地域交通検討資料

平成２６年３月２５日

品　川　区

目　次

１．人口の現状と見通し…… １
２．町丁目別の人口分布、世帯数…… ２
３．産業構造、土地利用、開発事業等…… ３
４．公共交通（鉄道・バス）、交通流動、道路交通の状況・道路環境…… ４
５．交通利便性…… ５
６．高齢者等を考慮した交通利便性…… ６

1．人口の現状と見通し

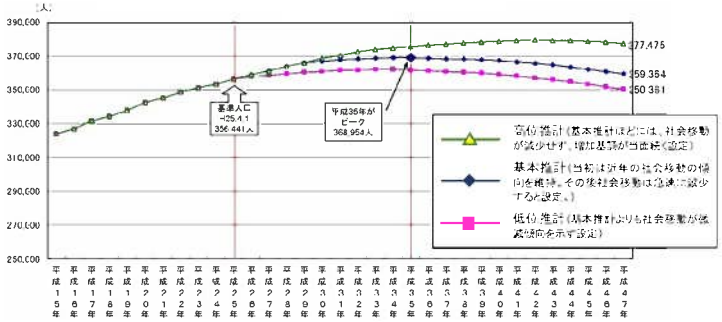
人口の現状と見通し

- 人口は近年微増しているが、平成 35 年（2023 年）をピークに減少に転じると推計されている。
- 少子高齢化がより進行し、年少人口（14 歳以下）が減少傾向にある一方で、高齢者の割合は平成 25 年（2013 年）の 20.8%から平成 47 年（2035 年）で 26.9%になると見込まれている。
- 夜間人口に対して昼間人口が多く、昼夜間人口比率は 1.44 と 23 区全域平均値よりも高い。

地区別の人口

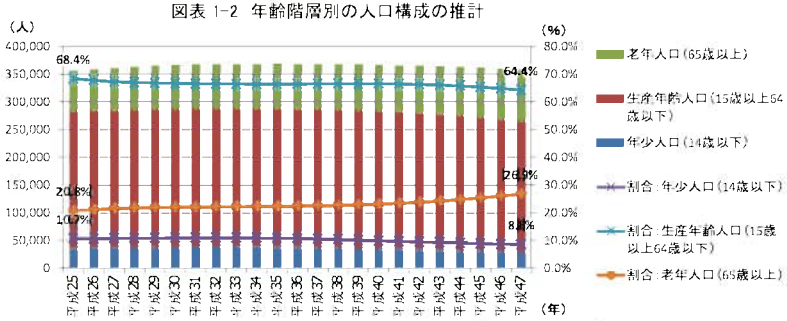
- 地区別人口は荏原地区が最も多く、八潮地区は最も少ない。
- 人口の見通しは、大崎地区が大幅に増加し、品川地区、大井地区が微増傾向を継続、八潮地区と荏原地区で減少するものと見込まれている。
- 現状の年齢別人口の比率は地区による大きな違いはみられないが、平成 42 年（2030 年）では八潮地区で 75 歳以上の比率が大幅に上昇するほか、他の4地区でも 75 歳以上の比率が現状より高く、15 歳未満の比率が現状より低くなると見込まれている。
- 昼夜間人口比率は荏原地区を除く4地区で 1.0 を上回っており、特に大崎地区が 3.1 と突出して高い。

