

目黒区地域交通の支援方針案について

1 経緯等

区内の公共交通は、鉄道や路線バスが網羅され、タクシー事業者も多く比較的充足している。一方、区道の平均幅員は約4.8mと狭く、路線バス等は幅員の広い幹線道路等に限られている。今後、超高齢社会を迎える中で、高齢者からは区内は坂が多くバス停まで歩くことがつらい、長時間歩くことが困難など、日常生活を送るうえで身近な移動手段を求める声が寄せられている。平成30年3月には、「区内コミュニティバス等の運行に関する陳情」が区議会に出され、全会一致で採択された。

そこで、地域の身近な移動手段となる地域交通の支援について検討するため、平成30年度から庁内に検討会を、平成31年4月からは専管組織を設け取組を進めてきた。検討にあたっては、横浜市や川崎市などの先行自治体の状況調査や事例のヒアリングを行うとともに、区民の日常の移動手段やどのような移動に不便を感じているのかなど、区民意向等を把握するため、区内全域を対象にアンケート調査を実施し、地域やニーズの分析を行なった。これまでの調査やアンケート結果を踏まえ、令和2年2月には区民、事業者、区の三者の連携・協働による地域の新しい移動手段を導入するため、地域交通の支援方針（以下「支援方針」という。）素案をとりまとめ、パブリックコメントを実施し、区民等からの意見を収集した。

このたび、パブリックコメントの実施結果を踏まえ、支援方針案をとりまとめたものである。

（主な経緯）

令和元年5月～6月	アンケート調査
2年2月	支援方針素案の策定
2月～3月	パブリックコメント

2 地域交通の支援方針（案）（別紙1、2）

3 地域交通の支援方針【概要版】（案）（別紙3）

4 地域交通の支援方針素案に対するパブリックコメントの実施結果（別紙4）

5 今後の進め方（別紙5）

地域交通導入に向けて、4つのステップを踏んで地域の皆さんと検討を進めていく。今年度は、地域交通導入に向け支援方針について各地区毎に周知し、地域の特性やニーズ等の意見を聞き、モデルルートの検討を進める。また、地域交通へのニーズと取組意欲の高い地区では、勉強会を開催するとともに、その後の協議会設立に向けて支援していく。

なお、今後の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、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。

6 今後の予定

令和2年6月下旬	地域交通の支援方針の策定 区ホームページで公表
7月以降	地区毎に制度周知、意見集約 モデルルートの検討・支援 以 上

地域交通の支援方針 (案)

令和2年6月

目黒区

目 次

1. 本支援方針作成の背景・目的.....	1-1
2. 現状整理.....	2-1
2.1 人口状況及び運転免許保有状況	2-1
2.2 道路整備状況	2-5
2.3 鉄道の状況	2-7
2.4 バスの状況	2-9
2.5 タクシーの状況	2-10
2.6 公共交通サービス圏による分析	2-12
3. 上位・関連計画の整理.....	3-1
3.1 上位計画	3-1
3.2 関連計画	3-8
3.3 関連施策	3-11
3.4 目黒区以外が主体となった施策・取組	3-15
4. 先行事例の調査.....	4-1
4.1 全国的な地域公共交通の取組の把握	4-1
4.2 東京都区部のコミュニティバス等の整理	4-5
4.3 地域公共交通の先行事例の整理	4-9
5. 地域公共交通の法制度等の整理.....	5-1
5.1 道路運送法に基づく運送事業	5-1
5.2 道路運送法によらない運送形態	5-10
5.3 旅客運送に用いられる車両区分	5-11
5.4 道路運送車両法による車両区分	5-13
5.5 道路交通法による車両及び運転免許区分	5-14
5.6 道路法（車両制限令）による車両の制限	5-16
6. 目黒区地域交通検討に係るアンケート調査.....	6-1

6.1 アンケート調査の概要	6-1
6.2 単純集計結果	6-13
6.3 クロス集計結果	6-14
6.4 分析結果のまとめ	6-18
7. 地域交通の支援検討に対する評価	7-1
7.1 「地域交通の支援」の位置づけ	7-1
7.2 目黒区の現状及び移動支援施策の整理	7-2
7.3 地域交通支援に関する動きや先行事例の整理	7-5
7.4 アンケート調査結果の整理	7-8
7.5 地域交通の運行に関する役割分担の考え方	7-10
7.6 目黒区地域街づくり条例	7-11
8. 地域交通に対する支援方針	8-1

1. 本支援方針作成の背景・目的

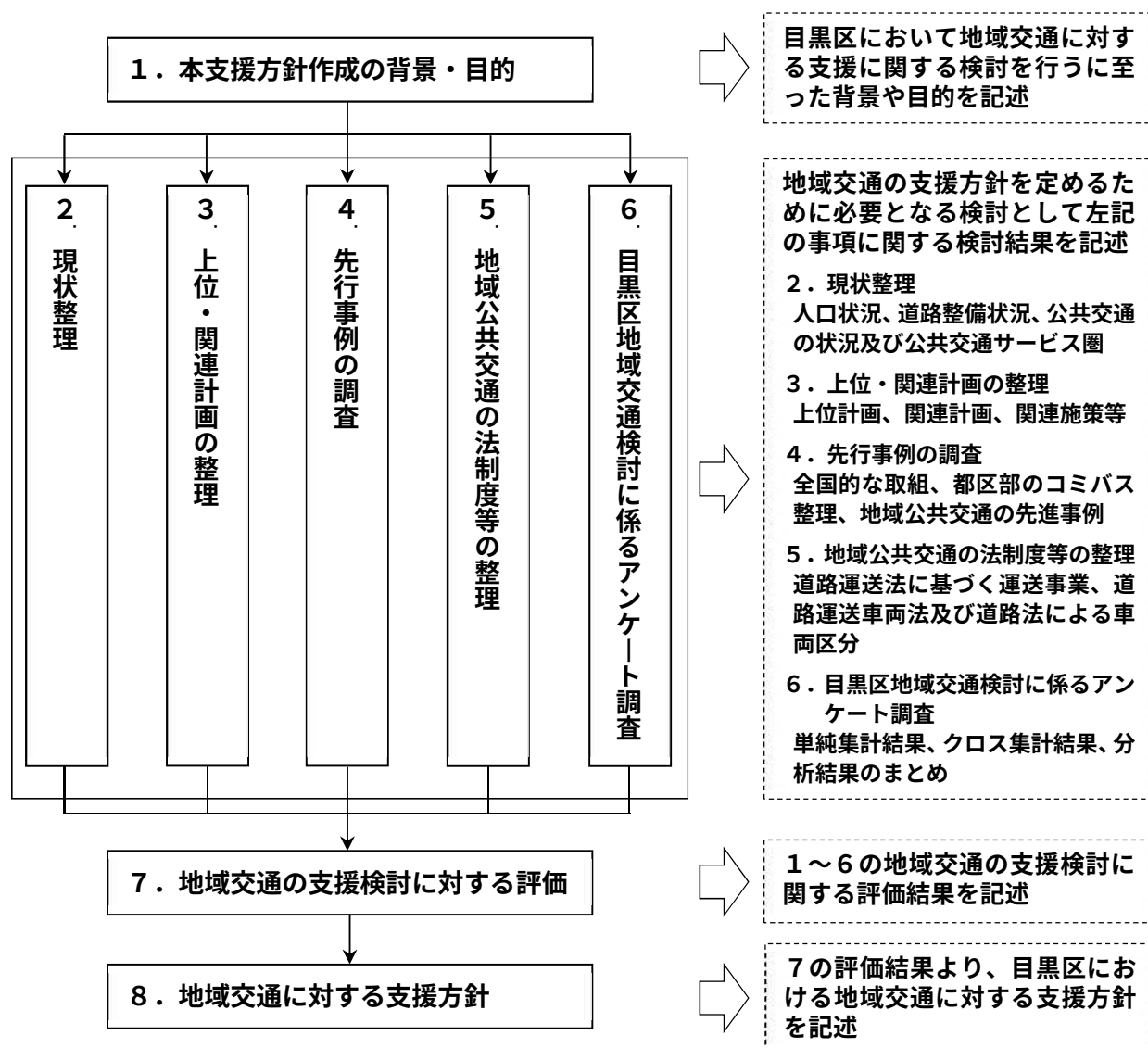
全国的に少子高齢化が進展する中で、近い将来には、目黒区にも人口減少・超高齢社会の波が到来する局面が見込まれている。

目黒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、公共交通の利便性は比較的高い状況にあるが、区道の平均幅員は約4.8mと狭く、路線バスが運行されている道路は幅員の広い幹線道路等に限られている。

高齢者等を中心として移動に不便を感じる方の増加が見込まれ、現在自家用車を利用できる高齢者においても、高齢ドライバーによる事故の問題を受けた免許返納の動きが多く、日常生活を送る上で、地域の状況に応じた利便性の高い移動手段が必要になると考えられる。

そこで、区では、移動に関する地域特有の困りごとを解決するための取組に対して支援することを目的として、身近な地域の交通（以下、「地域交通」という。）の支援方針を定め、今後はこの方針に基づき、地域への支援の取組を進めていくこととする。

目黒区で考える地域交通とは、徒歩や自転車、タクシー、ワゴン型バスなど、地域の身近な移動手段のことを言います。

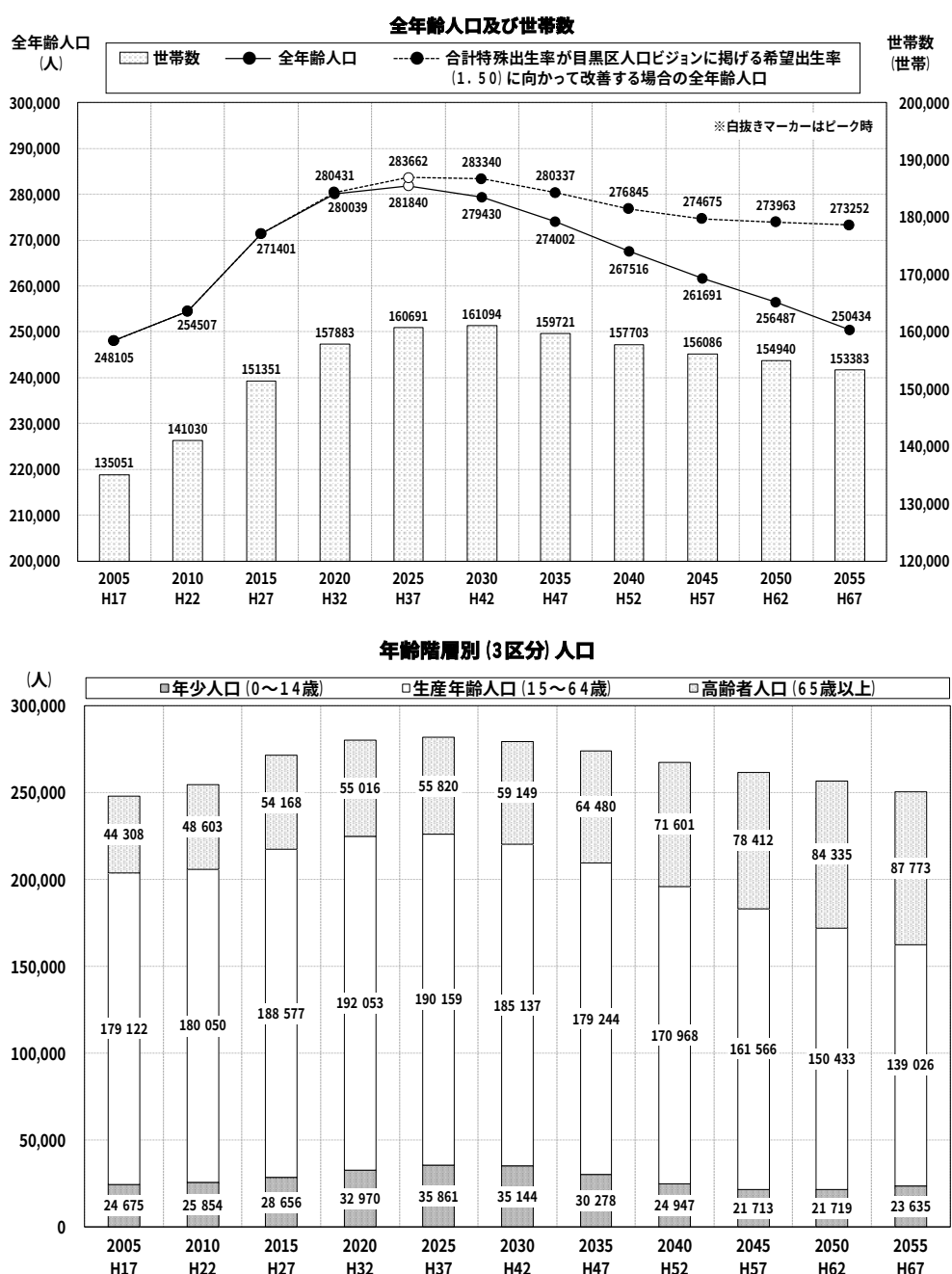


2. 現状整理

2.1 人口状況及び運転免許保有状況

(1) 人口動向および分布の概況

目黒区の人口は令和2年（2020年）1月時点で約281,000人となっている。これまでの推移をみると、平成17年（2005年）の人口は約248,000人、その後、20年程度の間は増加傾向にあったが、2025年にピークを迎え、これを境に減少することが予測されている。年齢階層別では、全年齢人口の減少と同様に、2025年以降64歳以下の人口は減少するが、65歳以上の人口は増加することから、少子高齢化が更に進むことが予測される。

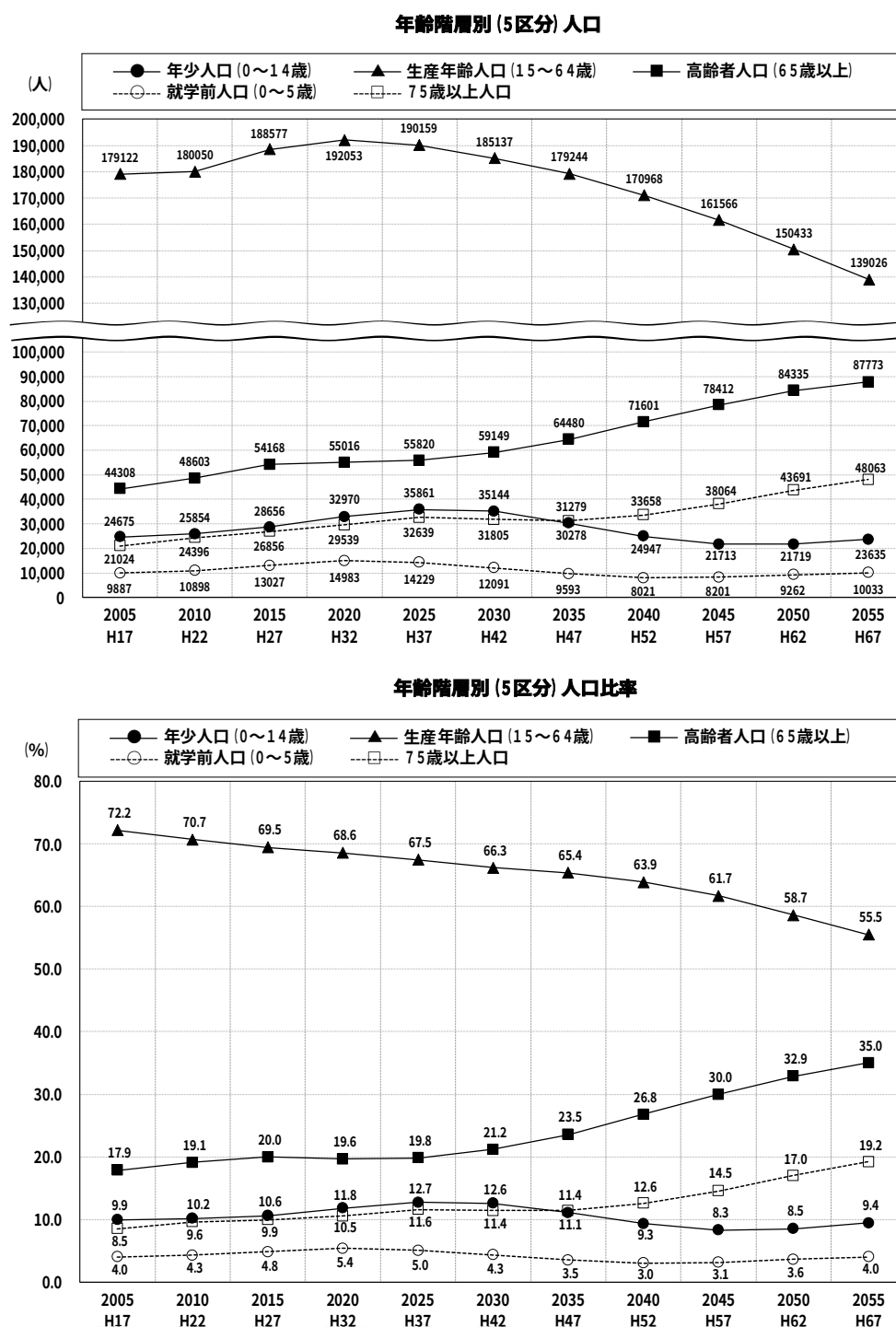


<出典：人口・世帯数の予測／平成30年3月／目黒区／p.8>

図 2.1 住民基本台帳ベースの年齢階層区分別人口推移（全区）

(2) 高齢化の状況

人口を年齢5区分ごとにみると、14歳以下の年少人口は、2025年をピークに一旦減少するが、2055年に再度増加に転じると予測される。15～64歳の生産年齢人口は、2020年をピークに減少傾向が続くと想定される。一方高齢者人口は増加傾向にあり、10年後の2030年には高齢者人口の割合が21%を超えて超高齢社会となるとともに、20年後の2040年には26.8%に達し、4人に1人が65歳以上の高齢者となると想定される。



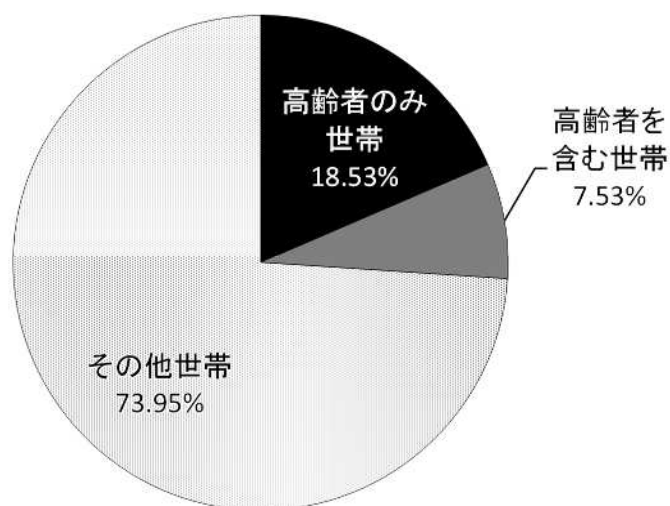
※構成比の内訳は、小数点第2位以下の表示の関係で、合計は必ずしも100%にはならない。

<出典：人口・世帯数の予測／平成30年3月／目黒区／p.10>

図 2.2 住民基本台帳ベースの年齢階層区分別人口推移（全区）

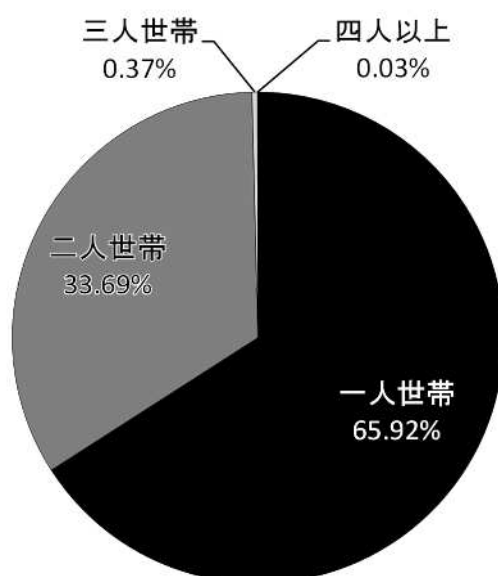
目黒区の高齢者世帯統計（平成 30 年 10 月 1 日基準）によれば、高齢者のみの世帯の割合は目黒区内の全世帯数の約 18.5%となっている。また、単身で暮らす高齢者に着目すると、その世帯数は高齢者のみで構成された世帯数の約 66%を占めており、過半数の高齢者が単身で生活しているということが分かる。

今後推測されている老年人口の割合の増加に合わせ、単身で暮らす高齢者の人数も増加していくことが見込まれる。



<出典：高齢者世帯統計／平成 30 年 10 月／目黒区>

図 2.3 世帯構成の比率

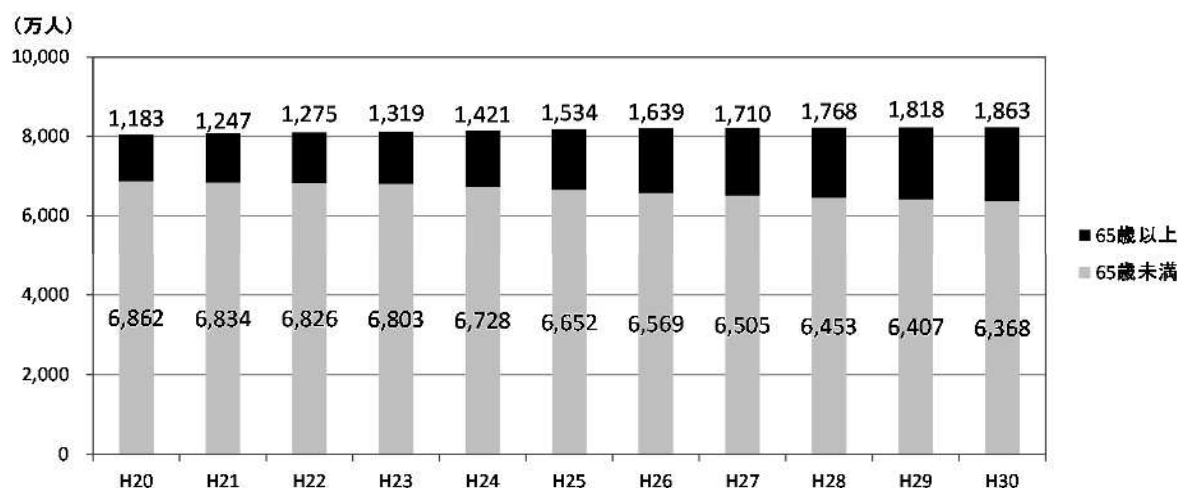


<出典：高齢者世帯統計／平成 30 年 10 月／目黒区>

図 2.4 高齢者のみで構成された世帯における同居人数の比率

(3) 運転免許の保有状況

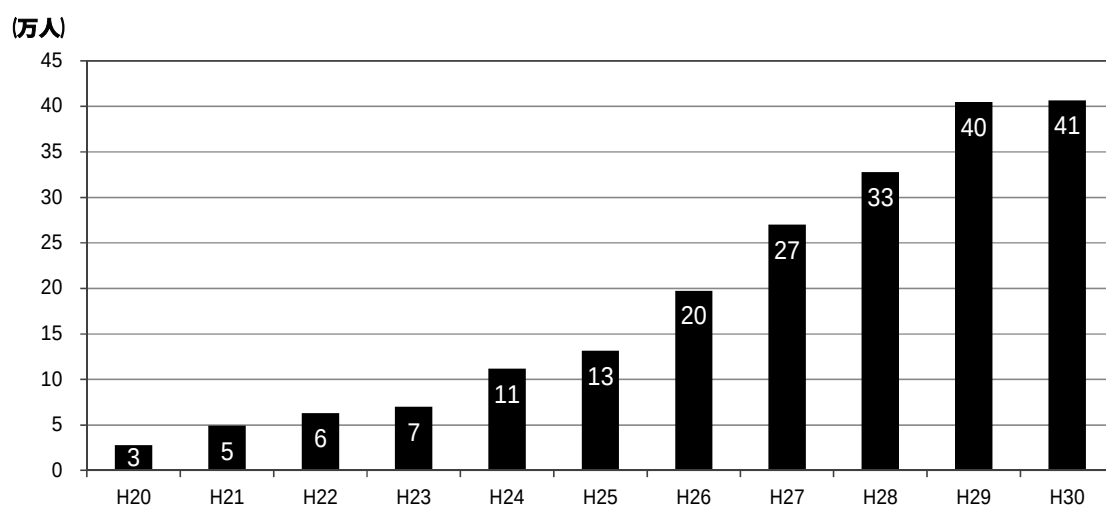
全国における運転免許保有者数の推移をみると、図 2.6 に示す通り全体では微増の傾向にあるものの、免許保有者を 65 歳未満と 65 歳以上で分けてみると、65 歳未満の保有者数は減少傾向にあり、65 歳以上の免許保有者数は増加している。今後、全国的には生産年齢人口に該当する運転免許保有者は減少し、運転の困難な高齢の運転免許保有者の増加が想定される。



<出典：運転免許統計／警察庁>

図 2.5 全国の運転免許保有者数の推移

一方で、高齢の運転免許の返納者数の推移を見ると、高齢の運転免許保有者数の増加や高齢ドライバーによる事故の問題を背景に返納者は増加傾向にある。返納者数には自家用車を持たない免許保有者も含まれるが、自家用車を持つ高齢者には交通手段の一つが失われることとなり、移動支援が必要な高齢者の増加が想定される。



<出典：運転免許統計／警察庁>

図 2.6 全国の 65 歳以上の運転免許返納者数の推移

2.2 道路整備状況

(1) 道路幅員の状況

目黒区で整備されている道路のうち、区道を道路幅員別に整理し、小型バス（車幅が概ね 2.1m）および中型バス（車幅が概ね 2.3m）が通行可能な車道幅員 6.0m で分類した結果を図 2.8 に示しており、区道は狭く、一般的なコミュニティバスは小型～中型バスで運行されている事例が多く、道路幅員 6.0m 未満が多くバスを運行するのは困難な状況となる。また、車両の運行にあたっては、車道幅員との関係を確認し、運行ルートの検討を行う必要がある。



図 2.7 目黒区における区道の道路幅員

※目黒道路台帳図より作成

(2) 歩道の整備状況

目黒区道のうち、歩道整備状況を整理した結果を図 2.9 に示しており、歩道が整備されていない道路が多く、車両の運行にあたっては歩行者の安全に配慮する必要がある。



図 2.8 目黒区における区道の歩道整備状況

※目黒道路台帳図より作成

2.3 鉄道の状況

目黒区内では東急電鉄、京王電鉄、JR、東京メトロの4社の事業者が鉄道を運行しており、東急電鉄は4路線、京王電鉄は1路線、JR線は2路線、東京メトロは1路線が区内を通っている。

表 2.1 目黒区内を通る鉄道路線および駅

事業者	路線	駅	
		区内	隣接区
東急電鉄	東横線	中目黒* 祐天寺 学芸大学 都立大学 自由が丘*	代官山
	大井町線	自由が丘* 緑が丘	大岡山*
	目黒線	洗足	目黒* 不動前 西小山 武蔵小山 大岡山*
	田園都市線	池尻大橋	駒沢大学
京王電鉄	井の頭線	駒場東大前	神泉 池ノ上
東日本旅客鉄道 (JR)	山手線/埼京線 (重複区間)		恵比寿* 目黒*
東京メトロ	日比谷線	中目黒駅*	恵比寿*

*：複数路線が通る駅を示す

2.4 バスの状況

目黒区内では東急バス、小田急バスの2社の事業者が路線バスを運行、また「サンクスネイチャーバスを走らす会」がコミュニティバスを運行しており、運行ルートは図2.11に示すように区内全域にわたっている。比較的幅員の広い道路では、概ねバス路線の運行ルートとなっており、特に自由が丘ではバス停も密な状況である。



図 2.10 目黒区におけるバス停及び路線図

2.5 タクシーの状況

目黒区内のタクシー事業所および周辺のタクシー乗り場は図 2.12 に示すような分布である。タクシー事業は、様々な利用（一般、貸切、介護、福祉など）に対応するため、多くの事業所があり、一般的なタクシー乗り場は多くが、区周辺を含む鉄道駅周辺に位置しており、鉄道駅から離れていても 19 恵比寿ガーデンプレイスのような集客力のある施設や、22 東邦大学医療センター大橋病院のように日常利用の見込まれる施設の近辺に位置している。

また、近年では、スマートフォン等のアプリケーションを利用した配車システムなどにより利便性が高まっている。

表 2.2 目黒区内のタクシー事業者

図番号	Nº	会社名
2.12	1	目黒自動車交通株式会社
	2	京王自動車株式会社
	3	高砂自動車株式会社
	4	大輝交通株式会社
	5	豊和自動車株式会社
	6	東京都個人タクシー協同組合（第一支部）
	7	東京都個人タクシー協同組合（第二支部）
	8	フォレストアウトドアサポート
	9	介護タクシーDeeサポート

表 2.3 目黒区内および周辺のタクシー乗り場

図番号	Nº	会社名
2.12	10	中目黒駅（五反田方面）
	11	中目黒駅（大橋方面）プレッセ前
	12	目黒駅東口前
	13	祐天寺駅
	14	自由が丘駅前
	15	武蔵小山駅
	16	西小山駅
	17	大岡山駅
	18	目黒通り（都立大学駅付近）
	19	恵比寿ガーデンプレイス内（kmタクシー乗り場）
	20	ウェスティンホテル（東京タクシー乗り場）
	21	雅叙園
	22	東邦大学医療センター大橋病院



図 2.11 タクシー事業者の事業所およびタクシー乗り場

2.6 公共交通サービス圏による分析

(1) 既往調査等における公共交通サービス圏

他自治体等における事例の把握に先立ち、目黒区における過去の公共交通サービス圏や駅勢圏・バス停勢圏の設定事例を整理した。

1) 目黒区コミュニティバス調査（平成 17 年 3 月）

概 要	当該調査は、目黒区のバス交通を中心に、交通不便地域の実態、関連道路の交通状況ならびに公共交通サービスなどを調査し、課題を整理するものである。
公 共 交 通 サービ ス圏 の 設 置	バス停：200m～300m 鉄道駅：200m～
圏域の設定	【200m圏域の設定根拠】 都の事業で補助するコミュニティバスの基本的条件の一つに、既存バス停や駅から半径 200m 以遠を走行することとなっている。よって本調査では、200m 圏域を設定する。 東京都福祉改革推進事業で補助するコミュニティバスの基本的条件の一つ ⇒「交通空白地域を走行すること」 ※「交通空白地域」とは、以下の条件をすべて満たす地域を指す。 ○既存バスが走行していない地域 ○既存バス停から半径 200m 以遠の地域 ○鉄道駅から半径 200m 以遠の地域 出所：福祉改革推進事業の選択事業のメニュー「コミュニティバスの導入」の取扱について（平成 16 年）東京都福祉局 【300m圏域の設定根拠】 バス圏域は、浅見泰司著「住環境」によれば、バス停までの歩行距離 300m のときの満足率は 80% であるとしている。よって本調査では、300m 圏域を設定する。 出所：区部における都市計画道路の整備方針（平成 16 年 3 月）東京都・特別区

2) 公共交通体系基礎調査（平成 19 年 3 月）

概 要	当該調査は、これまでの検討を踏まえ、コミュニティバス導入に関わる平成 18 年度時点における調査結果を整理するものである。						
公 共 交 通 サービ ス 圏 の 設 置	バス停：200m～300m 鉄道駅：200m～300m						
圏域の設定	(2) 駅・バス停からの徒歩圏域の状況 ・目黒区は概ね駅・バス停から 300m 圏に入るが、200m 以遠も存在する。 ・目黒区の駅及びバス停からの徒歩圏域について、ややゆっくりとした歩行速度を一般の高齢者の歩行速度と仮定して時間距離をみると、以下の通りとなる。 ○駅及びバス停から 200m 以内＝徒歩で約 3.3 分以内の区域が 77.1% ○駅及びバス停から 300m 以内＝徒歩で約 5 分以内区域が 95.5% ・残りの 4.5%の 300m 以遠区域も区内全域にわたって 20 箇所以上に分散している。 ・駅及びバス停から 500m 以遠の区域率は 0%である。 図 高齢者の交通利便性について 歩行速度 60m/分（3.6 km/時）の場合 【継続して歩ける距離 / 200m…3.3 分 300m…5 分】 <table border="1"> <tr> <td>■駅及びバス停から 200m 以遠</td> <td>区域率 22.9%、65 才以上人口約 10,300 人</td> </tr> <tr> <td>■駅及びバス停から 300m 以遠</td> <td>区域率 4.5%、65 才以上人口約 2,000 人</td> </tr> </table> 【やや遠い距離 / 500m…8.3 分】 <table border="1"> <tr> <td>■駅から 500m 以遠かつバス停から 300m 以遠</td> <td>区域率 1.5%、65 才以上人口約 670 人</td> </tr> </table> 参考 歩行速度について 歩行速度は、自動車の速度と異なり、個人差、目的や周辺状況の差などの影響を大きく受けるため、確定値はない。実測によると通勤目的で 82～103m/分、行事等の目的で 65～77m/分、ショッピング目的で 52～75m/分（出所：交通工学事典）である。	■駅及びバス停から 200m 以遠	区域率 22.9%、65 才以上人口約 10,300 人	■駅及びバス停から 300m 以遠	区域率 4.5%、65 才以上人口約 2,000 人	■駅から 500m 以遠かつバス停から 300m 以遠	区域率 1.5%、65 才以上人口約 670 人
■駅及びバス停から 200m 以遠	区域率 22.9%、65 才以上人口約 10,300 人						
■駅及びバス停から 300m 以遠	区域率 4.5%、65 才以上人口約 2,000 人						
■駅から 500m 以遠かつバス停から 300m 以遠	区域率 1.5%、65 才以上人口約 670 人						

3) 目黒区交通バリアフリー推進基本構想（平成 24 年 3 月）

概 要	当該計画は、「バリアフリー法」及び国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」及び「目黒区基本構想」、「目黒区基本計画」、「目黒区都市計画マスタープラン」に即した、目黒区の交通バリアフリー推進に関わる基本的な構想である。
公 共 交 通 サービ ス圏 の 設 置	鉄道駅：500m
圏域の設定	（２）重点整備地区の設定 ア 重点整備地区を満たす要件 ※ バリアフリー新法において、「生活関連施設（高齢者・障害者等が日常生活または社会生活において利用する駅、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。）の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区」を重点整備地区とすることができるとされています。 また、重点整備地区内と重点整備地区外との連続的な移動を確保する観点から、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の駅を生活関連施設とすることも強く求められています。 以上を踏まえ、本構想における重点整備地区は、次の要件を満たす地区とします。 目黒区交通バリアフリー推進基本構想における重点整備地区を満たす要件 生活関連施設 ○目黒区内にある駅、かつ、駅乗降客が5,000人/日以上であること ○駅から概ね半径500mの徒歩圏内に、日常的に多くの高齢者・障害者等が駅から徒歩で利用する全区的な官公庁施設、福祉施設、医療施設、文化施設、都市公園（地区公園・総合公園・運動公園）や、広域商圏*をもつ大規模な商店街が1以上所在すること 生活関連経路 ○駅と生活関連施設を結ぶ、有効幅員*が原則2m以上の歩行空間を、連続して確保できる経路があること 事業期間 ○目標年次の平成32年度までに、事業の着手または完了が見込まれること ※「目黒区交通バリアフリー推進基本構想（平成 24 年 3 月）」における記載のままとしている。 目黒区交通バリアフリー推進基本構想では駅勢圏として500mを設定しているが、その目的は「目的地」が駅周辺にあることを表すための圏域である。

(2) 目黒区における鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

本項では、前項の整理結果を踏まえ目黒区としての公共交通サービス圏を定義するとともに、サービス圏外に該当する区域の抽出を行った。

1) 目黒区における公共交通サービス圏の定義の設定

目黒区における過去の検討経緯や他自治体の事例を踏まえると、バス停サービス圏域は概ね半径 200～300m 以内、鉄道駅サービス圏域は半径約 500m 以内が一般的な定義である。

一般的な人の歩行速度と高齢者の歩行速度には差があることを考慮し、一般層を対象とした公共交通サービス圏と高齢者を対象とした公共交通サービス圏を定義した。

①一般層を対象とした公共交通サービス圏の定義

目黒区が過去に行った検討では、バス停のサービス圏域は半径 200m または 300m 以内と結論付けられている。詳細を見ると、200m とする際の根拠として、「目黒区コミュニティバス調査（平成 17 年 3 月）」ではコミュニティバスに対する補助を受ける場合の基本的条件の一つから採用している。一方、300m ではバス停利用者の満足度に着目している。

上記および他自治体の事例を踏まえ、バス利用者の満足度が得られる【半径 300m 以内】の一般層を対象とした公共交通サービス圏として定義する。

②高齢者を対象とした公共交通サービス圏の定義

一般的な人の歩行速度 80m/分（出典：バスサービスハンドブック（土木学会））に対し、過去の目黒区の検討では高齢者の歩行速度は 60m/分としており、一般的な人の歩行速度の 3/4 程度である。上述の一般層を対象とした公共交通サービス圏が半径 300m 以内とすれば、同じ時間で高齢者が歩行できる距離はおおよそ 225m の範囲となる。

目黒区が過去に行った検討の結果および他自治体の事例をみると公共交通サービス圏は 100m 単位での定義が一般的となっていることから、【半径 200m 以内】の高齢者を対象とした公共交通サービス圏として定義する。

2) 鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

1) にて定義した圏域に基づき、鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出を行った。

一般層を対象とした公共交通サービス圏の場合には、目黒区のほとんどのエリアがカバーされているものの、上目黒3丁目や上目黒4丁目、東山2丁目、大岡山1丁目が他の区域よりもカバーされていないエリアが広がっている。

