

目黒区地域公共交通会議 議事概要

名 称	令和５年度 目黒区地域公共交通会議（第１回）
日 時	令和５年９月１４日（木）９：３０～１１：００
会 場	目黒区総合庁舎 地下１階 第１８・１９会議室 （目黒区上目黒２－１９－１５ 別館地下１階）
出 席 者	委員の出欠については、別紙「出席者名簿」のとおり 事務局 都市整備部みどり土木政策課 清水、山下、亀山 株式会社オリエンタルコンサルタンツ ４名
会議の公開 非公開	公開
傍聴者	２人
配付資料	資料１ 目黒区地域公共交通会議委員名簿 資料２ 目黒区地域公共交通会議設置要綱及び傍聴要綱 資料３ 東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について 資料４ 北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について 資料５ 令和４年度第２回目黒区地域公共交通会議議事概要及び意見
会議次第	１ 開会 ２ 委員紹介 ３ 議題 東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について ４ 報告事項 北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について ５ 閉会

会議の経過及び発言内容

【議事進行】

次第 1 「開会」

会長（都市整備部長）より挨拶。

次第 2 「委員紹介」

資料 1 「目黒区地域公共交通会議委員名簿」のとおり、事務局より報告。

【補足説明】

○会長 今年度変更された方は、資料 1 の赤枠の 4 名の方となる。

本日は、東部地区の運行計画案等について意見をいただくため、渋谷区の交通政策課長にも出席いただいている。

次に目黒区地域公共交通会議傍聴要綱に基づき、本会議を公開とし、傍聴可能とします。本日の傍聴希望者が 2 名いることを説明し、入室について委員へ確認。

○委員 異議なし。

○会長 異議がないことから入室を許可する。

【議事進行】

次第 3 「議題（1）東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について」

資料 3 「東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について」の概要について事務局より説明。

【質疑応答】

○会長 東部地区の運行ルート・バス停留所及び運行計画案について、ルート沿線の 3 区のうち品川区と港区からは書面で合意をいただいております、渋谷区については本日出席の交通政策課長より意見を伺いたい。

○渋谷区 運行ルートの一部が渋谷区を通行することに関しては、周辺地域への十分な合意形成・周知をされているということで報告を受けているので特に意見はない。今年度から渋谷区でもハチ公バスの適正化の検討調査を行っており、来年度は実証運行、再来年度は本格運行を予定しているので、コミュニティバス相互の連携も果たしていければというところで、区を跨った流動が活性化すればよいかと思っている。

○会長 特段支障はないということで承った。今後両区で連携を測れるとよいと思う。

国の改善基準告示や東急バスの会社合併について、東急バスから補足

説明等があれば頂きたい。

- 委員 先程、目黒区から報告があったように、これまで来年3月から12便/日の運行予定で検討を進めてきたが、乗務員の確保が困難な状況となり、地域の皆様のご期待を頂いている中で申し訳ないが、運行開始時においては半分のボリュームの6便/日で相談させていただいた。要因としては、バス運転者の改善基準告示の改正により労働時間の見直しが厳しくなったこと、また同時期に会社の合併で一時的に乗務員の採用が厳しくなるということ、さらに全国的に乗務員不足が問題となっているが弊社も例外ではなく、ぎりぎりまで確保は続けてきたが、現段階では3月に12便/日の体制は難しい。なんとか計画に合わせることも検討したが、安全を最優先するにはこのような対応が最善かと判断し相談申し上げた次第であり、ご理解いただけると幸いである。採用活動は今後も継続するので、数か月のうちには当初の予定に合わせられるような見通しで対応したいと考えているが、当初はご了承いただきたい。
- 会長 私も新聞等で、全国的に乗務員不足が問題となっているという話は目にしていたが、東京でもこのようなことがあるのだと今回の件で痛感している。申し訳ないがなんとか運行できるように今後とも協力いただきたい。
- 委員 今回のような実証運行は道路運送法21条により開始し、収支等の安定が見られれば4条運行に移行するというのがスタンダードかと思うが、いきなり4条申請での運行というのは可能なのか。
- 事務局 今回の実証運行では、利用者の利便性を考慮し、既存の東急バスの停留所も使わせていただくことから、4条申請で実施することとした。
- 委員 特に申請の順番的な面では問題はないということか。
- 事務局 関係機関とも相談調整をしているが、4条申請での実施が不可という回答はなかった。
- 委員 導入車両は運行車両が2台・予備車両1台となっているが、乗務員の確保が難しく6便/日のスタートということで、数か月内に乗務員の確保の目途が立つというお話であったが、それも流動的だと思うように進まないケースもあるかと思う。そうするとバスの購入についてもそれに合わせて柔軟な形にしないと、乗務員が確保できていないのに車両だけがあるといったことが起き得るとも思えるが、そうした点の想定はどうされているか。
- 事務局 車両はEVバス3台を購入予定で申請を進めている。6便/日であっても1台で回すのではなく、順番に車両を使って回していく。12便/日への移行の時期は、令和6年度に入ってから数か月程度でいけそうだという話は伺っており、今年度中に車両3台の準備はしておきたいという予定である。
- 委員 コストが無駄にならないのならそれでよい。

