

品川区地域公共交通基本方針（素案）のパブリックコメント結果
～ご意見と区の考え～

実施期間 令和2年4月21日(火)～令和2年5月21日(木)
意見数 27件(18通)

No.	ご意見（一部表現を修正）	区の考え
第2章 品川区の地域特性について		
2-2 交通特性 (3) 鉄道と路線バスのサービス勢力圏域 (P. 22～P. 23)		
1	バス停へのアクセス圏が 300m に設定されているが、老人や足の悪い方、悪天候時の利用を考慮すると 200m にした方が良いのではないかと。実際に、他の自治体では 200m と設定してコミュニティバスの運行経路を検討している例も見受けられる。	鉄道や路線バスのサービス勢力圏域の考え方は全国で統一されたものではなく、各自治体によって異なります。品川区では、路線バスのサービス勢力圏域を国や周辺区を参考にバス停から 300m に設定しました。 新規バス路線を想定したアンケート調査結果では、バス停までの距離が 300m であれば 7 割以上の方が利用すると回答結果が得られています。(P. 36 図 55)
2	区南部では地域センター管轄境界および区境界で鉄道駅 500m・バス停 300m の圏域外になっている傾向があるので、境界付近はステップ 1 の評価時にも考慮していただきたい。	コミュニティバスの試行運行路線の選定に向けた「ステップ 1：地域の評価」を行うにあたり、11 の指標を設定し、様々な視点から各地域での導入効果を評価しています。 その中で、鉄道駅やバス停からの距離を考慮した指標を設定しており、ほかの指標より重要な指標と位置づけ、点数化しています。
2-3 区民の移動特性 (2) PT 調査とアンケート調査の結果を用いた分析 (P. 24～P. 32)		
3	P. 27 の図 30 において、鉄道駅 500m、バス停 300m 圏域外地域として上大崎 2 丁目を認知していないことは基礎分析として不適切です。かねがねこのエリアからは行政サービスが他地域より不足していることが区民の声やタウンミーティングで指摘されております。区も当然認めています。なぜ分析に反映されていないのか理由を回答いただきたい。	区としましても、上大崎 2 丁目が圏域外地域であることは認知しております。本方針では圏域外地域のうち複数地域が連担する地域名を記載しておりましたが、ご意見を踏まえ、P. 23 と P. 27 の図 30 に上大崎 2 丁目の記載を追加するとともに、P. 23 および P. 40 の圏域に関する文章にも上大崎の記載を追記します。 なお、コミュニティバスの試行運行路線の選定に向けた「ステップ 1：地域の評価」を行うにあたり、鉄道駅やバス停からの距離、路線バスの運行本数も考慮しており、上大崎 2 丁目に圏域外地域が存在することを反映した評価を行っています。

第3章 地域公共交通の役割と今後の方針	
3-2 地域公共交通の役割と今後の方針 (P. 42~P. 43)	
4	<p>コミュニティバスの役割のコンセプトを明確にすべきではないか。</p> <p>まず移動困難者の救済を明確に打ち出すべきです。今後の高齢社会をイメージするとおのずと必要性が見えてきます。2点目は目的です。区民のニーズは大井町駅周辺すなわち、区役所、総合会館きゅりあん、商業施設にあると思います。区役所への移動が複数の鉄道を利用しなければ到着できないことへの不満は良く理解できます。</p> <p>コミュニティバスが既存のバス網の補完とすることには反対です。明確なコンセプトを打ち出すことを求めます。</p> <p>コンセプトがはっきりしないと、「一定数以上の利用者が見込める導入効果の高い地域の運行」すなわち採算ベースが優先されることになりかねません。区は採算が取れないからコミュニティバスは運行しない政策をとってきました。導入することに政策変更をしたのですから、基本的な考え方をしっかり持つべきと考えます。</p>
5	<p>コミュニティバス導入に限らず、バス停新設や本数増加へのインセンティブを与えるなど、既存バス路線の強化によっても一部活性化できると思うので、これらも検討してはいかがか。</p>
6	<p>補助 26 号線だけでなく、他の整備済みの大通り、例えば補助 205 号線（光学通り）、補助 163 号線（支線 1 含む）の完成部分など、幅の広い道路を生かした交通改善を検討する必要があると考える。</p> <p>例えばシェアサイクル普及に向けて自転車専用レーンへの駐停車や事故を防ぐための自転車専用レーンへの縁石や柵の設置、コミュニティバス運行やバス事業者誘致による交通の改善が挙げられる。</p>

