

品川区におけるコミュニティバスの導入検討について

第2回品川区地域公共交通会議

1. ワークショップ(地域意見交換会)の実施結果について
2. 候補ルート3案について
3. 試行運行実施ルート(案)について
4. 事業者選定プロポーザルで提示する運行条件(案)について
5. 試行運行期間と本格導入の判断基準(案)について
6. 今後のスケジュールについて

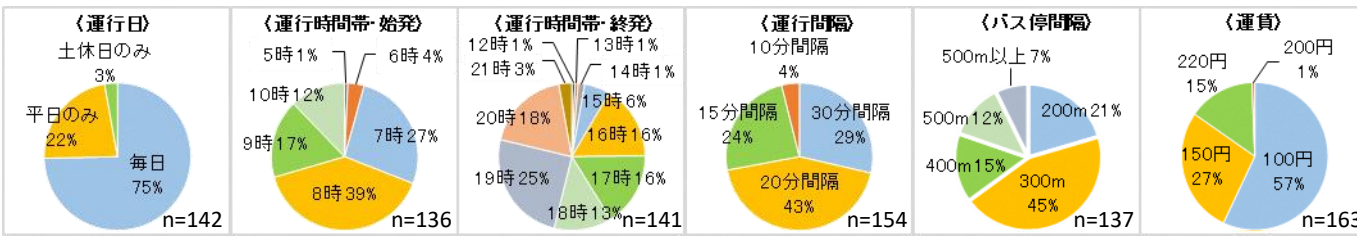
1. ワークショップ(地域意見交換会)の実施結果について

(1) ワークショップの開催概要

- 実施期間： 令和2年10月23日(金)～11月13日(金)
- 対象： 区内13地域において各1回
- 参加者： 計169名

(参考)「意見記入シート」の集計状況

※本シートは、開催案内とともにお送りし、事前に意見を記入してきてもらったものです。
※集計には、複数回答や無回答箇所があるほか、ワークショップの中で他の方の意見を聞いて意見が変わっている場合など、討議中の回答も含んでいます。



主なご意見

□運行ルート

- 大崎ルート：
 - ・現在の案は五反田駅の手前でUターンしているが、五反田駅や目黒駅まで延伸したほうが交通利便性は向上し、利用者も増えるのではないかな。
 - ・桐ケ谷斎場を経由するルートにできないかな。
 - ・大井町駅西口を起点にしているが、大井町駅東口を起点にしたほうが乗り継ぎがしやすくなる。
- 大井ルート：
 - ・西大井3～5丁目を巡回し、西大井本通りを通るルートを追加できないかな。
 - ・西大井駅から大森駅まで乗り継ぎなく行くことができるので利便性は向上する。
- 荏原ルート：
 - ・経路施設や経路の設定など、良いルートだと思う。
 - ・中原街道をもう少し南下して、旗の台6丁目あたりを通るルートとならないかな。また、循環型ではなく中原街道を往復するルートも考えられるのではないかな。
- その他：
 - ・自分が住んでいる地域はバス停や鉄道駅が近くにあって交通の便が良いので、区内にコミュニティバスを導入するのであれば、交通に不便を感じているような地域に導入したほうがよいのではないかな。

□運行日

- ・毎日運行するほうが、安心感と利便性から利用する人が増えるのではないかな。
- ・土休日より平日のほうが利用者は多いと思われるため、採算性を考えるならば平日のみでよいのではないかな。

□運行時間帯

- ・通勤や通学利用が見込めるのであれば、朝は早いほうがよい。
- ・病院や買い物利用が中心であれば、朝は早くなくてもよい。

□運行間隔

- ・利用者の立場としては、間隔の長い短いよりも、毎時0分・20分・40分に運行するなど、決まった時間で覚えやすい時間に設定してもらったほうが利用しやすい。
- ・採算性や需要を踏まえ、土休日と平日は運行本数を変えてもよいのではないかな。