- 会長 バスは製造にも時間がかかるので、逆に乗務員は確保できたが車両がないという状態もあり得る。点検等もあるので、常に予備車両は1台用意しておかないとならず、2便で回すこともできないと聞いている。そうした点もあるため、今回はコスト的にも無駄がなく運行にも支障が出ないというところで現在の形となっている。
- 委員 12便/日を6便/日にされるということだが、具体的にどのように減便されるのか。始発・終発に変更があるのか、頻度に変更があるのかといったサービス水準への影響を教えてください。また、社会背景があるので減便は仕方のないことだが、地域で協議会を立ち上げて検討・準備を続けてきた目黒区がついに地域主体型の地域交通を始めるという注目の的の中で、最初の印象は大事だと思う。収支率のハードルも高い中で、協議会に携わってきた方々は理解しているだろうが、これから実際に運賃を支払い動いていく住民の方々、施設利用者の方々は、第一印象として6便/日に触れることとなり、12便/日に戻ったときに正しい理解促進ができるのかという懸念がある。そのために非常に重要な役割を持っているのが協議会だと思う。先日第2回協議会が行われたということで、そこで減便の説明をされて了解を得たということであろうが、それを受けて、地域の利用促進に及ぼされる影響についてはどのように議論されたのか、また協議会として運行開始に向かってどのような努力をされていくのか、どのような意見があったのか。
- 事務局 減便時のサービス水準については、当初の運行計画案では8:30～16:45の間に45分間隔での運行であったが、始発時刻は病院への通院の利用要望が高い中で決まったこともあり当初と変わらず、90分間隔での運行となる。協議会での意見については、減便については本日と同じ資料をもって説明を行った。スタートが6便/日となるというところで、今後は協議会で地域へのPRをどうしていくかが焦点になるが、厚生中央病院・東京共済病院・恵比寿ガーデンプレイスも協議会に入っており、病院からは積極的にバスへの広告掲示や、病院内等でもPRを行いたいという意見もいただいている。減便とはなるが地域の力を借りながらPRを行い継続的な運行に繋げていきたいと区も協議会も考えている。
- 委員 p.8の実証運行に向けた流れの図でも、実証運行の準備のところにPR・周知活動とあるが、これは非常に重要であるし、ここに記載されていないことで重要なのは地域住民へのアプローチだと思う。協議会の方々は最も地域に近く、その地域の利用促進にどうしたものが合っているかの知恵を持っていると思われる。実証運行が開始されたときに、リアルタイムに利用状況を把握すると同時に、地域の受け入れ状況がどうか、それに基づいてどのようなアクションを次にとらなくてはいけないかという、実証運行スタート後のPDCAの回し方も意識して進めていただ

きたい。

○事務局 ご意見いただいた通りである。目黒駅を降りた方にどれだけ乗っていただけるかも地域住民以外では重要になると思う。地域への協力依頼もそうであるが、そこにバスがこうしたルートで走っていることを知っていただくことも重要となると思うので、地域へのアプローチとともにアクションを行い、必要なPDCAをもって見直しを行っていききたい。

