

平成19年度

大田区コミュニティバス導入検討会

報 告 書

平成20年3月

大 田 区

目次

I. 大田区コミュニティバス導入検討の進め方 -----	1
1. 検討の目的	1
2. 検討の経過	2
II. 大田区の現況 -----	3
1. 人口分布等	3
2. 大田区の交通状況	6
III. コミュニティバス導入に関する基本的な考え方 -----	9
1. 導入イメージについて	9
2. コミュニティバス導入に関する基本的な考え方	10
3. コミュニティバス導入候補地域選定に関する基本的な考え方	11
IV. コミュニティバス導入候補地域の選定 -----	14
1. 大田区の交通不便地域の状況	14
2. コミュニティバス導入候補地域の選定	16
3. 候補地域毎の選定結果	16
V. コミュニティバス運行に関する区の支援のあり方 -----	24
1. アンケート調査結果による支援のあり方	24
2. 大田区コミュニティバス運行に関する支援のあり方	25
3. コミュニティバスに関する支援メニューについて	25
VI. コミュニティバス導入についての今後の進め方 -----	26
参考資料	
大田区コミュニティバス導入検討会規約 -----	27
大田区コミュニティバス導入検討会委員名簿 -----	28

I. 大田区コミュニティバス導入検討の進め方

1. 検討の目的

(1) 背景

- ・ 人口の都市集中、過疎地での急速な人口減少のなか、平成14年2月、路線バス事業の参入・退出の自由化が行われた。結果として、民間バス事業者の路線バスの撤退に代わり、高齢者等交通弱者を対象とした、自治体が支援・関与する「過疎バスなど」の運行の必要性が高まった。
- ・ さらに、都市部においても路線バスの空洞化対策として、武蔵野市の「ムーバス」の運行、成功に刺激され、都市部住民の要望が高まり、多くの自治体がコミュニティバスを運行するようになった。
- ・ このような動きのなか、大田区においてもコミュニティバス運行の要望が多く出されるようになった。
- ・ そこで区では、平成16年度に「大田区内地域交通現況基礎調査」でコミュニティバス導入を行った場合の運営収支等の調査を実施した。調査の結果、運行経費として、一路線で年間3,000～6,000万円の負担が予測される結果となった。
- ・ その後も、区議会への陳情や区への要望が続き、公共交通に対する区民の要望が高いことが明らかになった。
- ・ 以上を踏まえ、区では、コミュニティバスの導入について、公共交通不便地域解消とあわせて観光や高齢者の移動手段としての視点からも改めて導入を検討することとし、平成19年7月に「大田区緊急2か年計画」事業のひとつとした。

(2) 目的

- ・ 本検討は、以上を背景として、高齢者等の移動手段や観光の振興の対応なども踏まえ、主として公共交通不便地域の解消のため、コミュニティバス導入に向けての検討を行うことを目的とする。
- ・ 具体的には、大田区の公共交通体系においてコミュニティバス導入の役割や必要性を検討し、導入候補地域を選定し、各地域における目的を明らかにするとともに、導入にあたっての考え方と課題を整理する。
- ・ それらの結果を受けて平成20年度には、ルート・バス停、運行間隔、車両、整備スキーム、事業性などについて、地域住民を含めて検討を進めていく予定である。
- ・ なお、国土交通省関東運輸局では、公共交通施策における市民参画の取組みを促進しているように、持続可能で、より利用しやすい公共交通を実現するには、多種多様化した社会や住民のニーズを的確に把握、反映する必要があるため、住民等の参画による組織で検討していくこととした。

2. 検討の経過

大田区コミュニティバス導入検討会の開催状況

検討会	開催日	主な検討議題
第1回	平成19年12月14日(金)	1. 検討会の目的、目標、進め方 2. 大田区の公共交通等の現況 3. コミュニティバスの導入イメージ 4. 区民意向の把握
第2回	平成20年2月15日(金)	1. 区民アンケート結果(速報) 2. コミュニティバス導入に関する基本的考え方 3. コミュニティバスの運行事業費 4. コミュニティバスの運行事業
第3回	平成20年3月17日(月)	1. 区民アンケート調査結果 2. コミュニティバス導入候補地域の選定 3. 大田区コミュニティバス運行に関する支援のあり方 4. コミュニティバス導入についての今後の進め方

