

港区総合交通計画 検討体制(案)

港区地域公共交通会議

【会議の役割】

- 道路運送法に基づく地域公共交通会議
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく活性化協議会
- 港区総合交通計画（地域公共交通計画）の策定

【協議事項】

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃・料金等に関すること。
- (2) バス等の旅客輸送を提供すべき地域、区間にすること。
- (3) 交通会議に運営方法その他交通会議が必要と認める事項
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関する事項。
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項。
- (6) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項。

交通計画部会

【構成員（案）】（10名程度）

学識経験者（2）、交通事業者（3）、道路管理者（国・都・区）、交通管理者、区職員

【会議の役割】

港区総合交通計画（地域公共交通計画）の検討

港区総合交通計画策定スケジュール(案)

令和4年度

月	地域公共交通会議	交通計画部会	住民説明会等
4月			
5月	第1回 総合交通計画（骨子案）		
6月			
7月		第1回 総合交通計画（素案）	
8月	第2回 総合交通計画（素案）	第2回 総合交通計画（素案）	
9月			
10月			
11月			住民説明会、パブリックコメント
12月		第3回 総合交通計画（案）	
1月	第3回 総合交通計画（案）		
2月			
3月			

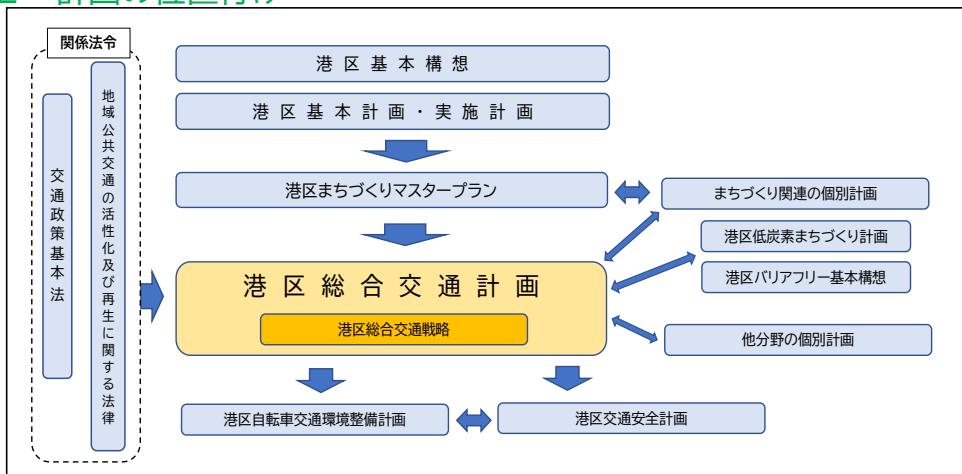
港区総合交通計画（骨子案）の概要

1 策定の背景

現在、区内では品川、虎ノ門などの都市機能が集積する拠点の形成が進んでおり、公共交通では、JR高輪ゲートウェイ駅、東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅の開業、東京BRTなどの新たな交通網も形成されています。また、今後も、リニア中央新幹線、東京メトロ南北線品川延伸などの整備が予定されています。

このような状況の中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、テレワークの推進や外出抑制といったライフスタイルの変化があったことから、今後は、利用者が減少している地域交通については、アフターコロナも見据え、継続的で安定的な運行を行うとともに、地域の交通資源を有効に活用し地域交通サービスの利便性の向上に努めていく必要があります。

2 計画の位置付け



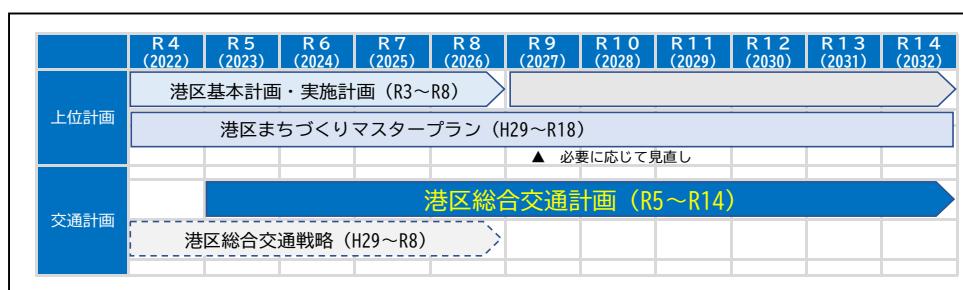
平成29年に策定した「港区総合交通戦略」が策定から5年経過しましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い交通を取り巻く環境が大きく変化しています。

また、新たに「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）に基づく法定計画」である地域公共交通計画を各自治体が作成することが努力義務となっています。

そうしたことから、港区における交通分野での総合計画として、これまでの「港区総合交通戦略」を包含し、新たなモビリティの導入やMaaSの取組などの方針を示す「港区総合交通計画」として策定します。

3 対象範囲 港区全域

4 計画期間



5 港区の地域公共交通の方針と施策の方向性

今後、解決が必要な課題に対し、港区が目指すべき地域交通ネットワークを実現するための地域公共交通の方針は、以下のとおりとします。

人口増加、国際化、都市開発を推進し「うるおいのある国際生活都市」を目指し、多様な主体の活動・移動を支え、ライフスタイルの変化等の社会的変化に対応した世界の先駆けとなる地域交通ネットワークの構築

1 ストック(交通資源)の活用

利便性の高い交通機関の維持と交通結節点の強化

2 先進技術の導入

IT技術を活用した利便性の高い移動に関わる情報ネットワークの構築

3 社会変化への対応

カーボンニュートラル、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるライフスタイルの変化等の社会的変化に対応した世界の先駆けとなる交通ネットワークの構築

《地域公共交通の方針》

(1) 移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり

- ①選択できる交通手段・経路の維持・充実
- ②地域公共交通の維持
- ③開発等に合わせた生活圏内の短距離交通システムの充実

《施策の方向性》

- 施策① ちいばすの改善
- 施策② 台場シャトルバスの安定的な運行
- 施策③ 自転車シェアリングの拡充
- 施策④ 開発等のまちづくりと連動した短距離交通システム

(2) 交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上

- ①交通結節点での乗換の情報提供による利便性向上
- ②交通機関の連携を支える乗換のバリアフリー化の推進
- ③乗換利便性確保のための交通結節点の充実

施策⑤ 交通結節点での乗換情報提供の充実

- (駅案内表示の改善等)
- 施策⑥ 交通結節点のバリアフリー化
- (交通機関の連絡ルート等のバリアフリー化)
- 施策⑦ 交通広場（バス・タクシーのりば等）の改良・整備

(3) 新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組

- ①MaaSを活用した都市・交通政策の実現
- ②脱炭素社会に向けた新技術の活用
- ③料金体系の見直しの検討

施策⑧ MaaSを活用した新しい多様なサービスの提供

- (MaaS事業者との連携)
- 施策⑨ ITを活用した交通結節点の情報提供の拡充
- (ホームページ等の活用)
- 施策⑩ 短距離交通システム等の新技術の社会実験
- 施策⑪ EVバスや燃料電池バス等の脱炭素に向けた環境負荷の小さい車両の導入
- 施策⑫ カーボンニュートラル等の政策の実現のためのMaaSの活用（レベル4）
- 施策⑬ 自動運転等の新技術の検討
- 施策⑭ コミュニティバス料金体系の見直し

6 港区総合交通計画の策定スケジュール

令和4年5月～	港区地域公共交通会議及び交通計画部会での検討・協議
令和4年11月頃	住民説明会・パブリックコメントの実施
令和5年3月	港区総合交通計画の策定

港区総合交通計画（骨子案）

令和4年5月

港区街づくり支援部地域交通課

1 策定の背景

現在、区内では品川、虎ノ門などの都市機能が集積する拠点の形成が進んでおり、公共交通では、JR高輪ゲートウェイ駅、東京メトロ虎ノ門ヒルズ駅の開業、東京BRTなどの新たな交通網も形成されています。また、今後も、リニア中央新幹線、東京メトロ南北線品川延伸などの整備が予定されています。

このような状況の中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、テレワークの推進や外出抑制といったライフスタイルの変化があったことから、今後は、利用者が減少している地域交通については、アフターコロナも見据え、継続的で安定的な運行を行うとともに、地域の交通資源を有効に活用し地域交通サービスの利便性の向上に努めていく必要があります。

(1) 港区の都市・交通政策

港区では、平成29(2017)年に港区総合交通戦略を策定し、歩行者施策、自転車施策、公共交通施策、自動車施策、交通安全対策など、各種施策の推進をしています。

一方、港区まちづくりマスタートップラン(平成29(2017)年策定)では、今後の人口増加や外国人居住者増加、都市開発の動向を踏まえて、将来都市像を「うるおいのある国際生活都市」と設定しています。公共交通に関連する方針としては、公共交通ネットワークの整備と交通結節点の利便性向上を挙げています。また、方針の中には、「今後も続く旺盛な開発事業等を契機として、まちの課題解決を図る」という視点のもと、開発事業等と地域連携による魅力・価値の向上を図ることとしており、地域交通に関しても開発事業等との連携を図り、進展させていくことが考えられます。

