

第3 コミュニティバスの運行可能性

1 路線バス拡充策による交通不便地域の解消

1 - 1 既存路線バスの拡充

(1) 運行の円滑化のために

交通渋滞を緩和するため、交通総量抑制対策の積極的な推進を求めるとともに、路線バス優先運行の施策（注）の拡充やバスナビゲーション導入を関係機関に働きかける。

注：路線バス優先運行の施策：公共車両優先システム(PTPS / Public Transport Priority System / バス専用・優先レーンの設置、優先信号制御等を行い、バス等の優先通行を確保することにより、運行の定時性の確保を図るシステム)など

(2) 路線の再編

利用者の利便性や混雑解消など、利用実態に合わせてバス路線再編成を要請する。

(3) 路線の拡充

都市計画道路の整備に合わせ必要に応じて、路線の見直しと拡充を誘導する。

(4) バス停の整備

区道を走るバス路線で乗客が多く、歩道が狭いなどの理由により、人や自動車の通行に支障を来しているバス停について、安全性や利便性に配慮し、隣接地の確保やバスベイの設置とともに上屋、接近表示システムの拡充などを関係機関に要請する。

そのほか、バス停間隔 300～400mを 200mとすることやわかりやすいサインを充実するなど、利用者サービスの向上をめざす。

1 - 2 コミュニティバスの新規開設

1 - 2 - 1 運行候補区域の設定

(1) 前提条件の整理

運行候補区域は、バス停と駅から 200m以遠の公共交通不便地域を基に、下表 7.1 に示す 5 項目のうち 3 項目以上該当する区域を対象とする。

表 3.1 運行候補区域の抽出条件 / 5 項目のうち 3 項目以上該当する区域を対象

項目	内容
ア. 交通不便な公共施設を含む区域	• バス停及び駅から 200m以遠にある主な公共施設を有する区域
イ. 人口密度の高い区域	• 人口密度がおおむね 200 人 / ha 以上の区域
ウ. 高齢化率の高い区域	• 65 歳人口比率がおおむね 20%以上の地区を擁する区域
エ. 高低差の大きい区域	• 最寄りの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
オ. とくに駅が不便な区域	• 駅から 500m かつバス停から 200m以遠の区域

