

令和4年度 第5回東部地区交通協議会

日時：令和5年2月28日(火)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) アンケート調査結果について

2 議題

- (1) 東部地区運行ルート案の再検討について
- (2) バス停設置個所の再検討について
- (3) 需要予測等の検討について
- (4) 地域・事業者・行政の三者協定案について
- (5) 今後の進め方について

3 配布資料

- | | |
|-----|-----------------|
| 資料1 | アンケート調査結果 |
| 資料2 | 東部地区運行ルート案等の再検討 |
| 資料3 | バス停設置箇所の再検討 |
| 資料4 | 需要及び収支予測 |
| 資料5 | 三者協定案 |
| 資料6 | 今後の進め方 |

4 その他

以 上

アンケート調査結果

(1) 東部地区アンケート調査の概要

東部地区で実施を予定している地域交通の実証運行について、住民等への周知を図るための資料を配布するとともに、需要予測のアンケートを実施した。

表 1 東部地区でのアンケート配布・回答数

実施方法	東部地区各戸配布(ポスティング)、 各施設での手渡しによる配布、 目黒区ホームページアンケートフォーム	
総配布数	15,446 部	
回答	はがき	1,283
	WEB	539
	計	1,822
回収率	11.8%	

表 2 各配布場所別の配布・回答数と回収率

	配布場所	配布数	回答数	回収率
はがき	各戸ポスティング	14,667	1,161	7.9%
	厚生中央病院	134	15	11.2%
	恵比寿ガーデンプレイス	170	30	17.7%
	東京共済病院	157	24	15.3%
	田道ふれあい館	244	51	20.9%
	目黒駅周辺	74	2	2.7%
	はがき 計			1,283
WEB		15,446	539	3.5%
回収 計			1,822	11.8%

【東部地区各戸配布】

期 間：令和4年11月5日（土）～11月11日（金）

場 所：東部地区対象住居の各戸へポスティング

配布者：18名

配布数：14,667部

【厚生中央病院】

日 時：令和4年11月2日（水）10：00～12：30

場 所：病院正面出入口部

配布者：4名

配布数：134部



厚生中央病院での配布

【恵比寿ガーデンプレイス】

日 時：令和4年11月2日（水）14：00～16：30

場 所：地下1階 広場横通路部

配布者：4名

配布数：170部

【東京共済病院】

日 時：令和4年11月7日（月）10：00～12：30

場 所：病院正面出入口部

配布者：3名

配布数：157部



東京共済病院での配布

【高齢者センター】

期 間：令和4年11月2日（水）～11月25日

場 所：田道ふれあい館2階

配布者：高齢者センター職員（各講座で配布）

配布数：244部（高齢者センター確認）

【目黒駅前：品川区】

日 時：令和4年11月7日（月）15：00～15：30

場 所：目黒駅前西口バス停候補地付近（品川区上大崎2-25～27）へポスティング

配布者：2名

配布数：74部

(2) アンケートの回収結果

アンケートの回収結果を以下に示す。

回答者の年代については、65歳以上が36.5%と最も多く、60代以上で46%を占めている。

回答者の住所については、目黒区三田二丁目と最も多い。エリア別にみると、中目黒一～四丁目と約34%と多く、次いで三田一～二丁目と約30%、目黒一～三丁目と約27%となっており、中目黒がやや多いが、3エリアから同程度の回答を得られた。