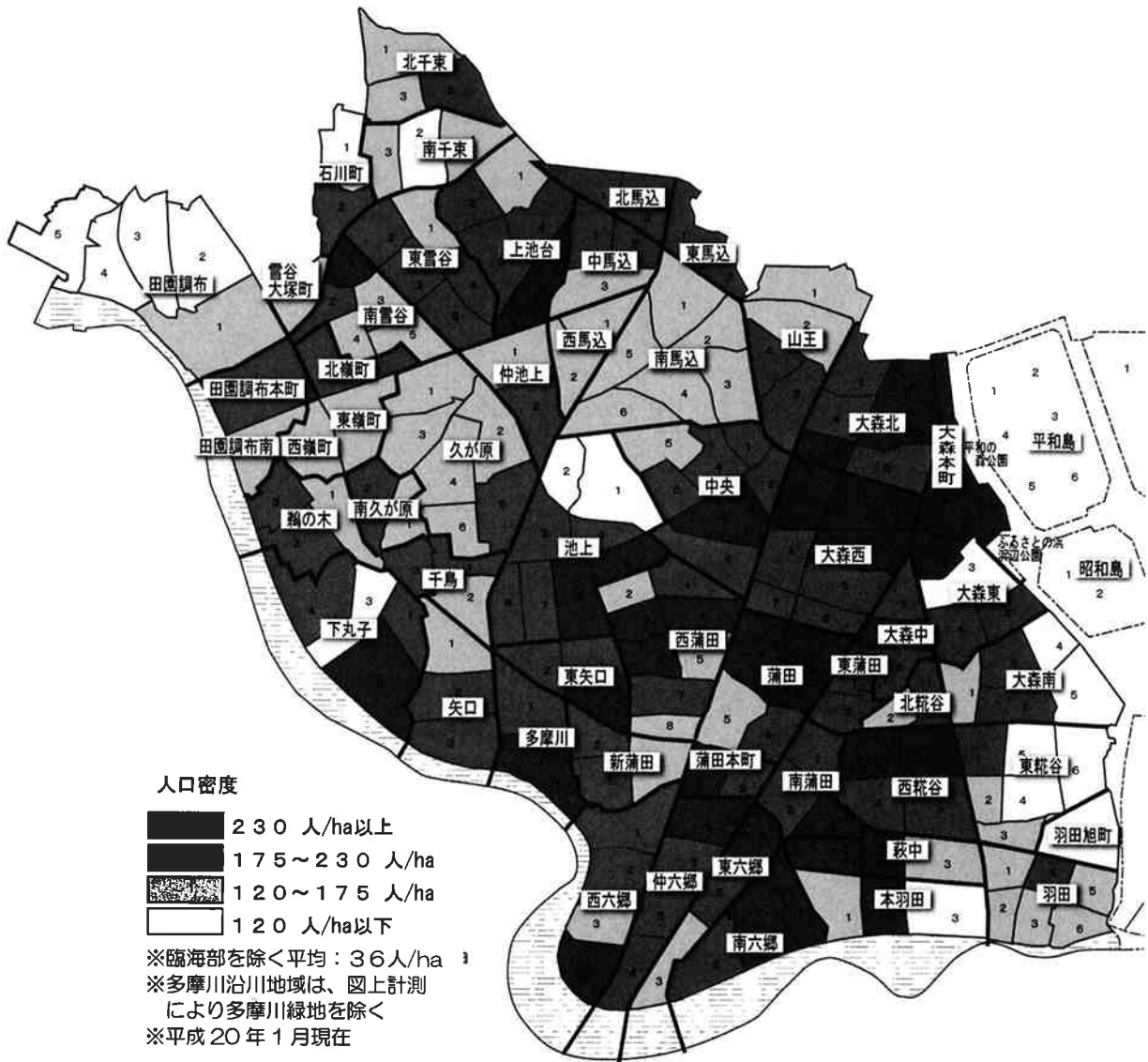
Ⅱ. 大田区の現況

1. 人口分布等

(1) 人口密度

- ・ 大田区内の臨海部を除く人口密度は、平均 182 人/ha である。区東部側に人口密度の高い地区が多い。(注：多摩川沿川地域は、図上計測により多摩川緑地を除く)
- ・ 人口密度の高い地域は、大森本町 (363 人/ha)、南六郷 (258 人/ha)、大森北 (238 人/ha) であり、以下、仲六郷、大森中、東矢口、大森西、西糶谷、多摩川、南蒲田の順となっている。

