

青山ルートにおけるルート変更の検討

2-⑨

青山ルートは、平成 23 年 4 月より「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（図 9-1 参照）。

そこで、平成 24 年 3 月に供用開始した補助 5 号線を通るルート（図 9-2 参照）に変更することで、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ります。なお、ルート変更時期は、日赤医療センターへの乗り入れを視野に入れ、センター内の建替工事が平成 25 年 10 月に完了することから、今後、様々な関係機関や地元との調整が必要となりますが、平成 26 年度に向けてのルート案として検討していきます。



図 9-1：現行ルート



図 9-2：補助 5 号線を通るルート案

なお、「日赤医療センター」バス停の利用者数は、乗車人数が平日 80 人、休日 53 人であり、降車人数は平日 26 人、休日 15 人となっており（表 9-1 参照）、青山ルートに設置されている 31 バス停の中でも利用者の多いバス停となっています。

このことから、「日赤医療センター」バス停は、非常に需要のあるバス停であると言え、往路復路ともに利用できるようになるルート変更は、利用者の大幅増につながると考えられます。

表 9-1：日赤医療センターの利用状況

	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】

1. 芝浦ふ頭駅への経由を中止

平成 24 年 4 月からの「お台場レインボーバス」の運行に伴い、芝浦ふ頭駅での「ちいばす」と「ゆりかもめ」の乗り継ぎ需要が減少してい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（図 10-1 参照）ことで、運行時間を短縮し、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。

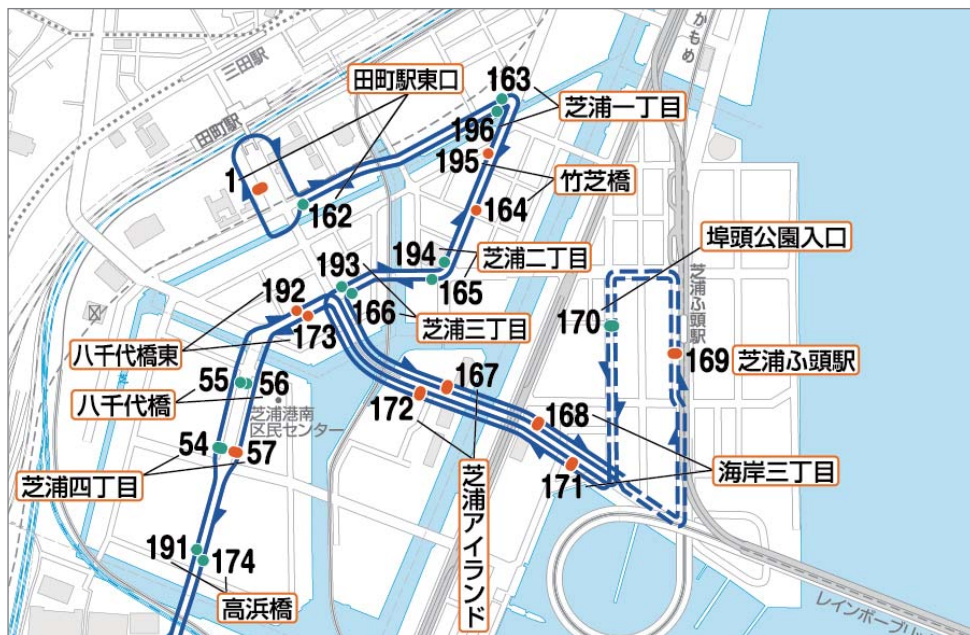


図 10-1：ルート変更案

「お台場レインボーバス」運行後の『169 芝浦ふ頭駅』および『170 埠頭公園入口』の利用者数を把握し、平成 22 年度および平成 23 年度の移動実態調査結果と比較することで、ルート変更の必要性について検討します。

『169 芝浦ふ頭駅』を利用する人数は、平成 22 年度から平成 23 年度にかけて平休日ともに増加しているが、平成 23 年度から平成 24 年度にかけては平休日ともに減少しています。（表 10-1 参照）

このことから、「お台場レインボーバス」が運行されたことにより、「ゆりかもめ」への乗り換え需要が減少したためと考えられます。

しかし、平成 22 年度と同程度の利用者がいることから、バス停周辺の企業に勤める方々の交通手段としての利用需要はあると考えられます。

表 10-1：『169 芝浦ふ頭駅』バス停の利用状況

	平日			休日		
	乗車人数	降車人数	合計	乗車人数	降車人数	合計
平成 22 年度	38	51	89	37	21	58
平成 23 年度	53	56	109	37	40	77
平成 24 年度	47	35	82	26	30	56

『170 埠頭公園入口』を利用する人数は、平成 22 年度から平成 23 年度にかけて平休日ともに増加しているが、平成 23 年度から平成 24 年度にかけては平休日ともに減少しています（表 10-2 参照）。

しかし、平日には平成 22 年度よりも利用者が多く、バス停の必要性はあると考えられます。

表 10-2：『170 埠頭公園入口』バス停の利用状況

	平日			休日		
	乗車人数	降車人数	合計	乗車人数	降車人数	合計
平成 22 年度	34	13	47	26	27	53
平成 23 年度	44	34	78	40	24	64
平成 24 年度	32	22	54	18	9	27

以上のことから、上記 2 バス停の利用者数から推測される年間運賃収入は約 440 万円／年となります。

一方で、ルート変更に伴い、走行距離が約 1,200m 短縮されることから、燃料費が年間約 120 万円削減されると算出されます。また、ルート変更に伴う短縮時間は 5 分です。

よって、ルートを変更した場合でも、運行経費、運行時間ともに大きな影響はなく、さらに既存バス停撤去に伴う道路復旧も必要となります。

従って、現段階では、現行ルートの方が収入を確保できることから、現行ルートでの運行が妥当であると考えられます。

しかしながら、「お台場レインボーバス」も運行してまだ 1 年に満たないことと、周辺企業の通勤需要等を考慮すると、今後の状況を鑑みながら引き続き慎重に検討していきます。

