

第7回品川区地域公共交通会議

令和6年8月23日

櫻木課長 (事務局)	それでは定刻になりましたので、ただいまから第7回品川区地域公共交通会議を開催させていただきます。まずは、委員の皆様におかれましては、御多忙のところ本会議に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。 私、地域交通政策課長の櫻木と申します。昨年までは地域交通に関する事務は都市計画課という区の部署で行ってまいりましたが、地域公共交通をさらに強力に推進していくということで、今年度新たに区として新しい組織を立ち上げて、地域交通政策課が担うことになりましたので、改めましてどうぞよろしくお願いいたします。 まず初めに、報償費の対象の委員におかれましては、机上に事務局で作成した請求書を置かせていただいております。押印は不要でございますので、住所、氏名を御確認いただき、会議終了後に職員が回収いたしますので、裏返しで机上に置いていただければと思います。 続きまして、本日、東京国道事務所の菊池委員、東京都第二建設事務所の山下委員におかれましては、所用のため御欠席される旨御連絡をいただいております。また、東京都交通局の若田委員、京浜急行バスの長塚委員、東京都交通運輸産業労働組合協議会の志村委員、品川区高齢者クラブ連合会の福嶋委員、関東運輸局東京運輸支局の佐藤委員、東京湾岸警察署の渡辺委員におかれましては、本日代理出席をいただいております。 さて、今回より、新たに学識経験者の委員を1名追加させていただきます。観光政策、グリーンスローモビリティが御専門の東京大学大学院公共政策学連携研究部交通・観光政策研究ユニット特任准教授の三重野委員でございます。御就任に当たり一言お願いできますでしょうか。
三重野委員	皆様初めまして。このたび委員に就任させていただきました東京大学の三重野と申します。今回から私が参加させていただいた経緯を少しお話ししてもよろしいでしょうか。今回から新たなモビリティの実証運行についてということで、グリーンスローモビリティが入ることになりました。こちら、グリーンスローモビリティですけれども、私、国土交通省の課長補佐時代に自分で名前をつけて制度を立ち上げて、今、全国普及を進めている段階でございます。こちら、グリーンスローモビリティ

	をお聞きになったことがある方もいらっしゃるかもしれませんが、都内では、豊島区の池袋、町田市、葛飾区などで走っておりますし、今回、寺内副会長とともに取り組んだ杉並区も今年の11月から本格運行が始まっております。 また関東エリアでは日光市さんですとか、今日お越しの京急さんも、2026年春から横浜の関内駅、みなとみらいエリアでグリスロが走ると伺っております。ヨーロッパや世界的には今ゆっくりな道路であるとか、EV、脱炭素なモビリティを使っていくということが進められておりますので、今回の品川区のグリスロも移動サービスとして入ることはもちろんなんですけれども、新しいまちづくりとか社会の価値観とか、魅力の再発見とか、いろんな形でお役に立てるようなサービスとして入ることを期待しております。 私も微力ながらこの会議で尽力できればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。
櫻木課長	三重野委員、ありがとうございます。 続きまして、今回の会議により委員の交代がありました委員の御紹介につきましては、お時間の都合上、委員名簿並びに座席表にて代えさせていただきます。 続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。資料については事前に送付させていただいておりますが、次第、座席表、委員名簿のほかに幾つかありますが、まず本日お持ちでないという委員の方いらっしゃいましたら、職員にお知らせいただければと思いますが、よろしいでしょうか。 では、右上に資料1と書かれたA3ホチキスとじの「しなバス運行状況・令和5年度アンケート結果について」、右上に資料2と書かれたA3ホチキスとじの「新たなモビリティの実証運行について」、以上になりますが、おそろいでしょうか。 それでは、これより会の進行は寺田会長にお願いしたいと思います。 寺田会長、よろしくお願いいたします。
寺田会長	ただいまから、第7回品川区地域公共交通会議を開会いたします。お暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。 また、新任の委員、それから交代の委員の皆さん、よろしくお願いいたします。 はじめに、本日、2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10条の規定により、本日の会議を公開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、事務局は傍聴者の入室、誘導をお願いいたします。 （傍聴者入室） それでは、お手元の次第に従いまして、まずは議題（1）について事務局から説明をいただいた後に、御質問、御意見を募る形とさせていただければと思います。 それでは、事務局から議題1について御説明をお願いいたします。
櫻木課長	では、資料について御説明させていただきます。 資料の説明に入る前に、今年度の品川区の地域交通について少し御説明させていただきます。 区では令和元年度よりコミュニティバスの導入に向けた検討を行い、現在「大井ルート」を試行運行しているところですが、依然として鉄道駅やバス停から離れた交通サービス圏域外が存在する状況となっております。コミュニティバス導入計画で示す2つの候補ルート「大崎ルート」、「荏原ルート」の試行運行の実施については、「大井ルート」の試行運行状況を踏まえ判断していくこととしていますが、新たに交通サービスとして注目されているAIオンデマンド交通の品川区への活用可能性を探るため、今年度または来年度の実証運行に向けた検討を進めているところでございます。また、交通手段を用いた地域活性化として、グリーンスローモビリティの導入についても実証運行の検討を進めておりまして、こちらは後ほど議題2のほうで説明させていただきます。 それでは、資料に沿って説明させていただきます。 資料1、しなバスについて報告させていただきます。表紙をおめくりください。 令和5年度の利用者数は順調に推移しまして、3月には過去最高の月間2万2,000人に御利用いただきました。年間の御利用者数は、およそ23万人で、前年度比で118%となっております。御承知のとおり、現在は試行運行期間となっております、資料にも記載しておりますが、令和6年度の運行実績に基づき、令和7年度に本格導入または見直しを判断していくこととしており、その判断基準は50%以上としております。収支比率を御覧いただきますと、令和5年度はシルバーパスを加味しないと29.9%、シルバーパスを加味すると53.6%となっております。

