

港区地域公共交通会議

1. 概要

- 会議名称：第十四回港区地域公共交通会議
- 日 時：平成25年12月10日（火） 午前10:00～11:30
- 場 所：港区議会 議会棟1階 第5、6委員会室

2. 次第

- 1 開会
- 2 議事
 - 1) 平成25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25年度に検討した各ルートの改善事項について
 - 3) 「台場シャトルバス」の運行改善について
- 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 「台場シャトルバス」の運行改善について

- 参考資料1 座席表
- 参考資料2 港区地域公共交通会議（第十三回）議事記録
- 参考資料 「ちいばす」ご利用案内
「台場レインボーバス」ご利用案内

3. 委員・事務局構成

■交通会議

会 長	港区 副区長
委 員	東京都交通局 自動車部 計画課長
	株式会社フジエクスプレス 執行役員業務部長
	ケイエム観光バス株式会社 執行役員
	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 専務理事
	一般社団法人東京バス協会 常務理事
	港区議会 議長
	港区議会 交通・環境等対策特別委員会 委員長
	港区老人クラブ連合会 会長
	港区心身障害児・者団体連合会 会長
	港区商店街連合会 会長
	港区観光協会 会長
	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（運輸担当）
	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長
	港区 特定事業担当部長
	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理 副参事
	東京海洋大学 名誉教授
	国土館大学理工学部 准教授

■作業部会

委 員	港区 特定事業担当部長
	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
	都道 東京都第一建設事務所 管理課 占用係長
	区道 港区街づくり支援部 土木施設管理課 占用係長
	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理
	愛宕警察署 交通課 交通規制係 係長
	三田警察署 交通課 交通規制係 係長
	高輪警察署 交通課 交通規制係 係長
	麻布警察署 交通課 交通規制係 係長
	赤坂警察署 交通課 交通規制係 係長
	東京湾岸警察署 交通課 交通規制係 統括係長
	芝地区総合支所 まちづくり担当課長
	麻布地区総合支所 まちづくり担当課長
	赤坂地区総合支所 まちづくり担当課長
	高輪地区総合支所 まちづくり担当課長
	芝浦港南地区総合支所 まちづくり担当課長

■事務局

港区街づくり支援部 土木計画・交通担当課長

4. 議事録

事務局 1 開会

配布資料確認

2 議事

会長 それでは、議事1)～2)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)

運行事業者 資料説明(資料2-⑩)

〈質疑応答〉

会長 資料1と資料2について、質問やご意見があればお願いしたい。

委員 今回検討しているルート変更については、現場で港区やバス会社を含めてルートの確認をしているため、概ね本ルート案での運行は可能であると思っている。環状二号線については、まだ建設中であるため、警視庁交通部と道路構造等について協議中の部分もある。従って、バスルートやバス停を設置したい部分については、道路構造等の協議と併せて調整ほしい。

赤坂ルートの溜池山王駅経由のルート変更案については、狭幅員道路を鋭角に曲がる部分もあるが、今回運行するバス車両で通行することが可能であると判断している。しかし、歩行者の多い道路であるため、運行の安全確保に十分留意して欲しい。また、新規バス停の位置についても、現場で微調整が必要な部分もあると思われるため、管轄する警察署も含めて調整してほしい。

芝ルートのプラザ神明を經由するルート案は、一方通行の狭い道路を通行することになり、路上駐車車両も多いことから、管轄する警察署と協力して路線バスが運行する経路だということを認識してもらえよう啓発活動を行うことにより、安全な運行を確保してほしい。

