

日暮里・舎人ライナーにおけるバスを活用した実証実験 ～実施結果～

令和8年7月
東京都交通局
足立区

目次

1	バスを活用した実証実験の背景	P.3
2	バスを活用した実証実験の事業概要	P.4
3	バスを活用した実証実験の実施状況	P.5
	(1)周知状況	P.5
	(2)申込状況	P.6
	(3)乗車状況	P.7
	(4)運行状況	P.8
4	バスを活用した実証実験の効果検証	P.9
	(1)日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性	P.10
	(2)日暮里・舎人ライナー利用者からの声	P.11
	(3)本事業の運営に係る事項	P.14
	(4)効果検証のまとめと今後の混雑緩和策の方向性	P.15

1 「バスを活用した実証実験」の背景

- ✓ 日暮里・舎人ライナーでは、沿線開発の進展などにより乗客数が伸び続ける中、開業以降、車両の増備や座席を全てロングシート化し定員を増やした新型車両への更新、時差ビズと連携したオフピークキャンペーンや、ラッシュ時間帯における混雑状況の見える化など、ハード、ソフト両面から混雑緩和に最優先で取組を実施

これまでの混雑対策

■車両数の増備

当初計画15編成→20編成

■運転間隔の短縮

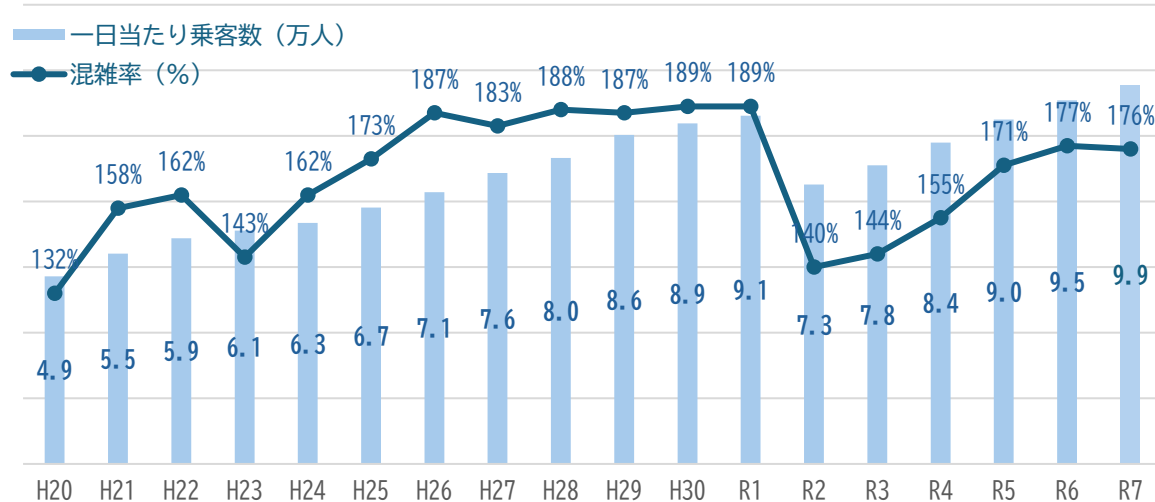
5分00秒→3分14秒

■車両のレイアウト変更

クロスシート→ロングシート

■オフピーク通勤の促進 等

＜一日当たり乗客数・混雑率・編成数・運行間隔の推移＞



▲クロスシート



▲ロングシート

編成数	12	14	14	16	16	16	16	17	17	18	18	20	20	20	20	20	20
運行間隔	分 5	分 4	分 4	分 3	分 4	分 4	分 3	分 3	分 3	分 3	分 3	分 3	分 3	分 3	分 3	分 3	分 3
秒	00	46	50	56	00	00	45	30	30	20	20	20	14	14	14	14	14

※R7の一日当たり乗客数は速報値

2 バスを活用した実証実験の事業概要

- ✓ 抜本的な混雑緩和を図ることは困難な状況の中、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向けた実証実験として、東京都交通局と足立区が連携のうえ、朝のラッシュ時間帯に直行バスを運行

■実施期間

令和7年12月22日(月)～令和8年3月27日(金) の平日

■運行ルート

江北駅前(乗車)⇒ 西日暮里駅前(降車)⇒ 日暮里駅前(降車)