	続いてページをおめくりいただき、しなバスに関するアンケート調査結果について御説明いたします。昨年度、利用者及び沿線住民の利用状況や満足度を把握するためにアンケートを実施いたしました。(1)利用者アンケートとしまして、西大井駅と大森駅北口での利用者への直接配布をするとともに、全てのバス停にアンケート用紙を設置し、郵送にて回収する方法を実施しております。有効回答数は301票、郵送での回収率は49.0%となっております。 利用者アンケートの結果についてですが、(1)の回答者の属性、70代が39%と最も多く、高齢者の利用が多い状況です。次にその横、(2)回答時のしなバスの利用についてですが、9割以上の方が既に複数回利用されたということで、その横、乗降のバス停として最も多かったのが、大森駅北口38%、次いで西大井駅25%となっています。途中のバス停では、さくら会前が12%と多い結果でした。次にその横、運賃の支払い方法として、45%の方がシルバーパスを利用されている結果でございます。 次に、資料上段の一番右、目的地については大森駅周辺が64%と最も多く、また14%の方が品川区外への移動手段として利用されている結果となっております。 次に資料中段、(3)普段のしなバス利用は記載のとおりでございます。 次に資料中段右、満足度ですが、総合的な満足度は、「満足・やや満足」を合わせ71%となっており、「普通」という回答も合わせると94%となっております。一方、「不満・やや不満」が比較的多い項目については、「運行間隔」、「バス停の位置や間隔」となっております。 自由意見としましては、運行の継続を望む内容が77件と最も多く、一方で、「運行ルートの改善」、「バス停の増設・移設」、「料金・支払方法」などの運行改善を求める内容が見られました。 続きまして、資料をおめくりいただきまして、沿線住民の方へのアンケートです。沿線住民の方、バス停から300メートル圏内の3,000名の方を無作為抽出いたしまして、郵送配布、回収により実施し、回収率は34.5%、有効回答数は1,034票でした。情報発信としましては、回答者のうち9割の方がしなバスを知っていると回答してございます。 次に資料中段、利用状況ですが、回答者のうち、60%の方がしなバスを「利用したことがない」と回答し、資料その横、利用したことがな
--	--

