

令和元年度第2回品川区地域交通検討会

令和元年12月13日

鈴木課長	<p>皆様、おはようございます。まだお見えになられていない方もいらっしゃるようですが、定刻になりましたので、これから令和元年度第2回品川区地域交通検討会を開催したいと思います。</p> <p>委員の皆様には、ご多忙のところ、また冷え込みが大変厳しい中、本検討会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。</p> <p>まず冒頭、本日の資料について確認をさせていただきます。事前に送付させていただいておりますが、資料1が品川区地域交通基本方針（骨子案）、A3横の資料です。資料2が、品川区コミュニティバス導入計画（骨子案）、こちらもA3横の資料になります。また、机上には、第1回目の検討会の資料を参考資料として置かせていただいております。</p> <p>お手元がない方がいらっしゃいましたら、事務局までお声がけいただけますでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、以降の進行を寺田委員長、よろしく願いいたします。</p>
寺田委員長	<p>それでは、これより令和元年度第2回品川区地域交通検討会を開会いたします。年末のお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>初めに、本日の傍聴についてですが、5名の傍聴を希望される方がおられます。品川区地域交通検討会設置要綱第8条の規定により、検討会の会議は原則として公開する。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、5名の傍聴者を許可したいと思います。ご異議ありませんでしょうか。</p> <p>（「異議なし」の声あり）</p> <p>それでは、そのように決定させていただき、事務局は傍聴者の入室をお願いいたします。</p> <p>（傍聴者入室）</p> <p>まだご着席前のようなのですが、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。</p> <p>まず、協議事項の1つ目であり品川区地域公共交通基本方針（骨子案）について、事務局からご説明をお願いいたします。</p> <p>なお、この章の内容が広範にわたりますので、適宜質疑の時間を設けたいと考えております。また、全体を通しての質疑の時間も設けたいと思いますのでよろしく願いいたします。</p>

鈴木課長

それでは、私のほうから説明させていただきます。本日、基本方針の骨子案と、その後、コミュニティバス導入計画の骨子案、この2つについて、ご説明させていただきます。

まずはじめに、資料1の地域公共交通基本方針（骨子案）の全体を説明させていただきます。着座にて説明させていただきます。

表紙を1枚おめくりいただきまして、1ページ目をご覧ください。品川区地域公共交通基本方針の概要ということで、第1章でございます。左上に背景・目的でございますが、前回、1回目のときもお示しした内容とかぶるところがございますが、区内の公共交通網は非常に利便性が高い状態にあるといったことを記載しております。

丸の2つ目ですが、平成30年の区の世論調査でも、約9割の方が、区に住み続けたいと回答していただき、約8割の方が、交通の利便性が良いことを理由に挙げていただいております。これが区の持つ魅力の大きな一つになっていると考えております。

ただ、その一方でバス停から距離がある地域もあるというところで、区の魅力を維持・継続するためにも、区内の交通利便性のさらなる向上を目指す必要があるというところでもございます。

一番最後の丸でございますが、コミュニティバス導入にあたり、区における地域公共交通の各交通サービスが担う役割、これは後ほどご説明しますが、こうしたことも示す必要があるというところでもございます。

(2)の「方針の目的」でございますが、本方針は、各交通サービスが担う役割と、交通サービスの今後の取り組みの方向性を示します。また、コミュニティバスの目標像、その実現に向けた導入の考え方や試行運行路線の選定方針を定めるというものでございます。

コミュニティバス導入にあたって、上位計画となる品川区の交通に関する計画というのが現在ございませんので、この地域公共交通基本方針が、その上位計画となるという位置づけでございます。

1-2で、上位計画・関連計画でございます。現在、品川区では長期基本計画の策定を進めているところですが、その中の一つに、快適な交通環境の整備の取り組みとして、利便性の高い公共交通網を構築するというのをうたっております。また、平成25年2月になりますが、品川区のまちづくりマスタープランの中でも、都市基盤の整備方針を位置づけて、本取り組みを進めていくというようなものでございます。

それから、資料の右側、(2)でございますが、地域公共交通の位置

づけ、範囲になります。これは前回お示ししてございますが、地域公共交通の範囲は黄色の点線で囲っているものになり、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4つの手段を地域公共交通として位置づけさせていただきます。また、鉄道等々は、より広い交通網となる公共交通として位置づけているというものでございます。

それから1-3「目標年次」でございますが、長期基本計画の目標年度である令和11年度、おおむね10年後を見据えた方針というところで、記載させていただいてございます。

