

港区地域公共交通会議（第七回） 次第

日時：平成 22 年 10 月 21 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 あいさつ
- 3 委嘱状交付
- 4 委員の紹介
- 5 議事
 - 1) 港区地域公共交通会議の進め方について
 - 2) 利用者数について
 - 3) 現在までに寄せられているご意見について
 - 4) 移動実態調査結果について
 - 5) 利用満足度調査結果について
 - 6) 路線別検討部会での検討状況について
 - 7) 実証運行から見えてきた課題について
 - 8) ご意見をいただいて改善した点について
 - 9) バス停留所の追加等について
- 6 閉会

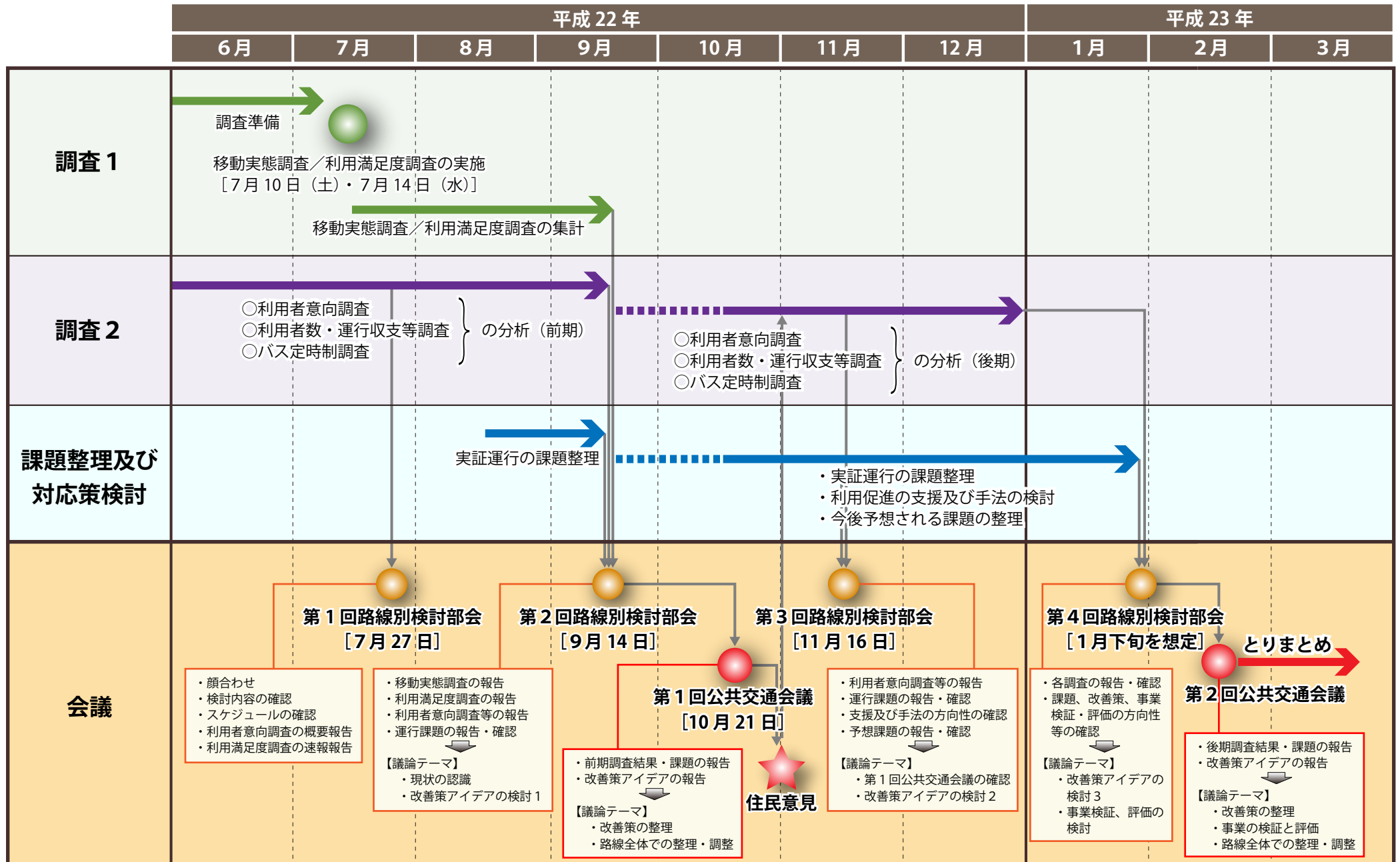
<配布資料>

- 資料 1 港区地域公共交通会議の進め方（案）
- 資料 2 「ちいばす」の利用者数
- 資料 3 現在までに寄せられているご意見
- 資料 4 移動実態調査結果概要
- 資料 5 利用者数の多い移動区間
- 資料 6 利用満足度調査結果概要
- 資料 7 定時性調査結果概要
- 資料 8 路線別検討部会での検討状況
- 資料 9 実証運行から見えてきた課題

- 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名簿
- 参考資料4 移動実態調査結果
- 参考資料5 利用者満足度調査結果
- 参考資料6 定時性調査結果
- 参考資料7 アンケート用紙
- 参考資料8 「ちいばす」パンフレット

港区地域公共交通会議の進め方（案）

第7回港区地域公共交通会議資料



「ちいばす」の利用者数

運行開始からの月別利用者数推移

(単位:人)

| | | 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 | 5ルート合計 |
|--------|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 平成21年度 | 3月 | 3,438 | 4,530 | 5,354 | 5,893 | 6,621 | 25,836 |
| | 年度計 | 3,438 | 4,530 | 5,354 | 5,893 | 6,621 | 25,836 |
| 平成22年度 | 4月 | 17,992 | 20,661 | 24,678 | 30,571 | 25,599 | 119,501 |
| | 5月 | 19,964 | 23,700 | 29,839 | 36,617 | 27,468 | 137,588 |
| | 6月 | 23,601 | 26,093 | 31,919 | 40,713 | 30,116 | 152,442 |
| | 7月 | 28,187 | 29,837 | 36,108 | 47,986 | 38,130 | 180,248 |
| | 8月 | 30,297 | 30,762 | 36,869 | 48,144 | 40,772 | 186,844 |
| | 9月 | 31,355 | 31,619 | 38,379 | 50,063 | 40,703 | 192,119 |
| | 10月 | | | | | | - |
| | 11月 | | | | | | - |
| | 12月 | | | | | | - |
| | 1月 | | | | | | - |
| 2月 | | | | | | - | |
| 3月 | | | | | | - | |
| | 年度計 | 151,396 | 162,672 | 197,792 | 254,094 | 202,788 | 968,742 |

| | |
|----|---------|
| 総計 | 994,578 |
|----|---------|

現在までに寄せられているご意見

1. ちいばすに関する意見数

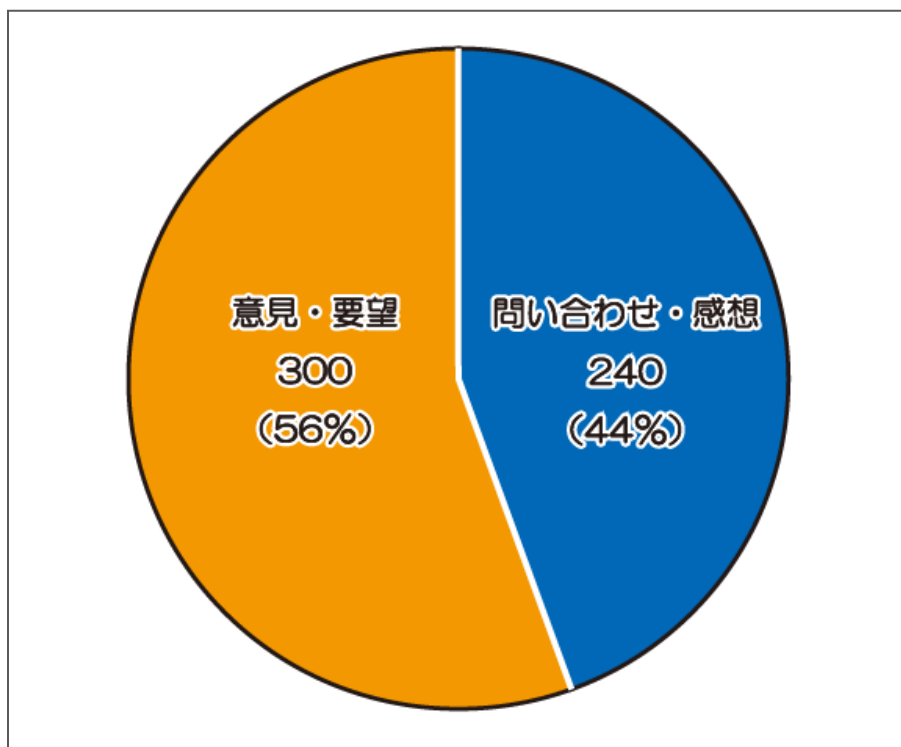
これまでに寄せられたちいばすに関する意見の数は以下のとおりです。(平成 22 年 9 月 30 日時点)

| | 意見数 (本) |
|------------------------------|---------|
| 実証運行後の意見 (H22.3.24~H22.9.30) | 477 |

2. 意見の内容

上記の意見の内容は、大きく分けると「問い合わせ」と「意見・要望」に分類されます。各々の意見数と割合は下図のとおりであり、約半分ずつの割合となっています。

なお、1本の意見の中に複数の内容を含むものがあったため、内容数は 540 件となっています。



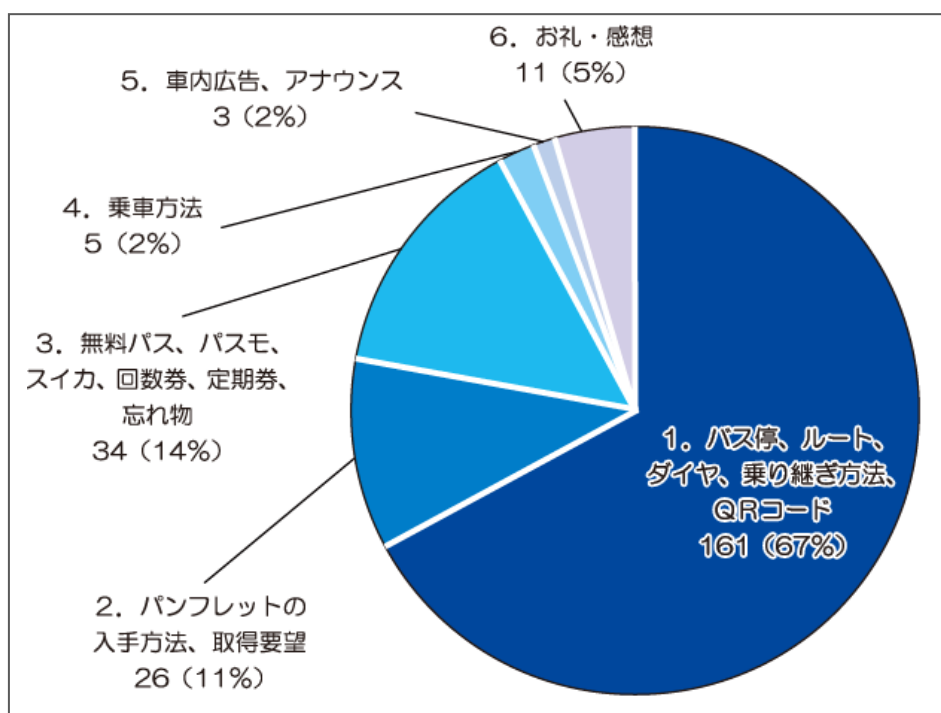
①問い合わせ・感想の内容

問い合わせ・感想の内容を下表のように分類すると、各々の意見数の割合は下図のとおりであり、「バス停、ルート、ダイヤ、乗り継ぎ方法、QRコード」に関する問い合わせが約7割を占めています。

【問い合わせ・感想内容分類表】

[単位：件]

| | |
|-----------------------------|-----|
| 1. バス停、ルート、ダイヤ、乗り継ぎ方法、QRコード | 161 |
| 2. パンフレットの入手方法、取得要望 | 26 |
| 3. 無料バス、パスモ、スイカ、回数券、定期券、忘れ物 | 34 |
| 4. 乗車方法 | 5 |
| 5. 車内広告、アナウンス | 3 |
| 6. お礼・感想 | 11 |
| 合計 | 240 |



以下に各問い合わせ・感想の主な内容を列記します。

【主な内容】

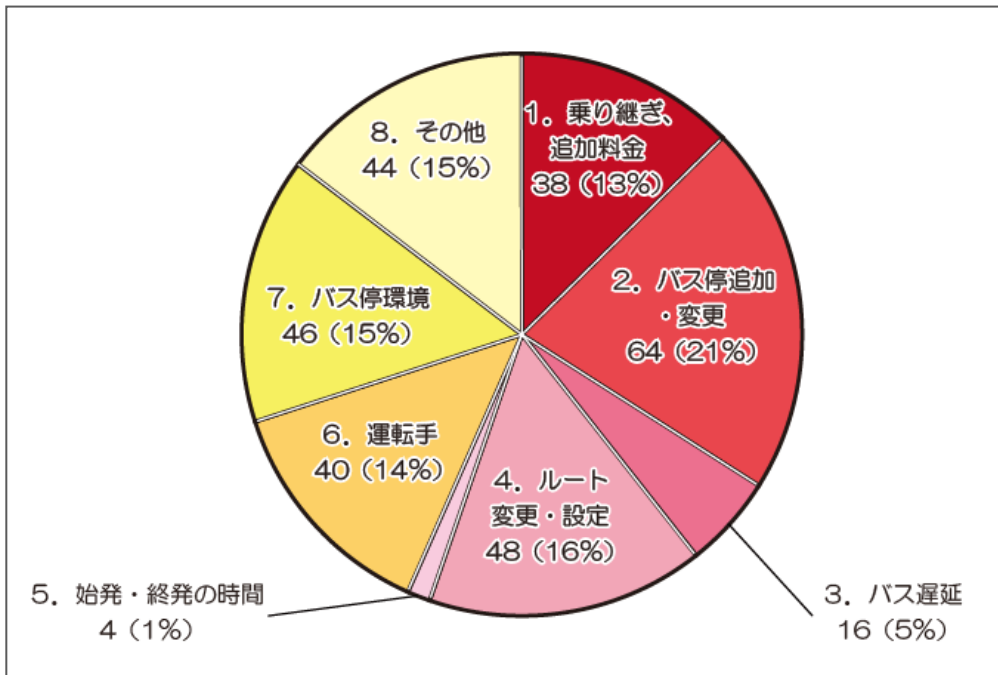
- バス停、ルート、ダイヤ、乗り継ぎ方法、QRコードについて
 - ・〇〇から△△△までの行き方を教えて欲しい。
 - ・〇〇バス停の場所を教えて欲しい。
 - ・〇〇ルートの時刻表が知りたい。

- パンフレットの入手方法、取得要望について
 - ・パンフレットが欲しい。
 - ・パンフレットは何処でもらえるのか？
- 無料パス、パスモ、スイカ、回数券、定期券、忘れ物について
 - ・定期券の紛失 再発行はできるのか？
 - ・忘れ物の問い合わせ。
 - ・無料パスはどのようにすればもらえるのか？
- 乗車方法（ペット、ベビーカー）について
 - ・パンフレットにペット同伴不可とあるが、バッグに入れ鳴かないようにすれば乗車できるか。
 - ・子どもを寝かせたままのベビーカーで、そのまま乗車できるか？
- 車内広告、アナウンスについて
 - ・ちいばずに車内広告を出したいがどのようにしたらよいのか？
 - ・広告を出すにはいくらかかるのか？
- お礼・感想
 - ・乗客の雰囲気がよく、とてもよい気分。街が活性化すると思う。
 - ・麻布ルートが開設されたおかげで、六本木ヒルズにとっても行きやすくなった。
 - ・たった 100 円で行動範囲が広がり、上質な時間が過ごせるようになった。

②意見・要望の内容

意見・要望の内容を下表のように分類すると、各々の意見数の割合は下図のとおりであり、「バス停追加・変更」に関する意見・要望が約2割ともっとも多くを占めています。続いて「ルート変更・設定」（16%）「バス停環境」（15%）、となっています。

| 【意見・要望内容分類表】 | [単位：件] |
|--------------|--------|
| 1. 乗り継ぎ、追加料金 | 38 |
| 2. バス停追加・変更 | 64 |
| 3. バス遅延 | 16 |
| 4. ルート変更・設定 | 48 |
| 5. 始発・終発の時間 | 4 |
| 6. 運転手 | 40 |
| 7. バス停環境 | 46 |
| 8. その他 | 44 |
| 合 計 | 300 |



以下に各意見・要望の主な内容を列記します。

【主な内容】

■乗り継ぎ、追加料金

- ・区役所で降ろされる、さらに100円取られるのはおかしい。
- ・一定時間内乗り継ぎの場合の割引も考えてほしい。
- ・他区のコミュニティバスとの相互乗り継ぎを実現してほしい。

■バス停追加・変更

- ・病院の前にはバス停を設置してほしい。
- ・〇〇バス停と△△バス停の間隔が長すぎるため、バス停を設置してほしい。
- ・品川駅東口のバス停が駅から遠い。

■バス遅延

- ・金曜日や雨の日は遅れること判っているのだから、遅れないように工夫してほしい。
- ・ダイヤ通りにバスが来ないことがあるため、遅延原因究明と対応策を検討してもらいたい。

■ルート変更・設定

- ・〇〇通りを通るルートにしてほしい。
- ・〇〇地区へ路線を拡大してほしい。

■始発・終発の時間

- ・小中学校の通学手段としてのちいばすに期待しており、始発時間を登校時間に

配慮したものにしたい。

- ・全ての路線でなくてもいいので、運行時間帯を延長してほしい。

■運転手

- ・運転手の態度やマナーに対する指導を行ってほしい。

■バス停環境

- ・〇〇バス停付近に客待ちタクシーや荷捌き車両が停車しているため乗降しにくい。
- ・〇〇バス停にベンチを設置してほしい。
- ・〇〇バス停に屋根を設置してほしい。

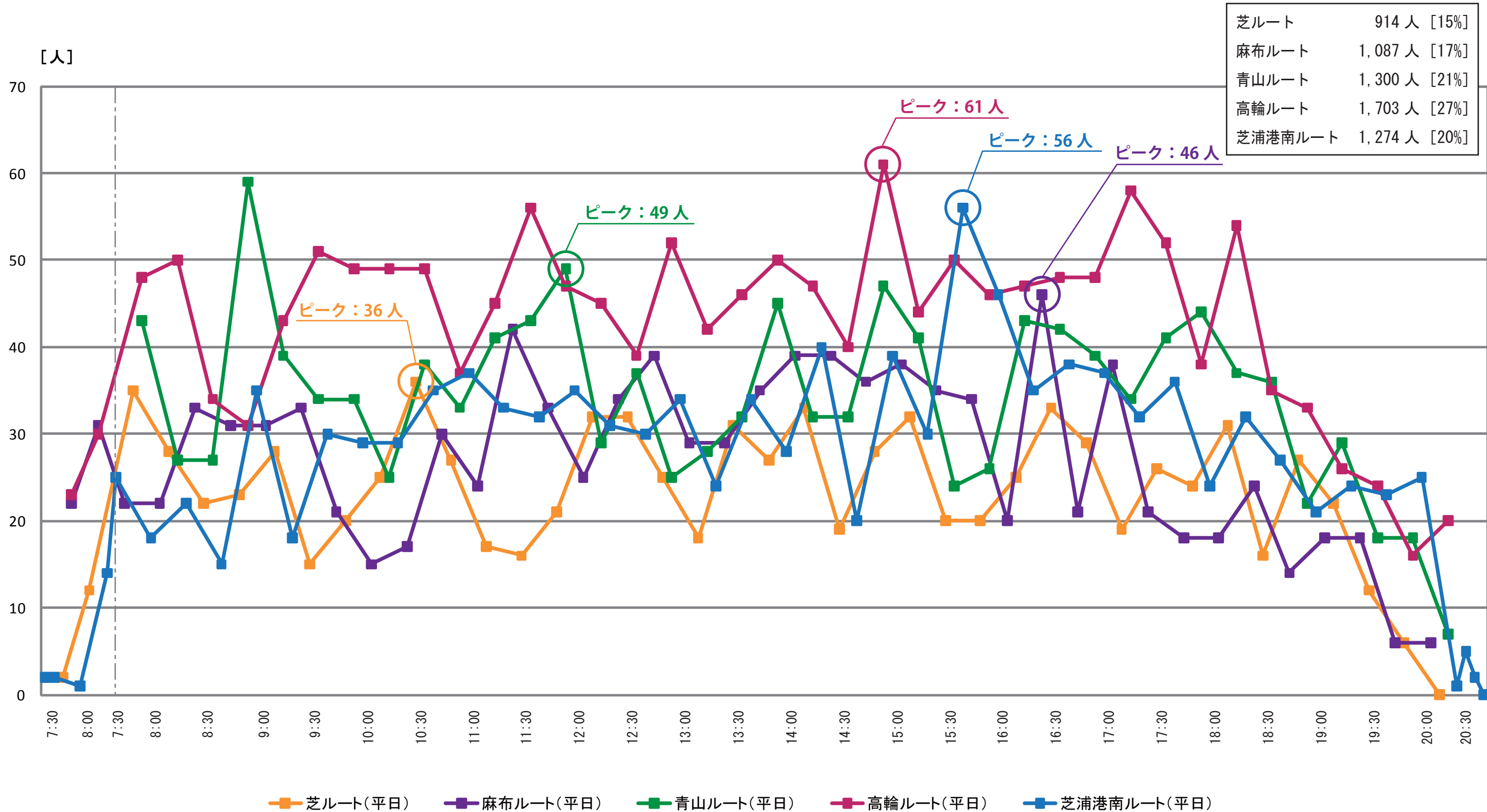
■その他

- ・運行間隔をもう少し短くしてほしい。
- ・朝の時間帯はかなり混み合っているため、大きなバスでの運行や増便などを検討してほしい。
- ・行き先表示が最終目的地しか表示されていないため、分かりやすい表示にしたい。

