参考資料

品川区におけるコミュニティバスの導入検討資料（第１回）

品川区地域交通検討会

目次

１．コミュニティバスの導入に向けた検討にあたって・・・・・・・１
　１－１　検討の背景・目的……１
　１－２　検討体制……１
　１－３　スケジュール……２
２．品川区の地域特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
　２－１　人口の推移と分布……３
　２－２　主な施設の立地状況……５
　２－３　道路ネットワークの状況……８
　２－４　公共交通の状況……１０
３．区民の移動特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
４．バスの運行に関するニーズ・・・・・・・・・・・・・・・・・２４
５．区内の地域公共交通に関する課題・・・・・・・・・・・・・・２９
６．品川区地域公共交通基本方針（構成案）・・・・・・・・・・・３０

令和元年８月３０日

品　川　区

1　コミュニティバスの導入に向けた検討にあたって

1-1　検討の背景・目的

現在、品川区内の鉄道や路線バスなどの公共交通網は充実しており、公共交通の利便性は高い環境にある。

しかし、区内の一部では、道路幅員などの要因により、バス停から遠い地域もある。このような地域の改善を図り、区内の交通利便性のさらなる向上に向け、コミュニティバスの導入について検討を行う。

1-2　検討体制

コミュニティバスの導入の検討に際し、地域公共交通のあり方等について、学識経験者やバス・タクシーの事業者、住民、道路・交通管理者などから構成する「地域交通検討会」において協議する。

（1）品川区地域交通検討会の協議事項

① 地域公共交通のあり方に関する事項
② 地域の実情に即した輸送サービスの実現に向けた基本方針に関する事項
③ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する事項
④ 交通検討会の運営方法その他交通検討会が必要と認める事項

（2）検討体制図

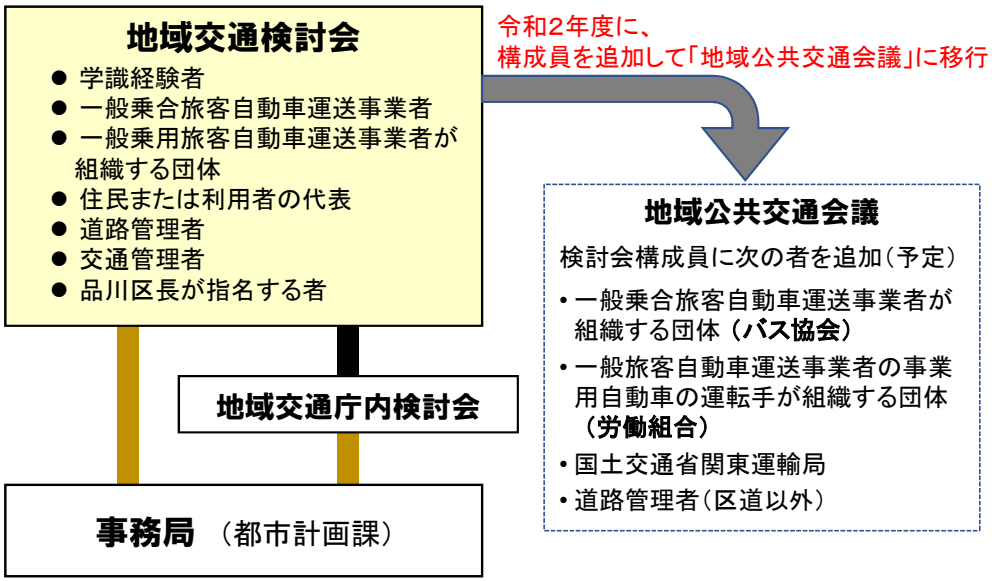


図1-1　検討体制図

（1）“交通手段”と「公共交通」・「地域公共交通」の範囲について

本検討における「公共交通」と「地域公共交通」の範囲は、下図に示すとおりとする。“コミュニティバス”は鉄道や路線バスを補完し、特定の者を対象とはせず、また、輸送密度も比較的高い交通手段である。

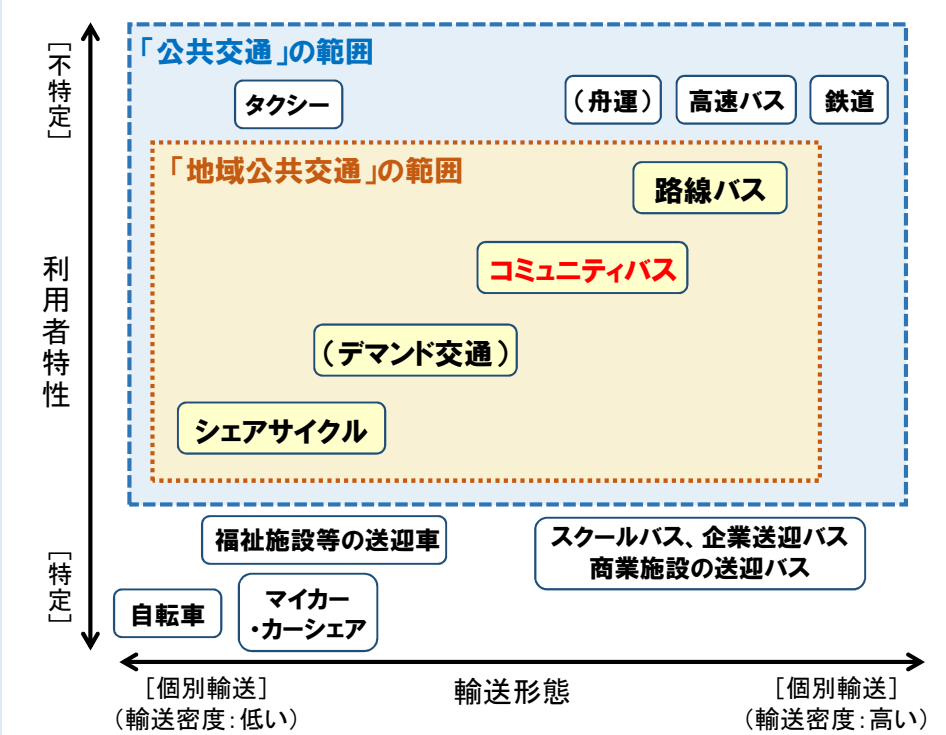


図1-2　公共交通と地域公共交通の範囲

※括弧で記載している交通手段およびコミュニティバスは現在品川区内で運行していない
※コミュニティバスには、乗り合いタクシーも含む。

➢「デマンド交通」とは、利用者から予約（デマンド）があった場合に運行する交通手段。

（2）来年度に移行する「地域公共交通会議」とは

「地域公共交通会議」とは、道路運送法に基づく会議体で、地域の実情に応じたバス運行の態様および運賃等の事業計画（運行計画）について、自治体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場である。また、会議の構成員についても、法で定められている。

1-3 スケジュール

令和元年度

- 第1回地域交通検討会（8月30日）
- 第2回地域交通検討会（11月頃）
- 第3回地域交通検討会（3月頃）

□ 「地域公共交通の基本方針（素案）」の作成
□ 「導入計画（案）」の作成
□ 試行運行路線候補の評価

令和2年度以降

★ 地域公共交通会議に移行（適宜開催）
□ 「地域公共交通の基本方針」の策定
□ 「導入計画」の決定
□ 事業者選定方法の決定
□ 事業者の決定
□ 試行運行路線の決定
□ 「運行計画」の作成
□ バス車両確保・走行環境整備

コミュニティバス試行運行開始

事業評価・検証、改善、拡大・見直し　等

■ 検討会の協議事項（予定）

第1回地域交通検討会（8月30日）
- 品川区の交通に関する現況について
- 「地域公共交通の基本方針（構成案）」について

第2回地域交通検討会（11月頃）
- 「地域公共交通の基本方針（骨子案）」について
- 「導入計画（素案）」について
- 試行運行路線の選定方針（案）と、地域別の導入効果の評価結果について

第3回地域交通検討会（3月頃）
- 「地域公共交通の基本方針（素案）」について
- 「導入計画（案）」と、試行運行路線候補の評価結果について

（作成する計画等）

○ 地域公共交通の基本方針　（令和元年度検討、令和2年度策定）

品川区における「地域公共交通」の定義づけを行い、地域公共交通が担う役割を明確にし、今後の方針を示す。
また、品川区の地域公共交通の新たな交通モードとなるコミュニティバスの目標像や事業展開の考え方、試行運行路線の選定方針について示す。

○ 導入計画　（令和2年度作成）

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す。
※評価の際に、運行間隔や車両の数・大きさ、バス停の間隔、運賃などを設定
また、試行運行時期や、運行事業者の選定方法、車両やバス停の命名方法などとともに、事業に対する区の負担の在り方を示す。

○ 運行計画　（令和2年度作成）※「導入計画」を踏まえて選定した運行事業者とともに作成。

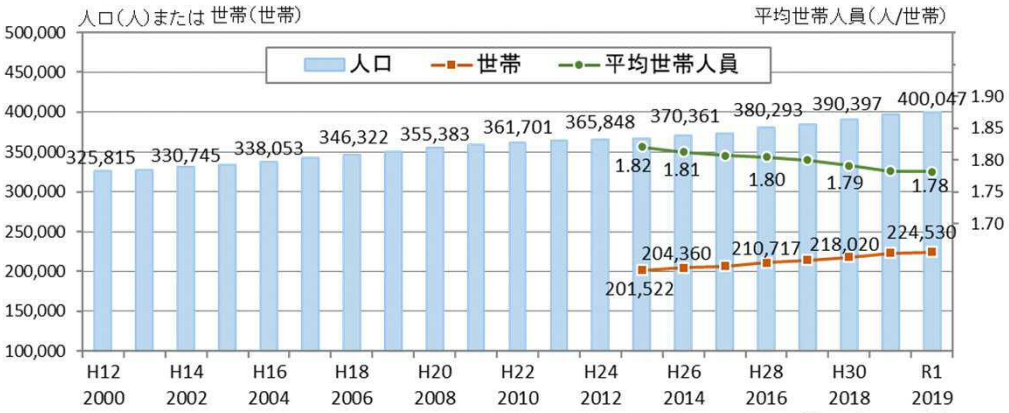
試行運行路線について、運行計画として以下のような内容を示す。
- 起終点、運行時間や運行間隔、バス停の位置・地先交渉、安全性に関すること
- 収支に関すること（初期投資及び区の負担額、運賃収入、経費等）
- バス車両の命名・デザイン・確保方法、バス停の命名・設置工事に関すること
- 広報・周知方法、利用促進施策に関すること　など

2　品川区の地域特性

2-1　人口の推移と分布

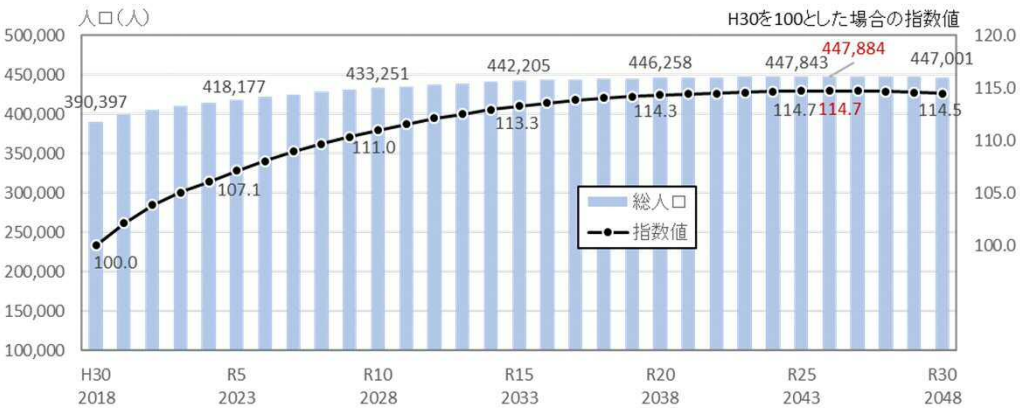
（1）総人口・世帯数の推移と将来予測

- 総人口は近年増加しており、今年７月に40万台となった。
- 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）は減少している。
- 将来の総人口は、基本推計では当面の間、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る。



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、令和元年は7月1日現在
なお平成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2-1　人口と世帯数の推移

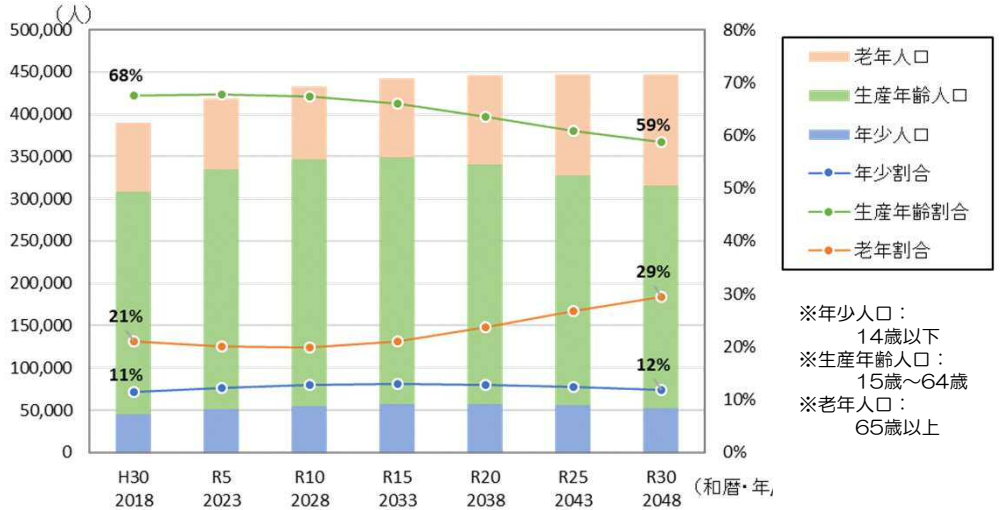


出典）品川区長期基本計画策定委員会、第１回資料（平成31年1月）より作成

図2-2　人口推計（中位推計）

（2）年齢階級別の人口の将来予測

- 年齢階級別にみると、年少人口と生産年齢人口はそれぞれ令和18（2036）年と令和12（2030）年にピークを迎えたのち減少に転じ、老年人口は推計期間中一貫して増加する。

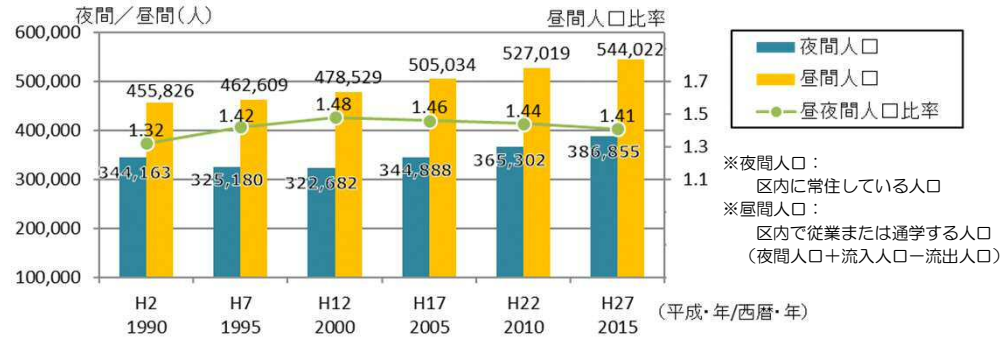


出典）品川区長期基本計画策定委員会、第１回資料（平成31年1月）より作成

図2-3　年齢３階級別の人口推計結果

（3）夜間人口と昼間人口

- 昼間人口は増加しているが、一方で、夜間人口も増加傾向にあるため、昼夜間人口比率（昼間人口／夜間人口）は1.4台で推移している。



出典）各年の国勢調査

図2-4　夜間人口と昼間人口

（4）人口密度

① 全年齢の人口密度

- 南大井は人口密度が高く、また、大崎や西五反田、荏原においても500人／ha以上の地域が存在する。
- 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る。

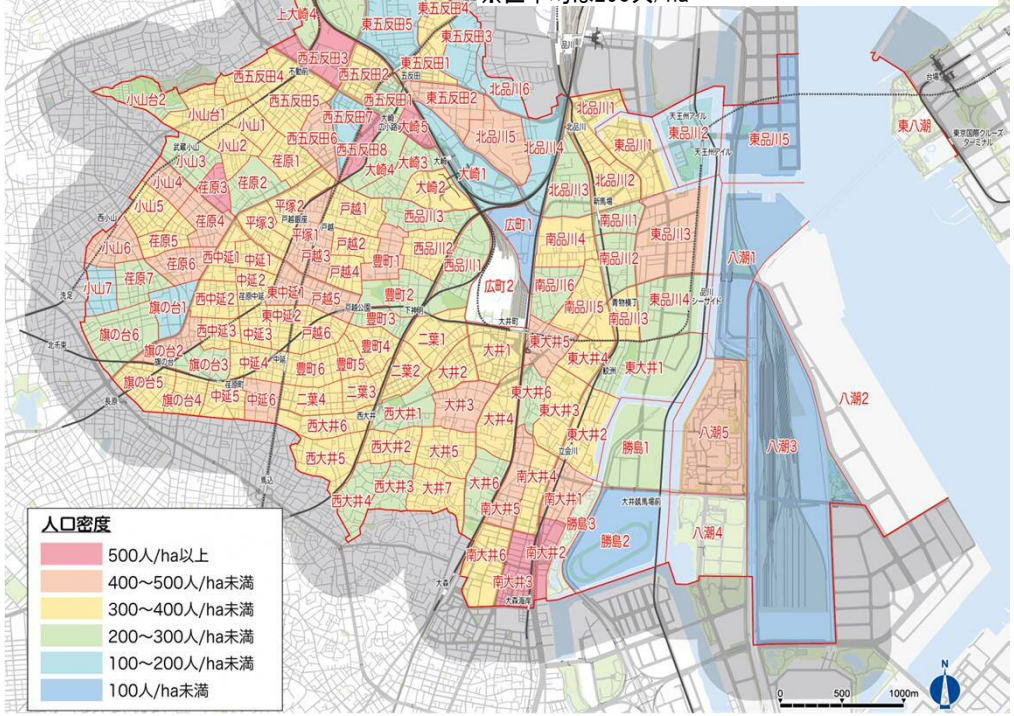
② 65歳以上の人口密度

- 南大井や大崎など、全年齢も65歳以上の人口密度も高い地域がある。
- 南大井や八潮団地では、人口密度の高い値を示している。
- 小山、荏原、中延、戸越など区の西部では、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る。

表2-1　町丁目別の人口密度ランキング（全年齢）

順位	町丁目	人/ha	順位	町丁目	人/ha
1	南大井3	701	6	荏原3	503
2	南大井2	639	7	南大井1	489
3	大崎5	597	8	南大井5	487
4	西五反田3	588	9	戸越3	482
5	西五反田8	520	10	東大井5	471

