

平成 26 年 2 月 7 日

まちづくり委員会 資料

「地域交通の手引き」の改訂（案）に係るパブリックコメントの実施について（報告）

<資料目次>

- 資料 1 「地域交通の手引き」改訂（案）に対する市民意見の募集について
- 資料 2 「地域交通の手引き」改訂（案）の概要
- 資料 3 「地域交通の手引き」改訂（案）

「地域交通の手引き」改訂（案）に対する意見の募集について

1 目的

平成 25 年 3 月に「川崎市総合都市交通計画」が策定されたことを受け、市民生活を支える公共交通の更なる強化のため、「地域交通の手引き」を改訂することといたしました。手引きの改訂にあたり、パブリックコメントを実施し、幅広く市民の皆様の意見を募集します。

2 意見募集期間

平成 26 年 2 月 1 0 日(月)から平成 26 年 3 月 1 1 日(火)まで
※郵送の場合は当日消印有効

3 閲覧場所

川崎市ホームページ、区役所市政資料コーナー、かわさき情報プラザ、まちづくり局交通政策室

4 閲覧物

- (1) 「地域交通の手引き」改訂（案）
- (2) 「地域交通の手引き」改訂（案）の概要

5 意見書の提出方法

次のいずれかの方法により提出してください（電話による意見等は受け付けておりませんので御了承ください。）。

なお、様式は自由ですが、裏面の「意見書」を御活用ください。

- (1) 郵送又は持参
〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地
川崎市まちづくり局交通政策室（明治安田生命ビル8階）
- (2) FAX
FAX番号 044-200-3967
- (3) 電子メール
市ホームページのパブリックコメント専用ページから、所定の方法により送信

※ 意見書の書式は自由です。必ず「題名」、「氏名（法人又は団体の場合は、名称及び代表者の氏名）」及び「連絡先（電話番号、FAX番号、メールアドレス又は住所）」を明記してください。

6 その他

お寄せいただいた御意見は、個人情報を除き、類似の内容を整理又は要約した上で、御意見とそれに対する本市の考え方を取りまとめで、ホームページ等で公表する予定です。

7 問合せ先

川崎市まちづくり局交通政策室
電話 044-200-2034

意見書			
題名			
氏名 <small>(団体の場合は、 名称及び代表者名)</small>			
電話番号		FAX番号	
住所 <small>(又は所在地)</small>			
意見の提出日	平成 年 月 日	枚数	枚(本紙を含む)
地域交通の手引き改訂(案)に対する意見			
<ul style="list-style-type: none"> ・ お寄せいただいた御意見に対する個別回答はいたしませんので御了承ください。 ・ 記載していただいた個人情報は、提出された意見の内容を確認する場合に利用します。また、個人情報は川崎市個人情報保護条例に基づき厳重に保護・管理されます。 ・ 御意見などの概要を公表する際は、個人情報は公開いたしません。 			
提出先			
部署名	川崎市 まちづくり局 交通政策室		
電話番号	044-200-2034	FAX番号	044-200-3967
住所	〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地		

改訂のポイント

- ① ステップ0（検討体制の構築） 地域住民が取組を進める場として必要となる「協議会」の設立方法等について、新たに説明を追加。
- ② ステップ2（路線バスの活用） 既存交通の見直しを「路線バス」に特化し、新制度となる「路線バス社会実験」の項目を追加。
- ③ ステップ4（運行実験の実施） 運行実験、試行運行と2回あったテスト運行を「運行実験」として一つにまとめる。
- ④ ステップ6（運行の評価・改善） **ステップの追加** コミュニティ交通の運行継続性を高めるための地域の取組について、新たに説明を追加。

■新旧対照と主な修正の内容

（旧）現行の「地域交通の手引き」

手引きの構成	内 容
まえがき	まえがき
本書の位置付け	地域交通の説明
基礎編	<ul style="list-style-type: none"> (1) 対象地域 (2) 市民、事業者、行政の役割分担 (3) 交通システムの紹介 (4) 地域交通の持続
実務編 (取組手順の説明)	<ul style="list-style-type: none"> ・フロー図 ・ステップ0（検討体制の構築）⇒ 説明なし ・ステップ1（ニーズ把握、サービス評価） ⇒ [1]アンケート内容、[2]評価の視点 ・ステップ2（既存交通の見直し） ⇒ [3]見直しのポイント、[4]関係者協議 ・ステップ3（新規交通の検討） ⇒ [5]立案、[6]走行調査、[7]交通システムの説明、 [8]運行計画の作成、[9]走行テスト ・ステップ4（運行実験）⇒ [10]実験計画書の作成、 [11]実験実施、[12]実験評価 ・ステップ5（試行運行）⇒ [13]試行計画書の作成、 [14]試行実施、[15]試行評価 ・ステップ6（本格運行） ⇒ [16]運行計画書の作成、[17]本格運行、 [18]運行評価
※コラム等	道路幅員の規定（車両制限令） 停車、駐車禁止場所（道路交通法）

（新）「地域交通の手引き」改訂（案）

手引きの構成	内 容	修正する内容
まえがき	まえがき	（時点修正）
地域交通とは	地域交通の説明、対象地域の説明、役割分担	（時点修正） 基礎編からの移動（対象地域・役割分担）
	※基礎編の内容は、「地域交通とは」及び各ステップに移動	対象地域・役割分担⇒「地域交通とは」 交通システムの紹介⇒ ステップ3 地域交通の持続⇒ ステップ6
地域交通システム 導入の進め方 (取組手順の説明)	<ul style="list-style-type: none"> ・フロー図 ・ステップ0（検討体制の構築） ⇒ 0-1 協議会の設立準備、0-2 協議会の設立 ・ステップ1（地域ニーズの確認・既存交通サービスの評価） ⇒ 1-1 行動特性調査の実施、1-2 地域特性の確認 1-3 既存交通の評価 ・ステップ2（路線バスの活用） ⇒ 2-1 既存の路線バスの活用案の検討、2-2 活用案の提案 2-3 路線バス社会実験 ・ステップ3（コミュニティ交通の検討） ⇒ 3-1 コミュニティ交通のシステム選択、3-2 走行環境の調査 3-3 運行計画の作成、3-4 走行環境テストの実施 3-5 利用意向調査 ・ステップ4（運行実験の実施） ⇒ 4-1 運行実験計画書の作成、4-2 運行実験の実施 4-3 運行実験の評価 ・ステップ5（本格運行の実施） ⇒ 5-1 本格運行計画書の作成・協定書の締結、5-2 本格運行 ・ステップ6（運行の評価・改善） ⇒ 6-1 本格運行の分析・評価、6-2 運行の維持・改善 	修正（ステップ追加に伴う修正） ポイント 1 追加（設立準備、設立方法、会則案等） 言葉の整理・修正（調査内容）・追加（道路環境の確認内容等） ポイント 2 路線バスの検討に特化・追加（路線バス社会実験） ※既存交通（送迎バス活用）はステップ3に移動 コミュニティ交通の種類を整理・追加（コミュニティ交通の事例、利用意向調査）・基礎編から移動（交通システムの紹介） ポイント 3 旧のステップ4と5をまとめる ※運行実験と試行運行をひとつにまとめ、運行実験とする。検証する事項があれば反復できるものとする。 ポイント 4 追加（協定書の締結） ステップ追加（運行の評価・改善）・基礎編から移動（地域交通の持続）
※コラム等	道路幅員の規定（車両制限令） 停車、駐車禁止場所（道路交通法） 競合路線の考え方 取組事例（高石）	追加 追加

地域交通の手引き

～私たちのまちに心地よく住み続けるために～



川崎市
平成26年3月

まえがき

みなさんが住んでいる地域には、まちづくりに関してちょっとした困りごとや気になることがあると思います。まちづくりは、地域の将来に向けて、「良好な住環境を保ちたい」「緑いっぱいのまちにしたい」など、小さなことからまち全体のことまで、いろいろなものが考えられます。

たとえば、最寄りのバス停留所までに坂道や距離がある地域では、「日常の移動に不便を感じる」ということも、困りごとの1つかもしれません。

また、今は元気で、日々の移動に不便を感じていない人でも、高齢になり、「今までと同じように坂道を歩くことができるのか?」「車を運転できなくなったらどうするのか?」などと不安に思われる方もいることでしょう。

川崎市内では、このような交通課題を解決するために、住民の方々が中心となって地域交通システムを導入したところもあります。

このような地域交通システム導入の取組はまちづくりの一環であり、地域の課題を最もよく知る住民の方々が主体となって、地域のみなさんの気持ちを共有し、合意形成を図りながら、地域の交通をつくり上げ、守り、育てることが大切です。みなさんが守り、育てる地域交通は、いつまでも、安心して住み続けられるまちの実現につながります。

川崎市では、こうした地域の主体的な取組が円滑に進むように、積極的にサポートします。

本書は、市民のみなさんや関係者の方々が、本市における地域交通システム導入の方法を理解し、具体的に検討する際の「ガイドライン」として活用していただくことを目的に作成したものです。

本書をきっかけに、市民のみなさんが地域交通について考え、地域にふさわしい交通手段の導入を実現させ、定着していくことによって、地域の活性化につながることを期待するものです。

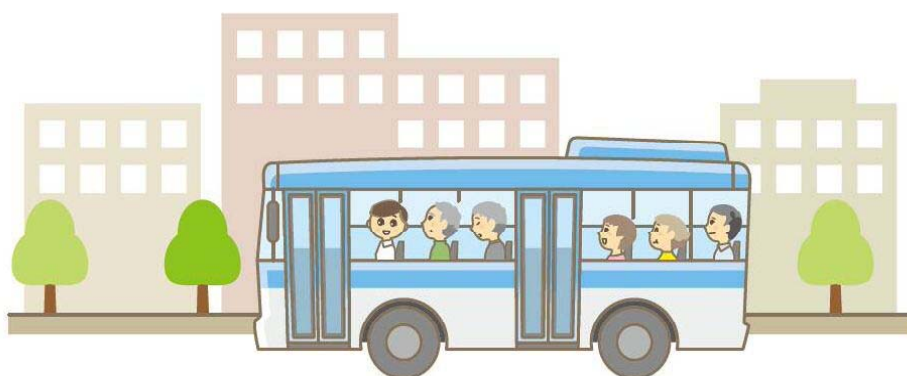
目次

地域交通とは

- 1 あなたの身近でこんな経験はありませんか？.....1
- 2 「身近な地域の交通」を取り巻く環境の変化.....2
- 3 「身近な地域の交通」の位置付け.....2
- 4 「手引き」の対象【どのような地域が対象？】.....3
- 5 取組手順と役割分担【誰が、どのような役割を担うの？】.....3

地域交通システム導入の進め方

1 取組手順	5
2 各段階の検討・作業内容	6
ステップ0 検討体制の構築	7
ステップ1 地域ニーズの確認	8
ステップ2 路線バスの活用	11
ステップ3 コミュニティ交通の検討	14
ステップ4 運行実験の実施	23
ステップ5 本格運行	26
ステップ6 運行継続	27
3 参考資料	29
4 用語集	38



地域交通とは

1 あなたの身近でこんな経験はありませんか？



あなたの「身近な地域の交通」に関してこんな事はありませんか？

- ・マイカーの出費がかさんでいるけど、マイカーが手放せない
- ・歳をとったらマイカーを運転するのは不安
- ・バスを運行して欲しいけど、近所は道が狭くてバスは通れない
- ・バスに乗らないから本数が少ないのが、本数が少ないからバスに乗らないのが
- ・地域のみんなどで考えればもっと良い交通サービスが提供されるのではないかと
- ・持続可能な社会など環境問題のことも気になる