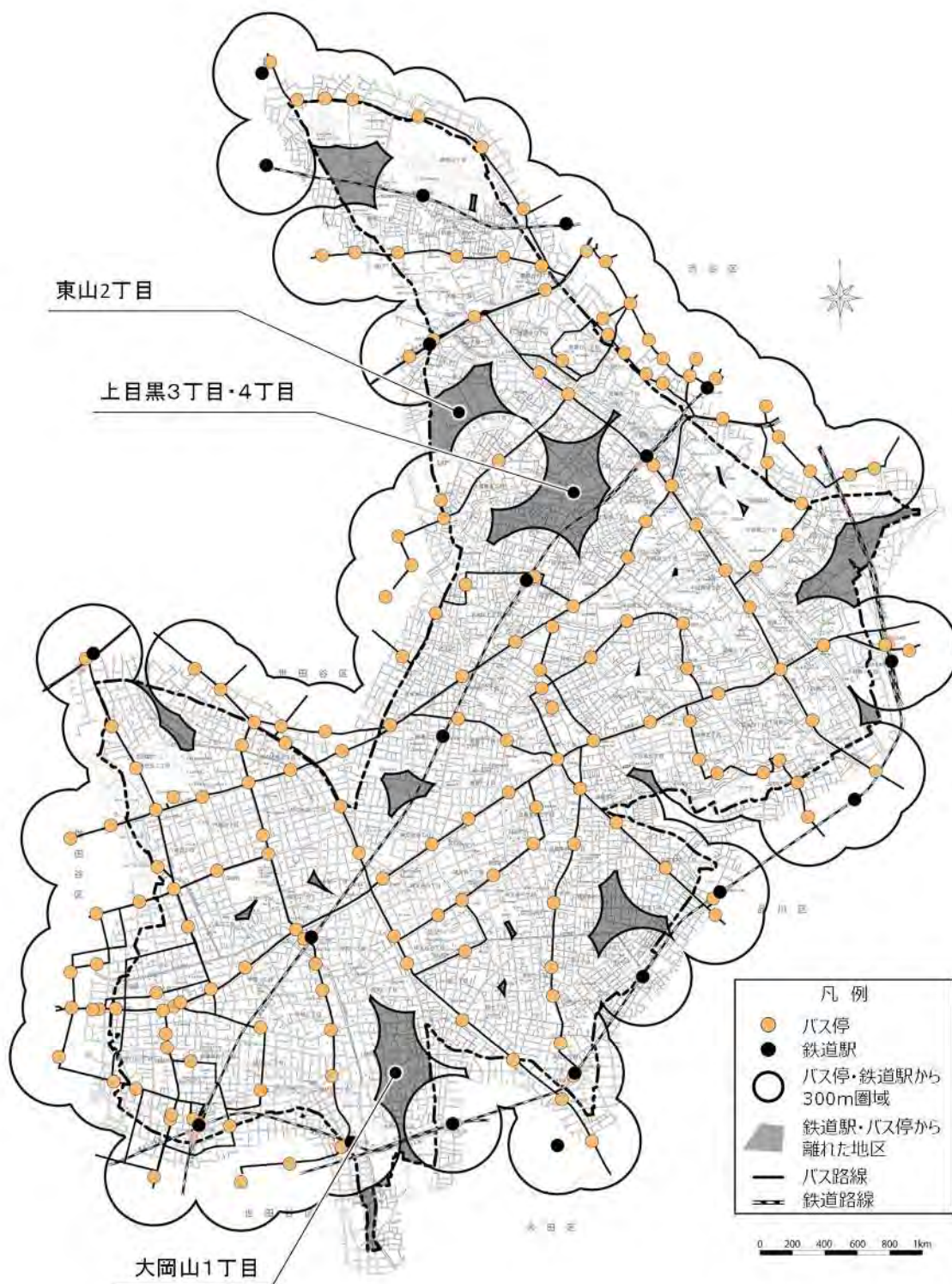


図 2.12 一般層を対象とした鉄道駅・バス停から離れた区域

高齢者を対象とした公共交通サービス圏の場合には、一般層を対象にした場合に比べて公共交通サービス圏外が拡大し、駒場2丁目や駒場4丁目、目黒1丁目、東が丘1丁目、目黒本町5丁目や目黒本町6丁目などでも広く公共交通サービス圏外となった。

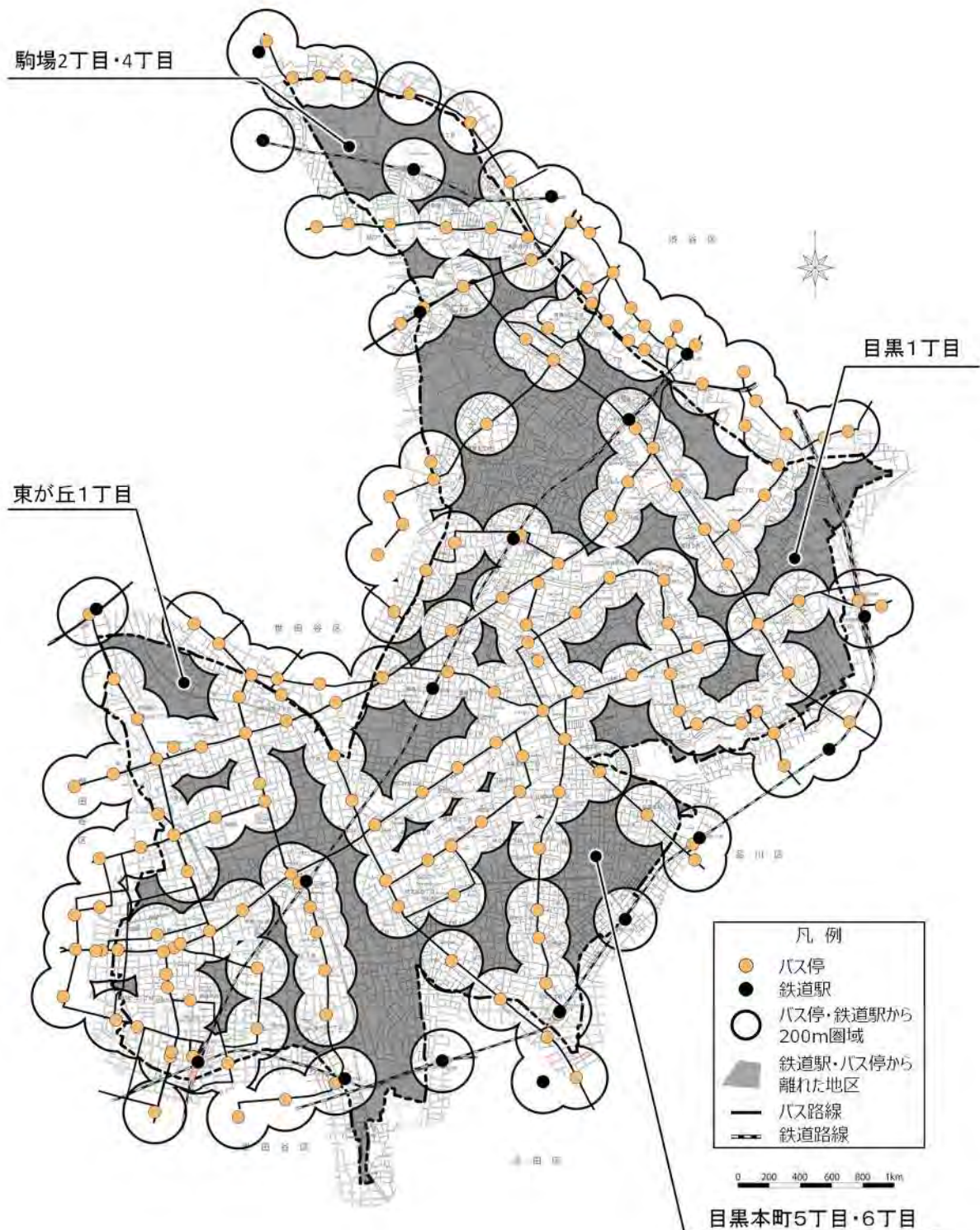


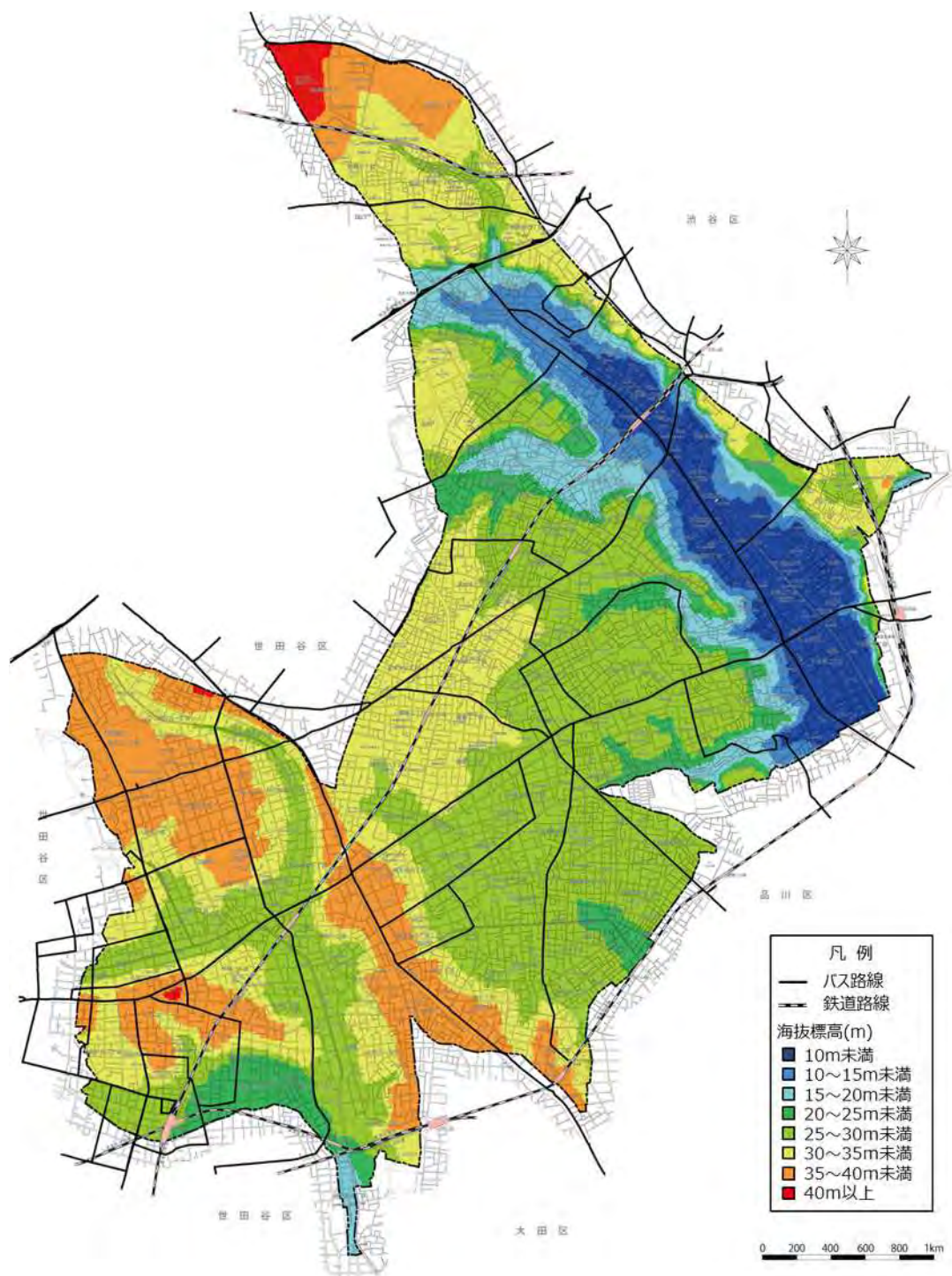
図 2.13 高齢者を対象とした鉄道駅・バス停から離れた区域

3) バス停と高低差のある区域の抽出

公共交通の利用をしにくい要因として居住地とバス停との高低差の分析を行った。

10m メッシュの標高データによると目黒区における地形の起伏は図 2.15 のようになっており、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である。

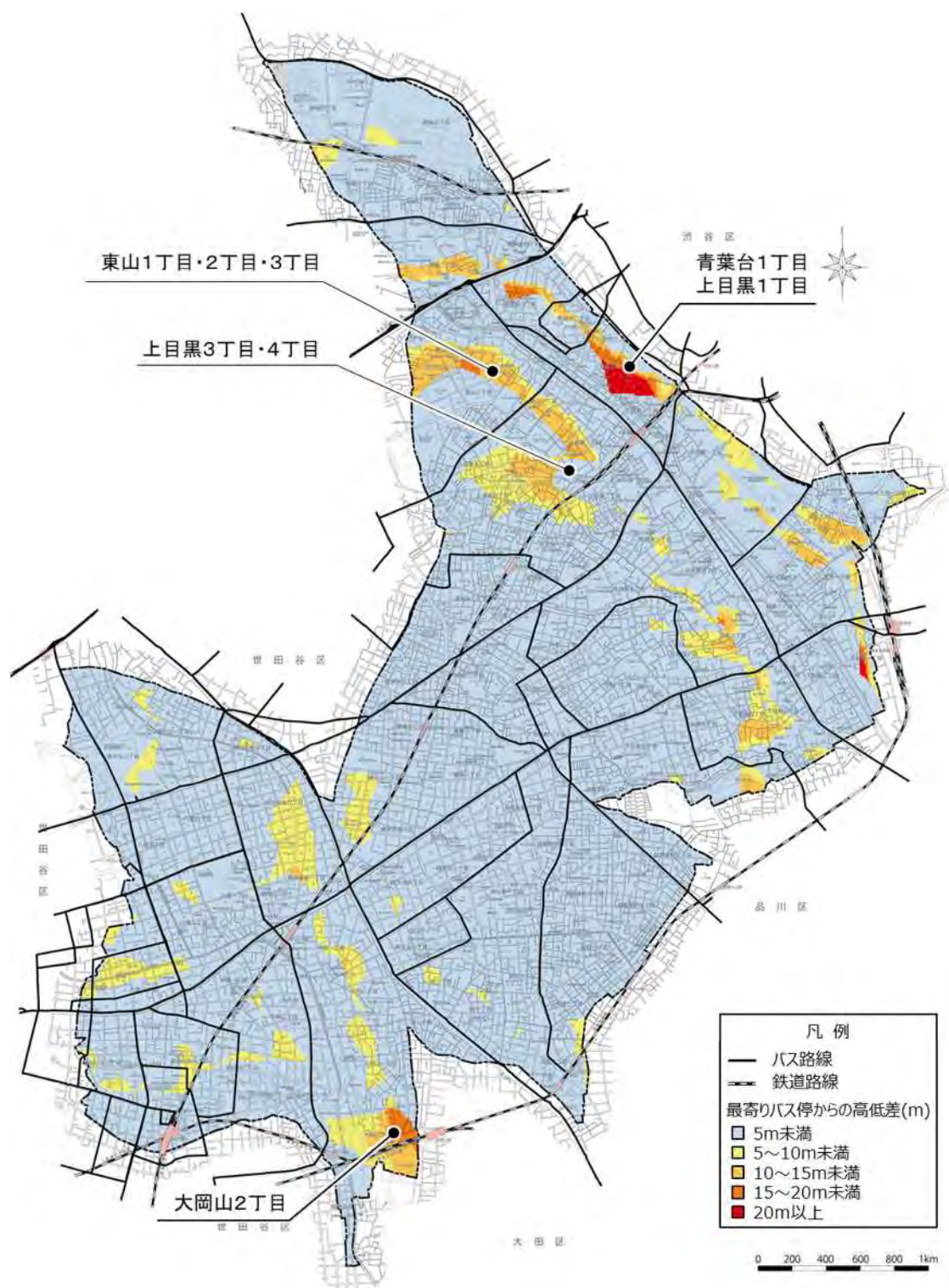
青い部分は主に目黒川周辺で、濃い青から色の変化が激しいほど急勾配の坂道や階段などがあり、移動に不便を感じる事が推測される。



<出典：国土数値情報 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ>

図 2.14 目黒区内の起伏

前頁の 10m メッシュの標高とそのメッシュから最寄りバス停の標高の差から高低差を整理した結果、図 2.16 のようであった。青葉台 1 丁目や上目黒 1 丁目、大岡山 2 丁目などにバス停との高低差が大きい区域が分布している。



<出典：国土数値情報 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ>

<出典：国土地理院 地理院地図>

図 2.15 目黒区全域における最寄りバス停との高低差

4) 高低差を踏まえた鉄道駅・バス停から離れた区域

公共交通の利用を阻害する要因について図 2.17 および図 2.18 のように整理し、平面距離や高低差、人口の分布整理を踏まえて総合的に鉄道駅・バス停から離れた区域を評価した。

一般層を対象とした場合には上目黒3丁目・4丁目や大岡山1丁目が公共交通サービス圏外で最寄りバス停との高低差が大きく、また高齢者人口の多い鉄道駅・バス停から離れた区域として抽出された。

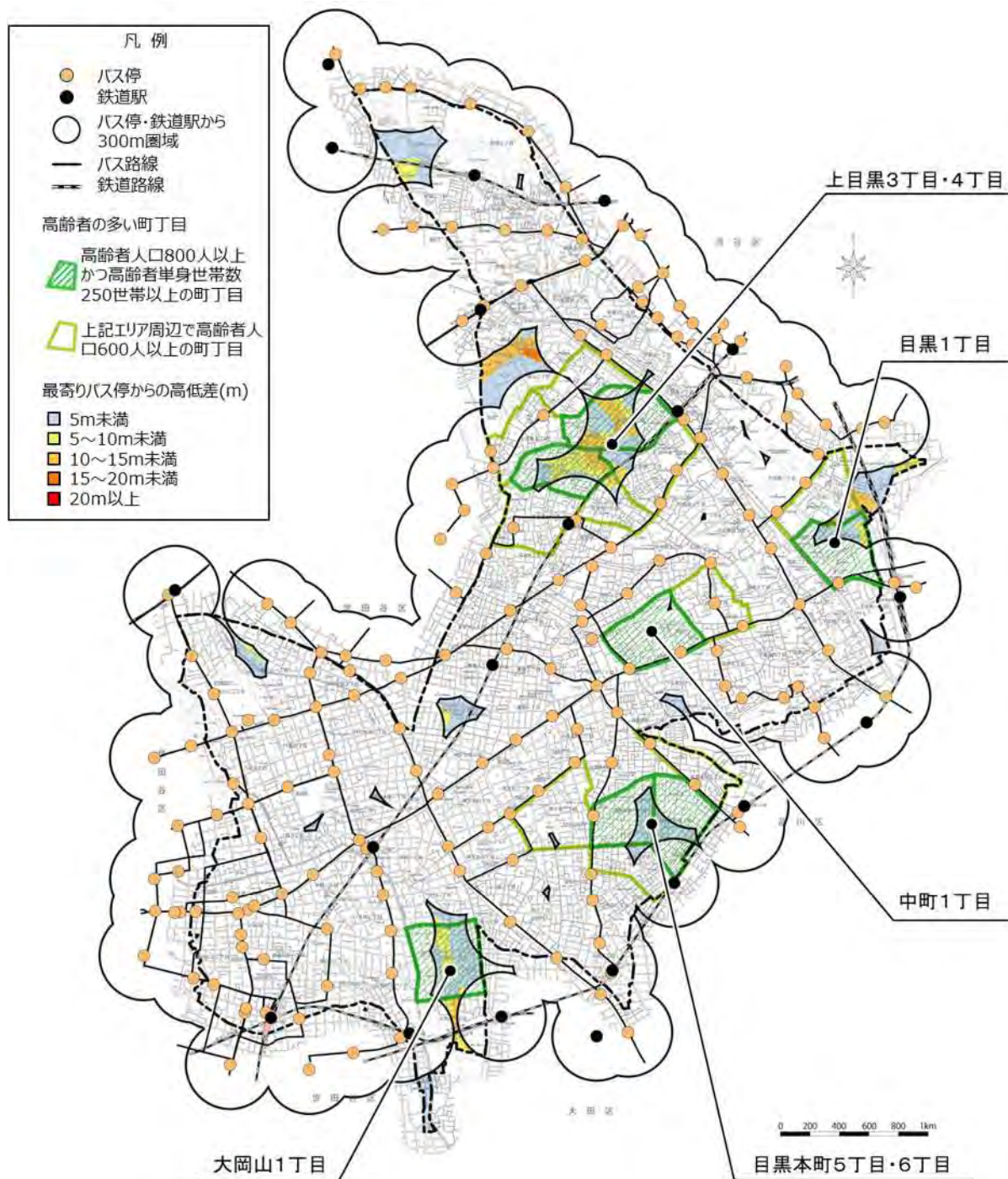


図 2.16 一般者を対象とした圏域の場合の高低差を考慮した鉄道駅・バス停から離れた区域

高齢者を対象とした場合には、上記に加えて東山1丁目・2丁目・3丁目や大岡山2丁目などが公共交通サービス圏外で最寄りバス停との高低差が大きい区域として抽出されたが、高齢者人口に着目すると目黒本町5丁目などのほうが高齢者人口は多い。平面距離、高低差、高齢者人口の要素を総合的に評価し、上目黒3丁目・4丁目周辺および大岡山1丁目、大岡山2丁目などが、高齢者の多い鉄道駅・バス停から離れた区域として抽出された。

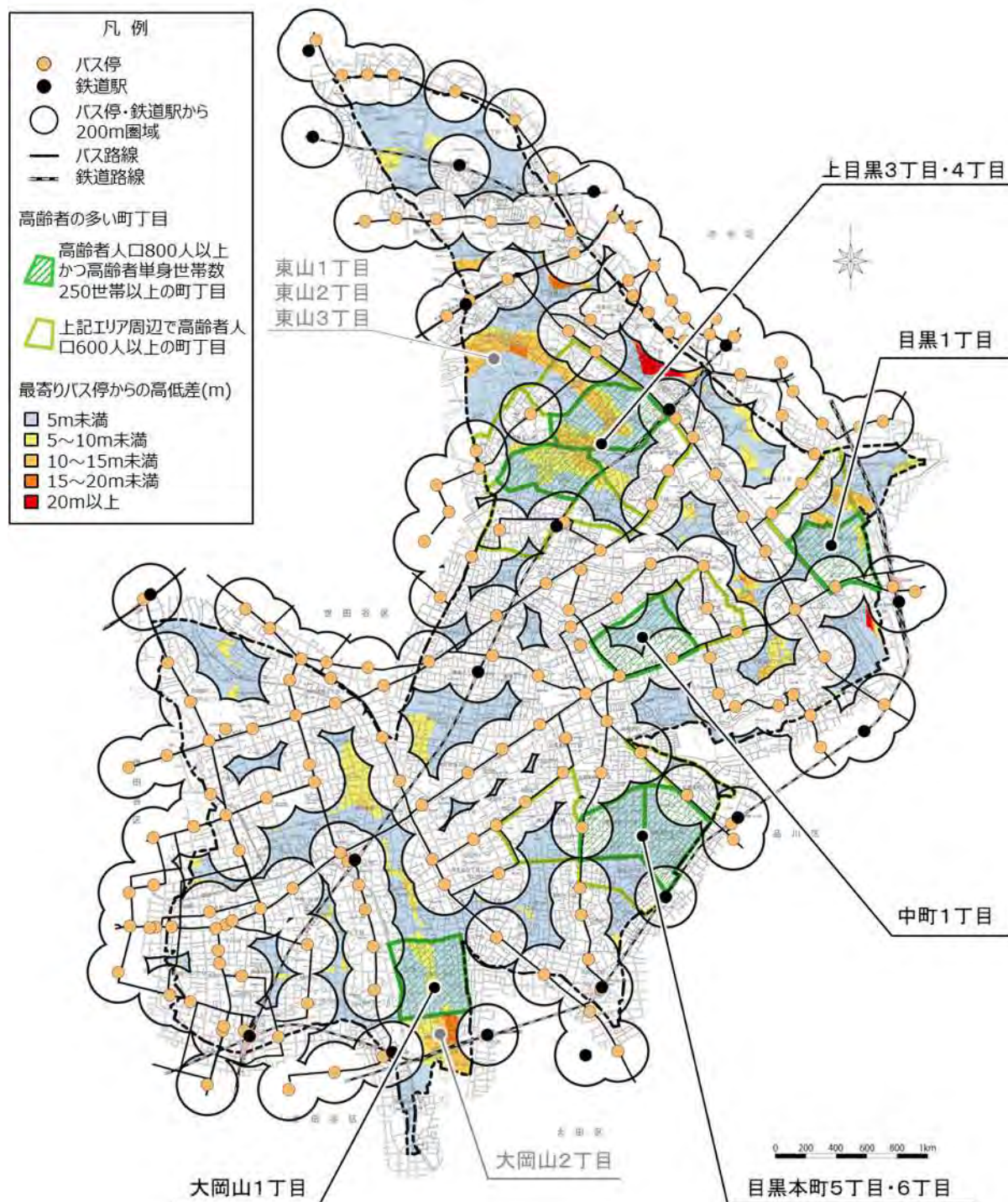


図 2.17 高齢者を対象とした圏域の場合の高低差を考慮した鉄道駅・バス停から離れた区域

3. 上位・関連計画の整理

3.1 上位計画

(1) 目黒区基本構想・基本計画・実施計画

目黒区基本構想は、目黒区における計画的な行財政運営の基本的かつ総合的な指針として、目黒区行政のすべての側面で尊重されることになるのはもとより、区の計画や事業などを推進していく上で生じる国や東京都など他の行政主体との関係においても、また区に関連する民間事業者との関係においても、そして何よりも区民一人ひとりとのかかわりにおいても、最大限に尊重されるべき「目黒区まちづくりの基本ルール」としての役割を持つものである。

基本構想を実現するための政策手段として、基本計画及び実施計画を定めている。基本計画は、基本構想を実現するための政策にかかわる長期的な総合計画として位置付け、実施計画は、基本計画に定める施策を具体化するための短期的な行財政計画として位置付けられている。



図 3.1 長期計画（基本構想、基本計画、実施計画）の体系

地域交通に関連する事項

目黒区基本構想

■基本理念

- ・ 人権と平和を尊重する
- ・ 環境と共生する
- ・ 住民自治を確立する

■まちづくりの方向

目黒区は、目黒区の地域社会に三つの基本理念が実現されることを目指し、「ともにつくる・みどり豊かな・人間のまち」を「まちづくりの方向」と定めます。

目黒区基本計画

■公共交通の整備

バス事業者に対し、バス運行の円滑化や路線再編成を要請し、利便性が高い街の実現を図るとともに、マイカー利用者の低減に向けた公共交通ネットワークを確立します。

目黒区実施計画

■道路・交通体系・公園等の整備

- ・ 総合的な自転車対策の推進（自転車走行環境整備等）
- ・ 歩道のバリアフリー化推進（歩道の段差解消・舗装改良）
- ・ 通学路・裏通りの交通安全対策（歩行者や自転車が安全・安心に通行できる道路環境整備）

目黒区財政計画

■財政計画～今後の区の財政状況

歳入面では、区民税は景気の緩やかな回復による一定の伸びが見込まれますが、ふるさと納税による影響がマイナス材料として懸念されます。また、平成 30（2018）年度から予定される地方消費税の清算基準の見直しにより、地方消費税交付金が減収となる見込みです。さらに、令和元（2019）年 10 月の消費税率引上げと同時に実施される予定の法人住民税のさらなる国税化による特別区交付金の減が考えられ、大幅な増収は見込めない状況です。

歳出面では、安全・安心をしっかりと支え、明るい未来を拓くために、多様な区民ニーズに対応した区政を進めていきますが、子育て支援施策の拡充等に伴う経費や社会保障費の増加、今後見込まれる施設の更新経費の負担への対応など、大きな課題を抱えています。

※目黒区財政計画は長期計画の図には含まれていないが、実施計画と一体のため、ここで整理をした。

＜目黒区基本構想／平成 12 年 10 月／目黒区＞

＜目黒区基本計画／平成 21 年 10 月／目黒区＞

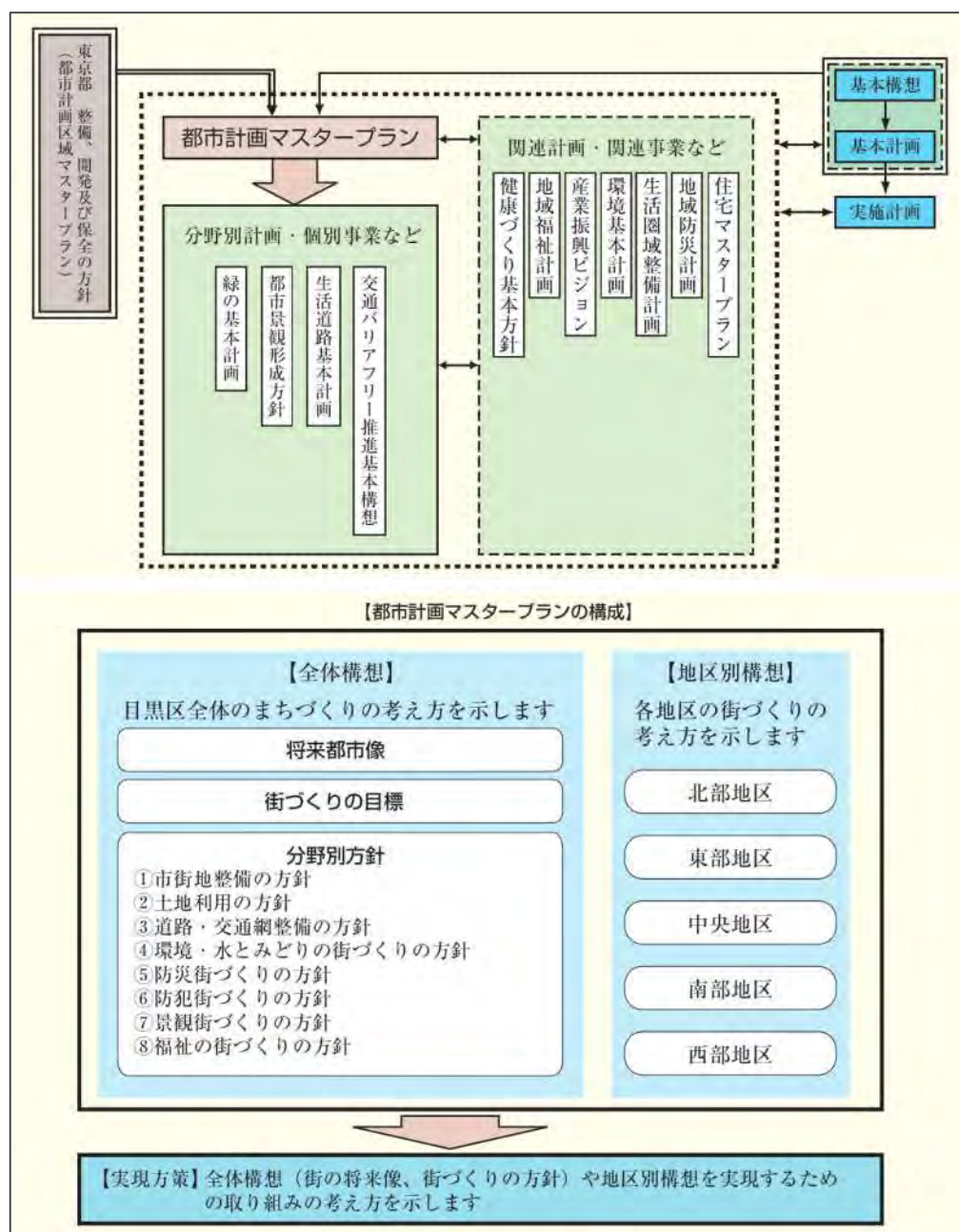
＜目黒区実施計画／平成 30 年 4 月／目黒区＞

(2) 目黒区都市計画マスタープラン

目黒区都市計画は、目黒区基本構想・基本計画が掲げる「ともにつくるみどり豊かな人間のまち」を実現するために街の将来像を示し、街づくりの基本的な方向性を示したものである。

その役割は以下の通りである。

- ・ 概ね 20 年後を目標に、都市計画に関する基本的な方針として、今後取組むべき街づくりの基本的な方向性を示します。
- ・ 街づくりに係わる各種の計画を体系化して、街づくりを計画的かつ一体的に進めるための考え方を示します。
- ・ 区民・事業者・行政が、都市計画マスタープランを通じて街づくりの目標を共有化し、連携して街づくりに取組むための考え方を示します。



<出典：目黒区都市計画マスタープラン／平成 16 年 3 月／目黒区>

図 3.2 都市計画マスタープランの位置づけおよび構成

2-2.道路・交通網の視点

■現状

公共交通機関は、都心を中心に鉄道路線が放射状に整備されており、バス路線網についても放射方向は比較的充実しているものの、環状方向のネットワークが十分ではありません。東京都の福祉のまちづくり条例や「(通称)交通バリアフリー法」に基づいて、鉄道駅などのバリアフリー化(=障壁の除去)は進みつつあります。

3-3.めぐるの将来都市構造

■将来都市構造の考え方

・基本的考え方

都心を中心とする環状と放射状の鉄道・幹線道路網によって形成される区部の市街地は、地方都市のような自己完結した都市構造とはなっていません。また、区民の活動の場は、都心や近隣区市を含めた広域的な範囲にひろがっており、本区が単独で自立した都市構造を形成することは難しいと考えられます。交流機能としての広域拠点、交通体系の整備に力を注ぐとともに、それぞれの区が連携し都市機能を分担し合っていることを視野に入れて整備を図ります。

■将来都市構造

・都市活動軸

東横線の地下鉄13号線(池袋～和光市方面)への乗り入れ、大井町線の田園都市線への乗り入れなど、今後、利便性が向上する鉄道網は、暮らしやすい街を支える広域交通の主軸として活用していきます。

だれもが利用しやすい公共交通として、立体交差化やバリアフリー化の促進による利便性の向上を進めます。鉄道ネットワークの充実による広域的な利便性の向上を活かしながら、多くの人が訪れる活力ある街の実現を図ります。

4-3.道路・交通網整備の方針

■公共交通網の計画的な整備

利便性が高い街の実現やマイカー利用の低減に向けた公共交通ネットワークの確立を図るため、バス交通の運行円滑化や路線再編成の要請を引き続き進めていきます。

■だれもが利用しやすい公共交通の実現

すべての人が利用しやすい公共交通の実現に向けて、公共交通機関相互の乗り継ぎの円滑化を含め、駅舎・バス停の改良やバリアフリー車両の導入を引き続き交通事業者に要請していきます。

4-8.福祉の街づくりの方針

■福祉の街づくりの推進

・利用しやすい公共交通機関の整備

区民の日常的な移動手段である公共交通機関の鉄道やバスは、だれもが利用しやすいものとなるように改善を図ります。

鉄道駅舎の改良、エレベーターやエスカレーターの設置の拡大、車両の改善、バス路線の維持・拡充などを交通事業者に要請していきます。

駅周辺地区におけるバリアフリー化や放置自転車対策の推進を図るとともに、低床バスの積極的な導入などを関係機関へ働きかけていきます。

6-2. 区民、事業者、行政の連携と役割分担

■区民の取組

(1) 街づくりへの参加の意識を高める

多様な地域特性に応じて、地域に根ざしたきめ細かい街づくりを進めていくためには、地域に暮らす区民一人ひとりが街づくりを自らの問題としてとらえ、街づくりに主体的に参加する意識を高めていくことが重要です。

(2) 街の将来を考える

地域に暮らし、街の事情に精通している区民が、生活者の視点から自分達の街の身近な問題・課題を見つめ直し、歴史的な背景や地域の特性を十分に理解したうえで、これからの街のあり方を考える事が街づくりの出発点となります。

また、街には様々な立場で、多様な意見を持つ人達が活動しています。そうした人達が、お互いの立場を尊重しながら、目指すべき街の将来像を話し合うことが大切です。

(3) 街づくりの計画をつくる

区民、事業者、行政は、街の将来像や街づくりの目標を共有したうえで、具体的な街づくりの計画を練り上げていくことが必要です。

その際には、区民が自らの責務を十分に認識しつつ、街づくりの計画策定に主体的に関わっていくことが重要です。

(4) 街づくりを実践する

議論してつくりあげた計画に基づいて街づくりを実践する際には、役割分担や連携のあり方を踏まえたうえで、区民も主体的に参画していきます。

■事業者の取組

(1) 地域の将来像を尊重する

事業者は、地域社会の一員として地域の将来像を尊重し、地域の街づくりに資するような建築・開発行為などの活動を行うことが求められます。

そのため、大規模な建築・開発行為を行う際には、区民や行政とともに、地域の将来像について十分に話し合う機会を持つことが必要です。

(2) 街づくりに協力する

事業者は、区民や行政との連携のもとに、地域の街づくりに積極的に協力することが求められます。

また、事業者の活力を活かしたPFI事業による公共施設整備など、より幅広いかたちでの街づくりへの参画も進めていきます。

(3)街づくりに自発的に取組む

区民や行政からの働きかけや誘導による街づくりへの協力だけでなく、事業者が自ら、創意工夫や地域貢献の意識を持って、街づくりに自発的に取り組む姿勢が大切です。

良好な住環境や街並みの形成に資するような建築物の規模・形態・意匠の配慮、オープンスペースの確保や緑化の推進、省エネや資源の再利用といった多様な取組が期待されます。

■行政の取組

(1)情報の提供や啓発・普及を進める

区は、街づくりに関する情報の公開・提供に努め、区民や事業者との情報の共有化を図っていきます。

また、区民や事業者の街づくりへの関心を高め、街づくりへの主体的な参画を促進していくために、街づくりの啓発・普及を進めます。そのため、区報や区ホームページの活用、パンフレットの作成、イベントやシンポジウムの開催、街づくり教育の推進を行っていきます。

(2)街づくりのきっかけをつくる

地域に根ざしたきめ細かな街づくりを進めていくために、身近な地域単位で街づくりを協議する場を設けるなど、区民や事業者の参画を得て街づくりの話し合いを行う場の整備を進めていきます。協議会の設立、話し合いから街づくりに至る具体的な仕組みや進め方については、街づくり条例における位置づけのあり方も含めて検討を進めます。

また、地域の街づくりの課題に対応した街づくり制度・事業の紹介やアドバイスをしたり、街づくり計画の提案を行うことにより、地域の街づくりの促進を図ります。

(3)街づくりを支援する

区は、街づくりに主体的に取り組もうとしている区民や活動組織（NPOや地域団体など）に対する支援を進めます。支援の内容として、相談窓口の整備、技術的なアドバイスの提供、コンサルタントなどの専門家の派遣、活動の場の提供（集会室の貸出など）、関連組織・機関との調整の支援、街づくり活動の類似事例の情報提供を行います。

(4)街づくりの仕組みを整える

区は、街づくりを推進する一連の流れ（情報提供、啓発・普及、街づくりの促進や支援、誘導）についての仕組みを整えます。また、区民による街づくりの発意や提案を受け止める仕組みも整備していきます。

その際には、既存の事業・制度の活用・導入だけでなく、区独自の街づくりの体系として、街づくり条例をはじめとする仕組みを整えていきます。

(5)区民参加の街づくりを進める

区は、行政が責任を持って取組むべき街づくり計画・事業を推進します。なお、街づくりの各ステップ（計画・構想の立案、事業計画の策定、事業の実施、維持・管理の各段階）において、街づくりへの区民参加を積極的に進めます。

(6)街づくりの体制を整える

区は、街づくりに係わる体制の拡充や街づくりの効果的な推進に向けた庁内の連携強化を進めます。

区の街づくりの財源については、安定的な確保と予算の効率的な運用を図ります。

また、国・都の補助金の活用を図るとともに、区の街づくりへの協力要請や財源の移譲の働きかけを進めます。

P F I手法の活用など、民間資金の導入についても検討していきます。

(7)多様な主体と連携する

国、都、隣接区、交通管理者、鉄道事業者、その他公的事業主体の街づくりに係わる関係機関との連携・協力を図るとともに、本区の街づくりにとって必要な事項については、協力を要請していきます。

