

第 14 回荒川区地域公共交通会議

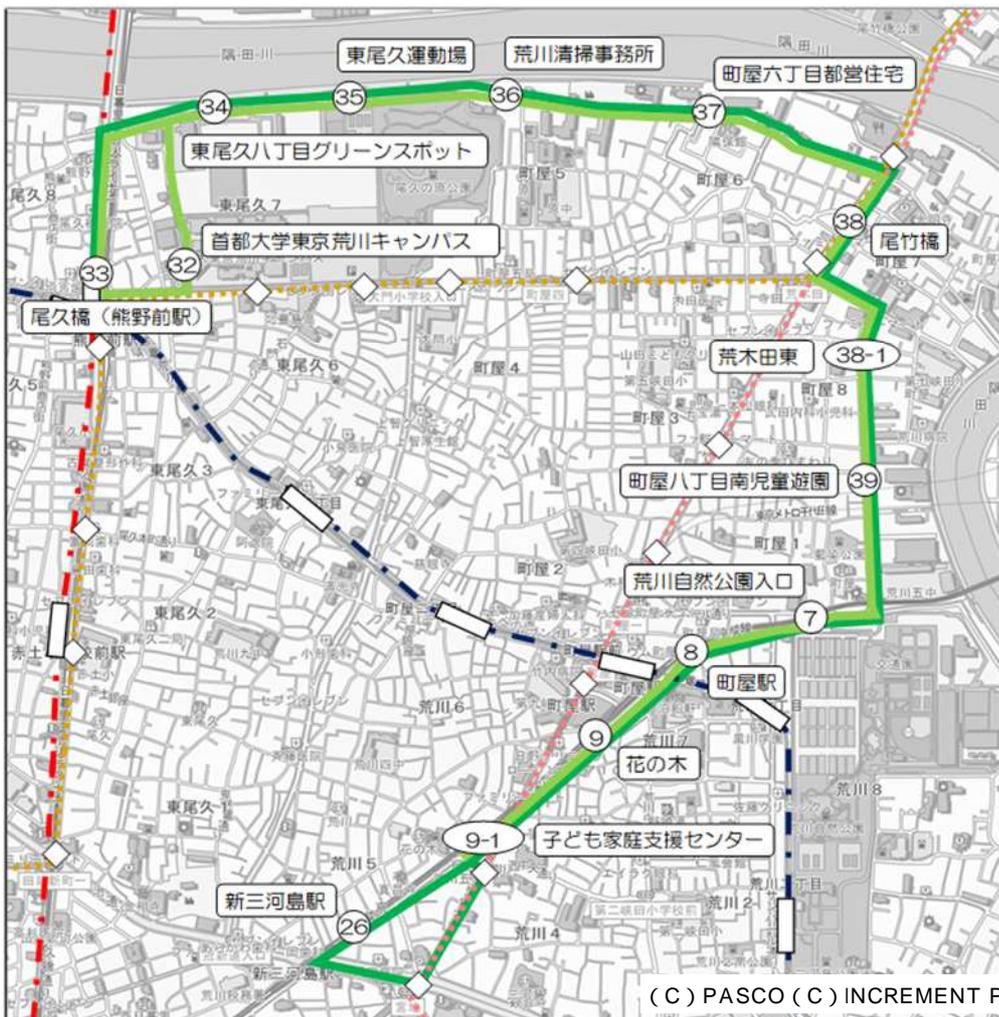
協議事項

荒川区コミュニティバス「町屋さくら」の廃止について

内容

現在、「子ども家庭支援センター」と「尾久橋（熊野前駅）」間を往復運行している「町屋 05 系統」、及び土休日のみ「尾久橋（熊野前駅）」から「新三河島駅」を経由し「子ども家庭支援センター」まで運行している「町屋 05-1 系統」を、令和 4 年 3 月 31 日（木曜）をもって廃止する。

「町屋さくら」の運行状況
運行ルート



凡例	運行間隔	凡例	運行間隔		
	町屋 05 系統	40 分間隔		端 44 系統 (都営バス)	20 分間隔程度
	町屋 05-1 系統 (土休日)	40 分間隔		草 41 系統 (都営バス)	20 分間隔程度
	停留所			停留所	
	日暮里・舎人ライナー	5 分間隔程度		都電荒川線	5 分間隔程度
	鉄道駅			停留場	

運行内容

	運賃	運行距離	運行台数	運行時間	運行間隔	運行本数	停留所数
平日	160 円	約 6.0 km	1 台	6 時 54 分 ~ 21 時 14 分	40 分間隔	21 便 (往復運行)	23 箇所
土休日	IC:157 円	約 7.4 km					24 箇所