資料のほうをおめくりいただきまして、2ページ目でございます。2ページ目の左側は、前回お示ししました品川区の地域特性、バスの運行ニーズ等々を取りまとめていくという予定になってございます。

ページの右側、第3章でございますが、「地域公共交通の課題と目標」というところで、課題につきましても前回、お示ししたものを記載させていただいております。①の人口や世帯数、年齢構成の変化への対応、②交通基盤の整備にあわせたネットワークの構築、③鉄道と既存路線バスのサービス圏域外となる地域への対応、④交通サービス間の連結性への配慮を課題として整理してございます。

駆け足で申しわけございませんが、資料をおめくりいただきまして、3ページ目でございます。青色の枠内に4つの目標を掲げてございます。わかりやすくシンプルな目標としてございますが、①だれにでも利用しやすいサービスの提供、ここでは、さまざまな利用者にとって利用しやすいサービスの提供として、高齢者や障害者、子育て世代などへの配慮や、わかりやすい情報発信というところを掲げてございます。②利便性が高いネットワークの形成。それから、何といたっても利用する方の安全・安心が大切ということで、③安全・安心な利用環境の整備。それから、環境負荷の低い車両等の導入などの取り組みや、人を運ぶだけでなく観光施策との連携を図っていくというところで、④環境負荷の低減や観光施策との連携を掲げてございます。以上が4つの目標でございます。

3-2では、先ほどご説明した4つの交通サービスである地域公共交通の役割と今後の方針を書かせていただいております。まず、(1)路線バスでございますが、路線バスの役割につきましては、鉄道網を補完する役割を路線バスには位置づけております。

それから、ページの右側を見ていただきまして、(2)でコミュニテ

ィバスの役割も明示させていただいております。路線バスと同様に、鉄道網を補完する役割を持ちますが、コミュニティバスの主たる役割は、既存の路線バス網の補完となります。

この位置づけだけですと、路線バスが走らないところは区内全域を走るんですか、ということになりますので、丸の2つ目で、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整理をしてございます。

(3) デマンド交通につきましては、当面区のほうで導入ということは考えておりませんが、デマンド交通の役割につきましても、コミュニティバスと同様の役割を担うというもので位置づけております。

ページをおめくりいただきまして、4ページ目、(4) シェアサイクルにつきましては、既に導入されておりますが、徒歩や自動車、個人所有の自転車などの代替手段となるもの、また、鉄道やバスの端末交通手段としての機能も担うというところで整理してございます。

第4章からが、今回の大きな議題の一つといたしますか、コミュニティバスの導入方針になります。ここでは、コミュニティバス導入にあたってというところを書いておりますが、その横の(2)で、コミュニティバスの目標像を3つ掲げてございます。1つ目は、「コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上」となりますが、まずはこれが大きな目標でございます。

目標像の2つ目としまして、やはり地域を走るバスですので、人とのつながり、地域とのつながり、運行ルート沿いにおける地域の魅力の再発見、そうした地域振興の視点として、「地域のつながりやにぎわいの創出」を目標として掲げてございます。

それから目標像の3つ目として、人を運ぶだけではなく、「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」も、目標の一つとして掲げさせていただいております。

続いて4-2 導入の考え方でございますが、基本的にはコミュニティバスは持続可能な事業である必要があると考えております。持続性が低い場合には、コミュニティバス以外の施策も検討する必要があるというところで、記載させていただいております。

