

## 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「令和元年度第2回品川区地域交通検討会」を開催した。

1. 日 時 令和元年12月13日（金）9:30～10:30
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基本方針（骨子案）」について
  - ・「品川区コミュニティバス導入計画（骨子案）」について
  - 【別紙1】、【別紙2】参照
4. 主な発言内容
  - 試行運行を開始する際には、どうなったら本格導入に移行するのか、または継続させるのか、それとも事業を廃止するのか、しっかりと目標を定めておくことが大切である。
  - ルートを選定する際には、商店街の中を通してほしいといった要望も受けるだろうが、自転車や歩行者等の安全面への配慮を優先したほうがよい。
  - 今回高評価を得た地域が、必ずしも利用者が多い地域であるとは限らないのではないか。
5. 今後の予定
  - 3月頃 第3回検討会
    - ・「品川区地域公共交通基本方針（素案）」について
    - ・「品川区コミュニティバス導入計画（素案）」について

※令和2年度以降は、地域公共交通会議（法定会議）に移行し、検討を進める。

# 品川区地域公共交通基本方針（骨子案）

## 令和元年度 第2回 品川区地域交通検討会資料

### 目次

<b>1. 品川区地域公共交通基本方針の概要</b> . . . . .	<b>1</b>
1-1 検討の背景・目的	1
1-2 品川区地域公共交通基本方針の位置づけ	1
1-3 目標年次	1
<b>2. 品川区の地域特性</b> . . . . .	<b>2</b>
2-1 人口と施設分布	2
2-2 交通特性	2
2-3 区民の移動特性	2
2-4 バスの運行に関するニーズ	2
<b>3. 地域公共交通の役割と今後の方針</b> . . . . .	<b>2</b>
3-1 地域公共交通の課題と目標	2
3-2 地域公共交通の役割と今後の方針	3
<b>4. コミュニティバスの導入方針</b> . . . . .	<b>4</b>
4-1 品川区におけるコミュニティバスの目標像	4
4-2 導入の考え方	4

# 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

- 現在、区内の公共交通網は、鉄道駅が延べ40駅、路線バスも66系統と、利便性は高い環境にある。
- 平成30年度、区世論調査でも、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割が交通の便が良いことを理由に挙げ、区がもつ魅力のうちの大きな一つとなっている。
- 一方で、バス停から距離がある地域や本数が少ない地域、道路幅員から大型バスを通せない地域もある。
- 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る。
- 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た。
- コミュニティバス導入にあたり、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る。

### (2) 方針の目的

- 本方針は、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各交通サービスの今後の取組みの方向性を示すもの。
- 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る。

## 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

- 本方針は、「品川区長期基本計画（令和2年●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。
- 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。

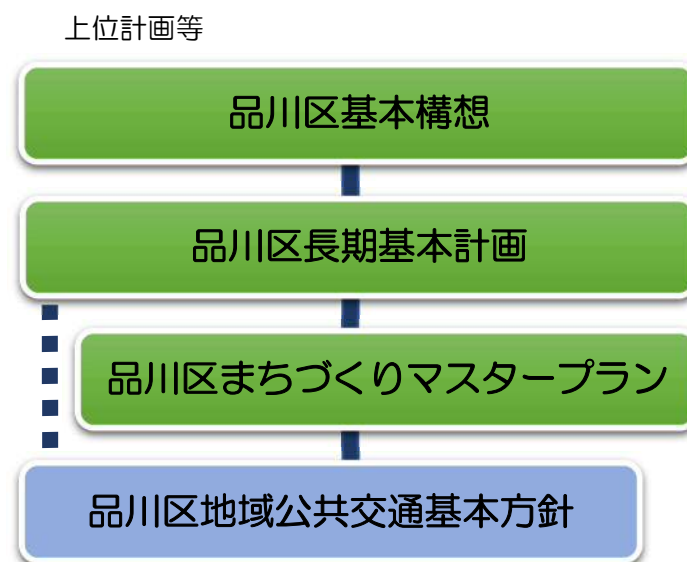


図1 品川区地域公共交通基本方針の位置づけ

## (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する。
- 交通手段の分類の仕方は多様だが、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」と位置づける。
- 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、これらを区における「地域公共交通」と定義づける。
- 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る。

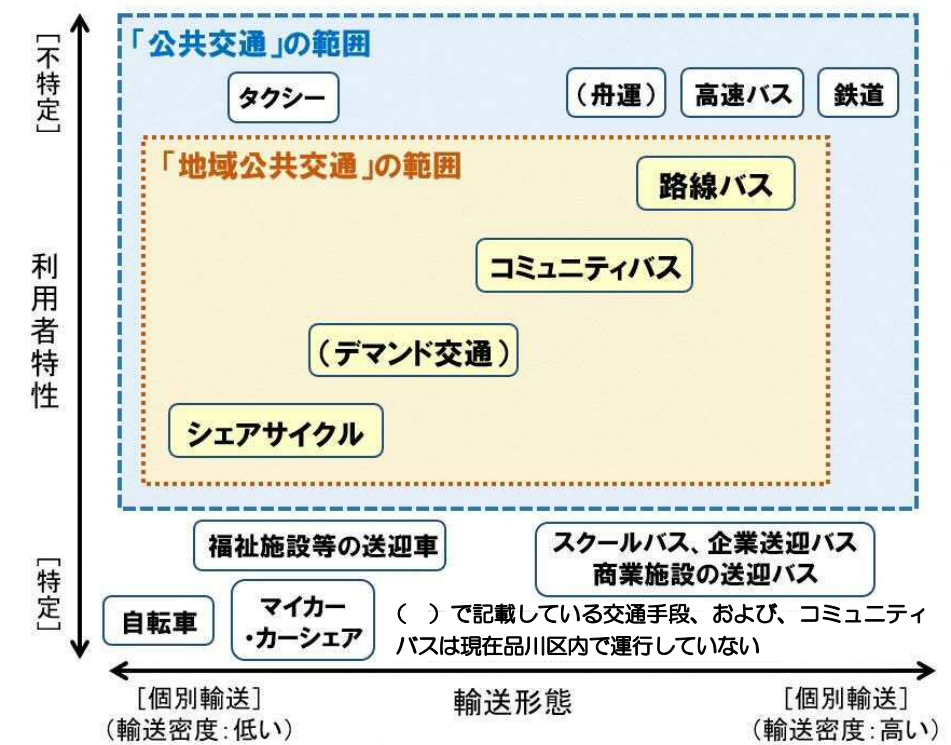


図2 公共交通と地域公共交通の範囲

## 1-3 目標年次

- 品川区地域公共交通基本方針は、令和2（2020）年度を初年度とし、長期基本計画の目標年度である令和11（2029）年度を目標年度とするおおむね10年後を見据えた方針とする。
- 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する。

