

第10回品川区地域公共交通会議

令和7年10月10日

櫻木課長 (事務局)	それでは、定刻になりましたので、ただいまから、第10回品川区地域公共交通会議を開催させていただきたいと思います。 まずは、委員の皆様におかれましては、ご多忙のところ、本会議にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。さっそくですが、本日の資料の確認をさせていただきます。資料については、事前に送付させていただいておりますが、庁外の委員の皆様におかれましては、次第、座席表、委員名簿のほかに、右上に資料1と書かれたA3ホチキス綴じの資料、右上に資料2と書かれたA3ホチキス綴じの資料、右上に資料3と書かれたA3ホチキス綴じの資料、右上に資料4と書かれたA3ホチキス綴じの資料をお持ちになられていますでしょうか。お持ちになられていない方がいらっしゃいましたら、職員の方にお申し付けください。 また、机上には、人事異動等により交代がありました委員には委嘱状を置かせていただいております。また、報償費の対象の委員におかれましては、事務局で作成した請求書をご用意しております。押印は不要ですので、住所・氏名をご確認いただき、会議終了後に職員が回収いたしますので、裏返しで机上に置いたままにしておいていただければと思います。 続いて、本日、国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官の小林委員、警視庁交通部交通規制課管理官の西東委員、品川区商店街連合会相談役の島委員、品川第一地区町会・自治会連合会会長の金子委員におかれましては、所用のためご欠席するという旨ご連絡をいただいております。 また、東京都建設局第二建設事務所管理課長の羽石委員、品川区都市環境部長の鈴木委員、品川区福祉部長の寺嶋委員、品川区土木管理課長の川崎委員におかれましては、本日代理出席をいただいております。 なお、今回の会議より委員の交代がありました委員のご紹介につきましては、お時間の都合上、委員名簿並びに座席表にて代えさせていただきます。 それでは、これより会の進行は寺田会長にお願いしたいと思います。寺田会長、よろしくお願いいたします。
寺田会長	それでは、ただいまから第10回品川区地域公共交通会議を開会いたします。お忙しい中お集まりいただいて、ありがとうございます。

	はじめに、本日、傍聴を希望される方がおられます。品川区地域公共交通会議設置要綱第10条の規定により、本日の会議を公開したいと思いますが、よろしいでしょうか。 (意義なしの声) それでは、事務局は傍聴者の入室をお願いいたします。 (傍聴者の入室) それでは、議題ごとに事務局より説明いただいた後に、ご質問やご意見を募る形とさせていただければと思います。それでは、議題1にうつります。こちらは報告事項となっております。事務局より、議題1についてご説明をお願いいたします。
櫻木課長	それでは、資料についてご説明させていただきます。資料1と書かれた資料をご覧ください。A I オンデマンド交通の実証運行状況についてご報告いたします。 第8回の地域公共交通会議で協議をさせていただいたA I オンデマンド交通につきましては、7月9日から実証運行を開始いたしました。今回実証運行にあたっては、地域の方にとってわかりやすく親しみを持ってご利用いただけるよう、「しなるん」という愛称を付けております。運行開始から3カ月が経ちましたが、本日は、8月末時点の運行状況としてご報告させていただきます。 それでは1ページをおめくりいただき、まず実証運行の概要について、おさらいを含めて改めてご説明いたします。 導入目的ですが、品川区内では、公共交通の利便性が比較的高いものの、鉄道駅から500m以上、バス停から300m以上離れた交通サービス圏域外の地区が存在します。そこで、公共交通の補完として、A I オンデマンド交通の導入可能性を検討するため、今回の実証運行を行っています。 運行形態は予約型乗合運行で、自由経路ミーティングポイント型を採用しています。運行エリアは荏原エリアで、運行期間は、令和7年7月9日から令和8年3月までを予定しております。運行日時は、毎日9時から17時までです。 運行主体は品川区で、運行事業者はプロポーザルにて選定され、システムはMOMET Technologies株式会社、運行は荏原交通株式会社に担っていただいております。ミーティングポイントは22箇所設置されています。

