建 設 委 員 会 資 料
令 和 ２ 年 ９ 月 ２ ３ 日
都市環境部都市計画課

コミュニティバス導入に向けた検討状況について

コミュニティバス導入に向け、下記のとおり「第１回品川区地域公共交通会議」を開催した。

１．日　　時　　令和２年９月３日（木）10:00～11:30

２．場　　所　　品川区役所第二庁舎４階　災害対策本部室

３．内　　容

・品川区地域公共交通会議の設置について**【委員名簿】**
・これまでの検討状況について**【資料 1-1、資料 1-2、資料 1-3】**
・地域公共交通基本方針(素案)のパブリックコメント結果について**【資料 2】**
・今後のスケジュールについて**【資料 3】**

４．主な発言内容

○ 大崎ルートについて、桐ケ谷斎場も経由していただきたい。また、地域のお祭りで使用する区間とルートが重なっているため、お祭りの開催期間中は運休にするなど配慮いただきたい。

○ 大井ルートについて、地域の声としては大井町駅に向かってほしいとの要望が多い。

○ 導入車両を低床バスにしたり、バス停における段差への配慮を行うなど、バリアフリーの視点をもって導入に向けた計画を進めていただきたい。

○ 運転手と乗客の安全確保の観点から、導入車両は新型コロナウイルス感染拡大防止対策仕様のものをお願いしたい。

○ ワークショップでもらった意見を基に作成したプロポーザル条件などをそのまま第 2 回会議に諮るのではなく、ワークショップと第 2 回会議の間にもう一度地域に説明をし、声を聴く場を設けてほしい。

○ コロナ禍でのワークショップの開催は大変だと思うが、重要なプロセスだと考える。区から説明を行うだけのものにならないよう、実施方法について検討をお願いしたい。

○ 基本的にシルバーパスはコミュニティバスで使用できないこととなっているため、今後プロポーザルで事業者からシルバーパス利用についての提案があった際はバス協会に相談いただくよう伝えてほしい。

品川区地域公共交通会議委員名簿
（令和２年９月１日～令和４年８月３１日）

令和2年9月3日現在

	選出区分	種別	所 属 ・ 役 職	氏名
1	学識経験者	委員	東京海洋大学大学院海洋工学系流通情報工学部門教授	寺 田　一 薫
2		委員	国士舘大学理工学部教授・理工学研究所所長	寺 内　義 典
3	一般乗合旅客自動車運送事業者	委員	東京都交通局自動車部計画課長	島 崎　健 一
4		委員	東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部計画課長	原 山　大 輔
5		委員	京浜急行バス株式会社運輸部計画課長	長 塚　隆 介
6	一般乗合旅客自動車 運送事業者が組織する団体	委員	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	依 田　修
7	一般乗用旅客自動車 運送事業者が組織する団体	委員	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会専務理事	門 井　正 則
8	一般旅客自動車運送事業者の事業 用自動車の運転者が組織する団体	委員	東京都交通運輸産業労働組合協議会幹事	佐 藤　尚 宣
9	住民または利用者の代表	委員	品川第一地区町会・自治会連合会会長	金 子　正 秀
10		委員	大崎第二地区町会・自治会連合会会長	鈴 木　雄 二
11		委員	大井第三地区町会連合会会長	佐 賀　崇 宏
12		委員	荏原第二地区町会連合会会長	関　召 一
13		委員	八潮自治会連合会会長	丹 治　勝 重
14		委員	品川区商店街連合会会長	島　敏 生
15		委員	一般社団法人しながわ観光協会会長	松　本　亨
16		委員	品川区高齢者クラブ連合会会長	山 口　武 重
17		委員	品川区障害者7団体協議会会長	島 崎　妙 子
18	国土交通省関東運輸局 東京運輸支局長が指名する者	委員	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（輸送）	堀 越　千 秋
19	交通管理者	委員	警視庁交通部交通規制課課長代理	石 田　眞 悟
20		委員	警視庁品川警察署交通課長	蝦 名　正 一
21		委員	警視庁大崎警察署交通課長	阿　部　東
22		委員	警視庁大井警察署交通課長	飯 島　茂 雄
23		委員	警視庁荏原警察署交通課長	時 任　一 郎
24		委員	警視庁東京湾岸警察署交通課長	山 田　和 弘
25	道路管理者	委員	国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長	五 味　康 真
26		委員	東京都建設局第二建設事務所管理課長	鈴 木　義 治
27		委員	品川区防災まちづくり部土木管理課長	稲 田　貴 稔
28	品川区長が指名する者	委員	品川区企画部長	堀　越　明
29		委員	品川区地域振興部長	久保田　善行
30		委員	品川区文化スポーツ振興部長	山 崎　修 二
31		委員	品川区福祉部長	伊 崎　みゆき
32		委員	品川区都市環境部長	中 村　敏 明
33		委員	品川区防災まちづくり部長	藤 田　修 一

注）会長と副会長は初回開催時に委員の互選により選任

◆事務局

所 属 ・ 役 職	氏 名
品川区都市環境部都市計画課長	鈴 木　和 彦
品川区都市環境部都市計画課計画調整担当主査	小　川　晋
品川区都市環境部都市計画課計画調整担当	佐々木　健 人

資料１－１

品川区地域公共交通基本方針（素案）

令和２年９月

品川区

目　次

第１章　品川区地域公共交通基本方針の概要……1
１－１　背景・目的 ---------- 2
（１）方針策定の背景
（２）方針の目的
１－２　品川区地域公共交通基本方針の位置づけ------ 2
（１）上位計画・関連計画
（２）対象とする交通手段
１－３　目標年次---------- 4
第２章　品川区の地域特性……7
２－１　人口と施設分布---------- 8
（１）人口の推移と分布
（２）主な施設等の立地状況
２－２　交通特性---------- 14
（１）道路ネットワークの状況
（２）公共交通サービスの状況
（３）鉄道と路線バスのサービス勢力圏域
２－３　区民の移動特性---------- 24
（１）分析に使用するデータについて
（２）PT 調査とアンケート調査の結果を用いた分析
（３）携帯電話の位置情報を用いた分析
２－４　バスの運行に関するニーズ ---------- 33
（１）現在のバス利用に関する状況
（２）新たなバス路線に関するニーズ
第３章　地域公共交通の役割と今後の方針……39
３－１　地域公共交通の課題と目標 ---------- 40
（１）地域特性を踏まえた課題
（２）地域公共交通の目標
３－２　地域公共交通の役割と今後の方針---------- 42
（１）路線バス
（２）コミュニティバス
（３）デマンド交通
（４）シェアサイクル

第４章　コミュニティバスの導入方針 ……45
４－１　品川区におけるコミュニティバスの目標像---- 46
（１）コミュニティバス導入にあたって
（２）コミュニティバスの目標像
４－２　事業展開の考え方---------- 48
（１）運営方式と区の関与の在り方
（２）事業展開の進め方
（３）試行運行路線の選定方針
（４）試行運行開始後の事業管理について

第１章　品川区地域公共交通基本方針の概要

第１章　品川区地域公共交通基本方針の概要

１－１　背景・目的

（１）方針策定の背景

〇現在、品川区内の公共交通網は発達しており、鉄道駅は延べ 40 駅、路線バスも 64 系統存在し、交通の利便性は高い環境にあります。

〇品川区の世論調査（平成 30 年度実施）でも、約９割の方が品川区に住み続けたいと回答しており、そのうち約８割の方が交通の便が良いことを理由に挙げていることから、交通利便性の高さは品川区がもつ魅力のうちの大きな一つとなっています。

〇一方で、バス停から距離がある地域や本数が少ない地域、道路幅員等の関係で大型バスを通せない地域も存在します。

〇そのため、区の魅力を維持・継続するためにも、区内の交通利便性の更なる向上をめざし、交通に関するさまざまな取組みを進めていく必要があります。

〇その取組みの一つとして、区では民間の公共交通網を補完する役割としてのコミュニティバスの導入に向けた検討を進めてきました。

〇コミュニティバス導入にあたり、品川区における地域公共交通の各交通サービスが担う役割を示す必要があります。

（２）方針の目的

〇本方針は、品川区における地域公共交通の各交通サービスが担う役割と交通サービスの今後の取組みの方向性を示すものになります。

〇また、区の新たな交通サービスとなるコミュニティバスの目標像と、その実現に向けた導入の考え方や試行運行路線の選定方針を定めます。

１－２　品川区地域公共交通基本方針の位置づけ

（１）上位計画・関連計画

〇本方針は、「品川区長期基本計画（令和２年４月策定）」に掲げる「安全 あんしん 持続 分野」の政策の柱の一つ「快適な交通環境の整備」の取組みである「利便性の高い公共交通網を構築する」の一環として策定するものです。

〇また、「品川区まちづくりマスタープラン（平成 25 年２月策定）」における分野別方針の一つである第４章の「4.3 都市基盤の整備方針」を補足するものであるとともに、同プランに基づくまちづくりを進めるうえでの取組みを具体化したものになります。

＜上位計画等＞

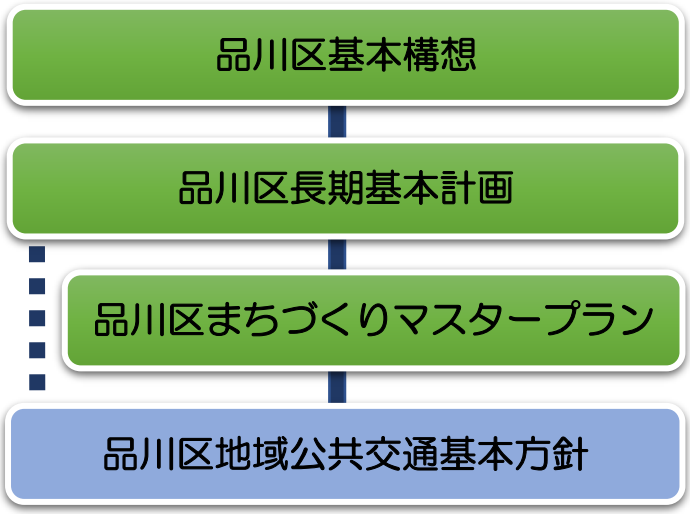


図１　品川区地域公共交通基本方針の位置づけ

■ 上位計画における記載内容（抜粋）

品川区長期基本計画（令和２年４月策定）

快適な交通環境の整備

10 年後のめざす姿

〇鉄道・バスなどの既存公共交通網に加え、コミュニティバスやシェアサイクルを含めた自転車活用等により充実した交通環境が形成され、さらに交通とサービスをつなぐ MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）を積極的に取り入れることで、誰もが利便性の高い移動手段を利用できる社会が実現しています。

〇身近な移動手段である自転車・自動車等においては、所有から共有へといったシェアリングエコノミーの意識が浸透し、シェアサイクルなどが、観光や日常の買い物など多目的に利用されています。

10 年後のめざす姿を実現するための主な取り組み

１．利便性の高い公共交通網を構築する

〇都市計画道路等の幹線道路の整備に合わせ、新たなバス路線の整備をバス事業者に対し強く働きかけるとともに、民間の公共交通網を補完する役割としてコミュニティバスの導入に向け検討を行います。

〇環境負荷の低減や観光施策との連携など多目的な活用の観点から、各施策や関係部署と連携して、シェアサイクルなどの取り組みを支援します。

（具体的な施策）

・利便性の高いバス網の形成促進

・シェアサイクルの活用支援

品川区まちづくりマスタープラン（平成 25 年２月策定）

4.3 都市基盤の整備方針

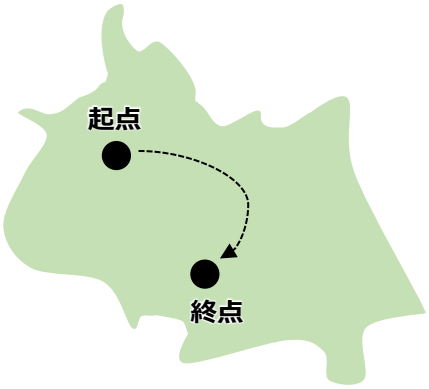
4.3.5 利便性の高い公共交通網の整備

（３）利便性の高いバス網の形成促進

鉄道網が発達した区内においては、バスは、鉄道網を補完する役割であり、鉄道駅への移動手段であるとともに、鉄道では直接接続していない地域間の移動にも利用されている。

よって、利用者ニーズに応じた利便性の高いバス網の整備を促進する。特に、区の東西を結ぶ公共交通網を充実させ利便性を高める必要があるため、補助 26 号線の開通にあわせて、東西方向を結ぶバス路線について事業者に働きかけを行う。

（２）対象とする交通手段



○ある地点からある地点まで移動しようとするとき、さまざまな交通手段が存在します。

○交通手段の分類の仕方は多様ですが、品川区では、自身が所有せず、特別な資格をもたずに利用できる交通サービスを「公共交通」と位置づけます。

○その「公共交通」のうち、本方針の対象とする交通サービスは、主に区内に起終点または経由地をもつ「路線バス」、「シェアサイクル」、または、もつことが想定される「コミュニティバス」、「デマンド交通」、の４つとし、これらを品川区における「地域公共交通」と定義づけます。

○なお、新たな交通サービスの発生や利用形態の変化にあわせ、今後「地域公共交通」に新しく交通サービスを追加することも考えられます。

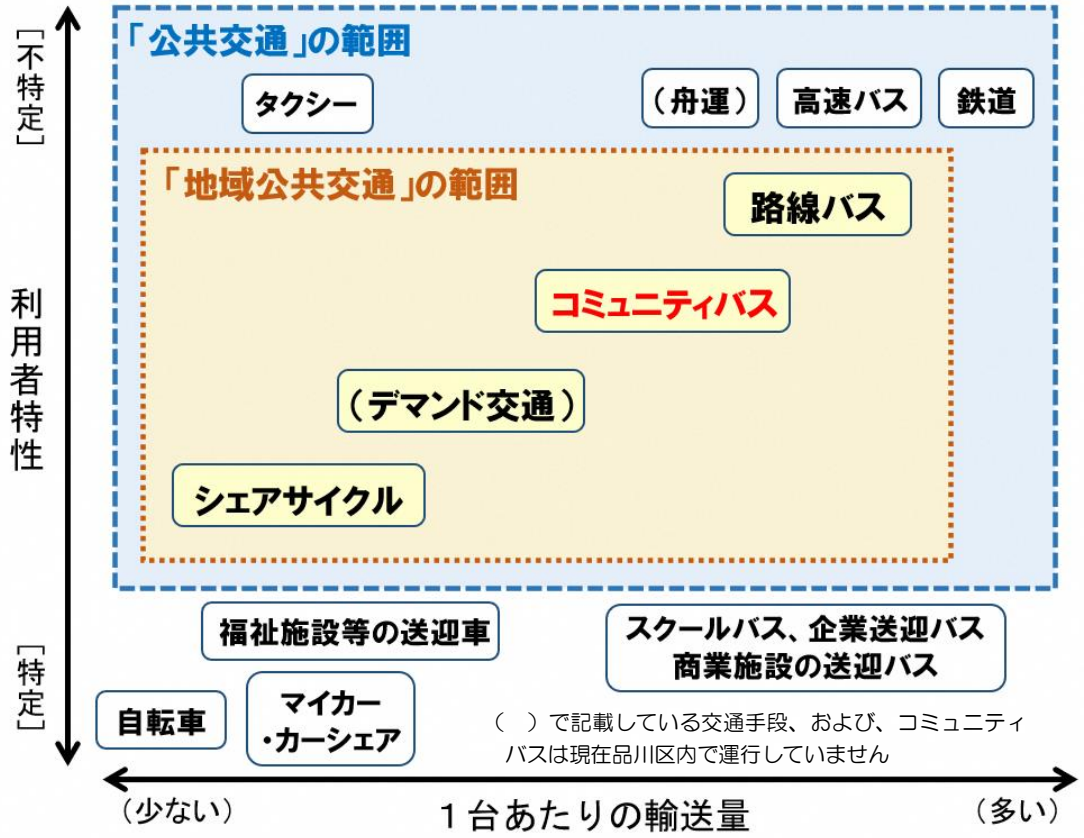


図２　公共交通と地域公共交通の範囲

１－３　目標年次

○本方針は、令和 ２（2020）年度を基準年次とし、長期基本計画の目標年度である令和 11（2029）年度を目標年次とするおおむね 10 年後を見据えた方針とします。

○なお、社会情勢の大きな変化や技術革新に伴う交通サービスの転換などが生じた際には、適宜見直しを行うものとします。

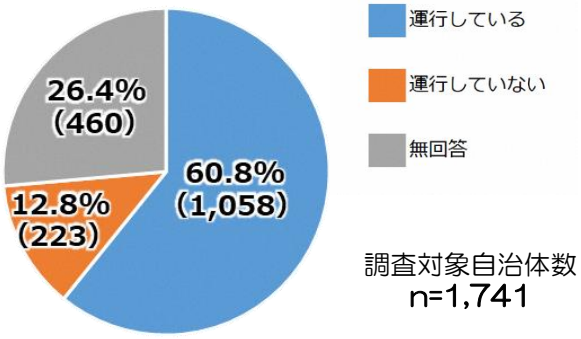
■ コミュニティバスとは

1980 年代よりコミュニティバスの先駆け的存在はありましたが、いわゆる「コミュニティバス」という概念を広めたものは、平成 7 年（1995 年）の武蔵野市の「ムーバス」といわれています。この「コミュニティバス」と呼ばれる地域公共交通が誕生してから四半世紀が経ち、少子高齢化の進展やインターネットの普及など、社会情勢はめまぐるしく変化してきました。この間にコミュニティバスは全国各地において急速な勢いで導入が進み、全国の自治体の 6 割以上で運行が確認されています。

コミュニティバスの導入目的や役割は地域の特性により異なりますが、都内区部の多くは、行政支援のもと民間事業者が運行主体となり、路線バスが運行していない地域の住民ニーズに対応したサービスを提供しています。

出典）武蔵野市ホームページ

武蔵野市のコミュニティバス（ムーバス）



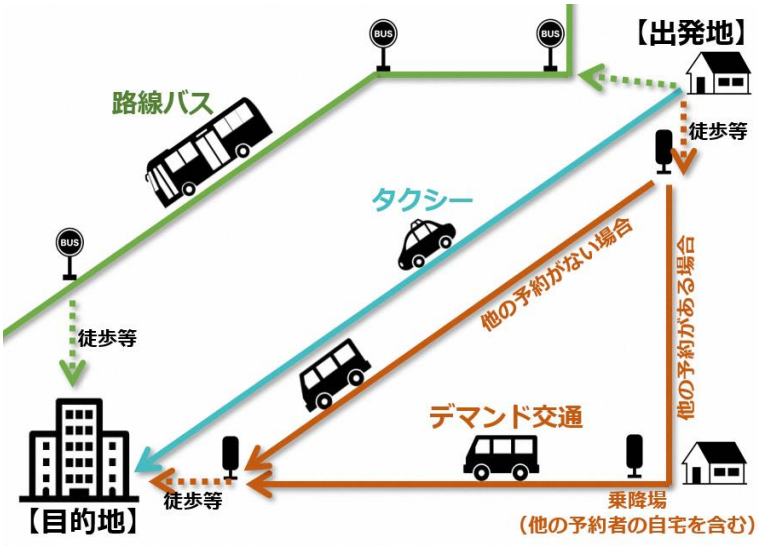
出典）国土交通省 国土政策局「コミュニティバス等に関するアンケート調査結果の概要（H28 年度）」より作成

全国の自治体のコミュニティバスの運行状況

■ デマンド交通とは

デマンド交通とは、利用者が電話やスマートフォンなどで事前予約を行い、あらかじめ決められた場所で乗り降りをする交通サービスです。路線バスやコミュニティバスなどの路線定期型交通とは異なり、“利用者がいないのに運行する”といったことはありません。一方で、デマンド交通は運行ルートをある程度固定化しているものが多く、タクシーのように利用者が希望する時間や場所での乗降が必ずしもできるわけではなく、また、乗り合いになるため、目的地に直接向かわない場合があります。

また、まとまった移動の需要をもつような地域ではなく、人口集積の度合いが低く、住居が点在する地域など、需要が分散する地域における交通サービスとして適しているといわれており、現在都内区部での運行はありません。



デマンド交通と他の公共交通との比較

■ シェアサイクルとは

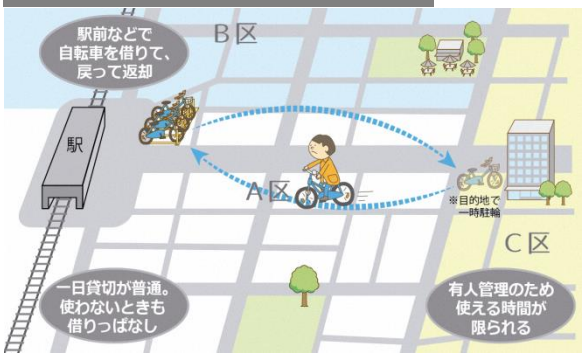
シェアサイクルとは、近年国内外の都市部において導入が進められている、観光や日常生活、通勤・通学者等の移動手段として、自転車を利用者が共有（シェア）しながら利用する、新しい交通サービスです。

特別区では、平成 28 年から千代田区、港区、中央区、江東区の 4 区で、相互乗り入れを実現した「東京自転車シェアリング広域実験」が開始されました。（現在では 10 区での相互乗り入れが実現）

品川区も平成 29 年 10 月より社会実験を開始し、平成 30 年 4 月より相互乗り入れに参入し、令和 2 年 4 月より本格実施しています。

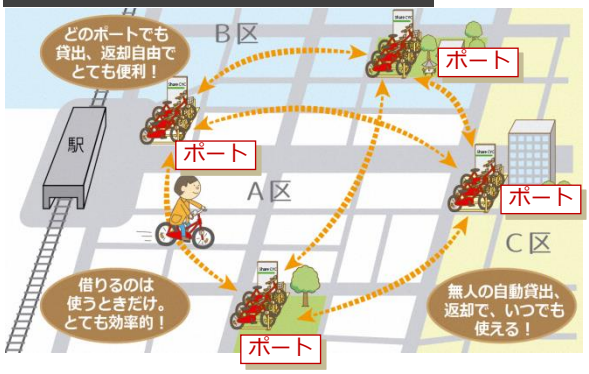
≪レンタサイクルとシェアサイクルの違い≫

レンタサイクルの場合



- 基本的には借りた場所で返却するシステム。
- そのため、片道だけの利用等は難しく、使い方に制限がありました。
- また、１回借りると長時間自転車を占有するため、自転車台数＝利用上限という制約がかかります。

シェアサイクルの場合

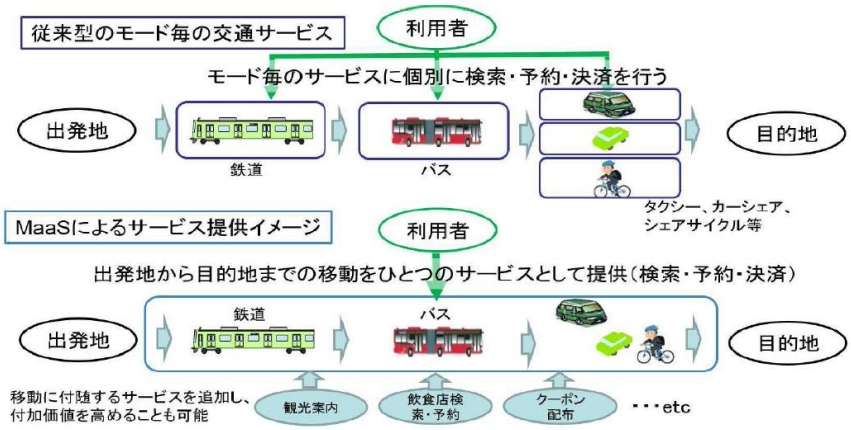


- ICT 技術を活用し、使うときだけ自転車を借りる新しいシステム。
- １台の自転車をシェアするため、台数以上に利用できるメリットがあります。

■ MaaS とは

MaaS とは Mobility as a Service（モビリティ アズ ア サービス）の略であり、マイカー以外のすべての交通手段による移動を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念になります。フィンランドのヘルシンキ、ドイツのシュツットガルトなどではすでにサービスが提供されており、公共交通の利用増進や道路混雑の緩和をもたらしています。

典型的なものとしては、スマートフォンアプリを用いて出発地から目的地までの移動手段や経路の検索・予約・決済を一括して行えるサービスなどであり、複数の交通手段やその他の情報（バリアフリールート、訪日外国人向けの多言語での情報提供、鉄道等の遅延を考慮した案内など）を含め、一括した提供を行うサービスになります。



出典）国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会資料

第２章　品川区の地域特性

第２章　品川区の地域特性

２－１　人口と施設分布

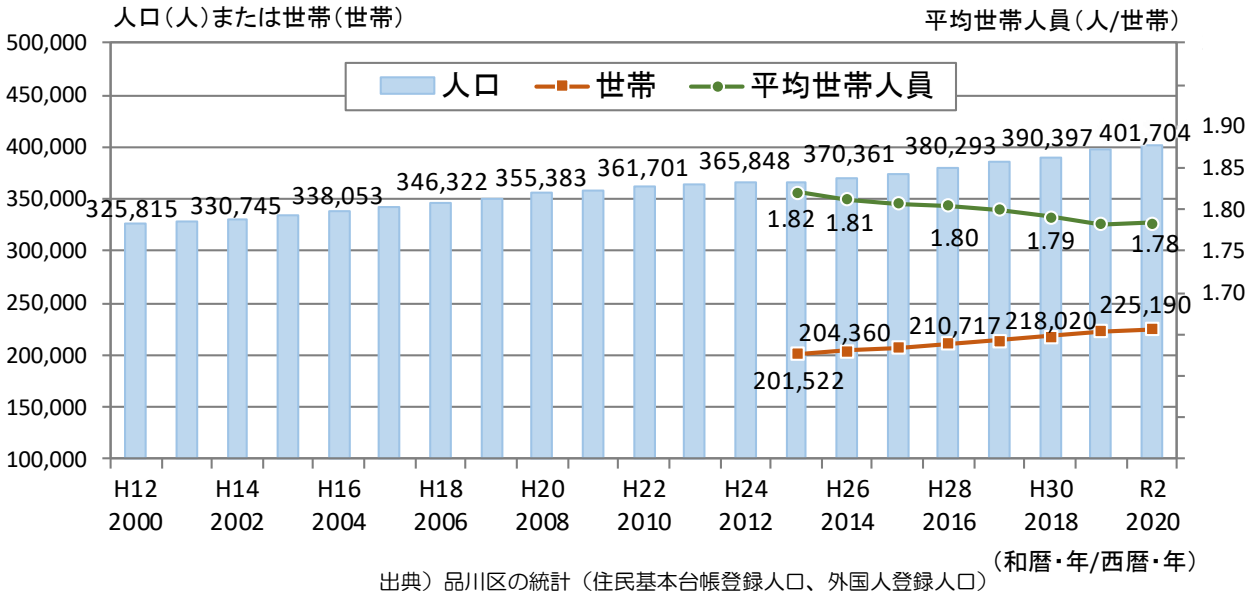
（１）人口の推移と分布

①　人口推移

〇品川区の人口は、近年増加しており、令和２年１月１日現在で 401,704 人です。

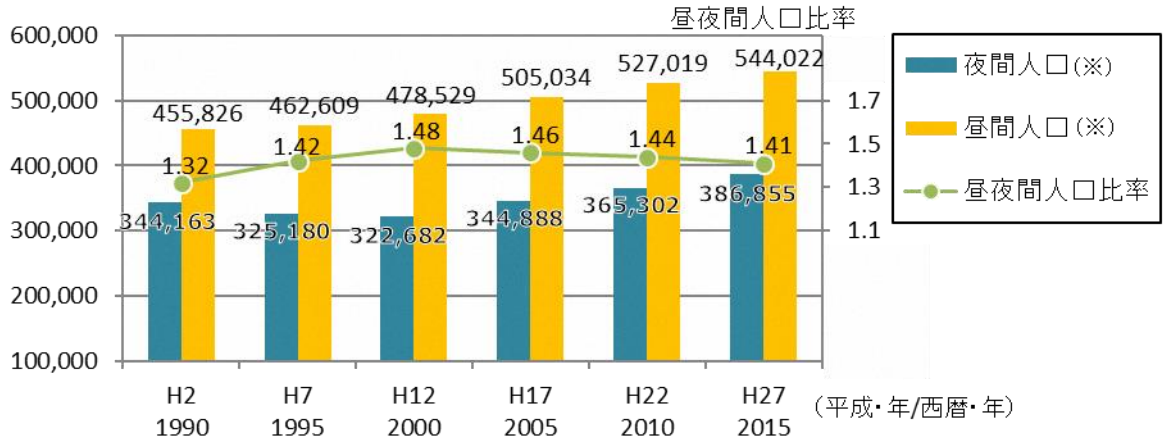
〇世帯数も近年増加している一方で、平均世帯人員（一世帯あたりの人員の数）は減少しています。

〇品川区の昼夜間人口比率は近年 1.4 台で推移しています。



出典）品川区の統計（住民基本台帳登録人口、外国人登録人口）
平成 31 年までは各年４月１日現在、令和２年は１月１日現在
平成 12～24 年の人口は、国籍別外国人登録人口（各年１月１日）を加算した値

図３　人口と世帯数の推移



出典）東京都の統計（国勢調査）

図４　夜間人口と昼間人口の推移

※夜間人口は、区内に常住している人口。昼間人口は、区内で従業または通学する人口（夜間人口＋流入人口－流出人口）

② 人口推計（将来予測）

〇将来の総人口は、当面は増加傾向が続き、令和 26（2044）年に約 44 万８千人でピークを迎え、その後減少に転じると予測されています。

〇年齢階級別にみると、老年人口は推計期間中一貫して増加します。

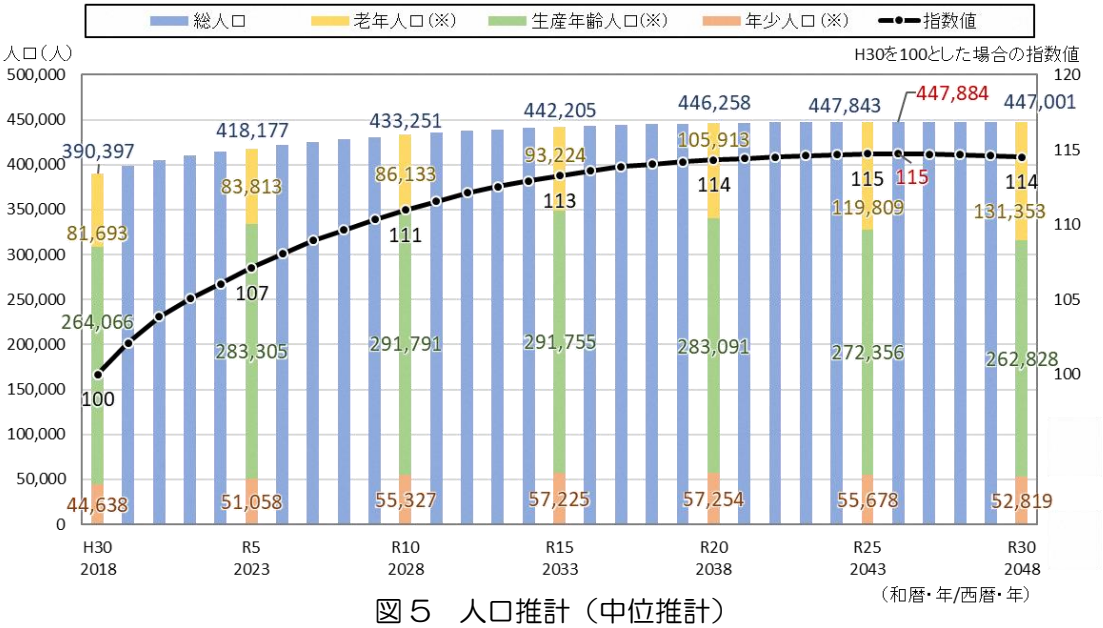


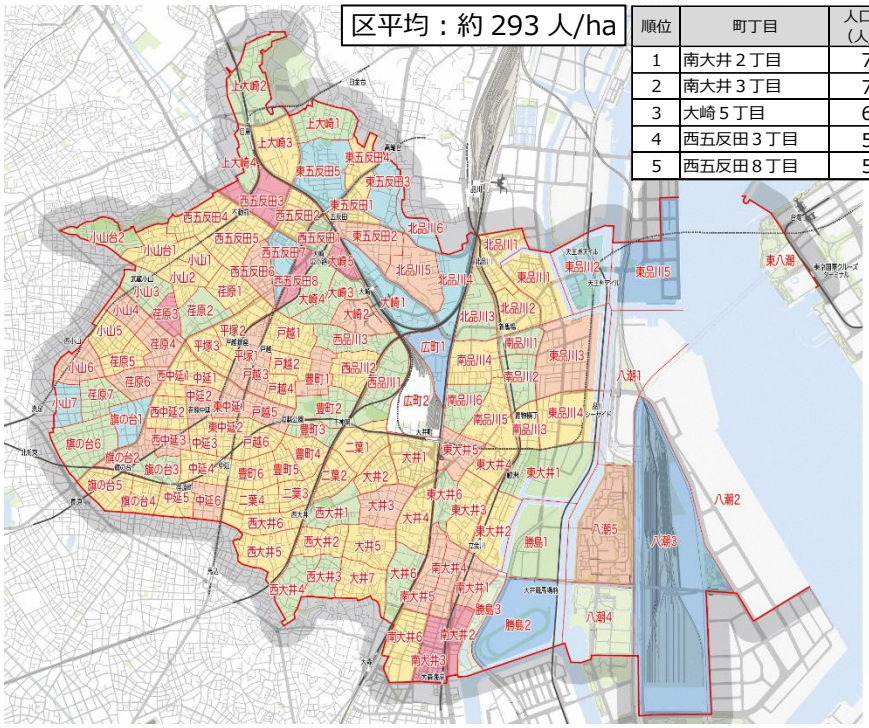
図５　人口推計（中位推計）

③ 人口分布

<全年齢の人口密度>

〇南大井や大崎、西五反田、荏原において、500 人／ha 以上の地域が存在します。

〇東五反田や小山などの低層住宅地、大崎や北品川におけるビジネス・商業施設が立地する地域、広町や臨海部などの工業・物流施設が立地する地域などでは、人口密度が低くなっています。



順位	町丁目	人口密度（人/ha）	順位	町丁目	人口密度（人/ha）
1	南大井２丁目	767.8	6	荏原３丁目	502.0
2	南大井３丁目	713.8	7	戸越３丁目	495.5
3	大崎５丁目	605.3	8	南大井５丁目	488.6
4	西五反田３丁目	590.5	9	南大井１丁目	486.0
5	西五反田８丁目	511.1	10	東大井５丁目	475.4

注）人口密度＝対象となる人口／面積（公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除く）。なお、白塗りの町丁目の人口はゼロ

出典）住民基本台帳（令和２年１月１日現在）、面積：平成 28 年度土地利用現況調査

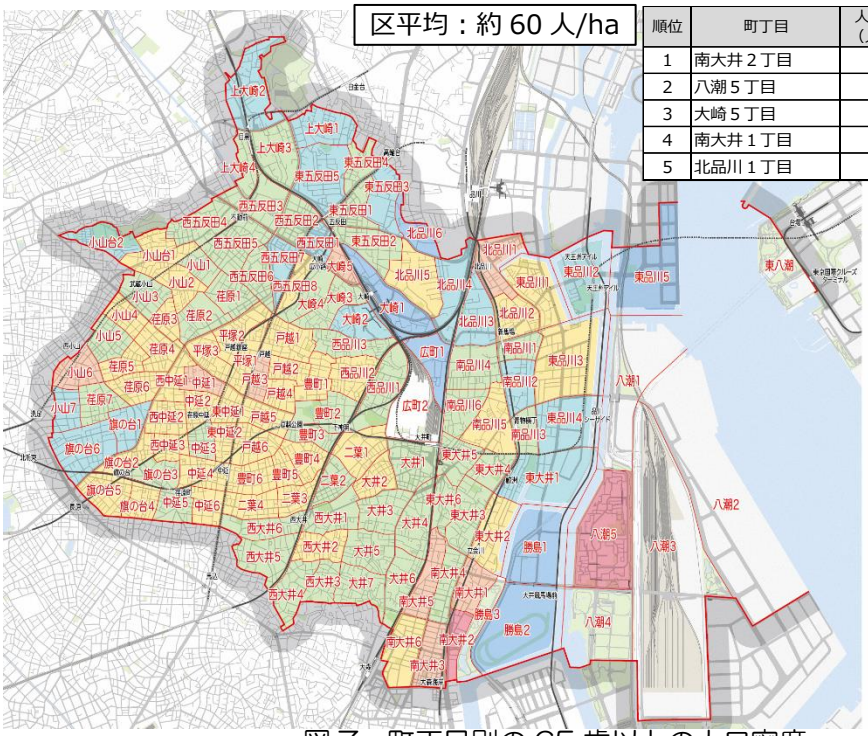
図６　町丁目別の人口密度

※年少人口は、14 歳以下の人口。生産年齢人口は、15～64 歳の人口。老年人口は、65 歳以上の人口

<65 歳以上の人口密度>

○南大井や大崎などでは、全年齢も 65 歳以上の人口密度も高い地域があります。

○南大井や八潮団地では、人口密度の高い値を示しており、小山、荏原、中延、戸越など区の西部でも、75 人／ha 以上の比較的人口密度の高い町丁目が面的にひろがっています。



順位	町丁目	人口密度（人/ha）	順位	町丁目	人口密度（人/ha）
1	南大井２丁目	163.1	6	中延１丁目	102.4
2	八潮５丁目	154.1	7	戸越３丁目	102.3
3	大崎５丁目	144.3	8	南大井３丁目	101.9
4	南大井１丁目	122.1	9	小山６丁目	101.6
5	北品川１丁目	106.4	10	南大井５丁目	101.5