※区平均は290人/ha



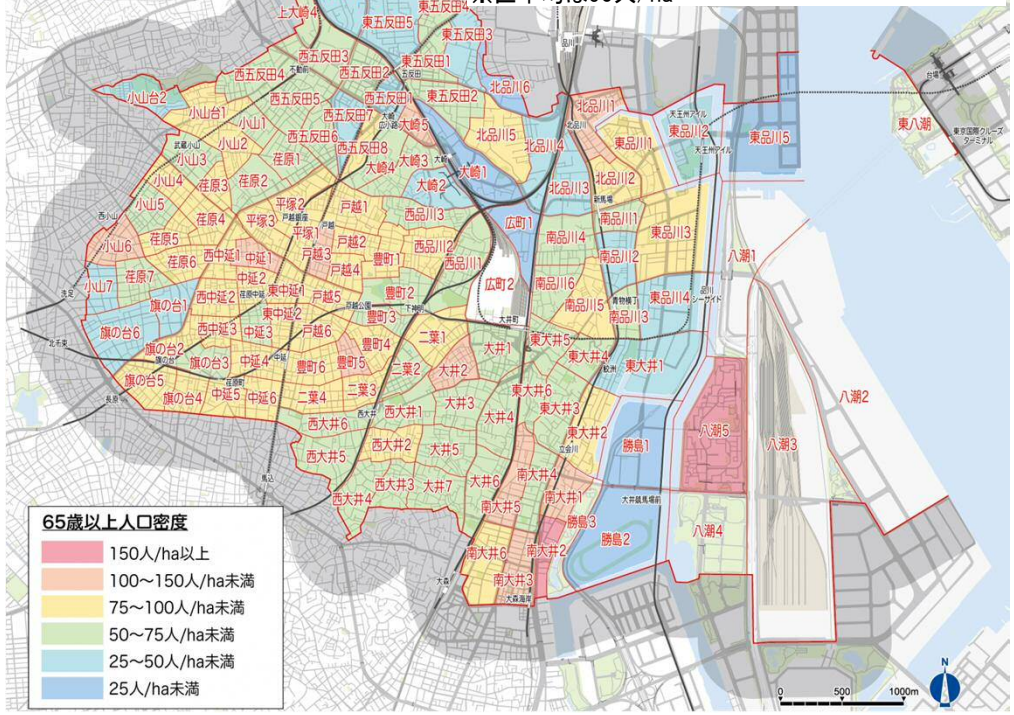
注）人口密度＝人口/面積（公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除く）
白塗りの町丁目の人口は0
出典）住民基本台帳（平成31年4月1日現在）、面積：平成28年度土地利用現況調査

図2-5　町丁目別の人口密度

表2-2　町丁目別の人口密度ランキング（65歳以上）

順位	町丁目	人/ha	順位	町丁目	人/ha
1	南大井2	160	6	小山6	102
2	八潮5	152	7	中延1	102
3	大崎5	144	8	南大井5	102
4	南大井1	120	9	豊町5	102
5	北品川1	107	10	戸越3	101

※区平均は60人/ha



注）65歳以上人口密度＝65歳以上人口／面積（公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除く）
白塗りの町丁目の人口は0
出典）住民基本台帳（平成31年4月1日現在）、面積：平成28年度土地利用現況調査

図2-6　町丁目別の65歳以上人口密度

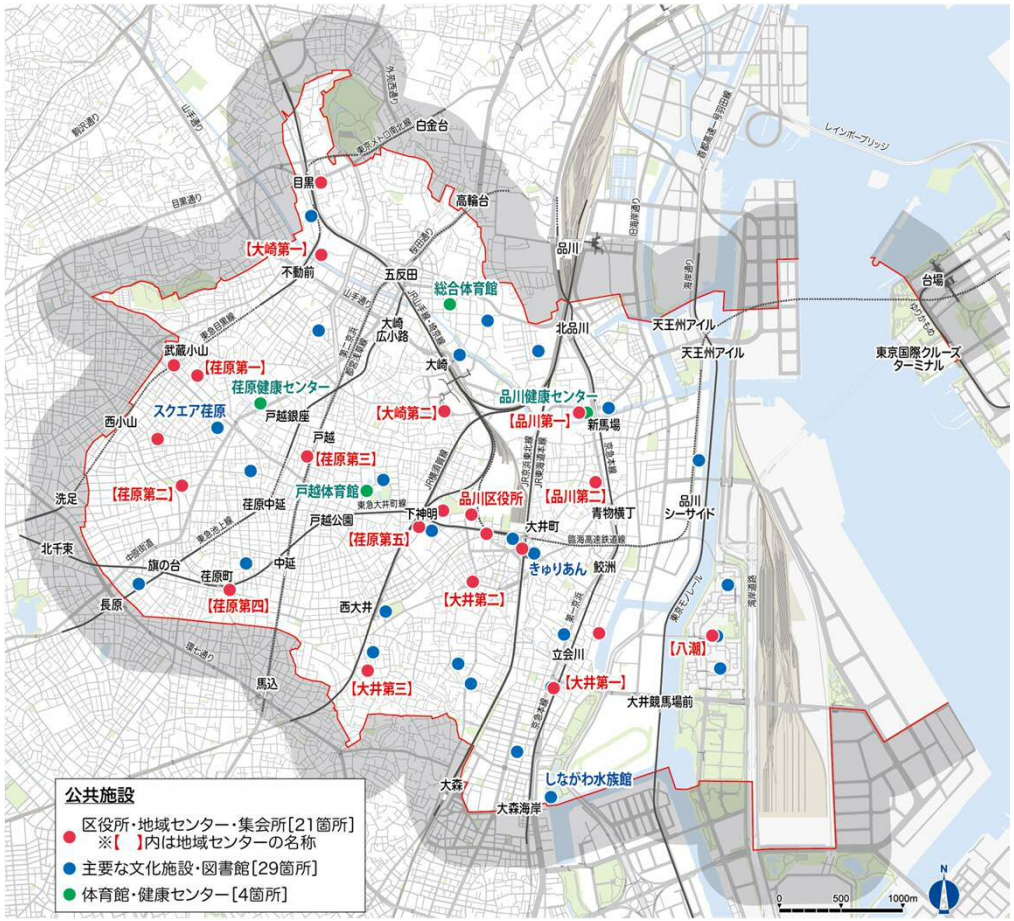
2-2 主な施設等の立地状況

（1）公共施設

- 区役所は、区のほぼ中央部に位置している。
- 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る状況である。

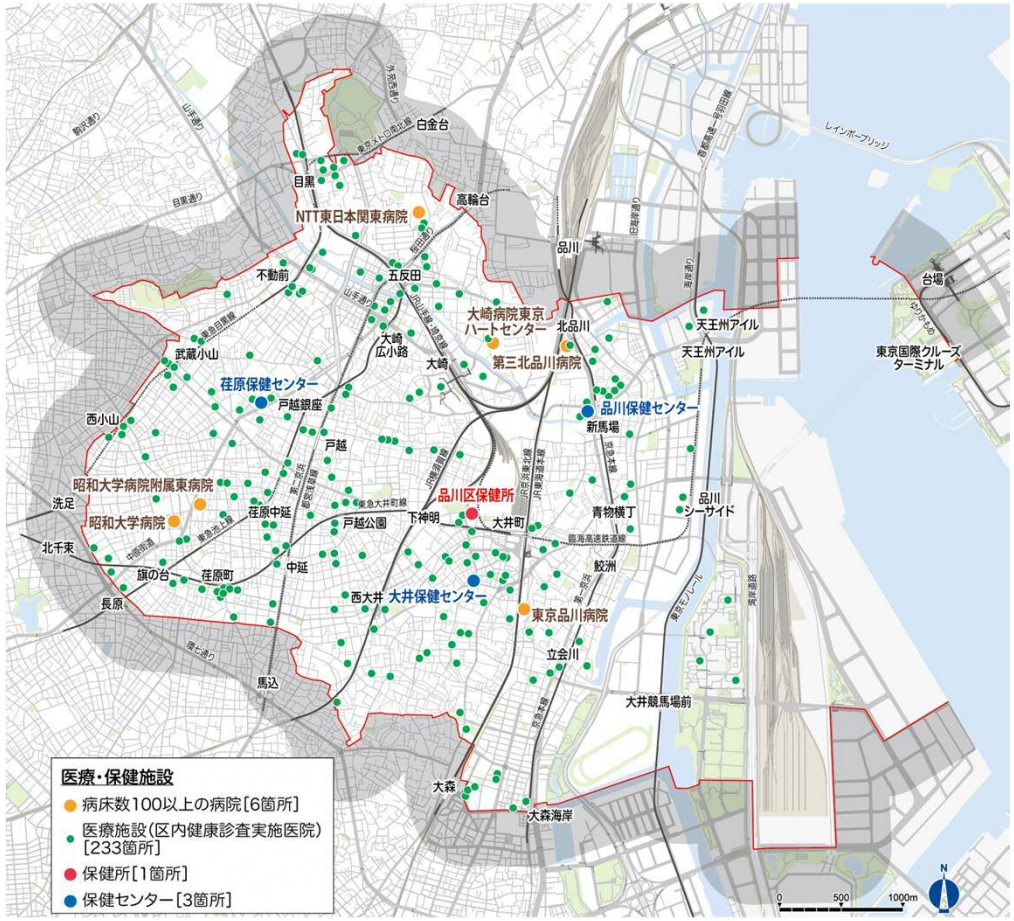
（2）医療・保健施設

- 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る。
- 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施設存在する。
- NTT東日本関東病院は五反田駅からシャトルバスが運行されている。



出典）品川ガイドマップ（平成30年7月発行）、しながわガイド2018（平成30年7月発行）

図2-7　公共施設の位置



出典）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：品川ガイドマップ（平成30年7月発行）、救急病院：東京消防庁

図2-8　医療・保健施設の位置

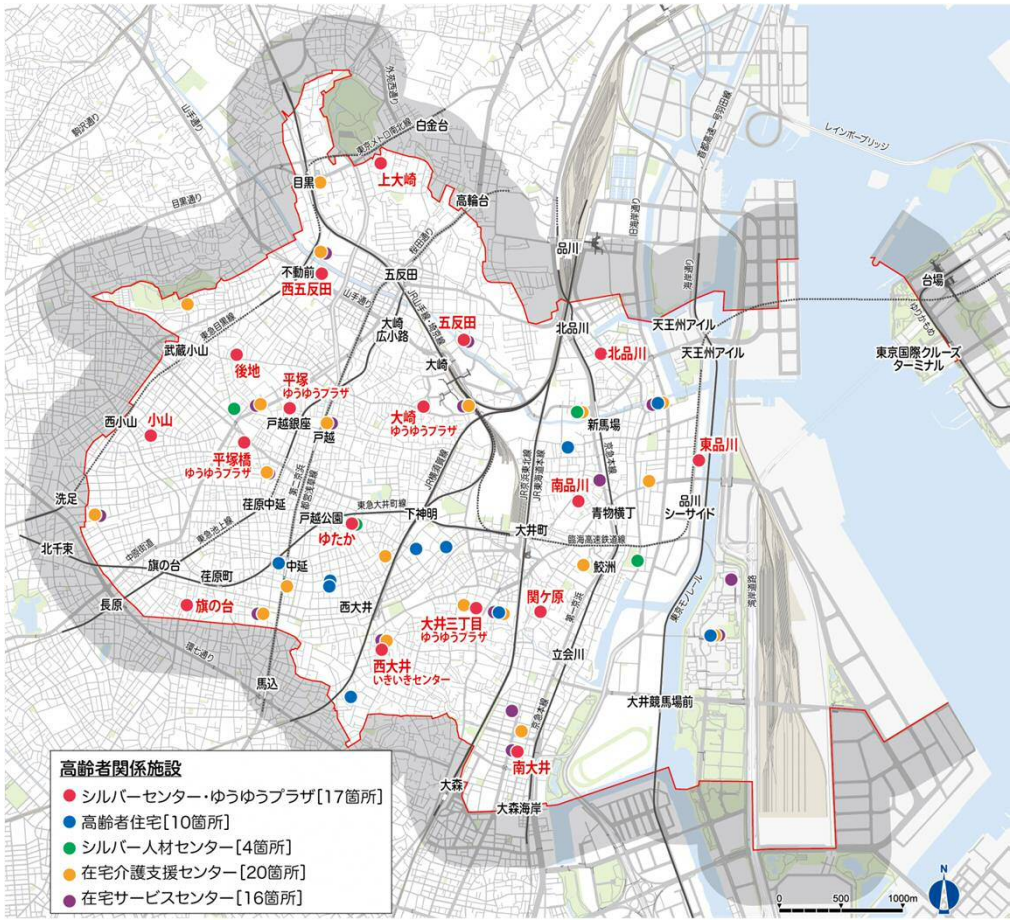
2-2 主な施設等の立地状況

（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る。
- 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る状況である。

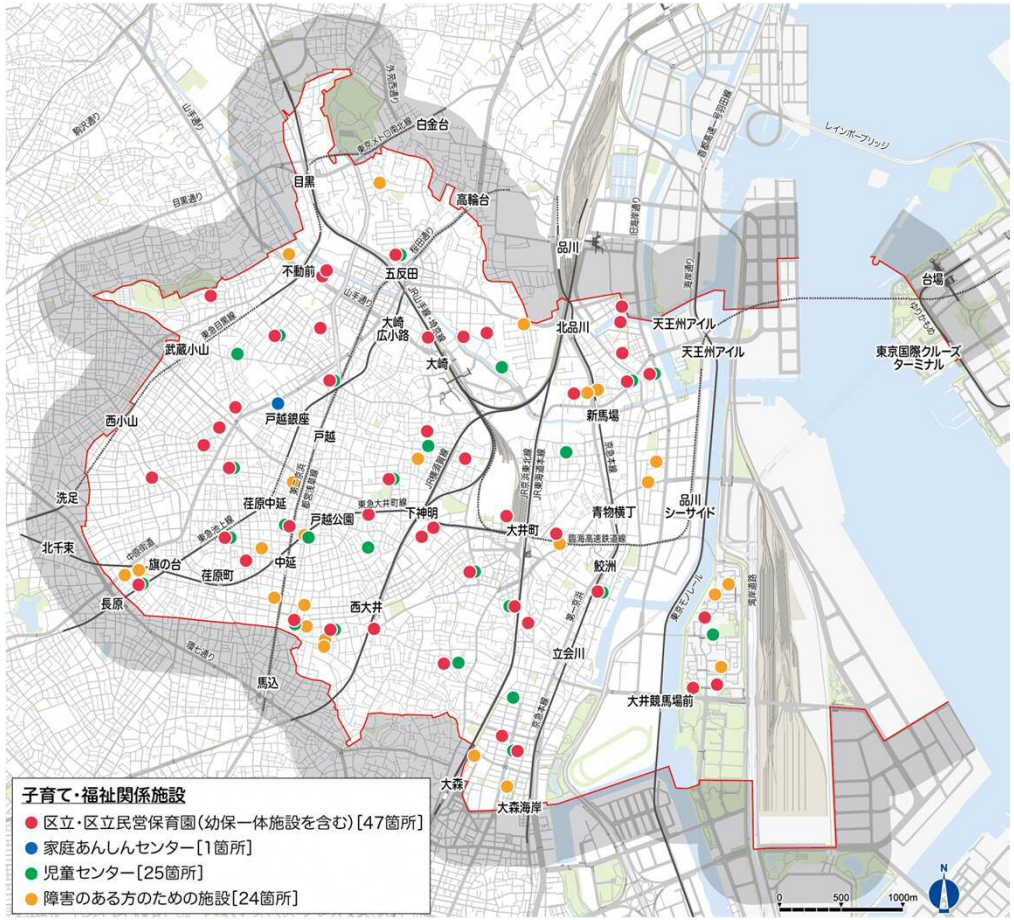
（4）子育て･福祉関係施設

- 子育て・福祉関係施設は、区内全域に分布している。



出典）品川区ホームページ（高齢者の施設）

図2-9　高齢者関係施設の位置



出典）品川区ホームページ（保育園のご案内 2019年4月版、教育・子どもの施設、障害のある方のための施設）

図2-10　子育て・福祉関係施設の位置

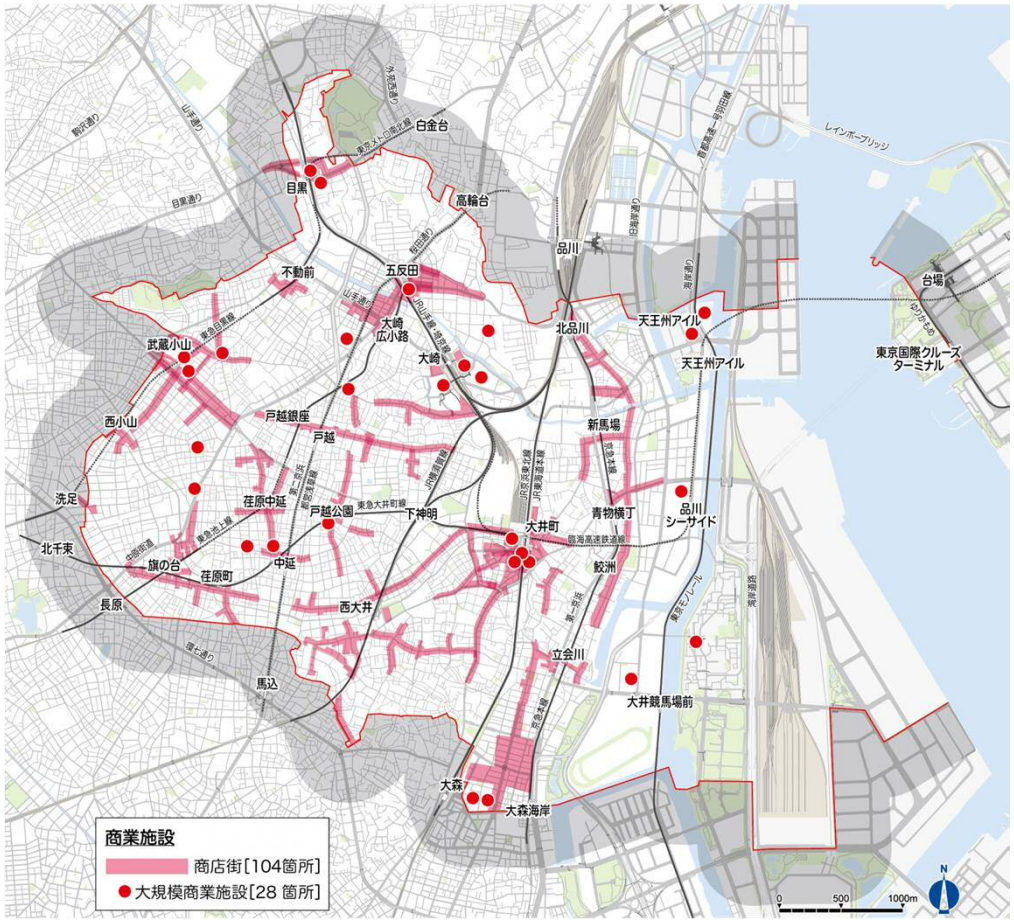
2-2 主な施設等の立地状況

（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す。
- 生活の身近な範囲に施設が立地している状況であり、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る。

