

第2回品川区地域公共交通会議

令和3年2月8日

鈴木課長 (事務局)	それでは、まだ2名の委員の方がお見えでないようではありますが、定刻になりましたので、第2回品川区地域公共交通会議を開催させていただきたいと思います。 委員の皆様には、御多忙のところ、また、新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言の発出の中、本会議に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。 本日の会議では、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、委員の皆様にも御協力いただき、手指用消毒液の配備、検温の実施、マスクの着用、各委員の座席間の距離の確保、換気等の対策を実施しております。また会の時間が長時間にならないよう努めてまいりますので、御協力のほどお願いいたします。 開会に先立ちまして、人事異動等により2名の委員の変更がありましたので御紹介いたします。 はじめに、警視庁交通部交通規制課交通規制担当管理官、蛭坂委員でございます。蛭坂委員は本日は別公務のため御欠席となっております。 もうお一方、警視庁東京湾岸警察署交通課長、鳴海委員でございます。鳴海委員につきましても、別公務のため本日は代理の方の御出席となっております。 また、本日、2名の方が事前に御連絡いただきまして、所用あるいは別公務のため御欠席となっております。品川区商店街連合会会長の島委員と、都道の管理者であります東京都建設局第二建設事務所管理課長の鈴木委員でございます。 本日の御出席の委員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ならびに座席表に代えさせていただきます。よろしく願いいたします。 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本日の次第、座席表、委員名簿、それから品川区地域公共交通基本方針、こちらは、昨年の9月に開催した1回目の会議の中で、皆様に御説明させていただきましたが、本日、冊子となっているものをお配りさせていただいております。 また、右上に資料1と書かれたA3ホチキス綴じの「品川区におけるコミュニティバスの導入検討について」と、それから右上に資料2と書
---------------	---

	かれたA4ホチキス綴じの「品川区コミュニティバス導入計画（案）」、こちらの2点については、事前に送付させていただいております。 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、会議の進行について、寺田会長よろしく願いいたします。
寺田会長	寺田です。おはようございます。 世の中騒々しい中、またお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。 ただいまから第2回品川区地域公共交通会議を開会いたします。 まず、はじめに、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、本日の会議を公開と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） それでは御異議ないようですので、事務局は傍聴者の入室をお願いいたします。 （傍聴者入室） なお、本日の傍聴人から、録音の申し出があります。品川区地域公共交通会議設置要綱第9条の規定に基づき、録音を許可したいと思いますでしょうか。 （「異議なし」の声あり） それでは傍聴人は録音を開始していただいて構いませんので、事務局は、録音希望の方に許可をお伝えいただけますでしょうか。 それでは、お手元の次第に従いまして、順次進めさせていただきます。まず、次第のほうの議題の（1）から（5）までですね。この議題は一連の流れですので、事務局から一括で御説明をお願いいたします。
鈴木課長	はい。改めまして、都市計画課長の鈴木でございます。私のほうからご説明させていただきます。 A3横の右上に資料1と書かれております資料にて説明のほうをさせていただきます。 資料1の表紙に1番から6番までの数字が書かれてございます。まず1番から5番について、通して説明を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。 昨年9月3日、第1回目の会議におきまして、品川区のコミュニティバス試行運行ルート案、3ルート案をお示ししてございます。その3

