

港区地域公共交通会議（第十三回） 次第

日時：平成25年1月29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) 平成24年度当初に実施した各ルートの改善事項の検証について
- 2) 平成24年度に検討した各ルートの改善事項について
- 3) 各ルート共通の改善事項について
- 4) 電気自動車バス運行の実証実験について
- 5) 「台場シャトルバス」運行事業者の営業所移転について

3 閉会

<配布資料>

- | | |
|-----|---------------------------------|
| 資料1 | 平成24年度に実施および検討した改善事項 |
| 資料2 | 平成24年度に実施した改善事項の検証と検討した改善事項の内容 |
| 資料3 | 電気自動車バス運行の実証実験（平成24年度技術開発の進捗状況） |
| 資料4 | 「台場シャトルバス」運行事業者の営業所移転について |

- | | |
|-------|----------------------|
| 参考資料1 | 座席表 |
| 参考資料2 | 港区地域公共交通会議(第十二回)議事記録 |
| 参考資料 | 「ちいばす」ご利用案内 |
| | 「お台場レインボーバス」ご利用案内 |

1. 平成 24 年度当初に実施した各ルートの改善事項の検証（平成 24 年 4 月実施）

ルート名	改善内容	改善効果	検証結果	資料番号
田町ルート	始発時間を 15 分（1 便増便）繰上	利便性の向上から全体利用者数の増加が見込めます。	利用者数が 7,787 人（約 1%）増加しました（4 月～12 月の前年度比）。	2-②
芝ルート	休日の運行ダイヤを 20 分間隔から 30 分間隔に変更	利用実態に合わせた運行経費の削減が図れます。	運行経費が約 570 万円／年削減できました（平成 24 年度想定）。	2-③
	中型車両を小型車両に入れ替え	運行の円滑化が図られることにより、安全性の確保が図れます。	安全性が向上し、道路状況による遅延が減少しました（乗務員ヒアリングより）。	
青山ルート	始発時間を 40 分（2 便増便）繰上	利便性の向上から全体利用者数の増加が見込めます。	利用者数が 28,295 人（約 8%）増加しました（4 月～12 月の前年度比）。	2-④
高輪ルート	小型車両を中型車両に入れ替え	輸送能力を増強するとともに、車内環境が向上します。	輸送能力が増強したことにより、利用者数が 56,127 人（約 11%）増加しました（4 月～12 月の前年度比）。	2-⑤
芝浦港南ルート	「港南四丁目」バス停を追加	開設した港南四丁目複合施設への利便性の向上が図れます。	「港南四丁目」バス停の利用者が平日で約 50 人、休日で約 70 人いることから、利便性が向上しました。	2-⑥

2. 平成 24 年度に検討した各ルートの改善事項

ルート名	改善内容	改善効果	改善予定時期	資料番号
芝ルート	環状二号線の開通（平成 26 年度）等、状況変化に対応するルート改善	交通規制状況に則したルートに変更するとともに、区民の利便性の向上と利用者数の増加により、収支率の向上が図れます。	ルート改善の検討及び関係機関との調整を実施します。 平成 26 年度予定	2-⑦
麻布ルート	現行ルートを広尾方面と港区役所方面の 2 ルートに分割	利用者にとって分かりやすいルートに変更するとともに、速達性や定時性の確保等の利便性の向上が図れます。	平成 25 年度当初	2-⑧
青山ルート	都市計画道路補助 5 号線を経由するルートに変更	赤坂方面からも「日赤医療センター」を経由できるようになることで、利用者数の増加が見込めます。	引き続き関係各機関との調整を実施します。 平成 26 年度予定	2-⑨
芝浦港南ルート	芝浦ふ頭駅への経由を中止	利用者の実態や運行経費のコスト削減の観点から、現状では収支率の改善が図れませんでした。	今後の利用状況等を鑑みながら引き続き検討します。	2-⑩
	一部の小型車両を中型車両に入れ替え	輸送力を増強するとともに、車内環境が向上します。	平成 25 年度当初	

3. 各ルート共通の改善事項

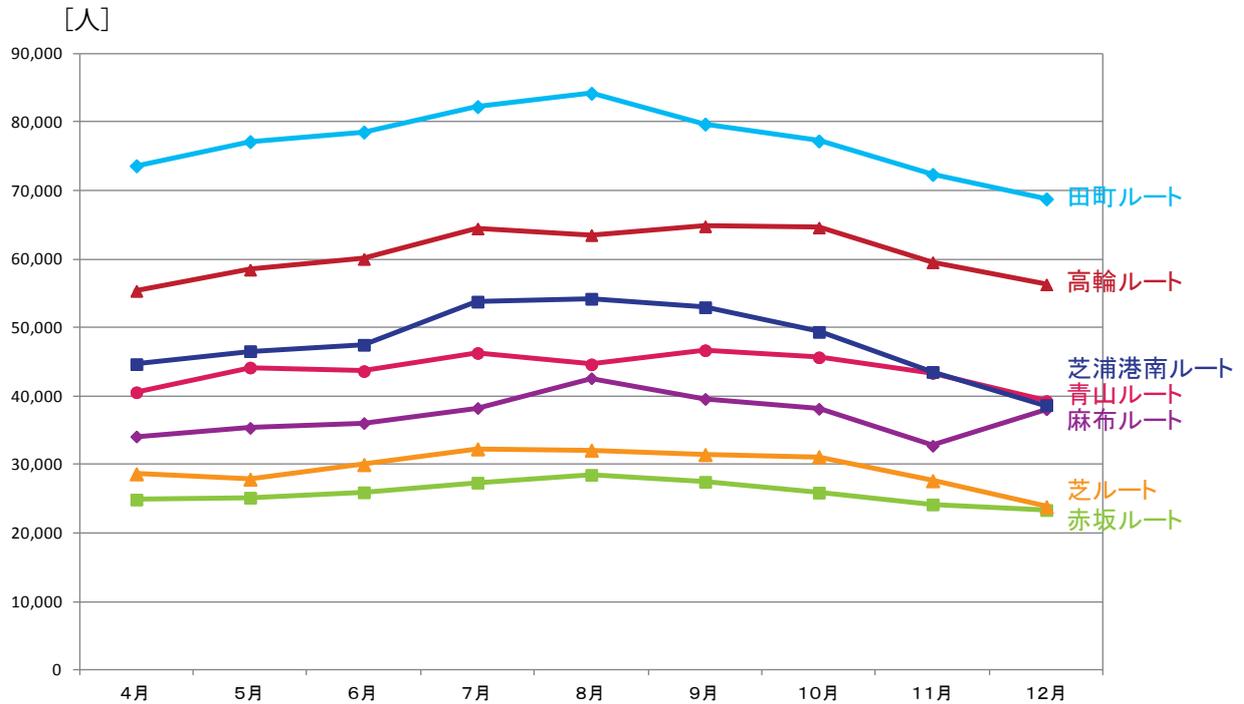
改善内容	改善効果	改善時期	資料番号
共通一日券の発行	「ちいばす」と「お台場レインボーバス」との連携により台場地域の魅力向上と港区全体の活性化が図れます。	平成 25 年度当初	2-⑪
行き先表示の英語併記	サービスの向上を図ることにより、外国人利用者の増加が見込めます。	平成 25 年 2 月	
車両への反射板の設置	他車への注意喚起により安全性の向上が図れます。	平成 25 年 2 月	
A E D の導入	不測の事態に備えることにより、乗客の安全、安心の向上が図れます。	平成 25 年 3 月より導入予定。(現在、乗務員の救命講習中)	
ネーミングライツによる収入確保	新たな収入により、収支率の改善が図れます。	随時	
運行状況に応じたダイヤの見直し	遅延の解消により、利便性の向上と定時性の確保が図れます。	平成 25 年度当初	
100 円周知の徹底	100 円で利用できることの周知を徹底することにより、利用者の増加が見込めます。	平成 24 年 4 月	
イベント等への参加による認知度の向上	様々なイベントに「ちいばす」を出展することにより、認知度を上げ、利用者の増加が見込めます。	適宜	
社員教育の強化	安全で安心なバス運行に向けた乗務員の教育を強化することで、利用者のさらなる安全性とサービスの向上が図れます。	随時	
お客様窓口の案内強化	お客様からの意見・要望を頂戴しやすくすることで、より快適性や利便性の向上が図れます。	随時	
ちいばす案内図の作成	各ルート別の案内図を作成することで、ルートを見やすく、かつ携帯しやすくなります。	随時	

