

第8回品川区地域公共交通会議

令和7年3月28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8回品川区地域公共交通会議を開催させていただければと思います。私は、品川区で地域交通政策課長をしております、櫻木でございます。よろしくお願いいたします。 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。早速ですが、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、右上に資料1と書かれたA3ホチキスとじの資料、右上に資料2-1と書かれたA3ホチキスとじの資料、右上にそれぞれ資料2-2、2-3と書かれたA4ホチキスとじの資料、右上に資料3と書かれたA3ホチキスとじの資料をお持ちになられていますでしょうか。過不足ございましたらお知らせいただければと思います。 また、机上には、任期を迎え再任となった委員には委嘱状を置かせていただいております。また、報償費の対象の委員におかれましては、事務局で作成した請求書を御用意しております。押印は不要ですので、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、裏返しで机の上に置いたままにして置いていただければと思います。 続いて、本日、東京バス協会の富樫委員、東京都建設局第二建設事務所の山下委員、東京ハイヤー・タクシー協会の小池委員におかれましては、所用のため御欠席という連絡をいただいております。 また、大崎第一地区町会・自治会連合会の宇田委員、国土交通省関東運輸局東京運輸支局の佐藤委員、品川区の川島委員、辻委員、東京都交通局の若田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。 また、今回、新たに委員を1名追加しております。東京都交通運輸産業労働組合協議会幹事で、ハイタク部会事務長の久我委員様でございます。 なお、今回の会議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。 さて、昨年9月1日付で35名の委員のうち、会長、副会長を含む33名委員の任期を迎え再任となっておりますので、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、改めて会長・副会長の選出を行いたいと思います。どなたか御意見はございますでしょうか。
金子委員	品川第一地区町会・自治会連合会の会長をしております、金子と申します。これまでも地域公共交通会議の委員長を務められておりました寺田委員が適任だと思いますので、寺田委員を会長に御推薦申し上げます。お願いいたします。
櫻木課長	ありがとうございます。ただいま、金子委員から寺田委員を会長にとの御意見ございましたが、いかがでしょうか。 (拍手) 異議がないかと思いますので、それでは、会長は寺田委員にお願いいたしたいと思います。よろしくお願いいたします。 次に、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) 御異議がなかったということで、それでは、寺田会長、お願いいたします。
寺田会長	それでは、皆様から御承認をいただきましたので、私から副会長を指名させていただきたいと思います。前回も副会長を務めていただきました寺内委員が適当と考えていますが、委員の皆様、いかがでしょうか。 (拍手)
櫻木課長	それでは、副会長は寺内委員にお願いいたしたいと思います。よろしくお願いいたします。 会長・副会長におかれましては、前方のお席に御移動をお願いいたします。 それでは、大変恐れ入りますが、会長・副会長からそれぞれ一言ずつ御挨拶をいただければと思います。 会長、御挨拶をよろしくお願いいたします。
寺田会長	それでは、会長を仰せつかりました福島学院大学、寺田と申します。2年前まで東京の大学にありまして、住所も品川区ではありませんけれども、すぐ近くに住んでおりますので、皆様ほどではないかもしれませんが、地域の事情を承知しております。よろしくお願いいたします。 この会議、地域公共交通会議ということで、どちらかというと、日々の交通問題をその都度解決していくというタイプだと思いますけれど

	も、これからいろいろお話があると思いますけれども、いろんなプロジェクトとか、あるいは、公共交通のネットワークつくっていくのには、合意にも実際の準備にも時間がかかりますので、短期的な視点と、それから長期的な視点と、当たり前ですけれども、両方を持って活発な御議論いただければと思います。では、よろしくお願いいたします。
櫻木課長	続きまして、寺内副会長、よろしくお願いいたします。
寺内副会長	ただいま御指名にあずかりました、寺内でございます。また引き続き務めさせていただければと思います。私も隣の区に住んでおりまして、隣の隣かな。職場、そのようなところになりますけれども、また品川区の公共交通の発展と町の発展のために、私もできる限り尽力したいと思っております。何とぞよろしくお願いいたします。
櫻木課長	ありがとうございました。 それでは、これより会議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	それでは、ただいまから第8回品川区地域公共交通会議を開会いたします。まず、お忙しいところありがとうございます。 それで、傍聴者についてですが、初めに、本日傍聴を希望される方がいらっしゃいませんでした。 その次、次第と順番が前後いたしますが、初めに、協議事項である議題2について事務局より御説明をいただいた後に、御質問や御意見を募る形とさせていただき、その後に議題1、議題3という流れで進めさせていただければと思います。 事務局より、議題2について御説明お願いいたします。
櫻木課長	それでは、資料2-1と書かれた資料を御覧ください。A I オンデマンド交通の実証運行について、本議題は協議事項となっております。 1ページおめくりいただき、まず、A I オンデマンド交通について御説明させていただきます。 A I オンデマンド交通は、決まった時刻表や運行ルートがなく、利用者の需要に応じて、A I が自動でルートや配車時間を設定する乗り合い型の交通サービスで、運行エリアを限定し、地域特性や一人一人の移動ニーズに合わせて、少数の移動を面的に担うものです。利用者は、アプリや電話で乗降場所・希望時間を選ぶだけで、簡単に利用することができます。 続いて、導入の目的ですが、区内では、公共交通の利便性が比較的高