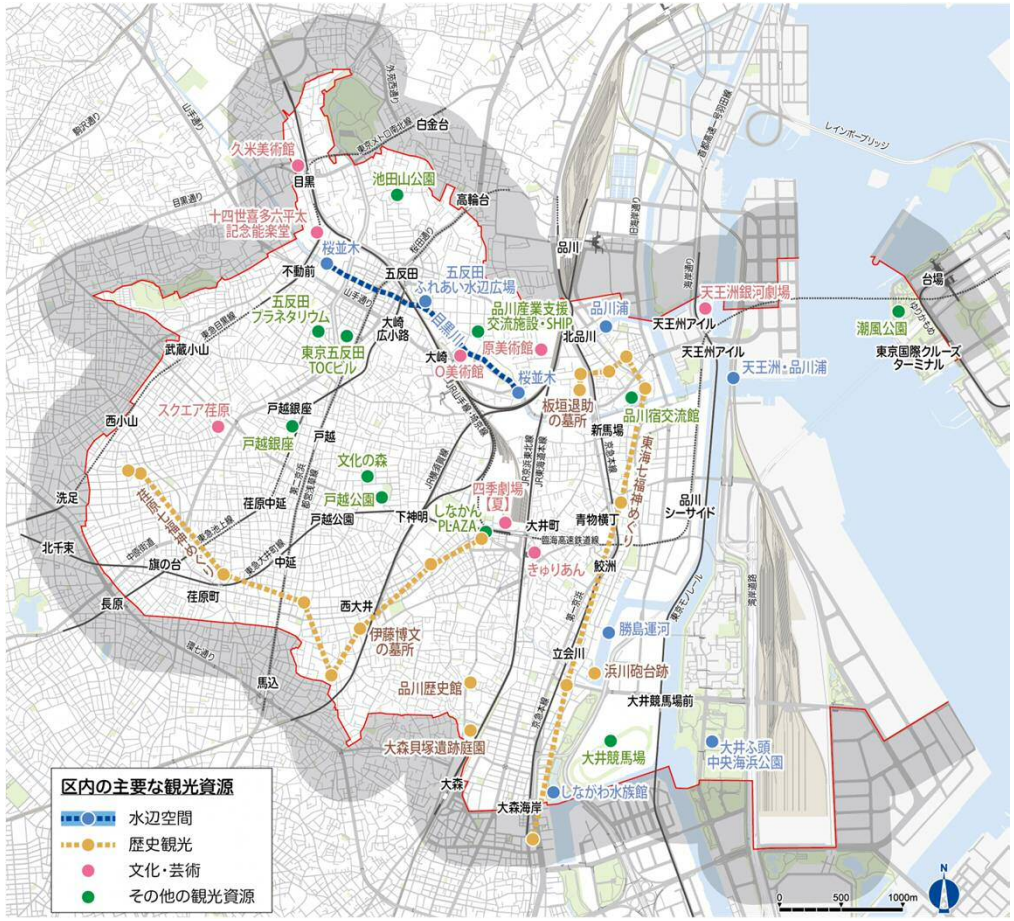
（6）観光資源

- 区内の観光資源は、区全域に分散して立地している状況である。
- 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する。



出典）商店街：品川区商店街一覧（平成31年4月1日）、品川区商店街マップ
大規模商業施設：大規模小売店舗立地法届出内容一覧（東京都 平成30年度）に一部加筆修正

図2-11　商業施設（大規模商業施設、商店街）の位置



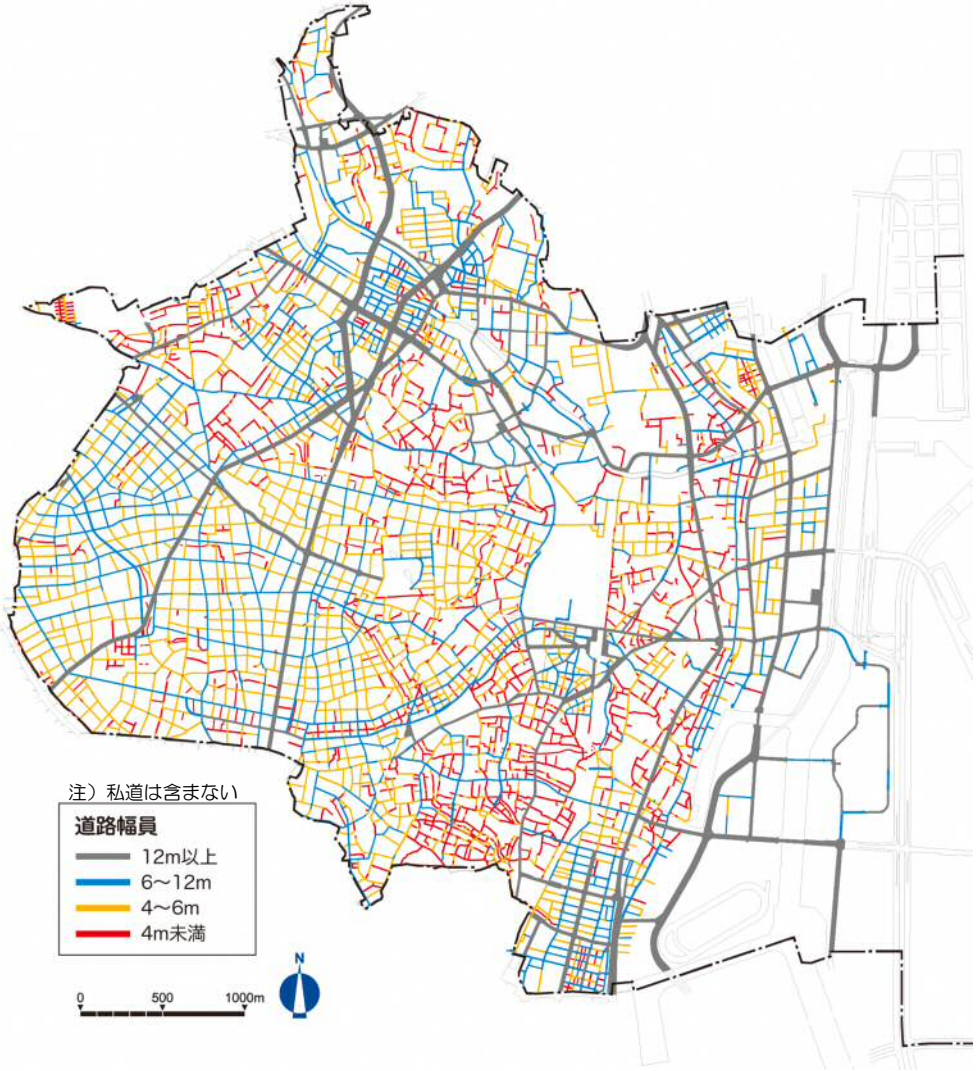
出典）品川区都市型観光プラン（平成28年3月）で示された施設を中心に図示

図2-12　観光施設等の位置

2-3 道路ネットワークの状況

（1）道路ネットワーク・幅員の状況

- 荏原地区の北側や大井地区に幅員4m未満の道路が多い。
- 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る。
- 区内を東西に結ぶ広幅員道路は、区北部にあるが、区中央部以南にはない。



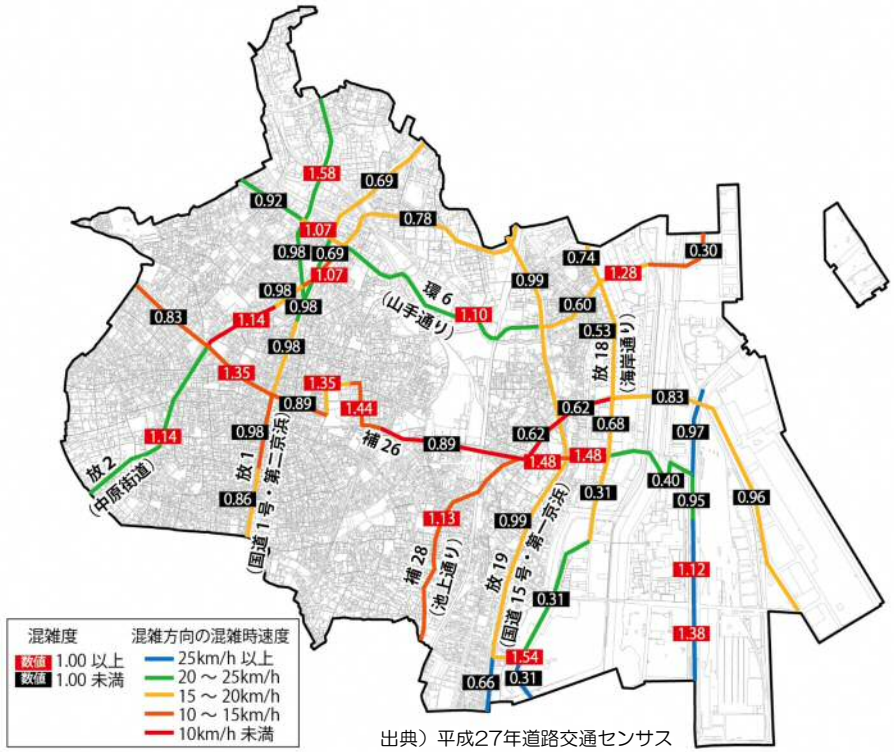
出典）品川区幅員別路線網図

図2-13　道路幅員の状況

（2）主要な道路の混雑度

- 放射２号線（中原街道）、環状６号線（山手通り）、補助26号線、補助28号線（池上通り）で混雑度が1.0を超えているものや、混雑時速度が時速15km未満の区間がある。
- これらの路線でバスを運行する場合、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。

※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



出典）平成27年道路交通センサス

図2-14　道路混雑度と混雑時速度の状況

混雑度	混雑状況の目安
1.00以下	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00～1.25	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	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	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

2-3 道路ネットワークの状況

（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7万3千ｋｍであり、令和元年8月時点の整備率は約68.4％である。
- 国道357号東京港トンネルは今年6月3日に東行きが開通し、両方向の全面開通となった。
- 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、開通は令和２年度末を予定している。
- 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る。

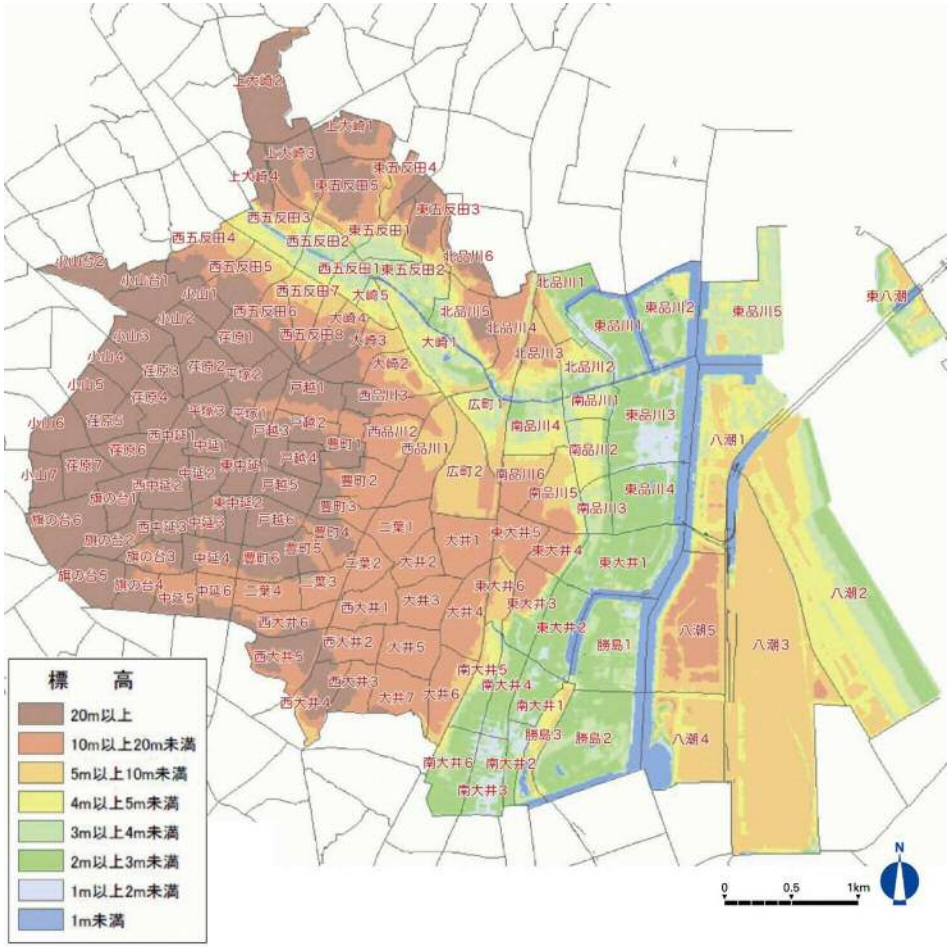
図2-15　都市計画道路の整備状況

表2-3　都市計画道路の整備率

	未着手(現道なし)	未着手(概成)	事業中	完了	全体
延長[m]	7,158	9,036	7,010	50,258	73,462
率[%]	9.7	12.3	9.5	68.4	100

（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る。
- また、目黒川に沿った地域でも高低差が大きくなっている。



出典）品川区総合型地図情報サービス

図2-16　区内の標高

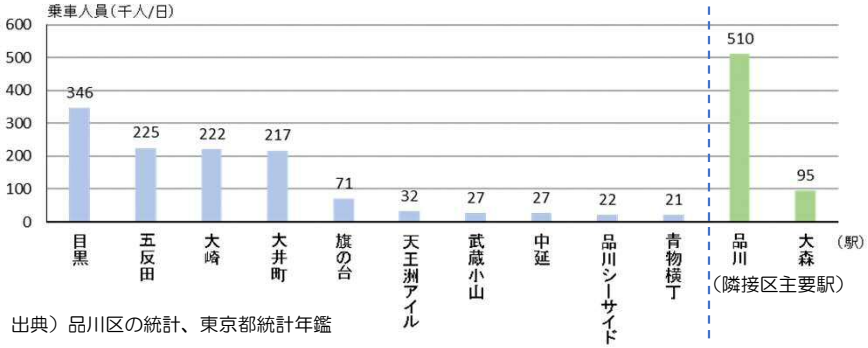
2-4 公共交通の状況

（1）鉄道

- 品川区は鉄道網が発達しており、14路線、延べ40駅存在する。（駅名数は26駅）
- 駅別の一日平均乗車人員は、目黒駅が最も多く、次いで五反田駅、大崎駅、大井町駅となっている。
- 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る。

出典）品川区の統計、東京都統計年鑑

図2-17　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

図2-18　駅別一日あたり平均乗車人員（上位10駅）

表2-4　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

駅名	路線名	運行間隔
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
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

駅名	路線名	運行間隔
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
戸越銀座	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

※平日7～16時台の運行間隔

出典）各鉄道会社ホームページ等資料

（参考）新たな鉄道網の計画

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る。

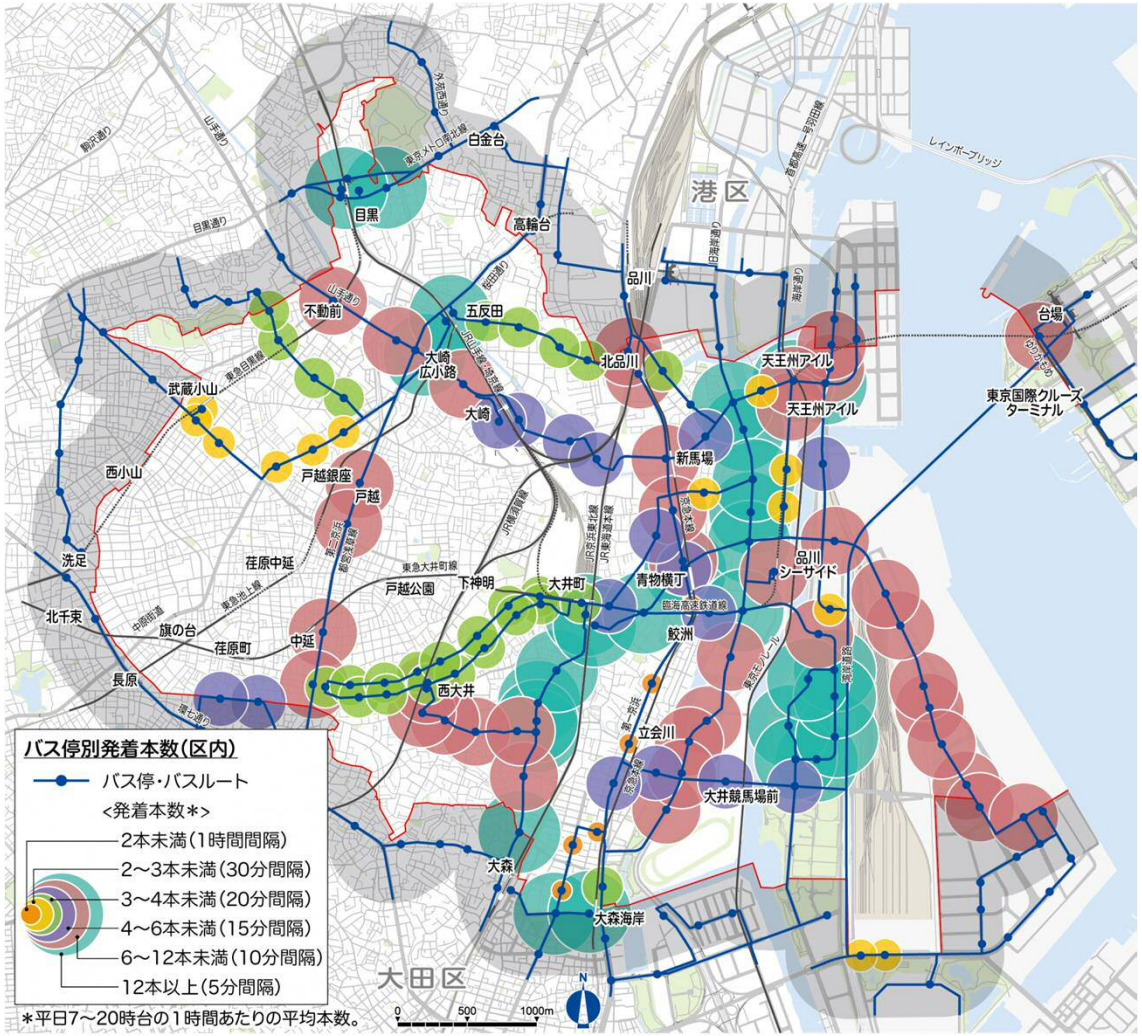
また、羽田空港アクセス線は、西山手、東山手、臨海部の3ルートが予定されている。

出典）JR東日本資料、JR東海資料

2-4 公共交通の状況

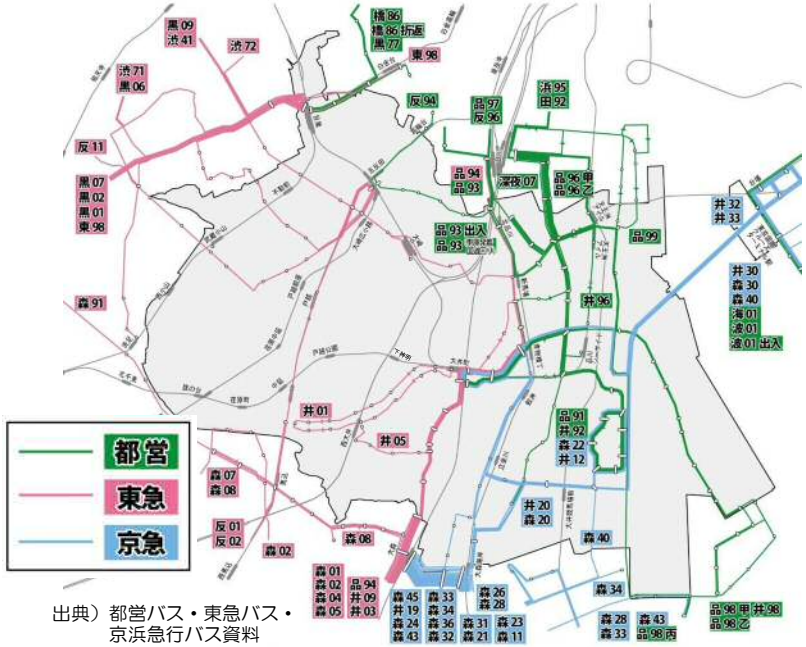
（2）路線バス

- 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66系統が運行されており、バス停は124箇所ある。
- 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る。
- 区東側にくらべ、西側はバス路線の密度が低くなっている。
- 区東側では、バス路線の密度が高く、大井町駅を中心に天王洲アイル、八潮、大森方面への路線沿いに、平日で１時間あたり平均12本以上（運行間隔5分以下）といった高頻度のバス停がみられる。



