

## 「令和 7 年度 目黒区地域公共交通会議【第 1 回】」議事録

日 時 : 令和 7 年 5 月 28 日 (水) 10:00~11:30

場 所 : 中目黒 GT プラザホール 地下 1 階  
(目黒区中目黒二丁目 1 番 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 3 名  
株式会社オリエンタルコンサルタンツ 5 名

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 6 年度第 1 回目黒区地域公共交通会議議事概要

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

### 〔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。

#### 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〕

- 会長) バス停の新設を検討しているアクティ目黒駅前が品川区道に接していることを踏まえて、質疑応答の前に品川区の課長から東部地区のバス停の増設箇所についてご意見をお願いしたい。
- 品川区課長) 品川区の地域公共交通会議では、さんまバス運行開始前に全体のルートとバス停について協議させていただいたが、その際の会議では、品川区内におけるさんまバスの走行とバス停の設置について了承を得たと回答している。バス停の設置に関する再協議について、地権者、道路管理者への説明済みとの状況であれば、アクティ目黒駅前でのバス停の増設は了承されると思われる。引き続き目黒区と調整していきたい。
- 会長) 特段問題がないということということで大変助かる。
- 委員) 令和4年度アンケート調査では「利用したい」が52.5%、しかし令和6年度アンケート調査で実際に利用したのは32.6%であることは理解した。令和4年度と令和6年度に行われたアンケート調査では「利用したい」の回答に大きな差がある。当初の想定では利用率52%ほどの利用者が見込めると計画されていたが、先ほど説明いただいた利用率では16.6%となっている。これは利用者が毎月利用した場合の平均の利用率であり、利用者は利用したいという気持ちがあっても毎月利用するわけではない。そう考えると、目標値へ到達するにはかなり困難であるという認識を抱いた。その数値の差について確認をしたい。
- 事務局) 利用意向は東部地区のルート沿線の住民(約15,000世帯)にアンケート調査を行った回答であり、令和4年度の回答結果は運行前の「運行されたときに利用したいか」という数値で、令和6年度の回答結果は、東部地区の中で1年間運行して「実際に利用したか」という確認をさせていただいた数値である。令和4年度の回答結果は期待値も込めた回答かと思われる。またバスの利用率である16.6%という数値はバス1台に対する利用率であり、アンケート調査の回答である32.6%とは算定方法が異なる数値である。
- 委員) 「さんまバスに一度乗車したが、二回目は乗車しない利用者」が存在する一方、「継続して利用する利用者」も存在するので数値の違いについては理解できた。収益も含めてどうすれば利用率が向上するのかという課題に取り組んではいるものの、区の目標と地域住民の利用にギャップもあるということも本日の説明で理解できた。利用率が向上しない原因として、東部地区が交通の便が良く利便性が高い地域であることと、運賃の高さが課題だと考える。そのため、アンケート調査の中で対策検討に結び付く質問があればよいと思いながら資料を見ていた。資料中の乗車率向上等に向けた取り組みはとても良いことだが、これがどの程度利用率向上につながるか見えてこない。この対策を実施することによってどの程度利用率が向上するかということをお聞きしたい。
- 事務局) 運行ルートの見直し、バス停の追加については、アンケートやイベントでの周知活動を通して寄せられた意見をもとに提案した。現在は、寄せられた意見以外にも1年間運行して判明した利用率等の定量的な数値を取得しているため、その数値や利用者の意見を踏まえて、少しでも利用率向上が見込める施策があれば、3年間の実証運行期

間中に様々な形で取り組みを実施していきたいと考えている。地域の住民も実証運行だけで終わらせたくないという気持ちもある。ただ、この取り組みを行って具体的にどのくらい乗車数・乗車率が向上するのかという数字は今のところ定かではない。

