

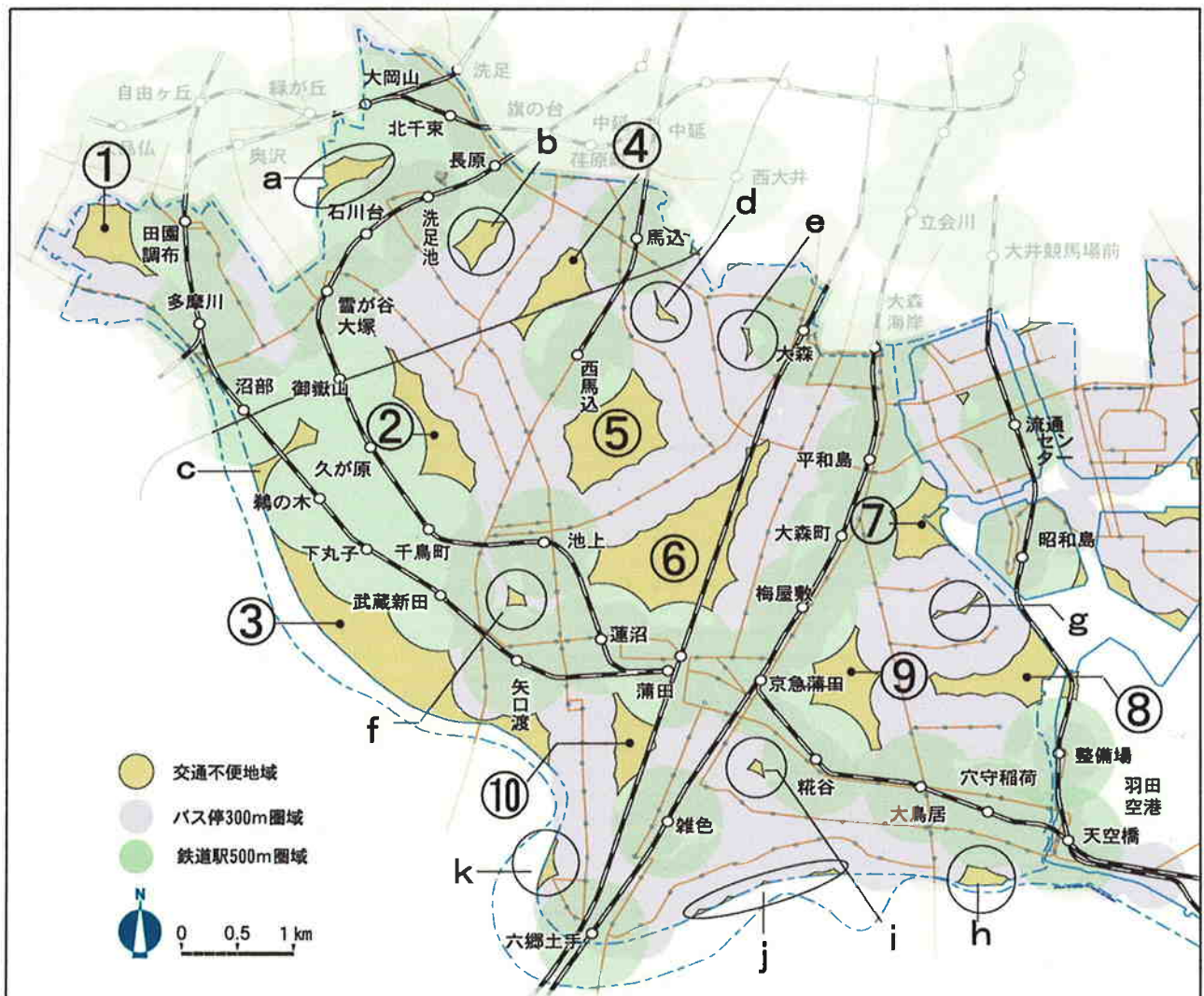
## IV. コミュニティバス導入候補地域の選定

### 1. 大田区の交通不便地域の状況

#### (1) コミュニティバス導入候補地域の考え方

コミュニティバス導入の検討における対象地域を、駅から 500m、バス停から 300m 以遠の範囲で設定した。

候補地域検討の対象となる「交通不便地域」



注：居住者がゼロまたは殆どいない臨海部を除く

注) 図の①～⑩の地域を基本とし、導入候補地域の選定を検討するが、a～kの地域は、1箇所平均が約2.9ha、最大7.4haと狭いため検討対象としない。ただし、今後の具体的なルート設定にあたって、複数地域を同一ルートにするなど考慮が必要である。

## (2) 面積・人口等

コミュニティバス導入を検討する地域の面積と人口

区分	地域名称	面積	人口		高齢者		流入 勤労者	通勤・通学者		昼夜間 人口比
			人数	密度	人数	密度	人数	人数	密度	
単位		ha	人	人/ha	人	人/ha	人	人	%	
1	田園調布 地域	19.2	1,778	92.6	425	22.1	169	930	52.3	0.91
2	久が原 地域	21.0	3,132	149.1	643	30.6	498	1,760	56.2	0.86
3	矢口 地域	90.5	19,381	214.2	3,366	37.2	9,100	8,959	46.2	0.68
4	中馬込 地域	26.2	4,009	153.0	584	22.3	1,464	2,584	64.5	0.73
5	南馬込 地域	54.1	7,349	135.8	1,308	24.2	1,173	4,121	56.1	0.86
6	西蒲田 地域	89.9	20,046	223.0	4,394	48.9	5,456	12,398	61.8	0.79
7	大森東 地域	19.2	2,971	154.8	632	32.9	683	1,998	67.3	0.81
8	東糀谷 地域	30.1	2,723	90.4	612	20.3	1,798	1,640	60.2	0.60
9	西糀谷 地域	27.0	5,689	210.7	1,083	40.1	1,763	3,366	59.2	0.76
10	新蒲田 地域	13.3	2,541	191.0	509	38.3	729	1,555	61.2	0.78

