

運行ルート及び運賃見直しの検討状況について

目次

1	見直しの背景	… P.3
2	これまでの検討状況	… P.4
3	区民アンケートの実施（令和7年度）	… P.5
4	双方向運行・ルート短縮についての要望	… P.8
5	区内循環バス事業の現況	… P.9
6	交通に関連する区内の状況	… P.13
7	区民の移動実態（ビッグデータ分析）	… P.12
8	その他の課題	… P.14
9	ルートの見直し	… P.16
10	運賃の見直し	… P.28
11	今後の予定	… P.33

1 見直しの背景

区内循環バスの主な課題

・当初の事業計画と現状の乖離

	運行当初	現状
運行ルート	1周あたり 30分から45分程度の 短距離の片方向循環ルート	北西部ルート 53分 北東部ルート 45分 南部ルート 60分
利用者数	4,500 (人/日)	約 3,300 (人/日) *令和5年度実績

・運行経費（燃料費、人件費等）の増加による収支率の悪化

・運転士人材不足

*「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」の適用等により、現在のダイヤの維持が厳しくなっている。

・これまでの複数回のルートの延伸が慢性的な運行の遅延につながっている



運行当初のルートマップ (H27年度)



現状のルートマップ (R7年度)

2 これまでの検討状況

墨田区地域公共交通活性化協議会

区民代表と交通事業者、関係行政機関で構成

根拠法令：

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条

バス検討部会

区内循環バスの見直しに関すること等を
議論するための検討部会（協議会の一部委員で構成）

根拠法令：

墨田区地域公共交通活性化協議会に関する要綱第9条

主な検討事項

- 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
- 見直し例（ルート・運賃）に係る意見交換

墨田区地域公共交通計画 （令和7年3月策定）

施策の一つとして、「区内循環バス事業の見直し」を位置づけ

	現状（観光振興の推進）	今後（公共交通）
事業 コンセプト	観光振興の推進と区民の利便性を高める交通	鉄道や路線バスの補完的役割を担う公共交通
主な 利用者	観光客及び区民等（在勤者を含む）	区民等（在勤者を含む）
ルート	観光客の回遊性に配慮したルート →東京スカイツリーを起点とした循環ルート（押上駅で結節）	公共交通サービス圏域の状況、及び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する。
運賃	1回100円の分かりやすく利用しやすい運賃体系	収支バランスや、他の交通機関（路線バス）との公平性に配慮した運賃
停留所	駅、観光エリア、大規模な商業施設、公共施設等に設置	区民の移動実態、主要な公共施設の配置状況などを踏まえて設置

3 区民アンケートの実施（令和7年度）

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

令和 7 年 5 月 吉日
墨田区 都市計画部 都市計課

各 位

区内循環バスに関する区民アンケートのご協力をお願いいたします。

◆区内循環バスのルート

墨田区内循環バス
おみた百番 おきまぐん・すみりんちゃん

① 墨田区役所前
② 日本橋本町
③ 日本橋大塚
④ 日本橋大塚
⑤ 日本橋大塚
⑥ 日本橋大塚
⑦ 日本橋大塚
⑧ 日本橋大塚
⑨ 日本橋大塚
⑩ 日本橋大塚

③ 区内循環バスは他の公共交通機関と比べて安い運賃となっています。
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衡が生じているため、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のない人もいます。
これらのことを踏まえ、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、地域による移動コストの格差をなくすべし。
2. 利用者が増えるのであれば、利用者がもっと負担すべき。
3. 運賃やサービスの便数を維持するためには、公共の補助が必要で、増やすべきでない。
4. 運賃収入に見合ったバスの運行にすべき(事業性の観点など)。
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 必要な運行時間帯 (AM-PM 時刻) から (AM-PM 時刻) まで
③ (所要時間の超過) の度合い 1. 30 分 2. 20 分 3. 15 分 4. 10 分 5. 5 分 6. いずれよりも利用しない
④ 運賃の目安額 1. 300 円 2. 250 円 3. 200 円 4. 150 円 5. 100 円
(対準1回あたり) 6. いずれよりも利用しない

問7 区内循環バスを利用して目的地に着く機会を想定して、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 分かつり、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. いずれにも利用しない

② 行き 10 分かつり、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. いずれにも利用しない

③ 行き 10 分かつり、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. いずれにも利用しない

④ 行き 10 分かつり、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. いずれにも利用しない

⑤ 行き 10 分かつり、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、別紙に記入しても構いません)

ご協力ありがとうございます。

墨田区 区内循環バスに関する区民アンケート票

設問は①～④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、回答欄に () がある箇所については、墨線 () 内に記入してください。

