

Ⅲ. 新規 5 路線の改善

1. 本格運行へ向けた改善事項

「ちいばす」新規 5 路線の本格運行へ向けて、利用者にとって安全かつ快適で利便性の高い交通手段にするとともに、持続的で安定性のある事業運営を行っていくために、さらなる収支率の向上を目指し、次の各事項について調査・検証を行います。

(1) 芝ルート（運行ダイヤの変更）

①概要

芝ルートは、他ルートに比べて利用者数が少なく、かつ平日と比較した休日の利用者数の減少率は他ルートが約 30%程度であるのに対し、芝ルートは 44%と大きくなっています（表 3-1 参照）。

このようなことから、芝ルートの休日の運行ダイヤを 20 分間隔から 30 分間隔に変更し、収支率の改善を図ることを目的とします。

表 3-1：ルート別利用者数

	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
平日	1,337 人	1,463 人	1,776 人	2,178 人	1,713 人
休日	749 人	925 人	1,194 人	1,565 人	1,641 人
増減割合	▲44.0%	▲36.8%	▲32.8%	▲28.1%	▲4.2%

【参考：平成 23 年度移動実態調査】

②調査

i) 輸送能力の変動

表 3-1 より芝ルートの休日の利用者数は、平日に比べて 44%減少していることから、1 時間当たり 3 便から 2 便への変更に伴う運行本数が 33%減少したとしても、輸送能力に影響はないと考えられます。

ii) サービス低下に伴う乗車総数の低下

立地特性や利用者特性、利用者人数等を踏まえ、バス事業者の経験則から運行間隔を 20 分から 30 分に変更することによるサービスの低下に伴い減少する利用者人数は 10%と想定することとします。

iii) 経費節減効果

運行間隔を 20 分から 30 分に変更することによる経費節減額は、バス事業者の算出によると人件費や燃料費等から年間約 450 万円程度と試算されます。

iv) 改善収支率

上記を踏まえ、運行間隔を 20 分から 30 分に変更した場合の改善収支率は、バス事業者の算出によると平成 23 年度想定収支率より約 4%向上すると試算されます。

v) その他

運行間隔を 20 分から 30 分に変更するための運行事業認可上の手続きに要する所要時間は 2 ヶ月程度です。

また、平日に対する休日の利用者数の減少幅が他ルートに比較して大きいことから、他ルートへの影響は無いと考えられます。

そして、芝ルート周辺はオフィス街が多く、それに伴い休日には休業している店舗が多いことから、沿道周辺地域への影響も少ないと推測されます。

③改善内容の妥当性の検証

上記の調査より、

- ①利用者およびルート周辺地域への影響が少ない
- ②他ルートへの影響がない
- ③経費削減効果により収支率が改善される

ことから、芝ルートの運行ダイヤの変更は、**平成 24 年度当初に実施**に取り組むべき事項であると考えられます。

(2) 芝ルート（車両の入れ替え）

①概要

芝ルートは、平成 23 年 7 月 16 日より一部の中型車両を小型車両に入れ替えたことにより、運行の円滑化に寄与しています（Ⅱ新規 5 路線の評価－3 車両入れ替えによる評価－（1）芝ルート参照）。

このことから、残りの中型車両についても小型車両に入れ替えることで、さらなる運行の円滑化を図ることを目的とします。

②改善内容の妥当性の検証

上記のことから、芝ルートの中型車両を小型車両に入れ替えることは、**平成 24 年度当初に実施**に取り組むべき事項であると考えられます。

(3) 麻布ルート (ルート分割)

①概要

麻布ルートは、運行距離が 16.64kmと長く、六本木ヒルズ周辺等の渋滞のため運行しにくい区間が多いルートとなっています。また、利用者から「バスがいつも遅れてくる」や「六本木ヒルズに都度寄るため、ルートが煩雑となり利用しにくい」という意見が多く寄せられています。

このようなことから、現在の麻布ルートを下図のように広尾駅方面と港区役所方面の2ルートに分割し、定時性の確保に努めるとともに、利用者にとって分かり易い運行ルートとすることを目的とします。

