品川区地域公共交通基本方針

令和２年１０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＞

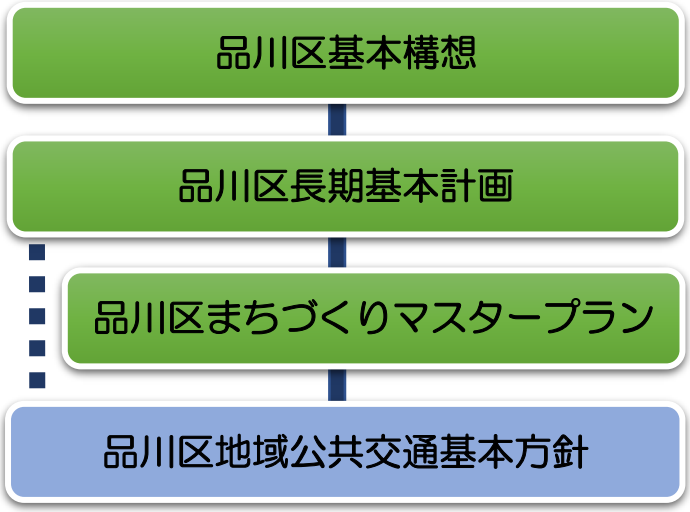


図１　品川区地域公共交通基本方針の位置づけ

■ 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

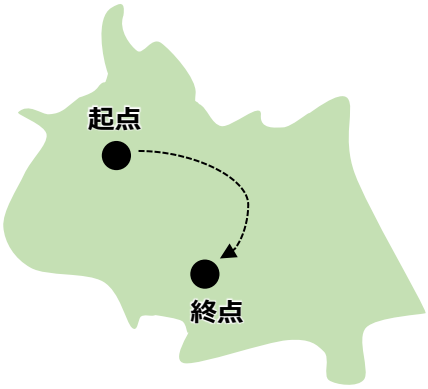
4.3.5 利便性の高い公共交通網の整備

（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。

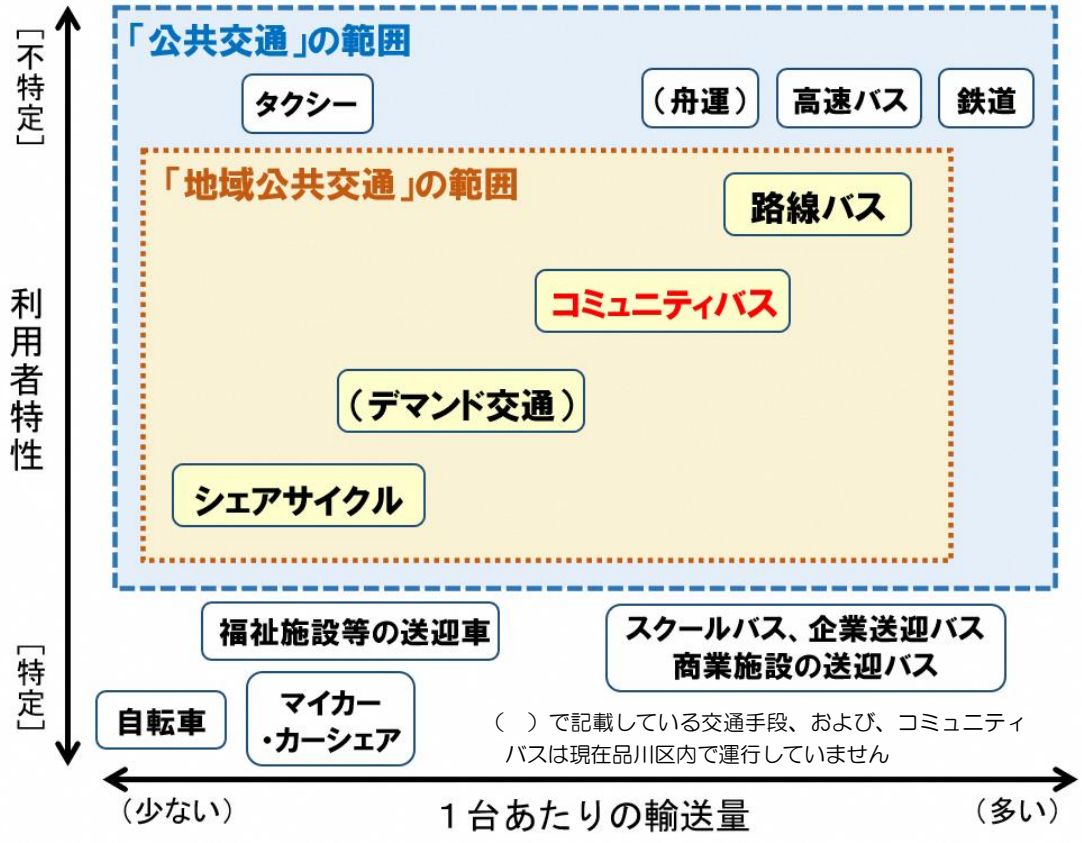


図２　公共交通と地域公共交通の範囲

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。

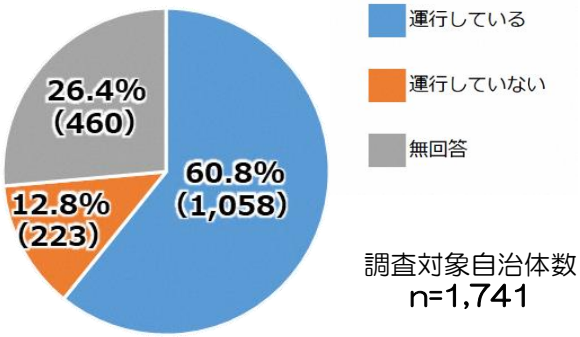
■ コミュニティバスとは

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）



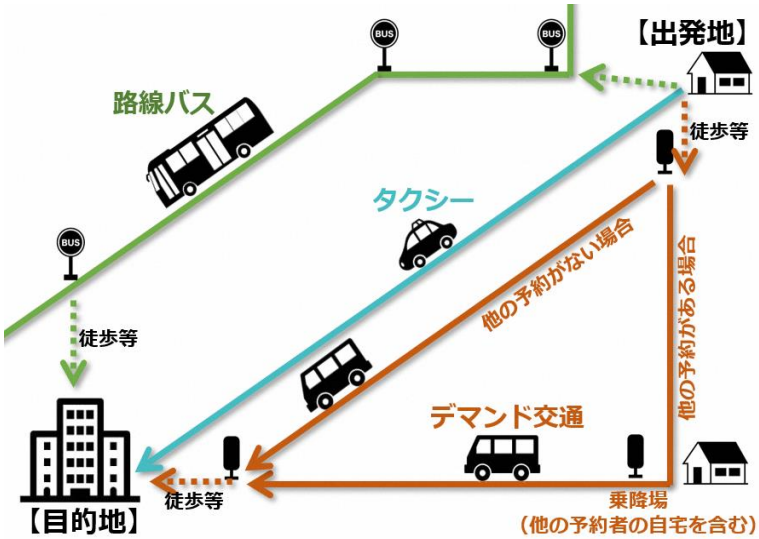
出典）国土交通省 国土政策局「コミュニティバス等に関するアンケート調査結果の概要（H28 年度）」より作成

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

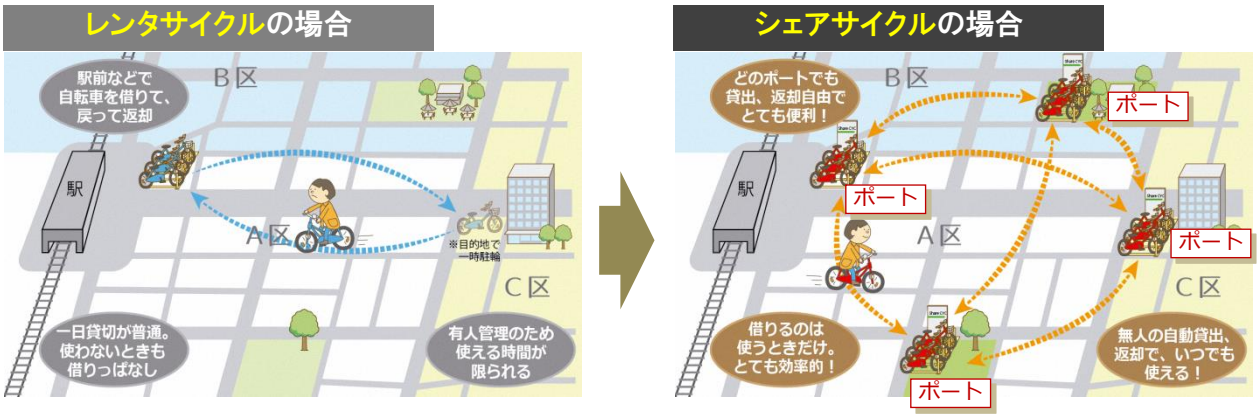
■ シェアサイクルとは

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 11 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≫



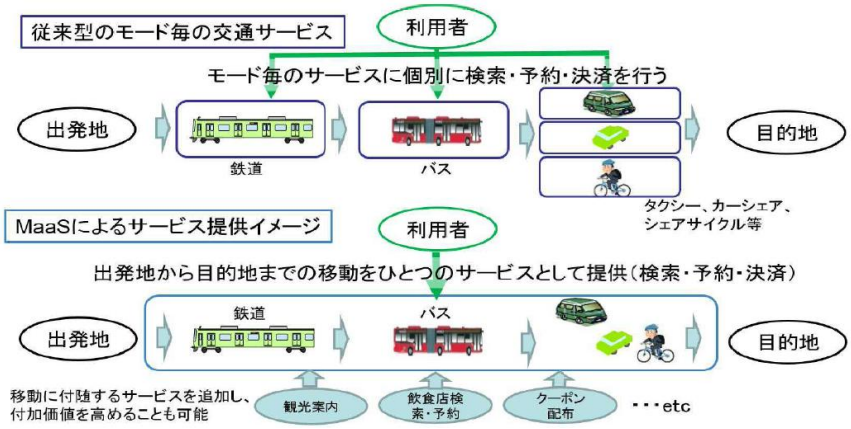
- 基本的には借りた場所で返却するシステム。
- そのため、片道だけの利用等は難しく、使い方に制限がありました。
- また、１回借りると長時間自転車を占有するため、自転車台数＝利用上限という制約がかかります。

- 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

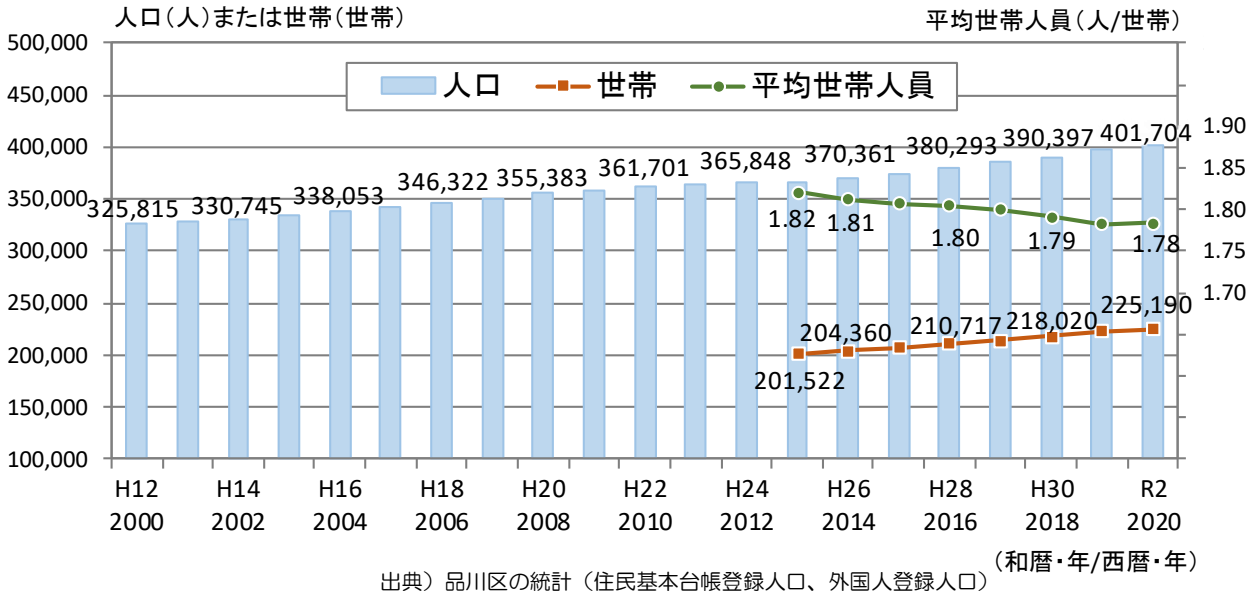
（１）人口の推移と分布

①　人口推移

○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。

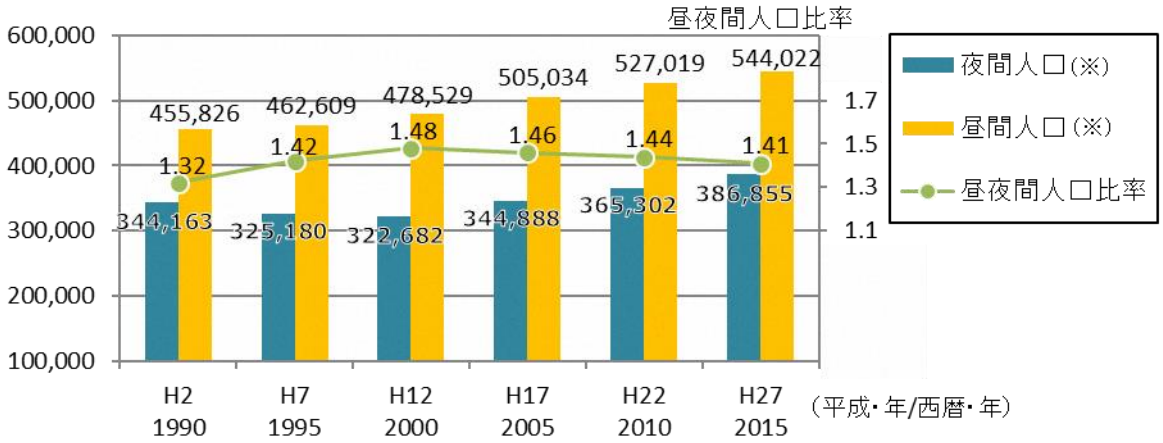
○世帯数も近年増加している一方で、平均世帯人員（一世帯あたりの人員の数）は減少しています。

