

港区地域公共交通会議（第九回） 次第

日時：平成23年7月28日（木）

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) 台場シャトルバス計画について

3 閉会

<配布資料>

資料1 台場シャトルバス計画について

参考資料1 座席表

参考資料2 港区地域公共交通会議設置要綱及び委員名簿

参考資料3 港区地域公共交通会議作業部会設置要領及び委員名簿

台場シャトルバス計画について

1. 台場シャトルバス導入の背景及び目的

背景（台場地域の特殊な状況）

【台場地域住民の利便性確保】

- 台場地域は、港区内他地区とレインボーブリッジのみでつながる特殊な立地状況にあります。
- レインボーブリッジは自転車の通行ができないため、自家用車以外では公共交通を利用せざるを得ないため、住民にとっては料金負担が強いられています。
- 台場地域の住民から、新たな交通システムへの要望が高まっています。

【台場地域の立地状況】

- 「離れ島」であるがゆえ経路途中のバス停を必要としないため、点と点を結ぶシャトルバスに適しています。
- 台場地域は日本有数の観光地であり、集客力に優れています。
- 大企業がコンパクトに集積しており、民間活力を活用したバス運行の可能性がります。

台場の地域交通を考える会

台場住民の代表 16 名で、平成 21 年 3 月 24 日～10 月 21 日までに合計 5 回開催しました。

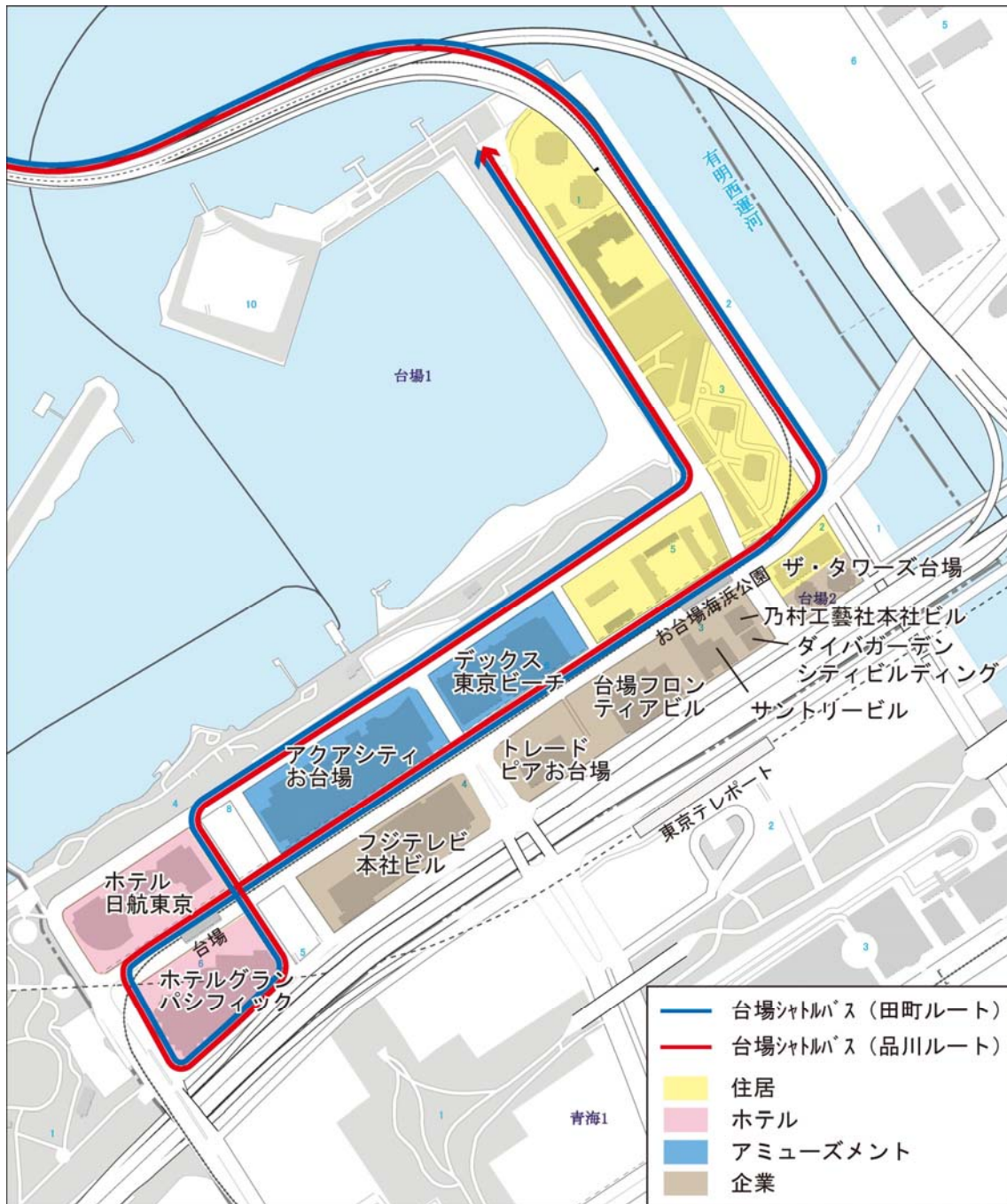
