

令和7年

# まちづくり・公共交通推進特別委員会会議録

とき 令和7年1月7日

品川区議会

令和7年 品川区議会まちづくり・公共交通推進特別委員会

日 時 令和7年1月7日（金） 午後1時00分～午後2時04分

場 所 品川区議会 議会棟6階 第1委員会室

出席委員	委員長 のだて稔史	副委員長 石田秀男
	委員えのした正人	委員藤原正則
	委員若林ひろき	委員塙本よしひろ
	委員石田ちひろ	委員松本ときひろ

欠席委員 委員田中たけし

出席説明員	鈴木都市環境部長	高梨都市計画課長
	溝口防災まちづくり部長	櫻木地域交通政策課長

○午後1時00分開会

○のぞて委員長

ただいまから、まちづくり・公共交通推進特別委員会を開会いたします。

本日は、お手元に配付してございます審査・調査予定表のとおり、特定事件調査およびその他を予定しております。

また、本日、田中委員はご欠席されるとご連絡をいただいておりますので、ご案内いたします。

本日も活発な委員会運営にご協力をよろしくお願ひいたします。

本日は、1名の傍聴申請がございますので、ご案内いたします。また、その中で1名の方から録音申請が出ておりますので、これを許可いたします。

---

1 特定事件調査

地域公共交通に関するここと

○のぞて委員長

それでは、予定表1の特定事件調査を議題に表します。

本日は、地域公共交通に関するこのうち、デマンド交通について調査を行います。

まず、理事者よりデマンド交通についてご説明をいただき、その後に委員の皆様にはご意見、ご提案等をいただいて、活発な議論をしていただければと考えております。

それでは、理事者よりご説明をお願いいたします。

○櫻木地域交通政策課長

それでは、地域公共交通に関するここと、デマンド交通について説明いたします。

資料をご覧ください。I、AIオンデマンド交通「しなるん」（荏原地区）の状況についてです。

しなるんは、令和7年7月9日より荏原地区にて実証運行を開始しました。9月末時点での971名の方にご利用いただいております。

また、約6割の方が2回以上ご利用されており、サービスが地域に浸透しつつある状況と認識しています。

ご利用の傾向といたしましては、駅や病院に向かうご予約が多く、また、時間帯別では9時台のご予約が最も多くなっております。

さらに、障害者（介護人を含む）のご利用も約15%あり、移動手段として活用されている状況です。

グラフをご覧ください。利用者推移ですが、7月の運行開始から8月、9月と順調に利用者数が増加しております。

曜日別利用者数です。平日の利用が多く、土曜、日曜につきましては、平日に比べるとやや少ない状況でございます。

通算利用回数別の割合です。先ほど申し上げたとおり、1回のみのご利用の方が4割弱、2回以上ご利用の方が約6割となっております。

時間帯別利用者数のグラフでございます。横軸が時間帯、縦軸が利用者数となっております。朝9時台の利用が多く、その後はおおむね満遍なくご利用いただいている状況です。

最後に、利用者属性別割合の円グラフでございます。障害者の方も、大人と子どもを合わせて約15.4%と比較的多くご利用いただいております。

主な利用者の声としては、記載のとおりでございますが、おおむね好意的な意見が多いと認識してお

ります。

これまでの運行状況を踏まえまして、現状の課題認識としては2点ございます。

1点目は、新規利用者の拡大や継続的な利用の促進でございます。

2点目は、利用者の方から運行時間の拡大や乗降場所の追加など、利便性向上を求めるお声があるということでございます。

これらの課題に対する今後の方向性といたしましては、駅広告の掲出や町会掲示板の掲示、様々な周知を行って事業促進に努めてまいります。

また、利用状況の統計データやアンケート結果の蓄積を行い、引き続き運行改善につながる取組を検討してまいります。

しなるん（荏原地区）の状況については、以上でございます。

続きまして、ページ右側をご覧ください。大崎地区における交通課題に対する取組についてです。

1、コミュニティバス「大崎ルート」の位置づけです。コミュニティバスは、令和3年2月に策定いたしました導入計画におきまして、交通サービス圏域外と呼ばれる駅やバス停から一定距離離れた地域を中心とした3つの候補路線を示しております。

そのうち、大崎ルートと荏原ルートの2つの候補路線につきましては、大井ルートの運行状況を踏まえて判断することとされております。なお、大井ルートにつきましては、評価基準である年間の運行経費に対する収入の割合が、評価基準が50%に対しまして令和6年の実績が36.2%と下回ったものの、利用者数が増加傾向にあり収支率が改善傾向にあることから、試行運行期間を延長することとしております。

2、コミュニティバス運行に関する課題です。コミュニティバスとして、新たにバス停を設置するに当たりましては、バスが停車しても後続車が安全に追い抜きできるなど、円滑な交通に支障がない場所とする必要がございます。

しかしながら、そのような観点からは大崎ルートではバス停の設置場所が限られる状況から、バス停間隔が広くなり、交通サービス圏域外の解消や地域住民の利便性向上につながらない可能性がございます。

