

港区地域交通サービス取組方針

平成 20 年 10 月

港 区

目 次

はじめに	1
第1章 港区の地域交通	
1-1 地域交通の現状	1
1-2 地域交通の課題	2
1-3 課題への対応	3
1-4 アンケート結果にみる区民の意向	3
第2章 港区の地域交通サービスのあり方	
2-1 地域交通の基本理念	5
2-2 地域交通サービスの対象者と目的	6
2-3 区の役割	6
2-4 利用者、交通事業者の役割	7
2-5 既存交通サービスの改善	7
第3章 新規コミュニティバスの導入	
3-1 交通まちづくり	9
3-2 導入方針	10
3-3 新規路線選定の条件	11
3-4 検討体制とスケジュール	11
3-5 事業の採算性	12
3-6 導入後の事業検証と評価	13
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	15
資料2 地域交通サービスのメニュー	16
資料3 区民が不便と感じることもあるゾーン間の移動	17
資料4 港区地域公共交通会議設置要綱	18
資料5 新規路線の導入と検証の流れ	20

はじめに

この取組方針は、地域交通サービスを充実するために平成 18 年度に設置した港区地域交通のあり方検討委員会からの提言や平成 19 年 10 月に行った区民アンケート調査結果を踏まえ、区が取組むべき方針を示したものです。

第 3 章では、これまで地域交通について幅広く検討してきた中で特に区民要望の高いコミュニティバスの新規路線について、導入方針や検討方法、事業の採算性、事業の検証と評価等についてまとめました。

今後、この方針に基づいて区民や関係機関の参画のもと、平成 21 年 3 月までに「港区地域交通サービス実施計画」を策定し、平成 21 年度から地域交通サービスの改善に取り組んでいきます。

第 1 章 港区の地域交通

1-1 地域交通の現状

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 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めなどが運行しています。（資料-1 参照）

区は、誰もが安全に、安心して、港区の多様な魅力を実感することができる快適で利便性の高いまちづくりを目指していますが、その実現には、誰もがまちを容易に移動できる交通基盤の整備が必要です。そこで、区民の日常生活圏の移動手段を支援するため、徒歩圏については、歩行空間を確保するため歩道の拡幅や電線類の地中化事業を積極的に推進する一方、歩道の段差解消などのバリアフリー化を進めるなど、量質両面で取り組みを強化しています。また、自転車圏については、自転車駐車場の整備を進めながら自転車の適正な利用のあり方や走行環境の拡大にも努めています。

公共交通については、平成 16 年 10 月に港区コミュニティバス「ちいばす」を導入し、運行しています。

1-2 地域交通の課題

近年、少子高齢社会の進展や地下鉄等の大量輸送機関への転換、大規模な土地利用転換による夜間人口の急増等によって、地域の人々の移動を支える地域交通に以下のような課題が生じています。

- ・ 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。
- ・ 区内には運河や海、鉄道などの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開発による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。

また、現在運行している港区コミュニティバス「ちいばす」については、以下のような課題があります。

- ・ 「ちいばす」運行地域以外の区民から、コミュニティバスの新規導入を求める声が多数あがっています。
- ・ 「ちいばす」は開業以来利用者が順調に増加しているものの運賃収入のみでは採算が合わず、区は車両の減価償却費を、事業者は赤字分を負担しています。

1-3 課題への対応

近年の大量交通需要等に対応するため、地下鉄網の整備が進みましたが、それに伴い、区内でも都バス路線の廃止や減便が相継ぎました。

そこで、平成14年6月に「港区地域交通検討会」を設置し、区内の公共交通の再編整備に対応し、高齢者や障害者など誰もが利用しやすく、港区の地域特性にあった地域交通サービスについて検討しました。

その結果、区民の日常生活の足を確保するため、廃止された都バス路線への対応として、平成14年度に行った区民アンケートの調査結果等を踏まえ、平成16年10月に港区コミュニティバス「ちいばす」を導入しました。現在、田町ルートと赤坂ルートの2路線で運行していますが、その後、区民からは、コミュニティバス路線拡大の要望が多く寄せられました。

