

港区地域公共交通会議（第八回） 次第

日時：平成23年2月15日（火）

午前10：00～11：30

場所：港区議会 議会棟1階

第5、第6委員会室

＜次第＞

1 開会

2 議事

- 1) 「ちいばす」新規5路線の実証運行に関する事業検証・評価・改善について（案）
- 2) 平成23年度の進め方について（案）

3 閉会

＜配布資料＞

資料1 「ちいばす」新規5路線の実証運行に関する事業検証・評価・改善について（案）

資料2 平成23年度の進め方について（案）

参考資料1 座席表

参考資料2 港区地域公共交通会議（第七回）議事録

参考資料3 ハレノヒ

「ちいばす」新規 5 路線の実証運行に関する 事業検証・評価・改善について（案）



平成 23 年 2 月 15 日

第 8 回港区地域公共交通会議

～ 目 次 ～

はじめに	.....	-2-
事業の検証・評価・改善の流れ	.....	-3-
I. 新規 5 路線の検証	.....	-4-
1. 安全・安心のまちづくり	.....	-6-
2. 福祉のまちづくり	.....	-9-
3. 地域活動の活性化	.....	-12-
4. 子育て支援	.....	-15-
5. 地球温暖化への対応	.....	-16-
6. 新規 5 路線が既存 2 路線に与えた影響	.....	-17-
II. 新規 5 路線の評価	.....	-19-
1. 事業収入の増加に向けた方策案	.....	-19-
2. 実証運行から見えてきた課題	.....	-22-
III. 新規 5 路線の改善	.....	-24-
1. 「ちいばす」の改善事項	.....	-24-
2. 「ちいばす」の利用促進につながる取り組み	.....	-27-
3. 「ちいばす」の収支率改善に向けた取り組み（案）	.....	-32-

はじめに

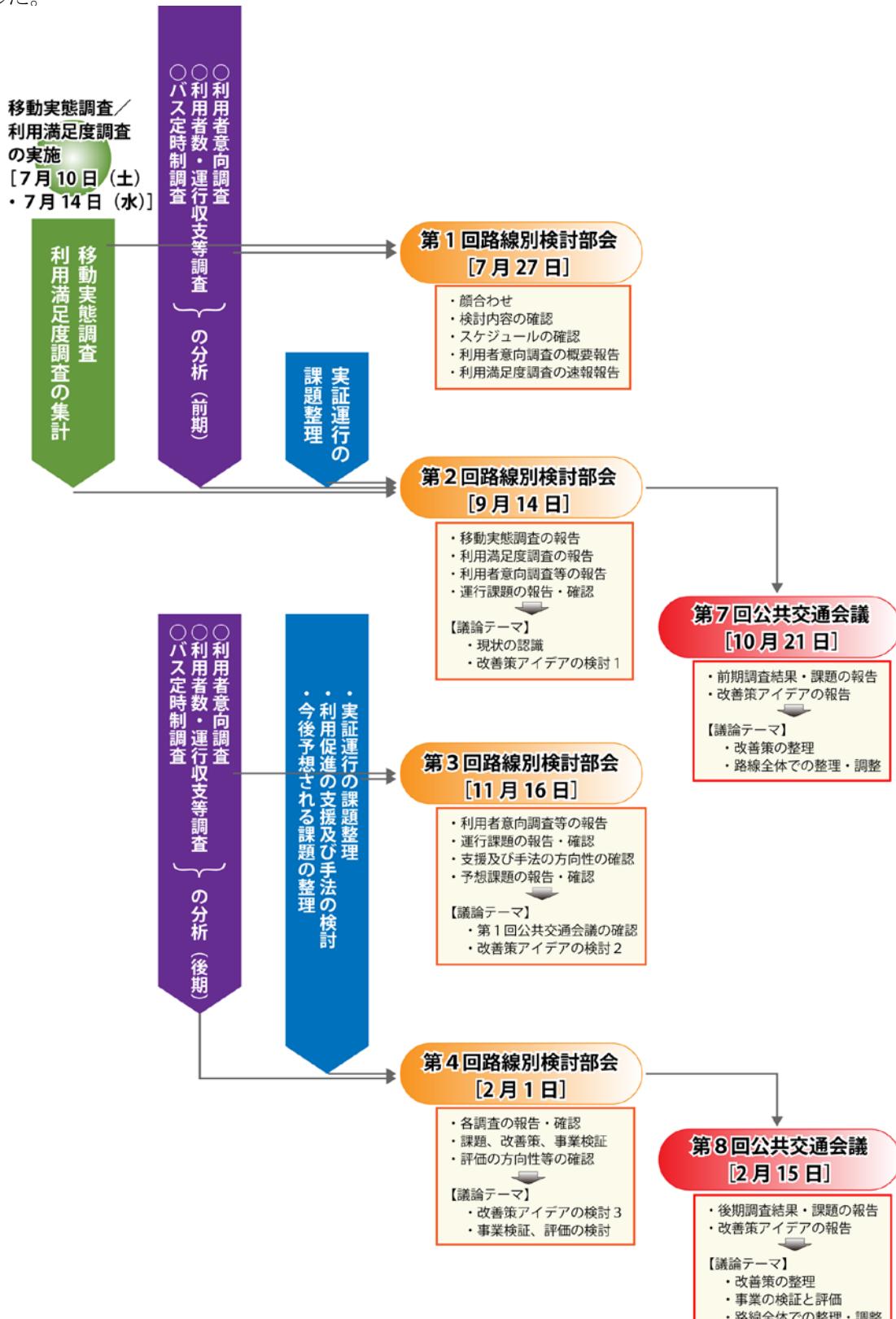
区では、平成 16 年 10 月から港区コミュニティバスちいばす（以下、「ちいばす」といいます）を運行し、地域交通の充実を図つてきましたが、「ちいばす」の運行後も多くの区民から新たなコミュニティバス路線拡大の声が寄せられました。そこで、平成 18 年度に「港区地域交通のあり方検討委員会」を設置し、区民や学識経験者とともに「ちいばす」に限定せず、地域交通について幅広く検討を重ねてきました。そして、平成 19 年 10 月には、区民アンケート調査を行い区民の日常生活における移動を詳細に把握し、平成 20 年 10 月には、地域交通のあり方検討委員会からの提言やアンケート調査結果を踏まえ、「港区地域交通サービス取り組み方針」を策定しました。平成 21 年 3 月には、平成 18 年度より段階的に検討を深めてきた港区の地域交通のうち、対象を新たなコミュニティバス路線の導入に絞った「港区地域交通サービス実施計画」を策定しました。この実施計画に基づき、コミュニティバスの運行事業者の選定やバス事業認可の取得、バス停の設置等を経て、平成 22 年 3 月 24 日より、「ちいばす」新規 5 路線の実証運行が開始されました。

本調査では、実証運行を開始した「ちいばす」新規 5 路線に関し、移動実態調査や利用満足度調査、定時性調査等を行い、各調査結果を基に港区地域公共交通会議や作業部会、路線別検討部会の場を活用しながら、実証運行の事業の検証、評価、改善策を検討することを目的とします。

なお、コミュニティバスは、高齢者や障害者、妊産婦をはじめとした区民、港区で働く人、学ぶ人、訪れる人の区内での移動を支援する公共交通手段の一つですが、一方では、区が税金を投入して事業を運営、継続していく以上、多くの区民に理解されるように事業の採算性にも留意する必要があります。従って、サービスの向上と経費拡大とのバランスを考慮しながら検討していくことが肝要です。

事業の検証・評価・改善の流れ

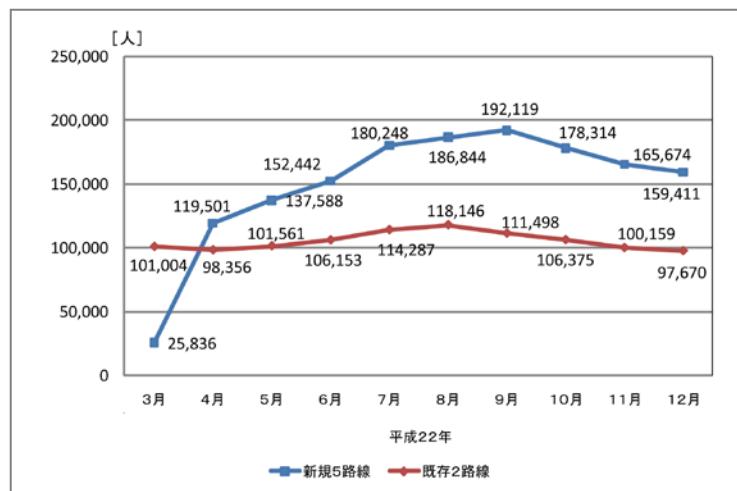
平成 22 年 3 月 24 日より港区コミュニティバス「ちいばす」の新規 5 路線の実証運行が開始され、平成 22 年度はコミュニティバス事業の検証・評価・改善に関し、下記の流れで検討しました。



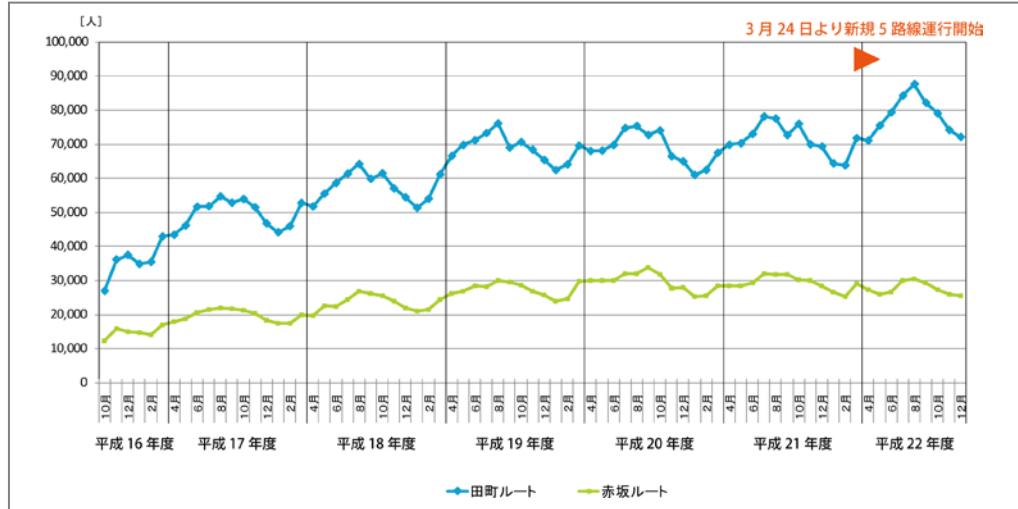
I. 新規 5 路線の検証

港区コミュニティバス「ちいばす」は、既存路線である「田町ルート」、「赤坂ルート」に加え、平成 22 年 3 月 24 日から「芝ルート」、「麻布ルート」、「青山ルート」、「高輪ルート」、「芝浦港南ルート」の新規 5 路線の実証運行を開始しました。路線によって多少の差はありますが、運行開始より 9 月をピークに利用者数を伸ばし（図－1 参照）、10 月には新規 5 路線の利用者数の累計が 100 万人を超えるしました。9 月から 12 月にかけて利用者数は減少傾向にあります。しかしながら、平成 16 年 10 月 1 日から運行している「田町ルート」、「赤坂ルート」の利用者数の推移をみると、夏をピークに冬に向けて利用者数が減少するものの、年度単位でみれば年々増加していく傾向にあることから（図－2 参照）、新規 5 路線についても、利用者数はこれからも増加していくと推測できます。

今後、新規 5 路線の本格運行に向けて、「ちいばす」が以下のコミュニティバスの基本理念に基づくとともに、港区地域公共交通会議での議論も踏まえ、ホスピタリティ溢れるバスとして成長していくためには、対応すべき課題があることも事実です。



図－1：新規 5 路線と既存 2 路線の月別利用者数（港区資料）



図－2：既存 2 路線の月別利用者数（港区資料）

そこで、コミュニティバスの基本理念を踏まえ、交通まちづくりを推進するため

- 安全・安心のまちづくり
- 福祉のまちづくり
- 地域活動の活性化
- 子育て支援
- 地球温暖化への対応

の5つの視点に着目し、本年度行った各種調査（移動実態調査、利用満足度調査、定時性調査、運転士へのアンケート調査、寄せられた意見要望等）を参考にしながら、新規5路線を検証するとともに、本格運行に向けた課題を抽出します。また、新規5路線が既存2路線に与えた影響についても検証しました。

