



【経緯に関すること】

Q、コミュニティバス導入の経緯を教えてください。

A、区内の地形はほとんどが平坦であり、鉄道駅やバスによる交通網が充実し、まちの利便性は高くなっています。また、昭和初期から都市化が進んでいた当区は、都心区同様、乗合バスの需給調整規制区域であったため、都営バス以外が運行できない状況でした。平成14年にその規制が撤廃されたことを契機に、運賃等の事業収入のみで事業者が運行する方式によることを前提にコミュニティバスの導入検討を始め、平成17年度から「さくら」の運行を開始いたしました。

Q、コミュニティバスの運行事業者はどのように決まったのか？

A、新たな路線を導入するたびに運行事業者を公募し、運賃や運行間隔などの提案内容について審査しており、京成バス（株）がこれまでは全ての路線の事業者になりました。

【運行経費に関すること】

Q、京成バス（株）の運行が赤字で、減便や路線の廃止が続いているのであれば、運行経費の赤字分の一部を荒川区が負担すればよいのでは？

A、運行開始当初から区が運行経費の赤字分を負担しないことを条件にバスを運行しています。仮に区が運行経費の赤字分を負担することになれば、過去に導入のご要望があった日暮里や尾久地域にもバスを運行することとなり、区の負担額は大幅に増額する必要が生じます。さらに、シルバーパスがご利用いただけなくなるため、同バス利用者からも運賃を徴収する必要が生じ、これについて、ご理解をいただくことは難しいと考えます。

こうしたことから、区といたしましては、運行経費の赤字分を負担することではなく、引き続き車両購入費補助や走行環境整備を行っていきたいと考えております。

なお、全国的に運転手が不足している中、令和6年4月に「自動車運転手の労働基準の改定」があり、さらに運転手不足が深刻となっているため、赤字を補填している自治体においても、減便や路線の廃止が相次いでいます。

【路線に関すること】

Q、既存の交通機関が充実していても、利便性が上がるのでコミュニティバスを導入してほしい。

A、既存の交通機関と重複してコミュニティバスを導入することは利用者を奪い合うこととなり、その後、事業者が撤退した場合には、交通網が大きく衰退する恐れがあります。

このため導入に当たっては、前述の運行経費の負担に関する課題に加え、学識

経験者や交通事業者で構成している「荒川区地域公共交通会議」において合意形成を図る必要もあります。

このように区の考えだけでコミュニティバスを導入することは困難となっております。

【運賃に関すること】

Q、近隣の自治体と同じ運賃 100 円にしてほしい。

A、運行経費を補填する近隣自治体と異なり、当区のコミュニティバスは、区が運行経費の赤字分を負担しないことを条件に運行しているため、運賃の値上げも行われ、これは一般の路線バスの運賃設定と同じ考え方となっております。
なお、このため東京都が発行しているシルバーパスがご利用いただけますので、70 歳以上の方の運賃は無料となります。

Q、荒川区のコミュニティバスではシルバーパスが使えて、他の自治体では使えないのはなぜか？

A、東京都が発行するシルバーパスは、制度上、自治体が赤字を補填している路線では使用できません。しかし、当区のコミュニティバスは自治体が赤字を補填しない事業者の自主運行としているため、シルバーパスがご利用いただけることとなっております。

Q、シルバーパス利用者からも運賃を徴収してほしい。

A、運行事業者には、運行する距離数等により案分した補助金が東京都から出ております。これを踏まえて、京成バス（株）はシルバーパス利用者から運賃を徴収しない方式で、当区のコミュニティバスを運行しております。

【便数に関すること】

Q、「さくら」の右回りの便数が少ない。

A、利用実態に応じて、令和 6 年 3 月から朝夕の通勤通学の時間帯のみの運行となっております。これまでより時間を要することになりますが、右回りの便がない時間帯では、左回りのご利用をお願いいたします（※南千住駅西口でそのまま左回りの便に乗車し続けても、二重の運賃はかかりません）。

Q、せめて 1 時間に 1 便は走らせてほしい。

A、運転手不足が深刻な状況であり、利用人数が少ない時間帯にバスを走らせることは難しい状況にあります。

Q、最終バスが早すぎるのではないか？

A、令和 6 年 4 月に自動車運転手の労働環境の基準改定があり、運転者は当日の勤務終了から翌日の勤務開始まで 11 時間あけることが法的に必要になりました。当区のコミュニティバスは、朝の通勤通学時間を中心にダイヤを組んでおり、この基準に適合するよう最終バスの発車時刻を繰り上げました。