

コミュニティバス検討報告書

平成 19 年 3 月

目 黒 区

目 次

序. はじめに	1
1. コミュニティバスの定義とバス事業の動向	2
2. 区民の交通行動と公共交通への意向	5
3. バス交通の状況	13
4. コミュニティバス計画試案の検討	15
5. コミュニティバス導入可能性の評価	18
資料：区民アンケート調査票	21

(1) 検討の背景

- ・目黒区は公共交通に比較的めぐまれているが、都心部を起点とする放射状の軸を中心に公共交通が展開され、横断方向の交通ネットワークの弱さがかつてより指摘されていた。
- ・そのなかで、庁舎の移転を契機として、「区南部から新庁舎へのアクセスが以前より不便になる」などの区民意見に対応するため、既存バス路線の維持・改善と併せてコミュニティバスの検討を行うこととなった。
- ・なお、コミュニティバスには、庁舎アクセス改善に加えて、地域活性化や商圈拡大、区内の回遊性拡充、環境面の効果なども期待されている。また、方式としても、無料バスやスポンサー制度導入など多彩なシステムの検討が要請されている。

(2) 検討経緯と体制

- ・従来は所管課が関係各課と連携して予備調査やバス事業者との調整を行ってきたが、平成16年度に新たに庁内の関係各課による「コミュニティバス検討部会」を設置して、「目黒区コミュニティバス調査」を実施した。
- ・同調査における既存の交通調査データを用いた試算では、コミュニティバスは、全体としては採算性が見込まれないが、一部の路線案で運行可能性が見込まれる結果となった。
- ・このため、平成18年度に「目黒区コミュニティバス検討部会」を再開して、コミュニティバス運行可能性を調査することとなった。
- ・この調査は、区全体の交通まちづくりの方向性を探る基礎的検討を行うなかで、実際の区民意向を踏まえてコミュニティバスの導入可能性を明確化することを目的としている。

■経緯

- 平成16年度に区内バス交通を中心とした交通不便地域や公共交通サービスなどの実態を調査し、その課題を整理したうえでコミュニティバス運行の可能性について検討した。
- 平成17年2月18日の政策決定会議で、事業採算性があるとの試算結果が得られた東山路線について、平成18年度以降に区民意向や専門的な意見を参考にしながら導入検討を行うとした。
- 平成17年3月7日の都市環境委員会にコミュニティバスの調査報告を行った。
- 平成18年7月10日～7月31日にかけて、区民アンケート調査を実施した。

(3) 本報告書について

- ・本報告書は、これまでの検討を踏まえ、コミュニティバス導入に関わる平成18年度時点における調査結果を整理するものである。

1. コミュニティバスの定義とバス事業の動向

(1) コミュニティバスの定義

- ・コミュニティバスとは、法的に定められたものではなく、一般的に以下のように定義されている乗合バスである。

コミュニティバスは、既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスである。

このため、そのサービス内容は必ずしもこれまでの乗合バスの考え方によらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ多様化する需要に対応する新たなバスシステムである。同時に、福祉サービス、環境に与える影響の軽減を視野に入れたシステムである。

出所：コミュニティバスの今後の推進方策に関する調査報告書（平成9年3月、旧運輸省）

(2) バス交通施策におけるコミュニティバスの位置

- ・コミュニティバス導入策は、既存のバス交通施策のなかで位置づけられる。このため、既存バス路線改善や利用促進等の可能性や、既存バス路線に与える影響などについても、留意し、総合的に検討する必要がある。

施策目的		内容
バスサービスの充実 (定時走行確保など)	走行環境の改善	バス専用・優先レーン、バス専用道路
		バス優先信号・先出し信号
		リバーシブル・レーン
		テラス型バス停（注）
	運行方法等の改善	バス停車帯設置、交差点改良など
		ダイヤの改善（乗継ぎへの考慮など）
停車方法、路線区間の改善（ゾーンバスなど）		
情報化	連結バス、デマンドバス	
乗継利便性改善	料金システム改善	バス接近サービスなど
		運賃制度・割引制度
	交通結節点整備	運賃収受システム
環境負荷軽減	駅施設等改善	複数の交通機関の乗継ぎ環境整備、動く歩道など
	複数の交通機関の乗継ぎ環境整備、動く歩道など	
バスネットワークの充実（交通不便地域解消・利便性拡充等）	低公害バス	CNG（圧縮天然ガス）車両など
	その他ソフト対策	環境切符・定期など
交流・外出支援サービス	車両小型化・運行方法改善	一般バス路線の新設、再編
		コミュニティバス (面的な地域バス交通（生活道路での展開、バス停間隔の縮小など）、買物バスなど)
福祉交通サービス	車両等改善	低床車両、昇降装置等

注：「テラス型バス停」は、バス停の停留部分を車道側に張り出し、バス停付近の駐停車車両の排除、バスの正着による乗降の改善、路上での乗降機会減少による安全性向上などを目指すもの。バス停では他に、バスの正着性に配慮した切込み構造の推進や、バス床面に合わせたバス停嵩上げなどの新たな試みが行われている。

注：CNGとは、Compressed Natural Gasの略

(3) バス事業の動向

①一般の路線バス事業の動向

- ・通常の民間による路線バス事業は、収益事業として行われている。
- ・収益事業であるため、採算が確保できない路線については縮小・撤退の可能性がある。しかしながら、公共交通としての機能が高いため、「バス事業者の内部補助（採算路線の利益による不採算路線の赤字の補填）」が行われてきた。
- ・バス利用者は、モータリゼーションや鉄道路線網の拡大などに伴い、1960年代後半をピークに大幅な減少傾向が続いている。1972年から「国や自治体による公的補助」（生活路線維持補助、廃止代替バス補助）により路線維持が図られてきた（1995年から地方交付税補助に切替え）。2002年2月には改正道路運送法が施行され、路線の参入・撤退が比較的容易になっている。
- ・都区部においても事業状況は厳しく（都営バスの2004年度営業損益27億円など）、赤字路線の撤退・縮小の可能性は否定できない状況が続いている。
- ・なお、2006年10月には改正道路運送法が施行され、乗合バス事業の枠が拡大され、あわせて自家用自動車による有償運送（旧80条による禁止撤廃）の登録制などが実施されている。
 - コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシーなども乗合バス事業として位置づけ
 - 自治体バス（21条乗合運行許可）も一般の乗合バス事業として位置づけ
 - 新たな協議組織（（仮称）地域公共交通会議、市区町村等の主催）の位置づけ など

②都区部におけるコミュニティバス事業の動向

- ・都区部では、交通不便地域解消を主な目的としてコミュニティバスが運行されている。

運行中（11区）	<ul style="list-style-type: none"> ・足立区（「はるかぜ」9路線） ・荒川区（「さくら」1路線） ・葛飾区（「アイリスバス」、「レインボーかつしか」2路線）（注） ・江東区（「しおかぜ」1路線） ・渋谷区（「ハチ公バス」等2路線） ・杉並区（「すぎ丸」2路線） ・世田谷区（「タマリバーバス」等7路線） ・台東区（「めぐりん」3路線） ・中野区（「なかのん」1路線） ・練馬区（「シャトルバス」、実験運行2路線等計3路線） ・港区（「ちいバス」2路線）
準備中（1区）	<ul style="list-style-type: none"> ・文京区（平成19年4月末運行開始予定、1路線）
検討中（2区）	<ul style="list-style-type: none"> ・北区、新宿区
運行予定なし（8区）	<ul style="list-style-type: none"> ・板橋区、江戸川区、大田区、品川区、墨田区、千代田区（注）、中央区、豊島区

（注）福祉乗合タクシー事業中（千代田区「風ぐるま」、葛飾区「さくら号」）

③その他のバス事業の動向

- ・近年、都市部においても個人・企業等が資金提供を行うサポーター方式による地域バスが展開されはじめた。

地域協働型コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ○地域協議会がバス事業者に委託して運行（京都市「醍醐コミュニティバス」）
貸切りバスによる無料循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ○NPO法人が委託運行（目黒区「サンクスネイチャーバス」など） ○貸切りバス事業者が地域の協力を得て運行（台場・青海「東京ベイシャトル」、丸の内「丸ノ内シャトル」など）

表 東京都区部の運行中コミュニティバス（平成19年3月時点）

区分	No.	路線名称	愛称名	開始年月	運行事業者	運行目的	運賃(円)	備考(特徴など)
足立	1	第1弾 西新井東口～綾瀬駅東口	はるかぜ	H12.4	日立自動車交通	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設へのアクセス 医療施設へのアクセス 福祉施設へのアクセス	200	区がルート及び共通運賃を設定し、自主運行事業者を募る方式のコミュニティバス。車両及び運行経費等はバス事業者が負担する。区は走行環境整備等を支援する。
	2	第2弾 綾瀬駅～六ツ木都住		H14.6	朝日バス		200	
	3	第3弾 西新井駅西口～舎人団地		H15.7	国際興業バス		200	
	4	第4弾 鹿浜都市農業公園～足立区役所		H15.9	東武バスセントラル		200	
	5	第5弾 北千住駅西側循環		H15.12	新日本観光自動車		200	
	6	第6弾 鹿浜五丁目団地～北千住駅		H16.4	新日本観光自動車		200	
	7	第7弾 梅島駅入口～八潮駅		H17.8	東武バスセントラル		200	
	8	第8弾 北千住駅西口～小台・宮城循環		H18.7	新日本観光自動車		200	
	9	第9弾 綾瀬駅東口～亀有駅南口		H18.9	日立自動車交通		200	
荒川	1	(南千住・荒川・町屋循環)	さくら	H17.4	京成バス	交通不便地域解消 高齢者等の移手段確保等	150	利用者参加型バスロケーションシステム導入 雨の日朝バス増便
葛飾	1	南水元循環	アイリスバス	H12.4	京成バス	交通不便地域解消	150	—
	2	—	レインボーかつしか	H12.4	日立自動車交通		200	—
江東	1	—	しおかぜ	H17.11	東京都交通局	交通不便地域解消	100	実験後、本格運行に移行
渋谷	1	恵比寿・代官山循環 夕焼けこやけルート (旧恵比寿ルート)	ハチ公バス	H15.3	東急バス	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設へのアクセス	100	8の字型一方向ルート。 無料乗継券あり
	2	本町・笹塚循環 春の 小川ルート		H16.9	京王東バス(旧京王バス)		100	—
杉並	1	けやき路線(旧南北バス)	南北バス「すぎ丸」	H12.11	京王東バス(旧京王バス)	交通不便地域解消 経済活性化 その他	100	阿佐ヶ谷～浜田山
	2	さくら路線		H14.6			100	浜田山～下高井戸
世田谷	1	南北路線(祖師谷～千歳鳥山)	—	H13.6	小田急バス	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設へのアクセス	200	H10年12月～H11年1月の実験運行を経て実現
	2	玉堤循環線(等々力駅循環)	タマリバーバス	H10.10	東急バス		210	5年間の経費補助後、採算路線になる
	3	祖師谷・成城地域循環バス	くるりん	H17.11	小田急バス		200	H16年10月からのミニバス実験運行を経て実現
	4	希望ヶ丘団地～八幡山駅	—	H13.10	京王電鉄バス		210	(上記の路線1～3とともに)区が支援・協力を 行う路線と位置づけ、沿 線地域やバス事業者等と 共に積極的に取り組んで 実現
	5	希望ヶ丘団地～千歳船橋駅	—	H15.3	小田急バス		200	
	6	喜多見・宇奈根～狛江駅	—	H15.3	小田急バス		200	
	7	希望ヶ丘団地～渋谷駅	—	H15.10	小田急シティバス		210	
台東	1	北めぐりん	台東区循環バス「めぐりん」	H13.6	日立自動車交通	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設・医療施設・福祉施設へのアクセス その他	100	区域を3路線で網羅。区民の他、観光利用も目指す。内外装ともにレトロ調デザインを採用。
	2	南めぐりん		H16.4			100	
	3	東西めぐりん		H18.4			100	
中野	1	—	なかのん	H17.11	関東バス	交通不便地域解消 公共施設アクセス確保等	210	区民の長年の要望に対し、時間をかけて検討して実現した路線
練馬	1	練馬区シャトルバス(保谷駅～光が丘駅)	—	H3.8	西武バス	交通不便地域解消 公共施設への交通 利便性確保 医療施設へのアクセス	210	試験運行から翌年4月本格運行に移行。1日13便。
	2	練馬区バス交通実験	—	H14.6	国際興業		210	光が丘～東武練馬
	3	練馬区福祉コミュニティバス(関町福祉園～順天堂練馬病院・氷川台福祉園～光が丘 IMA)	—	H17.7	東京福祉バス		200	福祉園送迎バスを活用し一般利用バスを試行。土日運休。
港区	1	田町ルート	ちいバス	H16.10	フジエクスプレス	交通不便地域解消 既存路線廃止へ対応	100	往復路線
	2	赤坂ルート					100	循環路線

