

「ちいばす」新規 5 路線の検証・評価・改善



平成 2 4 年 2 月 1 6 日

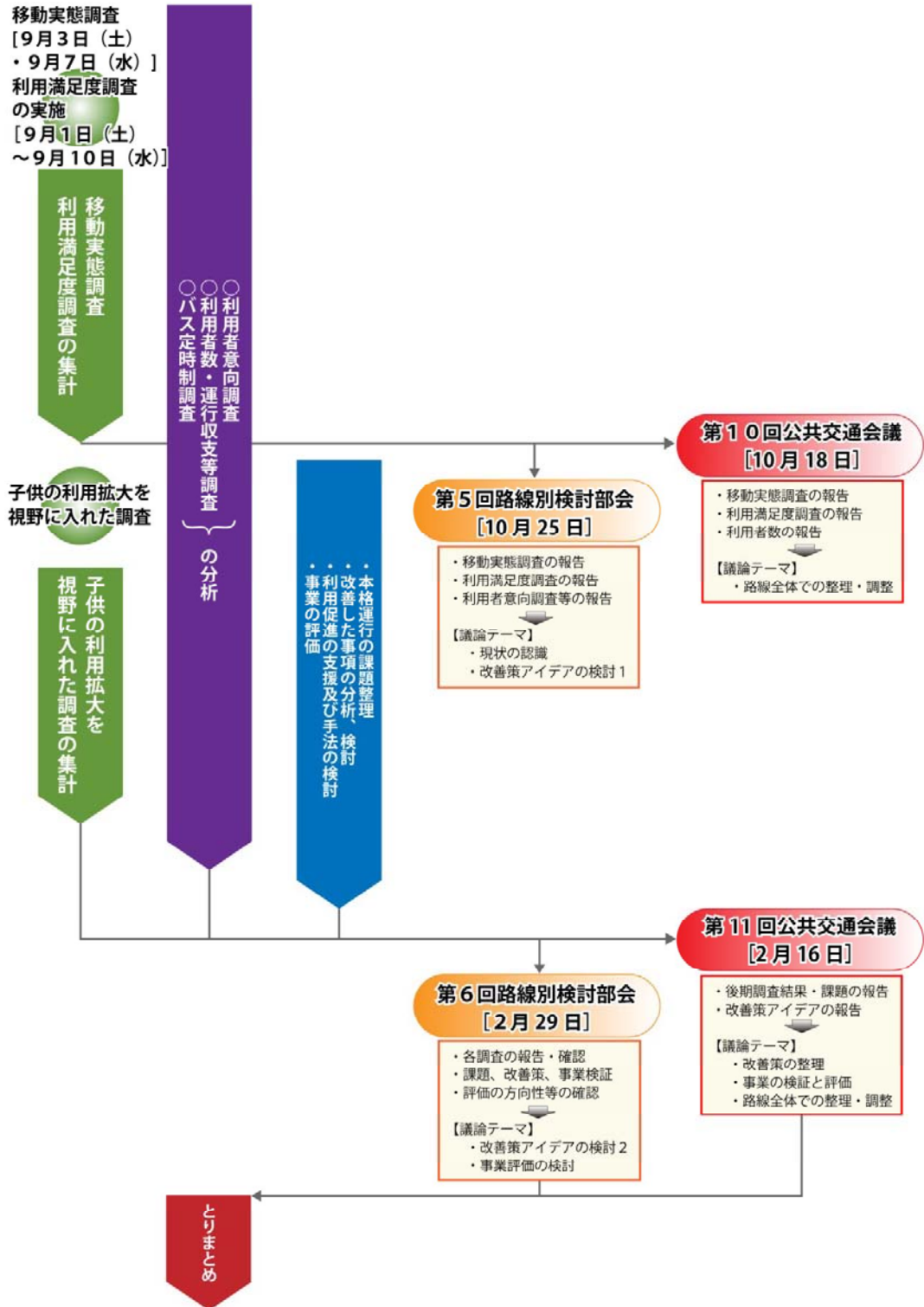
港区

～ 目 次 ～

事業の検証・評価・改善の流れ	-2-
I. 新規5路線の検証	
はじめに	-3-
1. 安全・安心のまちづくり	-5-
2. 福祉のまちづくり	-15-
3. 地域活動の活性化	-17-
4. 子育て支援	-20-
5. 地球温暖化への対応	-22-
6. 検証のまとめ	-24-
II. 新規5路線の評価	
1. 実証運行から見えてきた課題への対応状況	-26-
2. 追加バス停の利用状況と評価	-30-
3. 車両入れ替えによる評価	-31-
4. 新規5路線の利用者数	-33-
5. 新規5路線の収支率	-36-
III. 新規5路線の改善	
1. 本格運行へ向けた改善事項	-39-
2. 台場シャトルバスとの連携	-50-
3. 持続的で安定性のある事業運営	-51-

事業の検証・評価・改善の流れ

平成 22 年 3 月 24 日より港区コミュニティバス「ちいばす」の新規 5 路線の実証運行が開始され、平成 23 年度はコミュニティバス事業の検証・評価・改善に関し、下記の流れで検討しました。



I. 新規5路線の検証

はじめに

港区コミュニティバス「ちいばす」は、既存路線である「田町ルート」、「赤坂ルート」に加え、平成22年3月24日から「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」の新規5路線の実証運行を開始しました。

平成24年4月の新規5路線の本格運行に向けて、「ちいばす」が以下のコミュニティバスの基本理念に基づくとともに、港区地域公共交通会議での議論も踏まえ、ホスピタリティ溢れるバスとして成長していくためには、対応すべき課題があることも事実です。

そこで、コミュニティバスの基本理念を踏まえ、交通まちづくりを推進するため

- 安全・安心のまちづくり
- 福祉のまちづくり
- 地域活動の活性化
- 子育て支援
- 地球温暖化への対応

の5つの視点に着目し、昨年度と本年度に行った各種調査（移動実態調査、利用満足度調査、定時性調査、寄せられた意見要望等）を参考にしながら、新規5路線を検証しました。

《コミュニティバスの基本理念》

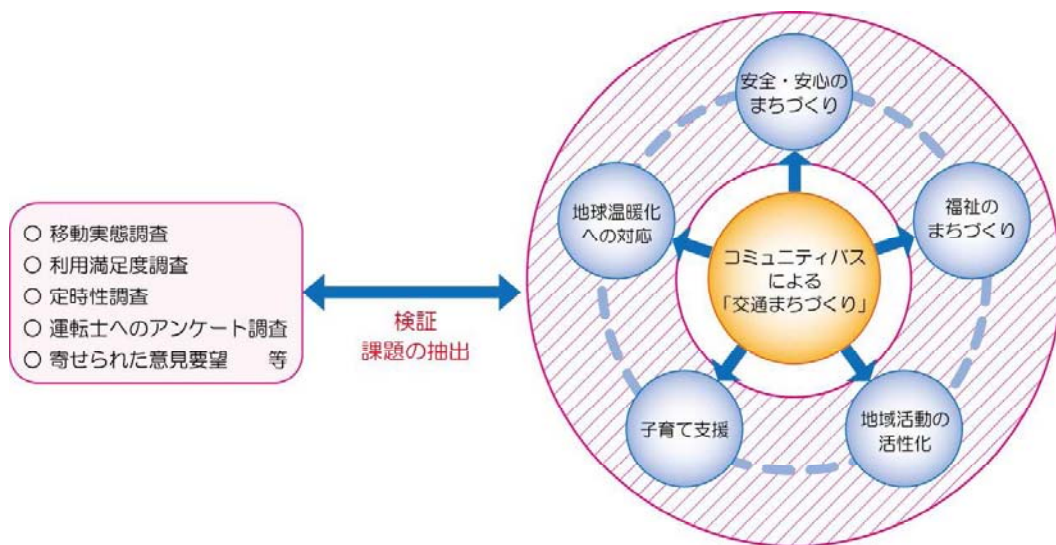
- ・さまざまな人が使いやすい地域交通ネットワークの構築と持続的な交通体系の整備を目指します。
- ・これらにより、区民等の移動を容易にし、日常生活の利便性や福祉の向上、地域の活性化等を図っていきます。

交通まちづくり

区は、この基本理念を踏まえ、歩行空間や自転車の走行環境の整備を進めるとともに、新たにコミュニティバスを導入して各地区総合支所などの公共施設をはじめ、病院や商店街などの生活関連施設を結び、鉄道やバス等他の公共交通との乗り継ぎも考慮しながら、地域交通のネットワークを構築し、ひとと環境にやさしい交通基盤を整備していきます。

この基盤を活用し、安全で安心なまちづくりや福祉のまちづくりを促進するとともに、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、まちにかがやきとにぎわいを生み出し、まちをはぐくむ「交通まちづくり」を進めます。

【出典：港区地域交通サービス実施計画（平成21年3月）】



1. 安全・安心のまちづくり

安全・安心のまちづくりに「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「高齢者の病院への利用」、「子供の通学・通園」を指標として、以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、移動実態調査は平成 23 年 9 月 3 日（土）・7 日（水）、利用満足度調査は平成 23 年 9 月 1 日（木）～10 日（土）を合計したものです。

- 平成 22 年ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕…………… 図 1-2
- 平成 23 年ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕…………… 図 1-3
- 平成 22 年利用目的の年齢別割合〔利用満足度調査〕…………… 図 1-4
- 平成 23 年利用目的の年齢別割合〔利用満足度調査〕…………… 図 1-5
- 平成 22 年年齢別利用者数〔移動実態調査〕…………… 図 1-6
- 平成 23 年年齢別利用者数〔移動実態調査〕…………… 図 1-7

(1) 病院等への移動に貢献

利用満足度調査における『平成 23 年ちいばすの利用目的』（図 1-5 参照）のうち、「④通院」に「ちいばす」を利用している人は、約 1 割強と、『平成 22 年ちいばすの利用目的』（図 1-2 参照）と比較してもほぼ等しい割合となっています。このことや、『平成 23 年利用目的の年齢別割合』（図 1-4 参照）の「④通院」において、60 代以上が過半数を占めていることから、『平成 22 年利用目的の年齢別割合』（図 1-5 参照）と同様、高齢者の通院に「ちいばす」が利用されていることが分かり、「ちいばす」が高齢者の安全な移動に寄与していると考えられます。

そこで、高齢者の利用をさらに促進させるためにも、昨年に引き続き、地元警察等からの協力により**バス停付近の駐車車両を排除**し、バスを歩道に近づけて停車させることで、ノンステップバスの構造を活かし、歩道から段差なくバスに乗車できるようにすることが重要であると考えます。

高齢者の安全で安心な移動に貢献できるよう、より良い環境を整えていくことにより、今後、さらに安全・安心のまちづくりに「ちいばす」が寄与していくことが求められます。



図 1-1: ノンステップバスの構造が活かされていない乗車状況(車道から乗車)

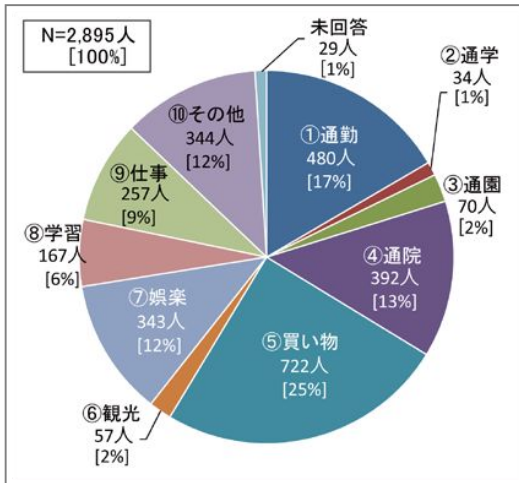


図1-2:平成22年ちいばすの利用目的
[利用満足度調査]

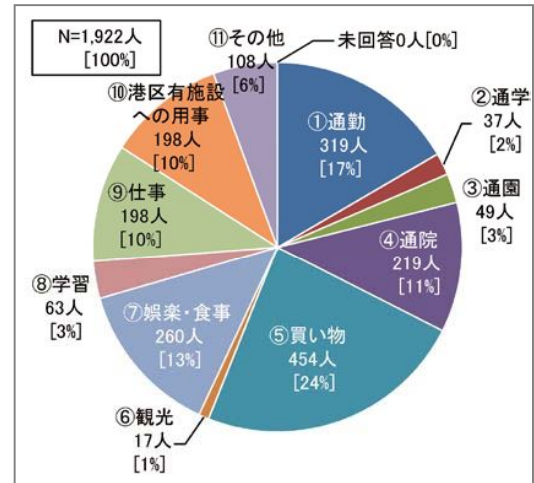


図1-3:平成23年ちいばすの利用目的
[利用満足度調査]

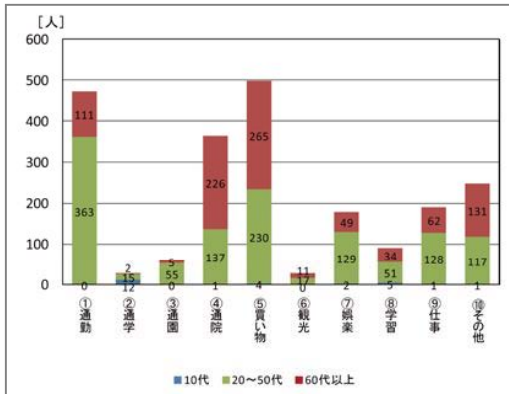


図1-4:平成22年利用目的の年齢別割合
[利用満足度調査]