2. 一部の小型車両を中型車両に入れ替え

芝浦港南ルートは、運行開始以来、着実に利用者数が増加し、現在では「田町ルート」、「高輪ルート」に次ぐ利用者数（図 10-2 参照）となっています。

そこで、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、一部の小型車両を中型車両へ入れ替えます。

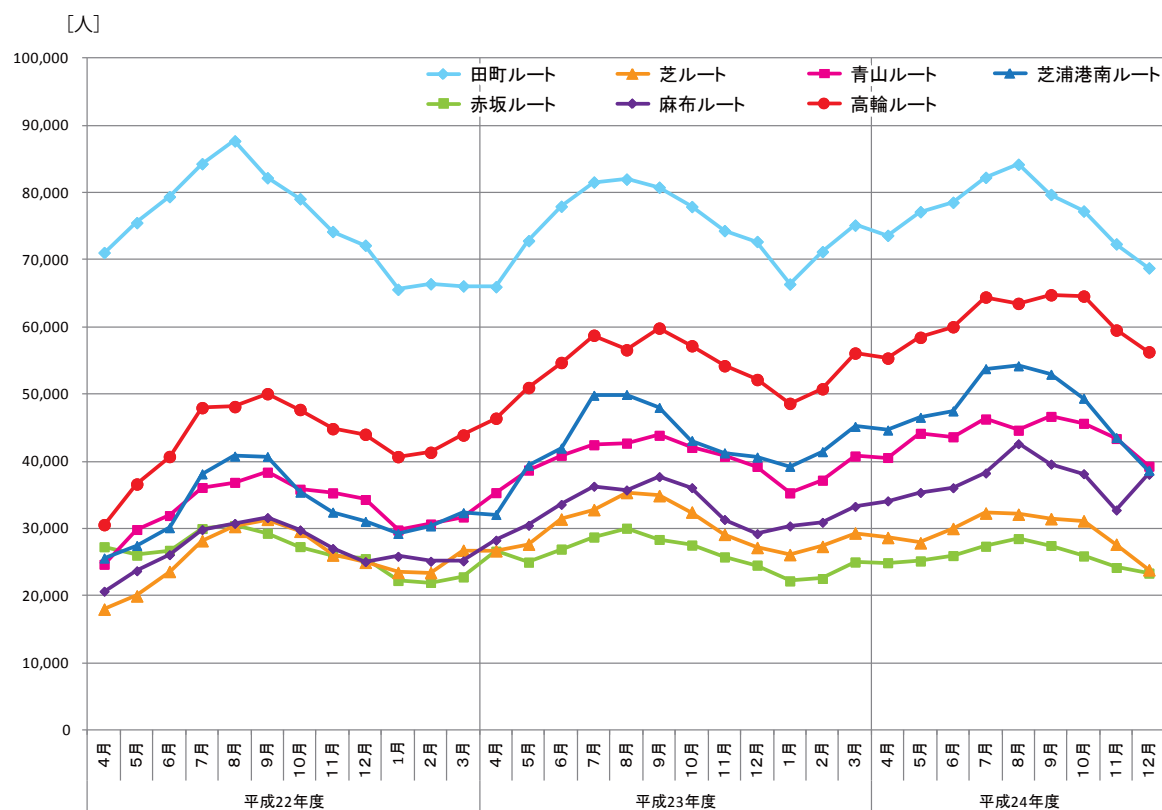


図 10-2：「ちいばす」7路線の利用者数の推移（再掲）

中型車両への一部入れ替えについては、高輪ルートで平成 23、24 年度に渡って実施しましたが、車内環境の向上による利用者の評判も良く、利用者増となったことから、多くの効果が期待できます。

なお、車両の変更については、運行ルートの現地実査を終え、交通管理者からは概ねの了承が得られています。

タイトル
スケール
コメント

新規
1/500

ちいばず (中型)
普通自動車 (バス)

車種
全長
車幅
最小回転半径

8990mm
2300mm
7600mm

停止旋回解法1 (止まりハンドル)

走行方法
刻み距離
表示間隔

1.000m
1

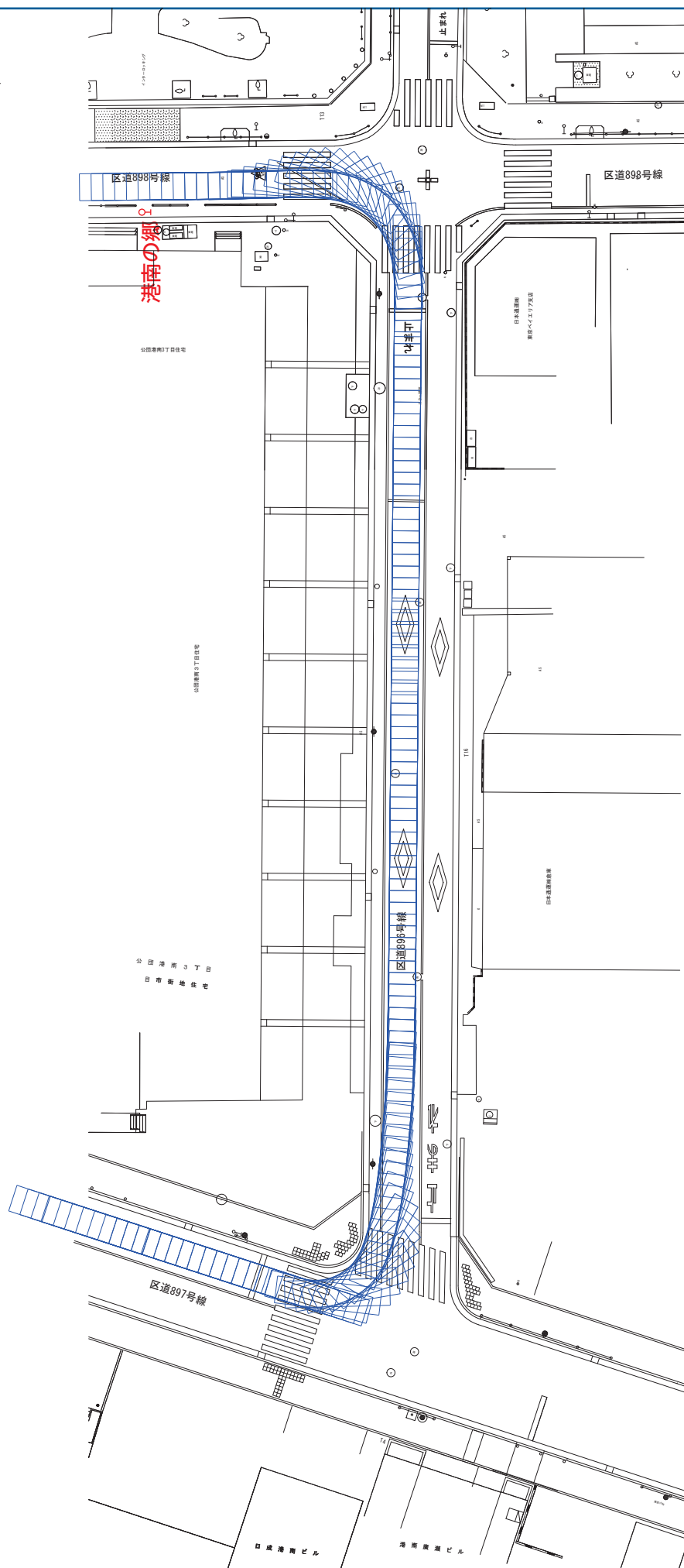
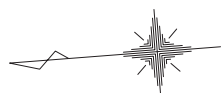