□バス停間隔

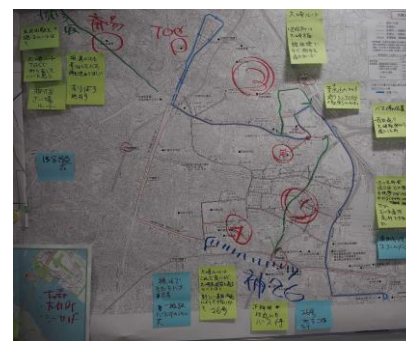
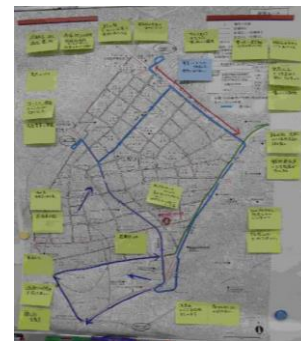
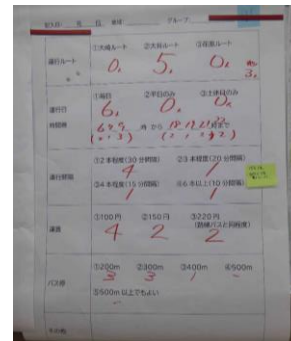
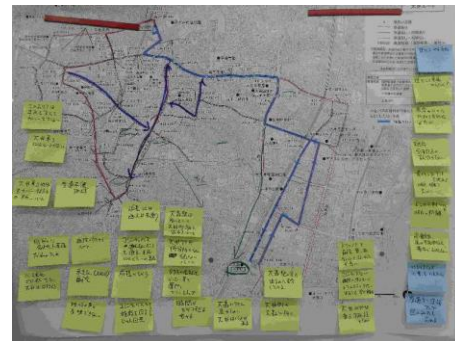
- ・バスに乗っていることを考えると、バス停間隔があまり短いと所要時間が増加するため利便性が落ちるのではないかな。
- ・間隔で決めるのではなく、利用する施設の近くに設置してほしい。

□運賃

- ・運賃は100円のほうが用意しやすいし安いに越したことはないが、ICカードが使えるのであれば、支払いに手間取らないので150円や220円などでもよい。
- ・シルバーパスが使えないなら100円や150円のほうがよい。

□その他

- ・バス停にはベンチや上屋があるとよい。
- ・補助26号線が開通した際に、大井町駅と武蔵小山駅を結ぶ路線ができるとよい。



ワークショップ(地域意見交換会)の様子

（参考）ワークショップでの地域ごとの主な意見

品川第一地域	・品川第一地域の辺りは、桐ヶ谷斎場や臨海斎場、区役所、武蔵小山などに行くのに非常に不便である。 ・コミュニティバスのルートは、区役所を起点として検討すべきで、品川第一地域から区役所を結ぶバスが欲しい。 ・大崎ルートを延伸し、山手通りやソニー通りを経由して品川第一地域内を運行するようにできないか。 ・道路幅が狭くて入れないのであれば、車両を小さいものにすればよい。また、運行時間帯を限定的にして、運行経費を安くする工夫などが必要だと思う。
品川第二地域	・大崎ルートは五反田駅まで延伸したほうがよい。山手線や浅草線、池上線、他路線バスへの乗り換えに使える。 ・補助26号線の開通に合わせてバスが通ると便利になる。 ・例えば、八潮～青物横丁～大井町駅東口～大井町駅西口～区役所～戸越銀座～昭和大学病院～武蔵小山を経由するルートがあれば利用者が多くなると思う。 ・運行間隔は決まった間隔のほうがよい。時間帯によって変えると覚えにくく利用しにくい。しかし、時間帯によって本数を変えるほうが効率的ではある。
大崎第一地域	・大崎ルートは五反田駅まで伸ばすほうがよい。さらには目黒駅まで延伸すれば上大崎の人たちも利用でき、利便性が向上する。30分間隔や1時間に1本でよいので導入してほしい。 ・大崎ルートについて、百反通りからそのまま西に向かい、桐ヶ谷斎場やかむろ坂を経由するルートも考えられるのではないか。 ・運賃は100円もしくはシルバーパスが使えるとよい。　　・都営バスを参考にするならば210円という料金設定も考えられるのではないか。 ・運行間隔は決まった間隔のほうがよい。時間帯によって変えると覚えにくく利用しにくい。
大崎第二地域	・大崎ルートは区役所前にバス停ができるため有効なルートだと思う。上大崎地区や荏原地区など、区役所に行くのに不便と思われる地域の方々にも使っていただけるようなルートを検討してほしい。 ・大崎ルートについて、桐ヶ谷斎場にアクセスしやすいようなルート設定にできないか。 ・SuicaやPASMOなどの交通ICカードが使えるとよい。　　・シルバーパスが使えないなら100円か150円がよい。　　・ICカードが使えるなら100円(ワンコイン)でなくてもよい。
大井第一地域	・若い方は自転車で移動してしまうので、コミュニティバスの利用者の多くは高齢者だと思われる。高齢者の利用を考えたルートや運行条件を設定するとよい。 ・勝島地区は近年マンション建設が多く、人口が急増しているが既存のバス路線は南北のみ（それも地区の西側を通る）で、大井町や区役所方面へのバス路線がない。 ・大井第一地域から区役所や東京品川病院、シルバーセンターなどに行けるルートがあると便利になる。また、大井町駅から臨海斎場に向かう路線も需要が見込めるのではないか。 ・高齢化が進み、移動しづらくなっている地域に、新たな交通手段が導入されるのは大変ありがたいことだと思う。
大井第二地域	・大井ルートについて、滝王子通りを走行するのは既存バスと競合するため、光学通りを通ったほうがよいと思う。大崎ルートは、五反田文化センターや桐ヶ谷斎場まで延ばすとよい。 ・大井ルートは、なぜ滝王子通りより南側（西大井3～5丁目、大井7丁目）を通らないのか。車両を小さくしても通したほうがよいのではないか。 ・南大井文化センターや京浜本線の駅と連絡するような、東西のルートを設定したほうがよいのではないか。 ・赤字額を減らすためにも、バスの車体や車内に宣伝広告を募集したらよいと思う。その際、区内事業者の場合は少し安くするなどしたほうがよい。
大井第三地域	・大井ルートは、導入効果の評価が高かった本当に不便な西大井3～5丁目、大井7丁目を通るルートにすべきである。西大井3～5丁目を通らないルートであれば大井ルートは必要ない。 ・大井ルートについて、大森駅まで乗り継ぎなしで行けるという点ではよい。 ・西大井3～5丁目からは、大井町まで直接行けるバスがあると便利になる。 ・不便な地域は幅員が狭くて通れないというのであれば、通れるような小さい車両で検討したほうがよい。

