

Bーぐる新規路線の導入区域について

1 概 要

「文京区コミュニティバス課題等分析委託報告書」（平成 30 年 3 月作成）で示された路線案について、多角的な視点で評価検討を行った結果、本郷・湯島地域を新規路線導入区域とするものである。
（別紙「文京区コミュニティバス課題等分析委託報告書の検討結果」）

2 今後の予定

令和元年度 ニーズ調査の実施、バス事業者の選定

令和2年度 運行計画の作成、各関係機関との協議・調整、
運行開始準備

令和3年度 運行開始予定

文京区コミュニティバス課題等分析委託報告書の検討結果

1 運行サービスの適正化について

Bーぐるの利用者は横ばい傾向を示しており、今後、運行間隔の短縮や運行時間帯の延長など利便性向上により利用者数の増加を図っていくかなどの運行サービス適正化について調査・分析した。

(1) 運行本数の変更

→(9 ページ)

Bーぐるの利用者は、「運行間隔を短くする(現在 20 分間隔)」が最も多く 39.5%を占め、運行間隔の改善を求めている。一方、Bーぐるの非利用者は、「新規路線の開設」が最も多く 36.5%を占め、「運行間隔を短くする(現在 20 分間隔)」は、25.2%である

【現 状】すべての時間帯において、20 分間隔で運行している。

【方向性】運行間隔を 15 分間隔などに短縮した場合、必要となる車両台数が増加することから運転士、燃料費及び各種維持管理コストが増加すること、また、Bーぐるの沿線地域と非沿線地域との利便性に関する差が拡大すること、さらにバス業界の中で運転士不足の問題が深刻化しており、運転士の確保が難しい状況であることから、現状通りとする。

(2) 運行時間の拡大

→(11 ページ)

区民アンケートにおいて、始発、最終の時間帯に関するサービス改善ニーズは、利用者で 4.2%、非利用者で 1.3%とニーズが低い状況である。このため、始発や最終の時間帯拡大により、新規需要の確保について、大きくは望めない状況である。

【現 状】始発時間（千駄木・駒込ルート 7 時発、
目白台・小日向ルート 7 時 14 分発）
最終時間（千駄木・駒込ルート 20 時 41 分着、
目白台・小日向ルート 20 時 59 分着）

【方向性】運行時間の拡大は、区民アンケートによるサービス改善ニーズによると Bーぐるの利用者 4.2%、非利用者 1.3%と低い状況であること、また、運転士の人件費、燃料費及び各種維持管理コストが増加すること、さらにバス業界の中で運転士不足の問題が深刻化しており、運転士の確保が難しい状況であることから、現状通りとする。

2 バス周辺インフラの最適化について

利便性の向上に資するため、バス周辺インフラの最適化について、調査・分析した。

(1) Wi-Fi 環境の活用

→(12 ページ)

現在、Bーぐるの車内には、車内モニターが搭載されており、継続的に固定(DVD)の映像を提供しているが、今後、この車内モニターと Wi-Fi との連動が可能性として、考えられる。

＜運用に向けた課題について＞

- ・既存コンテンツを使用する場合は、提供が容易であるが著作権に留意する必要がある。
- ・新たに表示用の映像等を作成する場合は、コストが掛かる。
- ・運用の主体については、車両の所有者である運行事業者との調整が必要である。

【現 状】乗客がスマートフォン等で利用できる Wi-Fi 環境については導入済(2016 年)。Wi-Fi 環境を活用した車内モニターコンテンツの充実などは導入していない。

【方向性】Wi-Fi 環境の更なる活用については、利用者へのサービス向上につながることから、費用対効果を鑑みながら引き続き安価で活用できる方法などを検討していく。

なお、検討に当たっては、引き続き Bーぐる沿線協議会や運行事業者等との協働により、利便性の向上策を実現していく。

(2) バスロケーションシステムの導入

→(12 ページ)

＜期待される効果＞

- ・区民ニーズの高い運行情報をインターネットなどから情報提供が可能である。
- ・車両の現在位置表示により車両運行管理が可能である。
- ・GPS 情報により遅延情報などの運行時間の分析が通年のデータにより分析可能である。