○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）

○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。

○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。

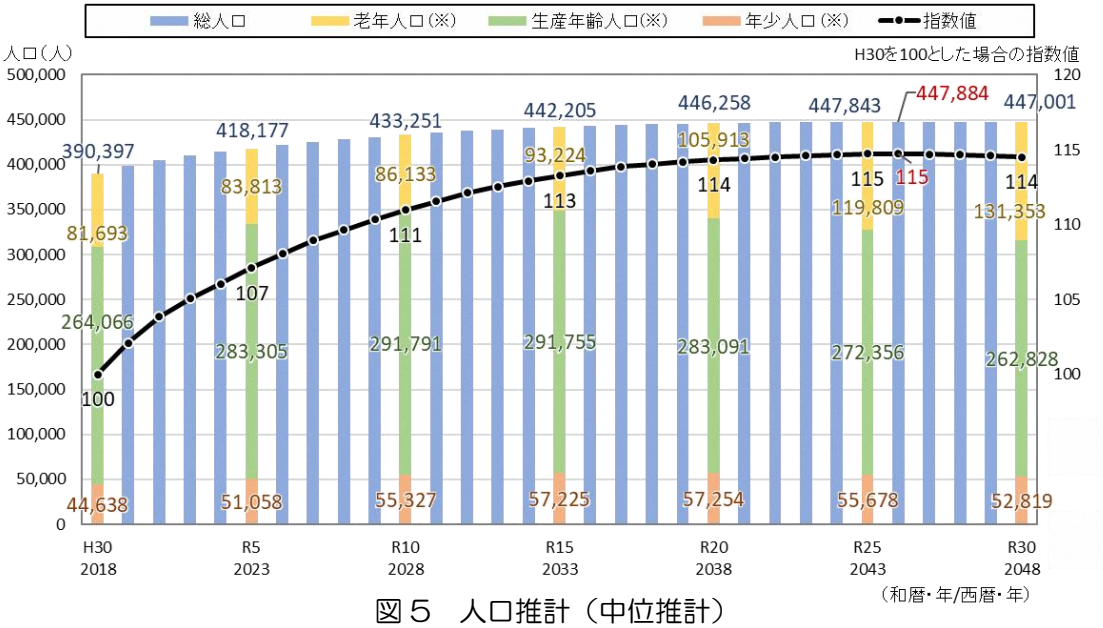


図５　人口推計（中位推計）

③ 人口分布

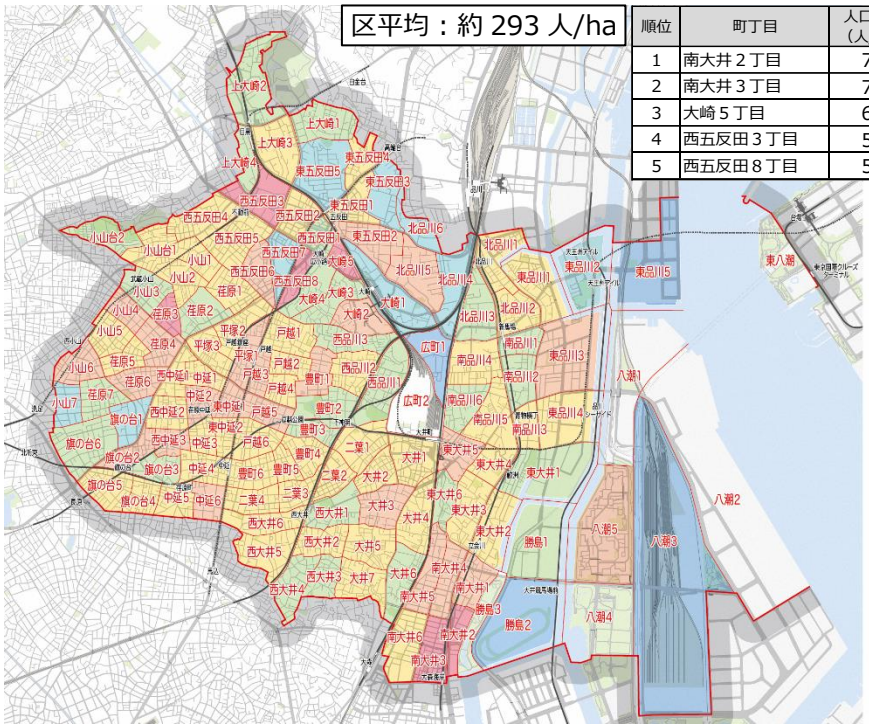
<全年齢の人口密度>

○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。

○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。

区平均：約 293 人/ha

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

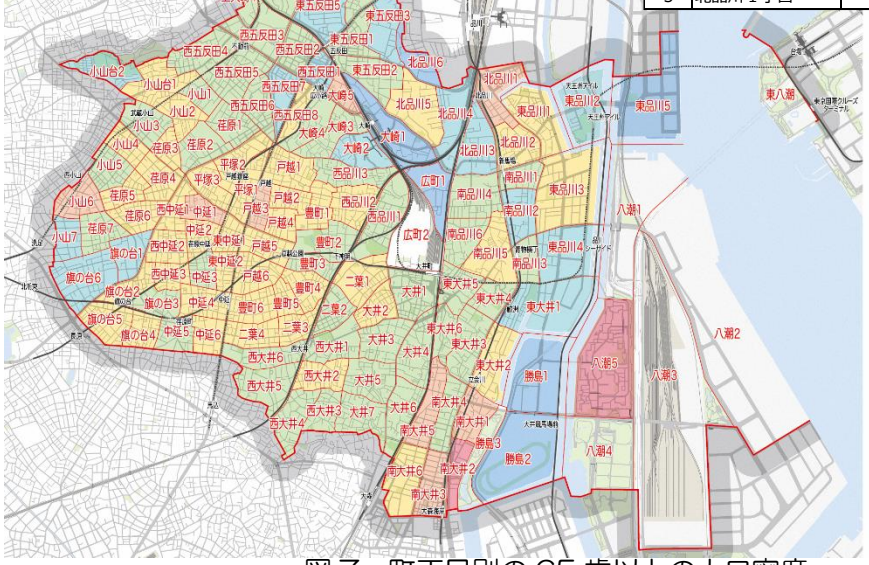
<65 歳以上の人口密度>

○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。

区平均：約 60 人/ha

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

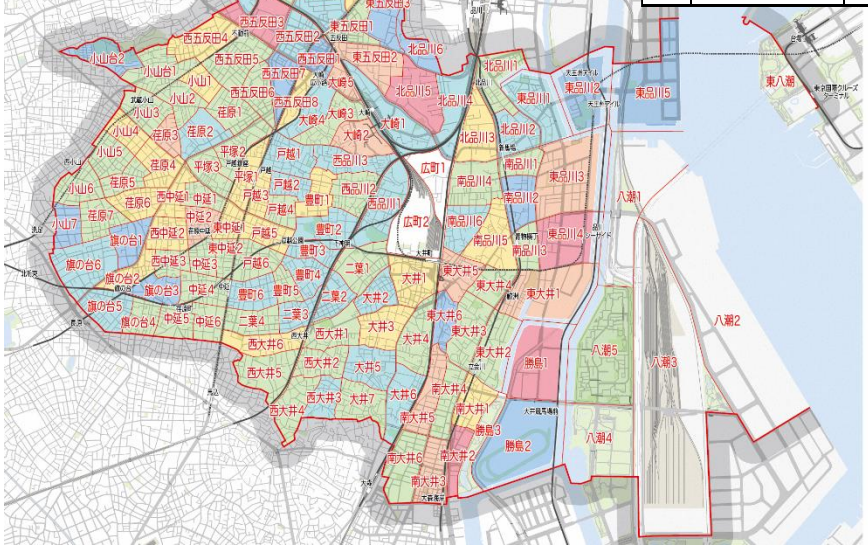
図７　町丁目別の 65 歳以上の人口密度

<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。

区平均：約 16 人/ha

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

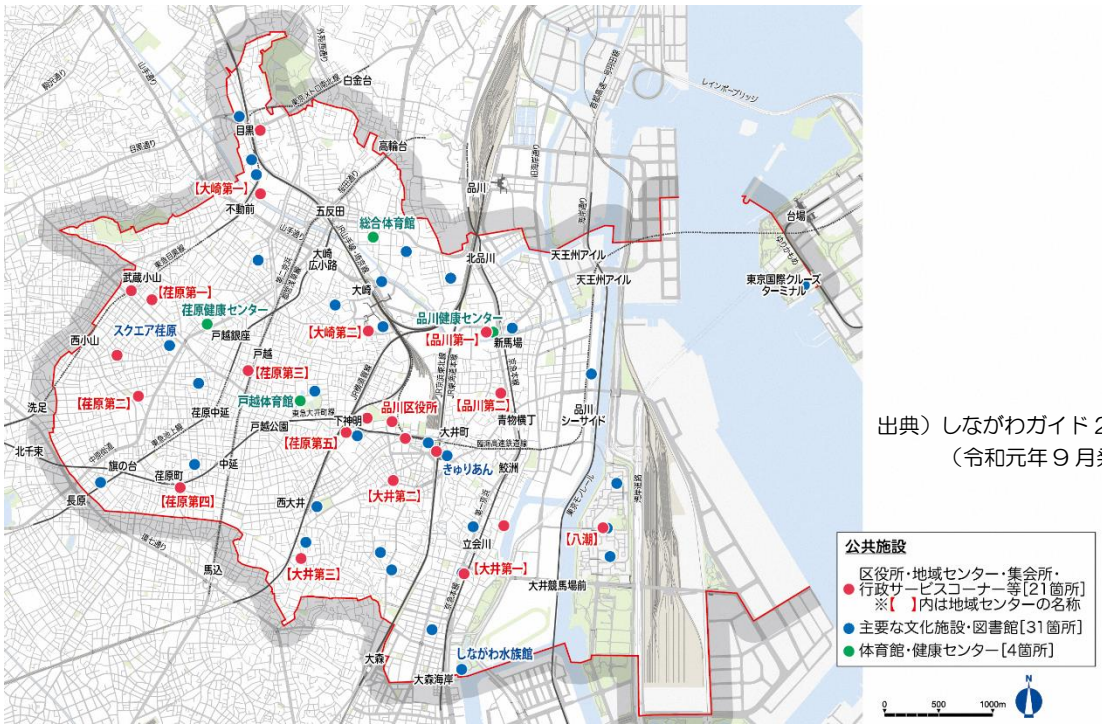
図８　町丁目別の５歳以下の人口密度

（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。



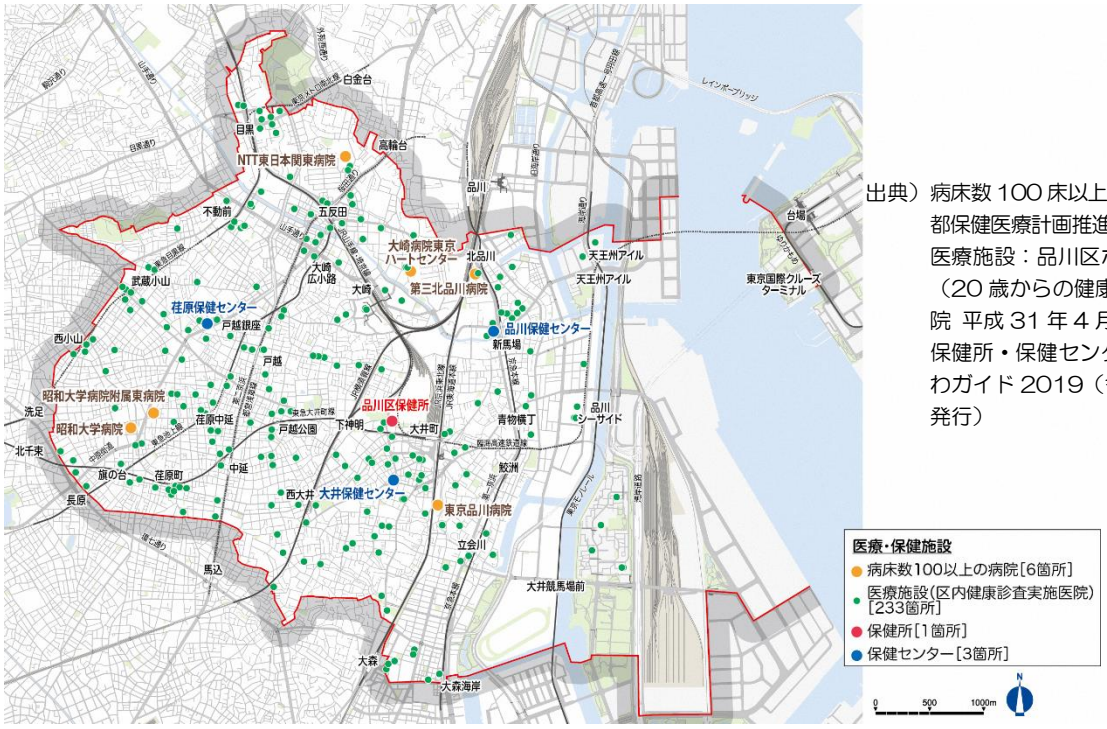
出典）しながわガイド 2019
（令和元年９月発行）

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。



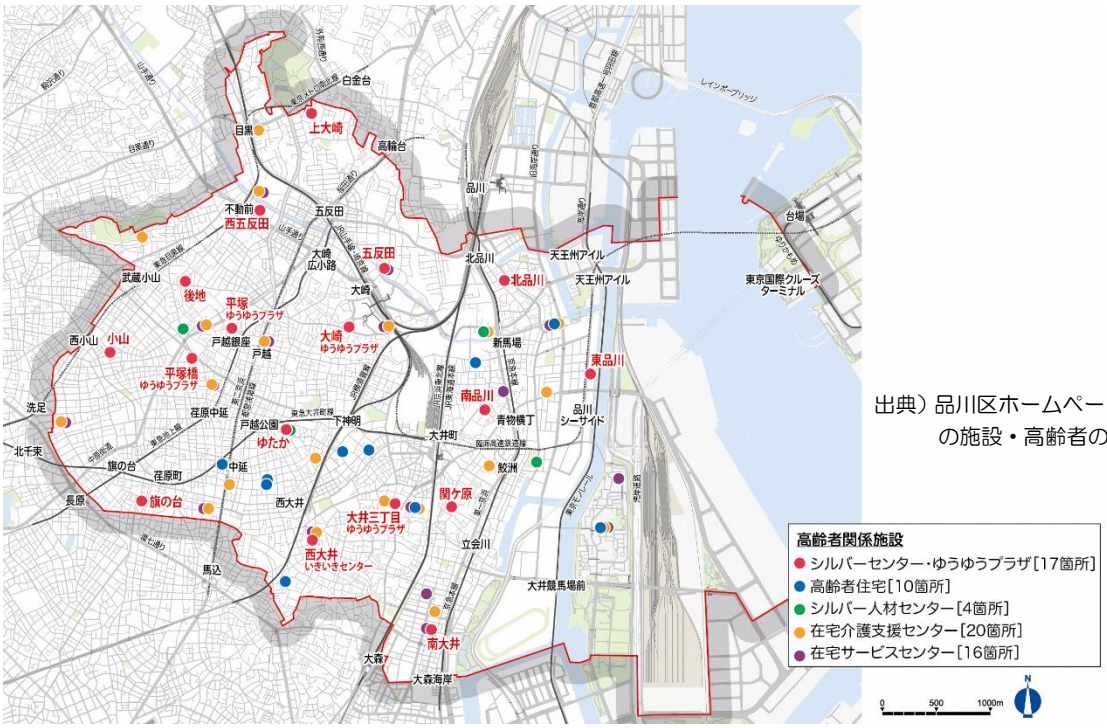
出典）病床数 100 床以上の病院：東京都保健医療計画推進協議会資料
医療施設：品川区ホームページ（20 歳からの健康診査実施医院　平成 31 年４月現在）
保健所・保健センター：しながわガイド 2019（令和元年９月発行）

図 10　医療・保健施設の位置

③ 高齢者関係施設

○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。

○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。

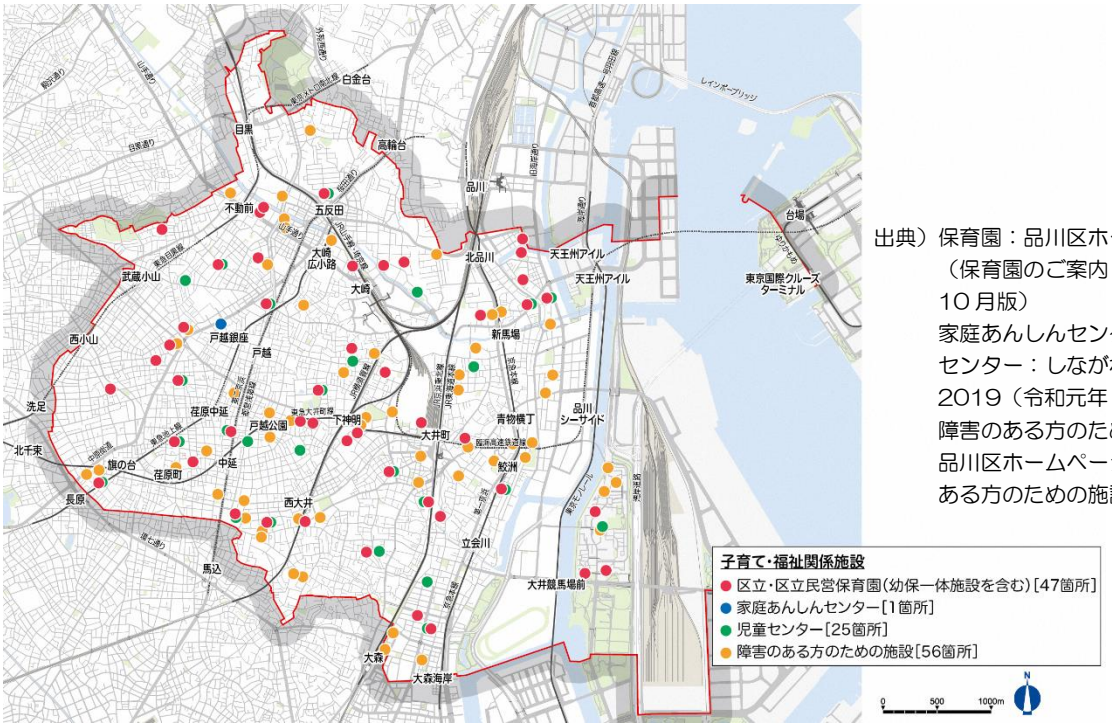


出典）品川区ホームページ（高齢者の施設・高齢者の住宅）

図 11　高齢者関係施設の位置

④ 子育て・福祉関係施設

○子育て・福祉関係施設は、区内全域に分布しています。



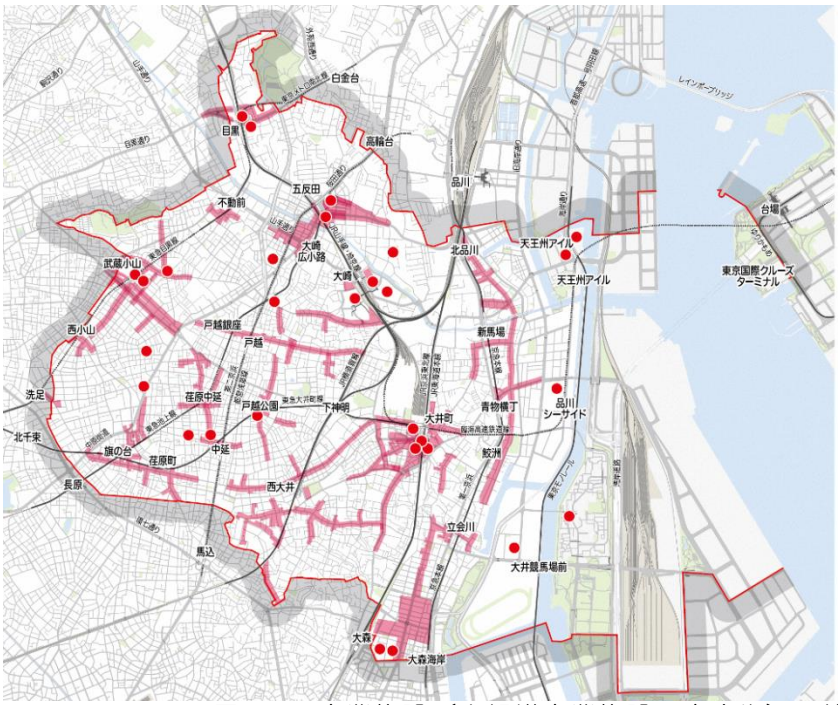
出典）保育園：品川区ホームページ（保育園のご案内 2019 年 10 月版）
家庭あんしんセンター、児童センター：しながわガイド 2019（令和元年９月発行）
障害のある方のための施設：品川区ホームページ（障害のある方のための施設）

