

令和３年度第３回品川区地域公共交通会議

令和３年１２月２７日

鈴木課長	それでは定刻になりましたので、年末の本当にぎりぎりのところ、本年２月の開催以来となりますが、本会議に御出席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感染症拡大対策といたしまして、委員の皆様様の席の間隔を空けるなど行い、開催させていただいております。御理解、御協力のほどよろしくお願いいたします。また、会の時間も長時間にならないよう努めてまいりますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。 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、御紹介させていただきます。 まずは、一般社団法人東京バス協会乗合業務部長、米澤委員でございます。
米澤委員	米澤でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	どうぞよろしくお願いいたします。 続きまして、大崎第二地区町会・自治会連合会会長、石本委員でございます。
石本委員	石本でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、品川区高齢者クラブ連合会副会長、加藤委員でございます。
加藤委員	加藤でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、品川区障害者七団体協議会会長、庄田委員でございます。
庄田委員	庄田でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 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、小泉委員。本日はその代理出席、運輸企画専門官、藤本様でございます。
小泉委員 (代理藤本氏)	小泉の代理で参りました藤本と申します。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、警視庁交通部交通規制課課長代理、御手洗委員でございます。

御手洗委員	御手洗です。よろしくお願いします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、警視庁大崎警察署交通課課長、小島委員でございます。
小島委員	小島です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長、大野委員でございますが、まだお見えでございませんで、後ほど御紹介させていただきます。 また、本日2名の方が所用のため御欠席となつてございます。品川第一地区町会・自治会連合会会長の金子委員と、品川区商店街連合会会長の島委員でございます。 以上でございます。 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、右上に資料1と書かれたA3ホチキスとじの「コミュニティバス導入に向けた検討状況について」、次に右上に資料2と書かれたA3ホチキスとじの「試行運行路線の運行計画（案）について」、右上に資料3と書かれたA4一枚の「コミュニティバスの愛称募集と今後の予定について」、こちらの3点でございます。以上となりますが、不足等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したいと思います。 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3回品川区地域公共交通会議を開催いたします。 寺田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。 本日は、年末、何か例年よりもお忙しいという方もいらっしゃるかと思いますけれども、お集まりいただきましてありがとうございます。では座って進行させていただきます。 はじめに、傍聴の関係でございますけれども、本日は傍聴を希望される方がいらっしゃいませんでした。

	それでは、始めさせていただきます。 まず、1つ目の議題、コミュニティバス導入に向けた検討状況について、事務局から御説明をお願いいたします。
鈴木課長	はい。申し遅れましたが、私、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。 説明の方は座ってさせていただきます。 それでは、A3横資料1、右上資料1の資料でございます。おめくりいただきまして、1ページ目でございます。 前回の開催からしばらく間が空いておりましたので、まず資料1ページ目では、これまでの検討経緯についてまとめさせていただいております。令和元年から検討をスタートしてございますが、令和元年度は3回の地域交通検討会を開催してございます。第1回の地域交通検討会では、ビッグデータやアンケートの結果、そうした様々なものを御報告させていただきながら、その分析結果についても御報告してございます。第2回の地域交通検討会では、地域公共交通基本方針の骨子案あるいはコミュニティバスの導入計画の骨子案の方も御報告させていただいてございます。 それから、令和2年3月の第3回地域交通検討会では、コミュニティバス導入効果の高い3地域、これは11の指標に基づいて、区内13地域を点数化し、評価してございます。その中で、導入効果が高かったとする資料右側の赤い3地区になりますが、こちら、大崎・大井・荏原それぞれに、候補ルート案を設定したというところで、報告してございます。 それから、令和2年度に入りまして、9月の第1回地域公共交通会議、こちらから会の方は法定会議に移行してございますが、こちらでは基本方針並びにパブリックコメントの結果についての御報告をさせていただいてございます。 それから令和2年、先ほどの3ルート候補案について、区内13地域でワークショップ、意見交換会を行いまして、この候補ルート案3案の修正等も行っております。 それから今年の2月、前回の会議になりますが、第2回地域公共交通会議において、その候補ルート案3案のうち、大井ルートについて、試行運行に進める形で協議を進めていきたいといった報告をさせていただいてございます。

それ以降、今回の本会議の開催ということでございますが、その間、資料の下の方でございますが、3月から6月に運行事業者の選定で、プロポーザルを実施してございます。運行事業者、資料に記載のとおり、東急バス株式会社さんに決定してございます。その中で、本日の会議となった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ページ目以降でございますが、前回の会議で御報告した試行運行を進めるとした大井ルート案について、安全・安心な運行の観点から、関係機関等との協議をこれまで行ってまいりました。協議の中で指摘のあった課題について、簡単ではございますが、御報告をさせていただきます。

指摘のあった課題というところで、真ん中に点線囲みさせていただいております。下の写真右側を見ていただくと、その1という写真がございます。西大井本通りでございますが、車道の幅、写真にもありますが、この白線間の内側、この白線間がバスの幅の2倍以上であることというところで、これ、裏を返すと2倍以上ないところがあるというところで、安全・安心な運行についての御指摘があったというところでございます。

それから、その2のところでございますが、左下の写真の方にその2の①②、真ん中の下の方に③とございますが、右左折時と書いておりますが、特に左折時になりますが、どうしてもミラーを含む車体が白線、路側帯に侵入しないことというところで、この①②③、特に③のあたりは非常に曲がるところが厳しいと。バス自体は曲がれなくはないんですが、やはりそうした路側帯に侵入してしまうような形で曲がることになってしまうという指摘をいただいております。

それからその3でございますが、地図の右側の方に写真がございますが、大井水神公園のところの横の一方通行の道路でございますが、ここは車道幅員としては十分あるんですが、そこに工事車両等が止まっていた場合に、どうしても通過できない場合があるというところでの指摘もいただいております。

