

港区地域交通サービス実施計画

平成 21 年 3 月

港 区

目 次

はじめに

第1章 港区の地域交通への取組み

- 1-1 港区の地域交通の現状と課題
- 1-2 地域交通の基本理念

第2章 コミュニティバスの導入

- 2-1 コミュニティバスの導入方針
- 2-2 新規路線の選定方法
- 2-3 新規路線のルート等

第3章 コミュニティバスの運営・運行

- 3-1 実証運行と本格運行
- 3-2 運行収入（運賃・広告収入）
- 3-3 運行時間帯、運行間隔、バス停間隔、車両

第4章 コミュニティバスの事業検証・評価・改善

- 4-1 事業の採算性の考え方
- 4-2 事業の検証・評価・改善

第5章 事業実施スケジュール（平成21年度～23年度）

巻末資料

- 資料1 港区の地域交通の現状と主な公共性の高い施設
- 資料2 地域交通サービスのメニュー
- 資料3 港区地域公共交通会議設置要綱
- 資料4 港区地域公共交通会議委員名簿

はじめに

港区は、日本の首都東京でも中心部に位置し、江戸時代から政治や経済の中心として栄えてきたため鉄道や新交通システム、バスやタクシー、水上バス等の多種多様な交通手段が発達しています。しかしながら、近年の地下鉄網の整備により既設のバス路線が廃止あるいは縮小されたり、土地利用転換等により住民が急増している地域では交通基盤の整備が必ずしも十分でないなど、区内の地域交通に新たな課題も生じてきました。

さらに、鉄道網が発達しているもののバリアフリー対応が遅れている駅もあり、高齢者や障害者等の移動制約者にとっては、地下鉄は地上からホームまでの階段が物理的にも心理的にも大きなバリアとなっています。また、鉄道は大量輸送機関であるため、きめ細かなサービスには限界があり、必ずしも全ての人にやさしい交通とはなっていません。

地域における生活交通を地域特性に応じて改善していくことは、地域住民の日々の移動手段を確保することだけではなく、地域コミュニティの活性化にもつながり、区民が安全で安心して日常生活をおくる上で大きな意義をもっています。

区では、平成16年10月から港区コミュニティバスちいばす（以下、「ちいばす」といいます）を運行し、地域交通を充実してきましたが、運行後も多くの区民から新たなコミュニティバス路線拡大の声が寄せられています。そこで、平成18年度に「港区地域交通のあり方検討委員会」を設置し、区民や学識経験者ととともに「ちいばす」に限定せず、地域交通について幅広く検討を重ねてきました。

平成19年10月には、区民の日常生活での移動を詳細に調べるため、区民アンケート調査を行い、平成20年10月には、地域交通のあり方検討委員会からの提言やアンケート調査結果を踏まえ、「港区地域交通サービス取組方針」（以下、「取組方針」といいます）を策定しました。

この「港区地域交通サービス実施計画」は、平成18年度から段階的に検討を深めてきた港区の地域交通のうち、対象を新たなコミュニティバス路線の導入に絞り、新規路線のルートをはじめ、運行収入、運行時間帯、運行間隔や車両、事業の採算性の考え方、事業の検証・評価と改善方法等について具体的に定め、今後の新たなサービス開始に向けた道筋を示したものです。

新規路線の選定や運賃については、区民アンケート調査結果などを踏まえるとともに、道路運送法に基づいて設置した「港区地域公共交通会議」の場も活用しながら、さまざまな関係者と合意形成を図ってきました。

今後は、この実施計画に基づき、コミュニティバスの運行事業者の選定やバス事業認可の取得、バス停の設置等を経て、平成21年度中の実証運行開始に向けた準備を鋭意進めてまいります。

第1章 港区の地域交通への取組み

1-1 港区の地域交通の現状と課題

港区は、東京港から埋立地を経て台地部まで複雑な地形を有しており、古川や運河などの水運も含め、さまざまな交通網が時代の変遷とともに発達してきました。現在では、公共交通としてJR線や地下鉄、路線バスをはじめ、モノレールや新交通システムゆりかもめなどが運行しています。（巻末資料1）

区は、平成16年10月から「ちいばす」を運行し、区内の地域交通を充実してきましたが、近年の少子高齢社会の進展や地下鉄に代表される大量輸送機関への移動手段の転換、大規模な集合住宅建設等による急激な人口増等により、以下のような課題が生じています。

地域交通の課題

- 区民の移動ニーズと既存の公共交通サービスの内容との不一致が生じています。
- 区内には地形地物で分断されている地域があるなど、公共交通のサービスレベルに差が生じています。
- 交通混雑や違法駐車などによりバスの定時性が低下し、幅員の狭い道路や勾配が急な道路では歩行環境の悪化が生じています。
- 鉄道網が発達しているものの、バリアフリー対応できていない駅があります。
- バス路線の廃止や減便などにより日常生活に不便な地域があります。
- 土地の用途転換による人口増や新たな人の移動の変化に対して、交通基盤の整備が十分対応できていない地域があります。
- 地域活動の拠点である地区総合支所周辺への移動手段が十分確保されていない地域があります。

1-2 地域交通の基本理念

基本理念

これらの課題への解決策を検討するため、平成18年度に「港区地域交通のあり方検討委員会」を設置し、その提言を受けて、平成19年度に区民の日常生活における移動の実態を把握するために区民アンケート調査を行いました。

その結果、区全体として地域間の移動ニーズが高いところと低いところや地域交通サービスに求めるもの、コミュニティバスの新規路線導入等について区民の意向を把握することができました。

それらを踏まえ、以下のように地域交通の基本理念を定め、サービスの充実に取り組んでいくこととします。

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）

地域交通の充実に向けては、既存交通サービスの改善等を含め、幅広い検討を今後とも進めていきます。

第2章 コミュニティバスの導入

2-1 コミュニティバスの導入方針

新規コミュニティバスの導入に際しては以下のような方針で検討します。

- 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します。
- 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します。

コミュニティバスの導入に際しては、道路運送法をはじめ、道路法や道路交通法などの規程により、歩行者やバス利用者等の安全・安心の確保が最優先で求められます。また、区が公共交通として税金を投入して事業を運営、継続していく以上、多くの区民に理解されるように事業の採算性にも目を向ける必要があります。

2-2 新規路線の選定方法

導入方針に基づき、コミュニティバス新規路線の具体的な選定にあたっては、平成19年度に実施した区民アンケート調査項目の起終点調査（OD調査）（図1）で「移動する際に不便を感じる地域間の移動」を改善することを中心に、既存交通のサービスレベルの現状、地域の特性、事業の採算性、採択された請願、区役所・支所改革の意義なども考慮して総合的に判断し、新規路線を絞り込みます。