## 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

- ・ 人口推移、人口推計（将来予測）
- ・ 人口分布（密度）

#### (2) 主な施設等の立地状況

- ・ 公共施設、商業施設、観光資源 など

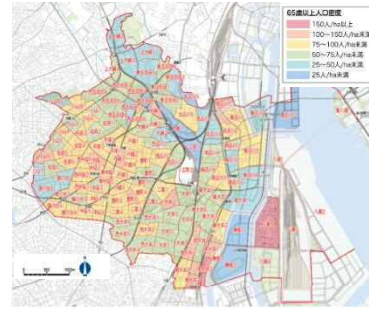


図3 町丁目別の65歳以上人口密度



図4 公共施設の位置

### 2-2 交通特性

#### (1) 道路ネットワークの状況

- ・ 道路幅員の状況
- ・ 都市計画道路の整備状況
- ・ 地形の概況 など

#### (2) 公共交通サービスの状況

- ・ 鉄道
- ・ 路線バス
- ・ シェアサイクル
- ・ 高速バス
- ・ タクシー
- ・ 舟運
- ・ コミュニティバス・デマンド交通

#### (3) 鉄道と路線バスのサービス勢力圏

- ・ 鉄道駅700m・バス停300m圏域の場合
- ・ 鉄道駅500m・バス停300m圏域の場合



図5 道路幅員の状況

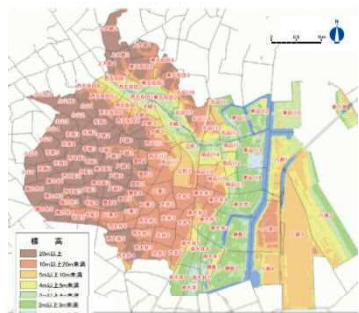


図6 区内の標高

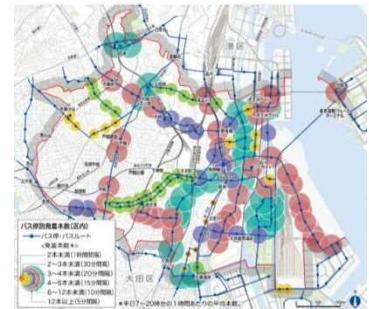


図7 バス停別の運行本数

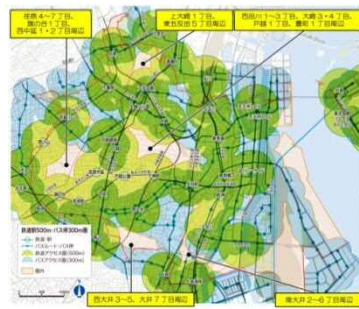


図8 鉄道駅500m・バス停300m圏

### 2-3 区民の移動特性

#### (1) 分析に使用するデータについて

- ・ 東京都市圏パーソントリップ調査(PT調査)
- ・ 公共交通に関するアンケート調査
- ・ 携帯電話の位置情報による移動データ

#### (2) PT調査とアンケート調査の結果を用いた分析

- ・ 交通手段の変化
- ・ 外出目的と頻度
- ・ 外出目的別の不便さ など

#### (3) 携帯電話の位置情報を用いた分析

- ・ 携帯電話の位置情報による区民の移動特性

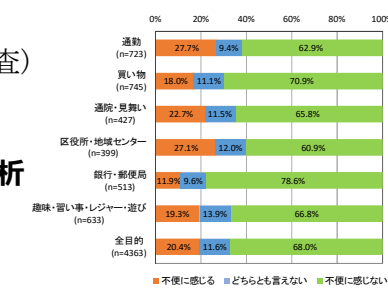


図9 外出目的別の交通手段に対する不便さ

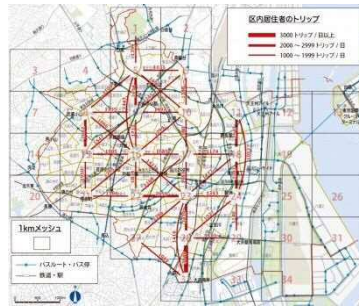


図10 区内居住者のゾーン間移動量

### 2-4 バスの運行に関するニーズ

#### (1) 現在のバス利用に関する状況

- ・ バスの利用状況と利用しない理由
- ・ バスを利用しやすくするために必要な施策

#### (2) 新たなバス路線に関するニーズ

- ・ 新たなバス路線の利用意向
- ・ 新たなバス路線に求めるサービス水準
- ・ 新たなバスを利用して行きたい場所 など

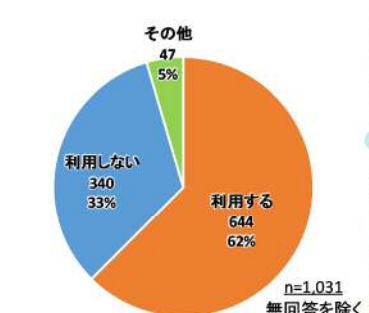


図11 新たなバスの利用意向



図12 新たなバスを利用して行きたい場所

## 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

- 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る。

##### ① 人口や世帯数、年齢構成の変化への対応

- 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ある。
- 65歳以上の人口も増加が推定され、令和30年には区全人口の約3割となる見通しである。
- 平均世帯人員は減少しており、世帯の小規模化は一人あたりの外出量を増加させる。
- 一人あたりのトリップ数の経年変化を年代別で見ると、30代後半より高い年代で増加傾向にあり、特に高齢者の増加が顕著である。

##### ② 交通基盤の整備にあわせたネットワークの構築

- 現在、区内を東西に結ぶ広幅員道路は区北部には存在するが、区中央部以南には存在しない。
- 補助26号線の全線開通（令和2年度末予定）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る。

##### 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

- 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、東五反田や西品川、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する。
- アンケート調査の結果では、バスを利用しやすくするための施策の設問に対し、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。

##### ④ 交通サービス間の連結性への配慮

- 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ないが、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」、「鉄道ーシェアサイクル間」、「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である。

#### (2) 地域公共交通の目標

- 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となっている。
- 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る。
- 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る。

### ① だれにでも利用しやすいサービスの提供

- 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
  - ・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

- 利便性の高い交通ネットワークの形成
  - ・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

- 安全・安心な利用環境をめざした整備の推進
  - ・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

- 環境への配慮や、観光施策との連携の推進
  - ・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

- 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、今後の取り組み方針を示す。

### (1) 路線バス

#### 【役割】

- 鉄道網が発達した区内において、路線バスはこれを連携、補完する役割を担う。
- 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う。

#### 【今後の取り組み方針】

##### ① 利用しやすいサービスの提供

- バス停上屋やベンチ、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する。
- 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する。

##### ② 利便性の高いバス網の形成促進

- 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く。
- とくに、令和2年度末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、強く働きかけていく。

##### ③ 走行環境の整備

- 都市開発など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する。

##### ④ その他

- 環境負荷の低い車両等の導入を促進する。
- 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する。
- 交通安全の取組みや、災害に備えた訓練等を促進する。

## (2) コミュニティバス

#### 【役割】

- 路線バスと同様に鉄道網を補完する役割をもつが、コミュニティバスの主たる役割は、既存の路線バス網の補完となる。
- 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する。

#### 【今後の取り組み方針】

##### ① 試行運行の実施

- 品川区区内におけるコミュニティバスの導入に向け、試行運行を行う。
- 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う。
- 試行運行までの検討ステップは、第4章に記載。

##### ② 試行運行時の取組みについて

- 基本的には、路線バスの今後の取り組み方針と同様の取組みを実施していく。
- そのほか、コミュニティバスとしての特性を活かし、より地域振興につながる取組みを検討していく。

##### ③ 試行運行後の本格導入について

- 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事業評価を行う。

## (3) デマンド交通

#### 【役割】

- 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う。

#### 【今後の取り組み方針】

- 現在、デマンド交通が実施されている事例は23区ではない。
- 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く。

## (4) シェアサイクル

### 【役割】

- 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う。

### 【今後の取組み方針】

- 気軽に自分の思いのまま利用できる交通サービスをめざし、以下の取組みを進めていく。

#### ① 利用しやすいサービスの提供

- 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く。

#### ② 利便性の高いネットワークの形成促進

- 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う。
- 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く。

#### ③ その他

- 利用者に対する自転車のルール・マナーの向上等の取組みを促進していく。

## 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

- 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。
- 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、さらに既存の路線バス網を補完する役割も担う。
- 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る。
- さらに、この鉄道・路線バスのサービス勢力圏外地域とした視点のみでなく、地域の年齢構成や施設分布、地形なども考慮し導入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が期待できる。