さらに、令和3年には港区環境基本計画を策定し、2050年までに区内の温室効果ガスの排出実績ゼロを目指し、取り組むことを表明したことから、地域交通においても、温室効果ガスの削減の取組が必要になっています。

(2) 国の動き

地域の移動手段の確保・充実のため、令和2年(2020)年に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が閣議決定されました。地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進すること等を盛り込んだ地域交通に関するマスタートップランとなる地域公共交通計画の策定が推進されています。

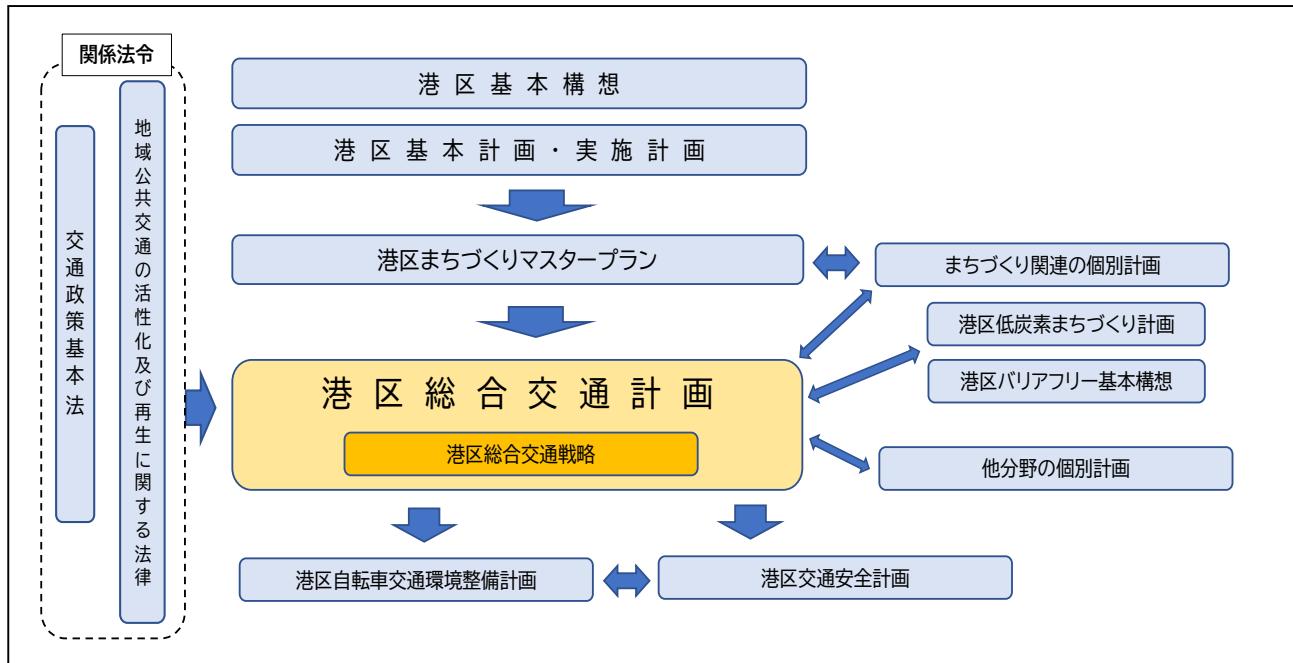
また、国土交通省が主催する都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会では、日本版MaaSの実現を示しています。

(3) 東京都の動き

東京都では、令和3(2021)年に「東京における地域公共交通の基本方針(中間まとめ)」を公表しました。基本方針として、ライフスタイルに応じた多様な活動を支える高質な移動環境、地球環境との調和、身近な地域での生活の実現、歩行・自転車、公共交通へのシフト、低炭素車両、再生エネルギー活用等の総合交通政策、交通分野における最先端技術の活用等の考えを示しており、港区においても整合した交通政策が必要になっています。

2 計画の位置付けと計画期間

(1) 計画の位置付け



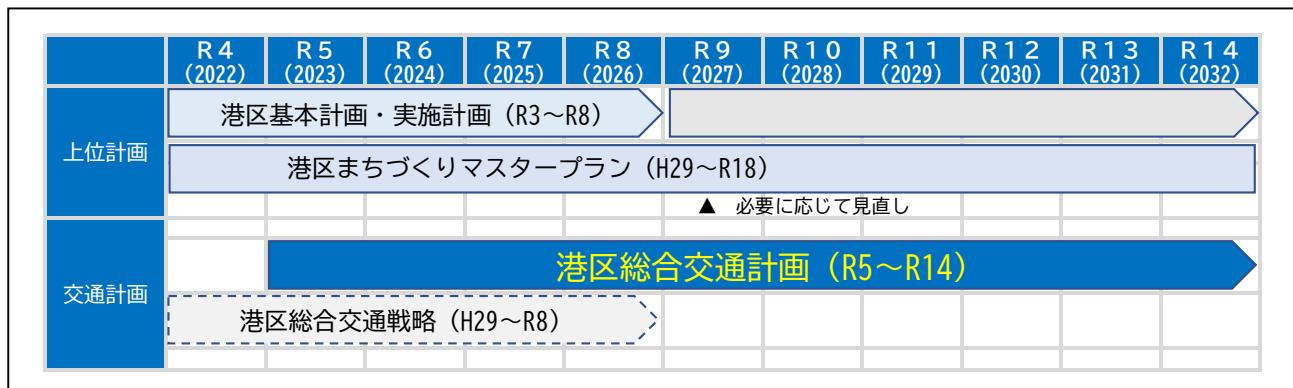
平成29年に策定した「港区総合交通戦略」が策定から5年経過しましたが、新型コロナウィルス感染症拡大の影響に伴い交通を取り巻く環境が大きく変化しています。

また、新たに「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）に基づく法定計画」である地域公共交通計画を各自治体が作成することが努力義務となっています。

そうしたことから、港区における交通分野での総合計画として、これまでの「港区総合交通戦略」を包含し、新たなモビリティの導入やMaaSの方針を示す「港区総合交通計画」として策定します。

(2) 対象範囲 港区全域

(3) 計画期間 令和5年度～令和14年度（10年間）



3 港区における地域交通の現状と課題

令和3年度に地域交通に関する区民アンケートや既存データの整理、区内交通事業者ヒアリング等を行った結果、地域交通の現状と課題は以下のとおりです。

（1）現状

①港区の地域交通の状況

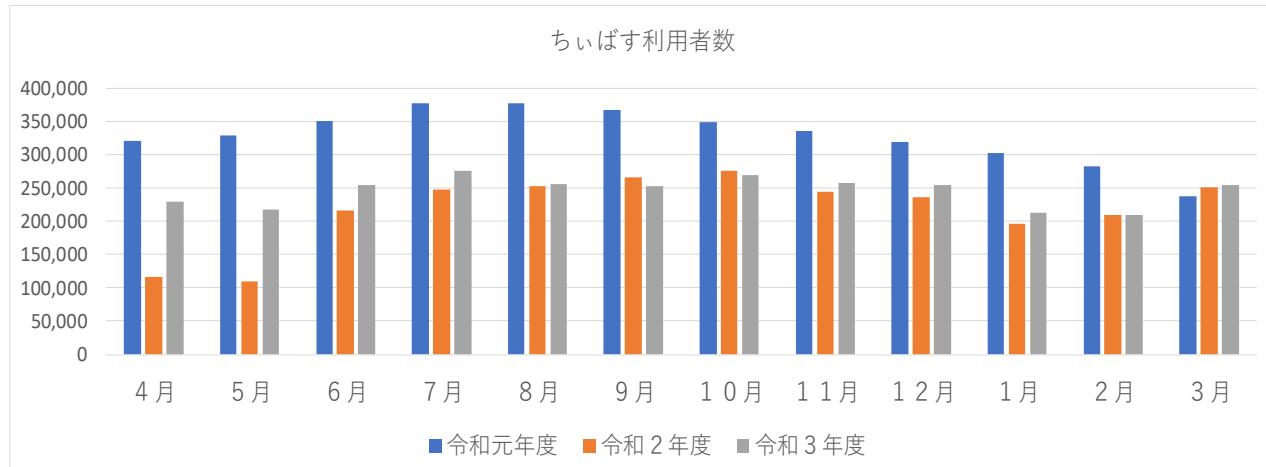
ア 港区コミュニティバス「ちいばす」の状況

本格実施から10年が経過し、「ちいばす」は地域活動の活性化、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ています。区内の地域交通として重要な役割を果たす一方、事業採算性の改善や低収支率ルートへの対応、新たな需要に対応した路線再編など、事業継続において検討すべき課題が多い状況です。

ちいばす利用者数（全路線）推移

単位：人

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和元年度	320,346	329,373	349,922	377,534	377,523	367,482	349,250	335,128	319,437	302,469	282,639	237,619	3,948,722
令和2年度	116,879	109,813	215,407	246,691	252,532	265,480	275,015	244,830	235,656	195,351	209,055	250,252	2,616,961
令和3年度	229,345	216,844	254,838	275,529	256,451	253,167	269,487	257,897	253,528	212,851	208,869	253,442	2,942,248



