

コミュニティバス導入に向けた検討状況について

1. 検討状況

コミュニティバス導入に向けた検討状況は以下のとおり。

(1) 検討経緯

- 令和元年 6月～7月 地域公共交通に関するアンケート調査
- 8月30日 令和元年度 第1回品川区地域交通検討会
- ・品川区の交通に関する現況について
 - ・アンケート調査結果について
 - ・「地域公共交通基本方針（構成案）」について
- 12月13日 令和元年度 第2回品川区地域交通検討会
- ・「地域公共交通基本方針（骨子案）」について
 - ・「コミュニティバス導入計画（骨子案）」について
- 令和2年 3月17日 令和元年度 第3回品川区地域交通検討会
- ・「地域公共交通基本方針（素案）」について
 - ・「コミュニティバス導入計画（素案）」について
- 4月21日 「地域公共交通基本方針(素案)」パブリックコメント
～5月21日

(2) 試行運行路線候補の選定【参考資料1、参考資料2】

- ・区内を13の地域に区分し、鉄道駅やバス停からの距離や路線バスの運行本数、高齢者の居住状況、住民の移動量、新たなバス路線への利用意向など、5段階11項目の指標を設け、コミュニティバスの導入効果が期待できる地域について点数方式により評価した。
- ・評価の高かった3つの地域を対象に、道路の幅員、交通規制、既存バス路線などに配慮し、3本の候補ルートを設定した。
- ・設定した候補ルートについて、事業採算性の試算を行った。

2. 今年度のスケジュール（予定）

- 令和2年 9月中旬 第1回品川区地域公共交通会議
(基本方針パブコメ結果、今後の予定)
- 令和2年 9月下旬 区内13地域でのワークショップ
～11月上旬
- 令和2年12月上旬 第2回品川区地域公共交通会議
(プロポ条件、試行運行評価基準、区支援内容)
- 令和2年12月下旬 事業者選定（プロポーザルの実施）
～令和3年3月下旬

品川区コミュニティバス導入計画（素案）

令和元年度 第3回 品川区地域交通検討会資料

《《抜粋》》

令和2年●月

品川区

第2章 試行運行路線候補の選定

2-1 地域の評価

(1) 地域区分の設定

- 地域のコミュニティ活動の核である地域センターの13の区分は、日常的な生活圏域であることから、評価区分の基本とする。
- ただし、各指標で検討するうえでは町丁目別の統計データを使用することとなるため、町丁目界を優先させる。

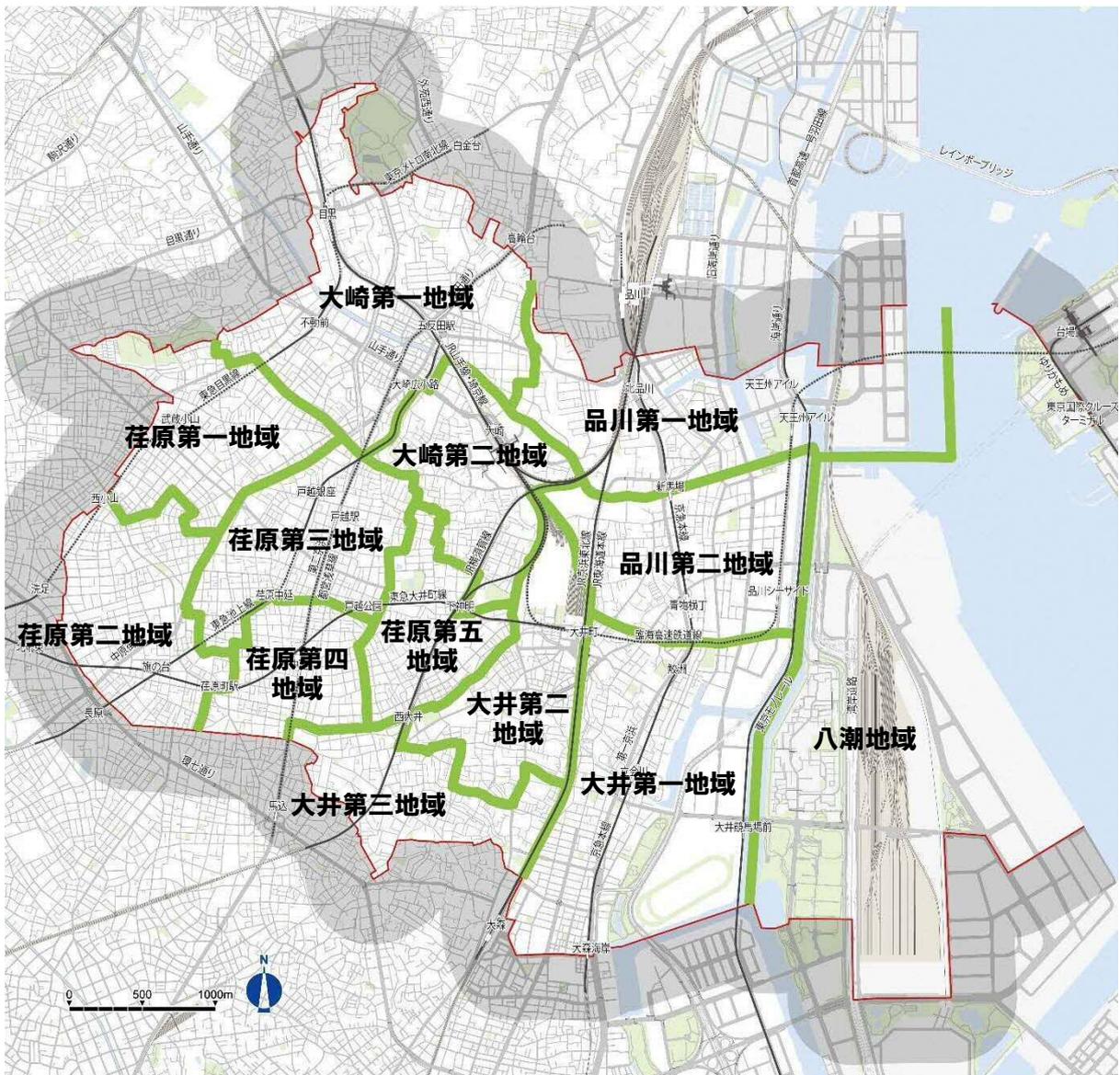


図4 地域区分の設定

(2) 評価項目と評価指標の設定

○コミュニティバスの導入目的等を踏まえ、その効果が期待できる地域を点数方式で評価するため、評価項目と評価指標を以下のとおりに設定する。

表 1 評価項目と評価指標（13 の地域が対象）

	評価項目	評価指標
①	鉄道駅やバス停からの距離	鉄道と路線バスのサービス圏域外人口の割合(%)
②	路線バスの運行本数	路線バスの運行本数(本/ha)
③	高齢者の居住状況	65 歳以上の人口密度(人/ha)
④	子育て世帯の居住状況	5 歳以下の人口密度(人/ha)
⑤	最寄り駅までの標高差	最寄り駅との最大標高差(m)
⑥	主要施設の立地状況	主要施設の施設密度(箇所/10ha)
⑦	商業施設の床面積	商業施設の床面積密度(m ² /ha)
⑧	観光資源の分布状況	観光資源の密度(箇所/10ha)
⑨	住民の移動量	区民移動の発生密度(トリップ/km ²)
⑩	住民の交通不便意識	公共交通に関するアンケート調査における「移動が不便」の回答割合(%)
⑪	新たなバス路線への利用意向	公共交通に関するアンケート調査における「新たなバスを利用する」の回答割合(%)

<評価項目・指標の説明>

①鉄道駅やバス停からの距離

- ・鉄道と路線バスのサービス勢力圏域は、高齢者等の歩行負担を考慮し、鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300m とする。また、バス運行本数が 1 時間あたり 2 本に満たない（運行間隔が 30 分以上）地域は、バスが運行されているものの利便性が低いことから、サービス勢力圏域外とする。
- ・評価指標としては、各地域内に存在する勢力圏域外にある町丁目の人口を抽出・合算し、これを当該地域の全人口で除した割合。なお、町丁目の人口の抽出の際に、勢力圏域外のエリアに当該町丁目のすべてが含まれない場合は、面積按分にて算出する。
- ・人口は、住民基本台帳（令和 2 年 1 月 1 日現在）を使用。

②路線バスの運行本数

- ・各地域内に所在するバス停の運行本数（平日の全時間帯）を合算した本数を、当該地域面積（※）で除した値。
- ・運行本数は、令和 2 年 4 月 1 日時点。

③高齢者の居住状況

- ・各地域内の 65 歳以上人口を、当該地域面積（※）で除した値。
- ・人口は、住民基本台帳（令和 2 年 1 月 1 日現在）を使用。

※地域面積は、平成 28 年土地利用現況調査を使用。ただし、土地利用のうち、居住が想定されない公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除いた面積とした。

④子育て世帯の居住状況

- 各地域内の5歳以下人口を、当該地域面積（※）で除した値。
- 人口は、住民基本台帳（令和2年1月1日現在）を使用。

⑤最寄り駅までの標高差

- 各地域内における、最寄り駅との標高差の最大値。
- 標高は、品川区統合型地図情報提供サービスならびに国土数値情報5次メッシュデータ（250mメッシュ、平成21年5月時点）を使用。

⑥主要施設の立地状況

- 各地域内に所在する主要施設数を、当該地域面積（※）で除した値。
- 主要施設は以下のとおりとする。

公共施設 : 区役所、区民センター・集会所、主要な文化施設、図書館、体育館、健康センター

医療施設 : 病床100以上の病院、区内健康診査実施医院、保健所、保健センター

高齢者関係施設 : シルバーセンター、ゆうゆうプラザ、高齢者住宅、シルバー人材センター、在宅介護支援センター、在宅サービスセンター

子育て関係施設 : 区立保育園（区立民営保育園を含む）、家庭あんしんセンター、児童センター

福祉関係施設 : 障害のある方のための施設

⑦商業施設の床面積

- 各地域内に所在する商業施設の延床面積を、当該地域面積（※）で除した値。

⑧観光資源の分布状況

- 各地域内に所在する区内の主な観光資源を、当該地域面積（※）で除した値。
- 主な観光資源は、水辺空間、歴史観光、文化・芸術、その他の観光資源。

⑨住民の移動量

- 地域ごとに、携帯電話の位置情報データによる1kmメッシュ単位の発生移動量のうち、同じメッシュ内および隣接メッシュへの移動量を集計し、当該地域面積（※）で除した値。なお、移動量の算出の際に、1kmメッシュに当該地域のすべてが含まれない場合は、面積按分にて算出。
- 移動量の集計対象は、区内居住者とし、新たな公共交通を利用すると想定される時間である6時から21時までの時間を対象とした。
- 携帯電話の位置情報データは、携帯電話会社が保有しているものであり、平成30年11月15日（木）の平日1日のデータを使用。

