

コミュニティバスの試行運行について

第10回品川区地域公共交通会議資料
(令和7年10月10日)

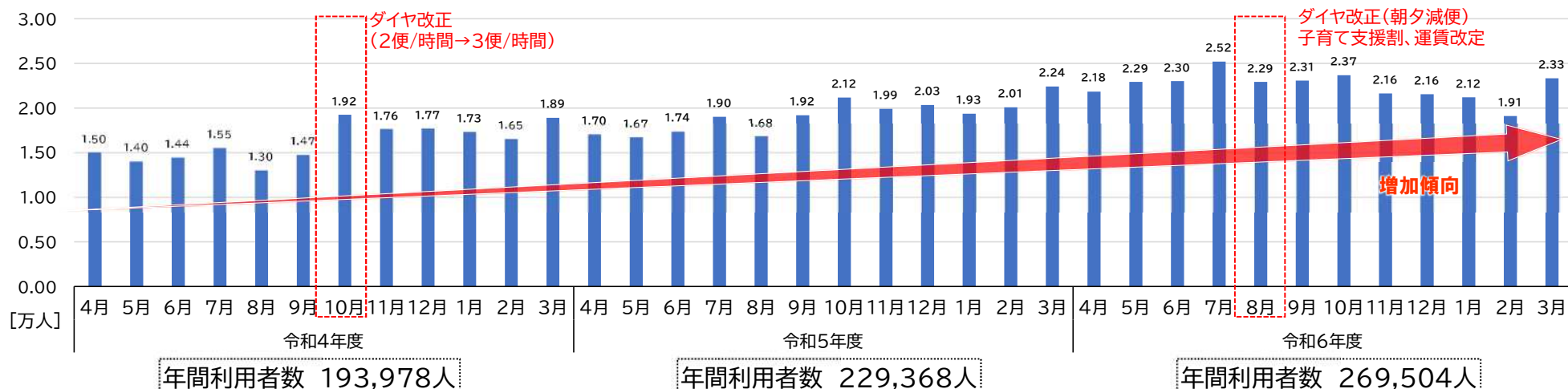
(目次)

1. これまでの運行実績について
2. 試行運行の評価、事業の見直しについて

1. これまでの運行実績について

(1)利用者推移

- 令和3年2月に策定した「品川区コミュニティバス導入計画」に基づき、令和4年3月28日からしなバスの試行運行を開始。
- 令和4年10月のダイヤ改正や令和6年8月の子育て支援割導入など、利用者の増加に向けた施策を実施。
- 利用者数は増加傾向であり、令和6年度は約27万人が利用。



(2)運行経費および収支率

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
運行経費 (A)	約6,340万円	約8,420万円	約8,310万円
運賃収入等 (B)	約1,840万円	約2,516万円	約3,010万円
区支出額 (C)=(A)-(B)	約4,500万円	約5,900万円	約5,300万円
収支率 (D)=(B)/(A)	29.0%	29.9%	36.2%
【参考】シルバーパス分収入換算収支率	59.7%	53.6%	66.1%

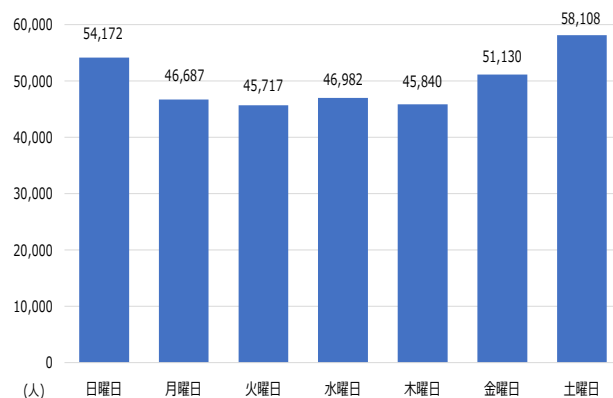
- 運行経費は、年間の運行便数によって増減している。
- 運賃収入は、利用者の増加に合わせて増加している。
- 収支率は改善傾向にある。

1. これまでの運行実績について

(3) 利用状況

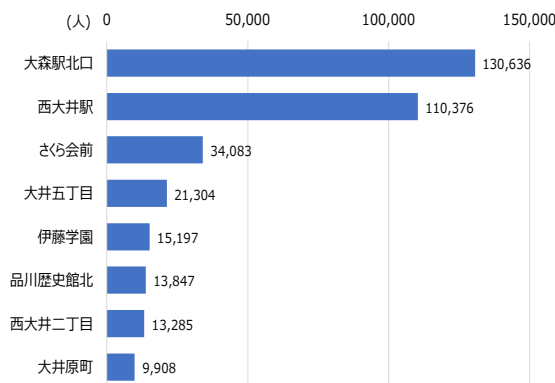
■曜日別利用者数(R4～R6)