往原第一地域

- ・この辺りでは、NTT東日本関東病院や昭和大学病院、区役所に向かう路線の需要が高いと思う。往原ルートが通れば昭和大学病院に行けるようになる。
- ・往原ルートはビジネスマンの利用というより、高齢者や病院に行く方の利用がほとんどであると思うので、運行日や運行時間帯、運行間隔はそれを考慮して設定したほうがよい。
- ・大崎ルートは五反田駅まで延伸したほうが利便性が高まると思う。
- ・キャッシュレスに慣れているので、ICカードが利用できるとよい。また、バス停に次のバスの位置情報を表示するバスロケーションシステムがあれば待つことの不満が軽減される。

往原第二地域

- ・往原ルートは、中原街道、旗の台駅の近く、立会道路を通っていてよいルートである。
- ・循環型は不便なので、往復型がよい。例えば、中原街道をもう少し南下し、東急線のガード下の先を右折して、コミュニティ道路をって中原街道に戻ってくるようなルートなど。
- ・往原ルートは距離が短いので、対角線上を移動しようとする人しか利用しないのではないか。
- ・子育て世代や高齢者、障害者が利用しやすいものとなるのが良い。 ・時間帯によって運行間隔を変えることもよいのではないか。

往原第三地域

- ・大崎ルートは五反田駅や上大崎まで延伸してもらおうとありがたい。また、桐ヶ谷斎場にも直接経由するか、既存の路線バスに乗り継いでいけるようなルートにしてほしい。
- ・バスは定時性が大事である。いつも遅れているというイメージがあると利用しない。
- ・往原ルートは、循環型ではなく往復型のほうがよいのではないか。また、中原街道をもっと南下して大田区内の往原病院まで行けるとよい。
- ・コミュニティバス導入のために赤字補填をするのであれば、タクシー券を渡したほうがよいのではないか。ターゲットを明確にしたほうがよい。

往原第四地域

- ・往原ルートは経由施設や経路の設定など良いルートだと思う。反対回りもあるとよい。ほかには、林試の森や桐ヶ谷斎場などの北方面に延ばすことも考えられるのではないか。
- ・毎日運行するほうが、安心感と利便性から利用する人が増えるのではないか。一方で、土日も運行すると採算性が悪くなるのではないか。
- ・現金で支払うならば100円がよいが、ICカードが使えるなら150円でもよい。 ・町会内では100円が良いという意見があった。 ・税金負担を減らすのであれば200円がよい。
- ・バス停に、バスがどの位置を走っているか分かるようなロケーションシステムの導入があるとよい。

