

# 令和5年度 目黒区地域公共交通会議【第1回】

日時：令和5年9月14日（木）9：30～11：00

場所：目黒区総合庁舎 地下1階 第18・19会議室

（目黒区上目黒2-19-15）

## 次 第

### 1 開会

### 2 委員紹介

### 3 議題

東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について

### 4 報告事項

北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について

### 5 閉会

#### <配布資料>

資料1 目黒区地域公共交通会議委員名簿

資料2 目黒区地域公共交通会議設置要綱及び傍聴要綱

資料3 東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について

資料4 北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について

資料5 令和4年度第2回目黒区地域公共交通会議議事概要及び意見

以 上

## 目黒区地域公共交通会議委員

No	委員	所属	氏名
1	目黒区	都市整備部長	清水 俊哉
2		都市計画課長	佐藤 欣哉
3		みどり土木政策課長	清水 誠
4	一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	東京都交通局自動車部計画課長	若田 瑞穂
5		東急バス株式会社運輸事業部 計画部地域交通グループ課長	石 洋一
6		小田急バス株式会社 バス事業本部計画部課長	古谷 弘文
7	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	米澤 暁裕
8		一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長	小池 毅
9	区民	目黒区町会連合会	三柴 伸生
10		目黒区商店街連合会	諏訪 尊
11		目黒区老人クラブ連合会	山口 武志
12		公募	池内 卓
13		公募	川原 寛子
14	国土交通省関東運輸局長又はその指名する者	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官	鎌塚 俊充
15	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長	志村 雅貴
16		東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会事務長	久我 恒夫
17	道路管理者	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所管理第一課長	外丸 修
18		東京都建設局 第二建設事務所管理課長	山下 邦洋
19		目黒区都市整備部土木管理課長	原 亮道
20	交通管理者	警視庁交通部交通規制課 管理官(調査担当)	藤平 忠晴
21		警視庁目黒警察署交通課長	菊池 あさみ
22		警視庁碑文谷警察署交通課長	山下 憲雄
23	学識経験者	東京都市大学建築都市デザイン学部 准教授	稲垣 具志

## 目黒区地域公共交通会議設置要綱

令和 3 年 1 1 月 1 6 日

目都政第 1 0 3 4 号

## (目的)

第 1 条 目黒区地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法(昭和 2 6 年法律第 1 8 3 号)施行規則第 9 条の 3 の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客運送の確保やその他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

## (所掌事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等の協議に関すること。
- (2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価の協議に関すること。
- (3) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項。

## (組織)

第 3 条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 目黒区都市整備部長
  - (2) 目黒区都市整備部都市計画課長
  - (3) 目黒区都市整備部みどり土木政策課長
  - (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
  - (5) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体の代表者又はその指名する者
  - (6) 区民
  - (7) 国土交通省関東運輸局長又はその指名する者
  - (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
  - (9) 道路管理者
  - (10) 交通管理者
  - (11) 学識経験者
  - (12) その他区長が必要と認める者
- 2 前項第 4 号から第 1 2 号までの委員は、区長が委嘱する。任期は 2 年以内とし、再任を妨げない。
- 3 委員が任期中に、第 1 項第 4 号から第 5 号まで及び第 7 号から第 1 1 号までの職を離れた場合は新たな委員を委嘱又は任命できるものとし、その任期は前任者の残任期間とする。
- 4 第 1 項第 6 号及び第 1 1 号に掲げる委員については、都市整備部みどり土木政策課において指名した者とする。

(会長)

第4条 交通会議に会長を置き、第3条第1項第1号に掲げる者をこれに充てる。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、委員の中から会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。

(運営)

第5条 交通会議は会長が召集し、議事を進行する。

2 交通会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

3 第3条第1項第4号から第5号まで及び第7号から第10号までに掲げる委員は、同一の団体又は機関に所属する者を指定し、代理人として交通会議に出席させることができる。

4 交通会議の議決を要する事項は、出席委員（前項の代理人を含む。）の全会一致を原則とするが、これが困難な場合は出席委員の3分の2以上で決する。

5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させて意見を聴き、又は資料を提出させることができる。

6 交通会議の庶務は、都市整備部みどり土木政策課において処理する。

(会議の公開)

第6条 交通会議は原則として公開する。ただし、次の各号のいずれかに該当するときは、会議を非公開とすることができる。

(1) 交通会議において取り扱う情報が、目黒区情報公開条例（平成12年12月目黒区条例第58号）第7条各号に該当するとき。

(2) 交通会議を公開することにより公正かつ円滑な審議が著しく阻害されるおそれがあると認められるとき。

2 交通会議の非公開の決定方法、公開の方法、その他会議の公開に関し必要な事項は、区長が定める。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、令和3年11月16日より施行する。

# 目黒区地域公共交通会議傍聴要綱

令和4年3月22日

目都政第1664号

## (目的)

第1条 この要綱は、目黒区地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の会議の公開に関し円滑かつ公正な議事運営を確保するために必要な事項を定めるものとする。

## (会議の公開)

第2条 交通会議は、目黒区情報公開条例(平成12年12月目黒区条例第58号)第7条に規定する不開示情報に係る調査審議をする場合その他審議会が公開することが適当でないと認める場合は、会議を公開しないことができる。

## (会議の傍聴)

第3条 交通会議の議事を傍聴しようとする者は、会議の事前に、傍聴申請書に自己の住所・氏名を記入し、係員に提示して、会長の許可を得なければならない。

2 傍聴者は会長の指示する席に着かなければならない。

## (傍聴席に入ることができない者)

第4条 次の各号の一に該当する者は、傍聴席に入ることができない。

- 一 銃器その他人に危害を加えるおそれのある物を携帯している者。
- 二 酒気を帯びていると認められる者。
- 三 張り紙、ビラ、掲示板、プラカード、旗、のぼり、ヘルメットの類を携帯又は着用している者。
- 四 録音機、写真機、映写機等の撮影、録音を目的とする機器類を携帯している者。ただし第8条の規定により、撮影又は録音することにつき会長の許可を得た者を除く。
- 五 その他会議を妨害し、又は人に迷惑をおよぼすおそれのある物を携帯している者。

## (定員)

第5条 傍聴人の数は、会長が定める。

## (議場の立入禁止)

第6条 傍聴人は、議場に入ることができない。

(傍聴人の守るべき事項)

第7条 傍聴人は、傍聴席にあるときは、次の事項を守らなければならない。

- 一 帽子、コート、マフラーの類を着用しないこと。ただし、会長の許可を得た場合は、この限りでない。
- 二 飲食又は喫煙をしないこと。
- 三 はちまき又はたすきの類をする等示威的行為をしないこと。
- 四 言論に対して拍手その他の方法により公然と可否を表明しないこと。
- 五 騒ぎ立てる等会議を妨害しないこと。
- 六 他人に迷惑をかけ、又は不体裁な行為をしないこと。
- 七 その他議場の秩序を乱し、又は会議の妨害となるような行為をしないこと。

(写真、映画等の撮影及び録音等の禁止)

第8条 傍聴人は、傍聴席において写真、映像等を撮影し、又は録音してはならない。ただし、あらかじめ会長の許可を得た者を除く。

(反則の取締)

第9条 傍聴人が、この規則に違反したときは、会長は、これに退場を命ずることができる。

第10条 会長が傍聴禁止を宣告し、または退場を命じたときは、傍聴人は、速かに退場しなければならない。

(委任)

第11条 この要綱に定めのない事項は、会長が定める。

付則

この要綱は、令和4年3月22日から施行する。

# 東部地区の地域交通導入に向けた 地域の取組と今後の進め方について

# 1. 東部地区の取り組み経過

令和5年度は、東部地区交通協議会を2回実施し、三者協定の締結や関係機関と現地確認を実施して、運行ルート案やバス停候補地の確認、導入車両についてなど、実証運行に向けた検討を進めています。

## R5年3月 令和4年度 第2回地域公共交通会議

- ・ 検討経過の報告、意見交換、今後の進め方の合意

## R5年4月 導入車両の再検討・三者協定を締結

- ・ 当初予定していた全長6.29mから6.99mの車両で再検討
- ・ 地域・事業者・区による実証運行に向けた三者協定を締結

## R5年5月 第1回協議会

- ・ 関係機関との調整経過
- ・ バス停名称とバス愛称名に関する意見交換(さんまバス)
- ・ 運行計画(案)の検討

## R5年6月 関係機関との現地確認

- ・ 関係機関との現地立会いで交通安全上の観点からルート案やバス停候補地を確認

## R5年8月 第2回協議会

- ・ 現地確認後の運行ルート案・バス停設置箇所の再検討
- ・ バスのラッピングデザインやバス停の記載内容の検討
- ・ 運行計画(案)及び運行継続可否の考え方の合意



協議会開催



関係機関との現地確認



## 2.導入車両の再検討

検討中の小型EVバス車両の納期が困難になり、車両サイズおよびメーカーを再検討しました。当初の車両サイズ全長6.29mから変更となる、全長6.99mの小型バスで運行ルートを試走しました。



※写真は2ドアタイプ

当初(EVモーターズ)



※ 上野動物園の車両

変更(BYD)

表 小型EVバスの各種仕様の比較

	メーカー名	全長	全幅	全高	乗車人員	備考
当初	E Vモーターズ	6.29m	2.13m	3.10m	29人	1ドア
変更	B Y D	6.99m	2.08m	3.08m	36人	2ドア