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図2-19　バス停別の運行本数（片方向・1時間あたり平均値）

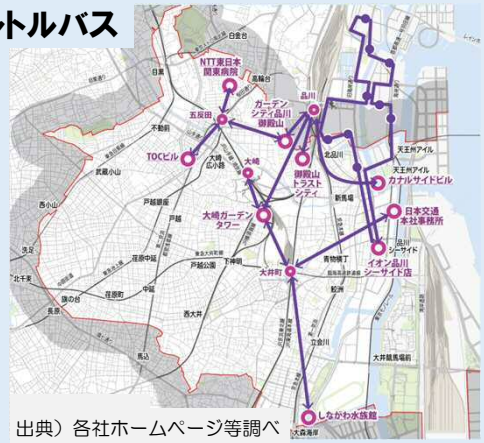


出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図2-20　運行事業者別の路線網図

（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る。

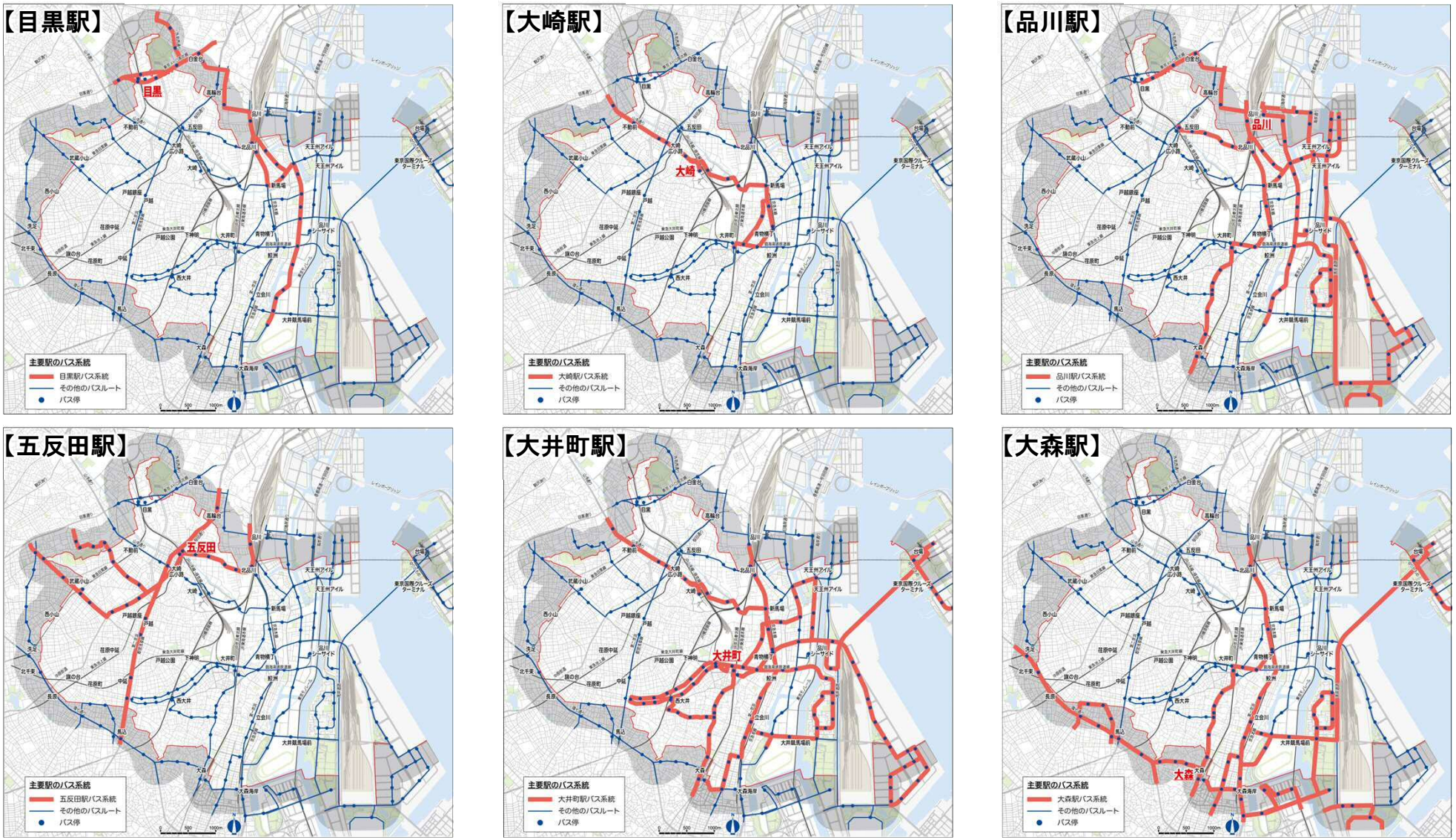


出典）各社ホームページ等調べ

（2）路線バス ＜駅別の運行路線＞

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駅を合わせた計６駅を起点（通過含む）とするバス路線を示す。

- 傾向として、区東部を多く運行している。
- 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）がある。



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図2-21　主要駅を起点とするバス路線

（3）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る。
- 大崎からは、大阪、名古屋、仙台、富山、長野など国内11都市とを結ぶ路線が運行している。

■ 空港アクセスバス

乗り場	主な行き先
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	主な行き先
大崎駅西口バスターミナル	名古屋、大阪、富山、兵庫、広島、秋田、仙台、新潟、長野など

大崎駅西口バスターミナル

（4）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る。

図2-22　品川区内の桟橋

東品川二丁目桟橋

（5）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導入し、現在で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る。
- 7月31日現在、区内のシェアサイクルのポートは64箇所整備されている。

図2-23　区内のポート位置

シェアサイクルポート

（6）デマンド交通・タクシー

- 現在、区内では「デマンド交通」の運行は行っていない。
- 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合わせ、設置されている。

図2-24　区内の駅前のタクシープールの位置

大崎駅西口のタクシープール

（７）鉄道と路線バスのサービス勢力圏

① 鉄道駅700m・バス停300m圏域の場合

- 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となる。
- 平成30年に実施された品川区世論調査では、9割の方が品川区に住み続けたいと回答し、そのうちの８割の方が交通の便が良いことを理由に掲げており、これが裏付けられた形となっている。

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15%（人口で8%）がサービス圏域外となる。
- 東五反田や西品川、荏原、西大井、南大井などの一部において、サービス圏域外となる地域がみられる。

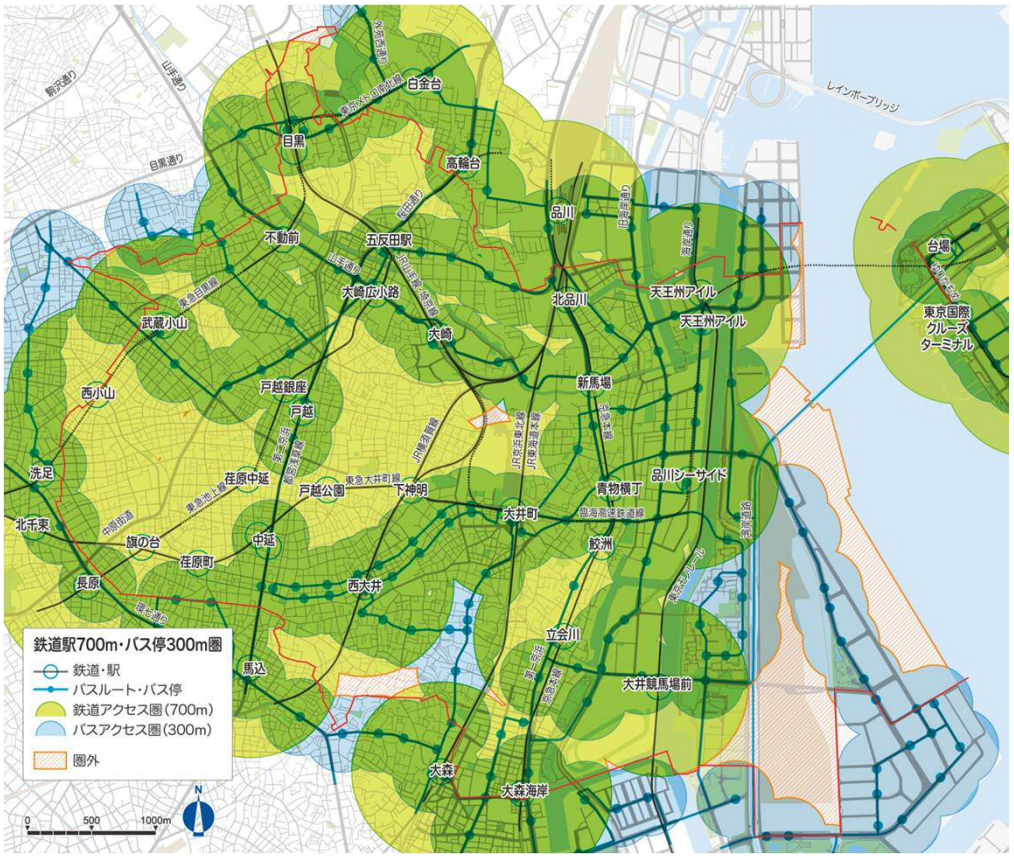


図2-25　鉄道駅700m・バス停300m圏

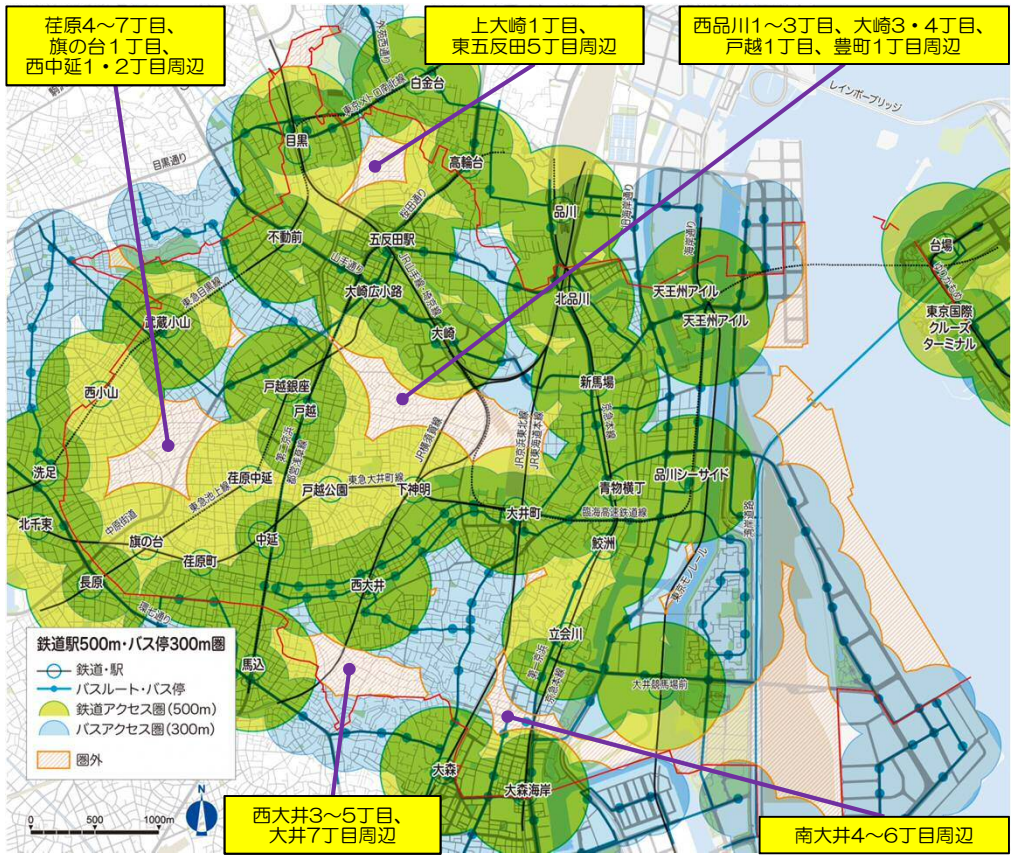


図2-26　鉄道駅500m・バス停300m圏域

【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10～15分）
2．バス停のサービス圏域である300mより遠い（徒歩5分）
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）

【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10分）
2．バス停のサービス圏域である300mより遠い（徒歩5分）
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：3.40km²/22.84km²=15%（ただし工業用地や未利用地等を含む）人口：31,400人/399,500人=8%

3　区民の移動特性

活用データについて

① 携帯電話の位置情報による移動データ

- □ 携帯電話の位置情報と所有者属性をもとに移動を把握できるデータを活用
- □ ある時間に、どこからどこへ何人移動したのかを集計
  （OD量といい、移動の単位をトリップ※という。）
- □ 移動を把握するゾーンの最小値、1kmを採用し、1km以上移動した場合でゾーンに1時間以上いた場合を滞留と判定しカウント
- □ 区内を、1km四方を1つのゾーンとして、34に区切ってトリップを集計

※**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

【データの仕様】

- ○ **調査対象日**　　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

② 東京都市圏パーソントリップ調査

- □ 人（パーソン）の1日（平日）のすべての移動（トリップ）を把握する調査で、10年ごとに国が実施
- □ 平成30年調査の結果は未だ公表されていないため、現在の最新データは平成20年時点
- □ 移動特性の経年変化の把握や、移動目的と交通手段を求めることができるため上記①の移動データの補足として整理

③ 公共交通に関するアンケート調査

- □ 区民を対象に日常的な交通行動、公共交通の利用状況や改善ニーズ、新たな公共交通の利用意向などを把握することを目的にアンケート調査を実施
- □ 3，000世帯を無作為に抽出し、6月に郵送配布、7月に郵送回収を実施
- □ 地区別郵送数：　品川(461)、大崎(606)、大井(767)、荏原（1073）、八潮(93)
- □ 1世帯につき2票のアンケート票を配付し、回収は811通（回収率27%）、1，094票

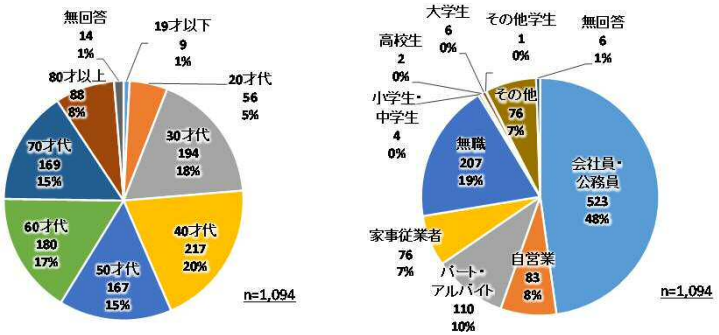
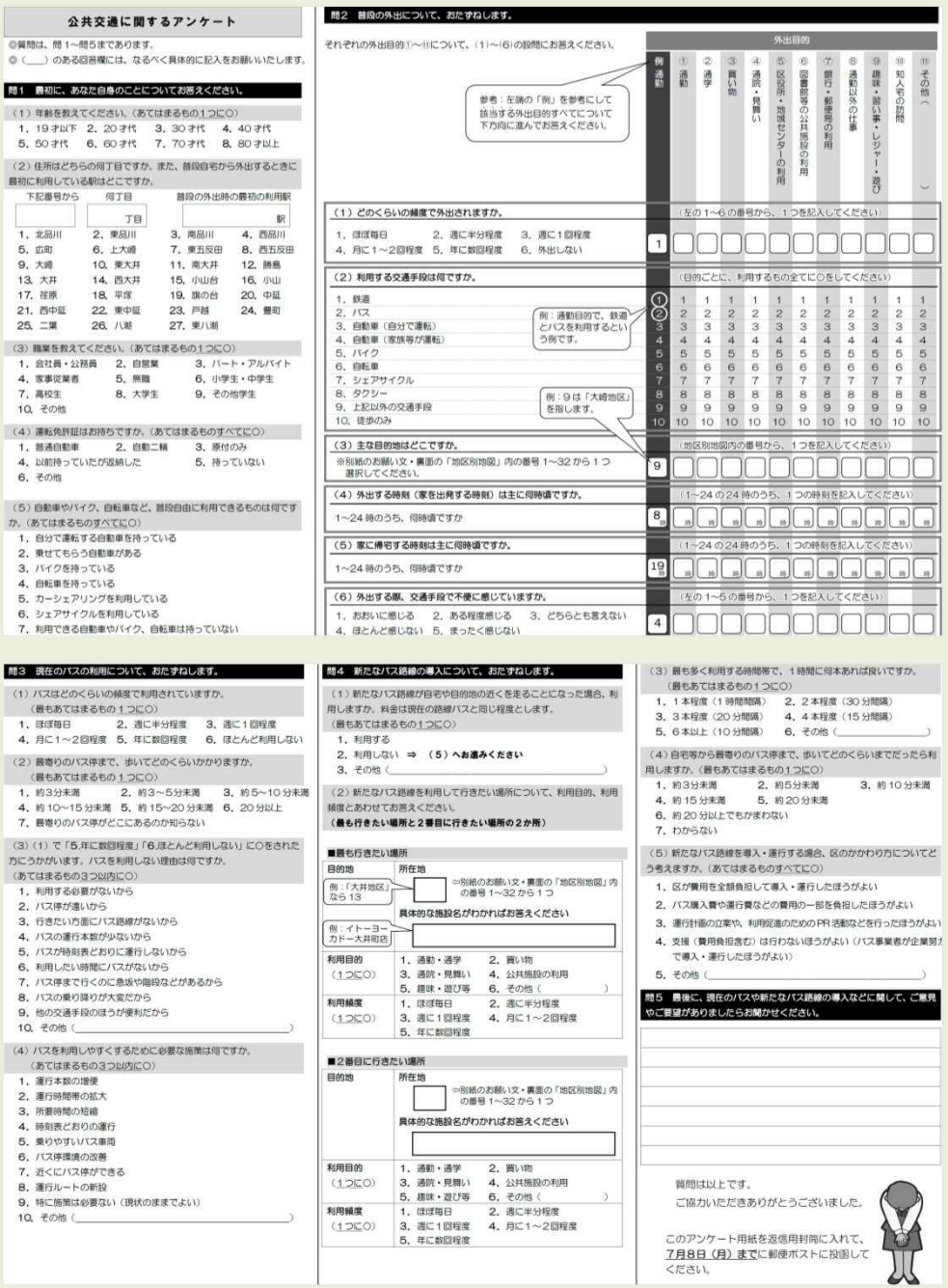


図3-1　アンケート回答者の年代と職業の構成



公共交通に関するアンケート

◎質問は、問1～問5までであります。
◎（＿＿）のある回答欄には、なるべく具体的に記入をお願いいたします。

問1　最初に、あなた自身のことについてお答えください。

（1）年齢を教えてください。（あてはまるもの1つに○）
1．19才以下　2．20才代　3．30才代　4．40才代
5．50才代　6．60才代　7．70才代　8．80才以上