図 10-3 : 軌跡検討図

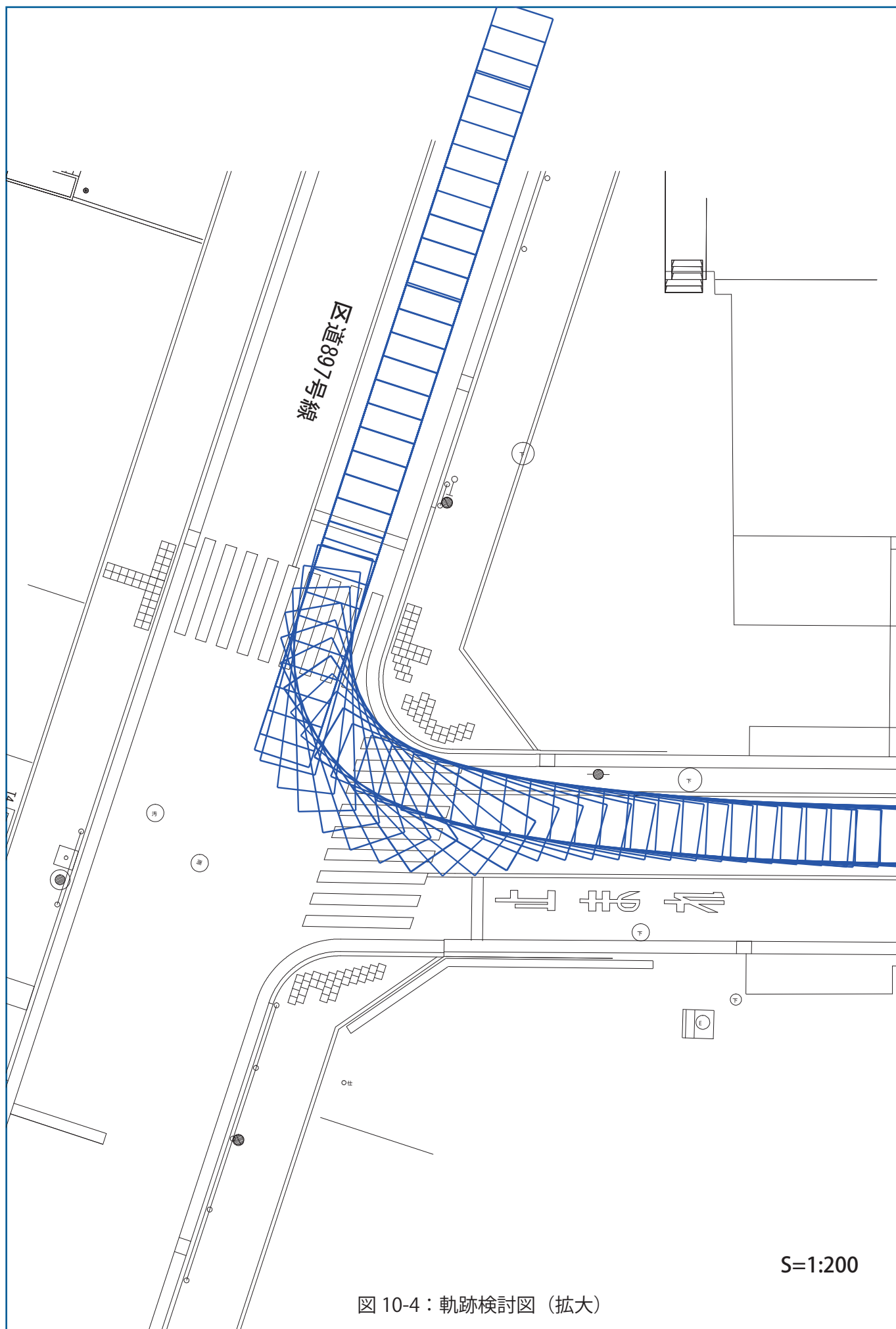


図 10-4：軌跡検討図（拡大）

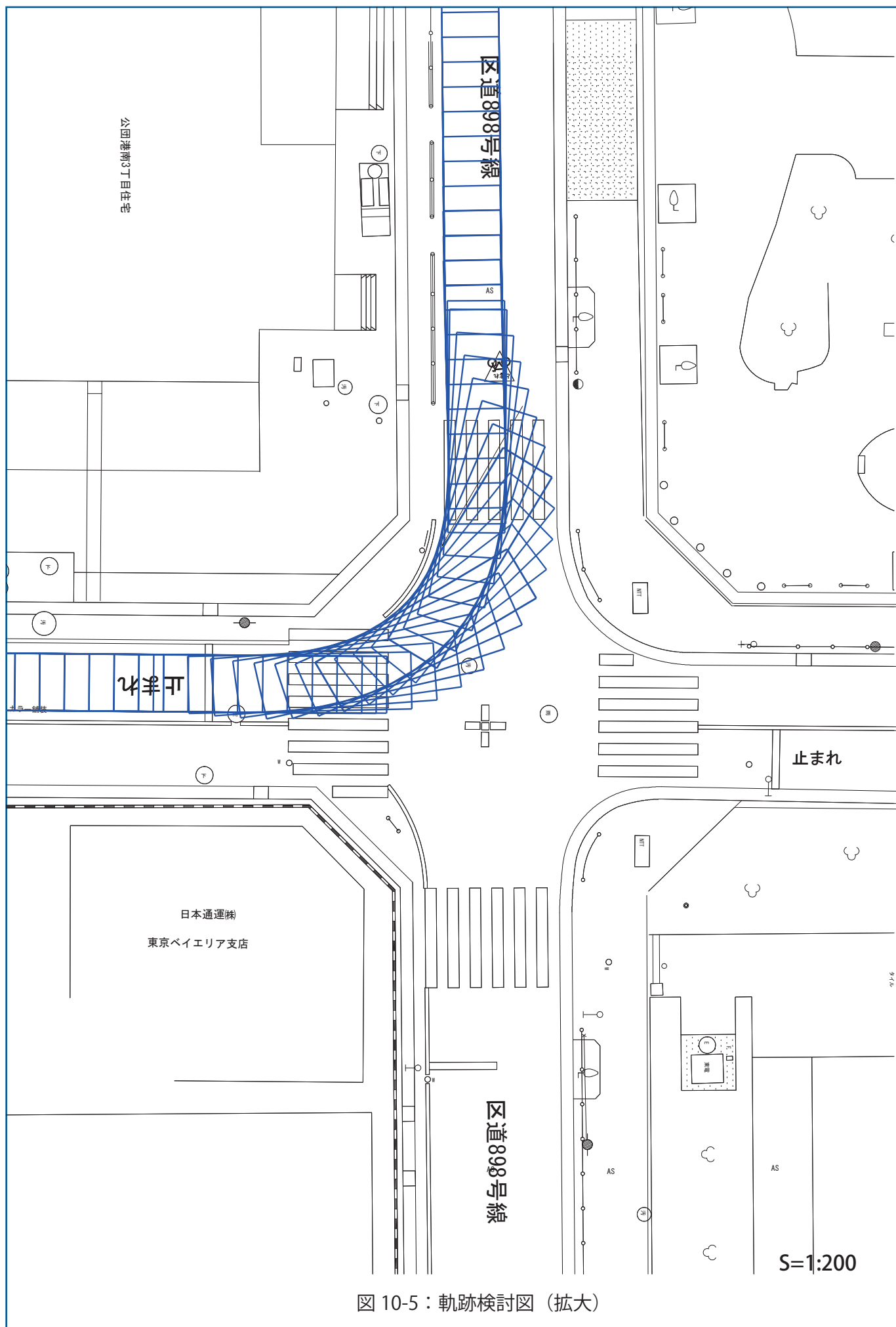


図 10-5：軌跡検討図（拡大）

1. 共通一日券の発行

「お台場レインボーバス」の運行開始により、台場地域へのアクセス性が向上しています。そこで、台場地域のさらなる魅力の向上と観光振興による港区全体の活性化を図ることを目的として、「ちいばす」と「お台場レインボーバス」との共通一日券を土曜日、日曜日及び祝日等を対象として発行します。一日乗車券を 500 円で販売することで、台場地域と区内の台場地域外との行き来がお得になります。

