

令和元年度第1回品川区地域交通検討会

令和元年8月30日

鈴木課長	それでは、お待たせいたしました。委員の皆様おそろいでございますので、ただいまから、令和元年度第1回品川区地域交通検討会を開催させていただきます。 委員の皆様には、ご多忙のところ本検討会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。 当検討会初回ということもあり、この後、委員長を選任するまでの間、本検討会の事務局であります、私、品川区都市環境部都市計画課長の鈴木が進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。 それではまず、本日配付させていただいた資料について確認させていただきます。お手元の資料でございますが、座席表、委員名簿、A3横の資料でございます。それから、参考資料1、参考資料2、参考資料3、品川区ガイドマップ、それから、本日初回ということもございますので、委員の委嘱状を机上に配付させていただいてございます。もし、不足等がございましたらお声がけください。 それから、お手元にお配りしていますA3横の資料でございますが、事前に縮小版を委員の皆様に送らせていただいております。その中で数字の修正はございませんが、一部修正があり、10ページが事前にお配りしていたものと差し替わってございますので、よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。 それでは、本日、第1回ということもございますので、お集まりいただきました委員の皆様のご紹介をさせていただきます。 まず、学識経験者であります。東京海洋大学大学院海洋工学系流通情報工学部門教授、寺田委員でございます。
寺田委員	寺田です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。寺田委員は東京海洋大学大学院で流通情報工学を専攻され、地域交通における官民パートナーシップなどを研究されてございます。平成25年度からは本地域公共交通検討会の委員長を務められておりました。 続きまして、国土舘大学理工学部教授・理工学研究所所長、寺内委員でございます。
寺内委員	寺内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。寺内委員は国土舘大学で工学研究科建設

	工学を専攻され、著書には『成功するコミュニティバス』などがあり、平成２５年度からは本検討会の副委員長を務められておりました。 続きまして、一般乗合旅客自動車運送事業者の代表である委員を順にご紹介いたします。 東京都交通局自動車部計画課長、島崎委員でございます。
島崎(健)委員 (代理齋藤氏)	島崎は本日、公務のため欠席でございます、代理の齋藤と申します。 よろしくお願いいたします。
鈴木課長	失礼いたしました。よろしくお願いいたします。 続きまして、東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部計画課長、原山委員でございます。
原山委員	原山でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、京浜急行バス株式会社運輸部計画課長、長塚委員でございます。
長塚委員	長塚でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、一般乗用旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表である委員をご紹介します。 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会専務理事、門井委員でございます。
門井委員	門井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、住民または利用者の代表である委員を順にご紹介いたします。 品川地区町会連合会会長、金子委員でございます。
金子委員	金子でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、大崎第一地区町会・自治会連合会会長、伊與田委員でございます。
伊與田委員	よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、大井地区町会連合会会長、佐賀委員でございます。
佐賀委員	佐賀でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。

	続きまして、荏原地区町会連合会会長、関委員でございます。
関委員	関と申します。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、八潮自治会連合会会長、丹治委員でございます。
丹治委員	丹治でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、品川区商店街連合会会長、島委員でございます。
島委員	島です。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、一般社団法人しながわ観光協会会長、長谷川委員でございます。
長谷川委員	長谷川でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、品川区高齢者クラブ連合会会長、山口委員でございます。
山口委員	山口でございます。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、品川区障害者7団体協議会会長、島崎委員でございます。
島崎(妙)委員	島崎でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、交通管理者である委員を順にご紹介いたします。 警視庁品川警察署交通課長、村野委員でございます。
村野委員	村野でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、警視庁大崎警察署交通課長、伊藤委員でございます。
伊藤委員	伊藤です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、警視庁大井警察署交通課長、宗委員でございます。
宗委員	宗です。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、警視庁荏原警察署交通課長、勝又委員でございます。
勝又委員	勝又と申します。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	よろしくお願いいたします。 続きまして、警視庁東京湾岸警察署交通課長、山田委員でございますが、本日、所用により欠席でございます。

	続きまして、道路管理者である委員のご紹介をいたします。 品川区防災まちづくり部土木管理課長、今井委員でございます。
今井委員	今井でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、区職員の紹介をさせていただきます。 品川区企画部長、堀越委員でございます。
堀越委員	堀越でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、品川区地域振興部長、久保田委員でございます。
久保田委員	久保田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、品川区文化スポーツ振興部長、安藤委員でございます。
安藤委員	安藤でございます。よろしくどうぞお願いします。
鈴木課長	続きまして、品川区福祉部長、伊崎委員でございます。
伊崎委員	伊崎でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、品川区都市環境部長、中村委員でございます。
中村委員	中村でございます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	続きまして、品川区防災まちづくり部長、藤田委員でございます。
藤田委員	藤田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
鈴木課長	以上、27名が本検討会の委員となります。 なお、今後、品川区地域交通検討会設置要綱の規定に基づき、区長が必要と認める場合には新たな委員の加入のほか、委員長が認める場合には、委員以外の方に説明、または、意見を聞くことができるとなっております。 また、冒頭でもご挨拶させていただきましたが、本検討会の事務局は、私、都市計画課長の鈴木が務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。 ここで、品川区地域交通検討会設置要綱第5条に基づきまして、委員長と副委員長の選出を行いたいと思います。どなたかご意見等ございませんでしょうか。
丹治委員	事務局。
鈴木課長	丹治委員、よろしくお願いします。
丹治委員	八潮の丹治でございます。先ほど、委員のご紹介の中で、学識経験豊富で以前にこの地域公共交通検討会の委員長を務められておりました寺田先生にお願いするのが適任かと思います。ご推薦を申し上げます。よろしくお願いいたします。
鈴木課長	ありがとうございます。

	ただいま、丹治委員から寺田委員を委員長にとのご意見がございました。そのほかご意見等ございますでしょうか。 もし、ないようでしたら、今、丹治委員から寺田委員を委員長にということでご推薦をいただきましたが、皆さん、いかがでしょうか。 （ 拍 手 ） ありがとうございます。 それでは、委員長は寺田委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。 次に、副委員長の選任につきましては、寺田委員長にお願いしたいと考えておりますが、皆様、いかがでしょうか。 （ 拍 手 ） ありがとうございます。 それでは、寺田委員長、お願いいたします。
寺田委員長	それでは、皆様からご承認をいただきましたので、私から副委員長を指名させていただきたいと思います。 平成25年度から本検討委員会の副委員長を務めていただきました寺内委員が適当と考えておりますが、委員の皆様、いかがでしょうか。 （ 拍 手 ）
鈴木課長	ありがとうございます。 それでは、今後の進行につきましては委員長にお願いいたします。委員長、副委員長におかれましては、前方のお席への移動をお願いいたします。 それでは、大変恐れ入りますが、委員長、副委員長からそれぞれ一言ずつご挨拶をいただければと思います。よろしくお願いいたします。
寺田委員長	それでは、仰せつかりましたので、私、寺田のほうで委員長を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。 この種のコミュニティバス導入の会議は幾つか担当したことがあるんですけども、よくあるのが隣の市区に合わせましょうというものなんですが、品川区の場合は、そうではなく、利用者のニーズとか、それから住民の需要などをもとに独自に考えていただくとよいと思います。 一方で、スキームというんでしょうか、お金を節約するやり方はいろいろあります。都内の市区とかではいろいろと工夫しているので、そういうのは参考にさせていただくといいのかなと思っています。

	あまり長くお話をしていると会議が始まりませんので、これを持ちましてご挨拶とさせていただきます。どうぞ皆様よろしくお願いいたします。
寺内副委員長	副委員長を仰せつかりました寺内と申します。改めましてよろしくお願いいたします。私も一言だけ。 実は、私は港区の地域公共交通会議の委員も務めさせてもらっておりますけれども、港区と品川区は状況としては全く違うところですし、その地域ごとのよさとか、いろいろ課題であったりとか、そういうようなところをいかに汲み取って、よりよい生活の足をつくっていくかが大事だと思います。 また、その中で、例えば、お金について、ここまでサービスすることがほんとうに適当だろうかといったところも、非常に大事なことで、ラインをきちんと引いて判断をしていくというようなことも含めて、地域の皆様とともにしっかりお手伝いできればというふうに考えております。よろしくお願いいたします。
寺田委員長	それでは、これより令和元年度第1回品川区地域交通検討会の進行を引き継がさせていただきます。 はじめに、本日、傍聴を希望される方がおられます。品川区地域交通検討会設置要綱第8条の規定により、検討会の会議は原則として公開とする。ただし、品川区地域交通検討会の会議の公開に関する取扱要領第2条において、委員長が必要と認める場合は非公開とするとなっております。本日の検討会を公開し、傍聴者の許可をしたいと思いますが、ご異議はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。 (「異議なし」の声あり) それでは、そのように決定させていただきます。事務局は傍聴者の入室の指示をお願いいたします。 (傍聴者入室) なお、本日の傍聴人から録音の申し出があります。品川区地域交通検討会の会議の公開に関する取扱要領第8条の規定に基づき、録音を許可することに対して問題ないと思われませんが、ご異議ございますでしょうか。よろしいでしょうか。 (「異議なし」の声あり) それでは、事務局は傍聴者に対して録音を許可する旨をお伝えください。

