについて		
4	新設の平井駅までのルートは、既存の北東部ルートと重複する部分が多く、平井駅までのアクセスは都営バスも運行しているため、過剰なサービスとなる可能性がある。他のルートに運行の便数を振り分けたほうがよいのではないか。	上野から平井駅行きの都営バス（上23系統）は、八広地域を経由する路線であり、新設ルートと運行する地域が異なります。また、平井駅には、区民が自転車を利用して移動している実態もあるため、まずは新設ルートの実証運行を実施し、効果検証を行ったうえで、本格運行について検討します。

5	<p>新設のルートは江戸川区内を運行し、平井駅付近にも停留所が設置されることとなる。墨田区が運行するバスで江戸川区民も便益を受けることになるが、運行において江戸川区に費用負担を求めているか。</p>	<p>新設ルートは、実証運行を実施し、効果検証を行ったうえで、本格運行の検討を行います。その際には、江戸川区の費用負担についても検討していきます。</p>
<p>南部ルートの見直しについて</p>		
6	<p>南部ルートの見直しにより、横網や両国、千歳の地域からは、公共施設をはじめ様々な場所へのアクセスが悪くなるのではないかと懸念されている。</p>	<p>南部ルートは、1週の長さが課題となっており、利用が少ない区間を見直しています。横網や両国、千歳の地域は、都営バスが高頻度に運行しているとともに、周辺に鉄道駅も位置していますので、代替の交通が確保されていると判断しています。</p>
7	<p>両国駅の周辺には複数の学校や同愛記念病院、観光の主要な施設などが多く、重要な拠点のほずである。区内循環バスが通らないことは政策として損失が大きいのではないかと懸念されている。</p>	<p>区内循環バスの運行ルートは、区民の移動実態等に基づき見直すことが適切だと考えています。</p> <p>なお、都市計画マスタープランでは、両国地区を広域総合拠点として位置付け、商業、業務など、多様な機能の集積・育成を図る区内の重要な拠点として、まちづくりを進めています。</p>
8	<p>墨東病院を經由するルートとしなかった理由はなにか。</p>	<p>南部ルートは、1週の長さが課題となっており、墨東病院を經由すると、1週の所要時間が更に長くなるため、ルートに含めていません。墨東病院の近傍には、都営バスが運行していますので、こちらをご利用いただければと思います。</p>
9	<p>見直しによって、現行ルートと逆向きに運行する区間ができると、既存の利用者に大きな混乱を招き、定着までに時間を要すると思われる。</p>	<p>現在の8の字運行を解消することで、運行ルートの分かりやすさやJR両国駅へのアクセス性など、利便性向上を重視した見直しとしています。見直し後に運行ルートが定着するまでの間、ご不便をおかけしますが、ご理解のほどお願いします。</p>

双方向運行について		
10	利便性の観点からすると、やはり双方向運行が望ましいが、検討したか。	仮に、現在の運転士人材によって全てのルートで双方向運行を実施すると、便数の半減（運行間隔が長くなる）などにより、移動サービスの低下が想定されます。また、双方向運行に対応できる道路環境が整っていない箇所もあり、全ルートでの実現は難しいと考えています。
その他ルートに関することについて		
11	区の北部は、南部と比較し交通の利便性が良くないため、見直しで充実を図ってほしい。	区の北部では、区内循環バスが廃止されると、公共交通サービスが低下するため（公共交通サービス圏域に空白が生じる）、運行ルートの見直しを行いませんでしたが、利用者数は少ない状況にあるため、運行ルートを充実することは難しいと考えています。
12	ルート全般について、平日の日中など、利用の少ない時間帯の便数を削減することで、既存のルートを維持することはできないのか。	区内循環バスは、朝から夕方まで安定的に利用されているため、日中も平均的に運行便数を確保したほうがよいと考えています。仮に、日中に減便を行ったとしても、運転士の拘束時間を減らすことはできず、効率的な運転士の配置にはつながらないため、既存ルートの維持は難しいと考えています。
13	観光から区民生活のための公共交通に転換するのであれば、福祉的な視点も踏まえ、抜本的にルートを見直すべきではないか。	資料にもお示しのとおり、区内循環バスの事業目的を区民生活のための公共交通に転換する見直しとしています。しかしながら、運行当初から区民の利便性向上も事業目的の一つであったため、公共施設などへのアクセスにも配慮されており、抜本的に見直す必要はありませんでした。また、区内循環バスをはじめとする公共交通は、様々な方が利用できるよう、合理的な配慮のもと運行していますが、移動制約者に対する移動サービスの充実については、墨田区地域公共交通計画の施策の