(2) コミュニティバス運行候補区域の抽出

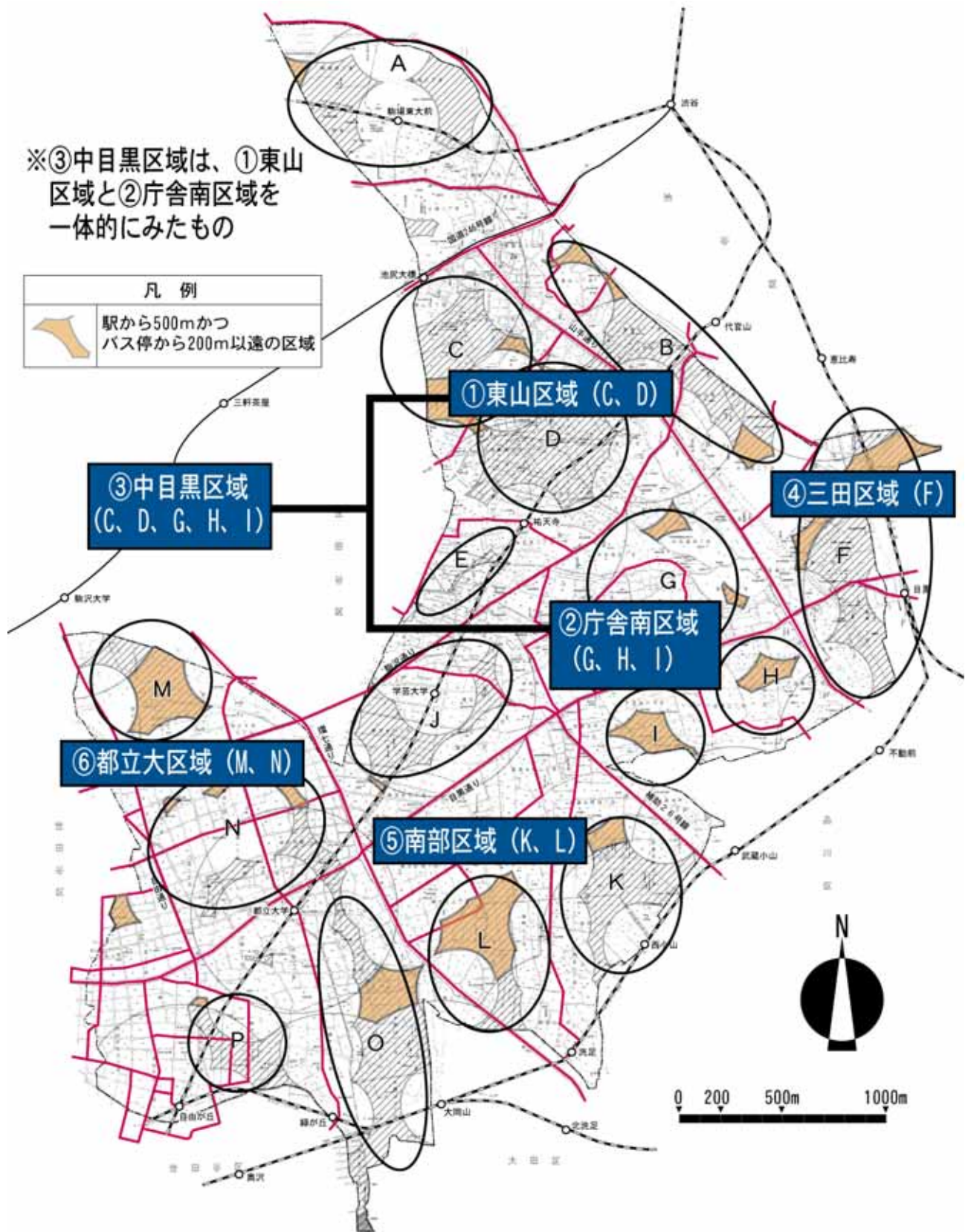
公共交通不便地域（A～P）を基に、前項の条件に照らし抽出する。

はじめにア～オの条件が3つ以上重なる、C、F、G、H、K、Nを選定し、次に、課題6、7、8、11を勘案した結果、**東山**、**庁舎南**、**中目黒**、**三田**、**南部**、**都立大**の6区域を運行候補区域とする。次ページ図参照

表 3.2 コミュニティバス運行候補区域の抽出（6つの区域を抽出）

公共交通不便地域 各課題への対応	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
	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	都立大駅北	大岡山	緑が丘	
ア．交通不便な公共施設を含む区域																	
イ．人口密度の高い区域																	
ウ．高齢化率の高い区域																	
エ．高低差の大きい区域																	
オ．とくに駅が不便な区域																	
指摘数 3以上の重なり	2	2	4	2	2	5	3	3	1	2	4	1	1	4	2	2	
課題7への対応 （放置自転車） 課題8への対応 （あいアイ館） 課題11への対応 （商業・観光）	商業・観光	放置自転車、 商業・観光		放置自転車、 商業・観光	放置自転車	商業・観光				放置自転車				放置自転車、 あいアイ館	放置自転車	放置自転車、 商業・観光	
課題6への対応 （ネットワーク形成） 課題10への対応 （新庁舎中心の運行）																
運行候補区域の抽出 （右の6区域）			東山				三田			庁舎南				南部			都立大
						中目黒											