平成 24 年度に実施した改善事項の検証と
検討した改善事項の内容

平成 24 年度の利用者数

2-①

平成 24 年度の「ちいばす」 7 路線の利用者数の推移は以下のとおりです。



	平成24年度										平成23年度 4月～12月 合計	増加人数	増加率	
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計				
田町ルート	73,630	77,154	78,548	82,262	84,210	79,718	77,249	72,358	68,788	693,917	686,130	7,787	1.1%	
赤坂ルート	24,904	25,166	25,959	27,359	28,491	27,472	25,910	24,194	23,361	232,816	243,521	-10,705	-4.4%	
小計	98,534	102,320	104,507	109,621	112,701	107,190	103,159	96,552	92,149	926,733	929,651	-2,918	-0.3%	
芝ルート	28,657	27,874	30,003	32,298	32,114	31,466	31,147	27,652	23,850	265,061	277,566	-12,505	-4.5%	
麻布ルート	34,108	35,360	36,061	38,258	42,607	39,585	38,147	32,750	38,073	334,949	298,699	36,250	12.1%	
青山ルート	40,556	44,169	43,647	46,292	44,629	46,689	45,657	43,381	39,270	394,290	365,995	28,295	7.7%	
高輪ルート	55,358	58,451	60,025	64,451	63,504	64,782	64,593	59,533	56,294	546,991	490,864	56,127	11.4%	
芝浦港南 ルート	44,653	46,549	47,499	53,786	54,212	52,959	49,385	43,530	38,669	431,242	386,215	45,027	11.7%	
小計	203,332	212,403	217,235	235,085	237,066	235,481	228,929	206,846	196,156	1,972,533	1,819,339	153,194	8.4%	
合計											2,899,266	2,748,990	150,276	5.5%

田町ルートは、「ちいばす」全7路線の中で最も利用者数が多く（図 2-1 参照）、港区内の中心部を運行していることから、限られた車両台数の中でさらなる利用者の利便性の向上と収支率の向上を目的として、平成 24 年 4 月より 15 分（8:28 始発から 8:13 始発へ 1 便分）繰り上げて運行しています。

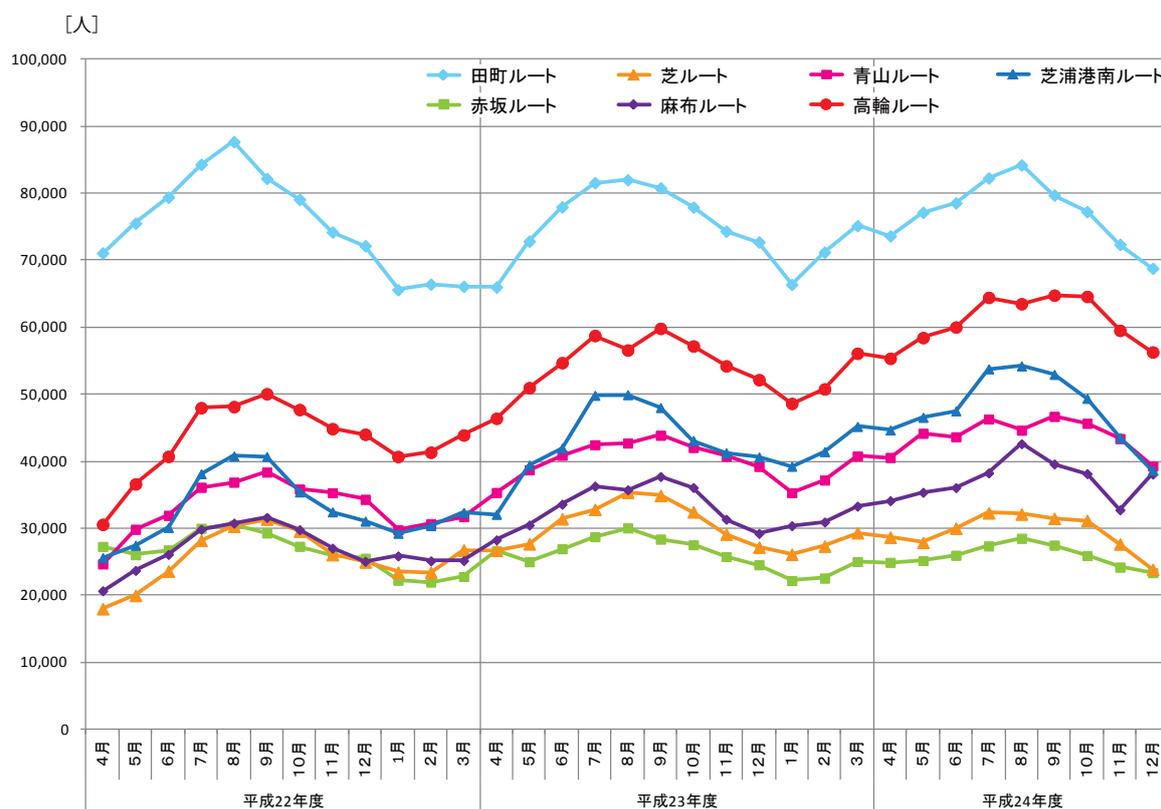


図 2-1：「ちいばす」7路線の利用者数の推移

繰り上げ運行している便の利用者数は〔表 2-1〕のとおりであり、1 便分繰り上げ運行したことにより、平日では約 20 人の利用者がいたことから、利用者の利便性の向上につながっていると同時に、年間約 45 万円の収入増が想定されます。また、田町ルート全体の利用者数でも、増便した平成 24 年 4 月～12 月の利用者数は、前年の同時期に比べて 7,787 人（約 1%）増加していることから、利便性が向上したことによりルート全体の利用者増にも繋がったと考えられます。