I. 利用者数の推移 ー平日ー

※利用者数：往復の延べ乗車人数

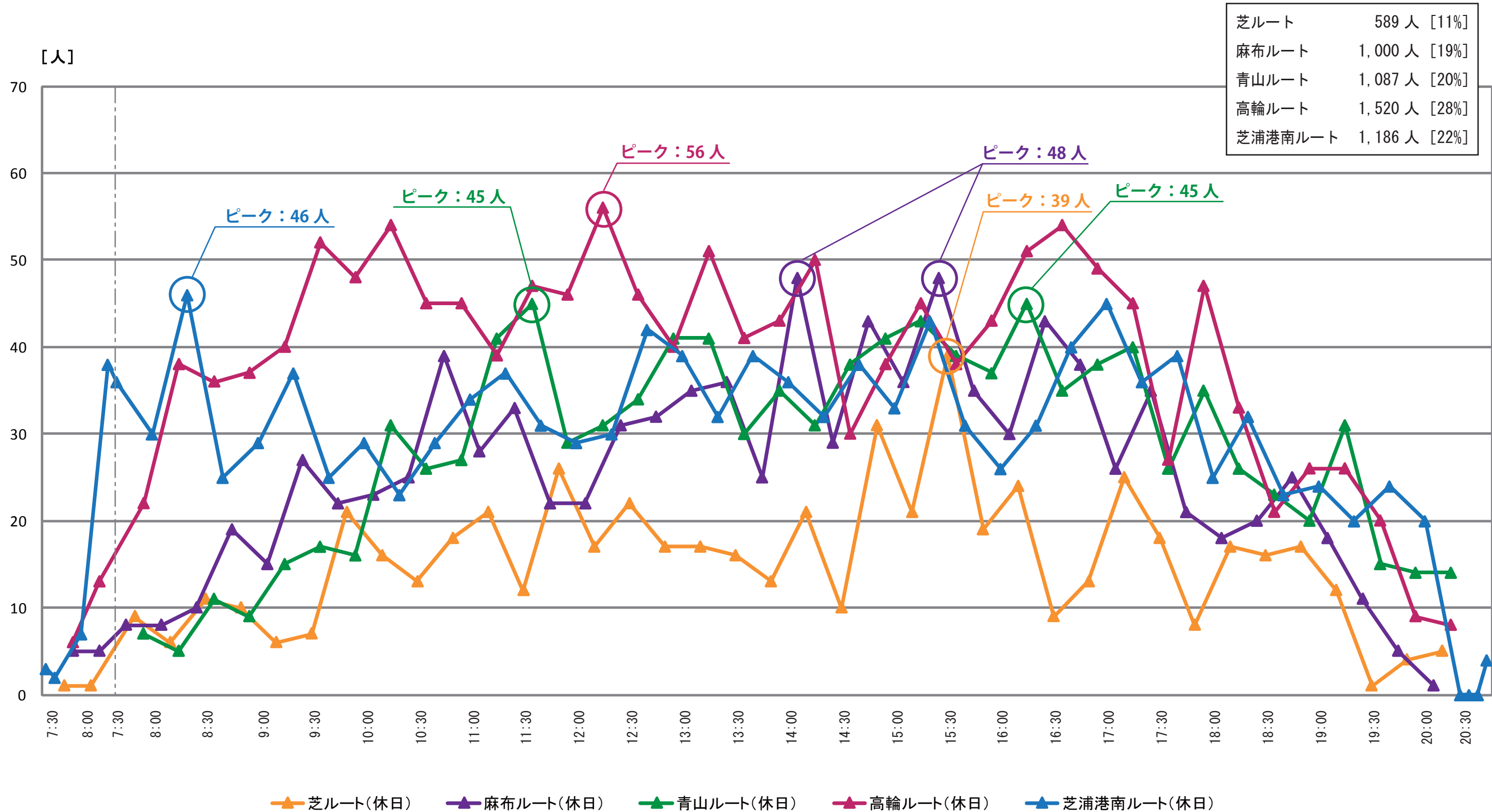
- ・各ルートとも、8:00頃から18:00頃までは（休日よりも時間帯が広い）平均して利用者が推移しており、18:00以降は利用者数が減少する傾向にある。
- ・休日と同様に、大半の時間帯において、高輪ルートの利用者数が40～50人であるのに対して、芝ルートは10～20人と少ない。
- ・利用者数の順位は、高輪ルート、青山ルート、芝浦港南ルート、麻布ルート、芝ルートとなっている。



I. 利用者数の推移 ー休日ー

※利用者数：往復の延べ乗車人数

- ・各ルートとも、9:00頃から17:00頃までは（平日よりも時間帯が狭い）平均して利用者が推移しており、17:00以降は利用者数が減少する傾向にある。
- ・平日と同様に、大半の時間帯において、高輪ルートの利用者数が40～50人であるのに対して、芝ルートは10～20人と少ない。
- ・利用者数の順位は、高輪ルート、芝浦港南ルート、青山ルート、麻布ルート、芝ルートとなっている。

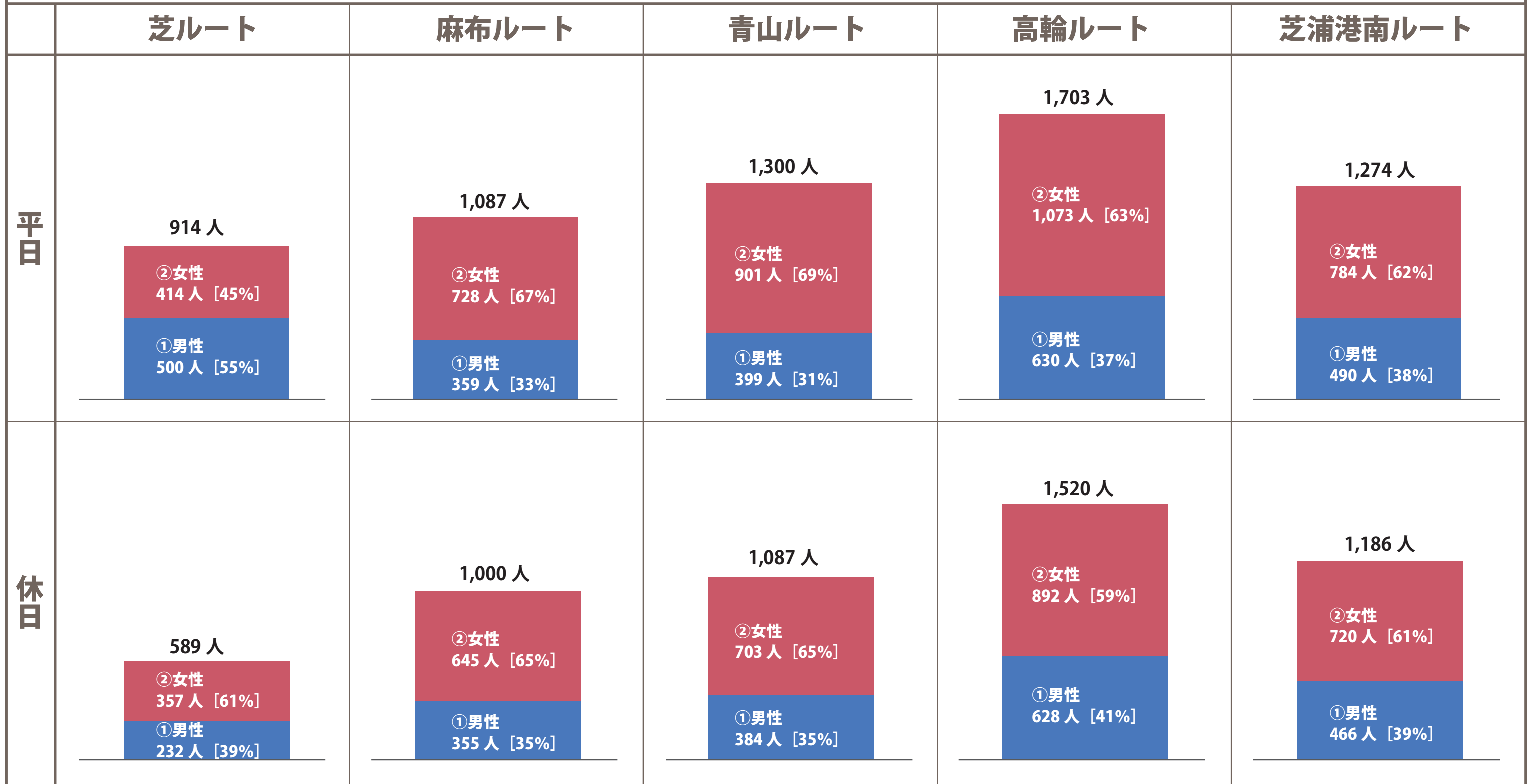


II. 利用者の性別

- ①男性 ■
- ②女性 ■

総じて男性よりも女性の利用が多い

- ・芝ルート以外では、②「女性」が約6～7割と多い。芝ルートでは、②「女性」が約5割～6割となっている。
- ・各ルートとも、休日より平日の方が利用者が多い。
- ・上記については、利用満足度調査結果において同様の傾向が見られる。



Ⅲ. 利用者の年齢層

- ① 10歳未満 ■
- ② 10歳代 ■
- ③ 20歳代 ■
- ④ 30歳代 ■
- ⑤ 40歳代 ■
- ⑥ 50歳代 ■
- ⑦ 60歳代 ■
- ⑧ 70歳代 ■
- ⑨ 80歳代 ■
- ⑩ 90歳代 ■

基本的に多様な年齢層が満遍なく利用しており、60歳以上の高齢者の利用も多い

- ・各ルートとも、20歳代～70歳代が大部分を占めており、各年齢層は約1～2割となっている。
- ・目視による調査のため、利用満足度調査における年齢層とは相違するが、概ねの年齢層の傾向は一致する。

芝ルート

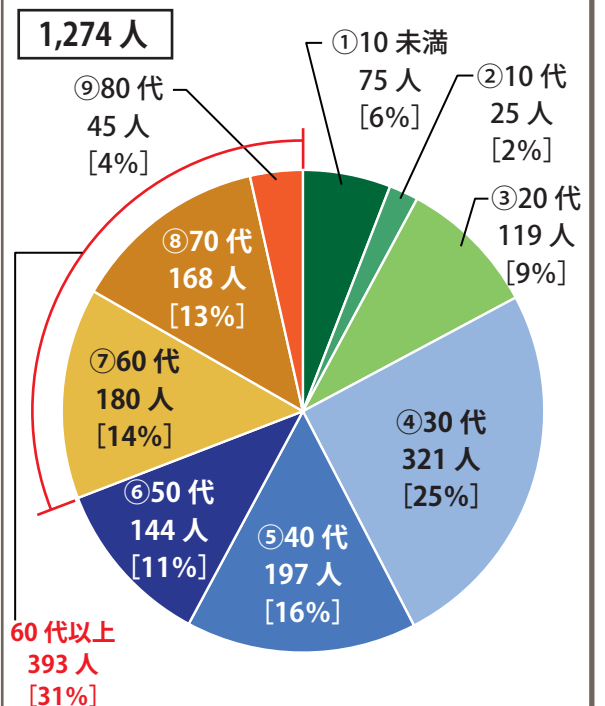
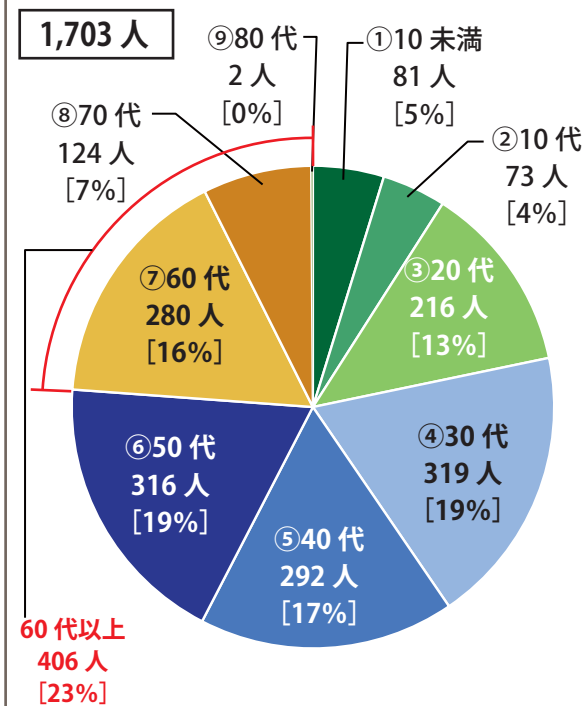
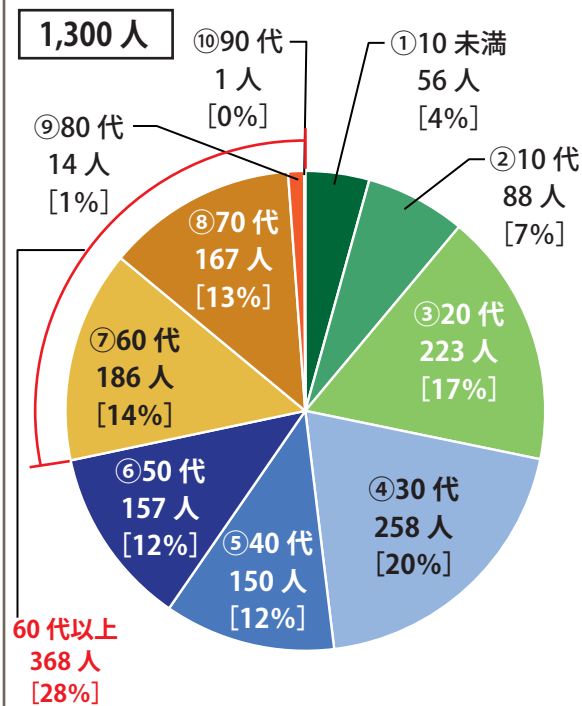
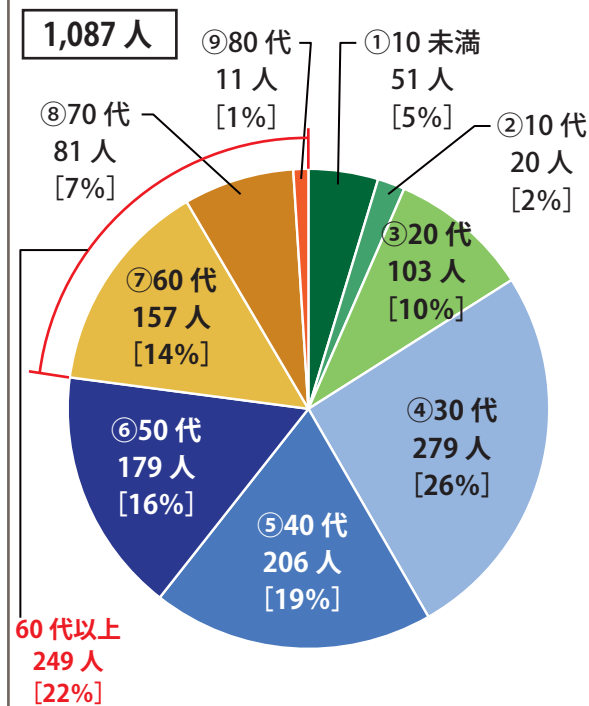
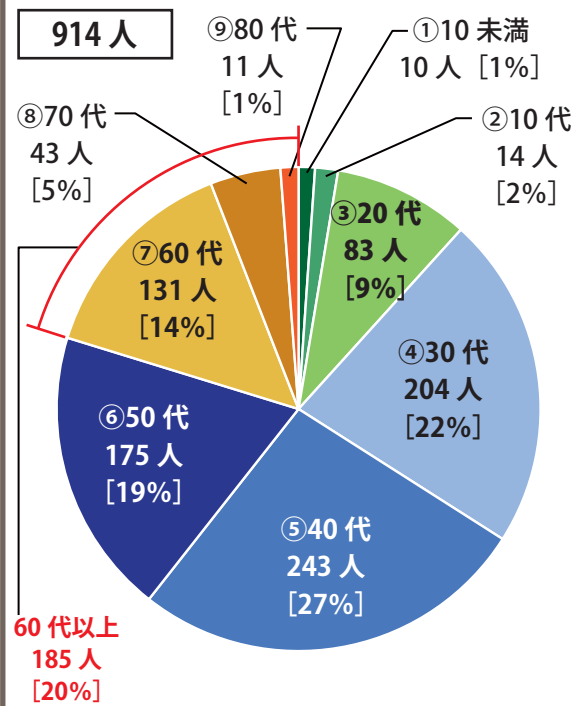
麻布ルート

