

令和元年度第3回品川区地域交通検討会

令和2年3月17日

鈴木課長	皆様、おはようございます。定刻になりましたので、これより令和元年度第3回品川区地域交通検討会を開催したいと思います。 開会に先立ちまして事務局よりご連絡させていただきます。本日、新型コロナウイルス感染症への対応としまして、事務局のほうではマスクを着用して進めさせていただきます。委員におかれましても、適宜ご使用いただくようによろしくお願ひします。マスクが必要な方はお手を挙げていただければお持ちしますので、よろしくお願ひいたします。また、適宜換気のほうもさせていただきます。それから、次第のほうに10時から12時まで2時間ということでご案内してございますが、説明のほうもできるだけ簡潔に行わせていただいて、おおむね1時間を目途に会のほうを進めていきたいと思ひますのでよろしくお願ひします。 それでは、委員の皆様には、ご多忙のところ、本検討会にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。 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ひいたします。 まず、本日使用する資料について確認させていただきます。机上になりますが、座席表、委員名簿、品川区のガイドマップ、それから事前にお配りした資料としまして、資料1が品川区地域交通基本方針（素案）、資料2が品川区コミュニティバス導入計画（素案）、資料3が候補ルートと事業採算性の評価、資料4が今後の予定、以上の資料を配付させていただきます。よろしいでしょうか。 それではこれより、以降の進行について寺田委員長、よろしくお願ひいたします。
寺田委員長	それでは、これより令和元年度第3回地域交通検討会を開会いたします。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。限られた時間ですけども、有意義な議論にしたいと思ひます。 最初に、本日の傍聴についてですが。
鈴木課長	はい、委員長。
寺田委員長	事務局どうぞ。
鈴木課長	傍聴については事前に5名の方に申込みをいただいているんですけど、まだいらっしゃってないようですので、お見えになった段階でまたお声がけさせていただきます。

寺田委員長	では、傍聴については後でお伺いすることといたしまして、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たいと思います。 まず、協議事項の1つ目であります、品川区地域公共交通基本方針（素案）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、お手元の資料、A 4 縦、資料 1 でございます。説明は座ってさせていただきます。資料のほう、品川区公共交通基本方針（素案）になりますが、前回 1 2 月の検討会で骨子案としてお示しさせていただいた内容と大きくは変わってございません。今回、骨子案から変わったところを中心に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、2 ページ目をご覧ください。2 ページ目の上段に（1）としまして、「方針策定の背景」と記載がございます。 その最初の丸のところ、現在品川区内の公共交通網は発達しており、鉄道駅は延べ 4 0 駅、路線バスも 6 4 系統というところで、アスタリスクが書いてございますが、実は京浜急行バスさんがこれまで運行いただいております大井町駅から八潮に向かう系統が、今年度末をもって廃止になるというところでございまして、その辺を表現上反映してございます。 資料をおめくりいただきまして、5 ページをご覧ください。5 ページには、「コミュニティバスとは」、「デマンド交通とは」というところ、ページをおめくりいただきまして 6 ページには、「シェアサイクルとは」、「M a a S とは」という、それぞれコラムという形で説明の記載を入れてございます。 それから、資料をおめくりいただきまして、8 ページをご覧ください。ここは昨年の 8 月の第 1 回検討会において品川区の現状として、人口ですとか公共施設の分布状況ですとか、資料を使ってご説明しました内容になります。8 ページの上段に人口の推移を掲載してございますが、令和 2 年 1 月 1 日現在という形で、最新のものに差し替えてございます。 それから、9 ページの人口分布と、それから 1 0 ページの 6 5 歳以上の人口密度、あるいは 5 歳以下の人口密度についても時点修正を行い、更新してございます。 ページをおめくりいただいて、1 4 ページの道路ネットワーク、この辺りは、昨年の 8 月の第 1 回目でお示しした内容と変更はございません。 それから、1 7 ページには路線バスの状況を記載してございますが、先ほどご説明したとおり、3 月末をもって一部系統の廃止がござい

ので、廃止を反映した形で資料を更新してございます。

それでは、資料をおめくりいただきまして、２２ページと２３ページをご覧くださいませでしょうか。こちらは、駅から７００メートル、あるいは５００メートル、バス停から３００メートル、という図になりますが、先ほどの一部系統の廃止を反映した修正をしてございます。

それから、２４ページ以降も８月にお示ししてございますが、変わったところとしまして、２５ページの上段に、パーソントリップ調査結果を用いた分析について記載してございます。８月の段階では平成２０年までのデータをお示ししてございましたが、最新のものとして平成３０年のデータを入手することができましたので、それを反映してございます。文章のほうも、①の下にございますが、平成３０年では全年代でトリップ数が減少に転じ、要因として、インターネットや宅配システムの急激な普及などが考えられるといった記載にしております。

続いて、３８ページまでが品川区の現状ということで、アンケートですとか携帯電話の位置情報を用いた分析、こちらについては８月の段階から内容は変わってございませんので、今回、説明のほうは省略させていただきます。

４０ページからは、第３章地域公共交通の役割と今後の方針ということで、４０ページのほうには課題、それから４１ページのほうには目標、こちらのほうについても、前回と変更がございませんので、説明のほうは省略させていただきます。