図表 1-1　品川区人口の推計



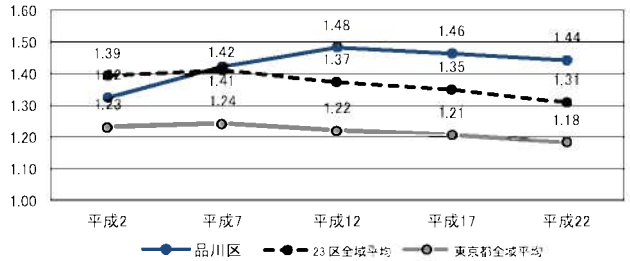
出典）品川区長期基本計画改定委員会資料（H25.6）、住民基本台帳を基に推計

図表 1-2　年齢階層別の人口構成の推計



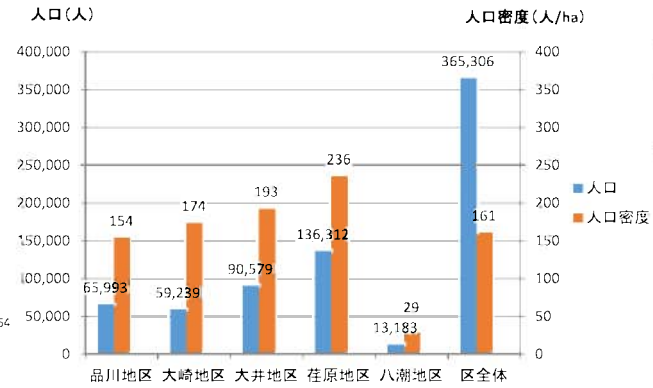
出典）品川区長期基本計画改定委員会資料（H25.6）

図表 1-3　昼夜間人口比率の推移



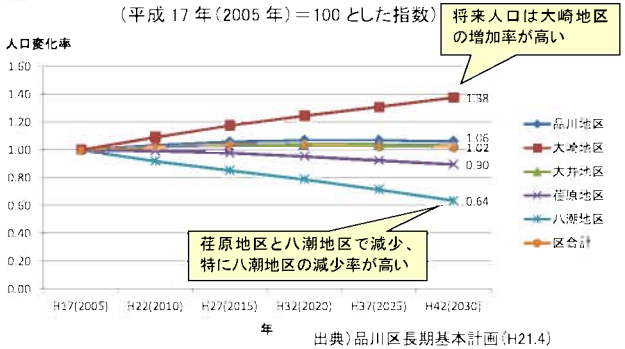
出典）国勢調査

図表 1-4　地区別の人口（H22）



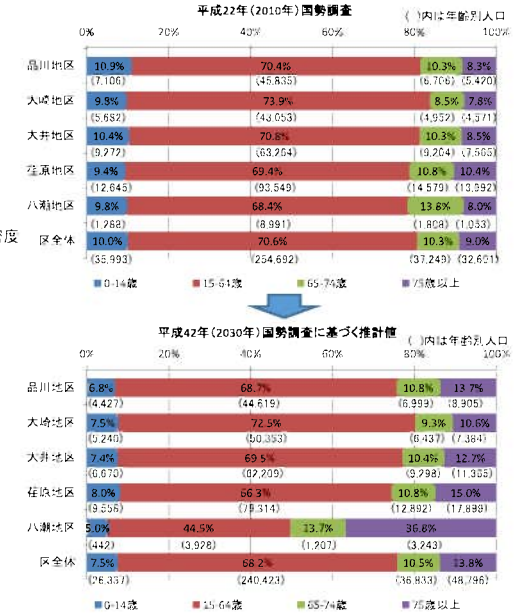
出典）国勢調査

図表 1-5　地区別人口の将来見通し
（平成 17 年（2005 年）＝100 とした指数）



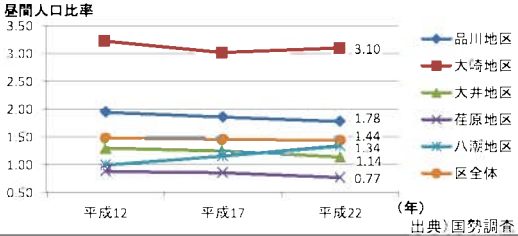
出典）品川区長期基本計画（H21.4）

図表 1-6　地区別年齢別人口の現状と将来見通し



出典）品川区基本構想等策定委員会資料（H19.8）

図表 1-7　地区別昼夜間人口比率の推移



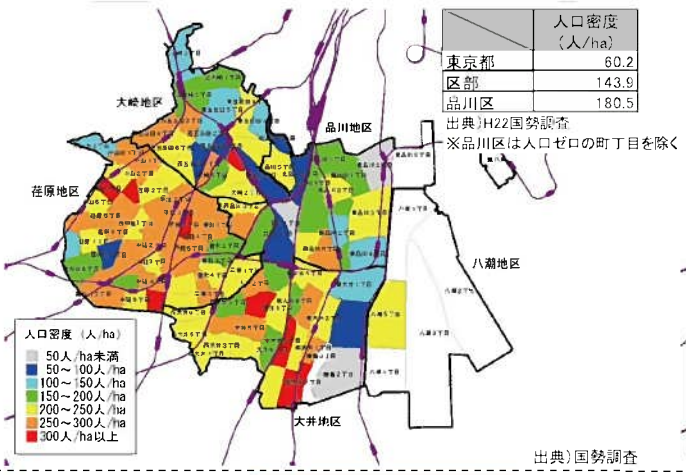
出典）国勢調査

2．町丁目別の人口分布、世帯数

町丁目別の人口分布

- 平成 22 年（2010 年）の区内の人口密度は、100 人/ha 以上の町丁目が大部分を占めている。
- 特に人口密度 300 人/ha 以上と高い町丁目は中延、荏原、大井、南大井、戸越、東五反田、小山など、荏原地区と大井地区に多くみられる。
- 一方、人口密度 100 人/ha 未満と低い町丁目は五反田駅、大崎駅、天王洲アイル駅周辺などのビジネス・商業施設が立地する地域、八潮といった工業施設が立地する地域である。
- 高齢者（65 歳以上）の人口密度が高い町丁目は南大井、豊町、西大井、戸越など、荏原地区と大井地区に多くみられる。

図表 2-1 町丁目別人口密度（H22）

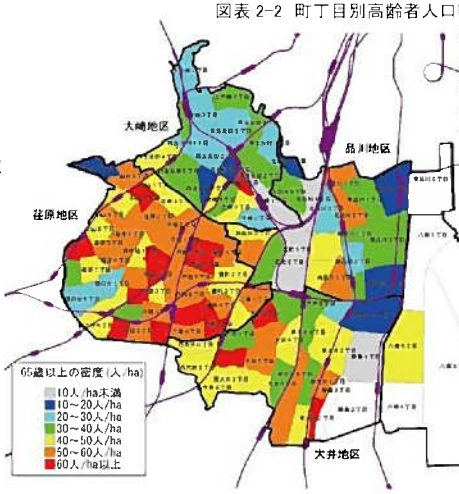


	人口密度（人/ha）
東京都	60.2
区部	143.9
品川区	180.5

出典）H22国勢調査
※品川区は人口ゼロの町丁目を除く

出典）国勢調査

図表 2-2 町丁目別高齢者人口密度（H22）



	65歳以上の人口密度（人/ha）
東京都	12.1
区部	28.5
品川区	34.5

出典）H22国勢調査
※品川区は65歳以上人口ゼロの町丁目を除く

出典）国勢調査

総世帯数

- 総世帯数は増加しており、高齢者の単独世帯や夫婦のみの世帯も増加している。
- 一方で、6歳未満のいる子育て世帯も増加しており、その 95%が核家族である。

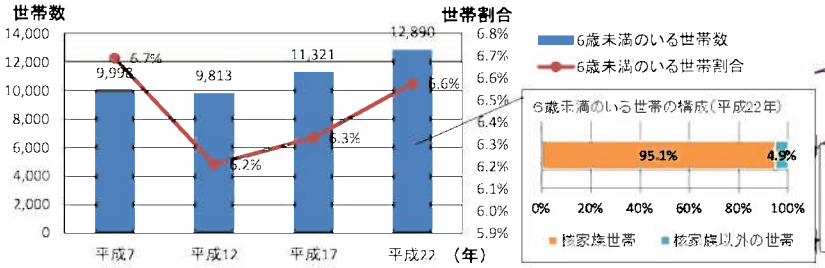
図表 2-3 総世帯数と高齢者のいる世帯類型

●品川区　　単位：世帯

年度	総世帯数	高齢者（65歳以上）のいる世帯		単独世帯		夫婦のみ世帯		同居世帯	
1995年（平成7年）	149,466	34,921	（23.4%）	9,631	（6.4%）	8,224	（5.5%）	17,066	（11.4%）
2000年（平成12年）	157,986	41,329	（26.2%）	13,830	（8.8%）	10,712	（6.8%）	16,787	（10.6%）
2005年（平成17年）	178,825	45,604	（25.5%）	15,672	（8.8%）	11,783	（6.6%）	18,149	（10.1%）
2010年（平成22年）	196,021	50,924	（26.0%）	19,390	↓（9.9%）	12,862	↓（6.6%）	18,672	（9.5%）

