都市環境委員会資料
令和３年２月２６日
都市整備部みどり土木政策課

「地域交通の支援」の説明会の結果と今後の取組について

１　経緯等

国では、近年の人口減少、高齢者の免許返納の増加、運転手不足の深刻化などにより地域交通を維持することが難しくなっている中で、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することが増々重要となっているとして、令和２年１１月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律を施行した。（別紙－１表面）

東京都では、「未来の東京」戦略ビジョン（令和元年１２月）や都市づくりのグランドデザイン（平成２９年９月）で掲げた目指すべき都市像を踏まえ、地域の特性に即した地域公共交通ネットワークの形成を促進し、誰もが移動しやすい利便性の高い都市の実現に向けて、令和２年１０月に「東京都における地域交通の在り方検討会」を開催し、令和３年度中に「地域公共交通に関する基本方針」をまとめるとしている。

一方、コロナ禍において公共交通の利用者は減少しており、タクシー協会やバス事業者とのヒアリングでは、コロナ前に比べると約３割利用客が減っており、バス路線については運行本数の見直しが行われている。（別紙－１裏面）

このような状況の中で区では、地域における移動に関する困りごとを解決するための取組に対し支援することを目的に、令和２年６月に地域交通の支援方針（以下「支援方針」という。）を策定し、１０月には区内５地区と総合庁舎においてオープンハウス方式の説明会を開催した。

説明会でのヒアリングやアンケート調査から、地域交通導入に向けた地域での検討を推進するため、運行ルートのイメージを検討素材としてまとめた。

２　「目黒区地域交通の支援方針」説明会等の実施結果（詳細･･･別紙資料１）

（１）説明会

新型コロナウイルス感染拡大防止の観点からオープンハウス型で下記のとおり実施した。

対象地区	日時	会場	参加者数
北部地区	10 月 9 日（金） 14 時～16 時	北部地区サービス事務所 （第 1・2 会議室）	22
東部地区	10 月 14 日（水） 14 時～16 時	目黒区民センター社会教育館 （レクリエーションホール）	9
全地区	10 月 16 日（金） 18 時～20 時	目黒区総合庁舎（2F 大会議室）	9
南部地区	10 月 20 日（火） 14 時～16 時	原町住区センター（第 1・2 会議室）	9
中央地区	10 月 23 日（金） 14 時～16 時	碑文谷体育館（3F 会議室）	8
西部地区	10 月 27 日（火） 14 時～16 時	緑が丘文化会館本館（第 3 研修室）	6
計			63

（２）アンケート調査

実施方法	回答数
説明会	44
町会・自治会、住区住民会議（郵送）	63
電子（ホームページ）	4
計	111

3　運行ルートのイメージ（詳細･･･別紙資料２）

アンケート調査では､北部地区や東部地区で地域交通の必要性や検討会への参加意向が高く、説明会当日の個別相談では、病院や公共施設等の具体的な目的地の要望があった。

いただいた意見や要望から、道路幅員や交通規制等の運行条件を前提に要望の多かった施設を巡回し、既存の公共交通との競合を防ぐため、路線バスの運行ルートの乗継ぎを考慮し、概ね１０ｋｍ程度（約１時間で巡回）の３ルートを地域での検討素材としてまとめた。

なお、今回設定したルートは、要望のあった施設を経由するよう設定しており道路幅員が狭い箇所を通るため、ワゴン車を使用してのルートとしている。

また、今回設定していない地区やルートについては、今後、地域の意見を聞きながら検討していくこととする。

4　今後の進め方

地域での検討を進めるにあたっては、運行ルートのイメージを検討素材として、持続可能な運行を確保するため、目的地による利用頻度を確認し、小型バス、ワゴン車、タクシーなどの運行車両と道路幅員などからルートを検討するとともに、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運行形態も地域でのサポート企業などの検討とあわせて行っていく。また、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｡(別紙－２)

なお、現在、勉強会を設立し積極的に動いている北部地区で、勉強会の運営支援を行うとともに、複数動き出している組織への情報提供を行うなど、連携した取組が進むよう支援していく。

その他の地域においても、勉強会の開催等に向けて町会・自治会等へ目黒区地域街づくり条例に基づく研究会への登録申請を働きかけていく。

また、地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するための運送事業に関して、既存交通事業者や道路管理者・交通管理者等の関係機関へは、事前の情報提供を行い、連携を図っていく。

なお、勉強会や協議会の運営支援にあたっては、新型コロナウイルス感染症による影響や社会情勢の動向を踏まえて取組んでいく。さらに、検討状況について、区ホームページなどにより区民等への情報発信を行っていく。

＊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

5　今後の予定

令和３年	３月上旬	区ホームページ等で運行ルートのイメージ公表
	３月下旬	北部地区で意見交換会

以　上

別紙－１

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

（令和２年１１月２７日施行）

現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっている。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっている。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、国が持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を、令和 2 年 11 月 27 日に施行した。

概要

１　地域が自らデザインする地域交通

（１）　地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成を努力義務化

（２）　地域における協議の促進（乗合バスの新規参入等の申請があった場合に、国から地方公共団体に通知し、地方公共団体は地域協議会で議論し国に意見提出）

２　地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

（１）　輸送資源の総動員による移動手段の確保（乗合バス、コミュニティバスなど）

（２）　自家用有償旅客運送の実施の円滑化（過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送へバス事業者等が協力する制度を創設）

（３）　貨客混載に係る手続きの円滑化

（４）　既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線による路線の改善等、MaaS＊の円滑な普及促進）

３　交通インフラに対する支援の充実

鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の対象として、交通インフラ整備を追加

＊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

【交通事業者との意見交換】

1　東京ハイヤー・タクシー協会

日　時　：令和２年１２月１日（火）
場　所　：千代田区九段南 4-8-13 自動車会館６階
相手方　：東京ハイヤー・タクシー協会業務部

■ タクシーの活用について

タクシーの場合、最大運行能力は７～９名、運行能力が低く収入も少なくなる。
継続性の観点も考えると地域の方からの支援がどの程度あるかが重要になってくる。

■ コロナ渦におけるタクシー事業の影響について

（１）昨年と比較して５月時点で７割減、９月時点で３割減となっている。
（２）運転手の中には高齢者が多いので、コロナ感染のリスクを考慮してやめる方もいる。

■ 地域交通導入に向けた検討への協力について

（１）タクシー協会が窓口となり目黒・世田谷支部で対応する。

2　東急バス

日　時　：令和２年１２月２３日（水）
場　所　：目黒区東山 3-8-1 東急池尻大橋ビル５階
相手方　：東急バス：運輸事業部運輸計画部計画課

■ コロナ渦におけるバス事業の影響について

（１）昨年と比較して３割減となっている。
（２）運行ダイヤ改正を実施した。
（３）運転手については余裕がない。

■ 地域交通導入に向けた検討への協力について

（１）運行経費の算出など協力する。

２０２１年１月１５日
小田急電鉄株式会社
東日本旅客鉄道株式会社

１月１８日から町田市内にて公共交通を活用した連携をスタート
東京都「MaaS 社会実装支援事業」としてオンデマンド交通に係る実証を行います
～オンデマンド交通を組み込んだ生活シーンの創出と経路検索の機能向上で、快適な移動を目指します～

小田急電鉄株式会社（東京都新宿区　取締役社長：星野　晃司／以下「小田急電鉄」）と東日本旅客鉄道株式会社（東京都渋谷区　代表取締役社長：深澤　祐二／以下「JR 東日本」）は、２０２１年１月１８日（月）から３月１２日（金）まで、町田市内にてオンデマンド交通を活用する MaaS の実現に向けた実証実験を実施します。小田急電鉄と JR 東日本は、鉄道会社間の境界を越えて“シームレスに移動できる社会の実現”に向けた連携を推進しており、本実証実験は、東京都が公募した「令和２年度 MaaS 社会実装モデル構築に関する実証事業」に選定され取り組むものです。

オンデマンド交通は少人数・定員制の交通サービスであり、新しい生活様式を見据えた移動手段として活用いただけます。新型コロナウイルス感染症拡大防止策を講じながら実証運行してまいります。

今回、小田急・JR 横浜線「町田駅」と路線バスで結ばれ、幅広い年代層が居住し多様な生活サービス施設が整備された町田市山崎町周辺エリアにおいて、小田急グループの神奈中タクシーがオンデマンド交通「Ｅーバス」を実証運行します。また、町田駅直結の「小田急百貨店町田店」「ルミネ町田」では、一定金額以上お買い上げいただいたお客さまに「Ｅーバス」と神奈川中央交通の路線バス（一部の系統のみ）を無料でご利用いただけるチケットを発行し、駅周辺の商業施設と公共交通の一体的な利用による相乗効果を検証する“公共交通および駅周辺商業施設の連携策”を展開します。さらに、JR 東日本が提供する「リアルタイム経路検索」の対象に小田急線と神奈川中央交通の路線バスを追加し、両社の公式アプリ（「EMot」「JR 東日本アプリ」）にて提供し、より移動利便を高めます。

両社の MaaS 分野での連携は、２０２０年１月から３月にかけて「『立川おでかけアプリ』を用いた立川駅周辺エリアにおける MaaS の実証実験」に次ぐ２度目の連携となります。また、「Ｅーバス」は、小田急電鉄を中心に、同エリア内で昨年１１月１６日から約１カ月間、無償での実証運行により需要等を検証しています。本実証ではサービス実用化に向けてさらなる運用上の改善を図り、有償での運行を開始します。

実証実験の概要（イメージ）

＜小田急電鉄株式会社ニュースリリースより＞

説明会の実施結果（概要）

1　説明会

新型コロナウィルス感染拡大防止の観点からオープンハウス型で下記のとおり実施した。

対象地区	日時	会場	参加者数
北部地区	10/9(金)14～16 時	北部地区サービス事務所（第 1・2 会議室）	22
東部地区	10/14(水)14～16 時	目黒区民センター社会教育館（レクホール）	9
全地区	10/16(金)18～20 時	目黒区総合庁舎（2Ｆ大会議室）	9
南部地区	10/20(火)14～16 時	原町住区センター（第 1・2 会議室）	9
中央地区	10/23(金)14～16 時	碑文谷体育館（3Ｆ会議室）	8
西部地区	10/27(火)14～16 時	緑が丘文化会館本館（第 3 研修室）	6
計			63

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。

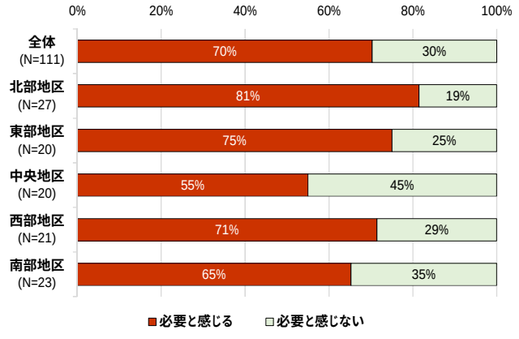
地区	要望内容
北部地区	バスを走らせる会の地域検討組織があり、駒場東大前駅、池尻大橋駅、中目黒駅、区役所等の公共施設を回る、南北方向の移動手段を要望する。
東部地区	厚生中央病院へのバスがないので、目黒駅、厚生中央病院、茶屋坂、区役所、中目黒駅等を回る移動手段を要望する。
西部地区 南部地区	南から東京医療センターやパーシモンへの移動が不便で、南、都立大学駅、パーシモン（区民キャンパス）、東京医療センター、駒沢公園を回る移動手段を要望する。

3　アンケート調査結果

実施方法	回答数
説明会	44
町会・自治会、住区住民会議（郵送）	63
電子（ホームページ）	4
計	111

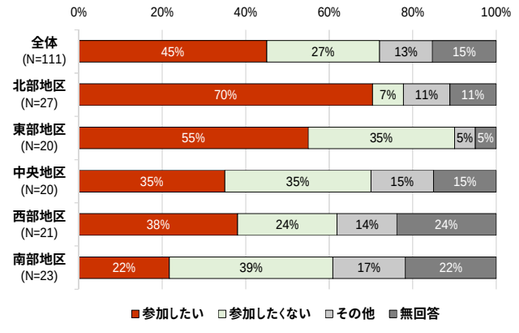
（1）地域交通の必要性

全体の平均値 70%と比較して、北部で 81%、東部で 75%となっている。



（2）検討会への参加意向

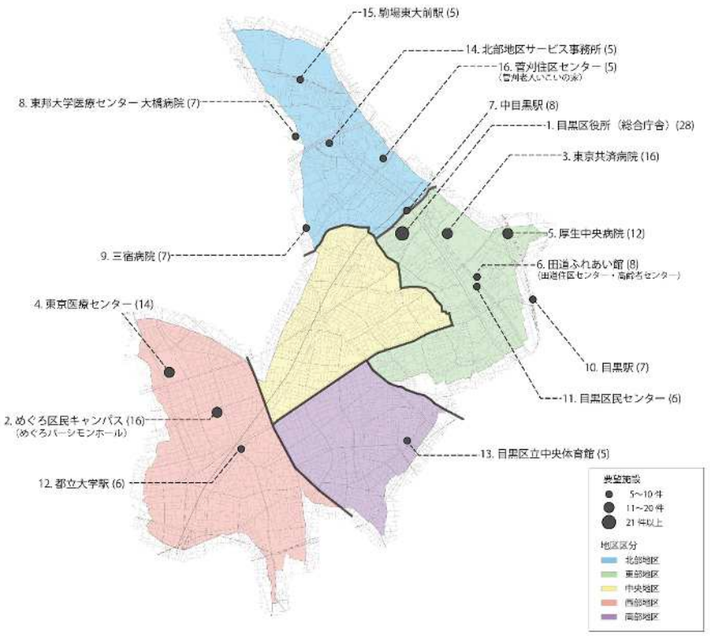
全体の平均値 45%と比較して、北部で 70%、東部で 55%となっている。



（3）まとまった需要の可能性

区全体で要望の多かった（5 件以上）行き先施設をまとめた。

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



4　地域の取組状況

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。

また、令和３年１月末時点で、北部地区の地域から地域街づくり条例に基づく研究会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。

5　結果及び状況のまとめ

アンケート調査では、北部地区と東部地区で「地域交通の必要性」、「検討会の参加意向」が高く、西部地区では、目的地の施設が多いという結果となった。

また、北部、東部、西部、南部地区で、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があり、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。

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

運行ルートのイメージ（概要）

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、道路幅員や高さ制限などから区で導入を想定する地域交通の例として、小型車両のワゴン車を想定した。

	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	地域住民がまとまってタクシーを利用するなど（共同利用、相乗り等）

（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 14㎞ 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 ㎞と想定して、１回１時間で運行できる運行距離を 10 ㎞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。

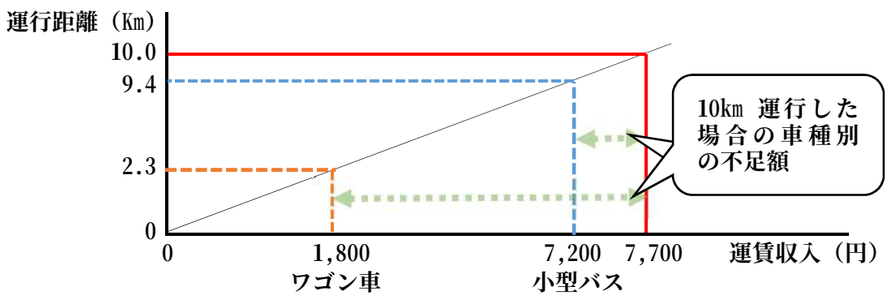
また、運行本数は、１時間毎、30 分毎、20 分毎で検討し、運行経費は、国土交通省が公表している乗合バス事業の収支状況 1㎞ 走行するのに必要な金額 770 円を引用して算出した。

（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右記の条件で想定して、車両と運行距離の関係を試算した。

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/㎞	2.3㎞
小型バス	36 人		7,200 円		9.4㎞

（運行経費には、車両代金や停留所整備費用は含まれない）



運行距離 10㎞ 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。

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/㎞	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

ア　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。

イ　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。

ウ　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。

エ　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　運行ルートのイメージ

運行ルートのイメージは、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・東部・西部の３つの運行ルートを検討素材として取りまとめた。

（１）北部ルート

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ことから、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。

（２）東部ルート

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、東京共済病院や厚生中央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いことから、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。

（３）西部ルート

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。

運行ルートのイメージ（北部地区ルート）

※本ルートは、今後、地域の皆さんと検討するための素材であり、決定したものではありません。

循環型
路線延長：8.2km
（ワゴン車両想定）

駒場東大前駅

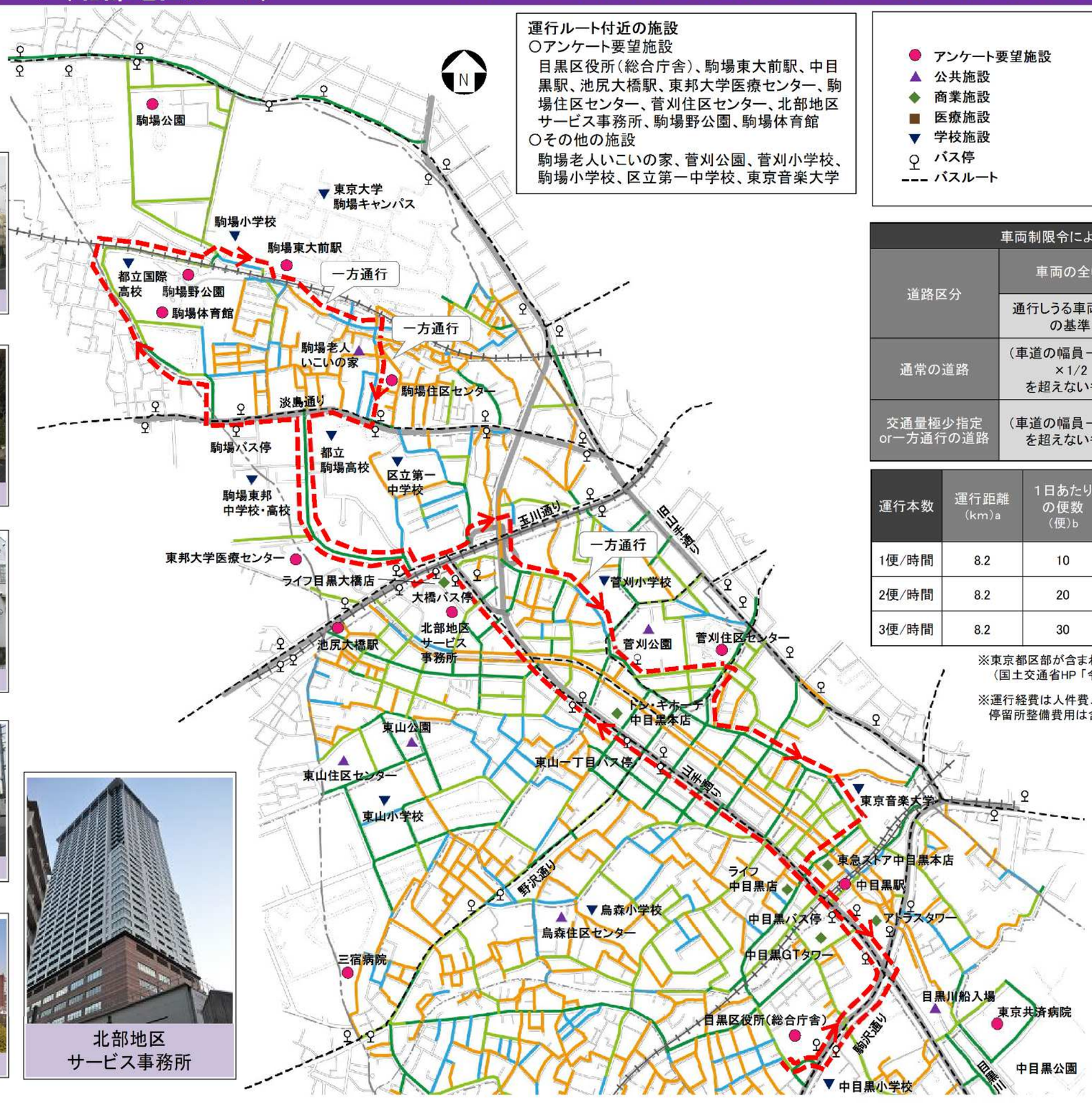
駒場体育館

駒場住区センター

東邦大学医療センター

目黒区役所（総合庁舎）

北部地区
サービス事務所



運行ルート付近の施設
○アンケート要望施設
目黒区役所（総合庁舎）、駒場東大前駅、中目黒駅、池尻大橋駅、東邦大学医療センター、駒場住区センター、菅刈住区センター、北部地区サービス事務所、駒場野公園、駒場体育館
○その他の施設
駒場老人いこいの家、菅刈公園、菅刈小学校、駒場小学校、区立第一中学校、東京音楽大学

凡例

アンケート要望施設	国道・都道
公共施設	区道（6m以上）
商業施設	区道（5～6m）
医療施設	区道（4～5m）
学校施設	区道（4m未満）
バス停	鉄道
バスルート	運行ルート

車両制限令による通行に必要な幅員

道路区分	車両の全幅	ワゴン車 1.9m		小型バス 2.1m	
	通行しうる車両幅員の基準	車道幅員	道路幅員	車道幅員	道路幅員
通常の道路	（車道の幅員－0.5m）×1/2 を超えないもの	4.3m	5.3m	4.7m	5.7m
交通量極少指定 or一方通行の道路	（車道の幅員－0.5m）を超えないもの	2.4m	3.4m	2.6m	3.6m

運行本数	運行距離（km）a	1日あたりの便数（便）b	1kmあたりの運行経費（円）c※	1日あたりの運行経費（千円）d＝a×b×c	年間運行経費（千円）e＝d×365
1便/時間	8.2	10	770	63	23,046
2便/時間	8.2	20	770	126	46,092
3便/時間	8.2	30	770	189	69,138

※東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値
（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」）

※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

菅刈住区センター

中目黒駅

運行ルートのイメージ（東部地区ルート）

※本ルートは、今後、地域の皆さんと検討するための素材であり、決定したものではありません。

往復型
路線延長：10.3km
（ワゴン車両想定）

中目黒駅

目黒区役所（総合庁舎）

東京共済病院

田道住区センター
高齢者センター

目黒区民センター

運行ルート付近の施設
○アンケート要望施設
目黒区役所（総合庁舎）、中目黒駅、目黒駅、東京共済病院、厚生中央病院、目黒区民センター、田道住区センター（高齢者センター）
○その他の施設
目黒警察署、中目黒公園、めぐろ歴史資料館、田道小学校、下目黒小学校、目黒区美術館、中目黒スクエア

凡例

アンケート要望施設	国道・都道
公共施設	区道（6m以上）
商業施設	区道（5～6m）
医療施設	区道（4～5m）
学校施設	区道（4m未満）
バス停	鉄道
バスルート	運行ルート

車両制限令による通行に必要な幅員					
道路区分	車両の全幅	ワゴン車 1.9m		小型バス 2.1m	
	通行しうる車両幅員の基準	車道幅員	道路幅員	車道幅員	道路幅員
通常の道路	（車道の幅員－0.5m）×1/2 を超えないもの	4.3m	5.3m	4.7m	5.7m
交通量極少指定 or一方通行の道路	（車道の幅員－0.5m）を超えないもの	2.4m	3.4m	2.6m	3.6m

運行本数	運行距離（km）a	1日あたりの便数（便）b	1kmあたりの運行経費（円）c※	1日あたりの運行経費（千円）d＝a×b×c	年間運行経費（千円）e＝d×365
1便/時間	10.3	10	770	79	28,948
2便/時間	10.3	20	770	159	57,896
3便/時間	10.3	30	770	238	86,844

※東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値
（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」）

※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

厚生中央病院

目黒駅

運行ルートのイメージ（西部地区ルート）

※本ルートは、今後、地域の皆さんと検討するための素材であり、決定したものではありません。

循環型
路線延長：9.4km
（ワゴン車両想定）

東京医療センター

めぐろ区民キャンパス
（めぐろパーシモンホール）

八雲住区センター

都立大学駅

大岡山西住区センター

運行ルート付近の施設
○アンケート要望施設
都立大学駅、大岡山駅、洗足駅、東京医療センター、西部地区サービス事務所、八雲住区センター、大岡山西住区センター、めぐろ区民キャンパス（めぐろパーシモンホール）
○その他の施設
日扇会第一病院、碑文谷病院、昭和大学歯科病院、東急病院、東根小学校、原町小学校、八雲小学校、洗足図書館

凡例

アンケート要望施設	国道・都道
公共施設	区道（6m以上）
商業施設	区道（5～6m）
医療施設	区道（4～5m）
学校施設	区道（4m未満）
バス停	鉄道
バスルート	運行ルート

