

東部地区交通協議会【第1回】

日時：令和4年3月3日（木）14：00～15：30
場所：目黒区民センター社会教育館
6階 レクリエーションホール
（目黒区目黒二丁目4番36号）

次 第

1 経緯等

（1）地域交通導入に向けた取組経過について

2 議題

（1）協議会の会則及び活動計画等について

（2）実証実験運行に向けた考え方について

（3）今後の進め方について

3 配布資料

資料1 地域交通導入に向けた取組経過

資料2 会則（案）、活動計画（案）、活動区域図（案）

資料3 実証実験運行に向けた考え方

資料4 今後の進め方

4 その他

以 上

地域交通導入に向けた取組経過

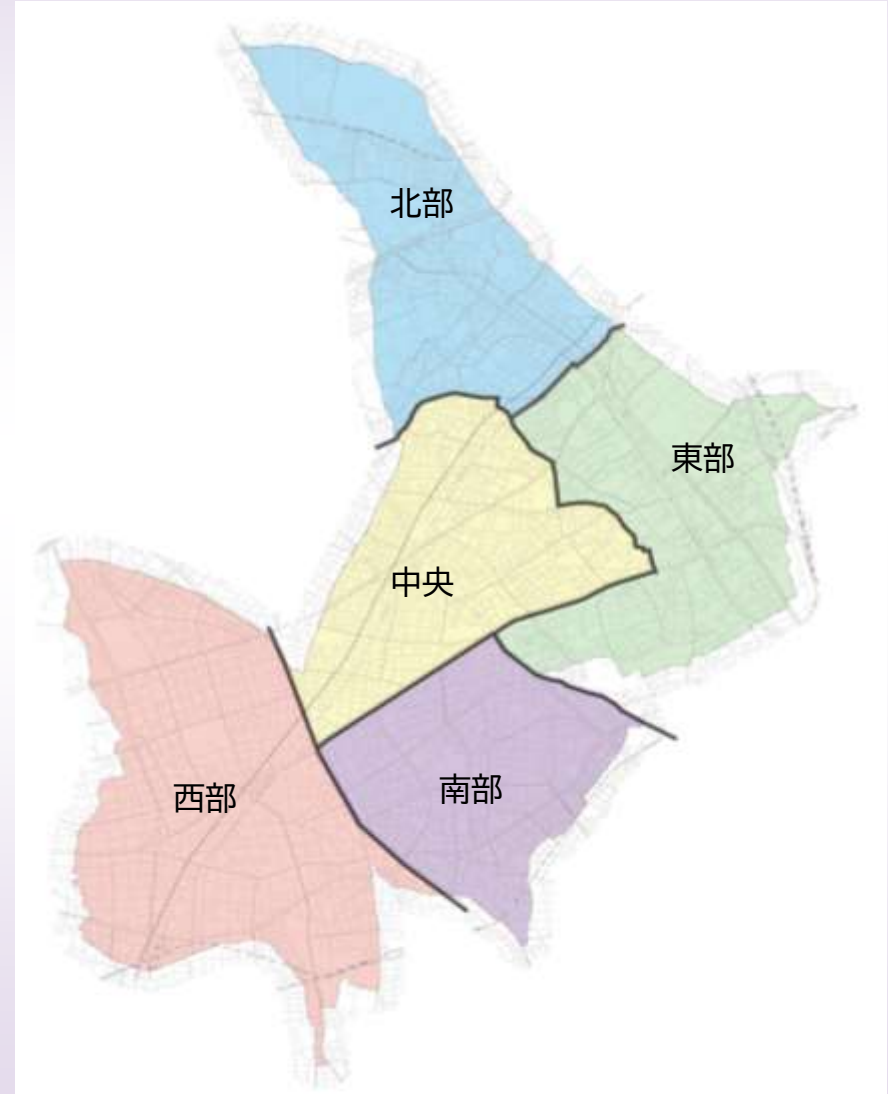
1 目黒区の現状と課題

1.目黒区の位置図

目黒区は、東京23区の南西部に位置し、渋谷区、品川区、世田谷区、大田区に隣接しています。



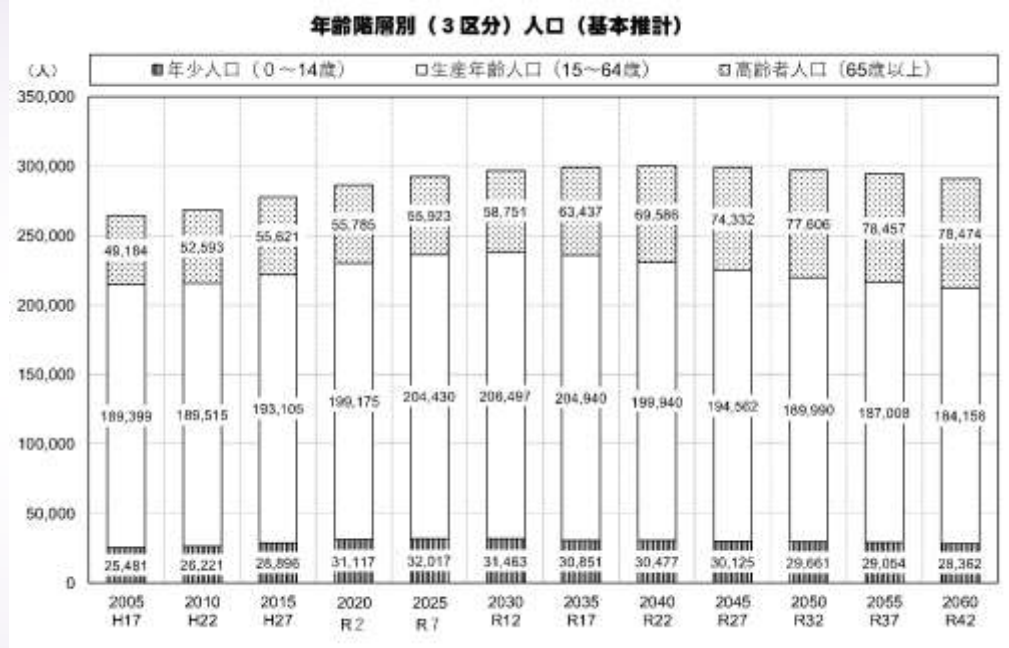
目黒区の位置



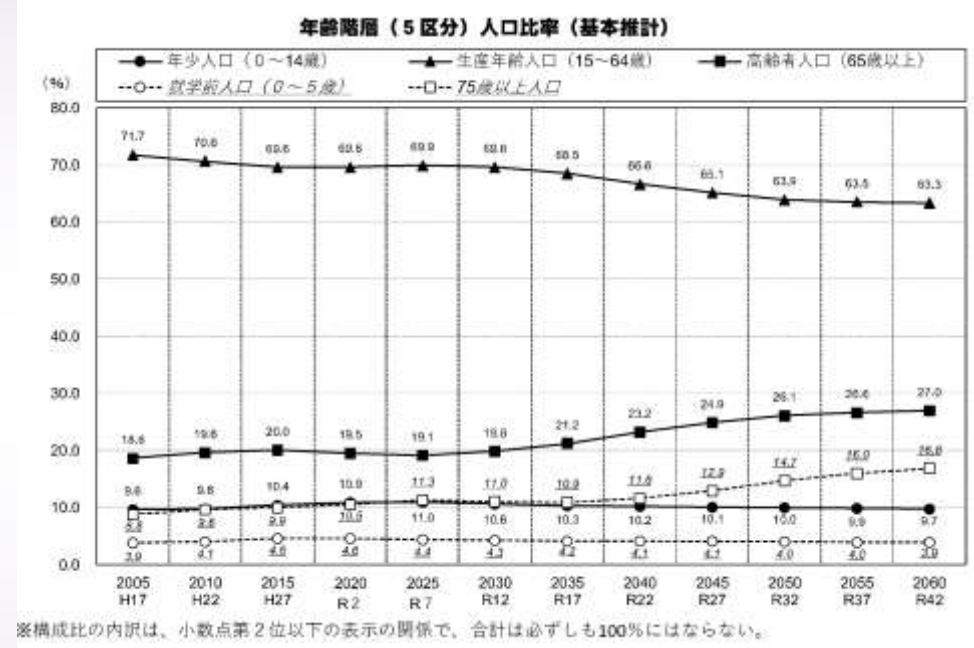
目黒区の5地区

2. 高齢化の状況

目黒区では2020年時点で高齢者(65歳以上)の比率は約2割ですが、今後は比率が高くなっていく見込みとなっており、2060年には3割近くになると予測されています。



