

第 12 回品川区地域公共交通会議

令和 8 年 7 月 23 日(木)

事務局	早速ですが、本日の資料の確認をさせていただきます。資料は事前にご送付しておりますが、お手元に次第・座席表・委員名簿のほか、右上に「資料 1」「資料 2」「資料 3-1」「資料 3-2」と書かれた資料をお持ちでしょうか。お持ちでない方は挙手でお知らせいただければ、係員がお渡しいたします。議場には、人事異動等により交代のあった委員に委嘱状をご用意しております。また、報償費の対象となる委員の皆様には、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・氏名のご確認をお願いいたします。会議終了後に職員が回収いたしますので、裏返して机の上に置いたままにしてください。続きまして本日の出欠状況です。京浜急行バス株式会社の〔植田〕委員、東京バス協会の〔冨樫〕委員、荏原第 5 地区連合会長の〔上村〕委員、八潮自治会連合会会長の〔望月〕委員は、所用のためご欠席のご連絡をいただいております。また、警視庁荏原警察署の〔齊藤〕委員、障害者団体連絡協議会の庄田委員、国土交通省関東運輸局東京運輸支局の川村委員、企画部長の久保田委員は、本日代理出席をいただいております。今回の会議から交代のあった委員のご紹介は、時間の都合上、委員名簿と座席表に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をお願いいたします。
寺田会長	皆さん、暑い中お集まりいただきありがとうございます。ただいまから第 12 回品川区地域公共交通会議を開会いたします。初めに、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 条に基づき、本日の会議は公開したいと思います。よろしいでしょうか。 （異議なしの声） それでは事務局は、傍聴者の入室手続きをお願いいたします。 （傍聴人入室） それでは議題に入ります。事務局から説明をいただいた後、質問・ご意見をいただく形で進めます。議題(1)はご報告事項です。事務局から説明をお願いいたします。
事務局	資料 1 をご覧ください。コミュニティバスの試行運行についてご説明いたします。まず 1 ページ目、利用者数の推移です。令和 4 年度のスタート時は年間利用者数が約 19 万 4 千人でした。その後、令和 4 年 10 月に運行ダイヤを改正して 1 時間あたり 2 便から 3 便に増便し、さらに令和 6 年 8 月には子育て支援割制度を導入するなど、利用者増加に向けた施策を継続してきた結果、利用者数は堅調に推移し、令和 6 年度には約 27 万人、令和 7 年度には約 26 万 3 千人にご利用いただいております。

	す。次に運行経費および収支状況です。令和 7 年度の運行経費は約 8,720 万円で、人件費等の上昇に伴い増加傾向が続いております。一方、運賃収入は運賃改定の効果により約 3,090 万円と確実に増加しております。この結果、区の支出額は約 5,630 万円、収支率は 35.4% です。参考として、シルバーパス分収入を換算した場合の収支率は 61.8% となります。続いて 2 ページ目、利用状況の詳細です。ページ上部左側、曜日別の利用者数を見ますと、平日に比べ土曜日・日曜日の利用者が多く、週末の需要が高いことがわかります。ページ上部中央、停留所別の利用者数では、駅前乗り場からの乗車が突出して多く、全体の利用の中心となっています。駅前以外ではさくら会前バス停からの乗車が比較的多い状況です。ページ上部右側、支払い方法では、約 4 割がシルバーパスのご利用で、高齢者等にとって重要な移動手段になっていることが確認できます。現金の利用は全体の約 5% です。ページ下部左側には、令和 8 年 5 月 15 日に追加した桜新道バス停、いすゞ病院前バス停を含むバス停別乗降人数データを載せております。バスのセンサーデータを活用した参考値ですが、桜新道は近隣バス停と同程度の利用が見られ、一定の需要が確認されました。一方、いすゞ病院前バス停については片方向のみの設置のため、利用は限定的な状況です。まとめますと、令和 7 年度の年間利用者数は微減し、令和 6 年度とおおむね同程度に推移しました。一方、令和 8 年 5 月 15 日に追加したバス停については、短い期間ではありますが一定の利用が見られました。今後、バス停の追加により利用者数の増加が期待されますが、引き続き周知・広報活動を実施し、利用促進を図ってまいります。報告は以上です。
寺田会長	はい、ありがとうございます。それでは質問・ご意見がありましたらお願いします。
三重野委員	センサーデータはどのように取られたデータなのか教えていただけますか。
事務局	ご質問ありがとうございます。センサーデータは、バスの乗降口に設置されたセンサーが 2 か所ありまして、そこで乗降を捕捉しカウントしている装置と聞いております。
三重野委員	バス会社さんがもともとお持ちのものになりますか。
亀山委員	そうです。バス会社から品川区に提供しているデータで、内容はおっしゃるとおりです。属性などは取れませんが、センサーで通った人数がカウントされる形になります。
寺田会長	センサーのカウントは、実際より少し多めに出るということですか。
亀山委員	はい、多めに出ます。