注：人口及び高齢者数等は、交通不便地域の面積比を町丁目の各人口に乗じて推計（平成20年1月現在、通勤通学者数及び従業者数は、町丁目データのある平成12年国勢調査及び平成13年事業所統計値）

## 2. コミュニティバス導入候補地域の選定

### (1) 候補地域選定の方法

- ・ コミュニティバスの導入候補地の選定は、アンケート調査結果などを活用し、各指標を同列で比較検討することで可能である。
- ・ しかし、多くの項目は、客観的に数値化することが極めて困難なことに加え、基礎データとなるアンケートの対象は、区内全域に住む15歳以上の方を対象としているため、ある程度の傾向は把握できるものの、不便地域にお住まいの方の意見があまりにも少ないと考えられる。
- ・ そこで、導入目的を踏まえ、客観的に数値化できる項目については指標化（定量化）し、地域の特徴、導入に向けた検討や、導入後も協働して運行の持続に対して取り組む可能性などについては、指標の補足（定性化）として考慮することとした。
- ・ なお、候補地域選定後の導入検討での事業性や運行計画の検討には、地域住民を対象としたアンケート調査が改めて必要になると考える。

## 3. 候補地域毎の選定結果

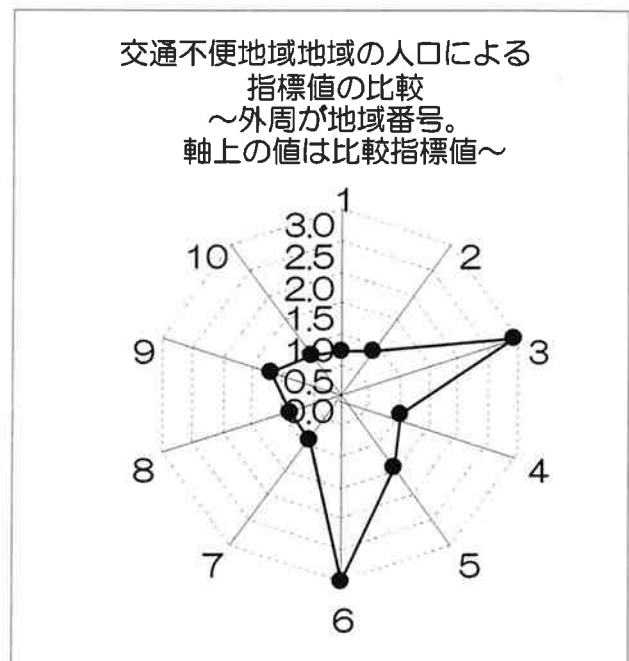
### (1) 候補地域選定指標の整理

#### ■交通不便地域に関する指標の比較

#### ①交通不便地域の人口の比較

- ・ 3 矢口地域と 6 西蒲田地域：交通不便地域の人口が他の地域に比較して突出している
- ・ 他の地域：5 南馬込地域と 9 西糀谷地域がやや多いが、全体としては他の地域間の差は少ない

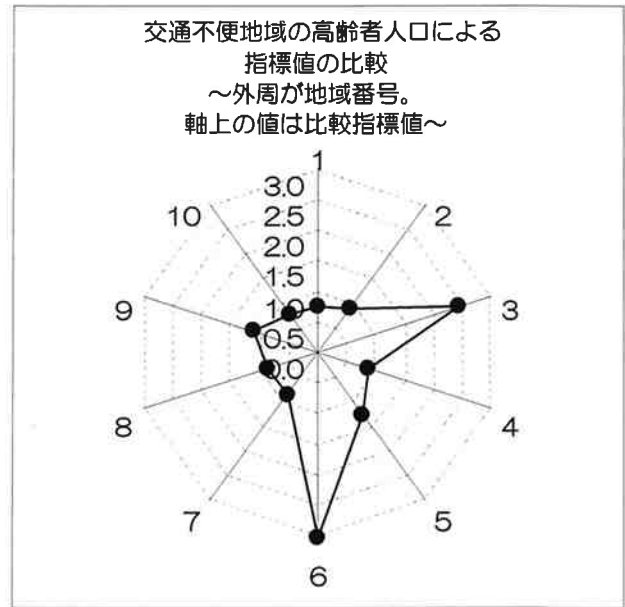
【地域番号と地域名称】	
1. 田園調布地域	6. 西蒲田地域
2. 久が原地域	7. 大森東地域
3. 矢口地域	8. 東糀谷地域
4. 中馬込地域	9. 西糀谷地域
5. 南馬込地域	10. 新蒲田地域



## ②交通不便地域の高齢者人口の比較

- 3 矢口地域と 6 西蒲田地域：交通不便地域の高齢者数が他の地域に比較して突出している
- 他の地域：5 南馬込地域、9 西糀谷地域がやや多いが、全体的に有意差は少ない