図 3.1 コミュニティバス運行候補区域の抽出（6つの区域を抽出）



1 - 2 - 2 事業性の概略検討

(1) 具体路線の設定

前項で抽出された区域を対象に、利便性と効率性を考慮し、以下の考え方で検討路線を設定する。

【路線の配置】

需要が見込めるよう既存のバス停や駅から 200m 以遠の区域とし、また鉄道駅との連絡を前提とする。

【路線のタイプ】

循環型・片方向回りとする。

【路線の長さ】

4 ~ 5 km (おおむね 30 分) を基本とする。

【運行時間】

朝夕の通勤・通学に対応する最小の時間から、12 時間とする。

【運行間隔】

15 分、20 分、30 分、の 3 ケースで検討する。

【検討路線一覧】

検討路線は以下の通りである。

表 3.3 検討路線一覧


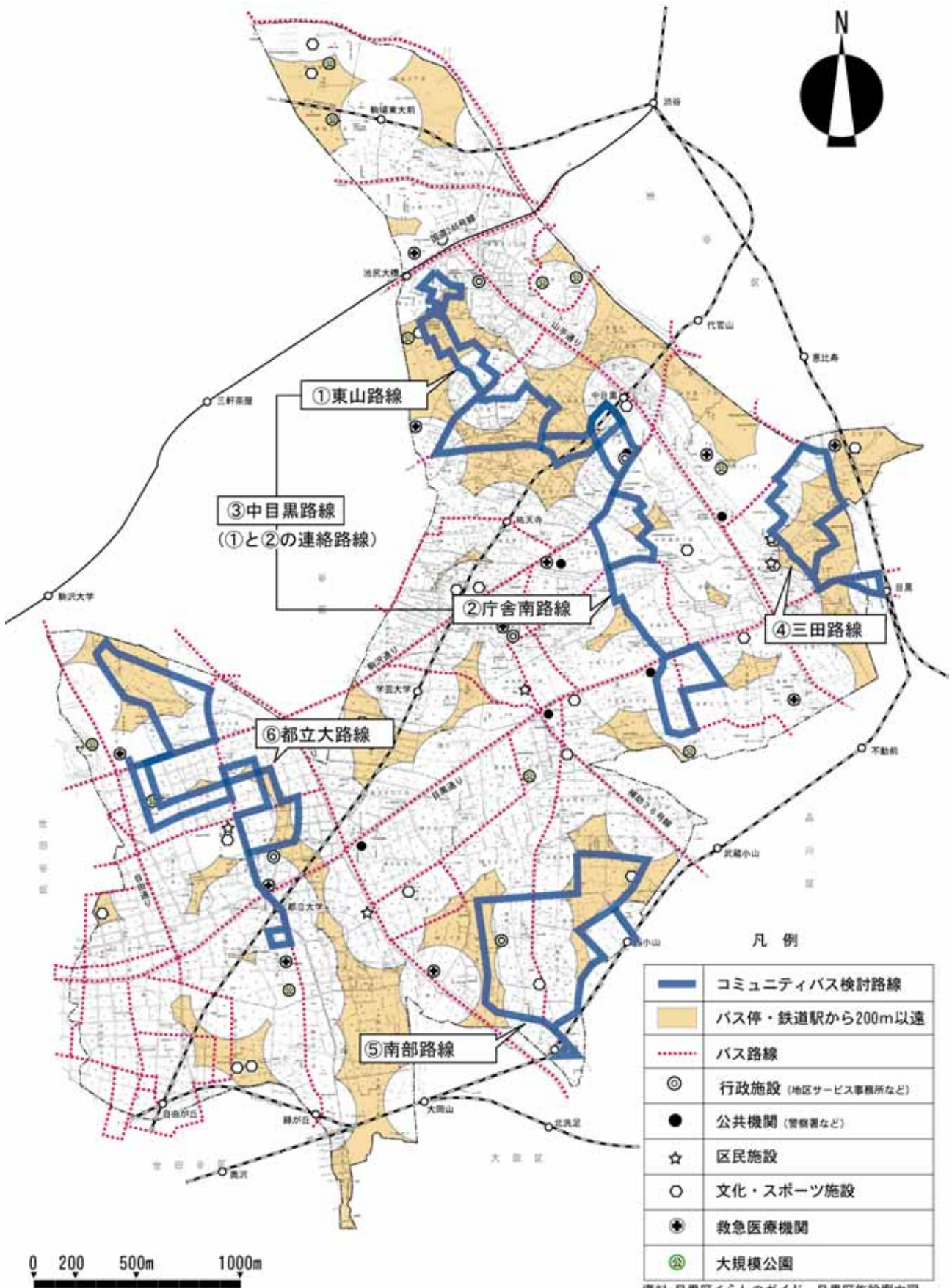
路線名 (基本区域)	路線長 (km)	路線の概要
東山路線 (C、D)	5.6	中目黒駅～池尻大橋駅を結ぶなかで、東山や上目黒の公共交通不便地域を走る。 東山地区センターや庁舎を経由する。
庁舎南路線 (G、H、I)	5.5	中目黒駅～都立林試の森公園を結ぶなかで、下目黒三丁目や下目黒六丁目公共交通不便地域を走る。庁舎を経由する。
中目黒路線 (C、D、 G、H、I)	10.1	東山路線と 庁舎南路線を連絡する路線である。全体の路線長は長いが、路線が交差する地点で乗換を自由にすれば、乗車時間(距離)は短くなる。  <p>目的地 ※バスB号で目的地に向かう場合、路線の交差点でA号に乗り換えれば、時間短縮ができる。 例：ハチ公バス</p>
三田路線 (F)	3.1	目黒駅と、公共交通不便地域でかつ急坂の多い三田二丁目を連絡する。
南部路線 (K、L)	4.8	西小山駅と洗足駅を結ぶなかで、目黒本町六丁目や原町二丁目などの公共交通不便地域を走る(駅前広場等の事業完了を前提に設定)。
都立大路線 (M、N)	7.7	都立大学駅とあいアイ館や東京医療センターを結ぶなかで、柿の木坂や東が丘の公共交通不便地域を走る。