寺内副会長	このコミュニティバスは、ご報告のとおり年間利用者数で見ると微減ないし同程度ということで理解しました。シルバーパスの方が多く、それを換算した収支率も出していただいております、比較的乗っていただけているのかなと思います。以前から、やや立席利用が多い時間帯があり、これ以上乗りにくい時間帯もあると伺っているので、これをどう維持していくかだと思います。1点だけ。もともとこのコミュニティバスは、品川区の公共交通方針に基づいて計画された路線で、当時、西大井駅の南側エリアに交通空白があるため、そちらにも延ばしたいということを前提に始めた路線でしたが、なかなかバスが入らない経緯があったと理解しています。本丸のところにまだ手が届いていない中で、この収支率をもってこの路線をどうするかという議論はしにくいだろうと思います。毎回同じことを申し上げますが、ゆくゆくは西大井南側エリアで考えていただくことを前提に進めていただきたい。そちらの動きも注視していきたいので、よろしくお願いします。
事務局	ご回答させていただきます。まず、いわゆる西大井循環路線については、バスを動かすには交通上さまざまな制約があり、現時点では運行に至っていない状況です。区としても当該地区の交通課題は課題として認識しており、今後どうしていくかは区全体の交通政策の中で考えてまいります。また判断基準についてですが、副会長ご指摘のとおり、令和2年に地域交通基本方針を策定し、その時点の状況を踏まえた計画・運行となっております。その後、今年令和8年に至るまでに交通環境の状況もさまざま変化しておりますので、そのあたりを一定勘案しながら、今後どうしていくかを考えてまいります。以上です。
寺田会長	続いて議題(2)です。こちらも報告事項となっております。事務局から説明をお願いいたします。
事務局	資料2をご覧ください。荏原地区におけるAIオンデマンド交通の実証運行についてご説明いたします。まず1ページ目、利用の状況です。ページ上部左側、月別の利用者数を見ますと、令和8年4月1日に実施した運行改善以降、利用者数が大きく増加しています。ページ上部右側、1日あたり平均利用者数も運行改善以降大きく増加しており、5月時点では月間利用者数449人、1日あたり平均利用者数19.5人と、どちらも過去最高値に達しました。ページ下部には、令和8年4月1日～5月31日の乗降場所の利用状況を載せております。左側の全乗降場所利用ランキングでは、武蔵小山駅前の利用が最も多く、駅以外では病院の利用も多い結果となっています。ページ中央には4月1日に追加した乗降場所の利用ランキングを載せており、旗の台駅に最も近い乗降場所