3、今後の方向性です。大崎ルートにつきましては、大井ルートの運行状況を踏まえて判断することとされており、また、道路条件の面から中型バスによる運行では課題が多い状況でございます。しかしながら、大崎地区における交通課題に早期に対応していく観点から、対応を前倒しして、交通サービス圏域外が広く存在する西品川付近を中心に、乗用車タイプの車両によるデマンド交通の実証運行を検討しております。

実施エリアにつきましては、交通結節点となる駅を含めつつ、路線バスとの競合回避をベースとして交通事業者、交通管理者と調整を行ってまいります。

また、道路運送法上の位置づけや運行方式につきましては、他自治体の事例なども参考にしつつ、今後具体的に検討を進めてまいります。

今後のスケジュールです。今後、事業者の選定やシステム開発等を行い、令和8年度下期の実証運行開始を視野に検討に進めてまいります。

## ○のだて委員長

説明が終わりました。

それでは、本件につきまして、ご質疑、ご意見、ご提案等がございましたら、ご発言願います。

### ○石田（ち）委員

しなるんについて。荏原地区で始められて、7月から9月末時点で971人が利用されているということで、利用が広がっているのだなという思いです。

しかし、課題のところで、新規利用者の拡大や継続的な利用の促進、利用者からの運行時間の拡大や乗降場所の追加など、利便性向上を求める声があるということでした。これだけ利用が広がっているのであれば、ここに応えていくべきだというふうに私も思います。

3番目の今後の方向性というところで、運行改善につながる取組を検討していくということですけれども、それはこうした運行時間の拡大や乗降場所の追加を検討していくことも含まれているということいいのか伺いたいと思います。

### ○櫻木地域交通政策課長

お声としていただいている運行時間の拡大と乗降場所の追加について、アンケート等の収集・分析がまだ整っていない状況でございますので、引き続きアンケート結果または運行状況のデータとして収集して、実態を把握した上で改善に努めていければと思っております。

乗降場所の追加につきましては、追加するに当たって課題が多少出てきますので、その辺りを警察や地域の方との協議等を含めて、できる限り利便性の向上につながるような取組を行っていきたいと考えております。

### ○石田（ち）委員

実態把握をした上でということでした。ぜひ、そうした声に応えて、把握していただいた上で、利用が広がっている、利便性が高いことであれば、やはり区民の移動の機会の確保、そしてそれは地域経済や介護予防、健康にもつながっていくことだと思いますので、ぜひそこは進めさせていただきたいというふうに思っています。

右側のほうの大崎地区における交通課題についても少し伺いたいです。先日の公共交通会議に、地域の方から署名とともに要請が寄せられたと思います。その公共交通会議宛ての署名提出数は幾つだったのか。また、沿線の区政協力委員会でも要請が寄せられたのか、これからされるのか。もし来ていたら、どのような要望が寄せられたのか伺いたいです。そうした地域要望について、区がどう捉えているのか伺いたいと思います。

### ○櫻木地域交通政策課長

公共交通会議ですが、正確な数字は手元に持ち合わせておりませんけれども、およそ1,170程度の方から署名をいただいたかと思っております。区政協力委員会は、先日大崎第二地区で行われまして、その際、町会長のほうからご要望をいただきました。コミュニティバスの課題とデマンド交通の先行的な実証運行の検討についてご説明をさせていただき、一定のご理解をいただいたとともに、引き続き検討していただきたいというお声もいただいたと認識しております。区としても、地域からのお声を大事に考えていきたいと思っております。

### ○石田（ち）委員

コミュニティバスも要望がされているということだと思うのですが、やはり、A I オンデマンド交通も合わせてご検討いただきたいのですけれども、資料の説明にもあるように、大井ルートの運行状況を踏まえて判断するということです。大井ルートの試行運行の期間が延長されましたので、さらに大崎ルートのほうは先延ばしになってしまっている状況です。3番のところに今後の方向性ということで、交通サービス圏域外が広く存在する西品川付近を中心に、このA I オンデマンドを検討していくという

ことですけれども、交通不便地域である上大崎については、全く手だてが取られないということなのでしょうか。そこを区としてはどう考えているのか伺いたいです。

あと、前後して2番のところですけれども、コミュニティバスの運行に関する課題で、新たにバス停を設置するに当たってはなかなか課題があるということで書かれています。新たなバス停を設置するにはバスが停車しても後続車が安全に追い抜きできるなど、円滑な交通に支障がない場所にする必要があるというふうにあるのですが、現状、滝王子通りや桐ヶ谷などでは、同じような条件でもバスは通っていると思います。大崎の場合は、新たに設置するから駄目だということなのでしょうか。なぜ、新規でバス停を設置することが駄目なのか伺いたいです。

また、大崎ルートを望む区民とともに、交通管理者である警察に働きかけをしていく、認めてもらうことが必要なのではないかと思います。難しい、困難ですと言っているのではなくて、こちらから働きかける必要があると思うのですけれども、いかがでしょうか。

#### ○櫻木地域交通政策課長

まず、上大崎についてですが、大崎地区につきましては、交通サービス圏域外というところが一部残っておりますし、交通に課題のある地区ということは区も認識しております。今後、区全体の交通の検討を含めて、どういう形で対応できるかということは考えていきたいと思っております。