問1 あなた自身のこととお答えください。

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 町名は左側の選択リストに○をつけ、丁目右の居住形態に数字をご記入ください。
(町名) 1. 両国 2. 千景 3. 緑 4. 立川 5. 菊川 6. 江東橋 (丁目)
7. 横綱 8. 亀沢 9. 石原 10. 本所 11. 京町筋
12. 吾妻橋 13. 錦糸 14. 太平 15. 横須 16. 兼平
17. 阿島 18. 東向島 19. 堤通 20. 墨田 21. 押上
22. 京島 23. 文花 24. 八広 25. 立花 26. 東墨田

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・その他の学生 8. その他()

⑤ ご自宅 最寄駅 1. 錦糸駅 2. 東向島駅 3. 東武浅草駅 4. とくぎふスイングリー駅 5. 小村井駅
6. 東あづま駅 7. 八広駅 8. 京成浅草駅 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. 都営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. できそう 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. できそう 2. できない

③ 自宅の近(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. できそう 2. できない

WEB 登録用 QRコード

このQRコードを読み取り、市町村のホームページから「お問い合わせ」をクリックすると、お問い合わせフォームが表示されます。

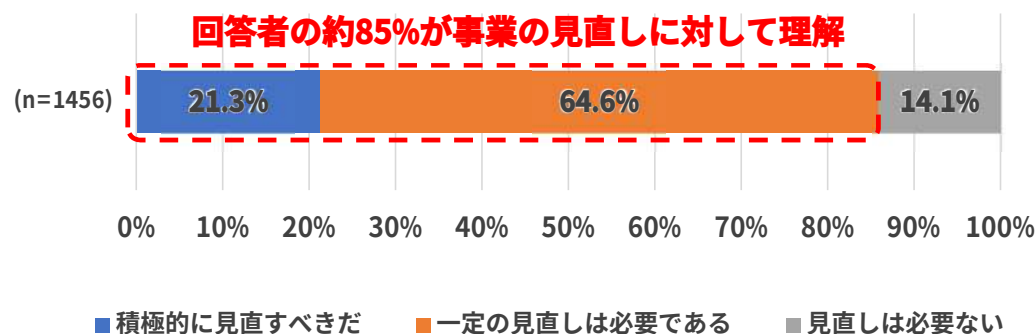
お問い合わせ先：墨田区 都市計画部 都市計課
TEL 03-653-0900
FAX 03-653-0901
Eメール citysumida.jp

