

ちいばすの運行状況について

1 利用人員と運行収支の見込み

(1) ちいばす利用人員と運行収支の見込み

ちいばす全ルートของ令和元年度実績及び令和2年度想定は以下の通りです。

【令和元年度 実績】			【令和2年度 想定】		
●路線別乗車人員		対前年	●路線別乗車人員		対前年
・田町ルート	933,401	99%	・田町ルート	571,686	61%
・赤坂ルート	293,738	96%	・赤坂ルート	207,605	71%
・芝ルート	300,907	96%	・芝ルート	195,682	65%
・麻布東ルート	141,266	99%	・麻布東ルート	85,337	60%
・麻布西ルート	336,538	94%	・麻布西ルート	218,325	65%
・青山ルート	535,210	92%	・青山ルート	324,455	61%
・高輪ルート	766,030	97%	・高輪ルート	484,599	63%
・芝浦港南ルート	641,632	99%	・芝浦港南ルート	423,326	66%
・合計	3,948,722	97%	・合計	2,511,016	64%

●路線別収支率			●路線別収支率		
		対前年			対前年
・田町ルート	93%	0%	・田町ルート	65%	-28%
・赤坂ルート	47%	3%	・赤坂ルート	32%	-15%
・芝ルート	28%	0%	・芝ルート	18%	-10%
・麻布東ルート	24%	1%	・麻布東ルート	15%	-9%
・麻布西ルート	49%	0%	・麻布西ルート	34%	-15%
・青山ルート	62%	-1%	・青山ルート	40%	-22%
・高輪ルート	96%	-2%	・高輪ルート	68%	-28%
・芝浦港南ルート	67%	1%	・芝浦港南ルート	47%	-20%

●全体収支			●全体収支		
1 収入			1 収入		
①運賃収入	364,292千円		①運賃収入	248,096千円	
②広告料ほか	22,271千円		②広告料ほか	7,752千円	
計(A)	386,563千円		計(A)	255,848千円	
2 経費			2 経費		
①運行経費	626,091千円		①運行経費	596,842千円	
②一般管理費	28,235千円		②一般管理費	32,304千円	
計(B)	654,326千円		計(B)	629,146千円	
3 収支率			3 収支率		
(A ÷ B)	59.1%		(A ÷ B)	40.7%	

(2) 令和元年度のルート別対前年比較

令和元年度は、夏以降乗車人員が増加傾向にありました。

しかし、2、3月は新型コロナウイルス感染症の拡大とともに、乗車人員が減少し、令和元年度の乗車人員は全ルートで昨年を下回りました。

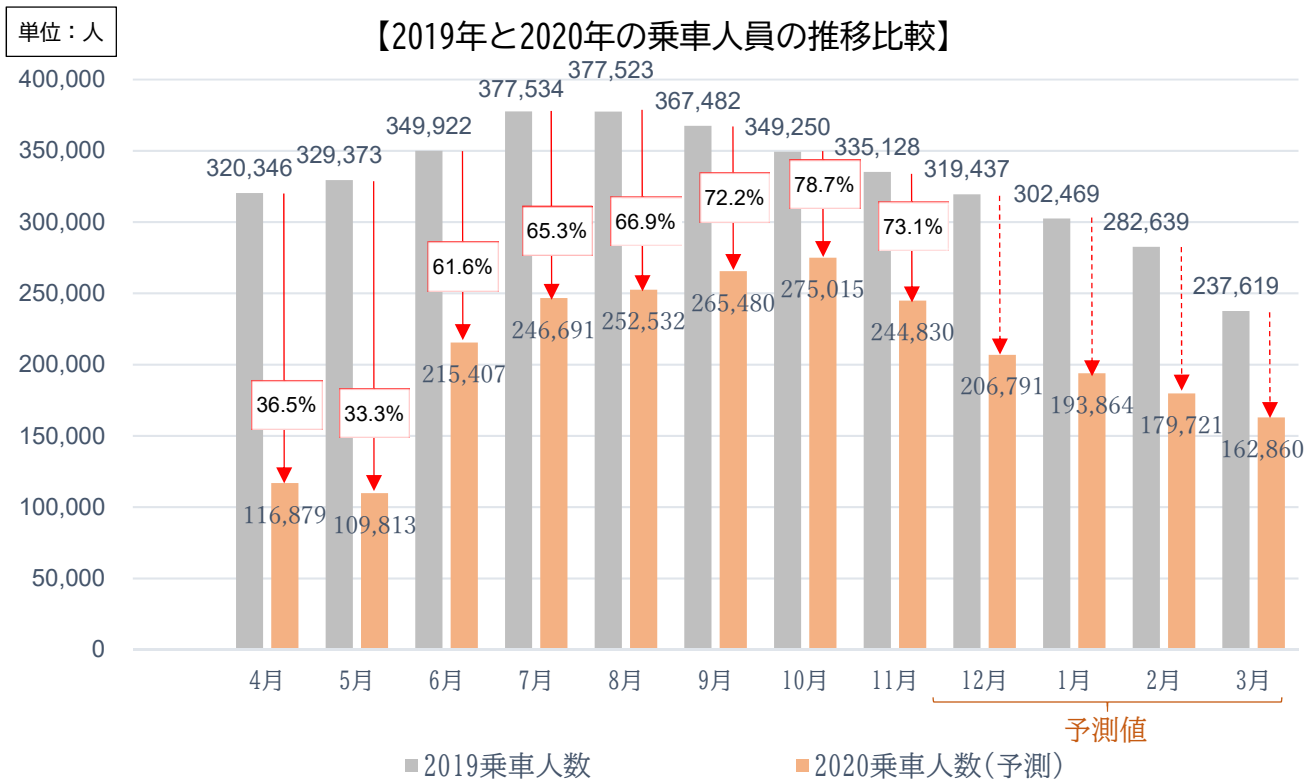
- ・ 田町ルート(収支率±0% 乗車人員 99%)
三田線三田駅前に広告付き上屋を設置しました。また、さらに利便性を上げるため、早朝における車庫発便の増便に取り組めます。
- ・ 赤坂ルート(収支率+3% 乗車人員 96%)
広告付き上屋2基の設置を行い、利便性が向上しました。またアクセス標示がないバス停や消えかかっているバス停にアクセス標示の溶着を行い、安全性を高めました。
- ・ 芝ルート(収支率±0% 乗車人員 96%)
広告付き上屋2基を設置しましたが、虎ノ門付近の再開発工事によるバス停移動などが、利便性に影響を与え、乗車人員が減少しています。
- ・ 麻布東ルート(収支率+1% 乗車人員 99%)
観光路線としての認知度の上昇や、ビジネスでの利用者が増加したことにより、新型コロナウイルス感染症の影響が出るまでは乗車人員が増加していました。現在収支率向上のためルート変更等の運行改善に取り組んでいます。
- ・ 麻布西ルート(収支率±0% 乗車人員 94%)
ゴールデンウィークの連休や10月の台風上陸時における利用者減少の割合が他ルートに比べ高く、その結果前年度に比べ乗車人員が減少しました。
- ・ 青山ルート(収支率-1% 乗車人員 92%)
南青山三丁目交差点付近の大型商業施設が閉店をしたため、施設での買い物利用を目的とした利用者が年間を通して減少しました。
- ・ 高輪ルート(収支率-2% 乗車人員 97%)
2020年3月の高輪ゲートウェイ駅開業による利用者動向の変化に注視しています。
- ・ 芝浦港南ルート(収支率+1% 乗車人員 99%)
かねてから要望の強い交通不便地域への路線延長を行い、海岸、日の出地域と田町駅のアクセス強化に取り組めます。

(3) 令和2年度新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症の拡大は、令和2年2月頃からちいばすの乗車人員へ大きな影響を与え始めました。緊急事態宣言下の令和2年4月には全ルート乗車人員は、前年比36.5%、5月には前年比33.3%と著しく減少しました。

その後、緊急事態宣言が解除され、1日あたりの感染者数が減少傾向になると乗車人員は回復に向かい、10月には前年比78.7%になりました。しかし、11月以降の第三波の到来により、また乗車人員が減少傾向に移行しています。