### (2) コミュニティバスの目標像

- 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つを掲げる。

#### 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。
- ・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。

#### 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。
- ・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る。

#### 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。
- ・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る。

### 4-2 導入の考え方

- 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る。
- 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る。

#### (1) 運営方式と区との関与の在り方

- 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。

表1 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、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する。
- 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・決定する。
- 試行運行を実施する際には、「導入計画」と「運行計画」を作成する。
- 「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、試行運行時期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、事業に対する区の負担の在り方などを示す計画。
- 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。
- 「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。
  - ・起終点、運行時間や運行間隔、バス停の位置・地先交渉、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)
  - ・バス車両の命名・デザイン・確保方法、バス停の命名・設置工事に関すること
  - ・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う。

(3) 試行運行路線の選定方針

- 施行運行路線の選定は、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、決定していく。
- 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す。

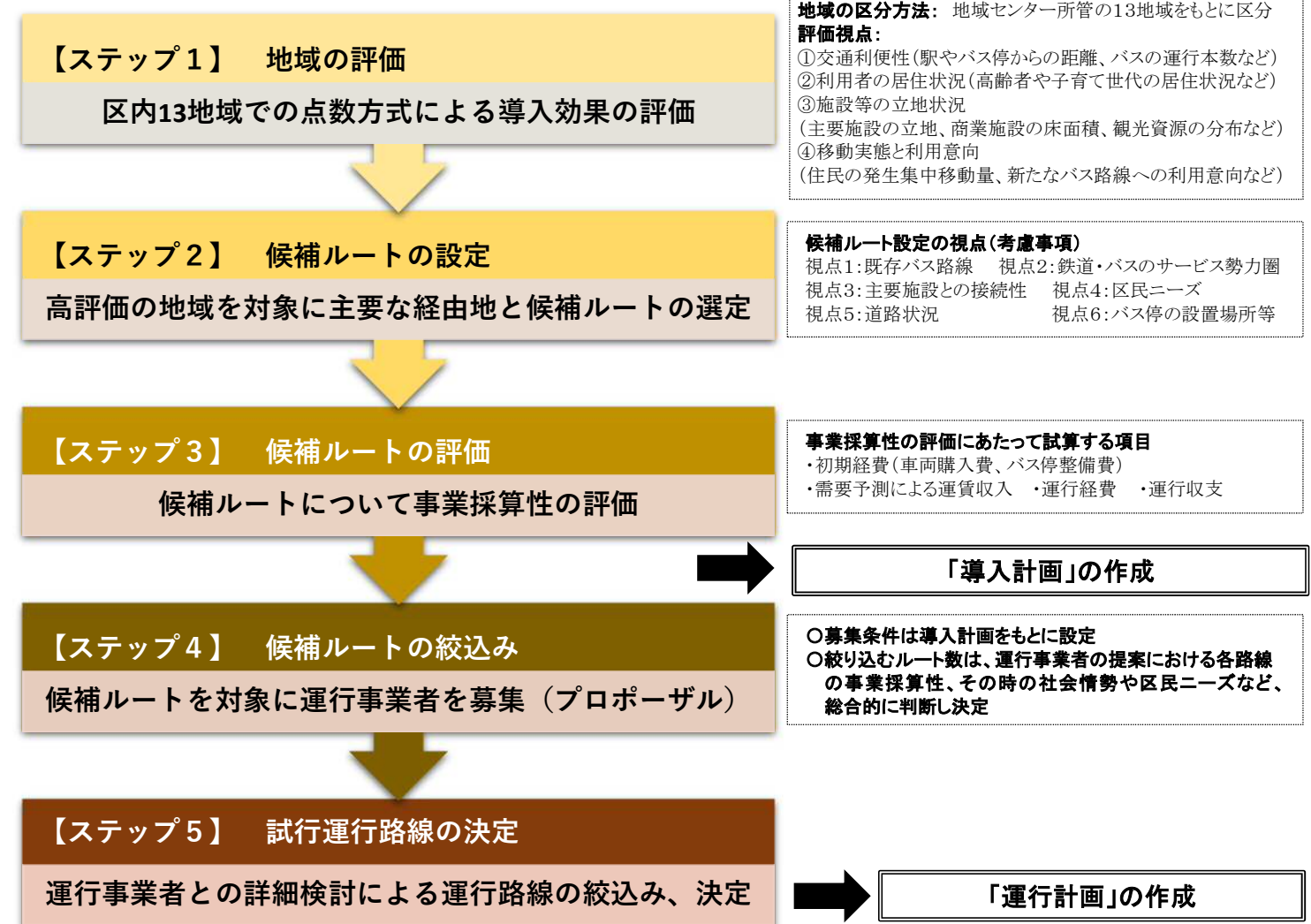


図13 試行運行路線の選定方針

(4) 試行運行開始後の事業管理について

- 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く。
- 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く。
- 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。
- 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、本格導入への移行など)の判断を行う。

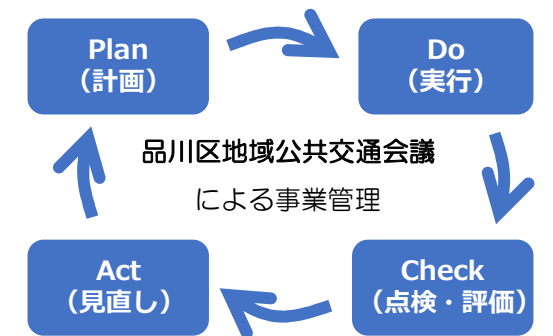


図14 PDCAサイクルの概念図

# 品川区コミュニティバス導入計画（骨子案）

## 令和元年度 第2回 品川区地域交通検討会資料

### 目次

- 1. 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 . . . . . 1
  - 1-2 本計画で使用するデータについて . . . . . 1
- 2. 試行運行路線候補の選定 . . . . . 2
  - 2-1 地域の評価 . . . . . 2
  - 2-2 候補ルートの設定 . . . . . 7
  - 2-3 設定した候補ルートの評価 . . . . . 7
- 3. 試行運行開始までの進め方 . . . . . 8
  - 3-1 候補ルートの絞り込みにあたって . . . . . 8
  - 3-2 運行事業者の選定方法について . . . . . 8
  - 3-3 運行準備 . . . . . 8
- 4. 試行運行開始後の事業管理 . . . . . 9
  - 4-1 事業管理の方法 . . . . . 9
  - 4-2 事業評価の方法 . . . . . 9



# 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導入方針」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」に基づく評価、候補ルート案選定結果や、実施に向けて設定した項目などを示す。
- また、運行事業者の選定にあたっては、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、評価結果とともに運行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。