《コミュニティバスの基本理念》

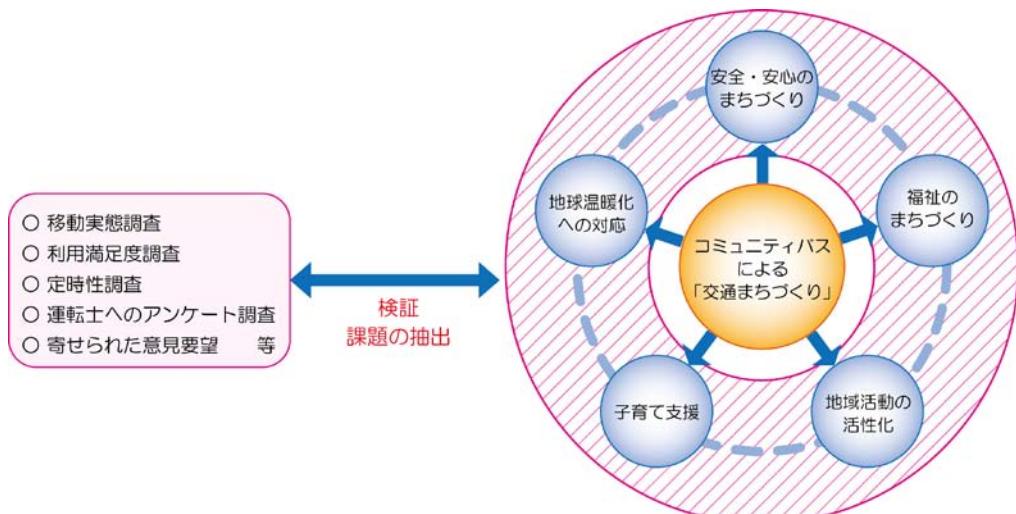
- ・さまざまな人が使いやすい地域交通ネットワークの構築と持続的な交通体系の整備を目指します。
- ・これらにより、区民等の移動を容易にし、日常生活の利便性や福祉の向上、地域の活性化等を図っていきます。

交通まちづくり

区は、この基本理念を踏まえ、歩行空間や自転車の走行環境の整備を進めるとともに、新たにコミュニティバスを導入して各地区総合支所などの公共施設をはじめ、病院や商店街などの生活関連施設を結び、鉄道やバス等他の公共交通との乗り継ぎも考慮しながら、地域交通のネットワークを構築し、ひとと環境にやさしい交通基盤を整備していきます。

この基盤を活用し、安全で安心なまちづくりや福祉のまちづくりを促進するとともに、地域活動の活性化、高齢者や障害者等の社会参加の促進、福祉サービスの向上、子育て支援、地球温暖化への対応など区民の幅広いニーズに対応し、まちにかがやきとにぎわいを生み出し、まちをはぐくむ「交通まちづくり」を進めます。

【出典：港区地域交通サービス実施計画（平成21年3月）】



1. 安全・安心のまちづくり

港区は、数多くの企業が立地し、都内有数の集客エリアを有するとともに、大量の自動車交通が流入しています。健常者を含む多くの区民の方からは、「ちいばす」の導入によって「地下鉄の階段を上り下りしなくて済む」、「坂道の移動が楽になった」、「自転車からバスに切り替えた」、「雨の日、暑い日、寒い日に助かる」、「通園、通学が便利になった」などの多くの意見をいただいております。このことから、階段や坂道の移動を支援するバリアフリー対策や放置自転車対策などに役立ち、区民の安全・安心の確保に「ちいばす」が寄与していると考えられます。ここでは、安全・安心のまちづくりに「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「高齢者の施設・病院への利用」、「子供の通学・通園」を指標として、以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規5路線の平休日〔平成22年7月10日(日)、14日(水)〕を合計したものです。

- ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕 図-3
- 最終目的施設〔利用満足度調査〕 表-1
- 利用目的の年齢別割合〔利用満足度調査〕 図-5
- 駐停車の多い停留所〔運転士へのアンケート調査〕 表-2
- 年齢別利用者数〔利用満足度調査〕 図-6

(1) 福祉施設・病院等への移動に貢献

利用満足度調査における『ちいばすの利用目的』(図-3参照)のうち、「④通院」に「ちいばす」を利用している人は、392人〔13%〕と人数、割合と共に比較的高い値となっています。また、利用満足度調査における『最終目的施設』(表-1参照)でも、青山ルートを除く全てのルートで病院が上位に入っています。このことや、「④通院」を60代以上が過半数を占めている(図-5参照)ことから、高齢者の通院に「ちいばす」が利用されていることが分かります。さらに、「港南の郷」や「港南健康福祉館」が最終利用目的施設の上位に入っていることから、「ちいばす」が高齢者の安全な移動に寄与していると考えられます。しかしながら、運転士へのアンケート調査における『駐停車の多い停留所』(表-2参照)に示すとおり、各ルートに駐停車の多いバス停が数カ所があり、バスが歩道に近づけず、高齢者にとって乗り降りがしにくい状況になっています。

そこで、高齢者の利用をさらに促進させるため

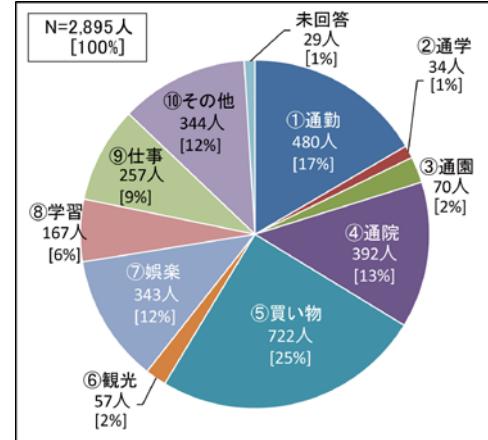


図-3:ちいばすの利用目的[利用満足度調査]



図-4:ノンステップバスの構造

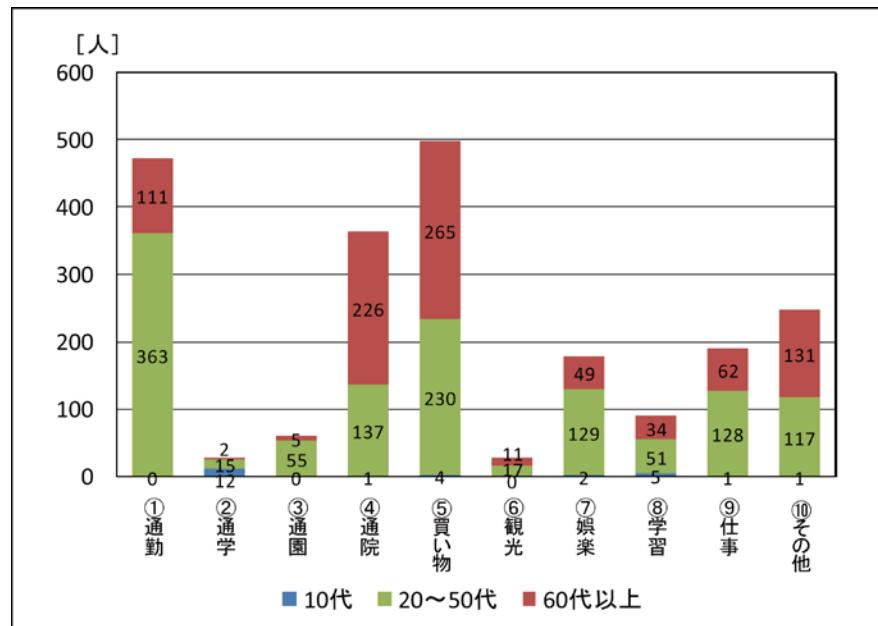
にも、地元警察等からの協力により**バス停付近の駐車車両を排除**し、バスを歩道に近づけて停車させることで、ノンステップバスの構造（図－4参照）を活かし、歩道から段差なくバスに乗車できるようにすることが必要であると考えます。なお、なるべく歩道に近づけてバスを停車するには、運転技術の向上も必要です。

表－1：最終目的施設 [利用満足度調査]

[単位：人]

芝ルート	麻布ルート	青山ルート	高輪ルート	芝浦港南ルート
新橋駅	32	港区役所	35	六本木ヒルズ
慈恵医大病院	29	自宅	32	ビーコック
勤務先	21	麻布地区総合支所	23	赤坂地区総合支所
田町駅	17	勤務先	21	表参道
港区役所	14	麻布十番	16	自宅
自宅	7	六本木ヒルズ	16	表参道駅
田町ビーコック	6	愛育病院	16	港区役所
金杉橋	6	広尾駅	15	赤坂見附駅
西新橋3丁目	4	けやき坂	13	スーパー
鳥森神社	4	広尾	8	紀伊国屋
				港区役所
				東京済生会中央病院
				港南の郷
				芝浦アーランド
				芝浦ふ頭駅
				港南健康福祉館

■ 病院 ■ 福祉施設



表－2：駐停車の多い停留所 [運転士へのアンケート調査]

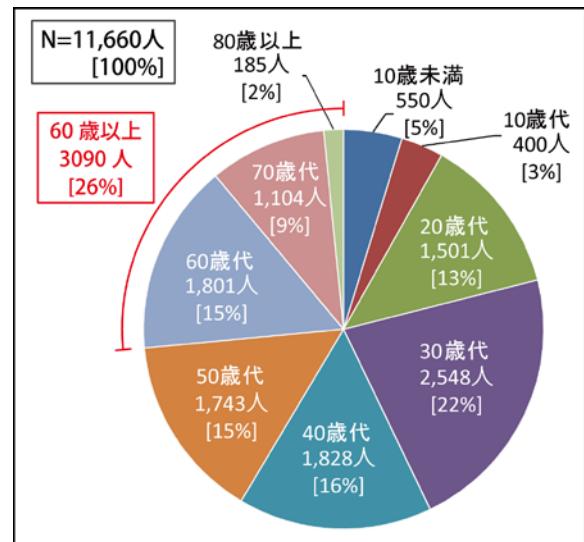
[単位：人]

芝ルート	麻布ルート	青山ルート	高輪ルート	芝浦港南ルート
85 鳥森神社	60 99 広尾駅	65 118 南青山六丁目	71 139 八つ山橋北	53 172 芝浦アーランド
3 田町駅前	47 15 六本木けやき坂	43 121 南青山三丁目交差点	61 159 品川駅西口	48 167 芝浦アーランド
30 田町駅西口	46 14-2 鳥居坂下	38 45 高橋は清翁記念公園前	56 140 品川駅西口	31 164 竹芝橋
84 虎ノ門一丁目	38 91 六本木五丁目	37 117 西麻布四丁目	53 150 浅草線三田駅	31 54 芝浦四丁目
4 浅草線三田駅前	37 32 六本木けやき坂	33 128 青山一丁目駅前	32	57 芝浦四丁目
61 虎ノ門一丁目	33			
60 西新橋二丁目	30			

(2) 利用頻度が少ない子供の通学・通園

移動実態調査における『年齢別利用者数』(図－6 参照)を見ると、比較的満遍なく各年代が利用していることが分かります。10歳未満や10歳代の利用も合わせると約1割になり、子供にもよく利用されています。しかし、利用満足度調査における『ちいばすの利用目的』(図－3 参照)のうち、「②通学」や「③通園」に「ちいばす」を利用している人は、34人[1%]、70人[2%]と人数、割合と共に低い値となっているのは、徒歩、自転車、スクールバス等を利用していることも考えられます。

そこで、通学、通園の交通手段の実態を把握するため学校、保育園等への個別調査を行い、教育委員会等と調整を図りながら、通学、通園の交通手段のあり方、輸送能力、**運行時間帯の延長**等について検討を深めることが必要です。



図－6：年齢別利用者数 [移動実態調査]

2. 福祉のまちづくり

コミュニティバスは、高齢者や障害者などの交通弱者の移動支援を主な目的の一つとする交通手段です。ここでは、福祉のまちづくりに「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「高齢者の利用状況」、「障害者の利用状況」を指標として以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規5路線の平休日〔平成22年7月10日（日）、14日（水）〕を合計したものです。

- 年齢別利用者数〔移動実態調査〕 図-7
- ちいばす運行による外出機会の増減〔利用満足度調査〕 図-8
- 外出機会の増減と年齢別割合〔利用満足度調査〕 図-9
- 障害者の利用者数〔移動実態調査〕 図-10
- 駐停車の多い停留所〔運転士へのアンケート調査〕 表-3

（1）高齢者の外出機会の増加

移動実態調査における『年齢別利用者数』（図-7参照）のうち、「60歳代」が1,801人[15%]、「70歳代」が1,104人[9%]、「80歳以上」が185人[2%]となっており、60歳以上の利用者が3,090人[26%]と4分の1以上を占めています。

また、利用満足度調査における『ちいばす運行による外出機会の増減』（図-8参照）を見ると4割以上の利用者が「①増えた」と回答しており、また『外出機会の増減の年齢別割合』（図-9参照）を見ても、「ちいばす」の運行によって高齢者の外出機会が増えていることが分かります。