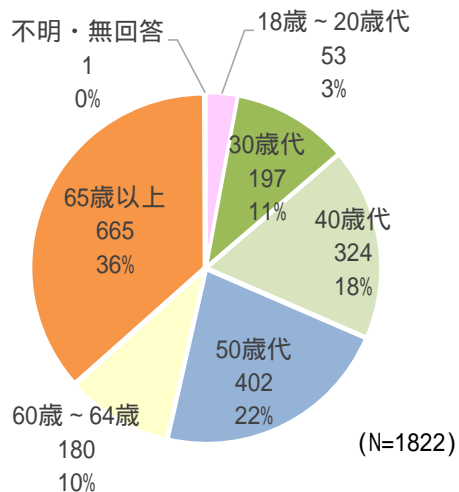


図 1 回答者の年代

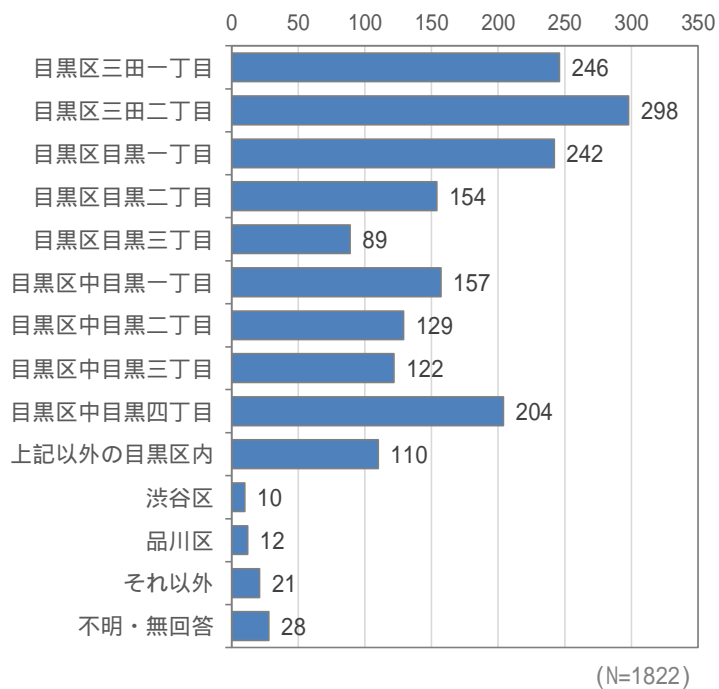


図 2 回答者の住所

(3) 利用意向

新たな地域交通の利用意向は、約半数の 52.5%が『利用したい』と回答した。『将来利用したい』も含めると 67.6%が利用したいと回答した。

アンケートを配布した施設別に見ると、恵比寿ガーデンプレイスでの回答者の利用意向が高く、将来含め約 85%が新たな地域交通を利用したいと回答した。

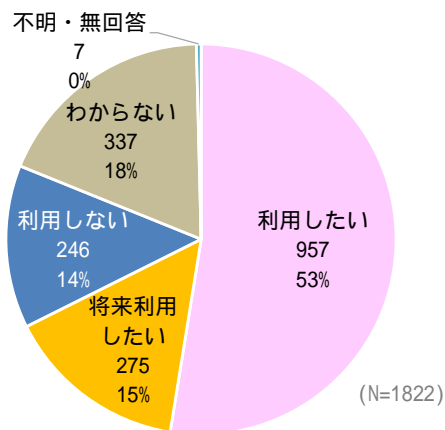


図 3 新たな地域交通の利用意向

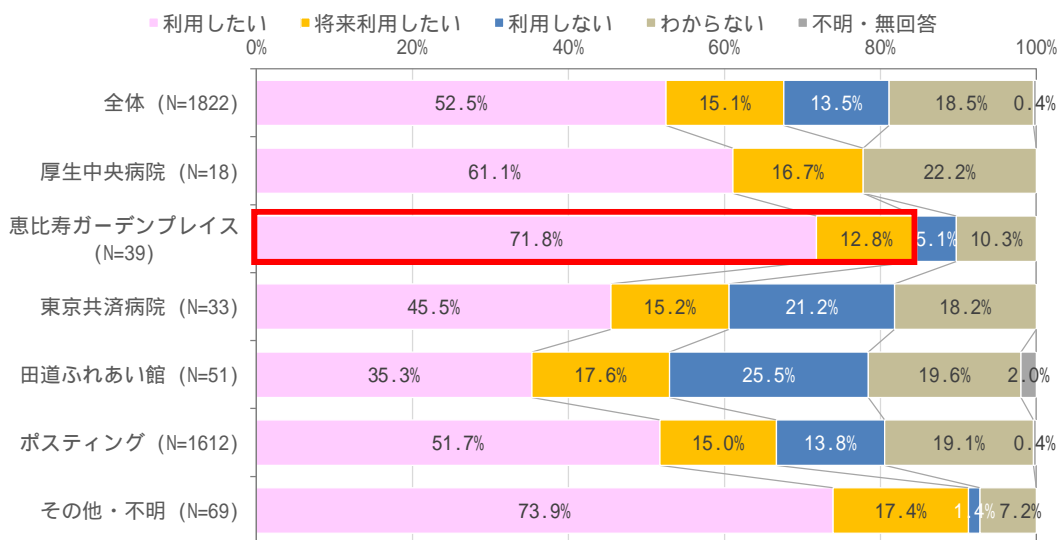


図 4 新たな地域交通の利用意向 (施設別 (アンケート配布場所))

(4) 目的別の各施設の利用時間

目的別での利用時間は、全体としてはいずれの目的も『不定期』が多いが、アンケートを配布した施設別に見ると、厚生中央病院や東京共済病院では通院目的は『午前』の利用が他と比較し高い傾向にある。