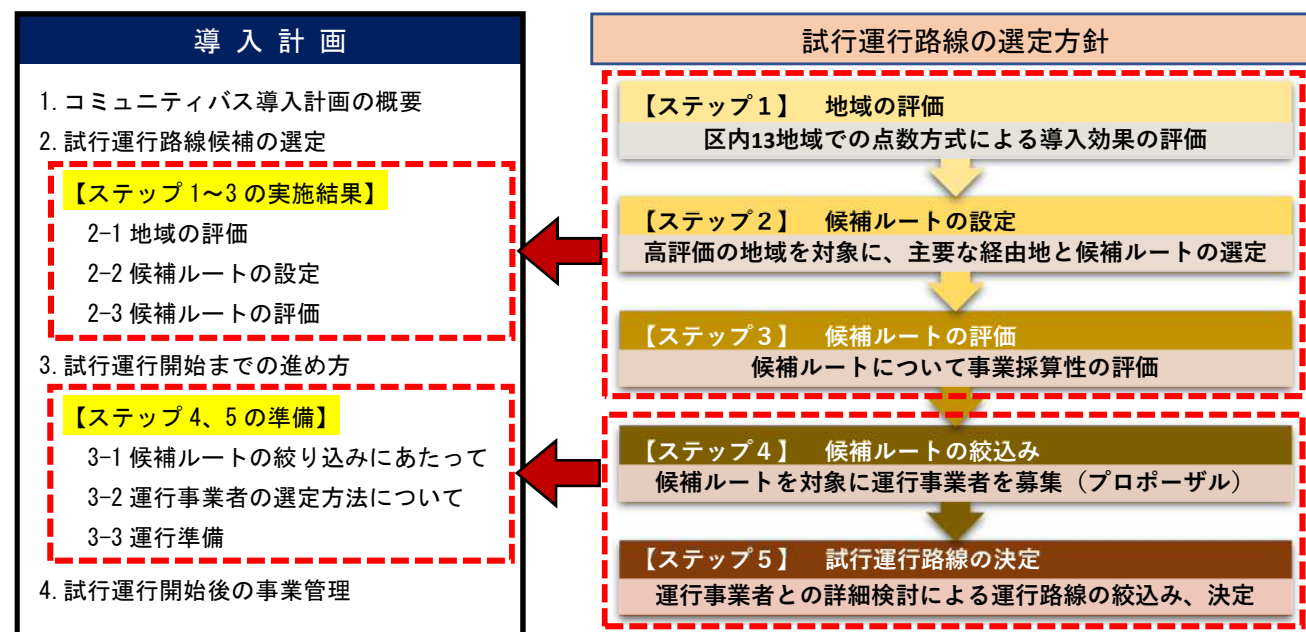


図1 導入計画と「試行運行路線の選定方針」の対応関係

### (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●年度末を目指しつつ、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

### 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）

## 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。

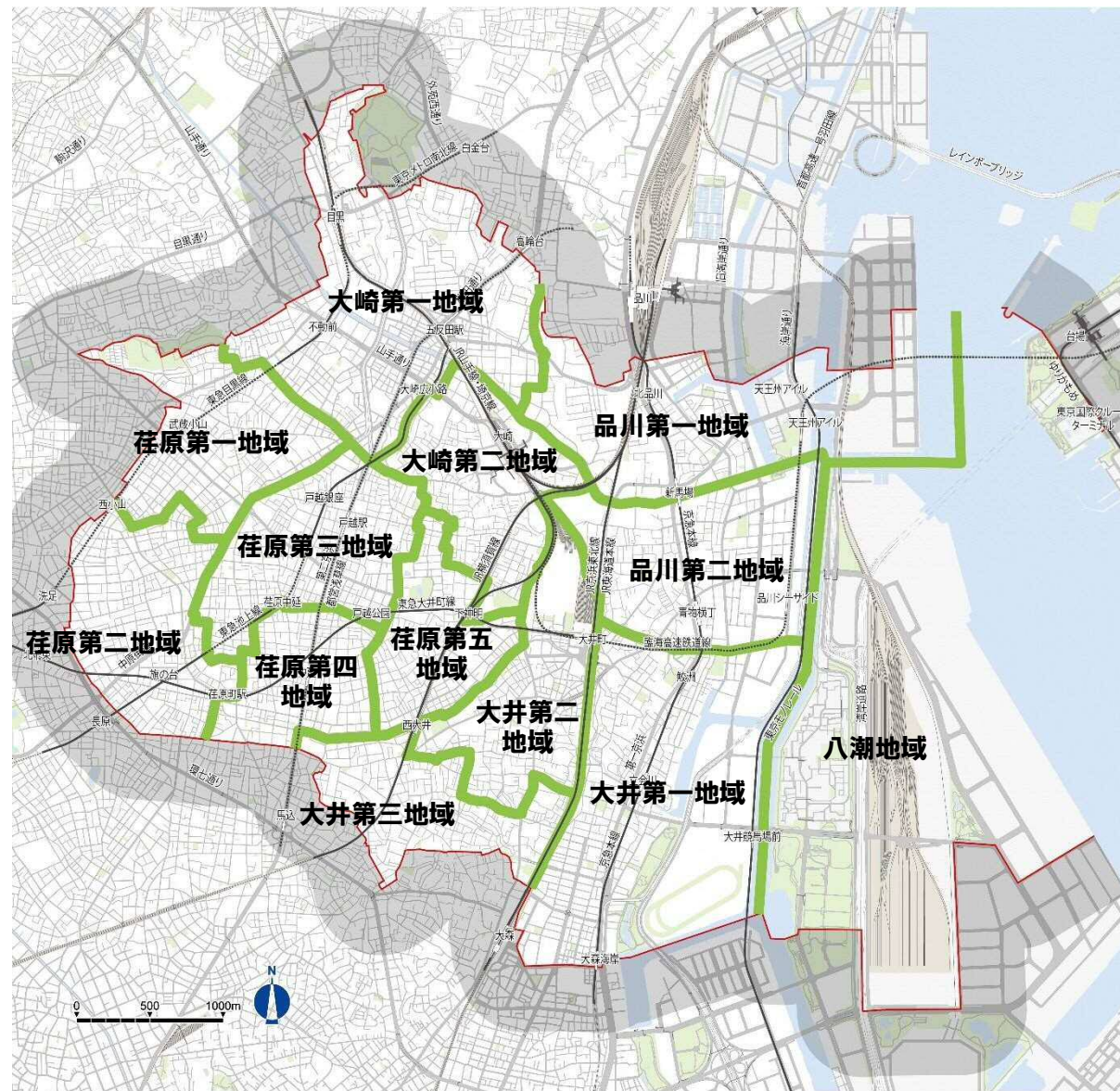


図2 地域区分の設定

#### (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(個所/10ha)
⑦	商業施設の床面積	商業施設の床面積密度(m <sup>2</sup> /ha)
⑧	観光資源の分布状況	観光資源の密度(個所/10ha)
⑨	住民の移動量	区民移動の発生密度(トリップ/km <sup>2</sup> )
⑩	住民の交通不便意識	アンケート調査での「移動が不便」の回答割合 (%)
⑪	新たなバス路線への利用意向	アンケート調査での「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（平成31年4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、令和元年5月末現在。

##### 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（平成31年4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（平成31年4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。
- ・ 最寄り駅は、各メッシュの中心点から直線距離で最も近い駅。

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。
  - 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。
- ・ 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

- ・ 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。

(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サービス勢力圏域外の人口」と「②バスの単位面積あたり運行本数」については、評価ランクの重みづけを2倍とする。

表2 評価指数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(個所/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 <sup>2</sup> /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(個所/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 <sup>2</sup> )	×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 アンケート調査での「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 アンケート調査での「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

※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) 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	1.8	5.3	25.9	7.5	0.2	27.7	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

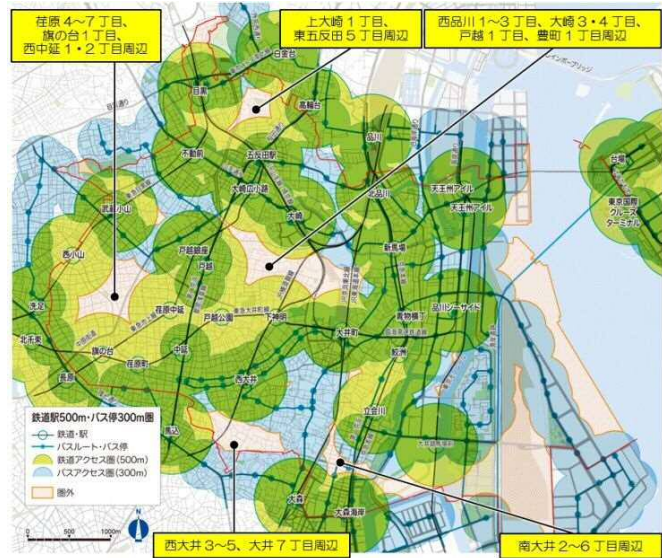


図3 鉄道駅 500m・バス停 300m



図4 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	17.7	11.2	11.2	12.6	21.9	12.2	3.5	0.9	3.5	5.0	3.7	68.4
2	2	4	4	4	2	4	8	10	8	6	8	2

