令和元年 10 月 3 日

訂正箇所

■令和元年度第１回品川区地域交通検討会　資料

○P.11／2-4 公共交通の状況

・上から１段目のコメントの記載

誤：　計６６系統が運行されてあり、

正：　計６６系統が運行されており、

○P.14／2-4 公共交通の状況

・図 2-26 鉄道駅 500m・バス停 300m 圏域の図中の記載

誤：　西大井３～５・７丁目周辺

正：　西大井３～５丁目、大井７丁目周辺

○P.15／3 区民の移動特性

・活用データ①のデータの仕様の記載

誤：　年代区分　１５～６４歳以下、６５歳～７９歳の２区分

正：　年代区分　１５歳～６４歳、６５歳～７９歳の２区分

・活用データ③のアンケート期間の記載

誤：　７月に郵送配布・郵送回収を実施

正：　６月に郵送配布、７月に郵送回収を実施

・活用データ③のアンケートの郵送数の記載

誤：　品川(548)、大崎(519)

正：　品川(461)、大崎(606)

○P.18／3 区民の移動特性

・図 3-12 高齢者に配慮した鉄道・路線バスの勢力圏域外の地域の表中の記載

誤：

４	西大井	３丁目 ４丁目 ５丁目 ７丁目

正：

４	西大井	３丁目 ４丁目 ５丁目
	大井	７丁目

○P.22／3 区民の移動特性

・上から 2 段目のコメントの記載

誤：　ゾーン１７から２３、２８までの区間は、

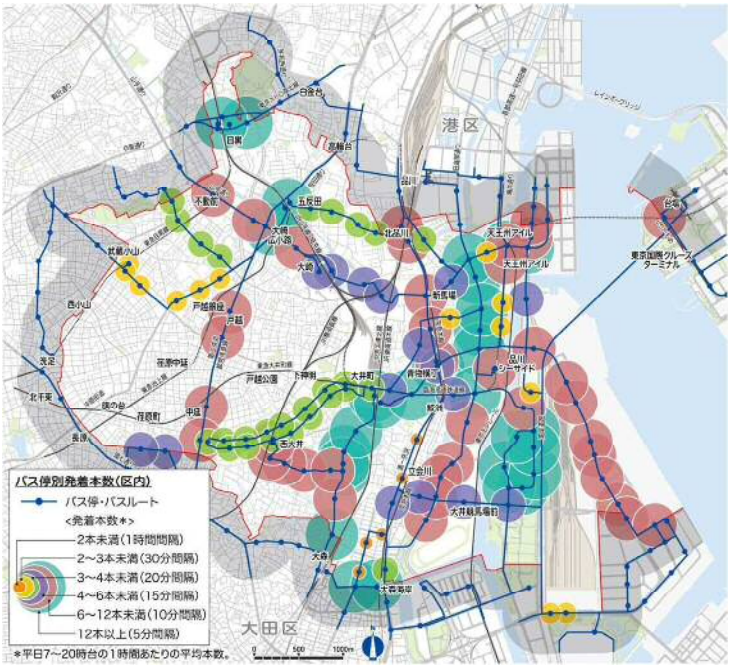
正：　ゾーン２３から２８、３２までの区間は、

2-4 公共交通の状況

訂正前

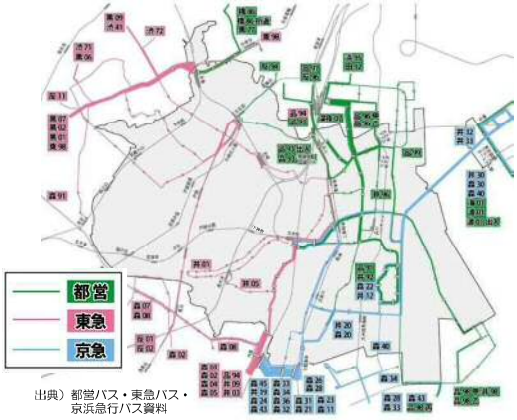
（2）路線バス

- 区内の一般路線バスは都営バス、東急バス、京浜急行バスの３事業者により運行され、計66系統が運行されており、バス停は124箇所ある。
- おおむね京浜東北線を境に、東側が都営バスと京浜急行バス、西側が東急バスの路線となっている。
- 区東側にくらべ、西側はバス路線の密度が低くなっている。
- 区東側では、バス路線の密度が高く、大井町駅を中心に天王洲アイル、八潮、大森方面への路線沿いに、平日で１時間あたり平均12本以上（運行間隔5分以下）といった高頻度のバス停がみられる。



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図2-19　バス停別の運行本数（片方向・1時間あたり平均値）



