

令和4年度 第3回東部地区交通協議会

日時：令和4年8月10日（水）19：00～20：30
場所：田道ふれあい館 3階 第2・3会議室
（目黒区目黒一丁目25番26号）

次 第

1 経過等

（1）関係機関との調整経過について

2 議題

（1）東部地区運行ルート案の再検討について

（2）バス停設置個所の検討について

（3）運行計画素案について

（4）運行事業者の選定について

3 配布資料

- | | |
|-----|------------------|
| 資料1 | 関係機関との調整経過 |
| 資料2 | 東部地区運行ルート案等の指摘内容 |
| 資料3 | 東部地区運行ルート案の再検討 |
| 資料4 | バス停設置箇所の検討 |
| 資料5 | 運行計画素案 |
| 資料6 | 運行事業者の選定 |

4 その他

以 上

1 関係所管との調整経過

前回協議会でまとめた東部地区の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る小型バスの運行に同乗し、以下の日程で現地立会を行った。

日 時：令和 4 年 7 月 27 日（水）10 時～12 時 00 分

車 両：日野ポンチョ（ショートタイプ）



目黒区役所



東京共済病院



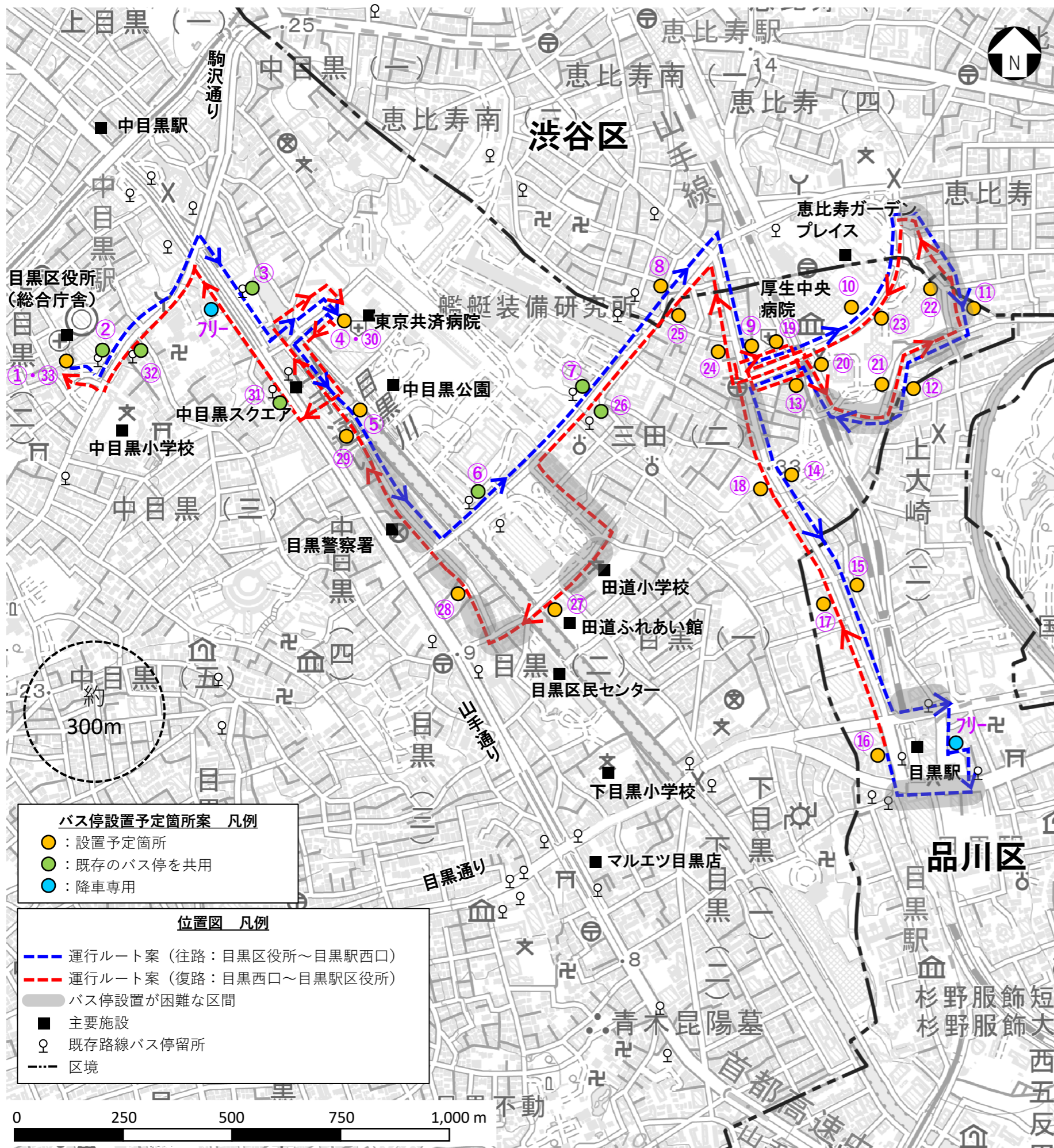
目黒駅前西口バス停



厚生中央病院

表 交通管理者の指摘内容

区分	交通管理者（警視庁、大崎警察署、渋谷警察署、目黒警察署）
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> 目黒区役所を起終点とし、目黒駅方面へ向かうという全体的なルート案については了解した。 ガーデンプレイスの反時計回りの運行は、左折時に車両の前側が反対車線に出てしまい、対向車との接触の恐れがあるため運行ルートとして設定することは難しい。 部分的に道路幅員が狭い箇所や、幹線道路へ出る箇所など安全性の確保について整理する必要がある。 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。
バス停	<ul style="list-style-type: none"> バス停の設置条件については、道路交通法の基準や各道路管理者の占用許可基準など整理したまとめ方で確認する。 病院敷地内にバス停を設置する場合は、建築基準法上駐車できない個所を設定しないように、施設管理者と調整する必要がある。 相互通行で対面するバス停の設置については、バスを追い越す車両の安全確保のため、バスが停車する箇所が30m以上離れる必要がある。 バス停設置箇所は、今後、現地状況を再度確認して判断していくこととなる。