⑩住民の交通不便意識

- 各地域内における、公共交通に関するアンケート調査において「普段、外出する際、交通手段で不便を感じているか」という設問で、「おおいに感じる」または「ある程度感じる」と回答した割合。

⑪新たなバス路線への利用意向

- 各地域内における、公共交通に関するアンケート調査において「新たなバス路線が自宅や目的地の近くを走ることになった場合、利用しますか」という設問で、区内を目的地として「利用する」と回答した割合。

※地域面積は、平成28年土地利用現況調査を使用。ただし、土地利用のうち、居住が想定されない公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除いた面積とした。

(3) 評価ランクと重みづけの設定

○各指標において評価ランクを設定し、点数づけを行う。ランクは13地域の各指標を1～5点の5段階で点数化する。ただし、ゼロの数値が存在する指標は、0点を追加した6段階で点数化する。

○ここで、コミュニティバスは路線バスとともに鉄道網を補完し、さらに、既存のバス網を補完する役割も担うことから、交通利便性の高い地域をさらに高めるためにコミュニティバスを導入するのではなく、近くに鉄道駅やバス停がないような地域の交通利便性を高めるために導入することが求められる。

○そこで、評価指標「①鉄道駅と路線バスのサービス勢力圏外の人口の割合」と「②路線バスの運行本数」については、評価ランクの重みづけを2倍とする。

表2 評価指標の評価ランクと重みづけ

評価指標	重みづけ	評価ランク					
		0	1	2	3	4	5
① 鉄道駅と路線バスのサービス勢力圏外人口の割合(%)	×2	0	5未満	5～10未満	10～15未満	15～20未満	20以上
② 路線バスの運行本数(本/ha)	×2	—	15.0以上	10.0～15.0未満	5.0～10.0未満	1.0～5.0未満	1.0未満
③ 65歳以上の人口密度(人/ha)	×1	—	55未満	55～65未満	65～75未満	75～85未満	85以上
④ 5歳以下の人口密度(人/ha)	×1	—	15未満	15～16未満	16～17未満	17～18未満	18以上
⑤ 最寄り駅との最大標高差(m)	×1	—	8.0未満	8.0～12.0未満	12.0～16.0未満	16.0～20.0未満	20.0以上
⑥ 主要施設の施設密度(箇所/10ha)	×1	—	5.0以上	4.0～5.0未満	3.0～4.0未満	2.0～3.0未満	2.0未満
⑦ 商業施設の床面積密度(m ² /ha)	×1	—	3,000以上	2,000～3,000未満	1,500～2,000未満	1,000～1,500未満	1,000未満
⑧ 観光資源の密度(箇所/10ha)	×1	0	0.1未満	0.1～0.4未満	0.4～0.7未満	0.7～1.0未満	1.0以上
⑨ 区民移動の発生密度(トリップ/km ²)	×1	—	5,500未満	5,500～6,500未満	6,500～7,500未満	7,500～8,500未満	8,500以上
⑩ 公共交通に関するアンケート調査における「移動が不便」の回答割合(%)	×1	—	30未満	30～35未満	35～40未満	40～45未満	45以上
⑪ 公共交通に関するアンケート調査における「新たなバスを利用する」の回答割合(%)	×1	—	30未満	30～35未満	35～40未満	40～45未満	45以上

(4) 各指標における評価

① 鉄道駅やバス停からの距離による評価

上段：鉄道と路線バスのサービス圏域外人口の割合（％）

下段：評価結果（重みづけ：×2）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
0.0	1.7	5.3	25.9	7.7	0.2	27.5	5.0	18.3	4.6	0.0	7.5	0.0
0	2	4	10	4	2	10	4	8	2	0	4	0

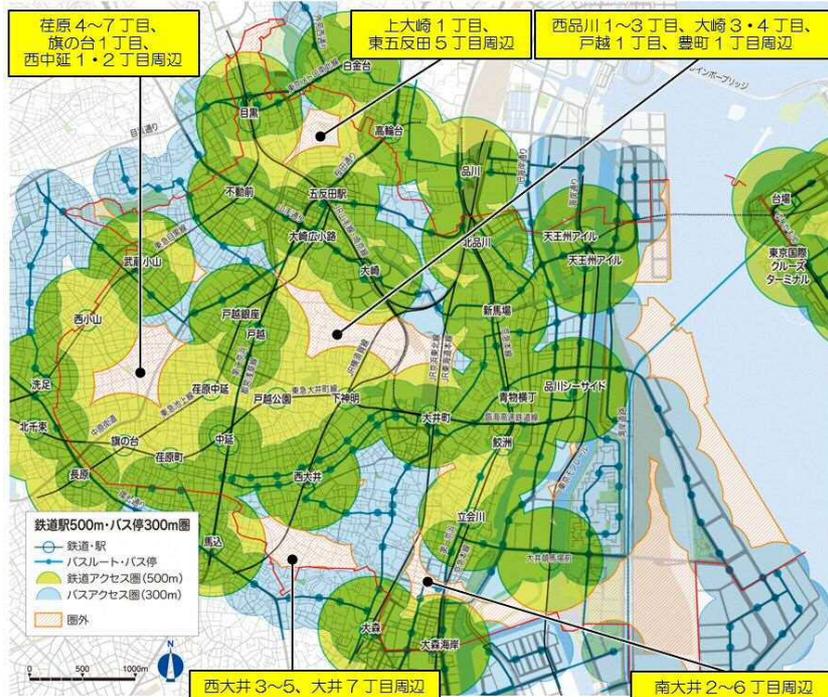


図5 鉄道駅 500m・バス停 300m圏

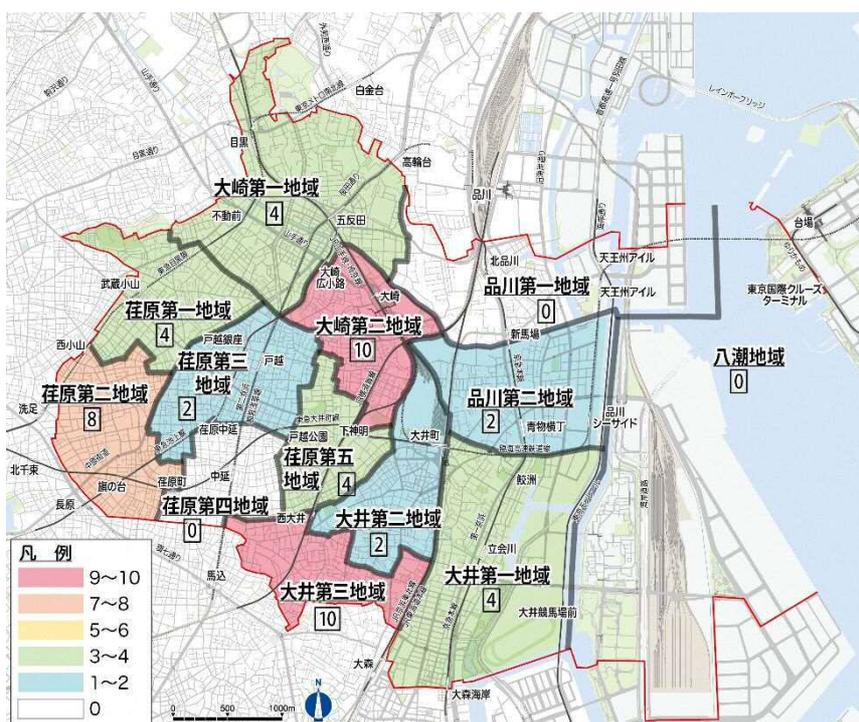


図6 鉄道駅やバス停からの距離による評価結果

② 路線バスの運行本数による評価

上段：路線バスの運行本数（本/ha）
 下段：評価結果（重みづけ：×2）

品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
21.3	17.3	11.2	11.2	12.2	21.9	12.2	3.5	0.9	3.5	5.0	3.7	64.6
2	2	4	4	4	2	4	8	10	8	6	8	2