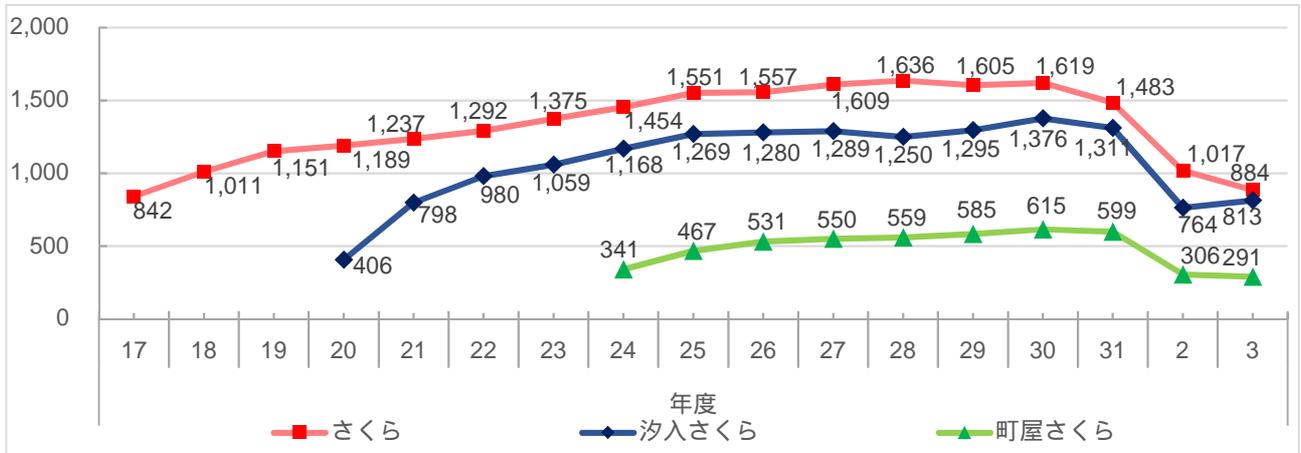
変遷

- 平成 24 年 2 月 「荒川区地域公共交通会議」設置
- 平成 24 年 11 月 コミュニティバス「町屋さくら」
循環便運行開始 (町屋 04 系統)
- 平成 26 年 11 月 コミュニティバス「町屋さくら」
一部往復運行開始 (町屋 05 系統)
- 平成 29 年 3 月 コミュニティバス「町屋さくら」
一部往復運行開始 (町屋 05-1 系)
土休日の循環便廃止 (町屋 04 系統)
- 令和 2 年 6 月 コミュニティバス「町屋さくら」
平日の循環便廃止 (町屋 04 系統)
- 令和 3 年 4 月 コミュニティバス「町屋さくら」
往復便の減便 (町屋 05、05-1 系統)

利用者の推移 (令和 3 年 12 月末時点)

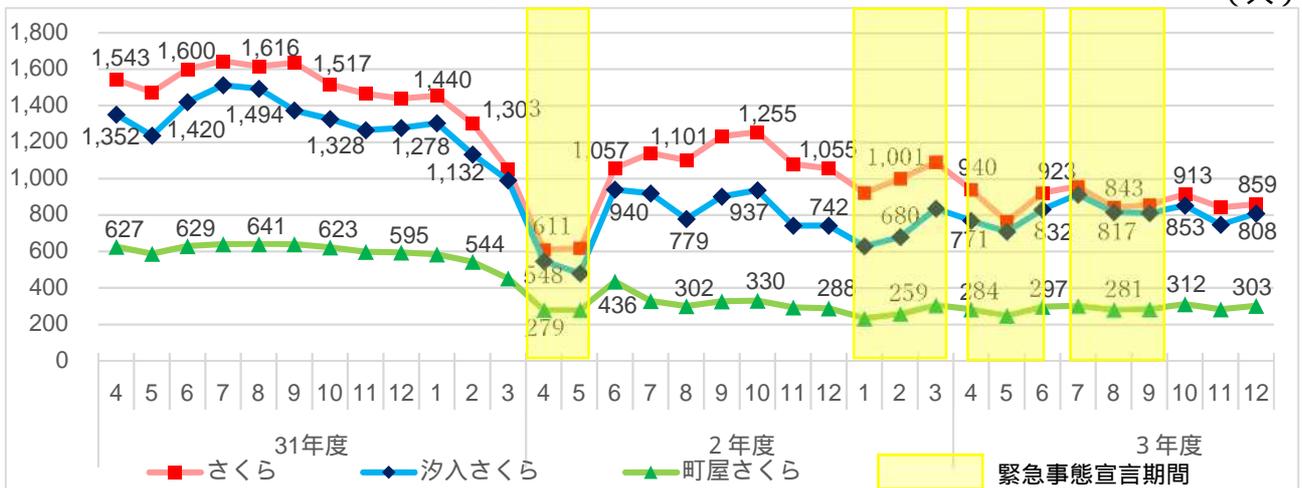
路線別 1 日平均乗車人数の推移 (年度別)