以上のことから、田町ルートの運行時間変更は、利用者の利便性の向上と利用者数の増加による収支率の向上に効果があったと考えられます。

表 2-1：繰り上げ運行便の利用者数

	11/19 (月)	11/20 (火)	11/21 (水)	11/22 (木)	11/23 (金・祝)	11/24 (土)	11/25 (日)
六本木ヒルズ	1	4	5	3	0	0	0
六本木駅前	2	2	1	1	0	0	0
麻布地区総合支所	0	0	1	1	2	3	1
東洋英和女学院前	0	0	0	0	2	0	0
麻布十番公共駐車場前	3	1	2	2	1	0	0
法務局入口	4	2	4	2	1	0	0
東麻布二丁目	1	0	1	1	0	0	0
中ノ橋	5	0	3	1	1	0	2
赤羽橋駅前	1	1	3	2	0	0	0
赤羽橋	1	1	0	0	0	0	0
芝三丁目西	0	1	1	0	0	0	0
芝三丁目南	0	0	0	0	0	0	0
三田線三田駅前	1	1	1	1	0	0	0
浅草線三田駅前	0	0	0	0	0	0	0
田町駅西口	0	1	0	0	0	0	0
藻塩橋	0	0	0	0	0	0	0
田町駅東口	—	—	—	—	—	—	—
合計	19	14	22	14	7	3	3
平均	17.25				4.33		

【参考：平成 24 年度利用者数調査】

1. 運行ダイヤの改正

芝ルートの課題である収支率の改善を図ることを目的として、平成 24 年 4 月より土曜日・日曜日及び祝日における運行間隔を 20 分から 30 分に変更しました。

このことによる区民や利用者からの意見や要望はほとんどありませんでした。また、芝ルートの利用者数の推移をみても大きな減少はなく、ほぼ横這い状態にある(図 3-1 参照)ことから、運行間隔変更による利用者に対する影響はそれほどなかったものと考えられます。

一方、運行経費が 570 万円/年(平成 24 年度想定)削減され、収支率の改善が図られたと考えられます。

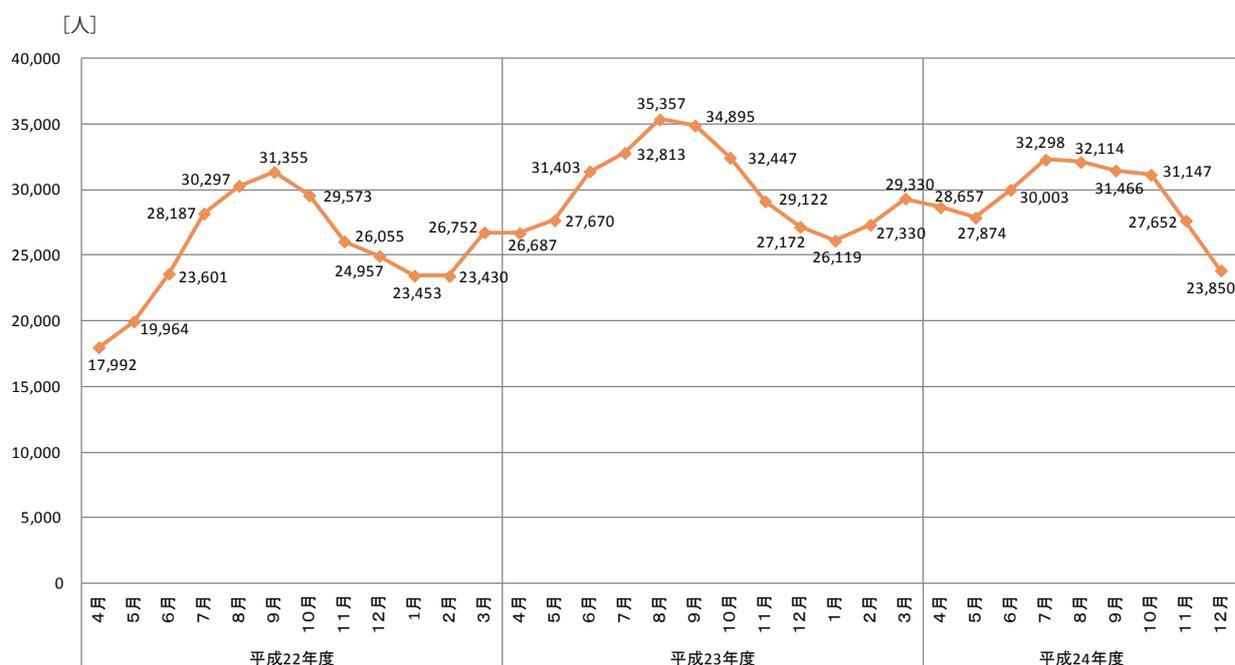


図 3-1：芝ルートの利用者数の推移

2. 車両の入れ替え

運行の円滑化を目的として、平成 24 年 4 月より一部の中型車両を小型車両に入れ替え、すべての車両を小型車両にしました。

新橋・虎ノ門周辺は、両側にパーキングメーターが設置されている箇所や違法駐車も多いため、中型車両を小型車両に入れ替えることにより、幅員が狭い道路における運行の円滑化が図れ、定時性が改善されるとともに、運転士からも「安全で円滑な運行ができるようになった」との声も上がっています。

このことによる区民や利用者からの意見や要望はほとんどなく、車両入れ替えによる利用者に対する影響はなかったものと考えられます。

青山ルートは、以前より区民から「運行時間を早めて欲しい」という要望が多く寄せられていたことから、利用者の利便性の向上と収支率の向上を目的として、平成 24 年 4 月より 40 分（8:38 始発から 7:58 始発へ 2 便分）繰り上げて運行しています。

繰り上げ運行している便の利用者数は [表 4-1] のとおりであり、40 分繰り上げた便（7:58 赤坂見附駅発）の年間想定収入は約 33 万円増となります。また、20 分繰り上げた便（8:18 赤坂見附駅発）の年間想定収入は約 28 万円増となります。

このことにより、平日では約 25 人の利用者がいたことから利用者の利便性の向上につながっていると同時に、年間約 60 万円の収入増となります。また、青山ルート全体の利用者数でも、増便した平成 24 年 4 月～12 月の利用者数は、前年の同時期に比べて 28,295 人（約 8%）増加している（図 4-1 参照）ことから、青山ルートの運行時間変更は一定の効果があったと考えられます。