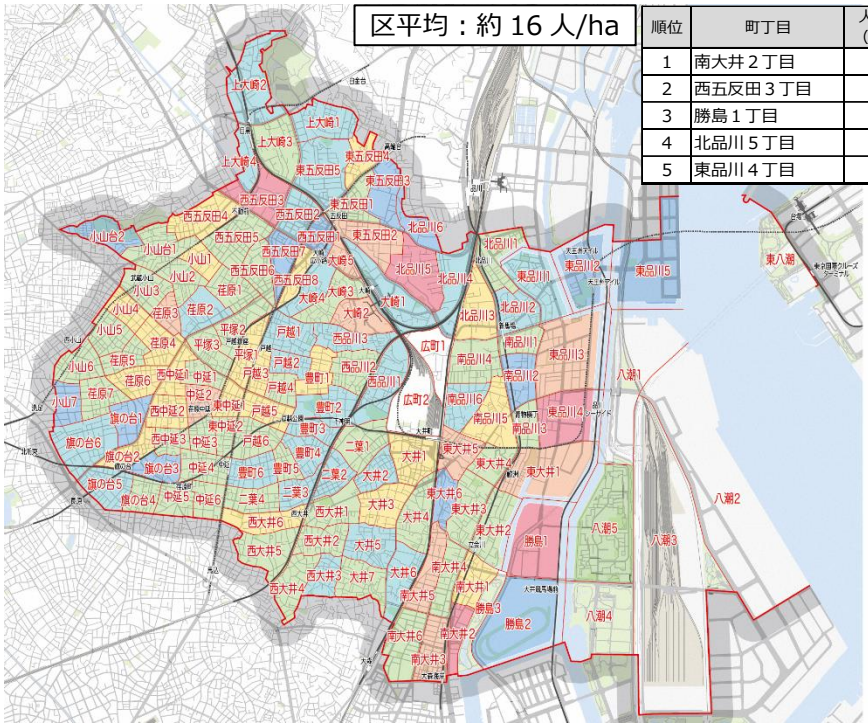
注）人口密度＝対象となる人口／面積（公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除く）。なお、白塗りの町丁目の人口はゼロ

出典）住民基本台帳（令和２年１月１日現在）、面積：平成 28 年度土地利用現況調査

図７　町丁目別の 65 歳以上の人口密度

<5 歳以下の人口密度>

○5 歳以下の人口密度が高い町丁目は、大崎駅周辺や勝島など、近年土地利用転換が進んでいる地域に多くみられ、新たなマンション建設に伴う子育て世代の転入によるものと考えられます。



順位	町丁目	人口密度（人/ha）	順位	町丁目	人口密度（人/ha）
1	南大井２丁目	54.6	6	東大井５丁目	34.0
2	西五反田３丁目	47.5	7	大崎２丁目	33.0
3	勝島１丁目	38.7	8	大崎５丁目	29.1
4	北品川５丁目	38.0	9	南大井３丁目	26.2
5	東品川４丁目	35.7	10	中延２丁目	26.0

注）人口密度＝対象となる人口／面積（公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除く）。なお、白塗りの町丁目の人口はゼロ

出典）住民基本台帳（令和２年１月１日現在）、面積：平成 28 年度土地利用現況調査

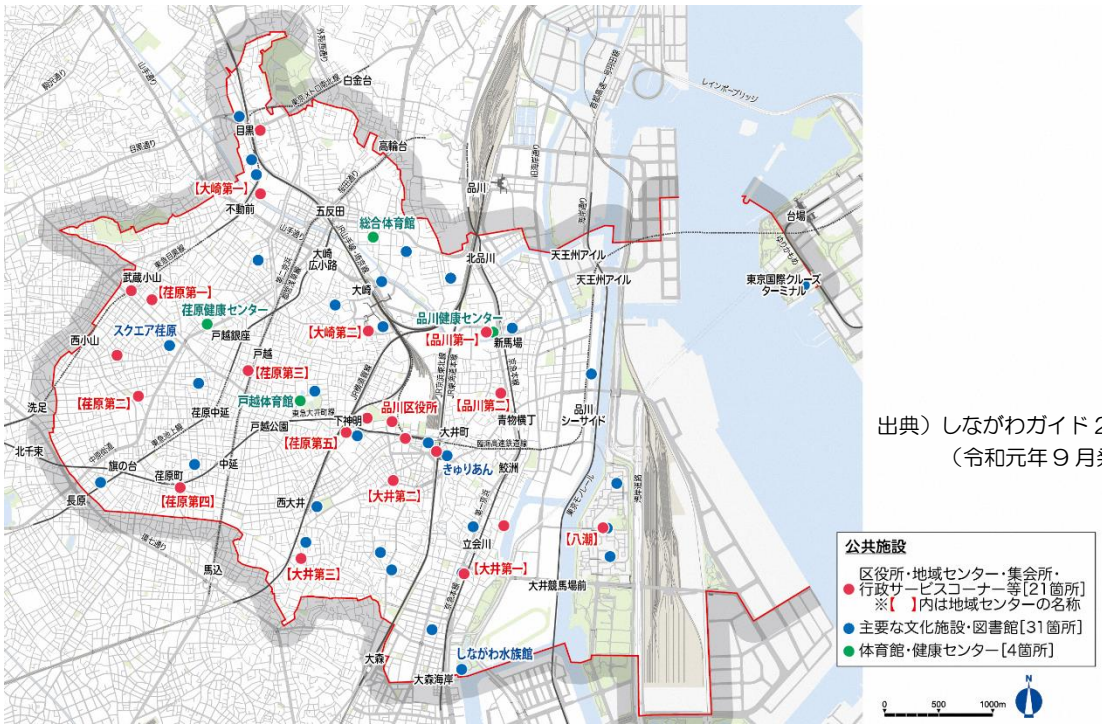
図８　町丁目別の５歳以下の人口密度

（2）主な施設等の立地状況

① 公共施設

○区役所は、区のほぼ中央部に位置しています。

○地域センター・集会所、図書館などは、区内全域に分布しており、居住地の近傍に点在しています。



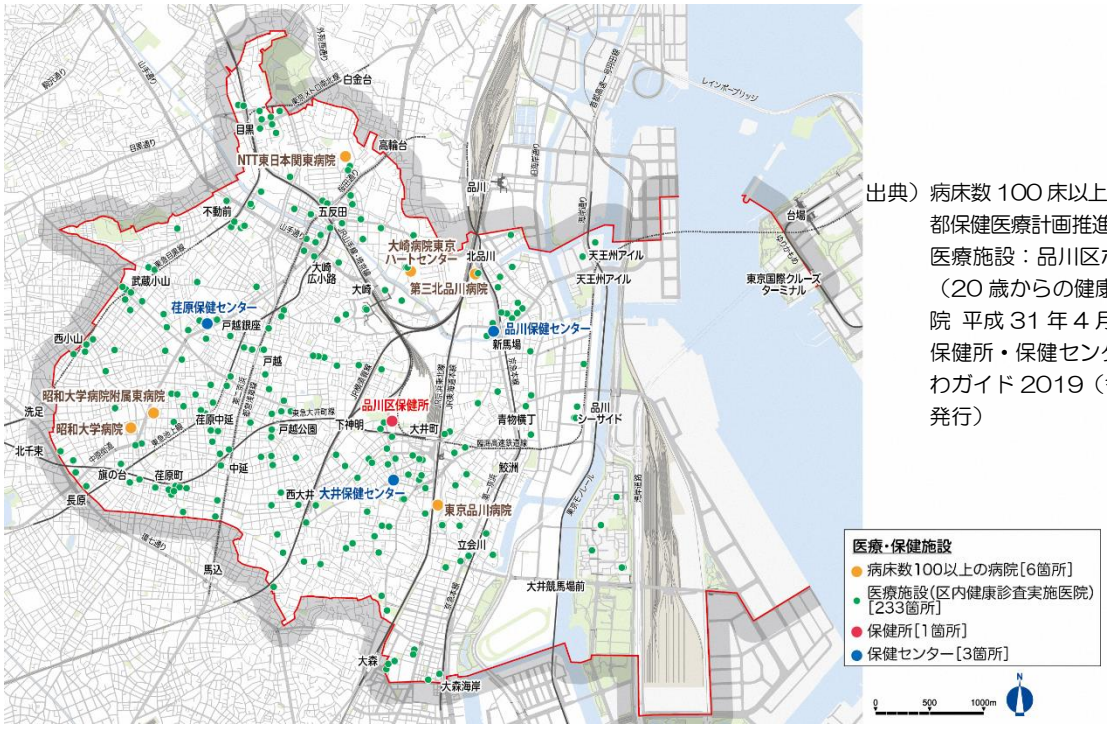
出典）しながわガイド 2019
（令和元年９月発行）

図９　公共施設の位置

② 医療・保健施設

○医療・保健施設は、臨海部や東京総合車両センター周辺を除いて区内全域に分布しています。

○病床数 100 以上の基幹病院は、昭和大学病院、昭和大学病院附属東病院、NTT 東日本関東病院、大崎病院東京ハートセンター、第三北品川病院、東京品川病院の計６施設存在します。



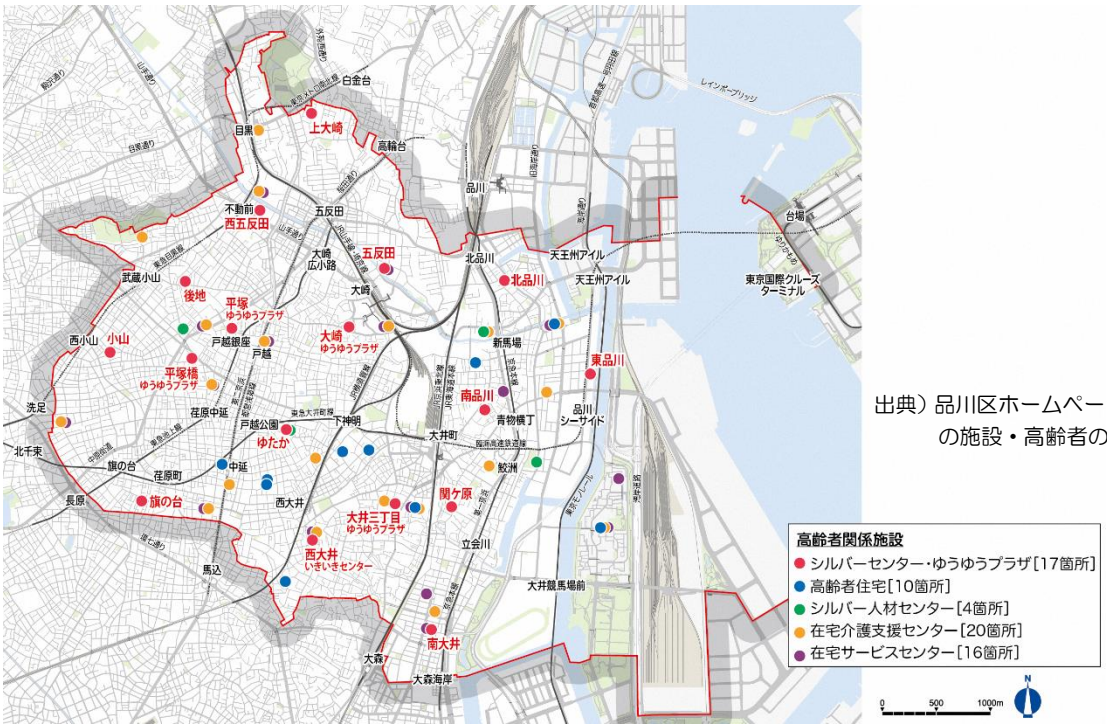
出典）病床数 100 床以上の病院：東京都保健医療計画推進協議会資料
医療施設：品川区ホームページ（20 歳からの健康診査実施医院 平成 31 年４月現在）
保健所・保健センター：しながわガイド 2019（令和元年９月発行）

図 10　医療・保健施設の位置

③ 高齢者関係施設

〇高齢者関係施設は、臨海部や東京総合車両センター周辺を除いて区内全域に分布しています。

〇区内に 13 箇所存在するシルバーセンターをはじめとし、各施設とも居住地の近傍に点在しています。

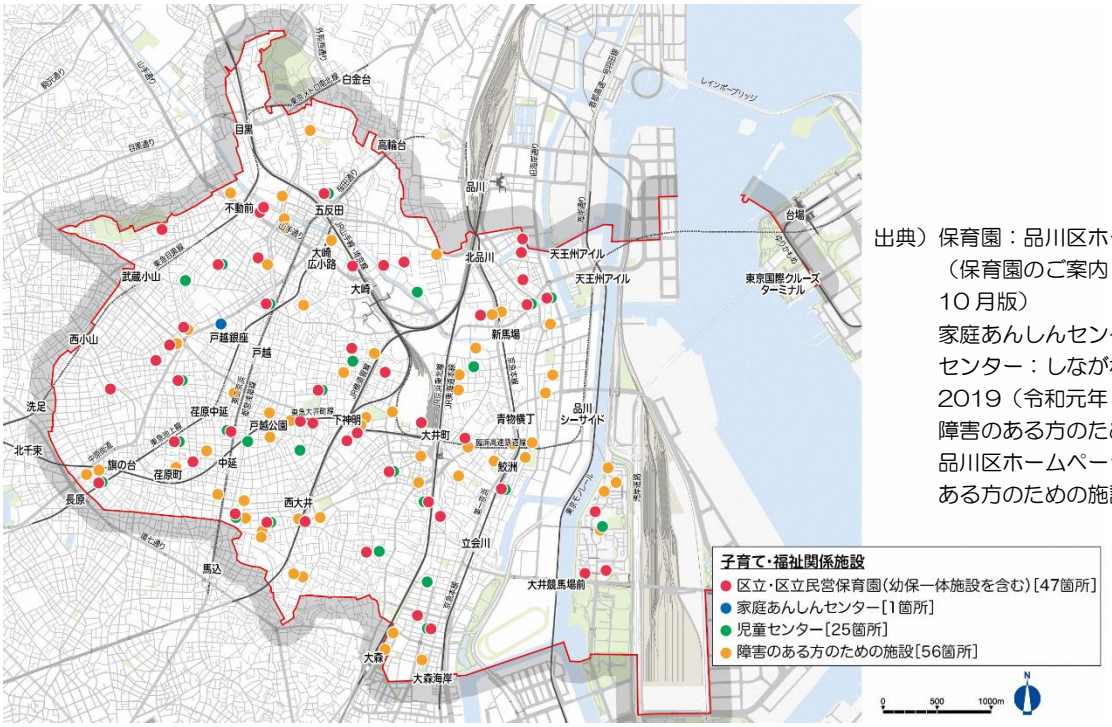


出典）品川区ホームページ（高齢者の施設・高齢者の住宅）

図 11　高齢者関係施設の位置

④ 子育て・福祉関係施設

〇子育て・福祉関係施設は、区内全域に分布しています。



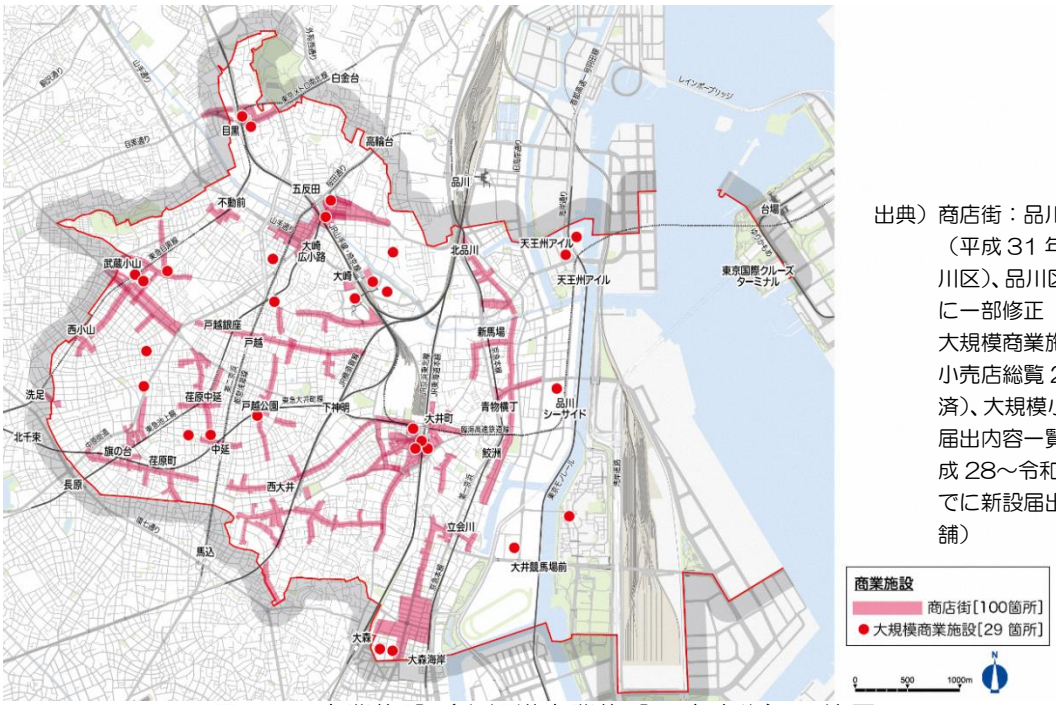
出典）保育園：品川区ホームページ（保育園のご案内 2019 年 10 月版）
家庭あんしんセンター、児童センター：しながわガイド 2019（令和元年９月発行）
障害のある方のための施設：品川区ホームページ（障害のある方のための施設）

図 12　子育て・福祉関係施設の位置

⑤ 商業施設（大規模商業施設、商店街）

○区内での買い物や娯楽等の目的施設となる大規模商業施設（店舗面積 1,000 ㎡超）および商店街の立地状況を下図に示します。

○生活の身近な範囲に施設が立地しており、大小 100 を超える商店街が駅周辺や駅間を結ぶ通りを中心に発展しています。



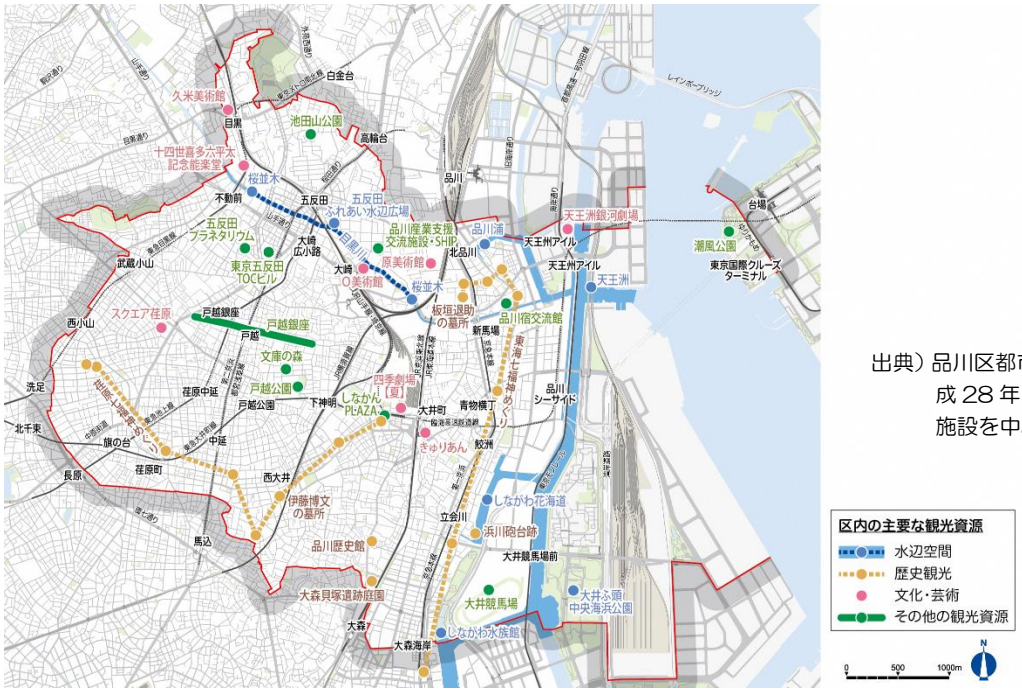
出典）商店街：品川区商店街名簿（平成 31 年４月１日・品川区）、品川区商店街マップに一部修正
大規模商業施設：全国大型小売店総覧 2016（東洋経済）、大規模小売店舗立地法届出内容一覧（東京都・平成 28～令和１年 12 月までに新設届出のあった店舗）

図 13　商業施設（大規模商業施設、商店街）の位置

⑥ 観光資源

○区内の観光資源は、区内全域に分散して立地している状況です。

○水辺空間の散策や、七福神巡り（東海道、荏原）など、区内を移動しながら楽しむ観光シーンが存在します。



出典）品川区都市型観光プラン（平成 28 年３月）で示された施設を中心に図示

図 14　観光資源の位置

2－2　交通特性

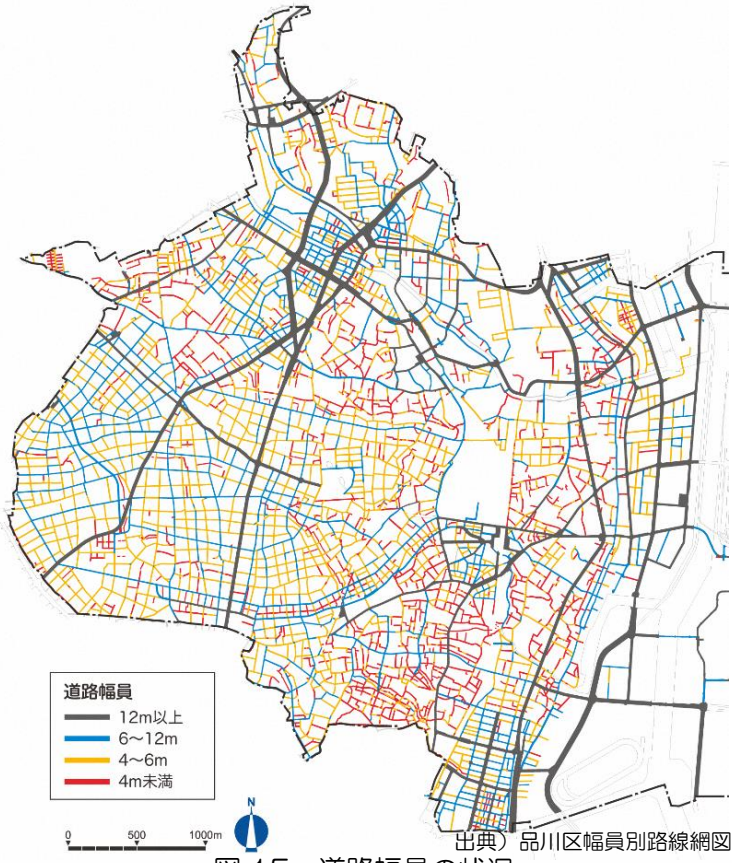
（1）道路ネットワークの状況

① 道路幅員の状況

○荏原地区の北側や大井地区に幅員 4m 未満の道路が多く存在しています。

○幅員 12m 以上の広幅員道路は、区南西部には少なく、比較的区東部に偏在しています。

○区内を東西に結ぶ広幅員道路は、区北部には存在しますが、区中央部以南には存在しません。

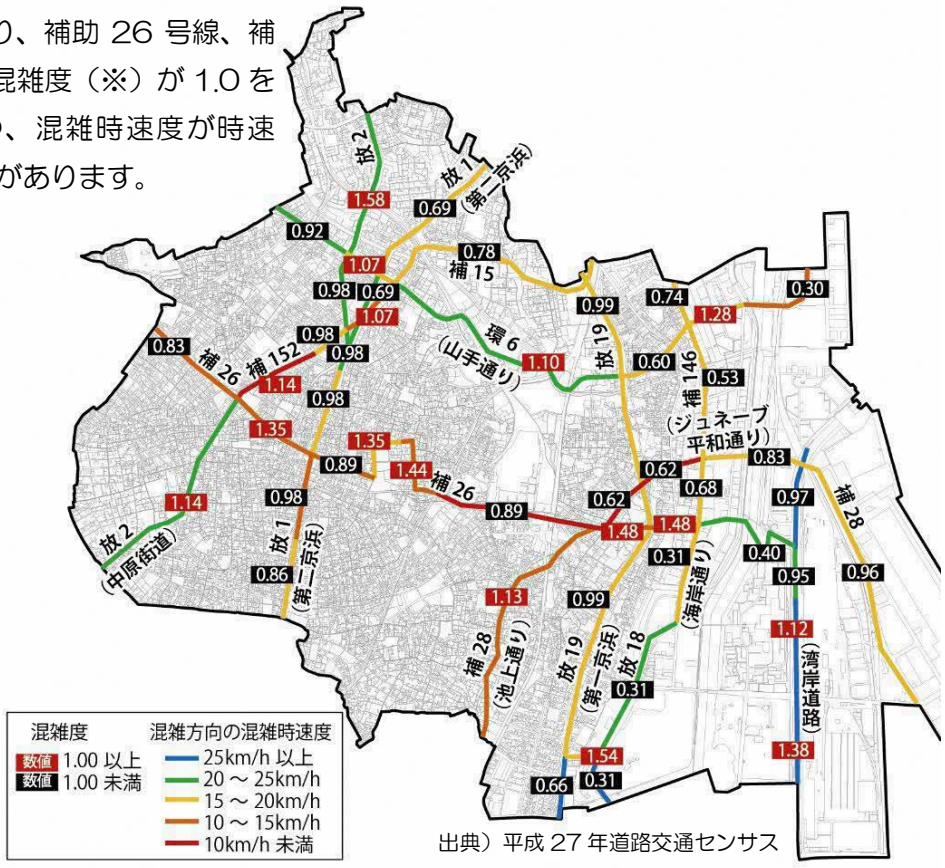


出典）品川区幅員別路線網図

図 15　道路幅員の状況

② 主要道路の混雑状況

○中原街道、山手通り、補助 26 号線、補助 28 号線で道路混雑度（※）が 1.0 を超えているものや、混雑時速度が時速 15km 未満の区間があります。



出典）平成 27 年道路交通センサス

図 16　道路混雑度と混雑時速度の状況

※道路混雑度：道路容量に対する交通量の比率＝交通量／道路容量。1.00 以下は、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。1.00～1.25 は、道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。1.25～1.75 は、ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。1.75 以上は、慢性的混雑状態を呈する。（出典：公益社団法人日本道路協会「道路の交通容量」S59.9）

③ 都市計画道路の整備状況

○区内の都市計画道路の総延長は約73ｋｍであり、令和２年２月時点の整備率は約68.8%です。

○区を東西に結ぶ補助 26 号線は、現在豊町区間で整備を行っており、近年中の開通予定となっています。

○補助26号線の全線開通に伴い、区東西の活発な交流を支える新たなバス路線の整備が期待されます。

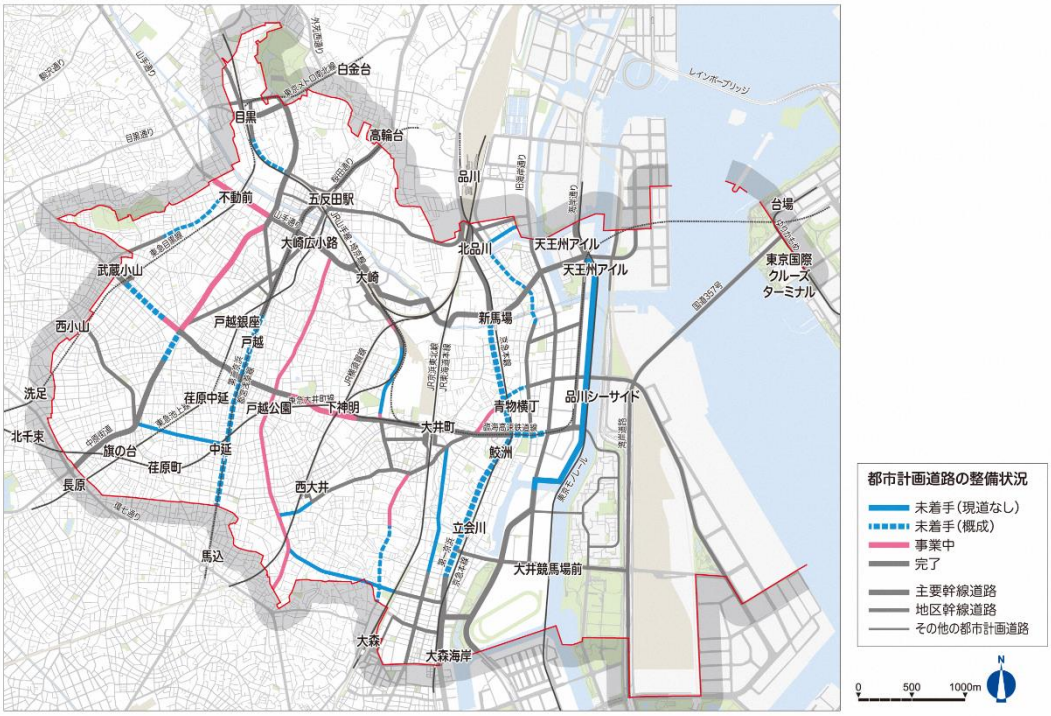
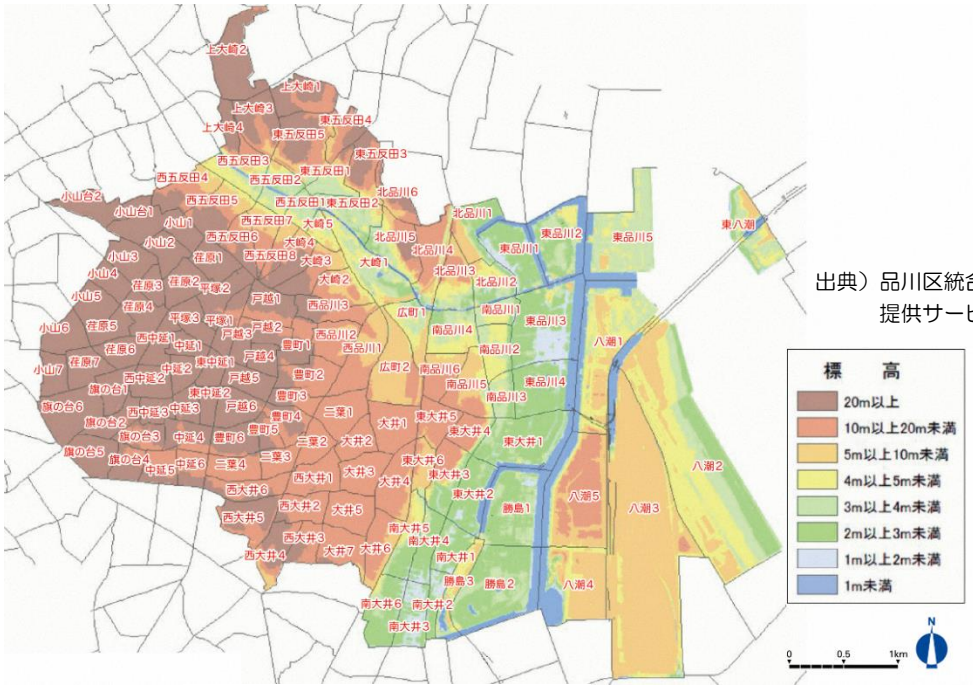


図 17　都市計画道路の整備状況

④ 地形の概況

○品川区は、武蔵野台地の東南部の一部と、その東側に位置する低地 および埋立地から形成されるため、おもに東西に高低差のある地形となっています。

○また、目黒川に沿った地域においても、大きな高低差が見られます。



出典）品川区統合型地図情報提供サービス

図 18　区内の標高

（２）公共交通サービスの状況

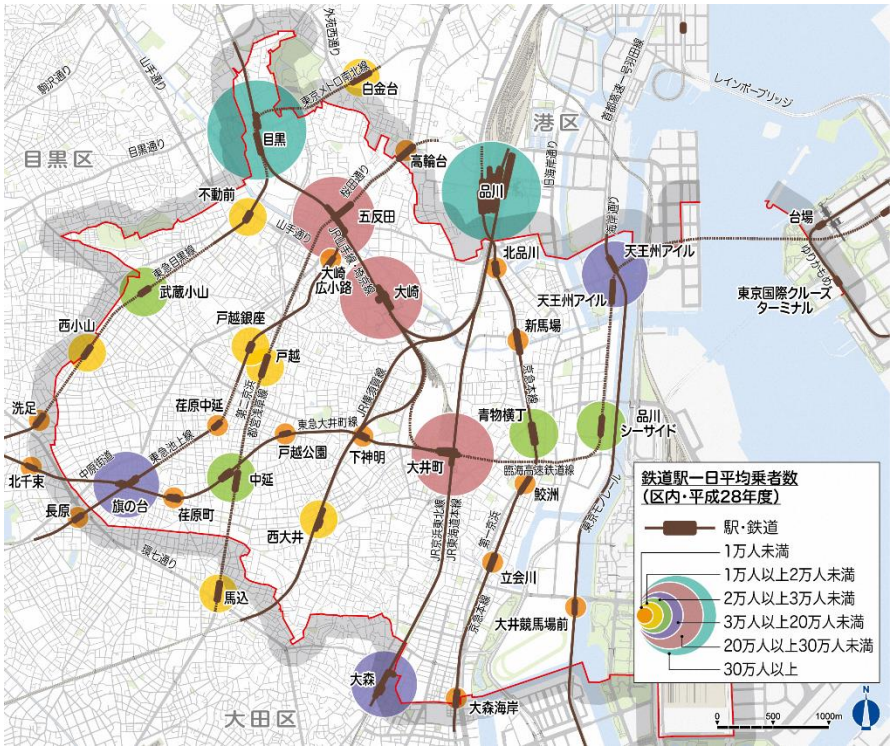
① 鉄道

〇品川区は鉄道網が発達しており、14 路線、延べ 40 駅存在します。（駅名数は 26 駅）

〇一日平均乗車人員は、区内では目黒駅が最も多く、次いで五反田駅、大崎駅、大井町駅の順となっています。

〇日中の運行間隔は、おおむね 10 分程度であり、高頻度で運行しています。

〇このほか、品川区に隣接する品川駅は、令和９年開業予定のリニア中央新幹線の始発駅になります。また、羽田空港アクセス線は、西山手、東山手、臨海部の３ルートが予定されています。



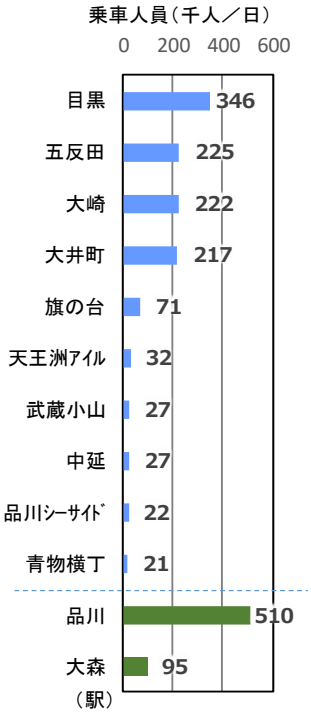


図 19　鉄道路線網と駅利用者数　出典）品川区の統計、東京都統計年鑑（平成 28 年度）

表 1　運行間隔

駅名	路線名	運行間隔
目黒	山手線	2～6分
	目黒線	2～8分
	南北線	3～18分
	三田線	2～19分
五反田	山手線	2～6分
	池上線	2～7分
	都営浅草線	3～9分
大崎	埼京線	3～28分
	山手線	2～5分
	湘南新宿ライン	7～22分
	りんかい線	4～11分
大井町	京浜東北線	2～6分
	大井町線	2～7分
	りんかい線	3～11分
旗の台	池上線	2～7分
	大井町線	2～6分
天王洲アイル	モノレール	3～8分
	りんかい線	3～11分
武蔵小山	目黒線	3～6分
中延	大井町線	3～8分
	都営浅草線	3～10分
品川シーサイド	りんかい線	4～10分

駅名	路線名	運行間隔
青物横丁	京浜急行	2～5分
西大井	横須賀線	3～18分
	湘南新宿ライン	9～36分
西小山	目黒線	2～9分
不動前	目黒線	2～9分
北品川	京浜急行	3～13分
新馬場	京浜急行	5～12分
鮫洲	京浜急行	5～13分
立会川	京浜急行	2～10分
大森海岸	京浜急行	5～13分
大崎広小路	池上線	2～6分
広小路	池上線	2～7分
荏原中延	池上線	2～6分
荏原町	大井町線	3～9分
戸越公園	大井町線	3～8分
下神明	大井町線	2～7分
大井競馬場前	モノレール	3～8分
戸越	都営浅草線	4～10分