		一つとして検討していきます。
14	各ルートの利便性を向上させるため、例えば区役所などを起終点にすることはできないのか。	バスの運行における起終点は、運転士の交代や時間調整のための停車も行うことから、ある程度の広い空間が必要となります。 そのため、駅前の交通広場を起終点としてルートを設定しています。
15	新設のルートで江戸川区の平井駅へ運行するのであれば、台東区など他の区外へのルートも検討すべきではないか。	浅草など区内との移動が多く見られる地域もありますが、すでに鉄道や都営バスといった他の公共交通機関により、効率的なアクセスが担保されているものと判断しています。
16	曳舟たから通りから京成曳舟駅交通広場に向かって左折する際には信号機があるが、交通広場から曳舟たから通りに入る際に信号機がなく、歩行者も多いため、バスの運行に支障をきたす可能性がある。 見直し後には、京成曳舟駅に北西部と北東部の2ルートが乗り込むことになるため、信号機を設置した方が良い。	信号機設置の必要性については、今後、交通管理者と協議します。
17	見直し後のルートには、信号機の有無や交通量、道路の整備状況から、バスの運行に適していないと思われる箇所がある。	運行事業者や交通管理者とともに運行ルートの安全性などの検討を行い、運行に支障がないと判断していますが、引き続き協議を行う予定です。
18	今回の見直し案で提案されたルートの通りに運行してほしい。	ご理解いただき、ありがとうございます。バスの利用状況については、区ウェブサイトで情報公開していきます。

(2) 運賃に関する意見 (9件)

	意見等の概要	区の考え方
基本運賃の見直しについて		
1	現在の物価高騰の中、運賃を 200 円に値上げすることは利用者の生活にも直結する問題であるため、値上げをやめてほしい。	区内循環バスの運賃は、運行開始以来、14 年間据え置いてきましたが、人件費や燃料費等の運行経費が増加しており、見直しが必要な状況です。 将来にわたり、事業を持続可能なものとするためには、適正な運賃設定が必要と考えています。また、運賃の改定に合わせて、福祉的な割引制度の導入を検討していきます。
2	100 円だからこそ利用されていたことも考えられる。値上げにより利用者が減少することが想定されるが、収支のシミュレーションは行っているのか。	都内の自治体が行った運賃値上げの事例を参考に、収支のシミュレーションを行っています。その結果については、パブリック・コメントの資料に掲載のとおりです。 なお、令和7年度の区民アンケートでは、回答者の約半数が運賃の見直しについて肯定的な意見となっています。
3	他の公共交通機関との公平性から運賃が見直されたが、例えば都営バスよりも運行距離が短く、かつ双方向運行を行っていないバスであるのに、同額程度の運賃となることは納得できない。	バス事業には様々な移動サービスの形態がありますが、都営バス及び区内循環バスは、決まった時間に決まったダイヤ通りに運行する「路線定期運行」です。運賃についても、東京 23 区内においては都営バスも「均一運賃制」を採用しており、移動サービスの提供内容は同等であると考えます。 また、都営バスは中短距離の移動(近隣区・区内)、区内循環バスは短距離の移動(主に区内)というように、バスごとの役割を、墨田区地域公共交通計画の中で整理しています。