そこで区は、公募区民、学識経験者、港区からなる「港区地域交通のあり方検討委員会」を設置し、港区コミュニティバス「ちいばす」に限定せず、他の交通手段も含め地域交通のあり方を幅広く検討してきました。

検討委員会からは、交通需要予測などに必要となる区民の移動ニーズ等の調査が必要との提言を受け、平成19年10月に「地域交通サービス向上のための基礎調査」として区民アンケート調査等を実施しました。

1-4 アンケート結果にみる区民の意向

アンケート調査は、平成19年10月1日から10月31日までで、郵送によりアンケート用紙を区民約12,000名に郵送し、回収率は32.2%でした。

アンケート調査の最大の目的は、区民の移動ニーズを把握することです。区民に、居住地である起点から目的地である終点までで、最もよく行くところと時々行くところを聞くことによって、区民の日常生活における地域間の移動と頻度を把握し、それを数値化しました。

その結果、地域間の移動ニーズが高いところと低いところを把握することができました。

日頃、港区内で最もよく行く場所の結果を見ると、主に隣接する地域への移動が多くなっていること、また、周辺地域からの人の移動が集中している地域については、六本木周辺等をはじめいくつか確認できました。

地域交通サービスに求めるものでは、高齢者や障害者等の移動を支援すること、地区総合支所や区民センター、病院、スーパーマーケットといった、生活に密着した施設への移動を便利にすることの二つが特に多い結果となりました。また、地球温暖化対策として公共交通への転換についても関心が高い結果となりました。

コミュニティバスの新規路線導入についての質問では、新規に導入した方が良いと答えた方の割合が約 37%に対し、現在のままで良いと答えた方の割合が 10%弱という結果になっています。

また、コミュニティバスの新規路線の導入に際しての希望の行き先では、地区総合支所やスポーツセンター等の公共施設や鉄道駅、病院などが上位を占めています。

コミュニティバスなど、地域交通サービス向上のための費用負担については、運行に必要な経費の半分程度の運賃収入が見込める場合にサービスを継続・導入して良いという回答が全体の 3分の1で、一番多い結果となりました。つづいて、運行に必要な費用の全額程度の運賃収入が見込める場合が 18%、あまり見込めない場合でも継続・導入が 15%という結果となりました。

第2章 港区の地域交通サービスのあり方

2-1 地域交通の基本理念

区は、地域交通の課題を解決するため、「港区地域交通のあり方検討委員会」での提言や「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を踏まえ、以下のように基本理念を定め、サービスの充実に取組んでいきます。

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。

基本理念を受け、地域交通を構成する徒歩圏、自転車圏、公共交通サービスによる生活交通圏について、以下のように目標を定めます。

《徒歩圏》

歩行環境のバリアフリー化を促進し、誰もが快適な歩行空間を創出します。港区交通バリアフリー基本構想等に基づき対応していきます。

《自転車圏》

走行環境と駐輪施設の整備を進め、環境にやさしい自転車の利用を促進します。港区自転車等総合基本計画等に基づき対応していきます。

《公共交通サービスによる生活交通圏》

日常生活において必要となる区内の移動を地域交通サービスとして提供し、移動の利便性を向上させます。

既存交通手段の改善やコミュニティバス等の新規路線拡大により地域交通ネットワークを構築し対応していきます。

2-2 地域交通サービスの対象者と目的

地域交通サービスは、区民が通勤、通学、通院や買い物等、日常生活を営む上で必要となる移動や、来街者による区内での移動を支えるコミュニティバス等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公共交通としてのサービスです。（資料-2 参照）

生活者の視点で区の交通基盤をみると、アンケート結果からもわかるように、日常生活で区民が移動する際に、不便に感じている地域間の移動（資料-3 参照）が存在します。

そこで、サービスの対象者は、基本的には全区民を対象とし、地区総合支所や病院、商店街やスーパーマーケット等、公共性の高い施設等への移動（資料 1 参照）の中で頻度が高い地域間の移動を円滑にし、鉄道駅やバス停等、他の交通手段への乗り継ぎにも配慮しながら地域交通ネットワークを構築し、高齢者や障害者等の使いやすさも考慮した地域交通サービスを充実していくこととします。