＜検討課題＞

運行情報の提供にあたっては、バスロケーションシステムの精度や信頼性について確認が必要である。特に GPS 情報は緯度経度の地点情報のため、GPS 情報からバス停への到着や発車を判定することはできないため、その判定基準について確認する必要がある。

【現 状】バスロケーションシステム導入済(2011 年導入・2018 年更新)

【方向性】乗客個人単位ではスマホやパソコンから車両の現在位置を正確に把握できている。なお、バス停(標示)自体にバスの位置を感知するシステムの導入については、維持コスト等の課題が大きいため引き続き検討していく。

＜導入済＞

スマートフォンで現在位置を
確認可能（バスロケ）



＜他路線バスの取組事例＞

バス停自体への位置情報の表示（バス停センサー）



（３）上屋付きバス停の導入

→(13 ページ)

＜期待される効果＞

・バス待ち時間における利用者の快適性が向上する。

＜検討課題＞

・歩道幅員が確保され道路構造的に設置可能なバス停についてベンチを設置していくのか、効果が期待される利用の多いバス停のみ設置していくのかなど、整備方針について検討が必要である。

・ベンチの設置については道路構造上の条件以外に、事故をさけるために自転車交通量や該当有無、スクールゾーン(グリーンベルト)や自転車走行レーンなどについても調査し、総合的に判断していく必要がある。

【現 状】 上屋付きバス停は導入していない

【方向性】 最も乗降客が多い文京シビックセンターバス停については、道路占用許可基準及び道路占用物件配置標準 15 条 1 項 2 号による基準（歩道幅員 3m）及び同条 2 項による例外基準（歩道幅員 2.5m）が確保されていないため、道路構造的に設置は難しい。

なお、他のバス停への導入にあたっては、バス運営側の導入コスト及び維持管理費がかからない広告付きバス停の導入が望ましいが、現状では企業の参入が見込めない状況にあり、設置可能性のあるバス停については費用対効果を鑑みながら、引き続き検討していく。

＜参考：歩道幅員 3 m 以上（例外基準 2.5 m 以上も含む）の停留所＞

千駄木・駒込ルート	目白台・小日向ルート
3 後楽一丁目	2 小石川税務署
5 ミーツポート	8 江戸川公園
6 ラクーア	9 関口二丁目
7 三田線春日駅	11 目白台一丁目
8 文化シヤッター前	12 目白台運動公園
9 クイーンズ伊勢丹小石川店前	13 日本女子大前
10 指ヶ谷小学校	15 アカデミー音羽
11 白山下	16 護国寺駅
12 白山駅	17 講談社前
13 白山上	21 文京総合福祉センター
14 向丘一丁目 ★	25 窪町小学校 ★
15 日本医大前	26 茗荷谷駅 ★
16 千駄木二丁目 ★	28 播磨坂
23 昭和小学校（上富士前）	29 共同印刷
24 六義園入口	30 小石川一丁目
25 南北線駒込駅	31 こんにゃくえんま
28 千石駅	32 富坂下
29 特養ホーム白山の郷	
30 東洋大学	
31 白山五丁目	
32 指ヶ谷小学校	
33 白山一丁目	
34 文化シヤッター前	
35 三田線春日駅	

★…都バスと共用しているバス停

＜参考：某社設置の広告付きバス停（新宿区コミュニティバス We バス）＞



(4) 緊急対応設備（バス無線）の導入

→(13 ページ、抜粋)

＜期待される効果＞

- ・渋滞等の遅延時において運転士同士で連絡をとり、遅延状況に関する乗客へのアナウンスが可能である。
- ・運転中の携帯電話の通話は、道路運送法違反となるが、バス無線機については、走行中でも通話可能である。
- ・大規模災害時等においても通信規制が入らないため、確実な通信である。
- ・通話料が不要である。