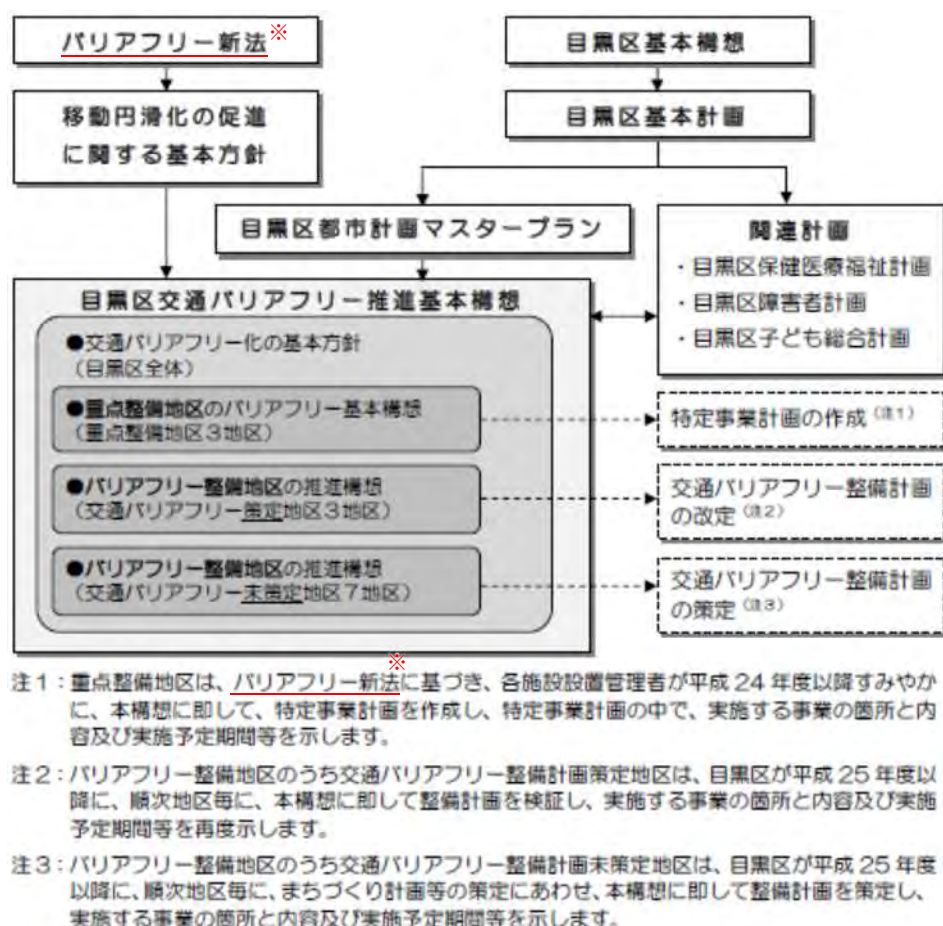
また、自主的に活動する区民やN P Oとも円滑に連携し、協力や役割分担を行うとともに、それら活動組織のネットワークを活かした街づくりを進めます。

<目黒区都市計画マスタープラン／平成 16 年 3 月／目黒区>

3.2 関連計画

(1) 目黒区交通バリアフリー推進基本構想

「バリアフリー法」及び国が定めた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」及び「目黒区基本構想」、「目黒区基本計画」、「目黒区都市計画マスタープラン」に即した、目黒区の交通バリアフリー推進に関わる基本的な構想である。



※「目黒区交通バリアフリー推進基本構想（平成24年3月）」における記載のままとしている。

図 3.3 目黒区交通バリアフリー推進基本構想の位置づけ

移動支援に関する事項

第3章 交通バリアフリー化の基本方針

■経路のバリアフリー化

経路のバリアフリー化にあたっては、段差と勾配を抑えた歩行空間のバリアフリーネットワークの形成、商店街に面する道路や自動車交通の比較的小さい道路の場合は歩行者や自転車を重視した空間への再編、坂道の歩行の支援、自転車利用者のルール遵守とマナー向上などを進めます。

■施設のバリアフリー化

高齢者・障害者等の増加傾向を踏まえ、日常生活に欠かすことができない駅やバスなどの公共交通機関のバリアフリー化を進めます。

(2) 目黒区保健医療福祉計画

目黒区基本計画の補助計画として位置付け、すべての区民を対象とした保健医療福祉の施策を総合的に推進するための基本となる計画とされている。また、社会福祉法に定める地域福祉計画及び老人福祉法に定める老人福祉計画の性格を併せ持った計画としている。

住み慣れた地域でその人らしく自立し、充実した生活を送るために、「個人の尊厳と人間性の尊重」を基盤とした、「自立生活の確立」、「健康寿命の延伸」及び「地域の支え合いの推進」を基本とします。

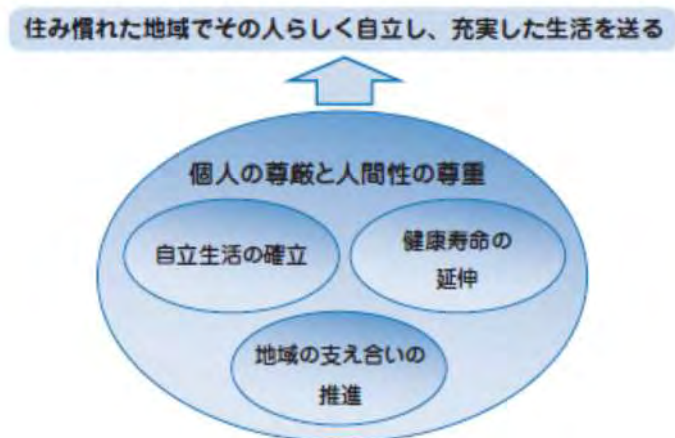


図 3.4 目黒区保健医療福祉計画の基本理念

移動支援に関する事項

第3章 地域保健福祉を推進する施策

第1節 地域福祉・地域包括ケアの推進

4 多様な社会参加・交流の促進

■ (1) 社会参加・生きがいの推進

・ ⑩移動に係る支援の推進

障害のある人の自立と社会参加のために移動支援・同行援護事業のサービス提供を推進します。

第2節 地域における自立した生活への支援

2 障害のある人のライフステージに応じた切れ目のない支援

■ (2) だれもが社会に参加し、貢献することができる環境づくり

・ ⑤移動に係る支援の推進

障害のある人の自立と社会参加のために移動支援・同行援護事業のサービス提供を推進します。

<目黒区保健医療福祉計画／平成30年3月／目黒区／p.27 および p.73>

(3) 目黒区障害者計画

目黒区では、昭和 59 年の第一次障害者行動計画の策定以来、障害のある人を取り巻く環境の変化に的確に対応するため、障害のある人に関わる計画の改定を重ね、障害者福祉を総合的・体系的に推進してきた。

目黒区障害者計画は、児童福祉法の改正に伴い障害児支援の強化・推進のため区市町村に障害児福祉計画の策定が義務付けられたことを受け、第 1 期目黒区障害児福祉計画及び第 5 期目黒区障害福祉計画を含むものである。

この計画の位置づけは以下の通りである。

- この計画は、長期的展望の下に目黒区内における障害保健福祉の総合的な計画としての基本目標を示したものです。
- この計画は、障害者基本法に規定する障害者に関する基本的な施策を計画的に推進するための「障害者計画」、障害者総合支援法に規定する計画期間における成果目標及び必要なサービス見込量を定める「障害福祉計画」、児童福祉法に規定する計画期間における成果目標及び必要なサービス見込量を定める「障害児福祉計画」に位置づけています。
- この計画は、「目黒区基本計画」の補助計画であり、「目黒区保健医療福祉計画」等との整合性を図ります。

移動支援に関する事項

第3章 課題別事業計画

■基本目標Ⅱ 誰もが社会に参加し、貢献することができる仕組みづくり

1 社会参加を促進するための支援

(2) 移動に係る支援

障害のある人が、地域で自立し社会に参加するため、必要となる移動に係る各種サービスの提供を推進するとともに周知を図ります。

第4章 第5期目黒区障害福祉計画

■5 地域生活支援事業の必要な見込み量

(1) 必須事業

⑨移動支援事業

屋外での移動が困難な人に必要な外出のための支援を行います。

<目黒区障害者計画／平成 30 年 3 月／目黒区／p.47 および p.106>

3.3 関連施策

(1) 介護タクシー利用補助事業

在宅で外出時に常時車いす、ストレッチャーを利用して、公共交通機関（電車、バス、タクシーなど）の利用が困難な方に、介護タクシーの利用補助を行っている。

介護タクシーの利用者負担金額は、利用合計金額から、区の補助金額（各事業者設定の予約料、迎車料および基本介助料の合計の実費額。ただし補助上限額あり）を差し引いた金額。

移動支援に関する事項

区と契約している介護タクシーを利用するときの料金の一部を補助します。

対象となる方

次のいずれかに該当する、在宅のかた。（入院中、施設入所中の方は対象外。）

- ・ 身体障害者手帳をお持ちの、外出時に常時車いす等を利用しているかた
- ・ 要介護4または5のかたで、外出時に常時車いす等を使用しているかた

<目黒区 HP／令和元年 11 月／目黒区障害福祉課>

(2) ハンディキャブ運行

目黒区は区内に在住し、一人では公共交通機関（電車、バス、タクシーなど）を利用して外出することが困難な高齢の方や障害を持っている区民が、目黒区内やその近郊（地図上の直線距離で目黒区を中心とした半径 15 キロメートル以内）に出かける際に利用可能なハンディキャブ（車椅子ごと乗れる自動車）の運行を行っている。

ハンディキャブは運転協力員の協力により運行されており、利用者は事前に会員として登録をしたうえで、直線距離 3 キロメートルごとに 500 円の費用を負担する。

移動支援に関する事項

高齢や障害等の理由で、一人では外出が困難な方へ、車椅子ごと乗れる自動車「ハンディキャブ」を運行しています。

ハンディキャブは運転協力員のご協力により運行されています

■運転協力員とは

地域にお住まいの

- ・ 地域福祉活動にご理解があり、ご利用者に対して、いつでも温かい気持ちで接することのできる方
- ・ 原則として普通自動車二種免許を所持している方、又は一種免許でも国土交通大臣が認定する福祉有償運送運転者講習（通常 2 日間）を修了した方
- ・ 自動車運転免許を取得して 3 年以上経過し、過去 2 年間に於いて運転免許停止処分を受けていない方

が、運転協力員としてハンディキャブを運転しています。

<目黒区社会福祉協議会 HP／平成 30 年 3 月／目黒区社会福祉協議会>

(3) 福祉タクシー利用券の給付

目黒区は区内に住む心身障害者を対象に福祉タクシー利用券を交付している。

目黒区が契約しているタクシー事業者のタクシーを利用でき、令和元年 5 月時点で迎車予約可能な事業者が 33 社、迎車予約はできないがタクシー利用券を利用できる事業者が 38 社、介護タクシー会社が 77 社となっている。

移動支援に関する事項

心身障害者のかたに、福祉タクシー利用券を交付します。

対象となる方

目黒区にお住まいで、次のいずれかに該当するかた

- 下肢・体幹・内部障害に係る機能障害を有し、総合等級が 1 級から 3 級のかた
- 上肢・視覚障害に係る機能障害を有し、総合等級が 1 級、2 級のかた
- 愛の手帳 1 度、2 度のかた
- 脳性マヒまたは進行性筋萎縮症のかた
- 区で指定する特殊疾病（難病）のかたで、東京都発行の特定医療費（指定難病）受給者証の交付を受けているかた

<目黒区 HP／令和元年 11 月／目黒区障害福祉課>

(4) 自動車燃料費の助成

目黒区は区内に住む心身障害者を対象にガソリン代・軽油代を助成している。

障害者本人もしくは該当世帯が保有する自動車・軽自動車等の利用者（障害者本人）に限度額を設けたうえで 4 か月毎に給付される。

移動支援に関する事項

心身障害者のかたに、ガソリン代・軽油代を助成します。

対象となる方

目黒区にお住まいで、次のいずれかに該当するかた

- 下肢・体幹・内部障害に係る機能障害を有し、総合等級が 1 級から 3 級のかた
- 上肢・視覚障害に係る機能障害を有し、総合等級が 1 級、2 級のかた
- 愛の手帳 1 度、2 度のかた
- 脳性マヒまたは進行性筋萎縮症のかた
- 区で指定する特殊疾病（難病）のかたで、東京都発行の特定医療費（指定難病）受給者証の交付を受けているかた

<目黒区 HP／令和元年 11 月／目黒区障害福祉課>

(5) 自動車運転教習料の助成

目黒区では自動車運転免許（第一種普通自動車免許）を取得する身体障害者に教習費用の一部を補助している。

移動支援に関する事項

自動車運転免許（第一種普通自動車免許）を取得する身体障害者に教習費用の一部を補助します。教習を始める前の申請が必要です。

対象となる方

18 歳以上の心身障害者で、運転免許試験場の適正試験（運動能力）に合格していて、次のいずれの要件にも該当するかた。

- ・ 身体障害者手帳 1 級から 3 級（内部障害は 4 級以上で歩行困難なかつた。下肢、体幹機能障害は 4 級、5 級で歩行困難なかつた）又は愛の手帳 1 度から 4 度のかた。
- ・ 申請をする日の 3 か月前から引き続き目黒区に住所を有すること。
- ・ 本人の前年の所得税の年額が 40 万円以下
- ・ 他の制度により免許の取得に要する費用の助成を受けていないこと。

<目黒区 HP／平成 30 年 10 月／目黒区障害福祉課>

(6) 自動車改造費の助成

目黒区では 18 歳以上の身体障害者を対象に、自動車の改造費を助成している。

移動支援に関する事項

対象となる方

18 歳以上の身体障害者手帳を持っているかたで、次のいずれの要件にも該当するかた。

- ・ 上肢・下肢・体幹機能障害の程度が 1 級から 3 級のかた
- ・ 通勤、通学及び通所のために自ら運転する自動車の一部を改造する必要のあるかた
- ・ 前年所得が特別障害者手当にかかる所得制限限度額の範囲内であるかた

<目黒区 HP／平成 30 年 10 月／目黒区障害福祉課>

(7) 自動車購入資金の貸付

目黒区社会福祉協議会では、障害者の日常生活および社会参加のための自動車を購入するための資金の貸付を行っている。

移動支援に関する事項

対象となる方

本人あるいは家族が身体障害者手帳、愛の手帳、または精神障害者保健福祉手帳を持っているかたで、本人または生計を同一にする親族のかたが運転免許証を持っているかた。
車の使いみちは、通勤・通院・通学等、障害者の日常生活および社会参加のため。

<目黒区 HP／平成 30 年 10 月／目黒区障害福祉課>

(8) 自転車シェアリング事業

民間事業者が運営する自転車を借り・返すサイクルポートから、電動アシスト自転車を利用して移動ができる。サイクルポートは、周辺区の渋谷区、品川区、大田区と千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区を含む 10 区に整備されている。

移動支援に関する事項

対象となる方

自転車シェアリングの利用に際し、民間事業者の利用規約に同意する必要がある。利用規約に同意したかたが対象となる。

会員登録の際に必要なもの

- ・ 通話とメール受信可能な携帯電話もしくはスマートフォン
- ・ クレジットカード

利用料金（税抜）

	利用可能時間	基本料金	延長料金
1回会員	24時間	30分以内150円	30分毎100円
月額会員	24時間	月額料金2,000円 30分以内無料	30分毎100円
1日パス	1日パス購入当日の23時59分まで	1日パスの料金1,500円	当日返還した場合、延長料金は発生しない。

<目黒区 HP／令和元年 12 月／目黒区土木管理課>

(9) 徒歩に関する施策

区では、鉄道駅から公園や神社、お寺などを散歩するコースとして、みどりの散歩道をまとめており、安全で快適な歩行空間づくりのため、コースの整備や沿道を緑化するなど、徒歩に関する移動の補助的役割の一部を担っている。また、区民の健康づくりを目的として、日常生活における身体活動（歩数）を増やす取組として、めぐろウォーキングマップや坂道ウォーキングのすすめをまとめており、歩いて移動できる身体づくりに寄与している。

3.4 目黒区以外が主体となった施策・取組

目黒区民も対象となる区以外が主体となった関連施策について整理を行った。

(1) 旅客運賃（JR 線・私鉄・旅客船）の割引

心身障害者・心身障害児とその介護者、戦傷病者手帳の交付を受けたかたが JR 線、連絡会社線を利用する場合運賃が割引になります。

連絡会社線とは JR 線と連絡運輸（乗車券の通し発売）等をしている交通機関（私鉄線、一部のバス路線、航路等）です。

＜目黒区 HP／平成 27 年 11 月／目黒区障害福祉課＞

(2) 都営交通（都バス・都営地下鉄）の無料乗車券と割引

身体障害者、知的障害者、戦傷病者及び原爆被爆者のかたに、都営交通無料乗車券を発行いたします。また、介護者の割引制度があります。

＜目黒区 HP／平成 27 年 11 月／目黒区障害福祉課＞

(3) 東京都精神障害者都営交通乗車証

東京都では、精神障害者保健福祉手帳を所持するかたの社会参加を応援するため、精神障害者都営交通乗車証を交付します。

＜目黒区 HP／平成 26 年 12 月／目黒区障害福祉課＞

(4) 民営バス料金の割引

障害者の手帳をお持ちのかたは、民営バス料金の割引を受けることができます。

＜目黒区 HP／平成 27 年 11 月／目黒区障害福祉課＞

(5) 東京都シルバーパス

高齢者の社会参加を進めるため、70 歳以上のかたに都内のバス（民営・都営）、都営地下鉄、都電を利用できる乗車証を発行しています（毎年 10 月 1 日から翌年 9 月 30 日まで 1 年間有効のパスです）。

＜目黒区 HP／平成 27 年 11 月／目黒区障害福祉課＞

(6) 障害者のタクシー料金の割引

身体障害者手帳・愛の手帳の交付を受けているかたは、乗車地域により、走行メーター表示額から 10 パーセントの割引を受けることができます。

＜目黒区 HP／平成 26 年 11 月／目黒区障害福祉課＞

4. 先行事例の調査

4.1 全国的な地域公共交通の取組の把握

全国的な取組を把握するため、国土交通省 HP や公表資料を参考に情報収集を行い、法令や支援制度、地域公共交通の取り組みパターンの整理を行った。

(1) 地域公共交通に関する法令・補助制度の流れ（国の動き）

地域公共交通に関する法令の動きをみると、平成 12 年 2 月に「貸切バス事業（道路運送法）」の規制緩和があり、その後、平成 14 年 2 月に「乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）」が規制緩和された。この規制緩和により、需給調整規制が原則廃止され、事業参入については許可制となり、運賃制度については事業者が多様に運賃設定できる届出制となった。

また、原則禁止されていた自家用自動車による有償運送が、平成 18 年 10 月に「自家用有償旅客運送の登録制度（道路運送法）」が創設されたことで、既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスが提供されない場合に限り、登録を受けた市町村やボランティア団体等が自家用自動車（白ナンバー）で有償運送することが可能となった。平成 30 年 3 月 30 日通達の「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」により、自家用自動車による有償運送サービスを受けた場合の謝礼の取扱いなどが具体的に示されることとなった。

地域公共交通活性化の支援策として、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、平成 19 年 10 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。その翌年に、同法の目的を達成するため、多種多様なニーズや課題に対する事業メニューをパッケージで一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設された。

平成 23 年に「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、過疎地域等において、コミュニティバスやデマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等の支援が行われるようになった。

平成 26 年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が地域戦略の一環として公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続することを目的とした「地域公共交通網形成計画」及び「地域公共交通再編実施計画」を策定することが可能となった。

また、令和元年 6 月に閣議決定された「成長戦略実行計画案」においては、モビリティに関する今後の対応の方向性として、「交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設」や「タクシーの相乗り導入」が位置づけられており、今後も様々な法制度の整備が想定される中、それらに伴う新たな制度を活用し、対応していく必要がある。

■交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。

■タクシーの相乗り導入

タクシーの相乗り導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時にタクシー事業者にとっては生産性の向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域の要件や限定はかけずに一般的に導入を行う。

＜抜粋：成長戦略実行計画／令和元年 6 月＞

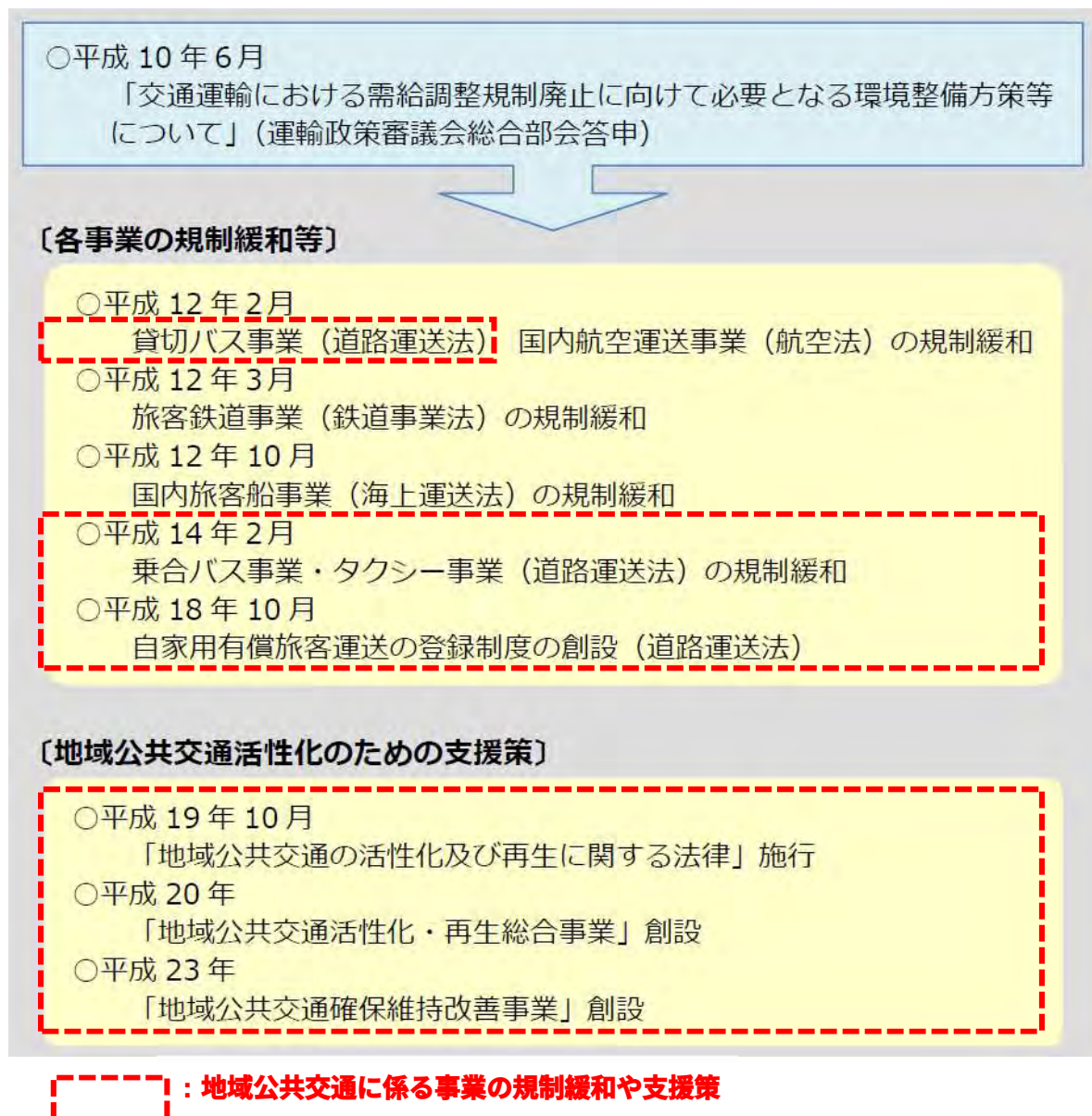


図 4.1 平成 10 年以降の法律や支援制度の変遷

< 「なるほど!!公共交通の勘どころ 別冊資料[地域公共交通に関する法律や制度]」

(平成 28 年 国土交通省九州運輸局) をもとに加工 >

(2) 最近の地域公共交通の取組み例

全国での地域公共交通の取組み例について、取組の概要と導入事例を以下の通り、パターン別に整理した。

■乗合タクシー
<取組の概要>
・地域の生活交通の維持・確保に向けて、ワゴン型やセダン型のタクシー車両を使った乗り合い型の公共交通 ・主に、バス通行できない過疎地域等で生活交通を確保するために運行 ・運行形態は、バスのような定時定路線型や、事前予約によるドア・ツー・ドアのデマンド型が存在
<導入事例>
東京都小平市「ぶるべー号」、新潟県三条市「ひめさゆり」など

＜地域の生活交通の維持・確保に向けたタクシー業界の取り組み/平成 30 年 11 月 22 日/

国土交通省＞

■自家用有償旅客運送
<取組の概要>
・バス・タクシー事業が成り立たない場合で、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス ・旅客から収受する対価は実費の範囲内 (ガソリン代・道路通行料・駐車場料金のほか、人件費・事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内) ・登録の流れは、①地域における関係者の合意と、②道路運送法に基づく登録
<導入事例>
京都府京丹後市「ささえ合い交通」など

＜自家用有償旅客運送ハンドブック/平成 30 年 4 月/国土交通省自動車局旅客課＞

■福祉有償運送
<取組の概要>
・訪問介護事業者やNPO等が、高齢者や障がい者等で公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャー等を目的に有償で行う車両による送迎サービス ・実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価としている ・NPO等によるサービスの他に、一部のタクシー事業者において、福祉車両（車イスや寝台のまま乗れる特殊な設備・装置を装着した車両）を用いた「福祉タクシー」や、ホームヘルパーの資格を取得したタクシー乗務員が必要な介護とともに身障者・高齢者の外出をサポートする「介護タクシー」が運行されている
<導入事例>
全国で福祉有償運送運営協議会を設置（都内の場合、17 団体（平成 30 年 3 月 31 日現在）、目黒区は 10 区による共同設置で登録）

<福祉有償運送ガイドブック/平成 20 年 3 月/国土交通省自動車交通局旅客課>

<福祉有償運送 運営協議会マニュアル/平成 18 年 6 月/国土交通省>

<福祉有償運送運営協議会設置状況/平成 30 年 3 月 31 日/国土交通省関東運輸局>

■病院や商業施設等の送迎バス活用（無償）
<取組の概要>
・病院や大学、福祉施設などへの送迎のために運行しているバスの空席を利用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物などに利用できる送迎サービス ・施設利用者以外でバスを利用できるのは、地域の高齢者や障がい者など。1 人で乗降できるか、介助者の同伴で乗降できる者
<導入事例>
千葉県我孫子市「送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出応援」など

<送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援/平成 29 年 6 月/我孫子市 HP>

4.2 東京都区部のコミュニティバス等の整理

東京都区部において行政が支援しているコミュニティバス等の最新取組状況を整理した。

特別区 23 区のうち 19 区（令和元年 12 月時点情報）で、行政が支援しているコミュニティバス等が運行実施されている。各区で運行中のコミュニティバス等の取組状況は、表 4.1 に示す項目ごとに整理した。整理した結果は、次頁の表 4.2 に示す通りである。（各区において、コミュニティバスと位置づけていないものも含む。）

表 4.1 コミュニティバス等の取組状況一覧の構成

構成項目
・ 区分
・ No.
・ 路線名称
・ 愛称名
・ 開始年月
・ 運行事業者
・ 運行目的
・ 運賃（円）
・ 特徴

表 4.2 東京都区部で運行中のコミュニティバス等（令和元年 12 月時点）（1/3）

区分	Nº	路線名称	愛称名	開始年月	運行事業者	運行目的	運賃 (円)	特徴
千代田区	1	麹町ルート	風ぐるま	H28.1	日立自動車交通	高齢者等の移動手段確保等	100	・乗り合いタクシーとしてH9.4～運行開始（車輦は8人乗りのリフト付ハイエース） ・定員の増加によりH28.1～小型バス導入し、運行開始。
	2	富士見・神保町ルート		H28.1			100	
	3	内神田ルート		H28.1			100	
	4	秋葉原ルート		H28.1			100	
中央区	1	北循環	江戸バス	H21.12	日立自動車交通	利便性確保	100	・大人子ども同一料金、高齢者障がい者等割引なし ・中央区役所を起点に北側と南側を循環するルート
	2	南循環					100	
港区	1	田町ルート	ちいバス	H16.10	フジエクスプレス	交通不便地域解消 既存路線廃止へ対応	100	・運行車両はすべて全て低床バス 路線沿線の小・中学校（芝浦小・赤羽小・南山小・東洋英和女学院中学部・赤坂小）の車体デザインアイデアを基に、4デザイン8台作成 ・2ヶ国語（日本語・英語）の音声対応、4カ国語（日本語・英語・中国語・ハングル）の文字案内
	2	赤坂ルート		H16.10			100	
	3	芝ルート		H22.3			100	
	4	麻布西・麻布東ルート		H22.3			100	
	5	青山ルート		H22.3			100	
	6	高輪ルート		H22.3			100	
	7	芝浦港南ルート		H22.3			100	
新宿区	1	歌舞伎町・西新宿循環ルート	新宿WEバス	H21.9	京王バス東	利便性確保 施設へのアクセス 旅行者の回遊性向上 その他	100	・新宿駅西口を起点に、新宿駅周辺の有名スポットや人気ホテル等を巡る ・天窓付きの車体
	2	新宿御苑ルート		H23.1			100	
	3	朝夜ルート		H23.12			100	
文京区	1	千駄木・駒込ルート	Bーぐる	H19.4	日立自動車交通	交通不便地域解消 施設へのアクセス 利便性確保	100	・年中無休、20分間隔 ・行政に極力頼らない事業運営を目指し、応援企業・団体を募集
	2	目白台・小日向ルート		H23.12			100	
台東区	1	北めぐりん	台東区循環バス「めぐりん」	H13.6	日立自動車交通	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設・医療施設・福祉施設へのアクセス その他	100	区民の他、観光利用も目指す。内外装ともにレトロ調デザインを採用。 一部の地点で無料乗継が可能（当日1日1回のみ）
	2	南めぐりん		H16.4			100	
	3	東西めぐりん		H18.4			100	
	4	ぐるーりめぐりん		H28.1	京成バス		100	
墨田区	1	北西部ルート（向島・鐘ヶ淵ルート）	すみだ百景 すみまろくん・すみりんちゃん	H24.3	京成バス	利便性確保 施設へのアクセス 旅行者の回遊性向上 その他	100	1周44分から60分程度の片方向の循環ルート ・シルバーバス利用不可 ・障がい者、介助者無料 ・天窓付き、小型車体
	2	北東部ルート（八広・立花ルート）					100	
	3	南部ルート（両国・錦糸町ルート）					100	
江東区	1	木場ルート	しおかぜ	H17.11	東京都交通局	交通不便地域解消	100	・年中無休 ・現金のみ対応
	2	辰巳ルート						
大田区	1	武蔵新田駅・下丸子駅	たまちゃんバス	H21.10	東急バス	交通不便地域解消	150	試行運行

<各自治体 HP の掲載情報をもとに作成（令和元年 12 月時点）>

表 4.3 東京都区部で運行中のコミュニティバス等（令和元年 12 月時点）（2/3）

区分	№	路線名称	愛称名	開始年月	運行事業者	運行目的	運賃 (円)	特徴
世田谷区	1	玉堤循環路線 (タマリバーバス)	タマリバーバス	H10.10	東急バス	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設へのアクセス	220	1は、5年間の経費補助後、採算路線になる 2は、H10年12月～H11年1月の実験運行を経て実現 6は、H16年10月からのミニバス実験運行を経て実現 区が支援・協力を行う路線と位置づけ、沿線地域やバス事業者等と共に積極的に取り組んで実現
	2	南北路線 (祖師谷～千歳烏山)	-	H13.6	小田急バス		220	
	3	希望ヶ丘路線 (八幡山ルート)	-	H13.10	京王バス東		210	
	4	宇奈根地区路線	-	H15.3	小田急バス		220	
	5	希望ヶ丘路線 (千歳船橋ルート)	-	H15.3	小田急バス		220	
	6	祖師谷・成城地域循環バス	せたがやくるりん	H17.12	小田急バス		210	
	7	喜多見・宇奈根地区	-	H19.4	東急バス		220	
	8	経堂・八幡山路線	-	H26.1	小田急バス・京王東バス		210	
	9	喜多見・宇奈根地区 (喜多見住宅延伸系統)	-	H26.2	東急バス		220	
	10	等々力・梅ヶ丘路線	-	H29.1	東急バス		220	
渋谷区	1	恵比寿・代官山循環 夕焼け小焼けルート	ハチ公バス	H15.3	東急バス	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設へのアクセス	100	1のルートでは日曜・休日に交通規制があるため、迂回経路を運行 2のルートでは「幡ヶ谷不動尊バス停」にて、笹塚駅方面から乗車した場合、中幡小学校方面へ乗り継ぎ可能 (無料乗継券あり)
	2	本町・笹塚循環 春の小川ルート		H16.9	京王バス		100	
	3	神宮の杜 (もり) ルート (神宮前・千駄ヶ谷ルート)		H20.2	フジエクスプレス		100	
	4	丘を越えてルート (上原・富ヶ谷ルート)		H22.7	京王バス		100	
杉並区	1	けやき路線	南北バス「すぎ丸」	H12.11	京王バス東	交通不便地域解消 経済活性化 その他	100	「けやき路線」：阿佐ヶ谷駅～浜田山駅 「さくら路線」：浜田山駅～下高井戸駅 「かえて路線」：西荻窪駅～久我山駅
	2	さくら路線		H16.10	京王バス東		100	
	3	かえて路線		H20.11	関東バス		100	
豊島区	1	池07系統	-	時期不明	国際興業バス	利便性確保 不採算路線支援	220	・シルバーバス無料 ・区が、社会実験として運行支援事業を開始。2 年連続して継続運行基準を満たしていない場合、廃止を含めた検討を行う
北区	1	王子・駒込ルート	Kバス	H20.4	日立自動車交通	交通不便地域解消 既存路線廃止へ対応	100	・シルバーバスや障害者手帳による割引なし ・大人子ども同一料金 ・1乗車は最大1周まで ・年間を通じて、毎日同時刻発、20分間隔で運行
	2	田端循環ルート					100	
荒川区	1	「さくら」(左回り) (南千01系統)	さくら	H17.4	京成バス	交通不便地域解消 高齢者等の移動手段確保等	150	利用者参加型バスロケーションシステム導入 雨の日、通勤・通学時間帯に中型車両で運行 (満員などで乗車できないなどの不便解消のため)
	2	「さくら」(右回り) (平日 南千02系統) (土休日 南千02系統、南千02-1系統)		H27.3	京成バス		150	
	3	「汐入さくら」(南千03系統)		H20.10	京成バス		150	
	4	「町屋さくら」(平日 町屋04系統)		H24.11	京成バス		150	
	5	「町屋さくら」(一部往復運行) (平日 町屋05系統) (土休日 町屋05-1系統)		H26.11	京成バス		150	
板橋区	1	板橋市場～新高島平駅～下赤塚駅循環	りんりんGO	H22.3	国際興業バス	交通不便地域解消 公共施設への交通 利便性確保	220	・始発から15時の運行は、反時計まわり、15時から最終は時計まわりとなる一方方向の運行 ・シルバーバス無料 ・定員35人の小型バス

<各自治体 HP の掲載情報をもとに作成（令和元年 12 月時点）>

表 4.4 東京都区部で運行中のコミュニティバス等（令和元年 12 月時点）（3/3）

区分	Nº	路線名称	愛称名	開始年月	運行事業者	運行目的	運賃 (円)	特徴
練馬区	1	保谷ルート (旧練馬区シャトルバス)	みどりバス	H3.8	西武バス	交通不便地域解消 公共公益施設への交通 利便性確保 医療施設へのアクセス	220	・「練馬区シャトルバス」「練馬区バス交通実験」「練馬区福祉コミュニティバス」の3種類の名称・サービスの統一に際し、「みどりバス」の愛称が制定 ・6路線に増加 ・65歳以上、障がい者等は半額
	2	北町ルート (旧・練馬区バス交通実験)		H14.6	国際興業バス		220	
	3	関町ルート (旧・練馬区福祉コミュニティバス)		時期不明	西武バス		220	
	4	氷川台ルート (旧・練馬区福祉コミュニティバス)		時期不明	国際興業バス		220	
	5	大泉ルート (旧・練馬区福祉コミュニティバス)		H20.1	西武バス		220	
	6	南大泉ルート		H23.12	西武バス		220	
足立区	1	はるかぜ1号 (西新井・綾瀬線)	はるかぜ	H12.4	日立自動車交通	交通不便地域解消 経済活性化 公共施設へのアクセス 医療施設へのアクセス 福祉施設へのアクセス	210	区がルート及び共通運賃を設定し、自主運行事業者を募る方式のコミュニティバス。車両及び運行経費等はバス事業者が負担する。区は走行環境整備等を支援する。 ・H24より路線名を「はるかぜ第○弾」から「はるかぜ○号 (○○線or○○循環)」に変更 ・H26に運賃改定
	2	はるかぜ2号 (綾瀬・六木線)		H14.6	朝日バス		180～	
	3	はるかぜ3号 (西新井・舎人線)		H15.7	国際興業バス		210	
	4	はるかぜ4号 (区役所・鹿浜線)		H15.9	東武バスセントラル		210	
	5	はるかぜ5号 (北千住駅西側地域循環)		H15.12	新日本観光自動車		210	
	6	はるかぜ6号 (北千住・鹿浜線)		H16.4	新日本観光自動車		210	
	7	はるかぜ7号 (梅島・六木線)		H17.8	東武バスセントラル		180～	
	8	はるかぜ8号 (小台・宮城循環)		H18.7	新日本観光自動車		210	
	9	はるかぜ9号 (青井・亀有線)		H18.9	日立自動車交通		210	
	10	はるかぜ10号 (西新井・高野線)		H19.4	日立自動車交通		210	
	11	はるかぜ11号 (堀之内・椿循環)		H20.9	新日本観光自動車		210	
	12	はるかぜ12号 (西新井・亀有線)		H21.4	日立自動車交通		210	
葛飾区	1	金町駅南口 - ウェルビアかつしか	レインボーかつしか	H17.5	日立自動車交通	交通不便地域解消	210	レインボーかつしかの運賃改定
	2	亀有駅南口 - 綾瀬駅東口		H19.6	日立自動車交通		210	

<各自治体 HP の掲載情報をもとに作成（令和元年 12 月時点）>

4.3 地域公共交通の先行事例の整理

(1) 事例の整理

事例整理にあたっては、地域交通に取り組む事例を広く収集し、カルテ形式で整理した構成を表 4.5 に示す。区内の公共交通の運行状況や道路幅員、坂道等の地域特性を鑑み、都市部で類似した地域特性を有し、小型車両による地域交通の運行が継続的に行われている例として、横浜市や川崎市の事例を示す。

表 4.5 事例カルテの構成

カルテ構成
・事業名 ・自治体名（所在地） ・自治体情報 ・実施主体（NPO 法人・住民組織による協議会） ・導入経緯（地域交通導入までの課題や対応策） ・運行状況 ・行政の支援 ・事業の事例

(2) 地域公共交通の先行事例

1) 神奈川県横浜市における事例

No.	1	横浜市地域交通サポート事業	
地域概要（※H27 国勢調査より）			
自治体名		神奈川県 横浜市	
人口		3,724,844 人	面積 437.49 km ²
65 歳以上人口比率		23.24%	人口密度 8,514.1 人/km ²
15 歳未満人口比率		12.58%	世帯数 1,645,618 世帯
事業概要			
実施主体		NPO 法人・地域住民が参画した協議会	
導入経緯	導入前の状況	- 平成 13 年度頃から、高齢化の加速度的な進行予測や、安心して住み続けられるまちづくりを求める住民意向など、公共交通を取り巻く環境が変化 - 平成 14 年度に、重点施策「おでかけサポートバスの推進（横浜型コミュニティバスの運行支援）」を実施するも、 「収支改善が困難」 「行政主体のため、地域住民の協力や費用負担への理解が得られなかった」ことから継続困難と判断 - 平成 18 年度に、小型路線バスの運行実験を実施。実施に際し下記3つの条件で行う 「運行経費は現金収入で賄う」 「地域主体の運営組織」 「広告など運行支援金の募集」 実験の結果、 「独立採算による事業継続が困難」 「運営準備組織が十分に育たなかった」 「利用者数が目標未達」 など、安定的な継続運行が困難だったことから実験運行を終了	
	課題	- 上記のスキームでは独立採算性による運行持続が困難 - 地域の足を住民が積極的に利用して守る意識 - 自主的に行動できる地域組織 - 人材育成の支援づくり	
	対策	- 新しい交通政策の展開（地域主体の取り組みへの行政支援） - 生活密着の交通手段導入に向けた地域の主体的な取組みがスムーズに進むように、地域交通の導入に至るまでの地域活動に対して様々な支援を行う事業として、「横浜市地域交通サポート事業」を平成 19 年度より開始	