【例】

1 日目：六本木で買い物して宿泊

2 日目：六本木を散策

↓  「ちいばす」青山ルートで移動：100 円

表参道を散策しながら買い物

↓  「ちいばす」青山ルートで移動：100 円

↓ 六本木ヒルズから徒歩で移動

麻布十番で昼食

↓  「ちいばす」麻布ルートで移動：100 円

東京タワー、増上寺を観光

↓  「ちいばす」芝ルートで移動：100 円

(田町駅東口経由)

↓  「お台場レインボーバス」田町ルートで移動：200 円

お台場で観光

↓  「お台場レインボーバス」品川ルートで移動：200 円

品川から新幹線で帰宅

2 日目の港区内の移動に掛かる運賃は 800 円

共通一日券を使うと 300 円お得！

2. 行き先表示の英語併記

運行サービスの向上を図るため、車両前面の行き先表示（電子案内板）を外国人向けに英語表記を加えます。

港区には現在 20,000 人以上の外国人が登録されており、また年間を通して海外から多くの旅行者が港区を訪れています。そこで、行き先表示に英語表記を加えることによって外国人が安心して「ちいばす」を利用することができるようになり、利用者増が見込めます。

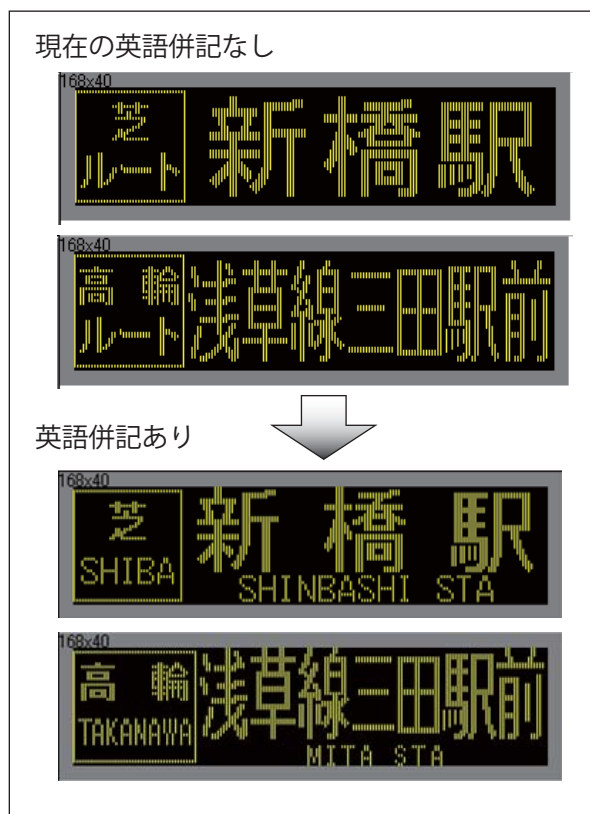


図 11-1：中型車両の表記例

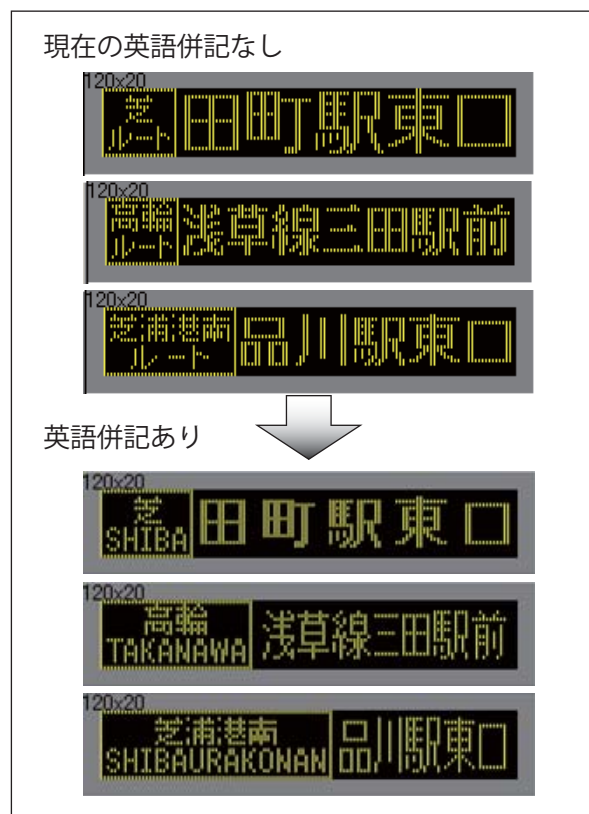


図 11-2：小型車両の表記例

3. 車両への反射シートの設置

「ちいばす」の安全対策の一環として、被追突事故防止の為に「ちいばす」車両の後部に反射シートを取付けます。これは、後続車のライトが当たると光を反射する仕組みとなっており、後続ドライバーの視認効果を高めると共に注意を促します。



4. A E Dの導入

利用者の安全安心の確保を図るために、傷病者発見時等の不測の事態に確実な心肺蘇生術を施し、救命率の向上につなげます。

現在は、乗務員の普通救命講習を実施しており、全ての乗務員の講習が終わる平成 25 年 3 月より車内にA E Dを設置する予定です。なお、講習内容は心肺蘇生術（心臓マッサージ、人工呼吸）やA E Dの使用方法の実技講習及び学科講習です。



図 11-5：心肺蘇生術の講習



図 11-6：A E D使用方法の講習

5. ネーミングライツによる収入確保

新たな収入を確保することにより、収支率の向上を図ることを目的として、バス停のネーミングライツを募集いたします。

バス停に施設名や企業名を併記し、かつ車内アナウンスを加えることにより、その施設利用者の増加や企業の宣伝効果となるとともに、「ちいばす」の収支率の改善が期待できます。

現在、「ちいばす」ルート沿道に立地するホテルやテレビ局、病院、企業等に打診しています。



図 11-7：バス停の表記イメージ

6. 運行状況に応じたダイヤの見直し

時間帯により恒常的な遅延が発生していることから、遅延状況等を調査し、運行ダイヤの見直しを検討しています。

運行ダイヤを見直すことで、遅延が解消され、定時性が確保されることで利便性の向上が図れるとともに、運行上の安全性にもつながります。

運行ダイヤの見直しの方向性は以下のとおりです。なお、ダイヤ調整は、都営交通をはじめとした、他の運行事業者等と十分な調整を行った上で実施します。

【方向性】（原則）

- ①運行間隔は現行を維持します。（田町ルート：15 分間隔、その他のルート 20 分間隔）
- ②基本的には、現在の運行時間にプラス 5 ～ 10 分程度で調整します。
- ③平日は「夕方」と「それ以外の時間帯」に分けて、それぞれ混雑度等を考慮して検討します。
- ④土休日は原則変更しません。

7. 100 円周知の徹底

利用者の増加を図ることを目的に、運賃が『ワンコイン 100 円』であり、お得にお気軽に「ちいばす」を利用できることをPRしています。

なお、駅に設置している案内板、各停留所、バスの乗車口扉、バスマスク等に表記することで周知を徹底しています。



図 11-8：駅に設置している案内板



図 11-9：バス乗車口扉への表記



図 11-10：停留所への表記



図 11-11：バスマスクの掲出

8. イベント等の参加による認知度の向上

「ちいばす」の認知度向上を目的として、港区内で開催される『みなと区民まつり』や『プレーパーク』といったイベントに「ちいばす」を出展しました。

出展したイベントでは、ちいばす車両を展示し、運転席での記念撮影を行うなど、「ちいばす」に親しみをもってもらえることで、利用者増が期待できます。

今後も積極的に各種イベント等に参加していくことにより、地域に密着したバス運営を目指します。



図 11-12：みなと区民まつりへの出展



図 11-13：プレーパークへの出展

9. 社員教育の強化

① ドライブレコーダーを用いた個人教育、添乗・街頭監査の実施

危機管理、安全意識やお客様へのサービス向上を目的とした社員教育の一環として、ドライブレコーダーの記録映像を基に、利用者への挨拶や出発時の安全確認、運転姿勢などを指導しています。