そこで、高齢者がさらに外出しやすくするためにも、**バス停環境の改善**等の検討が必要であると考えます。

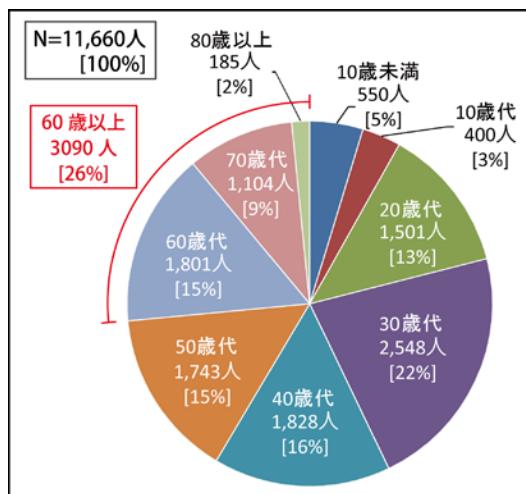


図-7：年齢別利用者数
〔移動実態調査〕※再掲

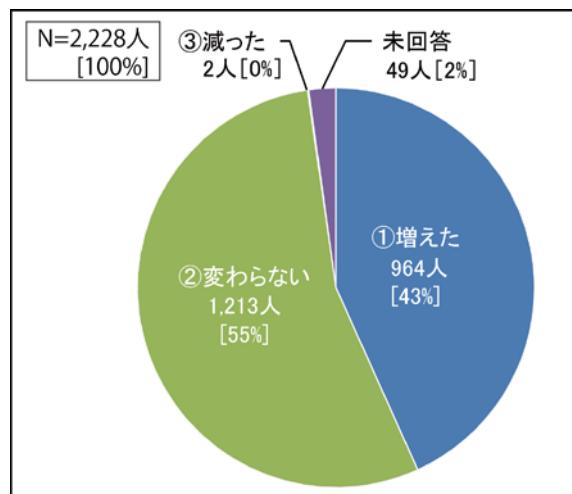


図-8：ちいばす運行による外出機会の増減
〔利用満足度調査〕

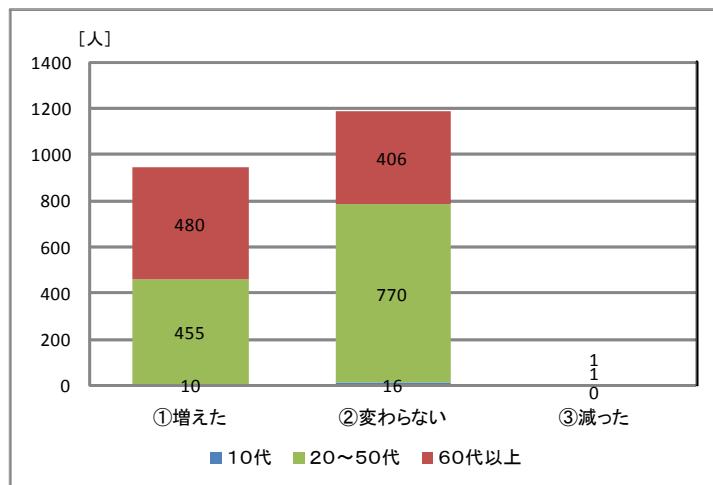


図-9：外出機会の増減と年齢別割合 [利用満足度調査]

(2) 障害者への配慮

移動実態調査における『障害者の利用者数』(図-10 参照)を見ると、障害者の利用者数は 62 人 [1%] と少ないのは、利用者数の調査方法が目視であることや、障害者等の施設の専用バスを利用していることも考えられます。

また、運転士へのアンケート調査における『駐停車の多い停留所』(表-3 参照)を見ると各ルートに駐停車の多い停留所が数カ所あることから、バスが歩道に近づけず、障害者にとって乗り降りがしにくく状況になっています。

「ちいばす」では障害者への配慮として、液晶ディスプレイによる車内案内表示(図-12 参照)や運転士に筆談具(図-13 参照)を携帯させるなどの対応をしています。

さらに、障害者が利用しやすくするために、バス停付近の駐車車両を排除し、バスを歩道に近づけて停車させることでノンステップバスの構造(図-11 参照)を活かし、車椅子利用者や視覚障害者でも安全に乗り降りができるようにすることが必要です。その際には、障害者とバス運転士との信頼関係を構築することも大切です。また、なるべく歩道に近づけてバスを停車できるよう、運転技術の向上も必要です。

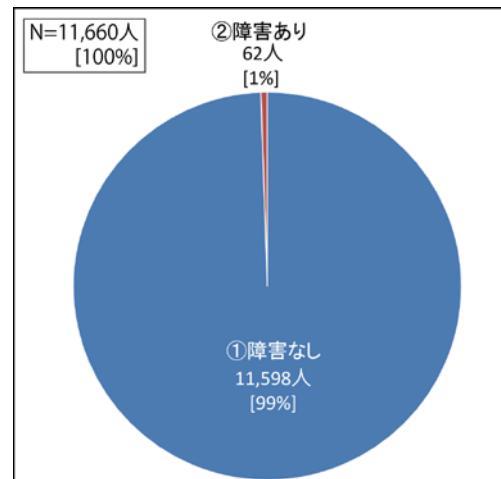


図-10：障害者の利用者数 [移動実態調査]



図-11：ノンステップバスの構造（再掲）



図-12：車内の液晶ディスプレイ



図-13：筆談具のステッカー

表-3：駐停車の多い停留所 [運転士へのアンケート調査] ※再掲

[単位：人]

芝ルート	麻布ルート	青山ルート	高輪ルート	芝浦港南ルート
85 烏森神社	60 99 広尾駅	65 118 南青山六丁目	71 139 八つ山橋北	53 172 芝浦アイランド
3 田町駅前	47 15 六本木けやき坂	43 121 南青山三丁目交差点	61 159 品川駅西口	48 167 芝浦アイランド
30 田町駅西口	46 14-2 烏居坂下	38 45 高橋是清翁記念公園前	56 140 品川駅西口	31 164 竹芝橋
84 虎ノ門一丁目	38 91 六本木五丁目	37 117 西麻布四丁目	53 150 浅草線三田駅	31 54 芝浦四丁目
4 浅草線三田駅前	37 32 六本木けやき坂	33 128 青山一丁目駅前	32	57 芝浦四丁目
61 虎ノ門一丁目	33			
60 西新橋二丁目	30			

3. 地域活動の活性化

コミュニティバスは、高齢者や障害者、妊産婦をはじめとした様々な区民の移動を支援する交通手段です。ここでは、地域活動の活性化に「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「日常生活の利便性」、「行動範囲」を指標として以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規5路線の平休日〔平成22年7月10日(日)、14日(水)〕を合計したものです。

- ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕……………図-14
- 最終目的施設〔利用満足度調査〕……………表-4
- 利用者数の多い運行区間〔移動実態調査〕………図-16

(1) 日常生活の利便性の向上

利用満足度調査における『ちいばすの利用目的』(図-14 参照) では「①通勤」が480人[17%]、「⑤買い物」が722人[25%]と上位2つを占め、全体の4割を越えています。

同調査の『最終目的施設』(表-4 参照) をみると、「勤務先」や「スーパー」が上位になっています。このことから、「ちいばす」は区民の日常生活に定着し、移動の利便性を向上させていることが分かります。

また、「区役所」や「各地区総合支所」も上位に入っています。地域の会合や区民のサークル活動等にも寄与していると考えられます。

そこで、区民の日常生活における利便性をさらに向上させ、地域活動の活性化に寄与できるよう、今後は**運行時間帯の延長**や**運行間隔の改善**等の検討が必要であると考えます。

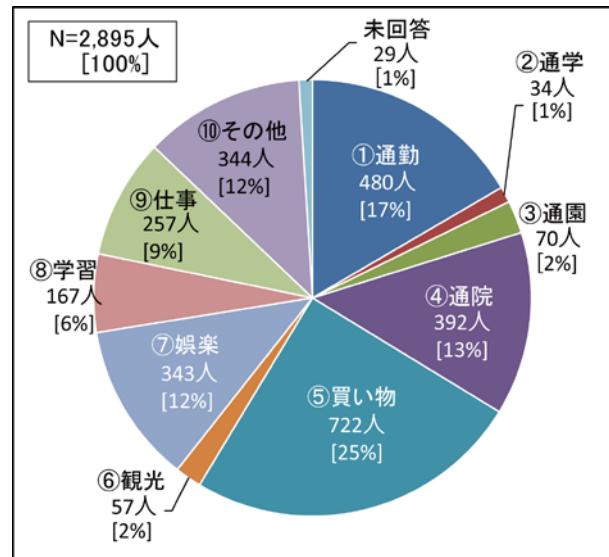


図-14：ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕※再掲

表-4：最終目的施設〔利用満足度調査〕※再掲

[単位：人]

芝ルート	麻布ルート	青山ルート	高輪ルート	芝浦港南ルート
新橋駅 32	港区役所 35	六本木ヒルズ 57	品川駅 77	品川駅 93
慈恵医大病院 29	自宅 32	ビーコック 55	自宅 53	田町駅 38
勤務先 21	麻布地区総合支所 23	赤坂地区総合支所 40	せんほ東京高輪病院 48	勤務先 30
田町駅 17	勤務先 21	表参道 24	高輪地区総合支所 23	自宅 32
港区役所 14	麻布十番 16	自宅 15	三田駅 19	東京済生会中央病院 15
自宅 7	六本木ヒルズ 16	表参道駅 14	田町駅 17	港南の郷 15
田町ビーコック 6	愛育病院 16	港区役所 10	高輪警察署 16	ビーコック 13
金杉橋 6	広尾駅 15	赤坂見附駅 8	勤務先 13	芝浦アイランド 12
西新橋3丁目 4	けやき坂 13	スーパー 8	田町スポーツセンター 11	芝浦ふ頭駅 10
鳥森神社 4	広尾 8	紀伊国屋 8	港区役所 10	港南健康福祉館 10

: 勤務先

: スーパー

: 区役所・総合支所

(2) 行動範囲の拡大

港区地域交通サービス取組方針における『区民が不便と感じることがあるゾーン間の移動』(図-15 参照)における頻度が高い地域間と、移動実態調査における『利用者数の多い運行区間』(図-16 参照)を比較してみると、概ね一致していることが分かります。このことから、「ちいばす」の運行が区民の移動手段の選択肢を増やし、行動範囲を拡大させるとともに、区民の日常生活の利便性が向上していると考えられます。

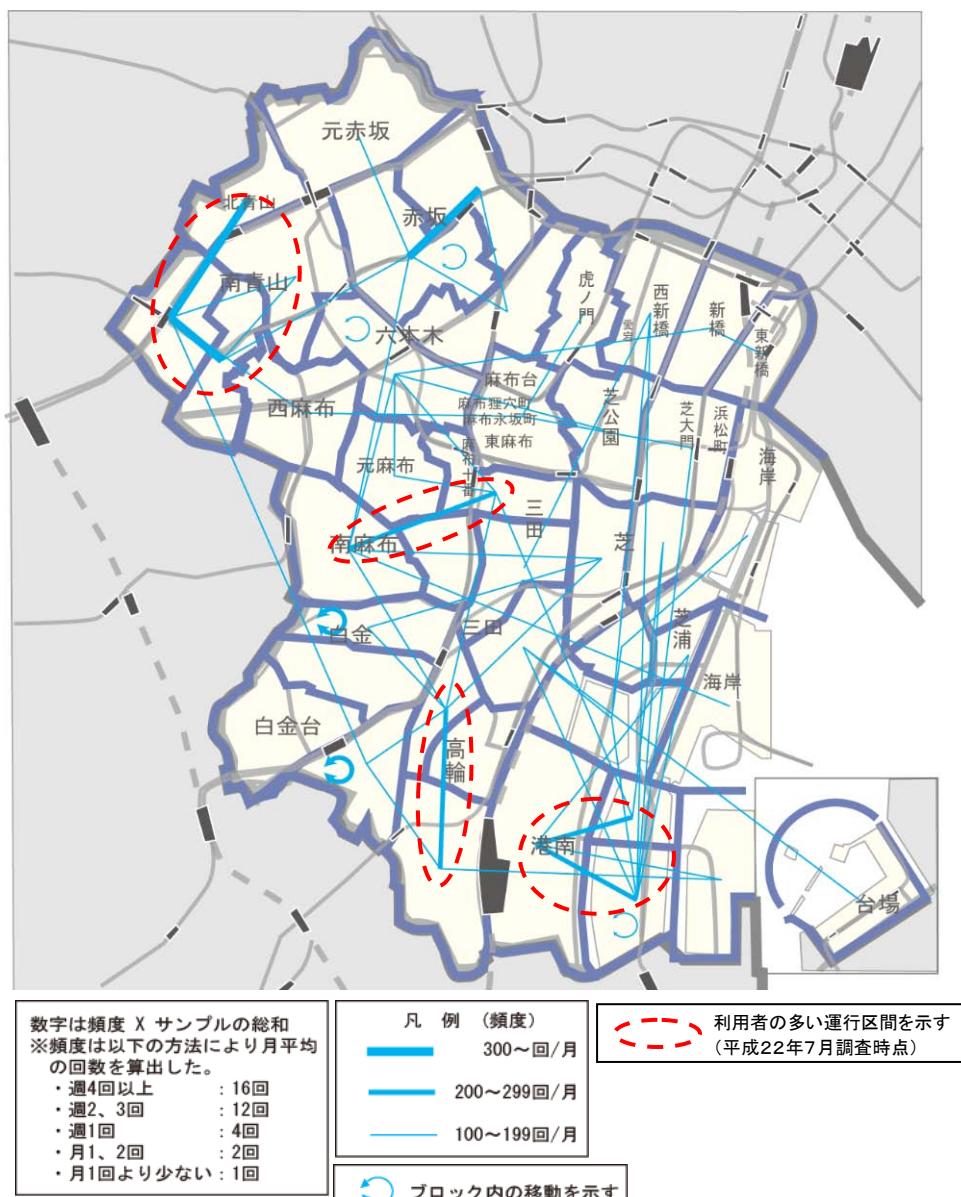


図-15：アンケート結果に基づく移動に不便を感じることがある地域間の移動
【出典：港区地域交通サービス取組方針】

(注) 平成 19 年 10 月に行った「地域交通サービス向上のための基礎調査」による区民アンケート結果から、区民が「日頃、最も良く行く場所」と「時々行く場所」への移動に不便を感じることがあるゾーン間の移動(双方向)とその頻度の合計を加味したものを図示しています。線の太さが太いほど、頻度が高いことを示しています。

