

第1 個別課題の整理

1 上位計画・関連計画からの課題

公共交通機関としてのバス交通に着目すると、交通渋滞の解消や区民の利便性の向上などを目的として、バス交通の運行円滑化や路線再編が主な課題である。

2 地域特性からの課題

(1) 人口

目黒区の人口は約 24.6 万人、世帯数は約 13.3 万世帯である（平成 16 年 8 月現在 / 住民基本台帳）。65 歳以上人口の比率は、平成 16 年現在で 17.6% であり、全国平均の 19.2% より低い。

人口密度は、区の中央部や東急目黒線沿線などにおいて高い。一方で、業務系施設の多い山手通り沿道一帯や、区西部地区などにおいて低い。

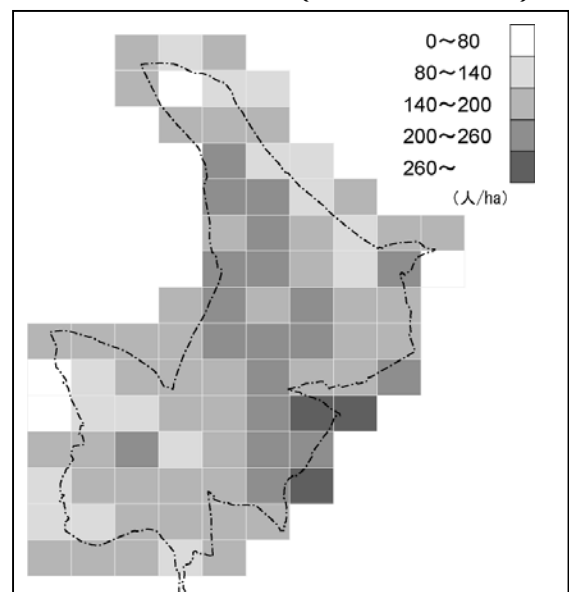
目黒区の 65 歳以上人口比率は、区中央部などで 20% を超えるところがある。

(2) 公共施設の立地分布

区内の主な公共施設の立地は、次ページの図 1.2 に示す通りである。

新庁舎をはじめとする公共施設や福祉施設など利用の多い施設や地区は、駅からおおむね徒歩圏（半径 500m 圏）内にある。しかし、そうでない施設や地区もありアクセス向上が課題である。