青山ルート

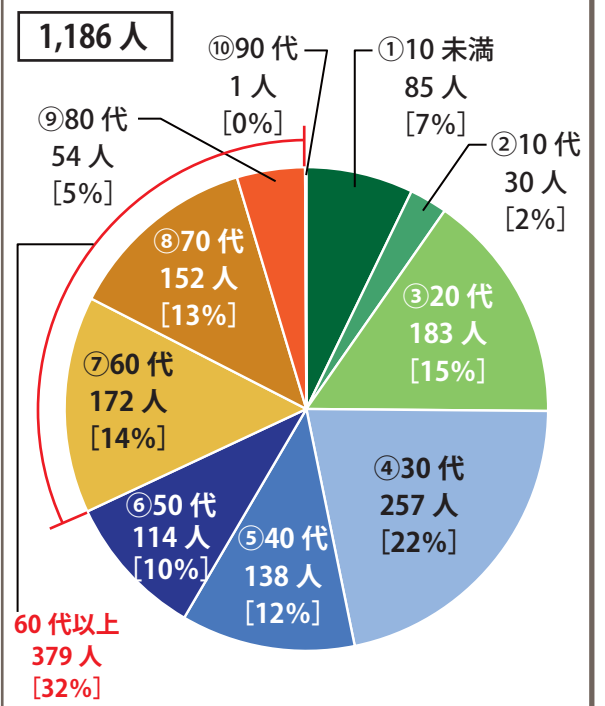
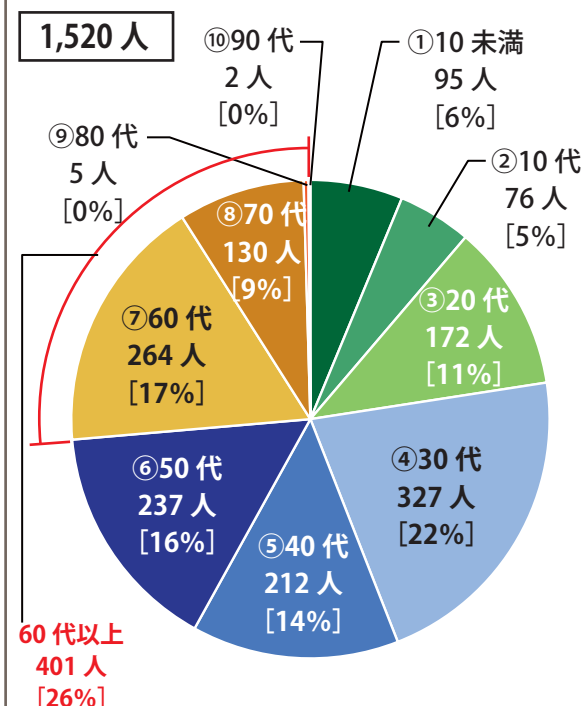
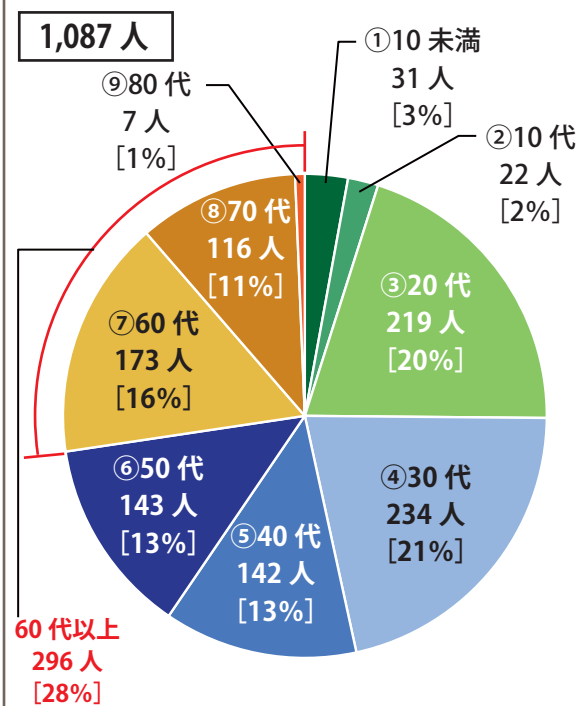
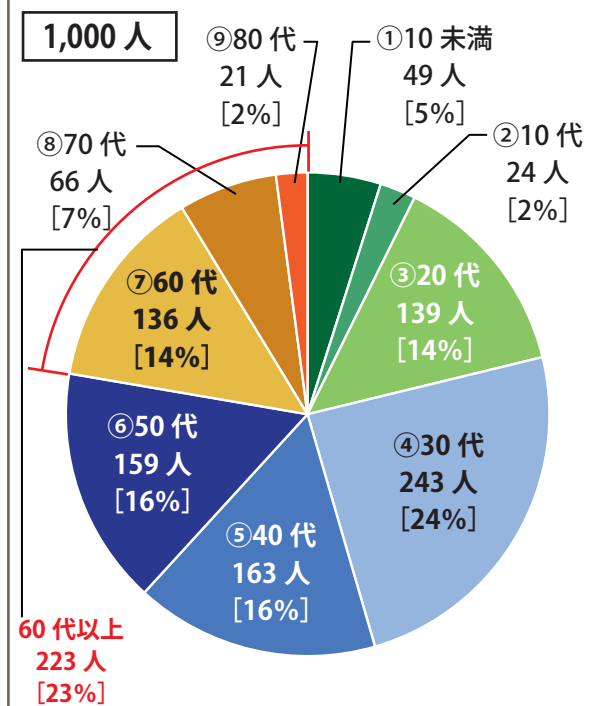
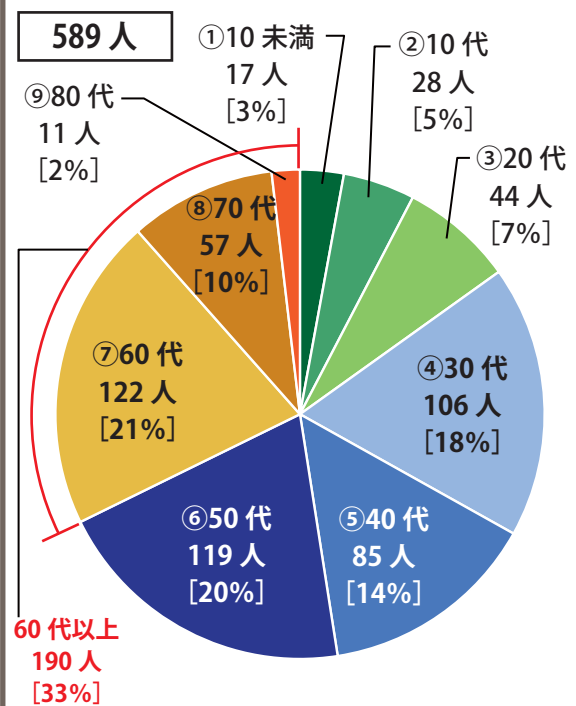
高輪ルート

芝浦港南ルート

平日



休日



IV. 利用者の子連れ状況

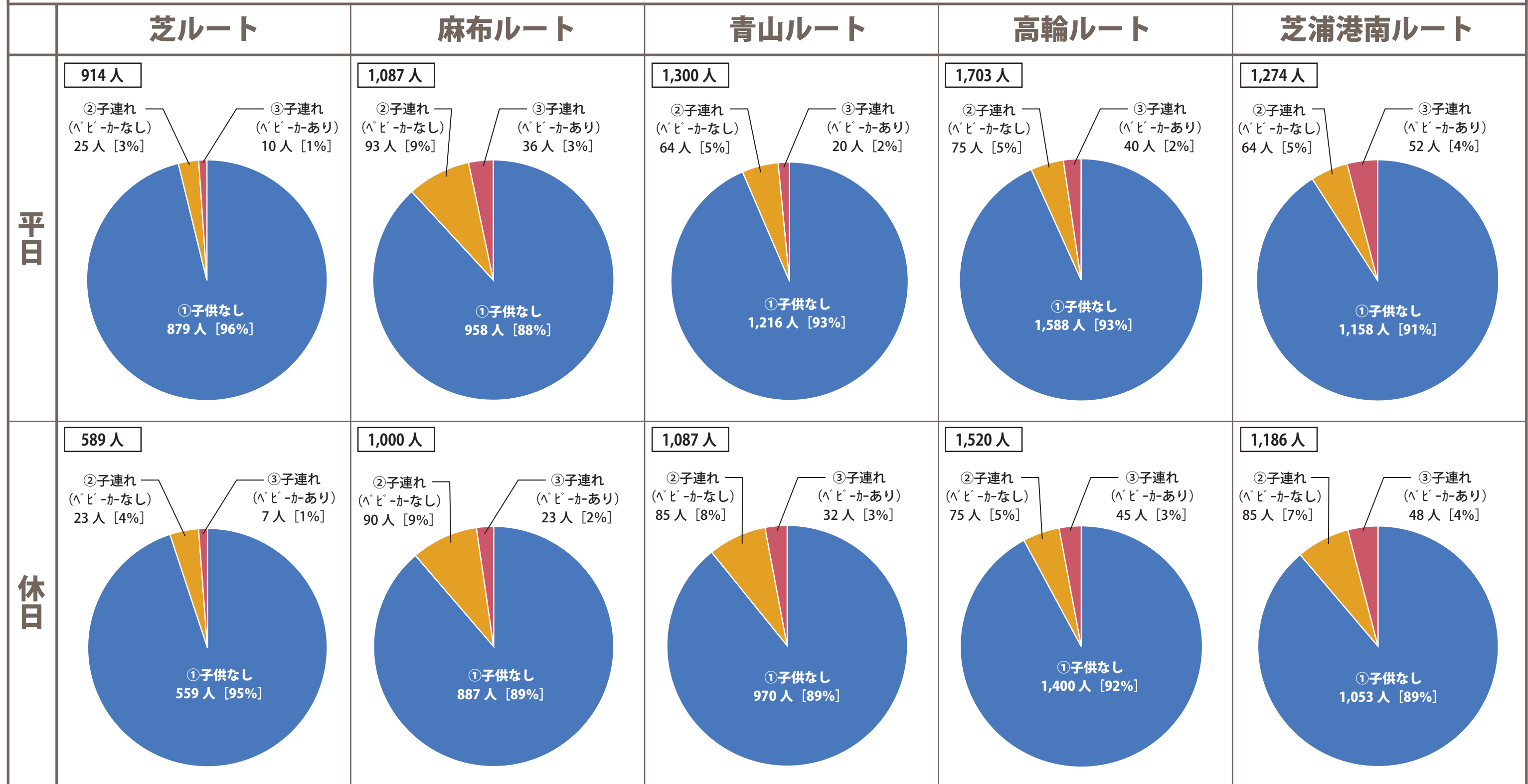
①子供なし ■

②子連れ (ベビーカーなし) ■

③子連れ (ベビーカーあり) ■

ルートによって差はあるものの1割程度が子連れで利用している

- ・各ルートとも、①「子供なし」が約9割と非常に多い。麻布ルートでは比較的②③「子連れ」が多く、芝ルートでは②③「子連れ」が比較的少ない。
- ・休日の方が②③「子連れ」が多い傾向にあることから、休日に家族で出掛けることが多いと考えられる。



V. 利用者の障害状況

- ①障害なし ■
- ②障害あり ■

※障害の分類：車椅子／視覚障害／聴覚障害／その他

障害者の利用は少ない

- ・各ルートとも、①「障害なし」が大半を占めており、②「障害者あり」は非常に少ない。
- ・麻布ルート及び芝浦港南ルートにおいて、比較的②「障害者あり」が多い。

| | 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 |
|----|---|--|---|---|--|
| 平日 | <p>914人</p> <p>②障害あり 4人</p> <p>①障害なし 910人</p> | <p>1,087人</p> <p>②障害あり 12人</p> <p>①障害なし 1,075人</p> | <p>1,300人</p> <p>②障害あり 1人</p> <p>①障害なし 1,299人</p> | <p>1,703人</p> <p>②障害あり 5人</p> <p>①障害なし 1,698人</p> | <p>1,274人</p> <p>②障害あり 11人</p> <p>①障害なし 1,263人</p> |
| 休日 | <p>589人</p> <p>②障害あり 4人</p> <p>①障害なし 585人</p> | <p>1,000人</p> <p>②障害あり 5人</p> <p>①障害なし 995人</p> | <p>1,087人</p> <p>②障害あり 4人</p> <p>①障害なし 1,083人</p> | <p>1,520人</p> <p>②障害あり 8人</p> <p>①障害なし 1,512人</p> | <p>1,186人</p> <p>②障害あり 8人</p> <p>①障害なし 1,178人</p> |

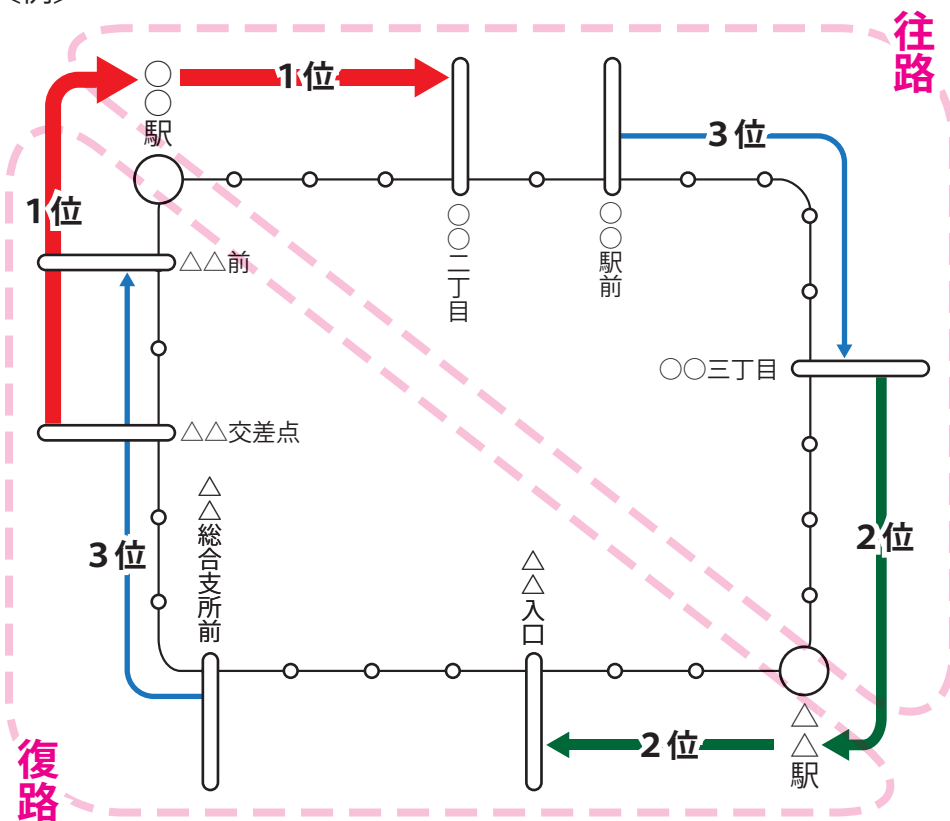
利用者数の多い移動区間

- ・ 移動実態調査より、各ルートにおける利用者数の多い移動区間を抽出。
- ・ 抽出する区間は、各ルート往路、復路各々上位3区間とする。
- ・ 記載している利用者数は、一日の延べ人数である。
- ・ 調査日は次の通りである。

平日：平成 22 年 7 月 14 日（水）

休日：平成 22 年 7 月 10 日（土）

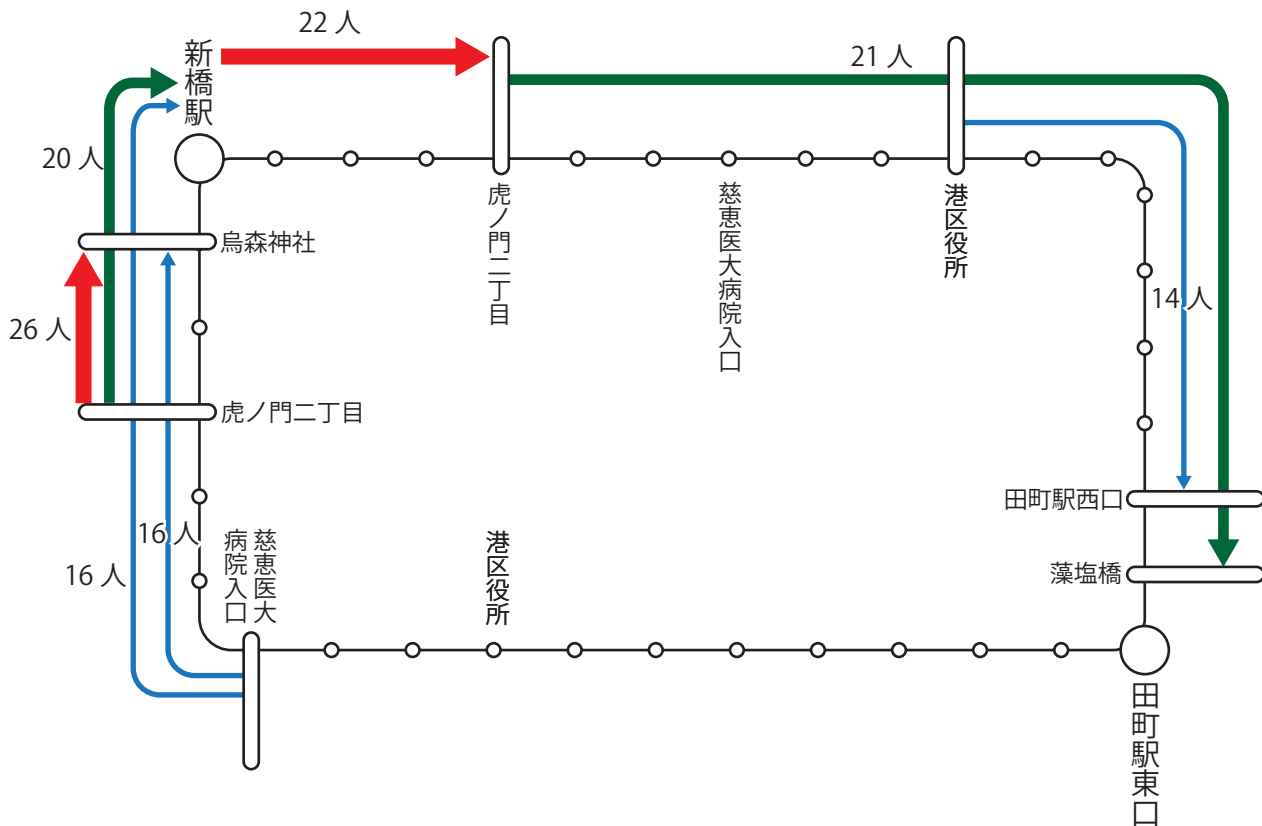
[例]



芝ルート

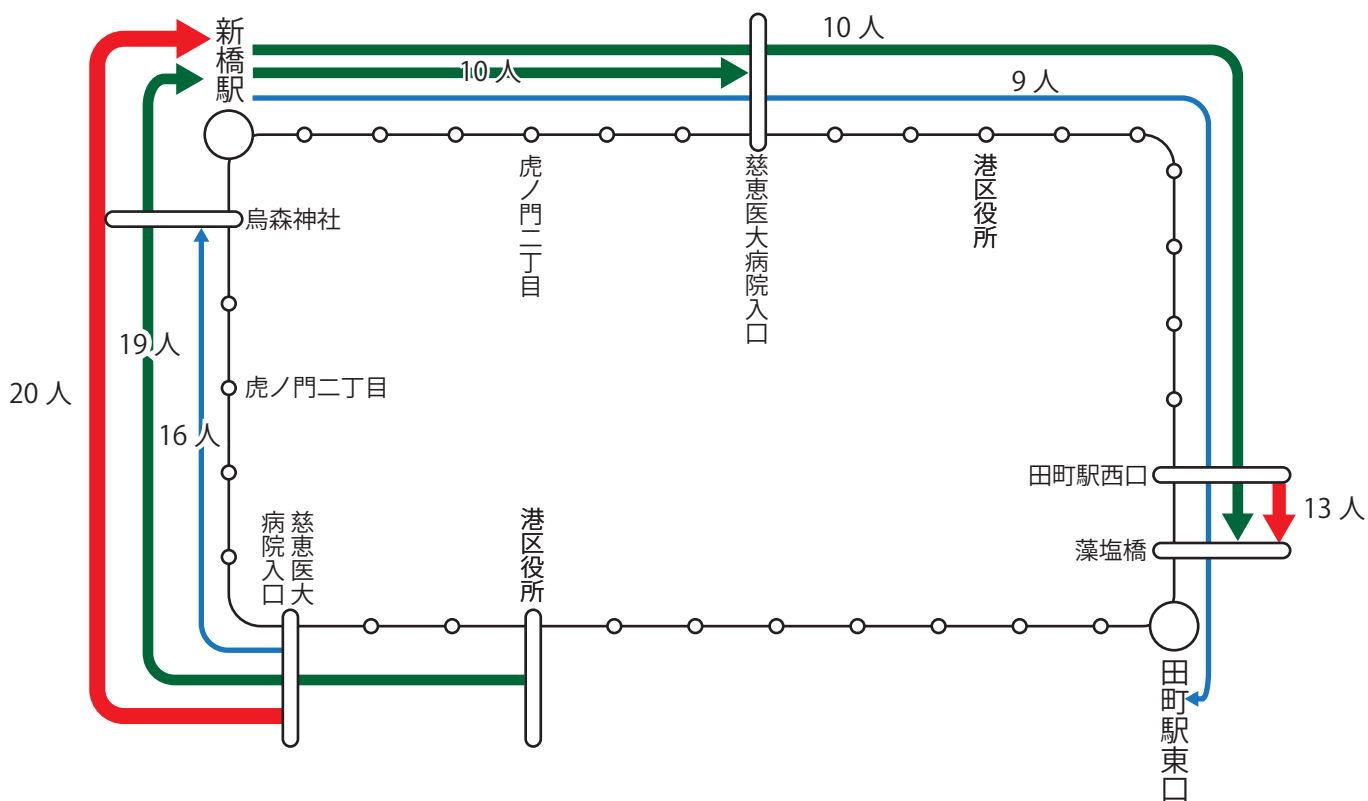
<平日>

- ・往路は満遍なく利用者が乗車している。
- ・復路は「虎ノ門二丁目」から「新橋駅」の区間に利用者が多い。



<休日>

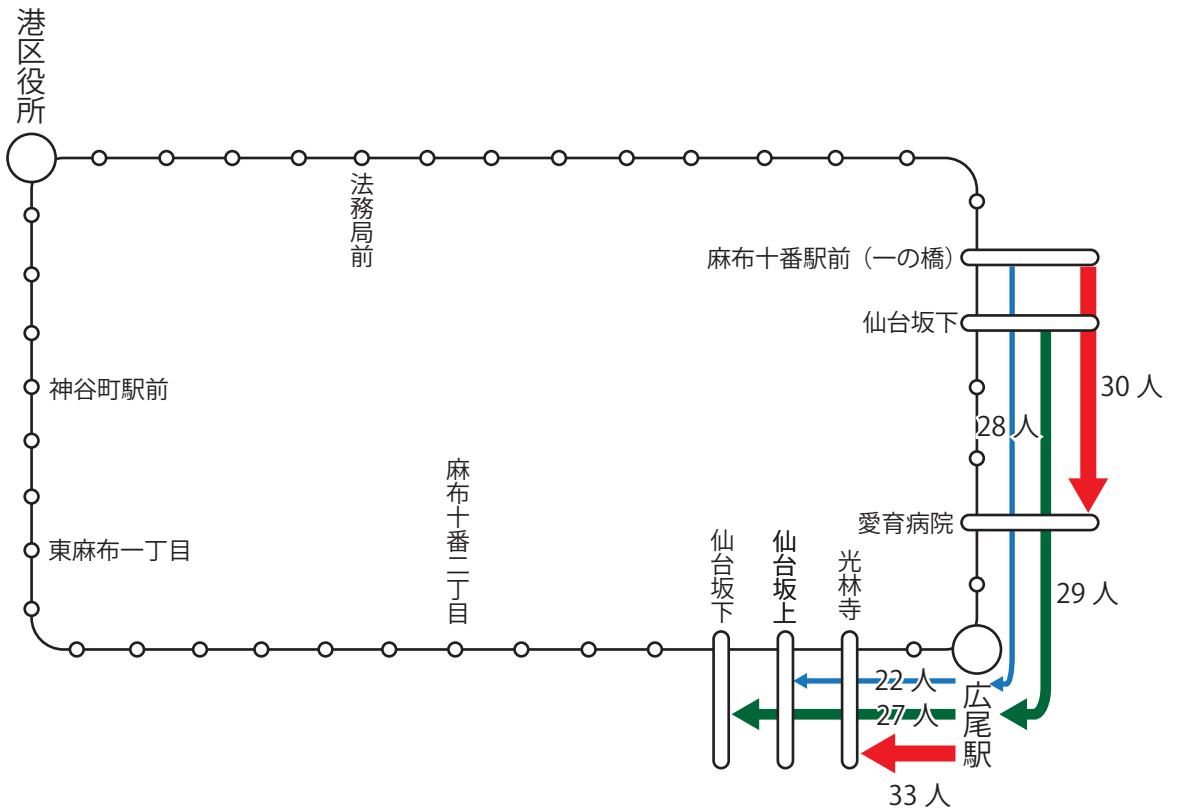
- ・往路は満遍なく利用者が乗車している。
- ・復路は「慈恵医大病院入口」から「新橋駅」の区間に利用者が多い。