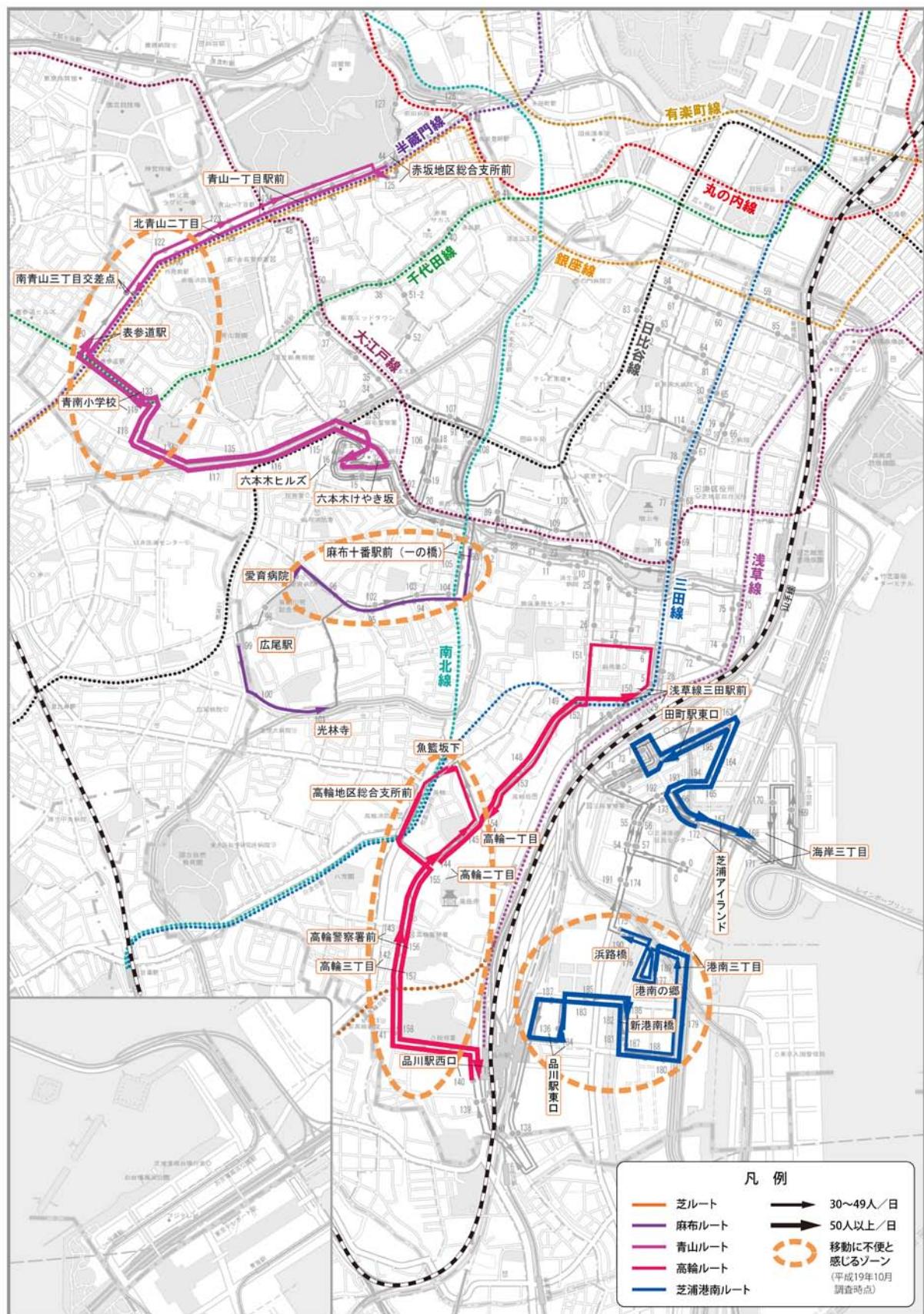


図-16：利用者の多い運行区間 [移動実態調査]

4. 子育て支援

コミュニティバスは、妊産婦や乳幼児連れの母親の移動支援を主な目的の一つとする交通手段です。ここでは、子育て支援に「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「子連れでの外出機会」を指標として以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規5路線の平休日〔平成22年7月10日（日）、14日（水）〕を合計したものです。

- 子連れの利用者数〔移動実態調査〕……………図-17
- ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕……………図-18

（1）子連れでの外出機会の増加

移動実態調査における『子連れの利用者数』（図-17 参照）では、子連れで利用している（ベビーカーなし、あり含む）利用者は992人〔9%〕と比較的多い状況です。しかし、利用満足度調査における『ちいばすの利用目的』（図-18 参照）では、「③通園」の利用が70人〔2%〕と少ない値になっているのは、徒歩、自転車、スクールバス等を利用していることが考えられます。

これらのことから、子供を連れて外出する際には「ちいばす」をよく利用しているが、保育園や幼稚園への通園にはあまり利用されていないことが分かります。

そこで、通園の交通手段の実態を把握するため保育園や幼稚園への個別調査を行い、関係機関等と調整を図りながら、通園の交通手段のあり方、輸送能力、**運行時間帯の延長**等について検討を深めることが必要です。

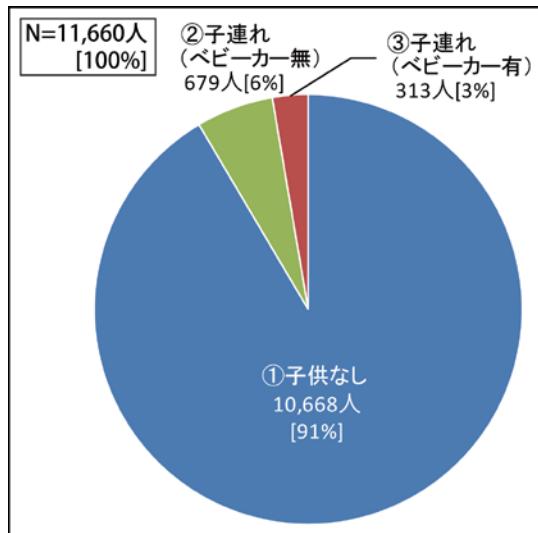


図-17：子連れの利用者数〔移動実態調査〕

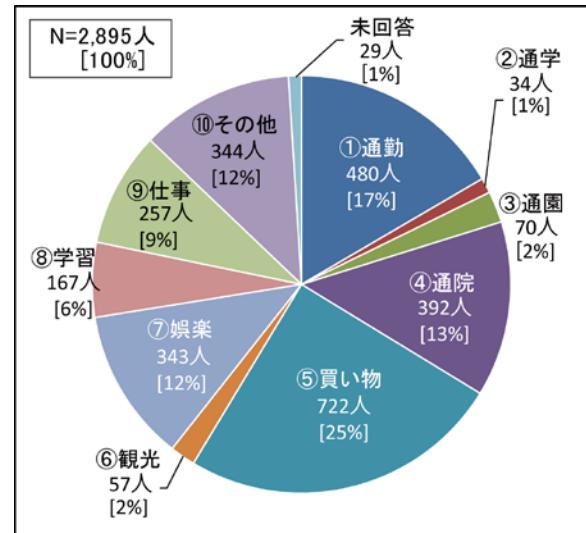


図-18：ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕

※再掲

5. 地球温暖化への対応

コミュニティバスは、区民等の移動を容易にし、日常生活の利便性や福祉の向上、地域の活性化等を図る交通手段であるとともに、地球温暖化にも対応することが求められています。ここでは、地球温暖化への対応に「ちいばす」がどのように寄与していくべきかについて、電気自動車バスやハイブリッドバスの現段階での取り組み状況等について整理し、導入に向けた検討の材料とします。

電気自動車バスの歴史は古く、1948年から1950年代初頭までの一時期に愛媛県新居浜市交通事務所などでごく短期間導入されたほか、1970年代に東京都交通局や大阪市交通局が導入するなど、各地で導入の試みがありました。近年では、環境省の「产学研官連携先端技術普及モデル策定事業」として、平成21年から慶應義塾大学といすゞ自動車、神奈川県などが大型の電気自動車バスを共同開発し、平成23年には県内で量産化に向けた実証実験を開始する予定です。また、富山市の中心市街地を循環するコミュニティバス「まいどはや」(図-19 参照)では、平成22年2月14日から3月14日まで、中央ルートの1日全31便の内、9便で全国初の電気自動車バスの実証実験を行いました。

電気自動車バスとは多少異なりますが、近年ではハイブリッドタイプのバスも登場しており、都営バスや横浜市営バスなどで導入されています。また、東京の丸の内・大手町・有楽町地区の「丸の内シャトル」(図-20 参照)や日本橋・八重洲地区の「メトロリンク日本橋」で利用されているシリーズ型ハイブリッドバスは、発電した電気を車載バッテリーに蓄電し、その電気でモーターを駆動する一連(シリーズ)になっており、加減速を頻繁に行う市街地走行に適していると言われています。

このように、電気自動車バスの開発は進んでいるものの、未だ実験段階であるというのが現状です。ハイブリッドバスについては、主に大型車両で各地の路線バスで導入されており、実用化に向けて開発が進んでいます。そのため、車両価格や小型化、電池寿命、一充電走行距離、充電施設、保守点検、故障対応などの様々な課題が残されており、現時点では、実用化に向けての動向を見極めている状況です。



図-19:「まいどはや」の電気自動車バス



図-20:丸の内シャトル

6. 新規 5 路線が既存 2 路線に与えた影響

新規 5 路線の運行が開始し、「ちいばす」の運行範囲は区内に大きく広がり、区民の移動の利便性を向上させています。利用者数の着実な増加傾向と、利用者による各ルートの良好な評価からも、新規路線の必要性が感じ取れます。そこで、新規 5 路線が追加されたことで、既存の 2 路線にどのような影響を与えたのかについて、以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規 5 路線の平休日〔平成 22 年 7 月 10 日（日）、14 日（水）〕を合計したものです。

●他ルートへの乗り継ぎ〔利用満足度調査〕 …… 図-21

●既存 2 路線の月別利用者数〔港区資料〕 …… 図-22

（1）「ちいばす」間の乗り継ぎ

利用満足度調査における『他ルートへの乗り継ぎ』（図-21 参照）を見ると、「田町ルート」への乗り継ぎが最も多くなっており、新規 5 路線の運行により「田町ルート」の利用者数に好影響を与えています。また、『既存 2 路線の月別利用者数』（図-22 参照）を見ても分かることおり、新規 5 路線の運行開始に伴い「田町ルート」は平成 22 年度（4 月～12 月）の利用者数が前年度に比べて 7 % 増加しているのに対し、「赤坂ルート」は平成 22 年度（4 月～12 月）の利用者数が前年度に比べ 8 % 減少しています。これは、「赤坂ルート」は、他ルートからの乗り継ぎが少ないことと「青山ルート」と運行経路が重複している区間があるためと考えられます。

ただし、「ちいばす」間の乗り継ぎを行う利用者は 2 割以下にとどまっており、「ちいばす」を利用しての連続的な移動は、現時点では少数であると考えられます。自宅付近や駅までの利用など近距離での移動を目的としている可能性も大きいですが、各バス停での乗り継ぎを考慮したダイヤ改正等を行うことで、利用者の利便性向上、行動範囲の拡大を検討することが必要であると考えられます。