図 3.2 コミュニティバス検討路線



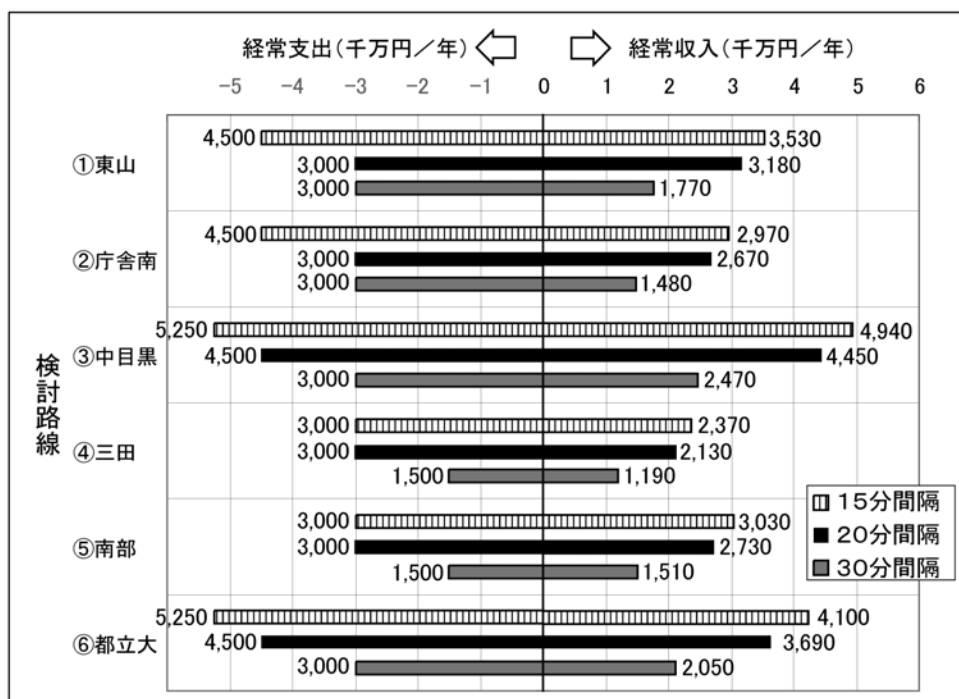
(2) 概略の事業性の検討

次に、前項で設定した路線について、事業性を検討する。

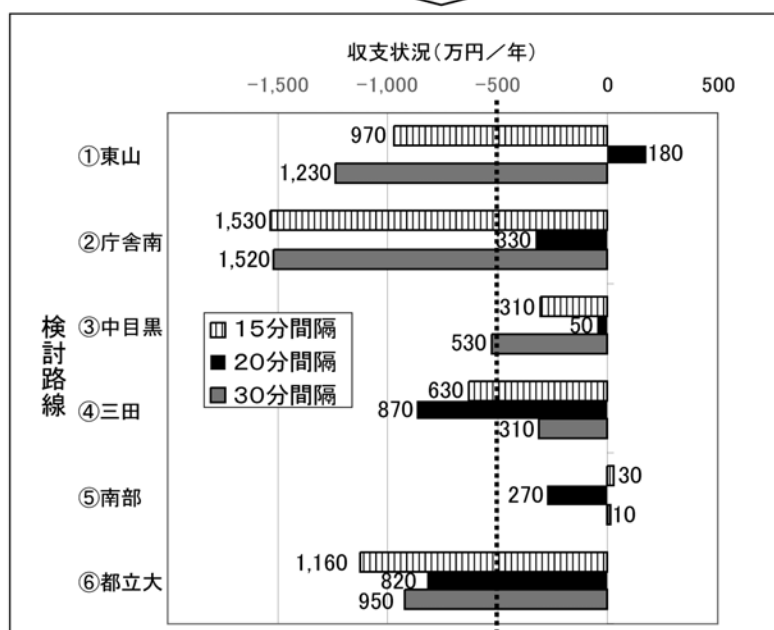
経常収入(上の図の右)は、運行間隔によって利用人数が変動するため、運行間隔と収入はほぼ比例する。一方、経常支出(上の図の左)は、運転士の数や車両数で決まるため、運行間隔と支出は必ずしも比例しない。

収支状況(下の図)をみると、黒字路線は、東山の20分間隔、南部の15分と30分間隔となる。赤字路線でも、庁舎南の20分間隔、中目黒の15分と20分間隔、三田の30分間隔、南部の20分間隔などは500万円以下にある。

図 3.3 試算結果



収支状況
(収入-支出)



(3) 公共交通不便地域での運行可能性

【 東山路線】

中目黒と大橋の間にある比較的まとまった公共交通不便地域を走る路線であり、途中東山地区センターや三宿病院があり、需要はあると考えられる。

試算では 20 分間隔で黒字となったが、15 分と 30 分間隔の赤字額が大きいため、運行導入にあたっては十分な精査が必要である。車両の大きさは中目黒駅周辺の道路・交通状況から制限され、小型バス（長さ 7 m 未満）での運行が想定される。

【 庁舎南路線】

中目黒駅と都立林試の森の間には、公共交通不便地域は少ないが、点在する公共交通不便地域と中目黒を結ぶバス路線はなく、当該路線を検討する意義がある。

試算では赤字路線となったが、20 分間隔は赤字額が小さく黒字の可能性もある。車両の大きさは 東山路線同様、小型バス（長さ 7 m 未満）での運行が想定される。ただし、駅周辺まで乗り入れない場合は中型（長さ 7 ~ 9 m）も考えられる。