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図2-20　運行事業者別の路線網図

（参考）民間施設のシャトルバス

区内では、大崎ガーデンタワーやTOC、NTT東日本関東病院など民間施設の事業者が独自のシャトルバスを運行している事例がみられる。

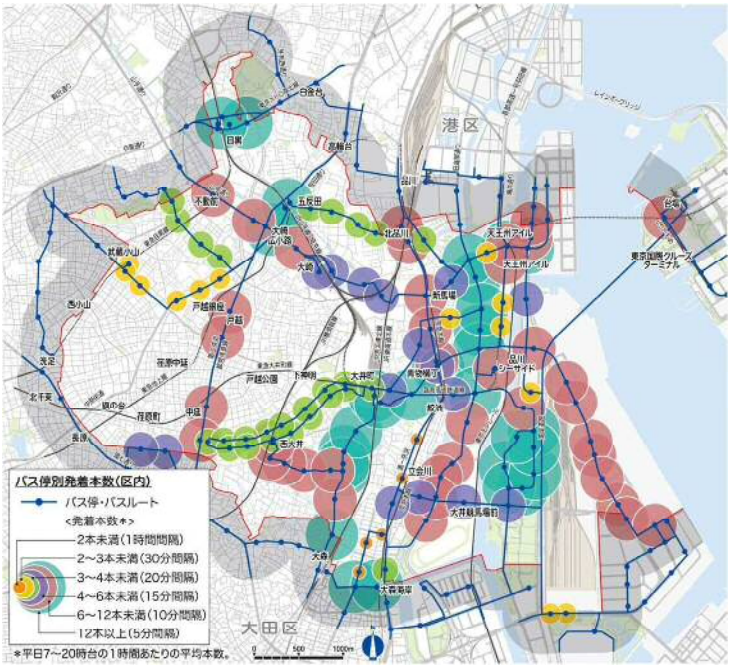
出典）各社ホームページ等調べ

2-4 公共交通の状況

訂正後

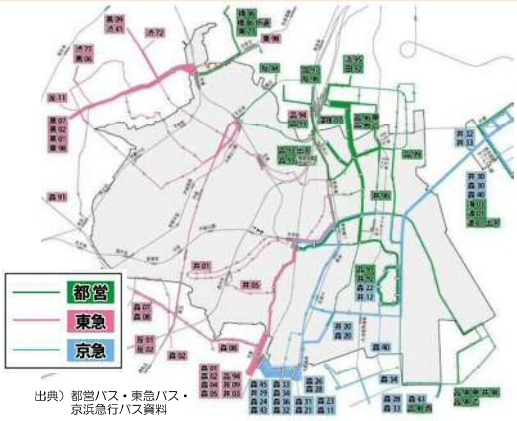
（2）路線バス

- 区内の一般路線バスは都営バス、東急バス、京浜急行バスの３事業者により運行され、計66系統が運行されており、バス停は124箇所ある。
- おおむね京浜東北線を境に、東側が都営バスと京浜急行バス、西側が東急バスの路線となっている。
- 区東側にくらべ、西側はバス路線の密度が低くなっている。
- 区東側では、バス路線の密度が高く、大井町駅を中心に天王洲アイル、八潮、大森方面への路線沿いに、平日で１時間あたり平均12本以上（運行間隔5分以下）といった高頻度のバス停がみられる。



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図2-19　バス停別の運行本数（片方向・1時間あたり平均値）



出典）都営バス・東急バス・京浜急行バス資料

図2-20　運行事業者別の路線網図

（参考）民間施設のシャトルバス

区内では、大崎ガーデンタワーやTOC、NTT東日本関東病院など民間施設の事業者が独自のシャトルバスを運行している事例がみられる。

出典）各社ホームページ等調べ

2-4 公共交通の状況

訂正前

（7）鉄道と路線バスのサービス勢力圏

① 鉄道駅700m・バス停300m圏域の場合

- □ 臨海部の工業用地等を除き、区内のほぼ全域がサービス圏域となる。
- □ 平成30年に実施された品川区世論調査では、9割の方が品川区に住み続けたいと回答し、そのうちの8割の方が交通の便が良いことを理由に掲げており、これが裏付けられた形となっている。

② 鉄道駅500m・バス停300m圏域の場合

- □ 高齢者の歩行負担を考慮し、鉄道駅のサービス圏域を500mとした場合は、市街地面積で15%（人口で8%）がサービス圏域外となる。
- □ 東五反田や西品川、荏原、西大井、南大井などの一部において、サービス圏域外となる地域がみられる。