４２ページと４３ページは、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、シェアサイクルのそれぞれの役割等について記載しておりますが、こちらのほうも記載の変更はございません。

駆け足で申し訳ございませんが、４６ページからは、第４章コミュニティバスの導入方針ということで、目標像を掲げてございます。目標像については、１つ修正点がございます。こちら、コミュニティバスの目標像を、目標像①、目標像②、目標像③と記載してございますが、前回、副委員長のほうから、目標像②と③の地域のつながりあるいはシティプロモーションというのは、どちらかという副次的な目標像ということになるのではないかというご意見を受け、４６ページの（２）の「コミュニティバスの目標像」のところで丸が２つ書かれてございますが、その２つ目、「このうち、目標像①は、コミュニティバスの導入の大前提ともいえる一番大きな目的となります。」という記載を追加することで、並

	列で目標像を並べるのではなくて、目標像①の「コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上」がやはり一番大きな目標だということを示してございます。 すいません、ただいま傍聴人の方が1名いらっしゃったようです。
寺田委員長	では、説明の途中ですが、本日の会議の傍聴を希望される方が来られております。品川区地域交通検討会設置要項第8条の規定により、検討会の会議は原則的に公開する。ただし、委員長が必要と認める場合は非公開とするとされております。本日の検討会を公開し、1名の傍聴者の許可をしたいと思いますが、ご意義はございますでしょうか。ありませんか。 (「はい」という声) それではそのようにさせていただき、事務局は傍聴者の入室をお願いいたします。 (傍聴者入室)
鈴木課長	まだ傍聴希望者全員はお見えになっておりませんので、お見えになられたら、事務局のほうで適宜ご案内させていただく形でもよろしいでしょうか。
寺田委員長	それではそのようにさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。
鈴木課長	はい、よろしくお願いします。 それでは、説明のほうを続けさせていただきます。 48ページではコミュニティバスを行う場合の3タイプの運営方式とそれぞれのメリット、デメリットを、前回同様示させていただいております。49ページの事業展開の進め方についても前回と同様のものがございます。 50ページと51ページにつきまして、50ページでは、どの地域を走らせることがより効果的かということ、ステップ1地域の評価において、地域センター管内ごとに評価していきますということを示しています。51ページのほうでは、地域の評価に続いて、候補のルートの設定、候補ルートの評価等、試行運行開始までのステップを記載してございます。表現はちょっと違いますが、中身は前回と同様でございます。ただ、51ページのステップ2の候補ルートの選定の視点のところ、視点7として、前はこれが入ってございましたが、だれに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使用者の

	利用を考慮するという視点も追加させていただいてございます。 最後、５２ページにつきましては、ＰＤＣＡのサイクルに基づいて事業評価、事業管理をしていくというところで、前回同様でございます。 基本方針の素案の説明につきましては、以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございました。 ご説明としては、新しい情報に更新していただいて、それから、一般的な情報を追加していただいたところ、それから、コミュニティバスの目標像について、そのめりはりを反映していただいたところなどの修正ということでございましたが、ただいまの品川区地域公共交通基本方針素案について、ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。 前回の指摘が反映されていないということもあろうかと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。 私が発言するのも変ですけども、前回ご指摘があったと思うんですが、４８ページの表がありますけれども、一番左側の民間委託方式というのが過疎地域で行われるやつなので恐らく本件と全く関係がないということで、だから、真ん中と右側についてなんですけど、これ、ただ、制度の違いが書いてあるだけになっていて、実際にはいろいろスキームを考えてこの中間のやつを練ってかなくてはいけないような形になるのかなと思います。なので、運行事業者の選定のところまで話が進んだら、もう少し整理しておく必要があるかなという感じは持ったんですけども、そういうご発言が前回もあったかなということで記憶してるんですが。
鈴木課長	まず、地域公共交通の基本方針の中のコミュニティバスの導入方針ということで、ここでは、大きく分けて３タイプを示させていただいております。この後ご説明します導入計画では、区として、このうちどのタイプを考えていくかということをお示しさせていただくこととしてございます。
寺田委員長	ありがとうございます。 よろしゅうございますでしょうか。 では、ちょっと戻って質問や意見もいただけますので、先へ進めさせていただきます。 続きまして、協議事項の２つ目であります、品川区コミュニティバス導入計画（素案）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	引き続き導入計画になります。資料２になります。 こちらについても昨年の１２月に骨子としてご説明をしまして、その

