

花畑社会実験バス（花 22 系統）について

（現在までの流れについては、別添の【参考資料】にまとめています。）

1 花畑社会実験バス

足立区総合交通計画において、日常生活の移動における不便度が高く、かつバス交通のニーズが高い地域として位置づけられているエリアの中で、高齢化率が他の地域と比較し高い花畑周辺地域を対象地区として選定いたしました。

この交通不便地域の解消に向け、令和 3 年 10 月 1 日より、社会実験として花畑周辺地域におけるバスの検証運行を開始いたしました。

2 本格運行への移行条件について

半年を 1 期として、2 期連続で収支率 24%以上※であること。

※ 先行事例から運行開始前は収支率 40%で設定していた。しかしシルバーパス利用が可となったため、シルバーパス利用を 4 割程度と想定して、収支率 40%からシルバーパス利用の 4 割を減とし 24%に変更した。

1 運行状況と利用実績について

運行状況の概要

	1 期目、2 期目 (令和 4 年 9 月末まで)	3 期目以降 (令和 4 年 10 月～※)
便数	平日 51 便 土休日 51 便	平日 <u>47 便</u> 土休日 <u>37 便</u>
運賃	大人 220 円 小児 110 円 (現金・交通系 IC カード利用同一)	変更無
70 歳以上の利用者	無賃 東京都シルバーパスの提示が必要	<u>110 円</u> 事前登録した乗車割引証※の提示が必要 (※新たに導入した割引証)
その他	障がい者割引適用あり 運行事業者が販売する定期乗車券、ラブリーパス及び足立一日フリーパスは利用不可	変更無

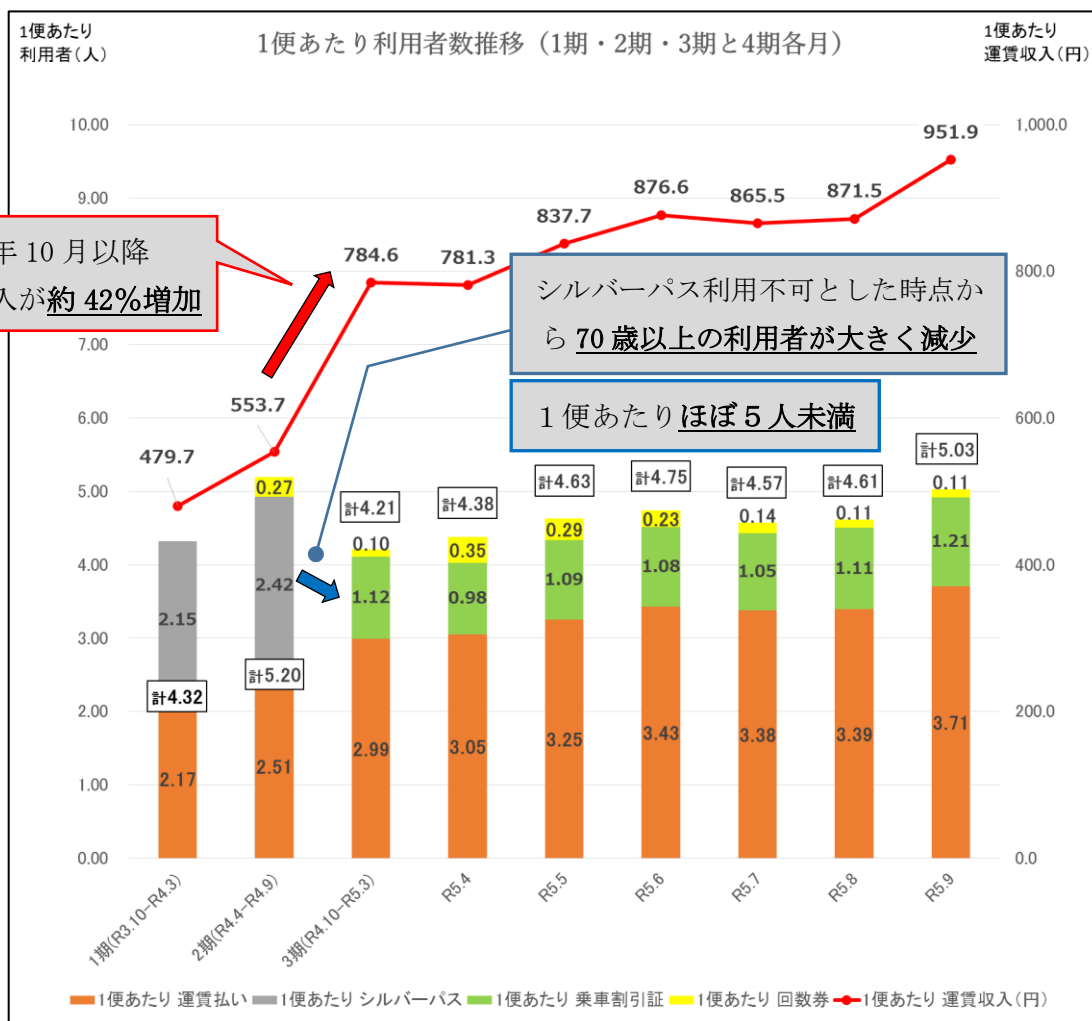
※収支率向上のため、ダイヤ改正やシルバーパス利用を不可とし乗車割引証を導入した。