その4としまして、大森駅の北口のエスカレーター横の横断歩道、ここ朝の通勤時間帯は駅に向かう方、あるいは駅から下りてこられる方の横断が非常に多いというところでの歩行者との交差というところの指摘、それから、その4が左上の写真でございますが、原踏切、ちょうど踏切を越えるところにルートを設定してございましたが、朝の電車の本数が増える時間帯での踏切道、車道の狭隘ですとか歩行者・自転車の通

	行、これについての御指摘もいただいているというところでございます。 それから全体として、一部通学路のところもございまして、そうしたところの登下校時の安全対策についての指摘もいただいているというところでございます。 資料おめくりいただきまして、3ページでございますが、いろいろ御指摘をいただきまして、協議をする中で、区としましてもその対応策についてお示ししながら協議を進めさせていただいております。 まずはじめに、南大井区間における課題への対応というところでございますが、この左側の①、水神公園脇の一方通行、こちらの部分でございますが、やはり工事車両等が停車している場合、通過ができないというところの対応策としまして、車道部分を公園側に拡幅するという方法があるかと思えます。こちら、物理的には可能であるというところでございますが、街路樹の伐採ですとか公園と一体に整備される歩道の幅員を狭めることとなると。また、この水神公園のここのルートについては、非常に延長距離が長くなるというところで、これを全面的に拡幅するということになりますと、財政面の負担も大きいというところで、対応策としてはルートの変更により対応をしていきたいというところでございます。 それから②の大森駅北口エスカレーター横の横断歩道につきましても、歩行者が途切れるまで待つため、定時運行に支障を来す恐れが大きいというところ。こちらについても誘導員の配置も考えられますが、やはりこうしたところの財政面の負担が大きいというところで、ルートの変更により対応していきたいというところでございます。 資料右側の図を見ていただきますと、緑の路線が既存の民間、京急バスさんのバス路線になりますが、緑で示させていただいております。もともとこの京急バスさんのバス路線との重複を避ける意味で、できるだけ水神公園側にというところでルートを設定してございましたが、協議の中でいろいろ指摘をいただく中で、このルートの変更案が赤のルートになりますが、こうした形で水神公園の横をルートを変える、あるいはエスカレーター前の横断歩道のところも避ける形で、赤のルート変更により対応していきたいというところでございます。 この一番左下の黄色囲みのところでございますが、変更ルート案の設定に当たってと書かせていただいておりますが、こちらの京急バスさんとの競合に配慮をして、既存のバス路線と重複する区間、こちらについて
--	--

ては、コミュニティバスのバス停を設置しないと。赤のルートで今、案としてバス停を考えているのが、この黄色のところでございます。大森駅北口とさくら会前、位置的にはこの中間のあたりにもう1か所バス停が欲しいところでございますが、やはり京急バスさんとの競合を避けるということで、この区間はバス停を設置しないということで、対応をさせていただきます。

資料おめくりいただきまして、駆け足で申し訳ございませんが4ページでございます。

今度は西大井循環区間、こちらの三角形の部分でぐるっとこう回る区間の対応策でございますが、①の踏切につきましては、当然ながら踏切の拡幅というのはなかなか困難というところと、遮断機が長時間下りていた場合、定時運行に支障を来す恐れがあると。

それから左折、どうしても内側を回るルート、ミラーを含む車体が白線に侵入しないためには、路側帯の幅員を狭めることということになりますが、これもなかなか安全面を考えると難しいということで、こちらの踏切、それから左折3か所の対応策としましては、進行方向をこの図の方にもありますが、当初青で考えていたところを逆回り、左回りから右回りに変更するとともに、ルートの一部を変更することにより対応したいということで、結果、踏切部分を通らずに、最後、J Rとの交差についてはガード下をくぐる形で西大井駅に戻るという形。

それから左折で3か所回っていたところを、今度は逆回りで、右回りにすることによって、外側からぐるっと回る形で、この白線を踏むところを対応していきたいということで、協議の方を進めてまいりました。

それから③番、西大井本通りにつきましては、基本的には車道幅員、この白線の内側、内側が4メートル程度というところで、どうしてもコミュニティバスを走らせようとする、中央線を部分的にまたいで走行することになるというところがございます。

それから現状では、この路側帯、外側の歩行空間、白線の内側の残った区間についても非常に狭いところがあって、安全上の観点から、白線、外側の線を引き直すというところでの車道幅員の確保というのがなかなか難しいというところがございます。

それから通学路の部分については、全体として歩道が狭い区間では、ガードパイプでの設置というところですが、ガードパイプを設置してしまいますと、例えば車椅子の通行に支障とか、そもそも歩行者の通行に

	支障が出るというところの対応が出てくるというところで、こちらの方は引き続き対策を検討し、関係機関と協議を行っていきたいというところでございます。 5 ページ目になりますが、今御説明した内容のまとめを簡単に書かせていただいておりますが、資料的には関係機関との協議が整った西大井駅から大森駅区間、この赤の実線ルートになりますが、こちらについておおむね協議も整ってまいりましたので、令和4年3月、来年3月末の試行運行開始を目指して手続きを進めてまいりたいというところでございます。 それから青の点線ルート、西大井循環区間については、対応策がまとまったところもございますが、西大井本通りの部分ですとか通学路への安全対策ですとか、そうしたところについては、関係機関との調整・検討を引き続き行っていきたいというところでございます。 簡単ですが、これまでの検討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、ただいまの御説明につきまして、御質問・御意見ございましたらお願いいたします。 新任の委員の方もいらっしゃいますので、何でもお聞きいただければと思います。いかがでしょうか。 副会長、何か御意見ございますか。
寺内副会長	すいません。寺内でございます。御説明ありがとうございます。 大変御苦勞をされていらっしゃる様子が、今の説明を伺ってよく分かります。 そうですね。なかなかやはり警察との協議あるいは京急バスさんとの協議とか、いろいろ大変なことがあったかと思います。ちなみに、この京急バスさんのバス停と、やはり重複をしてほしくないというのは、京急バスさん側からの御指摘ということでしょうか。
鈴木課長	全体的な考え方、当初の検討するに当たってのスタートの基本的な考え方として、国の方でも、既存の民間のバス路線との競合というか、そうしたところはしっかり避けるようにというところがございますので、その基本的な考え方で区の方から協議も進めてきたところです。
寺内副会長	ありがとうございます。 基本的にはそういうような考え方でよろしいかと思うんですけど、この路線に関していうと、大森駅のバスターミナルの中に入れない状況