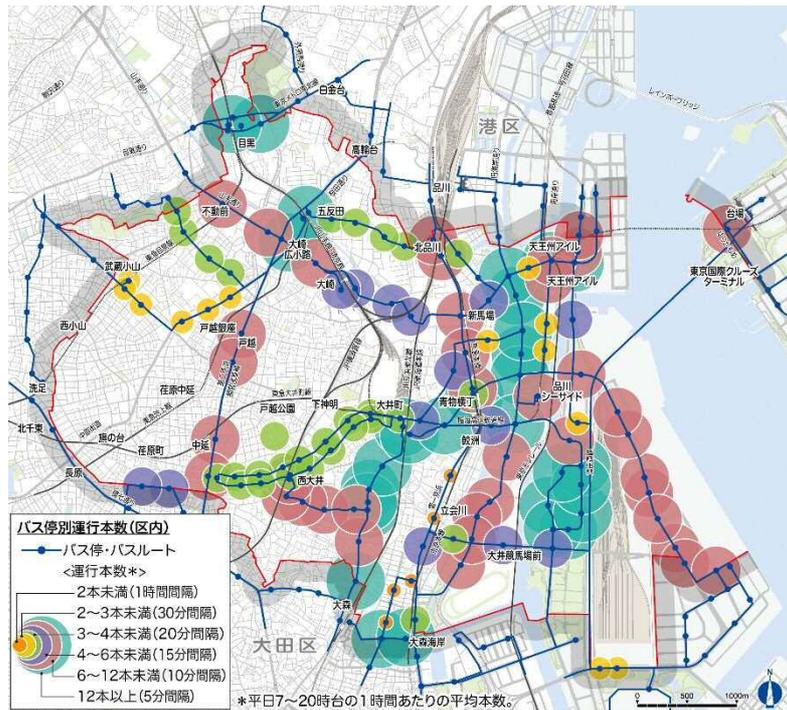


図7 バス停別の運行本数（1時間あたり平均値）

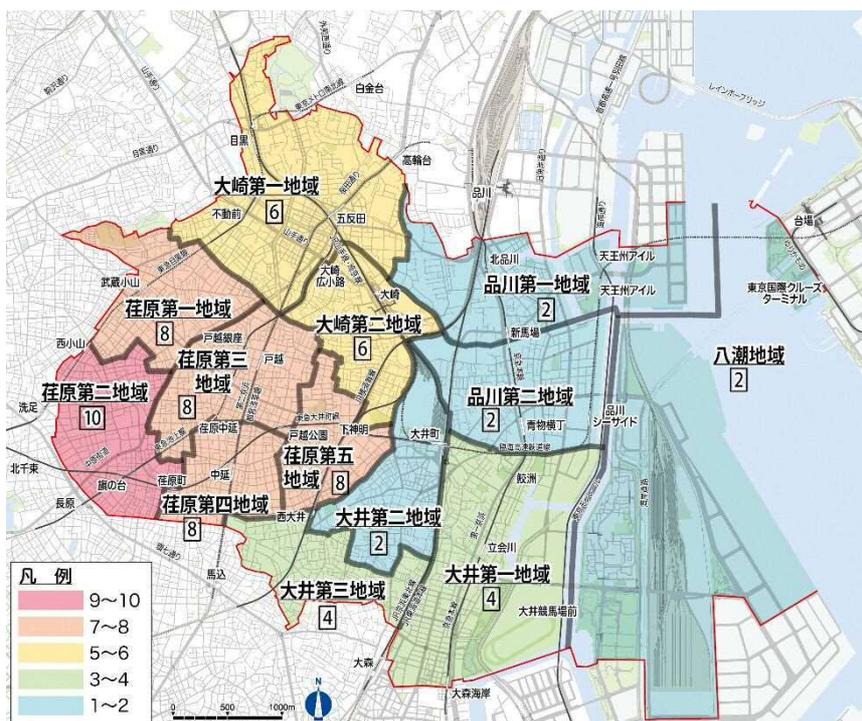


図8 路線バスの運行本数による評価結果

③ 高齢者の居住状況による評価

上段：65歳以上の人口密度（人/ha）

下段：評価結果（重みづけ：×1）

品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
53.0	58.1	50.9	56.8	53.5	55.3	68.8	71.3	65.4	86.3	81.5	82.1	155.9
1	2	1	2	1	2	3	3	3	5	4	4	5

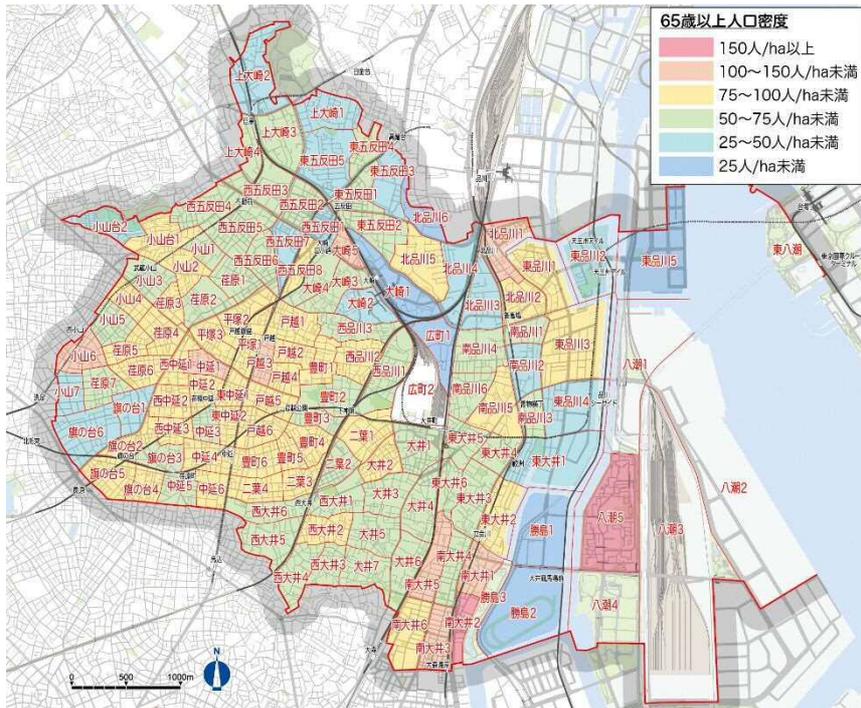


図9 町丁目別の65歳以上の人口密度

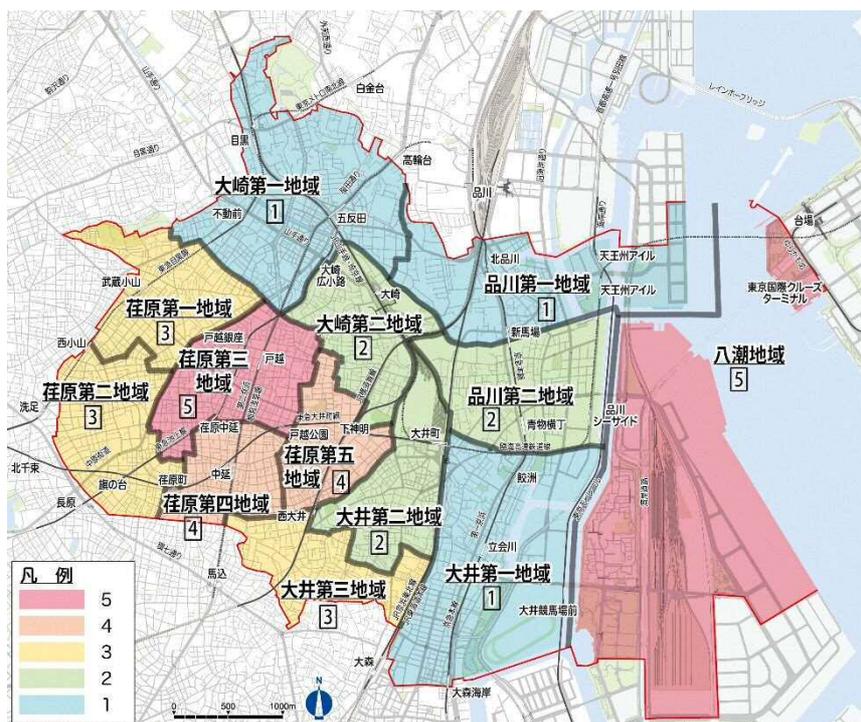


図10 高齢者の居住状況による評価結果

④ 子育て世帯の居住状況による評価

上段：5歳以下の人口密度（人/ha）												
下段：評価結果（重みづけ：×1）												
品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
15.8	18.6	17.5	16.9	19.2	14.1	17.0	17.0	13.6	18.3	17.4	14.4	19.0
2	5	4	3	5	1	4	4	1	5	4	1	5

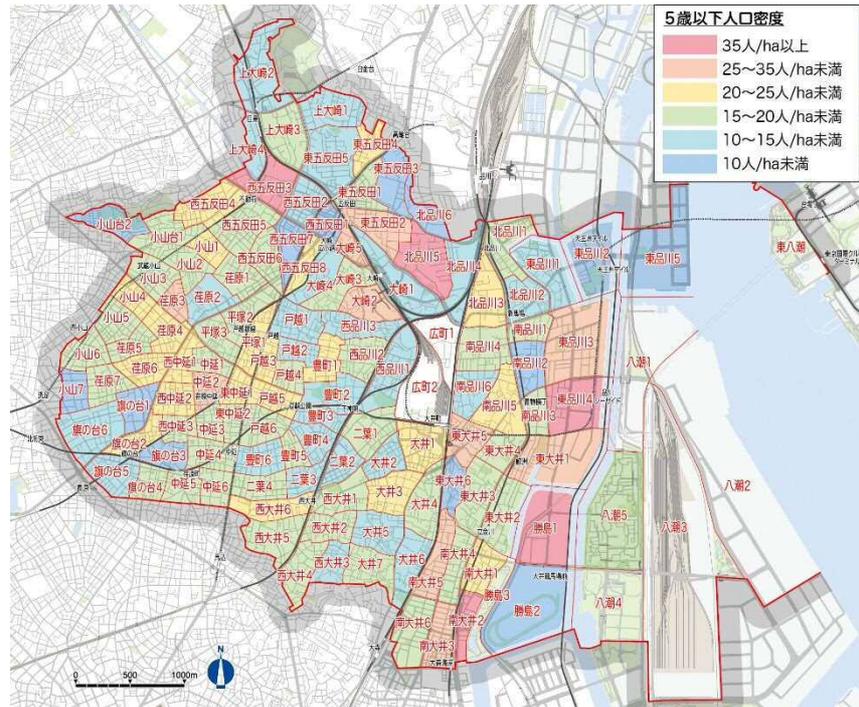


図 11 町丁目別の5歳以下の人口密度

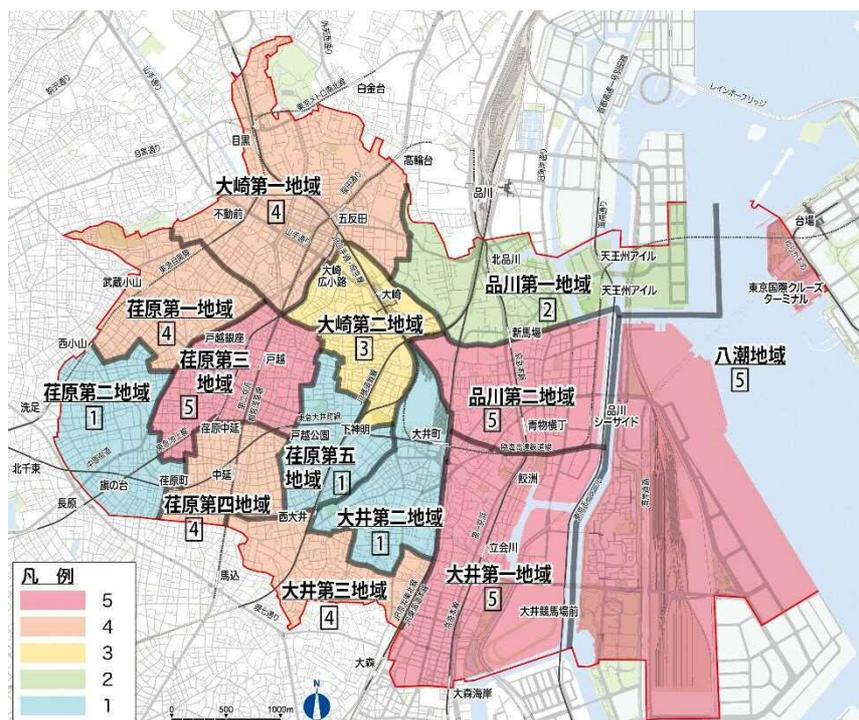


図 12 子育て世帯の居住状況による評価結果

⑤ 最寄り駅までの標高差による評価

上段：最寄り駅との最大標高差 (m)													
下段：評価結果 (重みづけ：×1)													
品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮	
24.1	12.7	23.8	16.4	15.8	14.2	17.9	8.6	13.8	7.5	6.8	5.7	12.1	
5	3	5	4	3	3	4	2	3	1	1	1	3	

