

令和5年度 第1回東部地区交通協議会

日時：令和5年5月31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）小型バス車両について

（2）バス停名称について

（3）バス愛称名について

（4）事業計画（案）について

3 配布資料

資料1	目黒区地域公共交通会議概要
資料2	小型バス車両の仕様
資料3	運行ルートおよびバス停箇所図（バス停名含む）
資料4	バス愛称名
資料5	事業計画（案）
資料6	今後の進め方

4 その他

以 上

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 23 日（木）14：00～15：30

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）

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 1 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

(敬称略)

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 運輸事業部運輸計画部計画課長	原山 大輔
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	清家 裕之
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	佐藤 尚宣
16		東京都交通運輸産業労働組合協議会 ハイク部会事務長	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	松崎 暁
18		東京都建設局 第二建設事務所管理課長	鈴木 義治
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」の概要

令和5年3月23日に開催した令和4年度第2回目黒区地域公共交通会議（以下、「交通会議」という）において、目黒区の地域の取組経過を説明し、東部地区の具体的な検討内容として、アンケート結果や試走会などから作成した東部地区運行ルート（案）やバス停候補箇所（案）について了承され、引き続き交通会議で検討されていくことが確認された。

また、会議当日は会議室での開催とZOOMを利用したリモート参加を併用して実施し、1名がリモート接続で参加した。



地域公共交通会議の開催状況



リモート開催状況

「目黒区地域公共交通会議」での主な意見

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23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	23名（内リモート参加者 1名）
傍聴者	0名
主な意見 東部地区	<ul style="list-style-type: none"> ・「新たな地域交通の認知度は約9割が『知らなかった』』というのは、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は、地域として全体的に得られなかったのか、少しずつ賛同が得られる状況か。 <p>バス停候補箇所⑨⑩（厚生中央病院前）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。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・予算のイメージとして、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。 <p>また、収支について、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。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>また、予算について、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。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・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>収支率の内容は、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。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・実証運行は来年の3月見込みとなっているが、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等の地域公共交通会議の合意は必ず取っていただきたい。 <p>また、運行ルートとして通る区については交通政策部長等へ同意照会を行い合意してもらうという形で、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。</p>

<p>主な意見 北部地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
	<ul style="list-style-type: none"> 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ころも踏まえて、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。
	<ul style="list-style-type: none"> 世田谷区の地域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。
	<ul style="list-style-type: none"> 世田谷区の実証運行は、既存のバス事業者が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検討を行っていただけるとよい。
	<ul style="list-style-type: none"> 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、そうに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。
<ul style="list-style-type: none"> 新たな地域交通の導入に伴う車両の選定にあたっては、実際に車が通れる白線の内側の幅で検証する必要がある。 また、オンデマンド輸送を行うにあたり、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。 	

