

第1回品川区地域公共交通会議 議事録

令和2年9月3日

鈴木課長 (事務局)	定刻になりましたので、会議を始めさせていただきます。 開会に先立ちまして事務局よりご連絡いたします。本日、新型コロナウイルス感染症への対応としまして、事務局ではマスクを着用し会議を進行させていただきます。委員の皆様におかれましても、感染予防の観点から、マスクの着用をお願いいたします。なお、マスクが必要な方は、お持ちいたしますので、事務局までお声がけください。また、会議の途中で具合が悪くなられた場合等につきましては、速やかに近くの職員までお声がけのほどよろしくお願いいたします。 それでは、ただいまから、第1回地域公共交通会議を開催させていただきます。 委員の皆様には、ご多忙のところ、本会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。 本日の会議は、コミュニティバス導入に向けて、昨年度3回開催しておりました地域交通検討会の構成員に、道路運送法に位置づけられている地域公共交通会議の要件となる構成員を追加させていただき、新たに法定会議として設置するものとなります。 この後、会長を選任するまでの間は、本会議の事務局であります、私、品川区都市計画課長の鈴木が、進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。 はじめに、本日の資料について確認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が、本日の次第、座席表、委員名簿となります。また、事前に送付させていただいております資料としまして、右上に資料1-1と書かれたA4のホチキスとじの冊子になっております「品川区地域公共交通基本方針（素案）」、次に右上に資料1-2と書かれたこちらもA4の冊子になっております「品川区コミュニティバス導入計画（素案）」、次に右上に資料1-3と書かれたA3版横ホチキスとじの「候補ルートと事業採算性の評価」、次に右上に資料2と書かれたホチキスとじの「品川区地域公共交通基本方針（素案）のパブリックコメント結果」、次に右上に資料3と書かれたA4版1枚の「今後のスケジュール」、次に右上、参考資料1と書かれた会議の設置要綱でございます。次に参考資料2と書かれた公開に関する取扱要領の7点でございます。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、昨年度からの方もいらっしゃいますが、法定会議としては第1回となりますので、改めて、委員の皆様をご紹介させていただきます。 まずはじめに、学識経験者として、東京海洋大学大学院海洋工学系流通情報工学部門、寺田委員でございます。
寺田委員	どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、国土舘大学理工学部教授・理工学研究所所長、寺内委員でございます。
寺内委員	寺内でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、一般乗合旅客自動車運送事業者である委員を順にご紹介いたします。 東京都交通局自動車部計画課長、島崎委員でございます。
島崎(健)委員	島崎でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部計画課長、原山委員でございます。
原山委員	原山です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、京浜急行バス株式会社運輸部計画課長、長塚委員でございます。
長塚委員	長塚でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、一般乗合旅客自動車運送事業者が組織する団体である委員としまして、一般社団法人東京バス協会乗合業務部長、依田委員でございます。
依田委員	依田でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体である委員として、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会専務理事、門井委員でございます。
門井委員	門井でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、住民または利用者の代表である委員を順に御紹介いたします。 品川第一地区町会・自治会連合会会長、金子委員でございます。
金子委員	金子でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	大崎第二地区町会・自治会連合会会長、鈴木委員でございます。
鈴木(雄)委員	鈴木です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	大井第三地区町会連合会会長、佐賀委員でございます。

佐賀委員	佐賀でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、荏原第二地区町会連合会会長、関委員でございます。
関委員	関でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、八潮自治会連合会会長、丹治委員でございます。
丹治委員	丹治でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、品川区商店街連合会会長、島委員でございます。
島委員	島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	一般社団法人しながわ観光協会会長、松本委員でございます。
松本委員	松本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	品川区高齢者クラブ連合会会長、山口委員でございます。
山口委員	山口です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	品川区障害者7団体協議会会長、島崎委員でございます。
島崎(妙)委員	島崎でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、旅客自動車運送事業の許可を取り扱っております国土交通省関東運輸局東京運輸支局より、首席運輸企画専門官、堀越委員でございます。
堀越委員 (代理藤本氏)	堀越の代理で参りました藤本でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、交通管理者である委員を順にご紹介いたします。 警視庁交通部交通規制課課長代理、石田委員でございます。
石田委員	石田でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	警視庁品川警察署交通課長、蝦名委員でございます。
蝦名委員 (代理北畑氏)	本日、蝦名の代理で参りました、交通課長代理の北畑と申します。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	警視庁大崎警察署交通課長、阿部委員でございます。
阿部委員	阿部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、警視庁大井警察署交通課長、飯島委員でございます。
飯島委員	飯島です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、警視庁荏原警察署交通課長、時任委員でございます。
時任委員	時任です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、警視庁東京湾岸警察署交通課長、山田委員でございます。
山田委員 (代理小野氏)	山田の代理で参りました、小野と申します。よろしくお願いいたします。

鈴木課長	続きまして、道路管理者である委員のご紹介をいたします。 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、五味委員でございます。
五味委員 (代理根反氏)	五味の代理で参りました、根反と申します。
鈴木課長	続きまして、東京都建設局第二建設事務所管理課長、鈴木委員でございます。
鈴木(義)委員	鈴木です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	品川区防災まちづくり部土木管理課長の稲田でございます。
稲田委員	稲田です。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、区職員の紹介をさせていただきます。 品川区企画部長の堀越でございます。
堀越委員 (代理石原氏)	堀越の代理で参りました石原と申します。
鈴木課長	品川区地域振興部長の久保田でございます。
久保田委員	久保田でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	品川区文化スポーツ振興部長の山崎でございます。
山崎委員	山崎です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	品川区福祉部長の伊崎でございます。
伊崎委員 (代理寺嶋氏)	福祉部長伊崎の代理で出席させていただきます福祉計画課長の寺嶋と申します。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	品川区都市環境部長の中村でございます。
中村委員	中村でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	品川区防災まちづくり部長の藤田でございます。
藤田委員	藤田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	申し訳ございません、ご紹介に漏れがございました。 東京都交通運輸産業労働組合協議会幹事、佐藤委員でございます。大変失礼いたしました。
佐藤委員	佐藤です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	以上、３３名が地域公共交通会議の委員となります。また、冒頭でもご挨拶させていただきましたが、今回の事務局、私、品川区都市計画課長の鈴木が務めさせていただきます。皆様どうぞよろしくお願いいたします。 ここで、品川区地域公共交通会議設置要綱第５条に基づきまして、会

	長・副会長の選出を行いたいと思います。 どなたか、ご意見はございますでしょうか。
関委員	はい。
鈴木課長	関委員よろしくお願いします。
関委員	昨年度に地域交通検討会の委員長を務めておられました寺田委員が最適と思いますので、寺田委員を会長にご推薦申し上げます。
鈴木課長	ありがとうございます。ただいま、関委員から、寺田委員を会長にとのご意見がございましたが、いかがでしょうか。 （ 拍 手 ） ありがとうございます。 それでは、会長は寺田委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。 会長席のほうにご移動をよろしくお願いします。 続きまして、副会長の選任につきましては、寺田会長にお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。 （ 拍 手 ） ありがとうございます。 それでは、寺田会長、お願いいたします。
寺田会長	それでは、前身の会議で副会長をお願いしておりました寺内委員にお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。 （ 拍 手 ） それでは、よろしくお願いいたします。
鈴木課長	それでは、副会長を寺内委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。 大変恐れ入りますが、会長、副会長から、昨年もいただきましたが、それぞれ一言ずつご挨拶をいただければと思います。よろしくお願いいたします。
寺田会長	それでは、今、会長を仰せつかりました東京海洋大学の寺田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。 この会議ではコミュニティバスという、そういうお話になるんだろうと思うんですけども、武蔵野市のほうがルーツと言われているんですが、そんなこともなくて、武蔵村山市で始まってから、もう40年、多分、車とかは4代目くらいのものが走っているんだと思います。そういう意味では、もう導入する、しないというよりは、中身、あるいはやるんだ