	それでは、お手元の議事次第に従いまして、順次進めさせていただきます。 まず、協議事項の１つ目であります。品川区の交通に関する現況について、事務局からご説明をお願いいたします。 なお、この章の内容が広範にわたりますので、章立てごとに質疑の時間を設けたいと考えております。 それでは、ご説明をお願いいたします。
鈴木課長	改めまして都市計画課長の鈴木でございます。私のほうから説明をさせていただきます。 それでは、Ａ３横の資料を使って説明させていただきます。 まず、表紙をご覧ください。本日ご説明させていただく目次を記載してございます。今、委員長からご説明いただきましたが、それぞれの章立てごとに途中で区切って質疑、ご意見をいただきながら進めていく形をとらせていただきます。 まず、１．コミュニティバスの導入に向けた検討にあたってでございます。 資料をおめくりいただきまして、１ページ目をご覧ください。まず、１－１に検討の背景と目的について記載させていただいてございます。 品川区の現状としては、記載にもありますとおり、品川区内の鉄道やバス路線等の公共交通網は充実してございます。利便性が高い状況にございますが、一方で地域別にはバス停から遠い地域もあり、こうした地域の解消など、さらなる利便性の向上に向け、今回、検討を進めるものでございます。 続きまして、１－２でございます。検討体制についてでございますが、お手元に参考資料１及び参考資料２として本検討会の設置要綱等を配付させていただいております。本検討会は、平成２５年度に区内の公共交通の現状や課題等についてご議論いただく場として立ち上げてございます。これまで、平成２６年に２回ほど開催してございますが、今回のコミュニティバスの導入検討は、今年度よりご議論いただく予定となっております。 なお、資料の体制図、黄色の囲みの下に地域交通庁内検討会とありますが、庁内の関係課長にて構成される組織であり、具体的事項を調査・検討し、本検討会にお諮りする体制で進めてまいります。 また、資料に赤字で記載してございますが、今年度は本検討会にて検

討を進めてまいります。令和2年度からは構成員を加え、道路運送法で定められた会議「地域公共交通会議」に移行し、議論を進めてまいります。追加予定の構成員としましては、コミュニティバス運行の許可を所管します国土交通省関東運輸局、あるいは国道、都道の道路管理者などとなっております。

続きまして、資料1ページ目の右半分でございますが、今後ご議論いただくにあたってイメージしていただけるよう、こちらに主な交通手段と、公共交通、地域公共交通の範囲について概略を示させていただきました。特定の方が使うものなのか不特定の方が使うものなのか、また、輸送の密度が高いのか低いのかで整理してございます。

図の下のほう、特定の方が使うものの分類では、個人所有の自転車、あるいはマイカー、福祉施設の送迎車、スクールバスや企業の送迎バスなどのくくりを記載してございます。

今回の地域公共交通としましては、路線バスやコミュニティバス、シェアサイクルなどになります。なお、括弧書きで記載のデマンド交通は利用者から予約があった場合に運行する交通手段ということでございますが、今のところ区内では実施されてございません。

次に、資料をおめくりいただきまして、2ページ目をご覧ください。今後の検討の中身をイメージしていただけるように、簡単ですがこちらにスケジュールをお示ししてございます。今年度は検討会を、本日の1回目を含め、3回の開催を予定してございます。本日、品川区の現状をお示した後、11月ごろの2回目の検討会で、「地域公共交通の基本方針（骨子案）」をお示しし、あわせて「導入計画（素案）」を試行運行路線の選定方針（案）とともにお示しし、ご議論いただきます。

この導入計画でございますが、中段に説明書きを記載してございます。区内のどの地域に導入することでより効果が期待できるのか、評価基準を定め、点数方式で評価していきますが、その評価した点数に基づいて運行すべき地域を幾つか選定します。また、その地域ごとに試行運行路線候補を示してまいります。それとともに、運行事業者の選定方法ですとか、車両やバスの命名方法、事業に対する区の負担のあり方などもあわせてお示しする内容となっております。

次に、3回目は来年3月ごろの開催を予定してございます。基本方針にさらに記載を加えながら骨子から素案とした形で、また、導入計画も素案から案とした形でお示ししてまいります。

	次年度以降になりますが、先ほどご説明しました道路運送法に基づく会議に移行し、素案であった基本方針を、パブリックコメントを経て決定し、その後、導入計画に沿って事業者を選定し、試行運行路線の決定、運行時間や運行間隔、バス停の位置や収支に関することなどを定めました運行計画を作成し、その後、バス車両の購入、あるいはバス停の整備というところで、運行に向けて順次進めていくという予定になってございます。 簡単ではございますが、1つ目の導入に向けた検討にあたっての部分の説明は以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございました。資料の2ページ目まで、前提と進め方の概略ですけれども、何かご質問やご意見はございますでしょうか。 よろしゅうございますか。 それでは、先へ進めたいと思います。 それでは、2. 品川区の地域特性についてご説明をお願いします。
鈴木課長	ここからは品川区の現状のお話です。 まず、3ページ目をご覧ください。品川区の総人口・世帯数の推移と将来予測でございます。お示ししているのは平成12年からですが、ご覧のとおり増加傾向でございます。今年7月には40万人を超えたところです。40万人といいますと、昭和35年から昭和40年ごろに40万人という時期がございまして、40万人を超えるのは約50年ぶりという状況でございます。 それから、世帯数はオレンジ色の折れ線グラフですが、こちらも近年増加しています。 その一方で、緑が平均世帯人員でございますが、こちらは徐々に減少しているという状況でございます。 その下に同じようなグラフが出ていますが、こちらは平成30年から令和30年までの人口予測でございます。当面の間は増加が続きますが、赤字で示させていただいておりますが、令和26年に約44万8,000人でピークを迎え、その後、減少に転じるという予測になってございます。 続きまして、その横、(2)年齢階級別の人口の将来予測でございます。色分けしてございますが、1番上のベージュが老年人口、65歳以上、真ん中の緑が生産年齢人口、15歳から64歳、一番下の青が年少人口、14歳以下でございます。年少人口と生産年齢人口、緑と青につきまし

	ては、それぞれ令和18年、令和12年にピークを迎えた後、減少に転じるというところですが、ベージュの老年人口は推計期間中、一貫して増加するという推計になってございます。 それから、その下、(3) 夜間人口と昼間人口でございますが、青色が夜間人口でございます。こちらは推計ではなく推移でございます。夜間人口は住んでいる方になりますが、こちらは近年増加しているところです。昼間人口につきましては、夜間人口、住んでいる方に、外から通勤あるいは通学で区内に来られている方を足し、それから、逆に通学、通勤等で外に出られる方を引いた値——昼間、区内で働いている方、あるいはお住まいの方、学ばれている方が昼間人口ということでございますが、こちらも増加しているということです。昼夜間人口比率という数字がございますが、1.4 倍で推移しているという状況でございます。 続きまして、資料をおめくりいただきまして、4 ページ、(4) 人口密度でございます。こちらは町丁目別に人口密度をお示ししてございます。赤い色ほど人口密度が高いということでございますが、赤色は1 ヘクタールあたり500 人以上。1 ヘクタールといいますと100 メートル四方ということになります。人口密度の高い地域はご覧のとおり、南大井、また、大崎や五反田、荏原でもそうした地域がございます。 逆に、人口密度が低いところとしまして、東五反田や小山7 丁目、こちらは用途地域も第一種低層住居専用地域となっておりまして、戸建て住宅や低層住宅が多い地域でございます。 一方で、大崎や北品川などのビジネス・商業施設が立地する地域では、昼間の人口は多いのですが、夜間になるとお住まいの方だけの人口となるため、人口密度としては低くなっています。それから、広町、臨海部などの工業・物流施設のある地域も、人口密度は低い状況となっているというところでございます。 その横でございますが、今度は65 歳以上の人口密度を見てみますと、全年齢のものと同様に、南大井のあたりでは高いところがございます。 それから、八潮団地のあたりでございますが、65 歳以上の人口密度が高くなってございます。それから、品川区全体を見ていただきますと、荏原地域のほうで黄色、オレンジ、赤というところが浮き上がってくるような形でして、人口密度の高い町丁が面的に広がっているという状況でございます。 続きまして、資料をおめくりいただきまして、5 ページ目でございます
--	--