	になっていますし、また目的地も恐らく別方向というようなことですから、この重複する区間の京急バスさんの本数がそんなに多いわけではないこともあり、乗り継ぎということはなかなか難しいところかとは思っています。 ただ、もしかすると、うまく乗り継いで、両方とも使ってもらえるというような可能性もあるのかなというようなことをちょっと思いました。また、このバスターミナル、大森のやっぱり駅に近いところまでバスが入れるということが、恐らく本当は利用される方の利便になると思いますし、また入れないということであればどうするのかというようなところで、今回、安全上の御検討をいただいていますけれども、今後このような形でバスの路線を検討されるのであれば、その辺りも少し確認していかなければいけないポイントかなと思いましたので、質問させていただきました。
鈴木課長	ありがとうございます。 今回は非常に安全・安心の観点から協議を進めてきて、ルート協議を進めてまいりましたが、試行運行開始後、アンケート等も考えておりますし、利用される方々、利用実態が本格的に動き出すわけでございますので、利用者の方の声も聞きながら、利便性の観点からも、試行運行の期間の中で、しっかり検証も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。
寺内副会長	では、もう1点だけすいません。 今回、左折が難しいというところの説明をされたり、また車道の幅員も足りないというような話もありまして、どうしてもこの西大井循環区間ですか。ここのところが難しいというようなお話でございましたけれども、例えばこういったようなところで、ある程度土木的な工事といいますか、道路側を広げたりとかあるいは線を引き直したりとかというようなことの御検討というのがもしあったら、教えていただければと思うんですけれども、いかがでしょうか。
鈴木課長	はい。やはり、安全・安心の観点から、狭いところについての通行について、いろいろ御指摘をいただいているところです。 1つは、狭ければ広げるという考え方が一つあると思うんですが、その路側帯を引き直して、道路全体の幅は変えずに路側帯側に車道を広げて、そうすると外側の歩行者空間というのが狭まってくるというところなんです。十分路側帯の幅があれば、その線を引き直すという形で対応とい

	うことなんですが、西大井、本当になかなか路側帯の幅も狭いということで、これはこれからちょっと協議というか、しっかり検討していかなくちゃいけないことなんですが、やはり民地側の状況も確認をさせていただいて、民地側に場合によっては御協力をいただくような検討・働きかけを、この継続検討の中ではしっかりしていかなくちゃいけないと認識しているところでございます。
寺内副会長	ありがとうございました。 そうすると、もしかすると、車両側の方を今度に変更されるとかいうような、要するに検討されている車両ではない車両、もう少し違う形、あるいはいろいろな手段があると思いますので、そういったようなところを今後継続して御検討されるということによろしいですか。
鈴木課長	やはり、なかなか道路の幅というのは、簡単に変えられるものではないので、考えられるのは、副会長御指摘いただいた車両の幅を今度はいさいものにしていくということなんですが、こういうバスの車両をいろいろ調べたところ、やはり日野自動車のポンチョしかなく、この幅というか、もっと車両を小さくして、普通のハイエースですとか乗用車といいますか、そうしたものになりますと、もともとコミュニティバス自体がそんなに多くの方が乗れるわけではありませんが、このハイエースという形になりますと、半分以上にその乗車定員がなるということで、効率性も非常に落ちるということです。 まずは、区としましては、この日野のポンチョで、この循環ルートを何とか走行できる工夫がないか、先ほどお話しした民地側、沿線全部に御協力をいただくというのは、現実的には難しい話なので、部分的に待避所的なところで何か御協力いただいて、それで関係機関といろいろ協議が進められるところがないかというのは、今後やっていきたいというところでございます。
寺内副会長	ありがとうございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 さっき言われたその停留所の調整というのは、都や国の御意向ということは表向きはないと思うのですがけれども、ただ、東京都の補助制度の中だとルートが半分重なっているとかそういう問題はあるのかなと思うんです。
鈴木課長	はい。
寺田会長	よろしいでしょうか。地域の事情をよく分かっている方もたくさんい

	らっしゃると思います。細かいことというか、この場所はこうという御意見も大事だと思いますけれども、よろしいでしょうか。 では、私自身の感想を幾つか。現在進行形でも23区内で違う別の場所でもちょっとお手伝いさせていただいているコミュニティバスがあるんですけども、幾つか経験させていただいた立場、ちょっと何をリスクと考えるかという問題はあって、品川区として住宅地内の狹隘道路の車の走行環境とか、あるいは今歩いている方のことを重んじるというのは、それはそれで構わないんですけども、ただ、全体として、例えば歩いている方が危なくとも、バスに乗ることでリスクが減ることもあるでしょうし、何となく全体的なリスクの相場からすると、ちょっと厳しめというか、少し相場から外れた感じの議論になっているかなという印象は否めないのかなと。 それでは、先へ進めさせていただいてよろしいでしょうか。また戻っていただいて質問していただいても構いませんので。 それでは、2番ですね。試行運行路線の運行計画（案）について、協議事項ということでございますけれども、御説明お願いいたします。
鈴木課長	はい。それでは引き続き、資料2の方を説明させていただきます。 先ほど資料1は、次第にも書かせていただきましたが、報告事項ということで、それで資料2の中身はこれから年明けになりますが、事業認可に向けていろいろ手続きを進めるに当たっての今回の協議事項とさせていただきます。 資料をおめくりいただきまして1ページ目でございますが、こちらが運行計画（案）になってございますが、全体的な運行計画の中身でございます。 まず、(1) 運行ルート・バス停留所につきましては、①起点、②終点、主経由地、営業キロを書かせていただいておりますが、先ほど御説明した西大井駅と大森駅を往復するルートをまず運行ルートとしたいというところでございます。営業キロ等については、記載のとおりでございます。 それから(2) 運行計画、運行の中身でございますが、①運行時間は朝7時から最後、夜9時までというところで、西大井駅発、大森駅北口発、それぞれ始発、終発の時間を記載してございます。それから所要時間は往路・復路ともに20分というところでございます。 それから運行間隔でございますが、これまで当会議において、基本的