加えて、区内には都心機能が集中し新旧の観光スポット等も数多いことから、区で働く人や学ぶ人、来訪者なども利用できるサービスを目指していきます。

なお、特定の人々を対象とした福祉・保健・教育サービスの一環としての送迎サービスについては、それぞれ別途の対応となるため、今回の地域交通サービスの対象からは除外することとします。

2-3 区の役割

区は、地域交通の基本理念に基づき、生活交通圏域における区民等の移動ニーズに対して交通手段を確保し、日常生活の利便性や福祉の向上、地域の活性化を図っていくために、次のような役割を果たしていきます。

- ・ 区が主体となって、地域交通に関する調査や総合的な企画立案、

他の交通事業者との調整を行います。

- ・ 区自らが地域交通サービスの担い手として、サービスの充実を実施していきます。

既存交通手段のサービス改善では区民の移動ニーズに十分な対応ができないものの中で、特に必要なものについては、区がコミュニティバス等の導入により地域交通サービスの充実を図っていきます。

2-4 利用者、交通事業者の役割

地域交通サービスの利用者は、受益者負担の考えに基づき一定の運賃を支払うこととします。また、区内の企業等は、交通渋滞の緩和や環境への負荷を低減させるため、さらには、地域交通サービスを採算面で支えるため、区内の移動に際しては極力地域の公共交通を利用するものとします。

地域交通サービスを運行する交通事業者は、経費を節約し効率的な運行に努めるとともに、利用者の乗り降りを手助けするなど、きめの細かなサービスを提供し、満足度向上に努めることとします。また、企業広告の車内掲載や車体のラッピング、地元企業や商店街の協賛を得るなど、運賃収入以外の収入確保に努めることとします。

都バスや地下鉄等の広域交通事業者は、区内の地域交通サービスレベルを向上させるため、乗り継ぎや運行の改善等について、相互に協力することとします。

2-5 既存交通サービスの改善

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、次のような方法で効果的・効率的に交通体系を整備することとします。

- ・ 都バス等の路線変更、増便等の要請
- ・ 既存の交通手段の有効活用等
 ホテルバス・企業バスの活用や共同運行の検討

- ・既存の地域交通サービスの改善
「ちいばす」田町・赤坂ルートของバス車両の改善等

これまで、上記の方法で様々な改善に取り組んできましたが、現段階では区全体の地域交通サービスの改善には結びついてこなかったのが現状です。

今後は、地域交通ネットワーク構築の視点も取り入れ、さらなる取り組みを継続していきます。

第3章 新規コミュニティバスの導入

区は、「ちいばす」導入後の路線拡大の要望や議会への請願等を受け、東京都に都バス路線の拡充等を重ねて要請してきましたが事態の改善が見込めない状況が続いています。

第1章に掲げた地域交通の課題や区民アンケート調査結果に対応していくには、既存のサービスの改善を交通事業者に求めるだけではなく、区が主体的に地域交通を改善していくことが必要です。

今後は、個別の需要に対応する施策から、区全体の効果を見据え、地域交通ネットワークを構築し、区民の新たな活動機会の創出や、地域の活性化などにつながるような交通環境づくりに転換していくことが求められます。

3-1 交通まちづくり

区は、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など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**はぐくんで**いきます。（以下、「交通まちづくり」と呼びます。）

また、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、コミュニティバス乗車券を無料で発行しています。これから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、区民の誰もがまちを容易に移動できる交通環境を整備していきます。

3- 2 導入方針

これまでの地域交通サービスの改善に向けた検討や調査を踏まえ、新規交通サービスの導入方針を次のように定めます。

- ・ 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。

具体的には、区民が日常生活の中で移動する際に、不便に感じている地域間の移動（資料-3 参照）や公共性の高い施設への移動（資料-1 参照）の中で頻度が高いものを中心に、既存交通のサービスレベルの現状（資料-1 参照）や、地域の特性、事業の採算性、採択された請願、区役所・支所改革の意義も勘案して総合的に判断し、実施計画を策定する中で新たなコミュニティバスを導入する路線を絞り込みます。

さらに、新規路線の整備により、他の交通機関との乗継ぎも考慮しながら地区総合支所をはじめとした地域の公共施設や生活利便施設、港区の有する観光資源などを結び、地域コミュニティや商店街の活性化につながる地域交通ネットワークを構築していきます。なお、導入するバスの車両については、ユニバーサルデザインの考えに基づいた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、最新規格のものを導入することを基本とします。