(人)

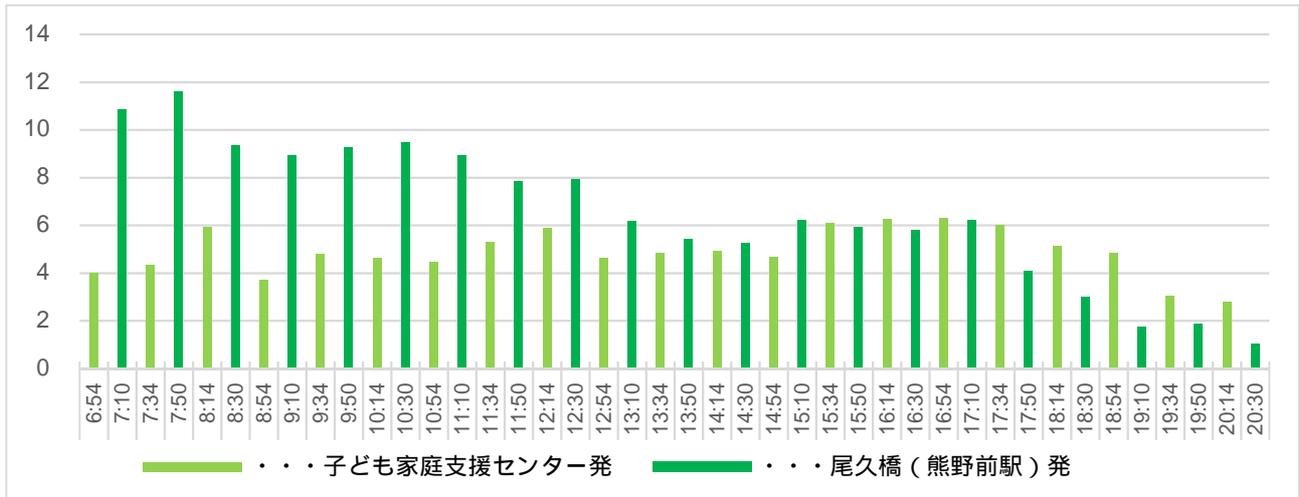


路線別 1 日平均乗車人数の推移 (月別)

(人)