には20分間隔で進めたいというところで御説明してまいりましたが、実は協議に非常に時間を要したというところがございます、まだバスの発注を行ってございません。基本的にバスを発注してから納車まで半年ちょっとかかるということを聞いておるんですが、そうしますと、来年の3月末試行開始は間に合わないというところがございます。その点運行事業者に決定させていただきました東急バスさんといろいろ協議を進めさせていただきまして、まず東急バスさんの方で所有されるバスを、コミュニティバス、この大きさのバスを3台まず御用意いただいて、それをお借りする形で試行運行に合わせたいというところがございます。もともと20分間隔でいきますと、予備も含めて4台必要になります。それが今3台ということでございますので、実際は2台で回すことになるんですが、そうしますと30分間隔でないと難しいというかできないというところがございます。資料の中に8月以降20分間隔に変更予定と書かせていただいておりますが、これからバスを発注して納車が整う8月以降に20分間隔で進めていきたいと。ただ、当初は30分間隔というところがございます。

運行回数については記載のとおり、平日・土日・休日も運行を行うというところがございます。また、地域のお祭りですとかそうした催事の際は、適宜運休する予定でございます。

それから運行開始の予定日ですが、令和4年、来年の3月28日を目指していきたいというところがございます。

それからバス停につきましては、既存の赤と黄色のところになるんですが、滝王子通りのところにつきましては、現在東急バスさんのバス路線がございますので、そのバス停を併用するという形でございます。

それから黄色が新たに設けるバス停というところがございます。池上通りから入って品川歴史館のところを曲がって、さくら会館のところに出るんですが、このところ、線路のガード下をくぐるところについても、距離的にはバス停1か所欲しいところではあるんですが、ここも非常に道幅が狭くて、坂道になってございまして、ここでのバス停の設置というのはちょっと断念をしたというところがございます。

資料をおめくりいただきまして2ページ目でございますが、続きまして運行計画の運賃でございます。運賃につきましては、基本的には一般路線、民間のバスと同等の運賃・割引制度を設定していきたいというところがございます。それから東急バス路線との乗り継ぎが可能な一日乗

	車券の利用や、コミュニティバス専用回数券を設定していきたいというところがございます。 普通運賃につきましては、1乗車大人が220円、小児、小学生以下が110円というところがございます。これはどちらも税込となります。支払方法は現金またはICカードでの支払いが可能というところがございます。 割引制度、先ほど御説明した一般路線バスと同等に設定しています。障害者の方は普通運賃の半額。②としまして幼児、1歳以上6歳未満、こちらにつきましては記載のとおり無料または小児運賃で乗っていただく。③乳児については無料。それから④高齢者、東京都のシルバーパス所有者、基本的には提示により無料ということなのですが、これは東京都のシルバーパスの枠組みの中には、区が関わるコミュニティバスというのは対象になりません。その枠組みの外で、対象者はシルバーパス提示者というところで、利用者からするとシルバーパス、ほかの民間と同様に無料というところがございます。 それから路線バスとの乗り継ぎでは、先ほど御説明した東急バスさんの一日乗車券が利用可能というところがございます。 回数券については、コミュニティバス専用の回数券を紙で設定を考えてございます。①から④というところがございます。 続きまして3ページ目を御覧いただけますでしょうか。 3ページ目、車両とバス停留所標識（案）についてというところがございますが、車種については先ほどから御説明しております日野自動車、ポンチョ、ショートタイプというところがございます。台数は当初は3台、うち予備車両1台と。8月以降は4台に変更予定というところがございます。 仕様、サイズ、乗車定員、主な特徴は記載のとおりでございます。 それから感染症対策としまして、暫定といたしますか、3台、東急バスさんに御用意いただくバスについても、それからあと新規で購入するバスについても、運転席にはアクリル製仕切りを設置し、車内換気扇の増設を行っていくというところがございます。 それからデザイン、今後愛称の募集を行っていきますが、それに合わせたデザインなどの外装のラッピングも予定してございます。これは3月末の東急バスさんをお借りして行う場合のバスラッピングと、それから8月以降の購入をして4台で回していくバスラッピングについては、
--	--

