

大田区コミュニティバス「たまちゃんバス」の運賃改定に関する意見募集結果

1 実施期間

令和7年12月23日(火)から令和8年1月23日(金)まで

2 周知方法

区報、ホームページ、都市計画課窓口、矢口特別出張所窓口、町会回覧、バス車内チラシ

3 意見提出件数と内訳

提出者数 12名

意見数 26件

意見内訳

運賃	運行ダイヤ	運行ルート	運行経費	対策地域	計
9件	3件	9件	4件	1件	26件

4 意見の要旨と区の考え方

(※ご意見については、主旨を損なわない範囲で要約しています。)

No	項目	意見要旨	区の考え方
1	運賃	高齢者等も多く利用するので値上げしないでほしい。運賃改定に反対。 (同意見2件)	高齢者等の移動支援の役割も期待される「たまちゃんバス」は、交通不便地域の改善を目的に矢口地区で運行しております。持続可能な地域交通「たまちゃんバス」としていくためには、地域の皆さまや利用者が「守り」「育てる」交通であることが重要です。 人件費や物価高騰などを背景に、たまちゃんバスの運行経費の増加は避けられない情勢にあり、安定的な継続運行に向けて、運賃改定による収支の改善が必要となります。引き続き、地域の方々との連携・協働によるたまちゃんバスの安定運行に努めてまいります。
2	運賃	福祉的要素をもつコミュニティバスにつき、区の補助金を充てて運賃無料としてほしい。少なくとも18歳以下と65歳以上は無料とすべき。	高齢者等の移動支援の役割も期待される「たまちゃんバス」は、交通不便地域の改善を目的に矢口地区で運行しております。地域の皆さまや利用者が「守り」「育てる」コミュニティ交通である「たまちゃんバス」は、運賃収入等で賄いきれない部分を区の補助金で補っており、4年連続で収支率 50%を下回らないことを運行継続条件としております。 持続可能なたまちゃんバスを実現するためには、区の財政負担も課題であり、区の補助金だけに頼らず、地域全体でコストを分担する仕組みが必要と考えております。
3	運賃	運賃を100円にすれば、多くの人が利用できると思う。	地域の皆さまや利用者が「守り」「育てる」地域交通である「たまちゃんバス」は、4年連続で収支率 50%を下回らないことを運行継続条件としております。継続条件は、たまちゃんバスがその役割を十分に発揮しているかを見定めるための達成目標であり、地域と連携して、たまちゃんバスを確保・維持していく上で重要な部分となります。 この目標達成のためには、人件費や物価高騰などを踏まえ、

			運賃の値上げによる収支の改善が必要と考えております。
4	運賃	シルバーパスを使えるようにしてほしい (同意見5件)	シルバーパスは、東京都がバス協会を通じて、各バス事業者へ運賃補償を行う制度であり、制度上、運行経費を区の補助金で補っているコミュニティバスは適用外とされております。
5	運行ダイヤ	運行便数を増やしたり、始発を早く、最終を遅くしたりしてほしい。	たまちゃんバスは現在、1台のバスで矢口地区内を循環する運行となっております。運行便数を増やすためには、2台のバスによる同時時間帯の運行が必要となります。また、現在の始発便、最終便とも利用客数は少ない状況にあり、始発を早める便、もしくは最終を延長した便は、更に利用客数が少なくなることが予想されます。 車両購入費や運行経費の増加などによる収支の悪化は避けられず、加えて、昨今の深刻な運転手不足の課題も抱えており、実現性に乏しいと考えております。
6	運行ダイヤ	高齢者のために運行本数を少なくしても継続してほしい。	たまちゃんバスは、現在1日18便(18周)の運行を行っており、武蔵新田駅の始発便が7時50分、最終便が18時46分のダイヤとなっております。運行便数については、需要と運行経費等のバランスを踏まえ、適切な運行ダイヤを設定することが必要となります。
7	運行ダイヤ	365日運行するのではなく、利用状況に応じたダイヤ変更などを行い、柔軟な運行体系にすべきではないか。	これまで、収支率の改善を図るため、利用者の少ない最終便の減便や、運行便数を少なくする休日ダイヤの導入を検討しましたが、収支率の改善効果が小さい一方で、減便による利用者への影響が大きい結果となり、ダイヤの改正に至っておりません。引き続き、移動ニーズや地域特性に応じた効率的かつ効果的な「たまちゃんバス」の運行に努めてまいります。
8	運行ルート	運賃改定をするのであれば、下丸子バス停の場所変更やルート変更も合わせて検討する必要がある。	下丸子駅入口バス停については、これまでルート変更等も併せた移設検討を行ってきましたが、道路幅員や道路環境などの理由により、交通管理者(警察)からは、道路状況等が変わらない限り移設不可との指導を受けております。
9	運行ルート	ザ・リバープレイス前に停留所を設置してほしい。 (同意見2件)	過去に、ザ・リバープレイスにお住まいの方を対象にバス停設置に関するアンケート調査を行いました。需要や収支改善効果等を考慮し、設置に至っておりません。引き続き、移動ニーズや地域特性に応じた効率的かつ効果的な「たまちゃんバス」の運行に努めてまいります。
10	運行ルート	・池上駅と下丸子駅・武蔵新田駅までは徒歩では大変なので、池上駅方面に停留所を設置すると利用者が多少増えるのではないか。 ・値上げしても良いが、蒲田駅までルートを延伸してほしい (同意見2件)	「たまちゃんバス」は、鉄道駅やバス停から一定距離離れた交通不便地域の改善を目的に矢口地区で運行しており、既存の公共交通を補完し、限られた地域内を運行する交通手段となります。 たまちゃんバスを矢口地区から離れた駅等へ運行することは、既存バス路線エリアとたまちゃんバス運行路線が重複することとなり、交通事業者の理解が得られにくいだけでなく、既存バス路線の減便や廃線などが生じる恐れがあるため、困難と考えております。
11	運行ルート	矢口渡駅も利用できるように矢口渡駅方面に運行エリア	現在のたまちゃんバスの運行経路で矢口渡駅に最も近いバス停は「矢口小学校バス停」となり、矢口渡駅まで徒歩約5分と