○委員) 実施する対策について否定しているわけではなく、実施したアンケートの結果からヒントが得られるのではないかと考える。対策のやり直しが発生しないためにも、今後、アンケート調査を実施するのであれば、どれほど乗車数・乗車率が向上するのかという数値をある程度把握できるようなやり方を期待したい。また、収益性に関しての意見だが、ドライバーの賃金値上げは世の中の動きであり、運行経費の高騰は想定できることなので、これを前提に計画を立てるべきだと考える。例えば、今年の10月にシルバーパスが値下げされる予定だが、多くの高齢者がシルバーパスを利用し、路線バスに転換する等、さんまバスの収益にも影響が出る可能性がある。これからの動向も考えながら、収益性のリスクを事前に見込んで議論していきたいと思い発言した。

○事務局) アンケートでは、地域交通を利用しない理由として、「既存の公共交通で満足しているため」「徒歩または自転車で移動しているため」「運賃が高いため」といった声があった。また、協議会の中でもシルバーパスをさんまバスでも使用可能にしたら利用率が向上するのではないかと意見が寄せられたが、路線バス等の移動手段のないエリアにさんまバスを運行させるために車両の確保やバス停整備など区の財源を使うことになり、逆に利用運賃まで補助をすると、他地区との不公平感が生じてしまうという意見が協議会の中で出たことから、まずは路線バスと同様の運賃で始めるということとなった。ただ、今回シルバーパスが4割ほど割引になるということで、高齢者が既存の公共交通を利用しやすい状況になるため、今後のさんまバスの運賃形態においても高齢者への割引等利用率・収支率が上昇するような取り組みも検討していきたいと考えている。

○委員) ノリトクキャンペーンで我々商店街としても店舗に協力を呼び掛けているが、運行ルートが通過する商店街のエリアが限られているため、なかなか協力していただけない。キャンペーンには「海老民」を掲載していただいたが、さんまバスの利用者は不動前駅までは行かず、店舗へのメリットが少ないと考える。例えば自由が丘では、朝に産業能率大学に行く便、八雲を回る便等時間帯で分けて運行しているが、その事例に倣い時間帯を分けて商店街を通るルートを運行するのはどうか。例えば、目黒不動尊瀧泉寺は毎月28日が縁日なので、その日だけ目黒不動尊瀧泉寺を回る臨時ルートを検討できないかという話が挙がっている。また学芸大学駅の碑文谷八幡宮では、例大祭の神輿が通る際には東急バスに運行の停止を申し出ているが、学芸大学の地元住民の意見として、駅前に大型バスは運行してほしくない、一方でさんまバスのような小型バスを学芸大学駅側に回してほしい、といった意見が出ている。また、区議会議員とも話をしたが、大半はさんまバスの継続的運行には懐疑的な感覚であるため、現況のルートに固執して収益を上げようとするのは困難ではないか。3年の実証運行の中で、学芸大学駅に限らず柔軟なルートの検討をお願いしたい。検討いただけた場合はイベントや割引等協力できる体制を考えている。

○事務局) 今回のノリトクキャンペーンは目黒区商店街連合会にもご案内させていただき、「海

老民」さんにもご協力いただいた。さんまバス自体はそちらの方面には運行していないが、茶屋坂バス停から五反田方面へ行く既存の東急バスがあり、利用者がそちらに乗り換えることで不動尊に行くことが出来る。さんまバスはどこまでも走行できるということではなく、あくまでも東部地区中心に運行し、そこから既存の路線バスに乗り換えをしていただいているいろいろな場所に行っていただきたいという考えである。大鳥神社や不動前を通るルートは計画当初から意見が出ていたが、既存のバス会社も大変厳しい状況だと聞いているので、さんまバスのルートを拡大するとさんまバスと既存のバスと競合し、既存バスの利用客減少やそれに伴い減便等の懸念がある点を考慮して現在のルート設定になっている。新たな地域を運行するバスに関しては、東部地区における地域交通とは異なる別の施策として改めて検討させていただきたい。

