

運行ルートのお考え方

運行ルートのお考え方

1 運行ルート検討対象地区の選定	2
(1) アンケート調査結果	2
(2) 個別相談の状況	5
(3) 地域の取組状況	6
(4) 結果及び状況のまとめ	6
2 各地区における運行ルートのお考え方	7
(1) 運行ルートのお考え方の整理	7
(2) 北部地区	10
(3) 東部地区	13
(4) 西部地区	16

1 運行ルート検討対象地区の選定

地区別の説明会で実施したアンケート調査の結果や個別相談の状況、また説明会後の各地区における取組動向等により、区内5地区から運行ルートを検討する地区の選定を行った。

(1) アンケート調査結果

1) 地域交通の必要性

全体の平均値 70%を超えた地区は、北部で 81%、東部で 75%となっている。

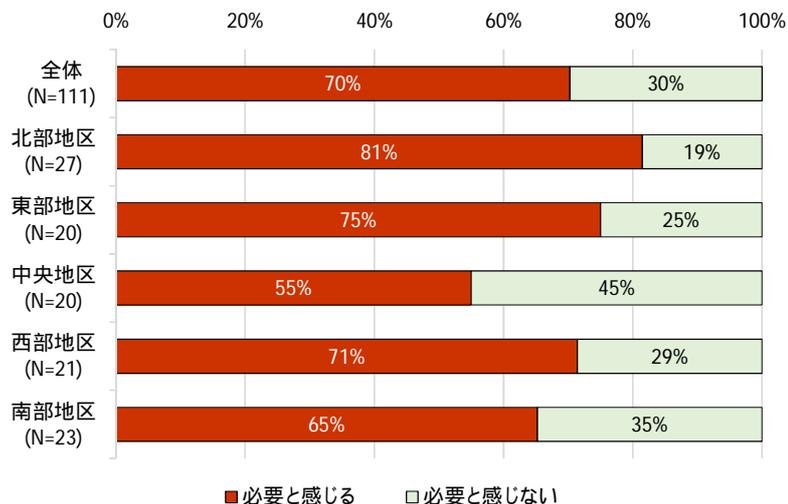


図 2.1 地域交通の必要性 (再掲)

2) 検討会への参加意向

全体の平均値 45%を超えた地区は、北部で 70%、東部で 55%となっている。

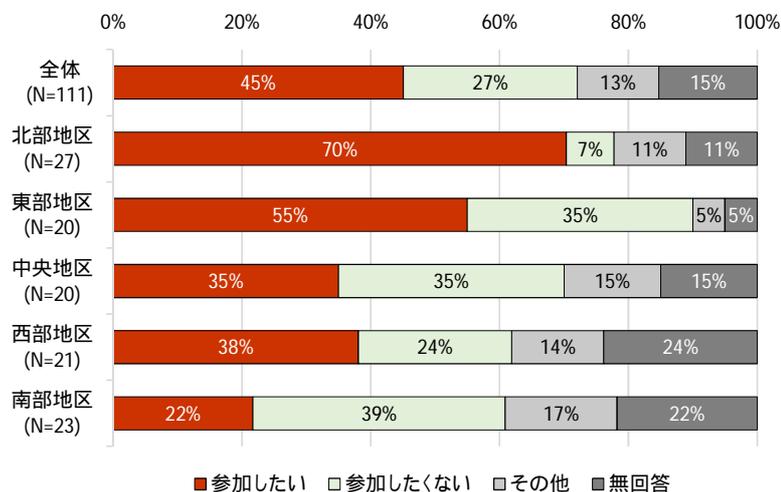


図 2.2 検討会への参加意向 (再掲)

3) まとまった需要の可能性

地区別でのまとまった需要を把握するため、区全体で要望の多かった(5件以上)行き先施設を要望数順に整理した。整理した一覧表を表 2.1 に、位置図を次頁の図 2.3 に示す。

表 2.1 要望の多い行き先施設

No.	分類	施設名	地区	要望数	地区別回答数				
					北部	東部	中央	西部	南部
1	公共施設	目黒区役所(総合庁舎)	東部	28	8	4	7	3	6
2	公共施設	めぐろ区民キャンパス (めぐろパーシモンホール)	西部	16	7	0	0	3	6
3	病院	東京共済病院	東部	16	3	3	5	3	2
4	病院	東京医療センター	西部	14	0	1	3	5	5
5	病院	総合病院厚生中央病院	東部	12	2	6	1	1	2
6	住区センター	田道ふれあい館 (田道住区センター、高齢者センター)	東部	8	4	0	1	0	3
7	駅	中目黒駅	北部	8	5	1	1	1	0
8	病院	東邦大学医療センター 大橋病院	北部	7	4	1	0	2	0
9	病院	三宿病院	北部	7	3	1	1	2	0
10	駅	目黒駅	東部	7	0	4	1	2	0
11	公共施設	目黒区民センター	東部	6	3	1	1	0	1
12	駅	都立大学駅	西部	6	0	0	0	6	0
13	公共施設	目黒区立 中央体育館	南部	5	2	0	0	0	3
14	公共施設	目黒区 北部地区サービス事務所	北部	5	5	0	0	0	0
15	駅	駒場東大前駅	北部	5	5	0	0	0	0
16	住区センター	菅刈住区センター (菅刈老人いこいの家)	東部	5	3	0	0		0