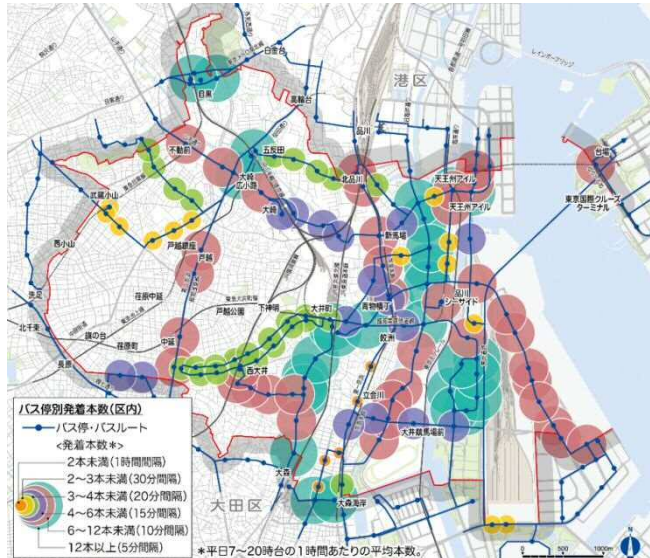


図5 バス停別の運行本数 (片方向・1時間あたり平均値)

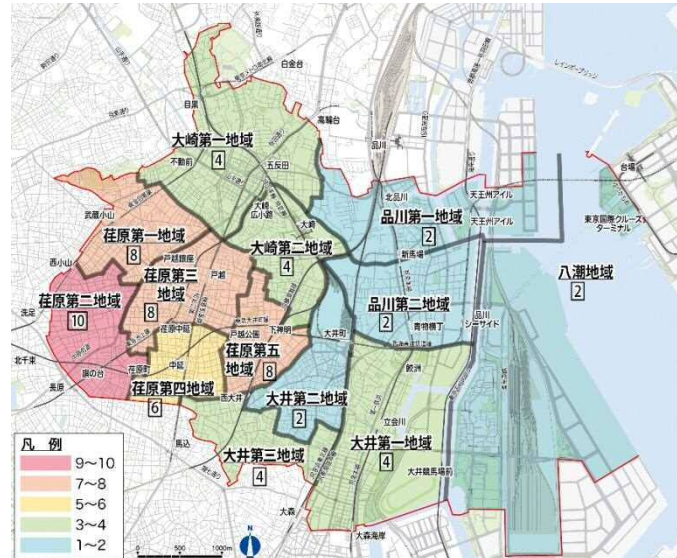


図6 路線バスの運行本数による評価結果

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
52.7	57.2	50.5	56.9	53.2	55.5	69.4	71.9	65.8	86.0	82.2	82.8	154.1
1	2	1	2	1	2	3	3	3	5	4	4	5

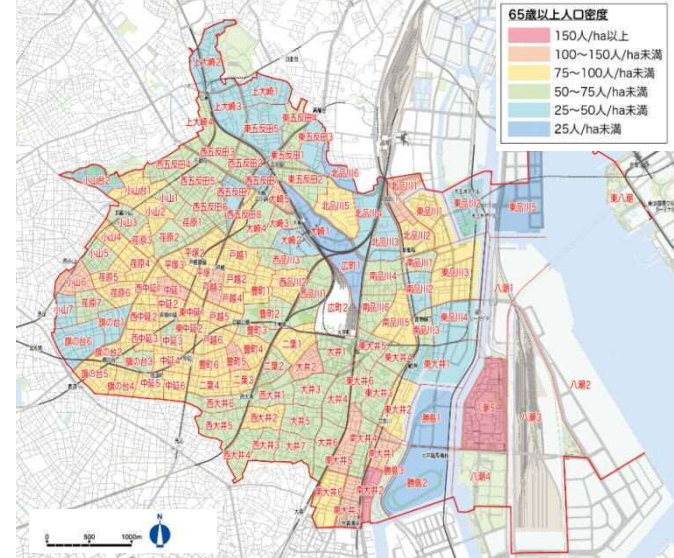


図7 町丁目別の65歳以上の人口密度



図8 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
15.1	16.8	17.7	16.5	18.7	13.8	17.4	17.4	13.7	17.9	17.0	14.1	19.3
2	3	4	3	5	1	4	4	1	4	4	1	5