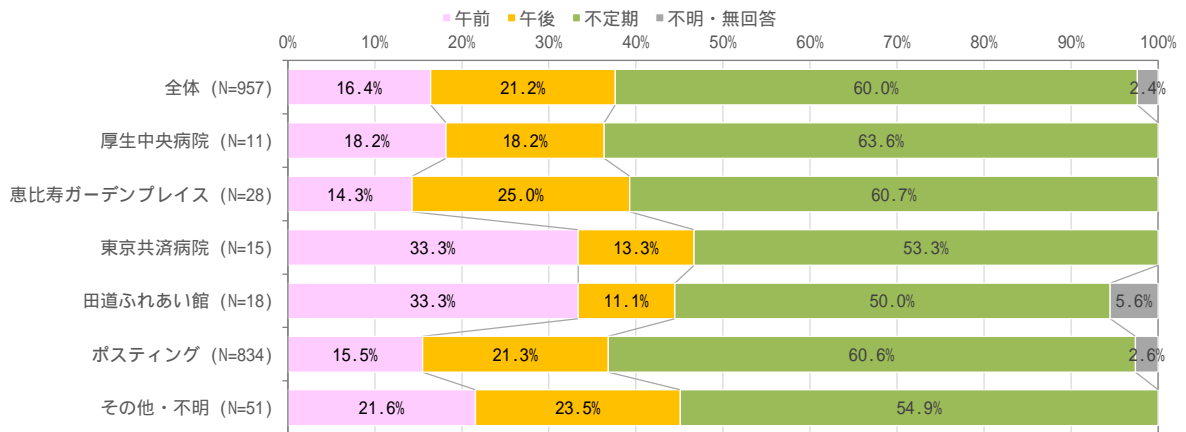


図 5 買い物を目的とした利用の利用時間（施設別（アンケート配布場所））

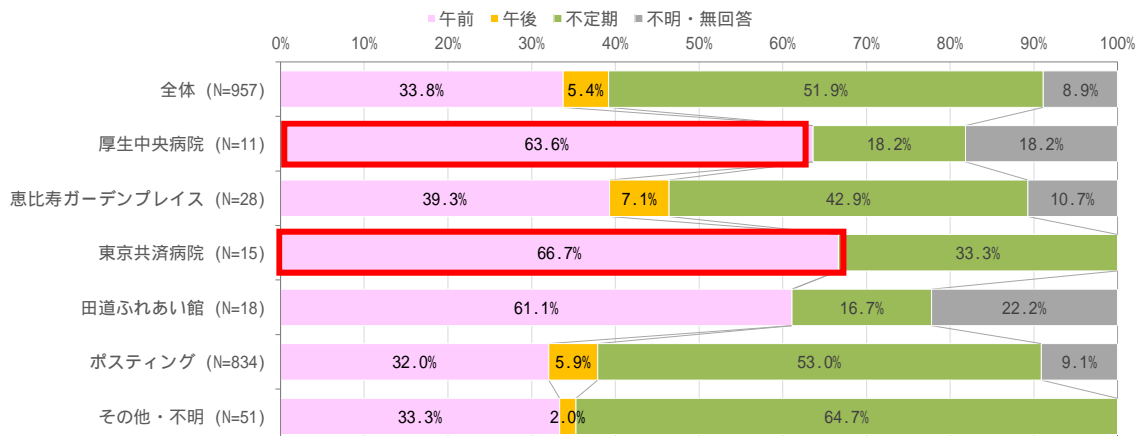


図 6 病院への通院を目的とした利用の利用時間（施設別（アンケート配布場所））

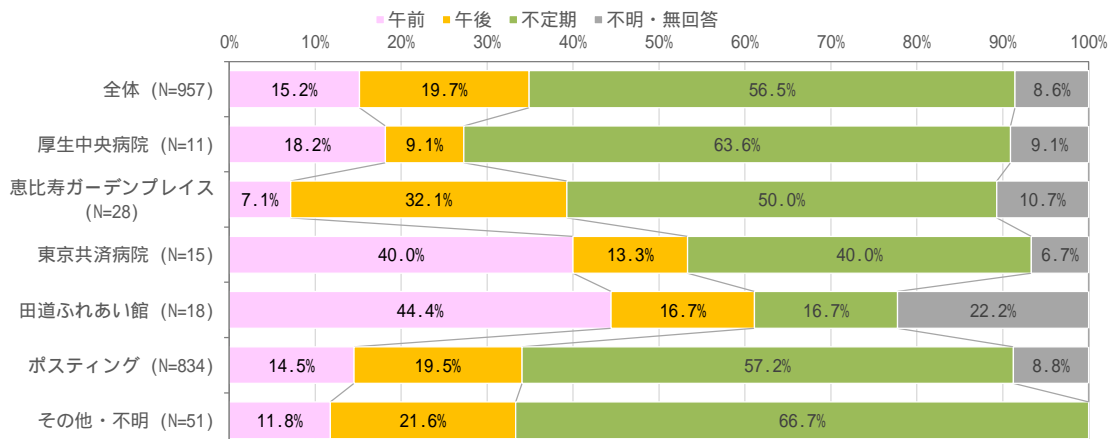


図 7 趣味・習い事等を目的とした利用の利用時間（施設別（アンケート配布場所））

(5) 地域交通の印象

交通の利便性

交通の利便性については、約 80% が『移動が便利になる』という印象を持っている。

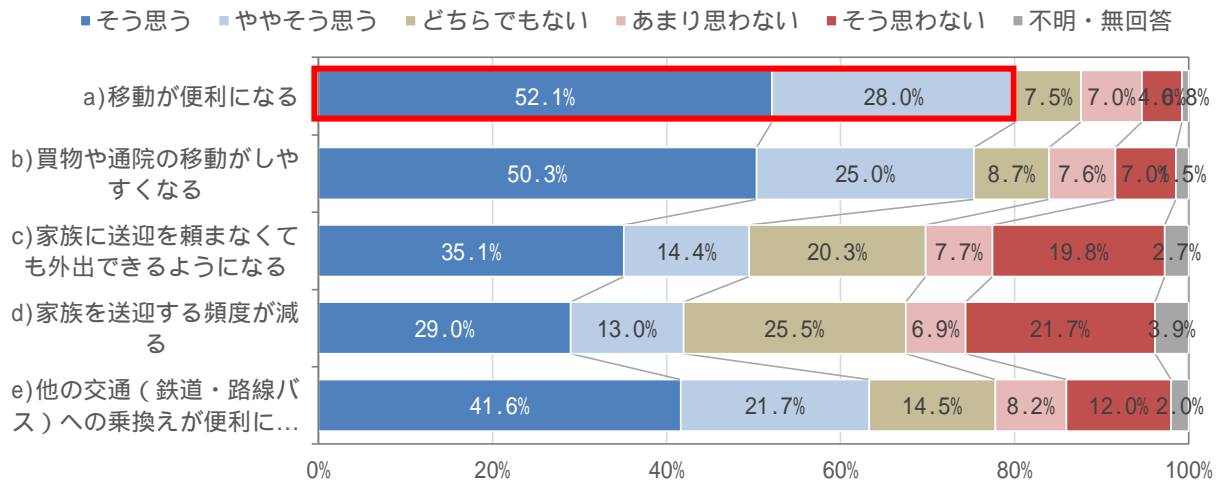


図 8 交通の利便性についての印象

(N = 1822)

外出の機会について

外出の機会については、64% が『行動範囲が広がる』という印象を持っている。

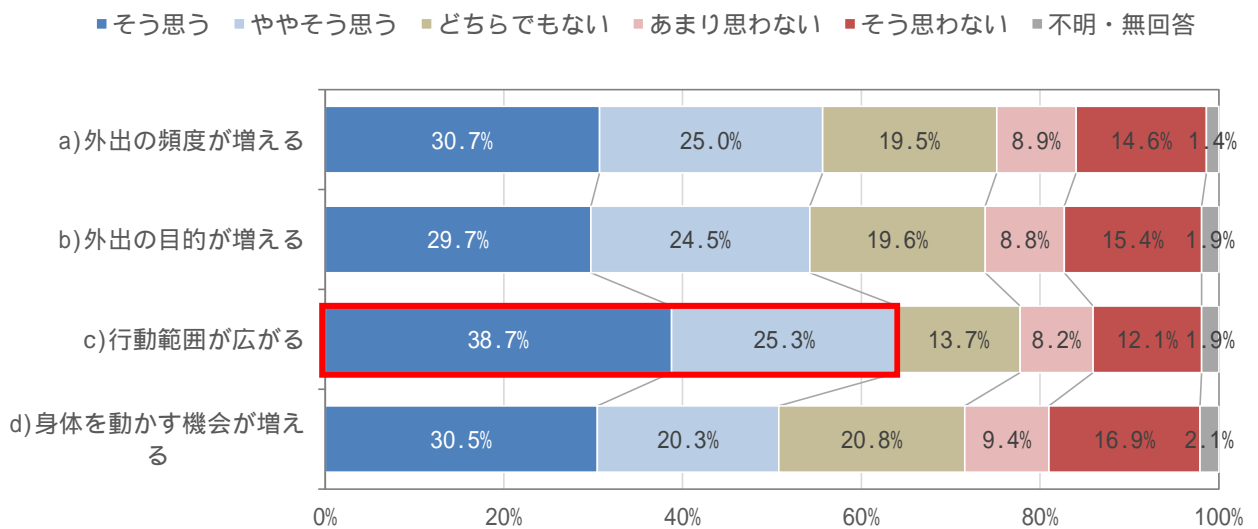


図 9 外出の機会についての印象

(N = 1822)

地域のコミュニティについて

地域のコミュニティについて、約 60%が『地域のにぎわいが活性化する』という印象を持っている。

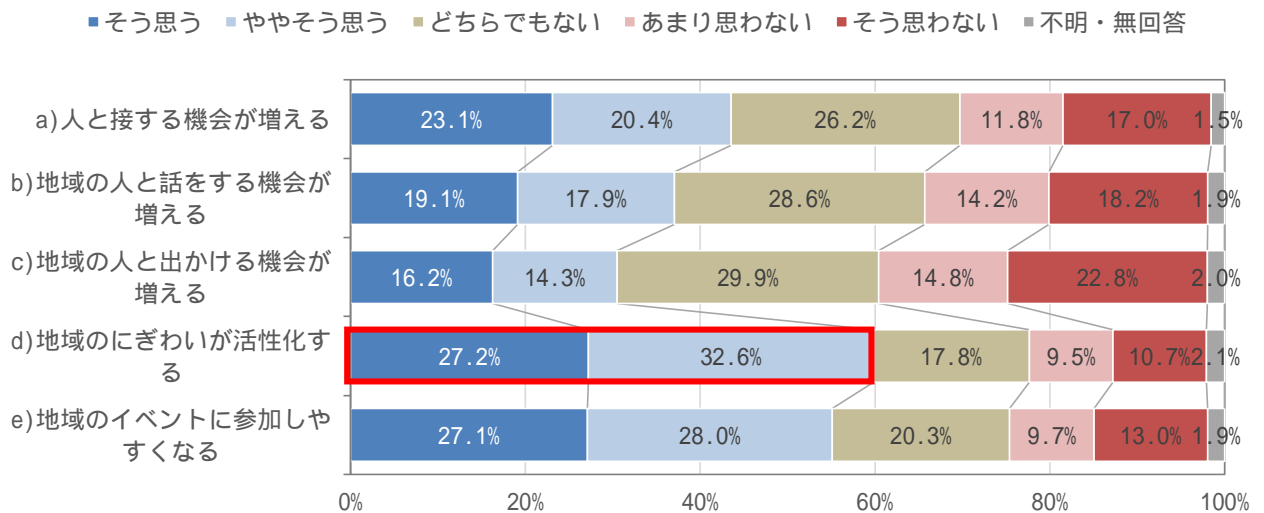


図 10 地域のコミュニティについての印象

(N = 1822)