1 小型バス車両の仕様

運行ルートの変更および検討中の小型EVバス車両の納期が困難になったことにより、車両サイズおよびメーカーを再検討した。

車両サイズを全長6.29mから6.99mに変更するにあたり、東急バスが所有する全長6.99mの小型EVバスで運行ルートを試走した。

日時：令和5年3月28日（水）13時～14時

車両：小型EVバス（ロングタイプ）



目黒区役所



東京共済病院



厚生中央病院前



厚生中央病院周辺

表 小型EVバスの各種仕様内容

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

EVモーターズ

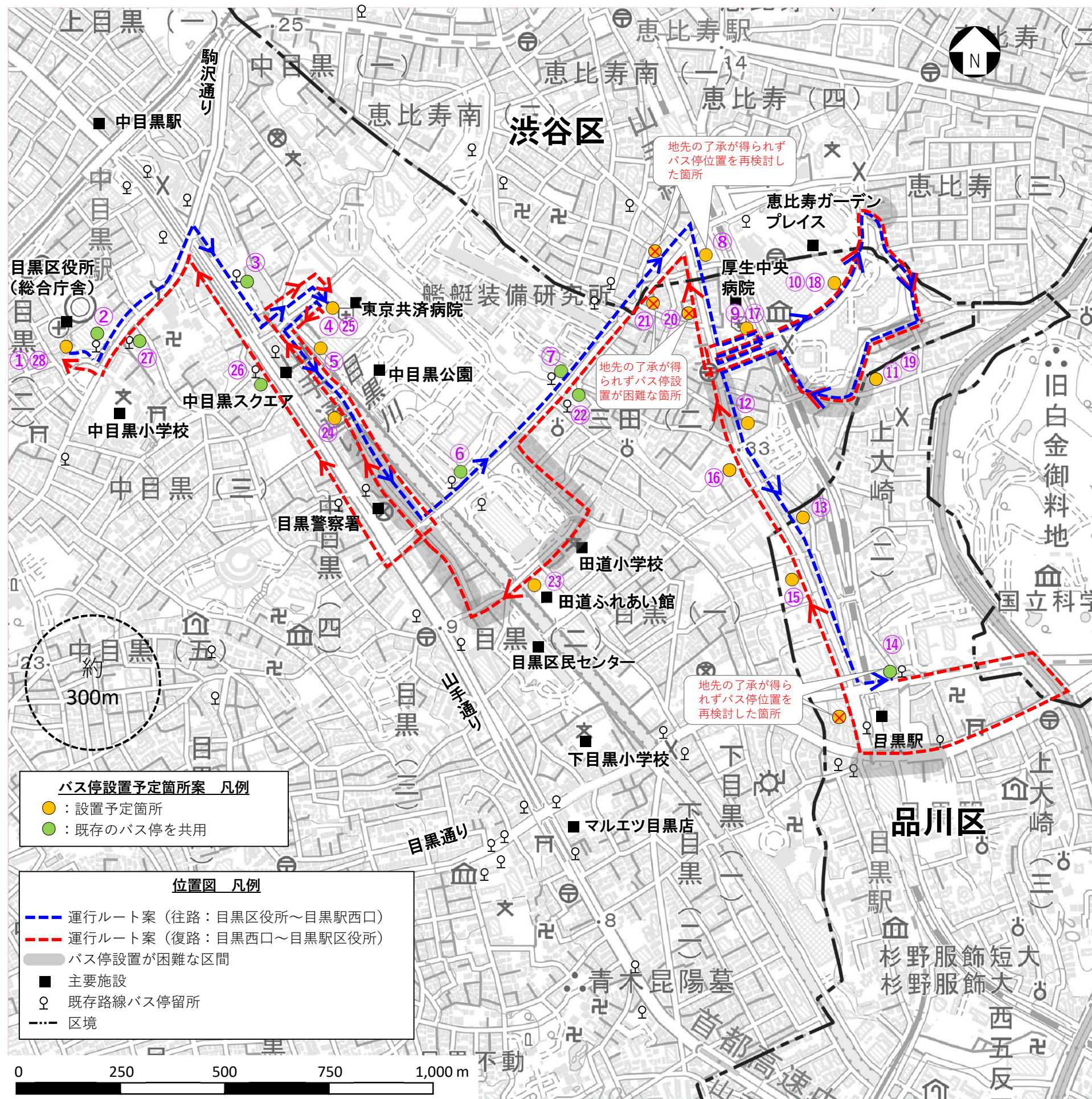


※ 上記写真は2ドアタイプ

BYD



※ 上記は上野動物園の車両



バス停設置候補箇所 (案)		調整経過	
【往路】 区役所 ↓ 目黒駅	①・⑳	目黒区総合庁舎	了承: 設置位置の詳細調整
	②	目黒区総合庁舎前 (既存バス停)	了承: 東急バスと詳細調整
	③	正覚寺前 (既存バス停)	了承: 東急バスと詳細調整
	④・㉕	東京共済病院	了承: 設置位置の詳細調整
	⑤	中目黒スクエア前 (※)	了承: 設置位置の詳細調整
	⑥	中里橋 (既存バス停)	了承: 東急バスと詳細調整
	⑦	茶屋坂 (既存バス停)	了承: 東急バスと詳細調整
	⑧	恵比寿南1丁目	了承: 渋谷区と詳細調整
	⑨・⑰	厚生中央病院前	了承: 設置位置の詳細調整
	⑩・⑱	恵比寿ガーデンプレイス	了承: 設置位置の詳細調整
	⑪・⑲	三田1丁目	了承: 設置位置の詳細調整
	⑫	目黒三田会館前 (新規)	了承: バス停間隔を鑑み新設
	⑬	目黒1丁目	了承: 設置位置の詳細調整
【復路】 目黒駅 ↓ 区役所	⑭	目黒駅前	了承: 東急バスと詳細調整
	⑮	プリンセスガーデンホテル前	了承: 設置位置の詳細調整
	⑯	三田公園前	了承: 設置位置の詳細調整
	⑰・⑨	厚生中央病院前	了承: 設置位置の詳細調整
	⑱・⑩	恵比寿ガーデンプレイス	了承: 設置位置の詳細調整
	⑲・⑪	三田1丁目	了承: 設置位置の詳細調整
	⑳	厚生中央病院別館入口	不可: 再検討候補地未定
	㉑	新茶屋坂土	不可: 再検討候補地未定
	㉒	茶屋坂 (既存バス停)	了承: 東急バスと詳細調整
	㉓	田道ふれあい館前	了承: 設置位置の詳細調整
	㉔	なかめ公園橋前	了承: 設置位置の詳細調整
	㉕・④	東京共済病院	了承: 設置位置の詳細調整
	㉖	東京共済病院前 (既存バス停)	了承: 東急バスと詳細調整
	㉗	目黒区総合庁舎前 (既存バス停)	了承: 東急バスと詳細調整
	㉘・①	目黒区総合庁舎	了承: 設置位置の詳細調整