	す。ここからは区内の主な施設の立地状況をそれぞれお示ししてございます。 まず、(1)は公共施設でございます。区役所、あるいは地域センター、図書館などの分布を示してございますが、区役所は区のほぼ中央に位置しています。公共施設ですので、バランスよく分布されているというところでございます。 それから、(2)は医療・保健施設ということで、医療施設については区内全域に分布しているということでございますが、病床数100以上の大きい病院は、区内に6施設存在してございます。昭和大学病院、N T T東日本関東病院などの6施設が図中のとおり立地しています。なお、N T T東日本関東病院につきましては、五反田駅からシャトルバスが運行されているという状況でございます。 続きまして、6ページ目でございます。こちらは高齢者の関係施設でございます。シルバーセンター、あるいは、在宅介護支援センター等々の立地を示させていただいております。 その横、(4)は子育て・福祉関係施設でございますが、保育園にしましては民間の私立保育園は記載から除いてございます。また、幼稚園は教育施設ということで、記載から除かせていただいております。 続きまして、7ページでございます。 まず、商業施設、商店街でございます。商店街は、区の特徴・魅力の大きい部分でございますが、ご覧いただいてわかるように、品川区全域にバランスよく分布しているという状況でございます。歩いて、あるいは、自転車で周辺の商店街に行けるような状況になってございます。 それから、1,000平方メートルを超えるような大規模商業施設は、目黒駅、あるいは大井町、大崎に集積しているという状況でございます。 区の商店街の特徴としましては、駅を中心に、駅間を結ぶ路線型の商店街を中心に発展してきているという状況でございます。 続きまして、その隣、(6)観光資源でございます。観光資源につきましても、旧東海道などの歴史的な観光資源もございます。それから、文化的な資源としましては、大井町にある劇団四季劇場は、非常に高い集客施設になってございます。ほかにも原美術館等もございます。そうした施設の立地の分布を示させていただいております。 それから、8ページ目になりますが、道路ネットワークの状況でございます。(1)には道路の幅員別の状況を示してございます。こちらには
--	--

私道は記載してございません。区道、都道、国道、公の道路について記載をさせていただいております。4メートル未満の道路、赤い線になりますが、荏原地区——荏原地区は私道も加わるともっと赤い線が入ってくるということでございますが——大井地区等に4メートル未満のところが多いです。

それから、幅員12メートル以上の広幅員の道路が区南西部には少なく、比較的、東部に偏在しているというところです。

図の真ん中ぐらいを見ていただくと、グレーの線が西側から東側に向かってきていますが、途中で切れている状況に今なっております。これは東京都のほうで整備が進められている補助26号線で、今の予定ですと、令和2年度末に車が通れる状態になると東京都からはうかがっております。

それから、その横、(2)は主要な道路の混雑度でございます。記載の数字は、1を超えて高くなればなるほど混雑していくという、混雑の度合いをあらわすものでございます。それから、色は混雑時の速度でございますが、赤くなればなるほどのろのろ運転をしなければいけないところで、放射2号線とか環状6号線、補助26号線等々で1を超えていて、かつ、混雑時速度が時速15キロ未満の区間があるというところでございます。

こうした路線でバスを運行する場合は、混雑する時間帯では時刻表どおりの運行が難しくなる場合があるというところでございます。

続きまして、資料をおめくりいただきまして、9ページ、(3)は都市計画道路の整備状況でございます。未着手とか事業中などを色分けで示してございますが、この図で言うと下神明という駅名が書かれているところが前のページでご説明した補助26号線、東西を結ぶ道路の、完成が待たれているところでございます。

補助26号線は西側に行っていただくと青い点線になってございますが、凡例では「概成」という表現になっています。「概成」というのは、人と車が通れる状態にはなっているが都市計画道路の計画幅員まではまだ整備されていないというものでございます。こうして見ていただくと、下神明のところ、今整備中のところが整えば東西を結ぶ道路が完成します。開通に伴って、活発な交流を支える新たなバス路線の整備が期待されているところでございます。

それから、その横、(4)は地形の概況でございます。見ていただいて

わかりますように、西側の武蔵野台地、茶色のほうが高いというところで、海側は低い状態という地形になってございます。それから、特徴的なところとしまして、目黒川に沿った地域でも高低差が生まれているというところでございます。

続きまして、10ページでございます。こちらは公共交通の状況でございます。

まず、鉄道でございますが、(1)に品川区の鉄道網をお示ししてございます。区内14路線、延べ40駅でございます。丸につきましては1日の平均乗車人員をお示ししてございます。多ければ多いほど丸を大きく示しています。右側には乗車人員数のグラフをお示ししてございますが、区内で一番多いところが目黒駅です。大崎駅等については、今、開発が進んで非常に就業人口も増えてございますが、それでも目黒駅のほうが数字としては高い状況です。これは、目黒駅は路線が複数乗り入れてございますので、そうした意味で目黒駅が一番で、次いで、五反田、大崎、大井町という順になってございます。

区外になりますが、近傍の駅として、品川駅の乗車人員は目黒駅のさらに上に行くような数値となっているという状況でございます。

それから、右側の中段には各駅の日中の運行間隔を示してございますが、おおむね10分程度の間隔ということで、非常に高頻度で運行されている状況でございます。

それから、その下に参考としまして、新たな鉄道網の計画ということで、JRが羽田空港に直結するアクセス新線という計画を打ち上げています。これを見ていただくと、羽田空港から緑の線が——これは先ほどの乗降客数が多い駅、大井町、大崎、五反田、目黒と続いているところで、区内については既存の鉄道を使うということになるかと思いますが、こうした新たな計画があるということでございます。

続きまして、資料をおめくりいただきまして、11ページでございます。今度はバスの路線網をお示ししてございます。区内のバスは、都営バスさん、東急バスさん、京浜急行バスさんの3事業者に運行していただいております。計66系統、バス停は124カ所でございます。

まず、右側の図をご覧くださいと、JRの京浜東北線ぐらいを境に、海側は都営バスさん、京急バスさんの運行が主でございまして、逆に西側の荏原等々の地域は東急バスさんに運行していただいている状況でございます。

バスの図のほうの丸につきまして、先ほどの鉄道のところでは乗員人数でございましたが、こちらではバスの運行間隔で丸を示させていただいております。一番大きい青っぽい色の丸が1時間あたり12本以上、5分間隔ということで示してございます。見ていただきますと、池上通り沿いですとか、天王洲のほう、あるいは八潮団地で、この運行間隔が密に運行されているバス停があるというところでございます。

それから、逆に荏原地域を見ていただくと、バス停が少なくなって、運行間隔の密度も低くなっていくということが見てとれます。

それから、参考に、右下のほうに民間施設のシャトルバスの状況も入れさせていただいております。

続きまして、資料12ページでございます。先ほどご説明しました平均乗車人員が多い目黒駅等々について、その駅を通過する、あるいは起点とするバス路線がどうなっているかを示してございます。

大井町を見ていただいておりますように、区のご中心にございますが、四方にバス路線が延びているという状況でございます。全体としての印象でございますが、傾向としては東部で多く運行しているという状況でございます。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、大森駅を起点とする路線があるというところで、荏原地域からこうした駅につながっていく路線がこの絵では見てとれないというところでございます。

資料をおめくりいただきまして、13ページはそのほかの公共交通の現状を、それぞれ簡単ではございますがご示ししてございます。(3)の高速バスでございますが、大崎、大井町、天王洲アイルからにつきましては、羽田空港、成田空港への高速バスがございます。それから、大崎駅につきましては、名古屋、大阪、富山等々の他都市との高速バスも運行してございます。