2. 区民の交通行動と公共交通への意向

2-1 区民アンケート調査概要

(1) 実施状況

- ・公共交通に関する区民意向を把握し、目黒区の交通まちづくりの方向性を設定する際の重要な参考とするとともに、コミュニティバス導入の意向を探ることを目的とし、アンケート調査を実施した。
- ・対象地域は区内全域とし、戸配布、郵送回収を行った。なお、公共交通不便地区（注）にかかる町会について最大誤差の範囲を10%以下とし、さらに検討路線にかかる5地区について、標本数が100票以上となるようウェイト付けを行った。
（注）「目黒区コミュニティバス調査（平成17年3月）」に準拠
- ・配布・回収状況は以下の通りである。

実施日	・配布：平成18年7月7日～7月15日 ・回収期限：平成18年7月31日
配布状況	・1994通、各戸配布 （1通に2票封入。配布数2000通、うち無効配布数6通。） （目黒区世帯数136千世帯に対する平均抽出率は約1.5%） ・有効配布票数3025票 （ $1994 \times (2 \text{票} - 0.483 \text{（国勢調査による一人世帯率）})$ ）
回収状況	・回収数：1066票 ・想定有効配布票数に対する回収率35.2% （世帯ベースでは、回収673通、回収率33.7%）

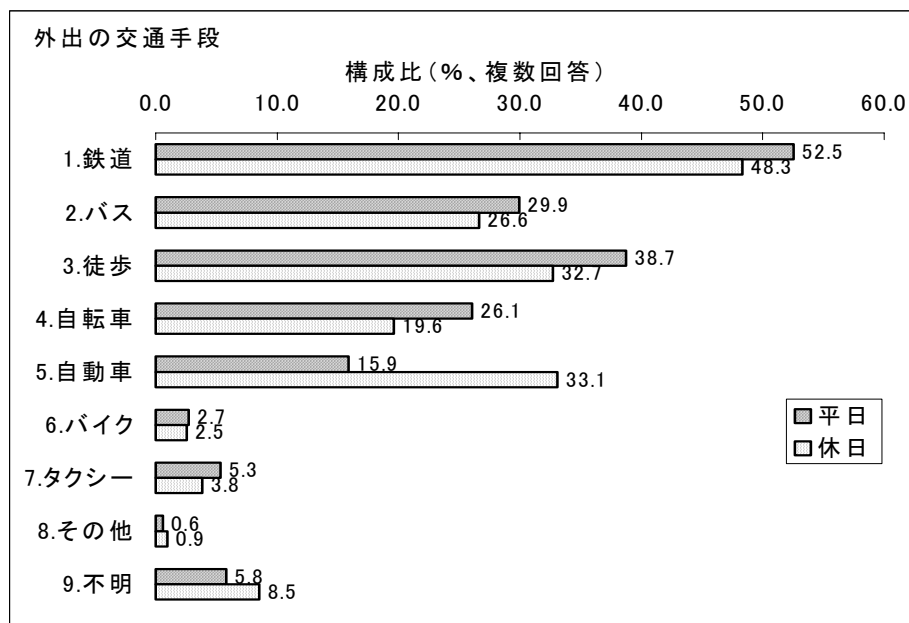
(2) 回答者の属性

- ・回答者の年齢は、60才以上が約6割と多く40～50才代が約28%、10～30才代が約13%である。職業は、「会社員・自営業」、「パート及び家事従業者」、「無職」の三つに大別される。
- ・回答者の約6割が自動車の運転免許を持ち、過半数の人が自動車を利用する機会が多い。また、自転車をよく利用する人は約4割である。

(3) 外出状況と交通手段

- ・平日の外出目的は、「通勤・通学及び通勤以外の仕事」が約4割、「買い物・銀行等」が約3割、「その他」が約3割である。また、休日は「趣味・習い事・娯楽・レクリエーション及び食事」が約4割に増加する。
- ・交通手段は、平日・休日ともに鉄道が最も多く約半数の人が利用している。

図
外出時の
交通手段



- ・目的地は渋谷区、品川区、世田谷区など、「区外」が多い。区内では、平日は「目黒、中目黒、自由が丘」、休日は「自由が丘、碑文谷、目黒」の順に多い。渋谷区、碑文谷、自由が丘は、休日の伸び率が大きい。
- ・外出時間は、平日は午前8時台をピークとして午前7時～11時に出発し、午後5時대를ピークに午後3～7時代に帰宅する人が多い。休日は午前9時～午後1時の外出が多い。

(4) 最寄り駅

- ・最寄り駅は、中目黒が約15%、目黒が約14%、都立大学が約12%で上位3駅で約4割強を占める。次いで多い3駅(祐天寺、学芸大学、西小山)が約2割強で、全体の約2/3が上位6駅をあげている。
- ・駅までは徒歩では5～15分が多いが、15分以上の人が約2割である。自転車では5～10分が多い。

(5) バスの利用状況

- ・バス停までは、約1/3が3分未満、約1/3が3～5分と近いが、2割の人が5～10分と遠く、10分以上の人約4%存在する。バスは利用しないまたは不明は約1割であった。
- ・バスをあまり利用しない理由について、約6割がその理由を回答した。「必要がない」、「他の交通手段が便利」が多く合計約4割以上であったが、「行きたい路線がない」、「本数が少ない」、「遅れる」という意見も多い。

2-2 公共交通に関する意向把握

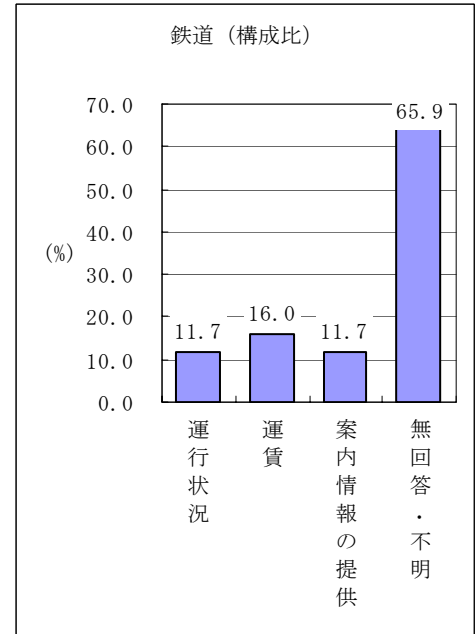
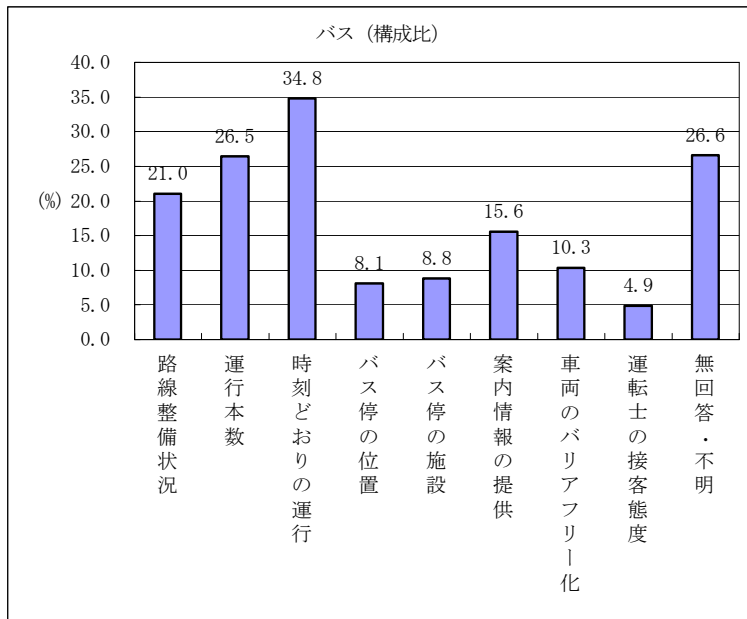
(1) 目黒区の公共交通機関及び駅周辺の改善について

■バスの改善に対する意見

- ・約3/4の人がバスの改善に対する意見をあげている。「時刻通りの運行」が約1/3、「運行本数の改善」が約1/4と多く、約2割が「路線整備状況」をあげている（路線の拡充を望んでいる）。次いで、「案内情報の提供」「車内のバリアフリー化」に対する意見が多い。