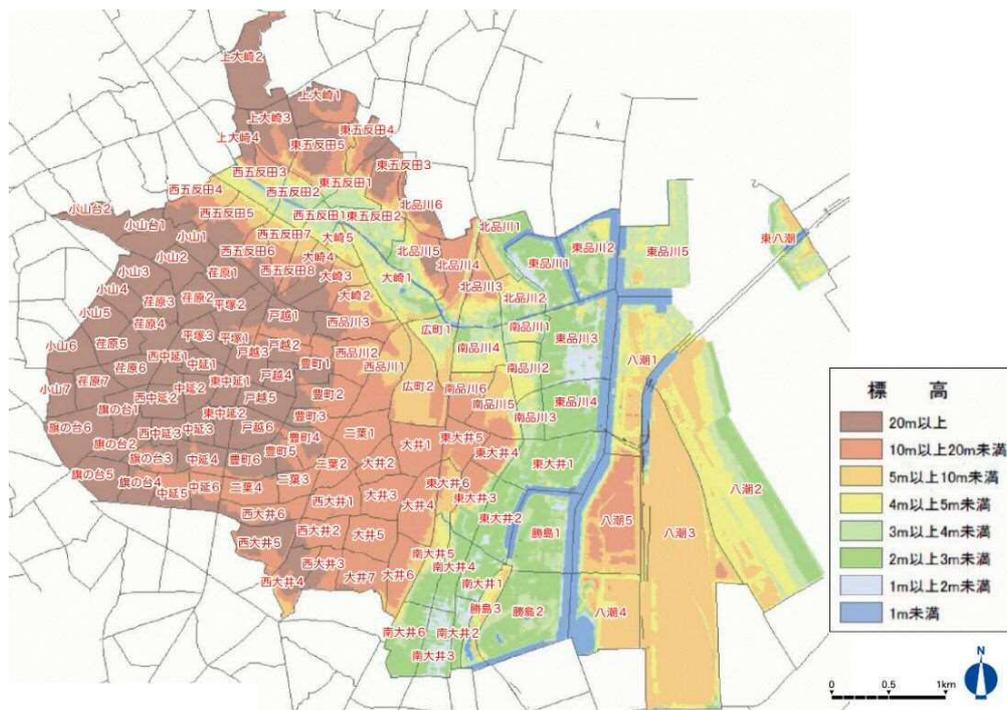


図 13 区内の標高

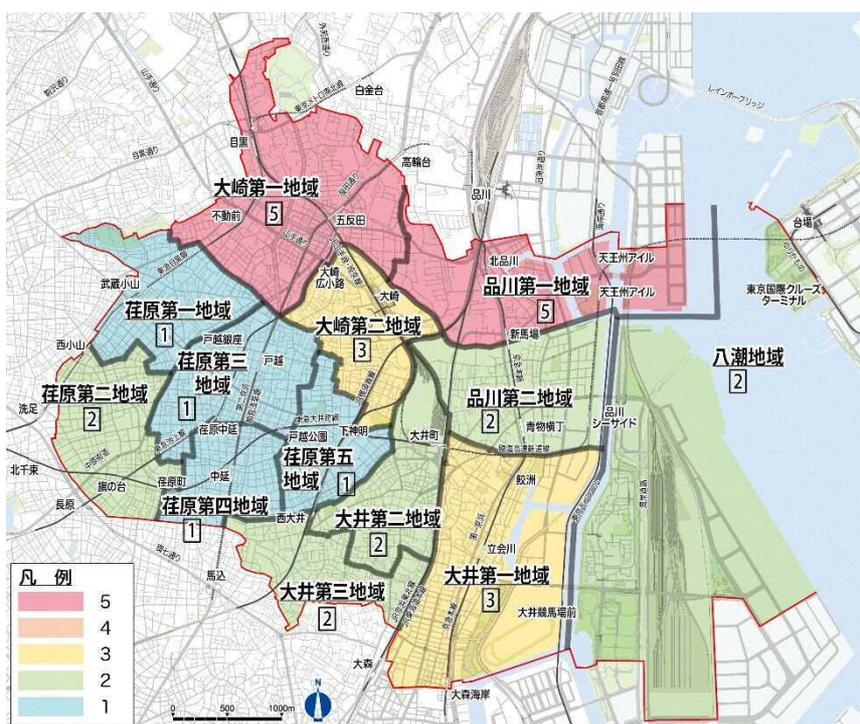


図 14 最寄り駅までの標高差による評価結果

⑥ 主要施設の立地状況による評価

上段：主要施設の施設密度（箇所/10ha）
 下段：評価結果（重みづけ：×1）

品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
4.2	2.5	3.9	3.2	2.7	6.1	3.2	4.2	2.7	4.5	6.3	4.7	7.8
3	5	4	4	5	1	4	3	5	3	1	3	1

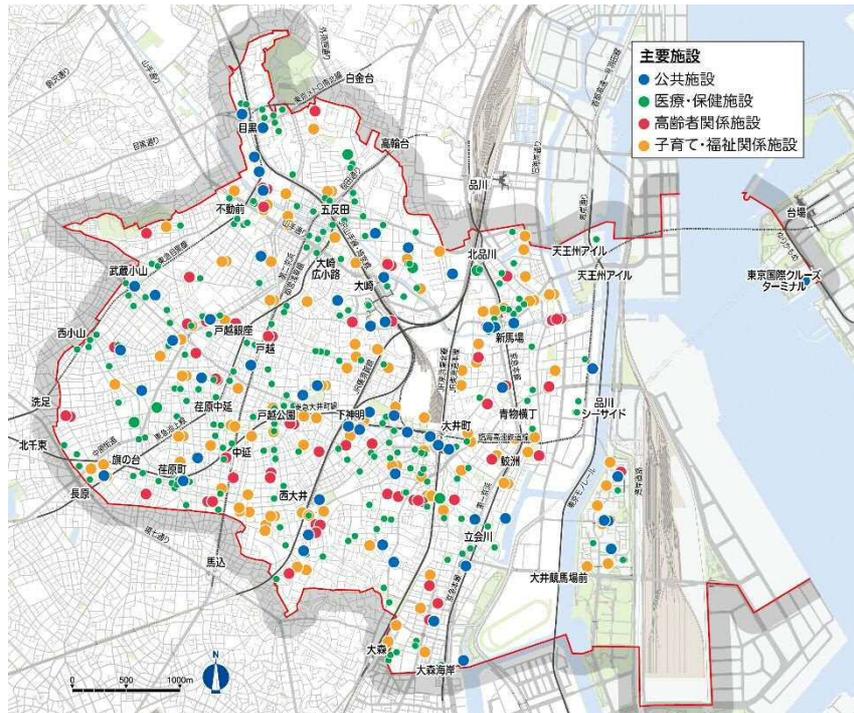


図 15 主要施設の立地状況

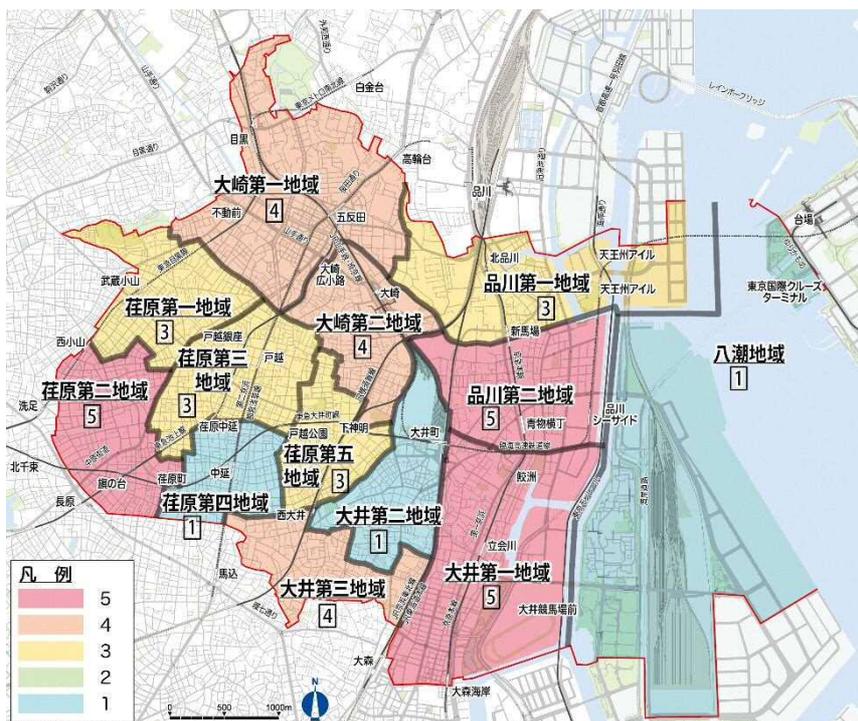


図 16 主要施設の立地状況による評価結果

⑦ 商業施設の床面積による評価

上段：商業施設の床面積密度 (m²/ha)
 下段：評価結果 (重みづけ：× 1)

品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
904	2,830	3,402	1,027	1,677	3,118	785	2,300	1,411	2,394	2,975	1,452	649
5	2	1	4	3	1	5	2	4	2	2	4	5