また、停留所や車内、交差点にて指差確認等の実地調査を行うことで、より安全で安心の運行に努めています。



図 11-14：ドライブレコーダーを用いた個人教育



図 11-15：街頭監査

②専用教育車の導入

運転技術の向上や各系統の道路状況・停留所位置の確認を目的として専用教育車を導入しました。

これまでは、新人運転士の教育に通常運行で使用している「ちいばす」車両で教習を行っていましたが、専用教習車の導入により時間や運用を考慮せずに教育ができるようになりました。



図 11-16：教育車両

③事故防止に向けた定時無線での注意喚起

漫然運転による事故防止を図るため、運行管理者が毎時間、各ルートの運転士へ無線を発信し、注意喚起を行っています。

【注意喚起内容】

- ・ 工事・事故等による規制及び渋滞情報
- ・ 安全運転の呼びかけ
- ・ 荒天時や日没の際の視界の状況確認
など

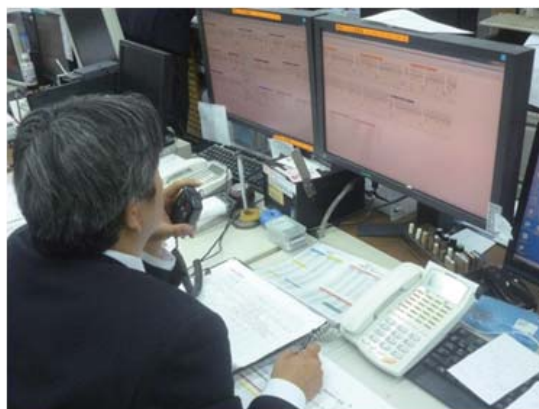


図 11-17：定時無線による注意喚起

④外部団体による研修、監査の実施

利用者が安全で安心してかつ快適に乗車できるよう、自社教育の他に富士急行本社による教育を行うとともに、運転経験の少ない新人運転士は自動車学校への派遣を行い、教育を行っています。

また、三井住友海上火災保険株式会社による安全運転管理・旅客サービスにおける顧客満足度向上・運転事故による企業のリスク等の研修を行っています。

さらに、NASVA（自動車事故対策センター）からは、会社の体制が安全マネジメント上において適切な運用管理が来ているか、また事故の再発防止対策の実施状況や安全重点施策の取組状況等について監査指導を受けています。



図 11-18：三井住友海上火災保険株式会社による研修



図 11-19：NASVA による監査指導

10. お客様窓口の案内強化

お客様からのご意見やご要望をお伺いしやすくし、利用者の快適性や利便性の向上を図ることを目的として、車内及び全ルート各停留所に掲載しています。



図 11-20：お客様窓口のチラシ

11. ちいばす案内図の作成

「現在の利用案内図は範囲が広すぎて分かりづらいので、各ルート毎の案内図が欲しい」というお客様からの要望にお応えするため、見やすくかつ携帯しやすいルート別のご利用案内を作成します。

まずは『田町・赤坂ルート』の2路線分の案内図を作成中であり、順次その他の路線についても案内図を作成する予定です。

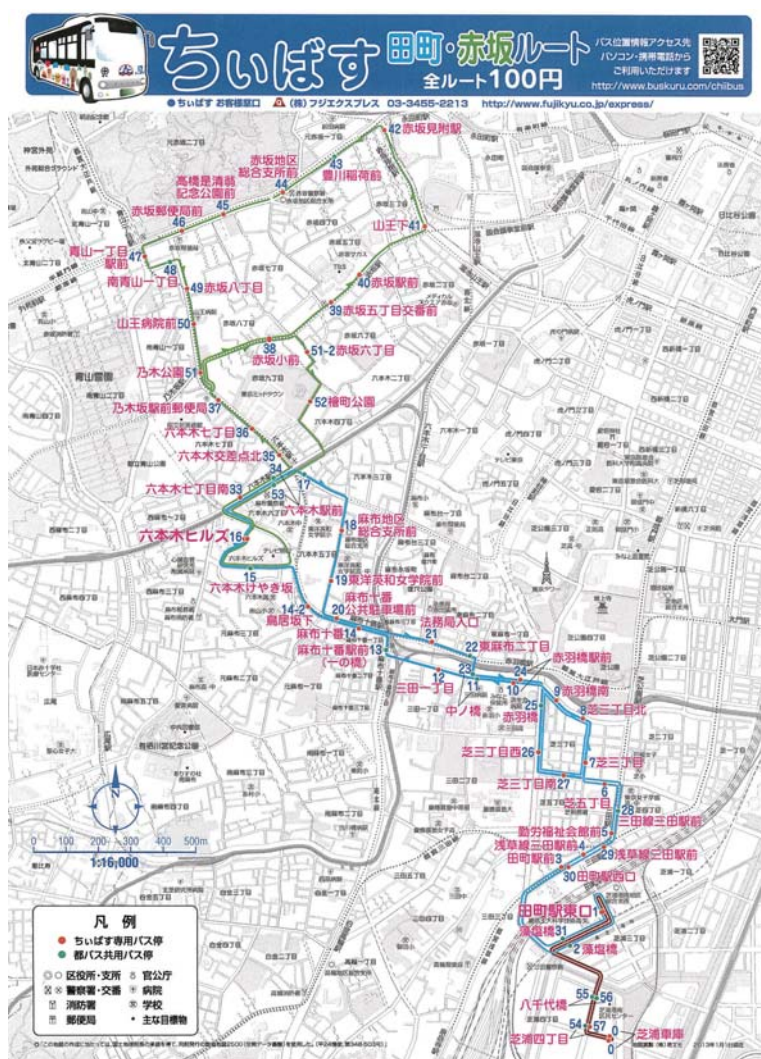


図 11-21：路線別の案内図

「ちいばす」新規5路線の平成23年度の収支率及び平成24年度の想定収支率は以下のとおりです。

芝ルート、麻布ルート、高輪ルートについては、収支率が前年度に比べて約2～7％程度増加しています。しかし、青山ルートの収支率は前年度に比べて減少し、芝浦港南ルートの収支率は前年度に比べて僅かしか増加していません。この2ルートは、ルート延伸及び道路工事に伴う遅延解消に向け、1日当たりの投入車両を1台増やした（4台→5台）ため、按分比率が増加したことが要因であると考えられます。