コミュニティバスの新規路線については、以下の条件を満たすこととし、総合的な視点に立って路線を決定します。

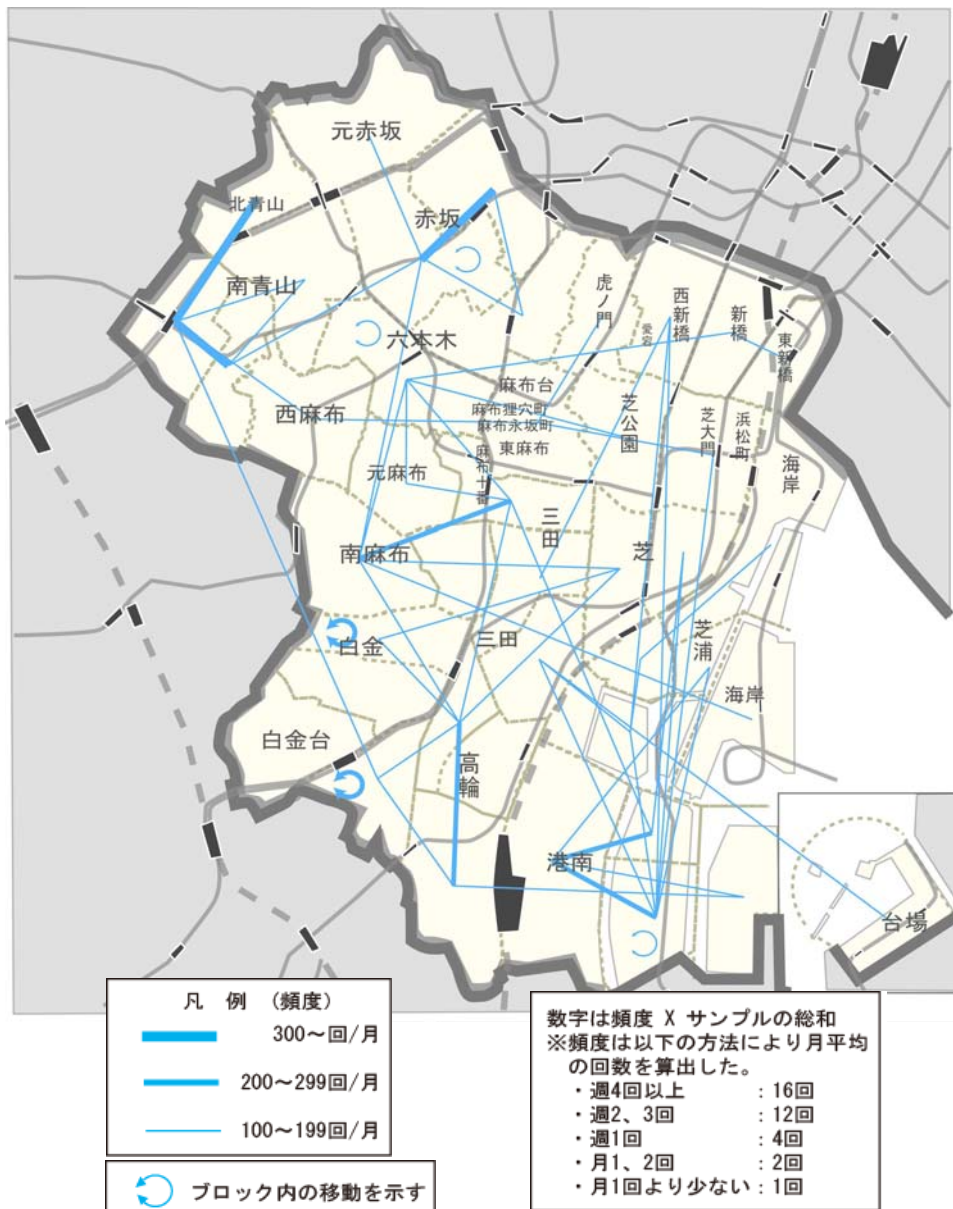
- 1 既存の公共交通との連携も視野に入れ、新たに導入するコミュニティバス路線で、区内の地域交通ネットワークを形成すること。
- 2 区民アンケート調査の起終点調査で示された移動に不便な地域間の移動を支援すること。（図1）ただし、1を踏まえ、既存の交通機関の改善で対応できるものは除く。
- 3 各地区総合支所を地域交通ネットワークに組み入れるとともに、地域間のバランスに考慮すること。
- 4 コミュニティバスが安全に走行できる路線条件（原則として道路全幅員 5.5m 以上かつ車道幅員 4.0m 以上、安全に乗り降りできる歩道等）を満たすとともに、既存の路線バスとの重複を考慮すること。
- 5 一路線の運行距離は、運行の効率性を考慮し 5~10km 程度とし、運行形態は利便性に考慮し、極力往復方式とすること。ただし、地区の施設配置、道路交通規制（一方通行や右左折禁止等）といった特性によって循環方式が適している場合は除く。
- 6 初期投資を除いた運行経費に対する運賃収入の割合（収支率）が将来的に 50%以上見込める路線であること。

なお、「ちいばす」の田町・赤坂ルートは、都バス路線廃止への対応として導入され、地域の足として定着しています。また、交通事業者との協定期間も残っていることから、今回の検討では、基本的には路線の見直し等を行いません。将来的には地域交通ネットワーク構築の視点から路線の一部見直し等を検討していくことも考えられます。

コミュニティバスの新規路線の導入に際しては、区民アンケート調査結果や区民の要望だけで具体的ルートを決めることはできません。バス事業として国土交通大臣の認可を受けるためには、国土交通省や区内でバスを運行している交通事業者、道路管理者、交通管理者などの関係者との相互調整と合意形成が不可欠です。

そこで、平成 20 年 10 月に道路運送法に基づく「港区地域公共交通会議」を設置し、路線検討の初期段階から交通事業者等との合意形成までを効果的・効率的に進めるとともに、コミュニティバスによる検討路線の現場実査を通して、利用者や歩行者への安全・安心の確認も行ってきました。（巻末資料 3）

会議は、区民の代表、交通事業者、運転者が組織する団体の代表、認可権者である国土交通省、交通管理者、道路管理者、学識経験者等から構成しています。（巻末資料 4）



(出典 「港区地域交通サービス取組方針」)

図1 アンケート結果に基づく移動に不便を感じることがある地域間の移動

(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」への移動に不便を感じ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。

2-3 新規路線のルート等

交通まちづくりの視点と5つの総合支所を組み入れた地域交通ネットワークの構築など2-2で示した諸条件への適合を基本として、公共性の高い施設への移動支援、他の交通手段との乗り継ぎへの配慮、バス運行時の定時性の確保、運行後の地域特性を活かした検証・評価・改善の仕組みづくり等、さらには、港区地域公共交通会議での関係者間の相互調整と合意形成を総合的に判断し、各地区総合支所を中心とした5つの新規路線を選定しました。

なお、各路線の起終点等の位置については、既存のバス停等との調整により、運行計画を策定する際に若干変更する場合があります。

表1 5つの新規路線

路線名は仮称です。

	主な経由地
芝ルート	港区役所、芝地区総合支所、新橋駅、田町駅等
麻布ルート	麻布地区総合支所、港区役所、有栖川宮記念公園、六本木ヒルズ等
青山ルート	赤坂地区総合支所、赤坂見附駅、六本木ヒルズ等
高輪ルート	高輪地区総合支所、品川駅、田町駅等
芝浦港南ルート	芝浦港南地区総合支所、田町駅、品川駅、芝浦ふ頭駅等

表2 地域交通ネットワーク構築上の主な乗継点

No.	乗継地点	相互乗り継ぎ
①	港区役所前	芝ルート、麻布ルート
②	三田駅	ちいばす田町ルート、芝ルート、高輪ルート
③	麻布十番駅	麻布ルート、ちいばす田町ルート
④	六本木ヒルズ	ちいばす田町・赤坂ルート、麻布ルート、青山ルート
⑤	赤坂地区総合支所前	ちいばす赤坂ルート、青山ルート
⑥	北青山三丁目（青山通り）※1	青山ルート、「ハチ公バス」（渋谷区：神宮の杜ルート）
⑦	品川駅東口	高輪ルート、芝浦港南ルート
⑧	田町駅東口	ちいばす田町ルート、芝ルート、芝浦港南ルート
⑨	芝浦ふ頭駅 ※2	芝浦港南ルート、ゆりかもめ芝浦ふ頭駅、都バス虹01ルート