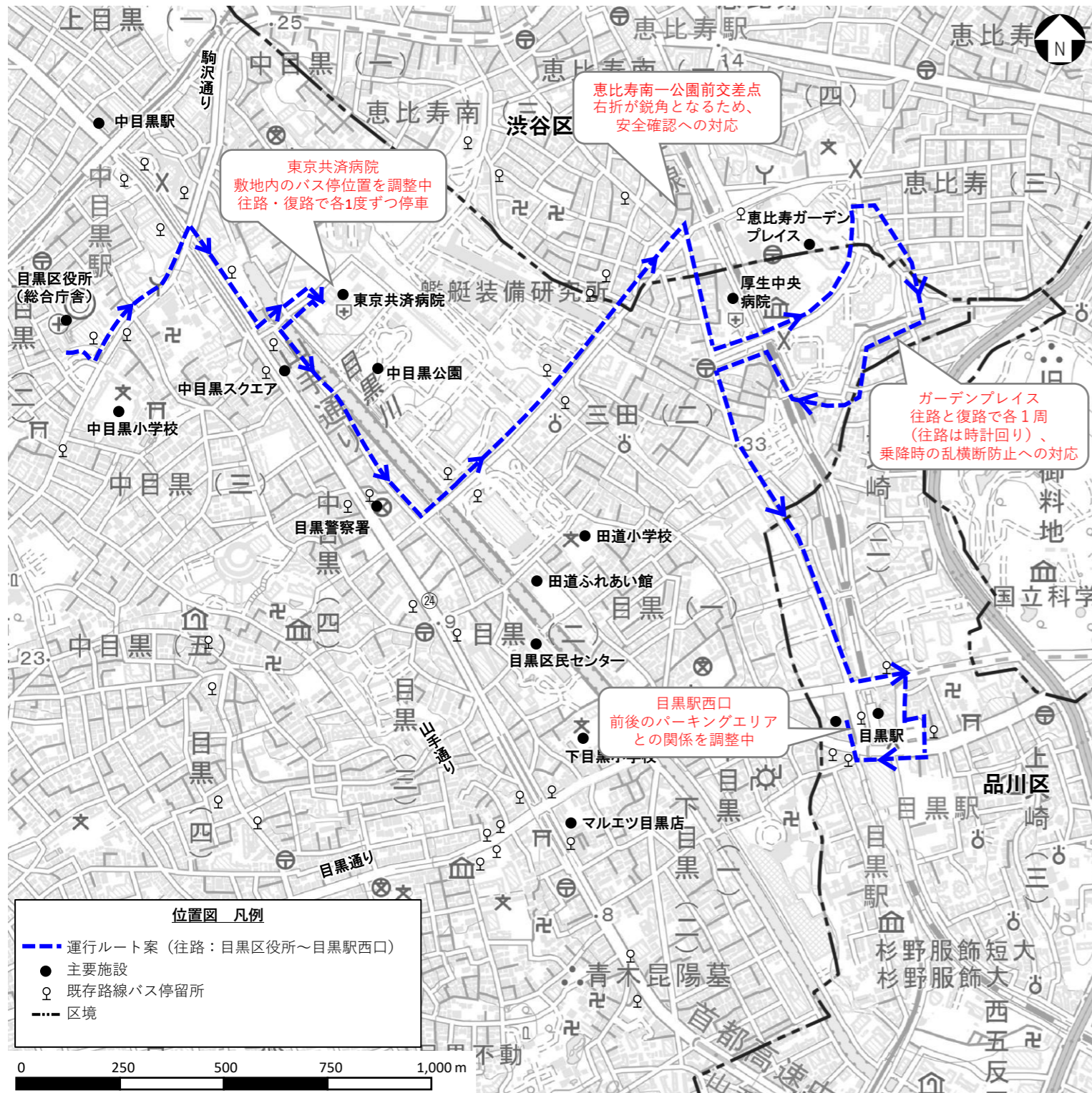


バス停設置予定箇所 (案)		各交通管理者との現場立会による指摘	判定
【往路】 目黒区役所 ↓ 目黒駅	① 目黒区総合庁舎	—	○
	② 目黒区総合庁舎前 (既存バス停)	—	○
	③ 正覚寺前 (既存バス停)	—	○
	④ 東京共済病院	バス停位置の調整が必要	○
	⑤ なかめ公園橋 (A)	路側帯内で人の導線75cmを確保	△
	⑥ 中里橋 (既存バス停)	—	○
	⑦ 茶屋坂 (既存バス停)	—	○
	⑧ 新茶屋坂上 (A)	⑫のバス停と30mの距離が必要	△
	⑨ 厚生中央病院別館前 (A)	高木や植栽の剪定が必要・⑭のバス停と30mの距離が必要	△
	⑩ 恵比寿ガーデンプレイス	見通しの配慮が必要	△
	⑪ 三田一丁目 (A)	坂のため設置不可	×
	⑫ 三田丘の上公園入口 (A)	消火栓と横断部から5mの距離が必要	△
	⑬ 三田橋 (A)	坂の頂上付近のため設置不可	×
	⑭ 日の丸自動車学校前	⑮のバス停と30mの距離が必要	△