第4章 コミュニティバスの導入方針について		
4-1 品川区におけるコミュニティバスの目標像 (2) コミュニティバスの目標像 (P. 46～P. 47)		
7	<p>目標像が総花過ぎると思います。導入の目的が本末転倒になることを懸念します。</p>	<p>コミュニティバス導入に向け、3つの目標像を掲げていますが、目標像①に掲げる「コミュニティバス導入地域における交通利便性の向上」がコミュニティバスの導入の大前提ともいえる一番大きな目的となりますので、しっかりと目的を見据えながら事業を進めてまいります。</p>
4-2 事業展開の考え方 (3) 試行運行路線の選定方針 (P. 50～P. 51)		
8	<p>試行運行路線の選定方針の中のステップは、あくまでも試行運行であることを前提に柔軟な見直しができるよう進めることを求めます。見直しを前提にするということを基本にすると理解してよろしいのでしょうか。</p> <p>品川区はモデル実施を検証のないまま、移行して本格実施することが今までの施策でも見られました。例えば小平市が実施したように半年の試行運行で改めて利用者の声を聴く、停留所も意見を反映して実際に変更がなされました。</p>	<p>P. 50～P. 51の試行運行路線の選定方針は、試行運行開始までの運行路線選定のステップを示したものになります。</p> <p>試行運行開始の前には、停留所の位置や間隔、運行ダイヤ等について地域住民の声をお聴きして導入計画や運行計画を作成します。また、試行運行期間中は、収支や利用者数などの評価基準を設け、目標に対する達成度の確認や課題の整理などを行うとともに、改めて地域住民や利用者の声をお聴きしながら利用促進のための改善を図ってまいります。</p>
4-2 事業展開の考え方 (4) 試行運行開始後の事業管理について (P. 52)		
9	<p>図 61 の事業管理のPDCAサイクルは、試行運行ではなく本格実施後の管理のように読み取れますが、変更も視野に入れた事業管理なのかご教示ください。</p>	<p>P. 52 に掲載している図 61 のPDCAサイクルは、試行運行期間中の事業管理を表しています。あらかじめ評価指標ならびに評価基準を設け、試行運行開始後は、目標に対する達成度の確認や課題の整理などを行い、運行ダイヤやルートなどの変更も含めた改善を検証し、利用の増進を図ってまいります。</p>

■公共交通の運行に関する具体的なご意見	
空港アクセスバスの運行ルートについて	
10	武蔵小山駅の羽田空港行きのリムジンバスの乗り入れを希望します。
11	羽田空港から大井町駅に行くシャトルバス（夜間のバス含む）を武蔵小山駅にも来るようにして欲しいです。3月から羽田空港に入ってくる飛行機が増えました。バスも増やしてほしいです。よろしく願いいたします。
12	大井町～羽田空港の空港リムジンバスを武蔵小山まで延伸していただきたいです。発展著しい武蔵小山がもっと便利になることで、街が発展し、品川区ももっと発展すると考えています。
13	武蔵小山から羽田空港までのアクセスを良くしていただきたい。そうすることで街の価値がとてあがると思います。
14	武蔵小山在住の者です。資料にもあるように、大井町方面へのニーズは私自身も持っておりますが、コミュニティバスや路線バスではニーズを満たせないのではないかと考えております。特にコミュニティバスはバス停の数が多いため、武蔵小山駅から大井町駅までの最短経路での路線が新設されたとしても、鉄道利用（大岡山乗り換え）と比較して所要時間の面で優位性が無く、利用が進まないのではないかと思います。 そこで、羽田空港～大井町間で運行されているリムジンバスを武蔵小山まで延伸し、大井町駅での途中下車を可能とすることで、小山～大井間の移動ニーズを満たしつつ、また小山周辺からの羽田空港へのアクセスの悪さも改善できるのではないのでしょうか。新たにバス路線を導入するよりもコストも削減出来るかと思えます。