	いものの、鉄道駅から500メートル、バス停から300メートル以上離れた公共交通サービス圏域以外の地区が存在することから、公共交通の補完として、AIオンデマンド交通の導入の可能性を検討するものです。 利用イメージとしましては、自宅から駅やスーパーまでの移動、高齢者の買物や通院、荷物が多くなりがちな子育て世帯のお出かけ、子供の送り迎え、塾への送迎といった想定をしております。 今回の実証運行は、公共・医療・福祉施設の主要立地状況を踏まえ、まずは荏原エリアで実施することといたします。 ページをおめくりいただき、2ページ目です。こちら概要ですが、運行形態は予約型乗り合い運行、運行エリアは荏原エリア、運行期間は本年7月を予定。一旦は令和8年3月までを予定しております。運行日は毎日運行することとし、運行時間は9時から17時を予定しております。なお、この時間には乗務員の休憩時間も含まれます。 運行自治体は品川区、運行事業者は公募により選定いたしまして、システム事業者がモネテクノロジーズ、運行は、実証運行エリアに本社を構える荏原交通に担っていただきます。 ミーティングポイントは25か所程度、車両は画像にあるように、アルファード1台を予定しております。 予約方法につきましては、アプリのほかに、LINEで簡単に予約できるようにするほか、電話での受付も行います。 決済方法につきましては、現金またはアプリ内決済となります。 ページ右側を御覧いただきまして、運賃についてですが、こちらは運賃協議会という別の協議会の協議事項となっております、本会議の開催前に運賃協議会を実施したところ、協議が整った旨、御報告させていただきます。 運賃の考え方については、オンデマンド交通のサービスレベルを勘案するとともに、路線バスやタクシーなどの既存の交通との均衡が図られるよう設定いたしまして、1回の乗車につき大人400円、子供200円としております。また、未就学児は無料とし、障害をお持ちの方は半額といった割引運賃を設定しております。 続いて下段、スケジュールでございますが、現在システム構築を進めているところでございまして、運行開始前の6月には、地域の方を対象とした利用者説明会やスマホ教室なども開催し、利用の周知を図ってま
--	---

	いりたいと考えております。 また、検証方法につきましては、令和7年度の実証運行の結果について取りまとめ、しかるべきタイミングで地域公共交通会議にて御報告させていただければと思っております。 そのほか、運行計画の詳しい内容につきましては、資料2-2の運行計画書に記載してございます。 続いて、3ページ目です。こちら運行エリアとミーティングポイントをお示ししております。運行エリアは、図の赤線で囲われた東西に1.3キロメートル、南北2.0キロメートルの範囲になります。ミーティングポイントは道路上を基本としますが、施設内などに乗降可能なスペースがある場合は、敷地内にお借りして設けることができるとなっております。ミーティングポイントの詳細については、資料2-3に記載しております。 なお、本議題につきましては、本会議にて御了承いただけましたら、4月早々に運輸支局に道路運送法第21条の届出を行う予定となっております。 A I オンデマンド交通の実証運行についての説明は以上です。
寺田会長	ありがとうございました。 それでは、皆様にお諮りする前に、御質問、御意見がありましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。 お願いいたします。
庄田委員	庄田でございます。25か所のミーティングポイントを用意していただいているんですが、武蔵小山駅と西小山駅が範囲に入っていて、旗の台がポイントに入っていないので、この範囲からいうと、一番近い旗の台の駅をポイントに追加したほうがいいように思いますが、いかがでしょうか。
寺田会長	お願いいたします。
櫻木課長	では、事務局からお答えさせていただきます。旗の台周辺、利便性という意味では、加えたい御要望があることは承知しております。一方で、この周辺、ちょっと道が狭かったりとか、あとは、既存の交通事業者さんとの兼ね合い等もあって、皆様の御意見をいただきながら、やりながら少し調整していければとは思っております。
寺田会長	今のやり取りでよろしいでしょうか。これ、旗の台って実際どうなっているんでしたっけ。