■運行ダイヤ

江北駅前発 7時00分、7時25分、7時45分

※貸切バス(定員45名程度)での運行

■対象者

- ・バスの運行区間が含まれる、通勤・通学定期券を所有の方
- ・東京都シルバーパス、都営交通無料乗車券、精神障害者都営交通乗車証を所有の方で、上記区間を日常的に利用されている方

■利用方法

バスの乗車には、専用の「利用者証」が必要

※「利用者証」は、お申しいただいた方先着700名に発行

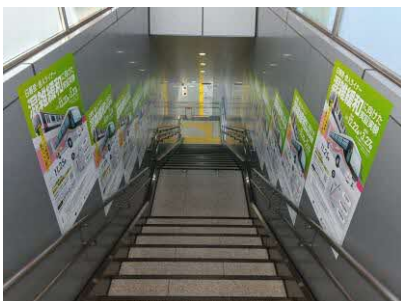
3 バスを活用した実証実験の実施状況

(1) 周知状況

- ✓ 東京都交通局と足立区が、それぞれの広報媒体を活用し、実証実験開始の1か月以上前から周知を実施
- ✓ 周知の結果、実証実験を知らずに申し込まなかった方は、「申込者以外の方向けアンケート」回答者の約5%に留まった

■交通局 ポスター掲出（日暮里・舎人ライナー全駅、全車両）など

■足立区 区報掲載（区内全戸へ配付）など



▲駅、車内へのポスター掲出

日暮里・舎人ライナー 混雑緩和に向け、バスを活用した実証実験が始まります！ 利用者募集

問先 「日暮里・舎人ライナー実証実験」専用コールセンター（7年12月29日～8年1月2日を除く平日、午前9時～午後5時） ☎0570-012323

7年12月22日～8年3月27日の期間で、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向けて、バスを活用した実証実験を行います。 ※実証実験の期間など、変更になる場合があります。くわしくは区のホームページをご覧ください。

■運行日時＝平日、午前7時～8時の間で3便（7時00分発・25分発・45分発）。いずれも江北駅前発で乗車予約可

■定員＝各便45人程度 ※配車バスにより異なる場合があります

運行ルート 乗車 江北駅前 → 西日暮里駅前 → 日暮里駅前

◆実証実験バスの利用には事前申し込みが必要です（無料）

●対象＝次のすべてに当てはまる方

① 日暮里・舎人ライナー（見沼代親水公園駅、舎人駅、舎人公園駅、谷在家駅、西新井大師西駅、江北駅）のいずれから、[西日暮里駅・日暮里駅]のいずれかまでの区間を含む通勤・通学定期券を所有している

または

東京都シルバーパス・都営交通無料乗車券・精神障害者都営交通乗車証のいずれかを所有し、上記区間を日常的に利用している

② 所有する定期券などの有効期限が実証実験期間に含まれている

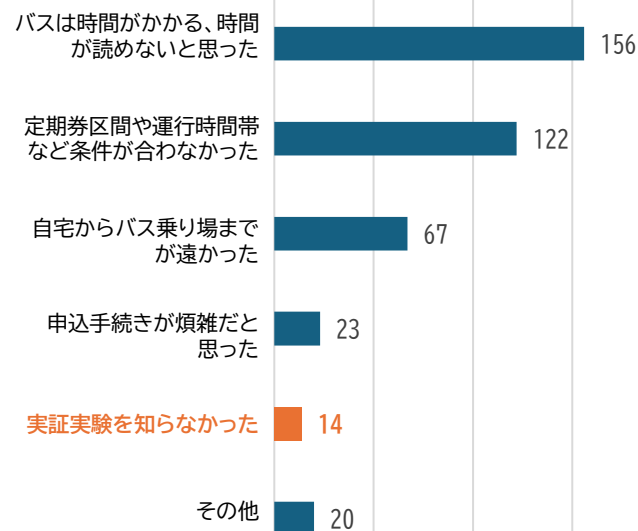
※実証実験期間中に有効期限が到来する場合は更新手続きが必要

③ アンケートへの協力などの利用条件に承諾できる

■募集人数＝700人（先着順） ■申込＝区のホームページからオンライン申請 ■申込期間＝7年11月25日～8年3月13日 ※実証実験開始日からの乗車を希望する場合は、12月8日までに要申し込み

