資　　料　　2
令和元年 12 月 13 日
都市環境部都市計画課

品川区コミュニティバス導入計画（骨子案）

令和元年度 第２回 品川区地域交通検討会資料

目次

１．コミュニティバス導入計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・１

１－１　計画の位置づけ……１

１－２　本計画で使用するデータについて……１

２．試行運行路線候補の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２

２－１　地域の評価……２

２－２　候補ルートの設定……７

２－３　設定した候補ルートの評価……７

３．試行運行開始までの進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８

３－１　候補ルートの絞り込みにあたって……８

３－２　運行事業者の選定方法について……８

３－３　運行準備……８

４．試行運行開始後の事業管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９

４－１　事業管理の方法……９

４－２　事業評価の方法……９

令和元年 12 月 20 日訂正版

第１章　コミュニティバス導入計画の概要

１－１　計画の位置づけ

（１）導入計画の目的

○　本計画は、「品川区地域公共交通基本方針（以下、「基本方針」という。)」の第４章「コミュニティバスの導入方針」に基づき、コミュニティバス導入にあたって作成する計画である。
○　本計画では、「基本方針」で示した「試行運行路線の選定方針」に基づく評価、候補ルート案選定結果や、実施に向けて設定した項目などを示す。
○　また、運行事業者の選定にあたっては、本計画で示した候補ルート案や運行条件等を踏まえた事業提案の募集（プロポーザル）により実施する。

（２）導入計画の構成（「試行運行路線の選定方針」との関係）

○　第１章では、本計画の位置づけと使用するデータについて示す。
○　第２章の「試行運行路線候補の選定」では、具体的な評価基準を定め、「基本方針」の「試行運行路線の選定方針」に基づきステップ１からステップ３を実施し、評価結果とともに運行ルート案の選定を行う。
○　第３章の「試行運行開始までの進め方」では、運行事業者の選定方法や運行条件、車両やバス停の命名方法、事業に対する区の負担の在り方など、「基本方針」の「試行運行路線の選定方針」におけるステップ４とステップ５を実施するための手順や設定すべき項目などを定める。
○　第４章の「試行運行開始後の事業管理」では、試行運行開始後の管理体制や評価指標の設定などを行う。

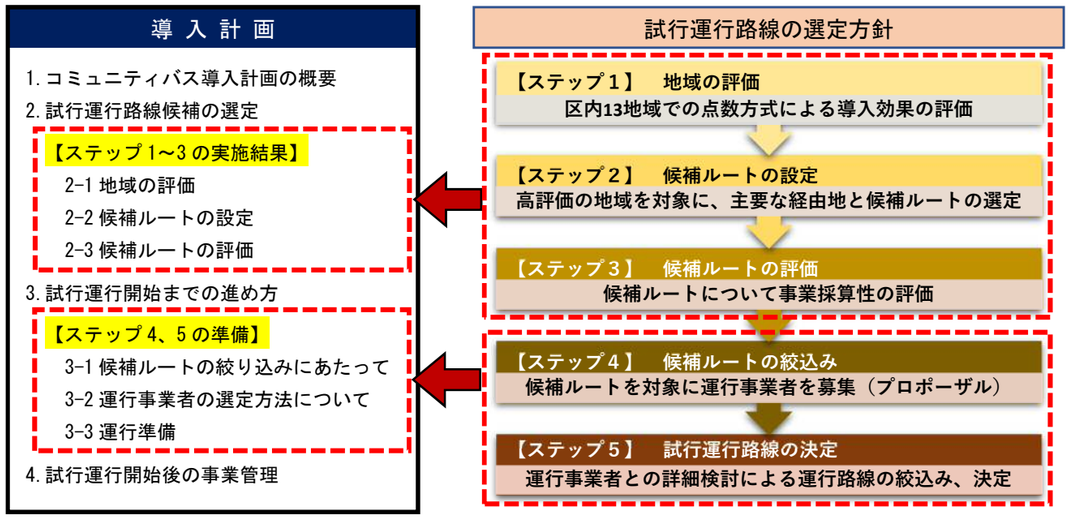

図１　導入計画と「試行運行路線の選定方針」の対応関係

（３）試行運行開始予定時期について

○　試行運行の開始予定時期は、令和●年度末を目指しつつ、候補ルートの絞り込みや関係機関との調整、走行環境の整備等の状況次第で、適宜対応を図るものとする。

１－２　本計画で使用するデータについて

① 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ため、令和元年度に区が実施した調査。
・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布、回収は 811 通（回収率 27%)、1,094 票

② 携帯電話の位置情報による移動データ

○　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る。
○　移動を把握するゾーンの大きさは、設定可能な最小値である 1km 四方を採用。
○　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する。

【データの仕様】
・対 象 日　平成 30 年 11 月 15 日（木)
・居住区分　区内在住者、区外在住者の 2 区分
・年代区分　15 歳～64 歳、65 歳～79 歳の 2 区分

③ そのほかの主な使用データ

○　上記のほか、使用している主なデータは次のとおり。
・品川区の統計（住民基本台帳登録人口（年齢別・町丁目別人口))
・平成 28 年度土地利用現況調査（土地面積、商業施設床面積)
・品川区統合型地図情報提供サービス（標高データ)
・国土数値情報 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ（250m メッシュ)（標高データ)

