資　料　1

コミュニティバス導入に向けた検討状況について

第3回品川区地域公共交通会議資料
（令和3年12月27日）

（目次）

1．これまでの検討経緯について
2．導入計画で示した大井ルート案の課題について
3．南大井区間における課題への対応について
4．西大井循環区間における課題への対応について
5．試行運行開始時のルートについて

1. これまでの検討経緯について

令和元年　６月～７月　**公共交通に関するアンケート調査**（区内3,000世帯に郵送）

８月３０日　**第１回地域交通検討会**
- 地域公共交通基本方針(構成案)
- アンケート結果やビッグデータ等から区内の人の移動等について分析

１２月１３日　**第２回地域交通検討会**
- 地域公共交通基本方針(骨子案)、コミュニティバス導入計画(骨子案)
- 11の指標により点数評価し、導入効果の高い地域を選定

令和２年　３月１７日　**第３回地域交通検討会**
- 地域公共交通基本方針(素案)、コミュニティバス導入計画(素案)
- 導入効果の高い３地域における候補ルート(大崎・大井・荏原)を設定

４月～５月　**パブリックコメント**（地域公共交通基本方針）

９月　３日　**第１回地域公共交通会議（地域交通検討会から移行）**
- 地域公共交通基本方針のパブリックコメント結果

１０月　９日　**「品川区地域公共交通基本方針」を策定**

１０月２３日～１１月１３日　**区内１３地域でのワークショップ**（地域意見交換会）

令和３年　２月　８日　**第２回地域公共交通会議**
- ワークショップを踏まえた候補ルート３案(大崎・大井・荏原)への反映
- 試行運行は大井ルートから実施
- 試行運行期間：４年間（令和４年～７年度）
- 本格導入への判断基準基準：収支率５０％以上

２月２５日　**「品川区コミュニティバス導入計画」を策定**

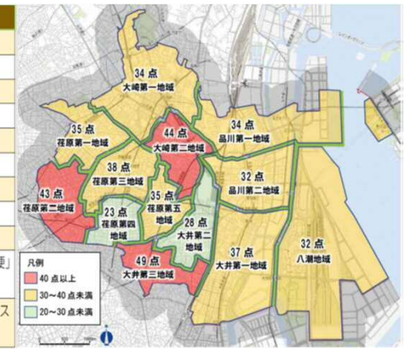
３月～６月　**運行事業者選定プロポーザル（東急バス株式会社に決定）**

１２月２７日　**第３回地域公共交通会議**
- 試行運行路線の運行計画(案)