「港区地域交通サービス取組方針」にも合致

新規交通手段の導入における「区内（企業出資等）のシャトルバスの導入」に該当します。（4 ページ参照）

導入の目的

台場地域住民の生活利便性の確保と台場地域企業の品川駅アクセスの要望を受け、集客施設を中心とした民間企業がコンパクトに集積する台場地域の特性を活かし、民間出資による台場地域～田町・品川駅を結ぶシャトルバス運行に向けて、住民と企業の協力による、コミュニティバスではない新たな交通システム「台場シャトルバス」の実現に向けて検討します。

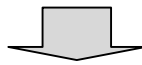
【台場地域の施設、台場シャトルバスのルート】



2. 港区地域交通サービス実施計画における台場シャトルバスの位置づけ

【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。

なお、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区民、港区で働く人、学ぶ人、訪れる人の区内での移動手段を支援する公共交通手段の一つですが、地域交通に関する課題や区民等のニーズにコミュニティバスだけで対応することは困難です。(巻末資料2)

出典) 港区地域交通サービス実施計画 平成21年3月 港区

→ 新たな交通システムの検討 → 台場シャトルバス

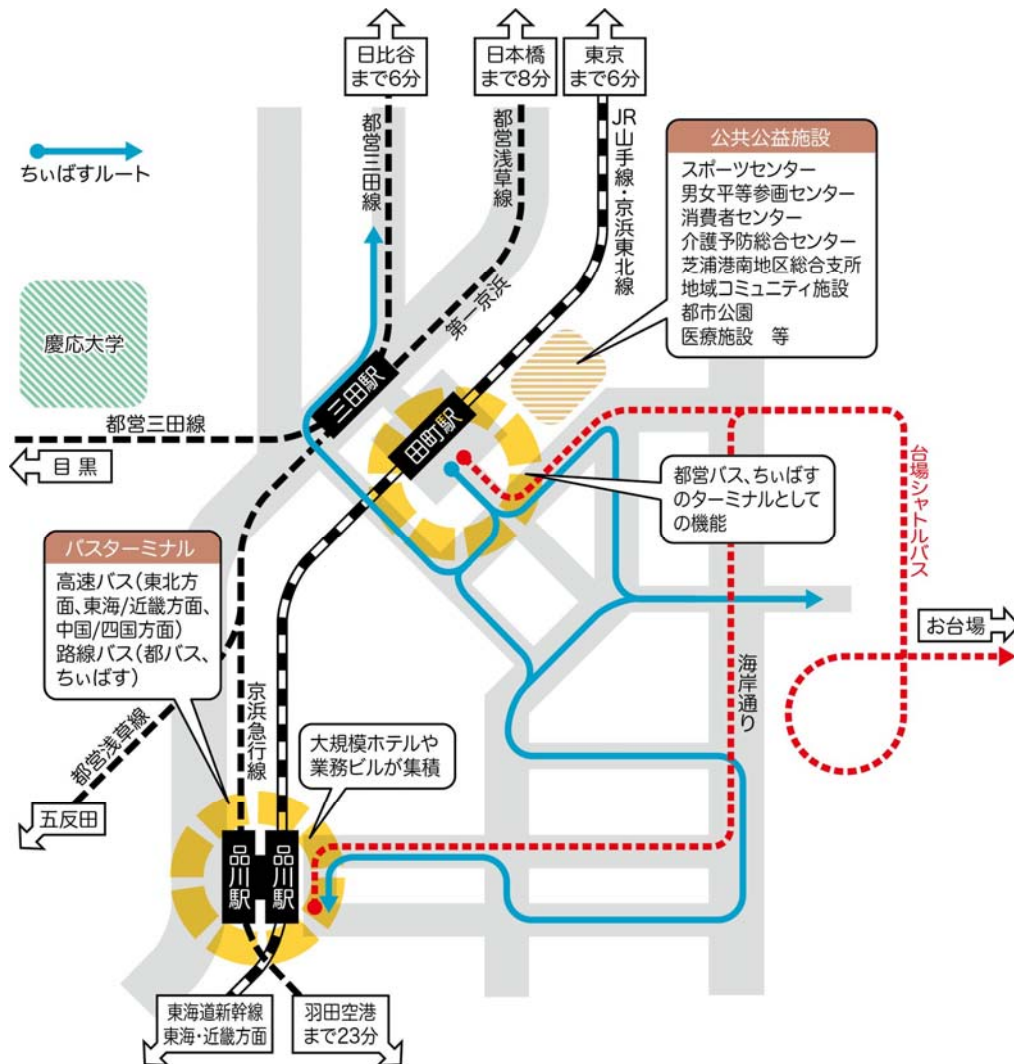
→ コミュニティバス(ちいばす)