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。



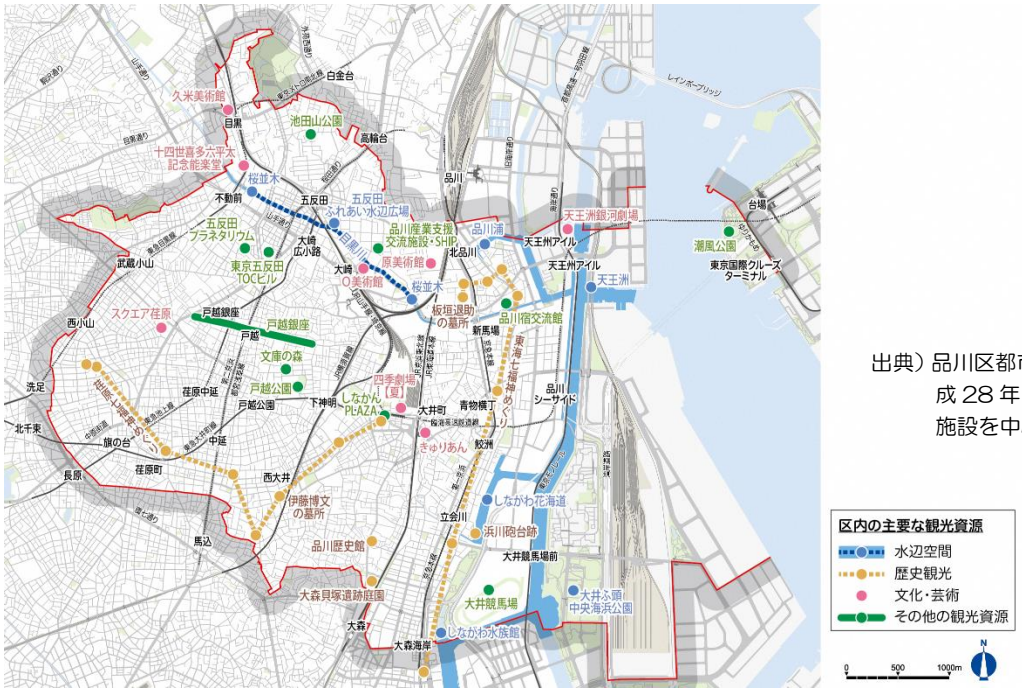
出典）商店街：品川区商店街名簿（平成 31 年４月１日・品川区）、品川区商店街マップに一部修正
大規模商業施設：全国大型小売店総覧 2016（東洋経済）、大規模小売店舗立地法届出内容一覧（東京都・平成 28～令和１年 12 月までに新設届出のあった店舗）

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

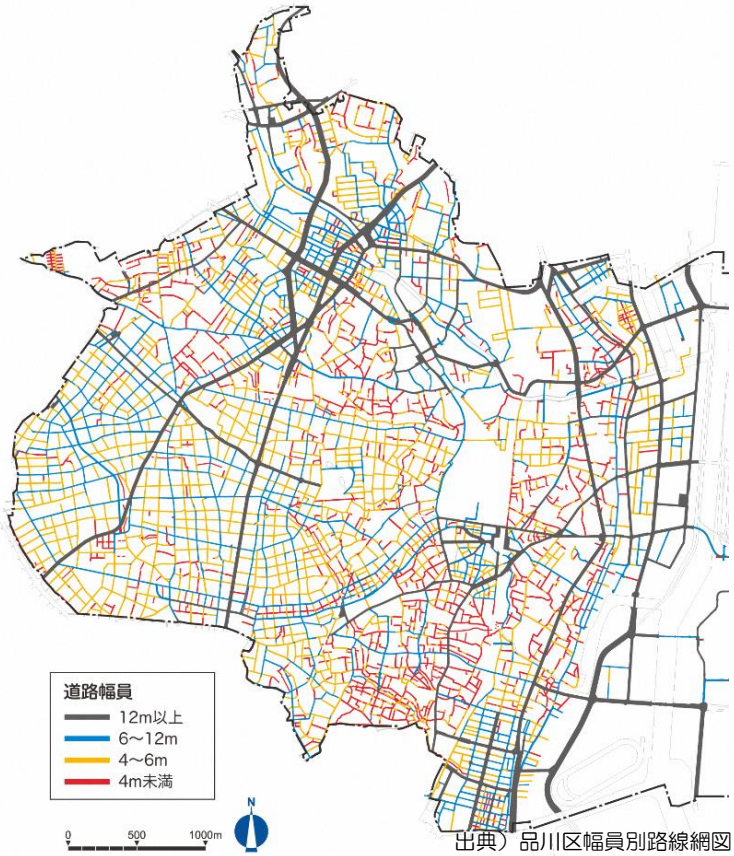
（1）道路ネットワークの状況

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。

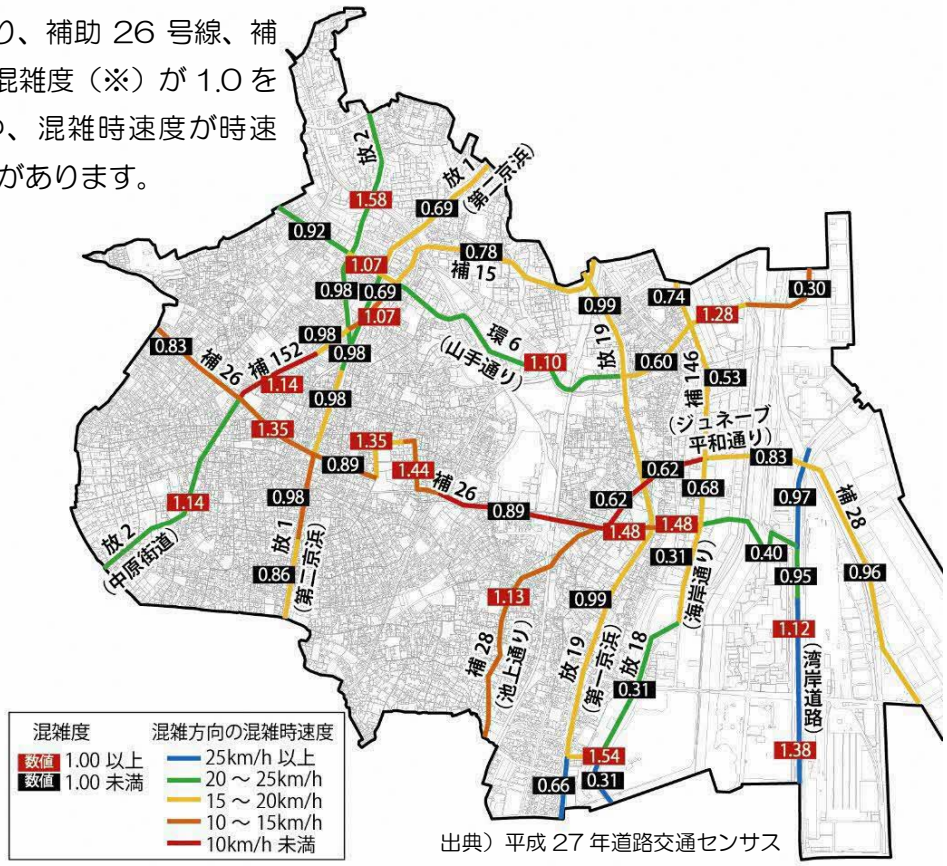


出典）品川区幅員別路線網図

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。

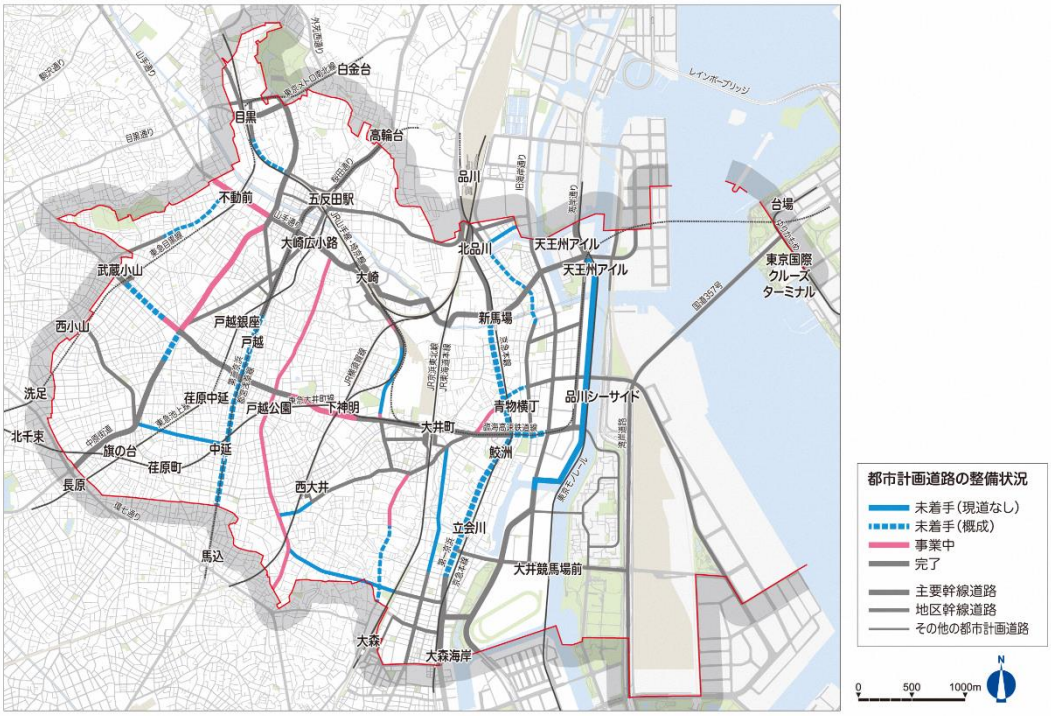
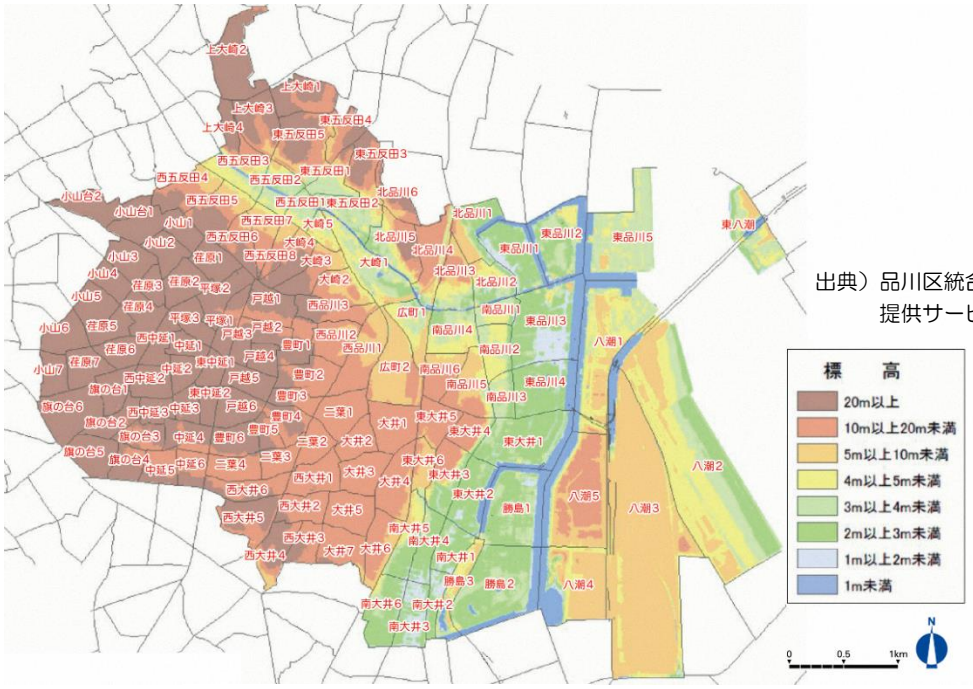