出典）各鉄道会社ホームページ等資料

出典）JR 東日本資料、JR 東海資料

図 20　リニア中央新幹線と羽田空港アクセス線

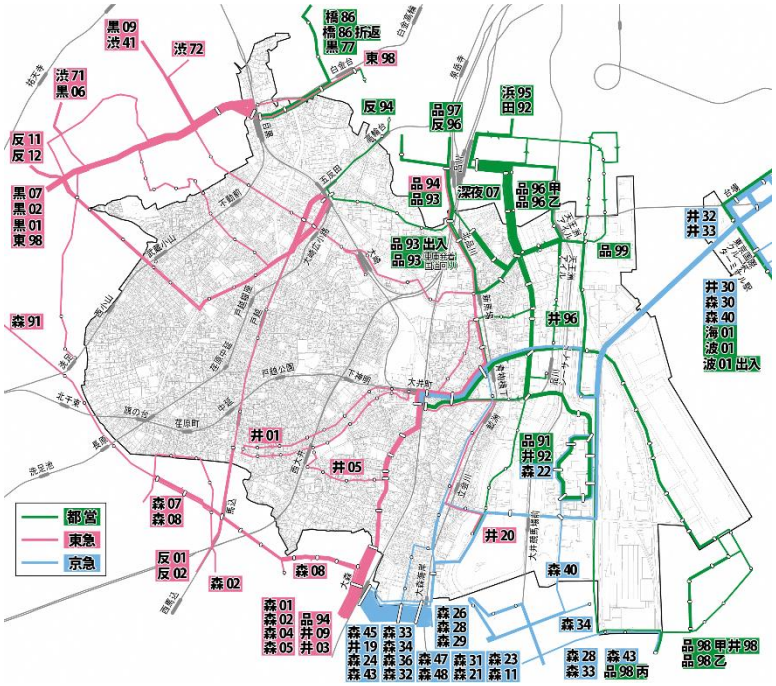
② 路線バス

<ネットワークと運行間隔>

○区内の一般路線バスは都営バス、東急バス、京浜急行バスの３事業者により運行され、計64系統（令和２年４月１日現在）が運行されています。

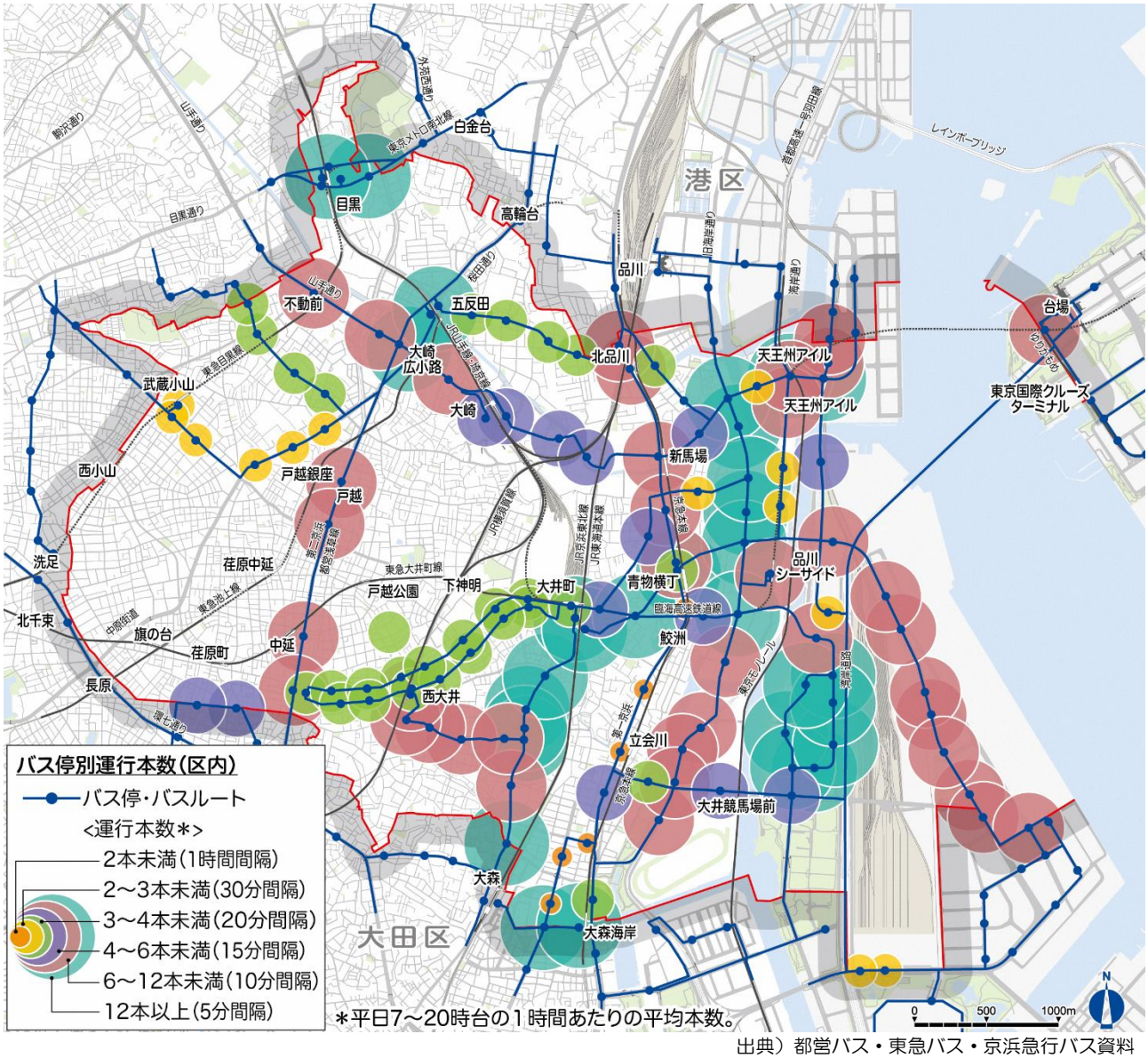
○おおむね京浜東北線を境に、東側が都営バスと京浜急行バス、西側が東急バスの路線となっています。

○区東側にくらべ、西側はバス路線の密度が低くなっています。



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図 21　運行事業者別の路線網



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

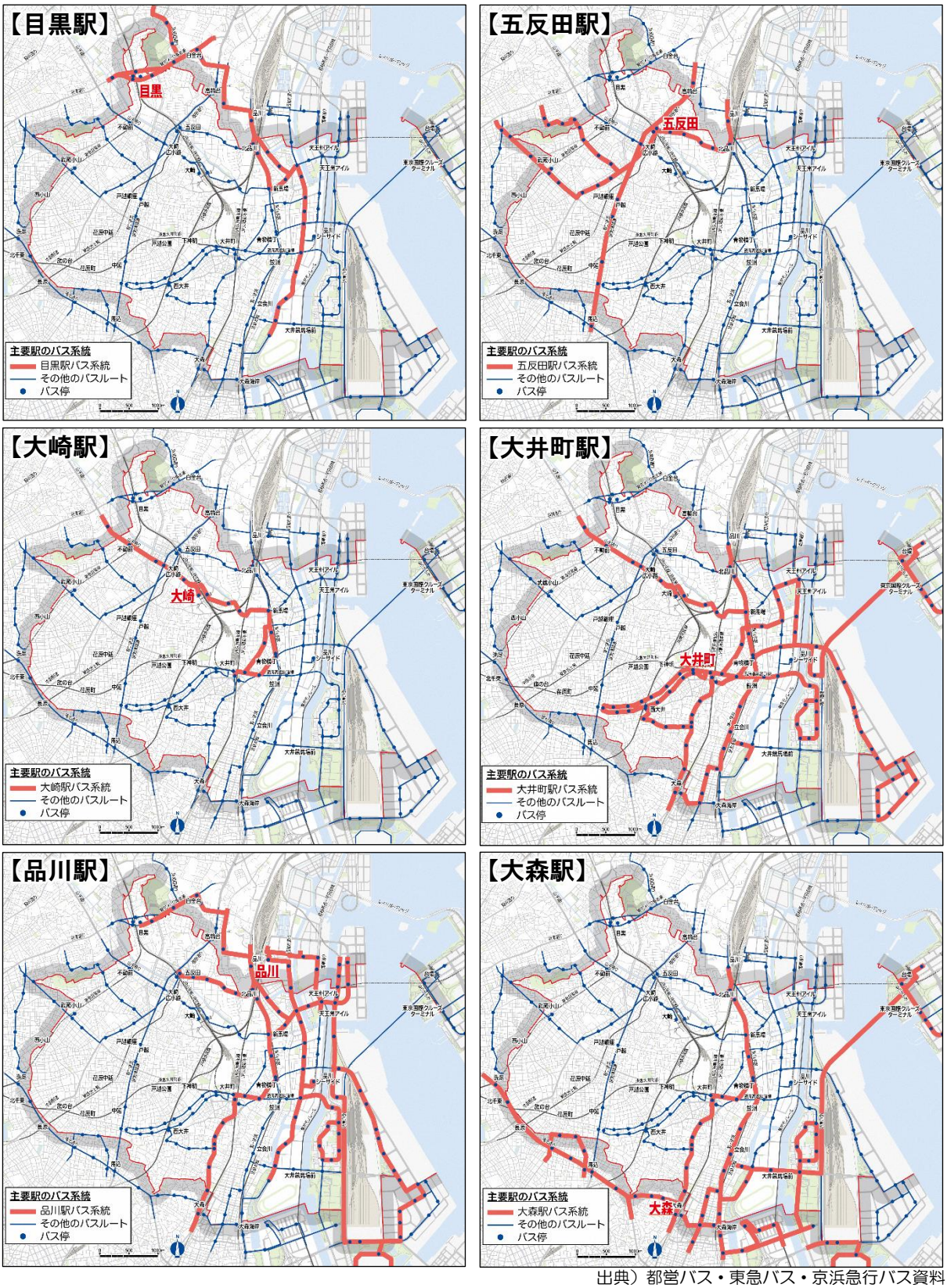
図 22　バス停別の運行本数（1 時間あたり平均値）

<主要駅を起点または経由する運行ルート>

〇一日平均乗車人員の多い、目黒駅、五反田駅、大崎駅、大井町駅の４駅と、隣接区主要駅の品川駅、大森駅の２駅をあわせた計６駅を起点（経由を含む）とするバス路線について、下図に示します。

〇傾向として、区東部を多く運行している様子がわかります。

〇また、区西部では五反田駅を起点とする路線、区南西部では大井町駅を起点とする路線と大森駅を起点とする路線（運行ルート自体は区外）があります。



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図 23　主要駅を起点または経由する運行ルート

③ シェアサイクル

○品川区では、平成 29 年 10 月より社会実験としてシェアサイクルを導入し、現在は広域連携により他区との相互乗り入れが可能となっています。

○令和２年８月 14 日現在、区内のシェアサイクルのポートは 84 箇所整備されています。

○区内のポートを利用した人の１回の貸出しにおける利用時間をみると、15 分未満といった短時間の利用が５～６割であり、30 分未満まで含めると８～９割となっています。

○また、平日より休日のほうが、利用時間が長くなる傾向がみられます。

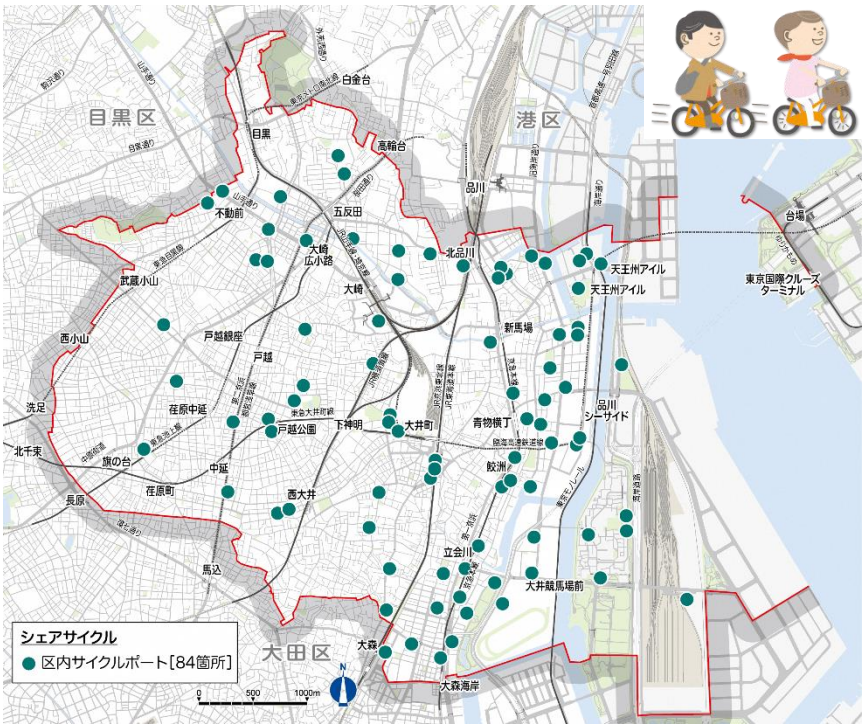
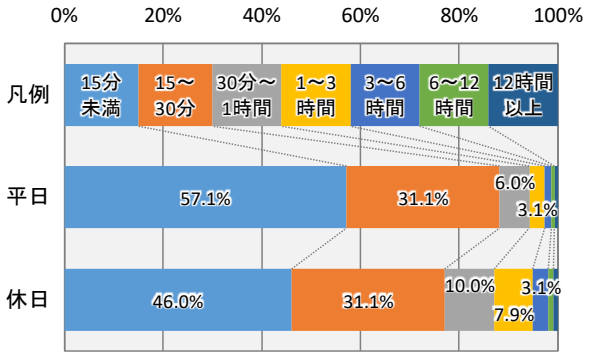


図 24　区内のポート位置

シェアサイクルポート



集計対象：平日：平成 31 年４月 15 日（月）～19 日（金）
休日：平成 31 年４月 20 日（土）～21 日（日）
区内のポートから借りた、または返却した利用について集計

図 25　区内のポートを利用した人の
１回の貸出しにおける利用時間

現在の料金体系

プラン名	利用料金（税抜き）
１回会員	・基本料０円/月 ・最初の 30 分：150 円/回 ※利用ごとに 30 分 150 円 延長料金 １回の利用が 30 分を超過した場合、 ⇒100 円/30 分
月額会員	・基本料 2,000 円/月 ・最初の 30 分：０円/回 ※月に何度利用しても 30 分以内無料 延長料金 １回の利用が 30 分を超過した場合 ⇒100 円/30 分
１日パス	●有人窓口購入 1,500 円/１日分 ＋専用 IC カード発行料 500 円 ●無人販売機購入 1,500 円/１日分 延長料金 当日返却の場合、超過料金は発生しません

④ 高速バス

〇区内では、大崎、大井町、天王洲から空港行きのバスが発着しています。

〇大崎からは、大阪、名古屋、仙台、富山、長野など国内 10 都市以上を結ぶ路線が運行しています。

高速バス乗り場と主な行先

■空港アクセスバス

乗り場	主な行先
大崎駅西口バスターミナル	羽田空港、成田空港
大井町駅 （品川シーサイド駅経由）	羽田空港
天王洲アイル	成田空港

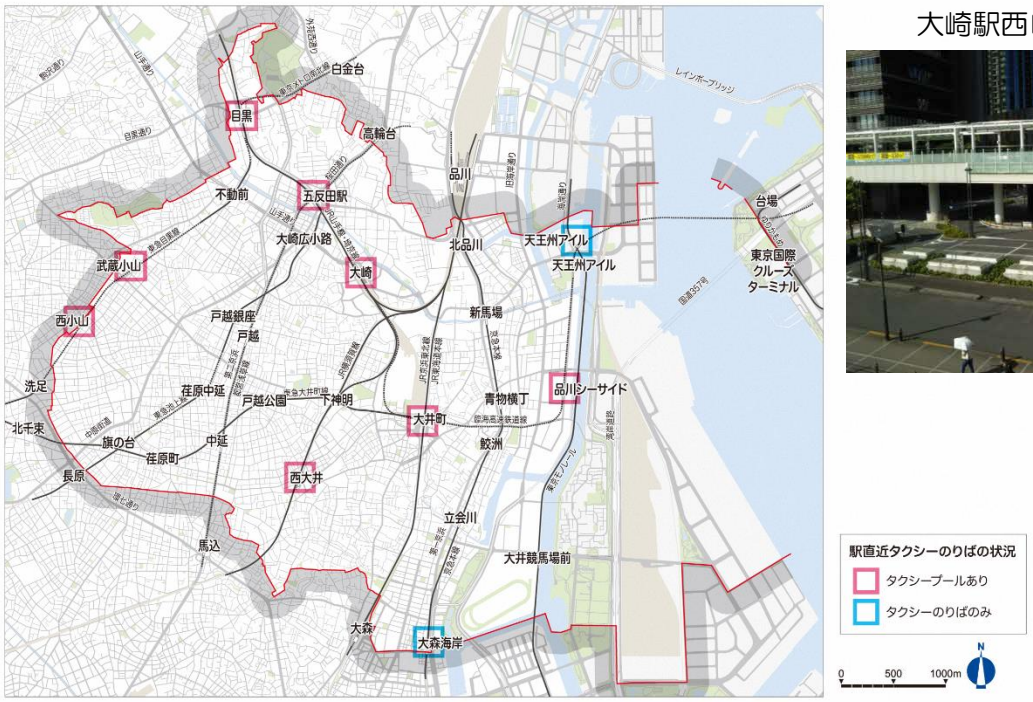
■都市間バス

乗り場	主な行先
大崎駅西口バスターミナル	名古屋、京都、大阪、広島、島根、鳥取、長野、新潟、秋田、青森、盛岡、仙台など

大崎駅西口バスターミナル

⑤ タクシー

〇駅前のタクシープールは、乗車人員の多い目黒、五反田、大崎、大井町や、駅周辺の開発や都市計画道路に整備にあわせ、設置されています。



大崎駅西口のタクシープール

図 26　区内の駅前のタクシープール等の位置

⑥ 舟運

〇区では平成 28 年度より、舟運社会実験を実施するなど、船着き場の活用に取り組んでいます。

〇令和元年 12 月には、五反田リバーステーション（大崎橋広場・五反田船着き場）を開設しました。

大崎橋広場

五反田船着き場

図 27　区内の桟橋の位置

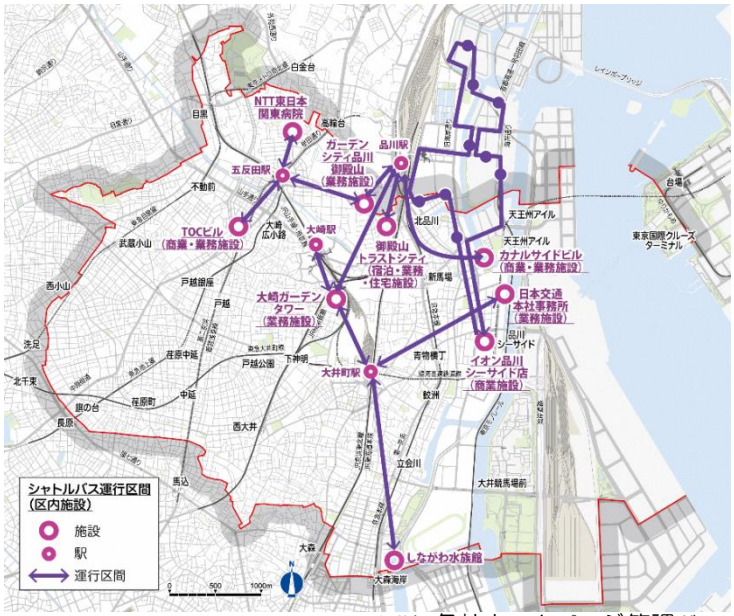
⑦ コミュニティバス・デマンド交通

〇令和２年２月現在、区内では「コミュニティバス」や「デマンド交通」の運行は行っていません。

〇なお、「コミュニティバス」の導入に向けた検討を令和元年度より開始しています。

参考：民間施設のシャトルバス

〇区内では、大崎ガーデンタワーや TOC、NTT 東日本関東病院など民間施設の事業者が独自のシャトルバスを運行している事例がみられます。



出典）各社ホームページ等調べ

図 28　民間施設のシャトルバスの運行区間

（３）鉄道と路線バスのサービス勢力圏域

① 鉄道駅 700m・バス停 300m 圏域の場合

〇鉄道駅のサービス圏域を 700m（徒歩 10～15 分程度）、バス停のサービス圏域を 300m（徒歩５分程度）とした場合、臨海部の工業用地等を除き、区内のほぼ全域がサービス圏域内となります。

〇平成 30 年に実施された品川区世論調査では、約９割の方が品川区に住み続けたいと回答し、そのうちの約８割の方が交通の便が良いことを理由に掲げており、このサービス勢力圏の状況は、世論調査の結果を裏づけする形となっています。

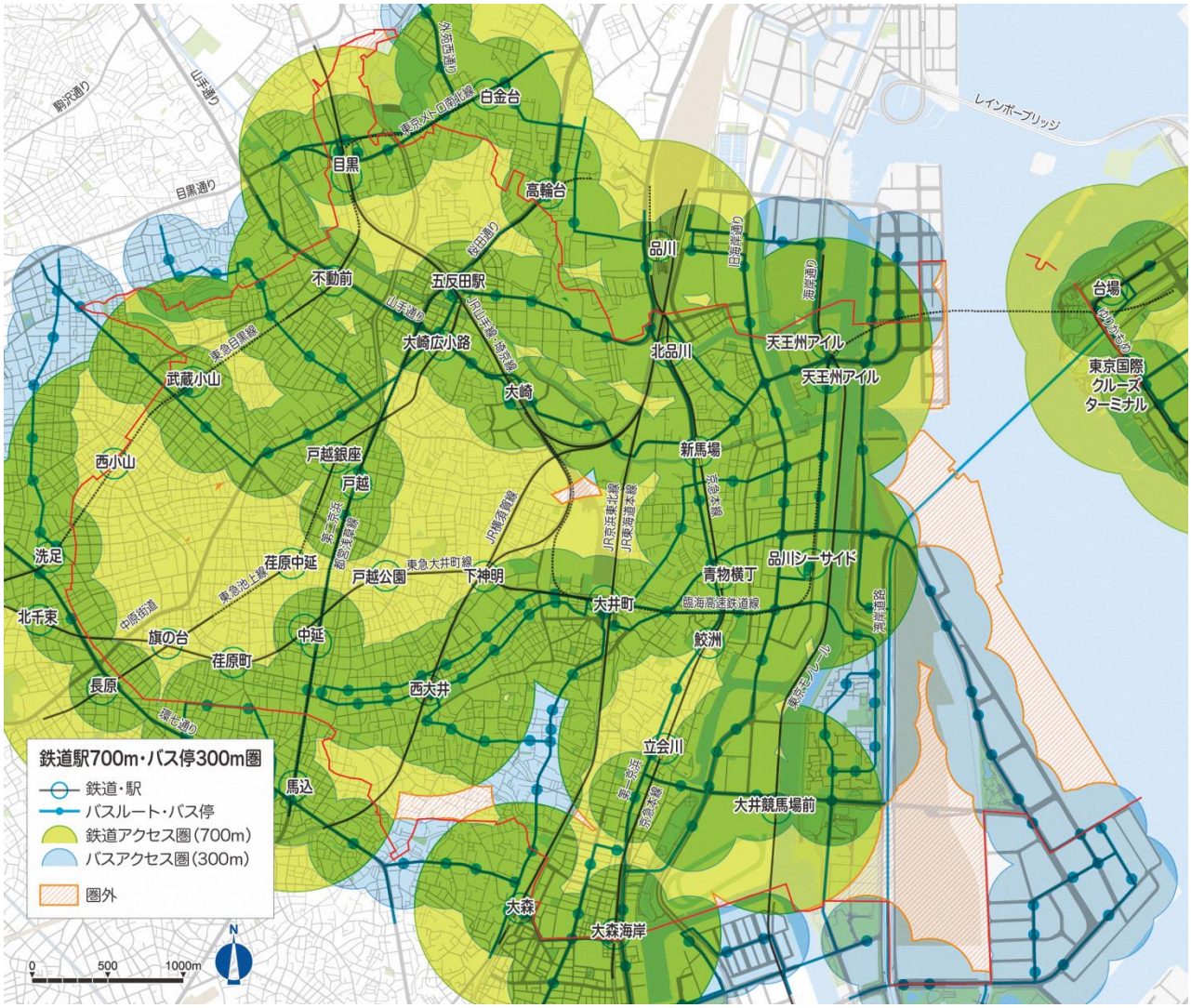


図 29　鉄道駅 700m・バス停 300m 圏

【鉄道駅 700m・バス停 300m 圏域外の地域】

サービス圏域とバスの運行本数を考慮した以下の３つの条件を満たす地域

1．鉄道駅のサービス圏域である 700m より遠い（徒歩約 10～15 分以上）

2．バス停のサービス圏域である 300m より遠い（徒歩約５分以上）

3．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）

② 鉄道駅 500m・バス停 300m 圏域の場合

○高齢者の歩行負担を考慮し、鉄道駅のサービス圏域を 500m とした場合は、市街地面積で約 15%（人口で約 8%）（※）がサービス圏域外となります。

○上大崎や東五反田、西品川、荏原、西大井、南大井などの一部において、サービス圏域外となる地域がみられます。

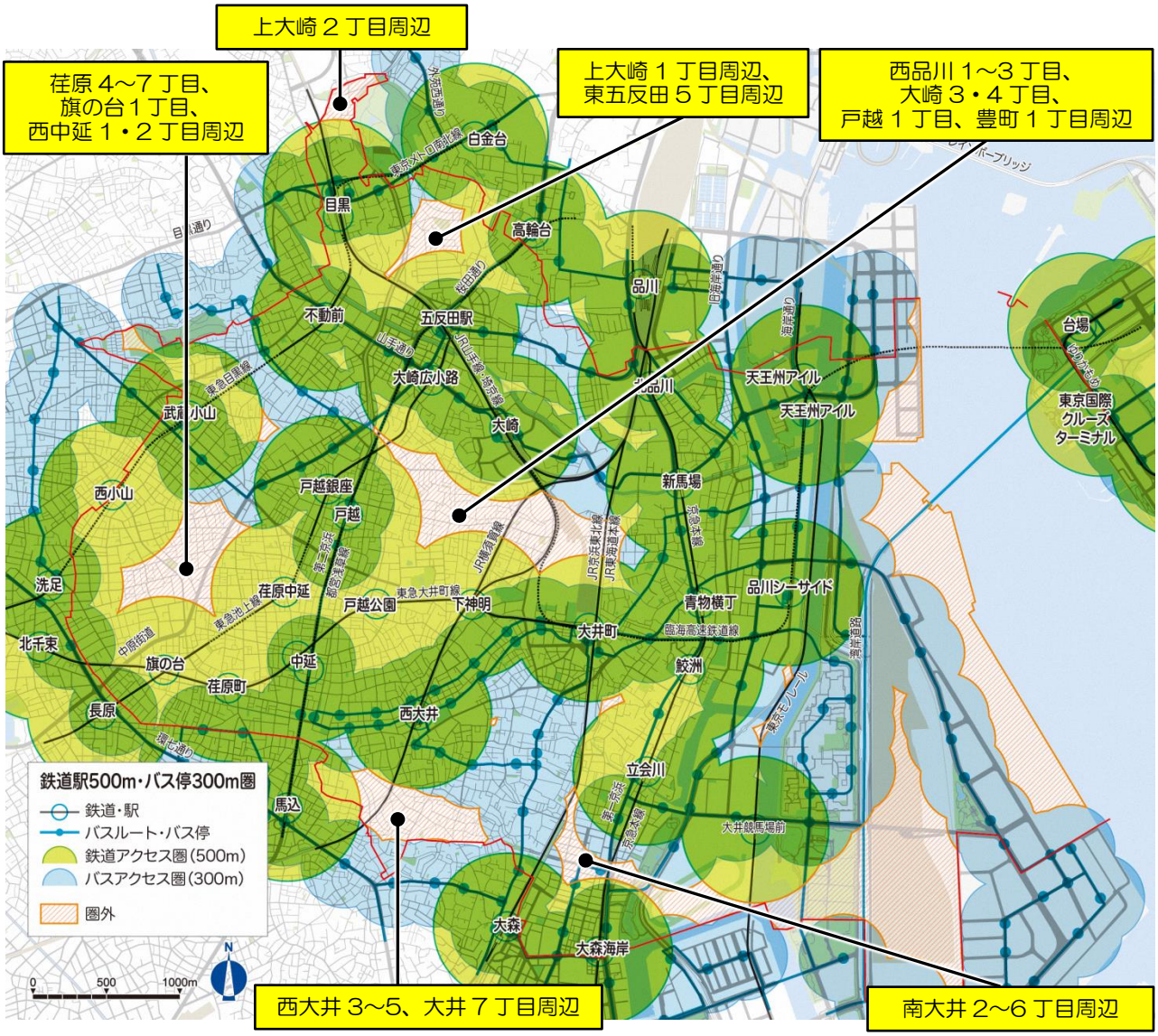


図 30　鉄道駅 500m・バス停 300m 圏

【鉄道駅 500m・バス停 300m 圏域外の地域】

国の資料によると高齢者の一般的な徒歩圏は半径 500m であることから、
鉄道駅のサービス圏域を 500m として以下の３つの条件を満たす地域

1．鉄道駅のサービス圏域である 500m より遠い（徒歩約 10 分以上）
2．バス停のサービス圏域である 300m より遠い（徒歩約５分以上）
3．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）

※区全体に対する割合：
面積：3.40k ㎡/22.84k ㎡≒15%（ただし工業用地や未利用地等を含む）
人口：31,541 人/401,704 人≒8%（ただし令和２年１月１日現在）

2－3　区民の移動特性

（1）分析に使用するデータについて

○区民の移動特性を把握するため、次の３つのデータを使用して分析しました。

① 東京都市圏パーソントリップ調査（ＰＴ調査）

○人（パーソン）の１日（平日）のすべての移動（トリップ（※））を把握するため、10 年ごとに東京都市圏交通計画協議会（国、都県市等による協議会）が実施している調査です。

○移動特性の経年変化の把握や、移動目的と交通手段も把握することができます。

② 公共交通に関するアンケート調査

○区民を対象に日常的な交通行動、公共交通の利用状況や改善ニーズ、新たな公共交通の利用意向などを把握するため、令和元年度に品川区が実施した調査です。

・3,000 世帯を無作為に抽出し、６月に郵送配布、７月に郵送回収

・地区別郵送数：品川（548）、大崎（519）、大井（767）、荏原（1,073）、八潮（93）

・１世帯につき２票のアンケート票を配付、回収は 811 通（回収率 27%）、1,094 票

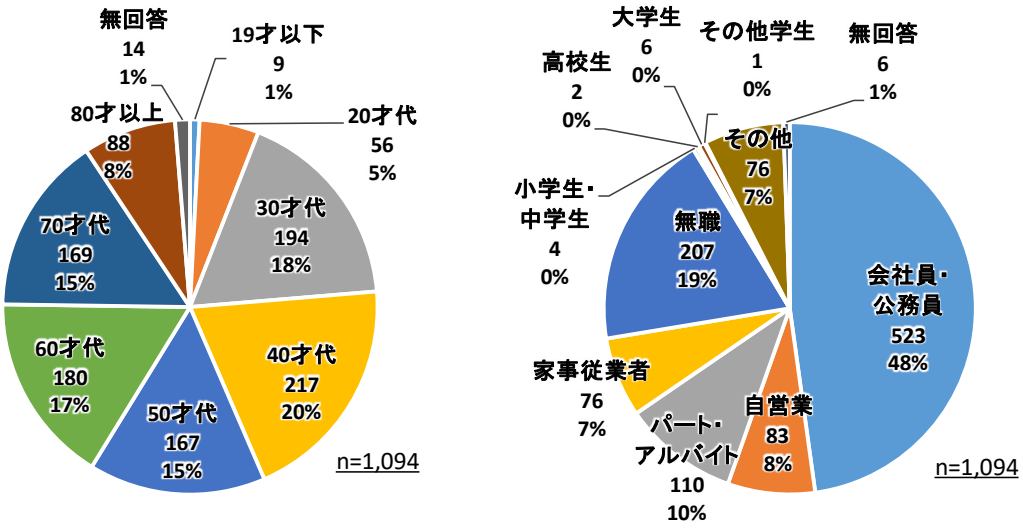


図 31　アンケート回答者の年代と職業の構成

③ 携帯電話の位置情報による移動データ

○携帯電話会社が保有しているデータで、携帯電話の位置情報と所有者属性をもとに、ある時間に、どこからどこへ何人移動したのかを集計し、人の移動を把握することができます。

○本分析では、移動を把握するゾーンの大きさについて、設定可能な最小値である１ｋｍ四方を採用しています。

○これにより、品川区内は 34 のゾーンに分割され、違うゾーンに移動して、移動先のゾーンに１時間以上滞在した場合に１トリップとしてカウントしています。

【データの仕様】

・対 象 日　　平成 30 年 11 月 15 日（木）

・居住区分　　区内居住者、区外居住者の２区分

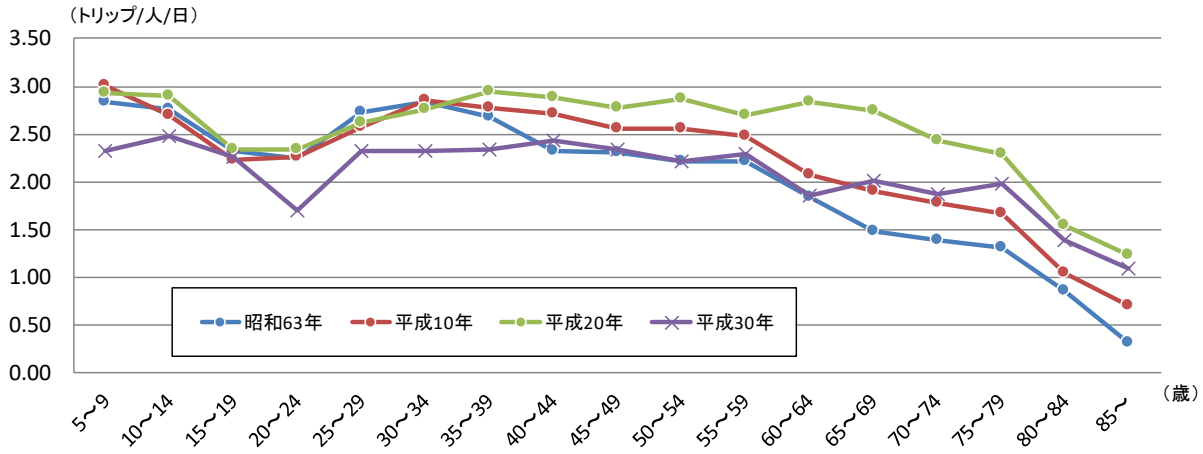
・年代区分　　15 歳～64 歳、65 歳～79 歳の２区分

※トリップ：人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称

（2）ＰＴ調査とアンケート調査の結果を用いた分析

① 一人あたりのトリップ数の変化

○年齢が高くなるにつれてトリップ数は低下する傾向にあります。
○各年を比較すると、平成 20 年までは高齢者のトリップ数の増加が顕著にみられていましたが、平成 30 年では全年代でトリップ数が減少に転じ、要因として、インターネットや宅配システムの急激な普及などが考えられます。

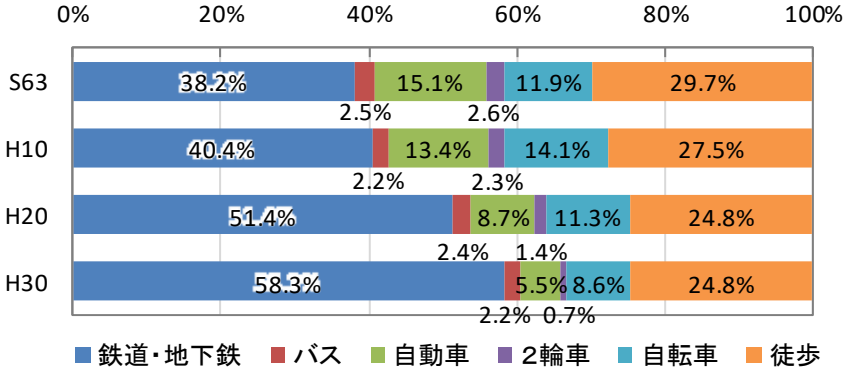


出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

図 32　品川区民一人あたりのトリップ数

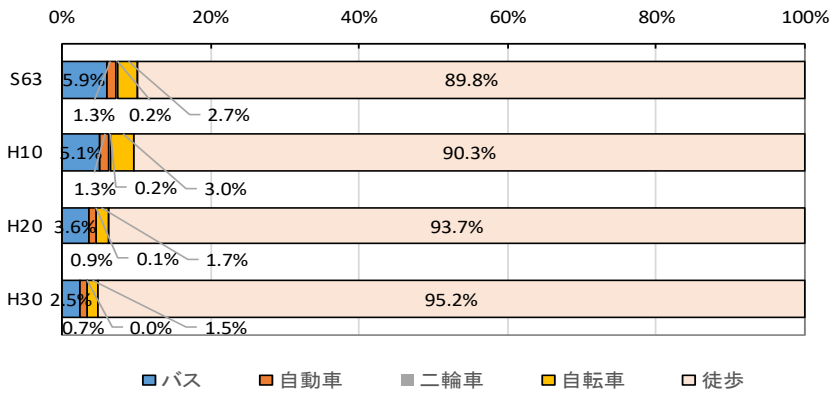
② 交通手段の変化

○区内の交通手段の分担率は、鉄道・地下鉄が一番多く、その割合も増加しています。
○その一方で、自動車の分担割合は減少し、公共交通へのシフトが進んでいます。
○鉄道駅まで、もしくは鉄道駅からの交通手段（これを「端末利用」という）は、９割が徒歩となっており、区内の鉄道網が充実していることがうかがえます。



