

第6回品川区地域公共交通会議

令和6年3月1日

鈴木課長	おはようございます。定刻前ではございますが、皆様おそろいになりましたので、これから第6回品川区地域公共交通会議を開会させていただきたいと思います。 私、事務局の都市計画課長の鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。 委員の皆様には、御多忙のところ、昨年7月以来となります、本会議に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。 初めに1点事務連絡がございます。 委員の皆様への報償費、交通費についてですが、本日の交通会議から請求書への押印が不要となりました。つきましては、事務局で作成しました請求書について、住所、氏名を御確認いただいた上で、押印はせずに、この場で御提出いただく形とさせていただきたいと思います。報償費をお支払いしている委員につきましては、机上に配付しております請求書を御覧いただきまして、住所、氏名にお間違いがないか御確認いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。 特段不備等がなければ、後ほど職員が回収いたしますので、裏返しにしておいただき、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ので、よろしくお願いいたします。 本日、委員の関係でございますが、東京都交通運輸産業労働組合協議会幹事の志村委員、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課建設専門官の池田委員、東京都建設局第二建設事務所管理課長の山下委員、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長の小池委員及び警視庁交通部交通規制課課長代理の藤平委員につきましては、所用のため御欠席する旨の御連絡を事前にいただいております。 本日の御出席者の御紹介につきましては、机上に配付しております委員名簿並びに座席表に代えさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。 続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。 机上に配付させていただいておりますが、本日の次第、座席表、委員名簿になります。それから、事前に送付させていただきました資料でございますが、右上に資料1と書かれたこれまでの運行状況について、次が、資料2と書かれたコミュニティバスの運行改善策について、資料3になりま
------	--

	すが、運行改善策（案）に対する意見募集結果について、最後になります が、A 4・1 枚紙の一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会につい て、こちらの4点でございます。不足等はありませんでしょうか。 それでは、これより会の進行を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、本日進行を務めさせていただきます福島学院大学、寺田でござ います。どうぞよろしくお願いいたします。 改めまして、年度末のお忙しいところお集まりいただきまして、ありが とうございます。 それでは、ただいまから第6回品川区地域公共交通会議を開会いたしま す。 まず初めに、本日、1名の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9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。 （「異議なし」の声あり） ありがとうございます。 それでは、事務局は傍聴者の入室をお願いいたします。 （傍聴者入室） それでは、お手元の次第に従いまして進めさせていただきますが、本日 の議題につきましては、互いに相関関係がありますので、議題（1）から （3）について、事務局よりまとめて御説明いただいた後に、御質問、御 意見を募る形とさせていただきます。 それでは、事務局より、議題1から3までまとめて御説明をお願いいた します。
鈴木課長	説明のほうは着座にてさせていただきます。 それでは、資料1の説明に入る前に、A 4・1 枚の参考資料でございま すが、「一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について」という資 料を御覧いただけますでしょうか。 簡単にこちらの資料の説明をさせていただきますが、昨年10月1日に 道路運送法の改正が行われました。改正の大きなポイントとしましては2 点ございまして、1点目は、これまで地域公共交通会議で協議をしており ました運賃・料金に関する事項について、法の9条第4項の規定に基づき、 区、運輸局、運行事業者及び住民による協議会を別途行うこととなりました。 こちらを運賃地域協議会と呼ぶこととしています。そのため、本交通

会議に先立ちまして、先ほどになりますが、10時から運賃・料金に関する事項については運賃協議会を開催いたしまして、そちらで協議を行わせていただいております。

本日の議題で言いますと、運行改善策のうち、子育て支援割（案）、スマホ回数券及び運賃改定については運賃協議会における協議事項となっております。交通会議におきましては、これら3つの事項については報告事項とさせていただきます。

2点目でございますが、運賃協議会の前に、住民、利用者、その他利害関係者の意見を聞くこととなっております。区では1月に運行改善策について広報紙やホームページに掲載し、意見募集を行っております。その結果についても後ほど御説明させていただきたいと思っております。