運行 状況	利用対象	・横浜市全域
	取組地区	・登録団体 32 のうち、本格運行：15 地区、実証運行中：1 地区、 実証運行に向けた取組を実施：6 地区（令和元年 12 月 2 日時点）
	事業主体	・横浜市
	運行車両 タイプ	①ワゴン型バス 乗客定員 13 人 ②小型バス 乗客定員約 30 人 ③中・大型バス 乗客定員約 60 ～ 80 人
	事業内容	・本事業では、「地域が自ら検討し、取り組んでいくという意思を持っていること」や「5 人以上の住民等からなる検討組織の登録」など一定の要件を満たした組織に対して、市職員等の派遣、現地調査の実施、実証運行の支援、関係機関との調整など様々な支援を行う。取組地区では、①新たなバス路線導入、②既存バス路線の再編・増便等改善、③ワゴン型バス導入などが検討されている。 ・必要に応じ地域公共交通会議の承認を頂いた後に本格運行開始となるが、本格運行に対しては、行政から財政支援は行わない。車両は原則事業者で確保し、運行経費は運賃や地域の資金（協賛金等）でまかなうことが前提となる。 ・《事業の基本的な考え方》 1. 安全・安心な運行：国から乗合・乗用業務の許可を得た緑ナンバーを有する車両。 2. 地域の盛り上がり：多くの方が継続的に利用することで、安定した経営を行う。 3. 行政からの財政支援に頼らない自立した運行。 ・地域交通の導入に至るまでの基本的なステップ ①事前相談 ②地域組織設立 ③地域活動に対する助成（交通問題解決に向けた検討、路線計画の検討・バス停位置調整、アンケート調査実施、運行ルート、バス停の確定、利用促進策の検討、実施 等） ④実証運行 ⑤本格運行
行政 の 支 援	事前相談	・交通に関する問題（走行環境や事業者等）を整理し、活動の方向性をアドバイス ・他の地域の事例を紹介
	地域組織 の設立	・地域の組織運営等にアドバイスするまちづくりコーディネーター等の派遣や地域の活動経費の助成
	移動実態と 課題の把握	・アンケート（案）の作成 ・アンケートの集計と分析
	地域交通の 運行計画の 立案	・現地調査と運行計画（案）の立案 ・運行ルートやバス停位置等の確認（警察、土木事務所、運行事業者、市の立会い） ・走行試験

	地域交通 実現の 可能性判断 (需要予測)	・アンケート（案）の作成 ・アンケートの集計と分析
	実証実験 (採算性の 検証)	・運賃収入等と運行経費の差額を補てん ・実証運行結果の検証
	本格運行	・走行環境の整備を道路管理者と調整
事業の 事例		【都筑区都田・池辺地区】 ■経緯 ・都筑区都田・池辺地区は、幅員の狭い道路が多く、路線バスの運行が困難であるため、以前から移動手段の確保が必要であるという意見があった。 ・平成 28 年1月都田連合町内会及び池辺連合自治会のメンバーにより「準備会」を発足し、検討を開始。その後、「準備会」をボランティアバスの運行等を行うための「都田・池辺地区ボランティアバス協議会」と改め、地域貢献協議会や横浜市と連携協定を結んだ後、実証運行を開始。 ■実証運行の目的と各者の主な役割 ・実証運行期間においては、横浜市が燃料費等の支援を行うほか、周辺バス路線への影響や継続に向けた諸課題などの検証を行う。 【裏面あり】 ■運行の概要 (1) 料金：無料（ボランティアによる無償運行） (2) 頻度：都田、池辺の各地区週2日（平日のみ）、1日5便程度 (3) 車両：8人乗り (4) 期間：平成 29 年5月8日～ (5) 対象者：高齢者の方・子育て世代など、日中に移動にお困りの方 出典：横浜市道路局 HP

2) 神奈川県川崎市における事例

No.	2	コミュニティ交通導入の支援	
地域概要（※H27 国勢調査より）			
自治体名		神奈川県 川崎市	
人口		1,475,213 人	面積 143 km ²
65歳以上人口比率		18.95%	人口密度 10316.2 人/km ²
15歳未満人口比率		12.48%	世帯数 691,837 世帯
事業概要			
実施主体		NPO 法人・地域住民が参画した協議会	
導入経緯	導入前の状況	・市内は坂が多い丘陵地や路線バスのネットワークが利用しづらい地域	
	課題	・さまざまな特性をもつ地域で利用しやすい交通環境の整備など、地域の交通課題の改善	
	対策	・平成20年6月に、「川崎市コミュニティ交通導入等の支援及び補助金交付に関する要綱」に基づき、下記の支援を実施 「コミュニティ交通導入に向けた取組に対する技術的な支援」 「コミュニティ交通の運行実験の実施に必要な経費負担などの支援」 「本格運行を実施する場合の車両購入費及び改造費、停留所標識の購入費などに対する補助」 ・「川崎市総合都市交通計画」（平成25年3月策定）を受けて、重点施策「市民生活を支える公共交通の更なる強化」実施のため、学識経験者、公募市民、専門家で構成する、「川崎市地域公共交通会議」において議論を行い、平成26年3月に「地域交通の手引き」を改訂。あわせて、地域交通にはじめて触れる方や、関心を持たれた方に向けたパンフレットを作成	
運行状況	利用対象	・川崎市全域	
	取組地区	・8地区（平成30年5月作成資料による） うち、本格運行2地区	
	事業主体	・市内交通事業者	
	運行車両タイプ	・取組地区により異なる 例）多摩区長尾台地区…29人乗りマイクロバス車両（三菱ローザ） 麻生区高石地区…14人乗りワゴン車両（日産キャラバン）	

事業内容	• 地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、住民が活動しやすい環境づくり、安全運行のための情報提供、技術的支援の提供、交通事業者との調整など、取組等の進捗状況に応じた支援を行い、持続可能な交通環境の整備を推進する事業。 • 「川崎市コミュニティ交通導入等の支援及び補助金交付に関する要綱」に基づき支援を行う。 市民 • 地域の移動ニーズの確認 • 地域住民による主体的な取り組み 事業者 • 安全第一と快適なサービス提供 • 地域に密着した地域交通への取り組み 川崎市 • 住民が活動しやすい環境づくり • 地域交通検討のための情報提供や技術的支援の提供 連携・協力 出典：川崎市 HP「地域交通の手引き」 《「川崎市コミュニティ交通導入等の支援及び補助金交付に関する要綱」の概要》 ■支援の内容 • コミュニティ交通導入に向けた取組に対する技術的な支援 • コミュニティ交通の運行実験の実施に必要な経費負担などの支援 • 本格運行を実施する場合の車両購入費及び改造費、停留所標識の購入費などに対する補助 ■事前の協議 • 支援等を受けようとするときは、「地域交通の手引き」を踏まえて、市と十分な協議を行う ■補助金の交付申請など • コミュニティ交通の運行に関する計画書や補助金の対象となる算出根拠を示す契約書等を添付して、市長に申請
-------------	--

行政の支援	検討体制の構築	検討区域の範囲や協議会の設立に向けた検討について、アドバイス
	地域ニーズの確認・既存交通サービスの評価	- 行動特性調査のため、アンケート調査の方法や内容、調査結果の分析についてアドバイス - 地域特性の確認のため、道路や人口に関する資料等、地域特性の確認に必要な資料を提供 - 既存交通サービスの評価のため、既存交通手段の評価にあたってのアドバイス
	路線バス活用の可能性	- 路線バスの活用案の検討のため、バスの活用検討及び活用案の作成にあたってのアドバイス - 活用案の提案のため、協議会の提案を事業者に伝え、事業者と内容について協議、調整 『路線バス社会実験支援制度』による支援実施
	コミュニティ交通の検討	- 運行目的や運行方針の立案、コミュニティ交通の選択について、アドバイス - 走行環境調査の実施にあたり、運行ルートや乗降場所設置の際に関係する物理的条件等、交通管理者や道路管理者からの指摘が想定される事項についてアドバイス - 運行計画の作成について、アドバイス - 走行環境テストに立ち会い、交通管理者や道路管理者等からの指摘を踏まえアドバイス - 利用意向調査のため、アンケート調査の内容や、その結果によって運行実験の実施を決定する際の基準についてアドバイス
	運行実験の実施	- 目標設定など、運行実験計画書の作成にあたり、運行計画や調査計画などの内容についてアドバイス - 地域住民への周知や調査の方法についてアドバイス - 運行実験結果の評価にあたっての意見 - 運行計画の見直し等を行う際に、アドバイス
	本格運行	- 本格運行計画書の作成について、アドバイス - 本格運行の実施にあたり、アドバイスを行うとともに、必要な支援を実施
	運行継続	- 本格運行の分析・評価のため、アンケート調査、利用動向調査の内容や分析・評価方法についてアドバイス - 運行の維持・改善のため、協議会が行う運行内容の改善に対しアドバイス

【麻生区 高石地区（定時定路線型「山ゆり号」の運行）】

■経緯

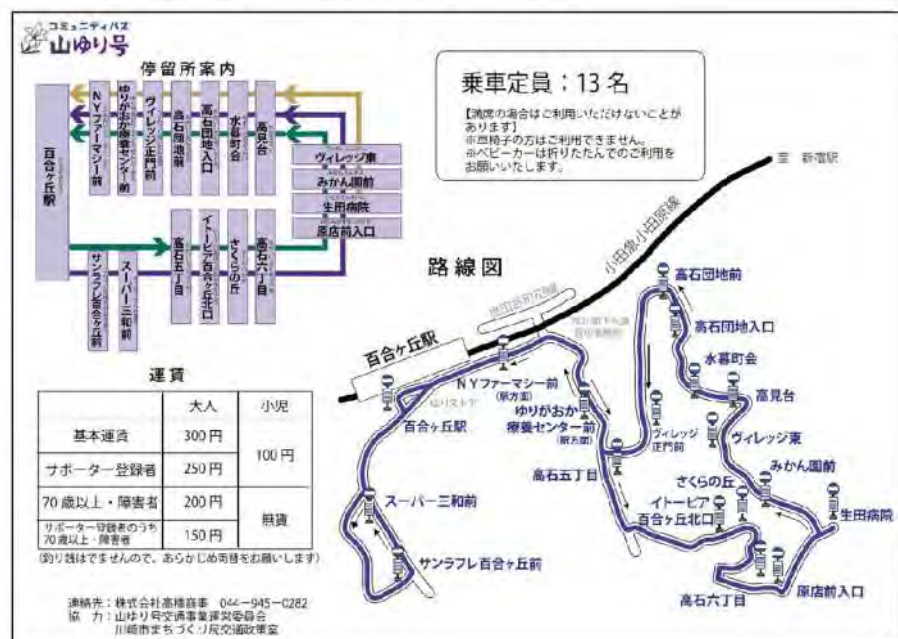
- 平成16年度に地元協議会を設立し、平成18年度に運行実験、平成19年度に試行運行を行ったが、いずれも採算性が課題となった。平成20～21年度にサービス水準を大幅に絞込むと共に、協議会によるサポーター制度導入等の改善案を検討し、平成22年度に再度の試行運行を行った結果、採算性の目処がたった。
- 協議会、運行事業者、市の3者で運行に関する協定締結や、道路運送法の許可を取得し、平成23年9月から本市初の緑ナンバーのコミュニティ交通として本格運行を開始し、現在に至る。

■利用促進の取り組み

- 地域住民（運営協議会）で、各戸、駅、病院、スーパー等へのチラシ配布
- 名称「やまゆり号」と花のデザイン作成
- 利用を促す沿道掲示板への「子供の絵」の掲示等を実施

■収支対応

- 収入増加策として企業協賛による広告収入（車体掲示）
- 「サポーター割引制度（年間登録費の徴収）」の導入



出典：川崎市 HP

5. 地域公共交通の法制度等の整理

5.1 道路運送法に基づく運送事業

(1) 法令の位置づけ

道路運送法は自動車運送事業であるバス、タクシー等の事業、また有料道路などの自動車道路事業について定める法律で、道路運送事業の的確な運営、利用者の利便の増進、道路運送の総合的な発達を図ることを目的としたものである。なお、貨物運送に関する法律は平成元年に貨物自動車運送事業法として独立、分離されている。

(2) 本項における扱い

本項では、道路運送法に掲げられる諸項目のうち、地域公共交通の構築にとくに関連する事項を扱うものとする。具体的には、旅客運送事業の種類、許認可制度、事業手続き、運賃設定、地域公共交通会議の設置、合意形成等に関する部分とする。あわせて道路運送法施行令、施行規則、通達についても関連する事項は取り扱っている。

(3) 旅客運送事業の種類と許認可制度

1) 事業種類の体系

道路運送法に位置づけられる旅客運送事業は、下図のように体系づけられる。

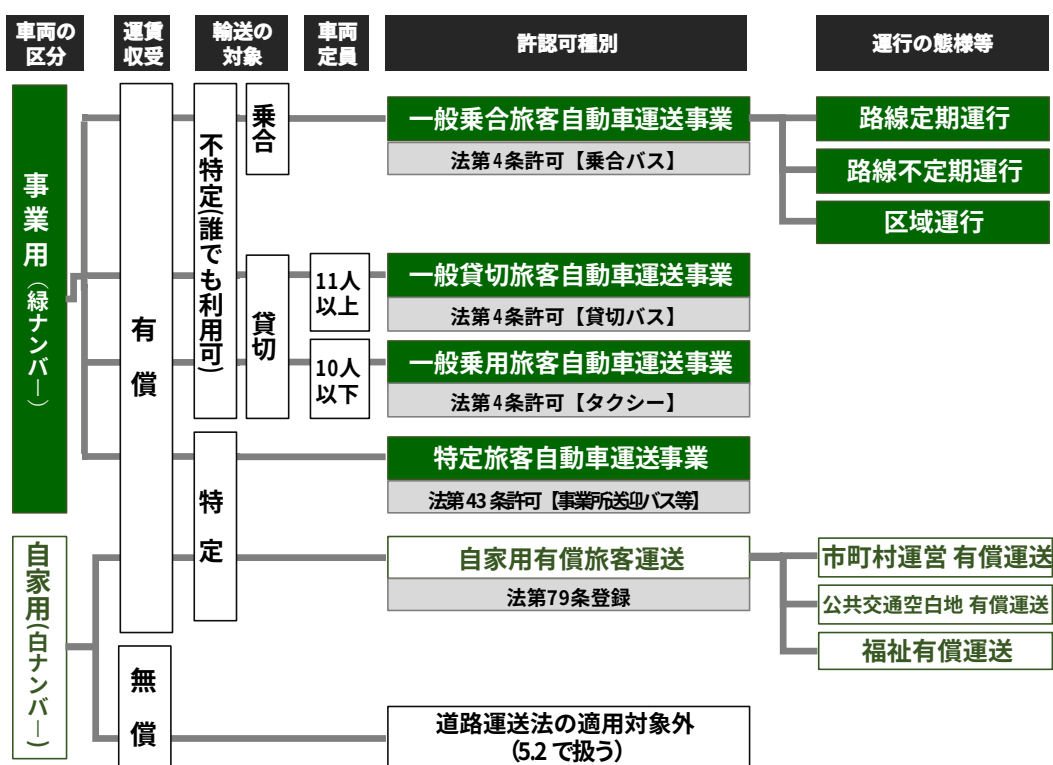


図 5.1 旅客運送事業の体系

2) 一般旅客運送事業の内容

①乗合事業と貸切事業の区分

■乗合輸送

利用者1人1人がバス事業者へ運賃を支払い、不特定の者同士が1台の車両に乗り合う形態。一般的な路線バス（都市間高速路線バス含む）が該当するほか、タクシー車両であっても空港などに連絡する乗合タクシーはこれに該当する。また、コミュニティバスの形態として用いられるデマンドバス、デマンドタクシーなどもこれに該当する。

■貸切輸送

利用者をひとまとまりの団体として、バス、タクシー事業者の車両を貸し切って輸送する形態。定員が11人以上のものが一般貸切旅客運送事業（貸切バス）となり、定員が10人以下のものが一般乗用旅客運送事業（タクシー）となる。旅行会社などが利用者を募ってバス会社と契約するケースが多いほか、タクシーなど個人やグループで利用する場合も同様である。コミュニティバスなどのうち、市町村などがバス、タクシー事業者から車両単位で借り上げて、住民の足として無償運行を行う事例などもこの形態に該当する。

②一般乗合旅客自動車運送事業の運行の態様

一般乗合旅客自動車運送事業には下表の3つの態様が設けられている。従前は、一般乗合旅客自動車運送事業といえば路線定期運行を指していたが、利用者ニーズの多様化や効率的な輸送を進めるにあたり、既存の運行態様だけでは対応できなくなったため、平成18年の法改正にあたり、新たに区分されたものである。

表 5.1 一般乗合旅客自動車運送事業の運行の態様

運行態様	概要	イメージ
路線定期運行	決められた時刻に決められた路線を走行して、所定のバス停で乗降するもの ※特定区間だけ予約運行するものなどもこれに含む	
路線不定期運行	決められた路線を走行して、所定のバス停で乗降するが、事前に予約があった便のみ、区間のみ運行するもの	
区域運行	運行ルートやバス停を設けず、指定エリア内で予約のあった箇所を巡回する ※便宜上、バス停を設ける場合もこれに含む	

3) 特定旅客自動車運送事業の内容

①事業の概要

道路運送法には「特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業」とされており、具体的には企業の従業員を送迎するために駅と工業を連絡するバスやスクールバスなどが該当する。運送需要者が単数の者に特定されていることが原則で、一般の利用は認められない。また、特定旅客運送事業を行うことにより、当該区域内の他の一般旅客自動車運送事業の維持が困難になることがないという許認可上の審査基準などが設けられている。

②地域公共交通としての活用可能性

上述の通り、原則として利用は特定の者に限られるが、生活交通の確保などの観点から一般客なども「混乗」が認められている事例も多くある。この場合は、交通事業者との調整のうえで、必要な許認可や届け出などを行うことが必要である。一般客の利用対象者を限定するケースなどもみられる。

4) 自家用有償旅客運送の内容

①事業の概要

自動車を用いた旅客運送事業としては、事業用自動車（緑ナンバー）を用いて行うことが原則であるが、既存の旅客運送事業者では十分なサービスが提供できない地域などにおいては、市町村やNPO法人等が主体となって、自家用自動車を用いた有償運送ができる制度が設けられている。過疎地域等における生活交通等の確保の観点から、平成18年の法改正にあたり、新たに位置づけられたものである。

なお、事業実施にあたっては、地域の関係者による協議、合意を経た上で、登録を受けて行うこととされている。

②自家用有償旅客運送事業の形態と要件

自家用有償運送事業には下表の3区分が設けられている。

表 5.2 自家用有償運送事業の区分

運行形態		事業主体	輸送対象	協議機関	登録申請 機関	登録有効 期間
市町村運営 有償運送	交通空白系	市町村	当該市町村に在住する 住民及びその親族、そ の他当該市町村に日常 の用務を有する者	地域公共 交通会議	運輸支局 または 都道府県 (東京 運輸支局)	2 年
	福祉系		単独で公共交通機関を 利用できない要支援、要 介護、身体障害者等で 予め登録を受けた者			
公共交通空白地 有償運送		NPO 法人 等	当該地域の住民で予め 登録を受けた者	運営 協議会		
福祉 有償運送			単独で公共交通機関を 利用できない要支援、要 介護、身体障害者等で 予め登録を受けた者			

■事業主体についての補足

事業主体における「NPO 法人等」としては、平成 27 年の通達改正により、従前の「法人格のある非営利団体」から「権利能力なき社団」についても実施主体として認められるようになっている。具体的には以下のものとされている。

・ NPO 法人	・ 医療法人
・ 一般社団法人又は一般財団法人	・ 社会福祉法人
・ (地方自治法に規定する) 認可地縁団体	・ 商工会議所
・ 農業協同組合	・ 商工会
・ 消費生活協同組合	・ 営利を目的としない法人格を有しない社団

また、市町村運営有償運送については、事業主体は市町村であるが、実質的な運行（運転業務）はバス、タクシー事業者等に委託されている場合もある。

■輸送対象についての補足

公共交通空白地有償運送については、表 5.2 の「NPO 法人等」を基本としつつ、当該地域の交通が著しく不便であること、その他交通手段の確保を図ることが必要な事情があることについて当該地域を管轄する市町村長が認めた場合には、当該区域への来訪者等も対象とするものも認められるよう平成 27 年に通達が改正されている。

■協議機関についての補足

協議機関に関する事項は（6）地域公共交通会議及び運営協議会の設置とそのメリットのなかに記している。

■登録申請機関についての補足

国から地方公共団体への権限委譲の推進に伴い、平成 27 年の通達の改正で都道府県や市区町村による登録が可能となっている。実際に市区町村で権限委譲を受けている事例もある。

（4）事業計画と運行計画の申請

道路運送法第 4 条には「一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。」とあり、以下に示す「事業計画」及び「運行計画」を記載した申請書を提出する必要がある。

表 5.3 事業計画と運行計画

事業計画 (法第 5 条/施行規則第 4 条)	運行計画 (法第 15 条の 3/施行規則第 15 条の 12)
①路線 (起終点・キロ程・経過地) または営業区域 ②停留所の名称、位置、停留所間の距離 ③主たる事務所及び営業所の名称、位置 ④営業所に配置する事業用自動車の数 ⑤自動車車庫の位置及び収容能力 ■路線図を添付	①運行系統 ②運行回数 ③運行時刻

(5) 運賃及び料金

道路運送法第 9 条から第 9 条の 3 には運賃及び料金について定められている。自家用有償運送については、道路運送法施行規則第 51 条の 15 に定められている。運賃設定のポイントは次の通りである。

1) 運賃の申請

①上限認可制運賃

旅客運送事業者が国に対して申請を行い、国は能率的な経営のもとにおける適正原価、適正利潤であることを判断してそれを認可した運賃。旅客運送事業者はこの上限の範囲内で運賃を定める。

②届出運賃

旅客運送事業者が国に対して届け出を行った運賃。国が上限・下限の公示運賃を定めている場合は、その範囲内であることが求められるが、審査、認可の必要はない。

③協議運賃

地域公共交通会議等によって、関係者の合意のもと、協議が調った運賃。合理的な基準が必要とされるが、設定額に対する規制はない。②の「届出運賃」の一環と位置づけられる。

④自家用有償運送事業における対価基準

当該地域における一般旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案し、営利目的ではない妥当な範囲内のものとされている。③の「協議運賃」の一環と位置づけられる。

表 5.4 運賃の許認可と設定基準

事業種別		形態	具体的基準など
一般乗合 旅客運送事業	一般の乗合バス(路線バス)	上限認可制	事業運営における適正な原価、利潤に基づいて算出し、国が認可
	市町村が運営に関与する コミュニティバス	届出制 (協議運賃)	合理的な基準に則って設定
一般貸切 旅客運送事業		届出制	関東運輸局により、キロ制運賃、時間制運賃の上限、下限が定められており、その範囲内で設定
一般乗用 旅客運送事業		認可制	事業運営における適正な原価、利潤に基づいて算出し、国が認可
特定旅客運送事業		届出制	事業者と需要者との協議により設定し、国に届け出
自家用有償 運送事業	市町村運営有償運送	届出制 (協議運賃)	路線運行の場合＝当該地域の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を目安 区域運行の場合＝当該地域の一般乗用旅客自動車運送事業に係る運賃の 1/2 を目安
	福祉有償運送 交通空白地有償運送	届出制 (協議運賃)	距離制運賃、時間制運賃、定額制運賃のいずれかを定める 当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね 1/2 の範囲内

2) 運賃の種類[実施運賃]

上限認可運賃に基づいて設定される運賃には次の種類がある。

①普通旅客運賃

乗車した区間における片道分の運賃。

②定期旅客運賃

通勤や通学などのために、一定の区間を繰り返し利用する旅客に対し、期間を定めて適用される運賃。普通運賃に対して一定の割引率が適用される。

③回数旅客運賃

一定の期間内に、一定の区間を複数回利用する旅客に対し、回数券として発行され、適用される乗車券。普通運賃に対して一定の割引率が適用される。

3) 割引運賃

2)に示した実施運賃における割引率とは別に、旅客の区分などに応じて定められる「割引運賃」があり、主なものとして次のものがある。

①一般割引運賃（旅客の区分などに応じて定められるもの）

障がい者等割引、乗継割引、往復割引 等

②営業割引運賃（需要喚起等の目的で適用される一般割引運賃以外のもの）

団体割引、1日フリー乗車券、時間限定乗車券 等

4) 運賃の制定形態

①対キロ区間制

運送距離に応じて運賃が加算されていくもの。運賃区界は事業者の任意だが、概ね1km程度で定めるものとされている。

②特殊区間制

路線を一定間隔で区切り、利用した区間に応じて運賃を支払うもの。ゾーン制のように行政界などの大きな区切りではなく、2km程度の等間隔に区切ることを原則としている。

③均一制

行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して、距離に関係なく一律の運賃を定めたもの。

④地帯制（ゾーン制）

行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して、路線網を矩形や同心円などで区切った地帯（ゾーン）を設け、その地帯を跨ぐごとに運賃が加算されるもの。

(6) 地域公共交通会議及び運営協議会の設置とそのメリット

1) 地域公共交通会議・運営協議会とは

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための運送事業に関する協議を行うための会議であり、この中で合意を図ることにより、通常の許認可事項などの緩和を図ることができる。

2) 会議の位置づけと構成員

両会議の位置づけや構成員等は下表の通りである。会議の設置にあたっては規約を定める必要があり、国土交通省のホームページにモデル要綱が掲載されている。

なお、本項では詳細を扱わないが、道路運送法に基づく地域公共交通会議に関連性の深い会議として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「法定協議会」があり、この協議会では、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の策定やこれに付帯する事業の運営・評価などを行うことができる。地域公共交通会議と構成員が重複する部分が多いため、1つの会議のなかに両会議の役割を併せ持たせている会議も多い。

表 5.5 会議の位置づけと構成員

会議種別	法的根拠	扱う事業	主宰	構成員
地域公共交通会議	道路運送法 施行規則 第9条の3	・一般乗合旅客 自動車運送事業 ・市町村運営 有償運送	一又は複数の 市町村長 又は都道府県 知事	[必須構成員] ・主催する市町村長又は都道府県知事 ・その他の地方公共団体の長 ・一般乗合旅客旅客自動車運送事業者 ・その他の一般旅客自動車運送者 ・上記事業者の組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体 [任意構成員] ・道路管理者 ・都道府県警察 ・学識経験者その他必要と認められる者
運営 協議会	道路運送法 施行規則 第51条の8	・交通空白地 有償運送 ・福祉有償運送	同上	[必須構成員] ・主催する市町村長又は都道府県知事 ・その他の地方公共団体の長 ・一般旅客自動車運送事業者 ・一般旅客自動車運送事業者の 組織する団体 ・住民又は利用者 ・地方運輸局長 ・一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織する団体 ・NPO 法人等 [任意構成員] ・その他必要と認められる者

3) 地域公共交通会議の合意による許認可要件・手続き等の緩和

地域公共交通会議等の協議結果に基づき、下表に掲げるような許認可要件や手続きの弾力化や簡素化が可能となり、これらが会議設置によるメリットとなる。なお、この場合、申請時の協議証明が必要となる。

①許認可要件の緩和

表 5.6 地域公共交通会議の合意による許認可要件・手続き等の緩和

項目	内容	
運賃設定	原則	上限運賃認可制
	緩和	会議の合意による「協議運賃」の届出(運賃を任意に定められる)
路線不定期運行 区域運行の実施	原則	一般乗合旅客運送事業は「路線定期運行」が基本
	緩和	会議の合意により、「路線不定期運行」「区域運行」の実施が可能に
区域運行における 区域設定	原則	大字、地区単位で設定
	緩和	会議の合意により、広範囲での設定が可能
最低車両数	原則	路線定期運行＝営業所ごとに5両＋予備1両 路線不定期運行・区域運行＝営業所ごとに3両
	緩和	会議の合意により、地域の実情で認める
使用車両	原則	路線定期運行、路線不定期運行に関しては、乗車定員11人以上
	緩和	会議の合意により、10人以下を認める
車両併用	原則	異なる旅客運送種類を跨ぐ車両の併用は不可
	緩和	会議の合意により、併用を認める
公安委員会への 意見聴取	原則	申請書類を公安委員会に提出し、意見照会を受けることが必要
	緩和	路線を所管する公安委員会(警察)が委員として参画し、協議を整えることによって、交通保安上の意見照会が省略
バリアフリー基準	原則	低床バスの導入が必要
	緩和	乗車定員11人以上23人以下、車両総重量5トン以下の車両に対してバリアフリー基準の適用が除外

②手続き期間の短縮など

表 5.7 地域公共交通会議の合意による手続き期間の短縮

項目	内容	
運賃	標準処理期間	上限運賃変更＝3ヶ月前 停留所の新設・変更に伴う場合＝2ヶ月前
	協議による短縮	30 日前に届出
路線の新設・延長	標準処理期間	新設＝3ヶ月前、延長＝2ヶ月前
	協議による短縮	新設＝2ヶ月前、延長＝1ヶ月前
路線の廃止	標準処理期間	6ヶ月前
	協議による短縮	30 日前
車両の最大値 (全長・全幅・全高・重量)	標準処理期間	6ヶ月前
	協議による短縮	30 日前
区域運行における 営業区域・区域外営業所	標準処理期間	2ヶ月前
	協議による短縮	1ヶ月前
車庫の位置・収容能力	標準処理期間	2ヶ月前
	協議による短縮	1ヶ月前

5.2 道路運送法によらない運送形態

(1) 道路運送法の適用を受けない市町村運営バス

図 5.1 に示したように、自動車による輸送は、道路運送法に既定された旅客運送事業として行われることが前提となるが、図の最下段に示したように、道路運送法の適用を受けずに行われる事業もある。代表的なものとして、過疎地域などにおいて、市町村が所有するマイクロバスなどを利用した地域住民の無償送迎などである。「福祉バス」の名称で運営されているものなどが多い。

道路運送法に位置づけられた事業ではなく、運賃の徴収も行わないため、許認可などは不要であるが、事実上の旅客運送であり、事業手法としてはやや扱いが難しい面があることも否めない。市町村自らの責務での運行という位置づけになる。

(2) 通達改正によるボランティア輸送等（互助による輸送）

高齢運転者による重大な交通死亡事故の相次ぐ発生や改正道路交通法の施行等を背景に、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが課題となっており、社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備を進める観点から、平成 29 年 3 月より「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」が開催されている。平成 29 年 6 月に中間とりまとめが行われ、これを受けて平成 30 年 3 月に「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」の通達が発出されている。

その主なポイントについて、以下に記した。

①実際の運送に要する実費については従前より収受が可能

⇒ガソリン代、道路通行料、駐車場料金

②自発的な謝礼については収受可能

⇒利用者が「釣り銭はいらない」と言って多めに渡したときなどは可

⇒アプリ等による謝礼の誘引や謝礼を支払わないと決済できないシステムは不可

③WEBやアプリによる仲介料を運転手に環流させることを禁止

④ガソリンの実費の合理的な算定方法を明文化

5.3 旅客運送に用いられる車両区分

車両に関する一般に旅客運送に用いられる車両を整理し、後述する各法律の適用車種の参考として掲載する。

表 5.8 旅客運送に用いられる車両区分（その1）

車両区分※1	車両外観イメージ	車両 サイズ※2 全長/全幅/定員	概要・補足 など
①大型バス (高速・貸切系)		11.9m 2.5m 51 人	ハイデッカー※4 高速路線バスはバリア フリー法適用除外
②中型バス (貸切系)		8.9m 2.3m 45 人	ミドルハイデッカー※3 ハイデッカー※4 高速路線バスはバリア フリー法適用除外
③特大バス (路線系・連節型)		18.1m 2.5m 131 人	ノンステップ※5
④大型バス (路線系)		10.9m 2.5m 80 人	ノンステップ※5 ワンステップ※6
⑤中型バス (路線系)		8.9m 2.3m 60 人	ノンステップ※5 ワンステップ※6
⑥小型バス (路線系ロング 低床)		7.0m 2.1m 36 人	ノンステップ※5
⑦小型バス (路線系ショート 低床)		6.3m 2.1m 29 人	ノンステップ※5

表 5.9 旅客運送に用いられる車両区分（その 2）

車両区分※1	車両外観イメージ	車両 サイズ※2 全長/全幅/定員	概要・補足 など
⑧小型バス (マイクロバス・ ロング)		7.0m 2.1m 29 人	バリアフリー法非適合のため、既存稼働車両以外は乗合路線への対応不可 貸切・自家用での対応
⑨小型バス (マイクロバス ショート)		6.3m 2.1m 24 人	同上
⑩中型ミニバン (ロングタイプ)		5.4m 1.8m 14 人	ハイルーフ仕様あり 5 列シート
⑪中型ミニバン (一般タイプ)		4.8m 1.8m 10 人	10 人乗りは 4 列シート 3 列シートの 8 人乗りなどもこの区分に含む
⑫ミニバン型 タクシー		4.4m 1.7m 5 人	国交省 UD タクシー 設定車両
⑬セダン型 タクシー		4.4m 1.7m 6 人	現行販売車両は 5 人 のみが主
⑭小型ミニバン		4.4m 1.7m 7 人	いわゆる 5 ナンバー サイズのもの
⑮軽自動車		3.4m 1.5m 4 人	旅客運送については 自家用有償運送のみ 対応可能

※1: 車両区分の名称は便宜上のものであり、法的な区分ではない (法的な区分は 5.4 参照)

※2: 車両サイズ (全長・全幅・定員) は、当該タイプの車両区分についての概数値を示している。仕様や装備などにより細かく異なる

※3: 客室の床面をタイヤハウスより上に設け、車内の居住性を高めた構造の車両

※4: ※3 のミドルハイデッカーより高く床面を配置し、車内からの眺望やトランク空間を広くとった構造の車両

※5: 乗降口の段差を小さくし、高齢者、障がい者等の利用を円滑にした低床型バス

※6: 乗降口のステップを 1 段にした車両。現在は※5 のノンステップが主流となり生産が縮小、販売車両は限定されている。従前のツーステップバスはバリアフリー法の適用除外となるため、現在、国内での生産は行われていない

<画像出典：日野自動車ホームページ（①②④～⑨）
トヨタ自動車ホームページ（⑩～⑮）
三菱ふそう自動車ホームページ（③）>

5.4 道路運送車両法による車両区分

(1) 法令の位置づけ

道路運送車両法は、道路運送車両（自動車、原動機付自転車および軽車両）に関し、所有権についての公証等を行い、並びに安全性の確保及び公害の防止その他の環境の保全並びに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、公共の福祉を増進するための法律である。

(2) 本項における扱い

本項では、道路運送車両法に掲げられる諸項目のうち、地域公共交通の運営にあたって把握が必要となる車両区分に関する事項のみを扱うものとする。なお、車両区分の詳細は同法に関連する省令「道路運送車両の保安基準」にて定められている。

(3) 道路運送車両法による車両区分

道路運送車両法による車両区分のうち、地域公共交通に利用されるものを抽出すると下表の通りとなる。

表 5.10 道路運送車両法による車両区分

区分	排気量	全長	全幅	全高	表 5. 8/5. 9 による 車両の適用
普通車	2000cc 超	12.0 以下	2.50m 以下	3.8m 以下	①②④～⑪、⑬
小型車	2000cc 以下	4.7m 以下	1.70m 以下	2.0m 以下	⑫⑭
軽自動車	660cc 以下	3.4m 以下	1.48m 以下	2.0m 以下	⑮

※1:特殊車(大型・小型)、二輪車(原付・バイク)については本項では除外

※2:表 5. 8③の連節バスは道路運送車両法に基づく保安基準の適用外であり、運行に際しては別途の協議、許可が必要

※3:排気量はガソリン車のみに適用

5.5 道路交通法による車両及び運転免許区分

(1) 法令の位置づけ

道路交通法は、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図り、道路交通に起因する障害の防止に資することを目的とする法律である。

(2) 本項における扱い

本項では、道路交通法に掲げられる諸項目のうち、地域公共交通の運営にあたって把握が必要となる車両区分と運転免許の区分について扱うものとする。

(3) 道路交通法による車両区分

道路交通法による車両区分のうち、地域公共交通に利用されるものを抽出すると下表の通りとなる。

表 5.11 道路交通法による車両区分

自動車の種類	車体の大きさ等	表 5. 8/5. 9 による 車両の適用
大型自動車	車両総重量 11 トン以上、または最大積載量 6.5 トン以上の自動車、乗車定員 30 人以上の自動車	①②④⑤⑥
中型自動車	車両総重量 7.5 トン以上 11 トン未満、または最大積載量 4.5 トン以上 6.5 トン未満の自動車、乗車定員 11 人以上 30 人未満の自動車	⑦⑧⑨⑩
普通自動車	車体の大きさなどが、大型自動車、中型自動車および準中型自動車などのいずれにも該当しない自動車、乗車定員 11 人未満の自動車	⑪⑫⑬⑭⑮

※1: 準中型自動車、特殊車(大型・小型)、二輪車(原付・バイク)については旅客運送とは関係ないため本項では除外

※2: 表 5. 8③の連節バスは道路運送車両法に基づく保安基準の適用外であるため、道路交通法についても警察との別途の協議、許可が必要

(4) 道路交通法による運転免許区分

① 第一種運転免許の区分

(3)と連動した運転免許区分を整理すると下表の通りとなる。

表 5.12 道路交通法による車両区分

免許区分	表 5.11 に示した車両区分			年齢条件など
	大型	中型	普通	
大型免許	○	○	○	取得は 21 歳以上 普通免許、準中型免許、中型免許、大型特殊免許のいずれかの免許を受けていた期間が通算して 3 年以上
中型免許		○	○	取得は 20 歳以上 普通免許、準中型免許、大型特殊免許のいずれかの免許を受けた期間が通算して 2 年以上
普通免許			○	取得は 18 歳以上

※1: 準中型自動車、特殊車(大型・小型)、二輪車(原付・バイク)については旅客運送とは関係ないため本項では除外

※2: 表 5. 8③の連節バスは大型自動車の運転免許が必要

②第二種運転免許の必要性

旅客運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する場合は、表 5.12 に示した免許区分に応じた第二種運転免許の取得が必要となる。第二種運転免許の取得は、年齢要件として 21 歳以上かつ大型免許・中型免許・準中型免許・普通免許・大型特殊免許のいずれかを現に取得しており、その期間が通算して 3 年以上であることが要件となる。

③自家用有償旅客運送における第二種運転免許の必要性

自家用有償旅客運送事業については、第二種運転免許取得者による運転を基本としているが、運転手確保などが難しい実情を勘案し、第一種運転免許取得者による運転も可能である。