全体の要望数が5件以上を抜粋し掲載

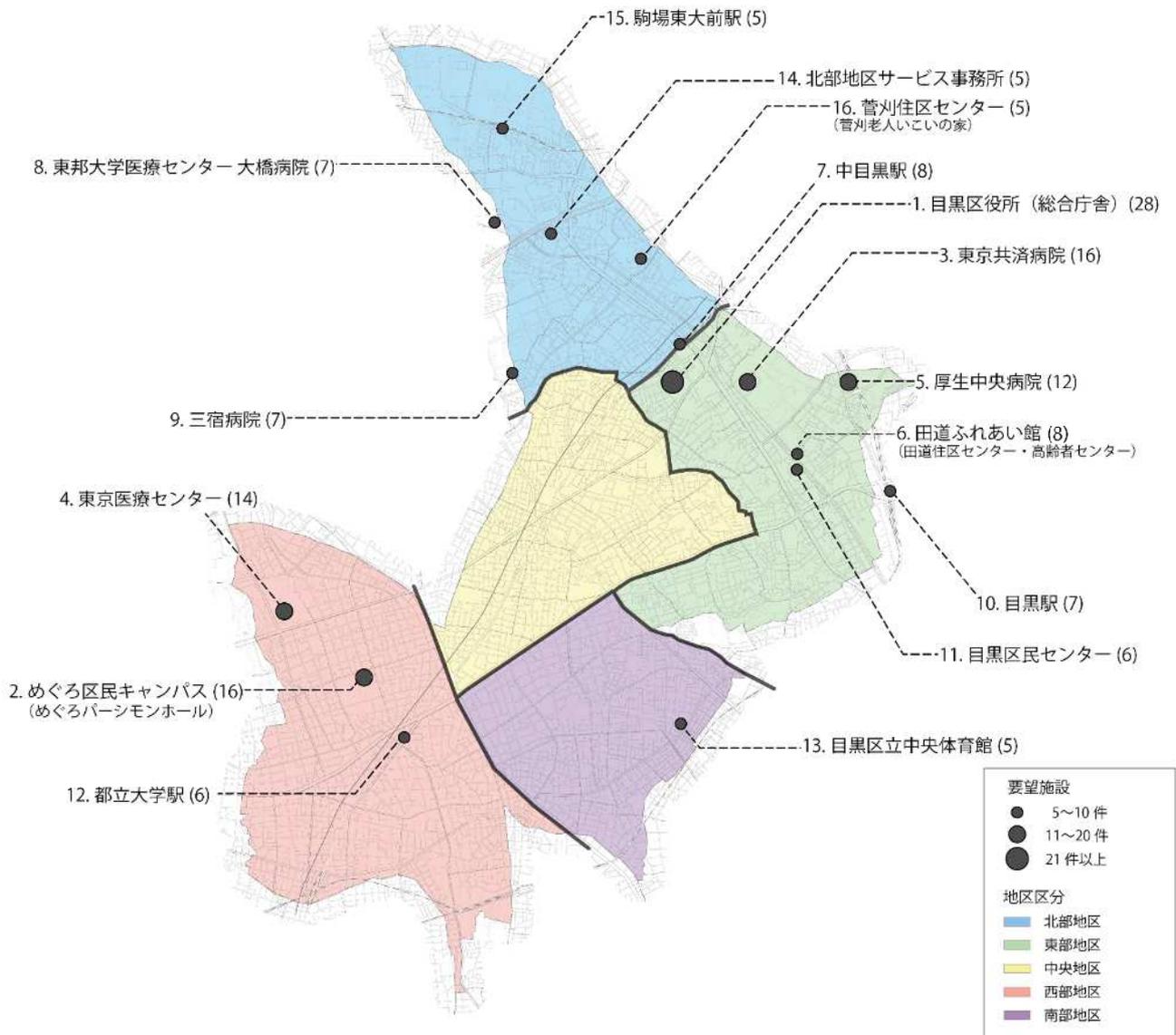


図 2.3 要望の多い行き先施設位置図

(2) 個別相談の状況

各地区の説明会において個別相談の席を設け、以下の地区から具体的な要望があった。

表 2.2 各地区の具体的な要望内容

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。

(3) 地域の取組状況

1) 地域の主体的な取組

説明会の個別相談から、北部地区において地域交通導入に向けた地域組織が設立されており、住民の人たちが主体的に話し合いを進めている。

2) 地域街づくり条例の登録申請

令和2年12月末時点で、北部地区の地域から地域街づくり条例の登録申請が提出されており、現在、その地域で主体的な話し合いが行われている。

(4) 結果及び状況のまとめ

アンケート調査結果や、地域の取組状況に関するまとめを以下に示す。

表 2.3 結果及び状況のまとめ

項目	地区
1. アンケート調査の結果	
地域交通の必要性	北部、東部
検討会の参加意向	北部、東部
まとまった需要の可能性	北部、東部、西部
個別相談の状況	北部、東部、西部、南部
2. 地域の取組状況	
地域の主体的な取組	北部
地域街づくり条例の登録申請	北部

1) 運行ルート検討対象地区の選定

アンケート調査結果の各項目では、北部地区と東部地区が全ての項目で当てはまり、西部地区では、要望の多い行き先施設が多いという結果となった。

既存の公共交通である鉄道や路線バスを活用しても地域の足が不足しているとして個別要望を受けた、北部、東部、西部、南部地区で、具体的な要望の多かった施設を結び当面検討する運行ルートを設定した。その他の地区については、今後、地域の要望を聞きながら運行ルートを検討していく。

2) モデル地区の選定

地域の取組状況では、北部地区で地域交通の導入に向けて積極的に勉強会を設立しており、一つのグループが目黒区地域街づくり条例における街づくり活動組織として研究会に登録し、三つのグループが登録に向けて準備を進めている。

現状では、北部地区で勉強会が始まっているが、運行ルートの検討素材を活用し、さらなる活動が進む地域をモデル地区として支援していく。

2 各地区における運行ルートの考え方

本節では、説明会の各会場及び町会・自治会、住区住民会議や区ホームページによる電子上にて地域住民を対象として実施したアンケート調査結果による地域交通の必要性や検討会への参加意向、説明会における個別相談の状況により想定する北部地区・東部地区・西部地区の運行ルートの検討を実施した。