	ったらしっかりとしたものを、そういうものが求められているかと思 いますので、そういう観点で皆さんから厳しくチェックしていただいて、 よい交通会議をつくっていくことができればと思います。 どうぞよろしくお願いいたします。 （ 拍 手 ）
寺内副会長	副会長でございます寺内と申します。よろしくお願いいたします。 法定の地域公共交通会議というような形になりまして、今日も非常に そうそうたる皆様にご参集いただいて、こういった会議を開くというこ とになりました。会長から先ほど交通体系というようなお話がありまし たけれども、まさに、コミュニティバスだけの会議ではなくて、コミュ ニティバスを備えた品川区の公共交通をどのようにしていくかという会 議がこの法定会議の目的という考えであります。 そこのところを考えますと、やはりお集まりいただいた皆様に、自分 の地域が、今どういうことで困っているというようなお話と、もう一方 で客観的な視点で、品川区全体の交通体系をどうしていくかというよう な視点と、本当に地域をよく眺め、両方を聞くような中でご議論いただ かなければ大変難しいところかなと思いますけれども、私も力になれれ ばというふうに思っております。 何分よろしくお願いいたします。以上でございます。 （ 拍 手 ）
鈴木課長	ありがとうございました。 それでは、今後の進行につきましては、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	はい。これより第1回品川区地域公共交通会議の進行に移らせていた だきます。 はじめに、本日、8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、交通会議は原則として公 開とするとされております。本日の会議を公開し、8名※の傍聴者の許可 をしたいと思います。ご異議はありませんでしょうか。 （「異議なし」の声あり） 特にないようでございますので、それではそのように決定をさせてい ただきます。事務局の方、恐れ入りますが、傍聴者を入室させていただ くようお願いいたします。 （※会議直前に傍聴希望者が1名増え、実際の会議の傍聴者は9名）

	(傍聴者入室) それでは、傍聴者が入場していただいている間に、そのまま進めさせていただきます。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条の規定により、録音を許可することに対して、問題ないと思われますが、ご異議ございますでしょうか。 (「異議なし」の声あり) よろしいですか。それでは録音を認めます。録音して構いませんので、よろしくお願いいたします。 それでは、改めまして、暑い中、急な雨の中お集まりいただきまして、ありがとうございます。 お手元の議事次第に従いまして、順次進めさせていただきます。 まず、議題の1つ目ですけれども、これまでの検討状況について、事務局からご説明をお願いいたします。
鈴木課長	それでは、昨年度、検討会を3回開催しておりますので、その内容、これまでの検討状況について、簡単にご説明させていただきます。説明のほうは座ってさせていただきます。 まず、資料1－1をご覧くださいませでしょうか。 品川区では、昨年度より、コミュニティバスの導入に向けた検討を開始してございますが、もともと品川区には品川区全体の地域公共交通を総括する基本方針がございませんでした。コミュニティバスを導入するにあたり、並行して、こちらの品川区地域公共交通基本方針の策定に向けて、昨年度3回検討会の中でもご提示をさせていただいております。 資料をおめくりいただいて、2ページをご覧くださいませでしょうか。 2ページには、背景・目的を(1)のほうに書かせていただいております。1つ目の丸でございますが、品川区の公共交通は非常に鉄道、バス含めて、他区と比較しても利便性の高い環境にございます。品川区の世論調査でも、9割の方が品川区に住み続けたいと回答しており、そのうち8割の方が交通の便がいいことを理由に挙げていただいております。 一方で、やはりバス停から離れている地域や道路幅員の関係で大型バスが通せない地域もございますので、区の魅力を維持・継続していくためにも、区内の交通利便性のさらなる向上を目指し、取組みを進めていくというものでございます。 その取組の1つとして、区では民間の公共交通網を補完する役割とし

て、コミュニティバスの導入に向けた検討をこれまで進めてきたところでございます。

続きまして、資料の4ページをご覧くださいませうでしょうか。

この地域公共交通基本方針では、対象となる交通手段についても整理してございます。交通手段、丸の2つ目ですが、交通手段の分類の仕方、これは、ほかの自治体を見ても多種多様でございます。品川区としましては、それぞれ個人の方が所有せず特別な資格を持たずに利用できる交通サービスを、公共交通として位置づけてございます。

その公共交通のうち、本方針の対象とする交通サービスは、主に区内の起終点または経由地を持つ路線バス、図で見ますと黄色のところでございますが、シェアサイクル、また今後持つことが想定されますコミュニティバス、デマンド交通の4つを、この品川区における地域公共交通としてこの素案の中では定義づけているものでございます。

資料を進んでいただいて、8ページをご覧くださいませうでしょうか。

8ページ目以降は、品川区の地域特性として様々な整理をしてございます。8ページは品川区の人口の推移と分布、9ページの下段では全年齢の人口密度を色分けで整理してございます。

駆け足で申し訳ございませんが、10ページに進んでいただきまして、10ページでは、65歳以上の人口密度、その下には5歳以下の人口密度、いわゆる高齢者の人口密度の分布と子育て世代の分布を整理してございます。

11ページに進みますと、それぞれの施設、11ページの上段には公共施設の分布状況、下段には医療・保健施設の分布状況になります。ページをおめくりいただきまして、12ページには高齢者関係施設、その下には④番として、子育て・福祉関係施設の分布。それから13ページでは、商業施設、大規模商業施設や商店街の分布を示してございます。その下段には観光資源、こちらは品川区の観光プランに記載しております観光資源の分布を記載してございます。

ページをおめくりいただきまして14ページ、交通特性でございます。14ページの上段には道路のネットワーク状況、非常に小さい図ですが幅員ごとで整理してございます。それから、15ページに進みますと、上段では、都市計画道路の整備状況、非常に大きいところとしましては、都市計画道路の整備状況の図の真ん中辺り、下神明の駅のところに、ピンク色で線が引かれているところがあります。こちらの道路は補助26

号線、東西を結ぶ道路として、今、東京都のほうで整備を進めていただいている道路でございまして、この道路が完成した暁には、品川区の東西の交通は、この都市計画道路で結ばれるというところでございます。

15ページ下段には、地形の概況としまして、標高を示してございます。

資料をおめくりいただいて、16ページ、17ページですが、ここからは、区内の公共交通のサービス状況になります。15ページの①鉄道では、それぞれの駅で乗車人員が多ければ多いほど丸の大きさが大きいものとなっており、区内では、目黒駅、五反田駅、大崎駅、大井町駅が非常に乗車人員が多いというところでございます。