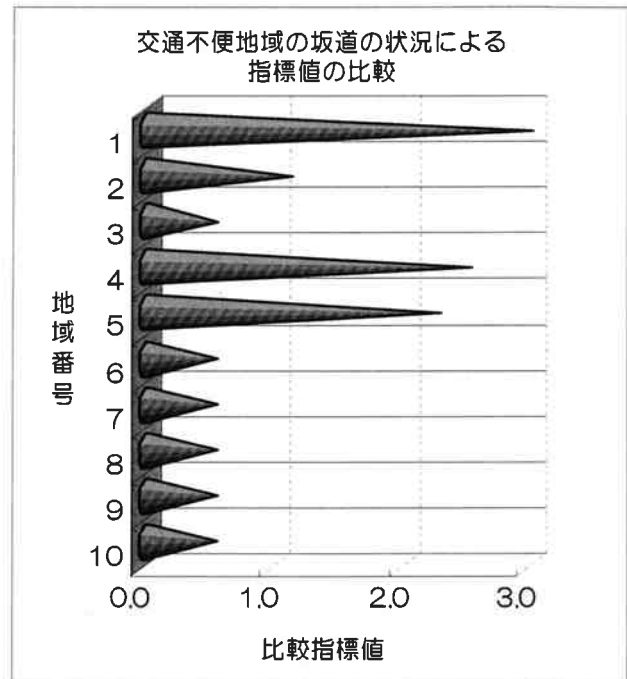
【地域番号と地域名称】	
1. 田園調布地域	6. 西蒲田地域
2. 久が原地域	7. 大森東地域
3. 矢口地域	8. 東糀谷地域
4. 中馬込地域	9. 西糀谷地域
5. 南馬込地域	10. 新蒲田地域



## ③坂道などの地域状況の比較

- 1 田園調布地域と 4 中馬込地域、5 南馬込地域：坂道が多い地域と評価される
- 他の地域：2 久が原地域にやや坂道があり、その他坂道はない

【地域番号と地域名称】	
1. 田園調布地域	6. 西蒲田地域
2. 久が原地域	7. 大森東地域
3. 矢口地域	8. 東糀谷地域
4. 中馬込地域	9. 西糀谷地域
5. 南馬込地域	10. 新蒲田地域

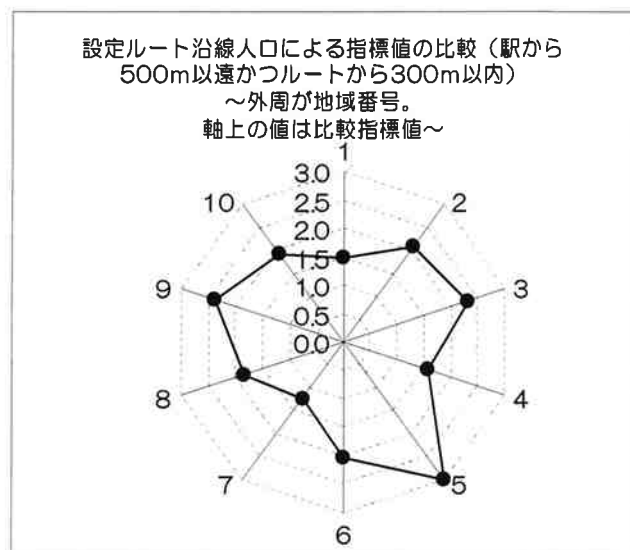


## ■設定ルートに関する指標の比較

### ④設定ルート沿線人口の比較

- 5 南馬込地域、9 西糀谷地域、10 新蒲田地域：設定ルート沿線人口が多い
- 1 田園調布地域、7 大森東地域：設定ルートの沿線人口が少ない

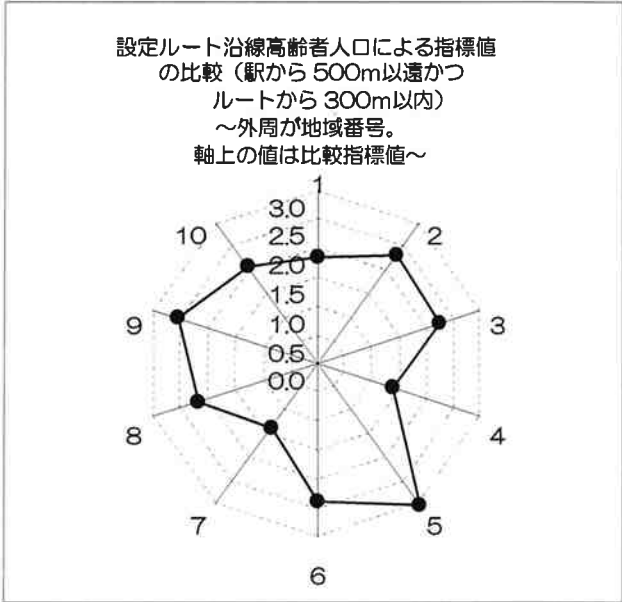
【地域番号と地域名称】	
1. 田園調布地域	6. 西蒲田地域
2. 久が原地域	7. 大森東地域
3. 矢口地域	8. 東糀谷地域
4. 中馬込地域	9. 西糀谷地域
5. 南馬込地域	10. 新蒲田地域