	際の資料と同じ箇所については、説明のほうは割愛させていただきます。 資料をおめくりいただきまして、2 ページ、3 ページでございます。こちらは前回お示ししたとおりでございます。先ほどの基本方針の中にもあります、ステップを踏んでの検討を進めていくところになります。 それから、3 ページのほうにはアンケートのデータなど本計画で使用するデータについてというところ。4 ページについては、先ほどお示したものと同じでございます。 ページをおめくりいただきまして、6 ページ、7 ページ。12月の会において、11の指標をもってより効果的な地域の浮かび上がらせるための検討を行いました、その資料と同じものでございます。 9 ページのほうには重みづけなど、5段階のランクづけを記載してございます。それから、10ページ以降では、11の指標による評価、これも前回お示ししたものと同様でございますが、11ページの図7にバス停別の運行本数というところがございますが、こちらについては先ほどご説明した、今年度末をもって一部系統が廃止されるものを反映した形になってございます。 ページを進んでいただいて、最後、取りまとめとして、21ページに、地域の評価結果というところを記載してございます。これも昨年12月にお示ししましたが、先ほどの人口の最新のデータ、それから、今年度末をもって一部系統が廃止されるところを反映した形で載せてございます。12月のときと、赤色の3地域、黄色の地域、緑色の地域、それぞれ多少の点数の上下はございますが、赤色、黄色、緑色のランク、色分けされた地域は、結果としては変わってございません。 それから、22ページをご覧ください。ここからが前回お示ししていない内容になってきてございます。22ページ、先ほどの赤の地点になりますが、上段のほうに候補ルート名として、順に大崎ルート、大井ルート、荏原ルートとするというところ、導入効果が高いと思われる地域を中心にこれからルートをお示しする形になります。ルートをお示するに当たっての視点としまして、1から7までの視点を記載してございます。 視点1としては、「既存バス路線」。競合に注意するということで、ただ、丸の3つ目に、ルートの重複を回避できないときは、停留所の設置位置により配慮するというところを記載してございます。 視点2のほうは、鉄道・路線バスのサービス勢力圏外のエリアを通過
--	---

	するということで、丸の２つ目、視点５の「道路の状況」により、勢力圏域外エリアの中を通過することができない場合はなるべく近くを通るよう配慮するという記載をしてございます。 視点３、「主要施設や他交通サービスとの接続性」というところで、丸の２つ目、鉄道駅以外でも路線バスとの乗り継ぎによる利便性の向上を図るため、路線バスの停留所を経由または付近を通るルートを設定する。 視点５としまして、「道路の状況」。車道幅員や時間制限駐車区域の状況。また、これも前回ご意見をいただきましたが、商店街の車の通行の禁止ですとか、そうしたところも考慮するというところでございます。 それから、視点６がバス停の位置。 それから、視点７として、先ほどもご説明しましたが、前回、視点７はございませんでしたが、やはり、より細い道を走らせようとしますと、より小さい車でないと走らせることができないということになります。前提としては、バリアフリーの対応のバスを走らせる、車両を走らせるというところを視点７で記載してございます。 ２３ページのほうに、（２）から（４）として、それぞれの候補ルートについて、また、２－３として、設定した候補ルートの評価というところで、これらは後ほど資料３を使って説明させていただきます。 それから、２６ページになります。２６ページのほうに運営方式というところでございますが、区としましては、真ん中の方式を赤で囲ってございますが、運行主体としては民間事業者に運行していただいて、区のほうはそれを支援するという形、行政支援方式というところを考えてございます。 それから、２７ページでございますが、事業の選定方針というところで、来年度以降にプロポーサルをもって事業者を選定していくこととなりますが、（３）の事業者提案に対する条件のところで、プロポーサルに参加していただくためには、区のほうでコミュバスについて一定の条件をお示ししますと、事業者の方が提案をできないということでございますので、今回は草案という形でお示ししてございます。 運行条件（草案）ということで、①運行ルート、「本計画で示したすべての候補ルートについて運行収支等の試算を行い、その結果を示すとともに、運行可能なルートを提案すること」と、こうした条件を今、考えてございます。 それからその下、「候補ルートの趣旨を逸脱しない範囲で、異なるルー
--	---

	トの提案を認めるものとする」と。今後、これから３ルートについてご説明しますが、趣旨を逸脱しない範囲でルートの提案もすることができるとしてございます。 それから、②運行日でございます。運行日の設定につきましては、「区民にとって日常的な利用を想定し、適切な運行日を提案すること」というものでございます。 それから、③運行時間帯。今、黒丸になってございますが、運行時間帯は原則として、来年度以降のプロポーサルまでには区のほうでこの検討会のほうにもお示しして、何時から何時までというところをお示ししたいと思います。こちらの時間帯についても、プロポーサルの提案については、「ただし、」と書いてございますが、「合理的な理由があれば、朝と夜の時間帯を短縮する提案を妨げない」、こういう記載をしてございます。 それから、④運行間隔。こちらについても今回は黒でお示ししてございますが、１時間当たり何本以上というところでお示しすることになってございます。 それから、⑤バス停の間隔。バス停の間隔は何メートル以内という示し方ですが、こちらについても「ただし、」として、合理的やむを得ない理由があれば、何メートルを超える間隔を認めるものとするとしてございます。 それから、⑥運賃でございます。運賃は、１００円、１５０円、２２０円の３つの運賃において収支の試算を行い、その結果を示すとともに最終的に１つの運賃を提案することということで整理してございます。 それから、ページをおめくりいただきまして、２８ページ、⑦運行車両でございますが、車両は小型バス、例として日野自動車のポンチョと書かせていただきましたが、バリアフリー対応の小型のバスを想定してございます。 それから、⑧試行運行期間でございますが、今回はまだ何年間と記載してございませんが、こちらについても、プロポで事業者を募集するにあたり、試行期間を何年間として、試行運行開始後の翌年から何か年経過した際には継続・見直し・廃止・本格運用への移行などの判断を行うというところで募集の条件を決めてまいりたいと思います。 それから、区のほうの主な支援内容としましては、運行車両の購入に関する支援。それから、走行環境やバス停の整備に関する支援。それか
--	--