	予約方法は、３種類あり、アプリ、ＬＩＮＥ、そしてコールセンター経由の電話から選択可能です。決済方法は、現金または、アプリ内決済（クレジットカード）で利用できます。 車両は写真の様なミニバンタイプ１台で、乗員１名、乗客５名の定員となっております。 運賃につきましては、１回の乗車につき、大人４００円、小児２００円です。未就学児は無料ですが、保護者１名につき、２名までとし、３名以上は小児運賃を適用します。また、各種障害者手帳をお持ちの方と、介護人１名については半額となります。 ページをおめくりいただき、２ページ目です。運行エリアは左側の地図で示しております、荏原地区の一部でございます。 運行エリアの２２箇所の乗降場所には、写真のとおり自立式看板タイプと路面シートタイプの２種類の目印を設置しており、施設内の乗降場所には自立式看板タイプを、その設置が難しい場所には路面シートタイプを設置しております。 ページをおめくりいただき、３ページ目です。実施状況についてご報告いたします。実証運行の開始に際し、７月９日にスクエア荏原にて、運行開始式典を実施しました。 周知の実施状況としましては、運行エリア内の約２８,０００世帯にチラシを配布した他、ホームページ、公式ＬＩＮＥ、Ｘ等の発信も行っております。 また、事業概要や予約方法、アプリの操作方法などに関する利用者向け説明会を計８回実施し、合計４４名の方にご参加いただきました。 ページをおめくりいただき、４ページ目です。利用状況について、８月３１日時点のデータを基にご説明いたします。 まず、ページ上部に示しております、週別の利用者数を見ますと、お盆の期間を除き、概ね７０人から９０人の間で推移しており、予約件数としては、５０人から７０人の間で推移しています。どちらも比較的增加傾向にあるといったことがわかります。 続いて、ページ下部に示します、曜日別利用者数・予約件数は、平日特に月曜日と木曜日の利用が多く、その一方で日曜日の利用は少ない傾向にあります。 ページをおめくりいただき、５ページ目です。ページ上部に時間帯別利用者数・予約件数を示しております。共に午前９時台の利用が最も多
--	---

	くなっております。 続いて、ページ下部左側に示しておりますのは、乗降場所別の利用回数上位 5 箇所となっております。駅や病院といった主要施設の利用が多く、次いで、幼稚園前の利用も多くなっております。 ページ下部右側に示しております、属性別利用者割合は大人の利用が多いですが、未就学児や障害者の利用も一定数ございます。 ページをおめくりいただき、6 ページ目です。ページ上部左側に示しております、登録者の年齢割合をご覧ください。こちら、電話登録者の年齢が不明のため、60 代以上と仮定した場合となりますが、60 代以上が 4 割を占めている一方、60 代未満の利用者も多く、特に子育て世代と思われる 30 代の登録が多くなっております。 続いてページ上部中央の予約方法につきましては、LINE やアプリといったスマートフォンでの予約が 7 割を超えており、多数を占めている一方で、電話予約も一定数ある状況です。 ページ上部右側に示しております、通算利用回数では、2 回以上利用しているリピーターが 60 % となっております。なお、一人あたりの平均利用回数は 3.6 回となっております。 続いて、ページ下部左側には、乗合率を示しております。乗合率は 1.59 となっており、始まったばかりのこのタイミングとしましては、他の自治体と比べても比較的良好な数値と聞いております。 これらの結果から利用状況についてまとめますと、利用者数・予約件数ともに増加傾向にあり、これから順にサービスが浸透していくと考えられます。 午前 9 時の利用や病院前の乗降場所の利用が多く、登録者の 4 割が 60 代であることから、午前に病院へ行く高齢者の足となっていると考えられます。 幼稚園前の乗降場所利用が多いこと、30 代の登録者が多いこと、未就学児の利用も一定数あることから、子育て世代の移動支援に寄与していると考えられます。 AI オンデマンド交通の実証運行状況についての報告内容は以上でございます。
寺田会長	説明ありがとうございました。 それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見がありましたらご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

	お願いいたします。
庄田委員	障害者七団体協議会会長の庄田でございます。今のお話を伺って、しなるんのスタート時間が朝9時ということになっていますが、病院へ行く利用とか駅へ行く利用が多いとのことなので、運行時間を9時に昭和大学病院に着ける、9時から予約があるかと思しますので、例えば1時間、運行時間を早めるのはどうでしょうか。そうすると、9時の予約に間に合う。高齢者とか障害者もその方が9時から10時からの予約という余裕があっていいかなと思います。以上です。
寺田会長	お答えいただけますか。
櫻木課長	ありがとうございます。今ご指摘いただいたような内容ですが、利用者からも意見としていただいております。事業者の方の人員の手配等がありますが、利用者の要望になるべく添えるような形で調整できたらなと思っております。
寺田会長	よろしいでしょうか。ありがとうございます。 他、ございますでしょうか。
庄田委員	庄田でございます。もう一点よろしいでしょうか。予約の件数が伸びているということなんですが、例えば時間がぶつかってしまって、今は車1台なんですが、予約をお断りしたような例はございますでしょうか。
寺田会長	お願いします。
櫻木課長	予約をお断りするということは、基本的になくてですね、いわゆるA Iの方でスケジュールした運行時間が少し遅い時間をご提示して、それで乗る・乗らないのご判断いただく形になろうかと思っております。
庄田委員	もう一点、車いすの利用があったと思うんですが、車いすから座席への移動ができない方については、今回のしなるんには、リフトやスロープが付いていないということなんですが、それでお断りしたような例はございましたでしょうか。
櫻木課長	これまでの3カ月の間、お断りしたケース、ご要望いただいたケースも含め、今時点ではないという状況です。
庄田委員	わかりました。
寺田会長	はい、ありがとうございました。 他、ご質問はございますでしょうか。 では、寺内先生、ご存じなので。
寺内副会長	では、ひとつ、5ページの乗降場所の利用回数について、補足いただけるとありがたいなと思うんですけど、だいたい片方が駅になるパター