この要件としては、第一種運転免許を受けており、過去 2 年以内に免許の効力を停止されていない者であって、国土交通大臣が認定した講習実施機関での講習（大臣認定講習）を受講している者とされている。

5.6 道路法（車両制限令）による車両の制限

(1) 法令の位置づけ

道路法は、道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とした法律である。同法 47 条には、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両の大きさの限度を政令で定めるとされており、その政令が車両制限令である。

(2) 本項における扱い

本項では、車両制限令によって規定される車両の規格と道路を通行する際の幅員の制限について扱うものとする。

(3) 車両制限令における車両の最高限度

車両制限令における最高限度は下表の通りである。なお、表 5. 8③に示した特大バス（連接バス）については、下表の基準を上回るものとなるため、道路法第 47 条の 2 に位置づけられる「特殊車両通行許可」の取得が必要となる。

表 5.13 車両制限令における最高限度

車両の幅	重量		高さ	長さ	最小半径
2.5m	総重量	20t (※1)	3.8m (※3)	12m	12m
	軸重	10t			
	隣り合う車軸に係る軸重の合計	20t (※2)			
	輪荷重	5t			

※1: 道路管理者が支障がないと認めた道路は 25t

※2: 軸距が 1.8m 以上の場合、軸距 1.8m 未満の場合は 18t。軸距 1.3m 以上で隣り合う軸重が 9.5t 以下の場合は 19t。

※3: 道路管理者が支障がないと認めた道路は 4.1m

(4) 車両制限令における道路の通行制限

車両制限令第5条及び第6条にもとづいて、車両の全幅に対して、通行可能となる道路の幅員を表すと下表の通りとなる。地域公共交通の運行が見込まれる市街地の対面通行の一般的な道路で、小型バス車両（表 5. 8～9⑥～⑨：車両幅 2.1m）を運行させる場合には、最低でも 5.7m の道路幅員が必要ということがわかる。

また、区道の平均幅員 4.8m では、通行可能な車両幅は約 1.7m となり、中型ミニバン以下のワゴン型車両等で運行が可能と考えられる。

表 5.14 車両制限令における通行制限

道路の区分			車両の全幅	2.5m		2.1m		1.7m		1.3m	
			表 5.8/5.9 の車両区分	①②④⑤		⑥～⑪		⑫⑬⑭		⑮	
			通行しうる車両幅員の 基準	車道 幅員 (※1)	道路 幅員 (※2)	車道 幅員	道路 幅員	車道 幅員	道路 幅員	車道 幅員	道路 幅員
市街地区域内の道路	一般の市街地道路	通常の道路	(車道の幅員－0.5m) ×1/2 を超えないもの	5.5m	6.5m	4.7m	5.7m	3.9m	4.9m	3.1m	4.1m
		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	3.0m	4.0m	2.6m	3.6m	2.2m	3.2m	1.8m	2.8m
	歩行者が多くて歩道のない駅前・繁華街の道路	通常の道路	(車道の幅員－1.5m) ×1/2 を超えないもの	6.5m	7.5m	5.7m	6.7m	4.9m	5.9m	4.1m	5.1m
		交通量極少指定 or 一方通行の道路	(車道の幅員－1.0m) を超えないもの	3.5m	4.5m	3.1m	4.1m	2.7m	3.7m	2.3m	3.3m
市街地区域外の道路	通常の道路		車道の幅員 ×1/2 を超えないもの	5.0m	6.0m	4.2m	5.2m	3.4m	4.4m	2.6m	3.6m
	一方通行 or 300m 以内の区間ごとに待避所がある道路		(車道の幅員－0.5m) を超えないもの	3.0m	4.0m	2.6m	3.6m	2.2m	3.2m	1.8m	2.8m
	交通量極少指定の道路		車道の幅員 を超えないもの	2.5m	3.5m	2.1m	3.1m	1.7m	2.7m	1.3m	2.3m

※1: 通行できる最低の車道幅員

※2: 通行できる最低の道路幅員 (車道＋歩道(自転車道)＋路肩)

< 参考資料：国土交通省近畿運輸局「道路の幅員と車両の幅」 >

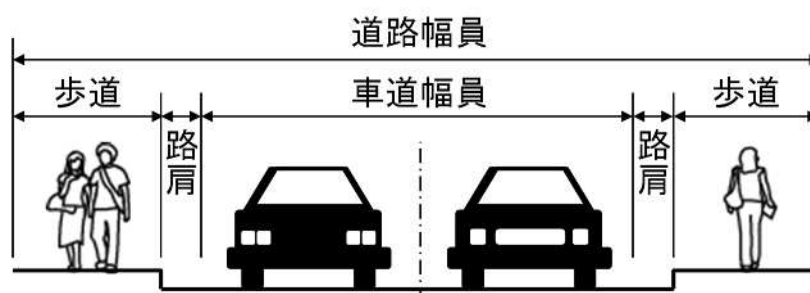


図 5.2 標準的な道路横断構成（表 5.14 の赤枠に示す道路の場合）

6. 目黒区地域交通検討に係るアンケート調査

6.1 アンケート調査の概要

(調査の概要)

- (1) 調査の対象：目黒区在住の満 18 歳以上の男女（平成 31 年 4 月 1 日現在）
- (2) 標 本 数：5,677 部（5,500 部+追加 177 部）
- (3) 調 査 方 法：郵送による調査票の発送及び無記名回収
- (4) 回 収 総 数：2,239 部
- (5) 有効回収率：39.4%
- (6) 調 査 期 間：令和 1 年 5 月 17 日～6 月 14 日

（追加調査（区内在住の外国籍の人を対象）
令和 1 年 5 月 31 日～6 月 28 日）

(背景および目的)

目黒区は、鉄道・路線バス等の公共交通の利便性が比較的高い状況にありますが、乗換えが面倒、また急な坂道があるなど、地域によって移動に関する状況は様々です。

そこで、それぞれの地域の皆さんに日常の移動に関してどのような移動に不便を感じているのか現状を把握し、目黒区における地域交通の支援策を検討するための基礎資料として活用することを目的にアンケート調査を行いました。

(単純集計結果の整理方法)

- (1) 図中のn (number of caseの略) は、その設問の回答者数を表している。
- (2) 端数処理の方法により合計が100%にならない場合がある。
- (3) 複数回答の場合は、回答者数(n)に対する割合を示しているため、合計が100%を超える場合がある。
- (4) 回答割合の算出方法について、問1「回答者の属性」、問6「取組み方」、問7「利用意向」の択一回答の場合は「無回答」を含め、その他の択一回答の場合は「無回答」を除いた回答数における割合を算出している。また、複数回答や該当者のみの設問などの回答数が変わる場合は、「無回答」を除いた回答者数(n)における割合を算出している。
- (5) 択一回答に対して、1人の回答者が複数の選択肢を回答している場合は、全ての回答を含めた上で、その回答数における割合を算出している。

(クロス集計結果の整理方法)

- (1) 端数処理の方法により合計が100%にならない場合がある。
- (2) 複数回答の場合は、回答者数(n)に対する割合を示しているため、合計が100%を超える場合がある。
- (3) 回答割合の算出方法について、問6「取組み方」、問7「利用意向」の択一回答の場合は「無回答」を含め、その他の択一回答の場合は「無回答」を除いた回答数における割合を算出している。また、複数回答や該当者のみの設問などの回答数が変わる場合は、「無回答」を除いた回答者数における割合を算出している。
- (4) 択一回答に対して、1人の回答者が複数の選択肢を回答している場合は、全ての回答を含めた上で、その回答数における割合を算出している。
- (5) 各グラフにおける選択肢の上位3位は、グレーハッチで表示している。(0.0%の場合は除く)ただし、「5歳以下の児童や乳幼児等との同居有無」とのクロス集計では上位1位をグレーハッチで表示している。
- (6) クロス集計項目である「年代(問1.2)」「居住地区(問1.3)」「5歳以下の児童や乳幼児等との同居有無(問1.5)」のそれぞれの設問における回答者数と回答数計を、次頁に示す。なお回答者数と回答数計は、クロス集計項目と各設問をクロスさせるため、単純集計の数値と異なる場合がある。

日常の移動や公共交通に関するアンケート調査票

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。

問1「あなた自身のこと」についてお聞きします

問1.1 あなたの性別をお答えください。(1つ選択)

※統計分析のため「男性・女性」の選択としていますので、自認する性別を選んでください。自認する性別がどちらでもない方は、住民登録上の性別をお答えください。

- ①男性 ②女性

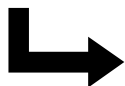
問1.2 あなたの年代をお答えください。(1つ選択)

- ①10代 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代
⑥60～64歳 ⑦65～69歳 ⑧70～74歳 ⑨75～79歳 ⑩80～84歳
⑪85歳以上

問1.3 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

問1.4 あなたのご職業等をお答えください。(1つ選択)

- ①高校生 ②大学生 ③その他学生(予備校含む)
④勤め人(会社員・公務員等) ⑤会社経営・役員 ⑥自営業主(農林業含む)
⑦パート・アルバイト ⑧無職(専業主婦・主夫) ⑨無職(定年退職者等含む)
⑩その他 ()

問1.5 5歳以下の児童や乳幼児等との同居についてお答えください。(1つ選択)

- ①いる ②いない

問2 「あなたの移動手段」についてお聞きします

問2.1 運転免許の保有状況をお答えください。(1つ選択)

- ①自動車の運転免許をもっている
- ②自動車はないが、バイク・原付の運転免許はもっている
- ③以前はもっていたが返納した又は失効して今はない
- ④運転免許をとったことがない
- ⑤その他 ()

問2.2 公共交通(鉄道、バス、タクシー)以外で、利用できる交通手段をお答えください。(複数選択可)

①自家用車(自分の運転)



<①自家用車(自分の運転)と回答された方のみ>

自家用車の運転はいつまで続けたいかお答えください。(1つ選択)

- ①65歳より前 ②65～69歳 ③70～74歳 ④75～79歳 ⑤80～84歳
- ⑥85歳以上 ⑦その他 ()

運転を辞めた場合、利用すると思われる交通手段をお答えください。(複数選択可)

- ①自家用車(家族・知人による送迎)
- ②鉄道 ③バス ④タクシー ⑤自転車 ⑥何もない(徒歩のみを含む)
- ⑦その他 ()

②自家用車(家族・知人による送迎)



<②自家用車(家族・知人による送迎)と回答された方のみ>

送迎の依頼にあたって何か困っていることはありますか。(1つ選択)

- ①特に困っていることはない ②困っていることがある



<②困っていることがあると回答された方のみ>

どのようなことで困っているか、お答えください。(複数選択可)

- ①曜日・時間等の制約がある ②行ける範囲が限定される
- ③家族・知人に頼みづらい ④その他 ()

- ③バイク・原付
- ④自転車
- ⑤何もない(徒歩のみを含む)
- ⑥その他 ()

問3「公共交通の利用状況」についてお聞きします

問3.1 あなたの自宅から最も利用する駅やバス停についてお答えください。
また、それぞれの駅やバス停に徒歩で向かう場合にかかる時間や利便性についてもお答えください。

		駅名・バス停名 (駅名は1つ選択) (バス停名は下線部に記入)	自宅から 徒歩で かかる時間	利便性 (複数選択可) (⑥その他を選択した 場合は、理由も記入)
駅	最も 利用 する 駅	駅名 ①駒場東大前 ②池尻大橋 ③駒沢大学 ④代官山 ⑤中目黒 ⑥祐天寺 ⑦学芸大学 ⑧都立大学 ⑨自由が丘 ⑩恵比寿 ⑪目黒 ⑫不動前 ⑬武蔵小山 ⑭西小山 ⑮洗足 ⑯大岡山 ⑰緑が丘 ⑱池ノ上 ⑲神泉 ⑳利用しない ㉑その他 ()	約 分	①無理なく歩ける ②駅まで距離があり不便 ③坂道や段差があり不便 ④歩道が十分に確保されて ないため不便 ⑤身体的に歩行が困難 ⑥その他 ()
		バス停名 _____	約 分	①無理なく歩ける ②バス停まで距離があり 不便 ③坂道や段差があり不便 ④歩道が十分に確保され てないため不便 ⑤身体的に歩行が困難 ⑥その他 ()

問4「あなたの日常移動」についてお聞きします

問4.1 あなたの日常移動について、通勤・通学や買い物、通院など「移動の目的」ごとに回答ください。「移動の目的」があてはまらない場合は、回答しないで結構です。それぞれの目的ごとに、移動先や移動手段、おおよその移動頻度、移動時間帯（普段外出される時間帯）をお答えください。

移動の目的	移動先 (1つ選択)	移動手段 (複数選択可)	移動頻度 (1つ選択)	移動時間帯 (行き・帰りで 1つずつ選択)
通勤・通学	①自宅周辺 ②区内 ③区外	①自家用車 ②家族・知人による送迎 ③訪問施設のサービスによる送迎 ④鉄道 ⑤バス ⑥タクシー ⑦バイク・原付 ⑧自転車 ⑨徒歩のみ ⑩その他 ()	①週5回以上 ②週3～4回 ③週1～2回 ④月2～3回程度 ⑤月1回以下	行きの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降
				帰りの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降
買い物	①自宅周辺 ②区内 ③区外	①自家用車 ②家族・知人による送迎 ③訪問施設のサービスによる送迎 ④鉄道 ⑤バス ⑥タクシー ⑦バイク・原付 ⑧自転車 ⑨徒歩のみ ⑩その他 ()	①週5回以上 ②週3～4回 ③週1～2回 ④月2～3回程度 ⑤月1回以下	行きの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降
				帰りの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降

4

移動の目的	移動先 (1つ選択)	移動手段 (複数選択可)	移動頻度 (1つ選択)	移動時間帯 (行き・帰りで1つずつ選択)
通院	①自宅周辺 ②区内 ③区外	①自家用車 ②家族・知人による送迎 ③訪問施設のサービスによる送迎 ④鉄道 ⑤バス ⑥タクシー ⑦バイク・原付 ⑧自転車 ⑨徒歩のみ ⑩その他 ()	①週5回以上 ②週3～4回 ③週1～2回 ④月2～3回程度 ⑤月1回以下	行きの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降
				帰りの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降
その他	その他目的施設の名称： ()			
	①自宅周辺 ②区内 ③区外	①自家用車 ②家族・知人による送迎 ③訪問施設のサービスによる送迎 ④鉄道 ⑤バス ⑥タクシー ⑦バイク・原付 ⑧自転車 ⑨徒歩のみ ⑩その他 ()	①週5回以上 ②週3～4回 ③週1～2回 ④月2～3回程度 ⑤月1回以下	行きの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降
				帰りの時間帯
				① 9時前 ② 9～12時 ③ 12～15時 ④ 15～18時 ⑤ 18時以降

問5「日常の移動で不便に感じていること」についてお聞きします

問5.1 外出に際してどのような不便があるか、お答えください。 (複数選択可)

- ①とくに不便はない
- ②自宅から駅やバス停まで遠く感じる
- ③自宅から駅やバス停まで坂道や段差がある
- ④自宅から駅やバス停までの道路の幅員が狭く歩きにくい
- ⑤自宅から駅やバス停までの道路上に電柱等があるため歩きにくい
- ⑥自宅から駅やバス停までの道路で車（自転車含む）の交通量が多い、またスピードを出すため、
危ない
- ⑦バスの運行本数が少ない
- ⑧バスは移動に時間がかかる
- ⑨バスが時間通りに来ない
- ⑩バスの乗降りの段差が大変
- ⑪タクシー料金が高い
- ⑫タクシーを呼ぶと迎車料金がかかる
- ⑬使いやすい鉄道やバス路線の移動手段がない



<⑬使いやすい鉄道やバス路線の移動手段がないを回答された方のみ>

使いやすい鉄道やバス路線の移動手段がない代わりに使う移動手段をお答えください。

(複数選択可)

- ①自家用車（自分の運転） ②自家用車（家族・知人による送迎）
- ③タクシー ④バイク・原付 ⑤自転車 ⑥何もない（徒歩のみを含む）
- ⑦その他（ _____ ）

- ⑭その他（ _____ ）

問6 「小型車両などの新たな交通システム導入に関する取組み方」についてお聞きします

問6.1 今後、あなたの地域で新たな交通システム※を導入していくためには、区民の皆さんが不便と感じる問題について、一緒に検討する必要があると考えています。そこで、新たな交通システム導入に関する検討への参加について、あなたの考えにあてはまるものをお答えください。（1つ選択）

- ①検討に参加したい
- ②検討の内容によって参加したい
- ③行政主体で検討するべきである
- ④わからない
- ⑤その他（_____）

問6.2 新たな交通システム導入にあたっては、車両の用意やバス停の設置などの費用がかかります。新たな交通システム導入に対する行政の財源の使い方について、あなたの考えにあてはまるものをお答えください。（1つ選択）

- ①バス停・駅への移動に不便を感じる人や高齢者等への配慮のため、他の事業から予算を振り替えてでも、運行経費等の財源の大部分を行政が出し、新たな交通システムを導入すべきである
- ②バス停・駅への移動に不便を感じる人や高齢者等への配慮の点から新たな交通システムの導入は望ましいが、行政が支援する対象を絞るべきで、財源を出す場合は一定の限度を設ける方がよい



＜②財源を出す場合は一定の限度を設けるほうがよいを回答された方のみ＞

どのような限度が適当と思うか、お答えください。（複数選択可）

- ①車両にかかわる費用（リース代や保険代含む）
- ②停留所等の設置にかかわる費用
- ③利用促進PRにかかわる費用
- ④高齢者等の利用者への利用費に対する補助
- ⑤その他（_____）

- ③バス停・駅への移動に不便を感じる人や高齢者等への配慮のために新たな交通システム導入の事業を行う場合であっても、新たに行政の財源を出すべきではない
- ④わからない
- ⑤その他（_____）

問6.3 将来、小型車両などの新たな交通システム導入に伴い、住宅街で運行されることになった場合、運行への協力（自宅周辺での停留所の設置などへの理解）ができるかどうか、お答えください。（1つ選択）

- ①協力することができる
- ②内容によっては協力を検討する
- ③あまり協力したくない
- ④わからない
- ⑤その他（_____）

※「新たな交通システム」とは、道路幅が狭いなどの事情により既存のバスが走行できない地域で、小型車両などの運行による新たな移動手段の交通のことを言います。

問7.1 今後、あなたの地域での新たな交通システムの導入に伴い、小型車両などが運行された場合の利用可能性について、あなたの考えにあてはまるものをお答えください。（1つ選択）

③わからない



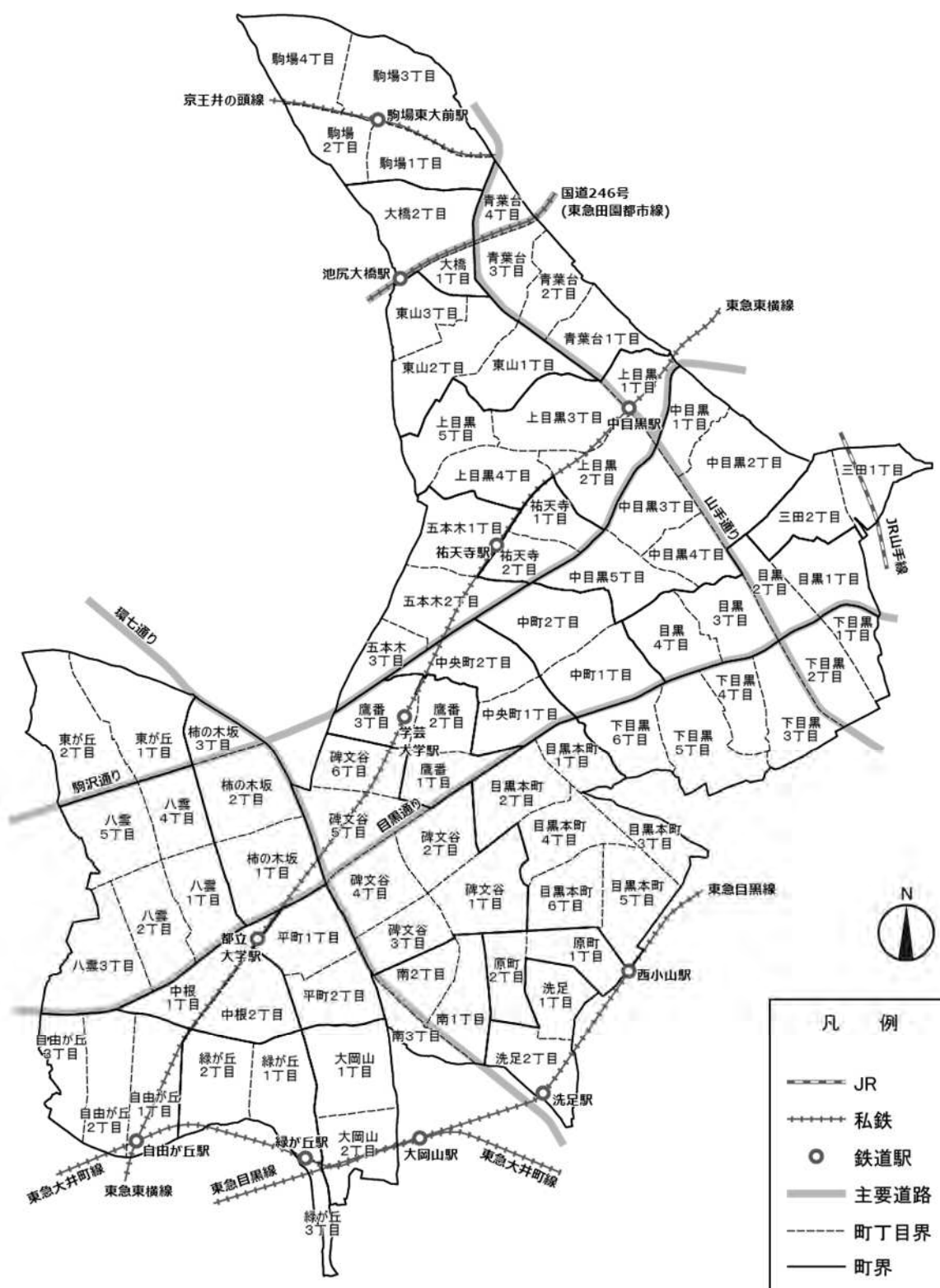
④その他（ ）

地域交通に関するご意見、ご要望などを、ご自由にご記入ください

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

8

目黒区の交通と88町丁目



- ・目黒区内の地域別発送数および回収数、回収率は以下に示す通り

表 6.1 地域別の発送および回収状況

地域名	町目数	発送数			回収数	回収率	構成比率
		日本国籍	外国籍	合計			
駒場	4	125	12	137	54	39.4%	2.4%
青葉台	4	186	1	187	61	32.6%	2.7%
東山	3	235	2	237	100	42.2%	4.5%
大橋	2	128	3	131	43	32.8%	1.9%
上目黒	5	380	15	395	137	34.7%	6.1%
中目黒	5	300	9	309	121	39.2%	5.4%
三田	2	125	4	129	43	33.3%	1.9%
目黒	4	234	14	248	109	44.0%	4.9%
下目黒	6	399	20	419	156	37.2%	7.0%
中町	2	181	7	188	87	46.3%	3.9%
五本木	3	199	5	204	75	36.8%	3.3%
祐天寺	2	89	2	91	29	31.9%	1.3%
中央町	2	173	3	176	53	30.1%	2.4%
鷹番	3	194	5	199	67	33.7%	3.0%
目黒本町	6	489	17	506	196	38.7%	8.8%
原町	2	98	1	99	41	41.4%	1.8%
洗足	2	140	3	143	68	47.6%	3.0%
南	3	148	3	151	71	47.0%	3.2%
碑文谷	6	341	11	352	147	41.8%	6.6%
平町	2	120	2	122	46	37.7%	2.1%
大岡山	2	127	3	130	52	40.0%	2.3%
緑が丘	3	142	9	151	61	40.4%	2.7%
自由が丘	3	167	4	171	73	42.7%	3.3%
中根	2	152	6	158	63	39.9%	2.8%
柿の木坂	3	198	6	204	88	43.1%	3.9%
八雲	5	295	6	301	136	45.2%	6.1%
東が丘	2	135	4	139	55	39.6%	2.5%
目黒区以外	-	-	-	-	1	-	0.1%
無回答	-	-	-	-	6	-	0.3%
合計	88	5,500	177	5,677	2,239	39.4%	100.0%

6.2 単純集計結果

○回答者の年代

「40代」が21.1%、「50代」が18.3%、「70代」が14.9%の順で多く、65歳以上の割合は33.1%となっている。

○自宅から鉄道駅までに徒歩でかかる時間

「6～10分」が44.0%と最も多く、10分以内の割合は65.4%となっており、15分以内の割合は89.5%となっている。

○自宅からバス停までに徒歩でかかる時間

「5分以内」が80.0%と最も多く、10分以内の割合は、97.2%となっている。

○日常の移動で不便に感じていること

「特に不便はない」が57.0%となっており、何かしらの不便を感じている人の割合は43.0%となる。そのうち、「駅やバス停まで遠く不便」が13.6%、「駅やバス停まで坂道や段差があり不便」が11.6%となっている。

○行政の財源の使い方

「一定の限度を設けて財源を使うべき」が40.5%、「大部分を行政が出すべき」が25.1%「行政が財源を出すべきではない」が4.7%となっている。

○財源に対する一定の限度

「高齢者等の利用者への利用費に対する補助」が57.9%、「車両にかかわる費用（リース代や保険代含む）」が41.7%となっている。

n=907		
選択肢	回答数	割合
計	1,494	—
①車両にかかわる費用（リース代や保険代含む）	378	41.7%
②停留所等の設置にかかわる費用	305	33.6%
③利用促進PRにかかわる費用	218	24.0%
④高齢者等の利用者への利用費に対する補助	525	57.9%
⑤その他	68	7.5%

図 6.1 財源に対する一定の限度への意見

○新たな交通システムの導入に伴う利用意向

「利用する」が55.3%、「利用しない」が13.7%、「わからない」が26.9%となっている。

6.3 クロス集計結果

○年齢別の運転免許保有状況

74 歳以下の世代では、半数以上の割合で免許証を保有しているが、75 歳以上から免許証を持たない人が多く、割合が逆転している。

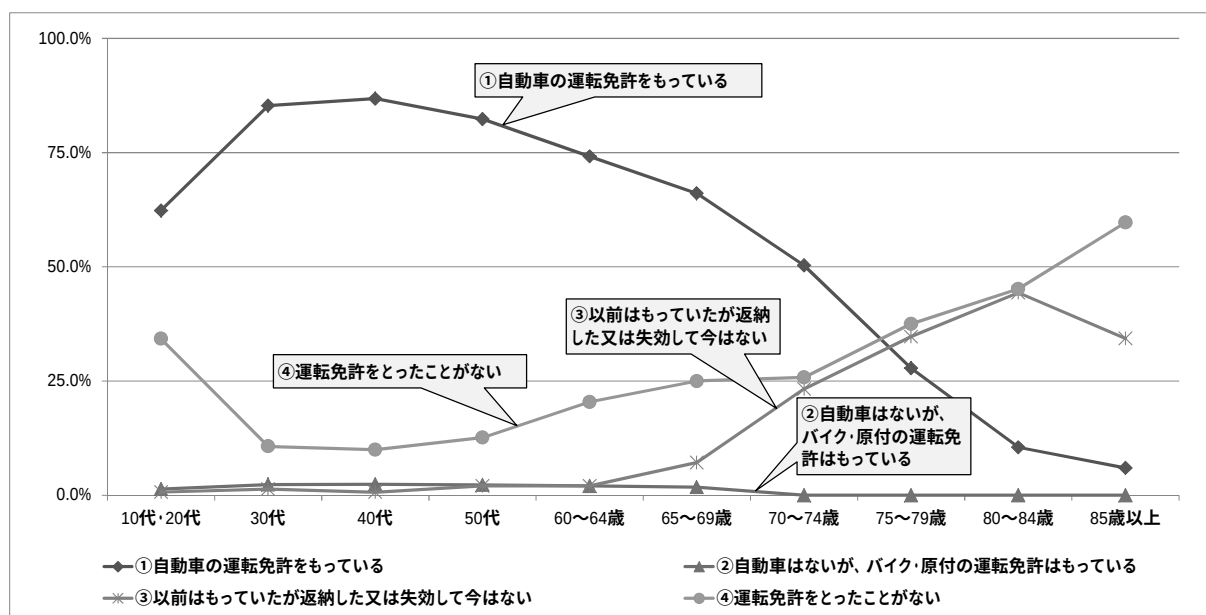


図 6.2 年齢別の運転免許保有状況

○年齢別の最寄り鉄道駅までの利便性

全体の 73.0%が無理なく歩けると回答している一方、80 歳以上の世代では駅までの距離や坂道等により不便や身体的に歩行が困難と回答している割合が高い。

○年齢別の最寄りバス停までの利便性

全体の 90.7%が無理なく歩けると回答している一方、85 歳以上の世代では駅までの距離や坂道等により不便や身体的に歩行が困難など、全ての項目で割合が高い。

○年齢別の財源の使い方に対する考え方

行政の財源支出に反対する意見は5.0%以下で、新たな交通システム導入に伴う財源の大部分もしくは一定限度の支出に賛成の意見は65.6%となっており、64歳以下の世代で賛成する割合が高く、全体の約5割となっている。

	①他の事業から予算を振り替えてでも、運行経費等の財源の大部分を行政が出し、新たな交通システムを導入すべきである		②新たな交通システムの導入は望ましいが、行政が支援する対象を絞るべきで、財源を出す場合は一定の限度を設ける方がよい		③新たに行政の財源を出すべきではない		④わからない	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
10代・20代	45	30.4%	65	43.9%	8	5.4%	21	14.2%
30代	87	28.4%	147	48.0%	17	5.6%	37	12.1%
40代	129	26.8%	225	46.7%	25	5.2%	70	14.5%
50代	119	28.7%	183	44.1%	28	6.7%	41	9.9%
60～64歳	48	29.8%	73	45.3%	6	3.7%	19	11.8%
65～69歳	49	26.8%	70	38.3%	7	3.8%	31	16.9%
70～74歳	40	22.2%	53	29.4%	4	2.2%	36	20.0%
75～79歳	28	15.7%	57	32.0%	5	2.8%	43	24.2%
80～84歳	25	16.6%	36	23.8%	4	2.6%	32	21.2%
85歳以上	9	9.1%	22	22.2%	5	5.1%	21	21.2%
計(年齢不明含む)	579	25.1%	934	40.5%	109	4.7%	352	15.2%

図 6.3 年齢別の財源の使い方に対する考え方

○地域別の最寄り鉄道駅までの利便性

全体の13.6%の人が駅までの距離に不便を感じており、地域別では東が丘、中町、碑文谷の順に割合が高いが、三田など駅から離れた地域では距離による不便を感じる割合が低いことから、距離による不便の感じ方には差があることがわかる。

また、全体の11.6%の人が駅までの坂道等で不便を感じており、地域別では下目黒や目黒で割合が高く、目黒駅周辺の坂道等に対する不便と考えられる。

○地域別の最寄りバス停までの利便性

バス停までの距離に不便を感じている地域では、大岡山が突出して割合が高く、駅やバス停から300m圏域に入らないエリアが南北に広がっている。

また、バス停までの坂道等による不便を感じている地域では、東山の回答割合が高く、バス停からの標高差がある場所と重なる範囲が多いことがわかる。

○地域別の日常の移動で不便に感じること

日常の移動状況で「特に不便はない」との回答が全体の 57.0%となっており、半数以上の人
特に問題を感じていない一方、下目黒で 41.6%、東が丘で 41.8%と不便を感じていない人の割合
が低くなっている。

	①とくに不便はない	
	回答数	割合
①駒場	30	57.7%
②青葉台	35	59.3%
③東山	61	62.9%
④大橋	24	58.5%
⑤上目黒	76	59.8%
⑥中目黒	67	58.3%
⑦三田	29	69.0%
⑧目黒	47	46.1%
⑨下目黒	64	41.6%
⑩中町	44	54.3%
⑪五本木	40	57.1%
⑫祐天寺	19	70.4%
⑬中央町	35	70.0%
⑭鷹番	37	59.7%
⑮目黒本町	117	60.9%
⑯原町	26	65.0%
⑰洗足	41	64.1%
⑱南	38	56.7%
⑲碑文谷	82	61.2%
⑳平町	28	68.3%
㉑大岡山	30	62.5%
㉒緑が丘	33	56.9%
㉓自由が丘	31	43.1%
㉔中根	35	58.3%
㉕柿の木坂	49	57.0%
㉖八雲	70	53.4%
㉗東が丘	23	41.8%
計（住所不明含む）	1,216	57.0%

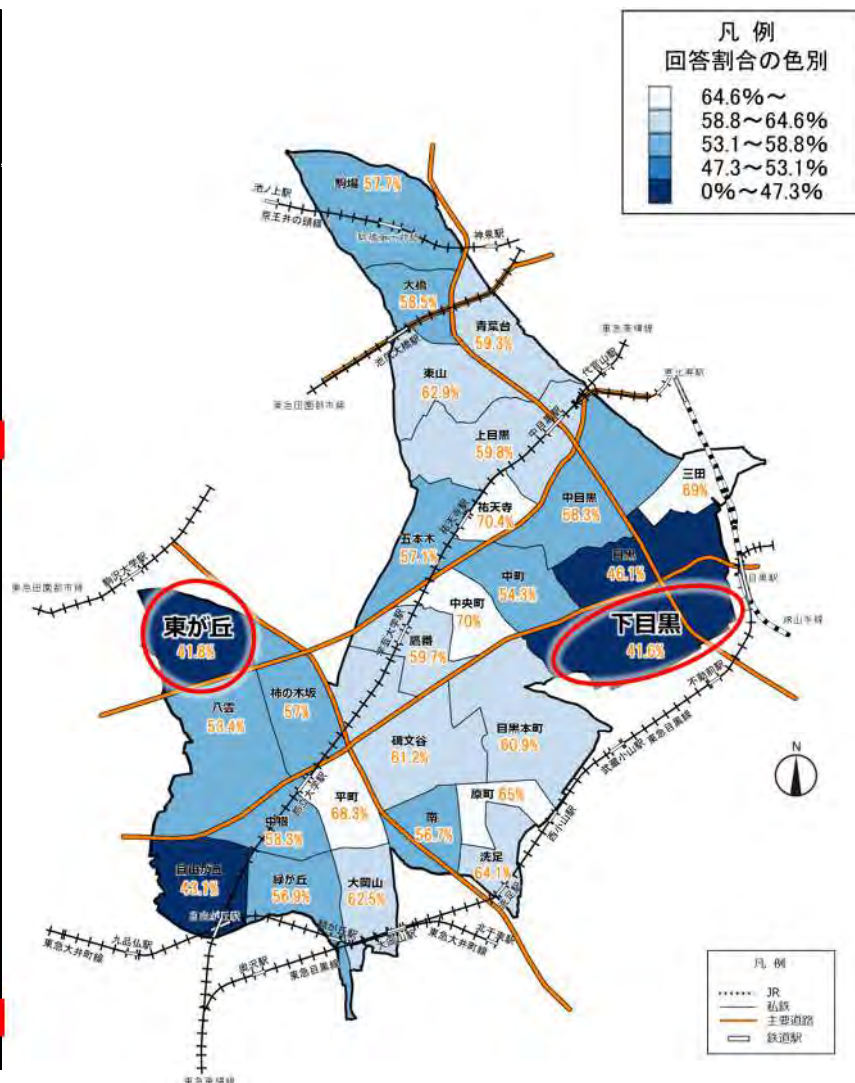


図 6.4 外出に際して「特に不便はない」の地域別の回答割合

○地域別の駅・バス停を一体と考えた不便を感じている地域

駅やバス停までの距離に不便を感じている地域は、東が丘、南、碑文谷の順に割合が高く、駅やバス停までの坂道等に不便を感じている地域は、下目黒が突出して割合が高くなっている。

	③ 自宅から駅やバス停まで坂道や段差がある	
	回答数	割合
① 駒場	9	17.3%
② 青葉台	6	10.2%
③ 東山	20	20.6%
④ 大橋	7	17.1%
⑤ 上目黒	14	11.0%
⑥ 中目黒	12	10.4%
⑦ 三田	4	9.5%
⑧ 目黒	23	22.5%
⑨ 下目黒	58	37.7%
⑩ 中町	4	4.9%
⑪ 五本木	0	0.0%
⑫ 祐天寺	2	7.4%
⑬ 中央町	0	0.0%
⑭ 鷹番	0	0.0%
⑮ 目黒本町	4	2.1%
⑯ 原町	0	0.0%
⑰ 洗足	3	4.7%
⑱ 南	5	7.5%
⑲ 碑文谷	9	6.7%
⑳ 平町	2	4.9%
㉑ 大岡山	7	14.6%
㉒ 緑が丘	7	12.1%
㉓ 自由が丘	12	16.7%
㉔ 中根	6	10.0%
㉕ 柿の木坂	10	11.6%
㉖ 八雲	18	13.7%
㉗ 東が丘	6	10.9%
計 (住所不明含む)	248	11.6%

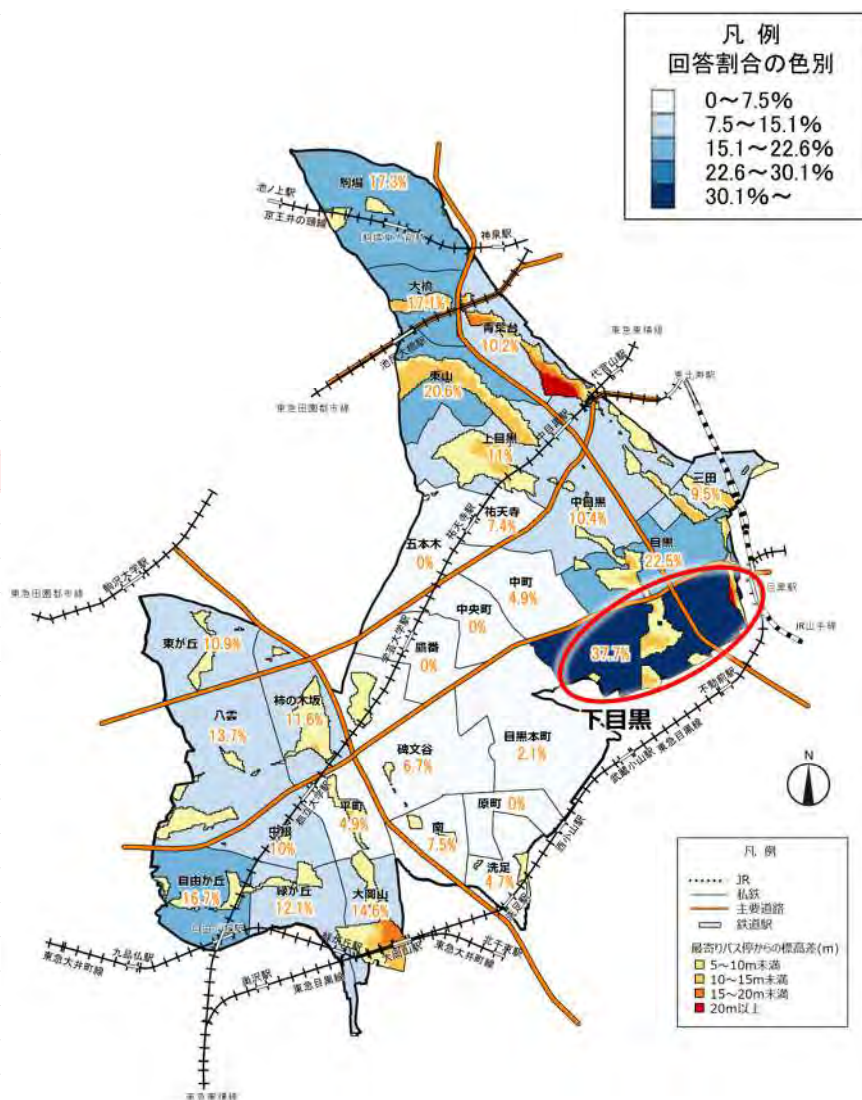


図 6.5 最寄りバス停からの高低差と「駅やバス停まで坂道や段差がある」との関係

6.4 分析結果のまとめ

(1) 年齢別クロス集計による移動支援に関するニーズがある年代

アンケート結果（年齢別集計）から、運転免許の保有状況（問 2.1）や最寄り駅及びバス停までの利便性（問 3.1）で身体的に歩行が困難な割合をみると、75 歳以上の高齢者が高く、移動支援に関するニーズがある年代と考えられる。また、外出における不便な状況（問 5.1）では、特に不便はないとする回答が低くなっているのは、30 代以下の子育て世代や、85 歳以上の高齢者で、移動支援に関するニーズがある年代と考えられる。

