

令和5年度 第2回東部地区交通協議会

日時：令和5年8月30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）運行ルート及びバス停箇所について
- （2）ラッピングデザイン及びバス停の記載内容について
- （3）運行計画（案）及び運行継続可否の考え方について
- （4）今後の進め方について

3 配布資料

- 資料1 関係機関との調整経過（交通管理者による現場確認）
- 資料2 運行ルート及びバス停箇所図（バス停名含む）
- 資料3 ラッピングデザイン（案）
- 資料4 バス停の記載内容（案）
- 資料5 運行計画（案）及び運行継続可否の考え方
- 資料6 今後の進め方

4 その他

以 上

1 関係機関との調整経過(交通管理者による現地確認)

東部地区交通協議会で検討し、バス停候補地の地先と調整した結果、変更した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 5 年 6 月 15 日(木) 12 時 30 分～16 時 00 分

車 両：小型バス(ハチ公バス：全長 6.99m ロングタイプ)



目黒区役所



東京共済病院



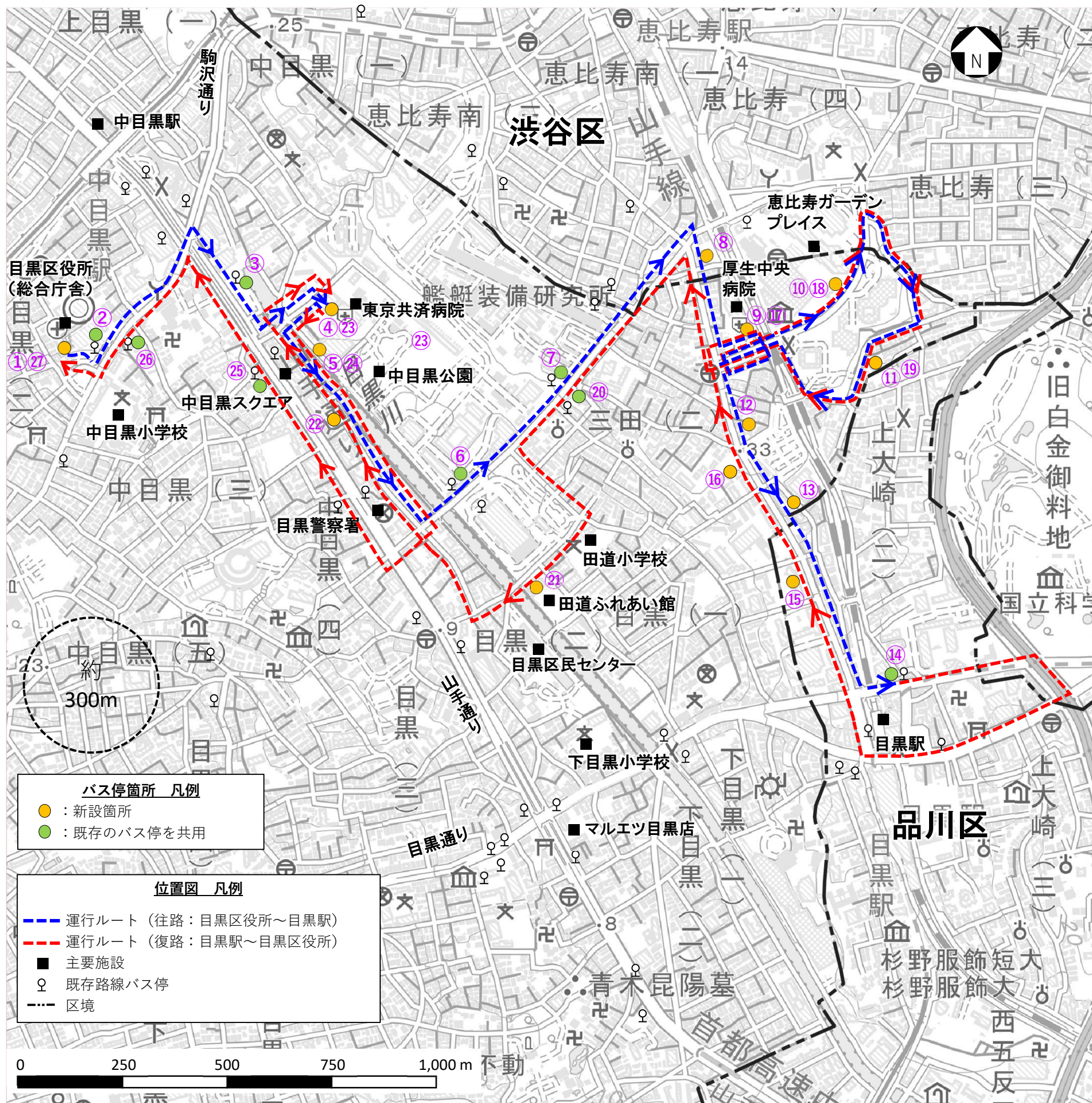
田道ふれあい館



厚生中央病院

表 交通管理者の指摘内容

区分	交通管理者(警視庁本部、目黒警察署、渋谷警察署、大崎警察署、高輪警察署)
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 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。 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。 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。