出典）国勢調査
※「単独世帯」は65歳以上の一人世帯
※「夫婦のみ世帯」は、少なくとも一方が65歳以上の夫婦の世帯
※「同居世帯」は、「高齢者のいる世帯」から「単独世帯」および「夫婦のみ世帯」を除いたもの

図表 2-4 6歳未満のいる子育て世帯数と割合

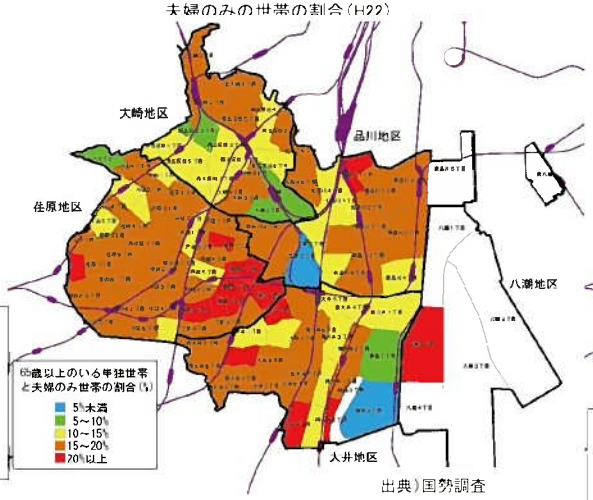


出典）国勢調査

地区別の世帯数

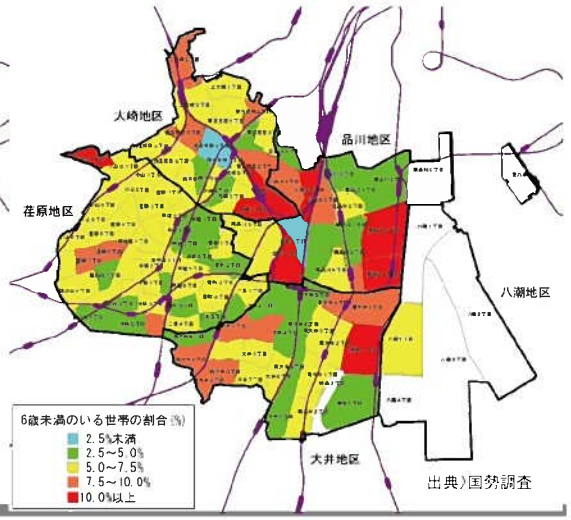
- 地区別世帯数は荏原地区が世帯数・世帯数密度ともに高く、八潮地区は最も低い。
- 高齢者の単独世帯や夫婦のみの世帯は、荏原地区で多く、八潮地区では総世帯数に対する高齢者のみの世帯数の割合が高い。町丁目別でみると、豊町でまとまって高い地域が存在する。
- 6歳未満のいる子育て世帯数は荏原地区が最も多いが、町丁目別にみると、大崎や大井町、品川シーサイドなど近年の再開発地域に集中している。

図表 2-5 町丁目別の高齢者のいる単独世帯と夫婦のみの世帯の割合（H22）



出典）国勢調査

図表 2-6 町丁目別の 6 歳未満のいる子育て世帯の割合（H22）



出典）国勢調査

3．産業構造、土地利用、開発事業等

産業構造

- 事業所数は減少傾向にある一方で、従業者数は増加している。
- 産業構造では情報通信業（ソフトウェア業・情報処理提供サービス業等）の集積が進んでおり、日本の工業の中心として発展してきた製造業の割合は1割程度である。
- 小売業の年間販売額は増加傾向にあるものの、商店数については従業者数が小規模商店を中心に減少している。商店街をはじめとした小規模な専門店が減少していることが推測される。

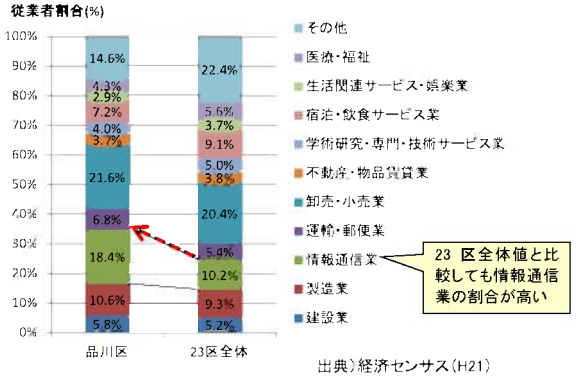
土地利用

- 大崎駅、天王洲アイル駅、五反田駅周辺の業務商業機能の集積、大井町駅や武蔵小山駅周辺等の商業機能などの拠点が形成されている。
- 戸建て住宅が主体の地域、中高層住宅が主体の地域をはじめ、住宅地としての性格をもつ地域が臨海部等一部を除き、区全域に広がっている。
- 地区別にみると、荏原地区は住宅用地の構成比が高い一方、八潮地区は工業系の構成比が高い。
- 医療施設や公共施設は臨海部と大井町駅の JR 車両センター周辺を除き、区全体に均等に分布している。
- 商店街が駅周辺や駅間を結ぶ通りを中心に発展し、連なって存在している。