車両制限令による通行に必要な幅員

道路区分	車両の全幅	ワゴン車 1.9m		小型バス 2.1m	
	通行しうる車両幅員の基準	車道幅員	道路幅員	車道幅員	道路幅員
通常の道路	（車道の幅員－0.5m）×1/2 を超えないもの	4.3m	5.3m	4.7m	5.7m
交通量極少指定 or一方通行の道路	（車道の幅員－0.5m）を超えないもの	2.4m	3.4m	2.6m	3.6m

運行本数	運行距離（km）a	1日あたりの便数（便）b	1kmあたりの運行経費（円）c※	1日あたりの運行経費（千円）d＝a×b×c	年間運行経費（千円）e＝d×365
1便/時間	9.4	10	770	72	26,419
2便/時間	9.4	20	770	145	52,837
3便/時間	9.4	30	770	217	79,256

※東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値
（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」）

※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

洗足駅

大岡山駅

資料１

「目黒区地域交通の支援方針」説明会等の実施結果

「目黒区地域交通の支援方針」説明会等の実施結果

１　説明会の目的 2
２　説明会の事前準備 2
（１）　感染拡大防止対策 2
（２）　事前通知 2
３　説明会の実施 3
（１）　説明会の実施 3
（２）　アンケート調査項目 7
４　説明会の実施結果 8
（１）　アンケート結果 8
（２）　個別相談 33
５　参考資料 34
（１）　説明映像資料 34
（２）　パネル掲示資料 44
（３）　アンケート票 53

１ 説明会の目的

区では、移動に関する地域の困りごとを解決するための取組に対し支援することを目的に、令和２年６月に地域交通の支援方針（以下「支援方針」という。）を策定し、支援方針の周知と地域の特性やニーズ等を把握するため、区内５地区（北部、東部、中央、西部、南部）と統合庁舎の６か所で説明会を行うこととした。

説明会では、ヒアリングやアンケート調査による住民意向を確認し、地域交通導入に向けた検討を推進するため素材として、地域交通運行ルートのイメージを作成する。

２ 説明会の事前準備

（１）感染拡大防止対策

説明会は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、３密を防ぐために事前予約制で、時間帯を区切って入場制限を行い、配布資料やパネル展示物をご覧いただくオープンハウス型で実施することとし、説明会当日は、職員や来場者の検温や手指消毒、会場の換気や飛沫感染対策を徹底し、感染拡大防止に努めた。

（２）事前通知

説明会の開催にあたり、住区、町会・自治会の会長へアンケート票を送付し、説明会に参加できない方に対し、区のホームページからもアンケート回答できるように取組んだ。また、老人クラブへは、９月の老人クラブ連合会臨時会長会にて説明会のお知らせを配付し、周知を行った。

さらに、説明会の開催日時や場所について、区報や区ホームページ、町会や住区の掲示板において周知を行った。

3 説明会の実施

（1）説明会の実施

説明会の実施にあたり、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、「3密」を避けるため、事前予約制で時間帯を区切って入場制限を行い、映像や資料配布、パネル展示物を閲覧するオープンハウス型の説明会を実施した。

また、説明会会場にて、各地域の意見をアンケートで回答いただき、具体的な意見要望等については、個別相談として対応した。

説明会開催日時及び各会場の場所や参加者数については、表 1.1 の通りである。

表 1.1　説明会開催日時と会場

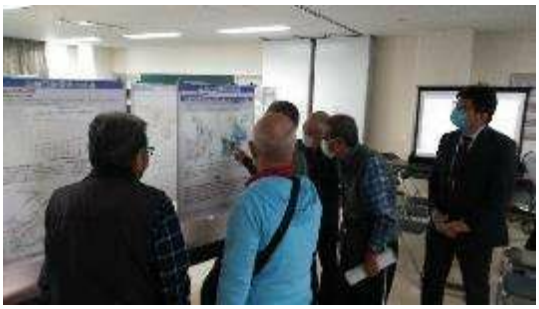
対象地区	日時	会場	参加者数
北部地区	10 月 9 日（金）14 時～16 時	北部地区サービス事務所 （第 1・2 会議室）	22
東部地区	10 月 14 日（水）14 時～16 時	目黒区民センター社会教育館 （レクリエーションホール）	9
全地区	10 月 16 日（金）18 時～20 時	目黒区総合庁舎（2Ｆ大会議室）	9
南部地区	10 月 20 日（火）14 時～16 時	原町住区センター（第 1・2 会議室）	9
中央地区	10 月 23 日（金）14 時～16 時	碑文谷体育館（3Ｆ会議室）	8
西部地区	10 月 27 日（火）14 時～16 時	緑が丘文化会館本館（第 3 研修室）	6
		計	63

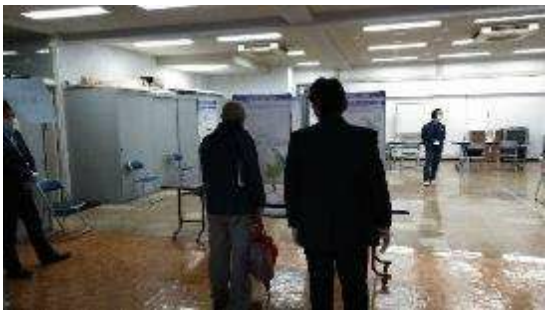
以下に説明会の様子を示す。

	北部地区サービス事務所（第１・２会議室）	
北部地区		

	目黒区民センター社会教育館（レクリエーションホール）	
東部地区		

	目黒区総合庁舎（2Ｆ大会議室）	
全地区		

	原町住区センター（第１・２会議室）	
南部地区		
		

	碑文谷体育館（3Ｆ会議室）	
中央地区		
		

	緑が丘文化会館本館（第３研修室）	
西部地区		

（２）アンケート調査項目

地域の皆さんが日頃感じている移動の課題や要望等の意見を聞き、モデルルート検討に向けた素材として取りまとめるため、アンケート票を作成して調査を行った。

アンケート調査にあたり、説明会会場での回答や、説明会へ参加できない方へ向け、区のホームページから回答できるようにした。

また、各地域から様々な意見を聞くため、町会・自治会・住区会長へ、資料配布を行い、アンケート回答に協力いただくよう依頼した。

アンケートの調査項目については、表 1.2 の通りである。

表 1.2　アンケート調査項目

No.	質問事項	選択肢・回答項目
１	日常生活を送る上で、新たな地域交通（ワゴン型バスなどの身近な地域の交通）を必要と感じますか。	①必要と感じる ②必要と感じない
２	あなたの年代をお答えください。 （１つ選択）	10 代　20 代　30 代　…　85 歳以上など 60 代まで 10 歳刻み、60 代以上 5 歳刻み
３	あなたの現住所をお答えください。 （１つ選択）	駒場　青葉台　東山　…など 28 ゾーン区分 →何丁目かを記入
４	新たな地域交通を導入するうえで、あなたが最も必要と感じる項目や頻度をお答えください。（各１つ選択）	項目：①通勤　②通学　③買い物 ④病院　⑤レクリエーション（スポーツジム、図書館など）　⑥その他 頻度：①毎日　②週５日程度 ③週３日程度　④週１日以下
５	あなたが必要とする新たな地域交通の行き先の施設や地点を必要性の高い順にお答えください。	出発地点（施設名称：　　、住所：　　） ①（施設名称：　　、住所：　　） ②（施設名称：　　、住所：　　） ③（施設名称：　　、住所：　　） ④（施設名称：　　、住所：　　）
６	上記５でご回答いただいた施設を結ぶルートをお答えください。	ルート（出発地点→　　→ →　　→　　）
７	本アンケートの結果によるモデルルートの具体的な検討会への参加意向についてお答えください。（１つ選択）	①参加したい　②参加したくない ③その他
８	新たな地域交通に関するご意見や日常の移動に関する困りごとなどがありましたら、ご記入をお願いします。	自由回答

4 説明会の実施結果

（1）アンケート結果

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アンケート調査を行い、地域の移動に関する課題や要望を取りまとめた。

回答数は説明会で 44 件、町会・自治会、住区住民会議で 63 件、電子上で 4 件の計 111 件となった。アンケート結果の取りまとめは、回答された住所を基に地区を分類した。

表 1.3　アンケート回答数

実施方法		回答数
説明会	北部地区	14
	東部地区	8
	全地区	7
	南部地区	8
	中央地区	4
	西部地区	3
町会･自治会、住区住民会議（郵送）		63
電子（区ホームページ）		4
計		111

1） 地域交通の必要性

日常生活を送る上での新たな地域交通の必要性については、全体の 7 割で『必要と感じる』と回答があった。地区別では、北部地区が 81%で最も高く、次いで東部地区で 75%となっており、中央地区では 55%と最も低い。

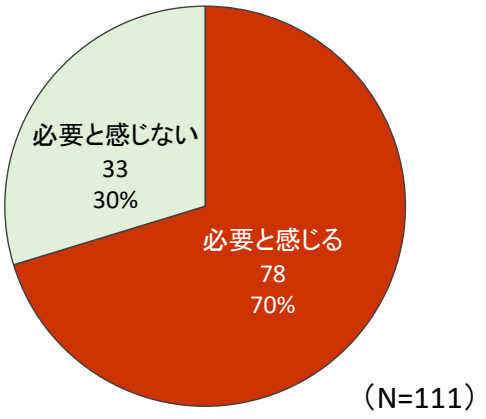


図 1.1 地域交通の必要性

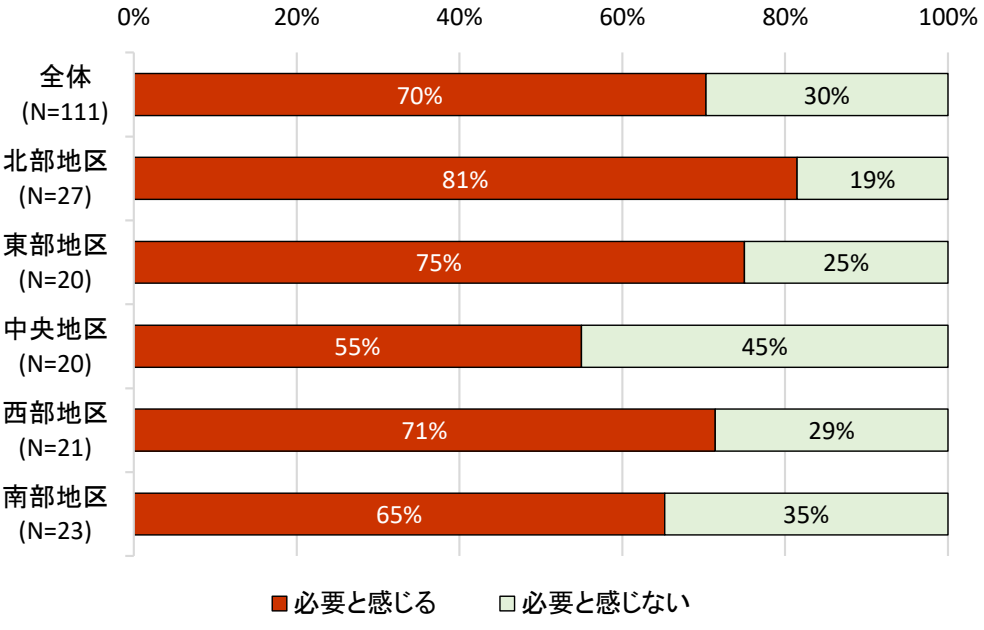


図 1.2 地域交通の必要性（居住地域別）

2） 回答者の年代

回答者の年代については、75 歳以上が全体の約５割で、65 歳以上では８割以上であった。地区別では、65 歳以上の割合が最も高いのは中央地区の 90%で、次いで北部地区の 89%となっており、最も低い南部地区でも 83%となっている。

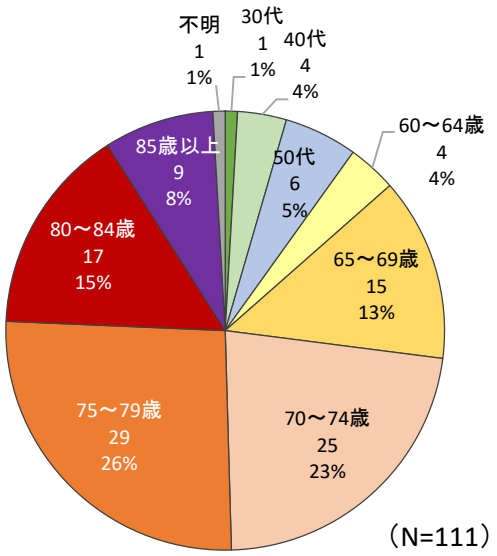


図 1.3 回答者の年代

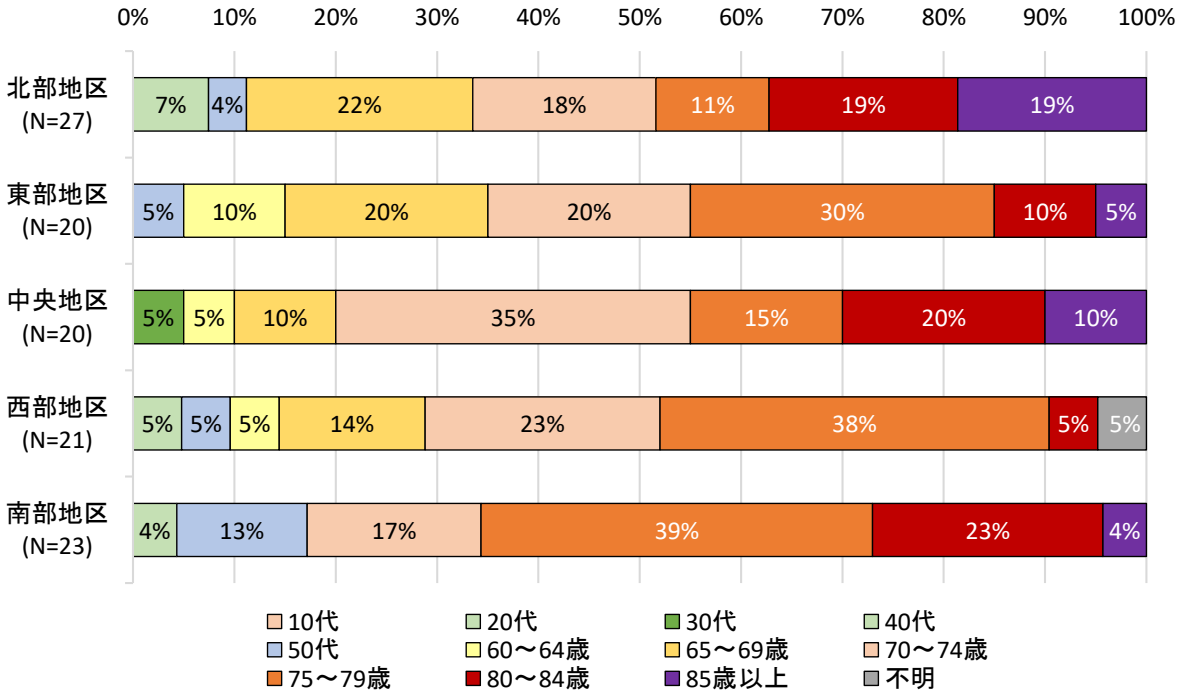


図 1.4 回答者の年代（居住地域別）

3） 回答者の住所

回答者の住所については、北部地区が最も多かったが、割合では各地区がそれぞれ約２割と大きな違いはない。地域別では、最も回答者数が多かったのは、南が 10 件で、次いで目黒本町の９件となっており、最も少なかったのは、自由が丘で０件となっている。

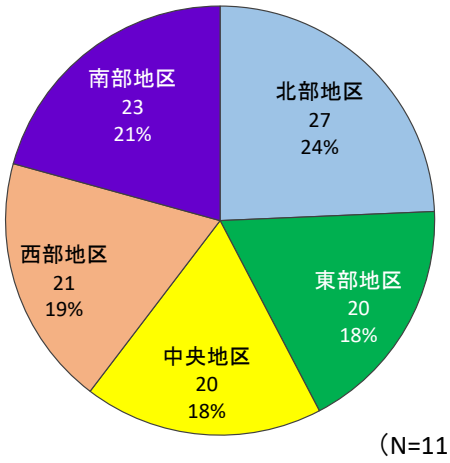


図 1.5 回答者の住所（地区）

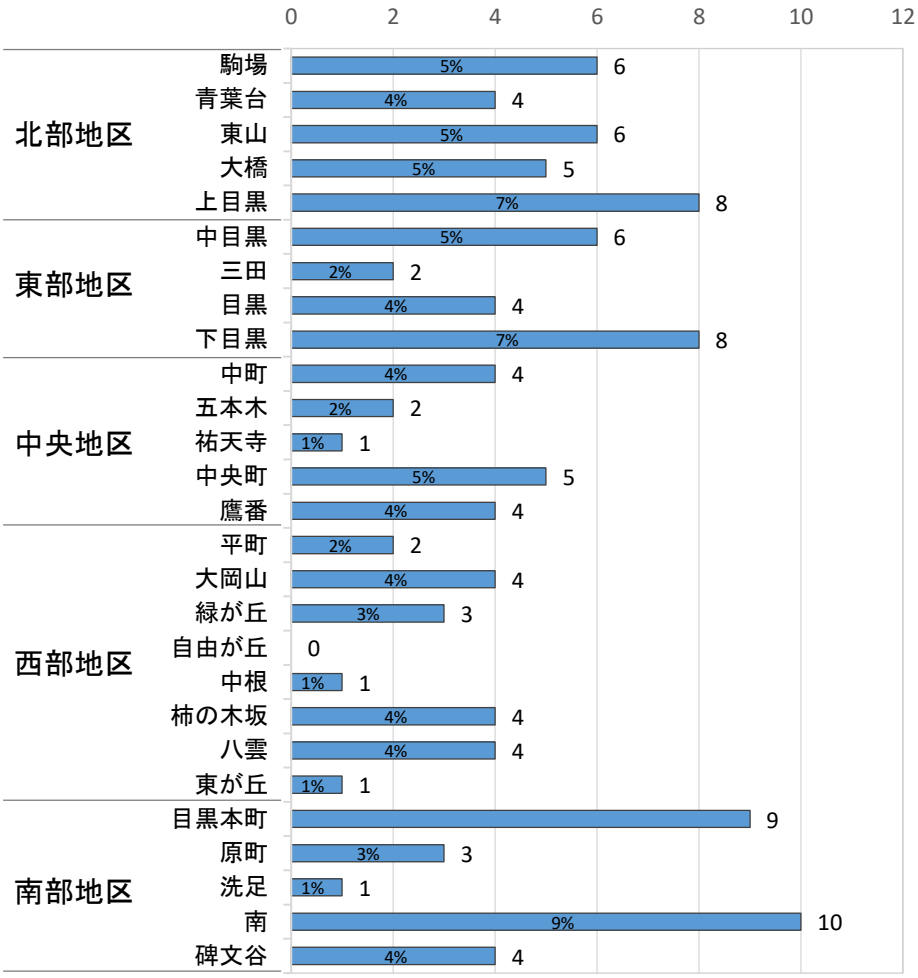


図 1.6 回答者の住所（地域）

4)　地域交通の導入を必要と感じる項目や頻度

地域交通を導入する上で最も必要と感じる項目や頻度については、病院が 52 件で最も多く、頻度は週 1 日以下が 4 割以上で、週 3 日程度を含めると 7 割以上であった。次いで買い物が 31 件で、頻度は週 3 日程度が 4 割以上で、週 1 日程度も含めると 7 割以上であった。