【現 状】バス無線導入済（2016 年）

【方向性】運転士同士での連絡や本社運行管理者との緊急連絡等で使用しており、異常事態発生時における道路状況や運行状況の共有等に引き続き活用していく。

(5) バスターミナルの設置

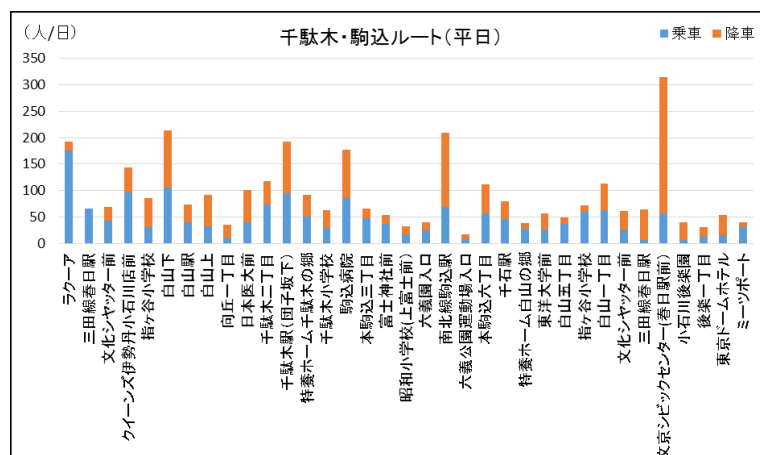
→(15 ページ、抜粋)

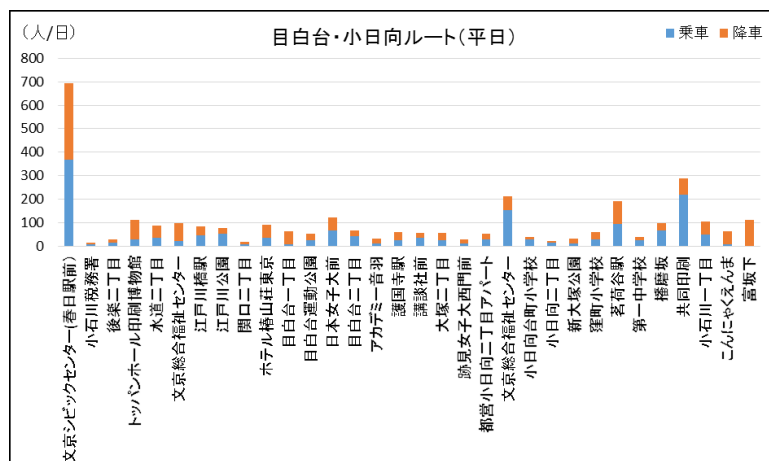
- ①既存路線再編の上、区内を複数エリアに分割し、それぞれを運行するルートを一か所で結節させる場合
- ②既存路線再編の上、区内を複数エリアに分割し、それぞれを運行するルートを複数箇所で結節させる場合

【現 状】「1 文京シビックセンター」バス停で両ルートの乗り継ぎが行われている。

【方向性】現状では、移動目的地としてのニーズが最も高い「1 文京シビックセンター」バス停が、Bーぐる 2 路線、都営バス及び地下鉄駅の乗り換えや乗り継ぎの実質的なターミナルとなっている。路線最適化の検討においても、「1 文京シビックセンター」バス停を交通結節点として有効活用し、利用者の利便性の向上を図っていく。

＜参考：Bーぐるバス停の利用状況＞





(6) 環境配慮型車両の導入

→(17 ページ、抜粋)

<期待される効果>

環境配慮型車両は、有害物質を排出しないため、CO2 削減効果がある。モーターを回転させて走行するため、騒音の軽減効果がある。

<検討課題>

- ・現時点において現行ルートを運行可能なポンチョと同等の車両サイズ(全幅約2 m)、乗車定員(36 名)の環境配慮型車両は量産化されておらず車両価格が高い状況である。
- ・現状では1週の運行に対して 20 分の充電を行う必要があることから、B—ぐるについては、既存4台(1ルートあたり)に環境配慮型車両を1台追加することとなり、CO2削減等の目的を果たせないと考えられる。
- ・電気や水素の補給基地については、運行事業者の車庫及び文京区内での整備が必要であり、これらの補給基地の整備費用・維持管理も必要となる。
- ・今後、国土交通省や東京都の環境配慮型車両の導入に関する補助が想定されるため、導入検討時には補助の活用について検討が必要である。

