

目黒区地域公共交通会議 議事概要

名 称	令和 6 年度 目黒区地域公共交通会議（第 1 回）
日 時	令和 6 年 1 1 月 6 日（水）15：00～16：30
会 場	中目黒スクエア 2 階 第 5・6 会議室 （目黒区中目黒二丁目 1 0 番 1 3 号）
出 席 者	委員の出欠については、別紙「出席者名簿」のとおり 事務局 街づくり推進部都市基盤整備課 山下、浅岡、庭田 株式会社オリエンタルコンサルタンツ 4 名
会議の公開 非公開	公開
傍聴者	0 人
配付資料	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の実績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 5 年度第 2 回目黒区地域公共交通会議議事概要及び 意見
会議次第	1 開会 2 委員紹介 3 議題 （1）東部地区の地域交通導入の実績と今後の進め方について （2）北部地区の地域交通導入に向けた地域の取組について 4 閉会

会議の経過及び発言内容

【議事進行】

次第1「開会」

会長（まちづくり推進部長）より挨拶。

次第2「委員紹介」

資料1「目黒区地域公共交通会議委員名簿」のとおり、事務局より報告。

【補足説明】

○会長 今年度変更された方は、資料1の赤枠の10名の方となる。

次に目黒区地域公共交通会議傍聴要綱に基づき、本会議を公開とし、傍聴可能とします。本日の傍聴希望はありません。

【議事進行】

次第3「議題（1）東部地区の地域交通導入の実績と今後の進め方について」

資料3「東部地区の地域交通導入の実績と今後の進め方について」の概要について事務局より説明。

【質疑応答】

○委員 さんまバスの収支について、人件費や電気代といった経費の高騰は今後も継続することが予想されるが、収支率の目標値に満たない部分はどうのように補うのか。東京都から支援があるのか、目黒区で補助するのか。区税で補填するとなれば、区民の意見を確認する予定はあるか。またさんまバスの満足度を調査する際、満足度の基準はどうのように設定するのか。

○事務局 経費の高騰による収支率については現時点で既に計画当初と5%程度の差が出ている状況である。実証運行3年間の中で本格運行に向けて利用率・収支率を上げる取組を進めていく予定であるが、今後も人件費や電気代が上がるのが想定されるので、計画当初に収支率50%としていた本格運行への目標値については、3年後の状況をみて改めて検討を行う。区民への確認については、地域交通の導入検討を行うにあたって、区全体から無作為に抽出された方を対象にアンケート調査を実施したが、今後も同様にアンケート調査を実施するか、もしくは世論調査のような別の方法がよいか、検討していきたい。満足度については、実証運行の開始前実施したアンケート調査と同様の設問を設定し、さんまバス運行前後で公共交通の便利さを比較することで満足度の変化を確認したいと考えている。