それからページをおめくりいただきまして、5ページ目になります。

	<p>ここでは、コミュニティバスを走らせる場合の運営方式を3つほど書かせていただいております。方式ごとのメリット・デメリットも整理しておりますが、簡単にご説明しますと、一番左側の民間委託方式は行政のほうで主導的にやっていく方式であり、運行の認可も行政が取得し、行政が主体的に進めていくものになります。一番右側の民間自主運行方式は民間事業者のほうで運行していただくというもので、その中間のところ行政支援方式となります。表の中段では、道路運送法に関する記載もさせていただきます。他自治体のコミュニティバスの運営方式としては、圧倒的に多いのが行政支援方式となっております。</p> <p>今回の資料の中では、この3方式のうちどの方式を選択していくかについては、記載しておりませんが、次回の3回目の検討会ではお示しをさせていただきたいと思っております。</p> <p>それから、(2)では事業展開の進め方を記載しておりますが、まず、本日この後ご説明します導入計画を策定し、それから来年度以降になりますが、運行計画を策定してまいります。導入計画では、試行運行路線の選定方針とともに、選定のための具体的な評価基準を定め、評価結果とともに、試行運行路線候補を示していくというところになります。</p> <p>5ページの右側、(3)をご覧くださいませでしょうか。コミュニティバス導入計画のほうで詳細な説明をいたしますが、本日はこのステップ1の地域の評価を後ほどご説明させていただくこととなります。</p> <p>それから、(4)では試行運行開始後の事業管理について記載しております。試行運行開始後は、運行収支やコミュニティバスに関する事業全体の評価を適宜実施しまして、「計画→実行→点検・評価→見直し」のPDCAサイクルのもと、事業管理を行っていくことといたします。</p> <p>駆け足になりましたが、基本方針の骨子案の説明は以上でございます。</p>
寺田委員長	<p>ありがとうございます。内容として区切りにくいかもしれませんが、区切っていきましょうか。</p> <p>まずは第1章、1ページ目になりますが、ご質問、ご意見はございますでしょうか。</p> <p>では、あとで戻って質問いただいてもよろしいですので、先へ進みまして、第2章と第3章、2ページ目から4ページの頭までになりますが、こちらはご質問、ご意見はございますでしょうか。</p> <p>では、こちらもあとで戻っていただいても構いませんので、4ページ</p>

	<p>目、第4章の内容で、何かございますでしょうか。</p> <p>では、私から1ついいですか。第1章になります。品川区地域公共交通基本方針について、この種の方針などは、法律に基づくものであるとか何かいろいろとランクがあると思うんですけど、基本的にはこちらは内部の方針どまりというか、内部の整理のためのものという位置づけで、よろしいのでしょうか。</p>
鈴木課長	<p>基本的には、当然に方針策定後は公表していくものになりますが、法律に基づくものではなく、品川区の方針をお示しするものとしての位置づけでございます。</p>
寺田委員長	<p>区としての方針にお出しになって、区民に向けたものということでしょうか。</p>
鈴木課長	<p>そうですね。</p>
寺田委員長	<p>ありがとうございます。</p>
金子委員	<p>はい。</p>
寺田委員長	<p>金子委員、どうぞ。</p>
金子委員	<p>第1章の右側の黄色い枠の中のデマンド交通ですね。このデマンド交通の種類というのは、どういう種類があるのでしょうか。</p>
鈴木課長	<p>デマンド交通につきましては、基本的には路線バスのように決まった時間で、バス停があって回っていくものとは違ってですね。利用者の方からお電話とか予約を事前にいただいて、その予約に沿って、このバスを走らせていく、というようなイメージをもっていればわかりやすいかと思います。</p> <p>現在23区では、このデマンド交通が行われているところというのは、ございません。イメージ的にやはり地方で、例えば病院とかに行きたいんだけどもということ、事前に予約をいただくと、そこのバスを走らせて、何人か予約していただいた方が乗って使う、というようなものが、デマンド交通でございます。</p>
金子委員	<p>はい、わかりました。</p>
寺田委員長	<p>よろしいでしょうか。確か15年くらい前でしょうか、大田区の飛鳥交通だったと思うのですが、品川区内では乗るだけですが、夜走っていたように記憶しています。2回くらい乗ったのを覚えていますけども、今はなくなってしまっていますが。</p> <p>ほかに全体通してご質問、ご意見はございますか。</p>
寺内副委員長	<p>はい。</p>