「身近な地域の交通」について考えてみませんか？
ぜひ、お気軽に読んでみてください。

2 「身近な地域の交通」を取り巻く環境の変化

川崎市においては、充実した路線バスネットワークが形成されており、周辺都市と比較し自動車利用の割合が低く、鉄道やバスなどの公共交通の利用割合が高い傾向にあります。また、高齢になるほどバス利用が多くなる傾向にあり、市内における高齢化率が高まる中、今後、路線バスの役割が高まることとなります。

しかし、路線バスの全体の利用者は長期的には減少傾向にあり、バス事業者にとっては採算性の低下や路線の維持が課題となっています。

また、近年、路線バスやタクシーなどの運行等に関する法律の改正などにより、身近な地域の交通を取り巻く環境が変化しています。

このような課題を解決し、将来に渡ってバス路線を維持していくためには、地域住民の皆さんが積極的に路線バスを利用することはもちろんのこと、路線バスをはじめとする「身近な地域の交通」について地域全体で考えることが重要です。

3 「身近な地域の交通」の位置付け

□ 「身近な地域の交通」とは、家から鉄道駅までの距離を目安とし、地域の皆さんの日常生活において利用できる範囲の交通手段と捉えています。

□ 以降、本書では、交通手段と使い方の組合せの視点から以下のように位置付けることとします。

- ・ 地域交通 : 家から駅までの距離を基本とした「身近な地域の交通」
- ・ 地域交通システム : 地域交通のうち、日常的な移動を担うもので、基本的に誰もが利用できる公共的な交通手段
- ・ コミュニティ交通 : 地域交通システムのうち、路線バスの運行がない地域や道路環境等の理由で路線バスが運行できない地域において、地域住民等が主体となって導入し、運行・運営にも参画するものであって、地域特性に応じた、地域の足となる交通手段

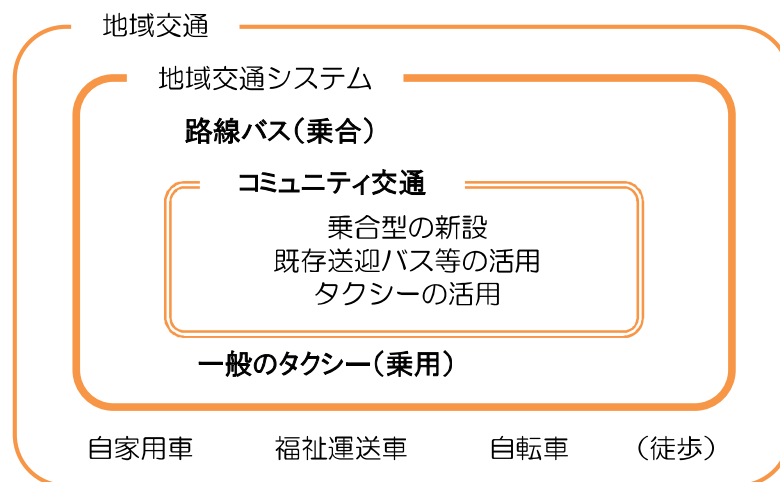


図 地域交通の位置付けイメージ

4 「手引き」の対象【どのような地域が対象？】

- 本手引きの対象は市内の全地域であり、地域住民が日常生活において「交通手段」の必要性を認識し、その確保と活用に向けて主体的な動きがある地域とします。
- 『川崎市総合都市交通計画』では、駅やバス停までの公共交通へのアクセス向上については、路線バスによる対応を基本として、バスの運行本数や走行環境、駅までの距離、需要など地域の特性や住民のニーズに基づき、地域と連携した取組を進めることとしています。

※「川崎市総合都市交通計画」とは、本市における様々な交通課題に対応した総合的かつ持続可能な交通政策を戦略的に実施するため、平成25年3月に策定したものです。

5 取組手順と役割分担【誰が、どのような役割を担うの？】

(1) 地域交通システム導入のための進め方

- 地域交通システムの導入を考える場合、「計画」、「運営」及び「運行」の3つの段階に分けて検討します。
- 「計画」段階では、地域内の需要や意向を把握し、サービス内容や計画を立案します。
- 「運営」段階では、地域交通システムの運行に必要な許可申請や委託などの手続きや費用負担の方法を検討します。
- 「運行」段階では、地域交通システムのサービス実施（実際に走らせる）のために車両やドライバーの手配、運行の実施を行います。

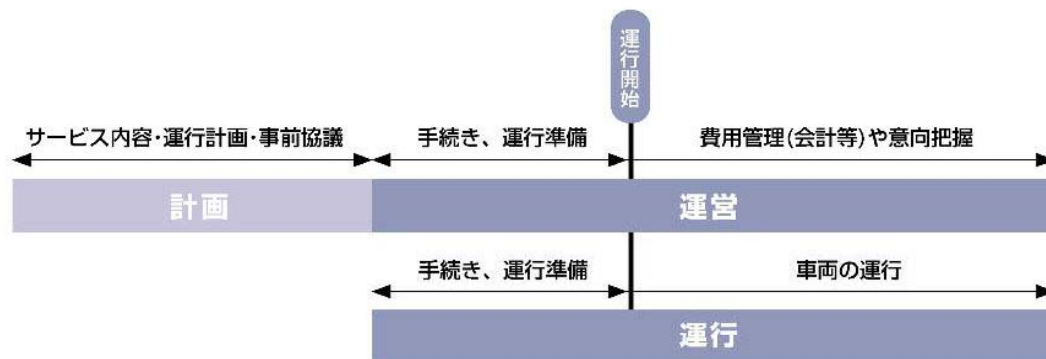
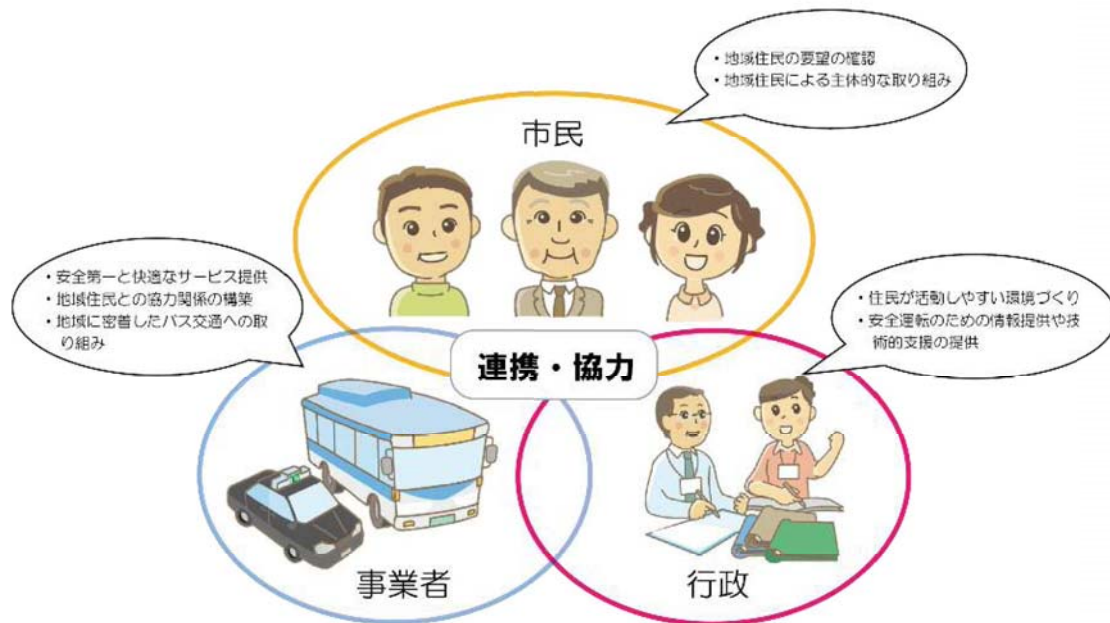


図-1 計画、運営、運行のイメージ

(2) 役割分担の方針

- 地域交通システム導入の成功には、「市民」、「川崎市」及び「事業者」の各々が計画⇒運営⇒運行の各段階における役割を担いながら、連携・協力して取り組む必要があります。
- 地域の問題を最もよく知る「市民（地域住民）」が主体的に取り組むことにより、いつまでも自分たちの移動の手段を守り、育てあげていくことが期待できます。そして、市民が守り育てる移動の手段は、持続的なまちの発展につながるものと考えられます。「地域交通システム」をみんなで利用し、支えることが大切です。
- 市民が主体的に取り組む中で解決できない問題、専門的な事項（法律・制度面、分析方法など）の相談等については、川崎市や事業者が積極的にサポートします。



【参考】

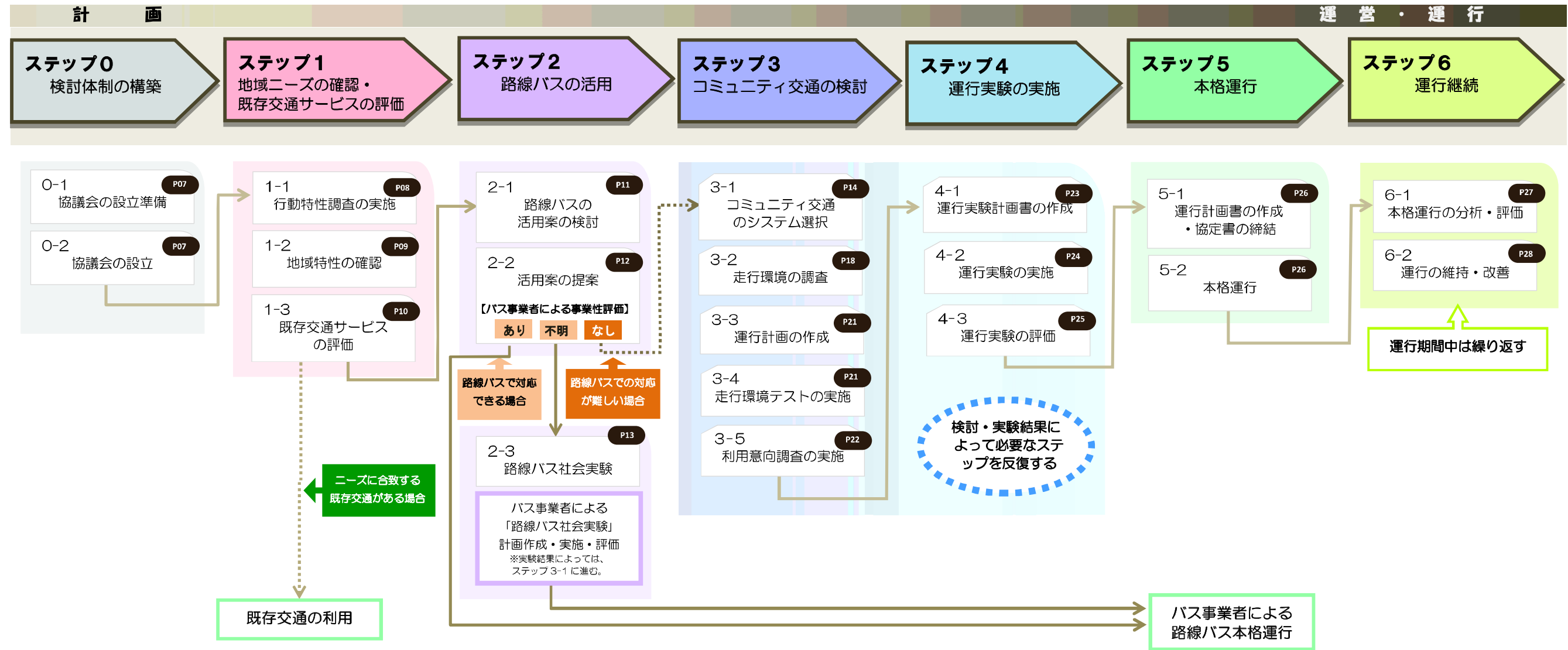
「市民は、地域社会の課題を自ら解決していくことを基本として、その総意によって市を設立し社会における自治の一部を信託していること。」