■麻布ルートの分割イメージ

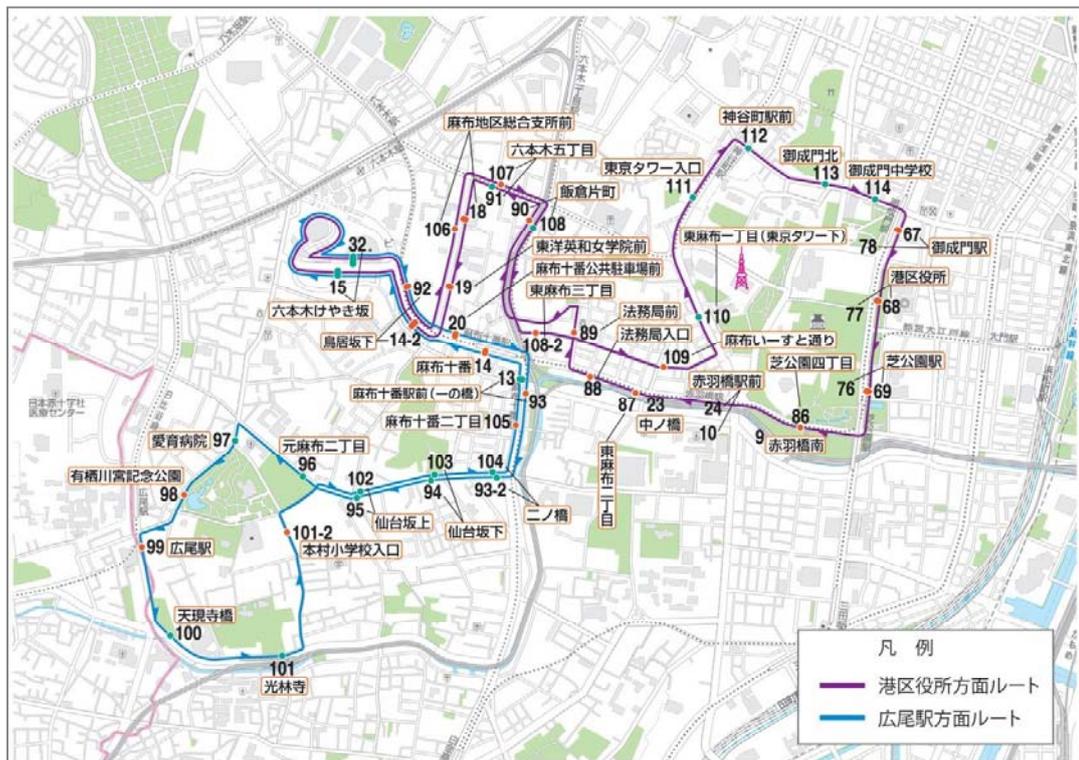


表 3-2：麻布ルートが遅延状況

所定ダイヤ		9/7 (水)		9/17 (土)		9/21 (水)		9/3 (土)		
		晴		晴		雨		雨		
停留所名	所定時刻	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	
往路 (広尾駅方面)										
68	港区役所' (発)	15:24	15:24	0:00	15:24	0:00	15:24	0:00	15:24	0:00
69	芝公園駅	15:25	—	—	—	—	15:26	0:01	—	—
86	芝公園四丁目	15:27	15:27	0:00	15:27	0:00	—	—	—	—
87	東麻布二丁目	15:30	15:30	0:00	15:30	0:00	—	—	—	—
88	法務局入口	15:31	15:31	0:00	15:31	0:00	—	—	—	—
89	法務局前	15:32	15:33	0:01	15:33	0:01	—	—	—	—
90	飯倉片町	15:36	15:37	0:01	—	—	—	—	15:36	0:00
91	六本木五丁目	15:37	15:38	0:01	—	—	15:38	0:01	—	—
18	麻布地区総合支所前	15:38	15:39	0:01	15:38	0:00	15:41	0:03	—	—
19	東洋英和学院前	15:38	15:41	0:03	—	—	—	—	—	—
14-2	鳥居坂下	15:40	15:43	0:03	15:41	0:01	—	—	—	—
15	六本木けやき坂	15:42	15:48	0:06	15:44	0:02	—	—	15:43	0:01
32	六本木けやき坂	15:45	15:51	0:06	15:48	0:03	15:47	0:02	15:46	0:01
92	鳥居坂下	15:48	—	—	15:50	0:02	—	—	—	—
20	麻布十番公共駐車場前	15:49	15:54	0:05	15:52	0:03	15:50	0:01	15:49	0:00
93	麻布十番駅前 (一の橋)	15:55	15:58	0:03	15:58	0:03	15:57	0:02	15:55	0:00
93-2	二ノ橋	15:57	16:01	0:04	16:00	0:03	15:59	0:02	15:59	0:02
94	仙台坂下	15:58	16:02	0:04	—	—	—	—	—	—
95	仙台坂上	16:00	—	—	—	—	—	—	—	—
96	元麻布二丁目	16:01	16:04	0:03	—	—	—	—	—	—
97	愛育病院	16:03	—	—	16:05	0:02	16:03	0:00	16:03	0:00
98	有栖川宮記念公園	16:04	—	—	16:07	0:03	—	—	—	—
99	広尾駅 (着)	16:05	16:09	0:04	16:12	0:07	16:05	0:00	16:09	0:04
復路 (港区役所方面)										
99	広尾駅 (発)	16:11	16:11	0:00	16:12	0:01	16:11	0:00	16:11	0:00
100	天現寺橋	16:12	16:12	0:00	—	—	16:13	0:01	16:12	0:00
101	光林寺	16:13	16:13	0:00	16:16	0:03	16:15	0:02	16:14	0:01
101-2	本村小学校入り口	16:16	16:16	0:00	—	—	—	—	16:16	0:00
102	仙台坂上	16:18	—	—	—	—	—	—	—	—
103	仙台坂下	16:19	—	—	16:19	0:00	16:20	0:01	—	—
104	二ノ橋	16:20	16:20	0:00	16:22	0:02	16:21	0:01	16:20	0:00
105	麻布十番二丁目	16:24	16:24	0:00	—	—	—	—	16:24	0:00
13	麻布十番駅前 (一の橋)	16:25	16:26	0:01	16:26	0:01	—	—	16:25	0:00
14	麻布十番	16:27	—	—	16:27	0:00	—	—	—	—
14-2	鳥居坂下	16:29	16:29	0:00	16:29	0:00	—	—	—	—
15	六本木けやき坂	16:31	16:37	0:06	—	—	16:31	0:00	—	—
32	六本木けやき坂	16:34	16:40	0:06	16:38	0:04	—	—	16:35	0:01
92	鳥居坂下	16:37	16:42	0:05	—	—	—	—	—	—
106	麻布地区総合支所前	16:39	16:44	0:05	—	—	—	—	—	—
107	六本木五丁目	16:41	—	—	—	—	—	—	—	—
108	飯倉片町	16:42	16:48	0:06	—	—	—	—	—	—
108-2	東麻布三丁目	—	16:50	0:05	16:45	0:00	—	—	—	—
109	麻布いーすと通り	16:47	—	—	—	—	—	—	—	—
110	東麻布一丁目(東京初下)	16:49	16:53	0:04	—	—	16:50	0:01	16:49	0:00
111	東京タワー入口	16:50	—	—	—	—	—	—	—	—
112	神谷町駅前	16:51	16:55	0:04	—	—	—	—	—	—
113	御成門北	16:52	—	—	—	—	—	—	16:52	0:00
114	御成門中学校	16:52	—	—	—	—	—	—	—	—
67	御成門駅	16:53	16:59	0:06	—	—	—	—	16:55	0:02
68	港区役所 (着)	16:55	17:03	0:08	16:55	0:00	16:56	0:01	16:56	0:01

