

第3回荒川区地域公共交通会議

議 事 要 旨

日時：平成24年7月31日（火） 10:00～12:00

場所：荒川区役所4階庁議室

議事次第：

- 1 開会
- 2 町屋ルート of 運行事業者の選定結果について
- 3 運行計画案について
- 4 その他

配布資料：

- ・ 次第
- ・ 資料1 町屋ルート of 運行事業者の選定結果について資料
- ・ 資料2 荒川区コミュニティバス修正ルート案
- ・ 資料3 新ルート運行計画案
- ・ 資料4 バス停留所詳細図
- ・ 配布資料1 第二回会議録
- ・ 配布資料2 荒川区地域公共交通会議設置要綱・名簿
- ・ 地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について（コミュニティバスの導入に関するガイドライン）（国交省）

【議事要旨】

1 開会

- ・ 会長、事務局から挨拶
- ・ 資料確認

2 町屋ルート of 運行事業者の選定結果について

<事務局>

(資料1について説明)

公募によりバス事業の選定を行った。区のホームページに募集要項を掲載したことと、それを補完するために東京バス協会の全会員に対して情報提供。締め切りまでに5社の問い合わせがあった。その中の1社から申し込みがあり、審査（プレゼンテーションとヒアリング）を行って京成バス株式会社に決定した。

<京成バス株式会社取締役営業部長、木下 良紀様>

平成17年の“さくら”、平成20年の“汐入さくら”に引き続き第3ルートも担当することになりました。利用者の方から「さらに便利になった」という言葉を頂戴できるような運行をしたい。その評価を頂くためには安全・安心な運行でなければならない。運輸安全マネジメントを通じて引き続き安全管理体制の維持と強化に努めたい。

<会長>

質問、意見等ありましたらどうぞ。

<委員>

第2回公共交通会議の際におおよそのルートを決定したがその情報を提供し、公募したのか。

→<事務局>

その通りである。

<委員>

前回、ルートが大体確定したが運賃は次回の会議で、となっていた。運賃はまだ決まっておらず京成バス側にも伝達していないのか。

→<事務局>

最終決定はまだであるが、150円で提示した。京成バス側からも150円で提示があった。これから話を詰めていくが、150円で運行すると思われる。

<事務局>

(資料2について説明)

ルートの起点の違い、移動した停留所の経緯と理由を説明した。

<事務局>

(資料3、資料4、配布資料3について説明)

- ・まず資料4について、各停留所の説明をした。
- ・資料3についてはコミュニティバス新ルート運行計画の趣旨、運行便数や使用車両など運行についての概要、スケジュールを説明した。
- ・配布資料3については地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方を紹介した。
- ・地域公共交通会議を今後も開催する理由、運行許可申請について説明した。

3. 運行計画案について

<委員>

荒川清掃事務所前は歩道があるのか。また、町屋駅停留所と花の木停留所は歩道が無いがどうするのか。さらに、スロープはどうするつもりなのか。

→<事務局>

荒川清掃事務所前について、ご指摘の通り歩道は無く路側帯のみである。路側帯の近くに安全地帯を設置する。スロープは長いものを使えるならば使いたいと思っている。しかし、そのまま長いスロープを使うとバスはセンターラインを越えてしまう。そこは事務局と京成バスとで調整していく。事務局はもとよりこの問題を認識しているので取り組ませていただく。少々時間がかかると思うがご理解いただきたい。

また、町屋駅と花の木については町屋駅の停留所は空き地になったのでうまく利用したい。長いスロープが使えると思う。しかし、花の木停留所は道に勾配がついているので厳しいかもしれない。短いスロープになる場合は、人的支援でサポートする。

<委員>

また、大門小学校での乗降はどうなるのか。

→<事務局>

停留所は既存の防災広場の入り口でなく少し南に作る。植え込みがあるので2~3m撤去する。停留所の歩道はセミフラット型(マウントアップ型とフラット型の中間)になっているため道路面が5cm上がっている。そこで低いままではなくアスファルト舗装で10cm盛上げる。

<委員>

参考までに、短いスロープと長いスロープの長さはどのくらいか。

→<事務局>

長いスロープは1.5mより少し長いくらい、短いスロープは1mくらい。(詳細資料無し)