目黒区の年齢階層の人口



目黒区の年齢階層別の人口比率

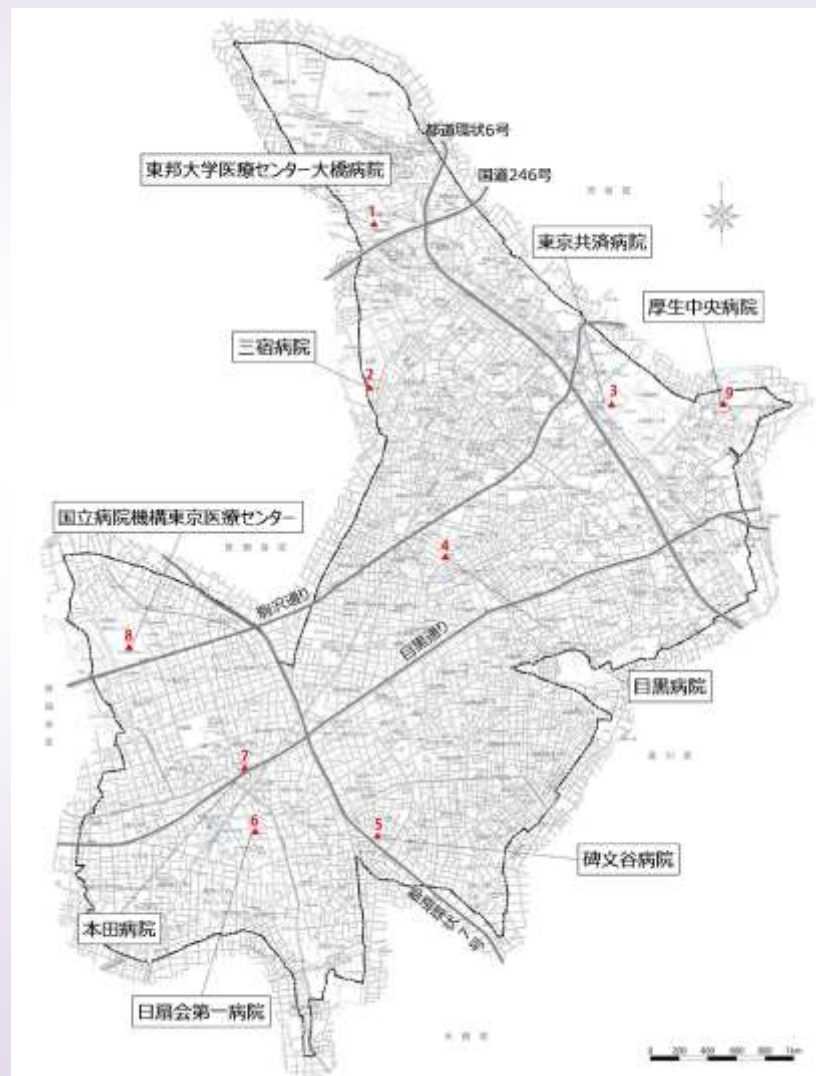
【出典：目黒区 人口・世帯数の予測(令和3年3月)】

3. 医療施設の立地状況

目黒区内では救急医療施設が9箇所あり、国道や都道の近くに立地されていますが、三宿病院と厚生中央病院がやや離れた位置に立地しています。

目黒区内における医療施設

No.	施設名
1	東邦大学医療センター大橋病院
2	三宿病院
3	東京共済病院
4	目黒病院
5	碑文谷病院
6	日扇会第一病院
7	本田病院
8	国立病院機構東京医療センター
9	厚生中央病院



医療施設配置図

4. 道路幅員

目黒区道は幅員6.0m 未満の道路が多く平均幅員は4.8mと狭い状況で、路線バスは幅員の広い幹線道路等で運行されています。



区道の道路幅員図

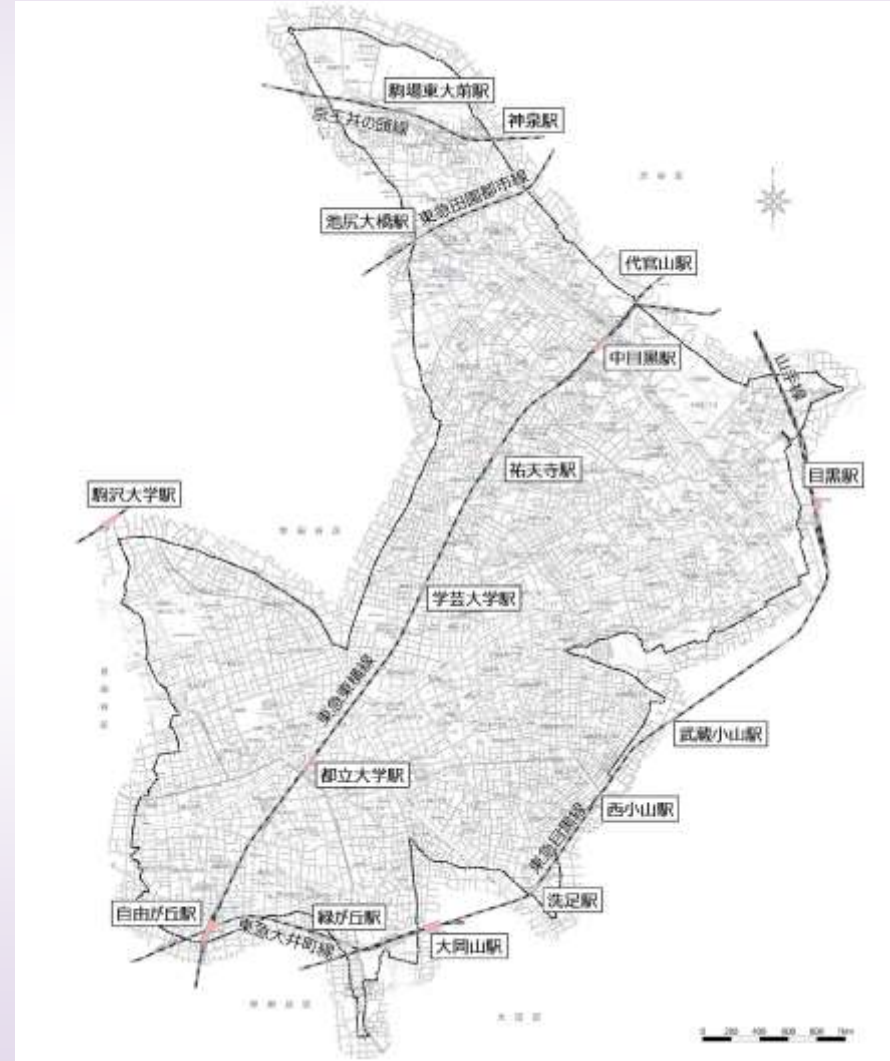
5. 運行する鉄道

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ます。

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* 緑ヶ丘	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*	恵比寿*

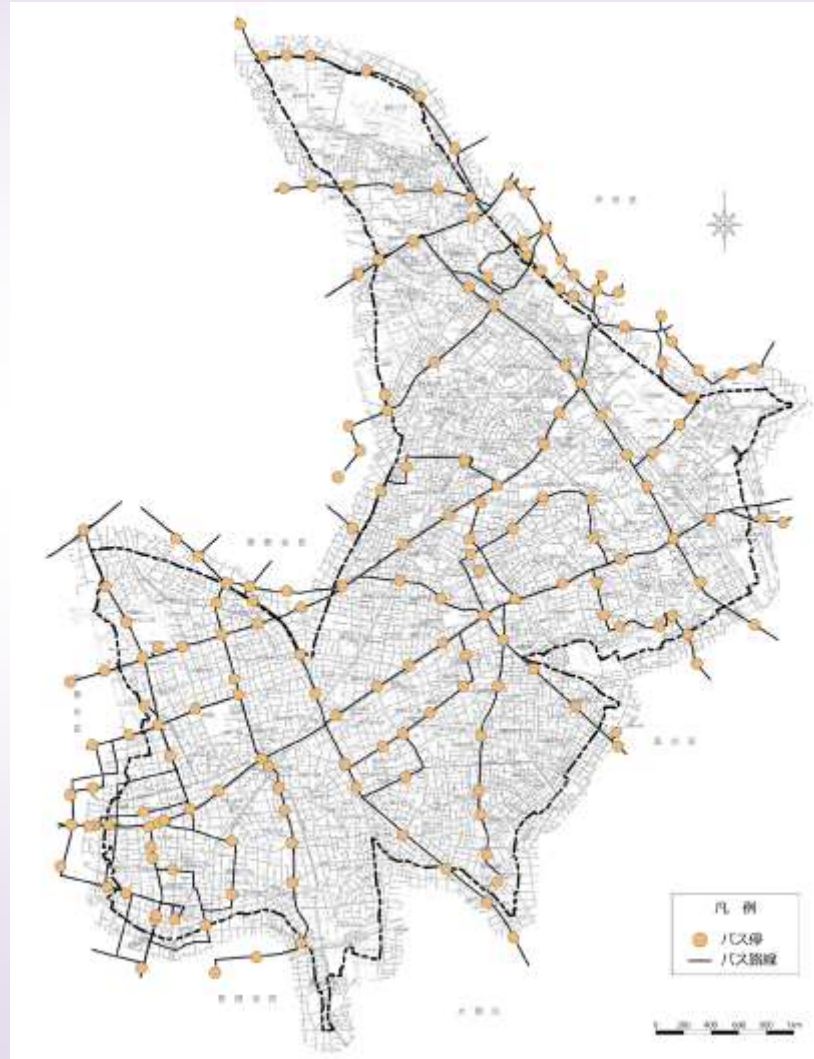
※: 複数路線が通る駅を示す



目黒区の鉄道網図

6. 運行する路線バス

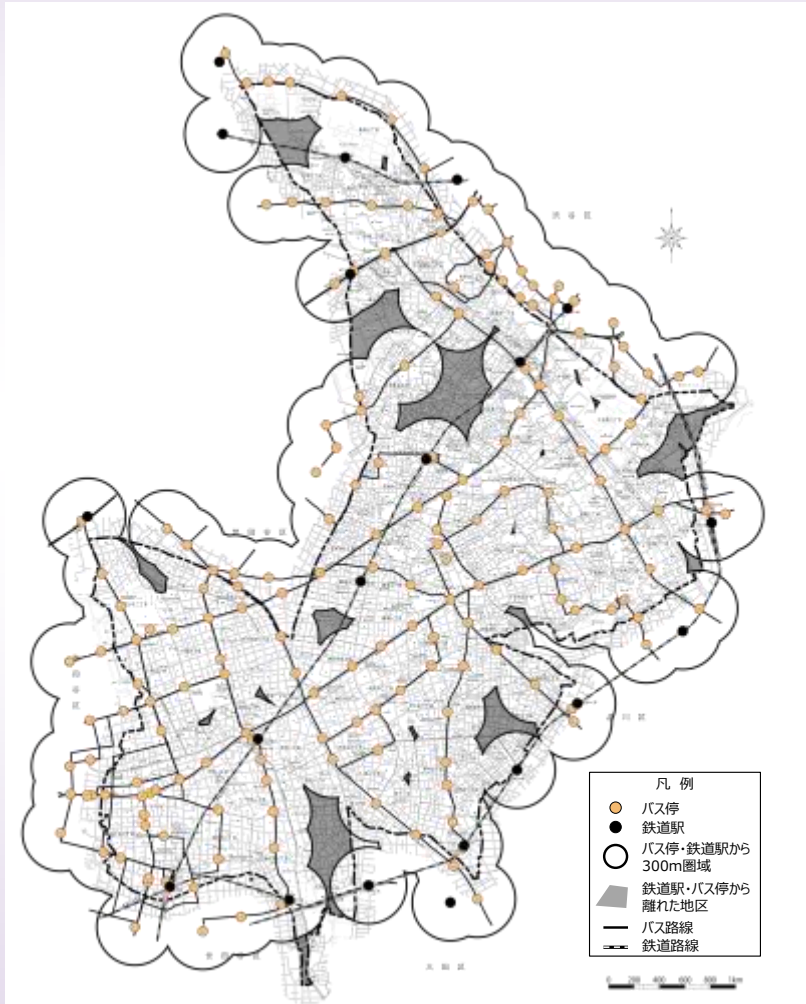
路線バスは東急バス、小田急バスの2社が運行しています。比較的幅員の広い道路では、概ねバス路線の運行ルートとなっています。