	今のところちょっと違う形を考えてございますが、そうしたラッピングも考えていくというところでございます。 それから広告については、運行事業者さんの方で募集をしていただいて、車内に掲示予定しております。 車内案内については、記載の1か国語放送、日本語で放送で、2か国語のモニター表示というところでございます。 運行情報については、東急バスさんのバスナビシステムの方に搭載を考えているというところでございます。 それからバス停留所の標識については、重しを置いた置き式ではなくて、地中に埋め込むタイプ、仕様・デザインとも記載のとおりの方で今、考えているというところでございます。 それから最後でございますが、最後の4ページ目は協議事項というよりもちょっと参考でつけさせていただいております。これまでも試行運行期間、それから試行運行から本格導入に移行する場合の判断基準というのを御説明させていただきましたが、右側の中段に緑色で書かせていただいておりますが、試行期間は令和4年3月から令和7年度までとなっています。3年目の6年度の運行実績に基づいて、本格導入なのかあるいは見直しをしていくのか、廃止も含む形になりますが、そうした判断をしていくこととなります。そのときの判断基準が、収支率50%というところを考えていきたいというところでございます。上段の黄色を見ていただくと、年間運行経費、これ東急バスさんに試算いただいたんですが、記載の約5,100万円程度というところで、本格導入に必要な乗客数の目安ということでございますが、1日当たり350人、これを片道1便当たりに換算しますと6.25人というところでございます。 ①の上段には、運行経費の試算を書かせていただいておりますが、②の方には本格導入に必要な乗客数の目安というところで、毎年試行しながら、見直しや利便性の向上に向けた中身をいろいろ試しながら、こちらの50%以上を目指していきたいというところでございます。 最後に利用促進に向けてと書かせていただいておりますが、PR活動あるいは沿線住民、あるいは利用者からなる、仮称になりますが利用者連絡会、これは運行開始後になりますが、こうした会も立ち上げていろいろPR、検討をしていきたいと。それからアンケート調査によるニーズの把握、運行計画の検証・改善を運行開始後も行っていきたいというところでございます。
--	---

	資料２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、ただいまの御説明につきまして、あるいは資料１に戻っていただいても構わないかと思えますけれども、御質問・御意見がありましたらお願いいたします。
加藤委員	よろしいですか。私、今回初めてここに参加させていただいたんですけれども、今までのこの説明の中で、資料１の１ページ、第２回の検討会で、大崎・大井・荏原の３地域がということで出たんですが、それで、この３地域の中で一番最初は大井地区から始まったということでよろしいですか。
鈴木課長	資料１の１ページ目を御覧いただいて、資料右側のちょっと非常に図が小さいんですが、第３回地域交通検討会でこの候補ルート３案についてお示しをして、ワークショップを１３地域で行って、一番下の図、ちょっと線が非常に見づらいんですけれども、この青の実線がそれぞれの大崎ルート・荏原ルート・大井ルートで、ワークショップを反映した形の候補ルート案がその下というところなんですが、それでいろいろ庁内でも議論を重ねて、この３案のうち導入効果の点数が一番高かった大井ルートからまずは先行して試行を開始しようということで、前回のこちらの会議もお諮りして、これまで協議を進めてきました。 これは裏を返すと、じゃあ大崎ルートと荏原ルートはもうやらないのかということではなくて、まずは大井ルートから行って、その検証・試行の状況等々を見ながら、そのときのいろんな情勢も踏まえなきゃいけないことになってますが、大崎ルート・荏原ルートについては、それ以降適宜適切に判断をしていきたいというところでございます。
加藤委員	ありがとうございました。
寺田会長	加藤委員、よろしゅうございますか。ほかはございますでしょうか。お願いいたします。
米澤委員	東京バス協会、米澤でございます。 すいません。これまでの議論の内容が分からず、ちょっと聞きたいんですけれども。資料１の１ページ目に書いてありますけれども、これまでの第２回の地域交通検討会の中で、各地域の１１の指標で点数化したとありますけれども、この新たなバス路線の利用意向というところが多分、点数化されていたと思うんです。これはバスの利用料金が高ければ多分下がってきて、安ければ上がると思うんですけれども、今回その２２０円、通常バス料金に決定されておりますけれども、この利用意向

	については、料金も加味されてこの点数をアンケートとして採ったのか、それとも料金は全く加味せずに、バスがあったら利用しますかということでお伺いしたのかということ、ちょっとお伺いしたいと思います。
鈴木課長	当初のアンケートでは、民間と同程度という前提で、新たにバス路線が設定された場合に利用しますかという形で聞いてございます。その後、今回220円という形でまずはスタートは進めたいという形で、今御提示させていただいておりますが、その後の3ルート候補案ができて、13地域、ワークショップで回って、その中で料金についてもいろいろ聞いてございまして、安ければ乗るよ、あるいは100円の方が払いやすいとか、そうした声もいただいたんですが、一方で、ICカードがあれば、民間と同等の料金設定でもこれ全然いいんじゃないのという声もいただいております。その場合に収支なんかも御提示して、意見交換の中では意見をいただいておりますので、その様々いただいている中で、区としてはまずは220円でスタートしたいというところで、今回お示ししているところでございます。
米澤委員	ありがとうございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。ほか、ございますでしょうか。
小 泉 委 員 (代理藤本氏)	東京運輸支局の代理で参りました藤本と申します。 参考の部分のところの御質問で恐縮なんですけれども、今後、運行がされてから、判断基準の話で、3年目の運行実績に基づいて本格導入は見直しを判断というところではあるんですけれども、この見直し、廃止を含むとあるんですけれども、例えばダイヤの変更だとかルートの変更だとか、車両の変更だとかいろいろあると思うんですけれども、裏を返すと3年間は同じ内容でずっと運行を続けて、見直しの機会がないのか、それとも途中、途中でも成績に応じて柔軟に変えていくのかというところが1つ。見直しの仕方の今後のお考えのところをお教えてください。 あとはもう1点、利用者連絡会というのを設置されるとここに記載いただいているんですけれども、これ、利用促進に向けてということなので、どういったことをやられるのか、ちょっとイメージが分からなかったのです。単純な素朴な疑問として、どういったものなのか教えていただければ。
鈴木課長	はい。3年間は全くこの今御提示した形で変えないということではなくて、やはり検証しながら、アンケートも取りながら、場合によっては例えば運賃をもうちょっと安くするとか、あるいは運行時間帯、朝の時

