

墨田区地域公共交通計画

区民ワークショップ

意見交換結果のまとめ

ワークショップの開催概要

(1) ワークショップの目的

目的 墨田区地域公共交通計画を策定するにあたり、区民と公共交通の現状や諸課題を共有します。

その上で、公共交通のあるべき姿、望ましいサービス内容・水準等を考えることを目的に実施します。

ワークショップの開催概要

(2) ワークショップの全体像

ワークショップは3回開催します。

1回目 (7/23)

- ①墨田区の公共交通の現状について理解を得る
- ②公共交通を必要としている人を明らかにする

ターゲット

2回目 (9/9)

- ①現状の公共交通体系に加えるべき交通サービス
- ②望ましい公共交通機関の組合せ
(めざすべき姿)

公共交通
ネットワーク

3回目 (10/8)

- ①公共交通を維持するためのサービス水準
- ②区民、交通事業者、区の役割
- ③区民ができること

持続可能な仕組

とりまとめ

第1回ワークショップの開催概要

(1) 第1回ワークショップの概要

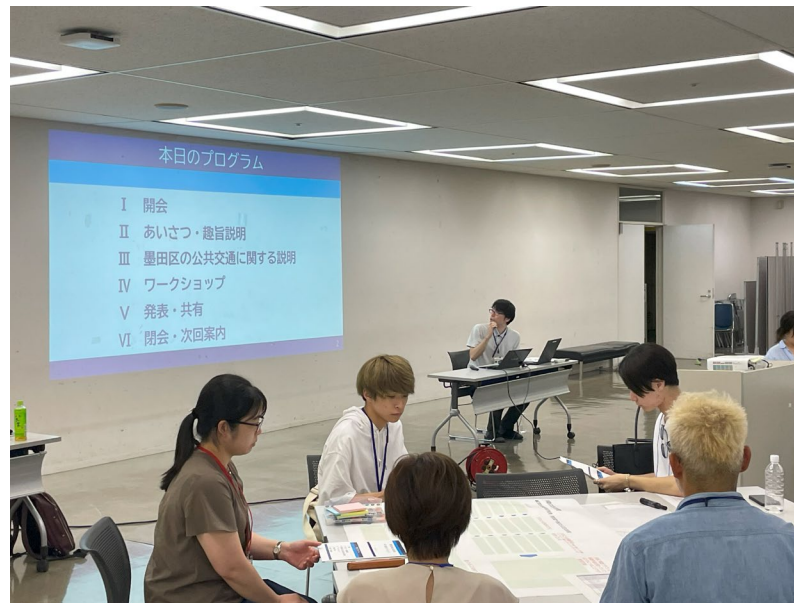
日時	令和6年7月23日（火）	19:00～20:30
会場	墨田区役所13階131会議室	
参加者	まちづくり団体への呼びかけや公募により お集まりいただいた区民、大学生等の約35名	

第1回ワークショップの開催概要

(2) 意見交換のテーマ

6グループに分かれて、以下の事項について意見交換しました。

- ・ 各自の日常の移動の状況
- ・ 移動に困っている人とその内容



第1回ワークショップ結果

Aグループの結果

●日常的な移動手段の利用（参加者や身近の人の主な利用）

どんな人が	どのような外出のときに	どのような移動手段（鉄道、路線バス、区内循環バス、タクシー、電動キックボード、シェアサイクル…など）を使っている	円滑に移動できている？ 移動手段を使っていて気になることはどのようなことですか？（意見交換）
区外在住大学生	大学への通学、遊びに行く	通学は鉄道、その他遊びに行くときは電動キックボード	○様々なモードの移動手段があるため、道路配分を見直した方が良い ・幹線道路は自転車で走りづらく、裏道等を利用している ・日常生活では車を使わない。仕事では車を使っていた。 ・電動キックボードは段差、広い道で走ると怖い ○外国人との錯綜、弱者優先の意識 ・特に鉄道で、外国人（大きいスーツケースを持っている人）が車両を占領したり、エレベーターが混雑したりしている。 ・快速等がないため、日常生活利用と観光利用（外国人）の移動が同じ動線となる。 ・電動キックボードや自転車は便利であるが、免許が必要ないため、マナーやルールを守ることが大事
区内在住幼稚園園長	通勤、区役所、錦糸町	通勤は徒歩、その他は鉄道、荷物があるときはバスを利用	
アルバイト （定年退職者）	病院、会社（アルバイト）	基本自転車だが、雨の日は鉄道とバス	
駅前在住高齢者	買い物	徒歩	
区内在住 自宅で仕事	買い物、仕事など打合せ	5～10kmなら自転車（路地や線路下を通ることが多い）、それより遠い時は鉄道	
区外在住大学生	大学への通学、遊びに行く	鉄道→電動キックボード、大学等決まった道を通るときは電動キックボード、知らない道の場合はシェアサイクル	

第1回ワークショップ結果

Aグループの結果

●移動に困っている人は？

→自分たちの周りには移動で困っている人はいない。想像になるが、、

どんな人が

どのような外出のときに

困っていることは何？

車いすの人
シニアカーの人

通院、買い物

バスが使えない、使いづらいと移動が大変そう
今後、高齢化が進むと困る人が増えていきそう

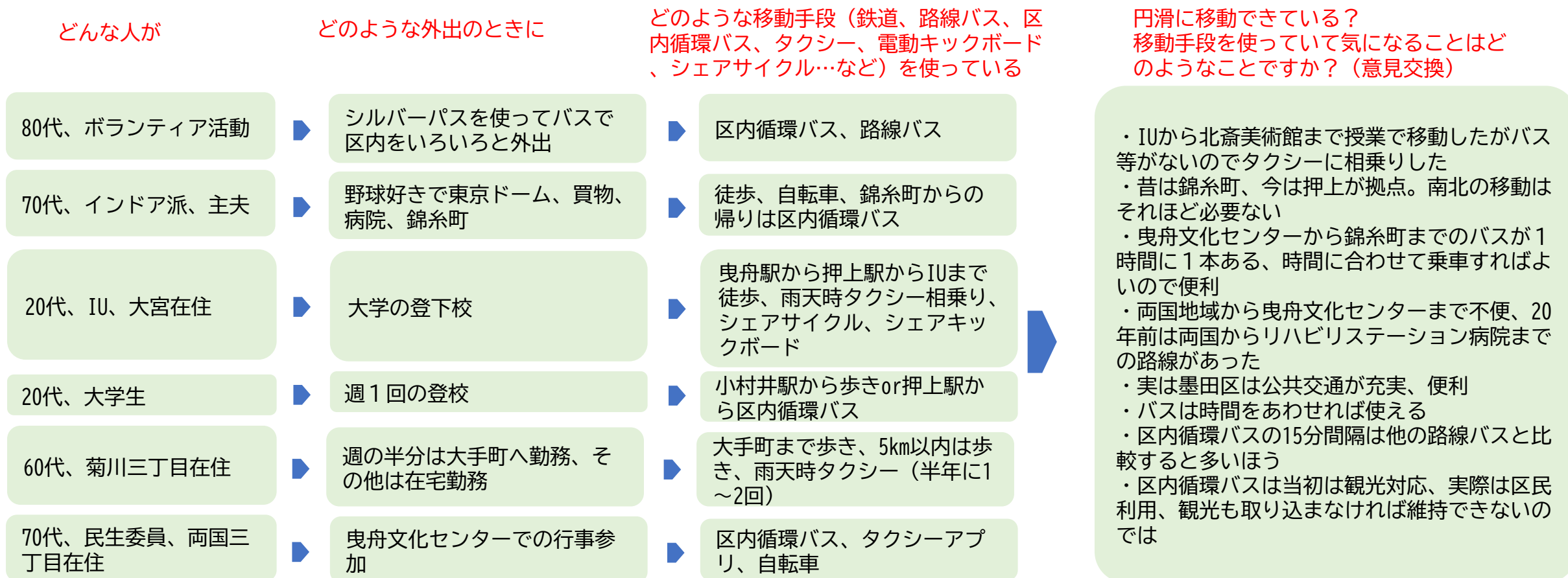
新しい保健所（合併する）

現在、新しい保健所へのアクセスとして、区内循環バスしか移動手段がない
区内循環バスだと、ベビーカー3台でいっぱいになるため、行く人が増えると困る人が出てくるかもしれない