※1 国道246号線上の表参道駅から南青山三丁目交差点までの区間で、「ハチ公バス」に乗り継ぎ、JR渋谷駅、千駄ヶ谷駅等の鉄道駅へアクセスできます。

※2 台場方面からは、ゆりかもめ芝浦ふ頭駅で、芝浦港南ルートへ乗り継ぎ、JR田町駅東口及び品川駅東口へアクセスできます。

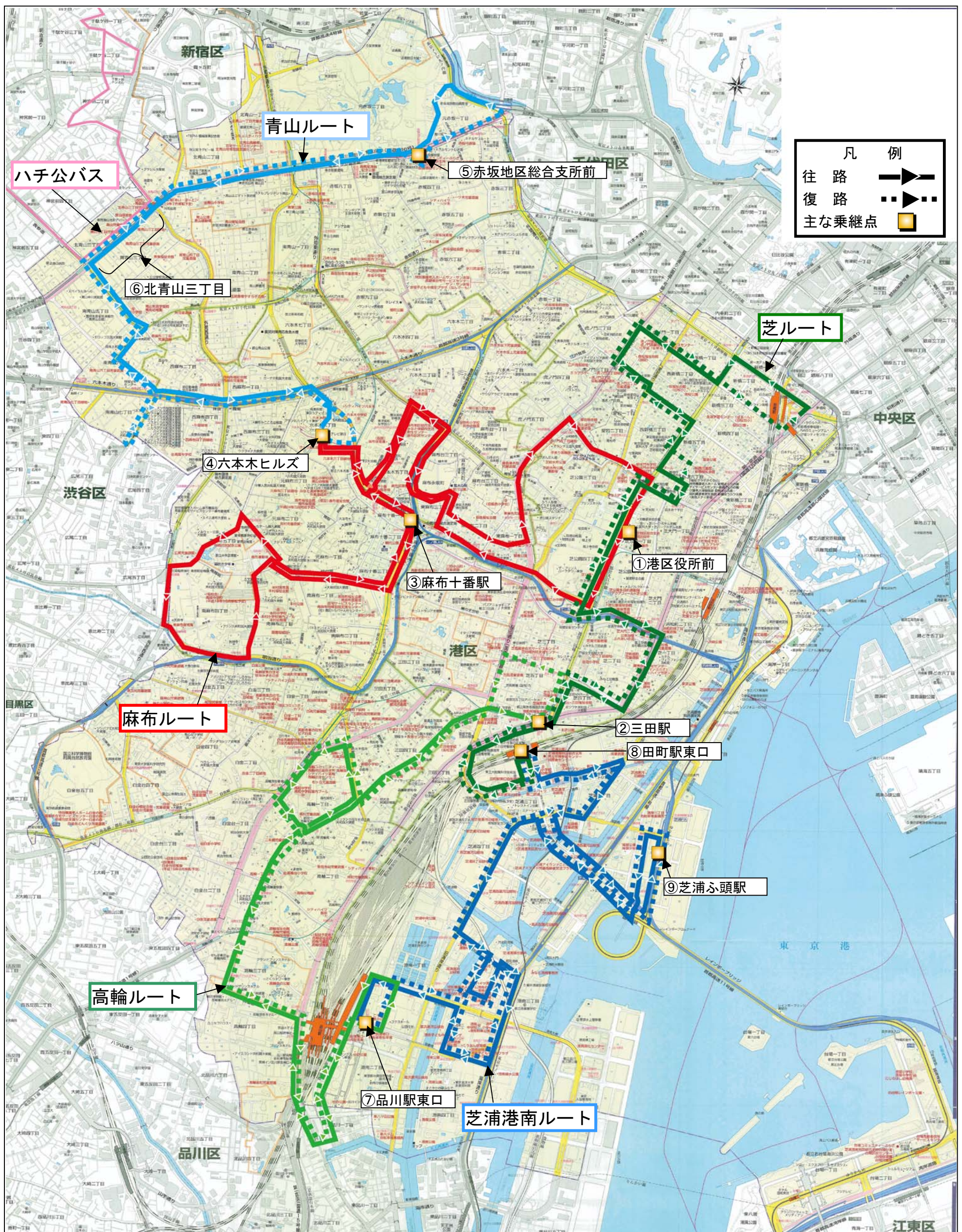


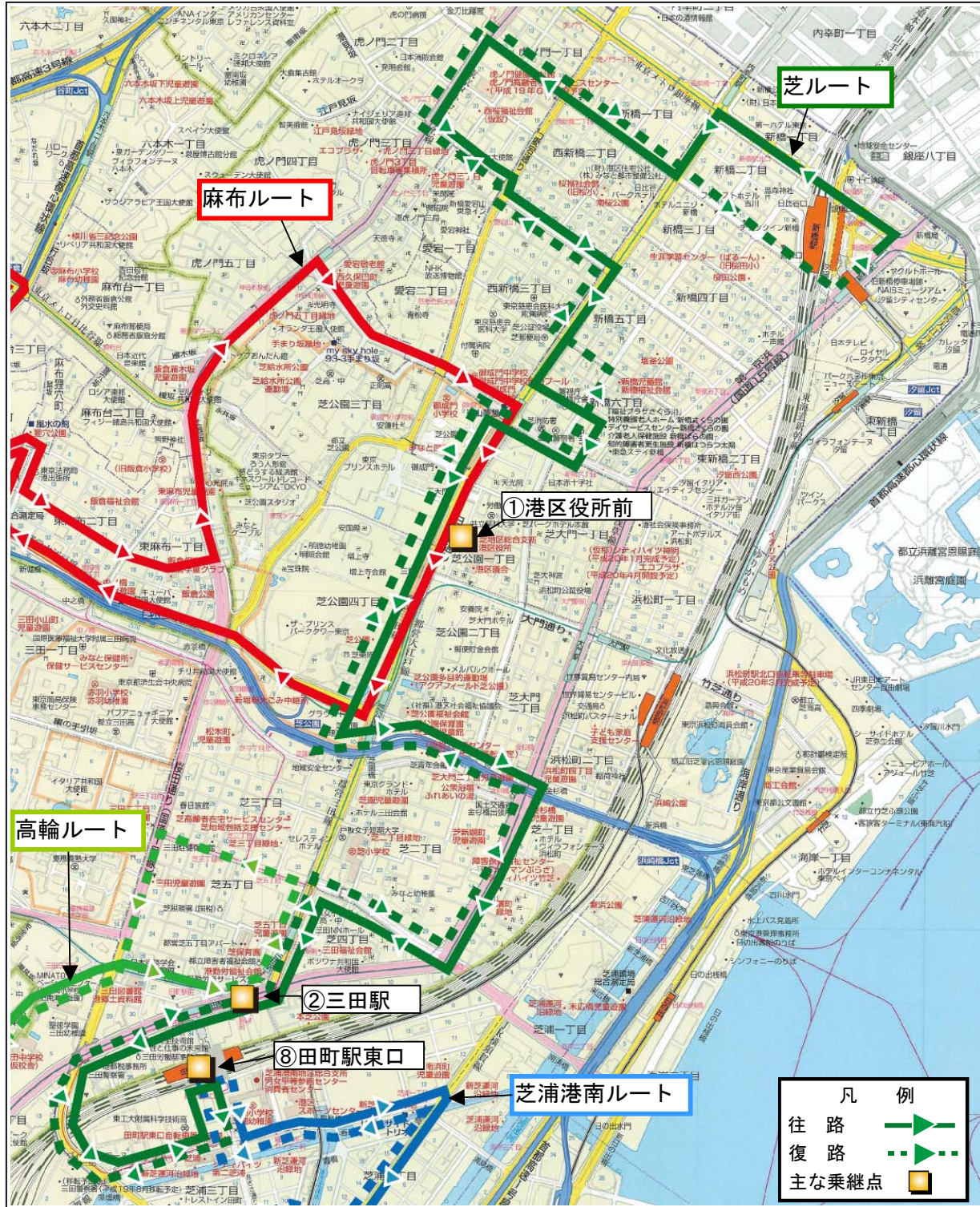
図2 5つの新規路線及び主な乗継点

※1 ▲はバス停ではなく、運行方向を示す印です。

(仮称)芝ルート

運行の
ねらい

- ・ 芝地区総合支所、港区役所へのアクセス確保
- ・ 日比谷通りの都バス廃止路線への対応
- ・ JR線による地域分断への対応（田町駅西口・東口間）



※1 ▲はバス停ではなく、運行方向を示す印です。

(仮称)芝ルート

	往路	復路	計
起終点	新橋駅汐留口 →田町駅東口	田町駅東口 →新橋駅汐留口	—
路線延長	6.6 k m	6.4 k m	13.0 k m
所要時間	33 分	32 分	65 分



主な乗継点① 港区役所前



主な乗継点⑧ 田町駅東口

(仮称)麻布ルート

運行の
ねらい

- ・麻布地区総合支所及び港区役所へのアクセス確保
- ・都バス路線の補完（運行間隔及び運行地域）
- ・高齢者や障害者等の坂道移動支援（バリアフリー対応）



- ※1 ▲はバス停ではなく、運行方向を示す印です。
- ※2 麻布十番駅～麻布地区総合支所間の運行順路は以下ようになります。
麻布十番駅 ⇄ 環状3号線 ⇄ 六本木ヒルズ ⇄ 環状3号線 ⇄ 鳥居坂 ⇄ 麻布地区総合支所