麻布ルート

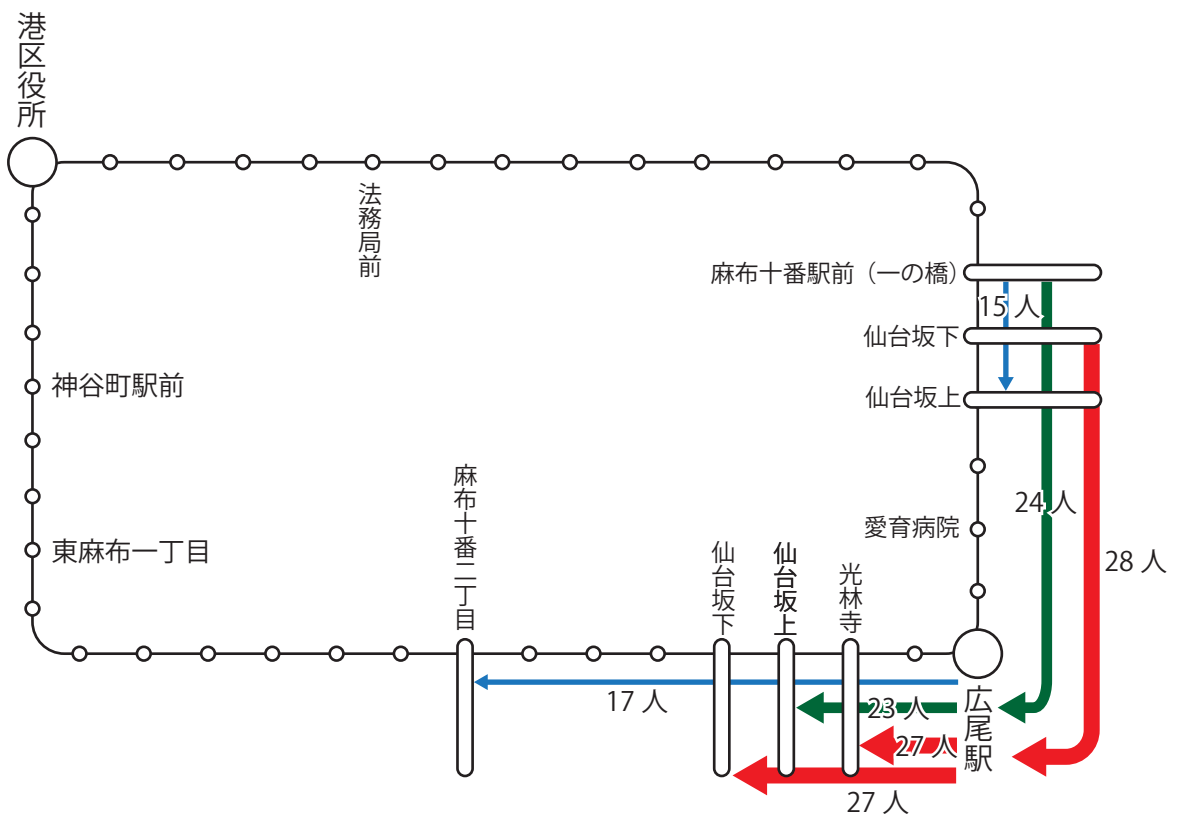
<平日>

- ・往路は「麻布十番駅前」から「広尾駅」の区間に利用者が多い。
- ・復路は「広尾駅」から「仙台坂下」の区間に利用者が多い。



<休日>

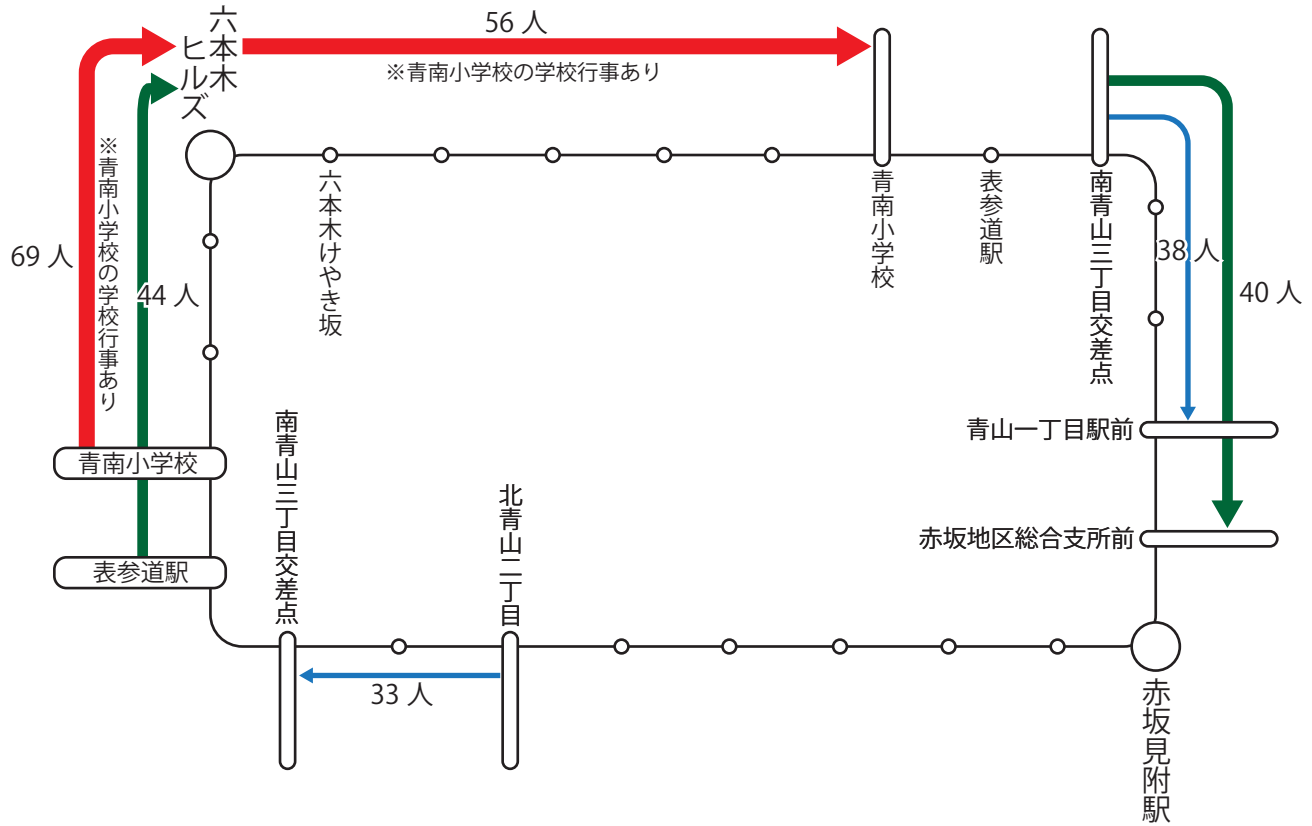
- ・往路は「麻布十番駅前」から「広尾駅」の区間に利用者が多い。
- ・復路は「広尾駅」から「仙台坂下」の区間に利用者が多い。



青山ルート

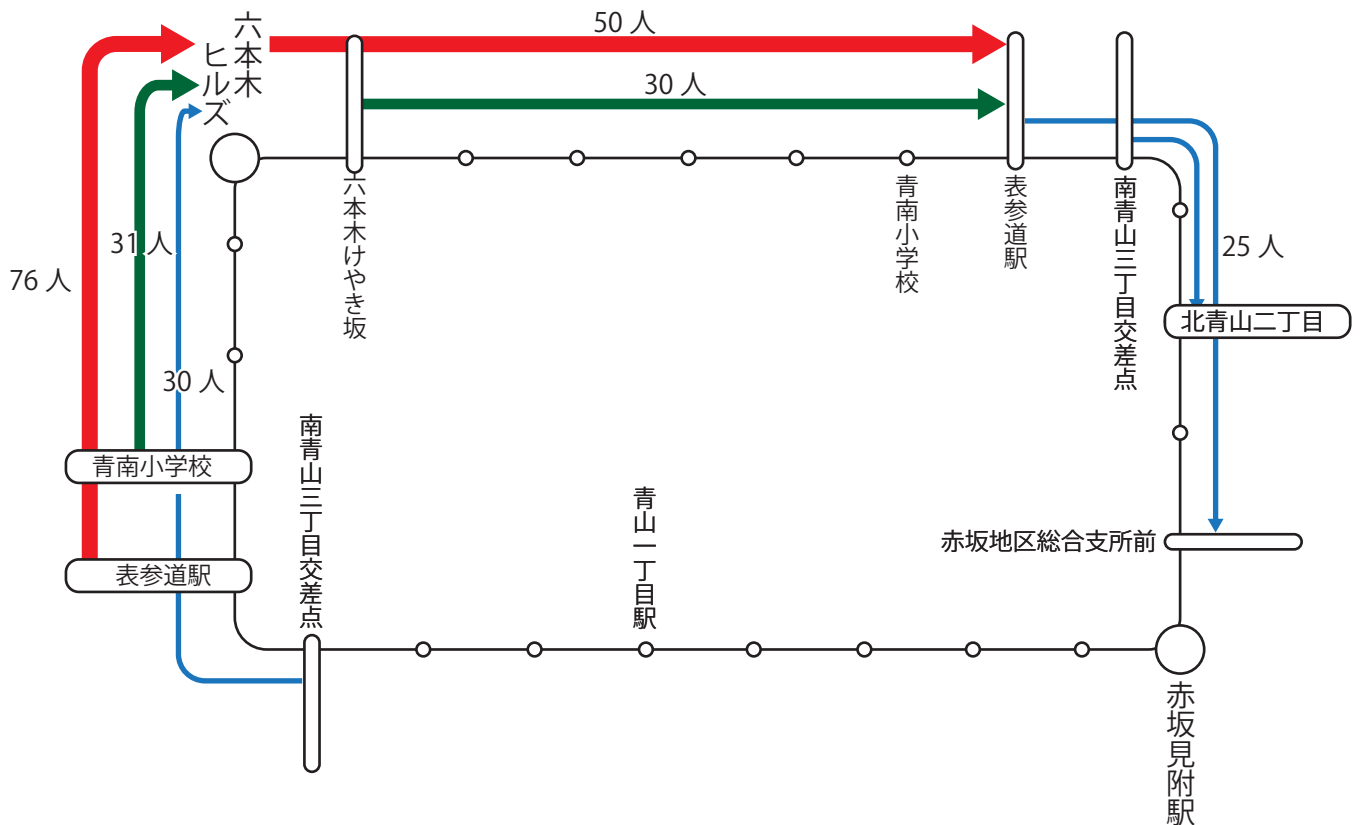
<平日>

- ・往路は比較的満遍なく利用者が乗車している。
- ・復路は「表参道駅」から「六本木ヒルズ」の区間に利用者が多い。



<休日>

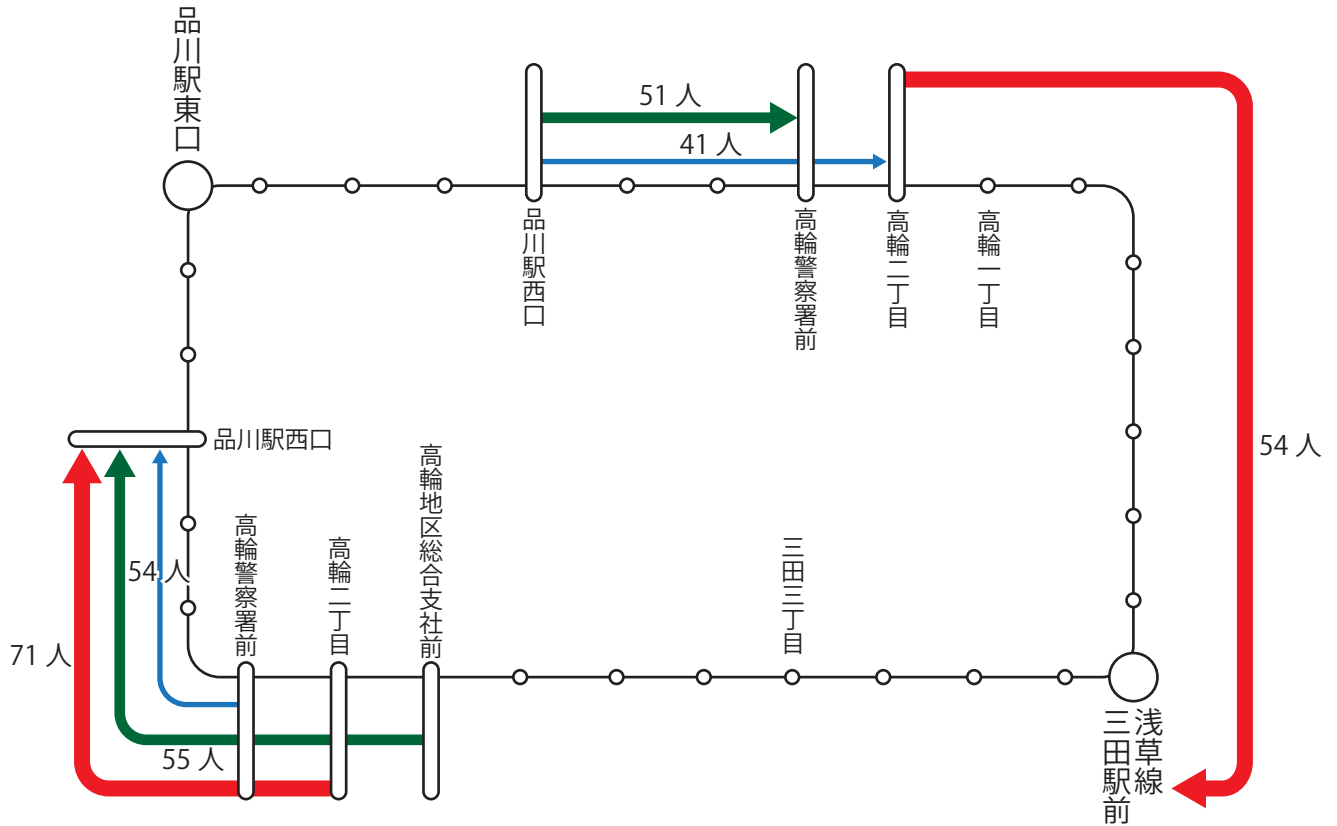
- ・往路は比較的満遍なく利用者が乗車している。
- ・復路は「表参道駅」から「六本木ヒルズ」の区間に利用者が多い。