イ 台場シャトルバス「お台場レインボーバス」の状況

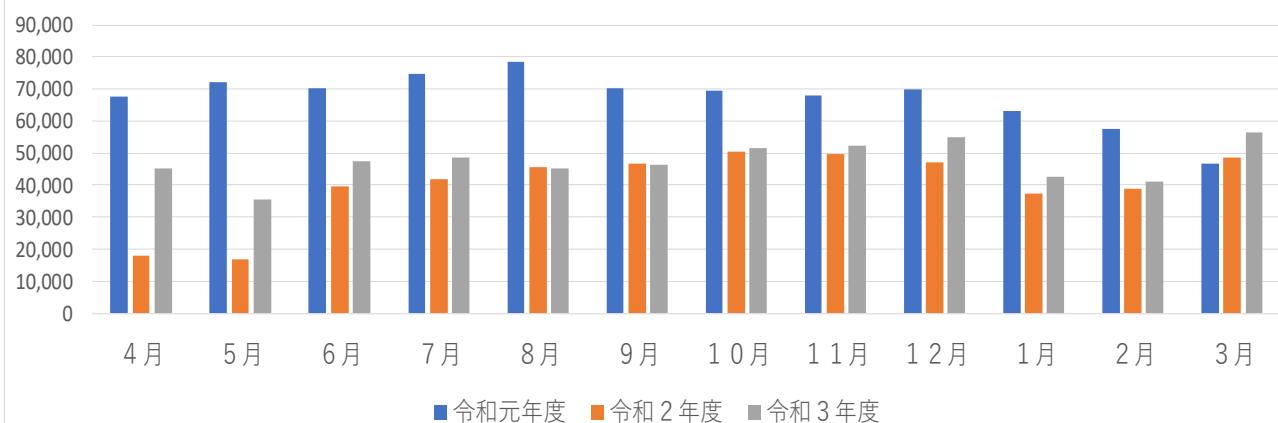
平成24年から運行開始後5年以内での収支率100%を目指し、運行事業者による自主運行で運営してきましたが、収支率が低く、民間単独での事業継続が困難な状況であったことから、平成29年度から5年間を期間として、区による運行補助事業スキームを開始しました。令和元年度まで利用者は増加傾向にあり、収支率は89%にまで達しました。しかし、新型コロナウィルス感染症の影響で主な利用者である業務・観光等の減少により自主運行が難しい状況となったことから、令和4年度から令和6年度までの3年間、協定期間を延長し、運行の支援を行っています。

お台場レインボーバス利用者数推移

単位：人

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和元年度	67,753	72,233	70,279	74,543	78,509	70,186	69,583	68,041	69,985	63,304	57,675	46,678	808,769
令和2年度	18,042	16,917	39,782	41,705	45,605	46,889	50,346	49,696	47,001	37,309	39,040	48,606	480,938
令和3年度	45,347	35,679	47,527	48,505	45,306	46,311	51,503	52,306	54,903	42,479	41,152	56,598	567,616

お台場レインボーバス利用者数



ウ 自転車シェアリングの利用状況

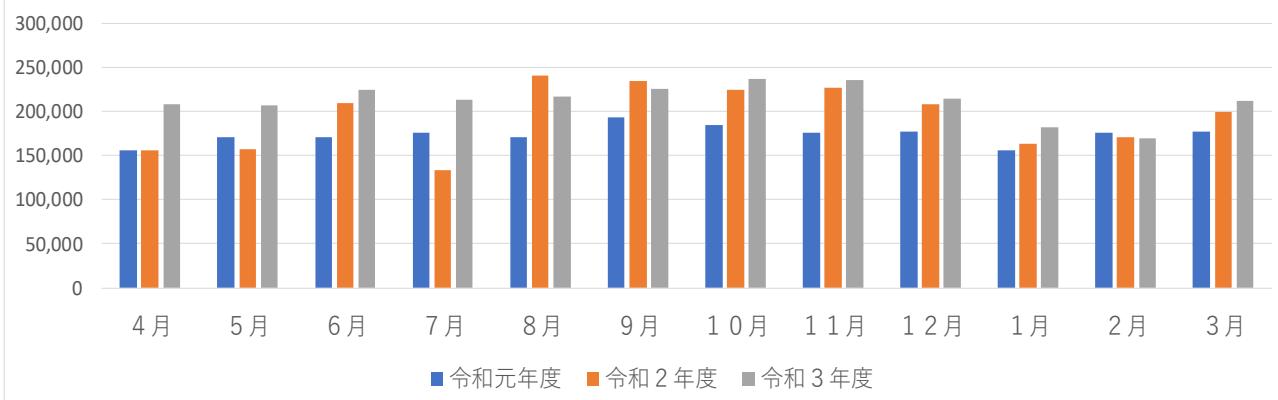
新型コロナウイルス感染症の影響もあり、利用者が増加しています。アフターコロナでも引き続きニーズが増加することが予想されることから、新たなポートの設置を進めるとともに、他事業者との連携など、事業拡大に対応した柔軟な仕組みづくりを検討の必要です。

自転車シェアリング利用回数推移

単位：回

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
令和元年度	156,127	171,059	170,847	175,138	170,254	192,481	184,426	176,026	176,775	156,073	175,038	176,756	2,081,000
令和2年度	155,777	156,875	209,242	133,597	240,626	234,314	224,402	226,484	207,528	163,159	170,241	199,126	2,321,371
令和3年度	208,060	206,238	224,371	213,066	216,516	225,400	236,162	235,557	214,655	182,384	168,916	212,063	2,543,388

自転車シェアリング利用回数



②区民アンケートの実施結果（令和3年6月実施）

区民の移動実態、地域交通の利用状況、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響に関する状況などを把握するために区民アンケートを実施しました。

ア 調査概要

○調査対象

住民基本台帳から無作為抽出による 10 歳以上の区民 3,000 人

うち日本人住民 2,500 人、外国人住民 500 人

○実施方法

郵送配布、郵送回収、日本語、英語の 2 か国で実施

○回収結果

日本人 736 票 外国人 51 票 合計 787 票（回収率 26.2%）

イ アンケートから見えてきたこと（主な内容）

○交通の利用目的としては、通勤・通学、買物、通院と様々な世代で様々な利用がある。

○交通手段を選ぶ基準は、所要時間が短いが最も多く、検索アプリ等を利用する人が約 8 割となっている。

○ちいばす、お台場レインボーバス、自転車シェアリングの認知度は高い。

ただし、お台場レインボーバスは麻布地区や赤坂地区では認知度が低い。

○ちいばすの利用頻度は、週に 4 回以上利用する人は 5 % 前後であり、月 1 回より少ない人が約 30 % と一番多い状況である。

○新型コロナウイルス感染症に伴う生活様式の変化により、「趣味や余暇」、「買い物」、「通勤・通学」が減少し、「買い物」が増えた。

○他人との接触を避けるために自動車や自転車等のパーソナルな交通手段を利用する人が増えている。

③事業者ヒアリングの実施（令和3年6月～7月実施）

区内の交通事業者に対して利用者の状況や維持・拡充に向けた課題、Maas の取組状況等についてヒアリングを実施しました。いずれの事業者も感染症拡大の影響で利用者が 7～8 割になっている現状から、アフターコロナの想定が難しく、維持に向けた取り組みに重点を置いています。

Maas に関する連携やオープンデータ化が進みつつある一方で、一部の事業者では新たなシステムの導入は費用面から難しいといった回答がありました。

港区に求めるとして地域別の周知、乗り換え案内の充実、交通ターミナルの整備に関する回答がありました。

(2) 課題

上記の事業の実施状況、区民アンケートや事業者ヒアリングの実施結果を踏まえ、アフターコロナを見据えたこれからの地域交通ネットワークの関する課題を抽出しました。

課題① 充実した多様な交通機関の活用 ～選択できる交通環境の活用と維持～

鉄道・地下鉄・バス・舟運・シェアサイクル等により、区内公共交通ネットワークは充実しています。今後も、区民や来訪者の多様な移動ニーズに対応し、自動車を利用しない人々に移動手段を提供するため、交通機関を維持していく必要があります。また、多様な交通機関を活用し、一人ひとりにとって利便性の高い交通手段を選択できる交通環境を整えていく必要があります。

課題② 新型コロナウイルス感染症による移動の変化への対応

～with コロナでの公共交通機関の維持、after コロナでの変化への対応～

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う区民の移動特性の変化として、外出機会の減少、観光客の減少、近隣の生活圏内での移動の増加、公共交通の利用の減少、代わりに自動車や自転車といったパーソナルな移動手段の利用の増加、オフピーク通勤等の移動時間帯の変化があったことが区民アンケートから分かりました。コロナ前と比較して利用者は鉄道・バスでは3割から4割減少、タクシーは5割減少しました。区民や来訪者の移動手段を確保し続けるためには公共交通機関の維持が必要です。交通事業者はafterコロナの利用者数はコロナ禍前の水準に回復することは期待できないと認識しつつも将来を見据え、車内混雑状況提供等の新たなシステムの導入、路線やダイヤの見直し等、利用者の維持に向けた施策に取り組んでいます。