それでは、改めまして、資料1から説明をさせていただきます。お手元の資料1を御覧いただけますでしょうか。

資料をお開きいただきまして、これまでのコミュニティバスしなバスの利用状況でございます。上段が令和4年度、下段が令和5年度4月から12月までの状況でございます。

しなバスにつきましては、令和4年度4月から試行運行を開始しております。4月を御覧いただきまして、月当たり1万4,000人～5,000人で推移していましたが、4年度の10月にダイヤ改正を行っております。それまで30分間隔に1本の運行頻度だったものを20分間隔に1本という形でダイヤ改正を行っております。それに合わせて、利用者数、上段を見ていただきますと、1万4,000～5,000人で推移していたものが、1万7,000～9,000人と、ダイヤ改正に合わせて利用者が増えてきている状況でございます。

下段、令和5年度を見ていただきまして、9月、10月当たりの利用者数でいきますと、月当たり1万9,000人、10月には2万1,000人と初めて2万人を超えたというような利用状況も見て取れます。

4年度の一番右側を見ていただきますと、年間では、令和4年度は19万人の利用、それから、1日当たり531人、1便当たり7.6人。収支率になりますが、コミバスはシルバーパスを提示いただければ無料で御乗車いただいている状況ですが、シルバーパスを金額換算しない場合の収支率は29%、金額換算した場合が59.7%というような状況でございます。

参考に、一番下、下段に、薄い黄色の四角を御覧いただきまして、現在、試行運行を行っているところでございますが、令和6年度、来年度の運行

	実績に基づきまして、本格導入か見直し、廃止を含む判断をしていくこととなってございます。判断基準は、収支率が50%以上ということでございます。 資料1の利用状況の御説明は以上でございます。 続きまして、資料2を御覧いただけますでしょうか。今回の運行改善策についてでございます。 資料をおめくりいただきまして、1ページ目を御覧いただきまして、1つは、子育て支援割の導入でございます。一番上段に書かせていただいておりますが、妊婦及び未就学児の同伴者を普通運賃の半額にすることにより、子育て世代の通院や日常生活での移動の円滑化を図ることを目的として、こうした支援割を導入していきたいというところでございます。 (1)の対象でございますが、妊婦さん、これまでですと通常220円というところが、しなバス乗車時に母子健康手帳を乗務員に提示いただければ半額運賃となります。それから、②としまして、未就学児につきましては基本的には乗車無料なのですが、今後は同伴者1名について運賃を半額にいたします。未就学児が複数いる場合は、その人数に応じて同伴者が半額運賃となります。 乗り合わせの例を絵つきで下段のほうに提示しておりますが、左側、妊婦1人の場合は運賃半額、それから、その横、乳児1人に親1人が乗車いただく場合は、親1人分が半額というところです。基本的には、未就学児が複数いる場合は、こちらは親に限らず、例えばお母様のお友達の方が乗車している場合でも、未就学児が2人いればお母様とそのお友達の方も半額になるというような運賃体系でございます。 それから、(2)の有効期間でございますが、基本的には子どもが小学校に入学するまでで、申告制で行ってきたいというところでございます。 その他としまして、子育て支援割の割引券等の発行は行わずに、母子健康手帳の提示、もしくは同伴者の申告により半額運賃の適用を行ってきたいというものでございます。 子育て支援割についての説明は以上でございます。 続きまして、2ページ目を御覧いただきまして、2つ目が、スマホ回数券の導入についてというところでございます。 利用者の利便性の向上に向けて、改善策としまして、スマホによる回数券を導入したいというものでございまして、現在、紙での回数券は既に発行しておりますが、スマホ回数券を導入することで、窓口へ買いに行った
--	--

り、あるいは紙での回数券を常に持ち歩く必要がなくなったりすることで、利便性向上が期待されるというものでございます。

(1)の概要につきましては、スマホ回数券を購入いただきまして、乗車時、回数券を画面で1回分使用し、利用日、時間を乗務員に提示することで乗車できるというものでございます。種類については、紙の回数券と同様の種類でありまして、記載のとおりでございます。使用アプリについては、既存の民間アプリを使っていきたいというところでございます。利用方法についても簡単に絵で下のほうに示させていただいております。

