

港区地域交通のあり方に関する調査

報告書

平成19年3月

港区地域交通のあり方検討委員会

港区地域交通のあり方に関する調査報告書

- 目次 -

第1章	検討の背景と目的	1
1.1	検討の背景と目的	1
1.2	地域交通に関するこれまでの取り組み状況	3
1.3	検討の位置づけ	4
1.4	検討方針	6
1.5	検討の対象	7
第2章	港区の地域交通をとりまく環境・ニーズの変化	10
2.1	近年の開発プロジェクト	10
2.2	観光・ビジネスのニーズ	12
2.3	支所改革への対応の必要性	13
2.4	港区の地域交通をとりまく環境・ニーズの変化による課題	15
第3章	港区の地域交通の問題・課題	16
3.1	港区の地域特性	16
3.2	港区の交通体系と交通手段の概要	21
3.3	港区の公共交通サービスの現況と課題	33
3.4	区民の移動ニーズの把握	39
3.5	港区の地域交通に関する特性および問題・課題のまとめ	45
第4章	「ちいばす」の評価とニーズ	48
4.1	「ちいばす」の導入経緯	48
4.2	導入時の検討視点の確認	49
4.3	「ちいばす」の運行事業について	52
4.4	「ちいばす」の事業に対する意向	56
4.5	「ちいばす」の評価とニーズのまとめ	60
第5章	港区が目指すべき地域交通の基本理念・目標と地域交通サービスの取組方針	62
5.1	基本理念・目標の設定	62
5.2	地域交通サービスの導入原則	64
5.3	港区の地域交通サービスの取組方針	64
5.4	「ちいばす」の改善方策	71
5.5	基本理念・目標の実現に向けた対応策	74
第6章	今後の課題	77
参考	港区地域交通のあり方検討委員会メンバー	78

第1章 検討の背景と目的

港区の地域交通について検討の実施に至った背景と今回の目的について以下に整理しました。

1.1 検討の背景と目的

(1) 検討の背景

公共交通のサービスレベルの低下や生活に関連する施設が地域からなくなってしまうことによる、生活不便地域の拡大やサービスレベルの地域格差の発生

港区では、公共交通が発達しており、一般に交通利便性は高いと考えられています。しかしながら、区民の移動を考えたときには、交通のネットワークが都内の複数区を跨ぐような形を形成していることや、既存公共交通の不採算路線からの減便、撤退等に伴うサービスの低下によって、区内移動の利便性が低下しています。

加えて、高齢化が進み、移動の困難性の高い人が増加していることや、商店街の衰退等の地域空洞化によって、地区によっては日常生活を営む上で必要となる日用品の買い物や通院といった目的の移動に不便をきたしつつある状況です。

支所改革に伴う、地域内の連携強化の重要性の高まり

港区では、区民がより便利で身近な行政サービスを楽しむよう、平成18年度より支所改革を実施しました。これにともない、地区内の連携強化のために支所へのアクセスが支所改革以前よりも重要となっています。

観光時の拡大する移動需要への対応

国際都市である港区には、日本各地や全世界から都心に残された歴史的資源である旧跡や名所、あるいは新たな開発による新名所など、数多くの観光資源を見るために集まってきます。観光産業の活性化の観点から、観光時の移動支援の必要性も高まっています。

区民の地域交通に関する各種要望に対する、区としての「あり方」の明示の必要性

港区では平成16年度から区内2路線でコミュニティバス「ちいばす」の運行を開始し、沿線地域では評価を得ておりますが、それ以外の地域との不公平感を醸成する結果となっています。実際、沿線地域以外の住民のみなさんからルートの変更及び新設に関する要望が多数寄せられており、これらの要望に個別に対応することは難しいことから、区として地域交通のあり方や取組方針を検討する中で、今後の対応を明確にすることが求められています。

都営交通との役割分担による、地域の移動ニーズへの対応の必要性

近年、全国的に自動車利用の増大や交通渋滞等によるバス利用者の減少によって、バス事業者の経営は厳しい状況にあり、港区で運行を行っている都営交通においても、改善に向けた根本的な解決は期待しづらい状況です。また、都営交通は都内の複数区を跨ぐような広域交通を対象としているため、地域内の細かな移動ニーズへの対応が困難になっています。

(2) 検討の目的

港区の地域交通について、現在の地域交通とニーズを考慮した上で、将来的に「どのような地域で」「どのような交通手段」が「どのようなレベル」で提供されるべきかの基本理念・目標と取組方針を検討しました。

取組方針としては以下の検討を行います。

区民の日常の移動に役立つような地域交通を実現し、継続させるために、行政や地域、事業者の役割分担について検討します。

地域交通サービスを行政サービスの一環としてとらえ、公平性と財政負担を考慮しどこまで行政が関与するべきか審議し、検討手順や優先順位、地域交通サービスの導入原則の検討を行います。

地域交通サービスとは

港区の住民が通勤、通学、通院や買い物等の日常生活を営む上で必要となる移動や、来街者が観光等の際に利用する移動を行うための、バスを中心とした交通サービスであり、鉄道や地下鉄といった広域交通を補完する交通サービス。

1.2 地域交通に関するこれまでの取り組み状況

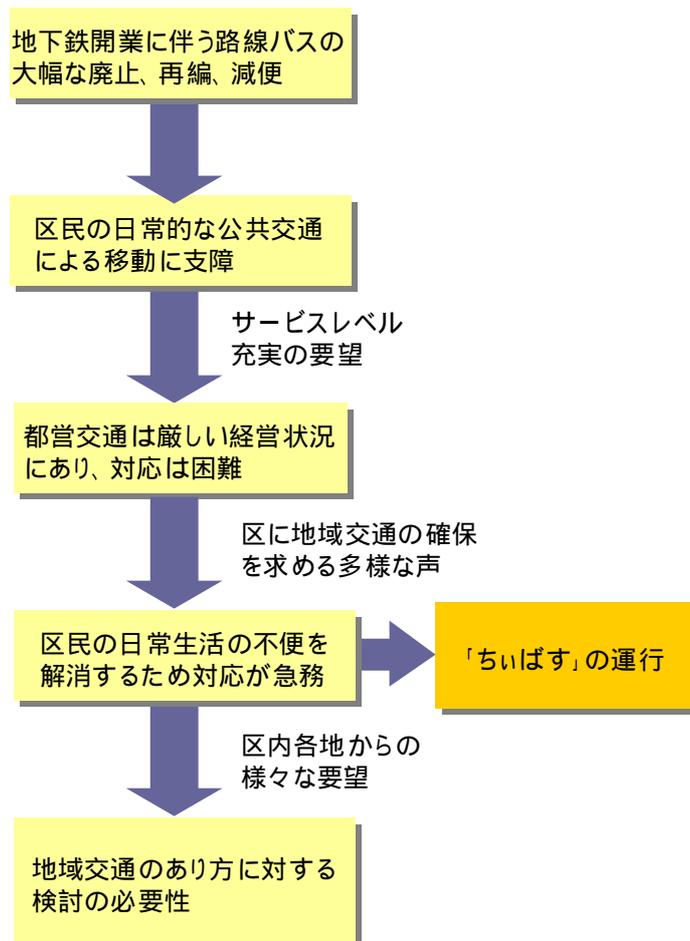
検討を行うにあたり、これまでの地域交通をめぐる経過について改めて整理します。なお、詳細は参考資料に掲載しました。

近年、大江戸線などの地下鉄の開業に伴い、路線バスの路線廃止、減便が続き、区民の移動の利便性が低下したことから、様々な地域交通確保に対する意見、陳情、請願が寄せられました。

これらに対応するため、都バスに対して改善要望を行ってきましたが、事業者の経営状況も厳しいことから、対応が難しい状況でした。

そこで、区としてこの問題に早急に対応するため、平成14年度に区民アンケート調査を実施し、区民の移動の状況やニーズの把握を行い、ニーズの高い地域や路線確保の必要性を検討し、現在運行している「ちいばす」の2路線を運行しました。

運行開始後、沿線地域では区内外の住民に活用されていますが、ルートに通っていない地域などから、運行を求める多数の意見、陳情、請願が寄せられています。



1.3 検討の位置付け

検討にあたっては、港区の上位計画との整合を図ることとするため、港区の基本構想、基本計画の関連箇所を記載しました。

(1) 港区基本構想

(平成14年12月策定)

港区基本構想では、「やすらぎある世界都心・MINATO」を掲げ、3つの大きな政策方針を示しています。

その中の一つ「かがやくまち(街づくり・環境)」において、「環境負荷の少ない都心づくり」を謳っており、環境負荷低減に向けて、公共交通網の整備をさらに充実させる方針が示されています。

(以下、一部抜粋)

- ・自動車への依存を減らし、環境負荷の少ない都心づくりを進める。

新たな交通手段の導入・活用も含めた公共交通網の整備をさらに充実し、できるだけ自動車に依存しない都心づくりを目指します。



港区が目指す将来像

(2) 港区基本計画・港区実施計画

(平成18年3月策定)

港区基本計画・港区実施計画では、「都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支えるまちをつくる」の中で、「公共交通の充実」を掲げており、その中で「地域交通のあり方の検討」の他、「バス交通網の充実」や「バリアフリー化の促進」などを挙げています。

加えて、「港区からブランド性ある産業・文化を発信する」の中で、「アーバンツーリズム(観光都市)の展開を支援する」を掲げていることから、地域交通に対して、観光活動を支援するための役割についても視野に入れて検討を行うこととしました。

かがやくまち

1 都心の活力と安全・安心・快適な暮らしを支えるまちをつくる

(3) 世界に開かれた先駆的で活力あるまちの基盤を整備する

交通機関の充実

- 1) バス交通網の確保・充実の促進
- 2) 地域交通のあり方の検討
- 3) 公共交通機関へのバリアフリー化の要請
- 4) コミュニティバス「ちいばす」の運行事業

にぎわうまち

2 港区からブランド性ある産業・文化を発信する

(4) アーバンツーリズム(観光都市)の展開を支援する

- 観光情報の発信
- 観光振興の推進
- 観光資源の開発・活用
- 商店街の観光活用・イベント支援
- 区内での企業間取引の促進
- 観光振興体制の整備

1.4 検討方針

これまでに整理した検討の背景やこれまでの状況、基本構想、基本計画を踏まえ、今回の検討にあたっては、「港区の地域交通をとりまく環境・ニーズの変化」と「港区の地域交通の問題・課題」の2つの方向から検討を進め、並行して、現在運行している地域交通の一つである「ちいばす」についても整理を行いました。最後にまとめて基本理念・目標と取組方針として整理しました。

1. 港区の地域交通をとりまく環境・ニーズの変化（第2章）

- 近年の開発プロジェクト（2.1）
- 観光・ビジネスのニーズ（2.2）
- 支所改革への対応の必要性（2.3）

2. 港区の地域交通の問題・課題（第3章）

- 港区の地域特性（3.1）
- 港区の交通体系と交通手段の概要（3.2）
- 港区の公共交通サービスの現況と課題（3.3）
- 区民の移動ニーズの把握（3.4）

3. 「ちいばす」の評価とニーズ（第4章）

- 「ちいばす」の導入経緯（4.1）
- 導入時の検討視点の確認（4.2）
- 「ちいばす」の運行事業について（4.3）
- 「ちいばす」の事業に対する意向（4.4）
- 「ちいばす」の評価とニーズのまとめ（4.5）



港区が目指すべき地域交通の基本理念・目標と地域交通サービスの取組方針（第5章）

- 基本理念・目標の設定（5.1）
- 地域交通サービスの導入原則（5.2）
- 港区の地域交通サービスの取組方針（5.3）
- 「ちいばす」の改善方策（5.4）
- 基本理念・目標の実現に向けた対応策（5.5）

1.5 検討の対象

検討にあたっては、以下の 対象者、 移動圏域、 地域交通の交通手段の種類を対象としました。

対象者

基本的には全区民を対象とし、さらに、日常生活において、自由に使うことの出来る移動手段を確保することが困難な移動制約者についても配慮することとします。

加えて、区内への来訪者や観光客など、地域に不案内で、自由な移動手段を確保困難な人も想定します。



図1 対象者

移動制約者

公共交通の利用や歩行において、何らかの不便を抱える人の総称。高齢者、障害者、妊産婦、子連れの人、子ども、重い荷物を持った人など。

移動圏域

検討は港区内の家から鉄道駅および業務地・商業地までの距離（駅を中心とするネットワーク）を基本とし、区民の日常の生活圏レベルで、地区内を移動する程度の圏域と考えます。

加えて、観光客のホテルや鉄道駅から、各観光地までの行動圏も想定します。

地域交通の交通手段の種類

鉄道、地下鉄、バス（都バス）といった広域交通を基幹交通と位置付け、それらを補完する交通としての、バス（コミュニティバス）、自転車、徒歩、タクシーなどの移動サービスを中心に考えます。

その他、補完する交通として導入が考えられる交通サービスについても検討を行います。

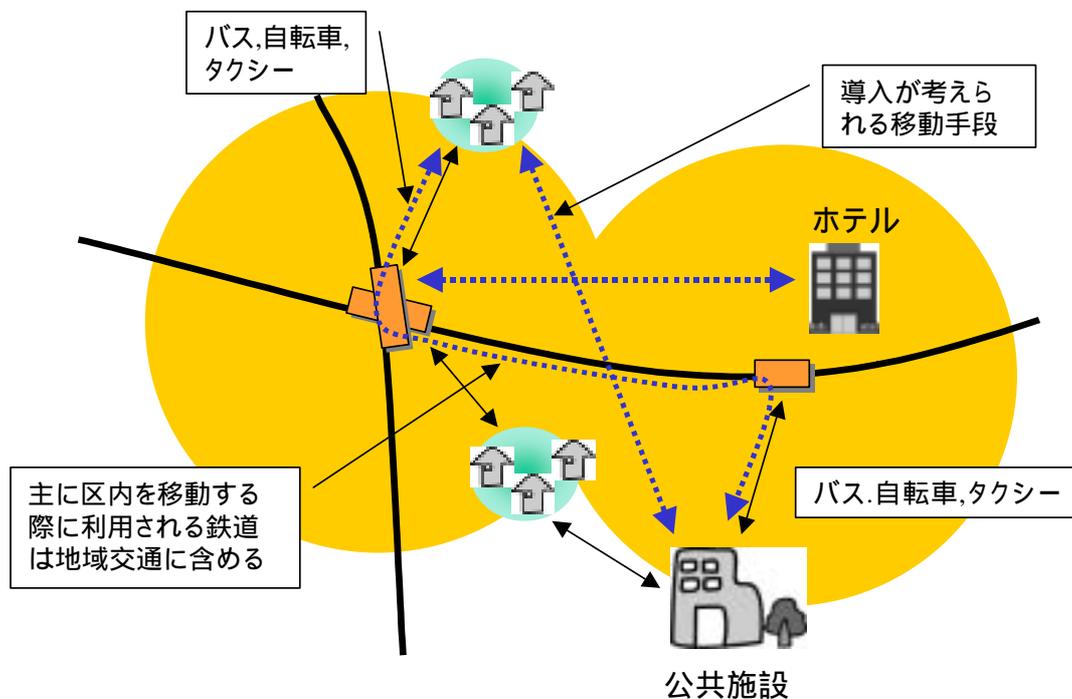


図2 地域交通の対象とする交通手段

(2) 検討フロー

検討は、公募区民や学識経験者、区職員を交えた『港区地域交通のあり方検討委員会』において、以下のフローで行いました。(委員会メンバーは巻末に記載します。)

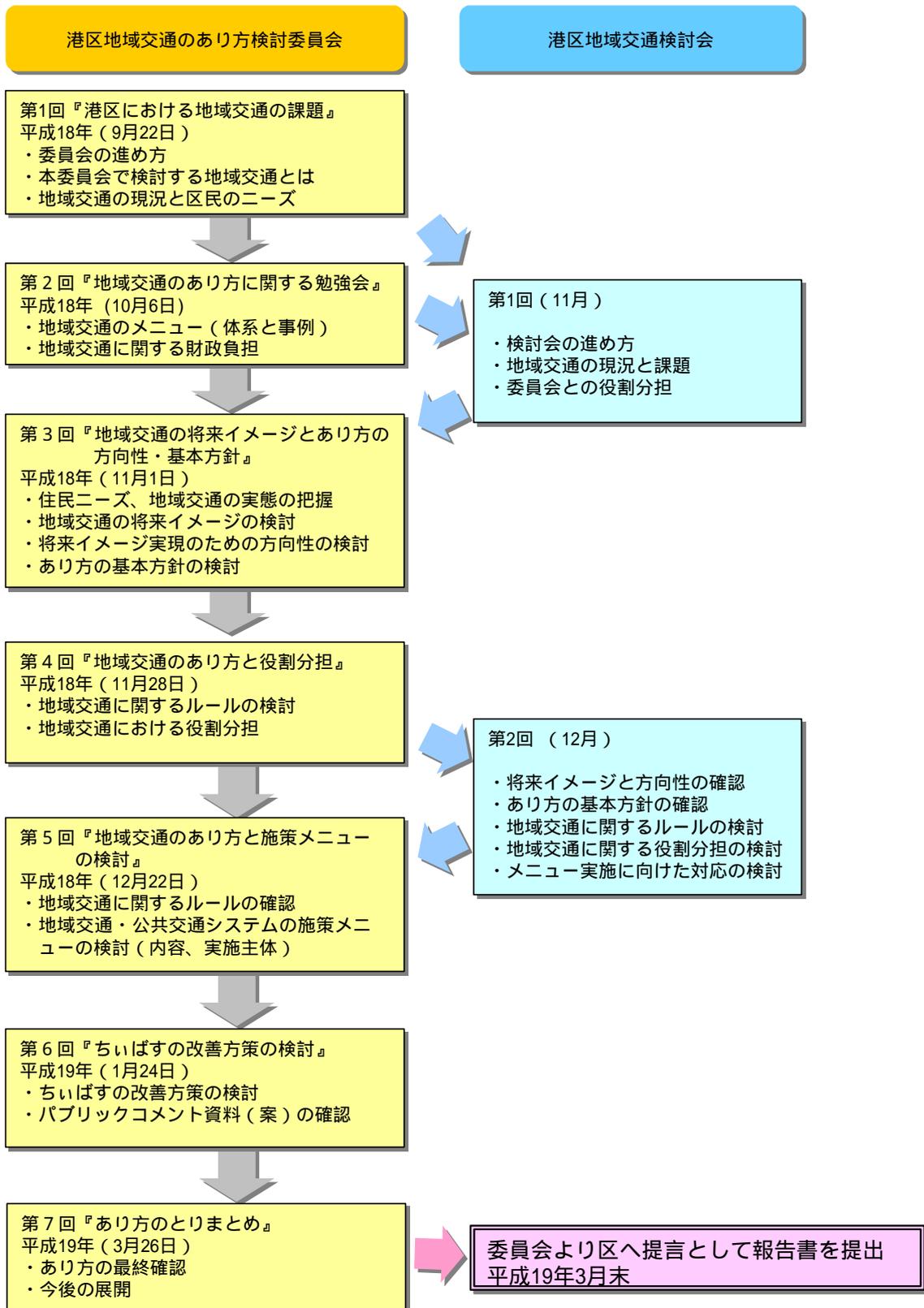


図3 検討フロー

第2章 港区の地域交通をとりまく環境・ニーズの変化

地域交通をとりまく環境・ニーズの変化として、近年の開発プロジェクト、観光・ビジネスのニーズ、支所改革への対応の必要性について整理を行いました。

2.1 近年の開発プロジェクト

港区内では、既に完成している六本木ヒルズを始め、今後も多くの大規模開発プロジェクトが計画されています。計画内容を見ると、近年の職住近接への関心の高まりに沿って、オフィス、住宅、商業施設が複合しているものがほとんどで、今後も、都市構造の変化や人口の増加（図5）に伴って、大幅な需要の発生が見込まれます。

これにともない、交通の流れも変化することが予想されますが、最寄駅への路線バスがないため、管理会社がシャトルバスを自主運行するマンション等が生まれてきており、開発プロジェクトによる人やものの変化に対応する必要性が高まっています。

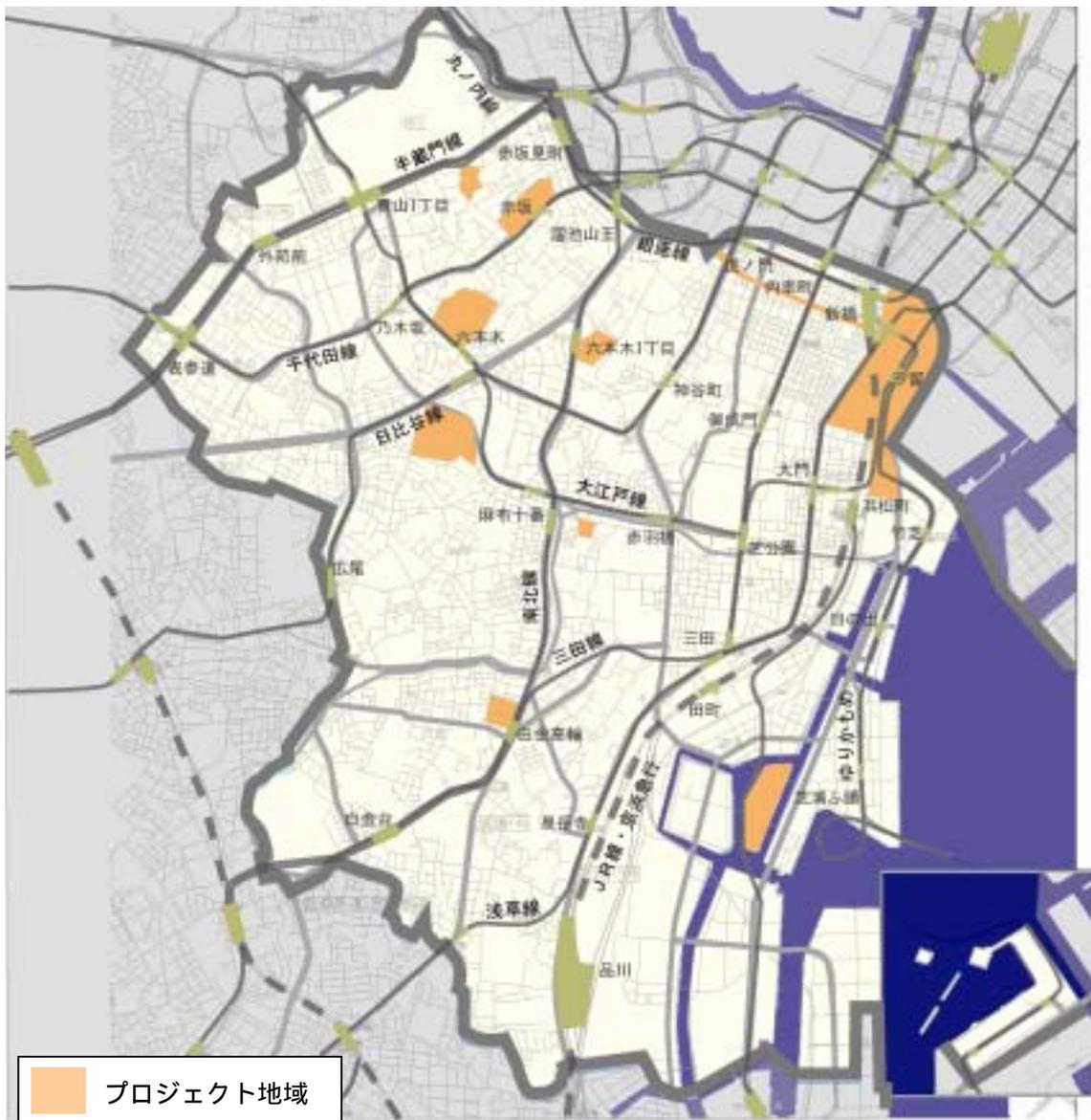


図4 開発プロジェクト位置図（平成13年以降）

（各種プロジェクト資料より作成）

近年の開発プロジェクトの概要をみると、オフィス、住宅、商業施設、ホテルなどの複合施設が多く、就業者、居住者、買物客、宿泊客のアクセスやそれに伴う物流の変化が予想されます。

表1 近年の開発プロジェクトの概要

プロジェクト名	所在	計画対象面積	主な用途	就業人口	住宅戸数	居住人口	来街者数	ホテル	予定年次
泉ガーデン	六本木1丁目		オフィス	9,500	200	500	3,000	180	平成14年春
六本木ヒルズ	六本木6丁目		オフィス、住宅、商業、文化施設、ホテル、その他	20,000	800	2,000	140,000	390	平成15年春
白金アエルシティ	白金1丁目		オフィス、住宅、工場、その他	3,600	600	800			平成17年春
赤坂薬研坂北地区第1種市街地再開発事業	港区赤坂4丁目	約4,645m ²	事務所、店舗、住宅、駐車場	2,500	10	15			平成18年春
東京ミッドタウン	港区赤坂9丁目	約78,400m ²	オフィス、住宅、ホテル、商業、その他	13,000	530	1,000	75,000	250	平成19年春
芝浦アイランド	港区芝浦4丁目	6.2ha	住宅、高齢者向け施設、医療クリニック、フィットネス施設		4,000	10,000			平成19年春
汐留土地区画整理事業	港区新橋1丁目、東新橋2丁目、浜松町1丁目、海岸1丁目	307,100m ²	オフィス、住宅、商業、その他	60,000		6,000			平成19年春
赤坂TBSプロジェクト	港区赤坂5丁目	33,096m ²	オフィス、商業、文化施設、住宅	10,000	130	270			平成20年春
赤坂薬研坂南地区第1種市街地再開発事業	港区赤坂4丁目	約7,375m ²	住宅、事務所、店舗、駐車場、駐輪場	450	480	880			平成21年
環状第2号線新橋・虎ノ門地区再開発事業		約21,400m ²	新橋街区：事務所、住宅、店舗、駐車場等 青年館街区：住宅、公共施設、駐車場 虎ノ門街区：店舗、事務所、住宅、駐車場	10,500		800			平成21年 平成19年 平成23年
三田小山町地区第1種市街地再開発事業	港区三田1丁目	約7,500m ²	住宅、商業、業務、作業所	150	500	1,200	600		平成22年
三田小山町東地区第1種市街地再開発事業	港区三田1丁目	約6,900m ²	住宅、その他		530	1,100			平成21年

(各種プロジェクト資料より作成)

近年、港区の人口は年々上昇しており、大規模マンションや住宅を含む開発プロジェクトも影響していると考えられます。

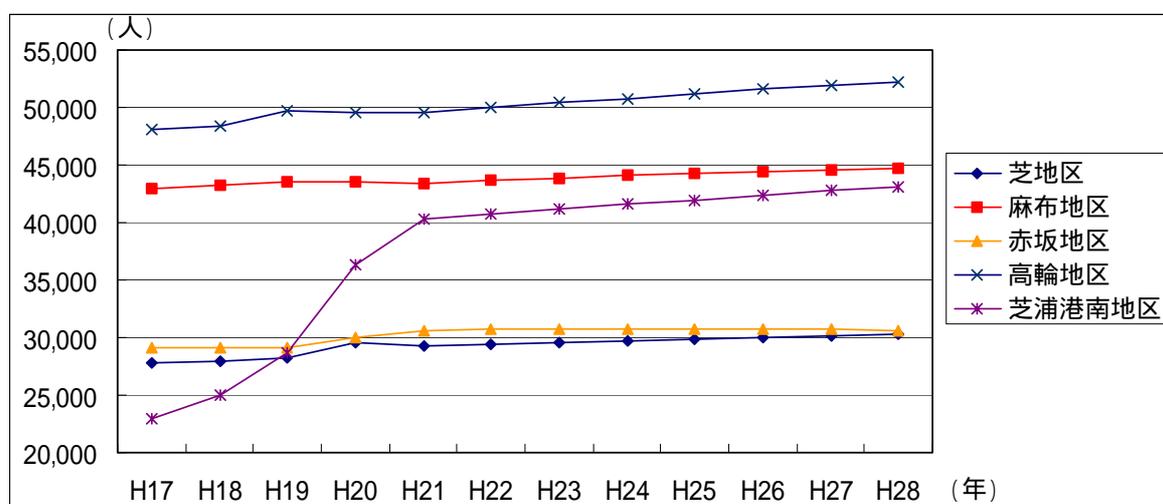


図5 地区別人口推移

(平成16年度人口フレームの検討報告書より作成)