地域交通サービスのメニュー

	交通手段	内容	実施に向けた課題
既存の広域交通の改善	路線バスの運行内容改善の要望 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートの変更、運行便数の増加などの改善を事業者に要請することで、利便性を向上させることが考えられます。 ・乗り継ぎ割引制度を導入し、費用負担の軽減を図ることが考えられます。 	これまで、区が要請を行っているものの、事業者の経営状況等から、根本的な改善は難しい状況です。
	ホテルバス・企業バス、スクールバス、病院の送迎バスの活用 徒歩、自転車の環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間が個別に行っている送迎バスに一般利用者を混乗させることや、空き時間の車両を利用することが考えられます。 ・幅の広い歩道づくりや、歩道の不法占有物の撤去、自転車通行帯のネットワーク形成や駐輪場の整備によって、徒歩や自転車の移動の快適性を向上させることが考えられます。 ・レンタサイクルシステムの形成によって、自転車共同利用を促進することが考えられます。 	企業へのバス利用のヒアリング結果で多くの企業から、安全面や、運行スケジュール上協力は難しいとの回答を得ています。 道路や施設整備、交通管理など、区役所内の部署間の連携が重要です。
既存の地域交通の改善および新規交通手段の導入	善 既存の地域交通の改善 「ちいばす」の運行内容改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートの変更、運行便数の増加、運行時間帯の拡大などの改善によって、利便性を向上させることが考えられます。 ・運賃制度の見直しや乗換券、1日券の発行によって、利用負担の軽減を図ることが考えられます。 ・バリアフリー車両の導入によって、利用者層を拡大することが考えられます。 	赤坂ルートでの循環部分の改善など、利用者の意見を聞き、過度な財政負担を伴わない範囲での改善の検討が必要です。
	新規交通手段の導入 区内（企業出資等）のシャトルバスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ビジネスマンや観光客、買い物客などに対し、地区内の回遊性を高めるバスを導入することで、需要を創出することが考えられます。 ・地元企業が共同出資でバスを運行するなど、地元企業との協働も考えられます。 	事業実施にあたってのニーズ、協力者の掘り起こしと仕組み作りを行う必要があります。
	コミュニティバスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が不便な地域や、移動の直接性が低い地域などの移動に対して、既存の公共交通を補完する形で、区が主体となってバスを導入することで利便性を高めることが考えられます。 	運賃収入のみでの採算性確保が難しいため、区や地域の適切な負担のあり方について検討が必要です。
	乗合タクシーの導入（コミュニティタクシー） 	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内の道路が狭い地域で、最寄り駅やバス停までの移動等を補完する小型車両によるサービスを導入することで利便性を高めることが考えられます。 ・運行方式はルートを固定しているもの、需要によりルート、ダイヤを柔軟に変動するものなどがあります。 	需要によりルート、ダイヤを変動する場合には、需要を汲み取り、サービス提供を行うシステム作りを行う必要があります。

(出典 「港区地域交通サービス取組方針」)