（2）住所はどちらの何丁目ですか。また、普段自宅から外出するときに最初に利用している駅はどこですか。
下記番号から　何丁目　普段の外出時の最初の利用駅
1．北品川　2．東品川　3．南品川　4．西品川
5．広町　6．上大崎　7．東五反田　8．西五反田
9．大崎　10．東大井　11．南大井　12．勝島
13．大井　14．西大井　15．小山台　16．小山
17．荏原　18．平塚　19．旗の台　20．中延
21．西中延　22．東中延　23．戸越　24．豊町
25．二葉　26．八潮　27．東八潮

（3）職業を教えてください。（あてはまるもの1つに○）
1．会社員・公務員　2．自営業　3．パート・アルバイト
4．家事従業者　5．無職　6．小学生・中学生
7．高校生　8．大学生　9．その他学生
10．その他

（4）運転免許証はお持ちですか。（あてはまるもの すべてに○）
1．普通自動車　2．自動二輪　3．原付のみ
4．以前持っていたが返納した　5．持っていない
6．その他

（5）自動車やバイク、自転車など、普段自由に利用できるものは何ですか。（あてはまるもの すべてに○）
1．自分で運転する自動車を持っている
2．乗せてもらう自動車がある
3．バイクを持っている
4．自転車を持っている
5．カーシェアリングを利用している
6．シェアサイクルを利用している
7．利用できる自動車やバイク、自転車は持っていない

問2　普段の外出について、おたずねします。

それぞれの外出目的①～⑪について、（1）～（6）の設問にお答えください。

参考：左端の「例」を参考にして該当する外出目的すべてについて下方向に進んでお答えください。

外出目的：例 通勤／① 通勤／② 通学／③ 買い物／④ 通院・見舞い／⑤ 区役所・地域センターの利用／⑥ 図書館等の公共施設の利用／⑦ 銀行・郵便局の利用／⑧ 通勤以外の仕事／⑨ 趣味・習い事・レジャー・遊び／⑩ 知人宅の訪問／⑪ その他（　）

（1）どのくらいの頻度で外出されますか。（左の1～6の番号から、1つを記入してください）
1．ほぼ毎日　2．週に半分程度　3．週に1回程度
4．月に1～2回程度　5．年に数回程度　6．外出しない

（2）利用する交通手段は何ですか。（目的ごとに、利用するもの全てに○をしてください）
1．鉄道
2．バス
3．自動車（自分で運転）
4．自動車（家族等が運転）
5．バイク
6．自転車
7．シェアサイクル
8．タクシー
9．上記以外の交通手段
10．徒歩のみ

例：通勤目的で、鉄道とバスを利用するという例です。

例：9は「大崎地区」を指します。

（3）主な目的地はどこですか。（地区別地図内の番号から、1つを記入してください）
※別紙のお願い文・裏面の「地区別地図」内の番号1～32から1つ選択してください。

（4）外出する時刻（家を出発する時刻）は主に何時頃ですか。（1～24の24時のうち、1つの時刻を記入してください）
1～24時のうち、何時頃ですか

（5）家に帰宅する時刻は主に何時頃ですか。（1～24の24時のうち、1つの時刻を記入してください）
1～24時のうち、何時頃ですか

（6）外出する際、交通手段で不便に感じていますか。（左の1～5の番号から、1つを記入してください）
1．おおいに感じる　2．ある程度感じる　3．どちらとも言えない
4．ほとんど感じない　5．まったく感じない

問3　現在のバスの利用について、おたずねします。

（1）バスはどのくらいの頻度で利用されていますか。（最もあてはまるもの 1つに○）
1．ほぼ毎日　2．週に半分程度　3．週に1回程度
4．月に1～2回程度　5．年に数回程度　6．ほとんど利用しない

（2）最寄りのバス停まで、歩いてどのくらいかかりますか。（最もあてはまるもの 1つに○）
1．約3分未満　2．約3～5分未満　3．約5～10分未満
4．約10～15分未満　5．約15～20分未満　6．20分以上
7．最寄りのバス停がどこにあるのか知らない

（3）（1）で「5.年に数回程度」「6.ほとんど利用しない」に○をされた方にうかがいます。バスを利用しない理由は何ですか。（あてはまるもの3つ以内に○）
1．利用する必要がないから
2．バス停が遠いから
3．行きたい方面にバス路線がないから
4．バスの運行本数が少ないから
5．バスが時刻表どおりに運行しないから
6．利用したい時間にバスがないから
7．バス停まで行くのに急坂や階段などがあるから
8．バスの乗り降りが大変だから
9．他の交通手段のほうが便利だから
10．その他（＿＿＿＿）

（4）バスを利用しやすくするために必要な施策は何ですか。（あてはまるもの3つ以内に○）
1．運行本数の増便
2．運行時間帯の拡大
3．所要時間の短縮
4．時刻表どおりの運行
5．乗りやすいバス車両
6．バス停環境の改善
7．近くにバス停ができる
8．運行ルートの新設
9．特に施策は必要ない（現状のままでよい）
10．その他（＿＿＿＿）

問4　新たなバス路線の導入について、おたずねします。

（1）新たなバス路線が自宅や目的地の近くを走ることになった場合、利用しますか。料金は現在の路線バスと同じ程度とします。（最もあてはまるもの1つに○）
1．利用する
2．利用しない　⇒　（5）へお進みください
3．その他（＿＿＿＿）

（2）新たなバス路線を利用して行きたい場所について、利用目的、利用頻度とあわせてお答えください。
（最も行きたい場所と2番目に行きたい場所の2か所）

■最も行きたい場所

目的地	所在地
例：「大井地区」なら13	□ ⇒別紙のお願い文・裏面の「地区別地図」内の番号1～32から1つ
	具体的な施設名がわかればお答えください
例：イトーヨーカドー大井町店	
利用目的（1つに○）	1．通勤・通学　2．買い物　3．通院・見舞い　4．公共施設の利用　5．趣味・遊び等　6．その他（　）
利用頻度（1つに○）	1．ほぼ毎日　2．週に半分程度　3．週に1回程度　4．月に1～2回程度　5．年に数回程度

■2番目に行きたい場所

目的地	所在地
	□ ⇒別紙のお願い文・裏面の「地区別地図」内の番号1～32から1つ
	具体的な施設名がわかればお答えください
利用目的（1つに○）	1．通勤・通学　2．買い物　3．通院・見舞い　4．公共施設の利用　5．趣味・遊び等　6．その他（　）
利用頻度（1つに○）	1．ほぼ毎日　2．週に半分程度　3．週に1回程度　4．月に1～2回程度　5．年に数回程度

（3）最も多く利用する時間帯で、1時間に何本あれば良いですか。（最もあてはまるもの1つに○）
1．1本程度（1時間間隔）　2．2本程度（30分間隔）
3．3本程度（20分間隔）　4．4本程度（15分間隔）
5．6本以上（10分間隔）　6．その他（＿＿＿＿）

（4）自宅等から最寄りのバス停まで、歩いてどのくらいまでだったら利用しますか。（最もあてはまるもの1つに○）
1．約3分未満　2．約5分未満　3．約10分未満
4．約15分未満　5．約20分未満
6．約20分以上でもがまわない
7．わからない

（5）新たなバス路線を導入・運行する場合、区のかかわり方についてどう考えますか。（あてはまるものすべてに○）
1．区が費用を全額負担して導入・運行したほうがよい
2．バス購入費や運行費などの費用の一部を負担したほうがよい
3．運行計画の立案や、利用促進のためのPR活動などを行ったほうがよい
4．支援（費用負担など）は行わないほうがよい（バス事業者が企業努力で導入・運行したほうがよい）
5．その他（＿＿＿＿）

問5　最後に、現在のバスや新たなバス路線の導入などに関して、ご意見やご要望がありましたらお聞かせください。

質問は以上です。
ご協力いただきありがとうございました。

このアンケート用紙を返信用封筒に入れて、7月8日（月）までに郵便ポストに投函してください。

図3-2　公共交通に関するアンケートで使用した調査票

3　区民の移動特性

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る。
- 昭和63年から平成20年までの各年を比較すると、高齢者のトリップ回数の増加が顕著である。

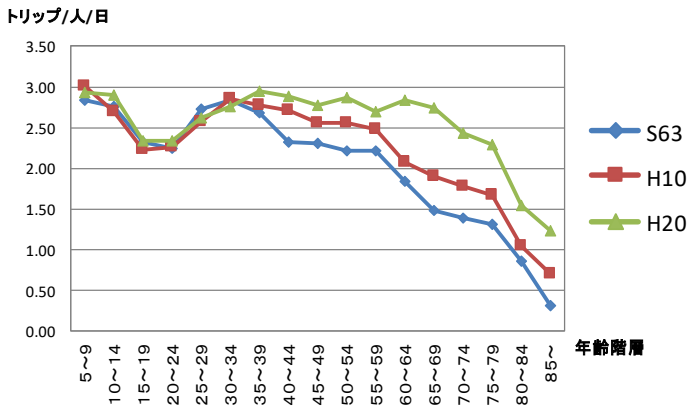


図3-3　品川区民一人あたりトリップ数

（出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

交通手段の変化

- 区内運転免許等の保有状況は、７割が自動普通自動車運転免許を保有の一方で、自動車の保有は２割である。（図3-4、図3-5）
- 区内の交通手段の分担率は鉄道が多くを占め、その割合は増加し、平成20年では51.4%となっている。（図3-6）
- 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る。（図3-6）
- 鉄道の駅まで（から）の交通手段（端末利用）は９割が徒歩で、区内の鉄道網が充実していることがうかがえる。（図3-7）

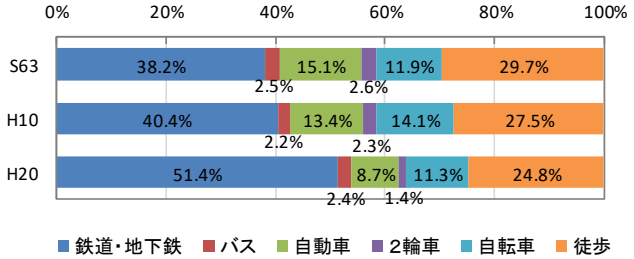


図3-6　区内交通の交通手段分担率

（出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

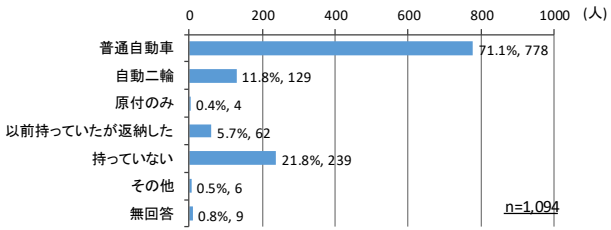


図3-4　運転免許の保有状況

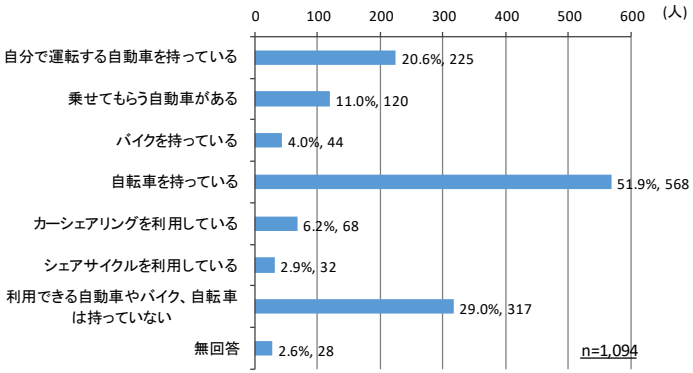


図3-5　自動車等の保有状況

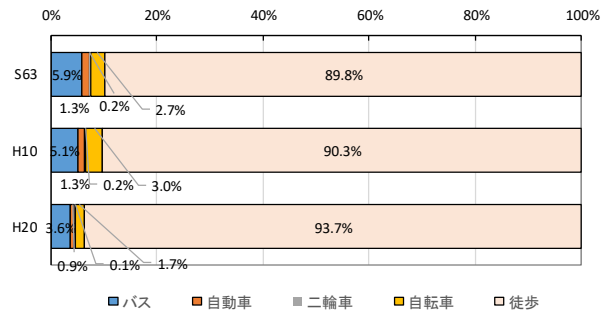


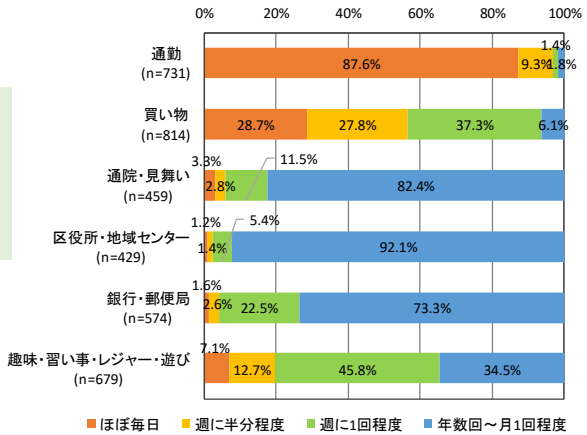
図3-7　鉄道の端末交通手段分担率

（出典）「東京都市圏パーソントリップ調査結果」より作成

3 区民の移動特性

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%）となっている。
- 「通院・見舞い」、「区役所・地域センター」での外出は、年数回～月１回程度と頻度は少ない。



（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図3-8　主な外出目的別の外出頻度の割合

外出目的別の交通手段・不便さ

- 「銀行・郵便局」は徒歩のみが最も多く、居住地に近い移動となっている。「買い物」も鉄道移動は多いものの、自転車や徒歩移動も多い。
- 「通院・見舞い」では、鉄道での移動が最も多く、タクシー利用の割合も他の目的と比較すると、11.3%と多い。
- “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」と回答している。
- 「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27.7%、次いで「区役所・地域センター」の27.1%、「通院・見舞い」の22.7%の順に多い。

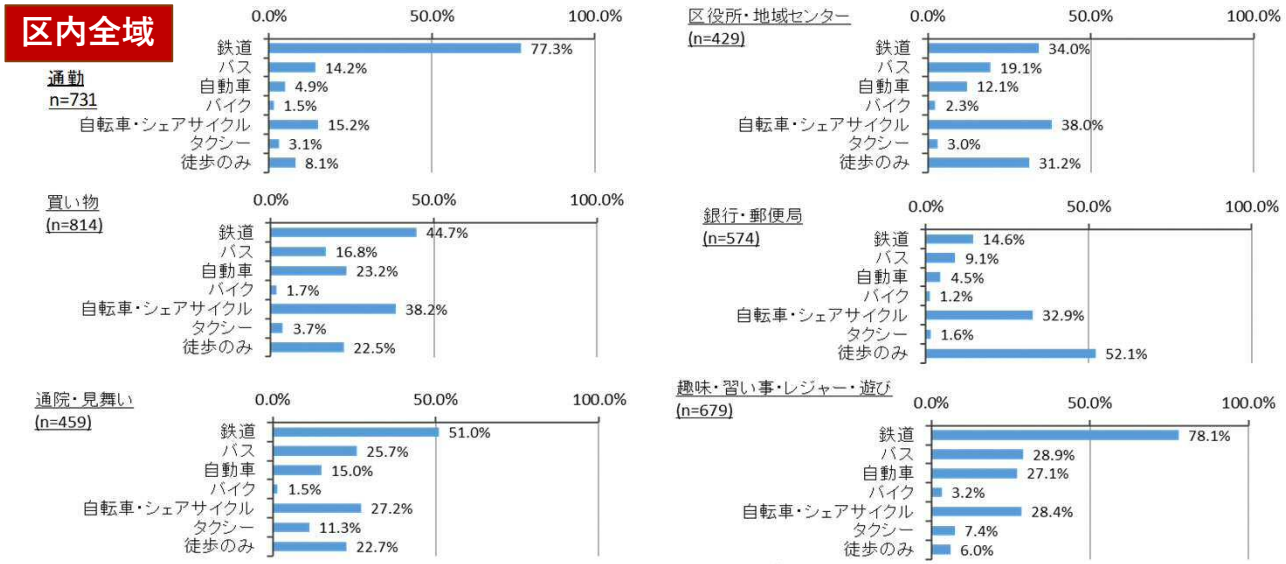


図3-9　主な外出目的別の移動手段割合

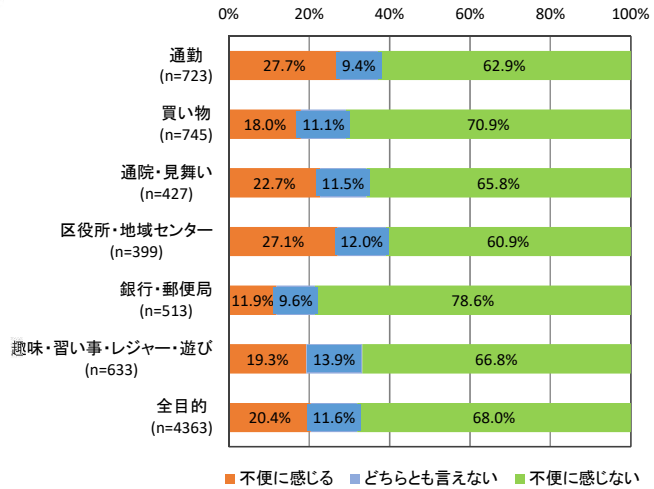


図3-10　主な外出目的別の交通手段に対する不便さ

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

外出目的別の交通手段・不便さ

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圏域）の圏域外の地域との比較

- 区内全域と比較して、サービス勢力圏域外の地域では、バスの利用割合が低く、自動車や自転車・シェアサイクルの割合が高い。（図3-11）
- 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」の割合が高い。（図3-13）