	い方の利用意向としましては、３２％の方が「利用してみたい」との意向でした。 満足度についてですが、総合的な満足度については、「満足・やや満足」を合わせて５０％となっております。一方、「不満・やや不満」は７％となっており、比較的多い項目は、「運行間隔」、「運行経路」、「バス停の位置や間隔」となっております。 (５)自由意見ですが、こちら「運行の継続」を望む内容が１７０件と最も多くなっていました。 しなバスについての報告内容は以上でございます。
寺田会長	説明ありがとうございます。それではただいまの御説明について、質問、御意見ありましたらお願いいたします。 そうしたら、ちょっと質問というほどでもないんですけど、皮切りに。最初のページ辺りの利用動向ですけれども、だんだん増えてきているのは何か理由というか、推測がつくものなんでしょうか。
櫻木課長	お答えいたします。確たる理由があるということではないのですが、事務局といたしましては、やはり少しずつしなバスが認知されていて、皆様に愛着を持って御利用いただいている状況が結果としてこのような数字になったのかと考えております。
寺田会長	ありがとうございます。そうすると段々周知される、少しずつ増えていく可能性もあるというか、そういうふうに理解します。 ありがとうございます。 副会長、何かありますか？
寺内副会長	ちなみにしなバスのルート、もともとは西大井駅の西側地区も含めて、循環のルートをつくるというところでなかなか、御検討いただいた結果難しいというところがあるかと思うんですけども、そちらのほうは、検討としては、今、何か状況としてもしありましたら、以前に難しいという話はたくさん聞いておりますので、とはいえ、当初の計画としては、そうなっておりますので、その辺り、もし何か状況に変わりがありましたらと思ひまして、お伺いします。
櫻木課長	ありがとうございます。お答えいたします。 大井循環ルートというところで警察との協議が整っておらず、今運行できてない状況でございます。引き続き、状況としては変わっていないところであるんですが、新たな交通サービス、もしくは非常に車幅の狭いバス等、その辺りが出てくると、可能性としては残っているのかなと

	いうところで、引き続き研究を行っているところでございます。
寺内副会長	ありがとうございます。先ほど三重野委員からもお話がありましたけれども、新しいそれも含めて、それから、A I オンデマンドとか、本当に、実は別の特別区の中でも計画を一度立てて、こういうルートでというようなことを考えたんだけどなかなか実現しないねというところが、急激にそういった、使えるモードのほうに変化をしてきているというか、新しいものがどんどん出てきている状況で、前に立てた計画、数年前につくったばかりの計画をどうしようかというような雰囲気になってきておりますので、ぜひともそういうところでいろいろ御検討を、それは荏原ルートであったりとか、大崎ルートであったりとかということも含めて、検討を進めていただければ、当初、最初の説明であったとおりですけれども、その辺りをぜひぜひよろしくお願いしたいということです。以上です。
寺田会長	よろしいでしょうか。 お願いします。
西東委員	警視庁の交通規制課、西東といいます。よろしくお願いいたします。 すいません、私がちょっと聞きそびれちゃったと思うんですけども、資料の1枚目の下の参考のところで、試行運行期間が令和4、5、6、7年の4年間になって、米印で令和6年度の運行実績に基づき本格導入の見直しとあるんですけども、これは6年度の結果を見て、場合によっては7年度からも本格運用になるというイメージでしょうか。 あともう一つが、その下の判断基準のところで、収支率50%以上とあるんですけども、これの上に収支率が、シルバースパスなしとシルバースパスありの場合で、ちょうど50%行くか行かない感じですけど、どちらの場合の50%を目指しているのかなというところを、御説明があったかもしれないんですが、よろしくお願いいたします。
寺田会長	お願いします。
櫻木課長	では、事務局からお答えいたします。 まず最初の質問になりますが、御指摘いただいたとおり、令和6年度いっぱいの実績を鑑みて、令和7年度中にどうするかを判断するという想定に現在となっております。 次に収支率ですが、計画が走り始めたときには50%以上ということで、どのような指標を持って50%とするかというのは実は明確に差が示されているところではないんですが、最終的に収支率については、総