	⑮ プリンセスガーデンホテル前 (A)	⑯のバス停と30mの距離が必要	△
【復路】 目黒駅 ↓ 目黒区役所	⑯ 目黒駅西口	前後のパーキングエリアとの関係調整	○
	⑰ プリンセスガーデンホテル前 (B)	—	○
	⑱ 三田公園前	—	○
	⑲ 厚生中央病院前	路上駐車対策の調整が必要	△
	⑳ 三田橋 (B)	反時計回りルート不可のため	×
	㉑ 三田丘の上公園入口 (B)	反時計回りルート不可のため	×
	㉒ 三田一丁目 (B)	反時計回りルート不可のため	×
	㉓ ウェスティンホテル前	反時計回りルート不可のため	×
	㉔ 厚生中央病院別館前 (B)	高木や植栽の剪定が必要	△
	㉕ 新茶屋坂上 (B)	高木や植栽の剪定が必要	△
	㉖ 茶屋坂 (既存バス停)	—	○
	㉗ 田道ふれあい館前	—	○
	㉘ 目黒二丁目	左カーブで見通しが悪いため設置不可	×
	㉙ なかめ公園橋 (B)	⑤のバス停と30mの距離が必要	△
	㉚ 東京共済病院	バス停位置の調整が必要	○
	㉛ 東京共済病院前 (既存バス停)	—	○
	㉜ 目黒区総合庁舎前 (既存バス停)	—	○
	㉝ 目黒区総合庁舎	—	○