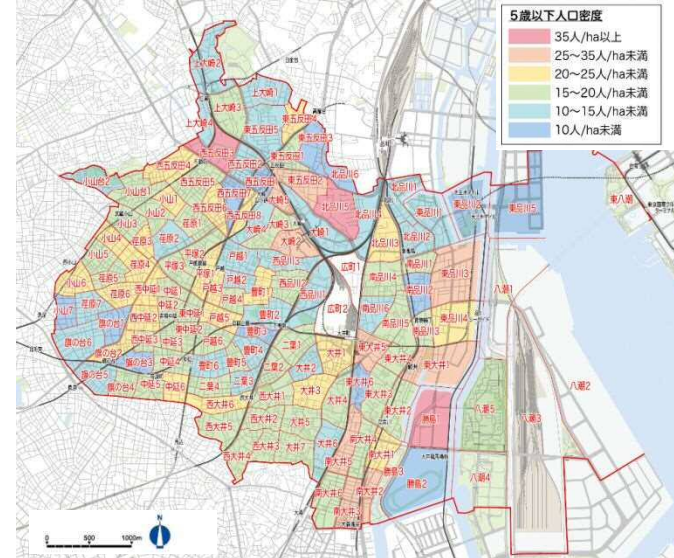


図9 町丁目別の5歳以下の人口密度

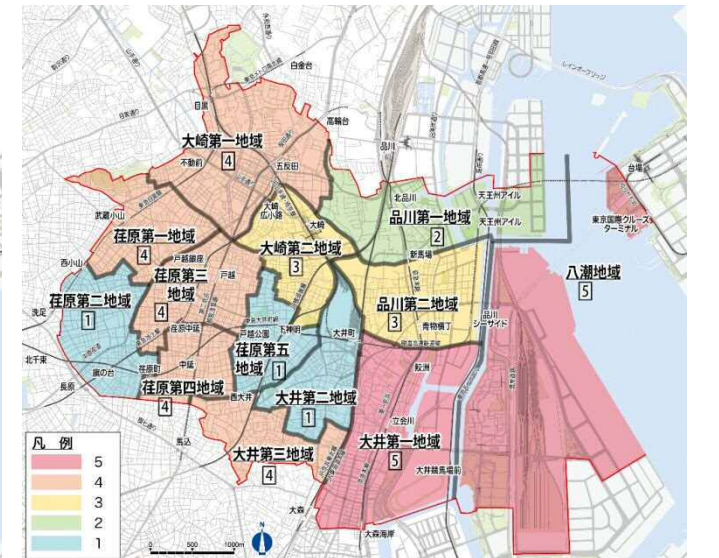


図10 子育て世帯の居住状況による評価結果

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

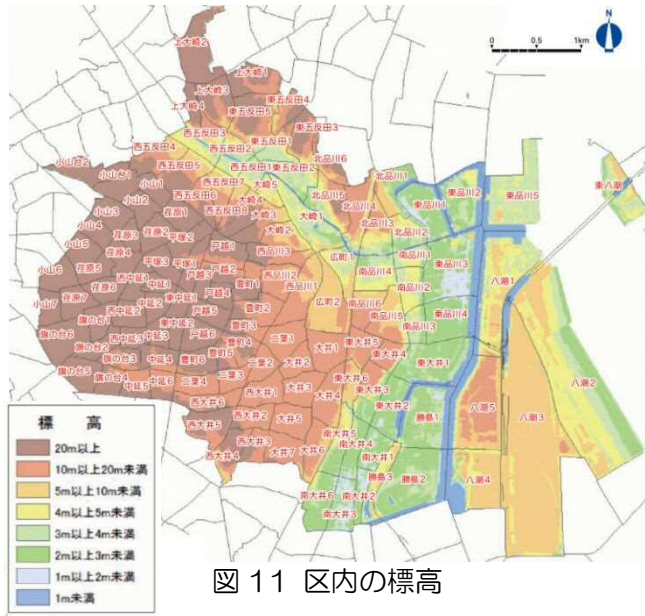


図 11 区内の標高



図 12 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 13 主要施設の立地状況

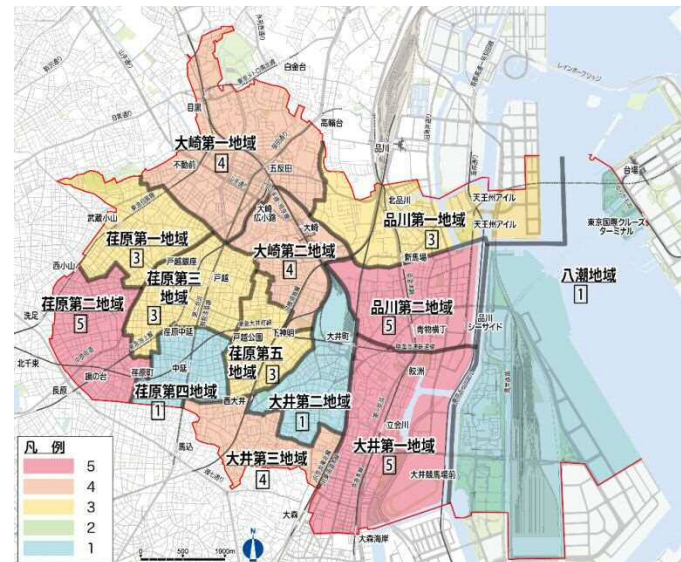


図 14 主要施設の立地状況による評価結果

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<sup>2</sup>/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

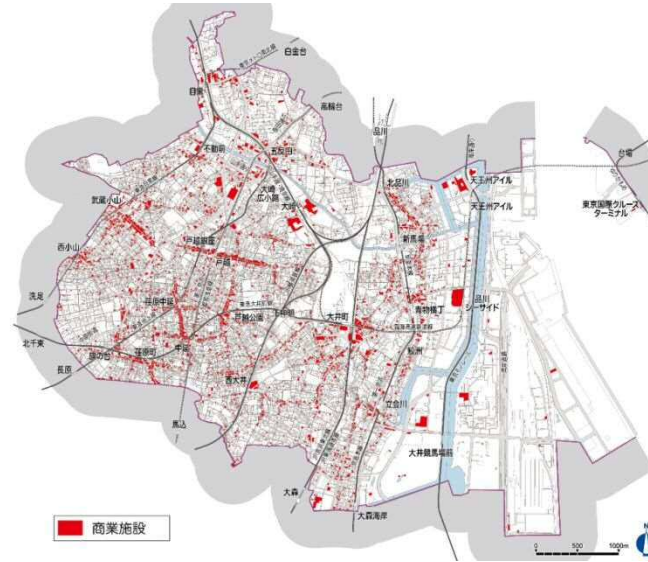


図 15 商業施設の立地状況



図 16 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	0.48	0.00
5	1	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	0



図 17 観光資源の分布状況



図 18 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/km<sup>2</sup>）  
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

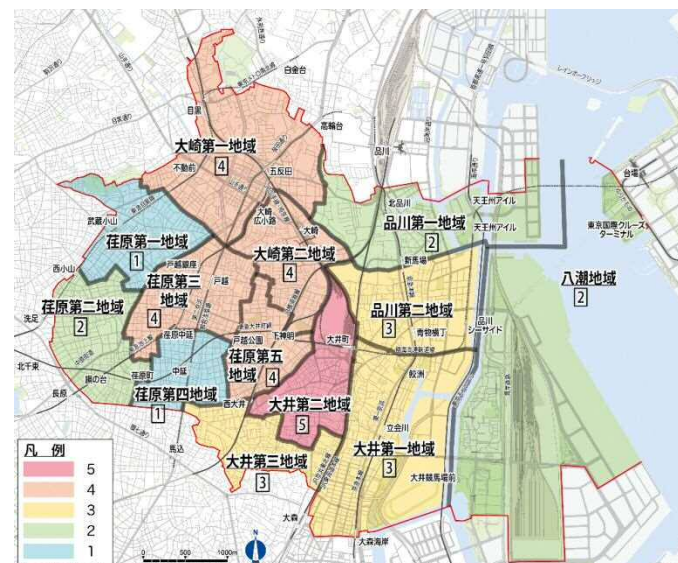
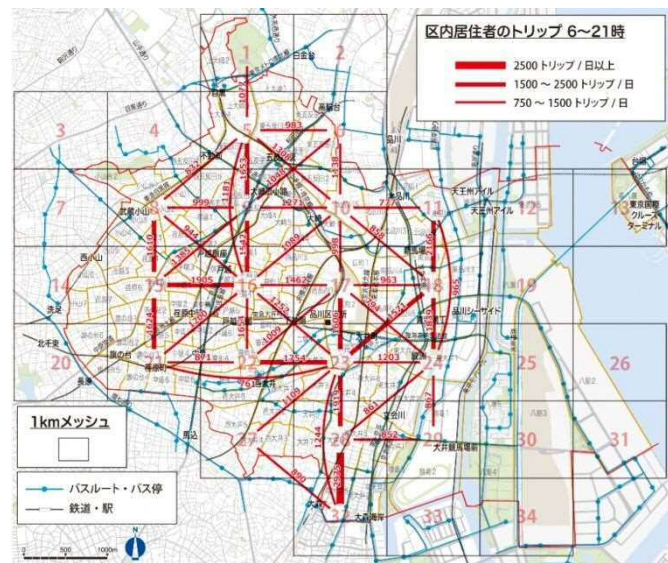