開発事業等

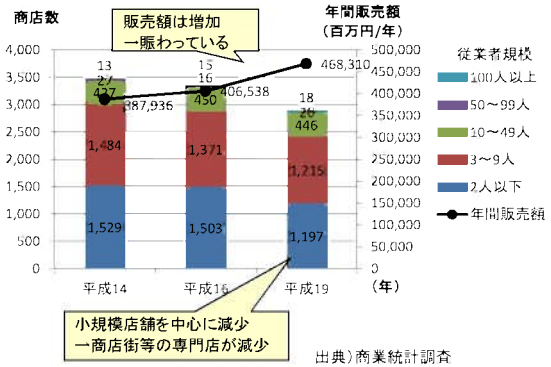
- 区がめざすべき将来都市像として、都市空間の機能および質の向上・連携を目指し、機能が集積する区の活発な都市活動を担う「拠点」と、その機能を有機的に結ぶ「軸」を基本とする都市基盤整備を進めている。
- 品川駅南地域の開発の誘導や、荏原地区を中心とした木造密集市街地の改善事業がすすめられており、2020 年東京オリンピック・パラリンピックの競技会場の設置、羽田空港の国際ターミナル開業と 24 時間化、リニア中央新幹線始発駅の計画、大井貨物ふ頭への大型客船の着岸など、品川区をとりまく人の動きが大きく変化していくことが期待される。

図表 3-1　産業別従業者数の割合（H21）



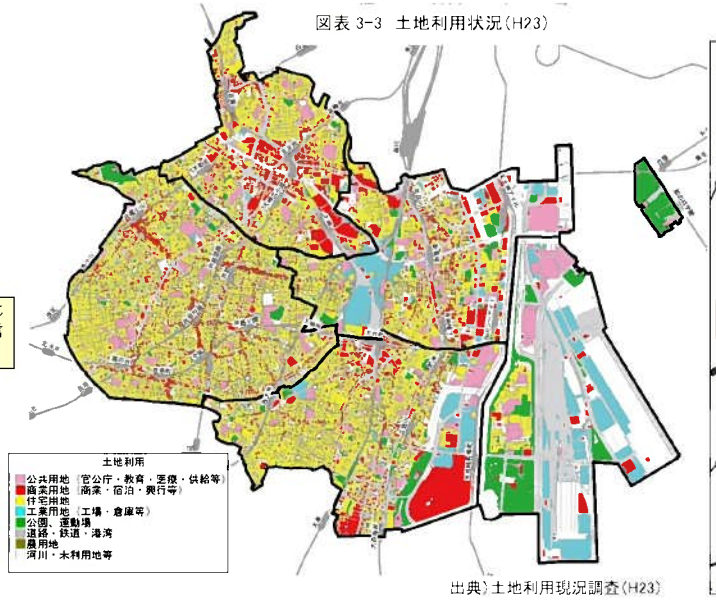
出典）経済センサス（H21）

図表 3-2　小売業の年間販売額と商店数



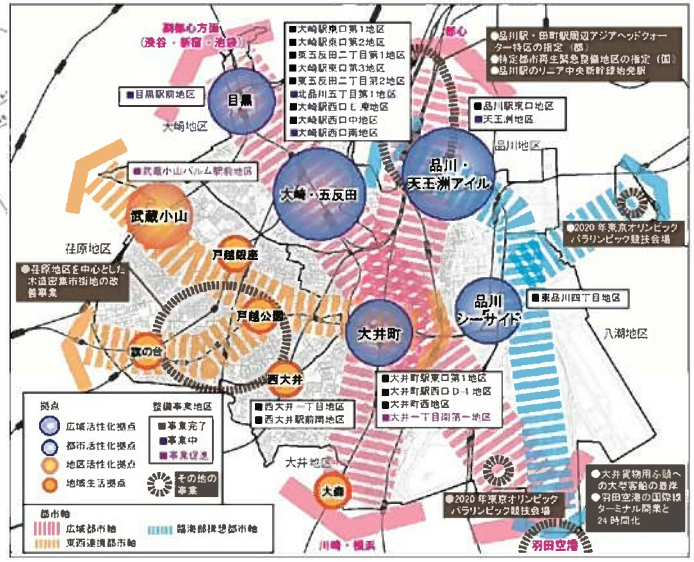
出典）商業統計調査

図表 3-3　土地利用状況（H23）



出典）土地利用現況調査（H23）

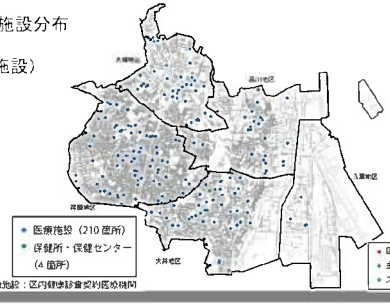
図表 3-5　拠点と開発事業



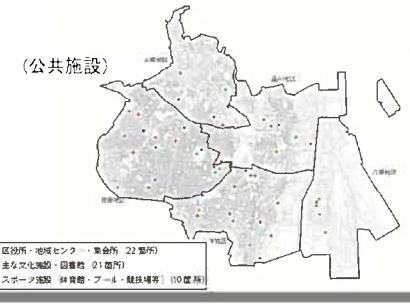
品川区まちづくりマスタープラン（H25.2）を基に作成

図表 3-4　施設分布

（医療施設）



（公共施設）



（商業施設）

4．公共交通（鉄道・バス）、交通流動、道路交通の状況・道路環境

鉄道・バス

- 区内の鉄道は 14 路線 40 駅が整備され、八潮地区を除き区内のほぼ全域が駅勢圏内（700m）にある。
- 区内の駅乗降客数は増加しており、主要な目黒駅、五反田駅、大井町駅、大崎駅の4駅で全体の7割を占める。
- 区内のバスは 68 系統、バス停は 129 箇所（バス停名称でカウント）ある。
- 荏原地区と八潮地区ではルートが少なく、バス停勢圏外（300m）となる地域が他地区と比較して広く存在する。荏原地区では補助第 26 号線の開通にあわせて東西方向のバス路線について検討している。