2点目の新規のバス停設置が駄目な理由でございます。駄目という言い方が適切かどうかは分かりませんけれども、交通安全上、事故が起こる可能性がある場所については、設置を認めるのはなかなか難しいということが正確な言い方でございます。特に、追い抜いたときに見通しが悪いと、出会い頭の接触と言いますか、例えば少し蛇行して行ってみるとか、見通しが悪くて、追い抜いたときにいきなり車がぶつかるような地形、道路形状のところがございます。そのようなところについてはなかなか運行が難しいということで、例えば百反通りなどでは、そういう場所が多いというようなご説明でございます。

それと、警察のほうに働きかけるということは、当然私どももしております、ご相談の中でぜひ認めていただきたいとオンデマンド交通の話の中でもさせていただいております。そういう中で一定、警察で安全性という視点でご判断されるものと認識しております。

#### ○石田（ち）委員

交通安全というのは当然大切だと思うのですけれども、現在同じような条件で通っているところがあります。今通っているところは大丈夫だが、新たに設置するとなると、交通安全上難しいですというのは、でも通っているではないかというところもあるので、ぜひ引き続きここはどうできるのかということを区民とともに考えていただきたいですし、警察にも引き続きの働きかけを区民とともににしていただけたらというふうに思います。

他区でもコミュニティバスが走っていますけれど、他区ではそのような条件下でも今おっしゃったような交通安全上の課題も乗り越えて新たなバス停が設置されているようなところもあるのではないかと思うのです。他区の状況については見られているのか、知っていれば教えていただきたいと思います。

#### ○櫻木地域交通政策課長

他区がコミュニティバスを設置するときの道路形状と警察の関係、協議について、私のほうで詳細に把握してはございません。一般論で申し上げると、他区では運転士不足でコミュニティバスをやめる区が出てきているという状況がございまして、なかなか新設という話は今のところ聞いていない状況でございます。

#### ○石田（ち）委員

ぜひ、他区で同じような条件で新たにバス停を設置している場所等があれば把握していただいて、どういうふうにして走らせてきたのか、ぜひ見ていただきたいです。それをもとにこちらでも検討していただきたいというふうに思います。

あと、今現在は交通不便地域でないとしても、東品川などについてはバスの路線はあるけれども、走っていないのです。運転士不足で減便されて、朝の10時半から午後3時半までの5時間走っていないのです。これも不便地域になってくるのではないかというふうにも思うのですけれども、そうしたルートはあるが、運転士不足によって減便されてしまって走っていないという部分について、交通不便地域というか不便時間帯地域ということが今後出てくるのではないかというふうに思います。なので、バスの運転士を増やしていくということは時間もかかることだと思うので、ぜひそうしたところについてもこうしたオンデマンド交通も検討していただけたらと思うのですけれども、いかがでしょうか。

#### ○櫻木地域交通政策課長

時間帯でバスの便数が減っているというところで、ご指摘いただいた地区もそうですし、八潮についても早朝、夜間の声を私のほうで伺っております。この辺りにつきまして、特定の時間帯だけというところをどう考えるかということはなかなか難しいところではございますが、今後区全体の中で一定交通不便地域、交通サービス警戒地域の解消が図られた後に、どういう形で区全体の交通を考えていくかということは検討してまいりたいと思っております。

#### ○石田（ち）委員

区が割り出した交通不便地域でありますけれども、やはりこれだけ電車やバスの路線があっても不便な地域というのは多々ありますので、そうしたところも含めてぜひ区民のもっと利便性を向上してほしいという声に応えていただきたいというふうに思います。

運転士不足や燃料費高騰などによってバス路線や鉄道の廃止、減便が続いておりまして、通院や買物など外出が困難になっている状況でありますけれども、公共交通の縮小というのは住み慣れた地域で暮らしていくかどうかという深刻な問題を突きつけていると思うのです。ですので、そうした移動手段を誰が保証すべきなのか、どう解決するのかということは、本当に私たちもこういう委員会で引き続き真剣に考えていかなければいけないというふうに思っております。なので、そうした区民の暮らし、これからさらに働き手がどうなっていくのかという課題もある中ですので、重要問題としてぜひ捉えて検討等を進めていただきたいと思います。

#### ○松本委員

ご説明、ありがとうございます。

私のほうからは、しなるんについてです。実際、私も荏原地域に住んでいますので、しなるんを見て実際に乗り降りをされている方がいるのは拝見しています。だから、やはり地域の人にとってこういうものがあるということは大事だと思いつつも、やはり利用者数が気になります。実際に、実証実験を終えた後にどうするかを考えたときに、利用者数がどうなのかということはすごく大事な問題だと思っています。9月の利用者は、387人ということで、これは毎日運行されているかと思いますので、平均すると12.9人。1日12.9人という数字で、私も専門家ではないのですが、他の自治体の実証実験を見ていると、やはりこれはかなり少ないほうに入るのではないかというふうに見えます。現状認識というところで、区が想定されていた目標値、今の12.9人というところの部分についての認識を伺えればと思います。