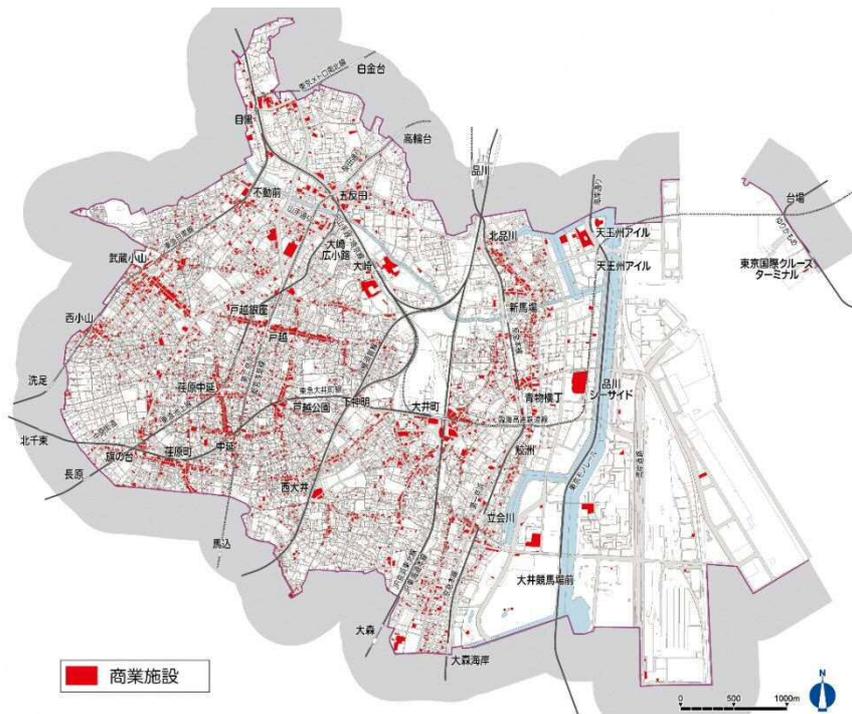


図 17 商業施設の立地状況

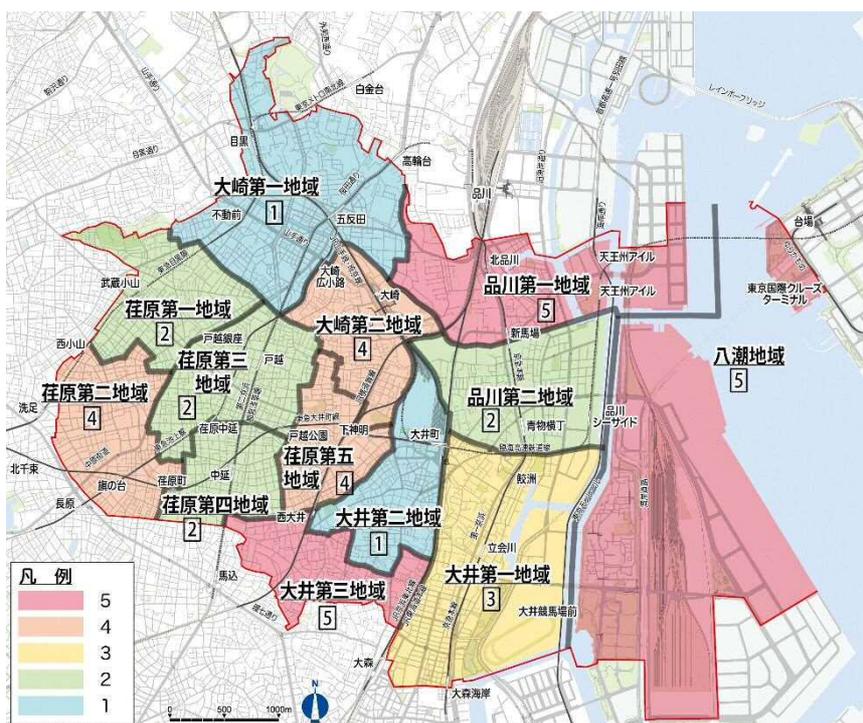


図 18 商業施設の床面積による評価結果

⑧ 観光資源の分布状況による評価

上段：観光資源の密度（箇所/10ha）
 下段：評価結果（重みづけ：×1）

品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
1.13	0.09	0.40	0.23	0.33	0.36	0.53	0.11	0.29	0.10	0.16	0.65	0.00
5	1	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	0



図 19 観光資源の分布状況

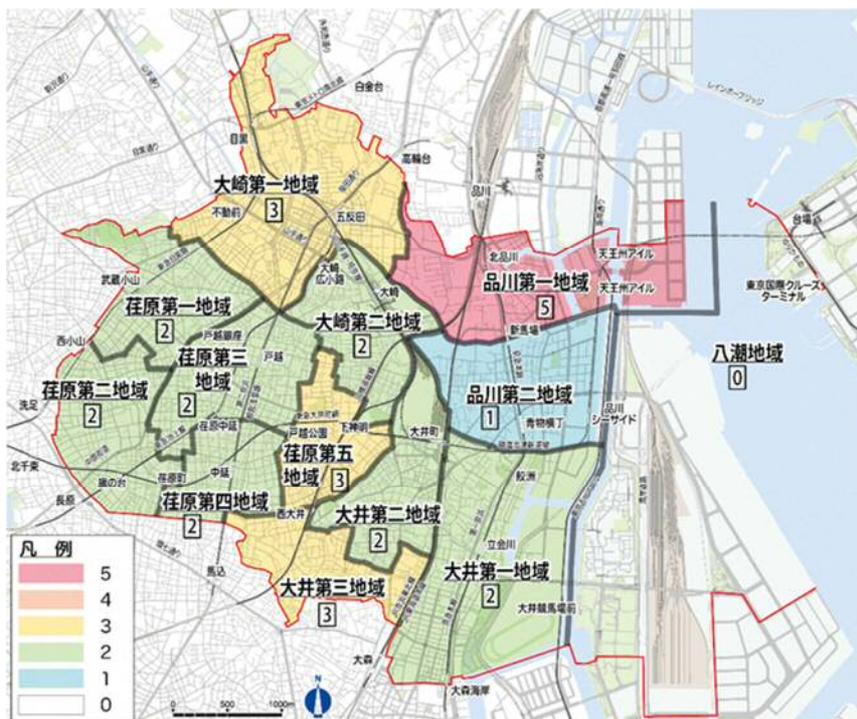


図 20 観光資源の分布状況による評価結果

⑨ 住民の移動量による評価

上段：区民移動の発生密度（トリップ/km²）

下段：評価結果（重みづけ：×1）

品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
5,785	7,066	7,524	7,975	7,256	8,952	6,562	5,480	5,761	8,370	5,327	7,623	6,200
2	3	4	4	3	5	3	1	2	4	1	4	2

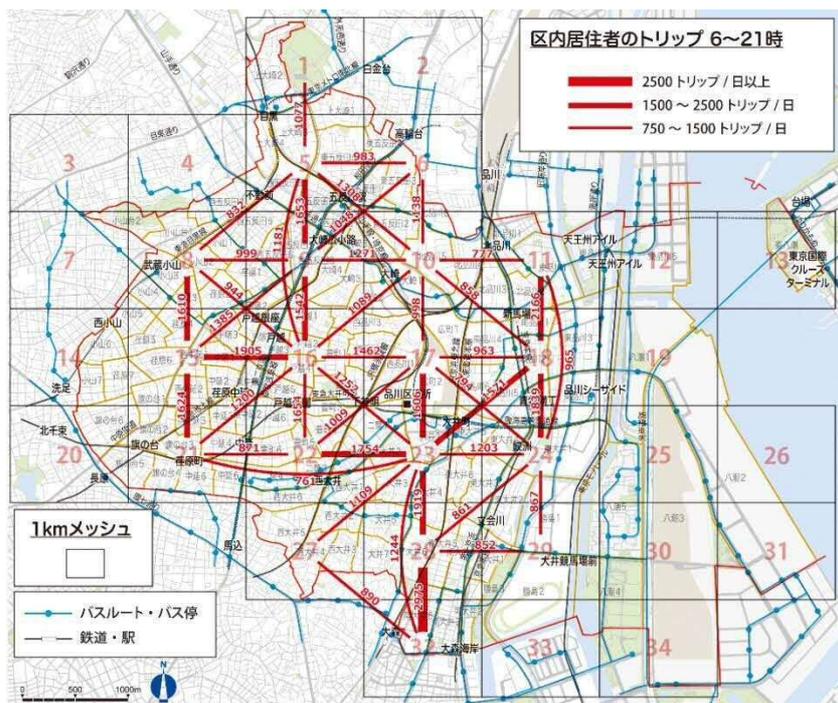


図 21 区内居住者のゾーン間移動量（全年齢[15~79歳]・6時~21時）

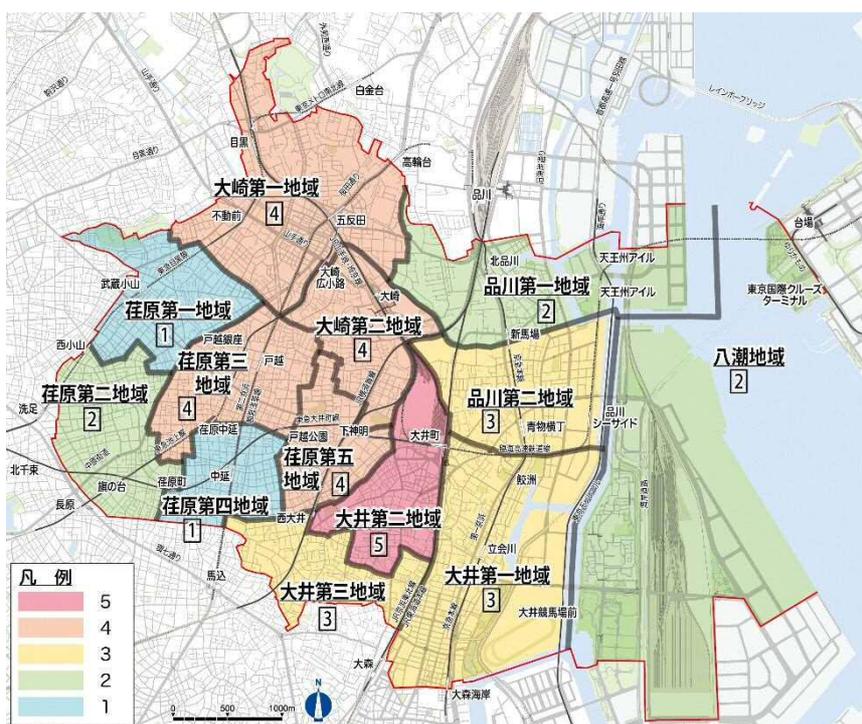


図 22 住民の移動量による評価結果

⑩ 住民の交通不便意識による評価

上段：公共交通に関するアンケート調査における「移動が不便」の回答割合（％）

下段：評価結果（重みづけ：×1）

品川 第一	品川 第二	大崎 第一	大崎 第二	大井 第一	大井 第二	大井 第三	荏原 第一	荏原 第二	荏原 第三	荏原 第四	荏原 第五	八潮
25.1	22.8	17.3	19.6	22.2	22.0	30.3	20.7	14.4	16.4	9.4	9.0	27.9
5	4	3	3	4	4	5	4	2	3	1	1	5