事務局 環状二号線については、開通後にきちんと実査をする予定である。

赤坂ルートの溜池山王駅経由のルートは、歩行者が多いため、バス運行事業者や赤坂地区総合支所と連携を図りながら、安全対策を行っていきたいと考えている。

また、新規バス停の位置についても、協議の上、微調整していきたいと考えている。

芝ルートのプラザ神明周辺の運行については、所轄である愛宕警察署や芝地区総合支所と連携を図りながら、安全対策に努めていきたいと考えている。

委員 慈恵医大病院からプラザ神明までのバスルートがない。神明いきいきプラザを利用したい人は多いが、高齢者が歩くと30分以上かかるため、ルートを考えて欲しい。

事務局 プラザ神明の利用者からもバスルートの要望は多いことから、所轄の警察署の協力を賜りながら出来ることからやっていきたいと考えている。

委員 現在は神明いきいきプラザまでタクシーで通っているため、何とかお願いしたい。

事務局 まずは1時間に1便で運行してみて、その利用状況を鑑みながら、今後も検討していけばよい。

委員 保育園や小学校へ通う子供の利用も考えると、始発時間を早めてもらいたいという要望が出ている。

事務局 平成24年度には、青山ルートは始発を40分早め、田町ルートは15分始発を早めている。しかし、始発時間を早めることで経費が掛かってしまうため、利用者数とのバランスを考えながら、出来ることからやっていきたいと考えている。

委員 現在のバス停のベンチは背もたれがないため、子供が転んで怪我をしたという声が届いている。従って、今後設置するベンチについては、背もたれのあるものにしてもらいたい。

事務局 現段階では、資料に掲載しているようなベンチを設置していく予定である。様々な要望や利用実態を考慮しながら検討していきたいと考えている。

委員 バス停のベンチでの子供の事故についての報告は区役所に入っていないのか。

事務局 港区にはそのような情報は入ってきていない。

運行事業者 運行事業者にも、そのような情報は入ってきていない。

委員 都営バスは、現在日赤医療センターには、渋谷駅と恵比寿駅を結ぶ2系統が入っている。なお、渋谷行きについては、朝の7:00～9:00はかなりの本数を運行して

おり、約2～3分間隔で運行している。また、日中も5～6分間隔で運行しており、恵比寿行きと合わせると約300本/日のバスを運行している。

平成25年1月29日の港区地域公共交通会議において、「ちいばす」も平成26年度の日赤医療センターへの乗り入れに向けて関係機関や地元との調整を行うという内容の提案がされていた。その間、東京都交通局、日赤医療センター、港区の3者で協議を進めており、日赤医療センターからは、都バスの現状の運行本数は維持して欲しいとの意見も出ている。そのような状況の中で、「ちいばす」の乗り入れについては、都バスの現行本数を維持したまま、日赤医療センターのロータリーの中で安全運行が確保できるのかどうか十分に検証する必要があるということになっている。

そのような状況を踏まえて、「ちいばす」のバス停の設置箇所については、港区より渋谷行きのバス停と恵比寿行きのバス停の間という案、あるいは恵比寿行きのバス停の後方という案が提案されており、調整を進めているところである。

12/9に都営バスとフジエクスプレス社とで実際にバス車両を日赤医療センターのロータリーの中に持ち込み、地権者である日赤医療センターの立会の元、実査を行った。その結果、恵比寿行きバス停の後方に「ちいばす」のバス停を設置するという案については、ロータリーの入口の部分ということもあり、都バス車両が車道からロータリーに入る際に、大きく右に旋回するような形で入ってくることから、朝のラッシュ時には2台目の恵比寿行きのバスが待機していると、「ちいばす」の車両とミラー同士が接触してしまう場面も見受けられた。また、そのような状況を回避するために、都バスを一旦後方にバックさせないと、ロータリーの中に入ってこられない状況が確認できた。

以上のことから、安全面の確保がなかなか担保できないと認識しており、課題解決に向けて、港区、日赤医療センターを含めて協議を進め、全ての課題がクリア出来て初めてロータリーに「ちいばす」が乗り入れできると認識している。

日赤医療センターより言われていることであるが、安全運行が第一であることから、以上のような課題をクリアにすることが第一であるため、今後も慎重に検討してもらいたい。

事務局

日赤医療センターの工事中の段階から、「ちいばす」をロータリーへ乗り入れてもらいたいと申し出ている。「ちいばす」を利用する高齢者や障害者が日赤医療センターに通っているということもあり、東京都交通局とも調整を行ってきたところである。昨日の実査の結果についても、担当者より報告を受けており、安全運行の課題解決に向けて今後も協議をさせていただきたいと考えているが、「ちいばす」利用者である高齢者や障害者からの要望もあり、是非とも実現させたいと思っている。

