

(案)

資料4

区内循環バス事業の見直しについて

(答申)

墨田区地域公共交通活性化協議会

2026(令和8)年3月

目次

1 区内循環バス事業を取り巻く社会的状況	1
2 事業見直しの必要性	3
3 事業見直し方針	4
4 運行ルートの見直し検討	5
5 運賃の見直し検討	7
6 見直し後の運行ルート及び運賃	9
7 事業見直しに伴う今後の取組	10
参考資料	12
1 事業見直しに用いた主なエビデンス	12
2 区民に向けた周知	20
3 これまでの検討経過	23



1 区内循環バス事業を取り巻く社会的状況

(1) 運転士人材の不足

運転士人材不足は、バス業界全体の課題である。近年では、大型2種免許保有者が減少し続けているほか、運転士の高齢化もあり、慢性的な人手不足が生じている。

加えて、2024(令和6)年4月、「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)が適用されたことにより、全国的に、路線バスの減便や廃止の動きも起こってきている。

なお、区内循環バスも、同年4月、全ルートで終バスを繰り上げ、計8便を減便している。



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）
（厚生労働省資料）



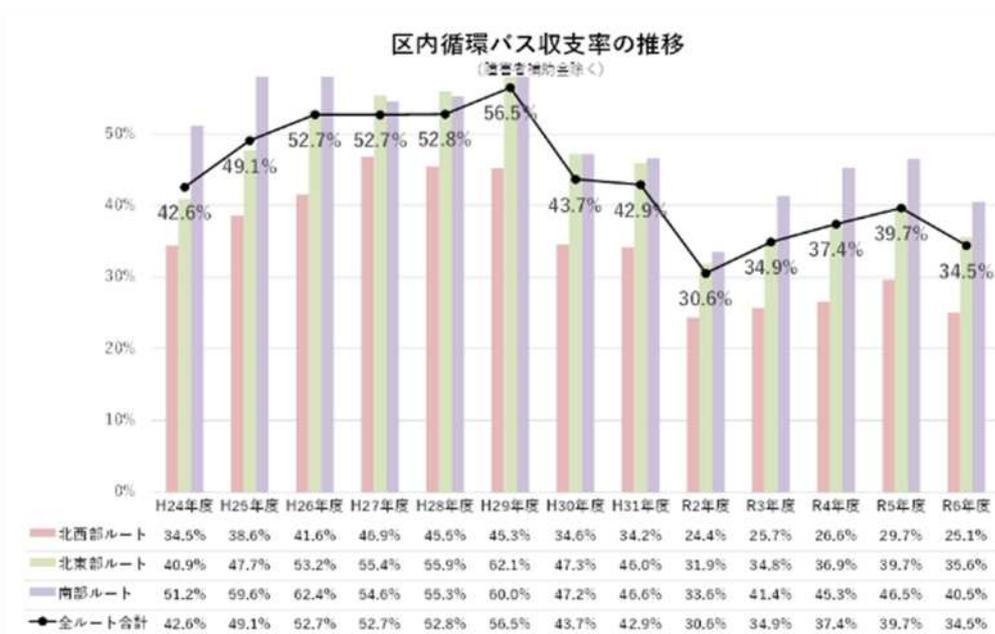
参考：バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて（日本バス協会試算）

(2) 事業収支の悪化

公共交通は、通勤・通学等の多くの利用者によって支えられ、民間事業者により維持されてきた。しかしながら、少子高齢化やリモートワーク等の働き方の多様化により、公共交通の利用者は減少傾向にある。

区内循環バスの利用者数も、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020(令和2)年度に大きく落ち込んだ後、十分な回復に至っていない。

一方で、燃料費の高騰などにより、運行経費が増大しており、支出が収入を大きく上回る状況となっている。(2025(令和6)年度収支率 34.5%)



2 事業見直しの必要性

区内循環バスは、2012(平成24)年に、区と現在の運行事業者である京成バスが協定(5年間)を締結し、区内観光の回遊性の向上及び区民の利便性向上を目的として、東京スカイツリー^Rの開業に先駆けて、運行を開始した。

しかしながら、導入から10年以上が経過し、観光目的ではなく、区民の日常の足として機能している利用実態を踏まえ、改めて区内循環バスの役割を、観光から区民生活のための公共交通として位置付け、区民の利便性向上に資する見直しを行う必要が生じている。

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 事業見直し方針

2025(令和7)年3月に策定した「墨田区地域公共交通計画」では、区内循環バスを他の鉄道や路線バスの補完的役割を担う交通機関として定義した。同計画では、見直しの方向性を次のとおり定めている。

見直しの方向性

公共交通サービス圏域^(注)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。

(注) 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(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) 今後策定する新事業計画により、見直し可能性があります。

4 運行ルートの見直し検討

協議会では、区民の移動実態(ビッグデータ分析)や公共交通サービス圏域の状況、区間別利用状況等を踏まえ、運行ルートごとに、課題と見直し方針を定め、運行ルートの見直しを検討してきた。

運行ルート見直しに用いたエビデンス

- 地域別の年齢階層別人口
- 土地利用の状況
- 施設の立地状況
- 公共交通網の状況
- 区民の移動実態(ビッグデータ分析)
- 公共交通サービス圏域の状況
- 区内循環バスの区間別利用状況

(1) 運行ルートごとの課題と見直し方針

北西部ルート(向島・鐘ヶ淵ルート)

課題

- ・1週の距離が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。

北東部ルート(八広・立花ルート)

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】

南部ルート(両国・錦糸町ルート)

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、短縮ルートの方を検討する。
- (2) ルート変更に伴い、バス停の移設を検討する。

5 運賃の見直し検討

協議会では、区内循環バスを他の鉄道や路線バスの補完的役割を担う公共交通機関として位置付け、適正な運賃設定について検討してきた。

検討にあたっては、他の交通機関(路線バス)との公平性を勘案するとともに、運賃の見直しにより想定される収支率の試算を行った。

一方で、運賃の見直しが、移動に困難を抱える方々の外出機会の減少につながることはないよう、福祉目的の割引サービスの適用についても同時に検討した。

運賃見直しに用いたエビデンス

- 区内循環バスの収支状況
- 他の交通機関(路線バス)の運賃設定
- 他の交通機関(路線バス)の移動制約者に対する割引サービス

(1) 運賃の公平性

一般的に公共交通は、輸送力が増えると運賃が安くなる傾向にある。一方、区内循環バスは、都営バスより小型の車体で運行しており、輸送力が小さいのに対して、運賃が低く抑えられている状況である。(公共交通としての運賃設定がされていない。)

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

移動制約者に対する割引サービスの状況

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

(2) 収支の改善効果(収支率の推計)

基本運賃の見直しによる収支改善効果を、基本運賃を200円に設定し、検証した。

収支率の試算にあたっては、福祉目的の割引サービス適用に伴う補助金額を推計する必要があるが、適用範囲が定まっていないことから、参考値として掲載してある。

なお、本試算は、運行ルート見直しに伴う利用者数の変化を見込んでいないため、新たな事業計画の策定の際は、より確度の高い推計を行い、併せて「墨田区地域公共交通計画」の数値指標も見直す必要がある。

本推計にあたって

運賃見直しに伴う利用者減少を 5%と見込み、令和5年度利用者数を基準として年間利用人数及び運賃収入額(a)を試算している。

運行経費は、2024(令和6)年度の運行経費(b)を用いている。

福祉目的の割引サービスについては、割引適用者が乗車した場合の逸失利益分を補助することとし、次ページ記載の割引例を適用した場合、区が運行事業者に対して支払う補助金額を推計(c)した。

