

令和４年度第４回品川区地域公共交通会議

令和４年８月９日

鈴木課長 (事務局)	それでは、定刻になりましたので、これから開会させていただきたいと思ひます。まずは、委員の皆様におかれましては、ご多忙のところ、昨年１２月以来となります本会議にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。 本日は、新型コロナウイルスの感染拡大防止対策といたしまして、委員の皆様席の間隔をあけるなどを行い、開催をさせていただきますので、ご理解、ご了承のほどよろしくお願いいたしします。また、会の時間も長時間にならないように努めてまいりますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。 開会に先立ちまして、前回の会議以降に人事異動等により委員の変更がありましたのでご紹介させていただきます。 大井第三地区町会連合会会長、棚橋委員でございます。
棚橋委員	棚橋でございます。よろしくお願いいたしします。
鈴木課長	どうぞよろしくお願いいたしします。 八潮自治会連合会副会長、望月委員でございます。
望月委員	望月です。よろしくお願いしします。
鈴木課長	続きまして、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、清家委員でございます。
清家委員	清家でございます。よろしくお願いしします。
鈴木課長	よろしくお願いいたしします。 続きまして、警視庁交通部交通規制課課長代理、藤平委員でございます。
藤平委員	藤平です。よろしくお願いしします。
鈴木課長	よろしくお願いいたしします。 続きまして、警視庁品川警察署交通課長、山岸委員でございます。
山岸委員	山岸です。よろしくお願いしします。
鈴木課長	よろしくお願いいたしします。 続きまして、本日は代理の方のご出席でございますが、警視庁大崎警察署交通課長、池福委員でございます。本日は山北様に代理で出席いただいております。
池福委員 (代理山北氏)	よろしくお願いしします。

鈴木課長	よろしくお願いいたします。 以上が新たに交代で加わっていただきます委員のご紹介でございます。 続きまして、本日ご欠席のご連絡をいただいている方でございますが、大崎第二地区町会・自治会連合会会長の石本委員、品川区高齢者クラブ連合会副会長の加藤委員および東京都交通局自動車部計画課長の若田委員につきましては、所用のため欠席する旨、ご連絡をいただいております。 本日のご出席者のご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て代え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、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のが、本日の次第、座席表、委員名簿になります。次に、事前に送付させていただきましたものにつきましては、右上に資料１と書かれたＡ３ホチキスとじの「しなバスの利用状況について」、次に資料２と書かれております、こちらもＡ３ホチキスとじの「しなバスのダイヤ改正（案）について」、こちらの２点となります。以上になりますが、不足はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。 それでは、これより会の進行は寺田会長にお願いいたします。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４回品川区地域公共交通会議を開会いたします。お暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。また、新任の委員の皆様、よろしくお願いいたします。 最初に傍聴の関係でございますけれども、本日、７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）
寺田会長	それでは、事務局は傍聴者の方の入室をお願いいたします。 さらに、本日の傍聴人から録音の申出がありましたので、録音を許可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）
寺田会長	それでは、ご異議ないようですので、傍聴人の方は、希望者の方は録音を開始していただければと思います。よろしくお願いいたします。

	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。 まず、1つ目の議題、しなバスの利用状況について、事務局から説明をお願いいたします。
鈴木課長	それでは、A3横の資料1「しなバスの利用状況について」、資料に基づきまして説明させていただきます。説明の方は着座にて説明させていただきます。 資料をおめくりいただきまして、まず初めに1ページ目をご覧くださいまして、今年の12月の前回の会議から期間が空いてございますので、まず現行の運行内容についてご説明させていただきます。 資料にありますように、(1)運行ルート・バス停留所でございますが、西大井駅を起点としまして、終点が大森駅北口と、資料にあります赤のルートでございます。営業キロ数としましては、片道が3.2キロ、往復6.4キロでございます。バス停の位置等につきましては、記載のとおりでございます。 続きまして、(2)の運行計画でございますが、西大井駅発の始発が午前7時、終発が午後8時30分、大森駅北口発についても始発、終発については記載のとおりでございます。所要時間については片道おおむね20分程度というところで、運行間隔は30分でございます。運行回数は、記載のとおり、平日・土曜日・休日、同じ運行時間帯で運行しているものでございます。 試行運行は、本年3月28日から開始しております。 それから、前回12月の会議以降、愛称の募集、公募を行っております。資料には記載しておりませんが、267件の応募がございまして、愛称をしなバスと決定し運行開始してございます。平仮名のしなに片仮名のバスとしており、選定理由が、分かりやすい、なじみやすい、覚えやすい、お年寄りでも言いやすいというところでございます。 続きまして、資料をおめくりいただきまして、2ページ目をご覧くださいまして、2ページ目の上段に、しなバスの利用状況について概要を記載させていただいております。3月、4月、5月、6月の運行・利用状況でございますが、3月につきましては3月28日から4日間の状況の数字となっております。したがって、4月、5月、6月を見ていただければおおむねご理解がいただけるかと思うのですが、4月、5月、6月が、それぞれおおむね1万5,000人、1万4,000人、1万4,000人といったところの利用状況です。1日当たりの利