2.2 観光・ビジネスのニーズ

港区の特性および魅力の一つである、観光やビジネスに対するニーズについて整理しました。

(1) 観光のニーズ

港区は日本各地や諸外国から多くの観光客が訪れる、泉岳寺や増上寺といった神社仏閣や名所・旧跡等や劇場、美術館・博物館などの様々な文化施設が立地しています。また、全国的に知名度の高い地域や再開発による新名所、夜景スポットなど、数多くの都市景観の名所も存在しています。そのため、区内には観光客やビジネスマン向けの大小ホテルが多数存在しています。しかし、主要観光施設における観光入り込み客数は近年停滞傾向となっています。

観光客や来街者は、自由に使える移動手段を持っておらず、地理にも不案内であることも多いため、分かりやすく使いやすい移動手段の提供は地域経済の活性化につながると考えられます。

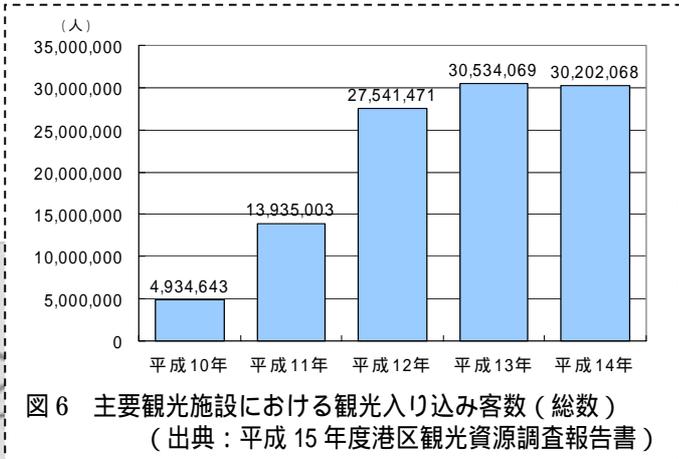
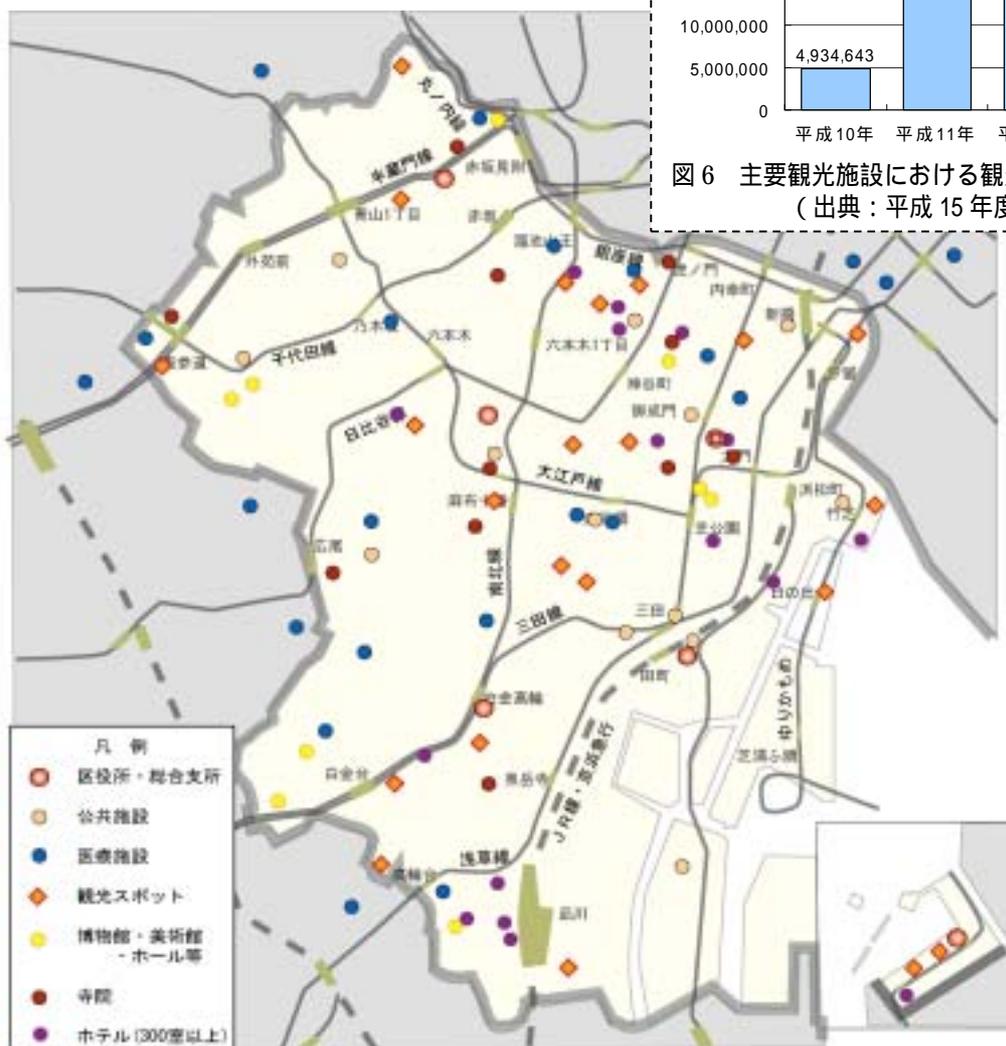


図6 主要観光施設における観光入り込み客数（総数）
（出典：平成15年度港区観光資源調査報告書）

図7 観光等諸施設配置

（平成14年度港区地域交通対策検討調査委託報告書より作成）

(2) ビジネスのニーズ

首都東京の中でも、港区には企業の本社機能や外国企業を含め、多くの企業・事業所が集積しており、日本の経済活動の重要な要素を担っています。都内全体では事業所数が減少している中、港区の事業所の開業等の活動は活発で、産業ポテンシャルが高いことがうかがえます。また、港区では多種多様なサービス業の事業所が都内で最も多く活動しており、特に、知的・創造的能力の高い都市型産業が発展しているという特性があります。

このような特性から、区内に多数の業務目的の移動ニーズが存在していますが、新橋などのオフィスが集積する地域などでは、短距離の施設間を直接移動するニーズに現在の公共交通が対応できていない状況が想定されます。

2.3 支所改革への対応の必要性

港区では、平成18年度より支所改革を行い、各地区の支所機能を強化しました。そこで、支所改革の内容と、平成14年度のアンケート調査における、各支所へのアクセス状況と意向について整理します。

(1) 支所改革の内容

より便利に	より身近に	より信頼される
これまで 区役所 でしか受け付けていなかった 申請や相談 が「新しい支所」の窓口でできるように。 (例) まちづくりに関する相談 福祉関係の手続きや相談	様々な相談 を「新しい支所」で対応することに加え、 職員が積極的にまちに出ていく 。 (例) 町会・自治会・NPO・ボランティアなど、地域における活動に関すること 地域での困りごと 地域の意見・要望	「新しい支所」は 権限と責任を強化 することに加え、地域独自の事業や計画を 地域の区民と一緒に検討・実施 する。 (例) 支所長は課長級 部長級



図8 港区の地区区分、総合支所の配置

(2) 総合支所へのアクセス状況と意向

支所改革の影響の大きい、総合支所への移動の状況について、平成14年度の調査結果を見ると、全ての支所で約半数がアクセスに不便を感じています。(支所改革に伴い、支所の名称が地区総合支所に変更)

港区役所・芝地区総合支所以外は地区内からのアクセスが最も多く、徒歩でのアクセスが大部分を占めています。徒歩利用者の不便とを感じる内容に着目すると、港区役所・芝地区総合支所と芝浦港南地区総合支所は距離の遠さ、その他の支所では坂の存在をあげています。その他、全体的に歩道の歩きづらさも指摘されています。

バス利用者の不便とを感じる内容に着目すると、港区役所・芝地区総合支所と高輪地区総合支所はバスの運行本数、麻布地区総合支所と赤坂地区総合支所はバスの定時性、芝浦港南地区総合支所は交通機関の乗り継ぎを指摘する声が多くなっています。

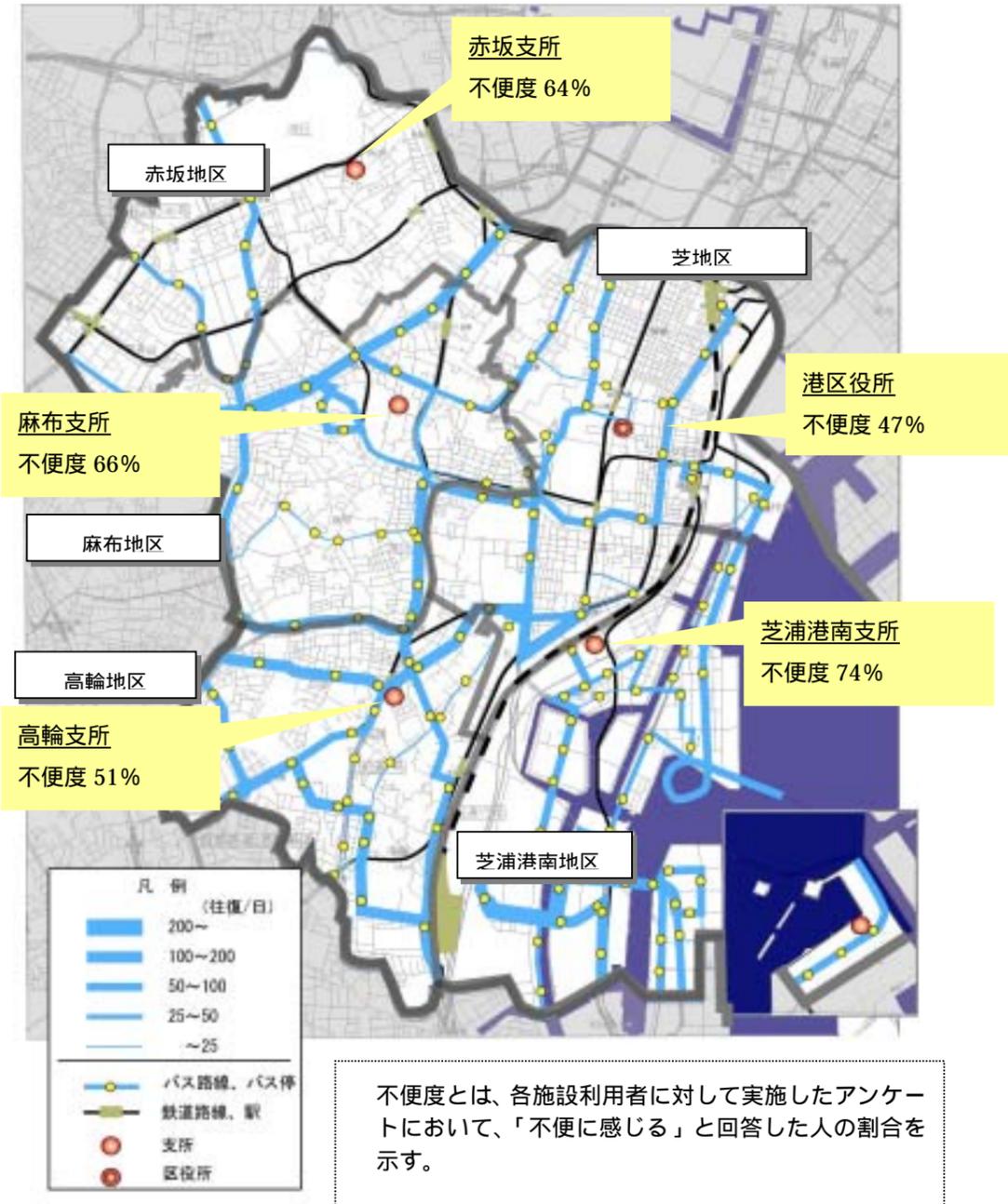
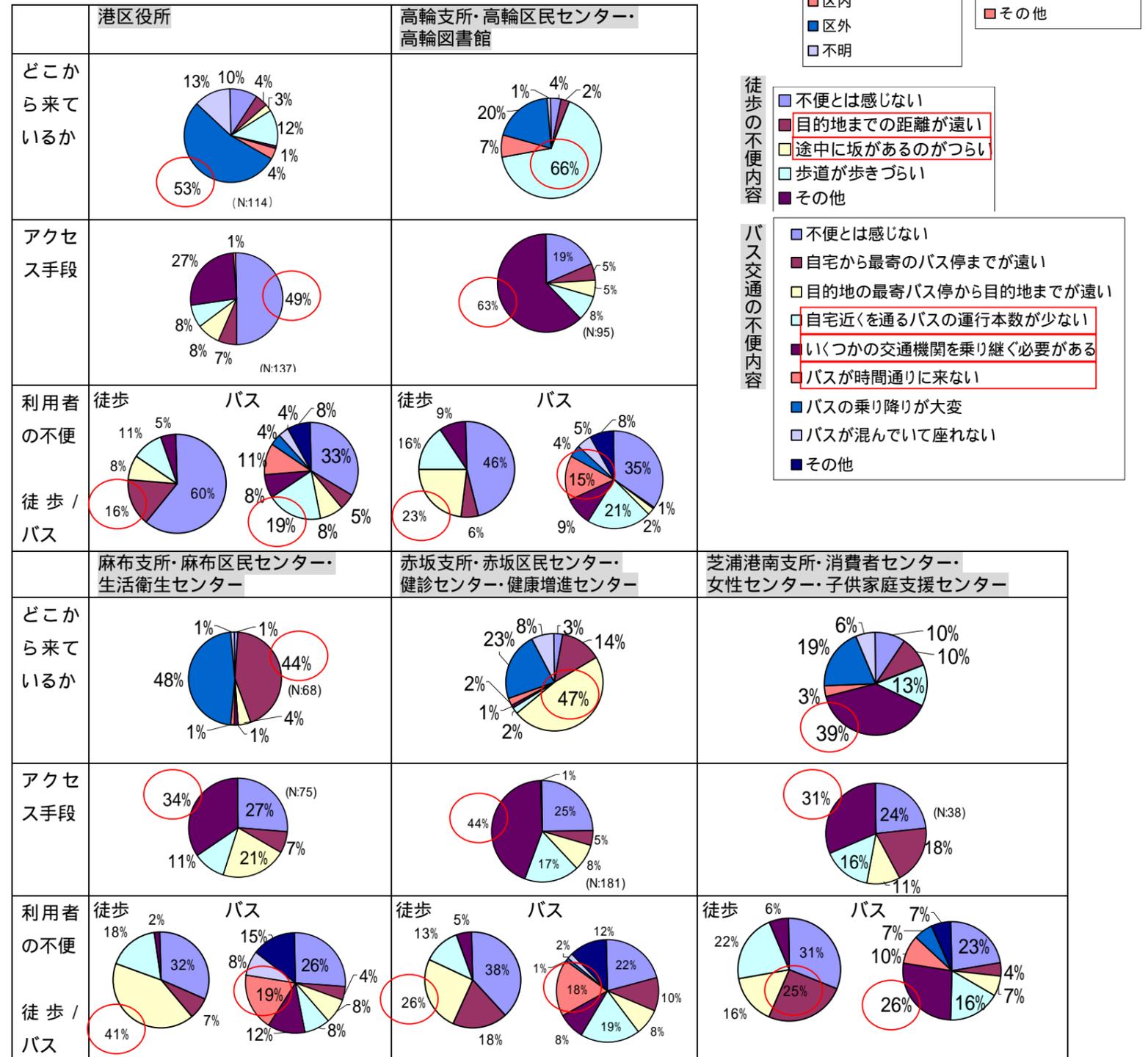


図9 高齢者の不便を感じる移動の起終点

アンケート実施が「ちいばす」運行前のため、麻布支所、赤坂支所に関しては状況の改善が予想されます。

(出典：平成14年度施設別アンケート結果)



- 新橋・浜松町・芝地区
麻布・六本木地区
赤坂・青山地区
白金・高輪地区
芝浦・港南地区
区内
区外
不明
- 鉄道
バス
自家用車/タクシー
自転車/バイク
徒歩
その他
- 徒歩の不便内容
- 不便とは感じない
 - 目的地までの距離が遠い
 - 途中に坂があるのがつらい
 - 歩道が歩きづらい
 - その他
- バス交通の不便内容
- 不便とは感じない
 - 自宅から最寄のバス停までが遠い
 - 目的地の最寄バス停から目的地までが遠い
 - 自宅近くを通るバスの運行本数が少ない
 - いくつかの交通機関を乗り継ぐ必要がある
 - バスが時間通りに来ない
 - バスの乗り降りが大変
 - バスが混んでいて座れない
 - その他

2.4 港区の地域交通をとりまく環境・ニーズの変化による課題

地域交通をとりまく環境・ニーズの変化による課題として、近年の開発プロジェクト、観光・ビジネスのニーズ、支所改革への対応の必要性について整理しました。

開発プロジェクトによる人や物の動きの変化に対応した交通網の整備が求められている

港区で近年計画・実施されている開発プロジェクトに伴い、居住人口や来街者の増加、それに伴う物流の変化が予想されます。したがって、その変化に対応した交通網の整備が求められています。

来街者が公共交通を利用しづらい状況が想定される

港区は来街者の移動需要が高い一方で、交通に関する情報不足や、交通機関同士の連絡が悪いために公共交通が利用しづらい状況が想定されます。

地域の活動拠点である総合支所周辺へのアクセス性が必ずしも高くない地域が存在する

平成18年度の支所改革にも関わらず、地域の活動拠点である総合支所 周辺へのアクセス性が必ずしも高くない地域が存在します。

地域の活動拠点である総合支所

総合支所には行政窓口の他に、図書館や区民センターなどが併設しており、イベント等、多くの区民活動が行われています。

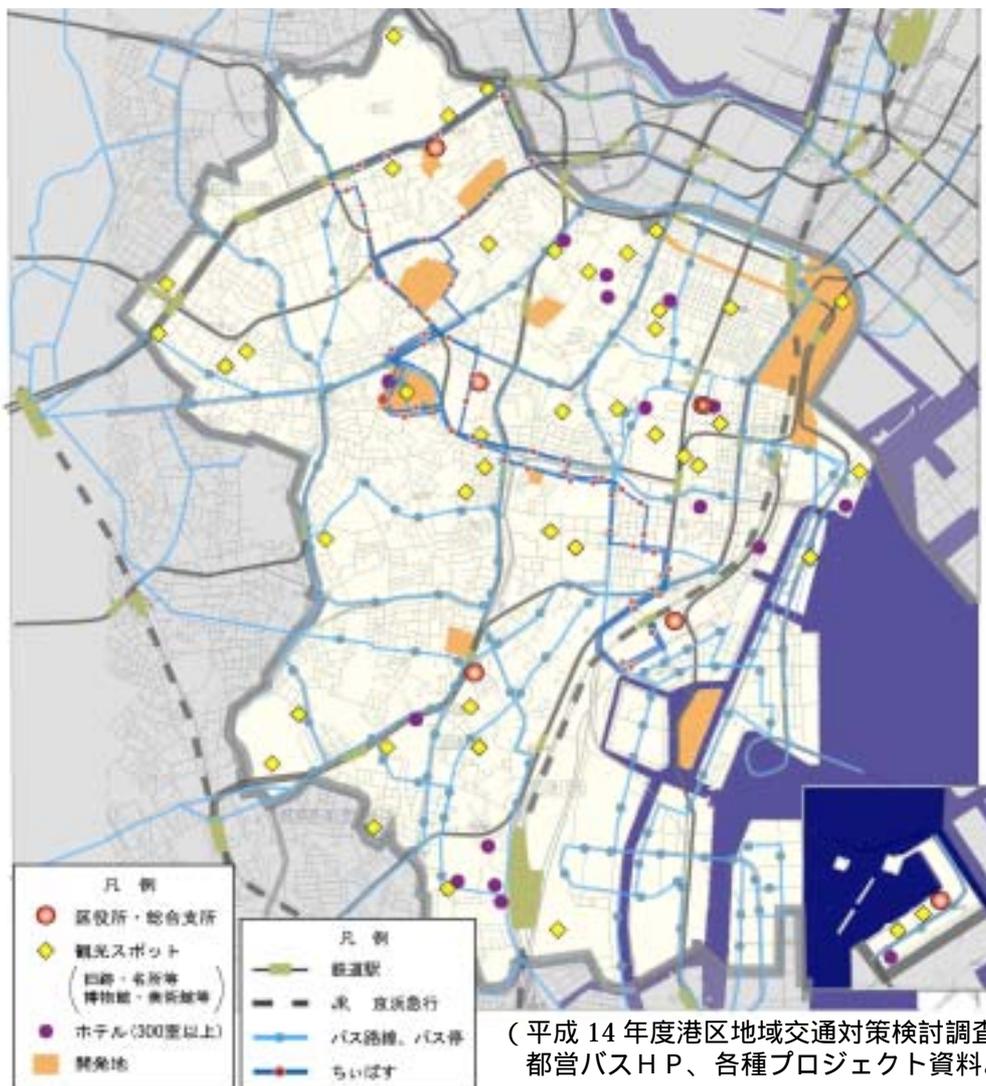


図10 港区の地域交通をとりまく施設・開発地の配置

第3章 港区の地域交通の問題・課題

3.1 港区の地域特性

港区の地域交通を検討するには、港区の地域特性を把握する必要があります。そのため、地形、土地利用、人口特性、施設配置、道路状況について整理しました。

(1) 地形・土地利用

港区の地形には高低差が大きく、区西側には坂が存在する一方で、東側には東京湾に面する埋め立て地も有します。

土地利用状況を見ると、芝地区は「商業」、芝浦港南地区は「商業」、「工業」、高輪地区は「住宅」が多い傾向にある一方、赤坂地区や麻布地区は用途が混在しています。

住宅地が多く立地する区西部には傾斜の急な坂が存在することもあり、高齢者、障害者等の日常生活を支援する移動の足の必要性が高いことがわかります。

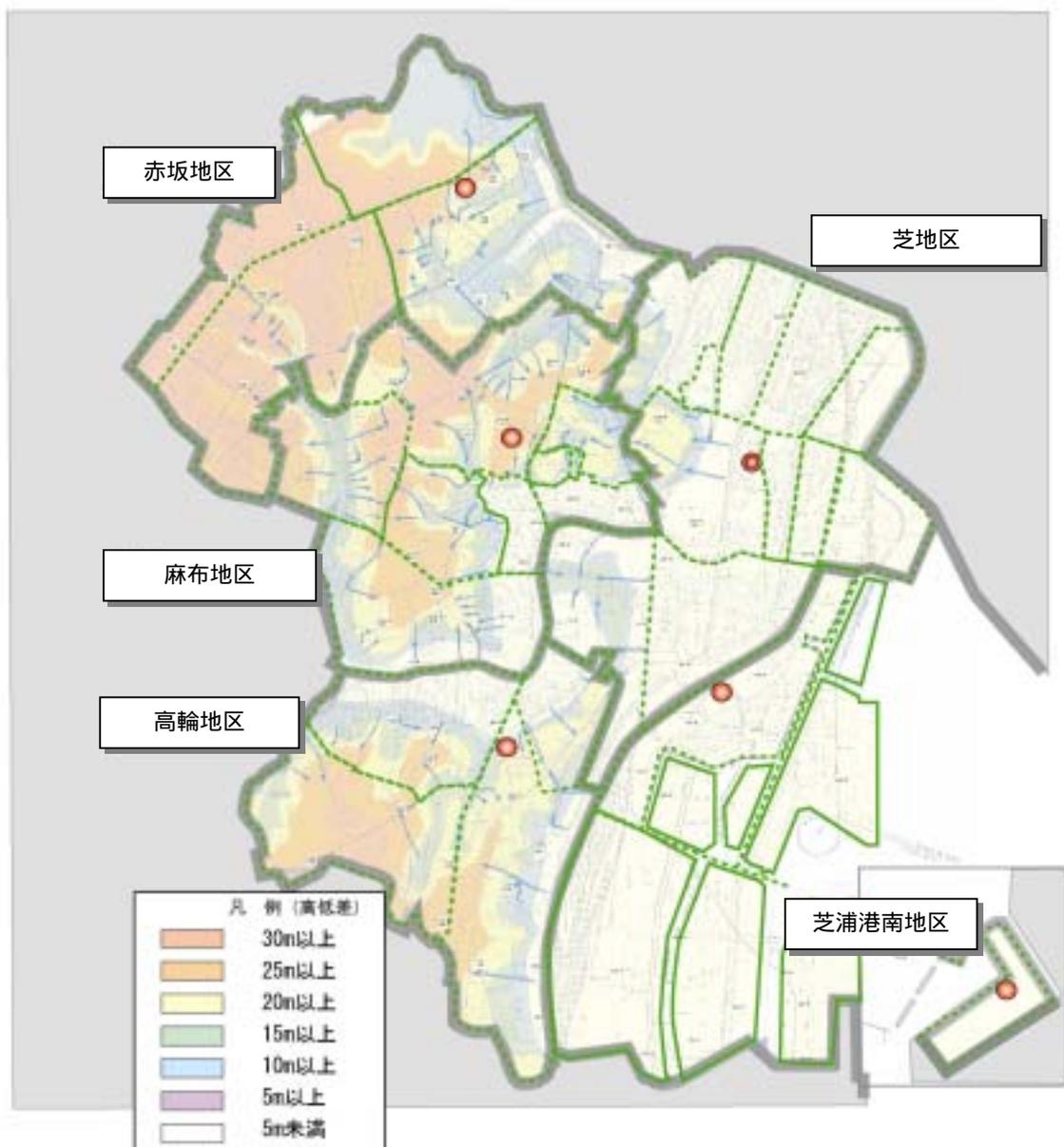


図11 地形と坂道の分布状況
(平成14年度港区地域交通対策検討調査委託報告書より作成)