庄田委員	駅を利用して、心身障害者福社会館までいらっしゃる方が多いんですが、近いとはいえ、例えば障害のある方なんかだったら、この距離をオンデマンド交通で利用できると、随分助かるかなとも思いました。ただ、確かに出入口がたくさんあるので、1か所というところと、どっかの出口を指定したほうがいいかなと思います。どうもありがとうございます。
寺田会長	どうでしょう。地元の方は分かるかもしれませんが、今のは、このエリアでいくと、池上線の線路までなんですよ。線路の上とか線路の横って道路あるんですかね、ちょっと分からないですけど。なので、立地関係についてもう少し説明していただけますか。
櫻木課長	旗の台については、道路上で考えておまして、これから調整というところではあるんですが、線路上というよりは、駅前のどこかのスペースで停められそうなところで、かつ、目の前にお店があるような場合ですと、そのお店様の御了解を得たりということもありますので、その辺りで少し調整を図っているところですが、一応置けそうだということで、今、書かせていただいております。
寺田会長	よろしいでしょうか。 これ、ミーティングポイントがないエリアというのは、降車はできるけども、乗れないということなんですかね。
櫻木課長	はい。降車というより、乗降車のポイントになります。
寺田会長	エリアじゃないということなんですよ、じゃあ、そうすると。
櫻木課長	はい。運行区域として届出をする際に、このエリアという形で届出をする形になっておまして、町丁目単位で届ける形になっております。その枠の中で、可能な限りミーティングポイントを増やしていったって、利便性を向上させたいというような考えで進めているところでございます。
寺田会長	じゃあ、これ一応旗の台については、駅に近づけないとしようがない。一通とかいろいろ制限がありますけども、どこか、じゃあ、駅の近くには、ミーティングポイントがあったほうがいいということにはなるんですよ。
櫻木課長	御要望は重々承知しております。
寺田会長	じゃあ、私からも強くお願いしたいと思います。ありがとうございます。 よろしいでしょうか。今みたいな話で、ほか、ございますか。 お願いします。

齊藤委員	すいません。よろしいですか。
寺田会長	はい、お願いします。
齊藤委員	荏原署の齊藤と申しますけども、ミーティングポイントなんですけども、これは何かの標識とかを立てたりするとか、何か道路に表示とかというものも考えていらっしゃるのでしょうか。
櫻木課長	では、事務局からお答えいたします。ミーティングポイント2つありまして、いわゆる物理的なミーティングポイントと、アプリ上で見える仮想的なミーティングポイントという2つありまして、今回は物理的なミーティングポイントを設置させていただこうと思っています。ただ、場所によっては、どうしても標識を建てたりとか、あと、マーキングするのが難しいようなところもありますので、ただ、多くは路上で、ミーティングポイントが分かるような形でペインティングができればと思っています。
齊藤委員	ありがとうございます。
寺田会長	よろしいでしょうか。 ほか、ございますでしょうか。 お願いします。
久我委員	東京都交通運輸産業労働組合協議会、ハイタク部会の久我と申します。 2ページにあります車両なんですけど、このミニバン1台で運行するということですが、各自治体でA I オンデマンド交通、いろいろやられると思いますが、周知についてなかなか各自治体、苦労されているということですが、このミニバンに何かラッピングだとか、そういうことをやる予定とかはあるのでしょうか。 また、ミーティングポイントによっては、そこにこういうA I オンデマンド交通の実証実験やっていますよというような、そのようなことを考えられていますか。皆さん、やっているかどうか分からない人が多くて、区のホームページ等々で御覧になればというんですが、なかなか皆さん、パソコンを開いて、このような運行をやっているということが分からないということです。区のほうの区役所なんかの掲示板や、また、公共の施設などの掲示板に貼るなど、いろいろと周知についてももう少し何かあればと思って、聞きたいなと思っておりました。 以上です。
櫻木課長	では、事務局からお答えいたします。 まず、車へのラッピング。これ、マグネットタイプのものを張りつけ