その他

『運転免許証の返納がしやすくなる』という印象を持っている人は約 46%であった。

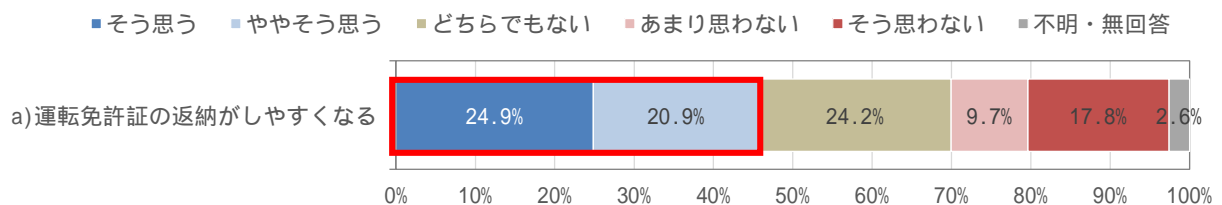


図 11 その他の印象

(N = 1822)

(6) 自由意見

自由意見欄には763件の回答が集まった。記述内容を分類すると、『実現してほしい』といった肯定的な意見だけでなく、『運賃が高い』『ルートを見直してほしい』といった否定的な意見もあった。

以下に抜粋した主な自由意見を示す。

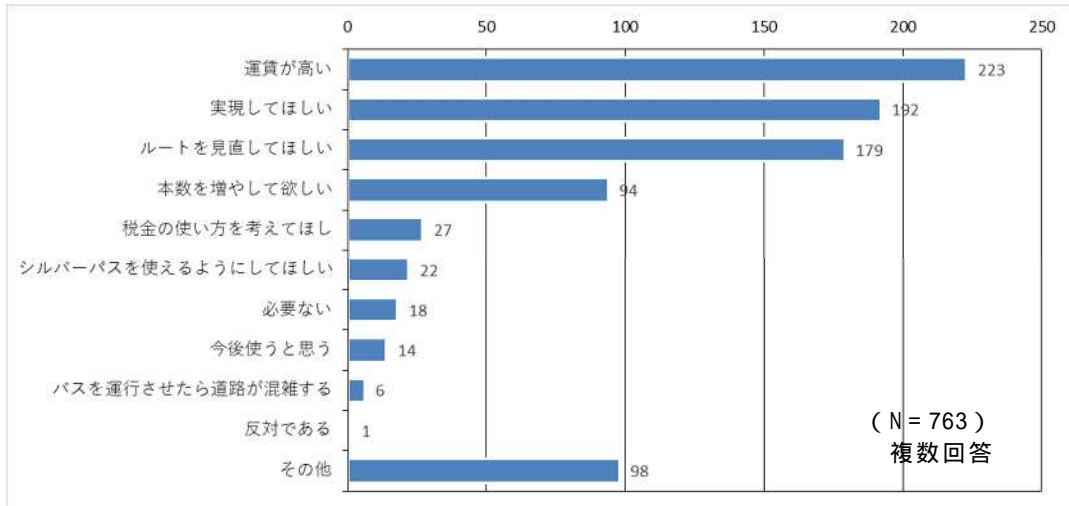


図 12 自由意見の分類別グラフ

表 3 主な自由意見（肯定的な意見）

実現してほしい	駅から日の丸自動車教習所まで遠いので、雨の日など利用する方が増えるし、その周辺の飲食店も利用しやすいと思う。買い物も駅前から重い荷物を持って帰らなければいけないストレスが軽減されるので是非実現させて頂きたいです。
実現してほしい	高齢だと近距離でもタクシー利用なので、通院が特に楽になります。又、ガーデンプレイスなど気軽に出かけられて外出の機会が増えると思います。楽しみにしておりますので、よろしく願いいたします。

表 4 主な自由意見（否定的な意見や、要望）

運賃が高い	コミュニティバスは、運賃 100 円のイメージなので 220 円は高いと感じます。
ルートを見直してほしい	JR 目黒駅と中目黒駅を結ぶ路線はないので、目黒区役所まで行くのなら中目黒駅に行かない不自然さを感じます。JR 目黒、恵比寿 動く歩道の手前、中目黒駅を結ぶ路線にしないと意味ないと思います。渋谷区の協力を得て、住民主体のサービスを考えて頂きたいとも思います。（すごく良いサービスですので。）
本数を増やして欲しい	時間帯が 8:30～16:00 との事ですが、平日の子供の習い事などを考えると、16:00 で終了なのは早すぎる気がします。コミュニティバスというからには、シニアや小さい子どもがいる人を始め、夫婦共働きの子どもがいる家庭など、誰でも使いやすい時間帯にさせていただけるとありがたいです。

(7) 結果及び状況のまとめ

東部地区のアンケート調査では、回答者の年代・属性は様々であり、地域交通の認知度は約1割と低いが、利用意向は「利用したい」「将来利用したい」を合わせて約7割であった。

目的別の利用日・利用時間帯はいずれも不定期が最も多く、利用頻度は各項目で週1日程度や週1日未満が多い。地域交通の印象は「移動が便利になる」が約8割と高かった。

今回のアンケート調査結果から、地域交通に対する高い利用意向や、移動の利便性向上に関する肯定的な印象を持っていることが把握できた。

表 5 アンケート結果の整理

質問事項		回答結果
日常の交通手段		徒歩、鉄道 など
新たな地域交通の認知度		知らなかった：約9割
新たな地域交通の利用意向		利用したい：約5割 将来利用したい：約2割
地域交通を利用しない理由		・ 徒歩または自転車で移動しているため ・ 既存の公共交通（鉄道や路線バスなど）で満足しているため ・ 運賃が高いため など
地域交通の印象	交通の利便性	移動が便利になる：約8割
	外出の機会について	行動範囲が広がる：約6割
	地域のコミュニティについて	地域のにぎわいが活性化する：約6割
	その他	運転免許証の返納がしやすくなる：約5割

