

港区地域公共交通会議（第二回） 次第

日時：平成20年11月12日（水）

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

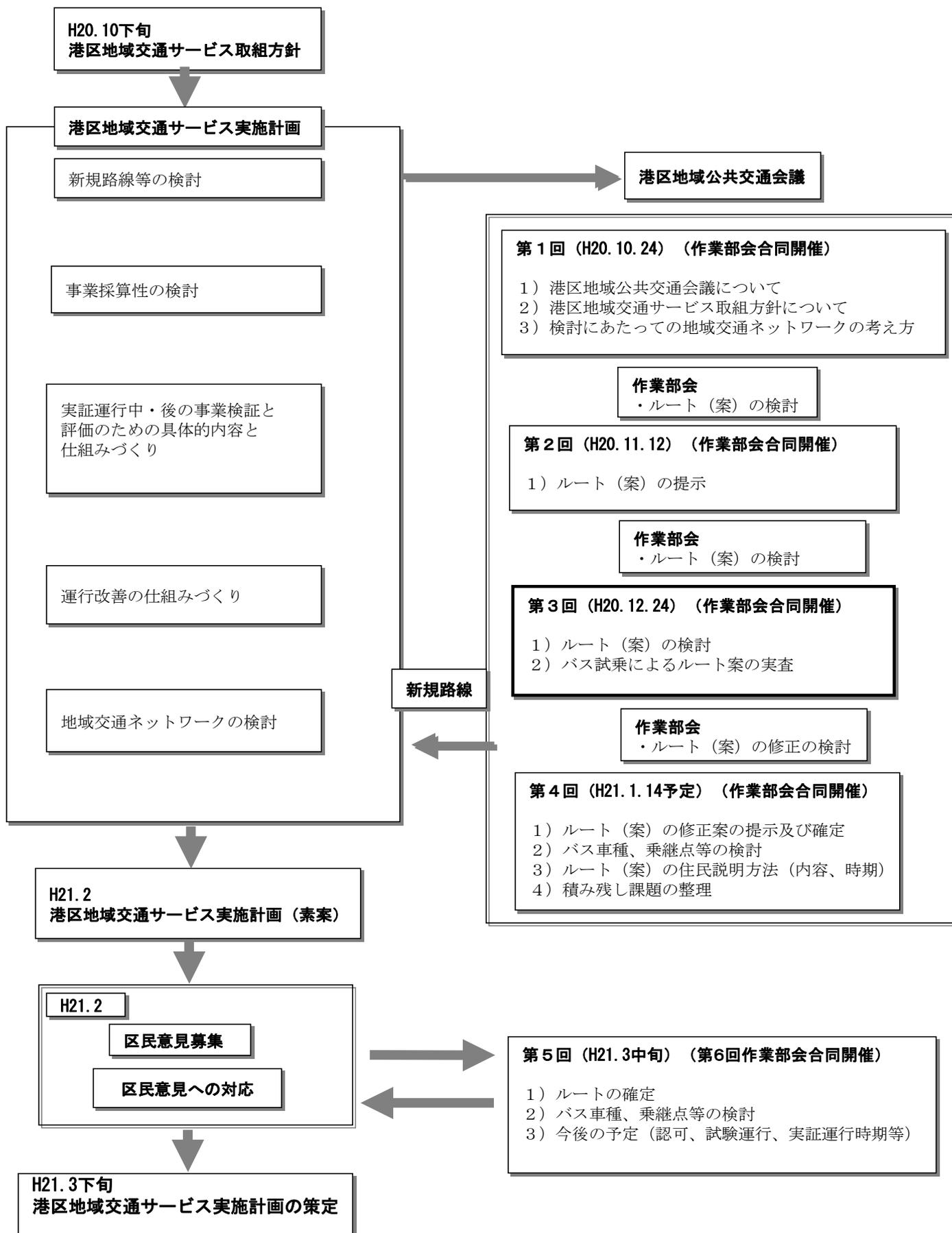
<次第>

- 1 開会
- 2 議事
 - 1) 前回会議の確認
 - 2) ルート（案）の提示
- 3 次回開催案内
- 4 閉会

<配布資料>

- 資料1 港区地域公共交通会議（第一回）議事録
- 資料2 新規路線の導入の流れ

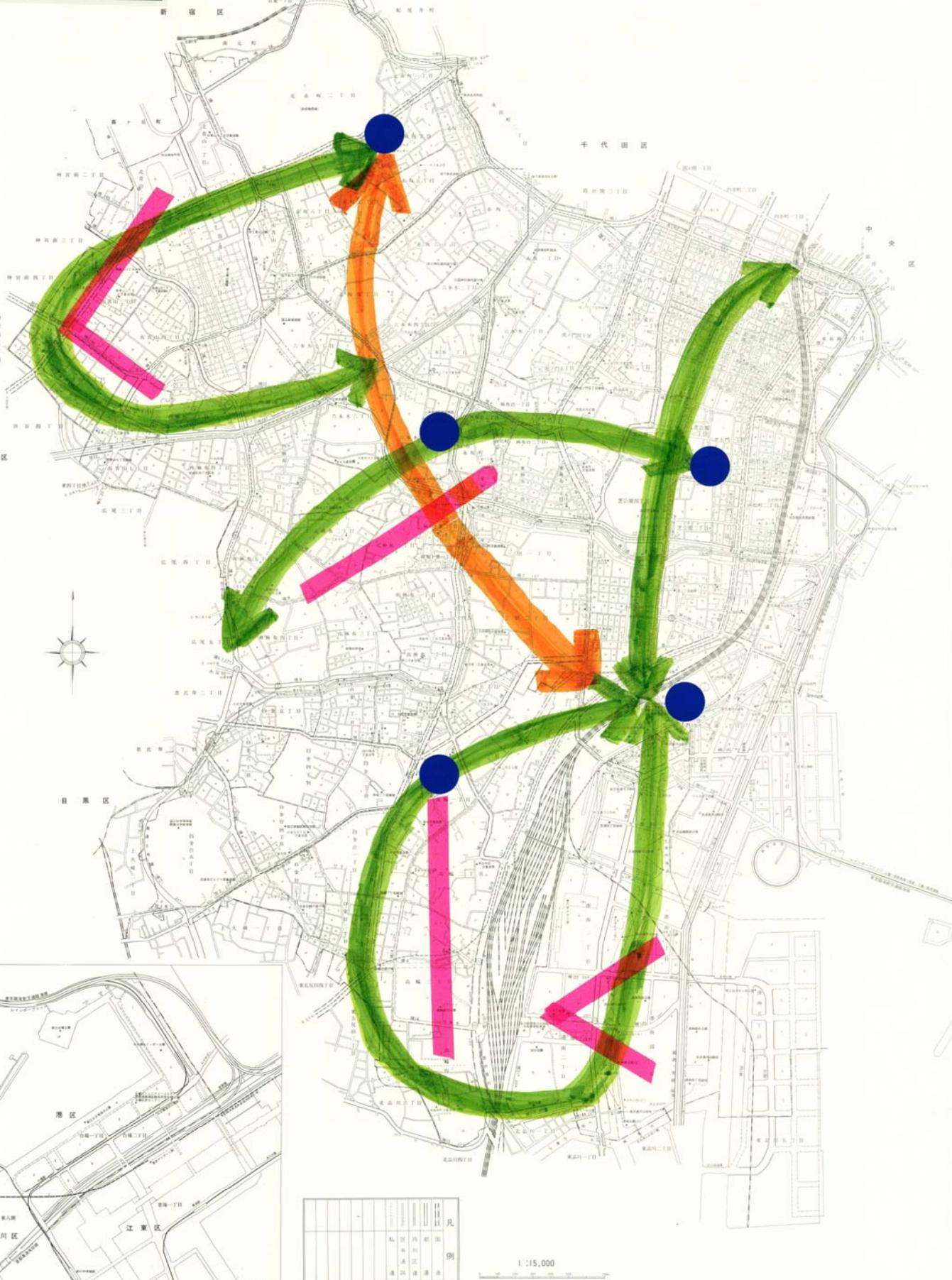
新規路線の導入の流れ



〇〇希望線と新規路線イメージ

凡例

	移動に不便な地域間
	新規路線のイメージ
	既存ルート



東京都港区 港区 1:15,000

凡例

	移動に不便な地域間
	新規路線のイメージ
	既存ルート

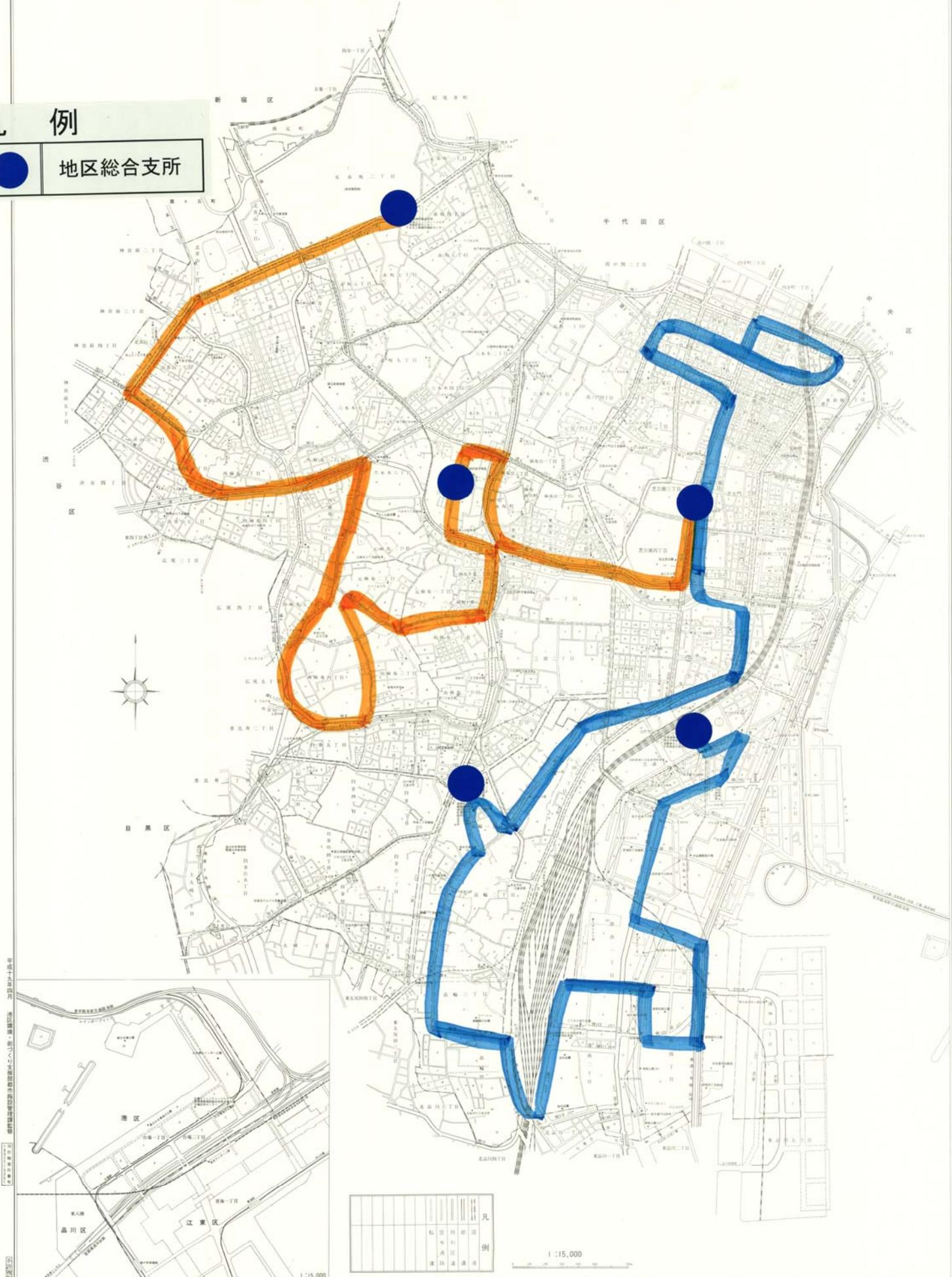
1:15,000

イメージに基づく路線案（2ルート）

凡例



地区総合支所



平成十九年四月
港区健康・まちづくり推進部都市計画課
港区健康・まちづくり推進部都市計画課
港区健康・まちづくり推進部都市計画課