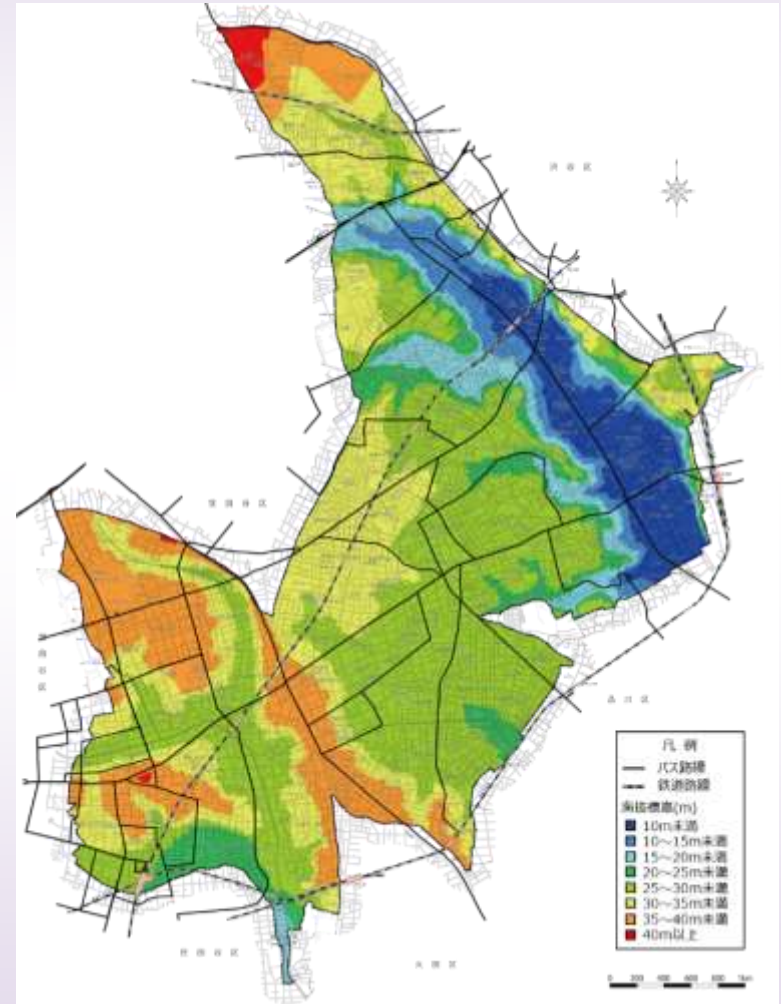
目黒区 of バス停路線図

7. 公共交通サービスエリアと起伏の状況

目黒区はほとんどの地域が駅・バス停から300m圏内にあり、圏域外となるまとまった地域が比較的少ない状況です。また、区内の高低差は、東部で低く、西部や北端部で高くなっています。



目黒区内の鉄道駅・バス停から離れた地域

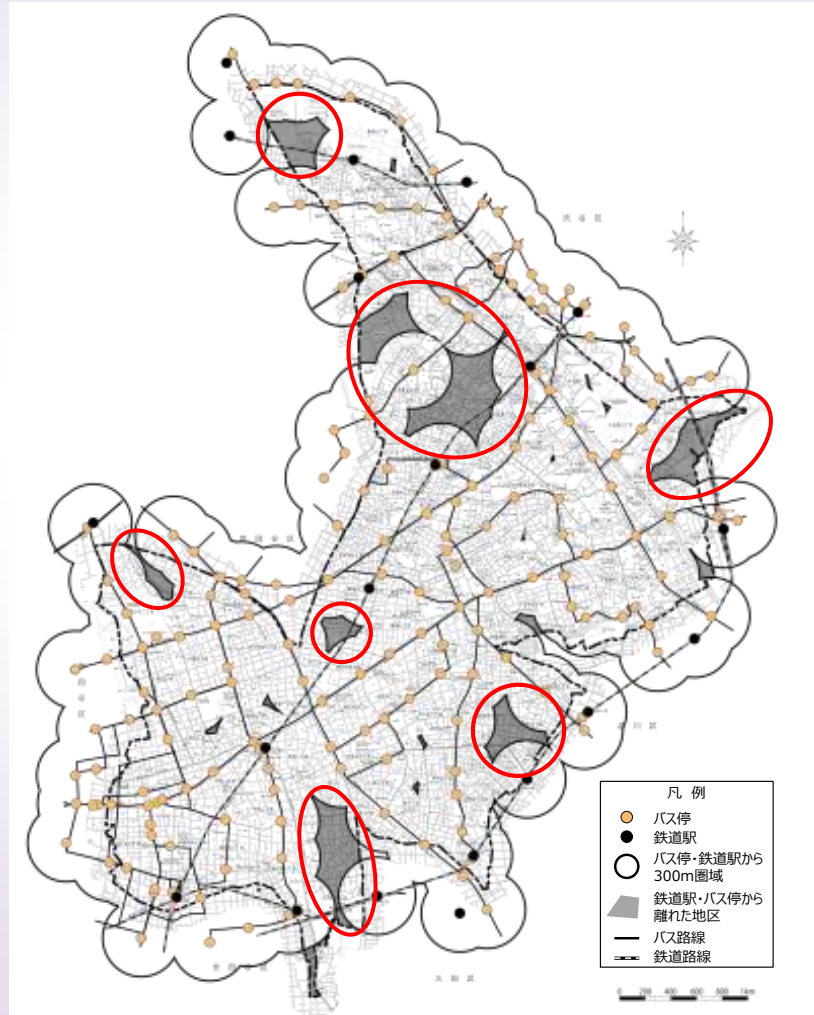


目黒区内の起伏

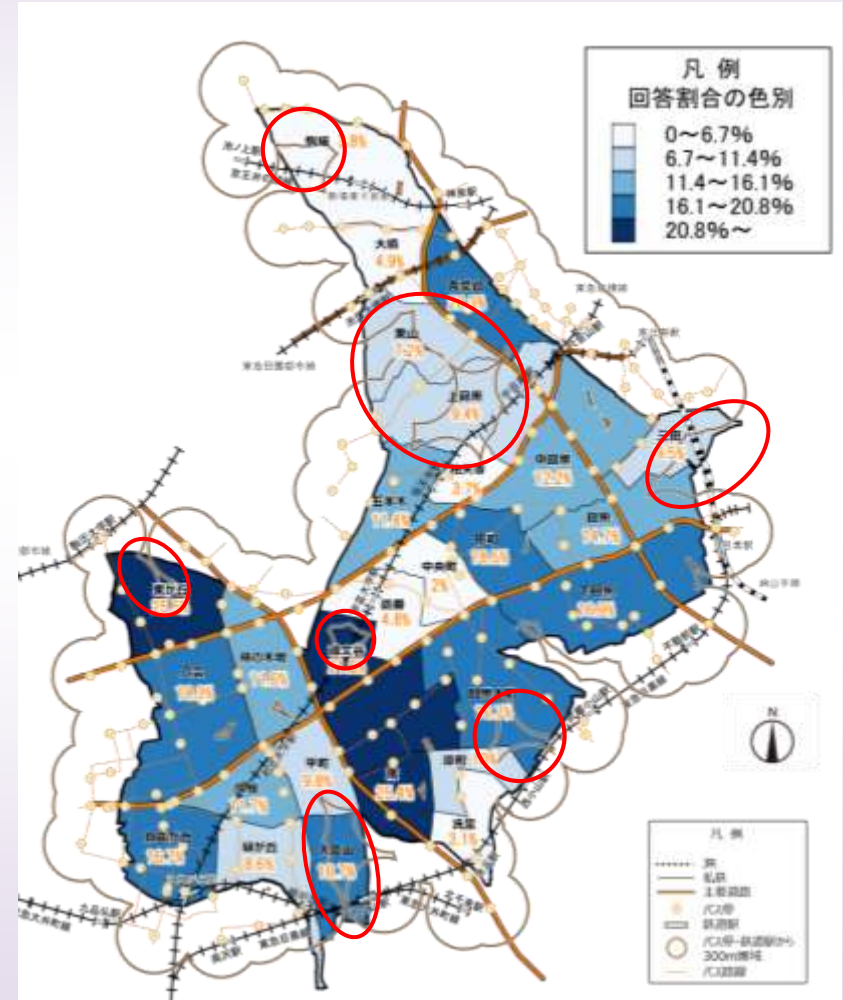
8.アンケート調査による移動不便地域

アンケート調査による「距離による移動が不便と感じる地域」の結果と、「鉄道駅・バス停から離れた地域」を比較すると、不便と感じる地域の回答割合が高い地域と必ずしも一致しませんでした。

アンケート調査:令和2年5月に実施



鉄道駅・バス停から離れた地域



距離による移動が不便と感じる地域

9.区の現状から得られた留意事項

これまでの地域の現状に関する整理から得られた、地域交通導入の際に留意する必要がある要素を整理しました。

現状整理からの留意事項

分類	整理項目	地域交通に関する留意事項
人口、施設配置等地域現況の整理	人口	<ul style="list-style-type: none">・ 年少人口及び生産年齢人口減少の傾向と老年人口の増加・ 高齢層における運転免許返納数増加の傾向➤ 高齢者等、自家用車を利用することのできない住民の増加にともなう移動支援に留意が必要である。
	施設配置	<ul style="list-style-type: none">・ 商業施設、医療施設などの日常的に利用する施設の配置や接道の状況➤ 日常的な移動にともなうニーズ把握や継続可能な移動方法に留意する必要がある。
道路および道路交通の現状整理	道路幅員	<ul style="list-style-type: none">・ 区道のほとんどが幅員6.0m 未満➤ 高齢者の居住地に関わらず近隣の道路を通行可能な車両の導入に留意する必要がある。
公共交通の現状整理	鉄道	<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅は区内に分散して立地しているものの、区域により最寄り駅までの距離に差がある➤ 鉄道利用のニーズを踏まえ、端末交通として利用可能な公共交通体系の整備に留意する必要がある。
	バス	<ul style="list-style-type: none">・ 広幅員の道路では区内全域にわたってバスが運行されている➤ 新たな地域交通の導入にあたっては、既存路線バスと競合させないよう留意が必要である。