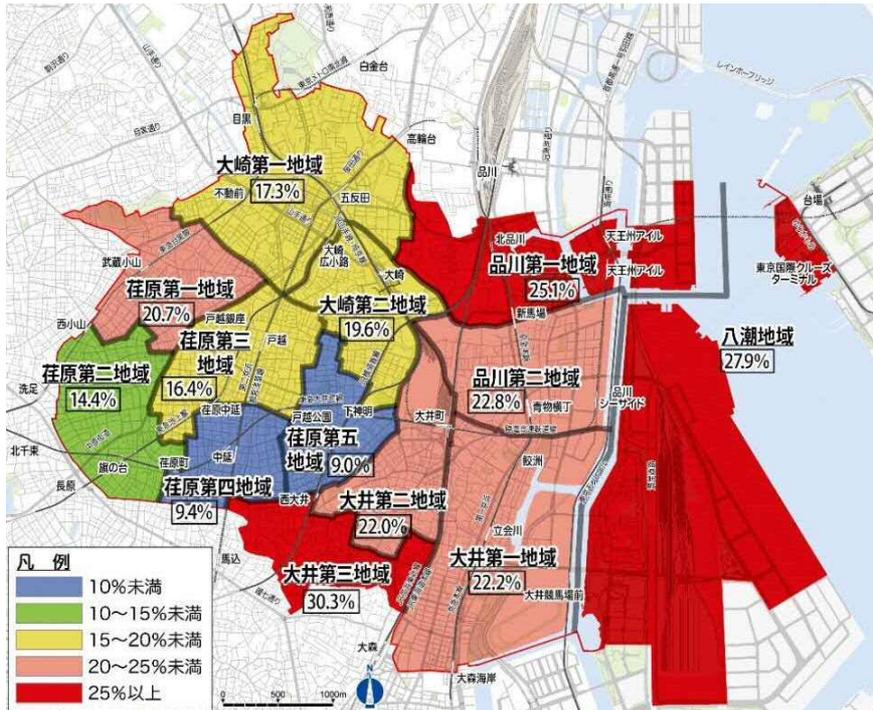


図 23 アンケート調査における「移動が不便」の回答割合

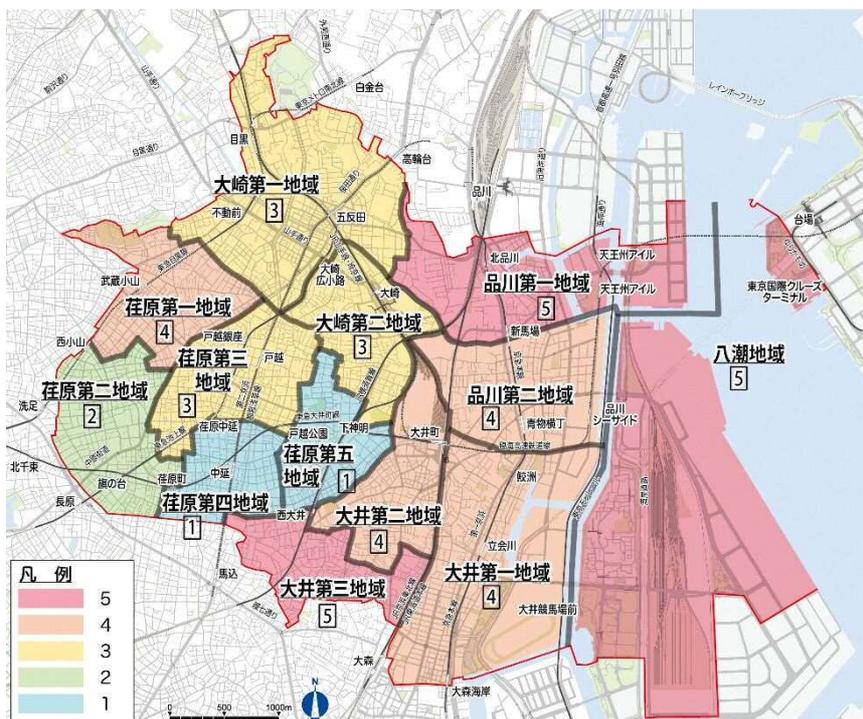


図 24 住民の交通不便意識による評価結果

⑪ 新たなバス路線への利用意向による評価

上段：公共交通に関するアンケート調査における「新たなバス路線を利用する」の回答割合（％）
 下段：評価結果（重みづけ：×1）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
40.5	38.6	22.0	44.4	39.3	48.4	41.7	31.6	36.6	35.1	18.8	34.1	44.4
4	3	1	4	3	5	4	2	3	3	1	2	4

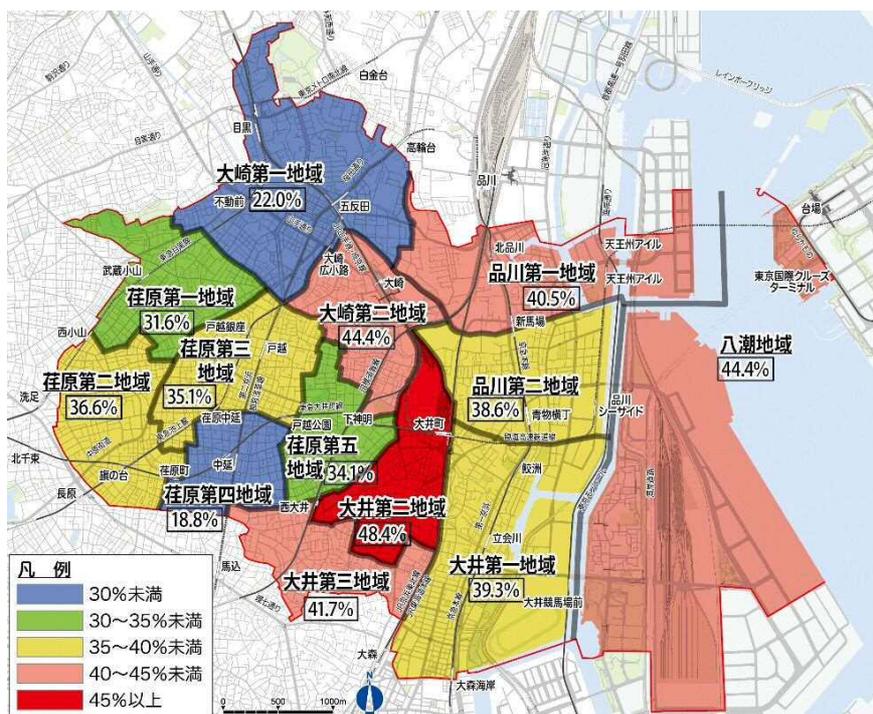


図 25 アンケートにおける「新たなバス路線を利用する」の回答割合

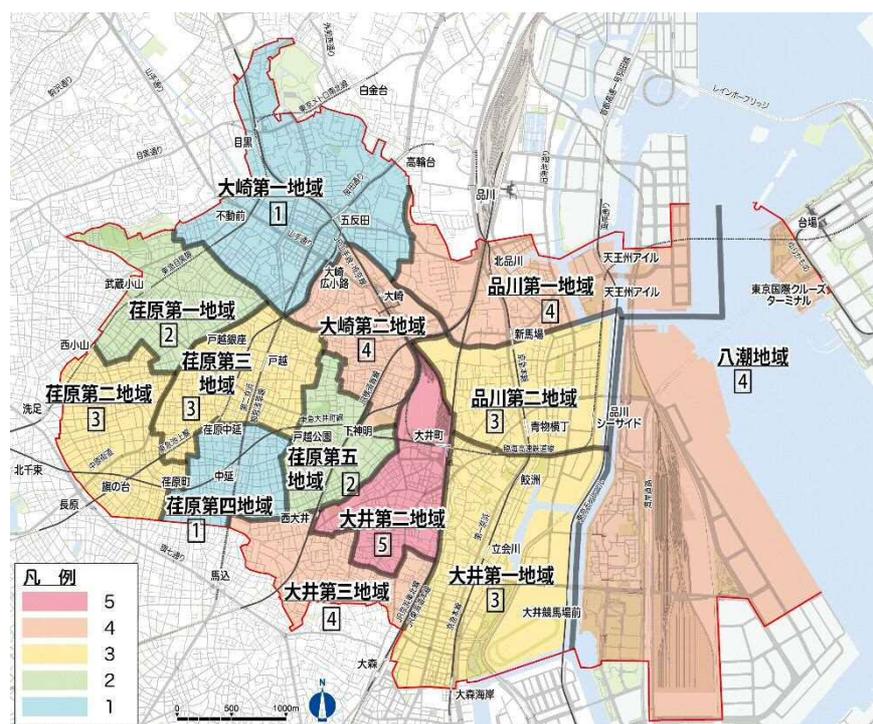


図 26 新たなバス路線への利用意向による評価結果

(5) 地域の評価結果

○大崎第二地域、大井第三地域、荏原第二地域が、他地域と比較して高評価（高得点）となっている。

表3 地域の評価結果（点数）

評価指標	重みづけ	地域													
		品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮	
① 鉄道駅やバス停からの距離	×2	0	2	4	10	4	2	10	4	8	2	0	4	0	
② 路線バスの運行本数	×2	2	2	4	4	4	2	4	8	10	8	6	8	2	
③ 高齢者の居住状況	×1	1	2	1	2	1	2	3	3	3	5	4	4	5	
④ 子育て世帯の居住状況	×1	2	5	4	3	5	1	4	4	1	5	4	1	5	
⑤ 最寄り駅までの標高差	×1	5	3	5	4	3	3	4	2	3	1	1	1	3	
⑥ 主要施設の立地状況	×1	3	5	4	4	5	1	4	3	5	3	1	3	1	
⑦ 商業施設の床面積	×1	5	2	1	4	3	1	5	2	4	2	2	4	5	
⑧ 観光資源の分布状況	×1	5	1	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	0	
⑨ 住民の移動量	×1	2	3	4	4	3	5	3	1	2	4	1	4	2	
⑩ 住民の交通不便意識	×1	5	4	3	3	4	4	5	4	2	3	1	1	5	
⑪ 新たなバス路線への利用意向	×1	4	3	1	4	3	5	4	2	3	3	1	2	4	
合計		34	32	34	44	37	28	49	35	43	38	23	35	32	