(1) 運行ルートの考え方の整理

1) 車両

地域交通の検討項目としては、既存交通の活用、新たな地域交通の導入、タクシーの活用などがあり、今回作成した運行ルートは、アンケートや個別要望による施設を巡回するルートで整理しており、道路幅員や高さ制限などからワゴン車両を想定した新たな地域交通の導入で検討した。

表 2.4 目黒区での導入を想定する地域交通の例

	地域交通としてのイメージ
既存交通の活用	既存の路線バスの経路変更や民間施設利用者の送迎バスを一般の地域住民の移動に活用するなど
新たな地域交通の導入	地域・行政・事業者が協力して新設する乗合車両など（小型車両等）
タクシーの活用	地域住民がまとめてタクシーを利用するなど（共同利用、相乗り等）



図 2.4 想定する地域交通としてのイメージ

2) 運行距離

路線バスの運行速度は、比較的広い道路を運行するため平均時速 14km と考えられており、地域が要望する施設を巡回する区の地域交通では、狭い道路を通行することから、運行速度を時速 10 km と想定して、1 回 1 時間で運行できる運行距離を 10 km 程度となるよう検討した。

3) 運行時間帯、運行本数、運行経費

運行時間帯は、8:30～18:30 の 10 時間とし、通学路規制の解除時間から買い物や帰宅時間を考慮して定時定路線で想定した。

また、運行本数は、1 時間毎、30 分毎、20 分毎で検討し、運行経費は、国土交通省が公表している乗合バス事業の収支状況 1km 走行するのに必要な金額 770 円を引用して算出した。

4) 車両と運行距離の関係

ワゴン車(車いす乗車可能車両)と小型バス(ショートタイプ)で1回に利用する人数や利用運賃を下記の条件で想定して、車両と運行距離の関係を試算した。

(運行経費には、車両代金や停留所整備費用は含まれない)

- ・乗車定員 7人/台(ワゴン車両:車いす乗車可能車両)運転席と助手席除く
28人/台(小型バス:ショートタイプ)運転席除く
- ・利用者数 9人/回(ワゴン車)1運行での乗換え割合を3割と想定
36人/回(小型バス)
- ・利用運賃 200円/回
- ・運行経費 770円/km(国土交通省HP公表:令和元年度乗合バス事業の収支状況より)

表 2.5 運賃収入と運行距離の関係

車種	利用者数 a	利用運賃 b	運賃収入 c=a×b	運行経費 d	運行距離 e=c/d
ワゴン車	9人	200円	1,800円	770円/km	2.3km
小型バス	36人		7,200円		9.4km

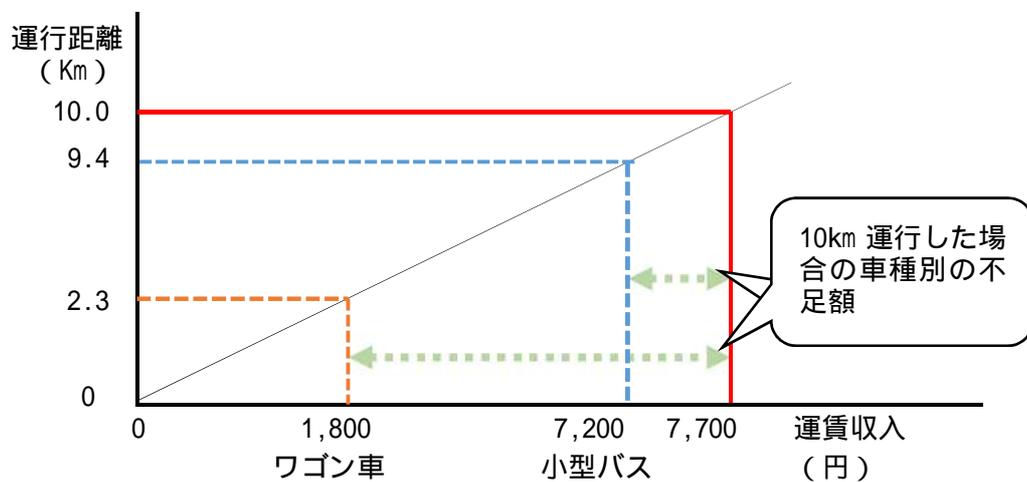


図 2.5 10km 運行した場合の車種別の不足額

運行距離 10km の場合、1 回の運行経費は 7,700 円となり、小型バスでは 500 円、ワゴン車では 5,900 円の費用が不足するため、運行ルート付近の個人や団体、企業等からの寄付金やサポートを募って運行経費を確保することで運行距離を延ばすことに繋がる。

表 2.6 10km 運行した場合の車種別の運行経費不足額

運行経費	1日の 運行経費	1年間の 運行経費	ワゴン車		小型バス	
			運賃収入	不足額	運賃収入	不足額
770 円/km	77,000 円	28,105 千円	6,570 千円	21,535 千円	26,280 千円	1,825 千円

5) 今後の検討課題

更なる財源の確保

1年 365 日運行した場合、ワゴン車で 21,535 千円、小型バスで 1,825 千円の運行経費の不足額が生じ、継続的な運行には更なる財源確保が必要となる。

運行車両やルートの検討

地域が必要とする移動手段と利用頻度などを詳細に調査検討し、利用者数や利用頻度が少ない場合は、タクシーの活用を含めた車両やルートを検討する必要がある。

運行形態の検討

運行形態については、持続可能な運行を確保するため、定時定路線運行やデマンド運行、区域内運行や相乗り運行などの様々な運行形態を検討していく必要がある。

デジタル技術の活用

国や都が推進している MaaS* 等のデジタル技術を活用した交通の利便性向上など、町田市等の先行事例の状況を情報収集し、移動支援について総合的に検討していく。

* MaaS : Mobility as a Service

スマートフォン等から目的地までの各交通サービスの経路検索や予約・支払いが一括で出来るサービス。

(2) 北部地区

1) アンケート調査結果の概要

北部地区では、アンケート調査結果では地域交通を必要と感じる人の割合が約8割と、他の地区と比較し最も高く、検討会への参加意向も約7割と最も高いという結果となった。

地域交通を必要とする項目では、病院や買い物が多いが、最も多いのはその他の回答となっており、具体的には目黒区役所等の区施設への回答が多かった。地域交通に関する意見では南北の縦軸ルートを要望する声が多くあげられた。