在宅勤務やオフピーク通勤等のコロナ禍で経験したライフスタイルのうち有効なものについては、afterコロナの時期においても継続され、移動特性が変化すると想定されます。この変化に対応して公共交通を運行していくことが求められます。

課題③ 複数交通機関の乗換ニーズへの対応

～乗換している実態、区民アンケートでの乗換利便性向上のニーズへの対応～

区民アンケートにより、多くの区民が複数の交通手段を組み合わせて移動している実態が把握できました。また、乗換や乗継の利便性の向上が期待されています。区民の乗換利便性向上のニーズに応えていくことが必要です。

課題④ 多様な交通機関の連携強化のための乗換機能の向上

～充実した多様な交通機関を有する交通環境を活かすための連携～

区内には複数の交通機関があり、これらを組み合わせて利用することで、多様な移動が可能となります。区内交通事業者は、アプリによる情報提供や施設整備の分野で既に他の交通機関との連携を進めています。充実した多様な交通機関を生かすため、さらなる連携強化により乗換機能を向上させることが必要です。

課題⑤ 検索システム等の情報活用ニーズへの対応

～インターネットでの情報提供の充実～

区民アンケートにより、区民の8割が乗換検索サイトやアプリを利用していることが分かりました。また、将来の地域交通サービスに期待することとして、情報発信やキャッシュレス決済等の運賃支払い方法の充実があります。多様な交通機関を活用するためにインターネットでの情報提供を充実させ、情報活用ニーズに応えていくことが必要です。

課題⑥ 交通に関する新技術の活用

～事業者Ma a Sの進展の活用、自動運転、電気自動車等の新技術の活用～

交通に関して、近年Ma a Sの取組が進展し、自動運転や電気自動車等の新技術の開発が進んでいます。区民からは、自動運転等の新技術の実用性が高まることが、将来の地域交通サービスに期待されています。また、アプリ等による移動手段の検索・予約・決済を一括で行うMa a Sのサービスの導入も期待されています。区内交通事業者では、Ma a Sに関連した取組として複数交通機関の連携やオープンデータの提供が進んでいます。今後も進展する交通に関する新技術を活用していくことが求められます。

課題⑦ 環境に関する意識への対応

～交通面での環境負荷の軽減の意識の高まりへの対応～

港区環境基本計画において、「2050年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロ」を目指し、「脱炭素社会」の実現に向けて取り組むことを表明しています。また、区民からは、環境に優しい技術の導入が、将来の地域交通サービスに期待されており、区民の環境に関する意識は高いです。交通面でも環境負荷の軽減に対応していく必要があります。



地域交通の現状・課題を踏まえて、港区が目指すべき地域交通ネットワークの方向性

人口増加、国際化、都市開発を推進し「うるおいのある国際生活都市」を目指し、多様な主体の活動・移動を支え、ライフスタイルの変化等の社会的変化に対応した世界の先駆けとなる地域交通ネットワークの構築

① ストック(交通資源)の活用

利便性の高い交通機関の維持と交通結節点の強化

② 先進技術の導入

IT技術を活用した利便性の高い移動に関わる情報ネットワークの構築

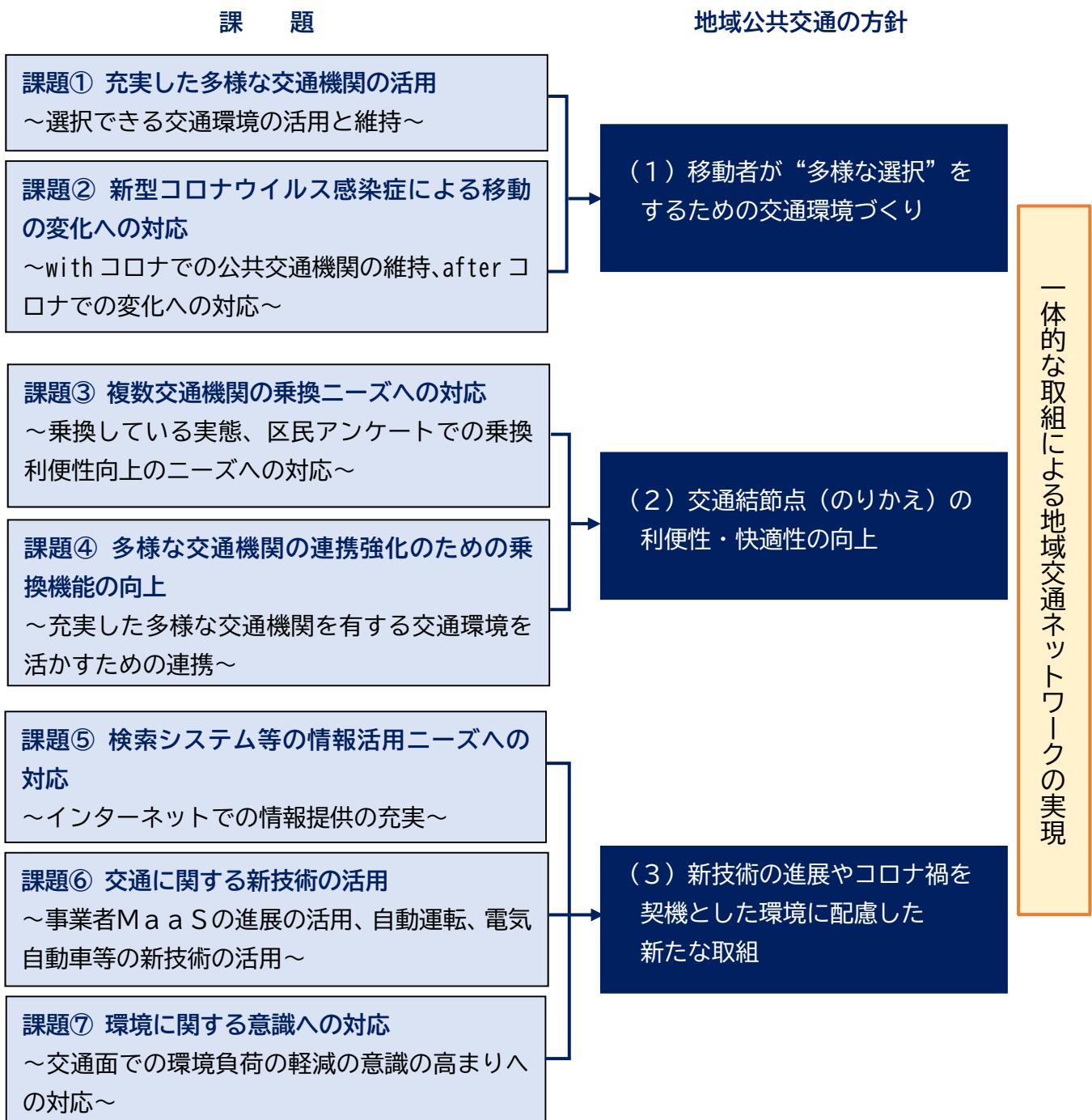
③ 社会の変化への対応

カーボンニュートラル、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるライフスタイルの変化等の社会的変化に対応した世界の先駆けとなる交通ネットワークの構築

4 港区の地域公共交通の方針

今後、解決が必要な課題に対し、港区が目指すべき地域交通ネットワークを実現するための地域公共交通の方針は、以下のとおりとします。

- (1) 移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり
- (2) 交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上
- (3) 新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組



（1）移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり

港区では、多様な交通サービスが提供され、移動者の視点によって、交通手段や経路が選択できます。

鉄道と路線バス、お台場レインボーバス、ちいばす等の乗換ができるネットワークとなっていますが、そうしたネットワークの維持・充実と短距離交通システムを開発動向に合わせて、交通環境の整備をしていく必要があります。

- ①選択できる交通手段・経路の維持・充実
- ②地域公共交通の維持
- ③開発等に合わせた生活圏内の短距離交通システムの充実

（2）交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上

港区では、平成30年及び令和2年のバリアフリー法の改正や、バリアフリー化を必要とする人々の増加と多様化、区民のバリアフリーに対する意識の変化等を踏まえて、令和3年3月に新たな港区バリアフリー基本構想を策定しています。特に、交通ネットワークにおいては、交通機関をつなぐ交通結節点の利便性向上を区の役割と考え、推進していく必要があります。

- ①交通結節点での乗換の情報提供による利便性向上
- ②交通機関の連携を支える乗換のバリアフリー化の推進
- ③乗換利便性確保のための交通結節点の充実

（3）新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組

コロナ禍において人々のライフスタイルや移動が変化しています。一方で、自動運転やMaaS等の新技術が進展しています。新しい生活様式を踏まえて交通における新技術の活用を推進することが必要です。

特に、港区は、新たに策定した港区環境基本計画において「2050年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロ」を目指し、取り組むことを表明しています。交通分野においても、環境に配慮した施策を推進していくことが必要です。