※お問い合わせの際は、必ず「お問い合わせ」のボタンを押してください。

3 区民アンケートの実施（令和7年度）

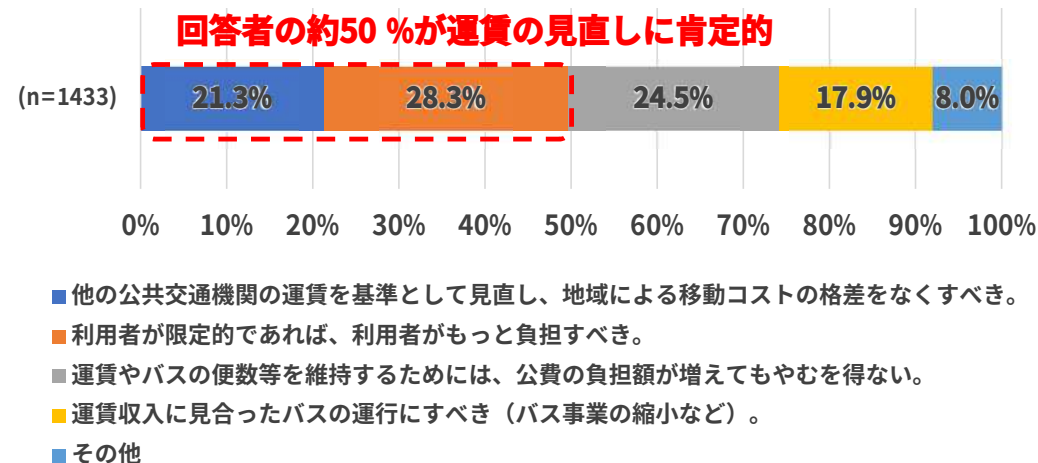
【設問】 区内循環バスの見直しの必要性について

【回答】



【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

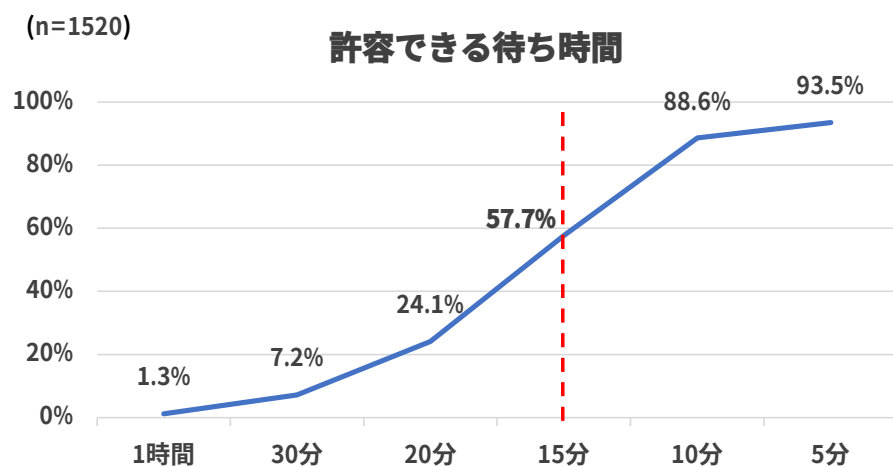
【回答】



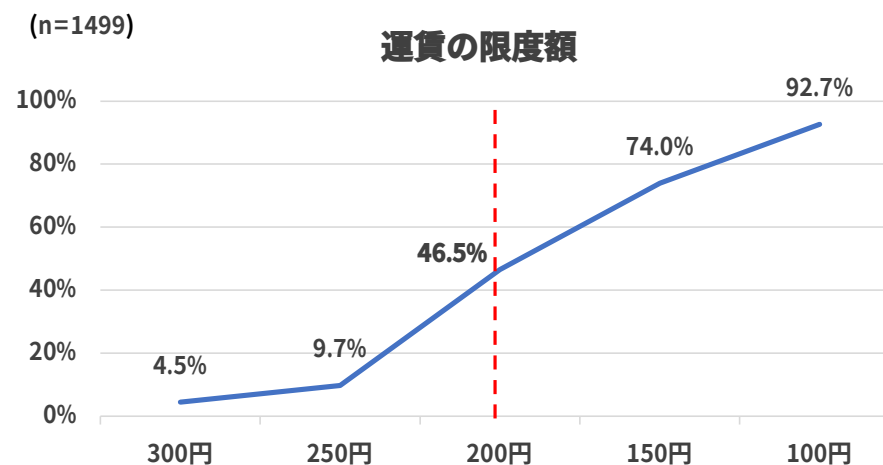
3 区民アンケートの実施（令和7年度）

【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】