往原第五地域

- ・大崎ルートは桐ヶ谷斎場や戸越銀座を経由できるとよい。往原ルートは中原街道ではなく第二京浜国道まで循環するとより便利になるのではないか。
- ・補助26号線が開通した際に、大井町駅と武蔵小山駅を結ぶ路線ができるとよい。
- ・ICカードが使えるとよい。シルバーパスについても検討してほしい。
- ・バス車両は電気自動車にするなど、環境に配慮したものにしてほしい。

八潮地域

- ・大崎ルートについて、大井町駅の西口を起終点とするルートになっているが、東口まで延伸したほうがよよい。東口を起終点とする路線バスとの乗継ぎが容易となり、区役所に行くのにも便利となる。
- ・大井ルートについて、滝王子通りも池上通りも既存の路線バスが運行しているため、西大井5丁目や6丁目を通せないのであれば導入効果が低いのではないか。
- ・ICカードが利用できると便利になる。シルバーパスの利用や、回数券の発行なども考えてほしい。

2. 候補ルート3案について

(1) 大崎ルート

- 現ルート案
往復型 路線延長：13.1km
- 従前ルート案
往復型 路線延長：7.7km



目黒駅西口



花房山通り



五反田駅西口



百反通り



大崎第二地域センター



大崎駅



線路沿い (元G S付近)



J Rガード下



＜ワークショップ前後の変更点＞

- 起点の変更（大井町駅西口⇒大井町駅東口）
 - ・ 大井町駅西口を起点としていたが、東口に発着する既存路線バスとの乗り継ぎを考慮し、起点を大井町駅東口に変更した。
- 桐ヶ谷通りの入口を経由
 - ・ 大井町駅や大崎駅からの桐ヶ谷斎場への利用需要を考え、桐ヶ谷通りの入口を経由するようルートを変更した。
- 五反田駅、目黒駅まで延伸
 - ・ ゆうぼうと跡地付近で転回していたが、他交通サービスとの接続性を考慮し、五反田駅まで延伸した。
 - ・ さらに、既存路線バスの運行がない上大崎方面を経由し、目黒駅まで延伸した。

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

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

車両制限令による運行ルートに必要な車道幅員			
	小型バス	中型バス	大型バス
車両全幅	2.08m	2.30m	2.49m
車道幅員	道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて指定した道路	2.58m以上	2.80m以上
一方通行の道路	2.58m以上	2.80m以上	2.99m以上
上記以外	4.66m以上	5.10m以上	5.48m以上