	ン、片方が病院になるパターンが多いかなと思って見ておりますけれど、今回この中で帝京にしき幼稚園前とか、荏原警察署横といった所が、上位の中に入ってきておりまして、このあたりは、幼稚園の利用が見られるのか、あるいはこの周辺の方の利用なのか、何かそのあたり掘んでいってほしいことがございましたら、いかがでしょうか。
櫻木課長	はい、お答えさせていただきます。乗降場所につきましては、基本的にデータ上で集計しておりますので、一概には言えないといったところでございますが、思ったよりも30代の方と未就学児の方のご利用があることと、駅から幼稚園前の利用が頻繁にございますので、そういう形で使われている可能性が高いのではないかと考えております。今後、実地調査やアンケートを通じて、より具体的な状況を掘んでいければと考えております。
寺内副会長	わかりました。ありがとうございます。9時から乗り始めると幼稚園に間に合わないような気もしますので、帰りに使ってもらってほしいのか、そのあたりも気になったりしたところです。また、色々具体の使われ方、このあたりは、もう少しご調査いただければと思いました。ありがとうございます。
寺田会長	はい、三重野委員お願いいたします。
三重野委員	ご説明ありがとうございます。今回AIオンデマンド交通ということなんですけれども、他の地域だと割と運行エリアも狭いので、実際はAIオンデマンドを入れたけど、タクシー運転士さんの方が優秀だったので、あまりAIは使わなかったという話を聞いたことがあるんですけども、今回の品川区さんの場合は、AIの活用状況が今の所どんな感じなのかを教えていただければと思います。
櫻木課長	はい、お答えさせていただきます。基本的に運転士さんとの話では、AIの運行ナビを通じて、やっていただくことを原則として、後は経験上とか、突発的な状況においては、運転士さんの方でご対応いただくという形で進んでおりまして、これまで特にトラブルもなく、運転士さんの方からこうしてほしいというご意見もいただけていないので、比較的フィットしているのではないかなと考えております。
三重野委員	ありがとうございました。
寺田会長	今の三重野委員の話でいうと、予約ない時はスタンバイする場所があると思うんですが、そういうのは決まっているんですか。
櫻木課長	今回、運行を担っていただいております荏原交通さんの本社、駐車場

	がエリア内にございますので、路上ではなくそちらで待っていただいております。
寺田会長	はい、わかりました。 よろしいでしょうか。お願いいたします。
久我委員	東京交運労協ハイタク部会の久我と申します。よろしくお願いします。 2 ページに運行エリアがありますが、他自治体から比べると、ちょっと広い範囲で実証実験をやっていると思うんですが、ミーティングポイントがその割には2 2箇所と非常に少なくてですね、例えば、真ん中からちょっと上の左側の方に空白の所があって、真ん中から下の左側、この辺にも空白があって、やはり、自宅から目的地まで、目的地から自宅までというときに、この空白の所にミーティングポイントがないと、この辺に住んでいる方はそこから行けなくて、わざわざミーティングポイントまでまた何百m歩いていかなければいけないということで、ミーティングポイントの数が少ないということが感じられるので、もう少しその辺りに、いくつも増やすべきものではないんですけど、この地図上の空白になっている所に1つ2つミーティングポイントを増やすと、自宅から乗っていく方が、非常に便利になるかと思います。 もう一点は、乗降場所の目印なんですけど、この目印の中に今後A I オンデマンドという形でやっているということ、他ではここにバーコードがあってスマートフォンで読み込んでできるといったことを、宣伝というか、そういうことをやったらいいかなと思います。以上です。
寺田会長	はい、お願いします。
櫻木課長	はい、ありがとうございます。ミーティングポイントにつきましては、できるだけ増やしたいということは区も考えているところでして、空白地帯、あまり置けていない場所につきましては、基本的に大きな家があるような住宅街であったり、道幅が狭い所でなかなか置けないということが現状でございまして、仮に道幅が広くても、そのミーティングポイントを置く前の住民の方が置いてもらっては困るという話になれば、なかなか置きづらいというのがあります。ただ、少しずつ今回、荏原地区で認知も広がってきているので、ご理解いただけるような住民の方も増えるのではないかと期待しておりまして、今後も少しずつ増やしていければとこちらも考えているところです。 バーコードについて、貴重なご提案いただきまして、ありがとうございます。事務局の方で検討させていただければと思います。