第1回ワークショップ結果

Bグループの結果

●日常的な移動手段の利用（参加者や身近の人の主な利用）



第1回ワークショップ結果

Bグループの結果

●移動に困っている人は？

どんな人が

どのような外出のときに

困っていることは何？

高齢者
お風呂サービス券



サービス券をもらっても近所に銭湯
がなくなったので利用できない



サービス券をもらっても、そこへ行く交通手段がない

曳舟等の北部におけ
る狭い道路



全般



タクシーも入りづらい
キックボードの狭い道路での利用は出会い頭の事故が多い
IUでキックボードの安全講習会をやっている

一般的に



南北移動



南北を通して移動する手段がない

第1回ワークショップ結果

Cグループの結果

●日常的な移動手段の利用（参加者や身近の人の主な利用）

どのような移動手段（鉄道、路線バス、区内循環バス、タクシー、電動キックボード、シェアサイクル…など）を使っている

どんな人が

どのような外出のときに

米屋

配達

車・自転車

曳舟のカフェ勤務者

仕事

車

高齢者

グラウンドゴルフ

鉄道・路線バス・自転車

大学生

通学

鉄道

大学生

買物・遊び

電動キックボード

大学生

アルバイト

原付バイク

円滑に移動できている？

移動手段を使っていて気になることはどのようなことですか？
（意見交換）

●鉄道

- ・便利。・時間通り来るので待てる。

●路線バス

- ・時間通り来ない。歩いた方が早い。
- ・電動車いすでの乗車時も運転士が親切に対応してくれて使いやすい。

●区内循環バス「すみまるくん・すみりんちゃん」

- ・目的地の近くまで行けて良い。
- ・時間がかかる。待てない。
- ・どこに行くのか分からない。地名や経由地が分かりにくい。
- ・観光者向けだが、観光者はソラマチのみ利用。実際の利用者は地域の人メイン。ミスマッチ。
- ・終バスが早い。

●電動キックボード

- ・近距離移動に便利。

●車

- ・走りにくい。特に北側は道が複雑で一方通行が多い。

●自転車

- ・墨田区は自転車文化。平坦な地形で移動しやすい。

第1回ワークショップ結果

Cグループの結果

●移動に困っている人は？

どんな人が

どのような外出のときに

困っていることは何？

電動車いす利用者
障害者
高齢者

・路線バスで、障害者の割引や
シルバーパスを利用してお出かけ
・作業所への通勤

・路線バスの停留所に屋根を設置してほしい。雨のとき不便。

曳舟たから通り・地
蔵坂通り通行者

・車や自転車で、配達
・自転車で、買い物
(夏場は暑いため夕方に集中する)