赤字は5分以上の遅延

【参考：平成 23 年度定時性調査】

②調査

i) けやき坂（六本木ヒルズ）を經由する利用状況

麻布ルートをもつに分割した場合、現状の経路でけやき坂（六本木ヒルズ）を經由して「ちいばす」を利用している人数は、平日 154 人、休日 98 人であり、麻布ルート利用者全体の約 1 割となっています（表 3-3 参照）。このことから、麻布ルートをもつに分割しても利用者への影響は少ないと考えられます。

表 3-3：麻布ルートの利用者数の内訳

	総利用者数	けやき坂經由利用者数	割合
平日	1,463 人	154 人	10.5%
休日	925 人	98 人	10.6%

【参考：平成 23 年度移動実態調査】

ii) 追加バス車両

麻布ルートをもつに分割した場合、必要となるバス車両は現在の 5 台体制から 1 台追加し、6 台体制とする必要があります。

iii) 運転士の休憩場所

運転士の休憩場所としては、港区役所方面ルートでは芝大門の既存の休憩所を利用できるが、広尾方面ルートでは別途広尾駅周辺に休憩所を確保する必要があります。

iv) 乗換バス停

麻布ルートをもつに分割した場合の乗換バス停は、六本木ヒルズ内での停車が不可能である以上、交通量の少ない「けやき坂」とすることが妥当であると考えられます。

v) 増加する経費

麻布ルートをもつに分割することによる経費増加額は、バス事業者の算出によると、乗務員休憩場所賃料や人件費等から年間 1,200 万円程度と試算されます。

vi) 収支率

上記を踏まえ、ルートをもつに分割した場合の収支率は、バス事業者の算出によると平成 23 年度想定収支率より 3.48%減少すると試算されます。

vii) 乗り継ぎサービス

麻布ルートが、港区役所方面ルートと広尾駅方面ルートに 2 分割されることに伴い、同一路線としての乗り継ぎチケット等の発行について検討が必要です。

viii) 効果

現況の麻布ルートが2つに分割することにより、1ルート当たりの運行時間が約半分になり（表3-4参照）、運行距離も短くなることから、遅延が解消されると考えられます。

表3-4：麻布ルートの所用時間

		ルート	所用時間
現況		港区役所 → 港区役所	91分 (時間調整6分含む)
分割	港区役所方面	港区役所 → けやき坂 → 港区役所	42分
	広尾駅方面	けやき坂 → 広尾駅 → けやき坂	49分 (時間調整6分含む)

ix) その他

ルートを2つに分割するための運行事業認可上の手続きに要する所要時間は2ヶ月程度です。

③改善内容の妥当性の検証

上記の調査より、麻布ルートを2つに分割することで、バス車両の追加や運転士の休憩場所の確保といった経費が加算されることとなり、収支率の低下が懸念されるものの、利用者に煩わしさを感じさせていたルートが改善されるとともに、遅延が解消されることにより、サービス水準は向上すると考えられます。

また、サービス水準が向上することにより、利用者数が増加し収支率が上昇することも考えられます。

以上のことから、麻布ルートのルート分割は、平成24年度中に検討に取り組むべき事項であると考えられます。

(4) 青山ルート（補助5号線へのルート変更）

①概要

青山ルートは、平成23年4月17日より「日赤医療センター」バス停が新規設置され、多くの乗客がこのバス停を利用しています。しかし、現在のルートでは、高樹町交差点の交通規制により、赤坂見附方面ルートでしかバス停を利用できない状況となっています。

しかしながら、青山ルートを補助5号線が共用開始すれば、一部ルートを変更することで、赤坂見附方面、六本木ヒルズ方面の両経路で「日赤医療センター」バス停を利用できるようにし、利用者の利便性の向上を図ることを目的とします。

②調査

i) 日赤医療センターの利用状況

日赤医療センターの利用者数（表 3-5 参照）は、乗車人数が平日 80 人、休日 53 人であり、降車人数が平日 26 人、休日 15 人となっています。これは、青山ルートに設置されている 31 バス停の中でも乗車では平日、休日ともに上位 10 のバス停に入っています。このことから、日赤医療センターは非常に需要のあるバス停であると言えます。

表 3-5：日赤医療センターの利用者数の内訳

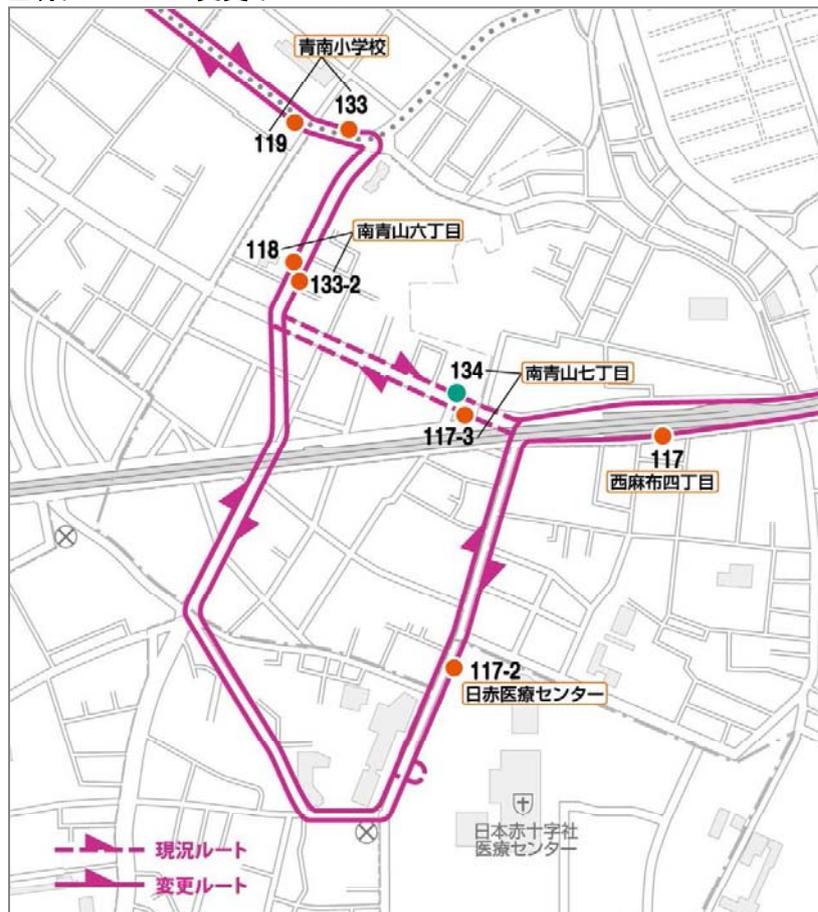
	乗車			降車		
	人数	順位	割合	人数	順位	割合
平日	80 人	9 位	4.5%	26 人	18 位	1.5%
休日	53 人	10 位	4.4%	15 人	16 位	1.3%