	合的に福祉的な視点等も踏まえながら考えていくということで、現時点でどうと申し上げられる状況ではございません。
西東委員	ありがとうございました。
寺田会長	よろしいでしょうか。 ちょっと1つ戻って、寺内副会長の御質問のところの続きみたいになるんですけども、沿線アンケートは西大井などの大字ぐらいとすると、寺内副会長がおっしゃられたような運行ルートの改善がすごく多いですよ。その辺が反映されているというふうに理解してよろしいのでしょうか。
櫻木課長	お答えいたします。 運行ルートの改善につきましては、どちらかという、このアンケートと、あとこちらのほうに直接お寄せいただくお声も含めてということですが、大井町駅まで通してほしいというお声が結構ありまして、運行ルートというところで申し上げますと、そのような御意見が多いのかなと思っています。
寺田会長	ありがとうございます。いろいろ解釈しちゃいますけどね。 既存ルートと別経路で大井町みたいなそういうニュアンスで。 ありがとうございます。よろしいでしょうか。
西東委員	すいません、ちなみにですけれども、1便当たりで特に多い便でもいいかと思うんですけれども、何人ぐらい乗車されているのかなということと、状況によっては、つまりもうかなり乗っているよという状態で、シルバーパスで乗られている方もかなりいらっしゃるの、要するに、さらに乗る方が増えていって、実質の収支率50%を目指したときに、着席して乗れるようなサービスを超えてしまうバスになってしまうんじゃないかなとちょっと考えるわけなんですけれども、どれぐらい乗車されている状況かというのをちょっと教えていただけますか。
櫻木課長	事務局からお答えいたします。 一番多いときは満員というところになりますが、大体平均すると11人程度というのが数値的なところではじかれるところでございます。収支率との関係で、収支率を満たすようなところで、乗車定員を満たすのかということ、ぎりぎりというか、多少余裕はあるんですが、定員内に入るということで、そういう形で乗っていただけるようにこれからも取り組んでいければと思っています。
西東委員	便によってはかなり窮屈な状態になったりとか、場合によっては積み

	残しみたいなきょうが起きるようであると、収支率の実質の50%が本当に可能なのかどうかというところも、来年度以降の議論かとは思いますが、少し気になりましたので一応コメントだけさせていただきます。
寺田会長	どうもありがとうございました。 ほかよろしいでしょうか。それでは戻っていただく可能性含めて先へ進めさせていただきたいと思います。 それでは、2つ目の議題のほう、お願いいたします。
櫻木課長	それでは、資料2、新たなモビリティの実証運行について、を御報告させていただきます。表紙をおめくりください。 今回、新たなモビリティの実証運行として、グリーンスローモビリティの導入を予定しておりますので、その導入検討概要及び運行概要について御説明いたします。 まず、1、導入目的を御覧ください。品川区では、一体的な地域活性化に向けて、地域の特徴である歴史と水辺の街をつなげ、回遊性が高く景観を楽しめる観光の施策が求められています。そこで、ゆっくり走るグリーンスローモビリティの特性を活かし、観光資源をつなぎ地域を走行することで、街のにぎわい創出や活性化、エリアブランディングにつなげていくことができると考えております。 ここで、グリーンスローモビリティの特性について御説明させていただきます。グリーンスローモビリティとは、時速20キロ未満のゆっくりとした低速走行する電動車で、脱炭素化と環境負荷軽減に貢献する乗り物となっております。おおむね乗客の定員は、どの車両を選ぶかにもよりますが、5名から10名程度で、車内の乗客間の距離が近く、コミュニケーションの創出や地域のにぎわいも期待できるのかと考えております。 続いて、導入エリアについてですが、水辺や歴史、商店街など、区内の観光資源を有するエリアのうち、道路の構造的な制約、交通規制状況を踏まえ、令和6年度の実証運行としては「旧東海道品川宿・天王洲エリア」を選定いたしました。なお、ルートについては、交通量の少ないルートを中心に設定するとともに、車道が広い道路では、渋滞防止対策として後続車が追い抜けるような追い抜きポイントを設けております。 続いて、3、実証運行の実施についてですが、令和6年度は、運賃無料とした期間限定運行を行い、アンケート調査等を通じて利用者ニーズ