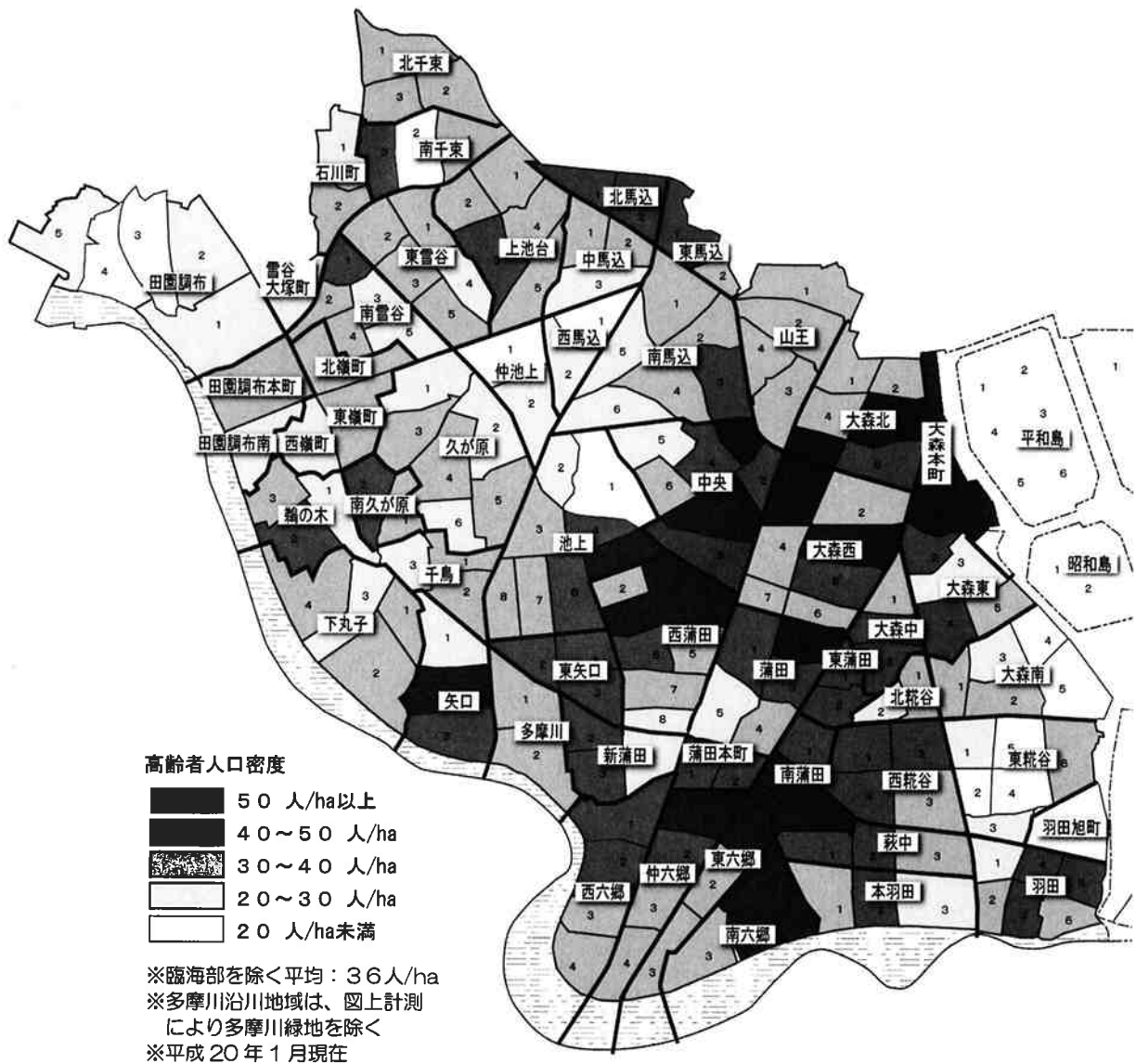
人 口 密 度



(2) 高齢者人口密度

- ・ 大田区内の臨海部を除く高齢者人口密度は、平均 36 人/ha である。(注：多摩川沿川地域は、図上計測により多摩川緑地を除く)
- ・ 高齢者人口密度の高い地域は、大森本町 (63 人/ha)、南蒲田 (51 人/ha)、南六郷 (50 人/ha) であり、以下、東矢口、大森西、蒲田本町、仲六郷、大森北、大森中、中央の順となっている。

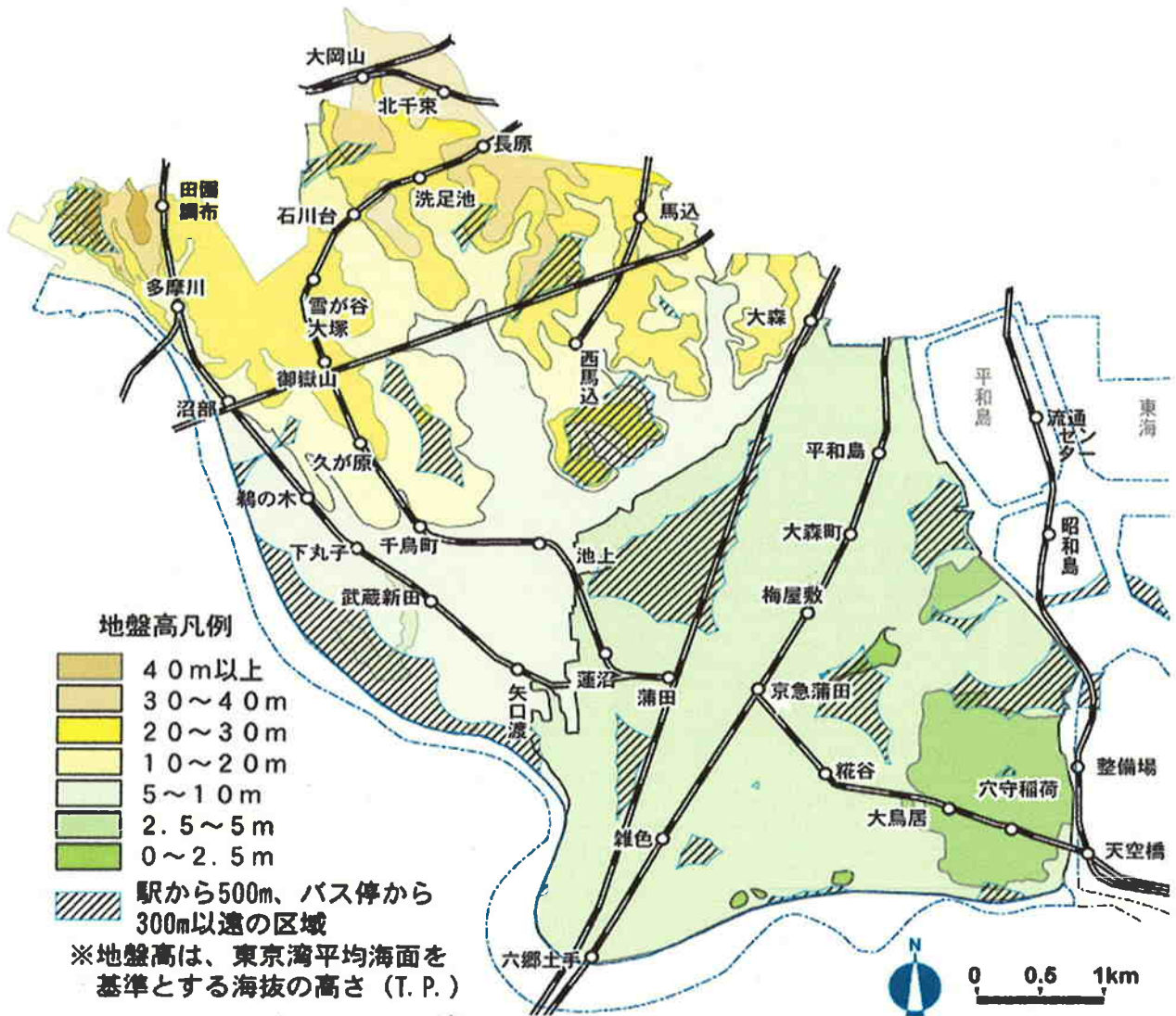
高齢者人口密度



(3) 地盤高

- ・ 大田区は、北部の丘陵地帯と東南部の低地に2分され、丘陵地帯はいわゆる武蔵野台地の東南端にあたる。低地部は、海岸や多摩川の自然隆起と堆積によってできた沖積地と、それに続く埋め立て地からなっている。
- ・ 海拔は、田園調布付近が最高で42.5mであり、南東に向かって次第に低くなり、低地部の高いところで約5m、海岸線や埋め立て地では約1mである（海拔値は東京湾平均海面を基準とした高さ（T. P.））。
- ・ 馬込地区をはじめ、丘陵地帯では、等高線が混み合い坂道が多い地区がみられる。

