

## 芝浦港南ルート of 経路及びダイヤ変更について

### 1 背景・課題

平成22年3月運行開始以降、ちいばす芝浦港南ルートでは、利便性向上に向け、停留所の新設、みなとパーク芝浦への乗り入れ、始発便の繰り上げ、小型から中型車両への入れ替え等の運行改善を実施してきました。

令和元年度時点で、田町、高輪ルートに続き、収支率が65%以上と高く、年間約64万人が利用しています。通勤や買い物等で週に複数回利用する方が多く、特に品川駅から田町駅（「八千代橋東」停留所）までの区間の利用が多い特徴があります。

一方、地元町会等からは、平成29年5月KMフラワーバスの廃止を受け、ちいばすを日の出棧橋方面に延伸するよう要望書（平成30年9月）が区に提出されています。また、利用者からは一部ルートの重複区間の効率化を求める声が上がっています。

そのため、現利用者への影響や経費増加を最小限に抑えつつ、ルート変更等の運行改善により、交通不便を解消し、沿線住民の利便性の向上を図る必要があります。

### 2 変更内容

一部重複区間を効率的なルートに変更した上で、ちいばすの運行がなく、かつ都営バス（浜95）が1時間に1便と少ないエリアである日の出棧橋までルートを延伸します。これにより、ちいばすと都営バスを合わせて1時間に2～3便の運行を確保します。

また、利用者の多い品川駅～田町駅は、現行の20分の運行間隔を維持するため、品川駅港南口～田町駅東口を結ぶ系統を新設します。

なお、ルート変更での運行距離増加に伴う運転士や燃料費等の経費増加を避けるため、現行の運行体制で変更ルートを運行できるようダイヤを変更します。

#### (1) ルート・ダイヤ

品川駅港南口～田町駅東口～日の出棧橋入口（港1系統）と、品川駅港南口～田町駅東口（港2系統）の2系統を組み合わせて運行します。港1系統では、ルートの効率化として、現行の八千代橋東（芝浦三丁目）から芝浦アイランドを経由し、芝浦ふ頭駅で折り返すルートを八千代橋から藻塩橋経由で田町駅に向かうルートに変更します（変更ルートは経路図参照）。

また、運行ダイヤを平日・土休日ともに品川駅港南口～田町駅東口は1時間に3便、田町駅東口～日の出棧橋は1時間に2便となるよう変更します。

#### (2) 停留所

ルート変更に伴い、停車する停留所を計8停留所（増設11、廃止3）増やします。また、「168海岸三丁目」を移設の上、「168汐彩橋北」に、「171海岸三丁目」を「171芝浦ふ頭南」に名称を変更します。

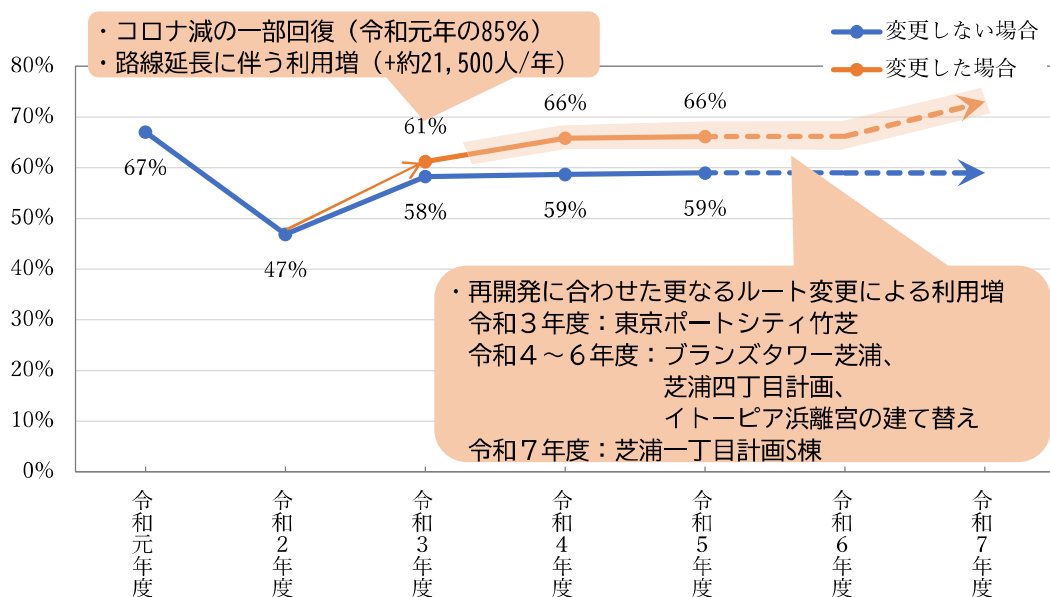
### (3) 効果

- 海岸地域の地域住民や団体からの交通不便解消の要望に対応できます。
- 都営バス（浜95）と重複する芝浦一丁目～芝浦二丁目、潮路橋～日の出橋入口は、浜95が1時間に1便以上あり、ちいばすが1時間に2便になってもちいばすと都営バスで1時間に3便以上の運行が確保できます。
- 重複区間を解消し、路線を延伸するため、新たな利用者の開拓が見込まれます。
- 港2系統（品川駅港南口～田町駅東口）は、現行ルート（16.5km）から路線延長が短縮されるため、定時性の向上が見込めます。
- 品川駅方面から藻塩橋経由で直接田町駅に行けるようになるため、田町駅へのアクセス性が向上します。
- 将来的に竹芝駅周辺や芝浦一丁目の再開発状況に合わせたルート変更を行うことで、新たな利用者の獲得が見込めます。