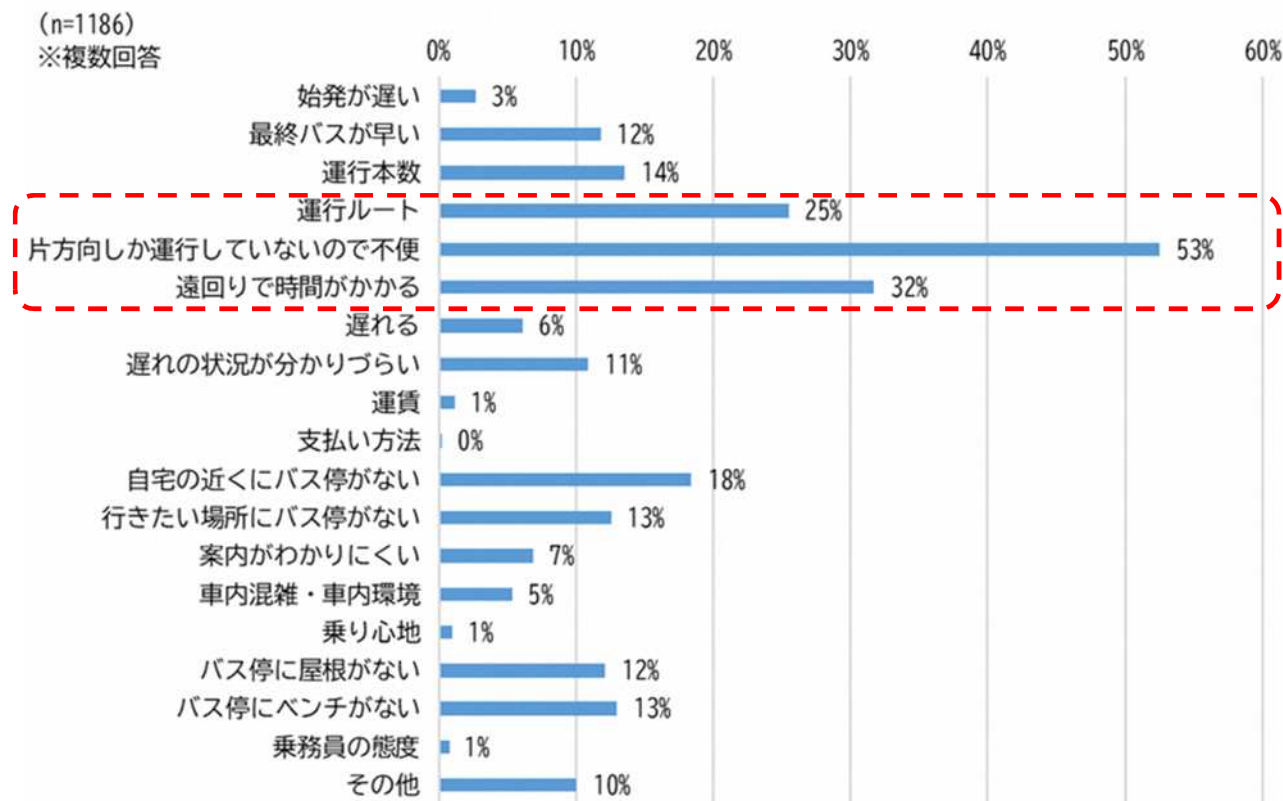


許容できる待ち時間は15分程度



200円を超えると許容度が大きく低下

4 双方向運行・ルート短縮についての要望



※ 令和5年度実施アンケート結果による

双方向運行・ルート短縮の可能性検証

限られた運転士人材（車両台数）
の中で、全ルートの双方向運行は
実施が困難

・利用実態や他の交通機関との
重複の状況、道路環境等を踏ま
えて、一部地域で双方向運行の
検証（他地域でのルート短縮）

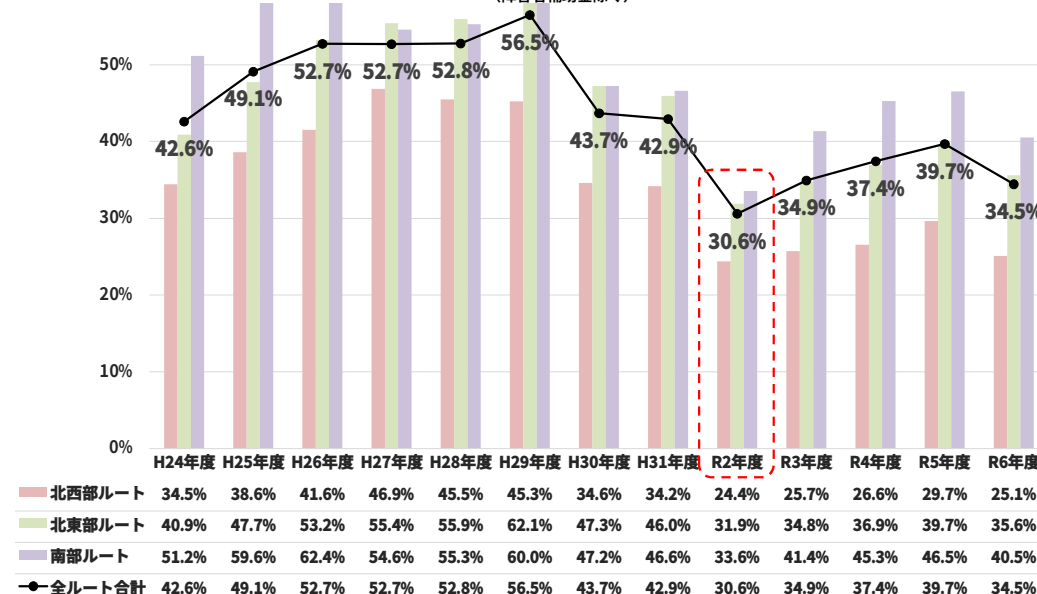
5 区内循環バス事業の現況

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)