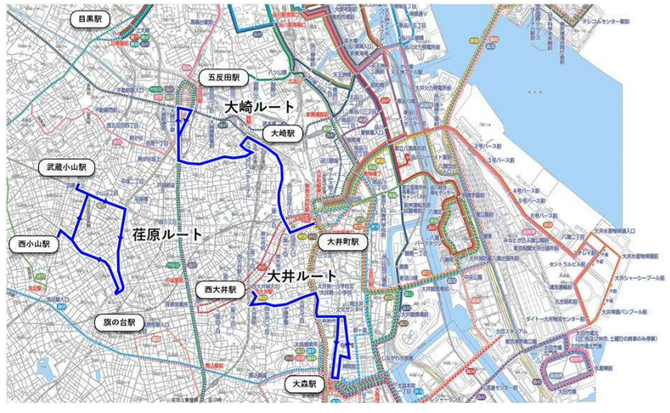
第１回地域交通検討会（アンケート結果やビッグデータの一例）

第２回地域交通検討会（11の指標と点数評価結果）

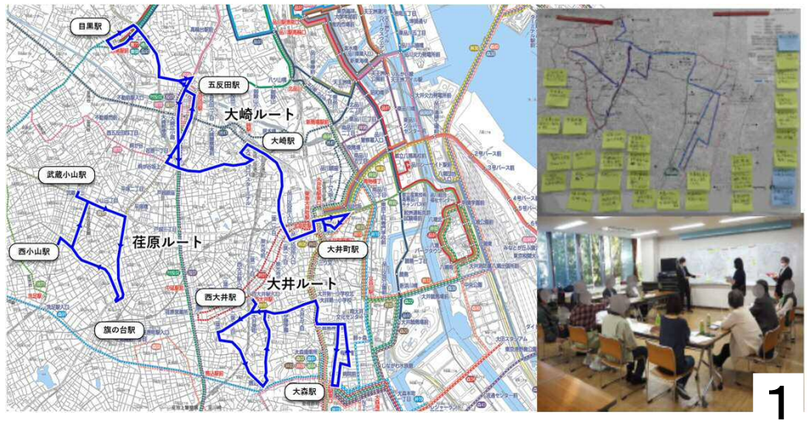
	評価項目	評価指標
①	鉄道駅やバス停からの距離	鉄道と路線バスのサービス圏域外人口の割合(%)
②	路線バスの運行本数	路線バスの運行本数(本/ha)
③	高齢者の居住状況	65歳以上の人口密度(人/ha)
④	子育て世帯の居住状況	5歳以下の人口密度(人/ha)
⑤	最寄り駅までの標高差	最寄り駅との最大標高差(m)
⑥	主要施設の立地状況	主要施設の施設密度(箇所/10ha)
⑦	商業施設の床面積	商業施設の床面積密度(㎡/ha)
⑧	観光資源の分布状況	観光資源の密度(箇所/10ha)
⑨	住民の移動量	区民移動の発生密度(トリップ/km²)
⑩	住民の交通不便意識	公共交通に関するア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(%)



第３回地域交通検討会（候補ルート３案(大崎・大井・荏原)）



第２回地域公共交通会議（ワークショップ意見を反映したルート案）



2. 導入計画で示した大井ルート案の課題について

- 大井ルート案について、安全・安心な運行の観点から関係機関等（交通管理者や道路管理者、運行事業者）との協議を行ってきた。
- 協議の中で、指摘のあった以下の課題について、対応策を検討するとともに協議をさらに進めてきた。

＜指摘のあった課題＞

■その１　車道の幅員（白線間）が車幅の２倍以上であること
〇該当箇所：相互通行の直進区間（とくに西大井本通り）

■その２　右左折時にミラーを含む車体が白線（路側帯）に侵入しないこと
〇該当箇所：① 富士見ヶ丘児童遊園北西角（左折）
② 富士見台中学校北東Ｔ字路（左折）
③ 山王ロマンチック通り南端Ｔ字路（左折）

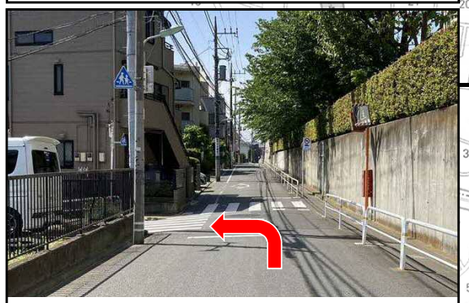
■その３　工事車両等が停車していても脇を通過できること
〇該当箇所：水神公園脇の一方通行

■その４　横断歩道や踏切を安全に通過できること
〇該当箇所：① 大森駅北口エスカレーター横の横断歩道（歩行者の通行）
② 踏切道（車道狭隘、歩行者・自転車の通行）

