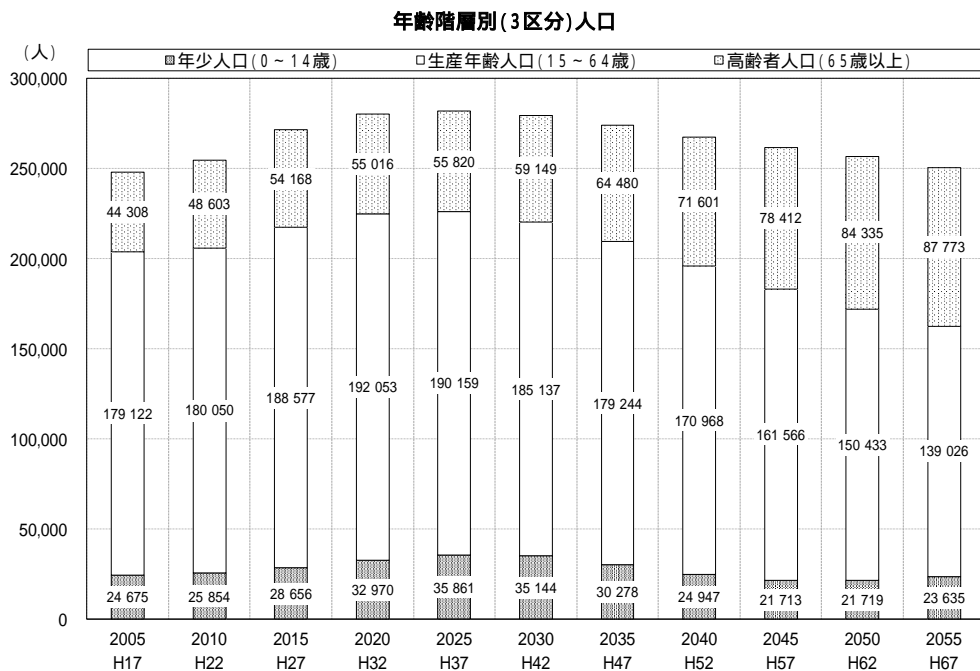
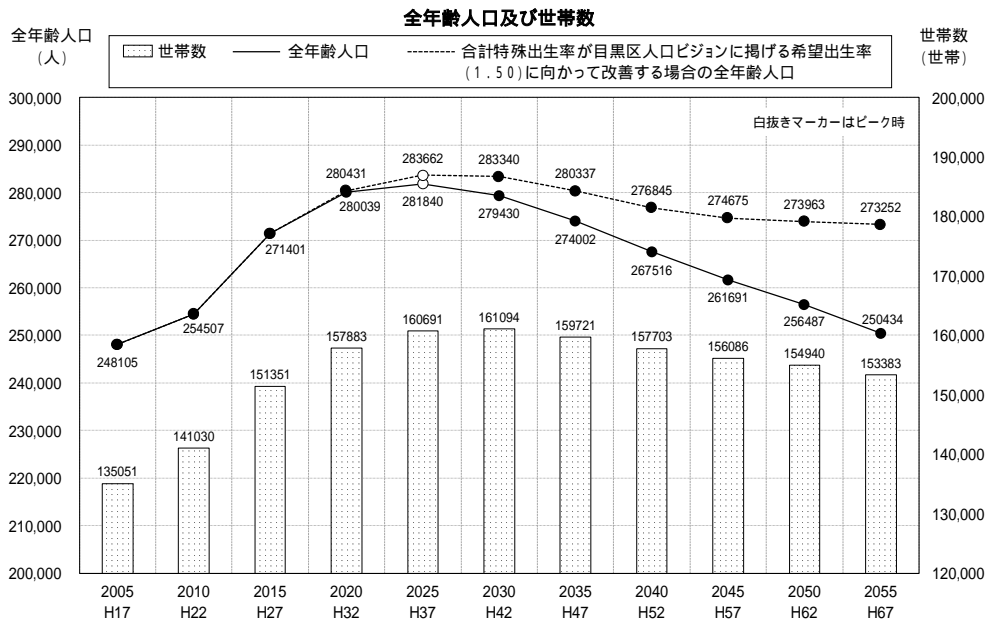


## 2. 現状整理

### 2.1 人口状況及び運転免許保有状況

#### (1) 人口動向および分布の概況

目黒区の人口は令和2年(2020年)1月時点で約281,000人となっている。これまでの推移をみると、平成17年(2005年)の人口は約248,000人、その後、20年程度の間は増加傾向にあったが、2025年にピークを迎え、これを境に減少することが予測されている。年齢階層別では、全年齢人口の減少と同様に、2025年以降64歳以下の人口は減少するが、65歳以上の人口は増加することから、少子高齢化が更に進むことが予測される。



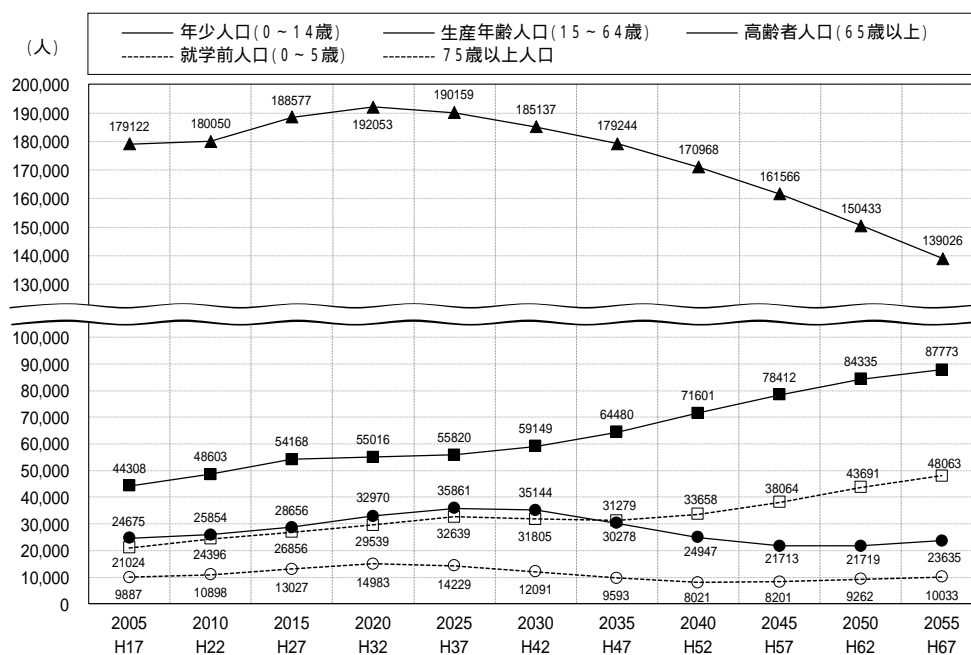
< 出典：人口・世帯数の予測 / 平成30年3月 / 目黒区 / p.8 >

図 2.1 住民基本台帳ベースの年齢階層区分別人口推移 (全区)