全長6.99mの小型バスによる試走  
(左:東京共済病院、右:厚生中央病院周辺)

検討中のEV車両メーカーから納期(令和6年2月納車)遵守を前提条件とした上で、車両の品質リスク(不具合発生、車両登録の不可等)を解消するための十分な検証時間を確保することができないことから、6.29mの小型バスの市場投入(販売)を断念する旨の連絡があったため、車両サイズおよびEV車両メーカーを再検討した。

東急バスによる試走の結果、全長6.99mの小型バスで通行可能とのことから、導入する車両をEVモーターズからBYDの小型バスに変更する。

### 3.関係機関(交通管理者・交通事業者)との現地確認

運行ルート案やバス停候補地について、交通安全上の観点から意見をいただくため、東急バスの協力により小型バスで試走し、関係機関と現地確認を行いました。

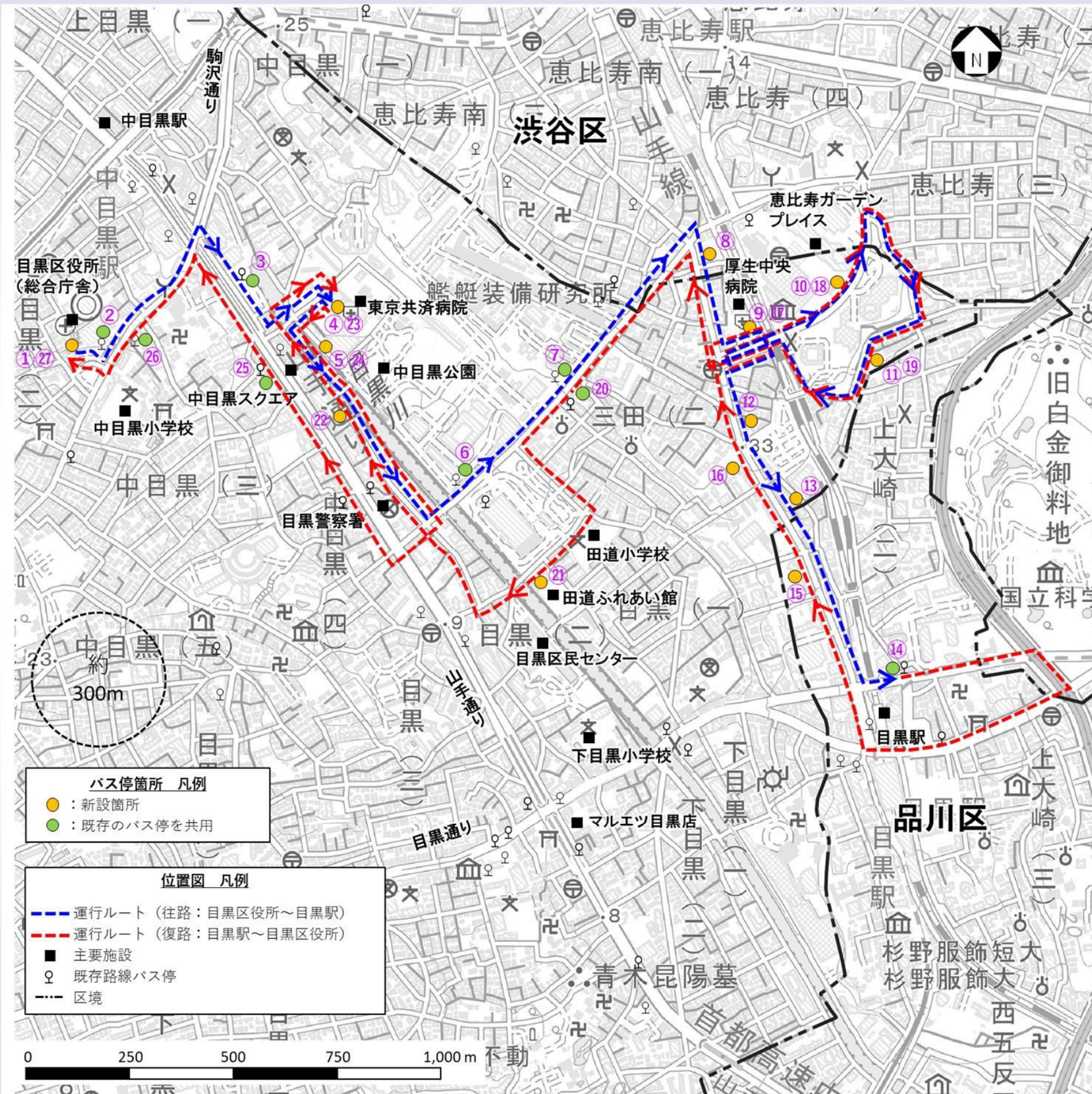


関係機関との現地確認の様子  
(上:田道ふれあい館前、下:厚生中央病院前)

#### 関係機関の指摘内容

区分	交通管理者・交通事業者
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"><li>目黒駅前バス停位置変更に伴う運行ルート変更（一部港区道を通行）について了解した。</li><li>幹線道路（山手通り）へ出る箇所の安全性の確保に伴う運行ルートの変更について了解した。</li><li>運行ルート上の駐車対策を道路管理者と検討する必要がある。</li></ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"><li>バス停の設置については、車椅子の乗降を考慮して多少の移動が必要である。</li><li>新設するバス停やその前後の駐車対策として、道路面の標示等について検討する必要がある。</li><li>左カーブのため追い越し車両の対向車との視認性が懸念される箇所については、位置の移動を含め検討が必要である。</li><li>降車後に横断歩道のない区間を横断する可能性があるため、車内アナウンス等で横断に関する注意を行う必要がある。</li><li>歩道状空地がある場所では、車両を左に寄せて停車させるなど、追い越し車両が対向車との視認性を向上させる検討が必要である。</li></ul>

# 4. 東部地区 運行ルートおよびバス停箇所図



バス停設置箇所 (案)		
【往路】 区役所 ↓ 目黒駅	①・⑳	目黒区総合庁舎
	②	目黒区総合庁舎前 (既存バス停)
	③	正覚寺前 (既存バス停)
	④・㉓	東京共済病院
	⑤・㉔	中目黒スクエア前
	⑥	中里橋 (既存バス停)
	⑦	茶屋坂 (既存バス停)
	⑧	恵比寿南一公園前
	⑨・㉑	厚生中央病院前
	⑩・㉒	恵比寿ガーデンプレイス
	⑪・㉕	三田1丁目
	⑫	目黒三田会館前
	⑬	目黒1丁目
【復路】 目黒駅 ↓ 区役所	⑭	目黒駅前
	⑮	プリンセスガーデンホテル前
	⑯	三田公園前
	⑰・⑨	厚生中央病院前
	⑱・⑩	恵比寿ガーデンプレイス
	㉖・⑪	三田1丁目
	㉗	茶屋坂 (既存バス停)
	㉘	田道ふれあい館前
	㉙	なかめ公園橋前
	㉚・④	東京共済病院
	㉛・⑤	中目黒スクエア前
	㉜	東京共済病院前 (既存バス停)
	㉝	目黒区総合庁舎前 (既存バス停)
	㉞・①	目黒区総合庁舎

# 5.運行計画(案)

東部地区での実証運行の運行計画(案)を以下の通りとします。

## (1)運行ルート

- ① 起点 : 目黒区総合庁舎
- ② 終点 : 目黒駅
- ③ 運行距離 : 11.7km(往路 約5.0km、復路 約6.7km)

## (2)運行計画

- ① 運行日 : 平日及び土日祝
- ② 運行時間 : 8:30~16:45
- ③ 運行便数 : 45分間隔(12便/日)
- ④ 運行方式 : 路線定期運行(4条許可による運行)

## (3)運行開始

令和6年3月を予定  
(運行事業者となる東急バスと調整中)

## (4)運賃

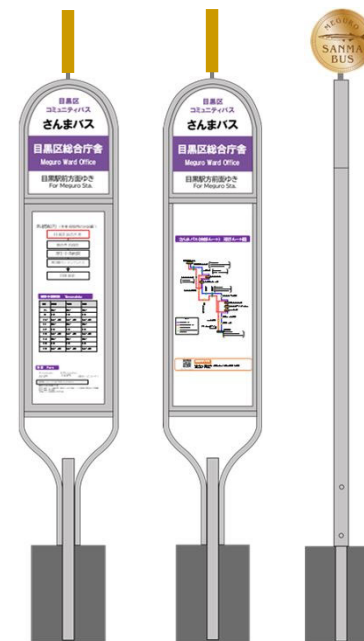
- ① 普通運賃 : 220円(大人)、110円(小児)
- ② 支払方法 : 現金またはICカード
- ③ 割引制度 : 区内路線バスと同程度に設定  
※シルバーパスは利用不可
- ④ 乗り継ぎ : 「東急バス一日乗車券」の利用が可能
- ⑤ 回数券 : 発売予定

## (5)車両

- ① 車種 : 小型電気(EV)バス J6( BYDジャパン)
- ② 台数 : 3台(うち予備車両1台)
- ③ 仕様 : ノンステップバス、EV車
- ④ サイズ : 全長6.99m×2.08m×3.08m
- ⑤ 乗車定員 : 36名
- ⑥ デザイン : 愛称名「さんまバス」からイメージするラッピングを予定
- ⑦ 広告 : 今後、車内または車体に掲示を検討予定