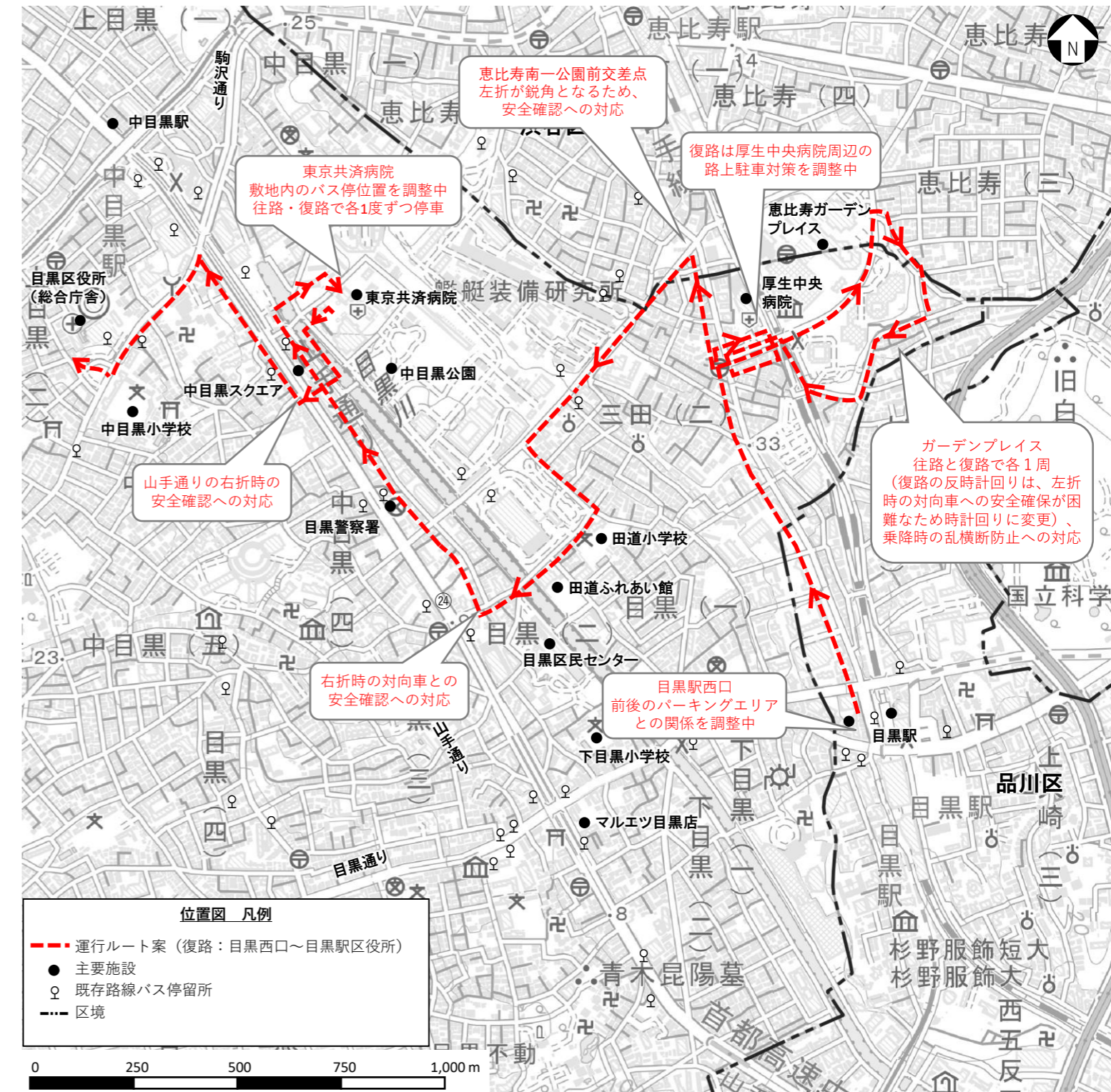
判定