(仮称)麻布ルート

運行形態	循環方式
路線延長	14.6 k m
所要時間	73 分



主な乗継点③ 麻布十番駅

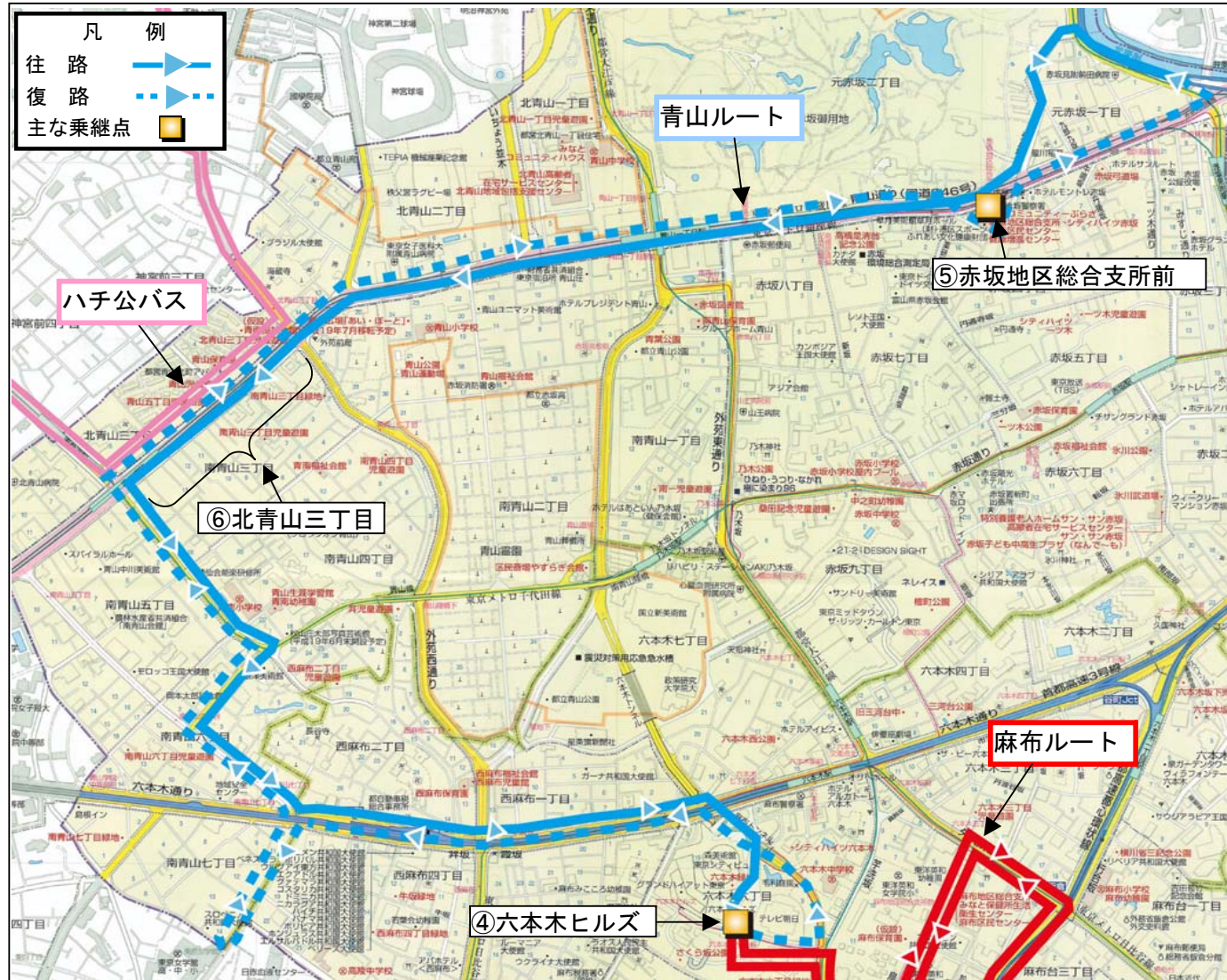


主な乗継点④ 六本木ヒルズ

(仮称)青山ルート

運行の
ねらい

- 赤坂地区総合支所へのアクセス確保
- 青山通りの都バス廃止路線への対応
- ハチ公バス（渋谷区：神宮の杜ルート）との相互連携



※1 ▲はバス停ではなく、運行方向を示す印です。

(仮称)青山ルート

	往路	復路	計
起終点	赤坂見附駅 →六本木ヒルズ	六本木ヒルズ →赤坂見附駅	—
路線延長	5.1 k m	6.6 k m	11.7 k m
所要時間	26分	33分	59分



主な乗継点⑤ 赤坂地区総合支所前

(仮称)高輪ルート

運行の
ねらい

- ・ 高輪地区総合支所へのアクセス確保
- ・ 高齢者や障害者等の坂道移動支援（バリアフリー対応）
- ・ JR線による地域分断への対応（品川駅西口・東口間）



※ 1 ▲はバス停ではなく、運行方向を示す印です。

(仮称)高輪ルート

	往路	復路	計
起終点	品川駅東口 →三田駅	三田駅 →品川駅東口	—
路線延長	7.2 k m	6.5 k m	13.7 k m
所要時間	36分	33分	69分



主な乗継点② 三田駅

(仮称)芝浦港南ルート

運行の
ねらい

- ・ 芝浦港南地区総合支所へのアクセス確保
- ・ 人口増地域に対応した生活利便施設への移動支援
- ・ 台場地区への乗継地点の形成 (ゆりかもめ「芝浦ふ頭駅」)