#### ○櫻木地域交通政策課長

区のほうでは、始まった当初は利用が少ないだろうということは一定想定しておりました。他の自治体等でも同じような経過をたどっているところで、ここで順調に伸びていくか頭打ちになるかということは一つの試金石というか、考え方になってくるのかと思っております。

そのような中で、一応予算上が1日間15人程度を通常で達成できたらいいと考えているところでございます。

○松本委員

分かりました。

予算上で取られていても、多分実証実験が終わって事業化する際に15人で採算が取れるかというのは、多分ガソリン代が上がったり人件費が上がったりということがあると思います。15人に到達してすぐ事業化できるかといったら、正直他の自治体を見ているとなかなかそんなに簡単でもないのかと思います。ただ、いずれにしろ多分実証実験が終わるまでに15人を達成して、それよりも上回っていくということが多分望ましい状況なのかと思います。

今後の方向性として、様々な周知を行っていくというところですが、ここのこれまでとは違う何か新しいこととともに品川区として打ち出していくかれるのかというところは、どうでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

運行開始、当初の頃に説明会を行い、町長会議等で周知させていただいたところでございます。

今後の取組としましては、改めて駅や町会掲示板等へポスターを掲示したり、あるいは、例えばスーパーとかにチラシを置かせていただいたり、より周知に努めていければと思っております。

○松本委員

分かりました。

まだ、途中で、これからアンケートも実施されるということなので、改善が図れるかと思っています。なので、そこは現段階では頑張ってくださいというようなところでお伝えさせていただきます。

○えのした委員

ご説明ありがとうございます。

私も地元が荏原地区で、しなるんが運行することを大変歓迎しております。運行が始まってから目にする機会も多いので、こうやって数字で表されると7月、8月、9月と少しずつ右肩上がりで利用者も増えています。今、委員からもご指摘がありましたけれども、やはり乗降者の数が増えないと実際の運行につながらないと思いますので、ぜひ周知は徹底していただきたいと思います。そこで、私からは障害者の利用が約15%ということで、こちらは介護人も含むというふうになっております。例えば車椅子の方ですか、どのような方が利用されているかお知らせください。

○櫻木地域交通政策課長

障害者の方につきましては、利用予約をするときの運賃の区分で集計しているものでございまして、内訳を確認できません。また、乗車時に障害者手帳等をお見せいただくときも区分等を伺ったりということは難しい状況でございますので、なかなか内訳として分析できていない状況でございます。

品川区全体で障害者手帳をお持ちの割合が3.何%というレベルと聞いておりますので、それから見ると非常に積極的にご利用いただいているような割合なのかと思っております。

○えのした委員

ありがとうございます。

グリーンスローモビリティの運行時は、車椅子も乗車可能ということでした。今回、しなるんも可能

ということで、よろしいでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

しなるんは福祉車両ではございませんので、車椅子をそのまま乗せることは難しいですが、座り直していただいて、車椅子は車両に積み込むという形でご利用いただける状況でございます。

○えのした委員

確認が取れました。ありがとうございます。

あと、こちらの時間帯別利用者数のところで、12時台が運行なしになっていました。たしか17時台も1つあったのかと思うのですが、運行なしとなっているのは、例えばドライバーの休息を兼ねてなのか、その辺も教えてください。

○櫻木地域交通政策課長

お見込みのとおり、12時台は運転士の休憩の時間とさせていただいております。また、運行は、9時から17時までということでございますので、17時台の運行はございません。17時以降の運行はなく、17時までとなっております。

○えのした委員

私もこれを確認させていただいて、しなるんの予約のところを見ると、17時00分のところが予約できるのかと思ったのですが、あそこはできないという理解でいいのですか。

○櫻木地域交通政策課長

17時台以降に係る予約は、予約できないような状況になっております。

○えのした委員

ありがとうございます。理解いたしました。

あと、利用者の声で、日頃タクシーを利用していたが、タクシーの通りが少ないから助かっているとあります。本当に今はタクシーが通っていっても迎車ばかりで、空車が走っていないところがあるので、そういったところにも寄与していくべきだと思っています。アンケートはこれから集計するとおっしゃっていましたが、何か否定的なご意見みたいなものがもしあれば、教えてください。

○櫻木地域交通政策課長

否定的といいますか、ご要望としてはよりミーティングスポットを近いところに置いていただきたいということと、ここに書かせていただいているように、病院利用を想定すると9時より前に走らせていただきたいというご要望をいただいているところでございます。

○のだて委員長

ほかに、いかがですか。

○塚本委員

先ほど、区の目標としては1日15人くらいというところで想定してスタートした実証実験ということでご説明があったのですけれども、1日15人くらいというのは損益分岐点というか、ペイするとか、そういう意味合いなのでしょうか。そもそも、AIオンデマンドは独立採算みたいなことを想定しているのですか。損益分岐みたいなことを考えたときに、何人くらいを想定するのかというようなところも含めてお知らせください。

○櫻木地域交通政策課長

先ほど予算上と申し上げましたのは、いわゆる経費と収入の差額を予算として計上させていただいているということでございまして、損益分岐という意味合いで言いますと、当然支出のほうが超過してい