また、乗車人員の減少から各ルートの1便あたりの乗車人員も減少するとともに、乗車1人あたりの運行経費は増加すると想定され、安定運行のため、改善が必要な状況です。



【新型コロナウイルス感染症による各ルートへの影響】

ルート	1便あたりの乗車人員 (人)			乗車人員1人あたりの運行経費 (円)		
	2019	2020 (想定)	増減	2019	2020 (想定)	増減
田町	50	30	-20	103	172	+69
赤坂	22	15	-7	213	311	+98
芝	28	19	-9	370	540	+170
麻布東	11	7	-4	431	685	+254
麻布西	25	17	-8	203	288	+85
青山	40	23	-17	167	281	+114
高輪	56	35	-21	100	158	+58
芝浦港南	48	28	-20	144	214	+70

2 運行改善の内容

(1) 新型コロナウイルス感染症対策

安心してちいばすをご利用いただくため、様々な新型コロナウイルス感染症拡大防止に取り組んでいます。

ア 車両の感染防止対策

- ・人体に影響のない、抗菌抗ウイルス無光触媒をすべてのバス内に施工しています。(写真①)
- ・空調や換気扇等の使用、及び悪天候時を除いて窓開けによる車内換気を徹底しています。
- ・車庫出庫前、及び1運行終了毎にお客様が触れる箇所（手すり・つり革等）を消毒しています。(写真②)
- ・乗降口にお客様用の消毒液を用意しています。(写真③)
- ・乗降口と運転席の間にビニールカーテンによる仕切りを設けています。(写真④)
- ・感染防止対策内容を車内掲出や音声合成による車内アナウンスで、利用者に協力を呼び掛けています（マスク着用、周りに配慮をした会話、咳エチケット等）。

(写真①)



(写真②)



(写真③)



(写真④)



イ 乗務員の感染拡大防止対策

- ・乗務員の出勤・退社時の対面点呼において、体温測定結果を個別の体温管理シートに記載し、運行管理者が日毎の変動を管理・把握しています。また、発熱が確認された乗務員の乗務を中止します。
- ・対面点呼を実施する点呼場には、ビニールシートによる仕切りを設けて飛沫感染防止をしています。
- ・乗務員はマスクを着用して乗務します。
- ・営業所内では、次亜塩素酸系空気清浄機を備えるとともに、職員にマスク着用を義務付け、手洗い・うがいの徹底を行っています。

ウ 減便の実施について

接触機会の削減による感染防止の一層の強化と、利用実態に応じた運行のため一時的な減便を実施しました。

- ・令和2年3月30日から7月3日まで、芝ルートと麻布東ルートの平日を土休日ダイヤで運行しました。
- ・令和2年4月25日から6月6日まで、全ルートにおいて、土日ダイヤを臨時ダイヤ（年末年始ダイヤ）で運行しました。

(2) 広告付き上屋

平成29年4月から利用者の利便性の向上を目的に、広告付き上屋の設置を進めています。現在17か所の停留所に広告付き上屋を設置しています。

① 2019年度（令和元年度）設置

7月設置 都道2箇所 67 御成門駅、80 慈恵医大病院入口

9月設置 都道1箇所 28 三田線三田駅前

2月設置 国道2箇所 44 赤坂地区総合支所前、45 高橋是清翁記念公園前

<広告付き上屋の設置例>

67 御成門駅

施工前



施工後



28 三田線三田駅前
施工前



施工後



(3) 安全対策

赤坂ルートには、アクセス標示の設置されていないバス停が多く、違法駐車車両が多発し、安全運行の妨げとなっていました。そのため、特に違法駐車が多い赤坂ルート上5停留所にアクセス標示を新設しました。違法駐車防止に効果を発揮し、各バス停の乗降時の安全性が高まりました。今後も安全確保への取組みを進めて参ります。

設置バス停

37 乃木坂駅入口、39 赤坂五丁目交番前、40 赤坂駅前、41 山王下、50 山王病院前

<アクセスライン設置例>

50 山王病院前バス停

設置前



設置後



お台場レインボーバスの運行状況について

1 利用状況と収支率

(1) 令和元年度

平成 30 年度と令和元年度の利用者数を比較すると、月平均で約 2,200 人、全体で約 26,000 人増加しており、対前年比は 103%となっています。

	利用者数		増加人員	対前年比
	平成30年	令和元年	R1-R2	R2/R1
4月	61,896	67,753	5,857	109%
5月	65,294	72,233	6,939	111%
6月	62,498	70,279	7,781	112%
7月	66,652	74,543	7,891	112%
8月	74,183	78,509	4,326	106%
9月	63,458	70,136	6,678	111%
10月	66,252	69,583	3,331	105%
11月	64,653	68,041	3,388	105%
12月	66,020	69,985	3,965	106%
1月	59,587	63,304	3,717	106%
2月	59,695	57,675	-2,020	97%
3月	72,261	46,683	-25,578	65%
合計	782,449	808,724	26,275	103%

(2) 令和2年度【想定】

令和元年度と令和2年度の利用者数を予測値で比較すると、月平均で約 26,000 人、全体で約 310,000 人減少と想定し、対前年比は 62%と想定しています。

	利用者数		増加人員	対前年比
	令和元年	令和2年	R1-R2	R2/R1
4月	67,753	18,042	-49,711	27%
5月	72,233	16,917	-55,316	23%
6月	70,279	39,782	-30,497	57%
7月	74,543	41,705	-32,838	56%
8月	78,509	45,605	-32,904	58%
9月	70,136	46,889	-23,247	67%
10月	69,583	50,346	-19,237	72%
11月	68,041	49,696	-18,345	73%
12月	69,985	52,488	-17,497	75%
1月	63,304	47,478	-15,826	75%
2月	57,675	41,786	-15,889	72%
3月	46,683	46,968	285	101%
合計	808,724	497,702	-311,022	62%

(3) 収支率

令和元年度の収支率は89%となっており、平成30年度の86.4%から2.6ポイント増加しています。また、令和2年度の収支率(想定)は61.2%となっており、令和元年度の89%から27.8ポイント減少しています。

	収益	経費	運行収支	運行収支率
	(運行収入・広告・補助金他)	人件費、営業経費(燃料・修理修繕・保険・施設・他)		
平成30年度	153,114	177,323	-24,209	86.4%
令和元年度	161,991	182,092	-20,101	89.0%
令和2年度【想定】	98,345	160,657	-62,312	61.2%

2 コロナ禍での経費削減策

- 東雲、足立、大森の各営業所を令和2年6月に大森営業所に統合
- 赤坂の本社事務所を大森営業所へ統合
- 観光バス保有車両を98両から26両に減車
- 社員を100名から70名に削減

3 感染症拡大防止対策

(1) 減便対応

新型コロナウイルス感染症拡大による緊急事態宣言発令時の台場地区商業施設、遊戯施設、ホテルなどの休館対応に伴い、4月11日(土)から5月31日(日)の期間中、減便体制にて運行しました。なお、6月1日(月)より減便体制を解除し、現在まで平常運行をしています。

	減便対応時(運行間隔)	平常運行時(運行間隔)
平日	34便(20分)	66便(約15分)
土休日	34便(30分)	59便(約15分)

(2) バス車内、営業所内での対策

「k m新型コロナウイルス等感染予防対策ガイドライン」に沿って、バス車内、営業所内にて以下の対策を実施し、感染症拡大防止に努めています。

①バス車内

- 車内換気（外気導入冷暖房）、車内消毒、除菌消臭剤（Dr.DE0）の設置
- 窓開け運行、随時手すり等の清拭
- 運転席仕切ビニールカーテン設置、マスク着用・咳エチケット協力の要請

②営業所内

- 入退室時の消毒液設置利用、手洗い、うがい機利用の促進
- 乗務員点呼時（職員出退勤）の検温、体調不良の有無の確認
- 事務所デスク飛沫防止パーテーションの設置
- 共有スペースは利用可能人数を明示（密防止強化）
- 出入口ドア、窓の定期的開放による換気の実施（適切な湿度の管理）
- 乗務社員点呼は、パーテーション越しに行い点呼実施者はフェイスシールド着用

4 今後の方向性

交通系 IC カードの利用ができないお台場レインボーバスのキャッシュレス乗車の実現を目指します。Ringo Pass アプリ、NFC タグによるキャッシュレス決済の実現を目指すほか、バスロケーションアプリの認知度（バス停位置、バス車両動向）の向上を具現化します。