	て、目立つような形でPRしようと思っております。 御指摘いただきました周知につきましては、まさに私ども、そこが肝だと思っております、やっても、御利用数が伸びない、知らないということがないように、各町会等を通じた御説明に回るほか、全戸配布のポスティングもやらせていただこうと思っておりますので、その意味では、知っていただけるというようなことを考えております。 あとは、ミーティングポイントでのPRにつきましては、場所とか道路事情とか交通事情によって、できる場所があれば、積極的にやっ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。ありがとうございます。 それでは、ほか、ございますでしょうか。
寺内副会長	ほかでも同様のオンデマンド交通のお話、いろいろお伺いすることが多いので、まさに周知はすごく大事だなというふうに思っております。今回お伺いしたいのは、これ、運行期間が令和7年7月から令和8年3月ということで、この期間、実験ということだと思うんですけども、もう一方で、もともとのコミュニティバス導入の予定のエリアでこういうことをやられるというところで、少しその辺り、それがこれの代わりになればよいなというふうに基本的には思っておるんですけども、こういう実験期間終わりましたら、今後このエリアの公共交通、どう考えていくのかというようなところで、もし何かお考えがあれば。
櫻木課長	今後ということかと思います。基本的には、地域に定着していくと利用が伸びていくということもございますので、一定程度、期間を取って、効果を測ってきたいと思っております。 ただ、実際のところ、やってみないと見えないところもございますので、あまりにも伸び悩むということがあるのか、もしくは、人气が殺到して需要が多くなってきたという、その状況自体で今後を考えていくのかなと思っております。
寺内副会長	分かりました。ちょっと付け加えていいですか。ありがとうございます。周知がまず大事だという話と、それで、最終的にアプリを入れていただいたり、あるいは、電話で予約をする方法を覚えていただいて、それで活用されるに至るまでというのは結構時間がかかりますので、これ終わるタイミングで、じゃあ、どっかで判断をされるんだと思うんですけども、少しそのところで、ある程度長い目で見るみたいな考え方も必要かなというふうには思いますということを付け加えさせていただき

	たいのと。 ただ、もう一方で、周知を頑張られる結果として、例えば高齢者の方に、もう電話で予約をしていただければいいですというような形で、最初、ハードルを低くすると、逆に電話予約を残したばかりにコストが抑えられないというようなところで、本格実施に行くときに、またそこがネックになるみたいな話もあるので、少しできるだけアプリを使った形で予約をいただくとか、ほかの先行されている地域の中で、本格運行に至るところのポイントみたいなところをぜひ前提として、うまくやっていただければなというふうに思います。 私からは以上です。ありがとうございます。
寺田会長	ありがとうございます。 じゃあ、三重野委員、お願いします。
三重野委員	三重野です。今回、荏原地区でA I オンデマンド交通の実証をされるということなんですけれども、これは多分、本来2つの実証の内容があるかなというふうに思っています。1つは、オンデマンド交通がここでふさわしいかどうかということ。もう一つは、そこにA Iが必要なのかどうかという、その程度が2つあるのかなというふうに思っています。 多分オンデマンドをさっき皆さんおっしゃったようにいろいろ周知して、皆さんに乗っていただく形にするというのも一つ、大きなポイントだと思いますし、私がほかの地域で聞いているお話だと、地方部なんですけど、タクシー運転手さんがすごい優秀なので、A I より運転手さんのほうが優秀だったから、A I があまり意味をなさなかったというのもちょっと聞いたことがあるんですけれども、逆に東京のタクシー運転手さんって今、若い方とか新しい方もたくさんいらっしゃるので、例えばドライバーさんによっては、A I のほうがやっぱりよかったというような結論もあるかなというふうに思うんですけれども。 なので、通常の交通だと、乗っている人がどうなのかという状況の検証だけでいいのかもしれませんが、今回の場合は、供給側の体制とかそういうところも検証ポイントとして、A I をどれぐらい入れて、どういう形で入れるのがいいのかということも併せて検証されたいいのではないかなというふうに思いました。 以上です。
寺田会長	今のやり取り、よろしゅうございますか。
櫻木課長	御指摘いただいたとおり、ドライバーさんのほうが道をよく分かって

	いるという事情もあるかと思います。今回は乗り合いということと、同時多発的に複数のポイントからデマンドが来るというところで、システムの的にルーティングするというのが効果的な場面もあろうかと思いますので、御指摘いただいたところを含めて、検証はし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。 お願いいたします。
庄田委員	庄田でございます。このミニバンタイプのハードの面なんですけど、このアルファードには、スロープで上がるタイプ、リフトで上がるタイプ、それから、左脇から椅子が出てきて、高齢者の人なんか外で座って、中に椅子が移動するタイプ、たくさんのタイプがあるんですが、どういうタイプのチェアキャブを考えていらっしゃるのでしょうか。
櫻木課長	今回は御案内いただいた内容のタイプではなくて、車椅子を折り畳んで、2台まで格納できるようなタイプという形で設定しております。
庄田委員	そうすると、車椅子から移乗ができない方は、乗車が不可能ということでしょうか。
櫻木課長	一応、御自身での移動が難しい方には、介護、介助される方がお付きになられるという、今の前提とはなっております。ただ、今御案内いただいたのは、介護タクシーであったり福祉タクシーという範疇に入るかと思いますが、その辺りの事業者さんとうまく連携ができないかということは考えていければと思っております。
庄田委員	一番の交通弱者は、やっぱり車椅子からベッドとか、車椅子から普通の椅子への移乗ができない方が雨の日なんか大変苦労していますので、御配慮いただければと思います。よろしくお願いします。
寺田会長	よろしいでしょうか。バスなので、あれですね。基本、ちょっとこの先、そういう話含めてということになるかと思います。ありがとうございます。 よろしいでしょうか。 そうしましたら、これ、チェックインのリミットとか設けずに、お客さんが増えてきたら、順番入れ替えて詰め合わせるのかもしれませんが、ただ、御利用がそれほど多くない段階では、順番に予約どおり配車していくので、あんまりAIが必要かどうかというのは関係がない可能性もあるかなとも思います。あるいは、お隣の大田区さんとか世田谷区はちょっと状況違うかもしれませんが、既にやられて教訓も出ているので、