図 17　都市計画道路の整備状況

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

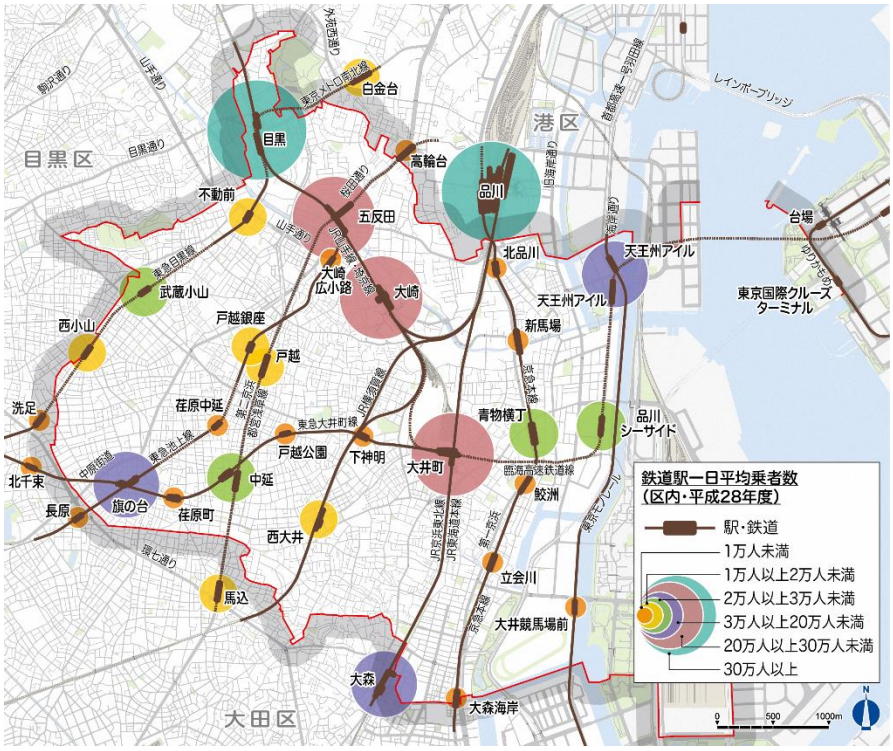
① 鉄道

○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）

○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。

○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。

○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。



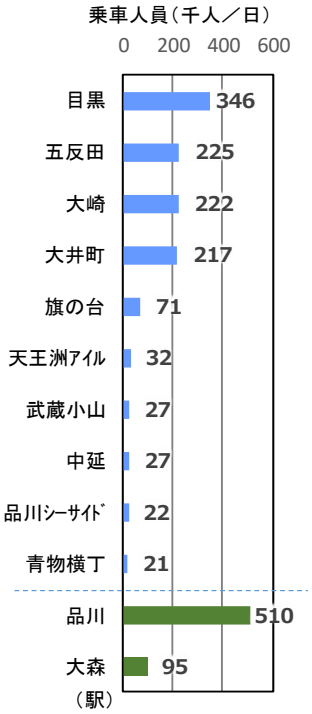


図 19　鉄道路線網と駅利用者数　　出典）品川区の統計、東京都統計年鑑（平成 28 年度）

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

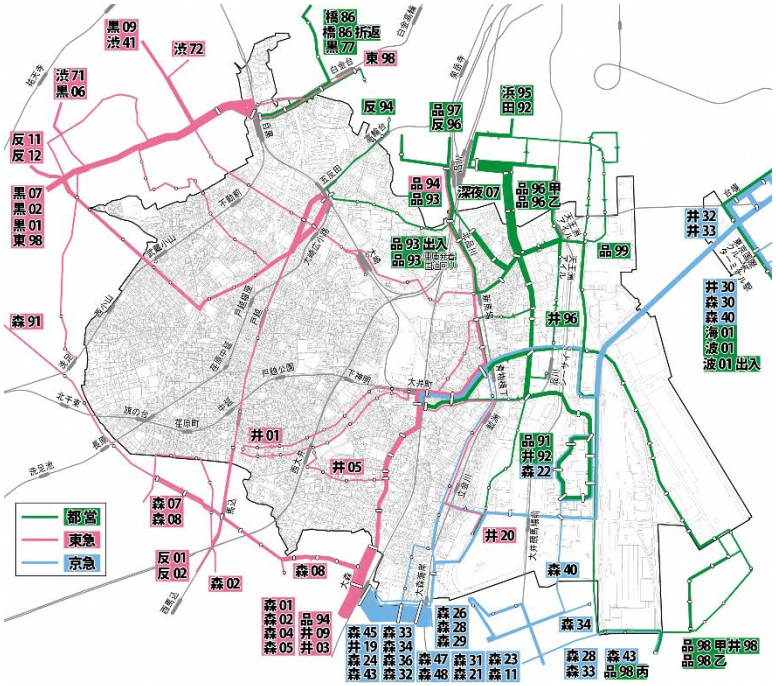
② 路線バス

<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。

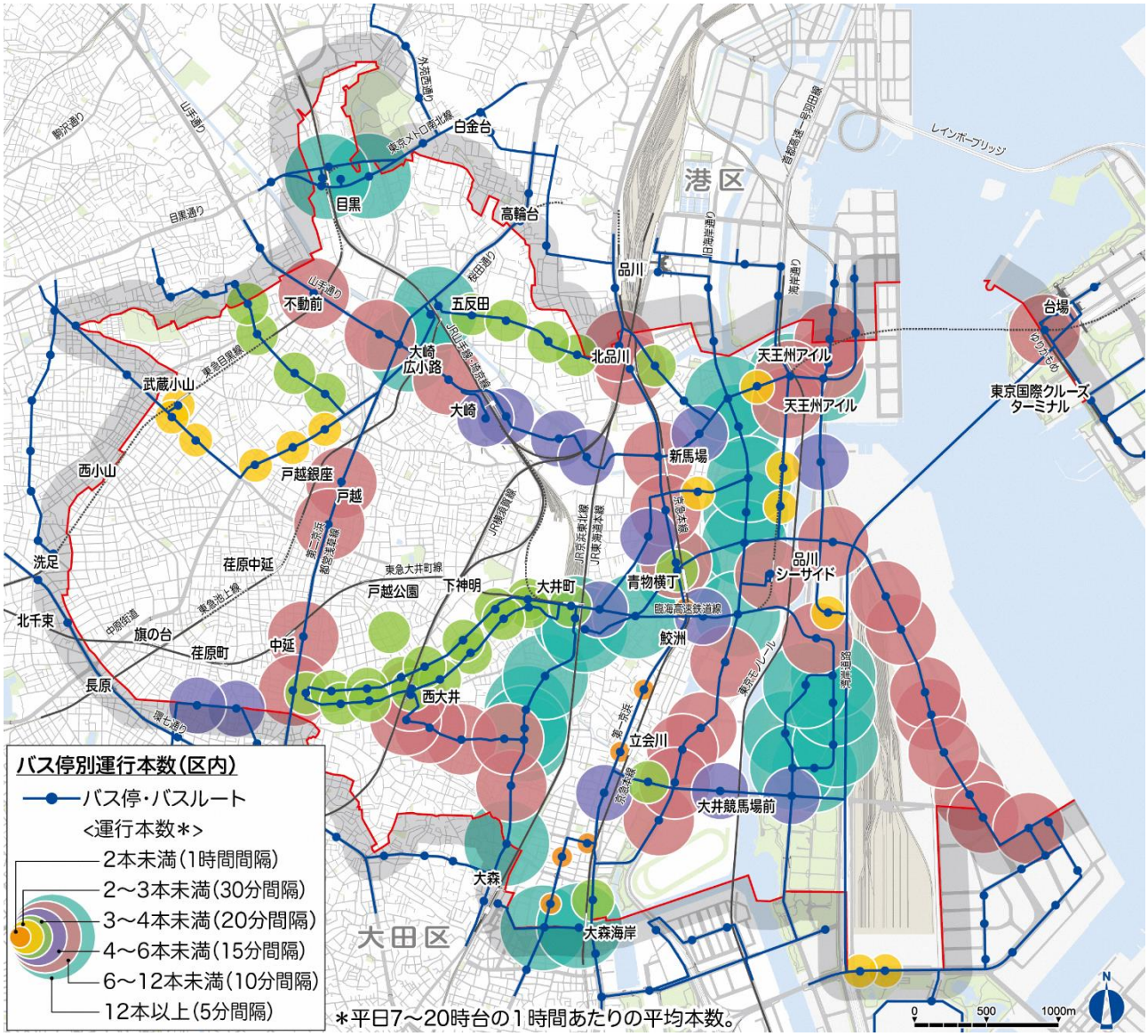
○おおむね京浜東北線を境に、東側が都営バスと京浜急行バス、西側が東急バスの路線となっています。

○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

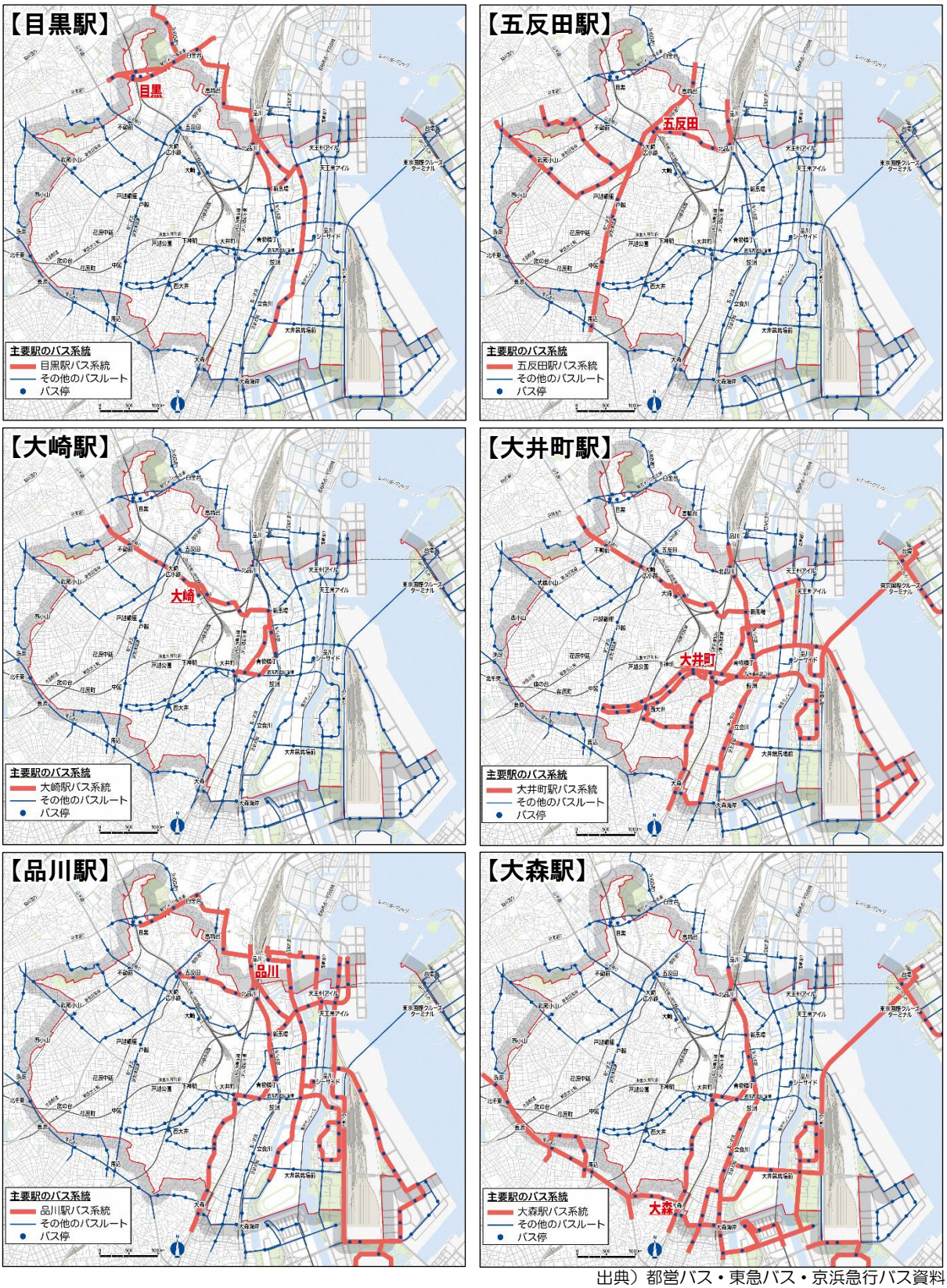
図 22　バス停別の運行本数（1 時間あたり平均値）

<主要駅を起点または経由する運行ルート>

○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。

○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。

○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。

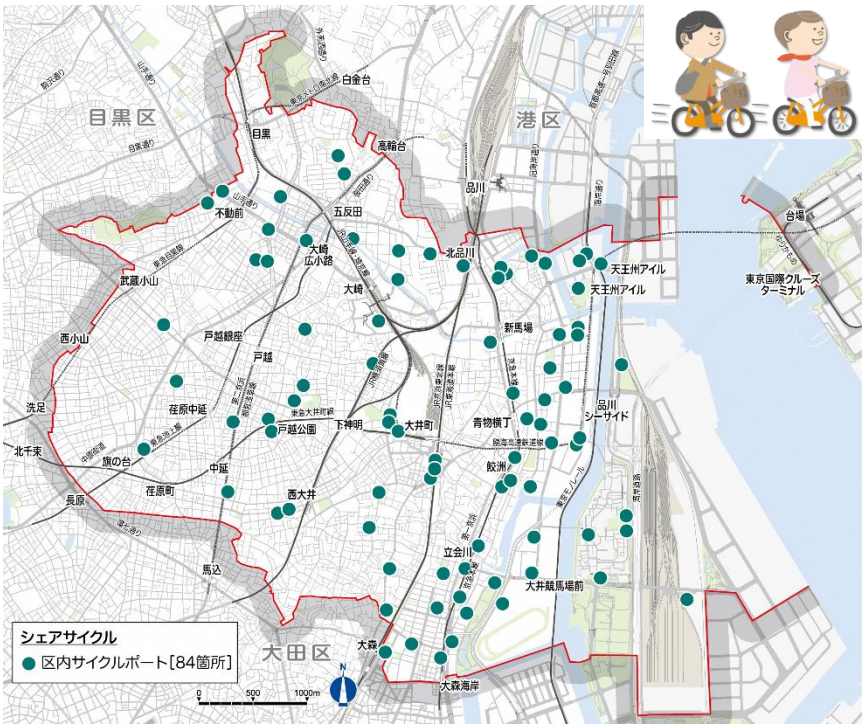
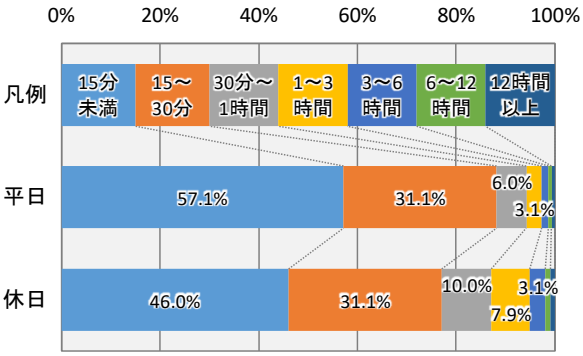