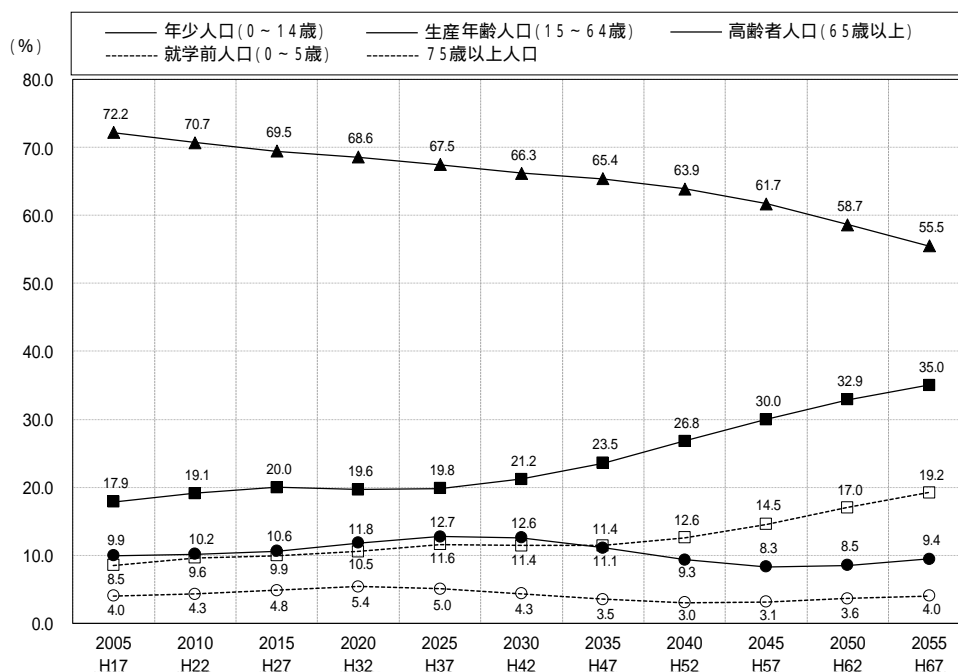
## (2) 高齢化の状況

人口を年齢5区分ごとにみると、14歳以下の年少人口は、2025年をピークに一旦減少するが、2055年に再度増加に転じると予測される。15～64歳の生産年齢人口は、2020年をピークに減少傾向が続くと想定される。一方高齢者人口は増加傾向にあり、10年後の2030年には高齢者人口の割合が21%を超えて超高齢社会となるとともに、20年後の2040年には26.8%に達し、4人に1人が65歳以上の高齢者となると想定される。

年齢階層別(5区分)人口



年齢階層別(5区分)人口比率



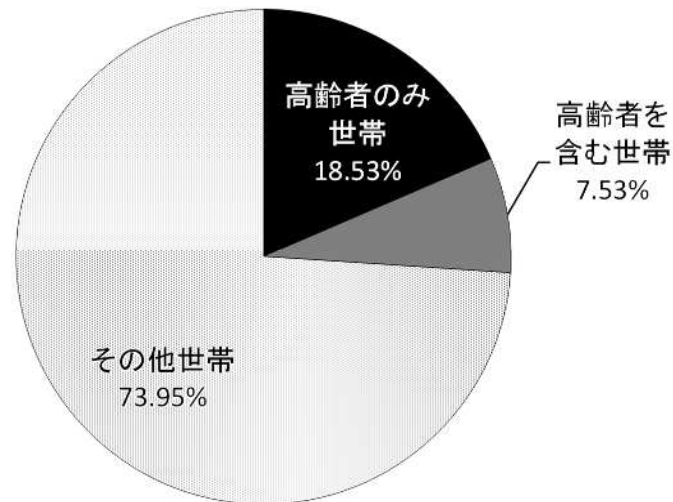
構成比の内訳は、小数点第2位以下の表示の関係で、合計は必ずしも100%にはならない。

< 出典：人口・世帯数の予測 / 平成30年3月 / 目黒区 / p.10 >

図 2.2 住民基本台帳ベースの年齢階層区分別人口推移(全区)

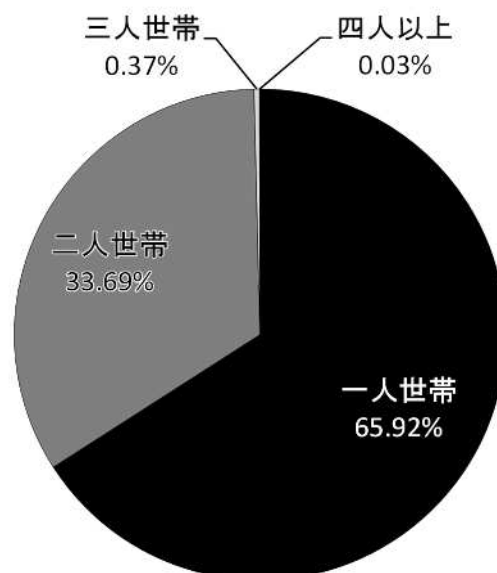
目黒区の高齢者世帯統計(平成30年10月1日基準)によれば、高齢者のみの世帯の割合は目黒区内の全世帯数の約18.5%となっている。また、単身で暮らす高齢者に着目すると、その世帯数は高齢者のみで構成された世帯数の約66%を占めており、過半数の高齢者が単身で生活しているということが分かる。