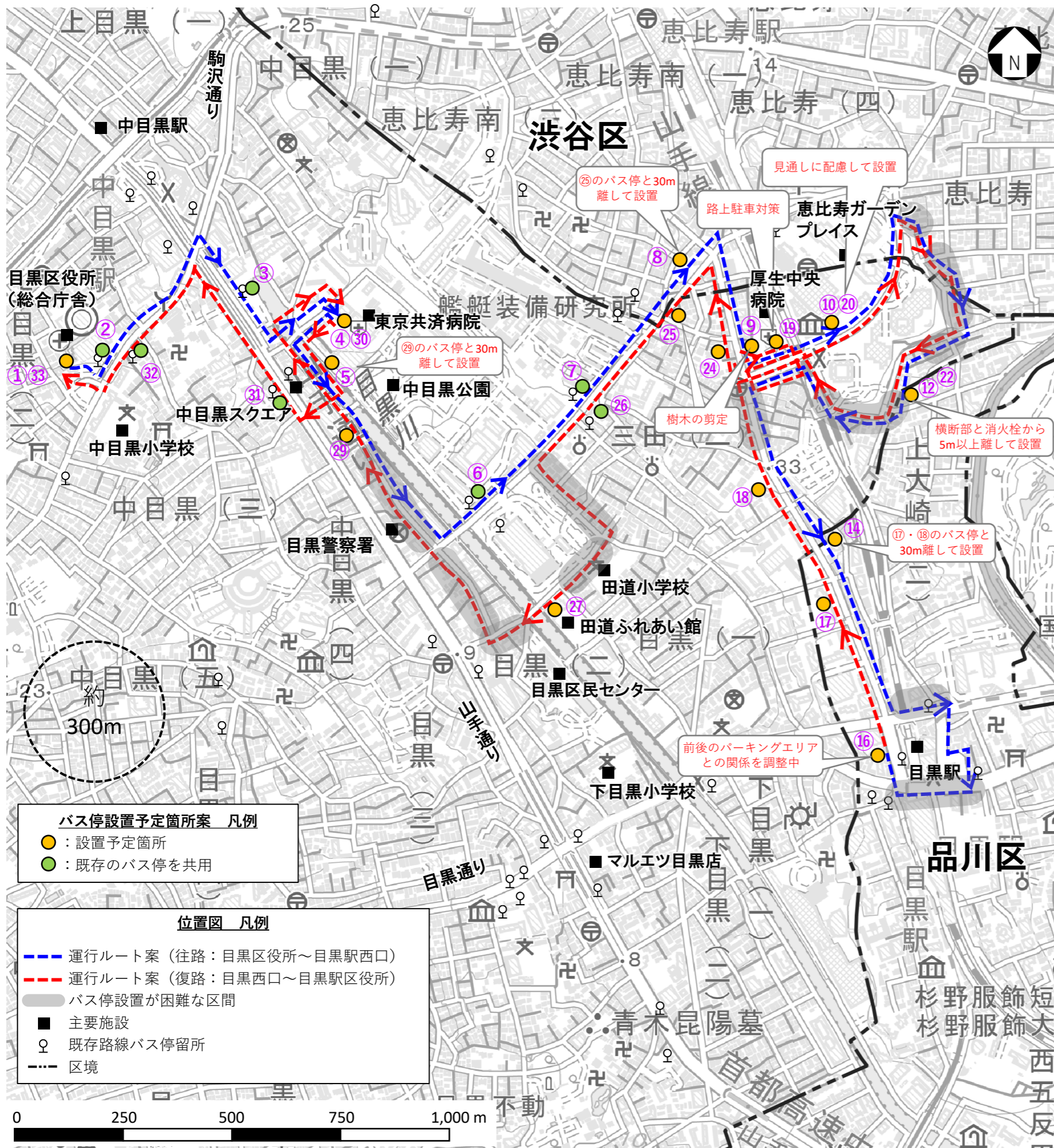
- : 指摘なし
- △ : 設置にあたり指摘事項あり、要調整
- × : 設置不可