大田区の地盤高(臨海部を除く地域)



2. 大田区の交通状況

(1) 鉄道ネットワーク

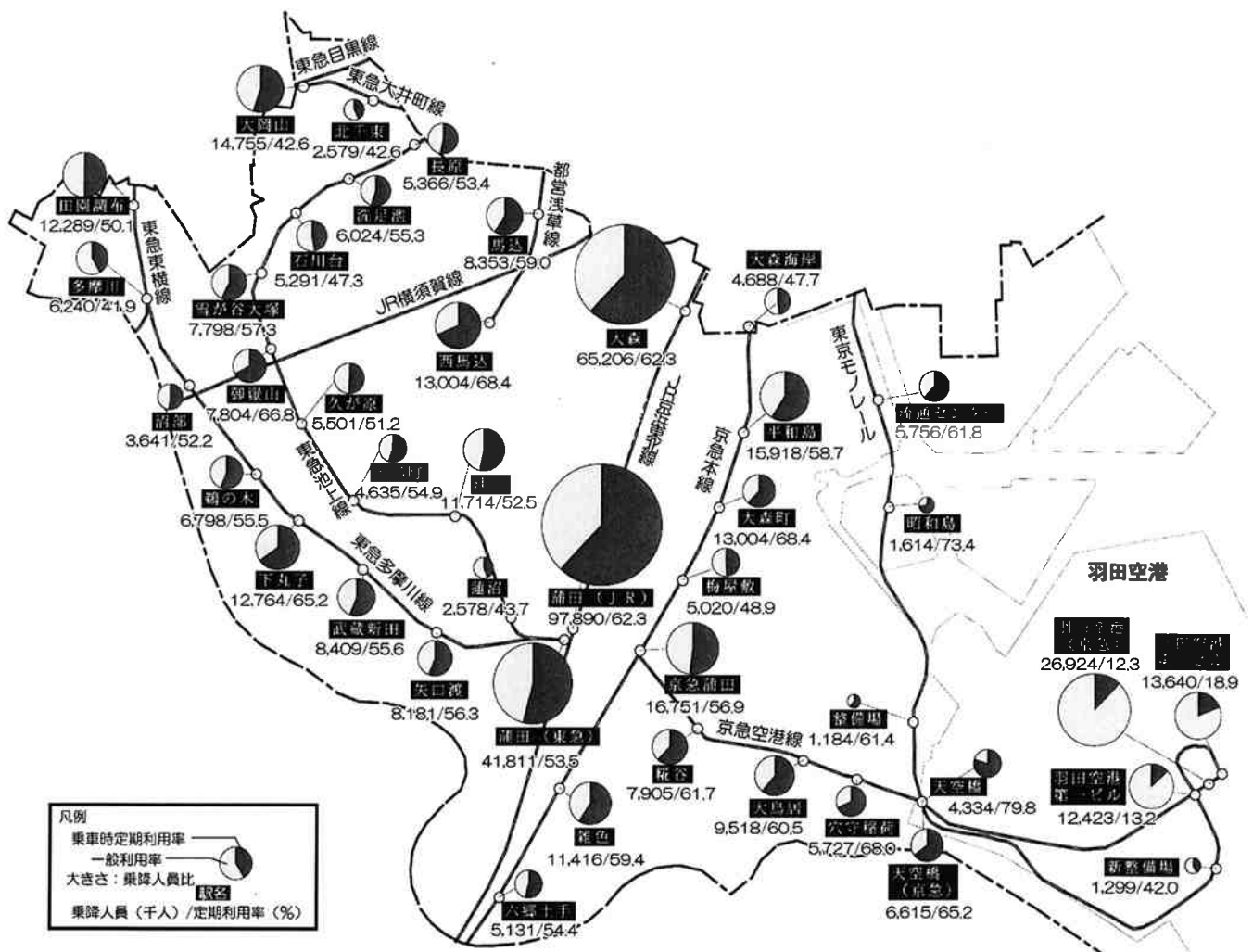
■ 鉄道ネットワーク

- 大田区では、JR京浜東北線、東急池上線・多摩川線・目黒線・東横線・大井町線、京急本線・空港線、都営浅草線、東京モノレールの10路線がネットワークを形成し、蒲田駅、大森駅をはじめ41の駅がある。