今後推測されている老年人口の割合の増加に合わせ、単身で暮らす高齢者の人数も増加していくことが見込まれる。



< 出典：高齢者世帯統計 / 平成30年10月 / 目黒区 >

図 2.3 世帯構成の比率

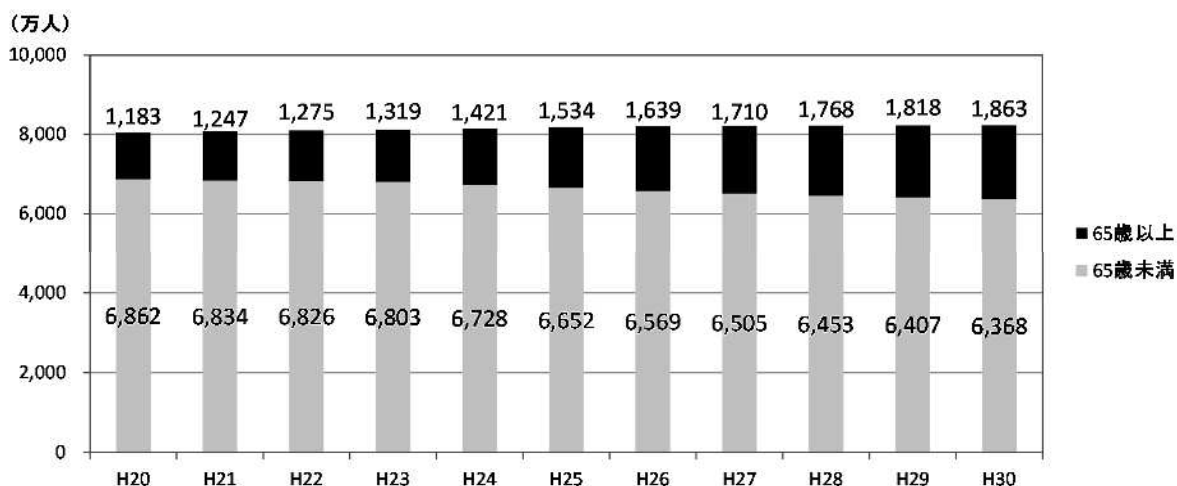


< 出典：高齢者世帯統計 / 平成30年10月 / 目黒区 >

図 2.4 高齢者のみで構成された世帯における同居人数の比率

### (3) 運転免許の保有状況

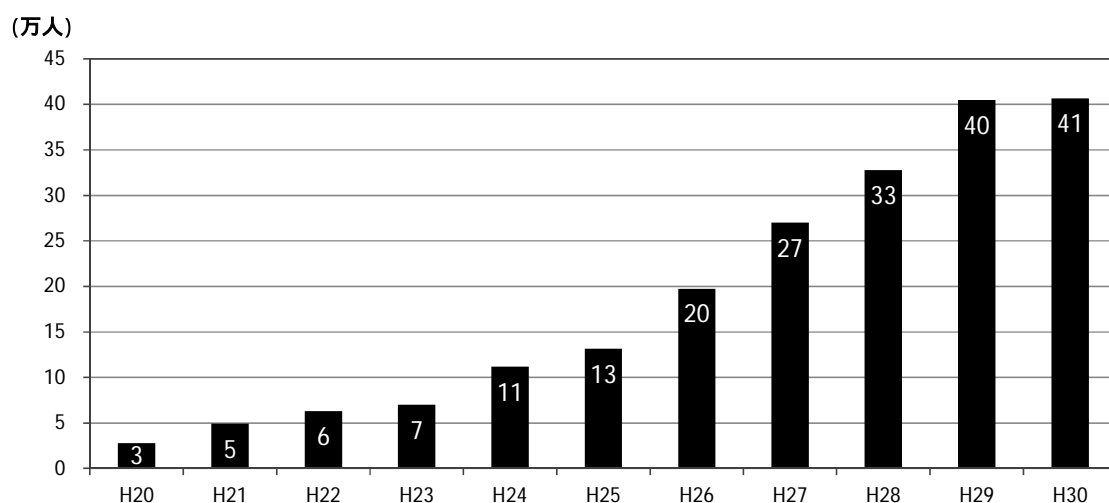
全国における運転免許保有者数の推移をみると、図 2.5 に示す通り全体では微増の傾向にあるものの、免許保有者を 65 歳未満と 65 歳以上で分けてみると、65 歳未満の保有者数は減少傾向にあり、65 歳以上の免許保有者数は増加している。今後、全国的には生産年齢人口に該当する運転免許保有者は減少し、運転の困難な高齢の運転免許保有者の増加が想定される。



< 出典：運転免許統計 / 警察庁 >

図 2.5 全国の運転免許保有者数の推移

一方で、高齢の運転免許の返納者数の推移を見ると、高齢の運転免許保有者数の増加や高齢ドライバーによる事故の問題を背景に返納者は増加傾向にある。返納者数には自家用車を持たない免許保有者も含まれるが、自家用車を持つ高齢者には交通手段の一つが失われることとなり、移動支援が必要な高齢者の増加が想定される。



< 出典：運転免許統計 / 警察庁 >

図 2.6 全国の 65 歳以上の運転免許返納者数の推移

## 2.2 道路整備状況

### (1) 道路幅員の状況

目黒区で整備されている道路のうち、区道を道路幅員別に整理し、小型バス(車幅が概ね2.1m)および中型バス(車幅が概ね2.3m)が通行可能な車道幅員6.0mで分類した結果を図2.7示しており、区道は狭く、一般的なコミュニティバスは小型～中型バスで運行されている事例が多く、道路幅員6.0m未満が多くバスを運行するのは困難な状況となる。また、車両の運行にあたっては、車道幅員との関係を確認し、運行ルートを検討を行う必要がある。



図 2.7 目黒区における区道の道路幅員

目黒道路台帳図より作成

## (2) 歩道の整備状況

目黒区道のうち、歩道整備状況を整理した結果を図 2.8 に示しており、歩道が整備されていない道路が多く、車両の運行にあたっては歩行者の安全に配慮する必要がある。



図 2.8 目黒区における区道の歩道整備状況

目黒道路台帳図より作成

## 2.3 鉄道の状況

目黒区内では東急電鉄、京王電鉄、JR、東京メトロの4社の事業者が鉄道を運行しており、東急電鉄は4路線、京王電鉄は1路線、JR線は2路線、東京メトロは1路線が区内を通っている。

表 2.1 目黒区内を通る鉄道路線および駅

事業者	路線	駅	
		区内	隣接区
東急電鉄	東横線	中目黒* 祐天寺 学芸大学 都立大学 自由が丘*	代官山
	大井町線	自由が丘* 緑が丘	大岡山*
	目黒線	洗足	目黒* 不動前 西小山 武蔵小山 大岡山*
	田園都市線	池尻大橋	駒沢大学
京王電鉄	井の頭線	駒場東大前	神泉 池ノ上
東日本旅客鉄道 (JR)	山手線/埼京線 (重複区間)		恵比寿* 目黒*
東京メトロ	日比谷線	中目黒駅*	恵比寿*