それから17ページの下段では、今度は路線バスの状況を整理してございます。こちらの丸については、バス停ごとの運行本数を表しており、運行本数が多ければ多いほど、丸が大きくなっています。この17ページの下段の図を見ていただいても分かるように、非常に海側はバスルートが充実しておりますが、比較的、荏原方面に目を向けていただくと、その路線バスのルートがないところが見て取れるというような状況でございます。

資料をおめくりいただきまして18ページでございますが、18ページは、各区内の拠点駅におけるバスルートの発着の状況でございます。見ていただいて分かるように、中段の大井町駅、区の中心核にありますが、大井町駅で非常に多くのバスのルートがここを起終点としているというのが見て取れます。

それから19ページにはシェアサイクル、20ページのほうには高速バス、タクシー、21ページの上段には舟運、それから21ページの下段には、民間施設のシャトルバスの状況などを整理してございます。

それから22ページをご覧くださいませでしょうか。コミュニティバスを検討するにあたって非常に重要な図になりますが、鉄道駅・バス停の圏域の状況でございます。22ページのほうは、鉄道駅は半径700メートル、バス停は半径300メートルの円で圏域を描きますと、先ほど品川区は利便性が高いというご説明をしましたが、ほぼ区内全域を網羅するような形で、バス停あるいは鉄道駅が分布しているというところが見て取れます。

それで、23ページのほうは、やはり、高齢者の歩行負担を配慮し、鉄道駅のほうの圏域をもう少し狭めて半径500メートルにし、バス停はそのまま300メートルの圏域にしますと、重ならないところが区内

でも数か所見て取れるというような状況でございます。

それから24ページに進んでいただきまして、今回コミュニティバスの導入を検討するにあたって、様々なデータを活用してございます。

24ページの中段になりますが②、今回、昨年6月に品川区内3,000世帯を無作為に抽出し、公共交通に関するアンケートを行ってございます。回収率等については記載のとおりでございます。

それから24ページの下段のところ、③、今回は、携帯電話の位置情報、携帯電話会社からデータを取得しまして、品川区内のどこのエリアからどこのところに移動している方が多いかというところ、そうしたデータも活用してございます。

それから26ページをご覧くださいませでしょうか。26ページの上段には、先ほどご説明したアンケートの結果を示してございます。上段のところで外出の目的を聞いていますが、オレンジ色がほぼ毎日、黄色が週に半分程度、緑色が週に1回程度、で、青色が年数回～月1回ということで、やはり外出の目的としては、通勤ですとか買い物が非常に頻度が高く、それから区役所・地域センターへ行かれる、あるいは病院・お見舞い等の目的としましては、非常に利用頻度、回数は少ないという結果でございます。

それから26ページ、その下段になりますが、外出目的、それぞれの目的別で、外出に不便を感じているかどうかというところなんです、中段を見ていただくと、外出の頻度は少ないんですが、区役所・地域センターに不便を感じているという方が27%程度いらっしゃるというところでございます。

その横、27ページを見ていただくと、先ほどバスと鉄道で重ならないエリアがあるとお話ししましたが、その図を下段に載せておりますが、この重ならないところの方々のアンケート結果の集計も行っております。ページの上段のグラフを見ていただくと、例えば通勤のところでは、帯の棒グラフが2段引かれておりますが、区内全域ですと不便を感じているという方々が27.6%、一方でサービス勢力圏域外、重ならないところの方々は、不便を感じているという方々が35%となり、やはり区内全域の集計結果よりも増えています。同様にそれぞれの目的別を見ていただくと、全ての目的別において、こちらの重ならない方々のアンケート結果は、不便を感じているという回答が区内全域の回答よりも多かったというところでございます。

それから28ページをご覧くださいませでしょうか。携帯電話の移動情報でございますが、平日のある1日のデータを取得してございます。図が非常に小さいんですが、1キロメッシュで、あるメッシュ内の地点から移動されて、移動先のメッシュで1時間滞在した場合は1つの移動、ワントリップという形でカウントしたのになっております。下段の色分けした図を見ていただきまして、赤くなるほどそのエリアに人の移動が集中しているというものでございます。

図中のゾーン23は大井町駅周辺、ゾーン18は青物横丁駅周辺、ゾーン10というのが大崎駅周辺、ゾーン5が五反田駅周辺、ゾーン16が戸越銀座商店街周辺、こうしたところで、人の移動が非常に多いというところでございます。

携帯電話の移動情報でございますので、こういった手段、自転車なのかバスなのか、電車なのか、あるいは、具体的にどこからどこまで、自宅からこういった施設に行っているかというのは、携帯電話の移動情報でするので分からないんですが、28ページ中段の右側に、先ほどのアンケート結果を補完するデータとして併せて掲載してございます。それを見ていただくと、そのゾーンで目的、例えばゾーン28から32の移動が多いわけなんですけど、移動目的としては買い物、手段としては徒歩が多いといった整理をしております。

資料を進んでいただきまして、33ページをご覧くださいませでしょうか。今回実施したアンケートでは、バスの運行に関するニーズの調査も行っております。

33ページの上段の(1)現在のバスの利用に関する状況を見ていただいて、円グラフ、緑と青になりますが、約59%、6割の方が、バスはほとんど利用しないというところで、その横側に、利用しない理由が記載してございます。バスを使わない理由は、ほかの交通手段のほうが便利だからと、あるいはバスが不便だからということで理由になっていると。それから、バスが不便だと感じている方々がどこに不便を感じているかというのが下段のグラフになりまして、赤の帯になりますが、行きたい方面にバス路線がないという結果になってございます。

それから34ページをご覧くださいませでしょうか。

34ページは、バスを利用しやすくするために必要な施策はどんなことが挙げられますかということも聞いてございます。上段に赤帯で表示しておりますが、①番の運行本数が増えれば利用しやすくなる、あるい

は⑧番の運行ルートが新設されれば利用しやすくなるという回答が上位になりました。ここで、⑦番の近くにバス停ができる、それから⑧番の運行ルートの新設、この⑦と⑧の組合せはある意味新たなバスルートの設置というところの要望・回答となるわけなんです、この⑦と⑧の組合せが、回答として上位に挙げられている地域はどこかということで、下のほうの図を見ていただくと、⑦と⑧が上位を占めている地域を黄色で着色して囲っておりまして、こちらの地域は、先ほどからご説明している鉄道駅とバス停の勢力圏の圏域外のところとなり、やはりその地域の方々が新たなバスルートを求めているというのが、この結果として見て取れるものでございます。

それから37ページをご覧くださいませでしょうか。新たなバスを利用して行きたい場所というところもお尋ねしてございまして、37ページでは、週1回以上という比較的頻度が高い形で、バスができたらしどこに行きたいですかという集計結果で、下のほうに具体的な場所を掲載しておりますが、大井町駅あるいはイトーヨーカドー等々の施設が声として多かったというところです。

38ページのほうには、利用の頻度が低いけれども、年数回あるいは月1回から2回程度であれば、どこに行きたいですかという集計結果になりまして、品川区役所が回答としては多かったというところでございます。

それからページおめくりいただきまして、41ページをご覧くださいませでしょうか。地域公共交通の目標として、記載の①から④、だれにでも利用しやすいサービスの提供、利便性の高いネットワークの形成をはじめとした4つの目標を設定してございます。