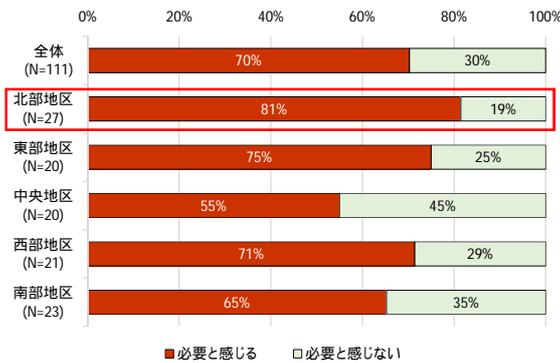


図 2.6 地域交通の必要性 (居住地域別)

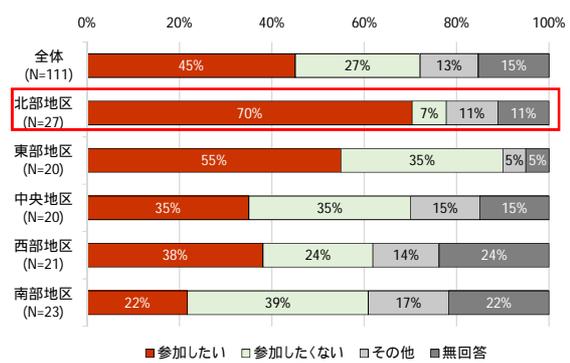


図 2.7 検討会への参加意向 (地域別)

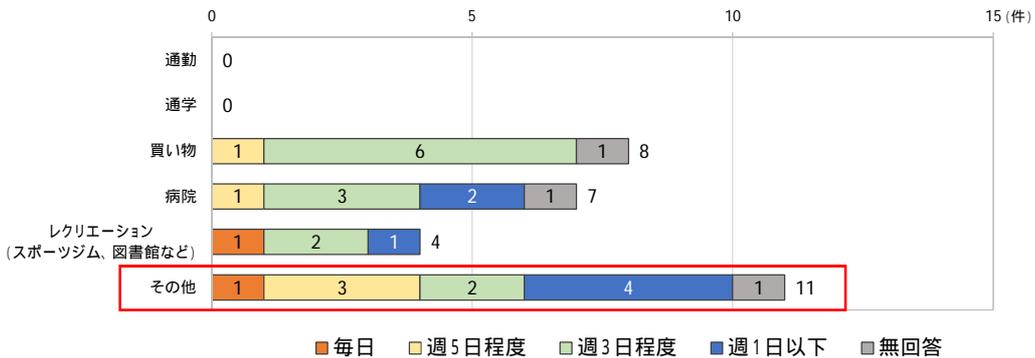


図 2.8 移動の必要性を感じる項目 (北部地区)

表 2.7 新たな地域交通に関する意見 (北部) 一部抜粋

意見	
北部地区	運賃が気になります。現行ルートを通る縦に結ぶラインが必要と思います。道幅の狭い所を何らかの方法で運行して欲しいです。
	公衆浴場や高齢者ふれあい館への送迎など高齢者の声をよく聞き福祉的視点を大切に単なる採算オンリーでないバランス感覚で進めてください。
	高齢者として出掛ける所は病院が一番多いと思います。病院循環バスが出来ると良いかと思ひます。その他、区の施設を巡るクルマ、例えば区役所、住区センター、区民センター、体育館、パーシモンホール等です。
	駒場はとにかく中目黒方向への交通が不便です。区役所や区の公共施設である区民センター、目黒区民キャンパス、パーシモンホールなど、とても行きづらく、駒場住民は区民でありながら、それらの施設の恩恵を十分に受けられてないのではないのでしょうか。以上のことから、中目黒方向への交通の充実をぜひお願いしたいです。

2) 運行ルートの検討

北部地区のアンケート調査結果による、必要と感じる新たな地域交通の行き先施設や地点と、10mメッシュの標高データによる地形の起伏図とバス路線・鉄道路線の重ね図を作成し、位置関係を整理した。

北部地区では、玉川通り（国道 246 号）より北側では標高が高くなっているが、バス路線が少なく、特に南北を結ぶ路線が存在しない。また、目黒川付近では標高が低くなっており、周辺との高低差が大きくなる事から、移動が困難であると考えられる。

またアンケート調査結果において、地域交通を必要と感じる施設・地点で複数の要望があった場所や、地区の起伏、既存バス路線等の状況を勘案し、これらを結ぶ南北の縦軸ルートを基本とした。

〔運行ルート選定の考え方〕

- ・ 地区間を跨ぐような長距離のルートは運行時間や運行間隔が長くなり、利便性が低下する恐れがあることから、基本的には北部地区内で完結する路線とする。
西部地区のめぐるパーシモンホール等へも意見が多く寄せられたが、運行距離が長くなるため既存交通の利用による移動を想定。
- ・ アンケート調査結果より、地域交通を必要と感じる施設・地点として複数の回答があった場所を結ぶことで運行ルートを検討する。
- ・ 既存の公共交通でアクセス可能な施設は、競合を防ぐために運行ルートの重複に留意する。
意見が多く寄せられた三宿病院については既往の路線バスやシャトルバスが運行されていることから運行ルートからの乗継ぎを考慮する。
- ・ 中目黒駅と目黒区役所は東部地区となるが、北部地区との境界に位置すること、また鉄道への乗換え利便性やアンケート調査結果における意見数を考慮し運行ルートで接続することとした。
詳細ルートの検討を行う際に、運行距離を勘案して運行ルートへの接続可否を判断。
- ・ また高低差のある移動にも留意して運行ルートを検討する。