		を拡大してほしい。	なります。 矢口渡駅周辺の道路状況を踏まえるとエリア拡大は困難と考えております。
12	運行ルート	大田区内にコミュニティバス網を広げてほしい。区営による区施設や公園を巡るバスを運行してほしい。	コミュニティバスは、鉄道駅やバス停から一定距離離れた交通不便地域の改善を目的に運行するものであり、既存の公共交通を補完し、限られた地域内を運行する交通手段となります。 区の施設や公園などに設けるバス停留所については、移動ニーズや地域特性を踏まえた検討が必要になります。引き続き、交通事業者をはじめとした多様な主体と連携しながら、交通環境の充実に努めてまいります。
13	運行ルート	逆回りも運行してほしい (同意見2件)	現行のバス路線は、幅員が狭い道路も多く、一方通行の道路もございます。更に、下丸子駅入口バス停に面する道路と環状8号線の交差点は上下線が中央分離帯で隔てられており、環状8号線に進入することが出来ないなどの交通課題があり、現行路線の逆循環での運行は困難な状況となっております。
14	運行経費	運賃改定により、収支はどの程度改善する見込みなのか。	令和6年度の利用者数を基に、運賃改定した場合、約200万円の収入増が見込まれ、収支率の改善効果は約9%を期待しております。
15	運行経費	人件費や物価の高騰はわかるが、なぜEVバスとディーゼルバスの2台運行だと運行経費が増加するのか。1種類のバスを2台運行すれば良いのではないのか。	令和5年度までは、ディーゼルバス1台で運行しておりましたが、令和6年度から新たにEVバスを導入し、現在はEVバスと旧ディーゼルバスを交替で運行しております。EV、ディーゼルの種別を問わず、2台体制での運行の場合、1台体制に比べて、整備工場での人件費や税金、保険料などの経費の増加が見込まれます。
16	運行経費	利用人数が少ない便は現状のバスのサイズではなく、ワゴン車で運行すれば、経費削減のほかドライバー不足にも寄与できるのではないのか。	たまちゃんバスの運行は、循環型となっているため、車両を運行中に入れ替える際には、乗車中の利用者も入替車両に移動していただくこととなります。車両を小型化した場合、乗客の乗りこぼし等が懸念されるため、利用人数が大きく異なる車両の併用は困難と考えております。
17	運行経費	収支率の目標は100%とせず、なぜ50%なのか。	コミュニティバスは、既存の路線バスが走らない地区を小型バス等で運行するため、採算性に乏しい状況であり、たまちゃんバスの運行経費は、運賃収入等で賄いきれない部分を区の補助金で補っております。大田区補助金適正化方針では「補助率の上限を原則、補助対象額の1/2とする。」と示していることや、他自治体の条件等も参考にし、継続条件を収支率50%としました。
18	対策地域	他の交通不便地域がある中、矢口地域のみで運行経費を区が補填するバスを運行することは妥当なのか。	区内には、本格運行に移行したたまちゃんバスの運行により改善されている矢口地域を含めた、10か所の交通不便地域が存在します。矢口地域以外の改善に向け、これまで池上駅・西馬込駅接続エリア、蒲田駅接続エリアで、デマンド型交通実証実験を実施するとともに、今年度には、道路勾配の大きい田園調布地区と中馬込地区において、移動実態や交通ニーズを把握するためのアンケート調査を実施しております。引き続き、

			地域の皆さまや交通事業者と連携しながら、区内交通不便地域の改善に取り組んでまいります。
--	--	--	---

5 意見(全文)