\* : 複数路線が通る駅を示す

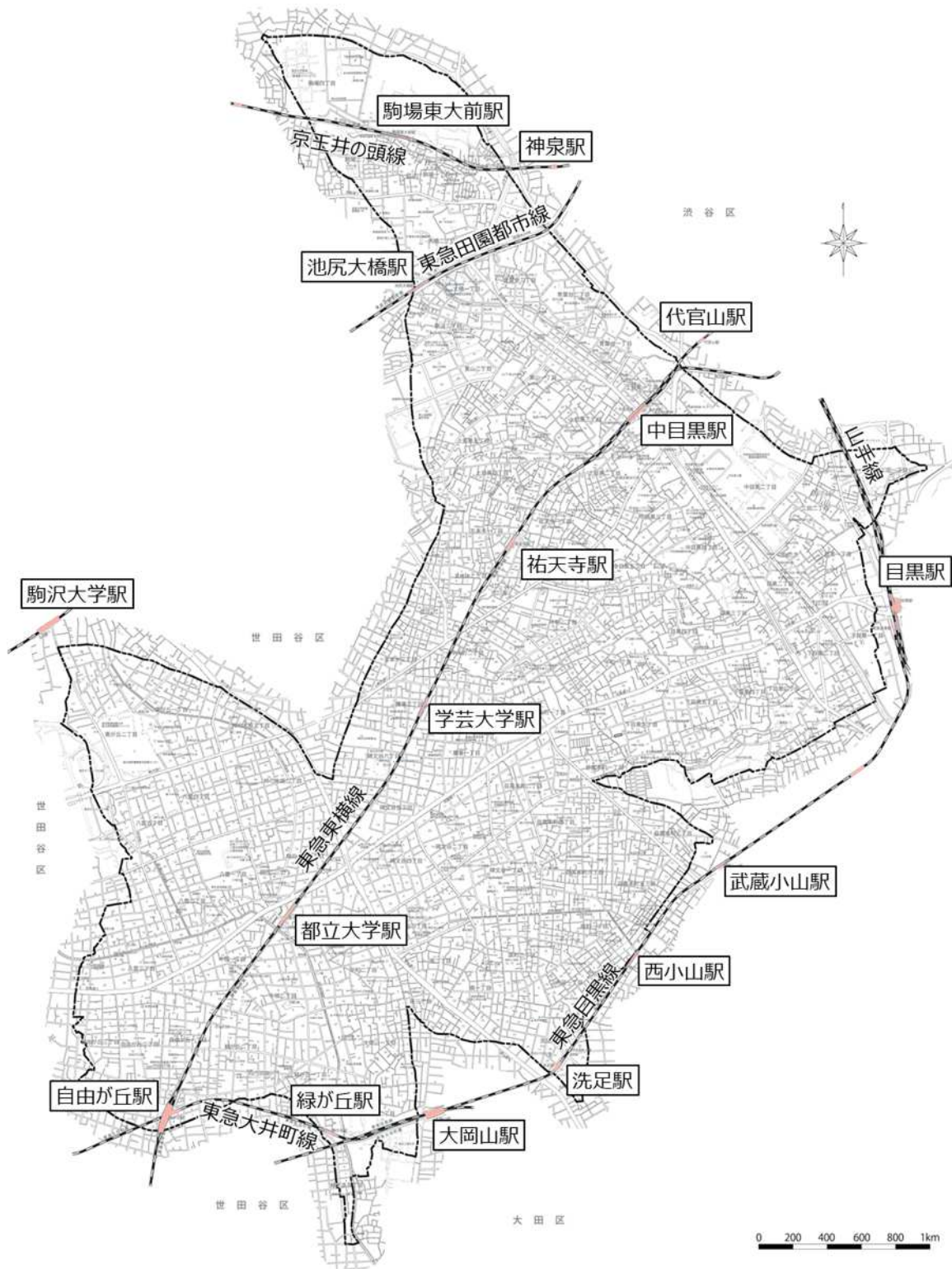


図 2.9 目黒区内鉄道網図



## 2.4 バスの状況

目黒区内では東急バス、小田急バスの2社の事業者が路線バスを運行、また「サンクスネイチャーバスを走らす会」がコミュニティバスを運行しており、運行ルートは図2.10に示すように区内全域にわたっている。比較的幅員の広い道路では、概ねバス路線の運行ルートとなっており、特に自由が丘ではバス停も密な状況である。



図 2.10 目黒区におけるバス停及び路線図

## 2.5 タクシーの状況

目黒区内のタクシー事業所および周辺のタクシー乗り場は図 2.11 に示すような分布である。タクシー事業は、様々な利用（一般、貸切、介護、福祉など）に対応するため、多くの事業所があり、一般的なタクシー乗り場は多くが、区周辺を含む鉄道駅周辺に位置しており、鉄道駅から離れていても 19 恵比寿ガーデンプレイスのような集客力のある施設や、22 東邦大学医療センター大橋病院のように日常利用の見込まれる施設の近辺に位置している。

また、近年では、スマートフォン等のアプリケーションを利用した配車システムなどにより利便性が高まっている。

表 2.2 目黒区内のタクシー事業者

図番号	会社名
2.11	1 目黒自動車交通株式会社
	2 京王自動車株式会社
	3 高砂自動車株式会社
	4 大輝交通株式会社
	5 豊和自動車株式会社
	6 東京都個人タクシー協同組合(第一支部)
	7 東京都個人タクシー協同組合(第二支部)
	8 フォレストアウトドアサポート
	9 介護タクシーDeeサポート

表 2.3 目黒区内および周辺のタクシー乗り場

図番号	会社名
2.11	10 中目黒駅(五反田方面)
	11 中目黒駅(大橋方面)プレッセ前
	12 目黒駅東口前
	13 祐天寺駅
	14 自由が丘駅前
	15 武蔵小山駅
	16 西小山駅
	17 大岡山駅
	18 目黒通り(都立大学駅付近)
	19 恵比寿ガーデンプレイス内(kmタクシー乗り場)
	20 ウェスティンホテル(東京タクシー乗り場)
	21 雅叙園
	22 東邦大学医療センター大橋病院



図 2.11 タクシー事業者の事業所およびタクシー乗り場

## 2.6 公共交通サービス圏による分析

### (1) 既往調査等における公共交通サービス圏

他自治体等における事例の把握に先立ち、目黒区における過去の公共交通サービス圏や駅勢圏・バス停勢圏の設定事例を整理した。

#### 1) 目黒区コミュニティバス調査（平成 17 年 3 月）

概要	当該調査は、目黒区のバス交通を中心に、交通不便地域の実態、関連道路の交通状況ならびに公共交通サービスなどを調査し、課題を整理するものである。
公共交通サービス圏の設置	バス停：200m～300m 鉄道駅：200m～
圏域の設定	<p><b>【200m圏域の設定根拠】</b> 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。</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>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」</p> </div> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>※「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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存バスが走行していない地域</li> <li>○既存バス停から半径200m以遠の地域</li> <li>○鉄道駅から半径200m以遠の地域</li> </ul> </div> <p>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</p> <p><b>【300m圏域の設定根拠】</b> 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。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>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</p>

2) 公共交通体系基礎調査（平成 19 年 3 月）

概要	当該調査は、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。
公共交通サービスの設置	バス停：200m～300m 鉄道駅：200m～300m
圏域の設定	<p>(2) 駅・バス停からの徒歩圏域の状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。             <ul style="list-style-type: none"> <li>○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%</li> <li>○駅及びバス停から 300m 以内＝徒歩で約 5 分以内区域が 95.5%</li> </ul> </li> <li>・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。</li> <li>・駅及びバス停から 500m 以遠の区域率は 0% である。</li> </ul> <p style="text-align: center;">図 高齢者の交通利便性について</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px;"> <p>歩行速度 60m/分（3.6 km/時）の場合</p> <p>【継続して歩ける距離 / 200m…3.3 分 300m…5 分】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅及びバス停から 200m 以遠 区域率 22.9%、65 才以上人口約 10,300 人</li> <li>■ 駅及びバス停から 300m 以遠 区域率 4.5%、65 才以上人口約 2,000 人</li> </ul> <p>【やや遠い距離 / 500m…8.3 分】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅から 500m 以遠かつバス停から 300m 以遠 区域率 1.5%、65 才以上人口約 670 人</li> </ul> </div> <p style="text-align: center;">参考 歩行速度について</p> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 10px;"> <p>歩行速度は、自動車の速度と異なり、個人差、目的や周辺状況の差などの影響を大きく受けるため、確定値はない。実測によると通勤目的で 82～103m/分、行事等の目的で 65～77m/分、ショッピング目的で 52～75m/分（出所：交通工学事典）である。</p> </div>