地区別では、東部や南部で病院という回答が多く、北部では買物という回答が多かった。

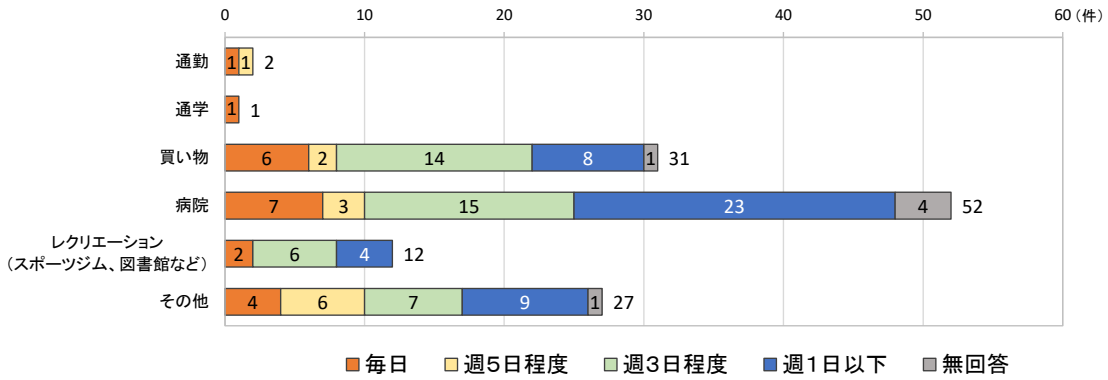


図 1.7　移動の必要性を感じる項目（全体）

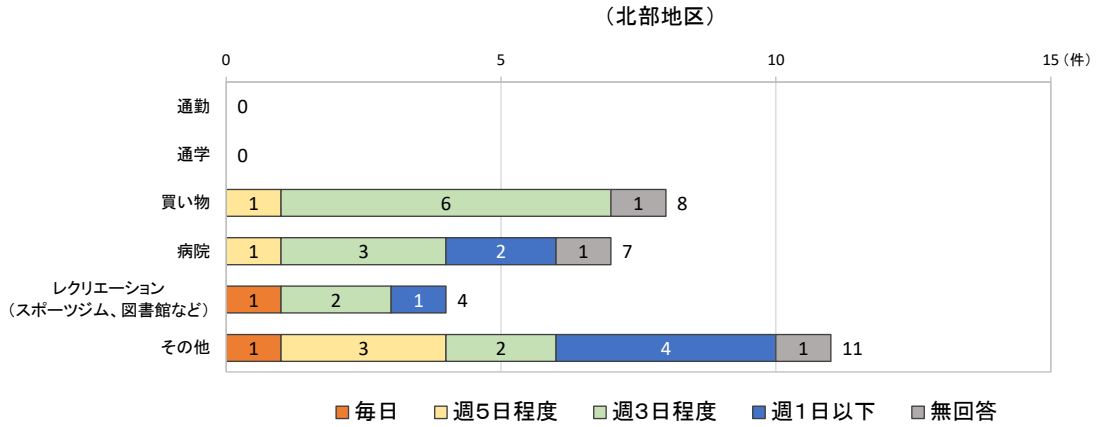


図 1.8　移動の必要性を感じる項目（北部地区）

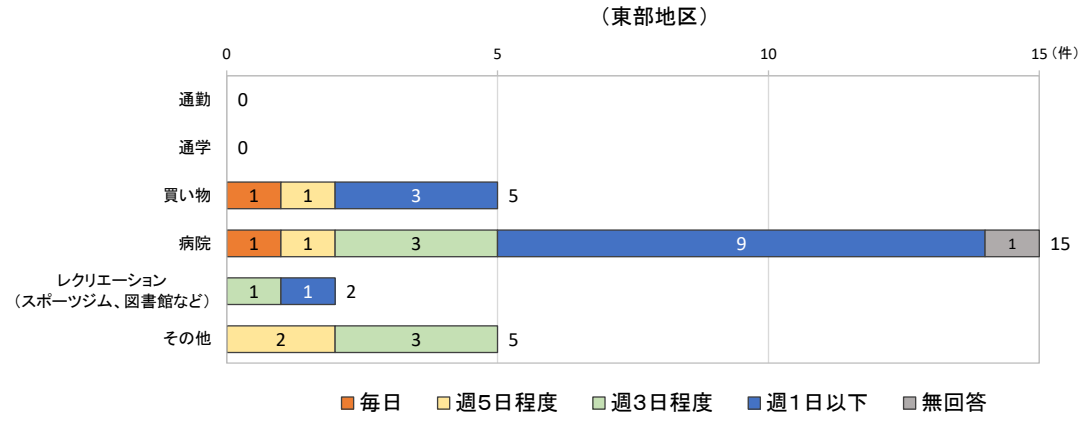


図 1.9　移動の必要性を感じる項目（東部地区）

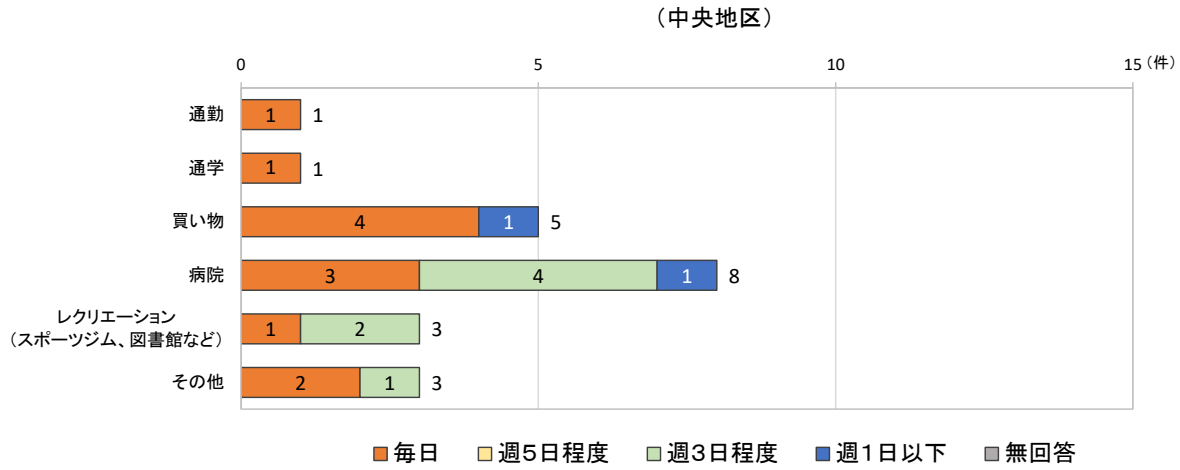


図 1.10　移動の必要性を感じる項目（中央地区）

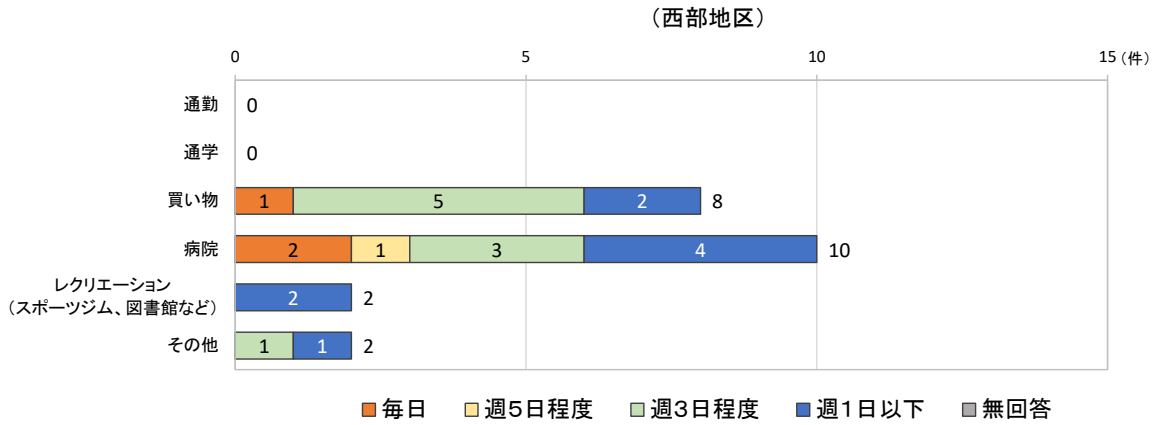


図 1.11　移動の必要性を感じる項目（西部地区）

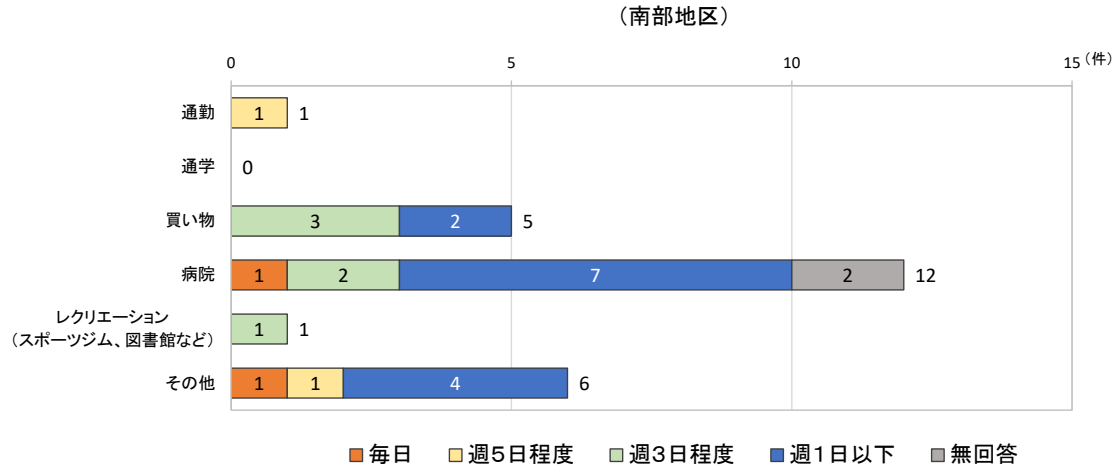


図 1.12　移動の必要性を感じる項目（南部地区）

5)　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点

① 行き先施設・地点

必要と感じる新たな地域交通の行き先施設や地点については表 1.4～表 1.13 の通りとなった。最も回答が多かったのは公共施設の目黒区役所（総合庁舎）で 27 件、次に、めぐろパーシモンホールとなった。住区センターでは田道ふれあい館の回答が多く、西部地区を除く 4 地区での回答があった。病院では東京共済病院が最も多く、全地区で回答があげられている。次に回答の多かった東京医療センターでは、中央・西部地区の回答が多く、厚生中央病院では東部地区の回答が多くなっている。

駅では西部地区で都立大学駅が多く回答された。北部では中目黒駅と駒場東大前駅、東部では目黒駅となっている。

表 1.4　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（公共施設）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
目黒区役所（総合庁舎）	28	8	4	7	3	6
めぐろ区民キャンパス（めぐろパーシモンホール）	16	7	0	0	3	6
田道ふれあい館（田道住区センター、高齢者センター）	8	4	0	1	0	3
目黒区民センター	6	3	1	1	0	1
目黒区立 中央体育館	5	2	0	0	0	3
北部地区サービス事務所	5	5	0	0	0	0
菅刈老人いこいの家（菅刈住区センター）	5	5	0	0	0	0
目黒区立 緑が丘文化会館・緑が丘図書館	3	0	0	0	3	0
中央町さくらプラザ（五本木住区センター）	3	2	0	0	0	1
目黒区立 駒場体育館	2	2	0	0	0	0
目黒税務署	2	1	0	0	0	1
東京高地裁 中目黒分室（仮称）	1	0	1	0	0	0
西部地区サービス事務所	1	0	0	0	1	0
平町老人いこいの家	1	0	0	0	1	0
防災センター	1	0	0	0	0	1
警視庁 目黒警察署	1	0	1	0	0	0
東京消防庁 目黒消防署	1	0	1	0	0	0
目黒区立 碑文谷体育館	1	0	0	0	0	1
イメージスタジオ 109 目黒スタジオ	1	0	1	0	0	0
中目黒スクエア	1	1	0	0	0	0
目黒郵便局	1	0	0	1	0	0

表 1.5　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（住区センター）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
田道住区センター(田道ふれあい館、高齢者センター)	8	4	0	1	0	3
菅刈住区センター(菅刈老人いこいの家)	5	5	0	0	0	0
五本木住区センター(中央町さくらプラザ)	3	2	0	0	0	1
駒場住区センター	2	2	0	0	0	0
中根住区センター	2	0	0	0	2	0
大岡山西住区センター	2	0	0	0	2	0
碑住区センター	2	0	0	0	0	2
下目黒住区センター	1	0	0	0	0	1
自由が丘住区センター	1	0	0	0	1	0
原町住区センター	1	0	0	0	0	1
烏森住区センター	1	1	0	0	0	0
東根住区センター	1	0	0	0	1	0
八雲住区センター	1	0	0	0	1	0

表 1.6　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（病院）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
東京共済病院	16	3	3	5	3	2
東京医療センター	14	0	1	3	5	5
厚生中央病院	12	2	6	1	1	2
三宿病院	7	3	1	1	2	0
東邦大学医療センター 大橋病院	7	4	1	0	2	0
昭和大学病院	2	0	0	0	0	2
中目黒整形外科クリニック	1	1	0	0	0	0
碑文谷病院	1	0	0	0	0	1
広尾病院	1	0	1	0	0	0
目黒病院	1	1	0	0	0	0
自衛隊中央病院	1	1	0	0	0	0

表 1.7　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（駅）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
中目黒駅	8	5	1	1	1	0
目黒駅	7	0	4	1	2	0
都立大学駅	6	0	0	0	6	0
駒場東大前駅	5	5	0	0	0	0
大岡山駅	3	0	0	0	3	0
学芸大学駅	2	0	0	1	1	0
自由が丘駅	2	0	0	0	2	0
洗足駅	2	0	0	0	1	1
祐天寺駅	2	1	0	1	0	0
池尻大橋駅	1	1	0	0	0	0
恵比寿駅	1	0	1	0	0	0
三軒茶屋駅	1	0	0	1	0	0
渋谷駅	1	0	0	0	1	0
西小山駅	1	0	0	0	0	1
緑が丘駅	1	0	0	0	1	0

表 1.8　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（バス停）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
宮が丘(バス停)	1	0	0	0	1	0
東山一丁目(バス停)	1	1	0	0	0	0
不動尊参道(バス停)	1	0	1	0	0	0
松見坂下(バス停)	1	1	0	0	0	0

表 1.9　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（学校）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
油面小学校	1	0	0	1	0	0
東京都立 駒場高等学校	1	1	0	0	0	0
第一中学校	1	1	0	0	0	0
八雲小学校	1	0	0	0	1	0
第十中学校	1	0	0	0	1	0
大鳥中学校	1	1	0	0	0	0

表 1.10　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（買物）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
ライフ 目黒大橋店	1	1	0	0	0	0
都立大学 東急ストア	1	0	0	0	1	0
学芸大学商店街	1	0	0	1	0	0
東急ストア 中目黒本店	1	1	0	0	0	0
ライフ 中目黒店	1	1	0	0	0	0
プレッセ 中目黒店	1	1	0	0	0	0
業務スーパー 目黒大橋店	1	1	0	0	0	0
マルエツ 目黒店	1	0	1	0	0	0

表 1.11　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（公園）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
碑文谷公園	3	0	0	0	0	3
東京都立 林試の森公園	2	0	1	0	0	1
駒場公園	2	1	0	0	1	0
駒場野公園	1	1	0	0	0	0
西郷山公園	1	0	1	0	0	0
中町せせらぎ緑地公園	1	0	1	0	0	0
世田谷区立 世田谷公園	1	0	0	1	0	0
東京都立 駒沢オリンピック公園	1	0	0	0	1	0

表 1.12　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（神社・寺）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
大鳥神社	2	0	2	0	0	0
上目黒氷川神社	1	1	0	0	0	0
目黒不動尊瀧泉寺	1	0	1	0	0	0

表 1.13　必要とする新たな地域交通の行き先施設や地点（住所）

施設名	全体	北部	東部	中央	西部	南部
目黒本町３	3	0	0	0	0	3
青葉台1	1	1	0	0	0	0
青葉台 4 丁目	1	1	0	0	0	0
鷹番1丁目	1	0	0	1	0	0
柿の木坂	1	0	0	0	1	0
五本木交差点	1	0	0	1	0	0
駒場 3	1	1	0	0	0	0
自宅(東山 1)	1	1	0	0	0	0
自宅(東山 2)	1	1	0	0	0	0
自宅(南 1-21-13)	1	0	0	0	0	1
松見坂交差点	1	1	0	0	0	0
三宿	1	0	0	0	1	0
駒場	1	1	0	0	0	0
鷹番 2	1	0	0	1	0	0
緑が丘六差路	1	0	0	0	1	0

地域交通の行先について、回答数の多かった施設を地区別でみると、北部や東部、西部に集まっていることがわかる。

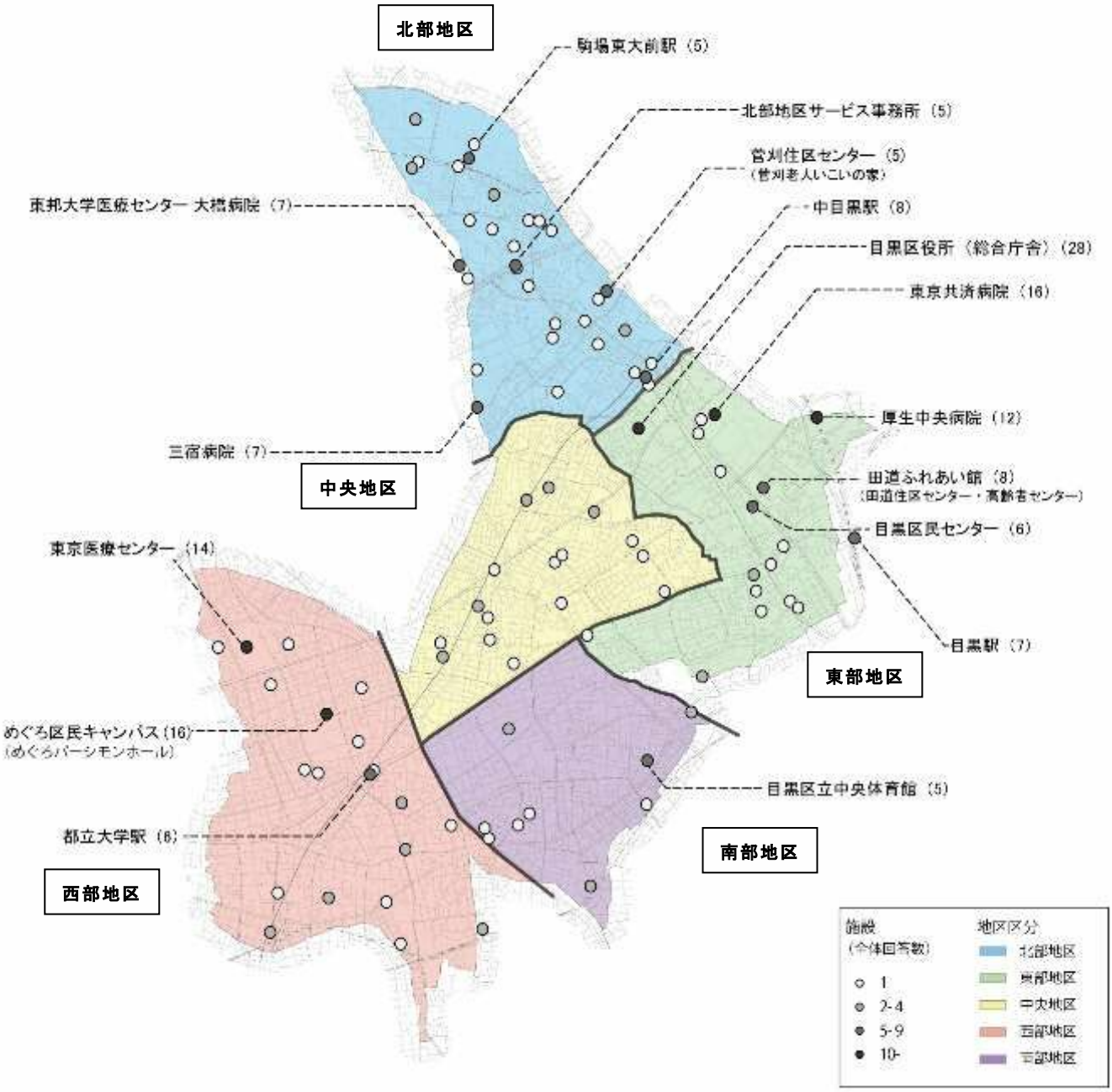


図 1.13　必要とする新しい公共交通の行き先や施設（全体）

② 行き先施設や地点を結ぶルート

必要と感じる新たな地域交通の行き先施設や地点を結ぶルートについて回答いただき、ルートを居住地域別で色分けし位置図を作成した。

施設が集まっている北部から東部にかけて、縦軸ルートの回答が多く、西部でも地区内の縦軸ルートの回答が見られた。また、東部と西部の施設をつなぐ横軸ルートは、「目黒区役所（総合庁舎）」と病院等を結ぶルートとして回答が多かった。

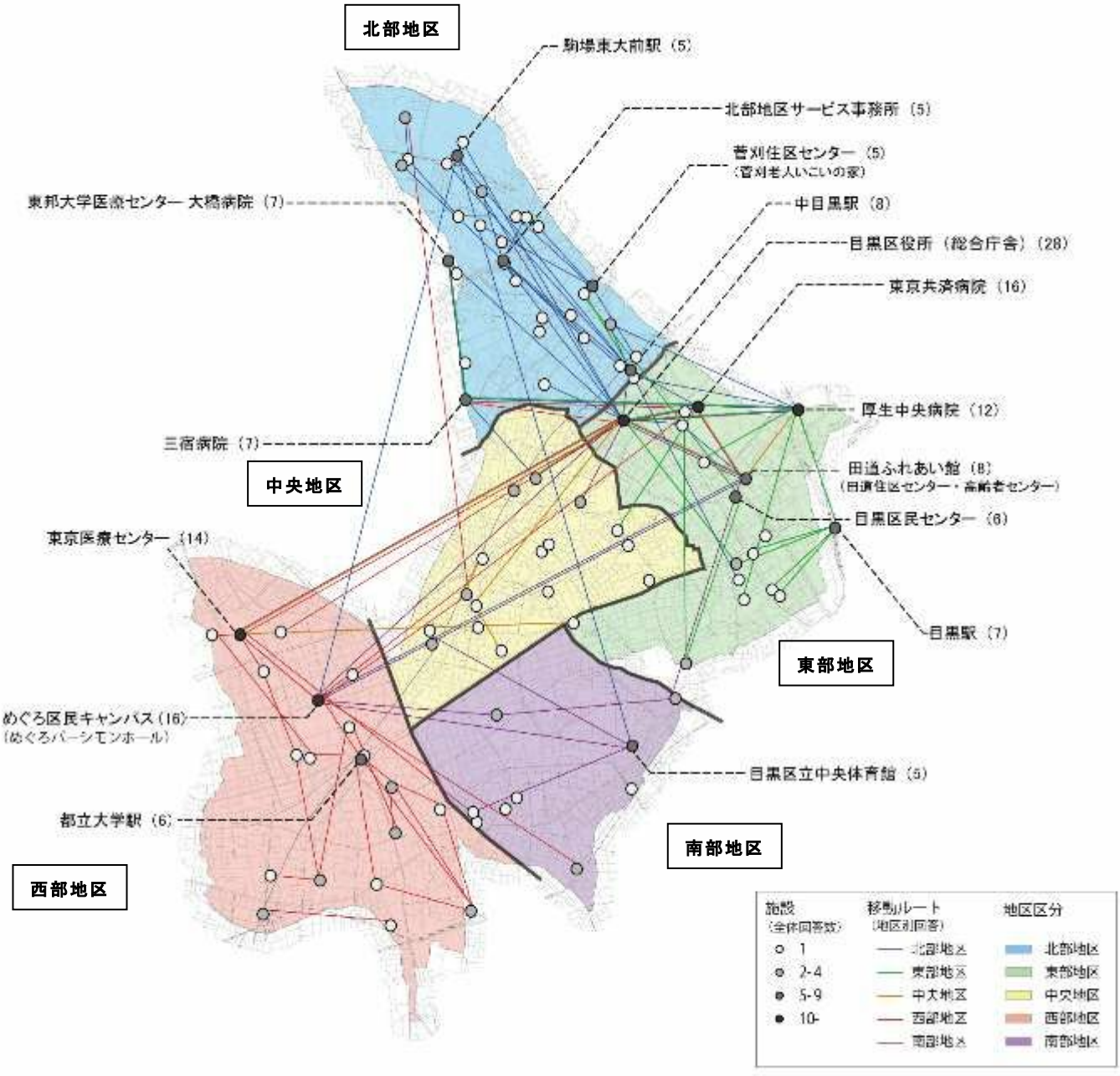


図 1.14　必要とする新しい公共交通の行き先や施設と移動ルート（全体）

【北部地区】

北部地区では、駒場から大橋、上目黒への縦軸ルートの回答が多く、東部地区の「田道ふれあい館」や、西部地区の「めぐろ区民キャンパス」等の距離の遠い施設への意見も見られた。

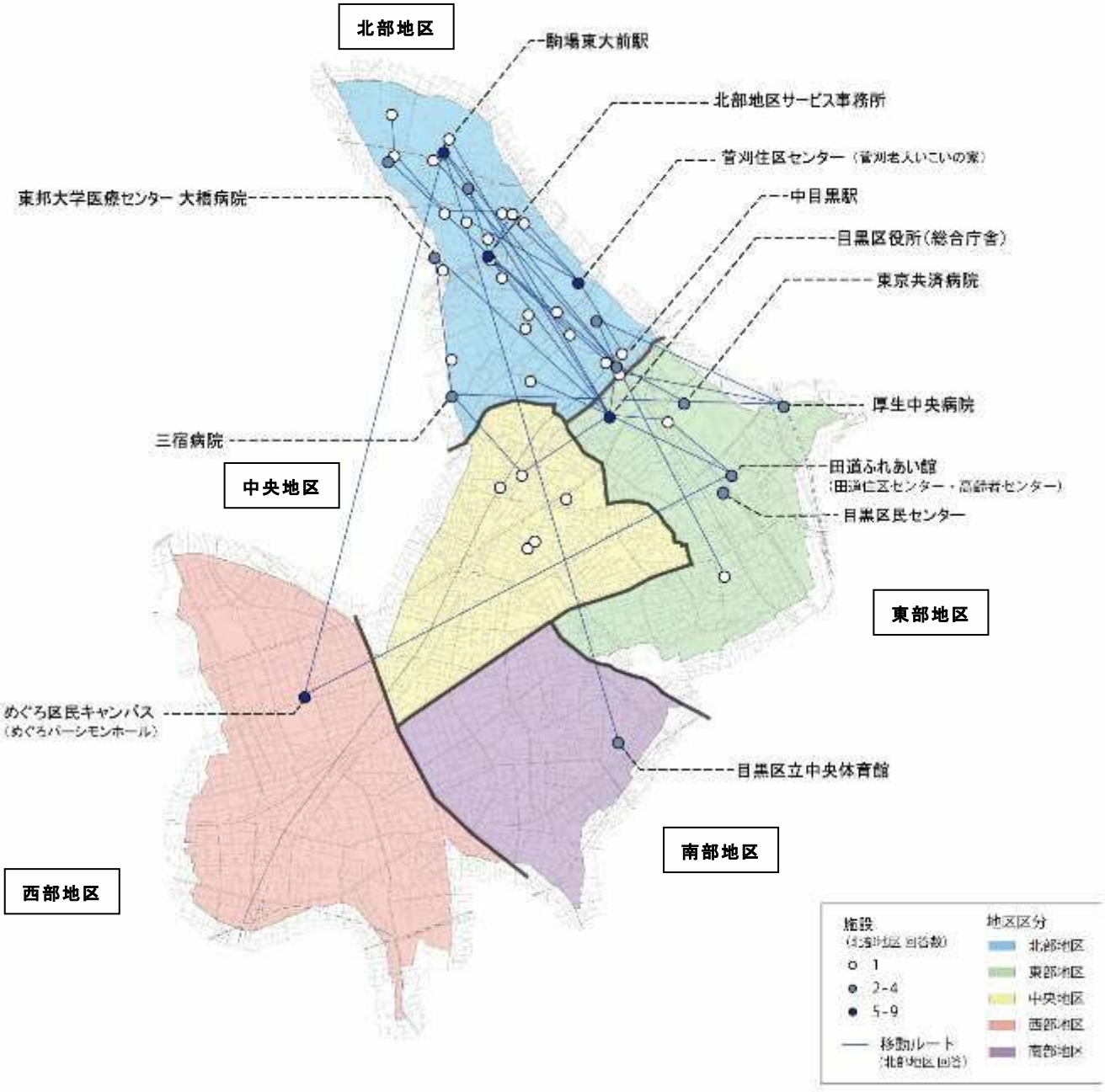


図 1.15　必要とする新しい公共交通の行き先や施設と移動ルート（北部地区）

【東部地区】

東部地区は、地区内の施設への移動ルートの回答が多く、他地区への移動要望では、北部や西部の病院施設の回答が見られた。

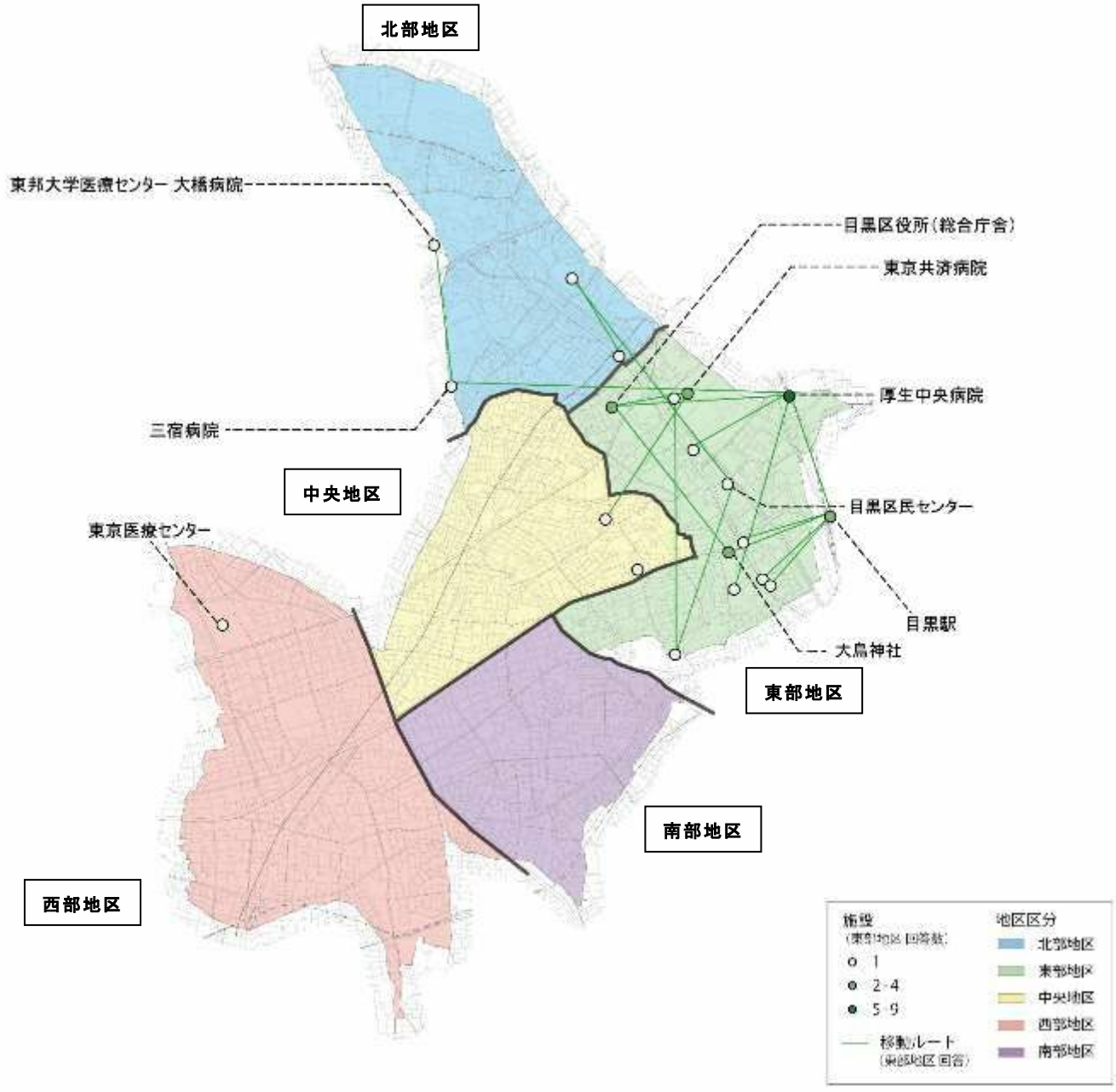


図 1.16　必要とする新しい公共交通の行き先や施設と移動ルート（東部地区）

【中央地区】

中央地区では、地区内の施設や、東部の「目黒区役所（総合庁舎）」や「東京共済病院」等の施設への移動ルートの回答が多く、他地区への移動要望では、北部や西部の病院施設の回答が見られた。