スマホ回数券の導入についての御説明は以上でございまして、続きまして、3ページになります。

こちらは運賃の改定でございます。今回、しなバスの運行事業者であります東急バス様が、アフターコロナのための新しい生活様式の定着に伴うコロナ前の通勤、外出需要の回復が見込めないことと、全国的な人材不足による人件費の増加等の理由により、令和6年3月に運賃改定の予定があり、しなバスについても、下記のとおり運賃改定を行っていきたいというものでございます。

(1)の概要でございますが、民間バス路線と一部競合していることや、また、本格導入の基準である収支率も考慮し、複数運賃での運賃収入の試算をしなバス導入当初に行い、基本的には一般路線バスと同等の運賃割引制度を設定し、試行運行を開始したというところでございますので、今回の東急バスの運賃改定に伴いまして、しなバスのほうも運賃改定を行っていきたいというところでございます。

実施の時期でございますが、先ほど御説明しました子育て支援割、スマホ回数券と合わせて、こちらの運賃改定についても、同時に今年の令和6年8月に実施をしていきたいというところでございます。

アスタリスクをつけておりますが、ただし、東急バスの1日乗車券及び東急線・東急バス1日乗り放題パスについては、同社の制度をしなバスに適用している関係上、3月末に運賃改定が予定されております。

(3)の運賃につきましては、普通運賃、現行の220円を230円、10円の運賃改定を行っていくというところで、その他についても記載のと通りの改定を行っていきたいというものでございます。

駆け足で申し訳ございませんが、続きまして、4ページを御覧いただけますでしょうか。

4つ目でございますが、ダイヤ改正(案)についてでございます。

	先ほども御説明しましたが、令和4年の10月にダイヤ改正、30分間隔から20分間隔に一度行っていますが、その際、利用者のほうは増加しているものの、やはり30分間隔から20分間隔にして、バスの台数も増やしたので運行経費もかかり、収支率が低下傾向にあるというところでございます。収支改善に向けて、昨年も今年もOD調査を行い、平日・休日1日ずつのバスの利用状況を調査しております。そうした調査結果などに基づいて減便の候補を選定しております。 (1)の概要ですが、減便に対する基本的な考え方でございます。やはり利用者が少ない時間帯に減便をしていきたいと。また、経費削減効果が期待できるある程度連続した時間帯で減便をしていきたい。それから、大森駅からの回送が発生しないように考慮するというところでございます。結果を書かせていただいておりますが、平日の右側、20時以降の6便の減便、それから休日、朝7時台の4便、20時20分以降の4便、計8便の減便というところで、(2)のところに平日・休日の赤囲みのところ、こうしたところの利用が比較的少ないところ、それから連続した時間帯での減便を行っていきたいというところで、試算では年間約540万円程度の経費削減が図られると出てきております。 左側に書かせてございますが、今後のスケジュールの前に資料3を御覧いただけますでしょうか。 資料3を御覧いただきまして、今回、運行改善策について、法で意見募集を行うということになっており、令和6年1月11日から1月26日まで意見募集を行ってございます。意見数は8名の方から20件、意見が提出されております。 それで、時間の関係上、大分部分的な説明になってしまいますが、まず、1-1では、武蔵小山、西小山などから大井、八潮方面へのルートをもう少し増やしてほしいという御意見をいただいております。 それから、2-1では、駅から遠い区の施設や公園、商業施設までのルートなど、新ルートの開拓をしてほしい。こちらルートの御意見でございます。区の考え方は右のほうに示させていただいておりますが、区の全域で区のバスを運行するというのは、やはり路線バス圧迫につながるため難しいというところと、それから、コミバスの導入に際しましては、当会議でも御説明してまいりましたが、13地域を11の指標で点数化をして、導入効果の高い地域を設定し、最も導入効果の高かった大井ルートから試行を開始しているというところでございます。そのほか、選定され
--	--