図 1.1 人口密度（500mメッシュ）



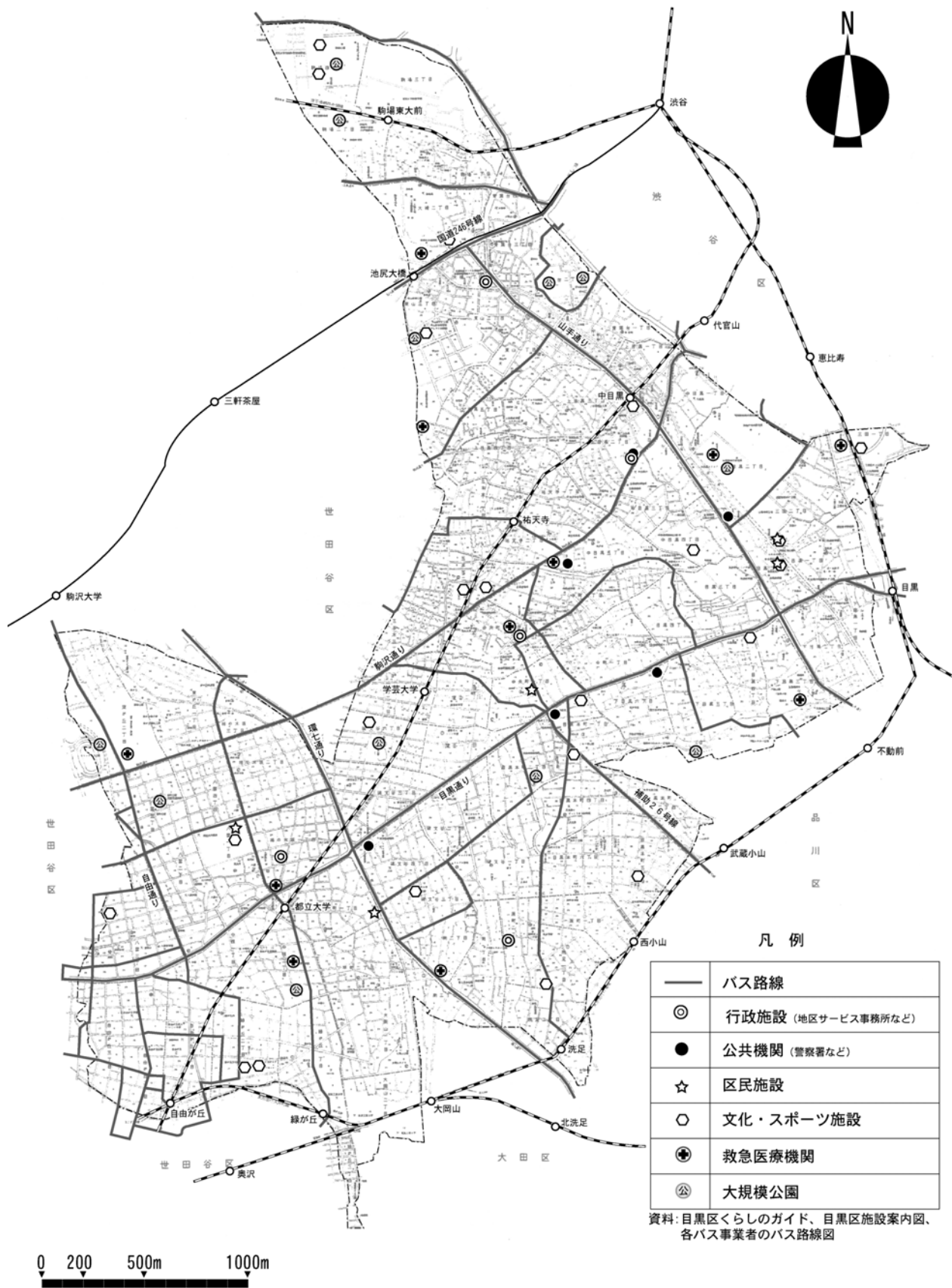
(3) 高低差のある区域

バス停及び駅から 200m 以遠の区域で、最寄りバス停や駅を利用するのに 20m 以上の高低差がある、または複数の坂がある区域は、以下の通りである。

「旧山手通り南側」、「東山」、「三田」、「庁舎南側」、「都立大学駅北側」、「大岡山」

目黒区の鉄道とバスネットワークは充実しており、まとまった公共交通不便地域は存在しない。しかし、高低差のある地形による移動障害のある地区や、人口密度の高い地区、高齢者人口の多い地区などと重なる地域にあっては、その解消が課題である。