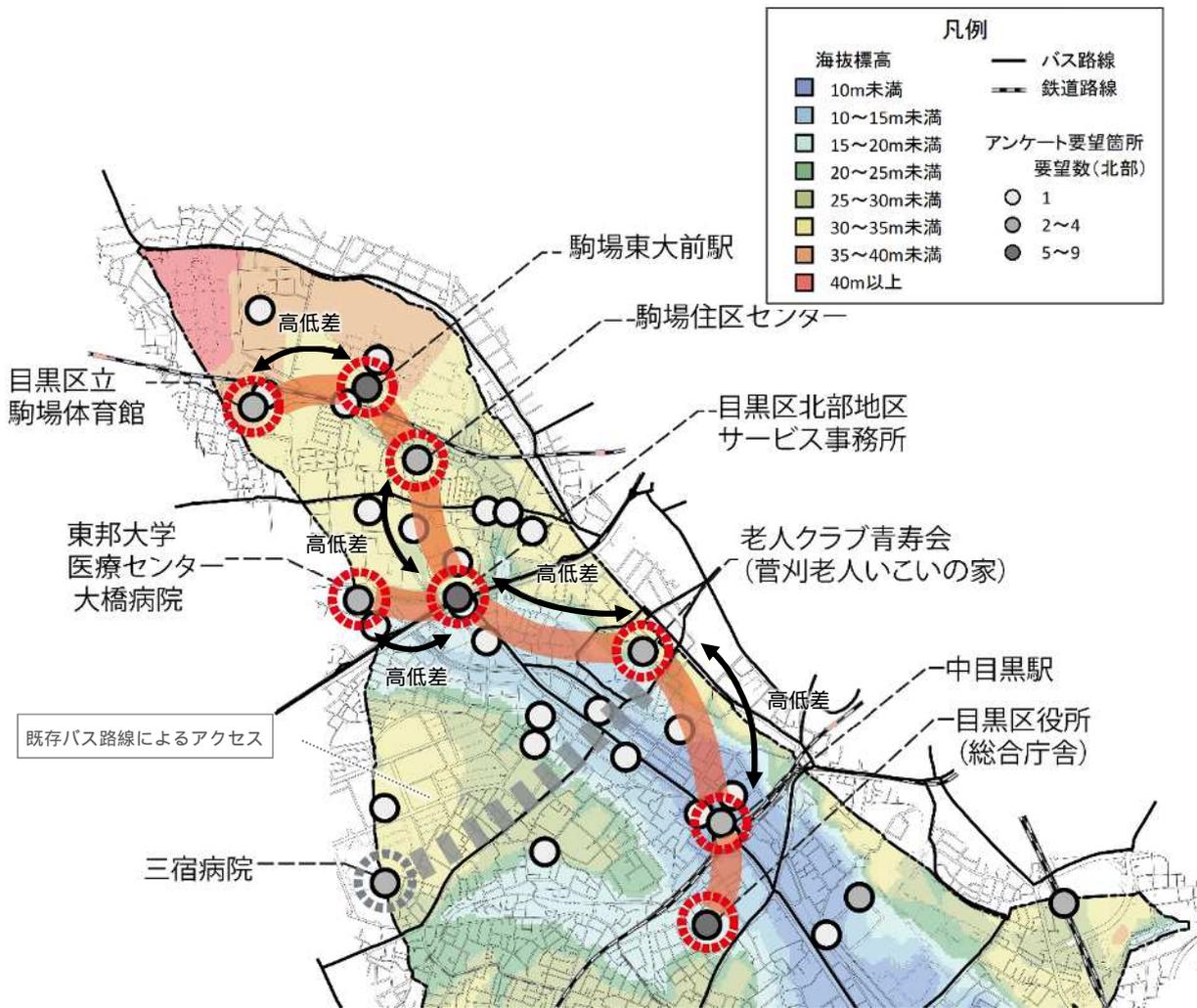


図 2.9 運行ルート検討案(北部地区)

(3) 東部地区

1) アンケート調査結果の概要

東部地区では、アンケート調査結果では地域交通を必要と感じる人の割合が約8割、検討会への参加意向も約6割とどちらも他の地区と比較し2番目に高いという結果となった。

地域交通を必要とする項目では、病院という回答が特に多く、具体的な意見では急勾配の為移動が困難という声があった。

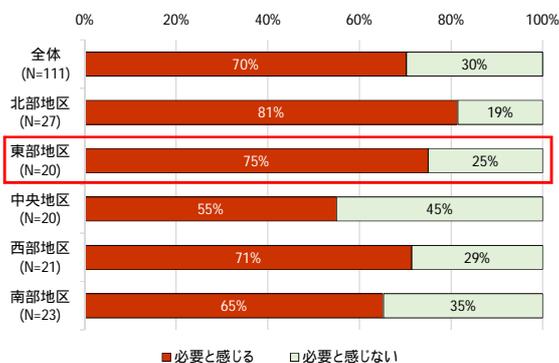


図 2.10 地域交通の必要性 (居住地域別)

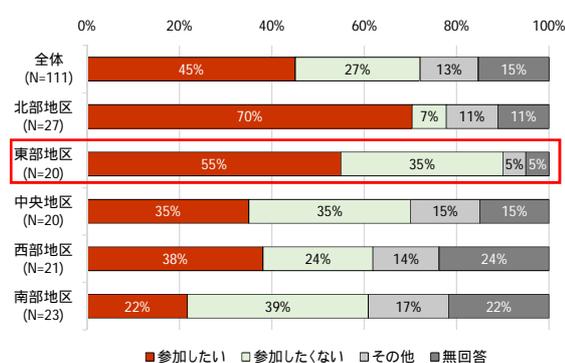


図 2.11 検討会への参加意向 (地域別)