⑤設定ルート沿線高齢者人口の比較

- 5 南馬込地域：高齢者が最も多い
- 4 中馬込地域：高齢者が少ない

【地域番号と地域名称】	
1. 田園調布地域	6. 西蒲田地域
2. 久が原地域	7. 大森東地域
3. 矢口地域	8. 東糀谷地域
4. 中馬込地域	9. 西糀谷地域
5. 南馬込地域	10. 新蒲田地域

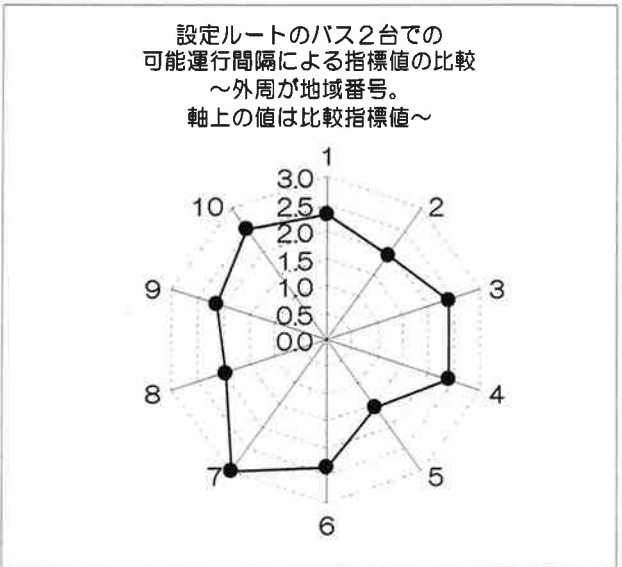


⑥設定ルートの可能運行間隔の比較

- 5 南馬込地域：他の地域より可能運行間隔が長い

注：評価は逆数で行う

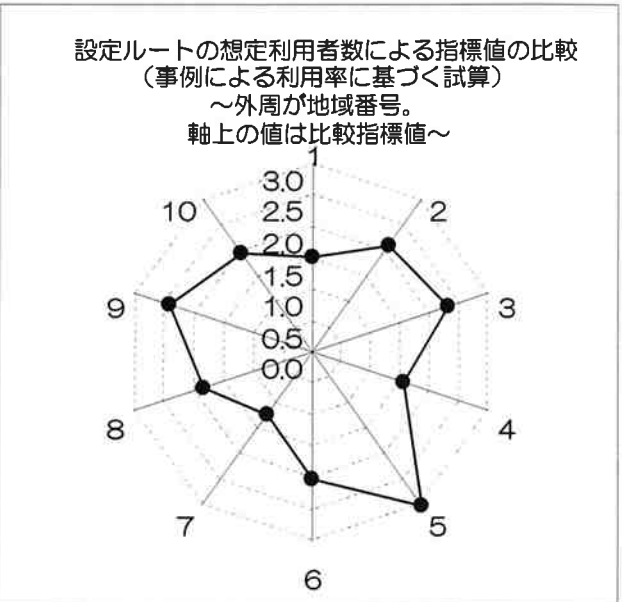
【地域番号と地域名称】	
1. 田園調布地域	6. 西蒲田地域
2. 久が原地域	7. 大森東地域
3. 矢口地域	8. 東糀谷地域
4. 中馬込地域	9. 西糀谷地域
5. 南馬込地域	10. 新蒲田地域



⑦設定ルートの想定利用者数の比較

- 3 矢口地域と 5 南馬込地域、9 西糀
- 1 田園調布地域、7 大森東地域：比較的用户数が少ない

【地域番号と地域名称】	
1. 田園調布地域	6. 西蒲田地域
2. 久が原地域	7. 大森東地域
3. 矢口地域	8. 東糀谷地域
4. 中馬込地域	9. 西糀谷地域
5. 南馬込地域	10. 新蒲田地域



## (2) 候補地域選定にあたって留意すべき定性的な事項の整理

### ア. アンケート調査の意見

#### ○ 最寄り駅・バス停までの時間距離と感じ方

- ・ 1 田園調布地域：「駅まで坂があつて大変」という方が多いが、「バス停まで近い」とする意見が最も多い
- ・ 2 久が原地域：「駅まで遠い」、「駅まで坂があつて大変」がともに多い
- ・ 3 矢口地域：「駅まで遠い」、「バス停まで遠い」とする意見が多い
- ・ 4 中馬込地域：駅まで「坂があつて大変」という方が多く、バス停まで「坂があつて大変」とする意見がみられる
- ・ 5 南馬込地域：バス停まで「坂があつて大変」とする意見がみられる
- ・ 6 西蒲田地域：「駅まで遠い」とする意見が多い
- ・ 7 大森東地域：駅までの距離は「普通」とする意見が最も多い
- ・ 8 東糀谷地域：バス停まで「近い、普通」とする意見が多い
- ・ 10 新蒲田地域：「駅まで遠い」が多い。バス停までは「近い、普通」とする意見が多い