・車と自転車がが多く危ない。
・日影が少ない。

大学生

・徒歩で、小村井駅から通学

・電動バイク、自転車は、速度が出るが走行音がしない。危ない。

自転車利用者

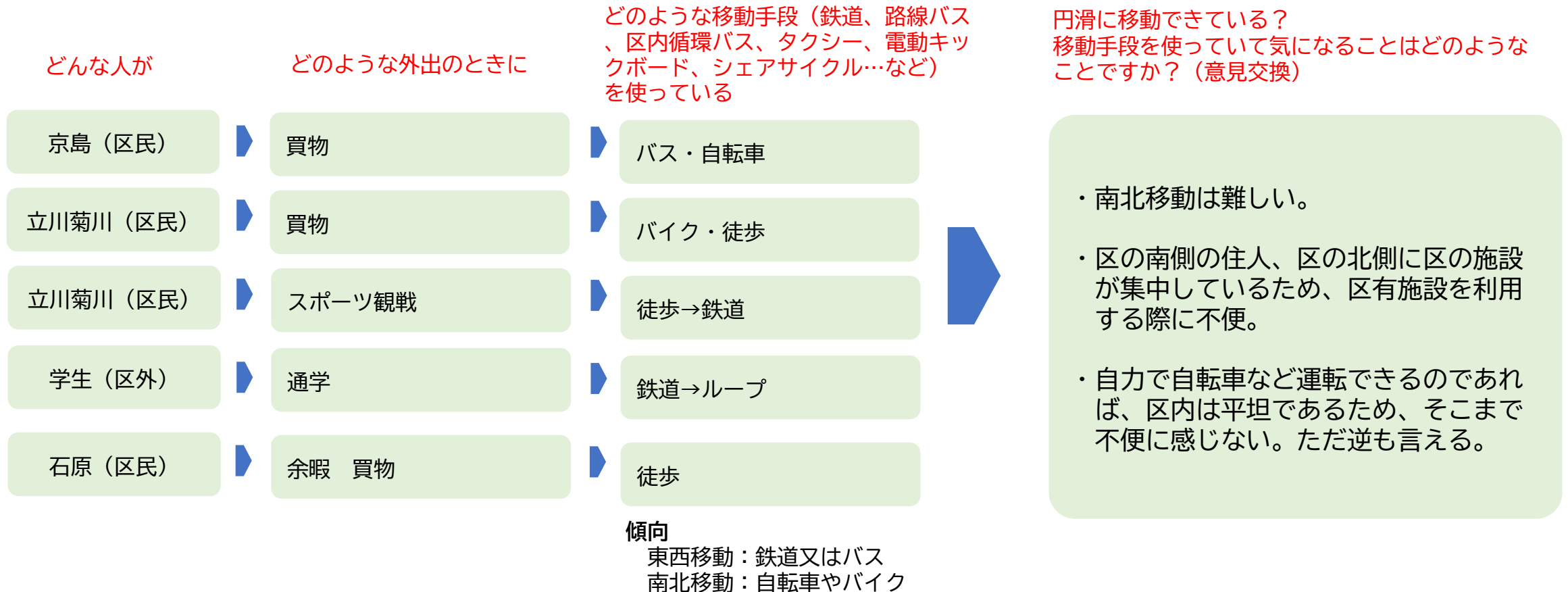
・自転車で、押上駅や錦糸町駅を利用

・自転車駐輪場は、1階が契約者用で、2階が当日利用者用。
2階は自転車を上げるのが大変。スロープの移動も大変。

第1回ワークショップ結果

Dグループの結果

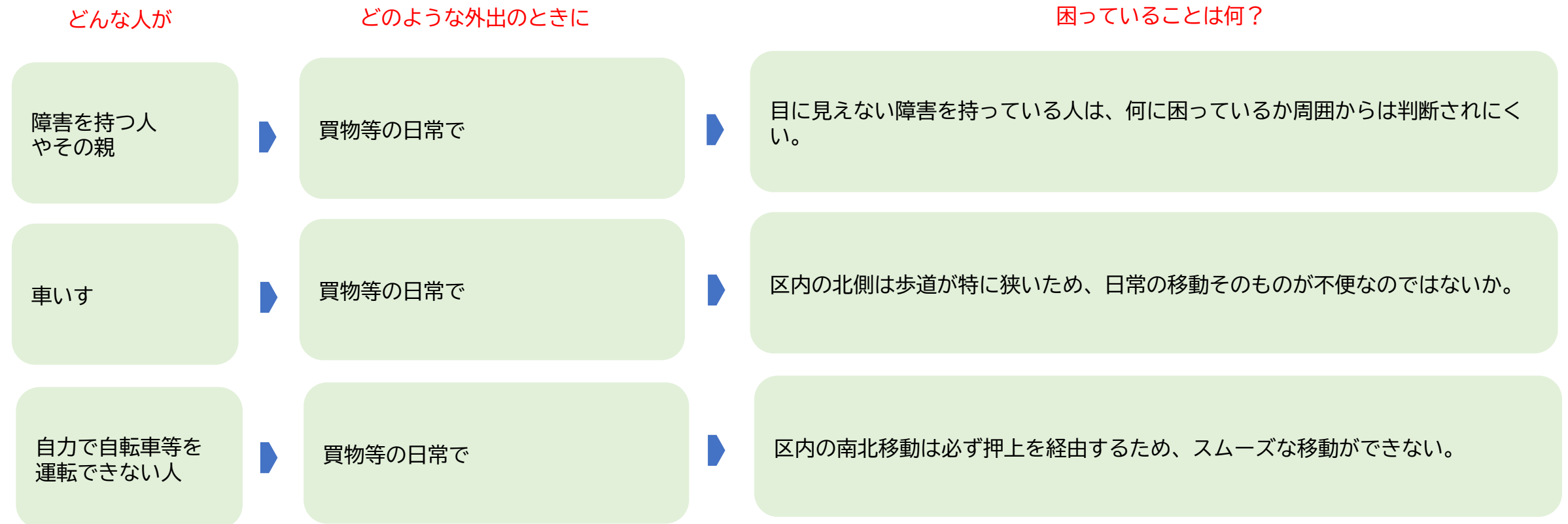
●日常的な移動手段の利用（参加者や身近の人の主な利用）



第1回ワークショップ結果

Dグループの結果

●移動に困っている人は？



第1回ワークショップ結果

Eグループの結果

●日常的な移動手段の利用（参加者や身近の人の主な利用）

どんな人が	どのような外出のときに	どのような移動手段（鉄道、路線バス、区内循環バス、タクシー、電動キックボード、シェアサイクル…など）を使っている
大学生（千葉から通学）	小村井のキャンパスに通学	鉄道（総武線、東武亀戸線）、亀戸駅から歩くことも
定年退職者	普段の買物等	自転車、隣接区へは地下鉄
葛飾区在住	墨田区内へ通勤	京成線
東駒形在住	錦糸町駅～自宅	タクシー
区外在住	通勤、業務	通勤は半蔵門線、業務で区内移動はバスも自転車も利用

円滑に移動できている？
移動手段を使っていて気になることはどのようなことですか？（意見交換）

- ・ 自転車が多い、区内は自転車が一番楽、しかし駐輪場が不足（駐輪場がない場所に行くときだけ自転車以外を使う、交通手段に行くまでの二次交通という意味でも駅などの駐輪場が足りていない）
- ・ 自転車や電動キックボードに危険を感じる、飛ばしてくるうえ道が狭く車道と歩道の区別がない、拡幅してほしい、防災性向上にも繋がる
- ・ 区内を移動するのに不便はない、車が不要な区である
- ・ 短い移動手段（トゥクトゥクのようなもの）が高齢者向けにあると良い
- ・ 京成線が外国人で混雑している

第1回ワークショップ結果

Eグループの結果

●移動に困っている人は？

どんな人が

どのような外出のときに

困っていることは何？

高齢者

墨東病院など

タクシーが日中足りない、捕まえられない
走ってはいるがアプリ利用の迎車ばかりになっていて手を挙げても止まらない、アプリを使えない
シニアが困っている
シニア専用タクシーが欲しい
曳舟駅のタクシー乗り場の案内がないなど、案内が足りていない
バスで墨東病院に行く行き方が分かりづらい

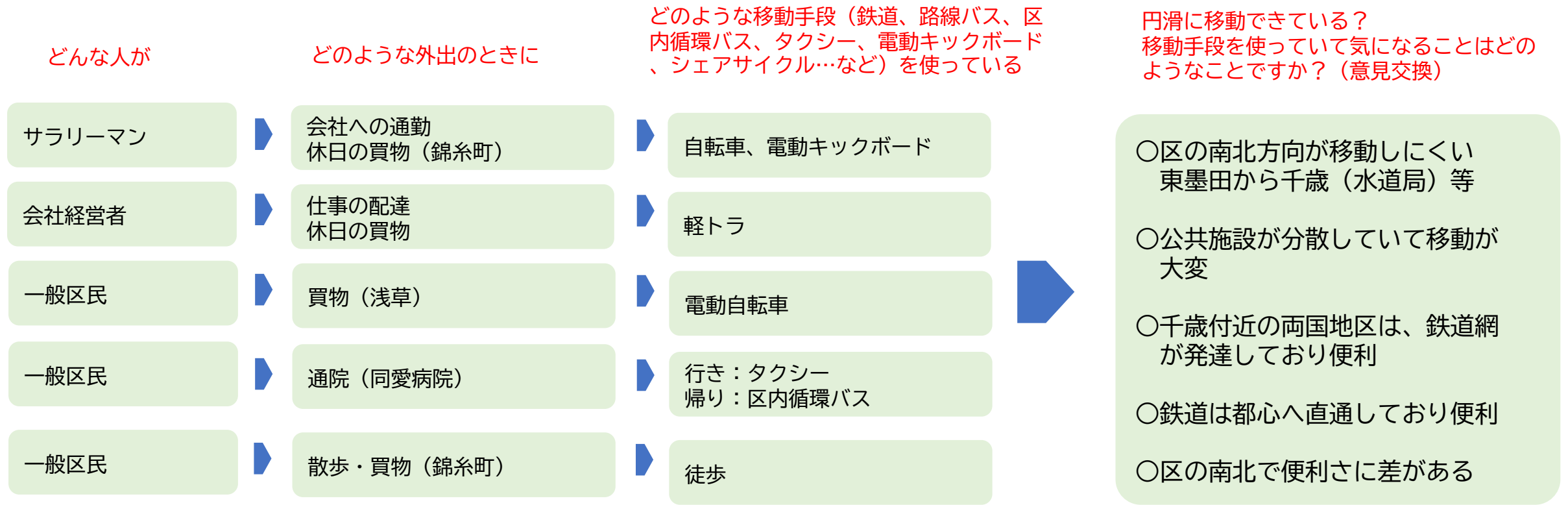
錦糸公園の四つ角が人が多くて危険、スクランブル交差点化してほしい、駅を出入するバスの右折もあり車が詰まっている