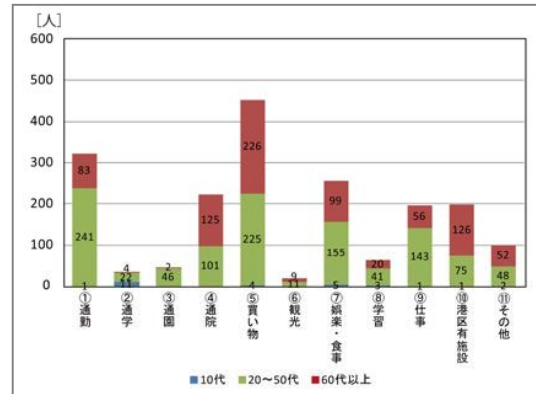


図1-5:平成23年利用目的の年齢別割合
[利用満足度調査]

(2) 利用頻度が少ない子供の通学・通園

移動実態調査における『平成 23 年年齢別利用者数』（図 1-7 参照）を見ると、『平成 22 年年齢別利用者数』（図 1-6 参照）と同様に、比較的満遍なく各年代が利用していることが分かります。10 歳未満と 10 歳代の利用を合わせると約 1 割となり、子供にも利用されています。しかし、利用満足度調査における『平成 23 年ちいばすの利用目的』（図 1-3 参照）のうち、「②通学」や「③通園」に「ちいばす」を利用している人は、37 人 [2%]、49 人 [3%] と人数、割合と共に『平成 22 年ちいばすの利用目的』（図 1-2 参照）と同様、低い値にとどまっています。

今後、時代を担う子供達の安全で安心な移動に貢献できるよう、より良い環境を整えていくことにより、さらに安全・安心のまちづくりに「ちいばす」が寄与していくことが求められます。

そこで、通学・通園の交通手段の実態を把握するために、小学校、幼稚園に対し、個別調査を行いました。

これらの調査結果を踏まえるとともに、関係機関等との調整を図りながら、通学・通園の交通手段のあり方、輸送能力、運行時間帯の延長等について検討してみました。

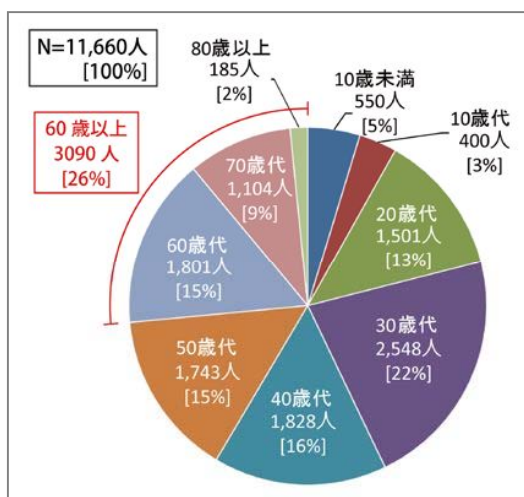


図 1-6:平成 22 年年齢別利用者数
[移動実態調査]

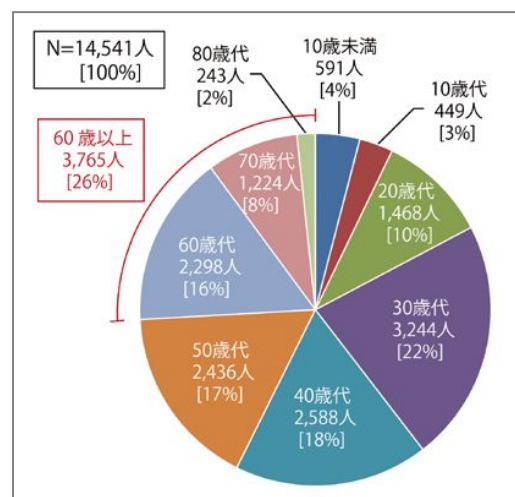


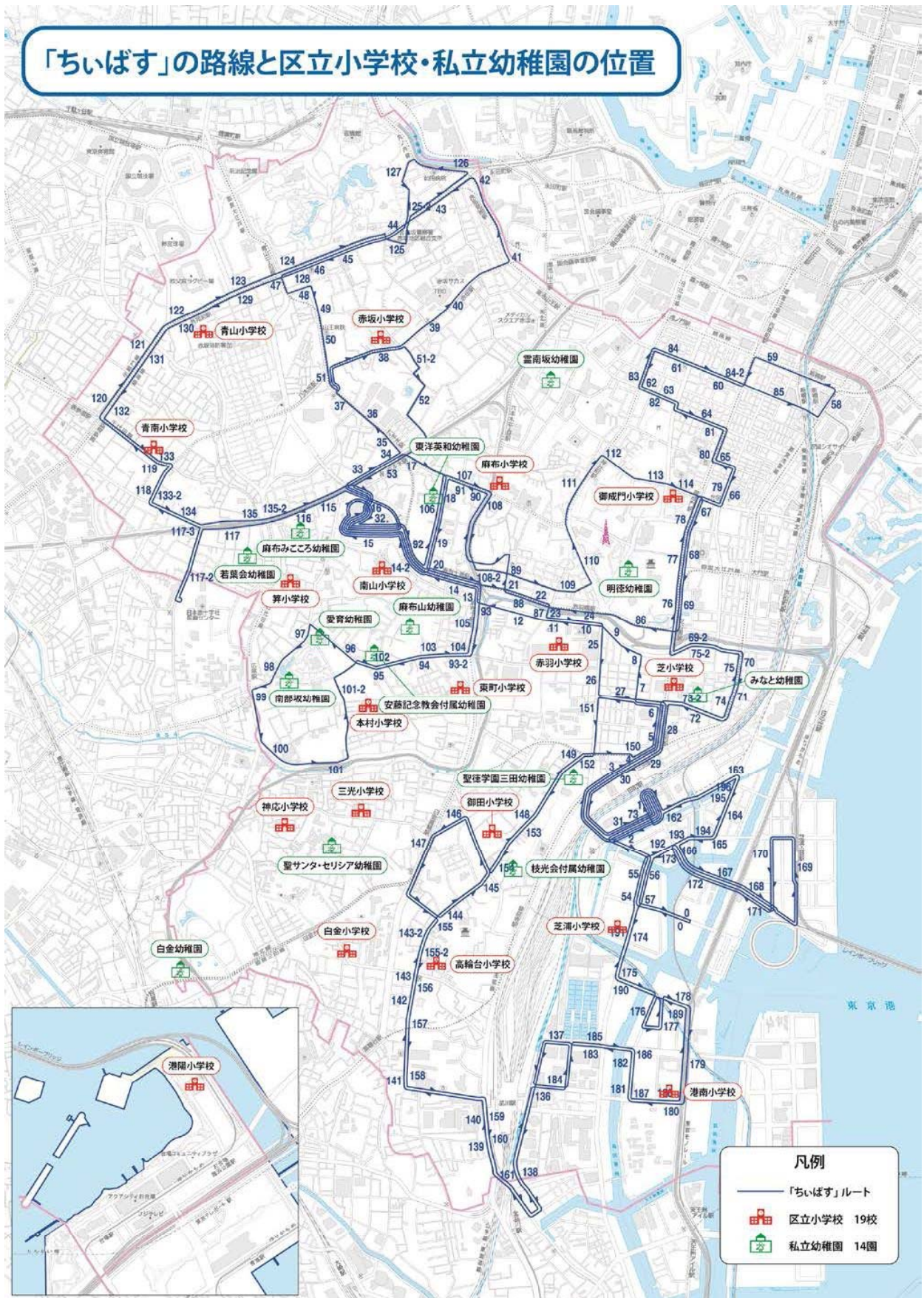
図 1-7:平成 23 年年齢別利用者数
[移動実態調査]

■子供の利用拡大を視野に入れた調査・検討

平成 22 年度、23 年度の利用満足度調査結果において、「ちいばす」が通学や通園にはあまり利用されていないことから、通学や通園の交通手段の実態を把握するため、小学校や幼稚園への個別調査を行いました。

小学校の通学については、学区内外からの通学状況について、区立小学校を対象として調査を行いました。一方、通園については、港区外から通園している園児が多い私立幼稚園を対象にアンケート調査を行いました。

「ちいばす」の路線と区立小学校・私立幼稚園の位置



①小学校

港区立小学校 19 校に対し、学区内・外の児童数や始業時間の調査を行ったところ、以下のような結果となりました。(表 1-1 参照)

調査結果では、区立小学区に在籍する児童の約 8 割が学区内から通っており、学区外から通っている児童は 2 割程度となっています。これは、港区の学校選択希望制が、通学区の学校への入学を原則に、希望する場合は通学区域に隣接する学校を選択することができるように定めていることが要因として考えられます。

公共交通機関との位置関係をみると、「ちいばす」のバス停が最も近い小学校が 10 校であり、都バスと同様に最も多くなっています。さらに、「ちいばす」の小学校最寄りバス停への到着時刻はほとんどの小学校において開門時刻もしくは始業時刻より早くなっています。

学区外から通っている児童が全体の 2 割であることや、小学校への通学は基本的に徒歩となっていることを考慮すると、公共交通機関の利用は少ないものと考えられます。しかし、学校の近くにバス停が設置されており、始業時刻にも間に合うことから、児童の安全性の確保や雨天時の利用等を促進するためにも、パンフレット等による「ちいばす」の周知を継続的に行うことが重要であると考えられます。

表1-1：港区区内における区立小学校と公共交通機関の関係

小学校名	児童数			学校		公共交通機関			
	総数	学区内	学区外	開門時刻	始業時刻	鉄道	最寄り駅と距離	最寄りバス停と距離	バス停への到着時刻
御成門小学校	275人 100%	195人 71%	80人 29%	8:05	8:15	地下鉄御成門駅 240m	御成門小学校前 60m	御成門中学校 180m	8:32 (麻布)
芝小学校	400人 100%	237人 59%	163人 41%	8:10	8:20	地下鉄芝公園駅 200m	三田駅前 200m	三田線三田駅前 200m	8:18 (芝) 8:47 (田町)
赤羽小学校	366人 100%	236人 65%	130人 35%	8:15	8:30	地下鉄赤羽橋駅 620m	赤羽橋駅前 420m	芝三丁目西 360m	8:45 (田町)
芝浦小学校	571人 100%	536人 94%	35人 6%	8:10	8:25	地下鉄泉岳寺駅 80m	高浜橋 80m	高浜橋 80m	7:40 (芝浦港南：品川駅東口方面) 8:12 (芝浦港南：田町駅東口方面)
御田小学校	343人 100%	238人 70%	105人 30%	8:15	8:20	地下鉄白金高輪駅 380m	三田四丁目 180m	三田四丁目 180m	8:22 (高輪：浅草線三田駅前方面) 7:59 (高輪：品川駅東口方面)
高輪台小学校	480人 100%	389人 81%	91人 19%	不明	8:30	地下鉄泉岳寺駅 820m	高輪警察署前 200m	高輪警察署前 200m	8:06 (高輪：浅草線三田駅前方面) 8:09 (高輪：品川駅東口方面)
白金小学校	563人 100%	367人 65%	196人 35%	8:15	8:25	地下鉄白金駅 320m	白金小学校前 40m	高輪警察署前 440m	8:06 (高輪：浅草線三田駅前方面) 8:09 (高輪：品川駅東口方面)
三光小学校	178人 100%	165人 93%	13人 7%	不明	8:30	地下鉄白金高輪駅 400m	三光坂下 40m	光林寺 500m	7:53 (麻布：港区役所方面) 8:33 (麻布：品川駅東口方面)
神応小学校	90人 100%	86人 96%	4人 4%	8:15	8:30	地下鉄白金高輪駅 900m	北里研究所前 130m	光林寺 560m	7:53 (麻布：港区役所方面) 8:33 (麻布：品川駅東口方面)
港南小学校	749人 100%	733人 98%	16人 2%	8:10	8:25	モノレール天王洲アイル駅 640m	港南四丁目交差点 20m	港南四丁目交差点 20m	8:10 (芝浦港南：品川駅東口方面) 8:05 (芝浦港南：田町駅東口方面)
麻布小学校	178人 100%	162人 91%	16人 9%	8:10	8:25	地下鉄六本木一丁目駅 400m	麻布台 270m	飯倉片町 180m	8:22 (麻布：港区役所方面) 7:56 (麻布：品川駅東口方面)
南山小学校	153人 100%	78人 51%	75人 49%	8:15	8:40	地下鉄麻布十番駅 440m	六本木けやき坂 400m	鳥居坂下 180m	8:09 (麻布：港区役所方面) 8:00 (麻布：品川駅東口方面) 7:51 (田町)
本村小学校	367人 100%	246人 68%	121人 33%	8:15	8:25	地下鉄広尾駅 860m	二ノ橋 540m	本村小学校入り口 250m	7:56 (麻布：港区役所方面)
筭小学校	381人 100%	257人 67%	124人 32%	8:15	8:30	地下鉄広尾駅 520m	日赤医療センター下 200m	夢音病院 320m	8:23 (麻布)
東町小学校	70人 100%	43人 61%	27人 39%	8:10	8:35	地下鉄麻布十番駅 440m	三ノ橋 120m	二ノ橋 260m	8:00 (麻布：港区役所方面) 8:17 (麻布：品川駅東口方面)
赤坂小学校	375人 100%	356人 95%	19人 5%	8:15	8:30	地下鉄乃木坂駅 400m	青山斎場 630m	赤坂小前 30m	8:10 (赤坂：赤坂見附方面) 8:10 (赤坂：六本木ヒルズ方面)
青山小学校	138人 100%	111人 81%	27人 19%	8:00	8:20	地下鉄外苑前駅 60m	南青山二丁目 390m	外苑前駅 160m	8:19 (青山：赤坂見附方面) 8:48 (青山：六本木ヒルズ方面)
青南小学校	549人 100%	431人 79%	118人 21%	8:10	8:25	地下鉄表参道駅 400m	青山陸橋下 330m	青南小学校 40m	8:09 (青山：赤坂見附方面) 8:54 (青山：六本木ヒルズ方面)
港陽小学校	306人 100%	299人 98%	7人 2%	8:15	8:25	ゆりかもめお台場海浜公園駅 380m	お台場海浜公園駅前 500m	—	—
港区全体	6,532人 100%	5,165人 79%	1,367人 21%						