	の把握をするとともに、フォローアップや評価・検証を行ってまいります。 続いて、道路運送法における位置付けについてですが、通常、一般的な公共交通サービスを運行する場合は、道路運送法に基づき適切な協議と明確な規格に基づいた運行が求められるということになっております。運行に当たっては、運輸局の許可・承認を得る必要があります。ただし、今回の実証運行に関しては無償での運行でありますから、運送を行える範囲に制限はなく、許可・登録を要しません。 ページをおめくりいただきまして、運行概要について御説明いたします。運行形態は、定時定路線です。運行経路につきましては、北品川駅前付近を出発し、旧東海道を通過して天王洲アイルへ向かうルートとなっております。運行期間、令和6年10月上旬となっておりますが、想定ですと、一般の方に御利用いただける期間は10月6日から11月24日の予定となっております。運行日・運行時間については、週4日、火曜、木曜、土曜、日曜の10時から16時過ぎまでということでございます。 また、今回の実証運行では、運行主体が品川区、運行事業者は京浜急行電鉄株式会社に行っていただきます。停留所数は6か所、休日・日曜ルートは5か所です。運賃は無料で、運行間隔は40分から1時間に1本程度となっております。車両は写真のとおり、eCOM-8²という車両を1台使用します。また、都合により11月16日からはゴルフカートタイプのYAMAHA AR-07を使用します。 運行ルートにつきましては、平日・土曜日ルートは、1周40分程度の基本ルートで、歴史と水辺の観光拠点をつなぐことで、面的なにぎわいの創出が期待できるものとなっております。観光客などの利用も想定しますが、沿線など地域住民の短距離輸送も期待できると思っております。低速で運行するため、交通量の多い道路については、一般の交通を妨げることがないように追い抜きポイントを設定するとともに、低速車運行についての看板を設置いたします。 なお、休日・日曜日につきましては、旧東海道が車両通行規制のかかっている道路となりますので、往路についても八ツ山通りを経由するルートとしています。 新たなモビリティに関する説明は以上となります。
寺田会長	ありがとうございます。それでは、ただいまの御説明につきまして、

	御質問、御意見ありましたらお願いいたします。初めて御覧になる方ももしかしていらっしゃるかもしれませんが、どんなことでも構いませんので、御質問どうぞ。 お願いいたします。
庄田委員	私、品川区の障害者七団体協議会の会長をしています庄田と申します。今、YAMAHAのAR-07の写真を見ますと、運転席側から撮っているのですが、ちょっとバリアフリーになっているかどうかは分かりませんが、車椅子での利用も可能でしょうか。
寺田会長	お願いします。
櫻木課長	御質問ありがとうございます。 今御覧になられている写真のものはeCOM-8²という車両になっておりまして、こちらについては、後ろが開くようになっておりまして、そこから車椅子を乗せていただくことが可能となっておりますので、バリアフリー対応となっております。ゴルフカートタイプにつきましては、現在のところは車両のタイプとしては難しいということになっております。
庄田委員	車椅子が使える車両と使えない車両があるということでしょうか。今回、試行に使うのが使えるほうの車両でしょうか。
櫻木課長	お答えいたします。こちら、今、写真に載っているeCOM-8²という車両につきましては、10月上旬から11月15日まで、これで運行させていただきます。こちらについては車椅子で御利用いただけます。16日から24日につきましてはゴルフカートタイプですので、車椅子を乗せてということではなく、一旦御降車いただいてお乗りいただくというような形になります。
寺田会長	よろしいでしょうか。 三重野委員お願いします。
三重野委員	今の回答に補足なんですけれども、御覧になっているYAMAHAのほうのゴルフカートタイプは、今、課長さんが御説明したとおり、全ての車椅子の方には車椅子のまま乗っていただくのは難しい車両になっているんですけれども、例えば車椅子の方でも御自分で椅子に降りることができる方は車椅子をドライバーの方が後ろで畳んで、横で車両に乗って移動されている方も全国にたくさんおられますので、また障害の程度にもよるかと思うんですが、そういう形でも御利用いただくことができる車両になります。

