

墨田区内循環バスの 見直しに伴う運行要領（案）

墨田区

目次

第1章 区内循環バスの見直しについて	1
1. 事業見直しの必要性.....	1
2. 区内循環バス事業を取り巻く社会的状況	2
3. 事業見直し方針	4
第2章 運行ルート.....	7
1. これまでの運行ルートごとの課題と見直し方針	7
2. 見直し後の運行ルート	9
3. 見直し後のバス停の廃止、移設、新設、増設.....	11
第3章 運賃	13
1. これまでの運賃の課題と見直し方針	13
2. 見直し後の運賃	14
第4章 運行事業者の選定	15
1. 方針	15
2. 事業者評価の実施.....	15
3. 参入意向調査の実施.....	15
4. 運行事業者の決定.....	15
第5章 今後の取組	16
1. モニタリング	16
2. 社会環境の変化への対応.....	16
3. 推進体制.....	16
参考資料.....	17
1. 区内循環バス利用実態調査結果(2021(令和3)年実施).....	17
2. 公共交通に関する区民アンケート結果(2023(令和5)年実施)	35
3. 区内循環バスに関する区民アンケート結果(2025(令和7)年実施)	39
4. ビッグデータ集計結果	51

第1章 区内循環バスの見直しについて

1. 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®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

2. 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。区内循環バスにおいても、全ルートで終バスを繰り上げ、減便を実施した。

<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%)

<区内循環バスの実績の推移>



3. 事業見直し方針

(1) 地域公共交通計画における記載

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

- ①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。
- ②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。
- ③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) 今後策定する運行要領により、見直す可能性があります。

(2) 事業見直しの検討経緯

上述の「墨田区地域公共交通計画」の記載を含め、区および墨田区地域公共交通活性化協議会では、2024(令和6)年度より区内循環バスの見直しについて具体的な検討を行ってきた。

<区内循環バス事業見直しの検討経緯>

・協議会…墨田区地域公共交通活性化協議会

・バス検討部会…墨田区地域公共交通活性化協議会バス検討部会

年	月	概要
2024 (令和6)年	5月	令和6年度第1回協議会[審議] ・地域公共交通計画の策定について ・バス検討部会の設置について
	7月	令和6年度第2回協議会[審議] ・地域公共交通計画の骨子案(施策に区内循環バス事業の見直しを位置付けたもの)について
	8月	令和6年度第1回バス検討部会[協議] ・区内循環バス事業の経緯、効果、課題について
	11月	令和6年度第2回バス検討部会[協議] ・区内循環バス事業の課題の背景、取り巻く現況、見直しの視点について
		令和6年度第3回協議会[審議] ・地域公共交通計画の答申案について
2025 (令和7)年	3月	令和6年度第4回協議会[報告・諮問] ・地域公共交通計画のパブリック・コメント結果について ・区内循環バス事業の見直しについて区長より諮問
		「墨田区地域公共交通計画」策定
	4月	令和7年度第1回バス検討部会[協議・報告] ・運行ルートおよび運賃に関する視点、地域公共交通計画策定に際した区民アンケート結果、利用実態データ、公共交通サービス圏域・施設立地等の状況について ・押上駅交通広場渋滞への対応状況について
	5月	区内循環バスに関する区民アンケート実施(～6月)
	6月	令和7年度第2回バス検討部会[協議] ・現在の運行ルートに対する評価、ビッグデータに基づく移動実態との照合とルートごとの見直し方針、運賃の見直し方針について
	7月	令和7年度第3回バス検討部会[協議] ・区内循環バスに関する区民アンケート結果、ルートごとの見直し案、運賃の公平性について
		令和7年度第4回バス検討部会[協議] ・バス検討部会での検討結果(協議会への報告資料)について

	9月	区内循環バスの見直しに関する区民説明会実施(全3回)(～10月)
	10月	見直し案の概要および案のパネル展示(すみだまつり・こどもまつり、京成曳舟駅まちジャズのんびりライド、区庁舎1階)、イベント来訪者アンケート実施
	12月	令和7年度第5回バス検討部会[協議] ・見直し案(ルートごとの見直し案の絞り込み、基本運賃と福祉目的の割引案、運行事業者の選定)について
	12月	パブリック・コメント実施(～2月)
2026 (令和8)年	1月	パブリック・コメント実施に伴う区民説明会実施(全3回)
	3月	令和7年度第2回協議会[報告・審議] ・これまでの検討状況について ・パブリック・コメント結果について ・区内循環バス運行事業者の決定について ・区内循環バス事業の見直しについて(答申案)
		区内循環バス事業の見直しについて答申
		ルート・バス停の調整の経緯、協議会等

第2章 運行ルート

1. これまでの運行ルートごとの課題と見直し方針

(1) 北西部ルート

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。

(2) 北東部ルート

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】

(3) 南部ルート（両国・錦糸町ルート）

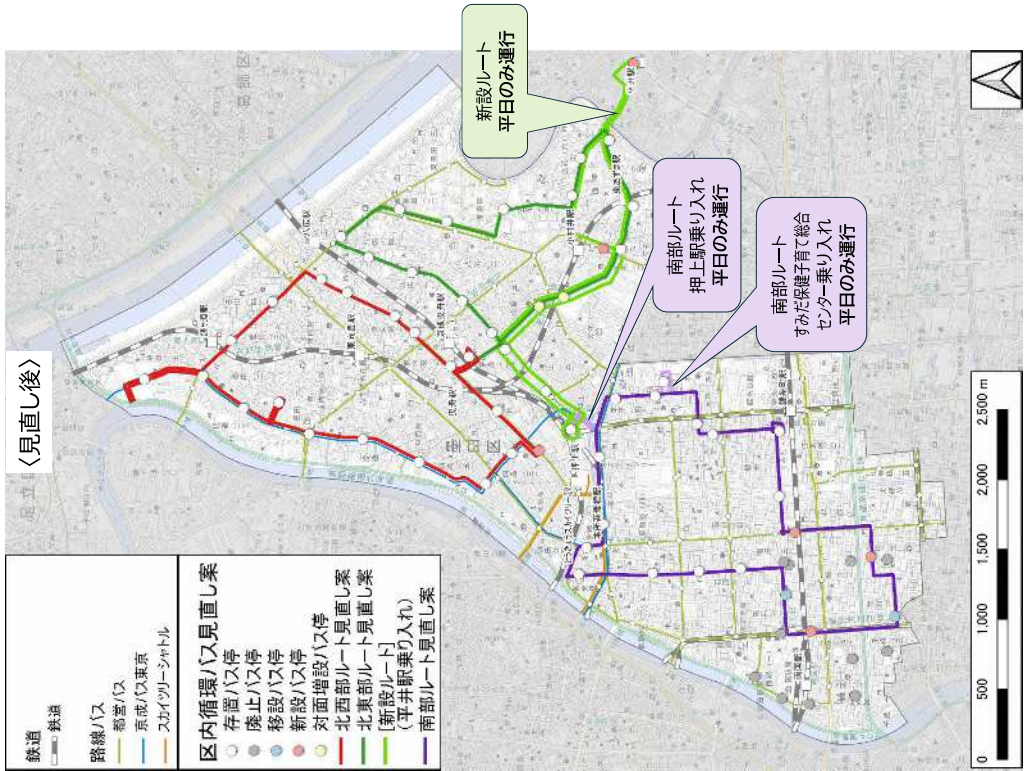
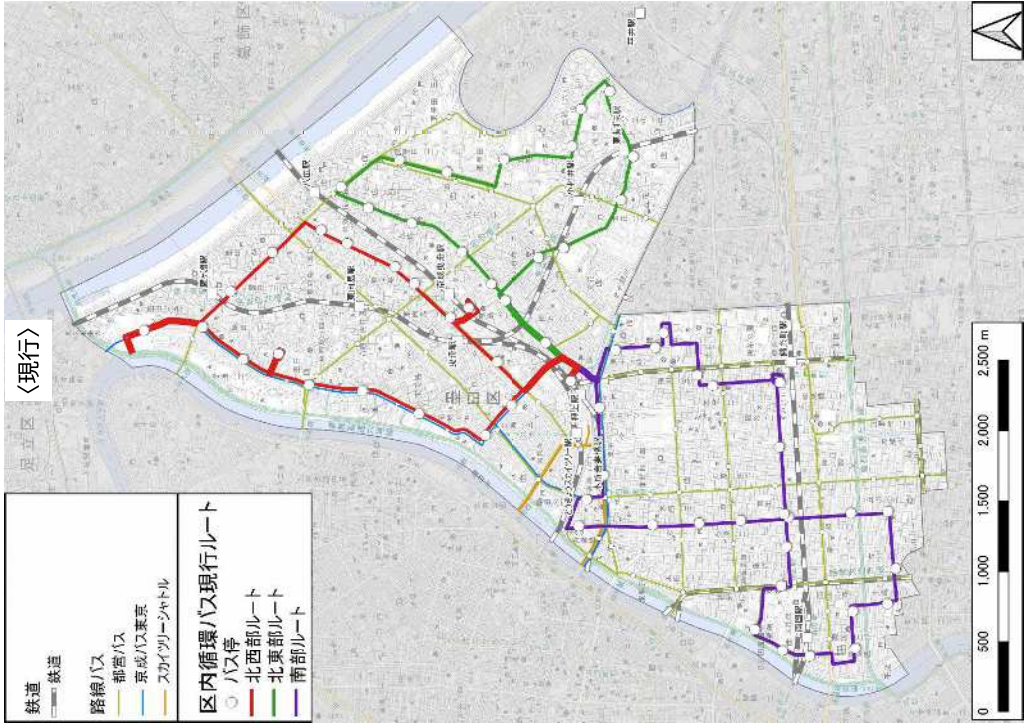
課題

- ・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。

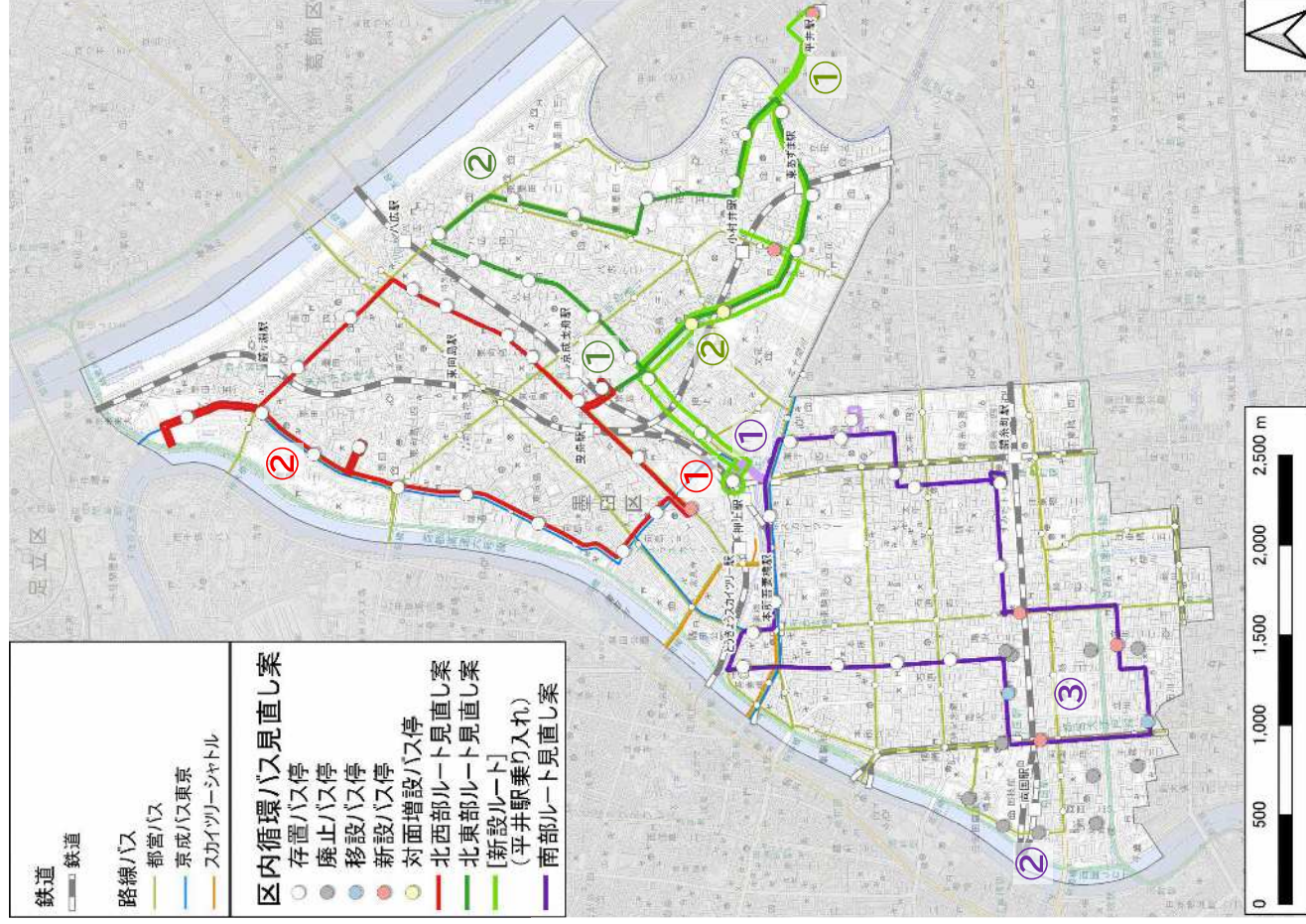
見直し方針

- (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。

2. 見直し後の運行ルート



新ルート	キロ数	所要時間	運行間隔
北西部ルート	8.7km (△0.5km)	約 52 分 (△8分)	26～30分に1本
北東部ルート	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 (平日)	9.1km (△1.4km)	約 50 分 (△14 分)	15分に1本
南部ルート (休日)	8.4km (△1.8km)	約 45 分 (△19 分)	15分に1本



見直しの考え方

<北西部ルート>

- 1周の距離が60分と長く、運転士の労働環境に課題も生じているため、ルートの短縮を想定する。
- 他ルートと比較して利用状況が低調であるため、充当台数の削減(減便)を想定する。
- 京成曳舟駅周辺を中心とした移動需要が発生・集中している移動実態を踏まえ、押上駅への乗り入れを廃止し、京成曳舟駅への速達性を確保する。
- ① 押上駅周辺における渋滞により、慢性的な遅延や定時性の損失等による利用者離れや、運転士の労働環境に課題が生じていることを踏まえ、押上駅ロータリーへの乗り入れを廃止する。代替として、押上駅A3出入口から約300mの位置にある都営バス向島三丁目バス停と同位置にバス停を新設し、同バス停もしくは京成曳舟駅での鉄道利用によって押上駅へのアクセス性を確保する。
- ② 墨田、堤通地域では利用状況が低調であるものの、並行する路線バスが土休日のみの運行である等運行本数が僅少であり、区内循環バスの運行を取りやめた場合この地域が公共交通サービス圏域外となる(他の交通機関では一定の移動性を確保できない)ことから、バス停を存置する。

<北東部ルート>

- ① 京成曳舟駅周辺を中心とした移動需要が発生・集中している移動実態を踏まえ、新たに京成曳舟駅に乗り入れる。一方で、押上駅周辺における渋滞により、慢性的な遅延や定時性の損失等による利用者離れや、運転士の労働環境に課題が生じていることを踏まえ、押上駅ロータリーへの乗り入れを廃止し、京成曳舟駅での鉄道利用によって押上駅へのアクセス性を確保する。
- ② 八広、東墨田地域では利用状況が低調であるものの、並行する路線バスの運行本数が僅少であり、区内循環バスの運行を取りやめた場合この地域が公共交通サービス圏域外となる(他の交通機関では一定の移動性を確保できない)ことから、バス停を存置する。

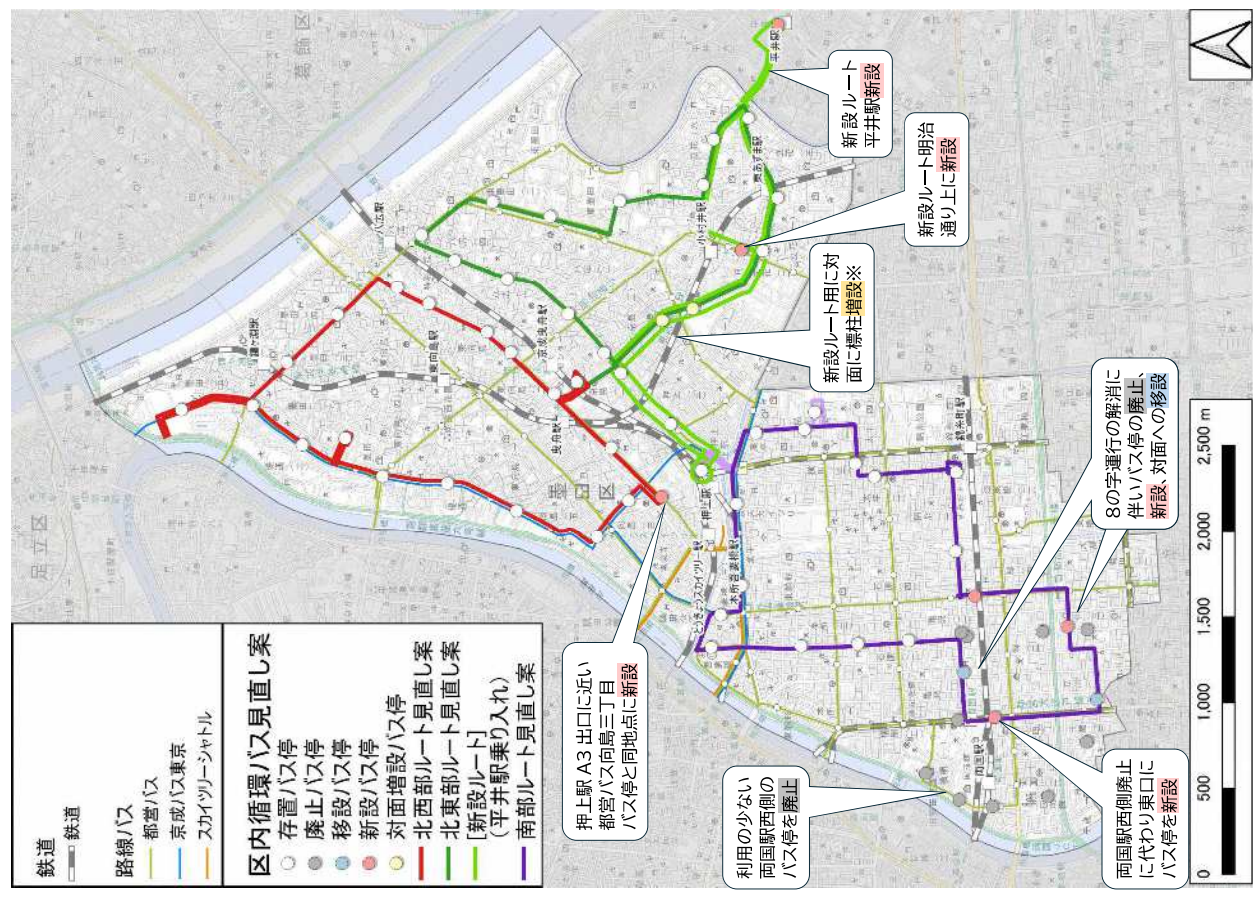
<新設ルート(平井駅乗り入れ)>

- ① 区内からの一定の移動需要があり、路線バスとの重複が見られない平井駅への乗り入れを実証運行する。
- ② 道路状況を踏まえつつ、双方向運行について実証運行する。