【参考：平成 23 年度移動実態調査】

ii) 変更ルート

青山ルートを往復とも日赤医療センターに停車させるためには、補助 5 号線を通るルートに変更することが考えられます。（赤坂見附駅方面：約 100m 延長 六本木ヒルズ方面：約 1,050m 延長）

■青山ルートの変更イメージ



iii) バス停の新設および移設

青山ルートを変更することに伴い、六本木ヒルズ方面の「日赤医療センター」バス停の新設および「南青山七丁目」バス停（134、117-3）の移設が必要となります。

iv) 運行ルートの安全性の確認

青山ルートを変更することに伴い、利用者や歩行者等の安全性の確認が必要となります。

③改善内容の妥当性の検証

上記の調査より、補助5号線が供用開始され、運行ルートの安全性が確認された場合には、利用者の需要が高い「日赤医療センター」バス停を六本木ヒルズ方面および赤坂見附駅方面の両経路で利用できるように青山ルートを変更することで、サービス水準は大きく向上すると考えられます。

以上のことから、青山ルートのルート変更は、**平成 24 年度中に検討**に取り組むべき事項であると考えられます。

(5) 高輪ルート（車両の入れ替え）

①概要

高輪ルートは、平成 23 年 7 月 16 日より一部の小型車両を中型車両に入れ替えたことにより、輸送能力の増加に寄与しています（Ⅱ新規5路線の評価－3 車両入れ替えによる評価－（2）高輪ルート参照）。

このことから、残りの小型車両についても中型車両に入れ替えることで、さらなる輸送能力の増加や車内環境の向上を図ることを目的とします。

②改善内容の妥当性の検証

上記のことから、高輪ルートの小型車両を中型車両に入れ替えることは、**平成 24 年度当初に実施**に取り組むべき事項であると考えられます。

(6) 芝浦港南ルート（芝浦ふ頭駅経由の中止）

①概要

現在検討中の「台場シャトルバス」の導入に伴い、「ちいばす」とゆりかもめとの乗り換え目的の必要性が低下することが考えられます。

このことから、芝浦港南ルートの芝浦ふ頭駅への経由を止め、ルート変更することで、運行時間短縮し、往復とも運行することの煩わしさの解消を図るとともに、経費節減を図ることを目的とします。

②調査

i) 芝浦ふ頭駅の利用状況

芝浦ふ頭駅の利用者数は、乗車人数が平日 53 人、休日 37 人であり、降車人数が平日 56 人、休日 40 人となっています。これは、芝浦港南ルートに設置されている 38 箇所のバス停の中でも上位 20 位のバス停に入っていますが、芝浦港南ルートの利用者数からみた割合は 2～3%とあまり大きくない状況となっています。

表 3-7：芝浦ふ頭駅の利用者数の内訳

	乗車			降車		
	人数	順位	割合	人数	順位	割合
平日	53 人	9 位	3%	56 人	10 位	3%
休日	37 人	14 位	2%	40 人	12 位	2%

【参考：平成 23 年度移動実態調査】

ii) 芝浦ふ頭を経由する利用状況

芝浦港南ルートの芝浦ふ頭駅への経由を中止した場合、現状の経路で芝浦ふ頭駅を経由して「ちいばす」を利用している人数は、平日 215 人、休日 198 人であり、芝浦港南ルート利用者全体の約 1 割となっています（表 3-8 参照）。また、芝浦ふ頭駅への経由を中止した場合の運行短縮時間は 5 分です。

このことから、芝浦ふ頭駅への経由を中止しても利用者へのメリットは少ないと考えられます。

表 3-8：芝浦港南ルートの利用者数の内訳

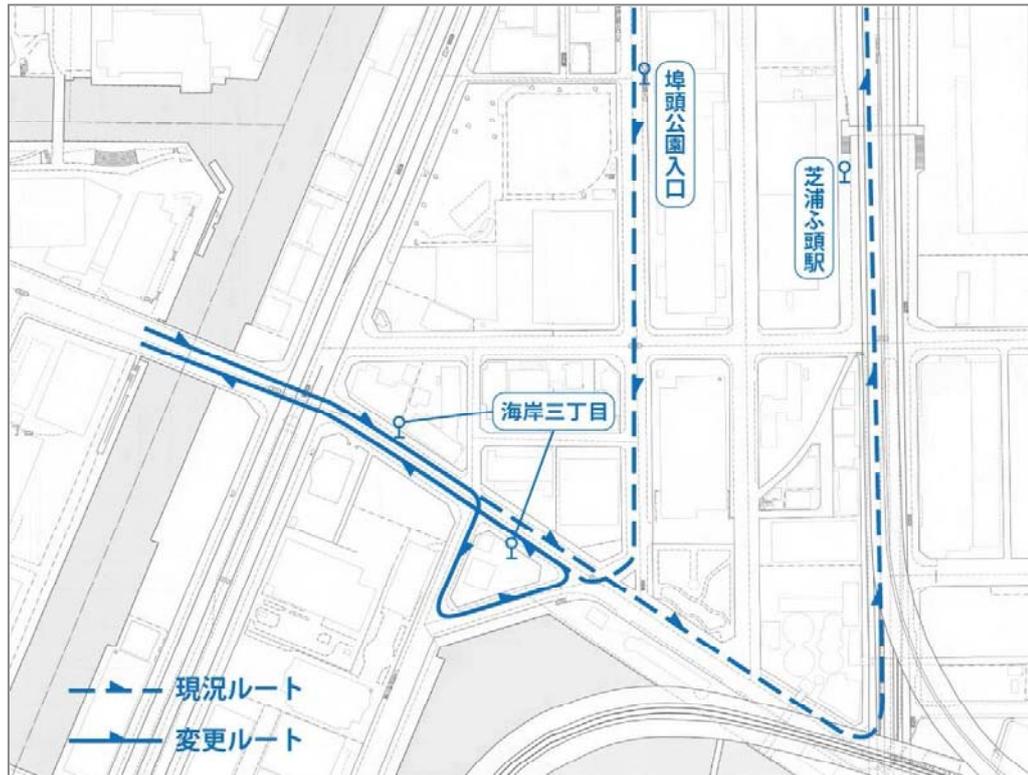
	総利用者数	芝浦ふ頭駅経由利用者数	割合
平日	1,713 人	215 人	12.6%
休日	1,641 人	198 人	12.1%