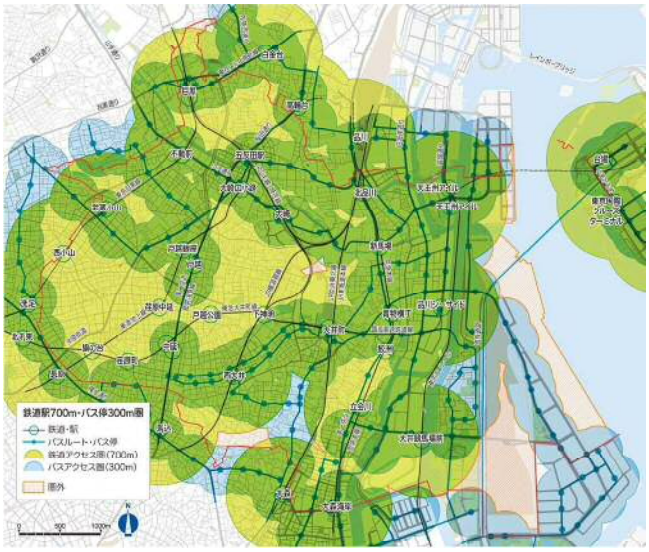


図2-25　鉄道駅700m・バス停300m圏

【鉄道駅700m・バス停300m圏域外の地域】
サービス圏域とバスの運行本数を考慮した以下の3つの条件を満たす地域
1．鉄道駅のサービス圏域である700mより遠い（徒歩10～15分）
2．バス停のサービス圏域である300mより遠い（徒歩5分）
3．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）

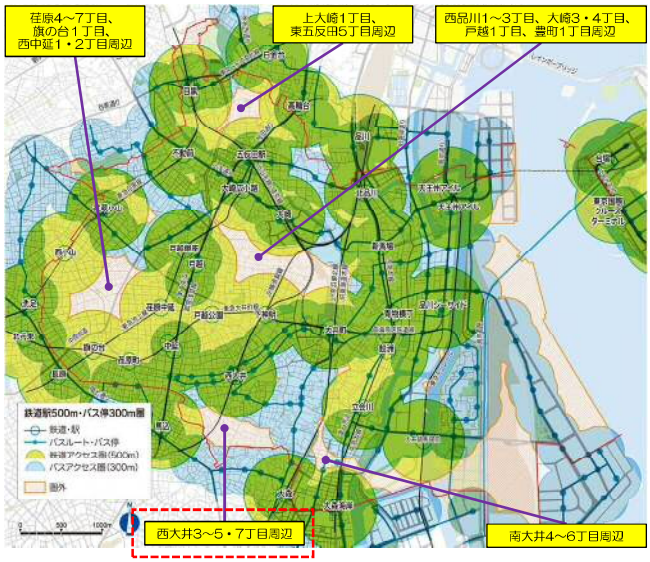


図2-26　鉄道駅500m・バス停300m圏域

【鉄道駅500m・バス停300m圏域外の地域】
国の資料によると高齢者の一般的な徒歩圏は半径500mであることから、鉄道駅のサービス圏域を500mとして以下の3つの条件を満たす地域
1．鉄道駅のサービス圏域である500mより遠い（徒歩10分）
2．バス停のサービス圏域である300mより遠い（徒歩5分）
3．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）

●区全体に対する割合
面積：3.40㎢/22.84㎢=15%（ただし工業用地や未利用地等を含む）人口：31,400人/399,500人=8%

2-4 公共交通の状況

訂正後

（7）鉄道と路線バスのサービス勢力圏

① 鉄道駅700m・バス停300m圏域の場合

- □ 臨海部の工業用地等を除き、区内のほぼ全域がサービス圏域となる。
- □ 平成30年に実施された品川区世論調査では、9割の方が品川区に住み続けたいと回答し、そのうちの8割の方が交通の便が良いことを理由に掲げており、これが裏付けられた形となっている。

② 鉄道駅500m・バス停300m圏域の場合

- □ 高齢者の歩行負担を考慮し、鉄道駅のサービス圏域を500mとした場合は、市街地面積で15%（人口で8%）がサービス圏域外となる。
- □ 東五反田や西品川、荏原、西大井、南大井などの一部において、サービス圏域外となる地域がみられる。