4	<p>現在、区内循環バスを利用していない区民に利用してもらうよう、長期的な増収策を検討しているか。</p>	<p>増収策については、重要な課題であると考えています。そのためにも、公共交通を理解し利用してもらうため、モビリティ・マネジメント（公共交通の利用促進の取組）に取り組んでいきます。</p> <p>また、利用促進の方策や広告収入などについて、運行事業者と協力しながら取り組んでいきます。</p>
5	<p>基本運賃の見直しには賛成できる。</p>	<p>ご理解いただきありがとうございます。収支状況については、区ウェブサイトにて情報公開していきます。</p>
<p>運賃の割引について</p>		
6	<p>高齢者の割引については、年齢などをどのように想定しているか。</p>	<p>割引の詳細な内容については、現在検討を進めていますが、例えば、東京都シルバーパスの対象年齢である70歳以上などが考えられます。</p>
7	<p>高齢者割引の導入については、収支率や継続性を踏まえ、段階的な対応とするなど、慎重な判断をすべきだ。</p>	<p>運賃の値上げによって、高齢者の外出機会に影響が生じないように、高齢者の割引制度を検討しています。制度導入にあたっては、収支率などの指標にも配慮していきます。</p>
8	<p>東京都シルバーパスを区内循環バスでも使用できるようにしてほしい。(他区のコミュニティバスでは利用可能なバスもある)</p>	<p>東京都シルバーパスは都福祉保健局の事業として、対象の運行事業者に補助金が補填される仕組みですが、自治体が運行するコミュニティバスは制度の対象外となっています。</p> <p>なお、高齢者割引については、割引制度導入の検討を進めています。</p> <p>※他区で利用できるケースが見られますが、これは都からの補助ではなく、自治体の予算で運賃相当分を運行事業者に補助しています。</p>

9	乗継券をこれまでと同様に発行してほしい。	運行経費の増加に伴い、基本運賃を見直しますが、乗継券についても他の公共交通機関との公平性や収支バランス等を踏まえ、廃止いたします。ご理解のほど、よろしくお願いします。
---	----------------------	---

(3) 押上駅への乗り込みに関する意見 (10 件)

	意見等の概要	区の考え方
押上駅交通広場への乗り込みを廃止することについて		
1	押上駅への乗り込みがされないことにより、駅間の電車移動が必要となったりすることで利用者の負担が増加する。	<p>押上駅周辺の渋滞は、大幅な遅延の原因となり、公共交通に重要な定時性の確保に影響を与えます。また、運転士の適正な配置にも支障が生じることから、運行事業者からも見直しを求められています。</p> <p>移動にご負担をおかけしますが、他の交通機関もあわせて、ご利用いただきますようお願いいたします。</p>
2	押上駅への乗り込みがされないことにより、大幅な利用者の減少が見込まれる。	<p>押上駅停留所をご利用される方は多く、押上駅を経由しないと利用者の減少も想定されますが、区民の移動実態などのほか、定時性の確保などを総合的に勘案して見直しています。</p> <p>区民の移動実態では、押上駅以外への移動需要(京成曳舟駅など)も多く確認されており、見直しによって、区民の利便性向上につながるものと考えます。</p>
3	交通広場内ではなく、押上駅に通じる別の出入口付近にバス停を設置することはできないのか。	<p>停留所の設置については、今後の検討になります。</p> <p>いただいたご意見も踏まえ、交通管理者等と協議を進めていきます。</p>