■鉄道の改善に対する意見

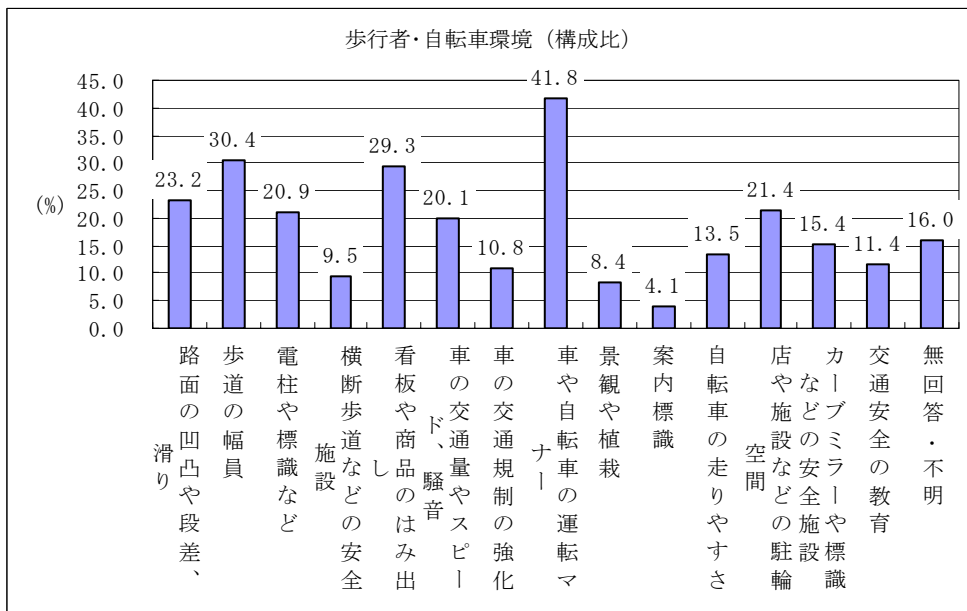
- ・鉄道の改善が必要とした人は約1/3で、改善内容は「運賃」が約16%と最も多く、「運行状況」及び「案内情報の提供」が各々約1割であった。



(2) 目黒区の道路交通環境の改善について

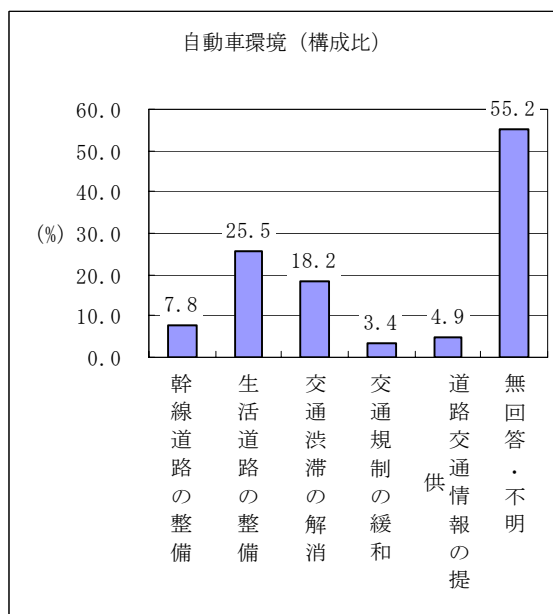
■歩行者や自転車環境に対する意見

- ・約84%の人が歩行者や自転車環境の改善をあげ、「車や自転車の運転マナー」が約4割、「歩道の幅員」及び「看板や商品のはみ出し」が各々約3割と多い。次いで、「路面の凹凸や段差、滑り」「電柱や標識など」が各々約2割と多く、逆に「案内標識」、「景観や植栽」、「横断歩道など」に対する意見は約1割以下と比較的少ない。



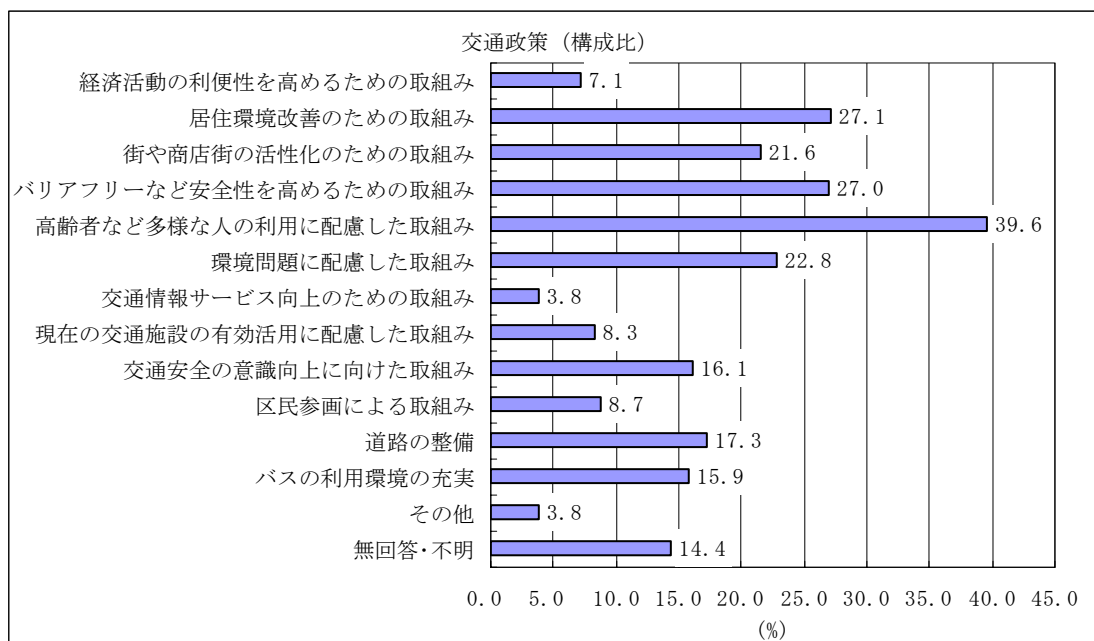
■自動車環境に対する意見

- ・自動車環境の改善をあげた人は半数以下であったが、約1/4の人が「生活道路の改善」をあげ、「交通渋滞の解消」に対する意見も約2割弱と多い。逆に「交通規制の緩和」、「道路交通情報の提供」や「幹線道路整備」は1割以下と比較的少ない。



(3) 目黒区の交通政策について

- ・目黒区の交通政策としては、「高齢者など多様な人の利用に配慮した取組み (No.5)」をあげた人が約4割と最も多い。次いで、「居住環境改善のための取組み (No.2)」及び「バリアフリーなど安全性を高めるための取組み (No.4)」が約3割弱、「環境問題に配慮した取組み (No.6)」及び「街や商店街の活性化のための取組み (No.3)」が約2割強と多い。
- ・また、「道路の整備 (No.4)」、「交通安全の意識向上に向けた取組み (No.4)」、「バスの利用環境の充実 (No.4)」についての意見も約2割弱であった。
- ・逆に、「交通情報サービス向上の取組み (No.7)」、「経済活動の利便性を高めるための取組み (No.1)」、「現在の交通施設の有効活用に配慮した取組み (No.8)」、「区民参画による取組み (No.10)」などが1割以下と少ない。

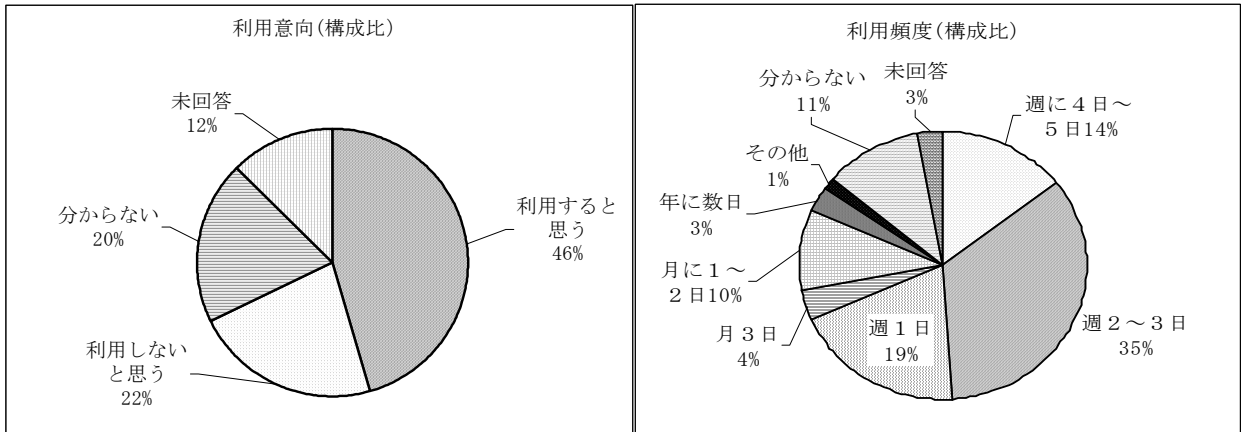


注：「高齢者などの多様な人の利用に配慮した取組み」とは、年齢、性別、国籍、障害の有無などの様々な違いを越えて、誰もが快適・円滑に移動できる環境整備（ユニバーサルデザイン）をいう。徒歩や自転車、バスや鉄道各々の環境整備や乗り継ぎ利便性向上などで、バリアフリー整備、情報提供、乗車システム、待ち空間、移送サービスなども含め、「多様な人が快適な利用」に着目した総合的な施策展開が必要である。

2-3 コミュニティバス導入の意向把握（区全体）

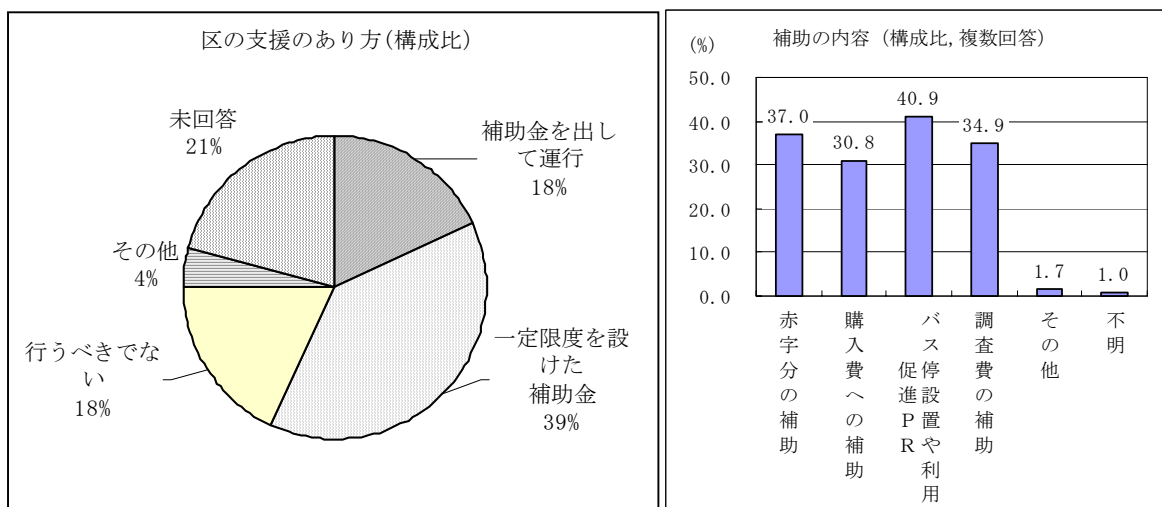
（1）コミュニティバスのニーズについて

- ・自宅等区内の目的地の近くを走るコミュニティバスの利用意向については、約46%が「利用する」とし、「利用しない」が約22%、「分からない」が約20%、未回答が約12%であった。
- ・利用すると回答した人の利用頻度は、週2～3日が約35%と最も多く、週4～5日の約15%を加えると、半数が週に複数回利用、約1/3の人が月に1～4日、約2割弱がその他である。
- ・利用意向については、次章の課題整理の項で、詳細な解析を行う。