■ 駅乗降人員

- 駅乗降人員は下図のとおり、蒲田、大森の2駅が突出して多い。1日当りに換算すると、JR蒲田268千人、大森179千人、東急蒲田115千人などである。

鉄道ネットワークと駅乗降人員



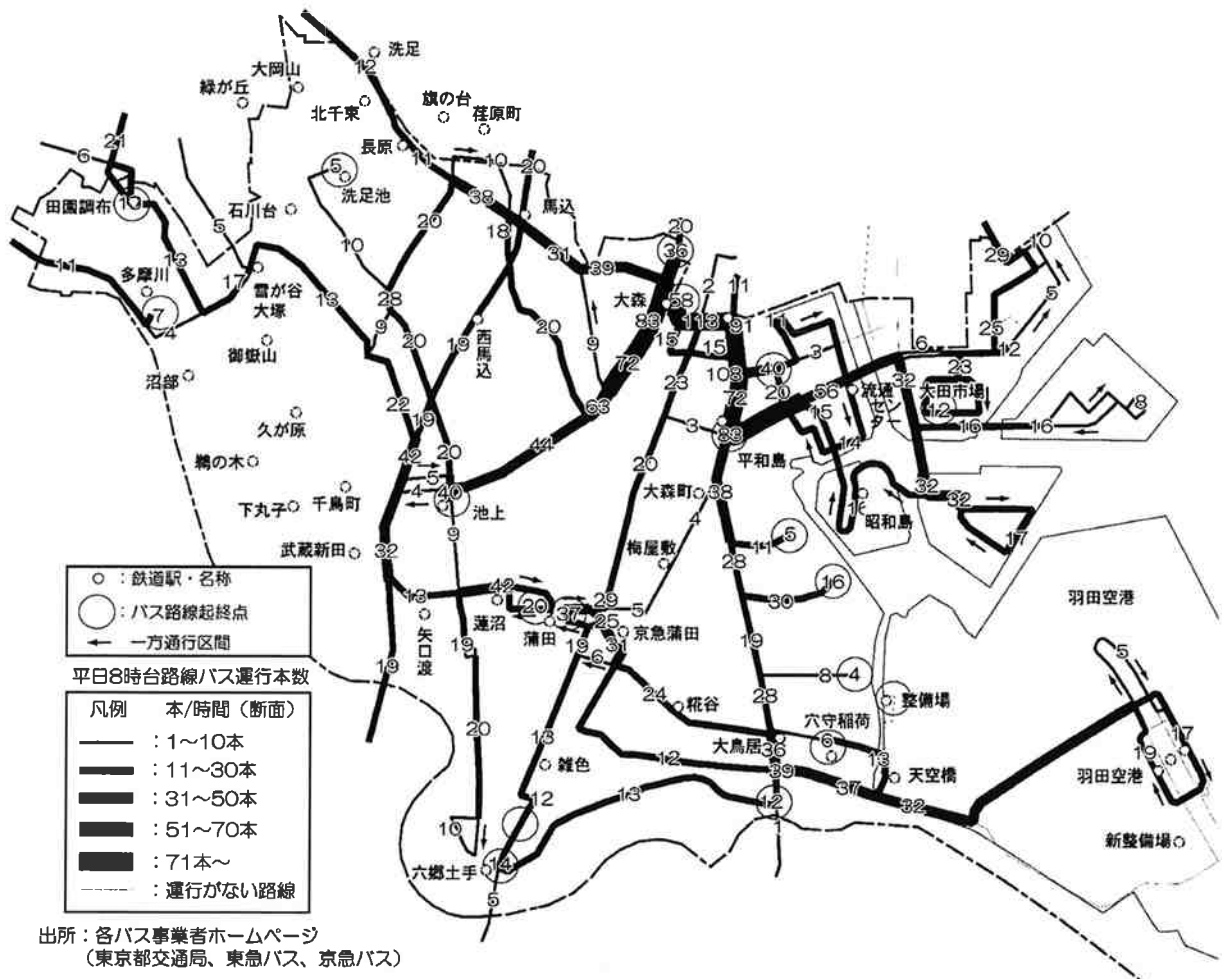
(平成18年度年間乗降人員、単位:千人/年)

出所: 大田区政ファイル平成19年度版

(2) バスネットワーク

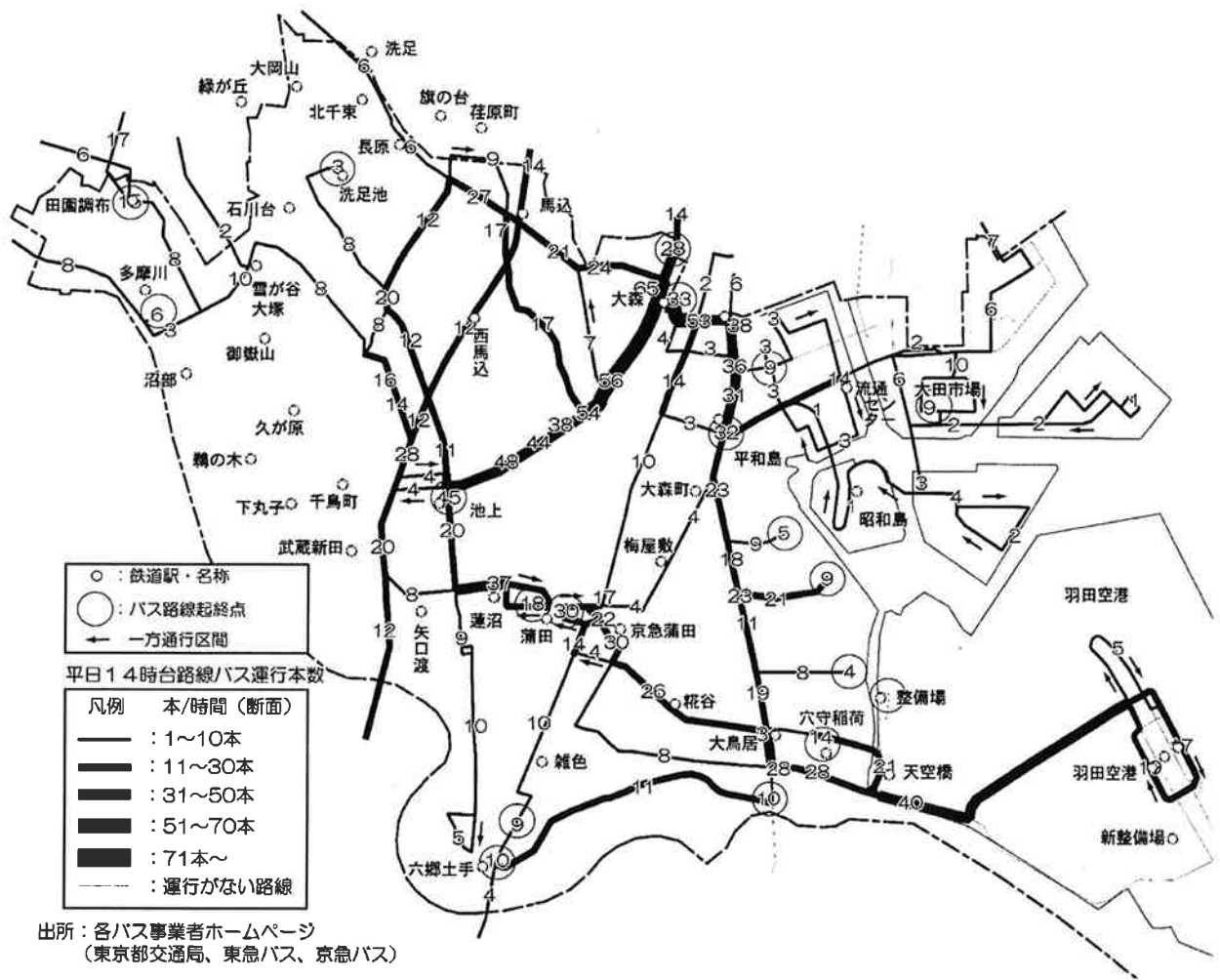
- 区内の路線バスは、蒲田駅及び大森駅を中心として運行されている。東急バス、京急バス、東京都交通局の3社合計で62路線（72系統）である。1日2000本以上、1時間当たり約170本（平均運行時間16時間とした場合）が運行している。
- 運行時間は6時～22時台が中心であるが、大田市場へは朝5時から、羽田空港へは朝5時半から運行し、また深夜バスも24時台まで運行されている。
- 朝ピークでは、往復10本以上の路線が多いが、一部に10本未満の区間がみられる。