平成23年度	平成24年度（想定）
■全体収支 1. 収入 ①運賃収入 227,729 千円 ②広告料他 13,067 千円 計（A） 240,796 千円 2. 経費 ①運行経費 ^{※1} 404,090 千円 ②一般管理費 19,029 千円 計（B） 423,119 千円 3. 収支率 （A÷B） 56.9％ ■路線別収支率 ・芝ルート 44.9％ ・麻布ルート 37.6％ ・青山ルート 68.9％ ・高輪ルート 79.9％ ・芝浦港南ルート 62.0％	■全体想定収支 1. 想定収入 ①運賃収入 246,811 千円 ②広告料他 6,906 千円 計（A） 253,717 千円 2. 想定経費 ①運行経費 ^{※1} 405,464 千円 ②一般管理費 17,318 千円 計（B） 422,782 千円 3. 想定収支率 （A÷B） 60.0％（＋3.1％） ^{※2} ■路線別収支率 ・芝ルート 47.0％（＋2.1％） ^{※2} ・麻布ルート 43.4％（＋5.8％） ・青山ルート 63.0％（－5.9％） ・高輪ルート 86.8％（＋6.9％） ・芝浦港南ルート 62.5％（＋0.5％）

※1 運転士経費、燃料費、その他経費の合計

※2 前年度比

平成 24 年度（平成 24 年 4 月～平成 25 年 3 月）の収入の算定は、平成 24 年 4 月～12 月までの実績額を実績月数（9 ヶ月）で割った 1 ヶ月当たりの平均収入に 12 ヶ月を掛けた額を想定額としています。

また、平成 24 年度（平成 24 年 4 月～平成 25 年 3 月）の経費の算定は、平成 24 年 4 月～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、各ルートを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。

表 12-1 平成 24 年度の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 （1 日当たり）	433.5km （16%）	627.0km （24%）	437.2km （16%）	519.8km （20%）	625.1km （24%）
車両台数	4 台（17%）	5 台（22%）	5 台（22%）	4 台（17%）	5 台（22%）
運転士人数	8 人（18%）	11 人（24%）	8 人（18%）	9 人（20%）	9 人（20%）

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)

EVコミュニティバスの製作状況



電動バス製作状況(2013年1月)

株式会社 東芝 社会インフラシステム社
オリエンタルコンサルタンツ株式会社

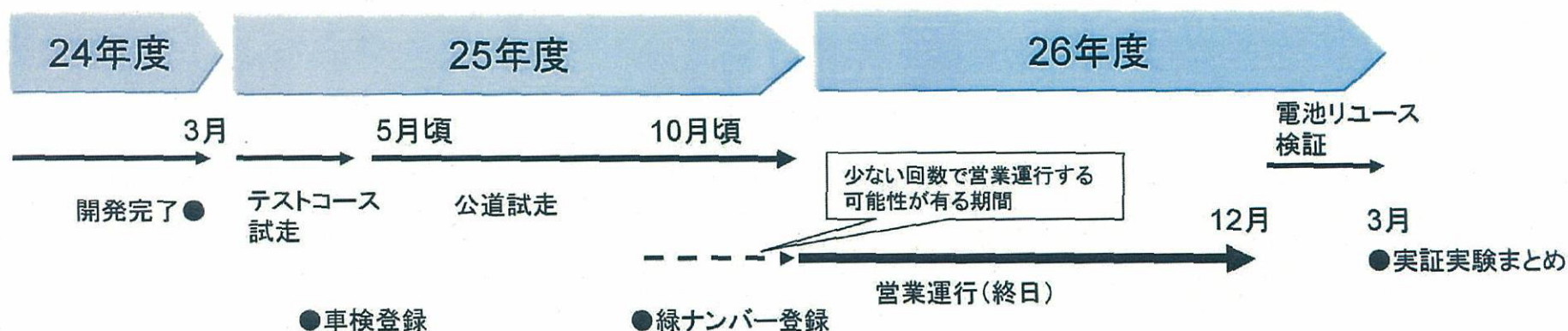


港区コミュニティバス「ちいばす」
1日6～8周(毎回充電)
ベース車両: 日野自動車殿「ポンチョ」

協力団体

港区、(株)フジエクスプレス、ハセテック社、フラット
フィールド社、早稲田大学紙屋教授、国立環境
研究所藤野主任研究員、東芝グループ会社

運行に向けた予定



東京都港区におけるEVバス運行および電池再利用に関する実証研究の実施について
～環境省「平成24年度地球温暖化対策技術開発・実証研究事業」の委託先として選定～

当社は、環境省が今年1月に公募した「平成24年度地球温暖化対策技術開発・実証研究事業」において、東京都港区におけるEVバス運行および電池再利用に関する実証研究に関する委託先として選定されました。本実証研究の期間は2012年度より2014年度の予定です。

本研究事業は、早期に実用化が必要で、エネルギー起源の二酸化炭素排出を抑制する技術の開発及び実証研究について、環境省が民間企業等からの提案を募集し、外部専門家からなる評価委員会において技術的意義、社会的意義、事業化・普及の見込みが高いものとして選定されたものです。

今回の実証研究では、東京都港区で運行している、コミュニティバス「ちいばす」の路線を活用して、EVバスの運行および電池の再利用に関する検証を行います。交通システムの構築においては国内外で多数の実績がある、株式会社オリエンタルコンサルタンツと共同で行います。

従来、コミュニティバスは短い停車時間での連続運行を終日行っているため、EV化には課題がありました。実証研究では、バスの電池に当社製二次電池「SCiB」を用い、電池容量を乗用車型EV並みの30kWh以下に抑え、一日に6～8回の急速充電を行います。従来のリチウム電池は、このような高頻度の急速充電を行うと電池寿命が著しく短くなりますが、「SCiB」は急速充電、長寿命特性に優れているため、電池交換サイクルの長期化が可能です。これによりバス事業者や自治体にとって導入コスト、運用コストの両方を抑えられ、EVバスの導入が容易になります。

EVバス用の充電システムには、当社が開発した定置用蓄電池「スマートバッテリー」を応用することで電力系統への影響を抑えながら、走行余力として必要な電池容量の50%からフル充電までの時間が約5分と給油時間に近い充電が可能となり、運行スケジュール、配車計画への影響を低減します。また、当社の電池残存容量の評価技術によって、出力不足になった車載用電池を定置用蓄電池「スマートバッテリー」に再利用する技術を検証し、EVの大量普及に伴う廃棄電池問題に対応します。

当社は、今回の実証研究を通じ、バスのEV化や電池の再利用に関する技術開発を加速するとともに、国内外で都市交通のソリューション事業の拡大を図っていきます。

【本策定事業の概要】

- | | |
|----------|---|
| (1) 事業名 | EVバス早期普及に向けた長寿命電池による5分間充電運行と電池リユースの実証研究 |
| (2) 実証地域 | 東京都港区 |
| (3) 期 間 | 2012年度から2014年度の予定 |
| (4) 実施企業 | 東芝（全体取りまとめ）、オリエンタルコンサルタンツ（共同実施者、交通システムアドバイザー） |

以 上

本資料に関するお問い合わせ先：

広報室 広報担当 加来、櫻井

TEL 03(3457)2100

「台場シャトルバス」運行事業者の営業所移転について

1. 営業所移転の背景と目的

渋滞や事故など、運行に遅れ等が生じた場合の続行便運行は緊急な対応が必要であり、時間厳守かつ安定供給を実現するためには運行路線により近い拠点の確保が望まれます。

こうした背景のもと、運行経路に隣接した拠点を確保することで、運行の更なる効率化、安定化を図ります。

なお、一般乗合旅客自動車運送事業（路線バス事業）のみの移転となります。

2. 営業所移転による効果

- ・事故、トラブルに対してのスピーディーな対応が可能となります。
- ・通行止め、交通渋滞等に対し即時、続行便の対応が可能となります。
- ・乗客が乗りきれない場合など、臨時便による集客増加を図ることができます。
- ・片道約8km（30分）の短縮により、移動時間に関わる人件費、燃料代、乗務員交代の交通費等が削減され、営業所及び駐車場の費用等を差し引いても月間約100,000円のコスト減が期待できるとともに、今後、安定的なバス供給が可能になります。