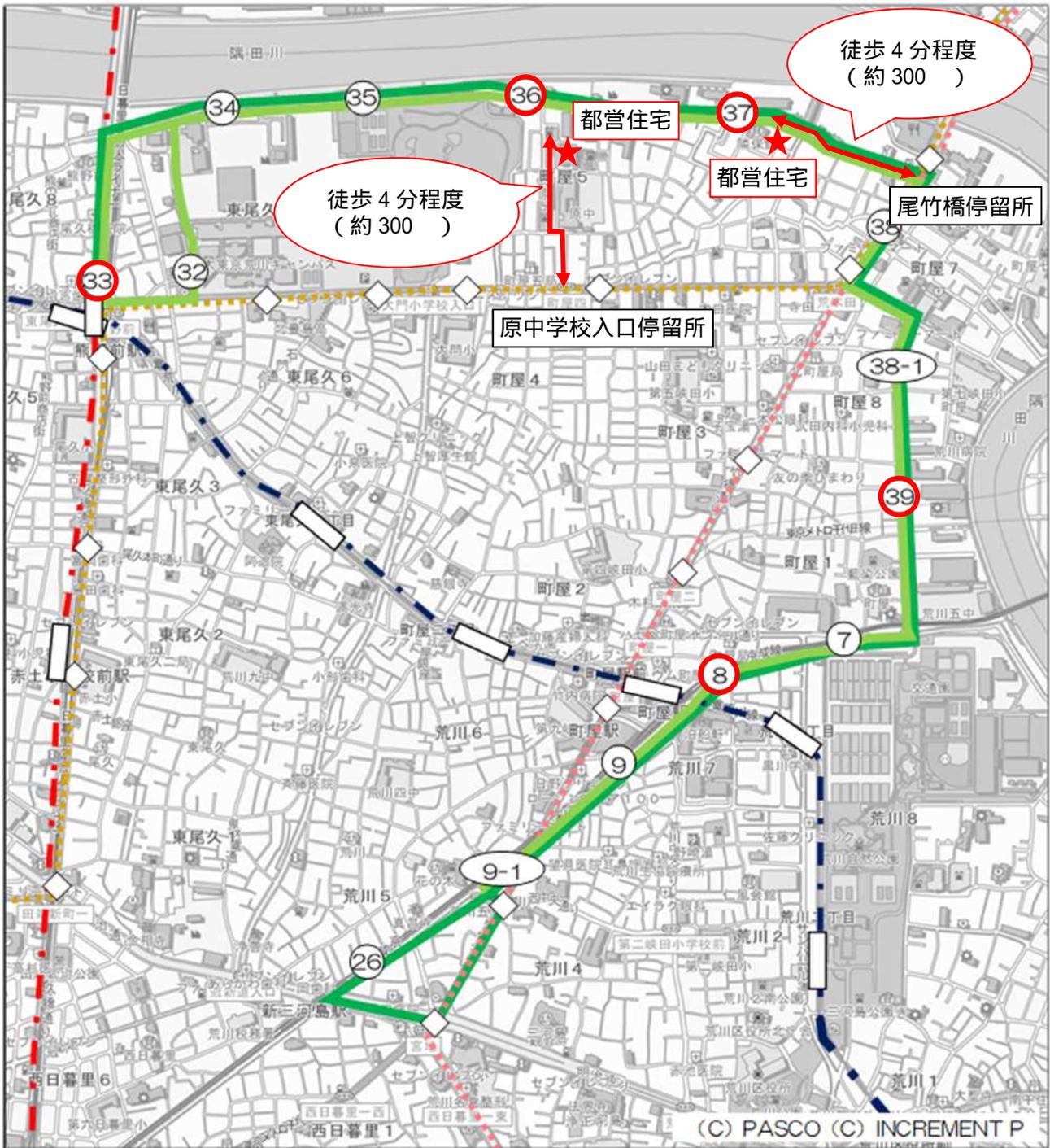
「町屋さくら」便別乗車人数の推移（令和3年4月～12月）



「町屋さくら」停留所別乗降人数（令和3年11月12日調査データ）

	～10歳		～20歳		～30歳		～40歳		～50歳		～60歳		～70歳		70歳～		合計	
	乗車	降車	乗車	降車														
子ども家庭支援センター	0	1	0	0	0	0	2	3	0	2	1	4	1	1	2	6	6	17
花の木	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	2	0	1	1	0	5	4	9
町屋駅	1	3	2	2	1	1	13	12	6	22	7	13	11	12	39	40	80	105
荒川自然公園	0	1	1	1	0	0	1	1	0	2	0	2	0	3	2	9	4	19
町屋八丁目南児童遊園	0	0	0	1	1	1	1	4	2	2	4	4	7	6	17	15	32	33
荒木田東	0	0	1	0	1	0	2	0	5	0	4	0	2	0	6	3	21	3
尾竹橋	1	0	0	0	1	0	1	0	2	0	2	0	5	1	1	3	13	4
町屋六丁目都営住宅	3	0	2	3	0	0	6	2	13	4	8	3	4	2	40	33	76	47
荒川清掃事務所	2	1	1	1	0	0	8	7	7	4	4	2	3	4	15	7	40	26
東尾久運動場	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	4	4
東尾久八丁目グリーンスポット	0	0	3	2	0	1	0	1	2	0	0	2	0	0	0	1	5	7
首都大学東京荒川キャンパス	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	6	1	8
尾久橋	0	0	2	1	0	1	1	2	7	0	2	4	1	2	19	14	32	24
合計	7	7	12	12	4	4	36	35	46	38	35	35	35	33	143	142	318	306

「町屋さくら」周辺の公共交通との関係



	凡例	運行間隔		凡例	運行間隔
	町屋 05 系統	40 分間隔		端 44 系統 (都営バス)	20 分間隔程度
	町屋 05-1 系統 (土休日)	40 分間隔		草 41 系統 (都営バス)	20 分間隔程度
	停留所			停留所	
	日暮里・舎人ライナー	5 分間隔程度		都電荒川線	5 分間隔程度
	鉄道駅			停留場	

・「町屋さくら」廃止への区の考え

「町屋さくら」の利用者数は他の2路線（「さくら」、「汐入さくら」）と比較すると各路線の30～40%程度と非常に少ない。また、「町屋さくら」の利用者数は緊急事態宣言が発出されていない期間においても戻っておらず、今後コロナ禍前の状況に戻らないおそれもある。このようなことから、「町屋さくら」の運行が可能な収支は見込めないと考えられる。

区の補助により運行を維持することも検討したが、運行補助を行うということは、コミュニティバスが運行していない地域の方や、コミュニティバスを利用していない方にも「町屋さくら」の赤字を負担していただくこととなるため、区としては運行補助を出すことが難しく、「町屋さくら」を今年度限りで廃止することはやむを得ないと考えられる。