コミュニティバスの運行ルート等について		
※コミュニティバスに言及していない一部の意見についても、コミュニティバスに対する意見として取り扱っています。		
15	<p>おおむね賛成です。</p> <p>ただし、事業者の「採算性」より区民の「利便性」を重視して欲しい。高齢者、障害者、妊婦、小学生までがいる家庭のために直通で行けるよう次の場所に停留所を設けていただきたい。公共施設（都営住宅、各出張所、区役所、図書館、保険センター、荏原スクエア、小学校、中学校、消防署、交番、武蔵小山商店街、郵便局）、NTT 病院、昭和大学病院前など。</p> <p>また、運賃は、70 歳以上は無料、区民は 100 円で。</p> <p>品川区発行思いやりの「わ」のパンフ通りに、障害者や高齢者が暮らしやすいように利便を図っていただきたく、願う。</p>	<p>○ 試行運行路線の選定について</p> <p>コミュニティバスの運行ルートについて、様々なご意見があることは区でも承知しております。区としましては、基本方針 P. 50～P. 51 に示す 5 つのステップの中で以下のような様々な視点から導入効果の高いと見込まれる試行運行路線を決定してまいります。</p> <p>ステップ 1 の「地域の評価」では、区内を 13 の地域に区分し、鉄道駅・バス停からの距離や路線バスの運行本数などの交通利便性の視点、高齢者や子育て世帯などの利用者の居住状況、商業施設や公共施設などの立地状況、携帯電話等の位置情報に基づく移動実態、アンケート調査による利用意向などの様々な視点から 11 の指標を設定し、コミュニティバスの導入効果を評価しています。</p>
16	<p>東急目黒線、池上線、JR 西大井駅、大井町駅、京急線のそれぞれの間を行き来するのはとても不便です。区役所はあまり便利とは言えない場所にあり、品川図書館、しながわ区民公園、スクエア荏原、昭和医大病院、第三北品川病院なども利用しづらい場所にあると思います。</p> <p>駅から近い場所にあっても何度も乗り換えないと着かないし、私鉄→山手線→私鉄の乗り換えのような場合は、運賃も馬鹿になりません。不便な理由は、大きくは次の 2 つでしょうか。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 区内を東西に貫通するバスが通れる広さの道路がない 2. 東急バス、京急バス、都バスがあり、運行エリアが連続的でない <p>1 は 26 号線の開通で解決する問題もあるでしょうが、2 は何とかならないでしょうか。</p> <p>例えば、次のような複数バス会社のエリアを跨ぐ長距離路線があると今よりは便利になると思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・品川シーサイド駅～天王洲アイル駅～品川図書館（新馬場駅）～大井町駅～区役所～戸越公園駅～戸越銀座駅～スクエア荏原～武蔵小山駅～学芸大学駅や三軒茶屋駅方面 	<p>ステップ 2 の「候補ルートの設定」では、ステップ 1 で評価の高かった地域を対象に、既存バス路線との競合に注意し、鉄道駅・路線バスのサービス勢力圏、幅員や交通規制等の道路の状況などを考慮し、主要な経由地とおおよそのルートの候補を示すこととなり、現在 3 つの候補ルートを設定して、ステップ 3 の「候補ルートの評価」まで実施しております。</p> <p>今後は、設定した候補ルートについて各地域のご意見をいただき、ステップ 4 で民間のバス事業者からの事業提案や区民ニーズ等を踏まえ、試行運行路線を決定してまいります。</p> <p>○ 運賃について</p> <p>運賃につきましては、現在、100 円、150 円、220 円の 3 パターンを軸として、シルバーパスの利用などについても検討を進めているところです。今後、地域のご意見もお聴きし、運行事業者からの提案もいただきながら決定してまいります。</p>

	<p>・大井ふ頭公園～大井競馬場前駅～しながわ区民公園～立会川駅～大井町駅～西大井駅～中延駅～旗の台駅～昭和医大病院～西小山駅</p> <p>どうせ新規路線をつくるならば、バス停までが遠い一部の人の利便性を改善するだけでなく、多くの区民が便利だと感じる路線をご検討していただければと思います。</p> <p>採算が取れない路線を作って税金を投入してしまうことには反対です。採算がとれる（＝多くの区民が望んでいる）路線をご検討いただければ幸いです。</p>	<p>○ 想定する利用者について</p> <p>コミュニティバスは特定の方の利用を目的としたものではなく、だれにでも利用していただけるものとして考えています。したがって、障害者や高齢者、子育て世代などにも配慮し、使用する車両も、車いすやベビーカーなども乗車できるものを想定して検討を進めています。</p> <p>○ 事業採算性について</p> <p>区としてコミュニティバス事業を進めるにあたり、あらかじめ評価指標や基準を定め、一定の数値目標を設け事業の拡大や縮小、廃止を含め、事業全体で見直しを重ね、より効率的な事業スキームを構築しようとしております。最小の経費で最大の効果が得られるよう、事業検討を進めてまいります。</p>
17	<p>品川区は、交通の便が非常に良い地域だと認識しておりますが、どちらかというと放射線状に便利でそれを結ぶ横串に相当する部分がやや不足している感があります。具体的に鉄道で申し上げますと、目黒線（西小山）、池上線（荏原中延）、横須賀線（西大井）、京浜急行（立会川）、東京モノレール（大井競馬場前）等を結ぶようなコミュニティバスがあれば、さらに利便性が向上するのではないかと、思っております。勿論、シェアサイクルが拠点にあっても同じような効果は得られると思えます。</p>	<p>○ その他（武蔵小山と大井町を結ぶ路線について）</p> <p>現在、区内を東西に結ぶ広幅員道路は、区北部には存在しますが区中央部以南には存在していません。区中央部を東西に結ぶ補助 26 号線は、現在豊町区間で東京都が整備を行っており、近い将来開通することが見込まれています。</p> <p>いただいたご意見の武蔵小山と大井町とを結ぶバス路線につきまして、区としても非常に効果の高い重要な路線であると考えています。</p>
18	<p>コミュニティバスのルートについて、東品川四丁目付近（品川シーサイド駅近辺）から、品川保健センターへ向かうルートを強く希望します。妊娠してから、子供が成長する過程で保健センターには何度も通う必要がありますが、東品川四丁目から品川保健センターに行くには、すべて徒歩で行くには遠く、電車だと青物横丁駅まで 10 分程度歩いてから乗車する必要があり、都バスも保健センター近くには停留所がないので、天王洲付近で降りてからまた 15 分程度歩くという非常に不便な状態です。特に妊娠中や小さな子供連れにはこの移動の苦労が大きく、任意の検診や親子の交流イベント、品川健康センターの運動教室なども足が遠のいてしまいます。ぜひこのルートの設定をお願い</p>	<p>これまで区では、補助 26 号線の全線開通にあわせた武蔵小山と大井町とを結ぶ路線バスの新設について民間バス事業者に要望を行ってきているところであり、今後も引き続き要望してまいります。</p>