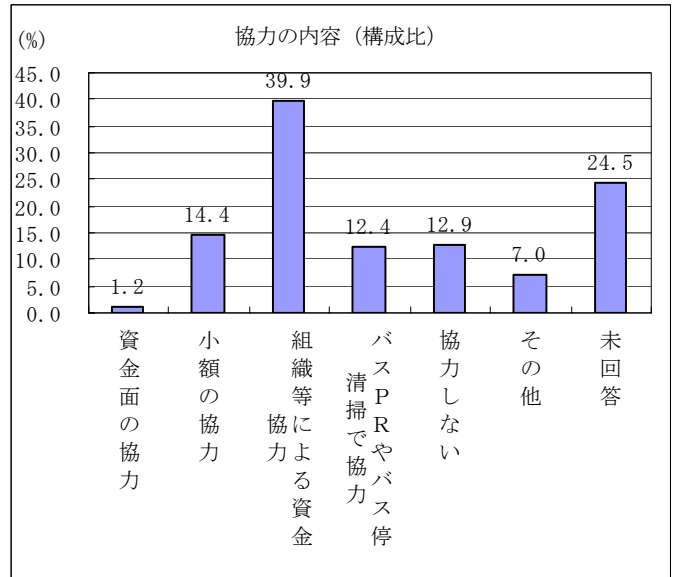
（2）コミュニティバス運行に対する区の支援のあり方について

- ・「一定限度を設けた補助金」が約4割と最も多いが、「補助金を出して運行」、「新たに補助金を出す事業は行うべきでない」が各々約2割弱であった。
- ・なお、このうち「一定限度を設けた補助金」をあげた人は、その具体内容として、約4割が「バス停設置の支援や、バス利用促進PRの支援」及び「導入後、数年程度の赤字分の補助」をあげているが、「バスルート検討などの調査費の補助」及び「バス購入費への補助」をあげた人も約3割以上と多く、意見の偏りは少ない。
- ・全体的な意見としては、約6割弱が「肯定」、約2割弱が「否定」、約2割弱が「関心なし」という結果となった。



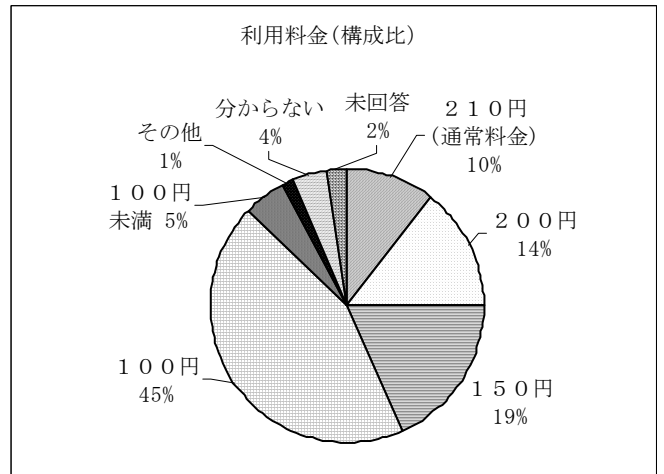
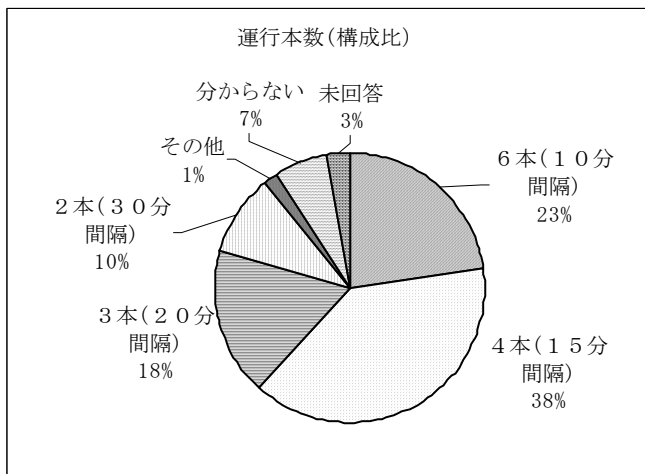
(3) コミュニティバス運行に対する区民の協力意向について

- ・自宅近くを走るコミュニティバスへの協力については約3/4の人が回答している。約4割の人は「地域の組織や団体、企業などで資金協力するのが良い」とし、「資金面で協力する」が約16%、「協力しない」人が約13%、「資金面以外の協力」が約12%で、約68%が協力意向を持っている。



(4) コミュニティバスに対する運賃・頻度・目的地等の要請について

- ・運行頻度への要請は、15分間隔が約38%と最も多いが、20分間隔以上も約28%である。逆に、10分間隔も約23%であり、その他が約11%である。
- ・運賃は、100円が約45%と最も多く、100円未満とする約5%を加えると50%を占める。一方で、200~210円で良いとする人も約24%おり、その中間程度が良いとする約19%を加えると約43%となる。

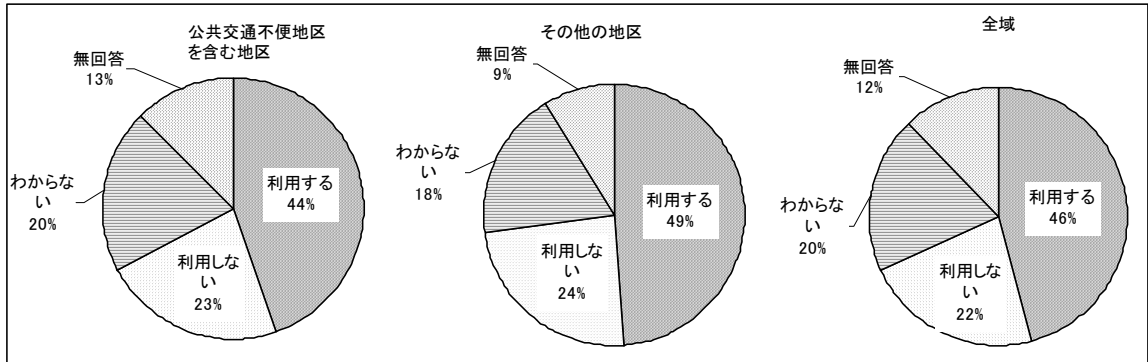


- ・目的地は「自由が丘」が最も多く約16%、次いで「渋谷区」が約12%、「中目黒」が約11%と多い。また、目黒、世田谷区、碑文谷、祐天寺及び駒場、品川区、東山もあげられている。
- ・接続して欲しい駅としては、「中目黒」、「恵比寿」及び「自由が丘」が約14%、「都立大学」が約13%と多い。次いで、「学芸大学」及び「目黒」が約10%、「池尻大橋」及び「祐天寺」が約7%、「武蔵小山」が約6%などである。逆に「不動前」、「緑が丘」、「洗足」をあげた人は少ない。

2-4 コミュニティバス導入の意向把握（属性別）

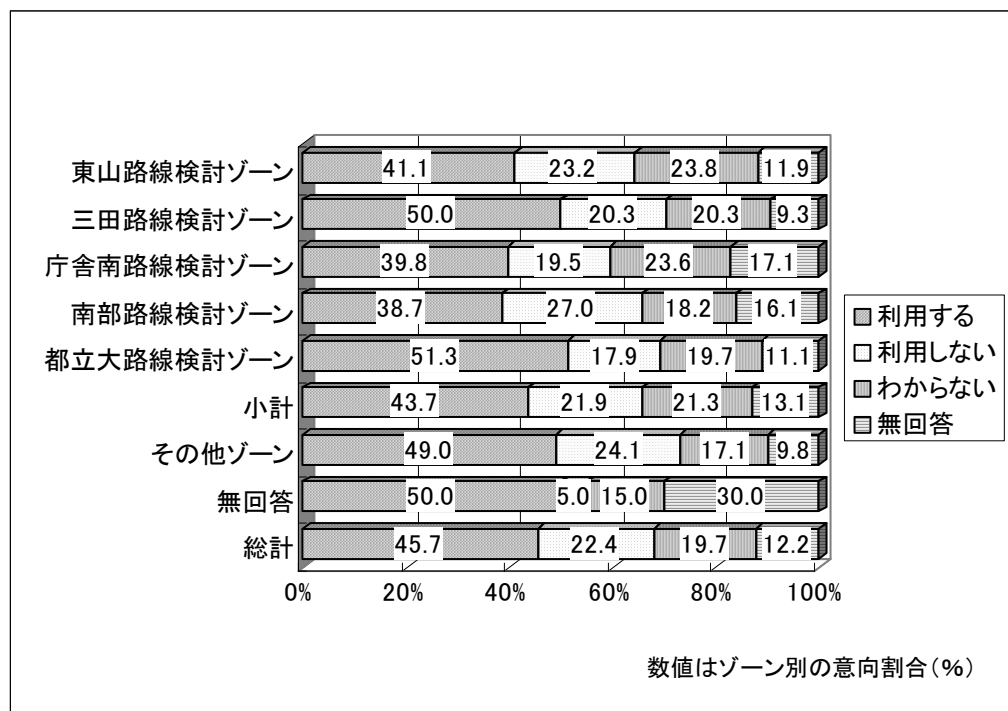
■交通利便性と利用意向

- ・コミュニティバスの利用意向（問9）は、公共交通への要請が高いと考えられる公共交通不便地区を含む地区（約86千世帯）は、その他の地区（約50千世帯）より若干低くなっているが、その差は5%以内である。著しい交通空白地域が殆どない目黒区の特徴を示している。



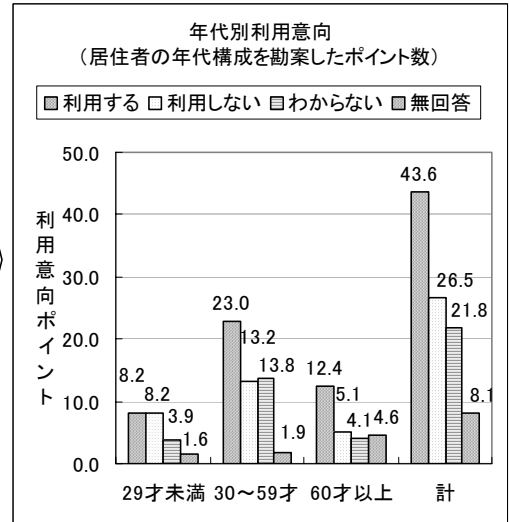
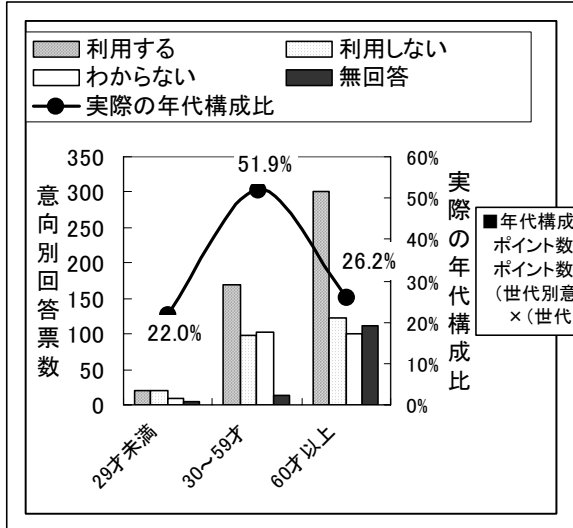
■路線検討地区別の利用意向