図 1.2 公共施設の立地分布

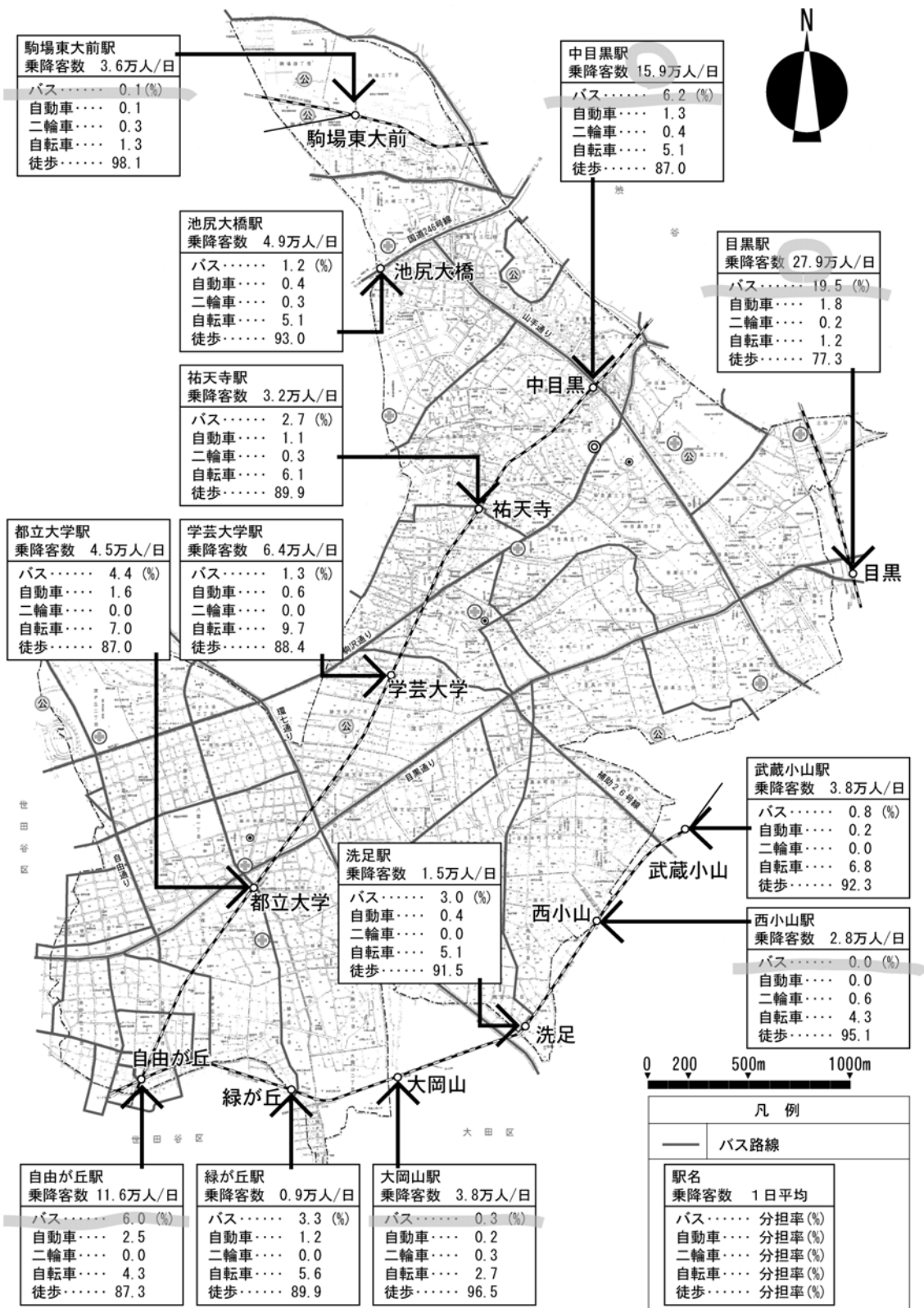


3 交通の実態からの課題

(1) 鉄道利用者数、駅端末交通手段

区内各駅の利用者数と、駅端末におけるバス利用分担率は下図の通りである。

図 1.3 鉄道利用者数、駅端末交通手段



出所：乗降客数は目黒区交通バリアフリー推進基本構想、分担率は平成10年度東京都市圏PT調査

(2) 路線バス等の運行状況

区内のバス路線は、37 路線ある。うち東急 34、都営 2、小田急 1 である。また、自由が丘ではサンクスネイチャーバスによる買物バスが 2 ルートで運行している。

渋谷駅や目黒駅など JR 鉄道駅を起点とした東西方向中心のネットワークとなっており、今後は、南北方向のネットワーク強化などきめ細かな対応が課題である。

(3) 福祉施設関連バスの運行状況

高齢者福祉施設関連バスでは、区内の高齢者福祉施設（民間も含む）のうち、通所介護（デイサービス）施設は 19 施設、通所リハビリ施設は 4 施設ある。送迎バスの運行は民間に委託している。

障害者福祉施設関連バスでは、拠点施設 1 施設（心身障害者センターあいアイ館）、福祉作業所 4 施設、知的障害者等施設 3 施設、民間通所施設 5 施設、生活寮 5 施設などがある。

高齢者福祉施設や障害者福祉施設関連の送迎バスには、運行していない時間帯をもつバスもある。制約は大きいと考えられるが、活用の可能性に向けて一歩踏み込んだ検討が課題である。