○会長 私も減便の報告を受けたときには同じ思いで、地元からすると最初に受ける印象が大きく、そのあとのリカバリーが必要だと感じたので、そのあたりもしっかり対策を行っていききたい。

他にご意見がなければ、東部地区については本日の内容で合意いただいたということでよいのか。

○委員 異議なし。

○会長 東部地区については、本日頂いたご意見のもと、引き続き実証運行に向けた手続きを進めていくこととする。

【議事進行】

次第4「報告事項（1）北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について」

資料4「北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について」の概要について事務局より説明。

【質疑応答】

○委員 p.5の車両制限令の図について、歩道の内側が道路幅員、路肩を除くと車道幅員というのは間違いで、歩道 路側帯で、路側帯を除くと車道幅員であると思われる。相互通行の場合は法律上、車両同士の上に50cm必要となっているはずなのでその要件が必要で、逆に路肩の50cmというのは関係なかったかと思うので確認いただきたい。また、説明資料の中でミーティングポイントという表現と停留所という表現が混在しているが、統一する方がよいと思う。停留所というと道路交通法上の停留所と誤認されるので、あまりその表現は使わないほうがよいのではないのか。

○事務局 車両制限令の幅員表記についてはご指摘いただいた通り間違いであった。歩道が無く、側溝で白線が無い状態であると路肩50cmずつ、それと間に相互通行できるための50cmという表現をしないと適切でなかった。後ほど訂正させていただく。ミーティングポイントと停留所の表現については、ミーティングポイントに統一させていただく。

○委員 現段階での方向性としては、資料を見る限りではp.5とp.6の○△×の評価を組み合わせると軽自動車デマンド型がよいとなるが、物理的な条件からそうした結論を出さざるを得ないということであると思う。軽自動車を使うことによって、試走会・現地調査結果の地図で通れないとなっているところがどれほど通れるようになるのか。また、この状況を

地元の方々はどのように受け止めているか。需要の予測は難しいとは思いますが、軽自動車で運べるようなレベルのニーズなのか、それともニーズとスペックが乖離しすぎているような状況か。

○事務局 p.3で×になっているところは車両制限令上、ハイエースで通行できなかったところであるが、今後、道路幅員は再確認して検討していきたい。その上でp.5には軽自動車やグリーンスローモビリティがあるが、もしここでデマンド型の地域交通をするのならこうした車両を検討の視野に入れていく必要があるという状況である。地域の受け止めについては、試走会などを行っていく中で、デマンド型であっても地域交通を走らせたいという地域の思いもあるが、収支や利用率の点から見るとタクシーでもよいのではという議論も出てくる可能性もあるため、そうした方向性も含めての検討を続けていきたい。

○委員 渋谷区がいらっしゃるので可能であれば伺いたいですが、駒場地域は渋谷区ともかなり隣接しており、ここでデマンドを行うという検討は全国的に衝撃的であると思う。先ほど、目黒区のコミュニティバスとも連携を図っていききたいといったコメントもあったが、駒場の内容に関して、隣接している区のご担当としてはどういった見方をされているか。

○渋谷区 検討過程ということなのでどのようなデマンド形式を取られるかにもよるが、主体の勉強会はボーダーレスでやるべきだとは思いますが、財政的には目黒区の補助金、区民の税金を使ってやることなので、渋谷区でのサービスについては整理が必要であるとは思いますが、これから仕組みなどを検討される中で共有させていただければと思う。

○委員 今、言われたように、区がそれぞれ税金を供出して運営を行っている地域交通の中で、連携ができるとよいが、財政的な面や行政をまたぐことによる地域特性もある。目黒区の交通会議の一員として、渋谷区などの地域の考え方や、連携へのポテンシャルを伺えたらよいと思い発言させていただいた。

○委員 事務局が先程言われたタクシーでもよいのではという話は私もそう思う。軽自動車にしても車両購入の経費もかかり、それを税金で賄うことになる。またデマンド交通となると乗務員の確保も必要となり、先程、東急バスの話にもあったように乗務員不足の中でそこまで手が回るのかというところもあり、例えばすでにあるタクシーというサービスに地域限定の割引券を配り、それを交通空白地域の方だけの限定サービスにすることもできると思うので、総合的に考えるとそうした方がよいのではと感じる。