- ・過年度調査で路線の検討を行った5地区別の利用意向をみると、「利用する」との回答割合は約39%（南部路線検討ゾーン）～51%（都立大路線検討ゾーン）であり、若干の地域差がみられる。
- ・このため、事業性については、該当ゾーンデータを用いて検討を行うこととする。



■年代別利用意向

・年代別利用意向は、票数ベースでは60才以上の利用意向が高いが、年代構成を勘案した「人数」に換算するポイント数として比較（年代別に人口比で拡大）すると、30～59才が高いウェイトを占める。



■年代別の利用意向割合(%)

区分	利用する	利用しない	わからない	無回答	計
29才未満	37.5	37.5	17.9	7.1	100.0
30～59才	44.3	25.5	26.6	3.6	100.0
60才以上	47.3	19.3	15.7	17.6	100.0

「利用する」方で見ると、票数では60才以上の方の率が高いが、「人数」としては30～59才が多くなる。

■計算例（考え方を示す。実際とは有効数字桁数が異なる）：

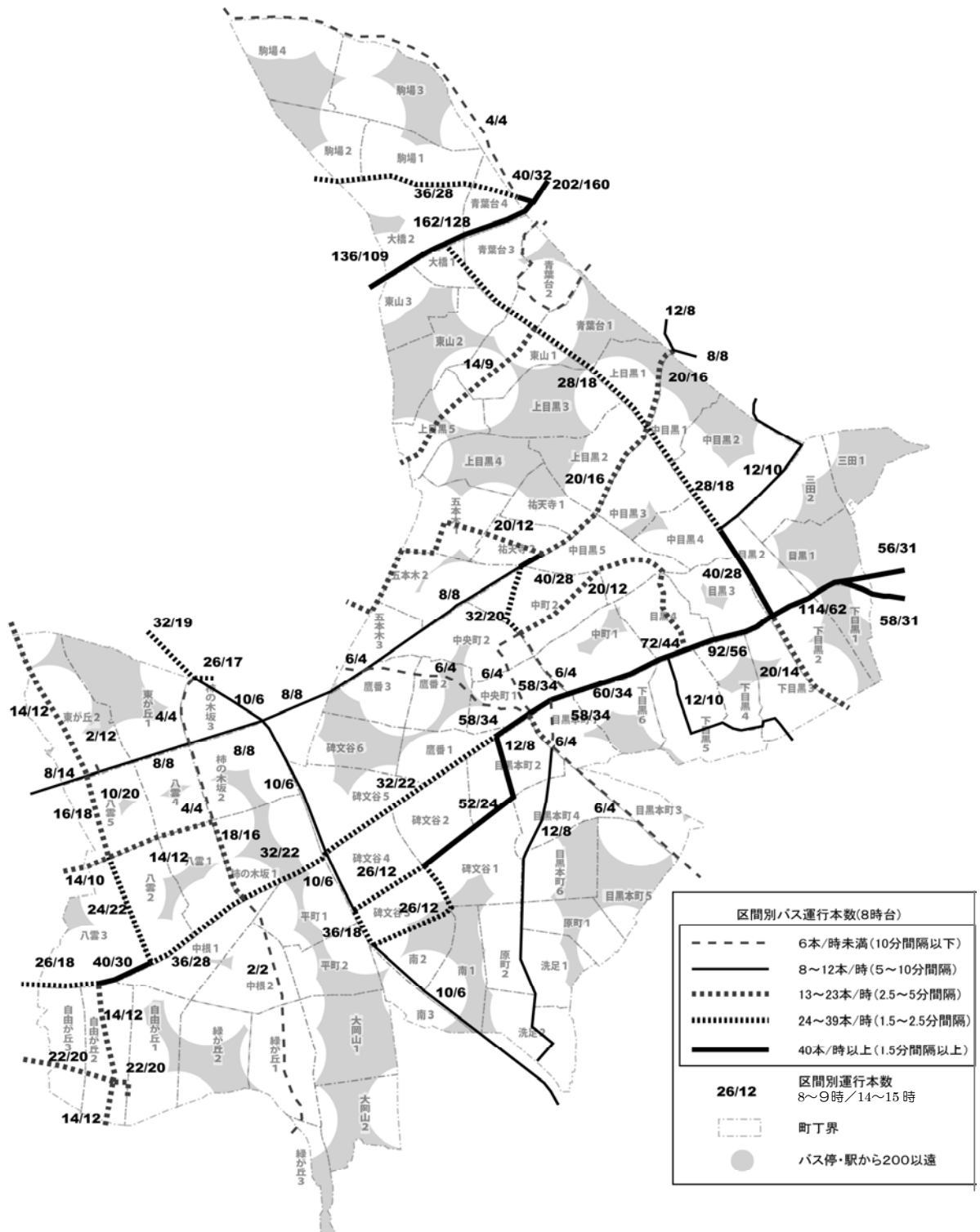
- 1) 30～59才のうち「利用する」人は約44%、世代構成比は約52%、
 0.44×0.52 は、0.23で、全体の23%に該当
- 2) 60才以上のうち「利用する」人は47%、世代構成比は約26%、
 0.47×0.26 は0.12で、全体の12%に該当

3. バス交通の状況

(1) 既存バス路線状況

- ・区内のバス路線は、39 路線ある。うち東急 34、都営 2、小田急 3（うち 2 路線は他と重複）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。
- ・国道 246 号線、目黒通りを經由して渋谷、目黒各駅に連絡する路線が最も多い。その他区内の主な道路（柿の木坂通り（都立大学・南北道路）、自由通り、井の頭通り、蛇崩れ通り、環六、環七、駒沢通りなど）を縦横に走っている。国道 246 号線、目黒通りの運行本数は特に多い。

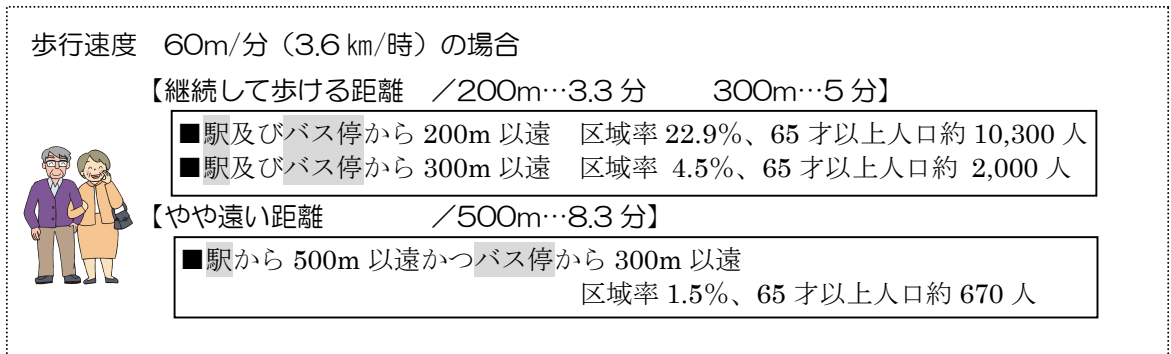
図 現況バス路線運行状況図（ピーク時等時間当り断面運行本数）



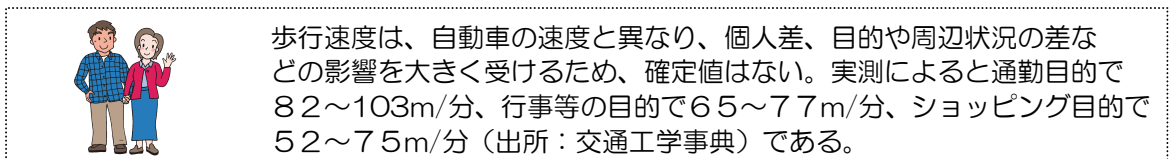
(2) 駅・バス停からの徒歩圏域の状況

- ・目黒区は概ね駅・バス停から 300m 圏に入るが、200m 以遠も存在する。
- ・目黒区の駅及びバス停からの徒歩圏域について、ややゆっくりとした歩行速度を一般の高齢者の歩行速度と仮定して時間距離をみると、以下の通りとなる。
 - 駅及びバス停から 200m 以内＝徒歩で約 3.3 分以内の区域が **77.1%**
 - 駅及びバス停から 300m 以内＝徒歩で約 5 分以内区域が **95.5%**
- ・残りの 4.5% の 300m 以遠区域も区内全域にわたって 20 箇所以上に分散している。
- ・駅及びバス停から 500m 以遠の区域率は 0% である。

図 高齢者の交通利便性について



参考 歩行速度について



(3) 区民によるコミュニティバスの利用意向について

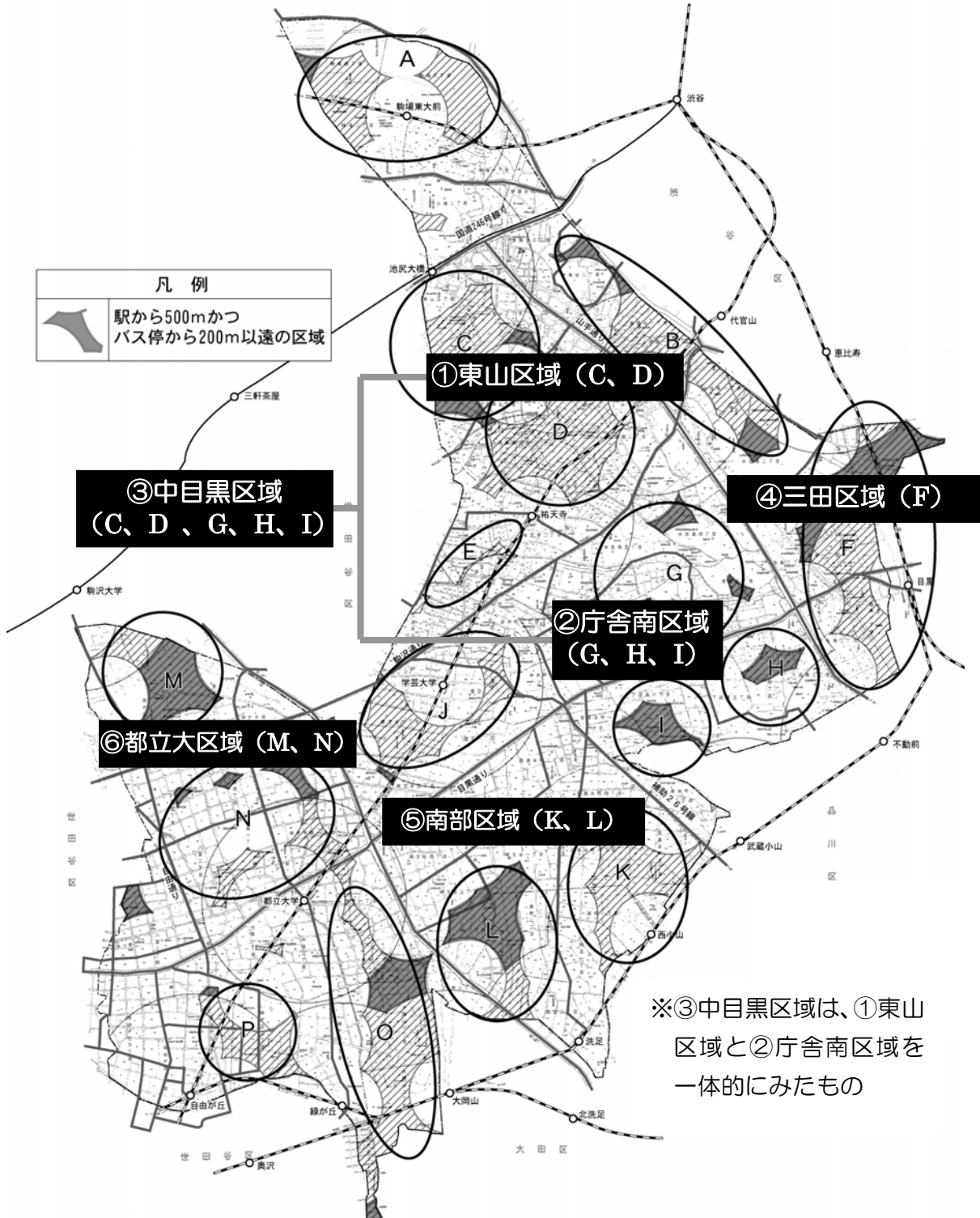
- ・アンケート調査では以下のような意見があげられている（2-2章より抜粋）。
 - 「バス停が遠い」と回答した人の全回答者に対する割合：7.3%
 - 「行きたいバス路線がない」と回答した人の全回答者に対する割合：14.6%
 - 交通政策のうち「バスの利用環境の充実」をあげた人の全回答者に対する割合：15.9%
 - コミュニティバスが自宅近くを通った場合「利用する」人の全回答者に対する割合：45.7%
- ・「利用する」は約 45% であるが、一般的にコミュニティバスに関するアンケート調査は、調査における回答と実際の意向（本音）には乖離があるとされている。