▲あだち広報

＜実証実験に申し込まなかった理由＞ n=256



※申込者以外の方向けアンケートより 5

(2) 申込状況

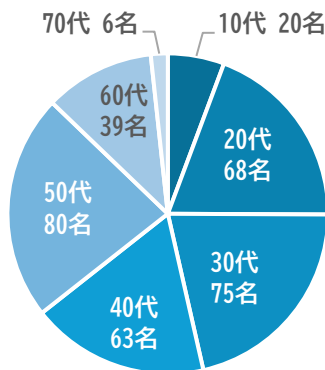
- ✓ 特定の年代に偏ることなくお申込みいただき、計351名の方に利用者証を発行
- ✓ バスが発車する江北駅をご利用の方からの申込が約半数、隣駅の西新井大師西駅をご利用の方からの申込が約4分の1を占めた
- ✓ 通勤・通学定期券をお持ちの方が、申込者の約85%を占めた

■利用者証発行者数

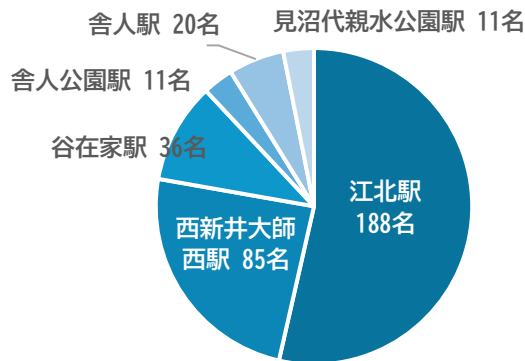
351名

(新規発行時期 12月:299名 1月:31名 2月:18名 3月:3名)

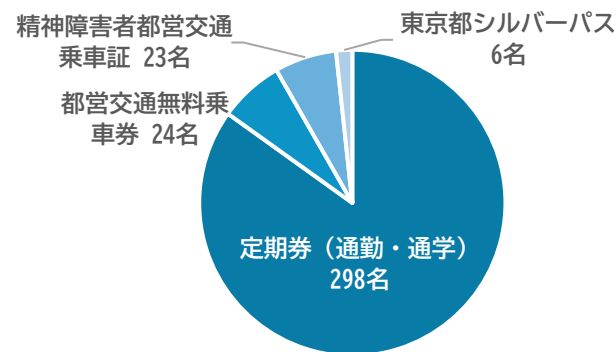
<利用者証発行者の状況(年代別)>



<利用者証発行者の状況(利用駅別)>



<利用者証発行者の状況(券種別)>



(3) 乗車状況

- ✓ 乗車人数は1便あたり平均18名、1日あたり平均54名で、乗車率は約4割
- ✓ 利用者証発行者のうち、実際に乗車した方は、約半数の190名
- ✓ 各週平均の乗車人数は、1月19日の週が最も多く、その後は減少傾向

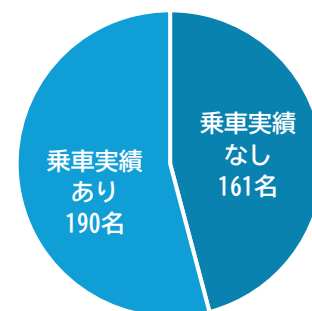
■バス乗車人数(1日あたり平均)

1便:16名 2便:24名 3便:14名 合計:54名

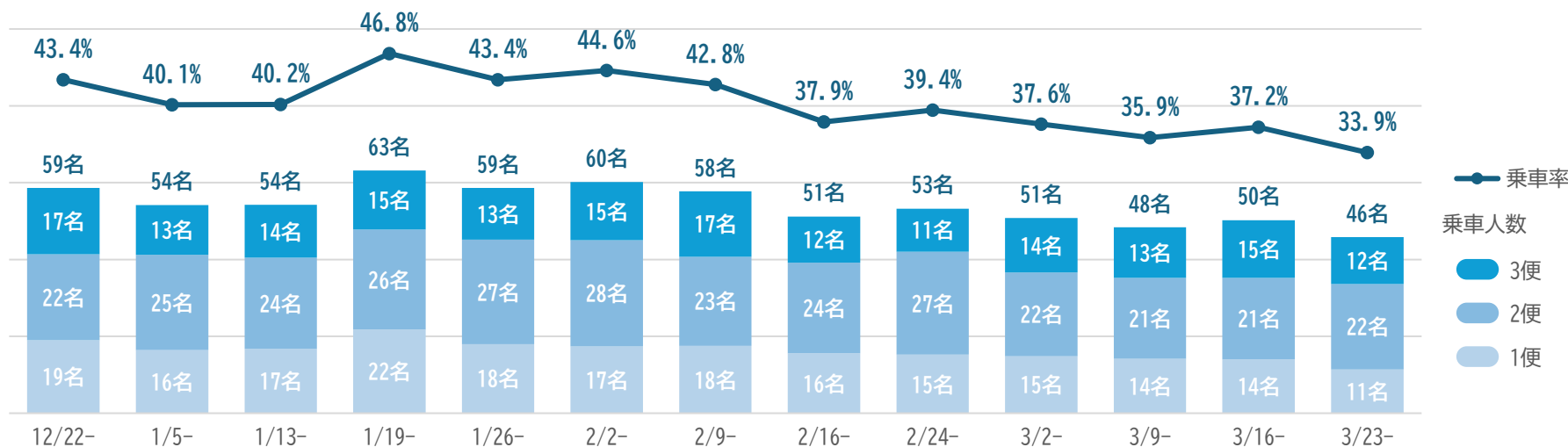
■バス乗車率(各便平均)