<南部ルート>

- 1周の距離が64分と長く、運転士の労働環境に課題も生じているため、ルートの短縮を想定する。
- 他ルートと比較し、路線バスが高頻度で運行している地域であることから、区内循環バスの拡充が他の交通機関を圧迫しないよう配慮する必要がある。また、一方通行の道路が多い地域であり、双方向運行は困難であることから、想定しない。
- ① 押上駅周辺における渋滞により、慢性的な遅延や定時性の損失等による利用者離れや、運転士の労働環境に課題が生じていることを踏まえ、土休日の押上駅ロータリーへの乗り入れを廃止する。代替として、既存の春慶寺前(東京スカイツリータウン前)バス停で押上駅へのアクセス性を確保する。
- ② 過去に延伸した両国駅西側の区間の利用状況が低調であることから、廃止する。
- ③ 8の字運行が利用者に分かりづらいため、8の字運行を解消し、両国駅周辺から区役所方面への速達性を確保する。これに伴い、バス停の廃止、移設、新設を行う。

3. 見直し後のバス停の廃止、移設、新設、増設



バス停名	分類	理由
北西部ルート 向島三丁目(仮称)	新設	北西部ルート押上駅乗込み廃止に伴い、同駅へのアクセス性を確保するため、同駅 A3 出口に近い都営バス向島三丁目バス停と同地点に新設
北東部ルート 下町人情キラキラ橋商店街入口	増設	双方向運行する新設ルート用に、既存の北東部ルート用バス停の対面付近に反対方向の標柱を増設
北東部ルート キャンパスコモコン前(千葉大学・IU 大学)(仮称)(緑と花の学習園・香取神社入口から改称)	増設	(※同様に既存の北東部ルート「とらばし児童遊園」バス停の対面付近にも新設予定であったが、候補地の選定が難航したため運行開始時には設置しないこととする。新設ルートの運行開始後も、引き続き将来的な設置に向け関係者と調整を続ける。)
新設ルート 平井駅前(仮称)	新設	新設ルートによる平井駅へのアクセス性を確保
新設ルート 立花二丁目(仮称)	新設	既存の片方向バス停(吾嬬神社入口・明源寺前バス停)に近い反対方向のバス停として、かつ周辺需要を想定して新設
南部ルート 亀沢三丁目	廃止	南部ルート8の字運行解消のため廃止
南部ルート 都営両国駅(江戸東京博物館前)	廃止	
南部ルート 刀剣博物館(旧安田庭園)・同愛記念病院	廃止	
南部ルート 国技館・水上バス乗り場	廃止	利用の少ない両国駅西側方面の区間および各バス停を廃止
南部ルート 両国駅西口(回向院入口)	廃止	
南部ルート 江島杉山神社入口	廃止	
南部ルート 勝海舟生誕之地・吉良邸跡入口	廃止	
南部ルート 千歳三丁目西(六間堀跡)	廃止	
南部ルート 両国駅入口(仮称)	新設	両国駅西口(回向院入口)バス停廃止に代わり、両国駅へのアクセス性を確保するため新設
南部ルート 元徳稲荷神社入口	廃止	
南部ルート みどりコミュニティセンター	廃止	
南部ルート 野見宿禰神社入口	廃止	
南部ルート 亀沢四丁目(仮称)	新設	南部ルート8の字運行解消に伴う廃止バス停の代替として新設
南部ルート 立川二丁目(仮称)	新設	
南部ルート 法樹院前(仮称)(弥勒寺前から改称)	移設	南部ルート8の字運行解消により運行方法が反対になるため対面付近に移設
南部ルート すみだ北斎美術館前(津軽家上屋敷跡)	移設	

第3章 運賃

1. これまでの運賃の課題と見直し方針

(1) 事業収支の悪化

第1章で述べた通り、区内循環バスの利用者数は、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) 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。この運賃は、運行開始当初に観光客の区内周遊を目的として設定されたものであり、公共交通としての運賃設定がなされていない。そのため、都営バスが利用できる移動区間でも安価な区内循環バスを利用する状況があるなど、他の交通機関との運賃の公平性に課題がある。

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

(3) 福祉目的の割引サービス

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をないよう、福祉目的の割引サービスの適用についても同時に検討する。

<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 (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を超える場合に限り
都営交通の割引等	東京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

（４）見直し方針

基本運賃については、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する。「墨田区地域公共交通計画」に数値指標として位置付けた収支率 50%を目標とし、これ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。

また、運賃の見直しと同時に福祉的観点から割引サービスの導入も検討する。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。

２．見直し後の運賃

（１）基本運賃

運行に係る経費（人件費、燃料費等）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、200 円に改定する。

また、基本運賃の変更に伴い、子ども運賃、1日乗車券、定期券等の金額も改定する。

なお、乗継ぎ券については廃止とする。

区分	現行	見直し案
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

（２）福祉目的の割引サービス

高齢者の外出機会を創出するため、基本運賃から 100 円を割り引いた割引運賃を設定する。対象者は 70 歳以上とし、利用時に運転士に身分証明書（免許証、マイナンバーカード等）を提示することにより割引運賃での利用とする。

また、障害者割引は現行制度（障害者本人及び介助者1人無料）を継続する。

第4章 運行事業者の選定

1. 方針

運転士人材不足等により、新たな事業者による区内循環バス事業への参入が厳しい状況にあることから、事業者評価委員会を設置し、これまでの運行事業者(京成バス(株))による運行継続の妥当性を判断することとした。

2. 事業者評価の実施

(1) 区民アンケート

「運転手の対応」、「運転の仕方」、「車内の快適性」、「情報提供」の4項目について満足度を評価
回答者数:450件

集計結果:満足度は全体に高いが、4項目中「情報提供」については、他項目に比べ、満足度が低い傾向が見られた。(遅延時の案内等)

(2) 事業者評価委員会

各審査員(5名)の評価点がいずれも70点(100満点)を超え、現運行事業者による事業継続について「可」と評価された。

【評価項目】

- | | |
|-----------|-----------|
| ①運行の安全性 | ⑤環境への取組 |
| ②経営の安定性 | ⑥利用者評価 |
| ③運行経費の妥当性 | ⑦利用者促進の取組 |
| ④地域貢献 | ⑧待合環境の整備 |

3. 参入意向調査の実施

区内に路線を有するバス事業者2社に対して調査を行い、本事業への参入意向がないことを確認した。

4. 運行事業者の決定

以上を踏まえ、2026(令和8)年3月、事業見直し後の運行事業者を以下のとおり決定した。

<運行事業者>

京成バス(株) 代表取締役 加藤 浩一(市川市八幡3-3-1)

※2026(令和8)年4月より、京成バス東京(株)

第5章 今後の取組

1. モニタリング

見直し後の利用状況や収支状況をモニタリングし、毎年度区民に公表するとともに、運行事業者と協力して利用促進や運行改善に継続的に取り組んでいく。

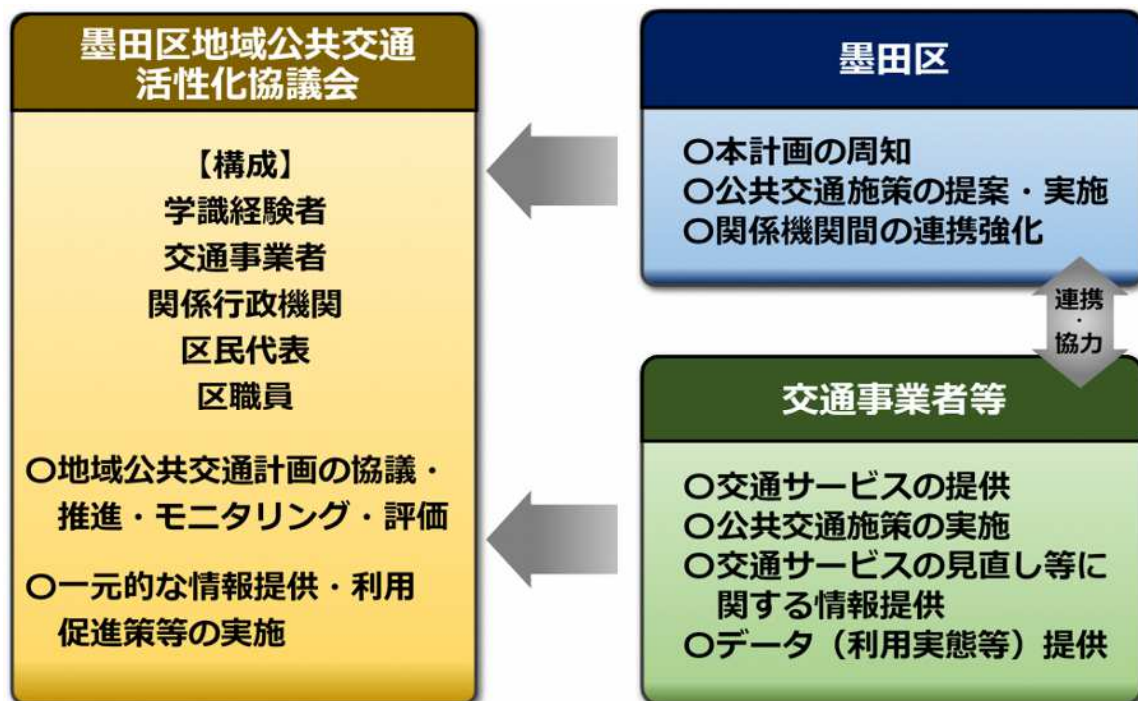
2. 社会環境の変化への対応

今回の見直しは検討中時点での社会環境に基づいて検討したものである。一方で、押上駅北口交通広場の整備をはじめとする様々なまちづくりの進展等の社会環境の変化に合わせて、今後必要に応じて区民の移動実態に即した運行ルートの見直しを行っていく。

3. 推進体制

墨田区地域公共交通計画の推進体制に基づき、区と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んでいく。

<推進体制>



（墨田区地域公共交通計画より抜粋）

参考資料

1. 区内循環バス利用実態調査結果（2021（令和3）年実施）

1 利用実態調査について

令和3年11月に実施した利用実態調査結果

○調査方法

平日（令和3年11月22日※）と休日（11月28日）の各1日、
全ルート of 始発から最終便までの全便に調査員2名が乗車し、
乗車バス停・降車バス停・利用者の属性等を把握する
調査票の配布と回収を行った。

※平日の1便は都合により11月29日に実施

3

2 主な調査結果

（1）乗車人員

平日は3ルート合計で4,175人乗車／日、調査票の回収率は76.4%

休日は3ルート合計で4,175人乗車／日、調査票の回収率は76.4%

	平日 11月22日（月）			休日 11月28日（日）		
	乗車人員	調査票 回収数	回収割合 （%）	乗車人員	調査票 回収数	回収割合 （%）
北西部ルート	815	657	80.6	610	502	82.3
北東部ルート	1,416	1,085	76.6	1,100	797	72.5
南部ルート	1,944	1,447	74.4	1,449	1,234	85.2
合計	4,175	3,189	76.4	3,159	2,533	80.2

4

2 主な調査結果

(2) 前回調査（平成25）年度との比較

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。

※要因 北西部ルートは便数を減少 R3はコロナ禍で観光客が少ない

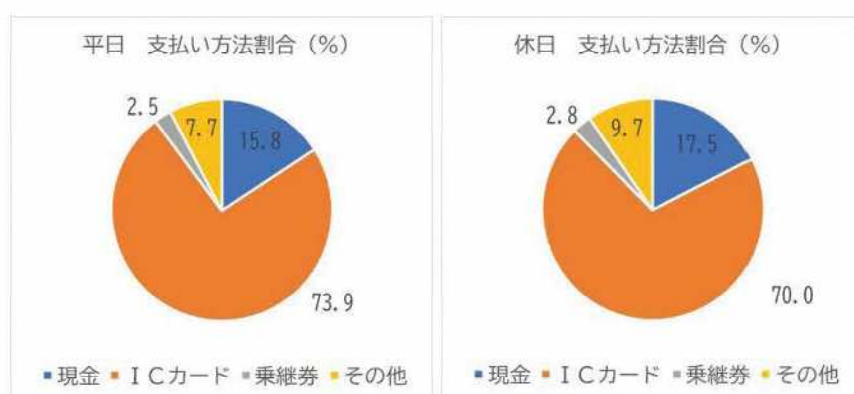
	平成25年	令和3年	増減率(%) (R3/H25)
平日 北西部ルート	1,120	815	72.8
北東部ルート	1,135	1,416	124.8
南部ルート	1,681	1,944	115.6
合計	3,936	4,175	106.1
休日 北西部ルート	1,051	610	58.0
北東部ルート	1,047	1,100	105.1
南部ルート	1,670	1,449	86.8
合計	3,768	3,159	83.8

5

2 主な調査結果

(3) 運賃の支払い方法

運賃の支払い方法は、約7割が交通系ICカードを利用
現金の利用は約2割



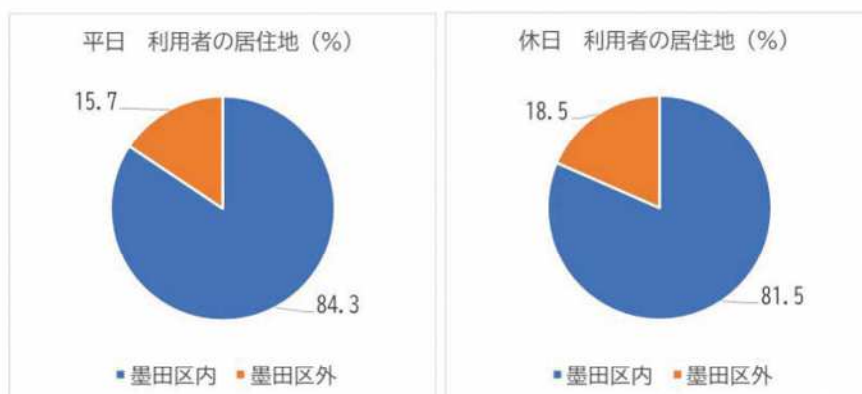
※調査員が乗車時に目視で調査。判別不明を除き割合を算出。

6

2 主な調査結果

(4) 居住地

利用者の約8割が区民



7

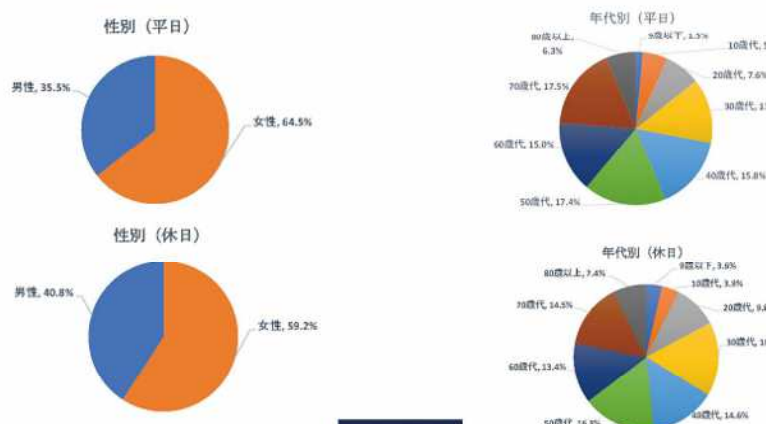
2 主な調査結果

(5) 利用者の性別・年齢層

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）の分布に大きな違いはない。

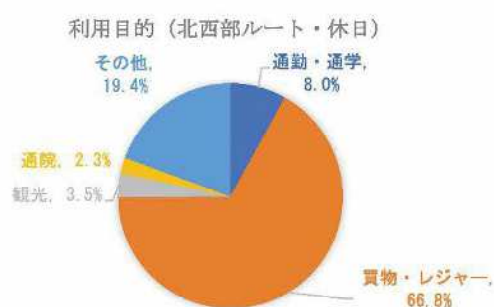
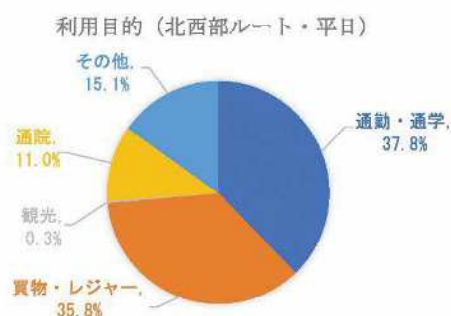


8

2 主な調査結果

(6) 利用目的

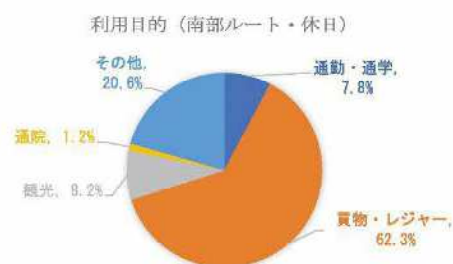
平日は通勤・通学の利用が比較的多い。特に北東部は約半数である。
平日は通院の利用も休日より多く、各ルートとも約1割程度となっている。
休日は各ルートとも買物・レジャーが6割強と高い比率を占めている。