・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、現時点で了承を得られた場所として、今後、関係機関等の合意を経て、バス停設置を行っていきます。

実証運行に向け、地域交通バスの愛称名を地域のみなさまで検討していきます。
検討の際は以下のように配慮する必要があります。

- ・ 子どもからお年寄りまで幅広い世代が親しみを持ってもらえるもの
- ・ わかりやすく覚えやすいもの
- ・ 目黒区をイメージしやすいもの（他の地区の地域交通バスでも利用しやすいもの）
- ・ 特に東部地区にゆかりのあるもの など

＜他区の事例＞

区名	愛称名	ルート名	車両
渋谷区	ハチ公バス	恵比寿・代官山循環（夕やけこやけルート）、丘を越えてルート（上原・富ヶ谷ルート）、本町・笹塚循環（春の小川ルート）、神宮の杜ルート（神宮前・千駄ヶ谷ルート） ※計4ルート	
品川区	しなバス	大井ルート ※1ルート（実証運行）	
港区	ちいバス ※小さいバスという意味	田町ルート、赤坂ルート、芝ルート、麻布東ルート、麻布西ルート、青山ルート、高輪ルート、芝浦港南ルート ※計8ルート	
文京区	B-ぐる ※「B-ぐる」のBは文京（Bunkyo）のBを表し、文京区をぐるっとめぐるの意味	千駄木・駒込ルート目白台・小日向ルート、本郷・湯島ルート ※計3ルート	

目黒区といえばでは・・・

- ・ さんま祭り（SUNまつり）にちなんだ「SUNバス」や「さんまバス」
- ・ 目黒川の桜にちなんだ「さくらバス」

東部地区ということでは・・・

- ・ 主に三田地区を運行することから「三田バス」「三田号」「三田ルート」
- ・ 同様に「田道バス」「田道号」「田道ルート」

例えば・・・

- ・ 今後、他の地区で地域交通バスが運行することを考慮して
⇒「〇〇バス」や「△△シャトル」の「□□ルート」とするなど

東部地区地域交通バスの愛称名

<23区内の参考例>

区	愛称	ルート・系統
千代田区	風ぐるま	麹町ルート
		秋葉原ルート
		富士見・神保町ルート
		内神田ルート
中央区	江戸バス	北循環 南循環
港区	ちいばす	田町ルート
		赤坂ルート
		芝ルート
		高輪ルート
		芝浦港南ルート
		青山ルート
		麻布西ルート
		麻布東ルート
新宿区	新宿WEバス	新宿御苑ルート
		歌舞伎町・西新宿循環ルート
		朝夜ルート
文京区	Bーぐる	千駄木・駒込ルート
		目白台・小日向ルート 本郷・湯島ルート
台東区	めぐりん	北めぐりん（浅草回り）
		北めぐりん（根岸回り）
		南めぐりん
		東西めぐりん ぐるーりめぐりん
墨田区	すみだ百景 すみまるくん すみりんちゃん	北西部ルート（向島・鐘ヶ淵ルート）
		北東部ルート（八広・立花ルート）
		南部ルート（両国・錦糸町ルート）
江東区	しおかぜ	木場ルート
		辰巳ルート
品川区	しなバス	大井ルート
大田区	たまちゃんバス	（下丸子・矢口循環）
世田谷区	タマリバーバス	玉堤循環路線 [等01]
	-	南北路線 [成06]
	-	希望ヶ丘路線（八幡山ルート） [ハ01]
	-	宇奈根地区路線 [狛12]
	-	希望ヶ丘路線（千歳船橋ルート） [歳25]
	せたがやくるりん	祖師谷・成城地域循環路線
	-	経堂・八幡山路線 [経02]
	-	等々力・梅ヶ丘路線 [等13]
	-	喜多見・宇奈根・砧本村循環路線 [砧06]
	-	喜多見・宇奈根地区オンデマンド輸送