但し、休日については利用者が少ないことから、今後、収支率を考慮し、休日は繰り上げ運行を止め、今までの運行時間で運行することを検討する必要があります。

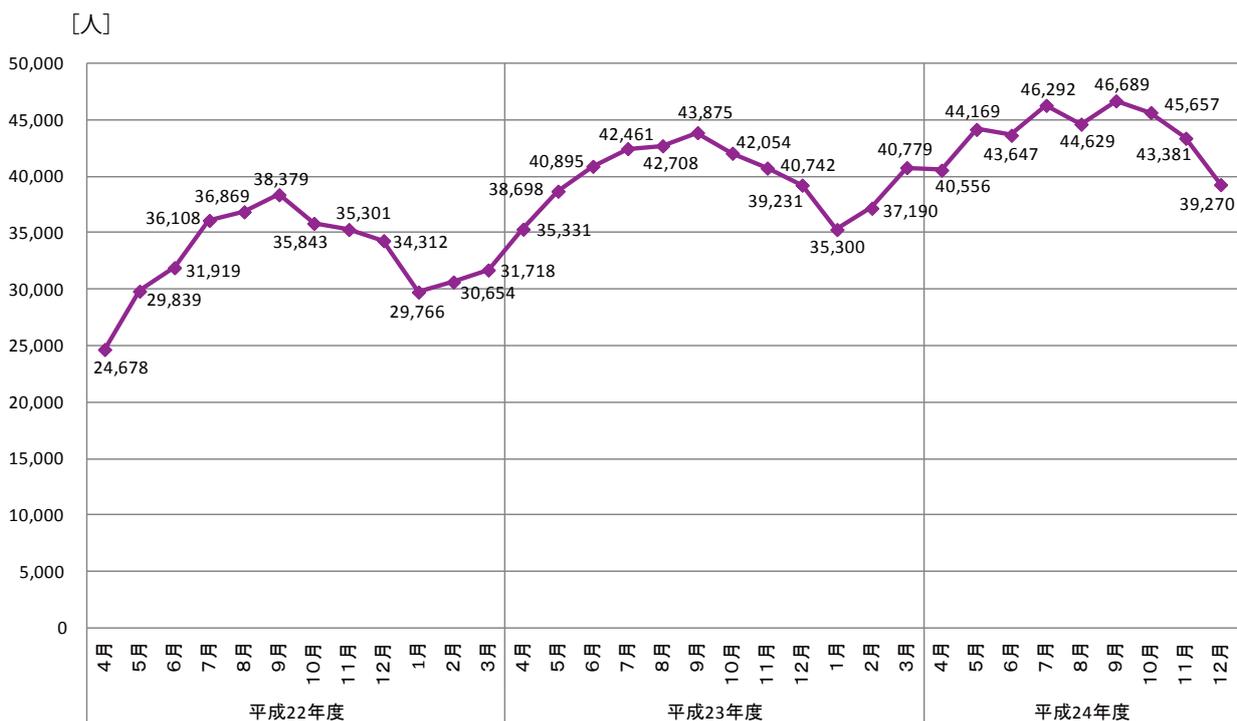


図 4-1：青山ルートの利用者数の推移

表 4-1：繰り上げ運行便の利用者数

	11/19 (月)	11/20 (火)	11/21 (水)	11/22 (木)	11/23 (金・祝)	11/24 (土)	11/25 (日)
7:58 赤坂見附駅発							
赤坂見附駅	0	1	1	2	0	0	0
元赤坂一丁目	1	1	0	1	0	1	0
赤坂地区総合支所前	1	1	1	2	1	0	0
高橋是清翁記念公園前	1	1	1	1	0	0	0
赤坂郵便局前	0	0	0	0	0	0	0
青山一丁目駅前	0	0	0	0	0	1	0
青山二丁目交差点	5	5	4	7	1	0	0
外苑前駅	1	2	1	0	0	0	0
南青山三丁目交差点	1	0	0	0	0	0	0
表参道駅	0	2	2	2	1	0	0
青南小学校	1	0	0	1	0	0	0
南青山六丁目	0	0	1	1	0	0	0
南青山七丁目	0	0	0	0	0	0	0
西麻布	0	0	0	1	0	0	0
西麻布一丁目	0	0	0	0	0	0	0
六本木ヒルズ	—	—	—	—	—	—	—
合計	11	13	11	18	3	2	0
平均	13.25				1.67		
8:18 赤坂見附駅発							
赤坂見附駅	0	0	0	0	0	0	0
元赤坂一丁目	1	3	0	2	0	0	0
赤坂地区総合支所前	1	2	4	1	0	0	0
高橋是清翁記念公園前	1	0	0	1	0	0	0
赤坂郵便局前	0	0	0	0	0	0	0
青山一丁目駅前	1	2	1	2	0	0	0
青山二丁目交差点	0	0	3	0	1	1	0
外苑前駅	1	0	0	0	0	0	0
南青山三丁目交差点	0	1	3	1	0	0	0
表参道駅	2	3	3	2	0	0	0
青南小学校	0	0	0	0	0	1	1
南青山六丁目	1	0	0	1	0	0	0
南青山七丁目	0	0	1	0	0	0	0
西麻布	1	0	0	0	0	0	0
西麻布一丁目	0	0	0	0	0	0	0
六本木ヒルズ	—	—	—	—	—	—	—
合計	9	11	15	10	1	2	1
平均	11.25				1.33		

【参考：平成 24 年度利用者数調査】

輸送能力を増強するとともに、車内環境の向上を図ることを目的として、平成 24 年 4 月より全ての小型車両を中型車両に入れ替えました。

このことにより、輸送能力が向上し、平成 24 年度の 4 月～ 12 月までの利用者数は、前年度の同時期の利用者数に比べて 56,127 人（約 11%）も増加しています（図 5-1 参照）。

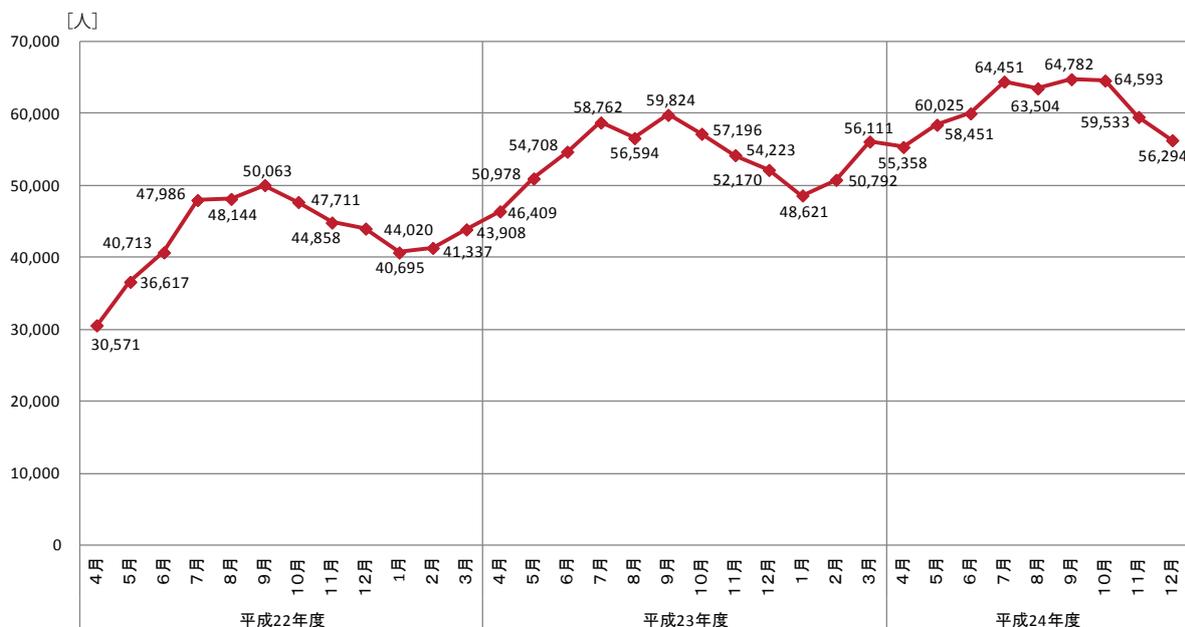


図 5-1：高輪ルートの利用者数の推移

また、車両を入れ替えた芝ルートに比べて、高輪ルートにおけるベビーカー利用者が平日・休日ともに倍以上と多い（図 5-2 参照）ことから、全ての車両を中型車両に入れ替えたことによる車内環境の改善にもつながっていると考えられます。