	用者数にしますと、4月が500人、5月が452人、6月が481人、おおむね500人前後となっています。1便当たりの利用者数にしますと、8.93、8.07、8.57、約8人程度というところでございます。 資料には記載しておりませんが、利用者数のうち約5割弱の方がシルバーパスの利用でご乗車いただいているというところでございます。 続きまして、(2)でございますが、区に寄せられたご意見でございますが、運行開始以降、これまでに寄せられたご意見について記載してございます。運行開始してすぐということもございますので、運行に関する内容のお問合せが多いというところでございます。運賃については、運賃は幾らか、シルバーパスは使えるか。あるいは、バス停については、しなバスのバス停の位置ですとかバス停の数、大森駅北口のバス停がちょっと分かりにくい、大森駅北口から大森駅までの行き方が分からないといったご意見がありました。あるいは、右側の運行計画は、1時間当たりの便数や、リーフレットが欲しい、運行間隔をもう少し短くしてほしいといった声がありました。その他といたしまして、大井ルートおよび今後のルートに期待を示すものや大崎ルートや荏原ルートについてもいつ頃開始されるのか、大井ルートのほかにルートがあるのか、そうしたご意見、ご質問をいただいております。 それで、先ほどバス停について、大森駅北口のバス停が分かりにくい、あるいは大森駅までの行き方が分からない。こういったご意見に対しては、大森駅の北口改札および駅東口交番にパンフレットを配置させていただいております。それから、大森駅北口のバス停に、大森駅までの行き方を案内する案内図をバス停に掲示させていただいているというような状況でございます。 簡単ではございますが、資料1のしなバスの利用状況についての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、ご質問、ご意見など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。よろしいですか。 2ページのお問合せの中で、時間によっては混雑しているという利用者のお声がありますけれども、立ち席になるケースみたいなのも時間帯によってあるのでしょうか。
鈴木課長	資料には細かい利用状況はお示ししていないのですが、傾向としまして、朝夕の通勤時間帯と昼間の時間帯でいいますと、利用状況は昼間の

	方が多くの方に利用いただいている状況でございます。その昼間の時間帯の中で、例えば土日で最大乗っていただいたところが11時の時間帯で、定員が28名のバス、座席が10名で、トータルでいうと28名の定員なのですが、一番乗っていただいている時間帯で定員を超える33名（立ち席も含む）ですので、そうした混雑している利用状況、時間帯もあるというのが数字としては出ております。
寺田会長	ありがとうございます。その分、空いている時間帯もあるというか、そういう。
鈴木課長	そうですね。
寺田会長	はい、承知しました。 他に何かご質問ございますでしょうか。
望月委員	すみません。
寺田会長	はい、お願いします。
望月委員	八潮自治会連合会の望月です。おはようございます。 途中下車するところで一番利用が多いところは、どこのバス停なのでしょう。
鈴木課長	利用としては、西大井で乗って大森で降りると、あるいは大森で乗って西大井で降りると、通して乗っていただく利用というのが圧倒的に多いのですが、ただ、当然、途中停留所でも降りていただいている方は多くて、一番多いのはさくら会前です。資料1の1枚目の、1ページ目のルート図を見ていただいて、このバス停でいきますと、⑦⑨のさくら会前です。福祉施設がここにあるのですが、ここで乗る、あるいは降りる方が、途中の停留所では一番多いという状況でございます。
望月委員	さくら会から大森駅までの途中のバス停がないという意見があるのですが、それは何か原因というか、理由があるのでしょうか。
鈴木課長	バスルートあるいはバス停留所を設置する検討の段階でいろいろな視点で検討を進めてきたのですが、この資料の中にもありますが、青のルートというのが民間のバスルートでございまして、ここの部分に限らず、ルートの設定とバス停の設置については、やはり民間バスに重ならないというところが大きく視点でありまして、当然、その点を考慮して、今見ていただいて分かるように、途中に民間のバスルート、バス停がございしますので、そこを重ならない形でバス停留所のほうを設定しているというような状況でございます。
望月委員	分かりました。