【現 状】環境配慮型車両は導入していない

【方向性】車両価格が約 7000 万円と現行車両の約 3 倍となるため、車両導入時に補助金の活用が見込めるか検討が必要である。また、導入した場合、運行事業者の車庫及び運行ルート近接地における充電設備等の設置のための用地確保が必要となる。さらに充電時間(約 20 分)を考慮した運行計画の見直しが必要となり、バスの増車が必要となることから、運転士確保の問題や収支率の悪化による財政負担の増加が予想される。イニシャルコスト及びランニングコスト双方の課題解決につながる技術開発及び補助制度の動向を今後も注視していく。

【参 考】「地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車普及促進事業」(国土交通省)

「区市町村との連携による地域環境力活性化事業(東京都環境公社)

<参考：丸ノ内線高架下の電気自動車急速充電スタンド>



<参考：EVバス導入シミュレーション>

ア 導入経費

		現行バス	EVバス			差
			車両価格	充電設備	計	
導入経費(1台分)		22,100,000 円	70,000,000 円	15,000,000 円	85,000,000 円	62,900,000 円
補助金	地域交通グリーン化事業補助金 (補助率1/3、充電設備10/10(上限421万円))	- 円	23,333,000 円	4,210,000 円	27,543,000 円	27,543,000 円
	区市町村との連携による地域環境力活性化事業 (補助率1/2)	- 円	23,333,000 円	5,395,000 円	28,728,000 円	28,728,000 円
	地域福祉推進区市町村包括補助金 (補助率1/2(補助基準額上限3600万円))	11,050,000 円	- 円	- 円	- 円	△ 11,050,000 円
区負担額		11,050,000 円	23,334,000 円	5,395,000 円	28,729,000 円	17,679,000 円

イ 運行経費

フル充電に要する時間 20 分
 バッテリー満タン時の走行可能距離 30 km

千駄木・駒込ルート	現状	EV導入後	増減
一周走行時間	69 分	69 分	- 分
一周走行距離	11.48 km	11.48 km	- km
1日の勤務体制	8.5 人	10.5 人	2 人
バス台数	4 台	5 台	1 台
運転士給与年間(@352,000円×人数×12ヵ月)	35,904,000 円	44,352,000 円	8,448,000 円
運転士賞与(@307,000円×人数)	2,609,500 円	3,223,500 円	614,000 円
燃料油脂費・整備費	12,982,900 円	9,190,315 円	△ 3,792,585 円
合計(1年間の運行経費)	51,496,400 円	56,765,815 円	5,269,415 円

目白台・小日向ルート	現状	EV導入後	EV導入後
一周走行時間	58 分	58 分	- 分
一周走行距離	10.74 km	10.74 km	- km
1日運転士	8 人	10 人	2 人
バス台数	4 台	5 台	1 台
運転士給与年間(@352,000円×人数×12ヵ月)	33,792,000 円	42,240,000 円	8,448,000 円
運転士賞与(@307,000円×人数)	2,456,000 円	3,070,000 円	614,000 円
燃料油脂費・整備費	14,369,226 円	10,059,386 円	△ 4,309,840 円
合計(1年間の運行経費)	50,617,226 円	55,369,386 円	4,752,160 円

(7) 運転士の資質向上に係る方策

→(18 ページ)

＜考えられる方策等＞

- ①講師によるサービス業のマナー研修
- ②ダイヤ見直しによる余裕を持った運行への見直し
- ③GPS 車載器による加速度(急発進、急ブレーキ)のチェック
- ④車内カメラによる監視
- ⑤抜き打ち検査

【現 状】 上記①・③～⑤導入済

【方向性】 ②については、安全性の向上等につながるものではあるが、さらに運行時間が長くなり、利用者の利便性の低下につながるため、慎重に検討していく。

(8) 運行管理者の意識向上に係る方策

→(19 ページ)

①連絡体制の強化

現状の運行事業者との緊急時連絡体制において、運行管理者の 10 名が文京区に連絡するように規定されているが、責任者が明確になっていないと考えられる。勤務ローテーションにより文京区に連絡する運行管理者が複数名になることは避けられないが、運行管理者によっては、文京区への連絡を疎かにする可能性がある。このため、運行管理者を統括する責任者を設け、当該責任者の下で、連絡が回るように改善することが考えられる。