京成線が荒天や災害時に止まりやすい

第1回ワークショップ結果

Fグループの結果

●日常的な移動手段の利用（参加者や身近の人の主な利用）



ワークショップ結果

Fグループの結果

●移動に困っている人は？

どんな人が

どのような外出のときに

困っていることは何？

東駒形の住民



鉄道を使うときに本所吾妻橋駅で



駐輪場が少なく困っている

80歳代半ばより高齢の方



通院や買物等の日常の外出で



バスを使うことは困難
タクシーを使いたい、流しのタクシーがつかまらない
(特に、区の北部 東墨田 向島の下り方向等)

車いす使用者



日常生活の移動で



公共交通を利用するのが厳しい。(トイレの場所の確保など)
家族が送迎することとなる

第1回ワークショップ結果

第1回ワークショップのまとめ

最後に、代表者に発表していただき、内容を共有しました。
意見を以下のとおり集約します。

①墨田区は交通利便性が高い

墨田区は公共交通ネットワークが発達しており、駅やバス停に
アクセスしやすく、全体的には交通利便性が高い

第1回ワークショップ結果

第1回ワークショップのまとめ

②区の南北方向で移動しにくい

交通利便性の高い墨田区の中で、強いて言えば、南北方向の移動がしにくい。また、南北で交通利便性の差がある。

③高齢者や障害者等が困っている

移動に困っている人は少ないが、駅やバス停まで歩いたり、待つことが困難な高齢者や障害者等が移動に困っている人である。

第1回ワークショップ結果

第1回ワークショップのまとめ

④公共交通でも一部使いにくい面がある

バスのルートやバス停、区内循環バスの回り方など、改善するとより便利になると考えられる要素がある。

⑤その他、交通に関して気になることがある

まちに駐車場が少ないことや、駅の駐輪場の確保、タクシーがつかまりにくいなどの課題がある。

第2回ワークショップの開催概要

(1) 第2回ワークショップの概要

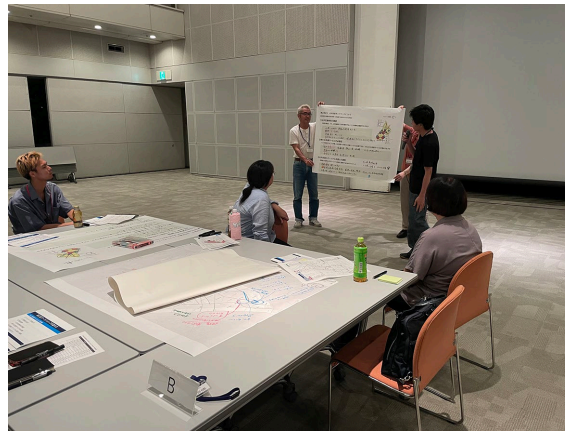
日時	令和6年9月9日（月）	19:00～20:30
会場	すみだリバーサイドホール	
参加者	まちづくり団体への呼びかけや公募により お集まりいただいた区民、大学生等の約35名	

第2回ワークショップの開催概要

(2) 意見交換のテーマ

第1回ワークショップで話し合いをした結果をもとに、6グループに分かれて、以下の事項について意見交換しました。

- 1) 公共交通体系について
- 2) 新たな交通サービスの必要性
- 3) 公共交通とパーソナル交通との連携



第2回ワークショップ結果

Aグループの結果

①公共交通体系の確認

現状の鉄道、バス、区内循環バスを維持することで利便性は継続できますか

●公共交通のサービスは良い

ただ、

- 押上駅の集中を解消する必要がある
- 道路の構造（幅員構成）を変えていきたい
- 区内循環サービスの改善（両周り）

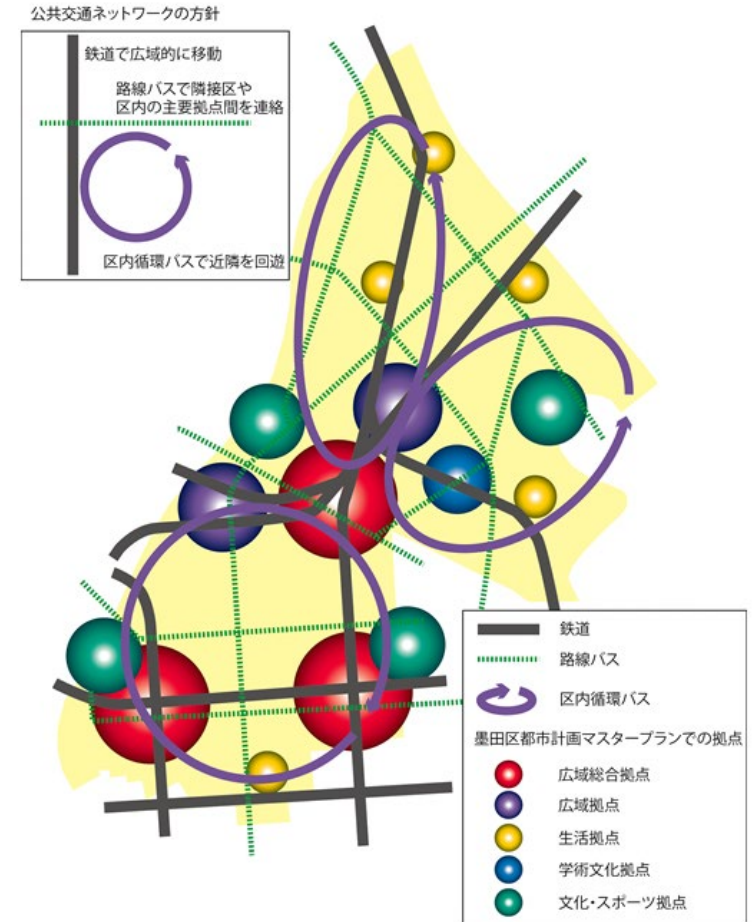
- ・スカイツリーの渋滞でバスが遅延
- ・観光客と日常利用（乗換客）が錯綜
- ・ホテルへのバスやハイヤー等外国人が多く容量を超えている

②新たな交通サービスの必要性

バスを利用することが難しい区民等への新たな交通サービスは必要ですか、
どのような交通サービスが望まれますか

一般の人は困っていないため、高齢者等の利用を考えると、

- 車イスでも利用できるタクシー車両
- MaaSを推進するなら、高齢者でもわかりやすいITサービス
- 外出機会が増えるサービス（声掛けする仕組み等があるとなお良い）



第2回ワークショップ結果

Aグループの結果

③公共交通とパーソナル交通との連携

自転車や徒歩などのパーソナル交通と連携するためのアイデア

- 以前より駐輪場は増えたが、まだ駅周辺に足りていない（区、民間ともに）
- 連携するためには、まず自転車や電動キックボードを利用する方のルール向上が必要⇒免許制度や使い方教室等
- 自転車や徒歩で移動する方にポイントを付与⇒健康になり医療費が下がる研究結果あり