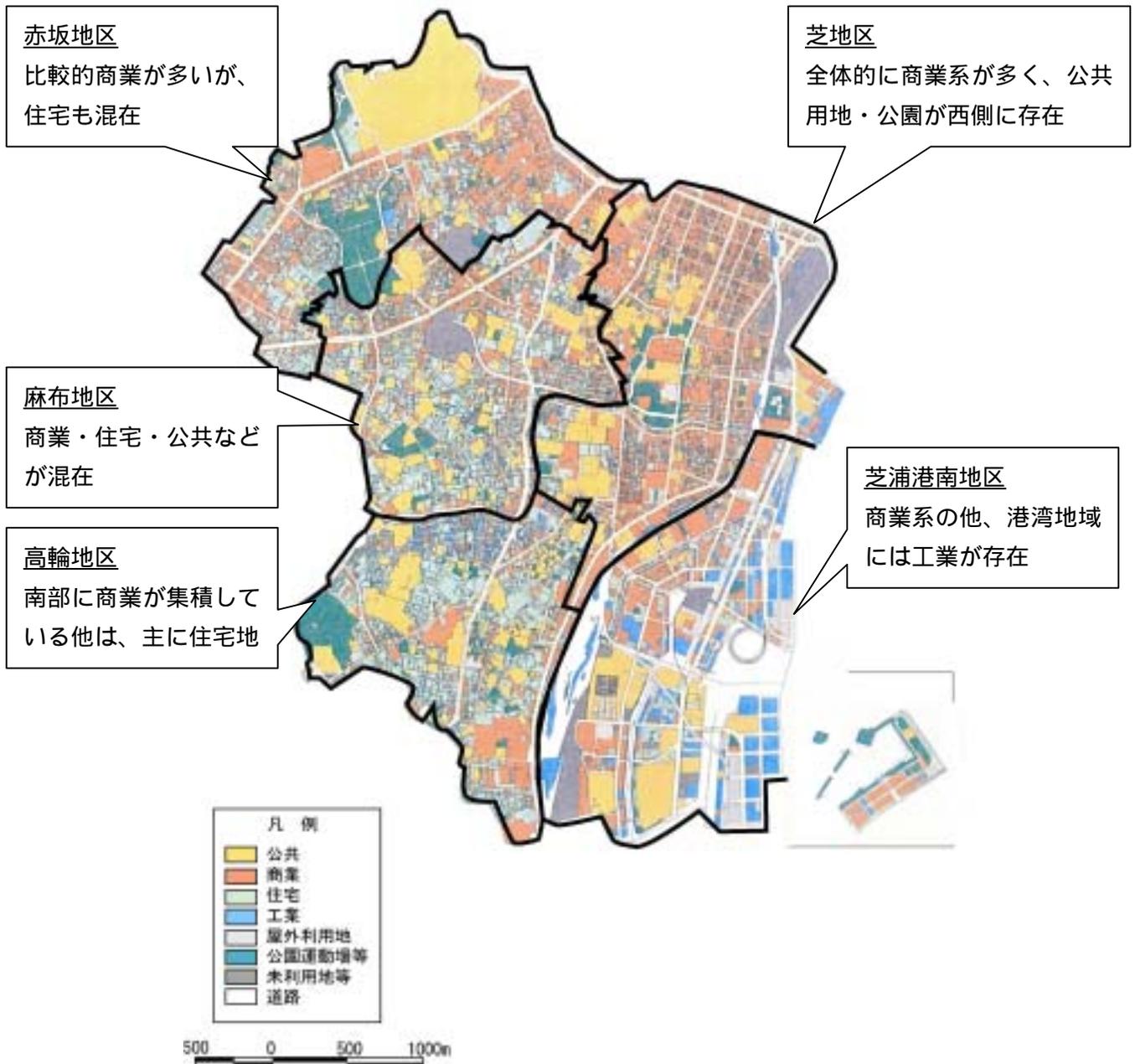


図 12 土地利用状況

(平成 14 年度港区地域交通対策検討調査委託報告書より作成)

(2) 人口特性

地区別、町別の人口を見ると、5地区中最も人口の多い高輪地区は高輪を中心に人口が多く、芝地区は少ない状況です。

年齢階層別の人口の割合を見ると、生産年齢人口の占める割合が7～8割程度と多い一方で、年少人口は多くの町で1割程度に留まっています。

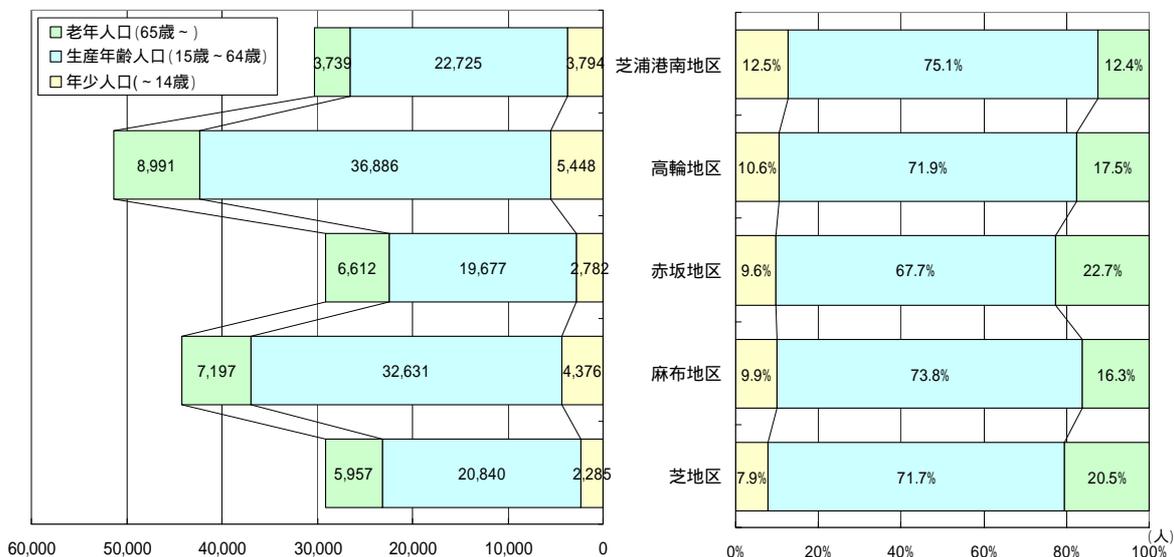


図 13 地区別年齢階層別人口

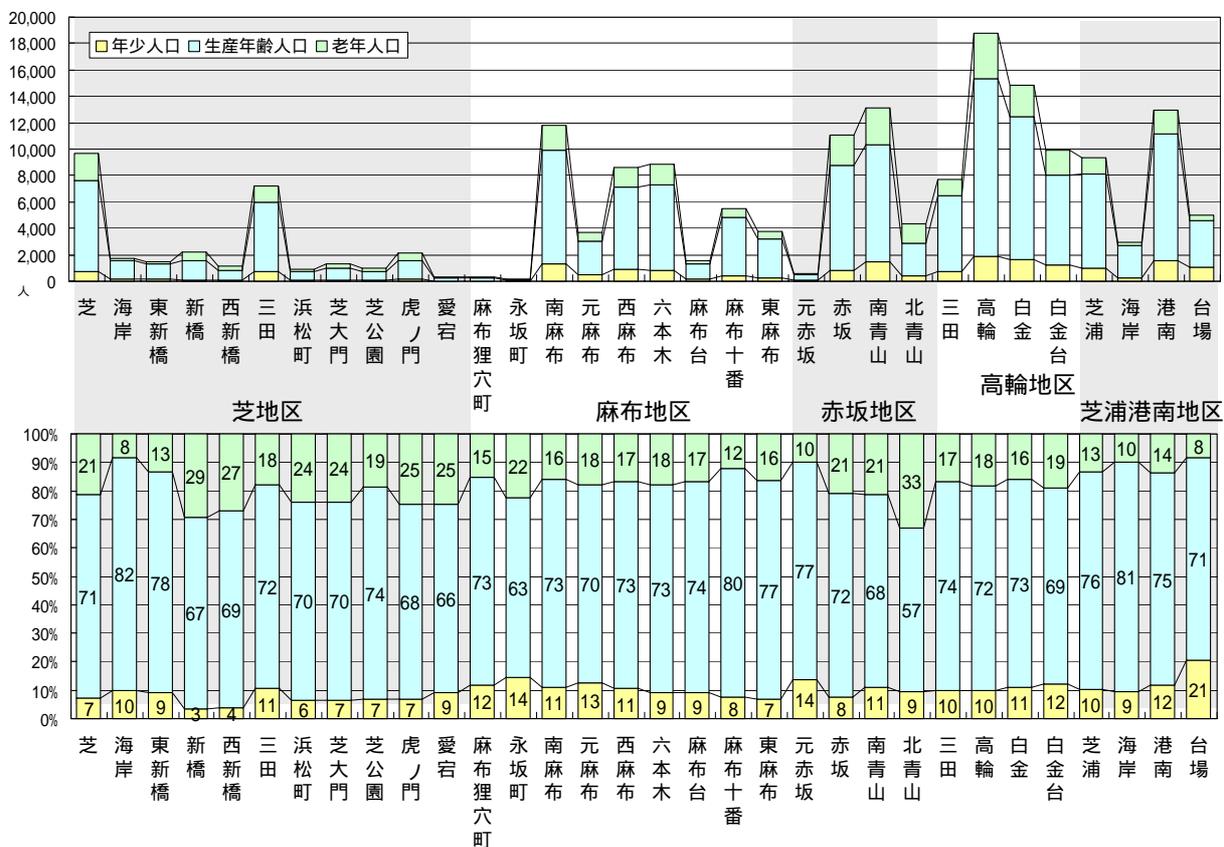


図 14 町別の年齢階層別人口

(出典：住民基本台帳 平成 18 年 9 月 1 日現在)

(3) 施設配置

区内には、区役所および各地区の活動拠点となる総合支所その他、文化施設、保健・福祉施設、体育施設や医療施設など多数立地しており、区内各所に点在しています。

しかし、港南地区には総合病院がなく、総合病院に行くためには他地区への移動が必要となります。

また、区内には、六本木や麻布十番など都内有数の商店街が多数点在しています。

以上のことから、人の移動は区外からのものも含め、様々な起終点、時間にとられない移動となっており、多種・多様なニーズを持っていることがわかります。

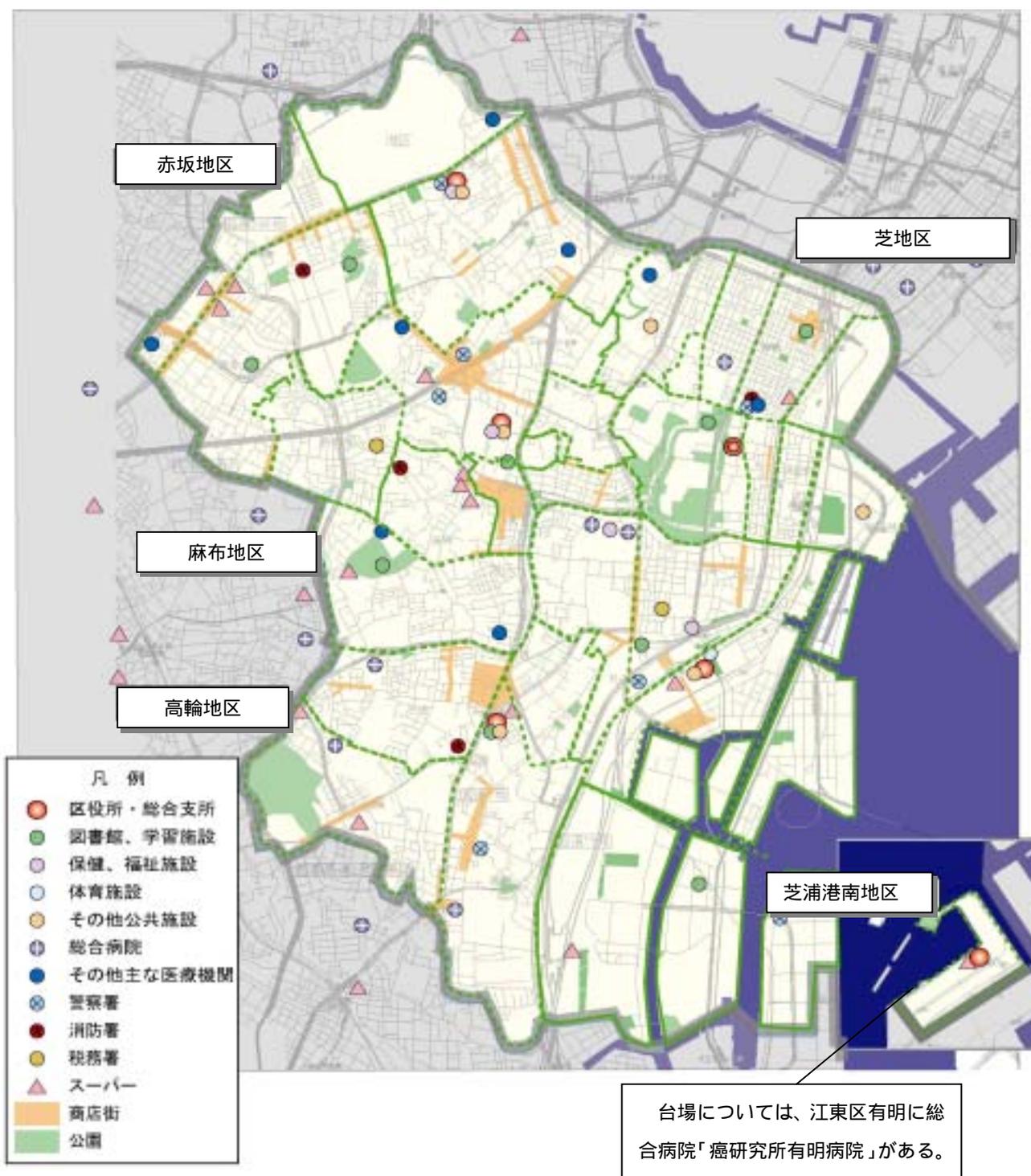


図 15 港区内の公共・公益施設と医療施設および商店街の配置

(平成 14 年度港区地域交通対策検討調査委託報告書、市販道路地図より作成)

(4) 道路状況

交通の基盤となる道路状況を把握するため、道路ネットワーク、混雑状況について整理しました。

1) 道路の混雑状況

港区内の幹線道路の沿道は商店や飲食店が多く立地していることから、昼夜間問わず路上駐車・荷捌き車両が多く、多くの道路で混雑時旅行速度が 20km/h 以下になるなど慢性的な交通渋滞の要因となっています。

路上駐車・荷捌き車両によってバス車両のバス停への停車が困難になることや、過度な交通の流入によって渋滞が発生し、バスの定時性の確保が困難になるなど、バス交通の利便性低下の問題が発生しています。

路上駐車対策として、平成 18 年 6 月 1 日から違法駐車取締の新制度を施行しており、区内の多くの地域で取締を強化する最重点路線や最重点地域の指定を受けています。

平成 17 年度「ちいばす」事業者ヒアリングによる

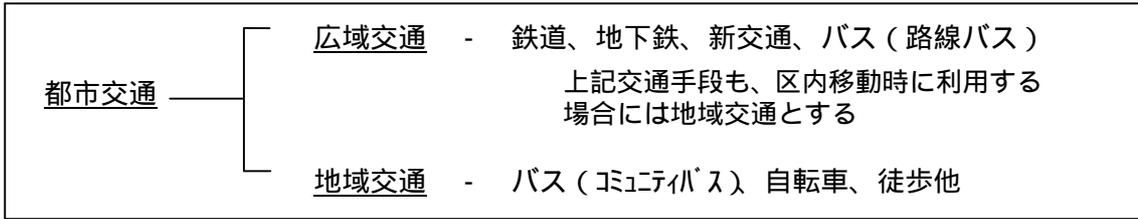


図 16 港区内の道路の交通量と旅行速度

(出典：平成 11 年道路交通センサス)

3.2 港区の交通体系と交通手段の概要

地域交通を検討するにあたり、まず、都市交通の体系を整理した上で港区の交通手段の現況と課題について整理しました。



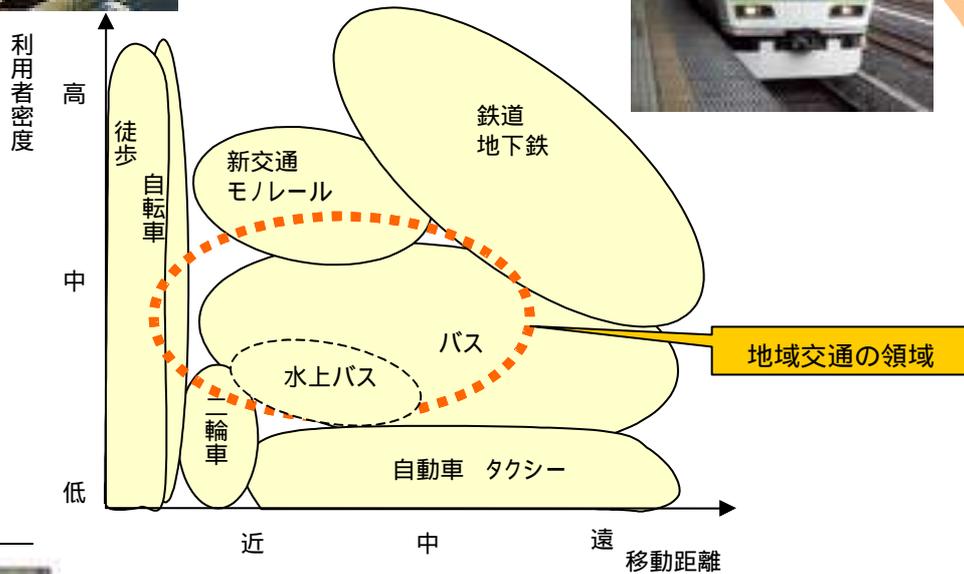
(1) 都市交通の体系

都市交通を担う手段は、移動距離や利用者密度によって様々考えられ、港区においても様々な交通手段が存在しています。導入にあたっては各交通手段の特徴を認識することが重要です。

新交通「ゆりかもめ」



JR山手線（東海道本線）



自転車タクシー



水上バス



バス（都バス、ちいばす）



（移動距離と利用者密度の関係：「都市交通計画」技法堂出版を参考に作成）

利用者密度：移動1単位あたりの人数

図17 港区における都市交通の体系

表 2 都市交通の手段と概要

交通手段	種類	概要	港区での例
鉄道	鉄道	専用軌道を主に地上に敷設し、大量の乗客を輸送する交通機関。	J R 線
	地下鉄	鉄道とほぼ同様に、主に、地下に軌道、駅が設置されている交通機関。	東京メトロ、都営地下鉄
新交通等	新交通システム	道路を立体的に利用した専用軌道上を走行するバスと鉄道の間程度の輸送力をもつ新しいタイプの交通機関。	ゆりかもめ
	モノレール	一本だけのレール（主に都市部の高架鉄道）に跨るか（跨座式）ぶら下るか（懸垂式）して走る交通機関。	東京モノレール
	L R T	路面、地下、高架を走行し、近代的な高性能な車両を使用するシステム。	なし
バス	一般路線バス	ある一定の需要に対して、鉄道駅や商業地・業務地までの中距離又は近距離の移動を担うもの。	都バス
	コミュニティバス	交通空白・不便地域の改善、鉄道、既存バスへのアクセス等の、地域住民の交通の利便性向上を目的として、地方公共団体が何らかの形で運行に参与している乗合バス。	「ちいばす」
	デマンドバス（D R T）	通常は、定ルートでの運行となるが、要求（リクエスト）があった場合には、代替ルート（デマンドルート）を運行するバス。	なし
	目的別の貸切バス、自家用バス	目的に応じて、企業や宿泊施設等が従業員や利用客のために運行するバス。	企業送迎バス ホテル送迎バス 福祉送迎バス 通園バス
水上バス	水上バス（定路線）	水際の街や観光施設等を船で結ぶもの。日常的な移動を目的とするものや観光目的としたものなどがある。	水上バス
タクシー	一般タクシー	客の求めに応じて、目的地まで客を運び、距離・時間に応じて料金を取る営業用自動車。	一般のタクシー
	福祉タクシー	高齢者や障害者、疾病などによる移動困難者に対する外出移動を自動車によって支援するサービス。	福祉キャブ
	乗り合いタクシー	乗車定員 10 名以下で、一般路線バス同様に、予めルートを設定して運行するサービス。	
	自転車タクシー	自転車を使った一般タクシー	ベロタクシー
自家用自動車・二輪車	自家用乗用車、自動二輪車	個人が自家用に利用する乗用車、二輪車。	
	相乗り	定められた会員が自動車の共同利用を行うことのできるサービス。	カーシェアリング
自転車	個人利用	個人が自家用に利用する自転車。	（自家用）自転車
	共同利用	自転車を共同で利用するシステム。	レンタサイクル
徒歩			

路線バス

バス交通は品川駅、田町、浜松町などのJRの鉄道駅を起点として主に幹線道路を運行しており、区全体では、24 路線、27 系統運行しています。JR線（東海道本線）をはさんで路線が分離されているため、同線を挟む東西の移動の際には乗換を要します。

近年、都バスの廃止や減便が進み、区内移動の利便性が低下しています。

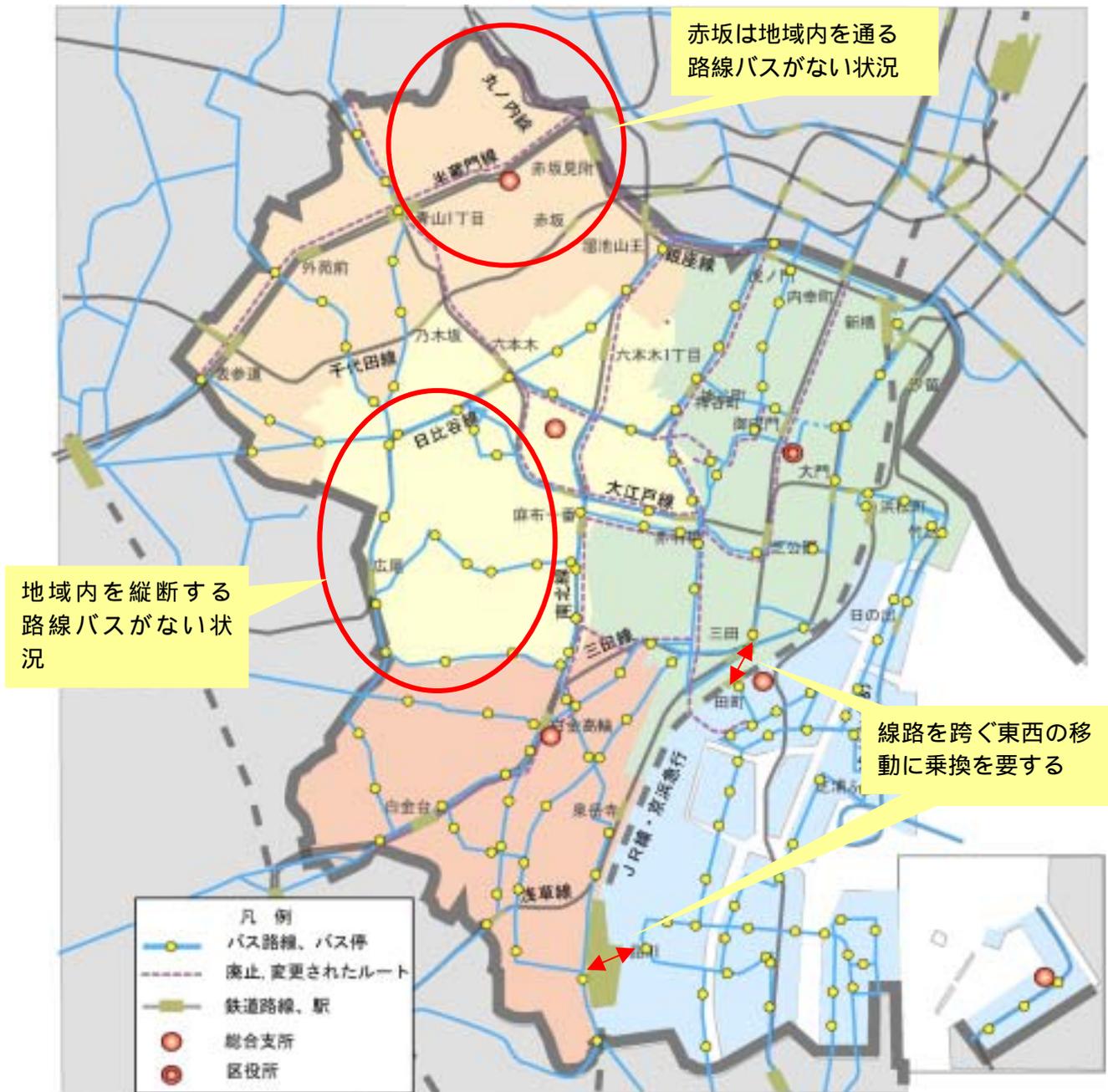


図 19 路線バス交通のネットワーク

(平成 14 年度港区地域交通対策検討調査委託報告書、都営バスHPより作成)

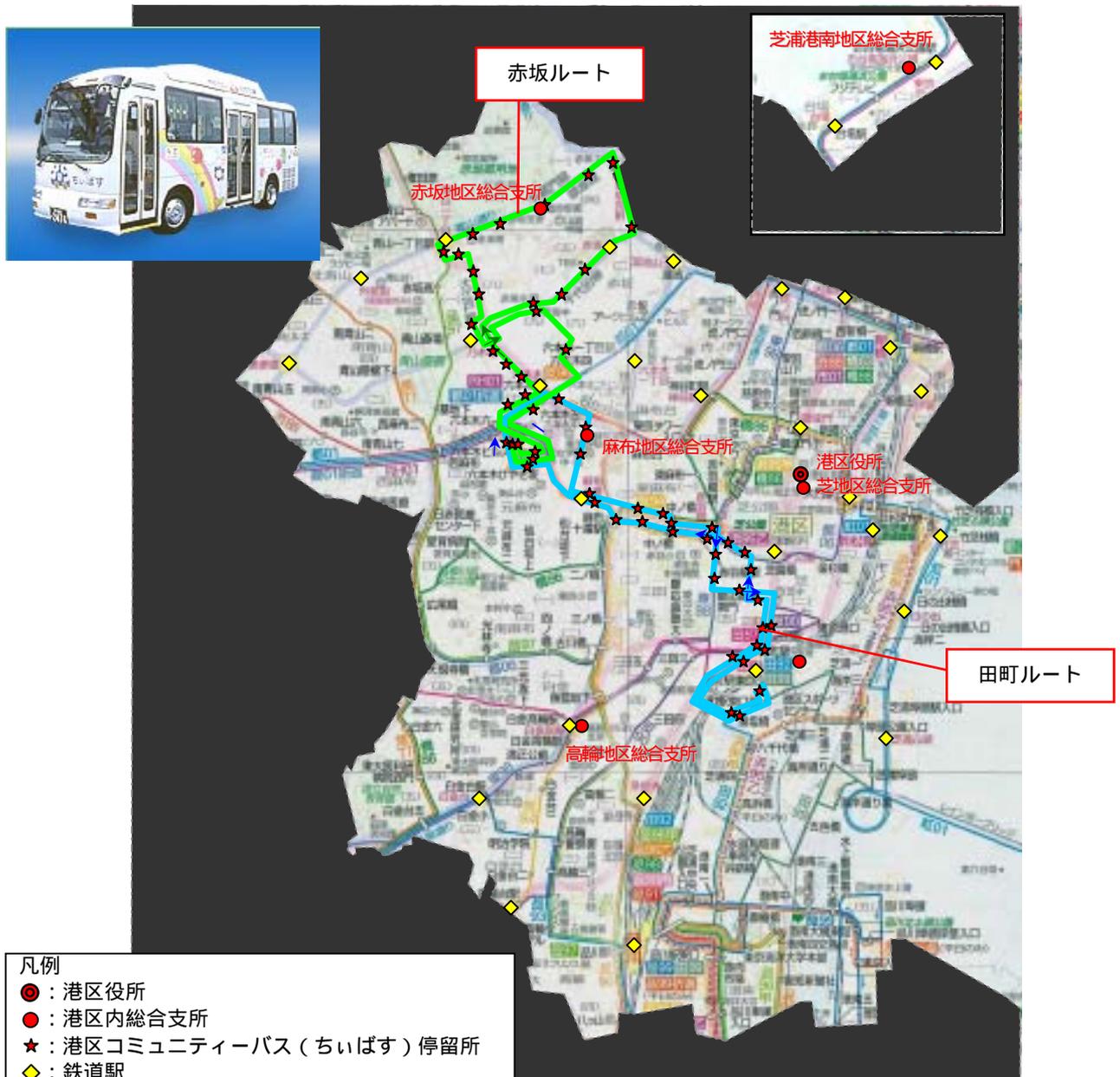
コミュニティバス（ちいばす）

「ちいばす」は六本木ヒルズを拠点として区内 2 ルートを運行しています。利用しやすさの工夫として、車内の情報案内板の設置や、地域特性を考慮し 4 カ国語（日本語、英語、中国語、韓国語）での案内を実施する他、バスロケーションシステムを導入しています。バス車両のデザインは、港区のコミュニティバスとしてのアイデンティティーや視認性を高めること、地域に親しんでもらうことを狙い、路線沿道の小・中学生のデザインをもとに決定しています。