#### ○ コミュニティバスの必要性和利用意向

- ・ 1 田園調布地域：「必要」とする意見が51%と多い
- ・ 3 矢口地域：コミュニティバスを「必要」、「利用すると思う」がともに60%以上と最も多く、「必要ない」、「利用しない」が最も少ない。また、「週に4日以上利用」する方が25%と多い
- ・ 4 中馬込地域：コミュニティバスを「必要」とする意見が多い(48%)が「必要ない」とする意見も多い(26%)。また、「コミュニティバス運行に区の費用がかかっても良い」とする意見が最も多い(48%)
- ・ 5 南馬込地域：「利用すると思う」は中位(50%)だが、「週に2~3日以上利用」が最も多い
- ・ 6 西蒲田地域：コミュニティバスは「必要ない」という意見が多く(39%)、「必要」とする意見を上回っている(27%)
- ・ 7 大森東地域：コミュニティバスを「利用する」が少ない(26%)
- ・ 8 東糀谷地域：コミュニティバスは「必要ない」とする意見が多く(38%)、「必要」とする意見(29%)を上回っており「利用する」が少ない(34%)
- ・ 9 西糀谷地域：「利用する」が少ない(39%)

○ コミュニティバス導入後の協力意向

- ・ 1 田園調布地域：年間定期券購入などに「協力したい、できれば協力したい」とする意見が半数を超え（55%）、バス停設置やPRやバス停清掃などに「協力したい」が多い（27%）
- ・ 2 久が原地域：年間定期券購入などに、「協力したい、できれば協力したい」とする意見が半数を超える（52%）
- ・ 4 中馬込地域：年間定期券購入などに、「協力したい、できれば協力したい」とする意見が半数を超え（57%）、バス停設置に「協力したい」も多い（26%）
- ・ 7 大森東地域：年間定期券購入などへの協力意向は最も低い（25%）が、「わからない」とする方が多く（55%）、「協力する意志がない」方は中位である（3%）
- ・ 8 東糀谷地域：年間定期券購入などの協力意向が低位である（40%）
- ・ 9 西糀谷地域：年間定期券購入などの協力意向が低位である（36%）
- ・ 10 新蒲田地域：年間定期券購入などへの協力意向が低位である（41%）

イ. 走行環境など運行上の課題

地域名		駅近辺への取り付きの制約	隅切整備・電柱処理などの必要性	幅員や交通規制による制約	備考
1	田園調布	問題なし	坂道区間など	殆どの地域で、幅員や交通規制による制約があり、留意が必要	急坂が多く、ルートやバス停設置に制限が多い
2	久が原	走行空間が不足	殆どなし		駅への接続が課題
3	矢口	走行空間が不足	一部あり		駅への接続が課題
4	中馬込	幹線道路経由が必要	あり		幹線道路への取付けの制約あり 地域内や周辺部での大規模開発にあわせた環境整備が期待される
5	南馬込	幹線道路経由が必要	あり		一部区間の整備によって、不便地域の中央部を運行可能となる可能性がある
6	西蒲田	問題なし	あり		呑川南北の連絡ルートの制約がある
7	大森東	幹線道路経由が必要	地域内南部の環境整備が大きな課題		南北間を連絡するルートが設定できない 運行可能な道路では既存路線と競合する
8	東糀谷	接続できる道が限られている	一部あり		呑川を渡れる橋が少ない
9	西糀谷	接続できる道が限られている	一部あり		駅への接続が課題
10	新蒲田	幹線道路を横断する必要がある	一部あり		鉄道路線と既存路線に挟まれ留意が必要

ウ. 導入検討、持続運行などについて、行政と連携・協働する主体の有無

- ・ 3 矢口地域：住民によるコミュニティバス推進組織が複数ある
- ・ 交通不便地域以外のまちづくり協議会が導入を検討している地域がある（4 中馬込 5 南馬込地域を含むルートを検討中）



### (3) 候補地域選定指標及び留意点等の概要整理

(1)で示した指標や留意点について、地域毎の特徴を整理すると以下の通りとなる。指標については、ここでは、上位のもののみ示す。

各評価指標：表中の○及び＋は10地域で上位評価、△及び±はやや上位評価、無印は中・下位評価を示す。

地域番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>■ 数値的な指標の特徴</b>										
【交通不便地域の状況による指標】										
①交通不便地域の人口			○	△	○	○			△	
②交通不便地域の高齢者数			○		△	○			△	
③坂道の状況	○	△		○	○					
【設定ルートに係わる指標】										
④設定ルート沿線人口	△	○	○	△	○	△		△	○	△
⑤設定ルート沿線高齢者数	△	○	○		○	○		△	○	△
⑥設定ルートの可能運行間隔	△	○	△	△	○	△	△	○	△	△
⑦設定ルートの想定利用者数	△	○	○	△	○	△		△	○	△
上記指標による上位地域(注)			●		●	●				

注：各地域の評価合計値が平均割合の約120%以上であり、他の地域と差があると評価できる3地域である

#### ■ その他の留意点

地域番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
あ. 最寄り駅・バス停までの時間距離と感じ方の意見	±	+	+	+	+	+				±
い. 必要性和利用意向	+		+	±	±					
う. 導入後の協力意向	+	+	+							
え. 走行環境整備箇所の想定										
お. 連携主体の有無			+	±	±					
参考：上記留意点におけるプラス項目の有無	○	○	○	○	○					