ら、運行自体への支援。関係機関との調整に関する支援。それから、区としてコミュニティバスを広報する、広報活動に対する支援というものでございます。

その他の提案事項としましては、①と②のとおり、地域公共交通の目標を踏まえた取組みと、コミュニティバスの目標像を具体的に踏まえた取組みを提案していただく。

それから、③その他としまして、バリアフリー対応、ＩＣカードやシルバーパス利用の可否、乗り継ぎ券の発行の有無などについても積極的に提案を促していく形に考えてございます。

それから、ノウハウを生かした取組みや、車両やバス停の命名方法や、バス停の地先交渉の方法などについても提案をいただくことを考えてございます。

それから、２９ページにつきましては、運行に向けた準備としまして、こちら大きくは前回お示しした内容と変わってございません。（１）運行計画の作成、（２）関係機関との調整・協議等、（３）運行車両の確保と走行環境の整備、（４）利用促進施策の実施というところを書かせていただいております。

駆け足で申し訳ございませんが、３２ページをご覧ください。

３２ページは、試行運行開始後の事業管理ということで、（１）では、ＰＤＣＡサイクル、それから、（２）では事業の体制と役割分担を示しています。運行開始後は、品川区地域公共交通会議の中で、適宜、中身のチェックを行っていくという形で考えてございます。

それから、３３ページのところに、事業評価の方法という形で書かせていただいておりますが、コミュニティバス、当初は試行運行を考えてございますが、試行運行の状況を見ながら、どうなったら本格導入、どうなったら見直し、どうなったら廃止ということを、試行運行を実施しながら考えましょうということではなく、試行運行前に、しっかりこの導入計画の中で評価指標を定めて、試行運行を開始していきたいというものでございます。

それで、（１）の評価指標の設定。こちらのほうも今、草案という形で書かせていただいておりますが、２つ目の丸、まず、利便性向上を評価するために、評価指標Ⅰとしまして、「利便性向上度」、それから評価指標Ⅱとしまして、「利用者数」を設定することを考えてございます。

評価指標Ⅰの「利便性の向上度」につきましては、コミュニティバス

	利用者を対象としたアンケートの調査を実施し、地域における利便性向上が図られている旨の回答の割合によって数値化したもの。一定程度パーセンテージを設定しまして、アンケートの結果、利便性について、「便利になった」と「やや便利になった」、そうした割合をもって利便性の向上を把握していきたいというものです。 それから、評価指標Ⅱについては、これは1日当たりの乗車人員数としまして、沿線の想定する人口の割合からの乗車人員数を考えてございます。 それから、一番最後の丸になりますが、評価指標Ⅲとしましては、公益性や経済性のバランス等に考慮した事業評価を行うため、ほかの自治体でも多く採用されておりますが、年間の運行経費に対する収入の割合、「収支率」を設定していく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、34ページのほうに、そちらを取りまとめたものを書いてございます。真ん中に黄色で3つの四角がございしますが、まず評価指標Ⅰとしまして、「利便性の向上」。アンケートを実施しまして、便利になったというお答えをいただいた割合、これも今、青丸になってますが、何%以上の方がお答えいただければ、その評価指標についてはクリアをしたという考えを示してございます。 それから、評価指標Ⅱについては、「利用者数」でございますので、沿線人口の何%以上の方がご利用いただければこちらの評価指標についてもクリアをしたものとするとしてございます。 それから、評価指標Ⅲについては、年間の運行経費に対する、バスの運賃などの収入の割合。これは、1以上になれば利益が出るということで、目標とすれば黒字になる、利益が出るというところでございますが、設定としては、ここを8割にするのか7割にするのか、これから、次回以降お示しすることになりますが、この「収支率」をもって評価をしていくというものでございます。 それから、35ページのほうに、試行運行開始後からのフローを示してございます。 まず、一番上の青色で着色した範囲でございますが、これは、例えば、試行運行期間を2年間と定めた場合に、1～2年目となります。先ほどの3つの指標で取組みの状況を把握しますが、1年目でこの3つを評価した場合に、基準を満たない指標がある場合は改善に向けた検討を行う。3つとも1年目にクリアをしていけば、維持・向上に向けた検討を行う
--	--