	間帯、結果的に運行経費を抑えるために、昼間の時間帯の利用が少なければその時間帯をもう少しと少なくするとかですね。ルートについては大分ちょっとこう検証を重ねてきましたので、ただ利用実態あるいは利用アンケート等から、ここも通れないかというところがあれば、その3年間で可能かどうかというのはありますが、そうしたところは排除せずに3年間で適宜検証・見直しをかけながらというところでございます。 その令和6年度の実績を踏まえて、そこで大きな判断をしていきたいというところになろうかと思います。変更をかけながら本格導入していくとか、もう廃止していくとか、そうしたところを6年度の実績で大きい判断をしていきたいというところでございます。 それから、連絡会については、御指摘のとおり、やはり利用促進というところが大きいんですが、そのイメージ的なところは、定期的にその今の利用状況ですとかそういうことを御説明しながら、アンケートは別途利用者さんにとっていくんですが、その場でもやはり地域の方の声として、こうした変更をかけたらどうだとか、こうしたことは考えられないかとか、こうした何か地域の商店街にイベントに合わせてこうした取組ができないかとか、そうした声もいただきながら、基本的には利用促進に向けて、連絡会を立ち上げて、ちょっと取組をしていきたいというところのイメージでございます。
小 泉 委 員 (代理藤本氏)	ありがとうございました。最初質問させていただいたことについては、細かく検討はしていきながら、最終年度はその本格実施かどうかという大きな判断に向けてということで理解しましたので、ありがとうございました。 利用者連絡会についても、よく分かりました。 それで、何か始まる前から言うのも何なのですけども、いろんな地域のコミュニティバスを見ていると、やはり判断基準になかなか達しないところで御苦労されているところがよく見受けられますので、細かい検討というのは必須になってくるかなと思うんです。せっかくこういう利用者連絡会ですとかいろいろなものを検討していただくので、いろんな方面、特に利用者の方のニーズと、あと、もう利用者さん自体が、ある程度地域の住民の皆様が主体となって、使わないとなくなってしまうっていう意識づけというのも、非常に大事な面もあるかなと思います。

	当然ニーズも全部酌み取ってやるってことは、逆に利便性がなくなってしまうことにもなりかねないので、そこら辺のバランスというのは必要になると思うんですけれども、いろんなところを巻き込んでやっていただければいいのかなと思いましたので。 感想めいたもので申し訳ないんですけど、よろしく願いいたします。
寺田会長	はい。ほかにございますでしょうか。お願いいたします。
寺内副会長	ちょっと今後の評価の話と絡めて、今後の進め方をちょっとお伺いしたいんですけれども。 今回、点数が一番高かった大井のルートが一番最初にやっていくということですが、荏原ルートと大崎ルート、こちらの方の検討も一応俎上には上がっていたのと、あと、この西大井循環の可能性もまだ残っていると思うんですけれども、今後、この2路線と西大井循環の検討、どういったような順番で進めていかれるのかというようなところを教えてくださいませんか。
鈴木課長	はい。試行運行開始後の併せて横並びで検討していくところについては、やはりまずは西大井循環区間、今回継続協議とさせていただいたところを、集中的・重点的にやっていきたいというところがございます。 荏原ルートと大崎ルートは、大井ルートの試行運行を開始して1年目、2年目に、あるいは今回経験した関係機関との協議の中で、早めにやっていかなきゃいけないところがあるかどうかという入り口のところは整理したいと思うんですが、やはり、まずは西大井循環を継続して協議を行って、基本的には荏原・大崎については、その大井ルートの大きい判断が出た後にどうしていくかということになるのかなと思います。
寺内副会長	分かりました。ありがとうございます。 そうすると、やはり、この西大井循環をどうするかというところが、やはりすごく大事になってくるのかなと思います。評価に関しても、この西大井循環があるかないかでかなり中身が違ってくる。地元の方の御意見であったり、収支に関してもかなり違ったことになったりしてくると思いますので、その辺りをどう判断するかというのは、ちょっと今後考えていかなきゃいけないかなと。 あともう1つ、先ほど会長もおっしゃられたんですけども、やはり安全上の問題っていうのはすごく大きな問題ではあるんですが、もう一方でそのコミュニティバスをプロのドライバーが運転してゆっくり走る

	ことによって、要するに周りの車が例えば抜け道みたいなことをしにくくなるかというようなことも、一般的に言われております。とは言え、私も交通関係の方も専門でやっておりますので、これはすごく大事な判断だとは思いますが、何とかそこを乗り越えて、もちろん安全でありながら、西大井循環を実現したところで、恐らくきちんとした評価が始まるのかなと思います。恐らく今のこの路線の形で評価をされても、厳しいことになるかなという気がしますので、ぜひとも西大井循環を実現していただいて評価が始まるといったような認識が必要かなとちょっと私、個人的には思っておりますけれども、それぐらいのことではないかなと思いますというのが私の意見です。
鈴木課長	はい。ありがとうございました。 先ほど、当初示したルート案、それからワークショップ後のルート案、絵は小さいですが御覧いただいたように、特に大井ルートは当初はこの循環ルートを含まない形でお示しして、地域に入っていくって、やはり地域の方からこの循環区間についてのルートを求める声が非常に高かったというところで、ワークショップを地域の方との意見交換の場を得て、追加をしたというところでございます。やはり安全・安心という観点は非常に大切なところでございますので、そこを含めて、実現に向けてどうクリアしなきゃいけないところを整理できるかっていうのは、今後しっかりちょっとや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。はい。ほかはございますでしょうか。 副会長もおっしゃられましたけれども、西大井循環について、まず何というか一所懸命取り組んでいただくということは、一番肝要だと思います。 制約条件の中でも、ちょっと言葉は乱暴ですけど、まあ割り切りという次元のものもあれば、あるいは線の引き直していうんでしょうか。実際この近辺でも結構やられてるかと思いますので、あるいは規制の方ですかね。どうしても警察さんの御意向はあろうかと思いますけれども、それから用地買収とか何か道路形状の変更を伴うようなものと、ちょっとその3つに分けていただいて、どういう性格の制約かということを考えていただき、一般的にはそれが整った後での停留所が今世論としては一番問題だと思いますので、そういうふうに整理して進めていただく必要があるかと思います。 それから循環部分と今の西大井・大森の部分と分けてやる場所、乗