第２章　試行運行路線候補の選定

２－１　地域の評価

（１）地域区分の設定

○　地域のコミュニティ活動の核である地域センターの 13 の区分は、日常的な生活圏域であることから、評価区分の基本とする。

○　ただし、各指標で検討するうえでは町丁目別の統計データを使用することとなるため、町丁目界を優先させる。

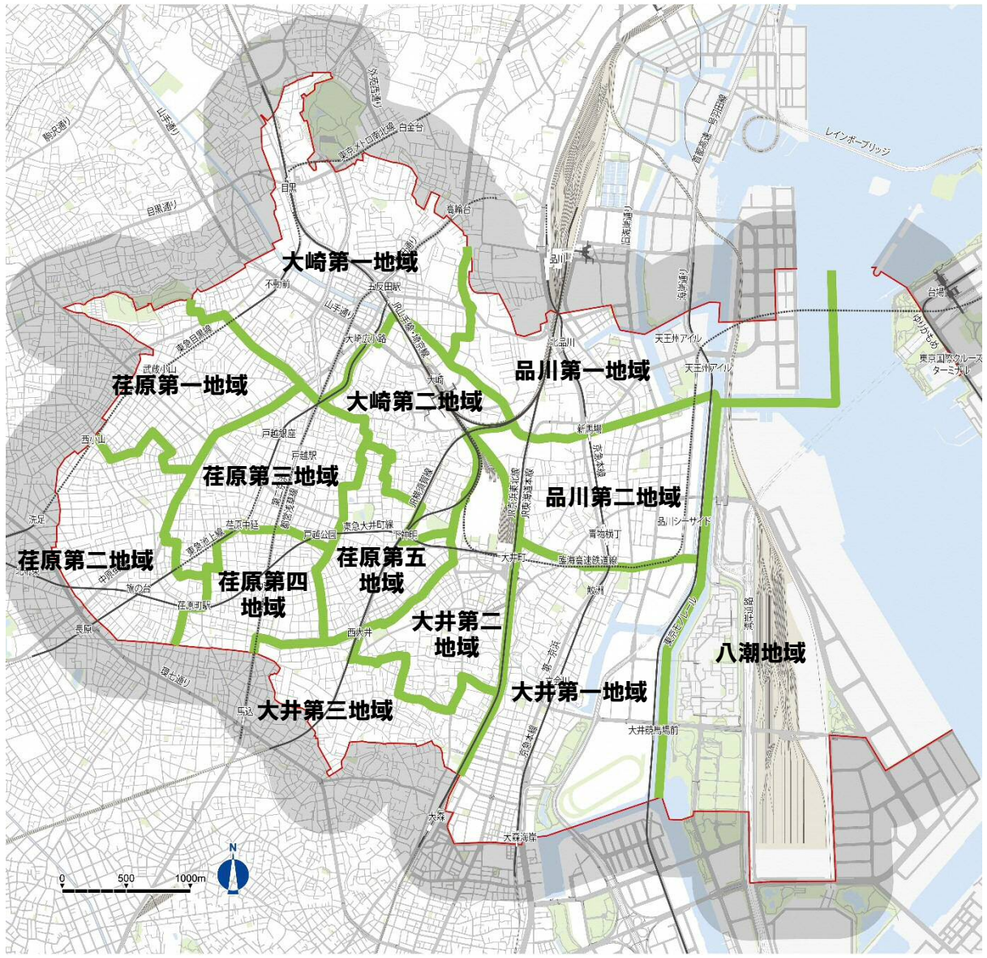

図２　地域区分の設定

（２）評価項目と評価指標の設定

○　コミュニティバスの導入目的等を踏まえ、その効果が期待できる地域を点数方式で評価するため、評価項目と評価指標を以下のとおりに設定する。

表１　評価項目と評価指標（13 の地域が対象）

	評価項目	評価指標
①	鉄道駅やバス停からの距離	鉄道と路線バスのサービス圏域外人口の割合(%)
②	路線バスの運行本数	路線バスの運行本数(本/ha)
③	高齢者の居住状況	65 歳以上の人口密度(人/ha)
④	子育て世帯の居住状況	5 歳以下の人口密度(人/ha)
⑤	最寄り駅までの標高差	最寄り駅との最大標高差(m)
⑥	主要施設の立地状況	主要施設の施設密度(個所/10ha)
⑦	商業施設の床面積	商業施設の床面積密度(㎡/ha)
⑧	観光資源の分布状況	観光資源の密度(個所/10ha)
⑨	住民の移動量	区民移動の発生密度(トリップ/km^2)
⑩	住民の交通不便意識	アンケート調査での「移動が不便」の回答割合(%)
⑪	新たなバス路線への利用意向	アンケート調査での「新たなバスを利用する」の回答割合(%)

＜評価項目・指標の説明＞

①鉄道駅やバス停からの距離

- 鉄道と路線バスのサービス勢力圏域は、高齢者等の歩行負担を考慮し、鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300m とする。また、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）地域は、バスが運行されているものの利便性が低いことから、サービス勢力圏域外とする。
- 評価指標は、各地域内に存在する勢力圏域外にある町丁目の人口を抽出・合算し、これを当該地域の全人口で除した割合。なお、町丁目の人口の抽出の際に、勢力圏域外のエリアに当該町丁目のすべてが含まれない場合は、面積按分にて算出する。
- 人口は、住民基本台帳（平成 31 年 4 月 1 日現在）を使用。

②路線バスの運行本数

- 各地域内に所在するバス停の運行本数（平日の全時間帯）を合算した本数を、当該地域面積（※）で除した値。
- 運行本数は、令和元年 5 月末現在。

③高齢者の居住状況

- 各地域内の 65 歳以上人口を、当該地域面積（※）で除した値。
- 人口は、住民基本台帳（平成 31 年 4 月 1 日現在）を使用。

※地域面積は、平成 28 年土地利用現況調査を使用。ただし、土地利用のうち、居住が想定されない公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除いた面積とした。

④子育て世帯の居住状況

- 各地域内の 5 歳以下人口を、当該地域面積（※）で除した値。
- 人口は、住民基本台帳（平成 31 年 4 月 1 日現在）を使用。

⑤最寄り駅までの標高差

- 各地域内における、最寄り駅との標高差の最大値。
- 標高は、品川区統合型地図情報提供サービスならびに国土数値情報 5 次メッシュデータ（250m メッシュ、平成 21 年 5 月時点）を使用。
- 最寄り駅は、各メッシュの中心点から直線距離で最も近い駅。

⑥主要施設の立地状況

- 各地域内に所在する主要施設数を、当該地域面積（※）で除した値。
- 主要施設は以下のとおり。

公共施設　：　区役所、区民センター・集会所、主要な文化施設、図書館、体育館、健康センター
医療施設　：　病床 100 以上の病院、区内健康診査実施医院、保健所、保健センター
高齢者関係施設　：　シルバーセンター、ゆうゆうプラザ、高齢者住宅、シルバー人材センター、在宅介護支援センター、在宅サービスセンター
子育て関係施設　：　区立保育園（区立民営保育園を含む）、家庭あんしんセンター、児童センター
福祉関係施設　：　障害のある方のための施設