図19 区内居住者のゾーン間移動量（年齢別15～79歳・6～21時）

図20 住民の移動量による評価結果

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

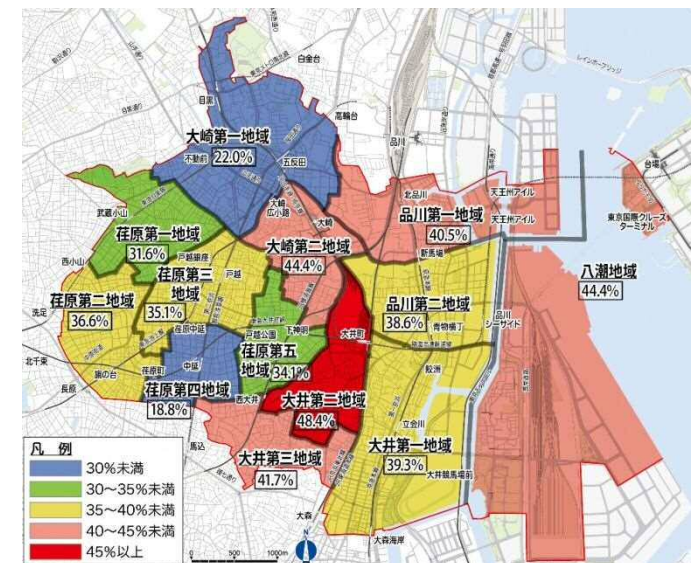


図23 アンケートにおける「新たなバス路線を利用する」の回答割合

図24 新たなバス路線への利用意向による評価結果

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

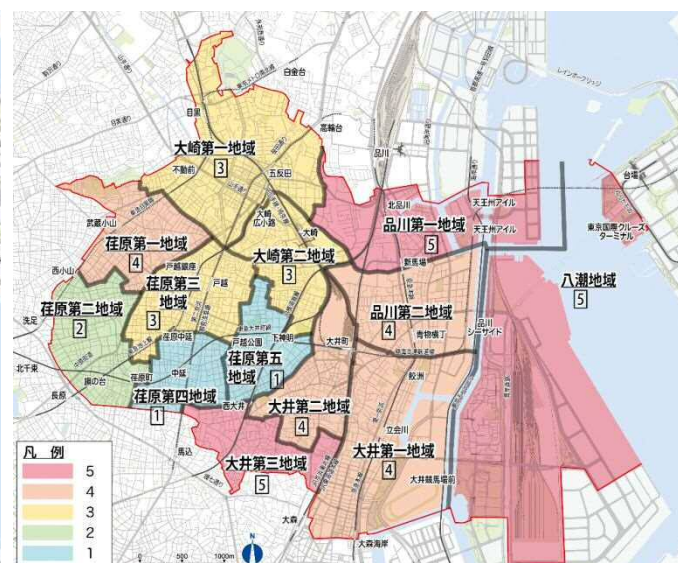
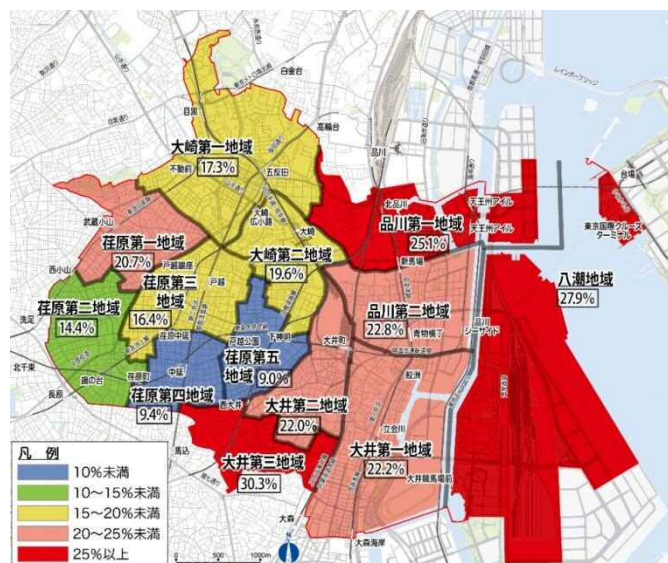


図21 アンケートにおける「移動が不便」の回答割合

図22 住民の交通不便意識による評価結果

(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 地域評価の結果（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	3	4	3	5	1	4	4	1	4	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	30	34	44	37	28	49	35	43	37	23	35	32	

第3回検討会にて高評価の地域を中心に候補ルートの検討結果を提示予定

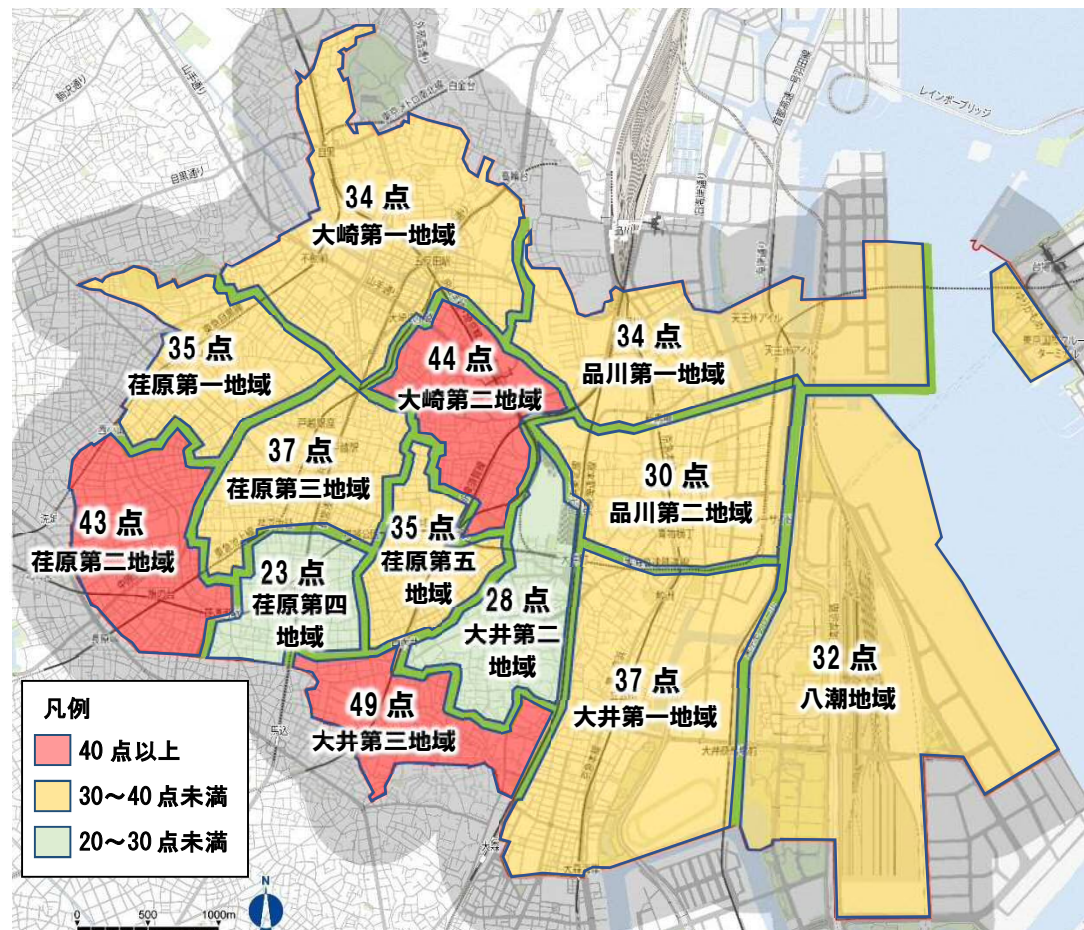


図25 地域評価の結果（点数）

2-2 候補ルートの設定

(1) ルート設定の視点

表4 候補ルート設定の視点（案）

候補ルート設定の視点	考慮事項
<b>視点1：既存バス路線</b> ・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 ○一般路線バスのルート計画がある場合には重複を回避する
<b>視点2：鉄道・バス勢力圏</b> ・勢力圏域外エリアを通過する	○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（鉄道駅から500m・バス停から300m以遠の区域）を通るようにルートを設定する
<b>視点3：主要施設との接続性</b> ・鉄道駅や区有施設等を経由する	○各地域で利用の多い駅に接続し、鉄道等との乗り換え利便性、交通機能の向上をはかる ○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
<b>視点4：区民ニーズを考慮</b> ・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
<b>視点5：道路の状況</b> ・道路構造、幅員、勾配を考慮する	○道路幅員（※2）や路上駐車場状況、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 ○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
<b>視点6：バス停等</b> ・区起終点での車両転回、バス停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