3. 田町駅・品川駅のポテンシャル



駅	特徴
田町駅	<ul style="list-style-type: none"> ✓ JR山手線・京浜東北線・都営浅草線・三田線への乗換が可能 ✓ 駅前に公共公益施設、都市公園、医療施設等が計画 ✓ 都営バス、ちいばすのターミナルとして機能
品川駅	<ul style="list-style-type: none"> ✓ JR山手線・京浜東北線・横須賀線・東海道新幹線・京浜急行への乗換が可能 ✓ 新幹線で東海・近畿方面、京浜急行で羽田空港へのアクセスが可能 ✓ 高速バスターミナル(東北、東海/近畿、中国/四国)も備えた交通拠点 ✓ 都営バス、ちいばすのターミナルとして機能 ✓ 駅前には大規模ホテルや企業が集積 ✓ JR東日本の1日平均乗降人員は約64万人(同社の駅では第6位) 京浜急行電鉄の1日平均乗降人員は約25万人(同社の駅では第2位)

4. 台場シャトルバスの主なターゲットと導入効果

- 台場シャトルバスは、台場地域住民の生活利便性の確保、台場地域企業の品川駅アクセスの要望を受け、住民と企業の協力による新たな交通システムとして導入を検討しました。
- 台場シャトルバスの主なターゲットは、ちいばすネットワークと接続する田町・品川から台場地域への『港区広域からの新規需要』と、『観光利用による新規需要の掘り起こし』（特に関西方面からの利用者増が期待）の2つです。
- 新たな交通システムである「台場シャトルバス」の導入により、新規需要の掘り起こしを図り、区内の交流促進や観光振興、ひいては港区全体の活性化をもたらします。



ターゲット①：港区広域からの新規需要

- ・ 港区内にネットワークされたちいばすが田町駅東口／品川駅東口に接続
 - ・ ここに台場シャトルバスが接続
- ⇓
- これまで台場に行きたいけど行きにくい港区広域のニーズに対応！
- ⇓
- 港区全体の交流促進、活性化！

ターゲット②：観光利用による新規需要

- ・ 東海道新幹線品川駅・国際化された羽田空港へのアクセス向上
- ⇓
- 特に関西方面からの利用者など、台場地域への観光利用による新規需要の掘り起こしに期待！
- ⇓
- 台場の観光振興、活性化！