- ①MaaSを活用した都市・交通政策の実現
- ②脱炭素社会に向けた新技術の活用
- ③料金体系の見直しの検討

5 施策の方向性

方針（1）

移動者が“多様な選択”をするための交通環境づくり

- 施策① ちいばすの改善
- 施策② 台場シャトルバスの安定的な運行
- 施策③ 自転車シェアリングの拡充
- 施策④ 開発等のまちづくりと連動した短距離交通システムの充実

方針（2）

交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上

- 施策⑤ 交通結節点での乗換情報提供の充実（駅案内表示の改善等）
- 施策⑥ 交通結節点のバリアフリー化（交通機関の連絡ルート等のバリアフリー化）
- 施策⑦ 交通広場（バス・タクシーのりば等）の改良・整備

方針（3）

新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組

- 施策⑧ Maasを活用した新しい多様なサービスの提供（Maas事業者との連携）
- 施策⑨ ITを活用した交通結節点の情報提供の拡充（ホームページ等の活用）
- 施策⑩ 短距離交通システム等の新技術の社会実験
- 施策⑪ EVバスや燃料電池バス等の脱炭素に向けた環境負荷の小さい車両の導入
- 施策⑫ カーボンニュートラル等の政策の実現のためのMaasの活用（レベル4）
- 施策⑬ 自動運転等の新技術の検討
- 施策⑭ コミュニティバス料金体系の見直し

○港区地域公共交通会議設置要綱

平成20年9月1日
20港環計第945号

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における交通需要に応じた区民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成に関する協議及び交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、港区地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議し、その結果を区長に報告する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃・料金等に関すること。
- (2) バス等の旅客輸送を提供すべき地域、区間に関すること。
- (3) 交通会議に運営方法その他交通会議が必要と認める事項
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (6) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

(構成)

第3条 交通会議は、次に掲げる者で区長が委嘱し、又は任命する委員35人以内をもって構成する。

- (1) 街づくり支援部に関する事を担任する副区長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (4) 区民又は利用者の代表
- (5) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (7) 道路管理者
- (8) 交通管理者

(9) 学識経験者

- 2 会長は、前項各号に定める委員のほか、必要と認めるときは臨時に委員を指名することができます。
- 3 第1項第2号、第3号及び第5号から第8号までに掲げる委員については、同一の団体又は機関に所属する代理人を交通会議に出席させることができる。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

- 2 補欠による委員の任期は前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 交通会議に会長を置く。

- 2 会長は、街づくり支援部に関する仕事を担任する副区長とし、交通会議を代表し、会務を総括する。
- 3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(運営)

第6条 交通会議は、会長が招集する。

- 2 交通会議の議事は、出席委員の過半数以上で決し、可否同数のときは会長が決するところによる。
- 3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して交通会議への出席を求め、その意見を聞くことができる。
- 4 交通会議は、原則として公開とする。

(作業部会)

第7条 交通会議は、協議事項の検討について必要があると認めるときは、作業部会を置くことができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(守秘義務)

第9条 委員は、員会の審議において知り得た秘密を漏らしてはならない。

その職を退いた後も、また、同様とする。

(連絡・通報窓口)

第10条 地域公共交通に関する相談、苦情等に対応するため、以下のとおり連絡・通報窓

口を定める。

港区地域公共交通に係る相談又は通報窓口

港区街づくり支援部地域交通課地域交通係

連絡先：TEL 03-3578-2111（内線2212）

FAX 03-3578-2369

（庶務）

第11条 交通会議の庶務は、街づくり支援部地域交通課地域交通係において処理する。

（委任）

第12条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り、定める。

付 則

この要綱は、平成20年9月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、令和4年4月1日から施行する。

港区地域公共交通会議委員名簿

令和 4 年 5 月 26 日

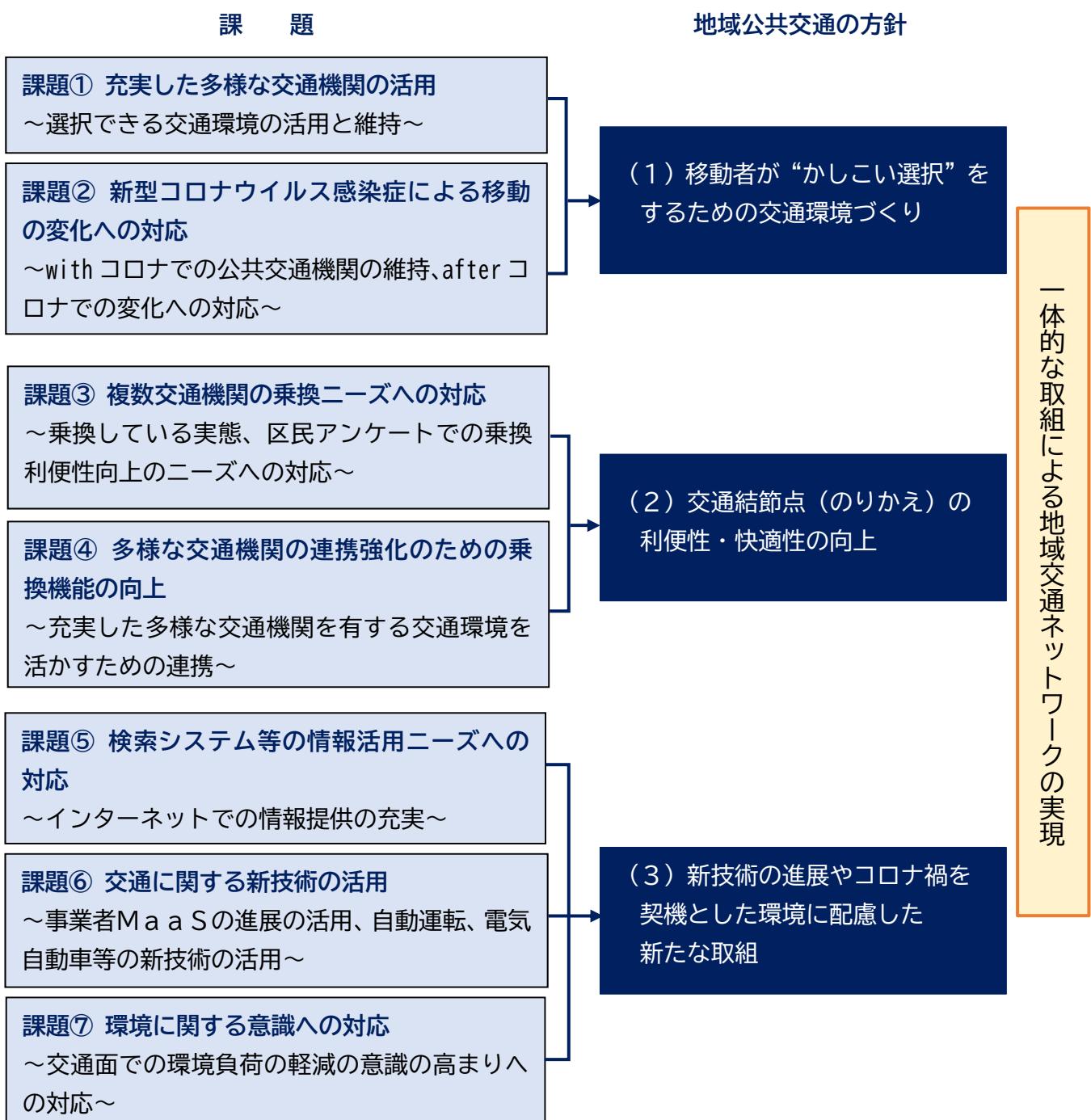
委員氏名	部署
野澤 靖弘	港区 副区長
若田 瑞穂	東京都 交通局 自動車部 計画課長
茂木 一郎	株式会社フジエクスプレス 取締役社長
岡本 真一	株式会社 k mモビリティサービス 大森営業所 所長
門井 正則	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会 専務理事
二井田 春喜	一般社団法人 東京バス協会 専務理事
清原 和幸	港区議会 議長
風見 利男	港区議会 交通・環境等対策特別委員会 委員長
久保 一雄	港区老人クラブ連合会 会長
堀 信子	港区心身障害児・者団体連合会 会長
須永 達雄	港区商店街連合会 会長
渡邊 仁久	港区観光協会 会長
清家 裕之	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）
佐藤 尚宣	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会 幹事
岩崎 雄一	港区 街づくり事業担当部長
大野 貴史	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課長
小林 実	東京都 第一建設事務所 管理課長
杉谷 章二	港区 街づくり支援部 土木管理課長
藤平 忠晴	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理
富田 幸男	警視庁 愛宕警察署 交通課長
利光 徹	警視庁 三田警察署 交通課長
青木 政博	警視庁 高輪警察署 交通課長
飯島 健輔	警視庁 麻布警察署 交通課長
野澤 紀久乃	警視庁 赤坂警察署 交通課長
鳴海 俊太郎	警視庁 東京湾岸警察署 交通課長
高橋 洋二	東京海洋大学 名誉教授
寺内 義典	国土館大学理工学部 教授
事務局	佐藤 雅紀 港区 街づくり支援部 地域交通課長
	中村 篤史 港区 街づくり支援部 地域交通課 地域交通係長
	帖佐 裕一郎 港区 街づくり支援部 地域交通課 地域交通係
	山崎 貴江子 港区 街づくり支援部 地域交通課 地域交通係
	後藤 圭汰 港区 街づくり支援部 地域交通課 地域交通係
	佐藤 淑子 港区 街づくり支援部 地域交通課 地域交通係