10.地域交通に対する支援方針の策定

目黒区では令和2年6月に、移動に関する地域特有の困りごとを解決するための取組に対して支援することを目的とした支援方針を策定しました。

移動の不便さは、駅・バス停からの距離だけでなく、坂道や体力的なハンデのある人の多さによって、その感じ方に地域差が生じるため、地域から具体的な困りごとを確認して進めることとしました。地域の身近な移動手段の確保を地域街づくりの課題の一つととらえ、地域住民のみなさんに計画の段階から検討いただき、「地域」、「行政」、「事業者」の3者が連携・協力しながらそれぞれの役割を果たしていく必要があります。

地域交通の導入に向けた3者の役割

地域の役割

地域が設立する検討組織(以下、「検討会」という。)において、地域交通導入に向けた検討を行い、地域交通の継続的な運行を目指した取組を実施



地域交通を地域住民が積極的に利用し、守り育てていくという意識のもと、地域住民が一体となって検討し、計画、運行、利用促進に関する取組を実施

行政の役割

地域交通導入に向けた情報提供や技術的なアドバイス、関係機関との協議、一部経費の支援



地域交通に関する検討を行うにあたって、情報提供や検討会の運営支援、専門家派遣等による技術的なアドバイス、また関係機関との調整、運行状況のモニタリング、地域交通導入・運行に伴う経費の一部支援

事業者の役割

地域交通の導入に関する各種手続きに対する支援、安全で安心な地域交通の運行



地域交通支援に伴う実験運行や本格運行の実施、また地域交通運行にあたって必要となる現場調査や諸手続き等について協力

11.地域交通に関する説明会の開催

令和2年10月に、5地区で地域交通支援について映像や資料配布、パネル展示物を使った説明会を開催しました。また、会場では各地域の要望や意見についてのアンケートや個別相談を実施しました。

説明会のスケジュール

対象地区	日時	会場	参加者数
北部地区	10/9(金)14~16時	北部地区サービス事務所(第1・2会議室)	22
東部地区	10/14(水)14~16時	目黒区民センター社会教育館(レクホール)	9
全地区	10/16(金)18~20時	目黒区総合庁舎(2F大会議室)	9
南部地区	10/20(火)14~16時	原町住区センター(第1・2会議室)	9
中央地区	10/23(金)14~16時	碑文谷体育館(3F会議室)	8
西部地区	10/27(火)14~16時	緑が丘文化会館本館(第3研修室)	6
計			63



説明会での個別相談による要望

地区	要望内容
北部地区	バスを走らせる会の地域検討組織があり、駒場東大前駅、池尻大橋駅、中目黒駅、区役所等の公共施設を回る、南北方向の移動手段を要望する。
東部地区	厚生中央病院へのバスがないので、目黒駅、厚生中央病院、茶屋坂、区役所、中目黒駅等を回る移動手段を要望する。
西部地区 南部地区	南から東京医療センターやパーシモンへの移動が不便で、南、都立大学駅、パーシモン(区民キャンパス)、東京医療センター、駒沢公園を回る移動手段を要望する。



説明会開催の様子

2 地域の取組経過

1.各地区の取組み状況

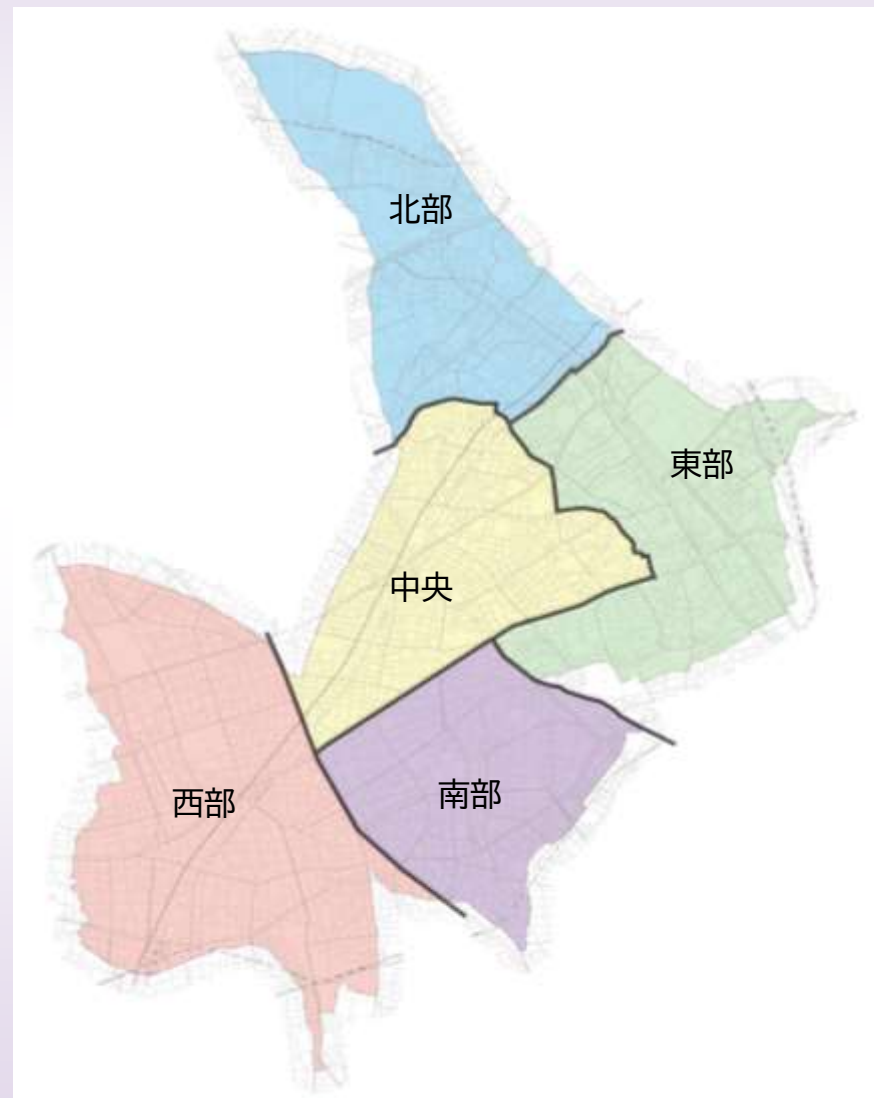
令和3年3月に3地区(北部、東部、西部)の運行ルートのイメージを公表後、北部と東部の2地区で地域住民の勉強会が開催されています。

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
駒場地域交通研究会	駒場町会、住区、商店会、PTA、老人クラブ等	駒場1~4丁目	アンケート調査
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

東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
三田地域交通研究会	目黒三田町会、住区、PTA、近隣施設等の関係者	三田1~2丁目、目黒区施設周辺	運行ルートの検討 協議会設立



目黒区の5地区

2. 東部地区での取組み

目黒三田地域交通研究会として、これまでに勉強会や試走会等を実施し、地域のみなさまで運行形態やルート、車両についてなど、地域交通導入に向けての検討を進めてきました。

R3年5月 第1回目

- 活動について
- 課題の把握
- 今後の検討方針



R3年6月

- 三田地域と田道小PTAでアンケート調査の実施



R3年10月 第2回目

- 地域交通アンケート実施結果
- 関係機関(バス事業者、交通管理者)との調整経過
- 運行ルート素案の検討
- バス停設置の条件の整理



R3年11月 第3回目

- 運行ルート素案で試走会を実施



第2回 勉強会



第3回 試走会

3.必要な道路幅員の確認

東部地区で地域交通を導入するにあたり、小型バスの運行を想定し必要な道路幅員の確認を行いました。

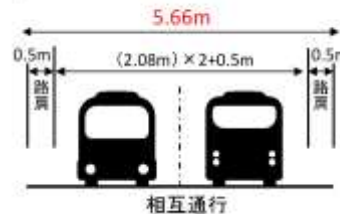


東部地区の道路幅員図

東部地区で運行を想定する小型バス車両のイメージ (日野：ポンチョ)



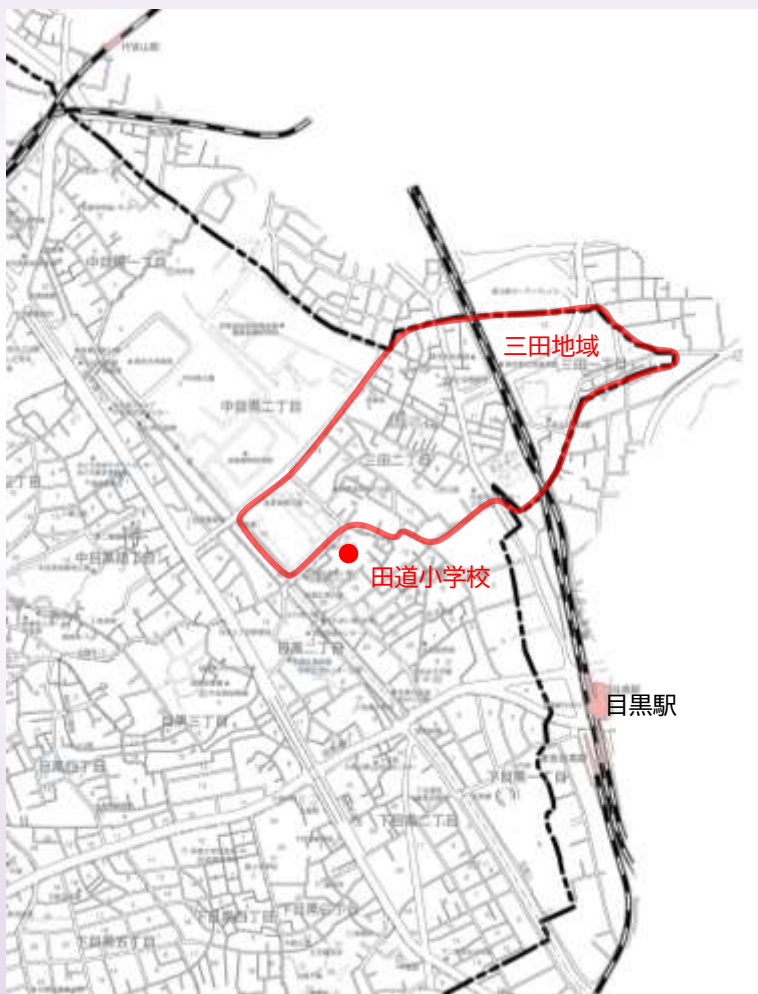
小型バス	車両幅	2.08m (ポンチョ相当)
道路幅員	相互通行	$2.08 \times 2 + 0.5 + 0.5 \times 2 = 5.66\text{m}$
	一方通行	$2.08 + 0.5 + 0.5 \times 2 = 3.58\text{m}$