第2回ワークショップ結果

Bグループの結果

①公共交通体系の確認

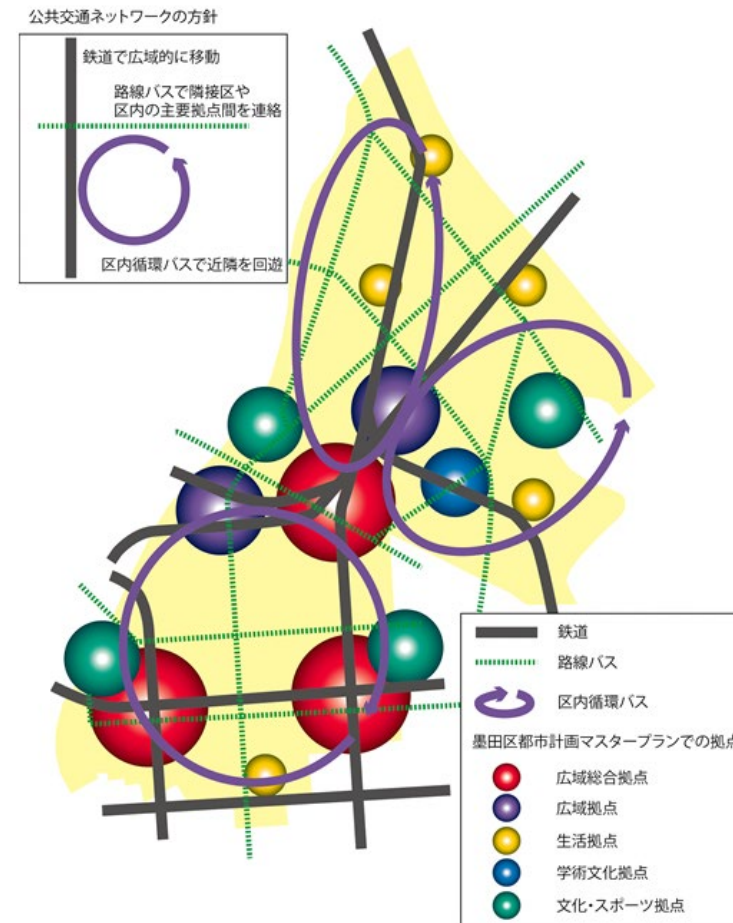
現状の鉄道、バス、区内循環バスを維持することで利便性は継続できますか

- 区民の一般的な移動（移動困難な人を除く）は維持できる
- 区内循環バスは現行の片方向15分間隔を双方向30分間隔にする
- 双方向の課題は一方通行、バス停の設置場所の確保
- インバウンドのバス利用で利便性を高めたいなら現在の区内施設利用のニーズを把握すべき（民泊、相撲部屋、両国等）

②新たな交通サービスの必要性

バスを利用することが難しい区民等への新たな交通サービスは必要ですか、
どのような交通サービスが望めますか

- 新しい系統を増やすよりも福祉タクシーなど福祉目的で個別に対応できる交通サービスが良い
- タクシー助成券の対象範囲を広くする
- 既存の公共交通で車いす利用できる（JAPANTAXI、区内循環バス）、活用する工夫を



第2回ワークセッション結果

Bグループの結果

③公共交通とパーソナル交通との連携

自転車や徒歩などのパーソナル交通と連携するためのアイデア

- 電動キックボードは使える人や場所が限られる
- シェアサイクルをもっと使いやすくする、駅周辺だけでなく目的施設にポート設置、観光地を中心にシェアサイクルが不足している

第2回ワークショップ結果

Cグループの結果

①公共交通体系の確認

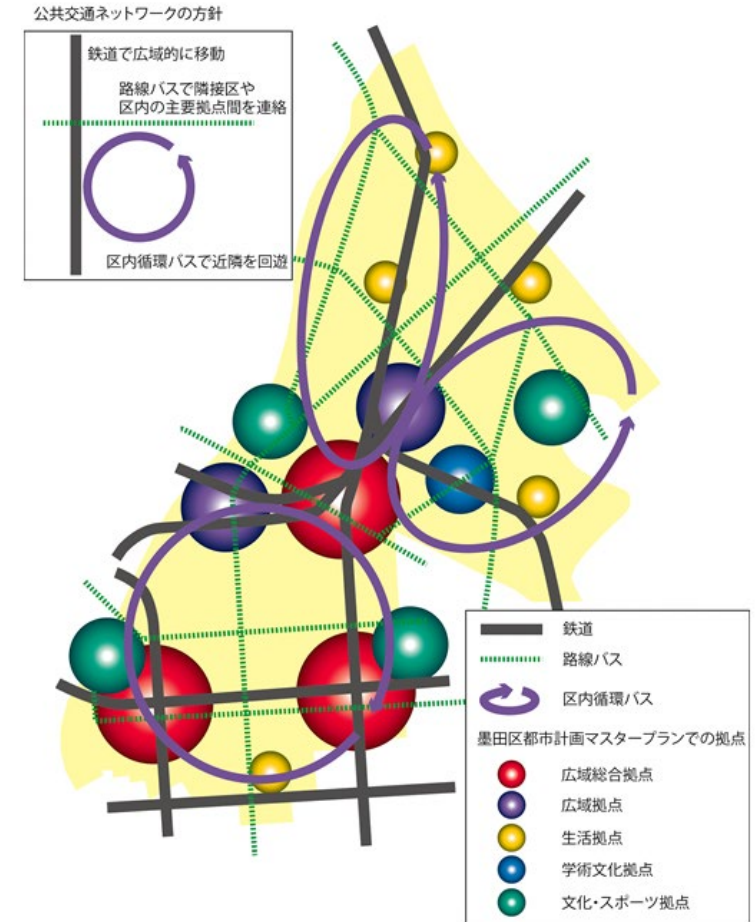
現状の鉄道、バス、区内循環バスを維持することで利便性は継続できますか

- 墨田区の交通は便利だが、北側地域にも複数交通手段があると良い
- 循環バスの双方向運行が必要
- バスとバスの乗り継ぎを含め区内公共交通の乗換案内を区HPで実施
- 防災面（緊急時のモーターバイクの活用）、環境面（FCバス、EVバス導入、公共施設での発電）も検討

②新たな交通サービスの必要性

バスを利用することが難しい区民等への新たな交通サービスは必要ですか、
どのような交通サービスが望めますか

- 高齢者、障害者、妊婦に向けた交通サービスとして、すみタクが良い
今後はスマホで予約する時代になり、デマンド形式の抵抗が減るだろう。
周知が課題
- 赤字でも必要性や利便性の観点で、事業の実施や継続を区は判断すべき



第2回ワークショップ結果

Cグループの結果

③公共交通とパーソナル交通との連携

自転車や徒歩などのパーソナル交通と連携するためのアイデア

- 自転車を使いやすくする！ ➡例：駅に電動自転車の急速充電施設設置、駐輪場にレインコートの自動販売機設置、駐輪場増設、道路の段差解消で走行環境改善
- 駅前広場の自家用車の送迎スペースの位置が分かりにくい。
- ビル風危険地域を指定。強風時は車体の大きいチャイルドシート付き自転車や足の悪い人は安全に迂回通行する。
- バス停に日影を作る。できれば、木陰のような自然を感じられる工夫をして、雨風もしのげるものが良い。