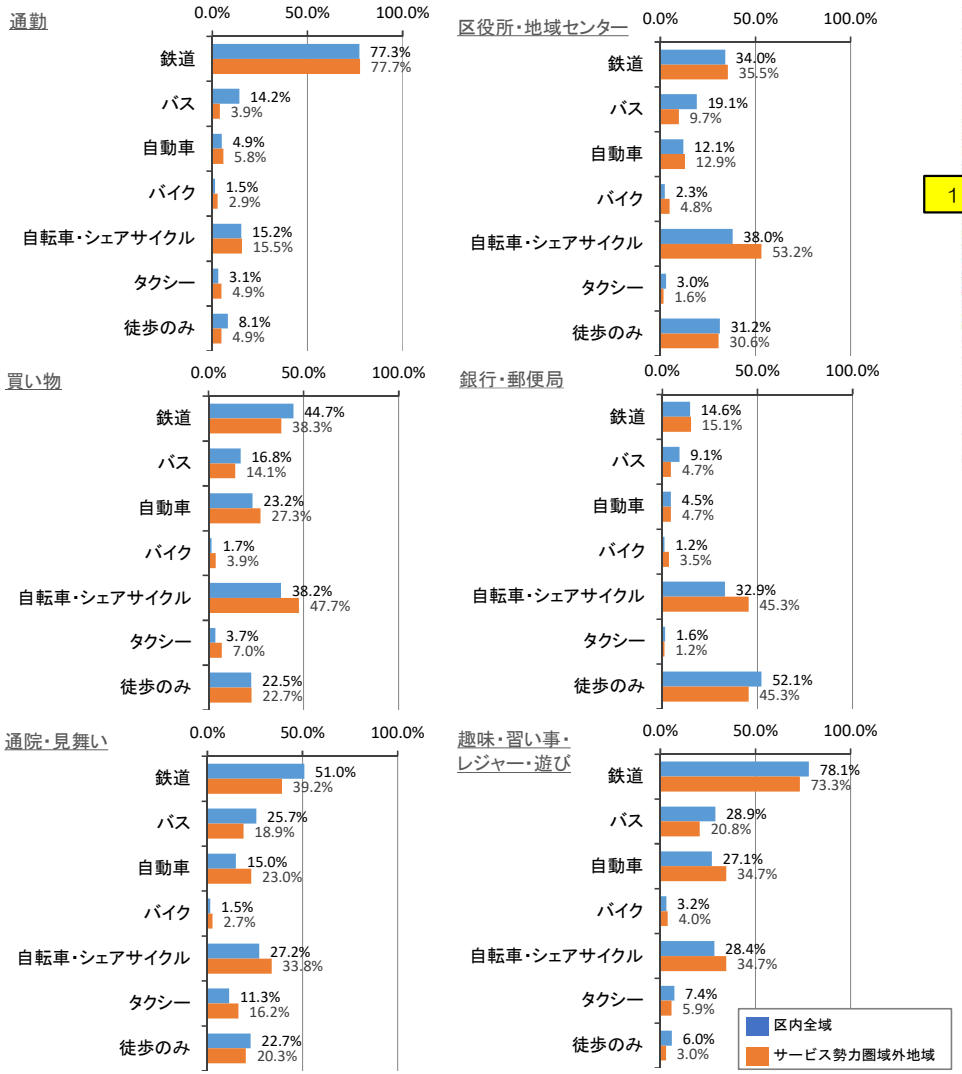
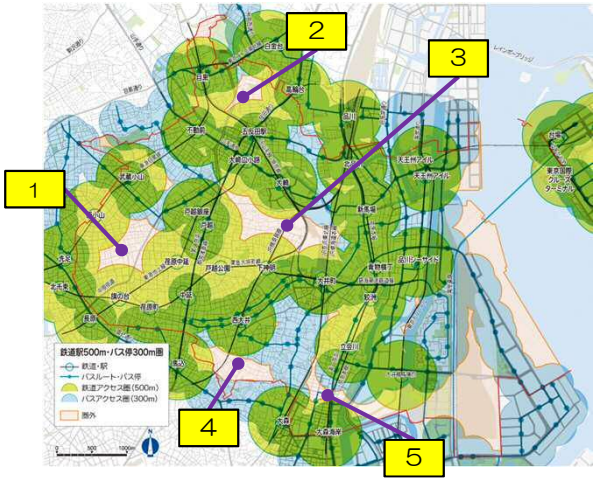


図3-11　主な外出目的別の移動手段割合（区内全域とサービス勢力圏域外の地域との比較）



地域	町丁目	
1	荏原	4丁目 5丁目 6丁目 7丁目
	旗の台	1丁目
	西中延	1丁目 2丁目
2	上大崎	1丁目
	東五反田	5丁目
3	西品川	1丁目 2丁目 3丁目
	大崎	3丁目 4丁目
	戸越	1丁目
	豊町	1丁目
4	西大井	3丁目 4丁目 5丁目
	大井	7丁目
5	南大井	4丁目 6丁目

図3-12 高齢者に配慮した鉄道・路線バスの勢力圏域外の地域

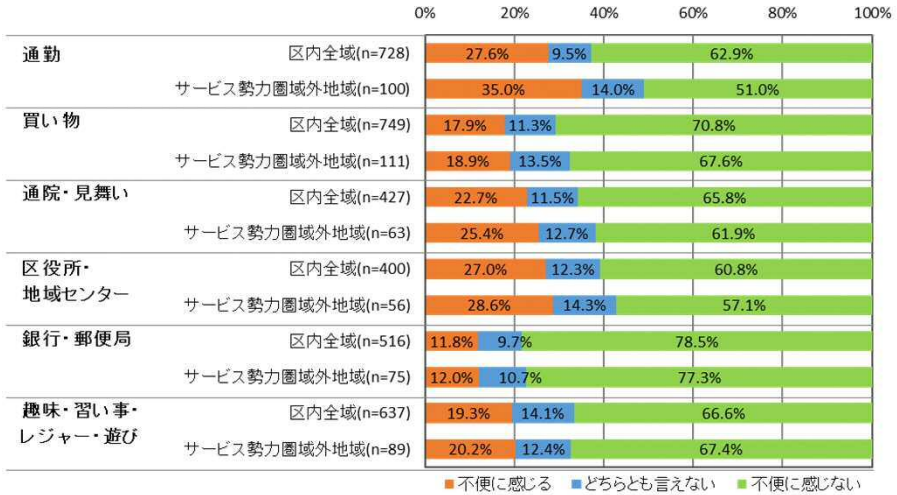


図3-13　主な外出目的別の移動手段割合

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

3　区民の移動特性

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）

- ゾーン間の移動量は、1,000[トリップ/日]以上の移動では複数のゾーンをまたがるような長いトリップは少なく、ほとんどが隣接するゾーンへの移動である。（図3-14）
- トリップ数が多いゾーン28 と ゾーン32 の間の移動目的と移動手段は、アンケート調査結果により補完すると、目的は「買い物」や「通勤」が多く、手段は「徒歩のみ」と「自転車」が多い。また、ゾーン8 と ゾーン15 の間では、目的は「買い物」と「遊び等」が、手段は「徒歩のみ」と「自転車」が多い。ゾーン18 と ゾーン24 の間では、目的は「買い物」と「通勤」、手段は「自転車」と「徒歩のみ」が多い。（図3-14）
- 発生集中量が多いゾーンを上位5つ挙げると、大井町駅や区役所を含むゾーン23 の 45,955[トリップ]、戸越銀座商店街を含むゾーン16 の 43,221[トリップ]、五反田駅を含むゾーン5 の 39,543[トリップ]、青物横丁駅を含むゾーン18 の 36,115[トリップ]、大崎駅を含むゾーン10 の 35,874[トリップ]の順である。（図3-16）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

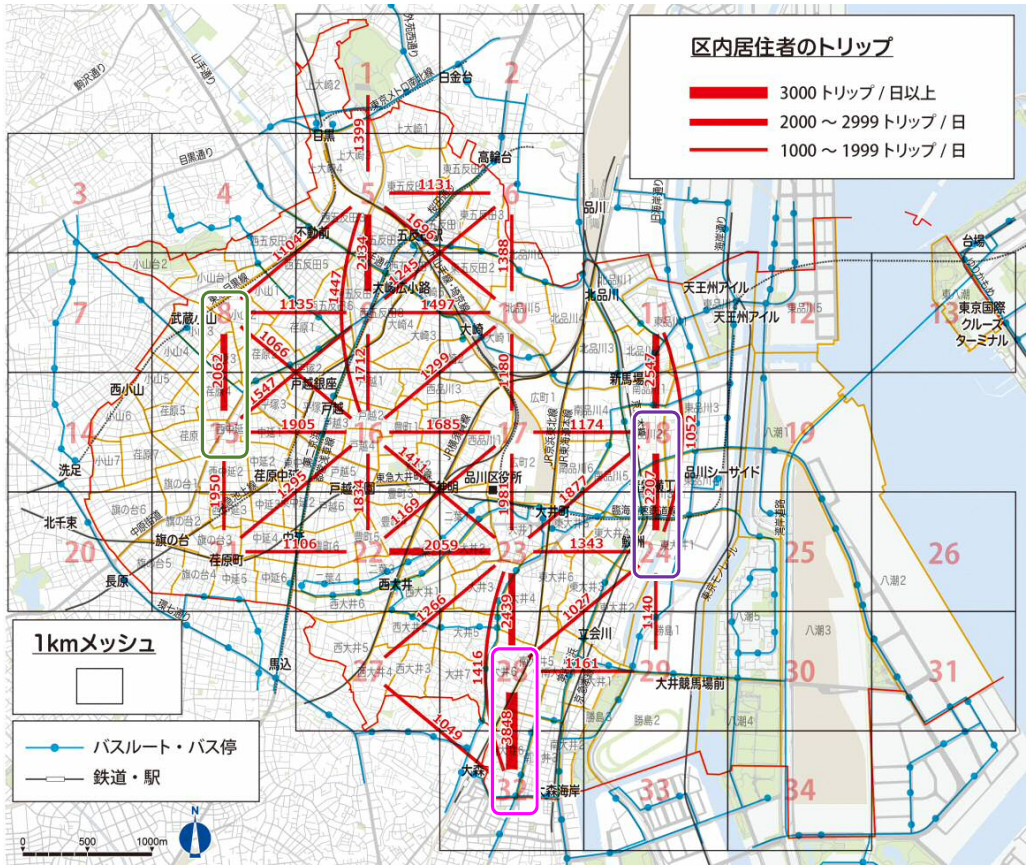
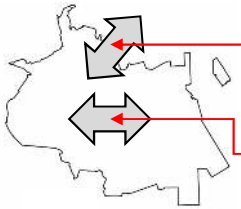


図3-14　区内居住者のゾーン間移動量（全年齢[15～79歳]・1日）

区関連のトリップ数 1,893 千トリップ/日



区内⇔区外のトリップ（千トリップ/日）

区内居住者	332	20%
区外居住者	1,297	80%
計	1,629	100%

区内⇔区内のトリップ（千トリップ/日）

区内居住者	144	55%
区外居住者	120	45%
計	264	100%

図3-15　区内および区外の移動特性（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

【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28 ⇔ ゾーン32

＜移動目的＞	＜移動手段＞
1位 買い物	1位 徒歩のみ
2位 通勤	2位 自転車
3位 銀行・郵便局	3位 鉄道

ゾーン８ ⇔ ゾーン15

＜移動目的＞	＜移動手段＞
1位 買い物	1位 徒歩のみ
2位 趣味・習い事・遊び等	2位 自転車
3位 通勤	3位 自動車

ゾーン18 ⇔ ゾーン24

＜移動目的＞	＜移動手段＞
1位 買い物	1位 自転車
2位 通勤	2位 徒歩のみ
3位 趣味・習い事・遊び等	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

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

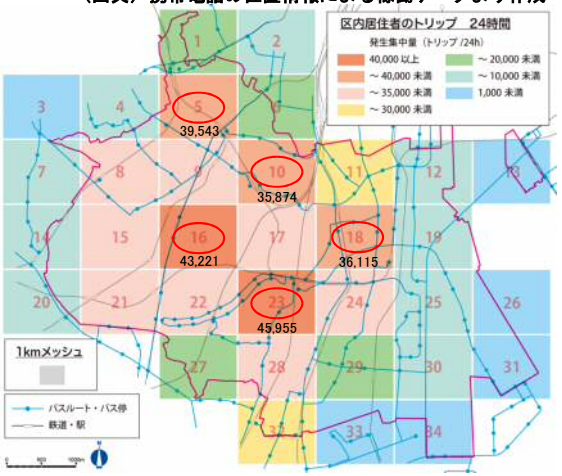


図3-16　ゾーン別の発生集中量（全年齢[15～79歳]・1日）

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）

- トリップ数が多い ゾーン23 と ゾーン28 の間の移動目的と移動手段は、アンケート調査結果により補完すると、目的は「買い物」や「銀行・郵便局等」が多く、移動手段は「バス」、「徒歩のみ」が多い。また、ゾーン18 と ゾーン23 の間では、目的は「買い物」、「通院・見舞い等」が、手段は「鉄道」、「バス」が多く、ゾーン23 と ゾーン27 間では、目的は「買い物」、「趣味・遊び等」が多く、移動手段は「バス」、「タクシー」が多い。このことから、高齢者の移動手段としてバスやタクシーの利用が見られる。（図3-17）
- 高齢者（65歳以上）の発生集中量が多いのは、全年齢（15～79歳）と同様、大井町駅や区役所を含む ゾーン23 の 7,473[トリップ]、次いで戸越銀座商店街を含む ゾーン16 の 6,679[トリップ]、青物横丁駅を含む ゾーン18 の 5,473[トリップ]の順となっており、全年齢でトリップ数の多かった五反田（ゾーン5）や大崎（ゾーン10）では、高齢者のトリップ数は少ない。（図3-18）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

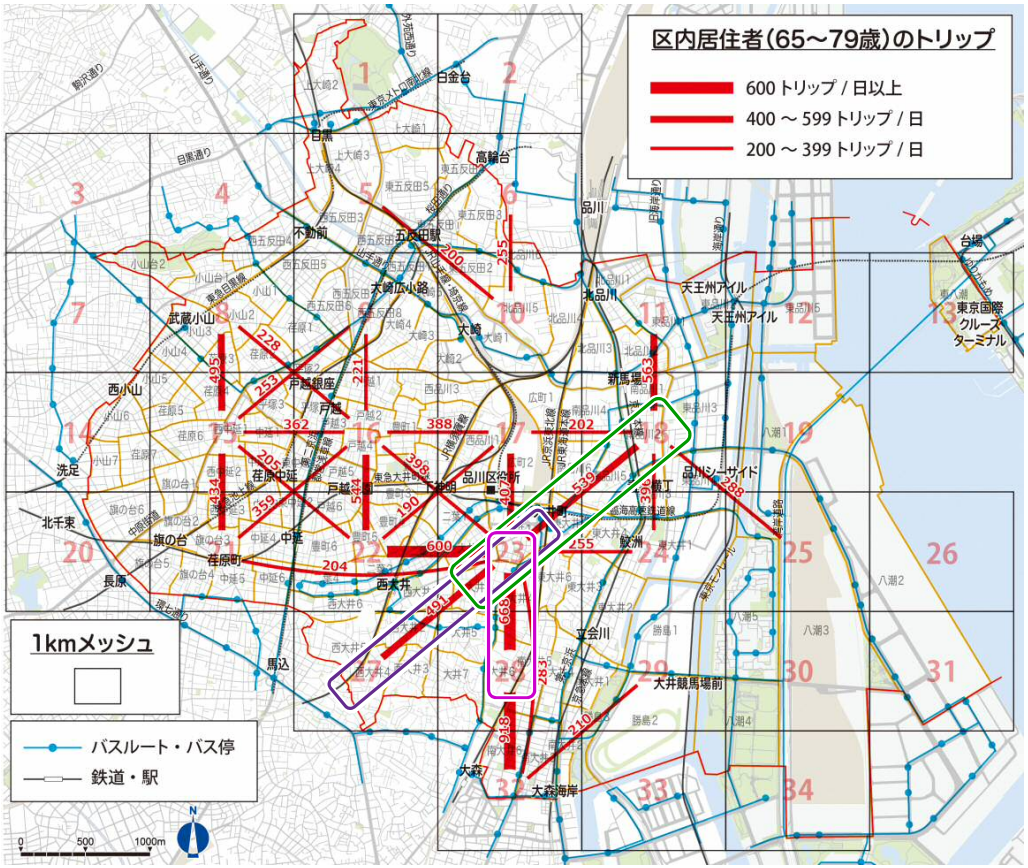


図3-17　区内居住者のゾーン間移動量（高齢者［65歳以上］・1日）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

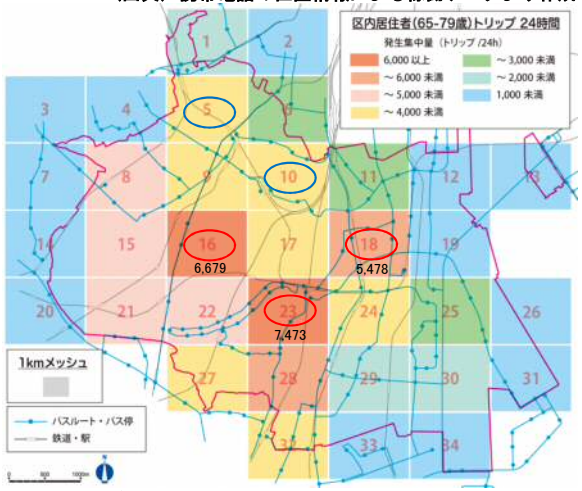


図3-18　ゾーン別の発生集中量（高齢者［65歳以上］・1日）

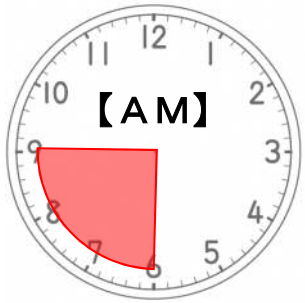
【補完データ】
アンケート調査結果を用いたゾーン間の主な移動目的・手段の分析

ゾーン23 ⇔ ゾーン28	ゾーン18 ⇔ ゾーン23	ゾーン23 ⇔ ゾーン27
＜移動目的＞	＜移動目的＞	＜移動目的＞
1位　買い物	1位　買い物	1位　買い物
2位　銀行・郵便局	2位　通院・見舞い	2位　趣味・習い事・遊び等
3位　図書館等公共施設	3位　知人宅訪問	3位　通勤
＜移動手段＞	＜移動手段＞	＜移動手段＞
1位　バス	1位　鉄道	1位　バス
2位　徒歩のみ	2位　バス	2位　タクシー
3位　自転車	3位　徒歩のみ	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

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）

- 朝の時間帯では、特定のゾーン間の移動は比較的少なく、トリップは分散傾向にある。
- ゾーン9 と ゾーン15 の間でトリップ数が大きくなっている。この区間は中原街道と東急池上線が主軸基盤であり、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る。
- また、ゾーン11とゾーン18の区間は、京浜急行線、りんかい線、海岸通りが主軸基盤であり、バス路線も３本存在する。この区間の移動目的も、天王洲アイルなどの業務地への通勤と想定される。