台場地域住民の生活利便性の確保、台場地域企業の品川駅アクセスの要望を受け、住民と企業の協力による新たな交通システムとして導入を検討

充実したネットワークを備えるちいばすとの接続による、港区広域からのアクセス向上

東海道新幹線品川駅／国際化された羽田空港へのアクセス向上

台場に行きにくかった区民ニーズに対応

関西方面等からの利用者増に期待

新規需要の掘り起こし

港区全体の活性化

5. 運行計画案

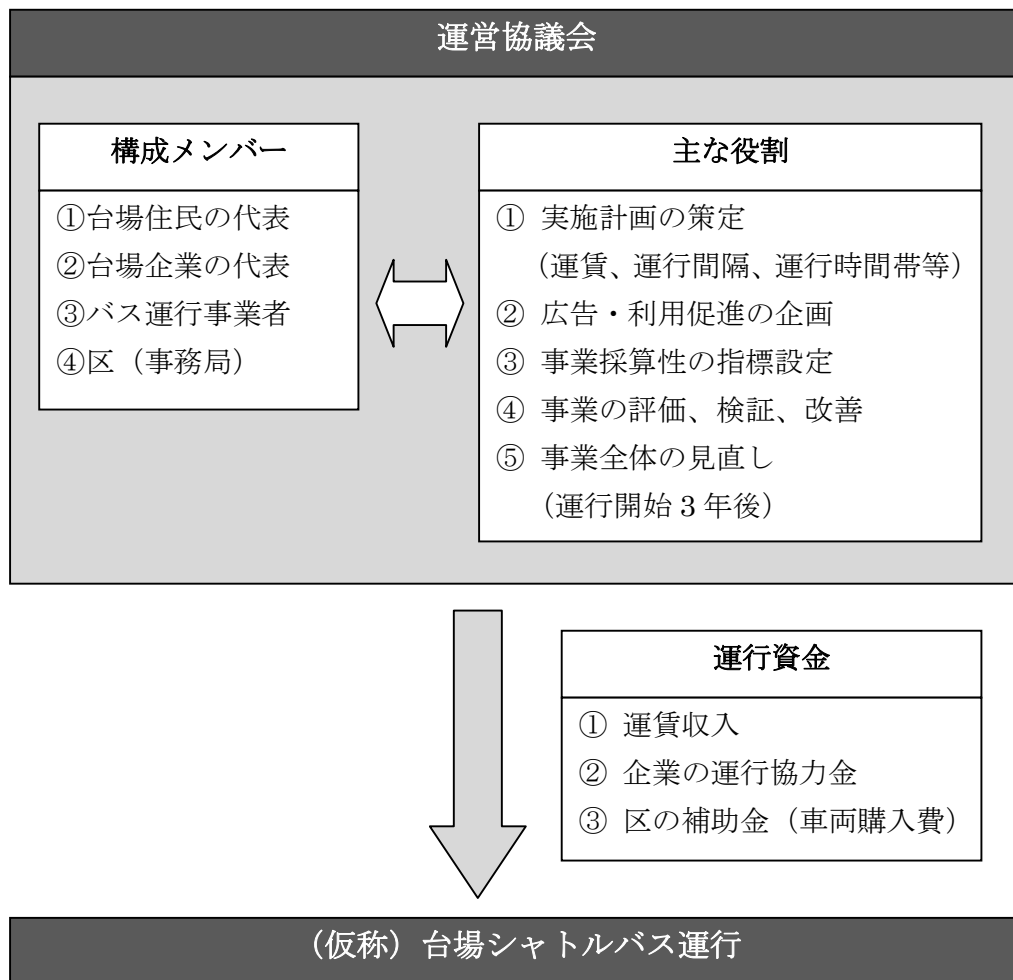
ルート	①田町駅～台場地域 ②品川駅～台場地域
運賃	200 円
運行時間	①田町ルート 7 時台～20 時台 ②品川ルート 7 時台～20 時台
運行間隔	①田町ルート 60 分間隔 ②品川ルート 30 分間隔 ※8:00～10:00 (2h) は 4 便/h で検討中
バス車両	中型バス (定員 56 名、座席 26+立ち席 30)
ルート図	<p> ←→ 田町ルート (台場地区-田町駅) ←→ 品川ルート (台場地区-品川駅) </p>

6. 運営協議会のあり方

(仮称) 台場シャトルバス運営協議会は、台場の地域交通改善に向け、台場住民の代表、台場企業の代表、バス運行事業者、区からなり、認可申請から運行、その後の事業検証、運行改善など、台場シャトルバスに関する一切の事項を企画・運営する組織です。

なお、(仮称) 台場シャトルバス運営協議会を設立する前に準備会を設立し、バス運行事業者を募集するための実施計画（案）を策定します。

【運営協議会のイメージ】



7. 利用促進に関する企画案

■ 『映画の前売りチケット』 & バス乗車券

たとえば、映画のチケットと台場シャトルバスの往復乗車券がセットになったものを映画チケット料金だけで販売します。

映画前売りチケットのイメージ



■ バス車内の広告

たとえば、バス車内の広告には、額面ポスター、吊下ポスター、降車ボタンステッカーなど多種多様な広告媒体があります。



第9回 港区地域公共交通会議 議事記録

日時：平成23年7月28日（木）午前10：00～11：00

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) 台場シャトルバス計画について
- 3 閉会

<配布資料>

- | | |
|-------|--------------------------|
| 資料1 | 台場シャトルバス計画について |
| 参考資料1 | 座席表 |
| 参考資料2 | 港区地域公共交通会議設置要綱及び委員名簿 |
| 参考資料3 | 港区地域公共交通会議作業部会設置要領及び委員名簿 |

<議事>

事務局

- 1 開会
(新規委員紹介)
 - ・ 区議会正副議長の交代、人事異動等に伴い数名の委員が変更となった旨を説明し、該当委員を紹介した。

会長

- 2 議事
それでは、まず議事1) について、事務局から説明を願う。

事務局

- 1) 港区地域公共交通会議の進め方について
 - ・ 資料1「台場シャトルバス計画について」により説明
 - ・ なお、都営バス虹01系統のレインボーブリッジ及び台場地域において、路線が一部競合している状況から、東京都交通局と現在調整を進めているが、次回9月の港区地域公共交通会議に調整結果を諮っていきたい。