会長

色々調整する部分はあるかと思うが、「ちいばす」利用者のことも考えながら、3者でよく調整してもらいたい。

委員

麻布ルートを2つに分割して利用者が増加しているということであるが、分割によるコスト増を踏まえての収支率はどのようになりそうなのかを分かる範囲で構わないので教えてもらいたい。

芝ルートのプラザ神明経由のルートを復路のみとした理由を教えてもらいたい。また、田町駅東口北地区公共公益施設には愛育病院も入居することになるため、そこまでルートを延伸して欲しいという要望は出てくると考えられる。しかし、田町駅東口開発まで芝ルートを延伸すると運行距離が長くなってしまったため、今後はどのように考えているのかを教えてもらいたい。

青山ルートのルート変更は、利用者からしてみると意外な遠回りという印象を与えらると思う。そのため、ルート変更の周知を徹底するなど利用者が違和感を覚えないようにお願いしたい。

バス利用でバリアフリー対応を考える際に、バス車両が正着できることが重要である。バスが正着するためには、バス停部分の構造も関係してくると思うが、運転士の運転技術の向上を図るとともに、路上駐車を取り締まりを強化も進めてもらいたい。

事務局

麻布ルートの分割におけるコストについては、一時的に1000万円以上のコストの増加がある反面、土日の利用者数の少ない麻布東ルートについては、土日の運行間隔を20分から30分に変更することによって、約500万円のコストが削減できる予定である。また、麻布西ルートは利用者数が増えていることもあり、トータルでコストが掛からないようにしていきたいと考えている。

芝ルートのプラザ神明経由が復路のみとなった理由としては、狭幅員の道路を通行するということと、運行距離が長くなることによる経費増のこともあり、芝地区総合支所と協議をした結果、特に要望の強い復路で運行し、その利用状況を鑑みながら今後、さらに検討していきたいと考えている。

芝ルートを田町駅東口北地区公共公益施設に乗り入れるということも考えられたが、そのことにより廃止される既存バス停の利用者が多いことから、現利用者への影響等をトータルで考えた結果、本案のようになった。

青山ルートのルート変更案は、遠回りに見えるかもしれないが、日赤医療センター前の道路は、幅員が狭く、信号サイクルも短いため、通行するのに時間がかかってしまう。本案では、道路幅員も広く、交通の流れも良いため、スムーズな運行ができることで時間もあまりかからないことから、あまり違和感なく利用してもらえると考えている。

現在、港区においても高齢者や障害者等と意見交換をしながら、バリアフリーの推進に向けてバリアフリー基本計画を見直しているところである。その点も踏まえて、バリアフリー対応はしっかりと行っていくとともに、所轄の警察署にも路上駐車を取り締まり強化をお願いし、高齢者や障害者等が利用しやすいようにしていきたいと考えている。

- 委員 港区内の道路は、路上駐車が多くの、バスを正着させることは困難な部分もあるが、乗務員には高齢者や障害者等に配慮した運行をするように指導していく。
- 委員 余剰車両を有効活用した収支改善策の一つとして、既存のバスルートを活用した観光ルートを提案されているが、本交通会議で合意を得るために提案しているのか。また、収支改善策としての観光ルートであるならば、運賃はいくらを想定しているのかなど、今後の見通しについて教えてもらいたい。
- 事務局 本観光ルート案は、あくまでも案であり、決定したものではない。港区では美術館や観光名所を巡る「ミナコレ」を行った実績もあり、それらを踏まえながら、今後検討していきたいと考えている。運賃についても様々な意見があると思うため、今後検討していきたいと考えている。
- 副会長 小型車両から中型車両への変更や中型車両から小型車両への変更により、コスト等も含めてどのような影響があったのかを教えてもらいたい。
「ちいばす」だけで、区民の交通ニーズの全てをカバーするというにはならないと思う。現在は採算性も良くなってきているため、色々なことを取り込もうという感じになっているが、全ての交通需要に応えようと思うと逆に失われるものもある。「ちいばす」の原則に照らし合わせて取り組む内容の判断をした方がよい。
観光ルートについても、是非検討してもらいたい、これだけの資料で判断することは不可能である。需要や採算性等についての検討内容も提示してほしい。
- 事務局 現在は、小型車両 19 台、中型車両 15 台の計 34 台で運行している。その限られた車両数で、利用者数の推移や道路状況等を鑑みながら小型車両と中型車両を振り分けるなど、工夫しながら運行している。
「ちいばす」の原則は、高齢者や障害者、妊産婦をはじめとした区民や港区で働く人、港区を訪れる人が区内を移動するための交通手段の一つであるが、地域交通に関する課題や区民のニーズに「ちいばす」だけで対応することは困難であるため、既存交通サービスの改善等を含め、幅広い検討が必要であるということである。当然、地域交通サービスのメニューの中には、台場シャトルバスのように、「ちいばす」ではできない民間企業の力を借りながら運行しているルートもある。今回の案は、「ちいばす」の大原則を守った中で、できることを行っているということを理解してもらいたい。
観光ルートについては、「ミナコレ」の実績等を踏まえながら、今後詳細な検討をしていきたいと考えている。
- 会長 「ちいばす」の改善策については、各委員の意見を踏まえて、事務局で適宜修正