	というところです。 繰り返しになりますが、試行運行を例えば2年間行った場合に、この黄色で着色した範囲のフローになり、3年目に最終的な評価を行うわけですが、先ほどの3つの指標について、全ての指標をクリアすれば、本格導入、本格運行へ移行していく。例えば3つのうちのどれか1つが満たさないケースがある場合は、ここでは、運行の中止、廃止という形で書かせていただいております。 それから、一番下の緑色で着色した範囲でございますが、本格導入以降も随時、指標をもって改善運行、維持・向上の流れを確認していきます。それから、本格導入したからそのままずっと運行しますよということではなくて、一番右下に書いてございますが、これも黒丸にしてございますが、何年連続で2つの指標が基準を満たさない場合は、それをもって廃止を考えていくという形に現在ではしております。 駆け足でございますが、導入計画の素案の説明は以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございます。 それでは、ただいまの資料2、品川区コミュニティバス導入計画（素案）について、ご質問、ご意見、ご感想をお願いいたします。
丹治委員	委員長。
寺田委員長	はい、丹治委員、お願いします。
丹治委員	丹治でございます。1つ教えてください。 28ページのその他の一番下ですけれども、車両やバス停の命名方法ということで、この車両について、これから命名するんでしょうけど、例えば愛称も含めて“何とかバス”とかっていうのも、事業者さんから提案をいただくということなんでしょうか。
鈴木課長	車両の名称につきましては、基本的には、プロポーサルの中では命名方法を提案していただくことになります。また、場合によっては、バス停にも名前をつけていくことになると思いますので、バス停名の付け方ですとか、そうしたところも事業者のほうに提案をいただくという形で考えてございます。
丹治委員	バス停についてはまだルートが決まっていないので、そういう形でもいいかと思いますが、バスの愛称みたいなものは前もって決めておいて、それを区民に、今度こういうバスを走らすよって周知しておいたほうが、PRというか、周知はできるのかなというふうに思いましたけど、そのあたりはいかがでしょう。

鈴木課長	ありがとうございます。地域を走るバスになりますので、早めに愛称をつけて知っていただいて、より多くの方に愛して乗っていただくという形で考えてございます。事業者のほうに命名方法の提案をいただくんですが、1つには、区民の方から愛称を含めたバスの名前を応募していただくような形も方法としてはあろうかというふうに考えてございます。いずれにせよ、事業者を決めてから名称を募集するのか、ほかの命名方法にするのか、決めて、早めにお知らせをしながらコミュニティバス事業を進めていきたいというふうに考えてございます。
丹治委員	ありがとうございます。
寺田委員長	よろしいでしょうか。
丹治委員	はい。
長谷川委員	委員長。
寺田委員長	はい、長谷川委員、お願いします。
長谷川委員	長谷川でございます。質問なんですけど、27ページの運賃のところ、100円、150円、220円の3つの運賃と書いてありますけど、この設定の根拠を教えてくださいと思います。 それから、もう1つは、35ページの利便性向上度とかいろいろありますが、頭の中には何%以上ならいいんじゃないかという、おおむねの数字があると思うんですけども、その辺を発表できる範囲で教えてくださいと思います。以上です。
鈴木課長	ご質問の1つ目の運賃ですが、220円というのは、基本的には今、民間のバスの運賃相当というところでございます。100円のほうは、23区、19区ほど今、コミュバスを走らせてますが、100円で運行している自治体もあるというところで、100円の設定をしてございます。150円につきましては、その中間の金額の設定というところでございます。 それから、35ページの3つの指標の%のことでございますが、指標Ⅲの「収支率」につきましては、34ページの上段の丸の4つ目の3行目ぐらいに、ほかの自治体ですと運行継続基準として、40%から50%の設定を行っている自治体さんが見られるというところです。ただ、品川区として、これを参考にするのか、やはりそこはしっかり、多くの方に乗っていただくのを前提に、もうちょっと高めに設定するというのはこれからしっかり検討していきたいというところでございます。 評価指標のⅠとⅡにつきましては、具体的な数値をこれからしっかり

	検討していきたいというところでございます。
寺田委員長	ありがとうございます。よろしゅうございますか。
長谷川委員	これ、指標のⅠとⅡも気になりませんか。
寺田委員長	ちょっと私がしゃべるのあれですけど、普通に考えると、27ページ一番下の3つの運賃について収支の試算を行い、それで、じゃあ200円がいいとかって提案をするというのはおかしくて、だったら、一番いいと思う運賃で試算を出していただくのが普通かなと思いますけども。あるいは上限をつけるなら、220円より上じゃ駄目なら220円以下とかいう条件を設定してもいいのかもしれない。 基本方針の第1章のコミュニティバスのコラムに、武蔵野市のムーバスのことについて書いてあって、何も言わなかったですけど、ただ、ムーバスが最初のコミュニティバスかというところというわけでもなくて、いろいろあって、ムーバスの1か月ちょっと前に京浜急行バスさんですよ、ポニー号で鎌倉山のところで通常運賃の30円増しで同じ車で運行したのは。ただ市長さんがコミュニティバスと呼ばなかっただけで。
鈴木課長	デマンドでしたっけ。
寺田委員長	そう。しかも市長さんの指示も似たような感じでやられて、そういうケースもあるので、なんか運賃設定はこの3つに限定しなくていいかなって感じは個人的には持ちましたけども。 30円増しぐらいで、収支率が改善して維持できるんなら、場合によっては地元の方も廃止されるよりは250円で維持してほしいということだってなくはないと思いますので。あんまり高すぎると難しいと思うので、それぐらいが限度だと思いますけれども。 すいません、余計なことを言い過ぎたかもしれません。 ほかにご意見などはございますか。 副委員長、何かあればお願いします。
寺内副委員長	確かに150円というのは何だろうというのはありますよね。 あと、一応評価指標を定めていただいて、評価基準を設定するという草案が33ページ、34ページ、35ページのこのあたりなんですけれども、確かに私も大目標として、交通利便性の向上がありますねということで意見を出したんですけども、評価の基準として設けたものだけではなく、この事業評価フローの中に入ってこないけれども、コミュニティバスの目標像②や③の部分ですかね、新しい交流を生み出しているんだとか、そういったようなところも併せて調査していただくとよいのか