3 利用実績及び収支率

4期（R5.4～R5.9）に入り、運賃払い利用者は若干増加しましたが、乗車割引証利用は横ばい、回数券利用は減少傾向で、利用者の総数は伸びていません。

1便あたり利用者数（4期目のみ各月）

		運賃払い	シルバーパス 乗車割引証	回数券	収支率
1期	R3.10～	2.17人	2.15人	—	11.1%
2期	R4.4～	2.51人	2.42人	0.27人	
3期	R4.10～	2.99人	1.12人	0.10人	17.4%
4期	R5.4～	3.05人	0.98人	0.35人	19.1%
	R5.5～	3.25人	1.09人	0.29人	
	R5.6～	3.43人	1.08人	0.23人	
	R5.7～	3.38人	1.05人	0.14人	
	R5.8～	3.39人	1.11人	0.11人	
	R5.9～	3.71人	1.21人	0.11人	



2 センサーによる乗降調査について

(調査結果は別添の花畑周辺地域公共交通検討ニュース第11号をご覧ください。)

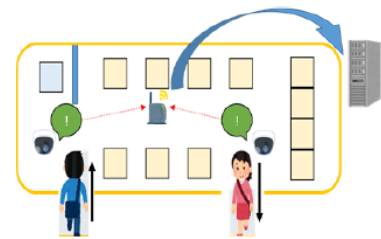
沿線の交通需要について再検証を行うため、センサーカウントによる乗降調査と、区職員が一部の便に乗車して利用者の乗降状況等を確認しました。

さらに令和5年1月より、バス乗務員の協力を得て、乗車割引証利用者の乗車バス停を全便記録しています。

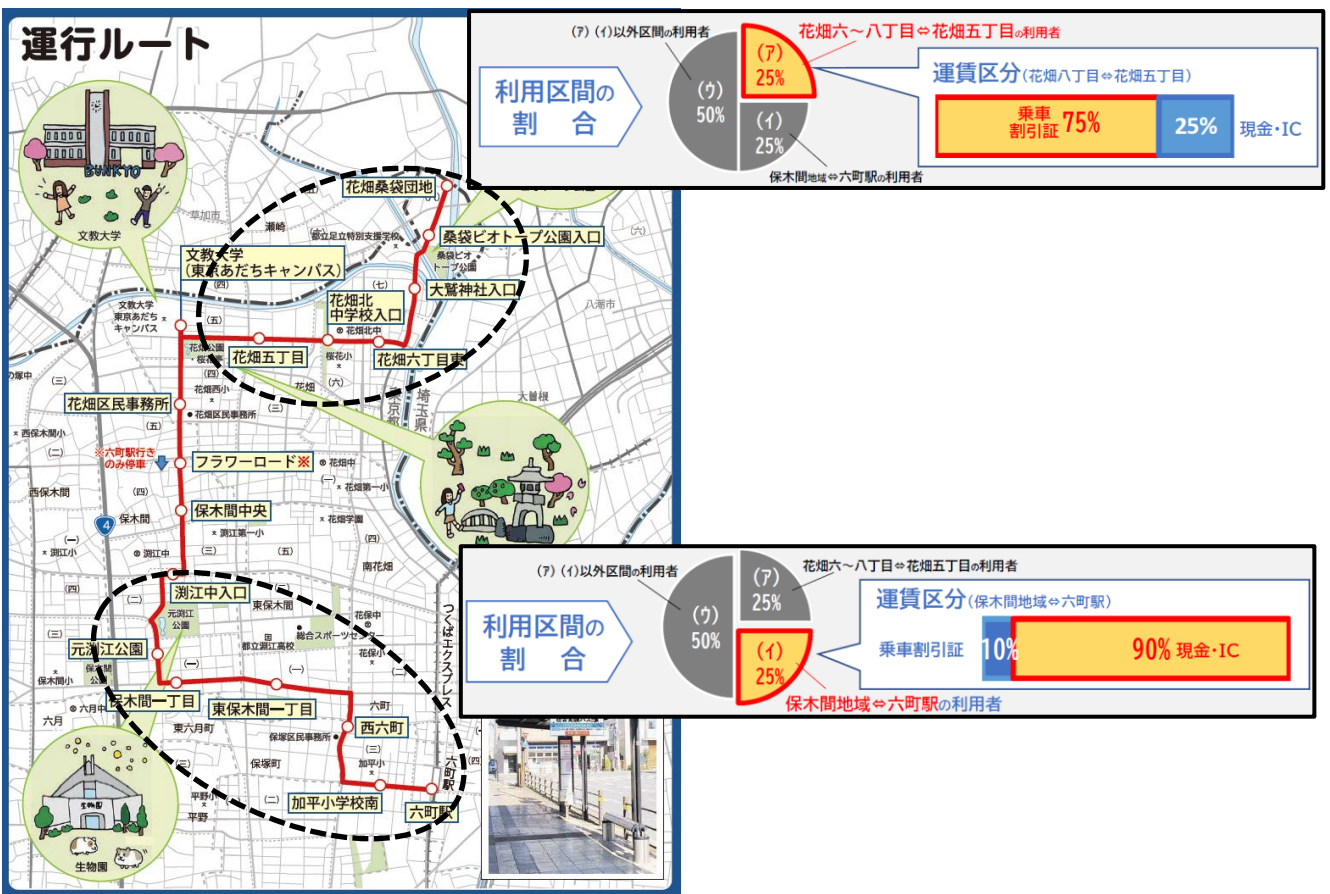
結果としては、地域ごとに利用目的や利用時間帯が大きく異なることがわかっています。