9

2 主な調査結果

(6) 利用目的（ルート別）



10

2 主な調査結果

(7) 利用目的（年代別）

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。



11

2 主な調査結果

(8) 利用頻度（ルート別）

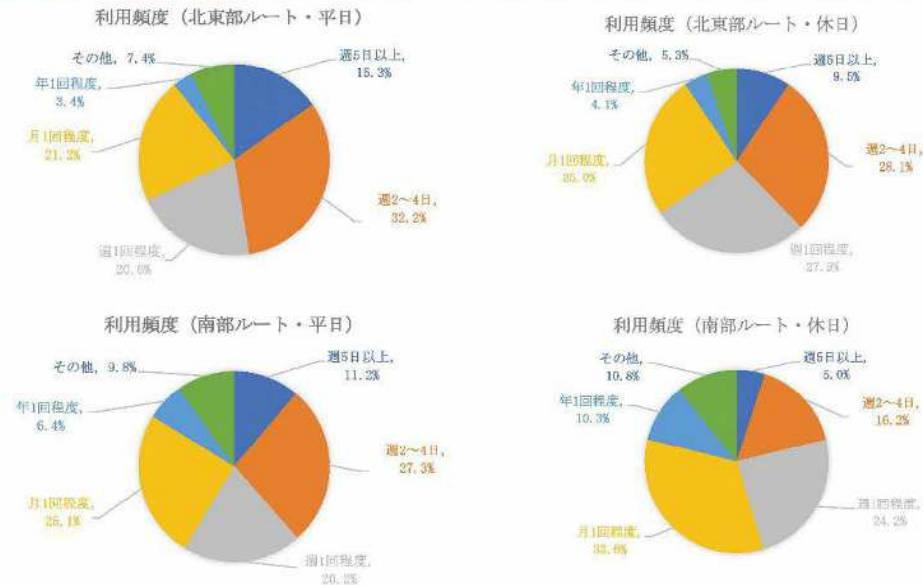
休日の南部ルートを除き、週2～4日の利用が最も多く、週1日以上の利用が5～7割を占めている。
月1回程度の利用に留まっている人が2～3割となっている。



12

2 主な調査結果

(8) 利用頻度（ルート別）



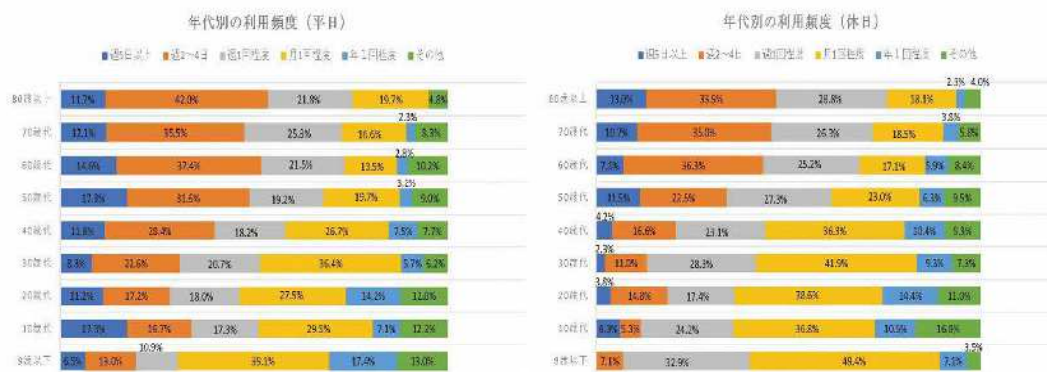
13

2 主な調査結果

(9) 利用頻度（年代別）

高い年代になるほど、利用頻度が高くなっている。

50歳代以上では、平日は週2～4日以上の利用が概ね5割となっている。



14

2 主な調査結果

(10) バス停別乗降人員

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・北東部、飛木稲荷神社／平日・北東部、
国技館・水上バス乗り場／平日・南部、森鷗外旧居跡／休日・北西部

15

2 主な調査結果

(10) バス停別乗降人員



16

2 主な調査結果

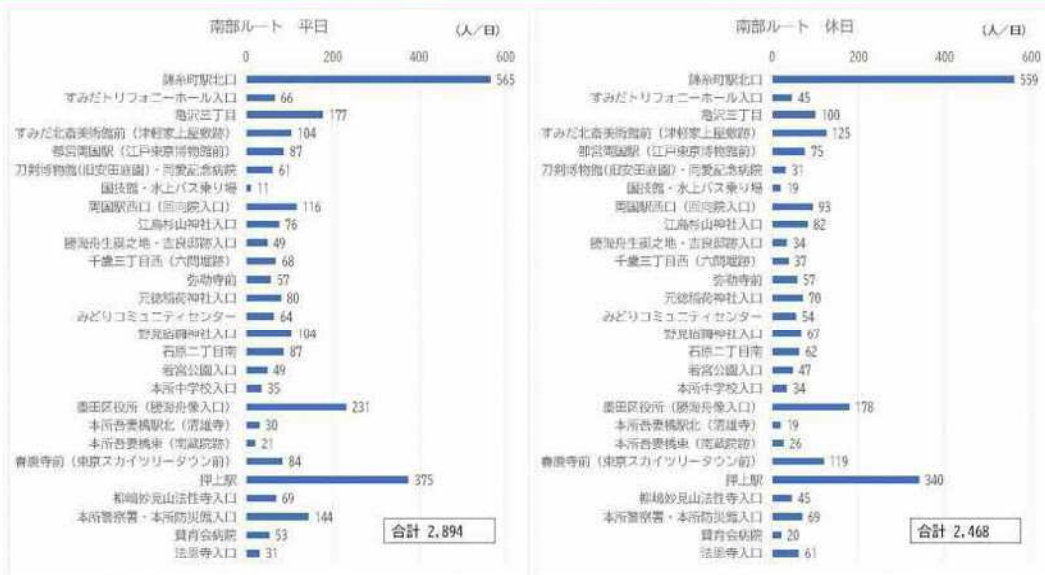
(10) バス停別乗降人員



17

2 主な調査結果

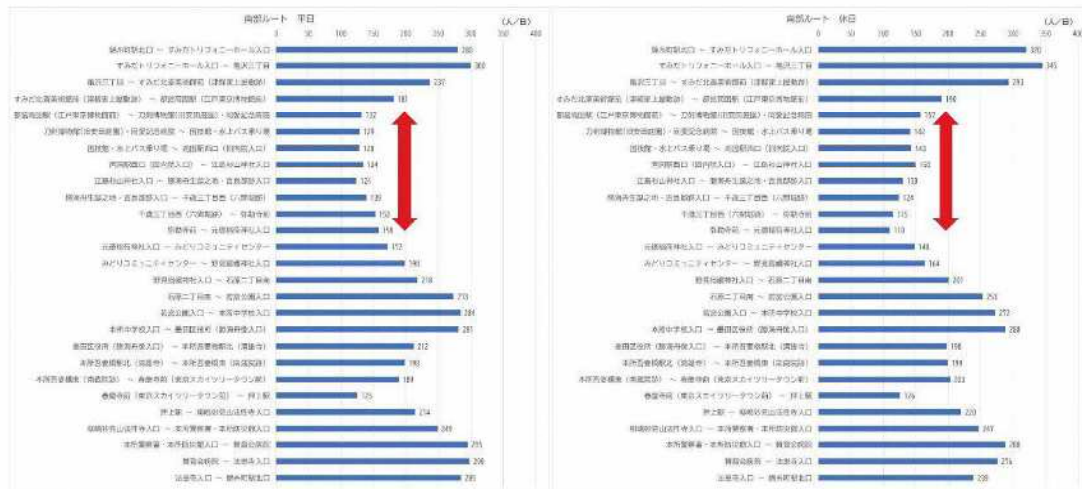
(10) バス停別乗降人員



18

2 主な調査結果

(11) 区間別乗車人員

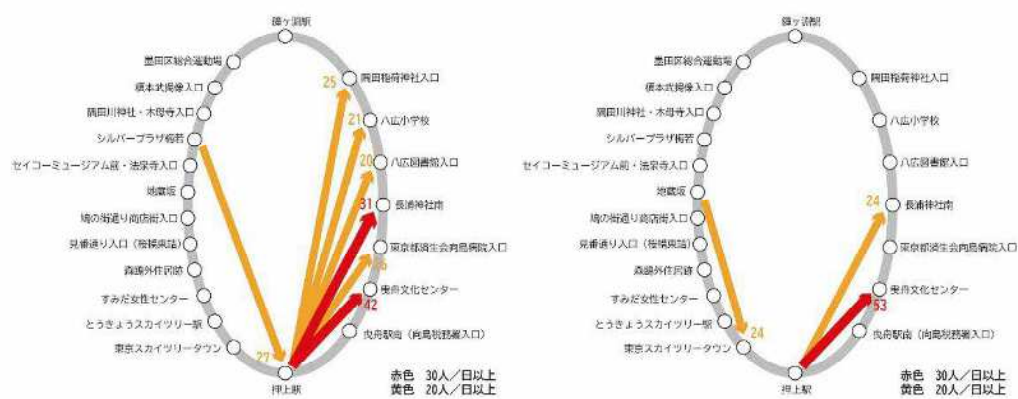


21

2 主な調査結果

(12) 利用が多いバス停区間

いずれのルートでも、利用が多い区間をみると、片方向の利用となっている。



22

2 主な調査結果

(12) 利用が多いバス停区間

<北西部ルート平日 乗車人員 10 人以上の区間>

乗車バス停	降車バス停	乗車人員
押上駅	曳舟文化センター	42
押上駅	長海神社南	31
シルバープラザ梅若	押上駅	27
押上駅	東京都済生会向島病院前	26
押上駅	隅田稲荷神社入口	25
押上駅	八広小学校	21
押上駅	八広図書館入口	20
地蔵坂	押上駅	19
見番通り入口 (桜橋東詰)	押上駅	17
押上駅	シルバープラザ梅若	15
鳩の街通り商店街入口	押上駅	14
押上駅	鐘ヶ淵駅	13
曳舟文化センター	隅田稲荷神社入口	12
押上駅	隅田川神社・木蓮寺入口	10
シルバープラザ梅若	とうきょうスカイツリー駅	10
シルバープラザ梅若	東京スカイツリータウン	10
セイコーミュージアム前・法泉寺入口	とうきょうスカイツリー駅	10
セイコーミュージアム前・法泉寺入口	押上駅	10

オレンジ色 30 以上 黄色 20 以上 緑色 10 以上

<北西部ルート休日 乗車人員 10 人以上の区間>

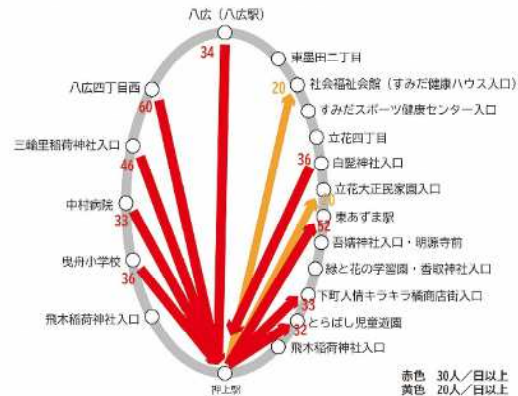
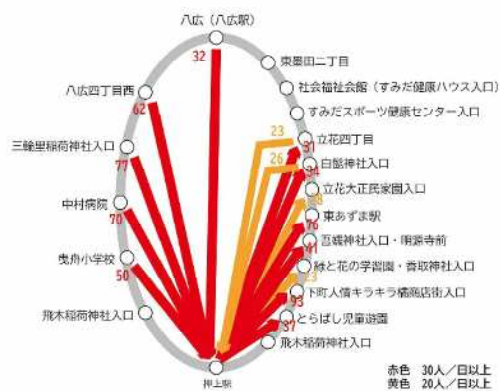
乗車バス停	降車バス停	利用者数
押上駅	曳舟文化センター	53
地蔵坂	とうきょうスカイツリータウン駅	24
押上駅	長海神社南	23
地蔵坂	押上駅	17
シルバープラザ梅若	押上駅	16
押上駅	隅田稲荷神社入口	14
セイコーミュージアム前・法泉寺入口	とうきょうスカイツリータウン駅	14
押上駅	八広図書館入口	13
押上駅	東京都済生会向島病院前	12
見番通り入口 (桜橋東詰)	とうきょうスカイツリータウン駅	11
曳舟文化センター	隅田稲荷神社入口	10
曳舟文化センター	墨田区総合運動場	10

オレンジ色 30 以上 黄色 20 以上 緑色 10 以上

23

2 主な調査結果

(12) 利用が多いバス停区間



24

2 主な調査結果

(12) 利用が多いバス停区間

<北東部ルート平日 乗車人員 10 人以上の区間>

乗車バス停	降車バス停	利用者数
押上駅	下町人情キラキラ橋商店街入口	93
三輪里稲荷神社入口	押上駅	77
押上駅	東あずま駅	76
中村病院	押上駅	70
八広四丁目西	押上駅	62
曳舟小学校	押上駅	59
押上駅	吾妻神社入口・明源寺前	41
押上駅	とらばし児童遊園	37
押上駅	白髭神社入口	34
八広（八広駅）	押上駅	32
押上駅	立花四丁目	31
押上駅	立花大正民家園入口	28
白髭神社入口	押上駅	26
押上駅	緑と花の学習園・香取神社入口	23
立花四丁目	押上駅	23
東墨田二丁目	押上駅	19
押上駅	八広（八広駅）	18
押上駅	すみだスポーツ健康センター入口	16
社会福祉会館（すみだ健康ハウス入口）	押上駅	14
押上駅	社会福祉会館（すみだ健康ハウス入口）	13
押上駅	八広四丁目西	12
立花大正民家園入口	押上駅	11

オレンジ色 30 以上 黄色 20 以上 緑色 10 以上

<北東部ルート休日 乗車人員 10 人以上の区間>

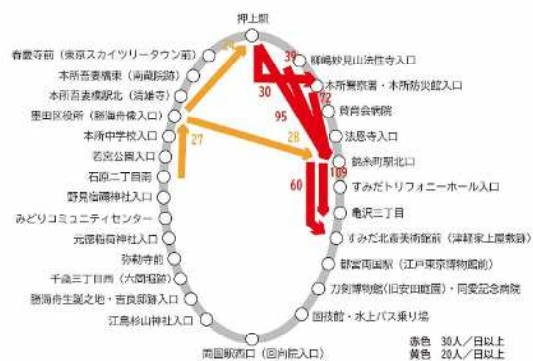
乗車バス停	降車バス停	利用者数
八広四丁目西	押上駅	60
押上駅	東あずま駅	52
三輪里稲荷神社入口	押上駅	46
曳舟小学校	押上駅	36
白髭神社入口	押上駅	36
八広（八広駅）	押上駅	34
中村病院	押上駅	33
押上駅	下町人情キラキラ橋商店街入口	33
押上駅	とらばし児童遊園	32
すみだスポーツ健康センター入口	押上駅	25
押上駅	立花大正民家園入口	20
押上駅	社会福祉会館（すみだ健康ハウス入口）	20
押上駅	立花四丁目	19
押上駅	吾妻神社入口・明源寺前	18
押上駅	八広（八広駅）	18
立花大正民家園入口	押上駅	18
押上駅	白髭神社入口	17
東あずま駅	押上駅	16
押上駅	緑と花の学習園・香取神社入口	15
押上駅	すみだスポーツ健康センター入口	15
社会福祉会館（すみだ健康ハウス入口）	押上駅	10
曳舟小学校	押上駅	10
東墨田二丁目	押上駅	10

オレンジ色 30 以上 黄色 20 以上 緑色 10 以上

25

2 主な調査結果

(12) 利用が多いバス停区間



26

2 主な調査結果

(12) 利用が多いバス停区間

<南部ルート平日 乗車人員10人以上の区間>

乗車バス停	降車バス停	利用者数
錦糸町駅北口	亀沢三丁目	109
押上駅	錦糸町駅北口	95
本所警察署・本所防災館入口	錦糸町駅北口	72
錦糸町駅北口	すみだ北斎美術館前（津軽家上層階）	60
稲城妙見山法性寺入口	錦糸町駅北口	39
押上駅	本所警察署・本所防災館入口	38
墨田区役所（墨海舟像入口）	錦糸町駅北口	28
石原二丁目南	墨田区役所（墨海舟像入口）	27
墨田区役所（墨海舟像入口）	押上駅	24
すみだトリフォニーホール入口	都営両国駅（江戸東京博物館前）	19
亀沢三丁目	両国駅西口（回内院入口）	19
野見宿禰神社入口	押上駅	19
石原二丁目南	押上駅	18
亀沢三丁目	都営両国駅（江戸東京博物館前）	17
野見宿禰神社入口	墨田区役所（墨海舟像入口）	17
錦糸町駅北口	千歳三丁目西（六間道路）	16
みどりコミュニティセンター	墨田区役所（墨海舟像入口）	16
押上駅	賛育会病院	16
押上駅	法恩寺入口	16
賛育会病院	錦糸町駅北口	16
錦糸町駅北口	都営両国駅（江戸東京博物館前）	14
錦糸町駅北口	江島村山神社入口	14
元徳稲荷神社入口	墨田区役所（墨海舟像入口）	14
押上駅	すみだ北斎美術館前（津軽家上層階）	13
千歳三丁目西（六間道路）	野見宿禰神社入口	12
錦糸町駅北口	刀剣博物館（旧金田義興）・同愛記念病院	11
刀剣博物館（旧金田義興）・同愛記念病院	押上駅	11
錦糸町駅北口	元徳稲荷神社入口	10
両国駅西口（回内院入口）	元徳稲荷神社入口	10
若宮公園入口	墨田区役所（墨海舟像入口）	10

オレンジ色 30 以上 黄色 20 以上 緑色 10 以上

<南部ルート平日 乗車人員10人以上の区間>

乗車バス停	降車バス停	利用者数
押上駅	錦糸町駅北口	107
錦糸町駅北口	すみだ北斎美術館前（津軽家上層階）	77
錦糸町駅北口	亀沢三丁目	48
本所警察署・本所防災館入口	錦糸町駅北口	40
押上駅	法恩寺入口	34
錦糸町駅北口	江島村山神社入口	33
錦糸町駅北口	都営両国駅（江戸東京博物館前）	28
稲城妙見山法性寺入口	錦糸町駅北口	22
野見宿禰神社入口	墨田区役所（墨海舟像入口）	21
元徳稲荷神社入口	墨田区役所（墨海舟像入口）	20
石原二丁目南	押上駅	20
錦糸町駅北口	千歳三丁目西（六間道路）	18
錦糸町駅北口	妙善寺前	18
石原二丁目南	墨田区役所（墨海舟像入口）	18
野見宿禰神社入口	奇慶寺前（東京スカイツリータウン前）	15
錦糸町駅北口	墨田区役所（墨海舟像入口）	14
若宮公園入口	押上駅	14
押上駅	亀沢三丁目	14
錦糸町駅北口	墨海舟生誕之地・吉良邸跡入口	13
亀沢三丁目	両国駅西口（回内院入口）	13
墨田区役所（墨海舟像入口）	錦糸町駅北口	13
みどりコミュニティセンター	墨田区役所（墨海舟像入口）	12
野見宿禰神社入口	押上駅	12
石原二丁目南	奇慶寺前（東京スカイツリータウン前）	12
すみだトリフォニーホール入口	都営両国駅（江戸東京博物館前）	11
両国駅西口（回内院入口）	押上駅	11
本所中学校入口	奇慶寺前（東京スカイツリータウン前）	11
押上駅	すみだ北斎美術館前（津軽家上層階）	11
元徳稲荷神社入口	奇慶寺前（東京スカイツリータウン前）	10