4.地域交通導入に向けたアンケートの実施

東部地区で地域交通を導入するにあたり、2021年6月に三田地域と田道小PTAで地域交通の利用意向や運行形態に関するアンケート調査を行いました。

アンケート結果の概要



三田地域と田道小学校

質問事項	回答結果		
	三田地域	田道小 PTA	
新たな地域交通の利用意向	約 8 割	約 9 割	
地域交通を使って行きたい施設 (上位 2 施設)	(公共施設・住区センター)	目黒区役所 区民センター	目黒区役所 区民センター
	(病院)	東京共済病院 厚生中央病院	東京共済病院 厚生中央病院
	(駅)	中目黒駅 目黒駅	中目黒駅 目黒駅
	(商業施設)	マルエツ目黒店 ニトリ中目黒店	恵比寿ガーデンプレイス 中目黒商店街
	(公園)	林試の森公園 目黒天空庭園	林試の森公園 目黒天空庭園
運行頻度	週 3 日 : 約 3 割 週 1 日 : 約 3 割	週 3 日 : 約 3 割 週 1 日 : 約 3 割	
運行時間帯	9~13 時 : 約 4 割 13~16 時 : 約 3 割	9~13 時 : 約 4 割 13~16 時 : 約 2 割	
運行本数	15~20 分に 1 本 : 約 6 割	20 分に 1 本 : 約 7 割	
運行車両	小型バス : 約 5 割	小型バス : 約 6 割	
運行形態	路線定期運行 : 約 10 割	路線定期運行 : 約 10 割	
利用運賃	1 回 100 円 : 約 7 割	1 回 100 円 : 約 7 割	

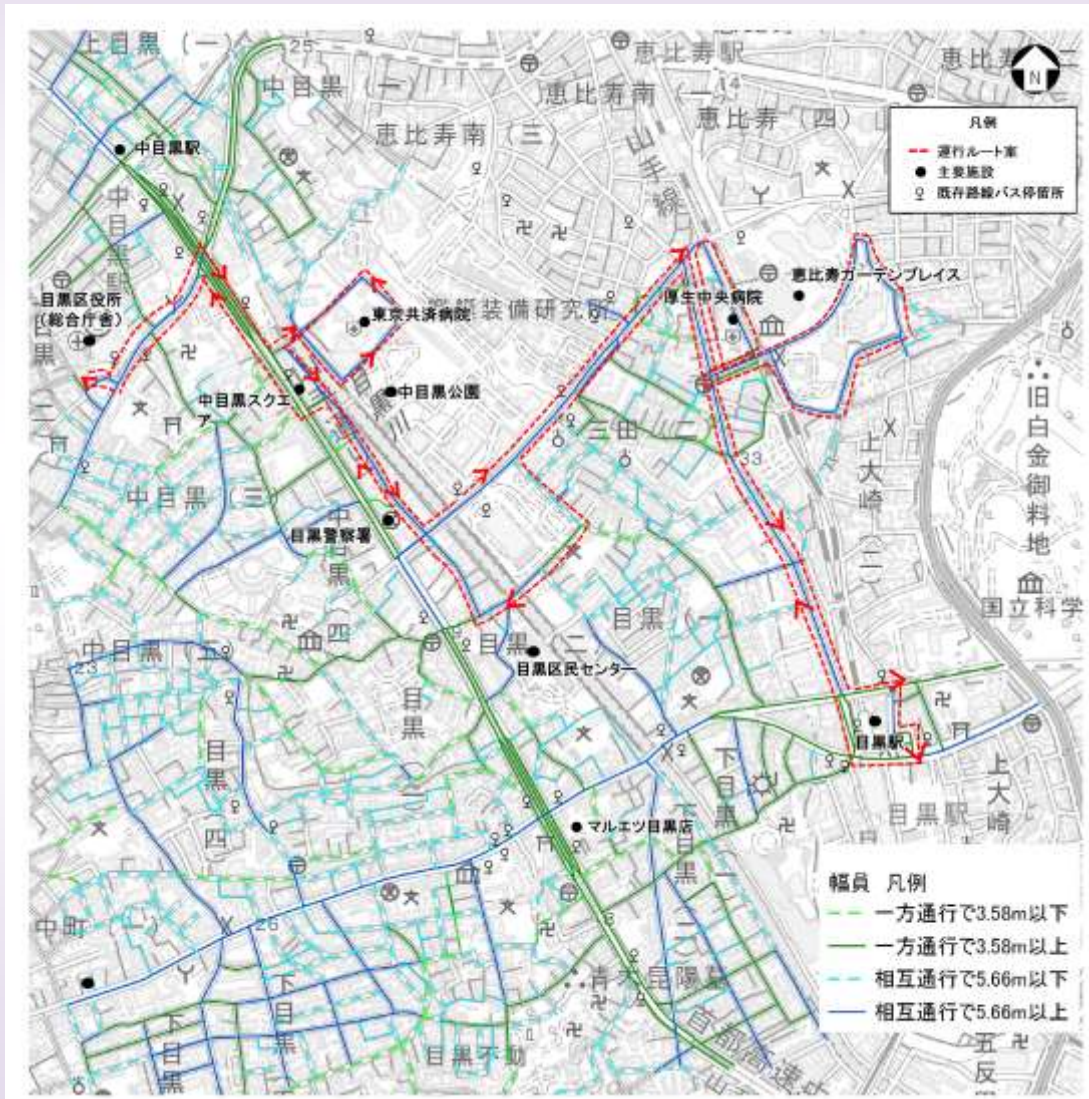
5.地域交通導入の課題の確認

地域交通を導入するにあたり、バス事業者や交通管理者との意見交換を実施し、導入や運行にあたり要望や意見を伺いました。

区分	主な意見・要望
運行ルート	発着停留所が既存バス路線と同じもしくは近接地(経由地に関わらず)など、既存バス路線に影響が出る運行ルートとならないこと。
	「直接行ける」のは利用者にとってはとても魅力的だが、需要・区内既存公共交通との関係性を考えると現実的に厳しい。(既存路線バスの活用)
	運行ルートでは山手通りと目黒通りは、極力既存路線バスのルートと重複しないで欲しい。(既存バスの減収による減便・廃止等の輸送サービスの低下防止)
	ルートやバス停を絞った方が良い。多くの場所を回ろうとすると時間がかかり、その分バスの台数やドライバーも必要になり、ランニングコストが膨らむ。
	相互通行では、最低でも5m以上は必要だが、現地の状況にもより、車両のすれ違いスペース確保や交通安全対策が必要になる場合がある。
	田道小学校通学路(特に小学校付近)を運行する場合は、田道小学校(PTA、関係者等)の理解を得る必要がある。(運行時間規制や運行ルートの迂回などの調整が必要)
	隣接区の道路を運行ルートに設定する場合は、各所轄警察との調整が必要となる。(目黒駅周辺:品川区、恵比寿ガーデンプレイス:渋谷区)
運行形態	病院利用など日常の新たなバス需要の掘起しについては異論ないが、既存バス路線に影響が出る運賃形態(既存路線バスと同等でない)についての検討(調整)は困難。(運賃の安さによる利用者の流動防止)
	区役所へのアクセスは既存の公共交通機関で充足できていないか。区役所へ毎日毎便需要があるのか検討の余地あり。(定時定路線で運行するほど利用数が見込めるか)
バス停設置	目黒駅前におけるバス停の供用については、既存バスの待機所にも活用されており、新たな地域交通の停留所としての供用は困難である。新設は可能だが、駅周辺の停車スペースは限られているため、駅から少し離れた場所等の検討も必要となる。
	他のバス停であっても、供用する場合は既存路線バスのダイヤ改正に伴い同様の状況が起きる可能性がある。
乗換地点	乗換地点としての活用は検討可能。乗換とした際の料金形態や割引等については調整が必要となる。
採算性	1km700円程度の運行経費が必要であり、300m程度に1箇所バス停を設置した場合、3つのバス停を運行する間に3~4人の利用客が必要
	新型コロナの影響もあり、既存路線バスの利用者減少により厳しい経営状況のため、赤字での運行は難しい。
	運賃を1回100円とした場合、運行経費の不足分として行政の財政負担が増えることになる。(継続的な運行が困難)
スケジュール	実験運行に向けた運行許可等の手続きは最低3か月必要であり、事前に調整も必要となるため、半年から一年程度は必要となる。

6. 東部地区での運行ルート素案の作成

これまでの勉強会での内容を踏まえ、目黒駅～目黒区役所を南北に繋ぐ運行ルート素案を作成しました。



東部地区での運行ルート素案(道路幅員図)



東部地区の通学路等

7.試走会の実施

検討した運行ルート素案で、実際の運行を想定した大きさの車両で試走会を実施しました。

試走日時 令和3年11月27日(土) 10:00~15:00

試走車両 トヨタ・コースター(29人乗り・全長7m)
※実運行予定車両(日野ポンチョ)とほぼ同じ大きさ

試走行程

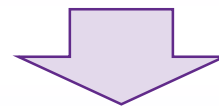
1回目出発	10:00	目黒三田町会事務所(目黒区三田 1-9-17) 1周 約45分
2回目出発	11:00	目黒三田町会事務所(目黒区三田 1-9-17) 目黒三田経由 ⇒ 目黒区役所(3階南口車寄せ)
3回目出発	13:00	目黒区役所(3階南口車寄せ) ⇒ 目黒三田町会事務所
4回目出発	14:00	目黒三田町会事務所(目黒区三田 1-9-17) 1周 約45分
終了	15:00	目黒三田町会事務所(目黒区三田 1-9-17) ※途中下車可