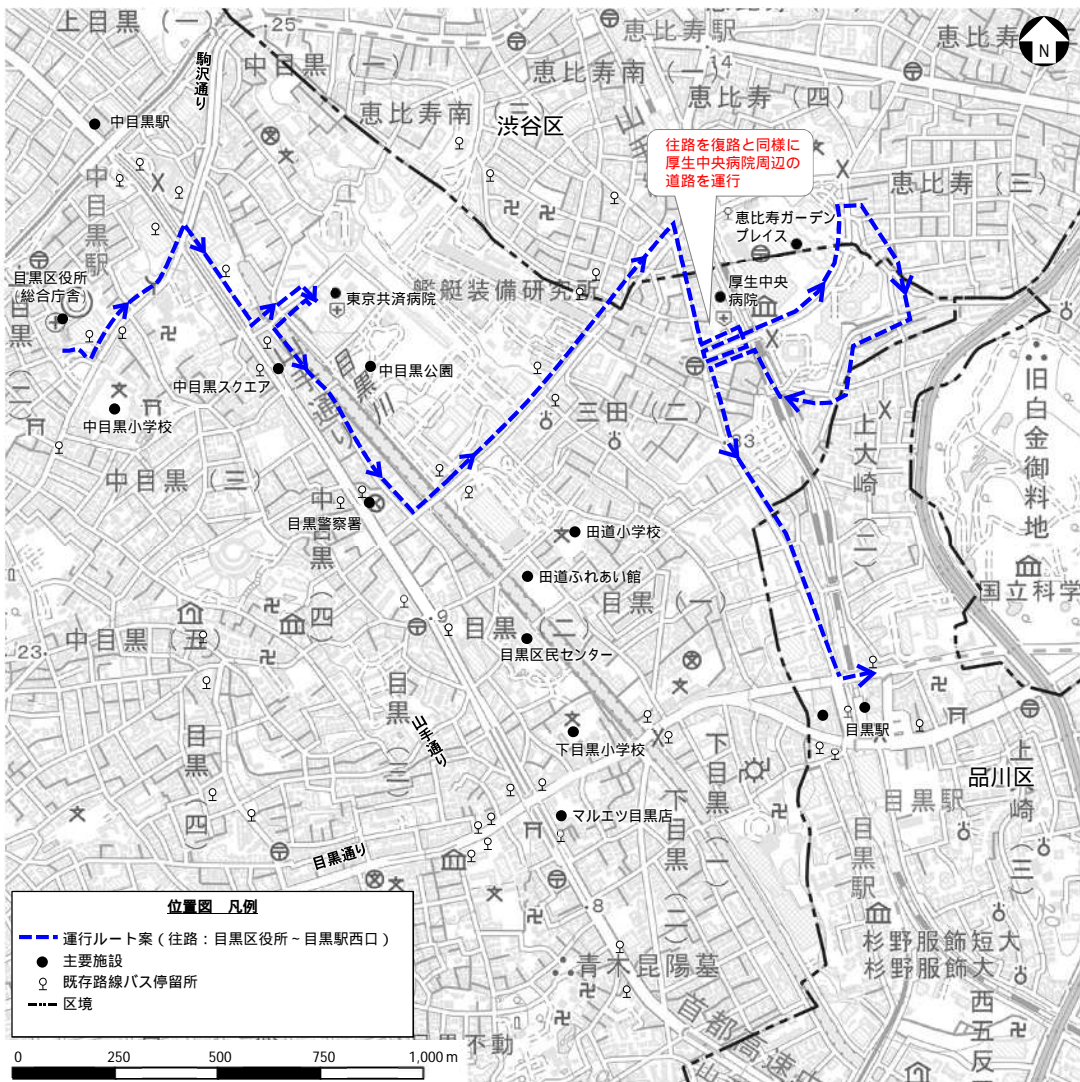
表 6 主な目的別の利用日・利用時間帯・利用頻度

目的	利用日	利用時間帯	利用頻度
買物	不定期：約5割 平日：約3割 土日：約2割	不定期：約6割 午前：約2割 午後：約2割	週1日程度：約4割 週3日程度：約3割 週1日未満：約2割
病院への通院	不定期：約5割 平日：約4割 土日：約1割	不定期：約5割 午前：約3割 午後：約1割	週1日未満：約7割 週1日程度：約2割 週3日程度：約1割
趣味・習い事等	不定期：約5割 平日：約3割 土日：約1割	不定期：約6割 午前：約2割 午後：約1割	週1日未満：約4割 週1日程度：約3割 週3日程度：約1割
その他の利用	不定期：約6割 平日：約3割 土日：約1割	不定期：約7割 午前：約1割 午後：約1割	週1日未満：約4割 週1日程度：約3割 週3日程度：約2割

今後の検討課題

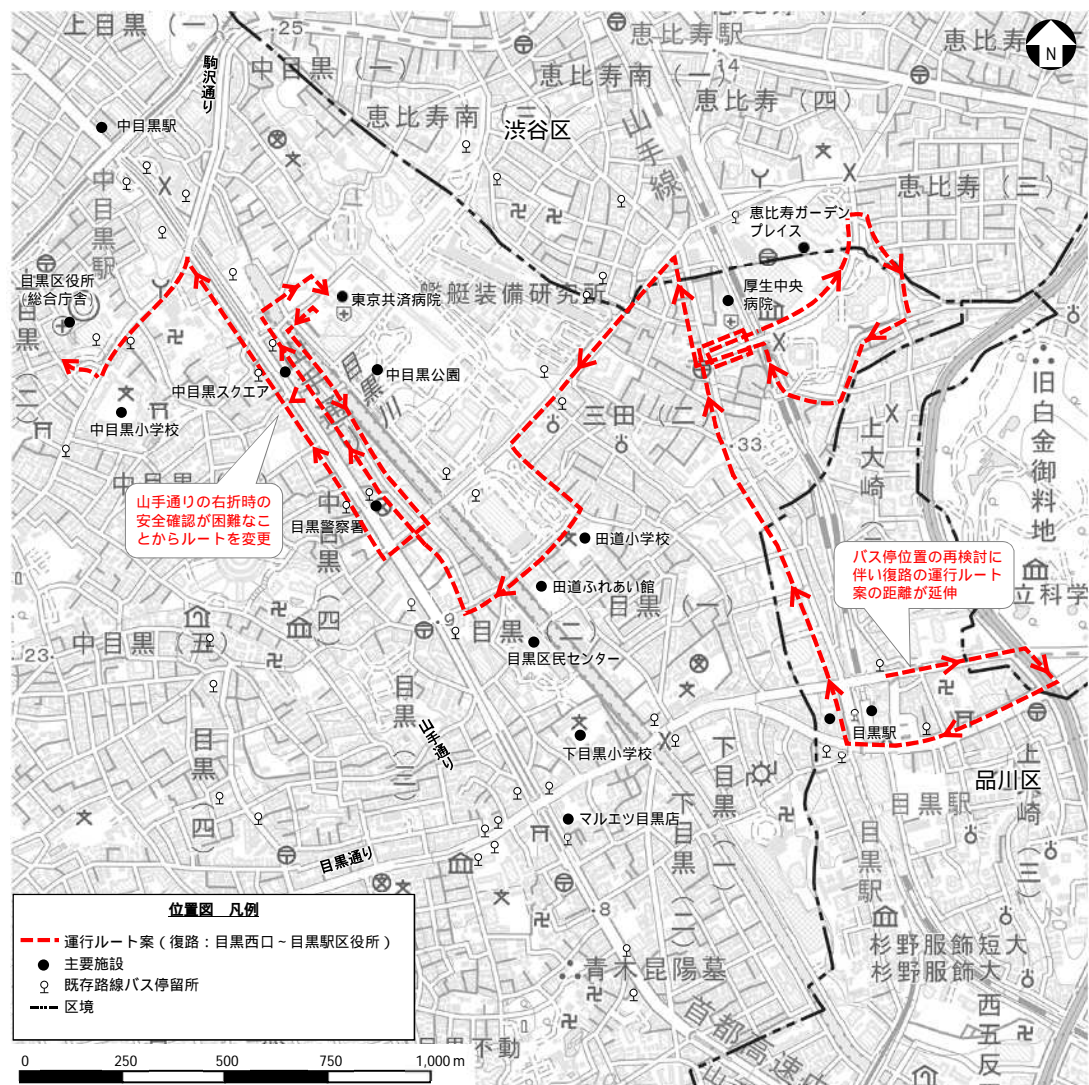
新たな地域交通の認知度は、約9割が「知らなかった」と回答しているため、地域交通の実証実験運行に向けて、地域や施設利用者に認識してもらい利用してもらう必要があることから、継続的な周知活動を行うことが必要となる。