令和3年1月21日
港区街づくり支援部地域交通課

地域交通ネットワークの連携・強化の検討について

1 現状と課題

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、港区コミュニティバス「ちいばす」や台場シャトルバスの利用者が大幅に減少しています。新しい生活様式に移り変わりゆくなか、民間による新規交通手段への動きや、港区コミュニティバス「ちいばす」や台場シャトルバスの運行の今後のあり方などについて検討を進めていく必要があります。

一方、国土交通省では、地域における移動手段の確保のために新たなモビリティサービスの活用に向けた補助制度や AI や自動運転を活用した「日本版 MaaS」の取組の支援を行っています。

また、区では民間施設事業において、駐車場地域ルールに基づき「低炭素化に資する取組」の中で、地域における移動手段の提案などを適用条件にしています。このような状況を踏まえ、区民や来街者等の利便性を向上させるため、地域交通ネットワークの連携・強化を進めていきます。

2 港区地域交通サービスの検証及び今後のあり方

- (1) 港区コミュニティバス「ちいばす」の検証、今後のあり方
- (2) 台場シャトルバスの検証、補助スキーム
- (3) 自転車シェアリングの今後の展開
- (4) 民間事業者と連携した新たなモビリティの導入
- (5) 港区版MaaSの導入に向けた検討

3 検討体制

これまでの地域交通サービス(ちいばす、台場シャトルバス、自転車シェアリング)を検証するとともに、社会情勢の変化を踏まえ、今後の地域交通ネットワークのあり方(鉄道・地下鉄・バス・自転車シェアリング・舟運等各交通手段の適切な役割に基づく、公共交通ネットワークを形成し、総合的な交通体系を構築する)について、令和3年4月(予定)に、学識経験者を含めた(仮称)港区地域交通ネットワークのあり方検討会を設置し、検討を進めます。

麻布東ルートの経路及びダイヤ変更について（案）

収支率改善に向け、利用者数増加のため、港区役所から芝公園までの周回部分を、地下鉄日比谷線神谷町駅、東京タワーを經由して往復するルートに変更します。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響も踏まえ、利用実態に合わせた運行ダイヤにするため、運行間隔を平日は20分から30分、土休日は30分から60分に変更します。

1 背景・課題

平成22年3月から運行を開始したちいばす麻布ルートは運行距離が長く、速達性に課題があり、平成25年5月に麻布東ルートと麻布西ルートに分割しました。以降、麻布東ルートは利用者が少なく、収支率が約20%前後と路線の中で一番低い状況が続いています。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者数の減少で、令和2年度の1便あたりの平均利用者数は10人以下と想定され、特に土休日は3人程度と非常に少ない状態です。

著しく収支率の低い路線を存置し続けると路線全体の収支に大きな影響を及ぼすことから、ルート変更等の運行改善による利用者増加策を実施するとともに、ダイヤの適正化により運行経費を削減し、収支率を改善する必要があります。

2 変更内容

(1) ルート・ダイヤ

収支率の改善に向け、現状利用が少ない港区役所から芝公園を周回する部分を、要望の多い地下鉄日比谷線神谷町駅や都営大江戸線赤羽橋駅、東京タワーを經由して港区役所、六本木を往復するルートに変更します（変更ルートは別紙参照）。

また、利用実態に合わせた運行ダイヤにするため、運行間隔を平日は20分から30分、土休日は30分から60分に変更します。

(2) 停留所

ルート変更に伴い、下表のとおり停車する停留所を計2停留所（増設6、廃止4）増やします。

増 設（6）	廃 止（4）
【新設】（仮称）港区役所北	67 御成門駅※
【新設】（仮称）神谷町駅前	68 港区役所※
【新設】（仮称）赤羽橋駅前	69 芝公園駅※
【共用】虎ノ門五丁目（都バス）	86 芝公園四丁目
【共用】東麻布一丁目（東京タワー下）（都バス）	※ちいばす芝ルートの停留所として継続使用
【共用】78 御成門駅（ちいばす芝ルート）	

【参考：乗降調査結果（廃止停留所）】

	平日【令和元年5月20日（月）】		休日【令和元年5月19日（日）】	
	乗車(人)	降車(人)	乗車(人)	降車(人)
67 御成門駅	11	27	2	11
68 港区役所	90	43	40	12
69 芝公園駅	33	4	5	0
86 芝公園四丁目	7	1	3	3

(3) 運行計画（※変更箇所は赤字）

変更前		変更後
起点～終点	港区役所（循環）	港区役所北（循環）
運行距離	9.2km	10.1km
所要時間	約 50 分（1 周）	約 54 分（往復）
運行間隔	20 分（土休日 30 分）	30 分（土休日 60 分）
運行時間	平日 7:44～20:54 土休日 7:44～21:04	平日 7:38～21:02 土休日 7:38～20:32
運行本数	平日 38 本、土休日 26 本	平日 28 本、土休日 13 本

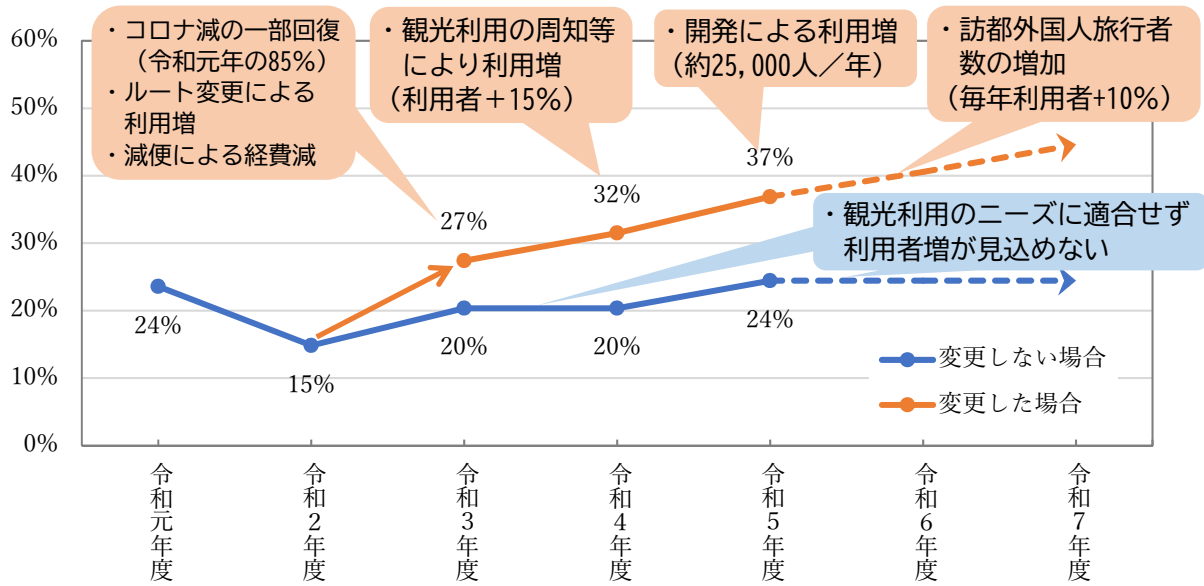
(4) 効果

- 往復利用が可能となり、かつ駅及び観光施設へのアクセスが向上するため、通勤、観光客等の新たな利用者の開拓が見込まれます。
- 特に現在利用の多い「港区役所」、「六本木げやき坂」、「神谷町駅前」停留所と、観光地である「東京タワー」を接続強化することで、利用率の向上が期待できます。
- 「虎ノ門五丁目」停留所を増設し、往復利用を可能にすることで、将来的（令和5年度予定）に再開発（虎ノ門・麻布台プロジェクト）による利用者獲得が見込めます。
- ダイヤの適正化により、運転士の人件費や燃料費等の運行経費（約 1,410 万円）が抑えられ、収支率の向上が期待できます。
- 減便により、1 便あたりの利用者が平日 1.5 倍、土休日 2 倍に増加した場合でも、積み残しは発生しません。

【運行改善による効果試算（令和3年度）】

	想定効果	補足
ルート変更による利用者数（年間）	+約 3,000 人	・交通機能結節機能（神谷町駅、赤羽橋駅）の向上、東京タワーへのアクセス向上による増など
運行経費	-約 1,410 万円	・減便による人件費、燃料費の削減