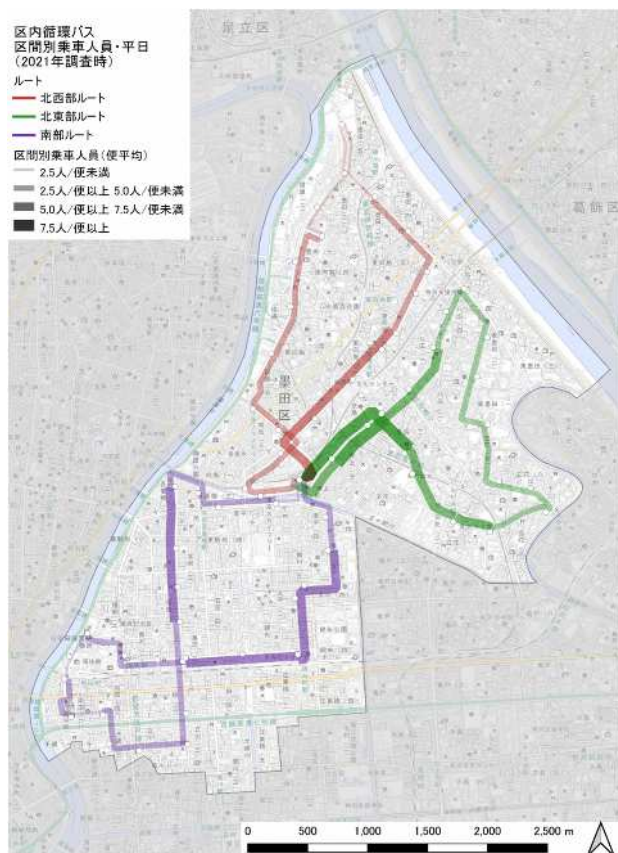


- 令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、利用者数が大きく減少した。現在も、平成30年度（コロナ前）の利用者数への回復は見られない状況となっている。