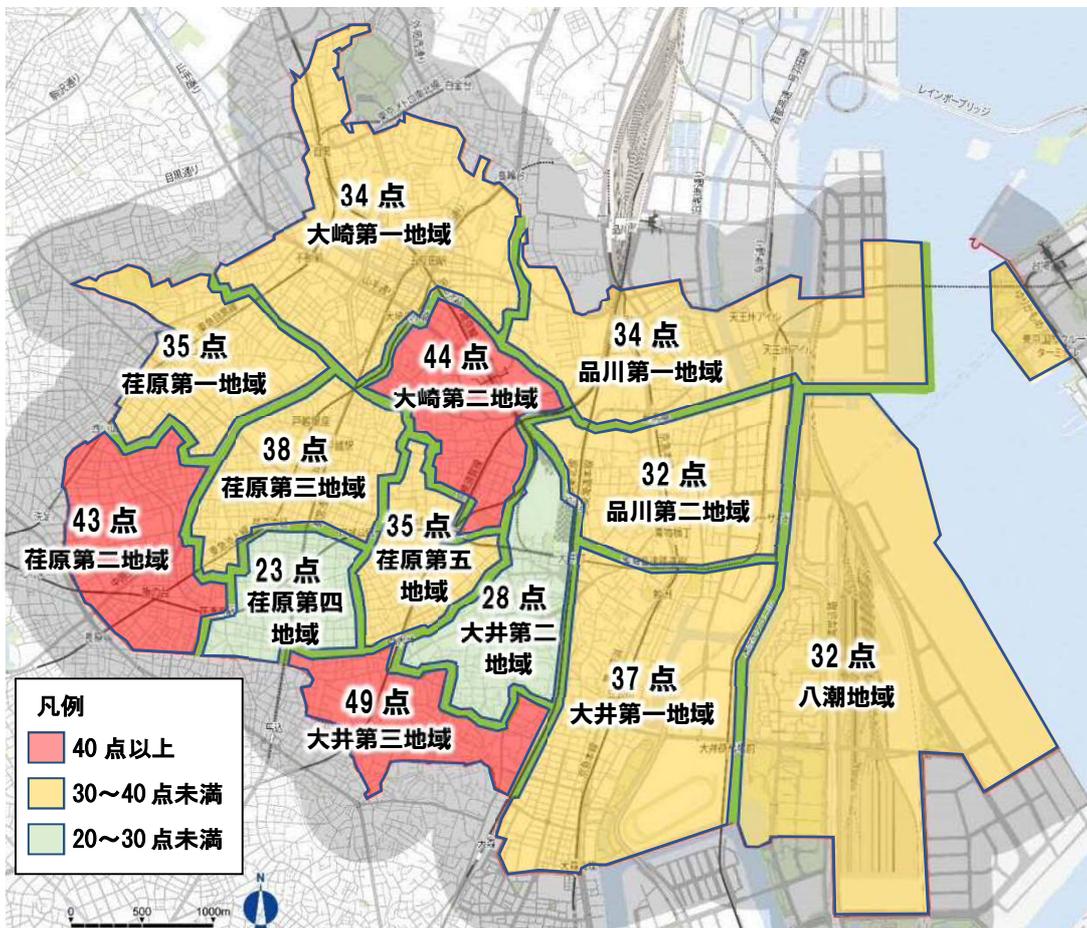


図27 地域評価の結果（点数）

2-2 候補ルートの設定

○前項 2-1 における評価の結果、点数の高かった大崎第二地域、大井第三地域、荏原第二地域を中心に、主要な経由地とおおよその候補ルートを設定する。

○候補ルート名は、順に、「大崎ルート」、「大井ルート」、「荏原ルート」とする。

(1) ルート設定の視点

○ルートの設定に際し、以下の視点を考慮する。

表 4 候補ルート設定の視点

候補ルート設定の視点	考慮事項
視点 1：既存バス路線 ・既存バス路線との競合に注意する	○既存の一般路線バスのルートとの競合を回避する ○一般路線バスの新規のルート計画がある場合には重複を回避する ○ルートの重複を回避できないときは、停留所の設置位置により配慮する
視点 2：鉄道・路線バスのサービス勢力圏 ・勢力圏域外エリア（鉄道駅から 500m・バス停から 300m 以遠の区域）を通過する	○導入の必要性の高い区域として、鉄道と路線バスのサービス勢力圏域外エリアを通るようにルートを設定する ○視点 5 の「道路の状況」により、勢力圏域外エリアの中を通過することができない場合は、なるべく近くを通るように配慮する
視点 3：主要施設や他交通サービスとの接続性 ・鉄道駅や路線バスの停留所、主要な施設等を経由する	○各地域で利用の多い駅に接続し、鉄道や路線バス等との乗り換え利便性の向上を図る ○鉄道駅以外でも、路線バスとの乗り継ぎによる利便性の向上を図るため、路線バスの停留所を経由または付近を通るルートを設定する ○公共性の高い施設や交流・賑わい地区などへの接続を重視する
視点 4：区民ニーズ ・区民アンケート結果を考慮する	○区民アンケート（※ 1）結果から、新たな公共交通を利用して行きたい場所としてあげられた施設や地区を考慮する
視点 5：道路の状況 ・道路構造・幅員・勾配や、交通規制、通行状況などを考慮する	○車道幅員（※ 2）や時間制限駐車区間の状況、停留所設置の可能性等を考慮する ○車両進入禁止、スクールゾーン、一方通行規制、右左折禁止規則、鉄道高架等の高さ制限などの交通規制を前提とする ○歩道のない通学路や商店街など、交通安全の観点から歩行者の通行状況を考慮する ○数年で道路整備の完了が見込まれる区間を考慮する ○勾配のある道路や高低差のある地区への導入を考慮する
視点 6：バス停の設置場所等 ・起終点での車両転回、停留所設置の可能性を考慮する	○路線バスとしての機能上、運行時間の調整が可能な施設（駅前広場の公共空間など）に接続させ、運行の定時性を確保する ○起終点で車両の転回の可否、運転手の休憩場所などを考慮する
視点 7：だれにでも利用しやすいサービス ・車いすやベビーカーなどの利用者の利用を考慮する	○視点 5 の「道路の状況」において、バリアフリー対応の車両の使用を前提とした確認を行う ○さまざまな利用者にとって安全・安心な停留所の設置可能性を考慮する

※ 1 令和元年 6～7 月実施した「公共交通に関するアンケート調査」

※ 2 「車道幅員」とは、歩道がある場合は歩道縁石端から、歩道がない場合で路側帯または路肩の白線がある場合は白線の内側（車道側）から計測した車道部の幅員。歩道がなく白線もない場合は道路端から 0.5m を減じた位置から計測する。道路法車両制限令第 5 条により、小型バス（車幅 2.08m）が通行できる車道幅員は、対面通行で 4.66m、一方通行で 2.58m。道路幅員（全幅）を変更せずに、道路構造の変更や白線の引き直しなどにより車道幅員が確保できる可能性がある場合は、候補ルートとして設定。

- (2) 候補ルート① (大崎ルート)
- (3) 候補ルート② (大井ルート)
- (4) 候補ルート③ (荏原ルート)

2-3 設定した候補ルートの評価

- (1) 運行条件の設定
- (2) 初期経費の算定
- (3) 運行収支の算定
- (4) 事業採算性の評価

設定した候補ルート案と評価結果は、資料3を参照

候補ルート(大崎・大井・荏原)と 事業採算性 の評価

令和元年度 第3回 品川区地域交通検討会資料

i) 候補ルート① (大崎ルート)