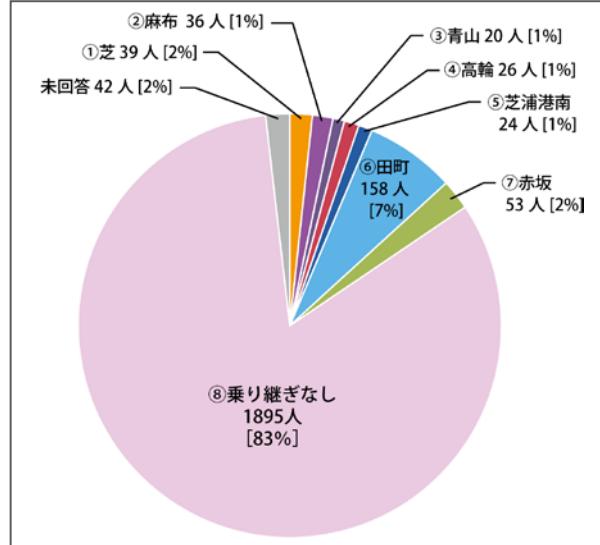


図-21：他ルートへの乗り継ぎ〔利用満足度調査〕

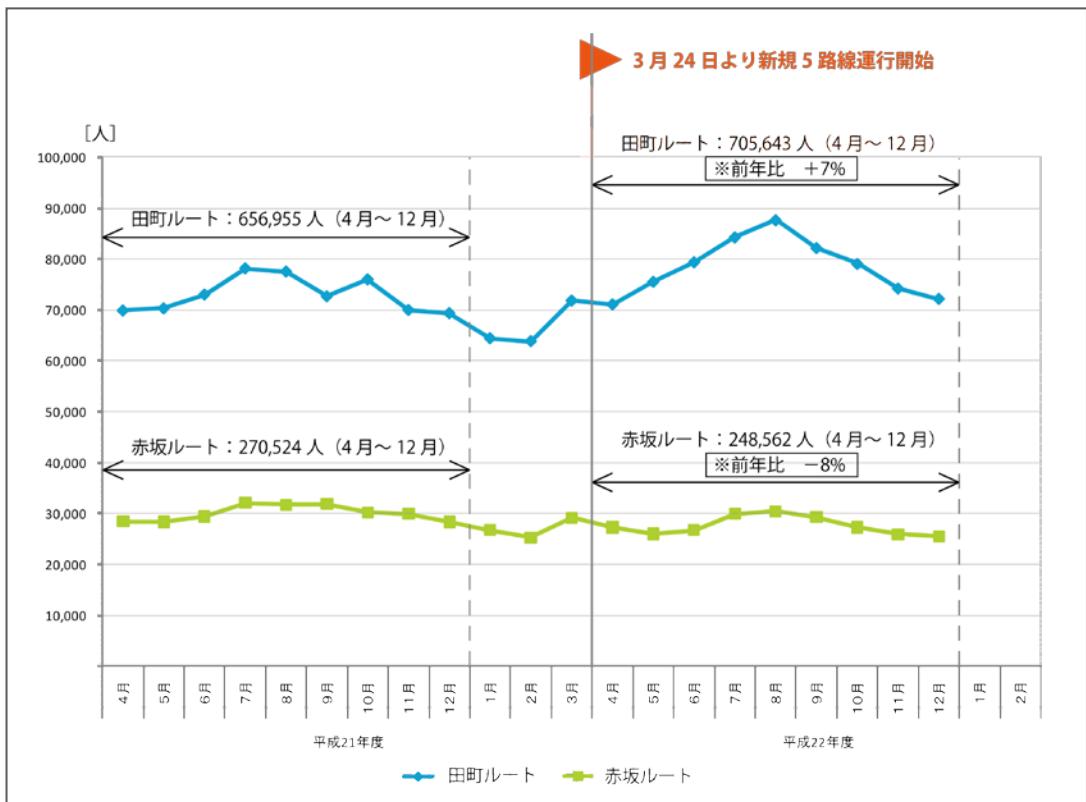


図-22：既存2路線の月別利用者数 [港区資料]

II. 新規5路線の評価

1. 事業収入の増加に向けた方策案

平成24年度の本格運行に向け、現在は実証運行を行っていますが、本格運行においては、持続的で安定性のある事業運営を確保するため、収支率の目標値を50%以上に設定しています。ただし、実証運行期間中は、周知や利用定着の期間等が必要なため、収支率の目標値は40%以上としています。収支率が40%以上確保できた場合は、本格運行に移行できることとしています。

なお、『港区地域交通サービス実施計画（平成21年3月）[港区]』では、採算性の評価方法や本格運行への移行条件を以下のように示しています。

採算性の評価方法

持続的で安定性のある事業運営を確保するため、コミュニティバス事業の運行経費に対する運行収入の割合である収支率を採算性評価の指標として事業を検証していくこととします。収支率は、これまでの「ちいばす」の運行実績や区民アンケート調査結果、他の自治体との比較をもとに、収支率の目標値を50%以上に設定しています。

選定した5路線の中には、区民の地域交通改善へのニーズが高い地域を運行するものの、狭あいな道路をきめ細かく運行する区間が長いことなどから区民以外の利用者が多く見込めない路線もあり、路線毎に目標値を確保することが当面困難な場合も想定されます。

また、交通まちづくりの視点で地域交通ネットワークを構築することがコミュニティバスの導入方針となっており、路線全体のネットワークとしての効果や課題を検証していく必要があります。

そこで、採算性の評価に当たっては、実証運行及び本格運行ともに5路線の収支率の平均（全体評価）で事業評価することを基本とします。

本格運行への移行条件

新規路線の導入に当たっては、取組み方針に基づき、原則として2年間の実証運行での事業評価を経た上で、本格運行に移行することとしますが、導入当初の周知・利用定着の期間等を考慮して実証運行期間中については、5路線の収支率の平均で40%以上を目指すこととします。

実証運行完了時点で5路線の収支率の平均が40%以上確保できた場合には、本格運行に移行し、収支率50%以上の早期達成を目指して事業検証と評価、改善を繰り返していくことをします。

一方、実証運行完了時点で、5路線の収支率の平均が40%に満たない場合には、実証運行期間をさらに1年延長して事業の周知徹底、走行ルートや運賃の見直し等の改善策を実施します。

実証運行期間を1年延伸しても5路線の収支率の平均が40%に満たない場合には、交通まちづくりとしての効果の検証も踏まえた上で、事業全体の見直しを検討します。

【出典：港区地域交通サービス実施計画（平成21年3月）】

(1) 「ちいばす」新規5路線の収支率

「ちいばす」新規5路線の平成22年度の想定収支率は以下のとおりです。

●全体収支（平成22年度想定）

1 想定収入	①運賃収入	185,582千円
	②広告料ほか	12,289千円
	計 (A)	197,871千円
2 想定経費	①運行経費	400,777千円 (運転士人件費、燃料費、その他経費)
	②一般管理費	15,875千円
	計 (B)	416,652千円
3 想定収支率 (A ÷ B)	47.5%	

●路線別収支率（平成22年度想定）

・芝ルート	39.2%
・麻布ルート	32.1%
・青山ルート	59.7%
・高輪ルート	63.2%
・芝浦港南ルート	49.4%

※平成22年度（平成22年4月から平成23年3月まで）の収入の算定は、平成22年4月から12月までの実績額を実績日数（275日）で割った1日当たりの平均収入に、365日を掛けた額を想定額としています。

※平成22年度（平成22年4月から平成23年3月まで）の経費の算定は、平成22年4月から12月までの実績額をもとに、年間経費を算定しています。なお、各ルートの経費の額については、経費の項目毎に運行距離、車両台数、運転士の人数等をもとに按分率を設定し算定しています。

【経費を路線毎に按分するための要素】

	芝ルート	麻布ルート	青山ルート	高輪ルート	芝浦港南ルート
運行距離	12.8km (17%)	16.5km (24%)	11.2km (16%)	13.7km (20%)	15.8km (23%)
車両台数	5台 (22%)	6台 (26%)	4台 (17%)	4台 (18%)	4台 (17%)
運転士人数	13人 (19%)	17人 (25%)	11人 (16%)	13人 (20%)	13人 (20%)

以上のように、路線によって多少の差はあるものの、新規 5 路線全体では想定収支率が 47.5% となっており、実証運行における目標の 40% を上回り、本格運行に向けて概ね順調であると言えます。なお、高輪ルートや青山ルートについては、収支率が約 60 パーセントと良好な数値となっています。このことは、運行距離が比較的短く車両台数も 4 台のため経費が少ない反面、乗車人数が多いことが収支率を高めています。

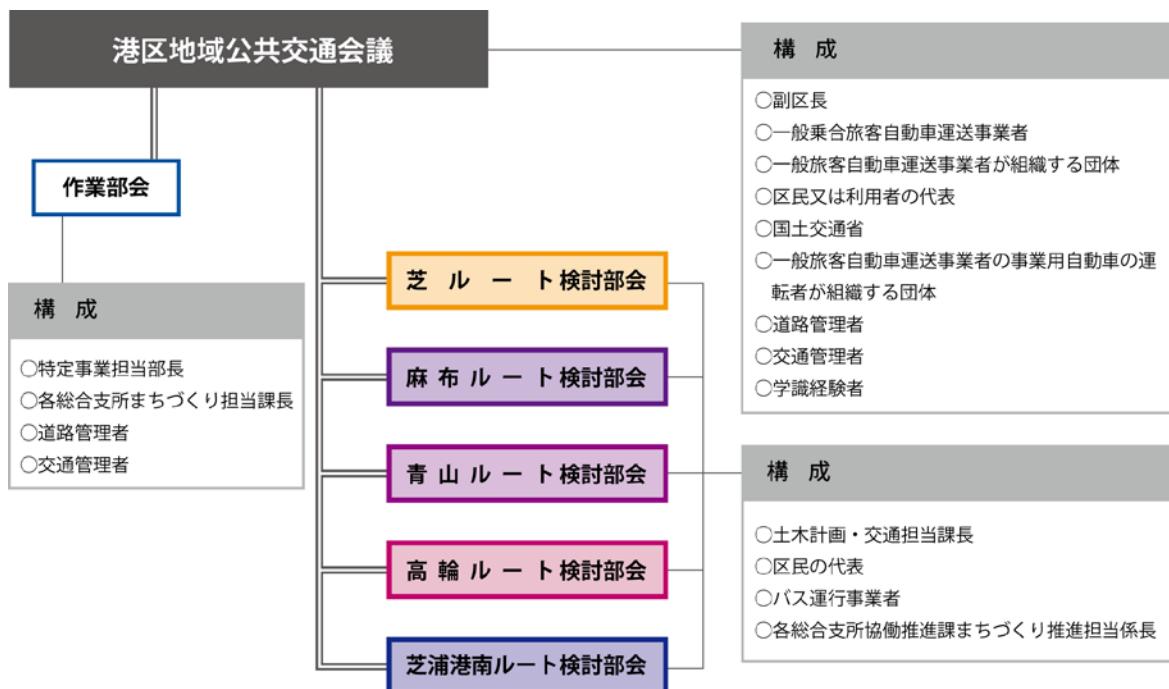
一方、麻布ルートについては、約 30 パーセントと低くなっています。このことは、運行距離が長く車両台数も 6 台と多く経費が大きい反面、乗車人数が多くないことが収支率を低くしています。

なお、本調査では想定事業収支を用いて新規 5 路線の評価を行いましたが、次年度以降は、今年度の収支や経費のデータが出揃うことから、路線別の収支率を基に、さらに踏み込んだ調査・検討を行うことが必要であると考えます。そして、それらの調査・検討を基に、利用者数を増加させる方法、サービス向上と採算性のバランスなど、様々な観点より分析を行い、評価することが必要であると考えます。

2. 実証運行から見えてきた課題

移動実態調査や利用満足度調査、定時性調査、運転士へのアンケート調査、寄せられた意見要望、港区地域公共交通会議、港区地域公共交通会議作業部会、港区地域公共交通会議路線別検討部会での調査結果や意見等を踏まえて課題を抽出し、改善の目標時期を短期（1～2年）、中期（3～5年）、長期（6年～）の3つに分類し整理しました。

さらに、コミュニティバスの基本理念を踏まえ、交通まちづくりを推進するための5つの視点に着目して検証した結果についても同様な課題が抽出されました。



実証運行から見えてきた課題

■ 短期的課題

①利用者マナー改善への呼び掛け

座席に荷物を置いたまま大声で話したり、お年寄りに席を譲らない若者がいるという意見があることから、利用者マナー改善に向けた呼び掛けが求められます。

②運転手の接客態度の徹底

ほとんど運転手は親切で優しいが、たまに無愛想な運転手や、急ブレーキや急発進など運転の荒い運転手がいるという意見があることから、ホスピタリティ（親切なおもてなし）溢れる運転手の接客態度の徹底が求められます。