寺田委員長	はい、副委員長、どうぞ。
寺内副委員長	<p>質問というより、ちょっとコメントに近いんですけど。この4章のコミュニティバスの目標像というところで、目標像が①、②、③の3つございますけれども、多分これは重みが同じではないのかなという気がしています。③はコミュニティバスを使った副次的な効果というかですね、これを目標にしてしまうと、要するにシティプロモーションのために、どういった路線を走らせるとよいのか、みたいな話になってしまうので、そうならないように、目標像①、②、③の中でも扱いが違うようにするようなことを多分、今後の検討の中で考えていく必要があるのではないのでしょうか。</p> <p>どういうところでこれらの目標を実現していくかということについて、今後路線を決めていったり、運行形態を決めていったりする中で、もう少しきちんと示されていくのかなと思っておりますけれども、そういった点をよろしくお願いいたします。</p>
鈴木課長	アドバイスいただきました視点をしっかり考慮して、3回目以降の検討の中に反映していきたいと考えております。ありがとうございます。
寺田委員長	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>目標像①の通利便性の向上は、例えば時間がかかっても、コミュニティバスに乗れば歩かないで行けるといような方向性なのか、あるいは、移動時間を短くさせていく方向性なのか。何かめりはりのつけどころはあるので、そういうものが少しわからないと、議論することは難しいかなという気はします。</p> <p>よろしいでしょうか。それでは、資料2のほうです。品川区コミュニティバス導入計画（骨子案）について、事務局からご説明をお願いします。</p>
鈴木課長	<p>それでは引き続き、資料2のほうを説明させていただきます。資料2の中身については、今後どの地域、あるいはどういったルートでコミュニティバスを運行していくかという、より具体的な中身になってまいります。</p> <p>表紙おめくりいただきまして1ページでございます。第1章コミュニティバス導入計画の概要でございますが、導入計画の目的は、先ほどの基本方針の4章でもご説明しましたが、コミュニティバス導入に向けて作成する計画でございます。</p> <p>本計画は、基本方針で示した試行運行路線の選定方針に基づく評価、候補ルート案の選定結果、プロポーザルの実施に向けて設定した項目な</p>

どをお示しするものでございます。

(2) 導入計画の構成でございますが、導入計画のほうを青囲みで記載しておりますが、第1章がコミュニティバスの計画の概要。2章が、これからご説明しますが、試行運行路線候補の選定でございます。右に示すステップごとに進んでいくものでございます。それから第3章、試行運行開始までの進め方。第4章、試行運行開始後の事業管理という構成になってございます。

1 ページ目の右側をご覧ください。(3) 試行運行の開始予定時期になりますが、現在黒丸で書かせていただいておりますが、最終的にはしっかり明示していくというものでございます。

それから1-2につきましては、本計画で使用するデータについて、簡単に整理してございます。前回、品川区の現状の中でお示ししましたアンケート調査でありますとか、あるいは携帯電話の位置情報の移動データも活用してございます。

ページをおめくりいただきまして、2 ページ目をご覧ください。ここからが、より具体的な中身になってくるものでございます。前回、8月の検討会の際に、地域の評価を行うというお話をさせていただきました。品川区をいくつかの地域に区分をして、評価を行っていくと。その地域区分の設定でございますが、やはり地域の方にもなじみの深い地域センターの13の区分、これは日常的な生活圏域ということもありまして、評価区分については、地域センターの13区分を地域区分というように設定してございます。

それから資料の右側、(2) でございますが、評価項目と評価指標の設定ということで、①から⑩まで、地域を評価していくための項目を示してございます。その評価結果については、後ほどご説明いたしますが、例えば①は鉄道駅やバス停からの距離、②は路線バスの運行本数となっております。

その下から、次のページである3 ページ目の左側までにつきましては、評価項目や指標の説明を記載してございます。

それから(3) 評価ランクと重みづけの設定でございますが、この①から⑩の評価指標を5段階、0を含むと6段階で点数をつけていきます。1点、2点、3点、4点、5点という形で点数を、それぞれの指標で行っていきます。また、①と②の指標につきましては、コミュニティバスの検討でございますので、真ん中あたりに書かせていただいております。

ますが、重みづけというところで、点数をつけるとき、①と②の評価指標については2倍の重みづけをしてございます。

資料をおめくりいただきまして、4ページ目をご覧ください。ここから指標の中身をご説明いたします。

まず資料の左上、①バス停からの距離による評価でございますが、これは8月の会議でもお示ししましたが、鉄道駅ですと500メートル、バス停ですと300メートルの円を描きまして、その重ならない地域、図でいうと、白っぽい地域になります。13地域の各地域において、この白っぽい地域内に住んでいる人口が、各地域の人口に対してどれくらいの割合を占めているかというところで、評価しております。

その地域ごとで、人口の割合が多ければ多いほど、点数が高くなり、バスをより走らせたほうが良いというような評価指標でございます。

その下、②路線バスの運行本数による評価でございますが、こちらは現在の路線バスについて始発から終バスまでの全本数について、13地域それぞれで、どれだけの本数が走っているかというところで評価しております。こちらの評価指標は、路線バスの本数が少なければ少ないほど、評価が高くなっていくというものでございます。

その横、③高齢者の居住状況による評価でございますが、こちらにつきましては、13地域それぞれで65歳以上の人口の密度で評価しており、65歳以上の方が多ければ多いほど、評価が高くなっているというものでございます。