	ている大崎ルート、荏原ルートについては、現在の大井ルートの試行運行の状況等を見ながら判断していきたいというところでございます。 それから、2-2、あるいは3-1では、運賃の値下げ、100円にしたい、もっと運賃を安くしてほしいという御意見もいただいておりますが、しなバス大井ルートは民間バス路線と一部競合しており、本格導入の基準である収支率も考慮し、当初から様々な運賃パターンで収支の計算を行った結果、基本的には路線バスと同等の運賃制度を設定しているというところが区の考えでございます。 それから、2-3では、民間企業が社員のためだけに運行しているバスを地域の人にも開放してほしいという御意見などもありましたが、基本的には民間のシャトルバスについては、主に施設の利用者、勤務している方、もしくはそこに入居する会社に用事のある方向けに運行されているというところでございますので、一般利用まで拡大し開放を求めるものではないと考えております。 4-1では、これからも運行するのを考えたら運賃の値上げ改定に賛成だという御意見でございます。 また、4-2では、子育て支援策についても、家計の負担を少しでも低減させるのは大変有利なので、ぜひ導入してほしいという御意見をいただいております。 続きまして、資料をおめくりいただきまして、一番上の4-3、大森駅北口～さくら会前のバス停の間隔が長過ぎるので、1か所新設してもよい、また、大森駅北口バス停をもう少し大森駅東口のロータリーに移動できないかというものでございます。区の考えでございますが、バス停の新設につきましては、コミバスのルート設定やバス停設置に関し、民間バス路線と重複しないことを基本としており、御指摘の区間については既存バス路線があり、同路線のバス停と重複しないよう配慮し、設置しているものでございます。 それから、大森駅北口のバス停の移設でございますが、区としましても、ロータリーへのバス停の設置を当初検討してきましたけれども、なかなか関係者との調整を進めていく中で、ロータリーのバスの乗り入れがもう満杯、スペースがないというところで、一番近いところで現在のバス停に設置をしているということでございます。 5-1でございますが、戸越や武蔵小山へ私鉄を使わず行けるよう路線を増やしてほしい。それから、子育て支援割は賛成だが、コミバスなので
--	--

	安く皆さんが乗れるほうが使いやすい、区内の主要な商店街や施設と満遍なくつながると非常に便利だと思うというところでございます。 6－2、広告を多くするなどの努力や認知してもらう方法等ともっと考えていきたいという御意見でございますが、広告につきましては、まだ件数は少ないものの、現在でも車内広告や車内アナウンスを御利用いただいているところございまして、今後も持続可能なコミュニティバスの運行に向けて、広告費の増加につながる周知・取組等を検討していきます。 それから、8－1を御覧いただきまして、スマホ回数券の導入についてでございますが、乗車の際に乗務員にスマホ画面を提示し、各情報を乗務員が確認して乗車するという方法は乗務員の負担が増えてしまわないか、乗務員がスマホ場面の確認に集中し、安全を損なうことがないのでしょうかという御意見でございますが、乗務員が確認し乗車するという方法については、既に路線バスでも導入している紙式定期券やシルバーパスなどと比較しても乗務員の負担は増えることなく安全を損なうことはないと考えております。 8－2で、スマホの電波状況の影響で画面の提示に時間がかかってしまい、運行も遅れてしまうのではないかとといった御意見に対しましては、電波状況、バッテリー状況により画面を御提示いただけない場合には、別途の手段で運賃のお支払いをいただきたいというところでございます。 最後に、8－3でございますが、乗車時の運賃収受については、できるだけ操作が簡単で乗務員が確認しやすい方法がいいのではないかと考えておりますが、今回導入予定のスマホ回数券については、利用者がチケットを使用するボタンをタップし、表示された画面を乗務員に提示するというもので、利用者、乗務員双方にとって分かりやすい方法であると考えております。 以上が改善策についての意見募集でございまして、最後になりますが、先ほどの資料2の4ページの一番下を御覧いただきまして、今後のスケジュールでございますが、本日の運賃協議会・交通会議を経まして、4月には運輸局へ届出、それから事前周知を経まして、8月に運行改善策の実施を進めていきたいというところでございます。 駆け足でございますが、説明は以上でございます。
寺田会長	ありがとうございます。 それでは、ただいまの説明につきまして、質問、意見がある方はお願いいたします。