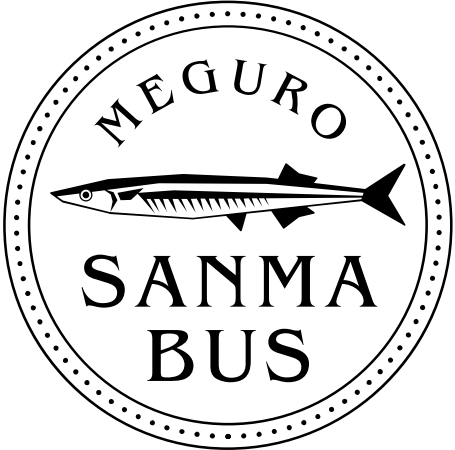
バス停設置箇所 (案)		
【往路】 区役所 ↓ 目黒駅	①・⑳	目黒区総合庁舎
	②	目黒区総合庁舎前 (既存バス停)
	③	正覚寺前 (既存バス停)
	④・㉓	東京共済病院
	⑤・㉔	中目黒スクエア前
	⑥	中里橋 (既存バス停)
	⑦	茶屋坂 (既存バス停)
	⑧	恵比寿南一公園前
	⑨・㉑	厚生中央病院前
	⑩・㉒	恵比寿ガーデンプレイス
	⑪・㉕	三田1丁目
	⑫	目黒三田会館前
	⑬	目黒1丁目
【復路】 目黒駅 ↓ 区役所	⑭	目黒駅前
	⑮	プリンセスガーデンホテル前
	⑯	三田公園前
	⑰・⑨	厚生中央病院前
	⑱・⑩	恵比寿ガーデンプレイス
	⑲・⑪	三田1丁目
	⑳	茶屋坂 (既存バス停)
	㉑	田道ふれあい館前
	㉒	なかめ公園橋前
	㉓・④	東京共済病院
	㉔・⑤	中目黒スクエア前
	㉕	東京共済病院前 (既存バス停)
	㉖	目黒区総合庁舎前 (既存バス停)
	㉗・①	目黒区総合庁舎