1便:36.3% 2便:53.3% 3便:31.2% 全便:40.3%

<利用者証発行者の乗車実績(利用の有無)>



<バス乗車人数・乗車率の推移(各週1日当たり平均)>



※ 四捨五入により端数処理しているため、合計と各値の計は一致しない場合あり

(4) 運行状況

- ✓ 実証実験の期間を通して、事故や欠便などはなく、計画通りに運行
- ✓ 所要時間は道路状況により日ごとに前後するものの、平均30分前後

■運行実績

運行日数:61日

運行便数:1日3便、計183便

■所要時間

全便平均29分

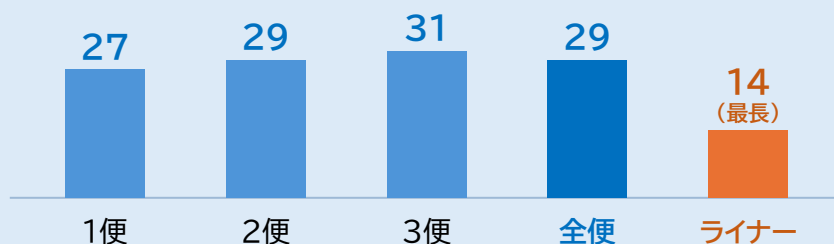
(1便 平均27分、2便 平均29分、3便 平均31分)



<運行状況のポイント>

所要時間の比較(バス便別、日暮里・舎人ライナー)(分)

※日暮里・舎人ライナー(江北駅→日暮里駅):11分~14分



100% 運行率 計画183便すべて運行(欠便0)

0件 実証実験バス事故・欠便 期間を通じて安全に運行

4 バスを活用した実証実験の効果検証

✓ 本実証実験について、以下の3点から効果を検証

- (1) 日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性
- (2) 日暮里・舎人ライナー利用者(実証実験バスに乗車していない方を含む)からの声
- (3) 本事業の運営に関する事項