寺田会長	よろしいでしょうか。 他にございますでしょうか。特によろしいでしょうかね。 それでは、後ほど戻ってきていただいても構いませんので、先へ進めさせていただきます。次に、2つ目の議題、しなバスのダイヤ改正（案）について、事務局から説明をお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、お手元のA3資料、資料2をご覧くださいませでしょうか。資料をおめくりいただきまして、1ページ目をご覧ください、しなバスのダイヤ改正（案）についてというところでございます。 今回、しなバスのダイヤ改正ということで、今、運行している30分の運行間隔で行っているものを20分間隔でダイヤを改正していきたいということのご説明でございます。 改正内容のところの上段を見ていただくと、ちょっと読み上げさせていただきますが、当初計画では、予備車両1台を含む車両4台で、運行間隔20分で、試行運行を開始する予定でございました。しかしながら、関係機関との協議に時間を要し、車両の発注が3月末の運行開始に間に合わず、運行事業者（東急バス）から車両3台を借用する形で現在試行運行を開始したところでございます。どうしても車両が3台しか借用できなかったこともあり、現在30分間隔で試行運行を行っているところでございます。その後、直ちにバスを発注させていただきまして、車両の納車が近日中に行われるというところのめどが立ちましたので、当初の計画どおり運行間隔を30分から20分間隔とするためにダイヤ改正を行っていきたいというところでございます。 それで、内容の説明をさせていただく前に、もう皆さん既にご存じの方もいらっしゃるかと思うのですが、委員の皆様へ本日の資料を送付した後、日にちでいいますと8月2日になりますが、このポンチョを生産しております日野自動車の排出ガス・燃費性能試験における不正行為という発表がございました。結論を言いますと、現在ポンチョが国の指導により出荷停止の状況になっているというところでございます。まず、内容については、今お手元にお配りしている資料に沿って一通り説明させていただいてから、最後にこちらの件で併せてご説明させていただきたいと思っております。 それでは、資料にお戻りいただきまして、1ページ目でございますが、運行間隔、3台から4台へ変更し、資料を送付させていただいた段階では、資料記載のとおり、10月1日土曜日より、しなバスの運行間隔を

	現行の30分間隔から20分間隔に変更していきたいと考えております。1日当たりの便数を56便から84便に増便します。運行日の変更はいたしません。平日・土曜・休日併用ダイヤでして、一番下段の新旧比較ということで、現行の30分間隔と新ダイヤの20分間隔を記載させていただきます。 続きまして、資料、おめくりいただきまして2ページ目をご覧くださいませすでしょうか。当初予定では、8月下旬に新車両4台が納車され、8月末には運行計画変更の届出、それから9月中旬にはバス停への掲出、車両ラッピング、ホームページへの掲載、広報紙掲載等を経まして、10月1日に新ダイヤでの運行を開始していきたいというものでございます。新ダイヤ運行開始後には、先ほど区民の方からいろいろ意見をいただいている旨ご紹介しましたが、12月頃には利用者アンケートを実施していきたいと考えております。来年3月には、沿線の方々から成る利用者連絡会も設置していきたいという予定でございます。 それから、資料の下段のほう、3番として参考ということで示させていただいておりますが、これはこれまでも運行計画等々の中でご説明させていただいておりますが、今現在、試行運行で運行を開始しているところで、事業を進めるに当たって、右側に、試行運行期間と本格導入の判断基準を記載しております。これも以前の会議の中でご説明させていただきましたが、試行期間は令和4年度から令和7年度の4年間、それで、3年目の令和6年度の運行実績に基づき、本格導入なのか、あるいは廃止を含む見直しなのかを令和7年度に判断していくというところでございます。その判断基準につきましては、収支率が50%以上かどうかでの判断をしていきたいと考えてございます。その左側に書かせていただいておりますが、10月から20分間隔で運行を開始した場合の令和5年3月の運行経費、これは運行事業者に試算していただいておりますが、走らせるのにかかる経費、運行経費については約3,888万というところで、運行経費の試算のところに内訳等も記載させていただいておりますが、そうしますと、②の方で見ていただくと、本格導入に必要な乗客数の目安、収支率50%以上となるための必要な収入を掲載しております。その下にあるのが、シルバーパスの方も含めて全ての乗客の方が運賃220円を支払った場合の試算ということになりますが、運賃220円を支払って乗車する人が1日当たり535人（片道1便当たり6.37人）というところが収支率50%の目安というところでござ
--	---