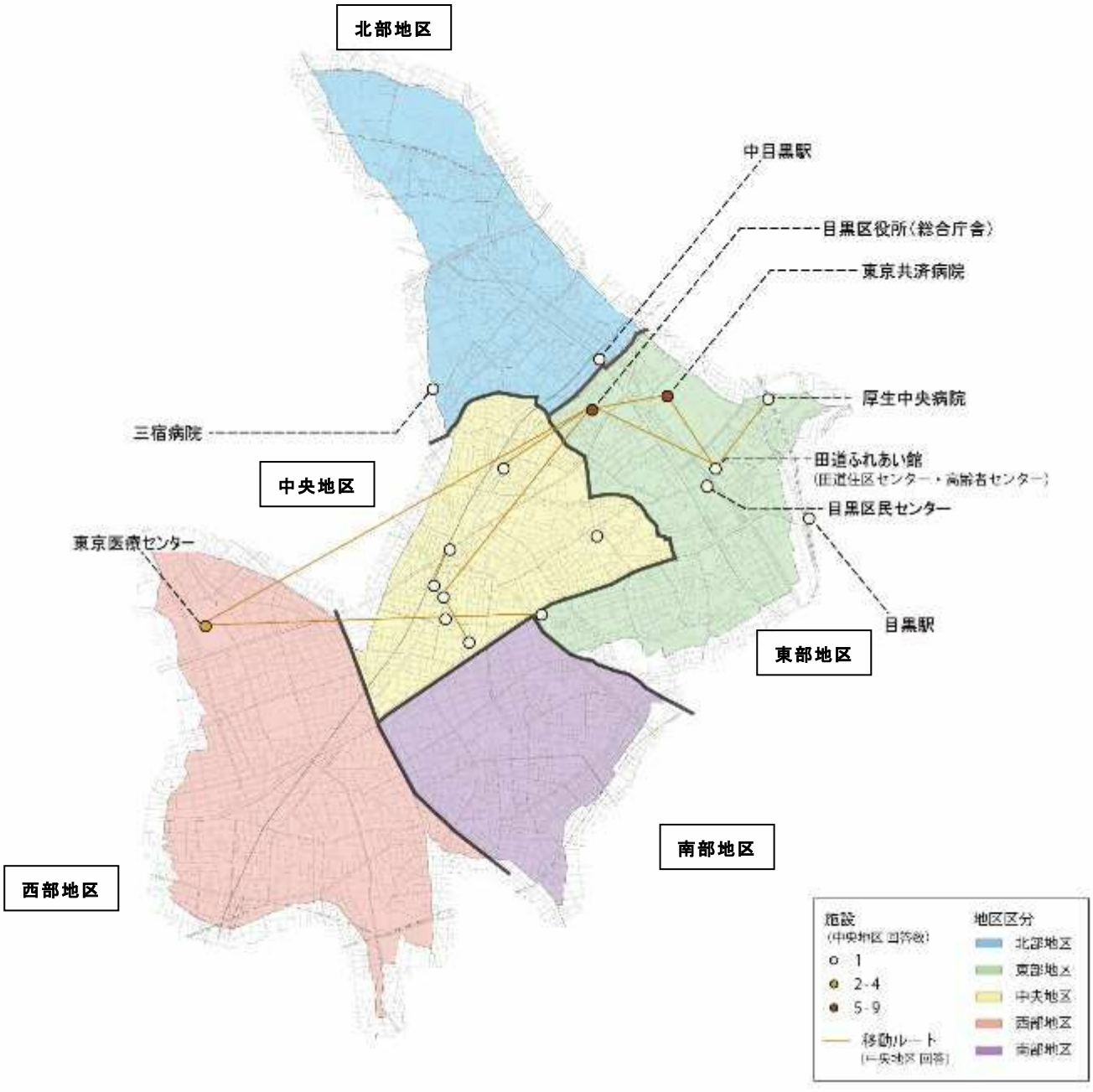


図 1.17　必要とする新しい公共交通の行き先や施設と移動ルート（中央地区）

【西部地区】

西部地区では、東が丘から中根、大岡山、南等への縦軸ルートの回答が多く、他地区への移動要望では、北部や東部の病院や「目黒区役所（総合庁舎）」の回答が見られた。

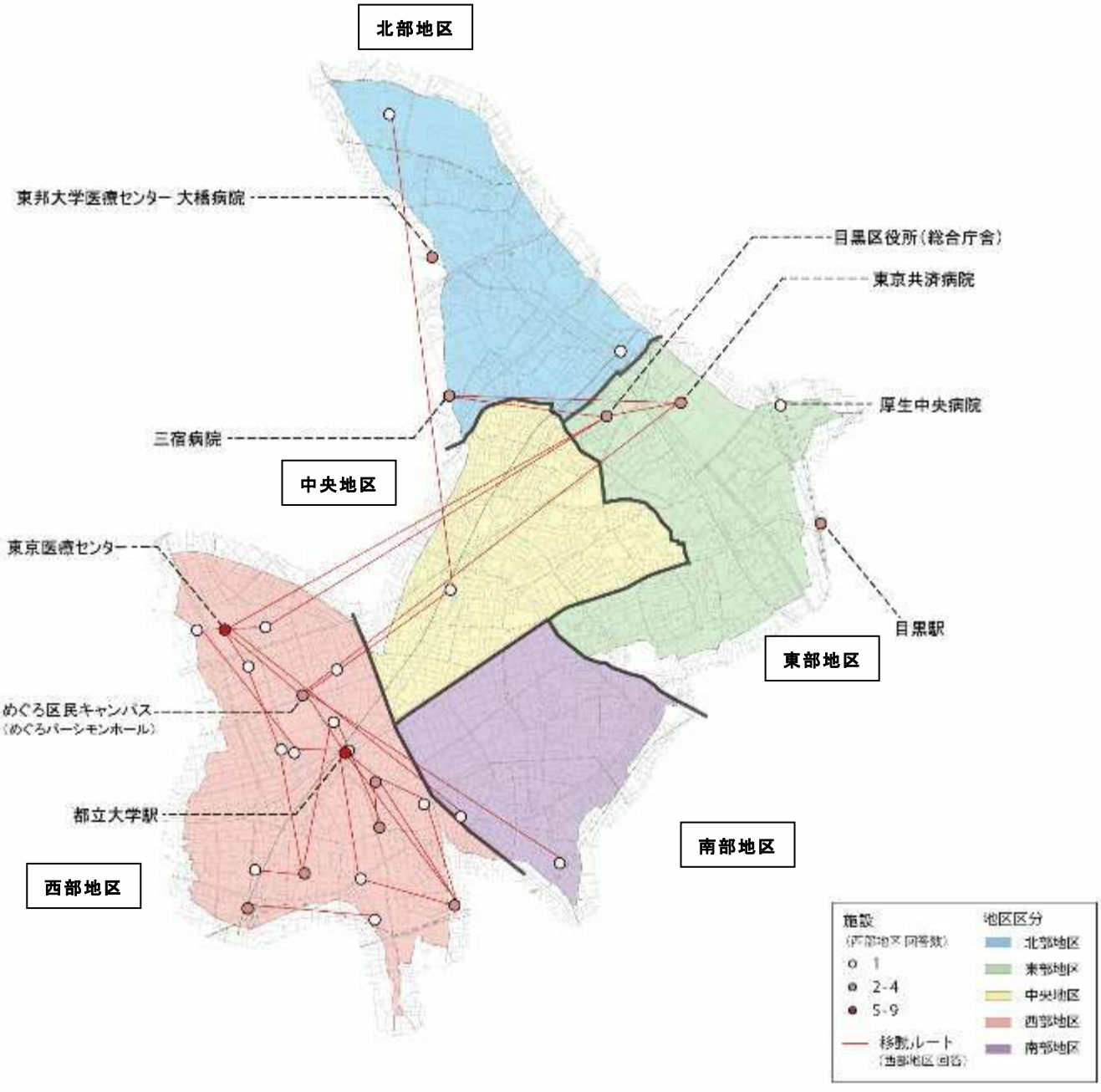


図 1.18　必要とする新しい公共交通の行き先や施設と移動ルート（西部地区）

【南部地区】

南部地区では、地区内の移動よりも、他地区の施設となる病院や、「目黒区役所（総合庁舎)」、「めぐろ区民キャンパス」等を巡回する回答が見られた。

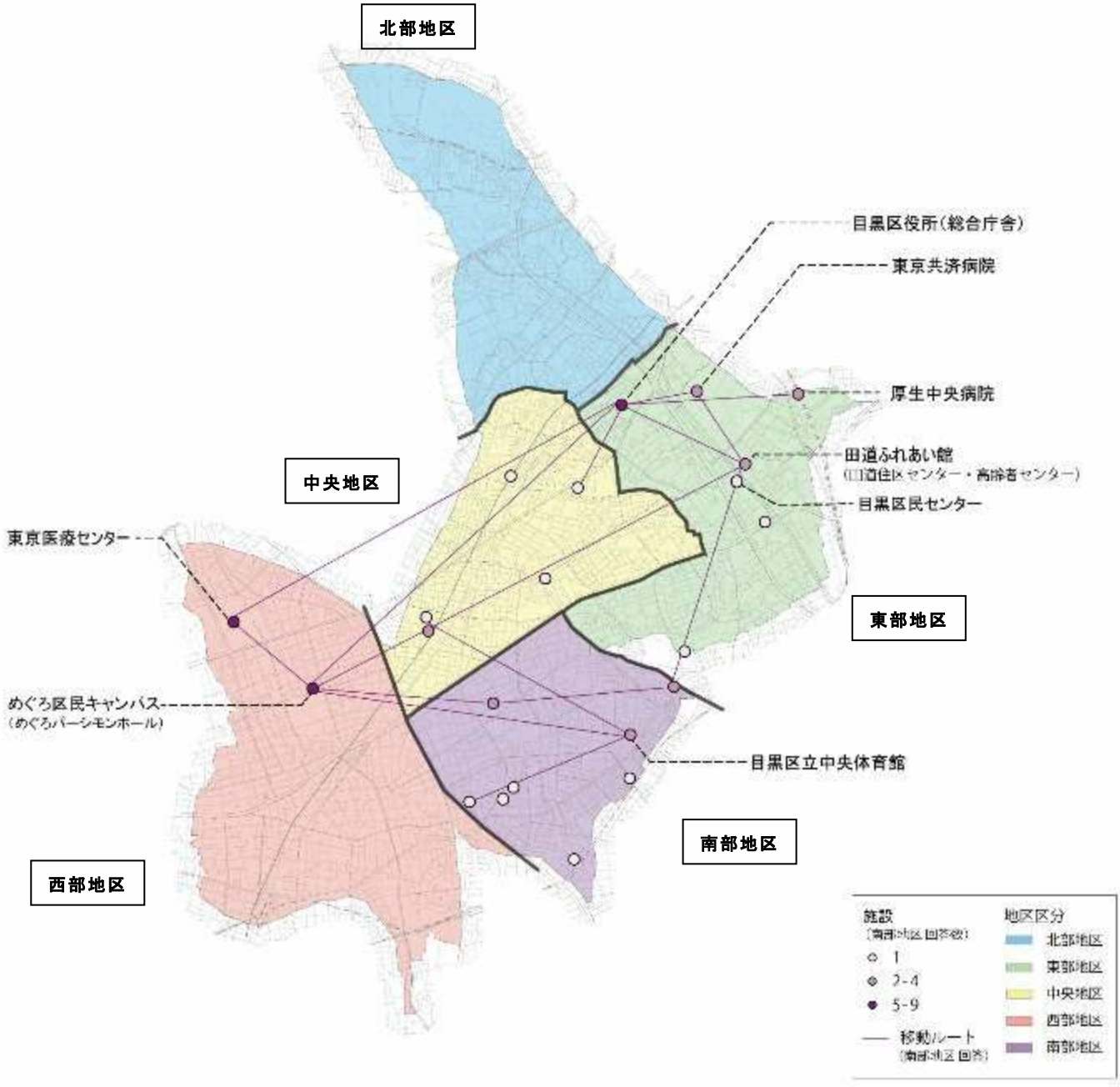
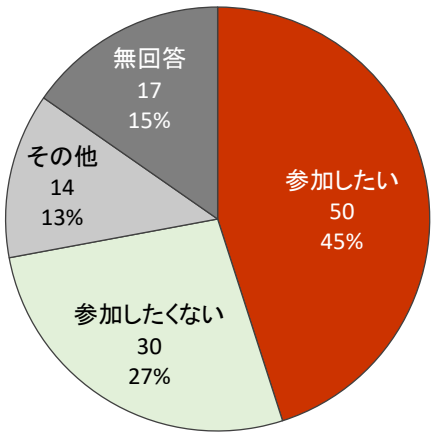


図 1.19　必要とする新しい公共交通の行き先や施設と移動ルート（南部地区）

6） 検討会への参加意向

今後開催予定となるモデルルートの具体的な検討会への参加意向については、『参加したい』と回答があったのは約 5 割となった。居住地域別では北部が最も多く約 7 割が『参加したい』と回答した。一方、南部では最も低く約 2 割となった。



（N=111）

図 1.20 検討会への参加意向

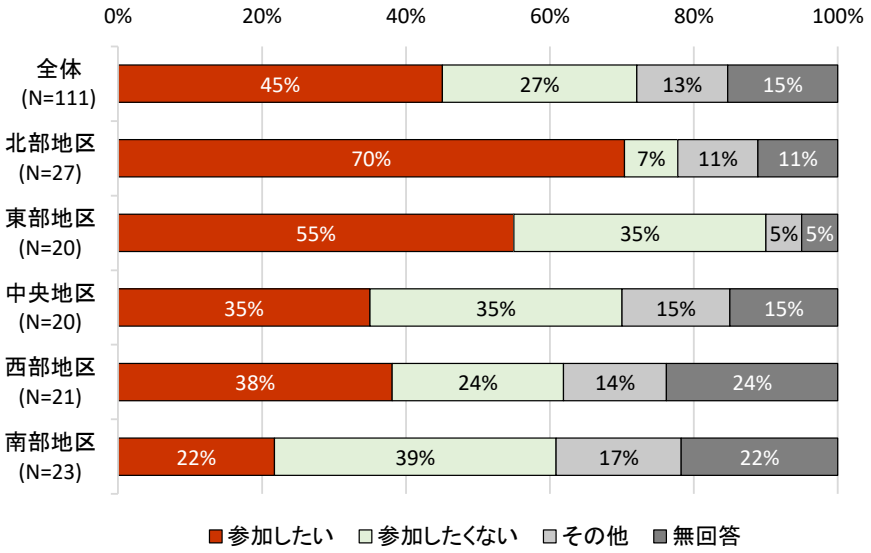


図 1.21 検討会への参加意向（地域別）

表 1.14 検討会への参加意向のその他理由（一部抜粋）

居住地域	意見
北部地区	オブザーバとして参加したい。
西部地区	特に参加希望強くないが意見・情報収集で参加希望。
南部地区	専門チームに任せる。あまり必要を感じない。
中央地区	状況や開催時間による。

7） 新たな地域交通に関する意見

新たな地域交通に関するご意見や日常の移動に関する困りごと等について記載していただいた。居住地域別の意見を次頁以降に示す。

表 1.15　新たな地域交通に関する意見（北部）

	意見
北部地区	バスを乗換で区役所へ行くなど年配の方は不便を感じている
	現時点ではバス他シルバーパスをフル活用できる為あまり必要を感じません。先になってからは疑問がありますが。
	今は自力で近所の病院へ何とか通院できますが先の事が心配です。自宅そば迄の交通機関があればと願っております。
	雨天の場合、自転車での移動ができない。
	設問５にかかわらずスーパー病院、区の施設は細かく回ってほしい。乗り降りはなるべくこまめに行う事で利用も増えると思う。横浜市川崎市を参考とのことですが渋谷など隣接区は参考にしないのですか。利用料は 100 円が希望。
	運賃が気になります。現行ルートを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して単純な採算オンリーでないバランス感覚で進めてください。
	北部、特に駒場地域は高低差あり国道 246 号線を渡って来るような交通がない(縦の移動）。細い道でルートを考えるのは難しいと思うが、検討願いたい。又、上目 4 丁目の奥の方（高低差ある所）も野沢通りから遠い所は不便かと思うので、その地域もバス運行ルート（停車場）検討にしていただけると良い。
	各地域から住区へ送り迎えがあるといいと思います。
	停留所名がわかりやすい名称にしてほしい。例えば〇〇住区センター前とか〇〇公園前のように地域に根付いた誰でもわかる名称にしてほしい。
	住んでいる所によって希望はあると思います。
	東山から厚生中央病院への足がなく行きはタクシー、帰りは恵比寿まで歩き(足が悪いので辛い）。地下鉄で中目黒で降りプレッセへ買い物、帰りはバスで東山で降りる。バス停から自宅まで歩きです。かつ中目黒から東山バス停までの距離が長すぎる。野沢通の手前にバス停があれば良いのにと思う。中目黒駅から旧山手通りを通り新宿西口まで行くバスがあれば駒場方面にも行けるのではと思っています。
	地域公共交通は地域の足として永続性が大事と考える。永続性を考慮すると採算が取れないとダメ。民間企業などに運営委託した場合は採算が取れない。地域課題は地域の方々で検討し主体的に運営していく方向で良いと考える。
	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います。その他、区の施設を廻るクルマ、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、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。
	（今後更に増える）高齢者の中によくあるのが、選挙の時に「急な坂を登っていかなくてはいけないので天気が悪いと行けないという意見が多い。」「また病院へ行く時、大通りにしかバス停はなく病院の玄関まで遠くて困る。」「駒場から南へ行く直通のバスがないのでなんとかルートを作ってほしい。」障がいのある方など福祉をどのように取り入れていくのか知りたい。（どのような方針）

表 1.16　新たな地域交通に関する意見（東部）

	意見
東部地区	毎日外出する必要があり健康のためにも足を強くするためにもバスに乗って出かけてます。今まであまり不自由を感じません。
	バス停が遠い所があります。
	急な柿の木坂を上るのが苦しい。
	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れ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。
	近所で用が足ります。
	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。
	現在ある事業者(バス・タクシー）は地域に詳しいと思います。アンケートの結果をもとに連携をとり実験をすることが良いと思います。
	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。 5～6 年前からいろいろ話をしているのですが一向に現実化になっていない。ほかの区ではコミュニティバスが利用されている。遅すぎる。

表 1.17　新たな地域交通に関する意見（中央）

	意見
中央地区	公営と経費負担のバランスは常に検討すべきである。利便性の高い土地（場所）は高額、そうでない所は安いことが多い。この差を公が平均化する必要があるのだろうか。小型の区営バスを設置することは問題あり。目黒の一部で小バス運転があり、その路線が「街コン」で話されたが、エゴを感じた。公助自助とは何だろうか。
	現在は必要を感じていないが 2～3 年先には必要になるかも。
	補助 26 号線の工事が長引き過ぎて大変迷惑です。一日も早く開通させるよう努力してください。
	①目黒駅から大岡山方面に行くバスの回数は多いが等々力方面や弦巻営業所（パーシモン民キャンパス）に行く本数が少ない。 ②五反田駅から世田谷区民会館に行く路線も本数が少ないためタクシーを利用しているので増やしてほしい（中央体育館に行きにくい。） ③超高齢化社会には病院に通うためには安価で自宅からいける介護タクシーを増やしてほしい。
	日常の買い物や公共手続きに対する交通手段がより必要となると思われます。少しずつでも良いので成果を出していけると良いのですが。
	あれば便利だと思う。
	①目黒通り及び山手通りに抜ける裏道の交通量が増えており(通行する車の)スピードも速い。毎日状況を観察している。 ②住宅街からの裏道通勤が増えている。建築基準で 1 階に駐車場を設ける 3 階建てはやめてもらいたい。
	現在は自分で運転・路線バスの利用で済みますが将来の事を考えると通院等に不安を感じる。様々な要望に応える事は出来ませんが最終的にはドアｔｏドアが実現できれば最高かな、難しいことだと思います。
	個人的には交通手段としてはバイク、車等を利用しているのであまり地域交通は年間数回しか利用していません。当家の前にバス停があり私も老人ですが多くの高齢者がバスを利用しています。バスカードを有効に利用しているからでしょう。個人的にバスカードは持っていません。今も現役で活動(仕事）しています。体の不自由な方に温かな手助けをしてください。民として幸せです。
	各病院へバス停から距離があるためバスの乗り入れをして頂きたい。
	目黒通りと駒沢通を抜けるバスがあると便利。鷹番通り。
	具体化への問題。特に経済的な支援民間活力の利用などが全く示されていていない。また地域の交通の現状の把握ができているのか東急グループ中心な政策への反省がない。車いすなど交通弱者に対する政策の視点が見えない。