<委員>

都バスと競合する箇所は調整中とあるが、停留所の設置箇所の調整なのか。それとも都バスの停留所の共用といった基本的な調整にとどまるのか。さらに見通しはどうか。

→<事務局>

都バスの停留所施設を共用させていただき、標識を設置することである。調整の見通しは、正確には立っていない。調整内容は標識の設置だけでなく運行ダイヤもある。お客様の安全面の観点から運行ダイヤが重ならない方がよい。これらの調整があるので時間がかかると思われる。

<委員>

競合する箇所を運行している都バスの運行間隔はどのくらいなのか。

<委員>

1時間に4~5本くらい。コミュニティバスよりは運行本数は多い。

<委員>

仮に修正ルートの花の木から尾久の原公園行きたいとき（修正ルート案では起点を介することになるが）、1回降りなければならないのか。接続はどうか。スムーズに行けるのか。

→<事務局>

今回の町屋ルートについて、1周30分から40分かかり、最初は2台での運行を予定している。起点に早く到着した場合は運行時間の調整で1~2分待つことはあると思う。

<委員>

下り線（修正ルートの逆周り、左回り）を運行しないのは何か問題があるのか。

→<事務局>

問題があるわけではない。逆回りは左折が多いので時間短縮につながる。しかし、最初から両回りで行うと、運行管理や車両を揃えることで多額の費用がかかる。さらにこのバスの運営で赤字が出た場合でも区からの補填はない。これらの理由からまず片回りから運行し、それから逆回りの運行を考えていく。

さくらを例にとると、最初は片回りで運行していた。運行していく内に区民の方々から要望が出て逆回りも運行するようになった。町屋ルートも同じように右回りのみ運行してみる。それから逆回り運行の需要や要望があれば検討する。

<委員>

ルートがほぼ確定ということで警視庁本部も現地を立ち会い確認した。新設のバス停については特に問題ないとは思われるが、再度確認はする。荒川清掃事務所停留所の安全対策も区と話をしながら取り組みたい。町屋八丁目南児童遊園から荒川自然公園入口の間の京成線のガード下工事については、工事が完了していないのでまだ確認できていない。しかし、必ず現地確認をして次回以降の会議でその旨を報告させていただく。

<委員>

先ほど「停留所付近の住民の理解が得られず停留所を移動した」とあった。停留所が目の前にできるのと付近にできるのとでは要因が違うかもしれないが、了承が得られなかった大きな理由は何か、教えていただきたい。

→<事務局>

目の前にできる場合、高齢者の方は「近くに停留所が出来て便利になって嬉しい」とおっしゃってくれた。しかし、ご子息から「バスが通ることは便利になって嬉しい。ただ、人が集まると話し声でうるさくなる。ごみも心配である。交差点をはさんだ向かい側など少し離れているところのほうが良い」との意見があった。2～3件聞いたが全てこのような感じだった。つまり「自分の家の目の前だと困る」ということだった。

マンションの理事会では了承を得たようで期待していた。しかし、1階の住民からの反対の声で設置はかなわなかった。ゴミや洗濯物の問題が大きな要因である。

<委員>

運賃について、基本150円と聞いたが割引の対象になる方に関してどうなっているのか。

→<事務局>

現行の“さくら”と同様にする。シルバーパス、障害者の運賃割引（区がパスを発行）、京成バスが現在取り組んでいる割引内容も引き続き使えるようなかたちを考えている。

<委員>

それでは、本日の会議をもって、運行に関する協議については概ねこの内容で調ったということでよろしいか。

<委員>

よろしい。

<会長>

本日の会議で頂いた課題については事務局で早急に調整をお願いしたい。

4 その他

<事務局>

- ・ 今回頂いた課題については真摯に取り組ませていただく。
- ・ 次回第4回の地域公共交通会議は9月下旬から10月上旬に行う予定。文書にてお知らせする。
- ・ 次回は運行直前期に当たる。内容は認可や式典関係になる予定である。
- ・ 会議の公開について、国土交通省の地域公共交通の設置及び運営に関するガイドラインにより公開することになっている。本日の会議の議事録は荒川区のホームページで公開する。

以上