今後も利用者増による増便等も考慮し、さらに利便性の向上を図ることも検討していきます。

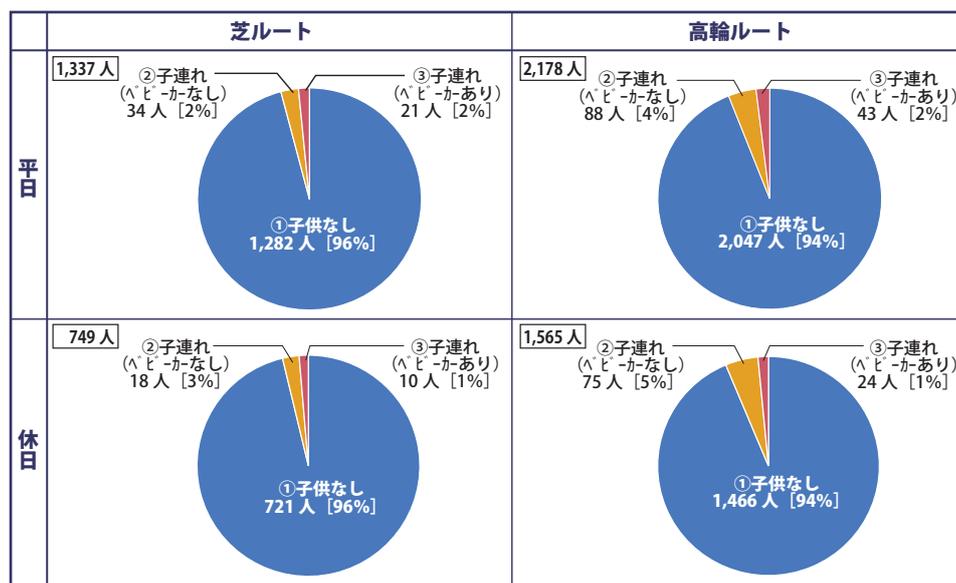


図 5-2：芝ルート・高輪ルートにおけるベビーカーでの利用状況
【参考：平成 23 年度移動実態調査】

実証運行時には、海岸通りの道路工事等の影響により「港南四丁目」バス停は品川駅東口方面のルートにしか設置されていませんでしたが、工事が完了し、平成24年4月より田町駅東口方面のルートにも「188-2 港南四丁目」バス停を設置しました。

「188-2 港南四丁目」バス停の利用状況は、平日の乗降者数が48人、休日の乗降者数が平均で67人となっており（表6-1参照）、多くの人に利用されています。

よって、「188-2 港南四丁目」バス停を新規に設置したことにより、平日では約50人、休日では約70人の利用者がいたことから利用者の利便性の向上につながっていると同時に、年間約190万円の収入増となります。また、芝浦港南ルート全体の利用者数でも、「188-2 港南四丁目」バス停を新規に設置した平成24年4月～12月の利用者数は、前年の同時期に比べて45,027人（約12%）増加（図6-1参照）していることから、利便性が向上したことによりルート全体の利用者増にも繋がったと考えられます。さらに、今後は近接する「港南子ども中高生プラザ」等の港南四丁目複合施設が平成24年12月に開設されたことでも利用者増が見込まれます。