候補ルートの検討結果は、第3回検討会にて提示予定

2-3 設定した候補ルートの評価

候補ルートの評価結果は、第3回検討会にて提示予定

<以下の流れで各候補ルートを評価予定>

- (1) 運行条件の設定  
(設定条件の項目例) 運行日、運行時間帯、運行間隔、バス停間隔、運賃、運行車両
- (2) 初期経費の算定
- (3) 運行収支の算定  
① 需要予測と運賃収入の算定、② 運行経費の算定、③ 運行収支の算定
- (4) 事業採算性の評価

※1 令和元年6~7月実施

※2 道路法車両制限令第5条による車幅2.1mのバスが通行できる道路幅員は、対面通行で4.7m、一方通行で2.6mとして確認

### 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

- 第2章で示した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) 想定する運行方式

- 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。

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

- 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。
- 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。
- 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

事業者提案に対する条件は、第3回検討会にて提示予定

##### <提案条件の項目例>

- ① 運行条件：
  - ・ 運行ルート
  - ・ 運行日
  - ・ 運行時間帯
  - ・ 運行間隔
  - ・ バス停間隔
  - ・ 運賃
  - ・ 運行車両
  - ・ 試行運行期間 など
- ② その他：
  - ・ 目標像実現に向けた取組み事項
  - ・ ノウハウを活かした取組み事項

#### 3-3 運行準備

##### (1) 運行計画の作成

- 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。
  - ・ 起終点、運行時間や運行間隔、バス停の位置・地先交渉、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)
  - ・ バス車両の命名・デザイン・確保方法、バス停の命名権・設置工事に関すること
  - ・ 広報・周知方法、利用促進施策に関すること など
- 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

- 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。
- 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

- 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。
- 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。
- 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

- 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。
- 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

4-1 事業管理の方法

(1) 管理の流れ

- 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。
- 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。
- 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、本格導入への移行など）を判断する。

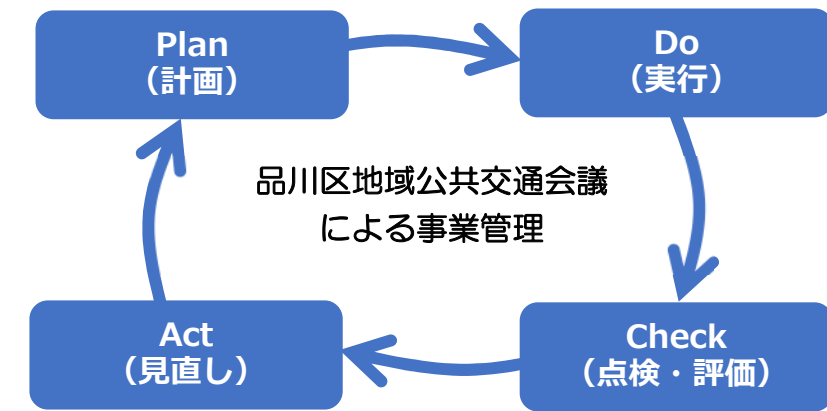


図26 PDCAサイクルの概念図

(2) 事業の体制と役割分担

- 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。
- 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。

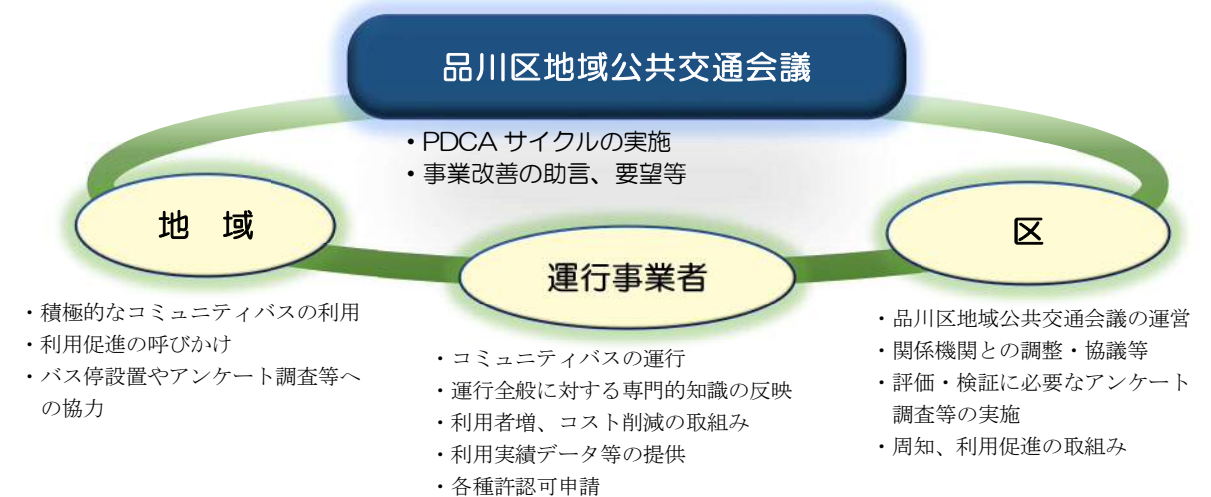


図27 事業体制と役割分担の概念図

4-2 事業評価の方法

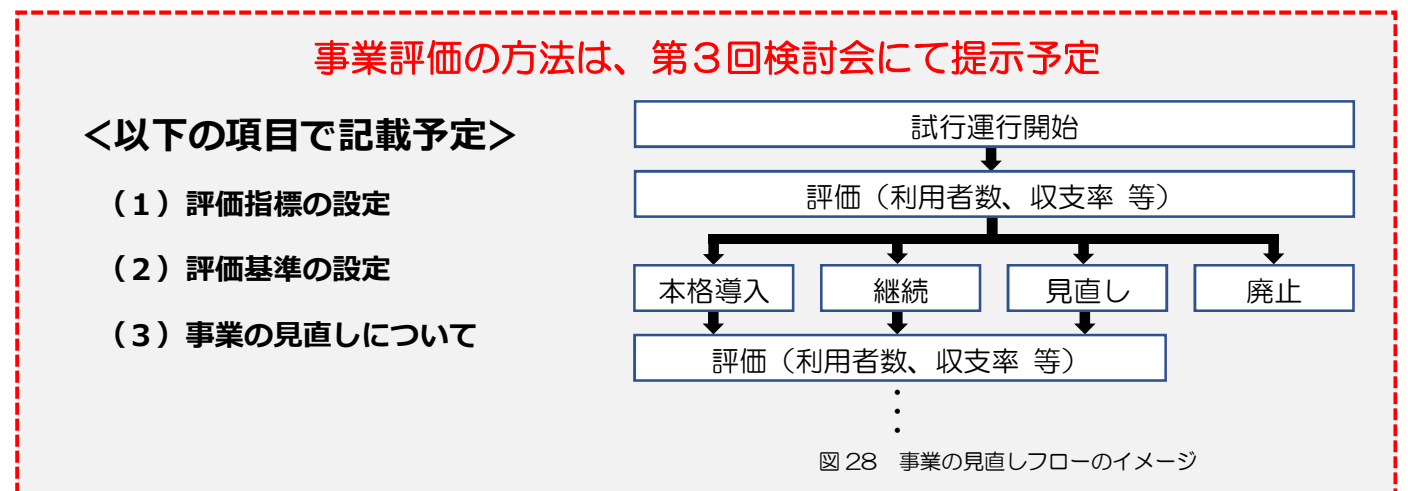


図28 事業の見直しフローのイメージ