■日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性

- 乗車状況(乗車率の推移、乗車頻度、混雑時間帯からの移行状況等を含む)を踏まえ、本実証実験の目的である「混雑緩和」にどの程度寄与したものであったかを評価する

■日暮里・舎人ライナー利用者からの声

- 実証実験申込者及び実証実験申込者以外の方の双方の声を評価する

■本事業の運営に関する事項

- 安全性に関する事項や、委託事業者の対応、実施にかかる費用などが持続可能な方法となっていたかを評価する

(1) 日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性

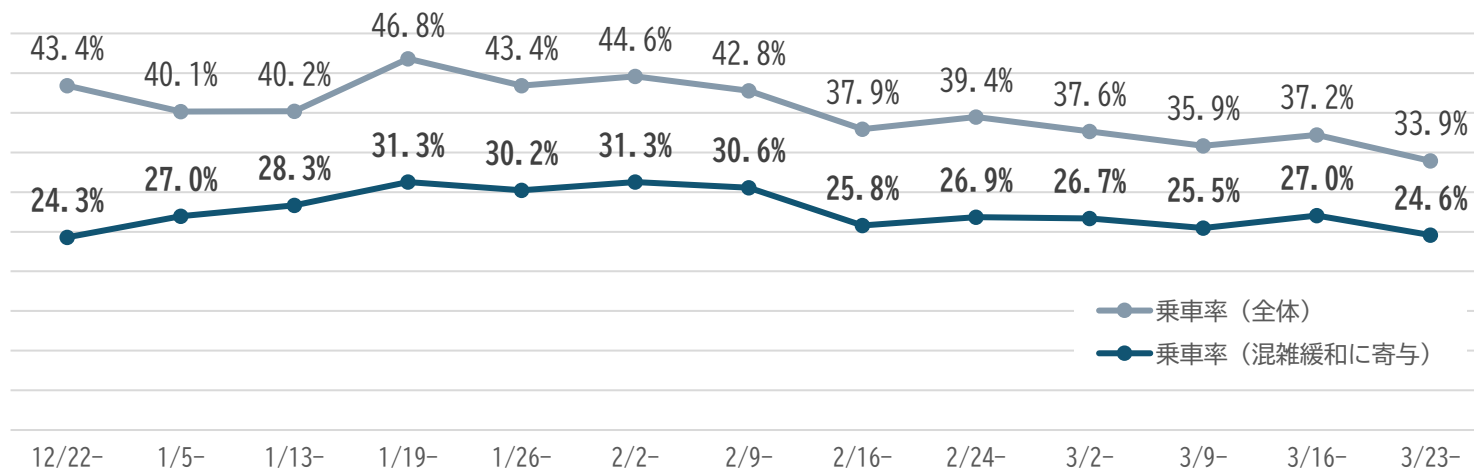
■バスを活用した実証実験への関心度

- ✓ 効果的な周知により、実証実験を知らずに申し込まなかった方が「申込者以外の方向けアンケート」回答者の約5%に留まるなか、利用者証を発行した人数は、募集枠の約半数の351名であった

■混雑緩和に寄与する乗車実績

- ✓ 今回のバスに乗車した方のうち、以下の2点を満たす方の乗車が混雑緩和に寄与したといえる
 - ① 普段、朝の混雑時間帯に日暮里・舎人ライナーを利用している方
 - ② 継続的(概ね一週間に一度以上)に実証実験バスに乗車した方
- ✓ 混雑緩和に寄与したと考えられる乗車実績は、1日当たり平均37名、乗車率は平均27.6%で、最混雑時間帯の日暮里・舎人ライナーの乗客数の0.4%程度に相当する

<バス乗車率の推移>

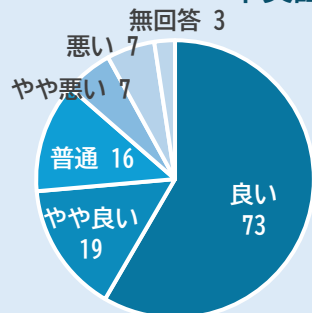


(2) 日暮里・舎人ライナー利用者からの声

■実証実験の評価

- ✓ 実証実験バスに繰り返し乗車された方を中心に、快適通勤の面から好評を得た
- ✓ また、申込者及び申込者以外の方の双方から、混雑対策に前向きに取り組む姿勢を評価する声も寄せられた
- ✓ 一方で、バスは時間がかかる、時間が読めないなどの理由から、申し込まなかった方や申し込んだものの乗車しなかった方、混雑緩和への効果に懐疑的な方も一定数存在する

<本実証実験全体の満足度（申込者）> n=125



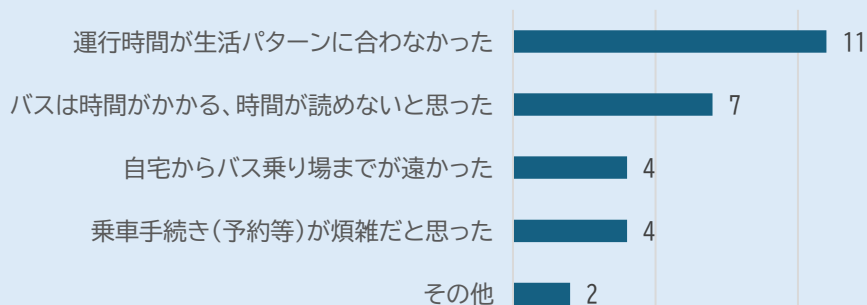
「良い」「やや良い」の主な理由

- ・混雑を回避し、快適に通勤・通学できた
- ・大幅な遅延がなく、ほぼ定刻に到着した

「悪い」「やや悪い」の主な理由

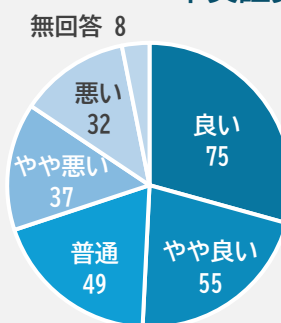
- ・バスは時間がかかる、時間が読めない
- ・乗車場所、発車時間が生活パターンに合わない