第2回ワークショップ結果

Dグループの結果

①公共交通体系の確認

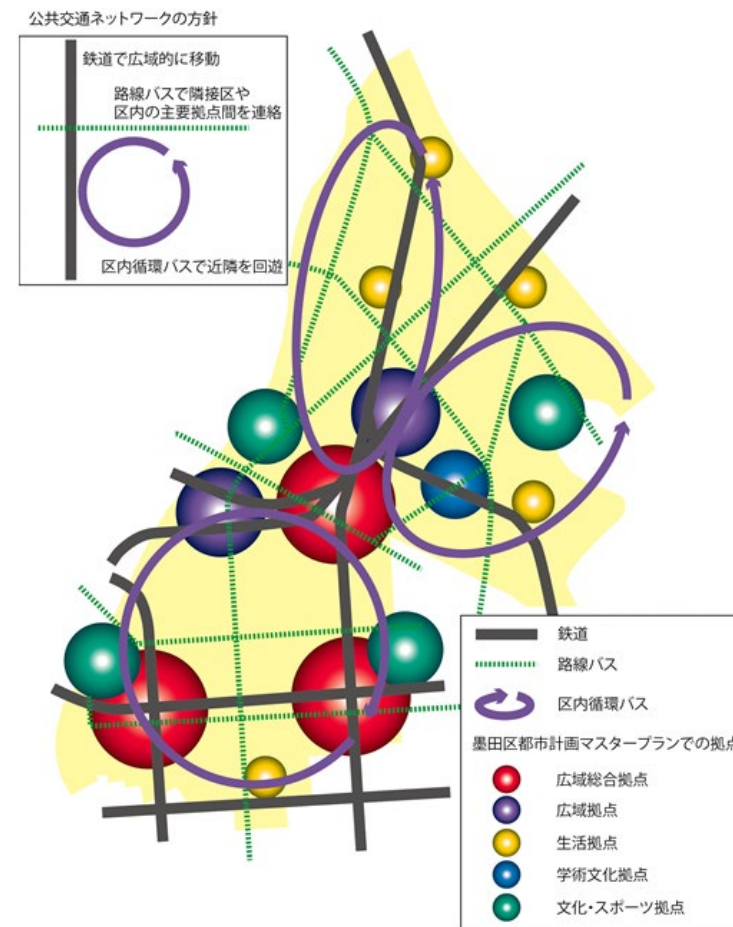
現状の鉄道、バス、区内循環バスを維持することで利便性は継続できますか

- 公共交通全体では利便性が高い（十分にサービスが満たされている）
※ただ、コミバスの双方向運行は必要
- 利便性から快適性へ視点を向けるべきである
点：バス待ち環境の向上（屋根なし、バス停の視認性×）
面：都バスをしっかりと補完してほしい（廃止路線あり）

②新たな交通サービスの必要性

バスを利用することが難しい区民等への新たな交通サービスは必要ですか、
どのような交通サービスが望まれますか

- 拠点（病院等）を中心としたコミバスを補完した交通モード（5～6人乗り程度）
の新設が有効
※行先やルートは利用者次第
- 狭い道を移動できる交通手段（バスとは異なる交通サービスの開発）



第2回ワークショップ結果

Dグループの結果

③公共交通とパーソナル交通との連携

自転車や徒歩などのパーソナル交通と連携するためのアイデア

- バス停・鉄道駅周辺の住宅地と連携した駐輪場
- 路上駐車場の自転車バージョン
※広幅員の道路で、路上に駐輪できる仕組みづくり

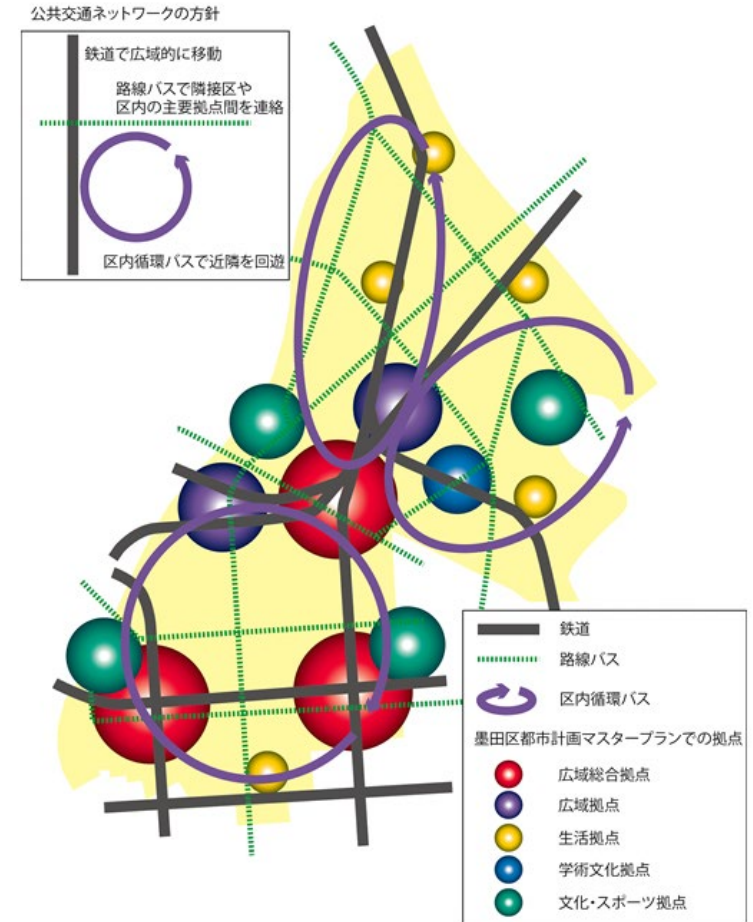
第2回ワークショップ結果

Eグループの結果

①公共交通体系の確認

現状の鉄道、バス、区内循環バスを維持することで利便性は継続できますか

- 区内循環バス 逆回り運行や増便をしてほしい
区役所への乗り入れ拡充
病院への乗り入れ（特に錦糸町駅から墨東病院へ）
区外の亀戸駅へ乗り入れ（大学キャンパスと結ぶ）
向島一・二丁目（南部ルートと北西部ルートの間）に
区内循環バスを走らせて欲しい
車内で何か販売するなど付加価値によって利用者を増やす
- 鉄道駅 錦糸町駅と両国駅の間が長いことも踏まえて、錦糸町駅に西口、
両国駅に東口が欲しい
錦糸町駅の南北を貫く自由通路が必要
錦糸町駅での乗換・乗り継ぎが分かりにくい
- 舟運 生活利用できる安価な舟運が欲しい
両国～押上（区役所）～鐘ヶ淵（堤通の防災船着場を活用）～
荒川側の鐘ヶ淵付近 南北移動をカバー



第2回ワークショップ結果

Eグループの結果

②新たな交通サービスの必要性

バスを利用することが難しい区民等への新たな交通サービスは必要ですか、どのような交通サービスが望めますか

(公共交通分野としての対応としては)

- 障害者向けにすみタクのようなデマンドバス
- 鉄道駅の改修・整備

③公共交通とパーソナル交通との連携

自転車や徒歩などのパーソナル交通と連携するためのアイデア

- 自転車 駅の分かりやすい場所にシェアサイクルポート
駐輪場の利便性向上、区民が区内各地の駐輪場を使えるアプリ等
- 徒歩 歩くこともパーソナル交通として捉え利便性向上＝ウォーカブルなまちづくり（公園などにきれいなベンチを置く等）