(川崎市自治基本条例 第1章総則 第4条基本理念(1))

地域交通システム導入の進め方

1 取組手順

地域交通システム導入に関して地域で取組を始める場合、地域が抱える交通の問題や今後の取組方針などを地域で考えるための場として協議会等の検討体制を構築します。
 地域交通システム導入の取組は、本手引きを参考としながら、実際に利用する地域に住む皆さんで進めることを想定しています。



検討に要する時間のイメージ



※ステップごとの期間はあくまで目安です。検討の内容、進行状況によって、期間は前後します。

1. 取組手順

2. 各段階の検討・作業内容

ステップ0
ステップ1
ステップ2
ステップ3
ステップ4
ステップ5
ステップ6

2 各段階の検討・作業内容

地域の皆さんが主体的に取組を進める際の参考となるように、段階別に検討内容や作業内容を解説するとともに、[] のステップ番号の横の【 】内に検討・作業を行う対象を整理しました。各ステップの項目を、一つずつ、しっかりと取り組んでいきましょう。

■各段階・各項目の見方

0

ステップの段階

ステップ0
検討体制の構築

川崎市からの支援を受けて地域交通システム導入に関する取組を進める場合には、地域の皆さんで検討体制（協議会）を構築する必要があります。ここでは、協議会の設立に向けた準備や方法について確認します。

ステップの手順

ステップ0の手順

ステップ0-1
協議会の設立準備

→

ステップ0-2
協議会の設立

→

ステップ1へ

ステップの項目

作業を行う対象

[ステップ0-1] 協議会の設立準備【地域住民／川崎市】

項目の概要

地域交通システム導入に関する取組を行うための準備をします。

【住 民】協議会を立ち上げる前に、地域が抱える交通問題の共有や検討・協議を行う場として町内会・自治会や有志による勉強会など（以下「勉強会等」という。）の組織を作ります。勉強会等ではおおまかな検討区域の範囲や地域交通システムの必要性などについて検討します。また、今後の協議会の設立や活動をスムーズに行うためには、取組の趣旨などについて、その地域をよく知る町内会・自治会に理解を得ておくことが重要です。

【川崎市】検討区域の範囲や協議会の設立に向けた検討について、アドバイスをを行います。

[ステップ0-2] 協議会の設立【地域住民】

対象別の検討・作業内容

地域交通システム導入に関する取組を行い、川崎市や交通事業者との調整を行っていくための協議会を設立します。

【住 民】協議会の位置付けや役割、会員、運営方法等を検討し、必要な事項を協議会会則として、まとめます。（P.29【参考1】会則例参照）

協議会を設立する準備が整ったら川崎市に対して届出を行います。（P.30【参考2】協議会設立届出書参照）

※川崎市から支援を受け、取組を行っていくためには協議会設立届出書の提出が必要です。

1. 取組
手
順

2. 各段階の検討・作業内容

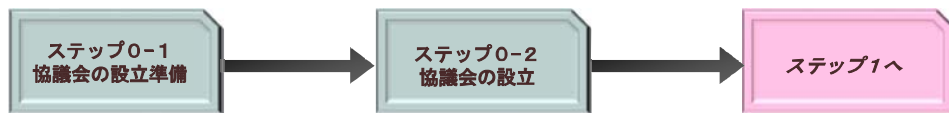
ステップ0
ステップ1
ステップ2
ステップ3
ステップ4
ステップ5
ステップ6



ステップ0 検討体制の構築

川崎市からの支援を受けて地域交通システム導入に関する取組を進める場合には、地域の皆さんで検討体制（協議会）を構築する必要があります。ここでは、協議会の設立に向けた準備や方法について確認します。

ステップ0の手順



【ステップ0-1】 協議会の設立準備【地域住民／川崎市】

地域交通システム導入に関する取組を行うための準備をします。

【住 民】協議会を立ち上げる前に、地域が抱える交通問題の共有や検討・協議を行う場として町内会・自治会や有志による勉強会など（以下「勉強会等」という。）の組織を作ります。勉強会等ではおおまかな検討区域の範囲や地域交通システムの必要性などについて検討します。また、今後の協議会の設立や活動をスムーズに行うためには、取組の趣旨などについて、その地域をよく知る町内会・自治会に理解を得ておくことが重要です。

【川崎市】検討区域の範囲や協議会の設立に向けた検討について、アドバイスをを行います。

【ステップ0-2】 協議会の設立【地域住民】

地域交通システム導入に関する取組を行い、川崎市や交通事業者との調整を行っていくための協議会を設立します。

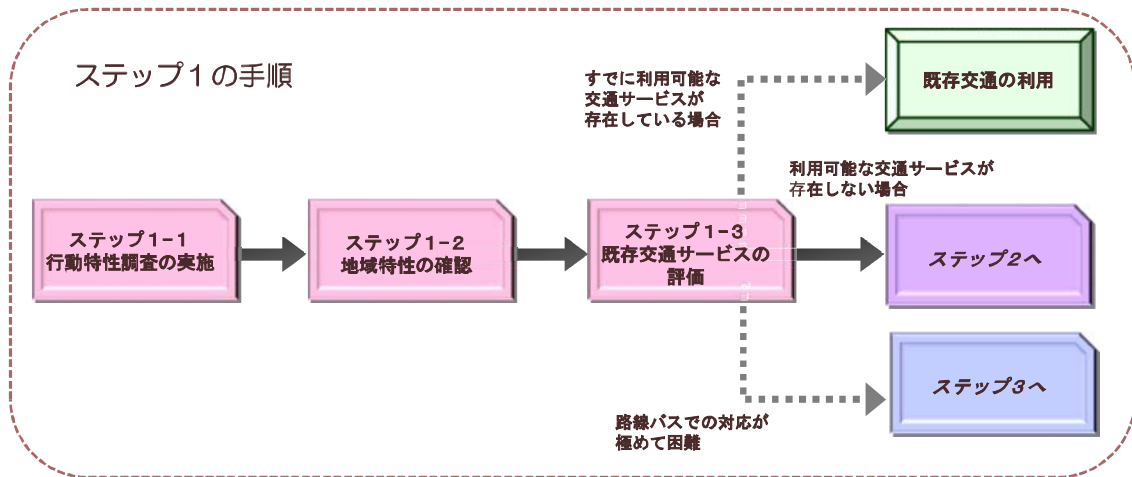
【住 民】協議会の位置付けや役職、会員、運営方法等を検討し、必要な事項を協議会会則として、まとめます。（P.29【参考 1】会則例参照）

協議会を設立する準備が整ったら川崎市に対して届出を行います。（P.30【参考 2】協議会設立届出書参照）

※川崎市から支援を受け、取組を行っていくためには協議会設立届出書の提出が必要です。

ステップ1 地域ニーズの確認 既存交通サービスの評価

ここでは、以下の手順に従って、地域の移動ニーズを確認し、現在の地域交通システムのサービス内容が地域ニーズに合致しているかを評価します。



【ステップ1-1】行動特性調査の実施【協議会／川崎市】

地域の日常生活における交通行動(居住地や移動の起終点、移動の目的や時間帯、利用交通手段、利用頻度等)や移動に関する要望等について、地域住民を対象にアンケート調査を実施し、地域における行動特性を把握します。その結果を基に地域の移動ニーズを確認します。

【協議会】地域住民を対象にアンケート調査（行動特性調査）を実施し、地域の移動ニーズを確認します。

【川崎市】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をを行います。

□アンケート調査の対象

地域住民を対象とし、アンケート調査票は、全世帯への配布を基本とします。ただし、調査の規模が大きくなる場合はサンプリング調査とすることができます。

□アンケート調査の手順

- ・ 調査票の作成・印刷
- ・ 調査票の配布・回収
- ・ 回答のデータ入力
- ・ データの集計及び分析

□調査項目の例

- ・ 日常の移動目的と交通手段
- ・ 路線バスの利用状況（利用頻度・時間など）
- ・ 既存交通サービスに対する満足度 など

※地域特性に応じて、調査票の質問項目を調整する。（P.31【参考3】調査項目例参照）

[ステップ1-2] 地域特性の確認【協議会／川崎市】

対象地域の道路環境や人口等の現況、既存交通手段のサービス内容を確認します。

【協議会】対象地域の道路幅員や交通規制、急坂や階段の有無など、地図や川崎市から提供される資料を基に道路環境を確認します。また、対象地域の人口、高齢化率等を確認します。対象地域内やその周辺の路線バス等の既存交通手段について、そのサービス内容(ルート、運行本数、運行ダイヤ、行き先、停留所位置 等)を確認します。

【川崎市】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します。

□確認する項目

- ・ 道路幅員、急坂・階段の有無
- ・ 交通規制
- ・ 道路整備計画の有無
- ・ 人口、高齢化率
- ・ 既存路線バスのサービス内容
- ・ 既存送迎バスの有無、サービス内容 など



【ステップ1-3】 既存交通サービスの評価【協議会／川崎市】

対象地域において、既存の交通手段を様々な観点から評価します。

【協議会】路線バスなど、既存の交通手段のサービス内容が、ステップ1-1で確認した「地域の移動ニーズ」に合っているか、どの程度満足しているかを評価します。

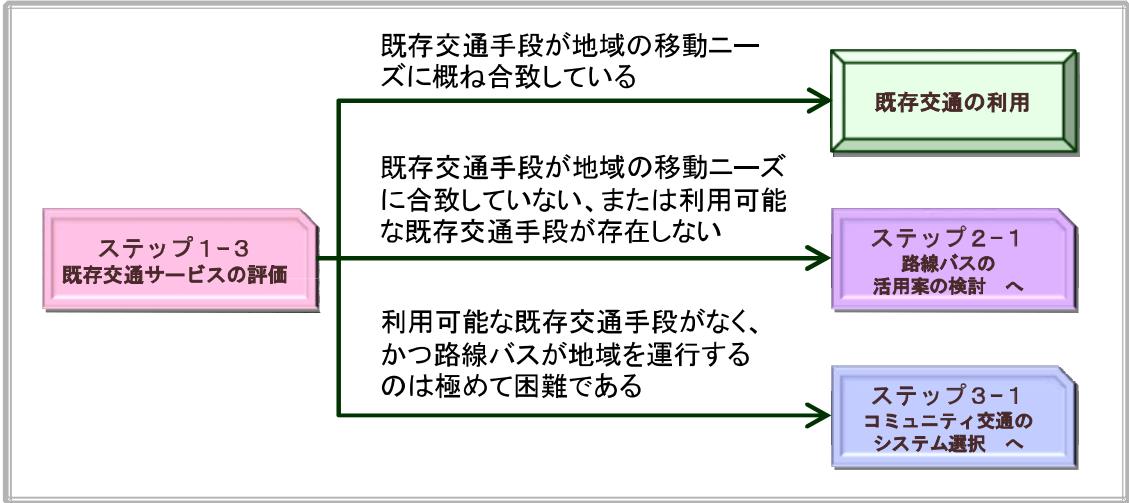
【川崎市】既存の交通手段の評価にあたりアドバイスをを行います。

□評価の仕方

ステップ1-1「行動特性調査」で確認した地域の移動ニーズと、ステップ1-2「地域特性の確認」で把握した既存交通手段のサービス内容等から、既存交通手段の満足度を評価します。