表 1.18　新たな地域交通に関する意見（西部）

	意見
西部地区	高齢者が急増するなかで、病院への通院、買物、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。
	目黒通りの歩行者用信号を少し長くしてほしい。
	現在 77 歳。今は健康であるが先行、八雲 3 丁目から目黒通りを超え自由ヶ丘方面の坂を登る等に 80 歳を超えると大変になるかなと思われる。
	八雲 1 丁目、2 丁目周りはバス・電車の便が良いので特に必要としません。他はあまりよく分かりません。
	当方の様な区境の町から区役所等また西部事務所に行くのも不便であるが、そのための地域交通は不要と考えております。まして中心部におられる方にはまったく無駄です。自身の交通手段(自転車・車）もしくは公共交通の利用で。
	坂道が多いので外出が気安くできない。
	渋谷駅周辺の文化施設にいく時東横線だと地下道をすごく歩くし道がわからない。バスがはるかに便利だが今ある便が採算が取れないと減便されている(1 時間に 2 便）。バスの便（柿の木坂地区）を増やしてほしい。駅から遠い地区野沢・上馬便は便数が多い。
	・南三丁目は大岡山駅、洗足駅から離れているので高齢者が自分の足で区役所・大きな病院に行くのが大変です。 ・東京医療センターに行きたくても森 91 と黒 07 等 2 本のバスを乗り継がないと行けない。 ・近くにある目黒パーシモンホールにも駅が遠かったり 2 本のバスを乗り継がないと行けないし気軽というか手軽に行けない。 ・三宿病院から共済病院に目黒パーシモンホールを加えたルートのご検討をよろしくお願いいたします。
	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、そこを経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。
	坂があるので大岡山駅から都立大学駅にバスがあれば良い。また、そこにバスがあれば様々な所に行けるので便利。
	緑が丘 3−11 番地は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。
	都立大学駅から三宿病院。
	実際に交通拠点から遠いエリアと要望の出るエリアの誤差にまどわされず、ご検討下さい。高齢者は坂の昇り下りがあるだけで、外出しづらいです。坂の Up、Down のあるエリアでは、地域交通の需要は必ずあります。5 人に 1 人が高齢者の時代です。電動車いすを購入できる人はごくわずかです。
	親が車イス利用者で、送迎の車の待つスペース（駐車スペース）がないこと。結局タクシーだよりで、交通費が多く必要。
	現住所は駅に近く不便を感じないが、同じ柿の木坂でも 2・3 丁目に居住される人達の移動手段を考えていく必要があると思います。

表 1.19　新たな地域交通に関する意見（南部）

	意見
南部地区	都または区の公共施設は基本的に移動運行の拠点に入れてほしい。学校、公園、いこいの家(住区センター)など。
	コロナの中、タクシー利用をためらっており不便を感じている。
	駅前にタクシー乗り場がないのでタクシーが拾いにくい。午前中に交通規制があるがわかりにくい。一方通行が多くわかりにくい。
	東急バス、渋谷駅東口⇔洗足駅を大岡山駅まで伸ばしてほしい。
	区の介護タクシーは急ぐ時には利用しにくい（申し込みが 2 週間前）。早急なコミュニティバスの導入。同バスの優先ライン設定。優先駐車場の設置。狭隘な道路への一般車両の交通制限。
	区内見回り用小型自動車活用。必要に応じ区内の送迎を考えては？
	5 人以内が乗車出来る小型のデマンドバスで多少細い道でも通れる車が良い。
	路線バスのない場所にコミュニティバスを走らせてくれると良い。
	高齢者の足を確保してください。
	区役所方面、碑文谷住区、パーシモン方面への交通手段が武蔵小山はなく、以前より不便でした。昔は月光原住区・向原住区でいろいろ手続きできた気がします。碑文谷住区では遠すぎる。できれば、この住区でのサービス充実を向上させてほしい。でないのならバスを通してほしい。東横沿線ばかりは充実させている気がする。武蔵小山の品川区は駅の近くに出張所もあり色々申請手続きできる窓口があるのに側は武蔵小山駅近く、西小山駅近くに出張所を作ってくれない。不便すぎる。だから今回のアンケートはとてもうれしかった。コミュニティバスができたり出張所ができたらとてもうれしい。
	電車では徒歩を含むと区役所まで 1 時間はかかる。老人の足では大変。碑文谷住区もタクシーでないと無理。帰りがタクシーは拾えない。パーシモンに行くのもタクシーしかない。近隣の御老人と乗り合いタクシーにして行く。帰るのも大変。区役所、田道ふれあい館、共済病院、税務署、パーシモン、碑文谷住区、東京医療センターなど１つのラインでは難しいです。遠回りすぎると使う人が少なくなる気がします。

（２）個別相談

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 1.20　各地区の具体的な要望内容

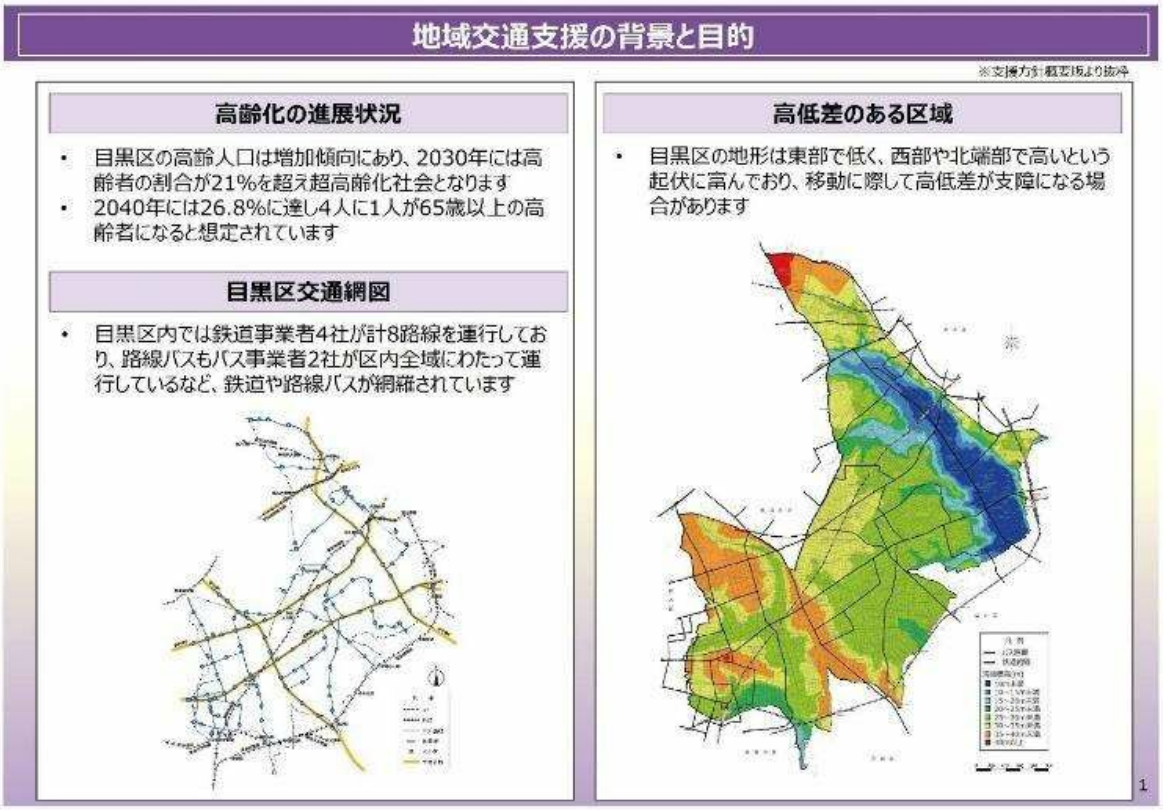
地区	要望内容
北部地区	・バスを走らせる会の地域検討組織がある。 ・駒場エリアは、目黒区内の施設に行くには、一度渋谷に行かなくてはならず、南北の縦方向の移動ルートが必要である。 ・駒場東大駅周辺、池尻大橋駅、中目黒駅、区役所等の公共施設、高齢者センターなどを回るルートがあるといい。 ・高齢者の声を聞いて、福祉的視点も考慮し、単純な採算オンリーではないバランス感覚で進めてほしい。 ・北部の駒場地域は、特に高低差があり、国道 246 を渡ってくるような交通（縦の移動）がない。 ・スーパー、病院、区の施設など、なるべく細かく回り、乗り降りをこまめに行うことで利用者も増えると思う。
東部地区	・目黒三田通りのバス運行の要望があり、過去にバスが運行していたが、現在はない。 ・目黒駅、厚生中央病院、茶屋坂、大鳥神社を回るルートや中目黒駅、区役所、恵比寿駅、厚生中央病院、目黒駅などのルートがあるといい。 ・最低でも、厚生中央病院から目黒駅までのルートは欲しい。 （渋谷区のハチ公バスが目黒区内も運行してくれるといい） ・運行しても 30 分以上待つのでは利用者は少ないと思う。（せいぜい 15 分間隔まで）
西部地区	・町会内の高齢者の意見は、南から病院（東京医療センター）やパーシモンへの移動が不便との声があった。 ・区内の病院（東京医療センター、三宿病院、共済病院等）や公共施設（区役所、住区センター、パーシモンホール等）を巡回するバスがあるとよい。 ・希望するルートは、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
南部地区	・高齢者に聞取りをしたところ、坂道（上り坂）がつらいという意見があった。 ・シルバーパスを利用している高齢者が多く、利用料金が高いと利用しないと思う。 ・タクシーを利用する高齢者が多く、タクシーを確保できると利便性が高まるのではないか。 ・病院（東京医療センター）やパーシモン（区民キャンパス）に行く人が利用しやすくなるといい。

5 参考資料

（1）説明映像資料

説明会でスクリーンにて視聴していただくパンフレットや概要版の説明映像を作成した。説明に合わせ音声やアニメーションを活用し、約 10 分程の映像とした。

図 1.22　説明映像（表紙）



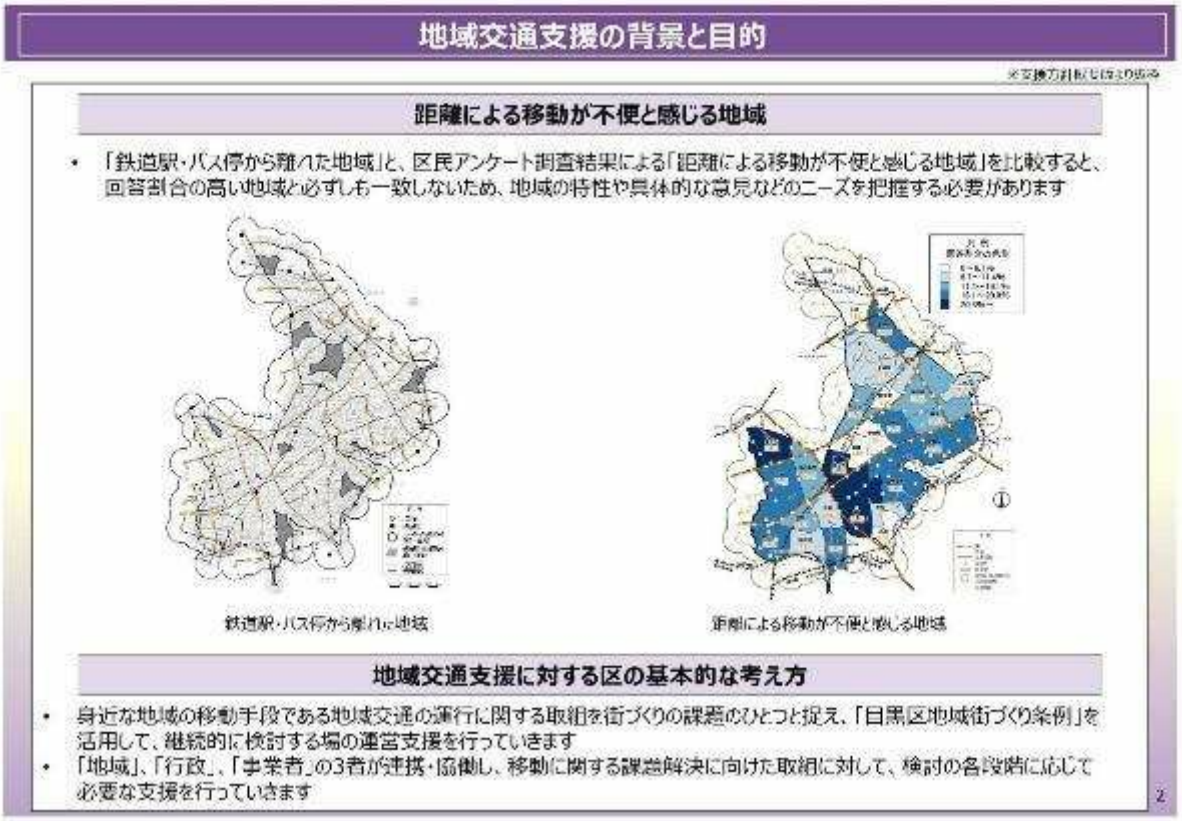
≪音声≫

「地域交通支援の背景と目的」として、高齢化の状況は、全国的に少子高齢化が進展する中で、近い将来でも人口減少・超高齢社会の到来が見込まれており、2030 年には高齢者の割合が 21%を超え、2040 年には 26.8%に達し 4 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になると想定されています。

内の交通網の状況としては、鉄道事業者 4 社が計 8 路線を運行しており、路線バスもバス事業者 2 社が区内全域にわたって運行し、鉄道や路線バスが網羅されています。また、タクシー事業者も多く営業しており、公共交通の利便性は比較的高い状況にあります。

の地形については、東部で低く、西部や北端部で高いという起伏に富んだ状況となっており、青い部分は主に目黒川周辺で、濃い青から色の変化が激しいほど急勾配の坂道や階段などがあり、移動に不便を感じることが推測されます。

図 1.23　説明映像（p.1）



≪音声≫

昨年５月に在住者を対象に、日常の移動や公共交通についてアンケート調査を行いました。

その中で、一般的な公共交通のサービス圏となる鉄道駅やバス停から距離 300ｍの円で確認したところ、鉄道駅・バス停から離れたいわゆる「公共交通空白地域」が存在していますが、アンケート結果からは「距離による移動が不便と感じる」と、回答した方の割合が高い地域と必ずしも一致しない状況でした。

そのため、地域交通の導入に際しては、地域の特性や具体的な意見などのニーズを把握する必要があると考えています。

「地域交通支援に対する基本的な考え方」として、地域の身近な問題を具体的な街づくりの取組につなげる仕組みとして制定している「地域街づくり条例」を活用し、地域交通の運行に関する継続的な検討をしていただくための会議の運営支援や「地域」、「行政」、「事業者」の３者が連携・協力して、移動に関する課題解決に向けた取組に対し、検討の各段階に応じて必要な支援を行っていくこととしています。

図 1.24　説明映像（p.2）

≪音声≫

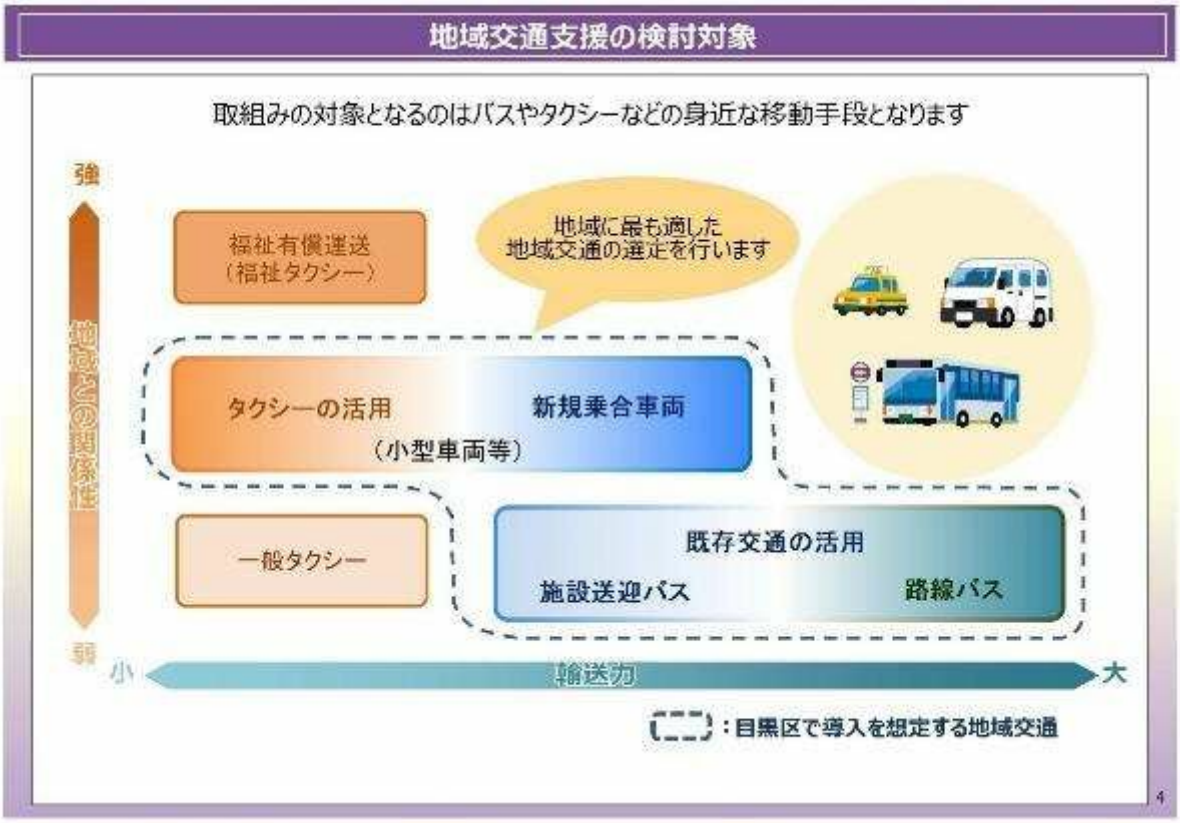
地域交通の検討にあたっては、「地域」、「行政」、「事業者」の３者が連携・協力しながら、それぞれの役割を果たすことが必要となります。

地域交通を導入し、運行を継続させていくためには、地域のみなさんが新たな地域交通を積極的に利用し、守り育てていく必要があります。そのため、地域のみなさんが計画段階から一体となって検討し、利用促進に積極的に取組むことが大切です。

行政は、地域交通導入に向けた取組に対し、検討会等の運営支援や専門家派遣による技術的なアドバイスなど、検討の各段階で応じて必要な支援を行ってまいります。

事業者へは、検討の状況に応じて情報提供を行ってアドバイスをいただき、実験運行や本格運行に必要となる諸手続き等の協力をいただきます。

図 1.25　説明映像（p.3）

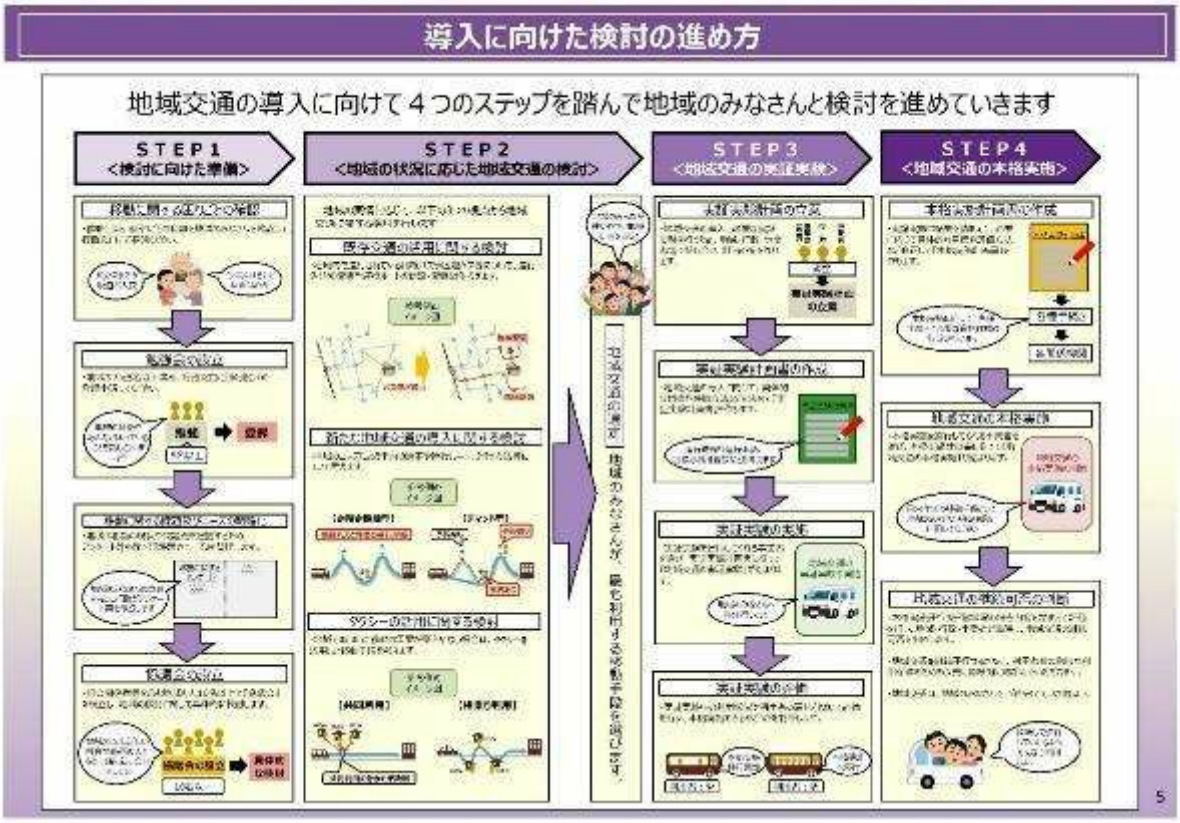


≪音声≫

区内は、鉄道や路線バスが網羅されており、またタクシー事業者も多く営業しているなど、区全体でみると、公共交通の利便性は比較的高い状況にあることから、既存の交通車両の活用を含めて、地域交通の導入を検討していくこととしています。

検討の対象としては、路線バスや送迎バス等の運行ダイヤや運行ルートの変更による「既存交通の活用」や、既存交通の活用が困難で、道幅が狭い地域などにおいて、小型車両等で運行する「新たな地域交通の導入」、また、まとまった利用需要が見込めない地域などにおいて、タクシーを利用して地域の利便性の向上が見込める「タクシーの活用」が考えられます。

図 1.26　説明映像（p.4）



≪音声≫

地域交通の導入に向けた進め方は、配布したパンフレットの３から４ページに掲載してあります。

具体的には、４つのステップを踏んで地域の皆さんと進めていきます。

図 1.27　説明映像（p.5）

≪音声≫

まずは、ステップ１で、検討に向けた準備のために、移動に関する困りごとの確認や勉強会の設立、課題やニーズの明確化、具体的な検討のための協議会の設立などを行います。

次に、ステップ２で、地域の状況に応じた地域交通の検討を行うため、「既存交通の活用」や「新たな地域交通の導入」、「タクシーの活用」などについて検討を行い、地域のみなさんが最も利用する移動手段を選びます。

その後、ステップ３で、地域交通の実証実験を実施して評価を行い、本格運行できるかどうかを判断します。

本格運行が可能と判断された場合は、ステップ４で各手続きを行い、地域交通の本格運行が実施されます。本格運行後の地域交通を継続運行するために、利用者数の増加や利用促進のための改善に、地域のみなさんと一緒に継続的に取組んでいきます。

地域交通の導入に向けて４つのステップの具体的な実施内容については、各ステップ毎に内容や他地域の事例を載せた展示パネルを用意していますので、後程ご覧ください。

図 1.28　説明映像（p.6）

≪音声≫

地域交通に関する先行事例として、本区と同様に都市部で道路幅員や坂道等の地域特性が類似していて、小型車両による継続的な運行が実施されている、横浜市と川崎市の事例を紹介します。

横浜市では、急な坂道が多く道路幅員が狭いため高齢者等の外出が困難な地域があり、地域住民が主体となって検討委員会を立ち上げ、バス事業者や行政の協力を得てコミュニティバス「四季めぐり号」が運行されています。

2018 年に一旦は廃止となりましたが、事業者と再検討を行い、2019 年から実証運行を開始しました。

川崎市では、身近な移動手段の確保のため、地域住民で構成された協議会を設立し、地域住民が主体的に取組コミュニティ交通「山ゆり号」が本格運行されました。

本格運行後も、運行継続のため協議会が中心となり、車両数や運行本数、運行ルートの見直しなど、様々な取組を実施しています。

平成 16 年から平成 22 年に実証実験を行い、収益性の確保のため運賃を 200 円から 300 円に変更し、平成 23 年から本格運行へ移行しています。

図 1.29　説明映像（p.7）

≪音声≫

本アンケートは、パネル資料を見ていただいた後に、皆さんが日頃感じている移動の課題や要望などを伺うためにお願いするものです。

いただいたご意見から、区で地域交通のモデルルート候補案を設定し、運行上の課題や条件などを明らかにし、地域の皆さんが地域交通の導入に向けて検討していくための素材として取りまとめますので、アンケートにご協力をお願いいたします。