	います。参考として説明させていただきました。 今後、利用促進に向けまして、③でございますが、PR活動の実施、あるいは、先ほどご説明しましたが、アンケート調査によるニーズの把握、沿線住民の方、利用者から成る利用者連絡会の設置、それから、毎年度運行計画の検証・改善を重ねながら、令和6年度の運行実績、令和7年度に本格導入の判断を行っていくというところでございます。 それで、資料2の最後の説明でございますが、先ほど冒頭でご説明しました、皆様に資料をお送りした後に日野自動車での不正行為が公表されまして、現在、内容的には2つあるようでして、基準不適合のエンジンを搭載した車、これについては速やかにリコールを行うようにというところと、もう一つ、基準には適合しているエンジン、こちらについても不正が判明したものについては出荷を停止するということで、コミバスの車両でありますポンチョにつきましては、基準には適合していますので、今走っている3台についてはそのまま運行を継続していくというところでございます。しかしながら、新たな出荷を停止するようにという指導があったということで、出荷停止の状況になっていると伺っています。予定ですと、先ほどの資料でご説明しましたが、8月下旬には納車という予定だったのですが、それが今停止されているところでございます。それで、いつぐらいに出荷停止が解除になるのかというところにつきましては、現在のところ不明というところで、今、日野自動車が速やかに調査を実施し、事実確認、再発防止の実施状況の確認、こうしたものを今進めているというところでございます。したがいまして、お送りした資料はちょっと間に合わずに、日にちの記載はさせていただいておりますが、状況によっては、10月1日のダイヤ改正が納車の時期によってずれ込む可能性があるというところでございます。本日、ダイヤ改正の状況についてご説明させていただきまして、次回、納車のめどが立ったときにまた同じようにお集まりいただいて同様のご説明をするということではなくて、今回ご説明させていただいて、次回、納車の時期あるいはダイヤ改正の時期が明確になりましたら、委員の皆様は資料をお送りしてご確認いただきまして、その後、ダイヤ改正に向けた手続等々に進んでいきたいという予定でございます。 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、ただいまのご説明につきまして、ご質問、ご意見などあり

	ましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。 素朴な確認で申し訳ないのですが、お借りしている車が3台あり、新ダイヤで必要な車も3台なのではないでしょうか。
鈴木課長	4台です。
寺田会長	1台の予備車は別の車種でもいいからお借りした上で、現行の3台でダイヤ改正をするということにはいかないのでしょうか。
鈴木課長	その辺は運行事業者の東急バスさんともいろいろ協議をさせていただいているところなのですが、実はこの3台もぎりぎりのところで東急バスさんにご配慮いただいてご用意いただいたという状況でございまして、理想としますと、納車までもう一台何か手配をして、30分間隔から20分間隔で区としては運行を行いたいと考えております。ラッピングも例えば暫定でもいいとして、できるだけやりたいところではあるものの、今その調整は行っているのですが、実態としてはなかなかちょっと難しいというところでございます。
寺田会長	はい、分かりました。ありがとうございます。 他にご質問ございますでしょうか。はい、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庄田でございます。 1枚目の利用状況についての部分に、大森駅北口のバス停が分かりにくいということと、大森駅までの行き方が分からないという部分がありますが、先ほどの説明ですと、パンフレットを交番に用意したということと案内図をバス停につけたということでしたが、私もバスを利用してみました。そうすると、降りたところで大森駅が目に入らないので、進行方向へ行ったらいいのか、進行方向とは反対の後ろ側へ行ったらいいのかというのがそもそもちょっと分かりにくい部分があって、例えばご老人とかが利用する場合でも、大森駅を表したラインを、よく空港なんかにあるように、ラインをつけて、大森駅という矢印を道路に表示するのはいけないのでしょうか。ちょっとその辺を、アイデアとしてはどういうものなのかと伺いたいです。 あともう一つは、パンフレットや案内図は視覚障害者の人も理解できるようなパンフレットになっているかどうかを教えてください。よろしくお願いします。
鈴木課長	ありがとうございます。 まず、路面への矢印等の表示ですね。これは実際いろんな、町なかを歩いていくと、そういう形で掲示されている場合もございますので、こ