収支率は、次の数式により推計した。 $((a - c) / b)$

収支率の推計	
年間利用人数の推計	1,056,000 人
うち小学生	32,700 人
うち70歳以上高齢者	246,100 人
うち障害者	185,400 人
うち定期券利用者	31,700 人
運賃収入額(推計)	206,345,000 円
福祉目的割引適用に伴う補助額	61,690,000 円
運行経費(令和6年度実績)	305,913,000 円
収支率(推計) 参考値	47.3%

100円未満は四捨五入

定期券利用者は、月あたり20日、往復利用、計40回利用を想定している。

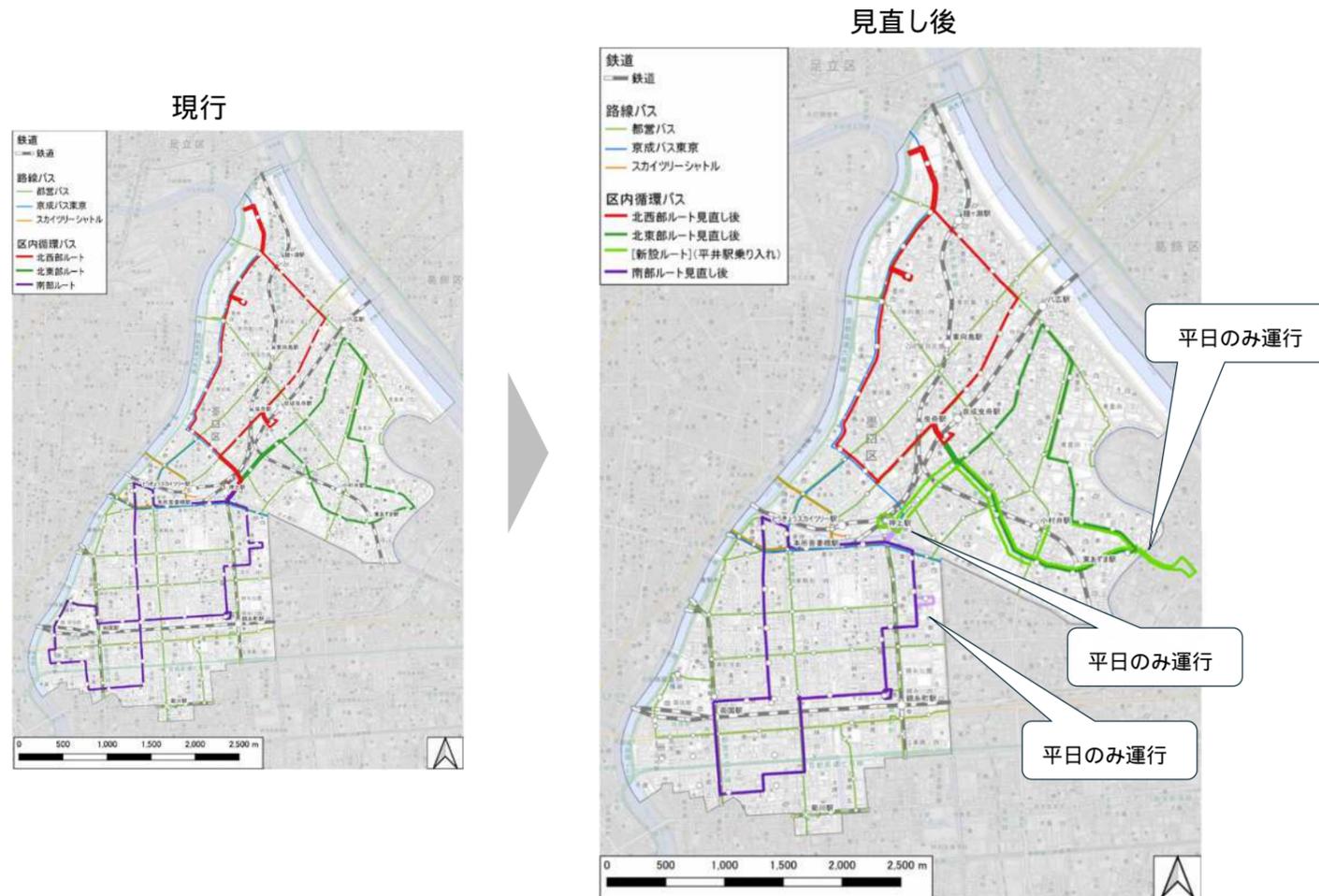
6 見直し後の運行ルート及び運賃

(1) 運行ルート

- ア 北西部ルート、北東部ルートは押上駅交通広場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、京成曳舟駅までのルートを新設)
- イ 南部ルートは、利用が少ない区間を見直すとともに、押上駅交通広場への乗込みは平日のみとする。
- ウ 押上駅と平井駅(江戸川区)を結ぶルートを新設する。同ルートは、平日のみの運行とし、一定期間、実証運行を行った後、本格運行への移行について判断する。

(2) 基本運賃(運賃等協議会承認事項)

人件費や燃料費等、運行に係る経費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、基本運賃を200円に改定する。
また、これまで、3つのルートが結節する押上駅で、他のルートに乗り継ぐことのできる乗継券を発行していたが、運行ルートの見直しに伴い、乗継券は廃止する。



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

(3) 福祉目的の割引

移動に困難を抱える方への配慮が求められることから、運賃の見直しに併せ、福祉目的の割引サービスについては、導入を前提として、さらなる検討を行う。

また、適用範囲や適用方法については、他の福祉施策との整合性を図る必要がある。

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

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

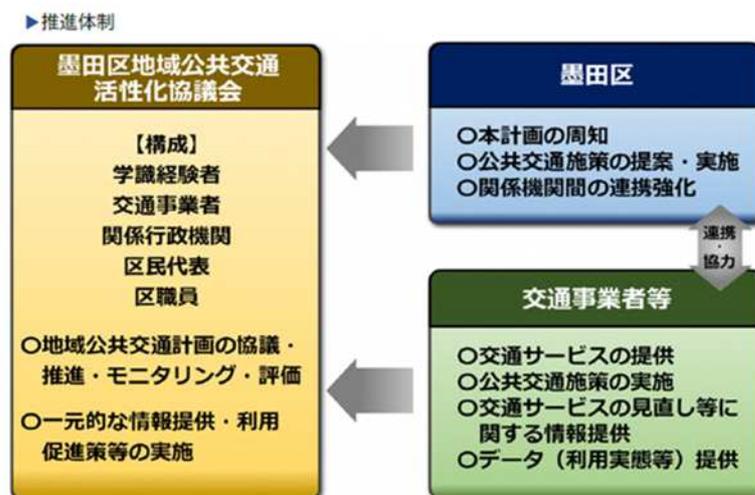
キロ数や推定所要時間、推定運行間隔は、現段階の試算である。

7 事業見直しに伴う今後の取組

区内循環バス事業の見直しは、現在生活の足として利用している区民にとって大きな影響があることから、区は、見直しの方向性について、複数回説明会を開催し、見直し案についてのパブリック・コメントを実施した。

今後、パブリック・コメントで寄せられた意見を踏まえ、下記の事項について、今後さらなる取組を行うことを要望する。

- パブリック・コメントに寄せられた意見を真摯に受け止め、今後のバス停留所の配置等において、区民の利便性向上につながるよう、引き続き検討すること
- 押上駅北口交通広場の整備をはじめ、様々なまちづくりの進展に合わせて、区民の移動実態に応じた運行ルートの見直しを今後も行うこと
- 運行事業者と協力し、より多くの区民に利用してもらえよう、利用促進に取り組むこと
- 区内循環バスの抱える課題を区民と共有するため、毎年度、利用状況や収支状況を公表すること
- 墨田区地域公共交通計画の推進体制に基づき、区の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)、ハード面(運行ルート・停留所の整備)の両面で、見直し後の運行に向けて取り組むこと