○委員) 品川区ではコミュニティバスと東急バスでバス停を共有している。目黒区もお互い共有すれば互いに売り上げも上がるのではないかと考える。また、乗り換えを推奨しているとのことだが、2回分のバス運賃を支払うのであればタクシーを利用すると思われる。乗り換えを推奨するのであれば、1回までの乗換は無料になるといった特典を設ける等の施策を考えていかないと、さんまバスと東急バスともに利用者数は伸びないと考える。

○事務局) 東部地区に新たな地域交通を導入するにあたって、どういった事業者にお願いするのが一番利便性向上につながるのかということで皆さまよりご意見を頂いた。目黒区内を走る路線バスのほとんどは東急バスの路線である。さんまバスについても目黒駅前、茶屋坂、駒沢通り、山手通りの東急バスの既存のバス停を利用させていただいている。割引制度については、540円で何回でも乗換ができるという東急バスの一日本乗車券という制度がある。それを活用して既存のバスも利用していただくことでさんまバスの利用者増を図っていかねばと考えている。

○委員) 東部地区は9町会があるが、当連合会でも各々の町会から運行ルートに関する要望は多い。かつて東急バスが、三田通りを通り渋谷から都立砧公園まで運行するバスを運行していたが、この路線が廃止になり三田通りを通るバスが無くなってしまった。そこから三田通りを通るバス、さんまバスを運行しようという機運が高まった。連合会では未だに、厚生中央病院の患者の利用を見越したルートである、柳通り、不動前、大鳥神社、権之助坂を巡回し、三田通りに入るというルートを何とか作れないかという案が議題に上がる。また、目的地によってはタクシーで往復する運賃より割安で乗車することが出来るという一日本乗車券の利便性をもっと周知すれば、乗車率が向上するはずだという声も出ている。

○事務局) 東部地区は地元住民のバス路線復活という強い思いの中で運行されているということは聞き及んでいる。何とか利用率が向上するような施策を行っていききたい。

○委員) 先ほどの事務局のコメントにもあったように、アンケート中の地域交通を利用しない理由の上位二項目である「既存の公共交通で満足しているため」「徒歩または自転車移動しているため」というのは他の地域交通公共会議や活性化協議会ではなかなか上位には上がってこない項目で、目黒区ならではの結果だと感じた。だとしたら、なぜ目黒区は公的資金を投入してコミュニティバスを運行しているのかという政策的な

狙いがあるはずである。現在の運行がその政策の狙い通りに利用されているかどうか、利用者のニーズにどこまで応えられているのかチェックする必要がある。そのチェックをぜひともこの会議の場でできたらよいと思う。また、人員不足は避けて通れない問題で、今後ますます深刻化するはずだ。そういった背景を考えると現在の運行を維持できない可能性が高い。社会情勢を見据えたうえで、今の段階から人員不足の問題を考えなければならないと思うが、その点についての考えを聞かせていただきたい。

○事務局) 東部地区では、まず三田一丁目・二丁目、厚生中央病院といった三田地域の住民等が、三田通りに移動手段を作りたいということから地域交通の勉強会を始めたことがコミュニティバス導入検討の経緯である。アンケート調査を見ると、当初から要望していた三田一丁目、三田二丁目といった三田地域の住民の利用者数が増加しているため、当初の目的に対して一定の効果があつたのではないかと認識している。ただ、利用率としては1便あたりの利用人数が少ないところもあるので、まずは一度利用していただくための周知やキャンペーンなどの取り組みを引き続き実施していきたい。また、アンケート結果を紐解き、具体的な利用率向上のための取り組みも検討していきたい。また、運転手の人員不足の件について、運行をお願いしている東急バスも人員確保が困難な状況であるということを知っている。当初の3か月は計画で想定していた便数の半分である一日6便での運行となったが、その後東急バスから人員を対応していただき、現在は計画通りの一日12便で運行している。しかし、全国的にドライバー不足という状況の中、さんまバスに人員を割いていただいていることは東急バスにとってさらなる負担になることが想定される。ただ、さんまバスの運行によって1年間で21,000人の地域住民等の利用があるため、区の方も継続運行への努力をしていくとともに、東急バスには人員確保の働きかけを実施していきたい。