オレンジ色 30 以上 黄色 20 以上 緑色 10 以上

27

2 主な調査結果

(13) 時間帯別の乗車人員

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）

28

2 主な調査結果

(13) 時間帯別の乗車人員



29

2 主な調査結果

(13) 時間帯別の乗車人員



30

2 主な調査結果

(13) 時間帯別の乗車人員



<平日の区間別乗車人員>

区内循環バス
区間別乗車人員・平日
(2021年調査時)

ルート

■ 北西部ルート

■ 北東部ルート

■ 南部ルート

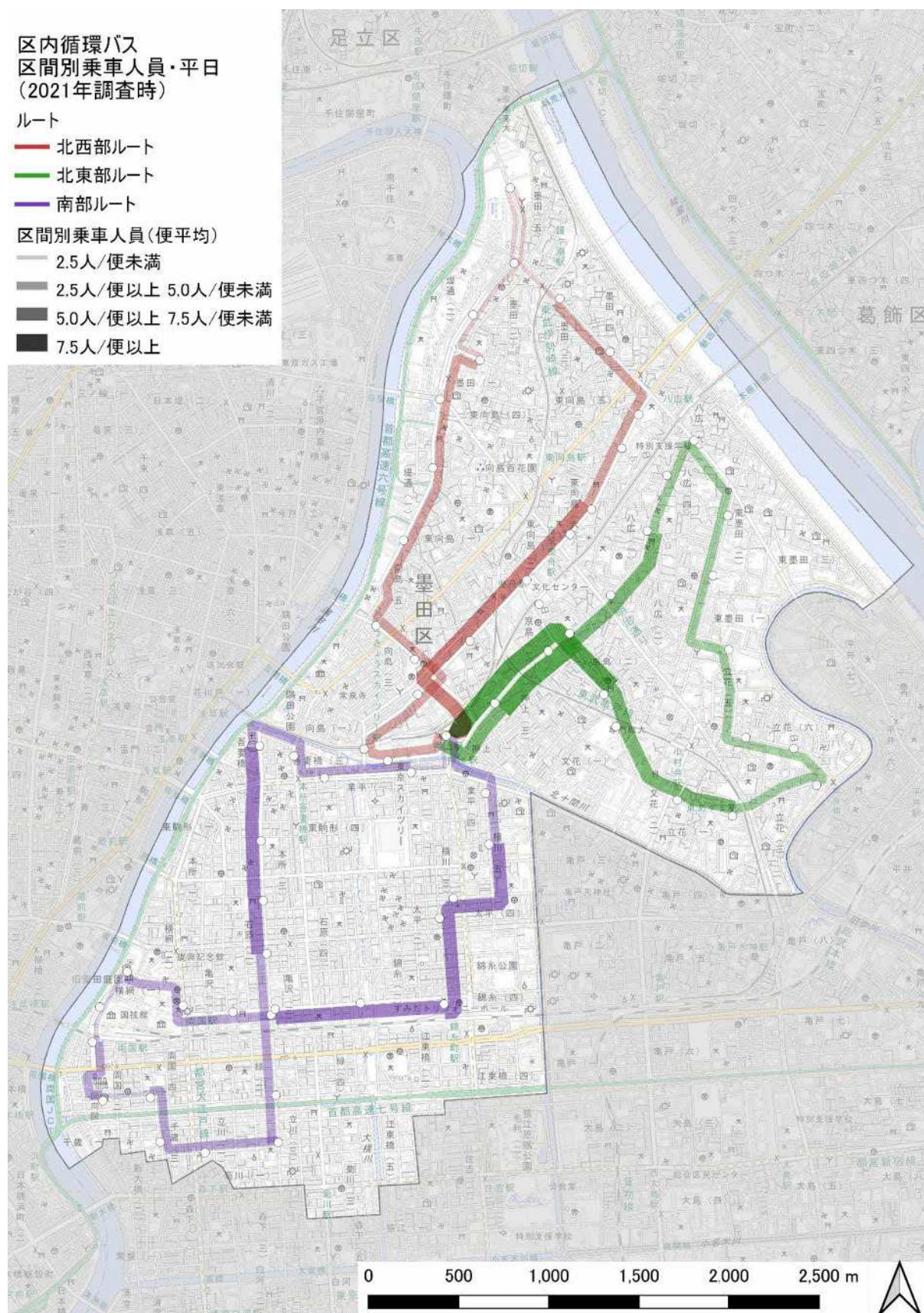
区間別乗車人員(便平均)

■ 2.5人/便未満

■ 2.5人/便以上 5.0人/便未満

■ 5.0人/便以上 7.5人/便未満

■ 7.5人/便以上



<休日の区間別乗車人員>

区内循環バス
区間別乗車人員・休日
(2021年調査時)

ルート

■ 北西部ルート

■ 北東部ルート

■ 南部ルート

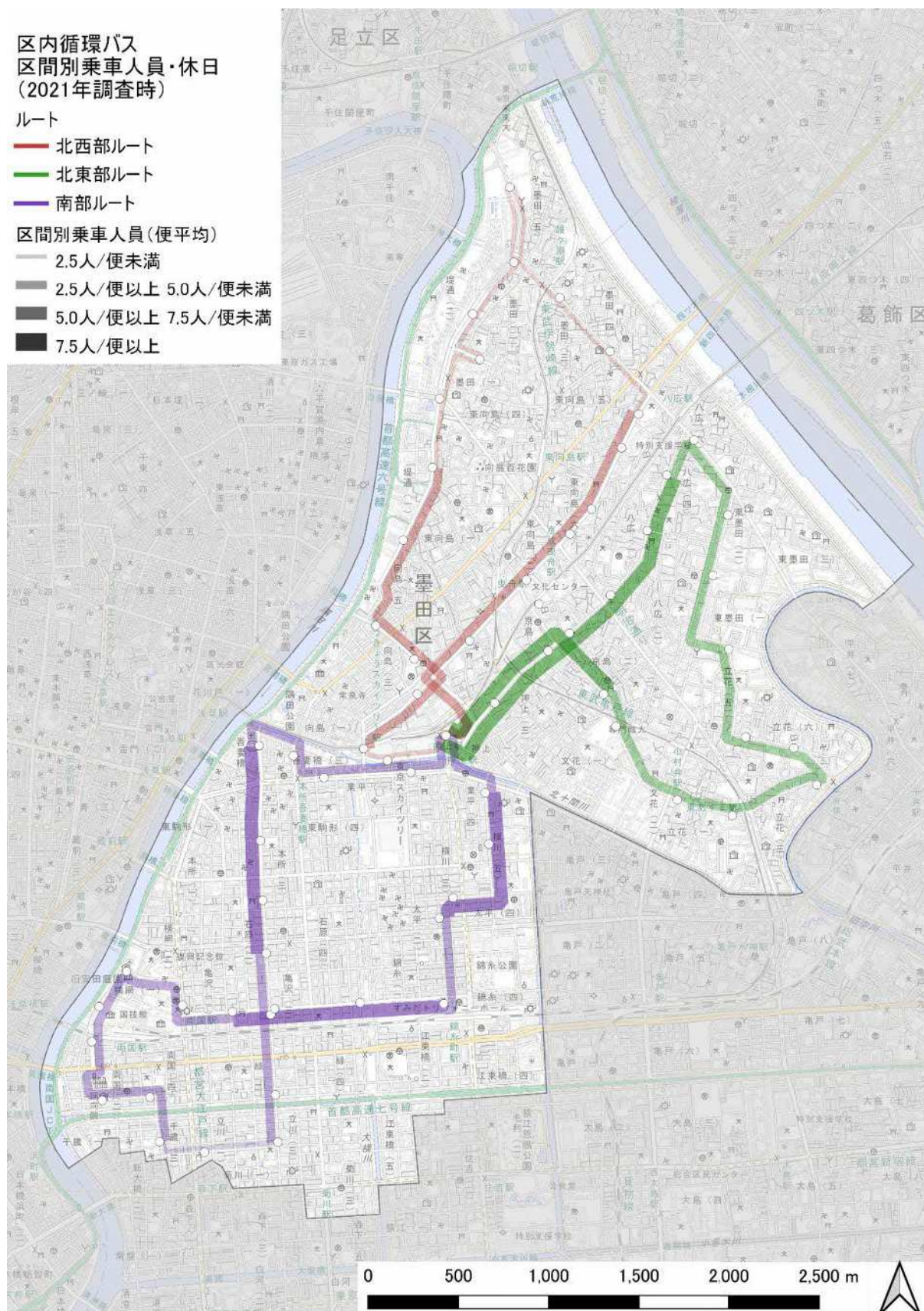
区間別乗車人員(便平均)

■ 2.5人/便未満

■ 2.5人/便以上 5.0人/便未満

■ 5.0人/便以上 7.5人/便未満

■ 7.5人/便以上



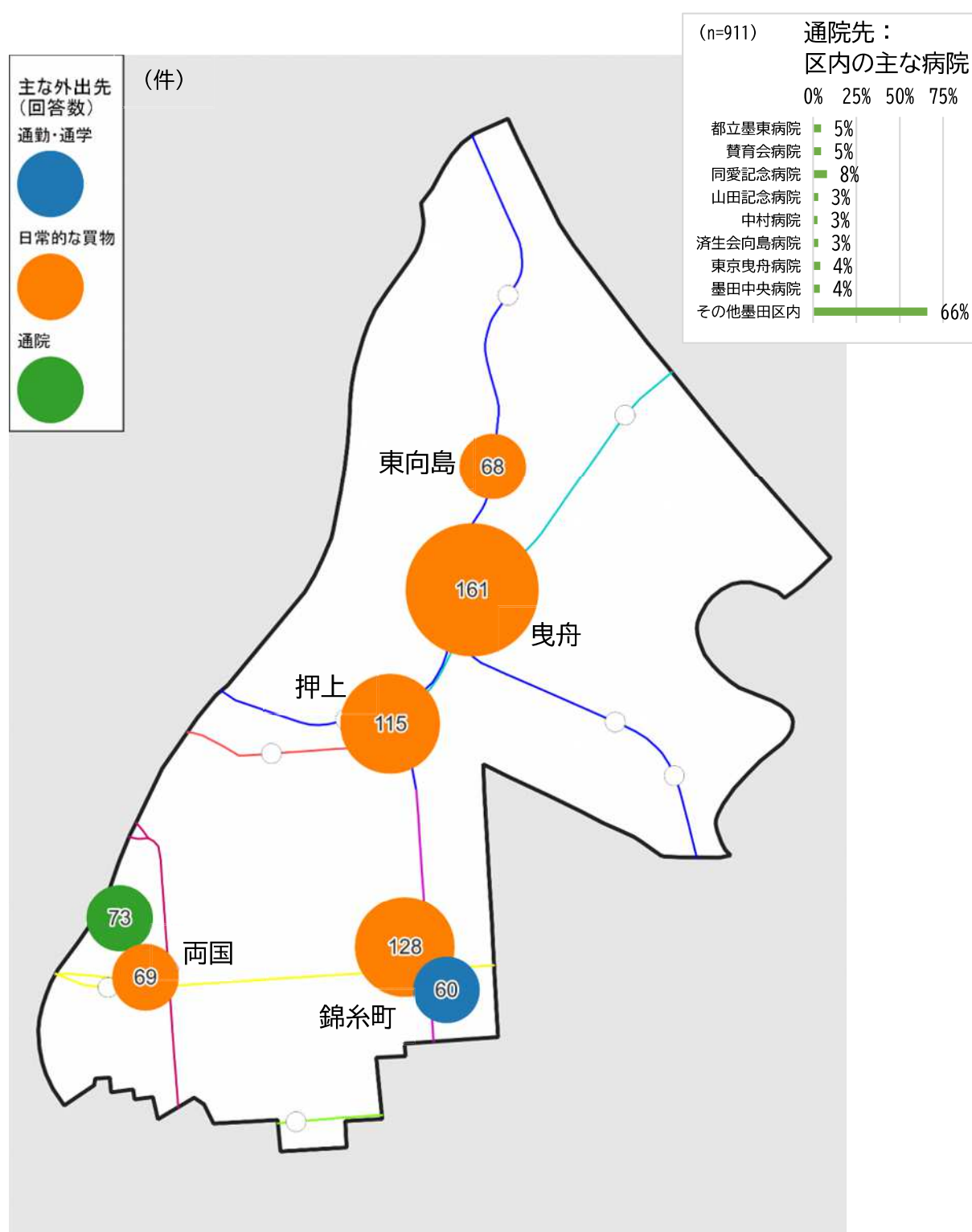
まとめ

- ・ 区内循環バスは区民の通勤・通学や買物といった生活利用が主となっている。
- ・ 3ルート中北西部ルートの利用が少ない。
- ・ 北西部ルートの北部や南部ルートの両国駅周辺など、押上駅から離れた区間では利用が少ない。
- ・ 片方向の利用が多い区間が見られる。
- ・ 早朝と夜間の利用が少ない。(※なお、当該時間帯は 2024(令和6)年までに減便済み)

2. 公共交通に関する区民アンケート結果（2023（令和5）年実施）

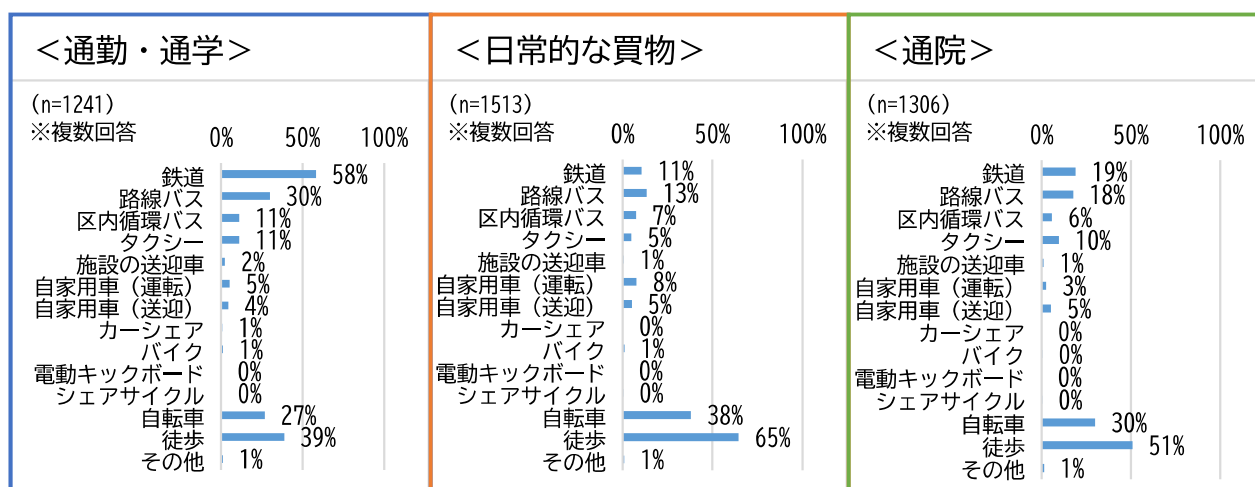
（1）移動先

区内の移動先で多い場所（回答数 50 以上）を外出目的別にイメージ化すると、通勤・通学においては錦糸町が多くなっており、日常的な買物では曳舟、錦糸町、押上が多くなっている。通院については、大きな病院よりも小規模な病院・医院に分散している状況である。



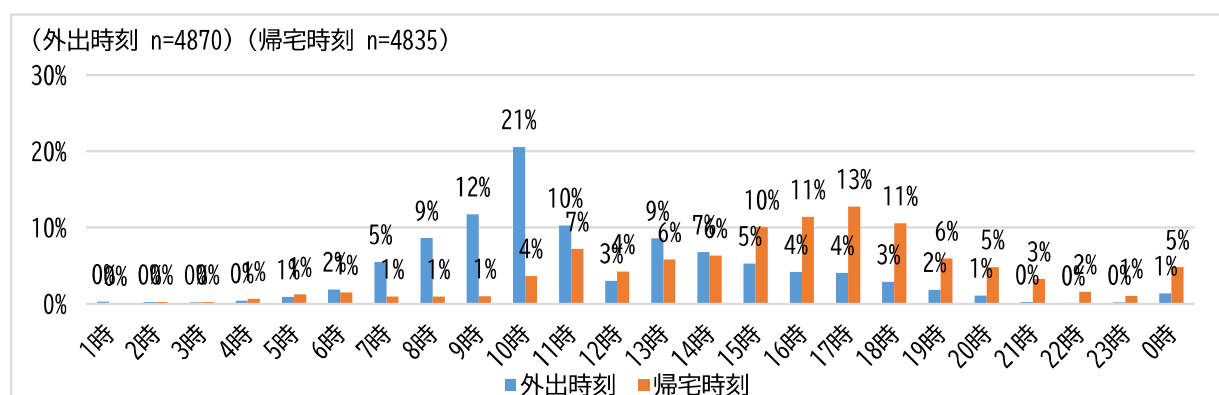
(2) 交通手段

交通手段については、通勤・通学において公共交通機関の比率が高く、日常的な買物や通院では徒歩での移動が多くなっている。



(3) 外出時刻・帰宅時刻

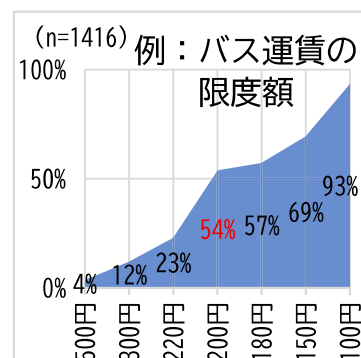
外出時刻は 10 時台を中心に午前中が多く、帰宅時刻は 17 時台を中心に夕方が多くなっている。