寺田会長	よろしいでしょうか。 乗合率は確かに高いと思うんですが、実際には4ページのところの利用者数を予約件数で割ると、何グループ乗っている、タクシーとどれくらい違うかというのがわかるということなんですよ。それでも比較的乗り合わせているかなと思いました。 よろしいでしょうか。 はい、お願いいたします。
庄田委員	今、委員の方から、運行エリアのポイント数のことが出たんですが、始まる前にも少し発言させていただいたんですが、ポイントあるエリアの左上の方に武蔵小山駅、西小山駅とあって、駅については2駅のみがポイントになっています。一番南の方に心身障害者福祉会館があるんですが、割とその近くに旗の台駅がある。旗の台駅はいくつもの線が入っているかと思うのですが、その旗の台駅にはポイントがないので、もし、まだポイントを増やせるのでしたら、旗の台駅にあると南側の便利さが向上するかなと思うので、もし、ポイントを増やす検討をするのでしたら、検討課題に入れていただきたいなと思います。よろしくをお願いします。
寺田会長	はい、お願いします。
櫻木課長	前回の協議会から旗の台周辺にポイントいただきたいというご意見をいただいています、私どもの方も、(バリアフリー計画上の)重点地区ということで、旗の台周辺にはぜひ置きたいと思っているところでして、この辺りの状況なんですけれど、交通規制も結構かかっています、一方通行であったりとか、入れない時間帯もあるということで、結構広めに探していかなければいけないなというところではございますが、ぜひ置きたいということで、努力させていただきたいと思います。
寺田会長	よろしいでしょうか。 はい、ありがとうございます。 グリスロの時は交通規制をかわして、うまくやっておられましたので、ノウハウはあると思いますので、よろしく願いいたします。 それでは、なければ次いかせていただきたいと思います。次は議題2です。こちらは協議事項となっております。それでは、事務局より、議題2について説明をお願いいたします。
櫻木課長	それでは、資料2と書かれた資料をご覧ください。コミュニティバスの試行運行について、本題は協議事項ということになっております。1

	ページをおめくりいただきまして、まず、これまでの運行実績についてご説明いたします。 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しました。その後令和4年10月にダイヤ改正や令和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してまいりました。 利用者の推移を見ますと、増加傾向にあり、令和6年度は約27万人が利用しています。具体的には令和4年度が約19万4千人、令和5年度は22万9千人、そして令和6年度は約27万人となっております。 次に運行経費および収支率について、運行経費は年間の運行便数によって増減しています。一方運賃収入は、利用者の増加に合わせて増加しており、収支率は改善傾向にございます。 令和6年度の実績を見ますと、運行経費は約8,310万円、運賃収入他が約3,010万円となっております。区の支出額は約5,300万円で収支率は36.2%です。参考として、シルバーパス収入分を運賃換算した場合の収支率は66.1%となります。なお、令和6年度の運行経費が減少しているのは、令和6年8月に効率的な運行の観点から、運行時間帯の見直しを行い、減便したためとなっております。 ページをおめくりいただき、2ページ目です。続いて利用状況の詳細についてご説明いたします。ページ上部左側の曜日別利用者数を見ますと、平日に比べて、土曜日・日曜日の利用者が多い状況です。平日の中では金曜日の利用が若干多くなっております。 ページ上部中央、停留所別乗車人数を見ますと、駅前の乗り場から乗車する利用者が突出して多くなっています。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状況です。 ページ上部右側、運賃区分別の利用者数には、およそ半数がシルバーパス利用者となっております。小児利用者は全体の約2%です。 ページ下部左側、割引運賃の利用者数は、令和5年度から令和6年度にかけて、2.4倍に増加しています。これは、令和6年8月以降に子育て支援利用者が追加されたことが要因の一つと考えられます。 続いて、ページ下部右側、これまで実施してきました利用者アンケートを見ますと、総合的な満足度が高い傾向にございます。 ページをおめくりいただき、3ページ目です。試行運行の評価と事業の見直しについてご説明いたします。品川区コミュニティバス導入計画
--	--