【 中目黒路線】

東山路線と 庁舎南路線を連絡する路線であり、区内の南北方向軸の強化に資する路線である。

試算では赤字であるが、何れも赤字額が小さく黒字の可能性もある。

【 三田路線】

目黒駅と田道の急坂地域や厚生中央病院などを結ぶ路線である。

試算では厚生中央病院の需要を見込んでないこともあり、赤字路線となったが、赤字額は比較的小さく、利用促進などの工夫によっては黒字の可能性もある。

三田地域の細街路は狭隘道路が多く現状ではネットワークが難しいが、補助 19 号線の整備や他区を含めた路線設定であれば運行の可能性は高まる。

【 南部路線】

目黒線立体交差事業が実施されている西小山駅と洗足駅の 2 駅と住宅街を結ぶ路線である。公共施設は路線上に少ない。

試算では 15 分、20 分、30 分間隔のいずれも運行可能性はある。道路や交通環境は比較的良く、立会川の側道に右折で入る交差点でボラードの移設ができれば、中型バス（長さ 7 ~ 9 m）での運行が可能になる。

【 都立大路線】

都立大学駅と目黒区民キャンパス、東京医療センターを結ぶ路線であり、あいアイ館へのアクセス向上という福祉対策になる。

試算では赤字路線となったが、福祉などの目的を特化した場合の可能性はある。道路や交通環境は比較的良いため、中型バス（長さ 7 ~ 9 m）での運行が可能である。

2 福祉目的で交通弱者を支援

2 - 1 福祉施設送迎バスの活用

高齢者福祉施設や障害者福祉施設関連バスの運行状況を調査した結果によると、バスは基本的に祝祭日や土曜・日曜日は運行していない。また、平日でも運行していない時間帯をもつバスや、16 時ごろまでに運行を終了するバスがある。ただし、定時性はない。