<申し込んだが乗車しなかった理由> n=20



※申込者向けアンケートより

<本実証実験の評価（申込者以外の方）> n=256



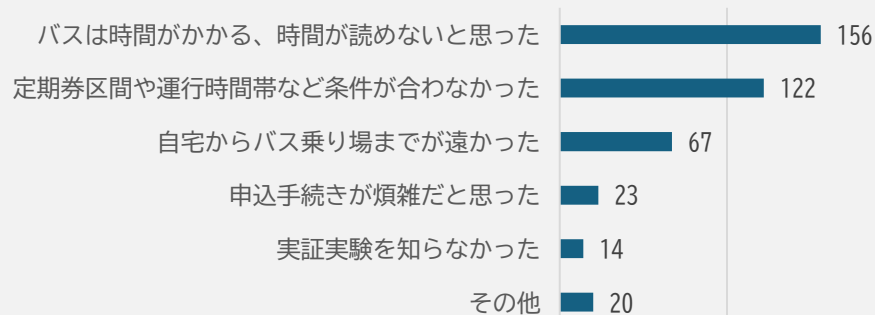
「良い」「やや良い」の主な理由

- ・混雑緩和に向けた取組姿勢を評価
- ・混雑緩和になれば良い

「悪い」「やや悪い」の主な理由

- ・バスは時間がかかる、時間が読めない
- ・混雑緩和に繋がらない

<実証実験に申し込まなかった理由> n=256

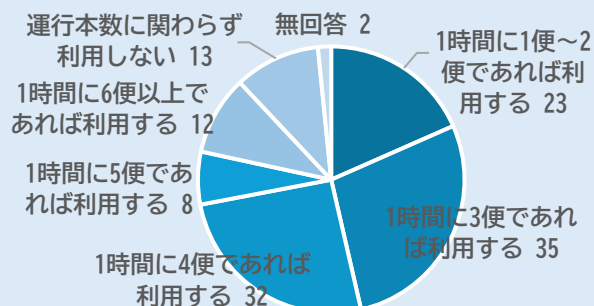


※申込者以外の方向けアンケートより

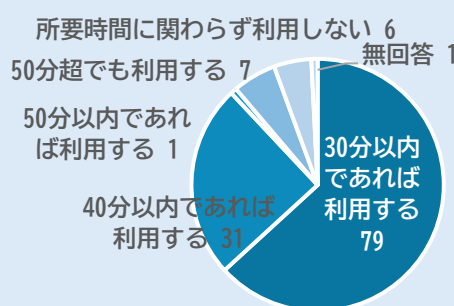
■継続・改善にかかる要望

- ✓ 繰り返し乗車された方を中心に、実証実験バスの継続運行にかかる要望をいただいた
- ✓ また、増便や運行時間帯の拡大、居住地の近くを含む江北駅以外の場所からの運行等、定時・定路線で一定の輸送規模を前提とする直行バスでは対応が難しい、乗車する方の居住地や生活パターンに合わせた多種多様な改善要望が寄せられた