【将来的な収支率の推移予測】



3 今後のスケジュール

令和3年1月21日 港区地域公共交通会議

2月～ 国土交通省運輸局申請・認可／バス停工事／事前広報／議会報告

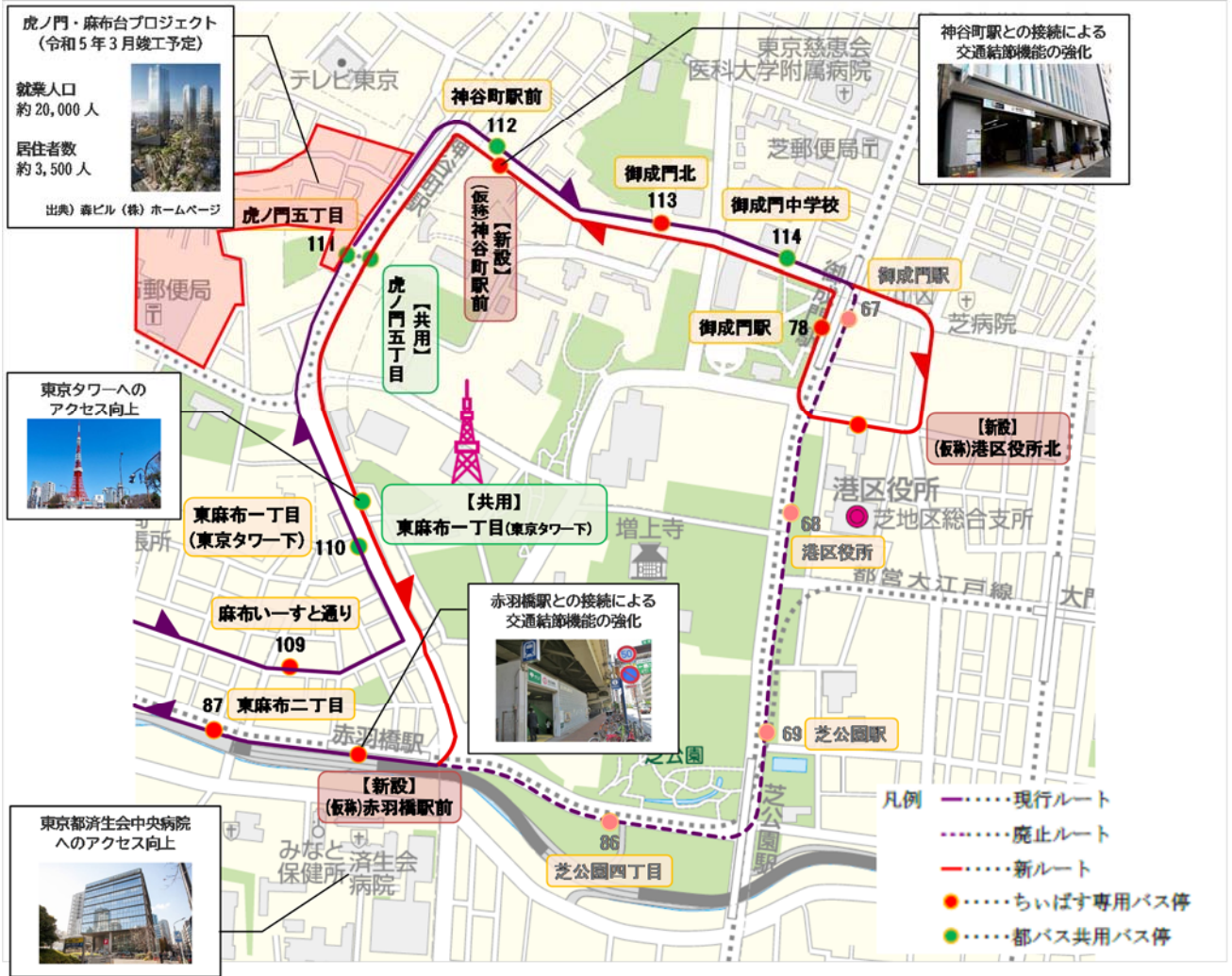
4月 ルート変更、運行開始

※ 関係機関との協議等により、スケジュールは変更する可能性があります。

麻布東ルート全体図（変更前）



変更内容



芝浦港南ルート of 経路及びダイヤ変更について（案）

利便性向上のため、現行ルートの重複区間を効率的にし、日の出棧橋までルートを延伸します。また、利用者が多い品川駅港南口から田町駅東口までを結ぶ系統を新設します。運行ダイヤは、ルート変更に伴い平日・土休日ともに品川駅港南口から田町駅東口までは1時間に3便、田町駅東口から日の出棧橋までは1時間に2便となるよう変更します。

1 背景・課題

平成22年3月運行開始以降、ちいばす芝浦港南ルートでは、利便性向上に向け、停留所の新設、みなとパーク芝浦への乗り入れ、始発便の繰り上げ、小型から中型車両への入れ替え等の運行改善を実施してきました。

令和元年度時点で、田町、高輪ルートに続き、収支率が65%以上と高く、年間約64万人が利用しています。通勤や買い物等で週に複数回利用する方が多く、特に品川駅から田町駅（「八千代橋東」停留所）までの区間の利用が多い特徴があります。

一方、地元町会等からは、平成29年5月KMフラワーバスの廃止を受け、ちいばすを日の出棧橋方面に延伸するよう要望書（平成30年9月）が区に提出されています。また、利用者からは一部ルートの重複区間の効率化を求める声が上がっています。

そのため、現利用者への影響や経費増加を最小限に抑えつつ、ルート変更等の運行改善により、交通不便を解消し、沿線住民の利便性の向上を図る必要があります。

2 変更内容

一部重複区間を効率的なルートに変更した上で、ちいばすの運行がなく、かつ都営バス（浜95）が1時間に1便と少ないエリアである日の出棧橋までルートを延伸します。これにより、ちいばすと都営バスを合わせて1時間に2～3便の運行を確保します。

また、利用者の多い品川駅～田町駅は、現行の20分の運行間隔を維持するため、品川駅港南口～田町駅東口を結ぶ系統を新設します。

なお、ルート変更での運行距離増加に伴う運転士や燃料費等の経費増加を避けるため、現行の運行体制で変更ルートを運行できるようダイヤを変更します。

(1) ルート・ダイヤ

品川駅港南口～田町駅東口～日の出棧橋入口（港1系統）と、品川駅港南口～田町駅東口（港2系統）の2系統を組み合わせて運行します。港1系統では、ルートの効率化として、現行の八千代橋東（芝浦三丁目）から芝浦アイランドを経由し、芝浦ふ頭駅で折り返すルートを八千代橋から藻塩橋経由で田町駅に向かうルートに変更します（変更ルートは別紙参照）。

また、運行ダイヤを平日・土休日ともに品川駅港南口～田町駅東口は1時間に3便、田町駅東口～日の出棧橋は1時間に2便となるよう変更します。

(2) 停留所

ルート変更に伴い、下表のとおり停車する停留所を計8停留所（増設11、廃止3）増やします。また、「168 海岸三丁目」を移設の上、「168 汐彩橋北」に、「171 海岸三丁目」を「171 芝浦ふ頭南」に名称を変更します。

増 設 (11)	廃止 (3)
【共用】 潮路橋(都バス・東京タワー方面)	ちいばす 169 芝浦ふ頭駅 ちいばす 173・192 八千代橋東
【共用】 潮路橋(都バス・品川駅港南口方面)	
【共用】 海岸三丁目(都バス・東京タワー方面)	
【共用】 海岸三丁目(都バス・品川駅港南口方面)	
【共用】 海岸二丁目(都バス・東京タワー方面)	
【共用】 海岸二丁目(都バス・品川駅港南口方面)	
【共用】 日の出棧橋入口(都バス、品川駅港南口方面)	
【共用】 ちいばす 2・31 藻塩橋	
【共用】 ちいばす 55・56 八千代橋	

【参考：乗降調査結果（廃止停留所）】

	平日【令和元年5月20日(月)】		休日【令和元年5月19日(日)】	
	乗車(人)	降車(人)	乗車(人)	降車(人)
169 芝浦ふ頭駅	30	38	27	33
173 八千代橋東	142	8	82	10
192 八千代橋東	6	243	2	149