(墨田区地域公共交通計画より抜粋)

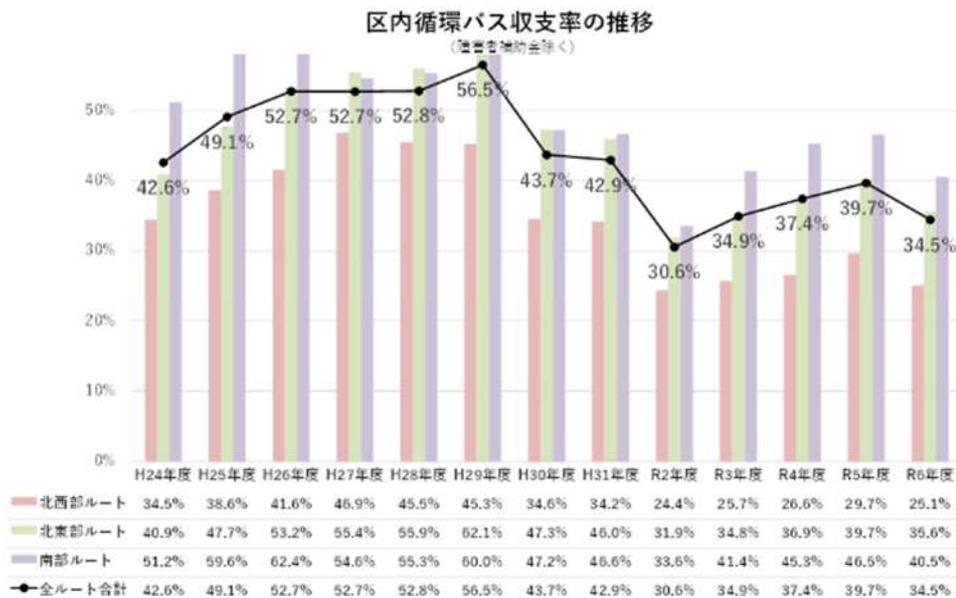
参考資料

1 事業見直しに用いた主なエビデンス

事業の見直し検討にあたっては、バスの利用実態のほか、区民アンケートによる区民の意向把握、区民の移動実態を正確に把握するためのビッグデータ取得など、様々なエビデンスを用いた。なお、下記に掲載したエビデンス以外にも、区内の人口分布や高齢化の状況、土地利用状況、地域ごとの公共交通の充足度、などのデータも踏まえ、検討した。

(1) 区内循環バス事業の現況

ア 利用者数及び収支率の推移(3ページ参照)

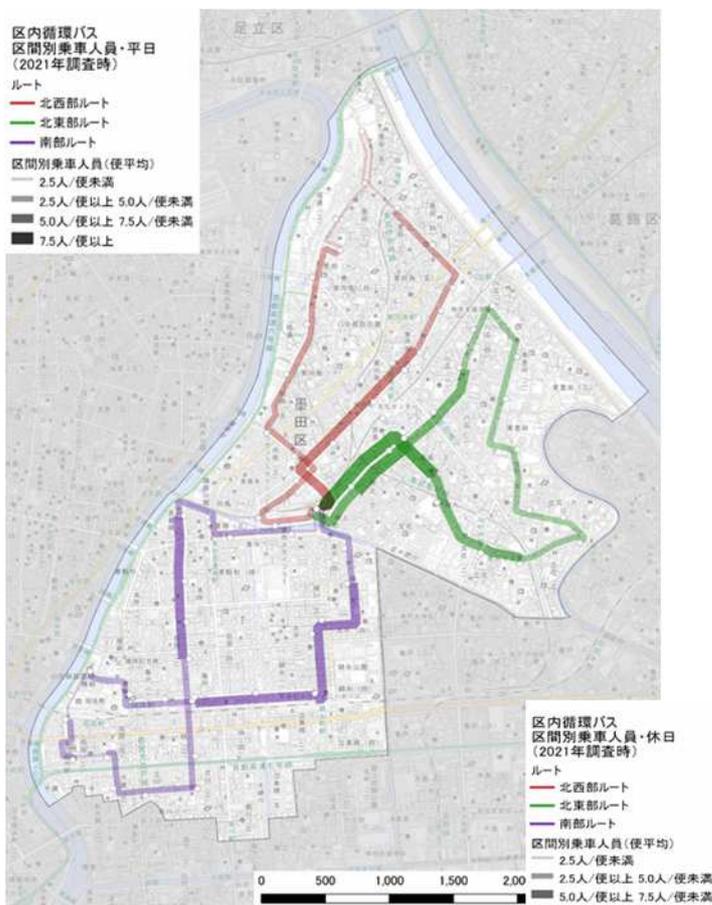


イ 区間別利用状況(2021(令和3)年度区内循環バス利用実態調査)

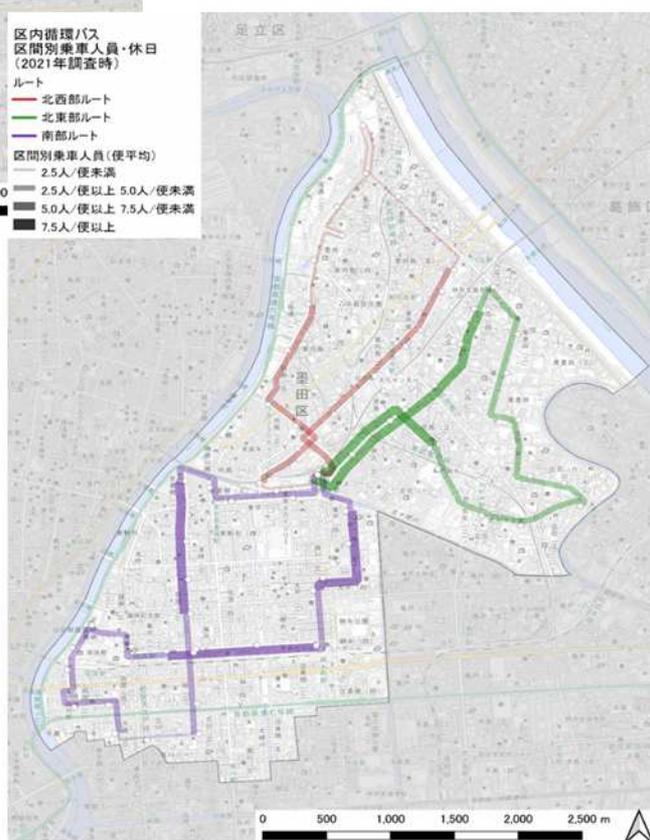
押上駅や錦糸町駅など、主要な駅から離れた区間の利用は少なくなっている。最も利用が少ない区間では、平均して1~2人の乗車となっている。