港区における地域交通ネットワークのあるべき姿の提言

港区が目指すべき地域交通ネットワークを実現するための地域公共交通の方針を示します。

- (1) 移動者が“かしこい選択”をするための交通環境づくり
- (2) 交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上
- (3) 新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組

先に整理した課題に対応し、フィジカル空間の地域交通ネットワーク、サイバー空間の地域交通ネットワークの双方で取り組むことで、一体的な取組による地域交通ネットワークを実現します。



(1) 移動者が“かしこい選択”をするための交通環境づくり

港区は、多様な機能が集積し、多くの人々が活動する場です。今後も再開発等が進められ、機能更新が進む“街”です。また、重層性のある交通網がセールスポイントであり、多様な交通手段・経路を選択できる交通環境を有しています。今後も東京の中心として、このような機能を維持していくことが必要です。

また、港区自転車等総合基本計画を策定して自転車の利用環境を整える取組や、駐車場の地域ルール等の取組を進めてきました。今後も、都市開発を契機とした、各地域の交通利便性等の向上が必要です。

①選択できる交通手段・経路の維持・充実

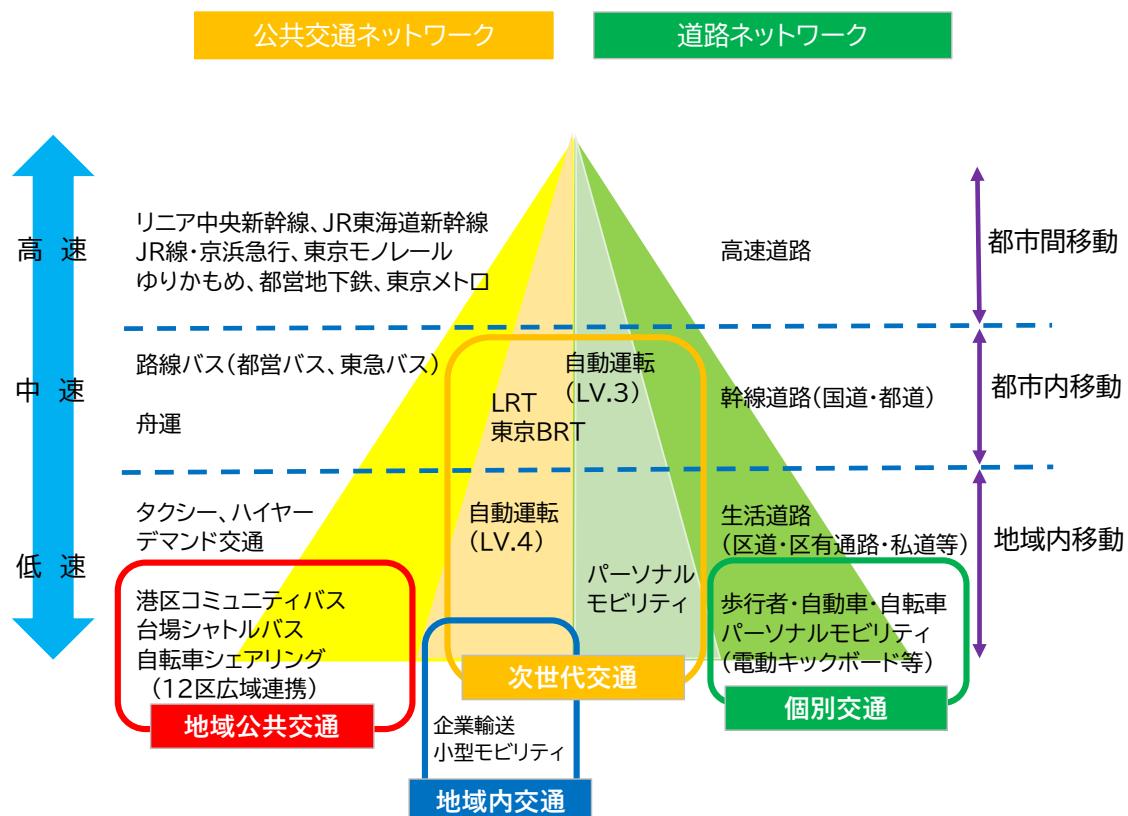
港区では、多様な活動が行われ、目的に応じて移動の視点をもって、人々は移動しています。移動の利便性を確保するためには、複数の選択肢の中から、個人がベストな交通手段・経路を選択できるフィジカル空間の交通ネットワークが必要になります。

それぞれの交通事業者が事業性を確保しながら、港区において重層的な交通ネットワークを維持していくためには、役割を明確にし、連携を図っていく必要があります。また、区は、交通事業者だけでは対応できない地域公共交通について関与していくことを望みます。

下図のような階層性・役割を位置付け、交通機関のバランスを保つことが考えられます。地域内移動においては、例えば商業・業務集積地と住宅地等で一律に同じサービスを提供するのではなく、地域特性とニーズにあわせた地域公共交通とサービスを提供することが必要です。

<港区都市交通体系の階層図>

港区都市交通体系の階層図



②地域公共交通の維持

新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長引く中、公共交通の利用者は減少したままの状態が続いている。このままでは、提供するサービスが低下する可能性があります。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響がなくなった状況（after コロナ）では、完全にコロナ禍前の状態に戻るとは言えませんが、少なくとも、after コロナのライフスタイル・移動の状況が把握できるまでは、重要な公共交通の路線については維持することが望まれます。

そこで、鉄道とバス、タクシー、自転車シェアリング等の異なる交通事業者間の連携、港区と交通事業者との連携により地域公共交通事業を継続する必要があります。交通事業者が主体となる事業については、after コロナの交通体系を構築する段階までは港区が支援し、維持可能な交通体系が構築できた段階で交通事業者を主体とした運行へ移行します。

さらに、サービス向上の取組推進に向けて、MaaSを活用した地域公共交通サービスの体系化・統合、キャッシュレス化の進展、適正かつ弾力的な料金設定の導入等を目指す必要があります。