⑦商業施設の床面積

- 各地域内に所在する商業施設の延床面積を、当該地域面積（※）で除した値。

⑧観光資源の分布状況

- 各地域内に所在する区内の主な観光資源を、当該地域面積（※）で除した値。
- 主な観光資源は、水辺空間、歴史観光、文化・芸術、その他の観光資源。

⑨住民の移動量

- 地域ごとに、携帯電話の位置情報データによる 1km メッシュ単位の発生移動量のうち、同じメッシュ内および隣接メッシュへの移動量を集計し、当該地域面積（※）で除した値。なお、移動量の算出の際に、1km メッシュに当該地域のすべてが含まれない場合は、面積按分にて算出。
- 移動量の集計対象は、区内居住者とし、新たな公共交通を利用すると想定される時間である 6 時から 21 時までの時間を対象。
- 携帯電話の位置情報データは、携帯電話会社が保有しているものであり、平成 30 年 11 月 15 日（木）の平日 1 日のデータを使用。

⑩住民の交通不便意識

- 各地域内における、公共交通に関するアンケート調査において「普段、外出する際、交通手段で不便を感じているか」という設問で、「おおいに感じる」または「ある程度感じる」と回答した割合。

⑪新たなバス路線への利用意向

- 地域内における、公共交通に関するアンケート調査において「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」という設問で、区内を目的地として「利用する」と回答した割合。

※地域面積は、平成 28 年土地利用現況調査を使用。ただし、土地利用のうち、居住が想定されない公園・運動場、道路・鉄道・港湾、水面・河川・水路等を除いた面積とした。

（3）評価ランクと重みづけの設定

○　各指標において評価ランクを設定し、点数づけを行う。ランクは 13 地域の各指標を 1～5 点の 5 段階で点数化する。ただし、ゼロの数値が存在する指標は、0 点を追加した 6 段階で点数化する。

○　ここで、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、既存のバス網を補完する役割も担うことから、交通利便性の高い地域をさらに高めるためにコミュニティバスを導入するのではなく、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ために導入することが求められる。

○　そこで、評価指標「①サービス勢力圏域外の人口」と「②バスの単位面積あたり運行本数」については、評価ランクの重みづけを 2 倍とする。

表２　評価指数の評価ランクと重みづけ

評価指標		重みづけ	評価ランク					
			0	1	2	3	4	5
①	鉄道駅と路線バスのサービス圏域外人口の割合(%)	×2	0	5 未満	5～10 未満	10～15 未満	15～20 未満	20 以上
②	路線バスの運行本数(本/ha)	×2	－	15.0 以上	10.0～15.0 未満	5.0～10.0 未満	1.0～5.0 未満	1.0 未満
③	65 歳以上の人口密度(人/ha)	×1	－	55 未満	55～65 未満	65～75 未満	75～85 未満	85 以上
④	5 歳以下の人口密度(人/ha)	×1	－	15 未満	15～16 未満	16～17 未満	17～18 未満	18 以上
⑤	最寄り駅との最大標高差(m)	×1	－	8.0 未満	8.0～12.0 未満	12.0～16.0 未満	16.0～20.0 未満	20.0 以上
⑥	主要施設の施設密度(個所/10ha)	×1	－	5.0 以上	4.0～5.0 未満	3.0～4.0 未満	2.0～3.0 未満	2.0 未満
⑦	商業施設の床面積密度(㎡/ha)	×1	－	3,000 以上	2,000～3,000 未満	1,500～2,000 未満	1,000～1,500 未満	1,000 未満
⑧	観光資源の密度(個所/10ha)	×1	0	0.1 未満	0.1～0.4 未満	0.4～0.7 未満	0.7～1.0 未満	1.0 以上
⑨	区民移動の発生密度(トリップ/km^2)	×1	－	5,500 未満	5,500～6,500 未満	6,500～7,500 未満	7,500～8,500 未満	8,500 以上
⑩	アンケート調査での「移動が不便」の回答割合(%)	×1	－	30 未満	30～35 未満	35～40 未満	40～45 未満	45 以上
⑪	アンケート調査での「新たなバスを利用する」の回答割合(%)	×1	－	30 未満	30～35 未満	35～40 未満	40～45 未満	45 以上

（４）各指標における評価

① 鉄道駅やバス停からの距離による評価

上段：鉄道と路線バスのサービス圏域外人口の割合（%）
下段：評価結果（重みづけ：× 2）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
0.0	1.8	5.3	25.9	7.5	0.2	27.7	5.0	18.3	4.6	0.0	7.5	0.0
0	2	4	10	4	2	10	4	8	2	0	4	0

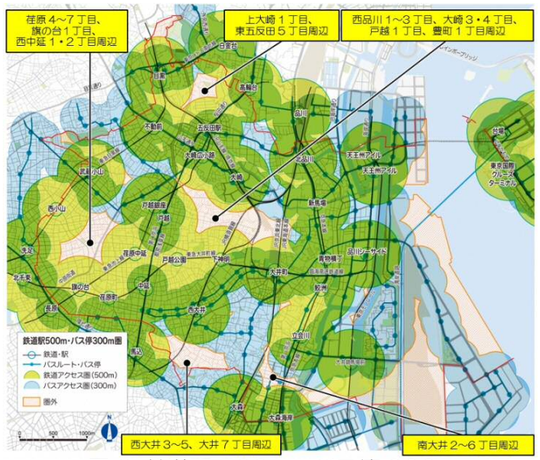

図３ 鉄道駅 500m・バス停 300m

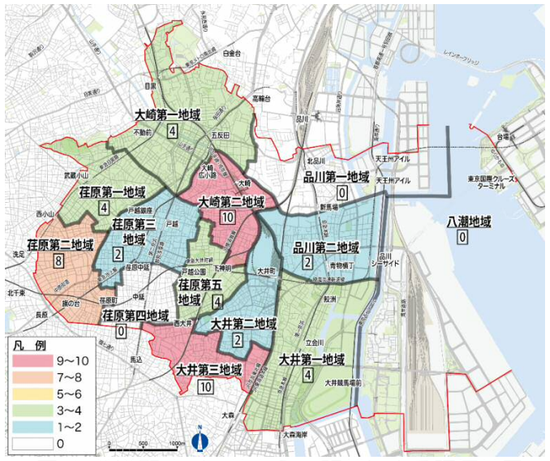

図４ 鉄道駅やバス停からの距離による評価結果

② 路線バスの運行本数による評価

上段：路線バスの運行本数（本/ha）
下段：評価結果（重みづけ：× 2）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
21.3	17.7	11.2	11.2	12.6	21.9	12.2	3.5	0.9	3.5	5.0	3.7	68.4
2	2	4	4	4	2	4	8	10	8	6	8	2