出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

図 33　区内交通の交通手段分担率



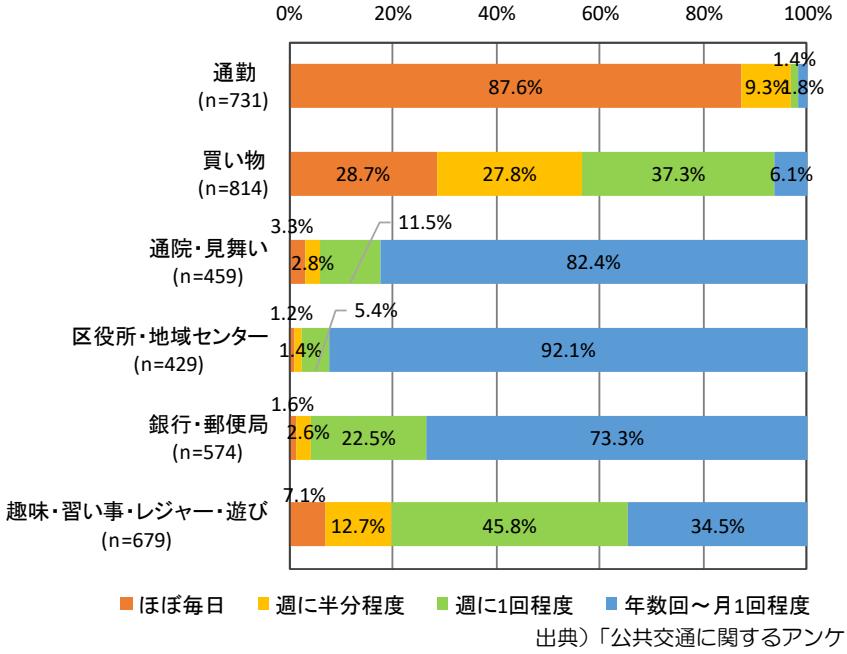
出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

図 34　鉄道の端末交通手段分担率

③ 外出目的と頻度

○週１回以上（ほぼ毎日、週に半分程度、週に１回程度）と頻度の多い外出目的は、「通勤」（98.3%）、「買い物」（93.8%）、「遊び等」（65.6%）となっています。

○「通院・見舞い」、「区役所・地域センター」の外出頻度は、年数回～月１回程度と低頻度です。



出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

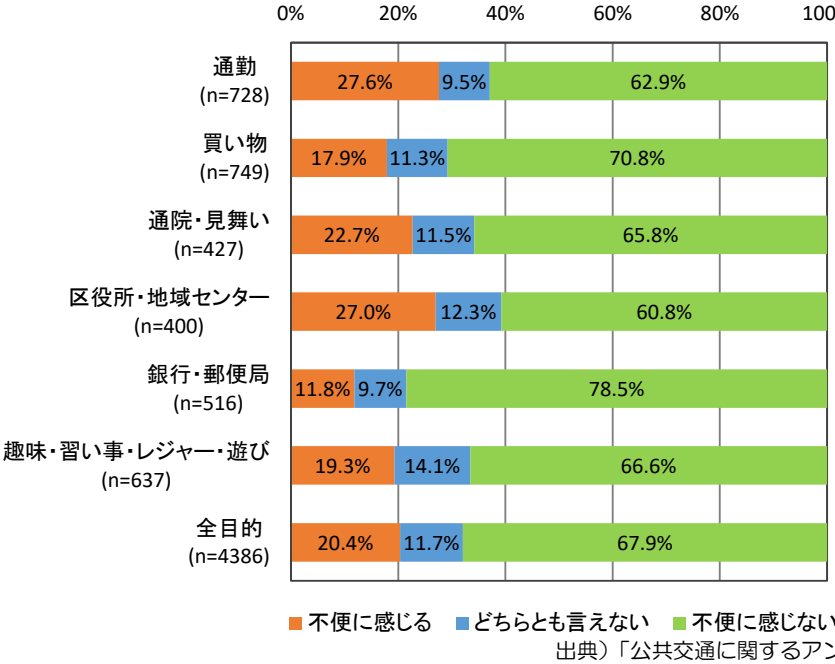
図 35　外出目的別の外出頻度の割合

④ 外出目的別の不便さ

＜区内全域の場合＞

○“外出する際の交通手段で不便に感じている”の問いに、全体で約２割が「不便に感じる」と回答しています。

○「不便に感じる」との回答のうち、最も高い割合の移動目的が「通勤」で 27.6%、次いで「区役所・地域センター」の 27.0%、「通院・見舞い」の 22.7%の順に多くなっています。

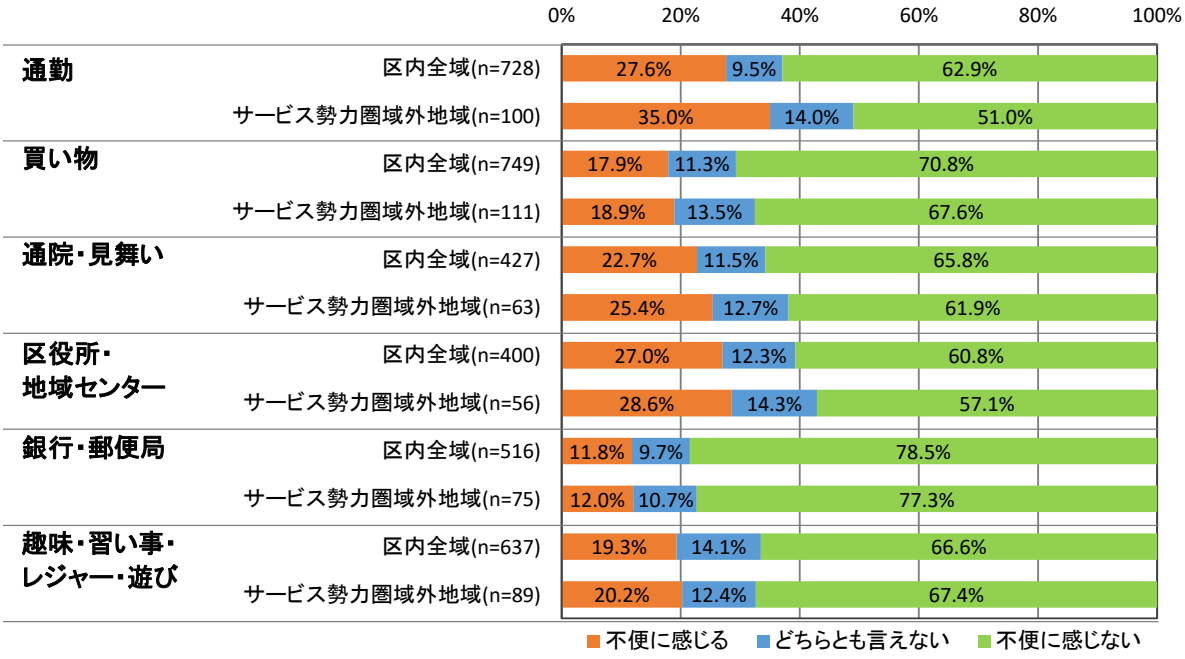


出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 36　外出目的別の交通手段に対する不便さ

＜鉄道・路線バスのサービス勢力圏（鉄道駅 500m・バス停 300m）の圏域外との比較＞

○いずれの移動目的においても、区内全域と比較して「不便に感じる」割合が高くなっています。



出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 37　外出目的別の交通手段に対する不便さ（区全域とサービス勢力圏域外地域の比較）

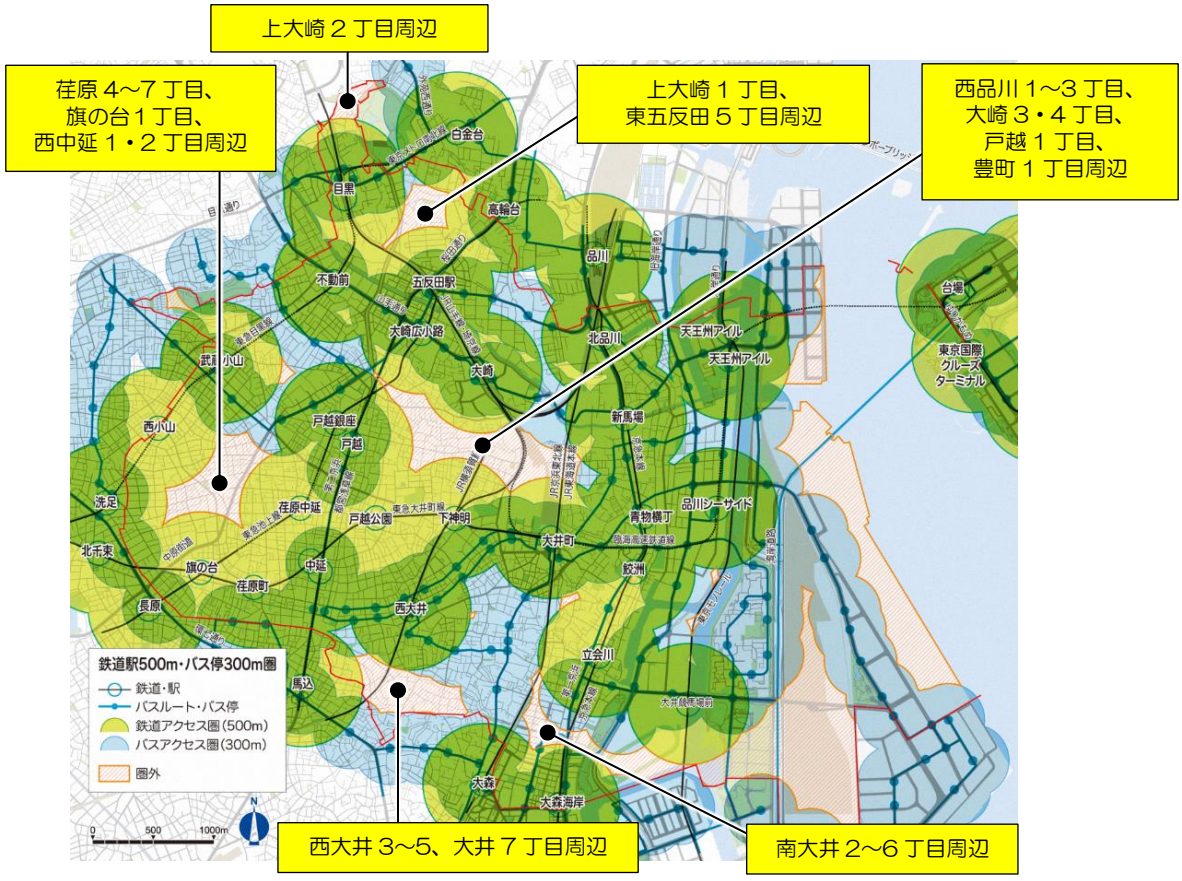


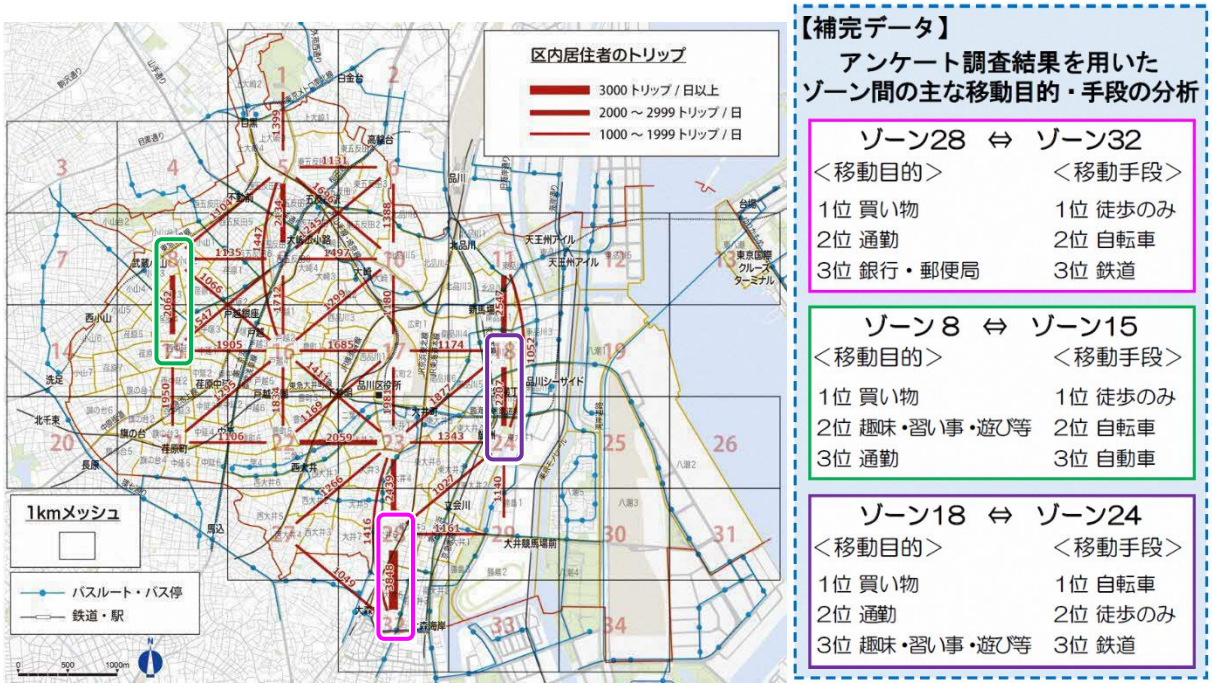
図 30　鉄道駅 500m・バス停 300m 圏（再掲）

（３）携帯電話の位置情報を用いた分析

① 携帯電話の位置情報による区民の移動特性（全年齢[15～79 歳]・１日）

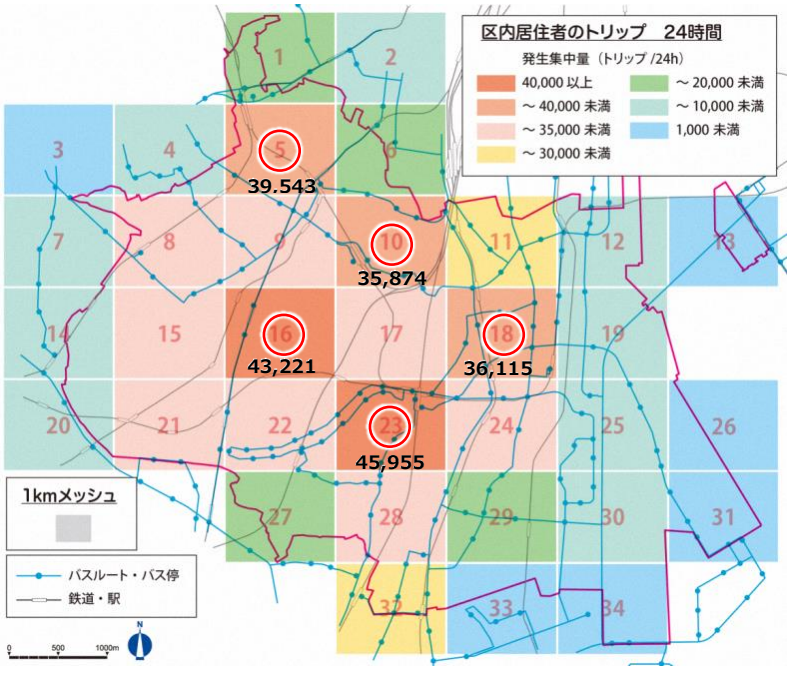
〇区内居住者（全年齢［15～79 歳］）の１日のゾーン間移動量をみると、複数のゾーンをまたぐような長いトリップは比較的少なく、ほとんどが隣接するゾーンへの移動となっています。

〇大井町駅や区役所を含むゾーン 23、戸越銀座商店街を含むゾーン 16、五反田駅を含むゾーン５、大崎駅を含むゾーン 10、青物横丁駅を含むゾーン 18 では、多くのトリップが生じています。



出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成　　出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 38　区内居住者のゾーン間移動量（全年齢[15～79 歳]・１日）



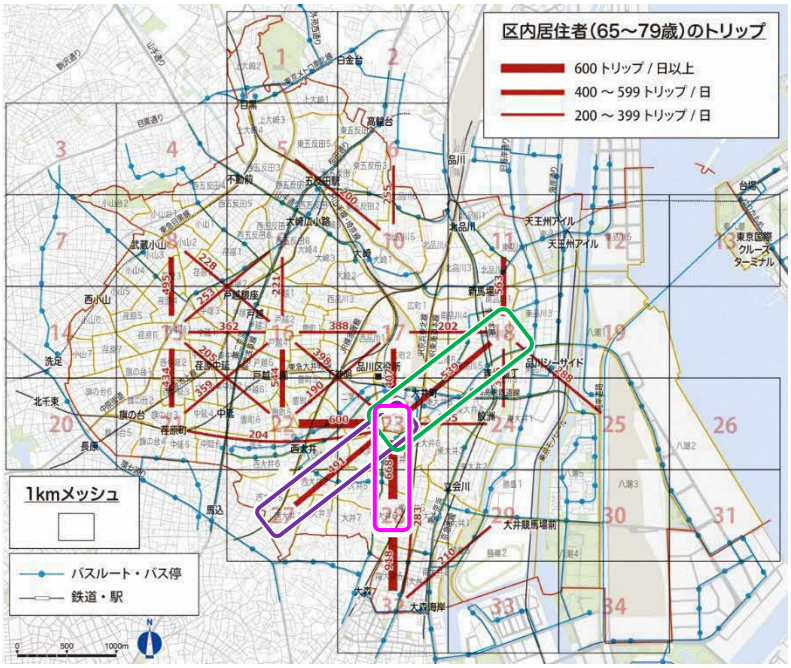
出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

図 39　ゾーン別の発生集中量(全年齢[15～79 歳]・１日)

② 携帯電話の位置情報による区民の移動特性（高齢者[65 歳以上]・1 日）

○高齢者（65 歳以上）の移動をみると、大井町駅や区役所を含むゾーン 23 や戸越銀座商店街を含むゾーン 16、青物横丁駅を含むゾーン 18 では、全年齢（15～79 歳）の場合と同様にトリップ数が多くなっています。

○一方で、五反田駅を含むゾーン 5 や大崎駅を含むゾーン 10 において、全年齢の場合では多くトリップが生じていましたが、高齢者ではそのような傾向はみられません。



【補完データ】
アンケート調査結果を用いた
ゾーン間の主な移動目的・手段の分析

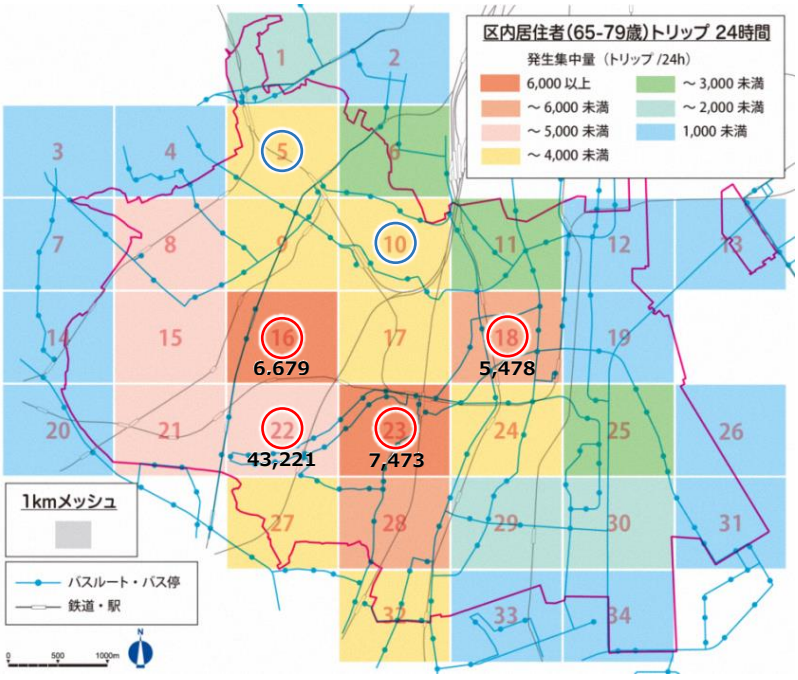
ゾーン23 ⇔ ゾーン28	
＜移動目的＞	＜移動手段＞
1位 買い物	1位 バス
2位 銀行・郵便局	2位 徒歩のみ
3位 図書館等公共施設	3位 自転車

ゾーン18 ⇔ ゾーン23	
＜移動目的＞	＜移動手段＞
1位 買い物	1位 鉄道
2位 通院・見舞い	2位 バス
3位 知人宅訪問	3位 徒歩のみ

ゾーン23 ⇔ ゾーン27	
＜移動目的＞	＜移動手段＞
1位 買い物	1位 バス
2位 趣味・習い事・遊び等	2位 タクシー
3位 通勤	3位 鉄道

出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成　　出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 40　区内居住者のゾーン間移動量（高齢者[65 歳以上]・1 日）



出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

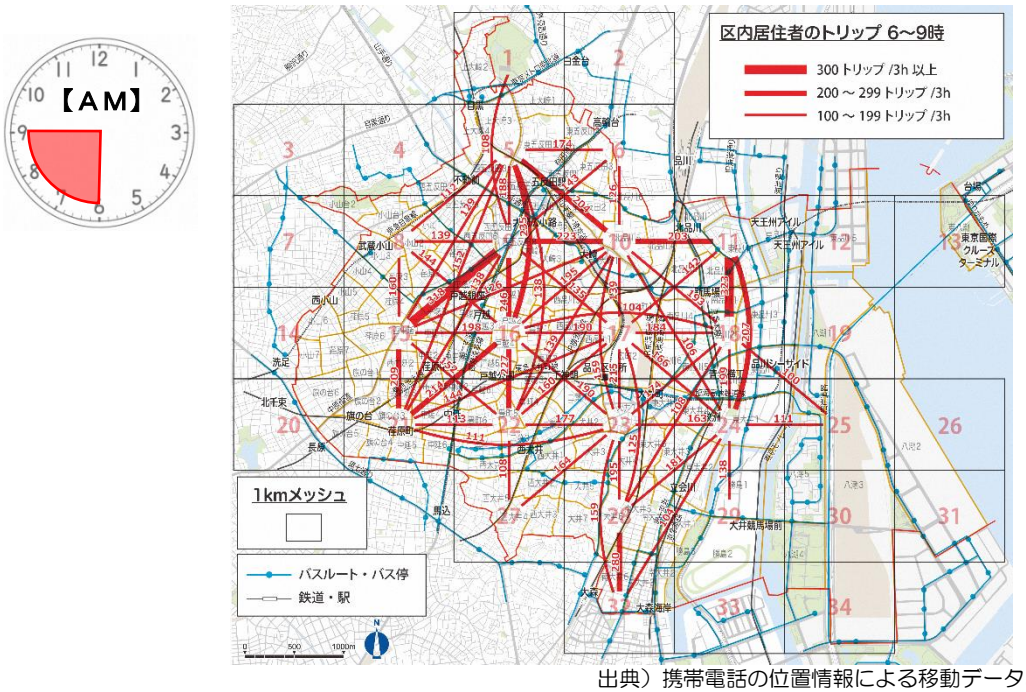
図 41　ゾーン別の発生集中量(高齢者[65 歳以上]・1 日)

③ 携帯電話の位置情報による区民の移動特性（時間帯別：朝 6～9 時）

○朝の時間帯に限定すると、離れたゾーンへのトリップも見受けられ、区内全域での分散傾向となっています。

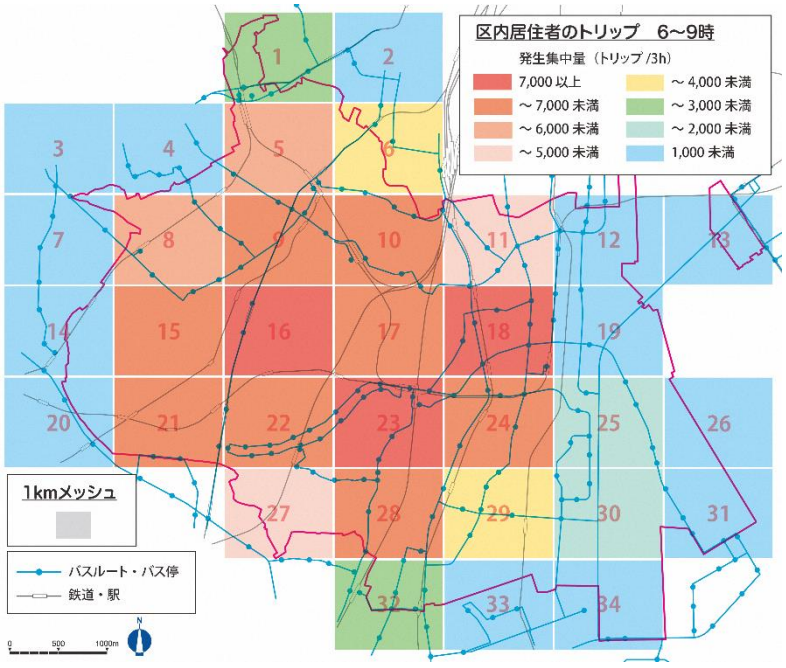
○トリップ数の多いゾーン９とゾーン 15 との区間は、東急池上線と中原街道が主軸基盤であり、五反田駅や大崎駅の業務地等への通勤が多くを占めると想定されます。

○また、ゾーン 11 とゾーン 18 との区間は、京浜急行線、りんかい線、海岸通りが主軸基盤で、バス路線も３系統存在します。この区間の移動目的も、天王洲アイルや品川シーサイドなどの業務地への通勤が多く占めると想定されます。



出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

図 42　区内居住者のゾーン間移動量（全年齢[15～79 歳]・朝 6～9 時）



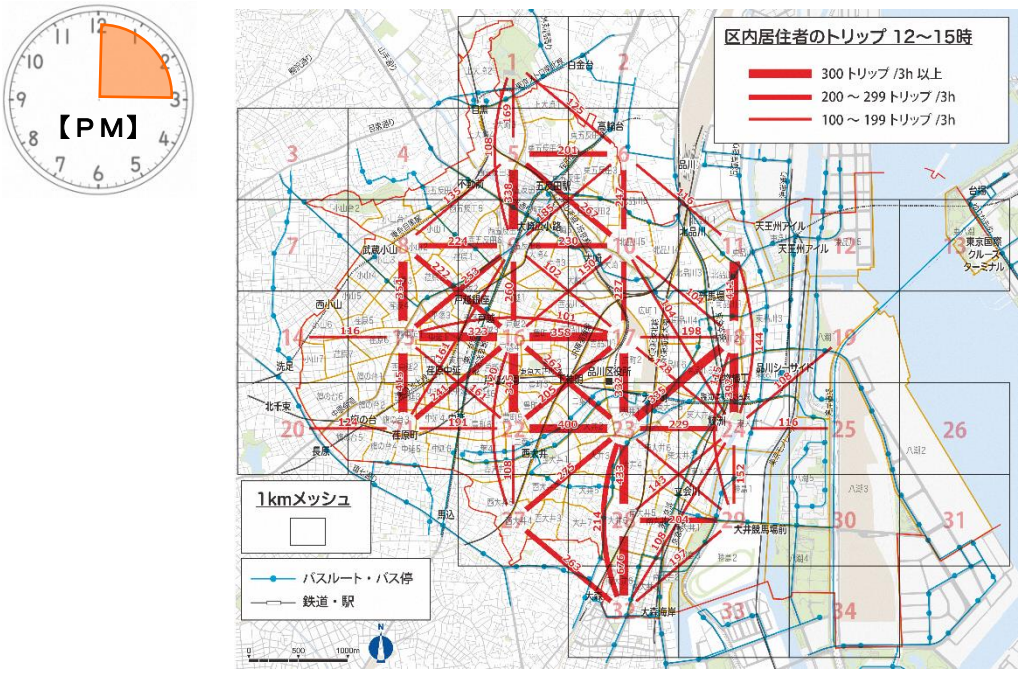
出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

図 43　ゾーン別の発生集中量（全年齢[15～79 歳]・朝 6～9 時）

④ 携帯電話の位置情報による区民の移動特性（時間帯別：昼 12～15 時）

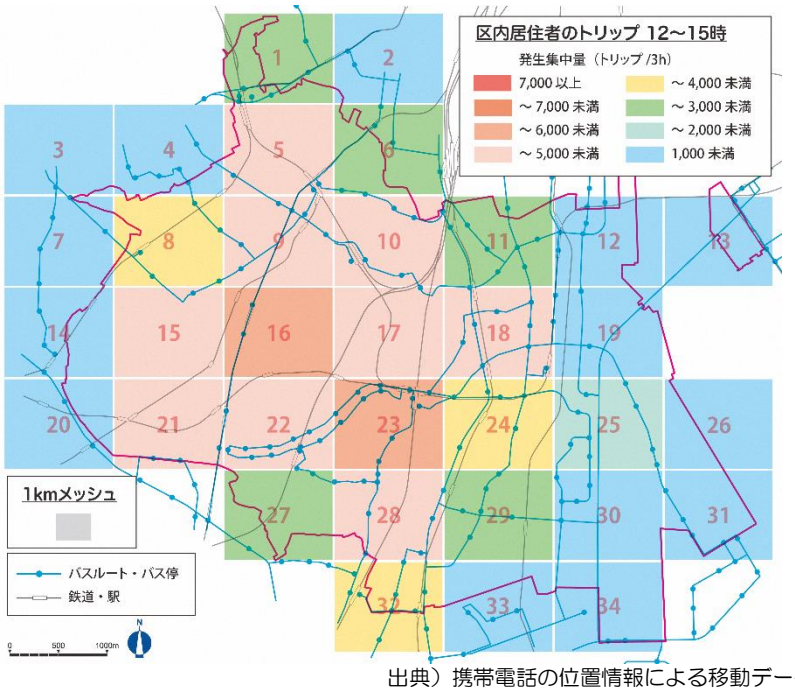
○昼の時間帯では、朝の時間帯に比べて区内のトリップは全体的に少なっており、また、離れたゾーンへのトリップよりも隣接するゾーンへのトリップが目立つようになります。

○ゾーン８とゾーン 15 との区間、または、ゾーン 15 とゾーン 21 との区間において、多くのトリップが発生していますが、ゾーン間を結ぶ軸となる公共交通はほとんどありません。



出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

図 44　区内居住者のゾーン間移動量（全年齢[15～79 歳]・昼 12～15 時）



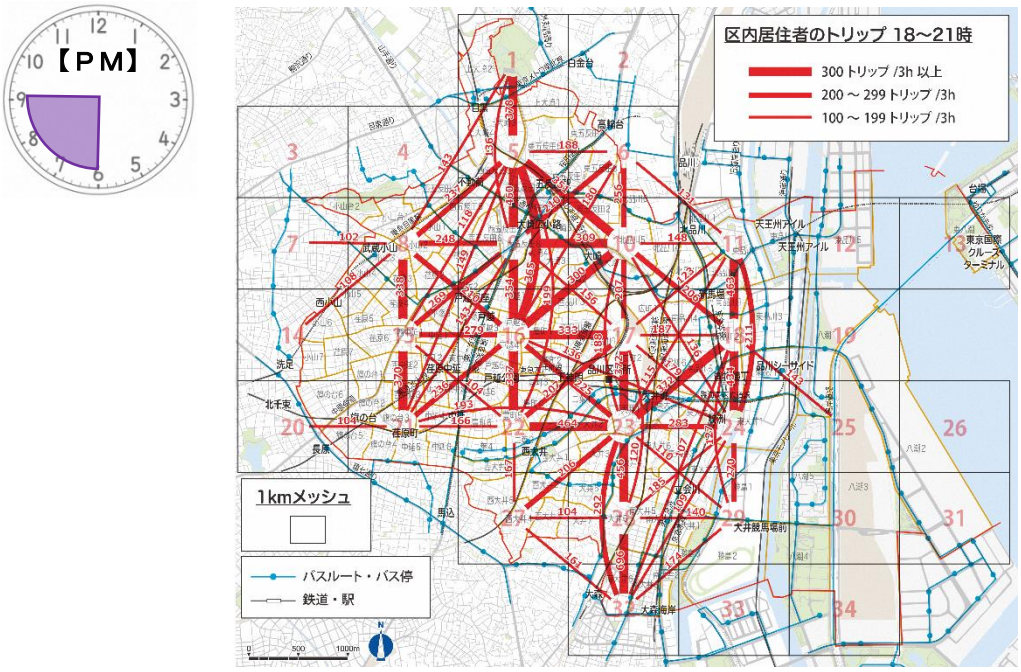
出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

図 45　ゾーン別の発生集中量（全年齢[15～79 歳]・昼 12～15 時）

⑤ 携帯電話の位置情報による区民の移動特性（時間帯別：夜 18～21 時）

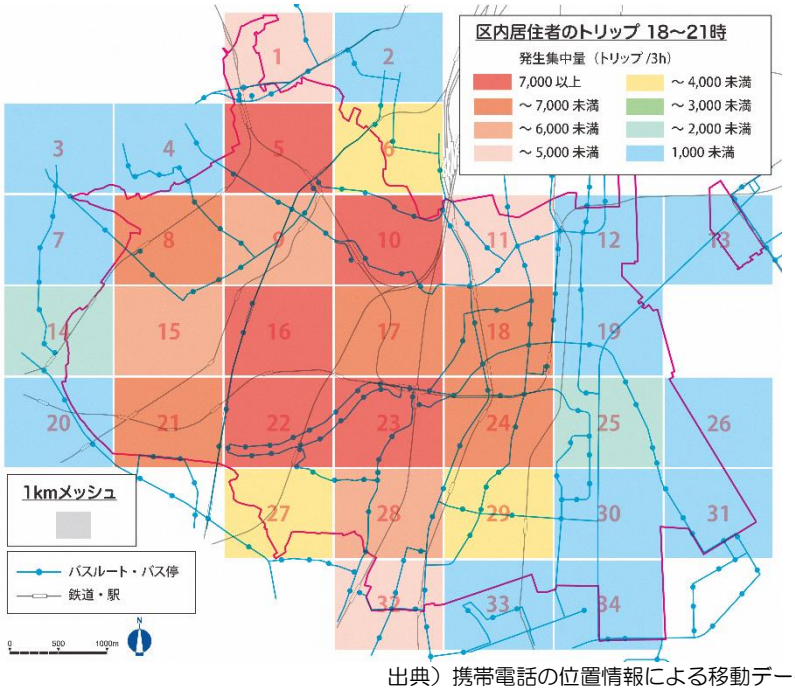
〇夜の時間帯では、朝や昼の時間帯よりも区内のトリップが全体的に多く、通勤（帰宅）や買い物、趣味など、様々な目的での移動が重なっているものと想定されます。

〇大きく特徴的に突出するゾーン間のトリップはないものの、朝や昼の時間帯に比べると、五反田駅や大崎駅周辺（ゾーン５・９・10）でのトリップが多くなっています。



出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

図 46　区内居住者のゾーン間移動量（全年齢[15～79 歳]・夜 18～21 時）



出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

図 47　ゾーン別の発生集中量（全年齢[15～79 歳]・夜 18～21 時）

2－4　バスの運行に関するニーズ

〇公共交通に関するアンケート調査（概要は P.24 参照）の結果に基づき、区内居住者のバスの運行に関するニーズについて分析を行いました。

（1）現在のバス利用に関する状況

① バスの利用状況と利用しない理由

〇アンケート調査結果によると、現在バスをほとんど利用しない割合は約４割であり、週１回以上（ほぼ毎日・週に半分程度・週に１回程度）の頻度の高い利用の割合は約２割となっています。

〇バスを「ほとんど利用しない」または「年に数回程度」しか利用しない理由として、約８割が「利用する必要がない」「他の交通手段のほうが便利」と回答しており、交通利便性の高さから利用していない状況がうかがえます。

〇一方で、「バスの不便さ」を理由とする回答も４割弱存在し、そのうち約６割の方が「行きたい方面にバス路線がない」と回答しています。

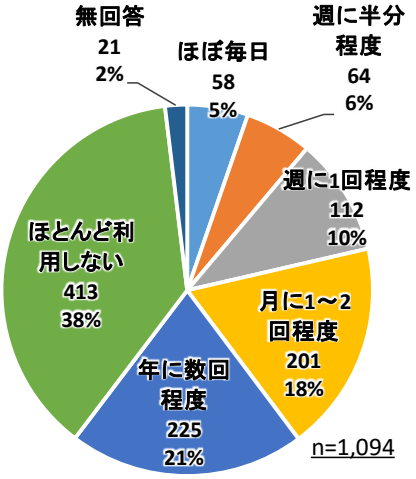


図 48　現在のバスの利用頻度

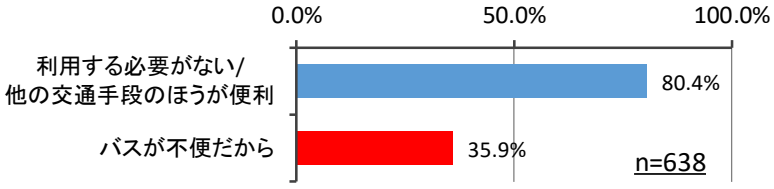


図 49　現在のバスの利用頻度が「ほとんど利用しない」または「年に数回程度」の回答理由

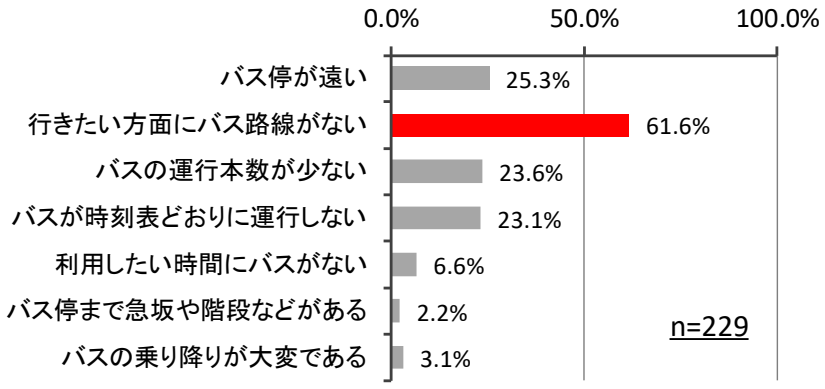


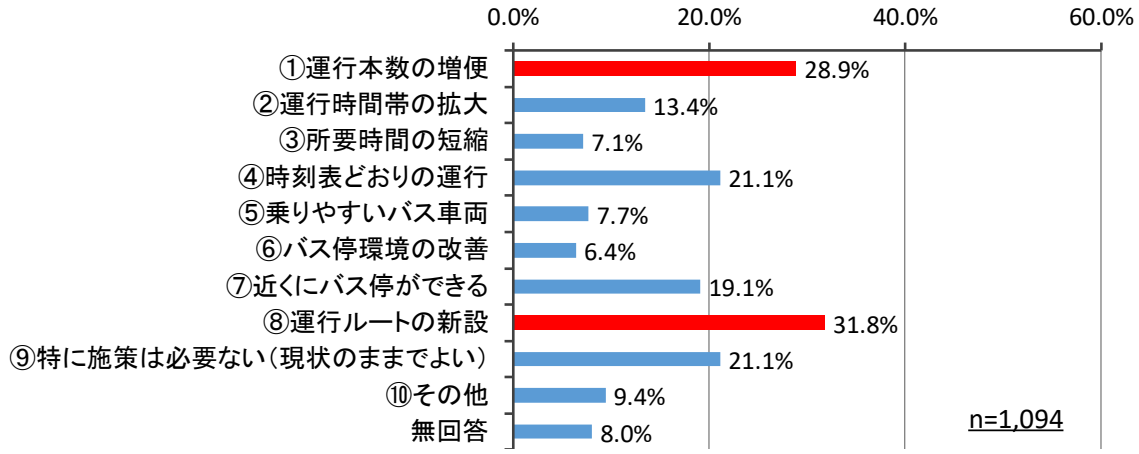
図 50　バスの不便さの要因（図 49 における「バスが不便だから」の内訳）

出典）本ページのグラフは「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

② バスを利用しやすくするために必要な施策

〇バスを利用しやすくするためには、約３割の方が「運行ルートの新設」と回答しており、続いて「運行本数の増便」や「時刻表どおりの運行」など、主に現在のバスサービスの改善に関する施策が求められています。