区役所前



大井町駅西口



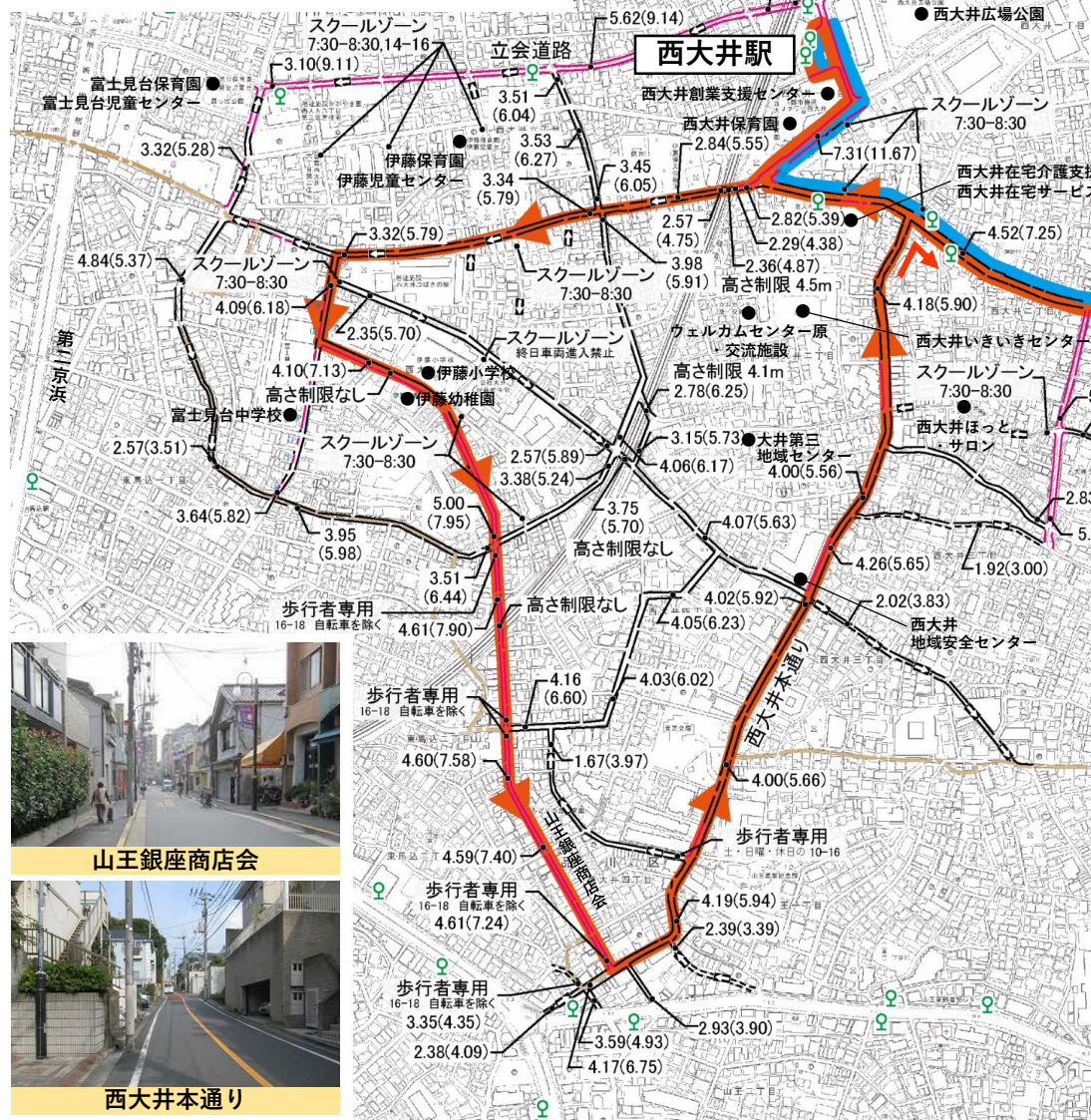
大井町駅東口

- ### ＜ルート近傍の主な施設＞
- 従前ルート案
大井町駅、イトーヨーカドー大井町店、阪急大井町ガーデン、品川区役所、中小企業センター、しながわ中央公園、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、T O C、大崎広小路駅、ゆうぼうと跡地（(仮称)五反田計画）など
 - 現ルート案
上記に加えて、五反田駅、東五反田保育園、東五反田児童センター、目黒セントラルスクエア、目黒駅 など

2. 候補ルート3案について

(2) 大井ルート

- 現ルート案
往復・循環併用型 路線延長：8.1km
- 従前ルート案
往復型 路線延長：5.5km



山王銀座商店会



西大井本通り



西大井駅



西大井駅踏切

＜ワークショップ前後の変更点＞
○西大井3～5丁目を循環するルートを追加
・既存のルート案に、鉄道駅やバス停の勢力圏域外で地形の高低差もある西大井3～5丁目の地域を反時計回りに循環し、西大井本通りを通るルートを追加した。

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

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

車両制限令による運行ルートに必要な車道幅員			
	小型バス	中型バス	大型バス
車両全幅	2.08m	2.30m	2.49m
車道幅員	道路管理者が自動車の交通量がきわめて少ないと認めて指定した道路	2.58m以上	2.80m以上
一方通行の道路	2.58m以上	2.80m以上	2.99m以上
上記以外	4.66m以上	5.10m以上	5.48m以上

＜ルート近傍の主な施設＞
■従前ルート案
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
■現ルート案
上記に加えて、伊藤小学校、伊藤幼稚園、山王銀座商店会、大井第三地域センター、西大井地域安全センター など