ある東横 INN が最も多く利用されています。右側の乗降場所の組み合わせを見ると、トップ 5 すべての利用パターンに駅または病院が含まれており、駅・病院の利用需要が高いことがわかります。続いて 2 ページ目です。ページ上部には曜日別の 1 日あたり平均利用者数を、運行改善前（令和 8 年 3 月 31 日以前）と改善後（4 月 1 日以降）に分けて載せております。すべての曜日で利用者数が増えており、中でも金曜日が多く、土曜日を含めその他の曜日では大きな差異は見られません。ページ下部の時間帯別 1 日あたり平均利用者数も、改善前後で分けて記載しています。曜日別と同様、運行改善後はすべての時間帯で利用者数が増えており、中でも 10 時台の利用が多いほか、運行改善で追加した午前 8 時台の利用も一定見られました。続いて 3 ページ目です。ページ上部左側、予約方法については、LINE やアプリといったスマートフォンからの予約が 7 割以上となっています。ページ上部中央、通算利用回数では、2 回以上利用しているリピーターが約 6 割を占め、中には 50 回以上ご利用いただいている方も一定数いらっしゃいます。ページ上部右側、運賃区分別の利用割合を見ますと、障害者・介護者の利用が多いほか、未就学児の利用も一定数ございます。ページ下部左側、予約者の年齢割合では 50 代の利用が比較的多くなっています。なお、年齢未回答の 15% は多くが電話での登録者であることから、その多くは高齢者と推測しており、仮に未回答者を高齢者とみなすと、おおむね高齢者の利用が半分程度という状況かと考えております。ページ下部中央、乗合率は 1.59 となっており、前回会議の数値とほぼ同程度です。続いて 4 ページ目です。ページ上部には、令和 7 年 7 月～令和 8 年 2 月に実施した利用者アンケート調査の結果を載せており、サンプル数は 107 でした。総合満足度は 86% のユーザーが「非常に満足している」または「満足している」と回答し、自由意見でも「非常に助かっている」「ずっと続けてほしい」といった肯定的なご意見が多数寄せられています。予約のしやすさ・料金設定についても高い評価をいただいております。基本的なサービスについては高い評価を得ていると認識しています。一方、運行時間帯・乗降場所については「満足していない」等の回答が一定あり、他の項目に比べ不満の割合が高くなっています。ただし、このアンケートは運行改善前に実施したものですので、運行時間の拡大や乗降場所の追加を行った現在は、満足度の改善が期待されるところです。最後にページ下部、まとめです。令和 8 年 4 月 1 日の運行改善では、日曜・祝日の運休、運行開始時間の 9 時から 8 時への拡大、新たに 8 か所のミーティングポイントの追加を行いました。が、以降の利用者数の増加や、午前 8 時台・新規乗降場所の利用が一

	定見られていることから、効果的な運行改善であったと認識しております。また、広報しながわ 4 月 1 日号による周知後、登録者数が増加し多くのお問い合わせをいただいております。効果的な PR が実施できたと考えております。今後も引き続き周知・広報を強化し、利用促進を図ってまいります。荏原地区における AI オンデマンド交通「しなるん」の実証運行についての報告は以上です。
寺田会長	はい、ありがとうございます。質問・ご意見がありましたらお願いいたします。
三重野委員	ご報告ありがとうございます。運用改善によって各種の数値が良くなり、とても良かったと思います。基本的なことを、以前も似たようなことをお伺いしたかもしれませんが、今回「AI オンデマンド交通」ということで、オンデマンド交通に AI が付いていますが、その AI の部分について、今回の運用改善で何か変化や効果があったのであれば教えてください。
事務局	AI を活用して運行改善をしたというわけではなく、AI はいわゆるルーティング、複数箇所から同時多発的にリクエストがあったときに最も効果的なルートを選定する部分で活用しています。運行改善に直接つながったのは、利用者や地域の皆様のご意見を可能な限り取り入れたことで、その結果うまくいってよかったと考えております。
三重野委員	わかりました、ありがとうございます。事業者から何か声はありましたか。
事務局	事業者からは特にございませんが、事業者に対する利用者の評価は非常に高く、「素晴らしい」というお声をいただいております。
三重野委員	ありがとうございます。
寺田会長	では、どうぞお願いします。
佐藤委員(障害者団体連絡協議会・代理)	品川区障害者団体連絡協議会の佐藤でございます。4 ページ目のまとめのところ、広報しながわに掲載した後、登録者数の増加が見られたとありますが、具体的にどれくらい増えたのか教えてください。
事務局	ありがとうございます。いまデータを確認しますので、後ほどお答えさせていただきます。
寺田会長	では、そちらは後ほどお聞きします。1 点、1 日あたり利用者数などの区分の取り方が資料 1 と資料 2 で違っているのも、揃えたほうがよいと思いました。それでは続きまして、議題(3)です。こちらは協議事項となっております。事務局からご説明をお願いします。
事務局	資料 3-1 をご覧ください。大崎地区における AI オンデマンド交通の実証運行についてご説明いたします。まず 1 ページ目です。導入の目的につきましては、荏原地区と同様、記載のとおりでございます。資料下部、導入エリアについてご説明します。資料右側の図でお示しのとおり、西品