小学校から最も近い公共交通機関 「ちいばす」のバス停への到着時刻の青字は始業時刻に間に合うと思われるもの

【注意】

1. 学校の開門時刻の表示のない小学校は、不明としました。
2. 学校の始業時刻は、「朝の会」等の開始時刻としました。
3. 最寄りバス停からの距離は、バス停から最も近い校門までの距離を図上求積しました。

②幼稚園

港区内にある私立幼稚園 14 園に対し、通園に関するアンケート調査を行ったところ、以下のような結果となりました。なお、有効回答数は 11 園です。

Q1. 園児の通園手段について

幼稚園への通園手段としては、「①徒歩」が 36%と最も多く、続いて「⑤通園バス」の 27%となっています。一方の公共交通機関（「④電車」、「⑥公共バス」）で通園している園児は併せても 2 割弱と少ないことから、基本的には徒歩で通える幼稚園、もしくは通園バスがある幼稚園に通っていると考えられます。

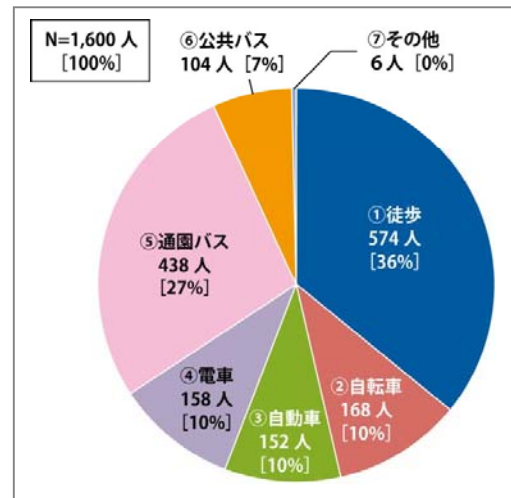


図 1-8: 園児の交通手段

Q2. 保育時間について

ほとんどの幼稚園において登園時刻は 8:30~9:00 の間であり、降園時刻は 13:00~14:00 の間となっています。よって、園児の移動はおよそ 8:00~9:00、13:00~14:30 の時間帯で行われていると考えられます。

Q3. 延長保育について

「延長保育あり」と回答した幼稚園は 5 園と、全体のほぼ半数となりました。具体的な時間帯としては、16:00~17:30 の間で、この時間帯の前後にも園児の移動が行われていると考えられます。

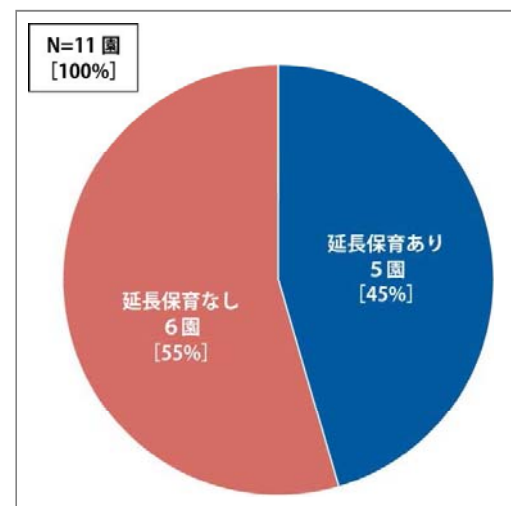


図 1-9: 延長保育の有無

Q4. 通園バスについて

通園バスがあると回答したのは3園で、全体の4分の1程度と少なくなっています。

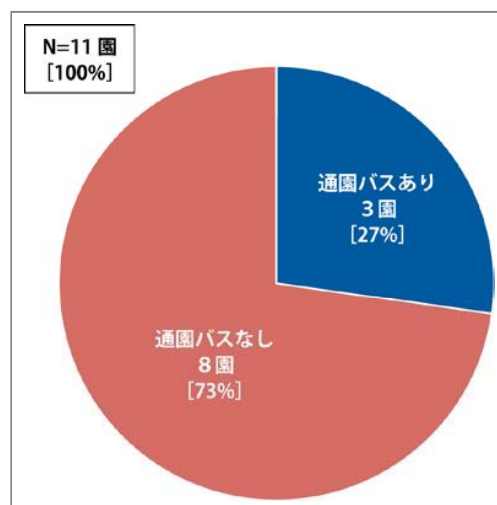


図1-10: 通園バスの有無

Q5. 通園に「ちいばす」を利用できると良いか否かについて

「思う」と回答した幼稚園は8割強、「どちらとも言えない」を併せると9割にも及び、園児の交通手段として、「ちいばす」の利用への期待が非常に高いことがわかります。

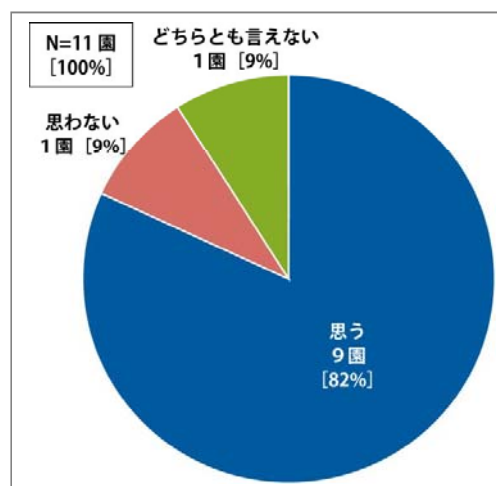


図1-11: 「ちいばす」の利用について

Q6. ベビーカーを利用して通園する園児について

ベビーカーを利用して通園している園児がいる幼稚園は11園中8園であり、その人数は各幼稚園において10~20人程度で、それぞれの1割前後となっています。

Q7. 通園時の「ちいばす」利用に関する意見・要望

アンケート調査で寄せられた通園時の「ちいばす」利用に関する主な意見・要望は以下のとおりです。

【主な意見・要望】

- 大回りコースだと時間がかかることから敬遠されるので、できるだけショートコースだと利用しやすいと思う。
- 通勤・通学・通園の時間帯には、本数を増やして欲しい。
- 始発の時間がもう少し早まると出勤、通園に使いやすい。
- 通園に「ちいばす」が利用できると良いと思なので、幼稚園の近くに「ちいばす」が通って欲しい。
- ベビーカー利用の人が多いと、狭くて一般の人達が大変かもしれない。

以上のアンケート調査結果より、通園する幼稚園として、徒歩や自転車で通える近場の幼稚園、もしくは通園バスを有する幼稚園を選ぶ傾向にあります。

一方で、約2割の園児が公共交通機関を利用して通園しており、「ちいばす」を通園に利用できると良いと考えている幼稚園が8割もあることから、登園時刻に間に合う（表1-2参照）「ちいばす」を活用してもらうよう広報活動を行っていくことが重要です。

表1-2：港区内における私立幼稚園と公共交通機関の関係

園名	幼稚園				公共交通機関				
	登園時間	始業時間	延長保育	通園バス	鉄道	都バス	最寄りバス停と距離	最寄りバス停と距離	ちいばす
					最寄り駅と距離	最寄りバス停と距離			バス停への到着時刻
みなと幼稚園	8:30	13:30	有	有	地下鉄三田駅 470m	東京港入口 340m	芝四丁目 330m	芝四丁目 330m	7:57 (芝：新橋駅方面) 8:17 (芝：田町駅東口方面)
聖徳学園三田幼稚園	9:00	13:00	有	有	地下鉄三田駅 270m	三田三丁目 260m	三田三丁目 260m	三田三丁目 260m	7:57 (高輪：品川駅東口方面) 8:24 (高輪：三田駅前方面)
明德幼稚園	9:00	14:00	有	無	地下鉄赤羽橋駅 330m	東京タワー 120m	東麻布一丁目 430m	東麻布一丁目 430m	8:29 (麻布)
南部坂幼稚園	9:00	14:00	無	無	地下鉄広尾駅 220m	広尾橋 290m	有栖川宮記念公園 140m	有栖川宮記念公園 140m	8:24 (麻布)
愛育幼稚園	8:50	13:30	無	無	地下鉄広尾駅 630m	愛育病院 110m	愛育病院 110m	愛育病院 110m	8:23 (麻布)
麻布山幼稚園	9:00	14:00	有	有	地下鉄麻布十番駅 530m	仙台坂下 270m	仙台坂下 270m	仙台坂下 270m	7:59 (麻布：港区役所方面) 8:18 (麻布：広尾駅方面)
安藤記念教会附属幼稚園	9:00	14:00	無	無	地下鉄麻布十番駅 720m	仙台坂上 60m	仙台坂上 60m	仙台坂上 60m	7:58 (麻布：港区役所方面) 8:20 (麻布：広尾駅方面)
麻布みこころ幼稚園	-	-	-	-	地下鉄六本木駅 490m	西麻布 250m	西麻布 170m	西麻布 170m	7:57 (青山：赤坂見附駅方面) 8:58 (六本木ヒルズ方面)
若葉会幼稚園	9:10	13:40	無	無	地下鉄広尾駅 800m	西麻布 200m	西麻布 400m	西麻布 400m	7:57 (青山：赤坂見附駅方面) 8:59 (青山：六本木ヒルズ方面)
東洋英和幼稚園	8:30	13:00	無	無	地下鉄六本木駅 490m	六本木五丁目 180m	麻布地区総合支所前 20m	麻布地区総合支所前 20m	7:58 (麻布：広尾駅方面) 8:19 (麻布：港区役所方面) 8:33 (田町：田町駅東口)
靈南坂幼稚園	-	-	-	-	地下鉄六本木一丁目駅 400m	赤坂アークヒルズ前 390m	坂倉片町 1010m	坂倉片町 1010m	7:56 (麻布)
枝光会附属幼稚園	9:00	14:00	無	無	地下鉄泉岳寺駅 350m	高輪一丁目 250m	高輪一丁目 250m	高輪一丁目 250m	8:00 (高輪：品川駅東口方向) 8:09 (高輪：浅草線三田駅方面)
サンタ・セシリア幼稚園	-	-	-	-	地下鉄白金台駅 680m	三光坂下 470m	高輪地区総合支所 1320m	高輪地区総合支所 1320m	8:06 (高輪：品川駅東口) 8:16 (高輪：浅草線三田方向)
白金幼稚園	8:30	13:30	有	無	J R 目黒駅 280m	上大崎 240m	-	-	-

幼稚園から最も近い公共交通機関 「ちいばす」 のバス停への到着時刻の青字は始業時刻に間に合うと思われるもの

2. 福祉のまちづくり

福祉のまちづくりに「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「高齢者の利用状況」、「障害者の利用状況」を指標として以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規5路線の平休日〔平成23年9月3日（土）・7日（水）〕を合計したものです。

- 平成22年年齢別利用者数〔移動実態調査〕…………… 図1-12
- 平成23年年齢別利用者数〔移動実態調査〕…………… 図1-13
- 平成22年障害者の利用者数〔移動実態調査〕…………… 図1-14
- 平成23年障害者の利用者数〔移動実態調査〕…………… 図1-15

(1) 高齢者の外出機会の増加

移動実態調査における『平成23年年齢別利用者数』（図1-13参照）のうち、全体的利用者数は『平成22年年齢別利用者数』（図1-12参照）と比較すると約2,900人増加しています。「60歳代」が2,298人〔16%〕、「70歳代」が1,224人〔8%〕、「80歳以上」が243人〔2%〕となっており、60歳以上の利用者が3,765人〔26%〕と昨年と同様、全体の4分の1以上を占めています。