4	<p>今回の見直しにより、押上駅での乗り継ぎはできなくなるのか。</p> <p>押上駅での乗り継ぎを廃止するならば、少ない便数でよいので区全体を大きく繋ぐルートを検討してほしい。</p> <p>(例：区の南北を乗り継ぎなしで行けるルート、北西部ルートと北東部ルートを八の字で連続して運行するルートなど)</p>	<p>押上駅での乗継券は廃止する予定です。他の公共交通機関との公平性や、収支バランス等を踏まえて検討した結果ですので、乗継券の廃止にご理解いただけるようお願いいたします。</p> <p>また、大回りルートの計画提案については、区民アンケートにおいて「区内循環バスは、遠回りで時間がかかる」という意見も多いほか、移動実態の観点からも移動ニーズは少ないものと考えます。</p>
5	<p>区の保健所は、南部の1か所に統合されたため、押上駅での乗り継ぎを廃止すると、北部の居住者にとってアクセスが更に不便になる。特に障害者は上下移動を伴う鉄道駅での乗り換えが難しいため、乗り継ぎについて検討してほしい。</p>	<p>すみだ保健子育て総合センターは、徒歩4分の場所に都営バスの停留所もあり、一定の交通利便性は確保されていると考えています。また、鉄道駅のバリアフリー化は、各事業者が事業計画に基づき取り組んでいます。区としましては、今年度策定される「バリアフリー基本構想」に基づき、より利用しやすい駅となるよう、事業者に働きかけてまいります。</p> <p>今後も、区内循環バスだけでは解決できない課題について、まちづくりの側面に取り組んでいきます。</p>
6	<p>利用者が多い時間帯だけでも、押上駅に乗り入れるべきではないか。</p>	<p>特定の時間帯のみ、運行ルートを変更して押上駅に乗り入れる対応は、運行ダイヤの設計上からも難しいと判断しています。</p>
7	<p>押上駅の新しい交通広場が整備されるまで、ルートの見直しを保留してはどうか。</p>	<p>区内循環バスを含め、公共交通を取り巻く交通環境の課題は、区民の移動実態等を踏まえ、早急に解決に向けて取り組むべきと考えています。今後、交通広場が整備されるなど、まちづくりが進展した場合には、必要に応じて運行ルートの見直しを行います。</p>

8	押上駅で結節しないのであれば、南部ルートも含め、3ルートとも京成曳舟駅で結節することはできないのか。	仮に、南部ルートも京成曳舟駅へ乗り込みさせた場合、1周にかかる所要時間が増大することから、困難であると考えています。
押上駅交通広場周辺の渋滞について		
9	ルートの見直しより、先に押上駅交通広場周辺の渋滞対策を講じるべきではないか。	押上駅周辺の渋滞に関しては、商業施設の管理者や交通管理者と対策について協議を重ね、渋滞の年間発生日数は減少しています。 今後も各関係機関と連携し、対策を講じていきます。
10	渋滞対策のため、人と車両の流動も踏まえたまちづくりを計画してほしい。	まちづくりは、周辺交通への影響も予測検討しながら、進めていきます。

(4) 利用実態の把握に関する意見（2件）

	意見等の概要	区の考え方
1	利用目的を含め、利用実態を正確に把握しているのか。	令和3年度の利用実態調査では、ご乗車いただいた利用者の方へ、利用目的のほか、利用区間、利用頻度等を尋ねています。主な利用目的は、通勤通学、買い物等の区民の日常利用が多く、観光の利用は極めて少ないことが分かっています。 また、令和5年度及び6年度に実施したアンケートにおいても、区内循環バスを含めた交通機関の利用状況とともに、利用目的を調査していますが、区内循環バスの利用目的は、令和3年度利用実態調査と同様の傾向が見られます。
2	実施したアンケートとビッグデータ分析は、現在の利用者のデータであることから、潜在的な需要を把握できていないのではないのか。	区民アンケートの対象者は無作為に抽出したもので、ビッグデータは携帯電話の位置情報から分析した人流データであるため、バス利用者だけでなく、区内の移動実態を的確に捉えたものとなっています。

(5) 区民意見の聴取に関する意見（3件）

	意見等の概要	区の考え方
1	見直しにあたり、バスの利用者の意見を正確に捉えているのか。また、区民アンケートの票数は十分であったのか。	見直しにあたっては、区内循環バス利用者以外の意見も重要であると考えており、区民アンケートのほか、イベント等により、幅広く区民意見の把握に努めてきました。また、令和7年5月に実施した区民アンケートは、区全体の人口から意向を把握するために必要とされる5,100票を発送し、統計上で有効とされる3割の回答数を回収できています。
2	バスの利用者に対し、見直し案などを十分に周知できているのか。	令和7年5月11日号の区のお知らせ（1面）に、「区内循環バスの今とこれからを考えよう」の記事を掲載したほか、区ウェブサイト、区公式SNS等での発信、イベントでのパネル展示などにより、区内循環バスが抱える課題や見直しの考え方等について、区民の理解が得られるよう努めてきました。 また、説明会の開催案内は、停留所での掲示、バス車内や公共施設での配架など、幅広く周知しています。
3	引き続き、説明会の実施や区民の意見を聞く機会を設けて、早急な見直しを行わないべきだ。	(5)2のとおり、様々な周知や複数回の説明会を実施し、慎重に検討を進めてきました。現時点では、現在の案を見直す考えはありませんが、まちづくりが進展した場合には、必要に応じて運行ルートの見直しを行います。