	なと思います。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	ありがとうございます。 委員長のほうからも、プロポの提案にあたっての運賃の条件設定の仕方についてアドバイスいただきました。ご指摘のことを踏まえると、たしかに提案いただく事業者から、この運賃で当事業者としてはやりたいというところをしっかりと示していただくというのも大事なのかなと感じますので、そこは検討させていただきたいと思います。 それから、副委員長のほうからいただきましたご意見につきましては、基本的には試行運行といえども、しっかりと試行運行前にどうなったかどうか、というところを定めて開始したいなというところ、また、ご指摘いただいた目標像②と③の地域のつながりですとかシティプロモーション、これはできるだけ評価をするときには定量的なものをもって行いたいなという思いはあるので、これからしっかりと考えて組み入れていきたいと思います。ありがとうございます。
寺田委員長	よろしいでしょうか。 今の話に付け加えると、1つ前に申し上げた話と関係しますが、収支率が少し低めるときとかは、26ページのまさに真ん中の赤枠で囲ったやつになって、さらに低くなると右側のほうに近づく。だから、補助金の割合が多くなるときには、このPDCAの中に事業者交代というか、更新の話とかが入ってくるので、収支率だけでなく接客の仕方とか何かそういうことも評価していくのかなと、台東区さんなんかは、委託先を変えられたケースもあるわけですから、その辺のことも関係してくるのかなと思いました。 ほかにご意見などはありますか。よろしいですか。
長谷川委員	もう1回いいですか。
寺田委員長	はい、お願いします。
長谷川委員	先ほどの評価基準の設定のところなんですけども、やはりコミュニティバスを導入する1番の目的は、やっぱり区民の利便性の向上度だと思うんですね。ですから、評価指標3つを並列に置くんじゃなくて、その辺の薄い・厚いについてメリハリをつける必要があると思うんですけども、その辺のお考え、何かありましたらお聞かせ願いたいんですけども。
鈴木課長	今のところ、どれか1つをとということではなくて3つ全ての評価指標を使う形で考えてございますが、そのメリハリについては、例えば、先ほどのパーセンテージの中で、アンケート結果、乗車人員数、それか

	ら収支率については、そのパーセンテージの割合でどれに一番重きをつけるか、考えていきたいというふうに考えてございます。
寺田委員長	メリハリというか、重点は置いて評価するということですね。 よろしいでしょうか。 それでは、戻って質問や意見をいただく可能性もありますが、次は資料3ですね。候補ルート（大崎・大井・荏原）と事業採算性の評価について、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、A3横の資料3でございます。 ページをおめくりいただきまして、昨年の12月に導入効果の高い地域を点数化により評価をして、赤く表示した3つの地域について、今回、候補ルートを示してございます。 まず、候補ルート①の大崎ルートでございますが、非常に図面が小さいものですので、お手元に品川区のガイドマップを机上に配付してございますが、ガイドマップのほうにもこの3ルート、色をつけてお示ししておりますので併せてご覧いただければと思います。 1ページ目の大崎ルートでございますが、ルートを青色の線で示してございます。大井町駅から出発しまして、どんたく通りを出て、品川区役所の横を通過して、大崎のほうに向かいます。大崎駅のところ、再開発のところですが、ぐるっと一周をしまして、百反通りを上がって行って、そこから五反田方面に向かう。パースの図をつけさせていただいておりますが、ちょうど五反田のゆうぼうとの跡地に、非常に集客力のある施設が今後計画されるということもありまして、この付近でぐるっと一周しまして、また大崎、大井町へ戻るというルートでございます。 図面の中、ルートの下の辺りに、例えば大崎中学校や戸越銀座商店街、それから文庫の森等もございます。検討の段階では、百反通りを上って行って第二京浜のところで左に入って行って、文庫の森ですとかそうしたところを巡回して大井町に戻るというルートも検討しました。 図中にいろいろと数字が書いてございますが、右上のほうに、小型バスの通行が可能なルートというところに凡例を示してございます。また、赤線は歩道がある道路でございます。黒の実線は、歩道なしで白線がある道路、これは、一段上がった歩道ではなく、よく道路に白線を引いて歩行者用のスペースを示しているところがございますが、それが黒の実線。黒の点線は、歩道なしで白線もなしというものでございます。 バスを走らせる場合、車両制限令というのがございまして、凡例の下