No.	意見
1	<p>いつもたまちゃんバスを利用させてもらっています。ありがたいと思っています。</p> <p>1時間に1本、価格160円と、もう少し回数を増やすことができないか、朝夕をもう少し早く、10円でも安くならないかと思っていました。</p> <p>利用者は足の少々不自由な人や高齢者も多く、どうしてもたまちゃんバスに乗せてほしいのです。特に天候の悪い日はタクシー代も高額なためなかなか利用できず、高齢者には東急の駅まで歩くのはとても大変です。結局家の周りで活動場がなくなり体が段々衰えていってしまいます。高齢者を活気づけるためにも、たまちゃんバスは何としても乗り続けていきたい。値上げはしないでほしい。</p> <p>値上げをするのであれば、今より矢口方向に広いエリアを走行してほしい。</p> <p>矢口でも武蔵新田でもたまちゃんバスで電車が乗れるようになりたい。</p> <p>廃止はなんとしても避けてほしいが、このまま値上げせずに続けられないでしょうか。</p>
2	<p>たまちゃんバスは、とてもいい交通インフラだと思います。</p> <p>私はまだ杖が必要ではないので、なるべく歩くようにしていますが、歩くのが難しくなった方(たぶん自分も数年後にそうなるであろう)が、多摩川線の駅に行ったり、図書館や病院に行くのに使うことになると思う。ぜひ残して、それだけでなく充実させてほしい。</p> <p>EV化にしたのは大変良いことだと思います。</p> <p>ぜひ逆回り路線もつくっていただきたい。</p> <p>福祉的要素をもつバスですので、しっかり区から補助金を出して、基本的には無料、少なくとも18歳以下と65歳以上は無料にすべきではないか。</p> <p>最低限必要はシルバーパスが使えるようにすること。</p> <p>大田区中にこうしたコミュニティバス網を広げて、みんなが動き交流する権利を守るということ、うち出してほしい。新しい路線としては、区の施設(役所や区民センターなど)や公園を巡っていくバスをぜひ区営で進めてください。</p> <p>たまちゃんバスは「お金がかかるから値上げ」という考えに流されることなく、コミュニティバスは本来、無料で充実させる！！この考えにたつことを求めます。</p>
3	<p>運転免許証を返納したため、たまちゃんバスは便利です。</p> <p>シルバーパスの利用を可能にしてください。運賃は100円だともっと多くの人利用できると思う。</p> <p>片方だけではなく両方向の運行を望みます。</p>
4	<p>運賃の改定には反対です。</p> <p>シルバーパスが使えるようにしてください。</p>
5	<p>たまちゃんバスのバス代はシルバーパスの乗車券を使用できるように取り計らってください。</p>
6	<p>シルバーパスが使えるようにしてほしいです。</p>
7	<p>利用者が少ないと想定されますが高齢者のためにも本数を少なくしても継続いただきたい。子供も利用しております。池上駅方面に停留所を設置すると利用者が多少増えるのでは。池上駅と下丸子駅、武蔵新田駅の間は徒歩だときついので。</p>
8	<p>運賃改定には運行状況を改善するプランを同時提案してほしいです。具体的には利用者が見込めるザ・リバープレイス(下丸子公園前)の停留所新設を要望します。</p> <p>同地点は、池上総合病院の無料シャトルバスも来ている程なので需要は高いと評価されているのではないのでしょうか？</p> <p>更に、高齢者の集まりを毎月開催しているボランティアグループとして要望根拠を追加します。</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ前でザ・リバープレイスの住民は 3,000 人余りで高齢者率も 10%超え ・矢口地区の末端のため特に地域包括支援センター矢口に辿り着くのが困難 ・現在の直近停留所は下丸子駅に近く、そこまで行くなれば利便性優位の駅まで無理をして歩く ・特に異常気象の夏には駅まで歩けない
9	マンション前(ザ・リバープレイス・ウエストタワー)に停留所を設けてほしい。
10	今のままで運賃改定をすると、乗らなくなる人が増え、収支率が 50%を切ってしまうと思います。運賃改定をするのであれば、下丸子バス停の場所変更やルート変更も合わせて検討する必要があると考えます。
11	運賃が値上げしてもいいですが蒲田駅までは行って欲しい
12	<p>運賃改定には賛成です。ただし、以下の点について疑問を感じています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人件費や物価の高騰はわかるが、なぜ EV バスと一般バスの 2 台運行だと運行経費が増加するのか？(運行経費を削減できるのであればいずれか一方のみ 2 台で運行すればよいのではないか？) 2. 運賃改定により、収支はどの程度改善する見込みなのか？(運賃改定による逸走はどの程度を見込んでいるのか？) 3. なぜ収支率の目標が 50%なのか？(なぜ収支率 100%を目標としないのか？) <p>※区内の交通空白地帯はほかにもある中で、この地域でのみ運行経費の半額を区が補填するバス路線の運行を行うことはなぜ妥当なのか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. 365 日運行するのではなく、ログデータ等を活用し利用状況を詳細に把握・分析して、輸送人員が極端に減少する特定日(元旦など)や曜日は運休または運行回数を削減し(あるいは需要が見込まれる日は増回するなど)、もっと柔軟な運行体系にすべきではないか？ 5. 1に関連して、1 便当たりの平均乗車人員または最大乗車人員が少ない便はバスタイプの車両ではなくバンタイプの車両で運行すれば、経費の削減が可能となるだけでなく、ドライバー不足の対応にもなるのではないか？