	り継ぎというんですか、別の路線みたいに捉えられることがいいのかどうか、ちょっと分かりませんが、その辺り、分断しない形でやっていただくとかですね、そういうふうに進めていただくことを、強く強く希望いたします。 よろしゅうございますでしょうか。はい。お願いいたします。
米澤委員	たびたびすみません。東京バス協会、米澤でございます。 今回の本格導入の目安なんですけれども、よく見るとその注意書きの中に、乗客全員が運賃220円を支払った場合と書いてありますけれども、これは、シルバーパスが使われるということで、実際はこの乗客人数掛けることの220円ではなくて、一部シルバーパスで無料乗車される方がいらっしゃると思うんですが、そうすると意外とこの6.25人というのは、実際にお金払うのは半分か分かりませんが、もっと少ないのかなと思われまして。 そうすると、これ、感覚論なんですけれども、収支率が50%っていうのが、そもそもちょっと何かほかのコミュニティバスに比べると、ちょっと高いような気がしていて、今言ったように、ましてやそのシルバーパスを使われている分が割引かれますので、かなりハードルが高いように思われますけれども、その辺はやっぱり50%を設定したというのは、何かしらその根拠なりがあるんでしょうか。
鈴木課長	はい。この判断基準、収支率については、庁内でもいろいろ検討してきました、この交通会議でもこれまでの検討経緯の中で御説明してきましたんですが、やはり当初はまず試算をして、どれぐらいの沿線人口ですか、そうしたところから、なかなか乗車率っていうのは、これを使っているのは当然ないわけですし、ある意味やってみないと分からないところがあるんです。そうしたところからでも、やはり試算をして、一定程度このルートであればこのぐらいの乗車を見込めるんじゃないかというところで試算をして、それぐらいの数字を線を引いて判断をしたと。 先ほど副会長の方からありましたけれども、今回、循環ルートも含めた形で当初試算をしてきたところもあって、それが取れた形でその線の引き方が妥当かどうかっていうのは、これ、試行運行をしながら検証していかなくちゃいけないんですが、あとそのシルバーパスあるいは障害者割引、あとは子供の半額部分含めて、この辺は基本的には、最終的には、福祉施策ですとか高齢者施策という観点で、その部分の金額は区の方で負担していくと考えています。ある意味、その収支率の判断には入れな

	いというようなことも、今、考えてございますので、それは試行運行の状況の中で、検討の中で、ちょっとしっかり見定めていきたいというところでございます。 基本的には、福祉施策、高齢者施策、あるいは例えば子育て世帯の施策として、その部分、割引分については、その判断基準からは除くというところで、今のところは考えているというところでございます。
米澤委員	はい。ありがとうございます。
寺田会長	よろしゅうございますでしょうか。はい。 今回、定期券を設けないということなので、ちょっとその分が普通のバスと違いますけど、平均収入の相場はお持ちだと思うので、そういうのを伺って何か研究される必要があるかなと思います。 よろしいでしょうか。あと今滝王子通りを走っている東急バスの特に上りが直前に走るのか、直後に走るのかに依って、かなり大きく左右されてしまうので、ちょっといろんな状況を考えて収支率を精査される必要はあるかなと思います。 よろしいでしょうか。それでは、一通り御意見をいただいたということで、ここまでさせていただきます。 それでは、運行計画について、これで合意を得られたものと見なしてよろしゅうございますでしょうか。合意の対象は、試行運行の西大井駅から大森駅北口のところになります。
	(「異議なし」の声あり)
寺田会長	はい。ありがとうございます。それでは、じゃあお認めいただいたということで、地域公共交通会議としてのお認めで、幾つか便宜を受けられるということになるかと思います。 それでは3つ目の議題、コミュニティバスの愛称の募集と今後の予定について、事務局から御説明お願いいたします。
鈴木課長	はい。ただいまの協議事項ありがとうございます。 それでは最後になりますが、資料3、A4一枚の資料でございますが、愛称の募集と今後の予定というところでございます。 コミュニティバス、区民、利用者に愛着を持って御利用をいただくというところで、今後のPRのためにも愛称を募集を考えてございます。募集概要については記載のとおりでございますが、年明け1月11日、『広報しながわ』に掲載をし、記載の期間、愛称募集を考えてございます。

	それから、選定の方法につきましては、応募作品の中から、こちらも愛称検討会ということを立て上げて、検討会は市内の部長級それから今現在、当会議に御出席いただいております町会長様にお声がけ、これは今、まさに検討を進めてございますので、その辺の御相談は年明けにでもさせていただければと思います。基本的には、選定基準としては記載のとおりでございますが、親しみを持って覚えやすいというところで、今考えてございます。 それから最後になりますが、今後の予定でございます。年明け早々から認可申請をさせていただきまして、併せて並行して、バス停留所等の整備、今御説明した愛称の募集等を行っていきたいというところでございます。 それから先ほどの協議内容にもございましたが、3月28日の試行運行開始、当日はオープニングセレモニーも考えてございますが、3月28日の試行運行を目指していきたいというところでございます。 それから令和4年度になりますが、試行運行が開始されて、この当会議、しばらく閉会ということではございませんで、来年度も地域公共交通会議、運行状況の御報告等々も、あるいは継続協議の部分も含めて、継続して来年度も地域公共交通会議を開催させていただきたいというところでございます。 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、資料3につきまして、質問・御意見ありましたらお願いいたします。
寺内副会長	大変大事なことだと思いますので、ぜひいい名前になるといいなと思っています。これは確認になりますけれども、区全体のコミュニティバスの共通愛称ということですね。あとそれから、例えばボディーのカラーとか、何かマークとか、そういうようなものというのは、何かお考えとかがありますでしょうか。
鈴木課長	はい。愛称につきましては、これから募集をかけて上がってきたその愛称が、本当に地域をイメージする愛称ってことになると、その大井ルートに合わせた愛称ということになると思うんですが、基本的には品川区全体、一発目になりますが、全体のコミュニティバスを総称したイメージというところで考えているところでございます。 それから、バスの車体のデザインですが、3月末の試行開始は東急さ