○委員 収支の点は区民として気にしている。一番望ましいのは利用者増加させることであり、地域公共交通会議としても協力しながら進めていけるとよい。

○会長 区としても収支は課題であると感じており、今後対策を検討していきたい。

- 委員 公共交通の収支は一般的に赤字となることが想定されるので、公費負担として区税の投入が考えられる。さんまバスは区民を輸送することの進みや、コミュニティ参加機会の創出、生きがいの増加や長生き、認知症予防、フレイル対策といった定量化が難しい効果も想定されるため、東部地区以外の地区に対する説明責任をどう果たすのかという点において、定量化できない効果の扱いを考えていく必要があると思う。受益者となっている運行ルート沿線の方々に対して、アンケートで満足度を測ると説明があったが、利用者の満足度だけでは直接的なサービス受益者の考えのみの評価になってしまう。もちろん利用者の満足も重要な指標であるが、生きがいの増加など公共交通の政策としてだけでなく福祉的な観点からも有用な事業だと、他地区の住民にどこまで理解していただけるか、といった点についても評価できるとよい。またアンケート項目に「地域の皆さんにさんまバスを利用してもらうための改善点」とあるが、この設問では利用者の視点からの行政に対する要望しか出ない恐れがあるため、さんまバスを維持していくために、地域としてできることは何か、周りの方がバスを利用するために自分は何ができるかといった視点でコメントを頂くなど、自分事と捉えてもらえるような設問を検討できると良い。
- 事務局 アンケートは定量的な評価だけでなく、定性的なコメントを頂けるようにブラッシュアップしていきたい。他地域のコミュニティバスは運賃が100円や150円などが多い中で、さんまバスは、東部地区交通協議会線の皆様自ら検討するなかで、区全体としての公平性を考慮して既往路線バスと同額の230円でのスタートとなった背景もある。東急バスとも引き続き調整して長く運行できるように検討を進めていきたい。
- 委員 目黒区はよく努力されていて、ふるさと納税の活用先にさんまバスの運行支援があるなど、ふるさと納税の使い道として地域交通があることは珍しい。また様々なグッズやルートマップの作成に関してもレベルが高い。しかし行政が努力しすぎると、地域住民との意識の乖離が生まれて、区に全てを任せられてしまう可能性もあることにも留意し、地域住民に自分事として関わってもらえるとよい。
- 委員 私は田道住区に住んでおり子どもが田道小学校に通っている。まさにバスの運行している地域で暮らしているため、さんまバスの状況に関心があり公募委員に応募した。子育て世帯にとっても雨天時の移動手段ができるというのは大きく、子どもが複数いると送迎が大変だということもよく聞くので、さんまバスが維持できるように、自分たちでもできることを考えていく必要があると感じた。私は運行ルートの中にたくさんバス停があることが、保育園への通園といった点では大事だと考えているため、要望で出ている案などのバス停が新設されるとよいと考える。朝夕の増便というのは区役所職員にとっても便利だが保育園への送迎に利用される方にとっても便利だと思うので、朝夕（8時台、18時台等）に1～2便でも増便されるとよい。サポーター制度についての広報も様々な方法でできるとよく、特に三田地域の方などの支援が期待できるのではないかと思う。
- 事務局 運行時間帯やバス停・ルートについては引き続き東部地区交通協議会の方々とも調整・相談しながら、可能な限り改善していく方向で検討していきたい。朝夕の運行ダイヤについても、ドライバー不足の問題に留意して事業者と調整し、見直す方向で検討する。さんまバスは田道小学校の前も通るので、子どもを連れた保護者の方にもご利用いただけるように周知も進めていきたい。
- 会長 バス事業者や国交省の方などから事例紹介などもあればぜひ聞かせていただきたいが、いかがか。

- 委員 各地の公共交通会議などに出席しているが、自治体によって温度差があり、事業者に全ての取組を委ねる地域や、様々な取組を実施しているものの利用者が定着しないといった地域があるのが現状かと思う。交通事業者も、少子高齢化で運転手が少ない中雇用を確保していたが、新型コロナの3年間で新規採用ができなかったことが影響し、すぐに運転手の人数を増やすのは難しいという状況である。そうした中で運転手が足りずやむなくコミュニティバスの減便や路線変更を行うといったケースも見受けられるため、バス事業者とは密に情報交換いただくとよいと思う。事業者を取組を全て委ねると事業者もそこまで手が回らなくなる。また新しく計画を立てるときには、既存の公共交通機関をいかに活かすかといったところも考えるべきである。既存の公共交通と共倒れにならないように、協調して事業を行っていくことが大事かと思う。
- 事務局 今回、東部地区のルートを検討するにあたって、目黒区のほぼ全域で路線バスの運行を担っていただいている東急バスとの競合が課題であったため、計画段階からかなり調整してこのルートが実現した。東急バスの既存路線も使っていただき、さんまバスも合わせて使っていただけるとよいということで東急バスにも理解いただき、1日乗車券も利用可能とさせていただいている。全く影響が無いということはないだろうがなるべく既存路線バスへの影響を小さくして、さんまバスが入ったことによって既存路線バスの利用が増えたという形にできればというところは意識して取り組んでいきたい。