4. コミュニティバス試案路線の検討

(1) コミュニティバス運行候補区域の抽出

- ・ 駅から500mかつバス停から200m以遠の区域、人口密度の高い区域、高齢化率の高い区域、高低差の大きい区域などから、下図のとおり6区域を抽出した。

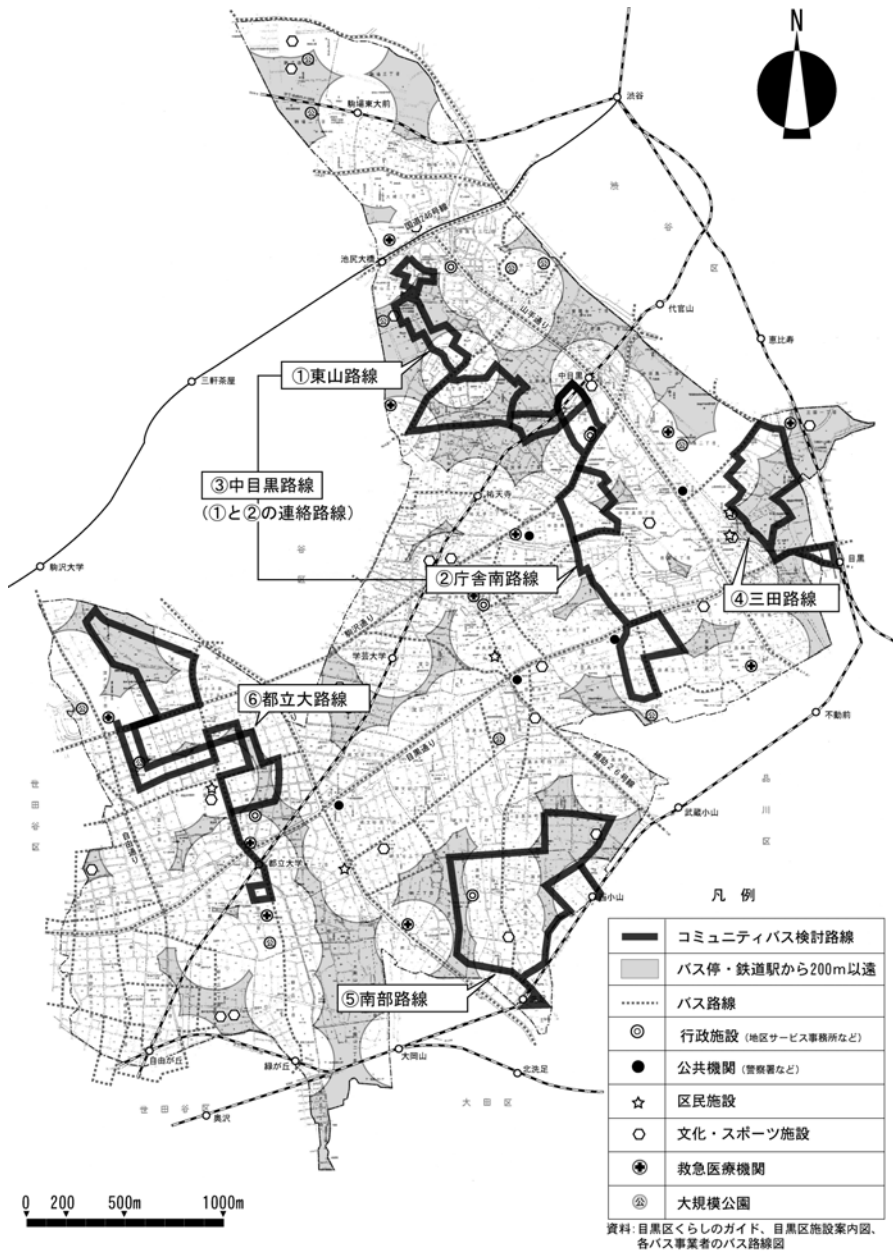
図 コミュニティバス運行候補区域の抽出（6つの区域を抽出）



(2) 検討路線の選定

- ・(1) で抽出された区域毎に、事業性検討のための路線を設定する（下図参照）。

図 コミュニティバスの検討路線（全部で6路線）

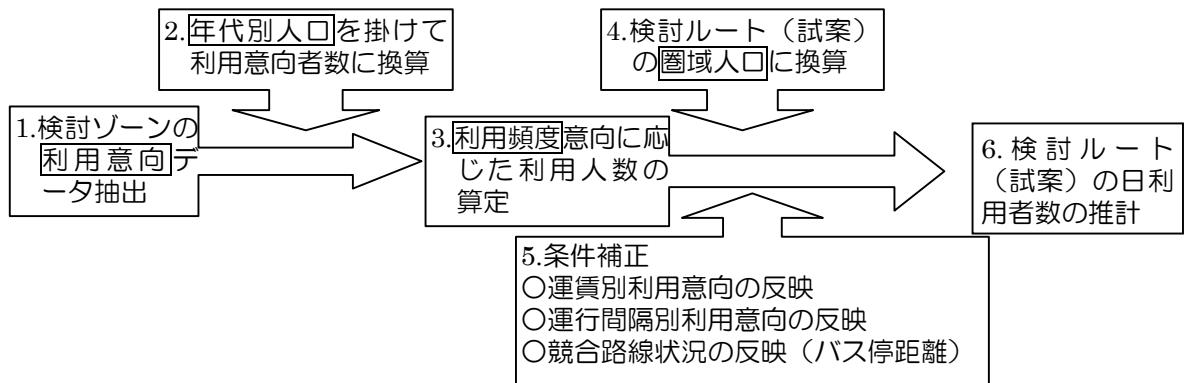


(3) 検討路線の採算性検討

■試算方法

- ・アンケート調査結果より下図フローにより利用者数を推計して採算性を検討する。
- ・推計の前提条件となる運行条件及び支出条件は、既往調査において黒字が想定された条件（20分間隔・運賃150円等）に準拠する。

図 アンケート調査に基づく検討路線の日利用者数の推計フロー



■東山路線の試算結果

- ・事業性の確保が期待された東山路線は、採算割れ（約120万円/年）が発生すると推計された。
- ・したがって、初期投資や維持経費をまかなうことが困難と想定される。

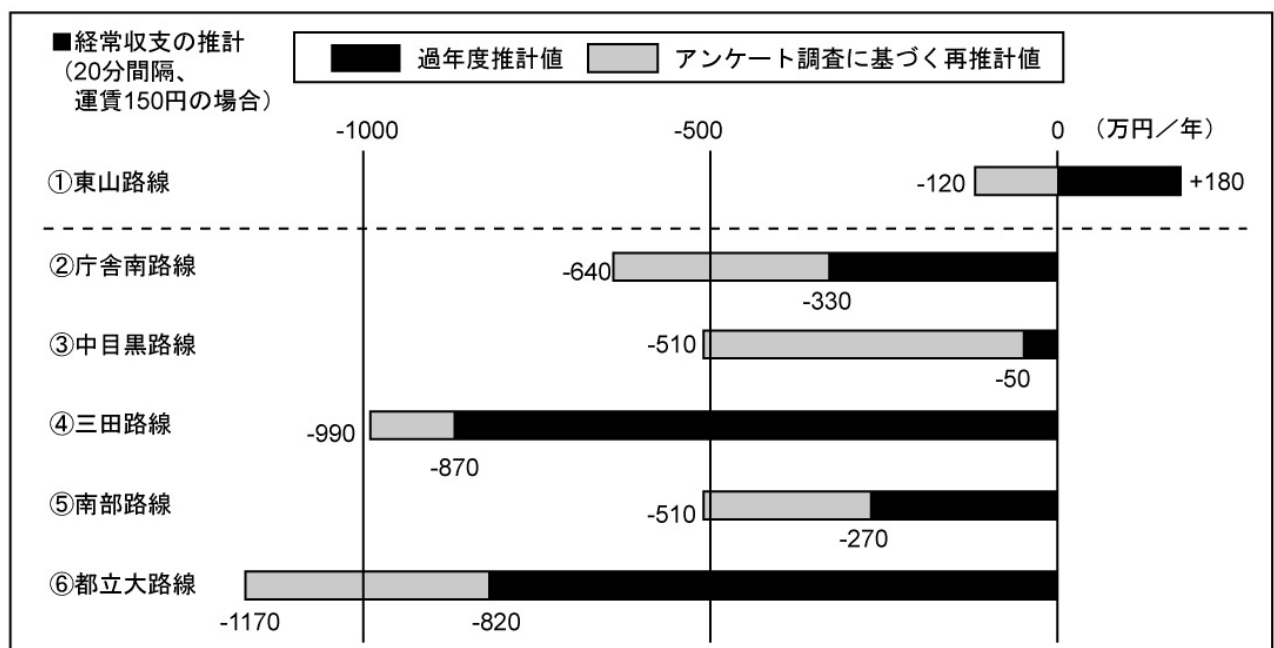
表 東山路線の採算性
（20分間隔・150円の場合）

過年度想定利用人員(人/日)	581
意向による試算人員(人/日)	526
試算人員/過年度想定人員	0.91
支出(万円/年)	3,000
収入(万円/年)	2,880
収支状況(万円/年)	△120