MEGURO
SANMA
BUS



MEGURO  SANMABUS

MEGURO  SANMABUS



EVBUS ロゴマーク案



MEGURO
SANMA
BUS



「さんまバス」車体ラッピングデザイン案

A

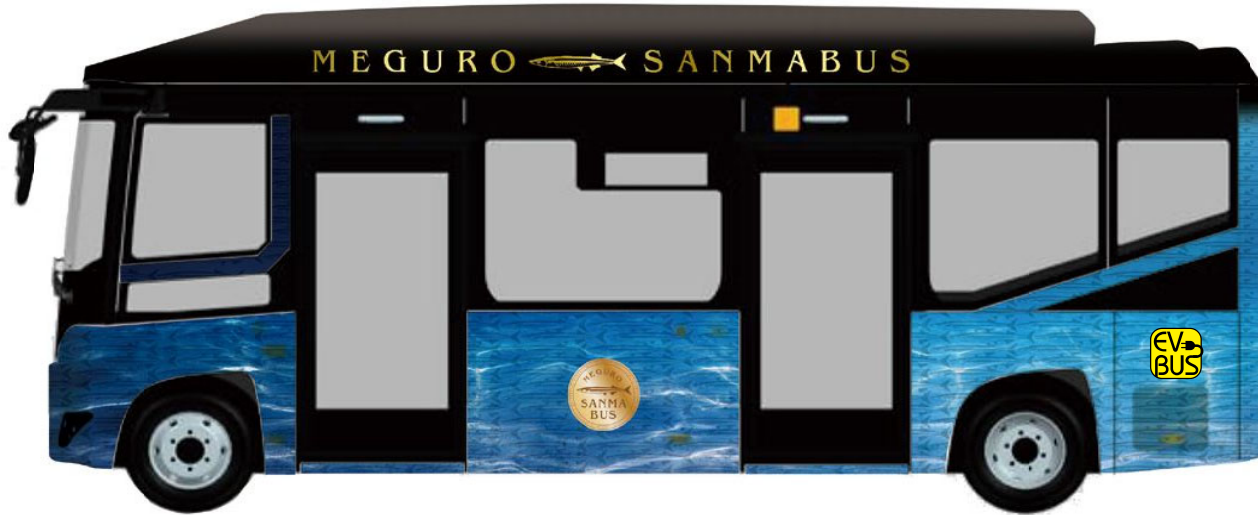


MEGURO
SANMA
BUS



「さんまバス」車体ラッピングデザイン案

B

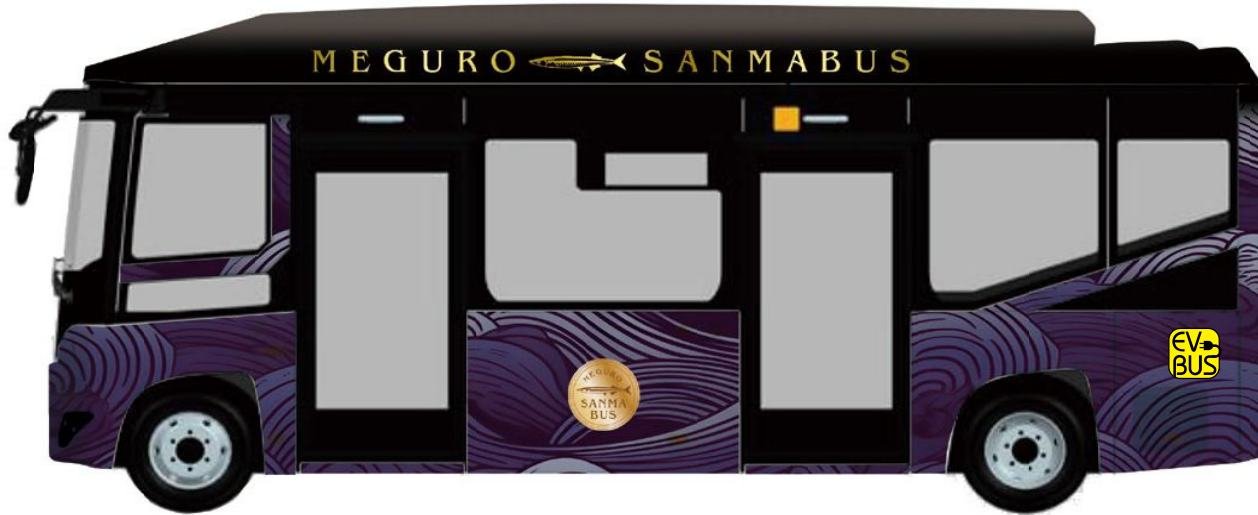


MEGURO
SANMA
BUS



「さんまバス」車体ラッピングデザイン案

C



MEGURO
SANMA
BUS

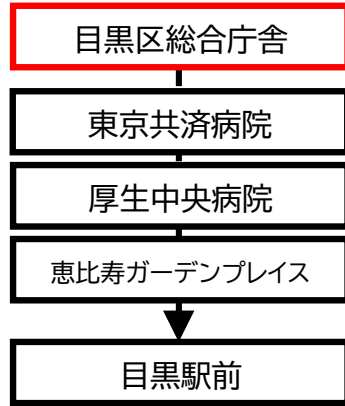


「さんまバス」車体ラッピングデザイン案 D



表面

系統案内 (主要停留所のみ記載)



発車予定時刻 Timetable

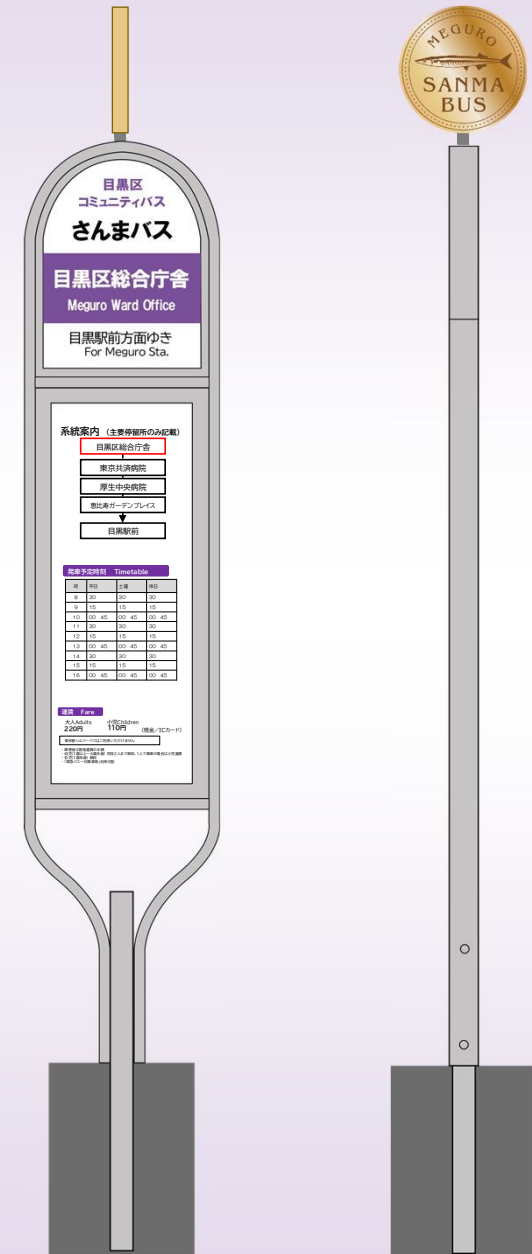
時	平日	土曜	休日
8	30	30	30
9	15	15	15
10	00 45	00 45	00 45
11	30	30	30
12	15	15	15
13	00 45	00 45	00 45
14	30	30	30
15	15	15	15
16	00 45	00 45	00 45