	それほど状況変わらないかとも思いますので、そういったことも参考にする必要があるかなと思ひながら伺いました。 よろしいでしょうか。 そうしましたら、これで具体的な案が出て、既に運賃については、やるとすれば400円と、決まっているということですのでけれども、AIオンデマンド交通の実証実験を行うことについて皆様にお諮りしたいと思いますが、本会議にて協議が整ったということでよろしいでしょうか、実験として。よろしいでしょうか。 (異議なしとの声) それでは、その実験に取りかかっていたきたいと思います。よろしくお願ひいたします。 これ、実務的に何かいろいろ変更が出たときは、むしろ改善になるようなことであれば、やっていただく前提ですかね。さっきの停留所のお話とかもありました。よろしいでしょうか。 それでは、次に、グリーンスローモビリティの実証運行について御報告をお願いいたします。
櫻木課長	それでは、資料1と書かれた資料を御覧ください。グリーンスローモビリティの実証運行結果につきまして、御報告させていただきます。 1枚おめくりいただき、1ページでは、前回の会議でお示しさせていただいた内容のおさらいとなりますが、概要をお示ししております。 簡単に御説明させていただきますと、昨年10月から11月にかけて、火、木、土、日に運行を行い、時間は10時から16時までで実証運行しました。また、1周約40分のルートに6か所、日曜日ルートは5か所の停留所を設けております。 なお、日曜日のみルートが異なったのは、旧東海道の走行が、時間帯による通行規制がかかっているためで、1本東側の八ツ山通りを走行するルートとしております。 車両につきましては、右にお示ししている2タイプの車両を、期間を分けて用い、実証運行を行いました。 ページおめくりいただきまして、2ページ目、実施結果についてでございます。 1、周知概要については記載のとおりでございます。ルート上、周辺の町会掲示板や北品川のラックにチラシを用意するとともに、英語版の案内も作成し、現地に掲示いたしました。

	2の実施概要ですが、実証運行に先立ち、地元町会長や区長を乗せて試乗会を行っております。 また、ルート沿道に日本航空、JALの本社がある関係で御協力いただき、JAL職員による添乗やアンケート回答者へのノベルティー配布などの御協力もいただきました。 また、ガイドしながわの御協力により、観光案内の原稿を作成して、車内で観光ガイドを流しました。 続いて、おめくりいただき、3ページ目です。3、実施結果でございます。 実運行日数は29日、総利用者数は1,117名という結果になりました。日別利用者数は、土日の便に乗りこぼしが多少発生してしまうなど、非常に多くの御利用をいただきました。なお、グラフを見て分かるとおり、平日かつ雨天時は乗車人数が少ない傾向がありました。 右の写真には、車椅子での利用状況をお示ししております。このように車両後部にスロープを設置いたしまして、車椅子はそのまま御乗車いただくことができました。期間中2名の御利用がございました。 その右側には、バスロケーションシステムの画像をお示ししております。バスロケはホームページ上で見ることができ、利用者は車両の位置や乗車人数を確認できるようにいたしました。 下のグラフは、停留所別利用者数をお示ししております。平日・休日ともに、始発停留所の乗降が一番多い結果となりました。途中の停留所である天王洲公園中央は、地域のイベントと重なり、利用が多い日もございました。 続いて、4ページ目には、利用者アンケートについてお示ししております。今回御乗車いただいた方には乗車記念カードを配布し、そこにアンケート回答のためのQRコードを掲載することで、およそ40%に御回答いただいたところです。 アンケート結果につきましては、利用者の居住地を見ますと、区外から来られた利用者がおおよそ3分の1という結果になりました。来訪目的は、全体的にグリスロ自体を楽しむというお声が多く、グリスロが運行エリアにおける誘客性に一定寄与したと考えられます。また、区外からの来訪者については、次いで「観光・行楽」が高い割合となりました。 少々飛びまして、右下のグラフでは、観光ツールとして運行する場合の適正料金についてのアンケートです。来訪者の居住地を問わず、およ
--	--