(1) 活用に向けて

祝祭日や土曜・日曜日など運行していない日の活用可能性はある。例えば、めぐろ区民キャンパス～都立大学駅間のシャトル的運行などが考えられる。今後更に検討が必要である。

(2) 風呂のない高齢者福祉住宅への対応の可能性

公衆浴場までの距離が約 150m～500m であり、遠いとの声がある。今後も公衆浴場の数が減少すると、距離はさらに拡大する。

現在は、タクシーを利用し、対応している。しかし、今後の公衆浴場の減少を考慮すると、福祉施策の長期的視点からバス循環の可能性や、風呂付きアパートへの変更可能性などについて検討する必要がある。

2 - 2 そのほかのバスや制度の活用

(1) スポーツ施設等の送迎バス

そのほかの送迎バスへの一般客や高齢者の混乗が可能かどうか、個別に打診していく必要がある。なお、教習所の送迎バスへの相乗りの例として、船橋市の高齢者支援協力バスがある。

(2) 既存の制度を活用

東京都シルバーバスや福祉タクシーなどの充実も望まれる。

2 - 3 公共施設循環バス

主な公共施設や駅を循環する、運行距離の長い公共施設循環バスの事例は極めて少なく、補助金交付の可能性も乏しい。また毎年多額の支出を伴う。

公共施設間を循環するコミュニティバスの運行について

都区部のコミュニティバスの例では、公共施設へのアクセスを目的とするバスはすべて交通不便地域の解消もあわせ持っている。このように交通不便地域を解消しつつ公共施設へアクセスするタイプは、公共施設間循環バスとはいえない。

コミュニティバスに対する都の補助は、「交通空白地域(既存バスが走行せず、既存バス停や駅から 200m 以遠の地域)」を走行することが条件となっている。したがって、公共施設と駅周辺などの拠点を巡回する公共施設間循環バスへの補助金交付の可能性は乏しい。

採算性を考慮せず福祉目的を方針とするならば、運行はあり得る。医療施設や福祉施設へのアクセス目的で地域福祉タクシーを運行している地方公共団体もある。しかし毎年多額の財政支出を伴っている。

3 商業の活性化・観光の振興

3 - 1 サンクスネイチャー型バスの普及

現在区内の自由が丘地区には運賃無料のサンクスネイチャーバスがあり、2路線を1台ずつで運行している。何れも30分で循環できる距離である。

趣旨に賛同する会員から会費や賛助金などを集めて展開するというノウハウがあり、活用されることが望ましい。他に例としてベイシャトル(お台場)や丸の内シャトルがある。

サンクスネイチャー型バスが普及されれば、中目黒などは上目黒一丁目などの再開発が控え、大橋地区と代官山との連携による商業の活性化や観光強化が期待される。

3 - 2 観光まちづくりとの連携

(1) コミュニティバスによる観光施設へのアクセスのニーズ

自由が丘、目黒不動、駒場、中目黒周辺などの観光資源は概ね駅から500m圏域にあり徒歩で回遊可能である。駅圏域からやや離れている目黒不動や、目黒通りを中心としたインテリア・ストリートには既存バス路線が充実している。

このため、コミュニティバスによる観光施設へのアクセスのニーズはあまりないと考えられ、公共交通機関の利便性の向上などが考えられる。たとえば、公共交通機関の案内充実、駅やバス停からのバリアフリー化、駅と路線バスとの連絡性の強化などを進めていくことが必要である。

(2) 拠点間を結ぶデマンド型バスの運行

目黒区では現在、上目黒一丁目再開発、大橋地区再開発などの事業が進捗している。この二つの再開発地区の間に位置する目黒川沿いには、近年ブティックなどが集積し新たな観光拠点を形成している。