	ルート案とともに、運行条件等について、地域の方々の御意見をおうかがいしながらブラッシュアップしていきたいというところで、資料の1ページ目の上段にございますように、昨年、令和2年10月23日から11月13日までの間、区内13地域において各1回ずつ、計169名御参加いただきました。お示ししているルート案等について、様々な御意見をいただいております。 点線の括弧内になりますが、事前に参加していただくにあたって、記入シートを記入いただいております。その集計状況についても参考としてお示ししております。 中段になりますが、当日いただいた主な御意見でございます。 まず、運行ルートについてでございます。大崎ルートについて、五反田駅の手前でUターンしているが、五反田駅や目黒駅まで延伸したほうが、交通利便性は向上し利用者も増えるのではないかと。その下になりますが、桐ヶ谷斎場を経由するルートにできないか。大井町駅西口を起点にしているが、大井町駅東口を起点にしたほうが乗り継ぎはしやすくなるといった御意見をいただいております。 次に、大井ルートにつきましては、西大井3～5丁目を巡回し、西大井本通りを通るルートを追加できないか等々の御意見をいただいております。 その下、荏原ルートにつきましては、2つ目の点になりますが、中原街道をもう少し南下して、旗の台6丁目あたりを通るルートとならないか。また、循環型ではなく中原街道を往復するルートも考えられるのではないかと。そういった御意見をいただいております。 それから、その下の運行条件についてでございますが、運行日につきましては、毎日運行するほうが、安心感と利便性から利用する人が増えるのではないかと。 運行時間帯につきましては、通勤・通学利用を見込めるのであれば、朝が早いほうがよい。またその下、病院や買い物などが中心であれば、朝は早くなくてもいいのではないかと。 それから、運行間隔でございますが、利用者の立場としては、間隔の長い短いよりは、例えばですが毎時0分・20分・40分、決まった時間で覚えやすい時間を設定してもらったほうが利用しやすいなどの御意見をいただいております。 その下、バス停間隔につきましては、バスに乗っていることを考える
--	--

	と、バス停間隔があまり短いと所要時間が増加するため利便性が落ちるのではないかと。 それから運賃でございますが、運賃は100円のほうが用意しやすいし、安いに越したことはないが、ICカードが使えるのであれば、支払いに手間取らないので150円や220円などでもよいといった御意見もいただいております。 ページをおめくりいただきまして、2ページ、3ページ目には、それぞれの13地域センター管内でいただいた主な御意見、このほかにもたくさん御意見いただきましたが、主な御意見について記載してございます。時間の関係上、御紹介のほうは省略させていただきます。 駆け足で申し訳ございませんが、次に4ページを御覧ください。昨年の9月にお示しした3案、今御説明しましたワークショップで意見をいただきまして、この3案について、ルートの見直しといいますか、ブラッシュアップをしたルートをお示ししてございます。 まず4ページ、大崎ルートでございますが、従前にお示ししているのが青のルートでございます。右下の大井町駅を出発をしまして、大崎駅を経由して、五反田駅の手前でUターンをして戻ってくるルートでございますが、先ほども御説明した意見で、13地域でいただいた意見として非常に多かったところでございますが、やはり、五反田駅まで近くに行くのであれば五反田駅あるいはその先に目黒駅がございますので、非常に区内でも利用客の多いターミナル駅となっておりまして、こうした駅を結んだほうがいいのではないかといった御意見が非常に多かったところがございます。 それから、ルートの途中で、百反通りから桐ヶ谷通りに向かっていくんですが、従前の案ですと百反通りからすぐ第二京浜で右折して五反田方面に向かうところを、桐ヶ谷通りに少しでも近いところのルートということで、桐ヶ谷通りの入口ということではないんですが、こちらの桐ヶ谷通りの近くまで行って、五反田駅のほうに向かい、目黒駅に向かうというルートでお示ししてございます。 それから、資料の右下のほうにございます大井町駅のところですが、元々のルート案では西口から出発するところでしたが、やはり東口、非常に八潮方面あるいは品川方面に起点とするバスルートがございますので、乗り換えの利便性も考慮し、東口をルートの出発点に変更してございます。こちらが大崎ルートとして、従前から変更した現ルート
--	--

案としてお示しするルートでございます。

それから資料をおめくりいただきまして5ページ目を御覧ください。
5ページ目も同様に、従前のルートを青いルートでお示ししてございます。資料の上段のほうに西大井駅がございますが、従前ルート案は、西大井駅から滝王子通りに入って、大森駅に向かって、そこからまた戻ってくるというルート案をお示ししてございます。特に大井第三地域センター管内で非常に多く御意見をいただきましたが、資料でいうとこの左側の三角形のところですね、そこを新たに加えてございます。