【参考：平成 23 年度移動実態調査】

iii) 変更ルート

芝浦港南ルートの芝浦ふ頭駅への経由を中止した場合の変更ルートは、以下のルートが考えられます。(約 1,200m 短縮)

■芝浦港南ルートの変更イメージ



iv) バス停の復旧

ルート変更に伴う「芝浦ふ頭駅」と「埠頭公園入口」のバス停撤去のため、道路を現状復旧する必要があります。

v) 効果

ルート変更に伴い、バス事業者の算出によると燃料費が年間で約 1,100,000 円削減されます。

vi) その他

ルートを変更するための運行事業認可上の手続きに要する所要時間は 2 ヶ月程度です。

③改善内容の妥当性の検証

上記の調査より、芝浦港南ルートの芝浦ふ頭駅経由を中止することで、利用者の煩わしさの感は若干解消されるものの、バス停復旧費用等を考えると、それ程大きなメリットがあるとは言えません。

また、芝浦ふ頭駅の周辺には企業も立地していることから、利用者が必ずしもゆりかもめへの乗り換えに利用しているとは言えません。

以上のことから、芝浦港南ルートの芝浦ふ頭駅経由の中止には、実際に台場シャトルバスが運行された後、再度、**利用状況を調査してから取り組む**ことが妥当であると考えます。

(7) 本格運行に向けた改善事項のまとめ

各路線の改善事項の要旨は以下のとおりです。

①芝ルート（運行ダイヤの変更）

内容： 休日の運行ダイヤを 20 分間隔から 30 分間隔に変更

効果： 運行経費が節減できます。

時期： 平成 24 年度当初に実施します。

②芝ルート（車両の入れ替え）

内容： 残りの中型車両を小型車両に入れ替え

効果： 運行の円滑化が図れます。

時期： 平成 24 年度当初に実施します。

③麻布ルート（ルート分割）

内容： 広尾駅方面と港区役所方面の 2 ルートに分割

効果： 分かり易いルートに変更するとともに、定時性が確保できます。

時期： 平成 24 年度中に検討します。

④青山ルート（補助 5 号線へのルート変更）

内容： 補助 5 号線を経由するルートに変更

効果： 赤坂見附駅方面からも「日赤医療センター」へ経由できます。

時期： 平成 24 年度中に検討します。

⑤高輪ルート（車両の入れ替え）

内容： 残りの小型車両を中型車両に入れ替え

効果： 輸送能力を増加するとともに、車内環境の向上が図れます。

時期： 平成 24 年度当初に実施します。

⑥芝浦港南ルート（芝浦ふ頭駅経由の中止）

内容： 芝浦ふ頭駅への経由を中止

効果： 往復とも運行する煩わしさを解消するとともに、運行経費が節減できます。

時期： 台場シャトルバスの運行後に、利用状況等を調査した上で取り組みます。

2. 台場シャトルバスとの連携

新たな交通手段として、台場シャトルバスが運行されます。コミュニティバスと台場シャトルバスが運行することで、地域交通ネットワークが強化され、区民の利便性の向上、観光の振興やビジネス拠点としての魅力向上が期待されます。このことにより、港区全体の活性化が図れます。

連携を強化するためには、田町駅、品川駅東口でのバス停留所の共用、乗り継ぎを考慮したダイヤが必要になります。

■台場シャトルバスの運行計画案

ルート	①田町駅～台場地域 ②品川駅～台場地域
運賃	大人 200 円 子供 100 円
運行時間	①田町ルート 7 時台～20 時台 ②品川ルート 7 時台～20 時台
運行間隔	①田町ルート 60 分間隔 ②品川ルート 30 分間隔 ※平日の通勤時間帯 2 時間は 15 分間隔
バス車両	中型バス（定員 56 名、座席 26+立ち席 30）
ルート図	

【出典：台場シャトルバス実施計画（案）[平成 24 年 2 月]】

3. 持続的で安定性のある事業運営

港区地域交通実施計画（平成 21 年 3 月）において、本格運行移行後の事業の採算性については、その指標である収支率の目標値を 50%以上に設定し、常にコスト意識を持って検証・評価・改善を繰り返しながらできるだけ高い収支率を目指し、持続的で安定性のある事業運営ができるよう不断の努力をしていくこととしています。

そこで、5 路線平均の収支率については、平成 22 年度が 47.4%（実績値）、平成 23 年が 56.6%（想定値）で、目標値 50%以上となっていることを踏まえ、区の経費負担を軽減し、持続的で安定性のある事業運営を図るため、**本格運行移行後の第 1 段の目標値として 70%以上**を目指します。

第 1 1 回 港区地域公共交通会議 議事記録

日時：平成 24 年 2 月 16 日（木）午前 9：30～11：30

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) 台場シャトルバス計画について
 - ① 台場シャトルバス実施計画（案）について
 - ② 台場シャトルバス運行計画（案）について
 - 2) 「ちいばす」新規 5 路線の検証・評価・改善について
（本格運行への移行について）
- 3 閉会