滝王子通り



池上通り



大井水神公園



大森駅

2. 候補ルート3案について

(3) 荏原ルート

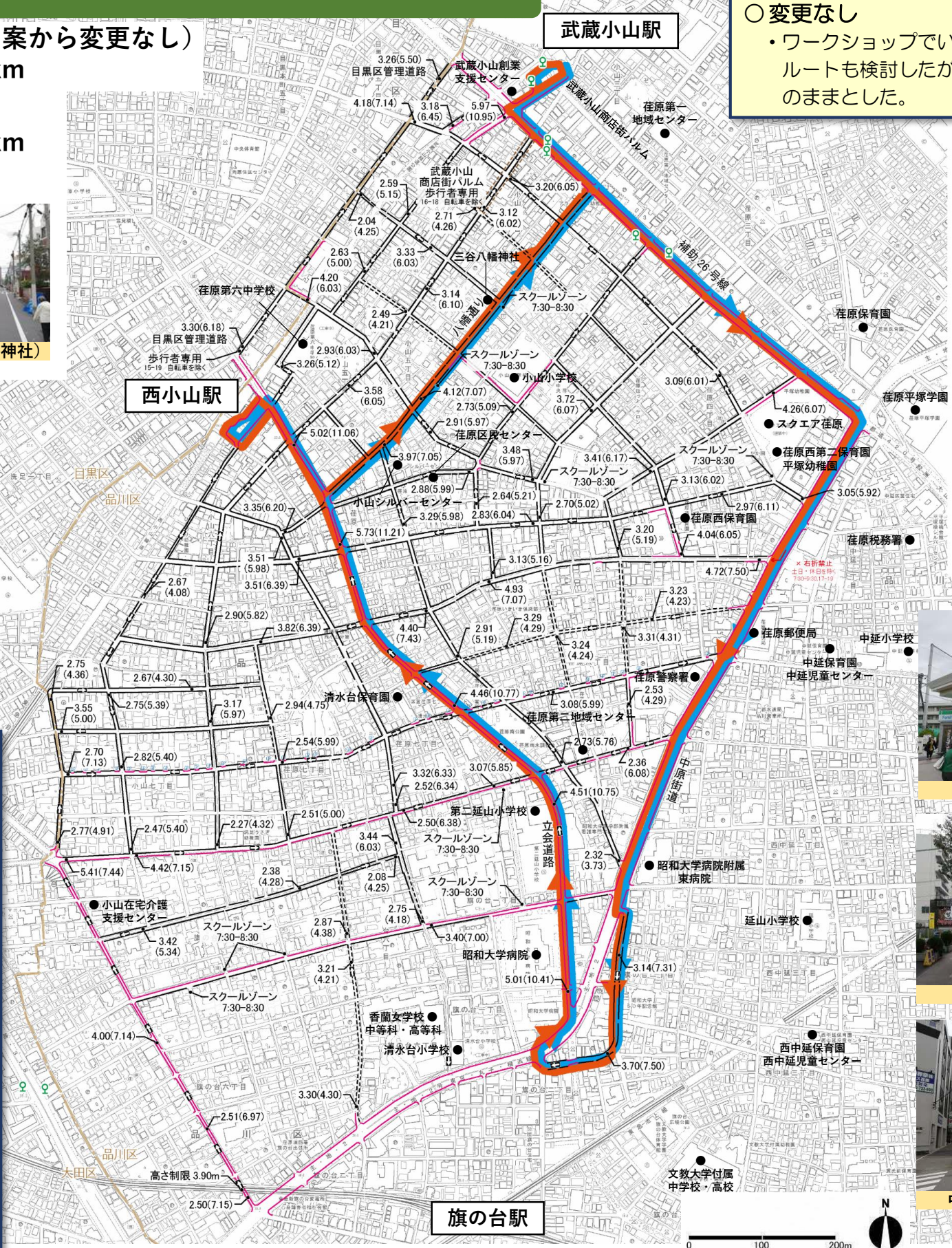
- 現ルート案 (従前ルート案から変更なし)
循環型 路線延長：4.3km
- 従前ルート案
循環型 路線延長：4.3km



＜ルート近傍の主な施設＞

■従前ルート案および現ルート案

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、清水台保育園、荏原第二地域センター、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