※集計上、シルバーパス利用者を除く



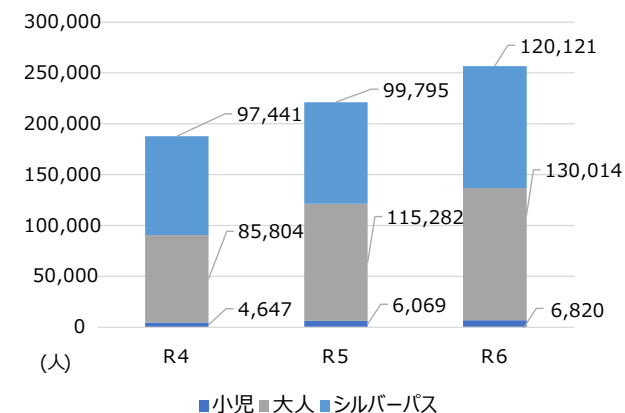
■停留所別乗車人数(R4～R6)

※集計上、シルバーパス利用者を除く



■運賃区分別利用者数

※集計上、回数券利用者を除く

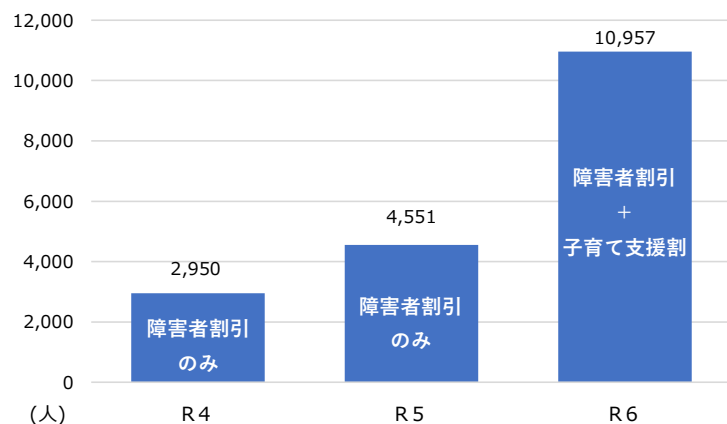


- 平日に比べ、土曜日・日曜日の利用者数が多い状況。
- 平日の中では、金曜日の利用が若干多い。

- 駅前の乗り場から乗車する利用者が突出して多い。
- 駅前以外の乗り場では、さくら会前から乗車する人が比較的多い。

- およそ半数がシルバーパス利用者である。
- 小児利用者は全体の約2%である。

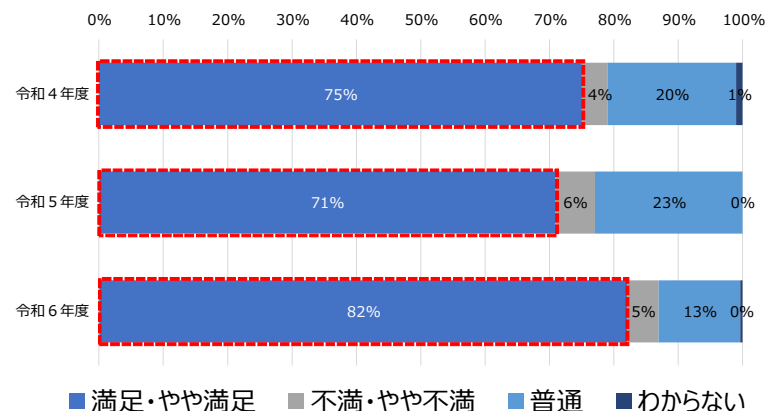
■割引運賃(障害者割引・子育て支援割引)利用者数



- 割引運賃利用者は、令和5年度から令和6年度にかけて2.4倍に増加している。(※令和6年8月以降は子育て支援割引利用者が追加)

(4) 利用者アンケート

■利用者の総合的な満足度



- 総合的な満足度は高い傾向。

2. 試行運行の評価、事業の見直しについて

(1) 評価基準と評価について

- 品川区コミュニティバス導入計画では、評価基準を「収支率50%以上」と定めている。
- 今年度は運行4年目となることから、3年目(令和6年度)の運行実績に基づき評価する。

4-2 事業評価の方法

- 品川区地域公共交通基本方針では、3つのコミュニティバスの目標像が掲げられ、目標像を実現するためには持続可能な事業である必要があるとしている。
- 本項では、これらを踏まえ、運行計画の見直しを行う際の事業評価の方法について定める。

(1) 評価指標の設定

- 事業評価を行うにあたり「持続可能な事業」の観点から、公益性や経済性のバランス等に配慮した事業評価を行うため、他自治体でも多く採用されている、年間の運行経費に対する収入の割合を示す「収支率」を評価指標として設定する。

(2) 評価基準の設定

- (1)で設定した評価指標について、運行の継続などを判断する評価基準を定める。
- 通常、収支率が100%を下回ると単独事業としては成り立たないため、コミュニティバスを存続させるためには、運賃収入等で賄いきれない部分を区が補うこととなる。他自治体では、運行継続基準として40%~50%で設定している事例が多い。
- 品川区では、第2章で試算した運行収支(P.35 参照)や他自治体を参考にしつつ**試算誤差を考慮し**、「収支率」の評価基準を「50%以上」に設定する。