(4) サービス水準

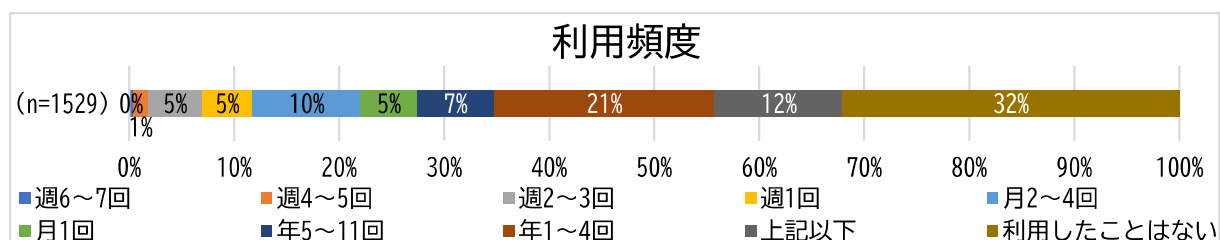
公共交通のサービス水準の許容値の回答から、約5割の人が許容するサービス水準を整理すると、以下のとおりとなった。

	バス	タクシー
運賃	200 円(54%)	1,000 円(60%)
運行時間帯	8時(65%) ～20 時(54%)	8時(59%) ～20 時(52%)
待ち時間	10 分(83%)	—
バス停までの徒歩時間	10 分(48%)	—



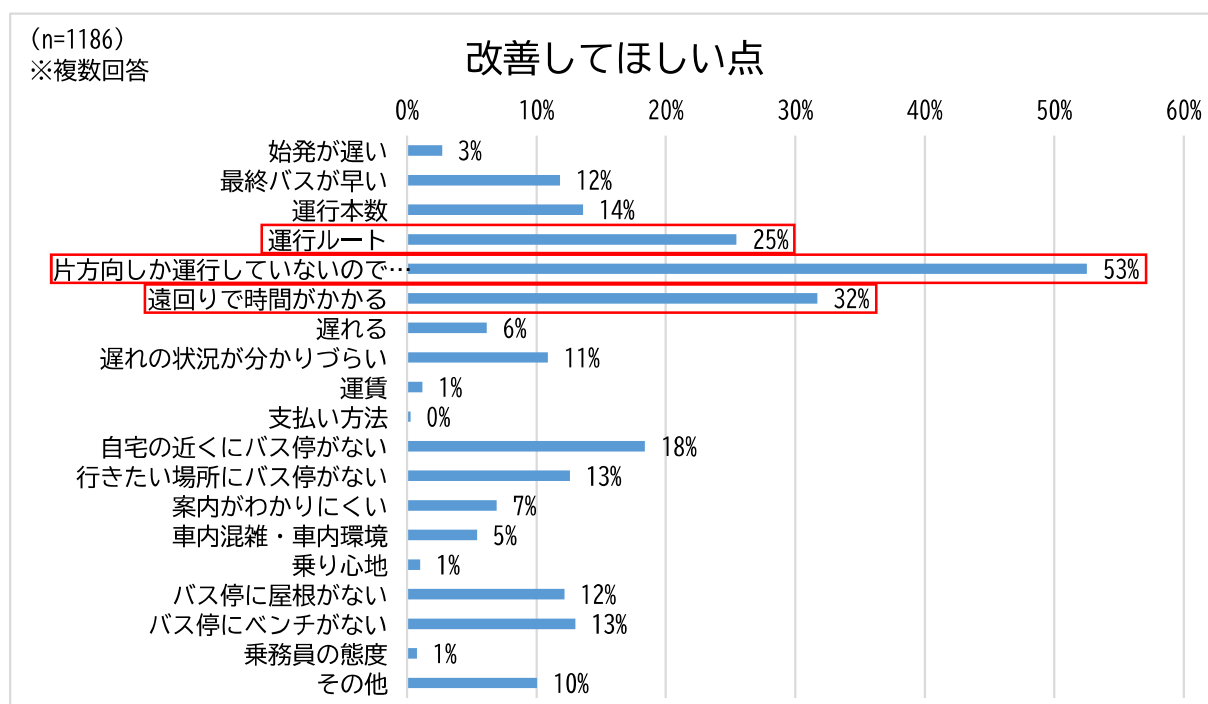
(5) 区内循環バスの利用頻度

回答者の7割近くが区内循環バスを利用したことがあると回答した。その中では年1～4回という回答が最も多くなっている。



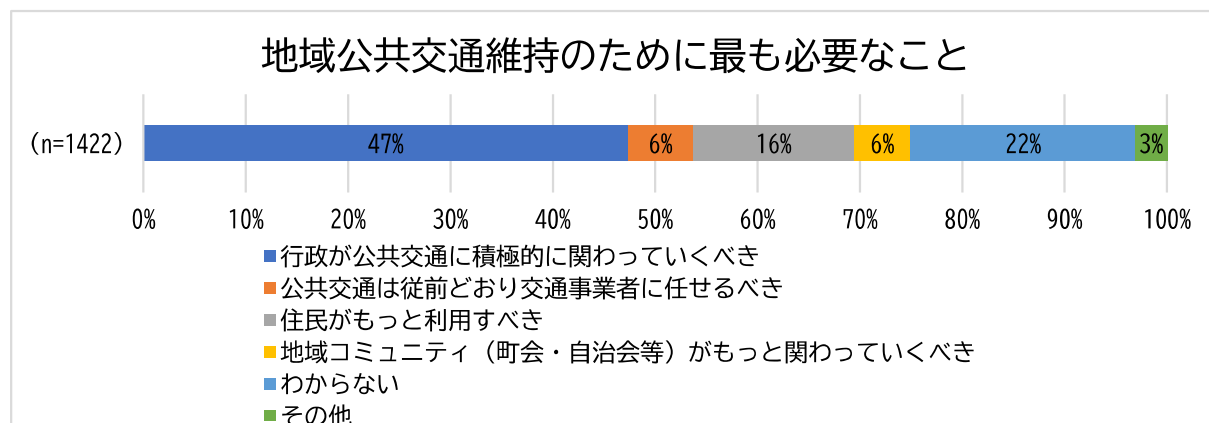
(6) 区内循環バスの改善してほしい点

区内循環バスの改善してほしい点として、「片方向しか運行していないので不便」が53%と最も多く、次いで「遠回りで時間がかかる」「運行ルート」が多く挙げられた。



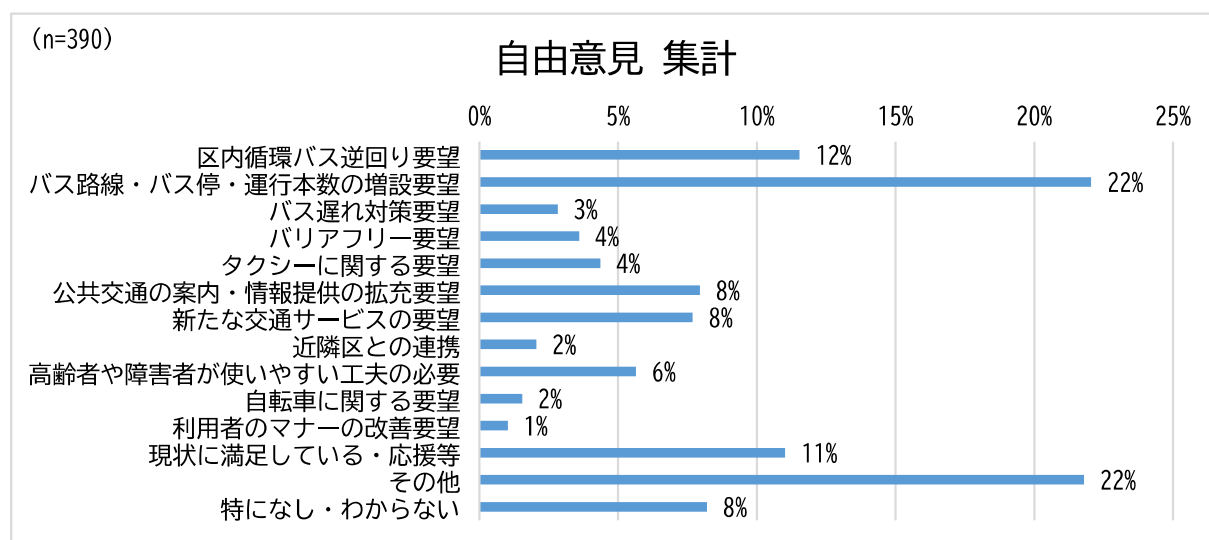
(7) 墨田区の公共交通に対する考え

今後、地域公共交通計画を維持していくために最も必要だと思うこととして、「行政が公共交通に積極的に関わっていくべき」という回答が47%と最も多くなっている。



(8) 自由意見

自由意見は390件あった。主なものを集計して示すと、バス路線・バス停・運行本数の増設を要望する意見が22%、区内循環バスの逆回りを要望する意見が12%あった。



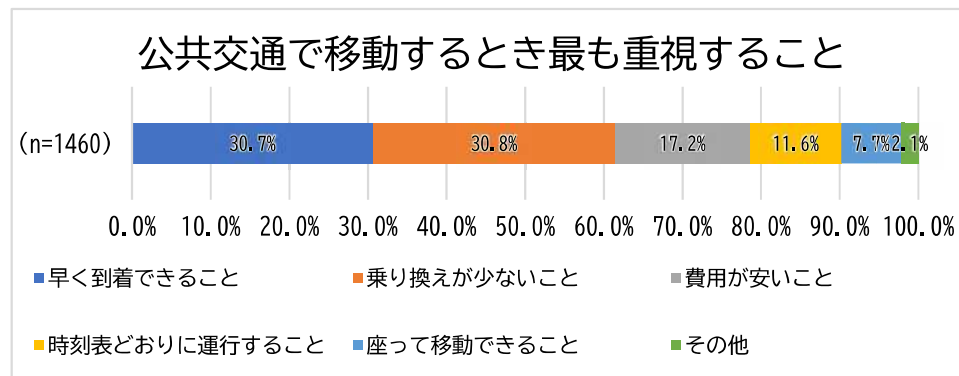
(9) まとめ

- ・ 区民の買物先は曳舟駅周辺が最も多い。
- ・ バス運賃の許容値では、200円まで許容できる回答者が過半数となっている。
- ・ 区内循環バスは区民の約3割は利用したことがなく、対して週1回以上利用しているのは約1割となっており、区民の中でも利用している人は限られている。
- ・ 運行ルートが片方向であることや遠回りで時間がかかることに対する改善要望が多い。

3. 区内循環バスに関する区民アンケート結果（2025（令和7）年実施）

（1）公共交通で移動するとき最も重視すること

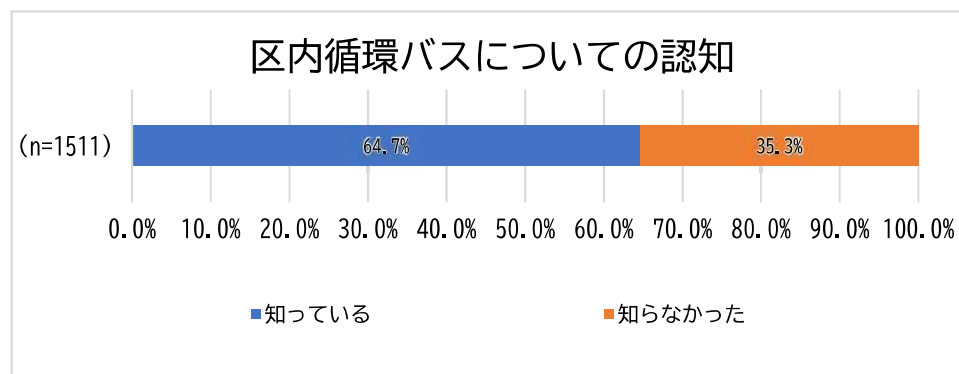
公共交通で移動するとき最も重視することは、「乗り換えが少ないこと」が 30.8%、「早く到着できること」が 30.7%と多くなっている。



（2）区内循環バスの利用状況

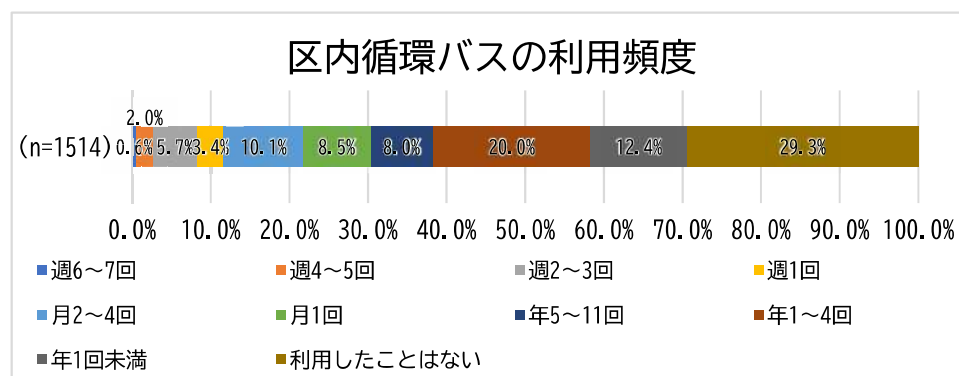
①認知度

区内循環バスの概要（運行ルート、運賃等）の認知度は、「知っている」が 64.7%となっている。



②利用頻度

区内循環バスの利用頻度は、回答者の 70.7%が一度は利用したことがあり、30.3%が月1回以上、11.7%が週1回以上利用している。

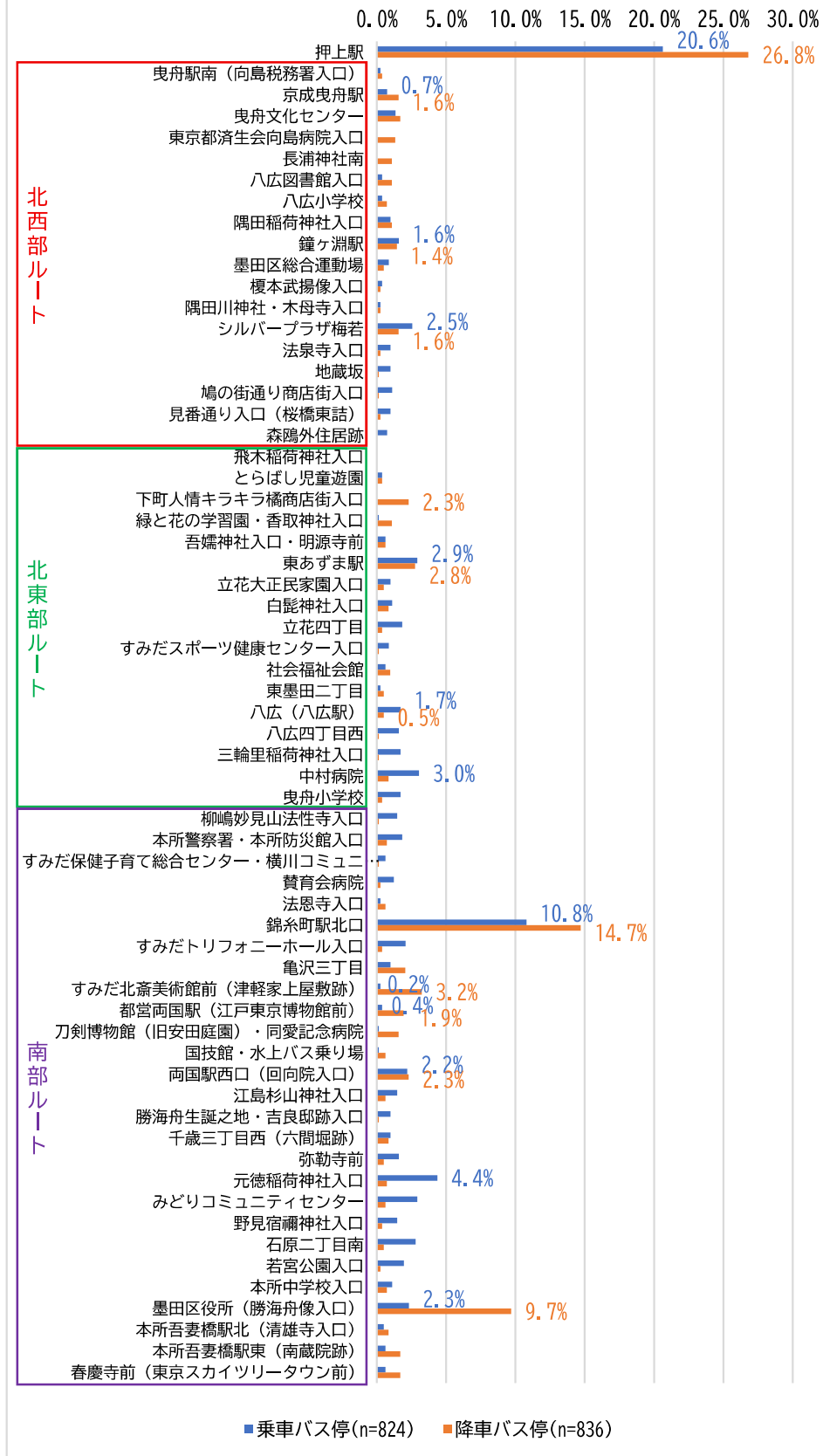


③最もよく使うバス停

最もよく使うバス停は、「押上駅」が、乗車では全体の 20.6%、降車では 26.8%と最も多くなっている。次いで「錦糸町駅北口」が、乗車では 10.8%、降車では 14.7%と多くなっている。その他、主な駅の外、「シルバープラザ梅若」「すみだ北斎美術館前(津軽家上屋敷後)」「元徳稲荷神社入口」「墨田区役所(勝海舟像入口)」といった施設最寄りのバス停の乗降が一定程度見られる。

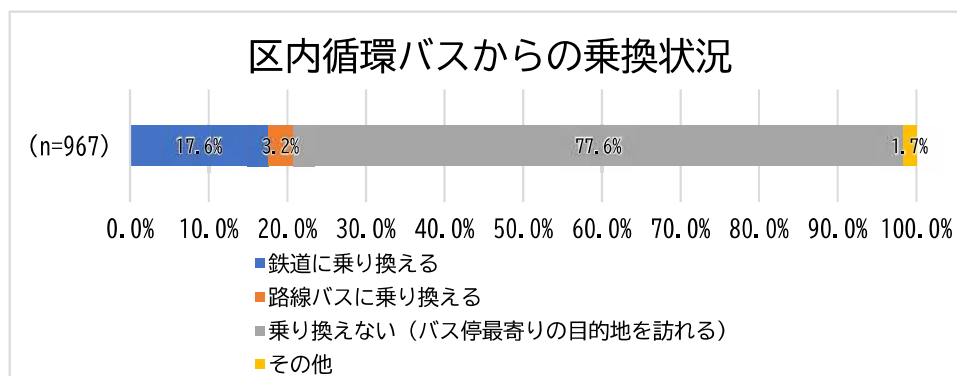
また、各ルートとも片方向運行の前半のバス停では降車が、後半のバス停では乗車が多い傾向が見られる。