区	愛称	ルート・系統	
渋谷区	ハチ公バス	恵比寿・代官山循環 夕やけこやけルート 本町・笹塚循環 春の小川ルート 神宮の杜ルート（神宮前・千駄ヶ谷ルート） 丘を越えてルート（上原・富ヶ谷ルート）	
中野区	なかのん ※現在、愛称廃止	[K01]、[K02]	
杉並区	すぎ丸	けやき路線 さくら路線 かえで路線	
豊島区	IKEBUS （イケバス）	Aルート Bルート	
北区	Kバス	王子・駒込ルート 田端循環ルート	
荒川区	さくら 夕入さくら	左回り [南千01] 右回り [南千02][南千02-1] [南千03]	
板橋区	りんりんGO	時計周り 半時計周り	
練馬区	みどりバス	保谷ルート 北町ルート 関町ルート 氷川台ルート 大泉ルート 南大泉ルート	
足立区	はるかぜ	はるかぜ1号 （西新井・綾瀬線） はるかぜ2号 （綾瀬・六木線） はるかぜ3号 （西新井・舎人線） はるかぜ4号 （区役所・鹿浜線） はるかぜ5号 （北千住駅西側地域循環） はるかぜ6号 （北千住・鹿浜線） はるかぜ7号 （西新井・六木線） はるかぜ8号 （小台・宮城循環） はるかぜ9号 （青井・亀有線） はるかぜ10号 （西新井・高野線） はるかぜ11号 （堀之内・椿循環） はるかぜ12号 （西新井・亀有線）	
		ブンブン号	[花22]
		葛飾区	さくら ※地域乗合タクシー 細田循環バス
江戸川区	上一色・興宮町・小岩周辺地区コミュニティ交通	（上一色・興宮町・小岩循環）	

東部地区での実証実験の事業計画(案)は以下の通りとなります。

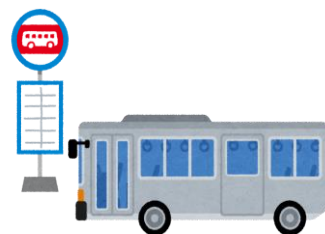
(1)運行ルート

- ①起点 : 目黒区総合庁舎
- ②終点 : 目黒駅
- ③主要経路: 東京共済病院、厚生中央病院、
恵比寿ガーデンプレイス
- ④営業キロ: 11.7km(往路 約5.0km、復路 約6.7km)



(2)運行計画(案)

- ①運行日 : 平日及び土日祝
 - ②運行時間: 8:30~16:45(土日祝の時間帯も同様)
 - ③便数 : 45分間隔(12便/日)
- ※詳細なダイヤは今後検討



(3)運行開始

令和6年3月を予定

(4)運賃(案)

- ①運賃 : 220円(大人) 110円(小人)
- 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)
 - ・障害者は普通運賃の半額
 - ・幼児(1歳以上~6歳未満)は、小学生以上に同伴する幼児2人まで無料、1人で乗車の場合は小児運賃
 - ・乳児(1歳未満)は無料
 - ・シルバーパスは利用不可
- ④路線バスとの乗り継ぎ
 - ・東急バス一般路線が一日乗り放題となる「東急バス一日乗車券」の利用が可能(大人520円、小児260円)
- ⑤回数券: 発売予定



東部地区での実証実験の事業計画(案)は以下の通りとなります。

(5)車両

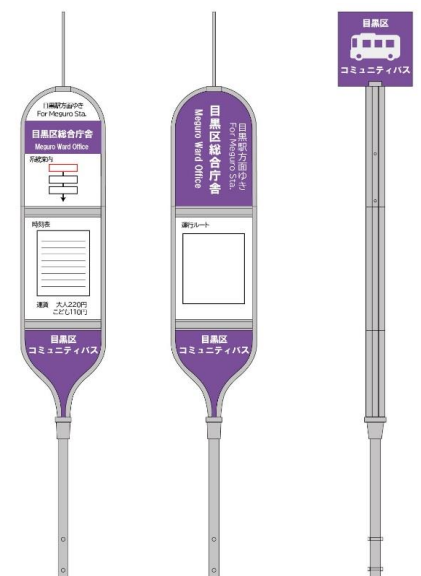
- ①車種 : 小型電気(EV)バス J6(BYDジャパン)
- ②台数 : 3台(うち予備車両1台)
- ③仕様 : ノンステップバス、EV車(CO2排出ゼロ)
- ④サイズ : 全長6.99m×2.08m×3.08m
- ⑤乗車定員: 36名 (座席11名+跳上げ席2名+立席22名+運転席1名)
- ⑥デザイン : 今後、決定する愛称と合わせたデザインのラッピングを予定
- ⑦広告 : 今後、車内または車体に掲示を検討予定



参考 小型電気(EV)バス J6(上野動物園で運行)