こちらのルートについては、従前のルート案をお示しするときに、道路幅員が車両制限にかかるということで、従前のルート案では候補ルートの中に入れておりませんでした。いろいろと実走したり、これから交通管理者である警視庁さんと協議をしていく前提にはなりますが、修正ルートとして、まず西大井駅から出発して、すぐ滝王子通りに進むのではなくて、JRの踏切を越えて、資料でいいますと左側に進み、伊藤小学校の間のところを通して、山王銀座商店街のところ、大田区境になりますが、そこを南下し、西大井本通りを通して、上がって行って、そこから滝王子通りに入って、大森駅、それから巡回して西大井駅にまた戻ってくるというルートをお示ししてございます。

それから資料をおめくりいただきまして、6ページ目でございます。
6ページ目、荏原ルートでございますが、荏原ルートにつきましては、結論を先に申し上げますと、見ていただいて分かりますように、従前ルートと変更がございません。荏原ルートにつきましては、基本的に巡回ルートということで、一巡回方向しかお示ししてございませんが、意見としていただいたのが、反対回りのルートもあったほうがいいんじゃないかと。これはなかなか立会道路が一方通行ということもあって、難しいというところもございます。

それから、意見としていただいたのが、荏原ルートの図の左下のほうですね。中原街道をもう少し大田区境のところまで行って、どこかで折り返して、このまた立会道路に入るような巡回ルートは取れないかということで、これもいろいろこの先の転回場所を検討したんですが、なかなか適地がございまして、基本的には荏原ルートについては従前のままというところで、候補ルート案はお示ししてございます。

ただいま3ルート案御説明しましたが、資料をおめくりいただきまして7ページ目でございます。

今年度これからプロポーザルを実施して、バス事業者を選定していくための作業に移ってまいります。7ページ目のほうで、試行運行実施ルート（案）についてというところでございますが、黄色の囲みの中、これまで運行事業者選定プロポーザルで提示するルート案について3案で検討を進めてまいりました。このあとに年間収支の試算等の御説明をさせていただきますがそうした年間運行収支の試算などを踏まえまして、今回まずは高い導入効果が見込まれる大井第三地域を運行する大井ルートについて試行運行を実施することとしたいというところでございます。

これは、昨年度の9月の段階あるいはそれ以前も、導入効果の高い地域の選定について11の指標で点数化をして、検討を進めてまいりましたが、大井ルートがその点数でいうと一番導入効果が高い地域ということで、まずは大井ルートを試行運行を実施していきたいと。残りの2ルート案についてなんです。この2ルート案についてもう行わないということでは決してございませんで、その試行運行の実施等につきましては、先行する大井ルートの試行状況を踏まえて、今後判断をしていきたいというところでございます。

資料をおめくりいただきまして、8ページ目でございます。先ほど口頭で御説明しましたが、今年度から来年度にかけましてプロポーザルを実施し、バスの事業者を選定していきたいと考えてございます。バス事業者プロポーザルで参加いただくにあたって、運行条件が提示されておられませんと、プロポーザルのほうも参加して御提案いただけないということで、8ページ目の前半には、その運行条件について記載してございます。

まず、運行日につきましては、休祭日を含む毎日。

運行時間帯については、朝の7時から21時、午後9時まで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、20分間隔、バス停間隔につきましては300メートル、運賃につきましては220円を基本として考えたいと思っております。