[往路 約5.0km]

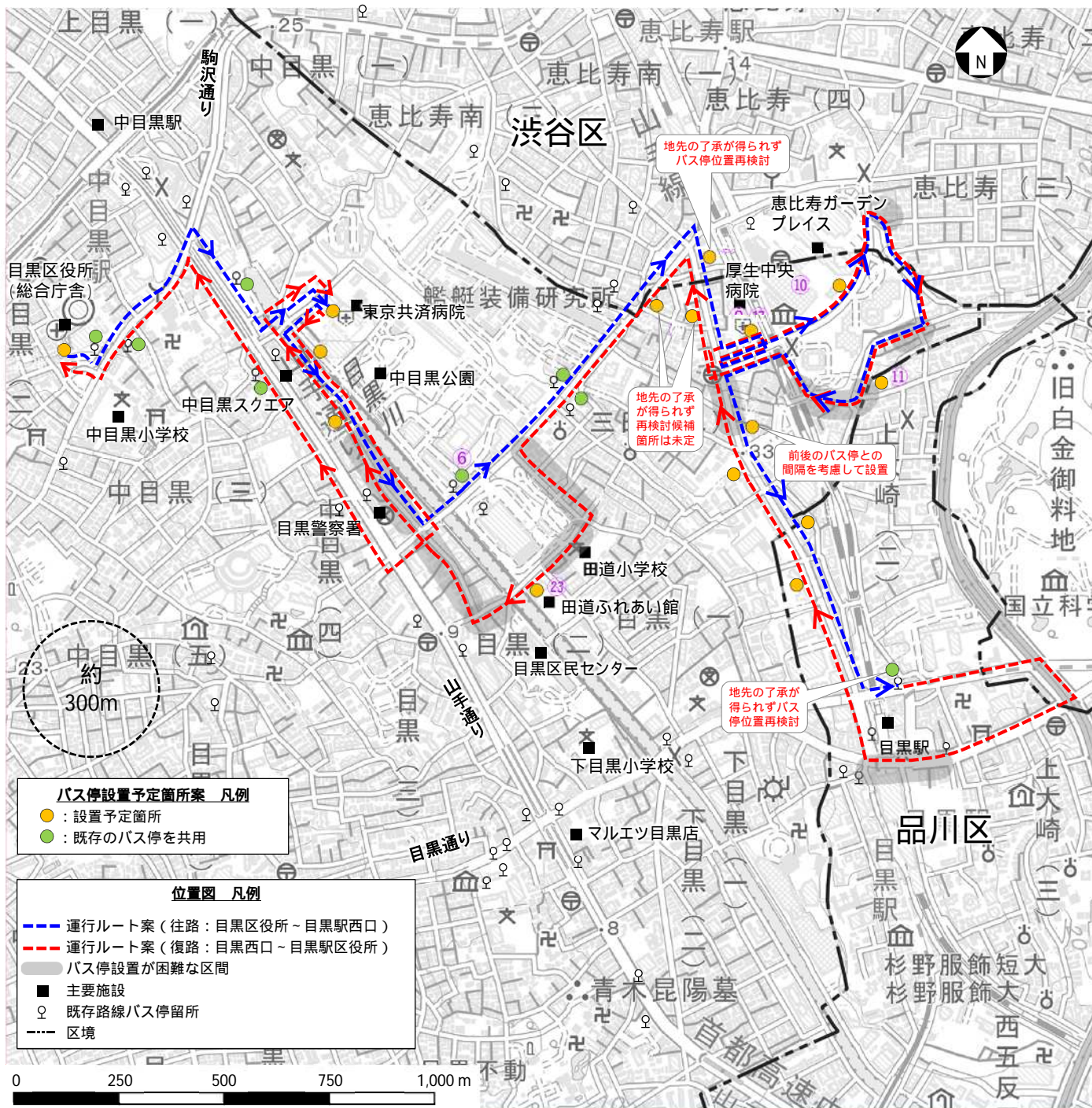


交通事業者等調整後のルート案(往路)

[往路 約6.7km]



交通事業者等調整後のルート案(復路)



バス停設置候補箇所(案)		調整経過
【往路】 区役所 目黒駅	目黒区総合庁舎	了承:設置位置の詳細調整
	目黒区総合庁舎前(既存バス停)	了承:東急バスと詳細調整
	正覚寺前(既存バス停)	了承:東急バスと詳細調整
	東京共済病院	了承:設置位置の詳細調整
	中目黒スクエア()	了承:設置位置の詳細調整
	中里橋(既存バス停)	了承:東急バスと詳細調整
	茶屋坂(既存バス停)	了承:東急バスと詳細調整
	恵比寿南1丁目()	不可:設置位置の再検討
	厚生中央病院前()	了承:設置位置の詳細調整
	恵比寿ガーデンプレイス	了承:設置位置の詳細調整
	三田1丁目()	了承:設置位置の詳細調整
	目黒三田会館前(新規)	了承:バス停間隔を鑑み新設
	目黒1丁目()	了承:設置位置の詳細調整
【復路】 目黒駅 区役所	目黒駅前	未定:設置位置の再検討
	プリンセスガーデンホテル前	了承:設置位置の詳細調整
	三田公園前	了承:設置位置の詳細調整
	厚生中央病院前	了承:設置位置の詳細調整
	恵比寿ガーデンプレイス	了承:設置位置の詳細調整
	三田1丁目()	了承:設置位置の詳細調整
	厚生中央病院別館入口	不可:再検討候補地未定
	新茶屋坂上	不可:再検討候補地未定
	茶屋坂(既存バス停)	了承:東急バスと詳細調整
	田道ふれあい館前	了承:設置位置の詳細調整
	なかめ公園橋前()	了承:設置位置の詳細調整
	東京共済病院	了承:設置位置の詳細調整
	東京共済病院前(既存バス停)	了承:東急バスと詳細調整
目黒区総合庁舎前(既存バス停)	了承:東急バスと詳細調整	
目黒区総合庁舎	了承:設置位置の詳細調整	

- ・バス停候補箇所(案)名称の()は、前回資料から名称(仮称)を変更。
- ・調整経過では、地先との個別調整の結果、了承の可否や今後の調整内容を記載。
- ・バス停候補箇所は、現時点での案として、今後、周辺地権者の合意を得て、バス停設置を行っていきます。

需要予測等の検討について

運行計画案

これまでの協議会での意見を基にまとめた運行計画案を示す。

運行日	平日および土日祝
時間帯	8:30～16:00
運行本数	40～45 分間隔（12 便程度 / 日）
運賃	220 円（小人料金は今後検討）
車両	小型バス（29 人乗り）