そこで、高齢者の外出をさらに促進させるためにも、昨年と引き続き、**バス停環境の改善**等の検討が必要であると考えます。

高齢者の安全で安心な移動に貢献できるよう、より良い環境を整えていくことにより、今後、さらに福祉のまちづくりに「ちいばす」が寄与していくことが求められます。

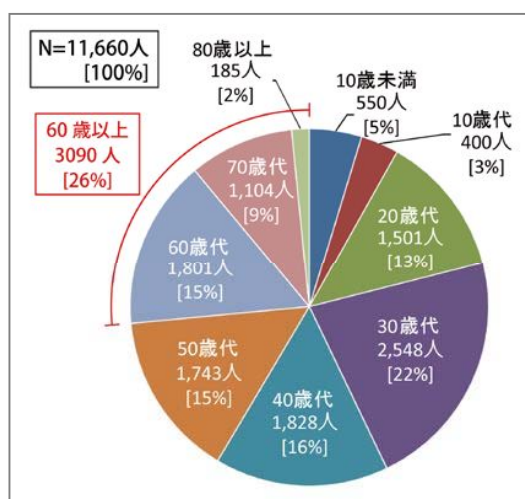


図1-12：平成22年年齢別利用者数
〔移動実態調査〕※再掲

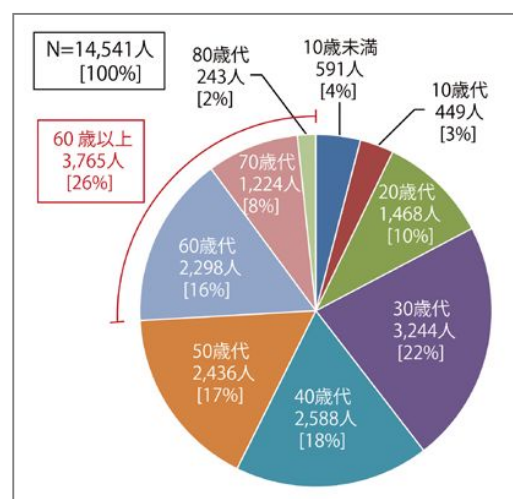


図1-13：平成23年年齢別利用者数
〔移動実態調査〕※再掲

(2) 障害者への配慮

移動実態調査における『平成 23 年障害者の利用者数』（図 1-15 参照）を見ると、『平成 22 年障害者の利用者数』（図 1-14 参照）と同様に、障害者の利用者数は 49 人 [0%] と少なくなっています。これは、利用者数の調査方法が目視であることや、障害者等の施設の専用バスを利用していることも考えられます。

さらに障害者が利用しやすくするためには、昨年に引き続き、バス停付近の**駐車車両を排除**し、バスを歩道に近づけて停車させることでノンステップバスの構造を活かし、車椅子利用者や視覚障害者でも安全に乗り降りができるようにすることが必要であるとともに、障害者とバス運転士との信頼関係を構築することも大切です。

障害者の安全で安心な移動に貢献できるよう、より良い環境を整えていくことにより、今後、さらに福祉のまちづくりに「ちいばす」が寄与していくことが求められます。

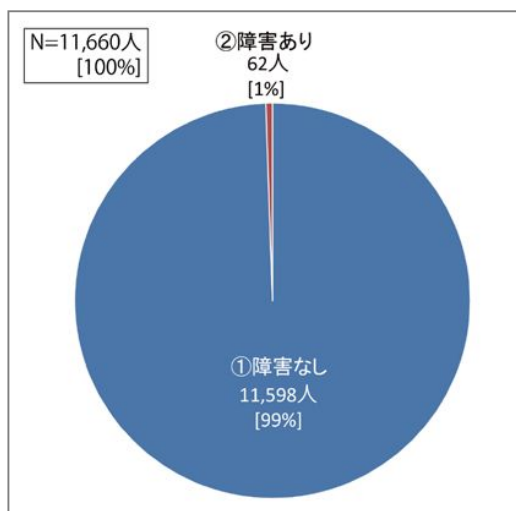


図 1-14：平成 22 年障害者の利用者数
[移動実態調査]

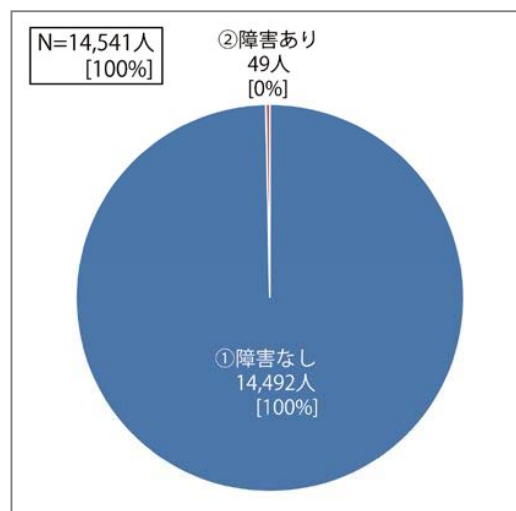


図 1-15：平成 23 年障害者の利用者数
[移動実態調査]



図 1-16：駐車車両のため斜めに停車した「ちいばす」

3. 地域活動の活性化

コミュニティバスは、高齢者や障害者、妊産婦をはじめとした様々な区民の移動を支援する交通手段です。ここでは、地域活動の活性化に「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「日常生活の利便性」、「行動範囲」を指標として以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規5路線の平日〔平成23年9月3日（土）・7日（水）〕を合計したものです。

- 平成22年ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕…………… 図1-17
- 平成23年ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕…………… 図1-18

(1) 日常生活の利便性の向上

利用満足度調査における『平成23年ちいばすの利用目的』（図1-18参照）では「①通勤」が319人〔17%〕、「⑤買い物」が454人〔24%〕と上位2つを占め、『平成22年ちいばすの利用目的』（図1-17参照）と同様に、全体の4割を超えています。このことから、昨年と同様、「ちいばす」は区民の日常生活に定着し、移動の利便性を向上させていることが分かります。

また、平成23年に「ちいばす」利用目的の設問に加えた、「⑩港区有施設への用事」が、198人〔10%〕と全体の1割を占めており、区役所や、各地区総合支所等の施設へ行く際に活用されていることが分かります。このことから、地域の会合や区民のサークル活動等にも寄与していると考えられます。

そこで、区民の日常生活における利便性をさらに向上させ、地域活動の活性化に寄与できるよう昨年に引き続き、**運行時間帯の延長**や**運行間隔の改善**等の検討が必要であると考えます。

区民の足として貢献できるよう、より良い環境を整えていくことにより、今後、さらに地域活動の活性化に「ちいばす」が寄与していくことが求められます。

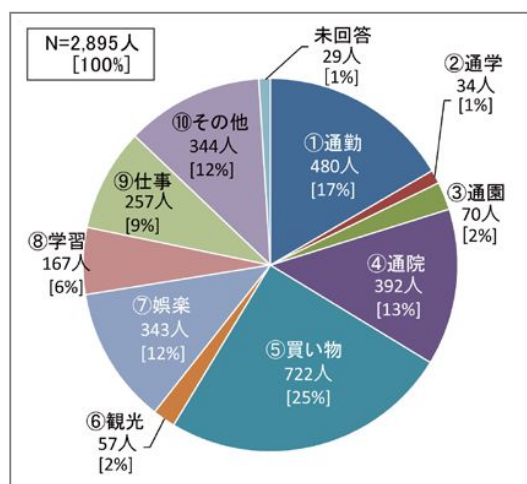


図1-17:平成22年ちいばすの利用目的
〔利用満足度調査〕※再掲

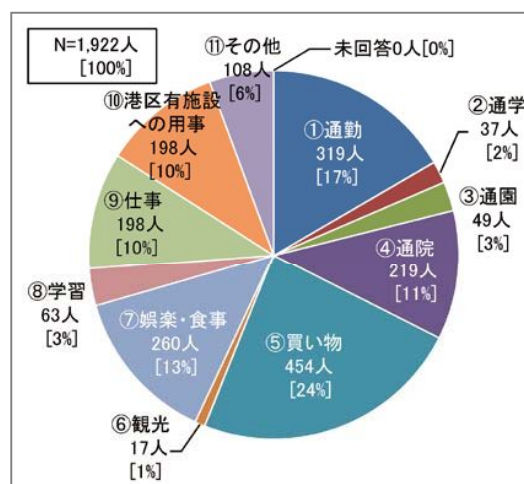


図1-18:平成23年ちいばすの利用目的
〔利用満足度調査〕※再掲

(2) 行動範囲の拡大

港区地域交通サービス取組方針における『区民が不便と感ずることがあるゾーン間の移動』（図1-19参照）における頻度が高い地域間と、移動実態調査における『利用者数の多い運行区間』（図1-20参照）を比較してみると、概ね一致していることが分かります。このことから、「ちいばす」の運行が区民の移動手段の選択肢を増やし、行動範囲を拡大させるとともに、区民の日常生活の利便性が向上していると考えられます。

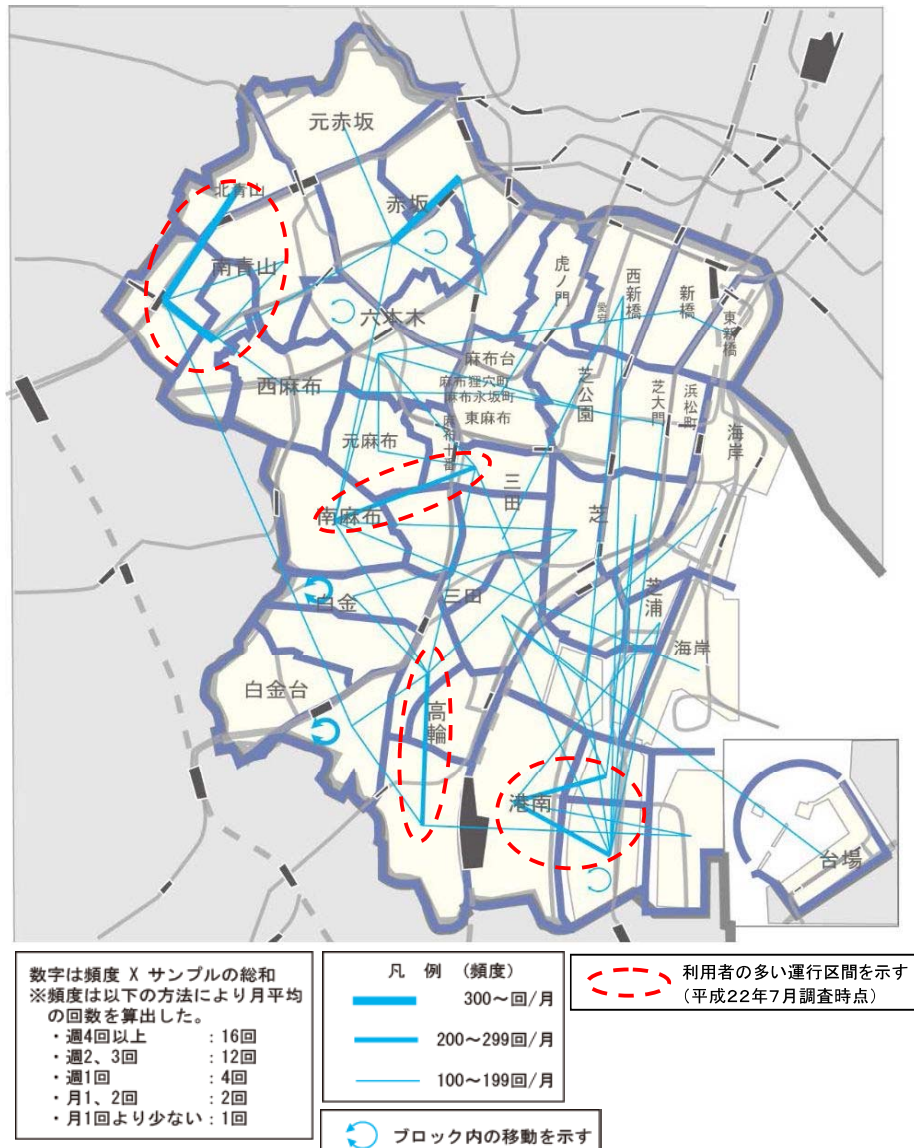


図1-19: アンケート結果に基づく移動に不便と感ずることがある地域間の移動
【出典: 港区地域交通サービス取組方針】

(注) 平成19年10月に行った「地域交通サービス向上のための基礎調査」による区民アンケート結果から、区民が「日頃、最も良く行く場所」と「時々行く場所」への移動に不便と感ずることがあるゾーン間の移動(双方向)とその頻度の合計を加味したものを図示しています。線の太さが太いほど、頻度が高いことを示しています。