※ 1 ▲はバス停ではなく、運行方向を示す印です。

凡 例	
往 路	→ (solid blue arrow)
復 路	← (dashed blue arrow)
主な乗継点	■ (yellow square)

(仮称)芝浦港南ルート

	往路	復路	計
起終点	田町駅東口 →品川駅東口	品川駅東口 →田町駅東口	—
路線延長	7.8 k m	7.9 k m	15.7 k m
所要時間	39 分	40 分	79 分



主な乗継点⑦ 品川駅東口



主な乗継点⑨ 芝浦ふ頭駅

表3 他の交通機関や乗継地点

		路線名(仮称)				
		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
コミュニティバス(新規)		・麻布ルート 【港区役所】 ・高輪ルート 【三田駅】 ・芝浦港南ルート 【田町駅東口】	・芝ルート 【港区役所】 ・青山ルート 【六本木ヒルズ】	・麻布ルート 【六本木ヒルズ】	・芝ルート 【三田駅】 ・芝浦港南ルート 【品川駅東口】	・芝ルート 【田町駅東口】 ・高輪ルート 【品川駅東口】
鉄道	JR	<山手線等> ・田町駅 ・新橋駅			<山手線等> ・品川駅 ・田町駅	<山手線等> ・品川駅 ・田町駅
	ゆりかもめ					・芝浦ふ頭駅
	都営地下鉄	<三田線> ・三田駅 ・芝公園駅 ・御成門駅 ・内幸町駅 <浅草線> ・三田駅	<三田線> ・芝公園駅 ・御成門駅 <大江戸線> ・赤羽橋駅 ・麻布十番駅	<大江戸線> ・青山一丁目駅	<三田線> ・三田駅 ・白金高輪駅 <浅草線> ・三田駅 ・高輪台駅	
	東京外口		<南北線> ・麻布十番駅 <日比谷線> ・広尾駅 ・神谷町駅	<銀座線> ・赤坂見附駅 ・外苑前駅 ・表参道駅 ・青山一丁目駅 <半蔵門線> ・青山一丁目駅 ・表参道駅 <丸の内線> ・赤坂見附駅 <千代田線> ・表参道駅	<南北線> ・白金高輪駅	

※既存の都バス等は除く

表4 路線沿線の主な施設へのアクセスについて

	路線名(仮称)				
	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
主な公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ・芝浦港南地区総合支所 ・スポーツセンター ・三田図書館 ・芝税務署 ・港勤労福祉会館 ・三田福祉会館 ・障害保健福祉センター ・芝公園福祉会館 ・アクアフィールド芝公園 ・港区役所 ・港区議会 ・みなと図書館 ・新橋福祉会館 ・福祉プラザさくら川 ・芝郵便局 ・虎ノ門健康福祉館 ・生涯学習センター 	<ul style="list-style-type: none"> ・港区役所 ・港区議会 ・みなと図書館 ・アクアフィールド芝公園 ・芝公園福祉会館 ・東京法務局港出張所 ・麻布図書館 ・麻布地区総合支所(麻布区民センター) ・(生活衛生センター) ・本村福祉会館 ・都立中央図書館 ・飯倉福祉会館 ・みなと保健所 ・愛宕敬老館 	<ul style="list-style-type: none"> ・赤坂地区総合支所(赤坂区民センター) ・(健康増進センター) ・赤坂図書館 ・赤坂郵便局 ・北青山高齢者在宅サービスセンター ・青山生涯学習館 ・子育て広場あいぽーと ・西麻布福祉会館 	<ul style="list-style-type: none"> ・品川税務署 ・高輪地区総合支所(高輪図書館) ・(高輪区民センター) ・三田図書館 ・港勤労福祉会館 ・三田福祉会館 ・芝税務署 ・芝高齢者在宅サービスセンター ・港区地域生活支援センター(あいはーと) 	<ul style="list-style-type: none"> ・港南健康福祉館 ・港南図書館 ・地域包括支援センター ・芝浦港南区民センター ・芝浦アイランドこども園 ・芝浦アンレジ展望室 ・芝浦港南地区総合支所 ・スポーツセンター
主な公園	<ul style="list-style-type: none"> ・芝浦公園 ・芝公園(都立、区立) ・南桜公園 ・桜田公園 	<ul style="list-style-type: none"> ・芝公園(都立、区立) ・芝給水所公園 ・飯倉公園 ・狸穴公園 ・一の橋公園 ・さくら坂公園 ・網代公園 ・新広尾公園 ・有栖川宮記念公園 ・白金公園 	<ul style="list-style-type: none"> ・高橋是清翁記念公園 ・青山公園 ・さくら坂公園 	<ul style="list-style-type: none"> ・こうなん星の公園 ・芝浦中央公園(A面) ・汐の公園 ・杜の公園 ・高輪森の公園 ・三田台公園 ・亀塚公園 	<ul style="list-style-type: none"> ・こうなん星の公園 ・港南公園(A) ・芝浦中央公園(A面) ・港南和楽公園 ・港南緑水公園 ・芝浦中央公園(C面) ・プラタナス公園 ・埠頭公園 ・芝浦南ふ頭公園 ・芝浦公園
主な病院	<ul style="list-style-type: none"> ・東京慈恵会医科大学附属病院 ・芝病院 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都済生会中央病院 ・国際医療福祉大学附属三田病院 ・愛育病院 ・北里研究所病院 	<ul style="list-style-type: none"> ・前田病院 ・北青山病院 ・東京女子医科大学附属青山病院 ・日赤医療センター 	<ul style="list-style-type: none"> ・せんぼ東京高輪病院 	

注) 「港区施設案内図ぐるっとみなと(2008-2009)」に掲載される施設のうち、コミュニティバス路線から概ね200m圏内の主な公共施設等を掲載しています。

第3章 コミュニティバスの運営・運行

3-1 実証運行と本格運行

コミュニティバスの運営・運行にあたっては、交通需要への対応だけではなく、交通まちづくりの実現を目指し、地域交通ネットワークの基盤を構築して地域活動の活性化、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、子育て支援など区民の幅広いニーズに対応することを目的としており、その効果等を把握することは重要です。

そのため、選定した5つの路線での運行を本格的に開始する前に、事業の採算性の検証とともに、交通まちづくりの効果や区民の満足度などを調査するために2年間の実証運行期間を設けることとします。

持続的で安定性のある地域交通体系を確保するためにも、実証運行期間中には、以下に述べるようなさまざまな取り組みを試行し、その事業検証と評価を行った上で本格運行に移行することとします。

3-2 運行収入（運賃・広告収入）

運賃収入

平成19年度の区民アンケート調査結果では、「ちいばす」の運賃100円に対して92%が「適当である」と回答しています。（図3）

新規路線での運賃についても、1回乗車する毎に100円を徴収することで実証運行を開始します。

ただし、実証運行期間中、路線毎や路線全体での採算性の状況も検証しながら、乗継割引の可能性についても利用者や区民の意見等を聞きながら検討し、本格運行に移行するまでに運賃体系を確定することとします。

なお、区では、高齢者や障害者、妊産婦などの区民がまちへ出て様々な社会活動に参画するのを財政面で支援するため、「港区コミュニティバス乗車券の発行に関する要綱」に基づき、これらの方々を対象にコミュニティバス乗車券を無料で発行していますが、新たに導入するコミュニティバスについても同様に本要綱を適用していきます。