③バスの行先表示の改善

バスの行先表示に最終地点だけでなく、経由地を表示して欲しいという意見があることから、バスの行先表示の改善が求められます。

④バス停の移動・新規設置

○○バス停を△△△の前に移動して欲しいや、□□□の近くにバス停を設置して欲しいという意見があることから、バス停の移動や新規設置が求められます。

⑤バス停名称の変更

○○バス停を△△バス停に名称を変更した方が分かりやすいという意見があることから、バス停名称の変更が求められます。

■ 中期的課題

①乗り継ぎを考慮したダイヤ改正

他のルートに乗り継ぐのに、あまり待たなくともよいダイヤにして欲しいという意見があることから、乗り継ぎを考慮したダイヤ改正が求められます。

②運行時間帯の延長

通勤や通学に利用するためにもっと早い時間帯からの運行や、もっと遅い時間までの運行を希望する意見があることから、運行時間帯の延長が求められます。

③運行間隔の改善

バスの運行間隔を短くして欲しいという意見があることから、運行間隔の改善が求められます。

④バス停環境の改善

バス停にベンチや屋根を設置して欲しいという意見があることから、ベンチや屋根の設置によるバス停環境の改善が求められます。

⑤運行状況情報システムの構築

バス停に現在の運行状況が分かる電子掲示板の設置を求める意見があることから、運行状況の情報システムの構築が求められます。

⑥定時性の確保

時間通りにバスが来ないという意見があることから、道路混雑状況に即したダイヤの改正、運行経路の特徴に応じた運転技術の向上、バス車両を確保して臨時便の運行等による定時性の確保が求められます。

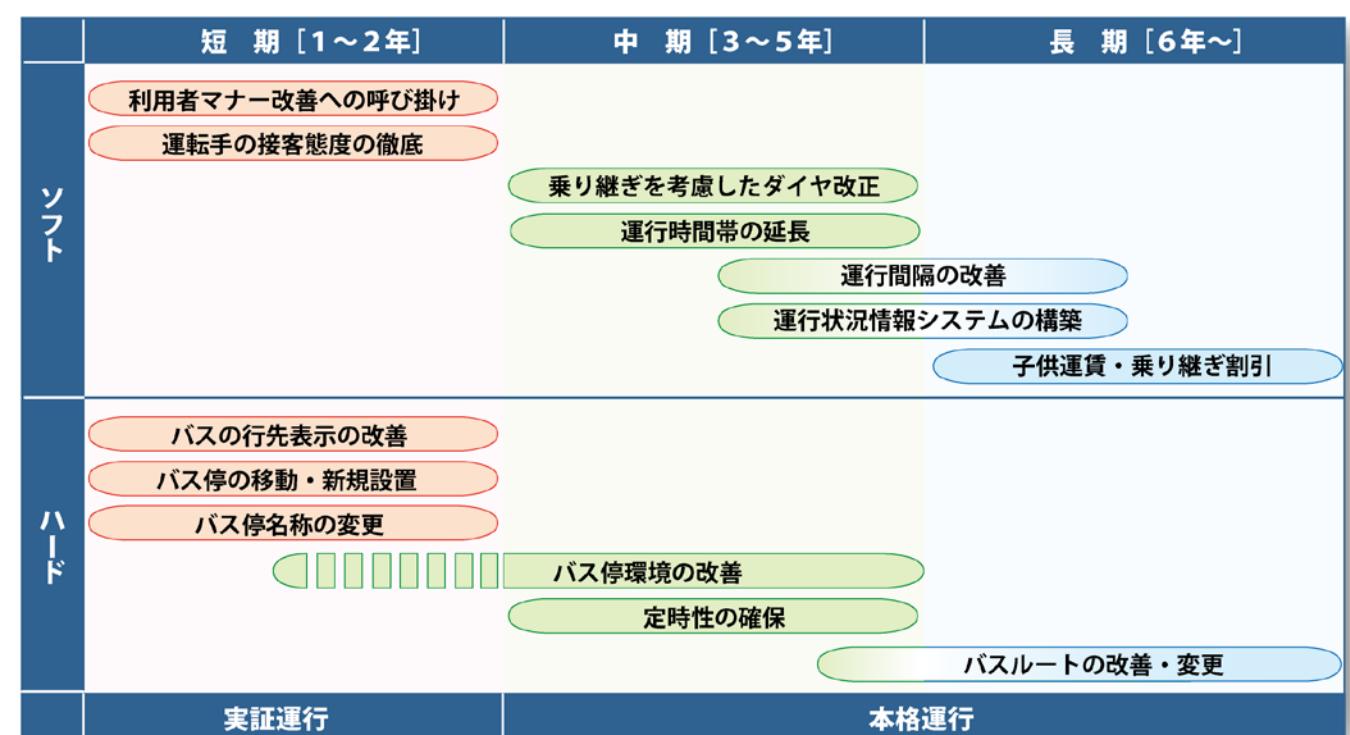
■ 長期的課題

①子供運賃・乗り継ぎ割引

子供運賃や他ルートへの乗り継ぎ割引を求める意見があることから、子供運賃や乗り継ぎ割引が求められます。

②バスルートの改善・変更

もう少し短くて単純なルートに改善して欲しいや、○○地区を通るようなルートに変更して欲しいという意見があることから、バスルートの改善・変更が求められます。



注1) コミュニティバスの運行に関しては、高齢者、障害者、妊娠婦、子供などに重きを置いた優しさと、ホスピタリティ（親切なおもてなし）溢れるサービスを提供していきます。

注2) 改善策の実現には、運行経費の拡大、収支率への影響、関係機関との合意形成など十分な検討を行なながら、実現可能な項目から対応していきたいと考えています。

III. 新規5路線の改善

1. 「ちいばす」の改善事項

「ちいばす」新規5路線では、区民の利便性の向上や利用者数の増加に向けた課題解決の一環として、以下の事項について改善に取り組んでいます。

(1) 芝ルートの定時性の確保

芝ルートでは、平成22年6月26日（土）から定時性確保のためバス車両台数を4台から5台に変更し対応しています。

(2) 起終点のバス停留所における一旦降車及び追加料金徴収の改善

①麻布ルート

麻布ルートでは、平成22年6月26日（土）からバス停留所No.68「港区役所」で一旦降車せず、追加料金も徴収しないよう対応しています。

②高輪ルート

高輪ルートでは、平成22年6月26日（土）からバス停留所No.150「三田線三田駅前」で一旦降車せず、追加料金も徴収しないよう対応しています。また、循環ルートに変更しました。

(3) 運転士の態度やマナーの向上

利用者の方から、運転士の態度やマナーに関するご意見等をいただいた場合は、バス運行事業者へその内容を伝え、原因調査や改善等の指導を逐次行っています。

(4) バス停の移動（5カ所）・新規設置（14カ所）

No.136及びNo.184「品川駅東口」バス停については、「こうなん星の公園自転車駐車場」の工事が完成したことから、バス利用者の利便性を高めるため駅寄りに移動します。また、No.10及びNo.24「赤羽橋駅前」バス停やNo.107「六本木五丁目」バス停については、交通の円滑性を高めるため移動します。（図-23参照）

更に、バス停間隔が長い区間において、バス停予定箇所の隣接者や交通管理者等の了解が取れたため、14カ所について新規設置します。（図-23参照）

(5) バス停名称の変更

バス停の名称と住居表示との整合を図るため、「北青山二丁目」を「青山二丁目交差点」に、「八ツ山橋北」バス停を「高輪四丁目」バス停に変更します。（図-23参照）

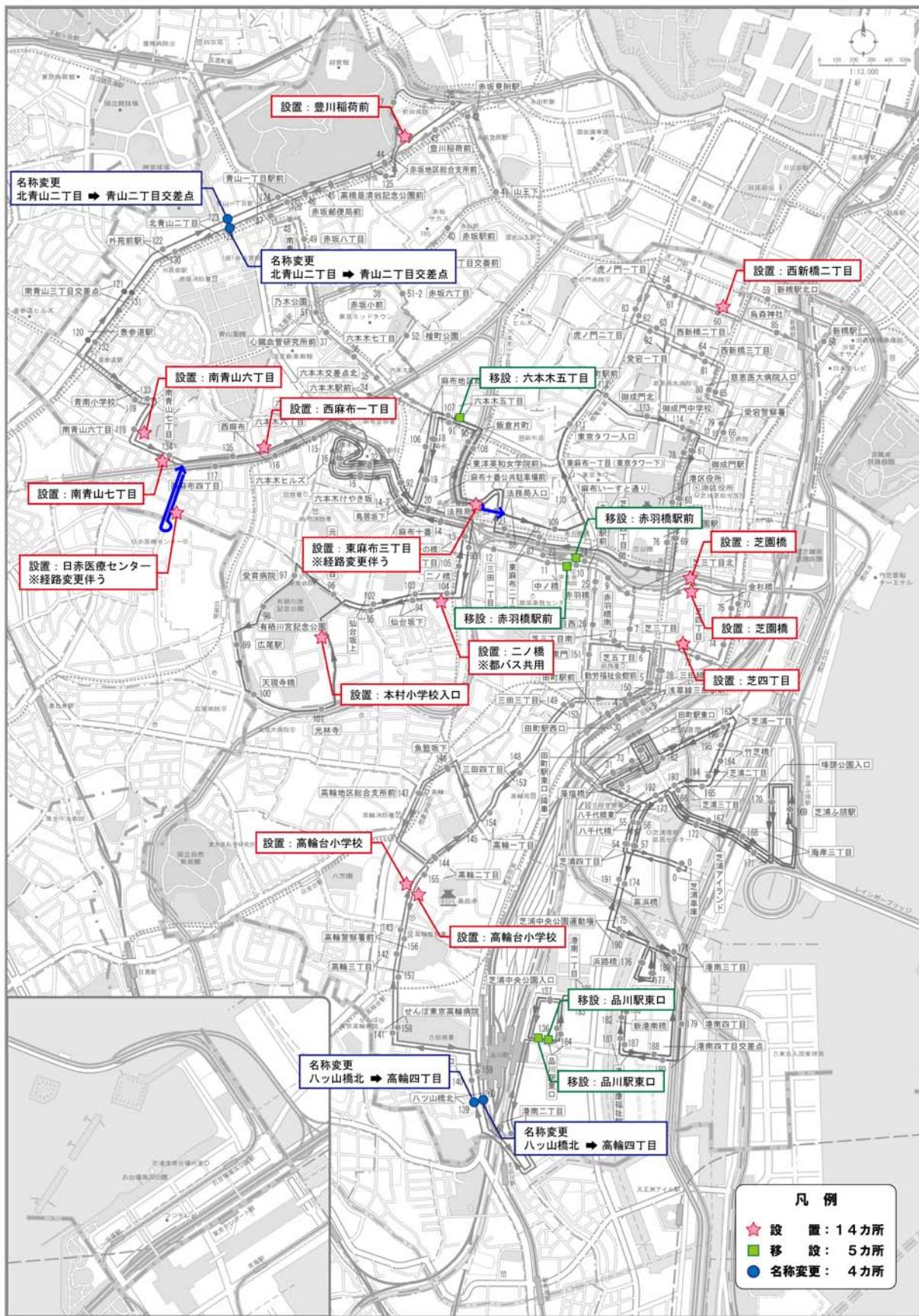


図-23: バス停留所設置、名称変更の予定箇所図 [港区資料]

(6) バス停環境の改善

港区地域公共交通会議や利用者の意見を踏まえ、品川駅東口のバス停の移設に併せて、バス停に屋根とベンチを設置します。田町駅東口（芝浦港南ルート）にもベンチを設置します。

2. 「ちいばす」の利用促進につながる取り組み

「ちいばす」の利用促進につながるような取り組みは、コミュニティバスの運行所管だけでなく、他の所管等においても実施しています。

(1) 観光情報誌「ハレノヒ」、港区観光マップ

港区産業振興課では、年4回（6月、9月、12月、2月）発行する観光情報誌「ハレノヒ」（図-24参照）に「ちいばす」の1日乗車券を活用し、区内の各所を巡る小さな旅『ちい旅』（図-25参照）を掲載しています。

また、産業振興課では、区内の名所・旧跡などを周遊観光していただくために、港区歴史観光イメージキャラクター「江姫」をあしらった4カ国語による「観光マップ」（図-26参照）も作成しています。



図-24：観光情報誌「ハレノヒ」
[港区資料]



図-25：観光情報誌「ハレノヒ」に掲載されている『ちい旅』[港区資料]



図-26：港区観光マップ [港区資料]

(2) 散策マップ「ちいまっぷ」(案内標識)