	これは運賃改定も減便も 8 月何日というのは決まっていないんですか。
鈴木課長	8 月 1 日からです。
寺田会長	1 日ですか。
鈴木課長	すいません、8 月中にということでございます。
寺田会長	この会議には 8 月中でかけると……。
鈴木課長	そうですね。
寺田会長	減便については利用者にとって不利な話なので、31 日になっちゃうような気がしないでもないのですが、後でちょっと詰めたと思います。ありがとうございます。 ほかございますか。 お願いいたします。
庄田委員	品川区障害者七団体協議会の会長をしております庄田と申します。 3 ページの運賃のところなのですが、1 つ質問をさせていただきます。しなバスの新しい運賃についてですが、障害者の割引の対象になる大人の障害者、小児の障害者は、料金というのは都営バスと同じ金額になるのでしょうか。
鈴木課長	障害者、大人、子供の運賃でございますが、都バスさんのほうは、まだ運営改定が行われていないと思いますので、金額については違う金額になってくると思います。
庄田委員	もう一つ、小児障害者用の回数券がございますが、小児障害者というのは 18 歳までの障害者のことを言うのでしょうか。それとも、就学前はもちろん無料だと思いますが、何歳までということで規定してるのでしょうか。
鈴木課長	中学生以上は大人料金になりますので、小児障害者は小学生ということでございます。
庄田委員	分かりました。ありがとうございます。
寺田会長	東急バスさんとか、交通局さん、よろしいでしょうか。 ありがとうございます。 それでは、ほかございますでしょうか。
米澤委員	東京バス協会の米澤でございます。 前回も聞いてしまったような気がするのですが、忘れてしまったので確認のためお伺いします。資料 1 の収支率の表ですが、しなバスはシルバーパスを使えるけどもシルバーパスの運行補填は受けないということになっておりますが、シルバーパスなし・ありというのが、2 種類はどういう

	違いでしょうか。お願いします。
鈴木課長	資料1の収支率、シルバーパスなし・ありというところで、シルバーパスについて、区のほうで、東京都の補助金は歳入としては入ってきておりません。ここで記載しているシルバーパスあり・なしというのは、シルバーパスありを見ていただきますと、通常シルバーパスというのは提示いただければ無料なわけですが、税抜運賃200円を収入として金額換算したのが、こちらのシルバーパスありのほうになります。令和4年度でいうと59.7%というところで、もともと、200円を金額換算せずに収支率を計算したものがシルバーパスなしとなります。正確にはシルバーパスの金額換算をした場合（シルバーパスあり）と金額換算しない場合（シルバーパスなし）というのが正確かもしれません。 よろしいでしょうか。
米澤委員	シルバーパスでの乗車をカウントしているのでしょうか。そうでなければ、シルバーパスを見せるだけなので人数把握はできないはずかと思いますが、数のカウントはどういうふうにやっているのですか。
鈴木課長	（バス出入口の）乗車いただくところに、足元にセンサーがありまして、実際に運賃を頂いている数と、センサーを通過いただいている数で差をカウントしているということでございます。
米澤委員	分かりました。 そうすると、シルバーパスありのほうの収支率というのは、220円収入があったらということですかね。
鈴木課長	そうでございます。
米澤委員	となると、実際の収支率というのはシルバーパスなしのほうなので、判断基準50%に達するかどうかというのは、シルバーパスなしのほうの数字を採用するということでしょうか。
鈴木課長	最終的には区のほうで、令和6年度の実績に伴って、どちらの数字を採用するかということになりますが、基本的なところは、このシルバーパスの収支率、シルバーパスあり、金額換算した場合で50%以上を目指しているという状況でございます。 今、この場でどちらを明確に使って判断しますということではなく、最終的な判断、どちらを使うかというのは、来年度の実績を踏まえてしていきたいと考えております。
米澤委員	分かりました。ありがとうございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。