試走会の様子

試走会で確認された課題点

- 一部区間では路上駐車が多く、通行が困難な箇所が存在した
- バス停の設置検討箇所については現地での確認が必要



試走会で確認された課題を踏まえ、ルートやバス停設置箇所の検討を行う



今後、現地調査を実施した上でバス停を約300m間隔で設定し、運行ルート案を作成

8. 東部地区交通協議会

東部地区では地域交通の導入の具体的な検討に向けて運行ルート素案沿道の町会等の関係団体と協議会を設立しました。

R3年12月 関係地域の検討経過説明会

- 目黒三田地域交通研究会の活動状況
- アンケート結果
- 運行ルート素案



R4年1月 協議会(準備会)の開催

- 関係地域の活動内容や範囲の確認
 - 今後の取組み方の確認
- ※) 書面会議にて実施



R4年3月 第1回協議会

- 東部地区の運行ルート案の確認
- 東部地区の今後の進め方の確認



R4年3月 第1回地域公共交通会議へ報告

- 東部地区の運行ルート案の報告



関係地域の検討経過説明会

実施後追加

第1回協議会

「東部地区交通協議会」会則（案）

第1条（会の目的）

東部地区の地域交通に関する課題の解決に向けて、地域住民・行政機関・民間事業者が連携して円滑な整備や運行を実現させるため、地域住民が調査研究や実証実験等を行う事を目的として設置する。

第2条（会の名称及び事務局）

会の名称は、「東部地区交通協議会」（以下、「協議会」という）と称する。

事務局は、目黒区三田1丁目9番17号（目黒三田町会事務所内）に置く。

第3条（地区の範囲）

協議会が調査研究や実証実験等の対象とする範囲は、目黒区三田1丁目から2丁目、目黒1丁目から3丁目、中目黒1丁目から4丁目を中心とし、目黒区役所や駅等の施設を含めた地域及びその周辺とする。

第4条（会員）

1. 協議会の会員は10名以上で構成する。
2. 協議会の会員は、次の各号に掲げる組織等の者で構成する。
 - ① 目黒三田町会
 - ② 一・一町会
 - ③ 下目黒一丁目町会
 - ④ 田道町会
 - ⑤ 田道住区住民会議
 - ⑥ 田道小学校PTA
 - ⑦ 中二北町会
 - ⑧ 中目黒八幡町会
 - ⑨ 中目黒住区住民会議
 - ⑩ 東部地区内企業
 - ⑪ その他、必要に応じて参加できるものとする

第5条（役員等）

1. 協議会の円滑な運営を図るため、次の各項に定めるとおり会長と事務局を置くものとする。
2. 会長は会員の中から互選により定め、会を代表し、その活動を統括する。
3. 会を運営する事務局を設置し、事務局長は会長から指名された者が担当する。

第6条（活動内容）

協議会は、本会則第1条に定めた目的を達成するため、次の活動を行う。

1. 本会則第3条で定める範囲の地域交通に関する地域の要望の取りまとめ。
2. 本会則第3条で定める範囲の地域交通の整備や運営に関して行政機関及び民間事業者との意見交換、連携作業。
3. その他、協議会が必要と認めた活動

第7条（会の運営）

1. 会の定例会及びその他の会合は会長が招集する。
2. 会の運営にかかる経費は、目黒区からの活動助成及び参加団体からの補助により賄う。
3. 会の運営に関する経理事務は事務局が担当する。事務局は毎事業年度単位で収支報告を作成し、目黒区と参加団体に報告する。

第8条（事業年度）

協議会の事業年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。ただし、初年度は設立の日から同年度3月31日までとする。

第9条（その他）

この会則で定めるもののほか、会の運営に関して新たに必要となる事項については、会で協議し別に定める。

付 則

この会則は、令和4年 月 日から施行する。

「東部地区交通協議会」活動計画書（案）

1. 活動方針

東部地区の三田地域は目黒区の最東部に位置しており、目黒区役所までの移動や西北の移動には坂道が多く徒歩で移動するには非常に困難を有し、バス路線もなく交通不便地域である。そこで、令和2年6月に目黒区が策定した「地域交通の支援方針」に基づく支援等を受けながら、三田地域を中心とした地域交通の課題について、「目黒三田地域交通研究会」が検討した内容を踏まえ、東部地区の地域交通に関する課題の解決に向けて、地域住民・行政機関・民間事業者が連携した円滑な整備や運行を実現させるため、継続的な検討や実証実験等を行う。

2. 活動内容

- ① アンケート調査による東部地区の課題分析と要望の取りまとめ
- ② 他自治体の地域交通運用事例の視察
- ③ 東部地区の地域交通運用案の策定
- ④ 東部地区交通協議会報告書を作成し、目黒区及び地元交通関係団体へ提出
- ⑤ その他、会で必要となった活動

3. 活動スケジュール

① 定例会議

月に1回程度、全会員参加による会議を開催

② 令和4年度末までの活動計画

- | | | |
|-------|----|---|
| 4月～ | 6月 | 運行ルート、運行形態、バス停（案）の取りまとめ
交通事業者・交通管理者・道路管理者との現地調整 |
| 7月～ | 9月 | 運行形態の決定（事業者選定）・使用車両の選定
運行計画（案）の策定、関係機関との合意形成 |
| 10月～ | 2月 | 目黒区及び地元交通関係団体に会報告書を提出
運行ルートの確定・概算運行経費の計算
実証実験運行に向けたPR |
| 3年度末迄 | | 東部地区交通運用案に基づいた施行運用の開始 |

4. 会の目標

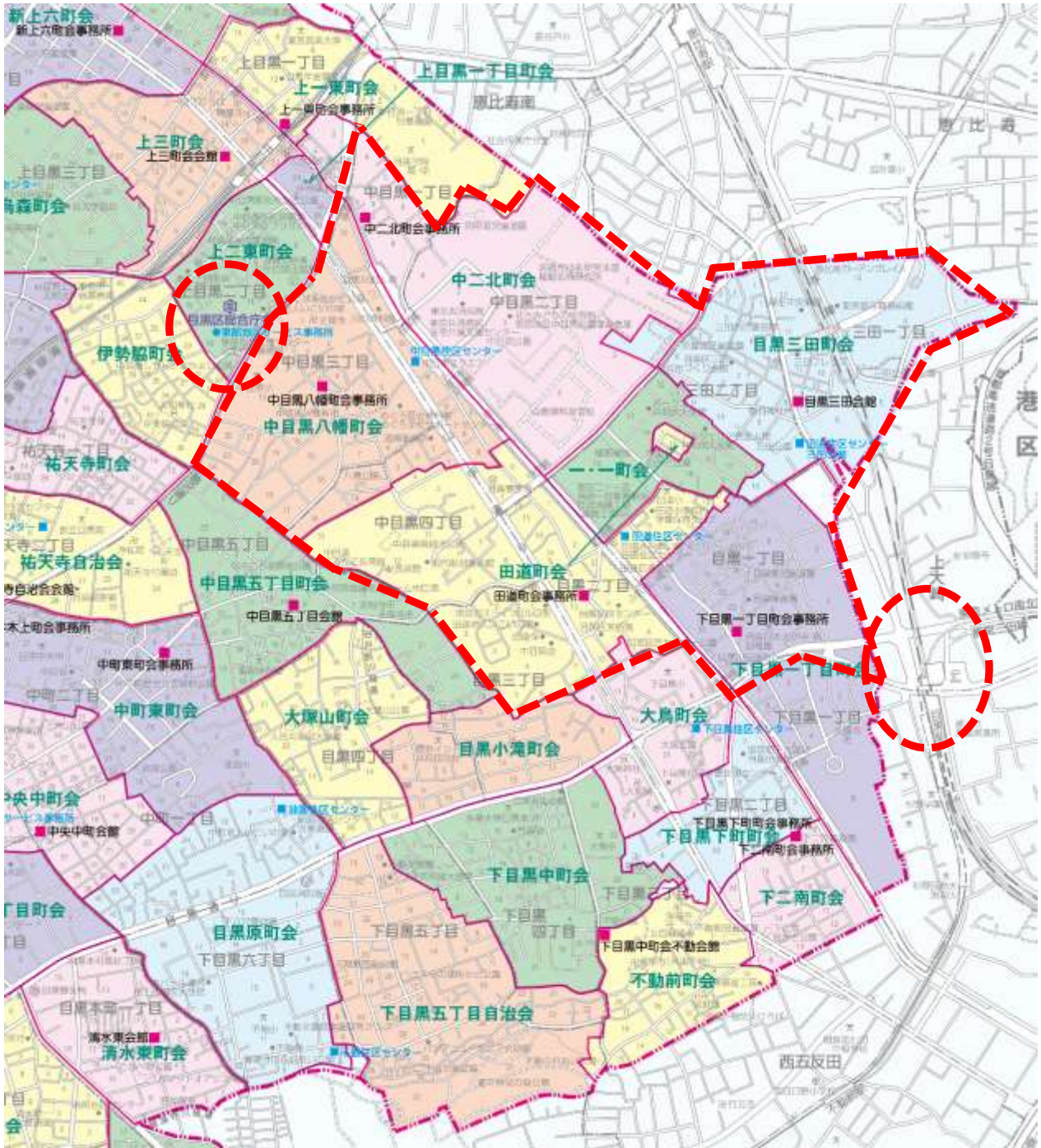
- ① 東部地区の住民意向と課題を踏まえた調査研究により「東部地区の交通運用案」を策定し、目黒区と地元交通関係団体に提出すること。
- ② 目黒区と地元交通関係団体との協議を行い、東部地区の地域交通運用案に基づいた地域交通の継続的な運用の実現を目指すこと。

5. その他

- ① 新型コロナウイルスの感染症の感染拡大状況に応じて、適宜、活動計画を変更する。
- ② 必要に応じて、隣接する同じ目的の地域組織と共同で調査検討などの活動を行う。