続きまして42ページでございますが、42ページのほうは、地域公共交通のそれぞれの交通サービスの役割と今後の方針を記載しております。(2)のコミュニティバスのところの役割をご覧くださいと、青い枠で囲まれているところですが、コミュニティバスの主たる役割は、1つ目の丸のとおり、既存のバス網の補完になります。さらに、2つ目の丸には、「路線バス網の補完にあたっては、路線バスが運行していない地域すべてを運行するものではなく、一定数以上の利用者が見込める導入効果の高い地域を運行するものとする」というところで、役割を整理してございます。

続きまして、資料46ページ、47ページをご覧くださいませでしょ

	うか。 先ほど、地域公共交通全体の目標をお話ししましたが、こちらの46ページ以降の4章では、コミュニティバスの導入方針について整理してございます。 その中のコミュニティバスの目標像としまして、1つ目が①コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上、2つ目の目標像としまして、47ページになりますが、②地域のつながりやにぎわいの創出、3つ目の目標像としては、③コミュニティバスを活用したシティプロモーションによる品川区のイメージアップおよびブランド力の向上となります。3つの目標像を掲げておりますが、この3つの目標像が並列して並び立つということではなく、46ページの(2)コミュニティバスの目標像の1つ目の丸において、「このうち目標像①は、コミュニティバス導入の大前提ともいえる一番大きな目的となります。」と記載させていただいているとおり、目標像①を一番上段に掲げて、この3つの目標像を整理してございます。 それから50ページ、51ページ。こちらでは、具体的にどういう地域でどういうルートを選定していくかという、選定していくまでのステップを記載してございます。 以上が、品川区地域公共交通基本方針（素案）の説明でございます。 それでは、続けて資料1-2の説明をさせていただきます。品川区のコミュニティバス導入計画（素案）をご覧くださいませでしょうか。 まず、6ページをご覧くださいませでしょうか。こちら6ページ以降では、品川区のどこの地域を走らせればより効果的かというところを記載してございます。地域を検討するにあたっては、区民の方になじみの深い地域センターの管轄13地域を1つのそれぞれの地域の区分として設定してございます。 7ページの上段には、効果的な地域を選出するにあたって、①から⑪までの評価項目と評価指標を記載しており、今回こちらの指標により地域の評価を行ってございます。 9ページをご覧くださいませでしょうか。評価指標と評価ランクを記載してございますが、1から5まで、1点、2点、3点、4点、5点という形で評価しています。特に①と②につきましては、重みづけ、この表の中央の列にありますが、2倍の重みづけをして評価してございます。 それから10ページ以降が、先ほどの11の指標ごとの評価結果でござ
--	--

	ざいます。10ページが①鉄道駅やバス停からの距離、これは、圏域として重ならないところの人口が多ければ多いほど点数が高くなるというものでございます。 続きまして11ページの②路線バスの運行本数、こちらも運行本数が少なければ少ないほど、その地域性から考えると点数は高くなるというものでございます。 ページをおめくりいただきまして12ページ、③高齢者の居住状況、今度は地域センター管内ごとで高齢者の人口密度が高ければ高いほど点数が高くなります。 13ページの④子育て世帯の居住状況、5歳以下の人口密度が高ければ高いほど点数が高くなります。 続きまして14ページでございます。14ページは、⑤最寄り駅までの標高差による評価ということで、そのエリア内のある地点から最寄り駅までの高低差で一番大きな数値を評価しており、つまりアップダウンがあればあるほど点数が高くなるものになります。 15ページの⑥主要施設の立地状況、主要施設が少ないと隣の地域に行かなければいけないということで、少なければ少ないほど、点数が高くなるというものでございます。 16ページの⑦商業施設の床面積につきましても、近くに店舗がなければ隣の地域に行かなければいけないということで、床面積が少なければ少ないほど点数が高くなります。 17ページの⑧観光資源の分布状況につきましては、その地域センター管内ごとで観光資源があればあるほど、バスを通して回ってもらったほうが良いということで、点数を高くしてございます。 18ページの⑨住民の移動量、こちらは携帯電話の移動情報でございますが、移動の数が多ければ多いほど点数が高くなるというものでございます。 19ページの⑩住民の交通不便意識による評価、アンケート結果で交通の不便を感じている声が多いところは、それだけ点数が高くなります。 20ページの⑪新たなバス路線への利用意向、これもアンケート結果になりますが、新たなバス路線を利用しますよという声が多いところが点数が高くなるというところです。 21ページは、今ご説明した①から⑪の評価を点数化した結果でございます。結果としまして、40点以上の地域を赤色で着色しております
--	--

が、導入効果が高い地域として期待されるエリアというところでございます。

続きまして、22ページをご覧くださいませでしょうか。

今お示しした導入効果が高い地域について、そこを中心に、今度はどういったルートを設定すべきかというところになりますが、22ページには、ルートを設定するにあたって考慮する視点を記載してございます。

視点1から視点7までございますが、例えば視点1：既存バス路線、既存バス路線との競合に注意する、これは国のほうからも既存バスとの競合は避けましょうということが示されておりますので、注意して設定いたします。それから視点3の主要施設や他の交通サービスとの接続性、近くに比較的大きい駅があるようであれば、そこを経由するようにしましょうですとか。視点5としましては、当然ながらバスですので、道路構造・幅員・勾配・交通規制、そうしたところも考慮する。視点7としましては、やはりコミュニティバス、様々な自治体が走らせておりますが、中にはワンボックスのようなバスも走らせているところがあります。品川区としては、誰でも利用しやすいサービスということで、車いすやベビーカーなどの利用者の利用も考慮するというところを、視点として整理してございます。

それから、ページ進んでいただいて、26ページ以降は、試行運行開始までの進め方を書いております。27ページの下段には、運行ルート、運行日、運行時間帯、運行間隔、バス停間隔等々、いろんな条件を記載しておりますが、これからこちらの条件を整理して、今後検討を進めていくというところでございます。予定としましては、次回の地域公共交通会議のほうでお示しさせていただきます。

それから、28ページは、区の支援内容等の草案を記載しております。これからバス事業者をプロポーザルによって決めていくわけですが、こうした運行条件、運行支援内容を提示されませんと事業者も提案ができないということで、今後こうした検討を進めていかなければいけないというところでございます。

それから、非常に駆け足ですみませんが、34ページ、35ページをご覧くださいませでしょうか。

現在試行運行を目指し検討を進めているわけですが、試行運行から本格運行に移っていくためには、評価基準を事前に設定しなければいけないというところを考えてございます。34ページの中段に、3