	では、評価指標の基準として、「収支率50%以上」と定めています。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、評価を行いました。 3年目の収支率はシルバーパスを収入換算しない場合は36.2%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いたします。 ページをおめくりいただき、5ページ目です。見直しの内容ですが、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こと、後ほど資料3でご説明しますが、今後実施を想定している運賃改定により、収支改善が見込まれること、また、障害者、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こと、これ以外に導入計画策定時とは異なり、循環ルート部分は外した運行をしていることなどから、これらの状況を踏まえ、見直しの内容としては、廃止はせずに試行運行期間を3年間延長することとしたいと思っております。 最後に今後のスケジュールについてご説明いたします。当初の試行運行期間は、令和4年度から令和7年度までの4年間でしたが、今回の方向性判断により、令和8年度から令和10年度までの3年間試行運行を延長いたします。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する予定として進めていきたいと考えております。 コミュニティバスの試行運行についての説明は以上です。
寺田会長	はい、ありがとうございます。 それでは、最後にお諮りしますが、その前にご質問、ご意見があればお願いいたします。 はい、お願いします。
土川委員	大崎第一地区町会・自治会連合会会長の土川でございます。よろしく申し上げます。 今のご説明の中で、アンケートなんですけど、満足や不満と書いてありますけど、具体的には何が満足で、何が不満でというのは教えてもらえますでしょうか。
櫻木課長	こちらの記載している内容が、総合的な満足度という形で、いわゆるよくある5択で取っておりますので、個別の内容ということではないんですが、いただいたお声の中ですと、不満・やや不満という中では、停留所が自分のお家から遠いということで不満に丸を付けられた方であっ

	たり、満足の所ではとても満足していて、引き続き運行を希望するような形の回答があったかと思います。
土川委員	普通とわからないというのは、同じようなものですね。わからないから普通という感じになるのかなというふうに思ったんですけど。
櫻木課長	捉え方にもよると思うんですが、バスに乗って満足度調査されたとき、普通とするのが一般的、積極的に満足と書かれる方はそこまで多くないのかなと思っています。普通という答えは、一般的なバスのサービス水準と認識していただいているのかなと思います。わからないというのは本当にわからないというお答えかと思っています。
土川委員	ありがとうございます。利用者側からすると、満足・不満足が大きなポイントかなと思いますので、質問させていただきました。ありがとうございました。
寺田会長	よろしいでしょうか。 委託先への満足度を含めてという感じなんでしょうね。 よろしいでしょうか。ご意見がなければ今日決めるということですのでよろしいですか。 はい、お願いします。
土川委員	令和7年度、8年度、9年度、10年度まで試行運行延長はちょっと長い気がしたんですが、それだけ期間が試行運行にはまだまだ必要なものなんですか。
櫻木課長	はい、お答えいたします。区の方ではですね、コミュニティバス以外でも、AIオンデマンド交通であるとか、その他様々な取り組みを行っておりまして、概ね3年程度、色々と実験、試行運行をやっていくということが一つございます。それと、今回令和4、5、6という期間で実績を見た上で判断したわけですが、今回判断するにあたっては、7、8、9というところで、また3年間実績を見た上で、10年度に判断するという二つの側面から令和10年度末までという形です。
土川委員	ありがとうございました。
寺内副会長	寺内でございます。こちらのコミュニティバスですけど、西大井循環ルートというのが元々の計画としてはあって、それが、道路構造上なかなか走らせることが難しいということで、今の状態は大森駅と西大井駅の間を暫定的にそこだけをサービスしているという認識かなと私は思っています。 そのあたり、この3年延長するという中で、西大井循環のところも継