運行車両のイメージ

需要予測

地域交通に対する利用意向と実際の利用実態には一般的に乖離が生じることから、近隣区における運行前の利用意向調査と運行後の利用実績を参考として顕在化率を設定することとした。更に、顕在化率にはシルバーパスの使用可否が影響すると想定されることから、特別区で実証運行している他区の利用実績から算定されるシルバーパス利用率を勘案することとした。

【他区事例からの顕在化率の算出】

地区	人口	利用意向率	人口 × 利用意向率
近隣区	122,086 人	41.3%	50,439 人
利用実績 / 月			15,010 人
シルバーパス利用率（他区事例）			40.7%
シルバーパス以外の利用者			8,900 人
顕在化率			18%

【各地域の利用意向率からの需要予測】

地域	人口	利用意向率	利用者想定数	1日の想定利用者数	顕在化率	想定する利用者数
三田 1～2	5,852	56～64%	3,462	115	18%	21
目黒 1～3	9,861	46～54%	4,859	162		29
中目黒 1～4	11,591	41～54%	5,389	180		32
計	27,304	41～64%	13,710	457		82

【各地域の利用頻度からの需要予測】

地域	利用意向率の利用者数	利用頻度の割合	利用者想定数	1日の想定利用者数	顕在化率	想定する利用者数
三田 1～2	3,462	0～21.4%	6,765	226	18%	41
目黒 1～3	4,859	0～24.1%	10,917	364		66
中目黒 1～4	5,389	0～25.0%	11,617	387		70
計	13,710	0～25%	29,299	977		176

利用頻度の水準（毎日・週5日程度・週3日程度・週1日程度・週1日未満）毎に、1日当たりの利用者数を算出。なお、「週1日未満」は月に2回、「不明・無回答」は月に0.5回と設定。

収支予測

算出した運賃収入と運行経費から収支率を算定し、採算性の検討を行う。

運行経費については、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 当たり運行経費は、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 785 円/km（国土交通省 HP R3 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。

【運行経費の試算】

路線延長	1日あたりの便数	1km あたりの運行経費	1日あたりの運行経費（千円）	年間運行経費（千円）
11.7km	12 便	785 円	110 千円	40,228 千円

収支率の算出に当たり、以下のケースで様々な運賃で比較する。

- 1) ケース 1：各地域の利用意向率からの利用者数
- 2) ケース 2：各地域の利用頻度からの利用者数
- 3) ケース 3：収支率 50%を目標とした利用者数

【収支率の算出結果】

ケース	運賃	1日あたりの利用人数	1便あたりの利用人数	1日あたりの運賃収入（千円）	年間運賃収入（千円）	年間運行経費（千円）	運行経費に対する収支率
ケース 1	100 円	82	7	8	3,002	40,228	7%
	150 円	82	7	12	4,504	40,228	11%
	220 円	82	7	18	6,606	40,228	16%
ケース 2	100 円	176	15	18	6,416	40,228	16%
	150 円	176	15	26	9,625	40,228	24%
	220 円	176	15	39	14,116	40,228	35%
ケース 3	100 円	551	46	55	20,111	40,228	50%
	150 円	367	31	55	20,093	40,228	50%
	220 円	250	21	55	20,075	40,228	50%

目黒区地域交通支援「東部地区地域交通バス（仮称）」の （実証運行・本格運行）に関する協定書（案）

東部地区交通協議会（以下「甲」という。） 東急バス株式会社（以下「乙」という。） 目黒区（以下「丙」という。）は、東部地区地域交通バス（仮称）の（実証運行・本格運行）に関して、次のとおり協定を締結し、相互の協力のもとこれを履行するものとする。

（協定の目的）

第1条 本協定は、甲の依頼に伴い運行を実施する乙、およびその支援等を行う丙の三者の役割を定め、その責務を履行することにより、地域住民の日常生活を支え、地域の活性化に資する東部地区地域交通バス（仮称）を（実証運行・本格運行）することを目的とする。

（甲の役割）

第2条 甲は、（実証運行・本格運行）において、次の役割を担う。

- （1）乙が運行する地域交通の積極的な利用
- （2）運行に係る広報、地域交通利用促進及び啓発活動
- （3）停留所等の設置に係る地域内調整
- （4）（実証運行・本格運行）に係る継続的な調査活動
- （5）運賃以外の収入確保に係る継続的な取組活動
- （6）前各号に掲げるもののほか、（実証運行・本格運行）に必要となる事項

（乙の役割）

第3条 乙は、（実証運行・本格運行）において、次の役割を担う。

- （1）（実証運行・本格運行）に係る各種手続きの実施（道路運送法、道路法、道路交通法等）
- （2）（実証運行・本格運行）に伴う停留所等の設置及び管理
- （3）（実証運行・本格運行）の実施（車両の準備、運賃の收受、利用者数や収支等の報告）
- （4）（実証運行・本格運行）時の故障や事故等への対応
- （5）（実証運行・本格運行）で使用する車両がEV等の電源供給可能な場合、災害時等の対応について丙と協議の上、指定された場所への車両の配置
- （6）前各号に掲げるもののほか、（実証運行・本格運行）に必要となる事項

（丙の役割）

第4条 丙は、（実証運行・本格運行）において、次の役割を担う。

- （1）（実証運行・本格運行）に係る関係機関との調整
- （2）（実証運行・本格運行）に伴う停留所設置に係る関係機関との調整
- （3）（実証運行・本格運行）に必要な各種手続きに係る資料作成支援
- （4）（実証運行・本格運行）に係る調査等の協力及び分析
- （5）乙の請求に基づく（実証運行・本格運行）に対する補助金の交付
- （6）前各号に掲げるもののほか、（実証運行・本格運行）に必要となる事項

（補助金の交付）

第5条 丙は、「目黒区地域交通導入支援及び補助金交付に関する要綱」に基づき、乙からの申請に対して、予算の範囲内で補助金を交付する。

(運行の内容)

第6条 甲、乙及び丙が協議の上で定めた運行計画(運行ルート、運行期間、時刻表、運賃表等)に従って、(実証運行・本格運行)を実施する。

(運行の期間)

第7条 実証運行の期間は、原則として運行開始から12か月間とする。ただし、区長が必要と認める場合は、36か月間まで延長をすることができる。

2 本格運行の期間は、原則として運行開始から2年間とし、甲、乙及び丙からの異議申し立てがなければ、1年間の単位で継続することができる。

(運行計画等の変更)

第8条 乙は、(実証運行・本格運行)の利用状況、その他の事由により運賃の改定及び運行ルートの変更を行う場合は変更を行う6か月程度前までに、また、時刻表の変更を行う場合は変更を行う3か月程度前までに変更案を作成し、その内容について、甲、乙及び丙で協議して決定する。ただし、緊急時等のやむを得ない場合は、乙の判断により運行内容を変更することができ、速やかに甲及び丙に報告する。

(協定期間及び運行の中止)

第9条 本協定の有効期間は、令和 年 月 日から令和 年 月 日までとする。ただし、有効期間終了後も、事前に甲、乙、丙から異議申し立てがなければ、引き続き本協定は自動的に1年間継続するものとする。

