

台場シャトルバスの運行事業の継続について

1 台場シャトルバスの役割

(1) 地域交通ネットワークにおける位置づけ（別紙1参照）

台場シャトルバスは、区内各地域とレインボブリッジで繋がる立地状況にある台場地域において、レインボブリッジを通る交通手段となっており、地域交通ネットワーク上、重要な路線です。また、台場シャトルバスは、交通結節点である品川駅、田町駅等と台場地域をJRとゆりかもめを乗り継いで行くよりも早い約20分で結びます。

さらに、品川駅や田町駅からJR、都営地下鉄、ちいばす等への乗り継ぎが可能なことから、区民等の利便性の向上にも資する路線となっています。

(2) 台場地域の活性化

台場シャトルバスは、台場地域から田町駅を経由して品川駅まで約20分で移動ができ、毎時15分間隔で運行していることから、台場地域からみなとパーク芝浦等の公共施設や区内の生活利便施設などの行政サービス等を楽しむことができ、交通手段として、速達性及び経済性に優れています。

また、都内有数の観光地である台場地域への観光客や就業者の交通手段でもあり、台場地域全体の活性化にもつながっています。

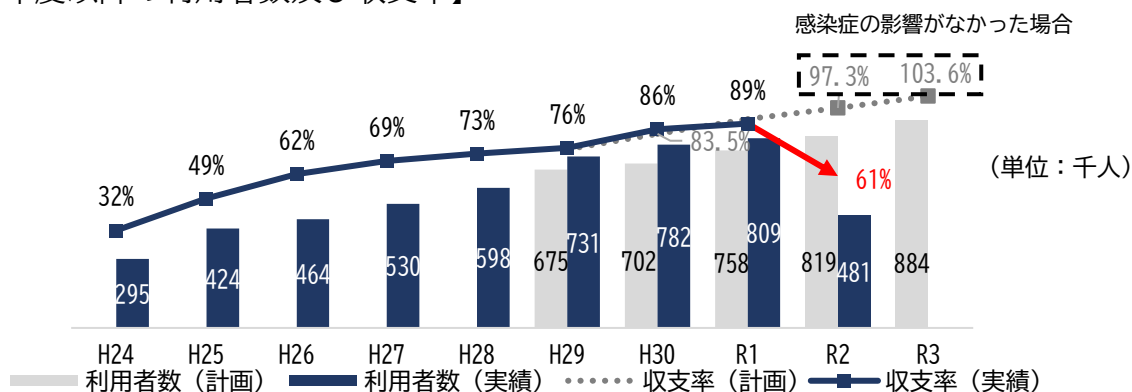
2 運行事業の検証

台場シャトルバスの利用者数及び収支率は、運行開始の平成24年度から令和元年度までの8年間、ルート改善やダイヤの見直し、積極的な広報活動等により、前年の数値及び計画値を上回るペースで推移していました。

特に、新たな運行協定を締結した平成29年度から令和元年度までの3年間は、利用者数や収支率が計画値を上回るペースで推移しましたが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、他の公共交通機関と同様に、利用者数及び収支率が低下しました。

このように、新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少がなければ、利用者数は平成29年度から73万人、78万人、80万人と増加し、収支率は76%、86%、89%と順調に計画値を上回る伸びをしており、令和元年度から3か年での黒字化達成、令和4年度からの自主運行が可能な状況にありました。

【平成24年度以降の利用者数及び収支率】



【平成29年度から令和3年度までの計画値・実績】

	利用者数 (人)	収支率 (A)/(B)	収支 (A)-(B)	(千円)			
				収入			支出 (B)
				運行収入	広告収入等	計(A)	
平成29年度	730,738 (675,250)	75.9% (75.3%)	▲ 44,501	133,202	6,663	139,865	184,366
平成30年度	782,449 (702,260)	86.4% (83.5%)	▲ 24,179	143,326	9,819	153,145	177,324
令和元年度	808,724 (758,441)	89.0% (89.0%)	▲ 20,101	152,058	9,933	161,991	182,092
令和2年度	480,938 (819,116)	61.3% (97.3%)	▲ 63,066	91,317	8,604	99,921	162,987
令和3年度(想定)	598,816 (884,645)	74.0% (103.6%)	▲ 41,882	110,781	8,211	118,992	160,874

※ () 内は計画値

3 令和4年度以降の運行事業の継続について

(1) 運行事業の継続の必要性

①区民の日常生活を支える交通手段の確保

台場シャトルバスは、日々の通勤・通学、買物等の区民の日常生活を支える移動や、高齢者や障害者、妊産婦等の交通弱者の重要な交通手段となっています。

②交通利便性の確保

台場シャトルバスの運行を継続することで、区内の交通手段として、品川駅、田町駅等の交通結節点を選択でき、区民はもとより、観光客や就業者の交通利便性を確保することに繋がります。