バスネットワークとサービス状況(平日・朝8時台・往復)



- ・ 日中は、朝ピークに比較して運行本数は減少するが、往復8本（片方向15分間隔）以上の水準は概ね確保されている。

バスネットワークとサービス状況(平日・14時台・往復)



Ⅲ. コミュニティバス導入に関する基本的な考え方

1. 導入イメージについて

ここでは、区内に導入するコミュニティバスにおける、利用者、事業手法、車両などについてのイメージを検討した。

なお、運行にあたって具体的に検討する際は、その地域特性に見合ったものとする。

■ 利用者像

～多彩な利用者が想定される(多面的な視点から検討する)

- ・ 高齢者や障がいのある方々（移動に制約のある方、元気な高齢者の方、地域デビューする高齢者予備軍の方（近い将来の利用者））
- ・ 主として地域で暮らす方々（主婦、小さな子ども連れの方、子ども、中学生・高校生など）
- ・ 定時に通勤をしない多様な働き方をする方々（自由業者、自営業者など）
- ・ ほかに、利用して頂きたい方として、よく自転車で駅周辺に行く方、日常的にクルマを利用する方
- ・ ほかに、支援する方として、上記の家族の方

■ 想定される運行主体と事業主体

～ 想定される運行主体：道路運送法上の免許を持つバス事業者

- ・ 区が地域公共交通会議を経て自ら事業免許を取得することも不可能ではないが、営業所等のハード面や、安全で円滑な運行に向けた管理運営のノウハウが必要であり、現実的ではない。また、事例でも殆どの自治体が直営は行っていない。

～ 想定される事業主体：バス事業者やNPO、さらには住民や地域の団体、自治体など多様な主体が想定される。

■ 運行イメージ、車両など

- ・ 往復同じルートを持つバスや、概ね30分程度で周回できる循環バス（地域の状況によっては、乗降客がいる場合だけ運行する迂回ルートを設ける、週末と平日で異なるルートを運行するなど、多彩な形態も考えられる）
- ・ ルートの道路幅員や利用者数にあわせた大きさの車両
- ・ 人と環境にやさしい車両
- ・ 地域独自の工夫のあるデザイン、名称など
- ・ 地域の身近な交通を確保するため、利用促進などに地域の住民、商業者、企業など様々な主体が協力するバス

2. コミュニティバス導入に関する基本的な考え方

大田区緊急2か年計画、コミュニティバス導入に関する要請や検討など、これまでの経緯、事例などを踏まえ、大田区におけるコミュニティバス導入に関する基本的な考え方を、本検討会として以下の通り設定した。