	続して取り組んで、一体化していくような、もしくは、違う車両で違うサービスでということももちろんあり得るかなと思っているんですけど、そのあたりとの関係も含めて3年というふうに考えればよろしいのか、違うサービスで始まったそれはそれで切り離すのか、その辺り何かお考えがありましたら、教えていただきたい。
櫻木課長	いわゆる西大井循環ルートですけども、道がとても狭くて、中型バスだと白線を踏みながら走るような状況になるということで、なかなかコースが厳しいという状況でこれまできているところです。 近年、交通モードについても様々な形態、新しい技術が出てきておりますので、その辺りを注視しながら、どういう形ができるのかということは、西大井循環ルートについても考えていきたいと思っております、区としても、交通課題がある地区とは認識しているところです。
寺内副会長	ありがとうございます。今回3年間、少なくとも大森の方とのつなぎを延長していただくことでまた、循環ルートの方もご検討いただきながらというところで、トータルとして見ていただくような期間を、そういったチャンスを作っていただくような3年かなということを思ったりもします。 単体で考えると長くて、毎年検証した方が良いのではと思った次第ですけども、私としてもぜひ、ここについては3年お考えいただいて、そのあたりトータルでやっていただけるとありがたいというふうに思っております。以上でございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 確認ですけど、協議するのは、廃止はせず、試行運行期間を3年間延長する、これだけですね。今までやっているように途中でダイヤを変えたり、運賃変えたりもあるかもしれない、委託の関係もまた別に決めるということで、延長するだけという協議でございますが、反対の方はいらっしゃらないということで、よろしいでしょうか。 (意義なしとの声) それでは、コミュニティバスの試行運行延長について、本会議にて協議が整ったということにさせていただきます。よろしくお願いいたします。 続きまして、議題3にうつります。こちらは報告事項となっております。事務局より、議題3について説明をお願いいたします。
櫻木課長	それでは、資料3と書かれた資料をご覧ください。コミュニティバス

	の改善策についてご報告いたします。 １ ページおめくりいただき、運賃の改定についてご説明いたします。本件は運賃に関わる内容のため、先に開催いたしました、運賃協議会において、協議がなされ、既に協議が整った内容となっておりますが、地域公共交通会議にて、その内容をご報告させていただくものです。 現在、バス業界全体で運転手不足や物価高騰を背景に、運行経費、特に人件費や燃料費等が上昇傾向にあります。また、滝王子通りを通る路線バスとの競合区間への影響、具体的には価格差を抑える必要性も生じております。 これらの状況を踏まえ、持続可能な運営に向けて収支の改善を図る必要があることから、１２月１日を目途に運賃の改定を実施する予定です。 改定後の運賃についてご説明いたします。まず、普通運賃について、大人運賃は現金支払いの場合、現行の２３０円から２５０円、ＩＣ支払いの場合、２３０円から２４０円へ改定いたします。小児運賃は、現金支払いの場合、現行の１２０円から１３０円へ、ＩＣ支払いの場合、１１５円から１２０円へ改定いたします。 参考までに、東急バスは令和７年１０月１日に運賃改定を既に実施しています。この運賃改定によるしなバスの収支改善見込みについて、令和６年度実績をベースに試算しますと、運賃収入は約１４０万円増加し、２，８３０万円から２，９７０万円となる見込みで、収支率は１．７ポイント上昇し、３６．２％から３７．９％になる見込みです。 次に回数券価格の改定についてご説明いたします。しなバス専用回数券大人用１０枚綴りは、現行の２，０００円から２，２００円へ改定します。しなバス専用回数券大人障害者・小児用１０枚綴りは、現行の１，０００円から１，１００円へ改定します。しなバス専用回数券小児障害者用１０枚綴りは、現行の５００円から５５０円へ改定いたします。 なお、東急バス１日乗車券の改定につきましては、東急線や東急バスにおいて一斉に適用する関係で、１０月１日に先行して実施しており、東急バス１日乗車券は、５４０円から５６０円へ改定。東急線・東急バス一日乗り放題パスバス運賃分につきましては、４６０円から４８０円へ改定しております。 なお、小児運賃および東急バス障害者等一日乗車券（紙式）の価格は据え置きとなっております。 続いて、（２）その他であります、バス停の追加など利便性向上のた
--	---

	めの取り組みについては引き続き検討・調整を行って参りたいと考えております。 コミュニティバスの運行改善策についての報告内容は以上です。
寺田会長	はい、説明ありがとうございます。 それでは、ご質問・ご意見がありましたらお願いいたします。 運賃協議会はもう開かれている、済んでいるということで。 はい、お願いいたします。
庄田委員	障害者七団体協議会会長の庄田です。1 ページ目の東急バス 1 日乗車券等改定表の外にある、小児運賃および東急バス障害者等一日乗車券(紙式) 価格は据え置きということなのですが、記憶にないので、東急バス障害者等一日乗車券はいくらくらいでしょうか。
寺田会長	はい、お願いします。
櫻木課長	後ほど確認して、ご報告させていただきます。
庄田委員	わかりました。 あと、基礎的な質問を一つさせていただきたいと思うんですが、前のときにありました、バスの全利用者が 2 7 万人で、そのうちシルバーパスを使う方が約半数の 1 3 万人いらっしゃるということですが、この 1 3 万人の人が、パスで乗車した場合には、東京都交通局から、その人数に応じた収入が定価で入ってくるのでしょうか。
櫻木課長	シルバーパスの収入についてございますが、シルバーパスについては東京都の方から、路線バスについては補助金、収入があるんですが、コミュニティバスは、対象外になっているので貰えていないという状況になっています。 路線バスについても、人数ではなくて、路線の延長に応じて貰えるというふうに聞いております。
庄田委員	ということは、半数の方はほぼ無料で乗れているというふうに思っているのでしょうか。
櫻木課長	結果的にはそのような形になっております。
庄田委員	ありがとうございます。
寺田会長	はい、お願いします。
井上委員	東京都交通局の井上でございます。 今のご質問の中で訂正をさせていただきたいのが、東京都交通局からシルバーパスの補助が出ているといった趣旨でご発言があったかと思うんですが、本来シルバーパスは、東京都福祉局の所管でございまして、