■他の路線の試算結果

- ・他の路線も採算割れ（約500～1200万円/年）が発生すると推計され、初期投資や維持経費をまかなうことが困難と想定される。

図 その他路線の採算性（20分間隔・150円の場合）



注：③中目黒路線は、①東山路線・②庁舎南路線を一体的に運行する路線

5. コミュニティバス導入可能性の評価

ア. 公共が関与すべきバスとしての評価

・コミュニティバス導入要件が整っていないレベルである。

・公的関与のあり方（注1）、一般的に公共が関与して導入すべき要件（注2）、公共交通まで徒歩約5分以内の区域が95.5%である目黒区の交通利便性などから、コミュニティバスの導入要件が整っていないレベルに値する。

注1：コミュニティバスに関する公的関与のあり方

・公共が関与して導入すべきコミュニティバスは、以下のような必然性が必要である。

○交通不便地域解消型…公共性や事業採算性などを踏まえ、特に効果がある場合実施

○福祉目的型……………特に必要性が生じた時は、区が負担して貸切り無料バスを実施

いずれも該当するとまでは判断しにくく、コミュニティバス導入の必然性は評価できない。

注2：一般的に公共が関与して導入すべきコミュニティバスの要件

・コミュニティバス導入にあたっての以下の具体的要件には、目黒区は該当していない。

○路線廃止などにより、代替の交通手段がない → 該当しない（概ね300m圏域に入る）

○相当程度の「交通空白地域」が広がっている → 該当しない（概ね300m圏域に入る）

注：コミュニティバスは、既存路線バスを補完するものであり、公共が関与する都区部のコミュニティバス全てが「交通不便地域の解消」を導入理由に挙げている（既往調査p30、福祉タクシーを除く）。

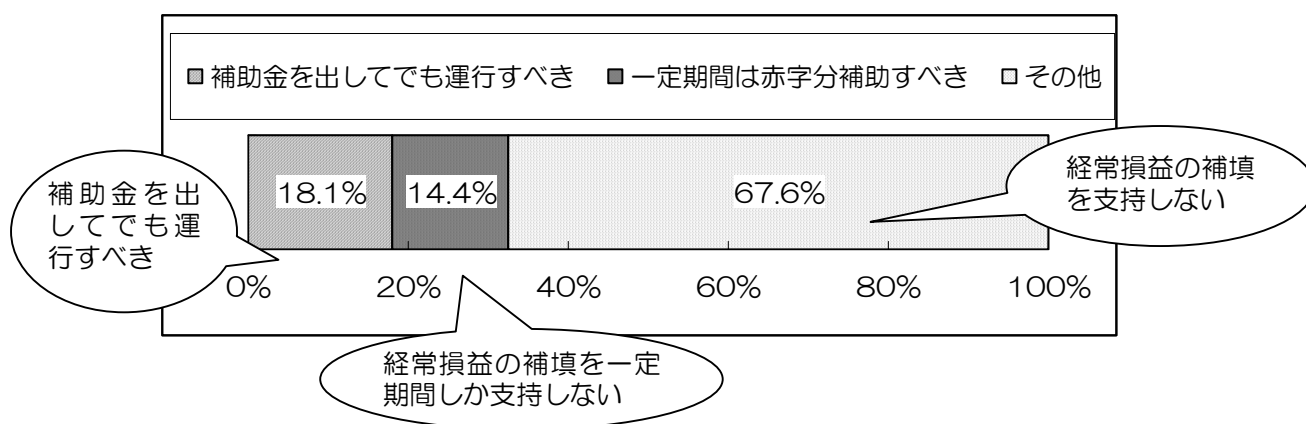
イ. 赤字補填が必要な新規事業展開の評価（区民意向調査からの評価）

・事業性が見込めない場合は、コミュニティバス導入に否定的であるものと評価される。

・アンケート調査で「補助金を出して運行すべき」という意見は、約18%であるが、逆に「補助金を出してまで運行すべきでない」とする意見も約18%で、両者は拮抗している。

・残りの意見をみると、「導入後数年程度の赤字補助」をあげている人が、全体の約14%である。これは、「数年で採算が見込める路線」なら導入を以遠すべき、という意見ととらえられる。

・「赤字分補助」の点からみると、全体の約68%が経常損益の補填に否定的と考えられる。



ウ. 事業者等の意向調査

事業者等に対して、コミュニティバス事業への参入について聞き取り調査をしたところ、事業参入するには事業採算性や継続的運行が条件となり、事業採算性が低く、採算割れの補填が望めない場合は、参入が難しいとのことであった。

表 事業者等の意向調査の概要

項目	概要
1. 一般的なコミュニティバスへの参入条件	<ul style="list-style-type: none"> ○利用客があり、事業性が見込めること ○通勤・通学利用が見込めること
2. 一般的なコミュニティバスの事業面の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○交通不便地域は、大型バスが入れない生活道路を小型バスで運行することになるなど、コミュニティバスは一般的に次の課題がある <ul style="list-style-type: none"> ア. 速達性が見込めないため、利用客が制限される イ. 運行効率や採算性の面で不利（小型バスでは運賃収入が低下する） ウ. ア・イなどより、補助金でもまかなえない場合が多い エ. 燃料費があがり、運行経費が増加傾向にある オ. 人件費の低い運転士の確保は難しくなっている
3. 目黒区におけるコミュニティバス展開について	<ul style="list-style-type: none"> ○目黒区の交通利便性は他の営業圏域に比較して非常に高いため、通常の運行密度では「歩いた方が早い」ことになり、検討した結果、事業性確保が難しいことがわかった ○コミュニティバスは、一定年次での補助打ち切りが一般化し、継続的な運行が難しくなっている ○目黒区では隣接区と一体的にバスネットワークを考える必要がある（注：コミュニティバスは一行政区内での展開が一般的である） ○自由が丘のサンクスネイチャーバスのように、地元が資金を提供して無料バスを運行することが地域活性化には有効だが、一定の企業等の集積や牽引する人材などが課題である

エ. まとめ（結論）

■コミュニティバスの運行

○平成16年度の目黒区コミュニティバス調査報告を踏まえて実施した、平成18年度コミュニティバス導入等の区民アンケート調査によれば、東山路線をはじめとして、調査路線すべてについて事業採算性が見込みが立たなかった。また、バス事業者の継続的な協力が得られる状況でないことがわかった。

○従って、区としてコミュニティバス運行の計画策定を見送るものとする。

■今後の対応

○再開発や街路事業の実施などに伴い、バス交通需要の高まりが見られるなど、新たな状況が発生した場合には、改めてコミュニティバス運行の可能性について検討を行うものとする。

資料：区民アンケート調査票

問1 お答えになる「ご自身」について、お答えねします。

- (1) 年齢を教えてください。○をつけて下さい。
- 1. 10才代
 - 2. 20才代
 - 3. 30才代
 - 4. 40才代
 - 5. 50才代
 - 6. 60才代
 - 7. 70才代
 - 8. 80才以上

(2) 現在所を教えてください。

- | | | |
|--------|-----|----|
| 下記番号から | 何丁目 | 丁目 |
| | | |
- 1. 駒込
 - 2. 青葉台
 - 3. 東山
 - 4. 大橋
 - 5. 上目黒
 - 6. 中目黒
 - 7. 三田
 - 8. 目黒
 - 9. 下目黒
 - 10. 中町
 - 11. 五本木
 - 12. 花天寺
 - 13. 中央町
 - 14. 目黒本町
 - 15. 原町
 - 16. 洗足
 - 17. 南
 - 18. 陣文谷
 - 19. 麩番
 - 20. 平町
 - 21. 大岡山
 - 22. 緑が丘
 - 23. 自由が丘
 - 24. 中環
 - 25. 林の木坂
 - 26. 八雲
 - 27. 東が丘
 - 28. その他

(3) 職業を教えてください。○をつけて下さい。

- 1. 会社員・公務員
- 2. 自営業
- 3. パート・アルバイト
- 4. 家事従事者
- 5. 無職
- 6. 中学生
- 7. 高校生
- 8. 大学生
- 9. その他学生(各種学校等)
- 10. その他

(4) 運転免許証をお持ちですか。該当するものは全て○をつけて下さい。

- 1. 普通自動車
- 2. 自動二輪
- 3. 原付のみ
- 4. その他
- 5. 持っていない

(5) 自動車やバイク、自転車は、普段どの程度利用されますか。該当するものを全て○をつけて下さい。

- | | |
|-----|------------------|
| 自動車 | 1. 自分で運転することが多い |
| | 2. 乗せてもらうことが多い |
| | 3. 乗る機会が少ない |
| バイク | 4. よく利用する |
| | 5. 持っているがあまり乗らない |
| | 6. 持っていない |
| 自転車 | 7. よく利用する |
| | 8. あまり乗らない |
| | 9. 自転車には乗れない |
| | 10. 持っていない |

問2 普段の外出について、お答えねします。平日と休日と別でお答え下さい。

(1) 平日(月曜日～金曜日など)と、休日(土曜日、日曜日、祝日など)の外出で最も多い目的を、それぞれ1つ選んでお答え下さい。

- | | |
|-------|-------|
| 平日の目的 | 休日の目的 |
| | |

- 1. 通勤
- 2. 通学
- 3. 買い物・銀行等
- 4. 通院・見舞い
- 5. 食事
- 6. 通勤以外の仕事
- 7. 趣味・習い事・娯楽・レクリエーション
- 8. 送り迎え(通園など)
- 9. 親戚や知人と会う
- 10. その他

(2) (1)の場合、どのくらいの頻度で外出されますか。それぞれ1つ選んでお答え下さい。

- | | |
|-------|-------|
| 平日の頻度 | 休日の頻度 |
| | |

- 1. 週に4～5日
- 2. 週2～3日
- 3. 週1日
- 4. 月3日
- 5. 月1～2日
- 6. その他

(3) (1)の場合、利用する主な交通手段は何ですか。それぞれ2つ以内で選んでお答え下さい。

- | | |
|-----------|-----------|
| 平日の手段2つ以内 | 休日の手段2つ以内 |
| | |

- 1. 鉄道
- 2. バス
- 3. 徒歩
- 4. 自転車
- 5. 自動車
- 6. バイク
- 7. タクシー
- 8. その他



(4) (1)の場合、主な目的地はどこですか。平日、休日それぞれ1つを、下記の住所から選んでお答え下さい。目黒区以外の目的地の住所が分からない場合は、別紙の地図をご参考下さい。

- | | |
|--------|--------|
| 平日の目的地 | 休日の目的地 |
| | |
- 1. 駒込
 - 2. 青葉台
 - 3. 東山
 - 4. 大橋
 - 5. 上目黒
 - 6. 中目黒
 - 7. 三田
 - 8. 目黒
 - 9. 下目黒
 - 10. 中町
 - 11. 五本木
 - 12. 花天寺
 - 13. 中央町
 - 14. 目黒本町
 - 15. 原町
 - 16. 洗足
 - 17. 南
 - 18. 陣文谷
 - 19. 麩番
 - 20. 平町
 - 21. 大岡山
 - 22. 緑が丘
 - 23. 自由が丘
 - 24. 中環
 - 25. 林の木坂
 - 26. 八雲
 - 27. 東が丘
 - 28. 港区
 - 29. 品川区
 - 30. 大田区
 - 31. 世田谷区
 - 32. 渋谷区
 - 33. その他