〇地域別でみると、旗の台や西品川、西大井などで「運行ルートの新設」や「近くにバス停ができる」としたバス路線の導入に関する回答が多く、高齢者に配慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏（鉄道駅 500m・バス停 300m）の圏域外のいくつかの地域とも重なってきます。

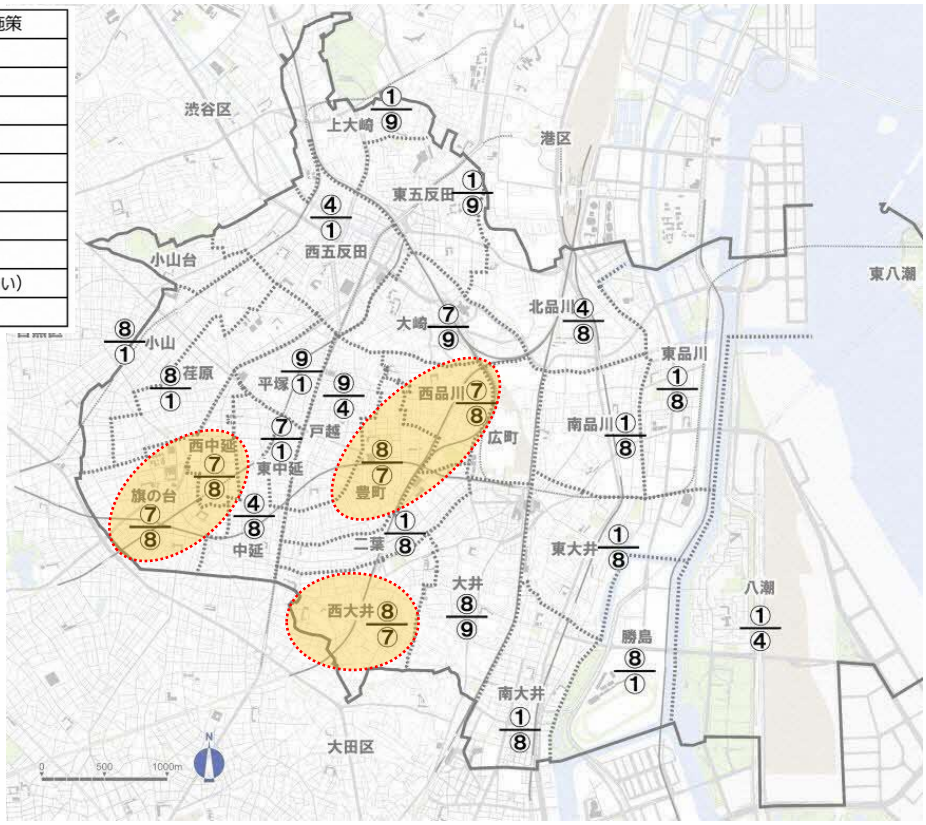


出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 51　バスを利用しやすくするために必要な施策（区内全域）

バスを利用しやすくするために必要な施策	
①	運行本数の増便
②	運行時間帯の拡大
③	所要時間の短縮
④	時刻表どおりの運行
⑤	乗りやすいバス車両
⑥	バス停環境の改善
⑦	近くにバス停ができる
⑧	運行ルートの新設
⑨	特に施策は必要ない（現状のままでよい）
⑩	その他

上段：最も回答の多いもの
下段：２番目に回答の多いもの
※地域ごとに集計した結果
同数の場合は小さい番号を表示



出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 52　必要な施策の地域別の集計結果（上位２項目）

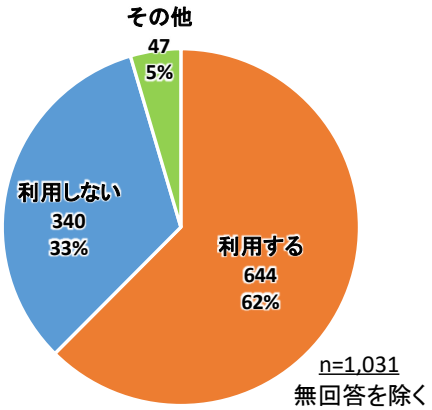
（２）新たなバス路線に関するニーズ

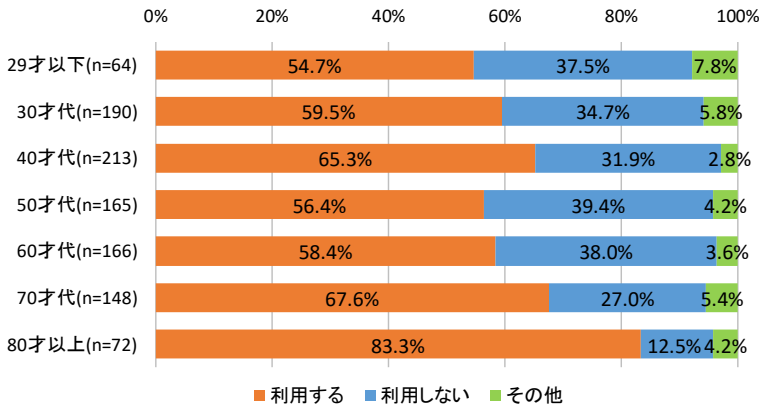
① 新たなバス路線の利用意向

○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の利用意向は、「利用する」が約６割、「利用しない」が約３割の回答となっています。

○年代別では、いずれの年代でも５割以上の利用意向がみられ、とくに 80 才以上では８割以上という高い利用意向がみられます。

出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成





（ａ）全年齢の利用意向　　（ｂ）年代別の利用意向

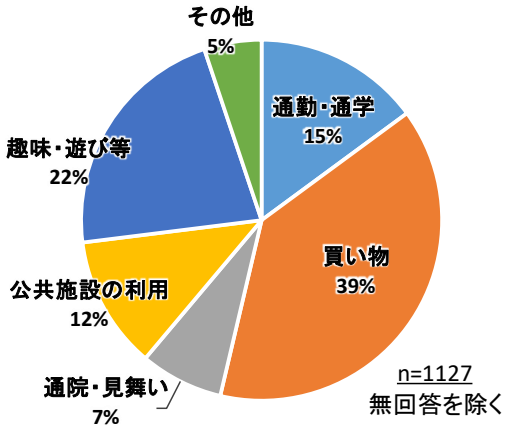
図 53　新たなバス路線の利用意向

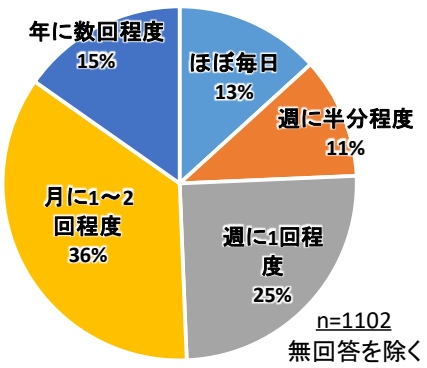
② 新たなバス路線の利用目的と利用頻度

○新たなバス路線の利用目的は「買い物」が最も多く、続いて「趣味・遊び等」、「通勤・通学」、「公共施設の利用」、「通院・見舞い」の順になります。

○利用頻度は、「月に 1～2 回程度」が最も多くなっていますが、週１回以上（「ほぼ毎日」、「週に半分程度」、「週に１回程度」）の利用も約５割存在します。

出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成





（ａ）新たなバス路線の利用目的　　（ｂ）新たなバス路線の利用頻度

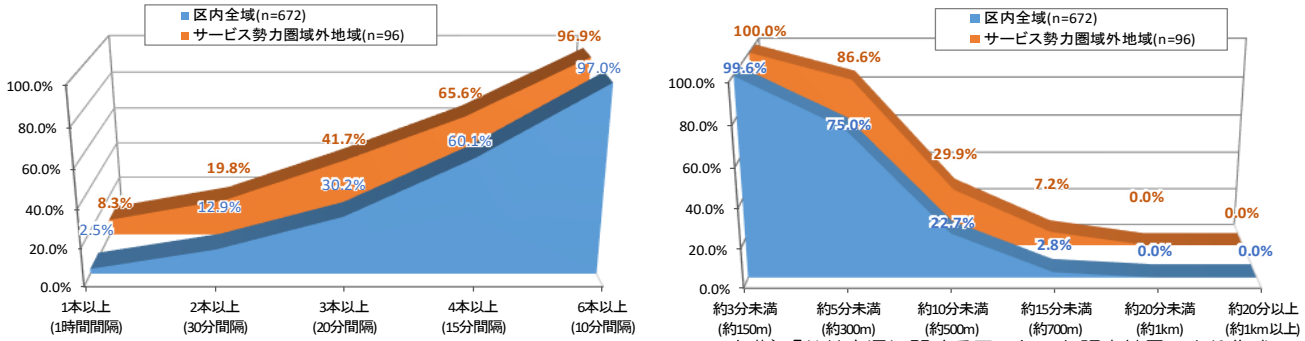
図 54　新たなバス路線の利用目的と利用頻度

③ 新たなバス路線に求めるサービス水準

○新たなバス路線の利用意向があると回答した人が望む１時間あたりの運行本数は、最も多く利用する時間帯において、約６割の方が４本以上（15 分間隔以下）、約９割の方が６本以上（10 分間隔以下）であれば利用すると回答しています。

○同様に、バス停までの所要時間は、５分未満（約 300m）であれば約７割の方が利用し、３分未満（約 150m）ではほぼ 10 割の方が利用すると回答しています。

○高齢者に配慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏（鉄道駅 500m・バス停 300m）の圏域外の地域では、区内全域と比較して、運行本数が少なかったり、バス停までの距離が遠くても、利用意向を示す傾向となっています。



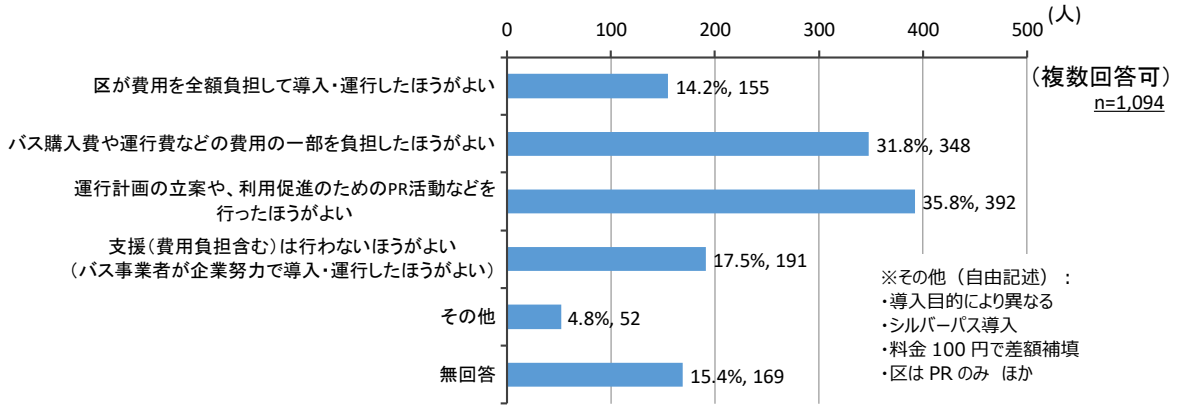
出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

（ａ）１時間あたり運行本数と利用意向　　（ｂ）バス停までの所要時間と利用意向

図 55　新たなバス路線に求めるサービス水準

④ 新たなバス路線に対する区のかかわり方

○アンケート結果では、区のかかわり方として「運行計画の立案や利用促進のための PR 活動など」や「バス購入費や運行経費の一部を負担」が多く、「区が費用を全額負担して導入・運行」したほうがよいと回答した割合は約１割となっています。



出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 56　新たなバス路線導入における区のかかわり方

⑤ 新たなバスを利用して行きたい場所

＜週１回以上の頻度＞

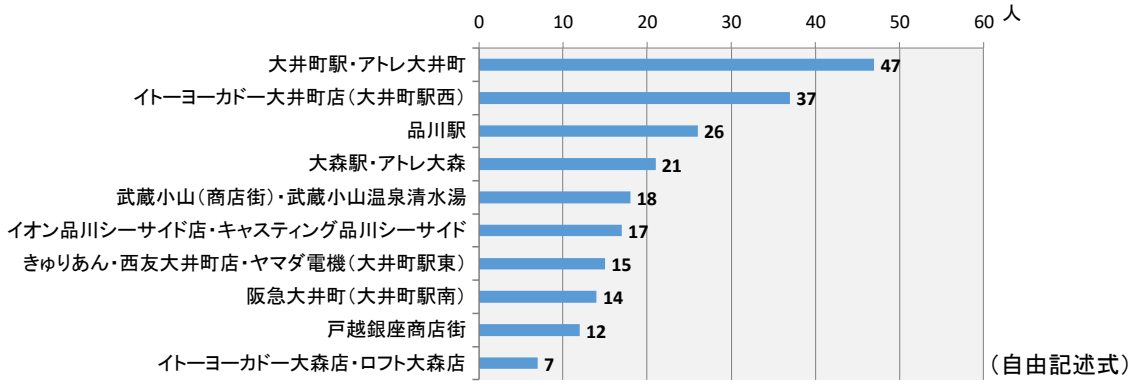
〇新たなバス路線を利用して行きたい場所を聞いたところ、週１回以上（ほぼ毎日・週に半分程度・週に１回程度）で利用すると回答した人のうち、21%が「大井」と回答しています。

〇その具体的な施設は、大井町駅やアトレ大井町、イトーヨーカドー大井町店などとなっています。

〇「大井」以外では、「小山」や「東品川」のほか、港区や大田区といった隣接区が挙げられており、目的地は鉄道駅や商業施設となっています。

出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 57　新たなバス路線を利用して行きたい場所［地域］（週１回以上）



出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 58　新たなバス路線を利用して行きたい場所［施設］（週１回以上）

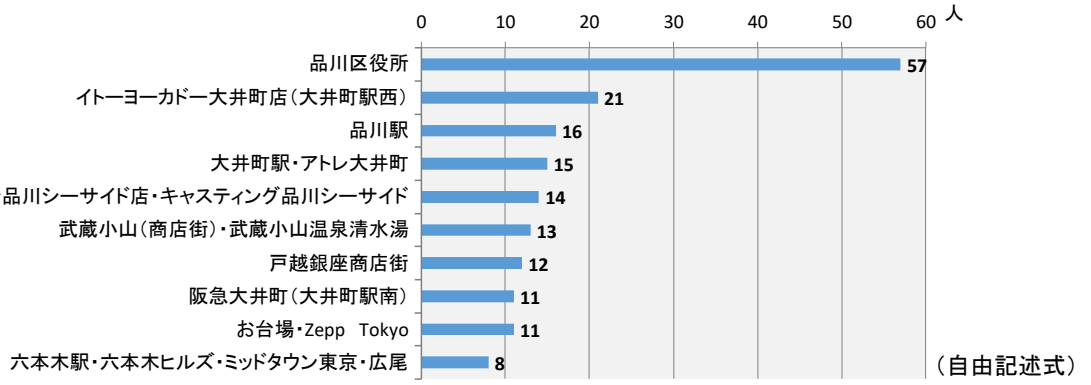
＜年数回から月 1～2 回程度の頻度＞

○年数回から月１～２回程度で新たなバス路線を利用すると回答した人が行きたい場所として挙げているもののうち、週１回以上での利用とは異なる地域としては「広町」が多く、具体的な施設は「区役所」となっています。

○区役所は、大井町駅からの徒歩圏内ではありますが、バスを利用して行こうとする場合、区役所付近のバス停を通る路線は現在 1 系統しかないため、様々な地域から新たなバス路線で行きたい場所として挙げられたものと考えられます。

出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 59　新たなバス路線を利用して行きたい場所［地域］（年数回から月 1～2 回程度）



出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図 60　新たなバス路線を利用して行きたい場所［施設］（年数回から月 1～2 回程度）

第３章　地域公共交通の役割と今後の方針

第３章　地域公共交通の役割と今後の方針

３－１　地域公共交通の課題と目標

（１）地域特性を踏まえた課題

〇第２章で整理した品川区の地域特性を踏まえると、地域公共交通に関して次のような課題が見られます。

①　人口や世帯数、年齢構成の変化への対応

〇人口は近年増加傾向にあり、今後もしばらくは増加する見通しです。
〇65 歳以上の人口も増加が見込まれ、令和 30 年には区内人口の約３割となる見通しとなっています。
〇これまで平均世帯人員の減少（世帯の小規模化）により一人あたりの外出量は増加してきましたが、近年のインターネットや宅配システムの急激な普及などに伴い、全年代で外出量の減少がみられ始めました。

②　交通基盤の整備にあわせたネットワークの構築

〇現在、区内を東西に結ぶ広幅員道路は区北部には存在しますが、区中央部以南には存在しません。
〇補助 26 号線の全線開通により、区東西の活発な交流を支える都市基盤が整うこととなり、これにあわせた新たなバス路線の整備が期待されます。

③　鉄道と既存路線バスのサービス圏域外となる地域への対応

〇高齢者の歩行負担を考慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏（鉄道駅500m、バス停300m圏域）をみると、上大崎や東五反田、西品川、荏原、西大井、南大井などの一部において圏域外となる地域が存在します。
〇アンケート調査では、バスを利用しやすくする必要な施策の設問に対し、西品川や旗の台、西大井などの地域において、「運行ルートの新設」や「近くにバス停ができる」との回答が多い結果となりました。

④　交通サービス間の連結性への配慮

〇地域公共交通は、地域内の利用を考えた場合、必ずしも他の公共交通等と連結する必要はありませんが、交通利便性のさらなる向上をめざすうえでは、交通結節点における「鉄道ー路線バス間」、「鉄道ーコミュニティバス間」、「路線バスー路線バス間」、「路線バスーコミュニティバス間」などの交通サービス間の連結性（乗り換え・乗り継ぎのしやすさなど）に関する配慮も必要になります。

（２）地域公共交通の目標

〇地域公共交通は、鉄道などの広域的な公共交通のネットワークを補完し、地域に暮らす人々が快適に移動するための大切な都市基盤の一つです。

〇また、区外からの通勤・通学者、観光客など、さまざまな目的で品川区を訪れる方が利用する移動手段でもあります。

〇快適な交通環境を実現するためには、以下のような視点で取組みを官民が一体となって進めていく必要があります。

①　だれにでも利用しやすいサービスの提供

〇さまざまな利用者にとって利用しやすいサービスの提供をめざします。

・高齢者や障害者、子育て世代などに配慮した機能、デザイン

・外国人利用者向けの多言語対応、わかりやすい情報発信　など

②　利便性の高いネットワークの形成

〇利便性の高い交通ネットワークの形成を図ります。

・利用者の移動ニーズに対応した包括的なネットワークの構築

・交通サービス間の乗り換えへの配慮　など

③　安全・安心な利用環境の整備

〇安全・安心な利用環境をめざした整備を推進していきます。

・バスなどの走行環境の整備

・ハード・ソフト両面からの交通事故防止対策の推進　など

④　環境負荷の低減や観光施策との連携

〇環境への配慮や、観光施策との連携を進めていきます。

・環境負荷の低い交通サービス(手段)の利用促進、環境負荷の低い車両等の導入促進

・交通サービスと観光イベントの相互 PR、交通サービスの観光資源化　など

3－2　地域公共交通の役割と今後の方針

〇前項 3-1 で掲げた地域公共交通の課題や目標を踏まえ、交通サービスごとにその役割や今後の取組み方針を示します。

（1）路線バス

役割

〇鉄道網が発達した区内において、路線バスはこれを連携、補完する役割を担います。
〇また、鉄道駅への移動手段であるとともに、鉄道では直接接続していない地域間や主要な施設への移動手段としての役割も担います。

今後の取組み方針

① 利用しやすいサービスの提供

〇バス停の上屋やベンチ、バス停およびバス停周辺における段差解消や点字ブロックなどの整備を推進します。
〇鉄道駅や主要な施設におけるバス系統案内や、バスロケーションシステムの整備をはじめとした運行情報・遅延情報などの情報発信の充実化を促進します。

② 利便性の高いバス網の形成促進

〇利用者の移動ニーズに応じた利便性の高いバス網の形成をめざし、バス事業者に対して運行経路の新設・変更や運行間隔の見直し、バス停の再配置などを働きかけていきます。
〇とくに、近年中に全線開通予定の補助 26 号線においては、開通にあわせた区東西をつなぐ新たなバス路線の整備について、強く働きかけていきます。

③ 走行環境の整備

〇都市開発などの市街地整備の機会をとらえ、バスベイの設置など走行環境の向上に向けた取組みを促進します。

④ その他

〇環境負荷の低い車両等の導入を促進します。
〇サービスの維持・向上に向け、バス事業者と連携して、区民に対する利用促進策を検討します。
〇交通安全の取組みや、災害に備えた訓練等を促進します。

（2）コミュニティバス

役割

〇路線バスと同様に鉄道網を補完する役割をもちますが、コミュニティバスの主たる役割は、既存のバス網の補完になります。
〇路線バス網の補完にあたっては、路線バスが運行していない地域すべてを運行するものではなく、一定数以上の利用者が見込める導入効果の高い地域を運行するものとします。

今後の取組み方針

① 試行運行の実施

〇品川区内におけるコミュニティバスの導入に向け、試行運行を実施します。

〇試行運行にあたり、地域公共交通に関する課題やバス路線に対する主なニーズなど、品川区の地域特性を踏まえた地域選定や運行ルート選定を行います。

〇試行運行までの詳細なステップについては、第４章に記載しています。

② 試行運行時の取組みについて

〇基本的には、路線バスの今後の取組み方針と同様の取組みを実施していきます。

〇そのほか、コミュニティバスという特性を活かし、より地域振興につながる取組みを検討していきます。

③ 試行運行後の本格導入について

〇試行運行期間中に行う事業評価をもとに、試行運行路線の見直しや運行中止、本格導入への移行などの判断を行います。

（３）デマンド交通

役割

〇デマンド交通は、基本的にはコミュニティバスと同様の役割を担います。

今後の取組み方針

〇現在 23 区内では、デマンド交通が実施されている事例はありません。

〇今後も、国や都のデマンド交通に関する動向や民間事業者の動向について注視していきます。

（４）シェアサイクル

役割

〇シェアサイクルは、徒歩や自動車、個人所有の自転車などの代替手段となるとともに、鉄道やバスの端末交通手段としての機能も担います。

今後の取組み方針

〇気軽に自分の思いのまま利用できるシェアサイクルサービスをめざし、以下の取組みを進めていきます。

① 利用しやすいサービスの提供

〇スマホアプリ等の機能改良など、利用環境のさらなる向上を働きかけていきます。

② 利便性の高いネットワークの形成促進

〇利用者のニーズに応じた適切なポートの設置について働きかけるとともに、ポート設置への支援を行います。

〇他自治体と連携した広域的・持続的な事業展開を引き続き促進していきます。

③ その他

〇利用者に対する自動車のルール・マナーの向上等の取組みを促進していきます。

第４章　コミュニティバスの導入方針

第４章　コミュニティバスの導入方針

４－１　品川区におけるコミュニティバスの目標像

（１）コミュニティバス導入にあたって

〇地域公共交通は、鉄道などの広域的な公共交通のネットワークを補完し、地域に暮らす人々が快適に移動するための大切な都市基盤の一つです。

〇その中でもコミュニティバスは、路線バスとともに鉄道網を補完し、さらに既存バス網を補完する役割も担います。

〇このことから、コミュニティバスの導入にあたって、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ことが求められます。

〇さらに、この鉄道・路線バスのサービス勢力圏域の視点だけでなく、地域の年齢構成や施設分布、地形なども考慮して導入する地域を検討していくことで、より導入効果の高いコミュニティバスとなることが期待できます。

（２）コミュニティバスの目標像

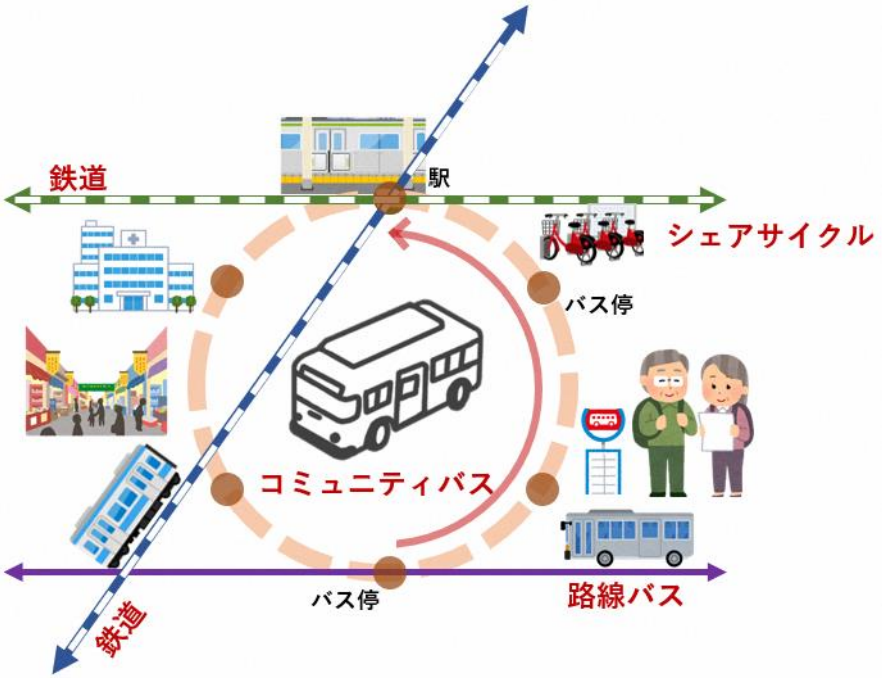
〇品川区におけるコミュニティバスの目標像について、次の３つを掲げます。

〇このうち、目標像①は、コミュニティバス導入の大前提ともいえる一番大きな目的となります。

目標像①：コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上

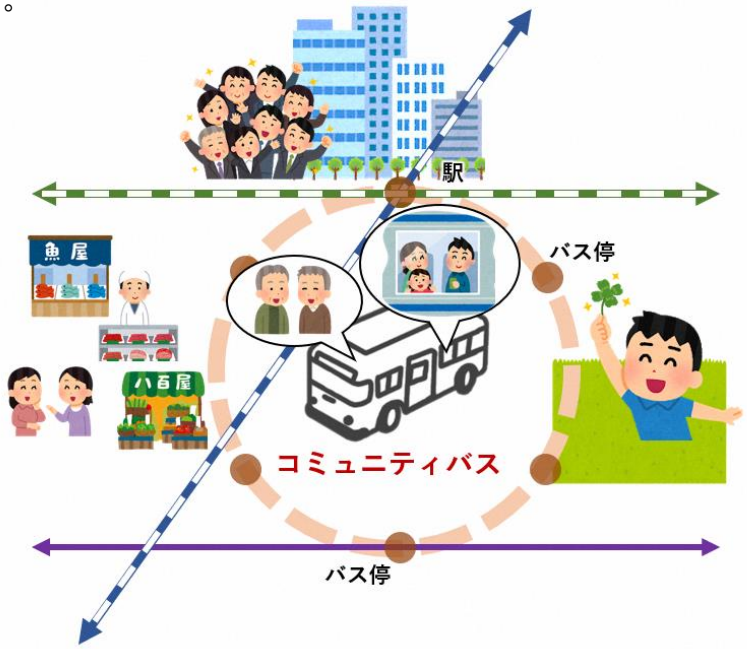
・コミュニティバスの導入により、当該地域の交通利便性が向上します。

・区内の交通ネットワークの強化が図られ、区全体の快適な交通環境の形成が促進されます。



目標像②：地域のつながりやにぎわいの創出（地域振興）

・新たな人の移動が生まれることで、運行ルート沿いにおける地域の魅力の再発見や、経由地となる施設などでのにぎわいが創出されます。
・コミュニティバスの車内が一つのコミュニケーションの場となり、地域のつながりとなる場所が生まれます。



目標像③：コミュニティバスを活用したシティプロモーションによる品川区のイメージアップおよびブランド力の向上

・コミュニティバスを情報発信のための一つのツールとして活用することで、品川区のイメージアップおよびブランド力が向上します。
・車両デザインの工夫や PR 活動などの取組みを通して、コミュニティバスの存在が、運行ルート以外の地域の住民にも広く長く愛され、品川区の象徴の一つになります。

4－2　事業展開の考え方

〇前項 4-1 で掲げた目標像を実現するためには、持続可能な事業である必要があります。
〇持続性が低い場合には、コミュニティバス以外の施策を検討する必要があります。

（1）運営方式と区の関与の在り方

〇コミュニティバスの運営方式は大きく分類して、行政側で計画策定や施設等の整備を行い、運営を民間に業務委託として発注する**【民間委託方式（行政完全主導型）】**と、計画策定や施設等の整備の一部は行政側で行い、運営は民間事業者が担い、その運行経費の一部を行政が負担する**【行政支援方式（民間事業者への支援型）】**、民間事業者が計画策定や施設等の整備を行い、民間ビジネスとして進められる**【民間自主運行方式（民間完全主導型）】**の３つが存在します。

表４　運営方式とメリット・デメリット

	民間委託方式 （行政完全主導型）	**行政支援方式** （民間事業者への支援型）	**民間自主運行方式** （民間完全主導型）
	行政主導		**民間事業者主導**
運行計画の策定主体	行政	行政 （民間事業者と協議しつつ策定）	民間事業者 （地域公共交通基本方針や導入計画をもとに策定）
運行主体	行政 （民間事業者に委託）	民間事業者	民間事業者
走行環境・施設整備	行政	行政・民間事業者	民間事業者
施設・車両所有	行政	行政・民間事業者	民間事業者
運行経費（※）の負担	行政	民間事業者 （一部を行政が負担（支援））	民間事業者
道路運送法で想定される事業種別	● 自家用自動車による有償の旅客運送（法 78 条） ※区が自ら自家用の車両を活用して有償運送を行う事業	● 一般乗合旅客自動車運送事業（法４条） ※コミュニティバスの多くはこの法 4 条による乗合バス事業	● 行政支援方式(左)と同じ
想定される行政のメリット	● 行政主導のため、導入目的など行政の意図を反映できるとともに、管理がしやすい	● 管理運営の効率化、サービス改善等に民間事業者の専門的なノウハウが反映されやすい ● 導入目的など行政の意図を反映しやすくなる ● 民間ビジネスとして運営するため、運営意欲の向上も期待できる	● 民間事業者の専門的なノウハウが活用できる ● 行政の負担なく、住民サービスの提供が行える
想定される行政のデメリット	● 区の負担は初期から継続的に発生し、費用的にも人的に負担が大きくなる可能性がある	● 行政の負担が発生する ● 行政と民間事業者の目標に齟齬が生じる可能性がある ● 事業者の撤退により住民サービスに影響が出る可能性がある	● 導入目的など、行政の意図を反映しにくい ● 採算性の関係で事業として成立しない場合、事業者が撤退する可能性が高い

（２）事業展開の進め方

○コミュニティバス導入にあたり、期待する効果が得られるか、また、持続可能な事業であるかといった検証を行うため、まずは試行運行を実施します。

○試行運行路線は、次項（３）の試行運行路線の選定方針に沿って選定・決定します。

○試行運行を実施する際には、**「導入計画」**と**「運行計画」**を作成します。

○**「導入計画」**とは、試行運行路線の選定方針をもとに、選定のための具体的な評価基準を定め、評価結果とともに試行運行路線候補を示し、また、試行運行期間や運行事業者の選定方法、運行条件、車両やバス停の命名方法、バス停の地先交渉の方法、事業に対する区の負担の在り方などを示す計画です。

○運行事業者の選定時には、この「導入計画」に示した候補路線や運行条件等を踏まえた募集要件を設定し、企画提案の募集（プロポーザル）を行うことになります。

○**「運行計画」**とは、運行路線について、以下のような内容を示す計画です。

- 起終点、運行系統（ルート）、運行間隔、運行時刻
- バス停の名称・位置・間隔、バス停の設置工事に関すること
- 主たる事務所及び営業所の名称・位置
- 営業所に配置するバス車両の数
- バス車両の車庫の位置及び収容能力
- バス車両の命名・デザイン・確保方法
- 安全性に関すること
- 収支に関すること（初期投資及び区の負担額、運賃収入、経費等）
- 広報・周知方法、利用促進施策に関すること　など

○試行運行開始後は、適宜事業評価を行い、試行運行の継続や路線の見直し、運行の中止、本格導入への移行などの判断を行います。

（３）試行運行路線の選定方針

〇試行運行路線の選定にあたっては、次のステップ１からステップ５までの５つの段階を経て、決定していきます。

〇具体的な評価項目・結果などについては、導入計画において示します。

①ステップ１：地域の評価

〇区内を 13 の地域に区分し、点数方式で各地域の導入効果を評価します。

＜地域の区分方法＞

〇区内に存在する 13 の地域センターの所管地域をもとに区分します。

出典）地域センター（品川区ホームページ）

地域センター管轄図

＜評価視点＞

〇以下の視点から導入効果を評価します。

1. 交通利便性
   - 鉄道駅やバス停からの距離、路線バスの運行本数、最寄り駅までの標高差　など
2. 利用者の居住状況
   - 高齢者の居住状況、子育て世帯の居住状況　など
3. 施設等の立地状況
   - 主要施設の立地状況、商業施設の床面積、観光資源の分布　など
4. 移動実態と利用意向
   - 住民の移動量、新たなバス路線への利用意向　など

② ステップ２：候補ルートの設定

○ステップ１で評価した結果をもとに、評価の高かった幾つかの地域を対象に、主要な経由地とおおよそのルートの候補を設定します。

＜候補ルート設定の視点（考慮事項）＞

○以下の視点を踏まえ、必要に応じて地域外を通るルートを設定します。

視点１：既存バス路線
- 既存の民間路線バスのルートとの競合に注意

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

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

視点４：区民ニーズ
- 区民アンケート結果を考慮

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

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

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使用者の利用を考慮する

③ ステップ３：候補ルートの評価

○ステップ２で設定した候補ルートについて、事業採算性を評価します。

＜候補ルート評価の視点（考慮事項）＞

○事業採算性の評価にあたって試算する項目
- 初期経費（車両購入費、バス停整備費）
- 需要予測による運賃収入等 → ・運行収支
- 運行経費

「導入計画」の作成

④ ステップ４：候補ルートの絞り込み

○ステップ３で試算した候補ルートを対象に、運行事業者からの企画提案の募集（プロポーザル）を実施し、選定した運行事業者とともに再度詳細な検討を行い、候補ルートを絞り込みます。

＜候補ルート絞り込みの視点（考慮事項）＞

○募集条件は、「導入計画」をもとに設定します。

○絞り込むルート数は、運行事業者の提案における各路線の事業採算性、そのときの社会情勢や区民ニーズなど、総合的に判断し、決定するものとします。

⑤ ステップ５：試行運行路線の決定

○ステップ４で絞り込まれたルートを、試行運行路線として決定します。

「運行計画」の作成

試行運行開始

○試行運行開始前には、バス車両の確保、交通管理者や道路管理者との調整、バス停の地先交渉・設置工事、走行環境の整備、運行許可の取得などを行う必要があります。

（４）試行運行開始後の事業管理について

〇試行運行開始後、運行収支やコミュニティバスに関する事業全体の評価を適宜実施し、利用実績や利用ニーズに基づく見直し・改善、事業継続の判断等を行っていきます。

〇事業管理は、品川区地域公共交通会議が主体となり、PDCA（計画→実行→点検・評価→見直し）サイクルを実施していきます。

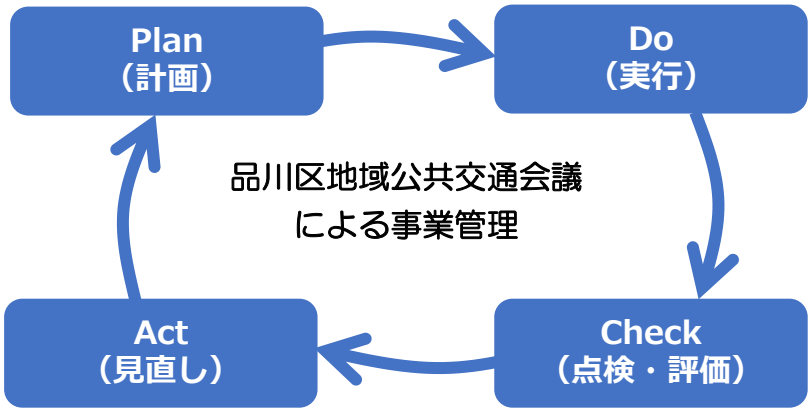


図 61　ＰＤＣＡサイクルの概念図

〇Check（点検・評価）では、収支や利用者数、接遇や安全性などについて継続的な把握を行い、評価指標ならびに評価基準を設け、目標に対する達成度の確認や課題の整理などを行います。