広告収入

運行収入のうち広告収入については、事業収支向上のために、実証運行期間中に車両の一部にラッピング広告を試験導入し、区民や利用者、広告応募者の声を聞きながら、その効果について検証し、本格運行に移行するまでにラッピング広告導入の是非等について検討します。

また、必要があれば、ラッピング広告の内容について、デザイン性や色彩、景観への配慮などの評価基準を定めるため、第三者委員会の設立についても検討します。

車内広告については、「ちいばす」と同様に（図4）収支率を向上するために導

入することとします。

車内及び車体のラッピングによる広告収入については、運行事業者の収入となるため、全体の事業収支の報告を義務づける中で、広告内容を含め、適切に運用するよう指導していくこととします。

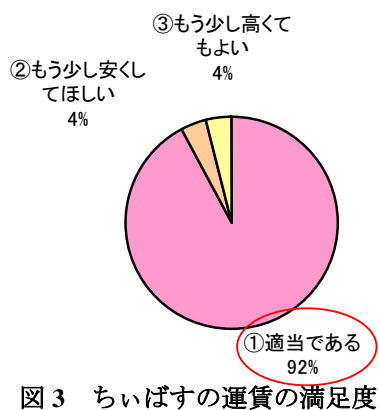


図3 ちいばすの運賃の満足度



図4 ちいばすの車内広告

3-3 運行時間帯、運行間隔、バス停間隔、車両

運行時間帯

平成19年度に行った区民アンケート調査結果では、日頃「もっともよく行く場所」の滞在時間として、8時台～19時台が多くなっています（図5）。

また、「ちいばす」は、7時台～20時台まで運行しており、アンケート調査結果においても「ちいばす」の運行時間帯に6割以上が満足していることから、導入するコミュニティバスの運行時間帯は午前7時台から午後8時台までとして実証運行を開始します。

運行間隔

バスの運行間隔は、道路の混雑状況や平均旅行速度、路線毎に配車するバスの台数等により制約されますが、「ちいばす」の田町ルート15分間隔、赤坂ルート20分間隔の実績を参考にし、基本的には20分間隔で実証運行を開始し、検証を行うこととします。

バス停間隔

平成19年度に行った区民アンケート調査結果では、「ちいばす」のバス停間隔（概ね200m～300m）は「適当である」との回答が86%を占めていたことから、今回の導入に際しても同様に200m～300mの間隔を基本としてバス停を配置し、実証運行を開始します。（図6）

ただし、沿道の施設の配置や周辺状況（坂道や既存バス停と競合する区間）、交通事情などにより柔軟に対応することとします。

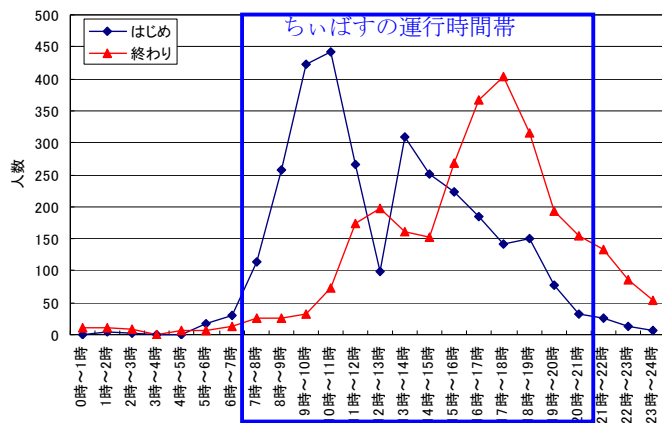


図5 滞在時間 (もっともよく行く場所)

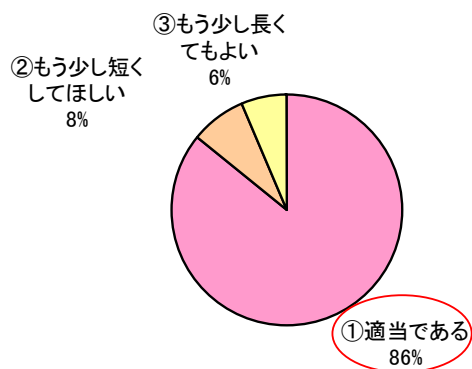


図6 ちいばすのバス停間隔の満足度

車両

取組方針では、導入するバスの車両については、バリアフリー化への対応や、区の温室効果ガス削減目標の早期達成のため、最新規格のバスを導入することを基本とするとしています。

車両のバリアフリー化への対応については、バリアフリー新法及び港区バリアフリー基本構想に基づき、ノンステップバスとするとともに、車いすもスムーズに車内に乗車でき、車内に固定できる仕様のバスを基本とします。

環境への配慮に関しては、現段階では、ハイブリッドバスや電気バスの小型車両への応用が技術開発段階であり、実用レベルまで到達しておりません。そのため、温室効果ガスや窒素酸化物、粒子状物質 (PM) の排出量で優れており、「ちいばす」でも用いている CNG (圧縮天然ガス) 対応車両を用いることを基本とします。

ただし、現時点では、港区内及びその周辺の CNG 供給所 (エコステーション) での供給体制が十分ではない状況です。そこで、実証運行開始時までに CNG 供給体制が整わない場合には、窒素酸化物や粒子状物質の排出量で世界最高水準の規制である「ポスト新長期規制」に適合したディーゼル車両を暫定的に導入し、CNG 供給体制が整い次第、車両を CNG 仕様に改造していくものとします。

さらに、区が率先して区民や事業者に環境問題への対応事例を示すことで、環境意識の普及啓発を図ることを狙い、天ぷら油から生成した燃料を使用するバイオディーゼル車や、電気自動車バスの試験的な導入についても技術開発の動向等を見ながら検討していくものとします。

第4章 コミュニティバスの事業検証・評価・改善

4-1 事業の採算性の考え方

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。（図7）

本格運行移行後の評価

本格運行移行後の事業の採算性については、その指標である収支率の目標値を50%以上に設定し、常にコスト意識を持って検証・評価・改善を繰り返しながらできるだけ高い収支率の達成を目指し、持続的で安定性のある事業運営ができるよう不断の努力をしていきます。

評価は、原則として1年に1回行うものとし、5つの路線の収支率の平均が50%を下回った場合の許容期間等については、別途定めるものとします。(図8)

路線毎の評価

5路線の収支率の平均で目標値を確保できたとしても、その中に著しく収支率が低い路線があった場合、その路線をそのまま存置し続けると路線全体の収支に大きな影響を及ぼし、ひいては地域交通ネットワークの維持に支障をきたすことが懸念されます。そこで、路線毎の確保すべき収支率の基準（最低値とそれを許容する期間等）についても、周辺の地域特性やまちづくりの動向、他の交通手段との乗り継ぎなども考慮の上別途定めるものとし、基準に満たない路線は、他の交通手段への転換、当該路線と他の路線との統廃合や撤退も視野に入れた対応を実施します。

図7 本格運行への移行について(実証運行開始から本格運行まで)