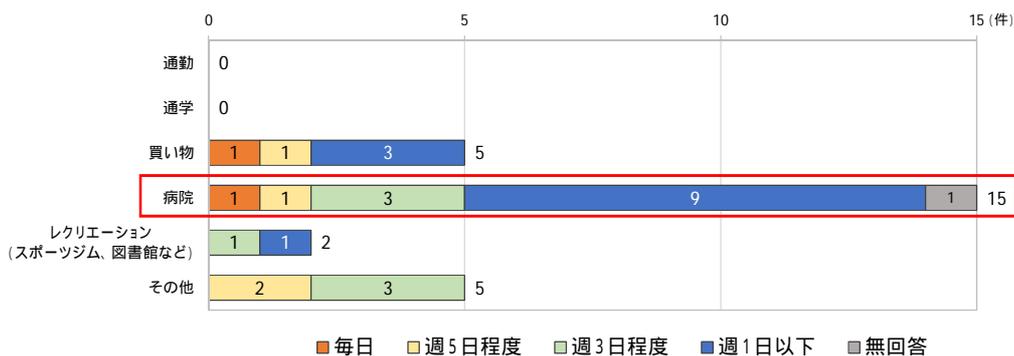


図 2.12 移動の必要性を感じる項目 (東部地区)

表 2.8 新たな地域交通に関する意見 (東部) 一部抜粋

意見	
東部地区	三田地区は高台の為どこへ行くにも坂を下り帰りは上がる。三田通りは昔渋谷から桜新町または砧緑地公園方面に路線バスが走っていました。その関係で大鳥神社方面より三田にある厚生中央病院までバスで来られた患者さんがたくさんいました。今でも不便を感じる人が多くいます。
	目黒本町1丁目は比較的便利な地域でバスで最寄りの駅に行かれます。ただ老人会の集い・会合に行く住区センターは坂があり行き帰りが大変です。
	高齢者の病院や買い物が不自由と思います。巡回ルートを細かくしてサポートしてもらえると良いと思います。
	行人坂が勾配が急なため目黒駅へのアクセスが辛いです。また行人坂が道が狭く交通量も多いため、年寄りの方はより辛いと思います。

2) 運行ルートの検討

東部地区のアンケート調査結果による、必要と感じる新たな地域交通の行き先施設や地点と、10mメッシュの標高データによる地形の起伏図とバス路線・鉄道路線の重ね図を作成し、位置関係を整理した。

東部地区では、目黒川付近で標高が低くなっており、徒歩による移動が困難と考えられる。また、病院付近では高低差が大きくなっており、特に厚生中央病院付近にはバス路線が存在しないため、アンケートでも要望数が多かった。

またアンケート調査結果において、地域交通を必要と感じる施設・地点で複数の要望があった場所や、地区の起伏、既存バス路線等の状況を勘案し、これらを結ぶ周回のルートを基本とした。

〔運行ルート選定の考え方〕

- ・ 地区間を跨ぐような長距離のルートは運行時間や運行間隔が長くなり、利便性が低下する恐れがあることから、基本的には東部地区内で完結する路線とする。
- ・ アンケート調査結果より、地域交通を必要と感じる施設・地点として複数の回答があった場所を結ぶことで運行ルートを検討する。
他地区から意見が多く寄せられた田道ふれあい館（田道住区センター、高齢者センター）や目黒区民センターについては、東部地区ではほとんど要望がなかったが、他地区からの利用者を考慮して運行ルートとして検討する。
- ・ 既存の公共交通の競合を防ぐため、既往の路線バスの運行ルートの乗継ぎを考慮して運行ルートを検討する。
山手通りや目黒通り、茶屋坂など既往の路線バスの運行ルートやバス停留所の位置を考慮して検討する。
- ・ また高低差のある移動にも留意して運行ルートを検討する。