## (6)バス停留所

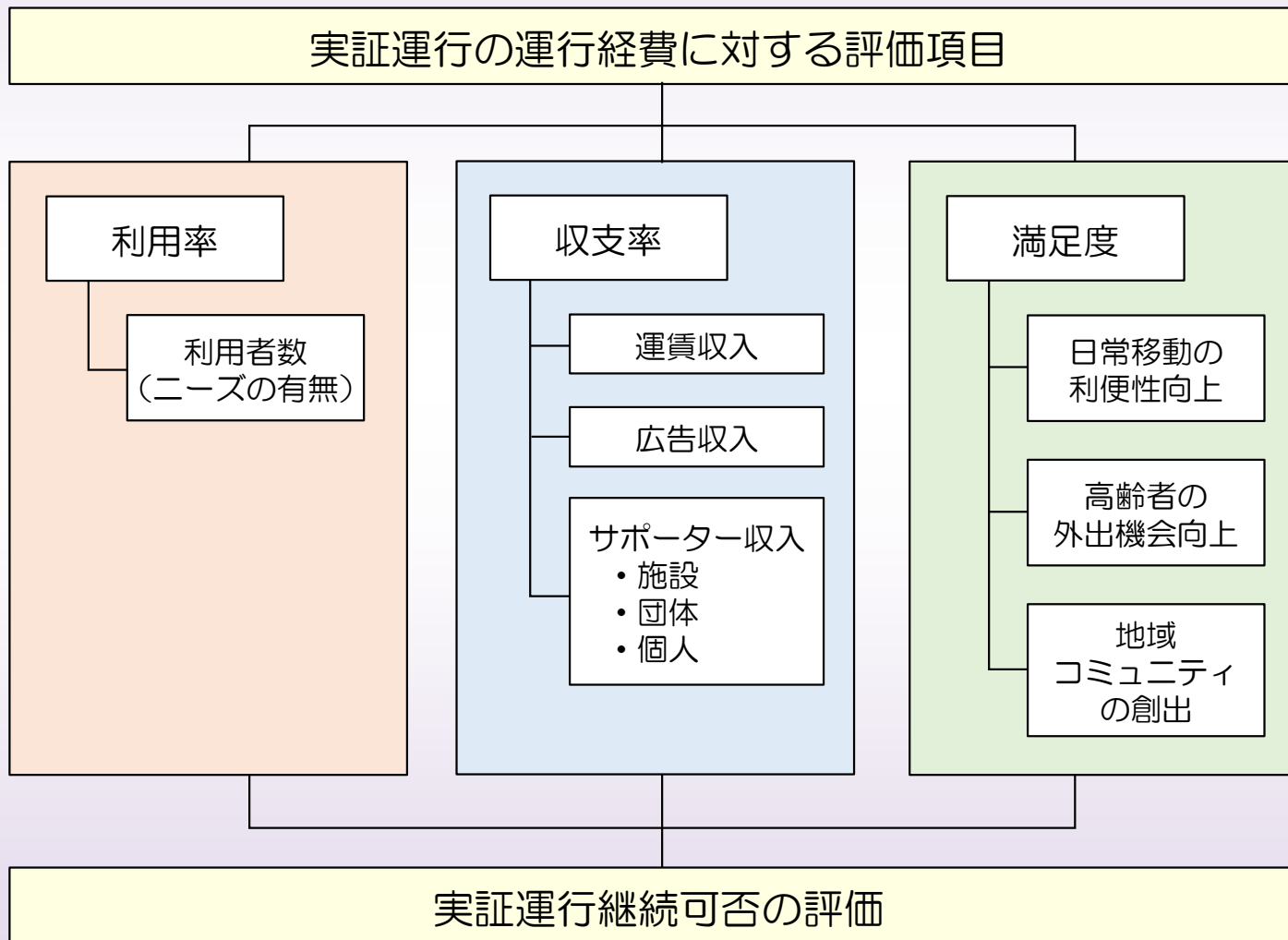
- ① 仕様 : TW-M型  
新設するバス停として埋込型や置き型で設置する。  
東急バスの既存バス停でも同型を採用。
- ② デザイン : 新設バス停は右図イメージ参照。  
共有する一部の既存バス停に地域交通の運行情報を併記予定。



新設バス停のイメージ

# 6. 評価の方法

事業評価の考え方として、判断基準となる客観的なデータが継続的に得られることから、運行本数に対する利用者数の割合を示す「利用率」と、運行経費に対する運賃収入の割合を示す「収支率」、及び、実証運行後の利用者の意見として継続運行していく目安となる「満足度」の3つの項目を評価していきます。



# 6. 評価の方法

## 【評価指標の設定】

### (1) 利用率

評価指標を設定している他区の状況や、東部地区のアンケート結果から算出した利用意向、利用頻度を考慮して評価指標を下記のとおり設定する。

実証運行における当面の評価指標 : 35%以上  
本格運行への移行時の評価指標 : 55%以上

### (2) 収支率

小型バス車両を使用した運行では、乗車定員数と運賃の関係から収支率が100%以上となることが困難なため、運賃収入等(広告、個人団体からのサポート収入含む)で賄いきれない差額分を区が支援する。評価指標を設定している他区の状況や、東部地区のアンケート結果から算出した利用意向、利用頻度を考慮して評価指標を下記のとおり設定する。

実証運行における当面の評価指標 : 35%以上  
本格運行への移行時の評価指標 : 50%以上

### (3) 満足度

地域住民の交通利便性の向上や高齢者の外出機会の向上、地域コミュニティの創出については、実証運行の実施後、利用者等へ満足度に関するアンケート調査を継続的に実施し、運行継続可否の協議、判断の指標として設定する。

### 実証運行期間

■ 実証運行期間  
3年間(令和6年3月～令和8年度)

※ 左記の各項目の割合等を目安とし、毎年、実績を確認して見直しを行い、本格運行への移行を目指していく。

## 【参考】事業計画

### (1) 運行経費

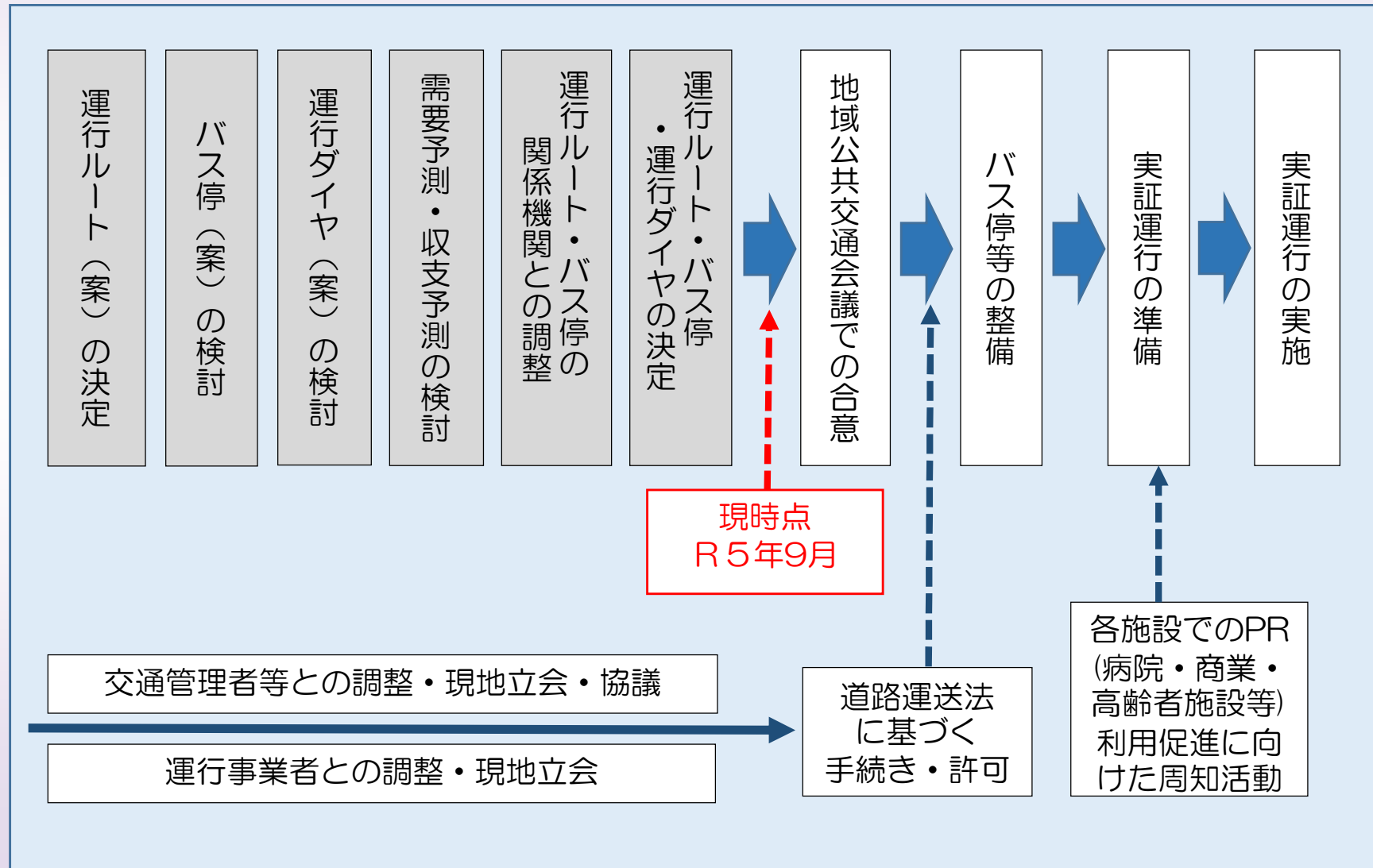
- ① 年間運行経費 : 約28,000千円  
(東急バスによる試算)
- ② 内訳
  - 人件費 : 約26,000千円
  - 燃料費 : 約 500千円
  - 諸経費 : 約 1,500千円