3-3 新規路線選定の条件

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点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。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（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。

3-4 検討体制とスケジュール

区は、「ちいばす」運行後、区民から新規路線導入等の要望を踏まえ、これまで様々な取組みを行ってきました。コミュニティバスの新規路線を導入するには、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、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区民や区と交通事業者等の合意形成までを効果的・効率的に進め、認可取得に向けた調整を並行して進めていきます。会議は、区民の代表、交通事業者、労働組合、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ます。

(資料-4 参照)

なお、新規路線の導入までの流れについては、資料-5 のとおりです。

3-5 事業の採算性

コミュニティバスの導入に当たっては、持続的で安定性のある事業運営を確保する必要があるため、バスの車両購入費やバス停留所の設置費用は行政の負担とし、さらに、運行経費と運行収入の差額についても区が交通事業者に補填することとします。

区は、税金を投入して事業を継続していく以上、負担の公平性の観点から採算性の基準を定め、常にコスト意識を持ちながら事業を運営し、持続的な交通体系を目指していくことが求められます。

採算性の指標は、運行経費（ランニングコスト）に対する運行収入の割合である収支率を用いることとし、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、さらには他の自治体との比較をもとに、収支率の目標値を 50%以上に設定して導入後の事業評価の指標としていきます。

運行収入は、運賃収入（発券及び定期）のほか、広告（車内広告及びラッピング）等による収入（※）が考えられます。運賃については、現在運行しているちいばすとの均衡や、区民アンケート調査結果により 100 円を基本とし、採算性の検討を行います。

（※）設定した目標値の運行収入には、シルバーパス利用者等に対する補助も運賃収入として含むものとします。

コミュニティバス新規導入に当たっては、原則として 2 年間の実証運行を行って事業の検証をした上で、本格運行に移行するものとします。

実証運行期間については、導入当初の周知・利用定着までにかかる期間の影響等を考慮し、収支率 40%以上を目指すこととします。

実証運行完了時点で収支率 40%以上を確保できた路線は本格運行に移行し、事業検証と評価、それに基づく改善を繰り返しながら収支率 50%以上の目標を早期に達成するよう努めます。

実証運行完了時点で収支率が 40%に満たない場合は、実証運行期間を 1 年延長して事業の周知徹底や一部路線の見直し、運賃の引上げ等の改善策を検討します。それでも採算性の向上が見込めない場合は、交通まちづくりとしての効果の検証も踏まえた上で、必要に応じて事業全体の見直しを検討します。