それから車両でございますが、右上のほうに想定車両を掲載してございますが、小型バス、バリアフリー対応の車両を考えてございます。

なお、バス停の整備については、基本的に区のほうで整備を行う予定としております。

	それから車両につきましては、プロポーザルで選定をしたバス事業者のほうで、まずは車両を購入いただいて、その後、区のほうで全額を補助いたします。補助の期間については後ほど御説明しますが、試行期間の間で分割補助を行うということで考えてございます。 それから下段のほうには、これも以前お示ししているところではございますが、運行条件に基づく運行収支と試算ということです。新しいルートについては、今回初めて試算のほうをお示しすることになります、大井ルート、中段に記載してございますが、220円、赤で囲ったところでございます。まず入ってくる運賃収入①に対して、出ていくお金、運行するのにかかる経費②になりますが、その差分ということで③のほうに年間運行収支というところで、黒三角で3,500万余と書かれてございます。分かりやすく言うと3,500万の年間赤字ということになります、こうした試算結果となっております。それから試算上の収支率については59.6%、これは、3,500万というのが経費に対して約40%の赤字というところでございます。 大崎ルート、荏原ルートについても、それぞれ運行収支の試算を載せさせていただいてございます。大崎ルート220円でいきますと、赤字のほう年間7,100万円、荏原ルートについては年間570万余の赤字になります。運行ルートが長ければ長いほど、その金額が多くなっているというのが試算状況でございます。 ページおめくりいただきまして、9ページ目でございますが、試行運行期間でございます。これもプロポーザルで条件を示す必要があるということで、今回お示しするものでございますが、試行運行期間は4年間ということで考えてございます。 図の上段の真ん中に青と赤の帯がございますが、今現在、来年度末の試行運行の開始を目指してございます。実質的には4年度、5年度、6年度、7年度の4年間の試行運行期間ということで考えてございます。図のほうにございますが、本格運行に進むのかあるいは廃止を含む見直しに進むのかというところで、6年度の結果をもって7年度に判断をしていくというところでございます。 これは、実質、6年度の結果ですぐやめるとかすぐ続けるという判断を行うのは、なかなかスケジュール的に難しいということで、7年度に運行を続けながらその判断を行っていくというところでございます。 それから、判断基準になりますが、資料の「判断」という下に判断基
--	--

	準というのを記載させていただいておりますが、判断基準につきましては、基本的に収支率で考えたく、その判断基準が50%以上、年間の運行経費に対する収入の割合が50%以上になれば、本格運行に進んでいくというところでございます。 先ほど御説明しましたが、試算上は収支率59.6%でございます。この試算どおりであれば、本格運行に進んでいくということになりますが、やはりこれは、あくまでも試算になりますので、実際の結果が上のほうにぶれたり、あるいは下のほうにぶれたりすることも想定しまして、資料に書かせていただいておりますが、余裕幅10%を確保し、50%の収支率を判断基準として考えていきたいというものでございます。 それから、昨年9月3日に、導入計画素案の中で皆様に御説明した際、こちらの判断基準は、収支率のほかにもう2つの指標を事務局としては考えていきたいということでお示ししてございました。その1つが利便性の向上度、これはアンケートを行って、利便性の向上が図られたという指標、もう1つは利用者数、1日の利用者数何人以上というのを設定して、この3つで判断基準を考えていきたいということで、昨年度御説明しましたが、やはり、区民の方へ非常に分かりやすい指標を示していきたいということで、事務局のほうでは、この収支率50%以上という指標1つをもって考えていきたいというものでございます。 なお、アンケートにつきましては、基本的に、この試行運行期間中も、アンケート等で、その利便性等々について区民の皆様の声をお聞きしながら、改善等を行いながら試行運行を実施していきたいというものでございます。 駆け足となりましたが、1から5まで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した。 それでは、御質問・御意見・御感想がございましたら、どこからでも構いませんので、御発言をお願いいたします。 事務局から簡潔にというお話でしたので、よろしくをお願いいたします。 はい。島崎委員、お願いいたします。
島崎(妙)委員	島崎です。 今、御説明いただいた中で、売上げといいましょうか。高齢の場合は70歳以上はシルバーパスを持っていますよね。それも含めてですか。この220円の運賃というのは。 ちょっとその辺をお聞きしたいと思います。

鈴木課長	はい。今、図のほうにお示ししております8ページ目の試算につきましては、基本的にはシルバーパスを御利用いただいて何名の方が乗った前提等というのは含まれてございません。基本的には220円の設定で、沿線の人口を割り出して、それにほかの区の状況を反映して、どれぐらい乗っていただくかという率を掛けて試算してございます。 最終的にはちょっとやってみないと分からないというのが現状でございます。それから、シルバーパスの御質問というか、単語をお出しいただきました。シルバーパスがこの試行運行していこうとする大井ルートで使えるかどうかについては、これからバス協会様のほうとこれから協議をしていくことになりますので、使えますよとかそうしたことはこれからというところでございます。 区としては、シルバーパスも使える方向で協議を進めていきたいというふうには考えているところでございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 はい。依田委員。
依田委員	東京バス協会の依田と申します。 今の発言だとちょっと誤解があるので、御案内させていただきますと、シルバーパスは東京都の事業です。東京バス協会の事業じゃないので、委託で発行業務をやっているということです。基本的にお答えするのは、東京都の保健福祉部というところに問い合わせさせていただくという形になると思います。 ただ、私も、他の地域のこのような会議に出させていただいているので、前提としてお話しさせていただきますと、シルバーパスは、コミュニティバスには使用できないというのが、原則となっております。というのは、コミュニティバスは地域で地域が支える事業になります。シルバーパスは東京都の事業ということで、地域の事業ではないという判断で使っていないというのが、今の現状となっております。 ただ、使っているところはありますが、そこは逆にいうと、市とか区が全額持ち出しということで、御利用していただく分の収入は当然入ってこないで、それは赤字の分として市と区が補填しているという現状となっております。 今のルールとしての話ですので、ちょっと御参考までにお話しさせていただきますので、詳しい話はバス協会と協議ではなくて、東京都と協議していただくということでお願いします。