- ・ 運行ルートは？
- ・ 運行時間帯や始発・終発の時刻は？
- ・ 運行間隔（待ち時間）は？
- ・ 乗降場所までの距離（あるいは所要時間）は？
- ・ 目的地までの所要時間は？
- ・ 道路環境は？

□評価による次の検討段階



1. 取組み手順

2. 各段階の検討・作業内容

ステップ0

ステップ1

ステップ2

ステップ3

ステップ4

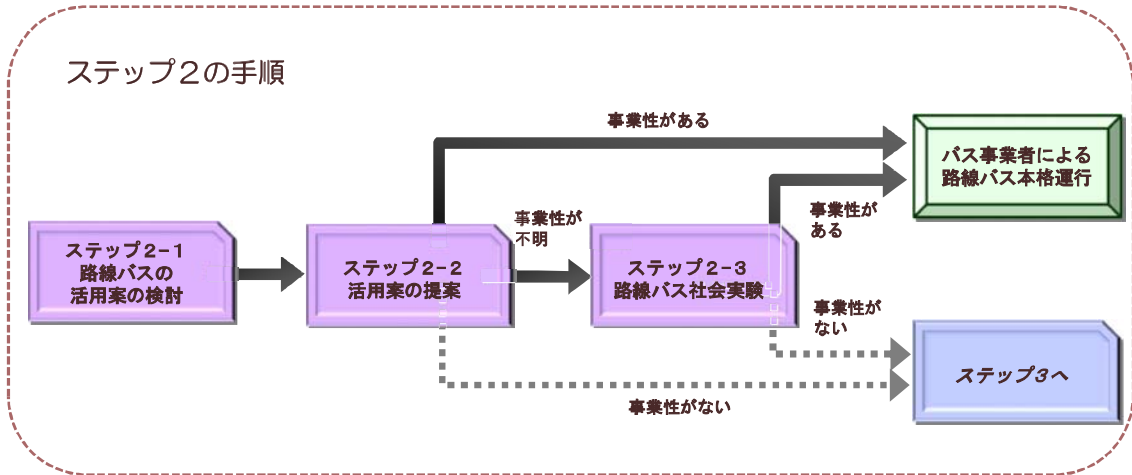
ステップ5

ステップ6

2

ステップ2 路線バスの活用

ここでは、以下の手順に従って、路線バスの活用が可能であるかどうかを確認します。



【ステップ2-1】 路線バスの活用案の検討【協議会／川崎市】

地域の移動ニーズを確認した結果、利用可能な交通サービスが存在しない場合、または、合わない場合は、地域ニーズに合致するように、既存路線バスの活用を検討します。

【協議会】ステップ1の結果を基に、地域の移動ニーズに合致するように路線バスの活用について検討を行い、活用案を作成します。

【川崎市】既存路線バスの活用の検討及び活用案の作成にあたりアドバイスをを行います。

□活用の例

- ・路線の部分的な変更、新規路線の追加
- ・運行日や運行時間帯、運行頻度の変更
- ・停留所の移設や新設

□検討の視点

- ・バス事業者が所有する車両で運行が可能なルート（道路幅員）であるか
（道路幅員については、P.18「運行ルートについての目安」を参照）
- ・地域の移動ニーズと合った活用案であるか

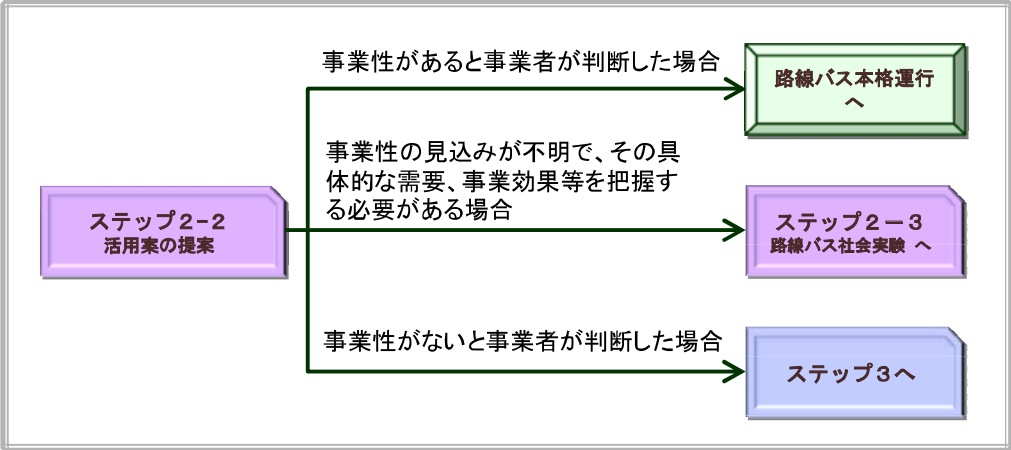
【ステップ2-2】活用案の提案【協議会／川崎市／バス事業者】

活用案は川崎市を通じてバス事業者に提出します。バス事業者は、提案内容について、事業にあたっての課題等を把握し、事業性の有無を検討します。提案だけでは事業性の有無が判断できず、実際に運行して事業性を実証する必要がある場合には、『路線バス社会実験支援制度』による検討を行います。

- 【協議会】活用案を川崎市に提出します。
- 【川崎市】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、調整を図ります。
- 【事業者】提案内容について、需要や道路環境等を検討し、事業性を評価します。
 事業性があると判断できる場合は、提案をもとに運行計画を作成し、本格運行に向けて取組を進めます。
 事業性がないと判断する場合は、その趣旨を川崎市に説明します。
 事業性が不明な場合（事業者が、提案内容だけでは事業性の有無が判断できず、実際に運行して事業性を実証する必要があると考える場合）は、『路線バス社会実験支援制度』を活用した実験の実施を検討します。

『路線バス社会実験支援制度』とは
 駅やバス停までの公共交通へのアクセス向上については、路線バスで対応を図ることを基本とするとの考えに基づき、既存路線の増便、延伸や路線新設等を検討するにあたって、具体的な需要、事業効果等を把握するため、バス事業者が行う路線バス運行の社会実験を支援する制度です。
 実験期間については、6ヶ月を標準とし、その内容によって期間を設定します。

□事業性評価による次の検討段階



1. 取組み手順

2. 各段階の検討・作業内容

ステップ0

ステップ1

ステップ2

ステップ3

ステップ4

ステップ5

ステップ6

[ステップ2-3] 路線バス社会実験【協議会／川崎市／バス事業者】

事業者が提案内容の事業性を評価した結果、提案だけでは事業性の有無が判断できない場合は、必要に応じて、『路線バス社会実験支援制度』による路線バス運行の社会実験を行い、その結果をもって事業性の有無を判断します。

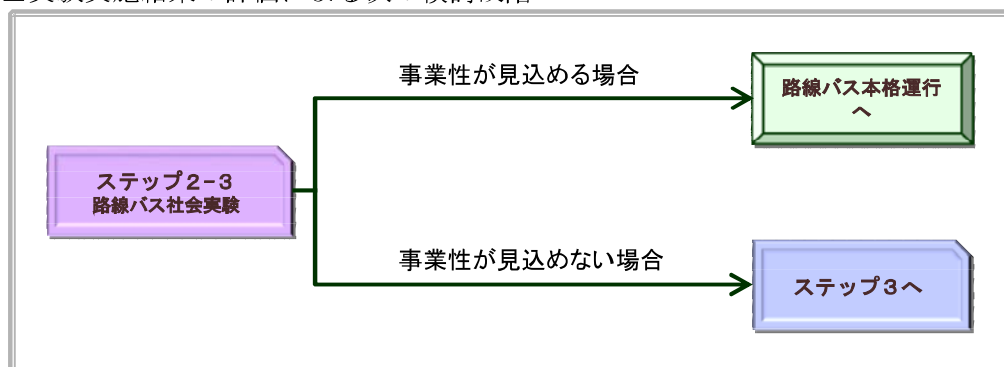
社会実験では、目標設定、実験実施に向けた調整、実験の実施、結果の評価を行います。

【協議会】社会実験の実施に向け、実験内容や目的、路線バスの利用について、対象地域内の町内会・自治会との調整や近隣住民への周知を行います。

【川崎市】『路線バス社会実験支援制度』による支援を行います。
社会実験の目標設定に向けた調整を事業者と行い、実験結果による事業者の判断の妥当性について目標の達成度を踏まえて確認します。また、その結果を地域住民に報告します。

【事業者】社会実験の実施に向け、提案をもとに運行計画等を作成し、国への申請等、必要な手続きを行います。
社会実験の結果を評価するための目標を設定します。その達成度により事業性を評価し、本格運行への移行の可否を決定します。
運行主体となり社会実験を実施し、実験中の利用人数や運賃収入等の記録を行います。

□実験実施結果の評価による次の検討段階



～川崎市地域公共交通会議の紹介～

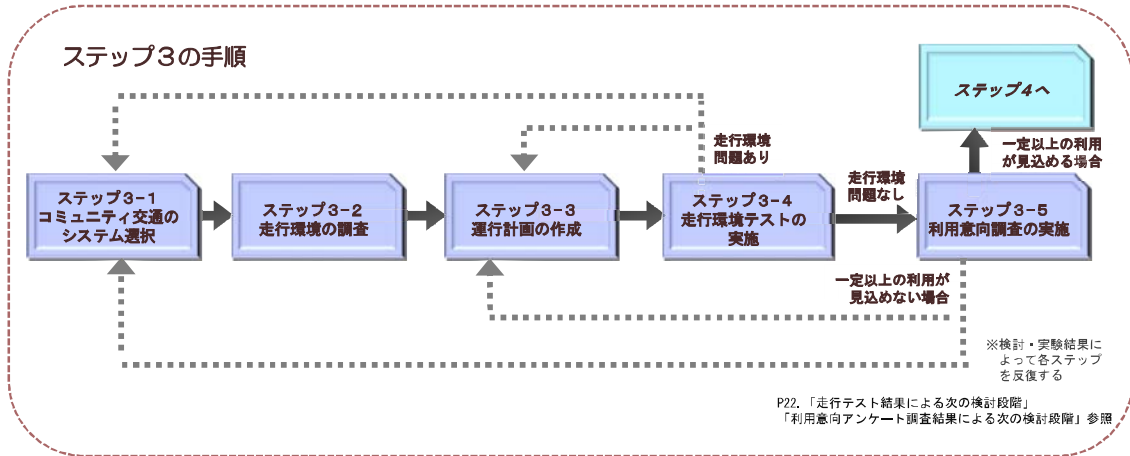
川崎市では、道路運送法に基づき、地域交通に関し、地域の実情（移動ニーズ）に応じた運行形態、サービス水準、運賃などについて協議する場として、平成20年度に、市民や学識経験者、交通事業者、関係行政機関などで構成する「川崎市地域公共交通会議」を設置しました。