	そ3分の2の方が、100円が適正であると回答しています。一方で、区外から来られた方は、300円や500円を払ってでも乗りたいと答えた方が、区内来訪者よりは高い結果となりました。 続いて、5ページ目では、実証運行の評価を行ってございます。利用者の視点、運行上の視点で整理し、課題を記載しております。 観光コンテンツとしての有効性という項目では、利用者の視点として、グリスロがあったら再び訪れたいという回答が9割だったと評価できる一方、運行上の視点としては、運行エリアの誘客性に寄与したものの、日曜日ルートは旧東海道を走行できず、観光としての要素が薄まってしまったと評価をいたしました。 課題としては、商店街と連携した相乗効果を生む施策などを行う必要があると整理しております。 また、効果の評価項目では、利用者の視点として、有償でも乗ると回答した人は9割を占めたと評価できるものの、課題として有償化の可能性などについては、まだまだ検討が必要であると整理しております。 これらの評価結果を踏まえて、3で今後の展開をお示ししています。 まずは地域の連携ということで、観光交通として発展させていくためには、より楽しめるルートや停留所の確保、地域の商店街・団体・イベントとの連携が不可欠であるため、地域とグリーンスローモビリティの在り方について意見交換を重ねていきたいと思っております。 また、有償での運行検討として、観光交通として持続可能なものとしていくため、有償での運行した場合の課題や適切な車種、台数、車両整備、適正価格などを検討していきます。 さらに、新技術の活用可能性ということで、交通による運転手不足や技術革新などの社会情勢に対応していくため、自動運転技術等の動向を注視していきたいと思っております。 以上の観点で、引き続きグリーンスローモビリティの実証運行方法、時期や可能性について検討してまいります。 グリーンスローモビリティの実証運行結果についての報告内容は以上です。
寺田会長	御説明ありがとうございます。 それでは、御質問、御意見がありましたらお願いいたします。 実際、乗車してみてどうだったというお話。一番たくさん乗られたのが三重野委員なんですけど、何か。

三重野委員	すいません。三重野です。今回、実証実験をされて、すごいたくさんの方が乗られて、1か月で1,000名というのは、ほかの地域と比べても十分よい結果だったのではないかなというふうに思います。 今後に向けて、運行間隔については、やっぱり2台とか複数台あって、運行間隔が短いというところが、うまくいっている地域はそういうふうになっている例があるかなというふうに思います。 あと、運転手の問題でいうと、やはり多いのがバスやタクシーを運転手されてリタイアされた方がグリスロ専門の運転手になって活躍されているというのは全国的に聞きますので、今の現役のドライバーの方ではない方も御協力いただいて、体制を整備するという方法もあるかなというふうに思います。 以上です。
寺田会長	ありがとうございます。私も11月の最後のときに乗りに行ったんですが、ちょっと寒くて、冬場は難しいかなというふうには思いました。割と11月は暖かい日が多かったんですが、ちょっとやっぱり寒いという感じだったんです。 これ、ルートとか工夫すると、しっかり観光資源という、500円とかいう御回答もあったということなので、ビジネスとか観光開発のツールとして、何かありそうな感じもいたします。ただ、1周乗っていただいて、地域交通としての何かニーズみたいなものは、ちょっと今回、まだあんまりよく分からなかったというのがあるかなと思います。 よろしいでしょうか。
庄田委員	いいですか。
寺田会長	はい、お願いいたします。
庄田委員	庄田でございます。私も11月ですか、乗せていただきました。それで、曇った日で、雨は降っていなかったんですが、最初の15分はすごくいい気持ちで乗せていただいて、40分のフルコース乗ったんですが、後ろの半分は随分寒かったです。風があった日なんだよね。だから、それを考えると、この案も大変結構だとは思いますが、天王洲公園の右半分を省いたコースもあつたら、寒くならないうちに到着するんではないかなって。かつ、旧東海道も回れたら楽しいんじゃないかなというふうにも思いました。以上です。
寺田会長	ありがとう。よろしいでしょうか。
櫻木課長	ルートについても、今まさに委員からいただいたような様々な御意見