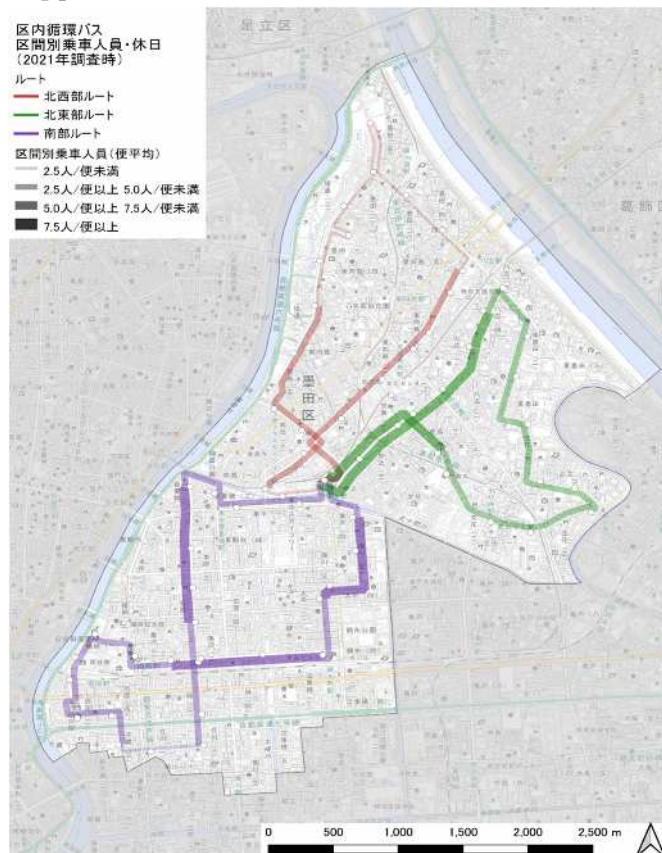
5 区内循環バス事業の現況

区間別利用状況（令和3年度実態調査より）

<平日>



<休日>

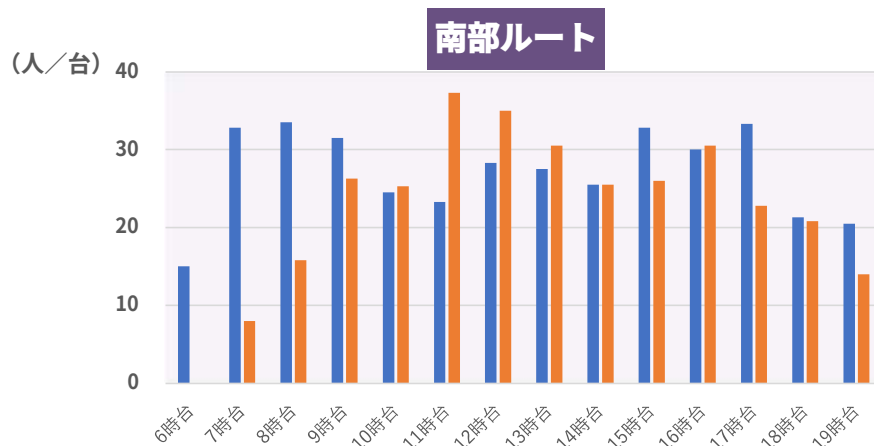
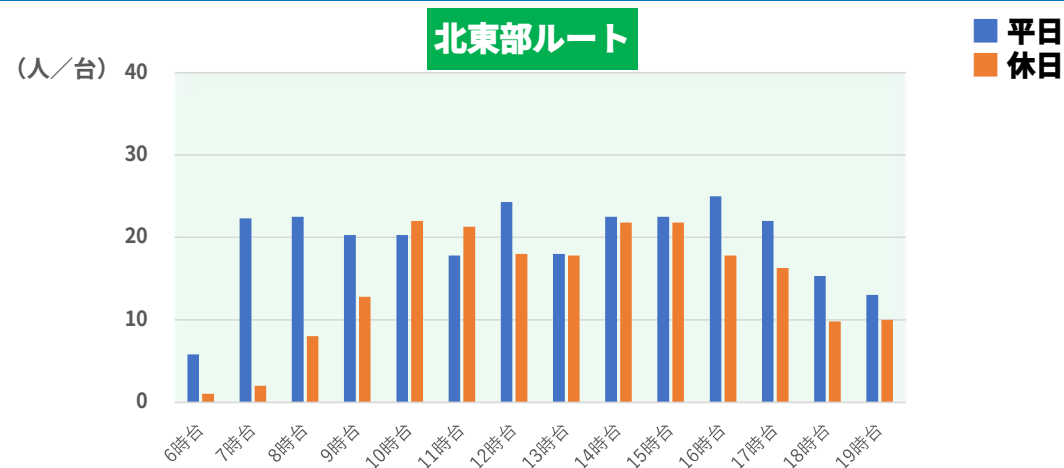
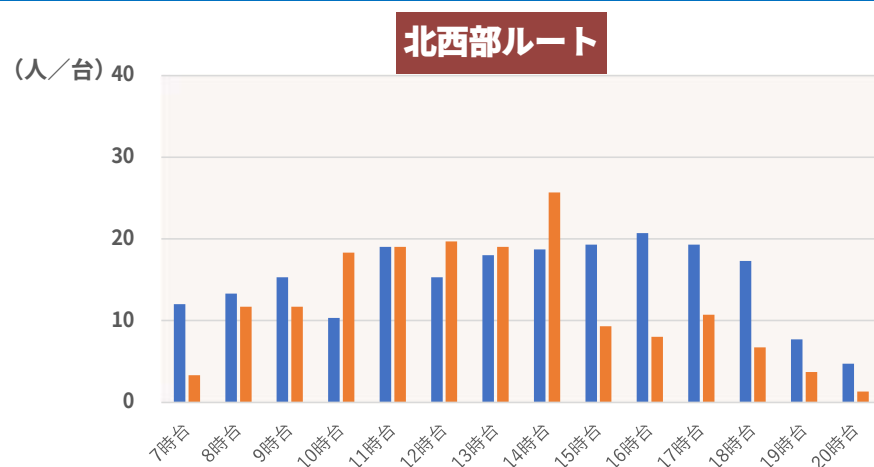