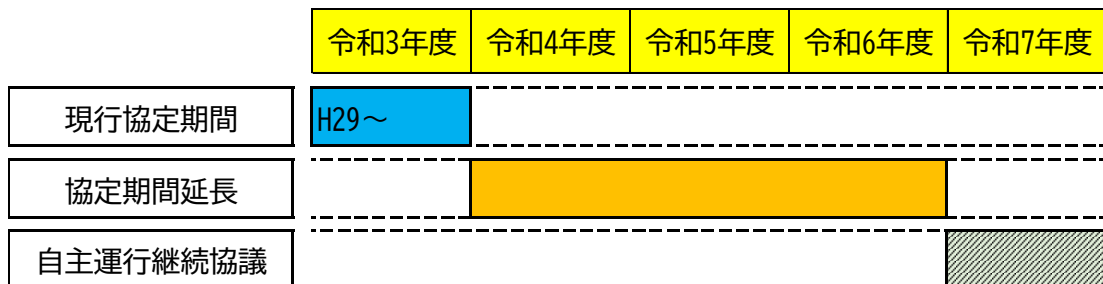
(2) 事業スキーム

①令和4年度から令和6年度まで

令和4年度から令和6年度までは、感染症の拡大の影響を乗り越えるため、協定期間を3年間延長する内容で運行協定を変更します。

その上で、アフターコロナの利用者数の回復見込みや新たな取組による収入確保への取組、経費抑制による収支率の改善を考慮し、3年間で5,000万円を上限とする運行経費補助を行い、黒字化達成を目指します。

【事業スキームのイメージ】



②車両購入費補助

車両購入費補助については、車両の耐用年数が経過した場合でも安定的な収支や利用者の安全な輸送を確保するため、運行車両の状況や経営状況を考慮し、必要な時期に運行事業者と協議を行い補助します。なお、購入にあたっては、国や都の補助制度を活用し、脱炭素社会の実現に寄与する燃料電池バス等の導入を検討します。

(3) 現在の運行事業者による継続運行

現在の運行事業者である株式会社k mモビリティサービスは、運行開始当初から協議会で台場地域住民や企業とともに事業を企画・運営しています。

また、ルートの変更やダイヤの見直し、積極的な広報活動により、令和元年度までは計画値を上回るペースで推移しており、令和4年度からの自主運行が可能な状況が見込まれていました。