調査時点のルートであり、現在のルートとは一部異なる。

平日

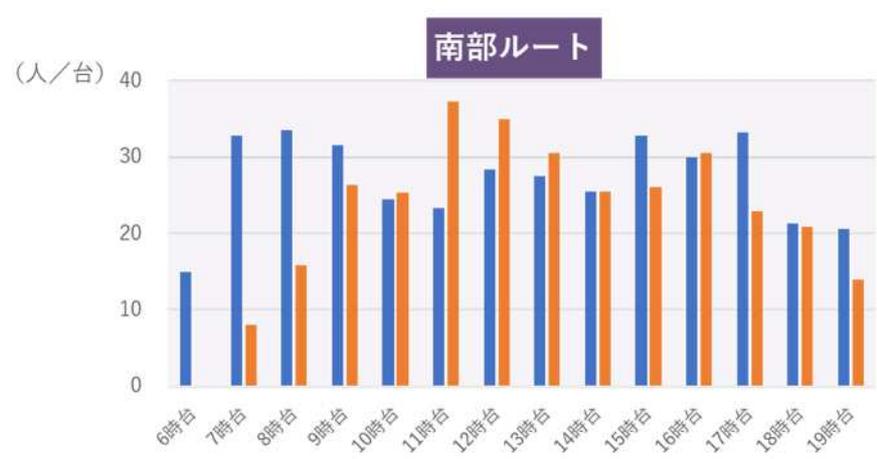
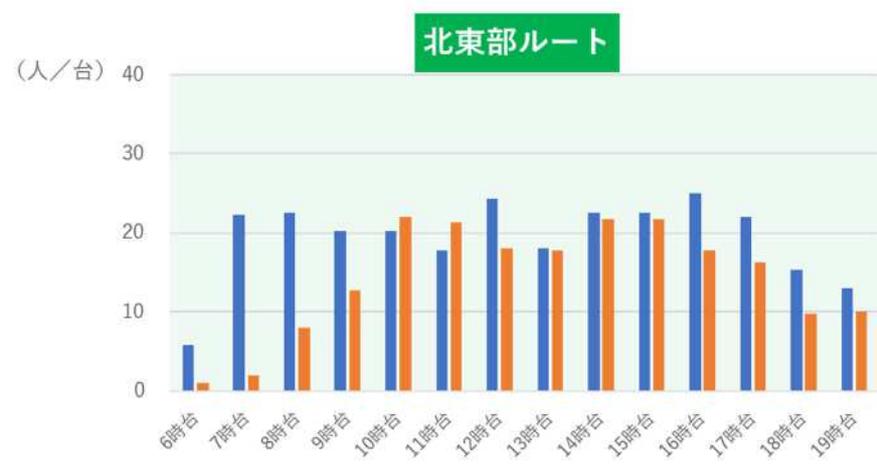
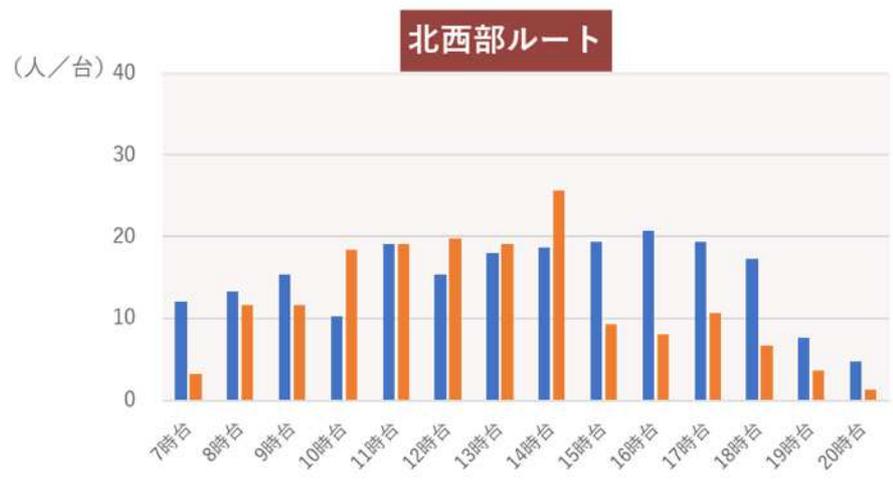


〈休日〉



ウ 時間帯別バス1台あたり平均乗車客数(2021(令和3)年度区内循環バス利用実態調査)
 時間帯別を見ると、早朝や夜間の利用が少ない傾向が見られる。

2023(令和5)年度及び2024(令和6)年度に一部減便済み



(2) 区民アンケート結果

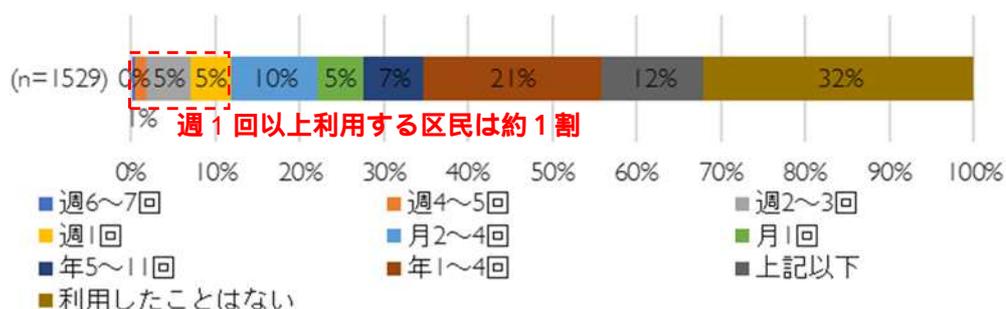
ア 2023(令和5)年度公共交通に関する区民アンケート

実施概要

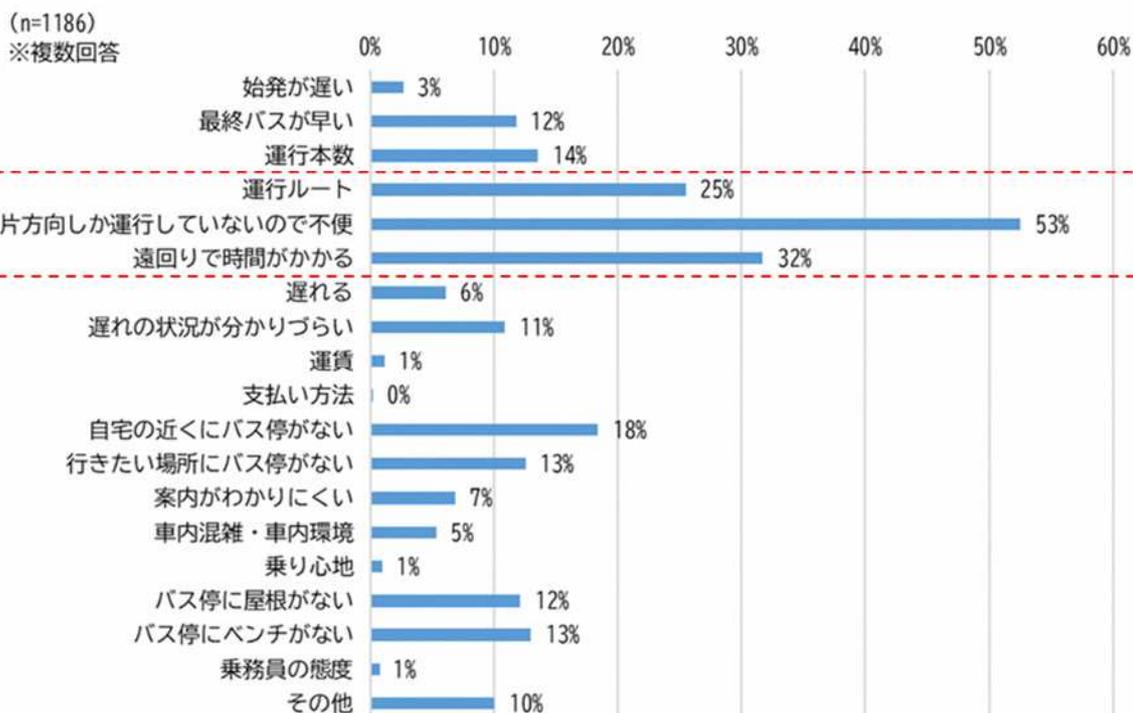
調査期日	2023(令和5)年10月
配布数	5,100 枚
回収数(回収率)	1,672 通(32.4%)
信頼度(統計的な分析において信頼できる程度を示す割合)	99.9%