(4) サンクスネイチャーバスの運行形態

駅から離れた店舗への送迎サービスを目的とする無料の買物バスである。

サポーターが毎月会費を負担（コアサポーターは月額約 16 万円など）するなど、会費・協賛金で年間約 1,200 万円の収入を確保している。発意した 4 名の店舗事業者の尽力により実現した。

このようにサンクスネイチャーバスは、趣旨に賛同する会員からの会費や協賛金で運営されているが、こうしたノウハウをもつバス形態は他地区に展開することが望ましい。中目黒駅周辺の商店街などへの働きかけが課題である。

(5) 公共交通不便地域

区内の公共交通不便地域を下表に整理し、バス停と駅から 200m または 300m 以遠の区域及び人口密度との関係を次ページ以降に示す（図 1.4～1.5 参照）。

バス停と駅から 300m 以遠の区域を人口密度の高い地域と対比させると、東山、上目黒、五本木、三田、目黒本町、都立大学駅北などの不便区域に多くの人々が住んでいるといえる。

表 1.1 公共交通不便地域と人口密度の高い地域との関係

交通不便地域の区域名 条件	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	参照図
	駒場	旧山手南	東山	上目黒	五本木	三田	庁舎南	下目黒3	下目黒6	学芸大南	目黒本町	南	東が丘	都立大学駅北	大岡山	緑が丘	
バス停と駅から 200m 以遠																	図 1.4
バス停と駅から 300m 以遠																	図 1.5
人口密度 200 人以上 / ha																	図 1.6 図 1.7

参考：公共交通不便地域の 200m と 300m の設定根拠について

【200m 圏域の設定根拠】

都の事業で補助するコミュニティバスの基本的条件の一つに、既存バス停や駅から半径 200m 以遠を走行することとなっている。よって本調査では、200m 圏域を設定する。

東京都福祉改革推進事業で補助するコミュニティバスの基本的条件の一つ
「交通空白地域を走行すること」

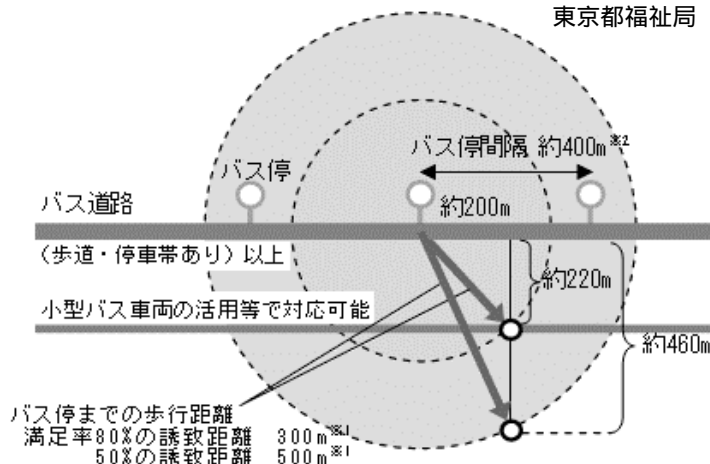
「交通空白地域」とは、以下の条件をすべて満たす地域を指す。

- 既存バスが走行していない地域
- 既存バス停から半径 200m 以遠の地域
- 鉄道駅から半径 200m 以遠の地域

出所：福祉改革推進事業の選択事業のメニュー「コミュニティバスの導入」の取扱について（平成 16 年）東京都福祉局

【300m 圏域の設定根拠】

バス圏域は、浅見泰司著「住環境」によれば、バス停までの歩行距離 300m のときの満足率は 80% であるとしている。よって本調査では、300m 圏域を設定する。