図 24　区内のポート位置

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

○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。

○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

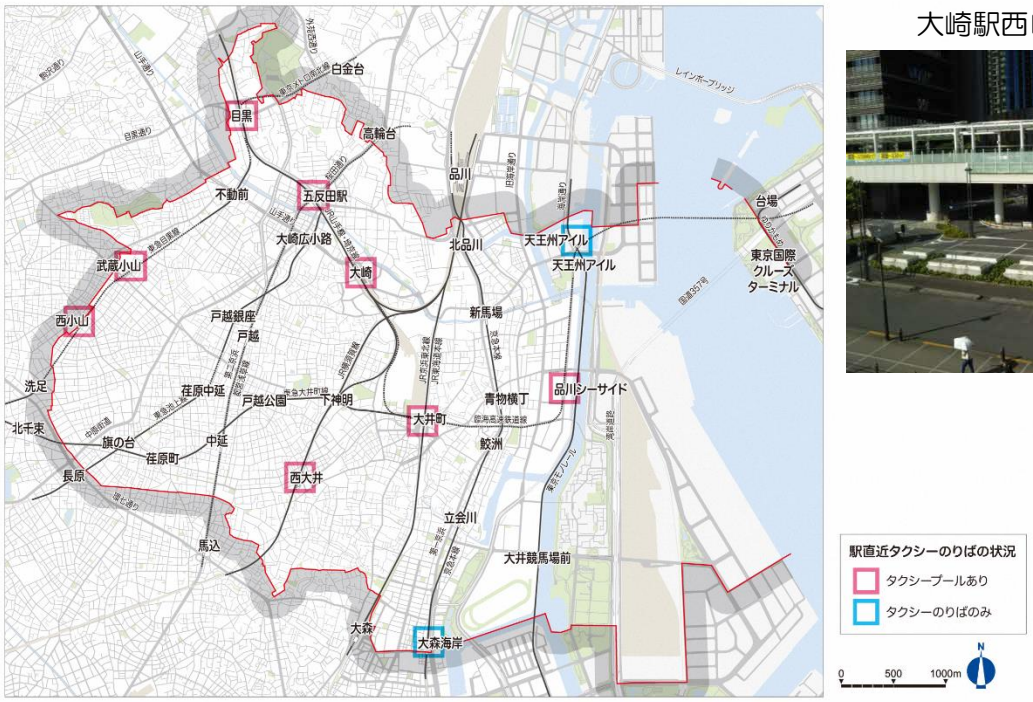
■都市間バス

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

○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

○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。

○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

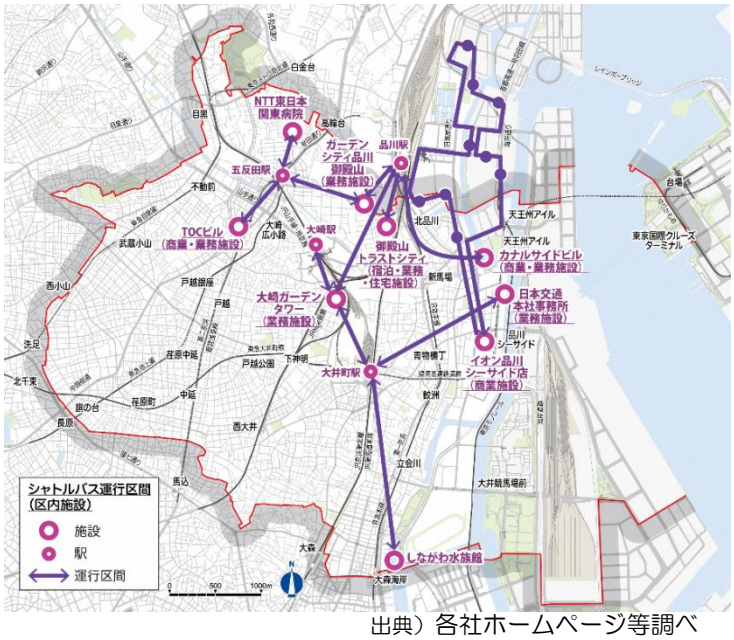
⑦ コミュニティバス・デマンド交通

○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。

○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

○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

○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。

○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。

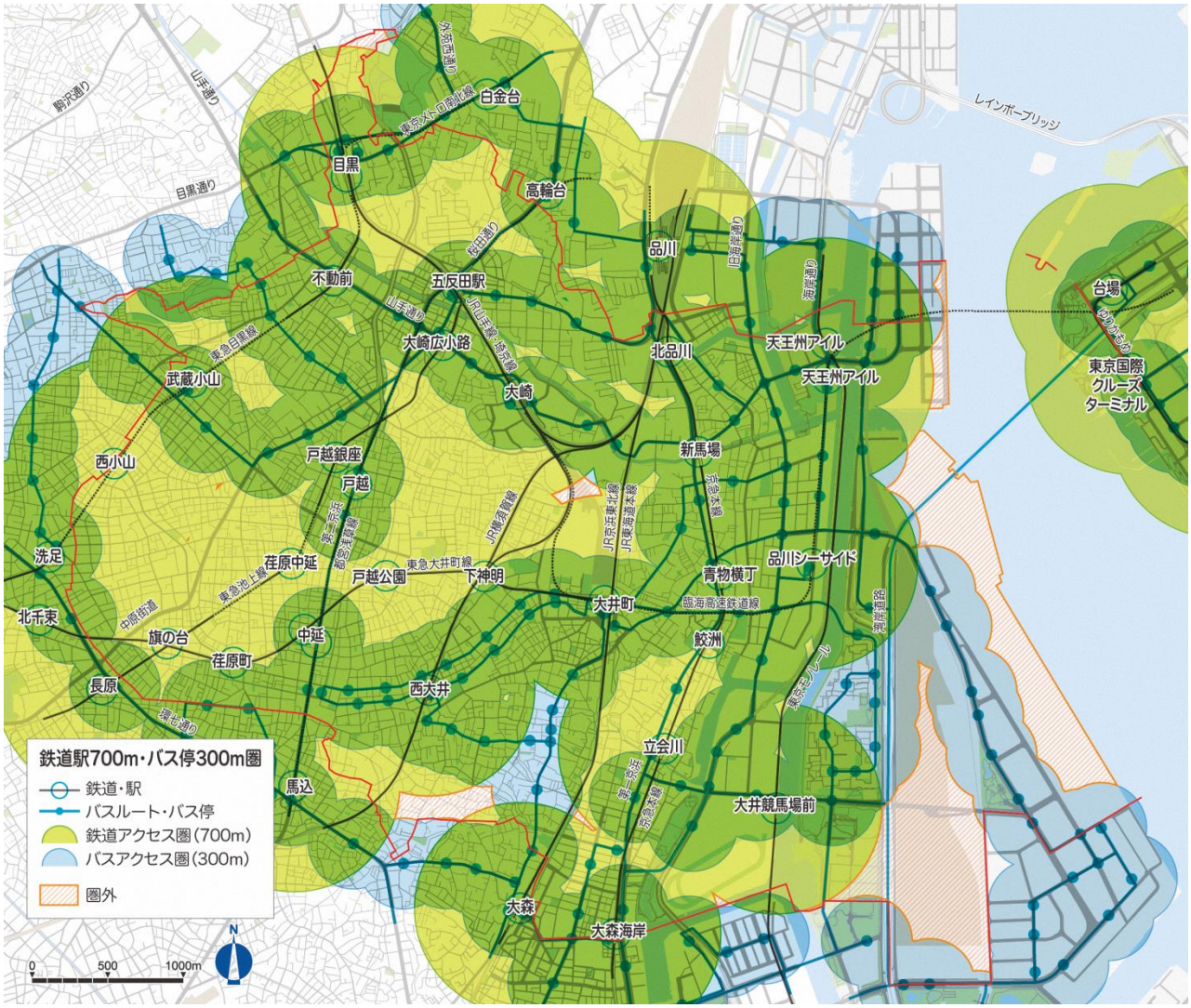


図 29　鉄道駅 700m・バス停 300m 圏

【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。

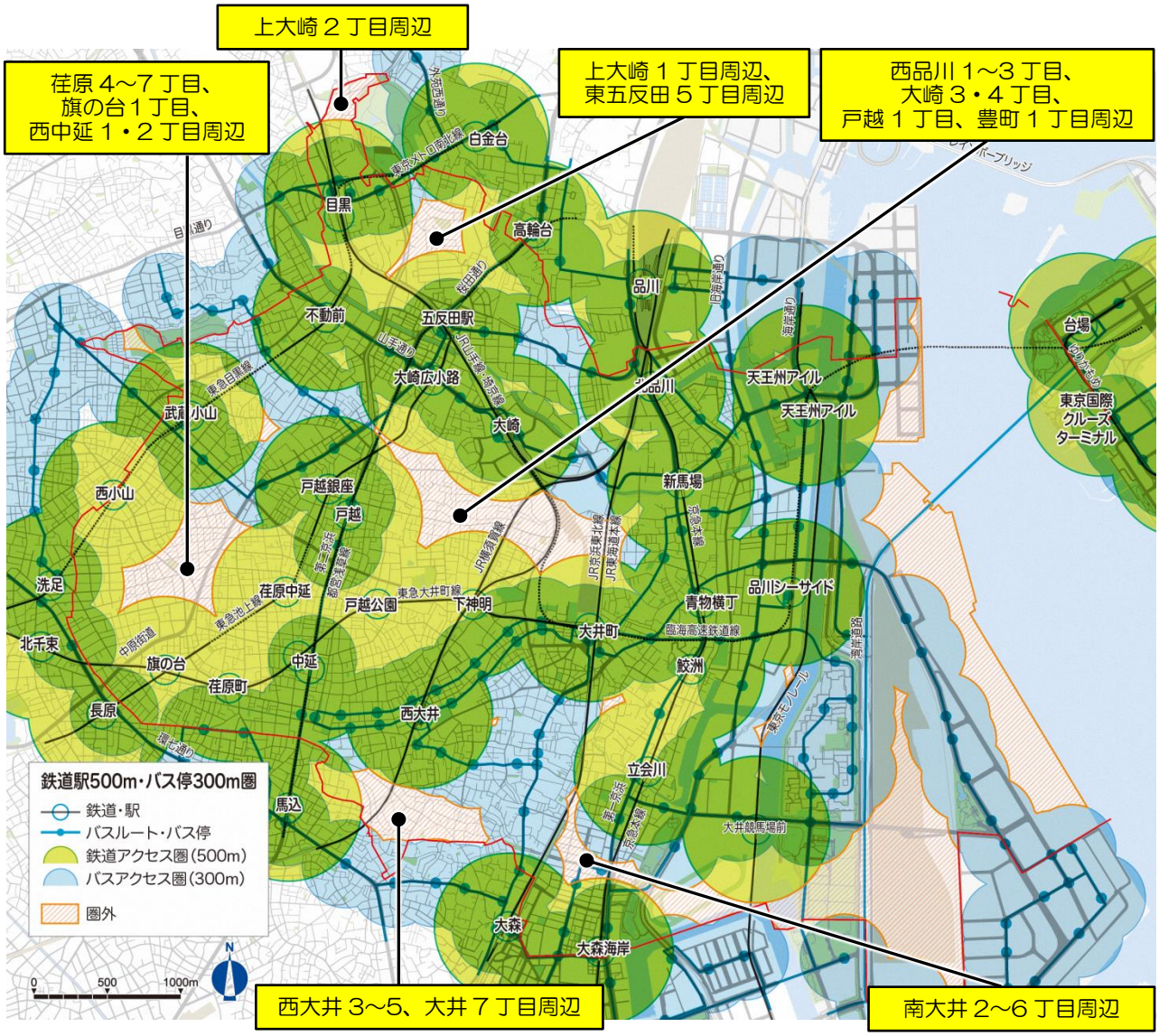


図 30　鉄道駅 500m・バス停 300m 圏

【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

〇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）

〇人（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。

〇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

〇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

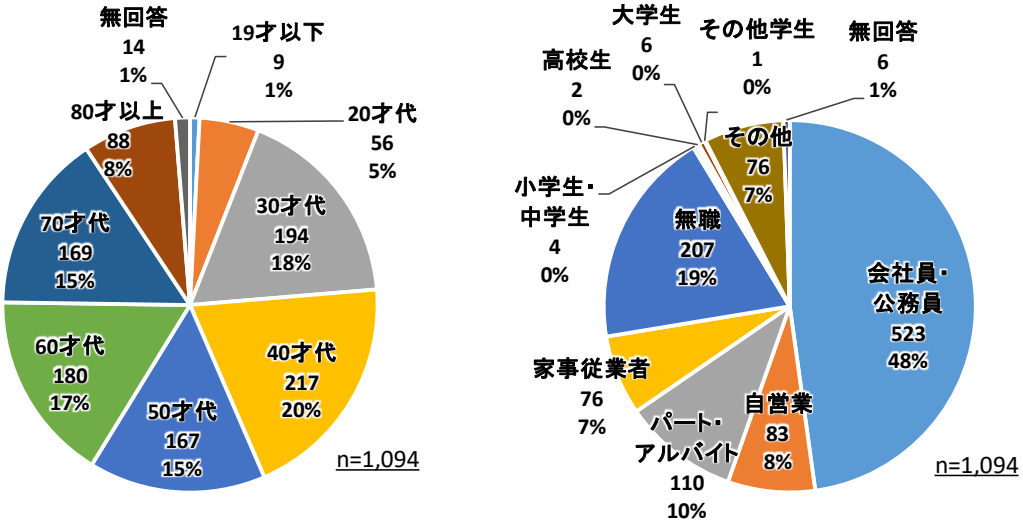


図 31　アンケート回答者の年代と職業の構成

③ 携帯電話の位置情報による移動データ

〇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。

〇本分析では、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。

〇これにより、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】

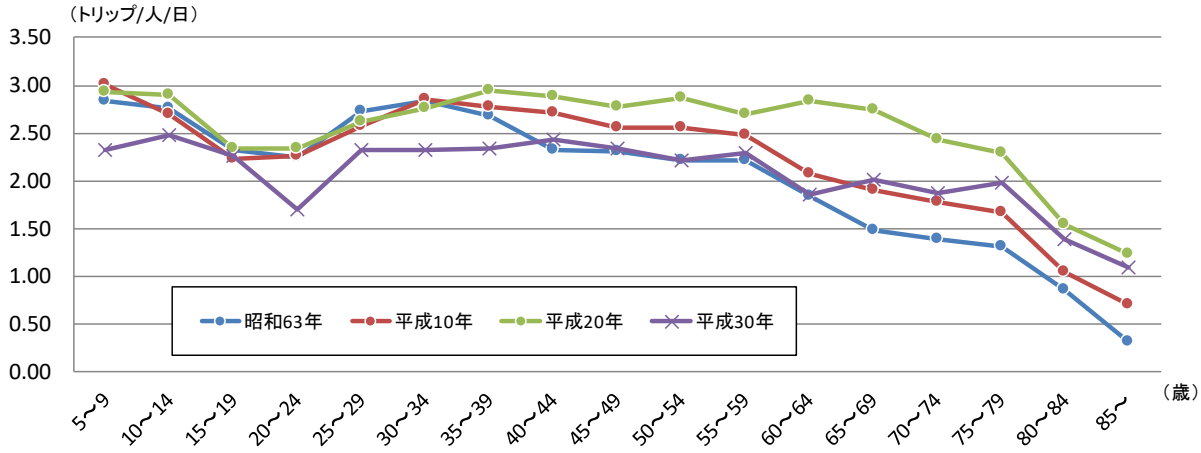
- 対 象 日　　平成 30 年 11 月 15 日（木）
- 居住区分　　区内居住者、区外居住者の２区分
- 年代区分　　15 歳～64 歳、65 歳～79 歳の２区分

※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。

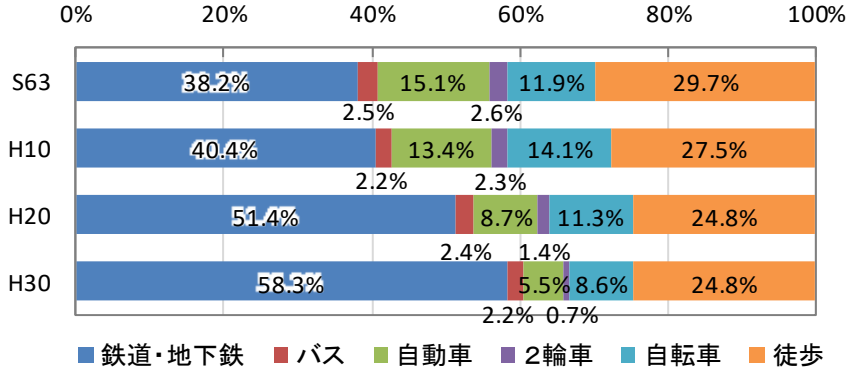


出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

図 32　品川区民一人あたりのトリップ数

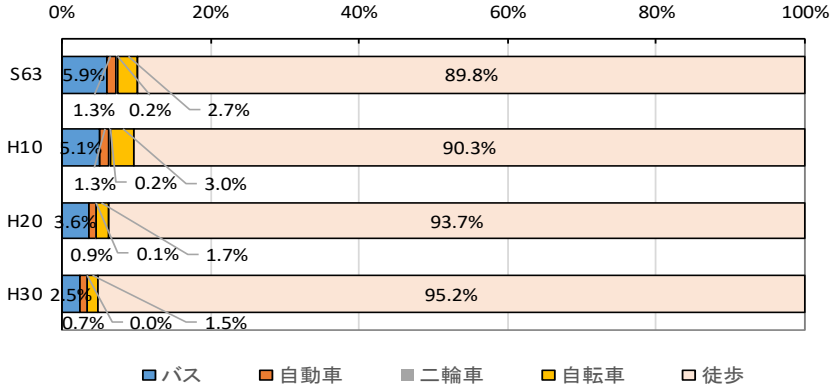
② 交通手段の変化

○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



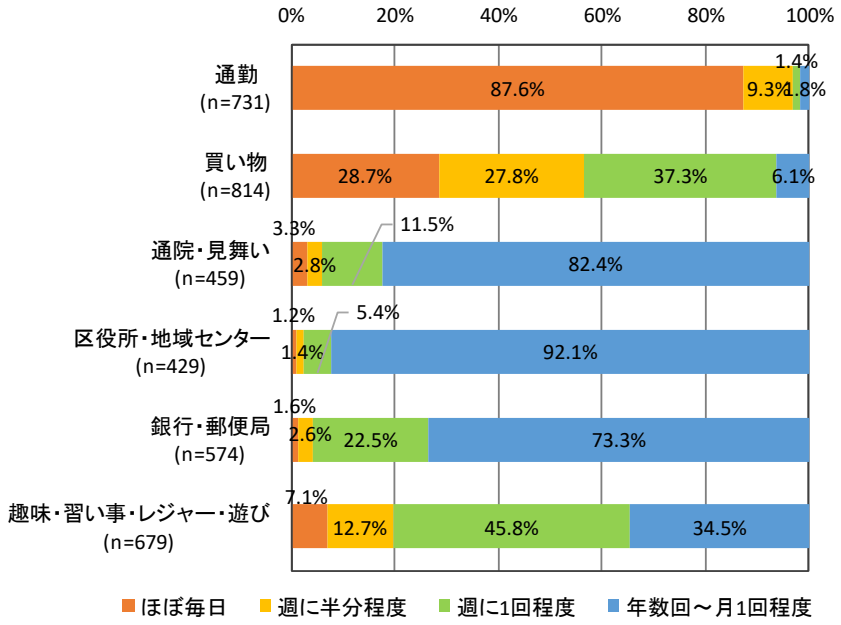
出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