〇また、Act（見直し）では、上記の達成度や課題の軽重に応じて、利用促進のための取組みの改善や充実、運行計画の見直し（路線の見直し、運行の中止、本格運行への移行など）の判断を行います。

品川区地域公共交通基本方針（素案）

令和２年９月

品川区都市環境部都市計画課
〒140-8715　品川区広町２－１－３６
電話　０３（５７４２）６７６０

資料１－２

品川区コミュニティバス導入計画（素案）

令和２年９月

品川区

目　次

第１章　品川区コミュニティバス導入計画の概要 ……1
１－１　計画の位置づけ ---------- 2
（１）導入計画の目的
（２）導入計画の構成
（３）試行運行開始予定時期について
１－２　本計画で使用するデータについて---------- 3
第２章　試行運行路線候補の選定 ……5
２－１　地域の評価 ---------- 6
（１）地域区分の設定
（２）評価指標の設定
（３）評価ランクと重みづけの設定
（４）各指標における評価
（５）地域の評価結果
２－２　候補ルートの設定---------- 22
（１）ルート設定の視点
（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 ---------- 23
（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
第３章　試行運行開始までの進め方 ……25
３－１　候補ルートの絞り込みにあたって---------- 26
３－２　運行事業者の選定方法について ---------- 26
（１）採用する運営方式
（２）事業者の選定方法
（３）事業者提案に対する条件
３－３　運行に向けた準備---------- 29
（１）運行計画の作成
（２）関係機関との調整・協議等
（３）運行車両の確保と走行環境等の整備
（４）利用促進施策等の実施

第４章　試行運行開始後の事業管理 ……31
４－１　事業管理の方法---------- 32
（１）管理の流れ
（２）事業の体制と役割分担
４－２　事業評価の方法---------- 33
（１）評価指標の設定
（２）評価基準の設定
（３）事業の見直しについて

第１章　品川区コミュニティバス導入計画の概要

第１章　コミュニティバス導入計画の概要

１－１　計画の位置づけ

（１）導入計画の目的

○本計画は、「品川区地域公共交通基本方針（以下、「基本方針」という。）」の第４章「コミュニティバスの展開方針」に基づき、コミュニティバス導入にあたって作成する計画である。

○本計画では、「基本方針」で示した「試行運行路線の選定方針」（P.4 図３参照）に基づく評価、候補ルート選定結果や、実施に向けて設定した項目などを示す。

○また、運行事業者の選定は、本計画で示した候補ルート案や運行条件等を踏まえた事業提案の募集（プロポーザル）により実施する。

（２）導入計画の構成（「試行運行路線の選定方針」との関係）

○第１章では、本計画の位置づけと使用するデータについて示す。

○第２章の「試行運行路線候補の選定」では、具体的な評価基準を定め、基本方針の「試行運行路線の選定方針」に基づきステップ１からステップ３を実施し、評価結果とともに候補ルート案の選定を行う。

○第３章の「試行運行開始までの進め方」では、運行事業者の選定方法や運行条件、車両やバス停の命名方法、事業に対する区の負担の在り方など、基本方針の「試行運行路線の選定方針」におけるステップ４とステップ５を実施するための手順や設定すべき項目などを定める。

○第４章の「試行運行開始後の事業管理」では、試行運行開始後の管理体制や評価指標の設定などを行う。

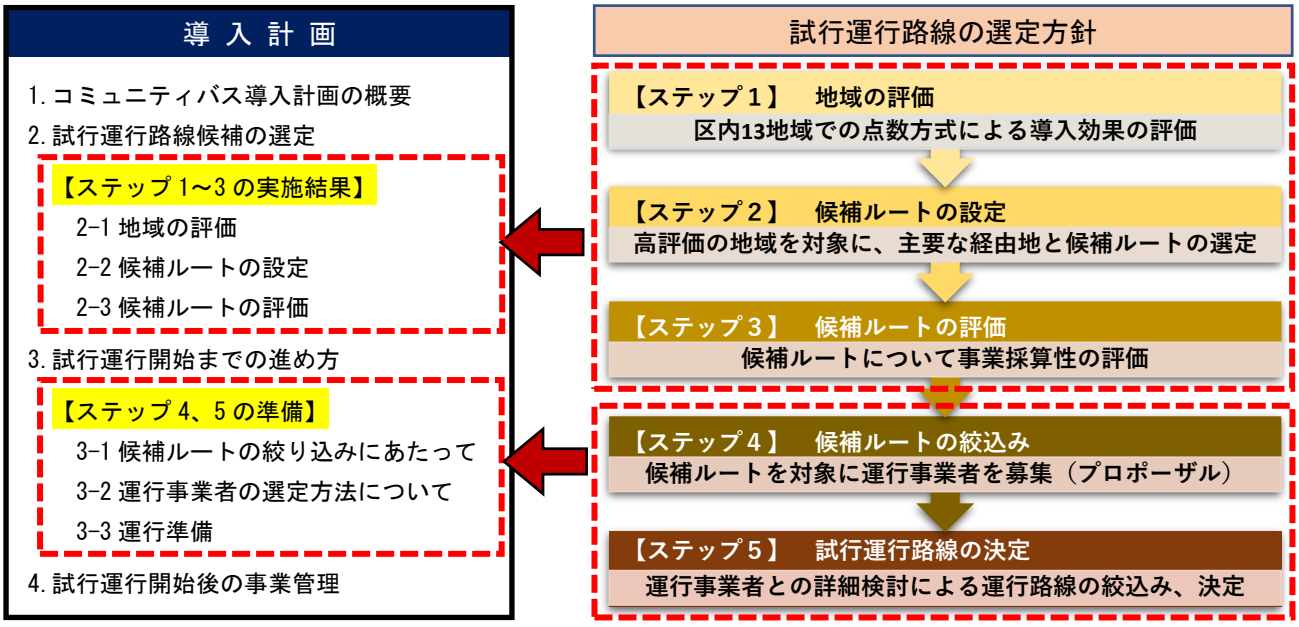


図１　導入計画と「試行運行路線の選定方針」の対応関係

（３）試行運行開始予定時期について

○試行運行の開始予定時期は、令和●年度末をめざしつつ、候補ルートの絞り込みや関係機関との調整、走行環境の整備等の状況次第で、適宜対応を図るものとする。

1－2　本計画で使用するデータについて

① 公共交通に関するアンケート調査

○区民を対象に日常的な交通行動、公共交通の利用状況や改善ニーズ、新たな公共交通の利用意向などを把握するため、令和元年度に品川区が実施した調査。

- 3,000 世帯を無作為に抽出し、６月に郵送配布、７月に郵送回収
- 地区別郵送数：品川（548）、大崎（519）、大井（767）、荏原（1,073）、八潮（93）
- １世帯につき２票のアンケート票を配布、回収は 811 通（回収率 27%）、1,094 票

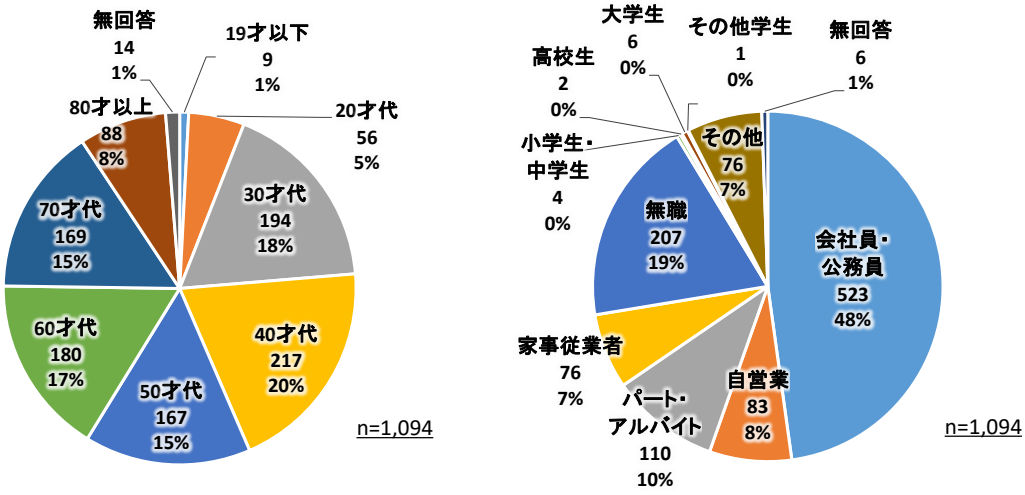


図２　アンケート回答者の年代と職業の構成

② 携帯電話の位置情報による移動データ

○携帯電話会社が保有しているデータで、携帯電話の位置情報と所有者属性をもとに、ある時間に、どこからどこへ何人移動したのかを集計し、人の移動を把握することができる。

○移動を把握するゾーンの大きさは、設定可能な最小値である 1km 四方を採用。

○品川区内は 34 のゾーンに分割され、違うゾーンに移動して、移動先のゾーンに１時間以上滞在した場合に１トリップとしてカウントする。

【データの仕様】

- 対 象 日　平成 30 年 11 月 15 日（木）
- 居住区分　区内在住者、区外在住者の２区分
- 年代区分　15 歳～64 歳、65 歳～79 歳の２区分

③ そのほかの主な使用データ

○上記のほか、使用している主なデータは次のとおり。

- 品川区の統計（住民基本台帳登録人口（年齢別・町丁目別人口））
- 平成 28 年度土地利用現況調査（土地面積、商業施設床面積）
- 品川区統合型地図情報提供サービス（標高データ）
- 国土数値情報 標高・傾斜度５次メッシュデータ（250m メッシュ）（標高データ）

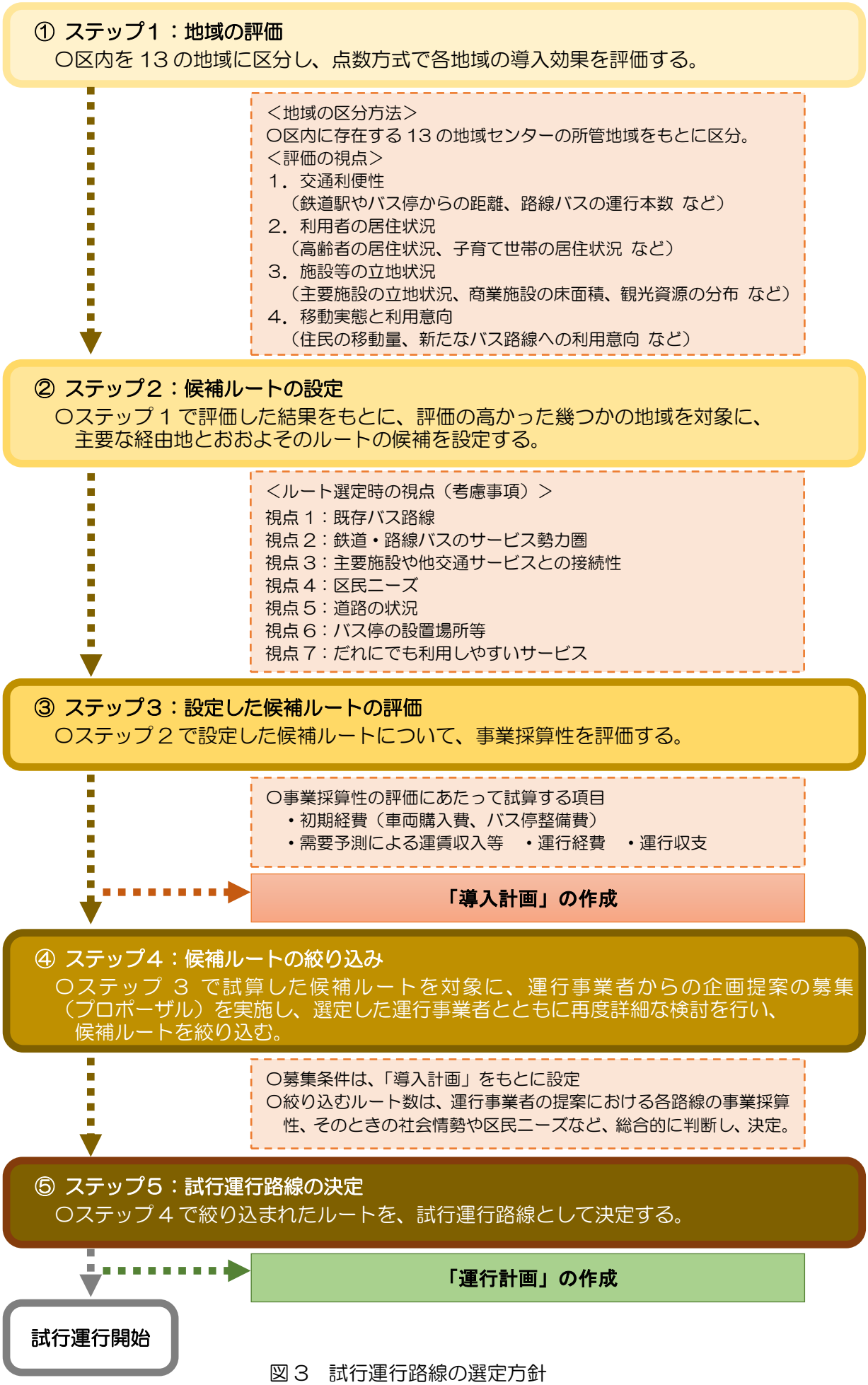


図３　試行運行路線の選定方針

第２章　試行運行路線候補の選定

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

〇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。

〇ただし、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。

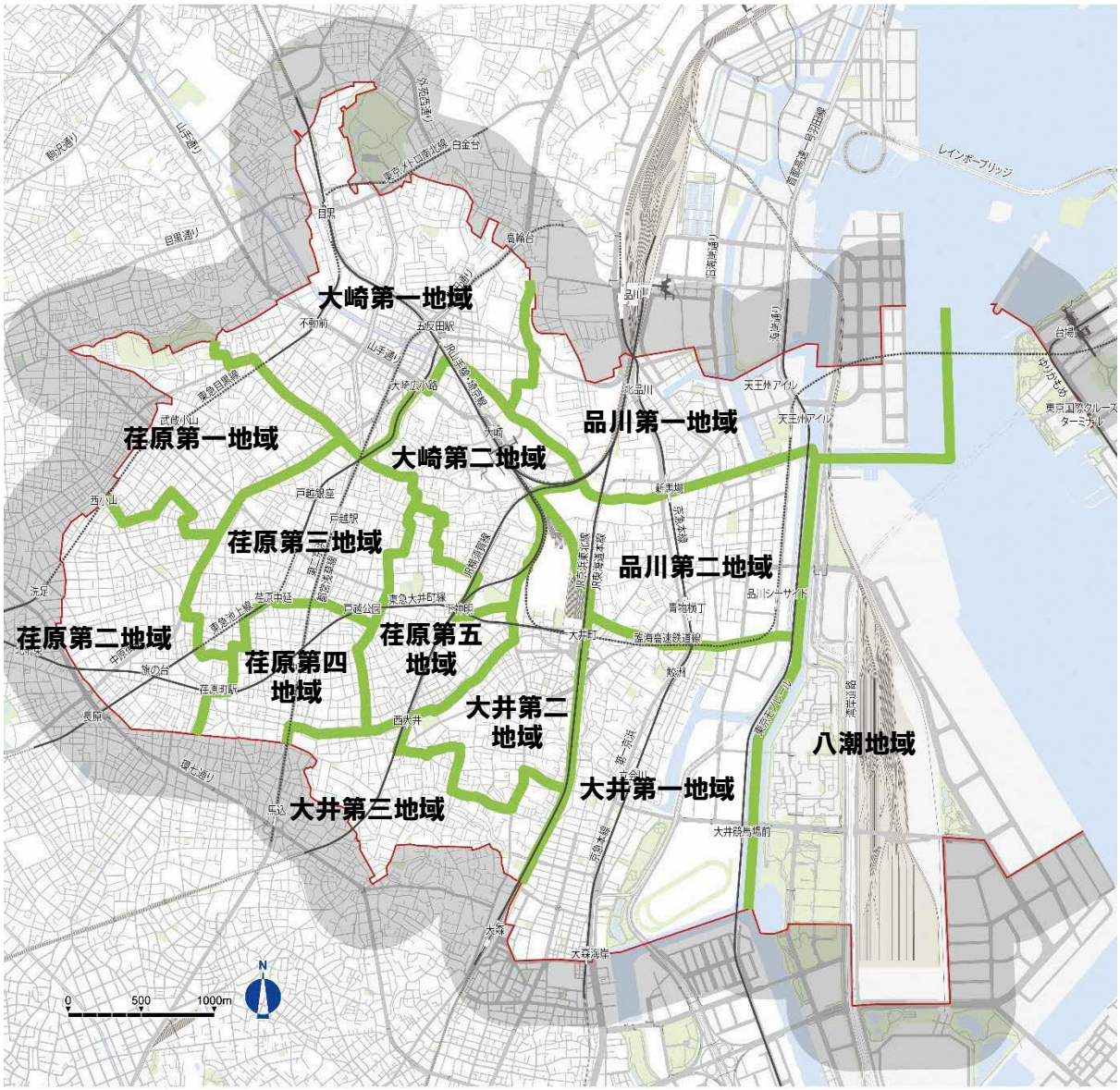


図４　地域区分の設定

（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(㎡/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域外の人口の割合」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圏域外人口の割合(%)	×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(㎡/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

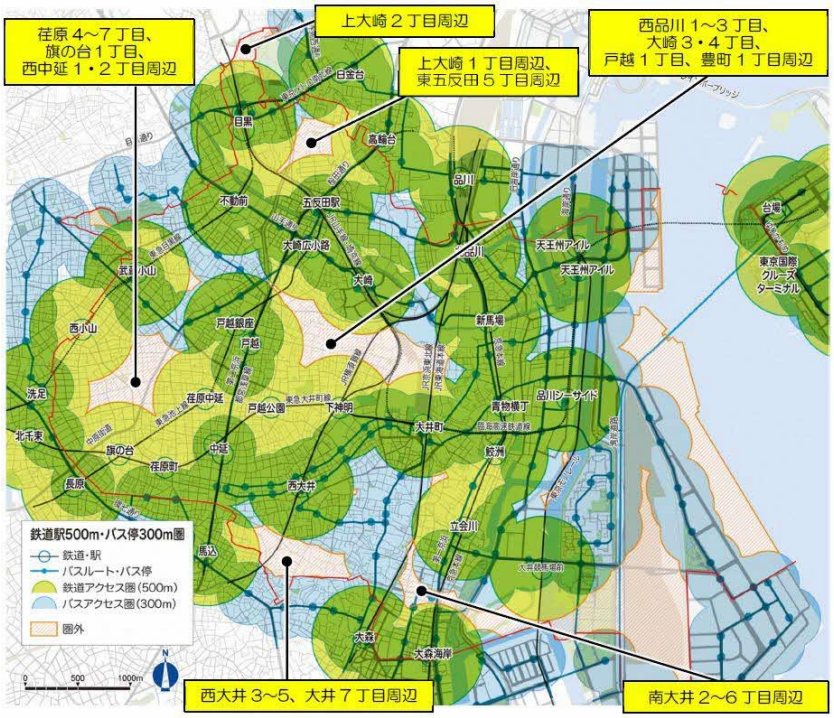


図５　鉄道駅 500m・バス停 300m圏

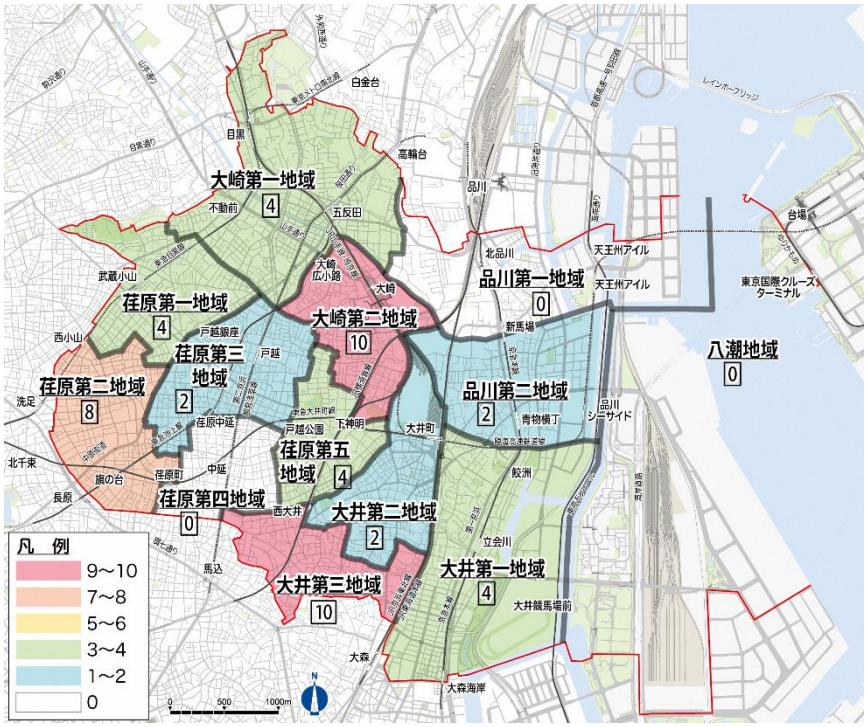


図６　鉄道駅やバス停からの距離による評価結果

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

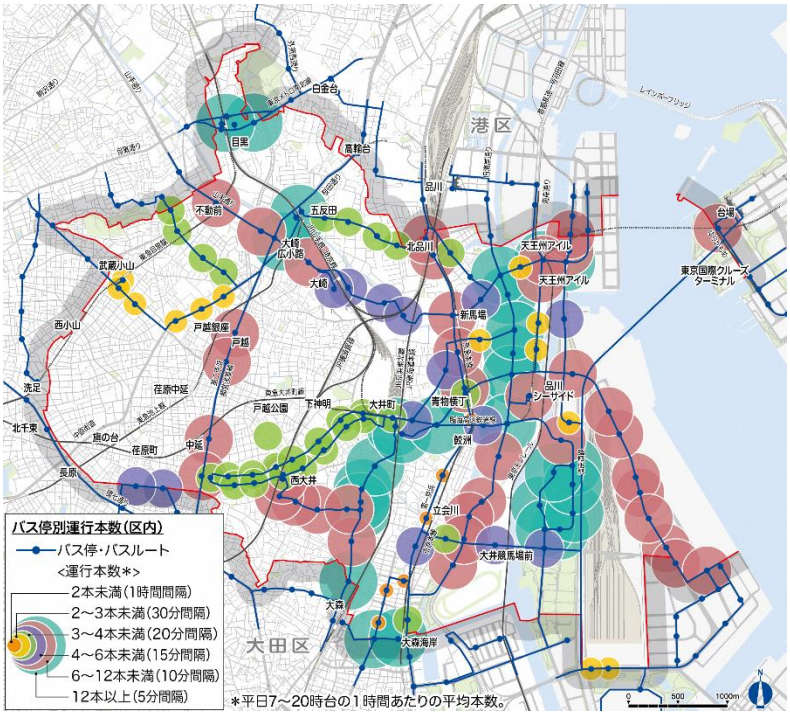


図７　バス停別の運行本数（１時間あたり平均値）

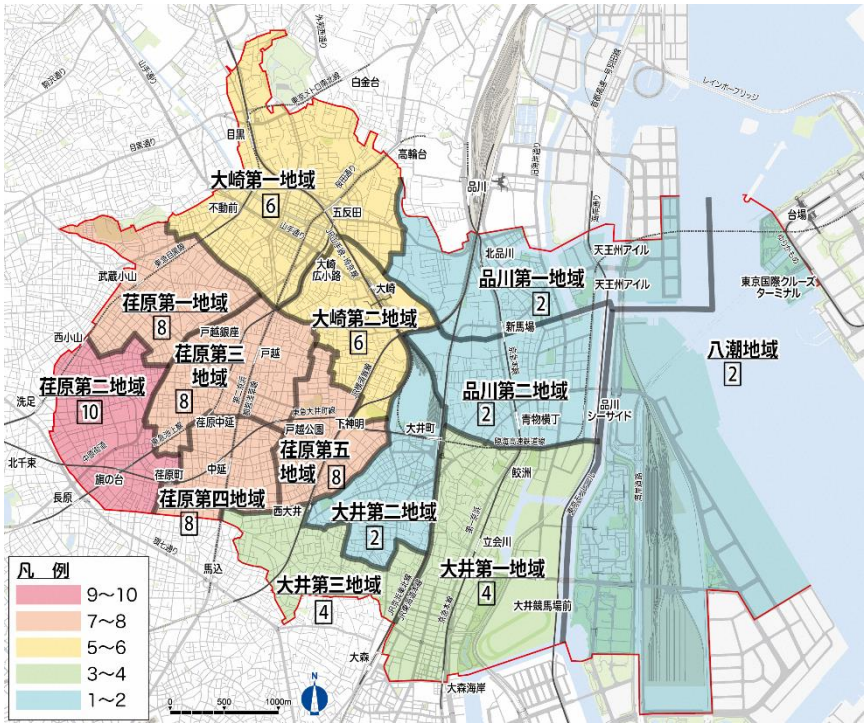


図８　路線バスの運行本数による評価結果

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

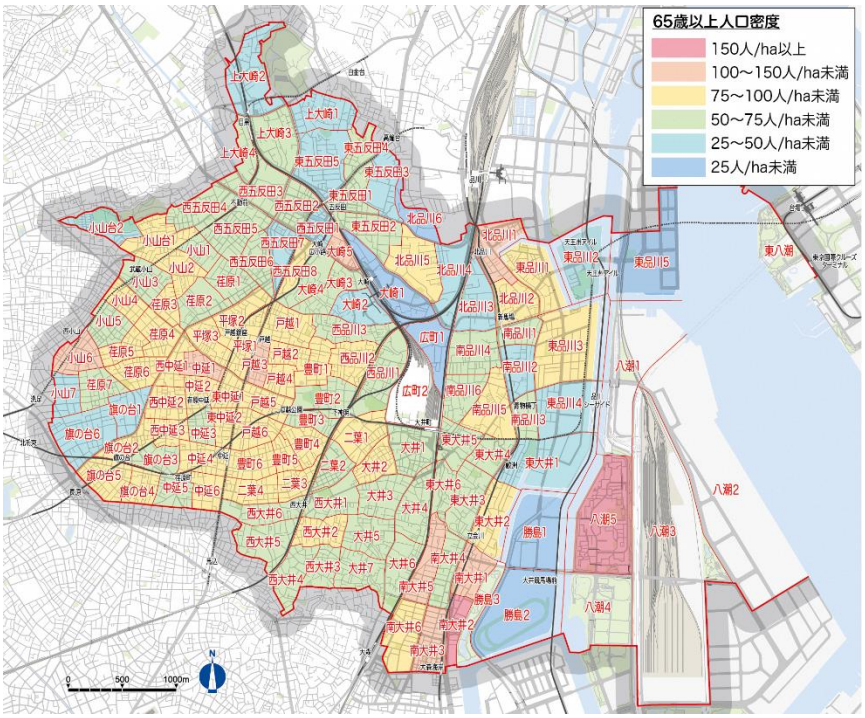


図９　町丁目別の 65 歳以上の人口密度

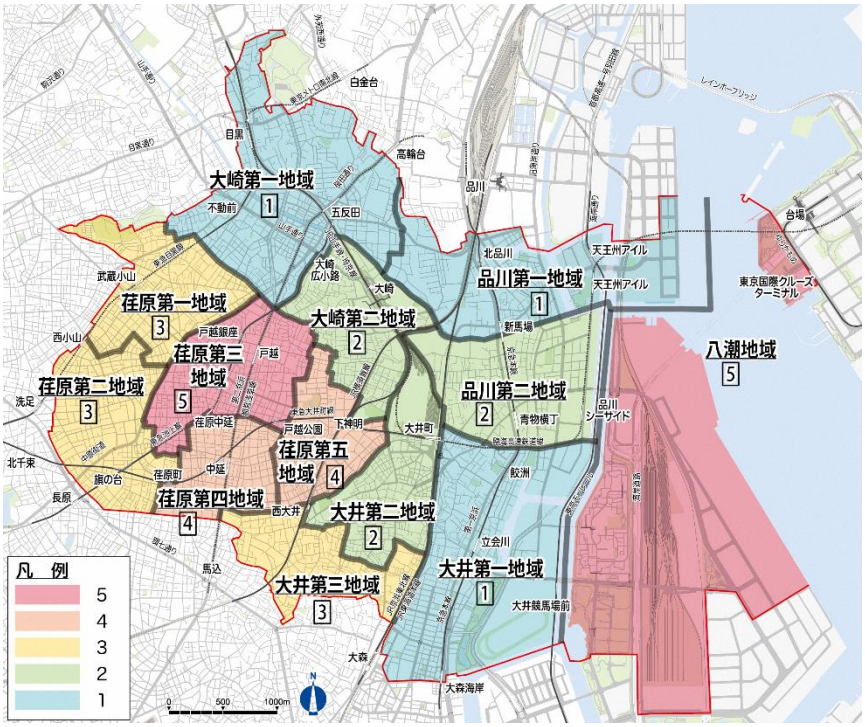


図 10　高齢者の居住状況による評価結果

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

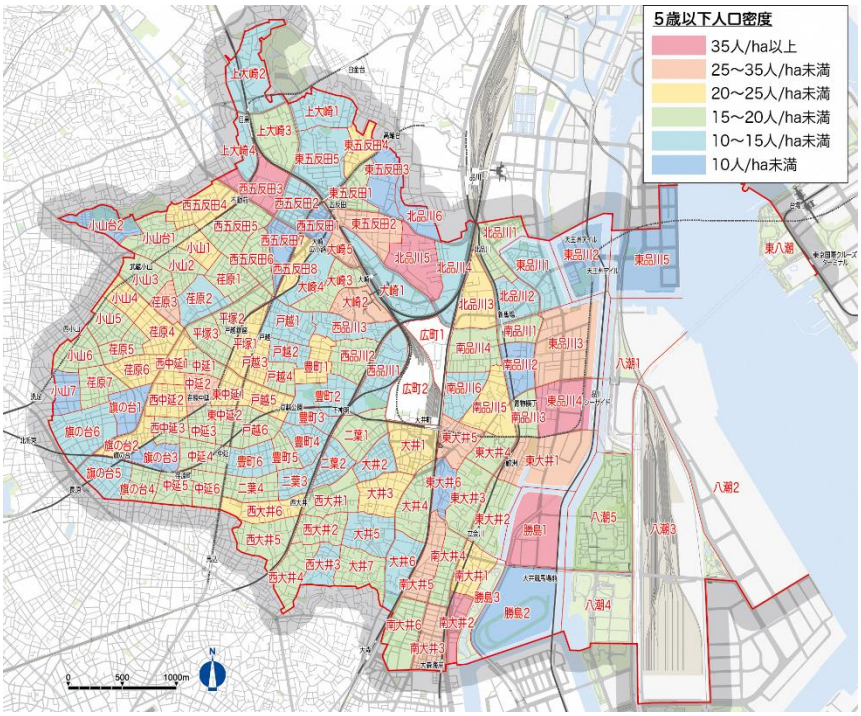


図 11　町丁目別の５歳以下の人口密度

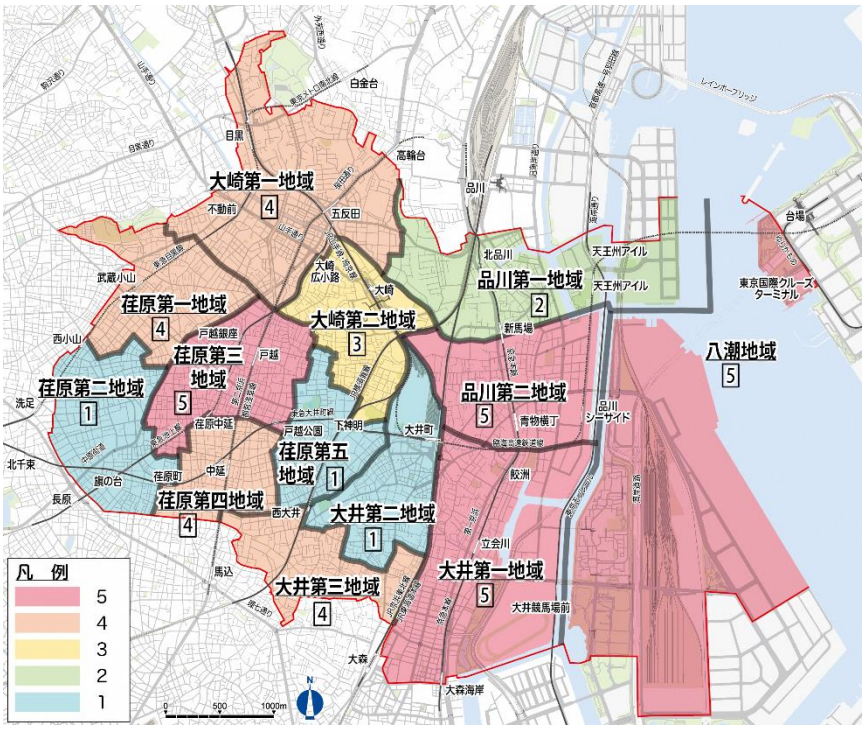


図 12　子育て世帯の居住状況による評価結果

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

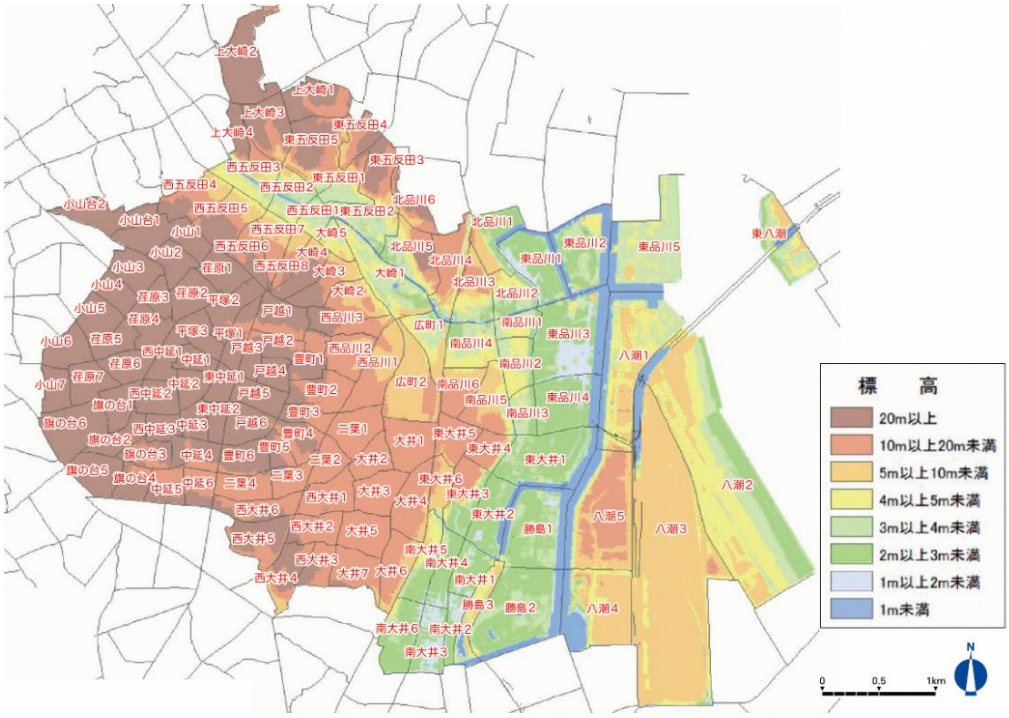


図 13　区内の標高

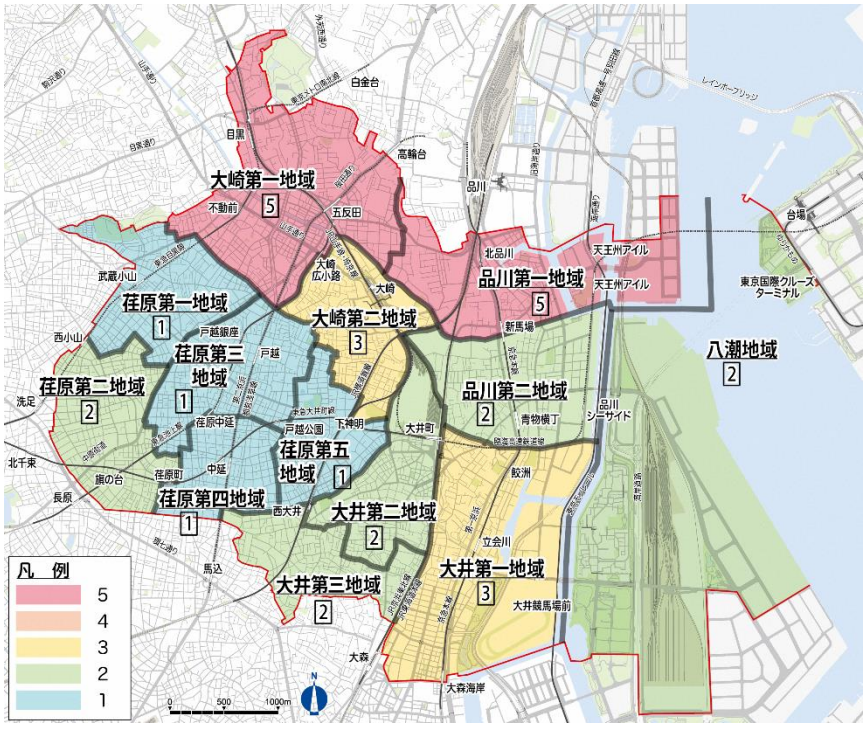


図 14　最寄り駅までの標高差による評価結果

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

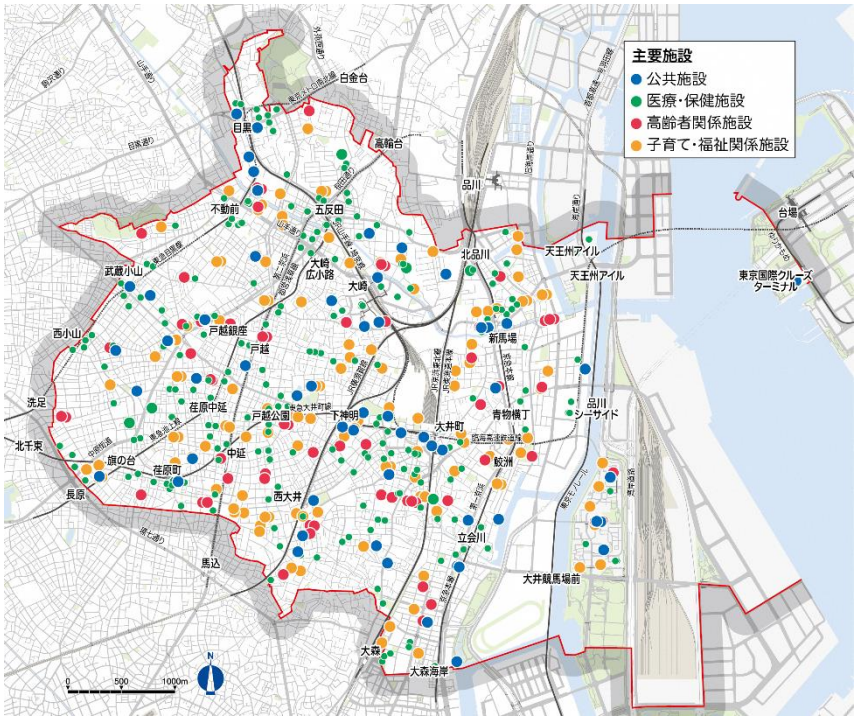


図 15　主要施設の立地状況

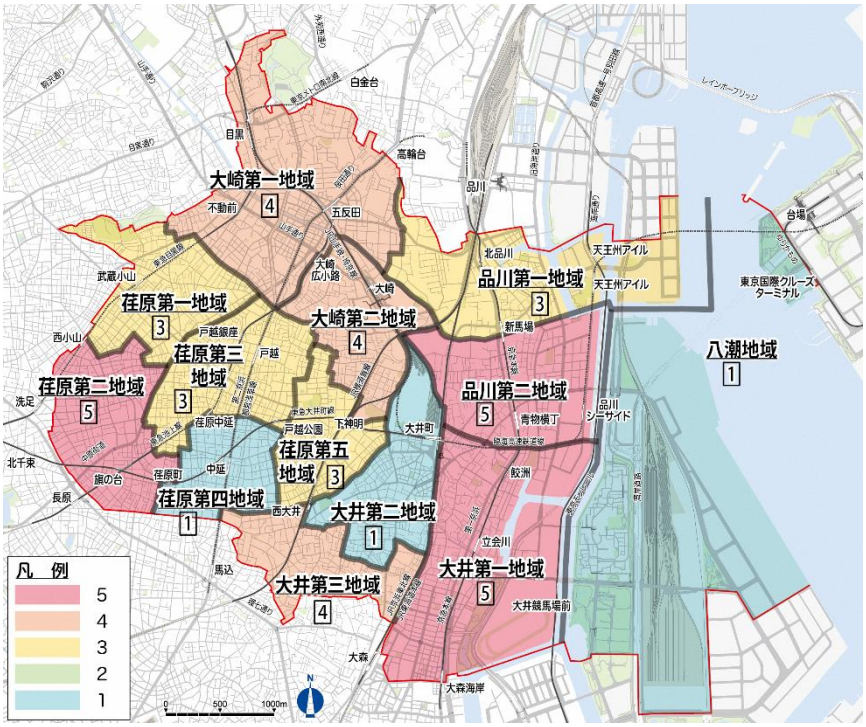


図 16　主要施設の立地状況による評価結果

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（m^2/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