日常は既存のバス路線の活用で良いと考えられるが、休日など観光や買物目的の来街者が多い特異日のみ、デマンドタイプのコミュニティバスを運行することが考えられる。

3 - 3 バス利用者への特典

区内商業や観光が活性化するよう、バス利用促進と連動した利用者特典が考えられる。

たとえば、以下のようなことも考えられる。

バスの1日乗車券利用者は、区施設の入館料等を割り引く。

区内の商業地や観光地にあるバス停を対象に、スタンプラリーを行い、踏破した利用者には粗品を進呈する。

4 環境や景観への配慮

4 - 1 環境負荷軽減車両の導入

電気や天然ガス、ハイブリッド、バイオ燃料などクリーンエネルギー仕様のバス車両導入を積極的に考える。

4 - 2 放置自転車の抑制

(1) 自転車からバスへの転換への見込み

バス活用による放置自転車の抑制策は、自転車通勤・通学をバスに転換させることであるが、一般的な自転車利用の中心は1回あたり約800~1,600m程度(5~10分程度)で、目黒区はこの自転車圏といわれる10分圏(各駅から1.5km)で、完全にカバーされる。

よって、自転車からバスへの転換は時間抵抗や料金抵抗が極めて高くなり、雨天時以外の利用は見込みにくいと考えられる。

図 3.4 自転車のトリップ長分布図
(利用1回あたりの時間数)

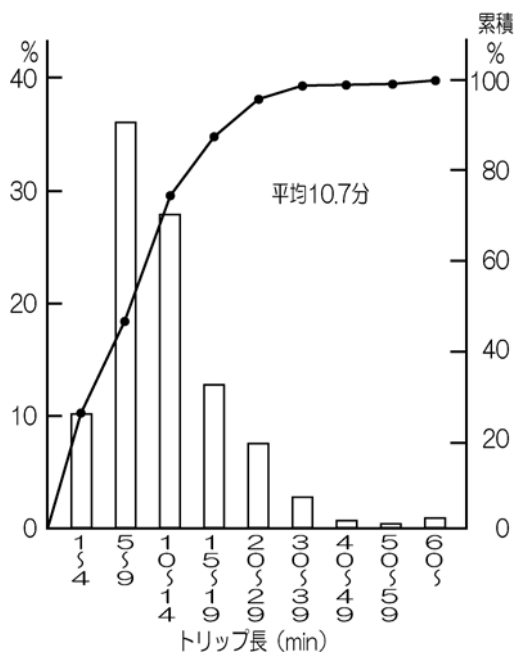
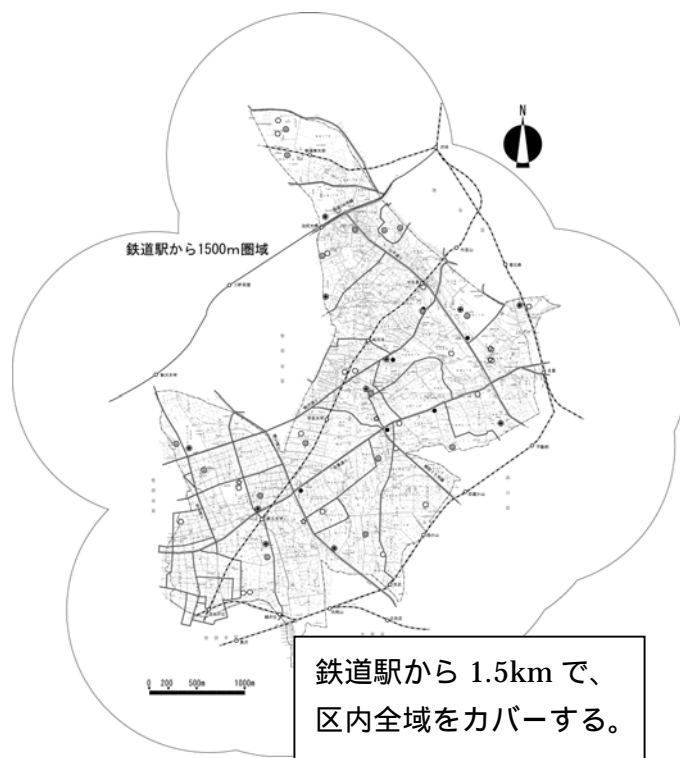


図 3.5 自転車 10 分圏



(2) 放置自転車対策としてのコミュニティバス導入の位置づけ

したがって、放置自転車対策としてのコミュニティバスの導入は、放置自転車撤去、駐輪場整備、マナー向上など複数施策を総合的に展開するなかで考えるべきである。