運行概要

	田町ルート	赤坂ルート
運行形態	往復方式一部循環	左回り循環方式
運行距離/運行台数	約 9.1km / 4 台	約 8.5km / 3 台
所要時間 / 運行間隔	約 30 分 / 15 分	約 40 分 / 20 分
運行時間	7:30 ~ 21:21	8:00 ~ 20:39
運行本数	1 日 51 本（土・日・祝日とも）	1 日 37 本（土・日・祝日とも）

運行ルート



目的別の貸切バス、自家用バス

< 企業バス >

港南地区では通勤時間帯を中心に、品川駅などから多数の企業が企業バスを運行しており、従業員を運んでいます。同じルートを運行しているものが多く、また、運行時間帯を見ると1日中運行しているものや朝夕のみの運行のものがあります。

企業バスの状況



図 20 港南地区の企業バス運行状況



図 21 企業バス運行ルート

出典：「平成 17 年度 地域交通対策検討調査委託（芝浦・港南地域）報告書」

< ホテルバス >

港区には様々なホテルが多数立地しており、その一部では、利用客を主要駅まで送迎するバスを運行しています。



表 4 ホテルバスの運行状況

ホテル名	駅	運行時間帯	運行頻度	備考
品川プリンスホテル	品川駅	8時～21時	30分間隔	13:30～17:30は平日運行なし
新高輪プリンスホテル	品川駅	8時～21時	30分間隔	13:30～17:30は平日運行なし
高輪プリンスホテル	品川駅	8時～21時	30分間隔	13:30～17:30は平日運行なし
さくらタワー	品川駅	8時～21時	30分間隔	13:30～17:30は平日運行なし
東京プリンスホテル	浜松町	8時～21時	60分間隔	
東京プリンスパークタワーホテル	浜松町	8時～21時	60分間隔	
ラディソン都ホテル東京	JR目黒駅東口	10時30分～22時	15分間隔	
ホテルオークラ東京	神谷町、六本木ヒルズ	13時～21時・10時～21時	20分間隔	土、日、祝限定

(平成18年10月調査)

< スクールバス >

港区内の公立の小・中学校はスクールバスを運行しておりませんが、幼稚園でスクールバスを運行しているところがあります。

表 5 スクールバスの運行状況

区分	幼稚園、学校名	運営区分	運行地区
幼稚園	通園支援バス	区	芝
	麻布山幼稚園	私	元麻布
	聖徳学院三田幼稚園	私	三田
	みなと幼稚園	私	芝

公立の小・中学校のスクールバスは無し

(出典：港区事業概要)

<福祉キャブ、緊急移送サービス>

障害者や高齢者に対して、車いすの乗車も可能な車両による施設への送迎バスや、福祉キャブの運行を行っており、福祉キャブは東京都内を中型タクシー料金と同額で利用出来るようなシステムとなっています。

表 6 福祉キャブ、緊急移送サービス

名称	対象者	運賃	乗車地域	備考
心身障害者（児）福祉キャブ	65歳以下で次の要件に該当する人 ・身障手帳 下肢・体幹・視覚1～3級の人 内部障害1級の人 ・愛の手帳 1、2度の人	中型タクシー料金と同じ	東京都内	
高齢者福祉キャブ	・概ね65歳以上で、一般の交通機関を利用することが困難な人 ・概ね60歳以上で、下肢が不自由な人	中型タクシー料金と同じ	東京都内	
障害保健福祉センター送迎バス	登録された方のみ（引率者も可）	無料		7コース 1日3便
特別養護老人ホーム（6施設）送迎バス	病院や短期の介護を受ける方			
高齢者在宅サービスセンター（15施設）	デイサービスの方			午前・午後各6便

（出典：港区事業概要）



図 22 特別養護老人ホーム送迎車（港南の郷）

水上バス

港区では、水上バスが日の出桟橋やお台場を運行しています。

運行時間 10時～15時（土休日は17時）

乗車運賃

日の出桟橋			
400円	船の科学館		
800円	400円	大井浜公園	
800円	400円	200円	しながわ水族館



自転車タクシー（ペロタクシー）

自転車タクシー（ペロタクシー）は六本木を中心に運行しており、気候の厳しい冬期を除く4月～11月間で運行しています。

運行期間 4月1日～11月30日

運行時間 正午～午後6時

乗車料金

初乗り 500mまで 大人 ¥300(小人 ¥200)

超過料金 100mごと ¥50(小人 ¥30)



自転車、自動二輪車

港区では、多くの自転車、自動二輪車を見ることが出来ますが、坂の多い麻布地区、赤坂地区、高輪地区より、地形の平坦な芝地区と芝浦港南地区で多く見られます。

しかし、鉄道駅やオフィスビル、商業施設の周辺では放置自転車が歩行空間を占拠しているところもあります。



品川駅南口



港南 1 丁目付近

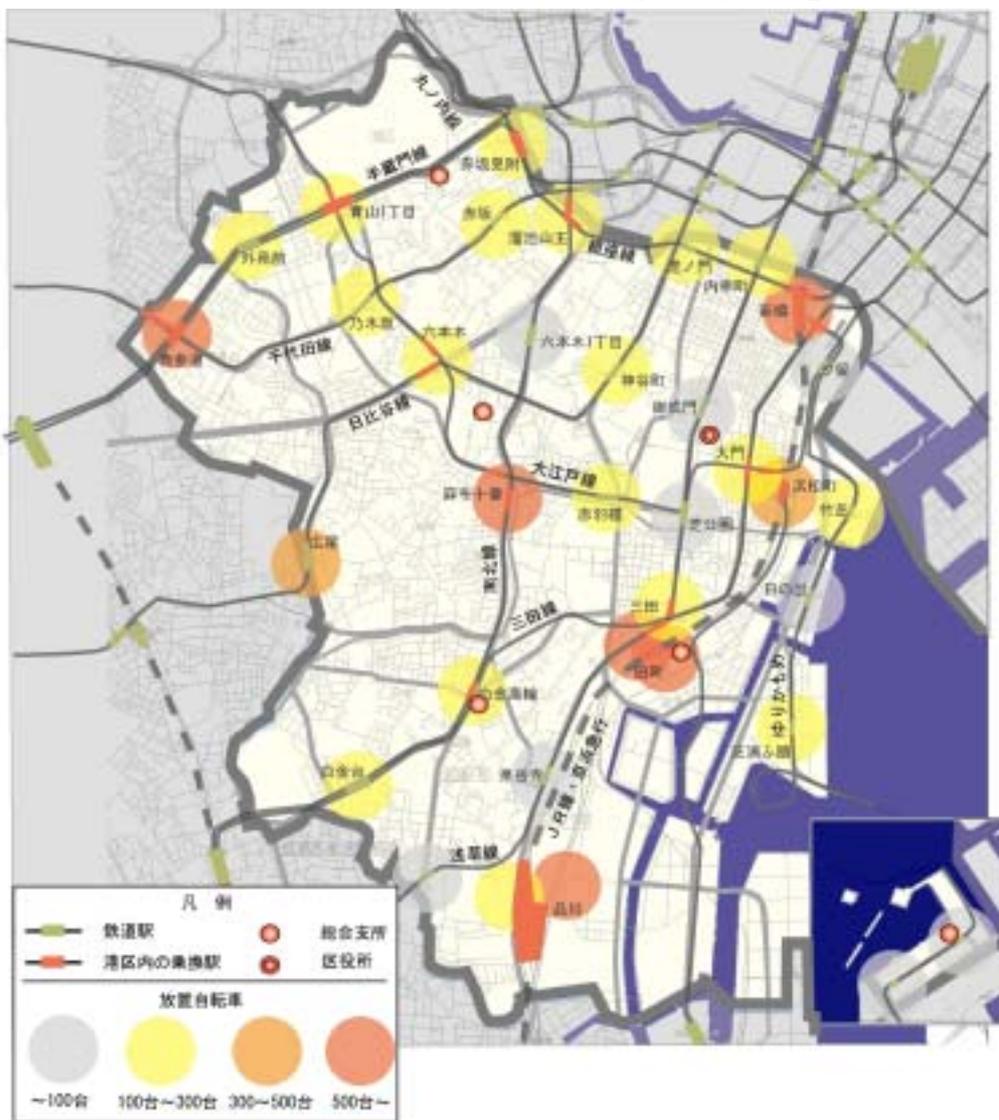


図 23 駅周辺の放置自転車

(出典：平成 17 年度調査結果)

自家用自動車

港区では公共交通が発達しているため、郊外ほど自家用自動車のメリットは高くありません。

自動車交通を考える際に、幹線道路網は都心から郊外方向は比較的充実していますが、東西方向が脆弱です。特に、芝浦港南地区は高輪地区とJR線で分断されており、移動需要に対して跨線道が少ないため、ボトルネックとなっています。

徒歩

港区では、通勤・通学、買い物の他に、観光といった目的で住民、就業者、来街者等多くの人々が歩いている状況を見ることが出来ます。

地域内の道路は幅員 4m以下の狭隘な箇所が多く、歩行者と車両の接触の危険が高い道路も多い状況です。また、歩道がないものや、ある場合でも 2m以下と極めて狭くなっている、違法駐輪や不法占用物で有効幅員が狭いなど、歩行者の快適・安全な通行に課題が存在します。



図 25 地域内の道路の状況 (三田)

図 24 道路ネットワーク

3.3 港区の公共交通サービスの現況と課題

港区の現在の公共交通サービス（都市交通の中で輸送サービスとして提供可能なもの）の現況を把握する中で、課題を整理しました。

(1) 鉄道交通

銀座線や日比谷線等古くからの路線もあり、近年施設整備が進んでいるものの、バリアフリー整備が図られていない駅も存在します。新橋駅や赤坂見附駅等の大規模乗換駅でもバリアがあり、乗換時の負担が大きいと想定されます。

表7 駅移動のバリアフリー状況

駅名	路線名	改札階	ホーム階	地上出入口 改札	改札口 音ホーム	備考
新橋駅	JR線	1F	2F			
	地下鉄銀座線	B1	B2			
	地下鉄浅草線	B1	B2			
	ゆりかもめ	3F	4F			
品川駅	JR線	2F	1F			
	京浜急行線	2F	2F			
内幸町駅	地下鉄三田線	B1	B2			
神谷町駅	地下鉄日比谷線	B1	B2			地上出入口 改札 平日のみ 階段昇降機あり
虎ノ門駅	地下鉄銀座線	B1	B1		×	
外苑前駅 表参道駅	地下鉄銀座線	B1	B2			
	地下鉄銀座線	B1,B2	B1			
	地下鉄半蔵門線	B1,B2	B1			
竹芝駅	地下鉄千代田線	B1,B2	B3			
	ゆりかもめ	2F	3F			
溜池山王・国会議事堂駅	地下鉄銀座線	B3	B2			
	地下鉄南北線	B2	B3			
	地下鉄丸ノ内線	B1	B2			
	地下鉄千代田線	B1	B2	×		
白金高輪駅 浜松町・大門駅	地下鉄南北線、三田線	B1	B3			
芝公園駅	JR線	1,3F	2F			
	地下鉄浅草線	B1	B1			
	地下鉄大江戸線	B3	B5			
	モノレール	2F,3F	5F			
芝公園駅	地下鉄三田線	B1	B2	×	×	
泉岳寺駅	地下鉄浅草線、京急	B1	B2			
六本木駅	地下鉄日比谷線	B1	B2			
	地下鉄大江戸線	B2	B5,B7			
赤坂見附・永田町駅	地下鉄銀座線	B1	B1,B2			
	地下鉄丸ノ内線	B1	B1,B2			
	地下鉄有楽町線	B1	B4			
	地下鉄半蔵門線	B3	B5	×	×	
赤坂駅	地下鉄千代田線	B3	B4	×		
	地下鉄千代田線	B1	B2	×		
芝浦ふ頭駅	ゆりかもめ	2F	3F			
お台場海浜公園駅	ゆりかもめ	2F	3F			
六本木一丁目駅	地下鉄南北線	B1	B2			
白金台駅 田町・三田駅	地下鉄南北線、三田線	B2	B4			
御成門駅	JR線	2F	1F			
	地下鉄三田線	B1	B2,B3			
	地下鉄浅草線	B1	B2			
高輪台駅	地下鉄三田線	B1	B2			
高輪台駅	地下鉄浅草線	B1	B2	×	×	
広尾駅	地下鉄日比谷線	1F,B1	B2	×	×	
青山一丁目駅	地下鉄銀座線	B1	B1	×	×	
	地下鉄半蔵門線	B1	B2	×		
	地下鉄大江戸線	B1	B5			
乃木坂駅	地下鉄千代田線	B1	B2			
日の出駅	ゆりかもめ	2F	3F			
台場駅	ゆりかもめ	2F	3F			
麻布十番駅	地下鉄南北線	B1	B3			
	地下鉄大江戸線	B4	B6			
赤羽橋駅	地下鉄大江戸線	B1	B2			

ホームによって異なる場合は2つ表示

- ：水平移動またはエレベーターの利用により、車両への乗降を除けば駅員または介助者なしで移動できる経路がある。
- ：高低差があるが、車いす対応エスカレーター、階段昇降機などにより、最小人数の駅員や介助者で移動できる経路がある。
- ×：高低差があり、階段のみのため数名の駅員または介助者が必要である。

出典：バリアフリー便利帳 2006(東京メトロ)

らくらくおでかけネット(交通エコロジーモビリティ財団)

(2) 路線バス

バス交通の運行状況を見ると、麻布地区や高輪地区、芝地区や芝浦港南地区で運行本数が少ない地域があり、利用しにくい地域も存在することが分かります。

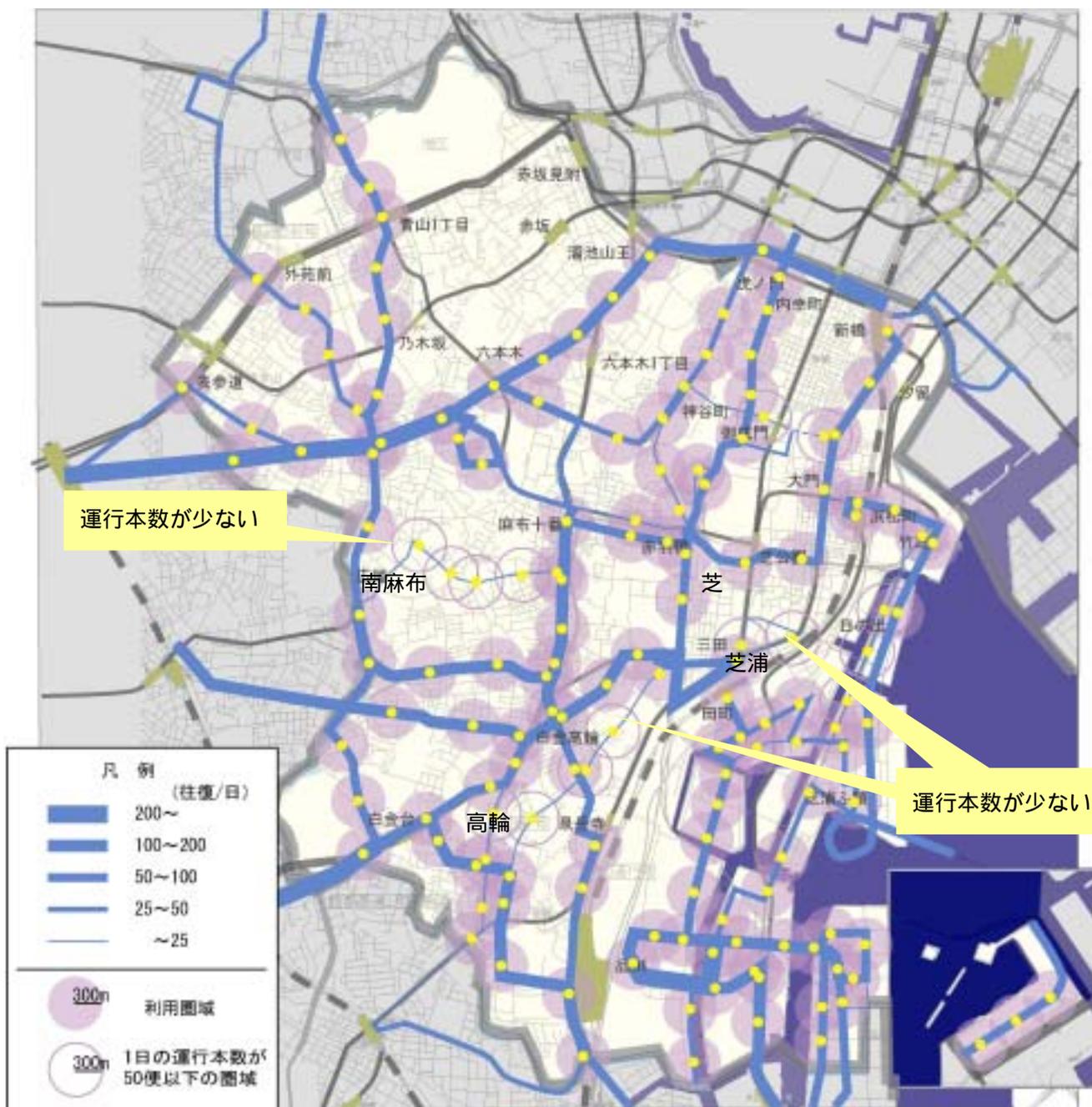


図 26 バスの運行本数

(平成 18 年 10 月調査)

運行本数の目安

(15 時間運行とした場合)

200 ~ 往復/日	平均約 5 分に 1 回、上り、下り 1 便ずつ運行
100 ~ 往復/日	" 10 分 "
50 ~ 往復/日	" 20 分 "
25 ~ 往復/日	" 40 分 "

(3) 「ちいばす」

「ちいばす」の運行状況について、運行状況、利用状況、利用者の意向に着目して整理しました。

1) 運行状況

運行事業者へのヒアリングの結果、「経路上またはバス停における路上駐車による定時運行やバス停接近の難しさ」や「歩行者や自転車の横断による安全走行の難しさ」といった問題点が多く指摘されています。2ルートともに16時頃の遅延が多く、平成18年5月時点では、田町ルート、赤坂ルートともに平均10分前後の遅れが発生しています。赤坂ルートでは最大51分の遅れの便も発生しています。

しかし、平成18年6月の道路交通法の改正に伴い、交通の円滑化が図られた影響で、遅延時間は減少傾向にあります。

田町ルート・道交法改正、ルート変更と遅延時間・利用者数の変化

	5月	6月	7月	備考
往路田町駅東口初の六本木ヒルズ到着 平均遅延時間	3.6	2.9	2.2	田町駅東口、16:00発のデータ (最も遅れの出る時間帯)
復路六本木ヒルズ初田町駅東口到着 平均遅延時間	9.4	7.8	6.4	
1日あたりの平均利用者数(人)	1,790	1,954	1,979	

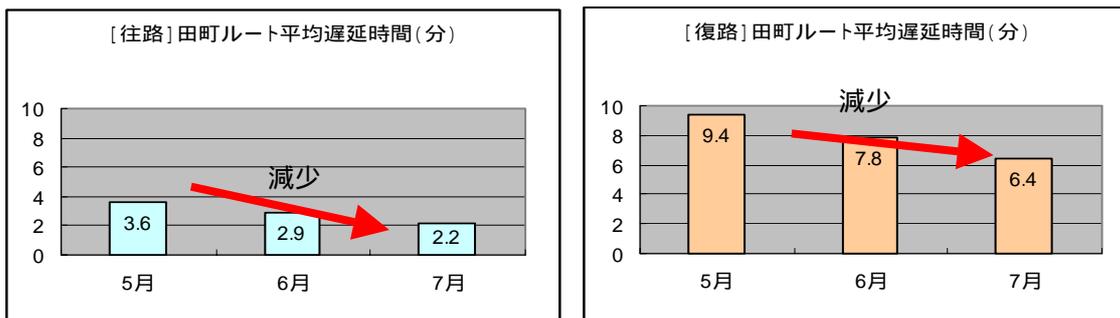


図 27 田町ルート平均遅延時間

赤坂ルート・道交法改正、ルート変更と遅延時間・利用者数の変化

	5月	6月1日～6月9日 (道交法改正後から ルート変更前まで)	6月10日～6月30日 (ルート変更から 6月末日まで)	7月	備考
六本木ヒルズ到着平均遅延時間(分)	11.5	7.7	3.7	2.5	六本木ヒルズ、16:00発のデータ (最も遅れの出る時間帯)
53番六本木駅前から終点六本木ヒルズま での所要時間(分)	6.5 (ダイヤ上の時間:5分)	6.4 (ダイヤ上の時間:5分)	3 (ダイヤ上の時間:3分)	データなし	6月下旬に所要時間が2 ～3分で安定したため、 データを取っていない
1日あたりの平均利用者数(人)	730	720	757	789	

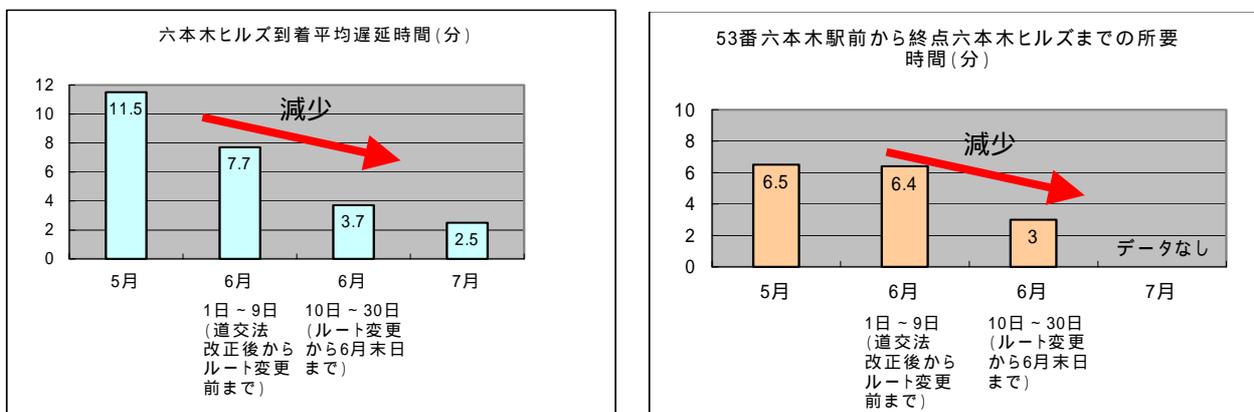


図 28 赤坂ルート平均遅延時間

(出典：港区提供資料)

2) 利用状況

「ちいばす」のルート別の月別利用者数を運行当初から比較してみると、田町ルートは最大で2.4倍程度、赤坂ルートは最大で2倍程度の増加となっており、ともに2倍以上の増加となっており、利用が年々定着してきている様子が見えます。

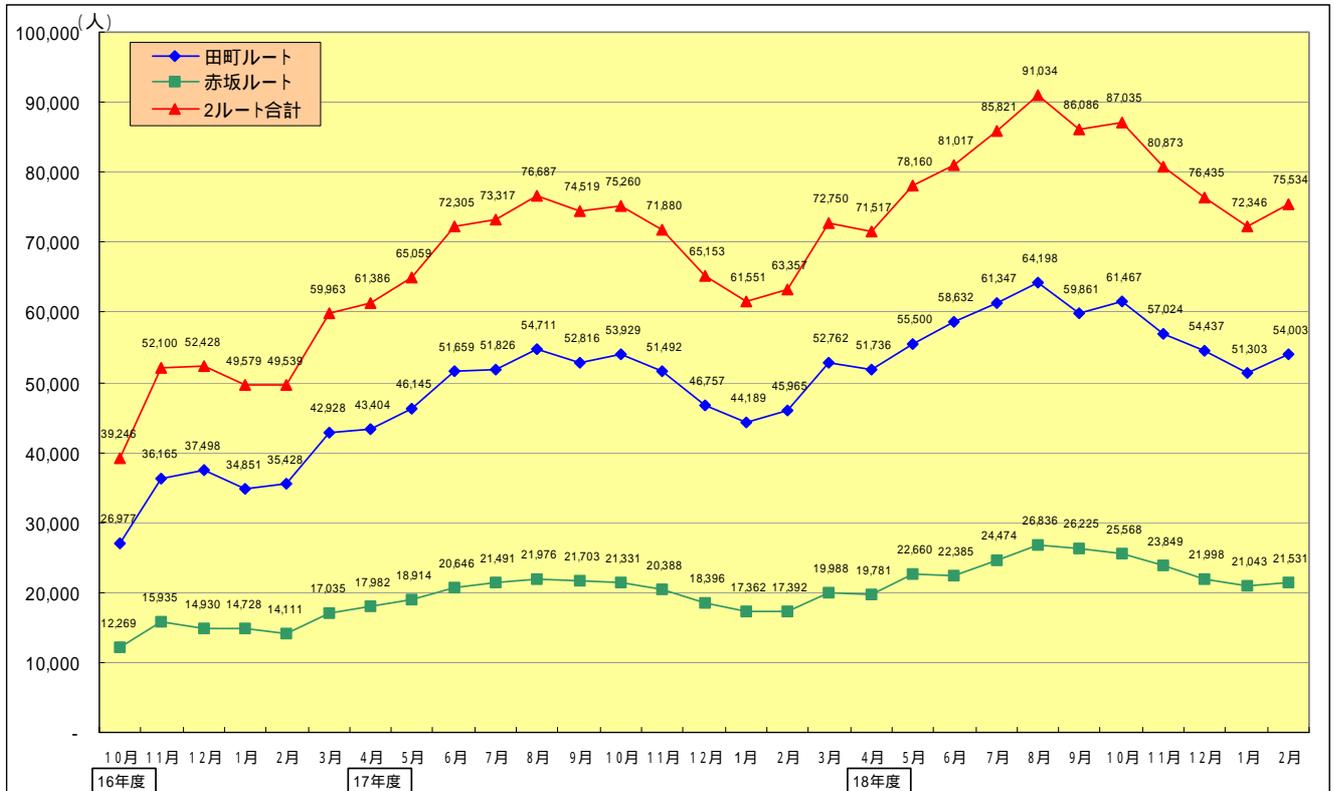


図 29 「ちいばす」ルート別利用者数

(出典：港区提供資料)

3) 利用者の意向

「ちいばす」利用者の意向について、平成16年度実施のアンケート結果を整理しました。

結果を見ると、コミュニティバスの改善すべき点として、「ルート」や「定時性」に対する意見が2割以上となっているほか、「運行時間帯」や「運行間隔」についても指摘されています。また、田町ルートでは「ルート」に関する指摘が3割、赤坂ルートでは「運行間隔」に対する指摘が比較的多くなっています。全体的に運行ルートや定時性について利用者から改善を願う声があがっています。