	東京都交通局は、いわゆるバスの事業者でございますが、公営企業という立ち位置にはなりますけど、そこら辺誤解がありますので、訂正させていただきたいと思いました。よろしくお願いします。
富樫委員	東京バス協会の富樫と申しますけど、シルバーパスにつきましては基本的には東京都福祉局の方から出ておりまして、その販売の業務一式を東京バス協会が受託しているという形でございますが、基本は東京都の方の制度ということでございます。以上でございます。
寺田会長	補償率みたいなもので仮想的に考えてみるというのが一つあるのかなと思います。実際には補償されていないですけど、普通のバスと同じだったらどうなるかというふうに考えてみる方法はあるのかなと思います。 はい、順番にご発言をお願いします。
石委員	東急バスでございます。前後して申し訳ございません。先ほどご質問がありました、障害者割引のバス一日乗車券の発売額ですけど、大人が280円、子どもが140円となっております。
寺田会長	はい、お願いします。
永見委員	今回から委員をさせていただきました、東京交通運輸産業のバス部会事務長をしております、永見と申します。 私の記憶の中の参考例として、先ほどの話の中で、足立区のコミュニティバスが最初入ったときは、やはりお金を貰えませんでした。そこから申請を何年か続けることによって、今はコミュニティバスもシルバーパスの補助金を貰えるというふうになっています。継続をしていって、実績を積んでいくことによって、その後支給されるようになったというふうに思っていますので、足立区はそれで、5年くらいかかったと思うんですけど、今はシルバーパスの補償対象となっています。一応報告です。
寺田会長	ありがとうございます。 ただ、足立区のは名前はコミュニティバスだけでも、スキームとしては違うので、ちょっと例外かなと思います。ありがとうございます。 よろしいでしょうか。ここは報告事項ということで情報いただいたということでよろしいでしょうか。 はい、ありがとうございます。 それでは、続きまして議題4にうつります。こちらも報告事項となっております。事務局から議題4について、説明お願いいたします。

櫻木課長	それでは、資料４と書かれた資料をご覧ください。大崎地区における交通課題に対する取り組みについて、ご報告いたします。 １ページおめくりいただき、まずコミュニティバス導入計画での位置づけについてご説明いたします。品川区コミュニティバス導入計画では、３つの試行運行候補路線を設定しております。その中の一つである、大崎ルートについて説明いたします。大崎ルートは、鉄道駅から５００ｍ以上、バス停から３００ｍ以上離れた交通サービス圏域外を通るようなルートを基本としつつ、ワークショップでの意見を踏まえて設定されました。具体的には、右側の図をご覧くださいと思いますが、起終点を大井町駅東口とし、駅前中央通り～区役所前～大崎駅～百反通り～第二京浜（国道１号）～大崎広小路駅～五反田駅～目黒駅を往復するルートとなっております。路線延長は、１３．１ｋｍです。 この大崎ルートの試行運行の実施につきましては、これまで大井ルートの試行運行状況を踏まえ、判断していくとしておりましたが、その実現については区政協力委員会でご要望いただくほか、今年の８月、１０月には大崎ルートの運行を求める要望・署名、合計１，１７４名様分が地域公共交通会議宛に提出され、区で受けているなど、地域からご要望を受けてきたところです。なお、大井ルートにつきましては、先ほどご説明させていただいたとおり、当初の運行計画期間について指標である、収支率５０％を超えなかったことから試行運行期間を延長し、引き続き検証を行っていく想定です。 ページをおめくりいただき、２ページ目です。大崎ルートの課題についてご説明いたします。運行経費の問題がございます。路線延長が１３．１ｋｍと長く、２０分間隔での運行を想定した場合、必要となる車両台数は６台となり、多額の経費が見込まれます。そして何より一番大きな課題としましては、道路環境の問題もあり、一部区間においては、時間制限駐車区間が設定されていることや歩道が片側のみにしかないこと、道路幅員が十分でないことなど、現状ではバス停の設置が限られている状況でございます。 続いて、これらの課題を踏まえつつ、具体的な課題の対応の方向性についてご説明いたします。運行コストや道路条件の面から、中型バスによる運行では課題が多いため、交通サービス圏域外が広く存在する西品川付近を中心にオンデマンド交通の検証を考えたいと思っております。実施エリアについては、交通結節点となる駅を含めつつ、路線バスとの
-------------	--