	つの黄色の四角で囲っているところがございますが、評価指標として、利便性の向上、利用者数、収支率、これらはまだパーセンテージ等が黒丸になってございますが、こうした指標についても今後検討を進めてまいります。 35ページ、フローを載せてございますが、試行運行期間も2年なのか3年なのか、これも今後検討してまいります。例えば3年だとした場合に、一番上の上段、1～2年目については、この評価指標、どれだけ達成されているかということを検証しながら、達成されていけばさらに伸ばしていくための取組みをしていくことになります。また、達成できない指標があるのであれば、達成できる改善につなげていくような取組みを考えてまいります。それから中段の黄色、例えば丸3年で試行期間を終えるということになれば、3年目で判断をしていくわけになりますが、この3つの指標がクリアしていれば、一番下の緑の本格導入に入っていくというものでございます。 本格導入後、これは当然ながら、そのままずっと継続していくということではなくて、本格導入後もしっかりと検証しながらコミュニティバス事業を進めていくというものでございます。 これまでの検討状況、最後になりますが、資料1－3のA3横の資料をご覧くださいませでしょうか。 先ほど効果的な地域について11の指標を使ってエリアの選出を行い、それからルートを選定するにあたっての視点をご説明しましたが、それらをもとに選定した3つの候補ルート案をお示ししてございます。 1ページ目は大崎ルートでございます。大崎ルートは、大井町からどんたく通りを通り、区役所の横を通過して、大崎駅のほうに行き、再開発地域をぐるっと回って、百反通りを上っていきます。それから、国道のところを五反田方面に曲がって、ゆうぼうとの跡地のところをぐるっと回ってまた戻っていくというのが大崎ルート、1つ目でございます。 2ページ目は候補ルート案2つ目としまして、大井ルートでございます。大井ルートにつきましては、西大井駅から出まして、滝王子通りを進み、池上通りから大森駅のほうに向かいますが、途中、品川歴史館のところを曲がって、JRのガード下をくぐって水神公園のところで大森駅に向かい、そこからまたぐるっと回って西大井駅に戻っていくというのが大井ルート、2つ目でございます。 それから3つ目でございますが、こちら循環型、荏原ルートでござい
--	---

	ます。３ページ目でございます。荏原ルートにつきましては、武蔵小山駅から都道の２６号線のところを通過して、中原街道に出て、旗の台駅のほうに向かって、昭和医大のところで立会道路に入り、西小山駅に寄って、最後は八幡通りと２６号線を通して武蔵小山駅に戻るといようなルートでございます。 ４ページには３ルートの運賃設定ごとの事業試算もついてございます。 これまでの検討状況につきまして、駆け足でございますが、説明のほう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、資料の１－１から１－３までですかね、これまでの検討状況について、ご質問・ご意見がありましたらお願いいたします。
鈴木(雄)委員	はい。
寺田会長	鈴木委員、お願いします。
鈴木(雄)委員	大崎第二地区町会・自治会連合会、会長の鈴木でございます。 これまでの検討状況についてのご説明ありがとうございました。 大崎第二地区は１１の町会があります。その町会長の総意でもって今日ぜひ意見を言ってきてほしいということで参りました。２つあります。 １つは、大崎ルートのところ、大井町から大崎の開発のエリアを通り、百反通りを通過して右折して大崎広小路のところに行くんですけども、ここのところですね、２国のところで右折するのではなく、桐ヶ谷通りに進んで桐ヶ谷斎場まで伸ばしていただけないのか。桐ヶ谷通りに行けば目黒公園に行く路線バスも出ているので、路線バスへもつながりますし、桐ヶ谷斎場まで伸ばすとよい、という大崎ルートの一部延長の意見です。 もう１つは、大崎の開発が行われて、高層マンション、地域という形のコミュニティを引き続きつくっていくということで、このコミュニティバスの経路のところについて、地域でつくったおまつり広場という場所を通過するのがあるんですね。このおまつり広場というのは、年に１回なんですけども、大崎さくらまつりっていうのをやっています。それで、いつも警察のほうにお願いをして、その期間、通行止めにしてお祭りをやっているんですね。大井どんたくと同じようなものなんですけども、ぜひ年に１回、４月の初めの土日ですけども、その週末だけ迂回をしていただけないかなということで考えています。以上です。

鈴木課長	ありがとうございます。 ただいまの鈴木委員からいただいたご意見につきまして、事務局としては、今お聞きして受け止めさせていただきます。 この3つのルートについて、もうフィックスで、全然ルートとしてもう変えられませんよということではございません。後ほどご説明しますが、これから地域のお声をワークショップという形で聞きながら、このルートも含めたいろいろ諸条件をブラッシュアップして決めていきたいというふうに考えてございます。その13地域を回って、ワークショップ様々な意見をいただくことになると思います。全ての意見をお聞きして取り入れることができるとはお約束はできませんが、当然ながら、しっかり地域の声をお聞きしながら、検討を進めていきたいというところでございます。 それから、ルートによっては、今ご紹介いただいたように、地域で様々な催しを行っていて通れない場合もございます。例えばこの大崎ルートがこれで決定した場合は、そういった点について協議しながら検討を進めていきますが、ルートを変えるのか、あるいは、もしかしたらルートを変えるというのはなかなか難しく、場合によってはコミュニティバスをその日その時間帯だけは走らせるのを一時中止することも考えられるんじゃないかと思いますので、そこはしっかり頭に入れて、検討していきたいと思います。
鈴木(雄)委員	ありがとうございました。これから地域の声を聞いていただけるということなので、またお伝えしていきたいと思います。それで、大崎さくらまつりのときの2日間なんですけども、これは大井どんたくのところも、路線バスも含めて止めているというようなこともありますので、ぜひよろしく願いいたします。
寺田会長	具体的なルート図が示されているので、何となくそういうお話になってしまうんですが、別途住民さんのご意向については、ちゃんと聞く機会が設けられるという前提で進めさせていただきたいと思います。 ほかはございますでしょうか。
依田委員	はい。
寺田会長	依田委員、お願いします。
依田委員	東京バス協会でございます。 お願いという形なんですけど、資料1-2の28ページのところ。今後、試行運行の事業者を決めるにあたって、事業者提案してもらう内容も

	出てくると思うんですが、最後の28ページの③番のその他のところで、シルバーパスのことが書かれています。原則、シルバーパスはコミュニティバスでは利用できないということで、東京都のほうからも通知がありますので、事業者からもしそういう提案が出た場合、事業者からバス協会のほうに確認をするように、品川区さんのほうから言っていただけるようお願いしたいと思います。以上でございます。
鈴木課長	シルバーパスについては、事務局のほうでも事前の情報収集でございますが、そうしたことも伺っておりますので、今ご指摘いただいたように、これからプロポーザルに参加いただく事業者にはお伝えし、事業者が確認しているかどうか整理したいと思います。 ありがとうございます。
寺田会長	よろしいですか。ほかはございますでしょうか。
佐藤委員	はい。
寺田会長	佐藤委員、どうぞ。
佐藤委員	東京交運の佐藤と申します。 今日も会議でマスクをされていると思うんですけれども、コロナ対策ということで、民間のバス会社もシールドを板に貼って感染予防に努めておりまして、まだ先の話だとは思いますが、その頃には多分終わっていると思うんですけれども、どんな感染症がまた出るかということもあるというふうに思いますので、車両購入にあたっては、感染症対策も考慮していただけるかということだけ教えてください。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	はい。現在検討を進めている中でも、バス車両については、例えば換気の面でも上のランクの車両があるというのは聞いてございますので、いろいろな対策も含めたバス車両の購入につきまして、状況を判断しながら検討していきたいと思います。
寺田会長	ありがとうございます。ほかにありますか。
島崎(妙)委員	はい。
寺田会長	島崎委員、お願いします。
島崎(妙)委員	バスを新しく通していただくことは大変ありがたいんですが、現在、いろいろ都バスとか京急バスとか使わせていただいている中で、よく歩道にバス停がある場合がありますよね。歩道部分の高くなっているところからそのバスが本当に近くに寄ってくれると乗りやすいんですが、なまじないところだと、いくら低床バスでも我々年取ってきますと、あ