	今回、この写真に載っているeCOM-8²のほうは、あらゆる車椅子の方に確実に乗っていただける車両になっているところです。
寺田会長	よろしいでしょうか。 はい、お願いします。
富樫委員	バス協会の富樫と申します。 今回からこちらの会議に出させていただくようになったので、もう前に話があるのかもしれないんですけども、今回実証実験を行って、その後どう発展させていくのか、それともそれで終わっちゃうということはないと思うんですけども、どういうふうな構想があるのかというのを教えていただければと思います。
寺田会長	お願いします。
櫻木課長	ありがとうございます。今後についてということでございます。現時点で見えてない部分が多々ありまして、私どもとしても初めての経験ということで、まずは動かしてみ、様々な課題であったり、もしくはニーズを把握するというのが今回の主眼ということでございます。 今後については、地域の皆様の御意見や利用状況、あとは実際に動かしてみると道路状況との兼ね合いで、ここは行けるここは行けないみたいな話もいっぱい出てくると思っておりますので、そこを見据えて今後の展開を考えていきたいと思っております。
寺田会長	よろしいでしょうか。 地域公共交通会議だからというのものもあるけど、基本的にはこの会議にかけて御意見をいただきながら進めるということだと思います。 ほかございますでしょうか。 お願いいたします。
室伏委員	大井地区の会長をしています室伏と申します。今日初めて参加させていただきました。 ちょうど前半はしなバスの話をいただきまして、ちょうど私たちの地域をしなバスが走っています。やはりしなバスは限定された場所で、地域のもっと奥へ入ってもらいたいんですけど、実際には道路の状況、車の大きさの問題で物理的に不可能という答えが今までいっぱい出てきたので、今、新たなモビリティという形で、恐らく小さくなっていると思うんですね。そして、大井地区もほとんど、時速40キロとか50キロで走れるところがありませんので、ぜひぜひグリーンスローモビリティを大井地区へ入れてもらえばいいかなと感じましたので、今後の検討の一

	つに入れていただければなと思いました。 よろしく願いいたします。
寺田会長	よろしいでしょうか。 はい、お願いします。
櫻木課長	御意見ありがとうございます。 大井地区の循環ルートというか、奥のほうについて、我々としてもどういう形で何かできるのかということはこれからも一生懸命考えていきたいと思っていますので、この場でできます、できませんというお話はできないんですが、考えていきたいと思っています。
寺田会長	ありがとうございます。御質問でも御要望でも構いませんので、何か御発言ありましたらどうぞ。 バリフリの話を超えて、三重野委員、何かアドバイスありますか。決まっちゃっている状態では言いにくいのかもしれませんが。留意事項みたいな。
三重野委員	留意事項としては、道路状況をよく選ぶことは大事になりますけれども、今回道路、すぐくふさわしい場所を選んでいただいているということで問題はないかなと思っています。一般的には事業継続が、やっぱりどうしても乗車定員が少ない乗り物になりますし、便数もそんなに増やせるものではありませんので、運賃でそんなにコストを賄えるものではありませんから、どういうふうに持続的に事業所をつくっていくのかというのが一つ鍵になっていこうと思います。ですので、先ほどどういう事業の形を考えておられますかという話がありましたけれども、方法としては大きく3つあるんですが、寄附金とかをもらっていくという話、観光利用で運賃を上げるという話、あるいは交通事業じゃなくて、地域の方が担うことで運転手側のコストを下げたなるべくとんとんに持っていくというような方法が大きく全国的には使われておりますので、それも走る、今回のところも観光客ターゲットなのか、あるいは先ほど話があったような、大井町ですと、もう少し住民の方を対象にした場所にあると思いますので、場所場所によって事業の構築の仕方も変わってくるのかなというふうに思いますから、今回、取りあえずやってみて、どういった方がそもそも運行主体になっていただけるのかということも含めて、これから議論かなというふうに思っております。
寺田会長	ありがとうございます。承っておいてよろしいですか。 副委員長、お詳しいと思いますが、どうぞ。