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

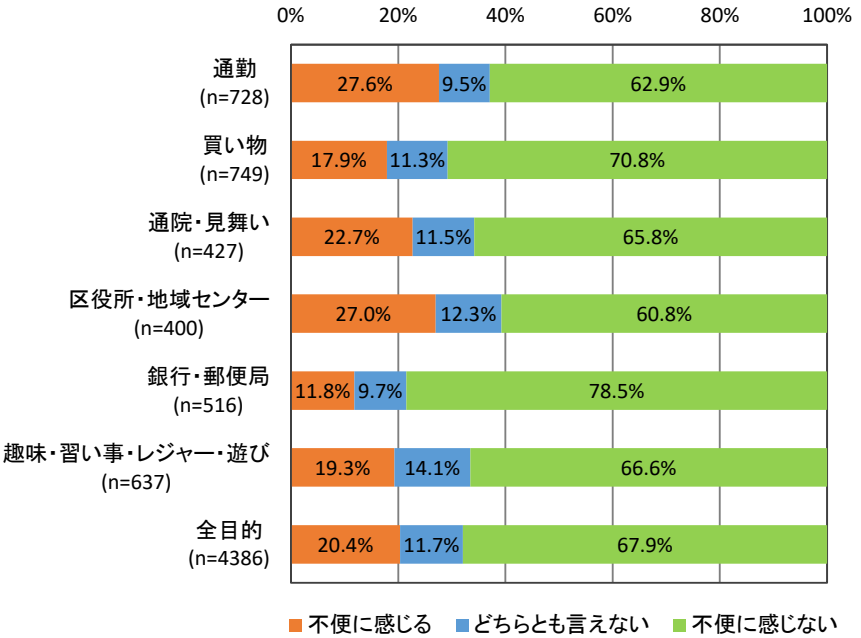
図 35　外出目的別の外出頻度の割合

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。

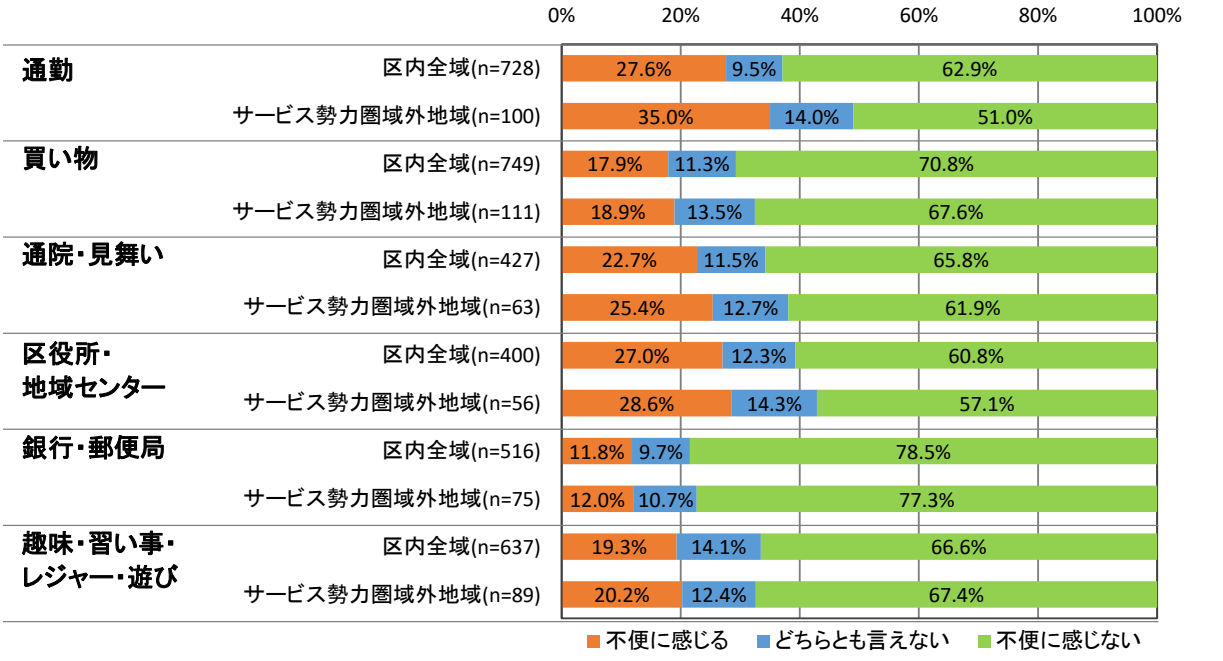


出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

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）

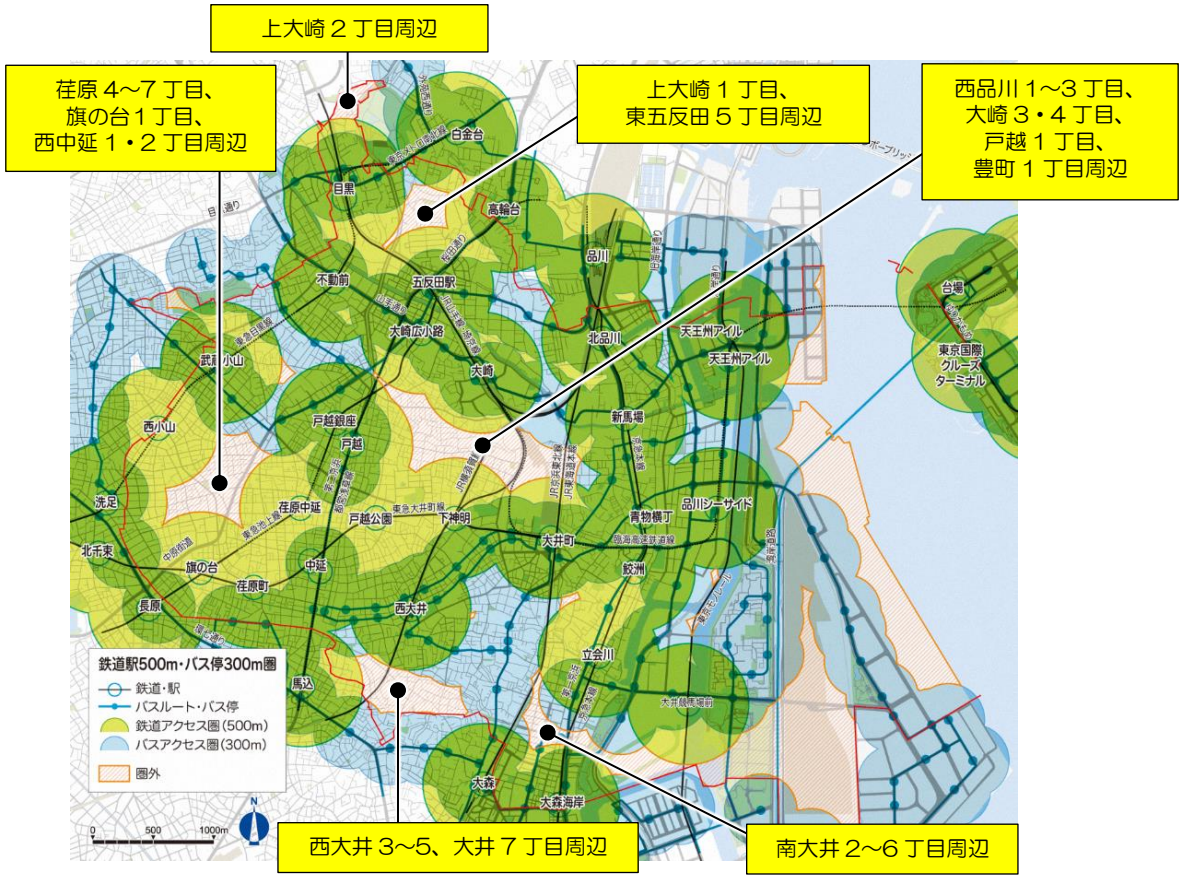


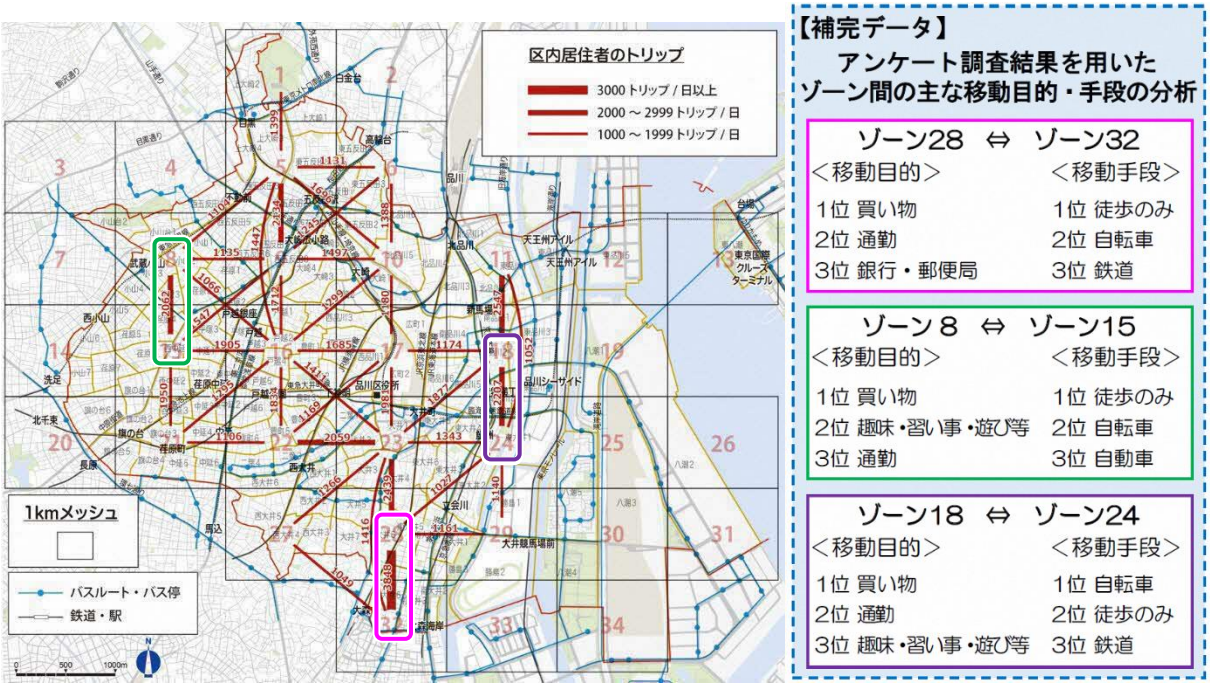
図 30　鉄道駅 500m・バス停 300m 圏（再掲）

（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）

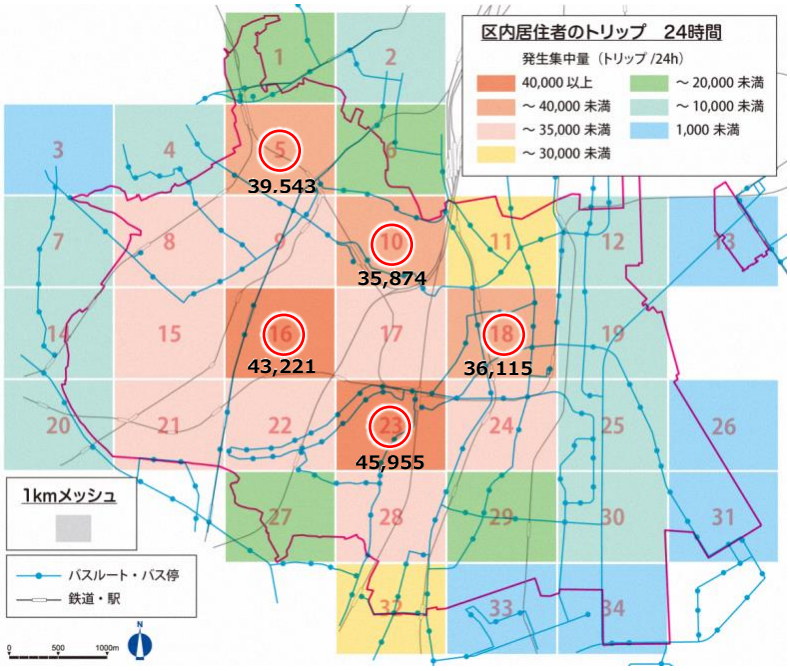
○区内居住者（全年齢［15～79 歳］）の１日のゾーン間移動量をみると、複数のゾーンをまたぐような長いトリップは比較的少なく、ほとんどが隣接するゾーンへの移動となっています。

○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）



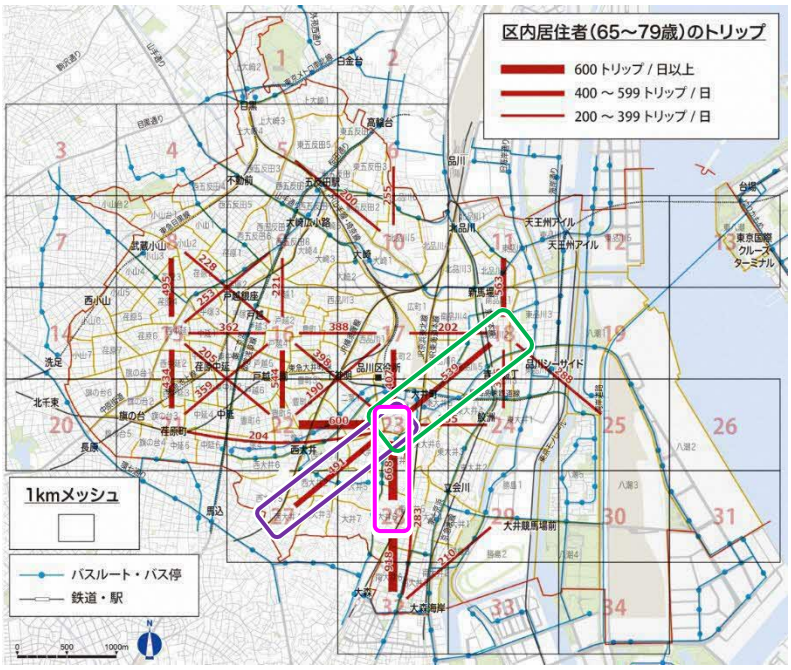
出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

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。



出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

【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

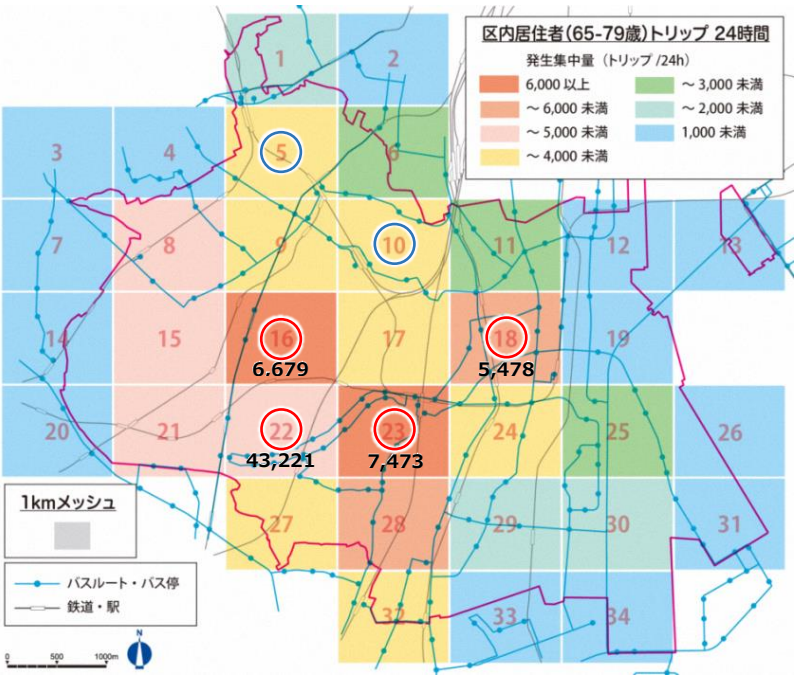
ゾーン23 ⇔ ゾーン28	
＜移動目的＞	＜移動手段＞
1位 買い物	1位 バス
2位 銀行・郵便局	2位 徒歩のみ
3位 図書館等公共施設	3位 自転車

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）「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

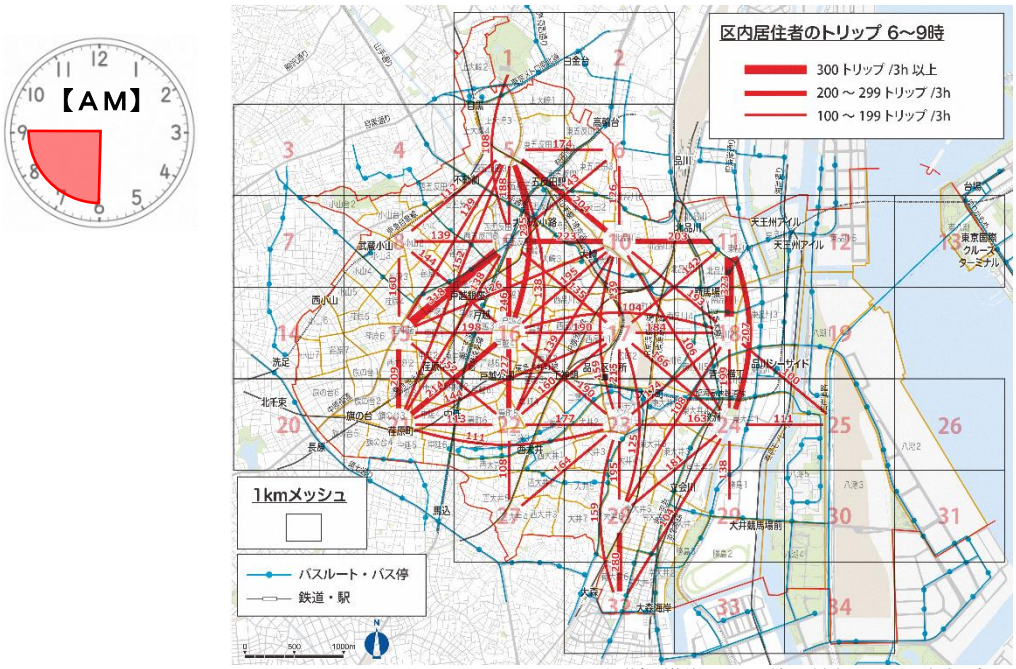
図 41　ゾーン別の発生集中量(高齢者[65 歳以上]・1 日)