往路 約4.9km



復路 約5.4km





バス停設置予定箇所 (案)		修正理由
【往路】 目黒区役所 ↓ 目黒駅	① 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 東京共済病院	—
	⑤ なかめ公園橋 (A)	⑳のバス停から30m以上に移動
	⑥ 中里橋 (既存バス停)	—
	⑦ 茶屋坂 (既存バス停)	—
	⑧ 新茶屋坂上 (A)	⑳のバス停から30m以上に移動
	⑨ 厚生中央病院別館入口 (A)	—
	⑩ 恵比寿ガーデンプレイス	見通しに配慮した部分へ移動
【復路】 目黒駅 ↓ 目黒区役所	⑫ 三田丘の上公園入口	—
	⑭ 日の丸自動車学校	⑰⑱のバス停から30m以上に移動
	⑯ 目黒駅西口	目黒駅 (品川区)
	⑰ プリンセスガーデンホテル前	—
	⑱ 三田公園前	—
	⑲ 厚生中央病院前	—
	⑳ 恵比寿ガーデンプレイス	往路の時計回りと同様
	㉑ 三田丘の上公園入口	往路の時計回りと同様
	㉒ 厚生中央病院別館入口 (B)	—
	㉓ 新茶屋坂上 (B)	—
	㉔ 茶屋坂 (既存バス停)	—
	㉕ 田道ふれあい館前	—
	㉖ なかめ公園橋 (B)	—
㉗ 東京共済病院	—	
㉘ 東京共済病院前 (既存バス停)	—	
㉙ 目黒区総合庁舎前 (既存バス停)	—	
㉚ 目黒区総合庁舎	—	

- ・バス停間隔 約300m
- ・バス停設置箇所数 往路12箇所 復路15箇所

(1) 運行条件設定

運行条件はアンケート結果を基に以下のように設定した。

①	運行日	平日（月～金）
②	時間帯	9：00～16：00
③	便数	40～45分間隔（10～12便／日）
④	運賃	100～300円
⑤	バス停間隔	300m
⑥	車両	小型バス（ポンチョ）

① 運行日

運行日は、利用意向を参考に、病院や公共施設が多いことから、平日（月曜～金曜）の運行とする。（参考：アンケート結果より週1日・週3日を合わせると回答の約6割）

② 時間帯

時間帯は、スクールゾーンでの通行も考慮し、毎日9：00から16：00までの7時間とする。（参考：アンケート結果より9：00～16：00で回答の約6～7割）

③ 便数

アンケート結果や意見交換会、勉強会において、15～20分に1本の運行便数を希望する声が多かった。（参考：アンケート結果より20分程度に1本が回答の約6～7割）

運行便数は多いほど利用者にとって利便性が高くなるが、導入する車両台数や運行経費を踏まえた運行間隔に留意し、現在の運行ルート案からバスの運行便数は1日10～12便で40～45分間隔とする。

④ 運賃

運賃は、アンケート調査結果の金額別の利用意向や、意見交換会等での運行経費を考慮した検討を行い、100円～300円と想定した。利用人数の推計により今後決定する予定とする。（参考：アンケート結果より1回100円が回答の約7割）

⑤ バス停間隔

バス停の間隔は、バス停のサービス圏域である半径300m（徒歩約5分）を考慮することが望ましい。

意見交換会等では、バス停までの所要時間が約5分以下（バス停までの距離が300m以下）での利用を希望意見するが最も多かった。これらのことを踏まえ、バス停の間隔は300m程度を基本として設定することとする。（設置位置については別途検討）

⑥ 運行車両

東部地区の運行ルートは、地域の意見を踏まえ、小型バスが運行可能なルートで設定する。運行経費や運賃収入を考慮し、できるだけ多くの利用者数を乗せる事ができる小型バスの車両（日野ポンチョ）とすることを想定する。なお、関係機関との協議等により、今後は環境配慮型の車両を選択する場合がある。

想定する運行車両

車種	日野ポンチョ(国産車)
乗車定員	29人
車両寸法	6,290 × 2,080 × 3,100
車両本体価格	2200万 + 改造費300～400万 + ラッピング費 = 約2,500～2,600万円



- 国産唯一の小型バス
- 全国で導入事例あり
- 国内の競合他社が無いいため、価格が高い。

(2) 運行収支の試算

① 運行経費の試算

運行経費は、運行ルート距離に1kmあたりの運行経費を乗じて算出する。1日あたりの運行距離は、路線延長に1日あたりの便数を乗じて求める。

1kmあたり運行経費は、国土交通省が公表している乗合バス事業の走行キロあたり原価で、東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値770円/km（国土交通省HP「令和元年度乗合バス事業の収支状況について」）を引用し試算する。なお、運行経費は人件費、燃料費、車両修繕費などの費用で、車両代金や停留所整備費用は含まれない。