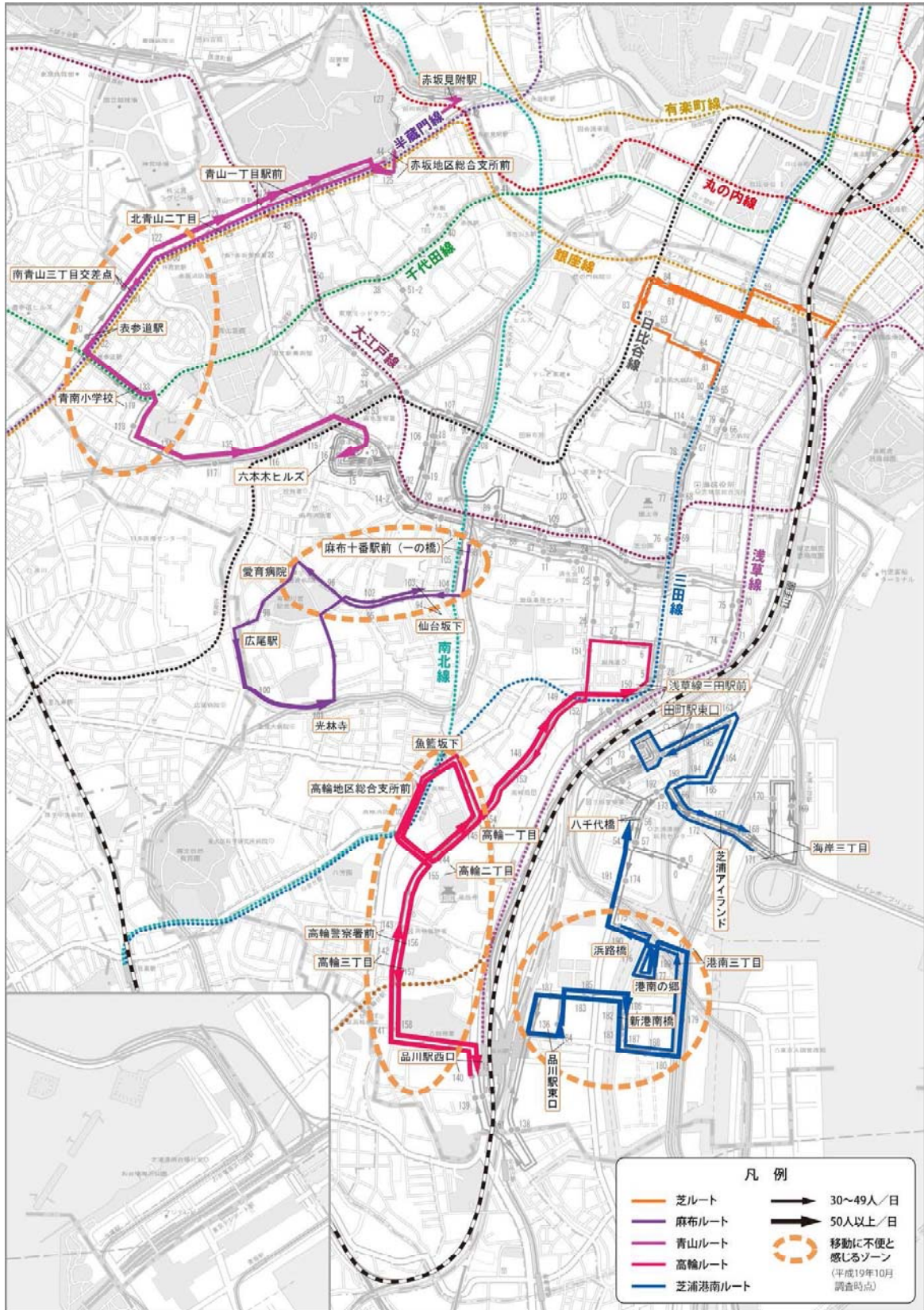


図1-20: 利用者の多い運行区間[移動実態調査]

4. 子育て支援

コミュニティバスは、妊産婦や乳幼児連れの母親の移動支援を主な目的の一つとする交通手段です。ここでは、子育て支援に「ちいばす」がどのように寄与しているかを、「子連れでの外出機会」を指標として以下の調査結果より検証しました。なお、各調査の人数等は、新規5路線の平休日〔平成23年9月3日（土）・7日（水）〕を合計したものです。

- 平成22年子連れの利用者数〔移動実態調査〕…………… 図1-21
- 平成23年子連れの利用者数〔移動実態調査〕…………… 図1-22
- 平成22年ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕……… 図1-23
- 平成23年ちいばすの利用目的〔利用満足度調査〕……… 図1-24

(1) 子連れでの外出機会の増加

移動実態調査における『平成23年子連れの利用者数』（図1-22参照）では、子連れで利用している（ベビーカーなし、あり含む）利用者は『平成22年子連れの利用者数』（図1-21参照）と同様に1割程度で、比較的多い状況です。しかし、利用満足度調査における『平成23年ちいばすの利用目的』（図1-24参照）では、「③通園」の利用が49人〔3%〕と昨年に引き続き、少ない値にとどまっています。

これらのことから、子供を連れて外出する際に「ちいばす」はよく利用されているが、保育園や幼稚園への通園にはあまり利用されていないことが分かります。

今後、子育て世代の足として貢献できるよう、より良い環境を整えていくことにより、さらに子育て支援に「ちいばす」が寄与していくことが求められます。

そこで、通学・通園の交通手段の実態を把握するために、小学校、幼稚園に対し、個別調査を行いました。（調査結果については、P7～P14を参照して下さい。）

これらの個別調査結果を踏まえるとともに、関係機関等との調整を図りながら、通園の交通手段のあり方、輸送能力、運行時間帯の延長等について検討を深めることが必要です。

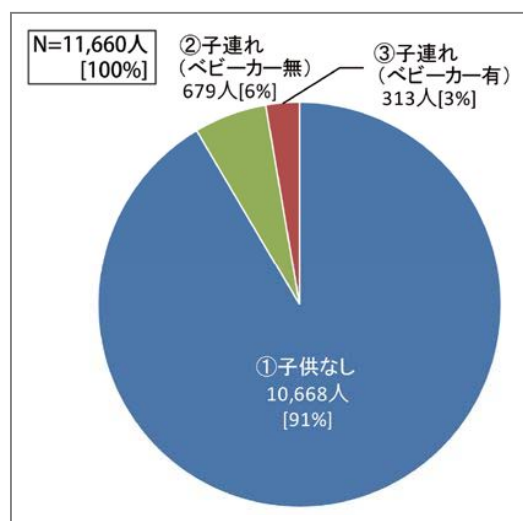


図1-21:平成22年子連れの利用者数
〔移動実態調査〕

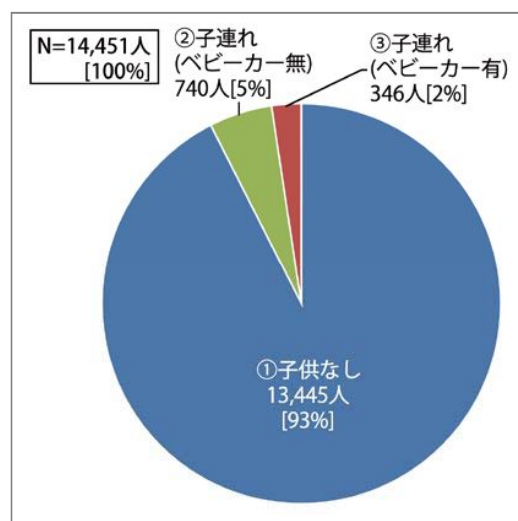


図1-22:平成23年子連れの利用者数
〔利用満足度調査〕

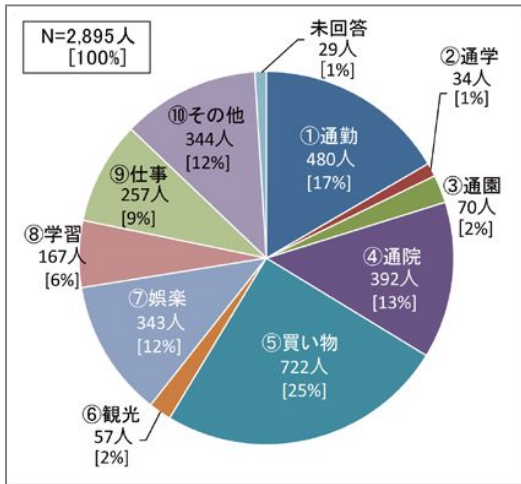


図 1-23:平成 22 年ちいばすの利用目的
[利用満足度調査]※再掲

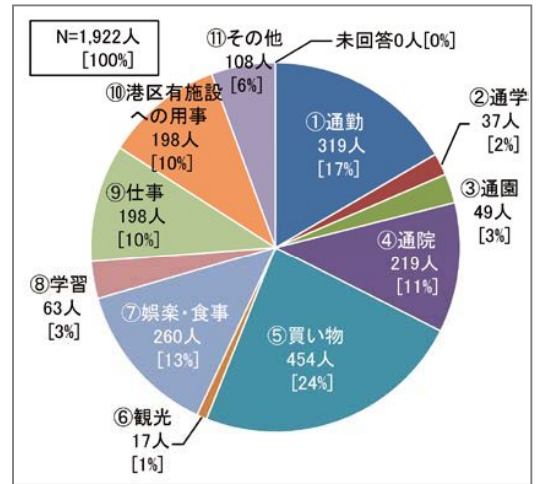


図 1-24:平成 23 年ちいばすの利用目的
[利用満足度調査]※再掲

5. 地球温暖化への対応

コミュニティバスは、区民等の移動を容易にし、日常生活の利便性や福祉の向上、地域の活性化等を図る交通機関であるとともに、世界的な課題となっている地球温暖化にも対応することが求められています。そこで、“地球温暖化への対応”という観点から「ちいばす」が地球温暖化に対してどのように寄与しているかを、「道路の渋滞状況」を指標として以下の調査結果より検証しました。

●ルート別遅延状況〔平成22年度・平成23年度定時性調査〕…………… 表1-3

(1) アイドリングストップの徹底

「ちいばす」の車両は、平成17年（新長期）排出ガス規制をクリアしたディーゼルエンジンを搭載しており、地球温暖化への対応がなされています。しかし、近年の地球温暖化に対応するためには、さらなるCO₂削減等に取り組むことが課題と考えられます。

そこで、定時性調査における各ルートの遅延状況（表1-3参照）をみると、ルートによっては5分以上遅れています。これは、道路の渋滞による影響が大きいと考えられることから、信号待ちはもちろんのこと、それ以外にも渋滞でバスが動かない時には、運転士によるこまめなアイドリングストップを心掛けることが求められます。