以上のことから、芝浦港南ルートの「188-2 港南四丁目」バス停の設置は利用者数の増加や収支率の向上に一定の効果があったと考えられます。

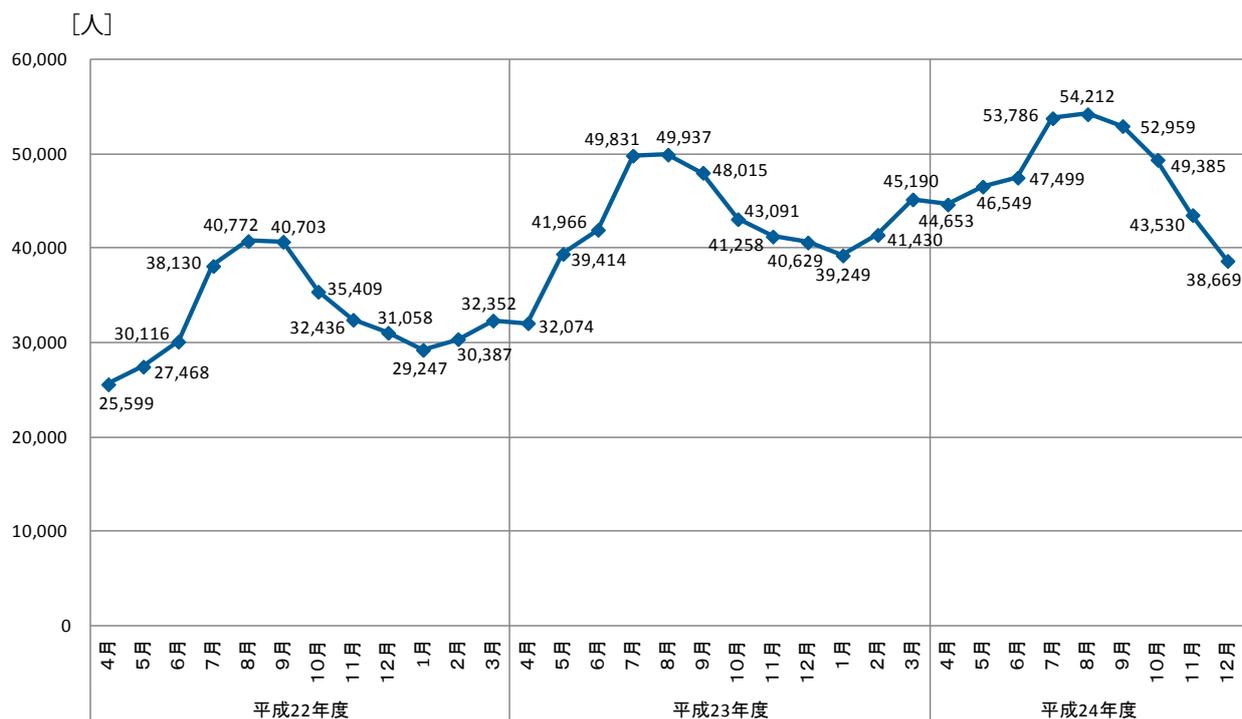


図6-1：芝浦港南ルートの利用者数の推移

表 6-1 : 「118-2 港南四丁目」バス停の利用状況

発車時間	平成24年12月15日 (土)		平成24年12月16日 (日)		平成24年12月17日 (月)	
	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数	乗車人数	降車人数
8:06	2	1	0	0	3	0
8:26	0	0	1	0	0	0
8:46	1	0	0	0	0	0
9:06	0	0	0	0	0	0
9:26	0	0	0	0	0	0
9:46	1	1	2	1	0	0
10:06	1	0	2	0	0	0
10:26	1	0	1	1	3	0
10:46	5	2	1	0	0	0
11:06	0	2	4	0	0	1
11:26	0	0	1	0	0	0
11:46	0	0	1	0	0	0
12:06	2	1	2	0	0	3
12:26	3	1	3	0	0	0
12:46	1	1	0	0	2	1
13:06	1	1	1	0	5	0
13:26	0	1	1	0	0	0
13:46	0	0	0	2	0	1
14:06	0	3	0	0	0	0
14:26	0	3	1	1	0	0
14:46	0	0	0	0	0	2
15:06	1	1	0	7	1	1
15:26	0	6	0	0	0	2
15:46	1	3	0	0	1	0
16:06	0	0	2	2	7	2
16:26	0	0	2	2	2	1
16:46	2	3	0	0	0	2
17:06	0	1	0	5	1	0
17:26	0	1	1	1	0	0
17:46	0	2	4	1	0	0
18:06	2	3	2	2	0	0
18:26	0	0	0	0	0	1
18:46	0	0	0	2	1	0
19:06	0	1	0	1	1	1
19:26	0	4	0	0	1	0
19:46	0	1	0	0	0	1
20:06	0	1	0	2	0	0
20:26	0	1	0	1	0	0
20:46	0	2	0	0	0	1
小計	24	47	32	31	28	20
合計	71		63		48	

平成 26 年度に環状二号線が開通することで、周辺の交通規制も変わり、現在の運行経路では西新橋から虎ノ門方面のバス停がルート変更等により、移設となる予定です。移設対象となるバス停は、62、83（虎ノ門二丁目）63、82（愛宕一丁目）64、81（西新橋三丁目）を想定しています。

また、平成 24 年 9 月に新たに区立の複合施設である「神明いきいきプラザ」が開設したことにより、ルートの変更を求める声が上がっています。

このようなことから、区民等の利便性の向上を図るとともに、利用者数の増加と収支率の向上を図るため、ルートの改善を検討するとともに、平成 26 年度の実施に向けて関係機関と調整していきます。

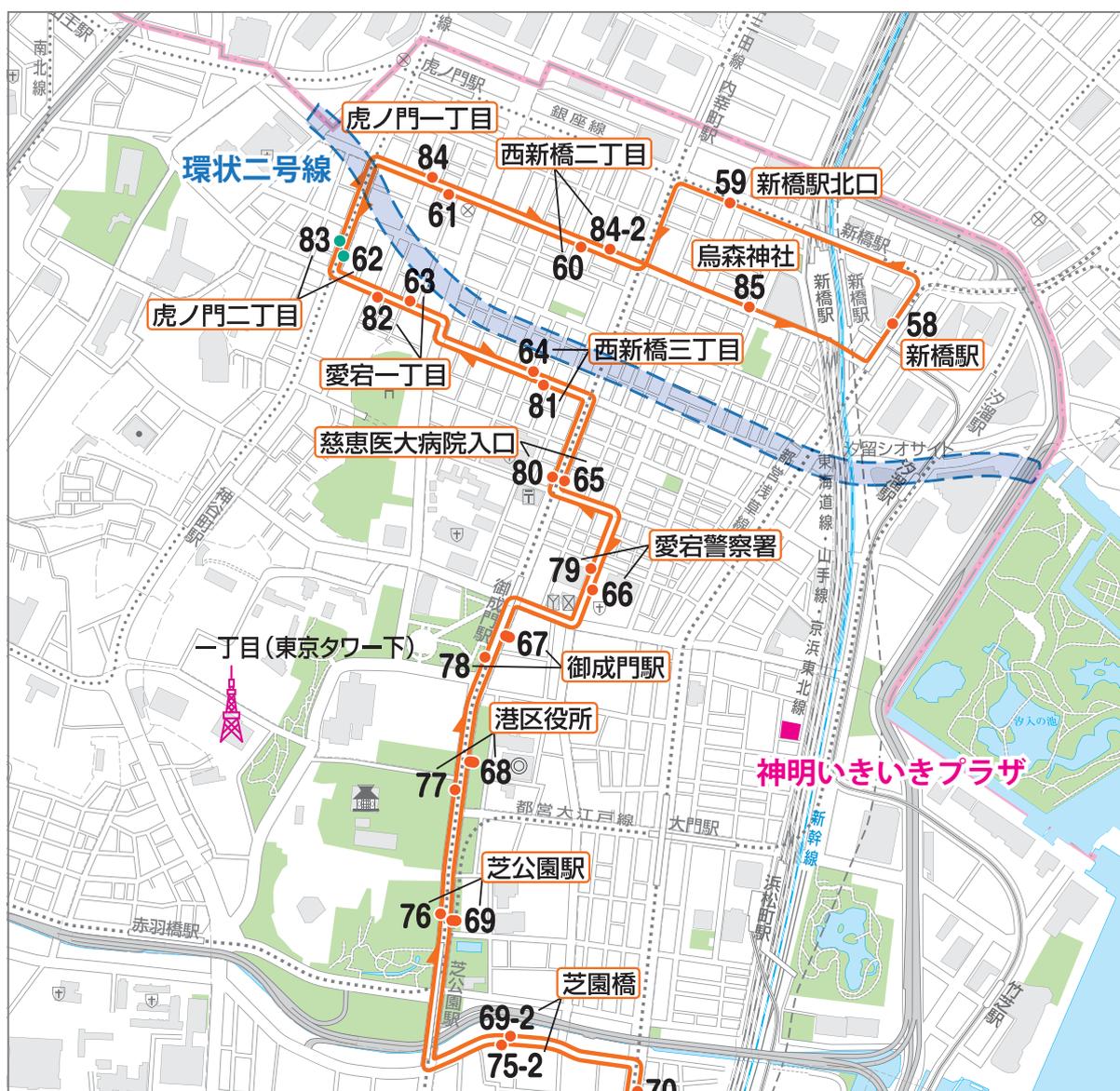


図 7-1：環状二号線と神明いきいきプラザの位置

『港区地域交通サービス実施計画』（平成 21 年 3 月）では、原則として「一路線の運行距離は、運行の効率性を考慮し 5～10km 程度とし、運行形態は利便性に考慮し、極力往復方式とすること。」となっています。しかし、現在の麻布ルート（図 8-1 参照）は、運行距離が 16.64km（所要時間 91 分）と長いことから遅延が多く、またルートも煩雑となっています。そのため、利用者から「バスがいつも遅れてくる」や「ルートが分かりにくい」といった意見が多く寄せられています。