川北部は交通サービスの空白が広く存在しており、また道路条件の面から中型バス車両の運行には課題が多い状況です。そこでこの地区に AI オンデマンド交通を導入することで、面的に交通利便性を向上できないかと考え、実証運行を行いたいと考えております。エリア内には、区役所、大崎駅、大崎第二地域センターなどの公共施設や、大崎ゆうゆうプラザなどの区施設がございます。続いて 2 ページ目、運行概要です。現在想定している運行概要は資料左側の表のとおりで、参考として荏原地区での運行概要も記載しています。順に説明しますと、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ます。運行エリアは大崎地区、運行期間は令和 8 年 10 月頃から令和 9 年 3 月頃までを予定しています。運行日時は毎日 9 時から 17 時までの予定です。運行事業者はプロポーザルにより選定し、システムは荏原地区と同様 MONET Technologies 株式会社、運行は東急バス株式会社に担っていただくことになりました。ミーティングポイントは 30～50 か所程度を想定しています。車両はミニバンタイプ 1 台で乗車定員 5 名。予約方法はアプリ・LINE・電話で、いずれも荏原地区と同様です。決済方法は、車内での現金・キャッシュレス決済に加え、アプリでのクレジットカード事前決済も可能です。次にページ右側上部、運賃についてご説明します。運賃につきましては、本会議の前に開催した運賃協議会にて協議が調っておりますので、ご報告という形になります。資料のとおり、荏原地区の AI オンデマンド交通と同様、大人 400 円・子ども 200 円、各種割引ありとなります。ページ右側下部のスケジュールですが、事業者選定まで終了しておりますので、今後、システム構築や利用者説明会を経て、令和 8 年 10 月頃の運行開始を予定しております。続いて 3 ページ目です。運行エリアはページ右側の地図のとおりで、想定ミーティングポイントを表とあわせてマップに示しています。青色のミーティングポイントは、荏原地区と同様に道路上・敷地内に設定するものです。オレンジ色のミーティングポイントは、今回の実証実験では東急バス株式会社の既存バス停を活用したいと考えているもので、その既存バス停を示しています。なお、現在お示ししているミーティングポイントには、バス停を含め、地先交渉中や交通管理者・関係機関と協議中のものを含んでおり、実際の運行開始時のミーティングポイントと異なる場合があります。変更があった際には資料の差し替えにて対応いたします。今回の資料は、最大限考えられるものをお示ししているとご理解いただければと思います。運行計画については資料 3-2 に記載しておりますのでご確認ください。大崎地区における AI オンデマンド交通の実証運行についての説明は以上です。

三重野委員	ご説明ありがとうございます。荏原地区の AI オンデマンドが良い状況なので、大崎でも展開する、と受け止めました。今回の違いとして、荏原地区はタクシー会社の荏原交通さんだったのが、今回は東急バスというバス会社さんになると思うのですが、事業者が変わることによる違いは何かあるのでしょうか。
事務局	ご回答させていただきます。基本的にはどちらも道路運送法に基づく運行となりますので、変わるところはございません。どちらも地域に密着し、地域に根ざした運行事業者であり、我々として安心してお任せできる事業者と認識しております。
三重野委員	わかりました、ありがとうございます。あとは、ちょっとした意見なのですが、2 つとも「しなるん」だと少しこんがらがるとは思いません。例えば大崎地区は「しなりん」とか、違う名前でもいいのではないかと思います。以上です。
事務局	名称につきましては、こちらでもさまざま議論になったところです。やはり、使用するアプリ・システム事業者が同じであることから、「しなるん」で揃えるのが利用者にとって一番わかりやすいだろうということで、確定ではありませんが「しなるん大崎」「しなるん荏原」といった呼び方を内部では使っております。サービス名として今後どうしていくかは、検討させていただきたいと思います。
寺内副会長	荏原地区と 2 つある中で、今回いずれも実証運行ということですが、荏原地区については運行終了の時期は決めているのでしょうか。
事務局	運行計画をご承認いただく単位が 1 年単位となっておりますので、今回も 1 年単位です。昨年、この地域公共交通会議で今年度分のご承認をいただいております。今後、区として予算やさまざまな方策を検討したうえで、来年度も継続する場合には、改めて地域公共交通会議でご承認いただく流れになります。
寺内副会長	了解いたしました。あくまで実証運行ということなので、地域の方も含めて、これをどう盛り上げていくか。事業者と地域が一緒にならないと利用が増えない乗り物だと思っています。利用は増えてきてはいますが、まだ伸びしろがあるはずです。「予約が取れない」くらいの不満が出てこない、と、相当乗っている状態にはならない。予約への不満があまりないということは、まだ車両が休んでいる時間が多いのだらうと思います。もっと頑張って走っていただけるくらい、利用者が増える形になるといいですね。エリアの広さや目的地設定の難しさなど、難しい面もあると思います。特に荏原は、エリア内に大きな病院もあり、AI オンデマンドでどこまで対応