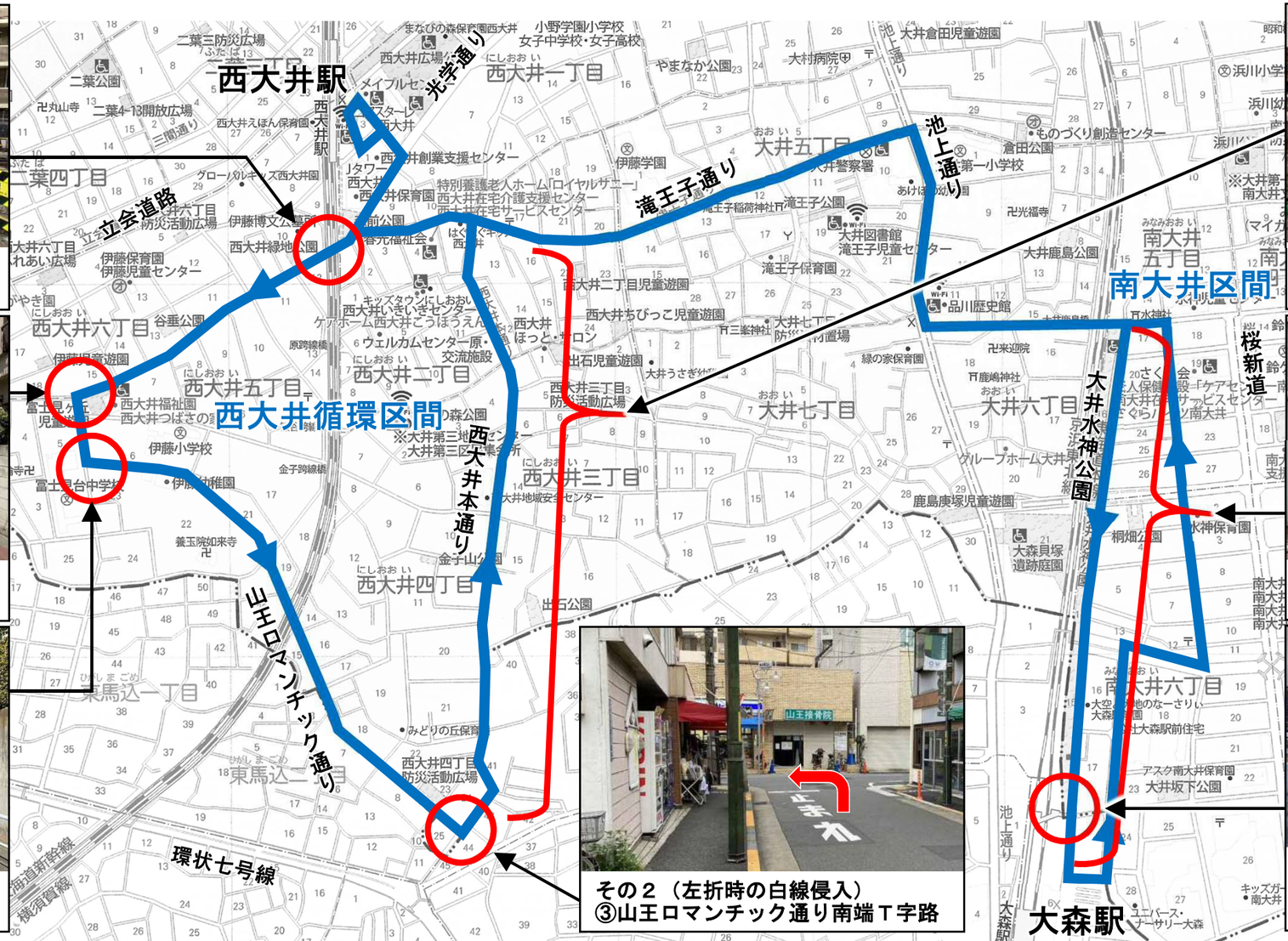
■その５　登下校時間における通学路の安全対策が図られていること
〇該当箇所：通学路全般