（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

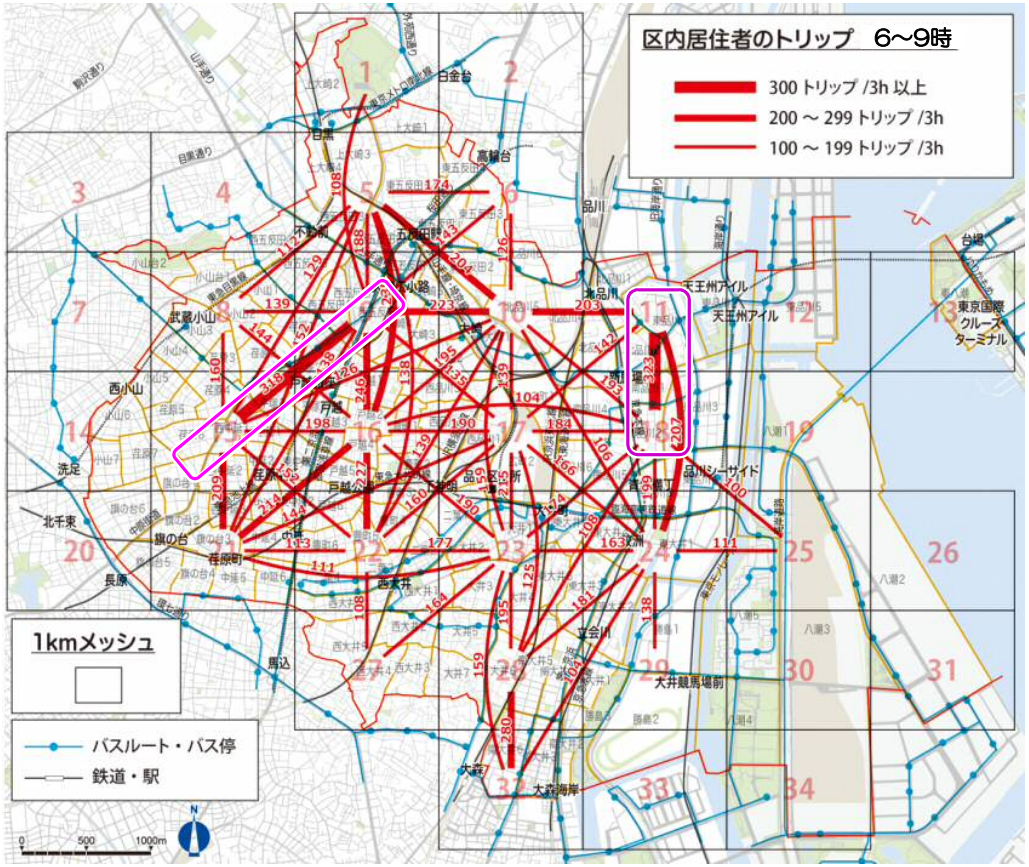


図3-19　区内居住者のゾーン間移動量（朝 6～9時）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

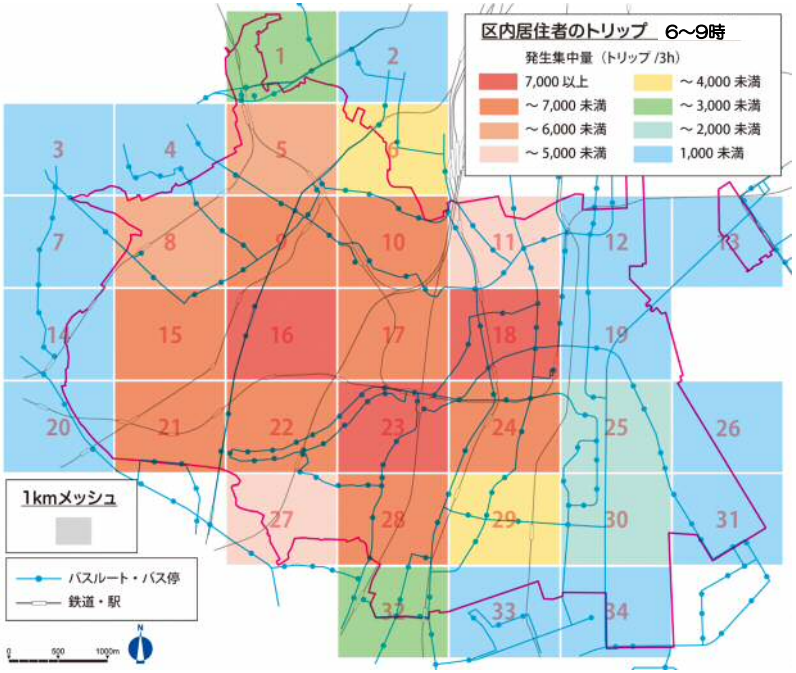
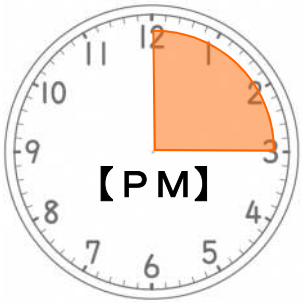


図3-20　ゾーン別の発生集中量（朝 6～9時）

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発生集中量は全体的に少ないが、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。
- ゾーン23 から 28、32 までの区間は、大森駅と大井町駅を結ぶ路線バスや池上通りが主軸となり、買い物目的での移動が多くを占めると想定される。
- ゾーン8 から 15、21 の区間は、トリップ数は多いが、ゾーン間を結ぶ軸となる公共交通は少ない。



（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

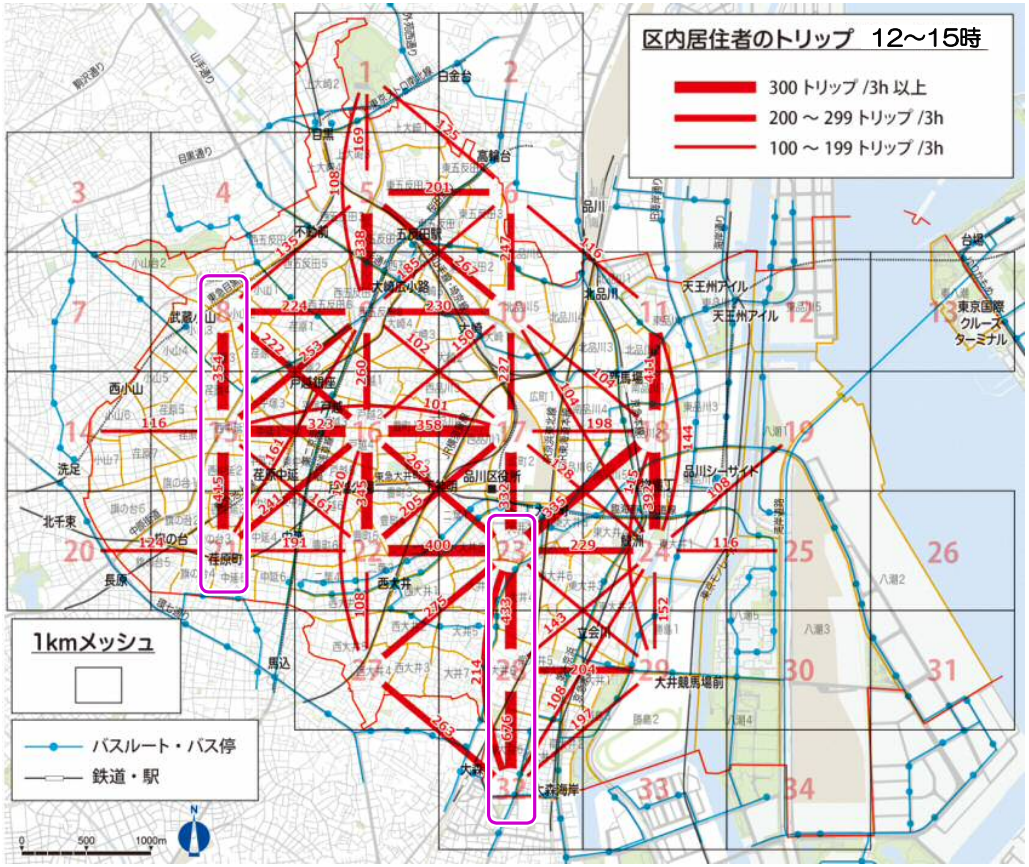


図3-21 区内居住者のゾーン間移動量（昼 12～15時）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

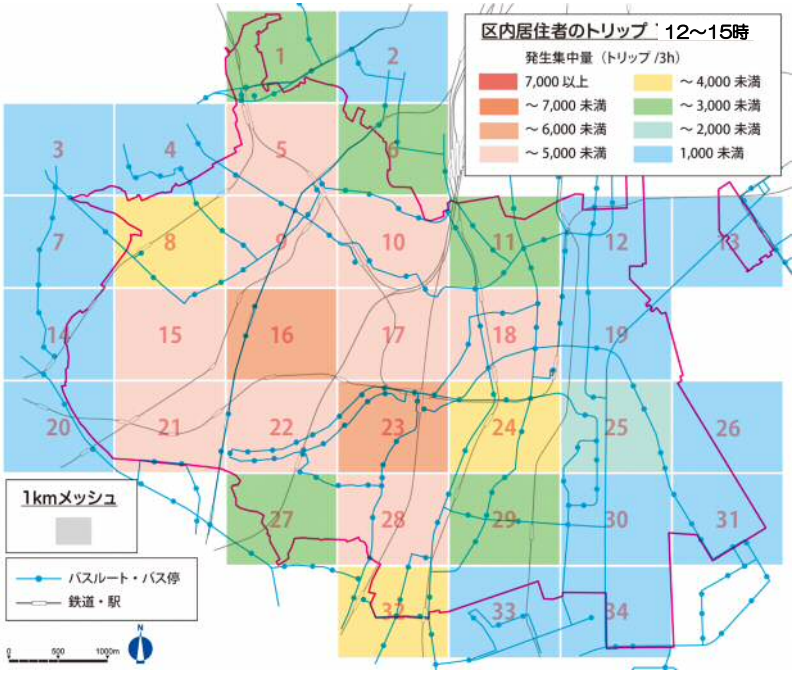
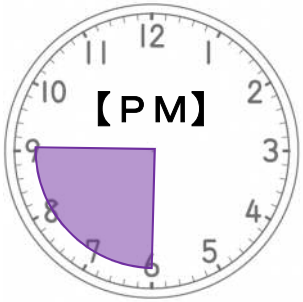


図3-22 ゾーン別の発生集中量（昼 12～15時）

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発生集中量が全体的に多く、通勤(帰宅)や買い物、趣味などによる移動が重なっているものと想定される。
- ゾーン間の移動では、大きく特徴的に突出する区間はないものの、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）での移動が多い。



（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

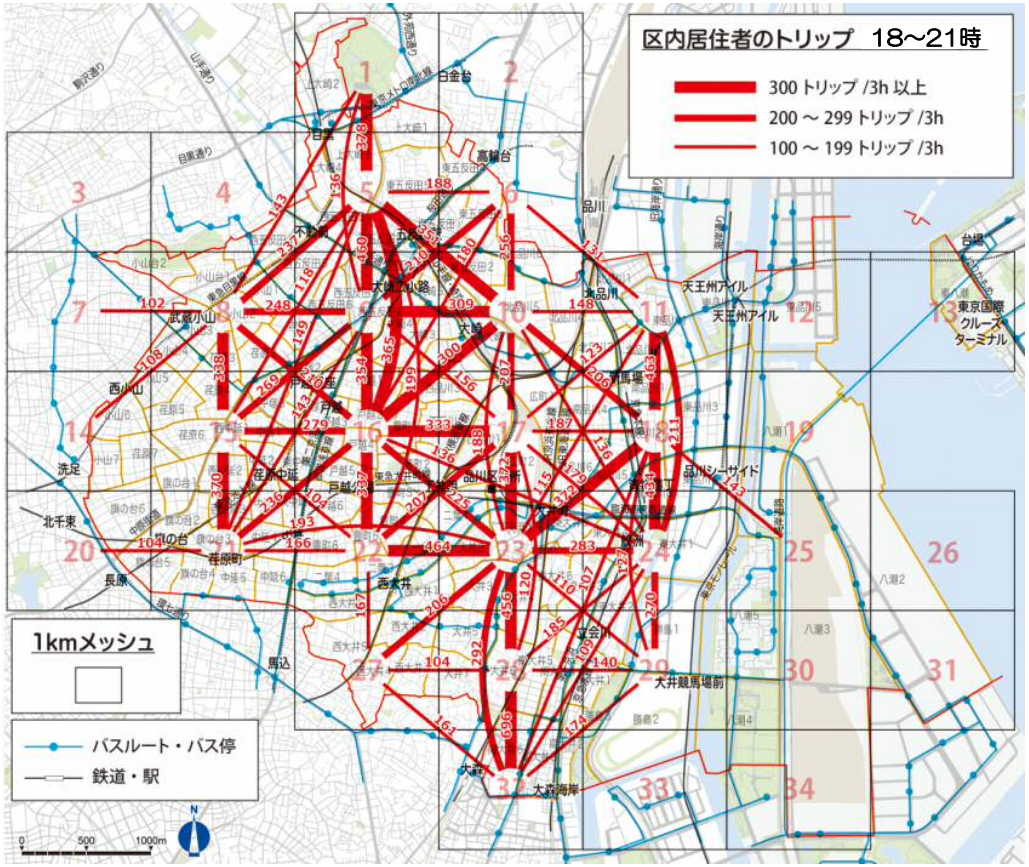


図3-23 区内居住者のゾーン間移動量（夜 18～21時）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

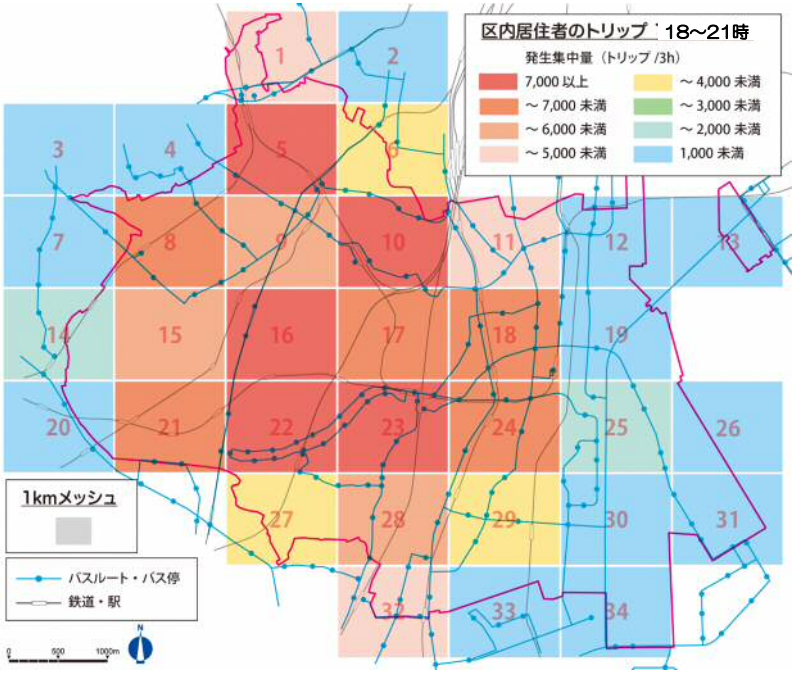


図3-24 ゾーン別の発生集中量（夜 18～21時）

4 バスの運行に関するニーズ

現在のバスの利用状況・バスを利用しない理由

[区内全域]

- バスを「ほとんど利用しない」が約４割である。
- 週１回以上（ほぼ毎日、週に半分程度、週に1回程度）とした高頻度の利用は約２割である。
- 「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」と回答している。
- 「バスの不便さ」を理由とする回答は約４割であり、そのうち約６割が「行きたい方面にバス路線がない」と回答している。

[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圏域）の圏域外の地域]（位置はP.14またはP.18を参照）

- サービス勢力圏域外ではバスを「ほとんど利用しない」が約５割であり、区内全域の回答よりもバスの利用割合は少ない。
- バスを利用しない理由として「バス停が遠い」とする回答割合が、区内全域では25.3%であるのに対し、サービス勢力圏域外の地域では44.2%と高い。

区内全域

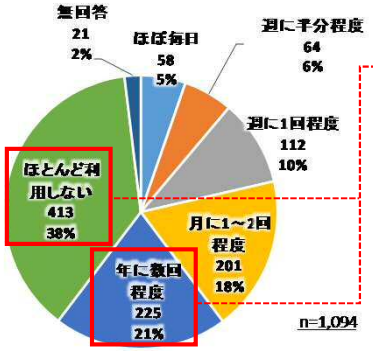


図4-1　現在のバスの利用頻度（区内全域）

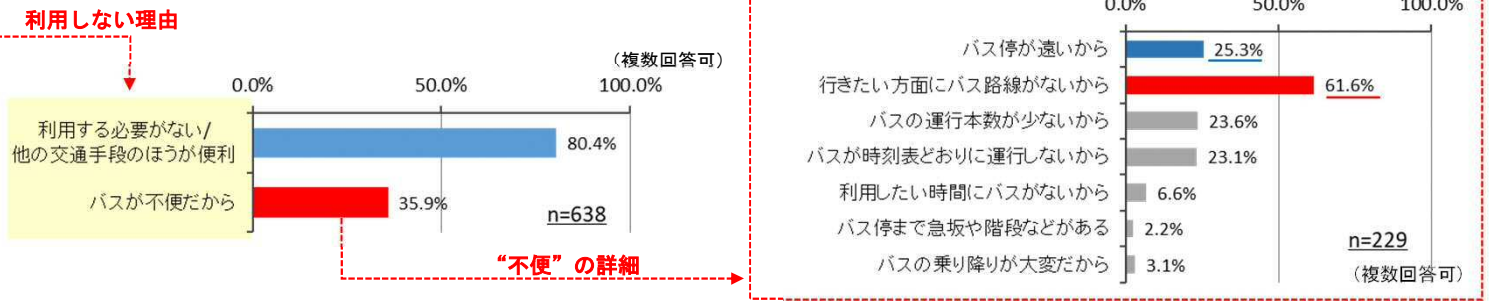


図4-2　バスを利用しない理由（区内全域）

高齢者に配慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏域外の地域

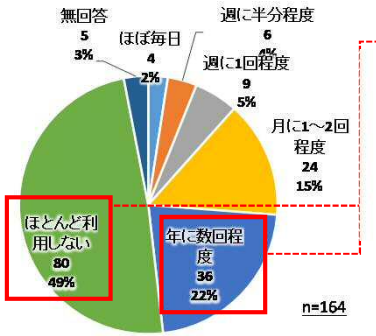
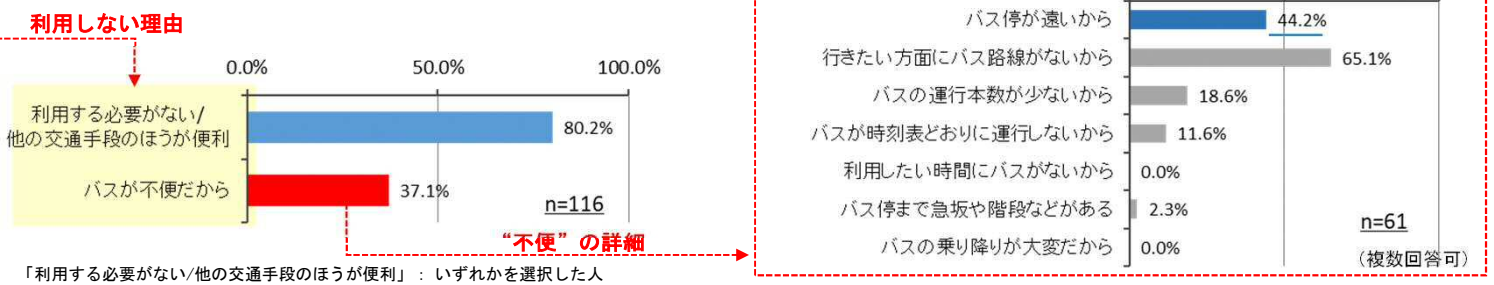


図4-3　現在のバスの利用頻度（サービス勢力圏域外の地域）



「利用する必要がない/他の交通手段のほうが便利」：いずれかを選択した人
「バスが不便だから」：右グラフの「バス停が遠いから」「行きたい方面にバス路線がないから」などのいずれかを選択した人

図4-4　バスを利用しない理由（サービス勢力圏域外の地域）

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

4　バスの運行に関するニーズ

バスを利用しやすくするために必要な施策

［区内全域］

- バスを利用しやすくするために必要な施策として、約３割が「運行ルートの新設」と回答し、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を求める回答となっている。
- 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、次のサービス勢力圏域外のいくつかの地域とも重なる。