最もよく使うバス停

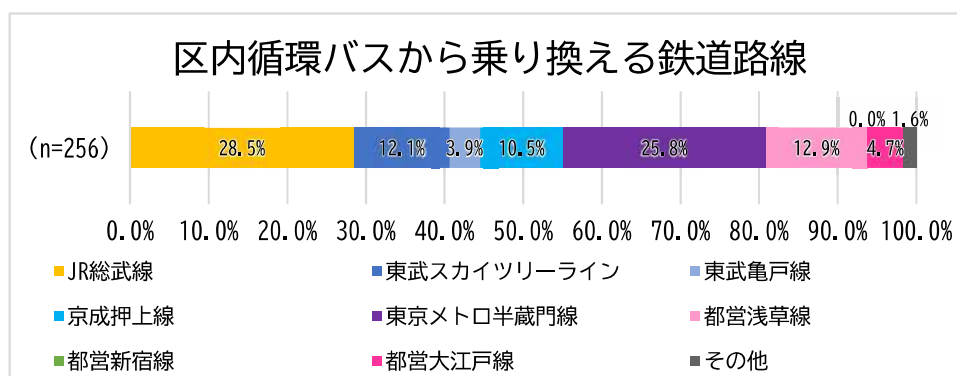


④乗換状況

目的地に向かう際に、降車バス停から鉄道や路線バスに乗り換えるかどうかについて、「乗り換えない(バス停最寄りの目的地を訪れる)」が77.6%と最も多くなっている。「鉄道に乗り換える」は17.6%、「路線バスに乗り換える」は3.2%となっている。

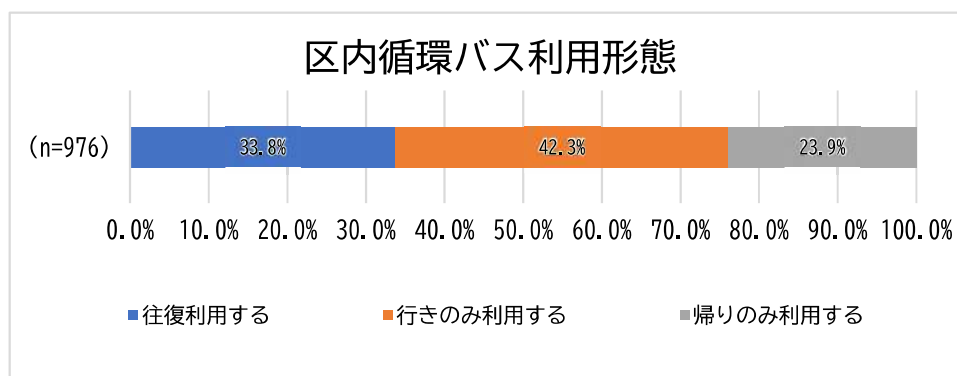


鉄道に乗り換える場合の路線については、JR 総武線が28.5%、東京メトロ半蔵門線が25.8%と多くなっている。



⑤往復/片道利用の状況

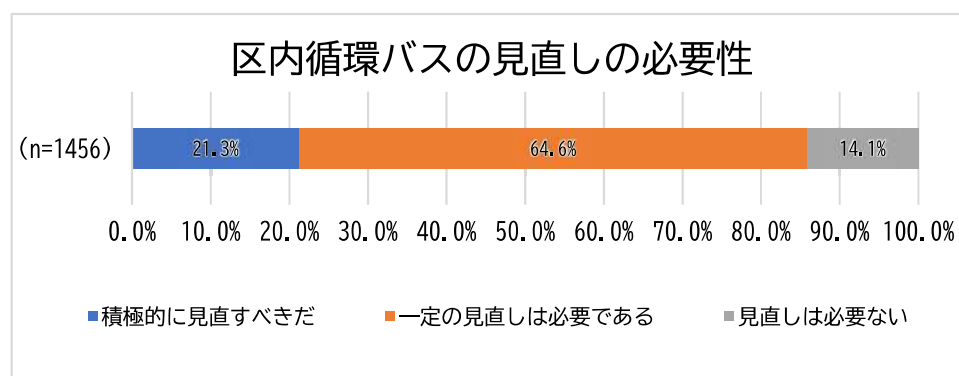
往復/片道利用の状況については、「往復利用する」が33.8%、「行きのみ利用する」もしくは「帰りのみ利用する」の片道利用が66.2%となっている。



(3) 区内循環バスの見直しについて

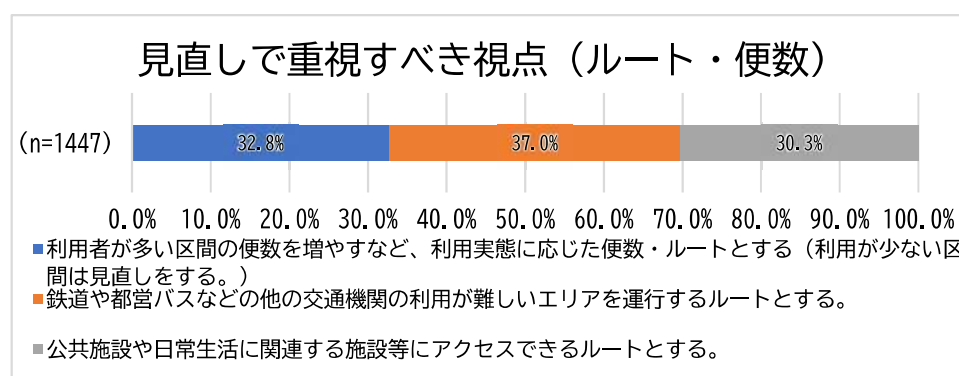
①見直しの必要性

区内循環バスの見直しの必要性については、「一定の見直しは必要である」が 64.6%と最も多くなっている。



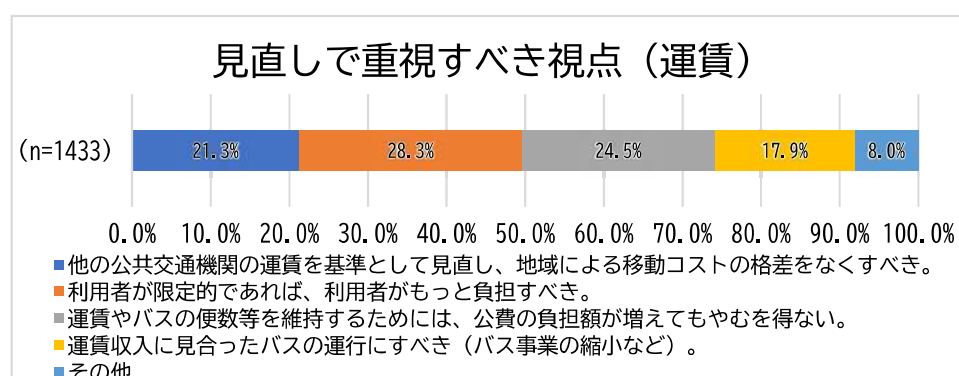
②見直しで重視すべき視点（ルート・便数）

見直しに際し、ルートや便数の面で重視すべき視点として、「鉄道や都営バスなどの他の交通機関の利用が難しいエリアを運行するルートとする。」が 37.0%と最も多くなっている。



③見直しで重視すべき視点（運賃）

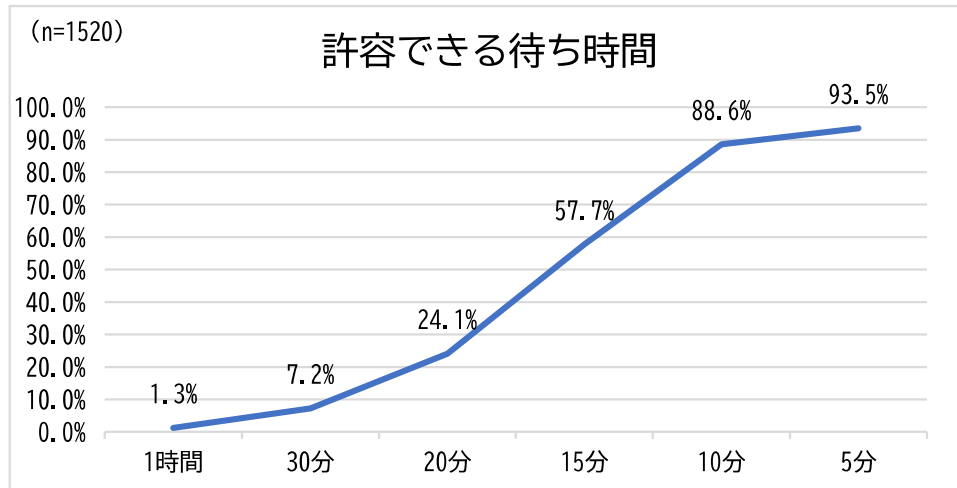
見直しに際し、運賃の面で重視すべき視点として、「利用者が限定的であれば、利用者がもっと負担すべき」が 28.3%と最も多くなっている。



（４）区内循環バスに求める水準

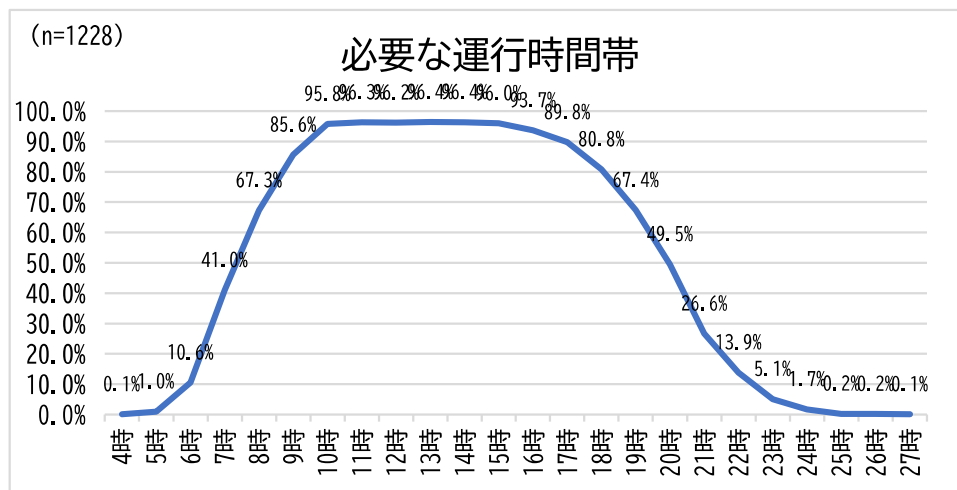
①許容できる待ち時間

区内循環バスの利用を想定したとき許容できる待ち時間は、回答者の過半数を上回るのは 15 分(57.7%)となっている。



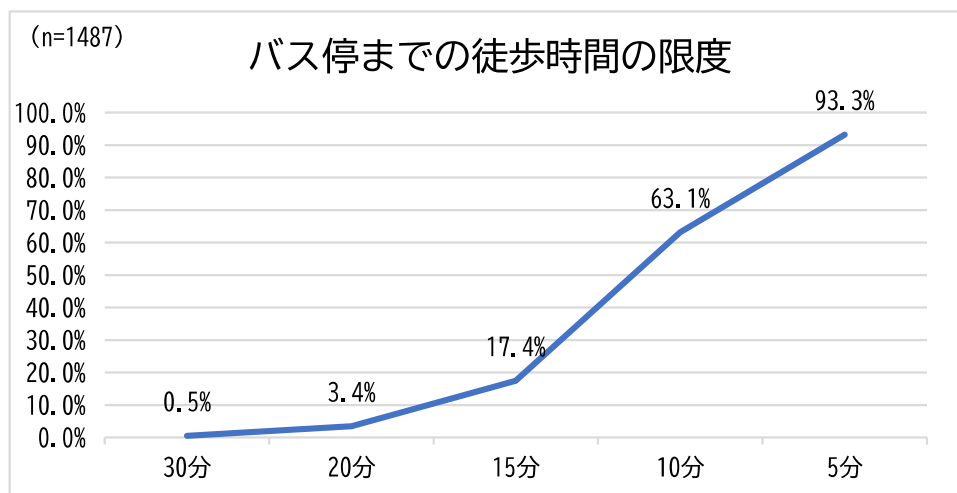
②必要な運行時間帯

区内循環バスの利用を想定したとき必要な運行時間帯は、回答者の約過半数を上回るのは 8 時(67.3%)～20 時(49.5%)となっている。



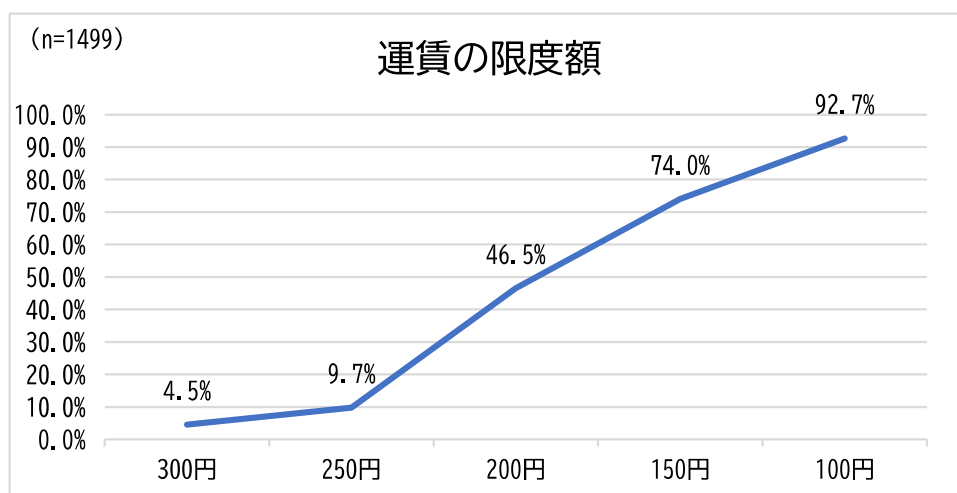
③バス停までの徒歩時間の限度

区内循環バスの利用を想定したときバス停までの徒歩時間の限度は、回答者の過半数を上回るのは10分(63.1%)となっている。



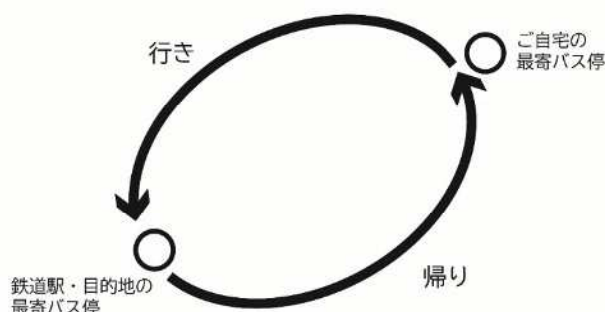
④運賃の限度額

区内循環バスの利用を想定したとき片道1回あたりの運賃の限度額は、回答者の約過半数を上回るのは200円(46.5%)となっている。



(5) 区内循環バスの所要時間による利用意向

区内循環バスを利用して目的地に行く場合を想定し、バスの行きと帰りの所要時間のケース別に、往復利用するか、行きのみ利用するか、帰りのみ利用するか、いずれにしても利用しないかを設問した。



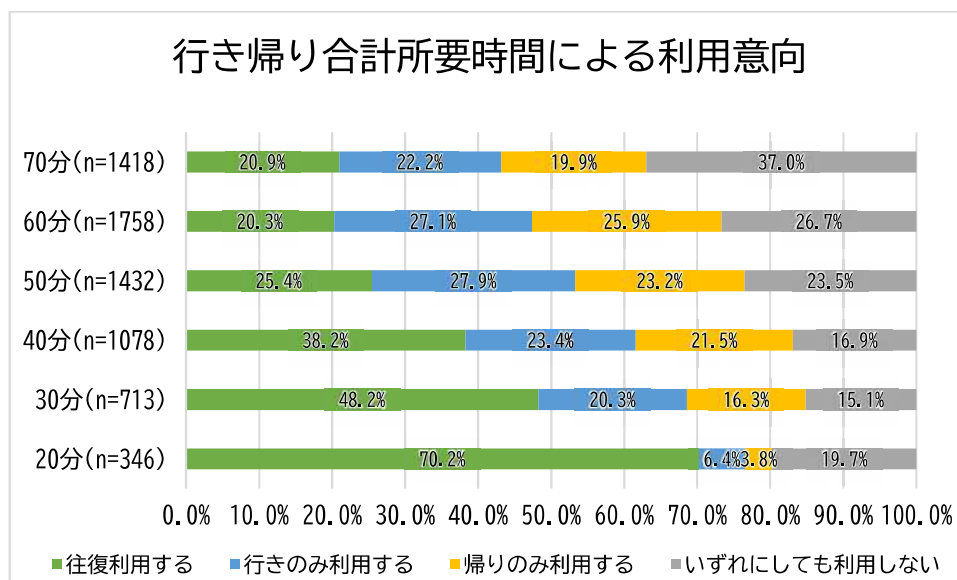
単純集計結果は以下の通り。

例えば行き 30 分のケースでは、帰りが 10 分の場合は行きは利用せず帰りのみ利用する回答が多いのに対し、帰りが 30 分のケースでは往復利用する回答が多くなっている。行きのみ・帰りのみの所要時間の長短よりも、行きと帰りの所要時間の比率によって、往復利用するか否かを想定していると見られる。

		帰り				
		10分	20分	30分	40分	50分
行き	10分	70.2%	41.6%	16.2%	8.2%	8.0%
	20分	6.4%	32.6%	55.4%	60.4%	60.7%
	30分	3.8%	7.8%	10.1%	10.7%	9.6%
	40分	19.7%	18.0%	18.3%	20.7%	21.7%
	50分	54.1%	72.9%	33.2%	10.1%	8.2%
行き	10分	9.5%	4.3%	38.3%	58.4%	60.3%
	20分	23.7%	3.8%	2.4%	3.0%	2.7%
	30分	12.7%	19.0%	26.1%	28.5%	28.8%
	40分	23.0%	46.9%	53.9%	32.0%	
	50分	14.6%	5.9%	3.5%	18.2%	
行き	10分	48.9%	20.2%	1.4%	1.4%	
	20分	13.5%	27.0%	41.2%	48.3%	
	30分	11.2%	20.2%	33.6%		
	40分	10.4%	7.3%	3.5%		
	50分	58.4%	51.5%	17.7%		
行き	10分	20.0%	21.0%	45.2%		
	20分	6.4%	10.1%			
	30分	8.4%	4.9%			
	40分	65.4%	59.5%			
	50分	19.8%	25.4%			
		往復利用する				
		行きのみ利用する				
		帰りのみ利用する				
		いずれにしても利用しない				