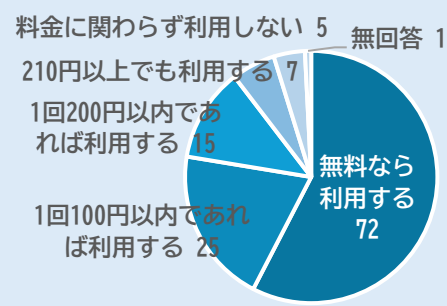
<実証実験バスの継続要件（運行本数）>



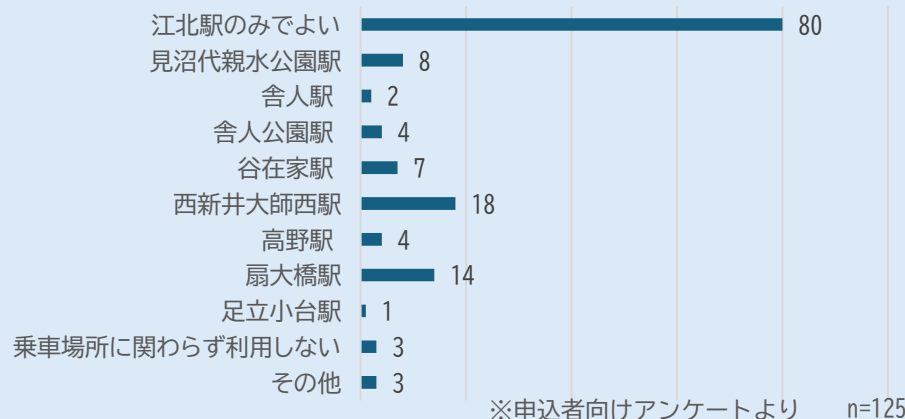
<実証実験バスの継続要件（所要時間）>



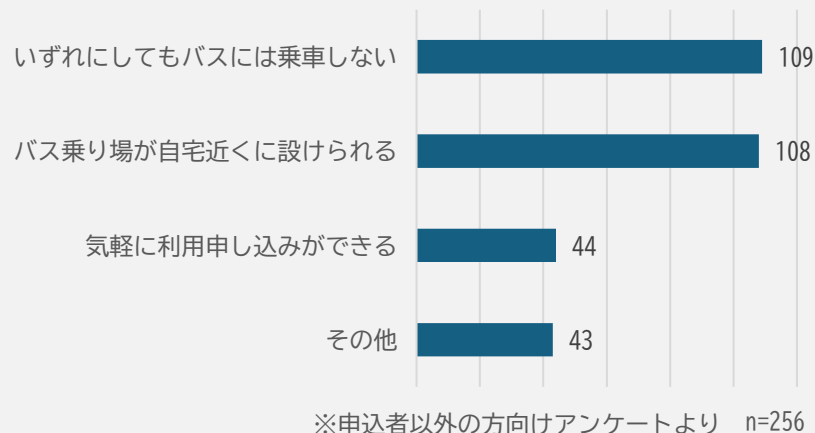
<実証実験バスの継続要件（料金）>



<実証実験バスの継続要件（発車場所の追加）>



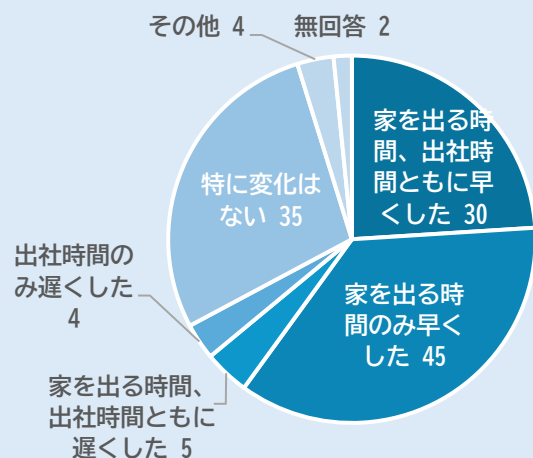
<どのような条件であれば実証実験バスに乗車するか>



■他の混雑緩和策の可能性

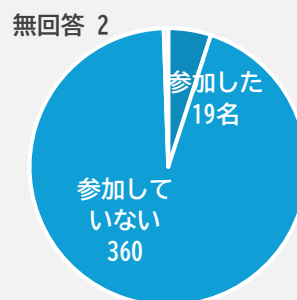
- ✓ 実証実験バスに乗車するために、家を出る時間や出社時間を変更した方が一定数みられた
- ✓ また、始業時刻などの制約がある中でも、混雑回避のために通勤時間を調整する利用者の存在が確認できた
- ✓ 一方で、令和8年2月に実施した「日暮里・舎人ライナー冬の時差Bizキャンペーン」について、キャンペーンを知らずに参加していない方が一定数存在するなど、オフピーク通勤の更なる促進の余地も見受けられた