る状況でございます。

今回は実証運行ということで、一定の収支率目標のようなものは設定しておらず、まずは動かして状況を把握した上で今後のやり方を考えていくというアプローチを取らせていただこうと思っております。今年度についても少しづつ伸びている状況ですので、一定のタイミングで状況を踏まえた上で、どのような形で目標を設定するか、しないかというところも含めて考えていきたいと思っております。

#### ○塚本委員

分かりました。

もし分かれば、どれくらいの人数というか規模でやると、経費がどのくらいかかるかって、また、それによって採算が取れると言うのでしょうか。区の持ち出しなしで、事業が回るというようなことがあり得るのかどうか。今のところの見解としてどうかということをお聞きしたいです。

あと、通算利用回数のグラフで、1回だけという人が38.2%と、意外と多いと思いました。ほかの地域というか、去年の桑名市を見たときは、ある一定の路線を毎日のように利用する人が決まっているみたいな形で、基本的には複数回使う人は使っていくのかというイメージでした。

1回だけと利用者が言っていることについて、どういう分析をされているのか。今のところ、まだ3か月くらいだから1回だけれども、また同じところへ移動する理由ができれば再利用するだろうということで、だんだんと1回だけという人は減っていくという見通しなのか。お試しで乗ってみて、それつきりもういいかみたいな話になっているのか。この1回のところの分析をお聞きしたいです。

あと、新規利用の拡大ということで、これは先ほども少し触れたけれども、たくさんのニーズに応えればその分、利用者が増えると思います。一方で必要な経費も増えるので、その辺の費用対効果みたいな分析もあると思うのですけれども、その辺の新規利用者確保というところで、サービスの拡充みたいな、ミーティングポイントだとか運行の時間帯とか、こういうものをどういうふうに考えているのかというところをお聞かせください。

#### ○櫻木地域交通政策課長

採算につきましては、正直収入だけで賄うという状況を実現するのは構造上かなり難しいということですので、一定の区の負担がある中で、どの辺りでバランスを取った運営にしていくかということを考えいくことになろうかと思っております。

1回のみの利用者ということでございますが、こちらは平たく言うとアンケートを取ったときが初回ということでございますので、利用者推移の傾向を見ましても、新たに乗られている方というのは少しづつ増えているので、そのような方が初回でアンケートを答えていただいたということかと思っております。1回乗って、ちょっとこれは違うなというような形でおやめになられた方というのをこの数字上で把握するのは難しいので、これはアンケート等で今後拾っていく話だと思っております。

ただ、サービスの拡充につきましては、ミーティングポイントについてはさらに交渉等を進めて、追加できるような形で今鋭意調整しているところでございます。実現できればサービス向上につながるのかと思っております。

運行時間につきましては、運転士や委託会社との関係であったり、費用面も含めて様々な調整、検討が必要なところがございます。これも今後の実績、データを見ながら考えていくべきだとは思っています。

#### ○塚本委員

分かりました。

あくまでも実証実験なので、この結果を踏まえた上でより最適化をしていくところだとは思うのです

けれども、ぜひ A I という技術の特性というものを活かして、少ないコストで最大のサービスを実施できることを期待しております。よろしくお願ひします。

それから、大崎ルートですけれども、こちらは A I オンデマンド交通の試行等ということで地域にも説明をされたという中で、地域としてはまだコミュニティバスのほうがいいのだとか、走らせるべきだという意見は結構あるのでしょうか。コミュニティバスをお願いしたいと要望をされる方が、なぜコミュニティバスがいいのか、A I オンデマンド交通ではなくてコミュニティバスを選択する理由について。もしそういう方がいらっしゃるとすると、どういうところでコミュニティバスのほうがいいのだというふうにおっしゃっているのかというところを教えていただきたいです。

○櫻木地域交通政策課長

区政協力委員会のほうでご要望いただいた中では、特にお年寄りの方を念頭に置かれて、やはりバスタイプのように決まった時間に乗れるようなタイプのほうが使いやすいし、分かりやすいというお話をいただきました。

○塚本委員

私は、やはりコミュニティバスより、A I オンデマンド交通のほうが今後の地域の公共交通としては、きっと細かいところに手が届く、ではないですけれども、いいのだろうというふうに思っていて、若干予約の仕方とかそういう面でなれない部分は確かにあるのですが、そこは乗り越えられる話ではないかというふうには思います。新しいことだから、どうしても取っつきにくいところとかは出てくるのだと思うのですけれども、そこは乗り越えられるのではないかと思うので、丁寧に説明していただき、ご理解いただくような形で、A I オンデマンドはいいよねというふうになっていくように努力していただきたいと思います。

○藤原委員

資料の利用者属性別割合につきまして、当たり前といえば当たり前なのですが、未就学児とかの小さいお子さんは保護者といいますか、大人と一緒にという考え方でいいのですか。

○櫻木地域交通政策課長

委員がお見込みのとおりでございます。

○藤原委員

いろいろとグラフを出してくれていますので、もしかしたらアンケート等で調べているかもしれないのですが、利用した目的の割合みたいなものは出しているのでしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

現時点で目的という形のデータは集まっていないのですが、目的地として武蔵小山駅と西小山駅、あとは昭和大学病院前が多いということですので、買物または通院という目的ではないかと推測しているところでございます。