<質疑応答>

委員

現在、東京都交通局と協議中というご説明があったが、港区には紳士かつ丁寧な協議をしていただいている。都営バスとしては、厳しい事業環境のなか、区民の皆さまの安全・安心を最優先にサービスの向上・改善に取り組んでいる。広域交通を担う立場として、公共交通は赤字路線も含めて必要なものであると認識している。一方、新規参入により都営バスの役割が低下している路線については見直しを行い、需要が見込まれる路線は充実を図るという、利用者および都営バスにとってメリットがあるような事業運営をしている。台場シャトルバスは都営バ

ス虹 01 とルートが重複している。品川駅、田町駅は既存の他系統と重複している。事務レベルで港区と協議を進めるなかで意見を述べさせていただいているが、港区と新たな役割を構築し、協力関係を築いていくために、スケジュールにあわせて今後とも協議をしていきたい。

委員（代） 競合路線における既存事業者への影響が他地域でも問題になっており、利用者利便性の低下や既存事業者への影響が生じている。既存路線も含め全体として整合性の取れたネットワークについて検討してほしい。

会長 協議の過程で運輸局にご助言いただくこともあるかと思うのでよろしくお願ひしたい。

委員（代） 運営協議会の構成メンバーは決まっているのか。また、協議会メンバーとなるバス運行事業者は路線が競合する既存のバス事業者のことか。

事務局 運営協議会のメンバーは現在調整中である。台場地域の住民の代表、企業の代表、区で準備会を立ち上げたいと考えている。バス事業者の募集については、運行事業者をプロポーザル方式で選定する予定である。

委員（代） バス運行事業者の選定について、運営協議会の構成メンバーにバス運行事業者とあるが、バス運行事業者の選定はどのように行うのか。

事務局 構成メンバーにあるバス運行事業者とは、プロポーザルで選定したバス運行事業者である。

会長 バス運行事業者がいない状態で、台場地域の住民・企業・区で組織する準備会にて実施計画案を作成する。その計画に基づいてプロポーザル方式によりバス運行事業者を選定し、選定されたバス運行事業者が準備会に加わって運営協議会が設置され、それから運行を目指す流れと認識している。

委員 港区では、ちいばすが7路線運行しており、区民の皆さまから好評を得ている。一方、課題も見えてきており、魅力的なサービスができるように取り組むことが課題になっている。そのような中、台場への交通手段をどう確保するかが長年の課題であった。議会としては台場シャトルバスの実現に向けて取り組んでいきたい。ただし、既存の路線・事業者との協議は必要である。利用者にとってはどこが運営するのかではなく、どのようなサービス内容かが重要である。運行事業者の負担ができるだけ軽くなるように、台場の街の活性化と合わせた利用促進策について取り組んでいくことが重要である。

委員 地域交通サービスは、区民の皆さまへの偏りのないサービスが必要と考えていたので、台場シャトルバスの実現に向けて区民の関心も高い。委員にお聞きしたい。競合地域で利用者の利便性が低下している事例があるとあったが、詳しく教えていただきたい。

委員（代） 平成 21 年 12 月に国土交通省からコミュニティバスのガイドラインを出しており、その中に記載している例を 1 つ紹介する。コミュニティバスの導入により競合する既存事業者の収益が悪化し運行を取りやめた。一方、参入したコミュニティバスの収益も上がらず撤退を考えている。そうなれば地域の公共交通がなくなり、地域住民の移動に制約ができる。よろしければ港区にガイドラインを送付するので、港区から各委員に送っていただけないか。

会長 よろしければ事務局で受け取り、各委員にお配りする。

会長 資料の 8 ページに「事業全体の見直し（運行開始 3 年後）」とあるが、実証運行というイメージでよいか。

事務局 実証運行のような扱いと考えている。区として車両の補助金を支出していることもあるため、3 年を一つの目標として事業検証を行いたい。

会長 その結果が共倒れにならないように、慎重な検討が必要である。

委員 今後の計画の中で、起終点、停留所、ルート等の安全性について警察としても確認したい。本部の交通規制課や所轄と一緒に点検したいと考えている。

事務局 計画案が決まったら早めに相談に伺いたい。

委員 資料 6 ページの「台場シャトルバスの主なターゲットと導入効果」について、台場シャトルバスのそもそもの狙いは台場地域を含む港区民の交通利便性の向上であるが、資料のターゲットには来街者しか記載されていない。「台場に行きにくかった区民ニーズに対応」と「関西方面からの利用者増に期待」に加え、「台場地域の住民・就業者の利便性向上、クオリティライフの向上」についても記載した方がよい。