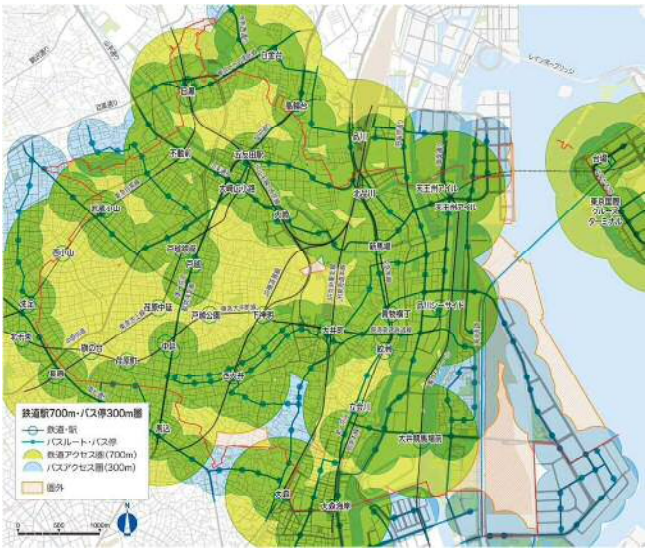


図2-25　鉄道駅700m・バス停300m圏

【鉄道駅700m・バス停300m圏域外の地域】
サービス圏域とバスの運行本数を考慮した以下の3つの条件を満たす地域
1．鉄道駅のサービス圏域である700mより遠い（徒歩10～15分）
2．バス停のサービス圏域である300mより遠い（徒歩5分）
3．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）

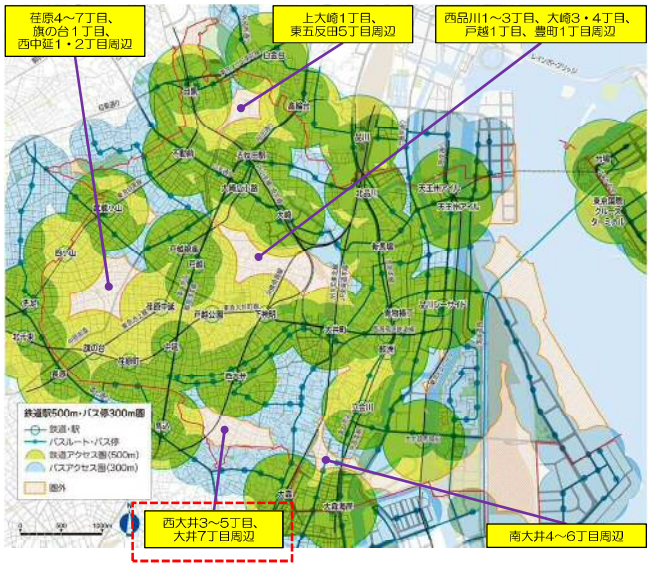


図2-26　鉄道駅500m・バス停300m圏域

【鉄道駅500m・バス停300m圏域外の地域】
国の資料によると高齢者の一般的な徒歩圏は半径500mであることから、鉄道駅のサービス圏域を500mとして以下の3つの条件を満たす地域
1．鉄道駅のサービス圏域である500mより遠い（徒歩10分）
2．バス停のサービス圏域である300mより遠い（徒歩5分）
3．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）

●区全体に対する割合
面積：3.40㎢/22.84㎢=15%（ただし工業用地や未利用地等を含む）人口：31,400人/399,500人=8%

3　区民の移動特性

訂正前

活用データについて

① 携帯電話の位置情報による移動データ

- □ 携帯電話の位置情報と所有者属性をもとに移動を把握できるデータを活用
- □ ある時間に、どこからどこへ何人移動したのかを集計
  （OD量といい、移動の単位をトリップ※という。）
- □ 移動を把握するゾーンの最小値、1kmを採用し、1km以上移動した場合でゾーンに1時間以上いた場合を滞留と判定しカウント
- □ 区内を、1km四方を1つのゾーンとして、34に区切ってトリップを集計

※**トリップ**：人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称

【データの仕様】

- ○ **調査対象日**　平成30年11月15日（木）
- ○ **居住区分**　区内居住者、区外居住者の2区分
- ○ **年代区分**　15～64歳以下、65歳～79歳の2区分

② 東京都市圏パーソントリップ調査

- □ 人（パーソン）の1日（平日）のすべての移動（トリップ）を把握する調査で、10年ごとに国が実施
- □ 平成30年調査の結果は未だ公表されていないため、現在の最新データは平成20年時点
- □ 移動特性の経年変化の把握や、移動目的と交通手段を求めることができるため上記①の移動データの補足として整理

③ 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ことを目的にアンケート調査を実施
- □ 3，000世帯を無作為に抽出し、7月に郵送配布・郵送回収を実施
- □ 地区別郵送数：品川(548)、大崎(519)、大井(767)、荏原(1073)、八潮(93)
- □ 1世帯につき2票のアンケート票を配付し、回収は811通（回収率27%）、1，094票