(2) 地域別クロス集計による移動支援に関するニーズがある地域

アンケート結果（地域別集計）から、鉄道駅やバス停からの距離が遠くて不便という意見は、必ずしも実際の距離の差と合致しておらず、不便の感じ方に地域差があることがわかる。

移動に関する不便な状況（問 3.1（鉄道駅）、問 3.1（バス停）、問 5.1）の上位 3 位の地域をみると、下目黒、東が丘、東山、自由が丘となっている。下目黒では、「最寄り鉄道駅まで坂道や段差があり不便」や「外出時における不便は特にないとする回答が低い」が上位 1 位、「最寄りバス停までが遠くて不便」が上位 3 位となっており、鉄道駅やバスを利用した外出において、移動支援に関するニーズがある地域と考えられる。

■移動の不便な状況に関するアンケート結果（地域別集計） 上位 3 位の地域

	問3.1 最寄り鉄道駅までの利便性		問3.1 最寄りバス停までの利便性		問5.1 外出時における 不便な状況
	②遠くて不便	③坂道や段差 があり不便	②遠くて不便	③坂道や段差 があり不便	①とくに不便はない ※回答割合の低い 地域
上位1位	東が丘	下目黒	大岡山	東山	下目黒
上位2位	中町	目黒	自由が丘	大橋	東が丘
上位3位	碑文谷	東山	下目黒	祐天寺	自由が丘

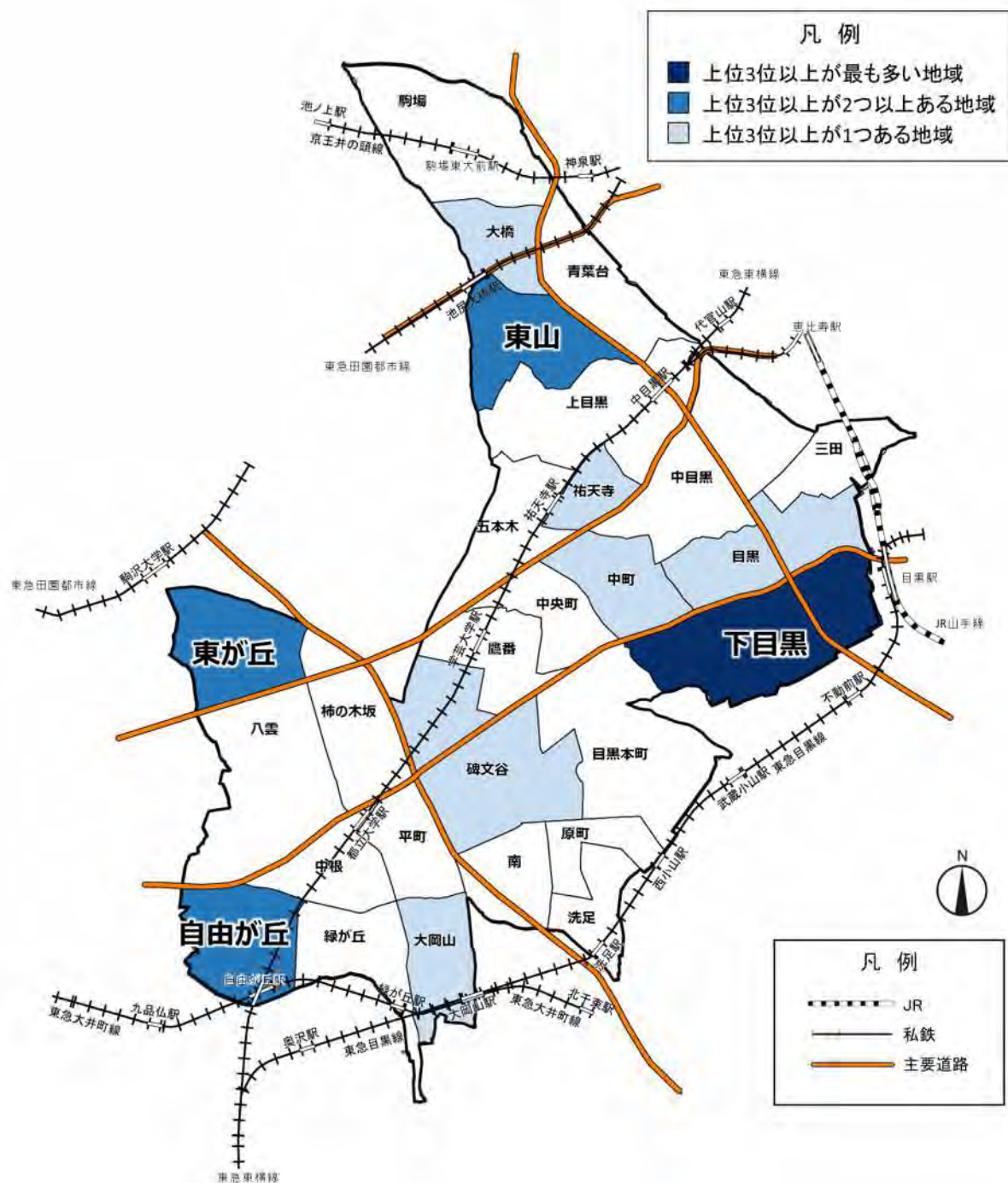


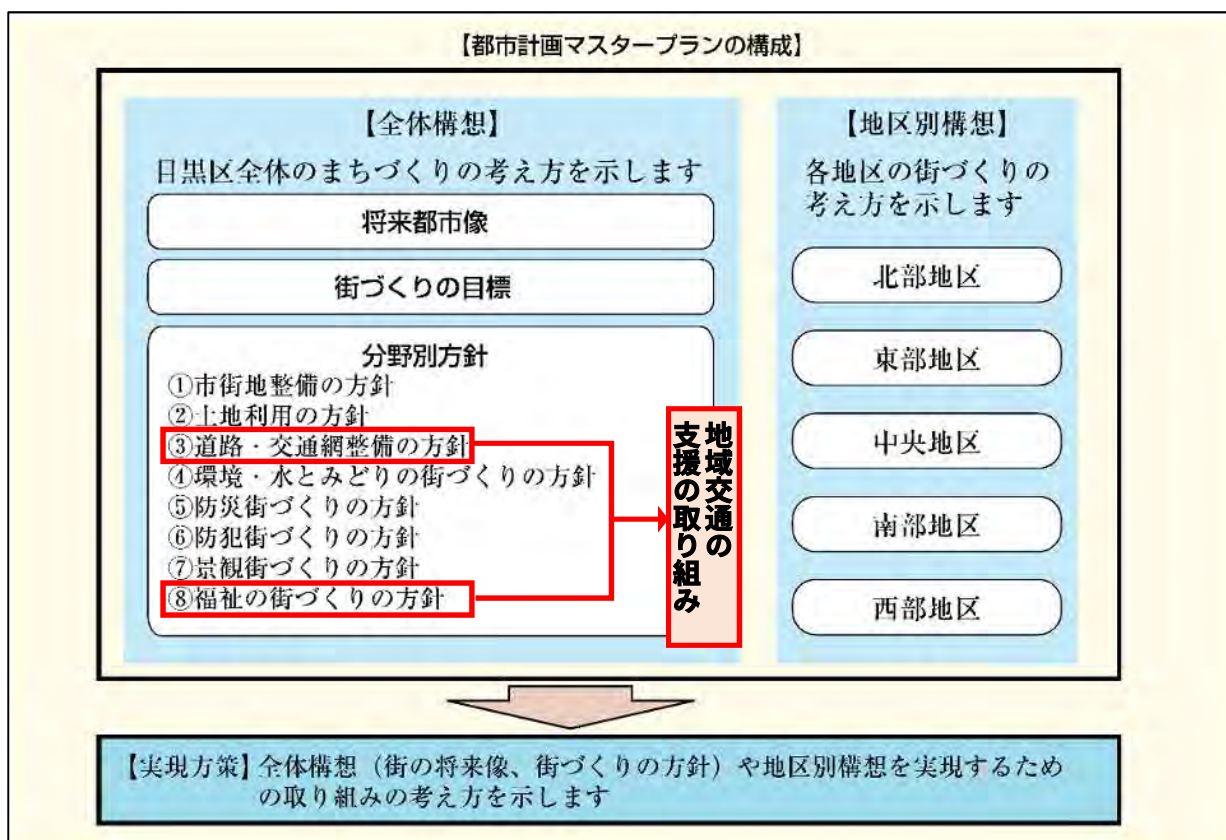
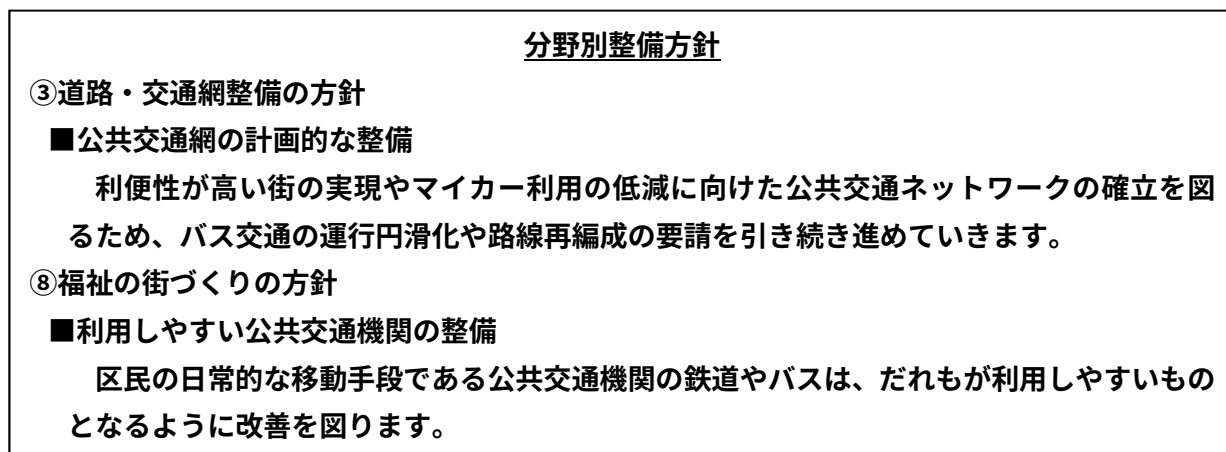
図 6.6 移動の不便な状況に関するアンケート結果（地域別集計）

上位3位以上にランクインした地域

7. 地域交通の支援検討に対する評価

7.1 「地域交通の支援」の位置づけ

「地域交通の支援」については、目黒区都市計画マスタープランの分野別方針の「③道路・交通網整備の方針」や「⑧福祉の街づくりの方針」の内容の一部と位置づけて取組んでいく。



<出典：目黒区都市計画マスタープラン／平成16年3月／目黒区>

図 7.1 都市計画マスタープランの構成

7.2 目黒区の現状及び移動支援施策の整理

(1) 目黒区の公共交通の整備水準

区内には、現在、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ているなど、鉄道や路線バスが網羅されている。

また、タクシー事業者も多く営業しているなど、公共交通の利便性は比較的高い状況にある。

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300mでみると、鉄道駅・バス停から離れた、いわゆる「公共交通空白地域」として大きくまとまった地域はないが、区内の地形的な起伏状況から、坂道等による移動に対するニーズが想定される。

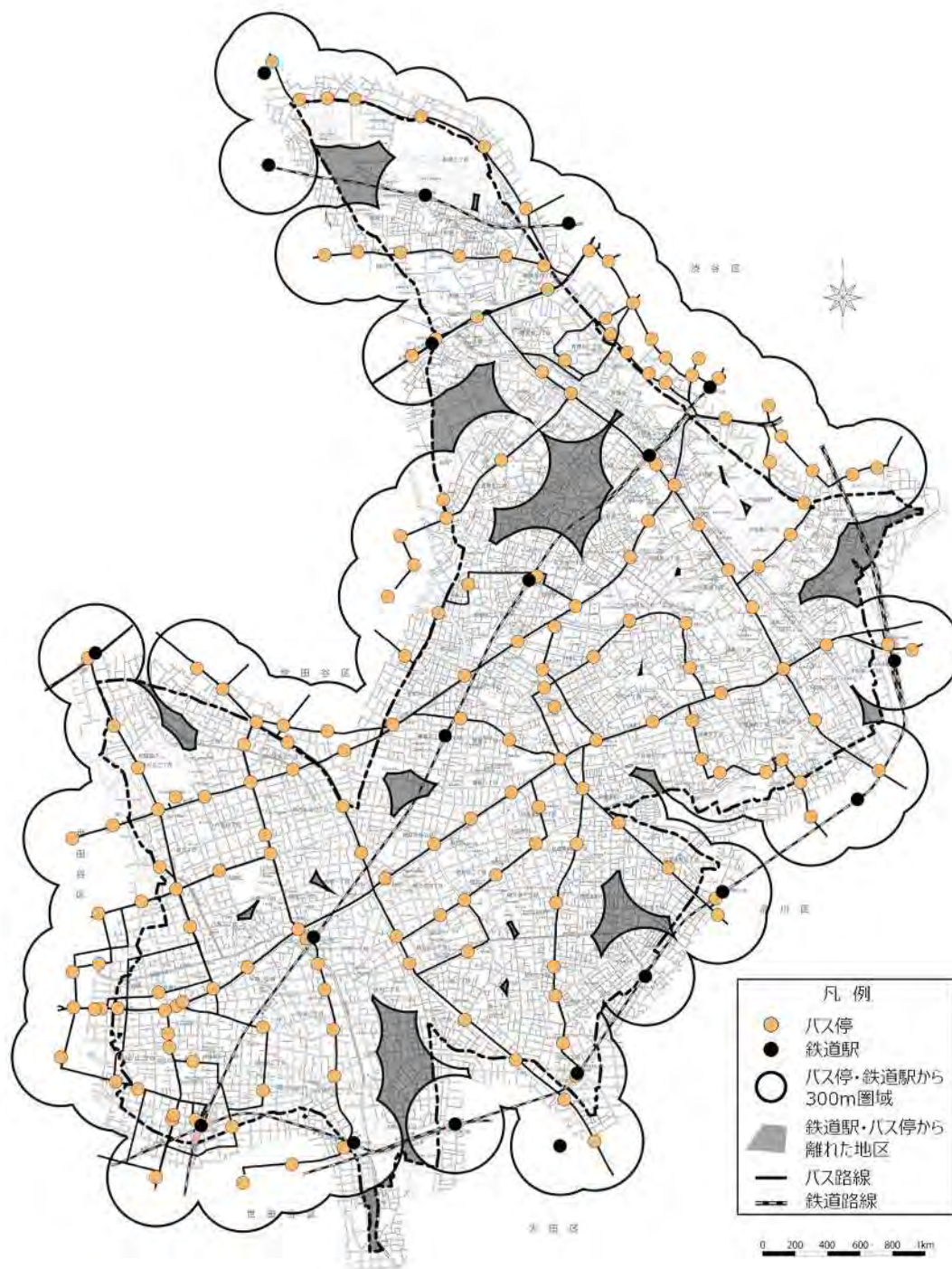


図 7.2 鉄道駅・バス停から 300m以上離れた地域

(2) 区やその他機関で実施されている移動支援の施策との役割の明確化

区の施策として、移動支援に関する関連計画等の中で、様々な移動支援の制度を設けている。主に身体障害者手帳や愛の手帳を保有している方や要介護認定を受けている方に対して、「介護タクシー利用補助」や「ハンディキャブ運行」等の制度があり、常時車いす等を利用している方や一人で公共交通機関を利用することが困難な方などに支援を行っている。

表 7.1 区の移動支援の施策

施策名	対象者	概要
介護タクシー利用補助事業	- 身体障害者手帳をお持ちの方 - 要介護 4 以上の方	常時車いす、ストレッチャーを利用する方に介護タクシーの利用費を補助
ハンディキャブ運行	一人では外出が困難な方（原則として、身体障害者手帳、愛の手帳をお持ちの方、要介護・要支援の認定を受けている方）	高齢や障害等の理由で、一人では外出が困難な方へ、車椅子ごと乗れる自動車「ハンディキャブ」を運行
福祉タクシー利用券の給付	- 下肢・体幹・内部障害に係る機能障害を有し、総合等級が 1 級から 3 級の方 - 上肢・視覚障害に係る機能障害を有し、総合等級が 1 級、2 級の方 - 愛の手帳 2 度以上の方	心身障害者のかたに、福祉タクシー利用券を交付
自動車燃料費の助成	- 脳性マヒまたは進行性筋萎縮症の方 - 区で指定する特殊疾病（難病）の方で、東京都発行の特定医療費（指定難病）受給者証の交付を受けている方	心身障害者を対象にガソリン代・軽油代を助成
自動車運転教習料の助成	18 歳以上の心身障害者で、運転免許試験場の適正試験（運動能力）に合格していて、次のいずれの要件にも該当する方 - 身体障害者手帳 3 級以上 - 愛の手帳 4 度以上 - 申請をする日の 3 か月前から引き続き目黒区に住所を有すること - 本人の前年の所得税の年額が 40 万円以下 - 他の制度により免許の取得に要する費用の助成を受けていないこと	自動車運転免許（第一種普通自動車免許）を取得する身体障害者に教習費用の一部を補助
自動車改造費の助成	18 歳以上の身体障害者手帳を持っているかたで、次のいずれの要件にも該当するかた - 肢・下肢・体幹機能障害の程度が 1 級から 3 級のかた - 通勤、通学及び通所のために自ら運転する自動車の一部を改造する必要があるかた - 前年所得が特別障害者手当にかかる所得制限限度額の範囲内であるかた	18 歳以上の身体障害者を対象に、自動車の改造費を助成
自動車購入資金の貸付	本人あるいは家族が身体障害者手帳、愛の手帳、または精神障害者保健福祉手帳を持っている方	障害者の日常生活および社会参加のための自動車を購入するための資金の貸付

自転車シェアリング事業	自転車シェアリングの利用に際し、民間事業者の利用規約に同意した方	自転車を借り・返すサイクルポートから、電動アシスト自転車を利用して移動ができる
-------------	----------------------------------	---

さらに、区以外で実施されている施策として、東京都や交通事業者等が行っている鉄道・バス・タクシー等への割引制度などがあるが、「東京都シルバーパス」以外はいずれも障害者等への移動支援となっていることから、「地域交通の支援」では、既存の移動支援の施策と重複しない支援方法を検討する必要がある。

表 7.2 区以外の移動支援の施策

施策名	対象者	概要
旅客運賃（JR 線・私鉄・旅客船）の割引	・心身障害者、心身障害児とその介護者、戦傷病者手帳の交付を受けた方	JR 線、連絡会社線の運賃割引
都営交通（都バス・都営地下鉄）の無料乗車券と割引	・身体障害者、知的障害者、戦傷病者及び原爆被爆者の方	都営交通無料乗車券の発行及び介護者の割引制度
東京都精神障害者都営交通乗車証	・精神障害者保健福祉手帳を所持する方	精神障害者都営交通乗車証の交付
民営バス料金の割引	・障害者の手帳を所持する方	民営バス料金の割引
東京都シルバーパス	・70 歳以上の方	都内のバス（民営・都営）、都営地下鉄、都電を利用できる乗車証を発行
障害者のタクシー料金の割引	・身体障害者手帳・愛の手帳の交付を受けている方	タクシー利用時、走行メーター表示額から 10 パーセントの割引

7.3 地域交通支援に関する動きや先行事例の整理

(1) 地域交通に関する法制度の動き

現在実施されている地域交通としては、「バス（路線バス、コミュニティバス、デマンドバス）」、「タクシー（タクシー、乗合タクシー）」、「自家用有償旅客運送」、「道路運送法の許可・登録を要しないもの」などがあり、これまでドライバー不足や運行経費の問題等から様々な法制度の整備がなされてきた。

表 7.3 地域の移動を担う交通手段

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		必要な安全上の措置を執った上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。安全・安心を確保するための措置として、①安全確保（2種免許又は1種免許＋講習、運行管理の責任者の選任等）、②利用者保護（対価提示）が求められる。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼）

<出典：成長戦略実行計画／令和元年6月>

また、令和元年6月に閣議決定された「成長戦略実行計画案」においては、モビリティに関する今後の対応の方向性として、「交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設」や「タクシーの相乗り導入」が位置づけられており、今後も様々な法制度の整備が想定される中、それらに伴う新たな制度を活用し、対応していく必要がある。

■交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。

■タクシーの相乗り導入

タクシーの相乗り導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時にタクシー事業者にとっては生産性の向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域の要件や限定はかけずに一般的に導入を行う。

<抜粋：成長戦略実行計画／令和元年6月>

(2) 地域交通支援に関する先行事例

地域交通支援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、小型車両による継続的な運行に取り組んでいる、横浜市と川崎市において実施されている支援の内容に関する整理を行った。

先行事例については、継続的に運行されるために補助内容を適宜修正するなど、地域の実情を支援しており、目黒区でも同様の対応を念頭において取り組んでいく必要がある。

1) 横浜市地域交通サポート事業

地域交通の運行に向けて、事前相談、地域組織の設立から、実証実験の実施、本格運行に至るまで、各種検討・手続きに対して技術的な支援を行っており、その中で、必要となる経費についても一部補助している。

■実証運行に対する補助内容

- ・実証運行に必要なバス停の設置や必要最低限の車両整備費
- ・車両レンタル料の支援
- ・運賃収入等が運行経費を下回った場合における運賃収入等と運行経費の差額の補填

■本格運行に対する補助内容

- ・ワゴン型車両の購入に伴う費用又はリース料及び付属設備の設置に係る費用
- ・必要最低限の車両改装等に係る費用
- ・任意自動車保険料、車検に要する法定費用及び自動車税

表 7.4 神奈川県横浜市における事例

■横浜市地域交通サポート事業		
行政の支援	事前相談	・交通に関する問題（走行環境や事業者等）を整理し、活動の方向性をアドバイス ・他の地域の事例を紹介
	地域組織の設立	・地域の組織運営等にアドバイスするまちづくりコーディネーター等の派遣や地域の活動経費の助成
	移動実態と課題の把握	・アンケート（案）の作成 ・アンケートの集計と分析
	地域交通の運行計画の立案	・現地調査と運行計画（案）の立案 ・運行ルートやバス停位置等の確認（警察、土木事務所、運行事業者、市の立会い） ・走行試験
	地域交通実現の可能性判断（需要予測）	・アンケート（案）の作成 ・アンケートの集計と分析
	実証実験（採算性の検証）	・運賃収入等と運行経費の差額を補てん ・実証運行結果の検証
	本格運行	・走行環境の整備を道路管理者と調整

2) コミュニティ交通導入の支援（川崎市）

コミュニティ交通の導入について、検討体制の構築から、路線バス活用の可能性及びコミュニティ交通の検討、運行実験の実施、本格運行に至るまで、各種検討・手続きに対して技術的な支援を行っており、その中で、必要となる経費についても一部補助している。

■運行実験に対する補助内容

- ・コミュニティ交通の運行実験の実施に必要な経費負担

■本格運行に対する補助内容

- ・車両の購入※及び改造等に要する経費

※本格運行開始時の車両購入費の全部及び車両買替え時の車両購入費の全部又は一部

- ・停留所の標識の購入等に要する経費

表 7.5 神奈川県川崎市における事例

■コミュニティ交通導入の支援（川崎市）	
行政の支援	検討体制の構築
	地域ニーズの確認・既存交通サービスの評価
	路線バス活用の可能性
	コミュニティ交通の検討
	運行実験の実施
	本格運行
	運行継続

7.4 アンケート調査結果の整理

(1) 移動支援の想定地域について

「鉄道駅・バス停から離れた地域」とアンケート調査結果より明らかとなった「距離による移動が不便と感じる地域」を比較すると、回答割合の高い地域と必ずしも一致する状況ではなかった。

このことから、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る。

このことを踏まえると、単に駅やバス停からの距離といった客観的なデータをもとに公共交通不便地域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ることで、支援対象地域を設定することが必要である。

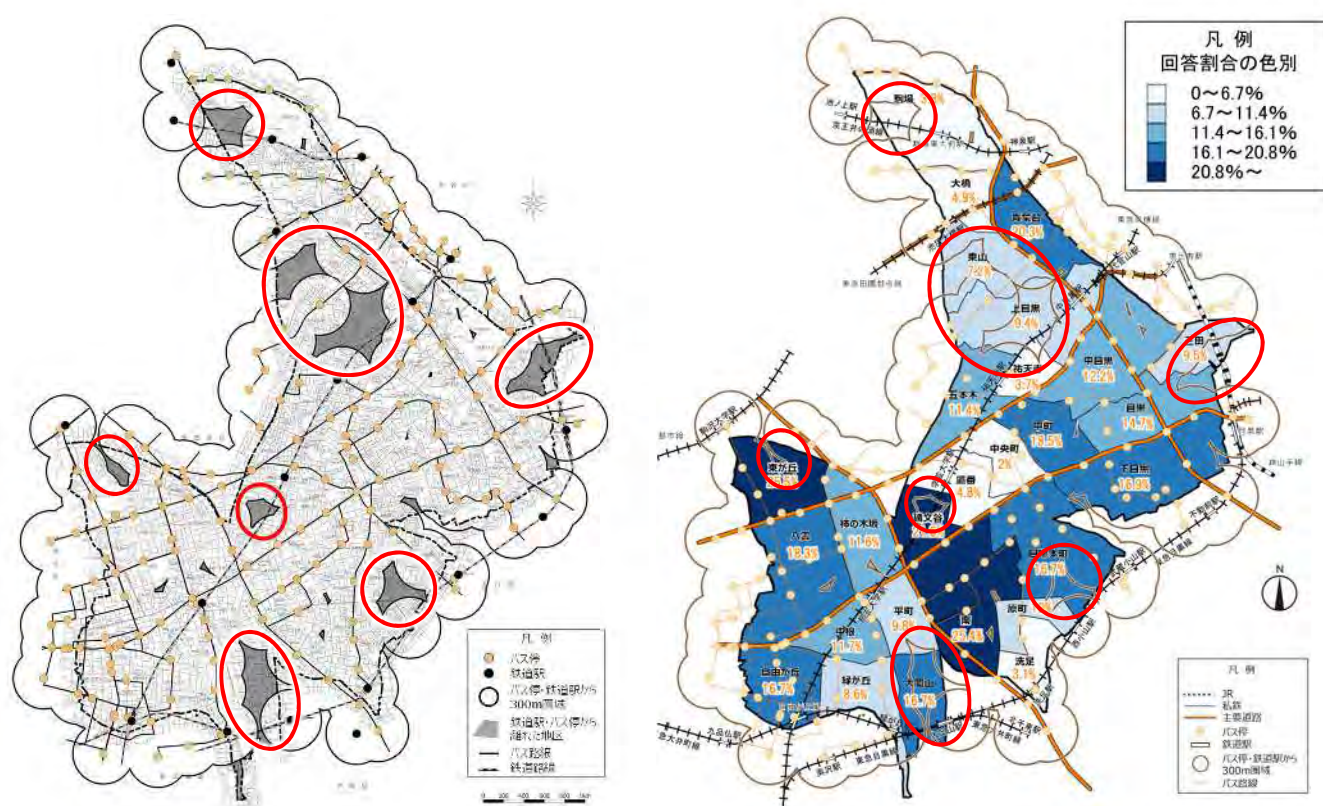


図 7.3 「鉄道駅・バス停から離れた地域」と「距離による移動の不便な状況に関するアンケート結果」の比較

一方、坂道等の地域特性により、移動に不便を感じる地域が浮き彫りとなり、これまでの対象者を特定した各種福祉施策の移動支援とは異なる、誰もが利用できる移動手段の必要性が高いと考えられる。

特に急な坂道が多い地域では、地域の状況をよく知る住民の皆さんが、最も利用しやすい交通手段を検討し、選定することで、利便性の高い移動手段となることが想定される。

よって、アンケート結果を鑑み、今後、地域の特性や具体的な意見などのニーズを把握し、支援方針に基づいて支援を行っていくこととする。

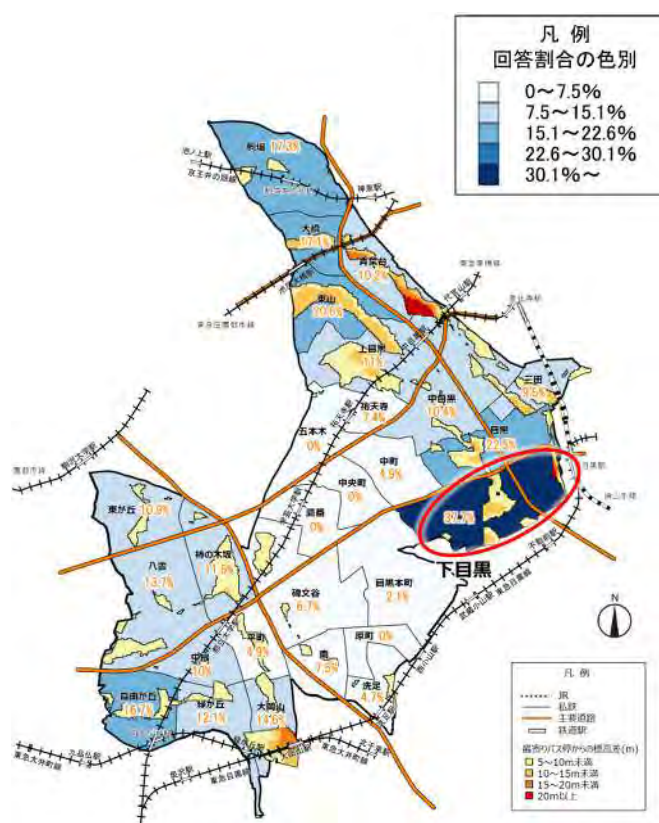


図 7.4 最寄りバス停からの高低差と「駅やバス停まで坂道や段差がある」との関係

(2) 運行に対する経費支出について

地域交通の支援に伴う行政の経費の使い方について、「経費支出に反対」の意見は5.0%以下で、「大部分を支出、もしくは一定限度の支出に賛成」の意見としては、65.6%となっている。

「一定限度の支出」に賛成する意見の内訳をみると、全ての世代で「高齢者等の利用者への利用費に対する補助」と回答する人の割合が高く、合計すると57.9%となっており、次いで「車両にかかわる費用（リース代や保険代含む）」が41.7%となっている。アンケート結果から、車両や利用者への補助など一定限度を設けた支援の仕方が求められていることがわかる。

また、都市計画マスタープランでは、行政の役割として「情報の提供や啓発・普及・技術提携、話合いの場づくり、街づくりの仕組みづくり、事業の支援や誘導」を行う必要があり、実施に伴う経費についても、状況に応じて支援していく必要がある。

7.5 地域交通の運行に関する役割分担の考え方

都市計画マスタープランでは、街づくりに対する「区民・事業者・行政」の連携と役割分担に関して以下のように位置づけられている。

2 区民、事業者、行政の連携と協力

街づくりは、区民、事業者、行政がそれぞれの役割を担い、連携・協力のもとに進めることが基本となります。街づくりの各段階に応じて、①お互いの立場や役割を理解しあう、②街づくりの目標を共有する、③具体的な街づくりの計画を共に作り上げる、④それぞれが連携して街づくりを実践していく、といった取り組みが必要です。

区民は、街に愛着と興味をもって、街づくりに主体的に参画していくことが大切です。

事業者は、自らの企業活動が、街の様相を変える大きな要素となることを十分認識し、地域の街づくりへ積極的に協力・貢献することが大切です。

行政は、区民や事業者に対して、情報の提供や啓発・普及、技術提供、話合いの場づくり、街づくりの仕組みづくり、事業の支援や誘導を行います。行政が自らが取り組むべき街づくりの計画・事業の推進、財源の確保、関係機関との調整や協力要請も行政の大きな役割です。

＜出典：目黒区都市計画マスタープラン／平成16年3月／目黒区＞

また、将来像の実現に向けて、区民、事業者、行政が連携・協力して取り組む街づくりの根拠として「目黒区地域街づくり条例」が制定されていることから、本条例に基づいて地域の移動に関する問題解決の取組への支援を図ることとする。

7.6 目黒区地域街づくり条例

区民の皆さんが日ごろ感じている身近な問題への関心を、具体的な街づくりの取組につなげる仕組みとして、平成 19 年に「目黒区地域街づくり条例」を制定している。

本方針では、身近な地域の移動手段である地域交通の運行に関する取組を、街づくりの課題のひとつと捉え、本条例に基づいて、住民が主体的に検討する会議体へ専門家派遣などを行い、継続的に取組めるよう区として運営支援を行っていく。

以降に「目黒区地域街づくり条例のあらまし」、「流れと支援の仕組み」を示す。

目黒区地域街づくり条例のあらまし

(1) 各主体の連携・協力による街づくりの理念や役割分担

条例の目的 (第 1 条)

- ・区民に身近な街づくりを進めるにあたり、区・区民等・街づくり事業者の責務を明らかにします。
- ・区民発意の適正な土地利用や都市施設整備を実現する仕組みを設けて、良好な生活環境の街を保全・形成していきます。

基本理念 (第 3 条)

地域街づくりは・・・

- ・環境に配慮した安全で快適な街を実現し、区民の暮らしの向上に資するものとします。
- ・都市計画マスタープランなどを踏まえたものとします。
- ・区・区民等・街づくり事業者が相互の信頼・理解・協力に基づき、それぞれの発想を尊重し、その役割を果たすことにより推進します。

各主体の責務 (第 4 条～第 6 条)

- 区：地域街づくりの調査研究、施策の総合的・計画的な推進、区民等への支援、区民意見の反映
- 区民等：良好な生活環境の区民共有財産としての認識と保全・形成、地域街づくり施策への協力
- 街づくり事業者：自主的な取り組み、区民等の理解を得る努力、地域街づくり施策への協力

(2) それぞれの地域にあった計画・ルールづくり等の仕組み

- 地区街づくり研究会、地区街づくり団体 (第 7 条・第 8 条)
 - 地域街づくり計画、地域街づくりルール (第 9 条～第 12 条)
 - 地域街づくり計画推進方針、地域街づくり計画推進区域 (第 13 条・第 14 条)
 - 街づくり活動への支援 (第 18 条)
- p2～p6 のような仕組みで進めていきます。

(3) 法定計画への住民参加

地区計画等への住民参加 (第 15 条・第 16 条)

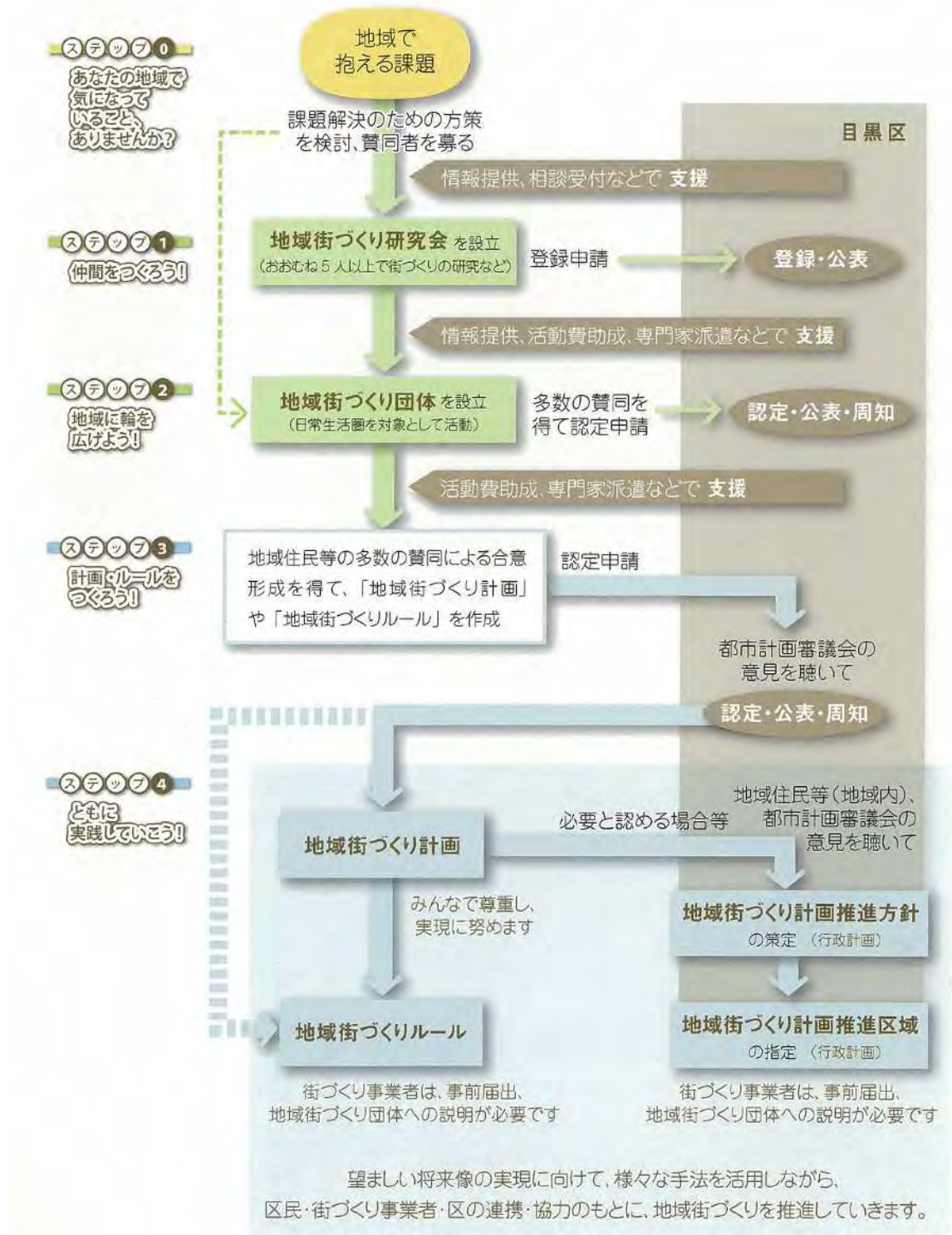
「地区計画等」策定手続きの一部を条例で定めます。また、住民や利害関係人からの「地区計画等」案の内容等の申し出方法も条例で定めることができます。今回の条例制定にあたって、これら住民参加の機会についての項目を盛り込みました。

地域街づくり団体の都市計画提案 (第 17 条)