主な結果 区内循環バスに関すること

○区内循環バスの利用頻度について



○区内循環バスの改善要望について



イ 2025(令和7)年度区内循環バスに関する区民アンケート

実施概要

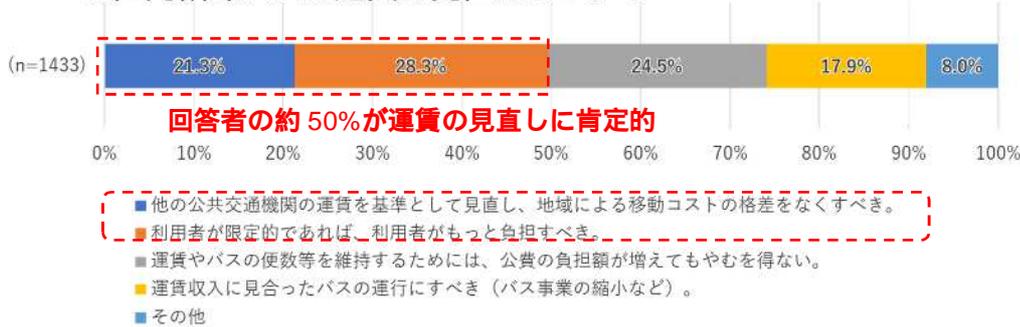
調査時期	2025(令和7)年10月
配布数	5,100 枚
回収数(回収率)	1,584 通(31.1%)
信頼度(統計的な分析において信頼できる程度を示す割合)	99.9%

〈主な結果〉

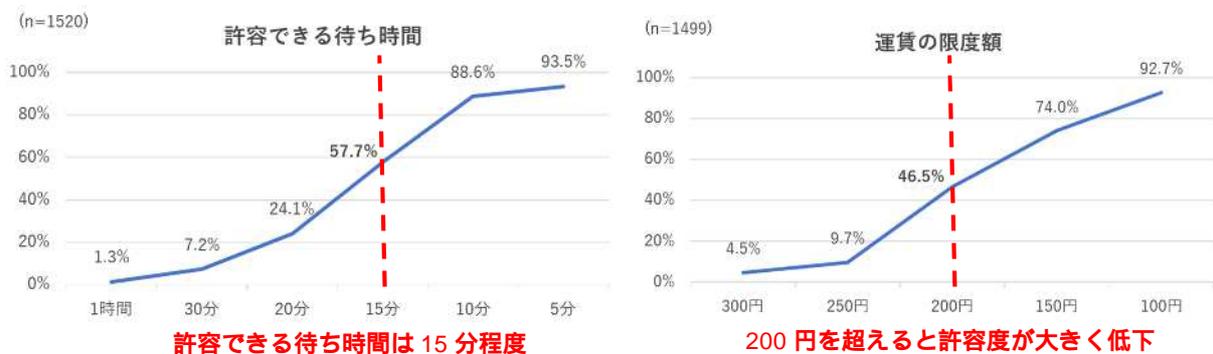
○区内循環バスの見直しの必要性について



○区内循環バスの運賃の見直しについて

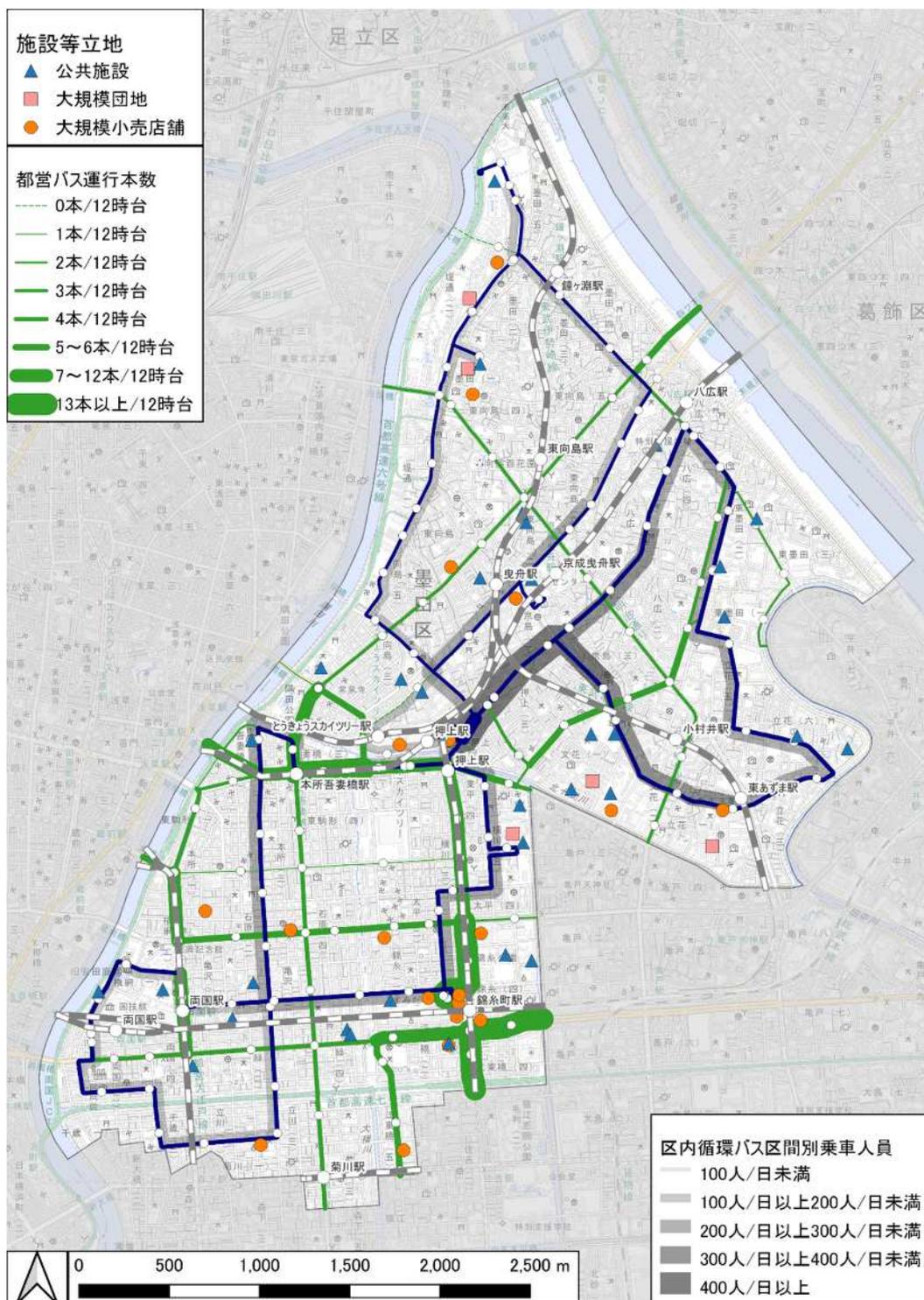


○区内循環バスを利用してもよいと思う水準(待ち時間・運賃)について



(3) 区内の施設等立地状況及び公共交通機関配置状況

鉄道、路線バス、区内循環バスにより、主要な公共施設へのアクセスは担保されている。また、都営バスが区内全域で網目状に運行しており、中でも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状況となっている。