活動対象区域図（案）

目黒区三田1～2丁目、目黒1～3丁目、中目黒1～4丁目を中心とし、
目黒区役所や駅等の施設を含めた地域



実証実験運行に向けた考え方について

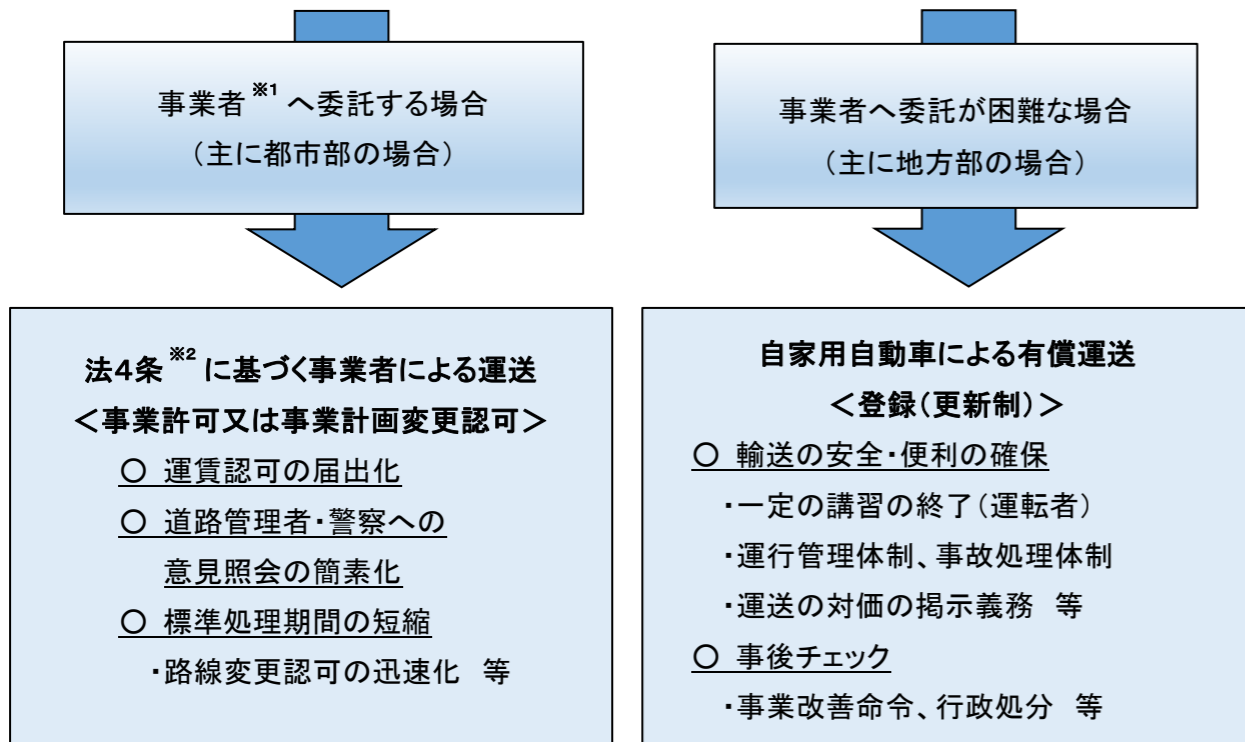
1 地域公共交通会議

地域公共交通会議は、道路運送法の規定に基づき、地域住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保とその他旅客の利便の増進を図るため、運行ルートや運行形態、運賃等の輸送サービスに関する事項を協議するために設置するものである。

地域公共交通会議で、運賃設定や使用車両、運行形態や運行範囲などの条件をまとめた事業計画について合意を図ることで許認可要件が緩和され、手続き期間が短縮される。

【地域公共交通会議の仕組み】

項目	内容
主催者	市区町村(複数市区町村共同、都道府県も可)
構成員	市区町村、住民、都道府県、地方運輸局(又は支局)、旅客自動車運送事業者(又はその団体)、道路管理者、都道府県警察、学識経験者等(地域の実情に応じて)
目的	地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態(区市町村運営バスの必要性を含む)、サービス水準、運賃等について協議

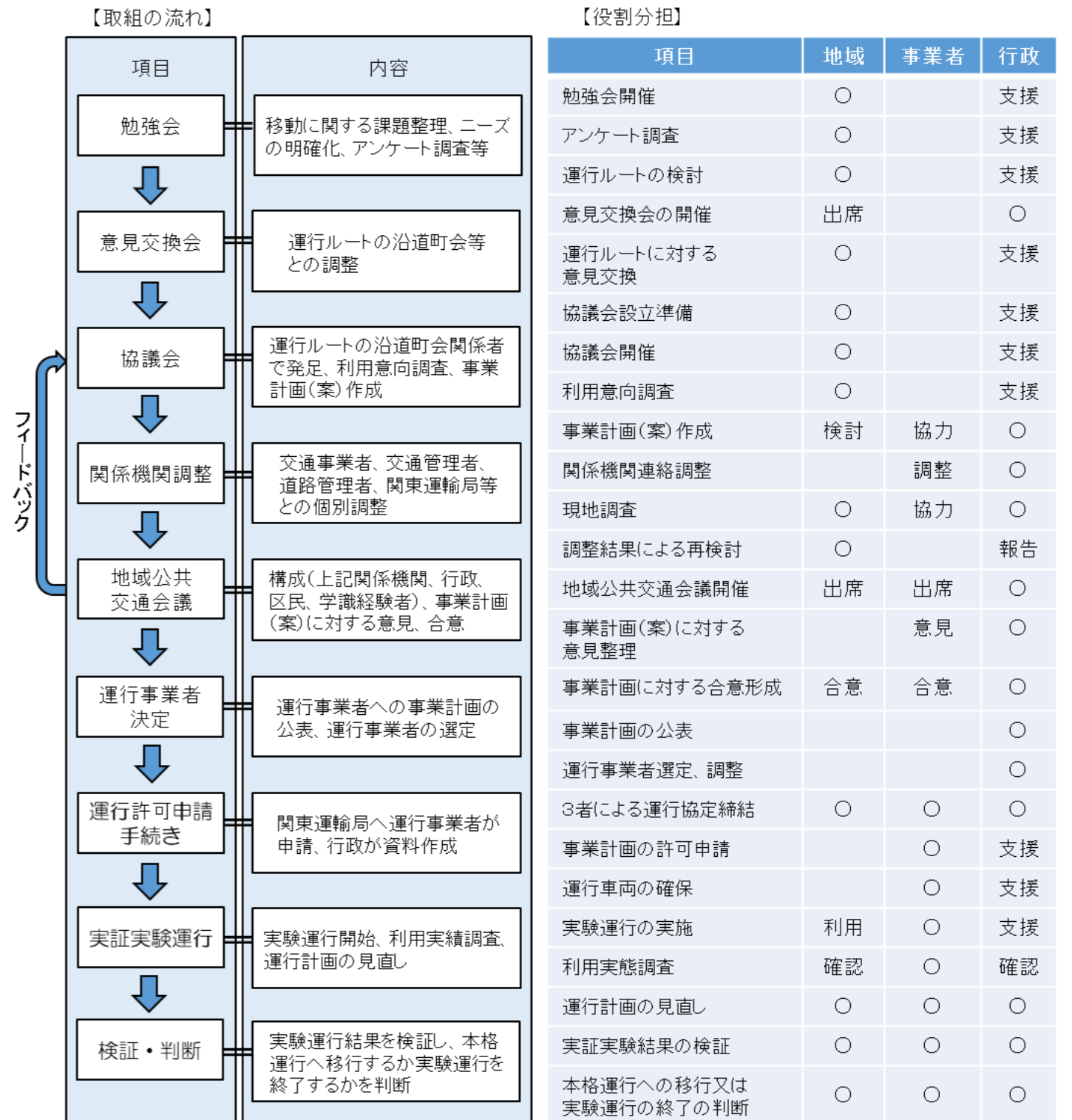


※1 事業者：一般乗合旅客自動車運送事業者等

※2 法4条：道路運送法の一般旅客自動車運送事業の許可

2 実証実験運行までの流れ

実証実験運行の実施にあたり、勉強会から協議会を経て検討した、運行ルートや運行形態等の具体的な検討内容について、地域公共交通会議に諮って合意形成を図り、運行に向けた許可申請の手続きを行っていく。



※上記、「○」印が主として取組む。

3 評価の考え方

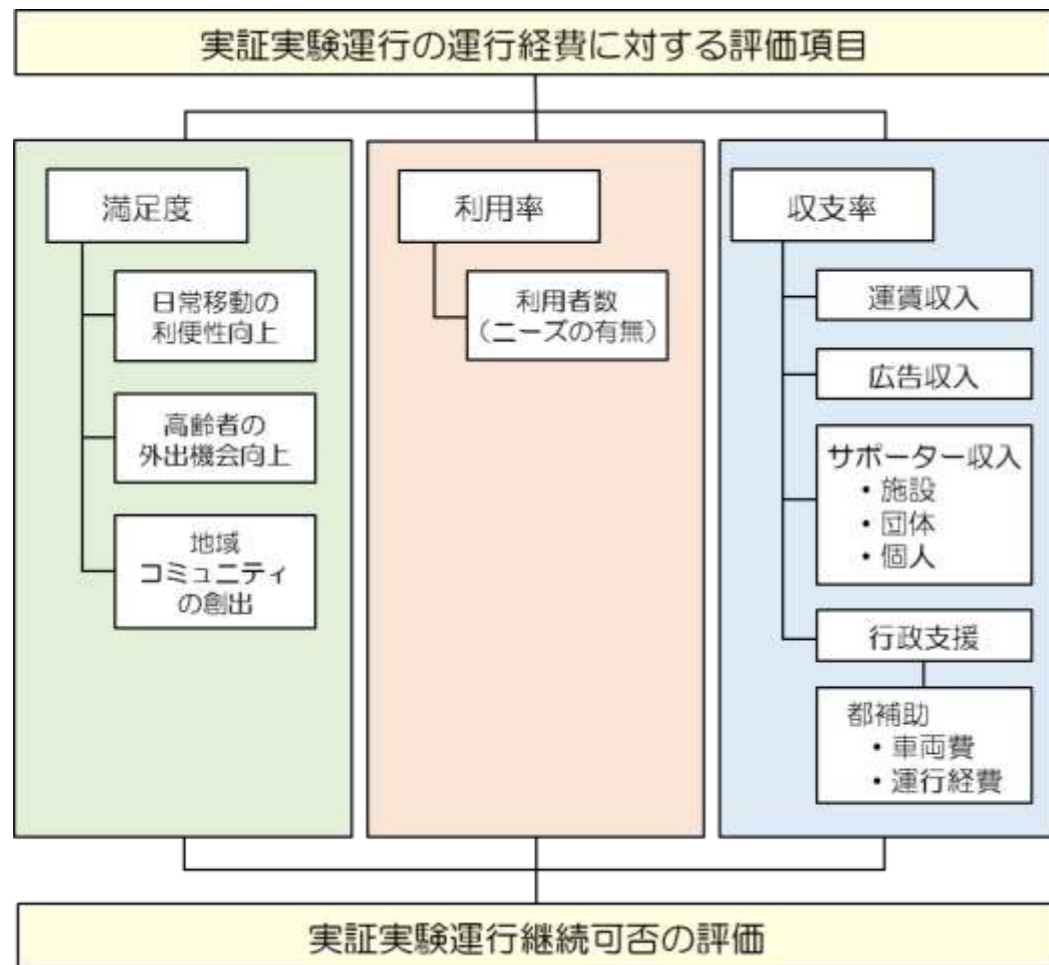
地域交通の持続可能な運行を確保するには、運行経費に対する運賃収入等による採算性や事業効果等を十分検討し、事業の継続を判断していく必要がある。そのため、実証実験運行を下記の評価項目で検討していく。