<港区の地域公共交通>



港区コミュニティバス
「ちいばす」



台場シャトルバス
「お台場レインボーバス」



自転車シェアリング

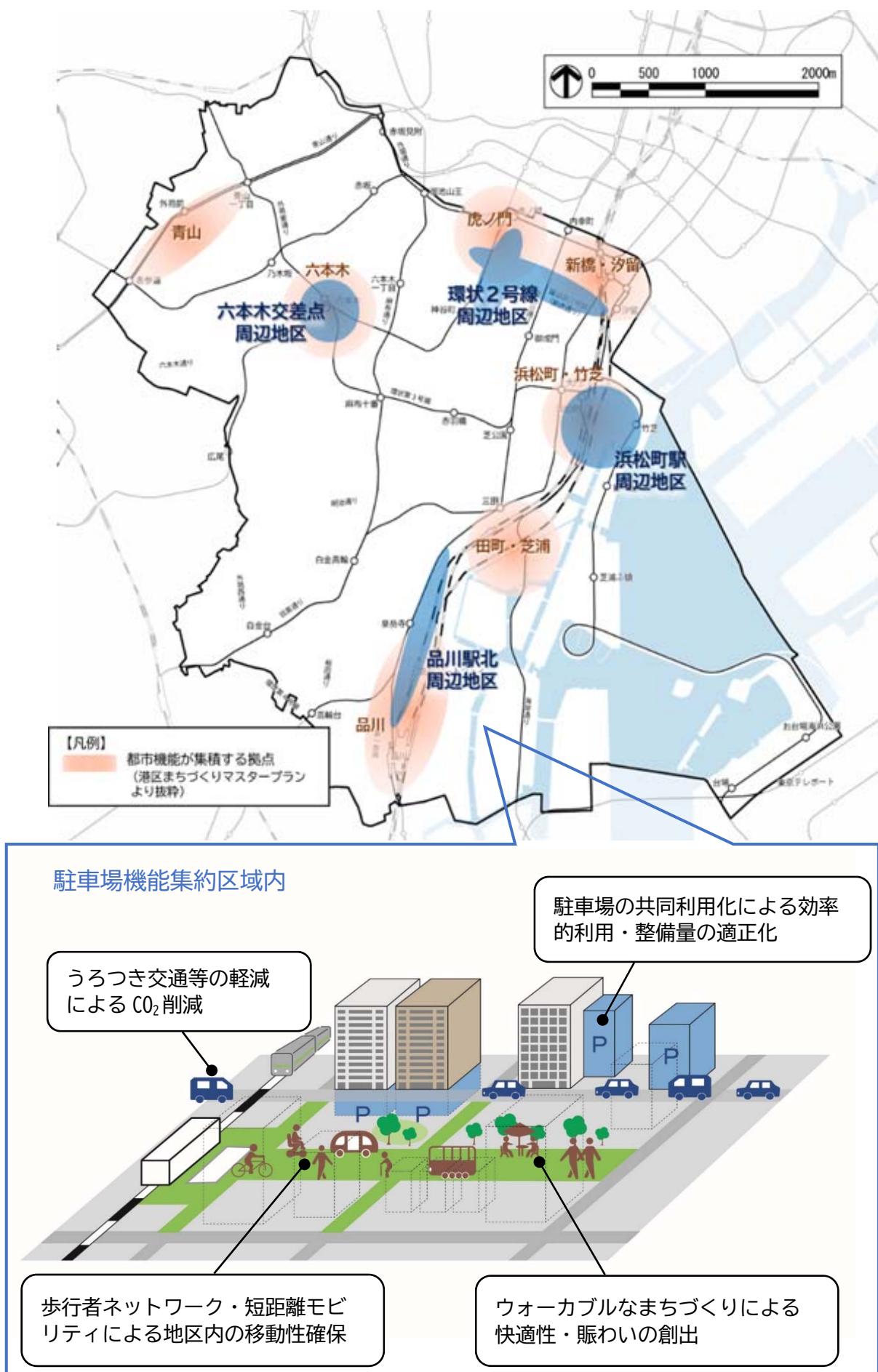
③開発等に合わせた生活圏内の短距離交通システムの充実

コロナ禍では、人々は遠出を避け、近いエリアで日常生活をする努力をしています。その結果、身近な生活圏内での短距離の移動が増えています。

港区は、今後も都市開発が進み、空間等の更新が進んでいきます。開発者や交通事業者、行政等が連携し、地域特性を踏まえて、地域ルール等をもとに、短距離交通システム等を充実させていくことが有効です。徒歩や自転車、あるいは、マイクロモビリティ等の短距離の交通システムを充実させていくために、区は関係機関への働きかけや調整を行っていく必要があります。

港区では、都市の低炭素化に向けた施策として駐車機能集約化を推進するため、都市機能が集積する拠点において、地域の実情に応じた駐車施設の附置義務基準を定めることが可能となる制度「駐車場地域ルール」を策定しています。駐車施設の過度な整備を避け、また地域内の駐車施設の集約化により、不要な駐車需要を抑制、駐車場を探すうろつき交通・停め直し等による車両の加減速の減少、歩行者の安全性低下の解消、自動車から排出される CO₂削減等を図るもので、これにより空いた空間において、公共交通機関の利用促進に資する施設整備を促すことが可能となり、地域内交通と連携し、自動車から地域内交通に乗り換えて移動してもらうといったことが考えられます。

<駐車場機能集約区域と短距離移動システムのイメージ>



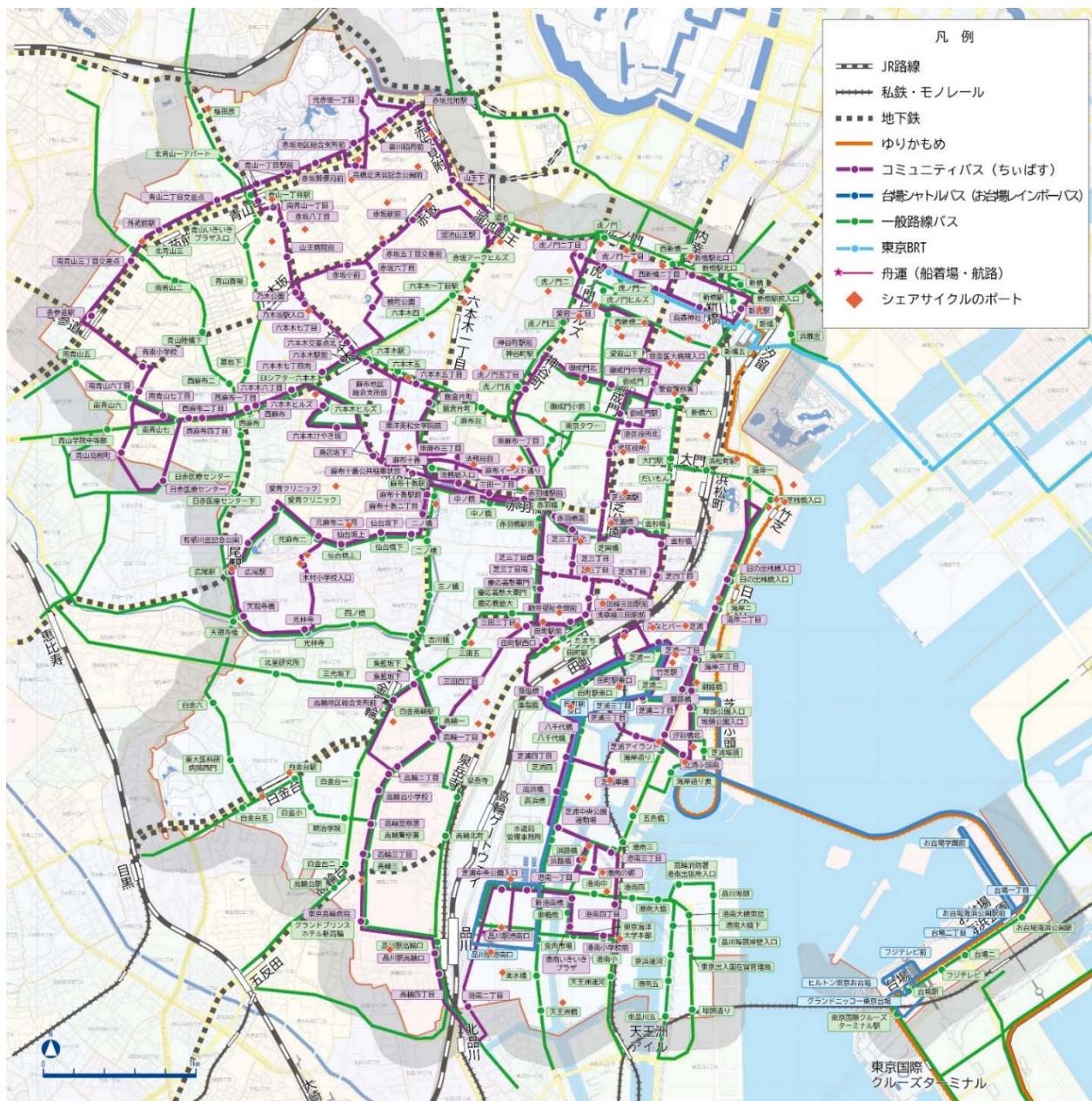
(2) 交通結節点（のりかえ）の利便性・快適性の向上

港区では、平成30年及び令和2年のバリアフリー法の改正や、バリアフリー化を必要とする人々の増加と多様化、区民のバリアフリーに対する意識の変化等を踏まえて、令和3年3月に新たな港区バリアフリー基本構想を策定しています。特に、交通ネットワークにおいては、交通機関をつなぐ交通結節点の利便性向上を区の役割と考え、推進していくことを望みます。

①交通結節点での乗換の情報提供による利便性向上

駅構内や駅を出てからのバス停や自転車シェアリングのポート等への経路は、上下移動や一般道路上の移動があり、分かりにくい箇所もあります。国際生活都市にふさわしい交通結節点における分かりやすい乗換の情報提供に向けて、交通機関間の乗換経路や所要時間、バリアフリー化された経路についての駅等の案内表示の改善や整備、案内・情報の多言語化、サイバー空間とフィジカル空間の適切な役割分担による連携について検討する必要があります。

<地域交通ネットワークと交通結節点の状況>



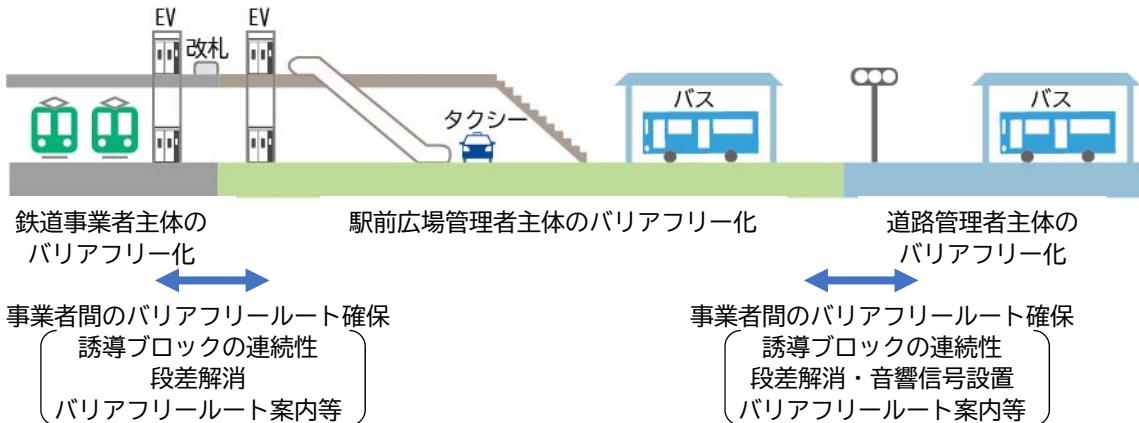
②交通機関の連携を支える乗換のバリアフリー化の推進

交通機関の車両や乗り場のバリアフリー化は交通事業者の努力により進んでいます。

一方で、交通機関の乗換を行う際には、一般的の道路等を経路にする場合もあり、それらのバリアフリー化も合わせて推進することが必要です。

必要な交通結節点を調査し、交通機関の経路のバリアフリー化を推進する必要があります。

<交通機関間のバリアフリー化の推進>



③乗換利便性確保のための交通結節点の充実

規模が小さく混雑している、あるいは、乗換がしにくい駅前広場等については、乗り場のレイアウトの工夫や、市街地再開発事業等の都市開発に合わせて、交通結節点の改良や整備を行うことを推進する必要があります。