(6) その他の意見 (11 件)

	意見等の概要	区の考え方
1	昨今は民間バスでも停留所やバス路線の廃止が進んでいる。区内に多く運行する都営バスが将来どうなるかについても加味しているか。	区内循環バスの見直しは、都営バスも参画する墨田区地域公共交通活性化協議会の中で検討してきました。今後も、同協議会において、様々な交通環境の変化を捉え、必要に応じて適切に見直しを行います。
2	今回の見直しにあたっては近隣区のコミュニティバス等、他自治体が主体となって運行する交通と比較して検討を行ったのか。	近隣区におけるコミュニティバス等の状況については把握しています。しかしながら、運行事業者や運営形態、運行事業者に対する補助金の支出状況、区内交通環境も異なるため、一概に比較することは困難だと考えています。
3	今回の見直しに伴い、デマンド交通など、他の交通手段の導入を検討していないのか。	令和4年度に、八広・東墨田・立花エリアでデマンド交通の実証運行を約2ヶ月間実施しましたが、道路幅員に応じた車両サイズ、乗車可能人数を踏まえた運賃設定など、いくつかの課題が明らかになっています。 令和6年度策定の墨田区地域公共交通計画では、デマンド交通を含め新たな交通の導入について検討することとしており、今年度は、文花団地の周辺において、グリーンスローモビリティの実証運行を行っています。
4	押上駅と京成曳舟駅を経由するリバーサイド隅田のシャトルバスを活用することはできないのか。	ご指摘のシャトルバスは、公共交通機関ではなく、特定の施設利用者のためのバスとなっています。 路線バスの事業と道路運送法上の許可区分が異なるため、現時点で活用する考えはありません。

5	スマートフォン等で見る事ができるリアルタイムの運行情報について、正常に機能していないことがあるため改善してほしい。	大きな遅延が発生した際、リアルタイムの運行情報（バスロケーションシステム）が正常に表示されない場合があります、ご迷惑をおかけしています。運行事業者及びシステム事業者と、改善に向けて取り組んでおりますので、しばらくお待ちください。
6	運転士不足を解消するために、区は運転士の処遇改善など、運行事業者に補助を行っているのか。	区は運行事業者に直接的な補助を行っていませんが、イベント等において運転士募集の案内を掲出するなど、広報面での支援を行っています。
7	見直し案のルートに変更後は、バスの代わりに鉄道の利用をしなければならない区間があり、障害のある人などは移動に困難を伴うことになる。	障害者や高齢者などの移動制約者に対する移動サービスについては、墨田区地域公共交通計画の施策の一つとして検討していきます。
8	見直し後も、以前のようにバス停に到着する時刻を一定（規則的なダイヤ）としてほしい。	運行ダイヤについては、利用者に分かりやすいダイヤとなるよう、検討していきます。
9	観光客やインバウンドの需要を伸ばすように、宣伝をすべきだ。	区内の公共交通マップを作成するなど、多くの方に公共交通機関をご利用いただけるような取組を行っています。
10	区の予算で運行事業者に対する補助を充実させ、見直しによる削減をしないでほしい。	<p>人件費や燃料費等の増加により、運行事業者に対する区の補助額は年々増加しています。将来にわたり、事業を継続していくためには、必要な見直しと考えています。</p> <p>また、区内循環バスを一度も利用したことがない方などもいらっしゃるため、利用者には適正な運賃のお支払いをお願いするものです。</p>
11	近隣区のように、シルバーパスの購入費用を負担してほしい。	令和8年度から、シルバーパスを12,000円で購入した対象要件を満たす方に対して、購入費の一部を補助し、実質1,000円で購入可能となる費用助成を行う予定です。