その横、舟運でございますが、区内、民間も含めると17カ所の船着き場がございますが、平成28年度より舟運の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る状況でございます。

それから、左下、シェアサイクルでございますが、区では平成29年10月より社会実験として導入してございます。シェアサイクルは、現在、10区で連携して行っております。他区でもこうした赤い自転車に乗っている方が非常に多く見られる状況になってございますが、そうした取組みも進められているというところでございます。

	その横、(6) デマンド交通でございます。区内では、現在、デマンド交通の運行は行われませんが、タクシー乗り場、あるいはタクシープールの配置をお示ししてございます。目黒、五反田、大崎、大井町等々にタクシープールがございます。 それから、次に14ページでございます。先ほど、鉄道駅とバス停の分布をご覧いただきましたが、まず左の図でお示ししているのは、バスと鉄道のサービス勢力圏といいまして、鉄道駅でいいますと700メートル、歩いておよそ10分から15分となります。バス停につきましてはもう少し狭まって、300メートル、徒歩5分ぐらいの圏域です。 いろんな色が重なっておりますのでご説明しますと、まず、バス停から300メートルで水色の円を描きます。その後に、駅から700メートルで黄緑色の円を描きますと、ほぼ区内全域がカバーされます。 平成30年の品川区の世論調査では、9割の方から住み続けたいとご回答をいただきまして、そのうち8割の方から交通の便がいいというところを掲げていただいております、この裏づけがこういったところで見てとれます。 それから、その右横の図でございますが、鉄道の700メートルを、高齢の方の歩行負担も考慮しまして、もう少し円を狭めて、500メートル、そしてバス停からは変わらず300メートルで描きますと、今度は区内でも色につかない、サービス圏から外れるところが、荏原ですとか、上大崎、あるいは西品川、大井のほうで出てくるところでございます。この重ならない面積につきましては、品川区全体の市街地面積の約15%で、人口でいいますと、全体の約8%というエリアとなっております。 駆け足で申しわけございませんが、公共交通の現状の説明は、以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございました。品川区の社会経済的なことと、それから、公共交通の現状等をお話いただきました。この14ページまでで何かご意見、ご質問はございますでしょうか。 次に移動に関する説明がありますけれども、昨今の社会経済的なこととか、行先となる施設の話とか、こういう情報を整理したほうがいいという提案、あるいは情報を持っているので提供したいなど、何かそういうものがございましたら歓迎されるかと思いますがいかがでしょうか。 よろしゅうございますか。

	それでは、３．区民の移動特性についてご説明をお願いします。
鈴木課長	続きまして、１５ページ、区民の移動特性でございます。移動特性とちょっと難しい言葉で書かせていただきましたが、区民の方がどう移動しているかということをご説明いたします。 まず、活用したデータでございますが、①携帯電話の位置情報による移動データでございます。これは一般に公表されているものではなく、携帯電話会社から取得をするものでございますが、携帯電話の位置情報を活用して、どこからどこへ何人移動したかを集計できるものとなっております。 データの仕様のところに書いてございますが、何か特別大きい催し物があって品川区内に人が集まってくるとか、品川区内から人が出ていくといったことがないように、平均的な日常の１日の移動特性を知るということで、今回は平成３０年１１月１５日木曜日を調査対象日として取得してございます。 それから、区分でございますが、区内の居住者、区外の居住者の２区分、年代としましては１５歳から６４歳と６５歳から７９歳の２区分で取得してございます。携帯電話の情報でございますので、どの施設に行くために移動しているとか、あるいは移動に際して電車なのかバスなのか、移動手段についてはこの携帯電話の位置情報からはわからないということになります。 これからご説明しますが、移動に関しては１キロ四方を１ゾーンとして、こちらの位置から隣の１キロ四方のゾーンに移動して、そこで１時間以上滞在した場合は——ここに１トリップと書いていますが、１つの移動という意味でございまして、そうした数え方をしてございます。後ほど、図を使ってご説明します。 それから、②は国が行っている調査でございますが、パーソントリップ調査、こちらを補足の資料として使っております。 パーソントリップ調査は１０年ごとに行われる国の調査でございまして、直近の調査が平成３０年に行われております。こちらのデータがまだ公表されてございませんので、最新のデータが平成２０年であり、ちょっと古いデータになりますが、補足として使っております。 それから、③、今回、公共交通に関するアンケート調査を行っております。横に調査票を載せていますが、字が非常に小さいものですから、お手元に参考資料３として、アンケート票の現物をお配りしてござい

す。アンケートは6月に発送し7月に回収をしてございます。3,000世帯、無作為抽出でございます。できるだけ多くの方にお答えいただきたいということで、1世帯につき2票をお送りしまして、そのうち回収は811通、1,094票、回収率は記載のとおりでございます。

お答えいただいた年代と職業の内訳でございますが、年代別はおおむねバランスよくお答えいただいているというところでございます。それから、職業別等につきましては、会社員の方、次いで無職の方の回答が多かったという内訳になってございます。

それでは、資料をおめくりいただいて、16ページをご覧ください。移動特性の中身でございます。まず、上段でございますが、1人あたりのトリップ数、先ほどご説明した移動の数でございます。こちらは国のパーソントリップ調査に基づくもので、従いまして、直近が平成20年のものということでございます。

右側に折れ線グラフがありますが、青の線が昭和63年、赤の線が平成10年、緑の線が平成20年で、縦軸がトリップの数で、横軸が年齢ということでございます。全体的な傾向として、年齢が高くなるにつれてトリップ数が低下し、若い人のほうがトリップ数が多いことがわかります。

それから、昭和63年から平成20年までの各年を比較しますと、昭和63年の青い折れ線の高齢者のところではトリップ数は少なく、平成10年の赤い線、平成20年の緑色の線になるにつれてトリップ数が増えていきます。若い世代、あるいは30歳代では、それほど変化はないんですが、近年の高齢者のトリップ数の増加が顕著だというところがわかります。

それから、その下、交通手段の変化でございますが、こちらはアンケート結果を用いたものでございます。

まず、図3-4は、運転免許の保有状況でございます。普通自動車の運転免許は、アンケートにお答えいただいた方の7割がお持ちだという回答でございました。

その横のグラフは自動車の保有状況でございます。7割の方が免許を持っていますが、自分で運転する自動車を持っている方は2割にとどまっていることがわかります。

それから、図3-6になりますが、これは年ごとに何を使って移動しているかという交通手段の分担率でございます。昭和63年から平成

	20年までの推移を見ていただきますと、鉄道・地下鉄等を使いますという方が増えています。平成20年では5割以上の方が鉄道を利用していますというお答えです。 一方で、自動車での移動は、昭和63年から比較しますと減ってきていまして、公共交通へのシフトが進んでいるという状況でございます。 その下の図3-7は、駅までの交通手段を昭和63年から平成20年まで聞いたものとなっております。駅まで徒歩で行きますという方が、平成20年では93.7%となっており、9割を超える方が徒歩で駅に移動しているという状況でございます。 続きまして、資料をおめくりいただきまして17ページでございます。こちらでも今回のアンケートでお聞きした内容でございます。 右側の表を見ていただきますと、色分けは頻度を表しておりまして、順に。「ほぼ毎日」、「週に半分程度」、「週に1回程度」、それから青色が「年数回から月1回程度」となります。「ほぼ毎日」、「週に半分程度」、「週に1回程度」をまとめて「週に1回以上」として見ますと、多い順で「通勤」、「買い物」、次いで、「レジャー・遊び」という目的で、週に1回以上移動しています。 逆に、「年数回から月1回程度」で見ますと、多いのが「通院・見舞い」、あるいは「区役所・地域センター」で、それらを目的として年数回から月1回程度、外出していますというところでございます。 それから、その下でございます。今度は外出目的別に交通手段の不便さをアンケート結果からお示ししてございます。いろいろ書いていて非常にわかりづらいところもあるかと思うんですが、こちらは区内全域のアンケート結果をお示ししています。 図3-9の真ん中あたりの「銀行・郵便局」という棒グラフを見ていただきますと、「銀行・郵便局」を目的としてどういう手段で移動しているかがわかりまして、徒歩のみという方が5割を超えており、近くの銀行・郵便局に歩いて行くという結果がうかがえます。 今度は「買い物」のところを見ていただきますと、鉄道を交通手段として使うという方も多いんですが、自転車やシェアサイクル、こうしたものの移動も多いというところでございます。 同様に、その下の「通院・見舞い」のところを見ていただきますと、鉄道もございますが、タクシーですとか、こうした移動の手段も増えてくるというところが見てとれます。
--	--