【議事進行】

次第3「議事（2）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」の概要について事務局より説明。

【質疑応答】

- 委員 バス部会としてではなく本日欠席のハイヤー・タクシー部会の立場として発言したい。北部地区ではハイエースでの運行を想定しているため、さんまバスと異なり普通二種免許での運転となると思う。北部地区での運行事業者はぜひ、ハイヤー・タクシー協会に所属し、目黒区に根を張って営業している事業者を選定いただきたい。
- 事務局 地域交通の支援方針を策定した際、バス事業者以外の交通事業者として、ハイヤー・タクシー協会にもご相談させていただいている。
まずは地域交通を担っていただけるということを第一条件として、今後具体的な運行形態の検討も含めて、区としてもハイヤー・タクシー協会と連携していきたいと考えている。
- 委員 具体的な運行形態はこれから検討するということだが、地図上の走行可能なルートはかなり限られており、特に駒場地域は厳しい道路事情を抱えていると改めて感じた。走行可能なルートとなると大半が既存バス路線と重複するような通りであり、地域交通全体のネットワークとして既存バスとどう役割分担するか、議論が必要だと感じた。
- 事務局 駒場地域は道路が狭く坂道が多い地域であるが、地域住民は地域交通を走らせたいという願望がある。現地で白線の内側の走行可能な幅員を測ると、車両が通行できない道が多いため、グリーンスローモビリティのような小さい車両も検討したが、坂道での安全性や雨天時の問題があるため、勉強会の意見として、移動手段の車両は最低でもハイエ

ースのようなものである必要があると考えている。ただ、ハイエースが通行できる道のほとんどが既存バスの運行ルートと重なってしまう。競合するバス事業者とも調整しながら、運行形態や運行ルートは引き続き検討させていただきたい。

○委員 フレイルサポーターの打合せに参加しているが、打合せが総合庁舎で開催される時は高齢者の参加も多い一方、東山地域で開催される時は、坂があるためか高齢者の参加率が低い。さんまバスが運行する時間帯を見ると、乗客のターゲットは高齢者だと想定されるが、地域交通がフレイル予防や高齢者の外出促進に繋がれるとよい。各住区でフレイルチェック会を実施しているが、さんまバスが会場周辺を通過すること等により存在をPRすればよいのではないかと思う。バスの利用率を向上させる視点から見ても、目黒区の介護予防課とも連携するなどして、利用者数を向上させる取組を実施されたい。

○事務局 勉強会の中でも、日々の買い物などでは利用しないが、イベント等在住区センターに行く時、乗り合って利用したいという意見があった。周知方法についても、介護予防のイベントでPRする等、勉強会の中で引き続き検討していきたい。

○委員 既存路線との競合について、東部地区の現状を踏まえると、既存路線バスは多くの利用者が自宅付近から中目黒駅など主要施設との往來のために利用すると思う。途中のバス停間での移動は少ない。山手通りにて既存バスを利用する人を数多く見ているが、既存路線と競合として重なっている部分はあるものの、大きな影響を与えているとは思わない。さんまバスは、区役所や田道ふれあい館に行きたいが既存路線のバス停から歩くのが大変だという人が、多少時間はかかっても自分の行きたいところの近くまで乗るために利用されていると思う。北部地区についても、駒場地域の既存路線バスを利用する人の行先は主要施設であると思うので、ルートとして重なっている部分はあったとしても、地域交通として役割分担が可能だと思う。

○事務局 既存バスの通るルートは幅員の広い道を設定している状況である。駒場に関して言えば、北側の渋谷区と接する道路は、渋谷方面には運行するバスが存在するが、南側の大橋方面に行く路線はない。既存バスと同じ路線は通るが、地域交通の行先としては目黒区内に乗換拠点を設ける点で、既存路線バスと新しい地域交通の路線で役割が異なると思う。実際にルートを設定した際、既存路線バスにどれくらい影響が出るか検証し、既存路線を維持しつつ地域交通も利用してもらえるような運行形態について勉強会を通して検討していきたい。

○委員 資料4ページの駒場地域の図について、「今後通行検討を進めるルート」というのがあるがこれはどういう状況か。駒場町会と淡島通りの間の青線のルートが走行可能になるかは極めて重要だと思う。

○事務局 青線のルートは、淡島通りからの一方通行のルートは幅員が確保できているが、一部相互通行のところがあり、地域交通の運行可能な幅員が確保できていない箇所がある。駒場東大前駅の高架下部分は2台の車両が並んで通れる幅員がなく、鉄道施設や道路構造上拡幅が困難なため運行ルートとして設定できないが、当該箇所については住民からの要望もあり、どうにか通れるようにしたいと考えている。現状でカーブミラーが複数設置されているが、更なる安全対策も含めて、運行可能性について検討している状況である。

○委員 交通規制として一方通行規制が入っていないということは、ハイエース程度の一般車両は相互通行して構わないはずである。なぜ地域交通になると通行できないのか理解しづらい。三鷹市の地域公共交通会議においてデマンド交通の検討に参画していたが、相互通行できないような幅員の狭い箇所においても地域交通は多く運行している。交通量の大小も