さらに、事業者ヒアリングによって、利用者から運行頻度の向上や赤坂ルートの双方向運行を求める声があることがわかりました。

(出典：平成16年度 港区コミュニティバス運行フォローアップ調査委託報告書)

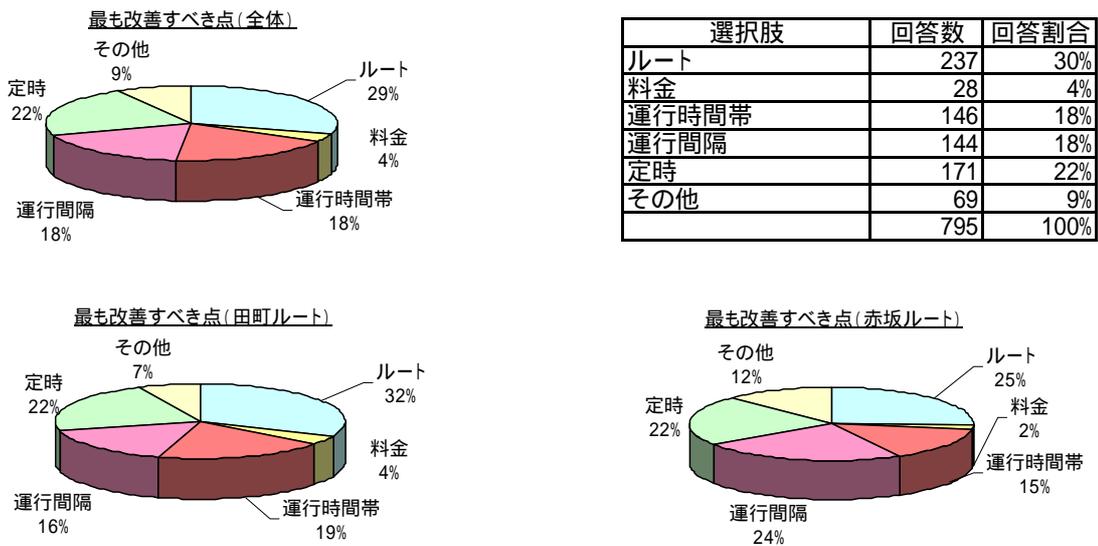


図30 利用者の意向

選択肢	田町ルート		赤坂ルート		合計	
	回答数	回答割合	回答数	回答割合	回答数	回答割合
ルート	164	31%	58	26%	222	30%
料金	22	4%	4	2%	26	3%
運行時間帯	101	19%	33	15%	134	18%
運行間隔	86	16%	54	24%	140	19%
定時制	115	22%	50	22%	165	22%
その他	36	7%	28	12%	64	9%
	524	100%	227	100%	751	100%

【「その他」回答の内訳】

	田町ルート	赤坂ルート	計
バス停	10	8	18
バスカード・回数券	4	1	5
車内放送	1	6	7
車両	4	1	5
PR・情報提供	2	2	4
運転手	1	1	2
その他	0	5	5
	22	24	46

事業者ヒアリング結果 (H18.9)

- ・ 利用者からは運行頻度をあげて欲しいとの声が上がっている。
- ・ ルートに関する利用者の声として、赤坂ルートを双方向運行して欲しいとの声があがる。

(4) 港区の公共交通サービスの利用圏域

現在の公共交通の路線や運行状況および、利用圏域を重ねてみると、複数路線が運行し、運行頻度も高い地域がある一方で、運行路線が少ない地域や、運行本数が少ない地域など、公共交通の利便性が必ずしも高くない地域が存在することがわかります。

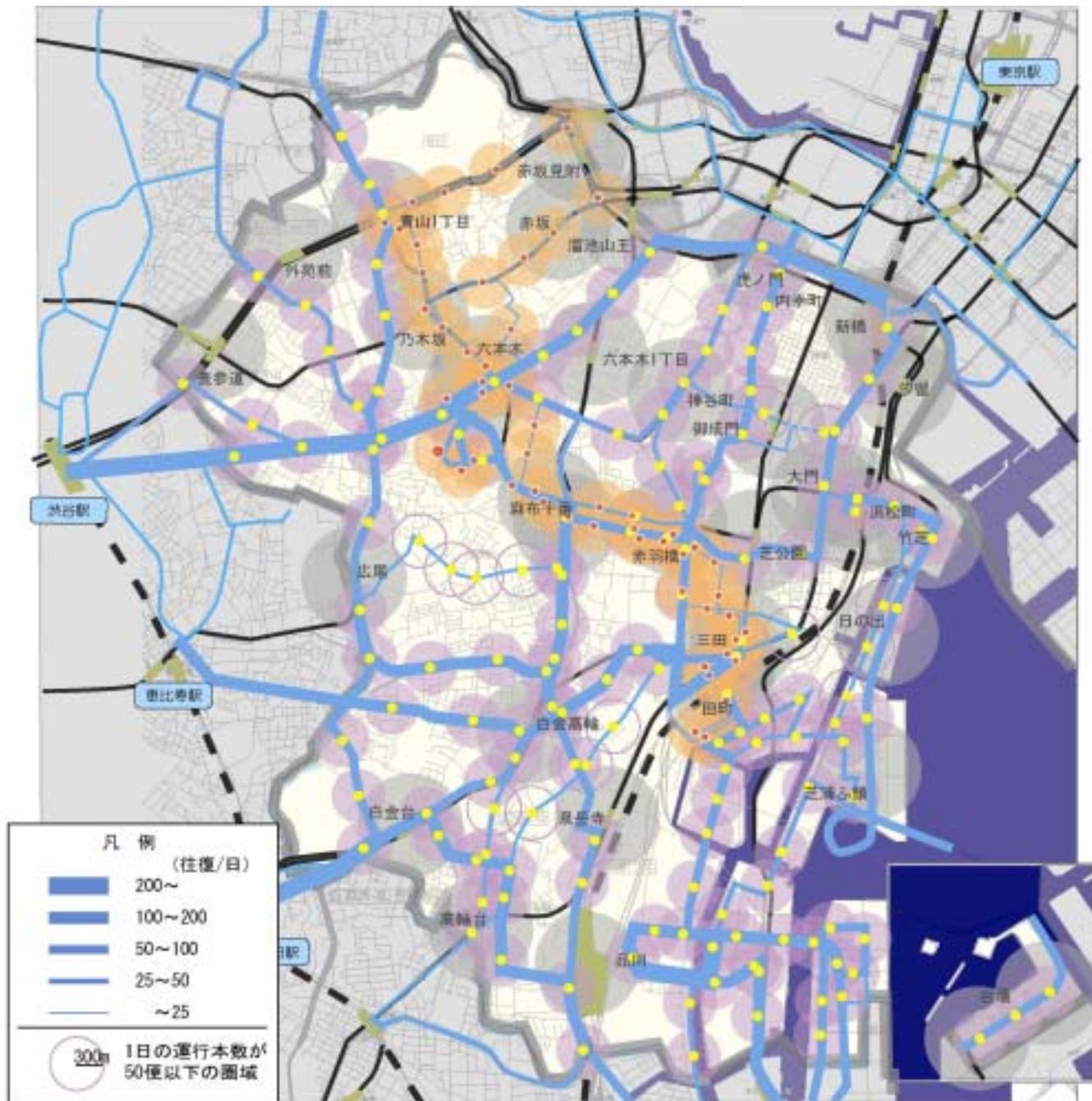


図 31 公共交通の運行本数と利用圏域

(平成 18 年 10 月調査)

- 例)・港南地区は JR 線で地区が分断されており、区西部との直通的路線がない状況です。
- ・麻布地区は地区内の路線がほとんど入り込んでおらず、運行本数も少ない状況です。
 - ・青山地区は地区内を横断するバス路線がない状況です。

3.4 区民の移動ニーズの把握

区民の移動の実態とニーズを把握するため、区内居住者アンケート調査（H14,10）および施設別アンケート調査（H14.10）の結果を分析しました。

通常、住民の移動の状況を把握する場合には、パーソントリップ調査を用いますが、最新のデータが平成10年となること、ゾーンの区別が大きくなることから、平成14年実施のアンケート調査結果を用いることとしました。なお、平成16年10月には「ちいばす」が2路線開設されており、その結果、区民の移動ニーズも変更していることが想定されます。

(1) 移動ニーズの分析方針

港区内の地域交通に関するニーズを把握するため、特に、移動に対して不便と感じているものに着目して分析を進めます。分析の視点としては全体的な把握に加え、属性を移動の負荷が高い傾向にある「高齢者」に絞ったものや、目的を「通院」や「買い物」等に絞ったものから、地域交通として確保すべき移動のニーズを導き出すこととします。

また、各移動手段に関する不便な理由として挙げられる内容に対しては、問題点を改善することによって、既存の移動手段の利便性・快適性の向上を図ることも検討します。

区内居住者アンケート調査の概要

実施方法	郵送配布・郵送回収
実施期間	平成14年9月30日(発送)～10月15日
配布数	8,000票
返却数 / 回収率	2,217票 / 28%
質問項目	<p><u>1. 日頃、最もよく行く港区内の場所</u></p> <p>Q1 場所 Q2 目的 Q3 頻度 Q4 交通手段 Q5 各交通手段について不便と感じる内容 (徒歩、鉄道、バス、自家用車・タクシー、自転車・バイク)</p> <p><u>2. 行くときに不便を感じる港区内の場所</u></p> <p>Q6 不便を感じる場所の有無 Q7～Q11 Q1～Q5と同様</p> <p><u>3. 港区内の場所で、行くのが不便なためほとんど行くことがない場所</u></p> <p>Q12 行くのが不便のため行かない場所の有無 Q13 場所 Q14 便利になると行くか Q15 目的 Q16 行くのに不便な理由</p> <p><u>4. 港区内のバス利用について</u></p> <p>Q17 バスの利用頻度 Q18 バスの改善点 Q19 循環バス等で行きたいところ Q20 希望する運行間隔 Q21 希望する運賃 Q22 希望するバス停までの距離と所要時間</p> <p><u>5. 回答者属性</u></p> <p>Q23 性別 Q24 年齢 Q25 職業 Q26 居住地</p> <p><u>6. 自由意見</u></p>

施設別アンケート調査の概要

実施方法	施設出入口において配布・回収
実施期間	平成 14 年 10 月 4 日～10 月 15 日（1 施設 1 日実施）
対象施設	31 施設（区有施設等：19 施設、病院：12 施設）
配布数	1,837 票（区有施設等：1,071 票、病院：766 票）
返却数	1,798 票（区有施設等：1,050 票、病院：748 票）
回収率	98%
質問項目	<p><u>1．アンケートを受け取った施設について</u></p> <p>Q1 施設名 Q2 目的 Q3 頻度 Q4 交通手段（港区内） Q5 各交通手段について不便と感じる内容（港区内） Q6 希望する循環バス等の運行間隔 Q7 希望する運賃 Q8 希望するバス停までの距離と所要時間</p> <p><u>2．回答者属性</u></p> <p>Q9 性別 Q10 年齢 Q11 職業 Q12 居住地</p> <p><u>3．自由意見</u></p>

(2) 区民の不便を感じる移動

住民が不便と感じる移動と、高齢者が不便と感じる移動について平成 14 年度の調査結果を基に、移動ニーズを把握しました。

1) 住民が不便と感じている移動

住民が不便と感じている移動を見ると、不満が全くあがっていない地域と多くあがっている地域があります。高輪を始めいくつかの地域では地区内の移動にも不便を感じています。田町のニーズ、赤坂のニーズについては、それぞれ、「ちいばす」の田町ルート、赤坂ルートで対応しています。

不満が高い移動：芝浦 3 丁目 三田 1 丁目、2 丁目（田町のニーズ）
 赤坂 6, 7, 8 丁目 赤坂 2, 3, 4, 5 丁目、六本木（赤坂のニーズ）
 地区内の不満：高輪 など

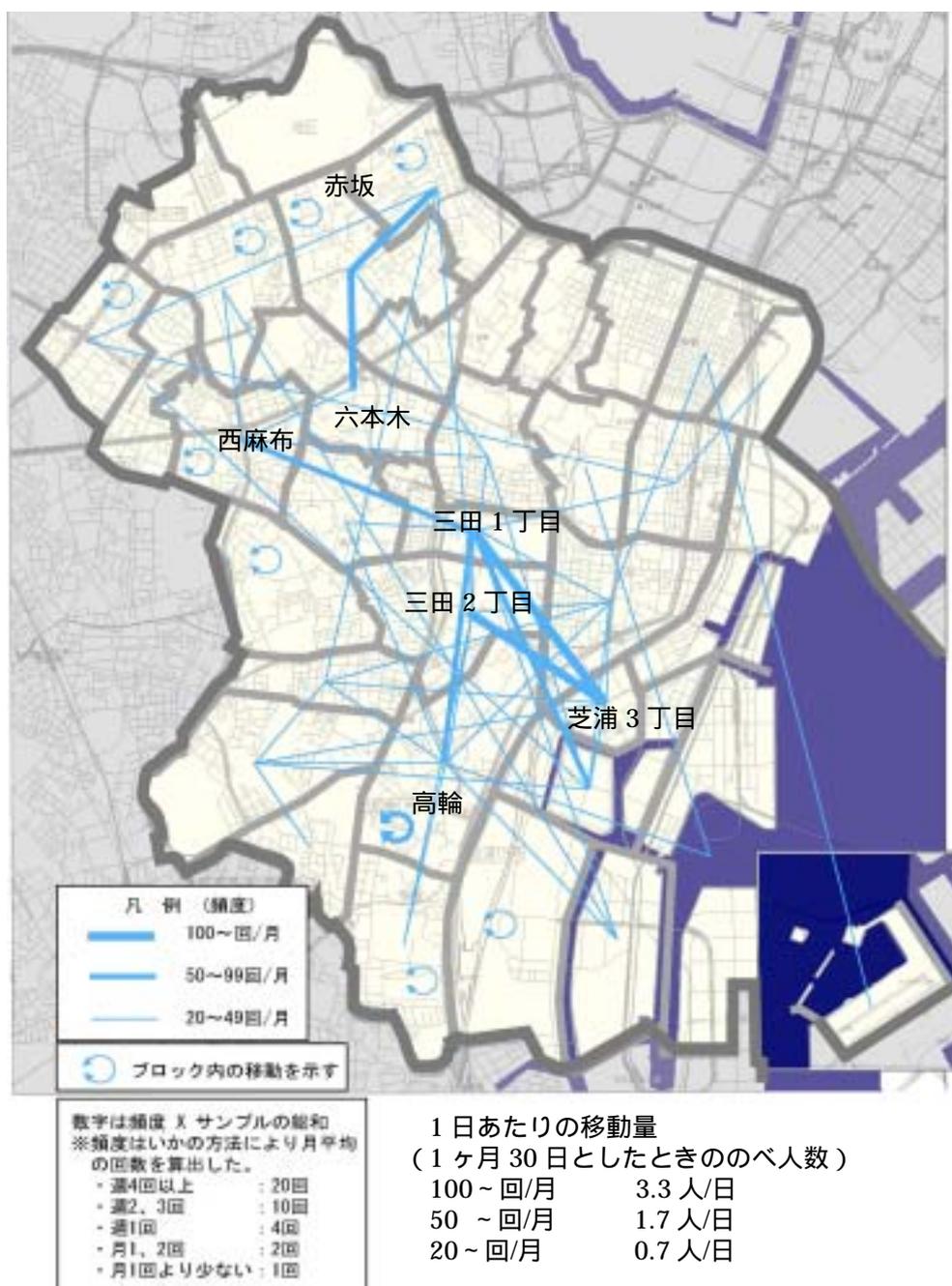
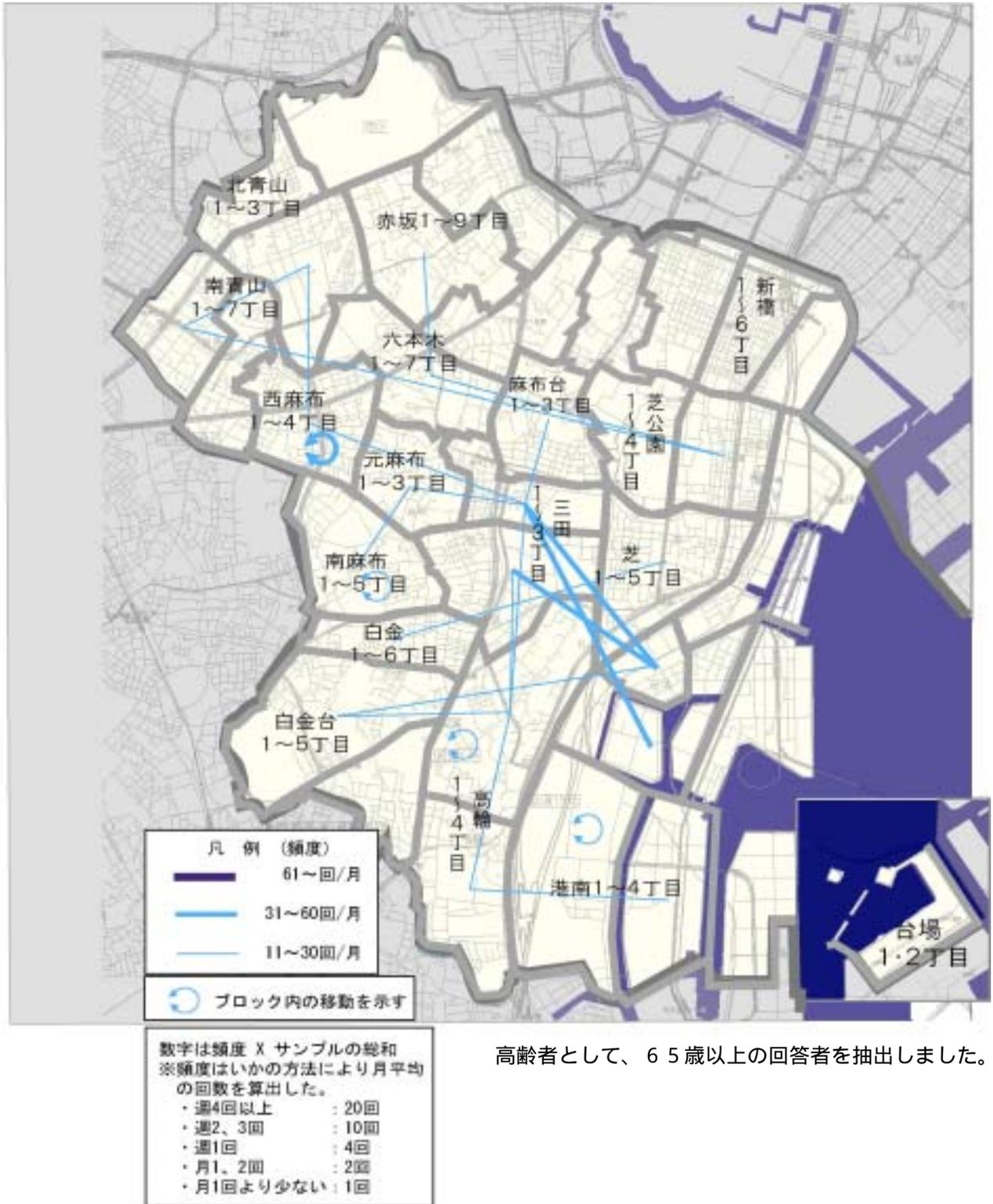


図 32 不便を感じる移動の起終点
 (平成 14 年度区内居住者アンケート結果)

2) 高齢者の不便を感じる移動

移動の負担が大きくなる傾向にある高齢者の意向をみると、三田と芝浦のJR線を跨ぐ移動に多くの不便を感じています。区西部では、区の東部への移動や町内の移動に不便を多く感じています。なお、三田 - 芝浦のニーズについては、「ちいばす」の田町ルートで対応しています。



高齢者として、65歳以上の回答者を抽出しました。

図 33 高齢者の不便を感じる移動の起終点

(平成 14 年度区内居住者アンケート結果)

(3) 公共・公益施設（区役所、病院、図書館）への移動状況

各施設について、各回答者に占める、施設への移動に不便と感じる人の割合について、平成14年度の調査結果を基に、現在の公共交通の運行状況とあわせて整理しました。

アンケート結果を見ると、港区には、区外からの利用も多い図書館や総合病院等の施設も多く立地していますが、施設の中には鉄道駅やバス停から距離のあるものや、運行本数が少ないものもあり、不便と感じる回答者の多い施設が存在することが分かりました。

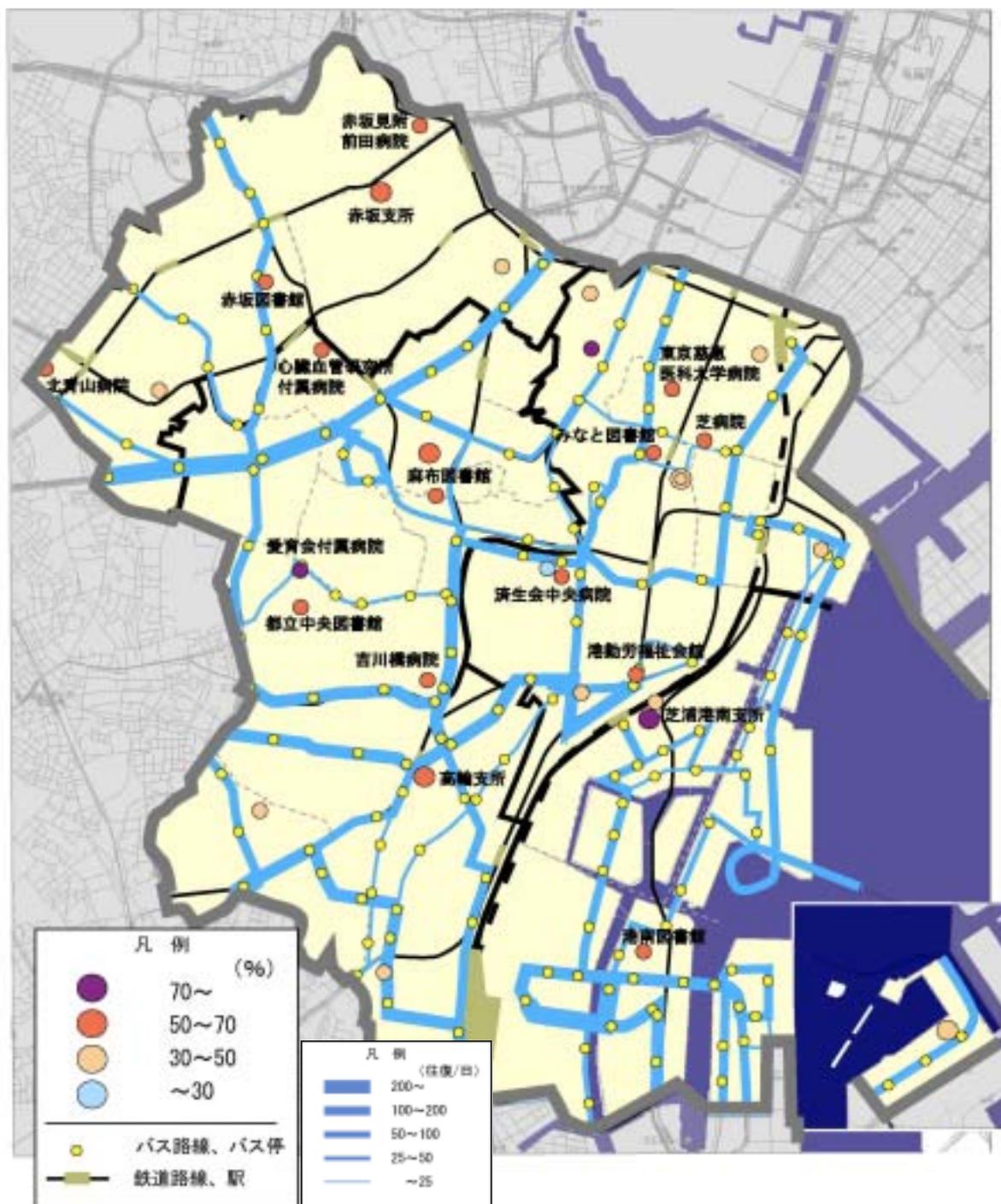


図34 公共・公益施設への移動の不便

不便度とは、各施設利用者に対して実施したアンケートにおいて、「不便を感じる」と回答した人の割合を示します。

(平成14年度施設別アンケート結果)

3.5 港区の地域交通に関する特性および問題・課題のまとめ

検討委員会では、港区の地域特性、交通手段や公共交通サービスの現況から、地域交通に関する問題・課題を項目別、地区別に整理しました。

(1) 地域交通に関する項目別の問題・課題

港区の地域交通に関する特性について、地域特性、道路状況、交通手段について整理しました。



図4 地形と坂道の分布と路線バスの運行状況

(2) 地区別の問題・課題

現況資料や区民の意見を基に検討委員会で議論を行い、地区別の問題・課題を整理しました。

地区別の特性

区内5つの地区別の特性について整理しました。

赤坂地区

- 地下鉄駅周辺では多くの放置自転車、二輪車や路上看板等により歩道が広いにもかかわらず歩行者が歩きにくい環境となっています。
- 地下鉄駅のバリアフリー化が進まない駅があり、地下鉄の乗り換えが不便です。
- 幹線道路だけでなく路面店が面する細街路でも違法駐車や放置自転車等により交通円滑化を阻害しています。
- 高齢者が多く、路面交通のニーズが高いことが予想されます。
- 区南部方面との結節性が弱くなっています。
- 赤坂4～8丁目では急な坂道が多く、移動が不便です。
- 区内の移動に関して、青山～白金等の特に南北方向の公共交通サービスが不足しています。
- 防衛庁跡地のミッドタウンプロジェクト、TBS赤坂再開発プロジェクトなどに伴い地域交通ニーズが激変する可能性を秘めています。

麻布地区

- 六本木ヒルズや麻布十番商店街など吸引力のある施設が立地し、区内のみならず区外からのアクセスも多くなっています。
- 夜間人口、高齢者が多く、バス利用のニーズが高くなっています。
- 都営大江戸線の開業に伴う都営バスの路線再編で移動困難性が高かったものの、「ちいばす」の運行により改善しています。
- 地形的に区内で最も多くの坂道が集中していることに加え、狭い歩道上に放置自転車、二輪車が多く見られ、徒歩や自転車利用者にとっては通行しにくい箇所が多くなっています。
- 六本木通り等では平面横断できる交差点が少なく、補完する横断歩道や地下歩道が整備されているものの、バリアフリー化されておらず、特に自転車利用者は大きな迂回が必要となっています。

高輪地区

- 高輪地区などでは坂が多く徒歩や自転車による移動が不便です。
- 放射道路は充実しているものの、地区の東西方向の交通軸となる幹線道路がない状況です。
- 幹線道路（特に桜田通り）は平面横断できる交差点が少なく、歩道橋が整備されているもののバリアフリー化が図られておらず、自転車も大きな迂回が必要など移動が不便な状況です。
- 生活圏としては、その一部は広尾や恵比寿など他区にまたがっています。
- 人口（高齢者の割合も高い）が多くバス交通のニーズが高いものの、バス全般に関する不満が多くなっています。
- 高輪地区総合支所は泉岳寺方面からの経路上に坂があるため不便と感じる人が多くなっています。

芝地区

- 区内で最も交通利便性が高い地区で交通機関に対する満足感も高いものの、地下鉄駅のバリアが多くなっています。
- JR駅周辺では全国随一とも言える大量の歩行者交通量に加え、放置自転車等による歩行環境の悪化を招いています。
- 荷さばき車両や違法駐車車両により道路混雑を招いています。特に新橋駅周辺の商店街では自動車、二輪車、歩行者が集中するうえ、違法駐車や放置、歩道空間への看板設置などにより通行しにくい環境となっています。