第2回ワークショップ結果

Fグループの結果

①公共交通体系の確認

現状の鉄道、バス、区内循環バスを維持することで利便性は継続できますか

全体的に利便性の高い公共交通ネットワークであるが、以下の2点の工夫が必要

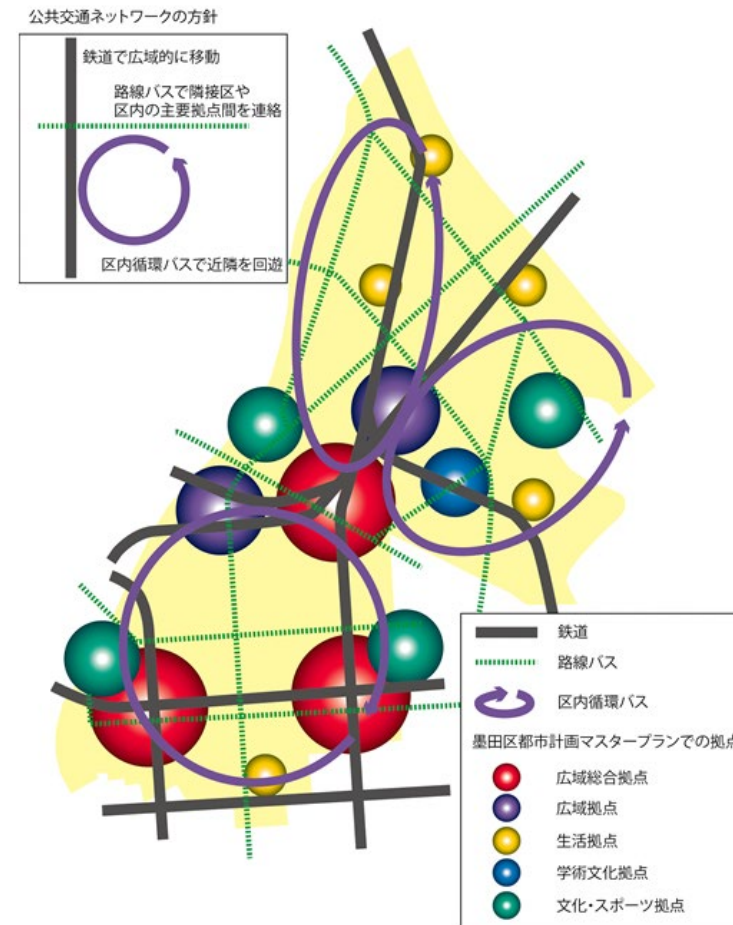
- 区北東部（八広、東墨田、立花等）の交通利便性の向上
- 区内循環バスの利便性向上の工夫（双方向運転等）

②新たな交通サービスの必要性

バスを利用することが難しい区民等への新たな交通サービスは必要ですか、
どのような交通サービスが望めますか

区北東部のエリアや、高齢者や障害者等の移動弱者にとって、以下のサービスが有効である。効果的なサービスを選択していく必要がある。

- すみタクの本格実施及び工夫（停留所等を利用しやすく工夫）
- 対象者を明確にしたタクシー助成券



第2回ワークセッション結果

Fグループの結果

③公共交通とパーソナル交通との連携

自転車や徒歩などのパーソナル交通と連携するためのアイデア

- 自転車の利用しやすい環境づくり（駅への駐輪場の設置）
- 千葉大への駅からのアクセス性の確保（シェアリングサービス等）
- お散歩カート（多人数が乗れる乳母車）、子ども連れの方々が移動しやすいルールづくり

第2回ワークショップ結果

第2回ワークショップのまとめ

最後に、代表者に発表していただき、内容を共有しました。
意見を以下のとおり集約します。

①墨田区の公共交通について

既存の公共交通ネットワークは、利便性が高いという意見がありました。
その上で、区北部の利便性向上と、区内循環バスの工夫について意見が多く出されました。

第2回ワークショップ結果

第2回ワークショップのまとめ

②新たな交通サービスの必要性

- ・ 健常者にとっては既存のネットワークで十分である一方で、高齢者や障害者が使いやすい公共交通が望まれています。
- ・ すみタクの本格実施や、タクシー助成券等の新しいサービスや、情報案内等により既存の公共交通を使いやすいように工夫等の意見が出されました。
- ・ 採算性だけではなく、高齢者等にとっての必要性等を評価し、導入を検討すべきという意見がありました。

第2回ワークショップ結果

第2回ワークショップのまとめ

③ 公共交通とパーソナル交通との連携

- ・ 墨田区は自転車を利用しやすい特性があることを参加者が認識しています。
- ・ 公共交通と自転車を組み合わせることにより、移動の利便性が確保されと考えられます。
- ・ 自転車の利用環境をつくり、公共交通と連携すべきという意見が多かった。

第3回ワークショップの開催概要

(1) 第3回ワークショップの概要

日時	令和6年10月8日（月）	19:00～20:30
会場	墨田区役所13階131会議室	
参加者	まちづくり団体への呼びかけや公募により お集まりいただいた区民、大学生等の約25名	

第3回ワークショップの開催概要

(2) 意見交換のテーマ

第3回ワークショップで話し合いをした結果をもとに、5グループに分かれて、以下の事項について意見交換しました。

- 1) 公共交通を維持するためのサービス水準
- 2) 区民、交通事業者、区の役割分担
- 3) 公共交通を維持したくための区民が協力できること



第3回ワークショップ結果

Aグループの結果

①公共交通を維持したくためのサービス水準

欲張りすぎず、かつ利便性を確保するための適正なサービス水準は？

【区内循環バスについて】

現在使っている人の目的（通学・通勤、買い物、病院等）にあった設定にする。

ニーズが多い時間に頻度を増やし、少ない時間は頻度を減らす。時間帯や季節等で変更。

利便性があれば、都バスと同等でも可。定額ではなく、子どもや高齢者には割引を。
Suica等で支払うため、切りの良い金額にする必要性はない。

- バス停で運行状況がわかるようにする。
- 区外の近くの駅（平井、千住、浅草）まで乗り入れる。
- 必要輸送量に合わせて、量を増やすより必要としている人に路線、時刻等を合わせることで最適化し、無駄を省くことで赤字を減らす方が良い。
- 押上駅の混雑緩和のために、結節点を変えることも考えられる。
- バス停名やバス停の位置を周知する。

第3回ワークショップ結果

Aグループの結果

②役割分担

交通事業者だけでは維持が難しくなっている中で、関係者（交通事業者、区、区民等）はどのような役割を担うことが望ましいですか？

- | | |
|---|--|
| 【区】 ・ データを分析して交通体系をつくる。施策を考える。
・ 施策に合わせて基盤を整備する。
・ コミュニティバスの支援を継続する。 | 【交通事業者】 ・ データを提供する。
・ 施策に協力する。 |
|---|--|

③区民が協力できること

公共交通を維持していくために、今すぐに協力できること、頑張ればできそうなこと

- 【区民】** ・ 公共交通の見直しを柔軟に受け入れる。（ニーズに合わせて変更した路線や時刻表を受け入れる。）
・ CO₂など環境問題から公共交通を利用する。
⇒ 区民が無理して乗らないと維持できないくらいであれば、維持する必要がないのでは。
（墨田区は他の公共交通も充実しているため、ニーズがなければ残す必要がないのではないか）