	できるか注目したいところです。大崎のほうも、どのあたりが実証のポイントになるのか気になっています。いずれも道が狭いエリアですが、これが品川区の地域公共交通の足として期待していいものなのか。あまり乗っていただけないと、出所は税金ですから、しっかり乗っていただき、利便を感じていただき、皆さんの生活がより良くなるように進めてほしいと思います。よろしくお願いします。
寺田会長	はい、ありがとうございます。ほかにご意見はございますでしょうか。
高橋委員(東京ハイヤー・タクシー協会)	東京ハイヤー・タクシー協会の高橋と申します。今回初めての出席で、いろいろお伺いしたいのですが、まず1つは、実証実験として大崎地区をやるにあたり、障害者割引という形で運賃が定められていると思います。実際に荏原地区、すでに実証をやっておられるところと比較をされているかどうか。また、障害者の方が実際に使われている率がここには示されていないように思うので、教えていただければと思います。
事務局	お答えさせていただきます。資料2、荏原地区 AI オンデマンド交通の3ページ目にお戻りください。上段の一番右、運賃区分別利用者割合のうち、黄色の24.2%が障害者または介護者の利用割合となっております。この地区で手帳をお持ちの方の割合と比べると、かなり多くご利用いただいている割合です。24.2%には介護者も含まれるため全員が障害者というわけではありませんが、この交通モードの特性もあり、障害者の方に多くご利用いただいていると考えております。大崎地区については比較したわけではありませんが、おおむねこの傾向を踏まえ、大崎地区でも障害者の方のご利用が多くなると予想しております。
高橋委員	ありがとうございます。そうしますと、車両自体も車椅子の方が乗れる車両を想定している、というイメージでよろしいですか。
事務局	車椅子につきましては、車椅子ごと乗れる車両にはなっておりません。ただし、車椅子を積むことはできます。そのあたりは福祉部門の福祉タクシー等との棲み分けが一定あると考えております。この交通は、車椅子の方にもご利用いただけますが、車椅子のまま直接乗車するタイプではございません。
高橋委員	ありがとうございます。
佐藤委員(障害者団体連絡協議会・代理)	障害者団体連絡協議会の佐藤です。いまの車椅子のことについて、電動車椅子は想定しておらず、折りたためるものである、という認識でよろしいでしょうか。以上です。
事務局	そのようなご認識で大丈夫です。
寺田会長	ほかにご意見はございますでしょうか。東急バスさんは、この近辺でたく

	さん運行されており、狭あい道路など状況もいろいろあるので、そうした知見を活かしていただけたらいいと思います。それでは、議題(3)は協議事項です。なお運賃については運賃協議会で協議が調っておりますので、ここでの協議対象ではありません。運賃以外のところについて、このような形で進めるということによろしいでしょうか。ご異議のある方はいらっしゃいますか。 (異議なしの声) はい。それでは、大崎地区における AI オンデマンド交通の実証運行について、皆様の協議が調ったこととさせていただきます。ありがとうございます。では、先ほどの宿題をお願いします。
事務局	先ほどお尋ねいただきました、広報しながわに掲載した後、登録者がどのくらい伸びたのかについてです。令和 7 年度中は、広報掲載までは月あたり 10～15 人程度の登録者増加だったところ、(広報しながわ掲載後の)4 月は 42 人の増加ということで、非常に反響があったと認識しております。
寺田会長	ありがとうございます。以上で、本日予定しておりました議題を終えました。事務局から連絡事項がありましたらお願いいたします。
事務局	皆様ありがとうございました。1 点連絡事項がございます。次回の開催は年明けを予定しております。詳細な日程が決まりましたら、改めてご連絡させていただきます。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 12 回品川区地域公共交通会議を閉会させていただきます。ありがとうございました。