#### (4) 候補地域の選定

以上により、検討対象地域から、下表の通り「候補地域」を選定する。

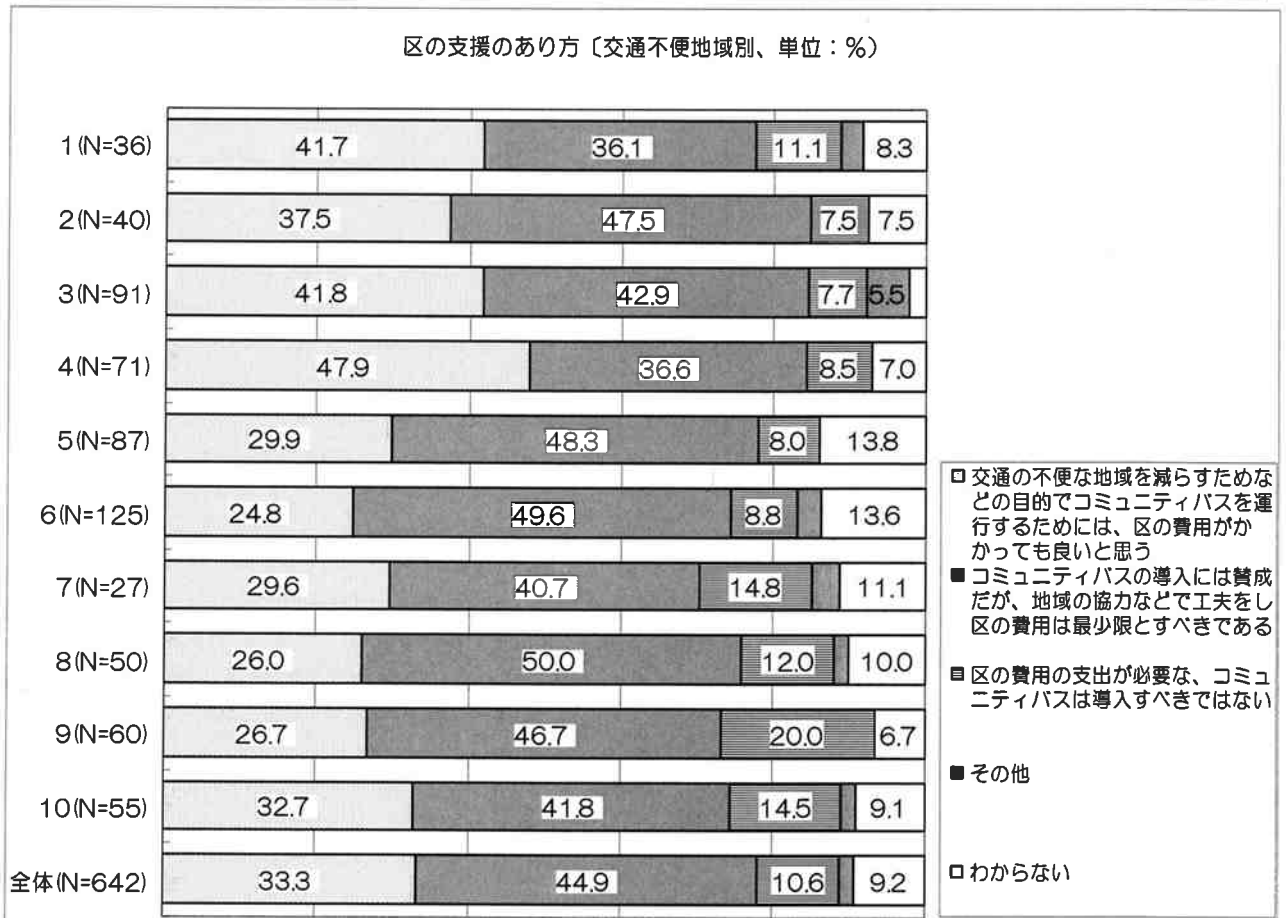
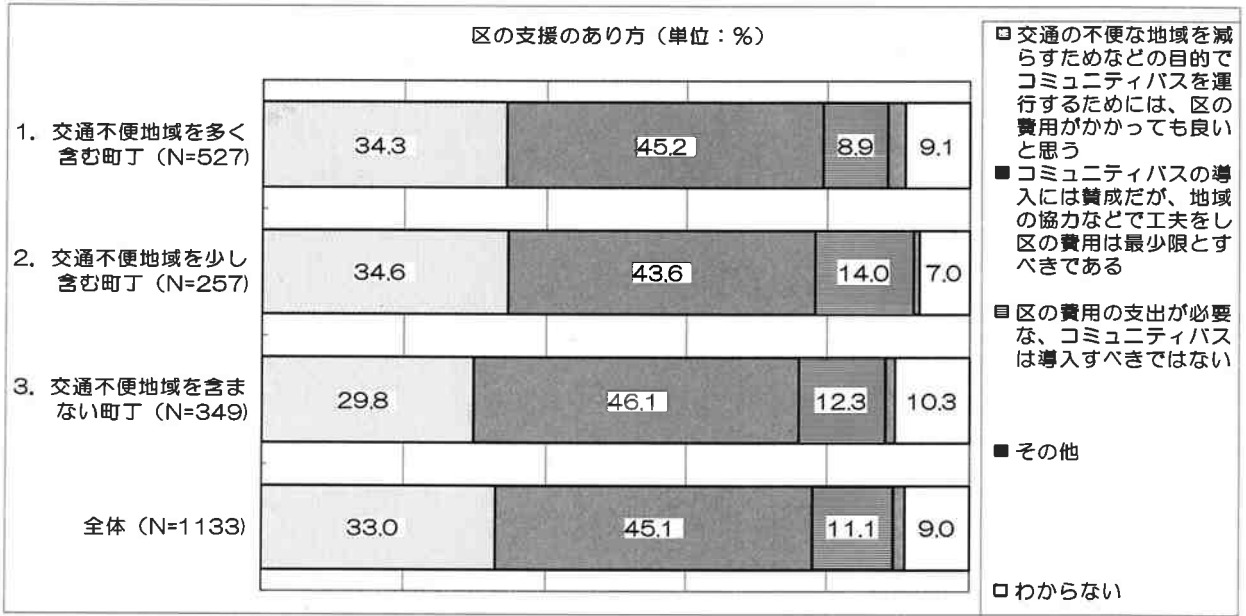
##### ■ 各候補地域の評価と課題