<実証実験を契機とした行動の変化> n=125

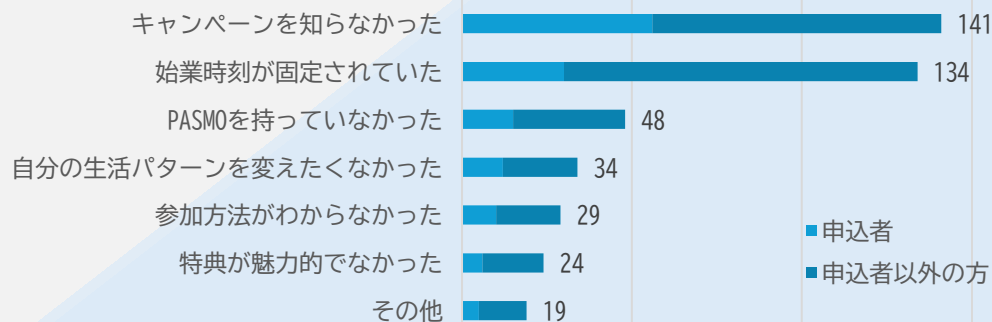


※申込者向けアンケートより

<「冬の時差Bizキャンペーン」参加状況> n=381



<「冬の時差Bizキャンペーン」不参加理由> n=360



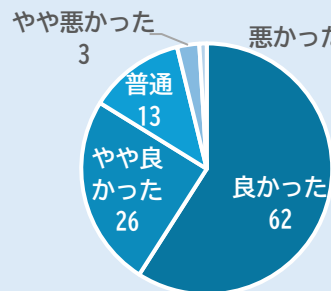
※申込者向け・申込者以外の方向けアンケート合算

(3) 本事業の運営に係る事項

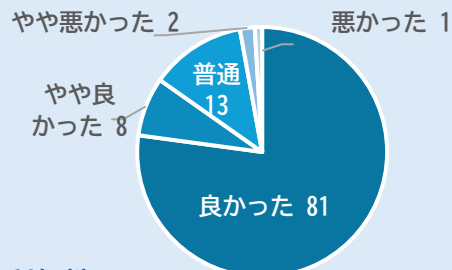
■バスの運行に関わる事項

✓ バスの安全性、受託者の対応ともに大きな問題はなかった

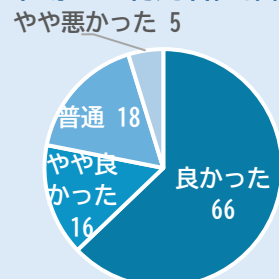
＜実証実験バスの利便性＞



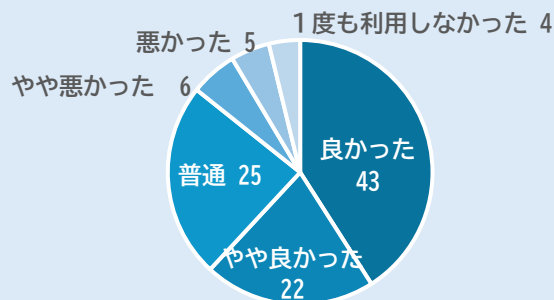
＜乗車場での乗車整理＞



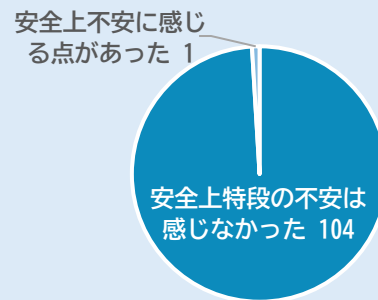
＜乗車場での利用者証確認＞



＜予約システムの利便性＞



＜実証実験バスの安全性＞



※申込者向けアンケートより n=105

■運行にかかる経費

✓ 25,820千円(区と都で半額ずつ負担)

✓ 1乗車あたり約7,800円/人

※ 混雑緩和に寄与する乗車実績で換算した場合、1乗車当たり11,400円/人

(4) 効果検証のまとめと今後の混雑緩和策の方向性

■日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性

- ✓ 効果的な周知の一方で、申込者は募集人数の約半数である351名に留まる
- ✓ 実際に乗車した方のうち、混雑緩和に寄与する乗車実績は1日あたり平均37名に留まる（最混雑時間帯1時間の日暮里・舎人ライナー乗客数の0.4%程度に相当）

■日暮里・舎人ライナー利用者からの声

- ✓ 乗車した方からは、快適通勤の面から概ね好評
- ✓ 乗車した方と乗車していない方の双方ともに、行政として混雑対策に取り組む姿勢を評価
- ✓ 一方で、「バスは時間がかかる、時間が読めない」「バス乗り場が自宅から遠い」「バスの運行時間が生活パターンに合わない」などの理由から、申込や継続乗車に至らなかった方も

■本事業の運営に関する事項

- ✓ 安全性、委託事業者の対応ともに特段の問題はなく、円滑な運行を確保
- ✓ 1乗車あたりの運行経費は、約7,800円/人

効果検証のまとめ

- 直行バスは、朝の通勤時間帯における代替の移動手段としては広く利用される状態には至らず
- また、乗車実態を踏まえると、本格導入に向けては費用対効果の観点で課題がある

混雑緩和策の方向性

- バスを活用した混雑緩和策の本格導入は見送る
- 引き続き、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向けて、東京都交通局と足立区が連携のうえ、検討を進めていく