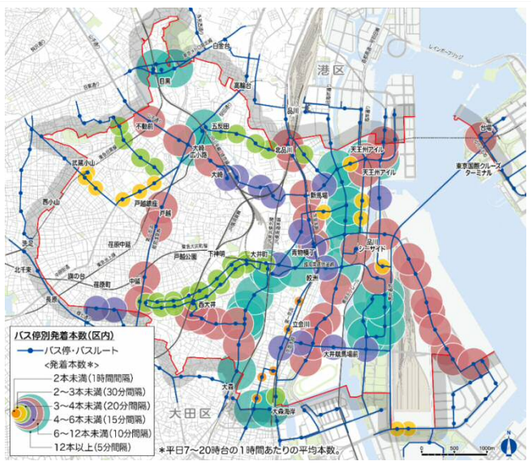

図５ バス停別の運行本数（片方向・1時間あたり平均値）

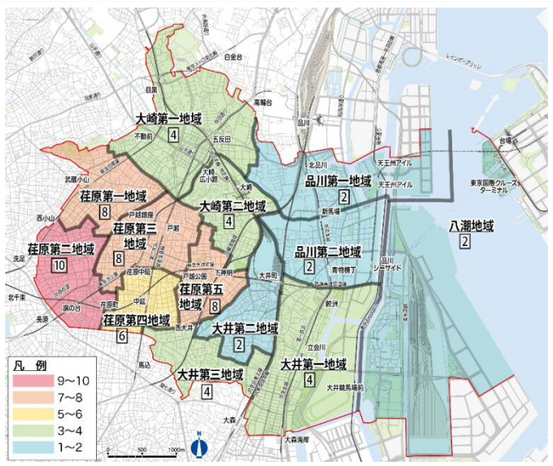

図６ 路線バスの運行本数による評価結果

③ 高齢者の居住状況による評価

上段：65 歳以上の人口密度（人/ha）
下段：評価結果（重みづけ：× 1）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
52.7	57.2	50.5	56.9	53.2	55.5	69.4	71.9	65.8	86.0	82.2	82.8	154.1
1	2	1	2	1	2	3	3	3	5	4	4	5

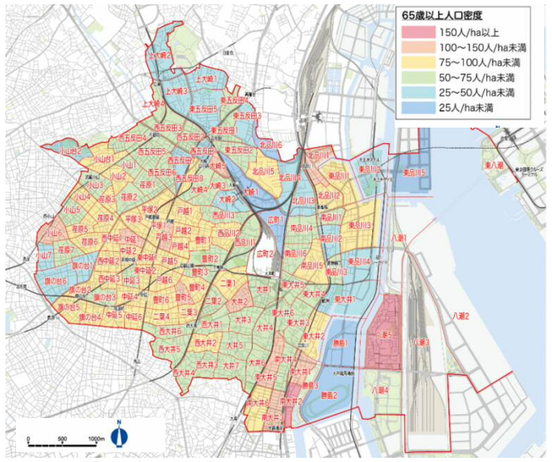

図７ 町丁目別の 65 歳以上の人口密度

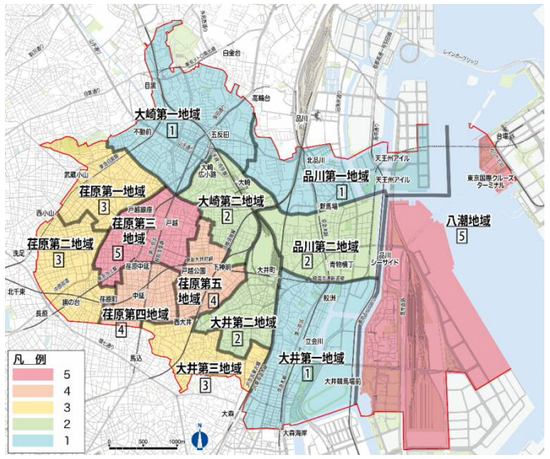

図８ 高齢者の居住状況による評価結果

④ 子育て世帯の居住状況による評価

上段：5 歳以下の人口密度（人/ha）
下段：評価結果（重みづけ：× 1）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
15.1	16.8	17.7	16.5	18.7	13.8	17.4	17.4	13.7	17.9	17.0	14.1	19.3
2	3	4	3	5	1	4	4	1	4	4	1	5

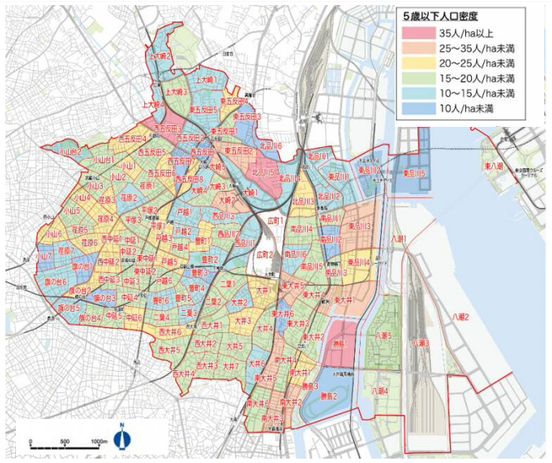

図９ 町丁目別の５歳以下の人口密度

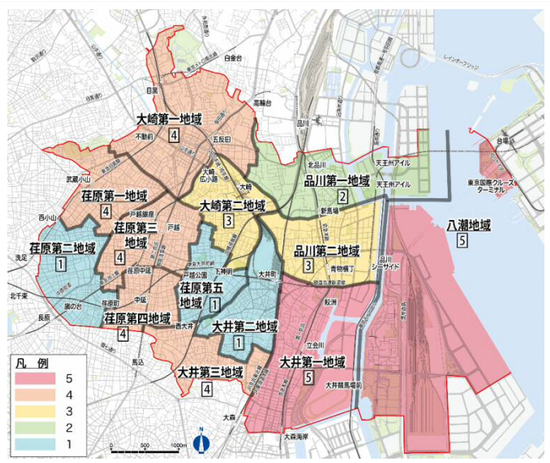

図 10 子育て世帯の居住状況による評価結果

⑤ 最寄り駅までの標高差による評価

上段：最寄り駅との最大標高差（m）
下段：評価結果（重みづけ：×１）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
24.1	12.7	23.8	16.4	15.8	14.2	17.9	8.6	13.8	7.5	6.8	5.7	12.1
5	3	5	4	3	3	4	2	3	1	1	1	3