(3) 運行計画（※変更箇所は赤字）

	変更前	変更後
起点～終点	田町駅東口～品川駅港南口	田町駅東口～品川駅港南口(循環)
運行距離	約 16.5 km	約 17.27 km
所要時間	往路 約 45 分、復路 約 43 分	一周 港1系統 約 108 分 港2系統 約 55 分
運行間隔	20 分	品川駅港南口⇨田町駅東口 20 分 田町駅東口⇨日の出棧橋入口 20 分～40 分
運行時間	7:22～21:30	7:38～21:26
運行本数	平日 往路 38 本・復路 37 本 土休日 往路 38 本・復路 38 本	平日・土休日 港1系統 25 本、港2系統 14 本

(4) 効果

- 海岸地域の地域住民や団体からの交通不便解消の要望に対応できます。
- 都営バス（浜 95）と重複する芝浦一丁目～芝浦二丁目、潮路橋～日の出棧橋入口は、浜 95 が1時間に1便以上あり、ちいばすが1時間に2便になってもちいばすと

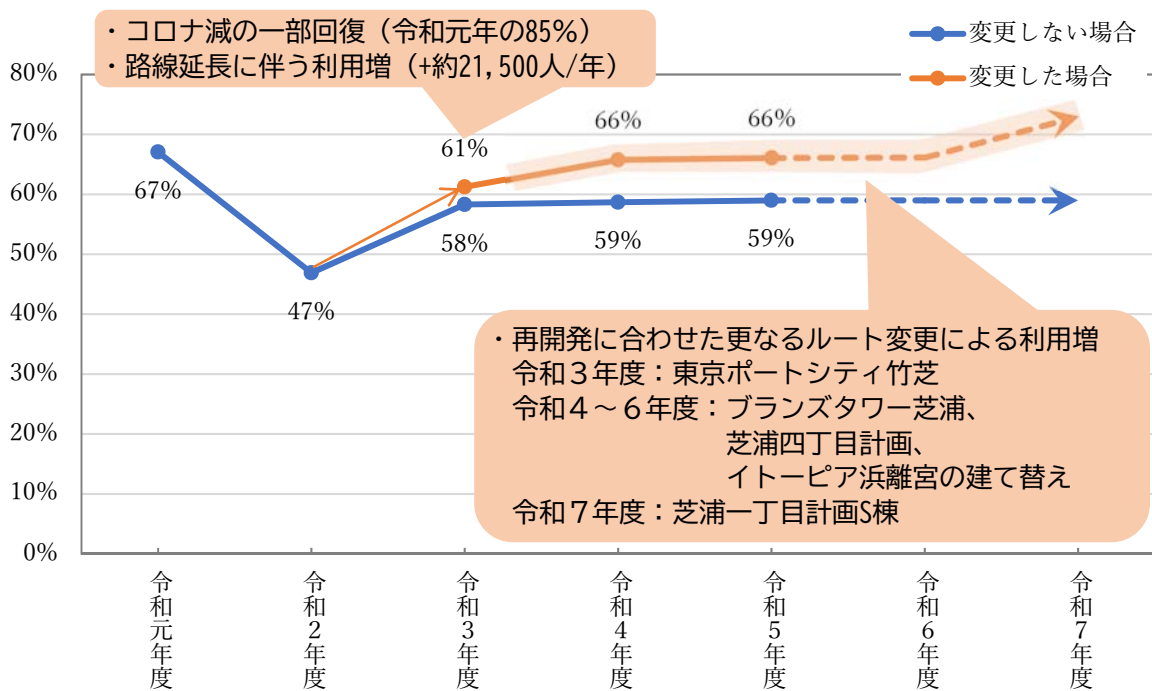
都営バスで1時間に3便以上の運行が確保できます。

- 重複区間を解消し、路線を延伸するため、新たな利用者の開拓が見込まれます。
- 港2系統（品川駅港南口～田町駅東口）は、現行ルート（16.5km）から路線延長が短縮されるため、定時性の向上が見込めます。
- 品川駅方面から藻塩橋経由で直接田町駅に行けるようになるため、田町駅へのアクセス性が向上します。
- 将来的に竹芝駅周辺や芝浦一丁目の再開発状況に合わせたルート変更を行うことで、新たな利用者の獲得が見込めます。

【運行改善による効果の試算（令和3年度）】

	想定効果	補足
ルート変更による利用者数（年間）	+約 21,500 人	・ 路線延長に伴う新たな沿線住民の利用増
運行経費	-約 100 万円	・ 総走行距離の減少による燃料費の削減