運賃 Fare

大人Adults 220円 小児Children 110円 (現金/ICカード)

東京都シルバーパスはご利用いただけません

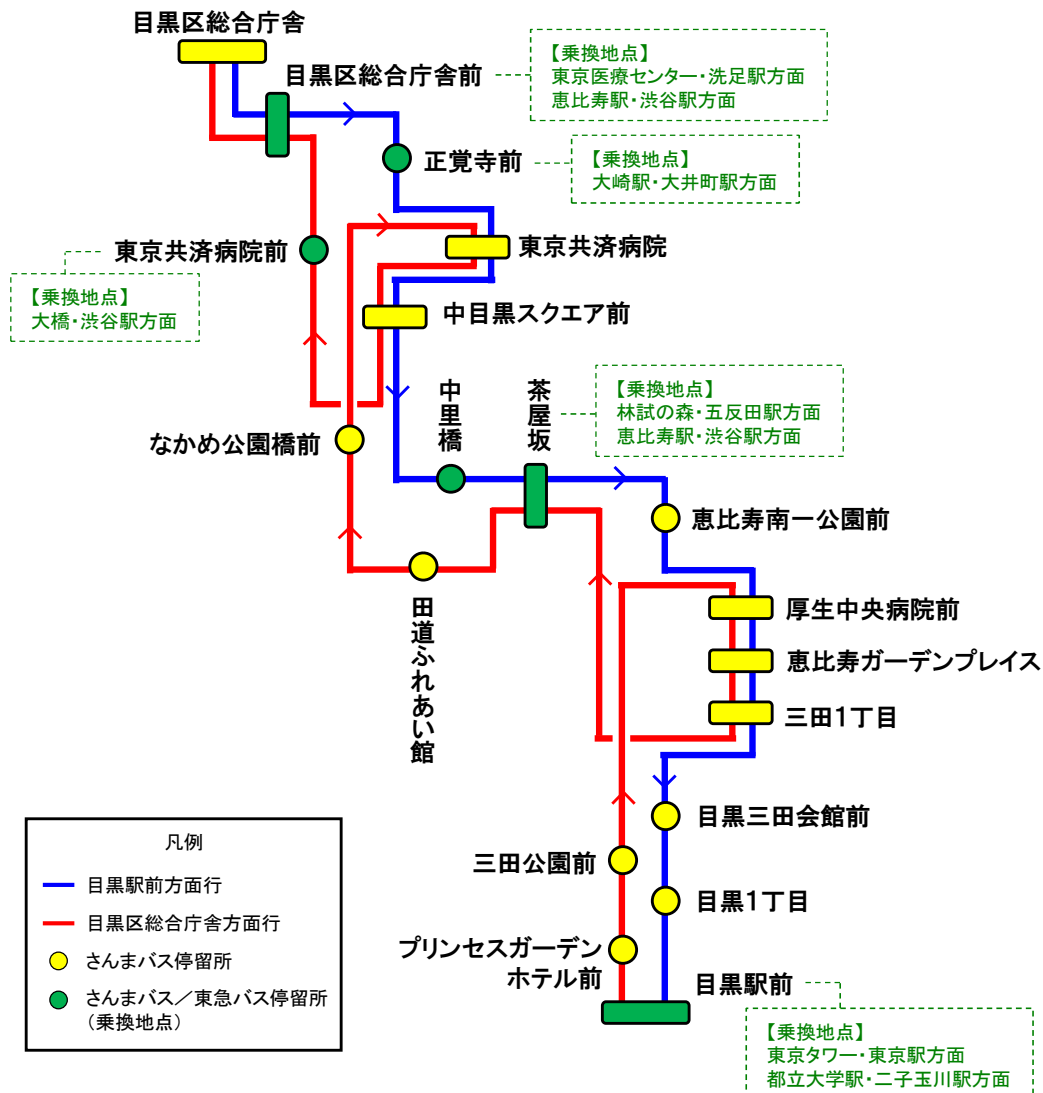
- ・障害者は普通運賃の半額
- ・幼児(1歳以上~6歳未満) 同伴2人まで無料、1人で乗車の場合は小児運賃
- ・乳児(1歳未満) 無料
- ・「東急バス一日乗車券」利用可能