それから、一番右側の図3-10でございますが、こちらはそれぞれの目的に対して不便に感じている、あるいは不便に感じていないという結果でございますが、一番下の全目的のものを見ていただきますと、2割の方が外出にあたって不便を感じているとなっております。

それから、不便に感じるとの回答のうち最も高い割合の目的が「通勤」となっています。続いて、「区役所・地域センター」が27.1%、「通院・見舞い」が22.7%の順ということでございます。上段の先ほどの外出目的と頻度のところを見ていただきますと、「通院・見舞い」あるいは「区役所・地域センター」は年数回から月1回程度の外出ですけれども、その際に不便を感じているというアンケート結果になっているというところでございます。

続きまして、18ページでございます。今度は、先ほどご説明しました鉄道駅500メートルとバス停300メートルの円を重ねて、交わらなかった地域、圏域外の地域をここに1、2、3、4、5と示してございますが、このエリアの中でアンケートにお答えいただいた方の結果を、前のページと同様にまとめさせていただいてございます。青い棒グラフが先ほどご説明した区全体の結果でございます。その下のオレンジのところはサービス勢力圏域外にお住まいの方にお答えいただいたアンケート結果でございます。

それぞれの目的のところの「バス」をご覧くださいませでしょうか。「バス」の部分それぞれ、通勤、区役所、買い物、銀行・郵便局、通院・見舞いの順に見ていただきますと、全ての移動目的の項目において区内全域よりもバスの利用が低いという結果になってございます。逆に、「自転車・シェアサイクル」を使って移動するという方が増えているというところが見てとれる状況でございます。

それから、右側の図3-13でございますが、同様にサービス勢力圏域外の方と区内全域を比較してございます。不便に感じる、感じないというところでございますが、上段に区内全域、その下にサービス勢力圏外の結果を示しておりますが、いずれの移動目的においても区内全域と比較して不便さを感じている割合が高くなっているという状況でございます。

続きまして、19ページでございます。ここからは、先ほどご説明しました携帯電話の位置情報を活用した移動特性を示してございます。非常に線が沢山あってわかりにくい図になってございますが、まず、右側

	の真ん中の太い矢印が書かれているところを見ていただきますと、今回、昨年11月のうちの1日を抜き出してその数を把握しまして、トリップ数としては189万3,000トリップと、やはり携帯の位置情報ということで相当のトリップ数、位置情報が取得できたというところでございます。 今回、図にお示ししているのは、区内の方の移動特性ということでございますので、その赤囲みのところでございます。品川区区内にお住まいで、外に出ずに品川区内をどう移動したかというところで、トリップ数の合計で言うと、14万4,000トリップ。その14万4,000の移動を図でお示ししますと、左側の図になります。線が太ければ太いほど、トリップ数が多いというところでございます。先ほどご説明したこの四角が1キロ四方になりますが、見ていただいて特徴的なのが、ある地点から隣の地点を越えて長い距離を移動しているというのが比較的少ない、移動が短い、ほとんどが隣接するゾーン間で移動が行われているというようなところが見てとれます。 トリップ数が多いゾーンになりますが、この図で下のほうになりますが、28と32のところを見てください。これが先ほどご説明しましたように、どこの施設にどういう手段で移動したかというのは携帯ではわかりませんので、アンケート結果を重ねて補完して見てみますと、真ん中のほうに補完データと書いていますが、ゾーン28からゾーン32のアンケート結果で見えてくる移動目的と手段は、1位が「買い物」、2位が「通勤」。移動手段は、1位が「徒歩」、2位が「自転車」というところです。同様に、ゾーン8からゾーン15、ゾーン18からゾーン24では、移動目的は「買い物」ですとか「通勤」、移動手段は、近隣というところで、「自転車」や「徒歩」が多いという結果になってございます。 それから、一番右側の図3-16ですが、どのエリアに人が集まって、あるいは移動が多いかというもので、23番、こちらは色が濃くなっていますが、これは大井町でございます。それから、16番、こちらはこういった地域かといいますと、戸越銀座商店街があるエリアでございます。それから、上のほうの5番、10番、こちらは五反田、あるいは、大崎エリアということでございます。それから、18番が青物横丁の駅があるエリア、こうしたところが、移動の数が多いというような状況、特性が見てとれます。 続きまして、20ページでございます。先ほど見ていただいたのは全
--	---

年齢の移動情報でございますが、今度は65歳以上に絞った情報を見てまいりますと、トリップ数は減りますが、先ほどとはちょっと違う図となっております。

トリップ数が多いところ、例えば23番等については、大井町周辺ということで、縦のライン、大井町から大森に向かうラインは移動が多くなっています。あわせて、先ほどと同様に、アンケート結果による補完のデータを見ていただきますと、移動目的としては、1位は「買い物」、「買い物」、「買い物」ということですが、2位のほうに「通院・見舞い」が出てくると。それから、高齢者の中で見てくると、移動手段としまして、先ほどは「自転車」や「徒歩」が多かったんですが、「バス」、「タクシー」等が入ってくるというところで、高齢者の移動手段としての特徴があらわれてきてございます。

続きまして、資料をおめくりいただきまして、今度は全年齢のデータを時間別に分けてお示ししてございます。まず、21ページは、朝の通勤時間帯、6時から9時でございます。朝の時間帯、特定のゾーン間での移動は比較的少なく、トリップは分散傾向と記載させていただいておりますが、区内満遍なく移動があらわれております。図3-20を見ていただいても、分散傾向にあるというところがわかります。数字が非常に見づらくて申しわけございませんが、ゾーン9と15の間、斜めの線でございますが、トリップ数が大きくなってございます。この区間は、中原街道ですとか、あるいは東急池上線が主軸の基盤でございまして、五反田や大崎駅の業務地への移動、通勤が占めているということが想定されるのではないかと思います。

また、ゾーン11と18の間は、京浜急行線、りんかい線、海岸通り線が主軸の基盤、あるいはバス路線も3本存在してございます。この区間も天王洲アイルなどへの業務地への通勤が想定されるものということでございます。

続きまして、資料をおめくりいただきまして、22ページ、今度は昼間の時間帯でございます。お昼の12時から15時というところで、朝の時間帯に比べ、右側の色の濃淡を見ていただくとわかるんですが、色が朝よりも薄くなってございます。トリップ数、発生集中量は、全体的に朝の時間帯に比べると少なくなっております。離れたゾーンへのトリップよりも隣のゾーンに行くトリップが目立つというところで、昼間買い物等の移動が多いのではないかと想定されるところでございます。

	また、ゾーン１７から２３、２８、この縦のラインでございますが、大森駅と大井町駅を結ぶ路線バスや池上通りが主軸でございます。買い物目的の移動が多く占めていると想定されます。それから、ゾーン８から１５、２１の区間、こちらは武蔵小山から縦のラインになりまして、トリップ数が多いんですが、ここのラインを結ぶ公共交通機関はないというところで、しかし、移動としてはこういう多い数が出ているというのが特徴としてございます。 それから、資料おめくりいただいて、今度は２３ページ、夜の時間帯でございます。夜の１８時から２１時までを示してございますが、朝や昼の時間帯よりも移動の全体量としては、全体的に多くなっております。これは、通勤や買い物、趣味等々、帰宅も含めてでございますが、移動が多くなっているというところでございます。特徴的に突出する区間はないんですが、朝や昼の時間帯と比べると、五反田や大崎駅周辺での移動が多いというところが特徴として出てございます。 駆け足で申しわけございませんが、区民の移動特性については、以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございました。それでは、いろいろな角度からの区民の移動特性についてですけれども、この２３ページまでで、ご意見、ご質問ございますでしょうか。 よろしいですか。 では、私から一つ。携帯電話の位置情報ですけども、これは、業務で使われている方も含まれているんですよね。例えば、配達の方とかです。昼間の移動が分散し過ぎているような印象を持つんですけども。
鈴木課長	配達ですとか、業務の方も入っております。 入っておりますが、お示ししたものは、区内のある場所から区内のほかの場所に移動されている方の情報ということになります。
寺田委員長	１時間以上滞在という条件ですよ。
鈴木課長	はい、１時間以上滞在ということですね。なので、配達のように数分滞在して次の場所に、ぽん、ぽん、ぽん行ってしまいますと、その移動は集計されないということになります。
寺田委員長	１時間というのは、そのゾーンのメッシュの中に１時間ということですよ。
鈴木課長	そうです、メッシュ内に１時間です。
寺田委員長	わかりました。携帯電話の位置情報は宝の山かもしれないけど、少し