○委員) さんまバスについて、サポーター制度等いろいろなアプローチで盛り上げるための努力を実施していることは強く感じているが、人員不足の問題については今までのサービス水準が当然という利用者の意識を変えていかないと利用者の満足度は向上しない。今後、社会情勢として日本の人口構造は変化していくのだから、個人の意識も変化していかなければいけないというところに踏み込んで、福祉政策やコミュニティ政策の部門と連携しながら人員不足の問題を考えていかなければならないのかもしれない。

○会長) その問題は目黒区としても非常に苦心しているところである。貴重な意見として受け止めたい。

○会長) 東部地区の実証運行見直し等を含め、今後の取組みについてご異議ありませんか。

○委員) 異議なし。

○会長) 今後は、実証運行の見直しに向けた手続きの中で、合意文書や会議記録を関東運輸局様へ報告していく。

## 〔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。

- 委員）ミーティングポイント（乗降ポイント）をざっと見ただけでも、とても数が少ない。ミーティングポイント間の距離が長く、利用者が住む地域によっては、ミーティングポイントまでかなりの移動が強いられるように感じる。今後検討されるのであれば、ミーティングポイントの数を増やしてほしい。
- 事務局）現在検討しているミーティングポイントについては、アンケートや勉強会の中で地域住民の要望があった施設やバス停等から設定しており、出発地ではなく目的地として設定されている。今後は、皆様のご自宅の近く等、乗車する場所をミーティングポイントとして設定していく必要があると考えている。
- 委員）ぜひそのように検討してもらいたい。他の自治体等でもデマンド交通を実施していると思うが、利用が多いのはやはり高齢者と未就学児を連れた主婦層であると思われる。そのような利用者にとって、ミーティングポイントは自宅から近い方が良いと考える。利用者の乗車場所を考慮してなるべく細かくミーティングポイントの検討をするようお願いしたい。
- 会長）北部地区では東部地区とは全く違う形態での運行を考えているので、いろいろご意見を頂けると幸いである。
- 委員）運行ルートはデマンドを想定しており、かなり自由度が高いルートになると思われるが、資料に示した現在のルート案はどのような経緯で設定したのか教えていただきたい。
- 事務局）ルート案は車両制限令に基づき車両の幅や白線の内側の幅員等を考えて、ワゴンタイプの車両が通行できる道路ということで設定している。駒場地域は特に幅員が狭い道路や一方通行の道路等安全性に考慮しなければならない道路が多くなっている。
- 委員）通行の可否については複数の考え方がある。ひとつは、交通規制上車両が通行できない道路、もうひとつは交通規制上一般の車両は通行できるが、外側線の位置や路側帯の幅員等の影響により公共交通としての車両は通行できない道路、という認識で間違いないか。
- 事務局）通行できないということではないが、一般の車両が通常通行している道路でも幅員が狭い道路があり、区としては、通行の安全性の観点から、白線を踏むような狭い道路、歩行者の通行を妨げるような道路等は外したルートで設定している。
- 委員）例えば、東山三丁目地域の運行ルートで東山中学校のミーティングポイントから近くの東山一丁目既存バス停のミーティングポイントに行く場合、資料中の図面では、非常に遠回りのルートを走行することになっている。しかし一般の車両は最短ルートを走行できるということが実態としてあり得るのではないだろうか。
- 事務局）東山三丁目地域の運行ルートで、東山中学校のミーティングポイントから近くの東山一丁目のミーティングポイントへ行く場合は最短ルートを走行できなくはないが、安