出所：区部における都市計画道路の整備方針（平成 16 年 3 月）東京都・特別区

図 1.4 公共交通不便地域（バス停と駅から 200m 以遠）



図 1.5 公共交通不便地域（バス停と駅から 300m 以遠）

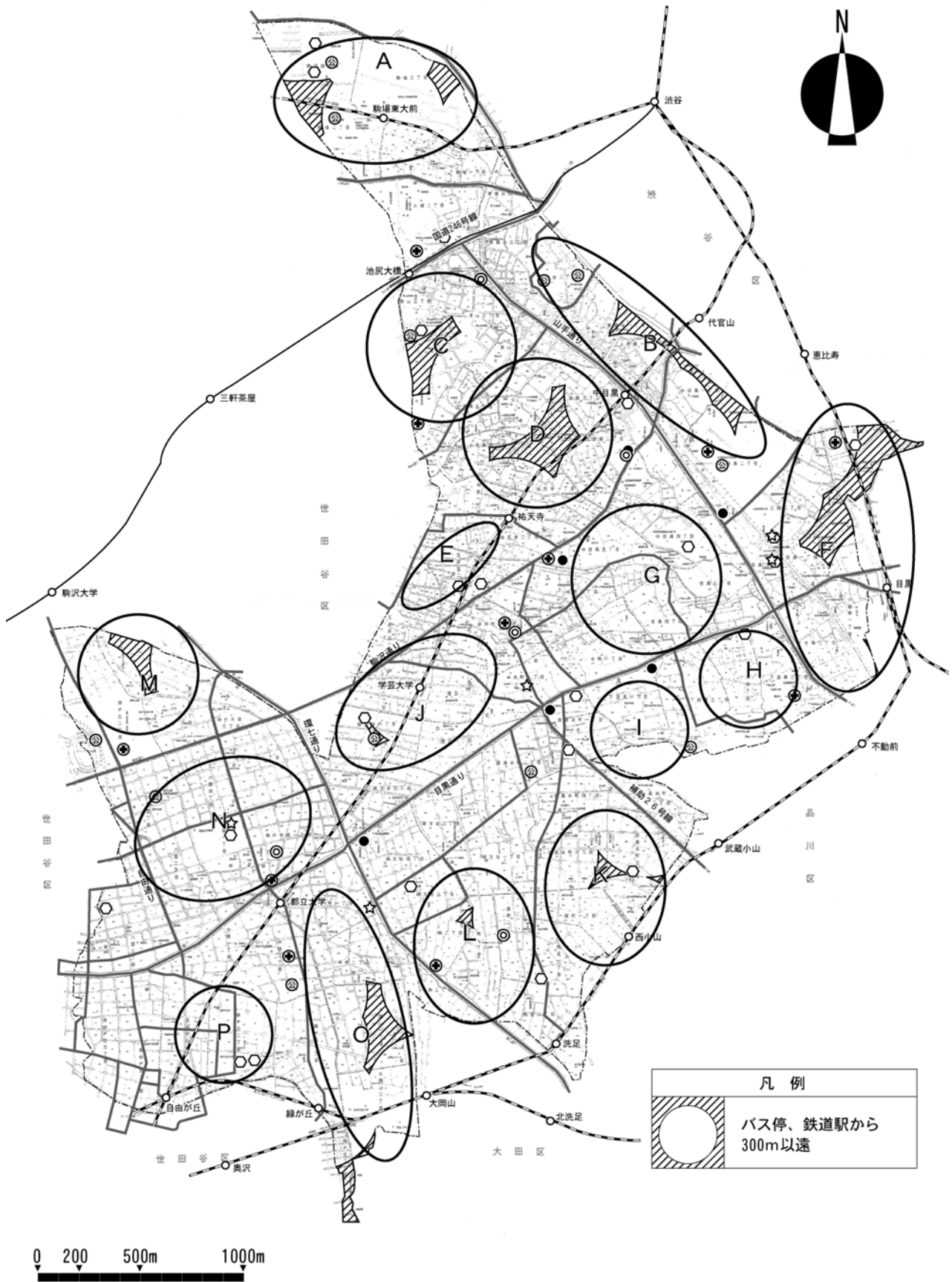