「川崎市地域公共交通会議」では、バス事業やタクシー事業など、地域における交通手段の確保や旅客の利便の増進など様々な交通課題について、検討を行っています。

3

ステップ3 コミュニティ交通の検討

ここでは、以下の手順に従って、コミュニティ交通の導入について検討します。



【ステップ3-1】コミュニティ交通のシステム選択【協議会／川崎市】

ステップ1で確認した地域の移動ニーズや特性を踏まえて、地域に必要な交通の運行目的と運行方針を立案します。その目的と方針に最も合致したコミュニティ交通のシステムを選択し、運行を担う事業者を選定します。

【協議会】ステップ1で確認した地域の移動ニーズや特性を踏まえて、移動の目的や時間帯等を絞り込み、運行目的と運行方針を立案します。その目的と方針に最も合致したコミュニティ交通のシステムを選択し、運行を担う事業者を選定します。なお、運行目的と運行方針の立案にあたっては、P.15「運行目的・運行方針立案にあたっての視点」に留意します。

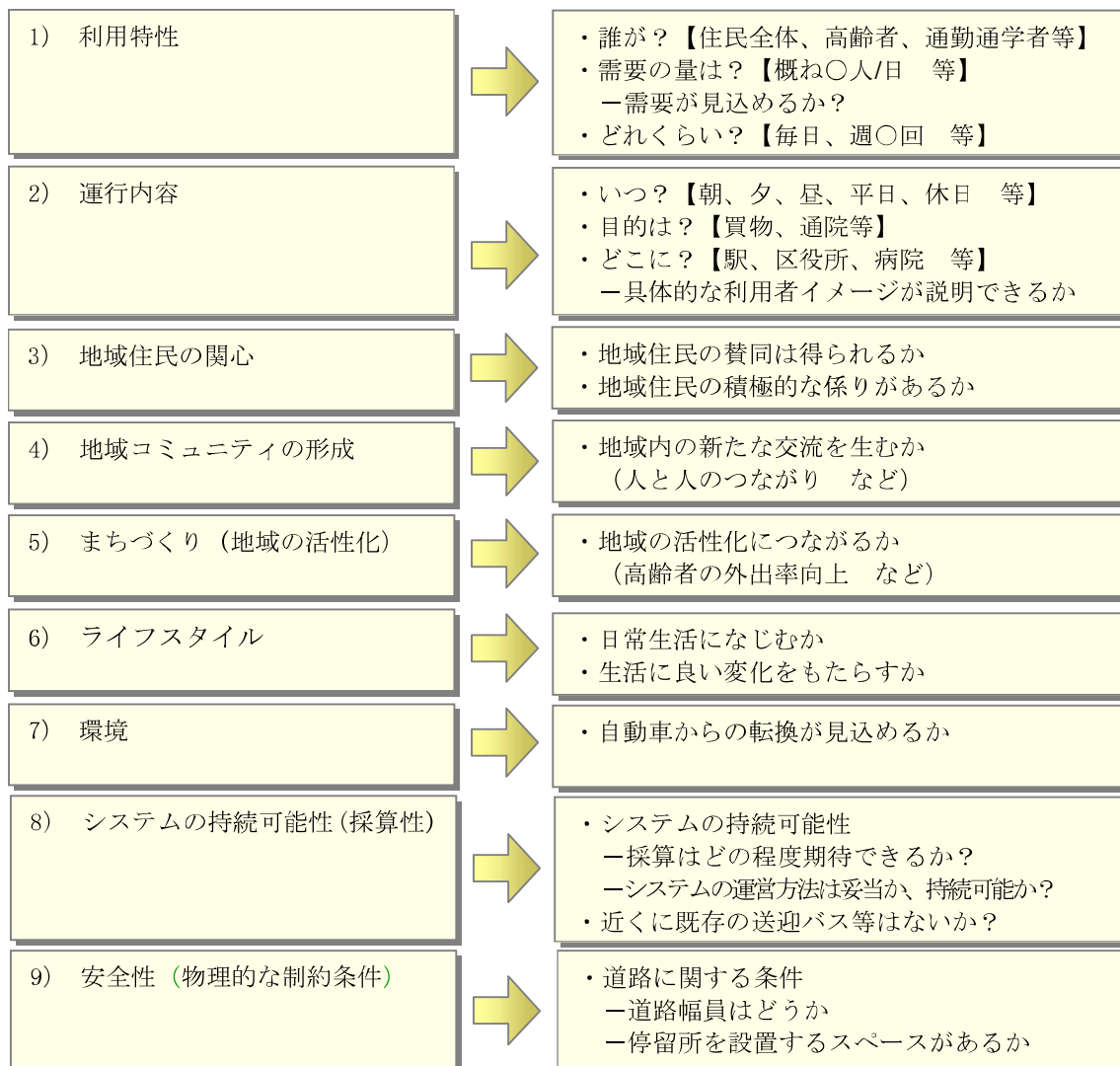
【川崎市】運行目的や運行方針の立案や、コミュニティ交通の選択について、アドバイスをを行います。



□運行目的・運行方針立案にあたっての視点

地域における運行目的及び運行方針を立案する際、以下の視点から考えます。

(P.34【参考4】コミュニティ交通導入の視点参照)



□川崎市における地域交通システムの種類

地域交通システム		概要	特徴・留意点	取組事例
川崎市における種類 (交通手段)	システム (使い方の工夫)			
路線バス (乗合)	既存路線バスの活用	現在運行している路線バスを地域の移動ニーズにあったサービスに変更するもの。	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者の協力が必要。 まとまった需要が必要。 路線バスが運行できる道路環境が必要。 ルートの一部変更や延伸、運行本数の増便など、運行内容の変更に必要な法的手続きの多くはバス事業者が行う。 運行・運営はバス事業者が行う。 	
	路線の新設	バス路線を新設し、地域の移動ニーズに対応するもの。		

難しい場合は…

コミュニティ交通	乗合型の 新設	定時定路線型	路線を定めて定時に運行するもの。 ※人口密度が高くまとまった需要がある場合に有効。	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスに比べ、運賃が高くなる可能性がある。 道路環境や需要に合わせた車両の選択（マイクロバス、ワゴン車、タクシー車両等）が必要。 選択した車両によっては、幅員の狭い道路でも乗入が可能。 事業の運行・運営に地域住民が係わる。 	川崎市麻生区高石地区「山ゆり号」(P.25 参照)
		デマンド型	利用者の予約に応じて、時刻やルートを設定し、運行するもの。 ※需要にばらつきがある場合などに有効。		
	既存送迎バス等の活用	医療・福祉バス、スクールバス、企業送迎バス、商業施設送迎バス等への混乗等	様々な目的で運行されている送迎バスに地域の住民が乗せてもらうもの。	<ul style="list-style-type: none"> 運行主体（医療施設、企業等）の協力が必要。 運行ルートやダイヤ等、運行内容に地域が合わせる必要がある。 混乗や空き時間の利用などの形態がある。 	横浜市青葉区「はっぴいバス」（自動車教習所送迎バスへの混乗）
タクシーの活用	タクシー事業者と協力した乗降場の整備等	タクシー事業者と協力して、地域にタクシー乗降場を設置し、利用を予約して地域で共同利用するもの。	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者の協力が必要。 路線バスに比べ、運賃が高くなる可能性がある。 一便あたりの利用人数が少ない場合に有効。 需要にばらつきがある場合などに有効。 幅員の狭い生活道路も乗入可能。 		

1. 取組み手順

2. 各段階の検討・作業内容

ステップ0

ステップ1

ステップ2

ステップ3

ステップ4

ステップ5

ステップ6

コミュニティ交通のシステム選択における留意点

- ・コミュニティ交通には様々なものがありますが、運行目的、運行方針にあった種類(交通手段)とシステム(使い方の工夫)、車両の大きさを選ぶことが大切です。
 - ・運行目的、運行方針に合致するシステムが無い場合には、トータルで評価を行い、地域の移動ニーズを最も満足するシステムを選択します。
- ※ 乗合型の場合は、同じ運行条件で複数の事業者に見積りを依頼し、最も適切な事業者を選択します。

既存バス路線との競合について

コミュニティ交通の導入にあたっては、既存のバス路線と競合することがないように留意が必要です。

近年、既存のバス路線と実質的に競合するコミュニティ交通の導入により、既存バス路線が減便や路線の廃止を余儀なくされ、かえって地域の利用者の利便性を損なう状態になる事例も発生しています。

このようなことから国土交通省では、平成21年12月に『コミュニティバスの導入に関するガイドライン』を示し、その中で、コミュニティバス導入の際に留意すべき事項として、

- ①地域の交通ネットワークの整備にあたっては、バス路線を基本としつつ、地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることにより、全体として整合性のとれたネットワークを形成すること。
 - ②コミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと競合することのないよう十分に検討すること。
- などが記載されています。

川崎市におけるコミュニティ交通の導入においても、地域全体の交通ネットワーク構築のため、既存のバス路線との競合に十分留意したルートを設定し、それぞれの役割分担を明確にすることが大切です。



[ステップ3-2] 走行環境の調査【協議会／川崎市／事業者】

概ねのルート、乗降場所を設定し、それらの走行環境を事前に調査します。

- 【協議会】 ステップ3-1で選択した地域交通システムの概ねの運行ルート、乗降場所を設定します。そのルート、乗降場所の道路幅員や形状、交通規制等の走行環境を調査します。
- 【川崎市】 走行環境調査の実施にあたり、運行ルートや停留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をを行います。
- 【事業者】 事業者の立場から調査の内容について意見を述べます。

□運行ルートについての目安

運行ルートについては、道路幅員や形状を確認する必要があり、さらに、道路上に乗降場所を設置する場合は、必要な車道幅員に路側帯の必要幅を加える必要があります。その目安は次ページの図表で示した基準を参考にします。また、ルート上の勾配、隅切り、見通し等について、現地踏査や走行環境テスト（ステップ3-4）を通じて確認します。

① 車両幅から必要な車道幅員

- ・使用する車両によって、必要な幅員が異なります。特に、乗合事業として運行する場合、車道幅員は相互通行を考慮し、車両幅の2倍+0.5m以上が必要となります。例えば、車両幅が1.70mのとき、3.90m以上の車道幅員が必要となります。

② 乗降場所を設置する場合の道路幅員と規定

- ・道路上に乗降場所を設置する場合、車両幅1.7mの2倍+0.5m以上のほか、路側帯0.75mを追加し、4.65m以上の車道の幅員が必要となります。
- ・曲り角、坂の頂上付近、交差点などは駐停車禁止場所となるため、道路法の適用を受けて、5m以上離す必要があります。その他、見通し等について確認したうえで、乗降場所を設定します。

□乗降場所確保時の留意事項

乗降場所の確保にあたっては、協議会が周辺住民等関係者の了解を取ります。

- ・ごみ収集場の周辺－関係者と協議
- ・建物、駐車場の出入口－地権者と協議 等
- ・車両を待つために必要な面積及び空間の有無
- ・乗降場所に車両が停車する際の対向車両の見通し