	オレンジルート
	ブルールート
	地区総合支所
	主要道路
	一般道路
	鉄道線
	河川

1:15,000

港区

既存のバスルート



東京都港区のバス路線図

第二回 港区地域公共交通会議 議事記録

日時：平成20年11月12日（水）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

主な議事：

- 1) 前回会議の確認
- 2) ルート（案）の提示

出席委員等：別紙名簿参照

1. はじめに

事務局： 前回会議録の内容を確認したい。

（各委員からの修正意見を聴取）

前回会議（10月24日）において委員から質問されたちいばす乗客数に関し回答したい。平成18年2月の調査結果では、多い時に1便あたり30～40人となっており、田町ルートは乗り切れない場合もある。そのため、車両を2台7mのものから9mのものにかえる予定である。

前回会議における、委員名簿、会議資料、会議録について、本会議での承認後に公開してよいか。

会長： 事務局から提案された公開の件について意見等あるか。

（意見等なし）

委員名簿、会議資料、会議録の公開について、了承されたものとし、事務局に公開手続きを進めてもらう。

（異議なし）

2. 前回会議の確認

事務局： 前回会議では、「港区地域交通サービス取組方針」及び検討にあたっての地域交通ネットワークの考え方を説明させていただいた。これら、取り組み方針やネットワークの考え方にに基づき路線を検討することが了承された。

そこで、新規路線検討の方針や条件などについて、要点を簡単に説明させていただく。

3. ルート案

事務局： ・ 地域交通の課題を踏まえ、「ひとと環境にやさしい交通基盤を整備していく」という導入コンセプトに沿って、新規コミュニティバスの導入方針として、「交通まちづくりの視点でコミュニティバスの新規路線を検討」「5つの地区総合支所を組み入れた地域交通ネットワークを構築」の2つを定めることとする。

・ これに基づき、新規路線選定の条件は、以下のように取組方針で定められた事項とする。

- 地域交通ネットワークを構築すること

- 起点終点調査（OD 調査）で示された移動に不便な地域間の移動を支援すること
- 各地区総合支所をネットワークに組み入れるとともに地域間のバランスに配慮すること
- 安全に走行できる道路条件を満たすとともに、既存の路線バスとの重複を考慮すること
- 路線は 5～10km 程度、往復方式を原則とすること
- 将来的な収支率が 50%以上見込めること