〈配布資料〉

- | | |
|--------|----------------------------|
| 資料 1 | 台場シャトルバス実施計画（案） |
| 資料 2 | 台場シャトルバス運行計画（案） |
| 資料 3 | 「ちいばす」新規 5 路線の検証
・評価・改善 |
| 参考資料 1 | 座席表 |
| 参考資料 2 | 港区地域公共交通会議（第十回）議事録 |
| 参考資料 3 | 利用実態分析結果 |
| 参考資料 4 | バス停利用状況 |
| 参考資料 5 | 定時性調査結果 |
| 参考資料 6 | 現在までに寄せられているご意見 |
| 参考資料 | 「ちいばす」ご利用案内 |

〈議事〉

- | | |
|-----|--|
| 事務局 | 1 開会 |
| | 資料確認 |
| | 2 議事 |
| 会長 | それでは、まず議事 1) 台場シャトルバス実施計画（案）について、事務局から説明を願う。 |
| 事務局 | 1) ①台場シャトルバス実施計画（案）について
・昨年 10 月 18 日に開催された第 10 回港区地域公共交通会議において、台場シャトルバス計画について説明させていただき、バス運行事業者を募集することについて了承いただいた。昨年 11 月からバス運行事業者を募集し、12 月にバス運行事業者選定委員会を開催し、株式会社ケイエム観光を選定した。 |

- ・本年1月13日、台場地域の住民の代表、企業の代表、港区、バス運行事業者で構成する台場シャトルバス運営協議会を設立し、台場シャトルバスの運行開始に向けて「台場シャトルバス実施計画(案)」を策定した。本日は、台場シャトルバス運営協議会を代表し、「台場シャトルバス実施計画(案)」について説明し、後ほど、株式会社ケイエム観光から事業認可申請に向けての「運行計画(案)」について説明していただく。

- ・資料1「台場シャトルバス実施計画(案)」により説明

会長 　　ただいま事務局から台場シャトルバス実施計画(案)について説明いただいた。具体的な運行計画(案)については株式会社ケイエム観光から説明を願う。

(株)ケイエム観光 1) ②台場シャトルバス運行計画(案)について

- ・台場シャトルバスの運行にあたり、地域住民の利便性の確保、地域の活性化など、台場シャトルバス導入の目的に沿うよう、安全で公共の福祉に貢献できるような運行を目指していきたい。
- ・資料2「台場シャトルバス運行計画(案)」により説明

委員 　　運行開始予定日を4月19日(木)に設定した理由は何か。

事務局 　　台場の商業施設がオープンするため、それにあわせゴールデンウィーク前に機運を高めたいと考えその日に設定した。

会長 　　もともと黒字経営を目指し、地元企業のご支援をいただきながら運行していくものであり、バスのキックオフもお台場の特性に合わせ観光利用につながるようなイベントに合わせたということだと思う。

委員 　　近年、台場地域の観光事業は活性化しており、施設も充実してきている。しかし、海を隔てるということで、品川や田町の内陸側と、台場地域とは分断された形での展開だった。その有機的結合が求められている場所でのインフラ整備であり、観光面において大いに期待したい。

委員 　　観光の観点から台場地域を含めた街の活性化のほか、台場に暮らす人、働く人にとっての利便性向上の効果が期待できる。今後の運行状況を見ながら進めていければと思う。また、港区初の小中一貫校であるお台場学園の今後を考えると、将来的には隣接地域からの通学者が増えることが望ましく、台場シャトルバス計画がそのための一つの足がかりになればと期待している。通学時間帯も考慮した運行についても将来的には考えていただけるとよいと思う。

委員(代理) 　　運行開始後5年目までに黒字化できない場合、台場シャトルバス運営協議会は運行から撤退するとあるが、東京都交通局の虹01系統のこともあり、仮に5年目に台場シャトルバスも撤退となると、今までバスがあった地域からバスがなくなってしまう可能性がある。そのようなことがないように十分検討してほしい。

また、運行開始後5年目までに黒字化できない場合、「台場シャトルバス運営協議会」は運行

から撤退するとあるが、「地域公共交通会議」では台場シャトルバスの運行について議論にあげていくのか、それとも無関係となるのか。

事務局 運営協議会で運行を進めるため、撤退というのは最悪のシナリオである。地元の住民や企業と共に様々な利用促進策を講じ、収支率 100%を目指していく。年度ごとに各種調査を実施し、運行上の問題点等について地域公共交通会議に諮りたい。

委員（代理） では仮に 5 年目に運営協議会が運行から撤退した場合でも、地域公共交通会議では何らかの議題にあがるということか。

事務局 基本的には撤退がないようにやっていきたい。

会長 運行するからには撤退を前提とするのではなく、事業が継続できるように最大限の努力を図るものであり、重要な節目の際は本会議に諮るといふものだと認識している。

委員 企業の運行協力金はどの程度の割合を占めるものか。

事務局 企業の運行協力金は、全体の何割を占めるというよりも広告スポンサーとして協賛していただく形になる。民間活力を活用することから収支率 100%を目指すものであり、そこがコミュニティバスと違うところである。

委員 区の補助金として車両購入費とあるが、バス 5 台がそれに該当するのか。

事務局 シャトルバスは 5 台で運行するが、そのうち 3 台について区が車両購入費を補助する。

委員 車両購入補助以外に運行後に区が補助することは何かあるか。

事務局 運営協議会の中で利用促進等についてバックアップしていく。

委員 一日乗車券は「ちいばす」とは連携していないのか。

事務局 今のところはシャトルバスのみとしている。

委員 台場シャトルバスは運営協議会方式であり、運営協議会が収支率 100%を目指して頑張るといふ宣言と受けとめている。もし 100%に達しない場合は、運行についてどうすべきかを地域公共交通会議で議論する必要がある。運営協議会方式であるため、バス事業者が乗り合いバス事業として運行するのではなく、行政・地域の住民と企業・バス事業者が一体となって台場シャトルバスを運行し、台場地域の活性化を目指していくものである。運営協議会はバス事業者任せにせずにするのではなく、バス事業者と運営協議会がタッグを組んで、台場の街づくりや商業活性化、地域に愛されるバスの実現に向けて取り組んでほしい。