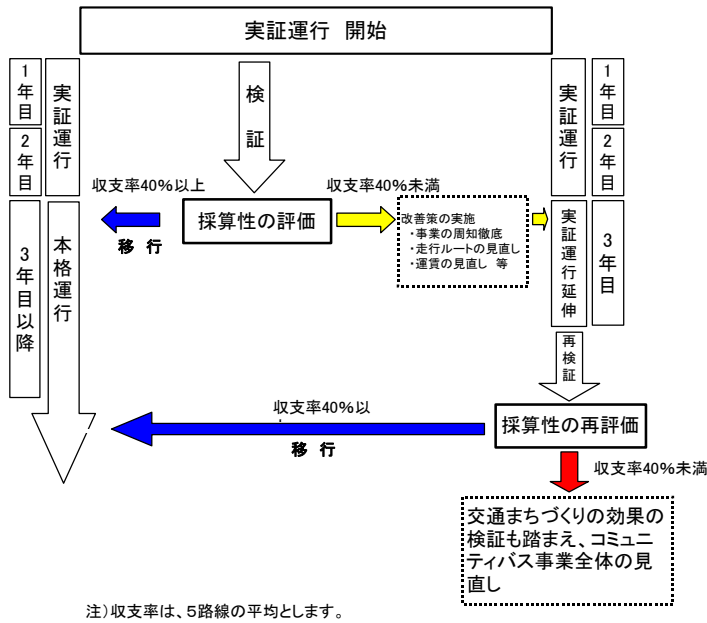
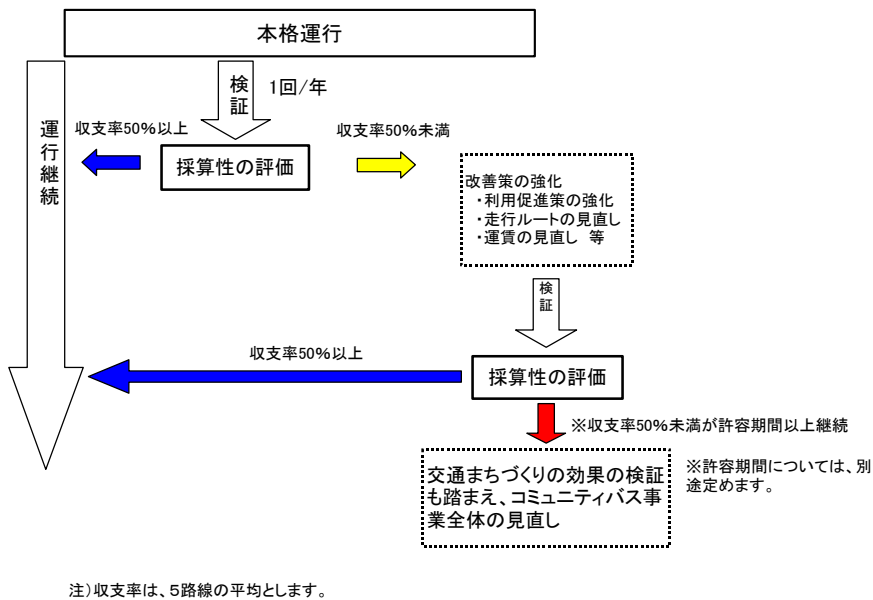


図8 本格運行への移行について(本格運行後)



4-2 事業の検証・評価・改善

コミュニティバスの実証運行開始後は、できるだけ多くの方に手軽に利用してもらえよう、事業の周知徹底を図るとともに、乗降数や利用時間帯、収支だけではなく、利用者の起終点調査や区民満足度調査などを行い、例えば、高齢者や障害者、妊産婦などの移動制約者がコミュニティバスを活用して外出機会がどのくらい増えたのか、また、どのような活動に利用したのかなど、交通まちづくりの効果も合わせ、総合的な視点に立って検証していきます。

検証に際しては、コミュニティバス利用者の生の声が不可欠です。そこで、収支やアンケート調査結果を検証・評価し、バスの利用促進策、路線や収支の改善策等をきめ細かく検討するため、利用者や地域住民と区が協働できる仕組みを整えていく必要があります。具体的には、実証運行開始までに利用者や地域住民、交通事業者などから構成する「港区地域公共交通会議」の作業部会を5つの路線毎に設置し、定期的、継続的にコミュニティバス事業を検証・評価し、コミュニティバス事業を改善していきます。

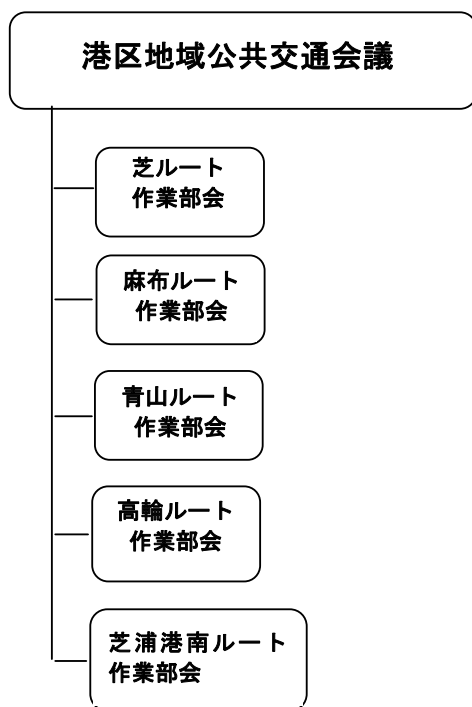


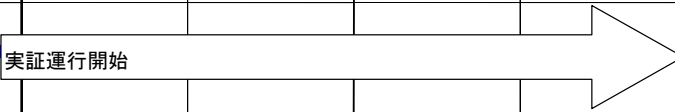
図9 事業の検証・評価・改善の場

事業の検証・評価・改善策検討は、基本的には以下の①～③の手順で行います。

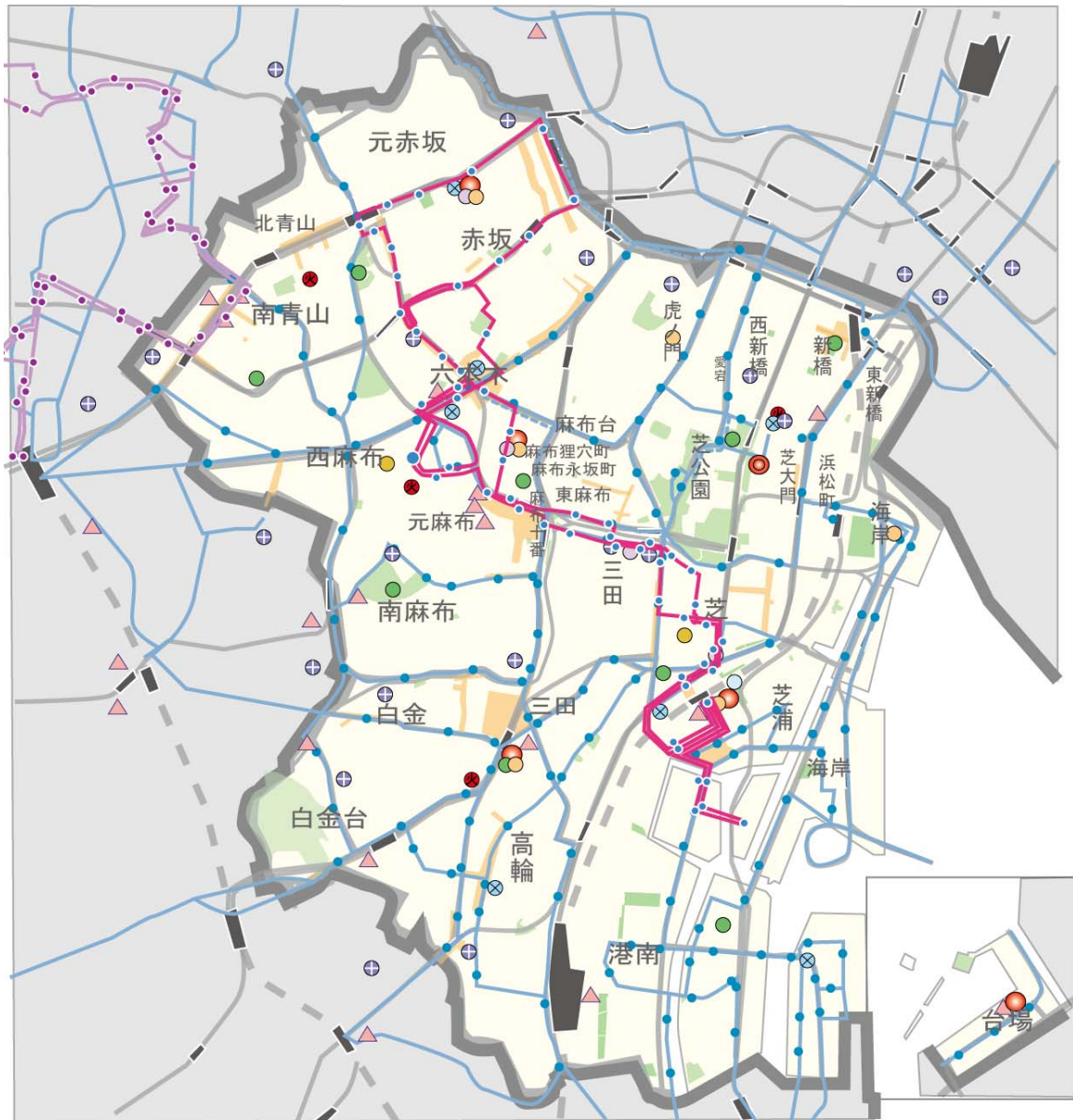
- ①利用者等を対象とした OD 調査(起終点調査)及び区民満足度調査を実施します。
- ②バス利用者や地域住民、交通事業者などから構成する「港区地域公共交通会議」の各作業部会で、①の調査結果を基に路線毎の収支を検証し、路線の評価や改善策を検討します。
- ③港区地域公共交通会議の場合では、作業部会からの報告をもとに 5 路線全体での収支の評価や具体的な改善策の検討に加え、現行の「ちいばす」の検証も含めた港区コミュニティバス全体の評価・改善策等についても検討します。さらには、区内の他の公共交通との連携も含めた地域交通ネットワーク全体についても議論していくこととします。