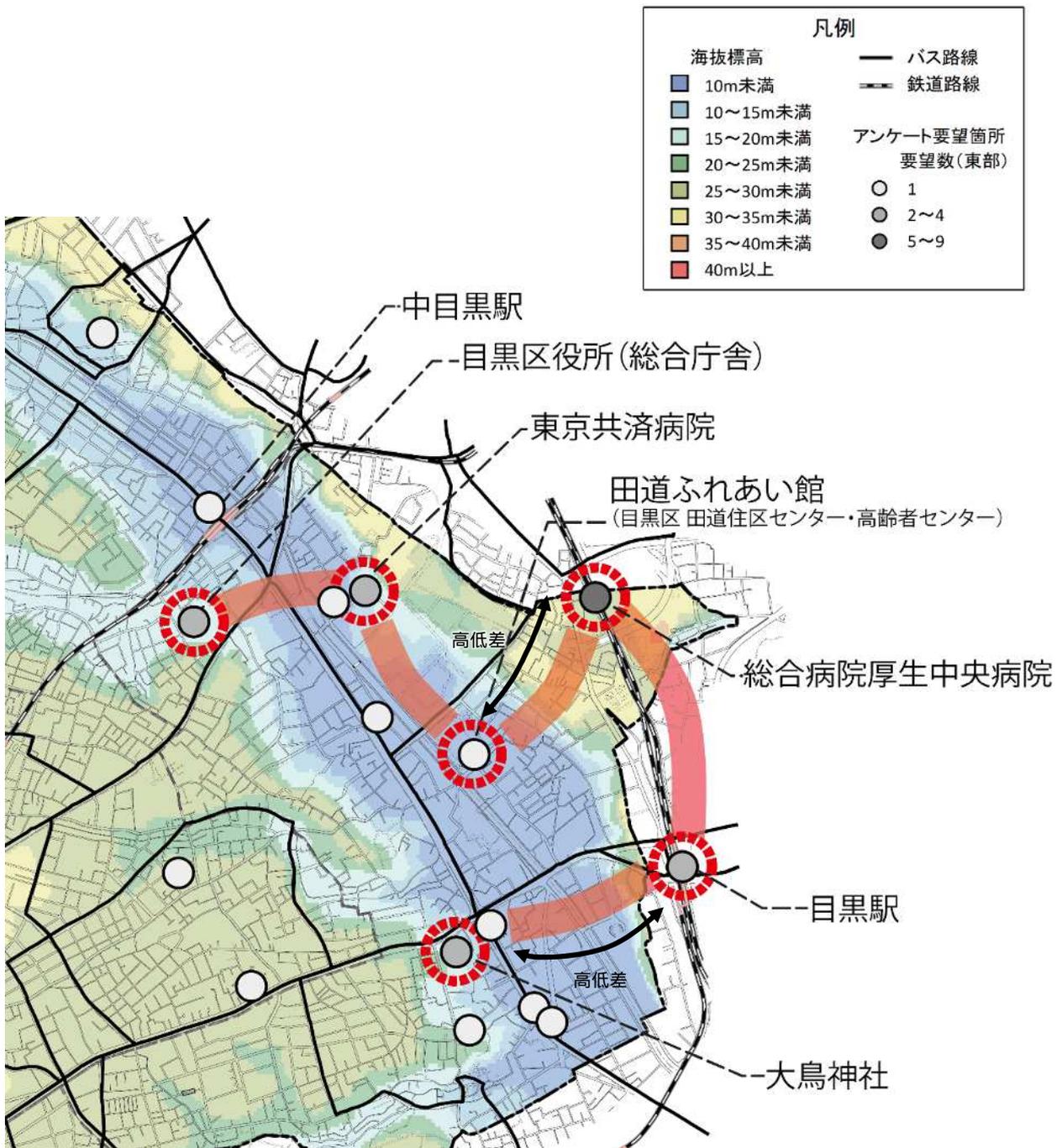


図 2.13 運行ルート検討案(東部地区)

(4) 西部地区

1) アンケート調査結果の概要

西部地区では、アンケート調査結果では地域交通を必要と感じる人の割合が約7割、検討会への参加意向も約4割とどちらも他の地区と比較し3番目に高いという結果となった。

地域交通を必要とする項目では、病院や買い物という意見が多く、具体的な意見では病院や公共施設が駅からのアクセスが悪く移動が困難という声が上がった。

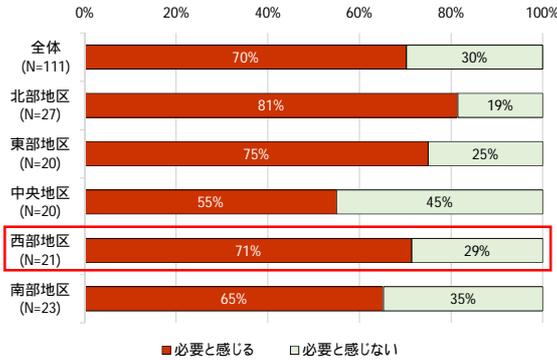


図 2.14 地域交通の必要性 (居住地域別)

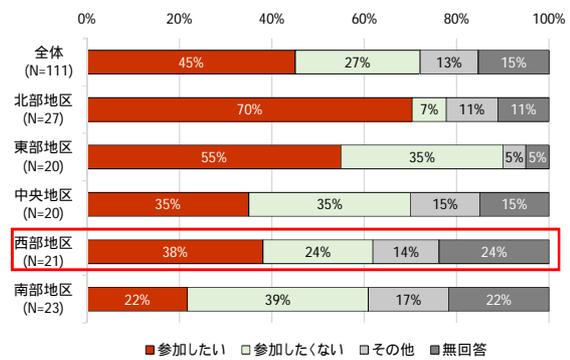


図 2.15 検討会への参加意向 (地域別)

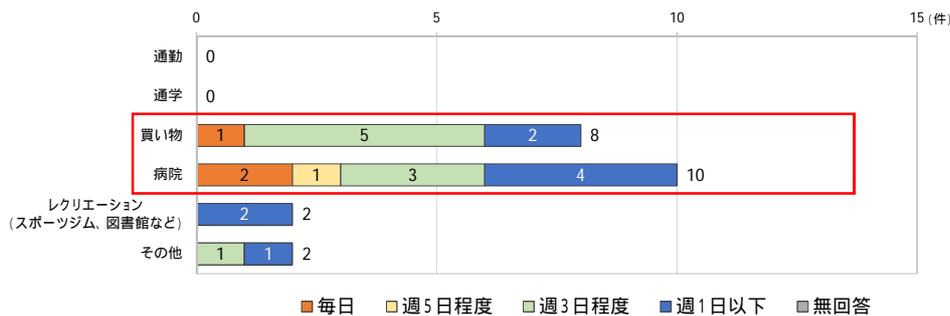


図 2.16 移動の必要性を感じる項目 (西部地区)

表 2.9 新たな地域交通に関する意見 (西部) 一部抜粋

意見	
西部地区	高齢者が急増するなかで、病院への通院、買い物、区施設へのアクセスなど、日常生活を営む上で外出することが重要となっていると思う。ただ財政的な裏付けや、利用者確保などの課題があり、便利でしかも効果的な運用ができるような運営体制づくりが求められているのではないか。
	坂道が多いので外出が気安くできない。
	以前は都立大学駅から医療センターへはもっと便利に行けていたのですがバスの本数が減り不便になりました。パーシモンホールのジムや図書館のホールへ行く方も多いので、そこを經由したシャトルバスを希望します。
	各種相談・申請等、高齢になれば出向くことが多くなりますが電車等では徒歩の時間を多く要します。是非各施設の近くまでのバスの運行をお願いします。
	緑が丘3-11番地は目黒区内でも大田区世田谷区に隣接しておりバスや電車の駅にも徒歩で15分程を要し高齢の方や身体の不自由な方には厳しい状況です。タクシーもあまり通らずひたすら待っている方を見かけることも度々です。特に高齢の方が通院や買い物等で不便を感じていることを思うと週3回程度のマイクロバス等の運行を希望いたします。