○藤原委員

病院もあって、あとは障害者の方の利用もあるということです。大人の割合で 66.9% と出ているけれども、その中の割合が例えば病院であり高齢者でありというような方が多いと、細かく分析するとそういうことが出てくるとすると、やはり交通手段といいますか、福祉目的というものが大きくなってくると思うのです。今までそうだったけれども、これからも高齢者の方が増えていく。福祉という意味で考えていくならば、収益ということもあるけれども、福祉のためのという視点も考え方の一つであると思うので、その辺りを考えていただきたいのが 1 点。

もう1つの質問は、今は実績という形で、いろいろとこうやっていきますというものが出ていますが、利用された方の口コミで、こういういいものがあって、家の近くまで来てくれると広がって、それなら私も今度乗ろうと増えていくと思うのですけれども、増え過ぎてしまったらどういうふうにするのでしょうか。今は15人と言っているけれども、これが20人とか25人とかになったときのことも行政としては考えておかないといけないと思います。それについては、いかがでしょうか。

#### ○櫻木地域交通政策課長

まずは、福祉的な視点という点では、当初よりデマンド交通の試行運行に当たり、交通空白地域の解消という視点と同時に、福祉的な目的も含めて検討するということで区としても望んでおりますので、その辺りは周知等も含めて丁寧にやってきたところでございますし、今後もやっていきたいと思っております。

増え過ぎてしまった場合ということにつきましては、うれしい誤算でありますけれども、また予算措置等も含めてお願いするようなことも考えられるのかと思っております。現時点ではまだそういう状況ではないということです。

#### ○のだて委員長

ほかに、ありますでしょうか。

#### ○若林委員

まず、荏原地区です。いっぱいお聞きしたいことがあります。私も2回は乗っていないのですが、1回乗させていただいて、非常にフレンドリーなドライバーに対応していただき、心地よく武藏小山駅から旗の台の心身障害福祉会館まで、いわゆる荏原の端から端まで乗せていただきました。

これはいい話なのですが、わざとではなくスマホを車内に忘れてしました。区か荏原交通に電話をしなければと思って、はつと思ったらスマホがないので、どこに問い合わせようかと思って、ひとまず荏原交通は近くなので伺うと、早速、既に対応されていて、代表質問みたいでありますけれども、荏原交通と品川区の素早い対応に心から感謝を、まずは申し上げたいと思います。

その上で、アンケートがありました。私も答えさせていただいて、今現物をどこかにしまってしまったのですけれども、その中で一つ、へえと思ったことがありました。ドライバーともいろいろ話をしながら乗ったわけですから、アンケートの中で行ってほしいところについて、何とか商店街とか何とか駅とか、結構な数でお示しされていました。まだ集計の途中ですけれども、そのアンケートによってもし数の多いポイントがあった場合の対応はどうなのでしょうか。当然、そのためのアンケートだと思うのですけれども、そこをひとつお聞きしたいと思います。

順番が前後しますが、今までの話だと損益分岐点なんてお話もありました。ある意味、黒になるなんていふことはほかの事例も見ても、福祉という観点もあるのであり得ないと思うのですけれども、今は試行運行の段階で、本格運行の判断について、どこかでするのだろうと思いますが、そこ辺の考え方をお聞きしたいです。

あと、大崎とも絡みますけれども、今ミーティングポイントで乗り降りをするわけですが、コミュニティバスという話も大崎のほうがありました。今まさに実験ですけれども、デマンド交通とコミュニティバスのいいとこ取りを何かできないのかと今の質疑を聞いていて思いました。デマンド交通はこういう仕組みです。コミュニティバスはこういう仕組みですと。品川区は今、両方を始めて、来年度の後半には大崎でもオンデマンドが始まる。コミュニティバスとオンデマンドを一定期間、実証運行するということで、本当は大崎も候補ルートとして当初コミュニティバスを走らせるという話でした。荏原も

そうですけれども、いろいろ事情があって、今の段階ではまずはデマンド交通であるということで考えると、オンデマンドでコミュニティバスのいいところを入れてという、実証運行をしながらそういういいとこ取りみたいなものもできないのか。そういう検討の仕方、検証の仕方というのもぜひ考えられるのかということをまずお聞きしたいです。

○櫻木地域交通政策課長

まず、アンケートの意図でございます状況としましては、区としてまずはミーティングポイントのご要望が多いところを把握したいというところで、その後の活用としてはそのような地域を重点的に回ったりとか、もしくはミーティングポイントの地先の方にこれだけご要望があるという形で少しお話できるような、そういう材料になればいいと考えております。

あとは、今後の判断の考え方ということでございます。基本的に継続運用については毎年度予算を審議していただく中でご判断いただくという前提がございますけれども、一応3年程度自治体の実証運行というものが認められていますので、状況によっては3年程度、また、利用状況によってはもう少し短くなったりとか、その辺りは本当に状況によるという形で考えております。

デマンド交通とコミュニティバスのいいとこ取りという話でございますが、荏原地区でやっているのは区域運行という運行形態でございまして、いわゆるポイントT Oポイントで回す形になっております。一方で、バス路線につきましては定時定路線です。デマンド型定路線という形も地方のほうであったりもしますので、この地区にはどういう形がいいのかということを今後の検討していくことになると思っております。いいとこ取りという形になるかどうか何とも言えないところがございますけれども、いろいろなパターンを考えて検討していきたいと思っております。