新規需要掘り起こしの目的は 2 つあると思う。一つは、台場地域の活性化、もう一つは、台場住民以外の利用者を取り込むことによる経営基盤の安定である。まずは「台場地域の住民・就業者へのサービス」が第一にあり、それを安定的に経営するために「新規需要掘り起こし」があるという位置づけがよいのではないか。

新規需要掘り起こしはとても大切である。新規需要の掘り起こしができれば、既存路線との競合は解決できるのではないか。

路線の競合は難しい問題であるが、完全に競合するわけではなく、うまくすれば新規需要が掘り起こせるのではないかという印象を受けている。まず、目的地が浜松町と田町・品川で異なっている。また、台場地域内のルートを見ると、ゆりかもめと並行する区間は重複するが、台場シャトルバスが台場駅から折り返した先は住宅棟があり都バスが運行しないエリアのため、住民サービスに直結する部分である。ここの人達が台場シャトルバスを利用すれば、新し

い需要の掘り起こしにつながる。次回の会議では、「重複ではなく新規需要の掘り起こしがどこまでできるか」をテーマの一つとしてはどうか。

会長 貴重なご意見である。1 点目の台場住民の利便性・生活の質の向上については、台場シャトルバスの原点を見失わないような記載方法に改める。新規需要の開拓、路線の競合についてはご指摘の内容を踏まえ検討が必要である。

委員 現在、バスドライバーの定着率や質の問題が問われている。また、都内の大型二種免許の保持者が増えていない。教習所で取得できるように規制緩和されたにもかかわらず底辺が拡大していない。世の中に格安サービスがもてはやされる風潮があり、ドライバーの待遇は年々悪化している。既存事業者のなかには半値でツアーバスを打ち出すケースも見られるが、その内情は労働条件を削って利益を出している。このような業者ではなく、定着率がよい、利用者にとって安心できるバス事業者を選定してほしい。

会長 今後の事業者選定にあたっての検討課題とする。

委員（代） コミュニティバス、台場シャトルバス、路線バスの違いは何か。

事務局 資料の 4 ページで地域交通サービスのメニューを整理している。様々なメニューがあるなかで、地域の特性にあったメニューとしてシャトルバスの導入について検討することとなった。

委員 バス事業者の選定にあたってお願いしたいことがある。現在のちいばすの運行事業者は、会社として交通安全に対する取り組み意識が高くないため、安全に十分配慮できる会社を選定してほしい。

会長 バス事業者の選定にあたって参考とする。

会長 委員からのご指摘の内容を中心に、資料 1 「台場シャトルバス計画について」を事務局で一部修正し、今回の事務局提案に基づいて今後の台場シャトルバス計画を進めていくことでよいか。

（会長の提案について、委員からの承諾を得た。）

9 月の次回会議に向け、関係機関との調整を含め、台場シャトルバス計画を進めるよう事務局をお願いしたい。全国的にもめずらしい取り組みであり、台場地区の活性化を図る有意義な計画のため、委員の皆さまのご理解ご協力をいただけますよう今後ともお願いしたい。

他に意見がなければ、議論を終了したい。

事務局 3 閉会

出席者名簿

	委員氏名	部署	出欠
港区地域公共交通会議	山田 憲司	港区 副区長	出席
	村上 正明	東京都 交通局 自動車部 計画課長	出席
	梶田 仁	株式会社フジエクスプレス 執行役員業務部長	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	代理
	平林 光政	社団法人 東京バス協会 専務理事	代理
	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
	中村 喜一	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
	小矢島 応行	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）	代理
	福田 智	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長東京交通労働組合 自動車部長	出席
	新村 和彦	港区 特定事業担当部長	出席
	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	欠席	
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	—	芝地区総合支所 まちづくり担当課長	代理
	—	麻布地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	—	赤坂地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	—	高輪地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	—	芝浦港南地区総合支所 まちづくり担当課長	出席
	—	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	欠席
	—	都道 東京都第一建設事務所 管理課 占用係長	出席
	—	区道 港区街づくり支援部 土木施設管理課 占用係長	出席
	—	愛宕警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	—	三田警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	—	高輪警察署 交通課 交通規制係 統括係長	代理
	—	麻布警察署 交通課 交通規制係 係長	出席
	—	赤坂警察署 交通課 交通規制係 係長	欠席
—	東京湾岸警察署 交通課 交通規制係 総括係長	出席	
事務局	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
	大浦 勤	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