土地所有者や NPO 等・民営事業者等が、一定規模以上 (0.5ha 以上) の一団の土地について、土地所有者の 3 分の 2 以上の同意等一定の条件を満たした場合に、都市計画の決定や変更の提案ができます。今回の条例制定にあたって、「地域街づくり団体」も「都市計画」の提案ができる団体として位置づけました。

<出典：地域街づくり条例パンフレット／平成 19 年 4 月／目黒区>

流れと支援の仕組み



<出典：地域街づくり条例パンフレット／平成19年4月／目黒区>

8. 地域交通に対する支援方針

(1) 支援に対する取組方

目黒区都市マスタープランより、区民、事業者、行政が連携・協力して課題解決に向けた取組に対して「目黒区地域街づくり条例」に基づき、検討の各段階に応じて必要な支援を行っていく。

－「目黒区地域街づくり条例」における活用項目－

■各主体の連携・協力による街づくりの理念や役割分担

- ・区・区民等・街づくり事業者の責務の明確化
- ・区・区民等・街づくり事業者が相互の信頼・理解・協力に基づき、それぞれの発想を尊重し、その役割を果たすことで街づくりを推進

区：施策の総合的・計画的な推進、区民等への支援

区民等：良好な生活環境の保全・形成、地域街づくり施策への協力

街づくり事業者：区民等の理解を得る努力、地域まちづくり施策への協力

■それぞれの地域にあった計画・ルールづくり等の仕組み

- ・地域街づくり研究会、地域街づくり団体の設立・認定
- ・地域街づくり計画、地域街づくりルールの策定・認定
- ・地域街づくり研究会、地域街づくり団体に対する情報提供、街づくりに関する専門家の派遣
- その他必要な支援、その活動に対する財政上の措置

－地域交通に対する支援に関する基本的な考え方－

■地域の役割

- ・地域が設立する検討組織（以下、「検討会」という。）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

⇒地域交通を地域住民が積極的に利用し、守り育てていくという意識のもと、地域住民が一体となって検討し、計画、運行、利用促進に関する取組を実施

■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

⇒地域交通に関する検討を行うにあたって、情報提供や検討会の運営支援、専門家派遣等による技術的なアドバイス、また関係機関との調整、運行状況のモニタリング、地域交通導入・運行に伴う経費の一部支援

■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

⇒地域交通支援に伴う実験運行や本格運行の実施、また地域交通運行にあたって必要となる現場調査や諸手続き等について協力

なお、地域交通の導入に伴う検討にあたっては、目黒区全域へ地域交通の支援方針の制度を周知し、地域の特性やニーズ等の意見を聞き、運行に向けた調整や手続き等の取組を行っていく。

(2) 支援の対象

地域交通に対する支援の対象は以下の通りとする。

- ・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

(3) 検討項目

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する。

既存交通の活用	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り、地域の利便性の向上が見込めるもの
新たな地域交通の導入	既存交通の活用が困難で、道幅が狭い地域などにおいて、小型車両等による新たな交通手段の導入によって地域の利便性の向上が見込めるもの
タクシーの活用	まとまった利用需要が見込めない地域などにおいて、タクシーの活用により地域の利便性の向上が見込めるもの

(4) 支援の内容

区は、区民、事業者、行政が連携・協力して移動に関する課題解決にむけた取組に対して、検討の各段階に応じて必要な支援を行っていく。

また、区が支援する経費については、今後検討する補助制度を活用し、実証実験や本格運行の各段階で支援を行っていく。

検討会等運営援時	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）

(5) 本格運行後の継続的な取組

検討を行った地域交通について、実証実験による検証の結果、実現性が確認できた場合には本格運行に移行することになる。

本格運行移行後も、地域、事業者、行政が連携し、継続的な運行が可能となるよう取組む必要があり、特に地域の皆さんには、日常の移動手段として利用者数を増やしていくことで、継続的な運行が可能となることから、利用者を増やすための取組が必要となる。

ただし、利用促進や運行改善の対策を行っても、利用者数が減少し、運行継続が困難となった場合は、地域、事業者、行政で協議し、運行継続の可否を判断することとなる。



PDCAを繰り返すことで取組全体のレベルを向上

[P] Plan	地域交通に関する運行計画の立案 運行目標の設定
[D] Do	地域交通の本格運行の実施 利用実績及び利用者の意見徴収
[C] Check	データ集計・分析、関係者ヒアリング 運行目標に対する達成度の評価
[A] Action	利用促進及び運行改善に対する取組の実施 本格運行の継続可否の判断

図 8.1 本格運行後の継続的な取組（PDCAサイクル）

■地域交通の支援方針（案） 新旧対照表

修正案				現 行					
表題 地域交通の支援方針（案） 目次 4.3 地域公共交通の先 <u>行</u> 事例の整理・・・・・・・・・・4-9 2.現状整理 2.3 鉄道の状況 目黒区内では東急電鉄、京王電鉄、JR、東京メトロの4社の事業者が鉄道を運行しており、東急電鉄は4路線、京王電鉄は1路線、JR線は2路線、東京メトロは1路線が区内を通っている。				表題 地域交通の支援方針（素案） 目次 4.3 地域公共交通の先 <u>進</u> 事例の <u>収</u> 集整理・・・・・・・・・・4-9 2.現状整理 2.3 鉄道の状況 目黒区内では東急電鉄、京王電鉄、JRの3社の事業者が鉄道を運行しており、東急電鉄は4路線、京王電鉄は1路線、JR線は2路線が区内を通っている。					
表 2.1 目黒区内を通る鉄道路線および駅				表 2.1 目黒区内を通る鉄道路線および駅					
事業者		路線	駅		事業者		路線	駅	
			区内	隣接区				区内	隣接区
東急電鉄		東横線	中目黒* 祐天寺 学芸大学 都立大学 自由が丘*	代官山	東急電鉄		東横線	中目黒 祐天寺 学芸大学 都立大学 自由が丘*	代官山
		大井町線	自由が丘* 緑が丘	大岡山*			大井町線	自由が丘* 緑ヶ丘	大岡山*
		目黒線	洗足	目黒* 不動前 西小山 武蔵小山 大岡山*			目黒線	洗足	目黒* 不動前 西小山 武蔵小山 大岡山*

修正案				現 行			
事業者	路線	駅		事業者	路線	駅	
		区内	隣接区			区内	隣接区
東急電鉄	田園都市線	池尻大橋	駒沢大学	東急電鉄	田園都市線	池尻大橋	駒沢大学
京王電鉄	井の頭線	駒場東大前	神泉 池ノ上	京王電鉄	井の頭線	駒場東大前	神泉 池ノ上
東日本旅客鉄道 (JR)	山手線/埼京線 (重複区間)		恵比寿* 目黒*	東日本旅客鉄道 (JR)	山手線/埼京線 (重複区間)		恵比寿 目黒*
東京メトロ	日比谷線	中目黒駅*	恵比寿*				

*：複数路線が通る駅を示す

2.6 公共交通サービス圏による分析

(2) 目黒区における鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

2) 鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

高齢者を対象とした公共交通サービス圏の場合には、一般層を対象にした場合に比べて公共交通サービス圏外が拡大し、駒場 2 丁目や駒場 4 丁目、目黒 1 丁目、東が丘 1 丁目、目黒本町 5 丁目や目黒本町 6 丁目などでも広く公共交通サービス圏外となった。

4. 先行事例の調査

4.3 地域公共交通の先行事例の整理

(1) 事例の整理

事例整理にあたっては、地域交通に取り組む事例を広く収集し、カルテ形式で整理した構成を表 4.5 に示す。区内の公共交通の運行状況や道路幅員、坂道等の地域特性を鑑み、都市部で類似した地域特性を有し、小型車両による地域交通の運行が継続的に行われている例として、横浜市や川崎市の事例を示す。

2.6 公共交通サービス圏による分析

(2) 目黒区における鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

2) 鉄道駅・バス停から離れた区域の抽出

高齢者を対象とした公共交通サービス圏の場合には、一般層を対象にした場合に比べて公共交通サービス圏外が拡大し、駒場 2 丁目や駒場 4 丁目、本目黒 5 丁目などでも広く公共交通サービス圏外となった

4. 先行事例の調査

4.3 地域公共交通の先進事例の収集整理

(1) 事例の収集方法

事例収集にあたっては、地域交通に取り組む事例を広く収集し、その概要をカルテ形式で整理した。カルテの構成を表 4.5 に示す。また、実施主体別（行政、NPO 法人・住民組織による協議会）や IT 技術の活用有無などもあわせて分類した。

修正案	現 行				
表 4.5 事例カルテの構成 <table><tr><th>カルテ構成</th></tr><tr><td> ・事業名 ・自治体名（所在地） ・自治体情報 ・実施主体（NPO 法人・住民組織による協議会） ・導入経緯（地域交通導入までの課題や対応策） ・運行状況 ・行政の支援 ・事業の事例 </td></tr></table> (2) 地域公共交通の先行事例 5.2 道路運送法によらない運送形態 (1) 道路運送法の適用を受けない市町村運営バス 図 5.1 に示したように、自動車による輸送は、道路運送法に既定された旅客運送事業として行われることが前提となるが、図の最下段に示したように、道路運送法の適用を受けずに行われる事業もある。 7.地域交通の支援検討に対する評価 7.2 目黒区の現状及び移動支援施策の整理 (1) 目黒区の公共交通の整備水準 区内には、現在、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ているなど、鉄道や路線バスが網羅されている。	カルテ構成	・事業名 ・自治体名（所在地） ・自治体情報 ・実施主体（NPO 法人・住民組織による協議会） ・導入経緯（地域交通導入までの課題や対応策） ・運行状況 ・行政の支援 ・事業の事例	表 4.5 事例カルテの構成 <table><tr><th>カルテ構成</th></tr><tr><td> ・事業者名 ・実施主体（行政または NPO 法人・住民組織による協議会） ・自治体名（所在地） ・自治体情報 ・導入経緯（地域交通導入までの課題や対応策） ・行政の支援事業 ・運行状況 ・路線状況 ・担当部署 </td></tr></table> (2) 地域公共交通の先進事例の収集結果 5.2 道路運送法によらない運送形態 (1) 道路運送法の適用を受けない市町村運営バス 図 5.1 に示したように、自動車による輸送は、道路運送法に既定された旅客運送事業として行われることが前提となるが、図の再下段に示したように、道路運送法の適用を受けずに行われる事業もある。 7.地域交通の支援検討に対する評価 7.2 目黒区の現状及び移動支援施策の整理 (1) 目黒区の公共交通の整備水準 区内には、現在、鉄道事業者 3 社が計 7 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ているなど、鉄道や路線バスが網羅されている。	カルテ構成	・事業者名 ・実施主体（行政または NPO 法人・住民組織による協議会） ・自治体名（所在地） ・自治体情報 ・導入経緯（地域交通導入までの課題や対応策） ・行政の支援事業 ・運行状況 ・路線状況 ・担当部署
カルテ構成					
・事業名 ・自治体名（所在地） ・自治体情報 ・実施主体（NPO 法人・住民組織による協議会） ・導入経緯（地域交通導入までの課題や対応策） ・運行状況 ・行政の支援 ・事業の事例					
カルテ構成					
・事業者名 ・実施主体（行政または NPO 法人・住民組織による協議会） ・自治体名（所在地） ・自治体情報 ・導入経緯（地域交通導入までの課題や対応策） ・行政の支援事業 ・運行状況 ・路線状況 ・担当部署					

修正案	現 行
7.3 地域交通支援に関する動きや先行事例の整理 (2) 地域交通支援に関する先行事例 地域交通支援に関する先行事例として、<u>本区</u>と同様に都市部で<u>道路幅員や坂道等の地域特性が類似し、小型車両による継続的な運行に取組んでいる、横浜市と川崎市において実施されている支援の内容に関する整理を行った。</u> 先行事例については、継続的に運行されるために補助内容を適宜修正するなど、地域の取組を支援しており、目黒区でも同様の対応を念頭において取組んでいく必要がある。 7.4 アンケート調査結果の整理 (1) 移動支援の想定地域について 「鉄道駅・バス停から離れた地域」とアンケート調査結果より明らかとなった「距離による移動が不便と感じる地域」を比較すると、回答割合の高い地域と必ずしも一致する状況ではなかった。 このことから、移動の不便さは、鉄道駅・バス停からの距離だけでなく、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る。 このことを踏まえると、単に駅やバス停からの距離といった客観的なデータをもとに公共交通不便地域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ることで、支援対象地域を設定することが必要である。 一方、坂道等の地域特性により、移動に不便を感じる地域が浮き彫りとなり、これまでの対象者を特定した各種福祉施策の移動支援とは異なる、誰もが利用できる移動手段の必要性が高いと考えられる。 特に急な坂道が多い地域では、地域の状況をよく知る住民の皆さんが、最も利用しやすい交通手段を検討し、選定することで、利便性の高い移動手段となることが想定される。	7.3 地域交通支援に関する動きや先行事例の整理 (2) 地域交通支援に関する先行事例 地域交通支援に関する先行事例として、<u>目黒区</u>と同様に都市部である横浜市と川崎市において実施されている支援の内容に関する整理を行った。先行事例については、継続的に運行されるために補助内容を適宜修正するなど、地域の取組みを支援しており、目黒区でも同様の対応を念頭において取組んでいく必要がある。 7.4 アンケート調査結果の整理 (1) 移動支援の想定地域について 「鉄道駅・バス停から離れた地域」とアンケート調査結果より明らかとなった「距離による移動が不便と感じる地域」を比較すると、回答割合の高い地域と必ずしも一致する状況ではなかった。 このことから、移動の不便さは、鉄道駅・バス停からの距離だけでなく、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る。 このことを踏まえると、単に駅やバス停からの距離といった客観的なデータをもとに公共交通不便地域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ることで、支援対象地域を設定することが必要である。 一方、坂道等の地域特性により、移動に不便を感じる地域が浮き彫りとなり、これまでの対象者を特定した各種福祉施策の移動支援とは異なる、誰もが利用できる移動手段の必要性が高いと考えられる。 特に急な坂道が多い地域では、地域の状況をよく知る住民の皆さんが、最も利用しやすい交通手段を検討し、選定することで、利便性の高い移動手段となることが想定される。

修正案	現 行
よって、アンケート結果を鑑み、今後、<u>地域の特性や具体的な意見などのニーズを把握し、支援方針に基づいて支援を行っていくこととする。</u> 8.地域交通に対する支援方針 (1) 支援に対する取組方 ー地域交通に対する支援に関する基本的な考え方ー ■地域の役割 ・地域が設立する検討組織（以下、「<u>検討会</u>」という。）において、<u>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す取組を実施</u> ⇒地域交通を地域住民が<u>積極的に利用し、守り育てていく</u>という意識のもと、地域住民が一体となって検討し、計画、運行、利用促進に関する取組を実施 ■行政の役割 ・地域交通導入に向けた<u>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</u> ⇒地域交通に関する<u>検討を行うにあたって、情報提供や検討会の運営支援、専門家派遣等による技術的なアドバイス、また関係機関との調整、運行状況のモニタリング、地域交通導入・運行に伴う経費の一部支援</u> なお、<u>地域交通の導入に伴う検討にあたっては、目黒区全域へ地域交通の支援方針の制度を周知し、地域の特性やニーズ等の意見を聞き、運行に向けた調整や手続き等の取組を行っていく。</u>	よって、アンケート結果から<u>モデル地区を選定し、支援方針に基づいて地域の移動支援策の検討に対して、支援を行っていくこととする。</u> 8.地域交通に対する支援方針 (1) 支援に対する取り組み方 ー地域交通に対する支援に関する基本的な考え方ー ■地域の役割 ・地域が<u>主体的に</u>設立する検討組織において、<u>地域住民自らが検討を行い、地域交通の運営・継続に至るまで主体的に実施</u> ⇒地域交通を地域住民が<u>主体的に守り育てていく</u>という意識のもと、地域住民が一体となって検討し、計画、運営、運行、利用促進に関する取組を実施 ■行政の役割 ・地域交通導入に関する<u>情報提供や技術的なアドバイス、関係機関協議支援、一部経費の支援</u> ⇒地域交通支援に関する検討にあたって、<u>情報提供や住民検討会への参加、専門家派遣等による技術的なアドバイス、また関係機関との調整、運行状況のモニタリング、地域交通導入・運行に伴う経費の一部支援</u>

修正案	現 行
(5) 本格運行後の継続的な取組 検討を行った地域交通について、実証実験による検証の結果、実現性が確認できた場合には本格運行に移行することになる。 本格運行移行後も、地域、事業者、行政が連携し、継続的な運行が可能となるよう取組む必要があり、特に地域の皆さんには、日常の移動手段として利用者数を増やしていくことで、継続的な運行が可能となることから、利用者を増やすための<u>取組が必要となる</u>。 ただし、利用促進や運行改善の対策を行っても、利用者数が減少し、運行継続が困難となった場合は、地域、事業者、行政で協議し、運行継続の可否を判断することとなる。 図 8.1 本格運行後の継続的な<u>取組</u>（PDCAサイクル） 削除	(5) 本格運行後の継続的な取組 <u>地域主体で取組</u>、検討を行った地域交通について、実証実験による検証の結果、実現性が確認できた場合には本格運行に移行することになる。 本格運行移行後も、地域、事業者、行政が連携し、継続的な運行が可能となるよう取組む必要があり、特に地域の方々は、日常の移動手段として利用者数を増やしていくことで、継続的な運行が可能となることから、利用者を増やすための<u>取り組みを行って頂く</u>。 ただし、利用促進や運行改善の対策を行っても、利用者数が減少し、運行継続が困難となった場合は、地域、事業者、行政で協議し、運行継続の可否を判断することとなる。 図 8.1 本格運行後の継続的な<u>取り組み</u>（PDCAサイクル） <u>『地域交通支援の手引き』の作成について</u> 本資料「<u>地域交通の支援方針</u>」を踏まえて、地域交通支援に対する具体的な作業内容や作業手順を取りまとめた『<u>地域交通支援の手引き</u>』を作成し、各地域の移動に関する課題解決に向け、<u>地域住民の主体的な取組に対して積極的に支援していくこととする。</u>

地域交通の支援方針【概要版】 (案)

令和 2 年 6 月

目黒区

目次

1	本支援方針作成の背景・目的	1
2	地域交通の支援検討に対する整理	1
3	地域交通に対する支援方針	10

1 本支援方針作成の背景・目的

全国的に少子高齢化が進展する中で、近い将来には、本区においても人口減少・超高齢社会の波が到来する局面が見込まれている。

区内に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、公共交通の利便性は比較的高い状況にあるが、区道の平均幅員は約 4.8mと狭く、路線バスが運行されている道路は幅員の広い幹線道路等に限られている。

高齢者等を中心として移動に不便を感じる方の増加が見込まれ、現在自家用車を利用できる高齢者においても、高齢ドライバーによる事故の問題を受けた免許返納の動きが広がり、日常生活を送る上で、地域の状況に応じた利便性の高い移動手段が必要になると考えられる。

そこで、区では、移動に関する地域特有の困りごとを解決するための取組に対して支援することを目的として、身近な地域の交通（以下、「地域交通」という。）の支援方針を定め、今後はこの方針に基づき、地域への支援の取組を進めていくこととする。

目黒区で考える地域交通とは、徒歩や自転車、タクシー、ワゴン型バスなど、地域の身近な移動手段のことをいう。

2 地域交通の支援検討に対する整理

(1) 「地域交通の支援」の位置づけ

「地域交通の支援」については、目黒区都市計画マスタープランの分野別方針の「③道路・交通網整備の方針」や「⑧福祉の街づくりの方針」の内容の一部と位置づけて取組んでいく。

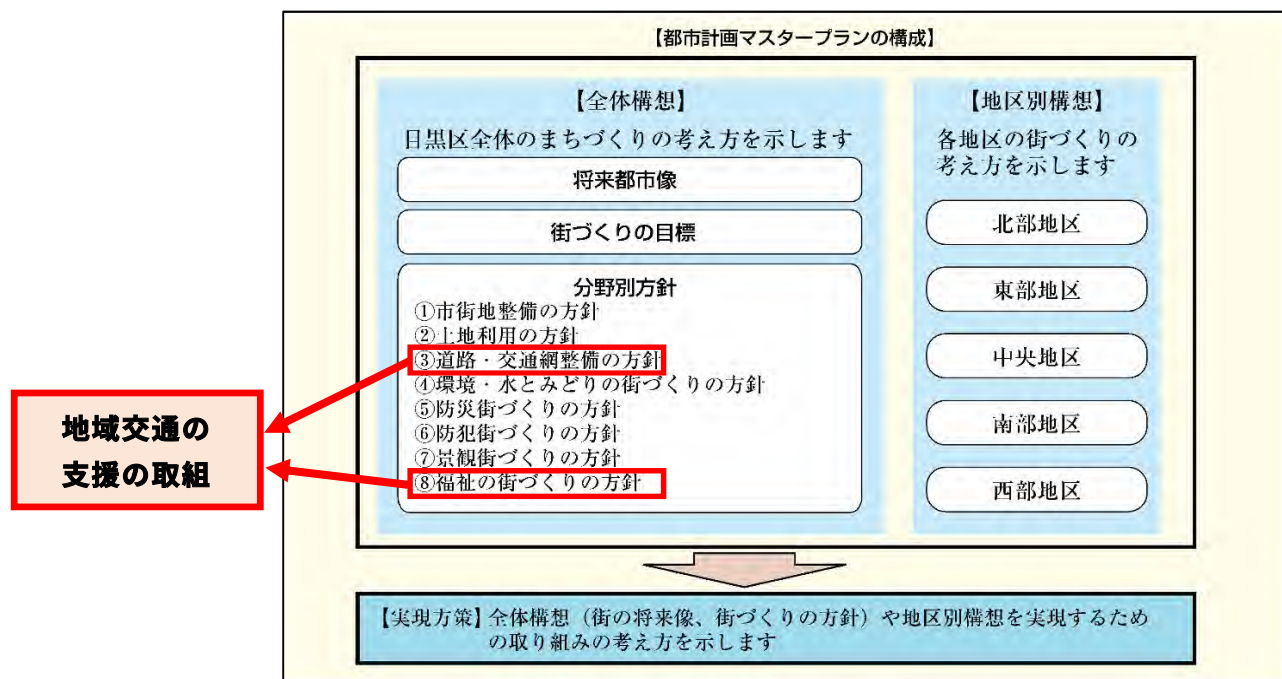


図-1 都市計画マスタープランの構成

(2) 目黒区の現状及び移動支援施策の整理

1) 目黒区の公共交通の整備水準

区内には、現在、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ているなど、鉄道や路線バスが網羅されている。

また、タクシー事業者も多く営業しているなど、公共交通の利便性は比較的高い状況にある。

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300mでみると、鉄道駅・バス停から離れた、いわゆる「公共交通空白地域」として大きくまとまった地域はないが、区内の地形的な起伏状況から、坂道等による移動に対する地域特有のニーズが想定される。

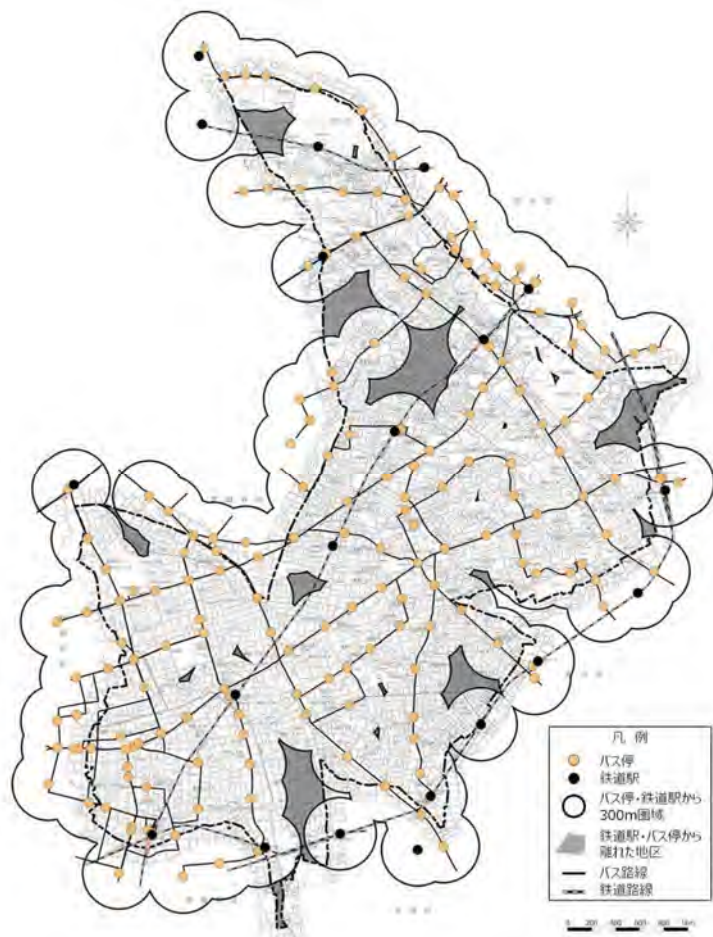


図-2 鉄道駅・バス停から300m以上離れた地域

2) 高低差のある区域の抽出

公共交通の利用がしにくい要因として居住地とバス停との高低差がある。

10mメッシュの標高データによると目黒区における地形の起伏は右図のようになり、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である。

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事が推測される。

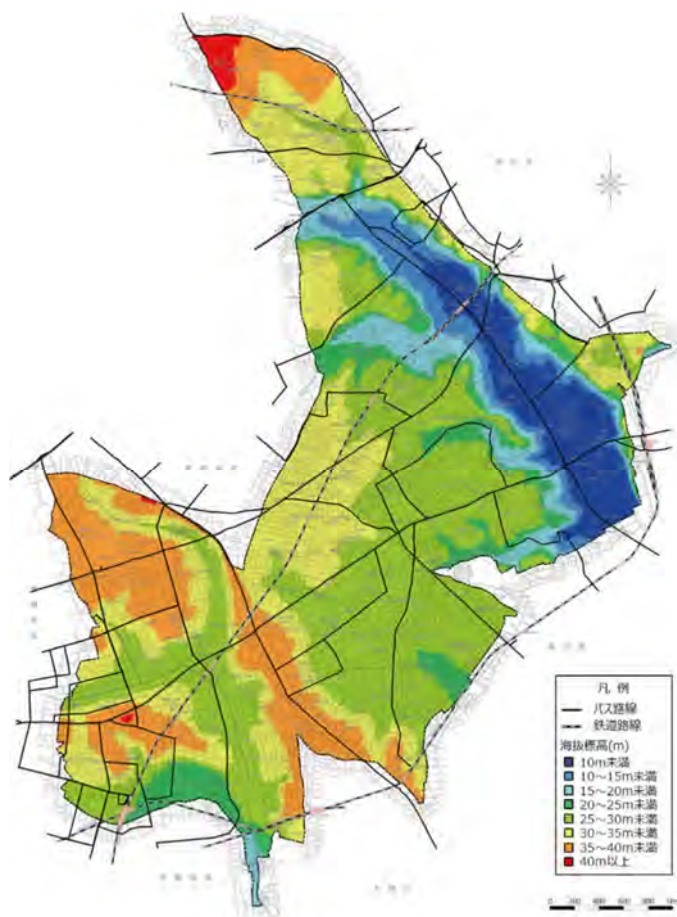


図-3 目黒区内の起伏

3) 既存の移動支援策

既存の移動支援に関する関連計画のうち、区の施策としては、主に身体障害者手帳や愛の手帳を保有している方や要介護認定を受けている方を対象として、常時車いす等を利用している方や一人で公共交通機関を利用することが困難な方などへの支援がある。

さらに、区以外で実施されている施策として、東京都や交通事業者等が行っている鉄道・バス・タクシー等への割引制度などがあることから、「地域交通の支援」では、既存の移動支援の施策と重複しない支援方法を検討する必要がある。

表-1 区の主な移動支援の施策

施策名	対象者	概要
介護タクシー利用補助事業	・身体障害者手帳をお持ちの方 ・要介護4以上の方	常時車いす、ストレッチャーを利用する方に介護タクシーの利用費を補助
ハンディキャブ運行	・一人では外出が困難な方 (原則として、身体障害者手帳、愛の手帳をお持ちの方、要介護・要支援の認定を受けている方)	高齢や障害等の理由で、一人では外出が困難な方へ、車椅子ごと乗れる自動車「ハンディキャブ」を運行
福祉タクシー利用券の給付	・下肢・体幹・内部障害に係る機能障害を有し、総合等級が1級から3級の方 ・上肢・視覚障害に係る機能障害を有し、総合等級が1級、2級の方 ・愛の手帳2度以上の方	心身障害者の方に、福祉タクシー利用券を交付
自動車燃料費の助成	・脳性マヒまたは進行性筋萎縮症の方 ・区指定の特殊疾病(難病)の方で、都発行の特定医療費(指定難病)受給者証をお持ちの方	心身障害者の方を対象にガソリン代・軽油代を助成
自転車シェアリング事業	・自転車シェアリングの利用に際し、民間事業者の利用規約に同意した方	サイクルポートから、電動アシスト自転車を利用して移動ができる

表-2 区以外の移動支援の施策

施策名	対象者	概要
旅客運賃(JR線・私鉄・旅客船)の割引	・心身障害者、心身障害児とその介護者、戦傷病者手帳の交付を受けた方	JR線、連絡会社線の運賃割引
都営交通(都バス・都営地下鉄)の無料乗車券と割引	・身体障害者、知的障害者、戦傷病者及び原爆被爆者の方	都営交通無料乗車券の発行及び介護者の割引制度
東京都精神障害者都営交通乗車証	・精神障害者保健福祉手帳を所持する方	精神障害者都営交通乗車証の交付
民営バス料金の割引	・障害者の手帳を所持する方	民営バス料金の割引
東京都シルバーパス	・70歳以上の方	都内のバス(民営・都営)、都営地下鉄、都電を利用できる乗車証を発行
障害者のタクシー料金の割引	・身体障害者手帳・愛の手帳の交付を受けている方	タクシー利用時、走行メーター表示額から10パーセントの割引

(3) 地域交通支援に関する動きや先行事例の整理

1) 地域交通に関する法制度の動き

地域公共交通に関する法令は、平成 12 年 2 月に「貸切バス事業（道路運送法）」の規制緩和があり、その後、平成 14 年 2 月に「乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）」が規制緩和された。この規制緩和により、需給調整規制が原則廃止され、事業参入については許可制となり、運賃制度については事業者が多様に運賃設定できる届出制となった。また、原則禁止されていた自家用自動車による有償運送が、平成 18 年 10 月に「自家用有償旅客運送の登録制度（道路運送法）」が創設されたことで可能となった。

地域公共交通活性化の支援策として、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、平成 19 年 10 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、その翌年に、同法の目的を達成するため、「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設された。平成 23 年に「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、過疎地域等において、コミュニティバスやデマンドタクシー等の地域内交通の運行や車両購入等の支援が行われるようになった。

また、令和元年 6 月に閣議決定された「成長戦略実行計画案」においては、モビリティに関する今後の対応の方向性として、「交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設」や「タクシーの相乗り導入」が位置づけられており、今後も様々な法制度の整備が想定される中、新たな制度を活用し、対応していく必要がある。

表-3 地域の移動を担う交通手段

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを実行したり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	子供からお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送		必要な安全上の措置を執った上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。安全・安心を確保するための措置として、①安全確保（2種免許又は1種免許＋講習、運行管理の責任者の選任等）、②利用者保護（対価提示）が求められる。
道路運送法の許可・登録を要しないもの（互助）		地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼）

<抜粋：成長戦略実行計画／令和元年 6 月>

■交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設

交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。

■タクシーの相乗り導入

タクシーの相乗り導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時にタクシー事業者にとっては生産性の向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域の要件や限定はかけずに一般的に導入を行う。

<抜粋：成長戦略実行計画／令和元年 6 月>

2) 東京都区部のコミュニティバス等の整理

特別区 23 区のうち 19 区で行政が支援しているコミュニティバス等が運行実施されている。運賃は、100 円から 220 円の範囲で設定され、行政の支援は車両代や停留所設置費、運行経費等があり、事業の継続には、運行経費から運賃等の収入を引いた補充支援が課題となっている。

表-4 他区のコミュニティバス等の運行状況（令和元年 12 月時点：各区 HP より）

自治体名	路線数	自治体名	路線数	自治体名	路線数	自治体名	路線数
千代田区	4	台東区	4	渋谷区	4	板橋区	1
中央区	2	墨田区	3	杉並区	3	練馬区	6
港区	7	江東区	2	豊島区	1	足立区	12
新宿区	3	大田区	1	北区	2	葛飾区	2
文京区	2	世田谷区	10	荒川区	5		

3) 地域交通支援に関する先行事例

地域交通支援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、小型車両による継続的な運行に取り組んでいる、横浜市と川崎市において実施されている支援の内容に関する整理を行った。

先行事例については、継続的に運行されるために補助内容を適宜修正するなど、地域の取組を支援しており、目黒区でも同様の対応を念頭において取り組んでいく必要がある。

① 地域交通サポート事業（横浜市）

地域交通の運行に向けて、事前相談、地域組織の設立から、実証実験の実施、本格運行に至るまで、各種検討・手続きに対して技術的な支援を行っており、その中で、必要となる経費についても一部補助している。

■実証運行に対する補助内容

- ・実証運行に必要なバス停の設置や必要最低限の車両整備費
- ・車両リース料の支援
- ・運賃収入等が運行経費を下回った場合における運賃収入等と運行経費の差額の補填

■本格運行に対する補助内容

- ・ワゴン型車両の購入に伴う費用又はリース料及び付属設備の設置に係る費用
- ・必要最低限の車両改装等に係る費用
- ・任意自動車保険料、車検に要する法定費用及び自動車税

② コミュニティ交通導入の支援（川崎市）

コミュニティ交通の導入について、検討体制の構築から、路線バス活用の可能性及びコミュニティ交通の検討、運行実験の実施、本格運行に至るまで、各種検討・手続きに対して技術的な支援を行っており、その中で、必要となる経費についても一部補助している。

■運行実験に対する補助内容

- ・コミュニティ交通の運行実験の実施に必要な経費負担

■本格運行に対する補助内容

- ・車両の購入※及び改造等に要する経費
 - ※本格運行開始時の車両購入費の全部及び車両買替え時の車両購入費の全部又は一部
- ・停留所の標識の購入等に要する経費

(4) 旅客運送事業の種類と許認可制度

道路運送法に位置づけられる旅客運送事業は、下図のように体系づけられている。

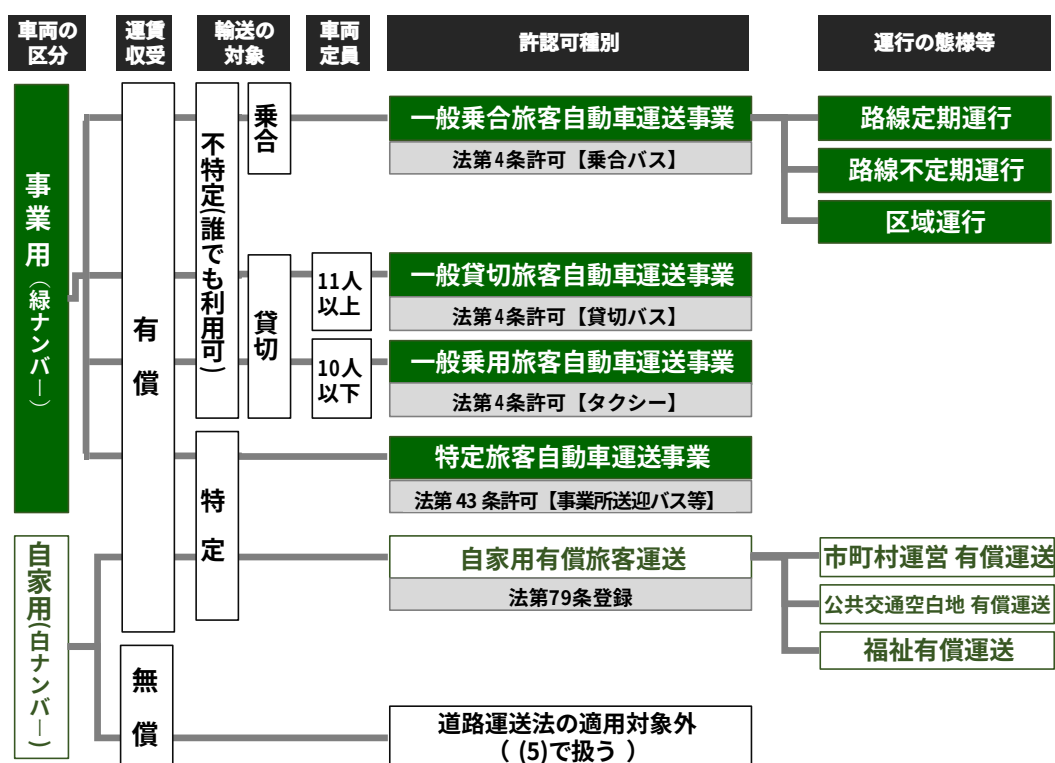


図-4 旅客運送事業の体系

1) 事業計画と運行計画

乗合バスなどを運行する場合は、一般旅客自動車運送事業として、道路運送法第4条に基づく「事業計画」及び「運行計画」を作成し、許可を受ける必要がある。

表-5 事業計画と運行計画

事業計画 (法第5条/施行規則第4条)	運行計画 (法第15条の3/施行規則第15条の12)
①路線(起終点・キロ程・経過地)または営業区域 ②停留所の名称、位置、停留所間の距離 ③主たる事務所及び営業所の名称、位置 ④営業所に配置する事業用自動車の数 ⑤自動車車庫の位置及び収容能力 ■路線図を添付	①運行系統 ②運行回数 ③運行時刻

2) 運賃及び料金

道路運送法第9条から第9条の3には運賃及び料金について定められており、また、自家用有償運送については、道路運送法施行規則第51条の15に定められている。運賃設定については、上限認可制運賃や届出運賃、協議運賃などがあり、地域交通の場合は、地域公共交通会議等によって、関係者の合意のもと、協議が調った運賃となる。

3) 地域公共交通会議等

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための運送事業に関する協議を行うための会議であり、この中で合意を図ることにより、運賃や区域の設定、使用車両等の許認可事項の緩和が可能となり、各種手続き期間についても短縮することが可能となる。

(5) アンケート調査結果の整理

1) 移動支援の想定地域

「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」を比較すると、回答割合の高い地域と必ずしも一致する状況ではなかった。