	気をつけて見る必要があるということですね。ありがとうございます。 ほか、ございますか。よろしいですか。 では、副委員長からは何かありますか。
寺内副委員長	今回、この調査で出てきているもの、特に携帯電話の位置情報であったりとか、こういうものを見るときに、“ここに住んでいる人がいて、ここに目的地があるから、こういう移動があるんだ”という見方もあるんですけども、もう一方で、“便利な交通手段があって移動しやすいから、こういう移動が発生する”というところもあります。便利なところはどうしても移動量が増えてきます。 逆に、便利な交通手段はないんだけど、なぜか人の移動が発生しているようなところもあり、そういうところを皆さんに見ていただき、感じていただければ、何かニーズについて読み取れる部分もあるかと思います。 私自身は品川区に住んでいるわけではないので、こういったニーズがどこにどういうふうが発生するかというところは、まだまだ勉強しなくてはいけないなと思っておりますけれども、ぜひともお住まいで、よく地域の方のことをわかっていらっしゃる委員のみなさまに、どう感じられているのか、例えばここの移動はちょっと違和感があるねとか、あるいは思っているとおりだねというようなことを何かおっしゃっていただけると、さらにデータが生きてくると思いますので、そういったようなご意見もいただければと思います。よろしくお願いします。
寺田委員長	どうもありがとうございます。 ほかにはよろしいでしょうか。 それでは、何かあれば後からでも戻っていただくとして、先に進めましょうか。では、4. バスの運行に関するニーズについてご説明をお願いします。
鈴木課長	それでは、引き続き、資料のほう24ページでございます。ここからは、バスの運行に関するニーズということで、今回行いましたアンケート結果を集計したものを中心にご説明したいと思います。 まず、現在のバスの利用状況でございます。上のほうの円グラフを見ていただきますと、アンケートを行った結果、現在の話になりますが、区内全域の約4割の方がバスを「ほとんど利用しない」という回答でございました。その一方で、週1回以上利用していますよという高頻度の利用は、約2割の方でございます。

それから、「ほとんど利用しない」、あるいは「年に数回程度」しか利用しないという方の理由が、利用する必要がない、あるいは、ほかの交通手段のほうが便利だからという回答でございました。また、グラフのバーを赤色で着色していますが、バスが不便だからという回答も35%ございました。このバスが不便だからとご回答について、どういったところが不便なのかに関しては、赤点線で囲った部分で示させていただいております。一番多かった理由が、行きたい方面にバス路線がないから、次に多かったのは、バス停が遠いから、続いて、運行本数、時刻表どおり動かないから等々となっております。

今ご説明した結果は、区内全域のお話です。続いて、先ほどのサービス勢力圏域外の方々の答えをまとめてございます。それを見ますと、5割近くの方が「ほとんど利用しない」と回答しております。「ほとんど利用しない」と「年に数回程度」の利用しない理由において、利用する必要がないから、ほかの交通のほうが便利だからというところ、バスが不便だからというところもそれぞれ多少割合は増えていますが、それほど区内全域とは変わらないものとなっております。しかしながら、その不便だからというところで、バス停が遠いからという回答が44.2%いらっしゃるって、区内全域の結果と比較して割合が増えており、バス停から遠いからというところで不便だとする割合が増えてくるという結果が出てございます。

続きまして、ページをおめくりいただきまして、25ページでございます。今度は、アンケートでバスを利用しやすくするためには、どうしたらよいと思いますか、という形でお聞きしてございます。上段のほうで区内全域の集計結果でございますが、数として多いのが、運行ルートの新設、あるいは、運行本数の増便等になります。これは、複数回答でいただいておりますので、そういう前提でご覧いただければと思います。

次に、その下、サービス勢力圏域外の方に絞った集計をしてみますと、多いのが、近くにバス停ができれば利用しやすくなる、あるいは、運行ルートが新設されれば利用しやすくなるといった意見が区内全域における回答の割合に比べると多くなっているというのが特徴として出てございます。

そして、右側の地図、図4-7でございますが、それぞれの地区で番号が上下に書いてあります。これは、左下に、利用しやすくするために

必要な施策①から⑩まで書いていますが、その中で上段が最もこのエリアで回答の多かったもの、下段がその次に回答の多かったものというものになります。⑦と⑧を見ていただくと、⑦が近くにバス停ができればいい、⑧が運行ルートが新設されればいいというもので、この⑦と⑧の組み合わせとなる地域はどこかということを見ていただくと、この赤点線で囲っている地域が、そういう組み合わせである地域ということでございます。こうした地域は、先ほどの左下のサービス勢力圏域外の図がありますが、ストレートに一致ということではございませんが、重なってくる部分があるというところでございます。

続いて、26ページでございます。新たなバス路線ができた場合、あるいは、近くにできた場合に利用しますかということでお聞きしてございます。6割の方が利用しますという回答で、3割の方が利用しないとなってございます。その横に年代別で示してございますが、80歳以上、高齢の方の利用意向が比較的高いということではございますが、一番下の全年代を見ていただいても、それぞれの年代別で見ていただいても、5割を超える利用意向が見られるという結果になってございます。

それから、その横、新たなバス路線ができた場合の利用目的と利用頻度を同時に聞いてございます。新たなバス路線ができた場合の利用目的で多いのが、買い物で使いたい、続いて、趣味・遊びでバスを使いたいという結果でございました。利用頻度を見ますと、年に数回、あるいは月に1回から2回利用すると答えていただいた方は半分程度。一方で、1回以上使いますよという方も半分という結果でございます。

それから、一番下でございます。新たなバス路線に求めるサービス水準ということで、これも手前の青い図形が区内全域で、奥のオレンジがサービス勢力圏域外の状況を示しています。1時間あたりの運行間隔と利用意向ということで、図の見方として、運行間隔が短くなればなるほど利用しますよ、間隔が長くなればなるほど利用しませんよ、というものになります。奥のオレンジ色を見ていただくと、区内全域と傾向は同じなんですけど、例えば2本以上30分間隔、区内全域の方が12.9%だったんですが、サービス勢力圏域外の方にお聞きすると、30分間隔でも19.8%の方が利用しますよということで、区内全域よりも利用意向が全体的に高いというところが見てとれます。

同様にその隣を見ていただくと、今度はバス停までの距離でございますが、やはり近くなればなるほど使いますよという結果なんですけど、こ

	れも区内全域とオレンジ色のサービス勢力圏域外の比較で見ていただくと、サービス勢力圏域外の方々は、遠くても利用しますよという傾向が区内全域よりも高いというのが見てとれる結果になってございます。 続きまして、27ページでございます。こちらに示す図でございますが、新たなバス路線を利用して行きたい場所を聞いてございます。左側の図が週1回以上の頻度の結果でして、多かったのは、大井地域です。大井のところにこの矢印が集中して集まってきていますが、こうしたところに行きたいというところがアンケートでは多かったという結果でございました。具体的な施設として、下のほうに書かせていただいておりますが、大井町駅やアトレ大井町、イトーヨーカドー、商業施設等々に行きたいという回答が多くございました。その隣が、今度は年数回から月1回から2回程度という少ない頻度ですけれども、バス路線ができたらしきたい場所というところで、特徴的として出ているのが広町になります。これは、区役所があるところで、回数は少ないですけれども、具体的な施設で言うと品川区役所というのが出てくるところが特徴的なところでございます。それから、港区ですとか大田区などの近隣区のほうにも行きたいというところが、数字として出てきてございます。 バスの運行ニーズに関する最後の28ページでございますが、こちらについては、アンケート調査では自由意見欄を設けておりまして、自由意見でいただいた意見を大きくくりで区分し、それぞれご紹介させていただいているものでございます。 バスの運行のニーズについては、以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございます。バス運行のニーズのところ、28ページまでご説明いただきましたが、ご質問、ご意見はございますでしょうか。 バス運行のニーズとなると、身近ないろいろなお話が入っているかと思えますけれども、よろしいですか。 それでは、5. 区内の地域公共交通に関する課題について、ご説明をお願いします。
鈴木課長	それでは、29ページでございます。区内の地域公共交通に関する課題、課題という書き方をさせていただきましたが、今までお示しした現状のまとめのところを書かせていただいております。 まず、(1)の地域公共交通に関する課題ということで、人口や世帯数、年齢構成の変化への対応ということで、近年、人口は増加傾向、今後も増加する見通しで、65歳以上の人口も増加する、高齢化が進んでいく