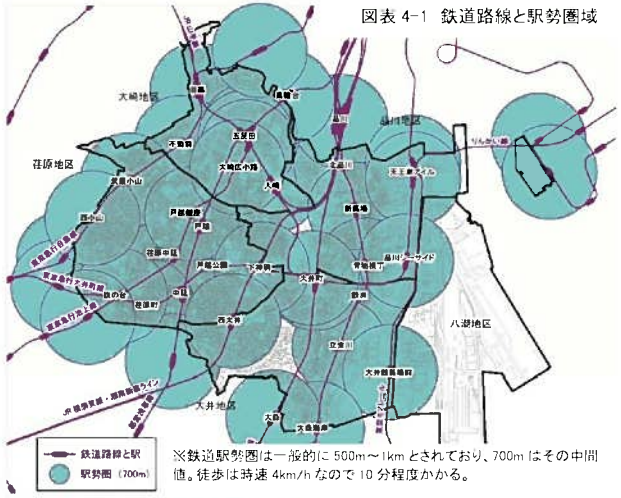
交通流動（東京都市圏 PT 調査）

- 平成 10 年から同 20 年までのトリップ数は約2割増加しており、その増加のほとんどが区内と区外を行き来する人の動きである。
- 高齢者の一人あたりトリップ回数が増加している。
- 目的別にみると自宅発以外での「その他私事」が増加しており、買物途中で食事する、仕事帰りに飲食店によるなどの回遊行動が多くなっている。
- 区内の代表交通手段分担率は鉄道が半分を占め、自動車は1割に満たず、自動車の利用割合は減少傾向にある。

道路交通の状況・道路環境

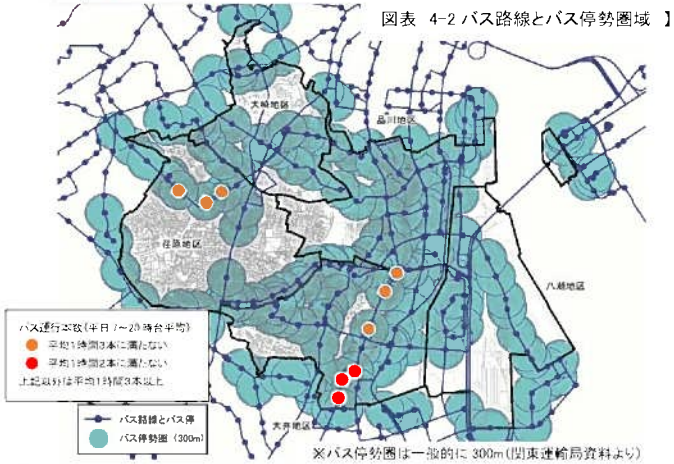
- 放射1号線（国道1号・第二京浜）、放射2号線（中原街道）、放射 18 号線（海岸通り）、環状6号線（山手通り）、補助 26 号線、補助 28 号線（池上通り）で混雑度が 1.00 を超えているものや混雑時速度が 15km/h 未満の区間がある。これらの路線では、混雑が何時間も続くものではないが、混雑する時間帯が1～2時間ある状況である。
- 大気汚染の原因には、固定発生源（工場等）と移動発生源（自動車等）の二種類がある。区内ではこのうち固定発生源によるものは、燃料や施設の改良等によって改善されてきており、現在は移動発生源対策が重点課題となっている。
- 騒音については、自動車騒音常時監視調査（平成 23 年度）では昼夜間ともに基準値超過の観測住戸が国道1号（第二京浜）で2割、国道 15 号（第一京浜）で約1割あった。

図表 4-1 鉄道路線と駅勢圏域



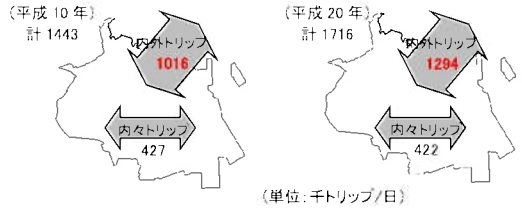
※鉄道駅勢圏は一般的に 500m～1km とされており、700m はその中間値。徒歩は時速 4km/h なので 10 分程度かかる。