ア. 交通不便地域の解消による区民の福祉向上

交通不便地域の解消を図り、できるだけ多くの区民が身近に移動できる交通手段を確保できるよう、コミュニティバスを導入する。

高齢者や障がいのある方々、また小さな子ども連れの方など、誰もが利用しやすいコミュニティバスにすることで公共交通利用環境を向上し、区民の福祉向上を図る。



武蔵野市ムーバス

イ. 地域が主体的に取り組む、そして支えるコミュニティバス

コミュニティバス導入にあたっては、地域が主体的に取り組むことを重要な要件とし、地域コミュニティが支えるコミュニティバスとして、持続的な運行を実現する。



「応援団」が、ワークショップで、地域の魅力づくりやバス利用促進のアイデア出し

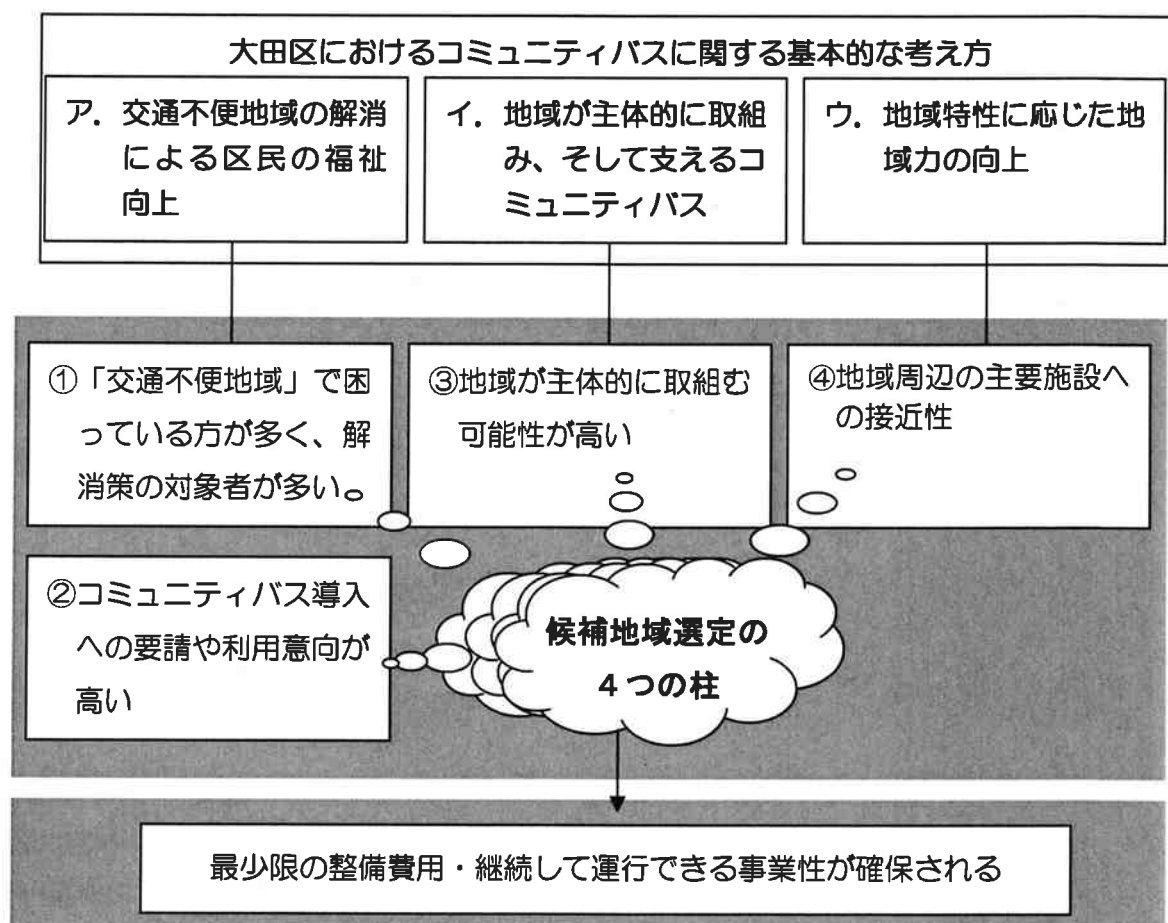
ウ. 地域特性に応じた地域力の向上

コミュニティバスという身近な足の確保により、地域の特性に応じて、観光振興や商店街活性化など地域力の向上を図る。また、地域資源や既存の公共公益施設を有効に活用する。