なお、モデルルートの検討状況につきましては、令和３年２月頃を目途に、区のホームページでご紹介する予定です。

図 1.30　説明映像（p.8）

≪音声≫

映像による説明は以上となりますので、この後は、後方のパネル掲示物をご覧いただき、最後にアンケートにご協力をお願いいたします。

ありがとうございました。

図 1.31　説明映像（p.9）

（２）パネル掲示資料

説明会にて、支援方針の説明や導入までの取組方法、他地区での事例についての詳細を掲示するため、Ａ１サイズのパネルを作成した。

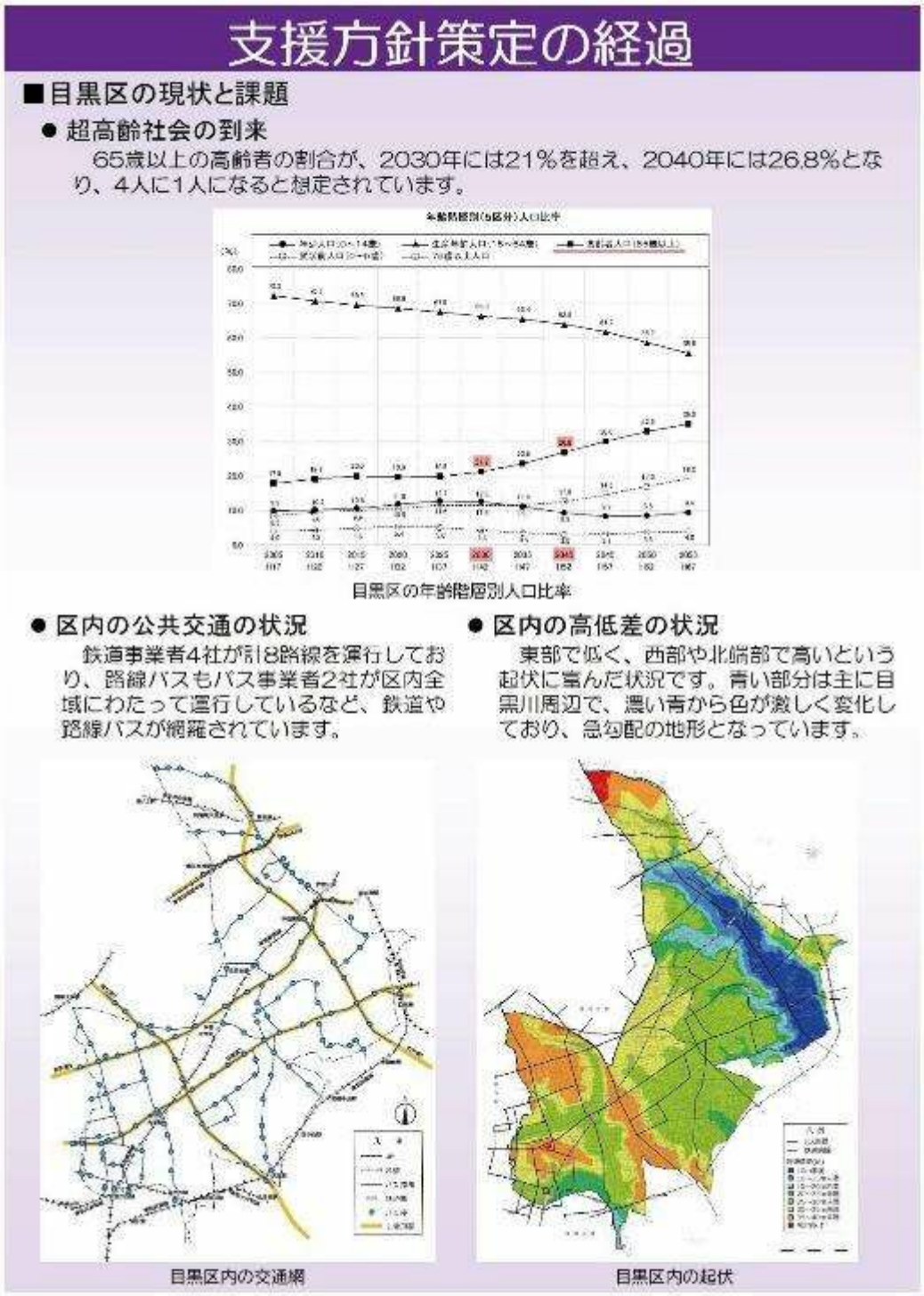


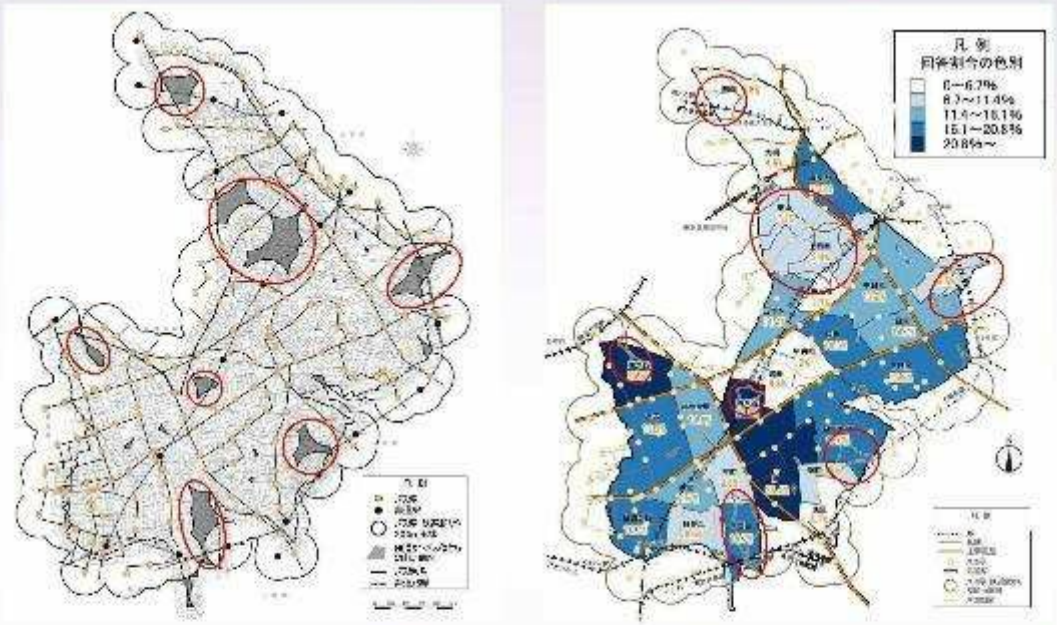
図 1.32　パネル（1/9）

支援方針策定の経過

■これまでの目黒区の取組

日常の移動や公共交通に関するアンケート調査

- 令和元年5月17日から6月14日の期間で区内在住の方を対象に実施しました。
- 「鉄道駅・バス停から離れた地域」と「距離による移動が不便と感じる地域」は必ずしも合致しておらず、不便の感じ方に地域差があることがわかりました。



「鉄道駅・バス停から離れた地域」と「距離による移動の不便な状況に関するアンケート結果」の比較

- 移動の不便さは、鉄道駅・バス停からの距離だけではなく、坂道等による歩行への影響や体力的なハンデがある高齢者の多さ等によって、その感じ方には地域差が生じると考えられます。

● 鉄道駅・バス停からの距離などの客観的なデータをもとに区が地域交通の運行やルートを設定するのではなく、地域から具体的な困りごとの相談を受けたうえで、運行する地域を設定することが重要となります。

● そこで、支援方針の周知 や 地域の特性やニーズ等の意見を聞くため、各地域ごとに説明会を開催し、アンケートを行うこととしました。

本日の説明会についての映像をご覧ください。

図 1.33　パネル(2/9)

目黒区の支援方針

■地域・行政・事業者の基本的な役割

地域交通の検討にあたっては、「地域」、「行政」、「事業者」の３者が連携・協力しながら、それぞれの役割を果たすことが必要です。

● 地域の役割

地域が設立する検討組織において、地域交通導入に向けた検討を行い、地域交通の継続的な運行を目指した取組を実施。

● 行政の役割

地域交通導入に向けた情報提供や技術的なアドバイス、関係機関との協議、一部経費の支援。

● 事業者の役割

地域交通の導入に関する各種手続きに対する支援、安全で安心な地域交通の運行。

3者の協働イメージ

■検討の対象

地域交通に対する支援の対象となる方は次の方々です。

区内全域を対象として、日常生活における移動に困っている地域の皆さん

地域の移動に関する困りごとについて、5人以上のまとまった組織で検討できる皆さん

地域交通導入後も、継続的な運行に向けた取組を行える皆さん

■支援の内容

目黒区は、区民のみなさん、交通事業者、行政が連携・協力した移動に関する課題解決に向けた取組を支援していきます。

具体的には会議等の運営や交通事業者との協議・調整など、各段階で必要な支援を行います。

各段階での具体的な支援内容

検討会等運営時	会議等運営（消耗品、アンケート調査・分析等）、専門家派遣 技術的な情報提供、関係機関との調整等
実証実験時	実証実験運行（実験運行計画立案、交通事業者との調整、 各種手続きに伴う資料作成、本格運行への判断・分析等）
本格運行時	本格運行（本格運行計画立案、交通事業者との調整、 各種手続きに伴う資料作成、本格運行後の評価・分析等）

図 1.34　パネル(3/9)

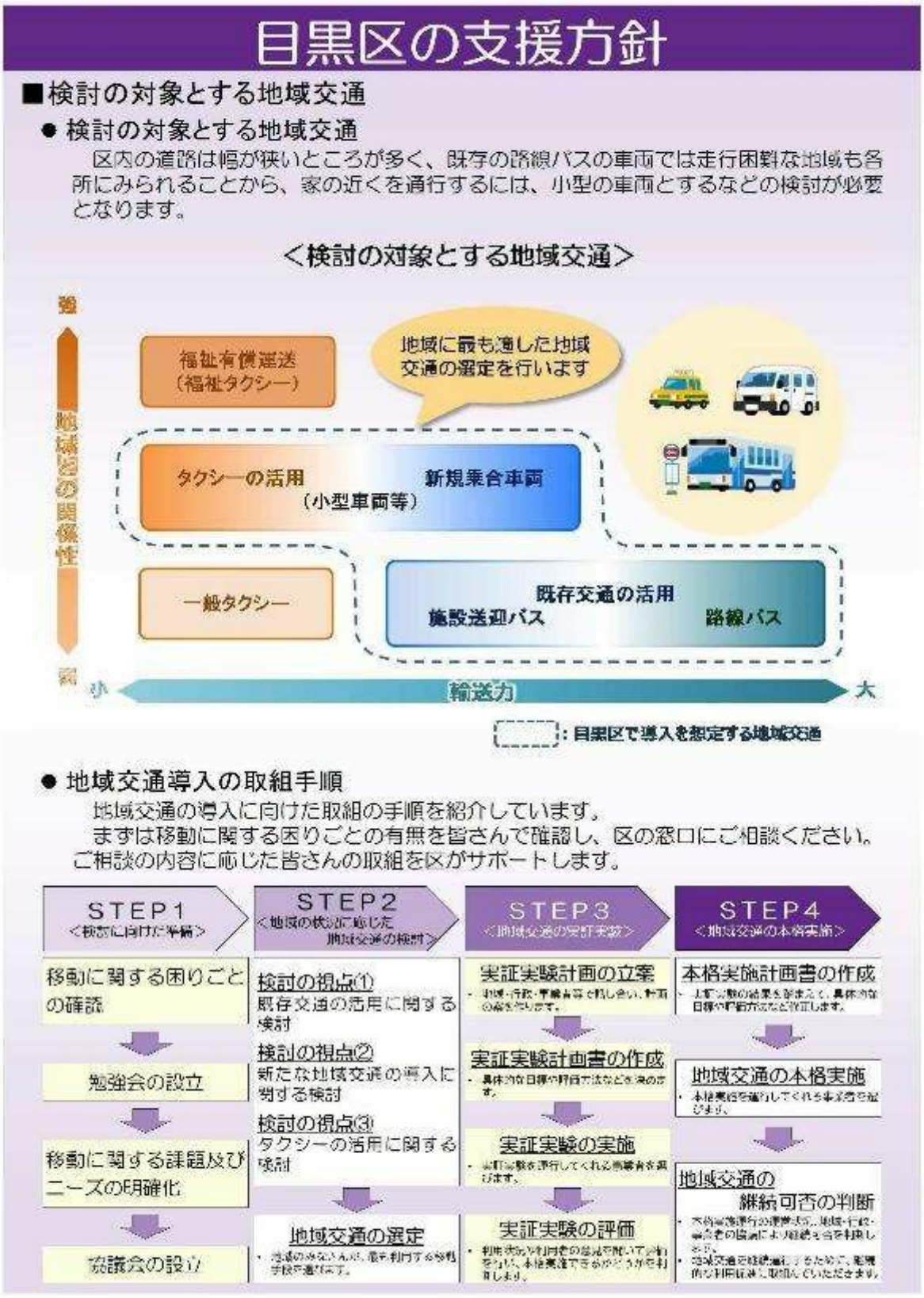

目黒区の支援方針
■検討の対象とする地域交通
● 検討の対象とする地域交通
区内の道路は幅が狭いところが多く、既存の路線バスの車両では走行困難な地域も各所にみられることから、家の近くを通行するには、小型の車両とするなどの検討が必要となります。
＜検討の対象とする地域交通＞
地域との関係性
福祉有償運送（福祉タクシー）
地域に最も適した地域交通の選定を行います
タクシーの活用
新規乗合車両（小型車両等）
一般タクシー
既存交通の活用
施設送迎バス
路線バス
輸送力
小
大
：目黒区で導入を想定する地域交通
● 地域交通導入の取組手順
地域交通の導入に向けた取組の手順を紹介しています。
まずは移動に関する困りごとの有無を皆さんで確認し、区の窓口にご相談ください。
ご相談の内容に応じた皆さんの取組を区がサポートします。
STEP1
STEP2
STEP3
STEP4
移動に関する困りごとの確認
勉強会の設立
移動に関する課題及びニーズの明確化
協議会の設立
検討の視点①
既存交通の活用に関する検討
検討の視点②
新たな地域交通の導入に関する検討
検討の視点③
タクシーの活用に関する検討
地域交通の選定
実証実験計画の立案
実証実験計画書の作成
実証実験の実施
実証実験の評価
本格実施計画書の作成
地域交通の本格実施
地域交通の継続可否の判断

図 1.35　パネル(4/9)

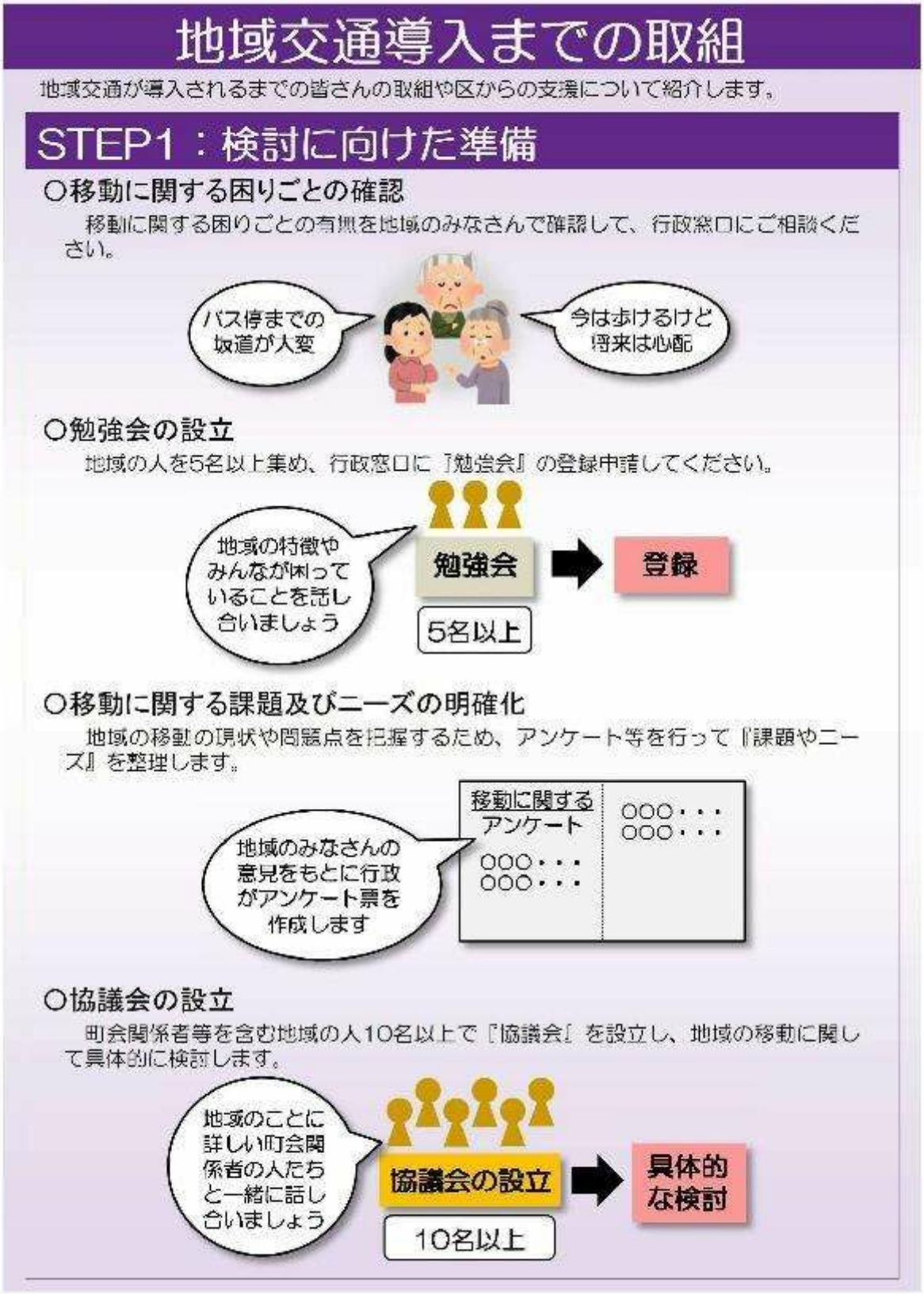

地域交通導入までの取組
地域交通が導入されるまでの皆さんの取組や区からの支援について紹介します。
STEP1：検討に向けた準備
○移動に関する困りごとの確認
移動に関する困りごとの有無を地域のみなさんで確認して、行政窓口にご相談ください。
バス停までの坂道が大変
今は歩けるけど将来は心配
○勉強会の設立
地域の人を5名以上集め、行政窓口に『勉強会』の登録申請してください。
地域の特徴やみんなが困っていることを話し合いましょう
勉強会
5名以上
登録
○移動に関する課題及びニーズの明確化
地域の移動の現状や問題点を把握するため、アンケート等を行って『課題やニーズ』を整理します。
地域のみなさんの意見をもとに行政がアンケート票を作成します
移動に関するアンケート
○○○・・・
○○○・・・
○○○・・・
○○○・・・
○協議会の設立
町会関係者等を含む地域の人10名以上で『協議会』を設立し、地域の移動に関して具体的に検討します。
地域のことに詳しい町会関係者の人たちと一緒に話し合いましょう
協議会の設立
10名以上
具体的な検討

図 1.36　パネル(5/9)

地域交通導入までの取組

STEP2：地域の状況に応じた地域交通の検討

○地域交通の検討

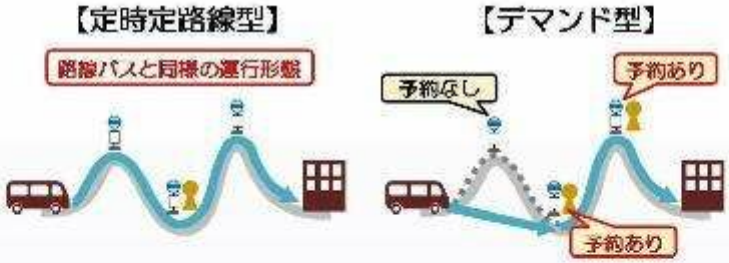
地域の実情に応じて、以下の3つの視点から地域交通に関する検討を行います。

視点1　既存交通の活用に関する検討

地域内で運行されている路線バスや送迎バス等について、運行ダイヤの変更や運行ルートの新設・変更などを考えます。

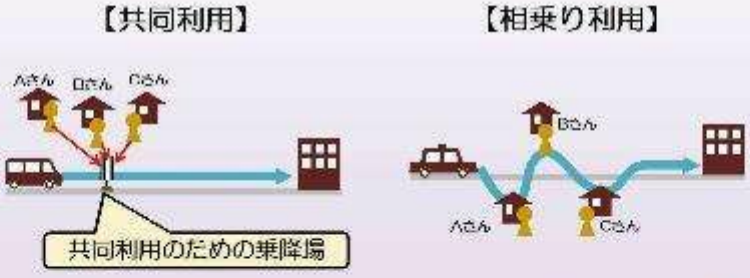
視点2　新たな地域交通の導入に関する検討

地域のニーズにあう車両の選定や運行ルート、運行方法等について考えます。



視点3　タクシーの活用に関する検討

地域でまとまった移動の需要が見込めない場合は、タクシーを活用した移動手段を考えます。



○地域交通の選定

地域のみなさんが最も利用する移動手段を選びます。

図 1.37　パネル(6/9)

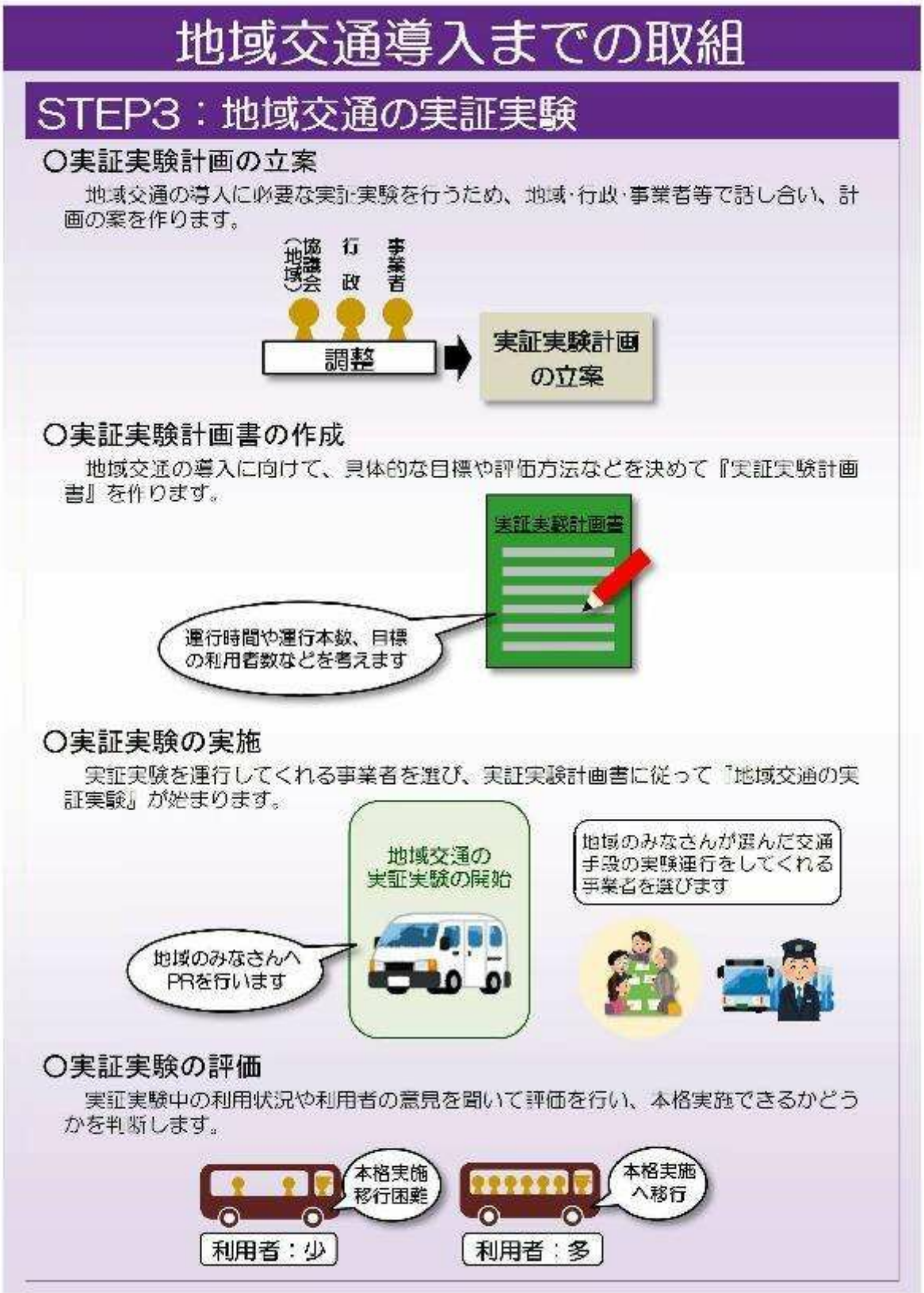

地域交通導入までの取組
STEP3：地域交通の実証実験
○実証実験計画の立案
地域交通の導入に必要な実証実験を行うため、地域・行政・事業者等で話し合い、計画の案を作ります。
協議会（地域）
行政
事業者
調整
実証実験計画の立案
○実証実験計画書の作成
地域交通の導入に向けて、具体的な目標や評価方法などを決めて『実証実験計画書』を作ります。
実証実験計画書
運行時間や運行本数、目標の利用者数などを考えます
○実証実験の実施
実証実験を運行してくれる事業者を選び、実証実験計画書に従って『地域交通の実証実験』が始まります。
地域交通の実証実験の開始
地域のみなさんへPRを行います
地域のみなさんが選んだ交通手段の実験運行をしてくれる事業者を選びます
○実証実験の評価
実証実験中の利用状況や利用者の意見を聞いて評価を行い、本格実施できるかどうかを判断します。
本格実施移行困難
利用者：少
本格実施へ移行
利用者：多