芝浦港南地区

- 台場は海を挟んで立地しており、間を結ぶレインボーブリッジは、自転車は終日、徒歩は夜間の通行に制約があります。
- マンション開発が進み、人口の増加が顕著であるが、公共交通網の整備が不十分です。
- 特にJR線をまたぐ東西方向の交通軸が弱く、西側へのアクセスが困難。また乗り換えが必要となり不便になっています。
- 歩行環境も多くの橋が太鼓橋となるなど高齢者や障害者にとって移動の困難性が高くなっています。
- バス交通が多く使われていますが他地域に比べて公共交通サービスが弱いエリアが面的に拡がり、バスサービスの向上を求める声が多くなっています。
- JRの新駅構想があり、それに伴う開発も考えられることから、将来的には交通環境の激変が予想されます。
- 芝浦港南地区総合支所と港南図書館への移動について、距離が遠いことや歩道が歩きづらいなどの不満が多くなっています。



● 区役所
● 総合支所

青山や西麻布などで、地区内の移動に適した地域交通が少なく不便

青山や西麻布などでは、地下鉄があるものの、地区内の移動に適した地域交通が少ないこと、乗り場までの平面移動や上下移動の距離が長いこと、来街者などによる駅の混雑によって、日常の移動が不便な状況です。

青山から渋谷など日常の活動が隣の区に広がっているが、移動しづらい

青山から渋谷、高輪から目黒・五反田など、日常生活の移動範囲が隣の区に広がっているが、直通的な路線がないなど不便なところもあります。

区西部の高台は坂道が多いため、高齢者等の地区内の日々の移動が不便

区西部の高台では坂道が多いため移動の負荷が大きく、かつ地区内の道路が狭いことなどから、公共交通が地域内に入り込めず、高齢者等の日々の移動に不便を抱えています。

高輪などは駅から離れた場所に日常生活に必要な施設があり、行きづらい

区内には総合病院など生活に必要な施設が点在しており、駅から離れているものもあります。アクセスするバス路線がないものや、あっても本数が極端に少ないものもあり、高齢者等の移動が不便な状況です。

台場と区の交通拠点である田町駅との移動が不便で、区内各地へ行きづらい

台場は海を挟んで立地しており、バス路線は浜松町と品川駅から運行している状況です。区内各地へのバス路線の拠点である田町駅までの路線はないため、区内各地への移動が不便な状況となっています。

港南港南地区は通院等で線路の反対側へ行く必要があるが、直通的な路線がなく不便

芝浦港南地区は生活に必要な施設が十分に揃っておらず、通院等でJR線の西側に行く必要があります。しかし、JR線によって区の西部と分断されており、直通的な路線がないために、駅構内を通り乗り換える必要があるなど不便な状況となっています。



凡例

—	地区境界
—	JR、京浜急行
—	その他鉄道
—	路線バス
—	ちいばす

凡例

●	区役所・総合支所	●	消防署
●	図書館、学習施設	●	税務署
●	総合病院	●	スーパー
●	保健、福祉施設	●	警察署
●	その他の主要な医療機関		
●	体育施設		

凡例 (高差)

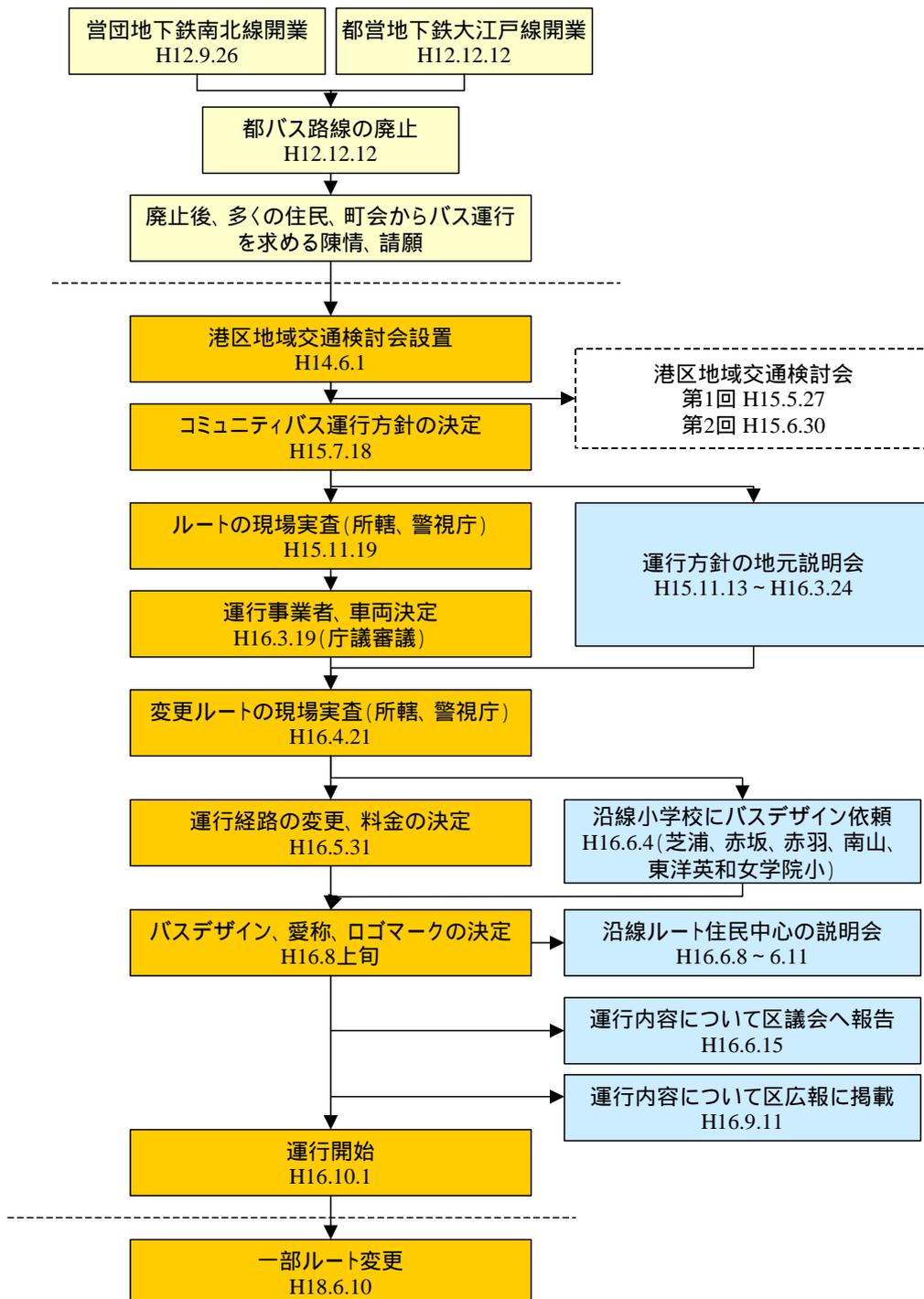
■	30m以上
■	25m以上
■	20m以上
■	15m以上
■	10m以上
■	5m以上
■	5m未満

第4章 「ちいばす」の評価とニーズ

地域交通の基本理念・目標と取組方針を検討するにあたり、現在、地域交通サービスの一つとして区が主体となり運行を行っている「ちいばす」について、導入時の考え方や事業内容から評価を行うとともに、ニーズの整理を行いました。

4.1 「ちいばす」の導入経緯

平成16年度より、既存の公共交通を補完するコミュニティバス「ちいばす」を運行しています。検討にあたっては地元説明会を開催し、住民と協議しながら検討を行いました。



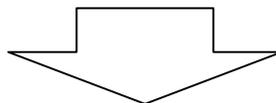
4.2 導入時の検討視点の確認

「ちいばす」の評価を行うにあたり、導入時の検討の視点について確認するため、「平成15年度 港区地域交通対策検討調査業務委託報告書」の該当部分を抜粋しました。

(1) 新たな地域交通サービスの絞り込み

導入時の検討においては、地域交通サービスのメニューとしてコミュニティバス、シャトルバス、スペシャルトランスポートサービスを候補にあげ、港区での適応性を確認した結果、現在のコミュニティバスを選択しています。

地域交通サービス	港区での適応性	地域交通サービスとしての評価
コミュニティバス 〔 高齢者、障害者等への対応を含めて既存のバスサービスだけではカバーしきれない地区や施設を連絡するバス。このため、地方公共団体が主導して地域住民の生活、今後のまちづくりを見据えた上で、コミュニティの形成に寄与し、地域住民に親しまれて依存していくシステム 〕	港区にはいわゆる公共交通の不便・空白地域は少ないものの、道路混雑や地下鉄駅の大深度化・バリア等に伴い、必ずしも誰もが使いやすい公共交通サービスが実現されているとは言えない。 従って、区内のすき間的な交通ニーズに対応しながら、まちのコミュニティ形成にも寄与するコミュニティバスの導入意義は高いものと考えられる。	
シャトルバス 〔 利用の集中する区間のみを近距離・多距離で往復運行するバス 〕	港南地域の企業バスのようなシャトルバスは出発地と目的地が特定される場合には効果があり、例えば大規模住宅団地と駅を結ぶバスなど各地に多く見られる。 但し、港区の場合には大小の差はあるものの、区内各地にアクセス需要が点在しており、シャトルバスといった運行形態はなじまないと考えられる。	×
スペシャルトランスポートサービス（STサービス） 〔 障害者など移動に困難を伴う層に限定して送迎サービス等を行う交通システム 〕	STサービスは重度の移動制約者を対象としているものであるため、その他多くの元気な高齢者等には十分なサービスの提供が難しいことから、地域交通サービスとしてはなじまないと考えられる。	×



港区に導入する新たな地域交通サービスとしては、『コミュニティバス』を基本として考える

(2) 運行ルート検討の視点

コミュニティバスの基本方針を策定する上で、港区の現況や将来性、まちづくりなどを勘案し以下の4点の視点を持って具体的な導入ルート等の検討を行っています。

公共交通サービスの更なる充実を目指します

港区は他都市に比べて、総じて公共交通サービスは充実していると言えます。但し、相対的に利用が不便な地域も残されており、コミュニティバスがその解決に資する役割として期待されます。

高齢者等の移動機会の向上を目指します

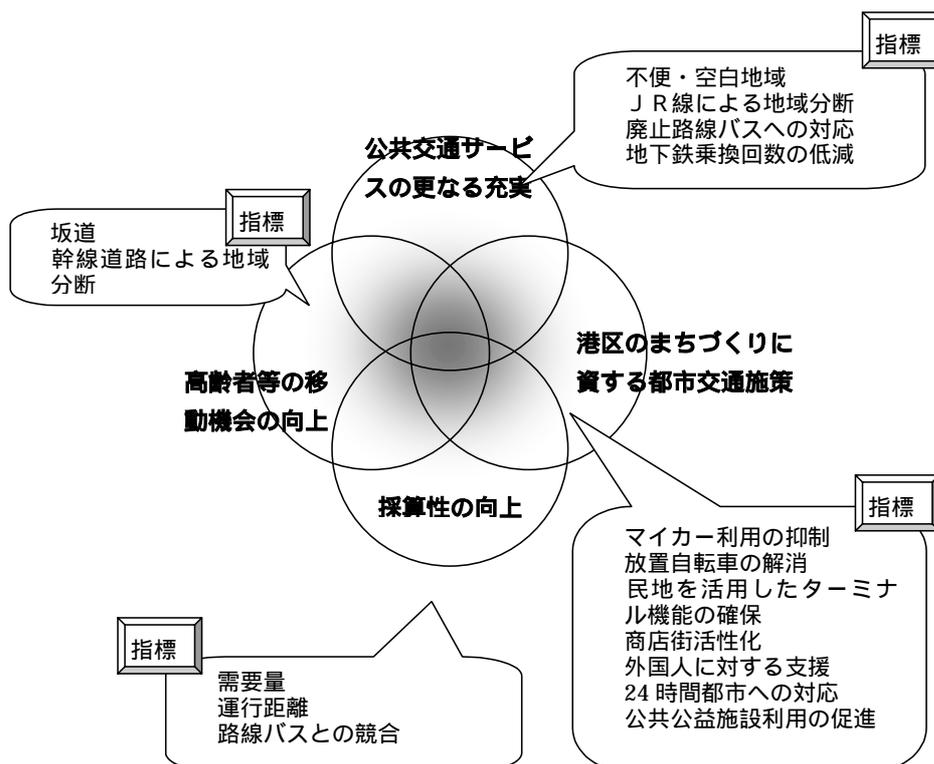
高齢者などの交通弱者の社会参加を促進することは港区においても重要な課題です。特に、坂道や地下鉄、幹線道路といった上下移動に対する負荷を取り除く役割がコミュニティバスにも期待されます。

港区のまちづくりに資する都市交通施策とします

「やすらぎある世界都心・MINATO」を将来像に掲げる港区においては、コミュニティバスにも世界をリードするような「港区らしさ」を併せ持つことは重要な要素です。

採算性の向上を目指します

コミュニティバスを運行することは営利目的ではありませんが、ある特定エリアに税金を投入することで最大限の費用対効果を上げる必要があります。従って、「採算性」にも配慮した計画づくりとしていくことも重要な視点です。



(3) 運行方針

運行方針としては、区民アンケートの結果から、ニーズの多い箇所を抽出し、既存の公共交通で対応するものと、地域交通サービスとして対応するものを精査し、現在運行している「ちいばす」の2ルートを選定しています。

新たな地域交通サービスの導入対象地域として平成14年度の調査結果で示されている麻布・六本木地区、赤坂・青山地区、芝浦・港南地区の3地区について、平成16年度の運行実施を目指して運行方針を定めます。

このうち、芝浦港南地域については、路線バスルート網としては地域内のかなりの部分をカバーしており、利用者の不満が高くバス路線充実の要望が強い背景として、バスの運行本数が少なく、1時間に1本など運行間隔が空いていることが要因と考えられます。

このことから、区は新たな路線を自ら設置するのではなく、田町駅前東口広場に新設するバスバースを活用しながら、東京都交通局に増発などによる運行間隔の改善など、バス路線の充実に要請していきます。

芝浦港南～麻布・六本木地区

コミュニティバスを運行することとし、バスターミナル確保などの視点から、運行は田町駅東口から六本木ヒルズ間の往復運行とします。

麻布・六本木～赤坂・青山地区

コミュニティバスを運行することとし、バスターミナル確保などの視点から、運行は六本木ヒルズ～赤坂見附～六本木ヒルズ間の循環運行とします。

なお、コミュニティバスについては、運行開始から5年後を目途に事業を点検するものとします。

4.3 「ちいばす」の運行事業について

「ちいばす」の運行事業について、運行の契約内容、事業費用の整理を行いました。

(1) 運行の契約内容

運行事業者の選定にあたっては、港区が運行を希望する事業者から提出された企画提案書、面接結果を踏まえて選定委員会において審査の上、区長へ答申し、区が最終判断を行いました。

参考：「ちいばす」の事業者との契約内容

株式会社	フジエクスプレスに運行を依頼している。
	契約の形ではなく、両方で覚書及び運行協定を取交わして運行している。
(覚書)	甲：港区 乙：フジエクスプレス 丙：富士急行
	<ul style="list-style-type: none"> ・運行車両は、日野自動車リエッセ（CNG仕様）とし、乙が8台購入する。 ・乙は、甲に対し、購入車両の減価償却費相当分以外の補助を求めない。 ・乙が覚書の履行が困難となった場合、丙は、責任をもって本事業の遂行に当たる。
(運行協定書)	甲：港区 乙：フジエクスプレス
	<ul style="list-style-type: none"> ・甲は、乙が港区コミュニティバスとして購入した車両及び車載設備の減価償却費相当分について、補助金対象とする。 更新については、別途協議。 ・車内広告収入の帰属先は、運賃収入による運行収支の状況を考慮し、協議の上、決定する。 外壁ラッピングについては、別途協議。 ・余剰金が出た場合は、甲乙1/2ずつ分配する。 ・バス車両バス停標識は乙の所有。 ・バス運行に際し発生した事故は、乙の責任と費用で処理する。

参考：事業者別企画提案書の比較表「収支に関する総括表」

		A社	B社	C社	(株)フジエクスプレス	
運賃収入	運賃100円	19,265万円	32,494万円	28,122万円	73,477万円	
(5年間総計)	運賃200円	23,054万円	33,543万円	49,691万円	54,903万円	
運行経費(5年間総計)		57,400万円	40,011万円	60,570万円	48,346万円	
運賃収入－運行経費	運賃100円	-38,135万円	-7,517万円	-32,448万円	25,131万円	
(5年間総計)	運賃200円	-34,346万円	-6,468万円	-10,879万円	6,557万円	
損益の分配方法	考え方	赤字	区全額負担	区全額負担	区90%、事業者10%	事業者全額負担
		黒字	区50%、事業者50%	区50%、事業者50%	区90%、事業者10%	区50%、事業者50%
	区の負担額	100円	38,136万円	7,517万円	29,203万円	0万円
		200円	34,347万円	6,468万円	9,791万円	0万円
その他の収入(広告など)(5年間)		9,000万円	200万円	250万円	-	
その他の支出	バス停設置費用 (バス停一つあたり費用)	20万円	9万円	16万円	14万円	
	バス購入費 (CNG対応車1台あたり)	1,850万円～3,100万円	1,850万円～3,100万円	1,850万円～3,100万円	1,850万円～3,100万円	

(出典：港区事業者別企画提案書の比較表 平成16年3月)

(2) 事業費用

1) 収支状況

平成17年度の「ちいばす」の事業者から見た利用者数ベースの採算性を見ると、赤字とならない利用者数に対して、田町ルートで87.7%、赤坂ルートで45.6%の利用状況となっています。その結果、運行経費と旅客収入の差額である3,667万円の赤字が発生しています。

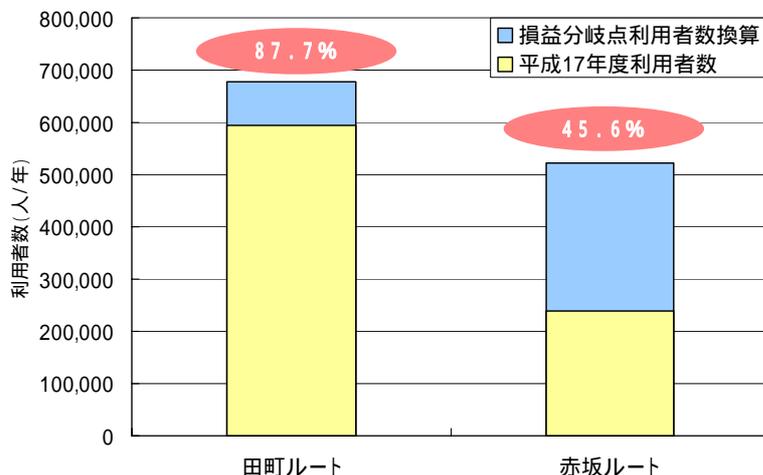


図35 「ちいばす」の事業者から見た利用者ベースの収支状況 (平成17年度)

	平成17年度利用者数 (A)	平成17年度1便あたり利用者数	損益分岐点利用者数換算 (B)	損益分岐点1便あたり利用者数	収支率 (%) (B/A)
田町ルート	595,655	53	679,000	60	87.7
赤坂ルート	237,569	30	521,000	65	45.6
合計	833,224	82	1,200,000	125	69.4

1便あたり利用者数については、1日の運行便数が365日運行するものとして算出

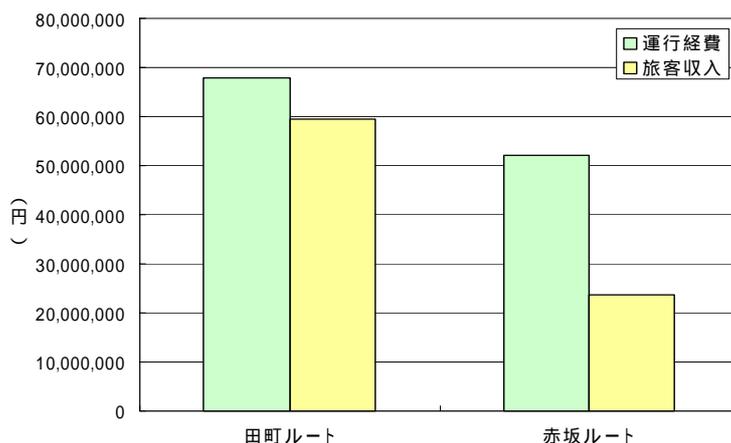


図36 「ちいばす」の事業者から見た収支状況 (平成17年度)

	田町ルート	赤坂ルート	合計
運行経費	67,900,000	52,100,000	120,000,000
旅客収入	59,570,000	23,760,000	83,330,000
差額	-8,330,000	-28,340,000	-36,670,000
平成17年度利用者数	595,675	237,569	833,244

(出典：17年度ベースのフジエクスプレス・港区の総収支)

2) 港区の「ちいばす」運行に関する支出

「ちいばす」の運行にあたり、港区は事業者に対し車両の減価償却費等と無料バス分の費用を負担しています。運行に対する赤字補填は行っていないものの、区の支出としては6,130万円(平成17年度)となっています。事業者は運行に対する赤字分3,670万円(平成17年度)を負担しています。

表8 港区の「ちいばす」運行に関する支出

項目		支出分類	金額(万円)
運行経費	車両減価償却費補助	土木費	3,320
	工事請負費(上屋整備等)		750
	バスロケ・車内音声・画面変更委託		30
広報費	リーフレット印刷		40
	記念品作成		50
	利用者状況調査委託		50
無料バス補助	無料バス費用負担	民生費	1,890
		計	6,130

(出典：平成17年度港区コミュニティバス運行に係る収支表)

車両費

港区は事業者との契約において、車両の減価償却費を負担しており、平成18年度では3,320万円です。

- 平成18年度 バス車両減価償却費補助金(8台分)

バス車両減価償却費補助金 33,206,000円

$$\begin{aligned} \text{算出根拠：補助対象額} &= 175,695,980 \div \text{消却年数} 5 \text{年} \times 0.9 \times \text{消費税} 1.05 \\ &= \underline{33,206,000 \text{円}} \text{ (千円未満切捨て)} \end{aligned}$$

補助対象額根拠	175,695,980	- (+ +)	
バス車両経費	212,175,980	=	@26,521,997.5 × 8台
国CNG改造補助(平成16年度交付)	29,280,000	=	@3,660,000 × 8台
港区ONG改造補助(平成16年度交付)	6,800,000	=	@850,000 × 8台
東京ガス補助(平成16年度交付)	400,000	=	@50,000 × 8台

協定書により、区の補助金はバス車両減価償却費のみ。
運行経費の赤字は支払わない。(プロポーザル提案書による)

(出典：港区資料)

その他収入について

「ちいばす」の運行にあたり、区と運行事業者の契約では、運賃収入による運行収支の状況を考慮し、協議の上、決定することとなっています。広告収入やその他のグッズの販売収入があるものの、少額であり、運行の赤字を補う程ではありません。

今後は、広告収入の範囲拡大なども見据えた改善策の検討が必要です。

事業者ヒアリング結果 (H18.9)

広告収入

- ・ 「ちいばす」の車両外側のデザインは変更出来ないため、広告スペースは車内ポスターしかないが、車両が小さく掲示スペースが余り広くない。(富士急グループのポスターも貼っているため3~4枚分程、8万/月・枚、収入として20万/月程である。)
- ・ 都心を走るバスのため広告のニーズは高いがラッピングの希望が多い。

その他収入

- ・ その他の収入としては「ちいばす」のグッズの販売収入がある。(現時点で売り切れしていない。)

事業者の運行に対する考え方

事業者の運行に対する考え方として、事業の今後については現時点では赤字であるものの、運行の継続に対しては前向きな意向となっています。

事業者ヒアリング結果 (H18.9)

利用者の「ちいばす」への評価

- ・ 運行時間帯の関係で通勤・通学での利用はあまりないが、日中の業務の移動で利用する人は多いようである。(日中利用者の半数程度)
- ・ 利用者は一度利用すると便利とわかるようで、リピーターが多い。
- ・ 土休日のフリー乗車券については利用者が予想より少ない。
- ・ 現在、利用者増をめざし観光マップ等も作りPRを展開している。マップは都営地下鉄の駅などにおいている。
- ・ 運転手は「ちいばす」専属としている、観光が主の会社のためガイドが接客の指導を行っており、利用者からは好評を得ている。

「ちいばす」の事業と今後について

- ・ 直接経費以外の様々な費用を含めると現時点では赤字である。運賃が安いことや、最近の燃料費の増加も要因として考えられる。
- ・ 車庫までのルートであれば、運行頻度は多少落ちるが車両を増やすことなく導入可能である。
- ・ 既存ルートの頻度の増加については、車両増の必要があるため難しい。

4.4 「ちいばす」の事業に対する意向

「ちいばす」の事業に関する意向について、区民の意向と地域交通に関する各種要望の整理を行いました。

(1) 区民世論調査に基づく区民の意向

区民世論調査の結果に基づき、区民の意向を確認します。

1) 港区民世論調査の概要

(出典：第25回港区民世論調査 平成17年11月)

調査目的

区政に関する区民の認識・意向および区民の生活意識などを把握し、その結果を予算編成および今後の施策を企画立案するための基礎的な資料として活用します。

調査方法

- ・ 調査地域 区内全域
- ・ 調査対象 港区在住の満20歳以上の男女個人
- ・ 標本数 2,000 標本
- ・ 標本抽出 住民基本台帳および外国人登録原票からの単純無作為抽出
- ・ 調査方法 郵送法(郵送配布 郵送回収・はがき督促を1回)
- ・ 調査期間 平成17年8月26日(金)~9月8日(木)
- ・ 有効回収数 730人(内訳 708人 外国籍22人)
- ・ 有効回収率 36.5%

調査項目

<調査テーマ>	<問番号>
(1) 定住意向	(問1~問2-1)
(2) 区政全般	(問2~問8)
(3) 魅力的なまちづくり	(問9)
(4) 港区コミュニティバス(愛称「ちいばす」)の運行	(問10~問11)
(5) 災害対策	(問12~問15-1)
(6) 生活安全	(問16~問20)
(7) 環境にやさしい都心づくり	(問21)
(8) 港区独自のルール	(問22~問23)
(9) コミュニティのあり方	(問24~問25)
(10) 観光の振興	(問26)
(11) 文化・芸術・スポーツの振興	(問27)
(12) 子育て支援策	(問28~問30-1)
(13) 地域と学校との今後の関わり	(問31~問32)
(14) 高齢者・障害者の支援	(問33)
(15) 健康づくりとコミュニケーション	(問34~問41)
(16) 区と民間(区民・事業者)との連携・協働	(問42)
(17) 区役所・支所改革	(問43~問45)

2) コミュニティバスの認知度

コミュニティバスの運行については、「利用したことがある」人が3割、「知っているが利用したことはない」人が半数となっており、これらを合わせた運行の認知度は8割を超えています。一方、「知らない」は2割弱となっています。つまり、「ちいばす」は「知っているが利用したことはない」人が約半数となっています。