乗降調査の概要

方法	センサーカウントによる調査 乗車口と降車口にセンサーを設置し、バス停毎の乗車数と降車数を計測
実施日数	60日間 (平日47便・土休日37便)
対象便	全便 (平日47便・土休日37便)



センサーシステムのイメージ図



3 花畑社会実験バスの検証結果について

運行開始前から、区広報誌や地域に配布しているニュース、ホームページや SNS 等で周知を行ってきたこと、また回数券販売を花畑社会実験バスの発着点である、六町駅や、バス路線の沿道にある商業施設、公共施設で実施したこと等により、花畑社会実験バスは地域に充分認知されていると考えています。

しかし、日常移動のために花畑社会実験バスを利用する方が総体的に少ないことに加え、70歳以上の利用者数は、シルバーパスの利用を不可とし乗車割引証を導入した令和4年10月から著しく落ち込みました。

令和5年5月より実施したセンサーによるバス停ごとの乗降調査等や職員による利用者ヒアリングから、地域ごとに利用目的や利用時間帯が大きく異なることや、周囲にシルバーパス対象路線があると、そちらへ転換しているという結果も見えてきました。

日中及び夜間の時間帯や日曜・祝日は利用者が極端に少なく、1便あたりの平均利用者推移等は、1便平均でほぼ5人未満となり、35人乗りの小型バスを運行するような大きな需要がないことがわかりました。

現在、花畑社会実験バスの、利用者数は頭打ちの状態にあり、最終判断となる4期目(R5.4-R5.9)の収支率は、19.1%になりました。

以上の結果から、本格運行への移行条件に達しない結果となったため、バスによる検証運行は終了となります。運行終了日は、運転士の配置替え等も考慮し、令和6年3月22日(金)の予定です。

参考) 検証運行における区負担額 (金額は概数、5期は見込み)

期 間	運行支出 (A)	運行収入 (B)	区負担額 (A) - (B)
1期・2期 (R3.10-R4.9)	1億724万円	1,025万円	9,699万円
3期・4期 (R4.10-R5.9)	9,195万円	1,363万円	7,832万円
5期見込み (R5.10-R6.3)	4,600万円	650万円	3,950万円
合 計	2億4,519万円	3,038万円	2億1,481万円

今後の主なスケジュールについて

1 社会実験バスに関する予定

時 期	内 容
令和5年11月13日	地域公共交通会議（書面）
令和5年12月初旬	東武バスが関東運輸局へ路線廃止の届出
令和6年3月22日	ブンブン号運行終了
令和6年4月以降	バス停等原形復旧工事

2 社会実験バス終了後の予定

昨今の社会情勢において、既存の路線バスでは利用者が年々減少し、高騰する経費に見合った運賃収入が得られず、運転士も慢性的に不足している状態です。さらに、令和6年4月からは、バスを含む自動車運転者の労働時間が現在よりも制限されます（2024年問題）。

こうした背景から、現状の便数を維持するだけの運転士の確保は困難であり、足立区内でもバスの減便や廃止が相次いでおり、現在ある交通手段だけに頼ることは限界が来ています。

足立区では、既存交通の縮小を見据えて、移動手段を確保するため、福祉輸送やスクールバス等、地域にある輸送資源を総動員することや、区民が主体となって移動手段を運営することなどを盛り込んだ交通計画の策定に、今年度から着手しています。

そこで、公共交通の現状やバス以外の新たな交通手段の事例に関する勉強会を、まずはブンブン号沿線にて開催していく予定にしています。

- ▶ 対象者
興味関心がある地域の方や企業等（希望制）

- ▶ 開催日時・場所

日 時	場 所	定 員
12月9日（土）	保塚地域学習センター	各日
12月16日（土）	桜花住区センター	30名程度