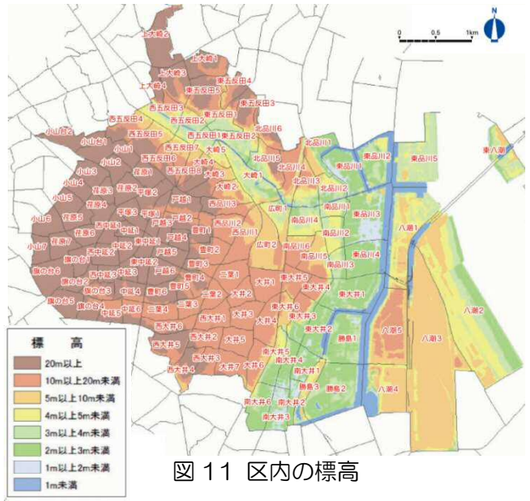

図 11 区内の標高

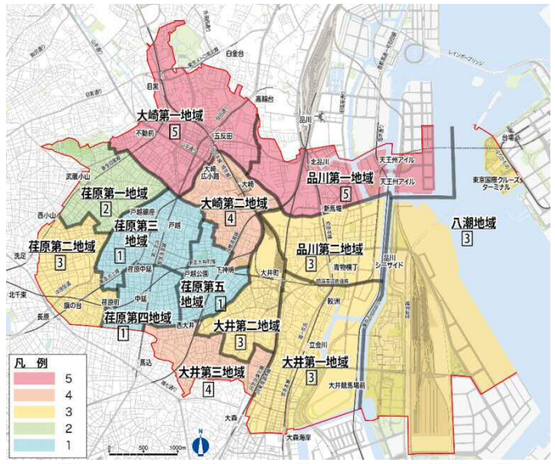

図 12 最寄り駅までの標高差による評価結果

⑥ 主要施設の立地状況による評価

上段：主要施設の施設密度（箇所/10ha）
下段：評価結果（重みづけ：×１）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
4.2	2.5	3.9	3.2	2.7	6.1	3.2	4.2	2.7	4.5	6.3	4.7	7.8
3	5	4	4	5	1	4	3	5	3	1	3	1

図 13 主要施設の立地状況

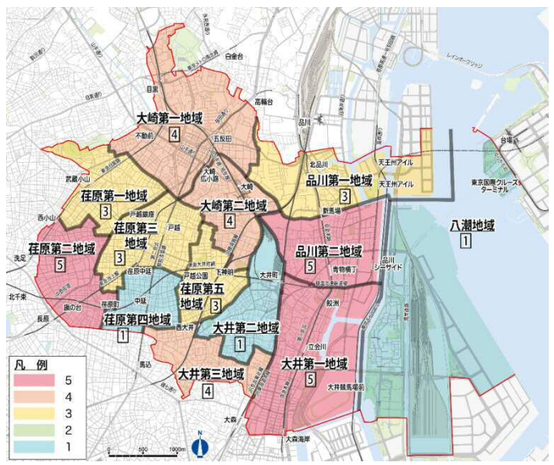

図 14 主要施設の立地状況による評価結果

⑦ 商業施設の床面積による評価

上段：商業施設の床面積密度（m²/ha）
下段：評価結果（重みづけ：×１）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
904	2,830	3,402	1,027	1,677	3,118	785	2,300	1,411	2,394	2,975	1,452	649
5	2	1	4	3	1	5	2	4	2	2	4	5

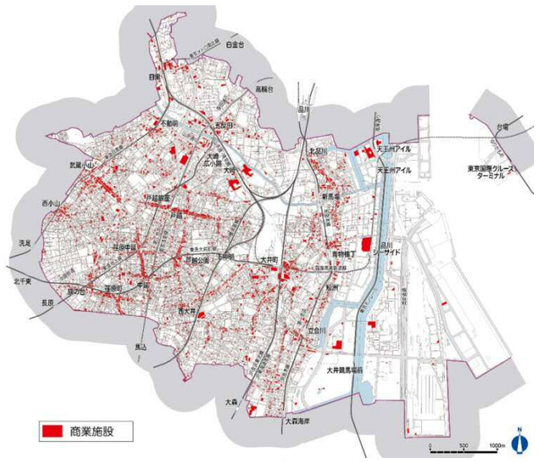

図 15 商業施設の立地状況

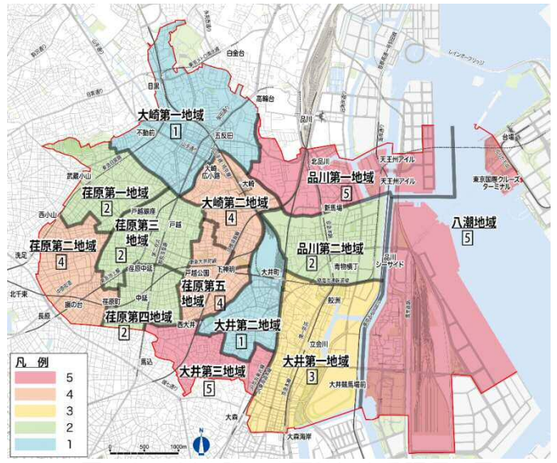

図 16 商業施設の床面積による評価結果

⑧ 観光資源の分布状況による評価

上段：観光資源の密度（箇所/10ha）
下段：評価結果（重みづけ：×１）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
1.13	0.09	0.40	0.23	0.33	0.36	0.53	0.11	0.29	0.10	0.16	0.48	0.00
5	1	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	0

図 17 観光資源の分布状況

図 18 観光資源の分布状況による評価結果

⑨ 住民の移動量による評価

上段：区民移動の発生密度（トリップ/km²）
下段：評価結果（重みづけ：×１）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
5,785	7,066	7,524	7,975	7,256	8,952	6,562	5,480	5,761	8,370	5,327	7,623	6,200
2	3	4	4	3	5	3	1	2	4	1	4	2