■評価指標

収支率

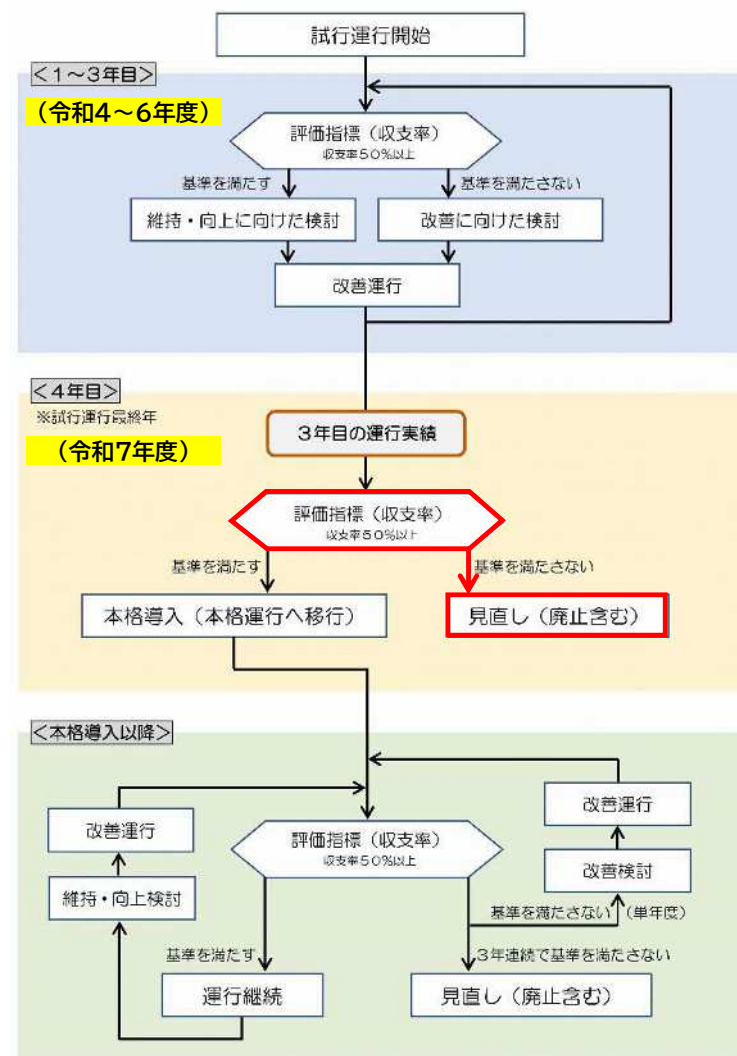
■評価基準

50%以上

年間の運行経費に対する収入の割合が50%以上となる

(3) 事業の見直しについて

- 設定した評価指標・評価基準を用いた事業の見直しの流れを次ページに示す。
- 1~3年目は、評価指標による評価を行い、基準を満たしていない場合は改善に向けた検討を、基準を満たしている場合は維持・向上に向けた検討をそれぞれ実施し、接遇や安全性の向上などの取組とともに、ダイヤ改正やバス停位置の改良などを含めた改善運行を実施していく。
- 試行運行期間の最終年である4年目において、3年目の運行実績が基準を満たす場合にのみ「本格導入(本格運行へ移行)」とし、基準を満たさない場合は「見直し(廃止含む)」とする判断を行う。
- 本格導入以降、基準を満たす場合は「運行継続」とし、基準を満たさない場合は本格導入前と同じように改善の検討・取組を実施していく。なお、3年連続で基準を満たさない場合は、「見直し(廃止含む)」の判断を行う。



評価

3年目の収支率は36.2% (シルバーパスを収入換算しない場合)であったため、**本格運行への移行はせず、見直しを行うこととする。**

2. 試行運行の評価、事業の見直しについて

(2) 見直しの内容

- 利用者数が増加傾向にあり、収支率を含む運行状況について今後改善が見込まれる。

しなバスの年間収支改善見込み(令和6年度実績ベース試算)

- ・普通運賃利用者が約1.1倍に増加した場合、運賃収入は約280万円増(2,830万円→3,110万円)
- ・収支率は、3.4ポイント上昇(36.2%→39.6%)

- 運賃改定(資料3で説明)により収支改善が見込める。

しなバスの年間収支改善見込み(令和6年度実績ベース試算)

- ・運賃収入は、約140万円増(2,830万円→2,970万円)
- ・収支率は、1.7ポイント上昇(36.2%→37.9%)

- 障害者や子育て世代の利用が伸びており、福祉施策としての側面がある。

割引運賃利用者数増加による収支減見込み(令和6年度実績ベース試算)

- ・割引運賃利用者数は、約2.4倍(約4,500人→約11,000人)
- ・令和4年から令和5年の利用者数増と同程度(約1.5倍)だった場合の収支率と比較して、収支率は、0.6ポイント減(36.8%→36.2%)

見直しの内容

上記の状況を踏まえ、**廃止はせずに試行運行期間を3年間延長する。**

(3) 今後のスケジュール

- 引き続き令和8年度以降も試行運行の中で利用分析や運行改善を行っていき、**令和10年度までに改めて事業継続の方向性について判断**をする。