その４（車道狭隘、歩行者等の通行）
②踏切道

その２（左折時の白線侵入）
①富士見ヶ丘児童遊園北西Ｔ字路



その２（左折時の白線侵入）
②冨士見台中学校北東Ｔ字路



その２（左折時の白線侵入）
③山王ロマンチック通り南端Ｔ字路

その１（車道幅）
〇西大井本通り

その３（車両脇を通過）
〇水神公園脇の一方通行

その４（安全に通過）
①大森駅北口エスカレーター横の横断歩道

3. 南大井区間における課題への対応について

① 水神公園脇の一方通行

〇工事車両等が停車していても脇を通過できるようにするためには、車道部を公園側に拡幅する必要がある。

⇒物理的には可能であるが、街路樹の伐採や公園と一体に整備された歩道の幅員を狭めることになる。

⇒また、対象となる延長距離が長く、財政面の負担が大きい。

（対応策）
ルートの変更により対応

② 大森駅北口エスカレーター横の横断歩道

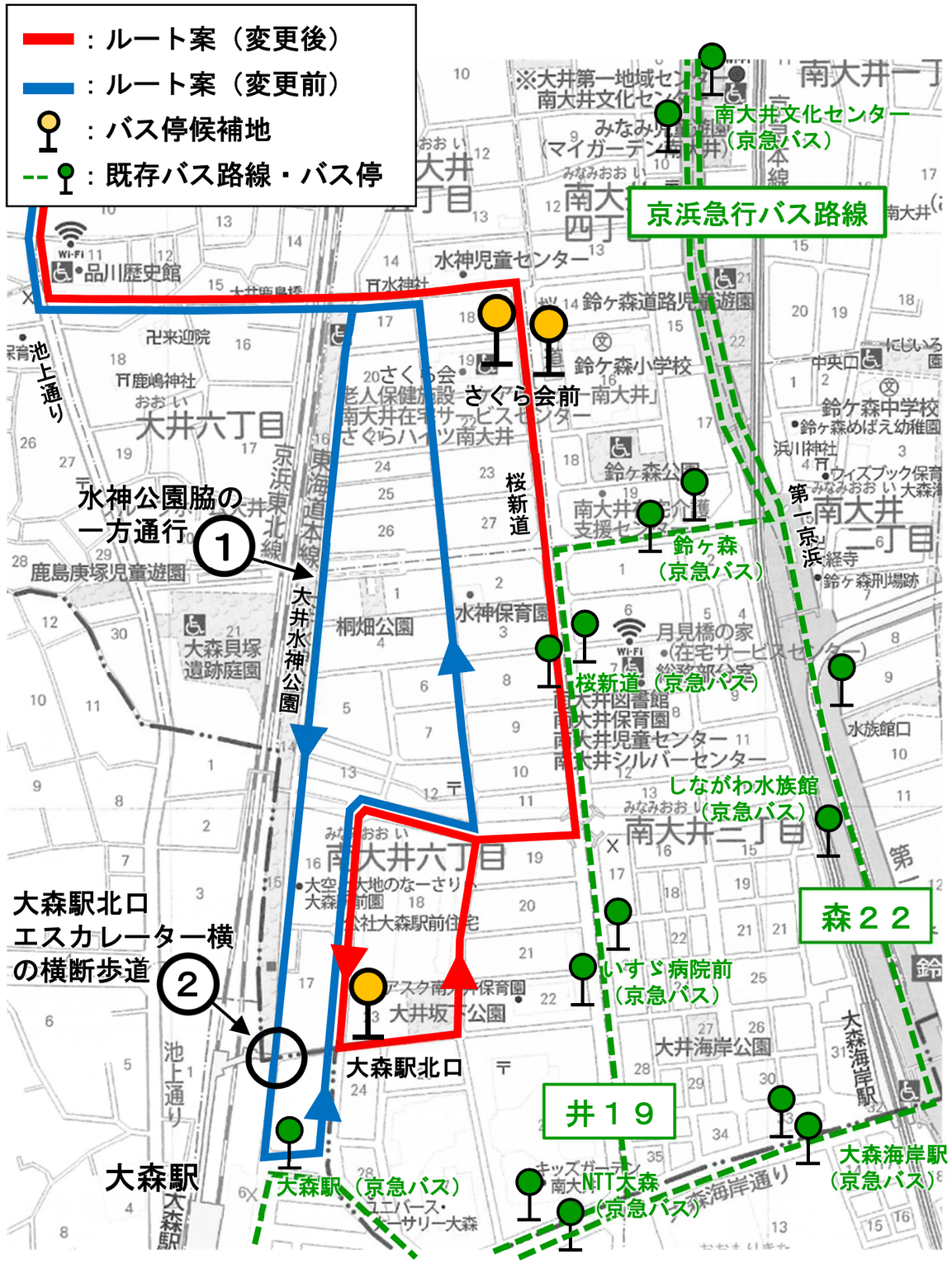
〇歩行者が途切れるまで待つため、定時運行に支障をきたす恐れが大きい。

⇒誘導員の配置も考えられるが、財政面の負担が大きい。

（対応策）
ルートの変更により対応

変更ルート案の設定にあたって

- 近傍にある既存のバス路線に配慮して設定。
  （近傍のバス路線）
  ・第一京浜：「大森駅～八潮パークタウン（森２２）」
  ・桜 新 道：「大森駅～大井町駅（井１９）」
  ※どちらも京浜急行バスの路線
- 既存のバス路線と重複する区間には、コミュニティバスのバス停を設置しない