【将来的な収支率の推移予測】



3 今後のスケジュール

令和3年1月21日 港区地域公共交通会議

2月～ 国土交通省運輸局申請・認可／停留所工事／事前広報／議会報告

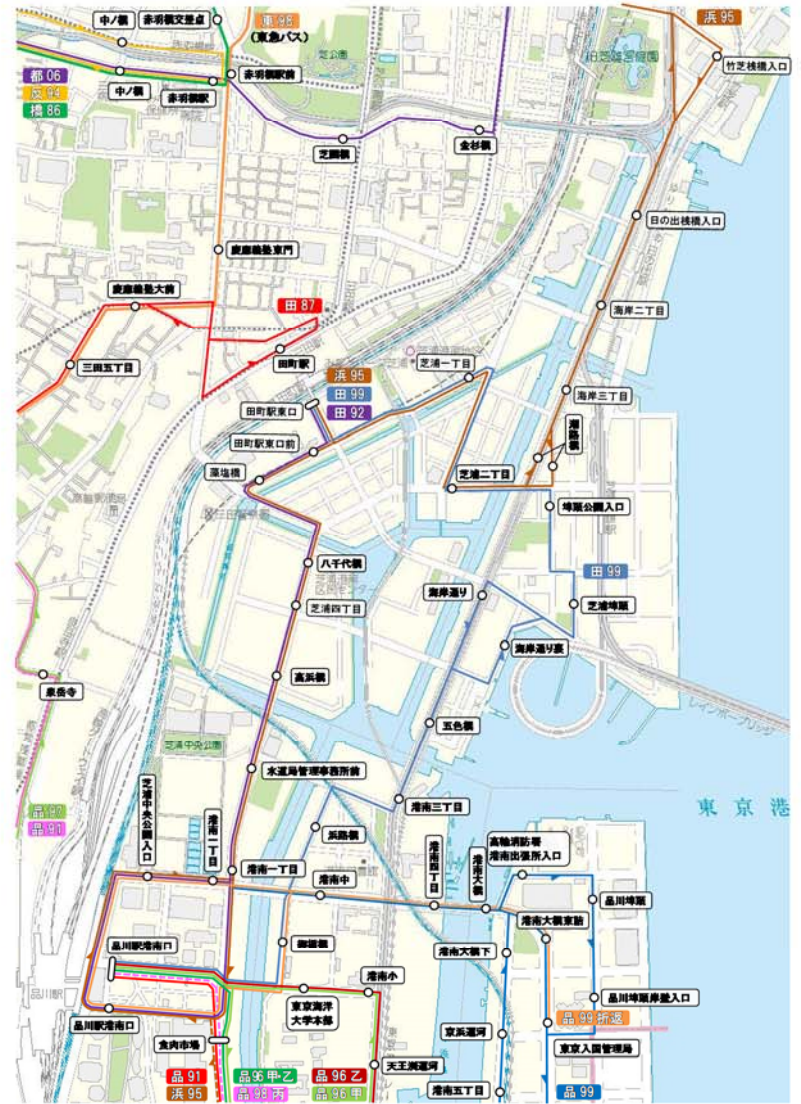
4月 ルート変更、運行開始

※ 関係機関との協議等により、スケジュールは変更する可能性があります

現行ルート（芝浦港南）

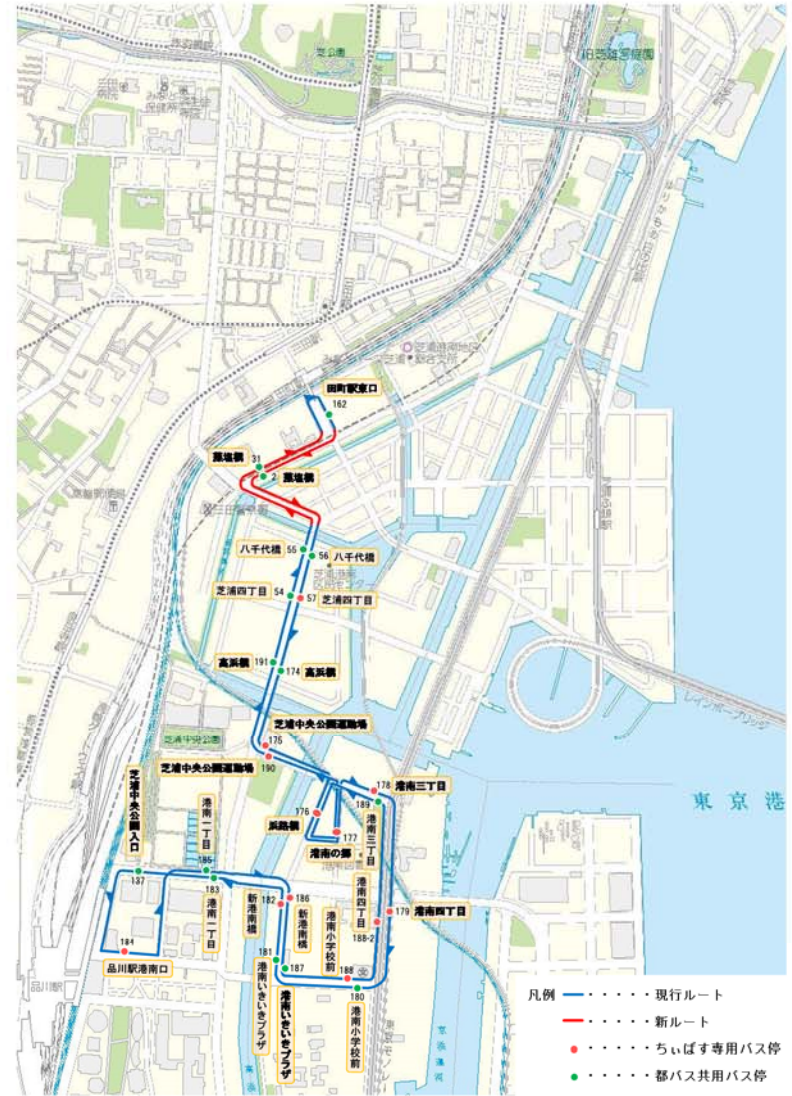
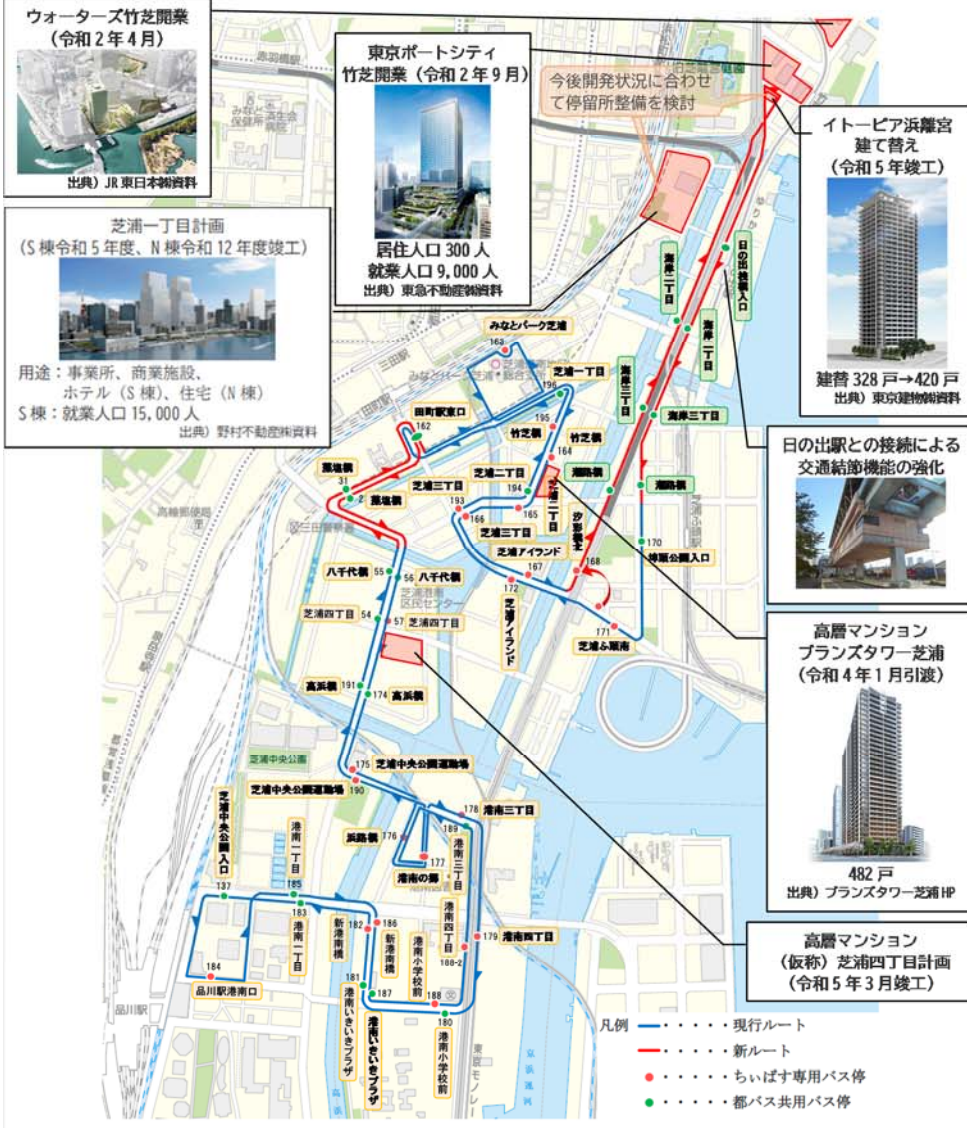


都営バス



変更後（港1系統：品川駅港南口～田町駅東口～日の出橋入口 2便/1時間）

変更後（港2系統：品川駅港南口～田町駅東口 1便/1時間）



車庫発着便（田町ルート）のダイヤ変更について（案）

利用者（区民）から要望が多かった平日早朝の運行を充実させるため、六本木方面への平日早朝の回送車両を車庫発着便の新系統として営業運行し、現行から5便増便します。

1 変更内容

(1) ルート・ダイヤ

六本木方面への平日早朝の回送車両を車庫発着便の新系統として営業運行し、早朝の時間帯について、現行から5便増便します。停車区間は、車庫発着便「芝浦車庫」から田町ルート「赤羽橋南」とします。

【新系統案（車庫発着便（田町ルート））】



【時刻表案（車庫発着便（田町ルート））】

停留所名	現行 1	新設	新設	新設	現行 2	新設	新設	現行 3
0 芝浦車庫	7:00	7:05	7:10	7:15	7:20	7:25	7:30	7:35
54 芝浦四丁目	7:01	7:06	7:11	7:16	7:21	7:26	7:31	7:36
55 八千代橋	7:02	7:07	7:12	7:17	7:22	7:27	7:32	7:37
1 田町駅東口	7:05	7:10	7:15	7:20	7:25	7:30	7:35	7:40
1 田町駅東口	7:08	7:13	7:18	7:23	7:28	7:33	7:38	7:43
2 藻塩橋	7:10	7:15	7:20	7:25	7:30	7:35	7:40	7:45
3 田町駅前	7:13	7:18	7:23	7:28	7:33	7:38	7:43	7:48
4 浅草線三田駅前	7:15	7:20	7:25	7:30	7:35	7:40	7:45	7:50
5 勤労福祉会館前	7:16	7:21	7:26	7:31	7:36	7:41	7:46	7:51
6 芝五丁目	7:18	7:23	7:28	7:33	7:38	7:43	7:48	7:53
7 芝三丁目	7:19	7:24	7:29	7:34	7:39	7:44	7:49	7:54
8 芝三丁目北	7:19	7:24	7:29	7:34	7:39	7:44	7:49	7:54
9 赤羽橋南	7:20	7:25	7:30	7:35	7:40	7:45	7:50	7:55
...	↓				↓			↓
16 六本木ヒルズ	7:36				7:56			8:11
		青山 ルートへ	麻布西 ルートへ	赤坂 ルートへ		青山 ルートへ	麻布西 ルートへ	