その下、④子育て世帯の居住状況による評価につきましては、5歳以下の人口密度により子育て世帯というところを評価してございます。5歳以下の人口密度が高ければ高いほど、路線バスを走らせたほうが良い、つまり、評価が高くなっていくものでございます。

資料をおめくりいただきまして、5ページ目でございます。左上の⑤最寄り駅までの標高差による評価につきましては、13地域それぞれにおいて、最寄り駅までの標高差で一番大きい標高差をその地域の最大標高差とし、その最大標高差が大きいほどコミュニティバスを走らせたほうが良いであろうということで、点数を高くするような評価指標として設定してございます。

続いて、⑥主要施設の立地状況による評価でございますが、こちらにつきましては、前回、区の施設、あるいは高齢者施設、福祉施設等々の立地状況を資料でお示ししましたが、こうした主要な施設が、その13

地域ごとで、どれだけ存在するのかという密度で評価をしてございます。基本的には、その密度が低いほど、つまりその地域で主要施設がないほど、コミュニティバスを走らせたほうが良いということで、高い点数となっております。やはり主要な施設がないと、隣の地域や遠い地域に行かなければいけないというところもあって、そうした評価を行ってございます。

右側の⑦商業施設の床面積による評価でございますが、こちらも同じような考え方でございます。13地域ごとで、商業施設の床面積がどれだけあるかというところを把握しまして、商業施設が少ないところについては、やはりお隣、あるいは周辺の地域に出かけなければいけないということで、床面積が少ないところについては、点数が高くなるというところでございます。

その下、⑧観光資源の分布状況による評価につきましては、13地域それぞれにおいて、観光資源が多いところについては点数が高くなる、コミュニティバスを走らせましょう、という評価でございます。

駆け足で申しわけございません。資料をおめくりいただきまして、6ページでございますが、⑨住民の移動量による評価でございますが、前回8月の検討会で区内の携帯電話の移動情報をお示ししましたが、移動量、トリップ数が多ければ多いほど、そこにコミュニティバスを導入した効果が高いだろうと考え、点数が高くなる評価でございます。

その下、⑩住民の交通不便意識による評価につきましては、これも前回概略をお示ししましたが、アンケート調査を行い、9項目の外出目的別に、「あなたは移動に不便を感じていますか」ということを聞いてございます。その中で、不便を感じている、あるいは、やや不便を感じているという方の割合、こうした声が13地域で多いところについては、評価が高くなるという整理をしてございます。

最後に⑪新たなバス路線への利用意向による評価でございますが、こちらもお聞きした結果を利用してございます。「新たなバス路線ができた場合に利用しますか」という設問に、利用すると答えていただいた回答の割合が高かった地域について、評価が高くなるというものでございます。

資料をおめくりいただきまして、7ページでございますが、今ご説明した11項目について、13地域ごとで点数をつけたものをまとめたものが左上の表でございます。40点以上のところが3地域、赤く着色し

てございます。黄色で着色したところが30点台の地域、緑色で着色したところが20点台の地域でございます。

資料の中段のほうに書かせていただいておりますが、3回目の検討会にて、評価の高かった地域を中心に、候補ルートの検討結果をお示ししていく予定になってございます。

それから、7ページの右側から先は3回目の検討会でより詳細な内容をお示しすることになります。今後、候補ルートを設定していくにあたって、視点1から視点6の6つの視点を書かせていただいております。

視点1は、既存のバス路線との競合をしないように注意するということでございます。

視点2としまして、鉄道・バス勢力圏外のエリアを通過する。

視点3としまして、鉄道駅や区有施設等、こうした主要施設を経由すること。

視点4としましては、区民アンケート結果を考慮する。

視点5としましては、道路構造、幅員、勾配を考慮する。

視点6としまして、起終点での車両転回、バス停設置の可能性を考慮するということでございます。

先ほどご説明しましたが、候補ルートの検討結果を第3回目の検討会にて提示する予定でございます。

それから2-3につきましては、3回目にルート案をお示しして、そのルートの評価を行ってまいります。評価にあたっては、(1)から(4)までの条件、運行条件等々を設定する必要がありますので、運行日とか運行時間帯、運行間隔、バス停、運賃等々、こちらについても、次の3回目の検討会にて、提示を予定しているものでございます。

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が、第3章は試行運行開始までの進め方ということで、ページの左側は、先ほど基本方針のほうでも説明いたしましたように、来年度以降に運行事業者を選定していくにあたり、想定する運行方式になりまして、今回はこの3方式について、メリット・デメリットを含めて、提示してございます。