4. 西大井循環区間における課題への対応について

① 踏切

〇踏切道自体の拡幅は困難であり、また、遮断機が長時間下りていた場合、定時運行に支障をきたす恐れがある。

② 左折３か所

〇ミラーを含む車体が白線に侵入しないためには、路側帯（歩行空間）の幅員を狭めることになるが、安全面を考えると難しい。

（対応策）
進行方向を左回りから右回りに変更するとともに、ルートの一部変更により対応

③ 西大井本通り

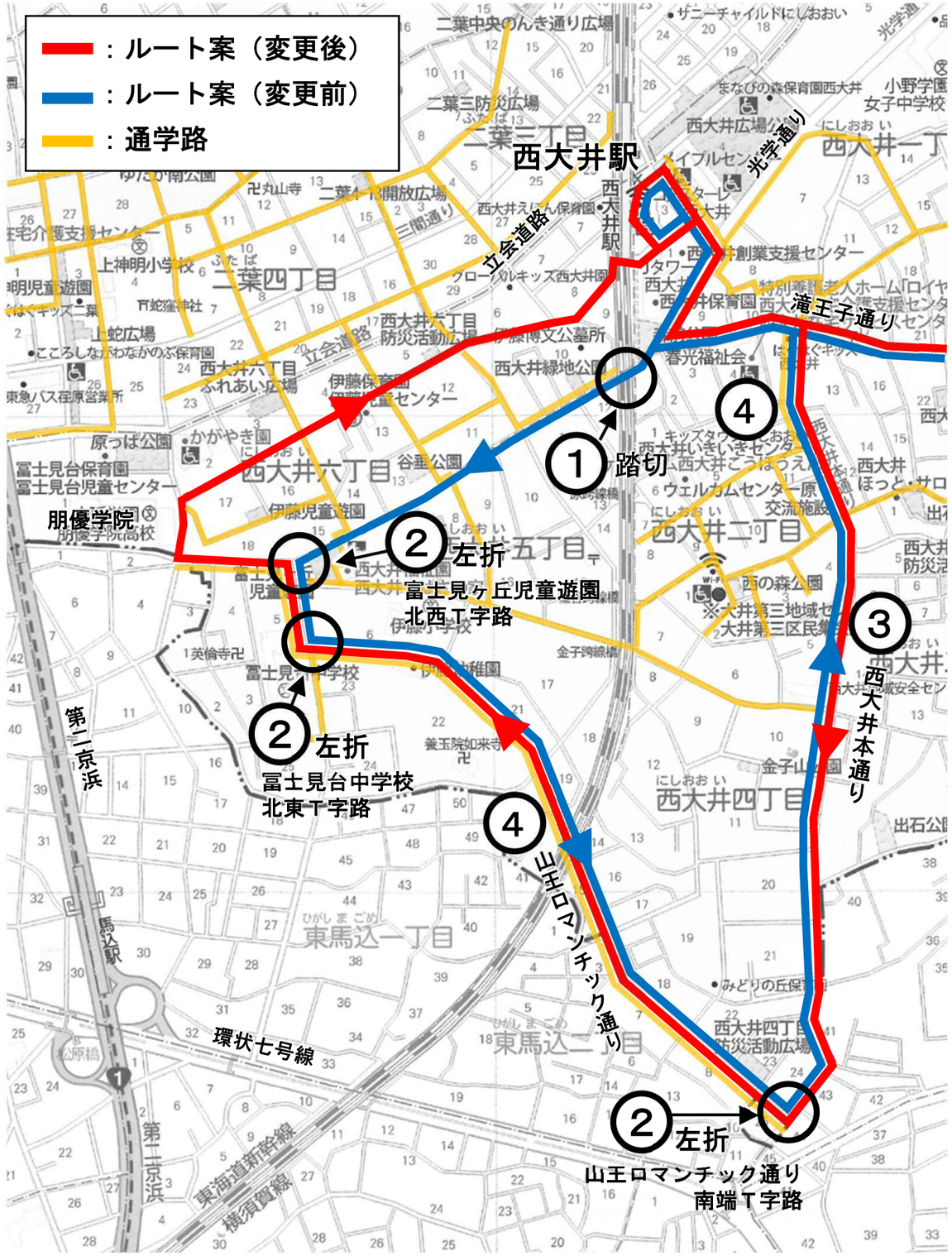
〇車道幅員が4.0m程度であり、中央線を跨いで走行することになる。