3. コミュニティバス導入候補地域選定に関する基本的な考え方

(1) 候補地域選定の4つの柱

「大田区におけるコミュニティバス導入に関する基本的な考え方」を踏まえ、候補地域選定の柱を、以下に示す①～④とする。



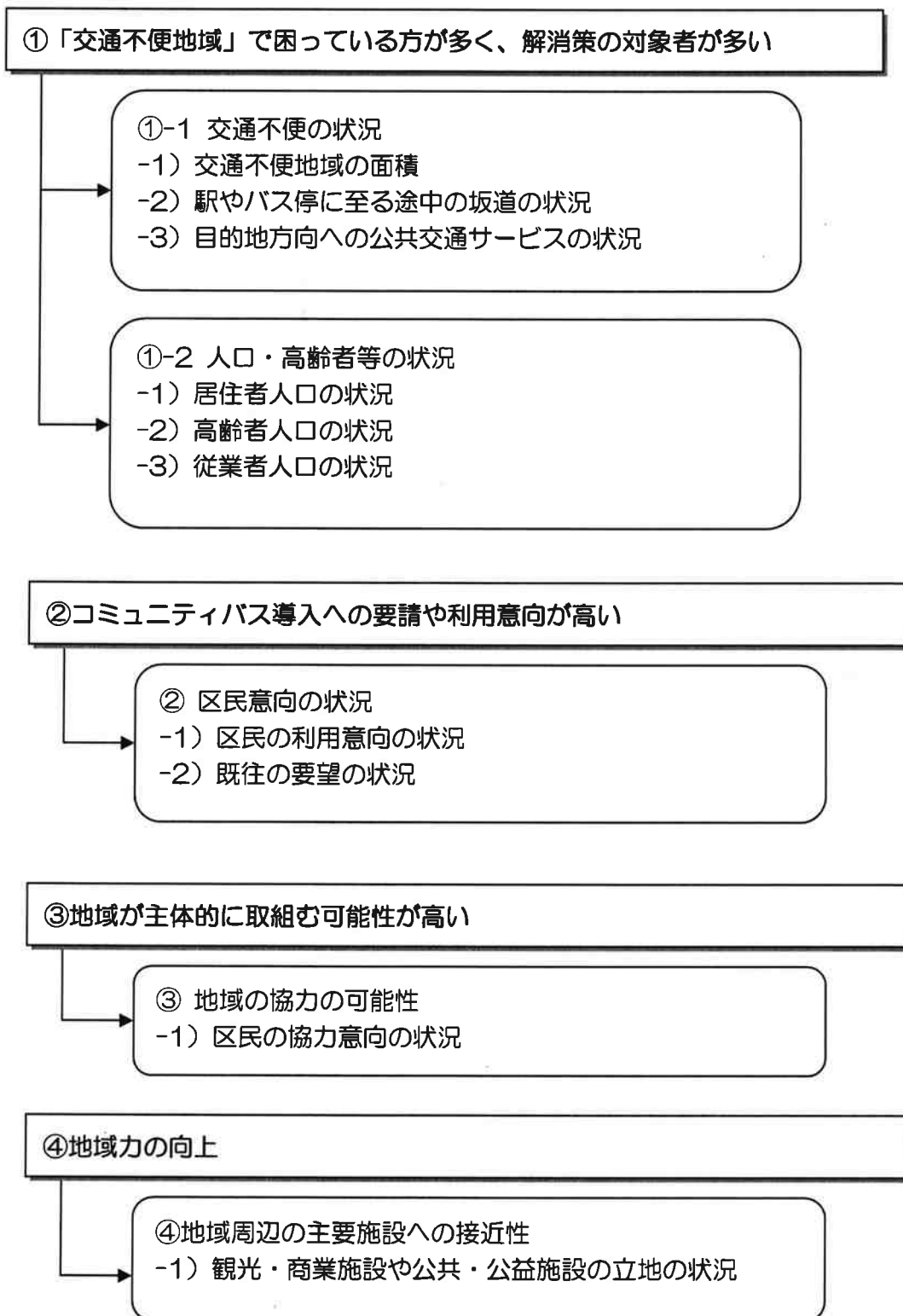
■ 導入の目的の視点である「観光」について

～ 区内に点在する観光スポットのコミュニティバス運行によるネットワーク化 ～

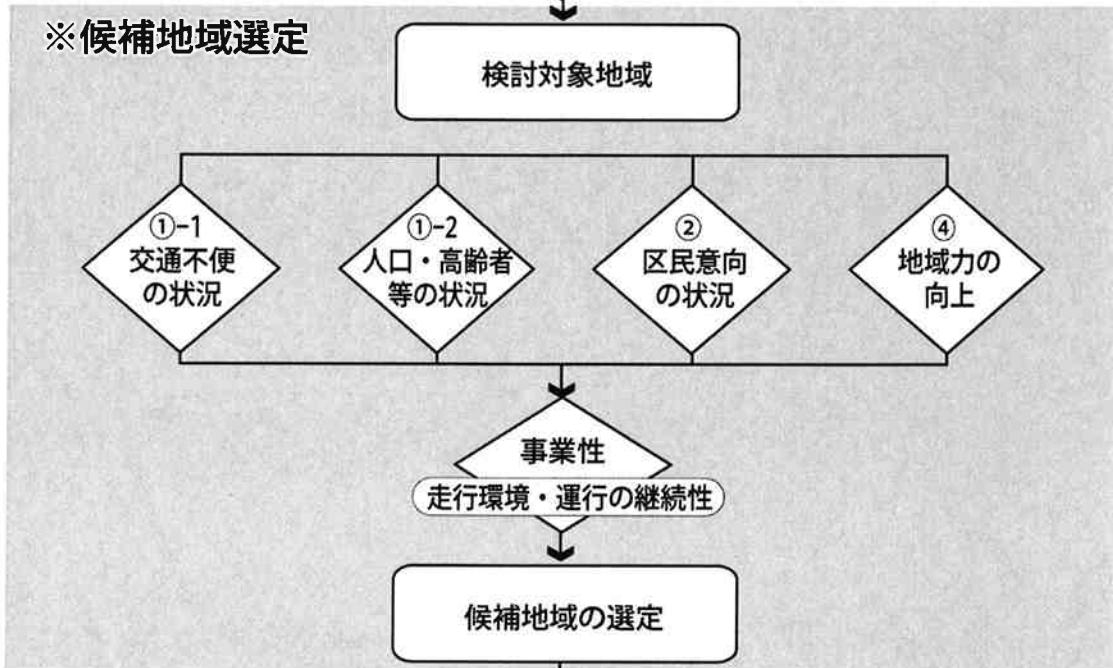
- ・ 観光スポットへの来街者や利用者の増加策として、単に観光スポットを結ぶだけではなく、「テーマごとのコース」の設定、「食事やイベントなど」をコースに含めるなどの企画も重要と考える。そこで、コミュニティバスを観光に絞り導入検討するのは、区が平成20年度に策定を予定している「(仮称)大田区観光産業プランの策定」事業の中で検討することとする。
- ・ なお、本検討会で選定する候補地域内にある観光スポットについては、運行ルートの検討時に考慮することとした。(候補地域選定の柱の④に該当)

(2) 4つの柱に基づく候補地域選定項目の検討

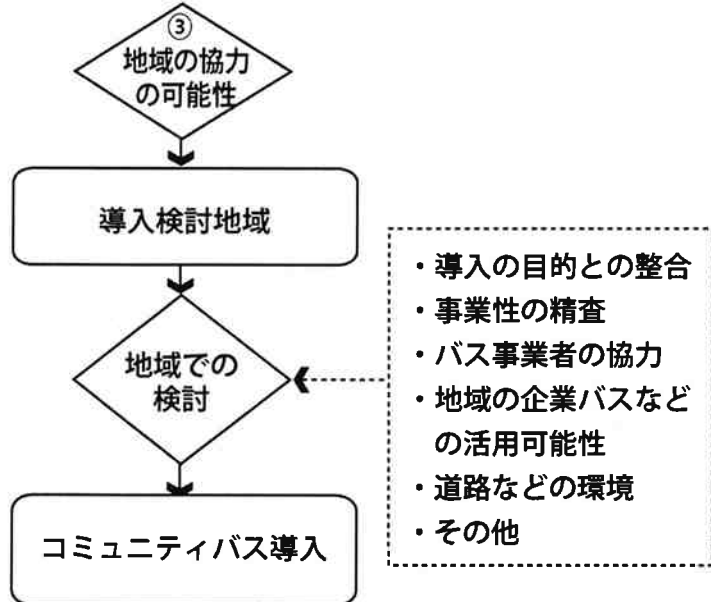
候補地域選定の4つの柱に基づく候補地域選定の“項目”は以下が考えられる。



■平成19年度



■平成20年度



■平成21年度以降