港区芝地区総合支所では、「ちいばす」のバス停を起点として、歴史、文化等の魅力スポット、旧町名由来板設置場所等を結んだお散歩コースや福祉施設、病院等を表示したエリアマップ『ちいまっぷ』(図-27 参照)を作成しています。地域住民や観光客など様々な人に芝の魅力となる場所や地域の施設を効果的に発信し、地域の交流を深めるため、『ちいまっぷ』を表示した案内標識をバス停付近に設置していきます。(図-28 参照)



図-28：案内標識設置イメージ [港区資料]

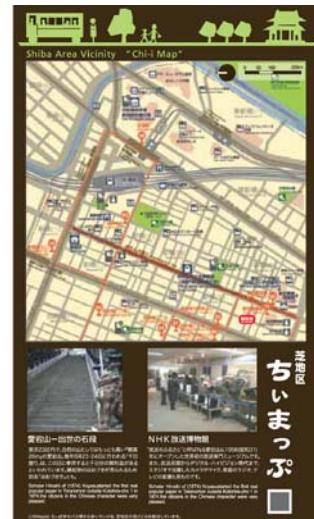


図-27：ちいまっぷ
[港区資料]

(3) コミュニティバス探索サイト「コミたん」

株式会社ヴァル研究所は、交通手段の経路検索ソフトのパイオニアとして 20 年以上に渡り、「駅すばあと」を提供しており、2009 年 4 月には、路線バス 50 社・コミュニティバス 60 自治体に対応し、コミュニティバスの情報を収録した「コミたん」(図-29 参照)を 2009 年 11 月に開設しました。「コミたん」は、「ちいばす」にも対応しています。

「コミたん」の活用により、コミュニティバスの運賃、ダイヤ、停留所、乗り換え等の情報の検索が可能となっています。

今後は、「ちいばす」のホームページに「コミたん」のリンクを貼るなど、さらなる利便性の向上を図ることが考えられます。



図-29：コミたん [株式会社ヴァル研究所HP]

(4) バスロケーションシステム

「ちいばす」を運行する株式会社フジエクスプレスでは、携帯電話やパソコンなどの端末から、現在バスがどこを走行しているのか運行状況を確認できたり、時刻表やバスの所要時間などを見ることができる「バスロケーションシステム」(図-30・31 参照)を採用しており、「ちいばす」の利用促進につながっています。

The screenshot shows the homepage of the Chibasu Bus Location System. The top navigation bar includes the Fuji Group logo, the company name '株式会社フジエクスプレス', and a search bar. The main menu on the left lists 'ちいばす紹介', '使用車両', '路線図', '時刻表', 'バスロケ', and '定期券'. Below this is a sidebar with links to '東京営業所', '会社概要', 'リクルート', 'お問い合わせ', and 'リンク'. A note about personal information protection is also present. The main content area is titled 'バスロケーションシステムのご紹介' and defines 'バスロケ' as a system that allows users to check the current location of buses using mobile phones or computers. It includes a QR code for PC users to click, and a callout for mobile phone users to read the QR code. A diagram illustrates how bus location data is collected via mobile phones and transmitted to the system, which then provides information to users via the internet. The bottom of the page features a footer with links to various company pages and a copyright notice.

富士急グループ
株式会社フジエクスプレス

バスロケーションシステムのご紹介

バスロケとは？

携帯電話やパソコンなどの端末から、現在バスがどこを走行しているのか運行状況を確認できたり時刻表やバスの所要時間などご覧になれるバスロケーションシステムです。

バスロケーションシステム ちいばすページはこちら
<http://www.buskuru.com/chibus>

バスロケーションシステム 携帯の方はこちら

パソコンの方はこのURLをクリックします

携帯電話の方はこのQRコードを読み込みます

バス位置情報を全国のパケット通信網で収集

利用者はバス運行位置の確認ができるため便利になる

インターネット

TOP | ちいばす紹介 | 使用車両 | 路線図 | 時刻表 | バスロケ | 定期券 | 貸切バスのご案内
フジエクスプレス | 会社概要 | リクルート | お問い合わせ | リンク

Copyright(c) 2004 Fuji Express. All rights reserved.

図-30：バスロケーションシステム [株式会社フジエクスプレスHP]

青山ルート(赤坂見附駅方面)	
ページ更新	
▲ 16番 六本木ヒルズ	
32番 六本木けやき坂	(所要目安:3分)
115番 六本木六丁目	(所要目安:6分)
116番 西麻布	(所要目安:7分)
117番 西麻布四丁目	(所要目安:9分)
118番 南青山六丁目	(所要目安:15分)
119番 青南小学校	(所要目安:17分)
120番 表参道駅	(所要目安:23分)
121番 南青山三丁目交差点	(所要目安:24分)
122番 外苑前駅	(所要目安:26分)
123番 北青山二丁目	(所要目安:28分)
124番 青山一丁目駅前	(所要目安:29分)
125番 赤坂地区総合支所前	(所要目安:33分)
126番 赤坂見附駅	(所要目安:33分)

図-31：バスロケーションシステムによるバス運行状況画面

[株式会社フジエクスプレスHP]

3. 「ちいばす」の収支率改善に向けた取り組み（案）

「ちいばす」新規5路線の本格運行に向けて、さらに収支率を上げるためには、事業収入の増加を図ることが重要となっています。現在の「ちいばす」の事業収入は、運賃、補助金、車内広告費であり、利用者数を増加させる検討はもとより、他の収入を検討することも重要です。そのためには、以下のような取り組みが考えられます。

（1）車体広告

現在の「ちいばす」の車体には、沿線の学校の児童や生徒のデザインを採用しており、子供や乳幼児をもつ母親などからは好評を得ています。しかし、事業収入を増加させるために一部のバスに車体広告を取り入れ、事業収入を確保することが考えられます。



（2）バス停広告、ネーミングライツ

バス停環境の改善の一つとして、バス停に屋根を設置することが考えられます。そこで、バス停に広告スペースを設けることや、バス停名称に会社名などを符号するネーミングライツなどにより、広告収入を得ることで、事業収入を確保することが考えられます。

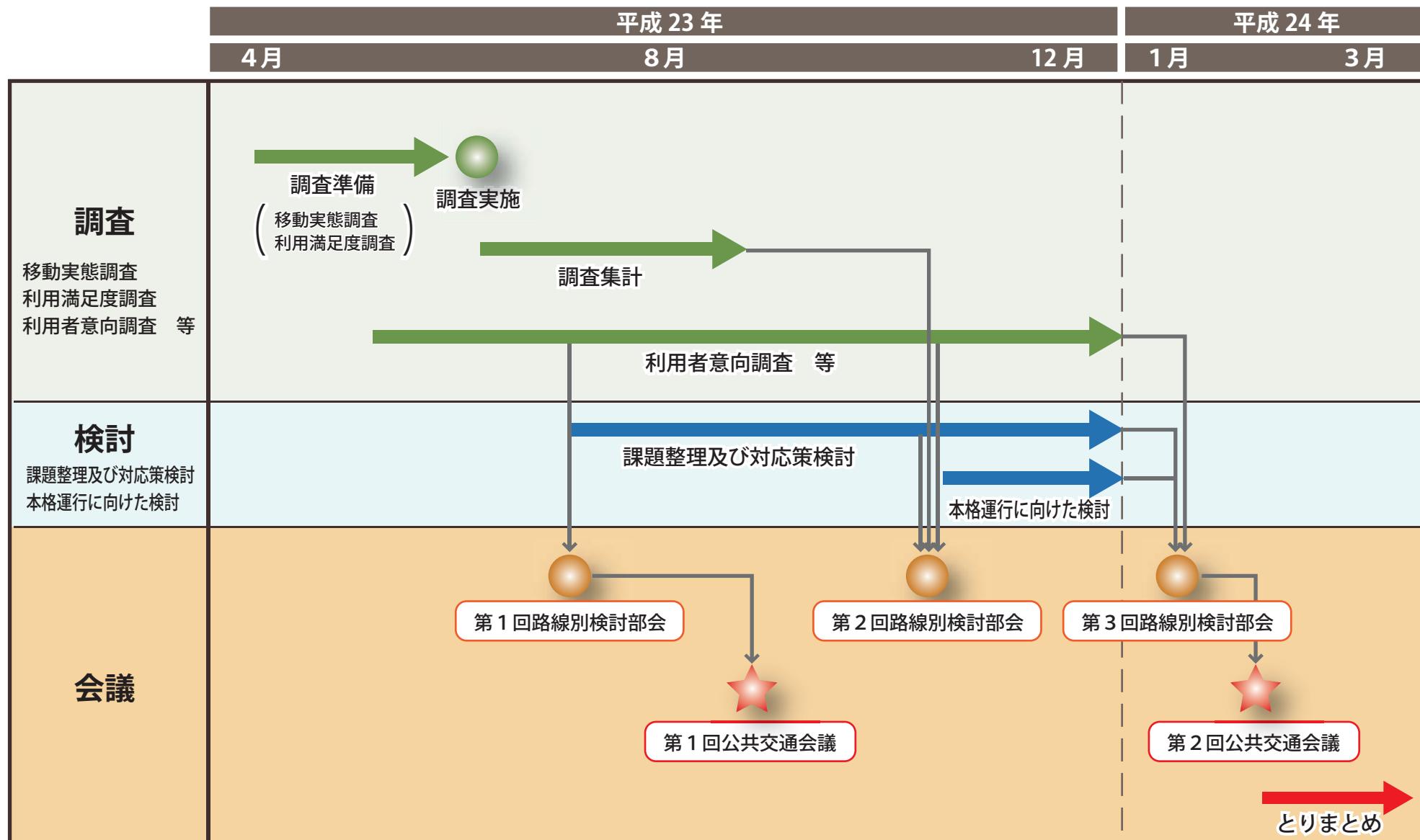


（3）吊革広告

バス車内の吊革に広告物を設置することで、事業収入を確保することが考えられます。



平成 23 年度の進め方 (案)



第8回 港区地域公共交通会議 議事記録

日時：平成23年2月15日（火）午前10：00～11：20

場所：港区議会 議会棟1階 第5、第6委員会室

＜次第＞

1 開会

2 議事

- 1) 「ちいばす」新規5路線の実証運行に関する事業検証・評価・改善について（案）
- 2) 平成23年度の進め方について（案）

3 閉会

＜配布資料＞

資料1 「ちいばす」新規5路線の実証運行に関する事業検証・評価・改善について（案）

資料2 平成23年度の進め方について（案）

参考資料1 座席表

参考資料2 港区地域公共交通会議（第七回）議事録

参考資料3 ハレノヒ

＜議事＞

事務局 1 開会

2 議事

会長 それでは、まず議事1)について、事務局から説明を願う。

事務局 1) 「ちいばす」新規5路線の実証運行に関する事業検証・評価・改善について（案）

「ちいばす」は、田町ルート・赤坂ルートの2ルートに加え、平成22年3月24日から、芝・麻布・青山・高輪・芝浦港南の5つのルートの実証運行を開始して、まもなく1年になろうとしている。区民の皆様からは、「ちいばす」のおかげで便利になったという声をよく聞くようになり、これも皆様のご協力の賜物である。平成22年10月21日に第7回港区地域公共交通会議を開催させていただき、7月10日（土）及び7月14日（水）に実施した移動実態調査及び利用満足度調査等の結果を踏まえ、実証運行から見えてきた課題についてご議論をいただいた。本日の「港区地域公共交通会議」では、「ちいばす」新規5路線の実証運行に関する事業検証・評価・改善について、（案）としてまとめさせていただいたので、よろしくお願ひする。

資料1 「ちいばす」新規5路線の実証運行に関する事業検証・評価・改善について（案）により説明する。

第1章として、「新規5路線の検証」を説明する。

第2章として、「新規5路線の評価」を説明する。

第3章として、「新規5路線の改善」を説明する。なお、前回の港区地域公共交通会議でいたいた金杉橋のバス停留所の移設については、交差点から近いこともあり困難な状況であったことを説明する。

〈質疑応答〉

会長 かなり幅広い内容となっているため、2つに分けて意見、質問等をお願いしたい。まずは、第1章の新規5路線の検証について何か意見、質問等はあるか？これは、前回の交通会議（第七回）で報告した調査結果をさらに5つの視点で内容を深めてまとめたものである。

委員 まずは新規5路線の検証は、よくまとめられており、素晴らしいと思う。
お願いが2つあり、まず一つは保育園や幼稚園に通うために利用できるような時間帯での運行を考えて欲しい。

もう一つは、麻布ルートの区役所前の発着所は、交差点から離すように移動した方がよいと思う。
現在の場所は、大門への左折レーンの少し手前に位置することから危険である。事故につながるのではないかと心配している。東京都と協議をして、バス2台分の待機場所を確保した方がよいと思う。

事務局 バスの運行時間帯の延長については、港区では現在、待機児童の問題もあり、いろいろな暫定保育等を行っている。「ちいばす」でも子育て支援として、運行時間帯の延長について今後検討していきたいと考えている。また、区役所前の発着所の安全性についても、東京都や警察と協議していきたいと思う。