＜ワークショップ前後の変更点＞

○変更なし

- ワークショップでいただいた意見を踏まえ、中原街道をさらに南下するルートも検討したが、近傍に転回する経路がなかったため、従前ルートのみとした。

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

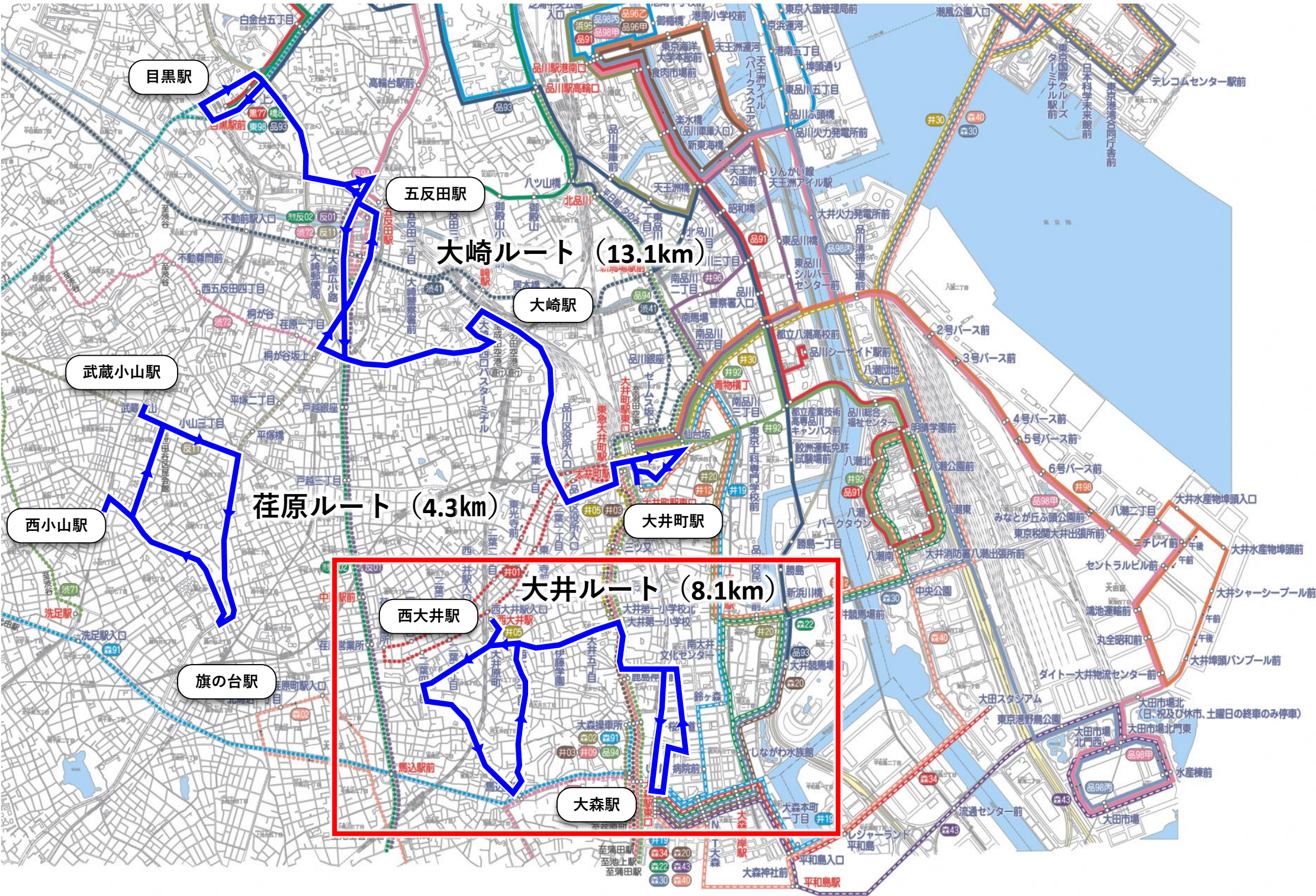
※「車道幅員」とは、歩道がある場合は歩道縁石端から、歩道がない場合で路側帯または路肩の白線がある場合は白線の内側 (車道側) から計測した車道部の幅員。歩道がなく白線もない場合は道路端から 0.5m を減じた位置から計測する。

	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



3. 試行運行実施ルート(案)について

- これまで、運行事業者選定プロポーザルで提示するルート案について、3案で検討を進めてきたが、年間運行収支試算等を踏まえ、まずは高い導入効果が見込まれる大井第3地域を運行する「大井ルート」の試行運行を実施することとする。
- 残り2ルート案の試行運行の実施については、大井ルートの試行状況を踏まえ、判断していく。



4. 事業者選定プロポーザルで提示する運行条件 (案) について

- 運行日：

毎日（休祭日含む）

・ただし、地域の催事に配慮する
- 運行時間帯：

7時～21時

・ただし、通学路や商店街などの交通規制の時間帯を除く
・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
- 運行間隔：

20分

・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
- バス停間隔：

300m

・合理的またはやむを得ない理由があれば、300mを超える間隔を認めるものとする
・バス停の設置は区が行う
- 運賃：

220円を基本とする

・他運賃（100円や150円など）の提案も可能とする
・子供運賃や乗継券、回数券、定期券などの提案も可能とする
- 車両：

小型バス・バリアフリー対応

・日野自動車のポンチョ(ショート)を想定するが、合理的またはやむを得ない理由があれば、ほかの車両の提案を妨げない
・車両の購入は運行事業者が行い、区は全額を補助する（試行運行期間中の分割補助）