2 乙は、東部地区地域交通バスの利用者の減少などにより、著しく収支が悪化した場合は、甲、丙と事業の採算性について協議し、甲、乙及び丙で合意が得られた場合、合意した日から6か月以内に本格運行を中止することができる。

(協議事項)

第10条 本協定書に定めのない事項及び疑義が生じた場合は、その都度、甲、乙及び丙が協議して定めるものとする。

本書を3通作成し、甲、乙及び丙が記名押印の上、それぞれ1通を保有するものとする。

令和 年 月 日

甲 目黒区〇〇 丁目 番〇〇号
東部地区交通協議会
代 表 印

乙 目黒区〇〇 丁目 番〇〇号
東急バス 株式会社
代表取締役 〇〇 〇〇 印

丙 目黒区上目黒二丁目19番15号
目黒区長 〇〇 〇〇 印

【今後の進め方】

1 地域・事業者・行政の三者協定

東部地区交通協議会の要望を受け、地域交通を導入するにあたり、区内路線バスのほぼ全路線を担っており、既存路線のバス停の共有や乗継ぎの割引料金の設定など、利用者の利便性向上が見込まれることから、東部地区の運行事業候補者として東急バス(株)を選定したところである。

令和5年度当初に三者協定を締結し、東急バス(株)による小型バス車両の確保やバス停設置に伴う手続きなどを行い、実証実験運行に必要な申請手続きやバス停設置に伴う工事を実施していく。

東部地区地域交通バス(仮称)の実証実験運行に向けて、引き続き三者が連携して取り組んでいくこととする。

2 車両の選定

東部地区で検討している運行ルート(案)で走行可能な小型バスについては、路線バス仕様やバリアフリー対応、乗車人数などを考慮し選定してきたところだが、日野自動車では現在も小型バスの製作が行われていないため、車両の選定を見直すこととした。

区では、令和32(2050)年のCO2排出実質ゼロに向けた「ゼロエミッション東京戦略」を踏まえ、温室効果ガス排出抑制に向けた取組を積極的に推進していくこととしており、「2050年のゼロカーボンシティの実現を目指す」ことを表明していることから、EV車を導入する方向で進めていく。

小型EVバス(ショートタイプ)

- ・1ドアタイプ(下記写真は2ドアタイプ)
- ・29人乗り
- ・バリアフリー対応車(車いす利用可)
- ・EV電池車(燃料:電気)
- ・充電設備(ダブルガン仕様)



3 実証実験運行までの流れと取組状況

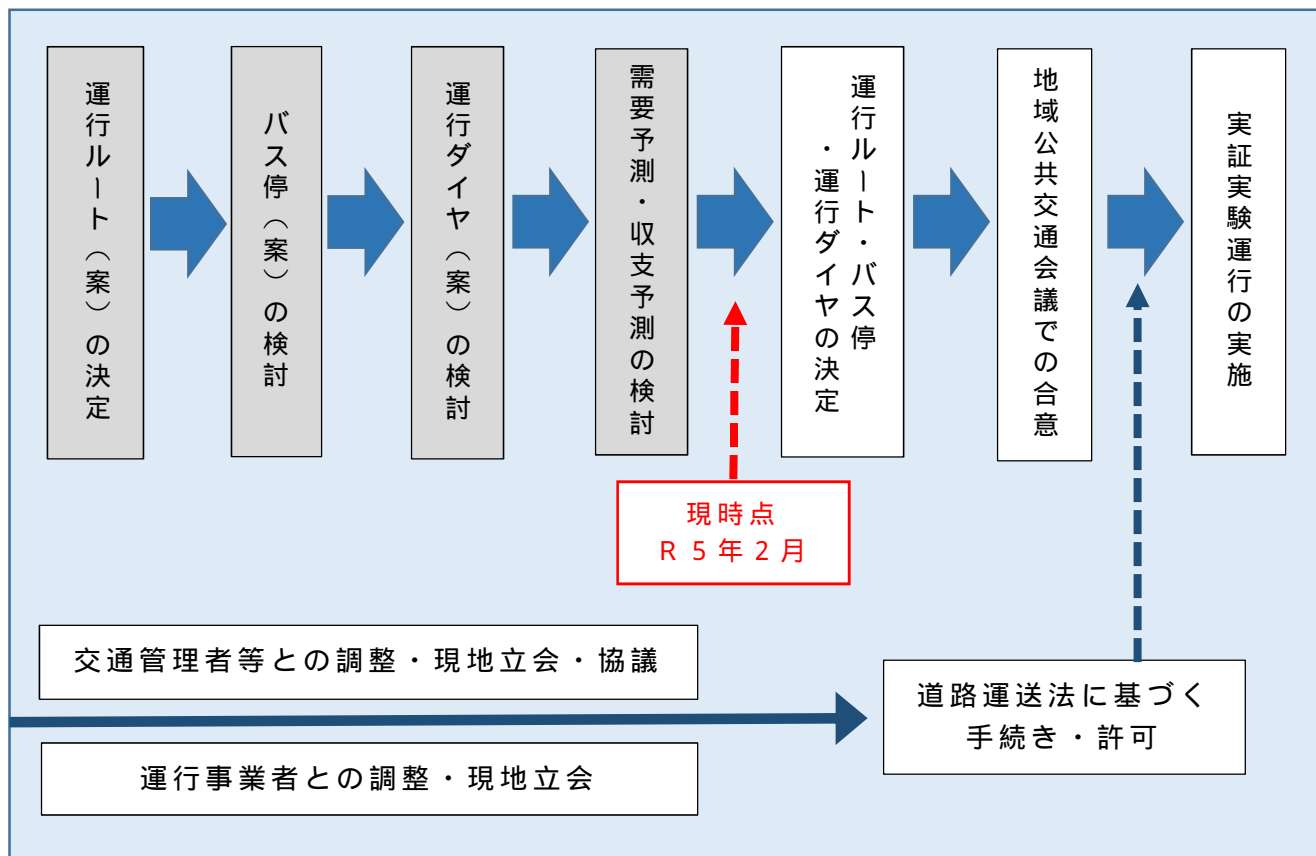
実証実験運行の実施にあたり、協議会で検討した運行ルートや運行形態等の具体的な検討内容について、地域公共交通会議に諮って合意形成を図り、実証実験運行に向けた申請の手続きを行っていく。

今後、事業計画を作成し、「地域」・「運行事業者」・「行政」の三者で協定を結び、実証実験運行に向けた手続き等を行い、バス停の設置や運行車両を確保して実証実験運行を実施する。



4 東部地区の今後の取組方

【東部地区の地域交通の検討の流れ】



東部地区では、協議会で検討した運行ルート（案）やバス停候補箇所（案）などが交通会議で了承され、バス停設置に伴う地先との個別調整を行い、交通管理者や道路管理者等の関係機関との調整を経て、運行ルートやバス停、運行ダイヤなどを含む事業計画案をまとめ、交通会議に諮っていく。

交通会議で合意した内容について、実証実験運行に必要な道路運送法に基づく手続きや、バス停設置等に伴う道路管理者等との手続きを行うなど、実証実験運行に向けた取組を進めていく。

また、バスの愛称名については、選定方法や時期など意見交換を行い決定していくこととする。