なお、平成23年9月21日高輪ルートの遅延は、京浜急行電鉄のダイヤ乱れに伴い踏切の連続的な遮断が生じたためと考えられます。



図1-25:アイドリングストップ

表 1-3 ルート別遅延状況（平成 22 年度・平成 23 年度定時性調査）

	停留所名	平成 22 年	7/14 (水)		7/10 (土)		7/29 (木)		9/23 (祝)	
		平成 23 年	9/7 (水)		9/17 (土)		9/21 (水)		9/3 (土)	
		天気	晴		晴		雨		雨	
		所定時刻	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間
芝ルート										
平成 22 年	1 田町駅東口 (乗車) (発)	16:49	16:49	0:00	16:49	0:00	16:49	0:00	16:49	0:00
	58 新橋駅 (着)	17:25	17:29	0:04	17:26	0:01	17:29	0:04	17:25	0:00
	58 新橋駅 (着)	17:29	17:29	0:00	17:29	0:00	17:29	0:00	17:29	0:00
	73 田町駅東口 (降車) (着)	18:03	18:29	0:26	18:03	0:00	18:15	0:12	18:03	0:00
平成 23 年	1 田町駅東口 (乗車) (発)	16:49	16:49	0:00	16:49	0:00	16:49	0:00	16:51	0:02
	58 新橋駅 (着)	17:25	17:27	0:02	17:25	0:00	17:36	0:11	17:31	0:06
	58 新橋駅 (着)	17:29	17:29	0:00	17:29	0:00	17:39	0:10	17:31	0:02
	73 田町駅東口 (降車) (着)	18:03	18:05	0:02	18:03	0:00	18:29	0:26	18:05	0:02
麻布ルート										
平成 22 年	68 港区役所 (発)	15:24	15:24	0:00	15:25	0:01	15:40	0:16	15:36	0:12
	99 広尾駅 (着)	16:05	16:16	0:11	16:14	0:09	16:30	0:25	16:20	0:15
	99 広尾駅 (着)	16:11	16:17	0:06	16:14	0:03	16:30	0:19	16:20	0:09
	68 港区役所 (着)	16:55	17:04	0:09	16:59	0:04	17:19	0:24	17:00	0:05
平成 23 年	68 港区役所 (発)	15:24	15:24	0:00	15:24	0:00	15:24	0:00	15:24	0:00
	99 広尾駅 (着)	16:05	16:09	0:04	16:12	0:07	16:05	0:00	16:09	0:04
	99 広尾駅 (着)	16:11	16:11	0:00	16:12	0:01	16:11	0:00	16:11	0:00
	68 港区役所 (着)	16:55	17:03	0:08	16:55	0:00	16:56	0:01	16:56	0:01
青山ルート										
平成 22 年	16 六本木ヒルズ (発)	16:30	16:31	0:01	16:30	0:00	16:30	0:00	16:32	0:02
	126 赤坂見附駅 (着)	17:06	17:08	0:02	17:08	0:02	17:12	0:06	17:15	0:09
	126 赤坂見附駅 (発)	17:18	17:18	0:00	17:18	0:00	17:18	0:00	17:18	0:00
	16 六本木ヒルズ (着)	17:44	17:45	0:01	17:44	0:00	17:46	0:02	17:48	0:04
平成 23 年	16 六本木ヒルズ (発)	16:30	16:30	0:00	16:30	0:00	16:30	0:00	—	—
	126 赤坂見附駅 (着)	17:11	17:14	0:03	17:15	0:04	17:11	0:00	—	—
	126 赤坂見附駅 (発)	17:18	17:18	0:00	17:18	0:00	17:29	0:11	—	—
	16 六本木ヒルズ (着)	17:44	17:51	0:07	17:48	0:04	18:10	0:26	—	—
高輪ルート										
平成 22 年	136 品川駅東口 (発)	17:50	17:50	0:00	17:50	0:00	17:50	0:00	17:50	0:00
	150 浅草線三田駅前 (着)	18:27	18:28	0:01	18:27	0:00	18:29	0:02	18:28	0:01
	150 浅草線三田駅前 (着)	18:31	18:32	0:01	18:32	0:01	18:31	0:00	18:31	0:00
	136 品川駅東口 (着)	19:06	19:06	0:00	19:10	0:04	19:14	0:08	19:06	0:00
平成 23 年	136 品川駅東口 (発)	17:50	17:51	0:01	17:50	0:00	18:09	0:19	17:50	0:00
	150 浅草線三田駅前 (着)	18:27	18:28	0:01	18:28	0:01	19:12	0:45	18:27	0:00
	150 浅草線三田駅前 (着)	18:31	18:31	0:00	18:31	0:00	—	—	18:32	0:01
	136 品川駅東口 (着)	19:06	19:08	0:02	19:06	0:00	—	—	19:06	0:00
芝浦港南ルート										
平成 22 年	162 田町駅東口 (発)	10:19	10:19	0:00	10:19	0:00	10:19	0:00	10:19	0:00
	184 品川駅東口 (着)	10:56	10:58	0:02	10:56	0:00	10:56	0:00	10:57	0:01
	184 品川駅東口 (着)	11:01	11:01	0:00	11:01	0:00	11:01	0:00	11:01	0:00
	162 田町駅東口 (着)	11:33	11:33	0:00	11:33	0:00	11:44	0:11	11:35	0:02
平成 23 年	162 田町駅東口 (発)	10:19	10:19	0:00	10:19	0:00	10:19	0:00	10:19	0:00
	184 品川駅東口 (着)	10:56	10:59	0:03	11:00	0:04	10:58	0:02	10:56	0:00
	184 品川駅東口 (着)	11:01	11:01	0:00	11:01	0:00	11:01	0:00	11:01	0:00
	162 田町駅東口 (着)	11:33	11:35	0:02	11:36	0:03	11:43	0:10	11:35	0:02

※赤字は5分以上の遅延

6. 検証のまとめ

平成 22 年度、平成 23 年度の 2 年間において実施した各種調査（移動実態調査、利用満足度調査、定時性調査、運転士へのアンケート調査、子供の利用拡大を視野に入れた調査）の結果及び、寄せられた意見要望の集計を踏まえ、「ちいばす」の既存 2 路線に新規 5 路線が加えられたことにより、高齢者や障害者、妊産婦をはじめとした区民、港区で働く人、学ぶ人、訪れる人の区内での移動手段の支援として利用され、さらなる利便性の向上に貢献しつつあるということがわかりました。

一方で、これらの調査結果や意見要望からはいくつかの課題も抽出され、短期的、中期的、長期的に取り組むべき課題として改善に要する期間を分類し、それぞれに目標を掲げ対応してきました。さらに、今後も継続して対応していく課題や、新たに対応すべき課題を踏まえますと、平成 22 年度に整理した「実証運行から見えてきた課題」（次ページ参照）に集約することができます。

実証運行から見えてきた課題

■ 短期的課題

- ①利用者マナー改善への呼び掛け
座席に荷物を置いたまま大声で話したり、お年寄りに席を譲らない若者がいるという意見があることから、利用者マナー改善に向けた呼び掛けが求められます。
- ②運転手の接客態度の徹底
ほとんど運転手は親切で優しいが、たまに無愛想な運転手や、急ブレーキや急発進など運転の荒い運転手がいるという意見があることから、ホスピタリティ（親切なおもてなし）溢れる運転手の接客態度の徹底が求められます。
- ③バスの行先表示の改善
バスの行先表示に最終地点だけでなく、経由地を表示して欲しいという意見があることから、バスの行先表示の改善が求められます。
- ④バス停の移動・新規設置
○○バス停を△△△の前に移動して欲しいや、□□□の近くにバス停を設置して欲しいという意見があることから、バス停の移動や新規設置が求められます。
- ⑤バス停名称の変更
○○バス停を△△バス停に名称を変更した方が分かりやすいという意見があることから、バス停名称の変更が求められます。

■ 中期的課題

- ①乗り継ぎを考慮したダイヤ改正
他のルートに乗り継ぐのに、あまり待たなくてもよいダイヤにして欲しいという意見があることから、乗り継ぎを考慮したダイヤ改正が求められます。
- ②運行時間帯の延長
通勤や通学に利用するためにもっと早い時間帯からの運行や、もっと遅い時間までの運行を要望する意見があることから、運行時間帯の延長が求められます。
- ③運行間隔の改善
バスの運行間隔を短くして欲しいという意見があることから、運行間隔の改善が求められます。
- ④バス停環境の改善
バス停にベンチや屋根を設置して欲しいという意見があることから、ベンチや屋根の設置によるバス停環境の改善が求められます。

⑤運行状況情報システムの構築

バス停に現在の運行状況が分かる電子掲示板の設置を求める意見があることから、運行状況の情報システムに現在の運行状況が分かる電子掲示板の構築が求められます。

⑥定時性の確保

時間通りにバスが来ないという意見があることから、道路混雑状況に即したダイヤの改正、運行経路の特徴に応じた運転技術の向上、バス車両を確保して臨時便の運行等による定時性の確保が求められます。

■ 長期的課題

- ①子供運賃・乗り継ぎ割引
子供運賃や他ルートへの乗り継ぎ割引を求める意見があることから、子供運賃や乗り継ぎ割引が求められます。
- ②バスルートの改善・変更
もう少し短くて単純なルートに改善して欲しいや、○○地区を通るようなルートに変更して欲しいという意見があることから、バスルートの改善・変更が求められます。

	短期 [1～2年]	中期 [3～5年]	長期 [6年～]
ソフト	利用者マナー改善への呼び掛け 運転手の接客態度の徹底	乗り継ぎを考慮したダイヤ改正 運行時間帯の延長 運行間隔の改善 運行状況情報システムの構築	子供運賃・乗り継ぎ割引
ハード	バスの行先表示の改善 バス停の移動・新規設置 バス停名称の変更	バス停環境の改善 定時性の確保	バスルートの改善・変更
	実証運行		本格運行

注1) コミュニティバスの運行に関しては、高齢者、障害者、妊産婦、子供などに重きを置いた働いた働いと、ホスピタリティ（親切なおもてなし）溢れるサービスを提供していきます。

注2) 改善策の実現には、運行経費の拡大、収支率への影響、関係機関との合意形成など十分な検討を行いながら、実現可能な項目から対応していきたいと考えています。

Ⅱ. 新規5路線の評価

1. 実証運行から見えてきた課題への対応状況

平成 22 年度に整理した『実証運行から見えてきた課題』への対応状況としては、平成 22 年度から引き続き実施している「利用者マナー改善への呼びかけ」や、「運転手の接客態度の徹底」、「定時性の確保」等に加え、「バスの行先表示の改善」等を行い、さらに、バス停に関連した課題の対応として、バス停の移動や設置、バス停環境の改善など、合計 34 カ所のバス停を改善しました。

また、「追加料金徴収の改善」等、より円滑な利用のための改善、さらに、利用者数の増加傾向にあるルートにおいては、中型車両を導入して対応するなどの改善を行いました。

平成 24 年度以降については、加えてダイヤ改正や運行時間帯の延長、運行間隔の改善など、運行と時間に関連した改善策に取り組んでいくことで、さらに利用者にとって安全かつ快適で利便性の高い交通手段として持続的に発展していくように考えています。

■実証運行から見えてきた課題の対応状況

	短期（1～2年）	中期（3～5年）	長期（6年～）	
平成22年度	<p>①利用者マナー改善への呼び掛け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボスターの設置【図2-1参照】 <p>②運転手の接客態度の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社員教育【図2-2参照】 <p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・起終点のバス停留所における一旦降車及び追加料金徴収の改善 <ul style="list-style-type: none"> i) 麻布ルート：68 港区役所 [H22.6.26～] ii) 高輪ルート：150 浅草線三田駅前 [H22.6.26～] 	<p>④バス停環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベンチ設置：162 田町駅東口 <p>⑥定時性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・芝ルートにてバス車両台数を4台から5台に変更 [H22.6.26～] 	<p>②バスルートの改善・変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日赤医療センターへのルート延伸に伴う青山ルート変更 <p>※『港区地域交通サービス実施計画（平成21年3月）』において運行ルートとして計画済み</p>	
平成23年度	<p>①利用者マナー改善への呼び掛け</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ペビーカー利用についての貼り紙を設置【図2-3参照】 <p>②運転手の接客態度の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社員教育【図2-2参照】 <p>③バスの行先表示の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金箱への行先表示【図2-4参照】 <p>④バス停の移動・新規設置（移動：5箇所、新規：14箇所） 【課題対応状況図参照】</p> <p>⑤バス停名称の変更（2箇所）【課題対応状況図参照】</p> <p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高輪ルートの運行車両のうち小型車両2台を中型車両2台に変更 	<p>④バス停環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベンチ設置：7箇所【図2-5参照】【課題対応状況図参照】 ・屋根設置：4箇所【図2-6参照】【課題対応状況図参照】 <p>⑥定時性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・芝ルートの運行車両のうち中型車両2台を小型車両2台に変更 		
平成24年度以降	<p>①利用者マナー改善への呼び掛け</p> <p>②運転手の接客態度の徹底</p> <p>③バスの行先表示の改善</p> <p>④バス停の移動・新規設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新規設置：「188-2 港南四丁目」 <p>⑤バス停名称の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「180・188 港南四丁目交差点」→「港南小学校前」 <p>○その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高輪ルートの運行車両のうち小型車両2台を中型車両2台に変更 	<p>①乗り継ぎを考慮したダイヤ改正</p> <p>②行時間帯の延長</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青山ルートの始発便の繰り上げ <p>③運行間隔の改善</p> <p>④バス停環境の改善</p> <p>⑤運行状況情報システムの構築</p> <p>⑥定時性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・芝ルートの運行車両のうち中型車両2台を小型車両2台に変更 	<p>①子供運賃・乗り継ぎ割引</p> <p>②バスルートの改善・変更</p>	