鈴木課長	ありがとうございました。事前に東京都福祉保健局とのお話も伺っていますし、基本的には、そういう認識でございましたが、正確に皆様にお伝えいただいたということで、ありがとうございました。
寺田会長	よろしいでしょうか。 はい。佐藤委員、お願いいたします。
佐藤委員	東京交運の佐藤と申します。よろしくをお願いいたします。 先ほど、収支比率のところ、本格運行するのに50%という線を出されていると思うんですけども、収支の一番大きなところというと、やっぱり人件費となると思います。そういった意味で、うちらもバスの乗務員ですので、それなりの収入を得てやっておるわけでありまして、その辺について、区としてどういうふうに見ていくのかというところを教えていただければと思います。 それともう1つは、当然バスの運転手、高齢化しております。そういうことから、コミュニティバスで赤字がもともと見込まれ、当然賃金を抑えるということになれば、高齢の方が運転することも多々あると思います。安全面のことで、事故等の心配もあるということがありまして、適切な人件費をかけていただければ、やっぱり安全保障できないのかということもありますので、その辺について、どういうふうに考えているのか教えていただければと思います。
鈴木課長	試算上の運行に係る経費につきましては、御指摘のとおり、非常に人件費というのが割合として高いというのは、我々も認識しているところではございますが、この試算にあたっては、国のほうが調査して公表している実際の運行に係る経費の数値を採用させていただいております。我々は、その各バス事業者さんがどういう形で運行しているかというのは、実情はなかなか分からないところがございますので、この運行経費につきましては、その国のほうが公表している割合といいますか、そうしたものを使わせていただいております。 その実態に合わせた経費につきましては、これからプロポーザルで行うにあたって、御参加いただく事業者様のほうから、いろいろと提案していただけるのではないかと考えてございます。
寺田会長	安全のほうについてはいかがでしょうか。
鈴木課長	失礼しました。安全に関してですが、基本的に国が公表しているその運行経費に係るものについて、いろいろ細かく内訳のほうを見たんですが、項目で安全の率を何か掛けた指標はなかったという記憶しております。

	す。それも先ほど御説明した各バス事業者さんのほうで、どういう形で御提案いただけるかというところでもあります。あるいはこちらが告示するプロポーザル参加していただくにあたっての仕様書にどう書き込むか、ちょっと検討したいと考えてございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 ほかにございますでしょうか。はい。島崎委員、お願いいたします。
島崎(健)委員	東京都交通局でございます。よろしくお願いいたします。1点確認をさせていただきます。 資料の8ページ目ですね。車両については区が全額を補助すると明記されている一方で、3つ下の運行経費の負担については記載がないんですが、資料2のほうの41ページを見ますと、区さんの支援内容として、運行経費の一部について区が負担するということなので、察するに8ページの大井ルートの場合のほうは、右下のいわゆる赤字額の3,500万相当を区さんのほうで補填していただけるという考え方なのか、その点も含めてプロポーザルのほうで事業者の創意工夫をさらに求めていくというお考えなのか、その辺りはいかがでしょうか。
鈴木課長	ただいま御指摘いただいた運行に係る経費について、資料のほうで告示している3,500万円余の赤字、これは区の試算上の話になりますが、試行運行期間、それから本格導入後以降も、基本的にはその部分を区が補填していくということで考えてございます。 ただ、毎年、毎年、恐らく前年度の運行状況も見ながら、予算の範囲内というところをつけるかどうかは今後検討していきますが、基本的にはその赤字分を補填して、区としてはコミュニティバスを実施していきたいというところでございます。 それから、バスの購入費になりますが、今のルート延長や20分間隔等の運行条件を前提にした試算になりますが、大井ルートは3台プラス予備として1台、合計4台が必要だという試算をしておりますので、基本的にこの4台について、選定された事業者のほうでバスを購入いただいて、4年間の試行期間ということでございますが、4年間の分割で全額の助成を考えているというところでございます。 ならびに、バス停の整備につきましては、区のほうで全て行うというところです。それから、本格導入に移行して、バスの耐用年数を迎え、またバスの購入が必要になった暁には、基本的には再度、分割ということになるんだと思うんですが、全額の補助を行っていくというような考