### (2) 収支率50%を目標とした利用者数

- ① 収支率50%以上に必要な年間の収入額 : 14,000千円
- ② 運賃収入と1日あたりの利用者数の目安 : 約213人  
 $14,000千円 \div 365日 \div 180円 = 213人$   
※各種割引制度を鑑みて大人180円(税抜)で算出
- ③ 目標とする収支率50%に必要な1便あたりの利用者数
  - 往復1便換算 :  $213人 \div 12便 = 17.8人 \div$  約18人/便
  - 片道1便換算 :  $213人 \div 24便 = 8.9人 \div$  約9人/便

# 7. 東部地区の実証運行に向けた流れ

地域公共交通会議での合意を経て、実証運行の実施に向けた手続き等を進め、各施設でのPRや利用促進に向けた周知活動を行っていきます。



# 北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について

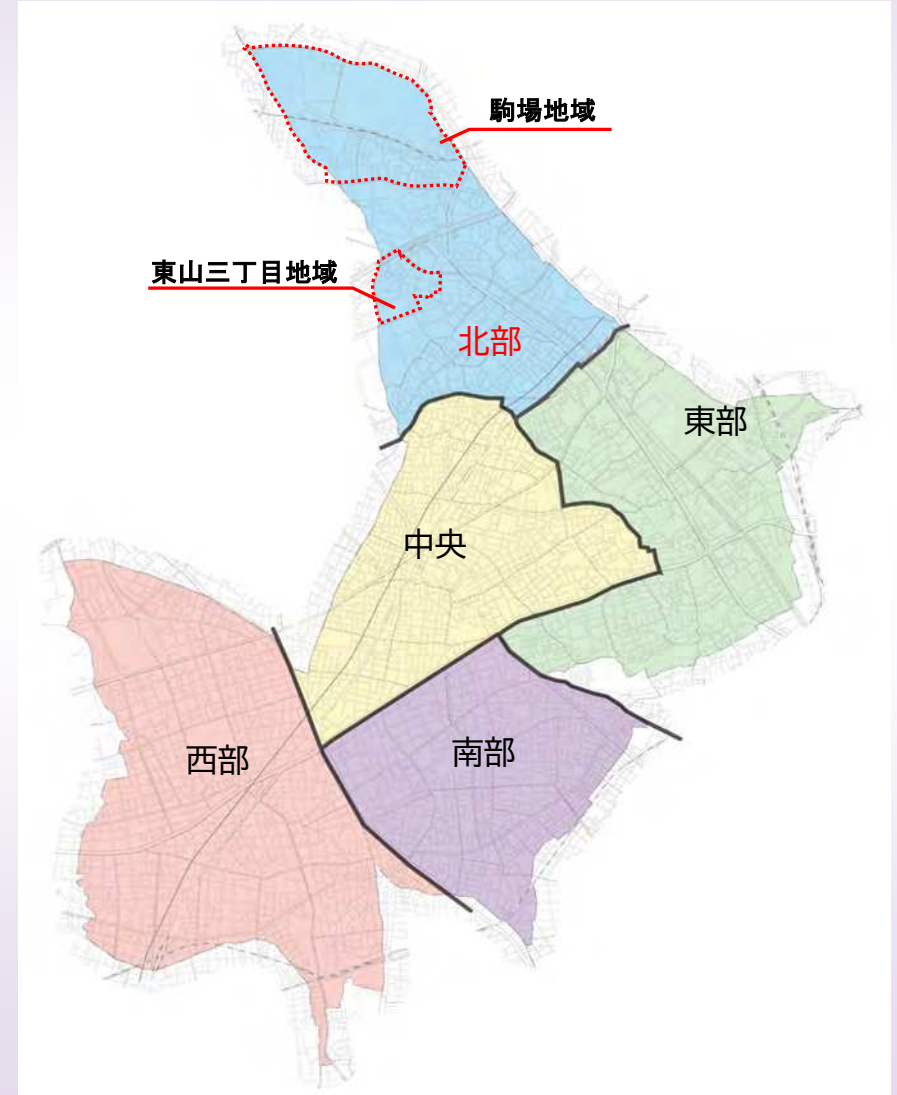


# 1.北部地区の取組み経過

北部地区では、試走会を実施するなど、3つの団体で地域住民の勉強会が開催されています。

北部地区の取組み状況

名称	メンバー構成	対象地域	検討状況
さんまバスを走らせる会	各地域の住民	北部地区全域	運行ルートの検討 試走会の実施
駒場地域交通研究会	駒場町会、住区、商店会、 老人クラブ等	駒場 1～4丁目	アンケート調査 試走会実施
東山三丁目地域交通研究会	東山三丁目自治会、 住区、商店会、PTA等	東山 3丁目	アンケート調査 試走会実施



目黒区の5地区

# 2.北部地区(東山三丁目地域)の試走会結果

- 令和5年2月9日(木)10:00~目黒区と東山地域交通研究会のメンバーで、ミーティングポイントと運行ルートについて、現地踏査を行った。

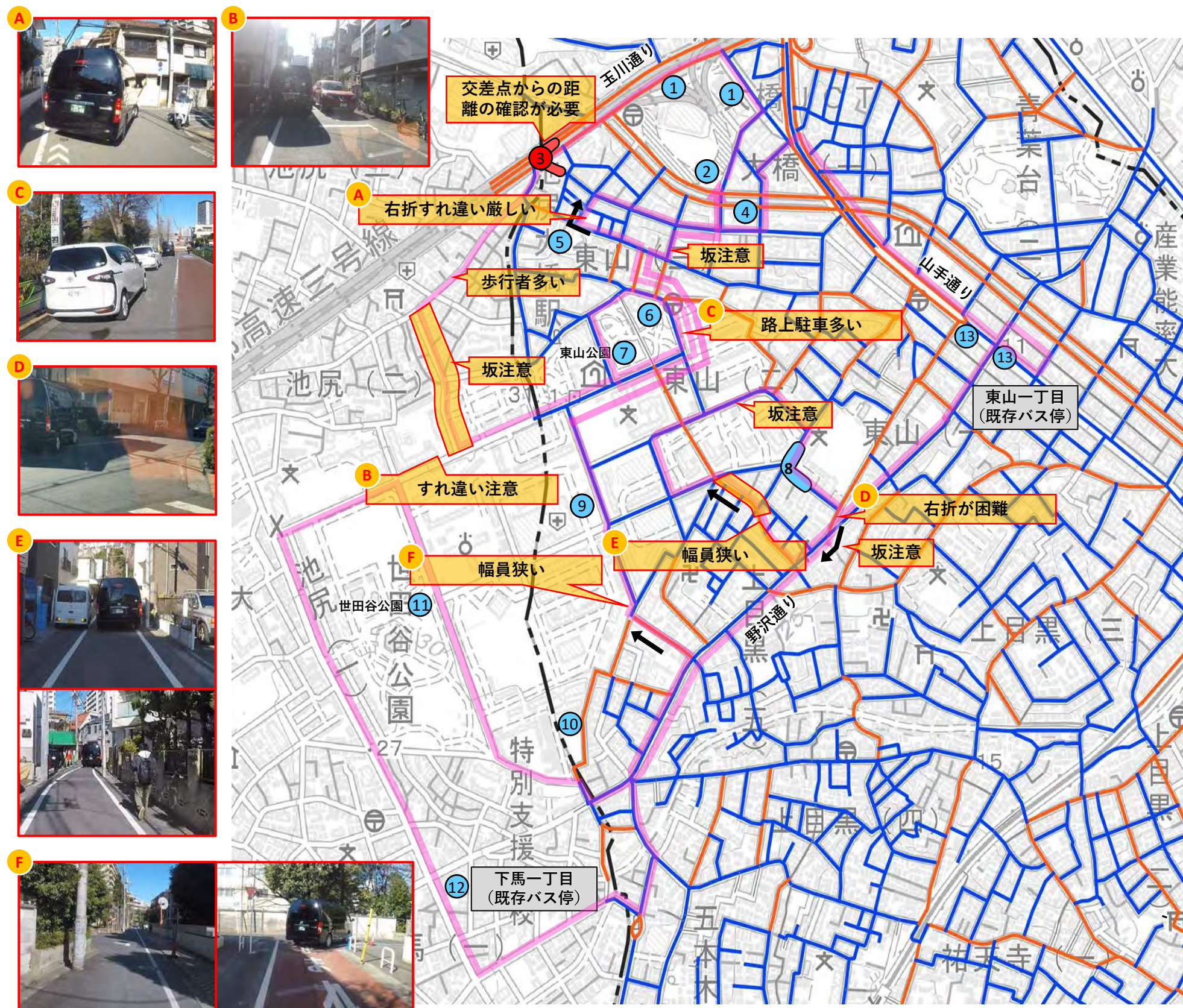


表 ミーティングポイント設置候補箇所

NO	ミーティングポイント設置候補箇所
①	大橋バス停(東急既存バス停)
②	大橋ジャンクション(三角広場前)
③	池尻大橋駅前(246号線沿道)
④	東急池尻東ビル(東急バス本社前)
⑤	東山貝塚公園前
⑥	東山街かど公園前(東山二郵便局前)
⑦	東山公園前(東山住区センター前)
⑧	東山中学校前
⑨	自衛隊中央病院前(西口出入口前)
⑩	三宿病院前(病院内で調整)
⑪	世田谷公園前(世田谷区道)
⑫	下馬一丁目バス停(東急既存バス停)
⑬	東山一丁目バス停(東急既存バス停)