［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圏域）の圏域外の地域］

- サービス圏域外では「運行ルートの新設」が最も多く、次いで「近くにバス停ができる」となっており、バス路線の導入に関する回答が多い。

区内全域

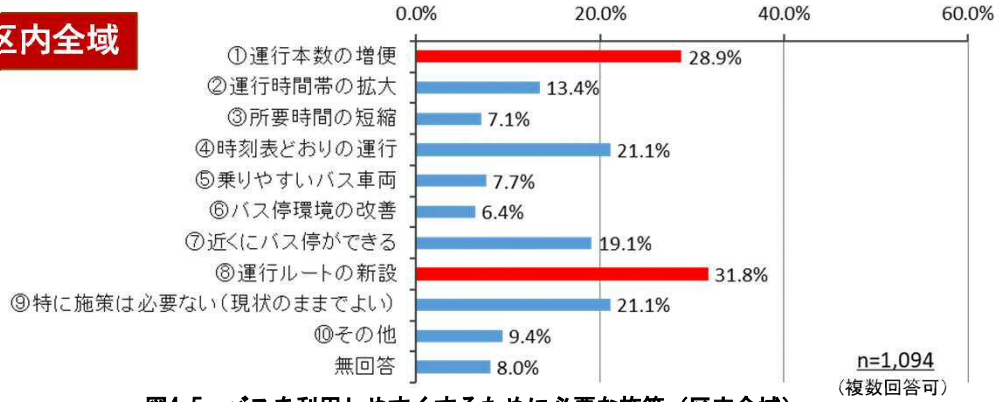
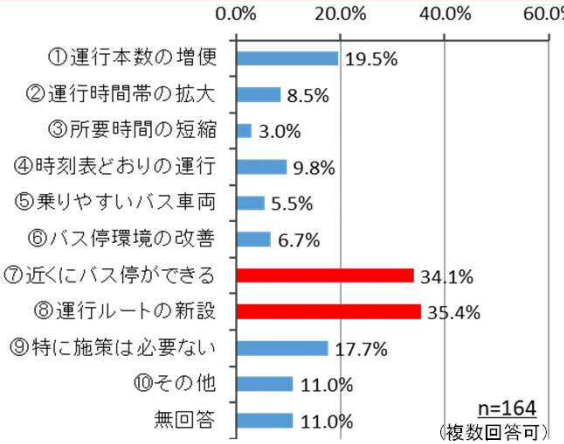


図4-5　バスを利用しやすくするために必要な施策（区内全域）

高齢者に配慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏域外の地域



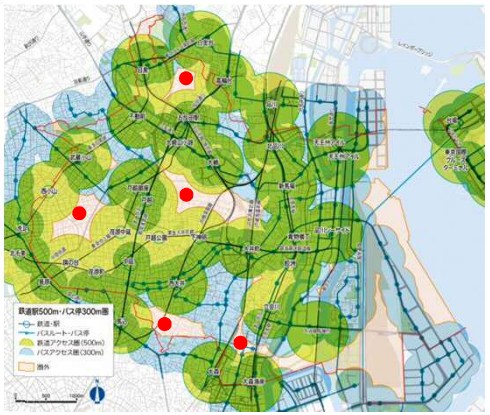
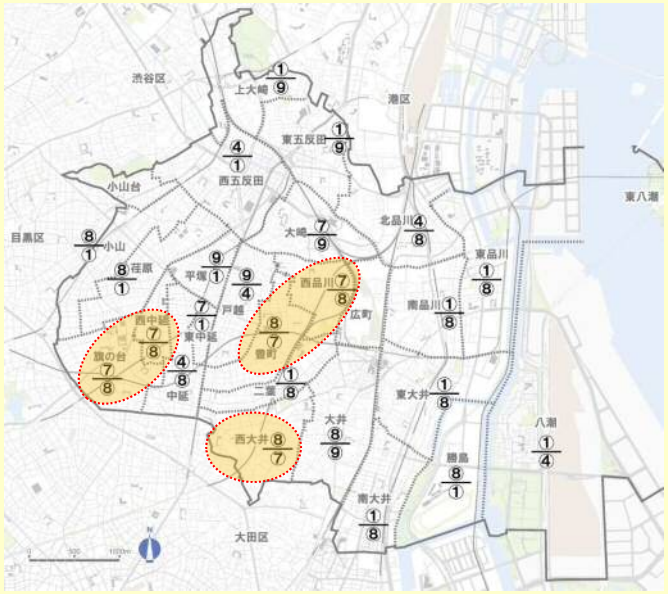


図4-6　バスを利用しやすくするために必要な施策（サービス勢力圏域外の地域）

■ 地域別の上位２項目



バスを利用しやすくするために必要な施策
① 運行本数の増便
② 運行時間帯の拡大
③ 所要時間の短縮
④ 時刻表どおりの運行
⑤ 乗りやすいバス車両
⑥ バス停環境の改善
⑦ 近くにバス停ができる
⑧ 運行ルートの新設
⑨ 特に施策は必要ない（現状のままでよい）
⑩ その他

上段：最も回答の多いもの
下段：２番目に回答の多いもの
※地域ごとに集計した結果
同数の場合は小さい番号を表示

図4-7　必要な施策の地域別の集計結果（上位２項目）

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

4 バスの運行に関するニーズ

新たなバス路線の利用意向

- 新たなバス路線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る。
- 年代別では、80歳以上の利用意向が比較的高いものの、いずれの年代でも５割以上の利用意向がみられる。

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図4-8　新たなバス路線の利用意向

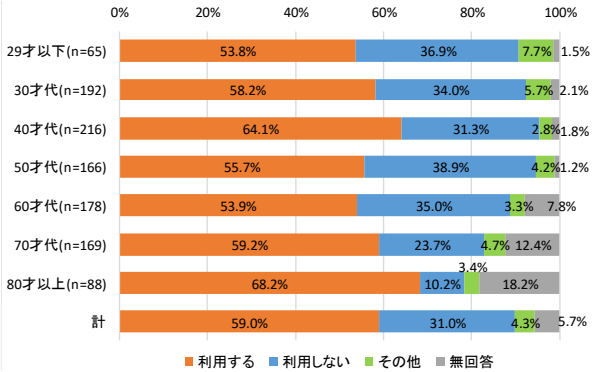


図4-9　年代別の利用意向

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」の順である。
- 利用頻度は、年数回から月1～2回程度の利用とする回答が約5割である。

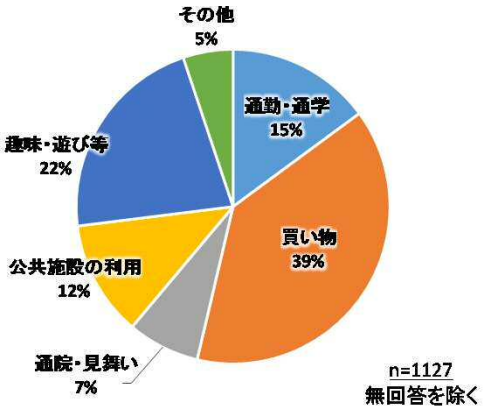


図4-10　新たなバス路線の利用目的

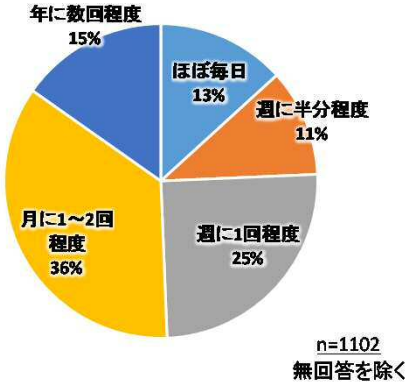


図4-11　新たなバス路線の利用頻度

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

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サービス水準として、運行間隔については、最も多く利用する時間帯において、４本以上（15分間隔以下）では約６割、６本以上（10分間隔以下）では約９割が利用すると回答している。
- バス停までの所要時間は、５分未満（約300m）では約７割が利用し、３分未満（約150m）ではほぼ10割が利用すると回答している。
- 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）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がある。

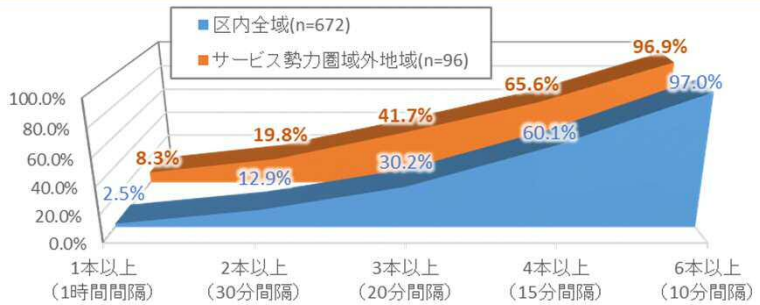


図4-12　1時間あたり運行間隔と利用意向

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図4-13　バス停までの所要時間と利用意向

新たなバスを利用して行きたい場所

- 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%が大井地域と回答している。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である。
- 大井地域以外の週1回以上の利用は、小山地域や東品川地域のほか、港区・大田区といった隣接区であり、主な施設は鉄道駅や商業施設である。
- 年数回から月１～2回程度で利用すると回答した人が行きたい場所としてあ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、広町地域が多く、具体的な主な施設は区役所である。
- 区役所は、大井町駅からの徒歩圏内だが、1系統しかバス停がないため、様々な地域から新たなバス路線で行きたい場所として回答が多いと考えらえる。

図4-14　新たなバス路線を利用して行きたい場所（週1回以上）

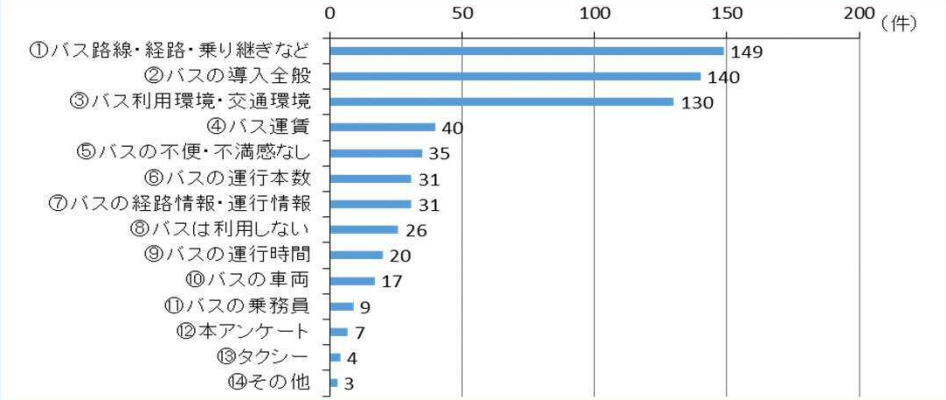
図4-15　新たなバス路線を利用して行きたい場所（年数回から月1～2回程度）

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

4 バスの運行に関するニーズ

（参考）アンケートにおける自由意見

「現在のバスや新たなバス路線の導入などに関して、ご意見やご要望がありましたらお聞かせください」という設問に対して、400票、642件の回答があった。
バス路線・経路・乗り継ぎなど、バスの導入全般、バス利用環境・交通環境に関する回答が多い。



意見の区分	主な意見
①バス路線・経路・乗り継ぎなど（149件）	・品川区役所、公共施設、総合病院、商業施設への路線がほしい。 ・東西方向のバス路線の充実。補助26号線を通る路線がほしい。 ・品川駅、大森駅、目黒駅、五反田駅へ直接行ける路線がほしい。 ・目黒駅や五反田駅への中原街道を通る路線がほしい。 ・西大井から大森や、大崎、五反田への路線がほしい。 ・天王洲アイルから新馬場や大井町への路線がほしい。 ・八潮から蒲田や泉岳寺への路線がほしい。 ・滝王子通りと馬込銀座商店街を通る路線がほしい。 ・勝島～大井町の路線がほしい。 ・品川駅～天王洲アイルを品川シーサイドまで延伸してほしい。 ・大井町駅で電車に乗り換えずに目的地まで直接バスで行きたい。 ・公共施設等を利用する時はバス会社が複数に渡り使用しづらい。
②バスの導入全般（140件）	・他区のようなコミュニティバスがあるとよい。 ・地域単位や小回りの効くバスがよい。 ・高齢者には車を運転して欲しくないので導入してほしい。 ・高齢者が多く足腰が不自由な方が多いため導入してほしい。 ・買い物の荷物が大変なので導入してほしい。 ・武蔵小山駅にバス路線が増えれば鉄道以外の移動手段の選択肢が広がる。 ・乗り換えする煩わしさがないよう循環バスがよい。
③バス利用環境・交通環境（130件）	・バス停まで徒歩5分以内で屋根付きがよい。 ・高齢者のための座席指定がよい。 ・バスは時間のかかるイメージがある。時刻表通りの運行を望む。 ・子連れや妊産婦や老人にもっと利用しやすい雰囲気づくりが重要。 ・高齢になると交通手段として必要。

意見の区分	主な意見
④バス運賃（40件）	・一律210円は高いので対距離運賃がよい。 ・乗り継ぎ割引きがあればよい。 ・1日利用券（500円）を全バス共通にしてほしい。 ・シルバーパスは高すぎる。 ・ワンコインバスがよい。区民無料で一般100円がよい。
⑤バスの不便・不満感なし（35件）	・鉄道・地下鉄が充実しているので不便を感じない。 ・品川区は公共交通機関が十分なため赤字が見込まれるコミュニティバスは必要ない。 ・区内は交通の便が良いため区が関わる必要はない。
⑥バスの運行本数（31件）	・1時間に1本も走らない路線が区内にあるのが疑問（南大井4）。 ・運行本数が少ない（東大井2）。 ・大森方面が少ない（八潮5）。
⑦バスの経路情報・運行情報（31件）	・経路が把握しづらい（都バスナビは便利）。 ・路線を高齢者にも分かるようにしてほしい。スマホで分かるようにしてほしい。 ・路線図をもっと目立つようにしてほしい。 ・バス停に時刻表示システムを設置してほしい。 ・バス停の場所が分かりづらい。
⑧バスは利用しない（26件）	・鉄道とタクシーが便利である。 ・自転車を利用している。 ・電車が便利なためほぼ利用しない。駅が近いため利用しない。
⑨バスの運行時間（20件）	・朝と夕方、深夜バスの増便を望む（八潮５）。 ・深夜運行を望む（二葉4）。 ・終電後のバスを運行してほしい（南大井6）。 ・朝の時間の遅れが気になる（大井5）。
⑩バスの車両（17件）	・ベビーカーで乗りやすい車両にしてほしい。 ・床をフラットにしてほしい。 ・二人掛けはやめて一人掛けで全て優先席にしてはどうか（そのかわり、つり革・手すりを増やす）。 ・狭い道も走行できるマイクロバスを通してほしい。 ・排気ガスが出ないバスを使用したらどうか。
⑪バスの乗務員（9件）	・バス停に寄せてほしい。 ・接遇点検のためのモニタリング調査をするとよい。
⑫本アンケート（7件）	・家族構成を記載する欄があった方がより詳細な集計結果が得られる。
⑬タクシー（4件）	・スマホを持っていない高齢者がタクシーを呼ぶのに苦労している。

5　区内の地域公共交通に関する課題

（1）地域公共交通に関する課題

人口や世帯数、年齢構成の変化への対応

- 人口は近年増加傾向にあり、今後もしばらくは増加する見通しである。【P.1 図2-2】
- 65歳以上の人口も増加する見通しであり、令和30年には区内人口の29%となる。【P.1 図2-3】
- 平均世帯人員は減少しており、世帯の小規模化は一人あたりの外出量を増加させる。【P.1　図2-1】
- 一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にあり、特に高齢者の増加が顕著である。【P.16 図3-3】

交通基盤の整備にあわせたネットワークの構築

- 現在、区内を東西に結ぶ広幅員道路は区北部には存在するが、区中央部以南には存在しない。【P.8 図2-13】
- 補助26号線の全線開通（令和2年度末予定）により、区東西の活発な交流を支える都市基盤が整うこととなり、これにあわせた新たなバス路線の整備が期待される。【P.9 図2-15】

鉄道と既存路線バスのサービス圏域外となる地域への対応

- 高齢者の歩行負担を考慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏（鉄道駅500m、バス停300m圏域）をみると、東五反田や西品川、荏原、西大井、南大井などの一部において圏域外となる地域がある。【P.14 図2-26】
- アンケート結果では、バスを利用しやすくする必要な施策として、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」とした回答が多い。【P.25 図4-5】

交通機関（手段）間の連結性への配慮

- 地域公共交通は、地域内の利用を考えた場合、必ずしも他の公共交通等と連結する必要はないが、交通利便性のさらなる向上をめざすうえでは、交通結節点における「路線バス－鉄道間」、「路線バス－路線バス間」、「コミュニティバス－路線バス間」などの交通機関（手段）間の連結性（乗り継ぎのしやすさなど）に関する配慮も大切である。【P.10～P.13】

（2）新たなバス路線に対する主なニーズ

サービス水準

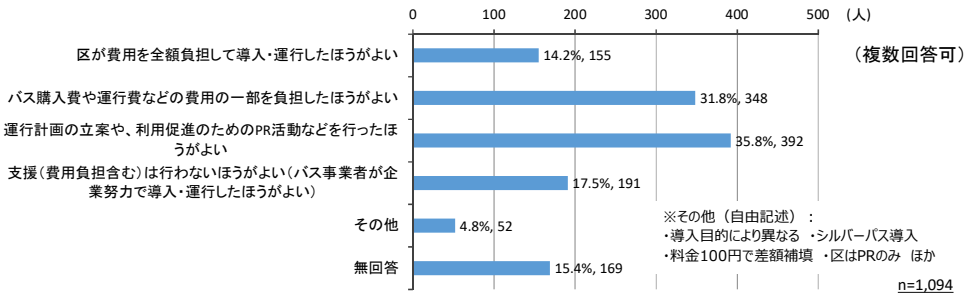
- 新たなバス路線の利用意向があると回答した人が望むサービス水準として、運行間隔については、最も多く利用する時間帯で４本以上（15分間隔以下）だと約６割、６本以上（10分間隔以下）だと約９割が利用すると回答。【P.26 図4-12】
- バス停までの所要時間は、５分未満（約300m）では約７割が利用し、３分未満（約150m）ではほぼ10割が利用すると回答。【P.26 図4-13】

起終点または経由地

- 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%が大井地域と回答。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。【P.27 図4-14】
- 大井地域以外の週1回以上の利用は、小山地域や東品川地域のほか、港区・大田区といった隣接区。主な施設は鉄道駅や商業施設。
- 年数回から月１～2回程度で利用すると回答した人が行きたい場所としてあ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、広町地域が多く、具体的な主な施設は区役所。【P.27 図4-15】

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。



（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

図5-1　新たなバス路線導入における区のかかわり方

6　品川区地域公共交通の基本方針（構成案）

（1）基本方針の構成案

基本方針の構成案を以下に示す。

1章　基本方針の目的

1－1　策定の背景・目的

1－2　方針の位置づけ

＜内容＞
- 関連計画の整理
- 「地域公共交通」の定義づけ

2章　品川区の地域特性と交通特性

＜内容＞
- 地域特性（人口、施設立地 など）の整理
- 交通特性（道路・公共交通状況、移動特性 など）の整理

3章　地域公共交通の役割と今後の方針

4章　コミュニティバスの展開方針

4－1　品川区におけるコミュニティバスの目標像

4－2　事業展開の考え方

＜内容＞
- 区の関与の在り方、想定される運行主体
- 事業展開の方法
- 展開後の事業評価　など

4－3　試行運行路線の選定方針

（2）「試行運行路線の選定方針」の案

試行運行路線の選定方針の案を以下に示す。

- 第2回検討会では、ステップ1に基づく地域の評価を行う。
- 第3回検討会では、ステップ2とステップ3のルート候補の設定と評価を行う。
- ステップ4以降は、来年度に移行する地域公共交通会議において実施する。

ステップ1（地域の評価）
区内をいくつかの地域に区分し、導入の効果が期待できる地域について点数方式で評価する

▼

ステップ2（ルート候補の設定）
ステップ1で評価した結果をもとに、高評価の地域を中心に、主要な経由地とおおよそのルートの候補を設定する

▼

ステップ3（設定したルート候補の評価）
ステップ2で設定したルート候補について、需要予測や運賃収入の試算による評価を行う

▼

ステップ4（ルート候補の絞込み）
ステップ3で評価した複数のルート候補について、運行事業者とともに再度詳細な検証を行い、ルート候補を絞り込む

▼

ステップ5（試行運行路線の決定）
ステップ5で絞り込んだ1ルートについて、試行運行路線として決定する