3-6 導入後の事業検証と評価

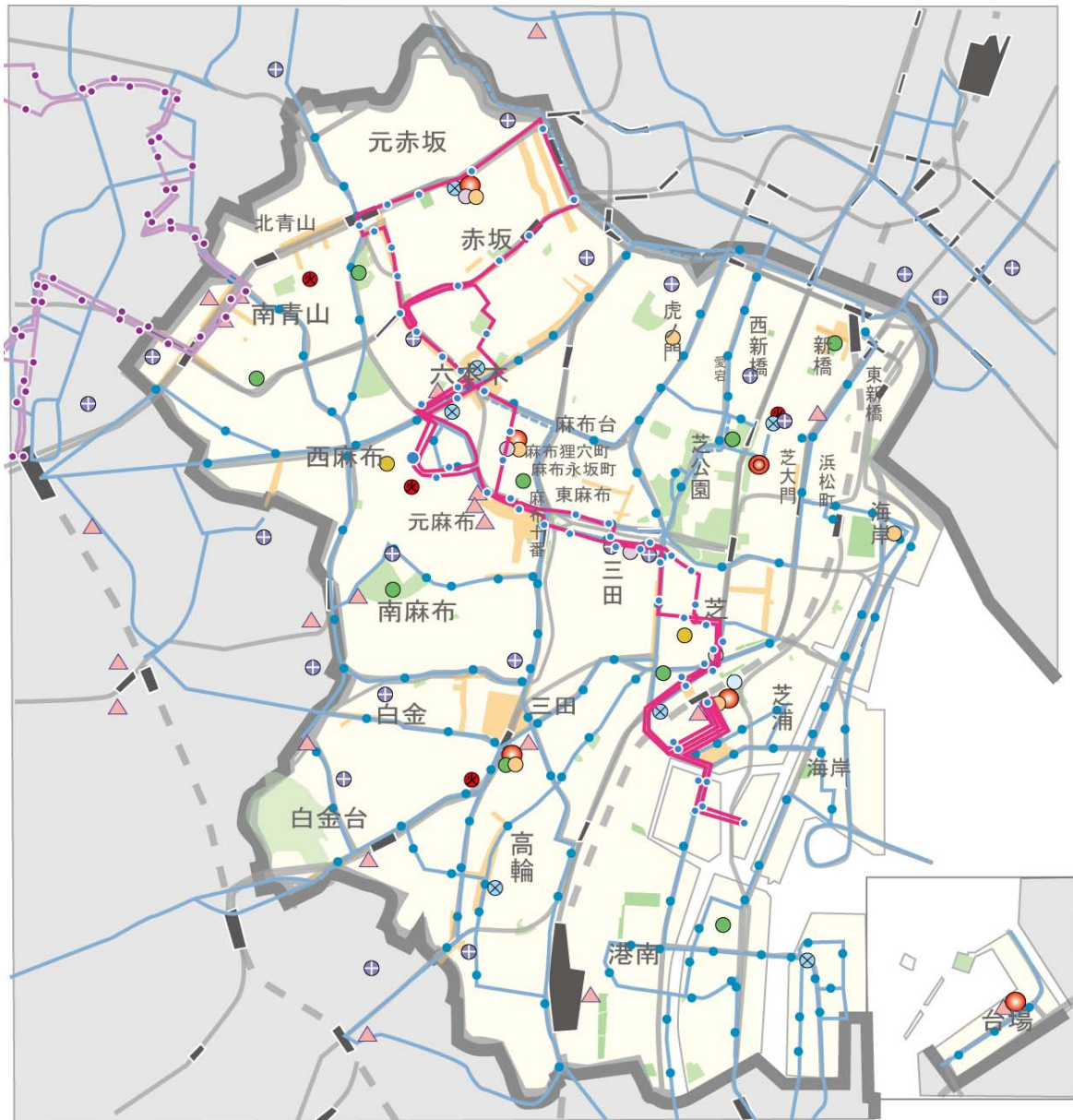
新規コミュニティバス導入後は、持続的で安定性のある地域交通体系を確保するため、定期的な事業検証と評価が必要です。特に、実証運行期間においては、コミュニティバスの周知徹底を図ると同時に、交通まちづくりの観点から、例えば、高齢者や障害者、妊産婦などの区民がコミュニティバスを活用して外出機会がどの位増えたのか、また、どのような活動に利用したのかなどをアンケート調査等により把握する必要があります。

本格運行への移行後も、今後の大型公共施設整備やまちづくりの動向によっては、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、各地区総合支所と連携を図りながら定期的に利用客の起点終点調査（OD調査）や区民満足度調査などを行い、事業の改善に努めていきます。

事業の検証と評価に当たっては、利用者数や収支率などの情報公開を徹底するとともに利用者の声を聞き、地域でコミュニティバス事業をはぐくみ、地域の活性化などにつなげていく姿勢が不可欠です。その仕組みとして、利用者、行政、交通事業者などが同じテーブルで議論できる「港区地域公共交通会議」の活用も有効な手段です。