図 1.6 人口密度と公共交通不便地域（バス停と駅から 200m 以遠）

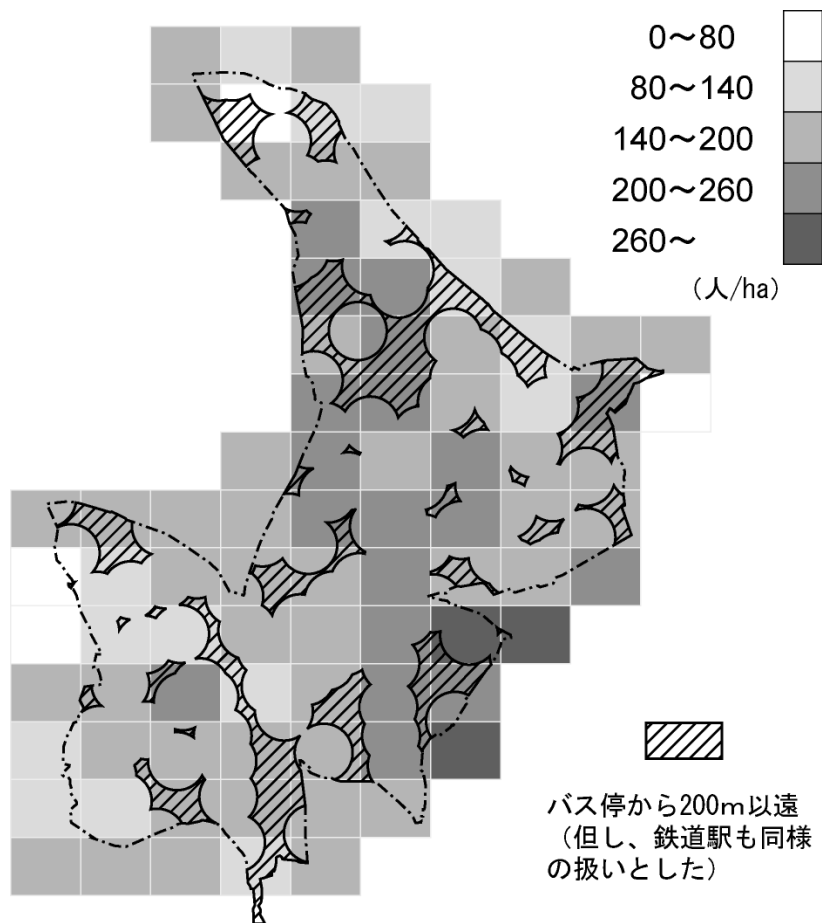
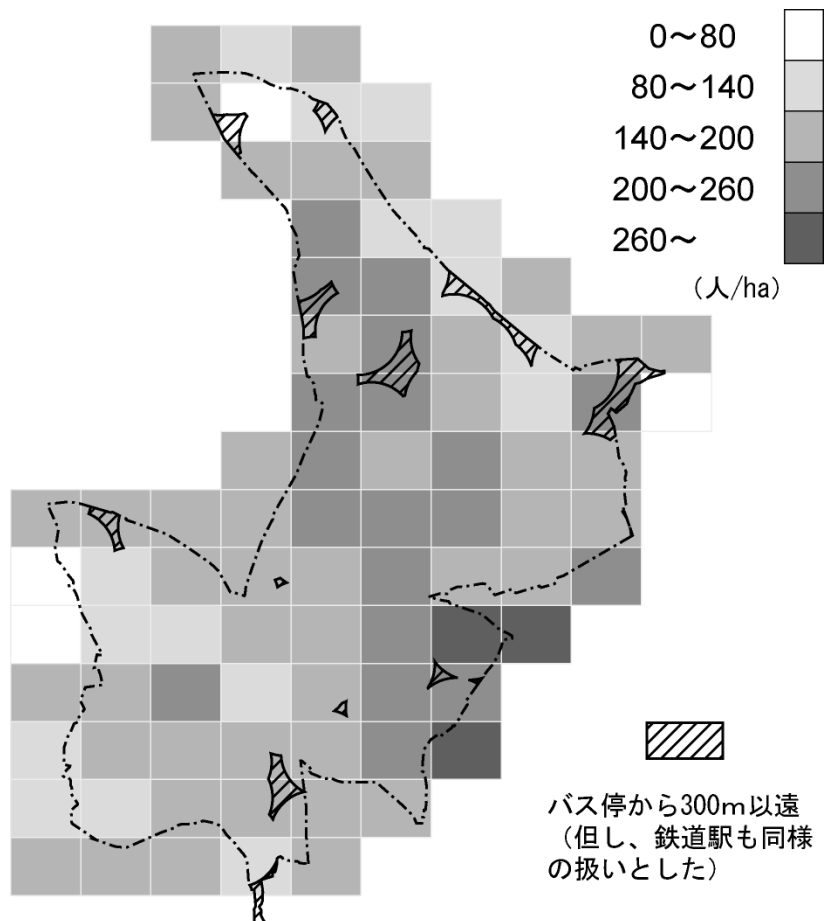