	ちょっと今の御説明ですと、センサーだからお子さんや何かを数えてしまっている可能性が高いので、実際に拝見したところ、本当にヤマ勘ですけども、何かシルバーのほうが多い月もあるのではないのでしょうか。だから、体感としては、シルバーの御利用者の方が少し多めになるという可能性は否定できないかもしれませんね。
鈴木課長	そうですね。
寺田会長	後でまた、収支目標を達成しているかどうかを判断するときは、回数券の扱いや新しい割引も加わり、やや複雑になるので、頭をちょっと整理していかないといけないところがあるということは肝に銘じておきましょうか。 よろしいでしょうか。 いかがでしょうか。
寺内副会長	少し気になっている点としては、大井ルート自体が、もともと交通空白地を解消するために考えられた路線であります。西大井循環区間が、道路環境や安全確保の点から実現していません。本来狙った路線がないということで、単純に最終的な判断基準を現行ルートの上にそのまま適用していくのかどうかという意味で、何かのタイミングで、今後検証する必要があるかと思います。また、今のシルバーパスの話と合わせて、区のほうからまた考え方を提示していただく必要があるのではないのでしょうか。
鈴木課長	御指摘のとおり、当会議で当初御了解いただいた大井ルートというのは、この往復区間のほかに西大井循環区間を含めてというところでございまして、今日資料では御提示しておりませんが、この循環区間については、今まで様々検討を加えて関係機関と協議を重ねており、西大井本通りの道幅が狭いということで、やはりなかなか実現に至っていないと。そうした中で、令和6年度は試行の3年目を迎えるということでございますので、副会長が御指摘いただいた収支率の判断基準と、今のシルバーパスの扱いも含めて、しっかり来年度整理をして、この交通会議のほうでも御説明させていただければと思います。
寺田会長	ほかございますでしょうか。
庄田委員	何回もすいません。品川区障害者七団体協議会の庄田と申します。 身体障害の等級にもよるのだと思いますが、障害者手帳を提示してバスに乗ると無料になるというサービスが都営交通にあるかと思うのですが、この場合、大人の障害者は回数券が1,000円となっていますが、その辺の割引は都営と違った状態になるのでしょうか。マル障というのがありま

	して、それも使えるのかどうか、ちょっと確認したいと思います。 よろしくお願いします。
鈴木課長	御質問の障害者手帳を提示して無料で乗車できるというのは、都バスさんのほうでは恐らくそうしたサービスがあるのだと思いますが、今、コミバスのほうにはそういう設定がございませんので、その違いはあろうかと思っています。
庄田委員	分かりました。 できれば、将来的に、都バスと同じように手帳を提示することによって乗車できるとありがたいと思います。よろしくお願いいたします。
寺田会長	よろしゅうございますか。 ありがとうございます。ほかございますでしょうか。 今、運賃の話ばかりですけど、減便とか、御質問ありませんでしょうか。 実施時期は8月中でいいのでしょうか。もし決まっているのならば日付を入れてしまったほうがいいですね。
鈴木課長	最終的には、今、運行をお願いしている東急バスさんと、運転士さんのお話ですとか、いろんな調整を含めて、いつ頃からできるかどうかというところも決まってくるかと思います。
寺田会長	分かりました。 それでは、御説明の方向で取り組ませていただくという結論を出してよろしいでしょうか。 （「異議なし」の声あり） ありがとうございます。 では、本議題はこれで合意を得られたものというふうにみなさせていただきます。 ありがとうございました。 本日の議題は、このようなところですが、本日の議題に限らず、連絡事項やこの場を借りて皆様にお伝えしたいことがある方がいらっしゃいましたら、御発言をお願いいたします。 よろしいですか。 他の自治体ですと、企業の方がPR的なことを住民の方に対して行っているようなケースもありますが、よろしいでしょうか。 以上をもちまして、本日予定しておりました議題を終えました。 それでは、これをもちまして第6回品川区地域公共交通会議を閉会いた

	します。本日はお忙しいところ、どうもありがとうございました。
--	--------------------------------

— 了 —