というような状況になってございます。一方で、平均世帯人員は減少してございまして、世帯の小規模化は1人あたりの外出量を増加させるということが考えられるところでございます。それと、1人あたりのトリップ数は、30代後半より高い年代で増加傾向、特に高齢者の増加、移動が増えているというようなところが見てとれてございます。

それと、その下、交通基盤の整備にあわせたネットワークの構築でございしますが、先ほどご説明しました東西を結ぶ補助26号線の全線開通、これが令和2年度末ということでございますので、この開通に合わせた新たなバス路線の整備が期待されているというところでございます。

その下、鉄道と既存路線のバスのサービス圏外となる地域への対応。こちらさまざまな資料でご説明しましたが、鉄道駅から500メートル、バス停から300メートルで見えますと、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ございします。アンケート結果におきましても、バスを利用しやすくなる必要な施策として、そうした地域の方々のアンケート結果で、運行ルートの新設や近くにバス停ができるとした回答が多かったというところが特徴としてございました。

それから、その下の交通機関間の連結性への配慮でございしますが、基本的には、地域内での利用ということを考えますと、必ずしもほかの公共交通との連結の必要はないところでございますが、交通の利便性のさらなる向上を目指す上では、路線バスと鉄道間、あるいは路線バスと路線バス間、あるいは、コミュニティバスと路線バス間、こうした交通機関間の連結性、乗り継ぎやすさについても配慮をする必要があるというところでございます。

それから、その隣、(2)の新たなバス路線に対する主なニーズのところでは、サービス水準については、新たなバス路線の利用意向があると回答した方が望む水準として、15分間隔だと6割の方が利用します、10分間隔だと9割の方が利用しますよという結果でございました。それと、バス停までの所要時間につきましては、5分未満で約7割の方、3分未満だとほぼ10割の方が利用するという結果でございします。

その下、起終点または経由地についてでございますが、週1回以上で利用すると回答した方のうち、21%が大井地域と回答しているというところ。それから、具体的な施設としては、その大井地域にある大井町駅、アトレ、イトーヨーカドーの商業施設が多かったというところでござい

	ます。大井地域以外では、小山、あるいは東品川のほうでも行きたい場所として多かったというところと、それから、港区、大田区の近隣区で、主な施設は鉄道駅や商業施設という声が多かったというところでございます。それから、回数は少ないですが、年数回、あるいは月1回から2回でというところでは、多かったものとして、広町、具体的な施設としては区役所が声として多かったというところでございます。 それから、これまでご説明してございませんが、アンケートでは、区のかかわり方についてもお聞きしてございます。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、あるいは、バス購入費や運行経費の一部負担が多かったというところで、区が費用を全額負担し、導入・運行という回答は1割でございました。 区内の地域公共交通に関する課題については、以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございます。それでは、ただいまの29ページの内容について、ご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。 それでは、先に進みましょうか。事務局から説明をお願いします。
鈴木課長	A3資料の最後のページになりますが、30ページでございます。2回目、3回目以降の今後お示ししていく内容でございますが、まず、「品川区地域公共交通の基本方針」という方針をお示しし、ご議論をいただきながら策定に向けて進めていく予定でございます。今回は、構成案ということで項目をお示ししてございます。基本方針の第1章では、背景・目的、方針の位置づけで、内容としましては、地域公共交通の定義づけになります。第2章では、地域特性、交通特性等々、3章では、地域公共交通の役割と今後の方針、4章ではコミュニティバスの展開方針ということで、コミュニティバスの目標像、あるいは、事業展開の考え方等々をお示しいたします。この基本方針につきましては、2回目では骨子案をお示しし、今年度末の3回目では素案という形でお示しし、ご議論いただく予定でございます。 それから、一番下、この基本方針の中には、試行運行路線の選定方針というものもお示ししてまいります。右側の(2)「試行運行路線の選定方針」の案を見ていただきたいんですが、ステップそれぞれを書いてございます。どの地域でコミュニティバスを走らせていくのかというところ、ステップを踏んでご議論をいただきながら試行運行路線の案を決めていくというところでございます。 まず、ステップ1でございますが、品川区内全域を幾つかの地域に区

	分しまして、導入の効果が期待できるかどうかをその地域ごとに点数方式で評価してまいります。例えば、区内全体を13地域で分類をしたとすると、評価をして点数をつけ、例えば4地域、あるいは5地域でバスの導入の効果が期待できますというお示しの仕方になりますが、そういった点数の評価方式の方法とその中身、点数をつけた結果——このステップ1——を第2回の検討会でお示ししてご議論をいただく予定でございます。そして、第3回目でございますが、ステップ2とステップ3で検討した中身をお示しすることになります。ステップ2では、先ほどご説明した、例えば4地域、5地域の効果が高そうだという地域において、それぞれの地域の中を通るルート、幾つか複数ルートを、候補としてお示しします。ステップ3では、それぞれのルートにおける需要予測ですとか、事業の採算性ですとか、そうしたところを評価いたします。 それから、ステップ4、ステップ5については、来年度以降の地域公共交通会議の中でご議論いただいて進めていくというところでございます。ステップ4につきましては、来年度は事業者を選定してまいります。その事業者にいろいろな提案をしていただいて、より一番いいルートを事業者と一緒に選定していくわけでございますが、そうした過程を踏みながらルートの候補を絞り込んでいくということになってございます。最後のステップ5では、絞り込んだ1ルートと書いてございますが、どういった本数、どういったルートを試行として走らせるかということは、今後ご議論いただきながらとなりますが、最終的に試行運行を行うルートについて、決めていくというステップでございます。 品川区地域公共交通基本方針の構成案については以上でございます。
寺田委員長	ありがとうございました。この基本方針の構成案ですが、この点について、ご意見、ご質問ございますでしょうか。 この種の“進め方”というのは一番大事なところだと思います。 よろしいですか。 では、私から。ステップ2から先というのは、簡単なものではないと思いますけれども、大体ほかの自治体でやっているようなやり方ではあります。問題はステップ1というのは、先ほどサービス圏域外は、町丁目で示されているんですよね。なので、例えば、どこどこの何丁目はわりと不便だとか便利だとか、そういうのを数値化していくというイメージなんですかね。
鈴木課長	点数評価方式につきましては、これから検討していくところなんです

	が、現状把握をしてきたこと、先ほどのサービス圏域、鉄道駅やバス停から遠いところですか、あるいは人口が多い少ないであったり、高齢者の方が多いとか、あるいは観光資源があるかとか、そうしたところを評価項目として入れていく予定ですが、ただ、その分類、項目を押しなべて平均的に評価するのではなくて、重みづけをして評価し、どこで導入をすれば効果的かというところを、今後お示ししていく予定でございます。
寺田委員長	仮に町丁目ごとに分割した地域を評価するとして、品川区の場合はわりと町丁目自体が狭いので、使いやすいほうだと思うんですけども、例えば、バスの停留所が西の端にあるのと東の端にあるのでは、歩く距離が何百メートルとか違ってきて便利さが変わってしまうし、そもそも導入効果のある地域同士がつながっていかないと路線の概念にならないとか、ステップ1とステップ2の間に少し隔たりがあるような印象は持ちましたので、うまく進めていただけるとありがたいと思いました。単純に感想です。 ほかに何かございますか。 では、副委員長からは何かありますか。
寺内副委員長	先ほどの地域ごとに点数方式で評価するということに関して、ちょっと前に、公共交通を評価するときにクロスセクターベネフィットという評価の仕方をしたらという話がありまして、いわゆる公共交通をある程度、行政というか、公的なところがお金をかけて走らせるというときに、先ほど高齢者とか観光とかという話がありましたけれども、そういった高齢者の方が——例えばバスを走らせることによって家で引きこもっていた方が——少し外出しやすくなって、介護予防にもつながっていくことがあれば、福祉のほうの予算で頑張るという方法でなくても、バスを走らせるということでも同様の効果が出せるというように、そういうようなことを一つ一つ積み上げていって、評価していったらどうかという考え方があります。 品川区でもクロスセクターベネフィットをきちんとやれという話ではないんですが、多分いま挙げた例のようにバスを走らせることによって、行政の中で行われている今のほかの業務の助けになるような部分もあるんじゃないかなと思います。今日いきなりそれについてお答えくださいと言ったら大変だと思いますので、例えば第2回で点数を出すときに、せっかくこうやって部長の皆さんがそろってらっしゃるので、それぞれ