	<p>します。品川保健センター近くの図書館や東品川児童センターも利用しやすくなると思います。</p>
19	<p>距離としてあまり遠くないものの、区内での東西の移動は電車だと乗り換えが発生するため、徒歩かタクシーになりがちです。</p> <p>区内西側には大型店舗がなく、不足する生活用品の購入は区外まで行かねばならないため、武蔵小山と大井町を結ぶバスがあればいいなと思っています（品川シーサイドのイオンまで行けるとなお良い）</p>
20	<p>次の2つの候補ルートを提案します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助 26 号線を起点に電車の場合は乗り換えが発生し不便だが、商業施設や商店街があり、それぞれの街の人々が流れることで相互に発展するルート（武蔵小山～戸越銀座～大井町～品川シーサイド） ・タワーマンションがあり、富裕層が移動で使いたいと思われるルート（武蔵小山～旗の台～大崎）
21	<p>西五反田、荏原、小山方面から区役所のある大井町方面への移動は結構不便なんです。</p> <p>なので、「安養院～桐ヶ谷通り～百反通り経由で大井町」とか、「武蔵小山～26 号線経由で大井町」などの路線があると有り難いと思います。</p>
22	<p>五反田と武蔵小山の巡回バスがあると目黒線の混雑が多少緩和できると思います。現在は通勤通学時時間帯の本数が少ないと感じます。</p>
23	<p>次のルートをコミュニティバスのルートとして検討いただきたいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◇朝の池上線混雑が緩和されるようなルート、 中原街道沿い ◇交通機関が発達している駅や高速バスの出ている場所、品川駅や大崎駅、目黒駅

	◇起伏が多いエリア、洗足駅付近 ◇羽田空港にアクセスが、よくなるルート	
24	西大井4丁目の大田区寄りの地域は、大森駅へのバスの交通手段しかありません。坂ありで区役所などに行くにも滝王子通りの原町バス停に出るか、西大井駅まで歩かなければなりません。御年配の方にはとても無理です。ぜひコミュニティバスが実現出来るよう御配慮をお願いします。	
25	コミュニティバス ・不動前→西五反田四丁目→桐ヶ谷通り→西五反田五丁目→西五反田六丁目→西五反田七丁目→大崎四丁目→大崎三丁目→大崎駅→大崎警察署→大崎広小路→大崎郵便局→不動前 ・不動前→西五反田四丁目→桐ヶ谷通り→西五反田五丁目→西五反田六丁目→西五反田七丁目→大崎四丁目→大崎三丁目→大崎二丁目→大崎一丁目→御殿山→北品川四丁目→東五反田 2-11-2 総合体育館→五反田駅→大崎郵便局→不動前	
舟運について		
26	品川区は、水辺の魅力も大きいので、目黒～天王洲まで舟運を定期的に運行し、観光客だけでなく天王洲方面への通勤客も取り込むような公共交通も品川区の魅力向上に繋がるのではないかと考えます。	いただいたご意見の舟運に関する取組みにつきましては、水辺をつなぐネットワークの形成に向け、水上タクシーの充実等について、今後各主体と連携を図りながら進めてまいります。
■その他の交通に関するご意見		
27	より改善されるとうれしいこと ◇東急大井町駅の改札を出た後の段差、エレベーターがあるが、時間がかかるので、スロープがあると嬉しい ◇東急～都営中延駅前のエリアが狭く、乗り換えの人や車の行き来も多いため危なく感じる緩和希望	いただきましたご意見につきまして、1点目の東急大井町駅の段差の件は、大井町駅周辺地区バリアフリー計画においても課題として挙げており、引き続き改善策について鉄道事業者に働きかけてまいります。2点目の中延駅における乗り換えに関するご意見につきましても、安全・安心な交通環境となるよう、鉄道事業者に働きかけてまいります。