バス停の記載内容(案)

裏面

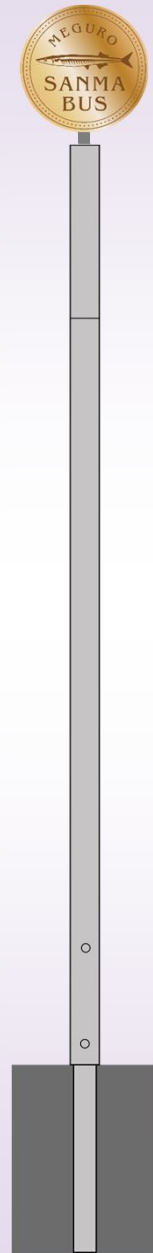
さんまバス(東部ルート) 運行ルート図



<https://tokyu.bus-location.jp>

東急バスナビ

東急バスの運行情報、乗換案内、時刻表、路線情報が
ご覧いただけます。



東部地区での実証実験運行の運行計画(案)を以下の通りとする。

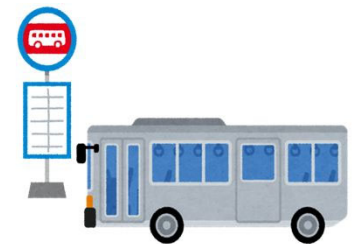
(1)運行ルート

- 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、恵比寿ガーデンプレイス
厚生中央病院、田道ふれあい館(高齢者施設)
- ④ 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(土日祝の時間帯も同様)
- ③ 運行便数 : 45分間隔(12便/日)、ダイヤは調整中
- 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)
 - ・障害者は普通運賃の半額(一部東京都発行の証明書に限る)
 - ・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



運行計画(案)

(5)車両

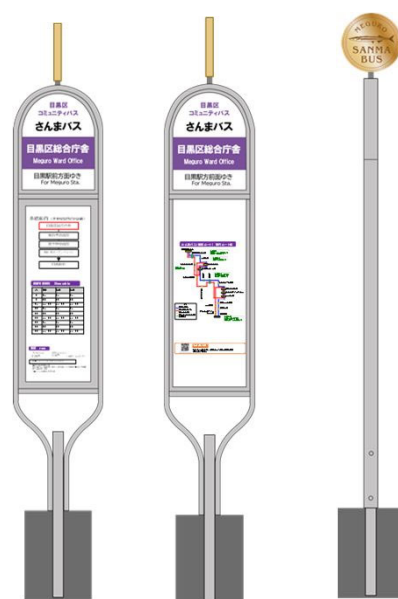
- ① 車種 : 小型電気(EV)バス J6(BYDジャパン)
- ② 台数 : 3台(うち予備車両1台)
- ③ 仕様 : ノンステップバス、EV車(CO2排出ゼロ)
- ④ サイズ : 全長6.99m×2.08m×3.08m
- ⑤ 乗車定員 : 36名 (座席11名+跳上げ席2名+立席22名+運転席1名)
- ⑥ デザイン : 愛称名「さんまバス」からイメージするデザインのラッピングを予定
- ⑦ 広告 : 今後、車内または車体に掲示を検討予定



[参考] 小型電気(EV)バス J6(上野動物園で運行)

(6)バス停留所

- 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

運行計画(案)

(7) 運行経費

運行事業者が試算した運行経費から、車両等原価償却費※を差し引いた年間の運行経費と内訳を以下に示す。

- 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

1年間の運行経費は
約2,800万円

※車両等原価償却費は、車両費、改造費、充電設備(工事費含)、ラッピング等の費用

(8) 収支率50%を目標とした利用者数

- ② 収支率50%以上となるために必要な年間の収入額
運行経費28,000千円×50% = 14,000千円

運賃からの収入が年間で
1,400万円必要

- ③ 運賃と1日あたりの利用者数の目安

$$14,000 \text{千円} \div 365 \text{日} \div 180 \text{円}^* = 213.1 \text{人} \div \text{約} 213 \text{人}$$

※運賃収入の算出では、各種割引制度を鑑みて大人180円(税抜)で行う。
(東急バス確認)

1日で213人の乗車が必要

- ④ 目標とする収支率50%に必要な1便あたりの利用者数

$$\text{往復1便換算 } 213 \text{人} \div 12 \text{便} = 17.8 \text{人} \div \text{約} 18 \text{人}$$

$$\text{片道1便換算 } 213 \text{人} \div 24 \text{便} = 8.9 \text{人} \div \text{約} 9 \text{人}$$