各ルートの停留所間における
1便当たりの平均乗車人数を
図示したもの。
線が細く薄い区間ほど乗車人数が
少ないこととなる。

- 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。

5 区内循環バス事業の現況

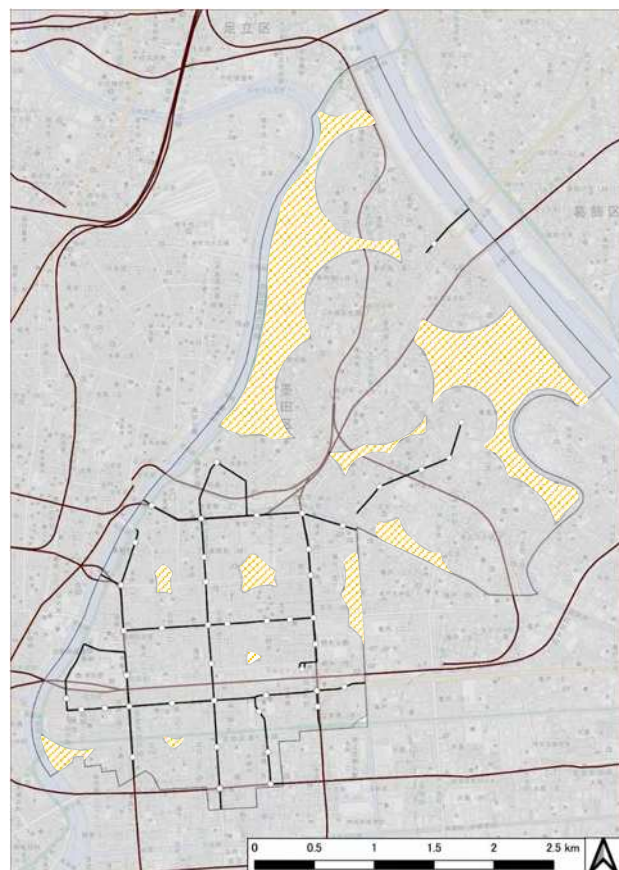
時間帯別バス1台あたり平均乗車客数（令和3年度実態調査より）



- ・ 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。

6 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

7 区民の移動実態（ビッグデータ分析）

ビッグデータとは…

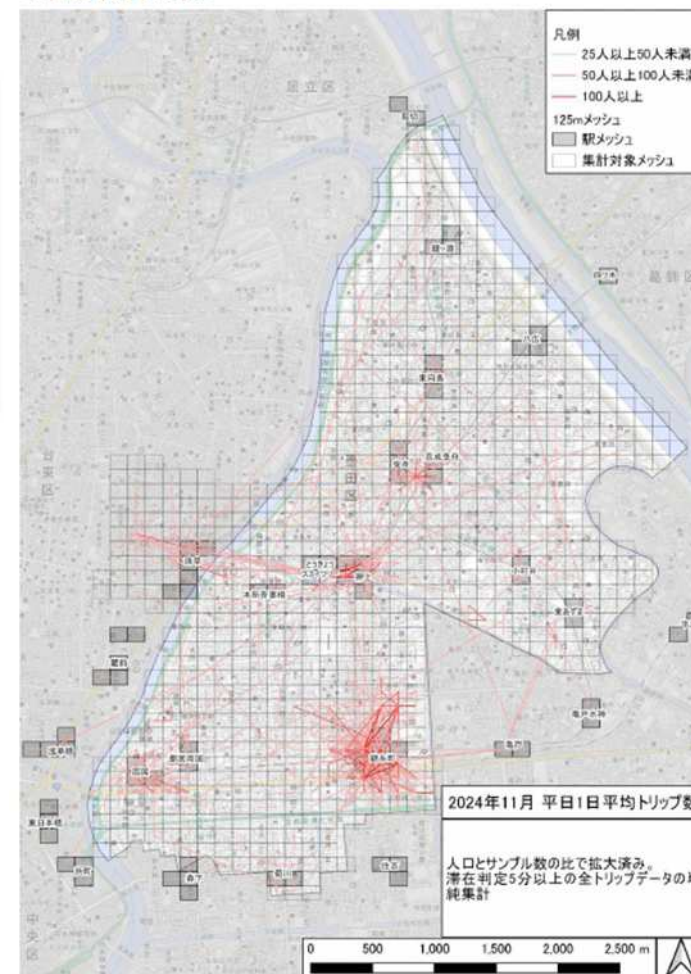
一般的な人流データは、人が「いつ」「どこで」「どれだけ滞在し」「どのように移動したか」を把握できるデータを指す。
今回、区内循環バスのルート見直しにあたっては、スマートフォンのアプリで収集される位置情報を元にした移動データを収集し、地域別の移動実態を125mメッシュ※で分析している。

※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。

8 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

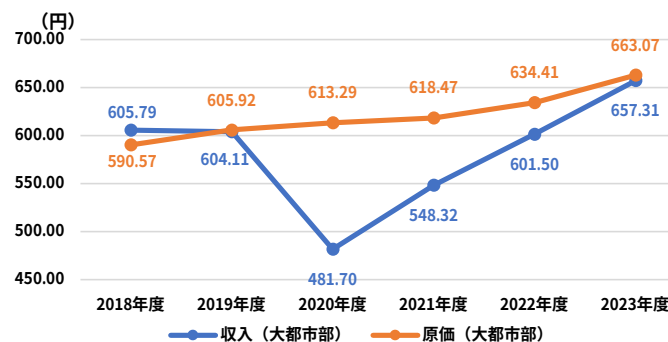
- ・環境配慮型車両の導入



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 その他の課題（見直しの背景）

押上駅交通広場における渋滞の状況

押上駅前の商業施設への自家用車での来場により、お盆時期や年末年始などの連休時に大規模な渋滞が発生し、周辺道路（浅草通り等）にも影響が及んでいるため、都営バス及び区内循環バスに大幅な遅延が発生している。

これまでの対応状況

【事業者】

- ・ 商業施設ホームページ等での混雑予報の周知と「公共交通機関ご利用のお願い」を公式ポスター等で案内
- ・ 駐車場入出庫新システムの導入

【区】

- ・ 区内循環バスの一部バス停の休止、ルートの見直し



令和4年10月の状況



令和6年12月の状況

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①】

<現状>



<変更例①>



1 見直しポイント

- ・ 押上駅への乗り込みを行わない。
(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②】

<現状>



<変更例②>



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

- ・押上駅の乗り込みを行わず、ルート・運行時間を短縮する。(一部区間の見直し)
- ・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

鉄 道	東武亀戸線	2 駅
	京成押上線	3 駅
	東京メトロ 半蔵門線	1 駅
道	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