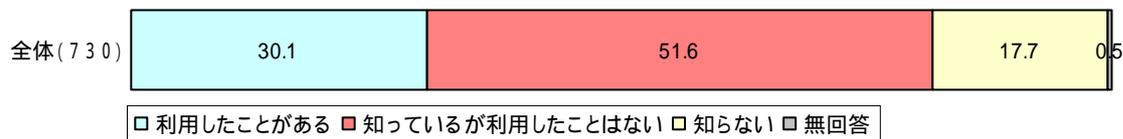


図 37 コミュニティバスの認知度

3) コミュニティバスの運行について

今後のコミュニティバスの運行については、「コミュニティバスの運行路線を拡張した方がよい」とした人が約半数でした。一方「コミュニティバスの運行路線については、現在の2ルートでよい」とした人は1割台半ばとなっており、運行路線の拡大を望む人が約半数となっています。

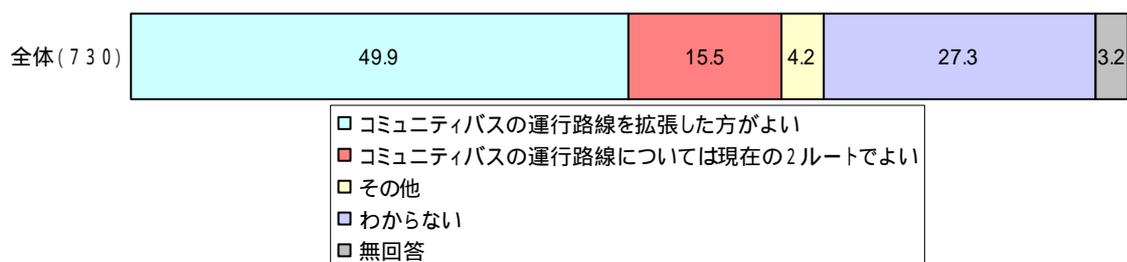


図 38 コミュニティバスの運行に対する意向

(2) 区民からの地域交通に関する各種要望

区内各地から地域交通に対して様々な意見が寄せられています。地区別で見ると、芝浦港南地区の要望が多くなっています。

「ちいばす」運行前はルート確保について、運行後はルートの変更やシステムに関する要望が多くなっています。「ちいばす」運行後は、ルートの通っていない高輪地区、麻布地区の要望も増えています。

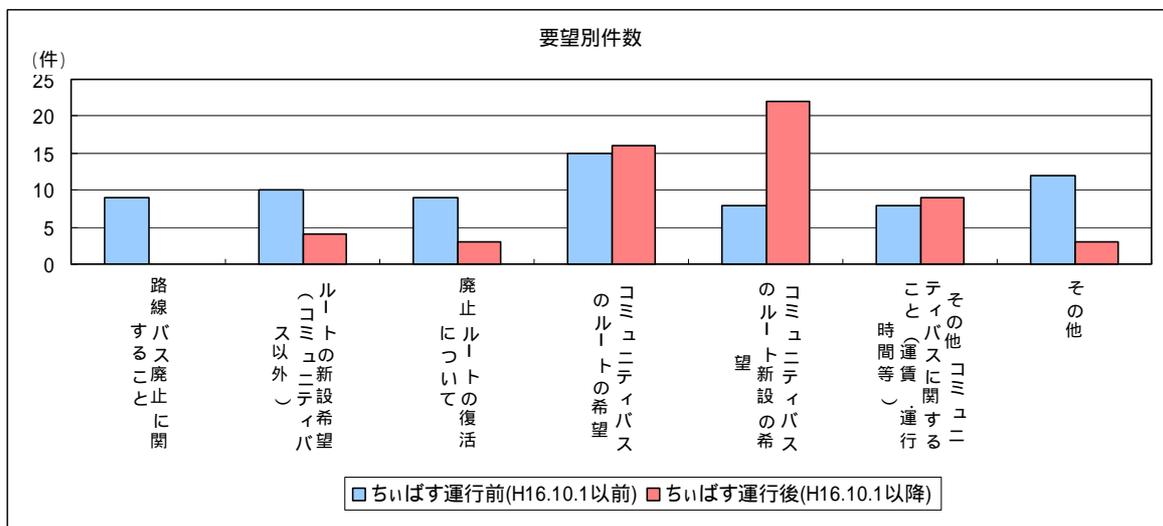
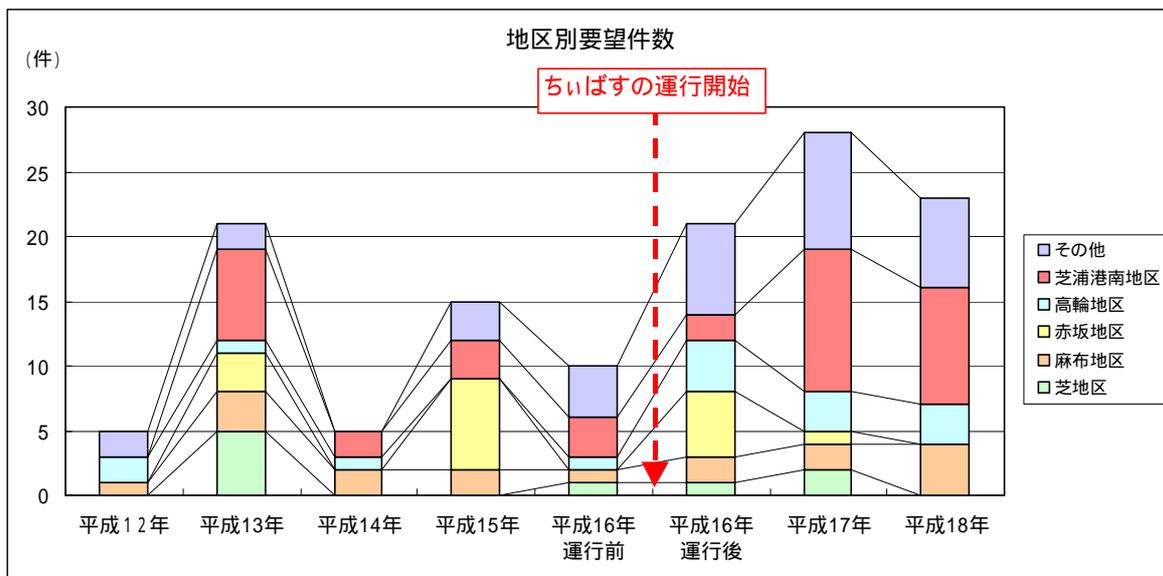


図 39 港区に寄せられた各種要望

請願、嘆願書、陳情、投書、要望書、「区長と区政を語る会」、来庁、電話、区長への手紙、広聴メール・はがき・ファックス、一般八ガキ による

表9 これまでにあがった請願

「ちいばす」運行前

請願書名	受理年月日	議決日	議決結果	請願の要旨
麻布地域から区の施設を通るバス路線の確保を求める請願	平成14年3月8日	平成15年3月18日	採択	麻布地域から区の施設へ行くためのバス路線を開設されたい。 東京駅と目黒駅を結ぶ都バス路線を復活されるよう、東京都に要請されたい。
区民の要望の強いバス路線の確保を求める請願	平成14年3月8日	平成15年3月18日	採択	区民要望の強いバス路線を確保されたい。
青山・赤坂に住民の生活の足となるバス路線の確保を求める請願	平成15年2月28日	平成15年3月18日	採択	青山・赤坂地域に住民の生活の足となるバス路線を確保されたい。

「ちいばす」運行後

請願書名	受理年月日	議決日	議決結果	請願の要旨
青山・西麻布など交通不便地域にコミュニティバスの早期運行を求める請願	平成17年6月9日	平成17年6月16日	採択	生活する上での買い物や、お風呂屋さん及び支所・福祉会館など区施設への足の確保のため、一日も早く、青山・西麻布など交通不便地域に、コミュニティバスを運行されたい。
港南地域に「ちいばす」の運行を求める請願	平成18年2月24日	平成18年3月17日	採択	買い物や通院及び図書館・支所・区民センター等を利用するにあたり、線路によって隔たれている港南地域の足として、品川駅西口から東口、港南地域、田町駅へと経由する「ちいばす」を運行されたい。
東麻布の交通不便地域に港区コミュニティバス「ちいばす」の新路線を求める請願	平成18年9月15日	平成18年10月5日	採択	東麻布一丁目、麻布台地域を含み東麻布2丁目に隣接する当該飯倉3、4丁目町会地域と周辺地域の交通空白地域の解消及び高齢者や障害者の外出、救急時の交通手段として、地域に隣接する特別区道847号線、桜田通り及び外縁東通りに港区コミュニティバス「ちいばす」を運行されたい。
高輪地域にコミュニティバス運行に関する請願	平成19年2月23日	平成19年3月13日	採択	多目的機能を備えた高輪地区総合支所を利用するための交通手段として、高輪四丁目をはじめとした高輪地区にコミュニティバスを運行されたい。

4.5 「ちいばす」の評価とニーズのまとめ

現在、地域交通サービスの一つとして区が主体となり運行を行っている「ちいばす」について、事業の評価および平成14年度調査結果や、請願等から区民の意向を整理しました。

運行ルートの沿線地域では評価を得ている

現在運行を行っている田町ルート、赤坂ルートの沿線地域では、区内外の利用者が利用しており、既存の公共交通を補完する移動手段として、評価を得ています。

対応されていない区民ニーズが未だ存在し、不便が改善されていない地区がある

導入時の検討においてニーズは確認されており、「既存の公共交通の改善による対応」としていた港南、麻布、高輪地区について、都営交通への要望は行っているものの、未だ改善されていない状況です。そのため、住民から多くの要望等が挙げられています。

地区によっては「ちいばす」の利用ができないところがあり、多数の要望があがっている

運行開始後、上記の地区以外のルートの通っていない地域からも多くの要望（請願、陳情等）があがっています。

地域交通サービスを提供するための負担が生じている

運行には、車両費、燃料費、人件費などがかっており、区民ニーズの高い所に運行した現在ルートでさえも、運賃収入ではまかなえず、港区と運行事業者あわせた負担の総額は約1億円（平成17年度）にのぼります。

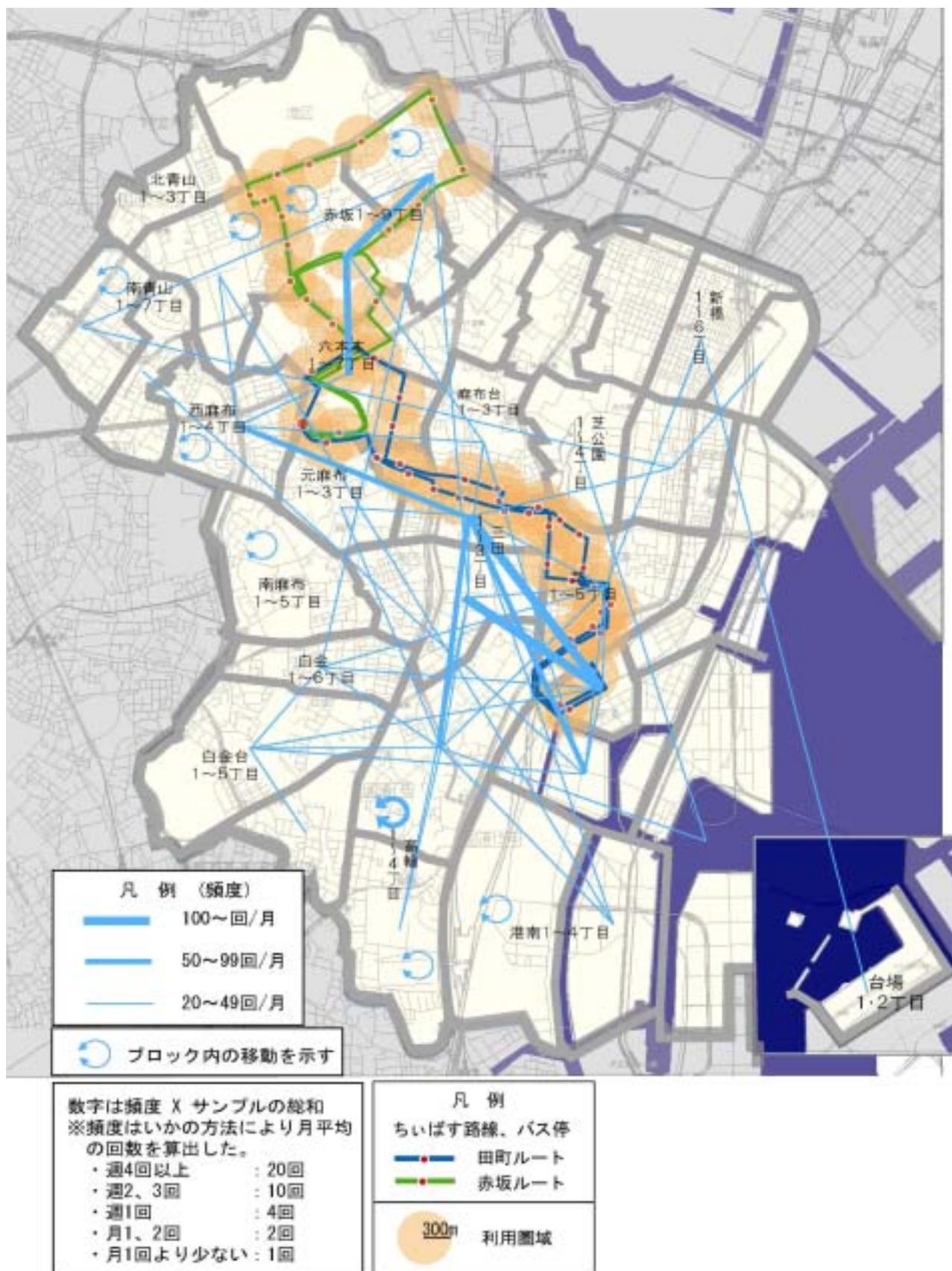


図 40 不便を感じる移動と「ちいばす」のルート、利用圏域

- 例)・港南地区から区内各地への移動に対して不便を感じています。
- ・青山や西麻布地区で地区内の移動に対して不便を感じています。
 - ・白金・高輪地区で地区内の移動に不便を感じています。

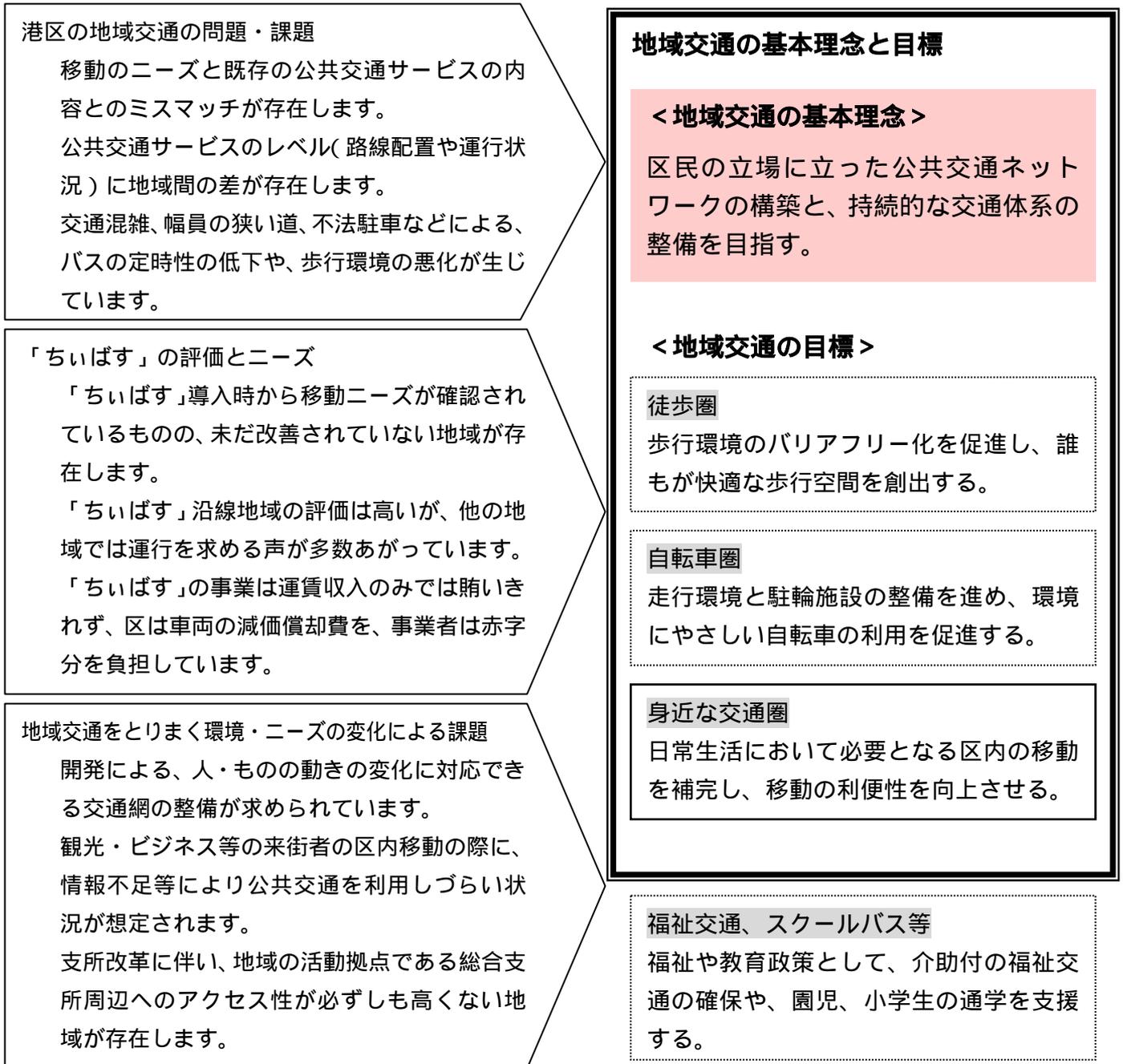
(平成 14 年度港区地域交通対策検討調査業務委託報告書、ちいばすご利用案内より作成)

第5章 港区が目指すべき地域交通の基本理念・目標と地域交通サービスの取組方針

検討委員会では、港区の地域交通の問題・課題や「ちいばす」の評価とニーズ、地域交通をとりまく環境・ニーズの変化による課題を踏まえ、港区のこれからの地域交通に関する基本理念・目標の設定とそれを実現するための取組方針を議論しました。

5.1 基本理念・目標の設定

第2章、第3章、第4章で整理してきた地域交通をとりまく環境・ニーズの変化、港区の地域交通の問題・課題および「ちいばす」の評価とニーズを踏まえ、基本理念・目標の設定を行いました。



検討委員会では公共交通サービスを広域交通サービスと地域交通サービスに分けて考えました。次頁に広域交通サービスと地域交通サービスの役割の違いについて記載します。

広域交通サービスと地域交通サービスの役割の違い

交通事業者は、都内の複数区を跨ぐような広域交通サービスを提供しています。事業者は従来通り広域交通サービスを対象とすることが望ましいと考えます。

地域内の細かな移動ニーズに対しては、地域交通サービスとして港区が中心となって、整備を進めることが望ましいと考えます。

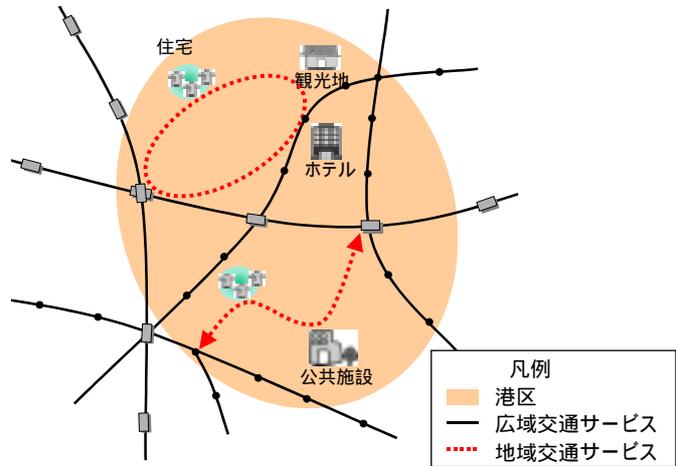


図 41 イメージ図

5.2 地域交通サービスの導入原則

5.1 で掲げた基本理念と目標の実現に向けて地域交通サービスの整備を進める必要があります。しかし、地域交通サービスの整備には一定の費用が生じるため、慎重に導入の判断を行う必要があると考えます。最終判断は行政が行うものとし、本検討委員会としては導入原則を次のように整理しました。

地域交通サービスは、区民の移動ニーズが強く、港区全体の効果が大きいものに対して導入する
区民の移動全てを地域交通サービスとしてカバーすることは不可能なことから、地域交通サービスは、区民の移動ニーズが強く、港区全体の効果¹が大きいと考えられるものに対して導入することが望ましいと考えます。

地域交通サービスは、財政負担に対する一定のルールを設け導入する

地域交通サービスの提供には、何らかの形で財政負担²が伴うと考えられますが過度な財政負担は取組自体の維持をおびやかす恐れもあります。そのため、財政負担に対する一定のルールを設け、それに基づいて導入する必要があると考えます。

加えて、取組全体の負担を軽減させるために、黒字が見込める路線と抱きあわせた取組や、広告収入等の運賃収入以外の収入確保などの取組を実施することが有効と考えます。

1 港区全体の効果

港区全体の効果については地域交通サービス整備の優先順位の考え方とあわせてP68に詳述します。

2 地域交通サービスの提供に対する財政負担

現在、地域交通の一つとして運行しているコミュニティバス「ちいばす」では、区が行政サービスの一環として、システム構築や車両の減価償却費、施設整備費といった基盤整備を負担しています。また、運行に伴い発生するシステムの維持費や運行経費、人件費等については、利用者および事業者が負担しています。加えて、高齢者、障害者等に対しては、福祉政策の一環として、区が運賃補助を行っています。

5.3 港区の地域交通サービスの取組方針

検討委員会において、地域交通サービスの取組方針を検討しました。取組方針は以下の考え方に基づき整理しました。次頁に(1)地域交通サービスの検討手順、(2)優先順位の考え方、(3)区民・企業、事業者、行政の役割分担について示します。

港区にある多種・多様な交通手段を組み合わせ、効率的に交通体系を整備する

港区には多種・多様な交通手段があることから、それらを組み合わせ、効率的に交通体系を整備することが望ましいと考えます。

港区全体の効果と負担のバランスを考慮して優先順位を定め、整備する

地域交通サービスの整備・運営には負担が伴うことから、優先順位を定め、整備を行うことが望ましいと考えます。

区民・企業、事業者、行政が連携・協力を図り、持続的な地域交通サービスを実現する

地域交通サービスを整備・定着させるためには、区民・企業、交通事業者、行政の各々が効果的に連携・協力することが重要と考えます。

(1) 地域交通サービスの検討手順

前頁の考え方を踏まえ、地域交通サービスの検討手順について検討しました。その結果、まず最初に「既存の広域交通サービスの改善」を図り、それでもカバーできない場合には「地域交通サービスによる対応」を図ることとしました。検討手順の考え方を以下に、その具体的なメニューを表 10 に示します。

手順 1 既存の広域交通サービスの改善

採算性が確保され、事業として成り立つものは積極的に事業者に対応してもらうこととし、既存の広域交通の改善を目指すことが望ましいと考えます。その際には、区は、必要に応じて事業者への支援、利用者への利用促進の PR、乗換負担軽減策等の検討を行うことが重要です。



それでもカバー出来ない場合

手順 2 地域交通サービスによる対応

手順 2 - 1 既存の交通手段の有効活用

ホテルバスや企業バスの活用や自転車、徒歩の環境整備などの、既存の交通手段の活用で対応可能な場合は、これらの有効活用を目指すことが望ましいと考えます。その際には、区が実施に向けた働きかけや仕組みづくりを行うことが重要と考えます。

手順 2 - 2 既存の地域交通サービスの改善および新規交通手段の導入

上記で対応出来ないが必要性が高い移動に対しては、行政サービスの一環として、区が主体となって既存の地域交通サービスの改善や新規交通手段の導入を行うことが望ましいと考えます。

地域交通サービスの実施にあたっては、採算性を十分考慮し、導入地域の特性や、需要量にあわせて適切なメニュー（図 42 参照）と運行内容とすることが重要と考えます。

ただし、スクールバスや、移送サービスなど特定の目的や利用者を対象とした移動サービスについては、教育や福祉の政策によって対応する必要があると考えます。

サービスの享受が特定の個人に偏るものについては、個人で対応することが望ましいと考えます。

新規交通手段を導入する検討にあたっては、利用ニーズの把握や適用地域の特性の確認を行った上で、採用メニューを選択し、導入の可否を検討する必要があります。以下に詳細を示します。

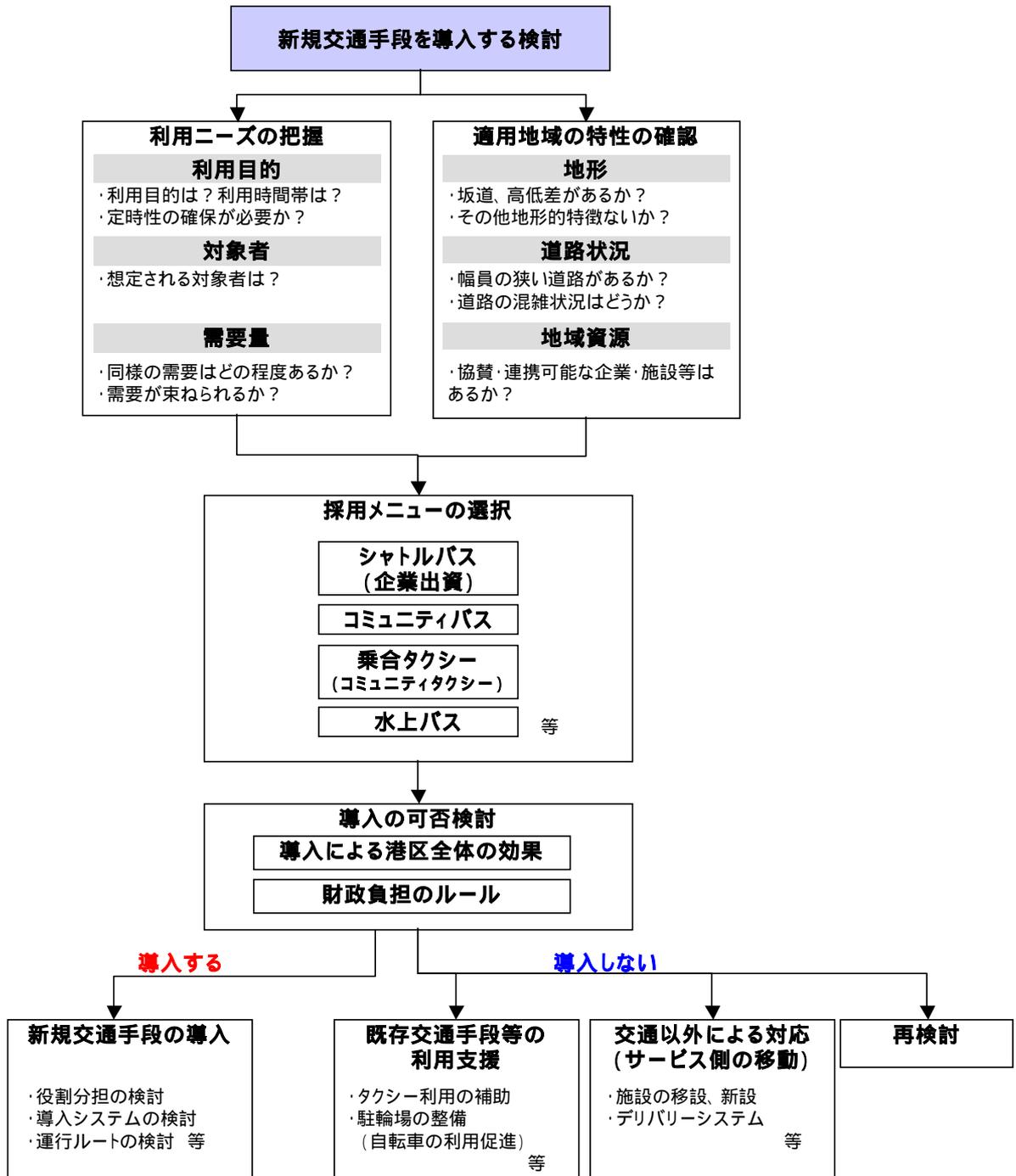


図 42 新規交通手段導入の考え方

表 10 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と想定します。
	既存の交通手段の有効活用	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	<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。 	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。
		徒歩、自転車の環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	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と考えます。
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。改善方策は5.3で詳述 	現在の運行に対して、財政負担が生じているため、過度な負担を伴わない範囲での改善を検討する必要があります。
	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ると考えます。
		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と考えます。
		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ると考えます。
		水上バスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・港南地区に水上バスルートがあることから、台場から芝浦などの水際を結ぶ水上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。 	船付き場の確保と、既存公共交通との連携を図る必要があると考えます。