高輪ルート

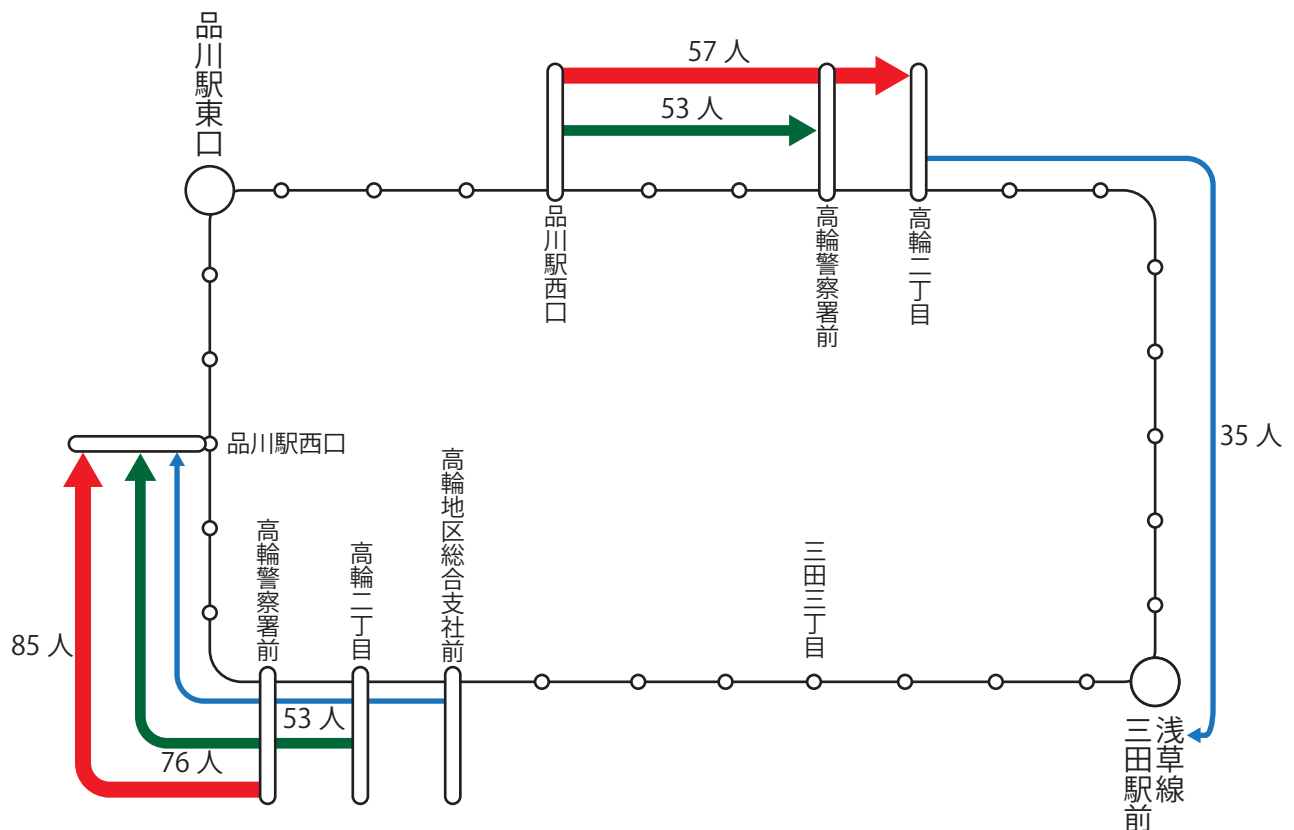
<平日>

- ・往路は「品川駅西口」から「浅草線三田駅前」の区間に利用者が多い。
- ・復路は「高輪地区総合支所前」から「品川駅西口」の区間に利用者が多い。



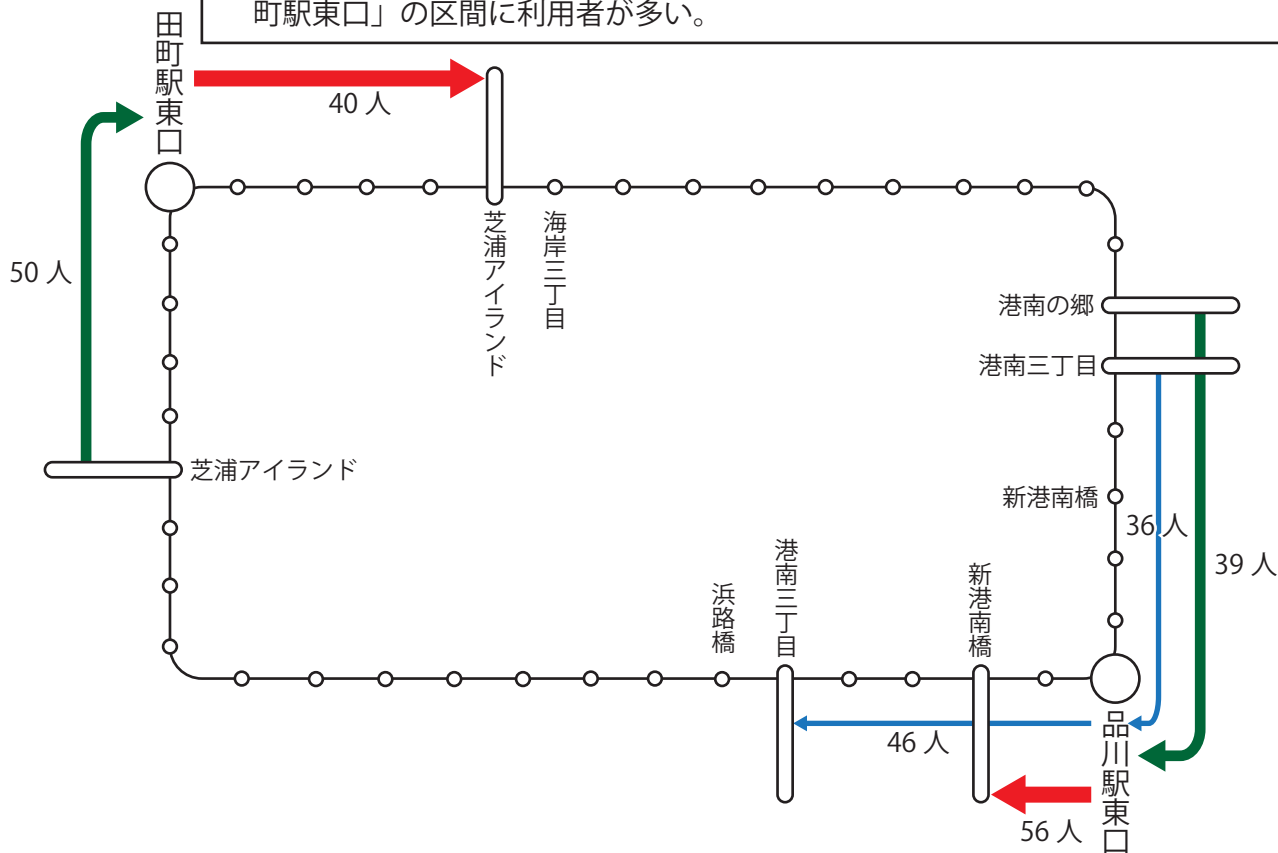
<休日>

- ・往路は「品川駅西口」から「高輪二丁目」の区間に利用者が多い。
- ・復路は「高輪地区総合支所前」から「品川駅西口」の区間に利用者が多い。



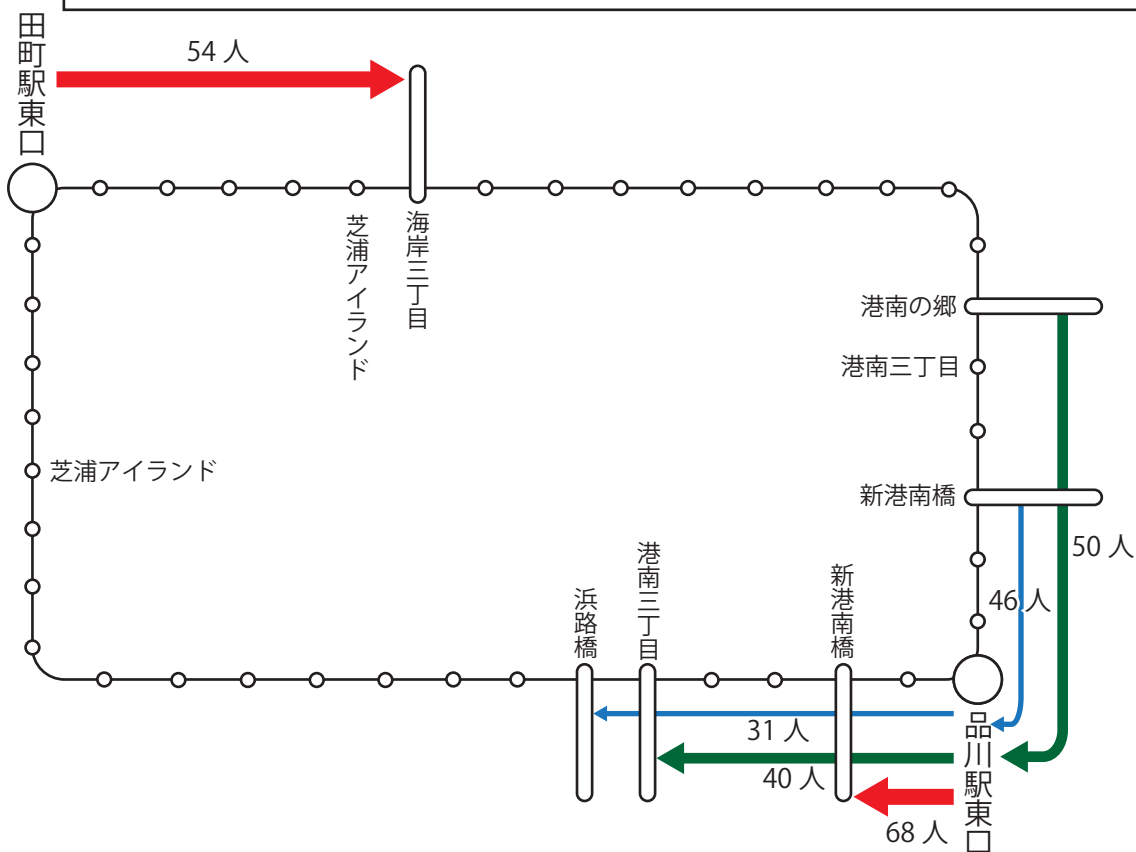
<平日>

- ・往路は「田町駅東口」から「芝浦アイランド」および「港南の郷」から「品川駅東口」の区間に利用者が多い。
- ・復路は「品川駅東口」から「港南三丁目」および「芝浦アイランド」から「田町駅東口」の区間に利用者が多い。



<休日>

- ・往路は「田町駅東口」から「海岸三丁目」および「港南の郷」から「品川駅東口」の区間に利用者が多い。
- ・復路は「品川駅東口」から「浜路橋」の区間に利用者が多い。



利用満足度調査結果概要

■ 調査日

- ①平成22年7月10日（土） 晴れ
- ②平成22年7月14日（水） 晴れ

■ 調査方法

- ①「ちいばす」の新規5路線（芝・麻布・青山・高輪・芝浦港南）の全便において調査を実施。
- ②利用者に返信用封筒に入ったアンケートを車内配布。
- ③郵送にてアンケートを回収。ただし、ちいばす車内でアンケートを記入された利用者の分は、調査員がその場で回収。
- ④視覚障害者には、アンケート項目を読み上げ、口頭により回答されたものを調査員がアンケート用紙に記入。

■ 主な調査項目

利用目的／利用頻度／運賃／運行時間帯／運行間隔／定時性／バス停間隔／バスのデザイン／運行ルート／乗り継ぎ／運転手の接客態度

■ 調査票数

| | 7月10日（土） | | | 7月14日（水） | | |
|---------|----------|-------|-------|----------|-------|-------|
| | 配布数 | 回答数 | 回収率 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
| 芝ルート | 380 | 106 | 27.9% | 564 | 166 | 29.4% |
| 麻布ルート | 395 | 188 | 47.6% | 535 | 232 | 43.4% |
| 青山ルート | 435 | 205 | 47.1% | 555 | 278 | 50.1% |
| 高輪ルート | 530 | 279 | 52.6% | 587 | 258 | 44.0% |
| 芝浦港南ルート | 480 | 228 | 47.5% | 615 | 286 | 46.5% |
| 合計 | 2,220 | 1,006 | 45.3% | 2,856 | 1,220 | 42.7% |

1. 「ちいばす」の利用目的

①通勤 ■ ②通学 ■ ③通園 ■ ④通院 ■ ⑤買い物 ■ ⑥観光 ■ ⑦娯楽・食事 ■ ⑧学習 ■ ⑨仕事 ■ ⑩その他 ■ 未回答 ■

通勤・買い物を中心としつつ通院利用も多い

- ・平日では、各ルートとも①「通勤」、⑤「買い物」が多い。また、④「通院」、⑦「娯楽」、⑨「仕事」も比較的が多い。②「通学」、③「通園」は少ない。
- ・休日では、各ルートとも①「通勤」、⑨「仕事」が減少し、⑤「買い物」、⑦「娯楽」が増加する。

芝ルート

麻布ルート

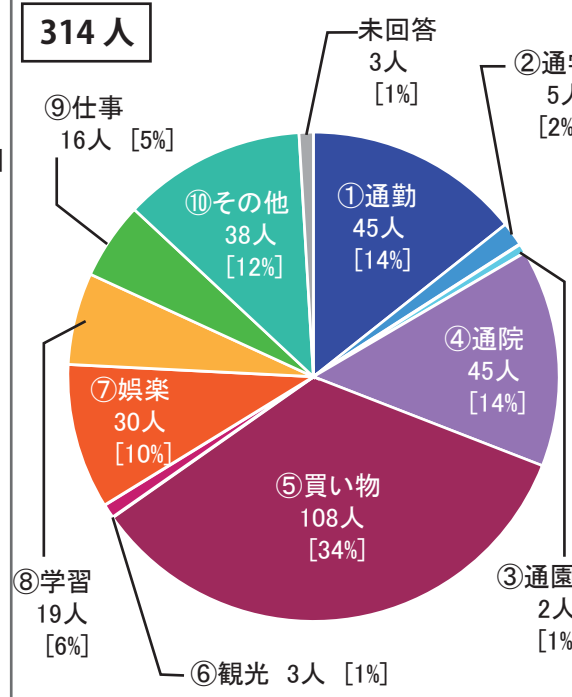
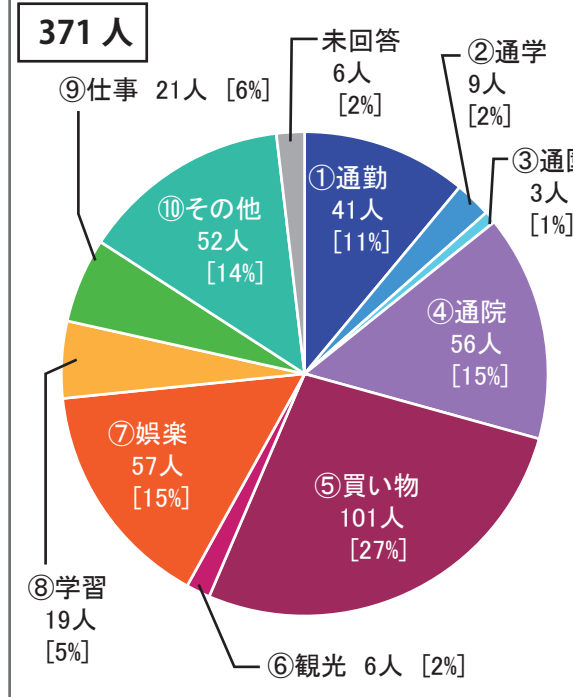
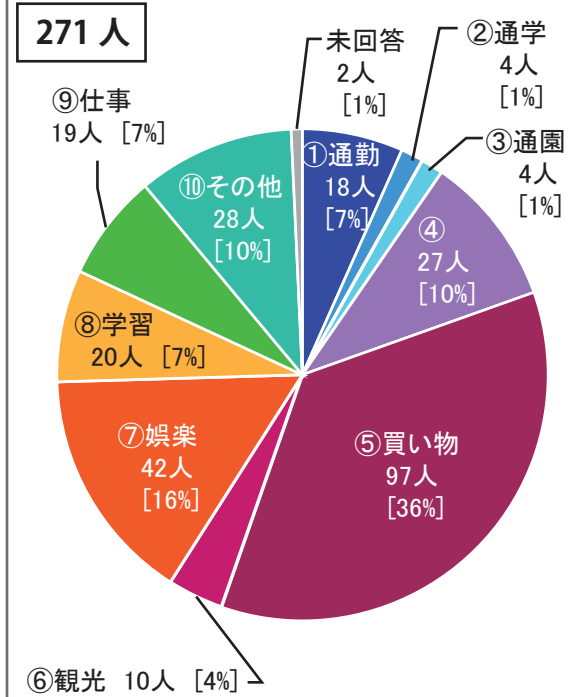
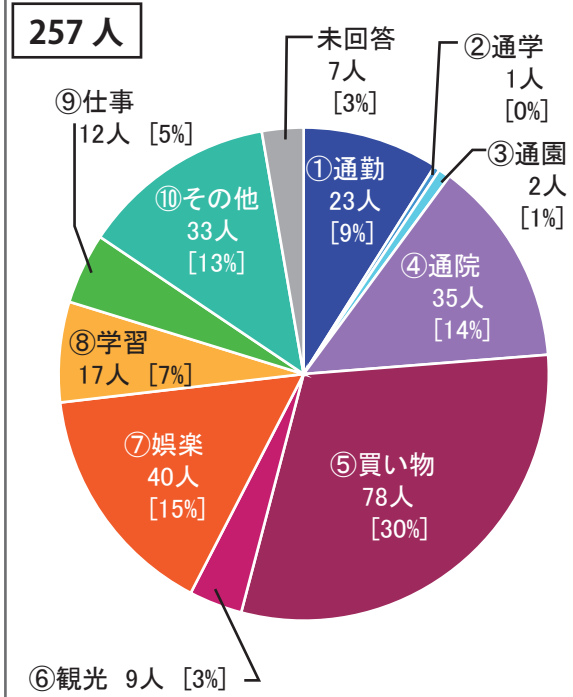
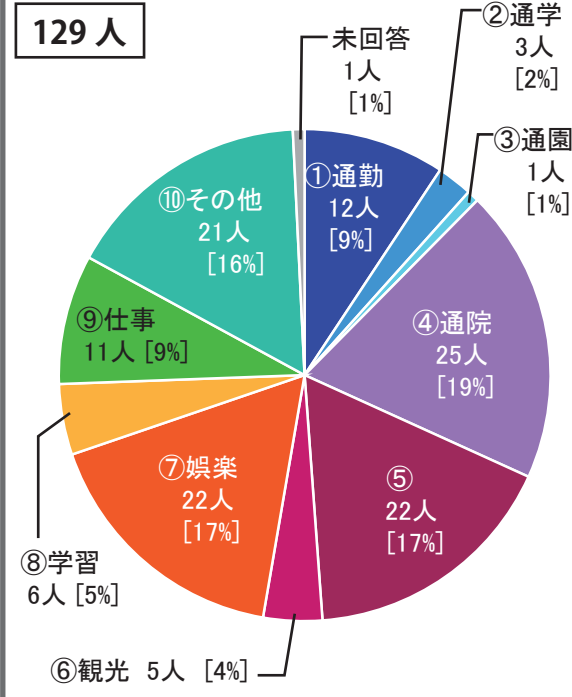
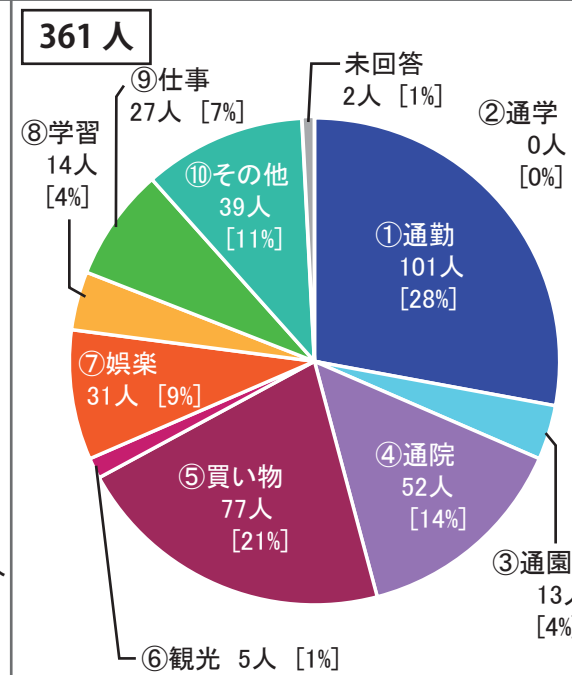
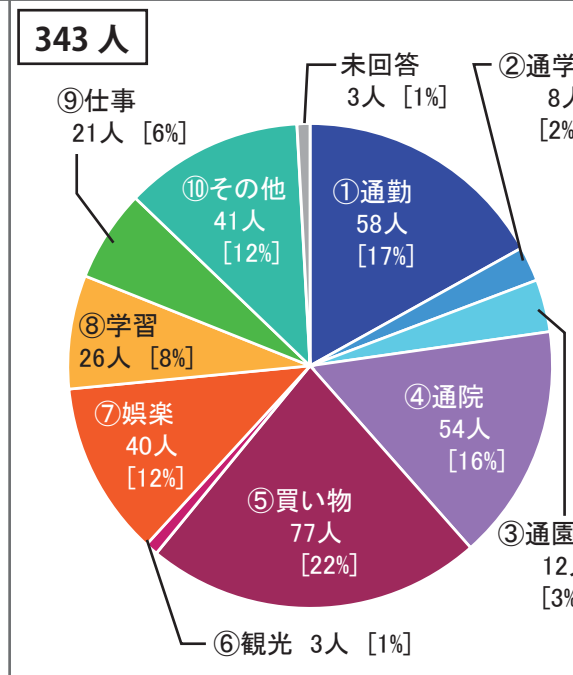
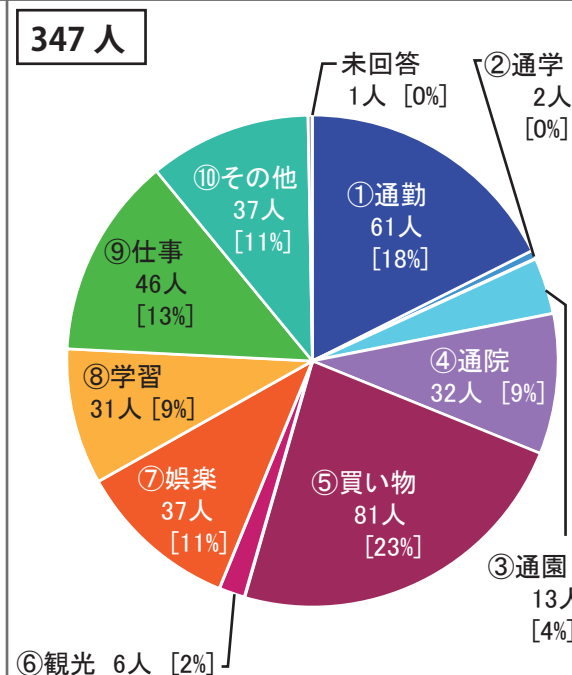
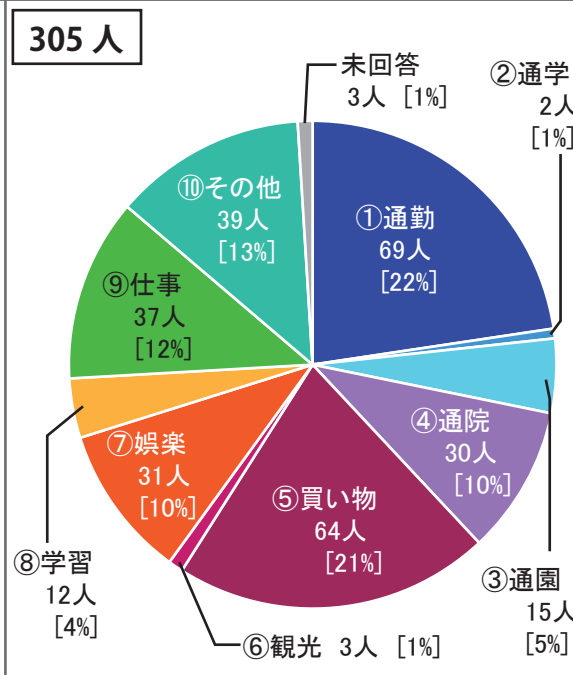
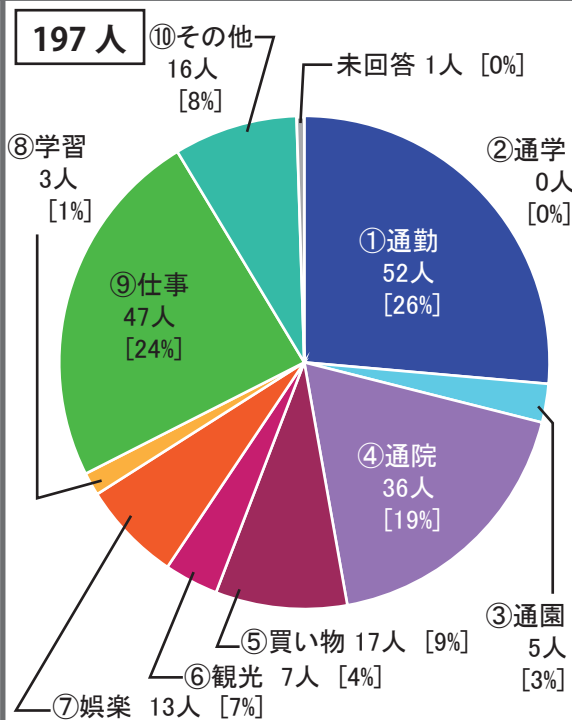
青山ルート