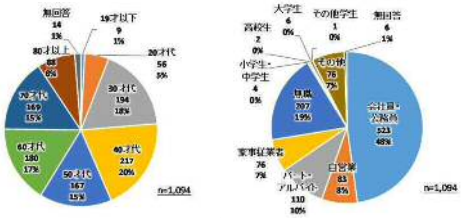


図3-1　アンケート回答者の年代と職業の構成

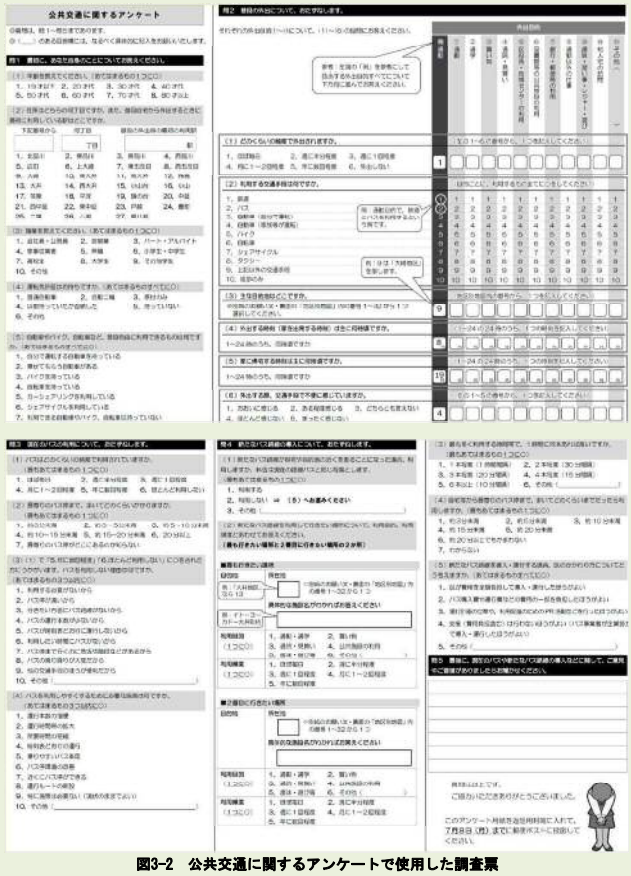


図3-2　公共交通に関するアンケートで使用した調査票

3　区民の移動特性

訂正後

活用データについて

① 携帯電話の位置情報による移動データ

- □ 携帯電話の位置情報と所有者属性をもとに移動を把握できるデータを活用
- □ ある時間に、どこからどこへ何人移動したのかを集計
  （OD量といい、移動の単位をトリップ※という。）
- □ 移動を把握するゾーンの最小値、1kmを採用し、1km以上移動した場合でゾーンに1時間以上いた場合を滞留と判定しカウント
- □ 区内を、1km四方を1つのゾーンとして、34に区切ってトリップを集計

※**トリップ**：人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称

【データの仕様】

- ○ **調査対象日**　平成30年11月15日（木）
- ○ **居住区分**　区内居住者、区外居住者の2区分
- ○ **年代区分**　15歳～64歳、65歳～79歳の2区分

② 東京都市圏パーソントリップ調査

- □ 人（パーソン）の1日（平日）のすべての移動（トリップ）を把握する調査で、10年ごとに国が実施
- □ 平成30年調査の結果は未だ公表されていないため、現在の最新データは平成20年時点
- □ 移動特性の経年変化の把握や、移動目的と交通手段を求めることができるため上記①の移動データの補足として整理

③ 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ことを目的にアンケート調査を実施
- □ 3，000世帯を無作為に抽出し、6月に郵送配布、7月に郵送回収を実施
- □ 地区別郵送数：品川(461)、大崎(606)、大井(767)、荏原(1073)、八潮(93)
- □ 1世帯につき2票のアンケート票を配付し、回収は811通（回収率27%）、1，094票