影響すると思われ、交通量が多いため相互通行がしづらく円滑化が阻害されるような場合には地域交通は通行できない、と判断される可能性がある一方、住宅街の中の交通量が少ない生活道路で、車道幅員が狭いのに補助幹線的な扱いで同じように通行可否を考えてしまうと、駒場地域などではルート設定が困難である。また、交通事業者側が狭い道路の運行をどこまで許容するか、という視点もある。狭い道路をずっと走るのは運転手にとってストレスが高い可能性もある。Google マップで見た限りでは普通二種免許を持っている方であれば問題なく運転できるのではないかと思われるが、交通事業者と協議し、合意形成ができればよいと思う。

○事務局 駒場東大前駅前には、駒場地域の移動において最も重要なポイントであるため、様々な安全対策を検討し、実際に運行する事業者の意見も確認しつつ、ルートとして設定できるのか、関係各所と調整していきたい。

○委員 駒場東大前駅から淡島通りにかけての運行可否について、一度、目黒区から相談いただいている。その際、運行車両やミーティングポイントが決まっていなかったことや、駒場東大前駅周辺の交通量もわからなかったことから一般的な回答に留まった。委員の指摘を踏まえて、運行車両や交通量、運行ルートを合わせて総合的に判断したい。

○委員 運行可否の判断は歩道の有無でも扱いが変わってくると考える。歩道が無い場合、白線の内側は歩行者の通行エリアである路側帯として重要であるが、当該地域では、駒場東大前駅に歩道のように使われている空間が存在するため、白線は外側線で路肩扱いとなるのではないかと。

○委員 歩行者の量や小学生の通学ルートに指定されているか否かといったところも含めて協議を進められればと思う。

○委員 質疑冒頭の委員のご発言にあったが、地元で根付いた運行事業者を選定いただきたいという話は同感である。三鷹市でも地元のタクシー業者が地域交通を運行しているが、乗務員が不足している中でも必ずデマンド交通のために人員を確保し、行政をサポートしている印象である。地元の中でも、自分たちの移動手段として維持できるようにと、住民側からの歩み寄りも主体的に考えてもらえるので、事業者側からのアプローチがあるとよいと感じた。

【議事進行】

次第「5 閉会」

○事務局 本日頂いた意見を元に、東部地区の取組経過をまとめ、適宜交通会議に報告をさせていただく。次回は今後の進捗に合わせて開催を案内させていただきます。

以 上

令和6年度 目黒区地域公共交通会議【第1回】

別紙

開催日時：令和6年11月6日（水）

開催場所：中目黒スクエア 2階 第5・6会議室

No.	所属・役職等	氏名（敬称略）	出欠席	Web出席	備考
1	目黒区街づくり推進部長	清水 俊哉	○	—	
2	目黒区都市整備部都市計画課長	濱下 正樹	○	—	
3	目黒区街づくり推進部都市基盤整備課長	山下 晃由	○	—	
4	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計画部計画グループ課長	石 洋一	○	—	
6	小田急バス株式会社バス事業本部計画部課長代理	池野谷 琢磨	○	—	
7	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	富樫 秀樹	○	—	
8	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部業務部長	小池 毅	—	—	欠席
9	目黒区町会連合会	三柴 伸生	—	—	欠席
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	区民（公募）	張替 鋼一	○	—	
13	区民（公募）	湯浅 マツイン 周子	—	○	
14	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	佐藤 義尚	○	—	代理
15	東京都交通運輸産業労働組合協議会バス部会事務長	志村 雅貴	○	—	
16	東京都交通運輸産業労働組合協議会ハイタク部会事務長	久我 恒夫	—	—	欠席
17	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	外丸 修	—	—	欠席
18	東京都建設局第二建設事務所管理課長	山下 邦洋	—	○	
19	目黒区都市整備部土木管理課長	原 亮道	—	—	欠席
20	警視庁交通部管理官交通規制課調査担当	西東 俊郎	○	—	
21	警視庁目黒警察署交通課長	窪田 貴伸	○	—	代理
22	警視庁碑文谷警察署交通課長	原 泰朝	○	—	代理
23	東京都市大学建築都市デザイン学部准教授	稲垣 具志	○	—	