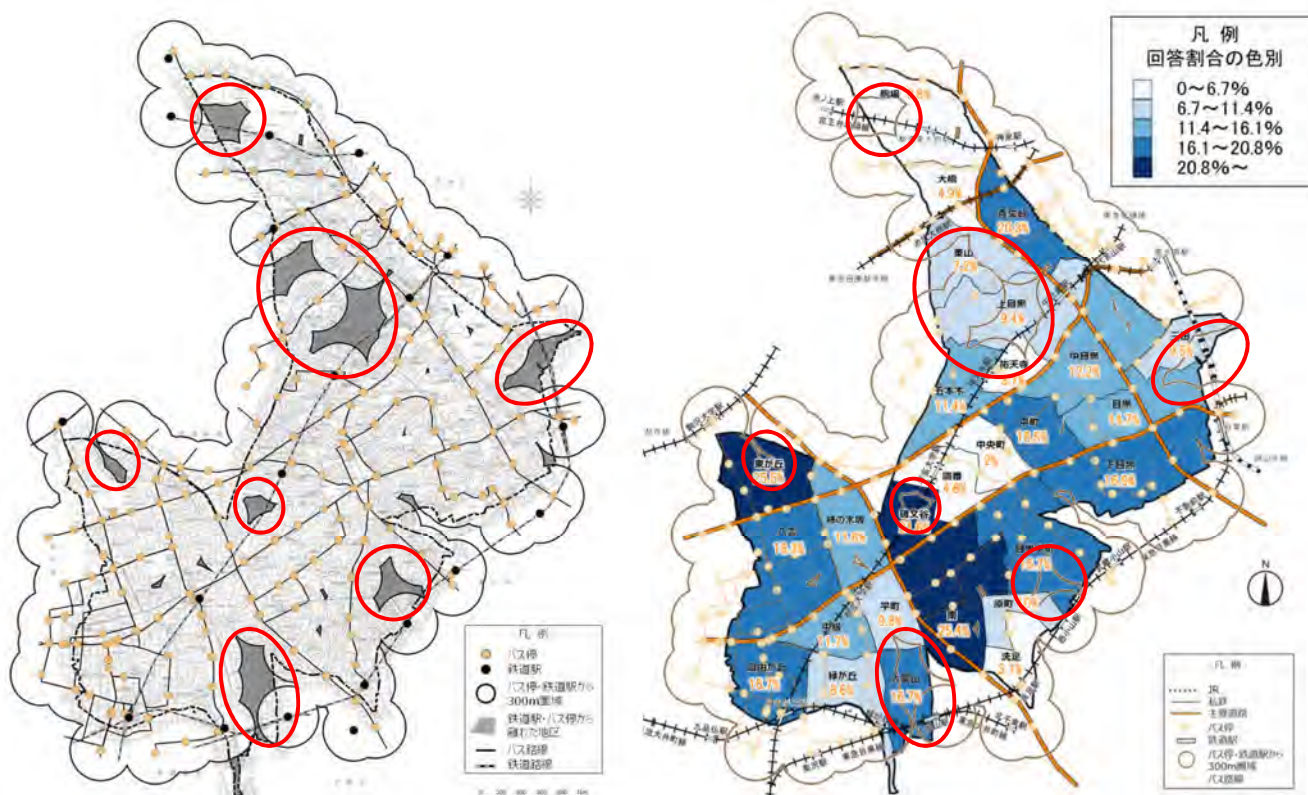


図-5 「鉄道駅・バス停から離れた地域」と「距離による移動の不便な状況」に関するアンケート結果の比較

一方、坂道等の地域特性により、移動に不便を感じる地域が浮き彫りとなり、これまでの対象者を特定した各種福祉施策の移動支援とは異なる、誰もが利用できる移動手段の必要性が高いと考えられる。

特に急な坂道が多い地域では、地域の状況をよく知る住民の皆さんが、最も利用しやすい交通手段を検討し、選定することで、利便性の高い移動手段となることが想定される。

よって、アンケート結果を鑑み、今後、地域の特性や具体的な意見などのニーズを把握し、支援方針に基づいて支援を行っていくこととする。

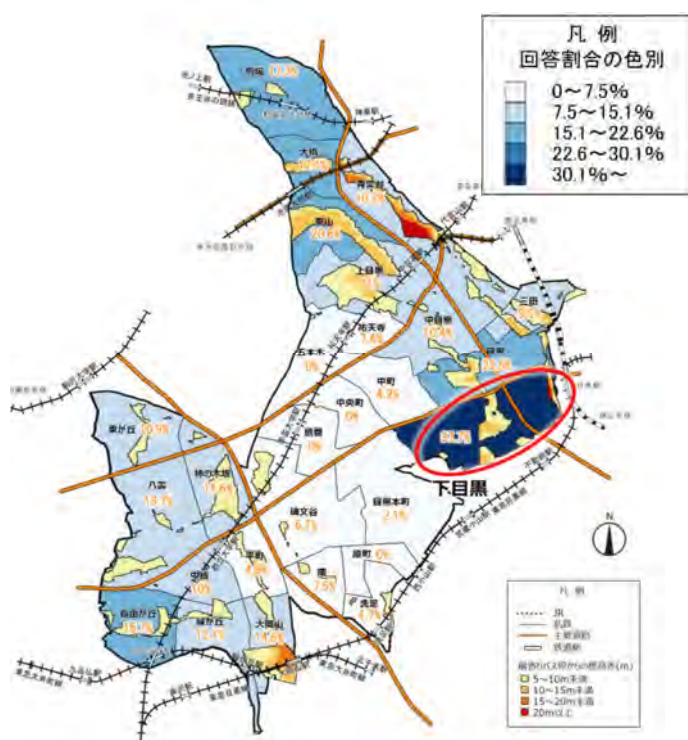


図-6 最寄りバス停からの高低差と「駅やバス停まで坂道や段差がある」との関係

2) 運行に対する区の経費支出

地域交通の支援に伴う行政の経費の使い方について、「経費支出に反対」の意見は5.0%以下で、「大部分を支出、もしくは一定限度の支出に賛成」の意見としては、65.6%となっている。「一定限度の支出」に賛成する意見の内訳をみると、全ての世代で「高齢者等の利用者への利用費に対する補助」と回答する人の割合が高く、合計すると57.9%となっており、次いで「車両にかかわる費用（リース代や保険代含む）」が41.7%となっている。アンケート結果から、車両や利用者への補助など一定限度を設けた支援の仕方が求められていることがわかる。

また、都市計画マスタープランでは、行政の役割として「情報の提供や啓発・普及・技術提携、話合いの場づくり、街づくりの仕組みづくり、事業の支援や誘導」を行う必要があり、実施に伴う経費についても、状況に応じて支援していく必要がある。

(6) 地域交通の運行に関する役割分担の考え方

都市計画マスタープランでは、街づくりに対する「区民・事業者・行政」の連携と役割分担に関して以下のように位置づけられている。

2 区民、事業者、行政の連携と協力

街づくりは、区民、事業者、行政がそれぞれの役割を担い、連携・協力のもとに進めることが基本となります。街づくりの各段階に応じて、①お互いの立場や役割を理解しあう、②街づくりの目標を共有する、③具体的な街づくりの計画を共に作り上げる、④それぞれが連携して街づくりを実践していく、といった取り組みが必要です。

区民は、街に愛着と興味をもって、街づくりに主体的に参画していくことが大切です。

事業者は、自らの企業活動が、街の様相を変える大きな要素となることを十分認識し、地域の街づくりへ積極的に協力・貢献することが大切です。

行政は、区民や事業者に対して、情報の提供や啓発・普及、技術提供、話合いの場づくり、街づくりの仕組みづくり、事業の支援や誘導を行います。行政が自らが取り組むべき街づくりの計画・事業の推進、財源の確保、関係機関との調整や協力要請も行政の大きな役割です。

<出典：目黒区都市計画マスタープラン>

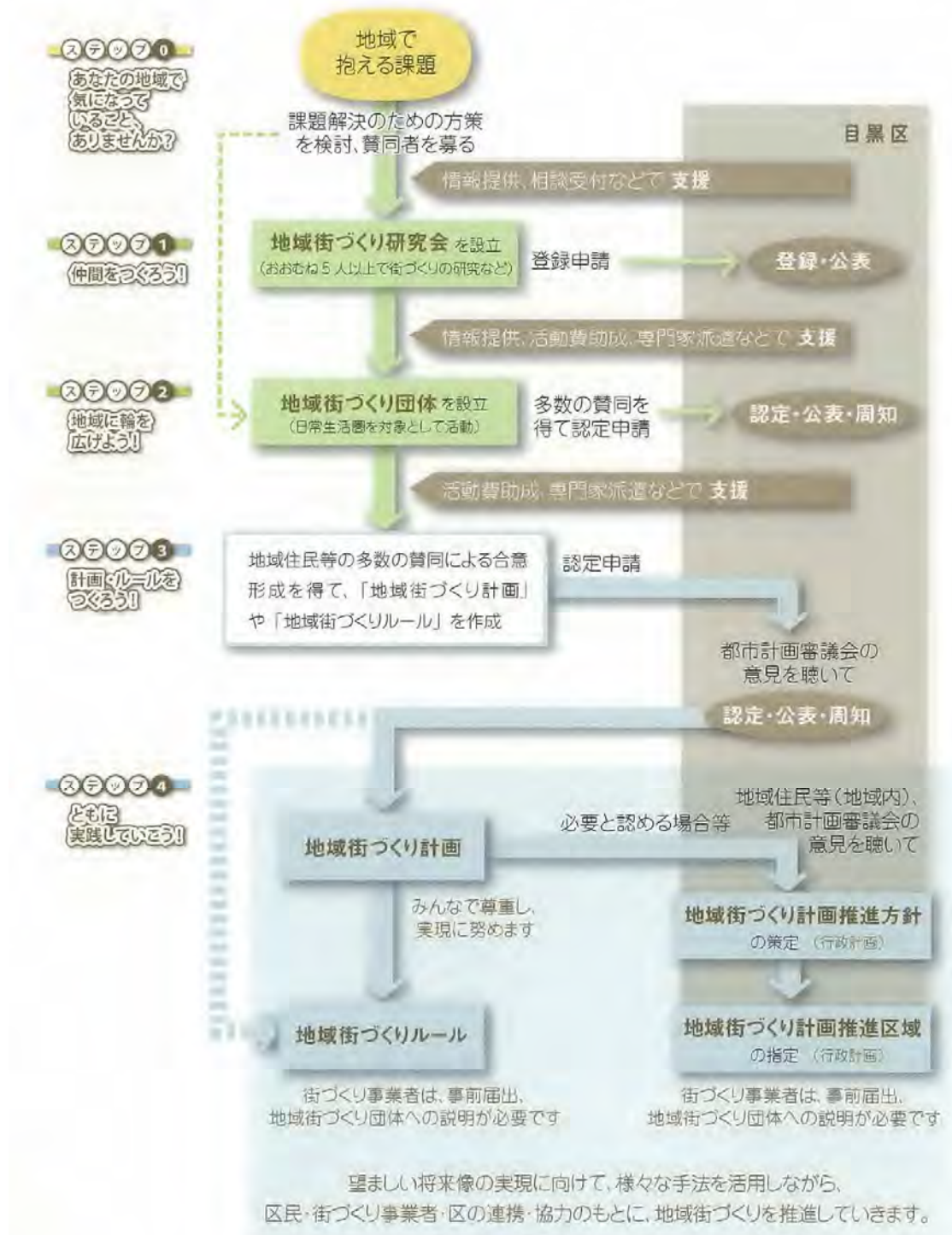
また、将来像の実現に向けて、区民、事業者、行政が連携・協力して取り組む街づくりの根拠として「目黒区地域街づくり条例」が制定されていることから、本条例に基づいて地域の移動に関する課題解決の取組への支援を図ることとする。

(7) 目黒区地域街づくり条例

区民の皆さんが日ごろ感じている身近な問題への関心を、具体的な街づくりの取組につなげる仕組みとして、平成 19 年に「目黒区地域街づくり条例」を制定している。

本方針では、身近な地域の移動手段である地域交通の運行に関する取組を、街づくりの課題のひとつと捉え、本条例に基づいて、住民が主体的に検討する会議体へ専門家派遣などを行い、継続的に取組めるよう区として運営支援を行っていく。

流れと支援の仕組み



<出典：地域街づくり条例パンフレット／平成 19 年 4 月／目黒区>

3 地域交通に対する支援方針

(1) 支援に対する取組方

目黒区都市マスタープランより、区民、事業者、行政が連携・協力して課題解決に向けた取組に対して「目黒区地域街づくり条例」に基づき、検討の各段階に応じて必要な支援を行っていく。

－「目黒区地域街づくり条例」における活用項目－

■各主体の連携・協力による街づくりの理念や役割分担

- ・区・区民等・街づくり事業者の責務の明確化
- ・区・区民等・街づくり事業者がそれぞれの役割を果たすことで街づくりを推進

■それぞれの地域にあった計画・ルールづくり等の仕組み

- ・地域街づくり研究会、地域街づくり団体の設立・認定
- ・情報提供、専門家の派遣その他必要な支援、その活動に対する財政上の措置

－地域交通に対する支援に関する基本的な考え方－

■地域の役割

- ・地域が設立する検討組織（以下、「検討会」という。）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

⇒地域交通を地域住民が積極的に利用し、守り育てていくという意識のもと、地域住民が一体となって検討し、計画、運行、利用促進に関する取組を実施

■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
- ⇒地域交通に関する検討を行うにあたって、情報提供や検討会の運営支援、専門家派遣等による技術的なアドバイス、また関係機関との調整、運行状況のモニタリング、地域交通導入・運行に伴う経費の一部支援

■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
- ⇒地域交通支援に伴う実験運行や本格運行の実施、また地域交通運行にあたって必要となる現場調査や諸手続き等について協力

なお、地域交通の導入に伴う検討にあたっては、目黒区全域へ地域交通の支援方針の制度を周知し、地域の特性やニーズ等の意見を聞き、運行に向けた調整や手続き等の取組を行っていく。

(2) 支援の対象

地域交通に対する支援の対象は以下の通りとする。

- ・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

(3) 検討項目

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する。

既存交通の活用	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り、地域の利便性の向上が見込めるもの
新たな地域交通の導入	既存交通の活用が困難で、道幅が狭い地域などにおいて、小型車両等による新たな交通手段の導入によって地域の利便性の向上が見込めるもの
タクシーの活用	まとまった利用需要が見込めない地域などにおいて、タクシーの活用により地域の利便性の向上が見込めるもの

(4) 支援の内容

区は、区民、事業者、行政が連携・協力して移動に関する課題解決にむけた取組に対して、検討の各段階に応じて必要な支援を行っていく。

また、区が支援する経費については、今後検討する補助制度を活用し、実証実験や本格運行の各段階で支援を行っていく。

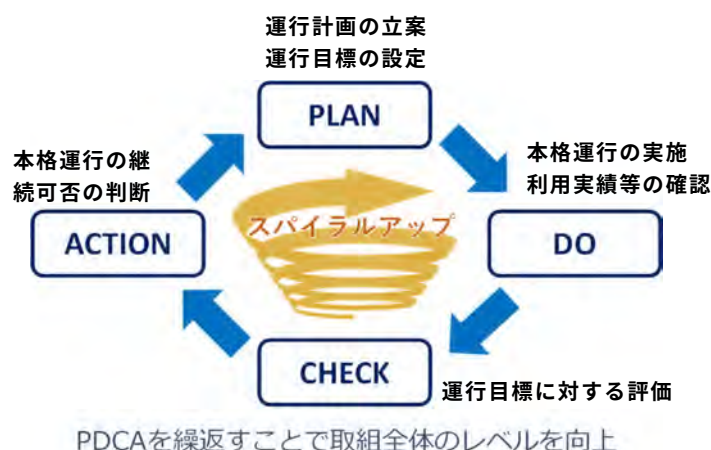
検討会等運営時	会議等運営(消耗品、アンケート調査・分析等)、専門家派遣、技術的な情報提供、関係機関との調整等
実証実験時	実証実験運行(実験運行計画立案、交通事業者との調整、各種手続きに伴う資料作成、本格運行への判断・分析等)
本格運行時	本格運行(本格運行計画立案、交通事業者との調整、各種手続きに伴う資料作成、本格運行後の評価・分析等)

(5) 本格運行後の継続的な取組

検討を行った地域交通について、実証実験による検証の結果、実現性が確認できた場合には本格運行に移行することになる。

本格運行移行後も、地域、事業者、行政が連携し、継続的な運行が可能となるよう取組む必要があり、特に地域の皆さんは、日常の移動手段として利用者数を増やしていくことで、継続的な運行が可能となることから、利用促進等の取組が必要となる。

万が一、利用促進や運行改善の対策を行っても、利用者数が減少し、運行継続が困難となった場合は、地域、事業者、行政で協議し、運行継続の可否を判断することとなる。



1 地域交通の支援方針素案に対するパブリックコメントの実施結果について

(1) 募集期間 令和2年2月27日 から 令和2年3月31日まで

(2) 周知方法

ア 掲載場所

めぐろ区報(令和2年3月5日号掲載)、目黒区公式ホームページ(令和2年2月27日から令和2年3月31日まで掲載)

イ 閲覧場所

目黒区総合庁舎本館1階区政情報コーナー、6階みどり土木政策課 各地区サービス事務所(東部除く)、各住区センター、各区立図書館

(3) 意見提出者状況

提出者	個人	団体	議会	合計
提出者数	6	1	1	8
(件 数)	(13 件)	(4 件)	(3 件)	(20 件)

(4) 意見に対する対応区分の件数

番号	内容	件数
1	ご意見の趣旨を踏まえて素案を修正します。	0
2	ご意見の趣旨は素案に取り上げており、その趣旨に沿って取組みます。	6
3	ご意見の趣旨は素案にはお示ししていませんが、取組み中でご意見の趣旨を踏まえて努力します。	4
4	ご意見の趣旨は、今後の検討課題とします。	1
5	ご意見の趣旨に沿うことは困難です。	0
6	その他 (素案に関する内容以外のものや具体的な地域の意見等に関する内容)	9
	合計	20

2 地域交通の支援方針素案に対するご意見と検討結果

整理番号	区分	区民意見(意見募集)	関係所管	対応区分	検討結果
1	個人	検討組織が開く会議等が日中に開かれる場合、日中働いている人たちは、「地域が主体的に設立する検討組織」に所属することが難しく、検討組織が集められないような意見を、行政が主体的に集計し、行政が主体となって目黒区内の新たな地域交通を作るべきだと思います。 「地域が主体的に設立する検討組織」に所属している人の意見ばかりが反映されたもの、すなわち、組織に所属していない人は使いづらいものになってしまう懸念があるため、地域住民が自ら検討・運営・継続するのではなく、行政がそれらを行うべきだと主張します。	みどり土木政策課	3	区では、地域交通が必要な地域の方々に運行ルートの検討や日常的に利用していただくことで、継続的な運行が可能になると考えています。 地域の検討組織に所属していない人へは、アンケート調査により意見をいただきながら検討し、また、検討や運営に際して、住民任せにすることなく、区が積極的にに関わり、交通事業者等の関係機関との調整や運行に伴う手続きなどに取組むこととしています。
2	個人	健康維持・増進をはかり健康で元気に過ごせる高齢者をつくることで、今後の高齢福祉予算の縮減にもつながるはず。そういう意味から、福祉の視点での地域交通は大切・必要と考えます。そういう視点を是非入れてほしい。	みどり土木政策課	2	地域交通は、必要とする地域の様々な方に利用いただき、福祉の視点も含めて日常の移動に関する利便性向上を目的として運行するものと考えております。
3	個人	地域・行政・事業者3者での役割、それらが共同して実施していくこと、住民参加の視点からは大切と考えます。計画、運営、進行、利用促進に関する取組を実施まで地域住民に求めるのでは、「参加」といってもとてもハードルが高いので、住民参加のあり方を再度検討して頂き、行政の役割としてもう少しお金の負担と人(実際に検討し実施に向け動く人)にかけてほしいと思います。	みどり土木政策課	3	区では、地域交通が必要な地域の方々に運行ルートの検討や日常的に利用していただくことで、継続的な運行が可能になると考えています。 検討や運営に際しては、住民任せにすることなく、区が積極的にに関わり、交通事業者等の関係機関との調整や運行に伴う手続きなどに取組むこととしています。 また、行政が支援する金額や人員につきましては、今後、検討してまいります。
4	個人	横浜・川崎でなく23区での運行状況を分析したのですか？他区の先行事例を参考にしないのはどうしてなのか？	みどり土木政策課	6	先行事例につきましては、全国的な取組を調査し、東京都区部のコミュニティバス等の整理を行っております。これらを踏まえ、区内の公共交通の運行状況や道路幅、坂道等の地域特性などが類似しており、小型車両による地域交通の継続的な運行がされている例として、横浜市や川崎市を参考としております。
5	個人	鉄道・バス駅から離れた区域(駒2、4、東2、上目3、4)や高低差のある地域(青1、大橋2、東1、2、3、上1、3、4)両方に当てはまる、これらの北部地域は、不便性のリスクが高く、また地域交通の必要度の高い地域と言えるのではないですか。	みどり土木政策課	6	アンケート結果から、駅やバス停からの距離による不便に対する感じ方には差があり、坂道、段差については地形を反映した結果になっています。地域の状況をよく知る皆さんが、意見を出し合い検討していくことが重要であると考えています。

整理 番号	区分	区民意見 (意見募集)	関係所管	対応 区分	検討結果
6	個人	アンケートで、「とくに不便はない」駒57.7、大58.5、青59.3、東62.9%、と平均57%よりも高くなっているが、この地域の中の年齢別が分かりません。地域の中の年齢構成によっても要求度は違ってくると思います。この内容では正確な情報とは言えないのではないのでしょうか。	みどり土木政策課	6	アンケートについては、目黒区全域の各世代の住民に対し、日常の移動状況や地域交通の導入に関する方針、財源支出の考え方について調査を行ったものであり、地域交通が必要な地域の具体的な意見等については、地域の状況をよく知る皆さんと検討していく中で考えてまいります。
7	個人	アンケートで、区の財源の支出(金額の多少はあると思うが)65%賛成とあり、予防、健康増進の視点を含め、福祉充実の立場からの財政支出を案に盛り込んで頂きたいと考えますが、いかがでしょうか。	みどり土木政策課	4	アンケート結果から、区の財源支出に賛成している約65%のうち、財政支出に一定の限度を設けた方が良いとする人が約40%で最も多い結果でした。財政支出については、厳しい財政状況を踏まえ慎重に検討してまいります。
8	個人	素案をつくり進めていって頂くことは良いと思いますが、区民の要望に沿った区民が利用しやすい、安心して区民生活が送れるような地域交通を、もっと行政の力で進めていって欲しいと願います。	みどり土木政策課	3	区では、地域交通が必要な地域の方々に運行ルートの検討や日常的に利用していただくことで、継続的な運行が可能になると考えています。 また、検討や運営に際して、住民任せにすることなく、区が積極的にに関わり、交通事業者等の関係機関との調整や運行に伴う手続きなどに取組むこととしています。
9	個人	コミュニティバスの充実や、シルバーバスの減額、東急電鉄との提携の拡充、などなど、「足の便」の良い目黒を実現すれば、以下のことを達成出来るのではないかと考えます。 (1) 高齢者の引きこもり防止 (2) 地域活動・経済活動の活性化 (3) 交通事故の軽減	みどり土木政策課 交通事業者	3	ご意見の趣旨を踏まえて、各交通事業者と調整を行っていく中で、検討いただくよう依頼してまいります。
10	個人	高齢化が進む中で、坂の多い目黒で病院や買い物が困難を強いられています。この点を配慮したプランが重要であると思います。よって、①ITだけにたよらず(素案)を手に入れることができること。②地域住民の声をできるだけ多く集約すること。③自由が丘周辺で見掛けのような「コミュニティバス」の計画を、とりわけコース・停留所・運賃・運行の本数などの検討をして早期に実施すること。④住民参加で案づくりをするべきであると思います。	みどり土木政策課	2	区では、地域交通が必要な地域の方々に運行ルートの検討や日常的に利用していただくことで、継続的な運行が可能になると考えています。 また、検討や運営に際して、住民任せにすることなく、区が積極的にに関わり、交通事業者等の関係機関との調整や運行に伴う手続きなどに取組むこととしています。

整理番号	区分	区民意見 (意見募集)	関係所管	対応区分	検討結果
11	個人	駒場は谷底でどこに行くのにも坂道です。区役所、東邦病院、共済病院、三宿病院、銀行、郵便局、北部事務所、ライフ、ドン・キホーテなどに行くには不便です。 東大裏の山手通り、菅刈小学校の通り、駒場東大前駅から玉川通に抜ける道には公共の交通機関がありません。 これらは健康な時には歩いて行ける距離ですが、高齢、障がい者、乳幼児連れにとっては大変です。乗り継ぎしても結構歩くことになります。	みどり土木政策課	6	地域交通が必要な地域の具体的な意見等については、地域の状況をよく知る皆さんと検討していく中で考えてまいります。
12	個人	アンケートについて、若い人や健康な人ではなく困っている人にアンケートが届いているか疑問です。 弱者の立場で検討していただきたいのでこれは必須です。	みどり土木政策課	6	アンケート調査は、目黒区全域の各世代の住民を無作為抽出して実施しており、地域交通が必要な地域の具体的な意見等については、地域の状況をよく知る皆さんと検討していく中で考えてまいります。
13	個人	私たちが求める地域交通、ミニバスは第1に区の施設利用のアクセスです。公共交通としてのバスは幹線道路を走るため、区を横に走るものがほとんどで、縦に結ぶ交通網はきわめて少なく、駒場から区役所へ行くには渋谷へ出なければなりません。田道高齢者センターの利用、柿の木坂のパーシモン利用など、身障者は云うに及ばず高齢者にもどれほど困難なことかに思い及んで下さい。医療施設・スーパー等日常生活につながるミニバスが走ることを強く求めます。	みどり土木政策課	6	地域交通が必要な地域の具体的な意見等については、地域の状況をよく知る皆さんと検討していく中で考えてまいります。
14	団体	この度の世界的規模となった新型コロナウイルスの感染拡大で外出を控える緊急事態の中で、図書館などが閉館されています、こうした状況下で区民の(素案)を入手することは日頃より困難です。しかも、今回の意見集約の面でも期間が短すぎるし、周知方法も区報とインターネットのみでよいのか。という問題を指摘しておきたいと思います。	みどり土木政策課	6	ご意見として伺います。
15	団体	医療機関・介護施設・福祉施設などをはじめ、買い物のできる商店街の状況、道路の高低差や幅員など生活にとって重要な要素が大きいだけに、「地域交通の在り方」は、各地での区民の声を聴くべきと考えます。	みどり土木政策課	2	地域交通が必要な地域の具体的な意見等については、地域の状況をよく知る皆さんと検討していく中で考えてまいります。

整理 番号	区分	区民意見 (意見募集)	関係所管	対応 区分	検討結果
16	団体	コミュニティーバスは、23区中19区が何らかの形で実施されています。目黒区の実態は、遅きに失しており、4～5年先では困ります。	みどり土木政策課	6	各区のコミュニティーバスは、運行した経緯や取組み方が違うため、一概に比較することは困難です。 区では、地域交通が必要な地域の方々に運行ルートの検討や日常的に利用していただくことで、継続的な運行が可能になると考えています。将来的な運行の継続を見据え検討してまいります。
17	団体	コミュニティーバスについては、コース・停留所・頻度・料金・運営方法・試運転の時期などを早期に住民参加で案を策定すべきです。	みどり土木政策課	2	地域交通が必要な地域の具体的な意見等については、地域の状況をよく知る皆さんと検討していく中で考えてまいります。
18	議会	地域交通の導入に向け、地域の声を受けた手挙げ方式で、協議会を立ち上げ、実証実験を経て実施との提案になっているが、例えば現状まちづくり協議会が開催されている箇所であれば、その負担が大きいこと、限られた地域内での運行の検討となること、勉強会が立ち上がり、一定の時間(3～4年)を必要とすること、また、検討半ばでとん挫する可能性がある危険性がある。そもそも一般区民がこれだけの責任を負う協議会に手を挙げるとは考えにくい。	みどり土木政策課	2	区では、地域交通が必要な地域の方々に運行ルートの検討や日常的に利用していただくことで、継続的な運行が可能になると考えています。 また、検討や運営に際して、住民任せにすることなく、区が積極的に関わり、交通事業者等の関係機関との調整や運行に伴う手続きなどに取組むこととしています。
19	議会	30代から50代の回答数が52.9%、免許を持って要る人が67.7%、とかなり偏った回答になっている。このアンケート結果と我々区議会議員が聞いている、必要としている区民層とかなり格差があることは否めない。	みどり土木政策課	6	アンケート調査は、目黒区全域の各世代の住民を無作為抽出して実施しており、日常の移動状況や地域交通の導入に関する方針、財源支出の考え方について調査を行ったものであり、地域交通が必要な地域の具体的な意見等については、地域の状況をよく知る皆さんと検討していく中で考えてまいります。
20	議会	行政主導で一般財源頼みのコミュニティー交通を運行する事は、財政上から考えれば、赤字路線の一方的な運営になりかねない。それを回避するには、今回の区民が自発的に計画に触れ、必要性を見出し、乗車に対する機運を醸成し、自分たちの交通網と自覚していただく方式は大変有効であると考え。最終的には区内の公的あるいは病院等公共施設を巡回する地域交通を目指していくべきだと考えるが、区民ニーズの集約の視点からも、地域主体の考え方を素案より広げ、東・西・南・北・中央の各地で、区が支援をしながらエリア内のニーズを醸成し、運行が続けられるよう検討すべきと考える。	みどり土木政策課	2	区では、地域交通が必要な地域の方々に運行ルートの検討や日常的に利用していただくことで、継続的な運行が可能になると考えています。 まずは、支援方針について各地区毎に周知し、地域の特性やニーズ等の意見を聞き、モデルルートの検討を進めます。また、地域交通へのニーズと取組意欲の高い地区では、勉強会を開催するとともに、その後の協議会設立に向けて支援してまいります。

Q1 地域交通支援事業とは何ですか？支援の対象は何ですか？

A1 日常生活の中で、買い物や病院などへの移動手段の困りごとについて、地域のみなさんが課題解決するための取組に対して支援する事業です。地域交通を検討する範囲は区内全域で、一定程度まとまった組織の方々を対象としています。

Q2 住民が検討に取組む理由は何ですか？

A2 日常生活を支える移動の足を確保していくためには、地域の課題を把握している住民のみなさんが検討に取組み、地域のニーズに合った交通を導入し、守り育てていくことで、安心して住み続けられる「まち」の実現につながると考えています。

Q3 どのように進めていけばいいのですか？

A3 地域のみなさんで移動手段の困りごとについて話し合い、概ね5人以上の人で定期的に話し合う場を設けていただき、そこに専門家を派遣して、地域のニーズに合った移動手段の検討を進めていくこととなります。

Q4 新たな地域の交通を導入するために必要なことは何ですか？

A4 車両の通行や停留所の設置等に関して地域や沿道の住民の方々の理解を得る必要があります。また、運行ルートを検討する上で道路の幅や通学路など安全に運行するための調査や対策が必要となります。

Q5 運行ルートはどのように決めるのですか？

A5 地域のみなさんが日常生活の中で継続して利用しやすいルートを話し合って決めていきます。ただし、新たな運行ルートにより既存のバス路線が減便や廃止され、かえって地域の方々の利便性を損なうような事例もあるため、留意が必要となります。

Q6 区は何を支援してくれるのですか？

A6 地域の取組み状況に応じて、区の職員や専門家から技術的なアドバイスをを行います。また、検討に必要なアンケート調査の実施、実証実験や本格運行に向けた計画書の作成、各種資料作成や運行に必要な車両の確保等を支援していきます。

Q7 本格実施運行を継続させるためにはどうしたらいいですか？

A7 本格実施運行後も地域のみなさんが日常的に利用し、地域のニーズに合った移動手段として利便性を高めるため、運行ルートや運行時間等の変更、利用者数増加のためのPR等を行うなど、継続的に検討を行うことが重要です。

地域交通の支援について

地域の新しい移動手段の導入を支援します！



目黒区 都市整備部 みどり土木政策課 地域交通担当

〒153-8573 目黒区上目黒2-19-15

TEL 03-5722-9550 FAX 03-3792-2112

メール midoridoboku03@city.meguro.tokyo.jp

ホームページ <https://www.city.meguro.tokyo.jp/>

目 黒 区

検討の対象とする地域交通は？

【地域交通とは…】

目的地まで移動するための「徒歩」・「自転車」・「タクシー」・「バス」等の身近な移動手段のことをいいます。

【区内の公共交通事情】

区内には、鉄道や路線バスが網羅され、タクシー事業者も多く、比較的充足している状況にあります。また路線バスは道幅の広い幹線道路等を中心に運行されています。

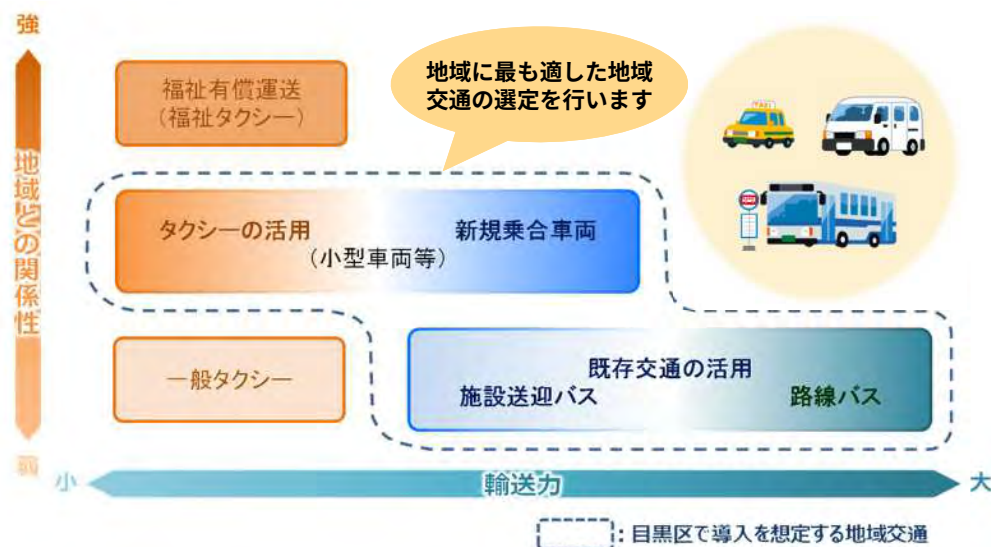
【区内の道路事情】

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。

【移動に関する困りごとに対しては…】

家からバス停まで遠いことや家の近くの坂道等を歩くのが大変など、地域によって状況は様々なため、地域の事情をよく知る住民のみなさんの知恵が必要不可欠です。

<検討の対象とする地域交通>



それぞれの地域の状況や、その周辺の公共交通と道路の状況など、地域の問題を最もよく知る地域のみなさんが、移動手段について検討し、守り育てていくことで、安心して住み続けられる「まち」の実現につながると考えています。

地域交通が継続して運行されるには？

【地域交通の継続には…】

新たに導入した地域交通が、地域のみなさんの日常生活に役立つものとなるように、地域のみなさんが話し合い、真に必要な交通手段となるように考えることが重要です。

また、本格運行後も利用される地域のみなさんが継続して検討に取り組んでいただき、運行サービスの改善を図ることで利便性が向上し、利便性が向上すれば利用者数の増加や利用促進につながるようになるため、継続した運行が期待できると考えています。

<利用者の促進につながった実施例>

- 継続的な利用者意向調査による、運行ルートや運行本数の変更
- 新たな利用者へのPRを含む、地域交通のニュースレターの発行
- 地域のサポーター制度による運営への支援や協力
- 地域ボランティアの添乗員制度による地域交流の促進
- イベント等による乗車機会や乗車意欲の創出
- 店舗と提携した特典実施や運営支援

・・・ などなど

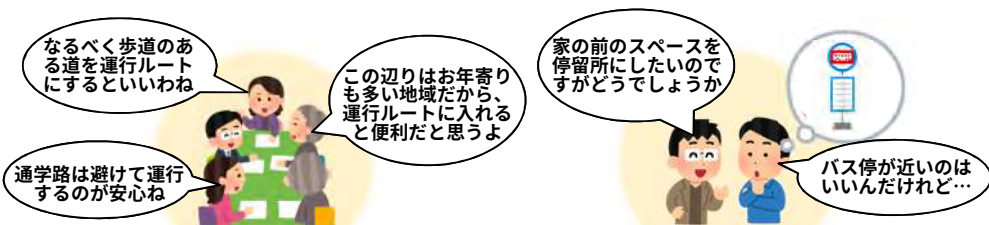


地域のみなさんで地域交通を守り、育てましょう！

地域交通の検討で注意する点は？

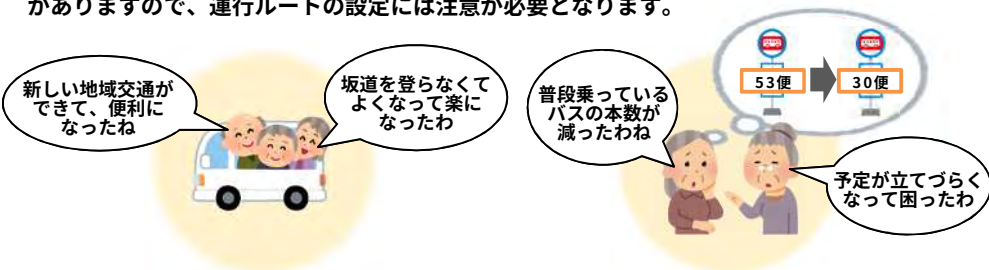
【運行ルートや停留所の場所について】

地域交通を運行するためには、運行ルートや停留所の設置に伴う地域や沿道のみなさんの協力が必要不可欠となりますので、継続的なご理解とご協力をお願いする必要があります。



【既存の路線バス等への影響について】

新たな地域交通の導入により、日常の移動の利便性が向上した地域がある一方、既存の路線バス等の利用者が減少して運行本数が減ったり廃止されるなど、利便性が悪化するなどの事例がありますので、運行ルートの設定には注意が必要となります。



【地域のみなさんの関心や周知について】

一人でも多くの人に日常の移動手段として利用してもらうためには、地域の多くのみなさんが地域交通に関心を持って、継続的にPRするなどの周知をして頂くことが重要です。周りの多くの方々に声を掛けて頂き協力してもらいましょう。



地域交通に対する目黒区の支援は？

【地域交通の検討に対する基本的な役割とは…】

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。

⇒ 行政のサポートのもと地域で考えた「地域交通」を事業者が運行します！

＜地域・行政・事業者の基本的な役割＞



目黒区では、日常生活において、既存の交通サービスの利用が困難な方々の移動手段を検討するため、地域のみなさんが課題を解決する取組みに対して、積極的に支援していきます。

地域交通の導入に向けて4つのステップを踏んで地域のみなさんと検討を進めていきます。

STEP 1 ＜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。



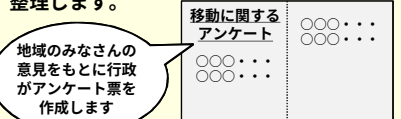
勉強会の設立

- 地域の人を5名以上集め、行政窓口で『勉強会』の登録申請してください。



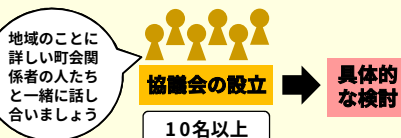
移動に関する課題及びニーズの明確化

- 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。



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。



STEP 2 ＜地域の状況に応じた地域交通の検討＞

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。

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。

参考例のイメージ図



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。

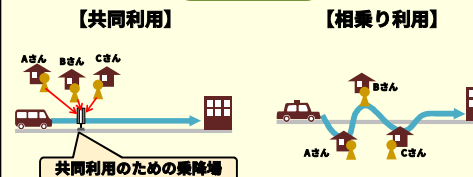
参考例のイメージ図



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。

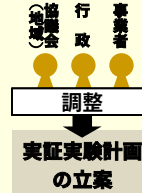
参考例のイメージ図



STEP 3 ＜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。



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。

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。

地域のみなさんへPRを行います



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。



STEP 4 ＜地域交通の本格実施＞

本格実施計画書の作成

- 実証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



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り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。



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。