3) 目黒区交通バリアフリー推進基本構想（平成 24 年 3 月）

概要	<p>当該計画は、「バリアフリー法」及び国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」及び「目黒区基本構想」、「目黒区基本計画」、「目黒区都市計画マスタープラン」に即した、目黒区の交通バリアフリー推進に関わる基本的な構想である。</p>
公共交通サービス圏の設置	<p>鉄道駅：500m</p>
圏域の設定	<p>(2) 重点整備地区の設定</p> <p><b>ア 重点整備地区を満たす要件</b></p> <p>バリアフリー新法において、「生活関連施設(高齢者・障害者等が日常生活または社会生活において利用する駅、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。)の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区」を重点整備地区とすることができるとされています。</p> <p>また、重点整備地区内と重点整備地区外との連続的な移動を確保する観点から、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の駅を生活関連施設とすることも強く求められています。</p> <p>以上を踏まえ、本構想における重点整備地区は、次の要件を満たす地区とします。</p> <p style="text-align: center;"><b>目黒区交通バリアフリー推進基本構想における重点整備地区を満たす要件</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p><b>生活関連施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○目黒区内にある駅、かつ、駅乗降客が5,000人/日以上であること</li> <li>○駅から概ね半径500mの徒歩圏内に、日常的に多くの高齢者・障害者等が駅から徒歩で利用する全区的な官公庁施設、福祉施設、医療施設、文化施設、都市公園(地区公園・総合公園・運動公園)や、広域商圏*をもつ大規模な商店街が1以上所在すること</li> </ul> <p><b>生活関連経路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○駅と生活関連施設を結ぶ、有効幅員*が原則2m以上の歩行空間を、連続して確保できる経路があること</li> </ul> <p><b>事業期間</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○目標年次の平成32年度までに、事業の着手または完了が見込まれること</li> </ul> </div> <p>「目黒区交通バリアフリー推進基本構想(平成24年3月)」における記載のままとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 目黒区交通バリアフリー推進基本構想では駅勢圏として500mを設定しているが、その目的は「目的地」が駅周辺にあることを表すための圏域である。</li> </ul>

## (2) 目黒区における鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

本項では、前項の整理結果を踏まえ目黒区としての公共交通サービス圏を定義するとともに、サービス圏外に該当する区域の抽出を行った。

### 1) 目黒区における公共交通サービス圏の定義の設定

目黒区における過去の検討経緯や他自治体の事例を踏まえると、バス停サービス圏域は概ね半径200～300m以内、鉄道駅サービス圏域は半径約500m以内が一般的な定義である。

一般的な人の歩行速度と高齢者の歩行速度には差があることを考慮し、一般層を対象とした公共交通サービス圏と高齢者を対象とした公共交通サービス圏を定義した。

#### 一般層を対象とした公共交通サービス圏の定義

目黒区が過去に行った検討では、バス停のサービス圏域は半径200mまたは300m以内と結論付けられている。詳細を見ると、200mとする際の根拠として、「目黒区コミュニティバス調査(平成17年3月)」ではコミュニティバスに対する補助を受ける場合の基本的条件の一つから採用している。一方、300mではバス停利用者の満足度に注目している。

上記および他自治体の事例を踏まえ、バス利用者の満足度が得られる【半径300m以内】の一般層を対象とした公共交通サービス圏として定義する。

#### 高齢者を対象とした公共交通サービス圏の定義

一般的な人の歩行速度80m/分(出典:バスサービスハンドブック(土木学会))に対し、過去の目黒区の検討では高齢者の歩行速度は60m/分としており、一般的な人の歩行速度の3/4程度である。上述の一般層を対象とした公共交通サービス圏が半径300m以内とすれば、同じ時間で高齢者が歩行できる距離はおおよそ225mの範囲となる。

目黒区が過去に行った検討の結果および他自治体の事例をみると公共交通サービス圏は100m単位での定義が一般的となっていることから、【半径200m以内】の高齢者を対象とした公共交通サービス圏として定義する。

## 2) 鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

1) にて定義した圏域に基づき、鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出を行った。

一般層を対象とした公共交通サービス圏の場合には、目黒区のほとんどのエリアがカバーされているものの、上目黒3丁目や上目黒4丁目、東山2丁目、大岡山1丁目が他の区域よりもカバーされていないエリアが広がっている。

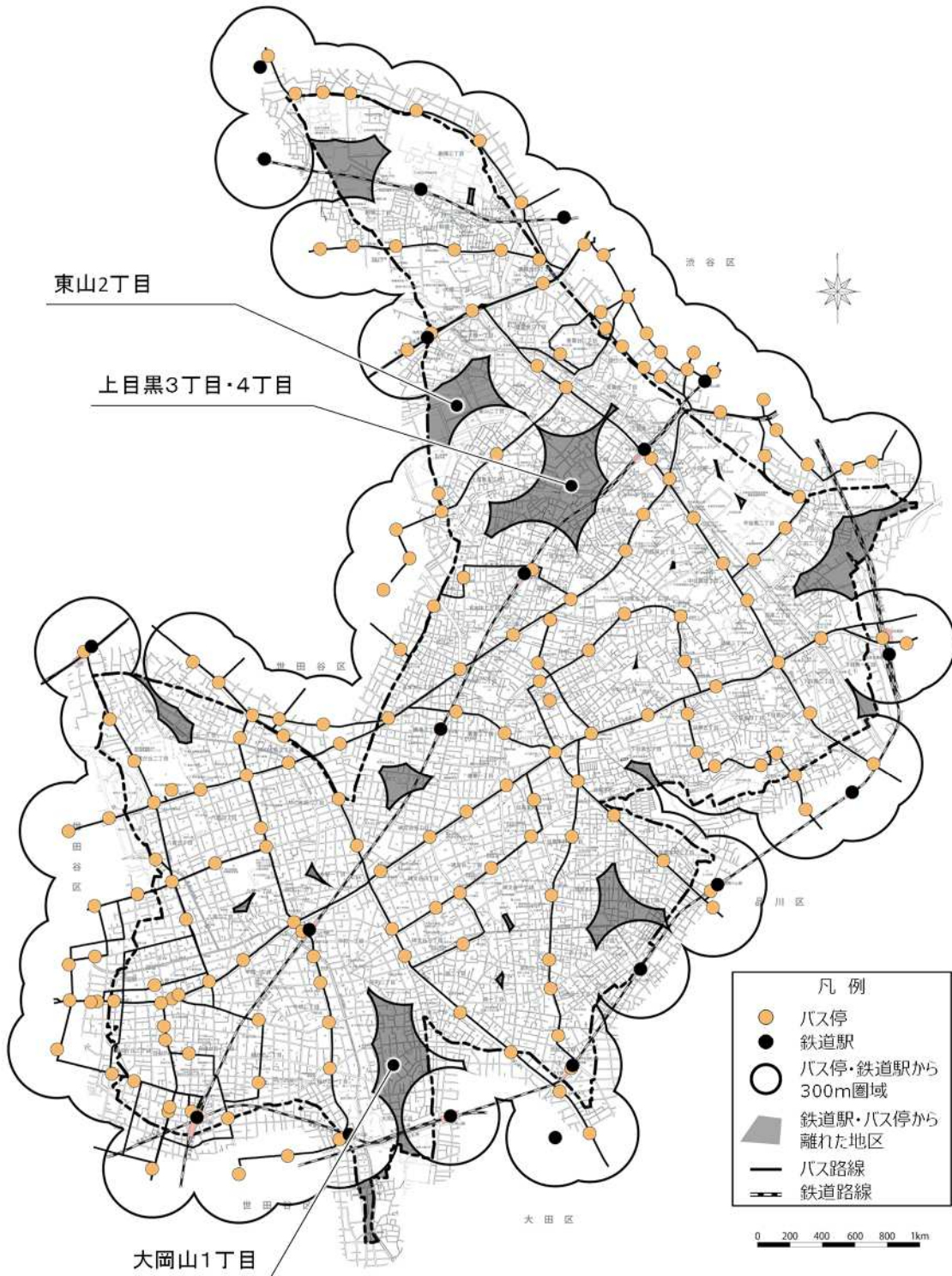


図 2.12 一般層を対象とした鉄道駅・バス停から離れた区域



高齢者を対象とした公共交通サービス圏の場合には、一般層を対象にした場合に比べて公共交通サービス圏外が拡大し、駒場2丁目や駒場4丁目、目黒1丁目、東が丘1丁目、目黒本町5丁目や目黒本町6丁目などでも広く公共交通サービス圏外となった。