路線延長は、往路4.9kmと復路5.4kmの合計で10.3kmとした。

■ 運行経費

路線延長 (km) a	1日 あたりの 便数 (便) n	1km あたりの 運行経費 (円) o	1日 あたりの 運行経費 (千円) $p=a \times n \times o$	年間 運行経費 (千円) $q=p \times 260$
10.3km	12	770	95.2	24,745

② 運行収支の試算（運行収入／運行経費）

設定した100円～300円の運賃による年間（平日260日）の運賃収入と運行経費を比較し、本試算では、乗車定員（28名）に対する利用率4割（約11人）・7割（約20人）・10割（28人）で年間の収支率を算出する。

■ 年間運行収支（赤枠内：収支率50%以上）

運賃	1便 あたりの 利用人数	1日 あたりの 利用人数	1日 あたりの 運賃収入 (千円) $u=r \times t$	1日 あたりの 運賃収入 【税抜】 (千円) $u=r \times t$	年間 運賃収入 【税抜】 (千円) $v=u \times 260$	年間 運行経費 (千円) $q=p \times 260$	運行経費 に対する 収支率 $w=v/q$
r	s	$t=s \times 12$	$u=r \times t$	$u=r \times t$	$v=u \times 260$	$q=p \times 260$	$w=v/q$
100円	11人	132人	13.2	12.0	3,120	24,745	13%
	20人	240人	24.0	21.8	5,673	24,745	23%
	28人	336人	33.6	30.5	7,942	24,745	32%
200円	11人	132人	26.4	24.0	6,240	24,745	25%
	20人	240人	48.0	43.6	11,345	24,745	46%
	28人	336人	67.2	61.1	15,884	24,745	64%
300円	11人	132人	39.6	36.0	9,360	24,745	38%
	20人	240人	72.0	65.5	17,018	24,745	69%
	28人	336人	100.8	91.6	23,825	24,745	96%

(参考) 三田地区・田道小PTAのアンケート結果

三田地域と田道小PTAのアンケート調査では、回答した人の年代や住所が異なっていたが、各質問事項において総じて同様の結果が得られた。希望する運行頻度は『週3～1日』が多く、時間帯や本数については、9時～16時の日中の時間帯、30分に1本以上という頻度の高い運行を希望する回答が多くなっている。

車両については小型バス、運行形態は路線定期運行の回答が多く、料金は1回100円との回答が多くを占めた。

表 5.8 アンケート結果の整理

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	(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	

東部地区運行ルート of 運行事業者の選定について（案）

項目	内 容
【与条件】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区内の路線バスのほぼ 100%を東急バスが運行している ・ 一部で小田急バスが運行している（淡島通り、246 号線、環状 7 号線） ・ 東部地区で新規の地域交通を導入するには、既存路線（東急バス）との競合等の調整が必須 （最終的に地域公共交通会議で関係機関との合意形成を図る必要がある） ・ 東部地区以外の区内の施設への移動には、既存路線バスや鉄道への乗換えが必要
【これまでの意見】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東部地区の運行ルート沿線にある東急バスの協力が必須 ・ 既存路線バスの停留所を共有したい ・ 既存路線バスとの乗換え時に料金の割引ができないか ・ シルバーパスが利用できないか
【検討条件】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区内の交通事情に精通していること ・ 路線バス事業の経験年数やノウハウが十分にある事業者であること ・ 路線バスの運行許可（4 条許可）を持っている事業者であること ・ 車両の故障や事故等にも柔軟に対応可能な事業者であること ・ 当該地域における移動の困りごとを理解し、その改善に向けて協力の意向を有する事業者であること ・ 実証運行の結果、本格運行に移行することになった場合にも対応の可能性が高い事業者であること ・ 目黒区内の既存路線バスとの乗換えが便利な箇所があること ・ 既存路線バスとの乗換えで、料金の割引等の対応が可能かどうか
【選定について】	<ul style="list-style-type: none"> ・