※ミーティングポイントについては、住民アンケートより希望の多かった箇所を参考に設定。

**ミーティングポイント設置候補箇所**

- 設置に関して要確認箇所
- 設置候補箇所
- 試走したルート
- ➡ 走行方向

**幅員**

- 一方通行
- 相互通行

図 ミーティングポイントと運行ルート上の留意点

# 3.北部地区(東山三丁目地域)の現地調査結果

- 試走会結果から、ミーティングポイント設置に留意が必要な箇所を中心に現地確認を行った。

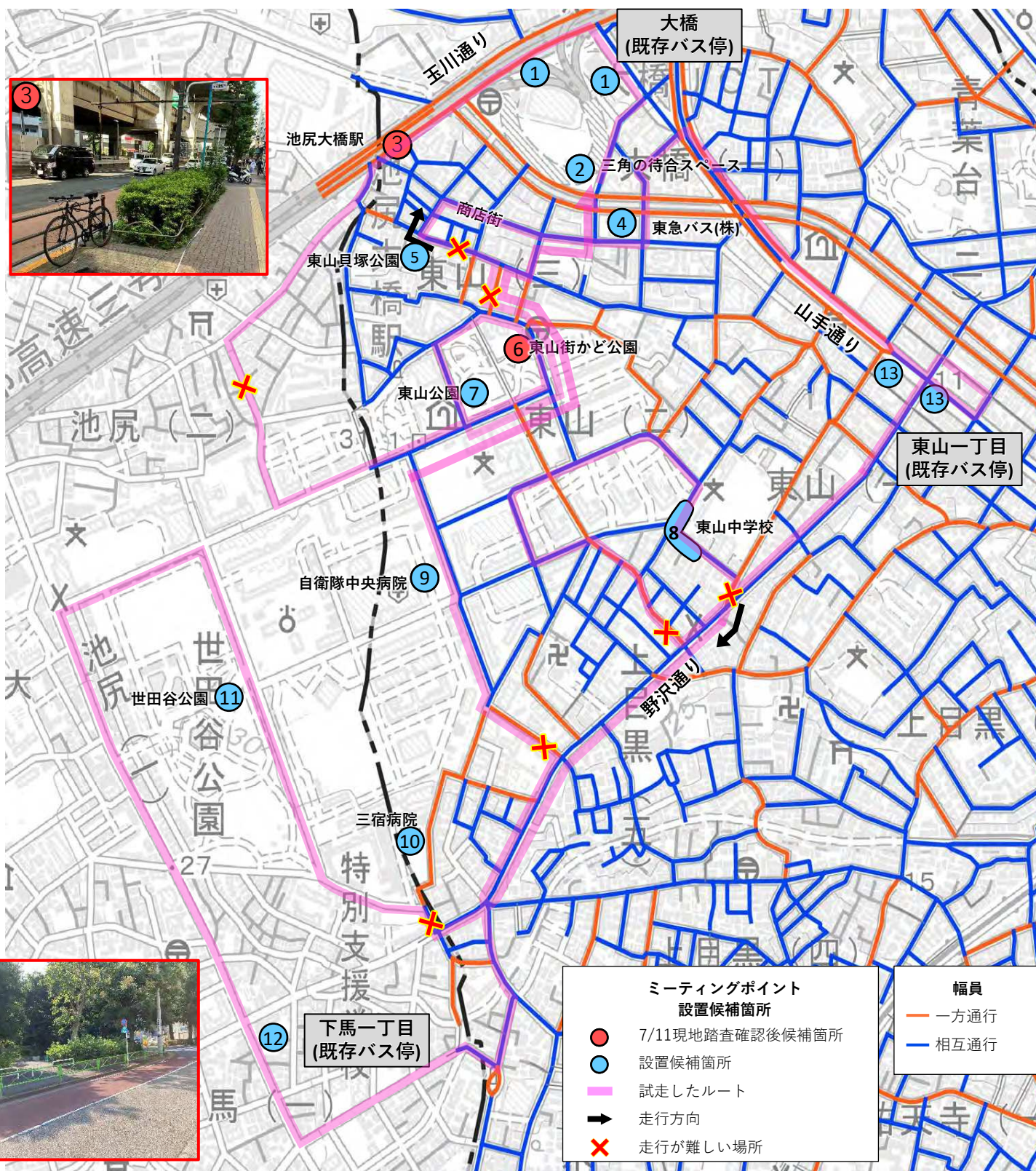


表 ミーティングポイント設置候補箇所の現地確認結果

NO	ミーティングポイント 設置候補箇所	コメント
①	大橋バス停 (東急既存バス停)	・既存バス停を活用
②	大橋ジャンクション (三角広場前)	・設置にあたって特に問題なし
③	池尻大橋駅前 (246号線沿道)	・植栽の手前あたりに設置できるスペースあり ・国道管理者と別途調整が必要
④	東急池尻東ビル (東急バス本社前)	・私道、交差点、駐車場入口、消火器等との位置関係に留意
⑤	東山貝塚公園前	・横断歩道、交差点、公園入口との位置関係に留意 ・設置場所が限定される
⑥	東山街かど公園前 (東山二郵便局前)	・交差点、曲がり角、消火設備等は近くに存在するが、街かど公園の入口あたりに設置できるスペースあり
⑦	東山公園前 (東山住区センター前)	・幅員も広く設置にあたって特に問題なし ・ガードレールおよび植栽帯(西側のみ)が設置されているため、一部撤去が必要
⑧	東山中学校前	・住宅の駐車場が連続しており設置位置が限られる
⑨	自衛隊中央病院前 (西口出入口前)	・幅員も広く設置にあたって特に問題なし ・ガードレールおよび植栽帯が設置されているため、一部撤去が必要
⑩	三宿病院前 (病院内で調整)	・三宿病院の駐車場内には設置可能なスペースあり ・三宿病院と別途調整が必要
⑪	世田谷公園前 (世田谷区道)	・幅員も広く設置にあたって特に問題なし ・ガードレールが設置されているため、一部撤去が必要
⑫	下馬一丁目バス停 (東急既存バス停)	・既存バス停を利用
⑬	東山一丁目バス停 (東急既存バス停)	・既存バス停を利用

※玉川通り、山手通り、野沢通り側から東山地域へ出入りする道路は幅員が狭く、これまで想定していたハイエース等の車両(車幅1.88m)よりも小型の車両で検討する必要がある。