8ページの右側、(2)でございますが、事業者の選定にあたっては、来年度予定してございますが、公募型のプロポーザルというところで選定していく予定でございます。

事業者提案に対する条件、プロポーザルに参加していただくにあつ

	<p>ては、一定の条件をお示しする必要がございますので、その提案条件の項目例として、①、②等々示しておりますが、こちらについても、第3回の検討会にて提示予定でございます。</p> <p>それから3-3「運行準備」でございますが、運行計画の作成、これも来年度に作成する予定のものとなっておりますが、起終点、運行時間、運行間隔、バス停の位置等々をこの運行計画の中で定めてまいります。</p> <p>(2) では、関係機関との調整・協議等ということで、交通管理者、道路管理者等々の協議も今後、必要になってくるというものでございます。</p> <p>当然ながら、ルートを設定して、バス停の設置という具体的な作業の過程の中では、沿線の住民の方、施設等との調整も生じてくるものでございます。</p> <p>最後、9ページでございます。9ページの左上は、関係機関との今後の調整・協議先、協議内容等々を書かせていただいております。</p> <p>最後の第4章でございますが、試行運行開始後の事業管理というところでございます。4-1の(1)の管理の流れとしましては、試行運行開始後、コミュニティバスに関する事業全体の評価を適宜実施し、利用実績や利用ニーズに基づく見直し・改善、事業継続の判断、こちらのほうを来年度、法定会議として移行します品川区地域公共交通会議の中で、PDCAのサイクルの評価を実施していくというものでございます。</p> <p>資料の9ページの右側にお移りいただきまして、(2)は事業の体制と役割分担というところでございます。その下の4-2「事業評価の方法」につきまして、まずは試行運行ということで走らせていくわけですが、試行運行にあたっては、どれぐらいの期間、試行するのか。試行した結果、どうなると本格導入につなげていくのか。継続なのか、あるいは見直しなのか、場合によっては、廃止するのかというところを、走らせた後に評価項目を検討するのではなく、試行運行前に、評価項目をしっかり定め、試行運行を開始していこうというものでございます。こちらについても、第3回の検討会で提示をさせていただく予定となっております。</p> <p>説明は以上でございます。</p>
寺田委員長	<p>ありがとうございます。それでは、こちらも分けてご質問等をいただきたいと思っております。</p>

	<p>まず、第1章について、ご質問やご意見はございませんでしょうか。ご感想でも構いません。</p> <p>それでは、あとからいただいてもいいので、次に進みさせていただきます。</p> <p>第2章、試行運行の選定について、何かございますか。重みづけに関しては、いじれるものなので、ご意見はございませんか。</p>
勝又委員 (代理川畑氏)	委員長。
寺田委員長	はい、どうぞ。
勝又委員 (代理川畑氏)	<p>荏原警察署の川畑と申します。この路線の選定方法というところで、ちょっと気になるところがあります。普通、交通量とか、あとは沿線住民さんの意見もいろいろあると思うんですけども、当署管内、いわゆる商店街が結構ございます。大きな商店街ですね。パルム商店街もしかり、それから、特に戸越銀座商店街ですね。そういうところが結構ありまして、しかも、それぞれの商店街のいわゆる面する通路といいますか、それが全部道路になっているんですね。</p> <p>多分、いろんな意見を聞くと、そういうところも通してくれないかという話が出てくる可能性があるかと思えます。今、そういった道路は歩行者道路としての時間帯規制というのをやっているんですけども、実際は、ほぼ日中、人通りや自転車通りがかなり多くてですね、そういうところにコミュニティバス、小型のバスになると思うんですけども、そういうものを通すところの是非といいますか、交通安全上の問題というところも、ポイントに入れていただきたいというように感じました。</p> <p>手前勝手なことなんですけれども、現実問題に、パルム商店街なんかは、日中はもう車が通れないような規制になっております。一方で、戸越銀座の通りは、当署管内でもかなり交通事故の多い路線になっています。ですから、そういう交通の混乱とか事故の危険性とかも加味していただいて、路線の選定をしていただければと思います。以上です。</p>
鈴木課長	委員長。
寺田委員長	はい、どうぞ。
鈴木課長	<p>ご意見ありがとうございます。資料2の7ページのほうで、ルート設定の視点ということで、視点1から6まで先ほどご説明させていただきましたが、今お話しいただいた、歩いている方の混乱とか、そうした視点の記載が抜けているところがありました。当然ながら、具体的なルート</p>