○事務局 タクシーという意見もあるので、地域住民と検討していきたいが、その地域だけに割引券等を配るとなると目黒区全体の中での公平性の観点でどうかということもある。配布する場合は、区全体の中で公平性が失われないような形で慎重に検討する必要がある。

- 委員 軽自動車でデマンド型というのが検討に入っているということであるが、軽自動車が営業車に認められるかは保安基準等からすると微妙なところもあり、そのまま検討を進めるのは危険だと思われる。本当に検討を進めるのならば事前に相談いただきたい。
- 事務局 そうした方向になった場合は事前に相談させていただく。
- 委員 タクシー関係者として、デマンド型タクシーは以前にも実証運行で携わってきたが、不評で今は運行していない。例えば東京駅のタクシープール等に地点を設けて相乗りというのはあるが、周辺にタクシーが常にいるとデマンド型のタクシー運行をやるのは難しいと思う。また、荒川区や足立区でもタクシーを入れた地域内での実証運行を実施予定である。
- 事務局 他区でのタクシーの事例も含めて調査・検討していきたい。
- 会長 議題は以上となります。東部地区の今後の進め方につきましては合意いただいたので、引き続き取り組みを進めていきます。

【議事進行】

次第「５ 閉会」

- 事務局 本日合意いただいた東部地区の運行計画案については今後、手続きやバス停の整備を行う。東部地区での実証運行の実施結果や利用実績等をまとめ適宜報告する。次回は今後の進捗に合わせて開催を案内させていただきます。

以 上

令和5年度 目黒区地域公共交通会議 [第1回]

別紙

開催日時：令和5年9月14日(木) 午前9時30分～午前11時00分

開催場所：目黒区総合庁舎 地下1階 第18・19会議室(目黒区上目黒2-19-15 別館地下1階)

№	所属・役職等	氏名(敬称略)	会場出欠席	Web出欠席	備考
1	目黒区都市整備部長	しみず としや 清水 俊哉	○	—	
2	目黒区都市整備部都市計画課長	さとう きんや 佐藤 欣哉	○	—	
3	目黒区都市整備部みどり土木政策課長	しみず まこと 清水 誠	○	—	
4	東京都交通局自動車部計画課長	わかた みずほ 若田 瑞穂	○	—	代理
5	東急バス株式会社運輸事業部計画部地域交通グループ課長	いし よういち 石 洋一	○	—	
6	小田急バス株式会社バス事業本部計画部課長	ふるや ひろぶみ 古谷 弘文	○	—	代理
7	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	よねざわ あきひろ 米澤 暁裕	○	—	
8	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部業務部長	こいけ たけし 小池 毅	—	—	欠席
9	目黒区町会連合会	みしば のぶお 三柴 伸生	○	—	
10	目黒区商店街連合会	すわ たかし 諏訪 尊	○	—	
11	目黒区老人クラブ連合会	やまぐち たけし 山口 武志	○	—	
12	区民(公募)	いけうち たかし 池内 卓	○	—	
13	区民(公募)	かわはら ひろこ 川原 寛子	○	—	
14	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官	かまづか としみつ 鎌塚 俊充	○	—	
15	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長	しむら まさき 志村 雅貴	—	—	欠席
16	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会事務長	くが つねお 久我 恒夫	○	—	
17	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所管理第一課長	とまる おさむ 外丸 修	○	—	
18	東京都建設局 第二建設事務所管理課長	やました くにひろ 山下 邦洋	—	—	欠席
19	目黒区都市整備部土木管理課長	はら あきみち 原 亮道	○	—	
20	警視庁交通部交通規制課管理官(調査担当)	ふじひら ただはる 藤平 忠晴	○	—	
21	警視庁目黒警察署交通課長	きくち あさみ 菊池 あさみ	○	—	
22	警視庁碑文谷警察署交通課長	やました のりお 山下 憲雄	○	—	
23	学識経験者 東京都市大学建築都市デザイン学部准教授	いながき ともゆき 稲垣 具志	○	—	
24	渋谷区土木部交通政策課長	よしたけ なりひろ 吉武 成寛	○	—	