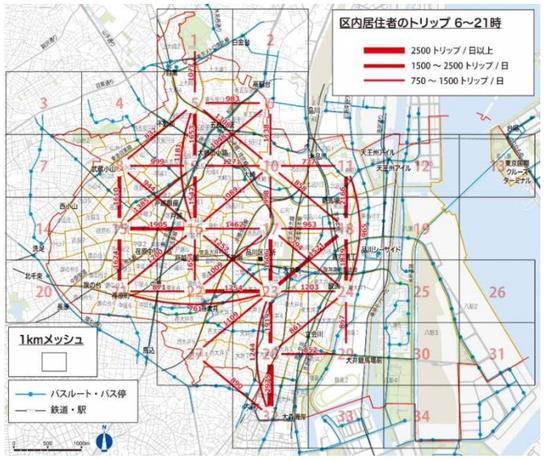

図 19 区内居住者のゾーン間移動量（全年齢15~79歳・6~21時）

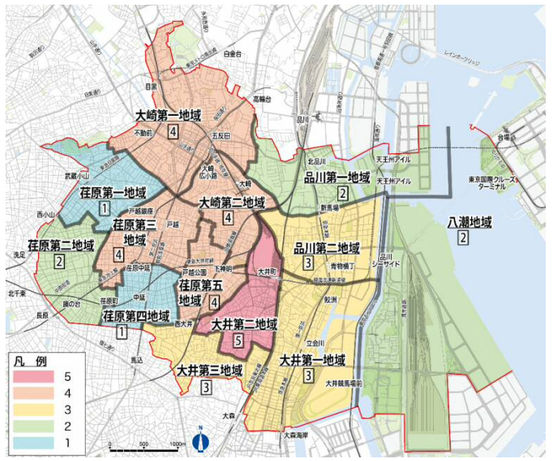

図 20 住民の移動量による評価結果

⑩ 住民の交通不便意識による評価

上段：公共交通に関するアンケート調査における「移動が不便」の回答割合（%）
下段：評価結果（重みづけ：×１）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
25.1	22.8	17.3	19.6	22.2	22.0	30.3	20.7	14.4	16.4	9.4	9.0	27.9
5	4	3	3	4	4	5	4	2	3	1	1	5

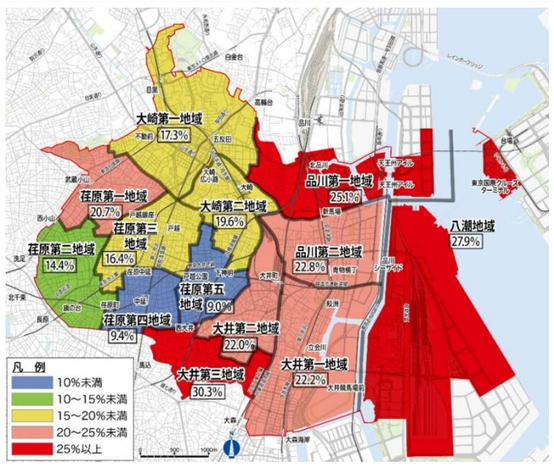

図 21 アンケートにおける「移動が不便」の回答割合

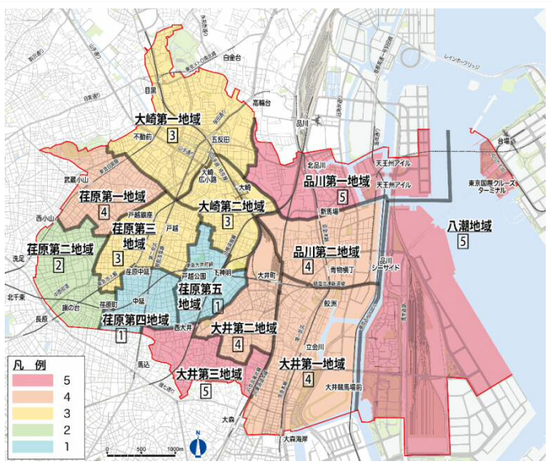

図 22 住民の交通不便意識による評価結果

⑪ 新たなバス路線への利用意向による評価

上段：公共交通に関するアンケート調査における「新たなバス路線を利用する」の回答割合（%）
下段：評価結果（重みづけ：×１）

品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
40.5	38.6	22.0	44.4	39.3	48.4	41.7	31.6	36.6	35.1	18.8	34.1	44.4
4	3	1	4	3	5	4	2	3	3	1	2	4