さらに、麻布ルートは他のルートに比べて収支率が低いことから、速達性や定時性の確保等、利便性の向上を図るとともに、利用者数の増加につながるルート分割が必要です。

ここでは、下記の 3 案について比較検討し、現段階で実施可能な分割案を検討します。

- 案 1：単純分割ルート
- 案 2：麻布地区総合支所双方経由ルート
- 案 3：麻布十番通り経由ルート

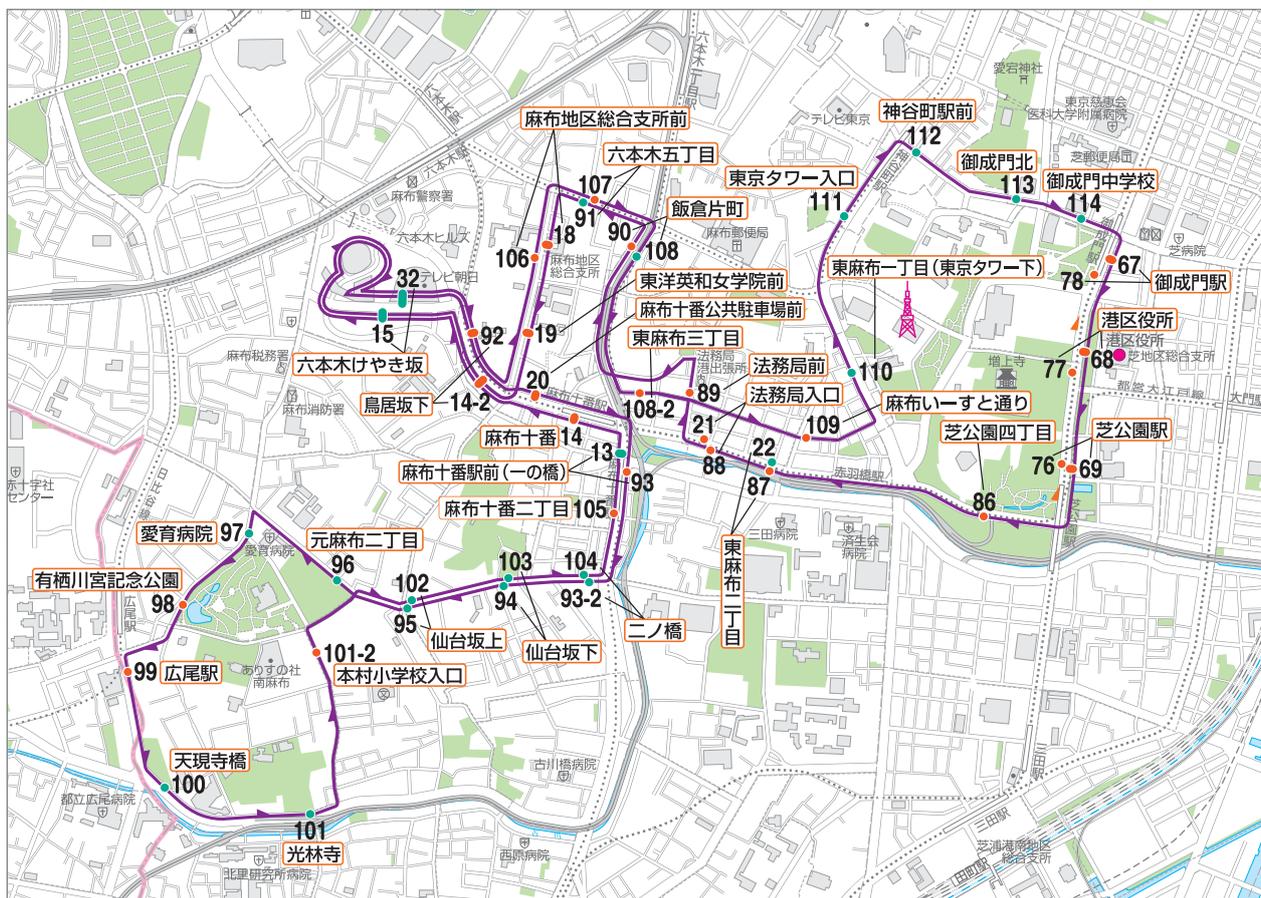


図 8-1：現在の麻布ルート

表 8-1：3案の比較表

	《案1》単純分割ルート	《案2》麻布地区総合支所双方経由ルート	《案3》麻布十番通り経由ルート
概要	<p>現行ルートを「六本木けやき坂」バス停で乗り継ぎできるように、『(仮称) 広尾ルート』と『(仮称) 港区役所ルート』に単純分割する案</p>	<p>案1の『(仮称) 広尾ルート』について、区民の需要が想定される「麻布地区総合支所」を経由するルートに変更する案</p>	<p>案2の『(仮称) 広尾ルート』について、「麻布地区総合支所」に加えて、商店街振興にもつながる「麻布十番通り」を経由するルートに変更する案</p>
距離・時間	<p>(仮称) 広尾ルート : 7.33km (44分) (仮称) 港区役所ルート : 9.19km (55分)</p>	<p>(仮称) 広尾ルート : 8.32km (50分) (仮称) 港区役所ルート : 9.19km (55分)</p>	<p>(仮称) 広尾ルート : 8.34km (50分) (仮称) 港区役所ルート : 9.19km (55分)</p>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 運行距離が短くなることにより、利用者の利便性の向上が図れます。 運行距離が短くなることにより、定時性が確保されます。 現行ルートを単純に分割するため、運行する道路に変更がないことから、関係機関の同意が得られやすいと考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行距離が短くなることにより、利用者の利便性の向上が図れます。 運行距離が短くなることにより、定時性が確保されます。 運行するルートに大幅な変更がないことから、利用者への影響を最小限に抑えられると考えます。 案1と比較し、『(仮称) 広尾ルート』も「麻布地区総合支所」を経由すること、及び六本木駅へのアクセスも便利になることから、利用者数の増加が見込まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行距離が短くなることにより、利用者の利便性の向上が図れます。 運行距離が短くなることにより、定時性が確保されます。 案1と比較し、『(仮称) 広尾ルート』も「麻布地区総合支所」を経由すること、及び六本木駅へのアクセスも便利になることから、利用者数の増加が見込まれます。 麻布十番通りを経由することで、商店街利用者等の「ちいばす」利用が見込まれ、商店街振興が図れます。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 単純に分割しただけであるため、『(仮称) 広尾ルート』が「麻布地区総合支所」を経由しないことで利便性に問題があり、大幅な利用者数の増加は見込めません。 必要となるバス車両台数の1台追加や運転士の新たな休憩場所の確保など、年間約1,780万円の経費がかかります。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要となるバス車両台数の1台追加や運転士の新たな休憩場所の確保など、年間約1,830万円の経費がかかります。 	<ul style="list-style-type: none"> 商店街を通すことによる現状の路上駐車や放置自転車対策等の課題解決や関係機関等との調整に相当の時間がかかります。 必要となるバス車両台数の1台追加や運転士の新たな休憩場所の確保など、年間約1,830万円の経費がかかります。
評価	<p>大幅な利用者増が見込まれず、経費もかかります。</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>利用者への影響を最小限に抑えられ、利用者数の増加が見込まれます。</p> <p style="text-align: center;">◎</p>	<p>利用者数の増加が見込まれますが、関係機関等との調整に相当な時間がかかります。</p> <p style="text-align: center;">△</p>