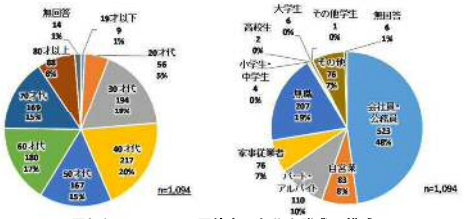


図3-1　アンケート回答者の年代と職業の構成

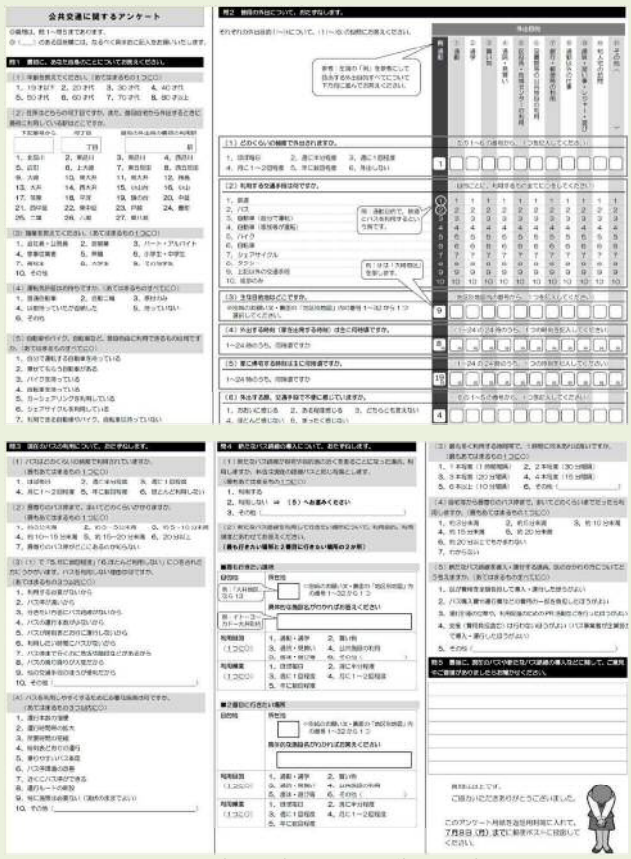


図3-2　公共交通に関するアンケートで使用した調査票

3 区民の移動特性

訂正前

外出目的別の交通手段・不便さ

高齢者に配慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏（鉄道駅500m・バス停300m圏域）の圏域外の地域との比較

- 区内全域と比較して、サービス勢力圏域外の地域では、バスの利用割合が低く、自動車や自転車・シェアサイクルの割合が高い。（図3-11）
- いずれの移動目的においても、区内全域と比較して「不便に感じる」の割合が高い。（図3-13）

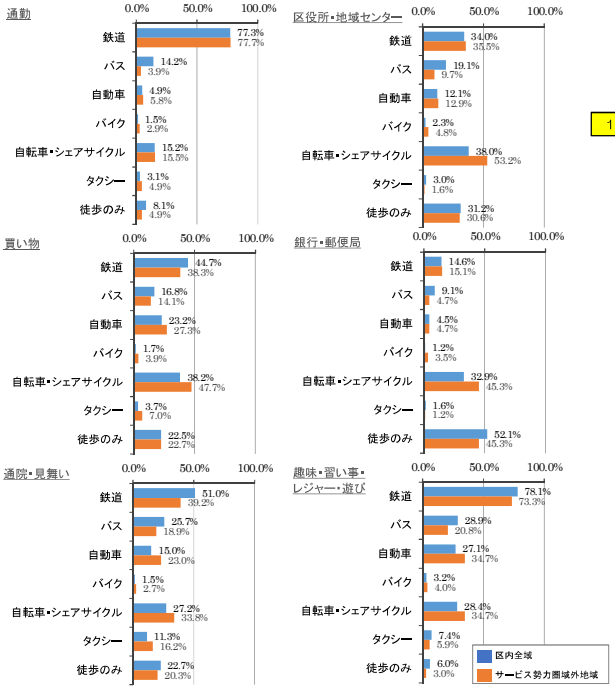
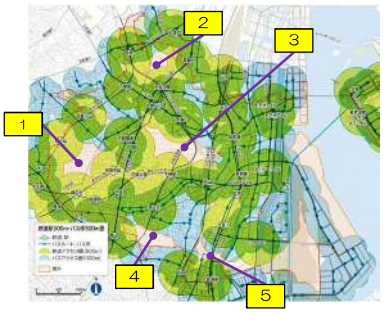


図3-11　主な外出目的別の移動手段割合（区内全域とサービス勢力圏域外の地域との比較）



地域	町丁目	
1	荏原	4丁目 5丁目 6丁目 7丁目
	旗の台	1丁目
	西中延	1丁目 2丁目
2	上大崎	1丁目
	東五反田	5丁目
3	西品川	1丁目 2丁目 3丁目
	大崎	3丁目 4丁目
	戸越	1丁目
	豊町	1丁目
4	西大井	3丁目 4丁目 5丁目 7丁目
5	南大井	4丁目 6丁目

図3-12 高齢者に配慮した鉄道・路線バスの勢力圏域外の地域

図3-13　主な外出目的別の移動手段割合

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

3 区民の移動特性

訂正後

外出目的別の交通手段・不便さ

高齢者に配慮した鉄道・路線バスのサービス勢力圏（鉄道駅500m・バス停300m圏域）の圏域外の地域との比較

- 区内全域と比較して、サービス勢力圏域外の地域では、バスの利用割合が低く、自動車や自転車・シェアサイクルの割合が高い。（図3-11）
- いずれの移動目的においても、区内全域と比較して「不便に感じる」の割合が高い。（図3-13）