行きと帰りを合計した所要時間ごとに利用意向を集計する(例:行き 20 分・帰り 10 分のケースと行き 10 分・帰り 20 分のケースを合算し 30 分として集計)。

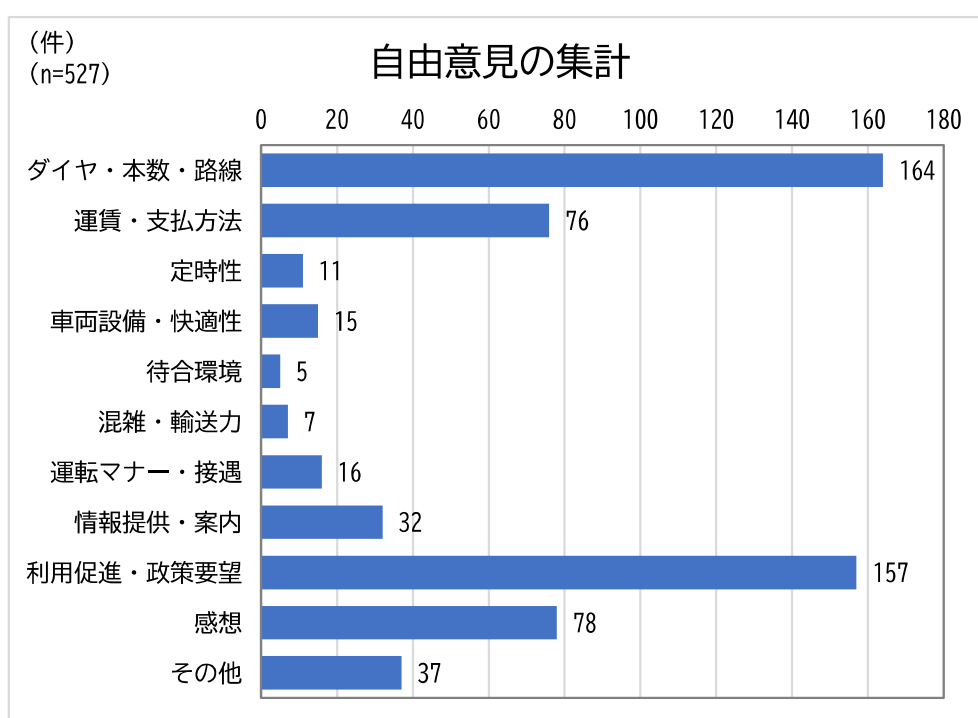
合計所要時間が短いほど「往復利用する」が多く、「いずれにしても利用しない」は少ない傾向が見られるが、「行きのみ利用する」「帰りのみ利用する」の割合は 30 分以上では大きくは変化していない。



(6) 自由意見

区内循環バスの見直しについての自由意見をカテゴリー別に集計した結果は以下の通り。なお、1つの回答が複数カテゴリーに該当する場合いずれにも集計しているため、回答数とカテゴリー別合計件数は合致しない。

ダイヤ・本数・路線に関する意見が最も多く、次いで利用促進・政策要望に関する意見が多くあった。



カテゴリー内での集計を以下に示す。

ダイヤ・本数・路線に関して「双方向運行してほしい」という意見が63件と最も多くあった。また、運賃・支払方法に関して「運賃値上げしてもよい」という意見、利用促進・政策要望に関して「存続すべき」という意見が多くあった。

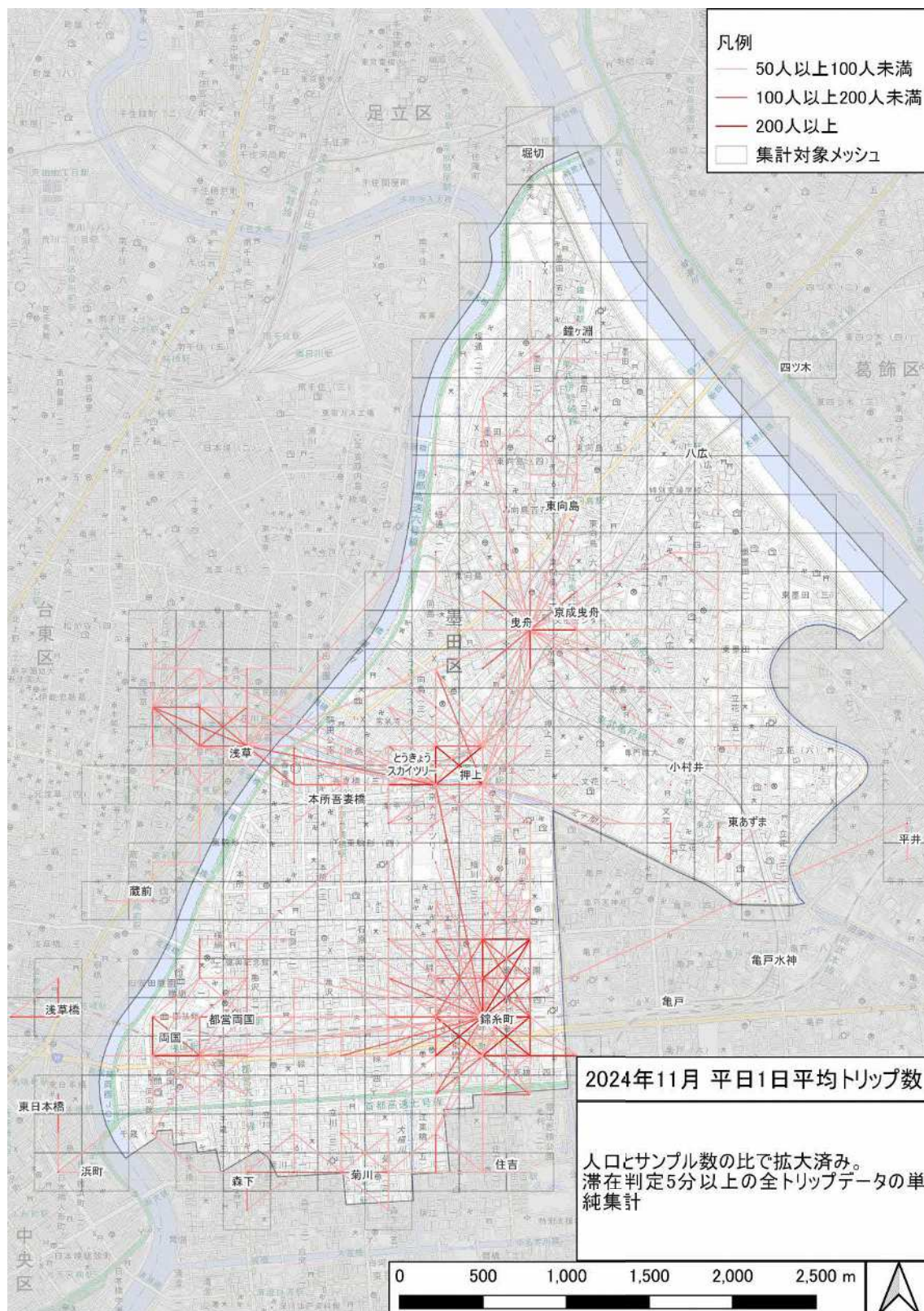
大カテゴリー	小カテゴリー	回答数
A ダイヤ・本数・路線 (回答数計 n=164)	1 減便してもよい（終日、通勤通学以外）	19
	2 減便しないでほしい	5
	3 増便してほしい（全日、休日）	9
	4 路線縮小、1本化、路線バス重複区間の廃止、利用者多いところのみ運行	15
	5 バス停を減らす、目的地まで時間かかりすぎる	6
	6 バス停を増やす、新設バス停、乗継地点の増設	10
	7 双方向運行してほしい	63
	8 新規路線や新設区間の要望・提案	17
	9 小さい循環で輪の数を増やす	2
	10 駅の近くにバス停を設置	1
	11 施設を経由するルート（病院、区役所、公共施設）	9
	12 最終便の延長	5
	13 隣接区への乗り入れ	3
B 運賃・支払方法 (回答数計 n=76)	14 現行運賃は維持すべき	13
	15 運賃値上げしてもよい	42
	16 利用者ごとの運賃傾斜（区民以外の値上げを含む）	10
	17 多様な券種（サブスク、観光一日券）	4
	18 路線バスとの共通乗車券	1
	19 乗継券の改善・廃止	6
C 定時性 (回答数計 n=11)	20 時刻表通りに運行できていない	5
	21 押上駅周辺の渋滞、渋滞時の車内アナウンス	6
D 車両設備・快適性 (回答数計 n=15)	22 車内マナー（スーツケース、高齢者の手押し車）	2
	23 自動運転	10
	24 車内環境・景観の改善（手摺増設、掲示物やシール）	3
E 待合環境 (回答数計 n=5)	25 待ちスペースの不足、屋根拡張	2
	26 バス停の禁煙を周知	1
	27 押上駅で荒天時は早めに乗車案内を	1
	28 バス停周辺の活性化（カフェなど）	1
F 混雑・輸送力 (回答数計 n=7)	29 車内混雑の改善（車両大型化、座席増設）	6
	30 車内混雑の情報提供	1
G 運転マナー・接遇 (回答数計 n=16)	31 運転手の好対応	8
	32 運転が乱暴など運転手へのクレーム	2
	33 運転手の高齢者採用で経費削減	2
	34 運転手が無理のない勤務を	4
H 情報提供・案内 (回答数計 n=32)	35 初めて知った	3
	36 周知、案内の充実	25
	37 他の公共交通機関との利便性向上	4
I 利用促進・政策要望 (回答数計 n=157)	38 存続すべき	52
	39 廃止してもよい、必要性を感じない	13
	40 より良い見直し	29
	41 高齢者・子育て・福祉対策として運行すべき	27
	42 駅から遠い地域・交通不便地域へ運行すべき	15
	43 別の施策への変更を検討（デマンド、タクシー補助、小型モビリティ）	7
	44 運行目的がわからない、明確化	5
	45 運賃以外の収入確保	1
	46 観光客対応（イベント便、施設割引クーポン、PR）	8
J 感想 (回答数計 n=78)	47 好意的な感想（良い事業、応援、使ってみたい）	37
	48 利用していない、他の交通手段を使っている	35
	49 不公平感（受益者負担、運行地域）	6
K その他 (回答数計 n=37)	50 アンケート設問について、利用者の意見徴収は重要	15
	51 未分類（特になし等）	22

(7) まとめ

- ・ 区内循環バスは区民の約3割は利用したことがなく、対して週1回以上利用しているのは約1割となっており、区民の中でも利用している人は限られている。
- ・ 8割以上の回答者が、区内循環バスの見直しの必要性を認めている。
- ・ ルート・便数の見直しの視点として、利用が少ない区間の見直しと、他の交通機関の利用が難しいエリアを運行することを挙げる回答が一定程度見られる。
- ・ 運賃の見直しの視点として、「利用者が限定的であれば、利用者がもっと負担すべき」が最も多く、「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」と合わせて約5割の回答者が運賃の見直しに肯定的である。
- ・ 回答者の約過半数が許容するサービス水準は、待ち時間は15分、運賃は200円となった。
- ・ 周回の合計所要時間が短いほど往復利用する意向が多い。
- ・ 自由意見では双方向運行の要望が多いほか、運賃値上げしてもよいという意見や、存続すべきという意見が多く見られた。