図 ミーティングポイントと運行ルート上の留意点

# 4.北部地区(駒場地域)における試走会結果

- 令和5年3月9日(木) 10:00~目黒区と駒場地域交通研究会のメンバーで、ミーティングポイントと運行ルートについて、現地踏査を行った。

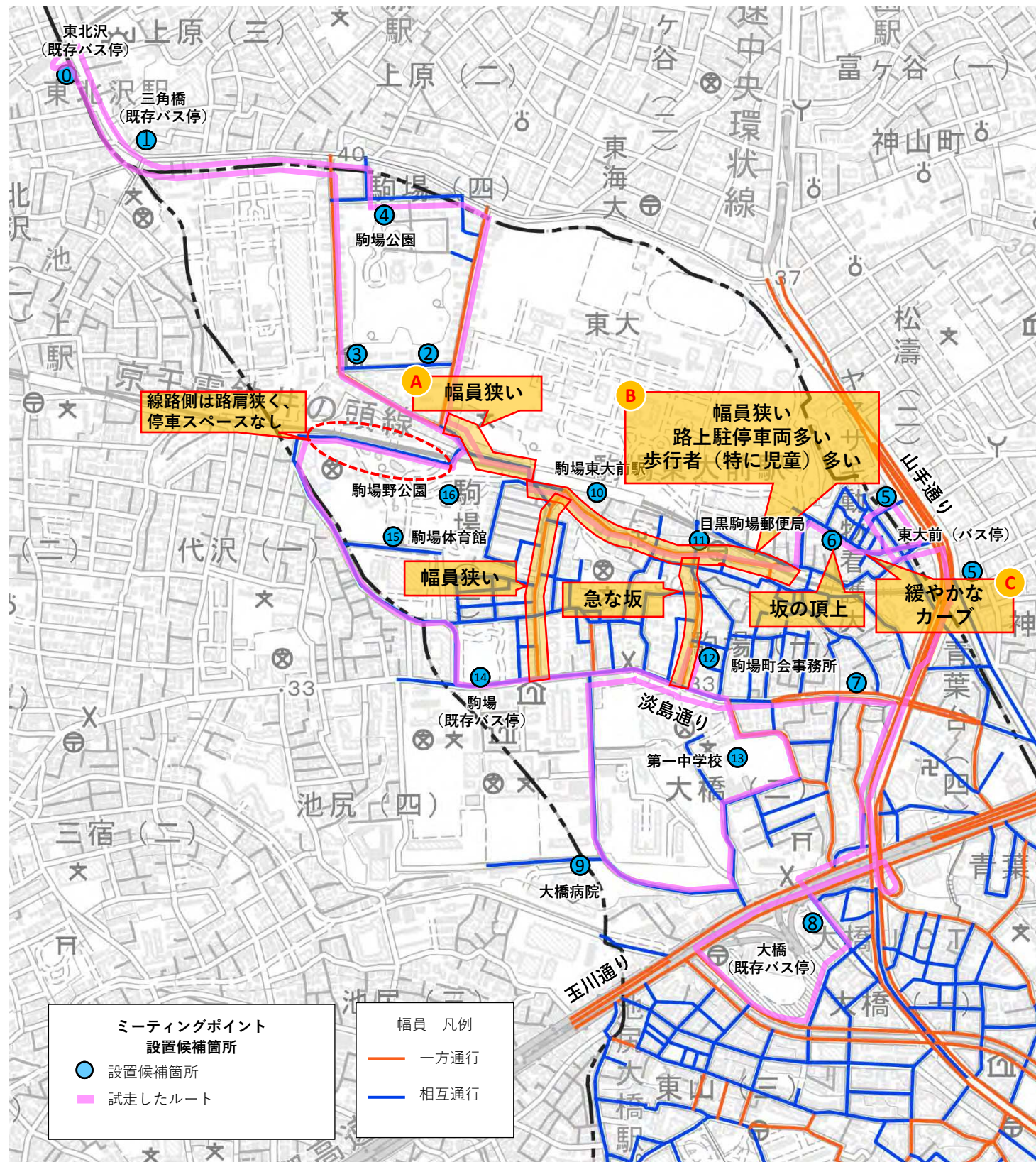
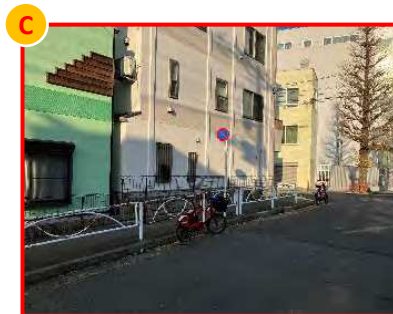


図 ミーティングポイントと運行ルート上の留意点

表 ミーティングポイント設置候補箇所の  
現地確認結果

NO	ミーティングポイント設置候補箇所
①	三角橋バス停 (東急既存バス停)
②	目黒区立駒場公園南側
③	目黒区立駒場公園西側
④	目黒区立駒場公園北側
⑤-1	東大前バス停 ヤマザキ動物専門学校前 (東急既存バス停)
⑤-2	東大前バス停 コナミスポーツクラブ前 (東急既存バス停)
⑥	駒場三丁目もちの木公園周辺
⑦	松見坂下バス停 (既存バス停)
⑧	クロスエアタワーバス停 (既存バス停)
⑨	大橋病院
⑩	駒場東大前駅
⑪	目黒駒場郵便局
⑫	駒場町会事務所
⑬	第一中学校
⑭	駒場バス停 (既存バス停)
⑮	駒場体育館
⑯	駒場野公園

※ミーティングポイントについては、住民アンケートより希望の多かった箇所を参考に設定



# 5. 北部地区(東山三丁目地域)における地域交通導入について

## ■地域の現状(道路状況)

・東山三丁目地域は北部地区の中でも特に道路幅員が狭く、車両制限令より通行可能な車両サイズを確認すると、地域交通として小型バス等は困難であり、車幅の小さい車両が妥当である。

### 〈東山三丁目地域の道路幅員状況〉

・全体的に幅員の狭い道路が多く、極端に狭くなっている箇所・区間も存在する。



### 〈車両制限令による必要幅員〉

・車両制限令より、道路幅員に応じて通行可能な車両の大きさが規程されている。

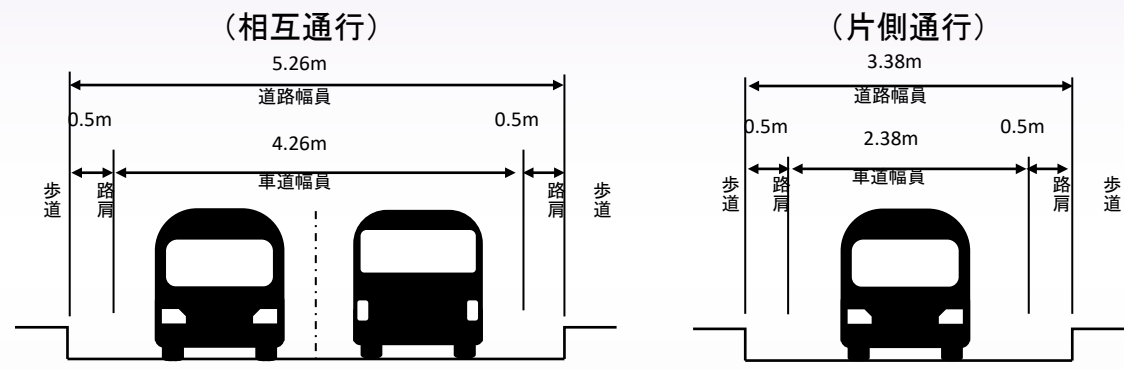


図. ハイエースが通行可能な道路幅員

### 小型バス

・車両サイズが大きいことから(一般的に車幅2.1m)、車両制限令上、駒場地域で通行できる道路はごく一部となる。  
※東部地区で導入を予定する小型EVバス (BYD社)



写真は上野動物園の車両

### ハイエースクラス

・小型バスよりも車両サイズが小さい。(車幅1.88m)、野沢通りから東山三丁目の地区内に繋がる道路は、通行できない。



出典:TOYOTA

### 軽自動車、小型の電動車両

・車両タイプ候補の中では最も車幅が小さく(軽自動車約1.5m、小型の電動車両約1.3~1.5m)、車両制限令上、通行可能な道路は、他車両タイプと比較して多くなる。



出典:HONDA



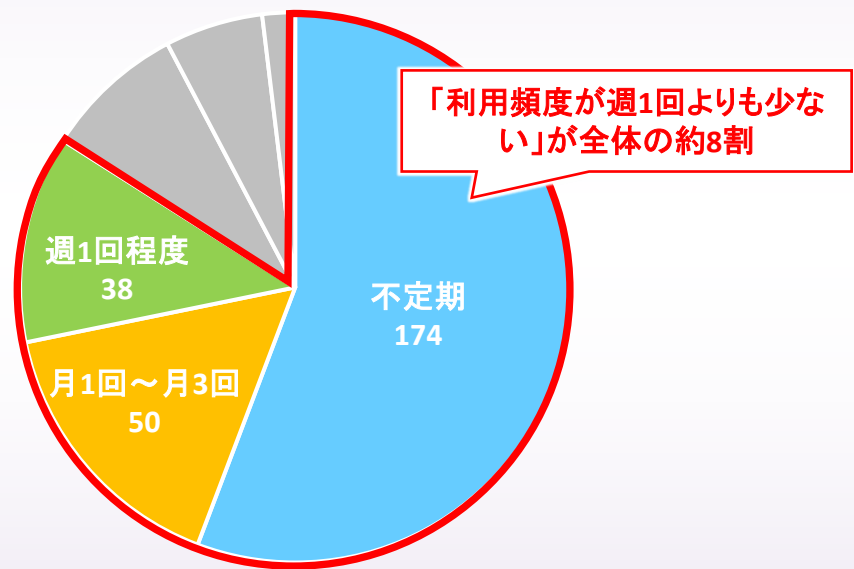
# 5. 北部地区(東山三丁目地域)における地域交通導入について

## ■地域の現状(アンケート結果)

・東山三丁目地域の住民の方々にお聞きしたアンケート調査結果を踏まえると、利用ニーズや停留所の設置希望箇所の分布状況より、デマンド型区域運行が現実的である。

### 〈東山三丁目地域の新たな地域交通に対する利用ニーズ〉

・「新たな地域交通が導入された場合の利用頻度は？」という設問に対して、週1回よりも少ない(不定期含む)と回答した方の割合は全体の約8割を占める。



出典：東山三丁目地域アンケート調査結果 n=300

### 〈停留所が設置されるとよいと思う場所〉

・停留所の設置希望箇所は点在しており、これらの箇所すべてを通過する運行ルートを設定しようとすると、運行距離や所要時間が長くなり、利便性の低い非効率な運行となる。



出典：東山三丁目地域アンケート調査結果

**定時・定路線型**

・まとまった需要・運賃収入が見込めないため、定時・定路線型の運行では、採算面から事業の継続が困難。

**デマンド型**

・利用頻度が少なく不定期であるため、需要に応じた運行方式が適している。  
 ・また停留所の設置希望箇所が点在しているため、運行の効率性や利用者の利便性の点から、運行形式は、定められた区域において、利用予約(時間及び停留所間)に応じて運行する「デマンド型区域運行」が有効と考えられる。