- ・押上駅の乗り込みを行わず、ルート・運行時間を短縮する。(一部区間の見直し)
*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の平井駅まで延伸するルートの新設する。
- ・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・通学の需要を見込み、平日のみ運行する。

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

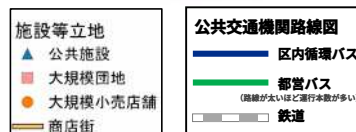
南部ルート【現況（吾妻橋、本所、太平、両国、横網、業平、亀沢、石原、錦糸、江東橋、緑、横川、千歳、立川、菊川）】

ルート基本情報

所要時間	64分※平日
距離	10.5km※平日
運行頻度	15～18分に1本
始発時間(錦糸町駅)	6時52分※平日
終発時間(錦糸町駅)	18時33分※平日
利用者数(R6年度)	533,504人

他の公共交通機関

鉄 道	JR総武線	2 駅
	東京メトロ 半蔵門線	1 駅
	都営浅草線	2 駅（押上駅除く）
	都営新宿線	1 駅
	都営大江戸線	1 駅
	都営バス	2 1 路線



移動実態（ビッグデータ等）

- ・ JR両国駅周辺に一定の移動実態があるが、区境付近では、都営新宿線の駅（菊川駅、森下駅）に移動実態が見られる。

【図1】 【図2】

- ・ 錦糸町駅周辺では、押上駅との間に移動実態が多く見られるほか、他の地域との移動実態も見られる。【図3】



【図1】



【図2】



【図3】

特記事項

- ・ 主要な公共施設へのアクセスは概ね担保されている。
- ・ 区内循環バスのルートの一部は一方通行（双方向は困難）

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 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①】

<現状>



<変更例①>



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

- ・利用者の少ないルートを見直す。
- ・渋滞に伴う遅延回避のため、押上駅は平日のみ乗り入れる。
*押上駅へは②8からも徒歩圏内である。

2 運行条件による変化

- ・所要時間（1周）：平日64分⇒53分
休日64分⇒49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、両国駅から緑地域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（⑫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。

9 ルートの見直し

南部ルート【変更例②】

<現状>



<変更例②>



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。
- ・利用者の少ないルートを見直す、。
- ・渋滞に伴う遅延回避のため、押上駅は平日のみ乗り入れる。
*押上駅へは②8からも徒歩圏内である。

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、緑地域から両国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（⑫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（⑳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）

- ① 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。
- ② 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、輸送力が大きいと、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

基本運賃の見直し例

			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)	154,000	205,000	124,000
運行経費 (千円／年) *令和6年度実績	306,000	306,000	306,000
収支 (千円／年)	-152,000	-101,000	-182,000

※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、運賃の見直し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・高齢者割引】

他の福祉施策との整合性を図りながら、どのような割引サービスが望ましいか検討する。

障害者割引の例

- ① 障害者及び介助者 1 名無料【現行】
- ② 障害者無料、介助者 5 割引
- ③ 障害者 5 割引（介助者割引なし）

高齢者割引の例

- ① 高齢者割引なし【現行】
- ② 利用頻度の高い高齢者に対する割引
- ③ 高齢者の乗車時割引

【参考】都営交通の福祉目的割引

＊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 / 介護者 5 割引（バスは 3 割引）

＊高齢者割引（シルバーパス制度）

70歳以上の都民が対象となっている。所得により、年額1,000円又は12,000円（令和7年10月～）の自己負担あり

○ 収支率の推計（福祉目的の割引サービスを導入した場合）

- ・ 基本運賃150円のケース ⇒ 想定収支率 35%～45%
- ・ 基本運賃200円のケース ⇒ 想定収支率 45%～60%

9 運賃の見直し

東京都シルバーパス制度について

(一社) 東京バス協会が、高齢者の社会参加・福祉の向上を目的に発行
(東京都福祉保健局事業)

- ※ 所得に応じて、年額1000円又は12,000円の自己負担で、都営交通及び都内民営バスが乗り放題となる。



➡ 区が運営するコミュニティバスは、パスの対象外

【根拠法令】 東京都シルバーパス条例及び同条例施行規則

同条例施行規則第4条第2項第4号に定めるパスの適用除外となる運行系統

地方公共団体、民間団体その他の団体の委託を受けて乗合旅客を運送する運行系統

11 今後の予定

今後のスケジュール

令和8年1月…パブリックコメントの実施

令和9年4月…新ルート、新運賃での運行開始

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、必要に応じて区内循環バスのルートの見直しを行う。
- 区内循環バスの利用実績や収支状況を、区ウェブサイトで毎年度公開する。
- 自動運転技術の進展や支払方法の多様化など、利便性向上の観点から、新技術の導入に向けて、最新の動向を調査研究する。