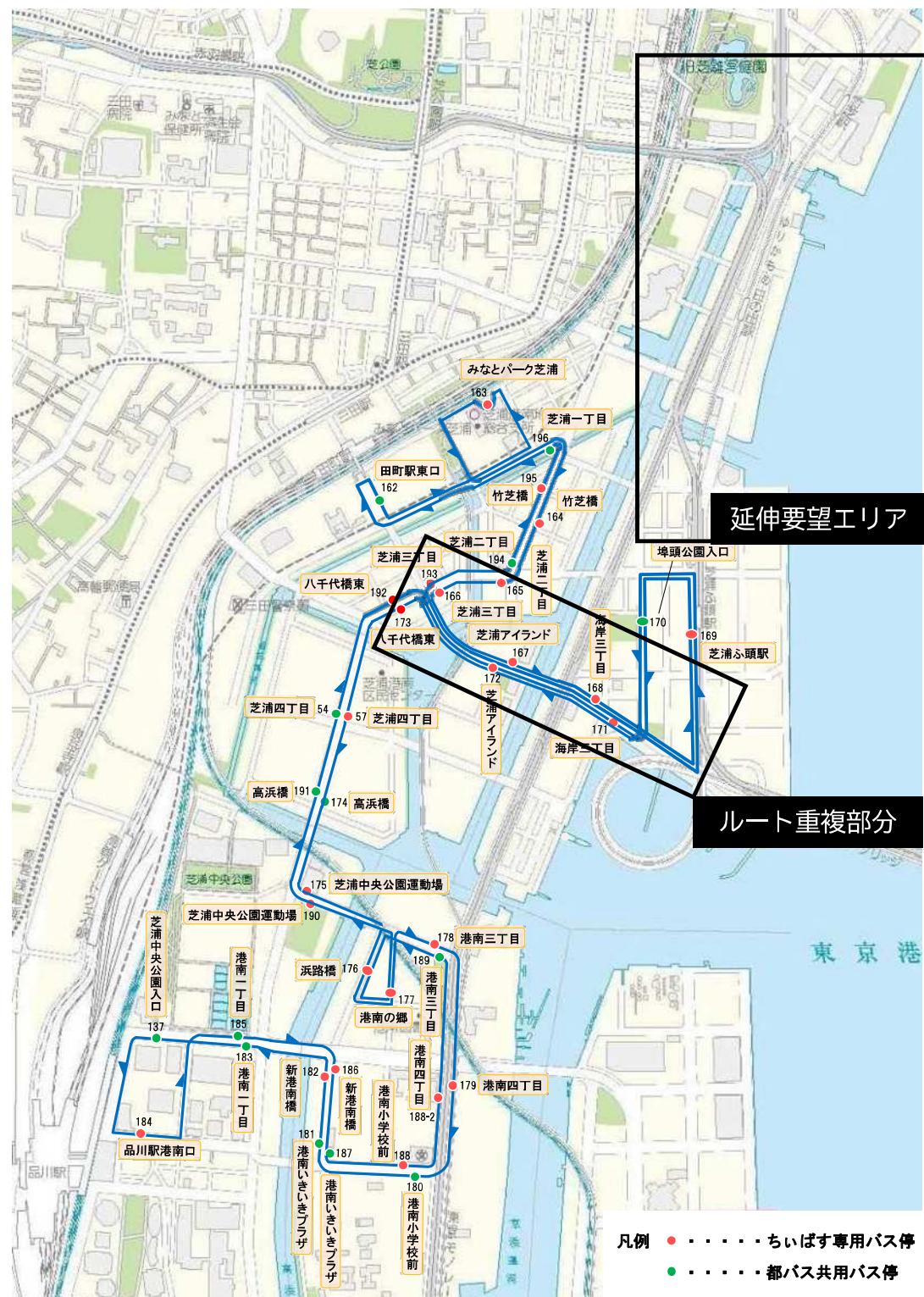
【運行改善による効果の試算（令和3年度）】

	想定効果	補足
ルート変更による利用者数（年間）	+約 21,500 人	・路線延長に伴う新たな沿線住民の利用増
運行経費	-約 100 万円	・総走行距離の減少による燃料費の削減

【将来的な収支率の推移予測】



現行ルート（芝浦港南）



都営バス



変更後（港1系統：品川駅港南口～田町駅東口～日の出棧橋入口 2便／1時間）

変更後（港2系統：品川駅港南口～田町駅東口 1便／1時間）