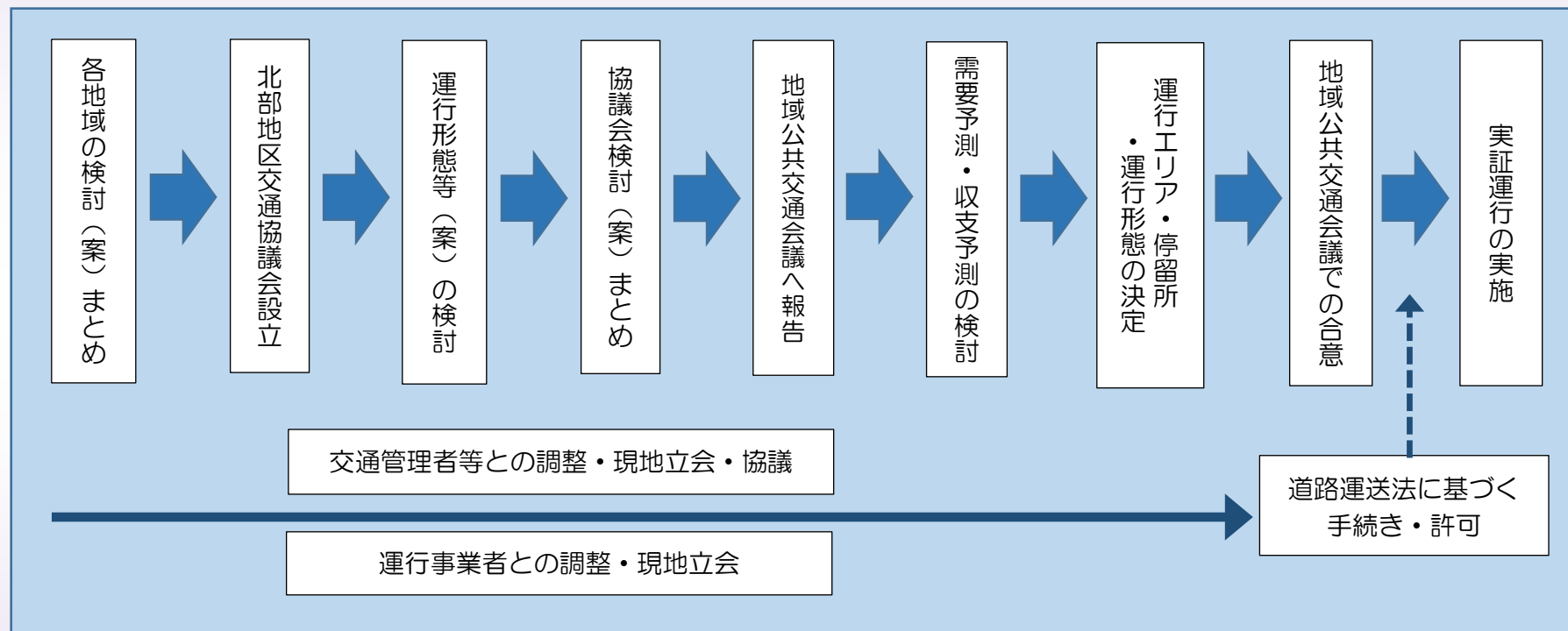
**その他**

・乗用タクシー相乗り  
 ・自家用有償旅客運送※1  
 ※1:市町村・NPO等が自家用車を使用して有償で旅客を運送できる制度

## 6.北部地区の地域交通の検討の流れ

今後、北部地区の各地域や団体の検討(案)について意見交換を行い、北部地区交通協議会を設立し、地域交通導入に向けた具体的な検討を進めていきます。

また、各地域の道路状況により、車両や運行形態などが統一できない場合は、エリアを区切って検討していく必要があります。



## 目黒区地域公共交通会議 議事概要

名 称	令和 4 年度 目黒区地域公共交通会議（第 2 回）
日 時	令和 5 年 3 月 2 3 日（木）14：00～15：30
会 場	中目黒住区センター室 第 5・6 会議室 （目黒区中目黒 2-10-13 中目黒スクエア内 2 階）
出 席 者	委員の出欠については、別紙「出席者名簿」のとおり 事務局 都市整備部みどり土木政策課 清水、山下、庭田 株式会社オリエンタルコンサルタンツ 4 名
会議の公開 非公開	公開
傍聴者	0 人
配付資料	資料 1 目黒区地域公共交通会議委員名簿 資料 2 目黒区地域公共交通会議設置要綱及び傍聴要綱 資料 3 東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の 進め方について 資料 4 北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について 資料 5 令和 4 年度第 1 回目黒区地域公共交通会議議事概要及び 意見
会議次第	1 開会 2 委員紹介 3 議題 東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方 について 4 報告事項 北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について 5 閉会



## 会議の経過及び発言内容

### 【議事進行】

#### 次第1「開会」

会長（都市整備部長）より挨拶。

#### 次第2「委員紹介」

資料1「目黒区地域公共交通会議委員名簿」のとおり、事務局より報告。

### 【補足説明】

○会長 目黒区地域公共交通会議傍聴要綱に基づき、本会議を公開とし、傍聴可能とした。本日の傍聴希望者はいないことを報告。

### 【議事進行】

#### 次第3「議題（1）東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について」

資料3「東部地区の地域交通導入に向けた地域の取組と今後の進め方について」の概要について事務局より説明。

### 【質疑応答】

○委員 アンケートについて、年代についてもアンケートを取られていたが、結果の整理には反映されているのか。高齢の方がメインで地域交通を使われると思うが、p.6の「新たな地域交通の認知度は約9割が『知らなかった』』」というの、認知している約1割は高齢者ということか。また、バス停の位置を決める際に、地域の方の賛同を得られなかったというの、地域として全体的に得られなかったのか、少しづらせば賛同が得られる状況か。p.8の候補箇所図の⑨⑩のあたりは狭い道だったと記憶しており、ほかに日の丸自動車のあたりなども大きい施設があるのでバス停を置いてもよいと思うが、道路幅員はバス停の設置案に考慮されているのか。

○事務局 全体として65歳以上の方の回答がより多くはなっており、認知度の割合も9.8%と少し高いが、アンケートの集計としては各年代に回答を得た結果での割合となっている。バス停位置については、地域の方と交渉を重ね、道路設備との距離といったバス停の設置基準も踏まえて検討した結果、現在の案となっている。厚生中央病院のところのバス停は病院の敷地内に入れるという案もあったが、病院とも調整を行った結果、前面の道路への設置となった。道路幅員については、狭い道ではあるが、規

定としてはバス停設置が可能な幅員となる。

○委員 予算のイメージとして、p.10の年間運行経費には車両購入費は含まれていないようであるが、EVバス購入費への補助金の事情はどうなっているか。また収支について、この収支率の検討表を見る限りでは赤字が見込まれると思うが、赤字分は全て目黒区が持つという考えか、ここまでは届かなければ継続できないという収支の線引きはあるのか。

○事務局 この年間運行経費には車両購入費は含まれておらず、国および東京都からのEVバスへの補助金制度として車両価格の1/3程度の補助があるが、確実にもらえるかは現段階でわからない。バス1台の価格は約3000万円ほどの状況である。赤字補助については、区としては持続可能な地域交通を支援していくという立場であり、どこまでも区が負担するという意向ではない。ボーダーラインはこれから協議会でも検討していくと思うが、ご意見のように線引きは必要だと考えているので実証運行の状況を見て考えていきたい。また広告収入やサポーター制度、協賛金などの収入も考えられるので、それらも含めて検討していきたい。

○委員 アンケートで利用意向を調査しているが、バス停位置の情報提供がない中でルート案のみを示されたということだと思うが、ルートのみで判断されているので、実際のバス停設置案を見ると意外と遠く利用しづらいといったことで利用意向がアンケート結果と乖離が出てくる地域もあると思われ、そうした点を含めての顕在化率を捉えていいものかは気になる。地域によってはまだ満足度が高まっていない状況かもしれない。そのあたりの乖離をどれほど把握されているか。また利用者数を試算するにあたり、地域発の利用ということに重きを置かれているが、目黒区の場合は地域外からのラストワンマイルとしての利用も見込まれる地域交通であると思うが、その点は想定されているか。また予算について、p.9の想定利用者数に基づいて収支率を立てられているが、1便あたり常に21人利用というのはかなり厳しい数値であり、区として公費負担が必要になるのは見えていると思うが、公費負担は本当にありうると考えてよいのか。

○事務局 利用意向の結果については、バス停位置が調整中のため情報を出せない中でのアンケートだったというのをご容赦いただきたい。p.8のバス停⑫は、⑬までの距離が長くなるのでこのあたりに設置してほしいという地域の声があり新設で出した。バス停設置基準との調整を行いながら、引き続き地域の声を聞いて検討をしていくが、実証運行としてはこの案で進めていきたい。予算の見込みについては、収支率50%は厳しい

数値というのは事務局でも認識しているが、これを目指していかないと東部以外の地区に対して地域交通を走らせるということの公平性が説明できないので、運賃以外の収入を検討するほか、まずは地域交通の認知度を高められるように支援が必要であると考えている。

○委員 沿道施設の方々が自分の施設に来てもらうためのアクセスの選択肢として、利用者に対する情報提供をどれほど行っていただけるかという点もあるので、沿道の方々へは協賛等以外にも、利用促進に対するサポートも重要かと思う。p.10の内容は、地域の方々に持続可能な地域交通としての運賃設定の在り方を説明するためには重要な資料である。

○委員 スケジュールについて、実証運行は来年の3月という見込みか。

○事務局 来年3月を見込んで各種調整を進めている。

○委員 その2～3か月ほど前に地域公共交通会議の合意を取っていただき、停留所ができる品川区・渋谷区の地域公共交通会議の合意は必ず取ってもらいたい。また、運行ルートとして通る港区については交通政策部長等へ同意照会を行い合意をもらうという形で、目黒区の地域公共交通会議で関係自治体への合意を取ったという資料も添付されるとよい。