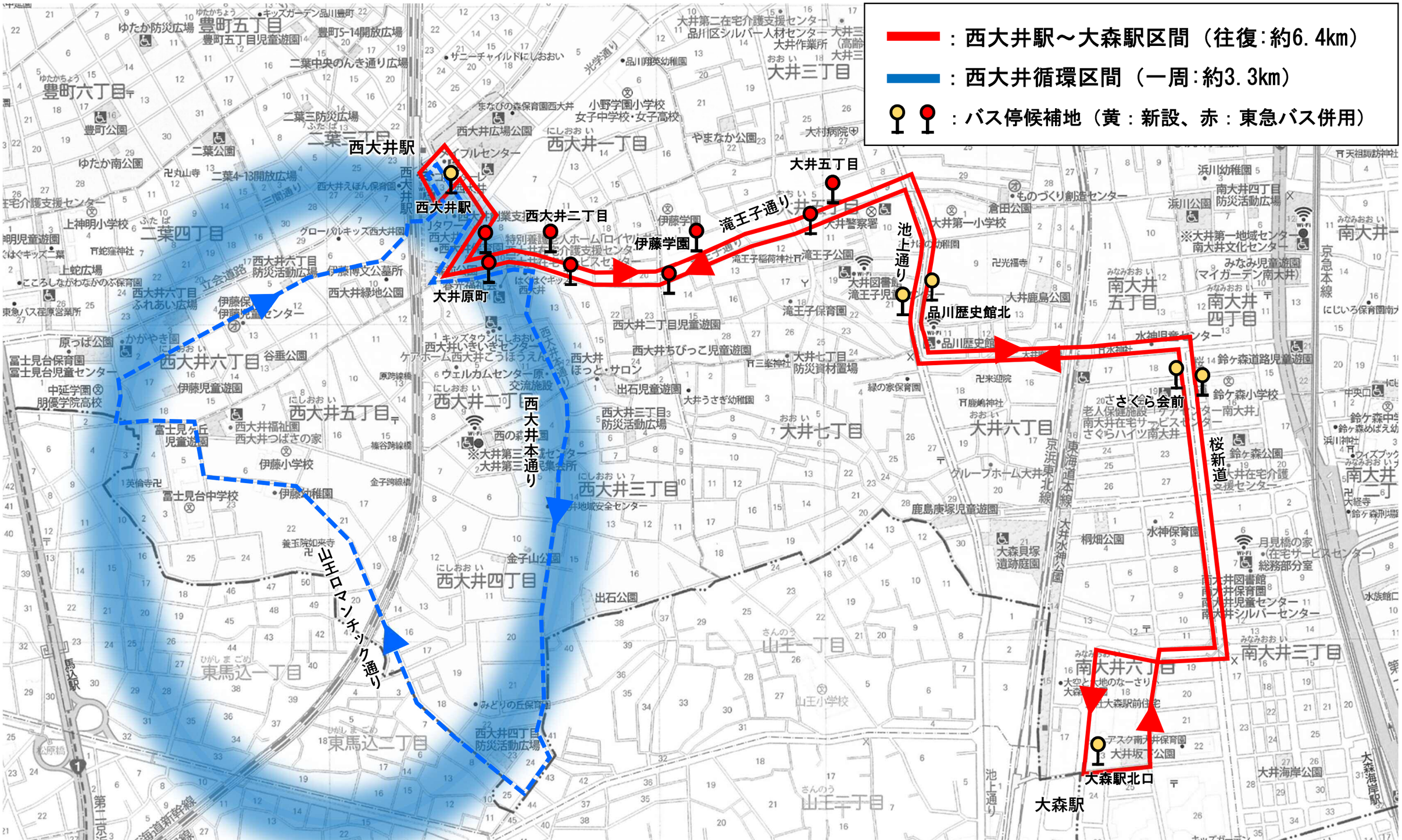
⇒現状の路側帯（歩行空間）の幅も狭く、安全上の観点から、白線を引き直して車道幅員を確保することができない。

④ 通学路

〇路側帯や歩道が狭い区間では、ガードパイプによる対策が難しい。

（対応策）
引き続き対策を検討し、関係機関と協議を行っていく



5. 試行運行開始時のルートについて

- 関係機関との協議が整った西大井駅～大森駅区間（赤実線ルート）から実施する。（令和４年３月末試行運行開始）
- 西大井循環区間（青点線ルート）は、関係機関等との調整・検討を引き続き実施する。