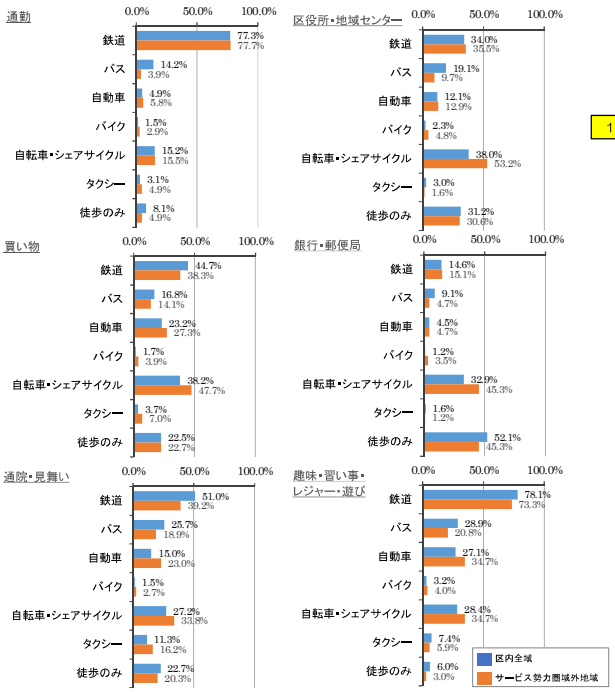
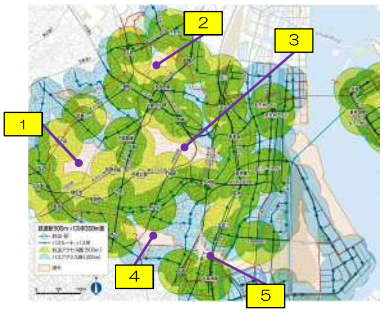


図3-11　主な外出目的別の移動手段割合（区内全域とサービス勢力圏域外の地域との比較）



地域	町丁目	
1	荏原	4丁目 5丁目 6丁目 7丁目
	旗の台	1丁目
	西中延	1丁目 2丁目
2	上大崎	1丁目
	東五反田	5丁目
3	西品川	1丁目 2丁目 3丁目
	大崎	3丁目 4丁目
	戸越	1丁目
	豊町	1丁目
4	西大井	3丁目 4丁目 5丁目
	大井	7丁目
5	南大井	4丁目 6丁目

図3-12 高齢者に配慮した鉄道・路線バスの勢力圏域外の地域

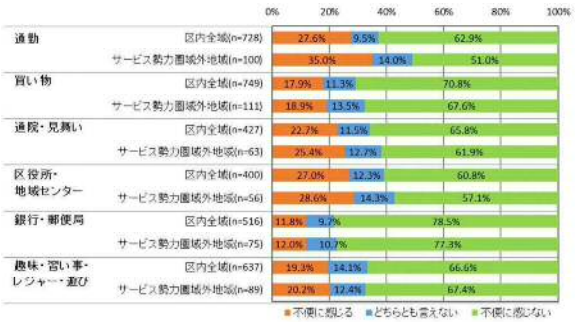


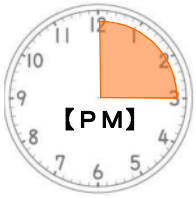
図3-13　主な外出目的別の移動手段割合

（出典）「公共交通に関するアンケート調査結果」より作成

3 区民の移動特性

訂正前

携帯電話の位置情報による区民の移動特性（時間帯別：昼 12～15時）



- 昼の時間帯では、朝の時間帯に比べて区内の発生集中量は全体的に少ないが、離れたゾーンへのトリップよりも隣接するゾーンへのトリップが目立つ。
- ゾーン17 から 23、28 までの区間は、大森駅と大井町駅を結ぶ路線バスや池上通りが主軸となり、買い物目的での移動が多くを占めると想定される。
- ゾーン8 から 15、21 の区間は、トリップ数は多いが、ゾーン間を結ぶ軸となる公共交通は少ない。