【案2：麻布地区総合支所双方経由案の検討】

まずは、現行のルートを広尾駅方面（以下『(仮称) 広尾ルート』という）と港区役所方面（以下『(仮称) 港区役所ルート』という）の2つに分割します。その際に、「(仮称) 広尾ルート」についても、麻布地区総合支所を経由するルートとします（下図参照）。このことにより、利用者への影響を最小限に抑え、利用者にとって分かり易い運行ルートとなると考えられます。

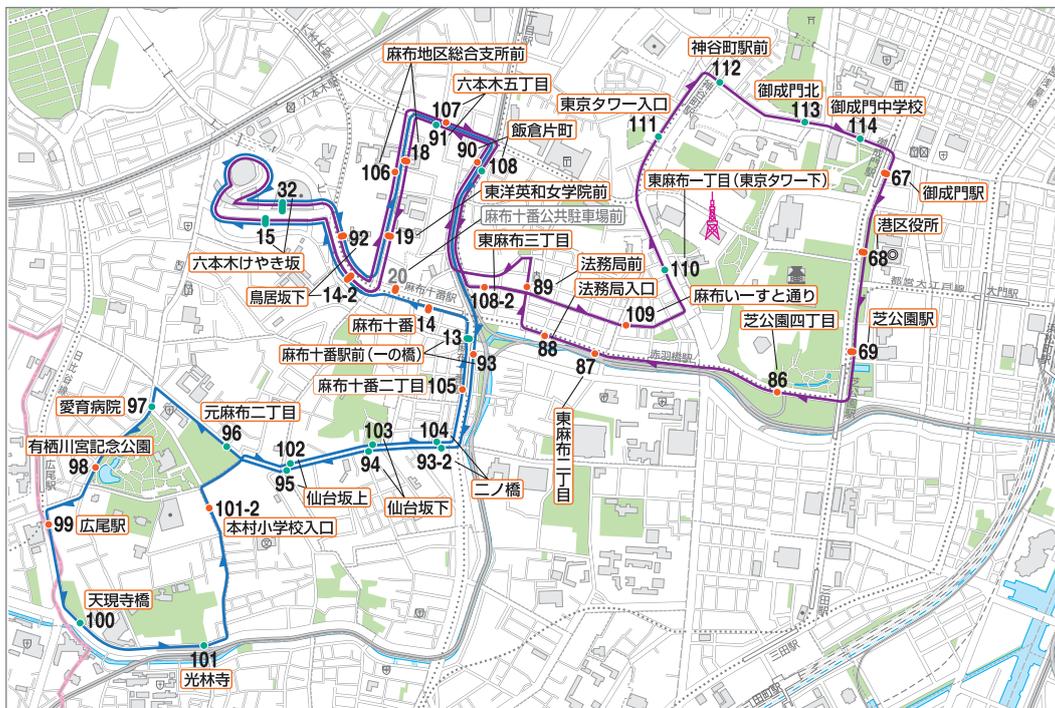


図 8-2：麻布地区総合支所双方経由ルート案

このルート分割であれば、現況のルートを活用していることから、関係機関との協議も最小限で済み、比較的容易に変更が可能であると考えられます。

また、利用者への影響については、現状の経路で『(仮称) 広尾ルート』エリアと『(仮称) 港区役所ルート』エリアにまたがって利用している人数は [表 8-2] のとおりであり、ルートを単純分割した場合には、平日、休日ともに約 1 割であるのに対し、麻布地区総合支所双方経由にした場合には、平日、休日ともに 1 割未満であることから、ルートを 2 つに分割することによる利用者への影響は最小限に抑えられると考えられます。

表 8-2：広尾ルートと港区役所ルートにまたがる利用者

		総利用者数に対する割合
《案 1》 単純分割の場合	平日	10.5%
	休日	10.6%
《案 2》 麻布地区総合支所 双方経由の場合	平日	6.4%
	休日	8.1%

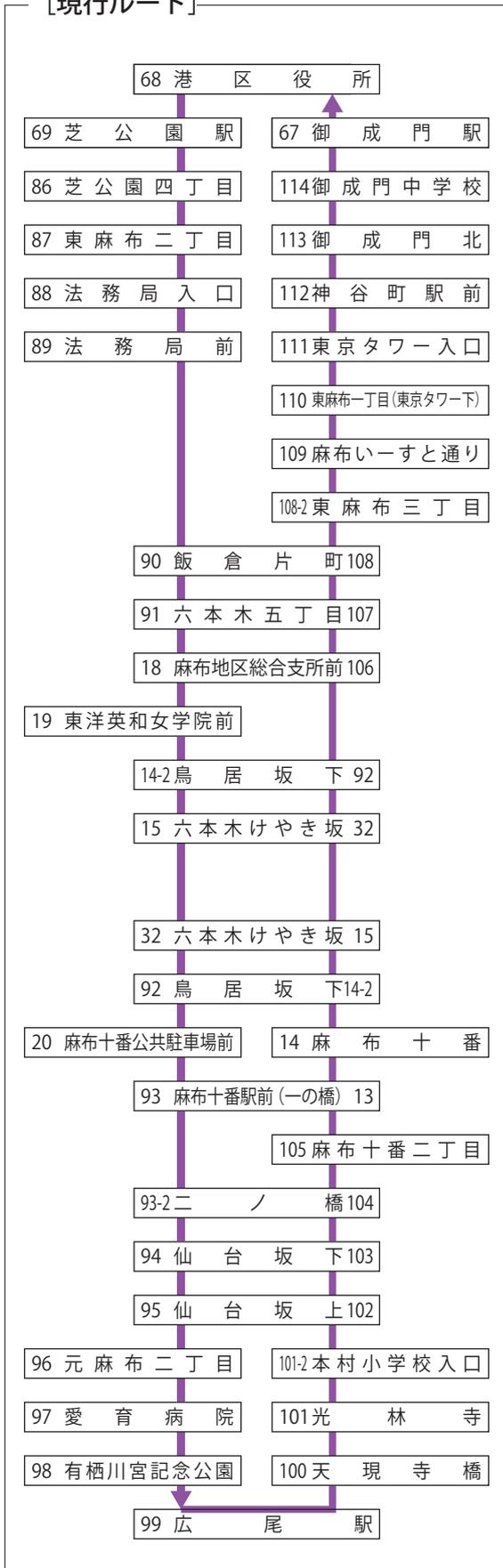
【参考：平成 23 年度移動実態調査】

一方で、ルートを 2 つに分割することにもない、必要となるバス車両台数が現在の 5 台から 6 台になり、併せて運転士の休憩場所が広尾駅周辺で別途必要となるなど、年間で約 1,830 万円程度の経費が掛かることが試算されますが、速達性や定時性の確保と利便性の向上から、将来的に利用者の増加が見込まれ、収支率の改善につながると考えられます。

今回の分割《案 2》での運行を実施するにあたっては、一部の運行ルートの追加やダイヤの再編等について関係機関と十分に調整していきます。また、分割運行後は、収支や利用実態調査を行うことにより、さらに検証していく必要があります。

麻布地区総合支所を双方経由する運行系統図（案）

[現行ルート]



[分割ルート案]

(仮称) 港区役所ルート



(仮称) 広尾ルート