図 1.7 人口密度と公共交通不便地域（バス停と駅から 300m 以遠）



4 バス交通への意見・要望からの課題

中目黒、学芸大学、都立大学、自由が丘の各駅周辺での放置自転車対策の一つとして、コミュニティバス導入の可能性を検討することが課題である。

あいアイ館で送迎サービスを受けられない人から、駅などを結ぶバス運行を望む声が出ている。そのため、都立大学駅とあいアイ館を結ぶバスの可能性を探る。

6つの高齢者福祉住宅で、公衆浴場が遠いとの声がある。その対策が課題である。

庁舎移転に伴い、バス交通の利便性の確保が課題である。また、新庁舎を中心とした公共施設間循環バス導入を要請する声がある。

クリーンエネルギーの活用と自家用自動車の抑制や、商業活性化、観光まちづくりの推進として、コミュニティバス導入の要請がある。

5 各地のコミュニティバスの取り組み状況を踏まえ留意すべき事項

(1) 東京都区部における導入状況、都内における運行例

都区部においてコミュニティバス導入済みは9区あり(23区の約4割)、導入予定なしも9区ある(約4割)。目黒区を含む5区は検討中である(約2割)。

表 1.2 都内における運行例(アンダーラインは都区部を示す)

事業形態	運賃	事例
「4条」乗合	一般路線同じ	<u>世田谷区(タマリバーバス、南北路線)</u> 、 <u>練馬区(シャトルバス)</u> 武蔵村山市、日野市、西東京市、府中市、多摩市、三鷹市
	150円	<u>葛飾区(アイリスループ)</u> 、 <u>渋谷区(NHKスタジオパーク線)</u>
	100円	<u>渋谷区(ハチ公バス)</u> 、 <u>武蔵野市(ムーバス)</u> 、 <u>町田市</u>
	200円	<u>三鷹市</u>
「21条」貸切	100円	<u>台東区(めぐりん)</u> 、 <u>杉並区(すぎ丸)</u> 、 <u>港区(ちいばす)</u> あきる野市、稲城市、小金井市、立川市、日の出町
	200円	<u>足立区(はるかぜ)</u> 、 <u>調布市</u>
「80条」自家用		小笠原村
参考：乗合タクシー 「21条」		<u>葛飾区(さくら号、9人乗りワンボックスカー、廃止代替、200円)</u> <u>千代田区(風ぐるま、10人乗りワンボックスカー、福祉目的)</u>

【行政が関与しないコミュニティバス】

「4条」乗合	210円	<u>世田谷区・目黒区(東急コーチ自由が丘線・美術館線)</u>
	150円	<u>渋谷区・目黒区(東急トランセ代官山循環(休日は100円))</u>
「21条」貸切	無料	<u>目黒区(サンクスネイチャーバス)</u>

事業形態の「4条」、「21条」、「80条」の詳細については、P.1参照

(2) 取り組み状況を踏まえ留意すべき事項

既存路線バスの活性化が基本である。バス利用促進方策や経費節減方策などにより、既存路線の維持や新規路線の展開、利用者サービスの向上などをバス事業者自らが行うことが大切である。

コミュニティバスは、公共交通不便地域の解消や高齢者福祉など交通弱者対応が主な目的である。しかし最近では、商店街や観光地を巡り地域経済を活性化することを目的としたバスや、低公害化した車両の導入による環境負荷の軽減に繋がるよう配慮するなど、新しい視点からの導入もみられる。

全国的にワンコイン（100円硬貨）が増えているなかで、都内の例では、一般路線バスの運賃と同レベルの設定が多い。

都内の例では、道路運送法第4条に基づく一般の乗合バスの形態をとる場合が多い。通常民間事業者が事業主体となり運行に営利性をもたせる。

都内の公的関与の例では、初期投資までは自治体が財政的に支援し、運行段階で当初のみ支援するか、または支援しないかの二通りがある。