検証・評価・改善策の検討は、原則として実証運行期間中は概ね半年毎に、本格運行への移行後は、今後の大型公共施設整備やまちづくりの動向によって区民の移動ニーズの量や質の変化も予想されることから、概ね 1 年毎に調査を実施することとし、以降、計画→実施→評価→改善を繰り返しながらコミュニティバス事業全体を段階的かつ継続的に改善していきます。

第5章 事業実施スケジュール（平成 21 年度～23 年度）

年度	実証運行						本格運行		
	平成 21 年度		平成 22 年度		平成 23 年度		本格運行後 1 回/年		
項目									
1. 実証運行	事業者選定 運行計画策定		認可取得 ● バス停関連 工事	実証運行開始 					
2. OD調査、区民満足度調査			●	●	●	●		●	
3. 港区地域公共交通会議 作業部会			●	●	●	●		●	
4. 港区地域公共交通会議		● 認可内容 (路線・停留所・料金等)確認	●	●	●	●		●	

港区の地域交通の現状と主な公共性の高い施設









凡例	
—●—	鉄道駅
—	JR、京浜急行
—○—	バス路線、バス停
—●—	ちいばす
—○—	ハチ公バス

凡例			
●	区役所・総合支所	⊗	警察署
●	図書館、学習施設	●	消防署
●	保健、福祉施設	●	税務署
●	体育施設	▲	スーパー
●	その他公共施設	■	商店街
⊕	医療機関	■	公園

区内には、広域交通であるJRや地下鉄、新交通ゆりかもめ、モノレール、都バスなどの交通網が整備されています。また、地域交通としては、都バス路線の中で、起点終点が区内の路線、港区コミュニティバス「ちいばす」の他、渋谷区コミュニティバス「ハチ公バス」も区内の一部で運行しています。

(出典 「港区地域交通サービス取組方針」)

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
既存の交通手段の有効活用	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。
		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」)

港区地域公共交通会議設置要綱

平成 20 年 9 月 1 日
20 港環計第 945 号

(設置)

第 1 条 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における交通需要に応じた区民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、港区地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項について協議し、その結果を区長に報告する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃・料金等に関する事
- (2) バス等の旅客輸送を提供すべき地域、区間に関する事
- (3) 交通会議に運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(構成)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる者で区長が委嘱し、又は任命する委員 30 人以内をもって構成する。

- (1) 環境・街づくり支援部に関する事を担任する副区長
 - (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
 - (3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者
 - (4) 区民又は利用者の代表
 - (5) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者
 - (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
 - (7) 道路管理者
 - (8) 交通管理者
 - (9) 学識経験者
- 2 会長は、前項各号に定める委員のほか、必要と認めるときは臨時に委員を指名することができる。
- 3 第 1 項第 2 号、第 3 号及び第 5 号から第 8 号までに掲げる委員については、同一の団体又は機関に所属する代理人を交通会議に出席させることができる。

(委員の任期)

第 4 条 委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。

- 2 補欠による委員の任期は前任者の残任期間とする。

(会長)

第 5 条 交通会議に会長を置く。

- 2 会長は、環境・街づくり支援部に関する事を担任する副区長とし、交通会議を代表し、会務を総括する。
- 3 会長に事故があるときは、あらかじめ会長が指名する者がその職務を代理する。

(運営)

第6条 交通会議は、会長が招集する。

- 2 交通会議の議事は、出席委員の過半数以上で決し、可否同数のときは会長が決するところによる。
- 3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して交通会議への出席を求め、その意見を聴くことができる。
- 4 交通会議は、原則として公開とする。

(作業部会)

第7条 交通会議は、協議事項の検討について必要があると認めるときは、作業部会を置くことができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(連絡・通報窓口)

第9条 地域公共交通に関する相談、苦情等に対応するため、以下のとおり連絡・通報窓口を定める。

港区地域公共交通に係る相談又は通報窓口 港区環境・街づくり支援部都市計画課交通計画担当 連絡先：TEL 03-3578-2111 (内線 2212) FAX 03-3578-2239
--

(庶務)

第10条 交通会議の庶務は、環境・街づくり支援部土木計画担当において処理する。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り、定める。

付 則

この要綱は、平成20年9月1日から施行する。

港区地域公共交通会議委員名簿

要綱第3条の交通会議の構成員	役職	部署
(1) 環境・街づくり支援部に関することを担任する副区長	会長	港区 副区長
(9) 学識経験者	副会長	日本大学総合科学研究所 教授
(2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	委員	東京都 交通局 自動車部 計画課長
〃	委員	株式会社フジエクスプレス 執行役員業務部長
(3) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者	委員	社団法人 東京乗用旅客自動車協会 専務理事
〃	委員	社団法人 東京バス協会 専務理事
(4) 区民又は利用者の代表	委員	港区議会 議長
〃	委員	港区議会 交通・環境等対策特別委員会 委員長
〃	委員	港区老人クラブ連合会 副会長
〃	委員	港区心身障害児・者団体連合会 会長
〃	委員	港区商店街連合会 会長
〃	委員	港区観光協会 会長
(5) 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長又はその指名する者	委員	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)
(6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	委員	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
(7) 道路管理者	委員	港区環境・街づくり支援部長 兼務 特定事業担当部長
(8) 交通管理者	委員	警視庁 交通部 交通規制課 課長代理 副参事
(9) 学識経験者	委員	国土館大学 理工学部 准教授