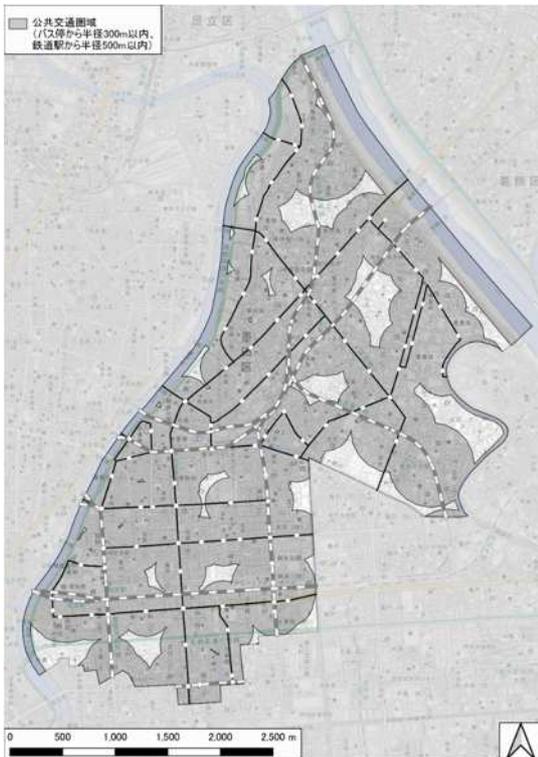


(4) 公共交通圏域^(注)及び公共交通サービス圏域^(注)の状況

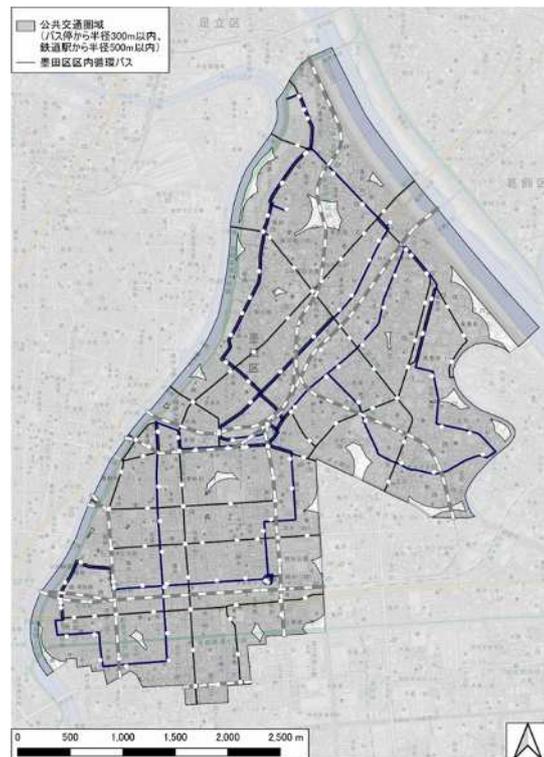
区内循環バスが運行を開始する前は、公共交通圏域の外側にあたる交通空白地域が見られているが、区内循環バスの運行によりほぼ解消されている。

(注) 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

(注) 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(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



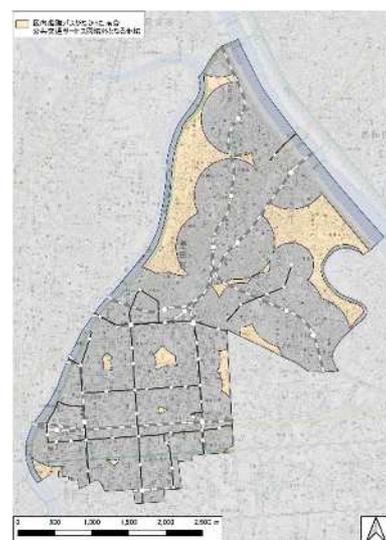
2010(平成22)年のバス路線網と公共交通圏域の状況



2024(令和6)年のバス路線網と公共交通圏域の状況

右の図は、区内循環バスがなかった場合の公共交通サービス圏域の状況である。

区内循環バスの見直しにより、他の地域と比べて、公共交通へのアクセスが低下するなどの課題がみられる地域があることがわかる。



公共交通サービス圏域の状況

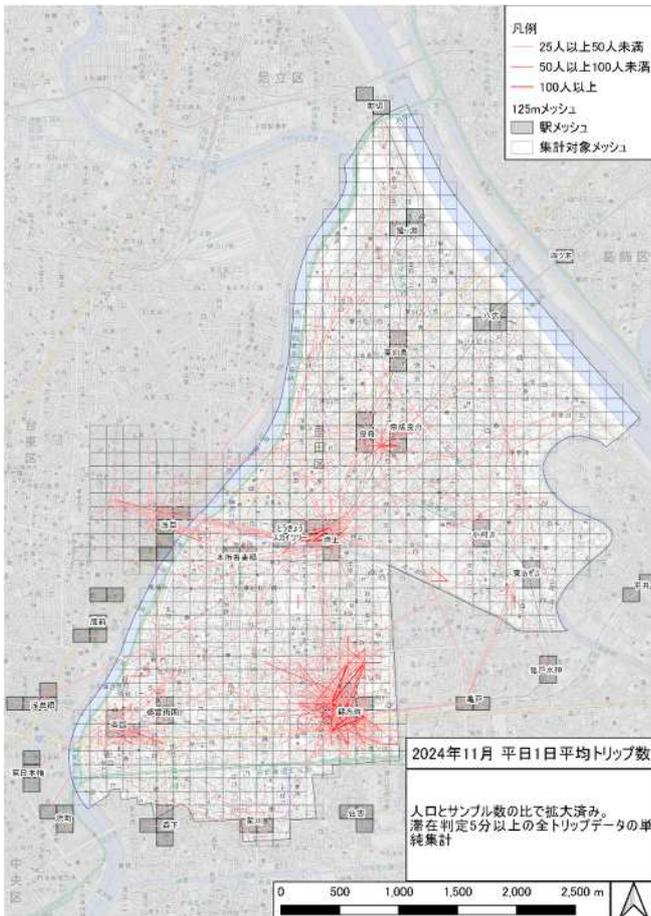
(5) 区民の移動実態(ビッグデータ分析)

ビッグデータ: スマートフォンの位置情報に基づき、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

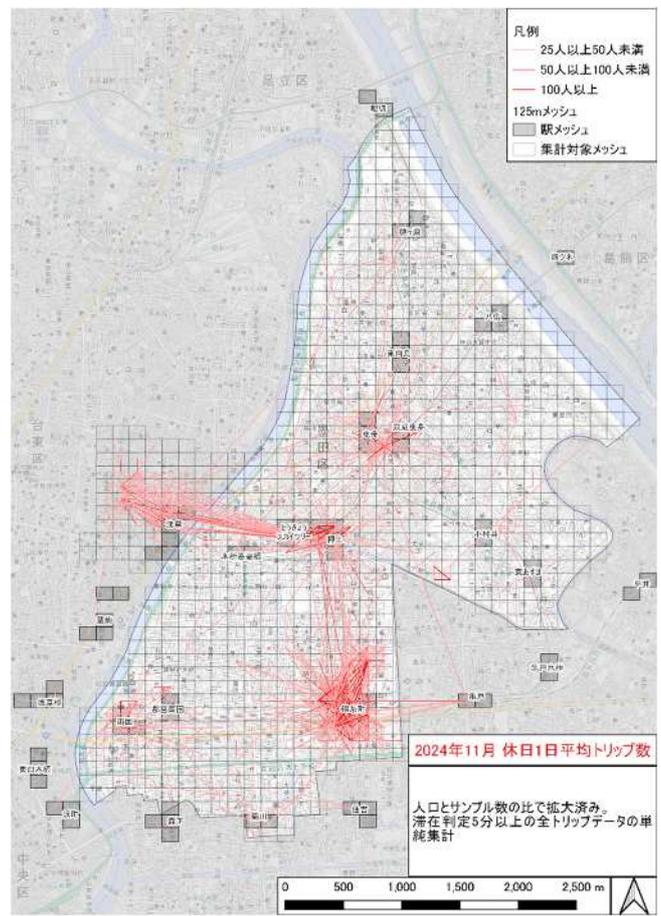
収集したビッグデータ

期間	2024(令和6)年11月1日～30日
範囲	区内及び台東区浅草周辺、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及び到着地と判定しOD(起点・終点)を作成