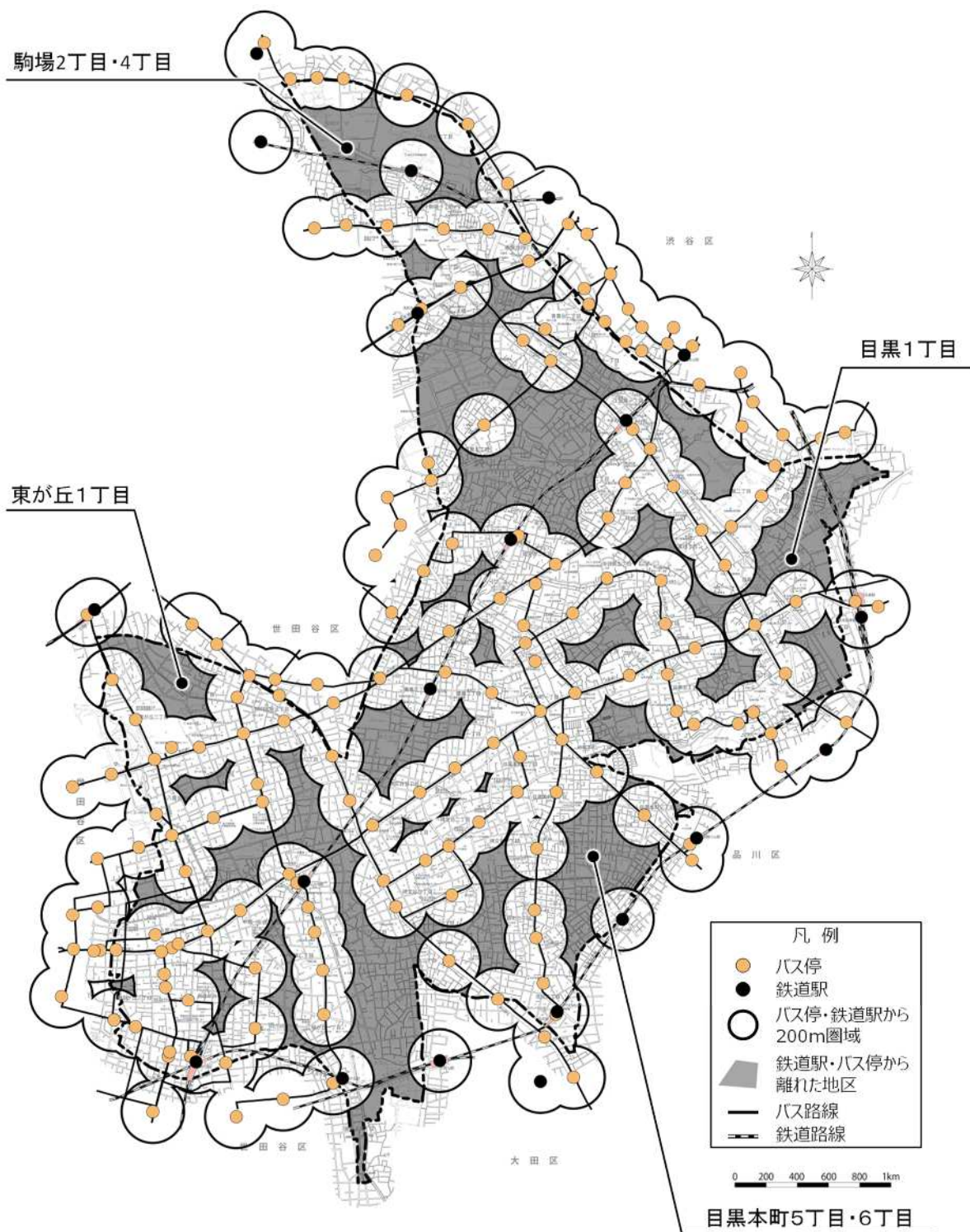


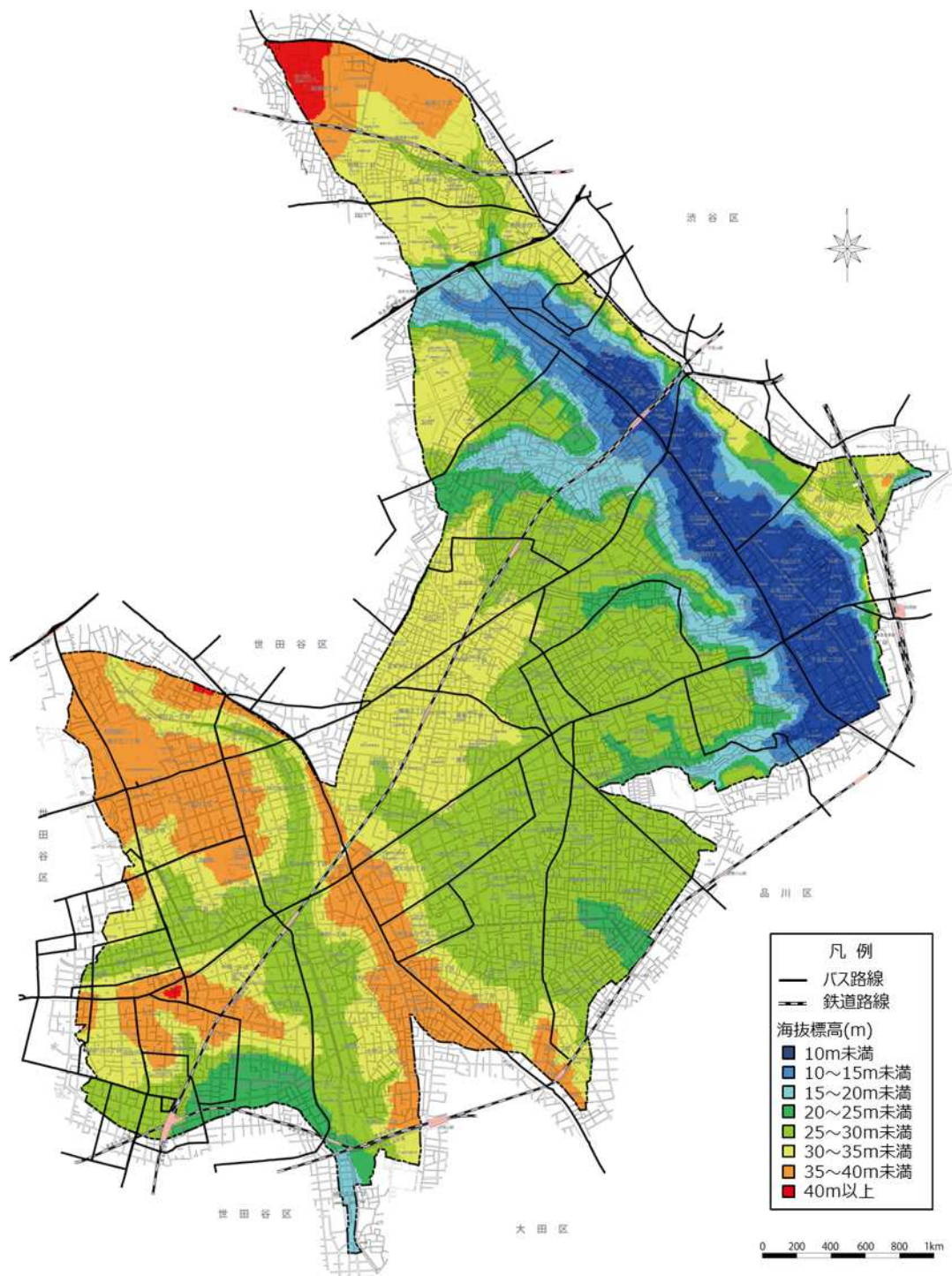
図 2.13 高齢者を対象とした鉄道駅・バス停から離れた区域

### 3) バス停と高低差のある区域の抽出

公共交通の利用をしにくい要因として居住地とバス停との高低差の分析を行った。

10m メッシュの標高データによると目黒区における地形の起伏は図 2.14 のようになっており、東部で低く、西部や北端部で高いという起伏に富んだ状況である。

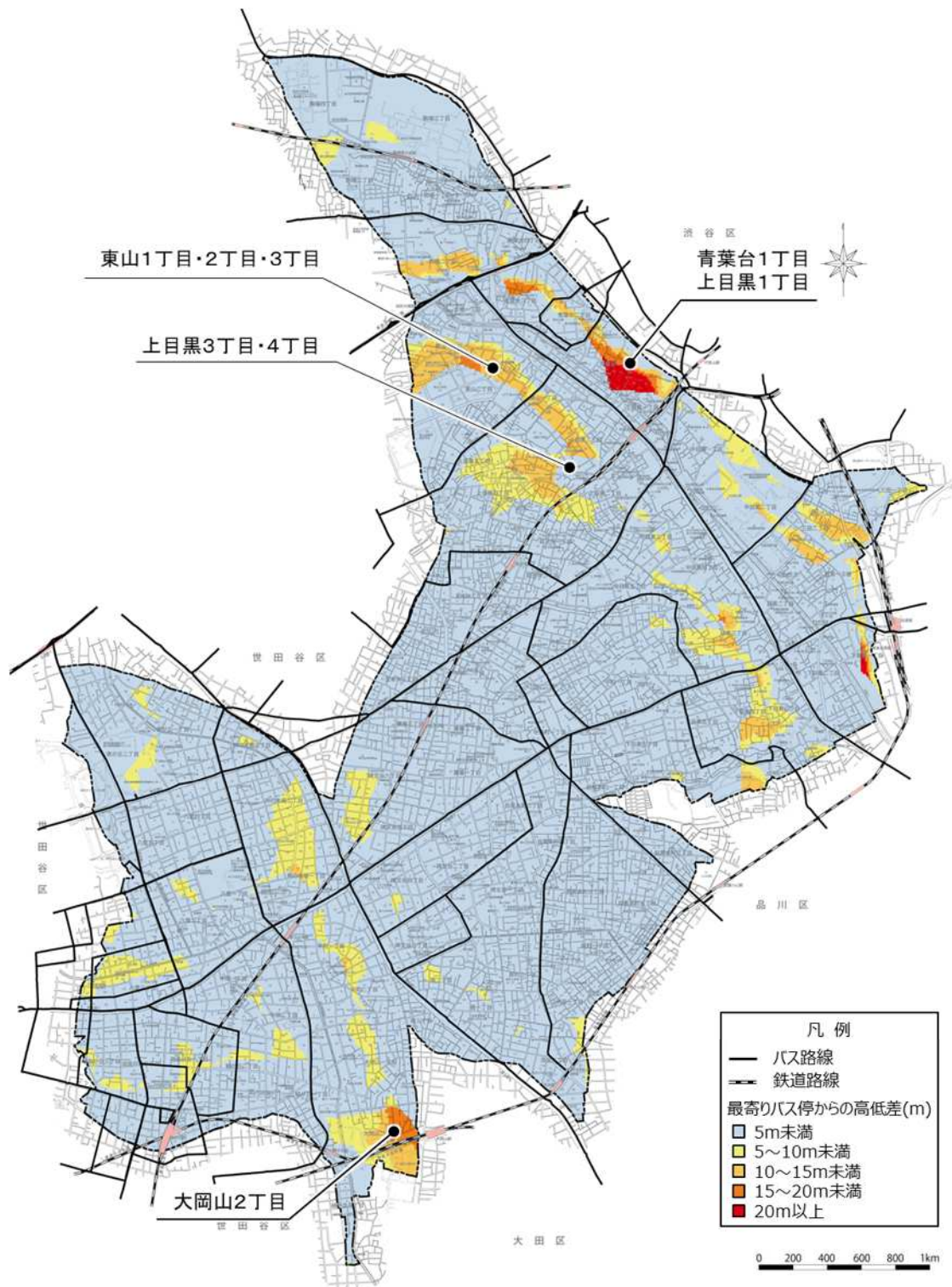
青い部分は主に目黒川周辺で、濃い青から色の変化が激しいほど急勾配の坂道や階段などがあり、移動に不便を感じる事が推測される。



< 出典：国土数値情報 標高・傾斜度 5次メッシュデータ >

図 2.14 目黒区内の起伏

前頁の 10m メッシュの標高とそのメッシュから最寄りバス停の標高の差から高低差を整理した結果、図 2.15 のようであった。青葉台 1 丁目や上目黒 1 丁目、大岡山 2 丁目などにバス停との高低差が大きい区域が分布している。



< 出典：国土数値情報 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ >

< 出典：国土地理院 地理院地図 >

図 2.15 目黒区全域における最寄りバス停との高低差

#### 4) 高低差を踏まえた鉄道駅・バス停から離れた区域

公共交通の利用を阻害する要因について図 2.16 および図 2.17 のように整理し、平面距離や高低差、人口の分布整理を踏まえて総合的に鉄道駅・バス停から離れた区域を評価した。

一般層を対象とした場合には上目黒3丁目・4丁目や大岡山1丁目が公共交通サービス圏外で最寄りバス停との高低差が大きく、また高齢者人口の多い鉄道駅・バス停から離れた区域として抽出された。