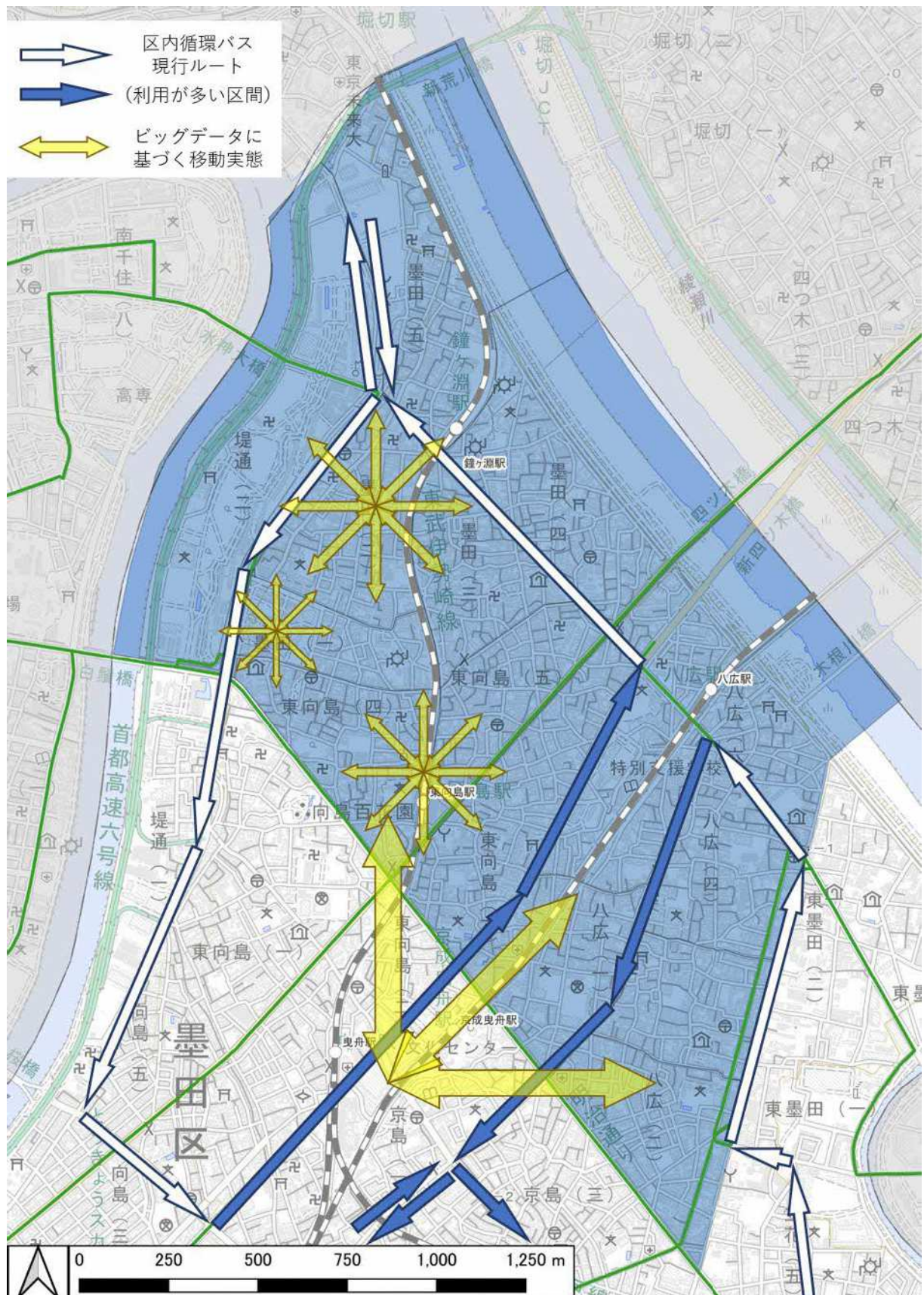
4. ビッグデータ集計結果

スマートフォンのアプリで収集される位置情報を集計することで、区内の移動実態を分析した。区全体について 250m メッシュ単位で集計した図を示す。



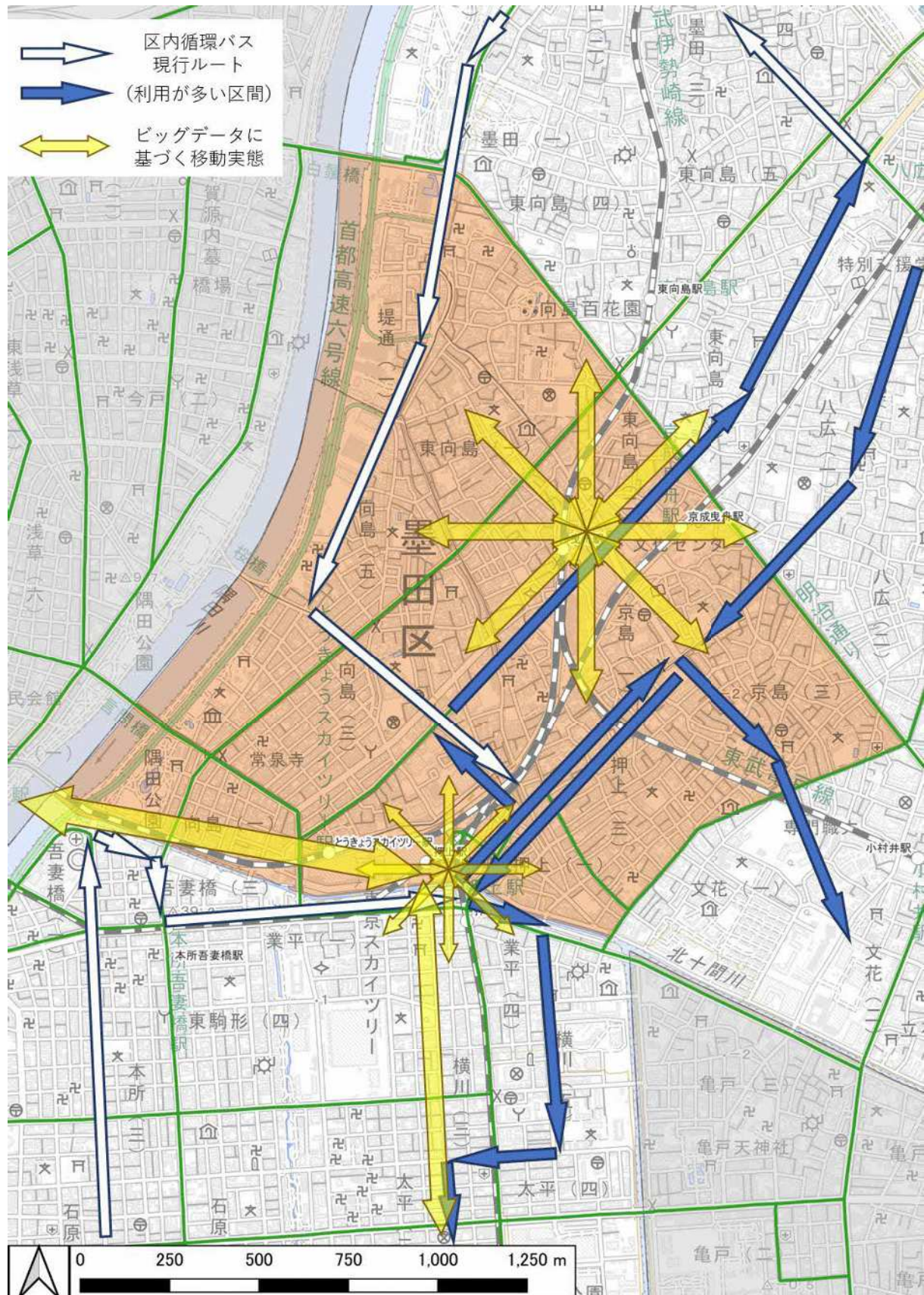
(1) 堤通・墨田・八広地域

スーパーマーケットや東向島駅周辺を中心とした移動が見られた。また、地域の南側から曳舟駅周辺への移動が多く見られた。



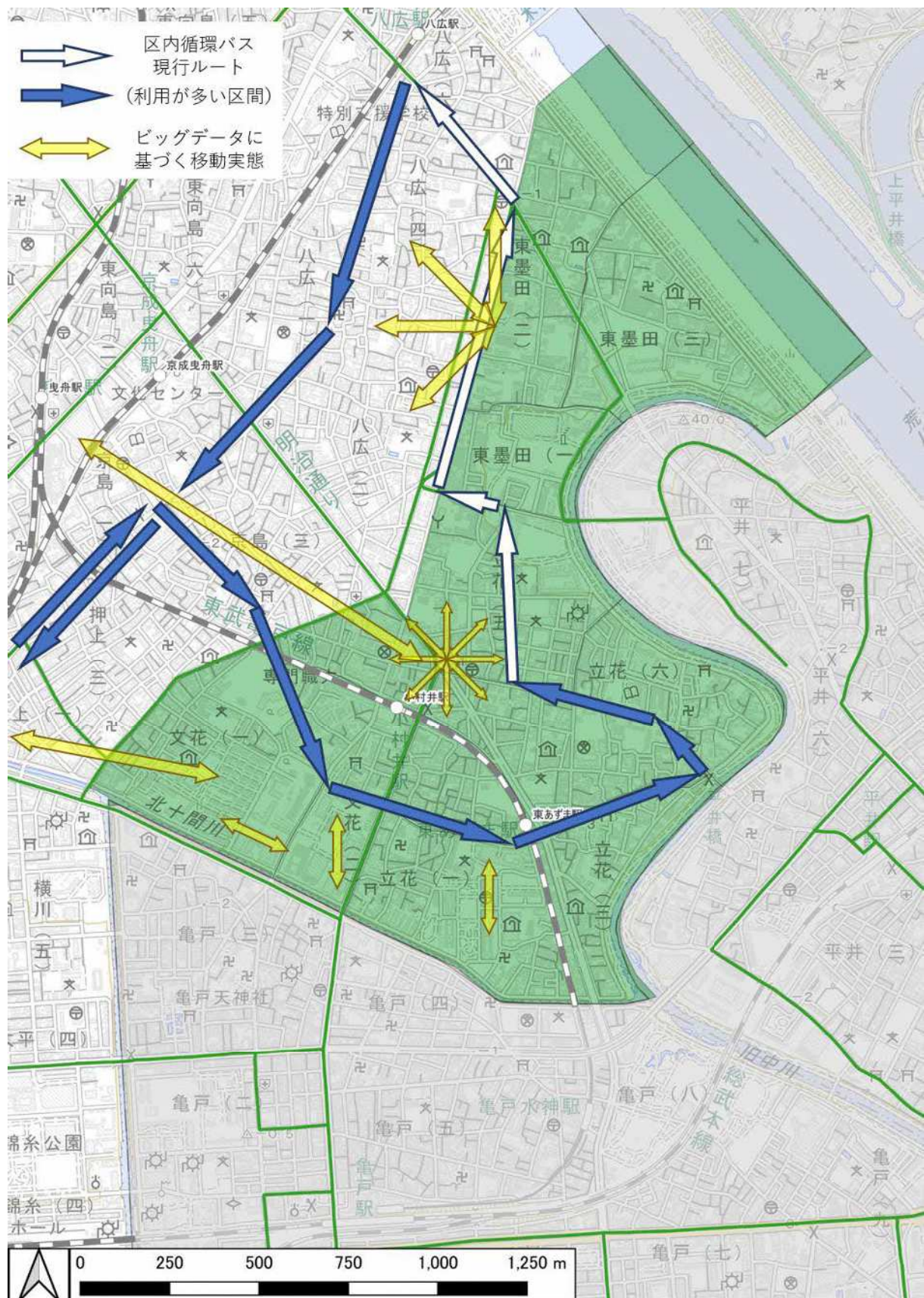
(2) 向島・京島・押上地域

曳舟駅周辺を中心とした移動が多く見られた。押上駅周辺では、短距離の移動(施設内等)、浅草・錦糸町方面との移動が多く見られた。



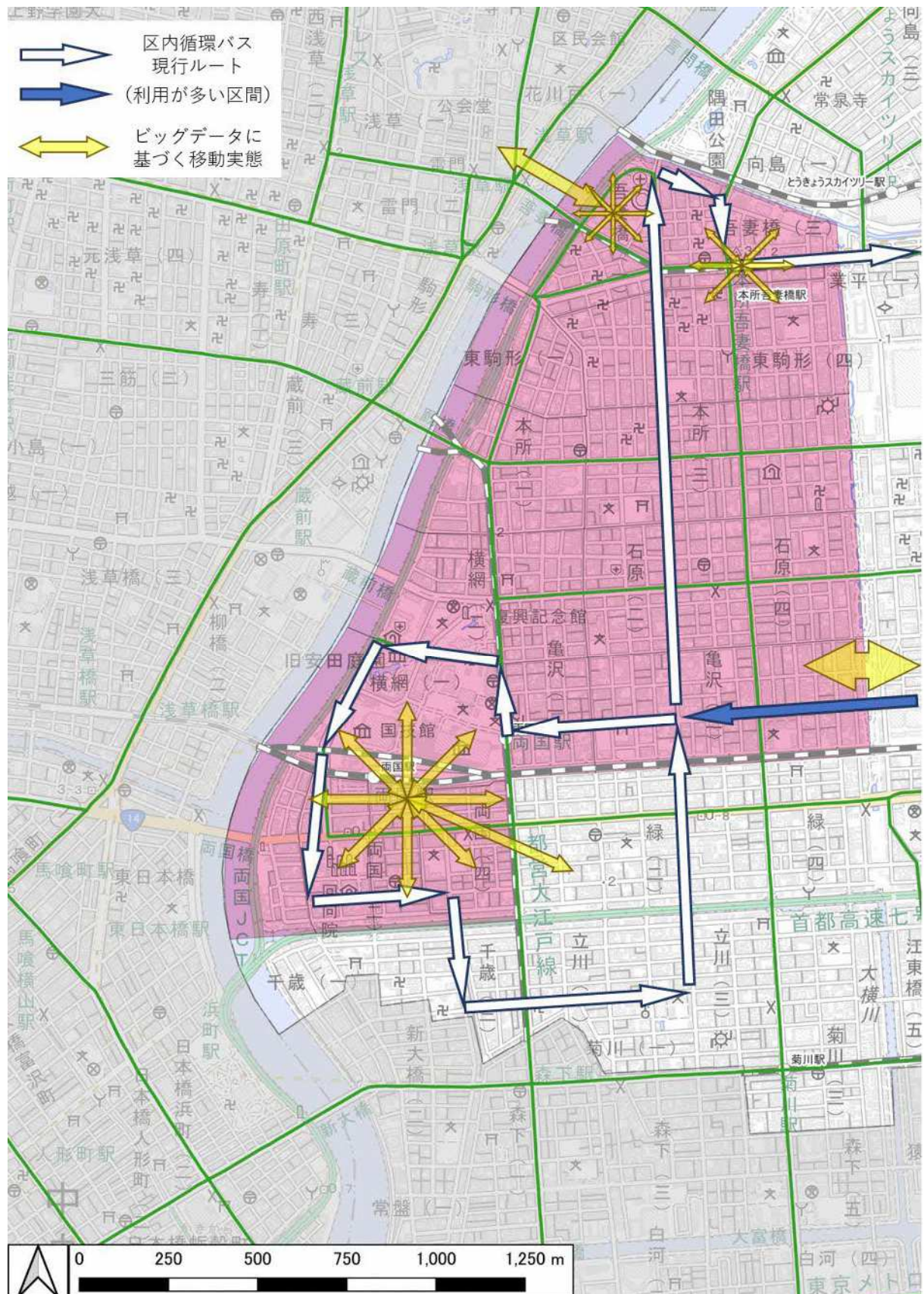
(3) 東墨田・立花・文花地域

スーパーマーケット等を中心とした移動、団地や事業所での移動が見られた。また、地域の西側から曳舟駅周辺や押上駅周辺への移動が見られた。



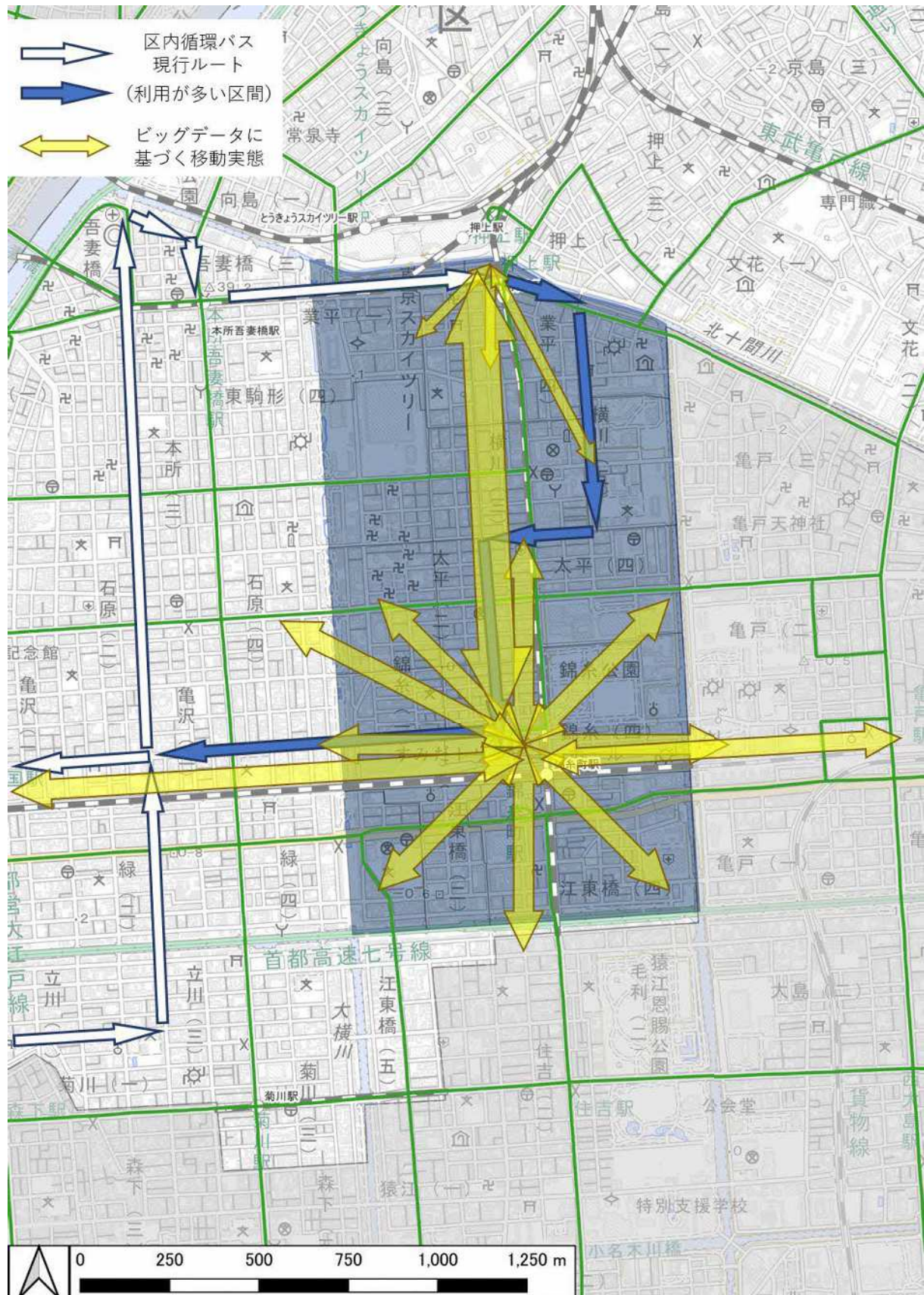
(4) 吾妻橋・本所・両国地域

JR 両国駅周辺(南側)を中心とした移動が見られた。また、地域の北側から浅草方面や、南東側から錦糸町駅方面との移動が見られた。



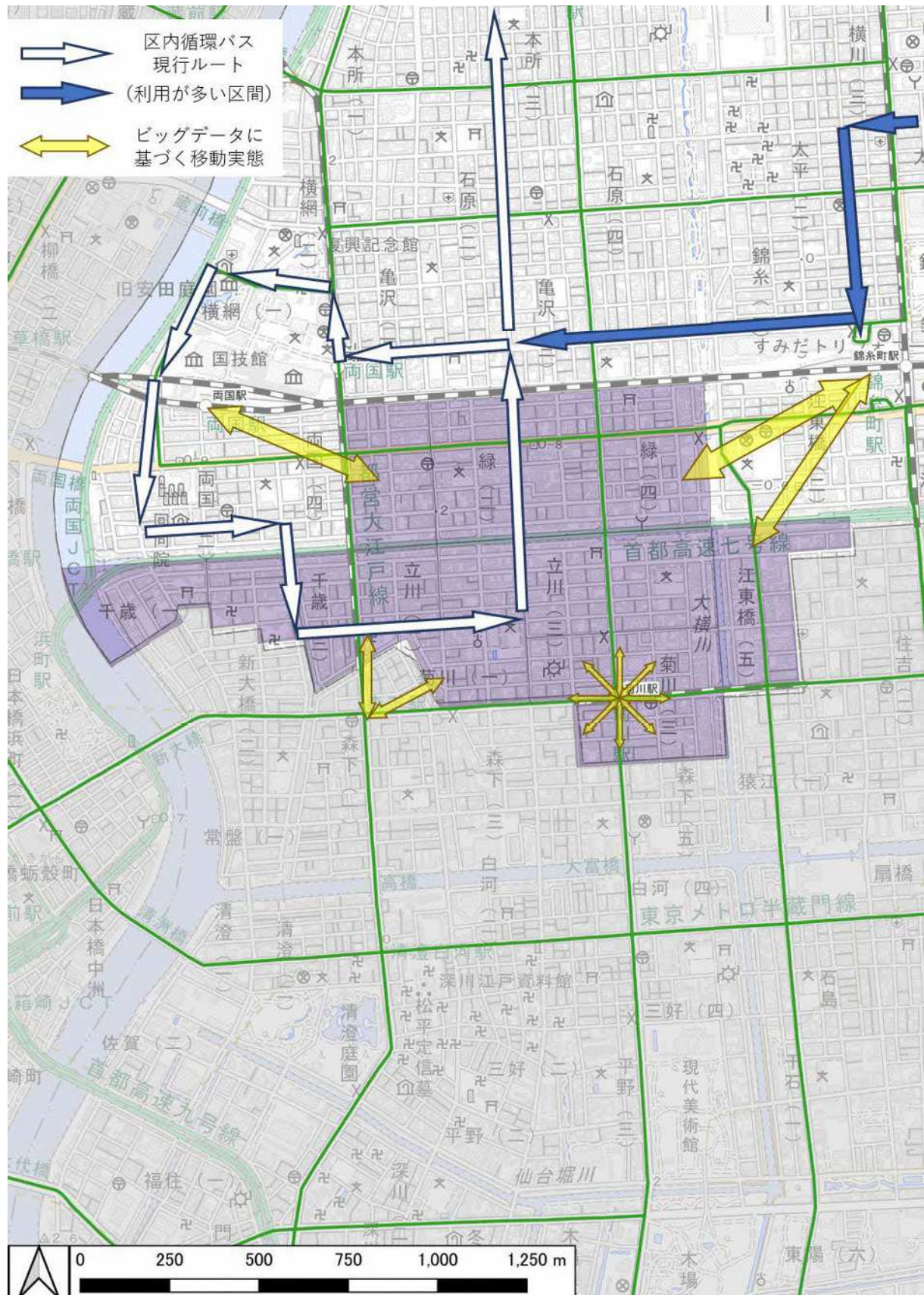
(5) 業平・錦糸・江東橋地域

錦糸町駅周辺を中心とした移動が多く見られた。また、錦糸町駅周辺から押上駅周辺との移動が多く見られた。



(6) 緑・立川・菊川地域

菊川駅や森下駅を中心とした移動が見られた。また、地域の北西側から JR 両国駅周辺(南側)や、地域の北東側から錦糸町駅周辺との移動が見られた。



(7) まとめ・考察

- ・ 曳舟駅周辺を中心に発生・集中している移動実態が見られた。区民アンケート結果とも合わせて考察すると、イトーヨーカドー曳舟店が周辺地域において拠点的な買物先となっていることが想定される。一方で今回の見直し前の区内循環バスは、北西部ルートは一度押上駅まで乗り込んでから京成曳舟駅に向かっているため時間がかかり、北東部ルートは京成曳舟駅方面には向かわずに押上駅に向かっていることから、運行ルートが移動実態に即していない状態であったと考えられる。
- ・ 押上駅周辺に発生・集中している移動が見られるが、商業施設内や近隣との短距離の移動と、浅草方面との移動が多くなっている。前者は徒歩、後者は鉄道等で移動できる状況が想定される。
- ・ 錦糸町駅周辺では多くの移動が発生・集中しており、押上駅方面や両国駅方面との移動も見られた。
- ・ 両国駅周辺では、駅南側を中心とした近距離の移動が見られた。徒歩で移動できる状況が想定される。