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。

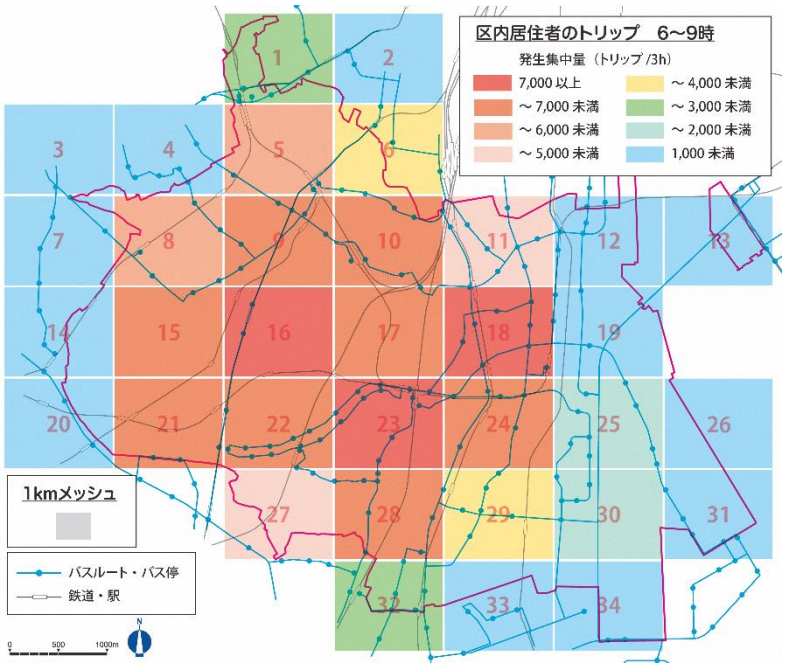
○トリップ数の多いゾーン９とゾーン 15 との区間は、東急池上線と中原街道が主軸基盤であり、五反田駅や大崎駅の業務地等への通勤が多くを占めると想定されます。

○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）



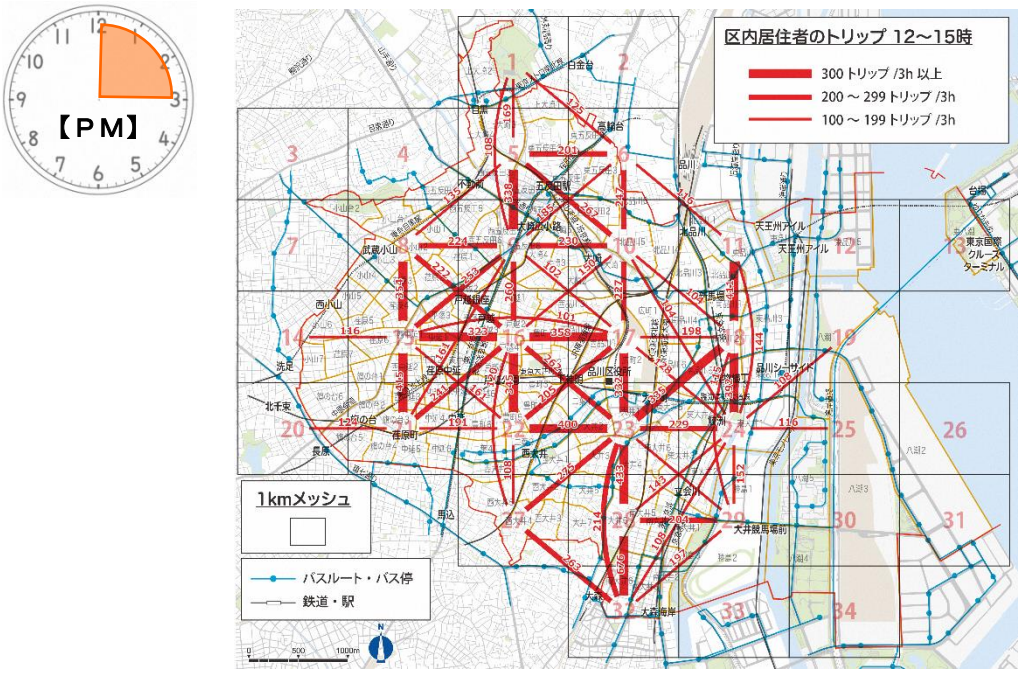
出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

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）

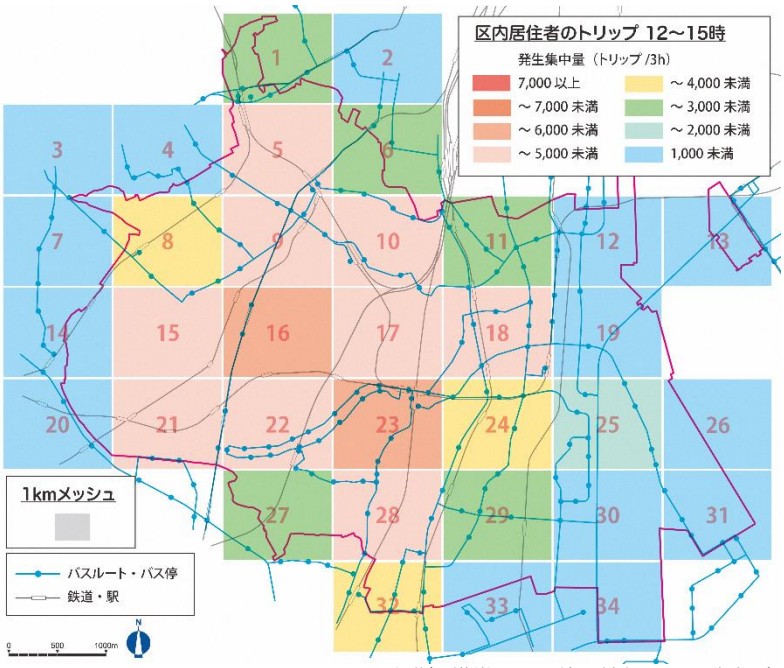
○昼の時間帯では、朝の時間帯に比べて区内のトリップは全体的に少なっており、また、離れたゾーンへのトリップよりも隣接するゾーンへのトリップが目立つようになります。

○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）



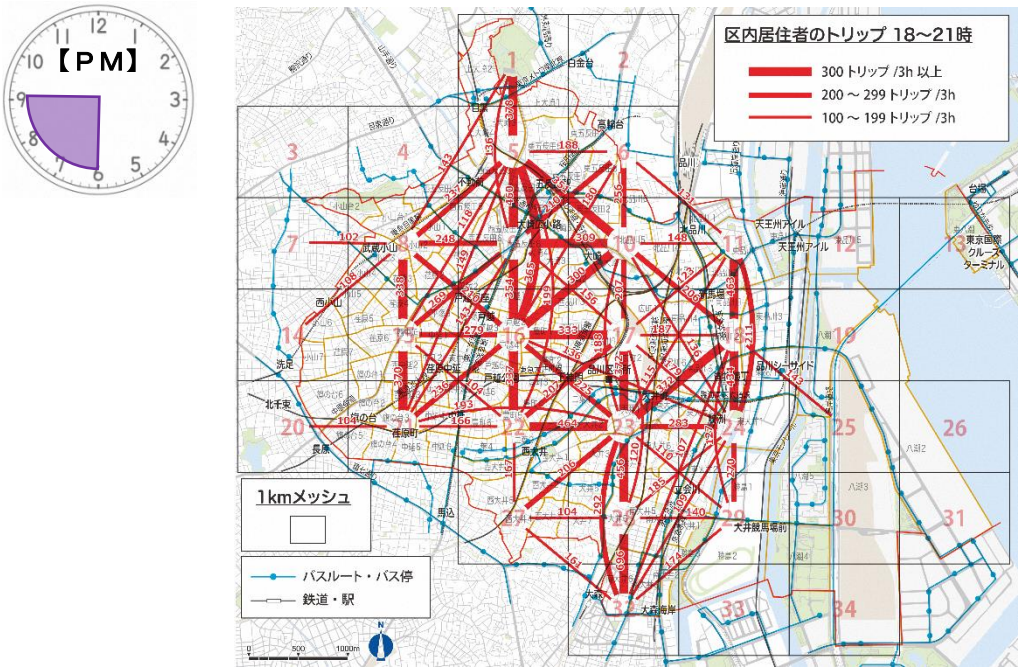
出典）携帯電話の位置情報による移動データより作成

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）

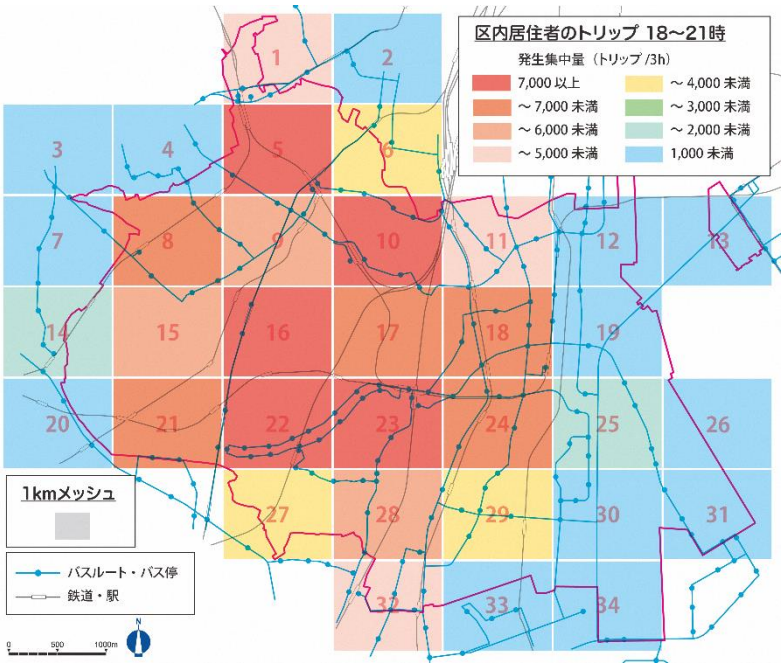
○夜の時間帯では、朝や昼の時間帯よりも区内のトリップが全体的に多く、通勤（帰宅）や買い物、趣味など、様々な目的での移動が重なっているものと想定されます。

○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

○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

○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。

○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。

○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。

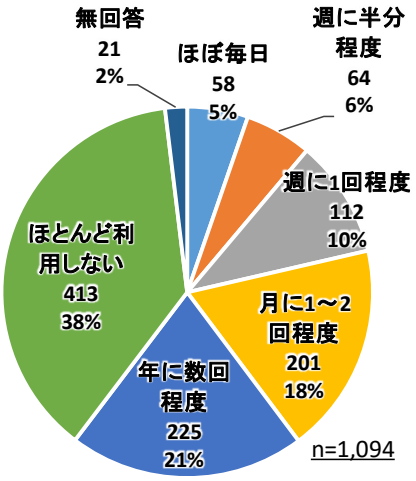


図 48　現在のバスの利用頻度

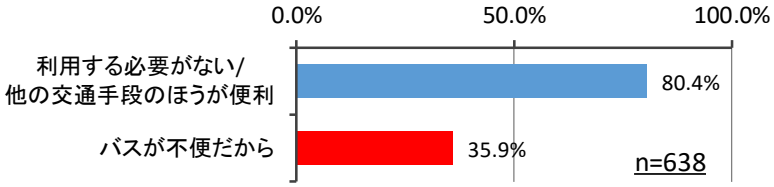


図 49　現在のバスの利用頻度が「ほとんど利用しない」または「年に数回程度」の回答理由

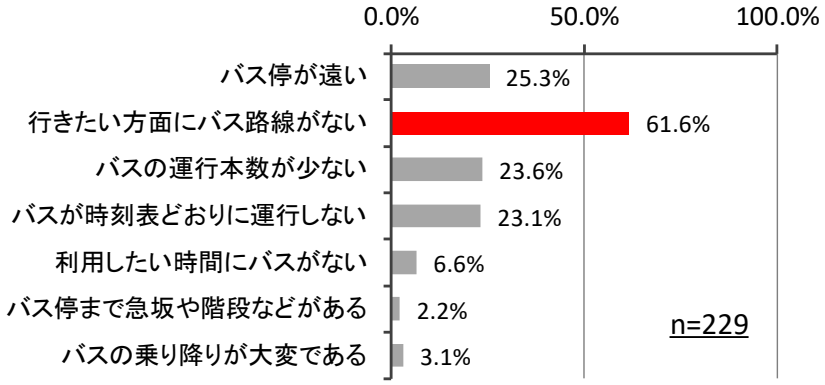


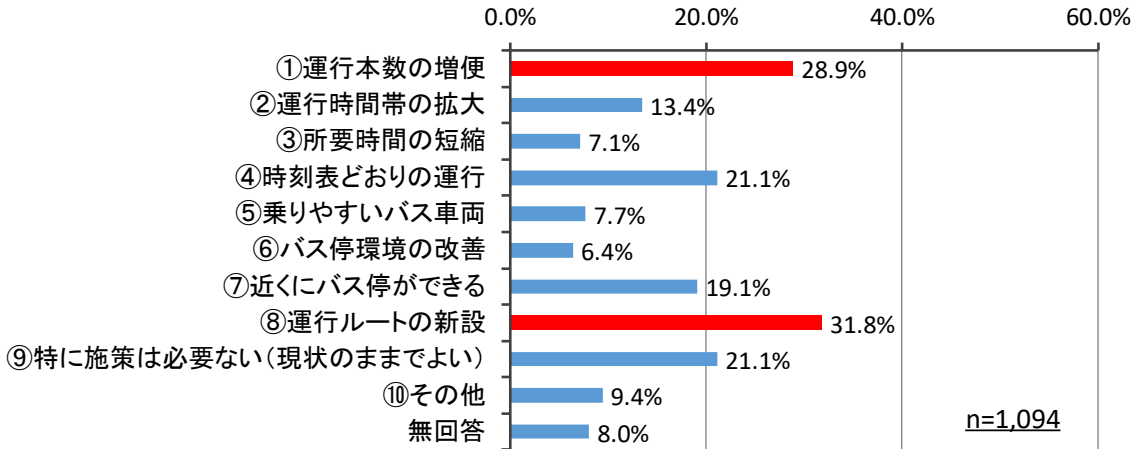
図 50　バスの不便さの要因（図 49 における「バスが不便だから」の内訳）

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

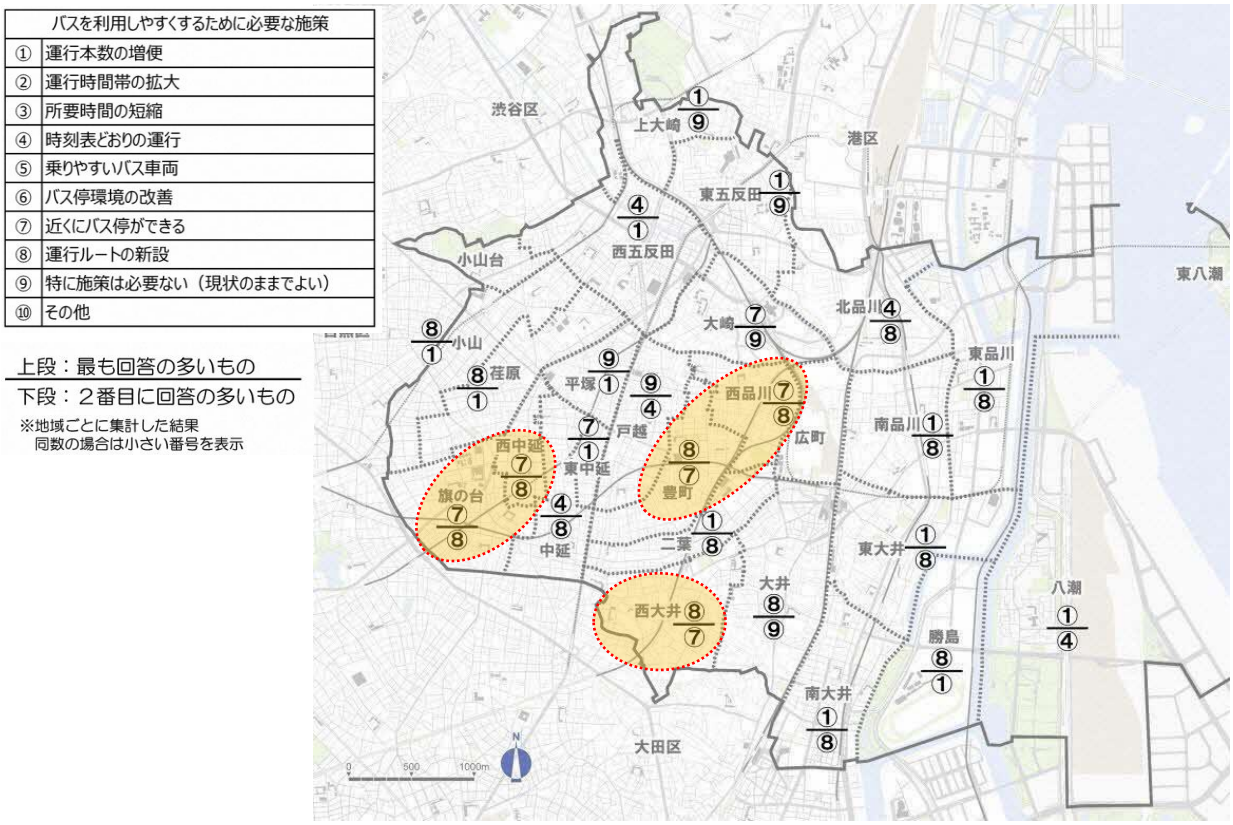
○バスを利用しやすくするためには、約３割の方が「運行ルートの新設」と回答しており、続いて「運行本数の増便」や「時刻表どおりの運行」など、主に現在のバスサービスの改善に関する施策が求められています。