高輪ルート

芝浦港南ルート

平日

休日

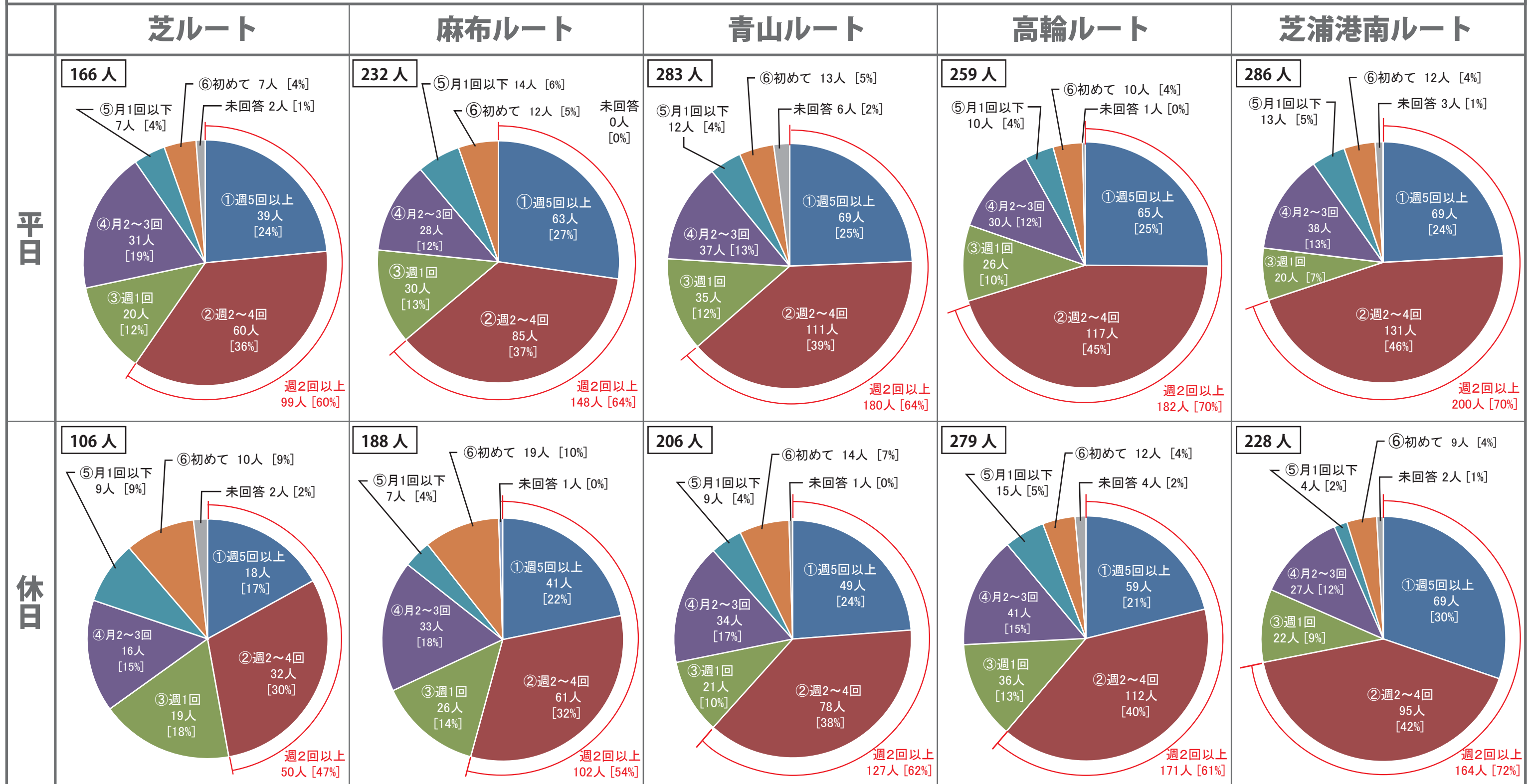


II. 「ちいばす」の利用頻度

①週5回以上 ■ ②週に2~4回程度 ■ ③週に1回 ■ ④月に2~3回程度 ■ ⑤月に1回以下 ■ ⑥初めて ■ 未回答 ■

利用する人は比較的高頻度で利用している

- ・各ルートともに、①「週5回以上」と②「週に2~4回程度」の合計は、平日では約6~7割、休日では約5~7割と多くっており、平日の利用頻度が高い。
- ・どのルートでも、⑥「初めて」の回答者も比較的にいる。



Ⅲ. 「ちいばす」の運行による外出機会

①増えた ■ ②変わらない ■ ③減った ■ 未回答 ■

約4割の利用者が外出機会が増えたと答えている

- ・各ルートともに、①「増えた」と回答する利用者は、平日では約4割おり、休日では更に増えている。
- ・麻布ルート、青山ルートの日曜日は、①「増えた」の回答者数が、②「変わらない」の回答者数を上回っている。

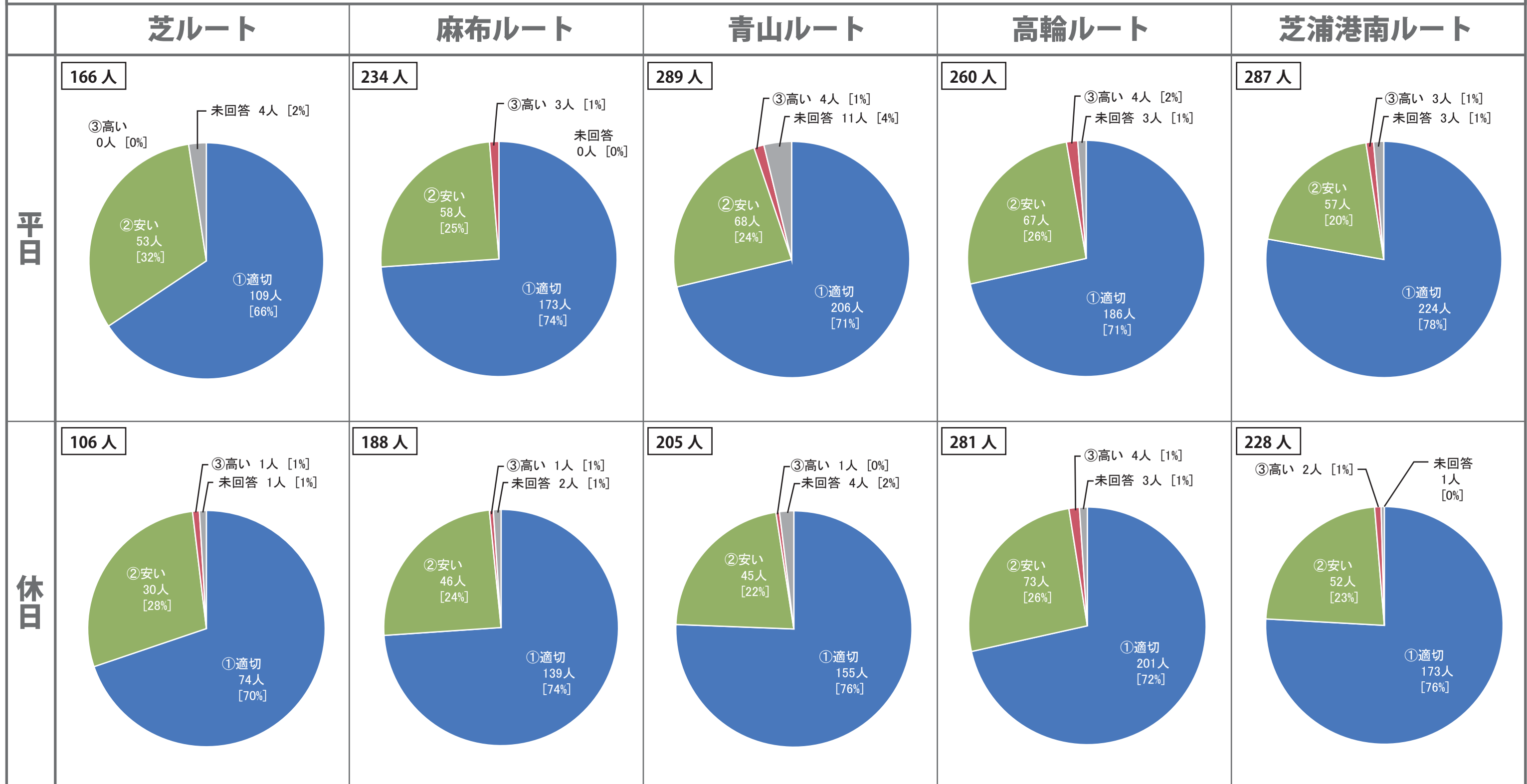
| | 芝ルート | 麻布ルート | 青山ルート | 高輪ルート | 芝浦港南ルート |
|----|--|--|---|---|---|
| 平日 | <p>166人</p> <p>①増えた 56人 [34%] ②変わらない 105人 [63%] ③減った 0人 [0%] 未回答 5人 [3%]</p> | <p>232人</p> <p>①増えた 86人 [37%] ②変わらない 143人 [62%] ③減った 0人 [0%] 未回答 3人 [1%]</p> | <p>278人</p> <p>①増えた 128人 [46%] ②変わらない 144人 [52%] ③減った 0人 [0%] 未回答 6人 [2%]</p> | <p>259人</p> <p>①増えた 113人 [44%] ②変わらない 142人 [55%] ③減った 0人 [0%] 未回答 4人 [1%]</p> | <p>286人</p> <p>①増えた 107人 [37%] ②変わらない 174人 [61%] ③減った 0人 [0%] 未回答 5人 [2%]</p> |
| 休日 | <p>106人</p> <p>①増えた 38人 [36%] ②変わらない 63人 [59%] ③減った 0人 [0%] 未回答 5人 [5%]</p> | <p>188人</p> <p>①増えた 93人 [49%] ②変わらない 88人 [47%] ③減った 0人 [0%] 未回答 7人 [4%]</p> | <p>205人</p> <p>①増えた 112人 [56%] ②変わらない 85人 [41%] ③減った 1人 [1%] 未回答 7人 [3%]</p> | <p>280人</p> <p>①増えた 125人 [45%] ②変わらない 150人 [53%] ③減った 0人 [0%] 未回答 5人 [2%]</p> | <p>228人</p> <p>①増えた 106人 [47%] ②変わらない 119人 [52%] ③減った 1人 [0%] 未回答 2人 [1%]</p> |

IV. 「ちいばす」の運賃

①適切である ■ ②安い ■ ③高い ■ 未回答 ■

運賃に関する納得度は総じて高い

- ・各ルート、平日、休日ともに、①「適切」は約7～8割と多い。
- ・②「安い」は約2～3割いる。
- ・③「高い」は僅かである。



V. 「ちいばす」の運行時間帯

①適切である ■ ②始発時間を変更すべき ■ ③最終時間を変更すべき ■ 未回答 ■

始発・終発時間に関する変更要望も確認できる

- ・各ルート、平日、休日ともに、①「適切」は約6～7割と多い。
- ・一方、②「始発時間を変更すべき」は約1割、③「最終時間を変更すべき」は約2割いる。

- ・②「始発時間を変更すべき」では、7時台の運行を望む声がどのルートでも約6～7割と多い。
- ・③「最終時間を変更すべき」では、21時台の運行を望む声がどのルートでも約5割と多い。

| | 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 |
|----|--|---|---|--|--|
| 平日 | <p>172人</p> <p>①適切 120人 [70%] ②始発時間変更 14人 [8%] ③最終時間変更 33人 [19%] 未回答 5人 [3%]</p> | <p>240人</p> <p>①適切 167人 [69%] ②始発時間変更 31人 [13%] ③最終時間変更 38人 [16%] 未回答 4人 [2%]</p> | <p>283人</p> <p>①適切 195人 [69%] ②始発時間変更 32人 [11%] ③最終時間変更 56人 [20%] 未回答 0人 [0%]</p> | <p>278人</p> <p>①適切 176人 [63%] ②始発時間変更 37人 [13%] ③最終時間変更 63人 [23%] 未回答 2人 [1%]</p> | <p>299人</p> <p>①適切 183人 [61%] ②始発時間変更 37人 [12%] ③最終時間変更 70人 [24%] 未回答 9人 [3%]</p> |
| 休日 | <p>109人</p> <p>①適切 78人 [71%] ②始発時間変更 11人 [10%] ③終発時間変更 15人 [14%] 未回答 5人 [5%]</p> | <p>198人</p> <p>①適切 133人 [67%] ②始発時間変更 17人 [9%] ③終発時間変更 42人 [21%] 未回答 6人 [3%]</p> | <p>211人</p> <p>①適切 149人 [71%] ②始発時間変更 24人 [11%] ③終発時間変更 33人 [16%] 未回答 5人 [2%]</p> | <p>293人</p> <p>①適切 186人 [64%] ②始発時間変更 36人 [12%] ③終発時間変更 60人 [20%] 未回答 11人 [4%]</p> | <p>241人</p> <p>①適切 143人 [59%] ②始発時間変更 34人 [14%] ③終発時間変更 52人 [22%] 未回答 12人 [5%]</p> |

VI. 「ちいばす」の運行間隔

①適切である ■ ②もっと短い間隔で運行して欲しい ■ ③もっと長い間隔の運行でよい ■ 未回答 ■

今よりも短い運行間隔に関する期待が確認できる

- ・平日では、②「もっと短い間隔で運行して欲しい」が約5～6割おり、①「適切である」を上回っている。（麻布ルート以外）
- ・休日では、②「もっと短い間隔で運行して欲しい」が約4～5割おり、①「適切である」を下回っている。（青山ルート以外）

| | 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 |
|----|--|--|--|--|--|
| 平日 | <p>168人</p> <p>①適切 74人 [44%] ②短い間隔 89人 [53%] ③長い間隔 1人 [1%] 未回答 4人 [2%]</p> | <p>234人</p> <p>①適切 120人 [52%] ②短い間隔 112人 [48%] ③長い間隔 1人 [0%] 未回答 1人 [0%]</p> | <p>289人</p> <p>①適切 105人 [36%] ②短い間隔 171人 [59%] ③長い間隔 4人 [2%] 未回答 9人 [3%]</p> | <p>259人</p> <p>①適切 117人 [45%] ②短い間隔 139人 [54%] ③長い間隔 1人 [0%] 未回答 2人 [1%]</p> | <p>287人</p> <p>①適切 131人 [46%] ②短い間隔 149人 [52%] ③長い間隔 4人 [1%] 未回答 3人 [1%]</p> |
| 休日 | <p>106人</p> <p>①適切 60人 [57%] ②短い間隔 44人 [41%] ③長い間隔 0人 [0%] 未回答 2人 [2%]</p> | <p>189人</p> <p>①適切 95人 [50%] ②短い間隔 93人 [49%] ③長い間隔 1人 [1%] 未回答 0人 [0%]</p> | <p>206人</p> <p>①適切 98人 [48%] ②短い間隔 104人 [51%] ③長い間隔 1人 [0%] 未回答 3人 [1%]</p> | <p>280人</p> <p>①適切 142人 [51%] ②短い間隔 132人 [47%] ③長い間隔 1人 [0%] 未回答 5人 [2%]</p> | <p>228人</p> <p>①適切 125人 [55%] ②短い間隔 102人 [45%] ③長い間隔 0人 [0%] 未回答 1人 [0%]</p> |

VII. 「ちいばす」の定時性

①ほぼ時間通りにくる ■ ②遅れてくる ■ 未回答 ■

約7割の利用者が定時的であると考えている

- ・芝ルート以外の平日、休日では、①「ほぼ時間通りにくる」が約7～9割と多い。
- ・芝ルートの平日、休日では、①「ほぼ時間通りにくる」が約6～7割とあまり多くなく、定時性が低い。
- ・平日のほうが休日と比べ、①「ほぼ時間通りにくる」が少ない。