	の段差は結構厳しいんですね。車椅子の場合も、歩道の高いところがあればそこに板を渡してくださって大変助かっていますけれども、コミュニティバスの場合は、わざわざそういう高い歩道があるところを通るかどうかわかりませんが、あくまでも低床バスを本当に使いやすくしていただけるのが何よりかなというのをすごく感じます。
寺田会長	はい。ありがとうございます。
鈴木課長	はい。
寺田会長	事務局、どうぞ。
鈴木課長	ご意見ありがとうございます。 今、導入を検討しておりますコミュニティバスも、先ほどご説明しましたように、大きさはいろいろ、本当に小さいものがコミュニティバスということで走らせる自治体もございますが、区としましては、やはり誰もが乗っていただけるバスということ、バリアフリーのバスということで進めておりますので、今いただいたご意見をしっかり受け止めて、購入にあたってもその視点を大事にして進めていきたいと思っております。
寺田会長	ほかはございますか。
佐賀委員	はい。
寺田会長	佐賀委員、お願いします。
佐賀委員	大井第三地区の佐賀でございます。 先日、課長さんが来ていろいろご説明していただいて、うちのほうの連合会の町会長も、新しいルートを1つ提案していただいたことに対して、とても皆さん喜んでいたんです。その中で、うちの地区から一番行きたいところが大井町駅らしいんですね。だけど、そのときに、大井町へ行くルートが全然ないと。これはどうにか、ルートを増やしてもらえというようなことをしていただけないかというような意見が出たんですが、いかがでしょうか。
鈴木課長	はい。A3横の資料1－3の2ページ目の大井ルートについて、今、委員のほうからご指摘をいただいたわけですが、西大井駅から大井町駅とを結ぶ既存のバス路線がございまして、いろいろ検討する中では、今ご指摘いただいた視点というのを声としてあるということも承知しておりましたが、やはり前提として、既存バスルートとの競合を避けるということは、非常に大事なところでして、というのは、区が走らせた結果、既存の民間のバスルートが撤退なり廃止してしまいますと、全体としての公共交通の利便性が落ちるところもあって、今回の大

	井ルートは、大井町ではなくて大森駅のほうに向かうルートで設定しております。ただ、これも今後のバス事業者さんからどういう提案をいただけるかということもありますが、例えば、民間のバス路線との乗り継ぎ券というんですか、そうしたところが事業として成り立つのかどうかというところは含めて検討しなくてはいけないことだと思っています。今の時点では、この大井ルートのところで、大井町へ向かうということは非常に難しいかなというところですよ。 ただ、ワークショップの中では、当日そこはご意見としていただければなというふうには思っております。ありがとうございます。
寺田会長	地元の方がぱっと見て、違和感みたいなものですかね、そういうことをご意見としていただくのは大事なことかなと思います。ありがとうございます。 ほかはよろしいでしょうか。 では、一通りご意見いただきましたし、また戻ってご意見を言うていただく機会もありそうですので、次の議題に進めさせていただきたいと思います。 続きまして、議題の2つ目の、地域公共交通基本方針（素案）のパブリックコメント結果について、事務局から説明をお願いいたします。
鈴木課長	はい。それでは、資料2のほうをご覧くださいませでしょうか。 資料2、表題に書いておりますように、先ほど説明しました地域公共交通基本方針（素案）につきまして、パブリックコメントを今年の4月から5月に、1カ月間になりますが行ってございます。 意見の数としましては18通、27件のご意見をいただいております。今日は、時間の関係上、全てはご紹介しません。1ページ目でございますが、1ページの1番目、「バス停へのアクセス圏が300メートルに設定されているが、200メートルにしたほうがいいのではないか」というご意見をいただきまして、区の考えとしましては、このサービス圏の考え方は、全国で統一されたものは現在ございませんで、各自治体においてそれぞれ検討・考慮されているというところで、品川区のほうでは300メートルで設定をさせていただきましたが、アンケート調査結果では、今回、バス停までの距離が300メートルであれば、7割以上の方が利用すると回答結果はいただいているところでございます。 それから、1ページ目の一番下、3番目でございますが、27ページの図のご意見ですので、資料1-1の27ページをご覧くださいませで

	しょうか。資料１－１の２７ページに、先ほど来、ご説明しておりますバスと鉄道のサービス圏域で重ならないところを示す図がございますが、ご意見としまして、「鉄道駅５００メートル、バス停３００メートルの圏域外として上大崎２丁目」、この図でいうと一番上のほうのところでございますが、「認知していないことは基礎分析として不適切です」というご意見をいただきました。 実は、今回このご意見をいただきまして、２７ページのその部分ですでに修正してございます。この２７ページの下段の図の一番上に、黄色で上大崎２丁目周辺という記載を、この資料ではしておりますが、昨年の３回目でお示した資料では、この上大崎２丁目周辺という記載がございました。その関係で、これを見た区民の方からの、いろんな全体のデータ検討の中でここを落としているんじゃないかというご意見でございますが、先ほどの地域の評価をするにあたっては、当然、上大崎２丁目もしっかり評価をしておりますし、全体としても、この重ならないところ、上大崎２丁目であることは、検討の俎上に当然入れてございます。ただ、資料にその記載がございましたので、今ご覧いただいている資料では、誤解のないように、上大崎２丁目周辺というところも記載させていただいたところでございます。 それから、パブリックコメントの結果の２ページ目をご覧くださいまして、４番として、「コミュニティバスの役割のコンセプトを明確にすべきではないか。」「コミュニティバスが既存バス網の補完とすることには反対です。明確なコンセプトを打ち出すことを求めます。」というご意見がございまして、それに対する区の考えでございますが、コミュニティバスは、地域に暮らす人々が快適に移動するために大切な移動手段として、区としても非常に重要だというふうに認識してございます。区の考えの下段のほうで書かせてございますが、コミュニティバスが運行したのはよいが利用者がいないといった状況は、やはりいくら公共が行うといっても、やはりどの地域に導入すればより多くの方に乗っていただけるかというのは、非常に重要な視点だということで、その視点の前提としては、既存のバス網の補完、一定数以上の利用者が見込める導入効果の高い地域を運行というところは、今後もしっかり視点に置いて検討を進めていきたいというところでございます。 それから２ページ目の一番下の６番でございますが、ご意見として、「補助２６号線だけでなく、ほかの整備済みの大通り、例えば」という
--	---