図 2-1：全席優先席ポスター



図 2-2：社員教育の状況

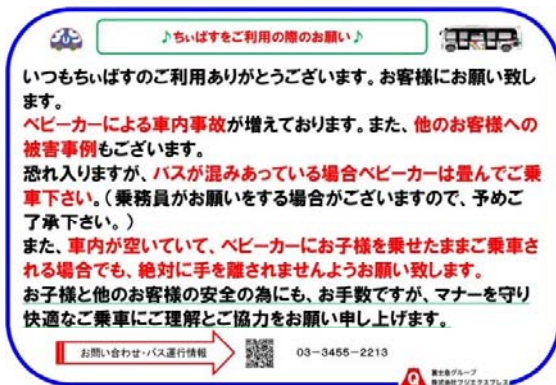


図 2-3：ベビーカー利用の貼り紙



図 2-4：料金箱への行き先表示

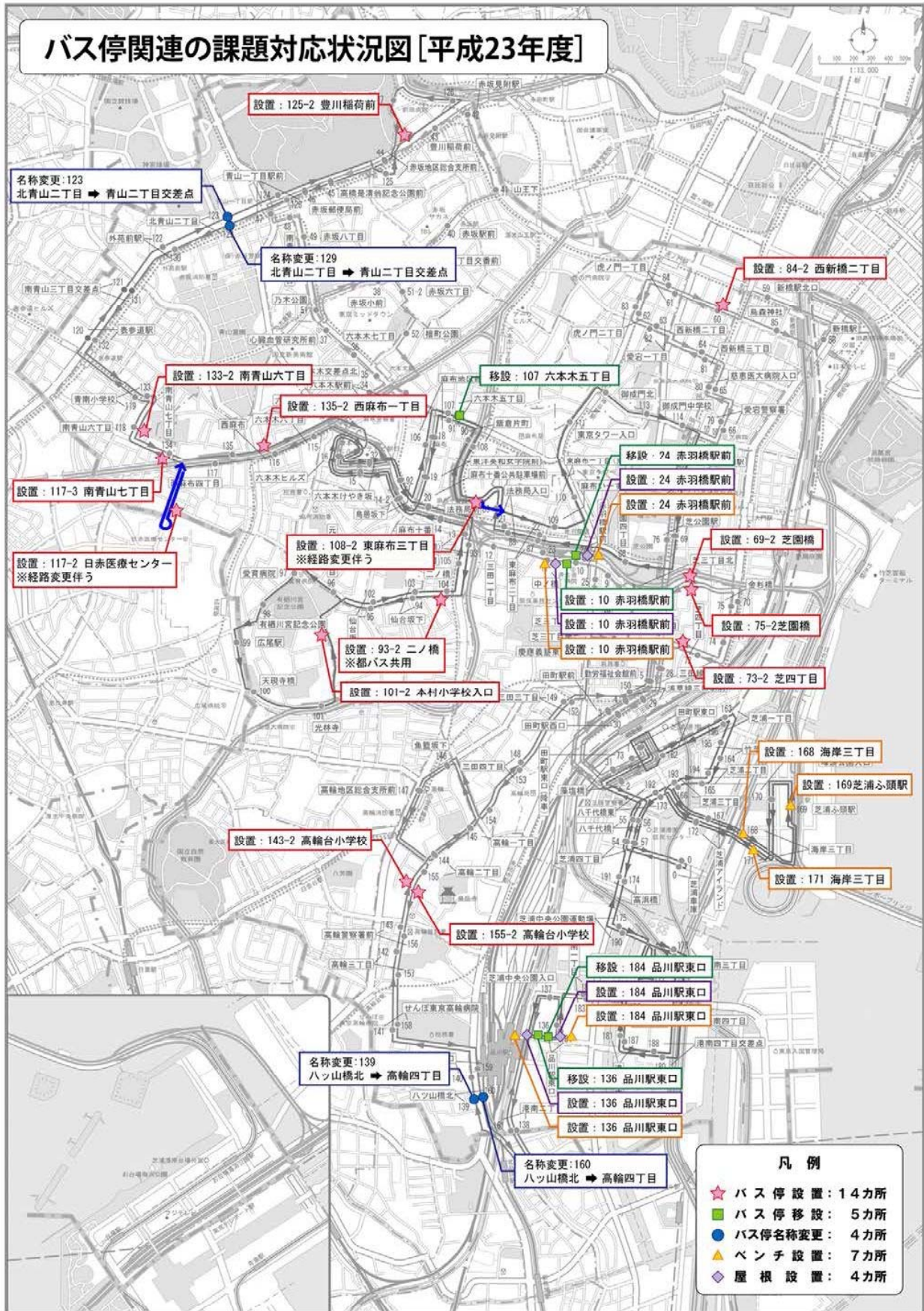


図 2-5：バス停のベンチ設置



図 2-6：バス停の屋根設置

バス停関連の課題対応状況図 [平成23年度]



2. 追加バス停の利用状況と評価

平成 23 年度に新規に追加した 14 カ所のバス停の利用状況を見ると（表 2-1 参照）、芝ルート「芝園橋」、麻布ルート「二ノ橋」、「本村小学校入口」、青山ルート「日赤医療センター」が平休日、乗降者人数のいずれかで 10 位以内となっており、利用率が非常に高いことが分かります。

さらに、14 カ所のバス停のうち 12 カ所のバス停（表 2-1 の赤色、黄色のバス停）は各ルートにおいて上位のバス停として利用されていることから、総じて追加バス停の評価は高く、利用者の需要に応じたバス停の設置であったと考えられます。

表 2-1：新規設置バス停の利用状況（参考：平成 23 年度移動実態調査）

ルート	バス停名称	乗車人数		降車人数	
		平日	休日	平日	休日
芝ルート (バス停数：41)	69-2 芝園橋	9人 (20位)	12人 (18位)	12人 (23位)	13人 (13位)
	73-2 芝四丁目	3人 (24位)	5人 (23位)	4人 (29位)	5人 (21位)
	75-2 芝園橋	8人 (21位)	5人 (23位)	17人 (18位)	25人 (8位)
	84-2 西新橋二丁目	1人 (26位)	2人 (25位)	7人 (27位)	6人 (20位)
麻布ルート (バス停数：43)	93-2 二ノ橋	41人 (8位)	33人 (7位)	9人 (28位)	6人 (24位)
	101-2 本村小学校入口	35人 (10位)	14人 (16位)	37人 (13位)	19人 (13位)
	108-2 東麻布三丁目	17人 (22位)	4人 (24位)	7人 (29位)	4人 (25位)
青山ルート (バス停数：31)	117-2 日赤医療センター	80人 (9位)	53人 (10位)	26人 (18位)	15人 (16位)
	117-3 南青山七丁目	50人 (13位)	31人 (16位)	12人 (23位)	10人 (18位)
	125-2 豊川稲荷前	2人 (25位)	4人 (27位)	19人 (20位)	9人 (19位)
	133-2 南青山六丁目	11人 (23位)	14人 (21位)	36人 (16位)	17人 (14位)
	135-2 西麻布一丁目	1人 (26位)	1人 (28位)	15人 (22位)	26人 (13位)
高輪ルート (バス停数：30)	143-2 高輪台小学校	34人 (18位)	29人 (15位)	60人 (13位)	46人 (12位)
	155-2 高輪台小学校	30人 (19位)	43人 (11位)	56人 (14位)	39人 (14位)

上位 10 バス停 上位 20 以上バス停

3. 車両入れ替えによる評価

芝ルートの交通渋滞が著しい新橋駅周辺の定時運行の確保と、高輪ルートの車内混雑緩和のため、芝ルートの中型バス 2 台と高輪ルートの小型バス 2 台を平成 23 年 7 月 16 日より入れ替えました。

(1) 芝ルート

芝ルートの遅延状況に関して、平成 22 年度から平成 23 年度への大きな変化は見られませんでした。(表 2-2 参照)

しかしながら、芝ルートでは渋滞の多い道路や青時間の短い信号の道路が多く、また両側にパーキングメーターが設置している箇所が多いため、通行できる道路幅員が狭くなることから、一部小型車両の入れ替えは、運行の円滑化に貢献していると思われます。

表 2-2：芝ルートの遅延状況（参考：平成 22 年度・23 年度定時性調査）

	停留所名	H 2 2	7/14 (水)			7/10 (土)		7/29 (木)		9/23 (祝)	
		H 2 3	9/7 (水)			9/17 (土)		9/21 (水)		9/3 (土)	
		天気	晴			晴		雨		雨	
		所定時刻	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	実時刻	遅延時間	
平成 22 年	1 田町駅東口 (乗車) (発)	16:49	16:49	0:00	16:49	0:00	16:49	0:00	16:49	0:00	
	58 新橋駅 (着)	17:25	17:29	0:04	17:26	0:01	17:29	0:04	17:25	0:00	
	58 新橋駅 (着)	17:29	17:29	0:00	17:29	0:00	17:29	0:00	17:29	0:00	
	73 田町駅東口 (降車) (着)	18:03	18:29	0:26	18:03	0:00	18:15	0:12	18:03	0:00	
平成 23 年	1 田町駅東口 (乗車) (発)	16:49	16:49	0:00	16:49	0:00	16:49	0:00	16:51	0:02	
	58 新橋駅 (着)	17:25	17:27	0:02	17:25	0:00	17:36	0:11	17:31	0:06	
	58 新橋駅 (着)	17:29	17:29	0:00	17:29	0:00	17:39	0:10	17:31	0:02	
	73 田町駅東口 (降車) (着)	18:03	18:05	0:02	18:03	0:00	18:29	0:26	18:05	0:02	

※赤字は 5 分以上の遅延

(2) 高輪ルート

高輪ルートの利用者数をみると、他のルートに比べ、運行開始から平成 23 年度 12 月時点まで継続して非常に利用者が多く (図 2-7 参照)、平成 22 年 4 月から 12 月の利用者数に比べて、平成 23 年 4 月から 12 月の利用者数は 100,181 人 (25.6%) も増加しており、新規 5 路線の中で唯一 100,000 人以上増加しています。(表 2-3 参照)

なお、車両の中型化と利用者数の増加の直接的な相関関係までは見られませんでした。車両の中型化は利用者人数の一番多い高輪ルートの車内環境の向上に貢献していると思われます。

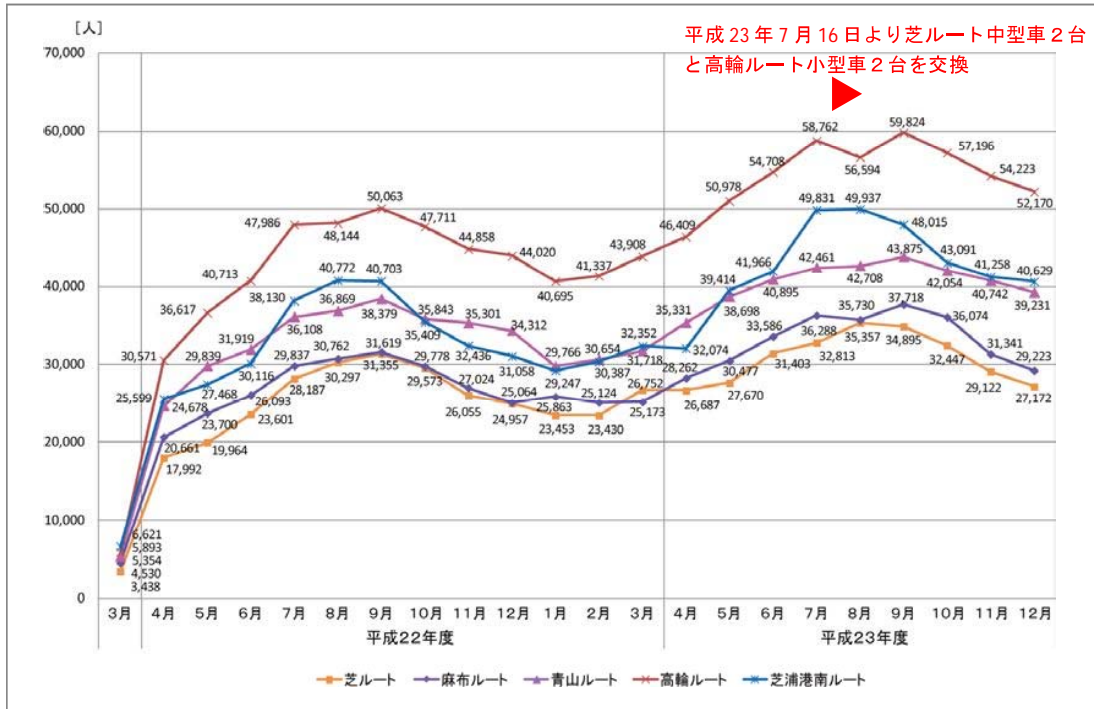


図2-7: 新規5路線の月別利用者数

表2-3: 新規5路線の利用者数

ルート名	平成22年4月 ~12月	平成23年4月 ~12月	増加人数	増加率
芝ルート	231,981人	277,566人	45,585人	19.7%
麻布ルート	244,538人	298,699人	54,161人	22.1%
青山ルート	303,248人	365,995人	62,747人	20.7%
高輪ルート	390,683人	490,864人	100,181人	25.6%
芝浦港南ルート	301,691人	386,215人	84,524人	28.0%
合計	1,472,141人	1,819,339人	347,198人	23.6%

4. 新規5路線の利用者数

港区コミュニティバス「ちいばす」は、既存路線である「田町ルート」、「赤坂ルート」に加え、平成22年3月24日から「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」の新規5路線の実証運行を開始しました。路線によって多少の差はありますが、運行開始より平成22年9月に向けて利用者数が伸び、10月には新規5路線の利用者数の累計が100万人を超えました。その後9月から平成23年1月月にかけて利用者数は減少傾向にありましたが、2月からは再び増加傾向に転じ、平成23年9月をピークとして利用者数を伸ばしています（図2-8参照）。平成23年4月から12月までの9ヶ月間の利用者数はすでに約182万人と、平成22年度総利用者数である約193万人に近づく値となりました。なお、新規5ルート全てにおいて平成23年度では平成22年度より利用者数が増加しており、「高輪ルート」が運行当初より最も多い利用者数で推移しています。そして、「青山ルート」と「芝浦港南ルート」が次いで同じような利用者数で推移しており、「芝ルート」と「麻布ルート」が新規5路線の中では比較的少ない利用者数で推移しています（図2-9参照）。また、平成22年4月から12月までの利用者数と平成23年4月から12月までの利用者数を比較してみると、ルートによって多少の差はあるものの、全てのルートにおいて約20%程度増加しており、新規5路線全体では23.6%増加しています（表2-4参照）。

一方で、平成16年10月1日から運行している「田町ルート」、「赤坂ルート」の利用者数の推移をみると、年度単位で増加していく傾向にあることがわかります。（図2-10参照）

よって、夏をピークに冬に向けて利用者数が減少するという全ルート共通の傾向はあるものの、新規5路線の利用者数はさらに増加していくと推測できます。また、田町ルートの運行開始2年間と同様の増加傾向にあることから、新規5路線も今後増加していくと推測できます（表2-5参照）。