	<p>を検討していくにあたっては、そういう商店街等々の話もあるかと思しますので、いきなり第3回検討会の場でお示しして、その後の協議で、やっぱり無理だったということがないように、警察の方とはしっかりと事前にアドバイスをいただきながら進めていきたいと思います。</p>
寺田委員長	<p>ありがとうございます。よろしいでしょうか。</p>
勝又委員 (代理川畑氏)	<p>はい。</p>
寺田委員長	<p>ほかにございますか。</p>
佐賀委員	<p>よろしいでしょうか。</p>
寺田委員長	<p>はい、どうぞ。</p>
佐賀委員	<p>大井地区町会連合会会長の佐賀です。自分の地域は大井第三地域になりまして、今回の評価の結果、最高得点をもたらしているんですが、私たちの地域の奥は大田区になっちゃうんですよね。それで、道幅が狭いので、コミュニティバスをどういったルートで通せるのか。我々も自分たちでいろいろと検討してはみたんですが、まず、コミュニティバスを走らせる前に、道路を広げてもらうようなことも同時に進めないと、難しいなというように感じました。その点はいかがなものなんでしょうか。</p>
鈴木課長	<p>7ページにおいて地域ごとの評価をさせていただいて、今後はどこのルートで、というところになっていくんですが、この13に分けたそれぞれの地域のエリア内だけを走らせるということは不可能だと思いますので、隣の地域も通るようなルート設定になると思います。特に大井第三地域は、ご指摘いただいたように大田区との境でもございますので、場合によっては、大田区との協議も要るのかなというところはあるんですが、基本的には、コミュニティバスは品川区内を走らせるということで、考えております。</p> <p>ご指摘いただいた、ルート設定に合わせて道路を広げる検討をということなんですが、なかなか道路を広げていくというのは、一朝一夕には難しいところもございまして、現状の道路で走らせられるところ、より利用していただける、あるいはバス停から遠いようなところを通るルートでまずは検討していきたいと考えております。</p> <p>当然、ルートを決めていく中で、一定程度の道路の整備をしていかなければいけない場合もあるでしょうから、そういったことも含めて検討していきたいというところがございます。</p>
佐賀委員	<p>ありがとうございました。</p>

長谷川委員	はい。
寺田委員長	はい、お願いします。
長谷川委員	観光協会の長谷川です。コミュニティバスの導入効果ということで今回評価されていますが、高評価が必ずしも高利用には結びつかないような場合もあると思うんです。その辺のカバーする考え方あったら、お示し願いたいんですけども。
鈴木課長	委員長。
寺田委員長	はい、どうぞ。
鈴木課長	<p>本当にそこが一番しっかり検討していかなきゃいけないところでして、視点は先ほど6つほどご説明させていただきましたが、何と云っても、やっぱり利用していただかなければいけないわけです。</p> <p>具体的に3回目の検討会で、何ルートか候補案をお示しするんですが、その場でそのルート案が決定とか、そういうことではなく、案としてお示ししまして、来年度以降の事業者を決めていく過程の中で、その事業者にいろいろ提案していただくということになってございます。</p> <p>当然ながら、専門的なノウハウと知識を持っている事業者に、より使っていただける、そうした視点を提案していただくとともに、3回目の検討会でルート案をお示した以降、当然ながら地域の方にもいろいろご意見やアドバイスをいただいて、より地域に愛していただいて、乗っていただけるコミュニティバスになるよう、進めてまいりたいと考えてございます。</p>
寺田委員長	ほかにございますか。
門井委員	はい。
寺田委員長	はい、お願いします。
門井委員	<p>8ページの表5の運営方式についてなんですが、3パターン示していただいております。このうちの一番左の行政主導。中ほどに自家用自動車による有償の旅客輸送、これは法78条ということで、記載されているんですが、基本的に自家用自動車の有償運送は、路線バスが撤退したとか、もしくはタクシーの営業所がなくなった。こういったところで認められているかと思えます。</p> <p>この辺の運用について現在、国のほうでも検討していると思いますので、その動向に注視していただきたいと思えます。これは要望です。</p>
鈴木課長	はい、ありがとうございます。しっかり確認しながら進めていきたいと思えます。