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

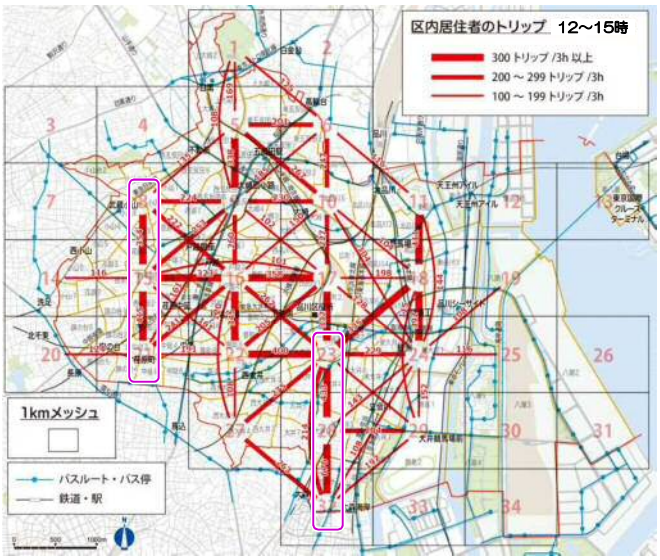


図3-21　区内居住者のゾーン間移動量（昼 12～15時）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

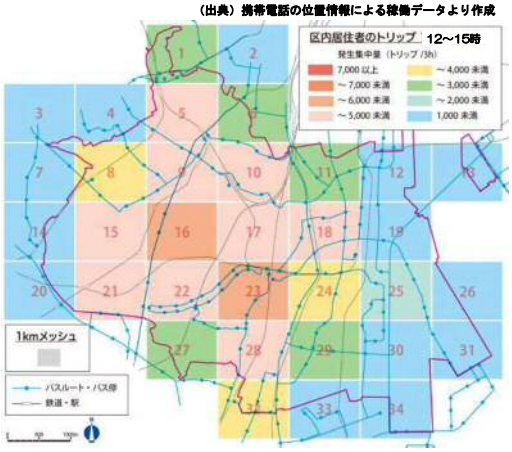
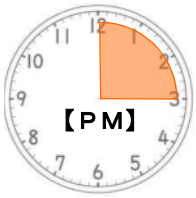


図3-22　ゾーン別の発生集中量（昼 12～15時）

3 区民の移動特性

訂正後

携帯電話の位置情報による区民の移動特性（時間帯別：昼 12～15時）



- 昼の時間帯では、朝の時間帯に比べて区内の発生集中量は全体的に少ないが、離れたゾーンへのトリップよりも隣接するゾーンへのトリップが目立つ。
- ゾーン23 から 28、32 までの区間は、大森駅と大井町駅を結ぶ路線バスや池上通りが主軸となり、買い物目的での移動が多くを占めると想定される。
- ゾーン8 から 15、21 の区間は、トリップ数は多いが、ゾーン間を結ぶ軸となる公共交通は少ない。

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

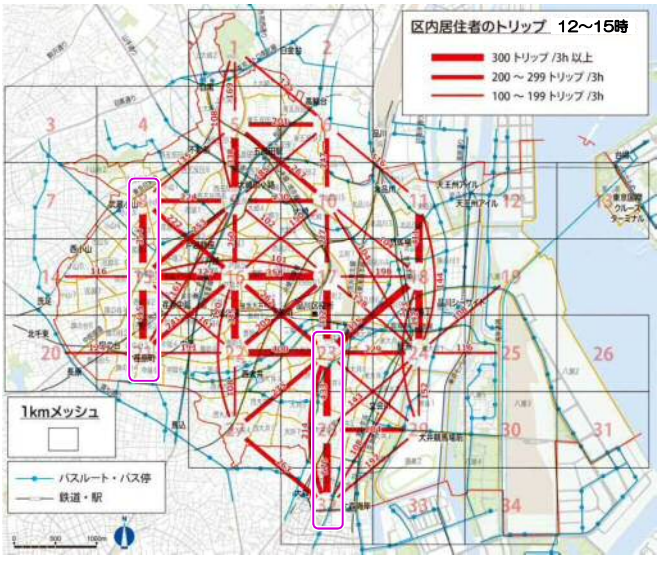


図3-21　区内居住者のゾーン間移動量（昼 12～15時）

（出典）携帯電話の位置情報による稼働データより作成

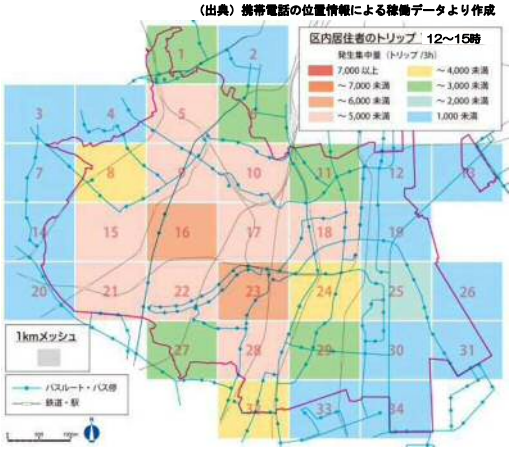


図3-22　ゾーン別の発生集中量（昼 12～15時）