【現 状】 文京区との緊急時連絡体制導入済

【方向性】 10 人すべての運行管理者が文京区の窓口として機能しており、現状の運用において、統括責任者を設置しなくても適宜区に緊急連絡が入る体制となっているため、現状通りとする。

(9) 定時制のチェック体制の確立方法

→(19 ページ)

- ①バスロケと連動した GPS データの活用
- ②ドライブレコーダーの活用
- ③その他(バス停センサーとの連動)として、バス停に取り付けたセンサーと車両に取り付けたセンサーにより、バス停の到着時刻や通過時刻を判定するシステムがある。この方式は、バス停の到着時刻や通過時刻が正確であるが、バス側にセンサー(電源工事含む)の取り付けが必要でイニシャルコストやランニングコストが掛かる。

【現 状】 定時制チェック体制導入済

【方向性】 バスロケーションシステムの導入やドライブレコーダーの更新等により、リアルタイムでの定時性チェックは可能となっており、これ以上の設備(バス停センサー)の導入は行わない。

3 路線の最適化について

(1) 基本方針

従前からのBーぐる導入の基本方針を踏襲し、以下のとおりとする。

方針1：拠点間ネットワークを充実させるとともに公共交通不便地域の解消を図る

方針2：バスの多様なメリットを活用したまちづくりを目指す

方針3：協働による地域公共交通の仕組みの実現と育成を図る

(2) 重点目標

現行路線の実績等を踏まえ、以下の事項を重点目標として新規路線を導入する。

ア 公共交通不便地域の解消

公共交通不便地域と最寄の鉄道駅を接続し、交通利便性の向上を図る。

イ 拠点間の連絡

地域拠点を結ぶとともに、地域資源である公共施設や教育・文化・観光施設を連絡し、現行路線との連絡による地域公共交通ネットワークの形成を図る。

ウ 経済性の確保

公益性と経済性のバランスや採算性に配慮し、協働による持続可能な地域公共交通の実現を目指す。

(3) 福祉的・観光的視点の考慮

ア 福祉的視点

高齢者や障害者等が利用する区有施設や医療機関等への交通利便性の向上に努める。また、新規車両の導入の際は、車いす利用者等、様々な状況の利用者にとって利便性が向上するよう、障害当事者等の声を反映させた車両の導入を運行事業者に求めている。

イ 観光的視点

「花の五大まつり」会場や全国的に名の知られている主要な観光資源をピックアップし、各観光地への接続に努める。また、観光客がまちあるきを楽しめるよう、坂道に配慮した路線を目指す。

(4) 導入区域

既存の千駄木・駒込ルートと目白台・小日向ルートにより、公共交通不便地域の解消や区内の拠点間を結ぶネットワークの充実等において一定の成果を上げてきたが、既存路線の再編や新規路線の開設の要望もかねてから多く挙げられていた。

こうした要望を受け、平成29年度に行った文京区コミュニティバスBーぐる課題等分析委託の中で複数示された路線の最適化案について、従来からの基本方針、重点目標に加え、福祉的視点・観光的視点も踏まえた上で評価分析を行い、各路線案の順位付けを行った。（別紙1）

評価項目としては、「公共交通不便地域の解消面積割合及び解消人数」「予想される収支率」「新規路線導入時の運行補助金対象条件の適否」を主にしながら、「路線に近接する主な施設」等、多角的な視点で項目を設定した。

その結果、本郷・湯島地域への新規路線の開設が最も優先順位が高い結果となったため、この地域を導入区域とする。

(5) 導入の流れ

ア ニーズ調査の実施

導入区域について、新規路線を導入した場合の需要予測を行う。

イ バス事業者の選定

ニーズ調査結果を踏まえ、基本方針や重点目標等に基づく導入条件を作成し、バス事業者の選定を行う。

ウ 運行計画の作成

バス事業者の提案を基本とした運行計画を作成する。

エ 運行開始準備

運行計画に基づき、事業許可申請やバス停設置等の準備を行う。

オ 運行開始

(6) 公的支援の考え方

Bーぐるは、バス事業者の自主運行を基本とし、区は調査・広報等の側面的支援及び補助金の交付を行っている。バス事業者が持続的にバス事業を行う上では採算性を考慮する必要があるが、現行路線で達成しているレベルの公益性と経済性のバランスを確保することが公的支援の区民合意を得る一つの条件になる。