2) 運行ルートの検討

西部地区のアンケート調査結果による、必要と感じる新たな地域交通の行き先施設や地点と、10mメッシュの標高データによる地形の起伏図とバス路線・鉄道路線の重ね図を作成し、位置関係を整理した。

西部地区では、東京医療センターが存在する東根住区付近で標高が高くなっており、通院のための移動が困難な状況と考えられる。また、大岡山駅付近にはバス路線が存在しないため、大岡山駅を利用する場合の移動についても、困難な状況であると考えられるが、幅員が狭い道路や一方通行が多いことを考慮してルートを検討した。

またアンケート調査結果において、地域交通を必要と感じる施設・地点で複数の要望があった場所や、地区の起伏、既存バス路線等の状況を勘案し、これらを結ぶ縦軸のルートとした。

〔運行ルート選定の考え方〕

- ・ 地区間を跨ぐような長距離のルートは運行時間や運行間隔が長くなり、利便性が低下する恐れがあることから、基本的には西部地区内で完結する路線とする。
東部地区の目黒区役所や東京共済病院へも複数の回答があったが、運行距離が長くなるため既存交通の利用による移動を想定。
- ・ アンケート調査結果より、地域交通を必要と感じる施設・地点として複数の回答があった場所を結ぶことで運行ルートを検討する。
目黒区側から大岡山駅へのルートは道路幅等の条件が厳しいため、環状七号線を通るルートで検討し、洗足駅等の付近の施設を結ぶルートとした。
- ・ 既存の公共交通でアクセス可能な施設は、競合を防ぐために運行ルートの重複に留意する。
意見が多く寄せられた自由が丘駅と緑ヶ丘文化会館については鉄道やサンクスネイチャーバスの運行によりアクセスが可能であるため、運行ルートでは他の要望施設で検討する。
- ・ また高低差のある移動や道路幅にも留意して運行ルートを検討する。

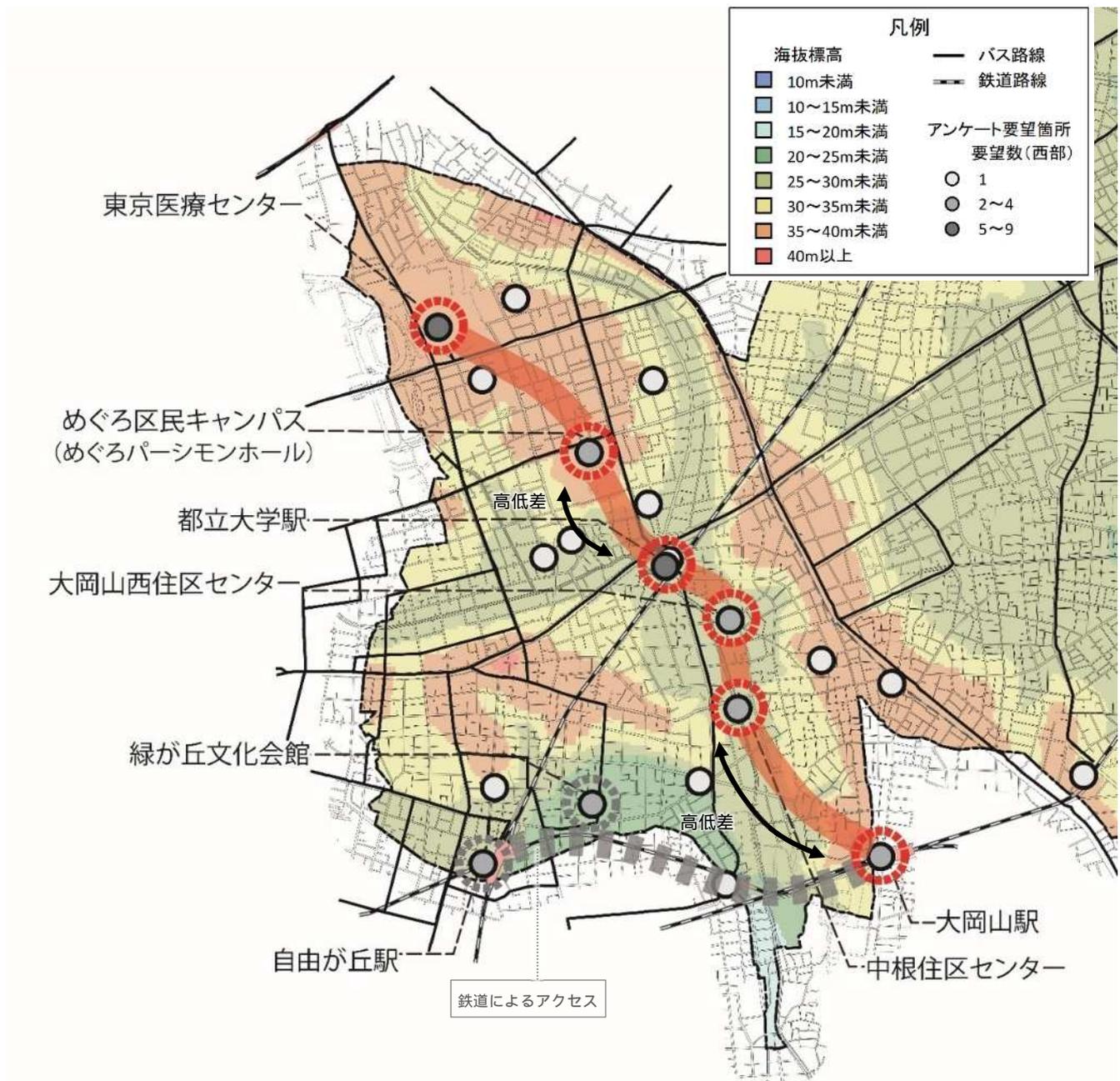


図 2.17 運行ルート検討案(西部地区)