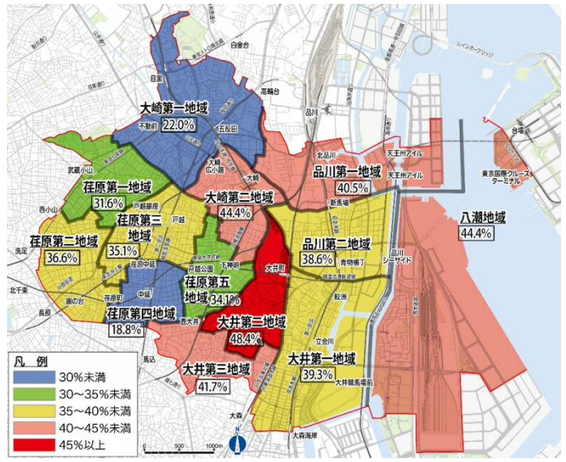

図23 アンケートにおける「新たなバス路線を利用する」の回答割合

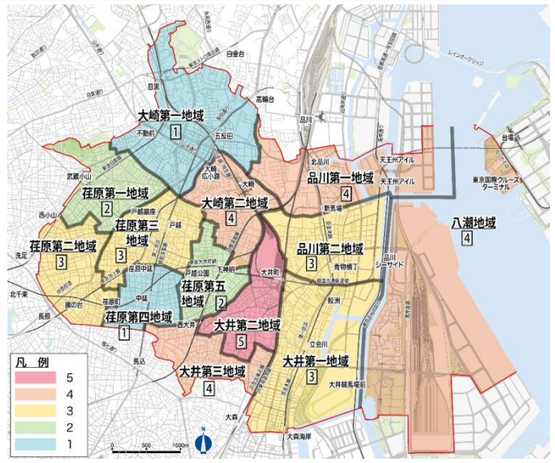

図 24 新たなバス路線への利用意向による評価結果

（５）地域の評価結果

○ 大崎第二地域、大井第三地域、荏原第二地域が他地域と比較して高評価（高得点）となっている。

表３　地域評価の結果（点数）

評価指標		重みづけ	地域												
			品川第一	品川第二	大崎第一	大崎第二	大井第一	大井第二	大井第三	荏原第一	荏原第二	荏原第三	荏原第四	荏原第五	八潮
①	鉄道駅やバス停からの距離	×２	0	2	4	10	4	2	10	4	8	2	0	4	0
②	路線バスの運行本数	×２	2	2	4	4	4	2	4	8	10	8	6	8	2
③	高齢者の居住状況	×１	1	2	1	2	1	2	3	3	3	5	4	4	5
④	子育て世帯の居住状況	×１	2	3	4	3	5	1	4	4	1	4	4	1	5
⑤	最寄り駅までの標高差	×１	5	3	5	4	3	3	4	2	3	1	1	1	3
⑥	主要施設の立地状況	×１	3	5	4	4	5	1	4	3	5	3	1	3	1
⑦	商業施設の床面積	×１	5	2	1	4	3	1	5	2	4	2	2	4	5
⑧	観光資源の分布状況	×１	5	1	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	0
⑨	住民の移動量	×１	2	3	4	4	3	5	3	1	2	4	1	4	2
⑩	住民の交通不便意識	×１	5	4	3	3	4	4	5	4	2	3	1	1	5
⑪	新たなバス路線への利用意向	×１	4	3	1	4	3	5	4	2	3	3	1	2	4
	合計		34	30	34	44	37	28	49	35	43	37	23	35	32

第３回検討会にて高評価の地域を中心に候補ルートの検討結果を提示予定

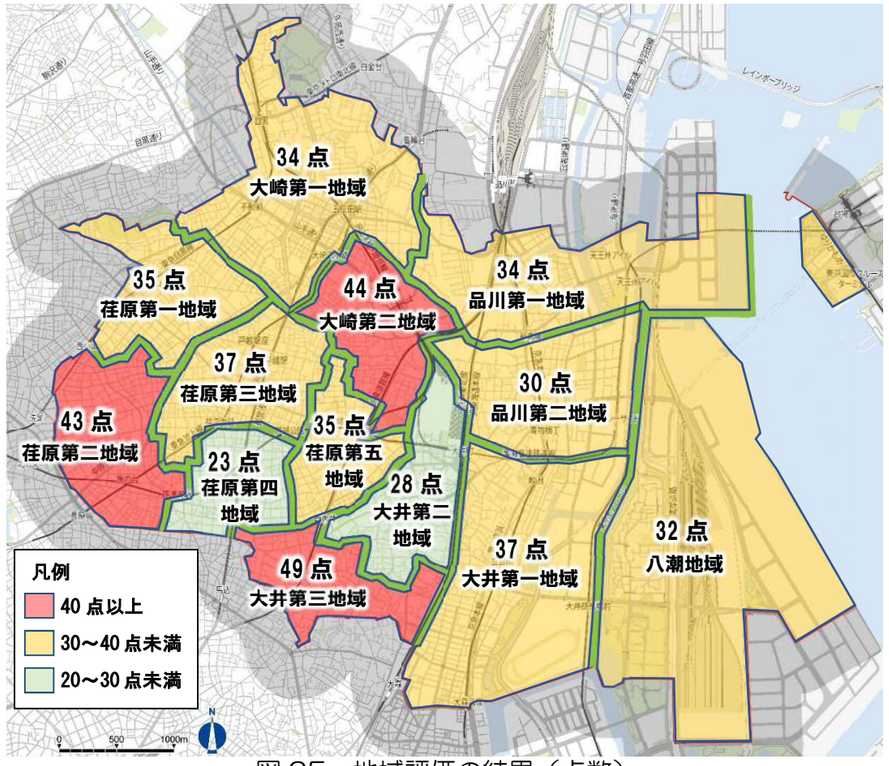

図 25　地域評価の結果（点数）

２－２　候補ルートの設定

（１）ルート設定の視点

表４　候補ルート設定の視点（案）

候補ルート設定の視点	考慮事項
視点１：既存バス路線 ・既存バス路線との競合に注意する	○既存の一般路線バスのルートとの競合を回避する ○一般路線バスのルート計画がある場合には重複を回避する
視点２：鉄道・バス勢力圏 ・勢力圏域外エリアを通過する	○導入の必要性の高い区域として、鉄道と路線バスのサービス勢力圏域外（鉄道駅から 500m・バス停から 300m 以遠の区域）を通るようにルートを設定する
視点３：主要施設との接続性 ・鉄道駅や区有施設等を経由する	○各地域で利用の多い駅に接続し、鉄道等との乗り換え利便性、交通機能の向上をはかる ○公共性の高い施設や交流・賑わい地区などへの接続を重視する
視点４：区民ニーズを考慮 ・区民アンケート結果を考慮する	○区民アンケート（※１）結果から、新たな公共交通を利用して行きたい場所としてあげられた施設や地区を考慮する
視点５：道路の状況 ・道路構造、幅員、勾配を考慮する	○道路幅員（※２）や路上駐車場状況、停留所設置の可能性等を考慮する ○車両進入禁止、スクールゾーン、一方通行規制、右左折禁止規則、鉄道高架等の高さ制限などの交通規制を前提とする ○数年で道路整備の完了が見込まれる区間を考慮する ○勾配のある道路や高低差のある地区への導入を考慮する
視点６：バス停等 ・区起終点での車両転回、バス停設置の可能性を考慮する	○路線バスとしての機能上、運行時間の調整が可能な施設（駅前広場の公共空間など）に接続させ、運行の定時性を確保する ○起終点で車両の転回の可否、運転手の休憩場所などを考慮する

候補ルートの検討結果は、第３回検討会にて提示予定

２－３　設定した候補ルートの評価

候補ルートの評価結果は、第３回検討会にて提示予定

＜以下の流れで各候補ルートを評価予定＞

（１）運行条件の設定

（設定条件の項目例）運行日、運行時間帯、運行間隔、バス停間隔、運賃、運行車両

（２）初期経費の算定

（３）運行収支の算定

①需要予測と運賃収入の算定、②運行経費の算定、③運行収支の算定

（４）事業採算性の評価

※１　令和元年６～７月実施
※２　道路法車両制限令第５条による車幅 2.1m のバスが通行できる道路幅員は、対面通行で 4.7m、一方通行で 2.6m として確認

第３章　試行運行開始までの進め方

３－１　候補ルートの絞り込みにあたって

○　第２章で示した候補ルートを対象に、運行事業者の企画提案の募集（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む。