副会長 幼稚園や保育園の問題については、教育委員会や各保育園等で通学路等が決まっていることから、教育委員会等とよく相談した方がよい。実際に保育園に通う親子全員が「ちいばす」を利用するとなると、バスの大きさから考えても乗り切れないのではないか。運行時間帯の延長だけではなく、他の対策方法も検討した方がよい。

会長 複合的な視点で検討する。

委員 待機児童の問題では、「ちいばす」は支所毎に路線が組まれているが、実際に空いている保育園に通うには支所を超えた通園となる。例えば、現在空いている保育園としては、青山や麻布の保育園は空きがある。しかし、港南や高輪の保育園はいっぱいである。自分のことになるが、現在は高輪から飯倉まで通わせており、「ちいばす」のルートがない。つまり、空いている保育園に通うにも、ルートが通っていないため利用できない状況もあることから、一概に運行時間を延長すれば解決するということでもない。ただ、ルートの変更は非常に困難と思えるため、実際に子育てしている方の意見も聞くなどして、課題解決に向けて検討して欲しい。

会長 実際に子育て中の委員からの貴重な意見であるため、そのようなことも考慮しながら検討していきたい。

事務局 来年は、保育園や幼稚園の実態を把握するとともに、教育委員会等とも相談しながら検討していきたいと考えている。

会長 他に何かあるか？

委員 地球温暖化への対応として、電気自動車バスの歴史は古く、昔から研究されてきたことは分かつ

た。しかし、地球温暖化の問題は、待ったなしの課題であり、電気自動車バスの導入に向けては、他の自治体や地域の取り組みをよく研究して、本格的な導入に向けて進めて欲しい。乗り継ぎが少ないという結果があるが、利用者を増やすことは、全体に影響を与えていくことになる。7路線となって良い影響も出てきているため、この影響をさらにどれだけ広げていくかが大事である。乗り継ぎの環境をどれだけ良くしていくかが、利用者の増加にもつながると考えられることから、中期的課題とするのではなく、検討した結果、すぐに出来るものであれば、どんどん取り組んでいくような対応をしてもらいたい。

委 員 8ページの障害者への配慮において、バスが歩道に近づけないとあるが、横断防止柵（ガードレール）が都バスの大きさに合わせて整備されているところがあるため、「ちいばす」が前のドアに合わせて停車すると後ろのドアが柵に掛かってしまい、後ろのドアに合わせて停車すると前のドアに掛かってしまう状況になることから、運転士としても歩道から少し離れて停車せざるを得ない状況になっている。このことから、道路整備によって改善できることもあるのではないか。また、運転士の話では、バスのドアが外側に出て開く構造となっていることから、歩道に近づけないということも聞いている。しかし、都バスでは、同じドアの構造でも歩道に近づけて停車しているバスが多いことから、運転士の技術の向上ももう少し頑張ってもらいたい。

委 員 了解した。

委 員 ホスピタリティという言葉は、コミュニティバスの基本理念にもなる言葉であるが、誰にでも優しい、地球にも優しいという表現が使われたということは、非常に歓迎すべきであり、喜んでいい。

委 員 障害者から聞いた話であるが、海外においては、車いすのバス乗降の際に、バス停前のコンビニがスロープ板を設置し、高齢者や障害者が容易に買い物ができるようなサービスをしているとのことだ。今回の調査結果によると買い物での利用が多いことから、同様のサービスを行うことで、コンビニの利用者も増加し、まちの活性化にもつながることから、このようなことも一つの方法であると思う。

会 長 今後の検討の素材としていきたい。

新規5路線の検証については、特に子育て支援や障害者への配慮ということで、運転士への指導ということも含め、表現の修正をする形で報告書をまとめさせていただきたい。
続いて、第2章以降の収支率や改善に向けて取り組んでいる内容、今後の取り組み案について、何か意見、質問等はあるか？

副会長 第2章については、もっと分析する必要がある。収支についても、現段階では数値が安定していないため今年は仕方ないが、路線別の収支と利用者を増加させる方法、対応への限界度など、色々な分析をしていく必要がある。課題の解決方法についても、サービスを増やす議論については、もちろん行って欲しいが、税金で運行している以上、どこまでのサービスとするのかについては、よく議論する必要がある。サービスを増やすだけではなく、税金を払っている区民がサービスを選択できるような指標を作成することも考えられる。

- 会長 来年度も同様に調査を行うため、それらを踏まえながら、より詳細な検討、分析等を行っていくことで対応していきたい。その際には、専門的な見地からアドバイス等をいただきたい。
- 委員 麻布ルートは、距離が長く、車両台数も6台であるため収支率が悪くなっている。距離を短くするためには、麻布地区総合支所のみを通り、区役所は芝ルートに任せて麻布ルートは通らなくともよいのではないか。麻布地区から区役所や芝公園地区に向かう利用者の実態を調査すれば、あまり多くないことが言えると思う。それであれば、区役所までのルートをカットすることによって収支も改善され、さらには所用時間も短くなり利用しやすくなるのではないか。このように、増やすことばかりではなく、カットすることもこれからの検証の材料として考えて欲しい。
- 委員 麻布ルートの場合は、区役所に行くためには、六本木ヒルズを通り、複雑なルートを経由するため時間が掛かる。このことから、二の橋周辺から区役所に行くには、多少料金はかかるが、都バスを利用した方が早い。現在の複雑なルートは検証する必要があると思う。
2月3日に善福寺において福沢諭吉の命日の法要が行われたが、その際に慶應幼稚舎の親子が「ちいばす」を利用したため、車内が満員となり高齢者が乗れないような状況になっていた。このような場合には、少し規制することも考えてよいのではないか。
- 事務局 麻布ルートについては、循環方式となっていることもあり、色々と課題が見えてきたため、今後様々な視点から検証していきたいと考えている。
- 委員 バスルート変更が長期的課題となっているが、本当にそのタイミングでよいのか。サービス水準を落とすことなく余計な部分を何とかしたり、現在の6台を3台と3台に分けて2ルートにするなど、色々な検討ができると思う。ここで言っているバスルートの変更がどの程度のものを意味しているのかを良く理解していないこともあるが、もう少し早いタイミングで大きく変更しなくても対応できるバスルートの変更を考えた方がよいと思う。
- 会長 バスルートの変更の内容によって可能なことであれば、短期や中期にも分けて記載することは可能か？
- 事務局 バスルートの変更は、様々な要望から路線を延ばすというイメージである。しかし、6台を3台と3台に分けるというバスルートの変更もあるということであることから検討していきたい。
- 会長 バス停の移動、新規設置は、いつからなのか？
- 事務局 今週からバス停の設置工事を始め、4月中旬頃に供用開始を予定している。3月21日号の「広報みなと」において、バス停の追加や供用開始時期について、周知させていただきたいと考えている。
- 会長 概ね来年度早々には改善するということか？
- 事務局 そうである。

委 員 バス停名称の変更は早急な対応で良いが、バス停の屋根を整備するとなると、屋根は恒久的なものであるため、ルート変更の可能性があると場所については、よく考え慎重に対応する必要がある。

副会長 「ちいばす」の運行にあたっては、負担するのもサービスを受けるのも区民であるということを前段部分に記載しておいた方がよい。全体的にサービスを膨らませる議論がされているが、それはそれで重要なことではあるが、どこまで行うのかを考えながら進めるべきである。交通会議という立場である以上、公平性も含めて最初に記載した方がよいのではないか。

会 長 平成 21 年 3 月に定めた「地域交通サービス実施計画」の中に、そのような観点が述べられており今回の報告書にも記載しているが、改めて確認しながら、前書きするように検討すべきと思う。

委 員 既存 2 路線が運行したときも色々と意見はあったが、コミュニティバスは区民の足として広がってきた経緯がある。それによって、各地区より請願書が出され、今回の新規 5 路線の実証運行につながったのであるが、地域の活性化や区民の利便性など、「ちいばす」を通じて区に愛着を持つという側面を持つ可能性もあることから、各地区公平に「ちいばす」が整備されることも重要である。また、「ちいばす」を定着させるための仕組み作りも必要であり、区民からの要望をどのように反映できるかを考えることから出発していくことが大事であると思う。
麻布ルートは、非常に時間の掛かるルートである。しかし、コースを選べば公共施設だけを通るルートも設定できるし、新たにルートを増やすことではなく地区内で対応できるルート変更もあるということから、できるだけ早い時期に結果を出せるようなことを各ルート毎に行って欲しい。

会 長 委員からの意見や前書きの必要性等を踏まえ、報告書を適宜修正することについて、事務局に一任して良いか。

委員一同 異議なし。

会 長 4 月中旬の追加バス停の供用開始に向けては、がんばってもらいたい。
資料 1 については、了承をいただいたということにしたい。
続いて議事 2) について、事務局より説明願う。

事務局 2) 平成 23 年度の進め方について（案）
・資料 2 平成 23 年度の進め方について（案）より説明

〈質疑応答〉

会 長 何か意見、質問等はあるか？

委 員 改善を進めていく中で、やれることは時期にこだわらずに進めて欲しい。

事務局 利用促進を考える一方で、税金を使って運営していることを念頭に置きながら、改善に取り組んでいきたいと考えている。

会長 本日の意見を受け、改善面については、前倒しで出来ることもあることから、来年度の第1回の公共交通会議は、内容に応じて時期を早めて開催することも考えられる。
特に意見がないようであれば、事務局の提案の内容で来年度も進めていきたい。

委員 先日の交通環境等対策特別委員会において報告があったが、この場でも台場地区への対応はどのように考えているのかを説明して欲しい。

会長 シャトルバスについて、事務局より説明願う。

事務局 台場地区に「ちいばす」を運行させるためには、レインボーブリッジを通る必要があり距離が長くなってしまうことや、経由すべき公共公益施設が無いということから、台場地区に「ちいばす」を運行することを断念した経緯がある。しかし、台場地区の住民から地域交通の改善を図って欲しいという要望も多かったことから、民間企業がコンパクトに集積している状況や都内有数の観光地であるといった台場地区の地域特性を活かし、民間活力を活用して、台場から田町駅、品川駅までのシャトルバスの導入について港区で検討していくことになった。台場地区には、様々な企業や集客施設があることから、それらの民間活力を活用しながら、コミュニティバスではないシャトルバスということで検討を進める。ある程度まとまった段階で、地域公共交通会議にも諮らせてもらいたいと考えている。

会長 他に意見がなければ、議論を終了したい。

3 閉会

会長 これを持って港区地域公共交通会議及び作業部会を閉会する。

出席者名簿

委員氏名	部署	出欠
港区地域公共交通会議	山田 憲司 港区 副区長	出席
	村上 正明 東京都 交通局 自動車部 計画課長	欠席
	梶田 仁 株式会社フジエクスプレス 執行役員業務部長	出席
	藤崎 幸郎 社団法人 東京乗用旅客自動車協会 専務理事	代理
	平林 光政 社団法人 東京バス協会 専務理事	代理
	島田 幸雄 港区議会 議長	出席
	星野 喬 港区議会 交通・環境等対策特別委員会 委員長	出席
	中村 喜一 港区老人クラブ連合会 会長	出席
	堀 信子 港区心身障害児・者団体連合会 会長	出席
	須永 達雄 港区商店街連合会 会長	出席
	前田 伸 港区観光協会 会長	欠席
	五十嵐 康夫 国土交通省関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）	代理
	松井 稔 東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長東京交通労働組合 自動車部長	欠席
	新村 和彦 港区 特定事業担当部長	出席
港区地域公共交通会議 作業部会	椎名 康雄 警視庁 交通部 交通規制課 課長代理 副参事	代理
	高橋 洋二 日本大学総合科学研究所 教授	出席
	寺内 義典 国士館大学理工学部 准教授	出席
	— 芝地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	— 麻布地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	— 赤坂地区総合支所 まちづくり担当課長	出理
	— 高輪地区総合支所 まちづくり担当課長	欠席
	— 芝浦港南地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	— 国道 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課 専門員	出席
	— 都道 東京都第一建設事務所 管理課 占用係長	代理
	— 区道 港区街づくり支援部 土木施設管理課 占用係長	代理
	— 愛宕警察署 交通課 交通規制係 係長	代理
	— 三田警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
事務局	— 高輪警察署 交通課 交通規制係 統括係長	欠席
	— 麻布警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	— 赤坂警察署 交通課 交通規制係 係長	代理
	— 東京湾岸警察署 交通課 交通規制係 総括係長	欠席
富田 慎二 港区街づくり支援部 土木計画・交通担当課長	出席	
大浦 勤 港区街づくり支援部 土木課 交通対策担当係長	出席	
日山 光裕 港区街づくり支援部 土木課 交通対策担当係長	出席	
小林 和久 港区街づくり支援部 土木課 交通対策担当	出席	