	それは道路管理者と協議させていただいて、そうした掲示をするかどうかというところで、法的にはできないということはないと思いますので、協議させていただいて進めるということでございます。今ご提案いただいた方法は事務局のほうでもより丁寧な案内方法として検討の一つには入ってございますので、まずは早くできるところからやらせていただいておりますが、これからアンケートですとか、いろいろ利用者の方、地域の方の声をお聞きしながら、今ご提案いただいた方法についても道路管理者と協議しながら検討していきたいというところでございます。 それから、2点目のパンフレットにつきましては、今現在、視覚障害者の方が分かるようなパンフレットのつくりには今なっていないというところでございます。
庄田委員	よろしいでしょうか。
寺田会長	はい、お願いします。
庄田委員	視覚障害者の方が、大体援護の人がついていく場合も多いでしょうけれども、何回か通うと、ご本人だけでもバスに乗れるようになるものです。コミュニティバスは少し小さい車体なので、何とかロータリーの中にバス停を設置すれば、バスを降りるときに、駅の端っこでもいいから見えるとすごく分かりやすいかと思いますが、バス停をもうちょっと駅に近いところに変更するというのは難しいことなのではないでしょうか。 あと、また、視覚障害者の方用のパンフレットをできることなら企画していただけたら便利かなと思います。
鈴木課長	ありがとうございます。 まず、バス停の大森駅ロータリーへの乗り入れといいますか、設置についてですが、試行運行を開始する検討段階で、区としましてもロータリーの中にコミバスのバス停を設置するというのがやはり非常に分かりやすいと考えておりました。駅との結節点というか、乗り継ぎに関しても利用しやすいということで、いろいろ検討、調整を図ったのですが、今現在、民間バスの乗り入れと停留所がそういう形でいっぱい状態で、そのスペースが全くない状況というところがございまして、その中で最善、一番近いところで今現在のバス停を設置させていただいたというところでございます。視覚障害者の方含めて、ご利用の方にバス停の位置あるいは大森駅の位置のご案内については、先ほどご説明したとおり、より丁寧な周知、ご案内を今後しっかり検討していきたいというところでございます。

	それから、今後、視覚障害者の方用のパンフレットの作成についても、これは一定費用がかかりますので、そこについては、今ご意見いただきましたので、あるいは今後アンケートも取らせていただきますので、そうした中で研究、検討していきたいというところでございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。
庄田委員	ありがとうございます。
寺田会長	区境のところなのでよく分からないのですが、大森駅北口辺りでもし区の管轄するもので掲示ができるような場所がどこかあれば、鉄道降りてからバス停までの行き方の方が問題だと思うので、簡単に改善できることがあれば努力していただくといいかなと今お話を伺って改めて思いました。
鈴木課長	検討してまいります。
寺田会長	ありがとうございます。 他にございますでしょうか。割とバリアフリー車両にお詳しくいらっしゃる副委員長から何かありますか。
寺内副会長	まさに今の、本当にもうあとワンブロック西へ行くか、南へ行くかというところがあると分かりやすいのだろうとは思いますが、なかなか難しいのだと想像しますが、私の方からもぜひ善処いただければと思います。よろしくお願いいたします。 それから、先ほど会議の進め方の件、ここでご確認いただいて、あとは資料でまた確認という方法で私は問題ないのではないかと考えております。 また、ちょっとお伺いしたいのですけれども、いわゆる西大井駅循環区間を設けるということで一応当初計画にはあったかと思えます。それから、荏原・大崎ルートもあったかと思えますので、このあたりの進捗状況をちょっと教えていただければと思います。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	ご質問の西大井循環区間につきましては、本日資料の中には、記載していないのですが、当初、3月末の試行運行開始は、すでに運行開始している西大井駅と大森駅北口との往復区間と西大井循環区間、これを全体で試行運行を目指しておりました。これも前回の会議でお示しさせていただいたのですが、西大井循環区間について交通管理者の警視庁さんいろいろな開始に向けて協議を進めてきたのですが、なかなか曲がりがきついところがあって、うまくカーブが曲がれない箇所がありました。