	ことで書かれてございますが、そうした幅の広い都市計画道路網等も含めて検討すべきじゃないかというところで、先ほど冒頭でご説明した都市計画道路、東西を結ぶ道路ということで、補助26号線を今東京都さんのほうで整備を進めていただいておりますが、こちらが開通した暁には、この会議の以前から、民間のバス事業者の方には、東西を結ぶバスルートの新設をお願いしてきたところでございます。 今後も、こうした都市計画道路の整備に合わせた民間バス事業者への要望というところは、積極的に行っていきたいというところでございます。 それから、3ページの8番、真ん中のところでございますが、「試行運行であることを前提に柔軟な見直しができるよう進めることを求めます。」と「見直しを前提とするということを基本とすることを理解してよろしいでしょうか。」というご意見・ご質問でございます。 試行運行について、先ほど評価指標のほうをご説明しましたが、試行運行期間中は、収支率や利用者数などの評価基準を設け、目標に対する達成度の確認ですとか課題の整理などを行いながら、しっかり評価を行い、場合によっては見直しなり、達成できなければそのルートを本格導入しないということも視野に入れて、試行運行期間もしっかり検証を毎年しながら進めていきたいというところでございます。 それから、ページを進んでいただきまして、4ページは特にご意見とさせていただいた空港アクセスバスの運行ルートということで、今、大井町と羽田空港を結ぶリムジンバスはあるんですが、それを武蔵小山駅まで伸ばしていただけないかというのが、10、11、12、13、14番のご意見でございます。 それから、5ページ以降、15番から25番については、具体的な、ここからここに走らせてほしい、この地域からこの地域へというところで、具体的なルートのご意見・ご要望をいただいております、それぞれまとめとして区の考えのほうもお示しさせていただいているところでございます。 8ページの最後のほうの26番では舟運について、27番では、公共交通のバリアフリーに関するご意見もいただいております。 今回、パブリックコメントをいただきまして、反映すべきところは、先ほど素案のほうをご説明しましたが、反映してございます。なお、今回ご説明した素案につきましては、人口ですとかそうした時点修正の部
--	--

	分も加えて、今回資料としてご提示させていただいているところがございます。 説明は以上です。
寺田会長	ありがとうございます。 整理としてお聞きしたいんですけども、このパブリックコメントの27件、18通というのは、具体的にどういうことなのかよく分からなかったんですが、例えば、武蔵小山から空港アクセスバスの意見、10、11、12、13、14ですかね、これは別な方のご意見なんですか。
佐々木主査 (事務局)	武蔵小山の空港アクセスバスのご意見は別の方から出ております。 1通の中でも意見が2つある場合、例えばコミュニティバスのルートについての意見と、例えば1ページ目のようなバス停圏とかの意見のように、1通の中に2つ書かれている場合は、1通2件というような形で整理しています。
寺田会長	そうですか。ありがとうございます。では、今のパブリックコメント結果について、ご質問・ご意見はありますでしょうか。 パブリックコメントに対する質問というのはあまりないかもしれませんが、これを踏まえてといいますか、あるいは前の資料1-1、資料1-2、資料1-3のお話と合わせて、改めて何かございませんでしょうか。 副会長、何かございますか。
寺内副会長	はい。武蔵小山発着の空港アクセスバスに関する住民の要望が、なぜこんなにたくさん寄せられているのか、何か要因があったりするのでしょうか。
鈴木課長	直接的にその要因というのを整理できてはいるわけではありませんが、武蔵小山駅周辺につきましては、再開発が進んでおりまして、居住人口も増えているところございまして、そうしたところも要因の一つにはあるんじゃないかと考えてございます。
寺田会長	地方のほうでは空港アクセスバスなんかは端っこのほうで区間乗車させてもらえるみたいなやつもあったりするんですけども、やっぱり難しいですかね。 感想にはなりますが、小平市ではというのがパブコメの8番のご意見でありましたけれども、試行運行だと一般的には半年ぐらいで修正していったって、こっちのほうの方がよかったねとやるんですが、一方で、本格運行を前提につなぐとすると1年とかですね、それぐらいの幅かなという感

	じがします。先ほどの大井第三地区から大森ですとか大井町ですとか、大井ルートについて、既存ルートとの関係を見捨てて議論してしまっている、場合によっては既存ルートの修正とか延長とか配分とか、あるいはバスが使えるのかとか、何かちょっとそういう話も一方ではあるのかなという感じが、個人的にはしました。 よろしいでしょうか。それでは、次の議題の今後のスケジュールについて、よろしくお願いいたします。
鈴木課長	はい。続きまして、資料3をご覧くださいませでしょうか。資料3、今後のスケジュールでございますが、一番上段、9月3日、本日になりますが、本日以降、9月下旬から11月下旬にかけて、区内13地域で、先ほどご説明しました地域意見交換会、ワークショップを進めてまいります。 ワークショップの中では、地域の方と、ご提示した3ルートについて、もうちょっとここを通ったほうがより地域の方に乗っていただけるんじゃないかとか、あるいは、運行時間帯や運行間隔ですとか、そうしたところについて、いろいろ意見をいただきながら、検討を進めていきたいというところでございます。 それから、次が10月頃でございますが、地域公共交通基本方針のパブリックコメント結果についてもお説明しましたが、こちらについて、庁内で決定を取りまして、基本方針という形で、10月頃に策定・公表を考えてございます。 また、12月頃に、第2回目の地域公共交通会議を予定してございます。バス事業者を年明けにプロポーザルという方法で選定してまいります。その選定するにあたって、バス事業者の方も区の支援や運行条件などが示されていないと提案できませんので、先ほどのワークショップでいろいろご意見をいただきながら、条件や評価基準など、先ほど黒丸でご説明しましたところに数字をしっかりと入れ、この12月の第2回地域公共交通会議でお諮りし、ご意見をいただきながら、3月末になりますが、運行事業者の選定を目指していきたいというところでございます。 そして令和3年度、こちら参考になりますが、5月頃に第3回目、こちらについては事業者が決まりましたこと、あるいは運行計画の素案を説明し、5月下旬から9月下旬にかけては、今度は選定された試行運行ルートの沿線の方々と意見交換、この中では大きくはバス停の位置等について意見交換等をさせていただくことになろうかと思います。

	それから、3年度の6月以降は、4回、5回目の交通会議を経まして、運行計画の作成、事業認可の取得、車両の確保、走行環境、バス停の整備など、こうしたところを行いながら、3年度の末には試行運行を開始していきたいと考えてございます。 今後のスケジュールについては、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。それでは今の今後のスケジュールについてのお話を踏まえまして、改めてご質問とご意見をお願いいたします。
鈴木(雄)委員	はい。
寺田会長	鈴木委員、お願いします。
鈴木(雄)委員	大崎第二の鈴木です。 今後のスケジュールで、この9月の下旬から13地域でのワークショップというのがすごく重要だと思うんですね。皆さんの意見を直接聞くものですので。それで、この予定を見ますと、事務局のほうで基本方針を作って公表して、12月の公共交通会議において、よろしいですか、はい分かりましたみたいな流れになっている。 行政・事務局の主体でもって方針が決められて、そして我々に、「これでようござんすね」「分かりました」ってことではなく、この地域の意見交換の生の声っていうのが一番大事なんですよ、こういうのは。そういう点では、この我々が今集まっているところでもって、直接意見でこういうのが出てきたよと、それでどうするのっていう意見交換をするような、そういう会議をこの間に持てないものでしょうかね。 それがあると、本当に多くの区民の方の意見を聞いた後、反映されているというふうになるんですけども。申し訳ないんですけど、今のこのスケジュールだけ見ると、どこかで決められちゃうっていうふうに感じます。地区の皆さんの意見を聞くことになりました、まとめてくれますか、こうなりましたっていうことではなくて、できるだけ反映できるようにしていただけたらというふうに思います。 それから、試行運行を実際に開始していくわけですけども、試行で運行するわけですから、1年間もずっとやっちゃった結果ということじゃなくて、もう少し試し方としても、私は数ルートがあってもいいのかなと。1ルートだけを、もうこれですよって1年間走らせて、では評価して結果が駄目だったらどうしようとか、このままでいきましょうというのではなくて、何かその試行運行の考え方に対しても地域の皆さんから意見が出てくるんだと思うので、ここら辺も検討する必要があるんじゃないかな。