地域名	評価と課題	選定地域
1.田園調布地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が低く沿線の対象人口も少ないが、高齢化率が高い地域である</li> <li>地理的条件として急勾配地域であり、道路が狭く、デマンドタクシーなどのシステムを検討する必要がある</li> </ul>	
2.久が原地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路環境は良いが、最寄り駅へのルート設定に課題がある。</li> <li>アンケートでは、地域内の行政施設への立ち寄りルートの希望が高い</li> <li>ルート設定の検討では駅や行政施設を含め、引続き検討する必要がある</li> </ul>	
3.矢口地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が高く交通不便地域人口が多い地域である。</li> <li>不便地域が広く、単独ルートでは要望に応えにくいという課題がある。</li> <li>アンケートの結果、利用意向、協力意向なども高い地域である</li> </ul>	○
4.中馬込地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>地理的条件として坂道が多く、アンケートでも「坂道があつて大変」という意見が多い</li> <li>各方面への立ち寄り希望があり、駅に接続することによって生活圏が広がる可能性がある</li> </ul>	
5.南馬込地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象人口や高齢者が多い地域で、地域内に坂が多く、立ち寄りの駅や施設の希望が各方面に分散している</li> <li>ルート設定においては多方面への立ち寄り要望を満たす必要がある</li> <li>地域内の観光スポットを入れたルートの可能性がある</li> </ul>	○
6.西蒲田地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度、高齢者密度ともに高い地域である。</li> <li>呑川をはさみ、狭あい道路が多い地域である。</li> <li>駅へのルート設定によっては、自転車対策になることも考えられる</li> </ul>	○
7.大森東地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に南部地域に狭あい道路が多いため、地域全体をルートとするには、小型車の検討が必要である</li> <li>今後、ふるさとの浜辺公園などを活用した観光施策として、検討する必要がある</li> </ul>	
8.東糀谷地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>呑川によって分断された地域である</li> <li>土地利用が工業系であるため、人口密度、高齢者密度ともに低い地域である。</li> <li>地域内にある企業の送迎バスの活用などを、検討できる地域である</li> </ul>	
9.西糀谷地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>呑川によって分断された地域である</li> <li>駅へのルート設定が難しい地域である</li> <li>買い物道路や一方通行などの規制が多いことから、小型車両を使うシステムの検討も必要である</li> </ul>	
10.新蒲田地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内に区民センターや障害者通所施設があり、施設利用の希望が地域外からもある</li> <li>ルート設定にあたって、JR 車両基地があり難しい地域である</li> <li>ルート設定にあたっては、既存路線バスとの競合に留意する必要がある、引続き検討する必要がある。</li> </ul>	

## V. コミュニティバス運行に関する区の支援のあり方

### 1. アンケート調査結果による支援のあり方

- ・ コミュニティバス運行に関する支援のあり方について、アンケート調査では、「コミュニティバスの導入には賛成だが、地域の協力などで工夫をし、区の費用は最少限とすべきである」が45%、「費用がかかっても良い」が33%などとなっている。



## 2. 大田区コミュニティバス運行に関する支援のあり方

### ■ パートナーシップ型社会における、多様な主体の一つとしての区の関与

- ・ バス利用者は大都市圏、地方を問わず、依然として減少傾向が続いている（日本バス協会資料その他）。
- ・ これからの超高齢社会を迎えるなかでの「地域交通」は、行政、民間、企業、その他の多様なパートナーシップで、新たなシステムを構築していく必要がある。
- ・ このため、大田区の地域交通について、多様な主体の一部として、区が関与し、「地域力」を活かし、あるいは育てていくべきと考えられる。

### ■ コミュニティバスの運行の継続性を踏まえた、「公的補助への依存ができるだけ小さい、協働型のシステム」の構築

- ・ コミュニティバスを将来にわたって維持し、区民の福祉の向上に資するため、「公的補助への依存ができるだけ小さい、協働型のシステム」の導入・構築が望ましい。
- ・ そのため、行政の持つメリットを生かし、協働による地域公共交通形成の取組みを育成・支援していく。

## 3. コミュニティバスに関する支援メニューについて

大田区でコミュニティバスを導入・運行する場合、導入地域が限定されていない現時点において、区の支援について具体的な金額までは試算できない。ここでは、区の支援の基本的なあり方について、整理した。

- ・ コミュニティバスの運行にあたって、「区の支援ありき」という発想ではなく、公的補助のない方法をめざすことを基本とする。やむを得ず公的補助が必要な場合、地元協力により最少限とし、持続可能な運行をめざす。
- ・ 今後、具体的な支援策については、地域検討会で検討するとともに、本検討会でも精査し、適切に実施していくものとする。