	えでございます。 以上でございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 今のご質問のようなプロポーザルの条件をつくる前に、もう一回会議は開かれないんですかね。そうすると、今この時点である程度、島崎委員がおっしゃったようなことも含めて決めるような形になるんでしょうか。
鈴木課長	はい。今後のスケジュールにつきましては、これから資料の9ページのほうで説明させていただくんですが、基本的にはプロポーザルの前、今日の会議が終了しますと、資料の下段のほうに2月下旬から6月上旬と書かせていただいておりますが、プロポーザルの実施ということで、本日お示ししている条件でプロポーザルを実施していきたいと考えてございます。 少し説明が足りなかったんですが、お手元にお配りしておりますコミュニティバスの導入計画（案）、資料2という資料になりますが、こちらのほうでは、今、御説明した車両の購入費ですとか、そうしたところの条件をお示しさせていただいているというところでございます。
寺田会長	ページ数を教えていただけますか。
鈴木課長	40ページでございます。
寺田会長	はい。それではお待たせしました。島崎委員、お願いいたします。
島崎(妙)委員	今、シルバーパスの件は伺いましたけど、併せて障害者割引についても伺いたいのですが、皆さん結構、障害者手帳で乗っていますよね、その割引も駄目なんですか。
鈴木課長	障害者割引につきまして、この試算では先ほどのシルバーパスと同様、どれぐらいの方が沿線にいらっしゃる、どれぐらいの方が利用していただけるかということは見込んでおりませんが、その利用実態というかその状況は確認させていただいて、反映させるべきところは反映していきたいというところで、これから障害者等の部局と協議をして、確認をしていきたいと考えてございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 子ども運賃もこれから決めるという話ですが、確か渋谷区とかでは割引はないんですか。ただ、ちょっと全部を事業者との協議で決めることでもないような気もするので、今日でなくても構いませんけれども、方向性が出てからプロポーザルということのほうがいいかと思います。 それでは、ほかにはございますでしょうか。

	本当であれば、詳細まで今日の段階で決めるべきだということもありますので、何か確認すべきことなど、もしありましたらお願いします。 はい。島崎委員、お願いします。
島崎(妙)委員	たびたびすみません。 私は、よく高輪病院に行くものですから、港区のちいばすをよく見るんですね。それで、バス停っていいでしょうか、一般道路止まりますよね。そのときにちゃんと車体の下りるんですよ。都バスや一般のバス何かはそういうことがないので、歩道があるところは歩道が高くなっているのでもいいんですけど、それでもあんまり幅を開けて止められると、乗るのにすごく苦労するんですね。 それで、今回の大井ルートは一般の道路に止まることが多いですよ、この路線見てると。そうした場合に、いくら小さいバスであっても、乗るときにこの車体の下りると、うわーすごいなーって。エアーを抜いてくれて、乗りやすくなるわけなんですね。 その金額は全然分かっていなかったんですけど、ちいばすは結構お年寄りが乗っているもんですから、それで伺ったんですけど、こういったバスを購入していただく際に、そういうことも含めて、バリアフリーって書いてありますけど、口だけじゃなくて、年寄りの方でも本当に乗りやすくしていただきたい。本当にこういうバスを使うのは、健康な方よりも、役所とかそこら中を動く年寄りの方、それと、障害者もかなりこの頃外へ出ていますので、その点考えていただきたいなと思ひまして。
寺田会長	ありがとうございます。
島崎(健)委員	はい。
寺田会長	はい。島崎委員、お願いします。
島崎(健)委員	東京都交通局でございます。 都バスも恐らく使っていただけているということで、ありがとうございます。 今のバス停停車時の車体を傾けるお話出ましたので、ちょっと事業者として補足させていただきますと、大型バスにつきましても、最近の車両はバス停に着いたときに、左側をこう傾けるようにしております。ただ、何分、もともとの車両が大きく、もとのステップがちいばすさんとかの車両に比べると、どうしても高めになっているという関係がございまして、どうしても駐車車両とかがありますと、歩道より低い道路のところから足を上げていただくことになり、ちょっと高く感じるというこ