往復型 路線延長：7.7 km



大崎広小路駅



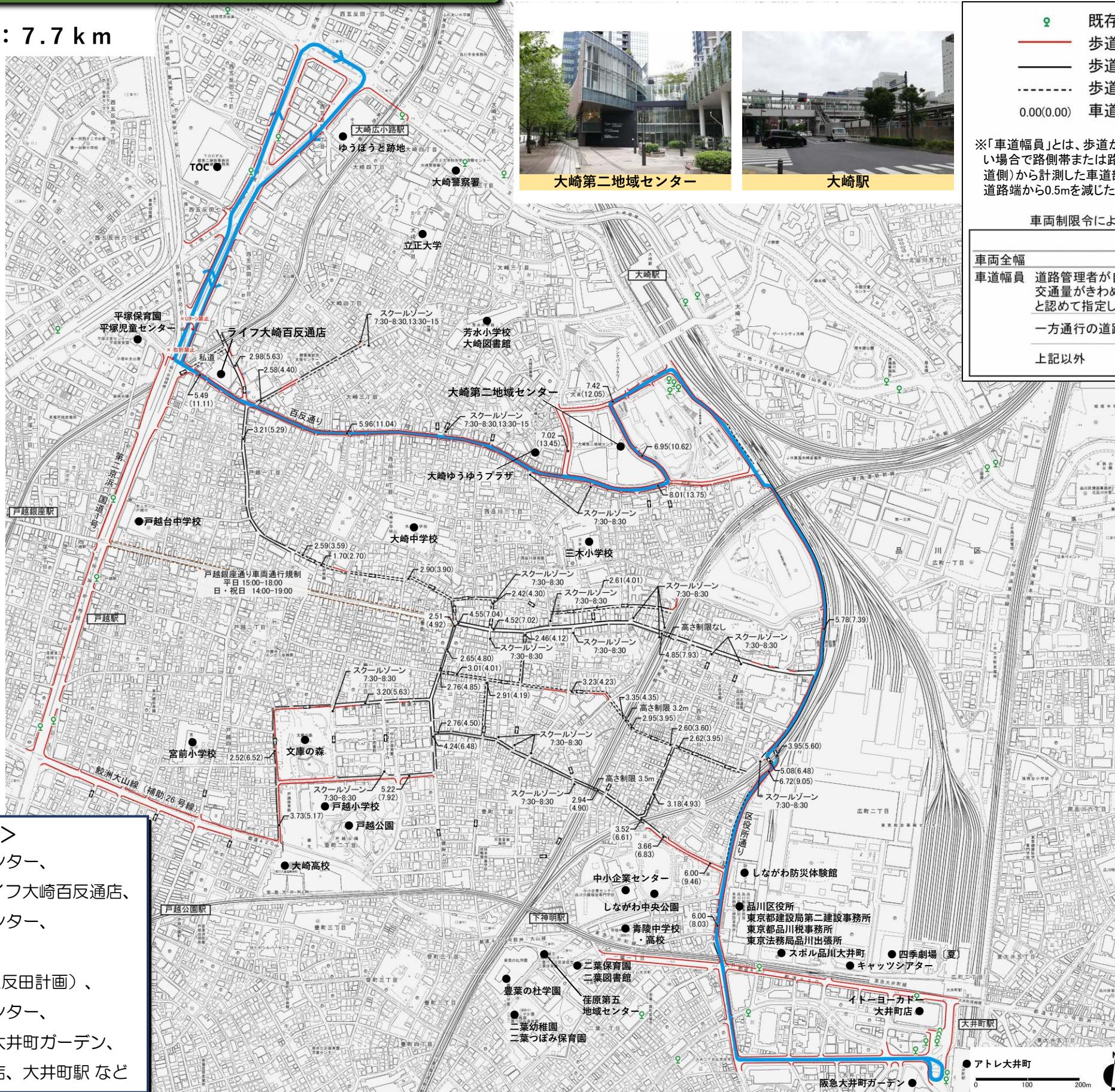
TOC



ゆうぼうと跡地 (仮称)五反田計画 (イメージパース)
(出典) 日本郵政不動産株式会社ホームページ



百反通り



※ 小型バスの通行が可能なルート

- 既存バス停
- 歩道あり
- 歩道なし・白線あり
- - - - 歩道なし・白線なし
- 0.00(0.00) 車道幅員 (道路幅員)、単位 m

※「車道幅員」とは、歩道がある場合は歩道縁石端から、歩道がない場合で路側帯または路肩の白線がある場合は白線の内側(車道側)から計測した車道部の幅員。歩道がなく白線もない場合は道路端から0.5mを減じた位置から計測する。

車両制限令による運行ルートに必要な車道幅員

	小型バス	中型バス	大型バス
車両全幅	2.08m	2.30m	2.49m
車道幅員	道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて指定した道路	2.58m以上	2.80m以上
一方通行の道路	2.58m以上	2.80m以上	2.99m以上
上記以外	4.66m以上	5.10m以上	5.48m以上



線路沿い (元GS付近)



JRガード下



区役所前



大井町駅

＜ルート近傍の主な施設＞
 大崎駅、大崎第二地域センター、大崎ゆうゆうプラザ、ライフ大崎百反通店、平塚保育園、平塚児童センター、TOC、大崎広小路駅、ゆうぼうと跡地 ((仮称)五反田計画)、品川区役所、中小企業センター、しながわ中央公園、阪急大井町ガーデン、イトーヨーカドー大井町店、大井町駅 など

ii) 候補ルート② (大井ルート)

往復型 路線延長：5.5 km



<ルート近傍の主な施設>

西大井駅、西大井広場公園、西大井創業支援センター、西大井保育園、西大井いきいきセンター、ウェルカムセンター原・交流施設、西大井在宅介護支援センター、西大井在宅サービスセンター、西大井ほっと・サロン、伊藤学園、大井警察署、大井図書館、滝王子児童センター、大井第一小学校、品川歴史館、水神児童センター、南大井在宅サービスセンター、水神保育園、大井水神公園、大森貝塚遺跡庭園、南大井保育園、南大井図書館、南大井児童センター、南大井シルバーセンター、大森駅 など

※ 小型バスの通行が可能なルート

- 既存バス停
- 歩道あり
- 歩道なし・白線あり
- - - - 歩道なし・白線なし
- 0.00(0.00) 車道幅員 (道路幅員)、単位 m

※「車道幅員」とは、歩道がある場合は歩道縁石端から、歩道がない場合で路側帯または路肩の白線がある場合は白線の内側(車道側)から計測した車道部の幅員。歩道がなく白線もない場合は道路端から0.5mを減じた位置から計測する。

車両制限令による運行ルートに必要な車道幅員

	小型バス	中型バス	大型バス
車両全幅	2.08m	2.30m	2.49m
車道幅員	道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて指定した道路	2.58m以上	2.80m以上
一方通行の道路	2.58m以上	2.80m以上	2.99m以上
上記以外	4.66m以上	5.10m以上	5.48m以上



西大井駅



滝王子通り



池上通り



品川歴史館



大井水神公園



大森駅

iii) 候補ルート③ (荏原ルート)

循環型 路線延長：4.3 km

<ルート近傍の主な施設>

武蔵小山駅、武蔵小山商店街パルム、武蔵小山創業支援センター、荏原第一地域センター、荏原保育園スクエア荏原、荏原平塚学園、荏原西第二保育園、平塚幼稚園、荏原税務署、荏原西保育園、中延保育園、中延児童センター、荏原郵便局、荏原警察署、昭和大学病院附属東病院、旗の台駅、清水台小学校、昭和大学病院、第二延山小学校、荏原第二地域センター、清水台保育園、西小山駅、荏原第六中学校、小山シルバーセンター、荏原区民センター、小山小学校、三谷八幡神社 など

※ 小型バスの通行が可能なルート

- 既存バス停
- 歩道あり
- 歩道なし・白線あり
- - - 歩道なし・白線なし
- 0.00(0.00) 車道幅員 (道路幅員)、単位 m

※「車道幅員」とは、歩道がある場合は歩道縁石端から、歩道がない場合で路側帯または路肩の白線がある場合は白線の内側(車道側)から計測した車道部の幅員。歩道がなく白線もない場合は道路端から0.5mを減じた位置から計測する。

車両制限令による運行ルートに必要な車道幅員

	小型バス	中型バス	大型バス
車両全幅	2.08m	2.30m	2.49m
車道幅員	道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて指定した道路	2.58m以上	2.80m以上
	一方通行の道路	2.58m以上	2.80m以上
	上記以外	4.66m以上	5.10m以上



2-3 設定した候補ルートの評価

(1) 評価運行条件

■ 運行日・運行時間帯

毎日・7時～21時

■ 運行間隔

20分

■ バス停間隔

300m

■ 運行車両

小型バス
(例：日野自動車ポンチョ(ロング2ドア))

<小型バスの例>



日野自動車ポンチョ (ロング2ドア)

■ 乗車定員：36人
内訳：座席11人、立席24人、乗務員1人

■ 車両寸法：
幅2,080mm
×長さ6,990mm
×高さ3,100mm

(2) 初期経費 (車両購入費+バス停整備費)

	路線延長 (km) a	車両購入費の算出				バス停整備の算出			合計
		所要時間※1 (分) $b=a/9 \times 60$	必要台数※2 (台) $c=b/20+1$	車両単価 (千円) d	車両購入費 (千円) $e=c \times d$	バス停数※3 (箇所) $f=a/0.3$	整備費単価 (千円) g	バス停整備費 (千円) $h=f \times g$	初期経費 (千円) $e+h$
① 大崎ルート	7.7	52	4	22,000	88,000	26	150	3,900	91,900
② 大井ルート	5.5	37	3	22,000	66,000	19	150	2,850	68,850
③ 荏原ルート	4.3	29	3	22,000	66,000	15	150	2,250	68,250

※1 数式中の「9」:バスの走行速度 9 km/h ※2 数式中の「20」:運行間隔 20 分、数式中の「1」:予備車両 1 台 ※3 数式中の「0.3」:バス停間隔 0.3 km

(3) 運行収支 (運賃収入-運行経費)

①運賃収入	沿線人口※4 (人) a	運賃 (円) b	1日 あたりの 利用率※5 (%) c	1日 あたりの 乗車人数 (人) $d=a \times c \times 2$	年間運賃 収入 (千円) $e=b \times d \times 365$
大崎ルート	23,638	100	1.8	850	31,020
		150	1.7	800	43,800
		220	1.5	700	56,210
大井ルート	14,008	100	1.8	500	18,250
		150	1.7	470	25,730
		220	1.5	420	33,720
荏原ルート	20,140	100	1.6	640	23,360
		150	1.5	600	32,850
		220	1.3	520	41,750

※4 沿線人口: 候補ルートを実行した場合に利用が想定される対象者数。平成27年国勢調査の250mメッシュ人口のデータを用いて、候補ルート沿線の人口を算定。既存バス路線と重複する区間については、既存バス利用沿線人口を除くため、平日1時間あたりの運行本数に応じて減じている。

※5 一日あたりの利用率: 事例から運賃や往復型・循環型の違いを反映させて算出。
算出方法は、往路と復路の2回利用を想定し、乗車人数を2で割った値。

②運行経費	路線延長 (km) a	1日あたり の便数 (便) b	1kmあたり の運行経費※6 (円) c	1日あたり の運行経費 (千円) $d=a \times b \times c$	年間 運行経費 (千円) $e=d \times 365$
① 大崎ルート	7.7	42	701	230	83,950
② 大井ルート	5.5	42	701	170	62,050
③ 荏原ルート	4.3	42	701	130	47,450

※6 東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値 (国土交通省HP「平成30年度乗合バス事業の収支状況について」より)

③運行収支 (①-②)	年間運行収支 (上段:金額 [千円] / 下段:収支率※7)		
	運賃100円の場合	運賃150円の場合	運賃220円の場合
大崎ルート	▲52,930 (37.0%)	▲40,150 (52.2%)	▲27,740 (67.0%)
大井ルート	▲43,800 (29.4%)	▲36,320 (41.5%)	▲28,330 (54.3%)
荏原ルート	▲24,090 (49.2%)	▲14,600 (69.2%)	▲5,700 (88.0%)

※7 ここでは、「①運賃収入」/「②運行経費」として算出