○若林委員

質問してよかったです。ぜひ、いいとこ取りを検討していただきたいと思います。

それから、大崎のほうですけれども、先ほど区政協力委員会のことで大崎第二地域の話がありました。もともとコミュニティバスの検討のときは地域のワークショップをやって、区とか会議から示された五反田駅までというルートがあつて、その後大崎第一地域も含めたワークショップをやつた結果、目黒駅までルートを設定しましょうとなった。今の段階では大井町、それから大崎駅、百反通り、大崎広小路とか五反田駅、そして目黒駅というルートがありました。

この前の決算特別委員会でも、デマンド交通の運行エリアとしては1.5キロから2キロ程度ということで、車1台で回すにはそれがいわゆるベストな範囲ということで説明がありました。定規で計ってみると大崎、目黒駅を直線で結ぶと2キロ前後でした。一方、参考までに武藏小山駅と旗の台の心身障害者福祉会館が2キロ弱ということで、大井町も含めてこの1.5キロから2キロ、もう一声というところ。今は大崎の百反地域、西品川地域ということで限定的なお話をされているわけですが、エリア設定でいうとNTT病院もあるところも含めて、どこにミーティングポイントをつくるかということを検討されていると思うのですけれども、この2キロの中であえて目黒駅にということも今問い合わせたいと思うのですが、それは今後という考え方でしょうか。

○櫻木地域交通政策課長

大崎地区の課題として、先ほど別の委員からご質問がありました上大崎、目黒の周辺も含めて一部交通課題のある地区ということは区も認識しております。これに対して、どういう形で対応していくかということは、区全体の交通施策の中で整理していきたいと考えております。

1.5キロから2キロということで、考えなければいけないことは既存の交通事業者との調整という

ところもございますので、その辺りは慎重にいろいろと調整しながらという形になろうかと思っております。

○若林委員

特別委員会ですので、大きく、品川区全体におけるエリアということで進んでいきますけれども、いつも八潮とか臨海斎場の話も出ますが、工事も始まるということで、臨海斎場も今後需要にしっかりと応えていけるように品川区全体の公共交通のビジョンみたいな形で、ぜひ検討していただきたいです。

そうすると、コミュニティバスの大井ルートが3年延長して、3年後にはいよいよ待ったなしで最終的な本格運行実施の判断をするということで、背水の陣をしいたということになりました。それで、荏原地区で今年からデマンド交通が始まって、来年は大崎地区が始まります。そうすると、大井のコミュニティバス、デマンド交通が2つ。さっきのいいとこ取りの話も含めて全体のという話になると、やはり大井ルートのコミュニティバスを3年延長したことで最終的に3ルートも含めた全体をどうするかと、コミュニティバス、デマンド交通、またはいいとこ取り方式も含めてどうなるのかというふうに思っているのですが、お考えをお聞きしたいです。

○櫻木地域交通政策課長

まず、現時点でコミュニティバスの大井ルートの3年後の判断について、今は確としたことを申し上げることはできませんが、今委員がお話しされたようにコミュニティバスの試行運行の延長、あとは大崎、荏原地区の実証運行の一定の成果の検証、もしくは教訓等がある程度出そろったタイミングで、区全体として交通政策を考えていくような時期がいずれ来るとは思っております。

○のだて委員長

ほかに、いかがでしょうか。

○石田（秀）副委員長

何点か伺います。

今、大井ルートのコミュニティバスの話がありました。それもお伺いしたいのですが、まずお伺いしたいのは、大崎へ広げるのであれば原則論をクリアしてもらわなくてはならないわけです。これは、警察との話になるのでしょうかけれども、そもそも品川区はそんなに広いところがないですから、前はよくて今も駄目です。原則駄目だから駄目。原則論を守ってやっていますが、ほかの事業者の方々の路線バスの駅とかがあるから、遠慮してということがあるけれども、やはりそれはこちらは税金を入れてやっているわけで、商売の方々は商売の方々。それはそれでやってもらわなくてはいけないですが、区は交通課題がある地域をクリアしていくこうとしているわけだから、そこら辺の原則論への対応はしっかりとやっていただきたい。本通りを入れていくとか、大森駅の近所のところまで行くとか、検討していただきたい。まずはこの原則を聞きたいです。どう捉えて、どうやっていくのか。それを3年延ばしたからといって、ここは変わらないと私は思います。幾ら話を広めても、広がらないと思います。やはり範囲を広げていく。そうなるともう課題は、原則です。この原則をどうクリアしていくのか。あとは、他事業者とどういう話をしていくのか。ここにかかっているような気がしてならないです。だから、ここをしっかりとやらないと。大崎ルートだってコミュニティバスで行けるのです。百反なんか何でという感じがします。原則オーケーです。原則駄目だけれども、何で百反がそんなに言われているのかという話です。だけれども、私が言うよりも皆さんのはうがよくご存じでしょうが、この原則をどう捉えるのか。