## Ⅵ. コミュニティバス導入についての今後の進め方

### ■ 選定された導入候補地域の取扱

～ 「候補地域」から「導入検討地域」の選定と運行可能地域への導入～

#### ① 導入検討地域の選定

- ・ 検討会で選定された候補地域について、各指標に基づきさらに精査し、「地域の協力の可能性」「事業性＝導入経費・運行経費の縮減が図られる」などの条件のもと、1～2箇所の「導入検討地域」の選定を行う。

#### ② 地域検討会による運行計画等の検討

- ・ 選定された「導入検討地域」の関係者、関東運輸局東京運輸支局、道路・交通管理者、バス事業者などで「コミュニティバス導入地域検討会」を設立し、地域の特色等に見合った運行計画の検討を行う。

#### ③ 早期に運行可能な地域への導入

- ・ ②の検討で、早期に運行の可能性のある地域への導入を図る。

#### ④ その他の導入候補地域

- ・ 可能性のある候補地域を順次導入検討地域とし、当該地域検討会で運行計画を検討し、運行可能な地域で運行していく。

### 参考：今後の運行計画策定の主たる留意点

- 住民ニーズの把握……誰が、いつ、どこに行きたいかなどのアンケート調査や、実際にバスを利用する方々によるワークショップ、グループ討議など
- バス事業者の協力……円滑に導入するための計画策定には事業的な検討も重要になる。ノウハウを持つバス事業者の協力を得ることが望ましい
- 住民参画や利用促進の方法……地域にあった交通システムとして実際に利活用され、継続的に運行を維持していくため、地域住民等の参画に対する様々な工夫が必要である

## 参考資料

### 大田区コミュニティバス導入検討会規約

#### (目的)

第1条 この規約は、大田区内の公共交通不便地域の解消、高齢者や障がい者の日常生活や社会活動参加時の移動の利便性向上、まちの魅力をネットワークする観光の振興なども視野に入れたコミュニティバスの導入について検討するための、大田区コミュニティバス導入検討会（以下「検討会」という）の組織及び運営に関して必要な事項を定める。

#### (検討事項)

第2条 検討会はコミュニティバスに関する次に掲げる事項を検討する。

- (1) 必要性や役割など導入の方針に関すること。
- (2) 区民ニーズの把握と意向・動向に関すること。
- (3) 運行事業の手法に関すること。
- (4) 運行候補地の選定等に関すること。
- (5) その他会長が必要と認める事項に関すること。

#### (組織)

第3条 検討会は、会長、副会長及び委員をもって構成する。

- 2 会長、副会長及び委員は、別表に掲げる者とする。
- 3 会長は、検討会を総括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

#### (運営)

第4条 検討会は、会長が招集する。

- 2 検討会は、必要があると認めるときは、委員以外の者を委員会に出席させ、その意見を聴くことができる。
- 3 検討会は、過半数の委員の出席がなければ、開くことができない。
- 4 検討会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 5 委員の代理出席は、会長の了解を得、委員の所属団体、機関にある者に委任することができるものとする。
- 6 検討事項について、区民の関心が高いこともあり、検討会の審議に支障のない範囲で公開する。

#### (事務局)

第5条 検討会の事務局は、大田区交通事業本部交通事業課に置く。

#### (委任)

第6条 この規約に定めるもののほか、検討会の運営に関して必要な事項は、会長が別途定める。

#### 附則

この規約は、平成19年12月14日から施行する。

大田区コミュニティバス導入検討会（平成 19 年度）

委員名簿

（敬称略・順不同）

会 長	室 町 泰 徳	東京工業大学大学院 総合理工学研究科准教授
副 会 長	田 中 常 雅	東京商工会議所大田支部会長
委 員	菅 崎 貢	大田区自治会連合会馬込地区自治会連合会会長
//	佐 藤 大 助	大田区自治会連合会鶴の木地区町会連合会会長
//	吉 澤 敬 地	大田区自治会連合会糎谷地区自治会連合会会長
//	遠 藤 孝 一	大田区商店街連合会
//	栗 原 洋 三	大田区観光協会
//	宮 沢 勇	ひとにやさしいまちづくりを進める大田区民の会
//	小 暮 繁 枝	大田区老人クラブ連合会
//	久 松 宏	関東運輸局東京運輸支局輸送部門首席運輸企画専門官
//	川 又 光 博	警視庁蒲田警察署交通課長
//	小 塚 幹 夫	大田区まちづくり推進部道路公園課長
//	尾 形 剛	東急バス運輸事業部運輸課長
//	清 野 尚	京急バス総務部企画担当課長
//	赤 阪 英 夫	交通事業本部長
//	鴨 志 田 隆	経営管理部経営計画担当課長
//	萩 原 日 出 男	産業経済部産業振興課長
//	大 場 大 志	保健福祉部計画調整課長
事 務 局	伊 藤 晴 司 郎	交通事業課長
//	森 憲 司	交通事業課交通担当係長
//	皆 川 文 良	交通事業課交通担当
作業協力	高 尾 利 文	(株)アルメック 第二計画部・部長
//	坂 井 雅 子	(株)アルメック 第二計画部・部長代理

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月発行

発行：大田区 交通事業本部  
大田区蒲田5丁目13番14号  
電話：03-5744-1354  
調査：株式会社 アルメック  
電話：03-5489-3211