図表 4-2 バス路線とバス停勢圏域 】

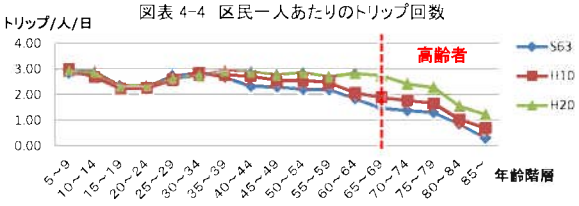


※バス停勢圏は一般的に 300m（関東運輸局資料より）

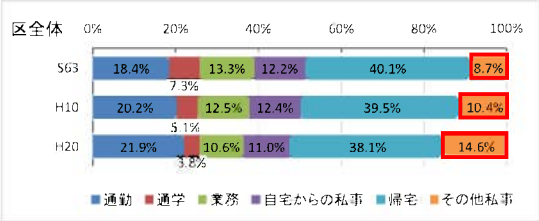
図表 4-3 交通流動



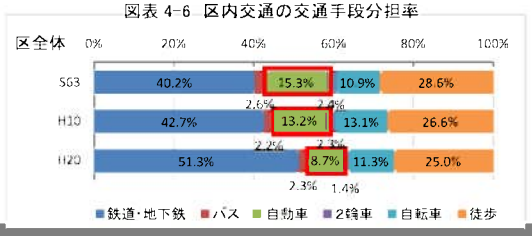
図表 4-4 区民一人あたりのトリップ回数



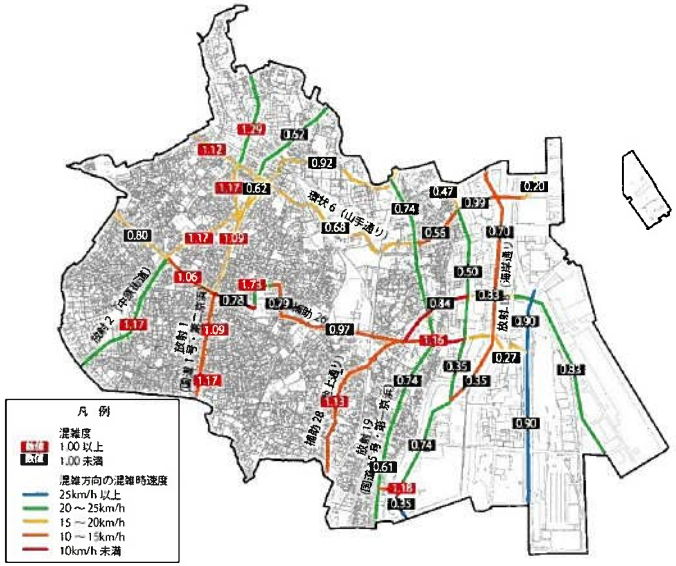
図表 4-5 区内交通の目的種類の構成比



図表 4-6 区内交通の交通手段分担率



図表 4-7 道路混雑と混雑時速度



出典）平成 22 年道路交通センサス

5．交通利便性

- 「交通不便地域」は鉄道駅から 700m 以遠かつバス停から 300m 以遠という一般的な条件の他、バスの運行本数も考慮して1時間あたり2本に満たない（運行間隔が 30 分に満たない）地域も追加する。その結果、工業用地や未利用地を除いた面積は 11.3ha、区全体に対する割合は 0.5%と少ない。
- これらの交通不便地域のうち、②と③は東京都木密不燃化 10 年プロジェクト特定整備路線や東京都第三次優先整備路線に位置づけられている都市計画道路があり、道路整備にあわせてバス路線の導入が期待される。①と④については限られた地域であるためニーズを明確にし、路線バスの経路変更や運行本数の増加等による対応が考えられる。

交通不便地域　【定義】 以下の2つの条件を満たす地域

1．鉄道駅から 700m 以遠（徒歩 10～15 分）

鉄道駅勢圏は一般的に 500m～1km とされており、700m はその中間値。
徒歩は健常者で時速 4km/h なので 10 分程度、高齢者等を考慮すると 15 分程度の距離。

2．バス停から 300m 以遠または運行本数が１時間あたり２本に満たない

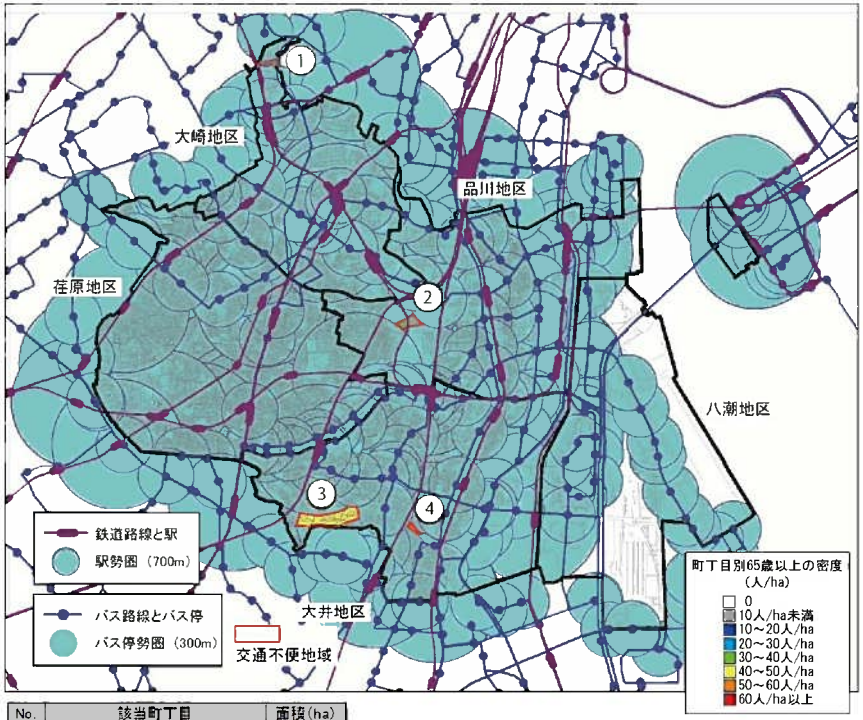
（1）バス停から 300m 以遠（徒歩 5 分）

バス停勢圏は一般的に 300m（関東運輸局資料より）

（2）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 分に満たない）

バス運行本数に対する不便さは地域や人によって異なるが、他都市の事例から1時間あたり2本以上の運行本数で概ね5割の満足度を得ているという結果を参考に、ここでは平日に平均して1時間あたり2本を最低限のサービス水準として設定。

図表 5-1　交通不便地域



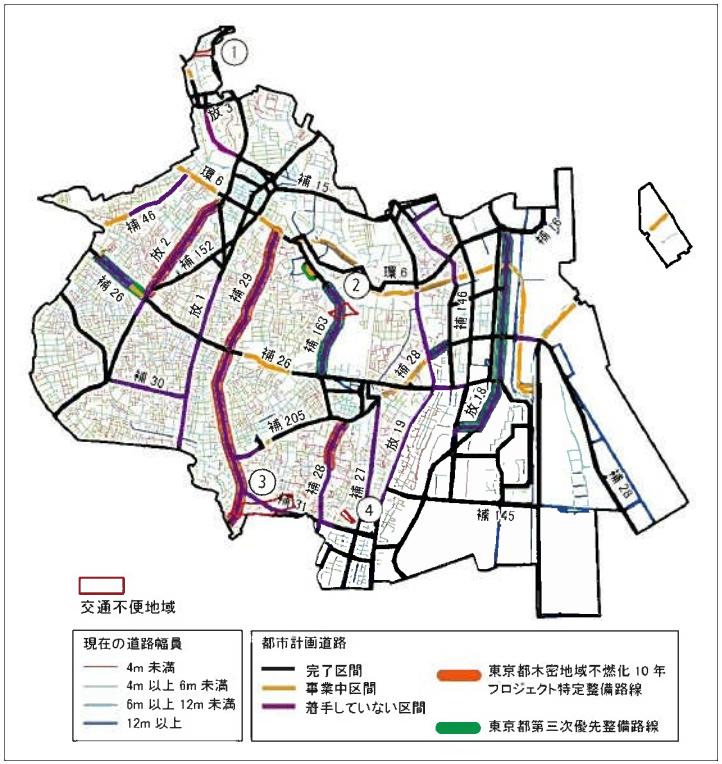
No.	該当町丁目	面積(ha)
1	上大崎2丁目	1.2
2	西品川1丁目	0.7
3	西大井3～4丁目、大井7丁目	8.7
4	南大井5丁目　※定義2(2)に該当	0.7
計		11.3