1便あたりでは、往復で18人、
片道で9人の乗車が必要

(9) 利用率の設定

東部地区のアンケート結果から算出した、各地域の利用意向(82人/日)と利用頻度(176人/日)を考慮して、実証実験運行の利用率の目標値を設定する。

- ① アンケート結果の利用意向と利用頻度に対する利用率

$$82 \text{人} \div 12 \text{便} \div 35 \text{人(小型バス定員)} = 0.195$$

$$176 \text{人} \div 12 \text{便} \div 35 \text{人(小型バス定員)} = 0.419$$

$$(0.195 + 0.419) \div 2 = 0.307 \div \text{35\% (実証運行の目標値)}$$

アンケート結果を考慮した
実証実験運行中の
利用率の目標は35%

また、収支率を50%を目標とした、往復1便あたりの乗客数17.8人の小型バスの乗車定員35人に対する割合から目標利用率を算出する。

- ② 往復1便の乗客数に対する小型バスの乗車率

$$17.8 \text{人(往復)} \div 35 \text{人(小型バス定員)} = 0.508 \div \text{55\% (本格運行の目標値)}$$

本格運行に移行した後の
利用率の目標は55%

運行計画(案)

(10)収支率

① アンケート結果の利用意向(82人/日)と利用頻度(176人/日)に対する収支率
 $82人 \times 180円(税抜) \times 365日 \div 28,000千円 = 0.192$
 $176人 \times 180円(税抜) \times 365日 \div 28,000千円 = 0.413$
 $(0.192 + 0.413) \div 2 = 0.303 \div 35\%(\text{実証運行の目標値})$

② 本格運行に向けた収支率

他自治体では収支率40~50%で設定している例が多く、本区においても区外からの病院や商業施設への利用者や個人や団体等からの運行経費のサポートなどを見込み、本格運行へ移行する目標として**収支率を50%と設定**する。