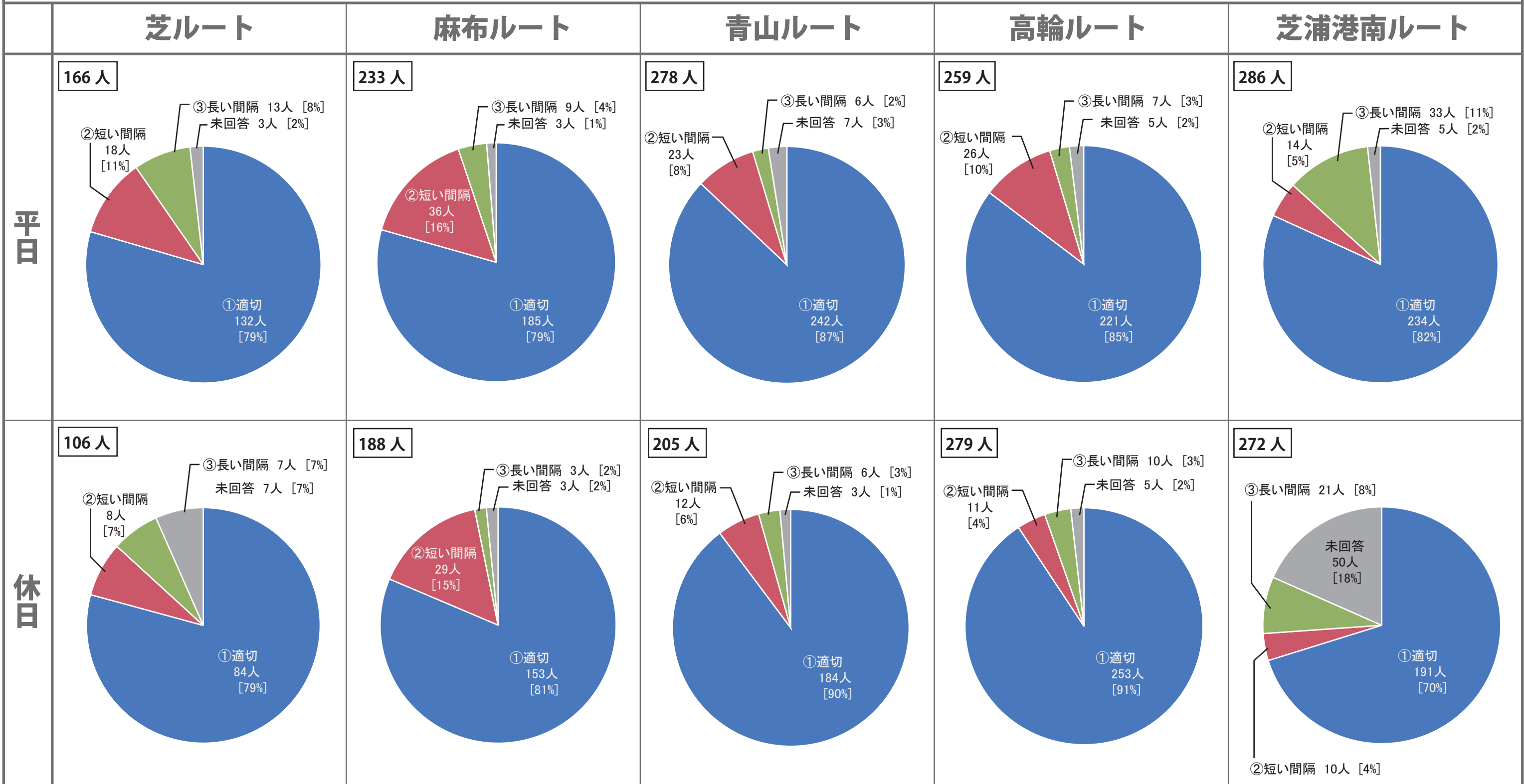
| | 芝ルート | 麻布ルート | 青山ルート | 高輪ルート | 芝浦港南ルート |
|----|---|--|--|--|--|
| 平日 | <p>168人</p> <p>①時間通り 92人 [55%] ②遅れてくる 75人 [45%] 未回答 1人 [0%]</p> | <p>235人</p> <p>①時間通り 181人 [77%] ②遅れてくる 53人 [23%] 未回答 1人 [0%]</p> | <p>278人</p> <p>①時間通り 198人 [71%] ②遅れてくる 71人 [26%] 未回答 9人 [3%]</p> | <p>260人</p> <p>①時間通り 216人 [83%] ②遅れてくる 40人 [15%] 未回答 4人 [2%]</p> | <p>286人</p> <p>①時間通り 210人 [73%] ②遅れてくる 69人 [24%] 未回答 7人 [3%]</p> |
| 休日 | <p>107人</p> <p>①時間通り 70人 [65%] ②遅れてくる 32人 [30%] 未回答 5人 [5%]</p> | <p>188人</p> <p>①時間通り 144人 [77%] ②遅れてくる 41人 [22%] 未回答 3人 [1%]</p> | <p>205人</p> <p>①時間通り 168人 [82%] ②遅れてくる 34人 [17%] 未回答 3人 [1%]</p> | <p>281人</p> <p>①時間通り 241人 [86%] ②遅れてくる 35人 [12%] 未回答 5人 [2%]</p> | <p>228人</p> <p>①時間通り 191人 [84%] ②遅れてくる 37人 [16%] 未回答 0人 [0%]</p> |

VIII. 「ちいばす」のバス停間隔

①適切である ■ ②もっと短い間隔で設置して欲しい ■ ③もっと長い間隔の設置でよい ■ 未回答 ■

約8割の利用者がバス停間隔を適切と考えている

- ・各ルート、平日、休日ともに、①「適切である」が約8～9割と多い。
- ・麻布ルートでは、②「もっと短い間隔で設置して欲しい」が約2割で、他ルートより多い。
- ・平日のほうが休日よりも、②「もっと短い間隔で設置して欲しい」が多い。

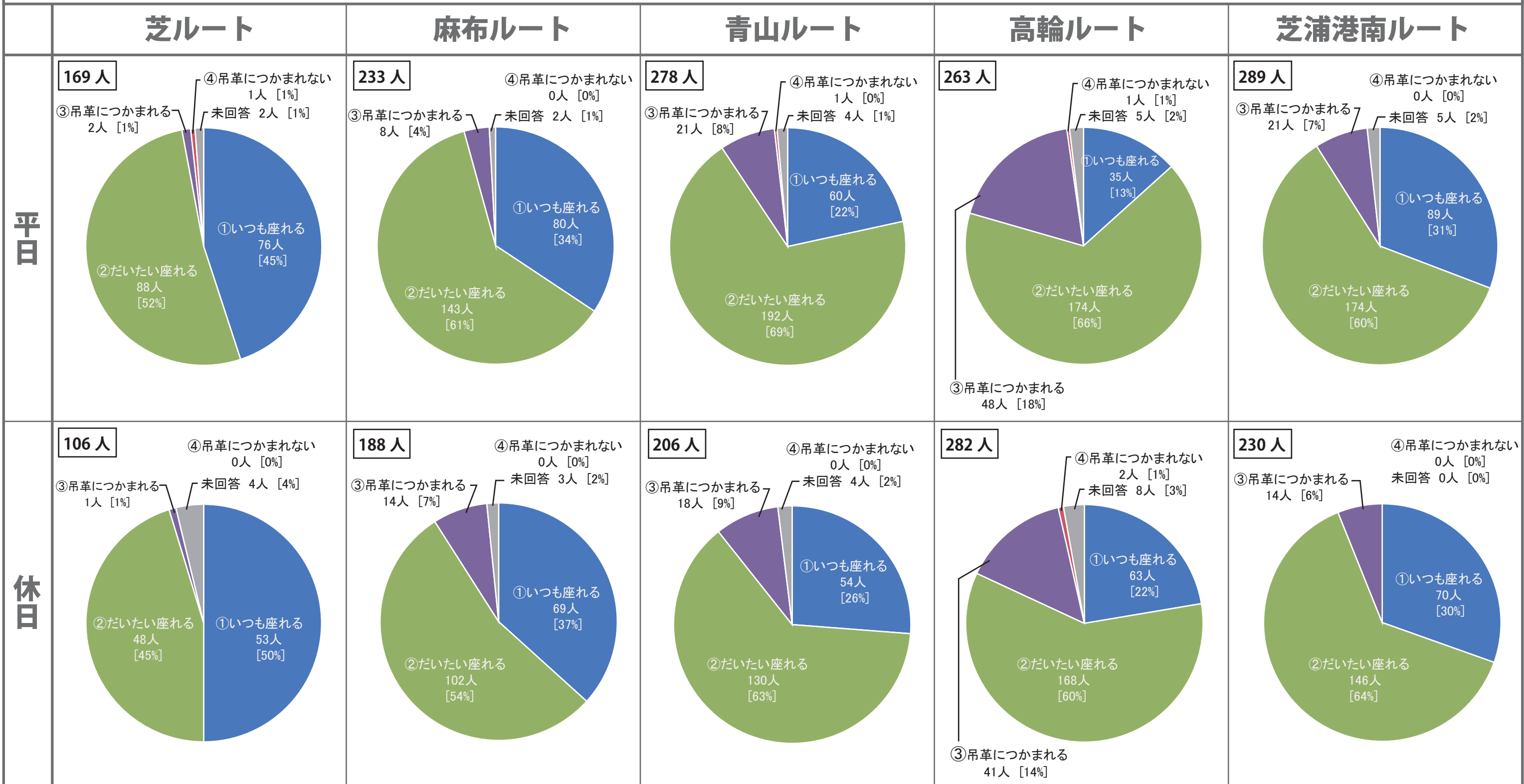


IX. 「ちいばす」の混雑度

①いつも座席に座れる ■ ②だいたい座席に座れる ■ ③座席には座れないが、吊革につかまれる ■ ④混雑していて、吊革にもつかまれない ■ 未回答 ■

バスの混雑度合いについてはルートによって傾向がやや異なる

- ・各ルート、平日、休日ともに、①「いつも座席に座れる」と②「だいたい座席に座れる」の合計が、約8～9割と多い。
- ・芝ルートでは、①「いつも座席に座れる」と②「だいたい座席に座れる」の合計が10割弱と他ルートよりも多いのは、乗車人数が少なく中型バスのためと考えられる。
- ・高輪ルートでは、①「いつも座席に座れる」と②「だいたい座席に座れる」の合計が約8割と他ルートよりも少ないのは、乗車人数が多く小型バスのためと考えられる。



X. 「ちいばす」の他の交通機関への乗り継ぎ

①良い ■ ②普通 ■ ③悪い ■ 未回答 ■

約4割の利用者が他の交通機関への乗り継ぎが良いと考えている

- ・芝浦港南ルート以外では、平日、休日ともに、①「良い」が約4～5割、②「普通」も約4～5割で、ほぼ同数となっている。①「良い」、②「普通」の合計では約8～9割と多い。
- ・芝浦港南ルートでは、③「悪い」が2割強で他ルートに比べ一番多くなっているが、バス停から駅まで遠いなどの不満が起因していると考えられる。
- ・意見としては、乗り継ぎ先の駅やバス停と「ちいばす」のバス停が離れている点や、乗り継ぎ時間が上手くいっていない点があった。

| | 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 |
|----|---|--|--|---|---|
| 平日 | <p>166人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅からバス停が遠い。 ・浜松町駅に停まって欲しい。 ・乗り継ぎが前提となっていない。 | <p>232人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅からバス停が離れている。 ・浜松町駅にも停まって欲しい。 ・乗り替の時間帯を合わせて欲しい。 | <p>278人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅から遠い。 ・乗り場が分かりにくい。 ・時刻が合わない。 | <p>259人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅からバス停が遠い。 | <p>286人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅からバス停が遠い。 ・乗り継ぎ時間が不便。 ・東京モノレール天王洲アイルに接続していない。 |
| 休日 | <p>106人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停が駅から離れていて遠い。 ・JRとの乗り継ぎがよくない。 | <p>188人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・六本木駅に停まらない。 ・広尾駅入口から遠い。 ・浜松町駅に停まって欲しい。 | <p>205人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅から遠い。 ・六本木一丁目駅、溜池山王駅などに寄って欲しい。 ・時間が合わない。 | <p>279人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅からバス停が遠い。 | <p>228人</p> <p>【悪い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅からバス停が遠い。 ・バス停をエレベーターの近くにして欲しい。 |

定時性調査結果概要

■調査概要

デジタルタコグラフを活用して「ちいばす」の運行状況を把握し、ちいばす運行道路のピーク時においてどの程度定時性が確保されているのかを調査します。なお調査日は、平日・休日および晴天・雨天において定時性を把握するため、各々を組み合わせた4日間を対象とします。

※デジタルタコグラフとは…

デジタルタコグラフとは、国土交通省認可の車載コンピューターです。バスの速度・時間・距離の他、エンジン回転数や急加速、急減速、ドアの開閉に至るまで記録されます。また、GPSによりバスの位置情報も記録され、どの時刻にどの場所を運行したかを解析できるものです。

■ピーク時間帯の選定基準

「交通量統計表（平成 20 年 11 月：警視庁交通部）」および「道路設計委託（概略）及び電線共同溝予備設計委託（平成 20 年 3 月：港区）」より、「ちいばす」が通る交差点または影響があると思われる交差点の交通量を基に、ピーク時間を割り出し、その時間帯に該当する交差点または道路を通る便とします。

■各ルートのピーク時間帯

- ・芝ルート : 16:49 田町駅東口発
- ・麻布ルート : 15:24 港区役所発
- ・青山ルート : 16:30 六本木ヒルズ発
- ・高輪ルート : 17:50 品川駅東口発
- ・芝浦港南ルート : 10:19 田町駅東口発

■調査対象日

- ・平日／晴天 : 平成 22 年 7 月 14 日（水）
- ・休日／晴天 : 平成 22 年 7 月 10 日（土）
- ・平日／雨天 : 平成 22 年 7 月 29 日（木）
- ・休日／雨天 : 平成 22 年 9 月 23 日（祝）

芝ルート

| 所定ダイヤ | | 7/10 (土) | | 7/14 (水) | | 7/29 (木) | | 9/23 (祝) | |
|-------------------|-------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | | 晴 | | 晴 | | 雨 | | 雨 | |
| 停留所名 | 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 |
| 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 | 17:26 | 0:01 | 17:29 | 0:04 | 17:29 | 0:04 | 17:25 | 0:00 |
| 58 新橋駅 (発) | 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 | 18:03 | 0:00 | 18:29 | 0:26 | 18:15 | 0:12 | 18:03 | 0:00 |

- ・ 休日は定時性が確保されているが、平日は天候に関係なく遅れている。
- ・ 駐停車の多い停留所や駐停車により運行しにくい区間が多い(※)ことが遅延の原因と考えられる。

高輪ルート

| 所定ダイヤ | | 7/10 (土) | | 7/14 (水) | | 7/29 (木) | | 9/23 (祝) | |
|-----------------|-------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | | 晴 | | 晴 | | 雨 | | 雨 | |
| 停留所名 | 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 |
| 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 | 18:27 | 0:00 | 18:28 | 0:01 | 18:29 | 0:02 | 18:28 | 0:01 |
| 150 浅草線三田駅前 (発) | 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 | 19:10 | 0:04 | 19:06 | 0:00 | 19:14 | 0:08 | 19:06 | 0:00 |

- ・ 平日の雨天時に若干遅れが見られるものの、比較的定時性は確保されている。
- ・ 駐停車や渋滞が少ない(※)ことが定時性の確保の要因と考えられる。

麻布ルート

| 所定ダイヤ | | 7/10 (土) | | 7/14 (水) | | 7/29 (木) | | 9/23 (祝) | |
|-------------|-------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | | 晴 | | 晴 | | 雨 | | 雨 | |
| 停留所名 | 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 |
| 68 港区役所 (発) | 15:24 | 15:25 | 0:01 | 15:24 | 0:00 | 15:40 | 0:16 | 15:36 | 0:12 |
| 99 広尾駅 (着) | 16:05 | 16:14 | 0:09 | 16:16 | 0:11 | 16:30 | 0:25 | 16:20 | 0:15 |
| 99 広尾駅 (発) | 16:11 | 16:14 | 0:03 | 16:17 | 0:06 | 16:30 | 0:19 | 16:20 | 0:09 |
| 68 港区役所 (着) | 16:55 | 16:59 | 0:04 | 17:04 | 0:09 | 17:19 | 0:24 | 17:00 | 0:05 |

- ・ 平休日、天候に関係なく遅延が目立つ。
- ・ 運行距離が16.64kmと長く、渋滞のため運行しにくい区間が多い(※)ことが遅延の原因と考えられる。

芝浦港南ルート

| 所定ダイヤ | | 7/10 (土) | | 7/14 (水) | | 7/29 (木) | | 9/23 (祝) | |
|---------------|-------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | | 晴 | | 晴 | | 雨 | | 雨 | |
| 停留所名 | 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 |
| 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 | 10:56 | 0:00 | 10:58 | 0:02 | 10:56 | 0:00 | 10:57 | 0:01 |
| 184 品川駅東口 (発) | 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 |

- ・ 平日の雨天時に若干遅れが見られるものの、比較的定時性は確保されている。
- ・ 駐停車や渋滞が少ない(※)ことが定時性の確保の要因と考えられる。

青山ルート

| 所定ダイヤ | | 7/10 (土) | | 7/14 (水) | | 7/29 (木) | | 9/23 (祝) | |
|---------------|-------|----------|------|----------|------|----------|------|----------|------|
| | | 晴 | | 晴 | | 雨 | | 雨 | |
| 停留所名 | 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 |
| 16 六本木ヒルズ (発) | 16:30 | 16:30 | 0:00 | 16:31 | 0:01 | 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 | 17:44 | 0:00 | 17:45 | 0:01 | 17:46 | 0:02 | 17:48 | 0:04 |

- ・ 平休日、天候に関係なく定時性は確保されている。
- ・ 運行距離が11.23kmと短く、駐停車や渋滞が少ない(※)ことが定時性の確保の要因と考えられる。

【注】

- ・ 赤字は5分以上の遅延
- ・ (※)は「ちいばす」運転手へのアンケート調査結果より

「港区地域公共交通会議 路線別検討部会」における検討状況

■開催日時

第1回：平成22年7月27日（火）午前9：30～11：00

第2回：平成22年9月14日（火）午前10：00～12：00

■委員からの主な意見

○第1回路線別検討部会

- ・ 各ルートの利用状況や収支を教えて欲しい。
- ・ 青山ルートの始発が、他ルートより遅いのはなぜか。
- ・ 車椅子の乗降方法をもう少し時間短縮できないか。
- ・ 中型バス、女性のドライバーの割合を教えて欲しい。
- ・ バス運行状況をバス停に表示が出るようなシステムの導入予定はないのか。
- ・ バスに行き先表示は、経由地を分かるようにした方が良い。
- ・ ルート1周に1時間半もかかるのは路線が長く、あまりよくない。
- ・ 田町ルートを国立新美術館まで延伸できないか。
- ・ バス停に全路線を示した地図を表示して欲しい。
- ・ ルートが接近しているところで乗継券を発行して欲しい。

○第2回検討部会

- ・ 今までに利用者のマナーの改善に対する運転手からのアナウンスはなかったのか。
- ・ 利用者が都バスのルールと「ちいばす」のルールを混同してしまっていることから、トラブルを避けるためにも、アナウンスやポスターによる呼び掛けなどを行った方がよいと思う。
- ・ 高輪ルートの高輪総合支所前付近のルートが重複しているため、もう少しスムーズにできないか。
- ・ 実証運行の課題において、中期的課題に挙げられていても、早急に対応してもらいたい場合は、短期的課題に変更してもらうことは可能なのか？
- ・ 赤坂ルートや田町ルートにはベンチはまったく設置されていないのか。
- ・ 混雑時を除いて基本的にはベビーカーをたたまなくても乗車できるようにできないか。
- ・ 10年後でないとルートの増設や変更は検討できないのか。
- ・ 子供の利用をもっと増やすために、子供のよく行く場所を調査してはどうか。
- ・ 田町ルート以外は運行間隔が20分間隔であるが、15分間隔がよいと思う。
- ・ ベビーカーにも様々な種類があるため、マナー改善に向けて取り組んだ方がよい。
- ・ バス停の移動や新規設置は、意見が出てから対応するのか。

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ベビーカーをたたまずに乗車する利用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る。

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、運転手の接客態度の徹底が求められる。

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る。

④バス停の移動・新規設置

〇〇バス停を△△△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る。

⑤バス停名称の変更

〇〇バス停を△△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る。

■ 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る。

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る。

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る。

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る。

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の構築が求められる。

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、社員教育による運転技術の向上、バス車両の確保による臨時便の運行等の定時性の確保が求められる。

■ 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る。

②バスルートの変更

〇〇地区を通るようなルートに変更して欲しいや、△△通り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、バスルートの変更が求められる。

| | 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 | |
| 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 | |
| | | | 子供運賃・乗り継ぎ割引 |
| | | | バスルートの変更 |
| | 実証運行 | 本格運行 | |

注) 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。

第7回 港区地域公共交通会議 議事記録

日時：平成22年10月21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 あいさつ
- 3 委嘱状交付
- 4 委員の紹介
- 5 議事
 - 1) 港区地域公共交通会議の進め方について
 - 2) 利用者数について
 - 3) 現在までに寄せられているご意見について
 - 4) 移動実態調査結果について
 - 5) 利用満足度調査結果について
 - 6) 路線別検討部会での検討状況について
 - 7) 実証運行から見えてきた課題について
 - 8) ご意見をいただいて改善した点について
 - 9) バス停留所の追加等について
- 6 閉会

〈配布資料〉

- 資料1 港区地域公共交通会議の進め方（案）
- 資料2 「ちいばす」の利用者数
- 資料3 現在までに寄せられているご意見
- 資料4 移動実態調査結果概要
- 資料5 利用者数の多い移動区間
- 資料6 利用満足度調査結果概要
- 資料7 定時性調査結果概要
- 資料8 路線別検討部会での検討状況
- 資料9 実証運行から見えてきた課題
- 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名簿
- 参考資料4 移動実態調査結果
- 参考資料5 利用満足度調査結果
- 参考資料6 定時性調査結果
- 参考資料7 アンケート用紙
- 参考資料8 「ちいばす」パンフレット

<議事>

- 事務局 1 開会
- 会長 2 あいさつ
- 会長 3 委嘱状交付
- 事務局 4 委員の紹介
- 会長 5 議事
それでは、まず議事1)～7)について、これまでの調査の結果等について、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「港区地域公共交通会議の進め方(案)」により説明
- 2) 利用者数について
・資料2「『ちいばす』の利用者数」により説明
- 3) 現在までに寄せられているご意見について
・資料3「現在までに寄せられているご意見」により説明
- 4) 移動実態調査結果について
・資料4「移動実態調査結果概要」及び資料5「利用者数の多い移動区間」により説明
- 5) 利用満足度調査結果について
・資料6「利用満足度調査結果概要」及び資料7「定時性調査結果概要」により説明
- 6) 路線別検討部会での検討状況について
・資料8「路線別検討部会での検討状況」により説明
- 7) 実証運行から見えてきた課題について
・資料9「実証運行から見えてきた課題」により説明