(7) その他の公共交通不便地域への対応等について

本郷・湯島地域への新規路線の開設後も、引き続き公共交通不便地域の解消や、福祉的視点・観光的視点での交通課題に対応するため、社会情勢や交通システムの進展等を踏まえた上で、都市部における多様な公共交通手段の可能性について、今後の課題としていく。

4 事業性の最適化について

運賃外収入の方策、運賃値上げなど事業の適正化について、分析した。

(1) 運賃外収入を増やす方策

→(39 ページ)

①協賛企業・団体の拡充

②Bーぐるグッズ販売

【現 状】 協賛金及び広告費として約 1500 万円の運賃外収入を得ている。(平成 30 年度実績)

【方向性】 新たな企業を中心に協賛企業の募集やラッピング広告等、今後も営業活動を進める。

また車内モニターを活用した広告枠の新設など、運賃外収入の増加に向けた多様な取り組みを検討していく。

(2) 運賃値上げ

→(39 ページ)

利用者減少を 40%とした場合、1 運賃 150 円では 80.9%と収支が悪化し、区の歳出が増加する。一方、210 円に値上げした場合は、収支率が 108%と黒字となる。運賃値上げによる利用者減少の割合(40%)はサービス改善を前提としたアンケートであるため、サービス改善を行わない場合は、さらに利用率が下がり収支が悪化することが想定される。

【現 状】1 乗車あたり運賃 100 円

【方向性】ワンコイン(100 円)であることの利用者への訴求効果や近隣区のコミュニティバス料金とのバランス、現在の収支率等を総合的に勘案し、現状通りとする。

<参考：近隣区のコミュニティバスの運賃>

区名	運行名称	運賃
台東区	めぐりん	100 円
北区	K バス	100 円
荒川区	さくら	150 円
千代田区	風ぐるま	100 円
新宿	新宿WEバス	100 円
豊島区	地域公共バス	220 円