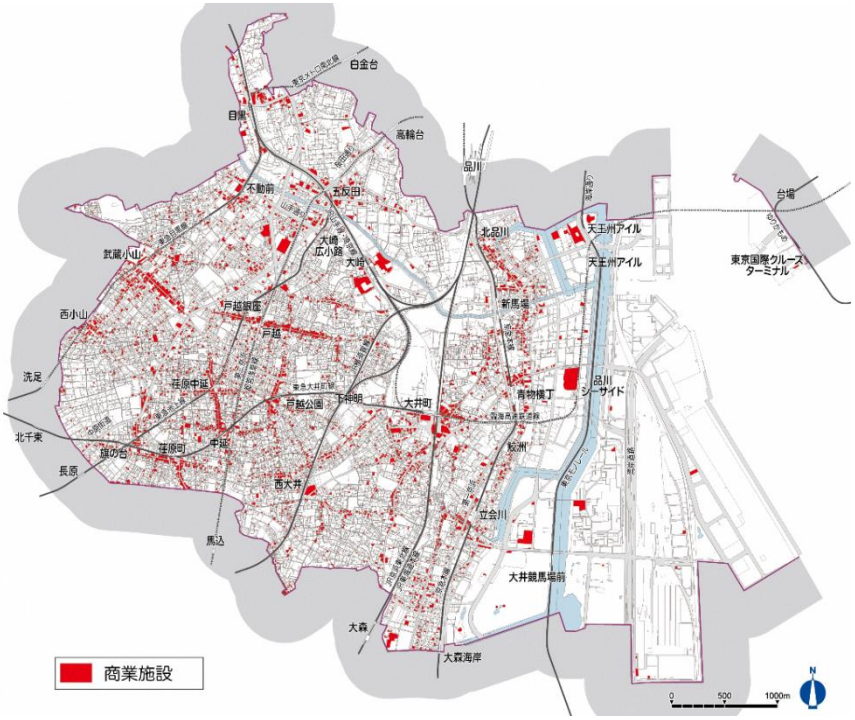


図 17　商業施設の立地状況

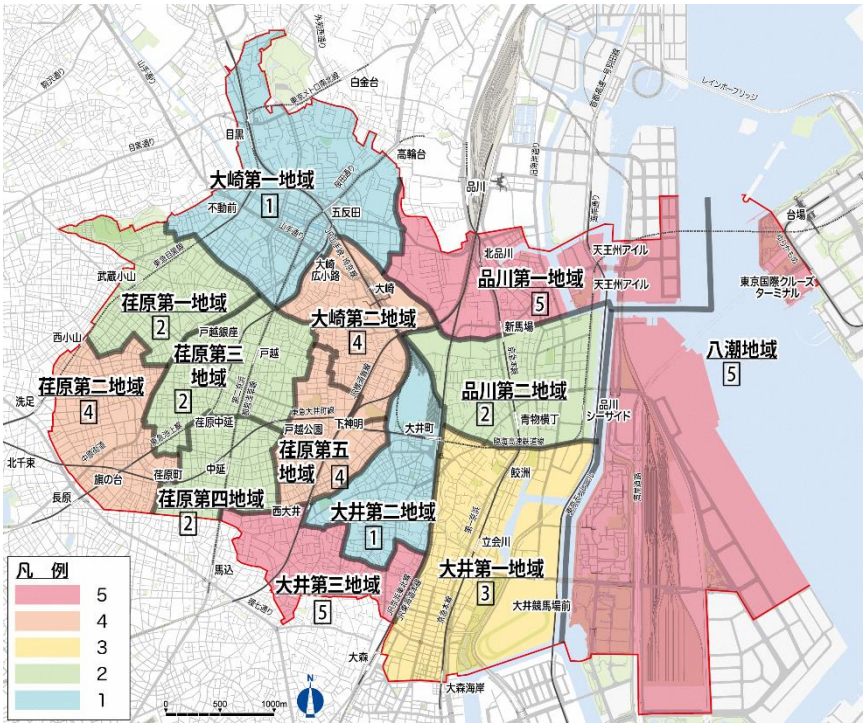


図 18　商業施設の床面積による評価結果

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

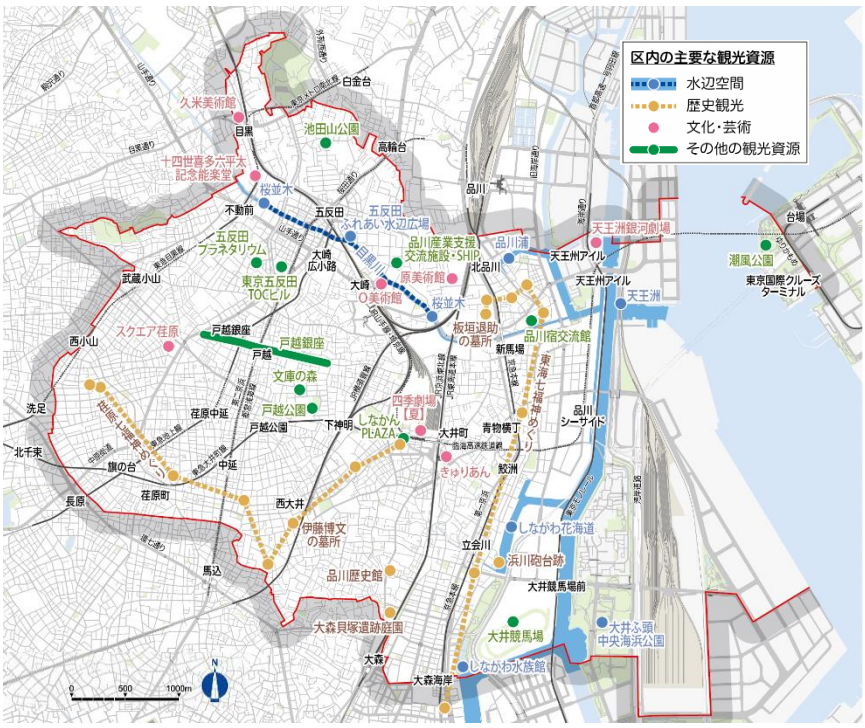


図 19　観光資源の分布状況

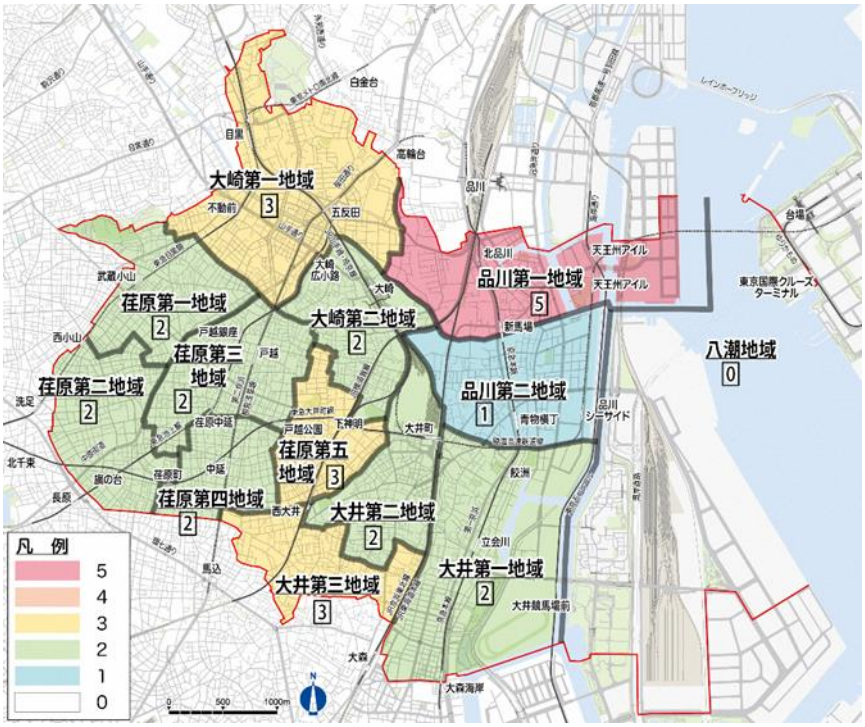


図 20　観光資源の分布状況による評価結果

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

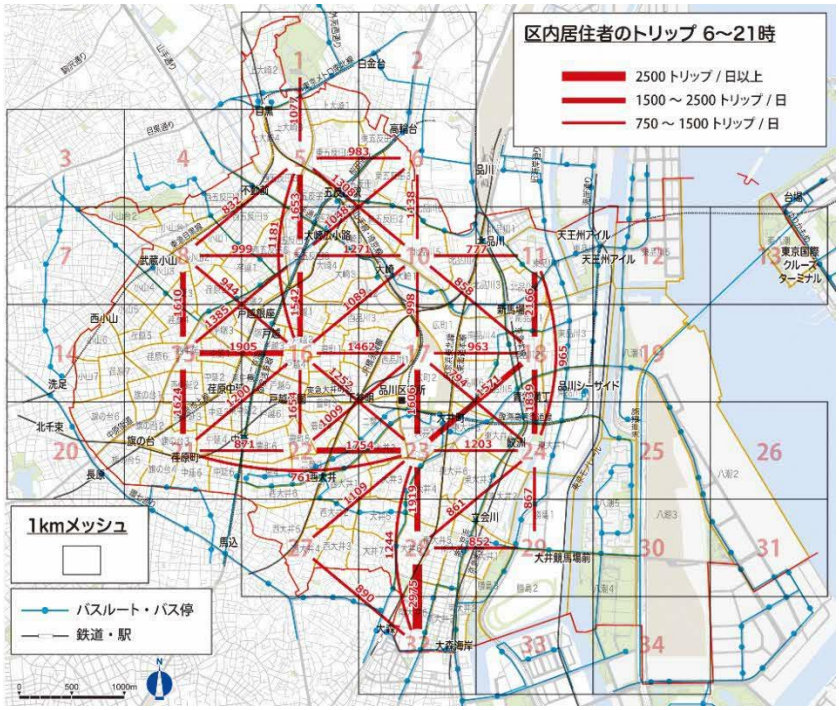


図 21　区内居住者のゾーン間移動量（全年齢[15～79 歳]・6 時～21 時）

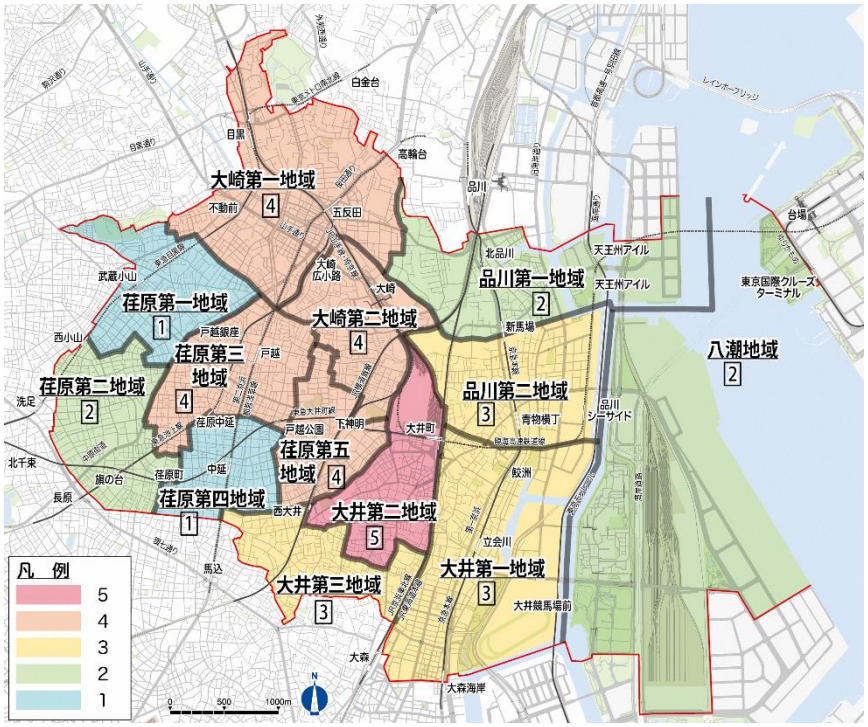


図 22　住民の移動量による評価結果

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

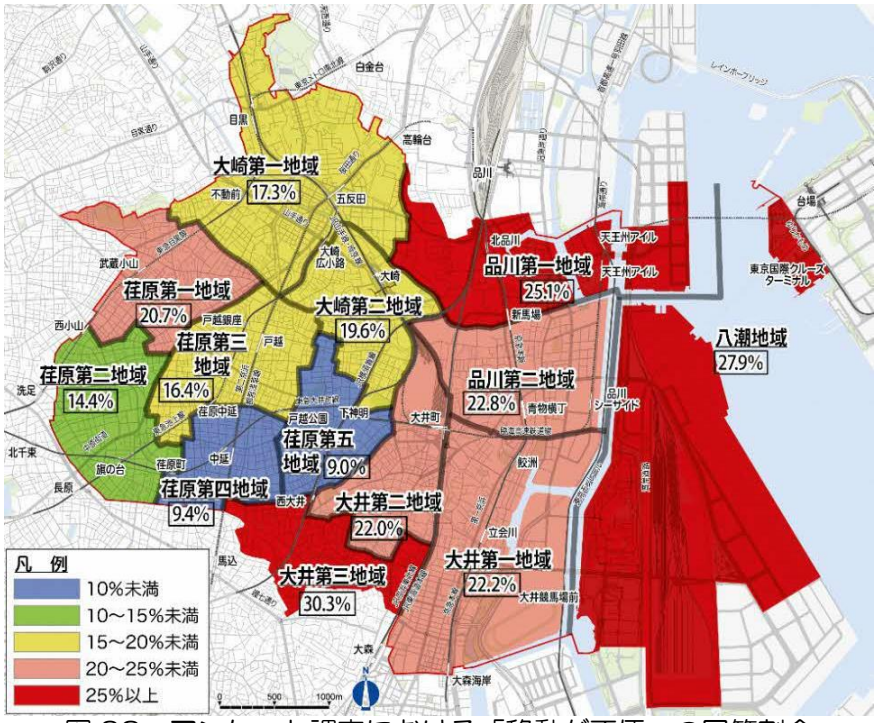


図 23　アンケート調査における「移動が不便」の回答割合

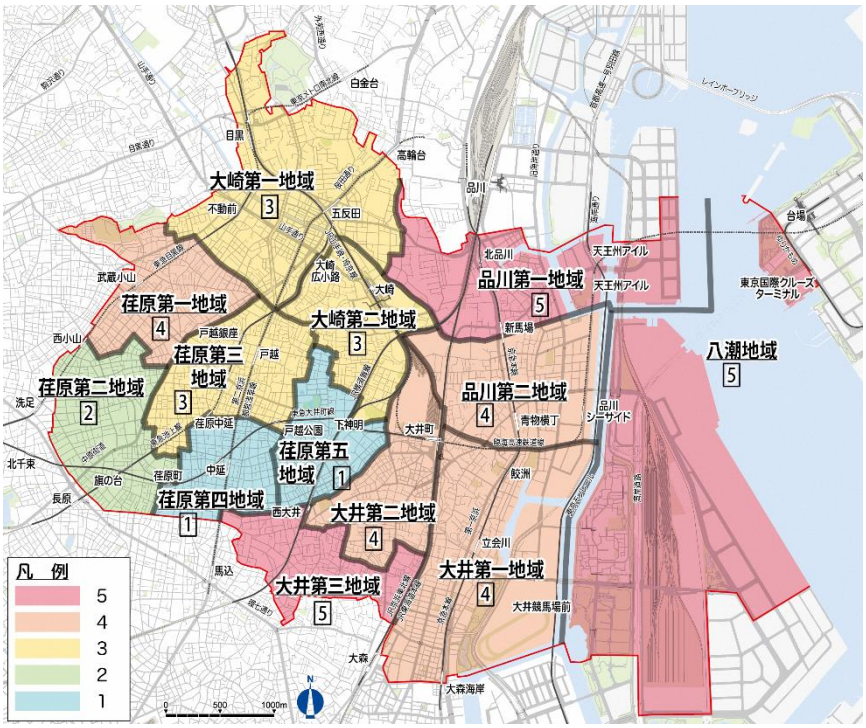


図 24　住民の交通不便意識による評価結果

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

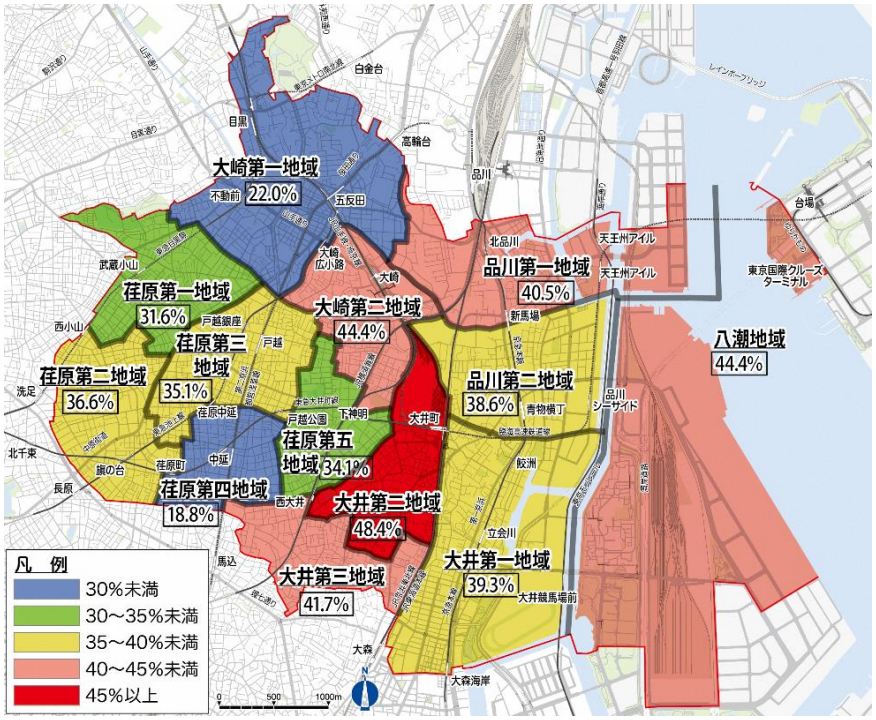


図 25　アンケートにおける「新たなバス路線を利用する」の回答割合

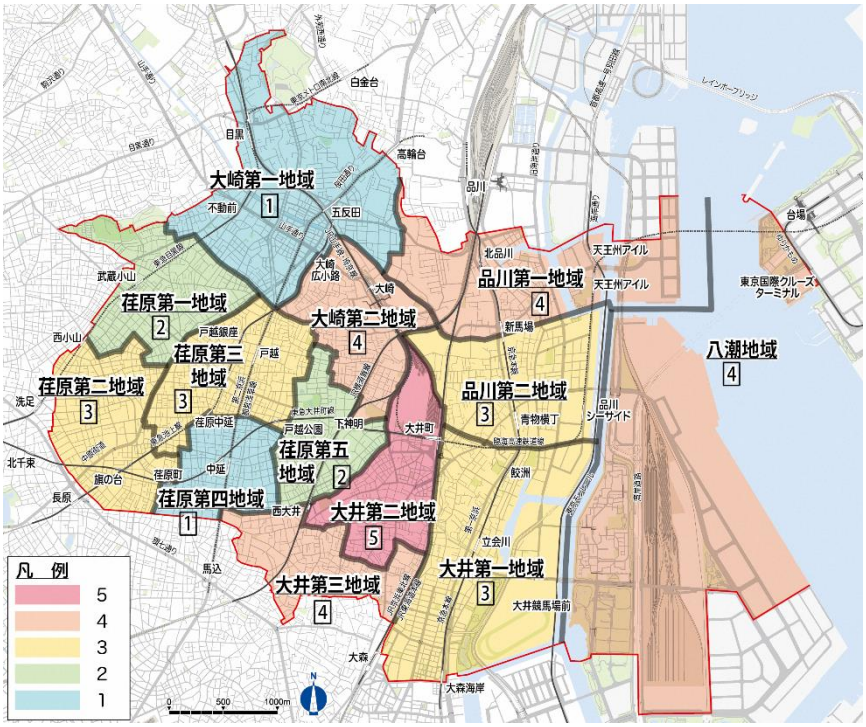


図 26　新たなバス路線への利用意向による評価結果

（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

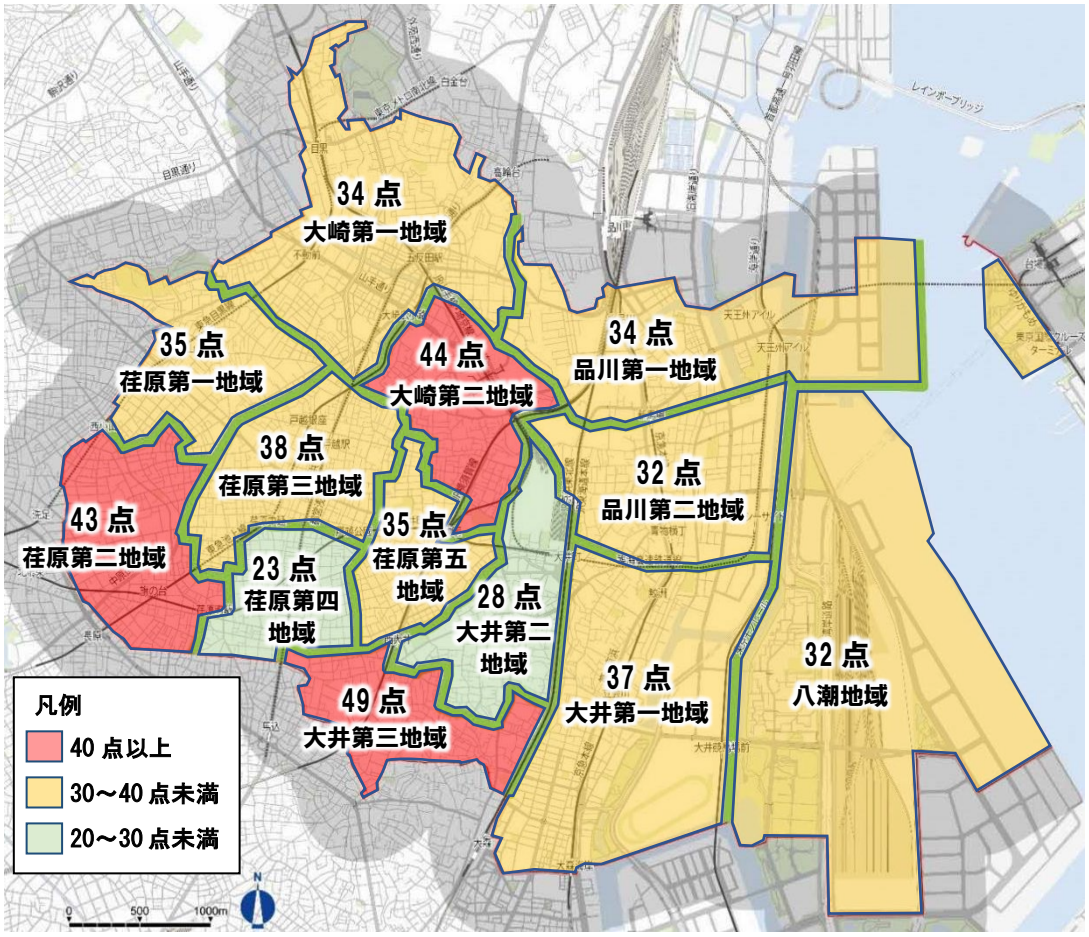


図 27　地域評価の結果（点数）

2－2　候補ルートの設定

〇前項 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。

〇候補ルート名は、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

〇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	〇既存の一般路線バスのルートとの競合を回避する 〇一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 〇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	〇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 〇視点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	〇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 〇鉄道駅以外でも、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 〇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	〇区民アンケート（※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	〇車道幅員（※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 〇車両進入禁止、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 〇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 〇数年で道路整備の完了が見込まれる区間を考慮する 〇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	〇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 〇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使用者の利用を考慮する	〇視点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 〇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１－３を参照

第３章　試行運行開始までの進め方

第３章　試行運行開始までの進め方

３－１　候補ルートの絞り込みにあたって

〇第２章で示した３つの候補ルートを対象に、運行事業者の企画提案の募集（プロポーザル）を実施し、選定した運行事業者とともに再度詳細な検討を行い、候補ルートを絞り込む。

３－２　運行事業者の選定方法について

（１）採用する運営方式

〇コミュニティバスの運営方式は大きく分類して、行政側で計画策定や施設等の整備を行い、運営を民間に業務委託として発注する**【民間委託方式（行政完全主導型）】**と、計画策定や施設等の整備の一部は行政側で行い、運営は民間事業者が担い、その運行経費の一部を行政が負担する**【行政支援方式（民間事業者への支援型）】**、民間事業者が計画策定や施設等の整備を行い、民間ビジネスとして進められる**【民間自主運行方式（民間完全主導型）】**の３つが存在する。

〇品川区におけるコミュニティバスの目標像を実現するためには、行政の意図を反映しやすく、かつ、費用負担も軽減できる**【行政支援方式】**を採用する。

表５　運営方式とメリット・デメリット

	民間委託方式 （行政完全主導型）	**行政支援方式** （民間事業者への支援型）	**民間自主運行方式** （民間完全主導型）
	行政主導		**民間事業者主導**
運行計画の策定主体	行政	行政 （民間事業者と協議しつつ策定）	民間事業者 （地域公共交通基本方針や導入計画をもとに策定）
運行主体	行政 （民間事業者に委託）	民間事業者	民間事業者
走行環境・施設整備	行政	行政・民間事業者	民間事業者
施設・車両所有	行政	行政・民間事業者	民間事業者
運行経費（※）の負担	行政	民間事業者 （一部を行政が負担（支援））	民間事業者
道路運送法で想定される事業種別	●自家用自動車による有償の旅客運送（法78条） ※区が自ら自家用の車両を活用して有償運送を行う事業	●一般乗合旅客自動車運送事業（法４条） ※コミュニティバスの多くはこの法４条による乗合バス事業	●行政支援方式(左)と同じ
想定される行政のメリット	●行政主導のため、導入目的など行政の意図を反映できるとともに、管理がしやすい	●管理運営の効率化、サービス改善等に民間事業者の専門的なノウハウが反映されやすい ●導入目的など行政の意図を反映しやすくなる ●民間ビジネスとして運営するため、運営意欲の向上も期待できる	●民間事業者の専門的なノウハウが活用できる ●行政の負担なく、住民サービスの提供が行える
想定される行政のデメリット	●区の負担は初期から継続的に発生し、費用的にも人的に負担が大きくなる可能性がある	●行政の負担が発生する ●行政と民間事業者の目標に齟齬が生じる可能性がある ●事業者の撤退により住民サービスに影響が出る可能性がある	●導入目的など、行政の意図を反映しにくい ●採算性の関係で事業として成立しない場合、事業者が撤退する可能性が高い

（２）事業者の選定方法

〇コミュニティバスを運行する事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）を選定する。

〇運行事業者の選定方法は、一般的には**【競争入札方式】**と**【企画提案方式】**があるが、入札方式の場合、価格競争のため、安全性などに問題が生じることが懸念されるため、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、利用者の利便性及び緊急時の対応能力等の観点から、総合的に評価されることが重要であることから、**【企画提案方式（公募型プロポーザル）】**とする。

〇運行事業者の選定時には、本計画で示した候補ルートや運行条件等を踏まえた事業提案の募集（プロポーザル）を行う。

（３）事業者提案に対する条件　草案

〇事業者提案に対する条件として、運行条件や区の支援内容などを提示する。

今回示す条件等は草案であり、今後具体化予定。

＜運行条件（草案）＞

① 運行ルート

〇本計画で示したすべての候補ルートについて運行収支等の試算を行い、その結果を示すとともに、運行可能なルートを提案すること（複数ルートの提案可）。

〇なお、合理的な理由があれば、本計画で示した候補ルートの趣旨を逸脱しない範囲で、異なるルートの提案を認めるものとする。

② 運行日

〇区民にとって日常的な利用を想定し、適切な運行日を提案すること。

③ 運行時間帯

〇運行時間帯は、原則として**●時から●●時まで**を基本とし区民の移動実態にあわせて移動の多い時間帯を含むように設定すること。

〇ただし、合理的な理由があれば、朝と夜の時間帯を短縮する提案を妨げない。

④ 運行間隔

〇運行間隔は、原則として**●●分間隔以下（１時間あたり●本以上）**とすること。

〇ただし、区民の移動実態や実事例などの合理的な理由があれば、時間帯によって運行間隔を変動させた提案を認めるものとする。

⑤ バス停間隔

〇バス停の間隔は、原則として**●●●m 以内**とすること。

〇ただし、合理的またはやむを得ない理由があれば、●●●m を超える間隔を認めるものとする。

⑥ 運賃

〇運賃は、**１００円、１５０円、２２０円**の３つの運賃において収支の試算を行い、その結果を示すとともに、**最終的に１つの運賃を提案**すること。

草案

⑦ 運行車両

〇運行車両は、小型バス（例：日野自動車のポンチョ（ロング２ドア））を想定すること。ただし、合理的な理由があれば、ほかの車両の提案を妨げない。

⑧ 試行運行期間

〇試行運行期間は●年間とし、試行運行開始の翌年度から●か年経過した際に、試行運行の継続・見直し・廃止、本格運行への移行などの判断を行う。

＜区の支援内容（草案）＞

① 運行車両の購入等に関する支援

② 走行環境やバス停の整備に関する支援

③ 運行に関する支援

④ 関係機関との調整に関する支援

⑤ 広報活動に関する支援

＜その他提案事項（草案）＞

① 地域公共交通の目標を踏まえた取組み

〇品川区地域公共交通基本方針において示す、地域公共交通の目標を踏まえた取組みを提案すること。

- 目標①：　だれにでも利用しやすいサービスの提供
- 目標②：　利便性の高いネットワークの形成
- 目標③：　安全・安心な利用環境の整備
- 目標④：　環境負荷の低減や観光施策との連携

② コミュニティバスの目標像実現に向けた取組み

〇コミュニティバスの目標像の実現に向けた取組みを提案すること。（車両デザイン等含む）

- 目標像①：　コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上
- 目標像②：　地域のつながりやにぎわいの創出（地域振興）
- 目標像③：　コミュニティバスを活用したシティプロモーションによる品川区のイメージアップおよびブランド力の向上

③ その他

〇提案の中で、バリアフリー対応、IC カードやシルバーパス利用の可否、乗り継ぎ券の発行の有無などについて言及すること。

〇ノウハウを活かした取組みを提案すること。

〇車両やバス停の命名方法やバス停の地先交渉の方法を提案すること。

3－3　運行に向けた準備

（1）運行計画の作成

〇運行計画とは、運行路線に関して、以下のような内容を示す計画である。

- 営業区域（営業区域外は途中乗降不可）、起終点、運行系統（ルート）、運行間隔、運行時刻
- バス停の名称・位置・間隔、バス停設置工事に関すること
- 主たる事務所および営業所の名称・位置、営業所に配置するバス車両の数
- バス車両の車庫の位置及び収容能力、バス車両の命名・デザイン・確保方法
- 安全性に関すること、収支に関すること（初期投資及び区の負担額、運賃収入、経費等）
- 広報・周知方法、利用促進施策に関すること　など

〇運行事業者の選定後、区は運行事業者と協議しながら運行計画を作成し、運行協定書を締結する。

（2）関係機関との調整・協議等

〇運行計画の作成や走行環境等の整備にあたり、車両の安全かつ円滑な通行、利用者の安全な乗降などの確保のため、交通管理者や道路管理者などと協議する必要がある。

〇また、道路運送法の許認可の取得や既存路線バス事業者との調整、ルート沿線の住民・施設等との調整なども行う。

表６　関係機関との調整・協議内容

調整・協議先	調整・協議内容
交通管理者	車両の安全な通行、歩行者の安全確保、利用者の安全な乗降、交通規制、走行環境の整備やバス停設置の際の道路使用許可　など
道路管理者	車両の安全な通行、車両の円滑な通行、利用者・歩行者の安全確保、走行環境の整備やバス停設置の際の道路占用許可　など
関東運輸局	道路運送法の許認可　など
既存路線バス事業者	競合区間に関する取扱い、乗り継ぎに関する取組み　など
沿線住民・施設等	バス停設置候補地に隣接する住民・施設等との合意形成、ルート沿線の住民・施設等への周知、ＰＲ活動　など

（3）運行車両の確保と走行環境等の整備

〇運行計画の作成後、運行車両の確保や走行環境等の整備を進めていく。

〇運行車両は、次項に掲げる利用促進施策のためにラッピング等を行うことが考えられるため、確保期間に十分余裕をみる。

〇走行環境等の整備については、バス停の整備を行うとともに、運行ルートの道路構造に応じて適宜道路改修を行う。

（4）利用促進施策等の実施

〇コミュニティバスの利用を促進するためには、運行開始後でなく、運行開始前に地域に対するしっかりとした広報活動が必要である。

〇例えば、車両デザインの工夫や愛称の募集を行うなど、住民にとって地域のバスであることを確認できるような取組みを実施するとともに、停留所の名称も、利用者にとってわかりやすく、利用しやすいように配慮して決定する。

第４章　試行運行開始後の事業管理

第４章　試行運行開始後の事業管理

４－１　事業管理の方法

（１）管理の流れ

〇試行運行開始後、コミュニティバスに関する事業全体の評価を適宜実施し、利用実績や利用ニーズに基づく見直し・改善、事業継続の判断等を行うため、品川区地域公共交通会議が主体となり、PDCA（計画→実行→点検・評価→見直し）サイクルを実施していく。