第3回ワークショップ結果

Bグループの結果

①公共交通を維持したくためのサービス水準

欲張りすぎず、かつ利便性を確保するための適正なサービス水準は？

【区内循環バスについて】

- | | |
|-------|--|
| 運行時間帯 | 北部ルートは通勤通学の利用が多い、早朝・夜遅くまでは必要ない、
現行の7時から18時頃で充分 |
| 運行頻度 | データを活用してニーズに合った頻度で、時間帯で変えてもよい
観光目的に適したサービス水準は再度見直し |
| 運賃 | 赤字負担を考慮する、キャッシュレス化でワンコインの必要ない・細かい運賃設定
での値上げが可能なのでは、値上げする場合は福祉を考慮する必要がある |
| その他 | 公共負担と公平性、ドライバー不足は自動運転など新技術で維持（千葉大学の研究材料） |

第3回ワークショップ結果

Bグループの結果

②役割分担

交通事業者だけでは維持が難しくなっている中で、関係者（交通事業者、区、区民等）はどのような役割を担うことが望ましいですか？

- 行政：しっかり周知（広報の工夫、区民が利用する駅等にポスターを掲示、コンパクト時刻表・ルート図を作成して配布など）、プラごみ分別で全戸配布した、年1回でも実施してはどうか
- 運行事業者：データ提供して区とともに分析、時間で便数を変えるなど

③区民が協力できること

公共交通を維持していくために、今すぐに協力できること、頑張ればできそうなこと

- 【区民】・公共交通の見直しを柔軟に受け入れる。（ニーズに合わせて変更した路線や時刻表を受け入れる。）
・CO₂など環境問題から公共交通を利用する。
⇔区民が無理して乗らないと維持できないくらいであれば、維持する必要がないのでは。
（墨田区は他の公共交通も充実しているため、ニーズがなければ残す必要がないのではないか）

第3回第3回ワークショップ結果

C + F グループの結果（両グループともに参加者が少なかったため合同で話し合いをした。）

①公共交通を維持したくためのサービス水準

欲張りすぎず、かつ利便性を確保するための適正なサービス水準は？

【区内循環バスについて】

運行時間帯	施設（病院・役所など）の開いている時間に合わせる
運行頻度	双方向運行ならば20分に1本
運賃	シルバーパスなどの福祉対策があれば都バスと同じ210円でも良い
その他	双方向運行、区民向けに運行、分かりやすいダイヤ、雨の日の増便ダイヤ、乗車データから検討すべき、区民が集まる場所について検討すべき

第3回ワークショップ結果

C + F グループの結果 (両グループともに参加者が少なかったため合同で話し合いをした。)

②役割分担

交通事業者だけでは維持が難しくなっている中で、関係者（交通事業者、区、区民等）はどのような役割を担うことが望ましいですか？

区の役割

福祉的補償、（辛いときは辛い）実情を区民に伝える
電気バスや充電システムの整備で良いイメージづくり→区民の自慢になる！
都バスと違う強みを持たせる

③区民が協力できること

公共交通を維持していくために、今すぐに協力できること、頑張ればできそうなこと

区内企業の役割 技術提供で協働

区民の役割 電気バスでの交通訓練、バスの乗り方教室、乗ってみる！
（町会は小さく実施は難しいため、区で実施）

第3回ワークショップ結果

Dグループの結果

①公共交通を維持したくためのサービス水準

欲張りすぎず、かつ利便性を確保するための適正なサービス水準は？

【区内循環バスについて】

現状では便数や運行時間帯などは既に確保されている。均一に南北で運行するのではなく、利用実態などを把握し、適正に再配置することで現在の利便性を確保することが重要。

運行時間帯 区の北と南で運行時間帯を変える

運行頻度 区の北と南で運行頻度を変える 北は利用者が少なく、南は利用者が多い

運賃 高齢者パスの導入の有無で変わる。 導入するのであれば、100円→200円も可
都バスとのバランスを考え300円未満が良いと考える

その他 運行頻度や時間帯、運賃を精査した上で、北側は路線をラップさせ、南をもう1ルート増やす。利便性の確保ができるのでは。

第3回ワークショップ結果

Dグループの結果

②役割分担

交通事業者だけでは維持が難しくなっている中で、関係者（交通事業者、区、区民等）はどのような役割を担うことが望ましいですか？

③区民が協力できること

公共交通を維持していくために、今すぐに協力できること、頑張ればできそうなこと

前提：住民間の送迎などを公共交通と言えるのであれば

住民間の送迎や日中利用していない幼稚園バス等を利用したコミュニティバスを補完した公共交通が行えるのではないかと。送迎した人や会社には公的ポイントを付与できれば活動が促進されることが考えられる。

第3回ワークショップ結果

Eグループの結果

①公共交通を維持したくためのサービス水準

欲張りすぎず、かつ利便性を確保するための適正なサービス水準は？

今の水準を維持

- + 区内循環バス逆回り
- + 自転車・キックボードのレーンを整備

↑維持のための工夫が重要

- ・ 交通広告の拡大（ラッピングなど）
- ・ 情報周知の徹底（区民も知らないことが多い）

第3回ワークショップ結果

Eグループの結果

②役割分担

交通事業者だけでは維持が難しくなっている中で、関係者（交通事業者、区、区民等）はどのような役割を担うことが望ましいですか？

交通事業者：交通広告（区内の事業者から協賛金のような形で）による収入確保
（ラッピング、車内アナウンス）

区：MaaSの展開（鉄道、都営バス、区内循環バスを乗りやすくするフリーパスなど）

区民：情報周知への協力（SNSへの投稿、町内会での展開）

③区民が協力できること

公共交通を維持していくために、今すぐに協力できること、頑張ればできそうなこと

情報周知への協力：SNSでの拡散、町内会での協力、写真展やぬりえ展

第3回ワークショップ結果

第3回ワークショップのまとめ

最後に、代表者に発表していただき、内容を共有しました。
意見を以下のとおり集約します。

①公共交通を維持するためのサービス水準

- 区内循環バスは、開業当初は観光目的であった。現状では区民利用が多いため、区民等の日常移動に資する公共交通として活用していくことが有効である。
- これまではわかりやすさを重視し、始発から終発まで、15分、20分間隔で運行されているが、今後は区民等の利用実態に合わせて、運行時間帯、運行頻度を設定していく必要がある。

第3回ワークショップ結果

第3回ワークショップのまとめ

- 利用が多いエリア、時間帯には便数を増やし、利用が少ないエリア、時間帯には便数を適正化する工夫が有効である。
- 運賃については、キャッシュレス決済が普及しているため100円である必要はない。区内循環バスと都営バスについて、同様の条件で利用できるように、運賃を合わせていくことが考えられる。
- 都営バスではシルバーバスがあるが、区内循環バスでも支援すべき主体を明らかにして、優遇策を講じるべきである。
- データを分析し、実態にあったサービス水準を設定すべきである。

第3回ワークショップ結果

第3回ワークショップのまとめ

②区民・交通事業者・区の役割、区民が協力できること

- 区内循環バスは、区の施策である。関係者が事業内容を理解し、判断していく必要がある。
- 区は事業の状況を説明し、実態を踏まえて改善策を講じていく。交通事業者は、データを提供し、区とともに対策を検討する。区民は理解し、利用についてPRをするとともに、移動する際に利用をしていくことが考えられる。

第3回ワークショップ結果

第3回ワークショップのまとめ

- 電気バス等を導入し、関係者が協力して、環境にやさしいまちをアピールする。区内企業とともに、環境にやさしい技術を開発していくことも考えられる。
- 区民が協力できることとしては、移動する際に公共交通を積極的に利用することや、公共交通利用のPRを行うことである。