評価項目		配点	既存路線再編				逆ル　　ート				新　規　路　線					
			①千石地区の解消		②大塚地区の解消		③本郷・湯島地区の解消		④千駄木・駒込の逆		⑤目白台・小日向の逆		⑥千石・大塚への新規		⑦本郷・湯島への新規	
公共交通不便地域の解消面積割合及び 解消人数(報告書のデータから算出)		2点	65% 2,420人	○	50% 2,438人	○	90% 6,589人	○	—		—		57% 4,901人	○	90% 6,589人	○
路線延長(運行時間) (報告書から抜粋)		1点	12.1 Km(73分)		13.4 Km(80分)		15.2 Km(91分)		11.7 Km(70分)	○	10.2 Km(61分)	○	9.9 Km(59分)	○	5.0 Km(30分)	○
予想される収支率 (報告書の計算を元に30年 度データで再計算)	全路線合計(A÷B) ※既存路線の30年度収支率: 80.9%	2点	73.8%		74.8%		74.0%		69.9%		62.7%		61.3%		76.2%	○
	・ 予想される収入(A)		115,313,196円		116,853,196円		128,263,196円		145,283,029円		130,183,029円		127,267,029円		132,067,113円	
	・ 予想される支出(B)		156,258,087円		156,258,087円		173,413,087円		207,723,087円		207,723,087円		207,723,087円		173,413,087円	
新規路線導入時 の運行補助金対 象条件	補助対象条件の充足 (下記条件2つを満たすか)	2点	新規路線ではないので対象外		新規路線ではないので対象外		新規路線ではないので対象外		満たさない		満たさない		満たさない		ルートによっては満たす	
	・ 交通空白地域の路線距離の 割合(25%以上)		—		—		—		0%		0%		11.4%		32.2%	
	・ 既存バス路線と重複しない路線 距離(50%以上)		—		—		—		0%		0%		21.8%		60.8%	
区の歳出	利用者増1人あたりの増加分 (C÷D)	1点	510円		294円		118円		142円		506円		753円		94円	○
	・ イニシャルコスト (バス1台: 22,000千円)		22,000千円		22,000千円		44,000千円		88,000千円		88,000千円		88,000千円		44,000千円	
	・ ランニングコスト増加分 (C)		14,345千円		12,805千円		18,550千円		35,840千円		50,940千円		53,856千円		14,746千円	
	・ 見込まれる利用者増数 (アンケート結果より算出)(D)		28,100人/年		43,500人/年		157,589人/年		251,700人/年		100,700人/年		71,541人/年		157,589人/年	
路線に近接する主 な施設	公共施設	1点	—		大塚北会館 大塚福祉作業所 豊島区役所		文京総合体育館 教育センター 湯島総合センター		—		—		アカデミー茗台 大塚北会館 大塚福祉作業所 豊島区役所		文京総合体育館 教育センター 湯島総合センター	
	福祉・医療施設		—		都立大塚病院		東都文京病院 順天堂医院 東京医科歯科大付属病院 東大病院		—		—		都立大塚病院		東都文京病院 順天堂医院 東京医科歯科大付属病院 東大病院	
	観光・商業施設		—		サンシャインシティ		湯島天満宮 サッカーミュージアム 湯島聖堂 旧岩崎邸庭園	○	—		—		サンシャインシティ		湯島天満宮 サッカーミュージアム 湯島聖堂 旧岩崎邸庭園	○
	学 校 (小学校は学校選択制を導入していな いため除く)		—		東洋女子高等学校		都立工芸高等学校 昭和第一高等学校 東京大学 東洋学園大学 順天堂大学 日本薬科大学		—		—		第三中学校 茗台中学校 東洋女子高等学校 都立竹早高等学校		都立工芸高等学校 昭和第一高等学校 東京大学 東洋学園大学 順天堂大学 日本薬科大学	
	既存鉄道駅		—		丸ノ内線新大塚駅 有楽町線東池袋駅 都電荒川線東池袋四丁目駅		丸ノ内線本郷三丁目駅 丸ノ内線御茶ノ水駅 JR御茶ノ水駅 千代田線湯島駅 銀座線末広町駅		—		—		丸ノ内線新大塚駅 有楽町線東池袋駅 都電荒川線東池袋四丁目駅		丸ノ内線本郷三丁目駅 丸ノ内線御茶ノ水駅 JR御茶ノ水駅 千代田線湯島駅 銀座線末広町駅	
【参考】新たに解消される公共交通不便地域の勾配			最大標高差: 8m		最大標高差: 12m		最大標高差: 17m						最大標高差: 12m		最大標高差: 17m	
合計点			2		2		3		1		1		3		7	
備考			・運行時間が現状よりも増えること から、既存利用者の利便性が低下 する。 ・既存利用者の利便性低下により、 一定程度の利用者減が見込まれ、 収支率等への影響が想定される。 ・運行時間が70分を超え、速達性、 定時制への影響が想定される。		・運行時間が現状よりも増えること から、既存利用者の利便性が低下 する。 ・既存利用者の利便性低下により、 一定程度の利用者減が見込まれ、 収支率等への影響が想定される。 ・運行時間が70分を超え、速達性、 定時制への影響が想定される。 ・都バス路線との新たな重複が生じ る。 ・区外延伸による豊島区等との調整 が必要。		・運行時間が現状よりも増えること から、既存利用者の利便性が低下 する。 ・既存利用者の利便性低下により、 一定程度の利用者減が見込まれ、 収支率等への影響が想定される。 ・運行時間が70分を超え、速達性、 定時制への影響が想定される。		・主たる目的である公共交通不便 地域の解消につながらない。 ・非沿線地域との格差意識が増大 する。 ・収支率が75%を下回ると想定され る。		・主たる目的である公共交通不便 地域の解消につながらない。 ・非沿線地域との格差意識が増大 する。 ・収支率が75%を下回ると想定され る。		・都バス及び既存のBーぐるとの重 複区間が大きく、関係機関との調整 が厳しい。 ・収支率が75%を下回ると想定され る。		・バス事業者から提案を受ける内容 によっては、補助金の要件を満たさ なくなる可能性がある。	

備考: 網掛け部分は評価項目ではないが、評価にあたり積算の基礎となるデータを参考までに表示したもの。