- ・ 前回承認いただいた新規路線のイメージをもとに、取組方針の条件、道路の状況、既存のバス、鉄道等を考慮し具体化した 5 ルート案を提示する。5 ルートのメリットとして、運行距離が短く、利便性が高い。渋滞発生時でも、運行距離が短いため、代替車両を投入するなど、定時制の確保が容易である。デメリットとして、目的地によっては乗り換え回数が増える。
- ・ 5 ルートを検討する以前に、財政、乗換え煩雑性、定時制などの視点から 2 ルートも検討した。2 ルートのメリットとして、乗換え回数が少ない。運行距離あたりの運賃が割安。デメリットとして、運行距離が長いので速達性は低い。渋滞発生時に定時性の確保が難しいため、ある程度の代替車両が必要となる。
- ・ 再度 5 ルートの補足説明として、身近なルートを早くこまめに廻ることで利便性が高まり、区役所支所改革の意義も勘案し、事務局では 5 ルート案で交通会議に提案させていただきたい。

副会長： ルート選定にあたりいくつかの条件があるというが、提示された 5 ルートはこれらの条件のチェックをこれから行うということか。

事務局： 検討にあたって、5 ルートにする段階で路線延長 5～10Km などおおむねのチェックは行っている。安全な道路条件、都バスとの調整、採算性などの詳細チェックはこれから行う。今は将来の期待を含め、検討している。