(2) 効果

- 芝浦車庫～赤羽橋南の区間は、「芝浦車庫」発 7:00 から 7:35 まで 5 分間隔で運行されることになり、利用者の利便性が向上します。
- 回送車両を活用することで、運行経費をあまり増加させることなく運行本数を増やすことができます。
- 「赤羽橋駅前」は都バスの運行本数が多いことから運行への影響を考慮して、その手前の「赤羽橋南」までの運行とします。

2 今後のスケジュール

令和 3 年 1 月 21 日 港区地域公共交通会議

2 月～ 国土交通省運輸局申請・認可／事前広報／議会報告

4 月 ダイヤ変更、運行開始

※ 関係機関との協議等により、スケジュールは変更する可能性があります。

赤坂ルートของダイヤ変更について（案）

新型コロナウイルス感染症拡大の影響も踏まえ、利用実態に合わせた運行ダイヤに変更するため、運行間隔を平日、土休日ともに20分から30分に変更します。

1 背景・課題

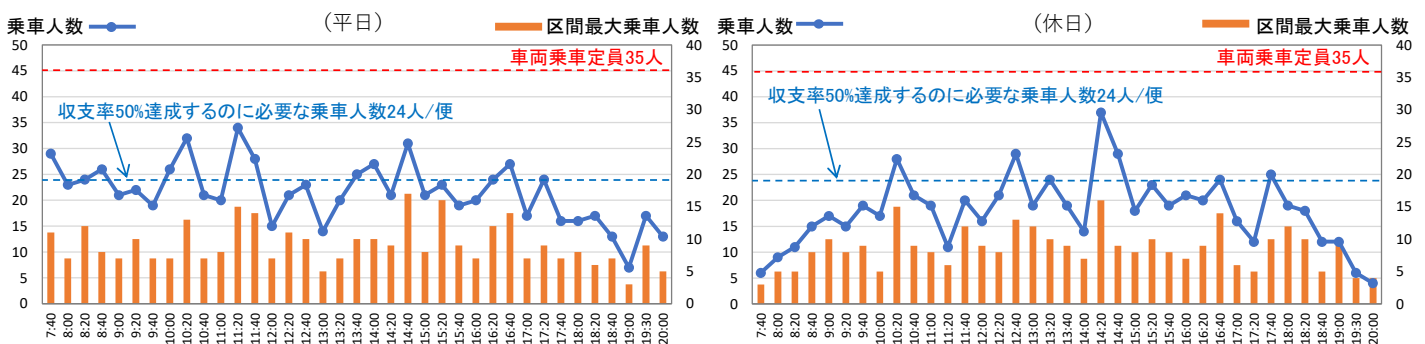
ちいばす赤坂ルートは、都営バス路線撤退後の交通手段を提供するため、平成16年から運行事業者の自主採算性により運行を開始しました。

運行開始以降、ルート変更、停留所の新設や始発便の繰り上げ等の運行改善を実施しました。しかし、利用者数は減少傾向にあり、年間利用者が30万人前後とちいばす路線の中では、麻布東に続き二番目に低く、収支率は麻布東、芝に次いで低い値になっています。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者数の減少で、令和2年度の1便あたりの平均利用者数は15人以下と少ない状態です。また、1日の最大乗車人数は平日で17人、休日で16人と車両の乗車定員（35人）の半分程度となっています。

運行事業者の自主採算性により、運営されていることを踏まえ、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による1便あたりの利用者数の減少に伴う過剰運行を抑制し、経費削減を進める必要があります。

【赤坂ルートの便別乗車人数】



<移動実態調査結果（令和2年9月実施）>

2 変更内容

(1) ダイヤ

運行間隔を平日、土休日ともに20分から30分に変更します。

(2) 効果

- 1便あたりの利用者数が増加し、運行効率が向上します。
- ダイヤの適正化により、運転士の人件費や燃料費等の運行経費（約1,590万円）が抑えられ、収支率の向上が期待できます。
- 減便により、1便あたりの利用者が平日、土休日ともに1.5倍に増加した場合でも、積み残しは発生しません。

3 今後のスケジュール

令和3年1月21日 港区地域公共交通会議

2月～ 国土交通省運輸局申請・認可／事前広報／議会報告

4月 ダイヤ変更、運行開始

※ 関係機関との協議等により、スケジュールは変更する可能性があります。

令和3年1月21日
港区地域交通課

環状第4号線工事に伴う経路変更について（案）
（「ちいばす」高輪ルート・芝浦港南ルート）

令和4年度からの環状第4号線（港南区間）整備工事に合わせ、ちいばす高輪ルート及び芝浦港南ルートを一部変更します。

1 背景・課題

令和4年度から環状第4号線（港南区間）の整備工事のうち、ちいばすの運行経路上である区道243号から旧海岸通りまでの道路工事が開始されます。工事開始に伴いバスの運行及び停留所の設置ができなくなるため、ルートを変更する必要があります。

なお、整備後も当該区間は一方通行規制や道路構造が高架式になるため、バスの運行や停留所の設置ができません。

2 変更内容

（1）ルート

環状第4号線（港南区間）の工事を迂回するため、高輪ルート及び芝浦港南ルートを変更します（変更ルートは別紙参照）。

（2）停留所

ルート変更に伴い、下表のとおり停車する停留所を計3停留所廃止します。

廃止（3）			
ちいばす	137	芝浦中央公園入口	（芝浦港南・高輪ルート）
ちいばす	183	港南一丁目	（芝浦港南ルート）
ちいばす	185	港南一丁目	（芝浦港南ルート）

【参考：乗降調査結果】

		平日※		休日※	
		乗車(人)	降車(人)	乗車(人)	降車(人)
高輪	137芝浦中央公園入口	55	5	24	1
芝浦 港南	183 港南一丁目	0	5	0	4
	185 港南一丁目	6	0	4	3
	137芝浦中央公園入口	0	10	0	2

※高輪ルート：移動実態調査、実施日：平日（令和元年12月13日（金））、休日（令和元年12月14日（土））
芝浦港南ルート：移動実態調査、実施日：平日（令和元年5月20日（月））、休日（令和元年5月19日（日））

(3) 運行計画 (※変更箇所は赤字)

① 高輪ルート

変更前		変更後
起点～終点	品川駅港南口～浅草線三田駅前	品川駅港南口～浅草線三田駅前
運行距離	約 13.68 km	約 13.63 km
所要時間	往路 約 37 分、復路 約 35 分	往路 約 37 分、復路 約 35 分
運行間隔	20 分	20 分
運行時間	7:50～20:47	7:50～20:47
運行本数	往路 38 本、復路 38 本	往路 38 本、復路 38 本

② 芝浦港南ルート

変更前		変更後
起点～終点	田町駅東口～品川駅港南口(循環)	田町駅東口～品川駅港南口(循環)
運行距離	約 17.27 k m	約 17.63 k m
所要時間	一周 港 1 系統 約 108 分 港 2 系統 約 55 分	一周 港 1 系統 約 108 分 港 2 系統 約 55 分
運行間隔	品川駅港南口⇄田町駅東口 20 分 田町駅東口⇄日の出棧橋入口 20 分～40 分	品川駅港南口⇄田町駅東口 20 分 田町駅東口⇄日の出棧橋入口 20 分～40 分
運行時間	7:38～21:26	7:38～21:26
運行本数	平日・土休日 港 1 系統 25 本、港 2 系統 14 本	平日・土休日 港 1 系統 25 本、港 2 系統 14 本