	やないのかなという意見です。以上です。
鈴木課長	ありがとうございます。まず、本会議に昨年度から利用者の地域の代表という形でお入りいただいている方々には、本当に地域のいろんな声をいただいている中で参加いただいているというのは、本当にありがとうございます。 それで、ワークショップがある意味この地域の方の声をお聞きするために実施するところで考えてございます。昨年度に3回検討会を進めていく中で、その検討会開催ごとに13地域回らせていただき、検討会の内容についてご説明して、いろいろ意見をいただきながら本日を迎えているわけですが、ワークショップの結果をプロポーザルの条件とともに12月の会議体に諮る間に、そのワークショップの結果といいますか開催状況を、13地域あるいは各地区の町会の方々にどう説明していくかというところにつきましては、スケジュール的なこと、あと、そのやり方も含めて今いただいたご意見ということで検討しますが、まずはこの今お示ししているスケジュールで大枠は進めさせていただきたいというところでご理解いただければと思います。 それから、試行運行のルートについて、今、3ルートをお示ししているわけですが、このうち1ルートしかしませんよということではございません。これから、プロポーザルでバス事業者の方々に手を挙げていただいて、ご提案いただくんですが、ある事業者は3ルートともしっかりできますよという提案をいただいて、ほかの事業者からはこの3ルートのうち1ルートについてはしっかりやっていきたいという提案をいただく場合もあるでしょうし、どの事業者の提案が一番いいのか、提案内容を見てしっかり選定を行っていきたいというところでございます。 ですので、場合によっては3ルート、複数の事業者に入っていて、3ルートそれぞれやるという場合もございます。一方で、プロポーザルの中で、いくらこの3ルート全部やってくださいと言っても、事業者から、いやそれは無理ですねということになれば、なかなか難しいところもあります。なので、その提案いただくためのプロポーザル条件の整理というのはしっかり行っ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。
鈴木(雄)委員	ありがとうございました。一委員として、私はこの13の地域のワークショップにきちんと参加をして、もちろん希望する方のだけだとしても、参加して皆さんの意見をきちんと聞く、それが一つ反映できること

	になるだろうし、ワークショップはワークショップで、意見交換会をやって、それで基本方針が決まって、いいですねということではなく、せっかく委員に選ばれたので、追認するだけじゃなく、人の地域の意見をぜひ聞きたいと思っています。 それから、あとは、さっきの意見と違いますが、事業者の方々が、実際に運行していくのに、経済的にも何にも大変だと、そこら辺の声が事務局と事業者との間ではいろいろやられているんでしょうけれども、プレゼンしてもらいにしても、何してもらいにしても、実際に運行していただける事業者の声も区民としてはきちっと聞いておく必要があるし、要望も聞く必要があるし、そういった機会があれば、しなきゃいけないのかなと、そんなふうに思います。これは意見です。
寺田会長	はい。ありがとうございます。 13地域で行うワークショップというのは、例えば、1時間半ぐらいだとすると、その前半では、一応今回のお話とは別に、一般的にどういうことをお悩みなのかということ客観的に聞いていただく時間も含まれるんですかね。あるいは、説明会みたいな感じのものなんですか。
鈴木課長	ワークショップの進め方というのは、まさに検討中なんですけど、3ルートを提示して、13地域を回るわけですが、その地域センター管内によっては、この3ルートとも通っていない地域もございます。ただ、通っていないからといってその地域ではワークショップをやらないということではなくて、やはり、大井町まで出て、例えば大崎ルートを使っただけの場合もあるでしょうからご意見をいただくということを考えています。 それで、今、会長のほうからご指摘いただいた前半で、その地域ごとのその要望だとかお困り事を改めて時間帯を取ってお聞きするということは、今、考えてございません。基本的には、この3ルートをブラッシュアップして、運行時間帯や運行間隔などの条件についてご意見をいただく方法で、こちらから一方的に説明するというよりも、まさに、このルートを通ったほうがいいんじゃないかということを、いろいろ意見をいただくような、そうした形で会を進めたいなと考えてございます。 ただ、そうは言っても、一切発言はできませんよということではなくて、それは全体の流れの中でいろいろご意見をいただきたいなというところで考えてございます。
寺田会長	ほかにはございますでしょうか。副会長、何かございますか。

寺内副会長	ワークショップというのは大事なものだと思います。進め方は検討中という話でしたが、今日のこの資料をご説明いただくだけでも、多分小一時間かかってしまって、それで、さあ皆さんご意見をっていうようなことでやると、かなり時間がかかってしまう。丁寧にやればやるほど、大変なことになっていくんだろうなとは思いますが。ただ、この計画の前提を説明していただかないと、話はどうしても発散してしまうかなというようにも思いますので、具体的なこともしっかり伝えていただければと思います。 あともう1つは、今言ったように、非常に狭い場の中では「皆さんの意見を聞いた上で」ということが難しいようなところがあるかと思うんです。ワークショップの場だけで意見を集めるというだけではなくて、もし、周辺のご意見を集めるような仕組みというのを何か併せて考えられるといいのかなと。今日の会議には本当に町会・自治会の会長さんもたくさん集まっていらっしゃっていますので、ぜひ、会長さんにもご意見をいただいて進めていただくなど、いいワークショップになるように、より工夫をしていただければと思います。 すいません、あともう1つ、やっぱり新しいバスを試行運転して走らせ始めても、「あれどこ行くバスなんだ」とか、「何なんだ、使い方がよく分からない」、「乗り方が分かんない」、「どこ行くか分かんない」、「分からないので乗らない」というような感じで、大体皆さんが分かってきて乗り始めるまでには、多分半年ぐらいは何かとかかってしまう。実際にじわじわと利用客増えているようなことも、新しい公共交通の話であったと思います。 やはり、きちんと地域の方に知っていただいて、先ほどの乗換えのこととか、なかなかそういう高度な使い方というのは浸透していきませんので、例えばもしバスができたらどんな暮らし方ができるのかとか、どんなところへ行けるようになるのかとか、使い方の工夫を話し合ってみる、あるいは、このバスを知らない人たちにどうやって知らせるかといった周知の工夫など、今後の公共交通会議の課題にしてもそうだし、ぜひこうしてほしいとふうに、そういうようなこともちょくちょくアイデアをいただくのはよろしいのではないかと思います。ちょっと長くなりました。
寺田会長	ありがとうございます。 あと、事業者さんからのご提案の範囲とか、それが試行運行、本格運

	行へどうつながるのかみたいなことについて、次回でいいかもしれませんが、何かそろえていただく必要があるのかなというふうにも思いました。 それでは、議題は以上となりますけれども、改めて、全体を通して何かご意見・ご感想などございましたらお願いいたします。 特にございませんようでしたら、本日予定しておりました議題を終えました。このほか業務連絡や連絡事項がある方がいらっしゃいましたらお願いいたします。事務局もよろしいですか。 それでは、これをもちまして、第1回地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。 お忙しい中お集まりいただき、どうもありがとうございました。
--	--

— 了 —