⇨

	面積(ha)
区全体	2272.0
交通不便地域の割合	0.5%

※西品川の JR 車両センターや八潮のコンテナターミナル等を除く

図表 5-2　交通不便地域と現況道路幅員・都市計画道路の整備状況



6．高齢者等を考慮した交通利便性

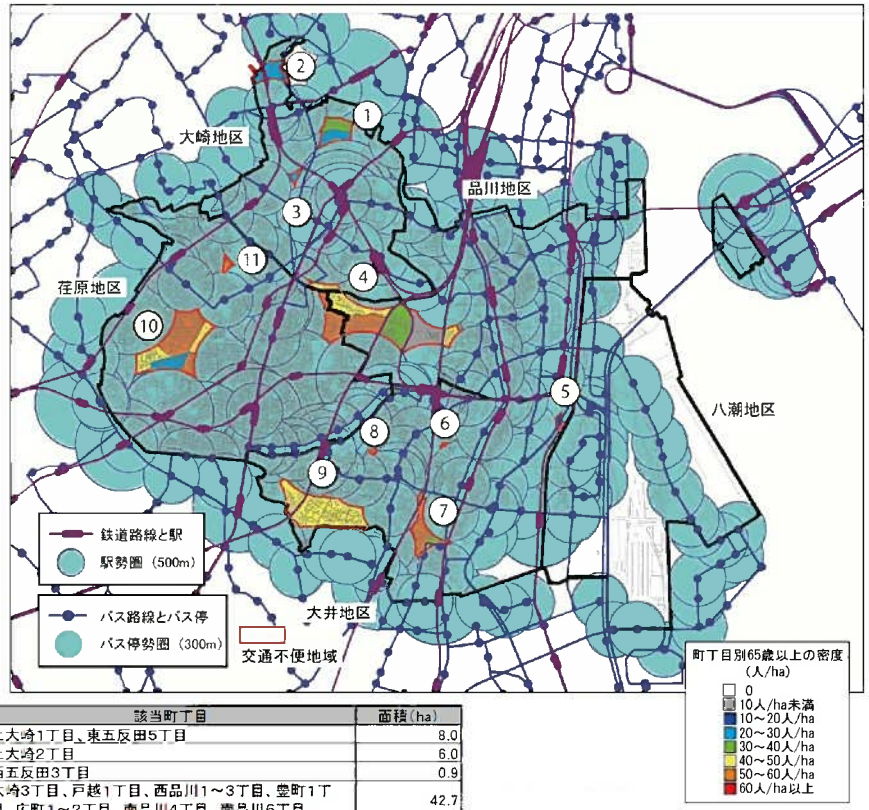
- 高齢者の歩行負担を考慮し、鉄道駅勢圏を 500m とした「高齢者を考慮した交通不便地域」を抽出した結果、工業用地や未利用地を除いた面積は 125.2ha、区全体に対する割合は 5.5%である。荏原地区や品川地区、大井地区のまとまった地域で交通不便地域となっている。町丁目別の高齢者（65 歳以上）人口密度をみると 60 人/ha 以上と高い地域は不便地域に含まれていないが、40～60 人/ha 程度の地域が半分を占める。
- これら交通不便地域では道路幅員 4m 未満の狭隘道路が多く、バスの走行が可能な 6m 以上の道路が限られている（道路方車両制限令より小型バスで最小道路幅は 4.7m、歩道 2m を考慮すると 6.7m 必要。大型バスでは 5.5m、歩道 2m を考慮すると 7.5m 必要）。
- これらの交通不便地域のうち、④⑤⑥⑨⑩⑪は東京都木密不燃化 10 年プロジェクト特定整備路線や東京都第三次優先整備路線に位置づけられている都市計画道路があり、道路整備にあわせてバス路線の導入が期待される。①②③⑦⑧については地域のニーズを明確にし、路線バスの見直し等による対応が考えられる。

高齢者等を考慮した交通不便地域

高齢者等の歩行負担を考慮して、前項の「3. 交通不便地域」の定義のうち、鉄道駅の徒歩圏 700m を 500m とした場合の交通不便地域

鉄道駅から 500m＝高齢者等を考慮して徒歩 10 分以内でアクセスできるとされる距離

図表 6-1 高齢者等を考慮した交通不便地域



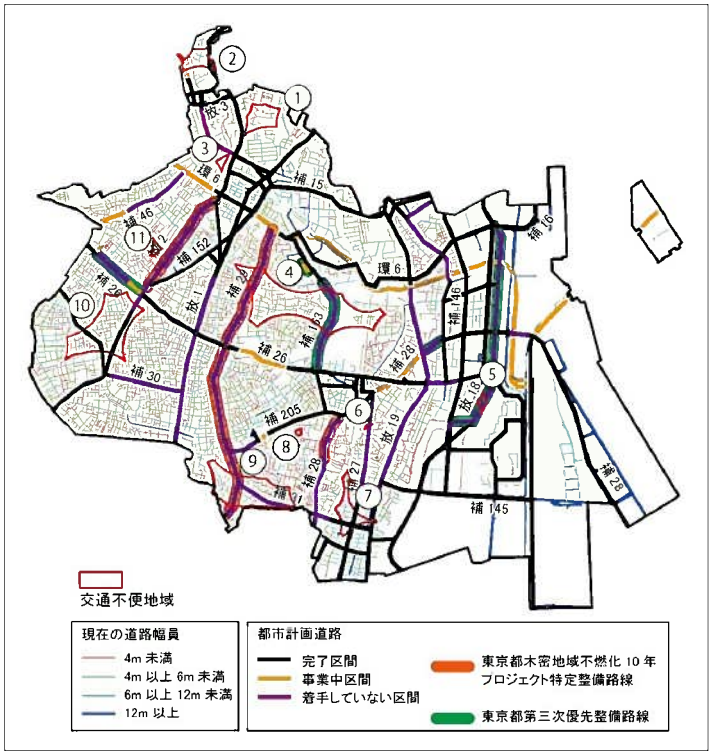
No.	該当町丁目	面積（ha）
1	上大崎1丁目、東五反田5丁目	8.0
2	上大崎2丁目	6.0
3	西五反田3丁目	0.9
4	大崎3丁目、戸越1丁目、西品川1～3丁目、豊町1丁目、広町1～2丁目、南品川4丁目、南品川6丁目	42.7
5	東大井1丁目	0.7
6	東大井6丁目	0.1
7	南大井2～6丁目、大井6丁目	8.6
8	大井3丁目	0.3
9	大井7丁目、西大井3～5丁目	25.8
10	西中延1～2丁目、荏原4～7丁目、旗の台1丁目	30.9
11	荏原2丁目、小山2丁目	1.2
計		125.2