	んのバスをお借りしてというところなので、愛称を掲示しながら、今は品川区の方でシティープロモーションのロゴがございますので、そうしたところを使いながら、まずは暫定的にラッピングさせていただいて、その後8月の購入のバスには、ちょっとデザインをいろいろ考えて、それを地域の方に、地域の小学校の方ですとか、そうしたところに提示して、決めていただくような形が取れないかというところは、今考えているところでございます。
寺田会長	よろしゅうございますでしょうか。
加藤委員	このコミュニティバスの利用者というか、やっぱり私はこのコミュニティバスを利用する人っていうのは、安い方がいいんじゃないかと、できるだけ安くするっていう方法を何か考えていただきたい。100円で乗れるって、そういうようなバスの方が、本当にコミュニティバスになるんじゃないかなと、いろいろお話聞いていてそんな気がしましたので。すいません。
鈴木課長	はい。運賃の設定は非常に大きなところでして、ワークショップの中でも様々御意見いただいて、庁内の中でもいろいろ検討をちょっとしてきたんですが、安くなると利用が上がる、で、高いと収入は入ってくるわけで、収支率には反映していくというところで、安くなるメリットとそのまんまの設定、民間バスとの同額の運賃設定っていうの、いろいろ検討はしたんですが、まずは試行運行開始の段階では、一部民間バス路線とも競合しているところもございますので、まずは220円でスタートをしていきたいというところでございます。 これは、試行運行実施後に運賃を含めて、いろいろアンケートも取りながら、検証の中で、どういう設定がいいかというのは、引き続き検討していきたいと思います。 御意見として賜りました。ありがとうございます。
寺田会長	はい。ありがとうございます。 それでは、ほかの御質問を含めまして、その他ということで、連絡事項とかこの場を借りて何かお伝えしたいことなどある方いらっしゃいましたら、その点を含めてお願いいたします。せっかくお集まりいただいている機会ですので。直接関係ないお話でも何かありましたらどうぞ。 はい。お願いいたします。
庄田委員	障害者七団体協議会の会長をしております庄田です。 私は初めて参加させていただいたんですが、検討はされているかとは

	思うんですが、循環ルートの部分で、西大井本通り、私、自宅が今度近くなったこともあって、よく運転して通ります。そうすると、西大井本通りの電柱に、たくさんの傷がついています。それはほかの街、例えば滝王子通りの電柱には傷が大変少ないかと思いますが、西大井本通りの特にコーナーについている電柱には、ほとんどたくさんの傷がついています。それはちょっと異常なぐらいついていると思います。 ということからすると、ぎりぎりのときに多分大きな車が擦ったんだと思います。それは例えばその電柱のそばに、車椅子や電動車椅子が走っていたとすると危険かなとも思われます。 ただ、電柱の場合、例えば戸越銀座通りには、1本も電柱がありません。この西大井本通りを例えば電柱をやめて、地中に電線・ガスラインとかを埋めた場合、白線の引き直しがある程度できるのかなとちょっと戸越銀座通りと比べたら、ちょっとひどいんですけれども、そういう発想は今のところ、あるのかどうかという点。 あと、委員の中に東京電力さんが入ってらっしゃらないように思いますので、特に西大井本通りは私の車はハイエースクラスのサイズですけど、それで走っていてもかなり気を遣う、そこに行くと緊張するっていうところですので、そういう白線を引き直すことはできないっていうふうに先に考えるよりは、少し時間をかけて、電柱を少し移動させるまたは地中に埋めるっていうのも検討課題になっていいのではないかなとちょっと思いました。 ただ、今ある電柱は、電柱があると家の側に車椅子なんかを入れて、電柱で逃げる、逆に電柱分で車椅子の幅が逃げられる分がある。ただ、その電柱をこう越えるときには、非常に危険なんですね。それも含めて、どういうのがいいか、検討いただけるといいかと思います。 どうも失礼しました。
鈴木課長	はい。ありがとうございます。 電柱については、やはり今、御紹介いただいたように、歩行空間上あるいは車椅子等々の移動の関係上、で、状況によっては景観上ですとか、区としても電柱を無電柱化にしていくっていうのは、計画をつくって優先的にやっていくところを取り決めて、今、まさに取組を進めているところなんです。 今回、コミュニティバスに合わせてこの西大井本通りの電柱を無電柱化にするかというのは、検討当初あるいは検討の段階でそうした議論と

	というのは、基本的にはしてないというのが現状です。ただ、先ほど、無電柱化をして道路空間としての確保はより取れるということですが、なかなかやはり電柱がないところでも、現状、西大井本通りが狭いこともあり、無電柱化して、白線の引き直しが必要ないということは、基本的にはないと。やはりもっと違う方向で、ちょっとアプローチを検討していかなきゃいけないというところと、それから、これからさらに検討を進めていく中で、やはり部分的な電柱については、状況によっては移設をして、より走行環境を確保していくというところは、検討としてはこれまでもしていますし、この循環ルートを進めていくための電柱の移設ってというのは、手法の1つとして検討していかなきゃいけないという認識でございます。
寺田会長	重要な点、ありがとうございます。 杉並区でしたか、コミュニティバスとは呼んでいないかもしれませんが、電柱の移設でバスを通したところ、ものすごい利用があったケースもあるかと思うますので、移設はお金がかかって大変ですけども、どうしてもというときの一つの手段かとは思います。 ありがとうございます。よろしいでしょうか。 それでは、その他もおしまい、そうしますと、本日予定しておりました件、ここまででよろしゅうございますでしょうか。 それでは、第3回品川区地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。本日はお忙しい中、大変ありがとうございました。

— 了 —