(4) 効果・影響

- 廃止される停留所があり、停留所を利用していた利用者（平日の乗車 61 人・降車 20 人、休日の乗車 28 人・降車 10 人）に影響があります。

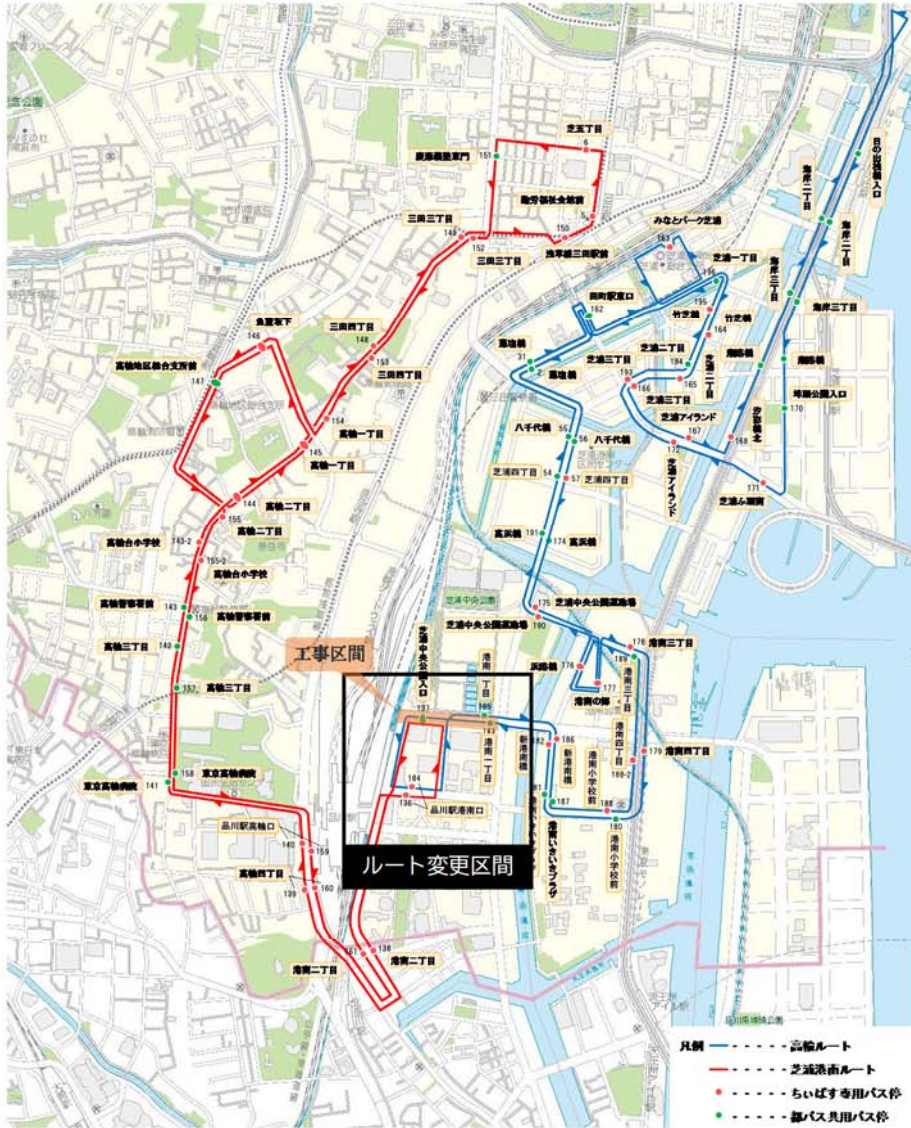
3 今後のスケジュール

令和 3 年 1 月 21 日 港区地域公共交通会議
 ～令和 4 年 1 月 国土交通省運輸局申請・認可／バス停工事／事前広報／議会報告
 令和 4 年 4 月 ルート変更、運行開始

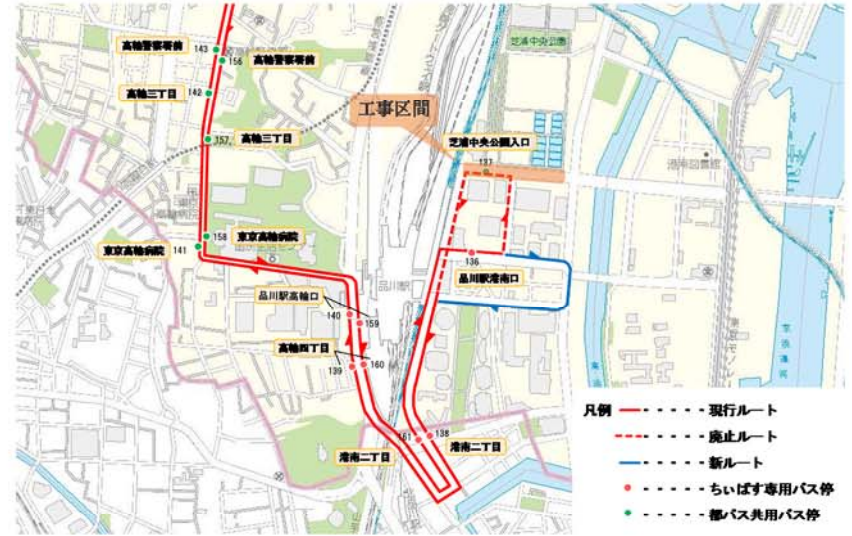
※ 関係機関との協議等により、スケジュールは変更する可能性があります。

ルート（高輪ルート・芝浦港南ルート）

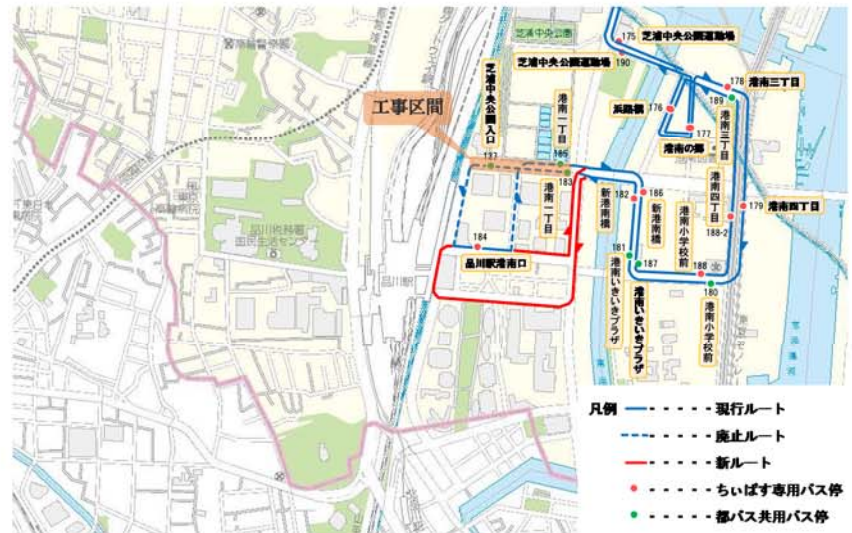
変更内容（高輪ルート・芝浦港南ルート）



【高輪ルート】



【芝浦港南ルート】



環状第 4 号線工事に伴う経路変更について（案）（お台場レインボーバス）

令和 4 年度からの環状第 4 号線（港南区間）整備工事に合わせ、台場シャトルバス「お台場レインボーバス」のルートの一部を変更します。

1 背景・課題

令和 4 年度から環状第 4 号線（港南区間）の整備工事のうち、お台場レインボーバスの運行経路上である区道 243 号から旧海岸通りまでの道路工事が開始されます。工事開始に伴いバスの運行ができなくなるため、ルートを変更する必要があります。

なお、整備後も当該区間は一方通行規制や道路構造が高架式になるため、バスの運行や停留所の設置ができません。

2 変更内容

(1) ルート

環状第 4 号線（港南区間）の工事を迂回するため、ルートを変更します。



(2) 停留所

ルート変更するルート上には、停留所はありません。

(3) 運行計画 (※変更箇所は赤字)

変更前		変更後
起点～終点	品川駅港南口 (系統名1)	品川駅港南口 (系統名1)
運行距離	約 18.70km	約 18.69 km
所要時間	約 55 分 (1 周)	約 55 分 (1 周)
運行間隔	約 10～15 分	約 10～15 分
運行時間	6 : 45～22 : 48	6 : 45～22 : 48
運行本数	66 本	66 本

(4) 効果・影響

変更されるルート上に停留所はないため、利用者への影響はありません。

3 今後のスケジュール

令和3年1月21日 港区地域公共交通会議

～令和4年1月 国土交通省運輸局申請・認可／バス停工事／事前広報／議会報告

令和4年4月 ルート変更、運行開始

※ 関係機関との協議等により、スケジュールは変更する可能性があります。