寺田委員長	<p>ほかにございますでしょうか。</p> <p>では、副委員長のほうから何かありますか…</p>
寺内副委員長	<p>はい、最後の9ページの「事業の体制と役割分担」というところで、法定の地域公共交通会議を立ち上げて導入後の計画の見直しや廃止を行っていく中で、あらかじめ数値目標というのをきちんと設定されて進めていくということでした。これは大事なポイントかなと思いますので、しっかりとやっていただきたいと思います。</p> <p>実際に走り始めると、いくら実験だといっている、いくら利用者が少なくとも、なかなかやめるにやめられないということがコミュニティバスにはありますので、公共交通会議の役割をはじめからしっかりと皆さんにお示しをして、また、きちんと評価基準を設定してやっていくことを区民にも示していただくことが大切だと思います。</p>
寺田委員長	<p>第4章までいってしまいましたが、ほかになんかございますか。</p> <p>第2章の重みづけのところ、評価指標⑥や⑦など、施設が少ないと加点していることを考えると、どちらかというと、高得点のエリアから他地域への循環型をイメージされている、もしくは往復型であればお客さんが少ない一番端っこに高得点のエリアがくるような路線になる、そういうふうには捉えないといけないのかなとは思いました。</p> <p>それでは、第3章、第4章を含めて、全体で、何かございますでしょうか。</p> <p>重みづけなどは、先ほどに申し上げたように、何かを3倍にしても、5倍にしても、0.5倍にしても、あるいはゼロにしてもいいと思うんですけども、ご意見はありませんか。重みづけの仕方は、後々のルート設定などの議論にも影響すると思いますので。</p> <p>あと、観光施策ですと、例えば昼間とか土日とか、特定の時間だけに利用者が来るかもしれないから、仮に観光客がいるところがあっても、終日そこに寄らなきゃいけないというメリットがあるのか。</p> <p>あるいは、大きな問題じゃないんですけど、交通規制が時間帯でかかっているケースとかもありますから、今後そういうことまで考えていかなくちゃいけないとは思っています。</p> <p>よろしいでしょうか。あるいは資料と少し外れても、この場でご発言というの、もしありましたら、お願いしたいと思いますが。</p>
金子委員	はい。
寺田委員長	はい、どうぞ。

金子委員	<p>品川地区の連長です。この7ページの地域評価の結果というところで、この地図でよくわかると思うんですが、うちのほうは八ツ山あたりで一番端っこになっているんです。先生もご存じと思いますが、港区さんで成功しているコミュニティバスが品川地区の八ツ山のほうへ入ってきて、Uターンして、高輪のほうへ行っている路線があるんですね。</p> <p>それで、うちの地区のその辺に都営住宅がいっぱいあるんですが、その方たちは、港区の高輪の船員病院とかそういうところへ、よく皆さん、通っているんです。これ、大変港区のバスに恩恵をこうむると。</p> <p>私がこういう役を仰せつかったということをごっから聞いたのでしょうけども、何とかうちのほうにも来てほしいというようなご意見もありましたので、お伝えをしておきます。以上です。</p>
鈴木課長	<p>ありがとうございます。前回、8月の検討会の時に金子委員のほうから、地域の声を、アンケート以外にもしっかり聞いていただきたいというご意見いただきまして、その後、地域に行って説明をして、今いただいたご意見とかさまざまご意見、具体的にここのこのルートとか、そうしたご意見もいただきました。なかなか皆さんの全てのご要望、ご意見に合うルートを決めるというのは、難しいところもありますが、この2回目の資料も、またこの検討状況も地域のほうにご説明して、また意見を聞きながら進めていきたいと思っております。ありがとうございました。</p>
寺田委員長	<p>他区の話をするのも、あんまりよくないかもわからないですが、何か隣の区のやつに乗るといって、そういうコミュニティバスも狛江市や世田谷区にあったかと思っておりますので、隣接区との調整みたいなものも、何か大きなテーマなのかなと思っております。</p> <p>ほかにございますか。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは一通りご意見いただいたようですので、次ということで、事務局のほうから何か連絡事項とかございますでしょうか。</p>
鈴木課長	<p>本日はお忙しい中お越しいただき、また、貴重なご意見いただきまして、ありがとうございます。</p> <p>次回、3回目の検討会は来年の3月頃に予定してございます。本日もご説明しましたが、3回目ではルート案のほうをお示しして、事業採算性などもあわせてご説明したいと思っております。</p> <p>本日はありがとうございました。事務局からは以上でございます。</p>
寺田委員長	<p>それでは、これもちまして、令和元年度第2回品川区地域交通検討会を閉会いたします。ご議論、ありがとうございました。</p>

— 了 —