	競合を極力抑えた範囲とし、交通管理者と協議していきたいと思います。現時点では具体的な内容、特にエリア・範囲については、決まってはおりませんが、道路運送法上の位置づけや運行方式については、他自治体の事例なども参考にしつつ、今後具体的に検討を進めていきたいと考えております。 具体的な内容が固まってきましたら、改めて地域公共交通会議にて、ご説明させていただきたいと思っております。 交通課題に対する取り組みについての報告内容は以上です。
寺田会長	はい、ありがとうございます。 それでは、ただいま説明いただきました内容について、ご質問、ご意見がありましたらご発言をお願いいたします。 はい、お願いします。
富樫委員	東京バス協会の富樫と申します。ご説明ありがとうございます。 今、課題等のご説明をいただいたところなんですけど、交通規制など制約が色々あるのも一つなんですけど、もう一つ、巷でも色々騒がれている、乗務員不足というのが非常に大きな問題になっておりまして、これはバスに限らず、タクシーさんも一緒だと思うんですけども、この要素が恐らく今後ですね、大きなウエイト占めてくるような気がするんですね。2024年問題とは言いつつも、あれは一つのきっかけであって、今後しばらく経てば戻るのかと言うと、戻る気配がないんですね。恐らく、このままずっといくんじゃないかというふうに我々は考えておりまして、ミニマムの中でどうやっていくかというのを協会でも色々と考えているところなんですけど、そういったような視点も入れ込んでいただけるとありがたいなと感じているところでございます。
寺田会長	何かありますか。
櫻木課長	交通事業者さんから聞いているところによりますと、既存のバス路線も減便している状況の中で、なかなか新しい路線にまわすような状況ではないというような話も聞いて、今、ご指摘いただいた内容はそのような内容と近いのかなと思っております。
寺田会長	少ない人員でも委託できれば、経費節減にもなるし、利害も一致しているのかなと思います。 よろしいでしょうか。 はい、お願いします。
土川委員	今のお話、大崎ということで私どもの地域になるんですけど、先ほど

	のお話の内容でいくと、課題が多く非常に難しいということで、先ほど3年延長するというお話になっていましたけど、3年延長のなかで課題・問題を解決して、実質的にはそれ以降になっちゃいますよ、という具体的なお話なのか、2点目は今お話があったように運転士不足ということがありましたけども、先ほどのA I オンデマンドもそうだと思うんですけど、将来的には自動運転だとか、そういうようなことを考えていらっしゃるのかどうかということですね。 大崎地区としては、長い区間だけ、それだけ必要性があるということもあるかと思いますので、色々検討していただきたいなというふうに思っています。
寺田会長	はい、よろしいですか。 何かありますか。
櫻木課長	基本的には、大崎ルートについては課題が多いという状況ではありますが、区としてこの地区の交通課題の解決には取り組んでいきたいということは変わっておりません。その中でどういうことができるかを考えたときに、一つの実証運行として、デマンド交通ということを先んじてやっていくということでございますので、状況を見ながら、判断していくという形にはなろうかと思います。 自動運転につきましても、近年注目を浴びておりますので、区としても色々情報を取りながら、どういう形で支援していけるかを考えていきたいと思っています。
寺田会長	はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。 報告事項ですから、特にまとめなくて良いのですが、2ページ目の最後の方の線が引いてある辺りが一応、今日のまとめなんだと思いますが、よろしいでしょうか。 特にそれ以上なければですね、以上で本日予定しておりました議題が終わりました。よろしいでしょうか。 では、事務局から連絡事項があればお願いいたします。
櫻木課長	1点、連絡事項がございます。次回の開催につきましては、冬頃を予定しているところがございますが、予定が決まりましたら改めてお知らせいたします。事務局からは以上です。
寺田会長	それでは、これをもちまして、第10回品川区地域公共交通会議を閉会いたします。本日は議論どうもありがとうございました。

— 了 —