想定車両：



日野自動車ポンチョ（ショート）

■乗車定員：29人

■車両寸法：

内訳：座席10人、
立席18人、
乗務員1人

幅2,080mm
×長さ6,290mm
×高さ3,100mm

（参考） 運行条件 (案) に基づく 運行収支の試算

大井ルート
の
運行収支

①年間運賃収入

—

②年間運行経費

=

③年間運行収支

52,190千円

—

87,600千円

=

▲35,410千円（収支率 59.6%）

※収支率＝運賃収入÷運行経費

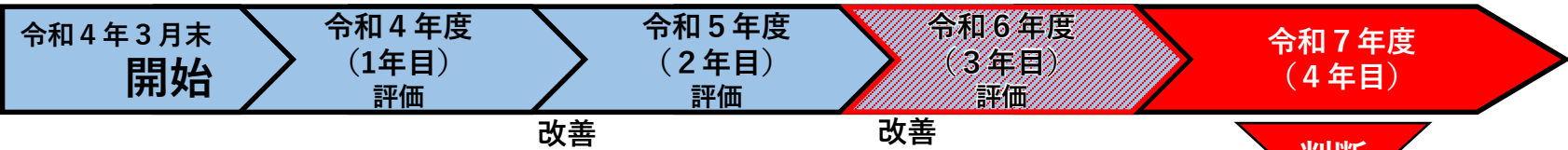
	① 運賃収入			② 運行経費				③ 年間運行収支（①－②） （上段:金額[千円]／下段:収支率（①÷②））		
	運賃 (円)	想定乗車 人数 (人)	年間 運賃収入 (千円)	路線延長 (km)	1日あたり の便数 (便)	1kmあたり の運行経費 (円)	年間 運行経費 (千円)	運賃100円の場合	運賃150円の場合	運賃220円の場合
大崎ルート	100	1,060	38,690	13.1	42	701	142,350	▲103,660 (27.2%)	▲87,600 (38.5%)	▲71,690 (49.6%)
	150	1,000	54,750							
	220	880	70,660							
大井ルート	100	780	28,470	8.1	42	701	87,600	▲59,130 (32.5%)	▲47,640 (46.6%)	▲35,410 (59.6%)
	150	730	39,960							
	220	650	52,190							
荏原ルート	100	640	23,360	4.3	42	701	47,450	▲24,090 (49.2%)	▲14,600 (69.2%)	▲5,700 (88.0%)
	150	600	32,850							
	220	520	41,750							

5. 試行運行期間と本格導入の判断基準 (案) について

- 試行運行期間は4年間とする。
- 本格導入の判断にあたり、判断基準を「収支率50%以上」とする。

試行運行期間：4年間（令和4年3月～令和7年度）

3年目の運行実績に基づき、4年目に本格導入or見直し（廃止含む）を判断する



判断基準の設定の考え方について

前ページの運行収支の試算では、収支率59.6%となっているが、ここで設定する判断基準は、本格導入のボーダーラインとなるため、余裕幅を約10ポイント確保し、50%とした。

判断基準

- 評価指標
収支率
 - 判断基準
50%以上
- 年間の運行経費に対する収入の割合が50%以上となる。

5年目以降

本格運行開始後は、3年連続で判断基準を下回った場合に見直し（廃止を含む）を行う

本格運行開始

基準値未満

基準値未満

見直し（廃止含む）

6. 今後のスケジュールについて

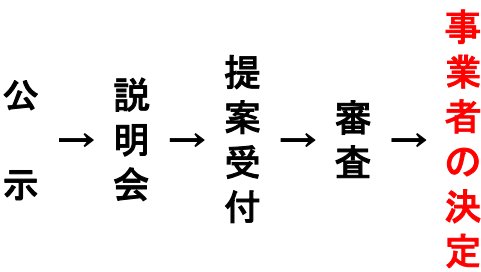
令和3年

2月8日
【本日の会議】

第2回地域公共交通会議

2月下旬～6月上旬

事業者選定プロポーザルの実施



7月上旬

第3回地域公共交通会議

7月以降

- ・試行運行路線沿線住民との意見交換
 - ・交通管理者、道路管理者との調整
 - ・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
 - ・バス車両の確保、バス停や走行環境の整備
- など

令和4年

3月

試行運行開始