委員： ピンク・黄色のルートは既存バスルートと重複が多い。

既存バスルートとピンクのルートは少しずれているだけで浜 99・浜 95 と同じ路線を走っている。既存路線で区民ニーズに合致しないものがあるということであったが、詳しく説明して欲しい。

同様に黄色も田 95 との重複が多い。区民から品川駅と田町駅を結んで欲しいと要望があったのか。

事務局： ルートの検討にあたっては、都バスの中で 200 便/日運行するルートとの重なりを避けている。

黄色の高輪ルートについて、聖坂・柘榴坂は都バスの運行もあるが、聖坂では 1 便/時間で不便という声が上がっている。

港南のルートもあくまでイメージであり、現在事務局と支所とで調整の上、南北の移動に加え東西の連携、図書館など公共施設に寄るようなルートを設定し、なるべく都バスとぶつからないようなルート設定を行いたいと考えている。

委員： 200 便は往復なのか。それとも片道なのか。片道 200 便/日となると 5 分に 1 便程度であり、かなりサービスレベルが高いところをみている。

事務局： 200 便/日は往復でとっている。

委員： 事業者としての立場から、路線の重複については慎重に調整したい。

副会長： 5つのルートで支所と地域間の連絡はあるが緑のルートに乗る区民は支所・区役所以外に出かける目的もあるため、最終地点は浜松町駅など広域交通と連絡できるようにしたほうが良いのではないか。

事務局： 芝ルート、芝浦港南ルート、既存の田町ルートは、田町駅東口で乗り継ぎと考えている。麻布ルート、芝ルートは区役所で乗り継ぐことができる。

六本木ヒルズでは、青山ルート、田町ルート、赤坂ルートで3つの乗り継ぎが可能である。田町駅東口では芝ルート、芝浦港南ルート、田町ルートの乗り継ぎを考えている。利便性を考え、なるべく総合支所でお年寄りが休みながら快適にバスを待機できるように検討している。芝浦港南ルート、高輪ルートの乗り継ぎ箇所となる品川駅港南口は、1,000台規模の自転車駐輪場を整備中なので、サイクル&ライドも視野に入れている。乗り継ぎ時の運賃については今後の検討である。ご指摘の麻布ルートの広域交通との連絡については、検討していきたい。

委員： 田町駅東口に芝ルート、芝浦港南ルートが集中している。ここに現在のちいばすも入っている。ここはバス停が狭い。3ルートの1時間の運送回数はどれくらいになるのか。

事務局： 東口は今大型公共施設整備の計画を行っているので、それを視野に入れ、バスの乗り継ぎを検討している。当面はスポーツセンター前に区道があるので、道が狭く折り返しにはなるが、そこにバス停をつくることを視野に入れている。

委員： ルートは警察と事務局間で細かくやり取りさせて欲しい。条件の中の“安全”“円滑”(代理)が重要である。

八ツ山アンダーは品川区である。ここはJRもあるので横断できるところが限られる。コミュニティバスの大型化の話もあるが、八ツ山は大型車の通行規制があるので考えて欲しい。