(5) (1)の場合、最も多い外出時刻と帰宅時刻を、それぞれお答えください。

- | | |
|-------|-------|
| 平日の外出 | 休日の外出 |
| | |

- 1. 午前7時前
- 2. 午前7時～午前8時前
- 3. 午前8時～午前9時前
- 4. 午前9時～午前11時前
- 5. 午前11時～午後1時前
- 6. 午後1時以降

- | | |
|-------|-------|
| 平日の帰宅 | 休日の帰宅 |
| | |

- 1. 午後1時前
- 2. 午後1時～午後3時前
- 3. 午後3時～午後5時前
- 4. 午後5時～午後6時前
- 5. 午後6時～午後7時前
- 6. 午後7時～午後8時前
- 7. 午後8時～午後9時前
- 8. 午後9時以降

問3 もっとも利用する自宅等近くの駅を教えてください。1つをつけて下さい。

- 1. 駒込東大前
- 2. 池尻大橋
- 3. 駒込大塚前
- 4. 代官山
- 5. 中目黒
- 6. 花天寺
- 7. 学芸大学
- 8. 都立大学
- 9. 自由が丘
- 10. 黒丘寿
- 11. 目黒
- 12. 不動前
- 13. 武蔵小山
- 14. 西小山
- 15. 洗足
- 16. 大岡山
- 17. 緑が丘
- 18. その他

(1)の駅まで、徒歩または自転車で行かれる方にお答え下さい。自宅等から約何分かりますか。何分利用の多い方をお答え下さい。

- | | | | |
|--------|---|-----|---|
| 徒歩の場合 | 分 | または | 分 |
| 自転車の場合 | | | |

問4 バスの利用について、お答えねします。

(1) 自宅等近くのバス停まで、自宅等から歩いてどのくらいかかりますか。1つをつけて下さい。

- 1. 約3分未満
- 2. 約3分～5分未満
- 3. 約5分～10分未満
- 4. 約10分以上
- 5. バスは利用しない

(2) バスをお使いしない方も、好きになれない方にお答え下さい。その理由は何かですか。該当するものを、3つ以内で○をつけて下さい。

- 1. 利用する必要がある
- 2. バス停が遠い
- 3. 行きたい路線がない
- 4. よく遅れる
- 5. 運行本数が少ない
- 6. 運手士のマナーが悪い
- 7. 終バス時刻が早い
- 8. バスの乗降が大変
- 9. 運賃が高い
- 10. 他の交通手段が便利
- 11. 荷物やベビーカーの置き場がない
- 12. その他()

問5 目黒区の公共交通機関及び駅周辺の改善について、ご意見をお答え下さい。

(1) 区内のバス・鉄道について、「特に改善が必要である」と思われるものを全て○をつけて下さい。

- | | |
|----|---------------|
| バス | 1. 路線整備状況 |
| | 2. 運行本数 |
| | 3. 時刻とおりの運行 |
| | 4. バス停の位置 |
| | 5. バス停の施設 |
| | 6. 案内情報の提供 |
| | 7. 車両のバリアフリー化 |
| | 8. 運転士の接客態度 |
| 鉄道 | 9. 運行状況 |
| | 10. 運賃 |
| | 11. 案内情報の提供 |

(2) もっとも利用する自宅等近くの駅とその周辺について、「特に改善が必要である」と思われるものを全て○をつけて下さい。

- | | |
|----------|-------------------|
| 自宅近くの駅周辺 | 1. バリアフリー状況 |
| | 2. 歩行者の安全性 |
| | 3. 放置自転車 |
| | 4. 駐輪場 |
| | 5. 自転車の走りやすさ |
| | 6. バスやタクシーの利用しやすさ |
| | 7. 景観 |
| | 8. 交通案内 |

(3) 鉄道やバス、自宅近くの駅周辺について、ご意見がありましたら記入して下さい。

問6 区内の道路・交通環境について、おたずねします。

(1) 自宅近くの道路・交通環境について、以下のうち「特に改善が必要である」と聞かれるもの全てに○をつけて下さい。

自宅近く の歩行者 や自転車 環境	<ol style="list-style-type: none"> 1. 路面の凹凸や段差、溝の 2. 歩道の幅員 3. 電柱や電線など 4. 横断歩道などの安全施設 5. 看板や商品のはみ出し 6. 車の交通規制の強化 7. 車や自転車の運転マナー 8. 車や自転車の運転マナー 9. 農機や農務 10. 案内標識 11. 自転車の走りやすさ 12. 店や施設などの駐輪空間 13. カーブミラーや標識などの安全施設 14. 交通安全の教育
自宅近く の自動車 環境	<ol style="list-style-type: none"> 15. 幹線道路の整備 16. 生活道路の整備 17. 交通渋滞の解消 18. 交通規制の緩和 19. 道路交通情報の提供

(2) 区内の道路・交通環境全般について、ご意見が盛り込まれたらお書き下さい。

問7 これからの目黒区の交通政策で、とくに重要と思われる取組を、3つ以内で○をつけて下さい。

1. 経済活動の利便性を高めるための取組
2. 居住環境の改善のための取組
3. 街や商店街の活性化のための取組
4. ハリアフリーなど安全性を高めるための取組
5. 高齢者など多様な人の利用に配慮した取組
6. 環境問題に配慮した取組
7. 交通情報サービス向上のための取組
8. 現在の交通施設の有効活用を促進した取組
9. 交通安全の意識向上に向けた取組
10. 区民参画（ボランティア、計画づくり、まち歩き点検、みらい案内など）による取組
11. 道路の整備
12. バスの利用環境の充実
13. その他

問8 各地でコミュニティバス導入の動きが見られますが、これについておたずねします。

コミュニティバスとは、
既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗り合いバスです。
交通不便地域対策や福祉・環境に配慮したのものになっています。

- (1) コミュニティバスを運行するためには、バス事業者に対して補助が必要となる場合があります。区の支援のあり方をどのように考えますか。1つ○をつけて下さい。
1. バスや駅が不便な人や福祉向上のため、区の補助金を出しても、新しくバスを運行すべきである
 2. バスや駅の利用が不便な人や、福祉向上のためのバスの導入は望ましいが、支援は運行可能性を高めるなどの目的に限るべきで、一定限度を設けた補助金とするのが良い

- 2に○をつけた方にうかがいます。どのような限度が適当と考えますか。該当するものほ全て○をつけて下さい。
1. 導入後、数年程度の間、乗降者の減少分の補助
 2. バス購入費への補助
 3. バス停設置の支援や、バス利用促進PRの支援
 4. バスルート検討などの調査費の補助
 5. その他

3. バスや駅の利用が不便な人や、福祉向上のためであっても、新たに補助金を出すようなバス事業は行わず
4. その他

(2) 自由が丘には、利用者や地域の企業、店舗の方などが資金面で協力し運行しているサンクスネイチャーバスというものがありますが、このようなサポート制度を活用したコミュニティバスが、自宅近くを走ることになった場合、どのようなご協力を頂きますか。2つ以内で○をつけて下さい。

1. 資金面で協力する
2. 少額なら協力しても構わない
3. 地域の組織や団体、企業などで資金協力するのが良い
4. 資金面以外の、バスPRやバス停清掃で協力する
5. 協力しない
6. その他

問9 仮に、コミュニティバスが自宅等や区内の目的地の近くを走るようになった場合について、おたずねします。

(1) 利用すると思いますか。1つ○をつけて下さい。

1. 利用すると思う
2. 利用しないと思う → 問10へお進み下さい
3. 分からない → 問10へお進み下さい

(2) この場合、バスはどのくらいの頻度で利用すると思いますか。1つ○をつけて下さい。

1. 週に4日～5日
2. 週2～3日
3. 週1日
4. 月3日
5. 月に1～2日
6. 年に数回
7. その他
8. 分からない

(3) この場合、最も多く利用する時間帯（朝夕など）で、1時間に何本あれば良いと思いますか。1つ○をつけて下さい。

1. 6本（10分間隔）
2. 4本（15分間隔）
3. 3本（20分間隔）
4. 2本（30分間隔）
5. その他
6. 分からない

(4) この場合、利用する料金はどのくらいですか。1つ○をつけて下さい。

1. 210円（通常料金）
2. 200円
3. 150円
4. 100円
5. 100円未満
6. その他
7. 分からない



出所：サンクスネイチャーバスをまます金のHHP

■サンクスネイチャーバス
平成9年4月から、揚げ物などに使った廃食用油をリサイクル燃料に、自由が丘のまちを運賃無料の買物バスが走り始めた。
自由が丘の有志によるもので、買物やレジャーのための送迎バスを運行させた。廃食用油のリサイクル事業で実現した。

(5) この場合、目的地はどこですか。下記の住所から選んで1つ○をつけて下さい。目黒区内で目的地の住所が分からない場合は、別紙の地図をご参考下さい。

- | | | |
|----------|----------|---------|
| 1. 駒場 | 2. 青葉台 | 3. 東山 |
| 4. 大橋 | 5. 上目黒 | 6. 中目黒 |
| 7. 三田 | 8. 目黒 | 9. 下目黒 |
| 10. 中町 | 11. 五本木 | 12. 祐天寺 |
| 13. 中央町 | 14. 目黒本町 | 15. 原町 |
| 16. 洗足 | 17. 南 | 18. 神台 |
| 19. 麩番 | 20. 平町 | 21. 大岡山 |
| 22. 緑が丘 | 23. 自由が丘 | 24. 中根 |
| 25. 柿の木坂 | 26. 八雲 | 27. 東が丘 |
| 28. 港区 | 29. 品川区 | 30. 大田区 |
| 31. 世田谷区 | 32. 渋谷区 | 33. その他 |
34. 分からない

(6) この場合、区内および区周辺で接続して欲しい駅はありますか。あれば、2つ以内で○をつけて下さい。

1. 駒場東大前
2. 池尻大橋
3. 駒沢大学前
4. 代官山
5. 中目黒
6. 祐天寺
7. 学芸大学
8. 都立大学
9. 自由が丘
10. 恵比寿
11. 目黒
12. 不動前
13. 武蔵小山
14. 西小山
15. 洗足
16. 大岡山
17. 緑が丘
18. その他
19. 分からない
20. ない

問10 目黒区の交通政策全般や、現在のバス、鉄道などに関して、ご意見がありましたらお書き下さい。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございます。ご記入いただきました調査票は、同封の返信用封筒に入れて、切手を貼らずに平成18年7月31日（月）までに、投函いただきますようお願いいたします。

コミュニティバス検討報告書

平成19年3月発行

発行 : 目黒区

編集 : 目黒区都市整備部都市計画課
東京都目黒区上目黒二丁目19番15号

電話 : 03(3715)1111 (代表)

調査 : 株式会社アルメック



古紙パルプ配合率100%再生紙を使用