	と、あと、季節をちょっと選ぶというか、エアコンがないということで、一定の季節になってしまうということで、今後の展開としてオールシーズンにするということになると、またちょっと1段ハードルが上がってしまうとか、価格も上がってしまうとか、どの辺りが着地点なのかが、そもそもグリーンスローモビリティという交通を観光として考えたときに、在り方どうしていくかというのは、今後考えていく必要があるのかなと思っております。御意見としては承知いたしました。
寺田会長	お願いいたします。
室伏委員	大井第三の室伏です。前回、このグリーンスローモビリティを大井地区というところで使ったらどうかという御意見を差し上げたんですが、実は乗ってはいないんですが、外から見たとき、やっぱり20キロって相当遅いなのを感じました。ですので、幹線道路を走っているときは、ある意味ちょっと障害物になっていたのが現実かなと思いましたので、ほかの地域、観光とか目的があるならばいいかもしれないけれども、単純に通行の手段として使うのはちょっと難しいかなというのを感じました。以上です。
寺田会長	ありがとうございます。
寺内副会長	もともと今回このエリアについては、私自身は、地域公共交通計画とかコミュニティバスの導入計画の中では、路線として上がってきているわけではなくて、大崎については、やっぱりまたこういう手段ではない、今おっしゃったようなお話の方向で、あるいは、今回やられているAIオンデマンドとか、そういうような方向で考えられるのがよいのかなというふうに思っています。本当に今回ここに関しては、すごく旧東海道であったりとか、あそこの船だまりのところであったりとか、非常に品川の魅力なんだけれども、なかなか隠れた魅力というのをうまくグリスロを使って売ればと。計画でも示されていたようなシティプロモーションというのが公共交通にあるねというのがあったんですけど、そこはうまく捉えて、成功したと言っていいんじゃないかなというふうに、私もすごく強く感じるところです。 最後にちょっと乱暴な話をしますが、もともとはゆっくり、今まさに道路上を走るときに、ほかの交通の邪魔になるというような話ありましたが、逆に言えば、ゆっくり走る安全な乗り物ですので、旧東海道も今交通規制かかって、お休みの日は走れなかったりするんですが、本当は多分そういうような交通規制かかっているところで安全な速度で、足

	腰の弱い方がそれを使って東海道を楽しめるというような使われ方というのが一番理想かなというふうに思います。これ、交通規制のかかっているところをどう乗り越えるかというのは、金沢であったりとか、幾つかそういうところで過去にもバスだけを通すようなやり方を検討、実現されたりしているのです。あと、沖縄の国際通りとか、まさにそういうような観光で行われているこういう取組の中で、このバスをもっとよりよく生かしていくためにはどうしたらいいかということで、せっかくここまで乗っていただけたので、さらに可能性を追求していただきたいなという、なかなか難しい話をしておりますけれども、よろしくお願いしたいと。 以上です。
寺田会長	ありがとうございます。警察の方がすごく嫌がるお話をしちゃったので。 海外だと一定、逆行、逆走というのが割合、バスの在り方としてはあったりするので、ちょっと一通でも往復できるというのも理論上はあるかなと思ったりしました。ありがとうございます。 よろしいでしょうか。 これは、そうすると、また何か新しい事実とか展開があれば御報告していただくということで、皆さん、情報を得るということでよろしいでしょうか。御説明ありがとうございます。 この次が、コミュニティバスの試行運行について、お願いいたします。
櫻木課長	事務局から御報告させていただきます。資料３と記載された資料を御覧ください。 表紙をおめくりいただきまして、１ページ目、しなバスの試行運行の経緯についてですが、しなバスは、令和３年２月に策定した品川区コミュニティバス導入計画に基づき、令和４年３月２８日から試行運行を開始しております。資料右側に、導入計画で定めます評価フローを示しておりますが、令和７年度に運行４年目となることから、３年目の運行実績、つまり、令和６年度の収支率で運行評価が必要となっております。なお、評価基準としましては、収支率として年間の運行経費に対する収入の割合が５０％以上と定めているところです。 ページをおめくりいただきまして、２ページ、しなバスのこれまでの利用状況をお示ししております。しなバスは、試行運行開始後も、令和４年１０月のダイヤ改正や令和５年８月の子育て支援割導入など、利用

者の増加に向けた施策を実施してきました。上のグラフを御覧いただき分かりますように、利用者数は増加傾向にあり、運行開始時の約1.4倍に増加している状況です。

続いて、しなバスの収支率についてですが、シルバーパスを運賃換算した、いわゆるシルバーパスありという収支率はグラフのオレンジ色で示しておりますが、令和6年度60%超え、評価基準の収支率50%を上回っている状況です。

また、シルバーパスを運賃換算しないシルバーパスなし、いわゆる実態の収支率というところで申し上げますと、グラフの青色で示しているとおり、令和6年度でも30から40%程度であり、評価基準を下回っている状況となっております。

ページをおめくりいただき、3ページ目。こちらでは、今年度利用した利用者アンケートの結果の一部をお示ししております。

利用目的では、主に買物・娯楽等の足となっており、平日は通勤利用も存在している状況です。

また、今回のアンケートで新たに追加した設問として、しなバスがなくなった場合の移動手段を聞いておりますが、他の代替手段があると答えた方も多いですが、外出機会が減ると答えた方も一定いらっしゃいました。