また、病院目の前へのバス停設置要望などの事例がよくあるが、交通安全上等の事情により離れる場合があるため、ご理解願いたい。

副会長： バス停だけでもかなりの数となる。バス停を置けるとところ置けないところあるが、交通安全上の危険なところや不便なところに置いても意味がない。

すべてバス停の看板のみ置けばよいのではなく、場所によってはベンチを置く、横断歩道の近くなど、トータルに計画して欲しい。

また、5ルート間のダイヤの調整や他交通との連携(ダイヤ、運行状況わかるシステム)など、きめ細かに計画して欲しい。

委員： 経由する施設について、学校はどう考えているか？

学校は会議や選挙など地域に開かれている施設であるため、ここに停まると地域活動に参加しやすくなる。

事務局： 港区の取組方針を公表した際、学校区を考慮する区民意見もあった。

区立小学校の方針としては徒歩通学を推奨しており、子供たちのコミバス利用は教育委員会の方針とは相反する。

路線によっては学校付近を通るものもあるので、学校の近くで停車することで一般の方

が利用できるよう配慮したい。

委員： 地下鉄は老人にとって使いづらい。エレベーターの乗り場がとんでもないところに設置されていて不便である。

ちいばすは日中運行なので、地域内をこまめに走って欲しい。

委員： ルート数によっては確保する車両台数が異なるが、どの程度を想定しているのか。

(代理) ネットワークは既存バス路線との競合があるため、連携に向けた問題、課題を伺いたい。

事務局： バスの台数は、運行間隔にもよるが20分1便とすると、10台後半くらいを必要最低限と想定している。運行間隔を伸ばすと台数が減ってくる。

2ルート案で台数を検討すると距離が長くなるほど乗り継ぎは減るが、港区は道路が混んでいるので、定時性の確保の点や、予備として蓄える車両を加味するとメリットが少なくなると考えている。

路線によっては道路幅等に配慮し、一番短い車種6.3m（現行7m）が考えられるが、定員などに関連するので総合的に考える。

料金については100円を原則とするが、採算性50%以上を見据え、50%に満たない場合は路線の見直しまたは料金検討も考えている。

乗り継ぎ利便性は乗継時間も含め検討する。ダイヤは田町、赤坂ルートを参考にラウンドダイヤ（毎5分、25分など）とするなどわかりやすく設定したい。

委員： 将来的に高齢者が運転免許を返納する際に代替となる手段として、返納の証明書でちい

(代理) ばす運賃を割りきするなどの工夫を検討して欲しい。

事務局： 交通まちづくりの観点から、各種行政課題への対応としてのちいばすの幅広い活用も検討したい。

副会長： そのような様々な課題への対応について、この場でどこまで議論できるのか。例えば、実施にあたっては返納を担当する所管から負担金があることなどが必要となる。

子供・お年寄りの運賃割引など取り入れると採算性50%の実現は無理ではないか。

まず区民は平等に料金を支払うことから始めてみてはどうか。

会長： 今後、事務局提案の5ルート案で検討を進めていくことで、了承されたとしてよいか。

（異議なし）

今後、了承された5ルート案に沿って、詳細は交通管理者と調整して進め、作業部会も活用の上、次回公共交通会議で路線案をまとめていきたいが、よいか。

（異議なし）

事務局： 本日提示した路線案は、関係機関との調整事項等も控え検討の途中であり、路線案の公開は利用者へ期待と誤解を招くおそれがあるため、交通会議で路線案が確定するまでは非公開としたい。

会長： 事務局から提案された、検討途中での路線案を当面非公開とすることでよいか。

（異議なし）

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
	大井 英明	東京都 交通局 自動車部 計画課長	出席
	野出 直輝	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
	井筒 宣弘	港区議会 議長	出席
	星野 喬	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 副会長	欠席
	堀 信子	港区心身障害児・者団体連合会 会長	出席
	須永 達雄	港区商店街連合会 会長	出席
	佐藤 紀雄	港区観光協会 会長	出席
	久松 宏	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
	松井 稔	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
	福田 至	港区環境・街づくり支援部長 兼務 特定事業担当部長	出席
	花田 健司	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理 副参事	代理
高橋 洋二	日本大学総合科学研究所 教授	出席	
寺内 義典	国土舘大学理工学部 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 地区政策課 課長	出席
	—	麻布地区総合支所 地区政策課 課長	出席
	—	赤坂地区総合支所 地区政策課 課長	出席
	—	高輪地区総合支所 地区政策課 課長	出席
	—	芝浦港南地区総合支所 地区政策課 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 専門調査員	出席
	—	都道 東京都第一建設事務所 管理課 管理係長	出席
	—	区道 港区環境・街づくり支援部 都市施設管理課 占用係長	出席
	—	愛宕警察署 交通課 交通規制係 統括係長	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 係長	出席
	—	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	波多野 隆	港区環境・街づくり支援部土木計画担当課長	出席
	大浦 勤	港区環境・街づくり支援部都市計画課交通計画担当	出席
	一守 由紀夫	オリエンタルコンサルタンツ（株）	出席
	佐藤 真理子	オリエンタルコンサルタンツ（株）	出席
	大嶋 智也	オリエンタルコンサルタンツ（株）	出席