イラストはイメージです

(2) 地域交通サービス整備の優先順位の考え方

P 6 4 の考え方を踏まえ、地域交通サービスの優先順位の考え方を検討しました。以下に考え方を示します。

地域交通サービスの整備の優先順位は、現況、ニーズなどを考慮して判断する

地域交通としての対応の優先順位は、代替交通手段の有無、現況の地域交通のサービスレベル、移動ニーズの質や量などを考慮して判断することが望ましいと考えます。

負担に対してより大きな効果が期待出来るものから整備する

地域交通サービスの整備は、採算性を考慮することは不可欠です。そのため、港区全体の効果と港区の負担とのバランスを考慮し、負担に対してより大きな効果が期待出来るものから整備することが望ましいと考えます。

港区全体の効果を定量的に算出することは難しいため、定性的な効果として以下のものを想定します。

- ・ 日常生活において必要となる移動のニーズに対して、広域交通で対応出来ない部分をカバーすることで利便性の向上が図られること。
- ・ 地域間の公共交通のサービスレベルの差が縮まること。
- ・ 自家用車からの転換によって、交通混雑の緩和や環境負荷の軽減が図られること。
- ・ 開発・整備などによって都市構造が変化しても、人や物が円滑に移動できるサービスを提供することで、開発・整備の効果が高まること。
- ・ 観光、ビジネスといった来街者の利便性が向上し、港区の魅力が高まること。
- ・ 行政窓口、図書館等の地域の活動拠点である総合支所へのアクセス性が高まり、地域が活性化すること。

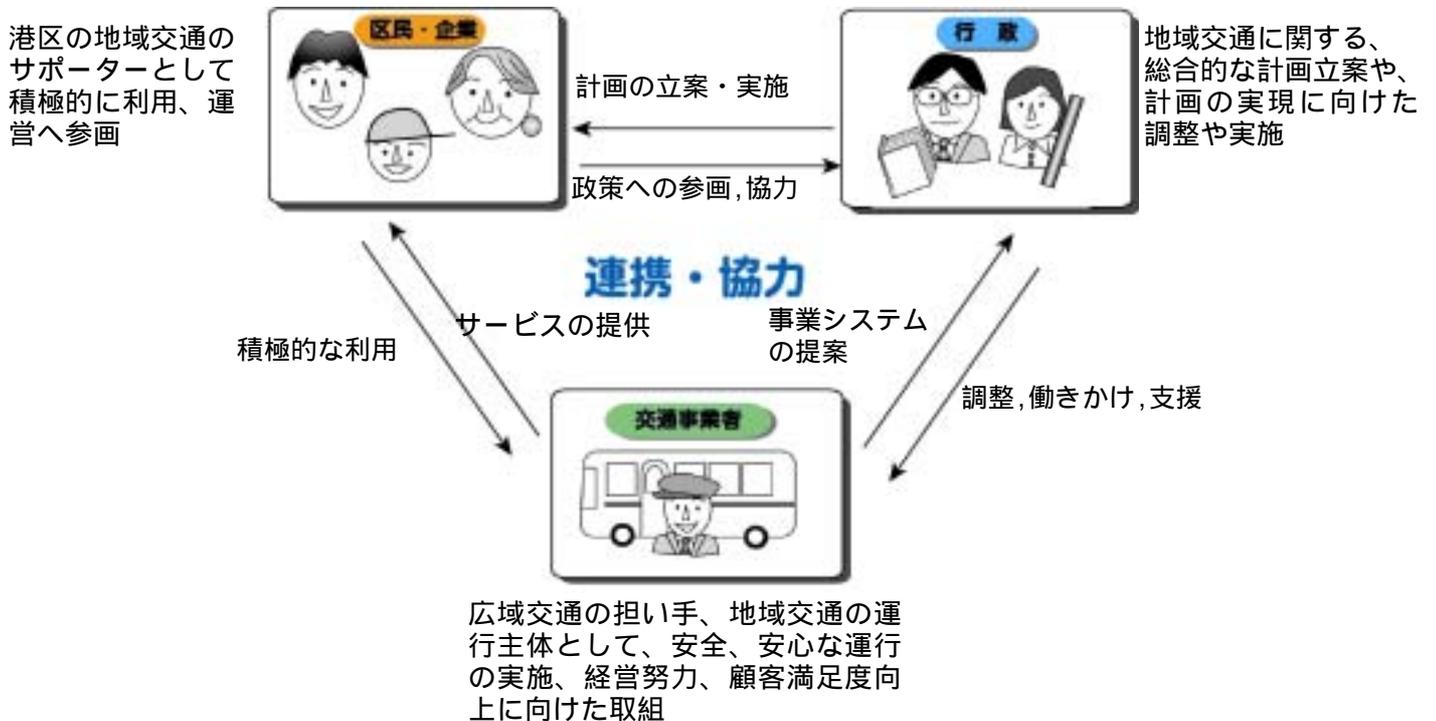
(3) 区民・企業、事業者、行政の役割分担

P 6 4 の考え方を踏まえ、区民・企業、事業者、行政の役割分担を検討しました。以下に役割分担の考え方を、次頁に分担の内容を示します。

区民・企業、事業者、行政が、それぞれの立場に応じて効果的に役割を分担する

地域交通サービスを効率的に整備し、定着させていくためには、区民・企業、事業者がそれぞれの専門および得意分野に応じて効果的に役割を分担する必要があると考えます。加えて、この関係を持続していくためには、互いにメリットを受けることの出来る関係であることが重要と考えます。それぞれが受けるメリットに応じて適切に負担を分担する

地域交通サービスの整備・運営に伴う費用は、行政サービスとして行政が全てを負担するのではなく、受益する地域・企業、事業者とも分担する必要があると考えます。ただし、分担のあり方や割合については、協議の上、互いの許容の範囲内で適切な水準を定めることが望ましいと考えます。



役割分担の内容の詳細を以下に示します。

区民・企業の役割

港区の地域交通のサポーターとして積極的に利用、運営へ参画

港区の地域交通の主な利用者として積極的に利用することが望ましいと考えます。さらに、地域の交通の円滑化を図るため、駐車、駐輪のマナー向上に努めることや、各種の政策・企画への参画等を行うことが重要と考えます。

加えて、地域交通を維持するには事業者と区の負担のみでは限界があるため、協賛など地域の支えも不可欠と考えます。

港区内の企業は独自の送迎サービスの地域交通への開放や、送迎サービスの共同運行、地域交通の車両やパンフレット等への広告掲載など、積極的な支援を行うことが望ましいと考えます。

事業者の役割

基幹交通の担い手、地域交通の運行主体として、 安全、安心な運行の実施、経営努力、顧客満足度向上に向けた取組

基幹交通を担う事業者は利用者の移動ニーズを把握し、対応するサービスを提供することで効果的かつ安定した事業を展開することが望ましいと考えます。加えて、利用者に対し十分な情報提供を行い、利用促進に努めることが重要です。

地域交通の運行を行う事業者は地域交通の主旨を理解し、きめ細かなサービスの提供や、より効果的・効率的な事業システムの提案を行うことが重要です。提案を行う際には、港区のブランド価値を活用し、港区における事業展開の企業としてのメリットや、運賃外収入も考慮することが望ましいと考えます。

行政の役割

地域交通に関する、総合的な計画立案や、計画の実現に向けた調整や実施

地域交通サービスの基本理念・目標に沿った総合的な計画の立案や、計画の実現に向けた区民・企業、事業者との調整、働きかけ、支援を行うことが望ましいと考えます。さらに、地域交通の運営上の課題を区民にオープンにして、協力を求めることが望ましいと考えます。

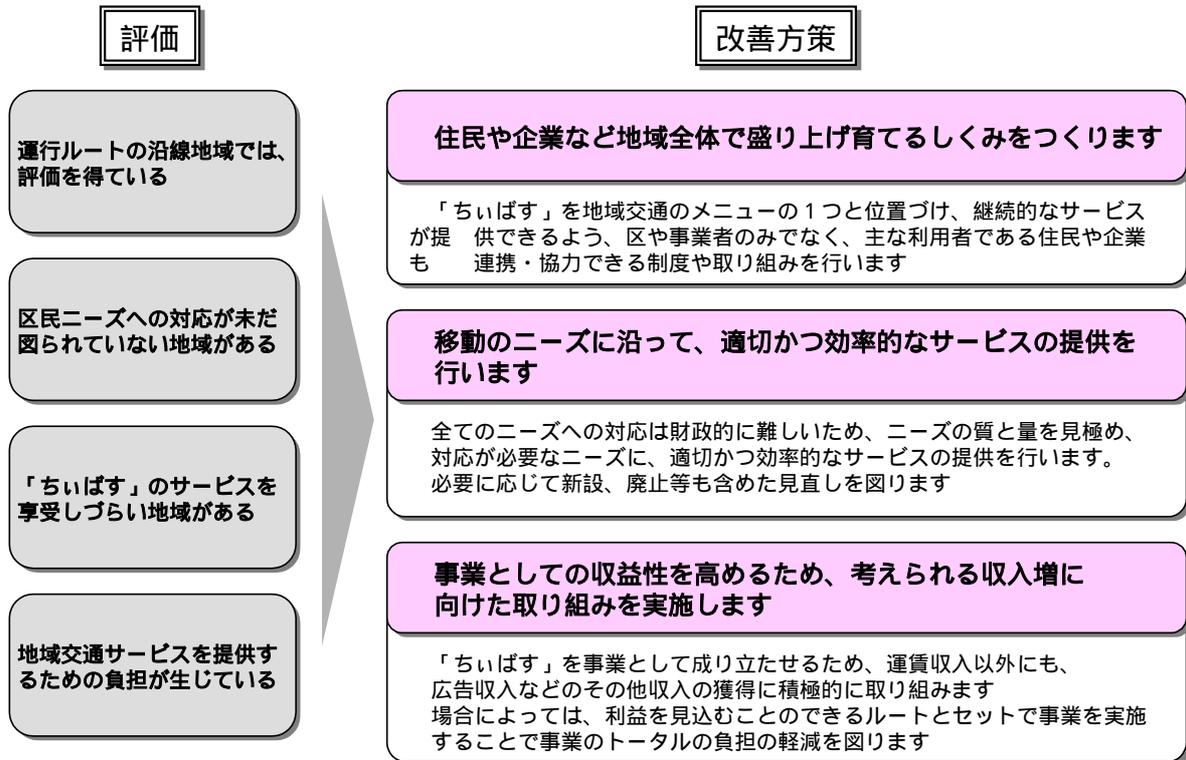
また、地域交通サービスとしての対応の必要性・緊急度が高い移動について、事業者との役割分担を図りながら、採算性を考慮し、区が主体となって事業を整備することが重要です。

交通全般に対して高齢者、障害者等へも配慮し、施設や車両などのバリアフリー化を進めるよう、事業者・管理者への働きかけを行うことも有効と考えます。

特に、都市計画、福祉など地域交通に関する関係部署は、相互に連携し、事業を実施していくことが重要と考えます。

5.4 「ちいばす」の改善方策

4.5の評価および5.1、5.2、5.3の内容を踏まえ、「ちいばす」を地域交通のメニューの一つとして継続させていくための改善方策を以下のように考えます。



上記の改善方策に沿った具体的な対応メニューについて次頁以降に整理します。ただし、「ちいばす」は地域交通メニューの一つであるため、対応メニューの実施にあたっては、地域交通サービス全体としての対応を検討した上で採用を判断する必要があると考えます。

表 11 ニーズに沿った効率的なサービス提供の取組例

考えられる取組例		主体別の取組			
		地域（住民、利用者）	地域（企業等）	事業者	行政
バス待ち負担の軽減	・利用の多い時間帯の運行本数増加	・積極的な利用		・追加車両の購入 ・ダイヤ改正、乗務員の確保	・車両追加の減価償却費を確保
	・バス停への上屋、ベンチの設置 ・沿道店舗でのバス待ち環境を整備	・ベンチなどの施設の利用 ・沿道店舗の活用	・店舗内でバス待ちをしやすい環境をつくる	・施設の整備、管理	・施設の整備費用を確保、整備 ・沿道店舗への協力依頼
	・沿道施設へのバスナビ端末の設置	・システムの活用	・端末を施設内に設置	・システムの整備、管理	・沿道施設へ設置を要請 ・端末を協力施設に設置
定時制の向上	・交通の円滑化を図る	・マイカーを自粛し公共交通を利用	・社用車の利用をおさえ、公共交通を利用 ・集荷や配達などを集約		・道路整備を進める ・総合的な交通円滑化対策を策定、実施
	・遅延時のフォロー体制の整備			・ゆとりある運行計画の立案 ・予備車両の購入	・予備車両の減価償却費を確保
車両への乗りやすさの向上	・ノンステップ車両の導入	・高齢者等の積極的な利用		・ノンステップ車両の購入 ・ノンステップ車両導入を周知	・車両の減価償却費を確保 ・ノンステップ車両導入を周知
	・違法駐車、路上荷捌きの削減	・違法駐車をしない ・マイカーを自粛 ・交通に関するモラルを向上	・路外の荷捌きスペースを確保		・駐車対策の実施
	・バス停構造の改良 ・バス停位置の移動（交差点付近の回避）	・整備に伴う用地を提供 ・改良、移設後のバス停を利用		・改良費用の一部負担 ・ドライバーの運転技術の向上 ・改良、移設内容の周知	・道路管理者、交通管理者との協議 ・改良費用、用地の確保、改良の実施
運行時間帯の拡大	・運行時間帯の朝、夜間への拡大	・通勤・通学等幅広い目的の利用		・ダイヤの改正、乗務員の確保 CNGステーションの営業時間の制限がある	・CNGステーションの整備促進
運賃体系の改善	・乗り継ぎ券の発行	・積極的な利用		・乗り継ぎ券の発行	・乗り継ぎ制度のPR
既存路線の見直し	・赤坂ルートの双方向運行	・積極的な利用 ・費用の一部負担 ・マイカーを自粛し公共交通を利用		・採算性の検討 ・車両の購入 ・ダイヤの改正、乗務員の確保	・車両の減価償却費を確保 ・利用者数増による無料バス分の費用確保
路線の延伸、新設	・車庫までの回送区間の運行 ・区役所を迂回するルートの検討 ・新規ルートの導入	・積極的な利用 ・費用の一部負担	・企業や店舗等への迂回に対して、一部費用を負担	・採算性の検討 ・ダイヤの改正、乗務員の確保	
観光ニーズへの対応	・観光施設への迂回(休日限定) ・ボランティアガイドによる観光案内 ・観光レンタサイクルとの連携	・ボランティアへの参加	・観光レンタサイクルを運営	・迂回ルートの設置、運行	・観光客へPR ・ボランティアガイドの養成、とりまとめ

表 12 収益性を高めるための取組例

考えられる取組例	主体別の取組				
	地域（住民、利用者）	地域（企業等）	事業者	行政	
利用者層の拡大による利用促進策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区外へのPR ・ 「ちいばす」と観光スポットのモデルコース、スタンプラリーの実施による「ちいばす」の認知度向上と、利便性の普及 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 「ちいばす」パンフレット等の配布、のりばの案内 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報活動の実施 ・ イベントの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広報活動を実施 ・ イベントを実施
運賃収入の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃設定の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃の支払い 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 採算性の検討による新運賃の設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新運賃の周知
広告収入の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・ 壁面や屋根部分への広告 ・ 車内モニターへの広告 ・ 企業広告の掲出代金として回数券を購入 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 広告依頼 ・ 回数券の購入等による協賛 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業へ声かけ ・ 広報活動を実施 	
企業スポンサー制度や住民サポーター制度の創設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応募券の導入 ・ パーキンシネマチケット購入者への乗車券掲示（映画館との連携） ・ 駅長制度、マイバス制度 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応援券の購入 ・ 制度に参加し、施設管理や広報活動などの運営へ参画 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 組織的な回数券の購入と利用者等への配布 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 制度への協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 応援券の発行 ・ 施設への働きかけ ・ 制度の創設、運営
民間送迎バスとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業バス、ホテルバス等民間送迎バスへの混乗や、従業員ニーズの地域交通へのとりこみ 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般利用者の乗混を許可 ・ 従業員等の積極的な利用を促進 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業へはたらきかけ ・ 企業へ支援

5.5 基本理念・目標の実現に向けた対応策

これまで整理してきた内容を踏まえ、基本理念・目標の実現に向けた対応策について、港区全域と各地域に分けて以下に示します。

(1) 港区全域での対応策

港区内を移動する際に、直通の地域交通がないため不便を感じることがあります。ニーズが少ないものの、地域交通の確保が必要な場合には、個別の対応を図ることが望ましいと考えます。

手順2 区全域に高齢者へのタクシー利用支援やデマンドバス導入の検討

港区は多種多様な観光施設やホテルが点在することから、観光時の移動ニーズに対応する周遊ルートを提供することで、地域活性化につなげることが望ましいと考えます。

手順2 地域交通サービスを、休日は観光地や商業施設、美術館などを
つなぐルートとする検討

地域交通サービスの採算性を向上させるため、ビジネス地区などの短距離の移動ニーズが多いところで、移動手段が乏しいところにサービスを提供することで、高収益を確保することが有効と考えます。

手順2 地下鉄駅等を拠点とするレンタサイクル導入の検討
整備後の都市計画道路環状2号線等を往来する
企業出資のシャトルバス導入の検討

赤坂 - 渋谷、高輪 - 恵比寿など、日常の活動が隣の区に広がっているものの、直通のバス路線が使いづらいことから、港区と隣接区との行き来を便利にすることが重要と考えます。

手順1 既存の路線バスルートの路線変更を要請

手順2 他区のコミュニティバスとの連携を検討

手順1、**手順2**は、P65の検討手順に沿って考えられる対応策を示しています。

(2) 各地域での対応策

青山や西麻布などは、地区内の諸施設への移動に適した地域交通が少なく不便なことから、地域交通を確保することが重要と考えます。

手順 1 渋谷-六本木間の路線バスルートの迂回を要請

手順 2 路線バスでカバー出来ない場合には、

シャトルバスや、コミュニティバス導入の検討 図 43 -

A

区西部の高台は坂道が多く、高齢者等の日常的な移動が不便なことから、坂道の移動を助ける地域交通を確保することが重要と考えます。

手順 1 仙台坂や明治通りを通る路線バスを

区内を迂回するルートに変更するよう要請

手順 2 道路幅員が狭く大型バス等の車両が入れないところには

コミュニティバス、乗合タクシー導入の検討 図 43 -

B

高輪等は鉄道駅から離れた場所に日常生活に必要な施設が立地しており、アクセスが不便なことから、鉄道駅とそれらの施設をつなぐ地域交通を確保することが重要と考えます。

手順 1 聖坂を通る路線バスの便数増加を要請

手順 2 路線バスでカバー出来ない場合には、

コミュニティバス導入の検討 図 43 -

C

台場は区内移動の拠点となる田町駅との直通の地域交通がなく、区内各地への移動が不便なことから、台場 - 田町駅間の移動の利便性を高めることが重要と考えます。

手順 1 ルートを田町駅経由に変更するよう要請 図 43 -

D

(台場 - 浜松町・品川の既存路線があるため新設は困難と考えられます)

J R 線西側の路線への乗り継ぎ割引など乗換負担軽減策の検討

手順 2 台場 - 芝浦間に水上バスの導入を要請

芝浦港南地区は生活に必要な施設が地区内に少ないため、住民は鉄道を挟んだ西側地区へ買い物などに出かける必要性が高いものと考えられます。しかし、現状では両地区を直通でつなぐ地域交通がなく不便なことから、区の西側地区へ行く移動の利便性を高めることが重要と考えます。

手順 1 品川駅の東西口を起終点とする路線バスの東西口の相互連携を要請

路線間の乗り継ぎ割引など乗換負担軽減策の検討

手順 2 路線バスでカバー出来ない場合には、

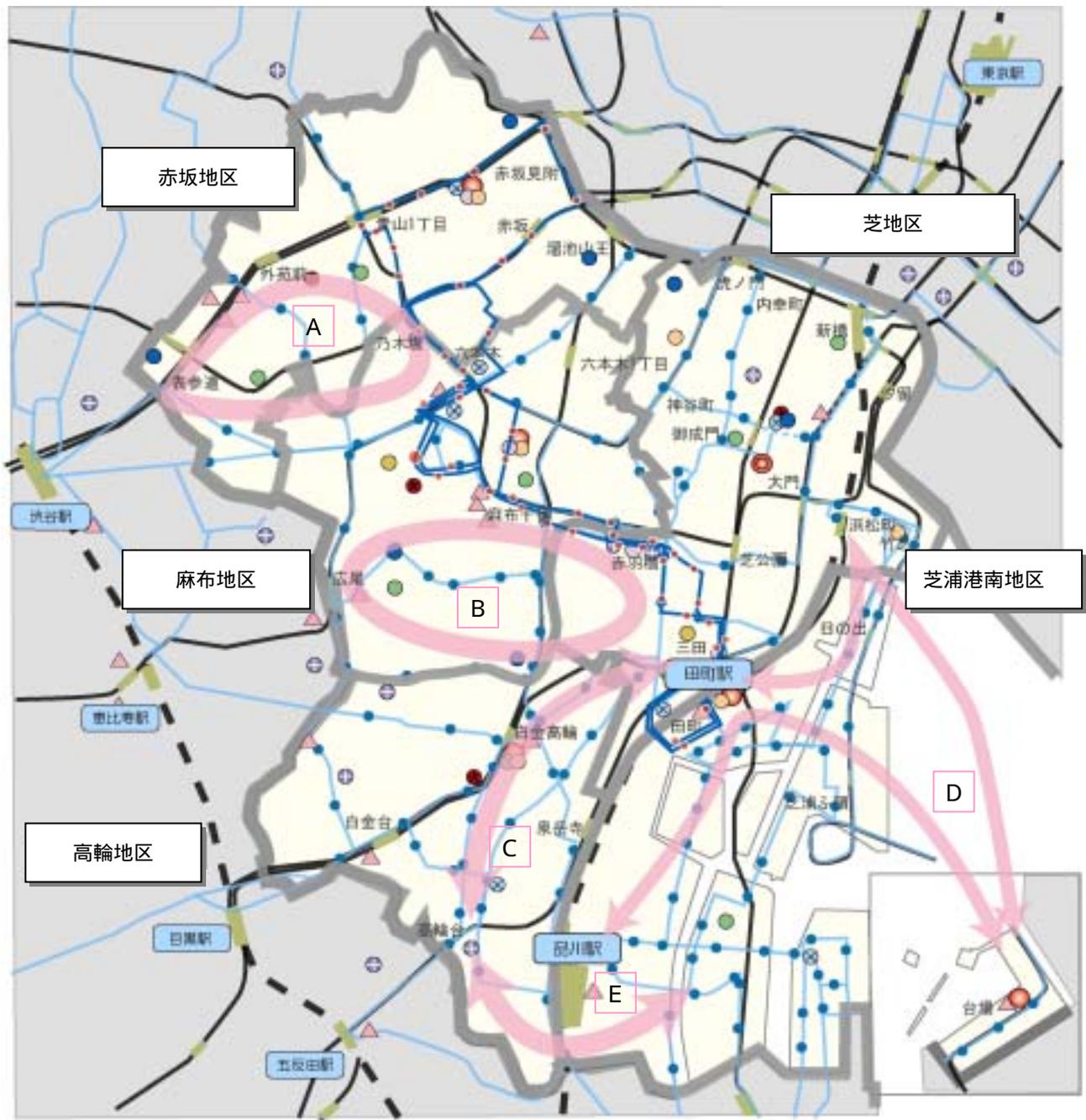
駅東西の地区を直接結ぶコミュニティバス導入の検討 図 43 -

E

手順 1、**手順 2** は、P 6 5 の検討手順に沿って考えられる対応策を示しています。

< 参考図 >

各地域での対応策のイメージ



凡例		凡例				
—	地区境界	●	区役所・総合支所	●	消防署	
—	JR 京浜急行	●	その他公共施設	●	税務署	
—	その他鉄道	●	図書館、学習施設	●	●	総合病院
—	路線バス	●	保健、福祉施設	●	●	その他主な医療機関
—	ちいばす	●	体育施設	●	●	警察署
		●		●	●	スーパー

図 43 各地域での対応策のイメージ

第6章 今後の課題

今回、地域交通のあり方を検討するにあたり、既存の資料やデータ、委員の意見を基に、港区の地域交通の問題・課題や、「ちいばす」の評価とニーズ、地域交通をとりまく環境・ニーズの変化を整理しました。この結果を踏まえ、委員会において議論を行い、地域交通の基本理念や目標、取組方針のあるべき姿について整理しました。

しかし、「ちいばす」運行後に移動ニーズが変化していることが想定されるものの、把握するための最新のデータがないことがわかりました。従って、今後、新規交通手段の導入を検討する際には、需要予測などに必要となる移動ニーズの把握等についての調査を改めて行う必要があると考えます。

また、この基本理念や取組方針をもとに、具体的な取り組みを進めていくため、次年度以降に、事業者や道路・交通管理者、地域企業などの関係機関と連携して、さらなる検討を進める必要があると考えます。

加えて、都営交通に対しては、公共交通の改善のために港区単独の要望のみでなく、他区との連携なども図りながら、多方面から改善に向けた働きかけを行っていくべきと考えます。

参考：港区地域交通のあり方検討委員会メンバー

	区分		所属	委員名	備考
1	学識経験者	交通計画	東京海洋大学海洋工学部	高橋 洋二	
2		都市社会学 文化社会学	慶應義塾大学文学部	藤田 弘夫	
3		交通・公益事業論、規制の経済学	慶應義塾大学商学部	伊藤 規子	
4	区民委員			小林 博孝	南麻布在住
5				上田 倫功	六本木在住
6				荒木 淳	白金台在住
7				稲村 智美	芝在住
8				布留川由美子	港南在住
9				高橋 禮之	赤坂在住
10	行政	港区	環境・街づくり支援部長	山田 憲司	
	事務局	港区	土木計画担当部長 環境・街づくり支援部土木計画担当課長 都市計画課交通計画担当係長	藤塚 仁 佐野 和典 石塚 由哲	
	事務局補助等	コンサルタント	(株)オリエンタルコンサルタンツ	松原 淳 原田 征己 佐藤 真理子	

港区地域交通のあり方に関する調査報告書

平成19年3月

港区地域交通のあり方検討委員会

お問い合わせ先 港区環境・街づくり支援部都市計画課交通計画担当

: 03 - 3578 - 2111 (代表)