平日1日平均トリップ数



休日1日平均トリップ数



2 区民に向けた周知

区内循環バスの見直しは、利用者には大きな影響を与えることから、この間、事業見直しの必要性などを様々な機会を通じて、情報発信を行った。

(1) 区のお知らせへの掲載(5月11日号)



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の考えよう

今よりも利用しやすいバスにするには？

「皆さんと一緒に」考えながら事業を見直し

皆さんの交通の乗り回しがわかりやすくなるマップも作成中！

皆さんに愛されるバスをめざして！

区内循環バスは、北西線ルート、北東線ルート、南線ルートの3ルートで運行しています。ここでは区内循環バスの現状と、進めている見直しの一環である事業の見直しの内容についてご紹介します。

【問合せ】都市計画課公共交通部 5608-1263

区内循環バスの見直しを行います

区内循環バスは、北西線ルート、北東線ルート、南線ルートの3ルートで運行しています。ここでは区内循環バスの現状と、進めている見直しの一環である事業の見直しの内容についてご紹介します。

【問合せ】都市計画課公共交通部 5608-1263

現状 その1…バス利用者が少なくなっています！

区内循環バスの利用客数は、運行開始当初から全体的に減少傾向にありますが、令和2年度には、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しました。その後は回復傾向にありますが、感染前水準には戻っていません。また、アンケート結果によるとバス乗車1回以上利用する乗客は約1割であり、利用状況(乗客)が異なります。

1乗当たり乗客1人・2人しかお乗せできないバスは乗客が乗れない状況があるため、乗客の少ないバスは減らしてほしいです。

平均ダイヤの区間平均乗客数
 ●20分1回発の区間乗客数
 ●20分1回発の区間乗客数
 ●乗客数(乗客数/区間乗客数)
 ●2.5人以下
 ●2.5人～5.0人
 ●5.0人～7.5人
 ●7.5人以上

現状 その2…バスの運行経費が増えています。

区内循環バスを運行するためには様々な経費がかかります。これは従来同様増加傾向にありますが、利用客の減少により乗客1人あたりの経費が増えているため、経費が増えている状況になっています。

区内循環バス(区間平均)の収入率の推移

年度	収入率
令和1年度	42.5%
令和2年度	36.6%
令和3年度	34.0%
令和4年度	37.6%
令和5年度	35.7%

区内循環バス(区間平均)の収入率の推移(収入率(乗客1人あたり)の割合)

収入率に、もっとバスに乗ってもらうことで、この収入率も高くなるのでは？

区内循環バス(区間平均)の運行経費の推移

年度	運行経費(千円)
令和1年度	約400,000
令和2年度	約430,000
令和3年度	約450,000
令和4年度	約480,000
令和5年度	約510,000

事業計画の修正が必要ですが、運行事業者への補助金も必要です。また、この補助金は、運行事業者への補助金として必要です。

「事業の見直し」ってどんなことをするの…？

計画に基づいて取り組んでいきます。

今年3月に、地域公共交通に関する考え方や方向性を示した「国土交通省地域公共交通計画」を策定しました。計画の策定にあたっては、学識経験者や交通事業者、区民等が参加して「国土交通省地域公共交通協議会」で、区内の公共交通が抱える課題を協議・検討しました。今後は、事業計画に示された以下の方向性に基づき、区内循環バス事業の見直しを行います。

- 地域ごとの公共交通の活用しやすい、利用者の移動負担を減らすため、バスの運行ルートやダイヤを見直します。
- 従来のバスと、ほかの交通手段との公平性に基づき、高質の見直しを検討します。
- 見直しにより、運行事業者とともに区民等の負担を減らします。

主な取組の一部をご紹介します。

- バスの符合環境の整備**
区内循環バスの停車所に、乗降やバネを必要とし、乗降にバスを待てる環境を整えます。
- 公共交通マップの作成**
区内循環バスを含め、区内の公共交通の情報をまとめて見られるマップを作成します。
- 利用促進の取組**
バスと他の交通手段の乗り換えがしやすくなるように、乗り換えの利便性を高める取組を行います。
- 電気バスの導入**
区内循環バスの運行事業者と連携し、電気バスの導入を進めていきます。

アンケートへの協力をお願いします
今後、一部の区民の方を対象に、区内循環バスの運行に関するアンケートを実施します。アンケートが実施される区民の方にはお声がけいたします。皆さんのご意見を参考に、見直しを進めていきます。

皆さんのギモンに答えます！

よくあるQ&A

安全港

Q 区内循環バスは一方通行の運行のため、帰るときは使えづらくて不便です。今回の見直しで双方通行の運行は実現しますか？

A 今回の見直しは、駅近の時間帯や乗客を確保しやすい時間帯に、双方通行を実施する場合があります。この場合、一方通行の運行が減少する可能性があります。皆さんの声を聞いて、今よりも利用しやすいように、見直しを進めます。

Q 運転士を揃やせばもっと皆さんのバスを走らせることができるのでは？

A バス運行は、以前から地域的な運転士不足が課題となっていました。さらに、働き方改革推進した結果、運転士の労働時間が短縮されたことから、今以上のバスを走らせるのは難しい状況です。

Q 自宅の近くに区内循環バスの停留所がありません。今回の見直しで新しいバス停はありますか？

A 区内循環バスの停留所は、交通の便性を第一に考え、ほかの公共交通機関との連携が図られるよう設置しています。今回の見直しでは、駅近の利用実態も踏まえ、皆さんの移動が不便にならないよう、公共交通の連携強化を進めていきます。区内循環バスが利用しやすい場合は、ほかの公共交通機関の利用も検討ください。

※掲載している数値は概算値です。詳細は都市計画課公共交通部にお問い合わせください。

(2) 区ウェブサイトでの情報発信

区内循環バス事業見直しの必要性や取組の方向性について、区ウェブサイトに掲載した。

区内循環バスの見直しについて

ページID:727667801 更新日:2025年5月11日

区内循環バスは、「北西部ルート」、「北東部ルート」、「南部ルート」の3ルートで運行しています。ここでは区内循環バスの現状と、抱えている課題の一部や事業の見直しの内容についてご紹介します。

現状その1 バス利用者の減少

区内循環バスの年間利用者数は、運行開始当初から右肩上がりで見られてきましたが、令和2年度には、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しました。その後は回復傾向にありますが、感染症流行前の水準には戻っていません。また、アンケート結果によるとバスを週1回以上利用する区民は約1割であり、利用状況に偏りがあります。

区内循環バス(3ルート)の乗降人員数の推移



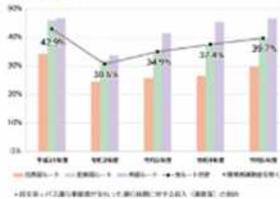
区内循環バス(3ルート)の乗降率



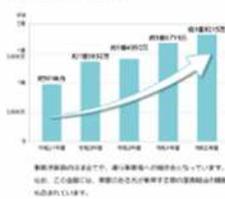
現状その2 バスの運行経費の増加

区内循環バスを運行するためには様々な経費がかかります。区は収支不足額を補助していますが、利用者の減少により歳入収入が減っているため、補助金が増えている状況になっています。