	そうしたところは、回るルートを変えて、左ルート、左曲がりでも曲がらなきゃいけないところを逆回りにして右回りで回るような形に変更するとか、いろいろ提示して協議を進めてきたというところで、試行運行開始した3月以降、5月に改めて警視庁さんに伺い、西大井循環区間について試行運行開始に向けて協議を今進めているところでございます。 具体的な内容ですが、一番課題としてあるのが西大井本通りでございますが、例えば、非常に道幅が狭いので、中央の線を踏んで走行しなければいけないというところがございまして、その部分の改善のために部分的に外の白線を引き直すとか、あるいは、同型の車両、対向車が来た場合にすれ違えるように部分的に待避所を設ける等のいろいろな具体的な提案をさせていただきながら、今現在協議を進めているところというところでございます。区としては、この循環ルートを次、今行っているルートに併せて、まずは開始していきたいというところでございます。 併せて、荏原ルートと大崎ルートにつきましては、こちらについて何か具体的な協議は現在行っておりません。まずは、西大井循環区間について協議を進めているところで、大崎ルートと荏原ルートについては、現在の大井ルートの4年間の試行結果等を見ながら、次どうしていくかというところを検討していきたいというところでございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。ありがとうございます。 じゃあ、引き続き、お願いします。
米澤委員	東京バス協会の米澤でございます。 先ほど現在の利用状況をお伺いしたところ、500名前後ということでお聞きしましたがけれども、そのうち半分がシルバーパスのご利用ということは、最後に目標とするのは535人が通常運賃を支払っていただくこととあります。とすると、単純に、潜在的にシルバーパスが半分いるということは、今のご利用の2倍ご利用いただかないとこの目標に達しないのかなということが考えられます。なかなか2倍のお客様を呼ぶのは難しいかなというところで、3か月ぐらいの運行なので、拙速に動くことはないと思いますけれども、例えば土日も同じようなダイヤで運行していますので、例えば平日と土日でアンバランスにダイヤを組んでもいいのではないかと思いますけれども、その辺の見通しというのは何かおありなのでしょうか。
鈴木課長	ありがとうございます。先ほど資料2の2ページでご説明しました、判断基準、収支率50%につきましては、基本的には、この判断をする

	場合に、シルバーパスご利用の方、無料で乗っていただいているわけですが、その方々が220円払って乗っていただいたという前提で、実際は当然払っていただいているのですが、この判断をするときは利用者数に計上させていただければと思います。無料の方も含めて220円換算で、ある意味、シルバーパスというのは福祉施策、高齢者施策的なところという位置づけもございますので、この判断基準、収支率50%を考えると、そのように捉えていくという風に今区は考えてございます。 それと併せて、当然、そうした判断に立ったとして、やはり少しでも多くの方に乗っていただいて、この収支率を上げていきたいというところはございますので、今お話しいただいた一律じゃない運行間隔ですとか運行の本数ですとか、そうしたところは当初の計画の20分間隔にして、しばらく試行運行を継続して、その段階段階でいろいろ判断、いろんなデータも積み重なって上がってきますし、アンケートを行って区民の方の声もお聞きすることになっていきますので、そうしたところを総合的に判断して、一律じゃない、運行、利用が少ないところは少し本数を減らすとか、そうした工夫を行っていきたいというところでございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 ちょっと今の点で細かいことですが、資料2の2ページの下から5行目ぐらいに書いてある1人200円というのがありますが、220円じゃない理由は为什么呢。
鈴木課長	収入については税抜きで考えているので、200円で計算しているところでございます。
寺田会長	税抜きでしたか。失礼しました。 はい、お願いします。
庄田委員	度々どうも、庄田でございます。 バス停の⑧の部分で、利用状況についての1ページ目の図面のところですね。大森駅北口にバスが止まっています。今、片側1車線で、交互通行で2車線のところにバスは止まって、お客さんが来るのを待っています。バスが止まって待っているとき、ほかの車両は譲り合いをして、向こうから車が来ないのを見て、追越しをして抜くようになっています。割とそこはスーパーも近くにあって、人通りが比較的、大森駅付近では多い地帯です。ベビーカーを押している人とかもなかなか多い地帯でして、少し交通の妨げではないですが、私も運転してよく通る場所で、結