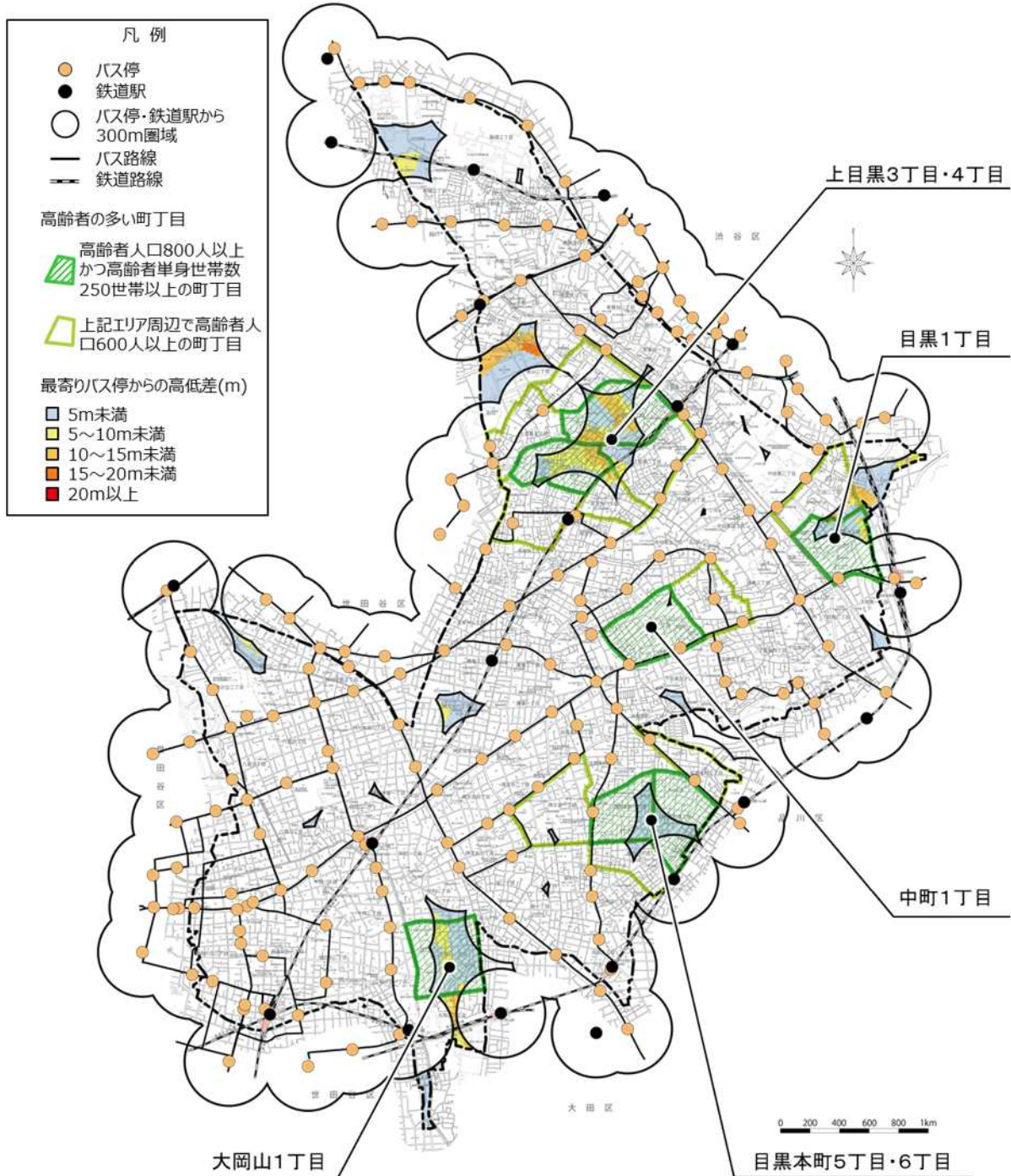


図 2.16 一般者を対象とした圏域の場合の高低差を考慮した鉄道駅・バス停から離れた区域

高齢者を対象とした場合には、上記に加えて東山1丁目・2丁目・3丁目や大岡山2丁目などが公共交通サービス圏外で最寄りバス停との高低差が大きい区域として抽出されたが、高齢者人口に着目すると目黒本町5丁目などのほうが高齢者人口は多い。平面距離、高低差、高齢者人口の要素を総合的に評価し、上目黒3丁目・4丁目周辺および大岡山1丁目、高齢者の多い鉄道駅・バス停から離れた区域として抽出された。

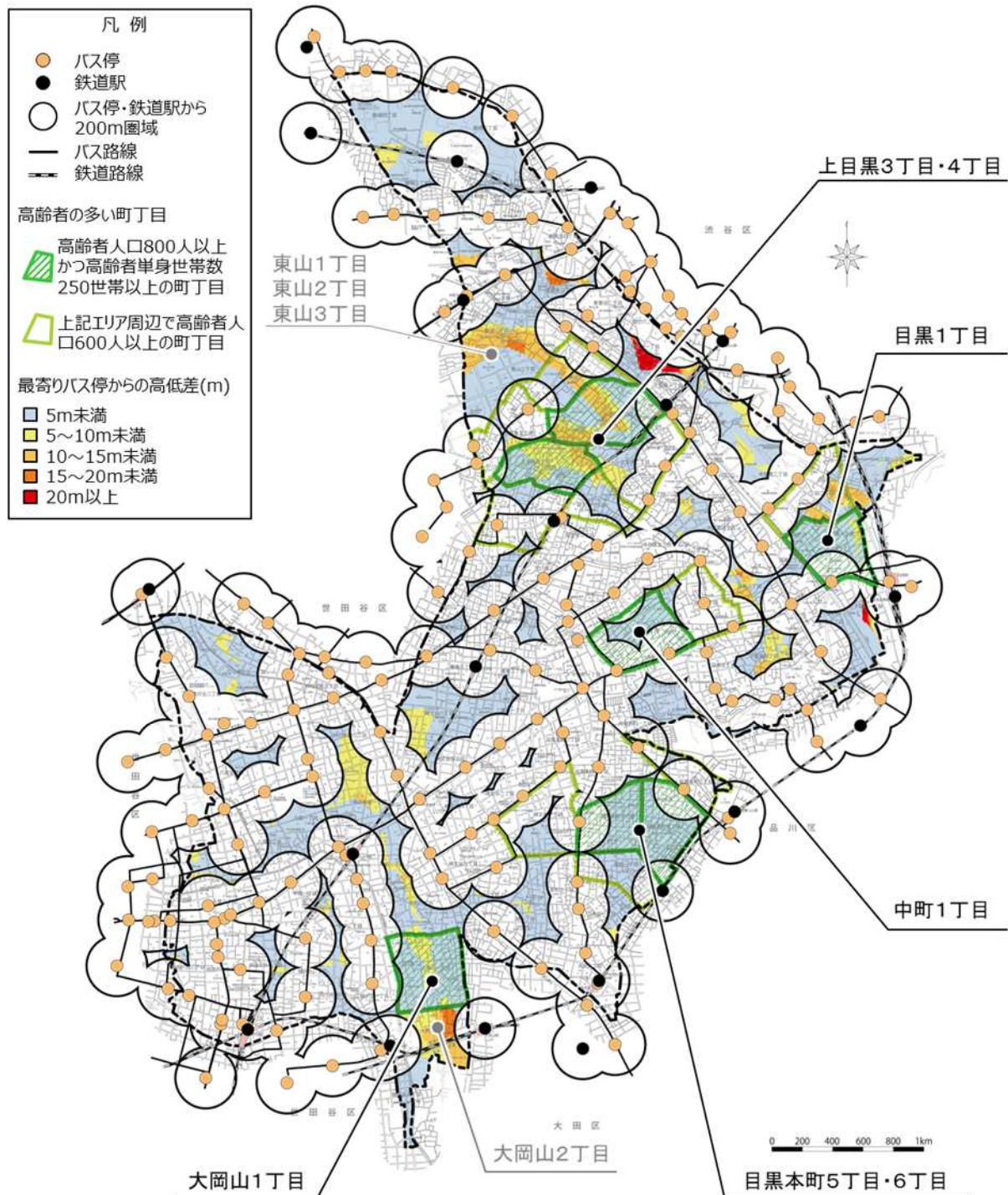


図 2.17 高齢者を対象とした圏域の場合の高低差を考慮した鉄道駅・バス停から離れた区域