表 道路構成要素と必要な道路幅員

車両イメージ	車両幅(例)	運行ルートに必要な車道幅員	乗降場所に必要な道路幅員	
			片側に路側帯を付ける場合	両側に路側帯を付ける場合
大型バス (定員 50 名程度)	2.30 m	5.10 m	5.85 m	6.60 m
中型バス (定員 30 名程度)	2.00 m	4.50 m	5.25 m	6.00 m
ワゴン車 (定員 10 名程度)	1.70 m	3.90 m	4.65 m	5.40 m

※ 上記の運行ルートの道路幅員や乗降場所設置に係わる幅員は、あくまで数値上の基準であるため、実際は現場立ち会いを行い、道路形状や線形、交通量等から走行性や安全性を確認し、総合的に判断した上で最終確定を行います。

車両制限令と車両幅による乗降場所の設置等に求められる道路幅員

- ・ 利用者の安全を確保するため、原則、歩車道分離されている必要があります。
- ・ 歩道がない場合は路側帯等で歩車道の区分が明確になっており、0.75m 以上の幅員を有する一定の面積及び空間が必要です。

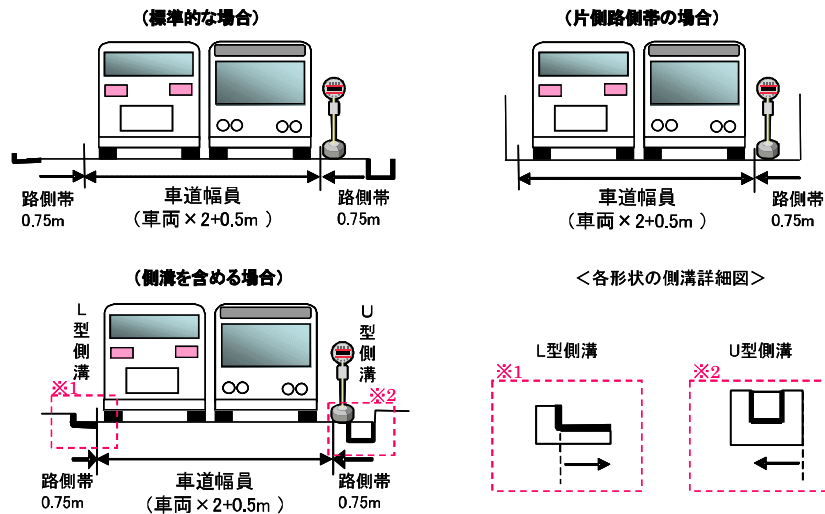


図1 車道幅員と路側帯とのさまざまな道路断面構成

～車両制限令による道路幅員に関する規定～

第5条第2項

市街地区域内の道路で前項に規定するもの以外のものを通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員から〇・五メートルを減じたものの二分の一を超えないものでなければならない。

※車両制限令とは、道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の制限を定めた政令です。

乗降場所の設置に関する規定等

- ・特に曲り角、坂の頂上付近、交差点などは道路交通法の適用を受けて、駐車禁止場所となるため、5 m以上離す必要があります。

～道路交通法による乗降場所に関する規定～

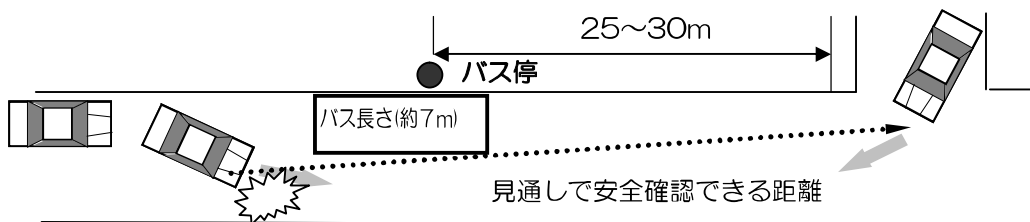
第44条：停車及び駐車を禁止する場所

車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。

- (1) 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- (2) 交差点の側端又は道路のまがりかどから5メートル以内の部分
- (3) 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分

<警察庁、国土交通省の基本的な見解>

- ・ 道路交通法では交差点付近、横断歩道については5 m以上離すとありますが、見通しで安全確認できる必要な距離としては、概ね25～30 mとされています。



【ステップ3-3】 運行計画の作成【協議会／川崎市／事業者】

ステップ3-1で選択したコミュニティ交通システムについて、協議会、川崎市、事業者の三者で協議し、運行計画を作成します。

【協議会】ステップ3-1で選択したコミュニティ交通システムについて運行計画を作成します。作成にあたり、コミュニティ交通システム選択にあたって決定した運行の目的や方針を踏まえ、川崎市、事業者と三者で協議します。

【川崎市】運行計画の作成について、アドバイスをを行います。

【事業者】事業者の立場から運行計画の内容について意見を述べます。

□運行計画の作成項目

- ・ 運行ルート、乗降場所
- ・ 運行日数(毎日、平日のみなど)
- ・ 運行本数、頻度
- ・ 使用車両 など

【ステップ3-4】 走行環境テストの実施【協議会／川崎市／事業者】

必要に応じて、走行環境テストを実施します。

【協議会】車両の安全走行、乗降場所設置の可能性など、走行環境を把握することを目的として、交通管理者や道路管理者立会いのもと、走行環境テストを実施します。

【川崎市】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をを行います。

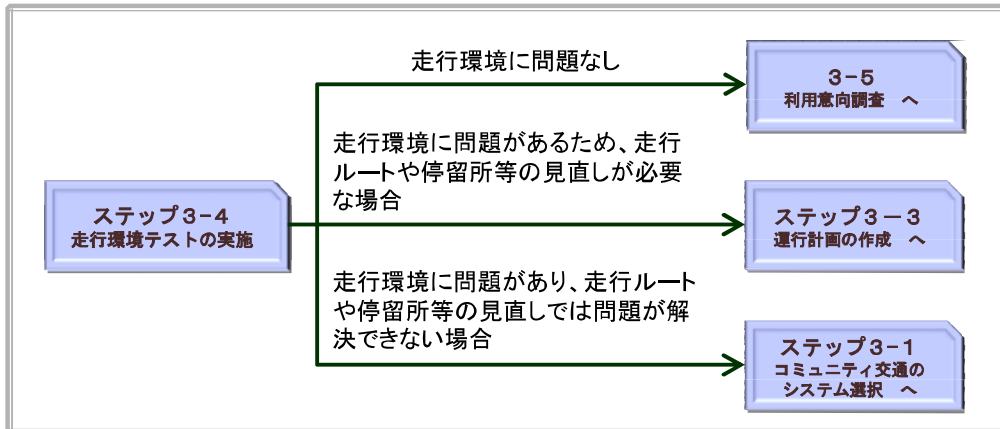
【事業者】本格運行の際に使用することが想定される車両を用いて走行環境のテストを行います。また、事業者の立場から意見を述べます。

□道路構造や交通運用上の制約条件は、個別に道路管理者、交通管理者等による協議によって決まります。

□チェック項目の例

- ・ 車両の走行、停車に必要な幅員を有する面積及び空間
- ・ 単路部の直線やカーブ、交差点の右左折における対向車両とのすれ違い
- ・ 歩行者とのすれ違い
- ・ 停車車両とのすれ違い
- ・ 急な勾配がある箇所（降雪時に安全性が確保できるか否か。）
- ・ 所要時間

□走行環境テスト結果による次の検討段階



【ステップ3-5】利用意向調査の実施【協議会／川崎市】

ステップ3-3で作成した運行計画により行う運行実験を想定して、地域住民を対象にアンケート調査を実施し、利用意向を把握します。その結果を基に、ステップ4に進むことができるかを確認します。

【協議会】ステップ3-3で作成した運行計画により行う運行実験を想定して、地域住民を対象にアンケート調査（利用意向調査）を実施します。その結果、一定以上の利用が見込めない場合には、必要に応じて前のステップに戻って、再度検討を行います。

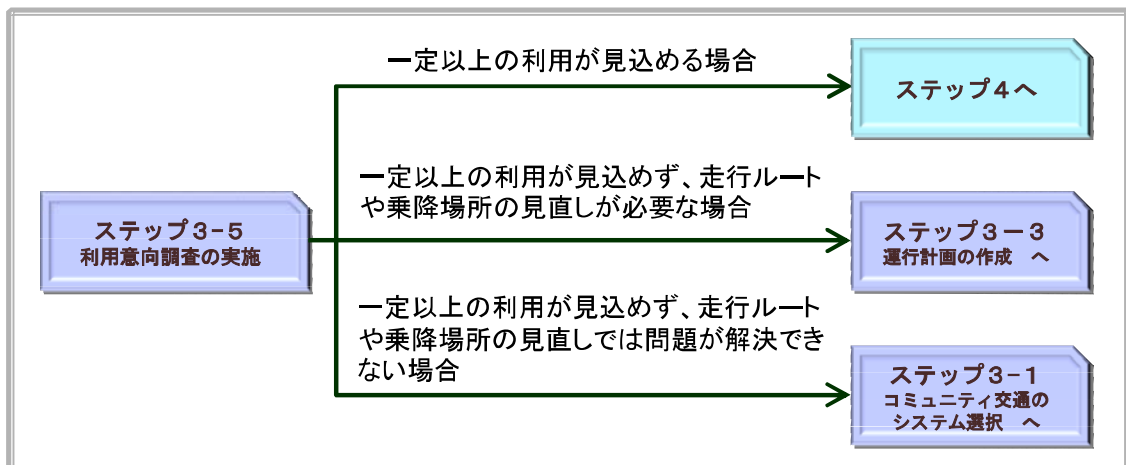
【川崎市】アンケート調査の内容や、その結果によって運行実験の実施を決定する際の基準についてアドバイスします。

□アンケート調査（利用意向調査）の項目例

- ・利用意向の有無
- ・利用の頻度
- ・コミュニティ交通の内容

(P. 35【参考5】利用者意向調査の項目例参照)

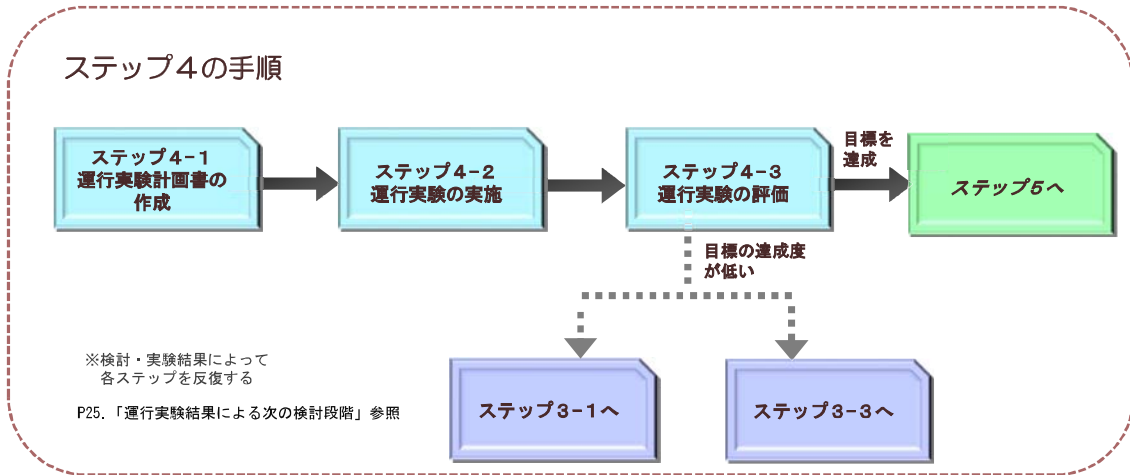
□利用意向アンケート調査結果による次の検討段階



4

ステップ4 運行実験の実施

ここでは、以下の手順に従って、運行実験を実施し、目標の達成度により次のステップに進むことが出来るかどうかを確認します。



【ステップ4-1】 運行実験計画書の作成【協議会／川崎市／事業者】

運行実験の目的は、運行計画が地域の移動ニーズや特性に対し、有効であるかを確認することです。

ステップ3-3で作成した運行計画に基づき、事業者を選定するとともに、ステップ3-1で設定した運行目的及び運行方針について指標及び具体的な目標値を設定した上で、運行実験計画書を作成します。