さらに、台場地域住民からの高い評価やこれまでの運行実績、経営の効率化への取組から、利用者本位の効率的な運行体制を確保できます。

このような観点から、現在の運行事業者である株式会社k mモビリティサービスとの運行協定を変更します。

(4) 台場シャトルバスの運行継続のための新たな取組（別紙2参照）

- ①認知度向上のための取組
- ②利便性向上のための取組
- ③台場地域住民との連携強化
- ④企業との連携強化
- ⑤芝浦港南地区総合支所との連携

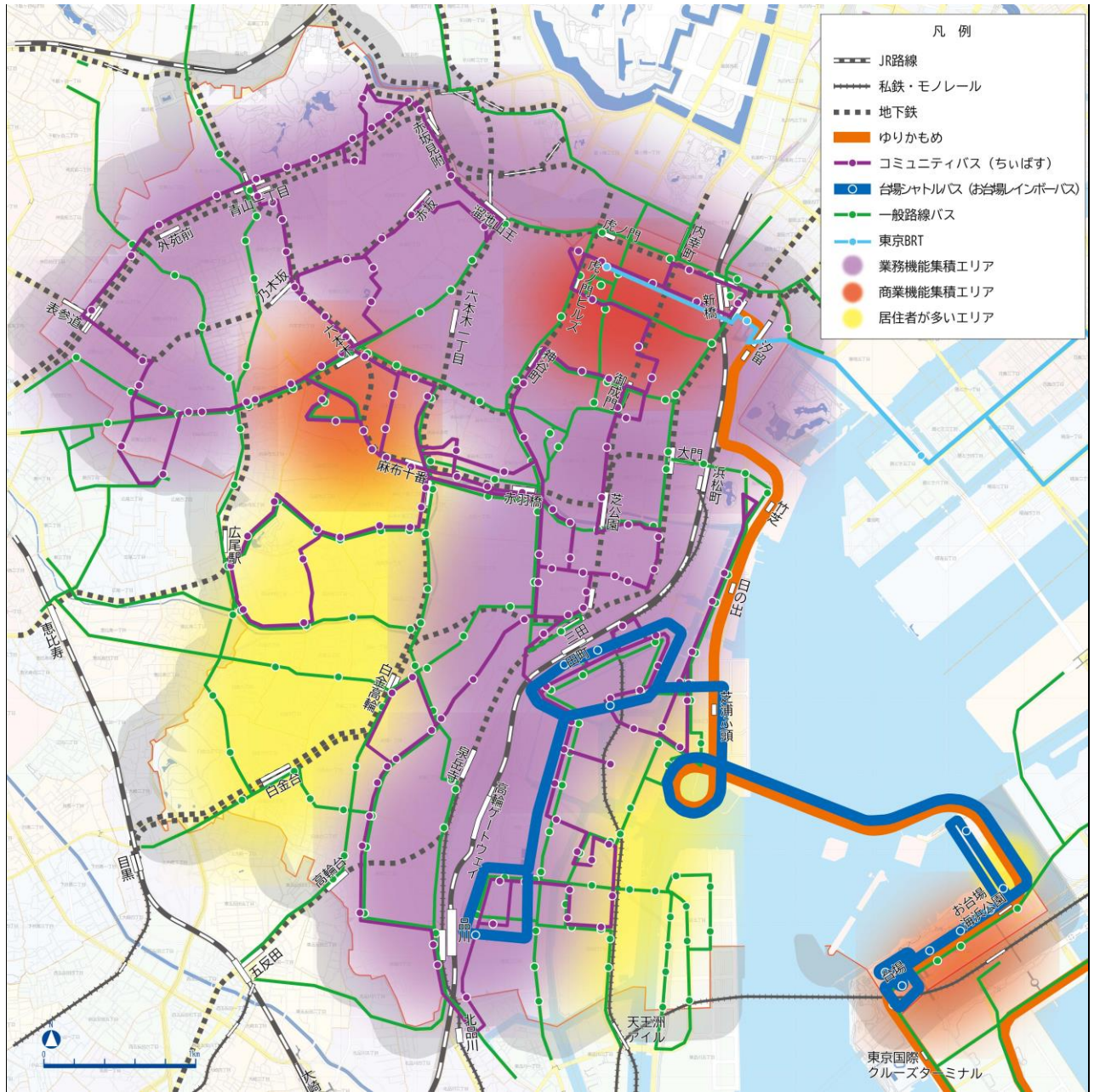
(5) 令和7年度以降

令和7年度以降も、台場地域への安定した運行事業を継続するため、運行事業を検証するとともに、自主運行に向け、運行事業者と運行事業に必要な条件について協議し、継続します。

4 今後のスケジュール（予定）

令和3年12月～	住民説明
令和4年4月1日	運行継続

別紙1



別紙2

台場シャトルバスの運行継続のための新たな取組			
項目	事業内容	取組時期	
		令和3年度	令和4～6年度
認知度向上のための取組	○区HP、LINE、広報紙、SNS、デジタルサイネージ等での区民に向けた情報発信 (特に認知度の低い麻布地区や赤坂地区の区民を中心に、鉄道やちいばすを利用し、乗り換えによって台場地域へ直通で行ける交通手段であることを広く周知)	●	
	○運行経路、所要時間等を表示したバス車両による情報発信	●	
	○JR東日本、JR東海や自転車シェアリングアプリとの連携による来街者に向けた情報発信		●
	○kmタクシー内でのビジネスマンに向けた情報発信	●	
利便性向上のための取組	○交通系ICカードに代わるキャッシュレス決済の推進	●	
	○ベビーカー固定ベルトの設置	●	
	○1日乗車券のデジタル発行		●
	○Ringo Pass等のMa a Sアプリとの連携強化		●
台場地域住民との連携強化	○区民、小学校との連携による10周年記念式典の開催(令和4年度)	●	
	○台場地域住民からの利用促進のためのアイデア募集	●	
	○ルート短縮や終発便の繰り上げ		●
企業との連携強化	○車内広告の掲出による収入確保	●	
	○区内ホテルとの連携による乗車券付き宿泊プランの提供	●	
	○台場地域の商業施設との連携による乗車券の配布やイベント時のPR活動	●	
	○地元アニメ等と連携したラッピングバスの運行		●
	○フジテレビとコラボした車内コンテンツの放映		●
芝浦港南地区総合支所との連携	○台場地域での区主催のイベント(お台場プラージュ等)における台場地域住民や企業と連携した利用促進策の実施		●