(11)運行継続の判断基準

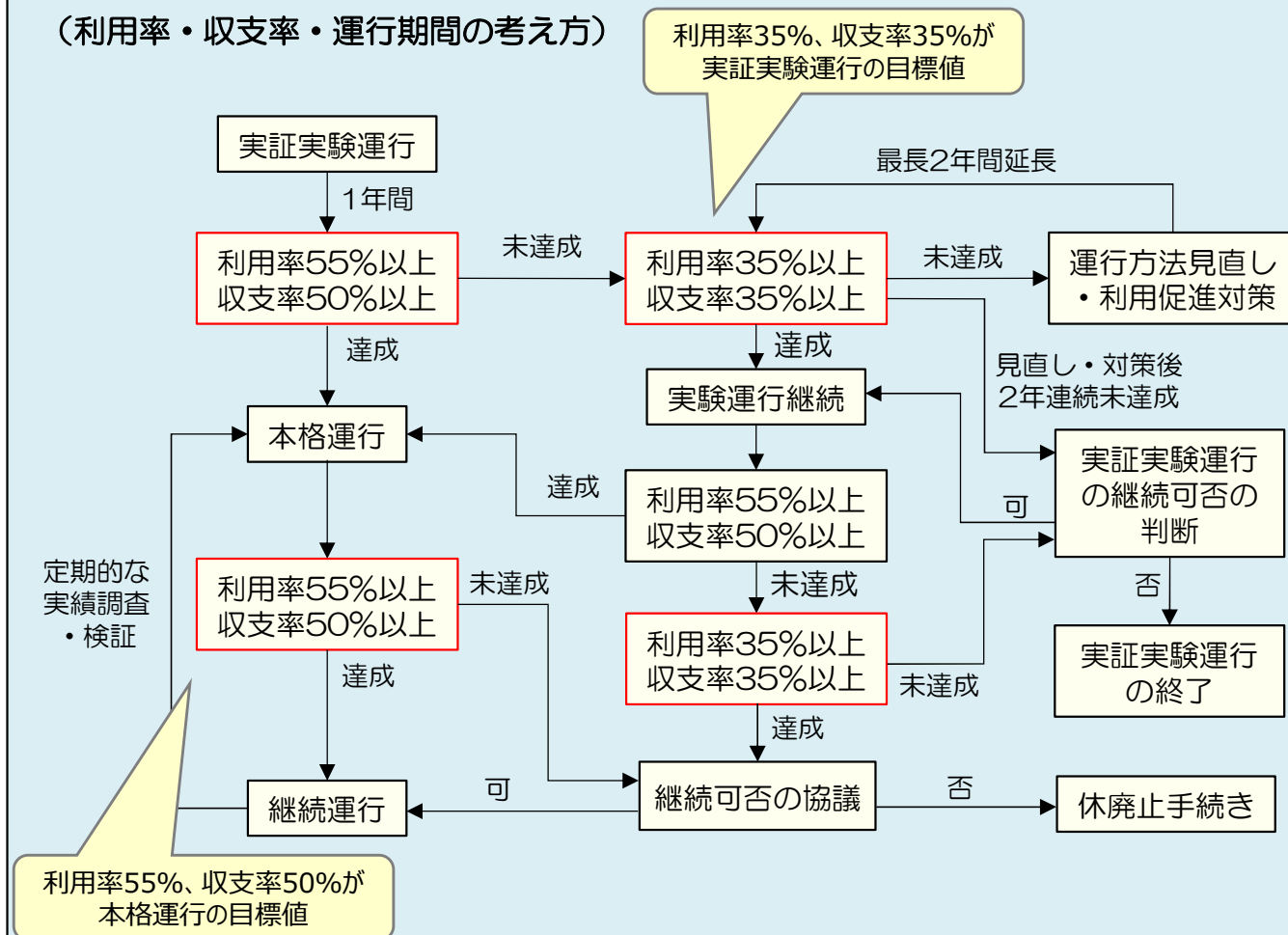
① 実証実験運行における当面の目標値

利用率35%、収支率35%を実証実験運行の目標値として、実証運行期間となる最長3年間で見直し等を行い、本格運行への移行を目指していく。

② 本格運行における目標値

利用率55%、収支率50%を本格運行移行および継続運行の目標値として、運賃収入以外の運行経費の支援について、個人や団体等から協力が得られるよう、地域、事業者、行政が連携・協力して取組んでいく。

(利用率・収支率・運行期間の考え方)