〇Check（点検・評価）では、収支や利用者数、接遇や安全性などについて継続的な把握を行い、評価指標ならびに評価基準を設け、目標に対する達成度の確認や課題の整理などを行う。

〇また、Act（見直し）では、上記の達成度や課題の軽重に応じて、利用促進のための取組みの改善や充実、運行計画の見直し（路線の見直し、運行の中止、本格運行への移行など）を判断する。

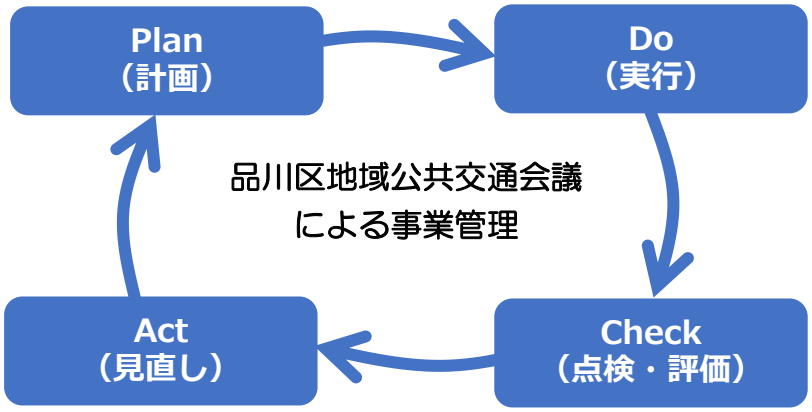


図 27　ＰＤＣＡサイクルの概念図

（２）事業の体制と役割分担

〇持続可能なコミュニティバスを構築するためには、区と運行事業者だけでなく、地域の関係者と連携して様々な取組みを行っていくことが大切である。

〇地域・運行事業者・区がそれぞれ担うべき役割を果たしながら試行運行を実施する。

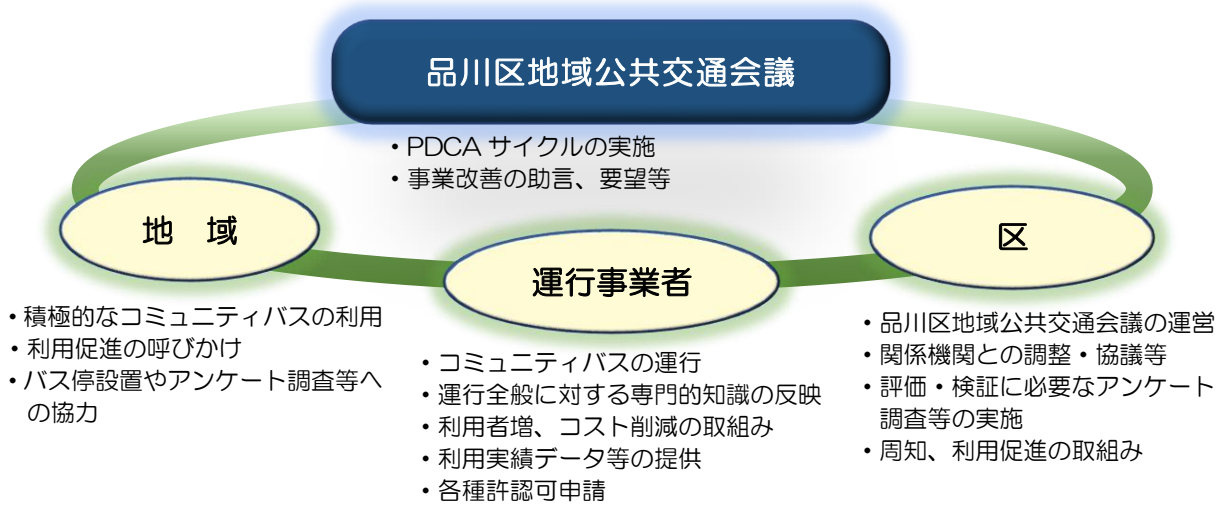


図 28　事業体制と役割分担の概念図

４－２　事業評価の方法

〇品川区地域公共交通基本方針では、区のコミュニティバスの目標像の１つ目に「コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上」を掲げており、また、コミュニティバスの役割の中で、「一定数以上の利用者が見込める導入効果の高い地域を運行する」と位置づけている。
〇本項では、これらを踏まえ、運行計画の見直しを行う際の事業評価の方法について定める。

（１）評価指標の設定　草案

〇新しいバス路線が開設されることで、その地域の利便性は向上されることになるが、どれだけ利便性が向上したのかなどを把握するため、評価指標を設定する。
〇まず、利便性向上を評価するため、**評価指標Ⅰ「利便性向上度」**と、**評価指標Ⅱ「利用者数」**を設定する。
〇**評価指標Ⅰ「利便性向上度」**については、試行運行開始後、コミュニティバス利用者を対象としたアンケート調査（設問例は以下に示す。）を実施し、導入地域において交通利便性の向上が図られている旨の回答の割合により、数値化したものになる。

・アンケートの設問例）　コミュニティバスの運行により移動が便利になりましたか？
選択肢：　便利になった・やや便利になった・変わらない

〇**評価指標Ⅱ「利用者数」**とは、コミュニティバスの１日当たりの乗車人数である。
〇また、**評価指標Ⅲ**として、公益性や経済性のバランス等に配慮した事業評価を行うため、他自治体でも多く採用されている、年間の運行経費に対する収入の割合を示す**「収支率」**を設定する。

（２）評価基準の設定　草案

○（１）で設定した評価指標について、運行の継続などを判断する評価基準を定める。

○**評価指標Ⅰ「利便性向上度」**については、利用者の●●以上が交通利便性の向上を感じている状態である「●●%以上」を評価基準とする。

○**評価指標Ⅱ「利用者数」**については、「沿線人口の●%以上」を評価基準とする。

○**評価指標Ⅲ「収支率」**について、通常、収支率が１００%を下回ると単独事業としては成り立たないため、コミュニティバスを存続させるためには、運賃収入等で賄いきれない部分を区が補うこととなる。他自治体では、運行継続基準として４０%～５０%で設定している事例が多いが、そのため毎年度１億円を超える負担を支出している自治体もあるなど、課題がみられる。そこで、品川区では、２-３（３）で算定した運行収支を参考にし、「収支率」の評価基準はいずれの候補ルートでも補填額がおおむね●,●●●千円以下となる「●●%以上」とする。

■評価指標Ⅰ	■評価指標Ⅱ	■評価指標Ⅲ
利便性向上度	利用者数	収支率
■評価基準	■評価基準	■評価基準
●●%以上	沿線人口の●%以上	●●%以上
利用者アンケートにおいて交通利便性が向上した旨の回答割合が●●%を下回らない	１日当たりの乗車人数が沿線人口の●%以上となる	年間の運行経費に対する収入の割合が●●%以上となる

（３）事業の見直しについて　草案

○設定した評価指標・評価基準を用いた事業の見直しの流れを次ページに示す。

○１～●年目は、評価指標による評価を行い、基準を満たしていない指標は改善に向けた検討を、基準を満たしている指標は維持・向上に向けた検討をそれぞれ実施し、接遇や安全性の向上などの取組みとともに、ダイヤ改正やバス停位置の改良などを含めた改善運行を実施していく。

○試行運行期間の最終年である●年目では、すべての指標について基準を満たす場合のみ「本格導入（本格運行へ移行）」とし、基準を満たさない指標が一つでも存在する場合は「廃止（運行の中止）」とする判断を行う。

○本格導入以降は、交通利便性が向上していることはすでに確認できているため評価指標Ⅰ（利便性向上度）による運行継続の判断は行わず、評価指標Ⅱ（利用者数）と評価指標Ⅲ（収支率）の２つの指標で判断していくこととする。

○２指標とも基準を満たす場合は「運行継続」とし、基準を満たさない場合は本格導入前と同じように改善の検討・取組みを実施していく。なお、●年連続で２指標の基準を満たさない場合（基準を満たさない指標が一つでもある場合）は、「廃止（運行の中止）」の判断を行う。

草案

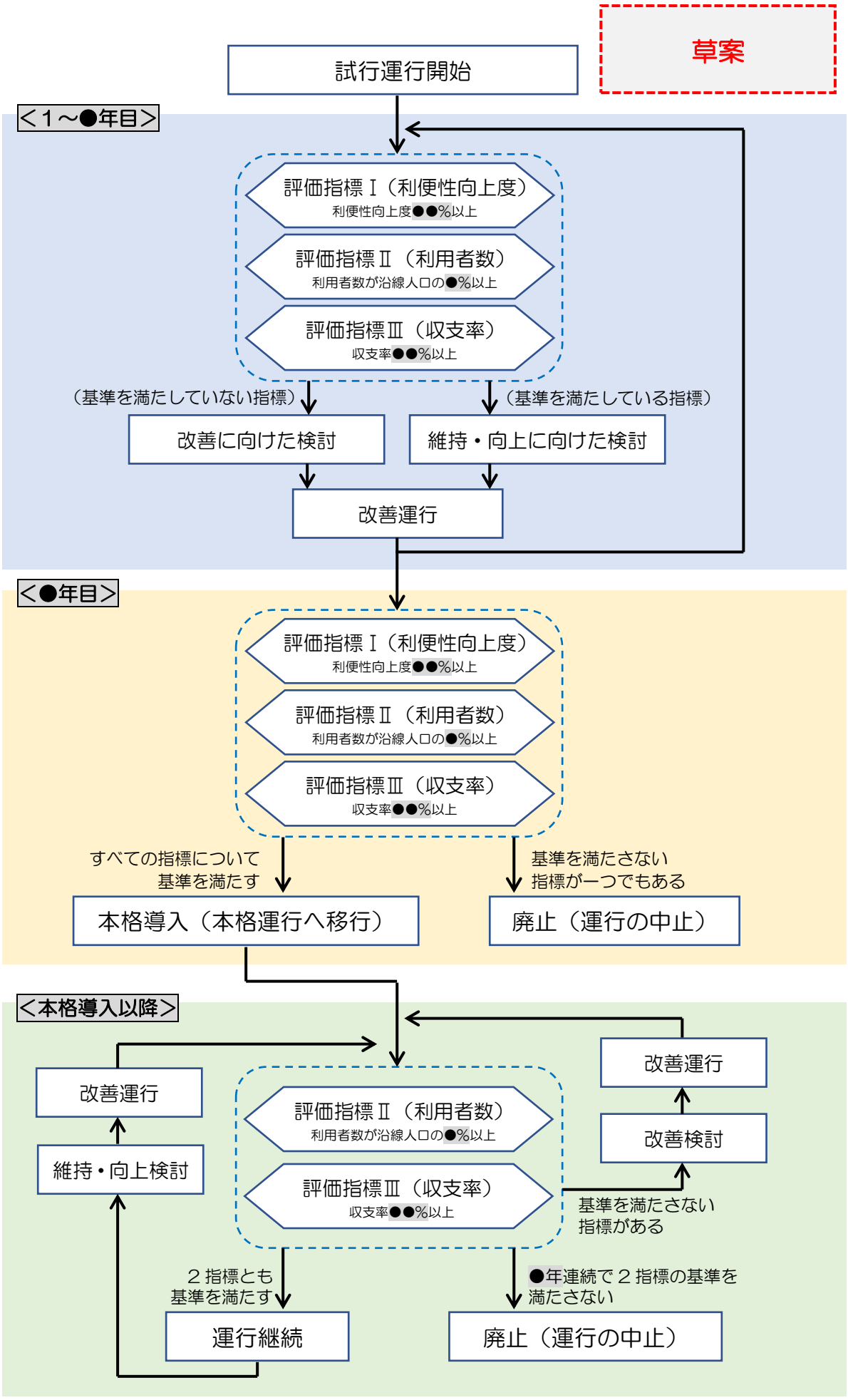


図 29　事業評価フロー

資料１－３

候補ルート（大崎・大井・荏原）と 事業採算性 の評価

2－2　候補ルートの設定

ⅰ）候補ルート①（大崎ルート）

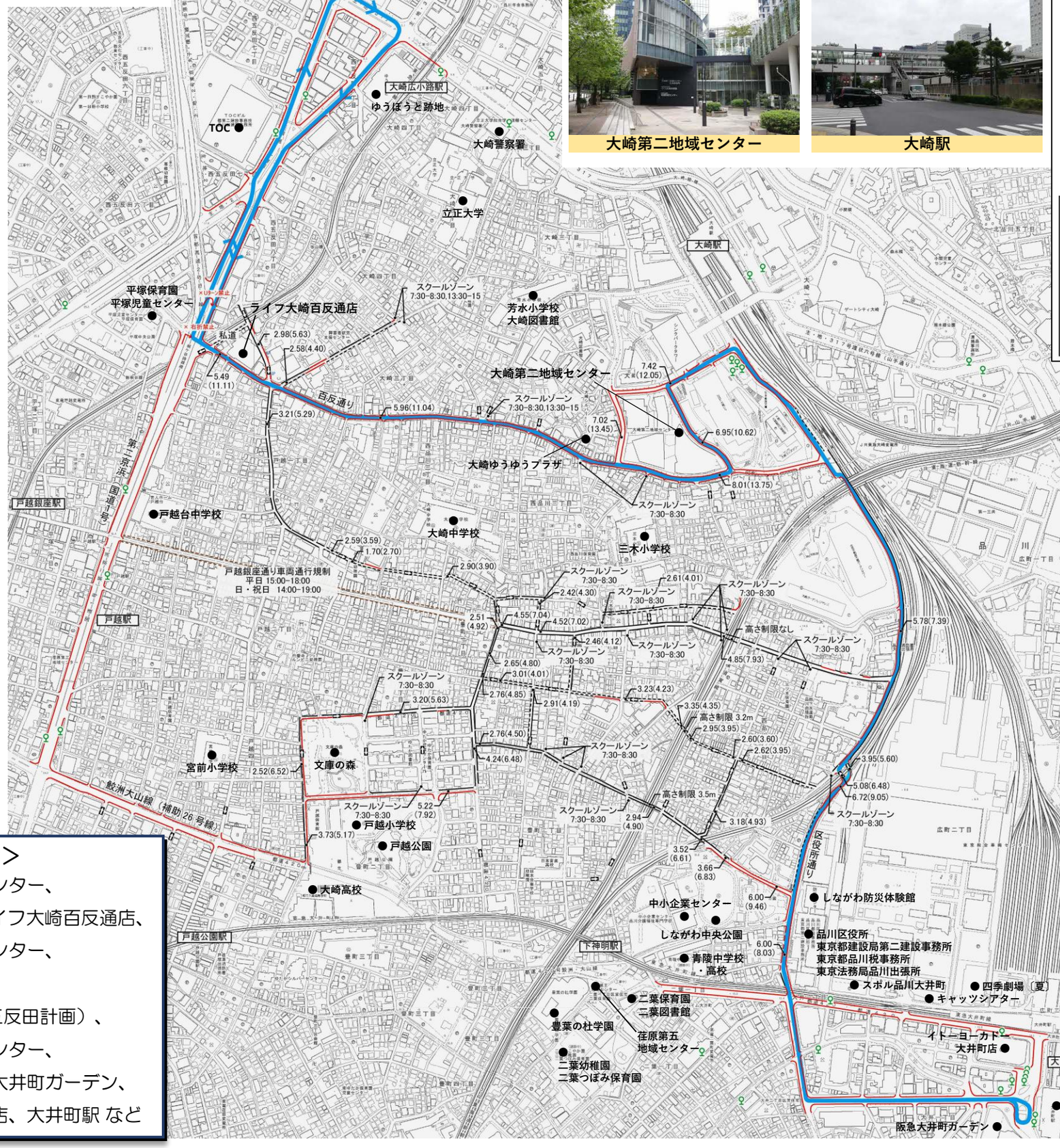
往復型　　路線延長：７.７ｋｍ

大崎広小路駅

ＴＯＣ

ゆうぽうと跡地
(仮称) 五反田計画（ｲﾒｰｼﾞﾊﾟｰｽ）
（出典）日本郵政不動産株式会社ホームページ

百反通り



大崎第二地域センター

大崎駅

＜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、
ゆうぽうと跡地（(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

※ 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	2.99m 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

ⅱ）候補ルート②（大井ルート）

往復型　　路線延長：５.５ｋｍ

西大井駅

滝王子通り

※ 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	2.99m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

池上通り

品川歴史館

大井水神公園

大森駅

＜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

iii)　候補ルート③（荏原ルート）

循環型　　路線延長：４.３ｋｍ

＜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

武蔵小山駅

※ 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

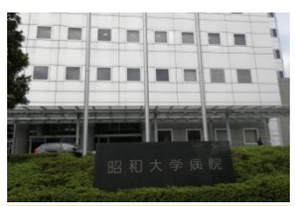
※「車道幅員」とは、歩道がある場合は歩道縁石端から、歩道がない場合で路側帯または路肩の白線がある場合は白線の内側（車道側）から計測した車道部の幅員。歩道がなく白線もない場合は道路端から0.5mを減じた位置から計測する。

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	2.99m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

八幡通り（三谷八幡神社）

西小山駅



昭和大学病院

立会道路

武蔵小山商店街パルム

補助26号線

スクエア荏原

荏原郵便局

中原街道（荏原警察署）

旗の台駅

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6,990㎜
×高さ3,100㎜

（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/9×60	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×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×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×c×2	年間運賃収入（千円）e＝b×d×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：　候補ルートを運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×b×c	年間運行経費（千円）e＝d×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

資　料　2

品川区地域公共交通基本方針（素案）のパブリックコメント結果
～ご意見と区の考え（案）～

実施期間　　令和 2 年 4 月 21 日(火)～令和 2 年 5 月 21 日(木)
意 見 数　　27 件（18 通）

No.	ご意見（一部表現を修正）	区の考え
	第２章　品川区の地域特性について	
	2-2 交通特性（3）鉄道と路線バスのサービス勢力圏域（P.22～P.23）	
1	バス停へのアクセス圏が 300m に設定されているが、老人や足の悪い方，悪天候時の利用を考慮すると 200m にした方が良いのではないか。実際に、他の自治体では 200m と設定してコミュニティバスの運行経路を検討している例も見受けられる。	鉄道や路線バスのサービス勢力圏域の考え方は全国で統一されたものはなく、各自治体によって異なります。品川区では、路線バスのサービス勢力圏域を国や周辺区を参考にバス停から 300m に設定しました。 新規バス路線を想定したアンケート調査結果では、バス停までの距離が 300m であれば 7 割以上の方が利用すると回答結果が得られています。（P.36 図 55）
2	区南部では地域センター管轄境界および区境界で鉄道駅 500m・バス停 300m の圏域外になっている傾向があるので、境界付近はステップ 1 の評価時にも考慮していただきたい。	コミュニティバスの試行運行路線の選定に向けた「ステップ１：地域の評価」を行うにあたり、11 の指標を設定し、様々な視点から各地域での導入効果を評価しています。 その中で、鉄道駅やバス停からの距離を考慮した指標を設定しており、ほかの指標より重要な指標と位置づけ、点数化しています。
	2-3 区民の移動特性（2）PT 調査とアンケート調査の結果を用いた分析（P.24～P.32）	
3	P.27 の図 30 において、鉄道駅 500m、バス停 300m圏域外地域として上大崎 2 丁目を認知していないことは基礎分析として不適切です。かねがねこのエリアからは行政サービスが他地域より不足していることが区民の声やタウンミーティングで指摘されております。区も当然認めています。なぜ分析に反映されていないのか理由を回答いただきたい。	区としましても，上大崎 2 丁目が圏域外地域であることは認知しております。本方針では圏域外地域のうち複数地域が連坦する地域名を記載しておりましたが、ご意見を踏まえ、P.23 と P.27 の図 30 に上大崎 2 丁目の記載を追加するとともに、P.23 および P.40 の圏域に関する文章にも上大崎の記載を追記します。 なお、コミュニティバスの試行運行路線の選定に向けた「ステップ１：地域の評価」を行うにあたり、鉄道駅やバス停からの距離、路線バスの運行本数も考慮しており、上大崎 2 丁目に圏域外地域が存在することを反映した評価を行っています。

	第３章　地域公共交通の役割と今後の方針	
	3-2 地域公共交通の役割と今後の方針（P.42～P.43）	
4	コミュニティバスの役割のコンセプトを明確にすべきではないか。 まず移動困難者の救済を明確に打ち出すべきです。今後の高齢社会をイメージするとおのずと必要性が見えてきます。2 点目は目的です。区民のニーズは大井町駅周辺すなわち、区役所、総合会館きゅりあん、商業施設にあると思います。区役所への移動が複数の鉄道を利用しなければ到着できないことへの不満は良く理解できます。 コミュニティバスが既存のバス網の補完とすることには反対です。明確なコンセプトを打ち出すことを求めます。 コンセプトがはっきりしないと、「一定数以上の利用者が見込める導入効果の高い地域の運行」すなわち採算ベースが優先されることになりかねません。区は採算が取れないからコミュニティバスは運行しない政策をとってきました。導入することに政策変更をしたのですから、基本的な考え方をしっかり持つべきと考えます。	区としましても、地域公共交通は鉄道などの広域的な公共交通のネットワークを補完し、地域に暮らす人々が快適に移動するための大切な都市基盤の一つだと認識しております。 また、区内の鉄道網やバス路線網は発達しており、交通の利便性は高い環境にありますが、一部地域には鉄道駅やバス停から遠い地域もあり、こうした地域の交通利便性を高めるものとして、コミュニティバスが存在すると考えています。 一方で、民間路線バスと競合するルートをコミュニティバスが運行することで既存の路線バスが収益減のために撤退したり、コミュニティバスが運行したのはよいが利用者がいないといった状況は避けるべき事態だと考えます。 そのため、「既存のバス網の補完」や「一定数以上の利用者が見込める導入効果の高い地域を運行」という役割を掲げ、コミュニティバス導入に向けた検討を進めてまいります。
5	コミュニティバス導入に限らず、バス停新設や本数増加へのインセンティブを与えるなど、既存バス路線の強化によっても一部活性化できると思うので、これらも検討してはいかがか。	いただいたご意見も参考にしながら、コミュニティバスの導入のほかにも快適な交通環境の実現に向けた取組みについて検討してまいります。
6	補助 26 号線だけでなく、他の整備済みの大通り、例えば補助 205 号線（光学通り）、補助 163 号線（支線 1 含む）の完成部分など、幅の広い道路を生かした交通改善を検討する必要があると考える。 例えばシェアサイクル普及に向けて自転車専用レーンへの駐停車や事故を防ぐための自転車専用レーンへの縁石や柵の設置，コミュニティバス運行やバス事業者誘致による交通の改善が挙げられる。	いただいたご意見のとおり、補助 26 号線以外の道路につきましても、地域公共交通の目標である「利便性の高いネットワークの形成」や「安全・安心な利用環境の整備」を踏まえた取組みについて、関係機関と調整しながら進めてまいります。

	第４章　コミュニティバスの導入方針について	
	4-1 品川区におけるコミュニティバスの目標像（2）コミュニティバスの目標像（P.46～P.47）	
7	目標像が総花過ぎると思います。導入の目的が本末転倒になることを懸念します。	コミュニティバス導入に向け、3 つの目標像を掲げていますが、目標像①に掲げる「コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上」がコミュニティバスの導入の大前提ともいえる一番大きな目的となりますので、しっかりと目的を見据えながら事業を進めてまいります。
	4-2 事業展開の考え方（3）試行運行路線の選定方針（P.50～P.51）	
8	試行運行路線の選定方針の中のステップは、あくまでも試行運行であることを前提に柔軟な見直しができるよう進めることを求めます。見直しを前提にするということを基本にすると理解してよろしいのでしょうか。 品川区はモデル実施を検証のないまま、移行して本格実施することが今までの施策でも見られました。例えば小平市が実施したように半年の試行運行で改めて利用者の声を聴く、停留所も意見を反映して実際に変更がなされました。	P.50～P.51 の試行運行路線の選定方針は、試行運行開始までの運行路線選定のステップを示したものになります。 試行運行開始の前には、停留所の位置や間隔、運行ダイヤ等について地域住民の声をお聴きして導入計画や運行計画を作成します。また、試行運行期間中は、収支や利用者数などの評価基準を設け、目標に対する達成度の確認や課題の整理などを行うとともに、改めて地域住民や利用者の声をお聴きしながら利用促進のための改善を図ってまいります。
	4-2 事業展開の考え方（4）試行運行開始後の事業管理について（P.52）	
9	図 61 の事業管理のＰＤＣＡサイクルは、試行運行ではなく本格実施後の管理のように読み取れますが、変更も視野に入れた事業管理なのかご教示ください。	P.52 に掲載している図 61 のＰＤＣＡサイクルは、試行運行期間中の事業管理を表しています。あらかじめ評価指標ならびに評価基準を設け、試行運行開始後は、目標に対する達成度の確認や課題の整理などを行い、運行ダイヤやルートなどの変更も含めた改善を検証し、利用の増進を図ってまいります。

	■公共交通の運行に関する具体的なご意見	
	空港アクセスバスの運行ルートについて	
10	武蔵小山駅の羽田空港行きのリムジンバスの乗り入れを希望します。	現在区内では、大崎駅ならびに大井町駅から羽田空港行きのバスが発着しています。それらの路線の延伸または路線の新設によって武蔵小山を発着するような便を設けて交通利便性の向上を図ってほしいというご意見につきましては、地域の声として空港アクセスバスを運行している事業者にお伝えしてまいります。 また、これまで区では、補助 26 号線の全線開通にあわせた武蔵小山と大井町とを結ぶ路線バスの新設について、民間バス事業者に要望を行ってきているところであり、今後も引き続き要望してまいります。
11	羽田空港から大井町駅に行くシャトルバス（夜間のバス含む）を武蔵小山駅にも来るようにして欲しいです。3 月から羽田空港に入ってくる飛行機が増えました。バスも増やしてほしいです。よろしくお願いいたします。	
12	大井町～羽田空港の空港リムジンバスを武蔵小山まで延伸していただきたいです。発展著しい武蔵小山がもっと便利になることで、街が発展し、品川区ももっと発展すると考えています。	
13	武蔵小山から羽田空港までのアクセスを良くしていただきたい。そうする事で街の価値がとてもあがると思います。	
14	武蔵小山在住の者です。資料にもあるように、大井町方面へのニーズは私自身も持っておりますが、コミュニティバスや路線バスではニーズを満たせないのではないかと考えております。特にコミュニティバスはバス停の数が多いため、武蔵小山駅から大井町駅までの最短経路での路線が新設されたとしても、鉄道利用（大岡山乗り換え）と比較して所要時間の面で優位性が無く、利用が進まないのではないかと思います。 そこで、羽田空港～大井町間で運行されているリムジンバスを武蔵小山まで延伸し、大井町駅での途中下車を可能とすることで、小山～大井間の移動ニーズを満たしつつ、また小山周辺からの羽田空港へのアクセスの悪さも改善できるのではないでしょうか。新たにバス路線を導入するよりもコストも削減出来るかと思います。	

	コミュニティバスの運行ルート等について ※コミュニティバスに言及していない一部の意見についても、コミュニティバスに対する意見として取り扱っています。	
15	おおむね賛成です。 ただし、事業者の「採算性」より区民の「利便性」を重視して欲しい。高齢者、障害者、妊婦、小学生までがいる家庭のために直通で行けるよう次の場所に停留所を設けていただきたい。 公共施設（都営住宅、各出張所、区役所、図書館、保険センター、荏原スクエア、小学校、中学校、消防署、交番、武蔵小山商店街、郵便局）、NTT 病院、昭和大学病院前など。 また、運賃は、70 歳以上は無料、区民は 100 円で。 品川区発行思いやりの「わ」のパンフ通りに、障害者や高齢者が暮らしやすいように利便を図っていただきたく、願う。	○ 試行運行路線の選定について コミュニティバスの運行ルートについて、様々なご意見があることは区でも承知しております。区としましては、基本方針 P.50～P.51 に示す5つのステップの中で以下のような様々な視点から導入効果の高いと見込まれる試行運行路線を決定してまいります。 ステップ１の「地域の評価」では、区内を 13 の地域に区分し、鉄道駅・バス停からの距離や路線バスの運行本数などの交通利便性の視点、高齢者や子育て世帯などの利用者の居住状況、商業施設や公共施設などの立地状況、携帯電話等の位置情報に基づく移動実態、アンケート調査による利用意向などの様々な視点から 11 の指標を設定し、コミュニティバスの導入効果を評価しています。 ステップ２の「候補ルートの設定」では、ステップ１で評価の高かった地域を対象に、既存バス路線との競合に注意し、鉄道駅・路線バスのサービス勢力圏、幅員や交通規制等の道路の状況などを考慮し、主要な経由地とおおよそのルートの候補を示すこととなり、現在３つの候補ルートを設定して、ステップ３の「候補ルートの評価」まで実施しております。 今後は、設定した候補ルートについて各地域のご意見をいただき、ステップ４で民間のバス事業者からの事業提案や区民ニーズ等を踏まえ、試行運行路線を決定してまいります。 ○ 運賃について 運賃につきましては、現在、100 円、150 円、220 円の 3 パターンを軸として、シルバーパスの利用などについても検討を進めているところです。今後、地域のご意見もお聴きし、運行事業者からの提案もいただきながら決定してまいります。
16	東急目黒線、池上線、JR 西大井駅、大井町駅、京急線のそれぞれの間を行き来するのはとても不便です。区役所はあまり便利とは言えない場所にあり、品川図書館、しながわ区民公園、スクエア荏原、昭和医大病院、第三北品川病院なども利用しづらい場所にあると思います。 駅から近い場所にあっても何度も乗り換えないと着かないし、私鉄→山手線→私鉄の乗り換えのような場合は、運賃も馬鹿になりません。 不便な理由は、大きくは次の２つでしょうか。 １．区内を東西に貫通するバスが通れる広さの道路がない ２．東急バス、京急バス、都バスがあり、運行エリアが連続的でない １は 26 号線の開通で解決する問題もあるでしょうが、２は何とかならないでしょうか。 例えば、次のような複数バス会社のエリアを跨ぐ長距離路線があると今よりは便利になると思います。 ・品川シーサイド駅～天王洲アイル駅～品川図書館（新馬場駅）～大井町駅～区役所～戸越公園駅～戸越銀座駅～スクエア荏原～武蔵小山駅～学芸大学駅や三軒茶屋駅方面	

	・大井ふ頭公園～大井競馬場前駅～しながわ区民公園～立会川駅～大井町駅～西大井駅～中延駅～旗の台駅～昭和医大病院～西小山駅 どうせ新規路線をつくるならば、バス停までが遠い一部の人の利便性を改善するだけでなく、多くの区民が便利だと感じる路線をご検討していただければと思います。 採算が取れない路線を作って税金を投入してしまうことには反対です。採算がとれる（＝多くの区民が望んでいる）路線をご検討いただければ幸いです。	○ 想定する利用者について コミュニティバスは特定の方の利用を目的としたものではなく、だれにでも利用していただけるものとして考えています。したがって、障害者や高齢者、子育て世代などにも配慮し、使用する車両も、車いすやベビーカーなども乗車できるものを想定して検討を進めています。 ○ 事業採算性について 区としてコミュニティバス事業を進めるにあたり、あらかじめ評価指標や基準を定め、一定の数値目標を設け事業の拡大や縮小、廃止を含め、事業全体で見直しを重ね、より効率的な事業スキームを構築しようとしております。最小の経費で最大の効果が得られるよう、事業検討を進めてまいります。 ○ その他（武蔵小山と大井町を結ぶ路線について） 現在、区内を東西に結ぶ広幅員道路は、区北部には存在しますが区中央部以南には存在していません。区中央部を東西に結ぶ補助 26 号線は、現在豊町区間で東京都が整備を行っており、近い将来開通することが見込まれています。 いただいたご意見の武蔵小山と大井町とを結ぶバス路線につきまして、区としても非常に効果の高い重要な路線であると考えています。 これまで区では、補助 26 号線の全線開通にあわせた武蔵小山と大井町とを結ぶ路線バスの新設について民間バス事業者に要望を行ってきているところであり、今後も引き続き要望してまいります。
17	品川区は、交通の便が非常に良い地域だと認識しておりますが、どちらかというと放射線状に便利でそれを結ぶ横串に相当する部分がやや不足している感があります。具体的に鉄道で申し上げますと、目黒線（西小山）、池上線（荏原中延）、横須賀線（西大井）、京浜急行（立会川）、東京モノレール（大井競馬場前）等を結ぶようなコミュニティバスがあれば、さらに利便性が向上するのではないか、と思っております。勿論、シェアサイクルが拠点にあっても同じような効果は得られると思います。	
18	コミュニティバスのルートについて、東品川四丁目付近（品川シーサイド駅近辺）から、品川保健センターへ向かうルートを強く希望します。妊娠してから、子供が成長する過程で保健センターには何度も通う必要がありますが、東品川四丁目から品川保健センターに行くには、すべて徒歩で行くのには遠く、電車だと青物横丁駅まで 10 分程度歩いてから乗車する必要があり、都バスも保健センター近くには停留所がないので、天王洲付近で降りてからまた 15 分程度歩くという非常に不便な状態です。特に妊娠中や小さな子供連れにはこの移動の苦労が大きく、任意の検診や親子の交流イベント、品川健康センターの運動教室なども足が遠のいてしまいます。ぜひこのルートの設定をお願い	

	します。品川保健センター近くの図書館や東品川児童センターも利用しやすくなると思います。	
19	距離としてあまり遠くないものの、区内での東西の移動は電車だと乗り換えが発生するため、徒歩かタクシーになりがちです。 区内西側には大型店舗がなく、不足する生活用品の購入は区外まで行かねばならないため、武蔵小山と大井町を結ぶバスがあればいいなと思っています（品川シーサイドのイオンまで行けるとなお良い）	
20	次の２つの候補ルートを提案します。 ・補助 26 号線を起点に電車の場合は乗り換えが発生し不便だが、商業施設や商店街があり、それぞれの街の人々が流れることで相互に発展するルート（武蔵小山～戸越銀座～大井町～品川シーサイド） ・タワーマンションがあり、富裕層が移動で使いたいと思われるルート（武蔵小山～旗の台～大崎）	
21	西五反田、荏原、小山方面から区役所のある大井町方面への移動は結構不便なんです。 なので、「安養院～桐ヶ谷通り～百反通り経由で大井町」とか、「武蔵小山～26 号線経由で大井町」などの路線があると有り難いと思います。	
22	五反田と武蔵小山の巡回バスがあると目黒線の混雑が多少緩和できると思います。現在は通勤通学時時間帯の本数が少ないと感じます。	
23	次のルートをコミュニティバスのルートとして検討いただきたいです。 ◇朝の池上線混雑が緩和されるようなルート、中原街道沿い ◇交通機関が発達している駅や高速バスの出ている場所、品川駅や大崎駅、目黒駅	

	◇起伏が多いエリア、洗足駅付近 ◇羽田空港にアクセスが、よくなるルート	
24	西大井４丁目の大田区寄りの地域は、大森駅へのバスの交通手段しかありません。坂ありで区役所などに行くにも滝王子通りの原町バス停に出るか、西大井駅まで歩かなければなりません。御年配の方にはとても無理です。ぜひコミュニティバスが実現出来るよう御配慮お願いします。	
25	コミュニティバス ・不動前→西五反田四丁目→桐ケ谷通り→西五反田五丁目→西五反田六丁目→西五反田七丁目→大崎四丁目→大崎三丁目→大崎駅→大崎警察署→大崎広小路→大崎郵便局→不動前 ・不動前→西五反田四丁目→桐ケ谷通り→西五反田五丁目→西五反田六丁目→西五反田七丁目→大崎四丁目→大崎三丁目→大崎二丁目→大崎一丁目→御殿山→北品川四丁目→東五反田 2-11-2 総合体育館→五反田駅→大崎郵便局→不動前	
	舟運について	
26	品川区は、水辺の魅力も大きいので、目黒～天王洲まで舟運を定期的に運行し、観光客だけでなく天王洲方面への通勤客も取り込むような公共交通も品川区の魅力向上に繋がるのではないかと考えます。	いただいたご意見の舟運に関する取組みにつきましては、水辺をつなぐネットワークの形成に向け、水上タクシーの充実等について、今後各主体と連携を図りながら進めてまいります。
	■その他の交通に関するご意見	
27	より改善されるとうれしいこと ◇東急大井町駅の改札を出た後の段差、エレベーターがあるが、時間がかかるので、スロープがあるとうれしい ◇東急～都営中延駅前のエリアが狭く、乗り換えの人や車の行き来も多いため危なく感じる緩和希望	いただきましたご意見につきまして、1 点目の東急大井町駅の段差の件は、大井町駅周辺地区バリアフリー計画においても課題として挙げており、引き続き改善策について鉄道事業者に働きかけてまいります。2 点目の中延駅における乗り換えに関するご意見につきましても、安全・安心な交通環境となるよう、鉄道事業者に働きかけてまいります。

資　料　３

今後のスケジュール（予定）

令和２年度

○	９月３日	第１回地域公共交通会議【本日の会議】 ・・・基本方針パブコメ結果、今後のスケジュール
○	９月下旬 ～１１月下旬	区内 13 地域でのワークショップ（地域意見交換会）
○	１０月頃	品川区地域公共交通基本方針　策定・公表
○	１２月頃	第２回地域公共交通会議 ・・・プロポ条件、試行運行評価基準、区支援内容
○	３月頃	運行事業者の選定（プロポーザル）

令和３年度

○	５月頃	第３回地域公共交通会議 ・・・運行事業者報告、運行計画素案
○	５月下旬 ～９月下旬	試行運行路線沿線住民との意見交換会
○	６月以降	第４回・第５回地域公共交通会議の開催、 運行計画の作成、事業許可の取得、 バス車両確保、走行環境整備　など
○	３月頃	試行運行開始