【協議会】ステップ3-3で作成した運行計画に基づき、事業者を選定するとともに、ステップ3-1で設定した運行目的及び運行方針について指標、具体的な目標を設定した上で、運行実験計画書を作成します。なお、事業者の選定にあたっては、公平性を保つため、必要に応じて公募形式とします。また、計画書の作成項目については川崎市、事業者と三者で協議します。

【川崎市】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をを行います。

【事業者】事業者の立場から目標設定など、運行実験計画書の内容について意見を述べます。

□運行実験計画書の作成項目例

- ・ 運行計画（ステップ3-3で作成）
 - ・ 目標設定
 - ・ 調査計画(実態調査、アンケート調査等)
 - ・ 実施体制、連絡体制、役割分担
 - ・ 実施スケジュール
 - ・ 広報、周知
- など

□具体的な指標の例

項目	指標(例)
1) 利用特性	利用者数
	利用頻度
2) 運行内容	運行ルート、利用時間帯等の有効性
3) 地域住民の意識	地域住民の認知、賛同
	地域住民の積極的な係わり
4) 地域コミュニティの形成	コミュニティの広がり
5) まちづくり(地域の活性化)	高齢者の外出率の向上
6) ライフスタイル	日常生活に馴染むものか
7) 環境	自動車からの転換率(意向)
8) システムの持続可能性	採算性
9) 安全性(物理的な制約条件)	物理的な制約条件(幅員、勾配等)

[ステップ4-2] 運行実験の実施【協議会／川崎市／事業者】

ステップ4-1で作成した運行実験計画書に基づき、運行実験を実施します。
 選択したコミュニティ交通が地域の移動ニーズに照らし妥当なものであり、地域に根付くものであるかどうかを確認するため、運行の記録やアンケート調査等を行い、課題や利用者と地域住民の反応を把握します。

【協議会】運行実験について、ポスター作成や説明会の開催、町内会・自治会等への報告などにより、地域住民への周知を徹底します。また、実態調査(利用傾向の調査)やアンケート調査を実施し、運行実験の評価や運行計画の見直しを行う場合に必要となるデータを収集します。

【川崎市】地域住民への周知や調査の方法についてアドバイスをを行います。

【事業者】運行を実施し、運行実験中の利用人数や運賃収入等の記録を行います。

□運行実験実施における留意点

- ・ 運行状況の定期的な確認
- ・ トラブル発生時の連絡体制の構築
- ・ 広報、周知の継続 など

□運行実験中に記録、調査する事項

- ・ 使数別、乗降場所別の利用人数(乗り残しの人数も把握)
- ・ 利用者特性(利用目的、高齢者の割合)
- ・ 定時性、表定速度(ダイヤどおりに運行できるか。渋滞状況はどうか。)
- ・ 所要時間 など

□運行実験後のアンケート調査の項目例

- ・利用の有無、頻度
- ・将来の利用意向
- ・コミュニティ交通による変化 など

(P.36【参考6】アンケート調査の項目例参照)

【ステップ4-3】運行実験の評価（定めた目標の達成度）【協議会／川崎市／事業者】

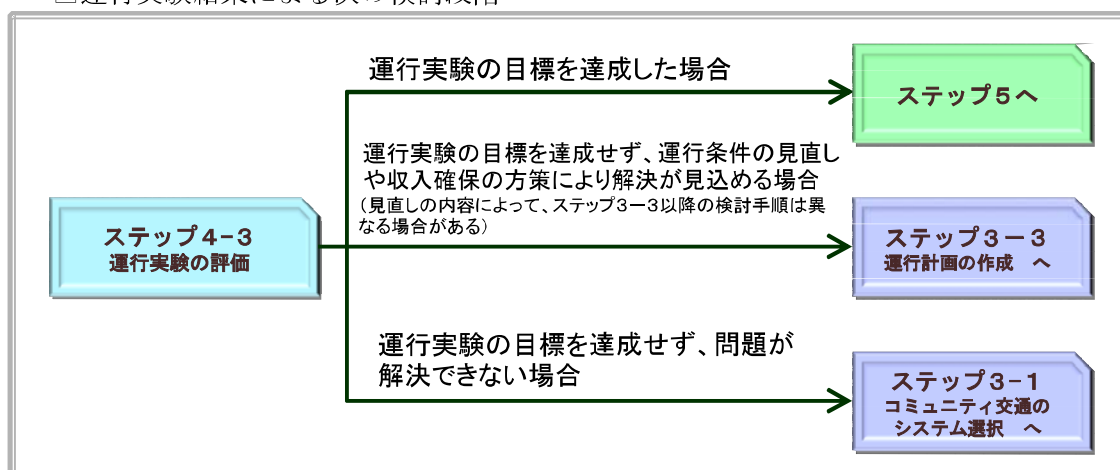
運行実験の結果について、定めた目標の達成度を評価します。その評価結果により、ステップ5（本格運行）に進むことが出来るかどうかを確認します。目標が達成できない場合は、運行計画の見直しや収入を確保する方法等の検討を三者で行います。

【協議会】 実験中の記録や調査により得られたデータを基に運行実験結果について評価し、ステップ4-1で設定した指標の達成度を確認します。評価にあたっては、川崎市、事業者と三者で協議します。目標が達成できなかった場合には運行計画の見直しや収入を確保する方法等について三者で検討を行い、必要に応じてステップ3に戻ります。

【川崎市】 運行実験結果の評価にあたり意見を述べます。運行計画の見直し等を行う際に、アドバイスをを行います。

【事業者】 事業者の立場から運行実験結果について評価します。運行計画の見直し等を行う際に意見を述べます。

□運行実験結果による次の検討段階



～川崎市麻生区高石地区における取組～

麻生区高石地区において、身近な交通手段の確保のため、地域住民で構成された協議会の主体的な取組により、「地域交通の手引き」による手続きを進めた結果、平成23年9月1日からコミュニティ交通「山ゆり号」の本格運行が開始されました。

本格運行開始後も、運行の継続のため協議会が主体となって様々な取組を行っています。

- 運行形態：乗合型（定時定路線型）
- 運行ルート：小田急線百合ヶ丘駅～高石地区（約3km）
- 利用料金：大人300円、小児100円【平成25年12月現在】



5

ステップ5 本格運行

ここでは、以下の手順に従って、本格運行を実施します。

ステップ5の手順



【ステップ5-1】本格運行計画書の作成・協定書の締結【協議会／川崎市／事業者】

本格運行計画書を作成し、それに基づき事業者を選定します。なお、選定にあたっては公募を基本とします。

事業者の決定後は、協議会と事業者の間で本格運行の実施に係る協定書を締結します。

【協議会】ステップ4の運行実験の結果を踏まえ、本格運行計画を作成し、可能な限り公募により事業者の選定を行います。選定された事業者と協議し、本格運行について内容を定めた協定書を締結します。

【川崎市】本格運行計画書の作成について、アドバイスを行います。

【事業者】協定書の内容について協議会と協議します。

【ステップ5-2】本格運行【協議会／川崎市／事業者】

本格運行計画書と協定書に基づき本格運行を行います。

【協議会】本格運行に向けて地域内における広報を行います。

【川崎市】本格運行の実施にあたり、アドバイスを行うとともに、必要な支援を行います。

【事業者】国への届出等、必要な手続きを行い、運行を行います。

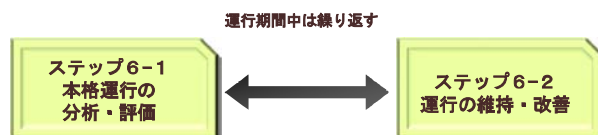


6

ステップ6 運行継続

ここでは、コミュニティ交通の運行を維持していくため、地域における利用の継続と増加に向けた取組や地域のニーズを踏まえた運行内容の改善に向けた取組を繰り返し行います。

ステップ6の手順



【ステップ6-1】本格運行の分析・評価【協議会／川崎市／事業者】

本格運行開始後は、運行内容に関する調査や記録を行い、利用者数や採算性等の運行内容について分析・評価を行います。

【協議会】地域住民や利用者に対するアンケート調査や実態調査（利用動向の調査）を実施し、分析・評価を行います。

【川崎市】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します。

【事業者】乗車人数や運賃収入について記録を行います。

□アンケート調査の項目例

- ・利用の有無、頻度
 - ・利用の目的、時間帯
 - ・外出機会の増加 など
- (P. 37【参考7】アンケート調査の項目例参照)

□実態調査の項目例

- ・乗降場所別の利用者数
- ・高齢者の利用割合 など



[ステップ6-2] 運行の維持・改善【協議会／川崎市／事業者】

本格運行の分析・評価を基に、必要に応じて、地域における利用の継続と増加に向けた取組や運行内容の改善を行います。

- 【協議会】必要に応じて、利用の継続と増加に向けた取組や運行内容の改善を行います。
- 【川崎市】協議会が行う運行内容の改善に対しアドバイスをを行います。
- 【事業者】運行ダイヤの改正や車両の改良等により利用者の利便性向上を図り、運行内容の改善を図ります。

□取組の例

- ・ 地域内の情報共有…コミュニティ交通を利用する地域住民同士で、運行に係わる情報（運休や運行の遅れ等）をできる限り共有します。
- ・ 協議会の開催……………本格運行の評価を基に、運行内容についての協議を行うため、定期的に協議会を開催します。
- ・ 広報活動……………継続的な利用の促進、潜在的な需要の掘り起こしのため、広報紙の発行やキャンペーンの実施を行います。

□運行改善によっても解決できない問題がある場合は、**ステップ3-1**へ戻って検討を行うことも可能



1. 取組み手順

2. 各段階の検討・作業内容

- ステップ0
- ステップ1
- ステップ2
- ステップ3
- ステップ4
- ステップ5
- ステップ6**

3 参考資料

【参考1】ステップ0-2 協議会会則の例

<p>「〇〇地区〇〇協議会」会則</p> <p style="text-align: right;">制定 〇年〇月〇日</p> <p>第1章 総則 (名称及び事務局)</p> <p>第1条 本会の名称は「〇〇地区〇〇協議会」と称し、事務局を(会長の自宅に置く・〇〇町内会館に置く)。 (目的)</p> <p>第2条 本会は、〇〇に関する活動(導入促進)を行い、〇〇を図ることを目的とする。 (活動内容)</p> <p>第3条 本会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる活動を行うものとする。 (1) 〇〇に関する検討(及び調査) (2) 〇〇に関する関係機関との協議調整</p> <p>第2章 会員及び役員 (会員)</p> <p>第4条 本会の会員は、この会の目的に賛同した者とする。 (役員)</p> <p>第5条 本会には、会長1名、副会長〇名のほか、次の役員を置く。 (1) 会計 〇名 (2) 監事 〇名 2 役員は、本会の会員の中から総会において選任する。 3 役員の任期は、〇年とする。ただし、再任を妨げない。 (職務)</p> <p>第6条 会長は、会を代表し、会務を統括する。 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。 3 会計は、会の会計事務を担当する。 4 監事は、会の業務及び会計状況を監査する。</p> <p>第3章 会の運営 (会議)</p> <p>第7条 本会の会議は、会長が招集し、その議長となる。 2 会議の開催は、会員の〇分の〇以上の出席をもって成立する。ただし、止むを得ないときは、委任状をもって出席に変えることができる。 3 議事は、出席会員の(過半数、〇分の〇以上)をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。</p> <p>附則</p> <p>1 この会則は、〇年〇月〇日から施行する。</p>
--