⇨

	面積（ha）
区全体	2272.0
高齢者を考慮した交通不便地域の割合	5.5%

※西品川の JR 車両センターや八潮のコンテナターミナル等を除く

図表 6-2 高齢者を考慮した交通不便地域と現況道路幅員・都市計画道路の整備状況



資料２

地域交通に関する区民からの要望事項について

１．品川区議会における陳情・請願

＜平成 25 年＞

① 請願第５号 コミュニティバスの運行を求める請願

＜請願項目１＞ 区内を循環するコミュニティバスを運行してください。
＜請願項目２＞ 運賃は低額にし、シルバーパスも使えるようにしてください
＜請願項目３＞ 「（仮称）品川区地域公共交通会議」の委員は、切実に実現を求める区民の意見が反映できるような人選をしてください。

② 請願第８号 区内を循環するコミュニティーバスに関する請願

＜陳情項目１＞ 八潮地域から、区役所をはじめ各地域にある公共施設や商店街、病院などに乗り換えなくても行けるよう、コミュニティーバスをつくってください。

③ 請願第 15 号 八潮から区役所などに行けるコミュニティーバスを求める請願

＜請願項目１＞ 八潮地域から、区役所、昭和大学病院、ＮＴＴ関東病院、荏原文化センターに行けるよう、コミュニティーバスをつくってください。

＜平成 24 年＞

④ 請願第 20 号 区内を循環するコミュニティバスの運行を求める請願

＜請願項目１＞ 南大井地域から区役所やメイプルセンター・総合体育施設・荏原文化センターに行けるよう、区内を循環するミニバスを運行してください。
＜請願項目２＞ 料金は低額にし、シルバーパスも使えるようにしてください

⑤ 陳情第 15 号 コミュニティバスの運行を求める陳情

＜陳情項目１＞ 区内を巡回するコミュニティバスを運行してください。
＜請願項目２＞ 運賃は低料金とし、シルバーパスの利用もできるようにしてください。

＜平成 23 年＞

⑥ 請願第２号 品川区役所・老人保健施設等の施設へのコミュニティバスの運行実現を求める請願

＜請願項目１＞ 区役所や老人保健施設など区の施設・大井町駅等を巡回する利用料の安いコミュニティバスを運行してください。

⑦ 請願第９号 区内を循環する「ミニバスの運行」を求める請願

＜請願項目１＞ 公共施設・買い物などの利便性を考慮した、区内を循環する「ミニバス」の運行を実施してください。
＜請願項目２＞ 料金は低額にし、シルバーパスも使えるようにしてください。

⑧ 請願第 10 号 区内循環ミニバスの運行を求める請願

＜請願項目１＞ 区内を循環するコミュニティバスを走らせてください。
＜請願項目２＞ 利用料金は低額とし、シルバーパスも使えるようにしてください。

⑨ 請願第 11 号 コミュニティバスの運行を求める請願

＜請願項目１＞ コミュニティバス運行すること。
＜請願項目２＞ 運賃は低額としシルバーパスも利用できるようにすること。

＜平成 22 年＞

⑩ 請願第 19 号 区内を循環するミニバスの運行を求める請願

＜請願項目１＞ 南大井地域から荏原文化センターや区立総合体育館に行けるよう、区内を循環するミニバスを運行してください。
＜請願項目２＞ 料金は低額にし、シルバーパスも使えるようにしてください。

⑪ 請願第 10 号 区内循環コミュニティバスの運行を求める請願

＜請願項目１＞ 区内を循環するコミュニティバスを走らせてください。
＜請願項目２＞ 利用料金は低額とし、シルバーパスも使えるようにしてください。

資料２

地域交通に関する区民からの要望事項について

２．区政協力委員会における要望事項

＜平成 25 年度　秋の区政協力委員会＞

① **臨海斎場利用者のための利便性の向上を**　（品川地区）

＜要望事項＞　臨海斎場は「大田スタジアム」以外のバス停（倉庫センター、流通センター前等）からは 500ｍ近く離れており、高齢者が天候不良の際、到着までに苦労している。よって、品川大井町方面からの、臨海斎場行き新規バス路線の開設、現路線における運行経路およびバス停位置の見直しについて、運行会社への働きかけを要望する。

② **都営大井町行きのバス便の増発について**　（八潮地区）

＜要望事項＞　通勤時間帯には 1 時間当たり 10 数本の便があるが、日中の 11 時～14 時台は 4～5 本しかない。また品川行きのバスが大井町行きのバスより本数は多いが利用者は大井町行きの方が多いように見受けられることも考慮し、増便を要望する。

③ **大井三ツ又交差点のスクランブル化と歩道橋の撤去について**　（大井第二地区）

＜要望事項＞　補助 205 号線完成後交通量増加が見込まれる中、三ツ又交差点の歩行者の安全を確保するため、老朽化して維持経費もかかる歩道橋を外して、スクランブル交差点化を要望する。

３．その他（区民から寄せられている声）

① 三間通り・立会通りの一方通行道路を逆方向へ通行できるようにしてほしい

② 補助 26 号線完成後、バスを運行してほしい

③ 大崎−羽田間のリムジンバスを導入してほしい

④ 安全な自転車道を整備してほしい

⑤ 福祉タクシー導入に際し、助成制度を活用したい

⑥ 大井町駅から区役所までの交通を確保してほしい

⑦ 品川道踏切（開かずの踏切）の対策を考えてほしい