図 1.38　パネル(7/9)

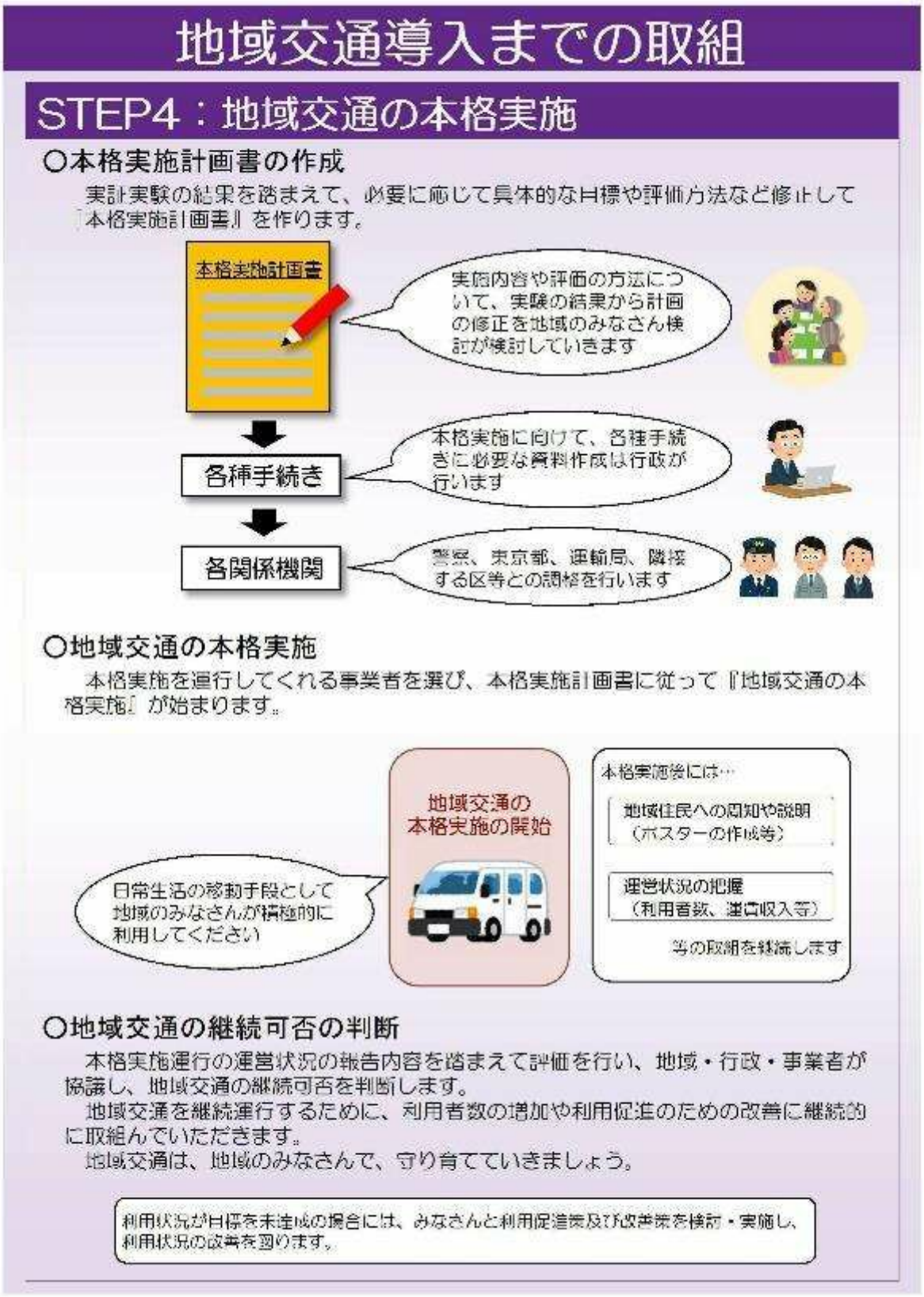

地域交通導入までの取組
STEP4：地域交通の本格実施
○本格実施計画書の作成
実計実験の結果を踏まえて、必要に応じて具体的な目標や評価方法など修正して「本格実施計画書」を作ります。
本格実施計画書
実施内容や評価の方法について、実験の結果から計画の修正を地域のみなさん検討が検討していきます
各種手続き
本格実施に向けて、各種手続きに必要な資料作成は行政が行います
各関係機関
警察、東京都、運輸局、隣接する区等との調整を行います
○地域交通の本格実施
本格実施を運行してくれる事業者を選び、本格実施計画書に従って『地域交通の本格実施』が始まります。
日常生活の移動手段として地域のみなさんが積極的に利用してください
地域交通の本格実施の開始
本格実施後には…
地域住民への周知や説明（ポスターの作成等）
運営状況の把握（利用者数、運賃収入等）
等の取組を継続します
○地域交通の継続可否の判断
本格実施運行の運営状況の報告内容を踏まえて評価を行い、地域・行政・事業者が協議し、地域交通の継続可否を判断します。
地域交通を継続運行するために、利用者数の増加や利用促進のための改善に継続的に取組んでいただきます。
地域交通は、地域のみなさんで、守り育てていきましょう。
利用状況が目標を未達成の場合には、みなさんと利用促進策及び改善策を検討・実施し、利用状況の改善を図ります。

図 1.39　パネル(8/9)

他地域の事例紹介

他地域での地域交通までの取組事例をご紹介します。

STEP1：検討に向けた準備

● 東京都世田谷区：勉強会

- 区内の西部に公共交通不便地域が存在しているが、細街路も多く小型バスであっても路線バスの導入が困難な地区が多い。
- 解決に向けてモデル地区を設定し、新たな交通システム導入を検討。
- モデル地区の住民を対象とした「勉強会」を開催し、地域住民と連携して住民主体の新たな交通システムの検討を推進。

<出典：世田谷区HP>

地域住民と連携した勉強会

STEP2：地域の状況に応じた地域交通の検討

● 神奈川県横浜市：四季めぐり号

- 検討の地区には急な坂道が多く、道路幅員が狭いため、高齢者等の外出の負担が大きかった。
- 地域組織が発端となり平成24年の実証運行を経て、平成25年より本格運行を開始。
- 利用者数の不足により一度は廃止になったものの、地域住民と事業者が連携して検討を進め、ルートの見直したうえで、乗り合いバスとして実証運行を開始。
- 令和２年7月より300円/回の運賃で本格運行を開始。

<出典：横浜市HP>

四季めぐり号

STEP3：地域交通の実証実験

● 神奈川県川崎市：山ゆり号

- 検討の地区には、急な坂が多く道幅が狭いため、路線バスの運行が困難であった。
- 平成16年、19年に実証実験を行うも、採算性などの理由から本格運行には至らず。
- 時間をかけて採算性などの課題を解決し、平成22年の3度目の実証実験を経て平成23年から本格運行へ移行。
- 大人300円/回、子ども100円/回の運賃のほか、サポーター制度の導入等により採算性を向上。

<出典：川崎市HP>

山ゆり号

STEP4：地域交通の本格実施

● 神奈川県大和市：のりあい

- 市内に存在する路線バスやコミュニティバスなどが導入できない地域において、住民が主体となって移動手段の創出の取組を開始。
- 当初ボランティアによる無償運行であったが担い手の高齢化などを見据え、バス事業者に運転を委託し有償運行とする実証実験を実施。
- 半年間の実験により利用状況や地域の需要を確認し、令和元年4月から150円/回の運賃で本格運行へ移行。

<出典：大和市HP>

のりあい

参考：東京都区部の直近事例

● 東京都豊島区：IKEBUS

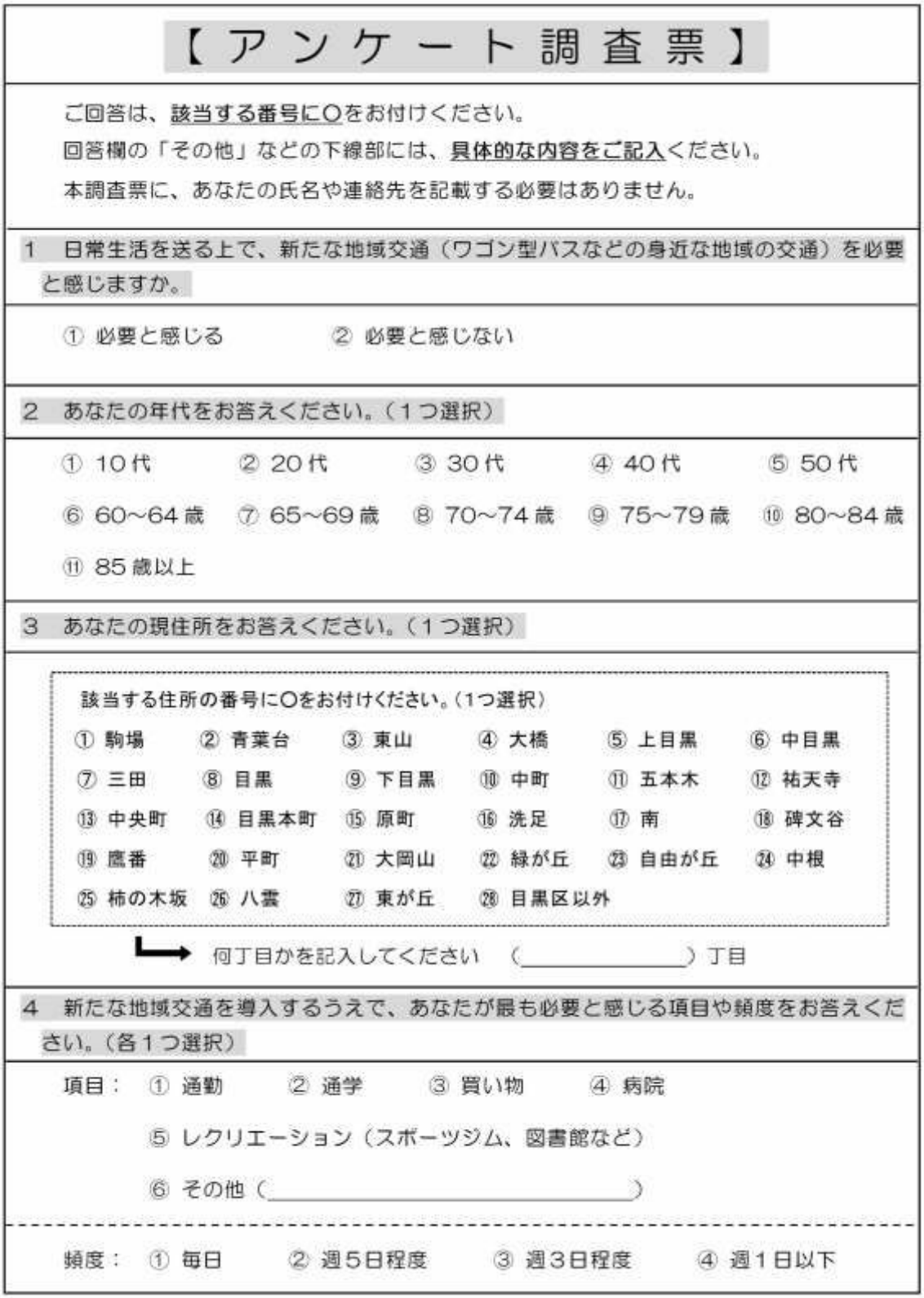
- 東アジア文化都市、オリンピック・パラリンピックを見据え、豊島区の魅力を引き上げることを目的に令和元年11月より電気バスの運行を開始。
- 最高速度20km/h未満の低速で池袋駅周辺の観光スポットを回遊。

<出典：豊島区 IP>

IKEBUS

図 1.40　パネル(9/9)

（３）アンケート票



【アンケート調査票】

ご回答は、該当する番号に○をお付けください。
回答欄の「その他」などの下線部には、具体的な内容をご記入ください。
本調査票に、あなたの氏名や連絡先を記載する必要はありません。

1　日常生活を送る上で、新たな地域交通（ワゴン型バスなどの身近な地域の交通）を必要と感じますか。

① 必要と感じる　② 必要と感じない

2　あなたの年代をお答えください。（１つ選択）

① 10代　② 20代　③ 30代　④ 40代　⑤ 50代
⑥ 60~64歳　⑦ 65~69歳　⑧ 70~74歳　⑨ 75~79歳　⑩ 80~84歳
⑪ 85歳以上

3　あなたの現住所をお答えください。（１つ選択）

該当する住所の番号に○をお付けください。（1つ選択）

① 駒場	② 青葉台	③ 東山	④ 大橋	⑤ 上目黒	⑥ 中目黒
⑦ 三田	⑧ 目黒	⑨ 下目黒	⑩ 中町	⑪ 五本木	⑫ 祐天寺
⑬ 中央町	⑭ 目黒本町	⑮ 原町	⑯ 洗足	⑰ 南	⑱ 碑文谷
⑲ 鷹番	⑳ 平町	㉑ 大岡山	㉒ 緑が丘	㉓ 自由が丘	㉔ 中根
㉕ 柿の木坂	㉖ 八雲	㉗ 東が丘	㉘ 目黒区以外		

↳ 何丁目かを記入してください　（＿＿＿＿＿＿）丁目

4　新たな地域交通を導入するうえで、あなたが最も必要と感じる項目や頻度をお答えください。（各１つ選択）

項目：　① 通勤　② 通学　③ 買い物　④ 病院
⑤ レクリエーション（スポーツジム、図書館など）
⑥ その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

頻度：　① 毎日　② 週５日程度　③ 週３日程度　④ 週１日以下

図 1.41　アンケート調査票（1/2）

5　あなたが必要とする新たな地域交通の行き先の施設や地点を必要性の高い順にお答えください。

記載例：（施設名称：　目黒区役所　、住所：　上目黒 2-19　）

出発地点（施設名称：＿＿＿＿＿＿＿＿、住所：＿＿＿＿＿＿＿＿）

①　（施設名称：＿＿＿＿＿＿＿＿、住所：＿＿＿＿＿＿＿＿）

②　（施設名称：＿＿＿＿＿＿＿＿、住所：＿＿＿＿＿＿＿＿）

③　（施設名称：＿＿＿＿＿＿＿＿、住所：＿＿＿＿＿＿＿＿）

④　（施設名称：＿＿＿＿＿＿＿＿、住所：＿＿＿＿＿＿＿＿）

6　上記5でご回答いただいた施設を結ぶルートをお答えください。

記載例：出発地点　→　③　→　①　→　②　→　④

ルート（　出発地点　→　→　→　→　）

7　本アンケートの結果によるモデルルートの具体的な検討会への参加意向についてお答えください。（1つ選択）

① 参加したい　　② 参加したくない

③ その他（＿＿＿＿＿＿＿＿）

8　新たな地域交通に関するご意見や日常の移動に関する困りごとなどがありましたら、ご記入をお願いします。

＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿

アンケートは以上になります。ご協力ありがとうございました。

図 1.42　アンケート調査票（2/2）

資料２

運行ルートのイメージ

運行ルートのイメージ

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考え方 7
（１）運行ルートの考え方の整理 7
（２）北部地区 10
（３）東部地区 13
（４）西部地区 16
３　運行ルート案の設定 19
（１）北部地区 19
（２）東部地区 20
（３）西部地区 21

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。

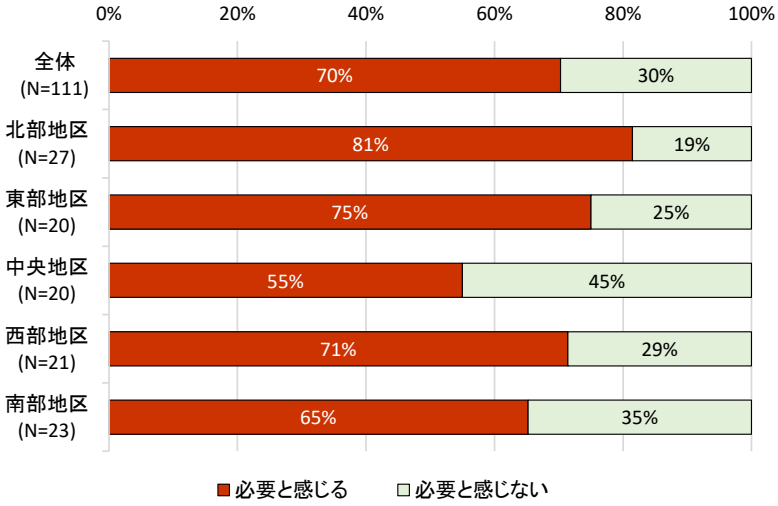


図 2.1　地域交通の必要性（再掲）

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。

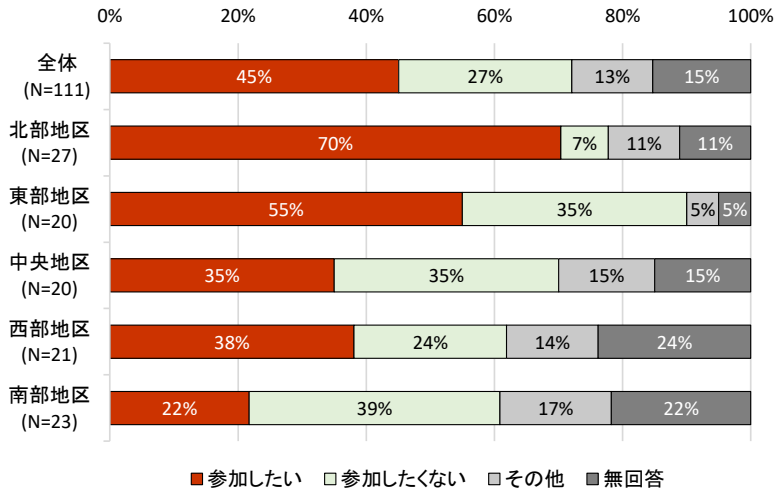


図 2.2　検討会への参加意向（再掲）

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

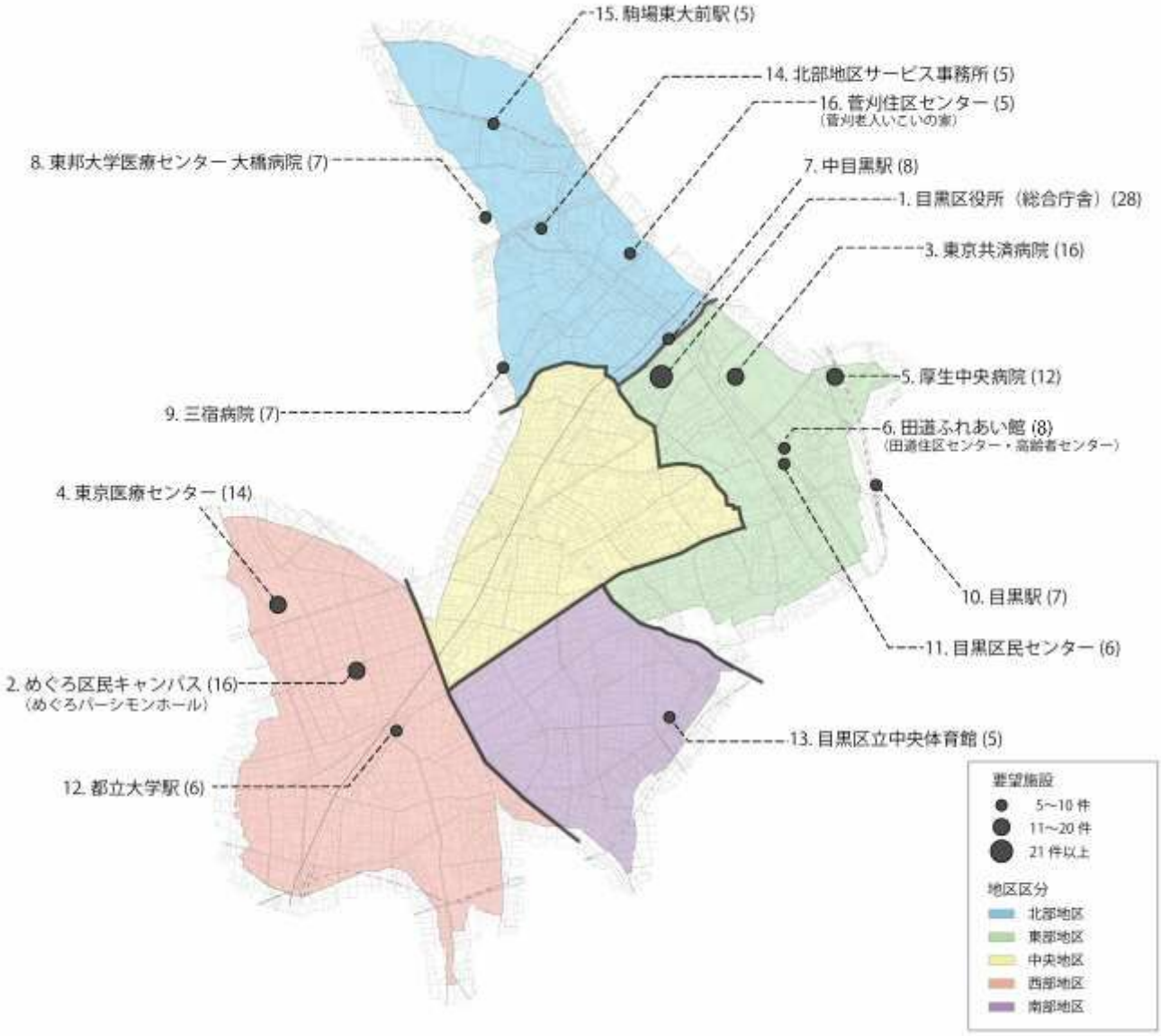


図 2.3　要望の多い行き先施設位置図

（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	
① 地域交通の必要性	北部、東部
② 検討会の参加意向	北部、東部
③ まとまった需要の可能性	北部、東部、西部
④ 個別相談の状況	北部、東部、西部、南部
2.地域の取組状況	
① 地域の主体的な取組	北部
② 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	地域住民がまとまっ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 ㎞と想定して、1 回 1 時間で運行できる運行距離を 10 ㎞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

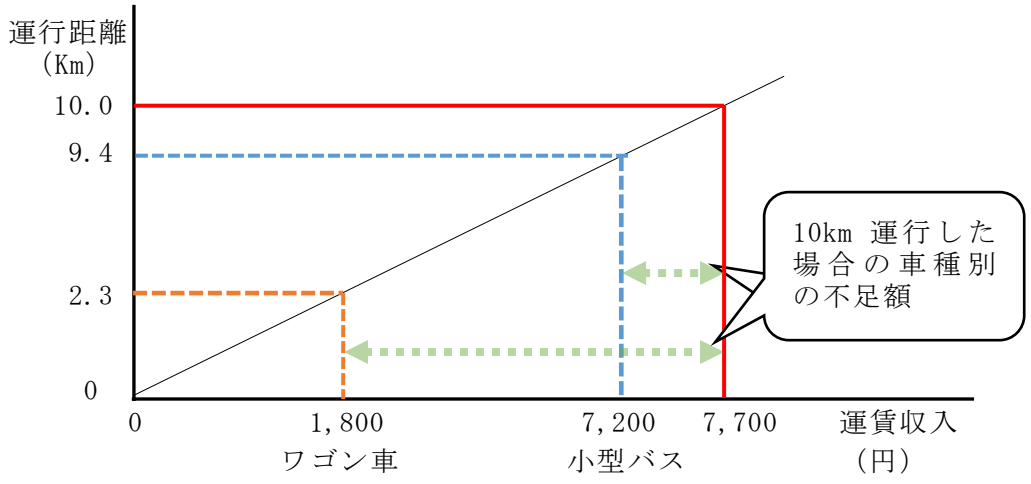


図 2.5　10km 運行した場合の車種別の不足額

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

①　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。

②　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。

③　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。

④　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。

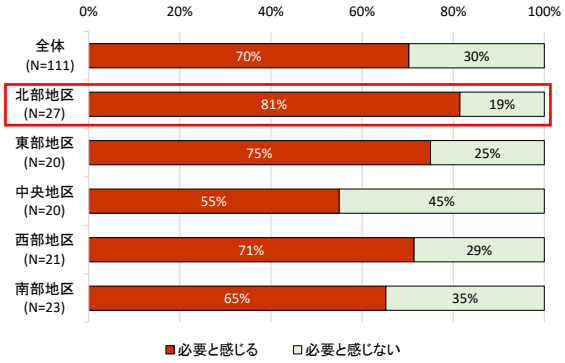


図 2.6 地域交通の必要性（居住地域別）

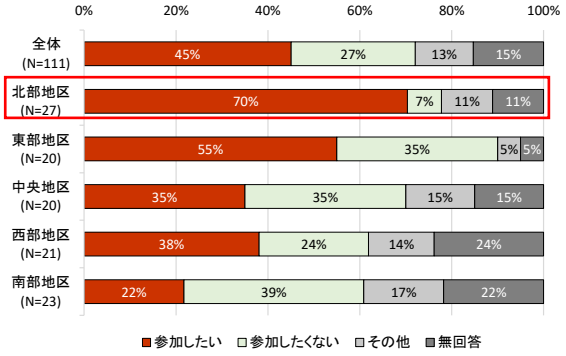


図 2.7 検討会への参加意向（地域別）

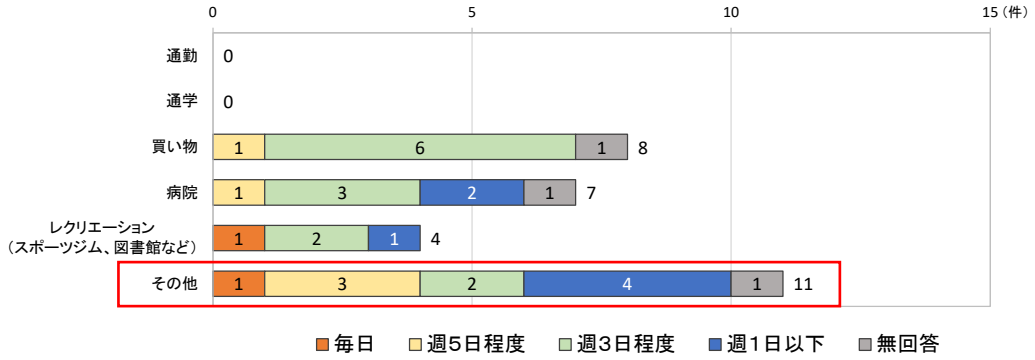


図 2.8 移動の必要性を感じる項目（北部地区）

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して単純な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います。その他、区の施設を廻るクルマ、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。
  ⇒西部地区のめぐろ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。