	構渋滞する可能性が少しあるかと思います。素人の提案なのですが、南大井六丁目から大森駅方面に続く駅前大通りは片側が2車線あります。そして、北側は突き当たってしまうので交通量が比較的少なめです。そして、違法駐車も、駅のそばにしては少ない地帯です。その片側で2車線、往復で4車線ある道路にバス停をもし仮に移動したとすると、先ほどの対向車線に出て止まっている、お客さん待ちをしているバスを追い越す必要がないのではないかなと思います。ただ、ちょっと気になるのは、現在は自転車の駐輪場が道路上にあって、ただ、道路は片側2車線、往復4車線と、あと歩行者が通るところの歩道についても随分広い道路でございます。それについては、もしそちらにバス停を移すと、対向車線に入って追越しをしなくても済むのではないかなと思うのですが、どうでしょうか。
鈴木課長	ありがとうございます。今の、1ページ目の図でいうと⑧の大森駅北口のバス停部分、これは相互通行ではなく、一方通行ですので、対向車が来るということはないのですが、おっしゃるように、駅前大通りは比較的広い道路でして、こちらに移してはというご提案かなというところなのですが、できるだけ大森駅に近い位置ということもあって、それから、バス停の位置も含めて、いろいろ警視庁さんと、現地を見ていただきながら、交通上課題がないところで現在の位置に設置しているところでございます。ご提案はご提案としてお聞きしましたので、これからいろいろ、先ほどご説明したアンケートなども行っていきますが、まずは今このバス停の位置で一定試行運行を行っていきたいというところでございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 原則は交差点の先にバス停があるので、今回のパターンですと、交差点の手前になります。運転手のことを考えると、交差点の先の方が多いというのが現実かなとは思いますが、バス停の位置はほかにもあるかもしれませんので、調べていただければと思います。ありがとうございます。 よろしいでしょうか。 ちょっと西大井循環区間の話が出ましたけれども、ここまでの試行運行で分かった話としては、全線運行を考えたときに行きと帰りで片方しか西大井駅に寄らないような案も前ありましたが、西大井発着の需要が割と多いということは、西大井循環区間を加えた場合も往復とも西大井

	駅に1回入った方がよいということは唯一の知見として分かったということではないかと思います。 よろしいでしょうか。 特になければ、それでは、これで一巡したとしまして、議題3、その他ですかね。よろしいでしょうか。
鈴木課長	ありがとうございました。本日、特にダイヤの改正のお話をさせていただきましたが、繰り返しになりますが、納車の時期等について、状況によっては10月1日以降のダイヤ改正ということも、その可能性がちょっと今高いかなというところの事務局の受け止めでございまして、そうした、今回お示しした資料から多少変更が生じるものにつきましては、お集まりいただくというよりも、書類を回ささせていただいて、ご確認いただいて、計画を進めていきたいと考えてございますので、よろしくお願いします。 以上でございます。
寺田会長	ダイヤ改正については、副委員長もアドバイスいただきましたとおり、そのようにしていただければと思いますし、あるいは、ほんの数分の時間調整みたいなのが必要な場合もあるかと思っておりますので、例えばJRがダイヤ改正したときの西大井の接続とか、もしそういうことであれば、会議にかけなくとも、随時やっていただくということが好ましいかなとも思います。JRがダイヤ改正したのに、コミバスの方はそのままで行ってしまうという事例を他自治体でたまに見かけることもあります。本数が少ない場合は5分後にバスが必ず出るとか、そういう事例もありますので、何かもしそういう工夫の余地があれば、会議にかけずに、随時やっていただく必要があるかなと思っておりました。 それでは、これでよろしゅうございますでしょうか。何かこの場を借りてというか、直接関係のないお話でも構いませんけど、せっかくの機会ですので、ご発言のある方はいらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。 それでは、ありがとうございます。じゃあ、事務局のほうに戻しましょうか。
鈴木課長	ありがとうございます。 それでは、事務局より、地域公共交通会議委員の委嘱手続きに関しまして、1点ご報告いたします。現在、委員になられている皆様の任期は、令和4年8月31日まででございますが、本年9月1日以降につきまし

	ても引き続き皆様にお願ひできればと思っておりますので、追って事務的に改選手続を進めさせていただきますので、ご協力のほど、よろしくお願ひいたします。 以上でございます。
寺田会長	それでは、以上で本日予定しておりました議題を終えました。これを持ちまして、第4回品川区地域公共交通会議を閉会いたします。本日はありがとうございました。
鈴木課長	ありがとうございました。

— 了 —