委員 バス運行事業者が決定した後、運営協議会を2回開催しているが、どのような意見があったか。

事務局 資料に記載されているとおり、1月13日と1月27日に運営協議会を開催している。地域の方に愛されるバスを目指して「愛称・シンボルマーク」の募集について協議した。また、バスのデザインについて地域色を取り入れるなどの意見交換を行った。

委員 台場は新しい地域であり、大きな企業がバックアップした商業集積があり、それから住民が住むようになった。このような点で、麻布や芝といった港区内の他地域とは違う生活の仕方である。このような場所で新しい交通システムを導入するということは、新しい住民が地域に溶け込むきっかけとなる。商業と地域住民が親身になって作っていく画期的な計画だと考えている。

会長 各委員から貴重なご意見を賜った。
本日の議論を踏まえ、「資料1 台場シャトルバス実施計画(案)」及び「資料2 台場シャトルバス運行計画(案)」について事務局に一任し、事業認可の申請、4月19日に台場シャトルバスを運行開始することについて、事務局提案の形によろしいか。

一同 異議無し

会長 異議がないようなので、台場シャトルバスの運行についてこの場でご了承いただいた。事務局においては、台場シャトルバス運営協議会の調整、バス運行事業者の認可申請が円滑に行われるよう鋭意手続きを進めていただくようお願いする。

会長 それでは、議事2)「ちいばす」新規5路線の検証・評価・改善について、事務局から説明を願う。

事務局 2)「ちいばす」新規5路線の検証・評価・改善について
・「ちいばす」新規5路線は、平成22年3月24日から5つのルートの実証運行を開始し、まもなく2年が経過しようとしている。平成20年10月に策定された「港区地域交通サービス取組方針」では、原則2年間の実証運行での事業評価を経た上で、本年3月末の実証運行完了時点での5路線の平均の収支率が40パーセント以上確保できた場合には本格運行へ移行することになっている。本日の「港区地域公共交通会議」では、「ちいばす」新規5路線の検証・評価・改善について説明した後、本格運行への移行について議論していただきたい。
・資料3「「ちいばす」新規5路線の検証・評価・改善」により説明

副会長 収支率等で、今後本格運行が可能かどうかという点について、特に38ページに検証結果が出ているが、基準である40%という数値を5路線の平均として超えれば、路線毎に凸凹があっても良いという考えなら、資料に書いてあるとおりであるが、路線毎についても見ていくということであるなら、芝ルート、特に麻布ルートについては23年度の想定も40%に満たないと

ということであるため、それらも含めて本格運行に移行してしまうか否かということである。採算性にかかわらず、このようなサービスをするということであればよいが、議論の最初から収支率や採算性も重要な要因であると考えていたと思うので、各路線がどういう改善をするべきかという提言も載せられていた。本格運行のためには個々の路線で収支率が40%を超えないとダメだとか、それ以外は色々な努力をしていくというような厳しい判断をしないとうまくいかない。指標値をなくし、ムラのある路線で同じサービスをしていくと大きな問題になる。この点についてさらに議論していくべきである。

事務局 ルートによっては課題のあるルートもあり、当初想定していたよりも収支率の良いルートもある。様々な調査を行った上で、交通会議や住民の方から様々な意見をいただいた。追加バス停については、要望に応えたことにより利用者が増えているということもある。当然、区の財政負担を軽減していくことは大前提であり、そのために収支率の設定を設けた。日々改善をしていきたいと考えているので、その点を踏まえ議論していただきたい。

会長 麻布ルートも利用者が増えている。個別にみると偏りがあり、人数も少なく見えるというような感じである。

委員 麻布ルートはバス停が増え、地域の方々も本当に喜んで使っているということを知ることが、49ページの本格運行に向けた改善事項について、麻布ルートと青山ルートだけが「検討」をするということだが、麻布ルートは検討内容が詳細に見えてこない。何か案があるのか。また、37ページの想定収支、全体収支とあるが、22年度から23年度にかけて広告料が若干増えているが、今後広告料が増える見通しはあるのか。

事務局 麻布ルートのルートを2分割する改善案に関しては、乗り継ぎの場所や方法、車両を増加しなければいけないなど、もう少し検討に時間がかかる。ただ、色々課題もあるので、分かりやすく利用しやすいという観念に立つと、将来を見越して改善していきたいと考えている。広告に関しては、運行事業者の努力により広告料をとっているという状況で、収支率を少しでも上げたいと考えているため、運行事業者と今後も努力していく。

委員 実証運行を行った結果色々な問題点も見えてきており、利用者が増えているという面もあるが、まだまだ改善する部分はあると思っている。ルートにより、利用者が多いルート、想定したよりも少ないルートがある。特に芝ルートについては、日中の労働者数は非常に多いルートであるため、当初はそういった方々が利用するだろうと想定していたが、低調な結果となり読み間違えたと反省している。逆に、高輪ルートや芝浦港南ルートは非常に利用率が伸びている。こういったルートには中型車両を導入するなど、利便の改善をしていこうと考えている。特定のルートだけに力を入れているのではなく、ルート毎、エリア毎にこういった形で利用促進を図るか考えている。実際に、路線バスや乗り合いバスは、使ったことのないお客様にとっては利用するのに非常に勇気のいるものだと思っている。「ちいばす」が走っているということは知っていても、乗ったことのある方はまだ少ないのではないかと認識しており、潜在的な利用者をいかに掘り起こすかというのも、これから本格運行に向けた我々の課題だと思っている。引き続きご支援いただければと思う。