(6)バス停留所(案)

- ①仕様 : しらゆり型ST
新設するバス停として埋込型で設置する
東急バスの既存バス停でも同型を採用
(茶屋坂バス停)
- 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

【今後の進め方】

1 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取組みを進めていく。

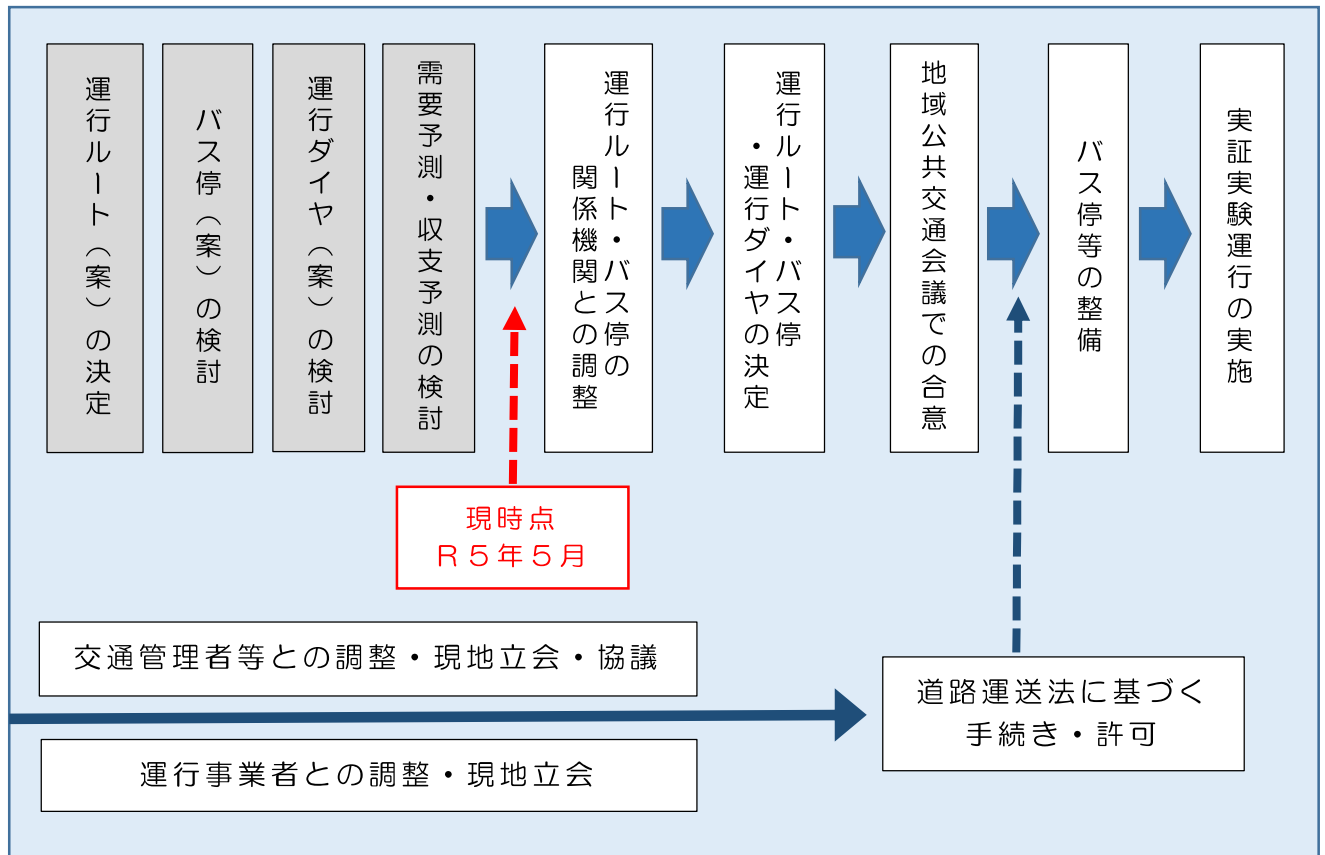
今後は、令和5年5月25日に締結した三者協定に基づき、「地域」・「運行事業者」・「行政」が連携・協力し、実証実験運行に向けた手続き等を行い、バス停の設置や運行車両を確保して実証実験運行を実施する。



※上記、「○」印が主として取組む。

2 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】



これまで、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。

また、運行ルートとなる隣接区（渋谷区、品川区、港区）に対し、運行に関する協議を行い、合意された書面についても交通会議で報告する。

今後は、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を行い、バス停設置等に伴う道路管理者等との手続きを経てバス停設置等を行うなど、引き続き実証実験運行に向けた取組を進めていく。