区内循環バス(3ルート)の運行経費の推移



区内循環バス(3ルート)の乗降人員数の推移



事業見直しに向けた取組の方向性

区は、今年3月に、地域公共交通に関する考え方や方向性を示した「厚田区地域公共交通計画」を策定しました。計画の策定に当たっては、学識経験者や交通事業者、区民等で組織する「厚田区地域公共交通活性化協議会」で、区内の公共交通が抱える課題を協議・検討しました。今後は、本計画に示された以下の方向性に基づき、区内循環バス事業の見直しを行います。

- 地域ごとの公共交通の利用しやすさや、利用者の移動実態を踏まえて、バスの運行ルートやダイヤを見直します。
- 収支のバランスや、ほかの路線バスとの公平性にもとづいて、運賃の見直しを検討します。
- これらの見直しにより、運行事業者とともに収支率の改善をめざします。

100 厚田区地域公共交通計画(第6章(抜粋)1-3区内循環バス事業の取組)(PDF:1,153KB)

区内循環バス事業の見直しに関する問合せ・よくある質問

Q&A
<p>1 Q 区内循環バスは一方内の運行のため、帰るときには使いづらくて不便です。今日の乗降して双方内の運行が実現しますか?</p> <p>A 今回の見直しは、現在の非両方や乗降士を越えずに実施する予定です。もし、双方内の運行を実施する機会、どこかのバス停や便数が減ってしまうかもしれませんが、皆さんの声を聞いて、よりよく利用しやすいバスになるよう、見直ししていきます。</p>
<p>2 Q 乗降士を越えれば、もっとたくさんバスを走らせられるのではないのでしょうか?</p> <p>A バス業界は、以前から慢性的に乗降士が不足している状況が続いています。さらに、働き方改革を基にした法改正によって、乗降士の労働時間が厳しく制限されたことから、今以上のバスを走らせるのは難しい状況です。</p>
<p>3 Q 向もの通りに区内循環バスの停留所がありません。今回の見直しで新しいバス停はできますか?</p> <p>A 区内循環バスの停留所やルートは、交通の安全性を第一に考え、ほかの公共交通機関との連携がないよう配慮しています。今回の見直しでは、既存の利用実態を踏まえて、皆さんの移動が不便にならないよう、公共交通の最優先を心がけています。区内循環バスが利用しづらい場合は、ほかの公共交通機関の利用もご検討ください。</p>
<p>4 Q 今回の見直しは、いつ頃までに行う予定でしょうか? 新しいルート等での運行開始はいつ頃になりますか?</p> <p>A ルートや運行ダイヤ、運賃の見直しは、区民の皆さんの意見を踏まえて今後検討し、今年収支までには、一定の見直し案を示す方向で、現在予定しています。なお、新しいルート等での運行開始は、乗客反応とともに見込みです。</p>
<p>5 Q 今回の見直しによって、区内循環バス事業が廃止される可能性はありますか?</p> <p>A 5. 地域公共交通は区民の生活にとってなくてはならないものですので、事業継続を前提として、限られた資源を最優先に再配分するための見直しを行っています。</p>
<p>6 Q 区内循環バスは、100円で区内どこでも行ける便利な交通手段です。双方内運行など、利便性を高めることで、利用者ももっと増やせば、今のままの運賃・便数・ルートで維持できるのではないのでしょうか?</p> <p>A バス業界は、2024年増徴といわれる新たな労働規制により、従前から不足しているバス乗降士の人材がさらに不足している状態となっています。現在のルートは、1日45分以上かかっており、効率的な乗降士の配置の面から課題があると考えています。また、公共交通の一つとして、区内循環バスを今後も継続していくために、適正な運賃の見直しを行っています。</p>
<p>7 Q 地域交通は、区民生活にとってなくてはならないものなので、もっと区の手質を投入して、区内循環バスのルートや便数をもっと増やしてほしいです。</p> <p>A 地域交通を確保する観点から、区内循環バス事業を維持するための一定の公費負担は必要ですが、乗降士人材不足等の理由から、公費投入額を増やしたとしても、ルートや便数を今以上に拡充することは難しい状況です。</p>
<p>8 Q 区内循環バスは、シルバーバスが使えないので不便です。シルバーバスを通用できるようにできないでしょうか?</p> <p>A シルバーバスは、都の条例上、原則として、区が事業費を補助しているコミュニティバスには通用されていません。</p>
<p>9 Q 駅通にバスをつなぐことができるよう、バス停にベンチャと乗降を調整してほしいです。</p> <p>A 上層やベンチャを調整するためには、一定の広さの歩道が必要である等の制約があるため、すべての停留所に上層やベンチャを調整することは困難です。今後、高齢者などの利用が多く想定されるバス停など、調整可能な箇所については調整を検討していきます。</p>
<p>10 Q 通勤時間帯などにより、バスが満席していると、いつバスが来るかわからず困ります。今回の見直しで渋滞への対応も考えていく予定ですか?</p> <p>A 道路状況により、遅延が発生し、電子看板が稼働しています。最新の運行状況につきましては、運行する各バス停のホームページ(https://www.keiseibus.co.jp/外部サイト)を随時確認いただくか、各バス乗降所への問い合わせ(03-3691-0935)をお願いいたします。なお、今回のルート見直しでは、なるべく遅延が生じないようなルートも決め、検討していきます。</p>

https://www.city.sumida.lg.jp/matizukuri/koutu/busminaoasi/bus_minaoshi.html

(3) 区民向け説明会の実施

見直しの方向性に関する区民説明会 延べ参加者数115人

- 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

パブリック・コメント実施に伴う区民説明会 延べ参加者数127人

- 第1回 1月19日(月) 曳舟文化センター
- 第2回 1月21日(水) 両国駅前会館
- 第3回 1月24日(土) 曳舟文化センター

(4) イベント等での周知(パネル展示及びアンケートの実施)

- 10月4日(土)・5日(日) すみだまつり・こどもまつり(錦糸公園内)
- 10月12日(日) まちジャズのんびりライド(京成曳舟駅交通広場)
- アンケート回答数 256件



3 これまでの検討経過

(1) 墨田区地域公共交通活性化協議会

日程	会議名称	主な内容(区内循環バス事業見直しに関すること)
2024(令和6)年 5月8日	令和6年度第1回協議会	バス検討部会設置
2024(令和6)年 11月13日	令和6年度第3回協議会	バス検討部会の令和7年度への継続について
2025(令和7)年 3月24日	令和6年度第4回協議会	区内循環バス事業の見直しについて 諮問
2025(令和7)年 7月30日	令和7年度第1回協議会	区内循環バス事業の見直しについて (バス検討部会からの報告)
2026(令和8)年 3月10日	令和7年度第2回協議会	区内循環バスの見直しについて 答申 バス検討部会の継続設置について

(2) バス検討部会(墨田区地域公共交通活性化協議会に関する要綱第9条に基づく組織)

日程	会議名称	主な内容(区内循環バス事業見直しに関すること)
2024(令和6)年 8月29日	令和6年度第1回部会	区内循環バス事業の見直しについて
2024(令和6)年 11月1日	令和6年度第2回部会	区内循環バス事業見直しの方向性について
2025(令和7)年 4月25日	令和7年度第1回部会	区内循環バス事業見直しの方向性について
2025(令和7)年 6月11日	令和7年度第2回部会	区内循環バス事業の見直しについて (概要及びルート/運賃)
2025(令和7)年 7月15日	令和7年度第3回部会	区内循環バス事業の見直しについて (アンケート結果及びルート例等)
2025(令和7)年 7月30日	令和7年度第4回部会	区内循環バス事業の見直しについて
2025(令和7)年 12月24日	令和7年度第5回部会	区内循環バスのルート等の見直し案について