○地域住民の交通利便性向上や高齢者等の外出機会の向上、地域コミュニティの創出などの「満足度」

○運行本数に対する利用者数の割合を示す「利用率」

○運行経費に対する運賃収入等の割合を示す「収支率」

ただし、運行ルートや条件設定や運行経費等は、今後、地域や事業者と詳細な検討をしていく中で変動する値となるため、広告収入や運行ルート上にある病院や企業の協力可能性、行政の支援も考慮した上で、運行継続の基準となる評価指標を設定する必要がある。



(1) 満足度

地域住民の交通利便性向上や高齢者の外出機会向上、地域コミュニティの創出への効果については、実証実験運行を行い、利用実態や利用者の意見を継続的に確認していく必要がある。

満足度については、利用率や収支率などの客観的な数値ではなく、実証実験運行の実施に対する利用者の評価であり、継続運行していくための重要な要素となることから、利用率との相関関係等、継続的に確認する項目として設定していく。

(2) 利用率

地域や事業者と詳細な検討をしていく中で、運行ルートの条件設定や運賃設定等は変動していくため、検討の状況に応じてニーズの有無を考慮して、運行継続の基準となる利用率を設定していく。

(3) 収支率

他自治体の運行例では、運行ルートの道路幅員等により小型の車両を使用する設定となり、乗車定員数と運賃の関係から収支率が100%以上になることは難しく、地域の利便性向上や福祉的な効果、観光等を考慮して、運賃収入等で賄いきれない差額分を地域や行政が支援している。

今後、運行車両や運行形態などを検討する上で、継続的な運行を目指し、運行経費の都補助金活用や運行ルート沿線の施設や地域団体、個人等から運行経費への協力を受けるなど、区の財源支出の縮減を図り、継続運行の基準となる収支率を設定していく。

4 実証実験運行期間の考え方

実証実験運行期間の設定

実証実験運行期間 : **基本1年間**

実証実験延長運行期間 : **最長2年間**

実証実験や本格実施の運行の継続、見直しなどを判断するため、実証実験運行期間は以下のとおりとする。

実証実験運行期間については、交通事業者や他自治体へのヒアリングなどから、短期間の実験では利用者の集中や季節により利用者数が変化するため、正確な判断を行うには最低1年間の運行が必要である。

また、収支率改善に向けた運行方法等の見直しを行う場合、見直しの検討、関係機関との合意形成、運行許可申請、見直し後の運行、実施結果の評価などを行うため、実証実験運行期間を最大連続3年間とする。

現時点で、都の補助制度が運行経費補助の対象期間を3年間(36か月)としていることから、実証実験運行の期間は、補助制度を最大限活用することができる最大連続3年間で設定する。

1 東部地区の今後の取組について

【新たな地域交通の導入に向けた検討経過のまとめ】

項目	要望のまとめ	評価等
移動目的	通院、買物、区施設への移動	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスが運行していない地域の移動手段 地域住民の利用以外に病院や商業施設、区施設への移動手段として外部からの利用が想定される
目的地的地	公共施設等	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線バスからの乗継ぎ利用が想定される 他地区から田道ふれあい館（高齢者利用施設）への移動手段の要望がある
	病院	<ul style="list-style-type: none"> 区内外の病院利用者の移動手段として平日利用が見込める 運行ルート外の病院へは、既存路線バスへの乗継ぎを考慮する
	駅	<ul style="list-style-type: none"> 目黒駅で既存路線バスへの乗継ぎを考慮する 中目黒駅へは既存路線バスとの競合を極力避ける
	商業施設	<ul style="list-style-type: none"> 恵比寿ガーデンプレイスでは、スーパーマーケット等の出店予定があり、日常の買物客の利用が想定される
	公園	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルート外の公園へは、既存路線バスへの乗継ぎを考慮する
運行頻度	毎日利用は2割以下 週1～3日利用が全体の約5割	<ul style="list-style-type: none"> 日々の利用者数を想定して運行する曜日を検討する
運行時間帯	9時～16時の利用が全体の約6割	<ul style="list-style-type: none"> 各施設の利用時間から運行時間帯を検討する
運行本数	20分に1便が全体の7割弱 30分以内の1便で全体の9割弱	<ul style="list-style-type: none"> 日々の利用者数や運行車両の必要台数を考慮して運行本数を検討する
運賃	1回100円が全体の約7割 1回200円が全体の3割弱	<ul style="list-style-type: none"> 運行経費と運賃等の収入に対する収支率を考慮して運賃を検討する

【東部地区交通協議会（経過説明会、準備会）での主な意見】

- これまでの勉強会での検討経過やバス事業者等との調整を踏まえ、現在のルート案で良いと思う。
- 運行候補ルートの試走会に参加し、適切なルートだと思う。また、庁舎や2つの病院を通るのは良いと思う。
- 実験運行を行って状況次第で運行ルートや運行形態を再検討する必要がある。
- 赤字運営にならないように検討する必要がある。

【これまでの検討経過を踏まえた東部地区の検討方針案】

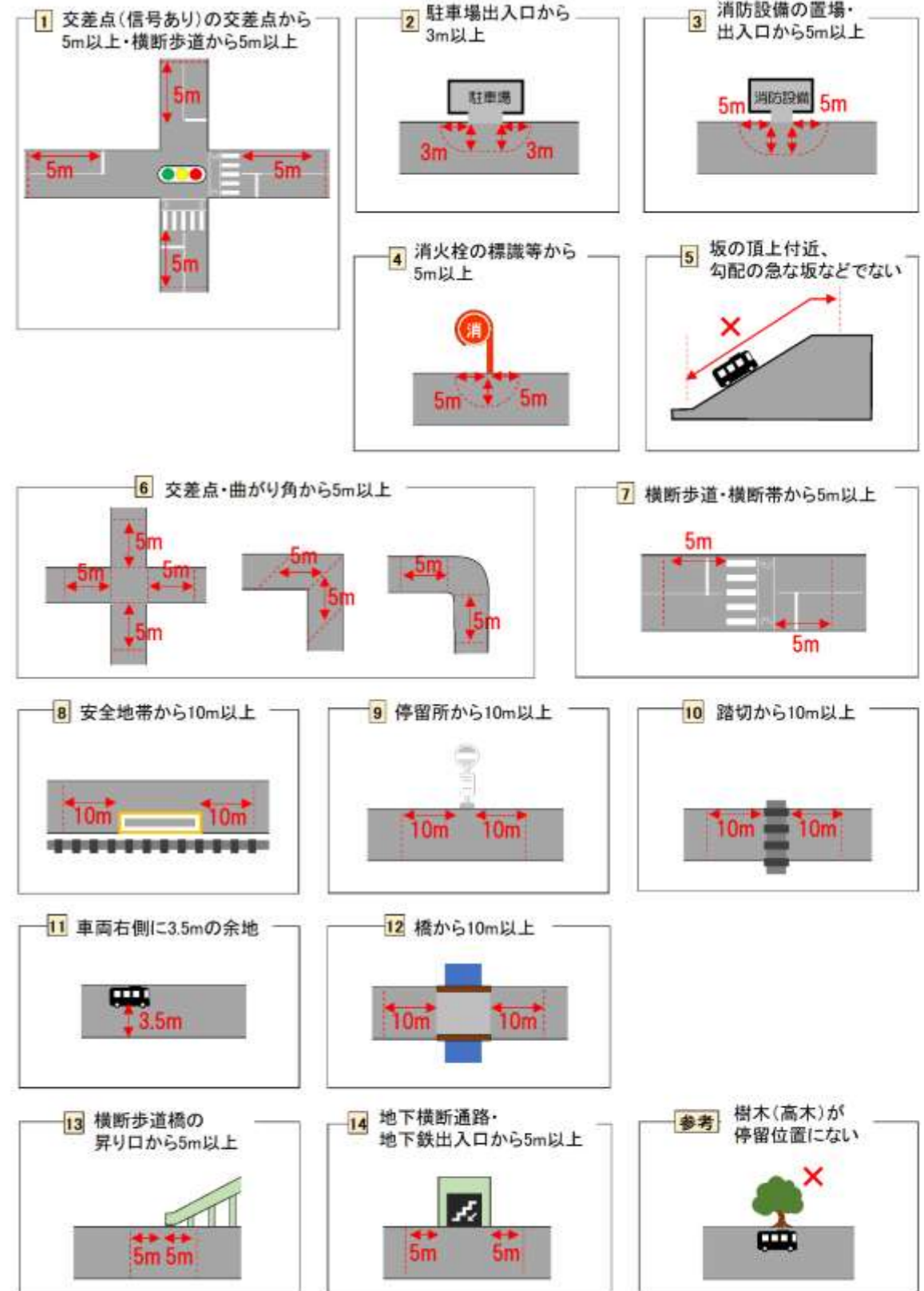
- 運行ルートは公共交通空白地域と公共施設（駅・病院・区施設等）の主要施設を連絡
- 既存路線バスへの乗り継ぎを基本としてルート検討し、既存路線バスと競合するルートを極力避ける（既存路線バスへの影響を考慮）
- 東部地区以外の目的地（病院や公園等）へは、既存路線バスが活用しやすい乗換え箇所を考慮して検討する
- 運行頻度や運行時間帯は、行きたい施設の開館時間や児童の登下校時間を考慮して検討する
- 運行本数や、運行形態、利用運賃は、継続的な運行を目指し、利用率や収支率を勘案して検討する
- 既存路線バスへの乗継ぎを前提として、利用者の利便性が向上するよう運行事業者の選定を検討する

2 東部地区の運行ルート（案）



3 バス停設置の条件整理

(1) 道路交通法及び東京都占用許可基準等の条件抜粋



4 東部地区の検討の流れについて

【東部地区の地域交通の検討の流れ】