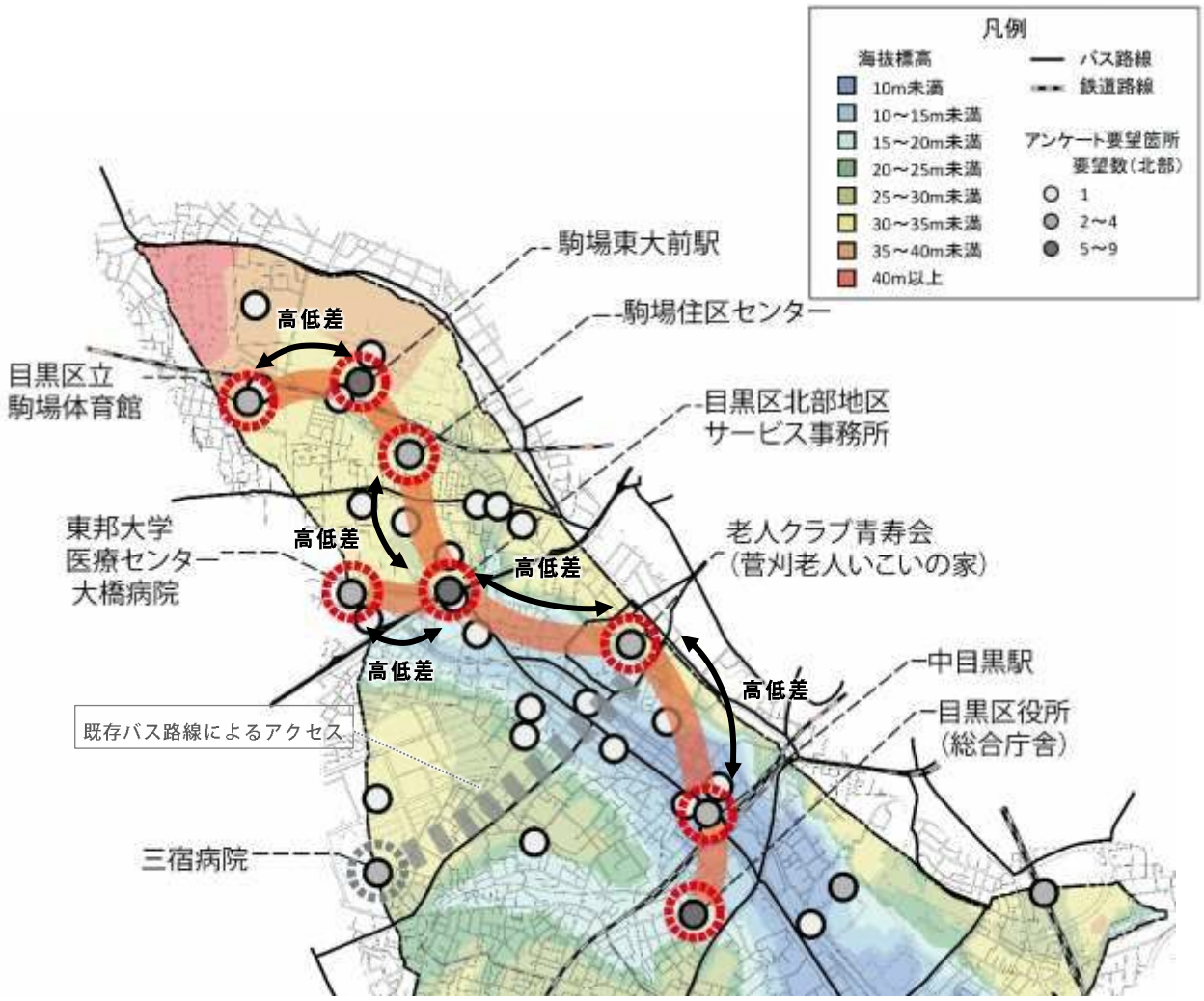


図 2.9　運行ルート検討案（北部地区）

（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。

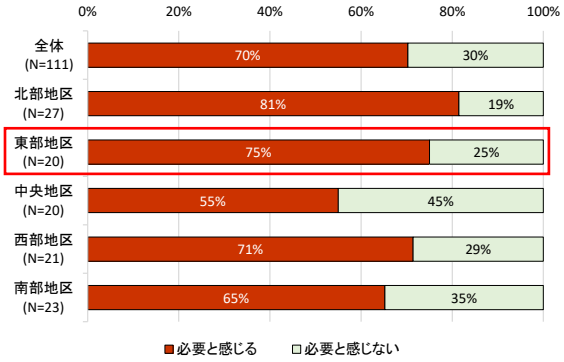


図 2.10　地域交通の必要性（居住地域別）

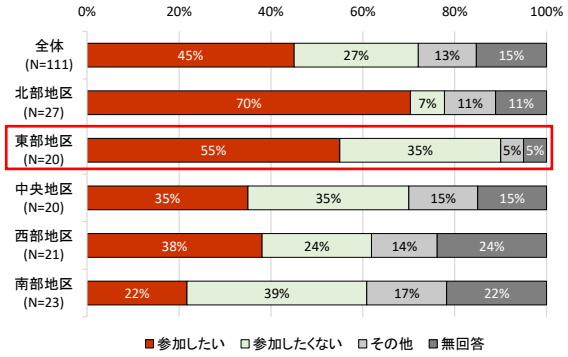


図 2.11　検討会への参加意向（地域別）

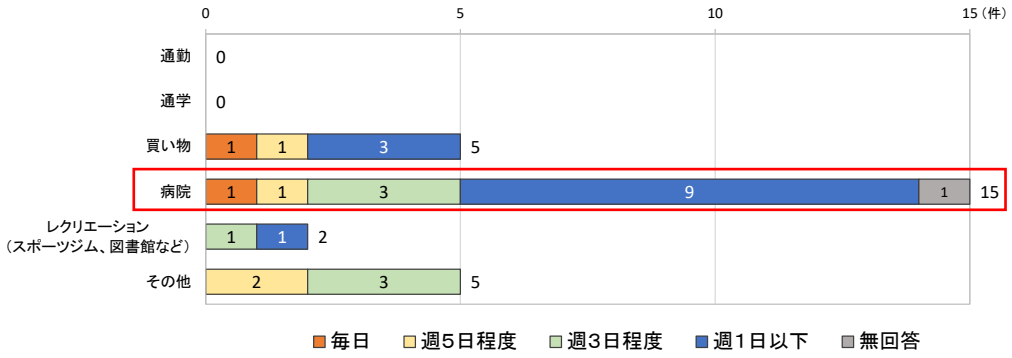


図 2.12　移動の必要性を感じる項目（東部地区）

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れ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。

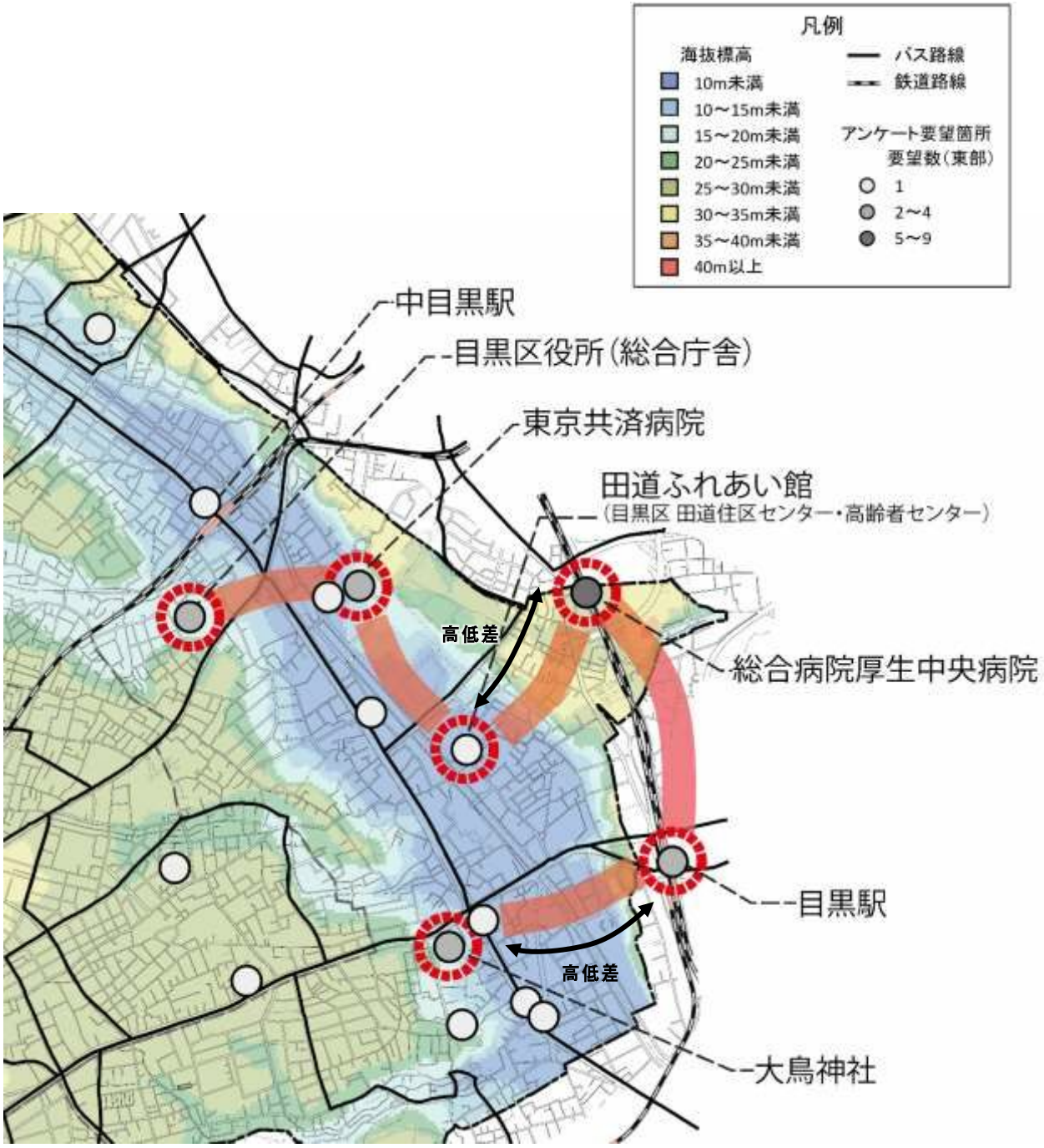


図 2.13　運行ルート検討案（東部地区）

（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。

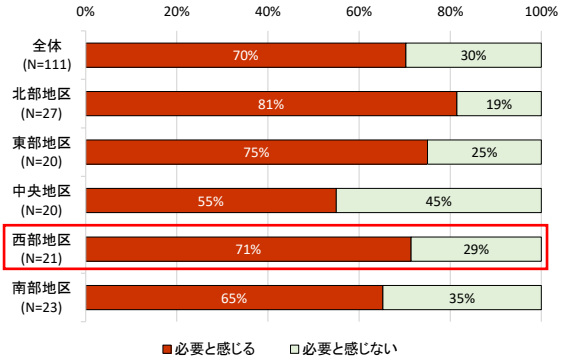


図 2.14　地域交通の必要性（居住地域別）

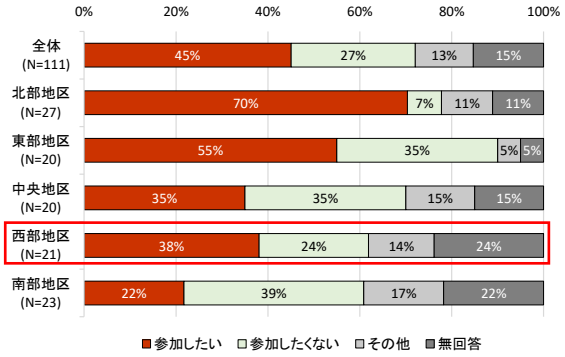


図 2.15　検討会への参加意向（地域別）

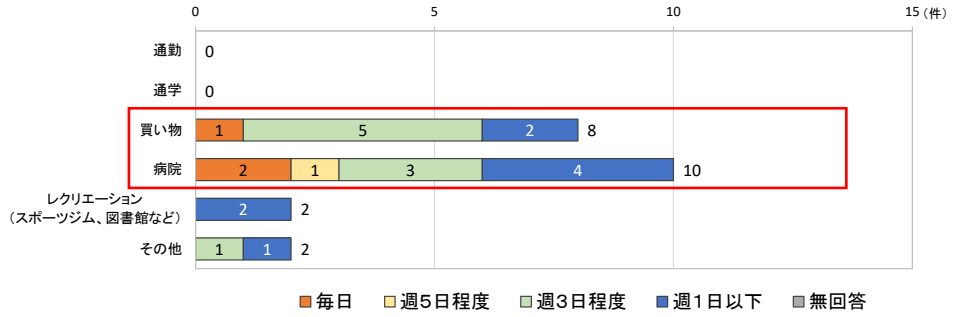


図 2.16　移動の必要性を感じる項目（西部地区）

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、そこを経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。

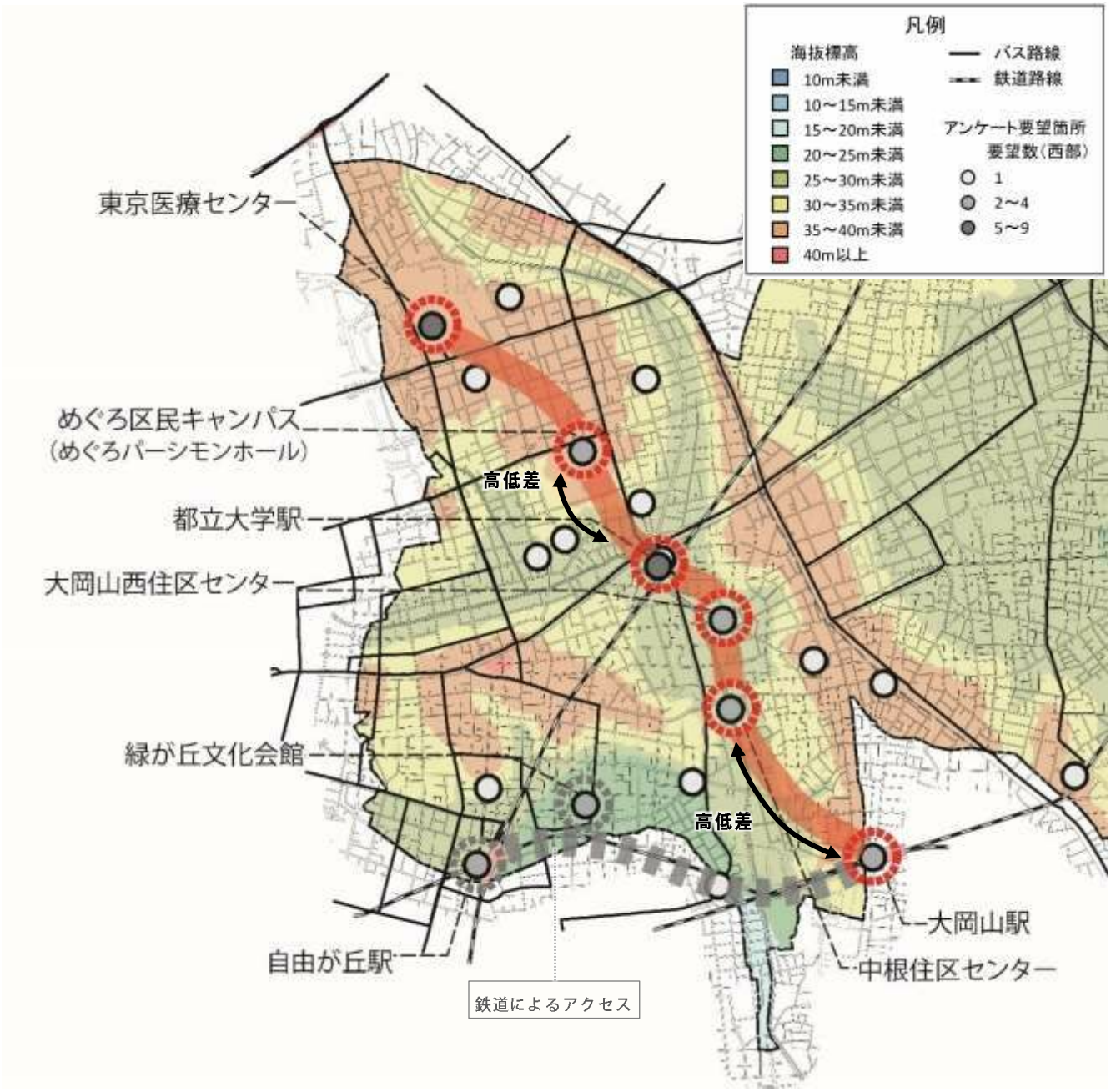


図 2.17　運行ルート検討案（西部地区）

3　運行ルート案の設定

（１）北部地区

運行ルートのイメージ（北部地区ルート）

※本ルートは、今後、地域の皆さんと検討するための素材であり、決定したものではありません。

循環型
路線延長：8.2km
（ワゴン車両想定）

駒場東大前駅

駒場体育館

駒場住区センター

東邦大学医療センター

目黒区役所（総合庁舎）

北部地区
サービス事務所

運行ルート付近の施設

○アンケート要望施設
目黒区役所（総合庁舎）、駒場東大前駅、中目黒駅、池尻大橋駅、東邦大学医療センター、駒場住区センター、菅刈住区センター、北部地区サービス事務所、駒場野公園、駒場体育館

○その他の施設
駒場老人いこいの家、菅刈公園、菅刈小学校、駒場小学校、区立第一中学校、東京音楽大学

凡例

- アンケート要望施設
- 公共施設
- 商業施設
- 医療施設
- 学校施設
- バス停
- バスルート
- 国道・都道
- 区道（6m以上）
- 区道（5～6m）
- 区道（4～5m）
- 区道（4m未満）
- 鉄道
- 運行ルート

車両制限令による通行に必要な幅員

道路区分	車両の全幅	ワゴン車 1.9m		小型バス 2.1m	
	通行しうる車両幅員の基準	車道幅員	道路幅員	車道幅員	道路幅員
通常の道路	（車道の幅員－0.5m）×1/2 を超えないもの	4.3m	5.3m	4.7m	5.7m
交通量極少指定 or一方通行の道路	（車道の幅員－0.5m）を超えないもの	2.4m	3.4m	2.6m	3.6m

運行本数	運行距離（km）a	1日あたりの便数（便）b	1kmあたりの運行経費（円）c※	1日あたりの運行経費（千円）d＝a×b×c	年間運行経費（千円）e＝d×365
1便/時間	8.2	10	770	63	23,046
2便/時間	8.2	20	770	126	46,092
3便/時間	8.2	30	770	189	69,138

※東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値
（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」）

※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

菅刈住区センター

中目黒駅

（２）東部地区

運行ルートのイメージ（東部地区ルート）

※本ルートは、今後、地域の皆さんと検討するための素材であり、決定したものではありません。

往復型
路線延長：10.3km
（ワゴン車両想定）

中目黒駅

目黒区役所（総合庁舎）

東京共済病院

田道住区センター
高齢者センター

目黒区民センター

運行ルート付近の施設
○アンケート要望施設
目黒区役所（総合庁舎）、中目黒駅、目黒駅、東京共済病院、厚生中央病院、目黒区民センター、田道住区センター（高齢者センター）
○その他の施設
目黒警察署、中目黒公園、めぐろ歴史資料館、田道小学校、下目黒小学校、目黒区美術館、中目黒スクエア

凡例

アンケート要望施設	国道・都道
公共施設	区道（6m以上）
商業施設	区道（5～6m）
医療施設	区道（4～5m）
学校施設	区道（4m未満）
バス停	鉄道
バスルート	運行ルート

車両制限令による通行に必要な幅員

道路区分	車両の全幅	ワゴン車 1.9m		小型バス 2.1m	
	通行しうる車両幅員の基準	車道幅員	道路幅員	車道幅員	道路幅員
通常の道路	（車道の幅員－0.5m）×1/2 を超えないもの	4.3m	5.3m	4.7m	5.7m
交通量極少指定 or一方通行の道路	（車道の幅員－0.5m）を超えないもの	2.4m	3.4m	2.6m	3.6m

運行本数	運行距離 (km)a	1日あたりの便数 (便)b	1kmあたりの運行経費 (円)c※	1日あたりの運行経費 (千円) d＝a×b×c	年間運行経費 (千円) e＝d×365
1便/時間	10.3	10	770	79	28,948
2便/時間	10.3	20	770	159	57,896
3便/時間	10.3	30	770	238	86,844

※東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値
（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」）

※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

厚生中央病院

目黒駅

（３）西部地区

運行ルートのイメージ（西部地区ルート）

※本ルートは、今後、地域の皆さんと検討するための素材であり、決定したものではありません。

循環型
路線延長：9.4km
（ワゴン車両想定）

東京医療センター

めぐろ区民キャンパス
（めぐろパーシモンホール）

八雲住区センター

都立大学駅

大岡山西住区センター

運行ルート付近の施設
○アンケート要望施設
都立大学駅、大岡山駅、洗足駅、東京医療センター、西部地区サービス事務所、八雲住区センター、大岡山西住区センター、めぐろ区民キャンパス（めぐろパーシモンホール）
○その他の施設
日扇会第一病院、碑文谷病院、昭和大学歯科病院、東急病院、東根小学校、原町小学校、八雲小学校、洗足図書館

凡例
- アンケート要望施設
- 公共施設
- 商業施設
- 医療施設
- 学校施設
- バス停
- バスルート
- 国道・都道
- 区道（6m以上）
- 区道（5～6m）
- 区道（4～5m）
- 区道（4m未満）
- 鉄道
- 運行ルート

車両制限令による通行に必要な幅員

道路区分	車両の全幅	ワゴン車 1.9m		小型バス 2.1m	
	通行しうる車両幅員の基準	車道幅員	道路幅員	車道幅員	道路幅員
通常の道路	（車道の幅員－0.5m）×1/2 を超えないもの	4.3m	5.3m	4.7m	5.7m
交通量極少指定 or一方通行の道路	（車道の幅員－0.5m）を超えないもの	2.4m	3.4m	2.6m	3.6m

運行本数	運行距離（km）a	1日あたりの便数（便）b	1kmあたりの運行経費（円）c※	1日あたりの運行経費（千円）d＝a×b×c	年間運行経費（千円）e＝d×365
1便/時間	9.4	10	770	72	26,419
2便/時間	9.4	20	770	145	52,837
3便/時間	9.4	30	770	217	79,256

※東京都区部が含まれる京浜ブロック平均値
（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」）

※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

洗足駅

大岡山駅