	とで、御不便をおかけして大変申し訳ないんですけども、極力乗務員のほうには、バス停に、縁石のほうに、高くなっている歩道のところにぴったりつけるよう日々指導をしておりますので、引き続きよろしく願いいたします。
寺田会長	ありがとうございます。車両のほうが問題ないということで、バス停はこれから区が整備されるとのことですが、ちゃんとよい場所に設置されて、しかも、ちゃんと歩道の段差があるところであったり、あるいはマウンドアップっていうんですかね、歩道側をかさ上げできるかとか、そちらの対応はいろいろ宿題があるようでございますので、区のほうでも一所懸命、道路管理者とになるかもしれませんが、調整をしていただくということになるかと思っておりますのでお願いします。 区からは何かありますでしょうか。
鈴木課長	御指摘いただいた、先行して試行運行を考えている大井ルートについて、車道より一段高い歩道があるところは、そうした対応ができると思うんですが、なかなかこの大井ルート、特に追加でルートを加えたところについては、狭いところも多く、歩道という形ではなくて、白線を引いて歩道状にしているところも多く、その乗降場所の部分すべて上げていくかという、なかなか道路管理上難しいところもあるんじゃないかと思えます。 バス車両については、今御紹介いただいた、傾いたり、あるいは、車体下がるバスを購入したいとは思っているんですが、実際に走れる小型のバスが、メーカー側としてそういう対応になっているかどうかというところもございますので、バリアフリーについてはできる限り、今御意見いただいたことを留意して進めていきたいと考えてございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 それでは、次に議題6の今後のスケジュールについて、事務局から御説明をお願いいたします。
鈴木課長	はい。A3横の資料、9ページ目でございますが、先ほど多少御説明差し上げたところもございますが、今年度から来年度にかけてプロポーザルを実施し、事業者を選定し、来年度末の試行運行開始を目指していきたいというところでございます。 資料9ページ目の下段でございますが、本日2月8日の会議を終えまして、これから事業者選定のプロポーザルを実施してまいります。2月下旬から手続きを開始し、6月上旬には事業者の決定をしていきたいと

	いうところでございます。 その後、7月上旬に、第3回の地域公共交通会議において、決定した事業者等々についての御報告を行っていきたいと考えてございます。 その第3回地域公共交通会議を終えて7月以降については、より具体的な作業となりますが、試行運行路線沿線の方との意見交換、それから交通管理者、道路管理者との協議・調整、それから、事業許可の取得というところ、それから、来年度末の試行運行開始に向けて、バスの車両の確保、バス停や走行環境の整備、場合によっては、この資料にはございませんが、バスの愛称ですとか、路線の愛称ですとか、そうしたところも7月以降順次進めていって、3月の下旬には試行運行開始を目指していきたいというところでございます。 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、今後のスケジュールについて、御質問・御意見・御感想ございましたらお願いいたします。 よろしいでしょうか。こういう御時世ですので、区のほうも頑張っていたらと思います。事業者の方も、あまり目先のことは考えずに何か未来につなげていただくといえますか、そういったことで応募いただくというのが必要かと思います。 それでは、全体を通して改めて何か御意見・御感想はございますでしょうか。 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。何か連絡事項等がある方がおられますでしょうか。 ないようでしたら、これをもちまして、第2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。円滑な議論に御協力いただきましてありがとうございます。

— 了 —