に、車両制限令による運行ルートに必要な車道幅員を書いています。小型バス、中型バス、大型バスということで、今回、この小型バスを区としては想定しています。それで、車道幅員として一方通行の場合と、そうでない上記以外というのが一般的な相互通行になるんですが、小型バスをコミュニティバスとして走らせる場合、相互通行の場合は4.66メートル以上の幅員が必要だということです。そうしたところで、非常に小さい文字ですが、この図面の中にいろいろ数字が書いてございまして、括弧の前に出ている数字で4.66以上がないところは、基本的に、警視庁の本部のほうにご相談に行ってください確認させていただいておりますが、なかなか車両制限令に適合しないとまず難しいですねといったアドバイスをいただいているところでございます。

ページをおめくりいただきまして、候補ルート②大井ルートでございます。大井ルートにつきましても、青色の線が今、案としてお示しするものでございます。左上のほうに西大井駅がございまして、西大井駅から滝王子通りを通りまして、池上通りを大田区のほうに下りてきまして、それから歴史館の横を曲がってガード下のほうをくぐりまして、水神公園の横をずっと通って大森駅まで来て、巡回して戻っていくというようなルートを候補ルート案としてお示ししてございます。

こちらの図も道路の状況について数字を交えて示してございますが、西大井駅を出発して、左側、例えば伊藤小学校とかの記載がございまして、この中を通るルートについても検討したんですが、このスクールゾーンですとか、あるいは商店街の歩行者専用、先ほどの車両制限令等々から、なかなかこの中をバリアフリーに対応したバスを走らせることは難しいということで、西大井駅からこの中を通らずに滝王子を通って大森駅からまた戻ってくるというところをルート案としてお示ししてございます。

それから、ページをおめくりいただきまして、3ページでございますが、3つ目の候補ルートである、荏原ルートでございます。荏原ルートにつきましましては、武蔵小山駅から26号線、都道になりますが、通って、平塚橋交差点のところ、スクエア荏原のところを中原街道に入り、ずっと下りてきまして、旗の台の駅の近くまで行って、立会道路のほうに入っていく、西小山駅に寄って、最後は八幡通りを通って武蔵小山駅に戻ってくるという巡回ルートで考えているものでございます。

最後になりますが、4ページ目でございます。4ページ目は、一定の

	条件を設定しまして、３ルートについての採算性について評価をしてございます。 設定としまして、運行日は毎日、朝の７時から夜の９時まで。運行間隔は２０分間隔。バス停間隔は３００メートル。運行車両は小型バスというところです。（２）のところでは初期経費、３ルートそれぞれについて、路線延長、車両の購入費を算出しまして、これも概算になりますが、バス停の整備の算出も行いまして、それぞれのルートの初期費用は、記載の金額がかかるという見込みを評価してございます。 それから、（３）は運行収支でございますが、まず①では運賃収入になります。３ルートそれぞれについて、沿線の人口を想定しまして、先ほどの１００円、１５０円、２２０円の３つのパターンについて、年間の運賃収入を算出してございます。１日当たりの利用率、これは、沿線人口に利用率を掛けると１日当たりの乗車人員になるのですが、１日当たりの利用率は、国のほうが示しているものではなく、やはり地域ごと、ルートごと、それから、当然ながら運賃の設定が変われば利用する方の利用率も変わってくるというところで、他区の事例なども参考にしながら、設定してございます。 ②では今度は運行経費、走らせるのにかかる経費について記載してございます。１日当たりの便数、それから、１キロメートル当たりの運行経費、こちらの運行経費については国土交通省のほうが出しているものの数字を使わせていただいておりますが、そうしたものを掛け合わせていくと年間の運行経費が出ます。この①から②を引きますと③の運行収支ということになりますが、３ルートそれぞれの運賃について記載してございます。 大崎ルートですと、運賃１００円の場合は約５，２００万円の赤字というところでございます。運賃が２２０円に上がりますと約２，７００万円というところ。それから、荏原ルートについては、２２０円の場合は５７０万円というところで、試算でございます。この辺は実際の運賃の設定の仕方、あるいは利用の状況によって変わってくるというものでございまして、ある程度条件を設定して今回評価をしてみたというものでございます。 説明のほうは以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございます。それでは、今の資料３、候補ルート（大崎・大井・荏原）と事業採算性の評価について、質問、ご意見、ご感想をお