全面から考慮すると、資料に示した現在のルート案になってしまう。かなり遠回りであることは認識している。

○委員) なぜこの質問をしたかを申し上げると、この資料中のルート案を住民との検討資料として使用した場合、誤解が生じてしまう懸念を感じたからである。特に東山中学校のミーティングポイントと東山一丁目のミーティングポイントとの位置とルートについては、違和感があるため気になった。この資料に示した運行ルート案というものが何を示していて、運行が開始されたときにはどのようなルートになるのか、区民の方々が新しい乗り物に対していかに正しく認識してもらうかが重要である。一方で、駒場地域のミーティングポイントは、前回の協議会以降、交通管理者と協議を進められて、駒場東大前駅付近に新しいミーティングポイントが設定されている。警視庁も道路の幅員だけではなく交通量等も踏まえた協議で、かなり前向きに検討されていると感じた。ルート案の設定に関しても、道路構造だけではなく交通状況と合わせて、総合的に検討し主導していく方が区民の誤解を生まないのではないかと思い発言させていただいた。先ほど委員の発言にもあったが、ミーティングポイントについては、より密に設定し、住宅地等乗車が想定される地点に多く設置しないと結局利用されない。例えば、三鷹のデマンド交通では私有地の有効利用という事例も出てきている。そういったことも踏まえて検討いただきたい。

○委員) 駒場地域はコインパーキングがほとんどないので、車で訪れるには不便なエリアであり、ほとんどの地域が学校敷地で住居地は少ない。東山三丁目地域は地域内の道幅は広いが、他の地域へ出ていく道路の幅員は狭くなっているとの認識である。東部地区の説明では 15,000 世帯ほどの対象世帯にどの程度必要とされているかという点で、さんまバス運行の背景や意義を見出せたが、この地区は世帯数がどの程度あり、運行経費がどの程度かかるのか等、そういった情報が示されていないと検討が困難である。

○事務局) 世帯数について等、具体的な数値は資料が手元にないのでお答えできないが、運行経費については交通事業者に試算をお願いしているところである。運行経費は運行する車両の大小にかかわらずドライバーの人件費が大半を占めるので、導入する車両台数によって変わるが、東部地区で運行しているさんまバスと同程度の運行経費がかかると想定している。東部地区は 36 人乗りの小型バスが運行されているが、北部地区については道路が狭い状況から 10 人乗り程度のワゴン車での運行になると想定されるため、一度に乘れる人数が限られてくる。そのため、北部地区における利用率、収支率の目標値は、東部地区に比べると低く設定せざるを得ないと考えている。

## [議事進行]

### 次第「5 閉会」

(補足説明)

○事務局) 本日頂いた意見を踏まえて検討を進め、適宜地域公共交通会議に報告させていただく。今回は今後の進捗に合わせて開催を案内する予定である。なお次回もリモート併用とさせていただく予定である。

以 上



## 令和7年度第1回目黒区地域公共交通会議

開催日時：令和7年5月28日(水) 午前10時～午前12時

開催場所：中目黒GT 地下1階 中目黒GTプラザホール(目黒区上目黒2-1-3)

No.	所属・役職等	氏名(敬称略)	出欠席	Web出欠席	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	小林 博	○	－	
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	井上 清一	○	－	
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長	宮下 誠	○	－	
7	京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長	三浦 祐介	○	－	
8	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	富樫 秀樹	○	－	
9	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	－	○	代理
10	目黒区町会連合会	三柴 伸生	○	－	
11	目黒区商店街連合会	諏訪 尊	○	－	
12	目黒区老人クラブ連合会	山口 武志	○	－	
13	区民(公募)	張替 鋼一	○	－	
14	区民(公募)	湯浅 マッケイン 周子	－	－	欠席
15	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	小林 聡	○	－	代理
16	東京都交通運輸産業労働組合協議会 バス部会事務長	永見 則雄	○	－	
17	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	○	－	
18	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	岡村 隆行	○	－	
19	東京都建設局 第二建設事務所管理課長	羽石 幸一	○	－	
20	目黒区都市整備部土木管理課長	久能 淳	○	－	
21	警視庁交通部交通規制課管理官(調査担当)	西東 俊郎	○	－	
22	警視庁目黒警察署交通課長	佐海 豊	○	－	
23	警視庁碑文谷警察署交通課長	原 泰朝	○	－	代理
24	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	○	－	
25	品川区防災まちづくり部地域交通政策課長	櫻木 太郎	○	－	