○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）



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）

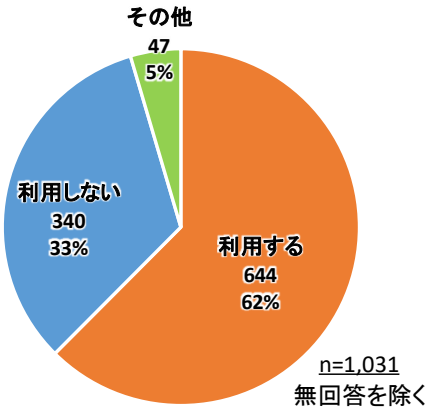
（２）新たなバス路線に関するニーズ

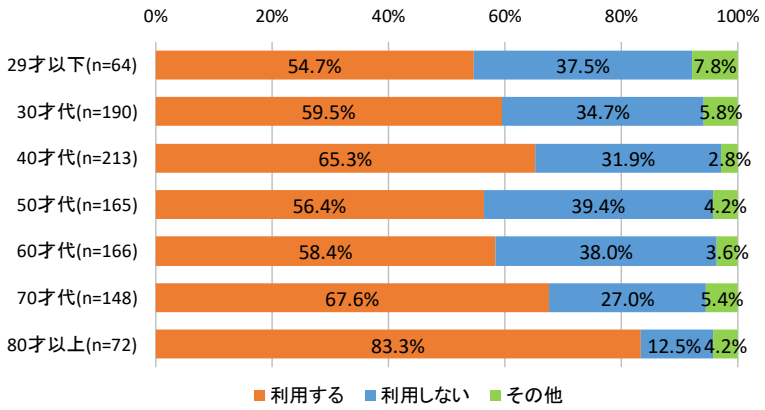
① 新たなバス路線の利用意向

○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

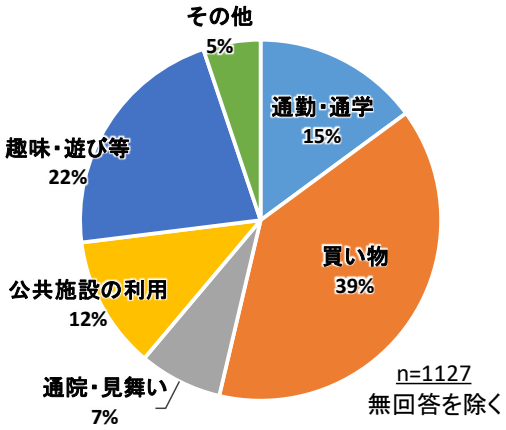
図 53　新たなバス路線の利用意向

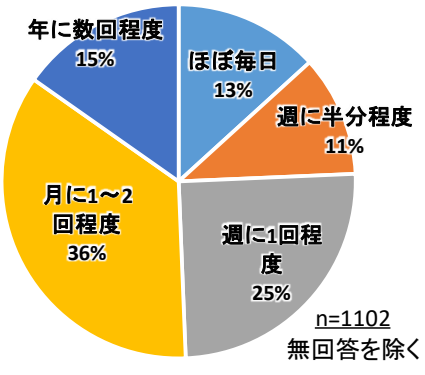
② 新たなバス路線の利用目的と利用頻度

○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

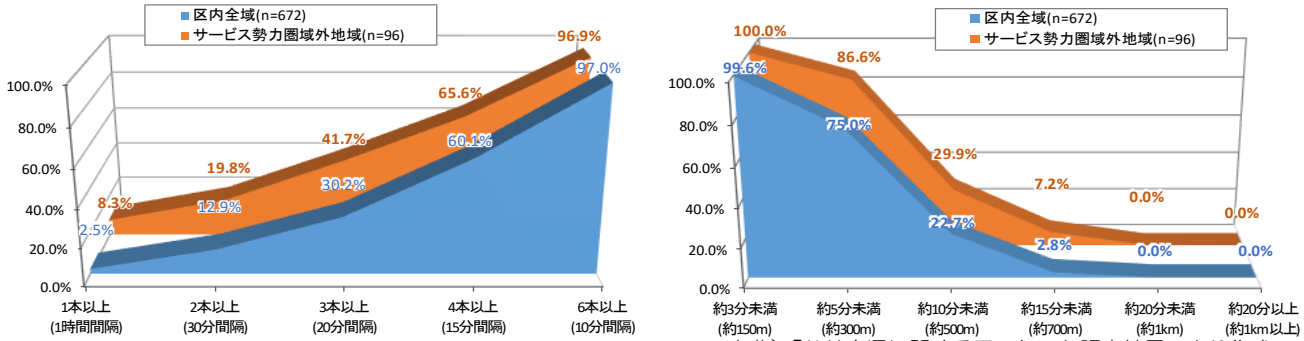
図 54　新たなバス路線の利用目的と利用頻度

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。



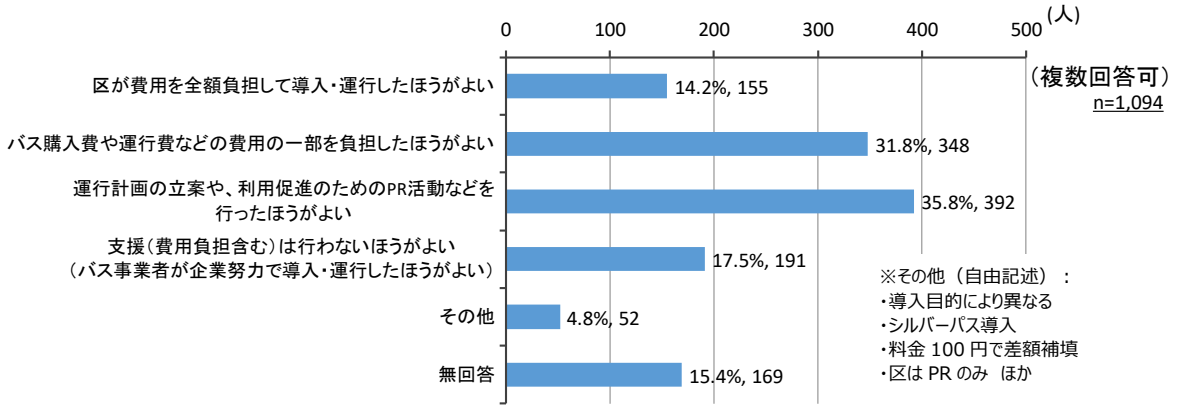
出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

（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>

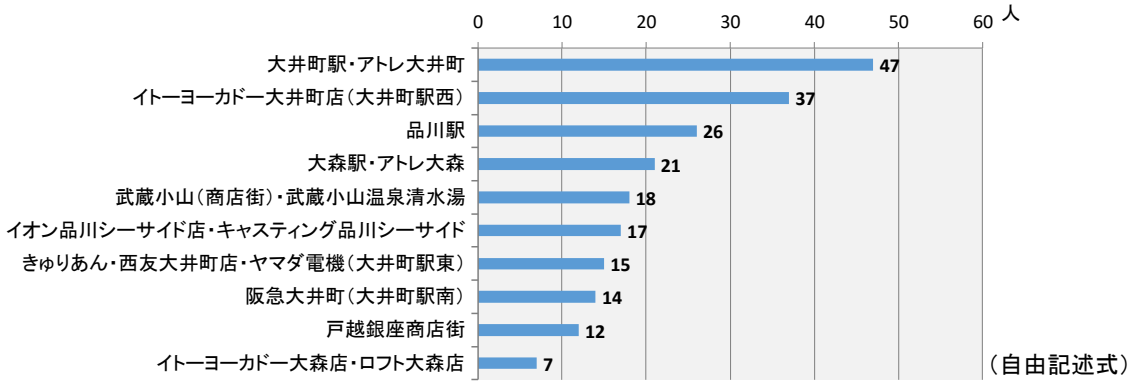
〇新たなバス路線を利用して行きたい場所を聞いたところ、週１回以上（ほぼ毎日・週に半分程度・週に１回程度）で利用すると回答した人のうち、21%が「大井」と回答しています。

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）

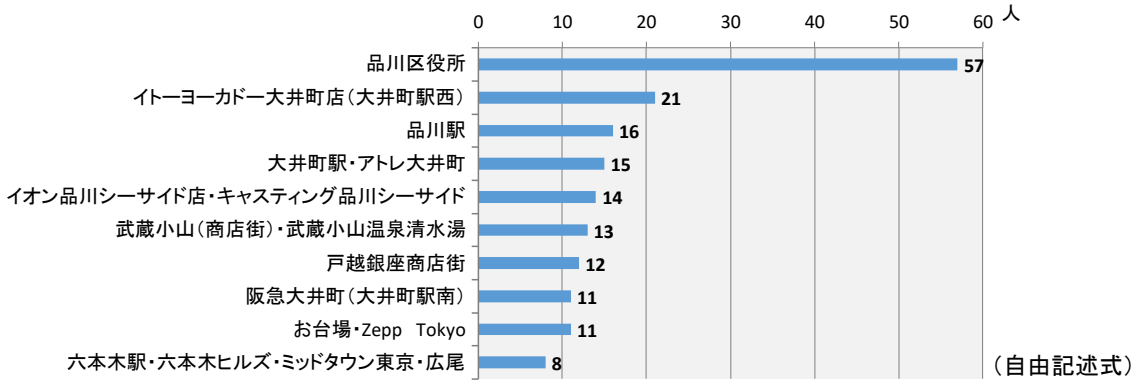
＜年数回から月 1～2 回程度の頻度＞

○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

○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

○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。
○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。
○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

○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。
○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

○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。
○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

○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

○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

○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。
○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

○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。
○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

○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。
○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

○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

○環境負荷の低い車両等の導入を促進します。
○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。
○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

○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。
○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

○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。
○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。
○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

○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。
○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

○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

○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

○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。
○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

○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

○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

○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

○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。
○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

○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

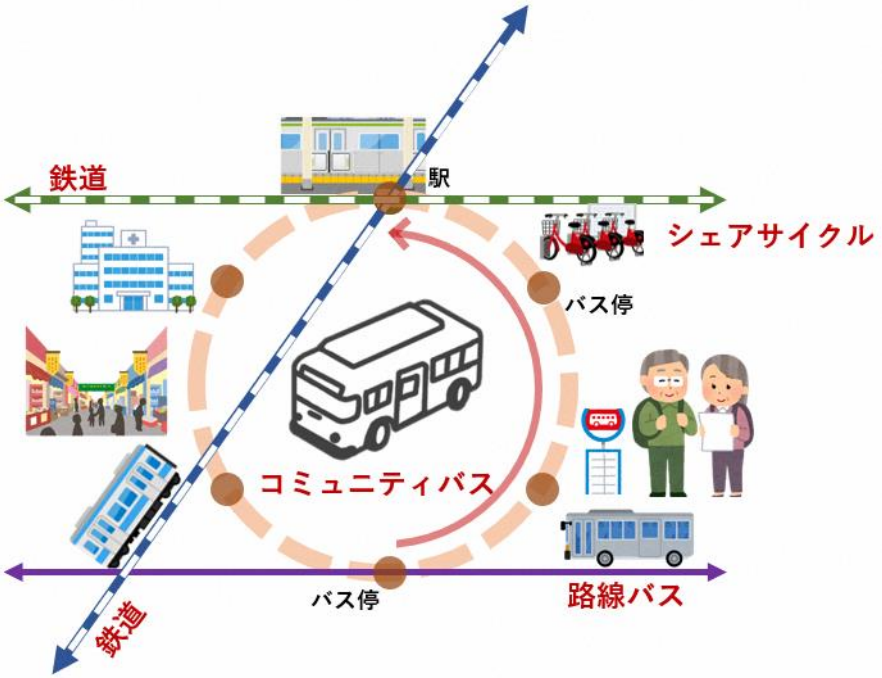
〇品川区におけるコミュニティバスの目標像について、次の３つを掲げます。

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

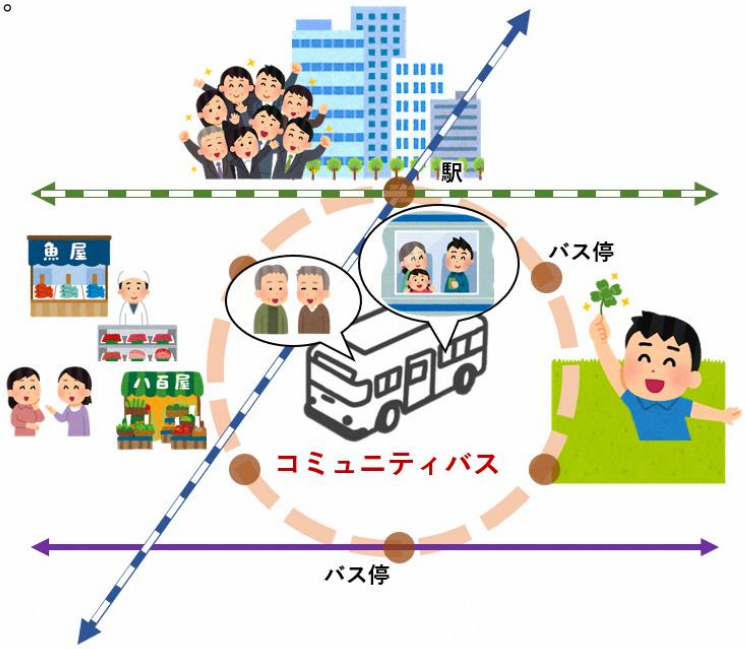
・コミュニティバスの導入により、当該地域の交通利便性が向上します。

・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

○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。

○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

○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＞

○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＞

○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
- 運行経費

→ ・運行収支

「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

○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。

○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。

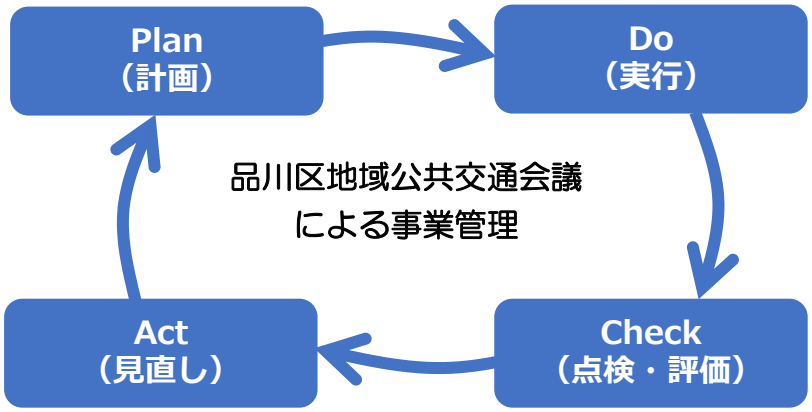


図 61　ＰＤＣＡサイクルの概念図

○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。

○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

令和２年１０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