	願いいたします。
丹治委員	すみません。
寺田委員長	はい、丹治委員、お願いします。
丹治委員	丹治です。大崎ルートですけれども、大井町駅の西口が一応、スタート、ゴールのようですけれども、今、大井町の駅は東口と西口が分断されている状況ですので、できたらこのルート、東口も経由して、西口と東口をどうにかつなげていただけたらと思いますけど、いかがでしょう。
鈴木課長	ただいまいただいたご意見は、例えば八潮のほうからのバスは大井町駅の東側が終点になっているというところで、大崎ルートのスタートとなる大井町駅のバス停も東側にあったほうが、いろいろな接続性を考えるとより有効ではないかというものでございます。 より効率的・効果的にバスを運行するにあたって、駅の東側のバス停の状況なども勘案して、しっかり検討していきたいと思いますが、今のところ、西側からスタートする形でルートの図をお示ししてございます。 これは、今回3ルートをお示ししてございますが、今回の検討会の中でルートを決めていただくというものではございませんので、事業者からの提案を受けながら、あるいは、年度が変わりますと、この3ルート案について、地域に入らせていただいて、いろいろご意見をいただきながら検討を進めたいと考えておりますので、今いただいたご意見も頭の中に入れながら進めていきたいと思っています。
丹治委員	はい、よろしく願いいたします。
寺田委員長	今回のルートは、事業者の方が提案していただくベースとして、参考例が示されているという、そういう理解でいいでしょうかね。
鈴木課長	はい、そうです。ベースということで考えております。
寺田委員長	ほか、ございますでしょうか。 では、1つだけ。今、道路について幅員だけをチェックされている状態だと思うんですけども、実際に走れるか走れないかという判断は、それだけで決まるわけでもないですし、あるいは、交通規制のほうも、どうしてもというときに変えていただく、難しいとは思いますが、そういうことをしている例はたくさんあると思うんですが、その点についてはいかがですか。
鈴木課長	いろいろ私どものほうでも他区の事例なども調べますと、スクールゾーンですとかあるいは商店街ですとか、いろいろ考えなきゃいけないところはありますけれども、この車両制限令で全て規制されて走っていな

	いかというと、ほかの自治体ではそうでなくて走っているところは多くございます。警視庁の本部のご担当の方からアドバイスとして、車両制限令が基本として守っていただきたいということでしたので、今回はそれをベースにお示ししているということでございます。 今後地域の方のお声を聞く中で、「いや、ここはどうなの」っていうところや、この3ルートのここからちょっとこちらを通るルートみたいなところは、区としてもその地域のお声を聞きながら、場合によっては警察、あるいは道路管理者のほうにも相談をしながら進めていきたいと思っています。
寺田委員長	少し狭く考えすぎているというか、時間帯で規制されているケースはそれ以外の時間走れるし、それでルートを変えているケースというのはたくさんありますので。
鈴木課長	そうですね。
寺田委員長	コミュニティバス第1号だとおっしゃったムーバスもそういうことをやっているわけですから、その辺はもう少しなんかうまくやれるのかなという感じは持ちましたけれども。
寺田委員長	ほかはよろしゅうございますか。全体を通して。
寺内副委員長	バス停を費用なんかも想定していたりしますけれども、実際には交差点や踏切の話とか、いろいろなところで具体的に道路のほうにも少し手を入れるというようなことも可能性としてはあるかと思いますので、そういうところも積極的に考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	はい。今回はまず基本的なルート案ということでお示ししましたけれども、今アドバイスをいただいたように、場合によっては道路自体の現状を、一部拡幅したりして整備することで運行ルートとして考えられる場合もありますので、そこはできるだけ地域の声を聞きながら柔軟に関係機関と協議をしていきたいと思っています。
寺田委員長	区道でしたら特に調整が必要なのは内部だけなので、よろしくお願いいたします。
寺田委員長	よろしいでしょうか。 最後のルート図については、皆さんびっくりされている感じだと思うんですけど、これは、参考例というか、フィージビリティというか、事業化の可能性を数字とともに参考として示されたという理解でよろしいでしょうか。

鈴木課長	はい。
寺田委員長	それでは、本日予定しておりました議題は終わりましたけども、連絡事項のある方がいらっしゃいましたらお願いいたします。
鈴木課長	よろしいでしょうか。
寺田委員長	では、事務局よりどうぞ。
鈴木課長	最後に、資料４でございますが、今後の予定でございます。１番目に全体スケジュール、２番に令和２年度のスケジュールという形でお示ししてございますが、まず２番目の令和２年度、来年度のスケジュールからご説明させていただきます。 来年度は、新型コロナウイルス感染症の関係もございまして、このスケジュールがずれ込む可能性もございまして、３回ほど会議を開催する考えでございます。来年度は法定会議のほうに移行する形になり、地域公共交通会議ということで、第１回目は６月頃を考えてございます。議題としましては、会議体の設置ということ、また、基本方針について今回素案という形でお示ししましたが、パブリック・コメントを年度明け早々に行い、基本方針案としてお示しするということと、それから、今回はいろいろ黒丸でご説明しましたが、導入計画についてもプロポーザルの条件などを素案という形でお示してまいります。 それから、８月頃には第２回目の交通会議としまして、導入計画の案について、プロポーザルの条件についてももう少しご意見をいただきながらブラッシュアップしたものをお示していくということで考えてございます。それから、令和３年の２月頃は第３回目ということで、運行事業者の決定のご報告と、運行計画の素案についてご報告させていただくという予定になってございます。 それから、全体スケジュールとしましては、黄色の囲いで示しております、令和３年度以降でございますが、上半期について、車両を確保しながら、あるいはバス停の整備、あるいは周知・広報を行いながら、令和３年度の後半には許認可を取得し、試行運行を開始していきたいという予定になってございます。 以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございます。 それではこれで閉会ということで、傍聴人の方の退室をお願いいたします。 (傍聴者退室)

	傍聴さんがいらっしゃるこの段階で、特にご発言がなければ、これで令和元年度第3回地域交通検討会を閉会したいと思います、よろしいでしょうか。 皆さん、どうもお忙しい中ありがとうございました。
--	---

— 了 —