3. 移転先の営業所の位置

現在の営業所の住所 大田区大森南4丁目5番1号 ㈱ケイエム観光 本店営業所

移転先の営業所の住所、 ① 営業所：港区海岸3丁目21番32号

名称 安田芝浦7号ビル4階

並びに車庫の住所 ㈱ケイエム観光 港営業所

② 車庫： 港区海岸3丁目33番19号



4. 移転スケジュール

- ① 2月初旬～中旬：施設・駐車場の賃貸契約の締結
- ② 2月中旬～下旬：関東運輸局に事業計画変更（営業所移転）の認可申請提出
- ③ 5月初旬：営業所移転

第 13 回 港区地域公共交通会議 議事記録

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

〈議事〉

事務局 1 開会

配布資料確認

2 議事

会長 それでは、議事 1) ～ 5) について、事務局から説明を願う。

事務局 資料説明（資料 1 ～ 2）

委員 資料説明（資料 2－⑪）

事務局 資料説明（資料 3）

委員 資料説明（資料 4）

〈質疑応答〉

- 会長 報告事項と提案事項が混在しているため、質疑応答の前に確認であるが、資料１のＰ１は報告事項であり、Ｐ２は改善事項の提案である。Ｐ３は「ちいばす」で行っている報告事項ということでしょうか。
- 事務局 そうである。
- 会長 それでは、ただ今の説明に関して質問等あればご発言をお願いします。
- 委員 「ちいばす」も利用者数が増加し、収支率も上がっているということで、非常に良いことだと思う。そこで、麻布ルートが利用者数の増加率が最も高くなっている要因が分かれば教えてほしい。また、麻布ルートの分割案において、六本木ヒルズの中を通るのは１日当たり何回程度多くなるのか。また、麻布十番通り経由ルートの場合は関係機関との協議に相当の時間が掛かるとのことであるが、これから麻布十番地域において放置自転車対策が進むということや「ちいばす」が通ることで路上駐車が少なくなることも考えられるなかで、どのようなことの調整に時間が掛かるのかを教えてほしい。
- 事務局 １点目の麻布ルートの利用者数が増えた理由としては、周知の徹底と利用者にとって便利であるということでリピーターが増えたということが要因であると考えている。
- 委員 ２点目の六本木ヒルズを通る回数については、現在と変わらないようになっている。
- 事務局 ３点目の関係機関との調整に相当の時間がかかるということについてであるが、放置自転車対策としては、麻布十番地区において歩道の一部を活用して今年５月より区として放置自転車対策に取り組む方向である。しかし、路上駐車対策や商店街を「ちいばす」が運行することによる影響等について、関係機関との調整に時間を要するということである。ただ、「ちいばす」を運行することが商店街振興につながると考えているため、鋭意努力しながら、早期実現を目指していきたいと考えている。
- 委員 麻布ルートの分割については、最初は案２で行い、状況を鑑みながら麻布十番商店街を通るルートに変更していくということか。
- 事務局 平成２５年度当初からは、まず案２で運行したいと考えている。引き続き、関係機関と協議をしながら条件が整った段階で案３に移行できたらと考えている。
- 会長 資料２のＰ１４で分割した場合の六本木ヒルズでの乗り継ぎに考慮したダイヤとすることを要望しておく。
- 事務局 六本木ヒルズについては、過密ダイヤとなっており、昨年度も検討したが、田町ルート、赤坂ルート、青山ルートでいっぱい状況である。将来的には、工夫して何とか麻布ルートも停車できるようにとは考えているが、現状では非常に困難な状況である。

会長	麻布ルート分割する前から「けやき坂」を一気通貫で利用していた人が、ルート分割した場合に「けやき坂」で乗り継ぐことになるため、その乗り継ぎを考慮してもらいたいということである。
事務局	例えば、麻布ルートから青山ルートに「けやき坂」で乗り継ぐ場合に、接続が悪いという声も上がってきているが、それも否めない状況である。今後、運行事業者と引き続き協議をしていきたいと考えている。
副会長	資料2のP12について、すでに分割した場合の2ルートに跨って利用している人のトリップデータは既にあるのではないかと。
事務局	資料2のP13に、単純に分割した場合の乗り継ぎが必要となる人数は、平日で10.5%、休日で10.6%、麻布地区総合支所を経由した場合の乗り継ぎが必要となる人数は、平日で6.4%、休日で8.1%と記載させてもらっている。このことから、乗り継ぎが必要となる人を最小限に抑えるために、案2を採用している。
副会長	ルートを分割することは、採算性に影響しないか。
事務局	採算性に影響はあると思っているが、運行距離を短くすることで利便性が向上し、かつ定時性が確保できるということで、一時的には収支率が減少すると思うが、将来的には、収支率は伸びていくと考えている。
副会長	確かに、端から端まで乗車する人は90分掛かるが、大半の利用者が短い距離で利用しているのであれば、距離が長いことはさほど問題ではないのではないかと。確かに、ダイヤ通りにバスが来なかったり、運行間隔を短くしなければいけないというような色々な問題はありますが、端から端まで乗る人はどれくらいいるのか。
事務局	概ね分割した場合の港区役所方面の利用と広尾方面の利用で分かれているため、ルートを分割することは利用者増につながると考えている。
副会長	ルートを分割することは、1ルート増やすようなものであるため、採算性が悪くなるのが心配である。
事務局	確かに1路線増えるというようにみえるということもあるが、利用者が行きはいいが、帰りに相当の時間が掛かってしまうという意見が多々ある。ルートを分割することによって、運行距離を短くし、往復運行に近い形にすることで、帰りもすぐに帰ってこられるようになれば、利用者は増加すると考えている。
会長	麻布ルートは何回か利用したことがあるが、色々な所をぐるぐると回るため、なかなか目的地に着かないという印象が確かにある。そこで、ルートを分割して単純化した方が、利用しやすいと思う。一方で車両や運転士も増えるため運営上、成り立つのかということもあるが、事務局とし

ては、利便性の改善による集客力の向上の効果の方が大きいであろうという予測の元に、この分割案を提案しているということである。とりあえず、このような形で進めてみて、かなり支障があるようであれば、再度改善するという事で考えていければと思っている。

委員 商店街振興という観点からも麻布十番商店街を通してもらうことは、相乗効果があると思う。現在は、田町ルートと麻布ルートが環状三号線を運行しているが、どちらかのルートを麻布十番商店街を通るようにしてほしい。大型車両が通れないという話を聞いたが、昔は麻布十番通りを大型の都バスが走っていたため、それほど支障はないのではないか。昔の麻布十番通りは、道路の両側に駐車車両があり、その中を都バスが通っていたことから、関係機関との協議は必要だと思うが、是非、麻布十番通りに「ちいばす」を通してもらいたい。