	ヒアリングをしていただいて、例えば点数の足しになるようなものがどういうものなのかというのもご意見いただいたりすることも考えられるのではないかと思います。ただ、これもあまりやり過ぎると、公共施設ばかりを回って全然使えないバス路線になる、みたいな落ちがよくありますので、あまり役所のためのバスにならないよう、ステップ2以降のところできちんと乗っていただけるバスにするということが大前提であるかと思うので、そういうようなところも含めて考えていただくのかなと思います。今日はなかなかこの資料だけでは皆さんご意見しづらいようなので、きちんとヒアリングをしていただければと思います。 それから、各交通事業者さんもうらっしゃいますが、場合によっては、例えば、お客さんを奪ってしまうような路線というのはもちろんよろしくないだろうという観点もございます。また、今日こういう厚い資料をいきなり見て発言するというのはなかなか大変だと思います。 次の点数方式で決めていく資料は、品川区らしいバス路線を考える上で非常に大事な意思決定するための資料になってくると思いますので、各地区の町会・自治会の代表の方も出席していただいています、そういった方々も含めてきちんとお話を伺った上で、点数方式がどうあるべきかというところを示していただければよいのかなと思います。 ちょっといろいろ申しましたけれども、よろしくお願いします。
寺田委員長	ありがとうございます。 私からも1点よろしいでしょうか。ターゲットにする年齢層みたいなものを絞って、例えば、子育て世代の方とか、過疎地域のほうに行くとシルバーパスが79歳以上というようなことがあったりするんですけど、高齢者の方とか、そういう議論も必要です。今日は、どちらかという地域というんですかね、行き先などの話が中心でしたけど、実際のダイヤという上では、今後は時間帯の話とかの議論が必要かなと思います。 ほかにはよろしいでしょうか。
丹治委員	委員長、1点だけ質問させてください。
寺田委員長	丹治委員、どうぞ。
丹治委員	八潮の丹治でございます。いろいろ資料のご説明をいただきましてありがとうございます。アンケートの件ですけれども、品川区は22万4,000世帯、40万人いる中で、3,000世帯に配布して1,094票の回答でした。これは、統計学的には大体こんな数値で問題ないということでしょうか。

鈴木課長	統計学といいますか、大体、通常ほかの区内のさまざまな計画の事業で行っている場合、30%から35%ぐらいの回収率というのが一般的でございまして、今回も数値として極端に低いというようなことはございません。 ただ、私は先ほどから説明として、アンケート結果が区内全体の総意のようにご説明させていただきましたが、40万人の総意として扱うには数値としてどうかというところは、ご質問としてはあろうかと思えます。ですが、数値としてはそんなに悪い回収率ではないというところでございます。
丹治委員	ありがとうございます。
寺田委員長	今お話されたアンケートに関する点ですけれども、全体としての数というより、むしろ特定の場所にいらっしゃる、もしくは、特定の階層の方とかの回答が含まれていない可能性などはあるかもしれないので、そういう点は気をつける、あるいは少しバイアスというんですかね、アンケートというのはどうしても年齢とかお時間の余裕とか、そういう部分でご回答いただきやすい階層の方というものがあるので、そういう点については気をつける必要があろうかなと思います。 ほかにはよろしいでしょうか。
金子委員	委員長。
寺田委員長	金子委員、どうぞ。
金子委員	我々は連合町会を代表して出席させていただいているんですが、各地区には町会・自治会長は多数おりますから、この我々の立場を利用して、各地区の町会・自治会長のほうから、その町会・自治会のアンケートみたいなものとはってみたらどうでしょうか。単に我々の意見よりかは、全体を見るには、そういったアンケートのほうがいいと思うんですが、いかがでしょうか。
鈴木課長	今、ご提案いただきましたので、今、お手元には3,000世帯にお配りしたアンケート票をお配りしていますが、同じものなのか、あるいはもっと簡略化したものをちょっと検討して、町会長・自治会長の方々ともご相談させていただきながら、可能であればそういう方法もとりたいと思いますが、いずれにしても次回2回目は11月ごろに予定しておりますので、それをどう反映していくか、あるいはアンケートの仕方、期間についても検討して、また状況によって町会・自治会の方々にご相談させていただければなと思います。

金子委員	我々は、全体として考えないで、各地区で考えていますから。例えば、私の地区は北品川になるんですが、バスに乗って品川区役所に行くには、仙台坂から坂を上がってきて、昔の大丸の上でとまっちゃうんですね。区役所に行く人はそこから歩くと。 それから、臨海斎場へ行くのにバスがないと。そういうような具体的な問題を皆さん結構言ってくると思うんです。その具体的な意見が出されたほうが検討しやすいんじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。
鈴木課長	今、私アンケートというお話をしましたが、例えば町会長会議、あるいは町会の集まりの場などにお邪魔をして、今いただいたようなバスに関するご意見等、あるいは区内の公共交通に関するご意見等をお聞きするというのは検討してみたいと思います。よろしくお願いいたします。
金子委員	それは大変結構だと思いますので、ぜひお願いいたします。
寺田委員長	よろしいでしょうか。 では、ほかにございますでしょうか。
島崎(妙)委員	委員長。
寺田委員長	島崎委員、どうぞ。
島崎(妙)委員	障害者7団体協議会の島崎と申します。 ミニバスの声はだいぶ会員さんからもあって期待されているところです。世田谷区民会館などは、わずかではありますけれども、役所のそばに何台かとまれる。ただ、品川区の場合は、役所の前がすごく混んでいるわりに駐車場にも入りづらい。公園は立派なものをつくっていただいているんですけれども、やはり区役所の周りにバスが何台かとまって、あちこちの目的地に区役所から分散して行けるよ、というのだとすごく助かると思うんです。五反田とか、あちらのほうの人は、役所に来るには、目黒線などを使って大岡山で乗り換えたり、または旗の台に乗り換えたりしています。会員さんも子供もいて、車椅子なんかに乗せて来られるとなると到底厳しくて、役所へ来るのも大変だという声をかなり聞くものですから。 また、丹治委員からもご発言があったように、八潮からのバスは、大井町駅まできても、役所と反対側の西友のほうにとまってしまって、そこからまた歩かなくちゃならない。 ですから、ほんとうにこのミニバスというのはよくよく考えて、区役所の周りに何台か、終点じゃないけどそこから出てくださるという形、

	あちこちから集まれる場所ができれば大変いいのかなとすごく期待しています。よろしくお願いします。
寺田委員長	ありがとうございます。事務局はご意見として承るということですのでよろしいでしょうか。
鈴木課長	はい。
寺田委員長	ほかにご意見はございますでしょうか。よろしゅうございますか。 今後とも会議が何回かあって、同じような議論を何度もなされることになろうかと思えますけれども、引き続きよろしくお願いいたします。 ほかにご意見ないようでしたら、次の議題に進みたいと思います。 では、事務局からお願いします。
鈴木課長	本日は貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。 議題のその他ということで、事務局からのご連絡でございます。 第2回目の会議は、11月ごろ予定させていただいております。 また、本日の資料につきましては、明日、区のホームページで公開いたします。議事録についても、取りまとめ次第、ホームページにて公表させていただきますので、よろしくお願いいたします。 それで、今日は限られたお時間でしたので、お持ち帰りいただいて、聞き忘れた、あるいはこうした意見があるというのがあれば、いつでも事務局までご連絡いただければと思いますので、よろしくお願いします。 事務局からは以上でございます。
寺田委員長	それでは、以上をもちまして、令和元年度第1回地域公共交通検討会を閉会いたします。長時間、活発な議論、まことにありがとうございました。

— 了 —