- 会長 利用者が年々じわじわと伸びているというのは、じわじわと周知されているということなのだと思う。
- 委員 既存路線の活用ということで、観光協会でも港区内の施設だけでなく史跡も含めて掘り起こしているため、路線図と観光案内図を重ね併せ、両者タイアップして検討していけたらという思いがある。麻布ルートが乗降客が少ないということだが、芝公園や東京タワーを通過するので、このあたりも一緒に連携して検討できたらと思う。
- 委員 麻布ルートについて、現状路線が長いので分割も考えられるが、分割によって新しい路線ができるとも思えるが、車両や運行に関するコストについて別に考えて行かなければならないと思う。バス停間隔が長い部分や乗降客が少ない部分だけを見直し路線を短縮するという検討はしないのか。また、これに伴い区民や来街者からの要望が高まると思うが、それについての検討はどうするのか。
- 事務局 路線別のOD調査等も行っているため、路線の短縮についての検討は、今後行っていきたいと考えている。今後の課題については、25 ページに整理したように、時間軸をもうけて考えている。まずは既存路線の改善により、少しでも収支率を上げて良いものにしてから、ルート変更などについてはその次の段階と考えている。麻布ルートは何か起爆を打たないといけないが、分断すると車両がもう一台必要になるということもあり、慎重に議論しながら、24 年度中に検討を進めていきたいと考えている。
- 副会長 公共交通会議としては当初、区民のニーズに対してある基準を設けて、それを満たすということを経験してきた。それ以上どうするかは区長や区議会が決めることであって、我々が言う話ではないが、公共交通会議における当初の原則を確認した。しかし、たとえ収支率が 10%でも運行するということは行政としての判断のため、この場で議論はできない。収支率 40%というのなら、クリアしたルートから本格運行に移行し、それ以外は試行を続けるのかという議論が必要である。この議論がされずにいってしまうと我々の範疇を超えるのではないのか。
- 会長 収支率を個々に判断するのか、それとも全体で判断するのかということはある程度微妙なことで、今回は全体で見るとかなり余裕を持てる結果となっている。
- 委員 この事業を運行するに当たりおよそ 2 億円の経費がかかる。そもそも 2 億円を投入する意味は何なのか、それだけの意味があるのかということが大事だと思う。麻布ルートに関しては、非常に坂道の多いルートであり、お年寄りの利用者も多い。収支率は 40%を切り、低い値となっているが、麻布ルートについては非常に福祉的効果が高いというようなことをプラスしてきちんと数値的に根拠として言えるのであれば良いと思う。コミュニティバスを運行すると一台のバスで 1 年に 1 千万円とか 2 千万円かかるというが、高齢者や障害者等が寝たきりになると年間に 1 千万円くらいのお金がかかる。そういう方をバスで救えるのであれば、福祉的効果があるのではないのか。個々のルートを議論するとき、そのような効果がどのくらいあるのか、他のルートに比べてこれが特に大事なのか否かという点についても、整理をしていただきたい。芝ルートに関してはお年寄りの方が特に多いという結果も出ている。一方で、収支改善しよう

と思ったら運賃収入を上げないといけない。高齢者の無料パスを持っている方も大事だと思うが、ビジネスで乗られる方をどう増やすかといったときに、現状は虎ノ門と新橋の間で利用者が多く路線も直線的であるが、慈恵医大病院の周辺は歩いた方が早いという感がある。その点で、芝ルートをビジネスマン向けに改善するなら、ルートの変更もあると思う。地元の利用者や福祉効果を確認できるのであれば、ルートの見直しは必要ないかもしれないが、運賃収入を上げたいのならば、利用者にあわせたサービスの変更があり得ると思う。

事務局 収支率の考え方について、36 ページをご覧ください。5 路線の平均の収支率として設定しているのが事実である。福祉施策としてどうなのかということについては、「高齢者の乗車の機会が増えた」や「障害者の外出の機会が増えた」という顕著な結果がある。また、特別養護老人ホームをつくと一人当たり 1 億円かかるとも言われている。このようなことから、高齢化社会ということもあり、元気な方に外出してもらい、区の福祉施策の負担をコミュニティバスで減らしていくという考え方もあることから、これらの点を視野に入れながらトータルで考えていきたい。

会長 収支率目標は、平均としては達成している。交通事業につきもので、大体どの事業者でもドル箱路線で稼いで、細かい部分で利用者の利便を図るということをやっている。ある程度の凸凹があるのはやむを得ないのではないかな。

委員 麻布ルートについて、地域公共交通を考えるに当たって福祉の面が第一優先していたように思う。麻布ルートは山があったり、老人ホームができたり、福祉会館や子供の施設が移転する計画があったり、今後、公共施設がどのように配置されるかで需要も変わってくる。福祉の面では麻布の山を何とかしてもらいたい。麻布地区総合支所も鳥居坂の上にあり、地域の方にとっては待ちに待っていたルートであるため、福祉を目指す方向として私たちも頑張っていきたい。

会長 本日の意見の反映は事務局に任せ、それを踏まえた上で、4 月に本格運行に移行するということでよいか。

一同 異議なし

会長 他に意見がなければ、議論を終了したい。

事務局 3 閉会

出席者名簿

	委員氏名	部署	出欠
港区地域公共交通会議	内藤 克彦	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	代理
	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	欠席
	平林 光政	社団法人 東京バス協会 専務理事	代理
	菅野 弘一	港区議会 議長	出席
	近藤 まさ子	港区議会 交通・環境等対策特別委員会 委員長	出席
	北 リサ	港区老人クラブ連合会 会長	欠席
	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	出席
	小矢島 応行	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
	福田 智	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	出席
	新村 和彦	港区 特定事業担当部長	出席
	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	国土館大学理工学部 准教授	出席	
港区地域公共交通会議作業部会	—	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	代理
	—	赤坂地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	—	高輪地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	—	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	欠席
	—	都道 東京都第一建設事務所 管理課 占用係長	欠席
	—	区道 港区街づくり支援部 土木施設管理課 占用係長	出席
	—	愛宕警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	—	三田警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	—	高輪警察署 交通課 交通規制係 統括係長	出席
	—	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	出席	
—	東京湾岸警察署 交通課 交通規制係 総括係長	出席	
事務局	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
	金子 信司	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