事業の検証と評価のための具体的な内容と仕組みづくりについては、実施計画の中で定めます。

資料1 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

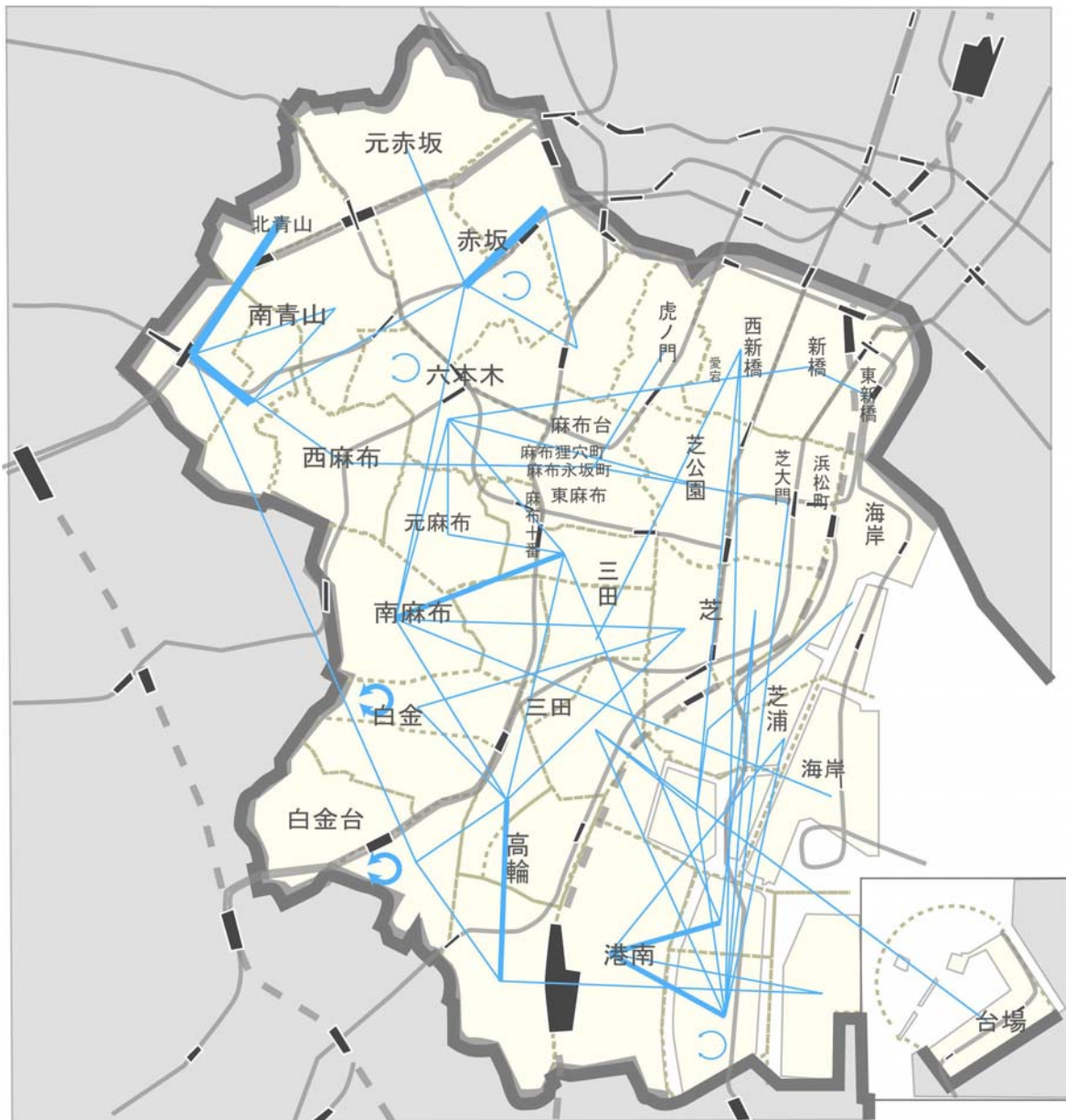
凡例			
●	区役所・総合支所	⊗	警察署
●	図書館、学習施設	●	消防署
●	保健、福祉施設	●	税務署
●	体育施設	▲	スーパー
●	その他公共施設	■	商店街
⊕	医療機関	■	公園

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。

資料2 地域交通サービスのメニュー

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

資料3 区民が不便と感ずることがあるゾーン間の移動



凡例 (頻度)	
	300~回/月
	200~299回/月
	100~199回/月

ブロック内の移動を示す

数字は頻度 X サンプルの総和
 ※頻度は以下の方法により月平均の回数を算出した。

- ・週4回以上 : 16回
- ・週2、3回 : 12回
- ・週1回 : 4回
- ・月1、2回 : 2回
- ・月1回より少ない : 1回

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」への移動に不便と感ず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。

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。

資料5 新規路線の導入と検証の流れ