の上、本案で進めていきたいと思うがいかがか。

一 同 異議なし

事務局 資料説明（資料3）

運行事業者 資料説明（資料3：P29～30）

副会長 先ほど「ちいばす」で言ったことと関連するのだが、様々な改善を試みることは利用しやすくなるので良いことではあるが、例えば大型車両を導入することによるコスト的なことはどうなっているのか。イベント時に対応するために平常時でも大型車両を運行するのはコスト増加につながるのではないかなど、この資料だけでは善し悪しの判断ができない。利用に関することだけでなく、事業性に関する機会があるときに提示してほしい。

委員 大型車両に関しては既存の車両を導入するので新たな費用は発生しない。ダイヤ改正について平日と休日ともに最終便を繰り下げることの背景として、現在、最終便の後に毎日東雲まで給油・洗車しており、お台場を通過するので、これを運行便として活用する。現在の配車をより効率的に運用することでコストを最小限に押さえることができる。

委員 当初、台場住民の方か、台場住民以外の区民か、区外からの通勤利用か、観光利用かなど、いくつかの利用パターンを想定していたと思うが、アンケートを見る限り、これらの方々にうまく使われていると思われる。質問の1つめは、朝夕のピーク時において往路・復路ともに利用されているのか、それとも片方だけ利用者数が多いのかなど、わかる範囲で教えてほしい。2つめは、スイカやパスモを使えるようにしてほしいとの意見があるが、導入に向けてのスケジュールがどうなっているのか。3つめは、品川駅のバス停を移設することのメリットはあると思うが、「ちいばす」との乗り継ぎが不便になることが懸念される。これらについて考えを聞かせてほしい。

委員 1つめの朝夕ピーク時の利用状況としては、お台場への通勤の方々、お台場から品川・田町へ行かれる住民の方々による利用が多い。日中についてはお台場の企業の方々営業で品川・田町へ出られることによる利用がある。土日・祝日は観光客による利用が多いというように、ある程度はバランスが取れている。しかしながら、お台場という観光エリアのため天候にかなり左右され、雨や雪で利用者数が落ちることが課題である。2つめのスイカとパスモに関しては早期に導入したいと考えているが、運行実績というハードルがある。事業者としては出来るだ

け早く導入して利便性を高めたいと考えているのでご理解いただきたい。3つめはご指摘のとおり「ちいばす」との乗り継ぎが不便になるので、事業者間で連携をはかり、かつ、利用者に対してバス停の案内を周知徹底する。

会 長 「台場シャトルバス」の改善策については、各委員の意見を踏まえて、事務局で適宜修正の上、本案で進めていきたいと思うがいかがか。

一 同 異議なし

委 員 都バスは出発時刻になっても、利用者が来ると待ってくれる運転士が多いが、「ちいばす」は出発時刻になると、すぐに出発してしまう。利用者が来たときには待ってあげるなど、臨機応変に運行してもらいたい。

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。