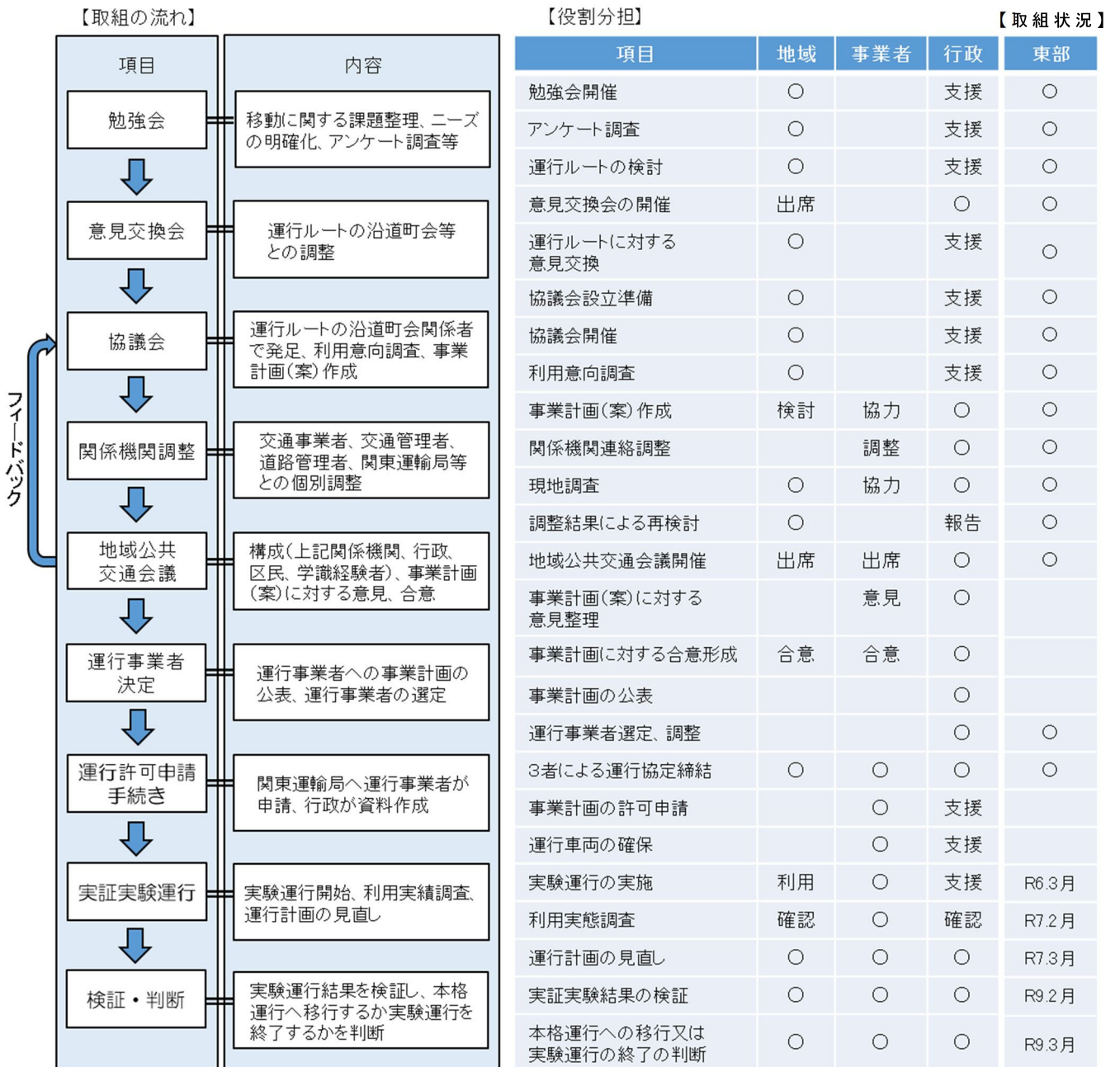


【今後の進め方】

1 実証実験運行までの流れと取組状況

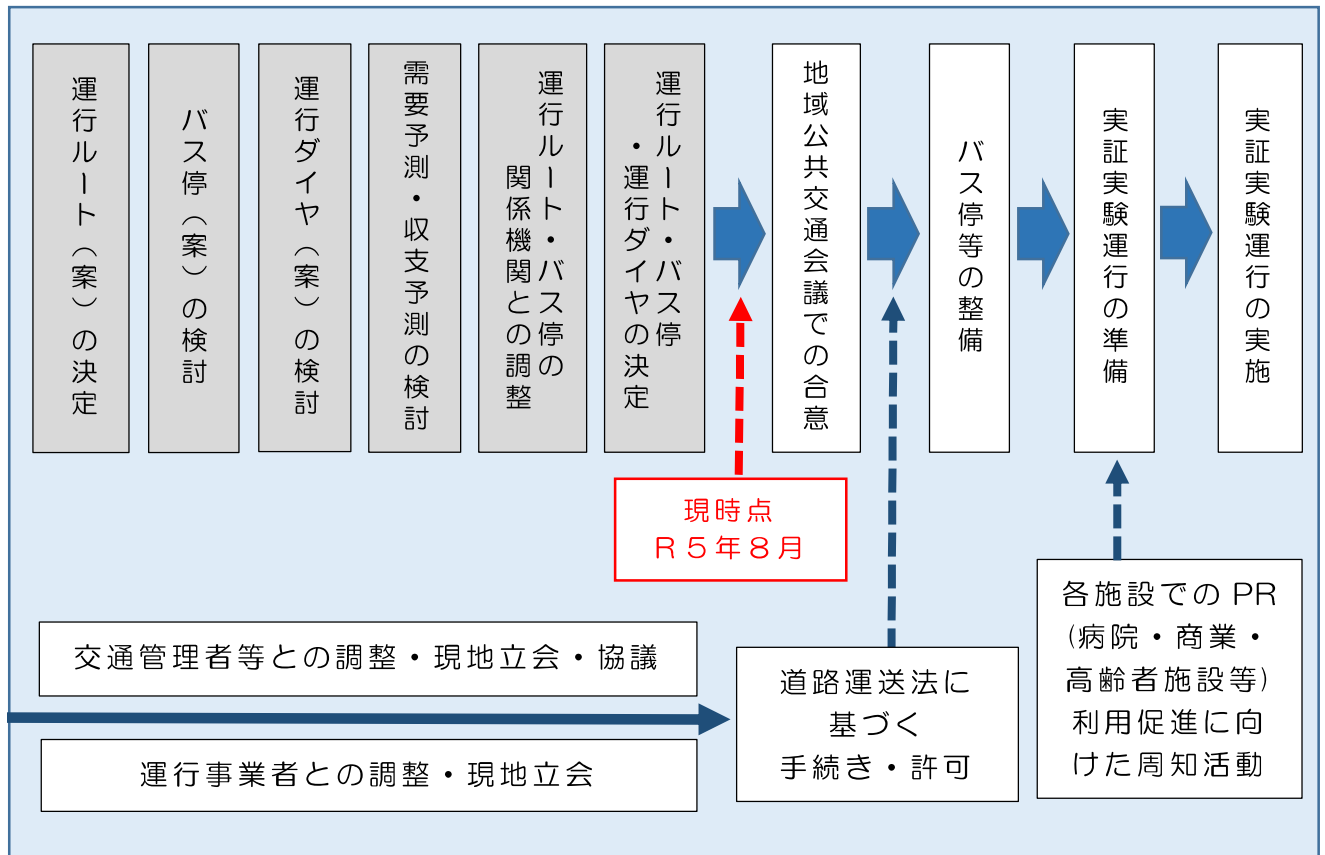
実証実験運行の実施にあたり、協議会で検討した運行ルートや運行形態等の具体的な検討内容について、地域公共交通会議に諮って合意形成を図り、実証実験運行に向けた取組みを進めていく。

今後は、令和 5 年 4 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。



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、合意された内容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い、実証実験運行での利用促進に向けた周知活動を行うなど、「地域」・「運行事業者」・「行政」が連携・協力して引き続き取組を進めていく。