<質疑応答>

会長 ただ今の事務局からの説明で、何か質問等があるか？

委員 まず意見としては、よく短時間で整理されたという気持ちである。このような気持ちで「ちいばす」の運行について、これからも取り組んでいただきたいと思います。

質問であるが、「実証運行から見えてきた課題」の中にまあ集約されていると思う。マナーの問題については、区民の皆さんのことなので、当会議で議論するのは難しいと思う。そこで、バス停の環境の改善についてであるが、これはまだ実証運行の段階のため難しいのかも知れないが、もし将来的に「ここは大丈夫だな」、「これは残してもいいな」というような、例えば高輪ルートなどのバス停については、屋根やベンチの設置について早急に検討して欲しい。芝ルートは現在のところ一番採算が悪いようであるため、芝ルートのバス停環境の改善については色々問題もあると思うが、高輪や青山ルートはおそらく間違いなく本格運行になると思うため、そのような安全なバス停については環境改善に取り組んで欲しい。

もう一つは、時間に遅れるということであるが、このことについては、実証運行のスタート段階で「多少の遅れは結構ですよ」と言ってきた。時刻表通りに運行しようとするために事故を起こしたのでは何にもならない。先程の調査結果にもあったが、運行間隔を 20 分ではなく、できれば 15 分にするによって遅れも多少緩和されるのではないか？運行間隔が 20 分で遅れると、先のバスが出発してしまった直後だと 30 分ぐらい待つ人がいる。そのような意味では、運行間隔を 15 分ぐらいにすることで、バスが遅れた場合でも待ち時間が 20 分ぐらいになり、改善されるのではないか。運行間隔については、フジエクスプレスと相談する必要があると思うが、一つの方法として検討してもらいたい。

事務局 まず 1 点目のバス停の改善についてですが、移動実態調査からかなりの高齢者が乗っているということが把握できる。また、今年の夏は非常に暑く、利用者の皆様に迷惑をかけたという思いもある。ただ、実証運行期間ということもあり、本格運行を見据えながら、今のご意見について前向きに取り組んでいきたいと考えている。

2 点目の運行間隔を短くということであるが、このことについては、利用者からもご要望頂いている。運行収支との兼ね合いを見ながら、検討させて頂きたい。

会長 資料 9 の右下の表の中で、委員から指摘のあったバス停環境の改善については、短期の時点から点線が入っているが、それは今の事務局の回答にあったような考え方をこの点線で示しているということか？

事務局 この点線は、屋根やベンチの設置については、道路管理者等との協議が必要なことから、実証運行の状況も見ながら前向きに少しでも早く取り組んでいくという意味で点線表示としている。

委員 芝ルートについてですが、障害保健福祉センターに行くには金杉橋バス停を利用する。その際に、新橋方面から行く分には良いが、田町方面から戻ってくるときに、金杉橋の停留所がちょうど 2 つの横断歩道の真ん中にある。どちらかの横断歩道の近いところに停留所を移してもらえると良いと思っている。

会長 ただいま委員から具体的な停留所の話が出たが、これについて何か対応は？

事務局 ご指摘のバス停は 75 番だと思う。75 番の位置が横断歩道から遠いということについては、金杉橋の交差点が国道 1 号線であり、幅員も広く交通量も多い交差点である。75 番の位置がその交差点の手前にあるため、左折レーンとのかかわりや、交通の安全を考慮した上でなるべく横断歩道に近い位置に設置している状況である。バス停位置の検討にあたっては、障害保健福祉センターのなるべく側にといい思いで考えたが、そのような事情を理解していただけたらと思う。

委員 将来的にバス停を移動はすることは考えられないか？現在の位置は本当に真ん中であるため、もう少しでもどちらかの横断歩道の近く寄せてもらえればと思う。

- 事務局 障害保健福祉センターは、区としても重要な施設であるということを理解しており、このような意見も頂いたので、交通状況も鑑みながら調査をしていきたい。
- 委員 実証運行が開始されているわけだが、現段階でおおよそどれくらいの成果が出ており、このまま運行継続できそうなのかを教えて欲しい。
- 事務局 実証運行から本格運行への移行条件は、新規5ルート平均収支が40%を超えるということが港区の運行に関してのルールである。現在、運行を開始して半年ということで、乗車数は順調に伸びている。掛かる経費や、広告収入や色々な収入が確定していない状況である。それらを踏まえて、次回の交通会議には収支について具体的に提示できると思う。現在は、安全で安心な運行に取り組んでいるということで、収支についてはまだ多少の時間を頂きたい。
- 委員 順調に利用者が増えてきているということで、ひとつ安心している。現在は利用者を増やすことが一つの大きな目的となっているのか？ほぼ毎日「ちいばす」を利用しているが、少し気になる点がある。海外などの交通の先進事例では、誰の意見を聞かなければならないかということ、それは高齢者か障害者である。また、もう一つ大事なのは、女性と子供の意見を聞くように言われている。そのような人々に対する優しさやホスピタリティの部分がコミュニティバスである。逆に言えば、運賃で10割全部お金を回収しなくても4割が目標なので、もう少し一般のバスより優しいホスピタリティのあるバスになって欲しいと思っている。例えば、先日定期の切り替えがあり、定期がちょうど切れてしまい、これから区役所へ行くという妊婦さんがおり、「その定期は期限が切れているので100円払ってください」という場面を見た。また、今のバスの停め方では、バスと歩道との距離があり、高齢者が一度道路に降りまた上らないといけない。折角床の低いバスを買ったのに勿体ない。障害者の方の利用が少ないという調査結果があったが、車椅子の方が利用するには、今のバスの停車位置では厳しい。もちろんバス停の近くに路上駐車があったり、バスの形など様々な問題があって正着するのは困難であるということは専門家としてよく解っている。しかし、もう少し正着できるようにしていく必要がある。今、バスに乗っている人には非常に好評であるが、実は乗れてない人が結構いる。その乗れてない人の声が若干気になる。
- ベビーカーは、畳んで乗車するというルールになっているが、実態としてはベビーカーをそのまま乗車している人が多い。その人々に、ベビーカーを畳んで乗車するように呼び掛けてもバスに乗らなくなるだけだと思う。混雑時には、利用者が車内で上手く譲り合って乗車するのがコミュニティバスの本当の使い方だと思う。もちろん通勤通学の利用者をもっと増やしていくことも理解できるが、なかなか外出するのが困難な人をどれだけ視野に入れていくかが重要である。「ちいばす」が運行されたことによって外出する頻度が増えたという人も多くいるということは、とても評価されることだと思う。外出しにくい人を出掛けやすくなるようなバスになることで、地域に愛されるバスになる。今後、さらにワンステップ上を目指してもらいたい。
- 会長 短期的課題としてソフト面では、マナーの問題、接客態度を挙げているが、ホスピタリティの向上による改善を目指すということでよいか？

- 事務局 非常に貴重なご指摘有難う御座いました。
- 委員 定期が切れているといったような、ちょっとした小さな配慮があると思う。ベビーカーについても運転手がアナウンスで「少し空けてください」と言うことも可能かと思う。そのような視点も非常に大事である。
運転手も何とかしたいが、決まりになっているのということもあるが、運転手の権限で利用者とコミュニケーションが取れるようなサービスを提供する運転手が現れると、もっとより良いバスになると思う。
- 事務局 社員教育という形で技術の向上に取り組んでいるが、優しさの観点からの教育についても、運行事業者であるフジエクスプレスに伝えたいと思う。コミュニティバスは、地域で作り、守り、育てるバスであるため、是非地域の人々や運行事業者、行政が一体となり、少しでも良い地域バスとして育てていきたいと考えている。
- 委員 「ちいばす」の路線拡大が行われ、一定程度の区民の意見も取り入れながら期間がない中でここまでできたことに感謝したい。
「ちいばす」のあり方について論議されてきて、やはりその理想的な地域公共交通の在り方が具体的に少し見えてきたと思う。区民に優しいバスになるためには、これからの改善を図っていけばよいと思う。大方、区民から支持されているということが分かったため、路線の善し悪しの論議よりも、今は多くの人々に利用してもらい、多くの区民から意見をいただき、より良い地域交通を目指すという段階である。
我々は、区民アンケートを行っており、その中でも多くの「ちいばす」に対する意見や要望があった。調査結果の中に「始発の時間を早めにして欲しい」という意見もあったように、ルートによる差を無くして欲しいという意見があった。例えば、青山ルート of 8時をもう少し早めて欲しいという意見も多くあり、その理由を求めるような意見もあったため、その理由を教えてください。
また、以前より交通会議の場でも意見を述べてきたが、やはり台場地区がどうしても心配である。台場地区への運行について、行政で検討しているということは聞いているが、その進捗状況はどのようになっているのか？台場地区まで含めて一体的に整備していく必要があると思う。
- 事務局 まず1点目の始発を早くして欲しいという意見についてであるが、現在バスの車庫が芝浦にある関係から、どうしても青山が一番遠いため青山が遅いというような物理的な諸事情がある。車両を考えた台数で運行していることから、現在は一番限られた台数の中で様々な努力をしている。確かにアンケート調査においても「早くして欲しい」というご意見があった。実証運行の中で色々な意見を頂いており、その中で効率的かつ運行経費等も視野に入れながら、改善できることについては取り組んでいきたいと思っている。
2点目の台場地区の件であるが、台場地区については、レインボーブリッジがあり定時性の確保の面から、「芝浦ふ頭駅」で「ゆりかもめ」に乗り換えてもらうことで対応させていただいた。しかし、台場地区の住民からも色々な意見があり、企業、住民、行政で何かいい方法が無いか検討している状況である。ある程度検討が進んだ段階で、皆様に提案できる機会が出来次

第、提案させていただきたいと思う。

委員 台場地区については、できるだけ急いで結論を出して欲しい。「ちいばす」の一つの役割りとして、一体的な整備について追求して欲しい。

始発時間を8時から7時半や7時にすることについては、バス会社の事情があるとは思いますが、30分程度早く車庫から出発するだけで解決できるのではないかと。そんな単純な問題ではないのかもしれないが、短期的課題の中に組み込んでもらい、積極的に検討してもらいたい。

委員 金杉橋の交差点には歩道橋と横断歩道とがあるが、歩道橋は障害者や高齢者、ベビーカーを引いている母親には利用できない。なので、もし将来的にバス停を移動してもらえるのであれば、横断歩道に近いほうに移動してもらいたいと思う。新橋駅周辺には横断歩道の近くでもバス停が設置されているため、「ちいばす」の停留所も横断歩道の近くに設置してもあまり問題にはならないと思う。

委員 今の話だと要するに問題になっているのは、バス停を横断歩道の近くに設置できないかということであるため、それは東京都や国道と協議は必要であるが、そんなに問題にはならないのではないかと。交通事情により、どうしても無理なのであれば仕方がないが、車椅子の人が歩道を渡ってすぐにバスに乗れるようにできるだけ横断歩道の近くに移動して欲しい。今すぐは困難だとしても将来的には移動できるように検討してもらいたい。

事務局 「人にやさしいバス」という貴重な意見を頂いているため、その視点を大事にしながら改善することについては、少しでも、一歩でもと考えている。

委員 乗務員の代表の立場から一つだけ意見を言わせてもらおうと、資料9の定時性の確保についてですが、その対策を社員教育による運転技術の向上に収斂されることは問題になる。そもそも運転手は大型二種免許を持つプロである。遅れている芝ルートや麻布ルートは、ダイヤを組み替えて遅れないダイヤにするということが重要である。また、臨時便の運行で定時性を確保するというのは、手段としては一番まずい手段だと思う。よって、所要時間を多めに確保し、運転間隔を確保するならば車両を導入して運行する必要がある。運転技術を向上させ、もう少し早く走れるようにするという事は、事故を誘発するだけで良い手段ではない。

事務局 「ちいばす」は地域交通であるため、安全安心を信頼という形で運行していくのが第一と考えている。乗務員の立場に立った視点で貴重な意見であると考えている。本日頂いた意見を踏まえながら運行事業者と検討させていただきたい。

委員 課題として定時性は確かにとても大事なことである。数日前、新橋駅で時間になりバスが発車しようとしているところに高齢者が走ってきて「乗せてくれー」と言ったが、「時間ですから」と言って発車してしまった。休日の新橋で、道路は空いていたので少しは待ってもいいと思う。皆が「定時性の確保が大事だ」と言うから運転手もそのような対応を取ってしまうということもあると思う。本当に定時性の確保がこの中で挙げられている課題の中で優先順位としてどれくらいなのか。もちろん港区はビジネスの街でもあり、1分1秒を争っている人々も多いとは

思うが、逆に言うと「ちいばす」は1分1秒を争っていない人たちのためのバスであるべきだと思う。もちろん夏の暑い時や冬の寒い時に5分や10分もバス停で待たされるのは、さすがに少ししんどいが、その一方で携帯電話を活用した情報サービスも提供されている。利用者の方々に「ちょっと遅れてますけどご理解下さい」や「このようなバスにご理解下さい」ということが理解され、そのようなイメージを共有できればよいと思う。「ちいばす」を運行する人も使う人も「こういうバスだね」や「都バスとは少し違うバスだね」というイメージ作りを含めて、今後検討してもらいたい。

事務局 先程のホスピタリティと通じるような大変貴重な意見だと思う。今後の「ちいばす」のイメージ作りという点において、大切にしなければならぬ視点であると受け止め検討する。

委員 例えば、高輪ルートと麻布ルートで言うと、高輪ルートは品川から田町まで今までの路線の通っていない場所に設定されており、非常に明瞭なコース作りをしたため利用者が非常に多いのだと思う。特に高輪地区の人にとっては、便利なルートだと思っている。それと対照的に、麻布ルートの場合は広尾駅から麻布支所に行くのに一度六本木ヒルズに入ってから行くようなルートになっている。なぜ六本木ヒルズの中でUターンするのか理由はよく分からないが、港法務局から区役所までのルートも非常に複雑であり、運転手も運行しづらいのではないかと。ルート作りについては、これから十分に検討したほうが良いと思う。「ありすの杜」に寄れないようなルートとなっており、そのようなことも含めて、ルートを検討してもらいたい。また、買い物も利用者の重要なファクターであることは証明できているため、なるべく商店街の脇を通ってもらえるようにしてほしい。

事務局 実証運行ということで、新規に5ルートを運行している。指摘のとおり、順調に問題なく運行しているルートもあれば、今回のこのアンケート調査を通じて課題が見えてきたルートもある。確かに当初の目的通りに色々な公共施設を通ったり、総合支所を通ったりと、運行するにあたり色々な条件を加味しながらルートを決定した。この港区交通会議の中で意見をいただきながらルートを決めた経緯もある。しかし、指摘のとおり「公共施設があるのに何でバス停がないのだ？」という意見もあり、その点については、バス停の追加についていくつか調整している部分があり、改善できることについては少しでも改善していき、皆に愛され、優しさの視点に立った少しでも良い運行ができるように努力していきたいと思う。

作業部会委員 来年の2月27日に東京マラソンが開催され、今年は影響がなかったが、来年はマラソンコースと「ちいばす」の運行経路と重なっており、その時間帯は日比谷通りから第一京浜等が物理的に運行出来なくなるため、ルートの変更等に配慮していただきたい。

事務局 2月27日の東京マラソンについては、十分に事前の調整をし、迂回ルートについて協議させていただきたいと思う。

委員（代理） バス停の位置については、事前に事務局及び事業者と現場実査のうえ、交差点や横断歩道からの法的に決められている距離などを確認したり、地先の了解を得るなどして調整しながら設置を進めている。道路交通には安全と円滑さが重要で、こうしたことをメインに検討している。

皆さんの利便に一番叶い、なおかつ法的に問題なく安全で円滑に運行できるように今後とも努力していきたいと思っている。

駐車問題に関しては、都内全域に掛かる問題である。今後とも地元の警察署と協力し対策をとっていききたいと思っているため、協力願いたい。

委員（代理） バス事業者の立場から報告させていただくと、現在「ちいばす」とは 60～70 の停留所を共用している。停留所は昨年度までの「ちいばす」が 2 路線で運行していた時代から共用しているが、実はそのときから、バス事業者間（都バスとフジエクスプレス）で問題が発生していた。それは、停留所を共用する際には事業者間で取り決め等を定めるが、残念ながらフジエクスプレスにその決まりを守ってもらえなかったということが多々あった。何度か改善をお願いしたのに守らなかった事態が続いたが、現在は現場の事業者間同士あるいは港区に入ってもらい、お互い話し合いの場を設け今後は円満にやろうということで現在に至っている。この件については、この場で議論するつもりはないが、報告という形で委員の方々に認識していただければと思っている。

委員（代理） 本交通会議を経て、追加で 5 路線の運行が順調であると聞いて安心している。バス停等について少しトラブル等があったが、それも解決されたということであるが、今後もさらにバス停の追加等があると思う。事業者同士で協議し、関係団体との協議もきちんとしていただければと思う。

会長 色々と頂いた意見も踏まえ、今後の交通会議の日程としては、資料 1 で示したとおり、第 3 回、第 4 回の路線別検討部会を経て、来年 2 月に公共交通会議を開催したいと考えている。その際には、資料 9 にある課題への解決策等も含めて議論させていただければと思う。課題については、頂いた意見によって多少の修正があるが、この方向性で取り組んでいきたいと思う。

会長 それでは、次に議事 8)～9) について、事務局から説明を願う。

事務局 8) ご意見をいただいて改善した点について
まず芝ルートの遅延についてであるが、当初はかなり遅れるという意見を多く頂いた。しかし、バス車両の予備車を導入し 4 台で運行していたものを 5 台に変更したことでだいぶ遅れが改善され、苦情も少なくなっている。
麻布ルートと高輪ルートについては、循環ルートとなっていることから、区役所や三田駅前一度降車しなくてもよいこととし、かつ料金の追加も必要なしとした。

事務局 9) バス停留所の追加等について
「バス停留所設置の申請予定箇所図」により説明。
バス停の追加と移設の予定箇所については、東麻布で若干の経路変更を含め、沿道の方の了承をいただき、交通管理者と現地立会いが完了し、その他関係者の方との調整を進めている。追加が 12 カ所、移設が 5 カ所の計 17 カ所を検討している。これらについては、まだ各関係機関と協議中で位置が確定していないため、資料は提示までに留まることをご理解願いたい。今年度中に工事を完成したいと考えている。

委員 バス停の追加や移設は、利用者にとって良くなるように設定してもらわないと困る。
新坂のバス停はどこになるのか？
青山一丁目のバス停については、地下鉄からのエレベーターがホンダビルのところにあるため、大変かもしれないが、その近くに移設するように検討してもらいたい。

事務局 新坂のバス停については、統計数理研究所跡地のところである。
青山一丁目のバス停の移設については、人に優しいバスということも踏まえて、検討していきたいと思う。

委員 品川駅のバス停はどれくらい駅に近くなったのか？

事務局 何メートルというより、交通局のバス停と京急バスのバス停の間に移設するように検討している。

委員 それはかなり近くなって良いことである。

会長 改善策については、関係機関と協議し、調整が整い次第申請し、年度内にはバス停が設置できるように頑張ってもらいたい。

委員 差し支えない範囲で構わないので、次回の会議の際には、事前に資料を送ってもらいたい。

会長 他に意見がなければ、議論を終了したい。
事務局に進行を返します。

事務局 閉会挨拶

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 | 代理 |
| | 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 |
| | 島田 幸雄 | 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 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 |
| | 前田 伸 | 港区観光協会 会長 | 出席 |
| | 五十嵐 康夫 | 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 |
| | 新村 和彦 | 港区 特定事業担当部長 | 欠席 |
| | 椎名 康雄 | 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 | 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 | 出席 |
| | — | 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 | 出席 |
| | — | 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 | 代理 |
| | — | 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 | 欠席 |
| | — | 麻布警察署 交通課 交通規制係 係長 | 欠席 |
| | — | 赤坂警察署 交通課 交通規制係 係長 | 出席 |
| — | 東京湾岸警察署 交通課 交通規制係 総括係長 | 欠席 | |
| 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 |
| | 日山 光裕 | 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 |