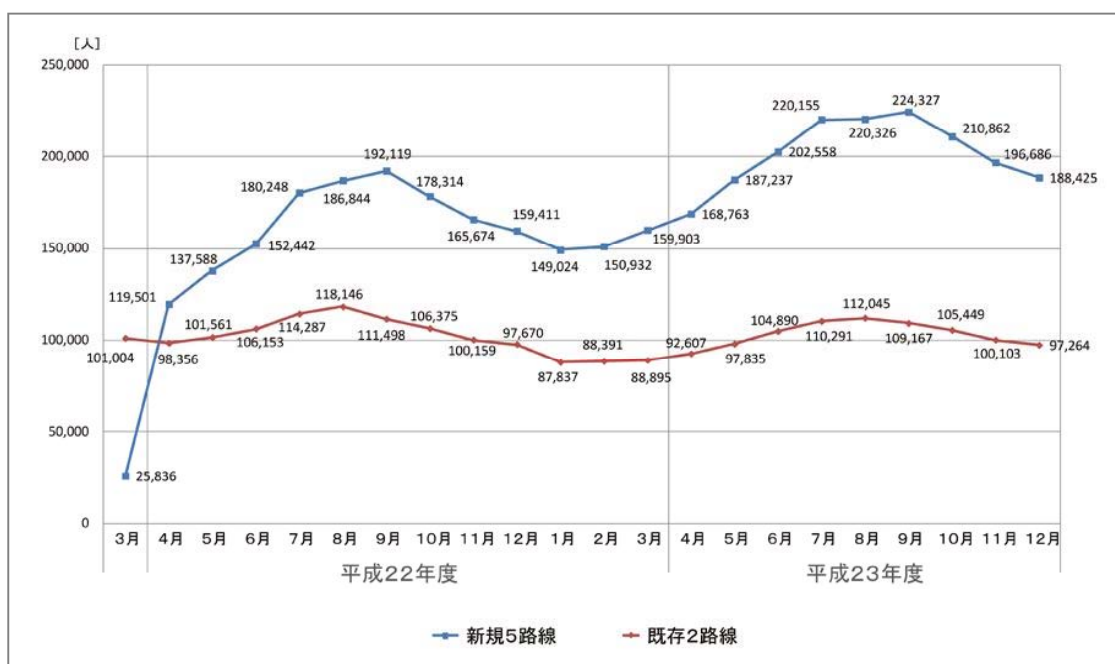


図2-8：新規5路線と既存2路線の月別利用者数

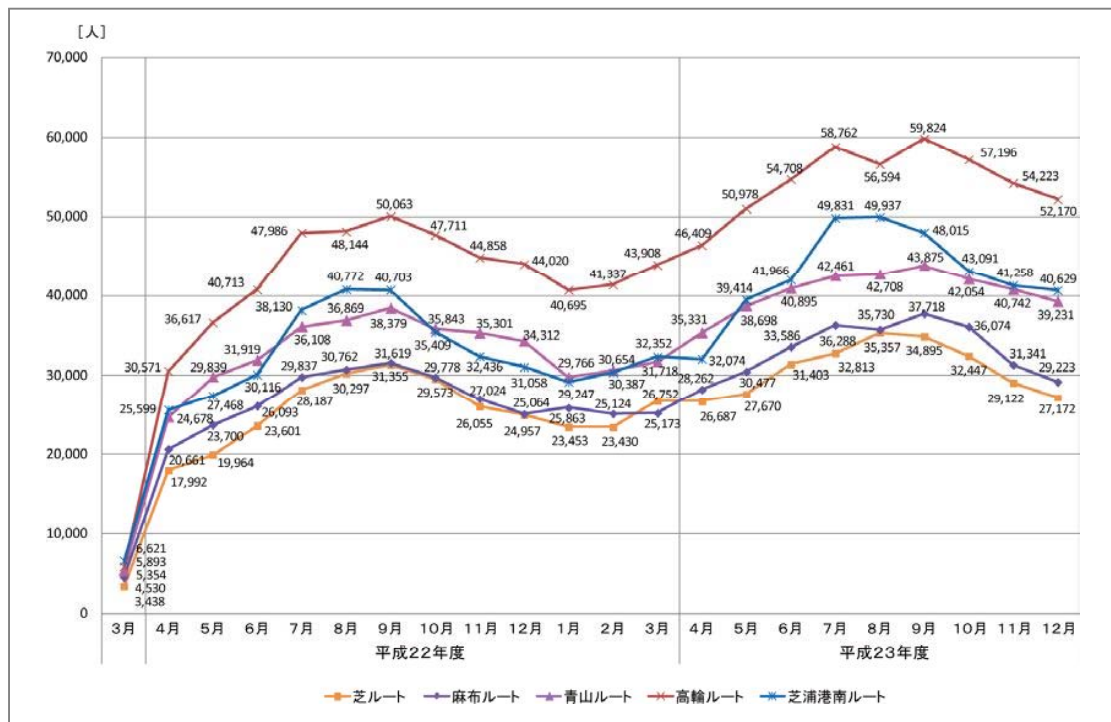


図 2-9：新規 5 路線の月別利用者数（※再掲）

表 2-4：新規 5 路線の利用者数

ルート名	平成 22 年 4 月～12 月	平成 23 年 4 月～12 月	増加率
芝ルート	231,981 人	277,566 人	19.7%
麻布ルート	244,538 人	298,699 人	22.1%
青山ルート	303,248 人	365,995 人	20.7%
高輪ルート	390,683 人	490,864 人	25.6%
芝浦港南ルート	301,691 人	386,215 人	28.0%
合計	1,472,141 人	1,819,339 人	23.6%

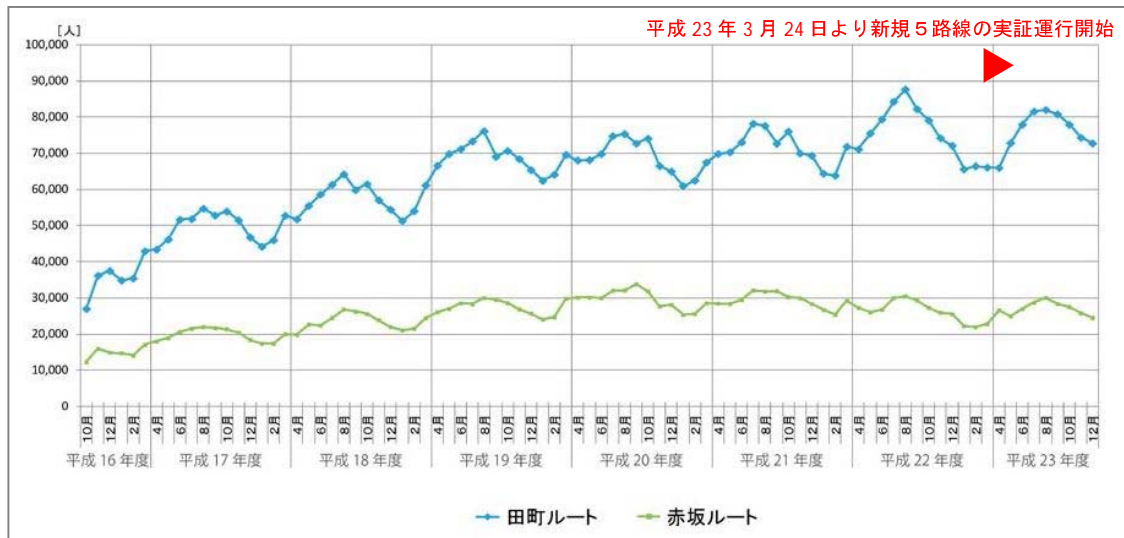


図 2-10：既存 2 路線の月別利用者数

表 2-5：既存 2 路線の利用者数

ルート名	平成 16 年 10 月～平成 17 年 9 月	平成 17 年 10 月～平成 18 年 9 月	増加率
田町ルート	514,408 人	646,368 人	25.7%
赤坂ルート	211,720 人	257,218 人	21.5%
合計	726,128 人	903,586 人	24.44%

5. 新規5路線の収支率

平成24年度の本格運行に向け、現在は実証運行を行っていますが、本格運行においては、持続的で安定性のある事業運営を確保するため、収支率の目標値を50%以上に設定しています。ただし、実証運行期間中は、周知や利用定着の期間等が必要なため、収支率の目標値は40%以上としています。収支率が40%以上確保できた場合は、本格運行に移行できることとしています。

なお、『港区地域交通サービス実施計画（平成21年3月）[港区]』では、採算性の評価方法や本格運行への移行条件を以下のように示しています。

採算性の評価方法

持続的で安定性のある事業運営を確保するため、コミュニティバス事業の運行経費に対する運行収入の割合である収支率を採算性評価の指標として事業を検証していくこととします。収支率は、これまでの「ちいばす」の運行実績や区民アンケート調査結果、他の自治体との比較をもとに、収支率の目標値を50%以上に設定しています。

選定した5路線の中には、区民の地域交通改善へのニーズが高い地域を運行するものの、狭あいな道路をきめ細かく運行する区間が長いことなどから区民以外の利用者が多く見込めない路線もあり、路線毎に目標値を確保することが当面困難な場合も想定されます。

また、交通まちづくりの視点で地域交通ネットワークを構築することがコミュニティバスの導入方針となっており、路線全体のネットワークとしての効果や課題を検証していく必要があります。

そこで、採算性の評価に当たっては、実証運行及び本格運行ともに5路線の収支率の平均（全体評価）で事業評価することを基本とします。

本格運行への移行条件

新規路線の導入に当たっては、取組み方針に基づき、原則として2年間の実証運行での事業評価を経た上で、本格運行に移行することとしますが、導入当初の周知・利用定着の期間等を考慮して実証運行期間中については、5路線の収支率の平均で40%以上を目指すこととします。

実証運行完了時点で5路線の収支率の平均が40%以上確保できた場合には、本格運行に移行し、収支率50%以上の早期達成を目指して事業検証と評価、改善を繰り返していきます。

一方、実証運行完了時点で、5路線の収支率の平均が40%に満たない場合には、実証運行期間をさらに1年延長して事業の周知徹底、走行ルートや運賃の見直し等の改善策を実施します。

実証運行期間を1年延伸しても5路線の収支率の平均が40%に満たない場合には、交通まちづくりとしての効果の検証も踏まえた上で、事業全体の見直しを検討します。

【出典：港区地域交通サービス実施計画（平成21年3月）】

「ちいばす」新規5路線の平成22年度の収支率および平成23年度の想定収支率は以下のとおりです。

【平成22年度】

●全体収支

1 収入	
①運賃収入	184,087 千円
②広告料ほか	11,558 千円
計 (A)	195,645 千円

2 経費	
①運行経費 ^{※1}	394,461 千円
②一般管理費	18,192 千円
計 (B)	412,653 千円

3 収支率	
(A ÷ B)	47.4%

●路線別収支率

・芝ルート	36.9%
・麻布ルート	32.7%
・青山ルート	57.2%
・高輪ルート	66.6%
・芝浦港南ルート	50.7%

【平成23年度 (想定)】

●全体想定収支

1 想定収入	
①運賃収入	230,986 千円
②広告料ほか	13,191 千円
計 (A)	244,177 千円

2 想定経費	
①運行経費 ^{※1}	401,721 千円
②一般管理費	29,636 千円
計 (B)	431,357 千円

3 想定収支率	
(A ÷ B)	56.6%(+9.2%) ^{※2}

●路線別想定収支率

・芝ルート	44.8%(+7.9%) ^{※2}
・麻布ルート	37.6%(+4.9%)
・青山ルート	67.7%(+10.5%)
・高輪ルート	79.7%(+13.1%)
・芝浦港南ルート	61.8%(+11.1%)

※1 運転士経費、燃料費、その他経費の合計

※2 対前年度比

※平成23年度(平成23年4月から平成24年3月まで)の収入の算定は、平成23年4月から12月までの実績額を実績月数(9カ月)で割った1月当たりの平均収入に、12カ月を掛けた額を想定額としています。

※平成23年度(平成23年4月から平成24年3月まで)の経費の算定は、平成23年4月から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、各ルートの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。

【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	12.8km (17%)	16.5km (24%)	11.2km (16%)	13.7km (20%)	15.8km (23%)
車両台数	5台 (23%)	5台 (23%)	4台 (18%)	4台 (18%)	4台 (18%)
運転士人数	13人 (19%)	17人 (25%)	11人 (16%)	13人 (20%)	13人 (20%)

以上のように、平成 23 年度の想定収支率については、高輪ルートおよび青山ルートで約 70～80%となっています。このことは、運行距離が比較的短く、車両台数も 4 台のため、経費が少ない反面、乗車人数が多いことが要因となっています。

一方、麻布ルートは 30%台にとどまっています。このことは、運行距離が長く、車両台数も 5 台と経費が多くかかる反面、乗車人数が多くないことが要因となっており、改善が必要であると考えられます。

しかしながら、新規 5 路線全体の収支率の平均では、平成 22 年度が 47.4%であったのに対し、平成 23 年度の想定収支率は 56.6%に改善され、実証運行における目標値である 40%を大きく上回り、かつ、本格運行の目標値である 50%以上を確保できる見込みであることから、**本格運行へ移行できる条件は整った**と言えます。