総合的な満足度については、約8割の方が満足している状況です。

また、自由意見の傾向としては、運行の継続等の御意見が50%を占めております。

中段の円グラフの運行による効果として、品川区地域公共交通基本方針に定めるコミュニティバスの目標像の実現について、アンケートを採っておりまして、いずれの目標像も高い割合で実現できていると回答いただいております。

以上を踏まえまして、3で、しなバスの今後の検討についてまとめております。4年目の運行判断に当たっては、収支率が3年目に50%とまらない場合は、品川区コミュニティバス導入計画に基づき、見直し（廃止含む）を方針としているところを踏まえつつ、利用者数が増加傾向にあり、収支率を含む運行状況において一定の改善が見込まれること、新たな交通サービスの状況等を踏まえて、地域に適した交通を見極める必要があるから、今後見直ししていくに当たっては、試行運行の継続も含めて総合的に判断したいと考えており、次回の地域公共交通会議で改め

	て検討結果を提示させていただければと考えております。 コミュニティバスについての試行運行についての説明は以上です。
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いて御質問、御意見がありましたらお願いいたします。 主な変化としては、直近では御利用が増えているか。夏頃がピークなんですかね、去年の。増加傾向にはあるということ。半年単位ぐらいで見ればということですかね。
寺内副会長	いいですか。すいません。質問というより、ちょっとコメント的になりますけれども。こちらの路線、今回こういうふうな形でお示しいただいて、次回御判断ということで、これはあくまで私の意見ですけれども、収支率50%以上というのが示されておりますけれども、これは見直しの（廃止含む）ということですかね。ですので、簡単に廃止という話ではなくて、よくよく見直しがうまくできるような資料を次回、御用意いただきたいですということで。 これはあくまで私見ですけれども、この収支率50%という基準ですけれども、実際に今、これだけシルバーパスを使って乗られている方がいらっしゃっていて、シルバーパスなしの収支率50%というのを目指すと、今度はもっともっとお客さんに乗ってもらわなきゃいけない状態。そうすると、例えば高齢者の方や、あるいは、お子さんであったりとかが着席できないでバスに乗るといような状況が増えていくのかなというようにも思います。 また、もう一方で、バスの事業環境も非常に厳しくなっている中で、こういったような検討をされていらっしゃるという。検討って、よく頑張っているというように利用者の増え方かなというふうに思いますので、少しこの辺りを勘案して、次回お願いできればというふうに思う次第です。特にこの外出機会が減る、外出しなくなるというところは、ちょっとアンケートの中で青枠、書かれていますけど、この辺り、とても大事なところかなと思いますので、よろしくお願いします。 あと、もう一点だけ。もともとコミュニティバスの導入計画の中では、この先の循環ルートというのが一応ありまして、なかなかこれが実現が難しいというようにありますので、それはそれで、その御検討も引き続きお考えいただけるとありがたいかなというふうに私からは思います。

	以上です。ありがとうございます。
寺田会長	ありがとうございます。よろしいでしょうか。 お願いします。
櫻木課長	御意見ありがとうございます。おっしゃっていただいて、なかなかいろいろな要素、地元の御要望であったり様々な要因がありまして、そういう中で模索していくという形になろうかと思います。 また、いわゆる大井循環ルートにつきましても、地域の方々から御要望いただいていることは、私ども十分認識しておりますので、どういう形で実現、何か手段があるかというところを含めて、問題意識としては私ども持っておりますので、引き続き検討していければと思っております。
寺田会長	ダイヤとかルートの話では、いろいろ道路事情はあれ、選択肢はいろいろあるので、幅広に可能性考えていただいて、将来の方向を決めていただければと思います。場合によっては、大田区との境のところへ行っているんで、特に西大井延長するとですよ。何かそういう協議みたいな。場合によって、大田区のほうでも同じ問題抱えておられるなら、一緒にということもあるのかなとは思います。 私がお手伝いしている別な区ですと、隣接区の方がいらっしゃって、割合、発言されたりはしたり、そういうこともあります。 よろしいでしょうか。 じゃあ、特に御質問なければ、報告事項として承っておいてよろしいでしょうか。 それでは、以上で本日予定しておりました議事を終えました。事務局より連絡事項がありましたらお願いいたします。
櫻木課長	1点、連絡事項がございます。次回の開催につきましては、夏頃を予定しております。こちらにつきましても、予定が決まりましたら改めてお知らせいたします。事務局からは以上です。
寺田会長	それでは、これもちまして、第8回品川区地域公共交通会議を閉会いたします。本日はありがとうございました。

— 了 —