なので、今みたいにデマンド交通とコミュニティバスを合体するとか、いいとこ取りしていこうなど、

こんなことはできるはずがないのです。一番いいのは路線バスですから。路線バスはしっかりと儲かるから路線バスなのです。それに近しいものをコミュニティバスでやれるかということが勝負です。やるには原則をクリアしようということなのです。だから、私は大崎ルートについてデマンド交通でも仕がないけれども、ここら辺はもう少し強い意思でやってほしいということのお答えをいただきたいです。

○櫻木地域交通政策課長

原則と言いますが、区としましても当然組織も立ち上げて、地域交通の課題を解消していくのだという思いはございます。その中で、どういった形で実現できるのか。交通に関しては、様々な規制であったり、ほかのプレーヤーもおりますので、その中でどういう形であれば、区民にとってよりよいことが実現できるかということを我々としても考えてきたいと考えております。

大井循環ルートにつきましては、バスですと中央線を踏み越えてしまうようなところもあって、交通的にかなり厳しいという判断が出ているところでございます。コミュニティバスではない在り方というものも全体の中で考えていくのかと思っております。

大崎地区につきましても、先ほど桐ヶ谷通りの例もございましたが、やはり当時と状況が違うという話もあったり、警察判断も非常に厳しくなってきてるという中で、今回こういう形でやらせていただきたいということでお願いというか、ご報告させていただいているところでございます。

○石田（秀）副委員長

もちろん、それはよく分かっています。警察の話もよく分かっています。分かっていますが、これまでやっているところはあるわけですよね。新しく設置する場合は許可が下りないというか、原則がある。行政が原則駄目と、そうなっているものをやってしまっていいのかという話も十分分かっているのだけれども、それはやっていかないと。今言ったように交通課題があって、センターラインを越えるということも分かります。それでも、少しでもやらせてくれるとか、何かないと前に行けないです。今の西大井のバス停も、とまっているときはスーパーの前とかはかつつかつです。それは前だからいいのかという話みたいなところもあるので、そういうことも踏まえるのなら、本当にその原則は考えてほしいと思います。

それから、もう少し言いたいのは、ほかの民間の事業者の方と都の事業者があるわけではないですか。都も人材が不足していて、よくおっしゃっているけれども、退職者が50人いるとしたら採用をかけても5人くらいしか入らない。これはそのとおりで、私もほかの方に聞きました。そうだけれども、これは理由があると言っていました。退職すると再任用とかいろいろなことがあって、安くなり過ぎると言うのです。それから、タクシーに流れる人も圧倒的に多くて、タクシーの仕事は60歳以降でも結構来ると言うのです。オーケー、ウエルカムだから。職員でも、そういうところをクリアにしてください、もう少しきちんとそこら辺の再任用制度を変えてくださいとか、そういうことを要望していかないとみんなそっちへ流れてしまします。これは、仕方ないです。みんな60歳を超えてくると、そういうふうになってしまいます。再任用とか、65歳というのもあるけれども、どんどんそういうものが進んでいくと、タクシーとかいろいろなものから比べるとバスドライバーの任用は安過ぎるというのです。それでは、もう人は集まらないです。みんなタクシー関係者の方々は言っています。我々を集めやすいのはそういうところがあるからだと言っています。さっき石田ちひろ委員も言っていたけれども、現実は町の路線バスも昼間は走っていないとか、減便しているなんていうことが結構起きてきているわけです。だから、民間は仕がないにしても、東京都はそういう採用のやり方はやめてください、そうでないとどうしても無理が来てしまうというくらいのことは課長会でも、部長会でもいいけれども、言ってほしい

です。それはどうお考えですかということを聞きたいです。

○櫻木地域交通政策課長

まず、都バスについて、職員の再任用時に、民間へ転職で人員不足が発生しているという話は、本年度の初めごろ、4月、5月くらいに、都議会のほうでも、様々要望があったということで聞いております。また、減便に伴って区としましても、直接都の交通局のほうに伺って、状況の把握と減便しないということを直接要望した経緯がございます。今後も状況として注視するとともに、要望してまいりたいと思っております。

都のバスの運転士の給与の面につきましては、都で人事制度の中で考えるということで、交通の所管の部署からどうということは、直接的にはなかなか難しいのかと思っておりますが、そちらのほうも区の中で適切な部署に共有させていただきます。

○石田（秀）副委員長

いいです。

○のだて委員長

ほかに、いかがでしょうか。

A I オンデマンド交通の実証運行はミーティングポイントを増やしていくことが利便性の向上や利用者を増やしていくということにもつながってくると思いますので、ぜひお願ひしたいと思います。また、今様々な委員から品川の地域交通をどう考えていくのかということでお話もありましたので、ぜひ区民が利用しやすいように進めていただきたいと思います。

ほかになれば、以上で本件および特定事件調査を終了いたします。

---

(2) その他

○のだて委員長

次に、予定表2のその他を行います。

その他で何かございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○のだて委員長

特ないようですので、以上でその他を終了いたします。

以上で本日の予定は全て終了いたしました。

これをもちまして、まちづくり・公共交通推進特別委員会を閉会いたします。

○午後2時04分閉会