<都市開発にあわせて乗換利便性が確保されるイメージ（田町駅東口駅前広場）>



(3) 新技術の進展やコロナ禍を契機とした環境に配慮した新たな取組

コロナ禍において人々のライフスタイルや移動が変化しています。一方で、自動運転やMaaS等の新技術が進展しています。新しい生活様式を踏まえて交通における新技術の活用を推進することが必要です。

特に、港区は、新たに策定した港区環境基本計画において「2050年までに区内の温室効果ガスの排出実質ゼロ」を目指し、取り組むことを表明しています。交通分野においても、環境に配慮した施策を推進していくことが必要です。

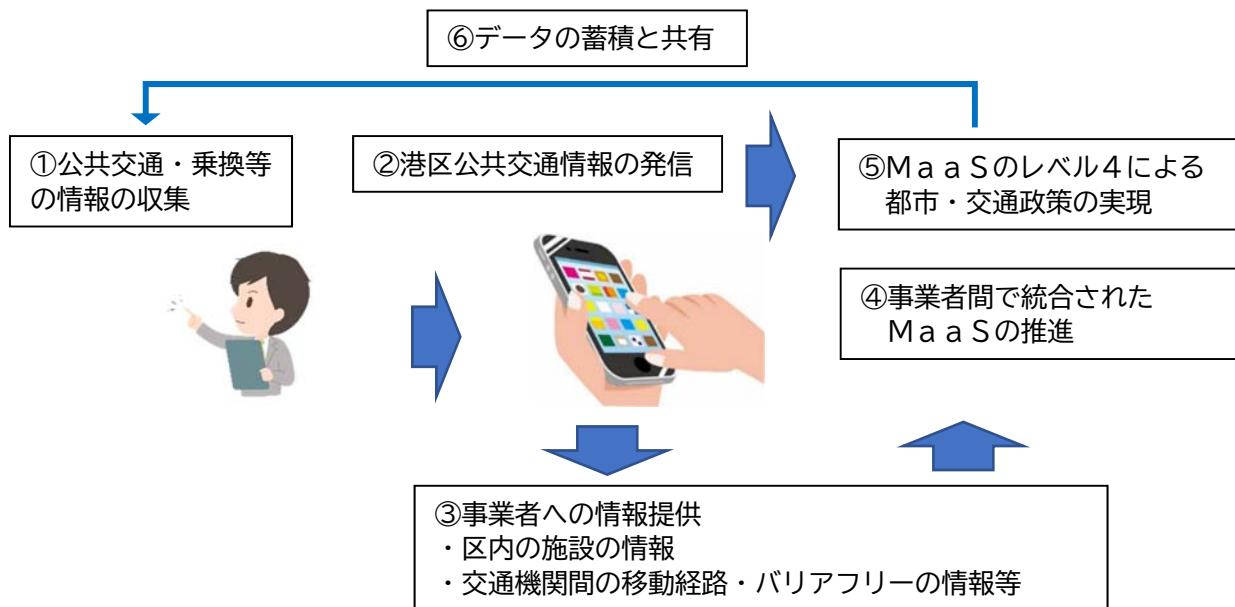
①MaaSを活用した都市・交通政策の実現

港区は多様な交通機関が重層的に整備されたフィジカル空間の地域交通ネットワークが構築されており、多様で大量な移動ニーズを満たすためには、これらの交通機関に関わる情報が繋がり誰もがアクセスできるサイバー空間での地域交通ネットワークの構築が必要です。そのためには出発地から目的地まで利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通機関やその他のサービスを含め、一括して提供できるMaaSの活用が必要不可欠です。MaaSによる情報提供は、混雑回避や環境負荷の小さい移動の選択など、持続可能な社会を目指す都市政策・交通政策へと行動を誘導させることができます。また、MaaSで収集できる移動データは、関係者間で蓄積・共有し、まちづくりや交通計画への活用が見込まれます。

長期的には、カーボンニュートラル等の都市政策・交通政策の実現のためにMaaSを活用するといったMaaSレベル4¹を目指すことが望まれます。

短中期的には、港区の移動の特性を踏まえ、また、移動者のニーズに合った移動手段・経路が選択できる交通ネットワーク・サービスを実現するために、区は、MaaS事業者、交通事業者と連携して、MaaSを推進していくことが望されます。

<MaaSレベル4を目指した区の役割>



¹ MaaSは提供するサービスの進行状況に応じてレベル0～4の「5段階」で分類されます。

MaaSレベル4は、MaaSを活用して、まちづくりとの連携、交通制御等による人・モノのコントロールを実現する最終段階のレベルです。

②脱炭素社会に向けた新技術の活用

交通に関する新技術の情報を入手し、短距離の交通システム等の社会実験等、交通事業者の取組を推進していく必要があります。

脱炭素社会を目指し、交通面でも貢献するためにEVバス（電気バス）、FCバス（燃料電池バス）等の車両導入を求める。環境負荷の小さい車両の導入推進と並行して、公共交通の利用を促進するための環境定期券等のサービスについて交通事業者と協力しながら進めていく必要があります。

＜EVバス（電気バス）、FCバス（燃料電池バス）＞



「ちいばす」 芝ルートで運行しているEVバス



出典）東京都交通局 HP

都営バスで運行しているFCバス

③料金体系の見直し

公共交通事業に対して、赤字補填等の公的資金を行う際には、様々な影響を考え、適正な料金設定を行うことが求められます。

港区コミュニティバス「ちいばす」は公共交通が不便な地域や生活交通圏域における区民等の幅広い移動ニーズに対して交通手段を確保してきた結果、地域交通として重要な役割を果たしています。本格実施から10年が経過し、誰もが利用しやすく福祉の向上を目的として運賃100円で事業を継続していますが「持続可能な運行」と「公平性」といった課題があります。また、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、地域活動の活性化、MaaS等の新技術の取組、地球温暖化への対応等、「ちいばす」のサービスを充実させることが求められています。現状の課題への対応とサービス向上の取組推進に向けて、料金体系を見直すべき時期にきています。

<公的資金の支援による公共交通の料金の適正化の考え方>

1 公平性

①受益者負担の考え方

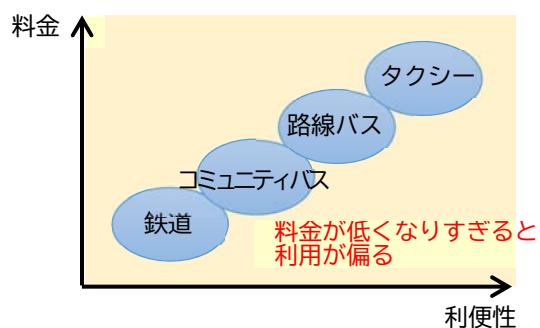
本来、公共交通機関は、受益者の負担で成立させる事業です。公的資金による支援を行う場合には、過度な支援にならないようにすることが求められます。

②地域間の公平性

公的資金で支援する公共交通は、料金が低額になる傾向にあります。この公共交通を利用できる地域と、利用できない地域の格差が生じることは望ましくありません。

2 他の交通機関との連携・役割分担

複数の公共交通で公共交通ネットワークを形成しています。利便性と料金のバランスが適正でないと、一部の公共交通に利用が偏る可能性があります。他の交通機関とのバランスを考慮し、料金を設定する必要があります。



3 キャッシュレス化の進展

港区コミュニティバス「ちいばす」のコミュニティバス乗車券以外の利用者の84%は交通系ICカードを利用しておらず、キャッシュレス化が進んでいます。現金支払者の利便性を考慮しつつ、キャッシュレス化を進めることで、まちづくりや環境施策の連携、車内混雑状況等に対応した適正かつ弾力的な料金設定が可能になります。

4 区の政策

区の政策として、移動のしやすさを優遇すべき主体に対して、サービスを向上することが考えられます。公的資金で支援する場合には、移動支援や地域活性化、環境等の政策的な視点から料金施策を実施することも考えられます。

5 事業性

区の財政を活用して実施する施策であるので、公的負担を適正化し、無駄のない事業にする必要があります。

区の政策実現とともに、受益者の応分の負担により、事業性を確保する必要があります。