寺内副会長	観光という点でいくと非常に魅力的なルートを通っているのかなと。品川浦であったりとか、この辺り、屋形船の出発場所になっていたり、非常に面白いところですし、旧東海道も非常に魅力的な通りですし、これはどちらかというと松本委員に御紹介いただくほうがいいのかなと思うんですけど、とても魅力的なところを通っているので、あとは、止まる場所、これが今のところだと安全上の配慮が必要ですので、なかなかつくれないところだとは思いますが、このようなところも実は沿道の方々の御協力みたいなどころで見えてくる部分というのものもあるのかなと思いますし、これ非常に、今、事務局からお話あったような実験的な取組という段階だと思うんですけど、これもできる限り皆様御乗車いただいて、ここの会議でまた御意見をいただくようなことが進んでいくといいなというふうに、もちろん私も乗りに行こうかなと思っておりますので、そんなところで、まずは実験というようにところで、ポテンシャルをこれから考えるためにぜひ乗ってみるというようにところが大事なことなんじゃないかなというふうに思っておりますということで、すいません、コメントです。
寺田会長	ありがとうございます。無理に振ってごめんなさい、失礼しました。それではよろしいでしょうか。一応議事はこれでおしまいです、よろしいでしょうか。 それでは、事務局から連絡事項がありましたらお願いいたします。
櫻木課長	それでは、3点連絡事項がございます。 まず、委員の任期につきましては2年ということで、三重野委員を除く委員の皆様におかれましては、8月31日で一旦任期が満了となります。つきましては、各委員の皆様引き続き御就任をお願いしたいと思いますので、後日送付させていただきます書類に必要事項を御記入の上、御受諾いただける場合は御返送いただければと思っております。 次に、次回開催についてですが、11月から12月頃を予定しています。こちらにつきましても、日程が決まりましたら改めてお知らせさせていただきます。 3点目です。今、東京バス協会様のほうからチラシが配付されているということで、御紹介をお願いできればと思います。
富樫委員	貴重な時間を頂戴しまして、東京バス協会のほうからこちらのリーフレットの御案内をさせていただきたいと思っております。 私どもバス協会は、皆さんも御存じのとおり、2024年問題であり

	ますとか、要は乗務員不足というのが、今、クローズアップされておりますけれども、実際問題、かつてないほどの乗務員不足というような形でございまして、バスを運行したくてもできないというような、事業者さんも結構出てきているというのが事実でございます。 ただ、コロナが終わりまして、お客様が戻りつつあるんですけれども、やはりコロナ前までは戻っていない。今まだコロナ前の大体9割ぐらいしか戻ってきていないし、お客様のほうも、恐らく人流というか、人の動き等も大分変わってまして、特に夜のお客様はほとんどいなくなっちゃったというような状況で、生活スタイルも変わってきているのかなと。そうすると、恐らくもう100%に戻ることはないだろうという前提で我々も考えていかなきゃいけない。ただ、人がいないので新しいこともできない。じゃあ、どうしようということで、今ある路線、今ある資源を有効活用したらどうかということで、都内には結構魅力のある路線とかも走っておりますので、そういったものを御紹介していこうということでこういったリーフレットをつくらせていただいております。 今回、都心だけでございまして、あとは東京バス協会のホームページのほうからも、東京EDO観光と称しまして、こういった路線でありますとか、そのほかの貸切り等の御案内もしておるところなんですけれども、そういった形で皆様のほうにもアピールさせていただいて、バスを御利用いただければと考えてございます。おかげさまで、こちらのほうも御好評いただいております、下町地区と、あと多摩地区もつくってくれないかというのがございますので、今そちらのほうも鋭意作成してございます。 そこでちょっとお願いがあるんですけれども、もし出張所とか、あと、皆様の会合とかでこういったリーフレットをお配りしていただけるような機会があるようであれば、東京バス協会のほうまで御連絡いただきましたら、すぐにお送りさせていただきたいと思っておりますので、その節はひとつどうぞよろしくお願いいたします。 東京バス協会からは以上でございます。ありがとうございます。
寺田会長	ありがとうございます。ほかよろしいでしょうか。 それでは、これをもちまして、第7回品川区地域公共交通会議を閉会いたします。活発な御議論どうもありがとうございました。

— 了 —