３－２　運行事業者の選定方法について

（１）想定する運行方式

○　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つが存在する。

表５　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）事業者の選定方法

○　コミュニティバスを運行する事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）を選定する。

○　運行事業者の選定方法は、一般的には**【競争入札方式】**と**【企画提案方式】**があるが、入札方式の場合、価格競争のため、安全性などに問題が生じることが懸念されるため、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、利用者の利便性及び緊急時の対応能力等の観点から、総合的に評価されることが重要であることから、**【企画提案方式（公募型プロポーザル）】**とする。

○　運行事業者の選定時には、本計画で示した候補ルートや運行条件等を踏まえた事業提案の募集（プロポーザル）を行う。

（３）事業者提案に対する条件

事業者提案に対する条件は、第３回検討会にて提示予定

＜提案条件の項目例＞

①　運行条件：　**・運行ルート　・運行日　・運行時間帯**
・運行間隔　・バス停間隔　・運賃
・運行車両　・試行運行期間　など

②　その他：　**・目標像実現に向けた取組み事項　・ノウハウを活かした取組み事項**

３－３　運行準備

（１）運行計画の作成

○　運行計画とは、運行路線に関して、以下のような内容を示す計画である。
・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、バス停の命名権・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

○　運行事業者の選定後、区は運行事業者と協議しながら運行計画を作成し、運行協定書を締結する。

（２）関係機関との調整・協議等

○　運行計画の作成や走行環境等の整備にあたり、車両の安全かつ円滑な通行、利用者の安全な乗降などの確保のため、交通管理者や道路管理者などと協議する必要がある。

○　また、道路運送法の許認可の取得や既存路線バス事業者との調整、ルート沿線の住民・施設等との調整なども行う。

表６　関係機関と調整・協議内容

調整・協議先	調整・協議内容
交通管理者	車両の安全な通行、歩行者の安全確保、利用者の安全な乗降、交通規制、走行環境の整備やバス停設置の際の道路使用許可　など
道路管理者	車両の安全な通行、車両の円滑な通行、利用者・歩行者の安全確保、走行環境の整備やバス停設置の際の道路占用許可　など
関東運輸局	道路運送法の許認可　など
既存路線バス事業者	競合区間に関する取扱い、乗り継ぎに関する取組み　など
沿線住民・施設等	バス停設置候補地に隣接する住民・施設等との合意形成、ルート沿線の住民・施設等への周知、ＰＲ活動　など

（３）運行車両の確保と走行環境等の整備

○　運行計画の作成後、運行車両の確保や走行環境等の整備を進めていく。
○　運行車両は、次項に掲げる利用促進施策のためにラッピング等を行うことが考えられるため、確保期間に十分余裕をみる。
○　走行環境等の整備については、バス停の整備を行うとともに、運行ルートの道路構造に応じて適宜道路改修を行う。

（４）利用促進施策等の実施

○　コミュニティバスの利用を促進するためには、運行開始後でなく、運行開始前に地域に対するしっかりとした広報活動が必要である。
○　例えば、車両デザインの工夫や愛称の募集を行うなど、住民にとって地域のバスであることを確認できるような取組みを実施するとともに、停留所の名称も、利用者にとってわかりやすく、利用しやすいように配慮して決定する。

第４章　試行運行開始後の事業管理

４－１　事業管理の方法

（１）管理の流れ

○　試行運行開始後、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うため、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く。
○　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う。
○　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、本格導入への移行など）を判断する。

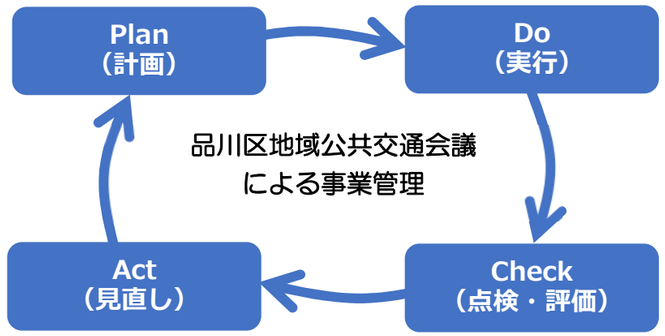

図 26　PDCA サイクルの概念図

（２）事業の体制と役割分担

○　持続可能なコミュニティバスを構築するためには、区と運行事業者だけでなく、地域の関係者と連携して様々な取組みを行っていくことが大切である。
○　地域・運行事業者・区がそれぞれ担うべき役割を果たしながら試行運行を実施する。

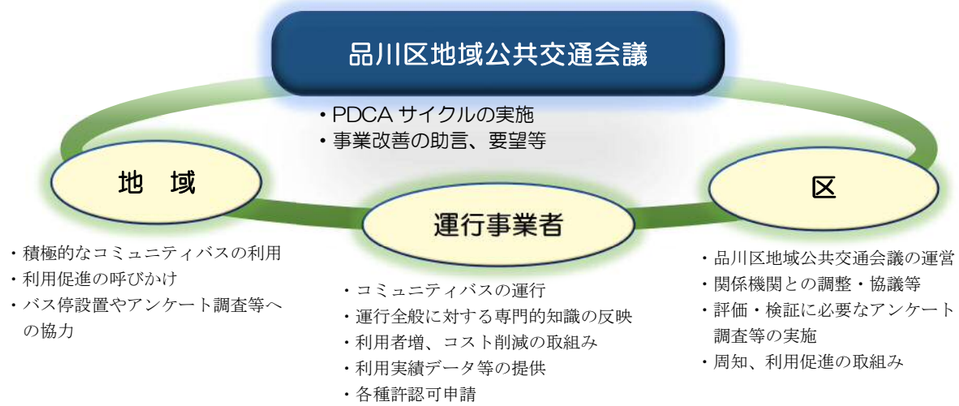

図 27　事業体制と役割分担の概念図

４－２　事業評価の方法

事業評価の方法は、第３回検討会にて提示予定

＜以下の項目で記載予定＞

（１）評価指標の設定

（２）評価基準の設定

（３）事業の見直しについて

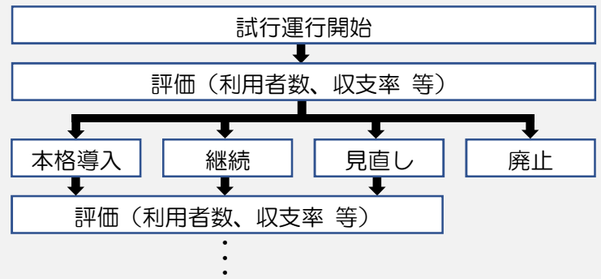

図 28　事業の見直しフローのイメージ