事務局 関係機関との協議を調べ、できるだけ早期に麻布十番通りに「ちいばす」を通せるように努力していきたいと考えている。

副会長 資料2のP22に記載されている一日共通乗車券であるが、資料の事例のように観光する人であれば、色々な所を回ることが考えられるが、区民の方々の多くがこのような行動をしているとは思えない。つまり、1つのルートではカバーできないから、もう1つのルートも使うということはあると思うが、それでは、500円は高いのではないか。なぜ500円が妥当な金額なのかという説明をしてほしい。

事務局 現在、「ちいばす」では全7路線を対象に一日乗車券を500円で販売しており、「台場シャトルバス」も一日乗車券を500円で販売している。「ちいばす」の一日乗車券は、あまり売れ行きが良くない状況であるが、「台場シャトルバス」の一日乗車券は、観光客が多いこともあり、かなりの枚数を売り上げている。「台場シャトルバス」が運行したことにより、区内と台場地域との行き来がしやすくなり、「ちいばす」と「お台場レインボーバス」との乗り継ぎ利用者も多くなっているという実績もある。そこで、これらのことを勘案して共通で500円という金額を設定している。共通で500円とすることで、相乗効果が期待され、利用者数も増えると考えている。現在でも約2割の利用者が「ちいばす」と「お台場レインボーバス」を乗り継いでいるという実績から、さらに多くの利用者に乗り継いでもらい、双方の利用者数を増やしていくという狙いがある。確かに、区民の日常の利用ではあまり需要はないと思うが、休日には台場地域に出かける区民も多いことから、そのような時に利用してもらえればと思っている。

会長 営業収支を考えると、観光需要を取り込むことも重要である。

資料2のP23に記載されている英語併記について、「駅」の表示が「STA」になっているが、一般的には「ST」と表現するのではないかな。よく調べてから実施してほしい。

資料3の電気自動車バスの協力団体には、東芝グループと大学、充電器会社が並んでいるが、日野自動車が入っていない。このような実験を大学の先生だけに任せておくと、安全性や信頼性という運行上の観点が抜け落ちる可能性があることから、車両を提供する日野自動車にも入ってもらって議論を進めてもらいたい。

「台場シャトルバス」も国土交通省の社会実験に協力するという形で、プラグインハイブリットバスの実験を来年度中に実施する方向で調整中である。

観光振興に関しては、港区産業・地域振興支援部において、イベント的に区内の名所巡りを実施

する予定であり、効果があるようであれば、バス運営にも取り込んでいきたいと考えている。

事務局 2/1～2/28 の土日限定で「ミナコレ」と称して、区内の博物館や美術館を巡るバスに無料で乗れるというイベントを実施する。この結果を分析し、「ちいばす」に観光需要を取り込めるように検討していきたいと考えている。

委員 「ミナコレ」は「レインボーバス」を使用するのではないか。

事務局 「ミナコレ」の運行委託業者がケイエム観光であるため、「お台場レインボーバス」の周知も兼ねて、「台場シャトルバス」の車両を主に使用する。

委員 麻布ルートはよく利用しており、家族からも「麻布ルートは非常に分かりにくい」と言われているため、ルートを分割することはひとつの方法であると思う。ただ、ルートを分割することは、大々的にサービスを変更することになるため、利用しにくくなる人も出てくることから、きちんと周知することも併せて行ってもらいたい。

一日共通乗車券については、ただ「500 円だからお得ですよ」というだけではなく、ヨーロッパなどであるエコの話も盛り込んだ方がよい。例えば、家族で利用すればもう少し安くなるといったファミリー券のようなものも販売し、マイカーからバスへ乗り換えてもらうことで、環境に貢献するということも考えられる。

慶応大学では、フルフラットのEVバスも開発されており、将来的に電気自動車バスを導入するのであれば、本当に良いものを導入するように検討を進めていく必要がある。

ダイヤの変更については、現在のパターンダイヤが崩れないようにお願いしたい。

委員 現在のパターンダイヤは、利用者からも非常に分かりやすいという評判をいただいている。よって、ある程度パターンを維持したまま、道路が混む夕方等を考慮して2段階でダイヤをパターン化することを考えている。

委員 電気自動車バスの運行には、港区の予算も必要となるのか。例えば、バス車両は国と東京都で半分ずつ負担するなど。

事務局 基本的には、環境省の補助事業で行うものであり、港区としての費用負担はない。港区は場を提供しているだけである。港区としても将来的にはEVバスの導入を考えているため、場を提供することで、課題や問題点を検証したいと考えている。

会長 EVバスは、まだ実証事業の段階であり、本格運行になる際には、国土交通省や環境省などの色々な本格運行向けの補助金の制度があると考えられるため、そのようなものも見据えながら検討していくことになると思う。

委員 麻布ルートは周知が進んだため利用者数が増加したということであったが、区民からは「ルートが分かりにくい」という声も多く聞かれる。今回は、分かりやすいルート分割案を提案してもらっているため、ルート分割についても周知徹底をしてもらいたい。

委員 資料２のＰ２３の英語表記は、本当に見えるのか。パネル式にして、漢字のみの表記と英語のみの表記にすることは出来ないのか。

委員 メーカーに問い合わせたところ、電車のようにパネル式にすることは、現在では技術的に不可能であると言われているため、最短で英語表記するには、日本語と英語を併記するしかない状況である。

会長 ただ今の事務局の説明や関連事項に関して、皆様方のご意見等を承ったということで、特に運行改善に関する提案については、各委員のご意見を念頭に置きつつ、今後は事務局に一任いただくようなことで了承いただきたいと思いますというがいかがか。

一同 異議なし

会長 それでは、事務局は、本日のご意見を踏まえて、事業認可の変更申請を行い、改善実施に向けて取り組んでももらいたい。

副会長 利用者にとって、急に路線が変わってしまって困らないように、丁寧な周知をお願いしたい。

会長 以上で本日の議事は終了である。

３ 閉会

事務局 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	内藤 克彦	港区 副区長	出席
	西川 善宣	東京都 交通局 自動車部 計画課長	出席
	野出 直輝	株式会社フジエクスプレス 執行役員業務部長	出席
	畑 洋一郎	株式会社ケイエム観光 執行役員乗合・定期運行担当部長	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	出席
	二井田 春喜	社団法人 東京バス協会 専務理事	欠席
	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	欠席
	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
	遠藤 恭弘	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）	出席
	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	出席
	佐野 和典	港区 特定事業担当部長	欠席
	椎名 康雄	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理 副参事	出席
	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	野口 孝彦	芝地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	増田 裕士	麻布地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	小門 謙	赤坂地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	杉谷 章二	高輪地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	近江 善仁	芝浦港南地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	中村 克也	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
	石井 康裕	都道 東京都第一建設事務所 管理課 占用係長	出席
	村本 健二	区道 港区街づくり支援部 土木施設管理課 占用係長	欠席
	間部 裕一	愛宕警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	山永 俊仁	三田警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	川嶋 俊章	高輪警察署 交通課 交通規制係 統括係長	出席
	蛭川 義信	麻布警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
事務局	菅原 由仁	赤坂警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	厚海 政一	東京湾岸警察署 交通課 交通規制係 総括係長	出席
	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
	阿部 徹也	港区街づくり支援部 土木課 交通対策担当係長	欠席
	齊藤 眞	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