○事務局 品川区、渋谷区については情報提供を行っている。現ルート案に含まれる港区についてもご指摘のとおり同意照会を行い、資料として添付するようにする。

○会長 今のような手続きも大事な話であり、確認の意味も含めて何かあればご意見いただきたい。他にご意見がなければ、東部地区については本日の内容で合意いただいたということでよいか。

○委員 異議なし。

○会長 東部地区については、この内容で進めていく。

#### 【議事進行】

次第4「報告事項（1）北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について」  
資料4「北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について」の概要について事務局より説明。

#### 【質疑応答】

- 委員 世田谷区のオンデマンド輸送の実証運行を視察したということだが、他には視察は行われたのか。
- 事務局 視察したのは世田谷区のみである。
- 委員 実証運行期間中は運賃無料ということだが、将来的な運賃や、人件費等の運行に関する費用といった収支については、どのような考えがあるかなど照査されているか。
- 事務局 まだ収支の検討まで行っておらず、東部地区と同じような料金設定にしていく方向では考えているが、ルートや停車ポイント、事業者との調整にもよると思うので、今後、検討して決めていくことになる。
- 委員 利用者として、交通弱者、高齢者、バス停へ歩いていくのが困難な方等どういった方を想定しているかもあると思うが、そういう方がどの程度いてどれ位の需要があるかを考えていく必要があると感じる。タクシーであればアプリ等で呼び自宅の前まで付けることが可能であるが、そうした既存の公共交通機関に対するとおても踏まえて、従業員・乗務員の雇用維持等についても含めて持続可能な形であるかもぜひ実証運行中に検討してほしい。
- 事務局 オンデマンド輸送はタクシーとバスの中間のような位置づけになると認識している。タクシーはバス停まで行くのが困難な方が利用されると思うが、今回視察した世田谷区の実証運行でも、オンデマンド輸送は一定の距離は歩ける方がターゲットとなると考えられる。既存の公共交通機関を考慮しないということは考えていないので、収支について示せる検討段階になれば地域公共交通会議で提示させていただく。
- 委員 p.4の視察されたオンデマンドバスの事例について経緯と今後の予定を紹介すると、実証運行は無料であったが4月からは有料の予定。世田谷区の宇奈根・喜多見地区の一部で運行しているものであるが、以前は二子玉川駅まで結ぶ循環型の路線バスを運行していたが収支が厳しく、一方で路線としての維持の必要性はあると考えていた中で、ハイエースで拠点まで運行し、そこから乗り換えて駅まで行っていただくという形に切り替えることで路線を維持しようと考え、試験的に運行を行ってきたという経緯である。並走するバス路線もありながらオンデマンドバスも運行しており、目黒区北部地区の地域交通とは少し考え方が違うかもしれないが紹介させていただいた。

○会長 考え方が違う点もあるとは思いますが、こういう事例を紹介いただくことはとても大事だと思うので今後もぜひ紹介いただきたい。

○委員 世田谷区のオンデマンドバスについて、検討に参加している者としてお話をさせていただくと、運賃は220円、IC利用では乗り継ぎが無料でシルバーパスが使えるといった形を予定しているが、そういったシルバーパスの利用可否や乗り継ぎ割引といったところが議論に上がってくると思われる。世田谷区の例だと、東急バスへの乗り継ぎは割引になるが小田急バスだと割引にならないという点があり、そうした複数の事業者が絡んできた場合には、合意形成への調整やシステム変更のコスト問題もある。世田谷区との違いとしては、世田谷区は既存の路線バスが走っていたというところで、採算がとれないと基本的には撤退することが多い中で、東急バスは23区内で初めて撤退ではなく形態をオンデマンドバスに変更して路線を残すということになった。オンデマンドバスのシステムを視察することも大切であるが、そこに至った経緯や背景についてレビューし、それが目黒区の場合にはどう馴染むか、それを地域公共交通会議だけでなく地域の協議会で実際利用されるであろう方々に認識いただくことも、運賃設定や費用負担を検討していく中で重要になってくるかと思う。昨日、三鷹市で議論があがったのが、運転士が減少しており減便等が起こっているといった業界の風潮があり、そうしたところも理解しながら持続可能な形を検討していけるとよい。そうした中でデマンド運行というのは切り札になるかもしれない。

○委員 既存のバス事業者はしっかりとした考えのもとに運行が行われていると理解しているが、それ以外にも新しくサブスク等の安価な輸送サービスを行う事業者も出てきているので、そうした中で公共交通機関として持続可能な導入の形についてしっかり考えていただければと話したままであり、現在の内容を否定しているわけではないので、よく検討を行っていただけるとよい。

○委員 感想になるが、オンデマンド輸送はスモールスタートでやれるというイメージはあるが、実際には、Web以外に電話で予約センターを設置するとなると人件費も必要となる。予約の電話は一日中かかってくるような状況ではないと思われるが、そうなるとオペレーターが専業では採算が合わないため、他の業務も行う中で交代制等での電話状況に合わせた対応が可能な委託先を見つけることが必要かと思う。運行についてもドライバーがスタンバイしていてもニーズがなく稼働しないという状況も起こりうるので、ある程度回していく目途がたたないと事業者としては厳しく、ニーズの把握は路線バス以上に難しくなってくるかと感じた。

- 委員 p.5に道路幅員図があるが、この道路幅員はどういう規定のものか。
- 事務局 白線の内側等ではなく、道路全体の幅員である。
- 委員 実際には車が通れるところの幅で検証する必要がある。また、既存のバス停を活用する場合には地域公共交通会議だけでなく、公安委員会の合意を取るといった道路交通法上の手続きが必要であるということは認識しておいていただきたい。
- 事務局 了解した。
- 委員 今回2つの地域で試走会をされて、そこに参加された地域の方や関係者の方の認識の変化や、実現性、今後の進展に向けてはどうであったか。
- 事務局 試走会に向けては、参加者へ道路幅員の事情等を説明しながら行った中で、それでもできるなら定時定路線がよいという意見はあった。今後も勉強会を行い、できること・できないことをしっかり説明しながら進めていく必要はあると感じた。ただ、どういう形であれ地域交通は導入したいという思いは2地域とも同じであったので、できる限り説明をしながら検討を進めていきたい。
- 会長 議題は以上となります。東部地区の今後の進め方につきましては合意いただいたので、引き続き取り組みを進めていきます。

#### 【議事進行】

#### 次第「5 閉会」

- 事務局 会議で合意いただいた運行ルート案、バス停候補案に関しては今後事業者等とも調整させていただき、地域公共交通会議に提示させていただく。次回の会議は9月頃を予定しているが、進捗に合わせて開催を連絡させていただく。次回に際して委員の変更、リモートの希望等があれば事務局へお知らせいただきたい。

以 上

## 令和4年度 目黒区地域公共交通会議【第2回】

開催日時：令和5年3月23日(木)午後 2時00分～午後 3時30分

開催場所：中目黒住区会議室 第5・6会議室(目黒区中目黒2-10-13 中目黒スクエア内2階)

No.	所属・役職等	氏名(敬称略)	会場出欠席	Web出欠席	備考
1	目黒区都市整備部長	しみず としや 清水 俊哉	○		
2	目黒区都市整備部都市計画課長	さとう きんや 佐藤 欣哉	○		
3	目黒区都市整備部みどり土木政策課長	しみず まこと 清水 誠	○		
4	東京都交通局自動車部計画課長	わかた みずほ 若田 瑞穂	—	○	代理
5	東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部計画課長	はらやま だいすけ 原山 大輔	○		代理
6	小田急バス株式会社バス事業本部計画部課長	ふるや ひろぶみ 古谷 弘文	○		代理
7	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	よねざわ あきひろ 米澤 暁裕	—	—	欠席
8	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部業務部長	こいけ たけし 小池 毅	○		代理
9	目黒区町会連合会	みしば のぶお 三柴 伸生	○		
10	目黒区商店街連合会	すわ たかし 諏訪 尊	—	—	欠席
11	目黒区老人クラブ連合会	やまぐち たけし 山口 武志	○		
12	区民(公募)	いけうち たかし 池内 卓	○		
13	区民(公募)	かわはら ひろこ 川原 寛子	○		
14	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官	せいけ ひろゆき 清家 裕之	○		代理
15	東京都交通運輸産業労働組合協議会 パス部会事務長	さとう なおのぶ 佐藤 尚宣	○		代理
16	東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイタク部会事務長	くが つねお 久我 恒夫	○		
17	国土交通省関東地方整備局 東京国道事務所管理第一課長	まつざき あきら 松崎 暁	—	—	欠席
18	東京都建設局 第二建設事務所管理課長	すずき よしはる 鈴木 義治	—	—	欠席
19	目黒区都市整備部土木管理課長	はら あきみち 原 亮道	—	—	欠席
20	警視庁交通部交通規制課管理官(調査担当)	ふじひら ただはる 藤平 忠晴	○		
21	警視庁目黒警察署交通課長	きくち あさみ 菊池 あさみ	○		
22	警視庁碑文谷警察署交通課長	やました のりお 山下 憲雄	○		
23	学識経験者 東京都市大学建築都市デザイン学部准教授	いながき ともゆき 稲垣 具志	○		