【参考2】ステップ0-2 協議会設立時に川崎市に提出する届出書

協議会設立届出書

年 月 日

川崎市長 ○○ ○○ 様

代表者 住 所 _____
氏 名 _____ 印
電 話 _____

協 議 会 名 _____

協議会組織役員

役 職	氏 名	住 所	電話番号

設 立 年 月 日 _____

検 討 対 象 地 域 _____

【参考3】ステップ1-1 行動特性調査における項目例

設問項目	把握すべき内容	データの活用方法や狙い
1) あなた自身について	○居住地、年齢、職業、自動車の保有状況等	<ul style="list-style-type: none"> ・回収したサンプルの妥当性（属性に偏りが生じていないか）を確認する。 ・属性別のクロス集計を行うことで、ニーズを探る。
2) 日常の移動や路線バスの利用状況について	○移動の目的、頻度、出発地と目的地、利用交通手段、鉄道利用の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・移動の実態として、移動目的と具体的な移動先、鉄道利用の際の駅から自宅等への交通手段等について明確に把握する。 ・地域交通をどのくらいの頻度、範囲でサポートする必要があるか等の判断材料とする。
	○現在の路線バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のバスの利用状況、頻度、利用している／利用していない場合の理由を把握する。 ・利用有無の変更があった人については、そのきっかけ等を把握し、バス利用に関する課題を整理する。
	○現在の路線バスに対する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・既存路線バスの問題点を把握する。 ・問題点に対し、既存路線の活用で改善が図れるのか、新規バス路線等他の対応が必要かどうかを確認する。
3) 既存交通サービスに対する満足度について	○運行ルート、時間帯、運行間隔、停留所へのアクセス、自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通サービスの満足度を把握し、どんなことに対して満足度が低いか等のニーズを把握する。

日常の移動に関する住民アンケート調査

○この調査は、○○地区内の地域交通の導入について考えるための基礎資料として活用することを目的としています。他の目的に使用することは決してございません。

○調査票には、あなたのお名前やご住所を書く必要はありません。

○調査の結果は、全てコンピュータで処理し、統計的な集計・分析だけに用いられますので、個人情報や個々のお考えが外部に漏れることはありません。

○回収致しました調査票は、集計・分析後に川崎市が責任をもって廃棄いたします。

【ご記入にあたってのお願い】

- 1 ご回答は、ご家族のみなさんそれぞれでお答えください。
- 2 回答は、番号に○をつけていただくと、ご記入いただくものがあります。() 内には、具体的な内容をご記入ください。
- 3 ご記入いただきました調査票は、.....○○日までに回収に伺いますのでよろしくお願い致します。

【問合せ先】

○○地区○○協議会
川崎市まちづくり局交通政策室

次のページからアンケートになります。⇒

移動に関する住民アンケート調査票

あなたご自身のことについてお聞きします。

問1. あなたご自身のことについて、お聞きします。

① お住まいは？ (1つに○印)	1. ○○1丁目 2. ○○2丁目 3. ○○3丁目 11. その他 ()
② 性別は？(1つに○印)	1. 男性 2. 女性
③ 年齢は？(1つに○印)	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60～64歳 7. 65～69歳 8. 70～74歳 9. 75歳以上
④ ご職業は？(1つに○印)	1. 会社員、公務員 2. 自営業 3. 学生 4. 専業主婦(夫) 5. パート、アルバイト 6. 無職 7. その他 ()

問2. あなたの普段の外出行動について、お聞きします。

① 1人で外出することが可能ですか？(1つに○印)	1. ひとりで外出できる 2. 付き添いがあれば外出できる 3. 外出でききない
② 1人で歩いて行ける範囲は？ (1つに○印) ※成人男性は1分で80m程度歩行	1. ○○m以内 2. ○○～○○m 3. ○○m以上

問3. あなたの自動車利用環境についてお聞きします。

① 運転免許の有無は？(あてはまる全てに○印)	1. 自動車の運転免許がある 2. バイク(原付を含む)の運転免許がある 3. 免許を持っていない
② 世帯にある自動車の台数は？	世帯にある自動車は () 台
③ 世帯にある自転車の台数は？	世帯にある自転車は () 台
④ あなたが自由に使える自動車をお持ちですか？ (1つに○印)	1. 自分が自由に使える自動車がある 2. 家に自動車があるが、使用に制約がある 3. 家に自動車があるが、自分では運転しない 4. 家に自動車がない
⑤ 運転について、どのようにお考えですか？ (1つに○印)	1. 運転は苦にならない 2. 運転に苦痛・不安を感じはじめているので、できれば控えたい 3. 自分で運転することを控えている 4. その他 ()
⑥ 何歳まで運転を続けると思われますか。 (1つに○印)	1. 65～74歳 2. 65～74歳 3. 75～84歳 4. 85歳以上

あなたの日常的な移動についてお聞きします。

問4. 日常の買い物についてお答えください。
 (1) 買い物に行く頻度はどのくらいですか。(1つに○印)
 1. 週に5日以上
 2. 週に3～4日
 3. 週に1～2日
 4. 1ヶ月に数日
 5. ほとんど行かない

(2) 買い物に行く曜日、家を出られる時間帯をお答えください。(あてはまる全てに○印)
 1. 平日
 2. 土曜日
 3. 日曜日・祝日
 4. 決まっていない

(3) 最もよく行く買い物先はどこですか。(1つに○印)
 1. 9時前
 2. 9時～12時
 3. 12時～15時
 4. 15時～18時
 5. 18時以降

(3) 最もよく行く買い物先はどこですか。(1つに○印)
 1. 自宅周辺
 2. ○○区役所周辺
 3. ○○駅周辺
 4. その他の○○区内(場所:)
 5. その他川崎市内(場所:)
 6. その他川崎市外(場所:)

問5. 病院の利用についてお答えください。
 (1) 病院に行く頻度はどのくらいですか。(1つに○印)
 1. 週に5日以上
 2. 週に3～4日
 3. 週に1～2日
 4. 1ヶ月に数日
 5. 風邪や病気がかった時のみ
 6. その他()

(2) 病院に行く曜日、家を出られる時間帯をお答えください。(あてはまる全てに○印)
 1. 平日
 2. 土曜日
 3. 日曜日・祝日
 4. 決まっていない

(3) 最もよく行く病院はどこですか。(1つに○印)
 1. ○○病院
 2. ○○病院
 3. ○○病院
 4. その他の区内の病院(名称:)
 5. その他の川崎市内の病院(名称:)
 6. その他の川崎市外の病院(名称:)

問6. 通勤、通学についてお答えください。 ※通勤、通学されていない方は問8へ
 (1) 通勤、通学の頻度はどのくらいですか。(1つに○印)
 1. 週に5日以上
 2. 週に3～4日
 3. 週に1～2日
 4. 1ヶ月に数日
 5. その他()

(2) 通勤、通学主に使用する交通手段は何ですか。(1つに○印)
 1. 鉄道
 2. 路線バス
 3. 自分で車を運転
 4. 家族が運転する車で送迎
 5. タクシー
 6. 原付バイク
 7. 自転車
 8. 徒歩のみ
 9. その他()

問8. 鉄道の利用についてお答えください。
 (1) 日常生活で最も頻度の高い目的地への移動において鉄道を利用しますか。
 (1つに○印)

1. 鉄道を利用する
 (2) △
 2. 鉄道を利用しない
 (3) △

(2) (1) で「1. 鉄道を利用する」と回答された方にお聞きします。
 ①乗車する駅をお答えください。(1つに○印)

1. ○○駅
 2. ○○駅
 3. ○○駅
 4. ○○駅
 5. その他()

②自宅から、①の乗車する駅までの交通手段をお答えください。(1つに○印)
 1. 路線バス
 2. 自分で車を運転
 3. 家族が運転する車で送迎
 4. タクシー
 5. 自動二輪
 6. 原付バイク
 7. 自転車
 8. 徒歩のみ
 9. その他()

(3) (1) で「2. 鉄道を利用しない」と回答された方にお聞きします。
 交通手段をお答えください。(1つに○印)

1. 路線バス
 2. 自分で車を運転
 3. 家族が運転する車で送迎
 4. タクシー
 5. 自動二輪
 6. 原付バイク
 7. 自転車
 8. 徒歩のみ
 9. その他()

問9. 外出に際してどのような制約がありますか。(あてはまる全てに○印)
 1. とくに制約はない
 2. バス停まで距離がある
 3. バス停まで高低差がある
 4. 目的の駅までの交通手段がない
 5. バスや鉄道の路線図、ダイヤに関する情報がわかりにくい
 6. その他()

問10. 外出したい時に交通手段がなくて困ることがどの程度ありますか。(1つに○印)
 1. 困ることがよくある
 2. 困ることがたまにある
 3. 困ることはほとんどない
 4. 困ることがない

①どこに行かれるときに困りますが、(3つまで○印)
 1. 駅
 2. ○○駅
 3. ○○駅
 4. ○○駅
 5. その他()
 2. 区内の買い物施設(店舗名称:)
 3. ○○病院
 4. ○○病院
 5. 区役所・サービスセンター
 6. 福祉施設
 7. 体育施設
 8. 市民館・図書館等
 9. 郵便局
 10. 子育て施設
 11. 金融機関
 12. その他()

②困るときには、どのようにされていますか。(あてはまる全てに○印)
 1. タクシーを利用する
 2. 近所の人の自動車ですべてもらう
 3. 家族の人に自動車ですべてもらう
 4. 外出するのをあきらめる
 5. 歩か、自転車で行く
 6. その他()

問11. 最後に公共交通機関にご意見がありましたら記入をお願いします。

ご協力ありがとうございました。

【参考4】「コミュニティ交通導入の視点」について

- 1) **利用特性** : コミュニティ交通の利用者数や利用頻度、何の交通手段から転換したかなど、コミュニティ交通導入の有効性を評価する。
- 2) **地域住民の意識** : コミュニティ交通に対する地域住民の認知、評価、将来の利用意向や積極的な係りなど、コミュニティ交通導入の必要性を評価する。
- 3) **地域コミュニティの形成** : 地域内の新たな交流を生むなど、地域コミュニティの形成に寄与するものかを評価する。
- 4) **まちづくり** : 地域住民の外出機会が増加し、地域の活性化につながるなど、まちづくりに資するものかを評価する。
- 5) **ライフスタイル** : コミュニティ交通が地域住民の日常生活に馴染むものか、良い変化をもたらすきっかけになったかを評価する。
- 6) **環境** : コミュニティ交通の導入が環境負荷の軽減につながるものであるかを評価する。
- 7) **システムの持続可能性** : 運行経費と運賃収入のバランス（採算性）が取れているかなど、コミュニティ交通の運行が持続可能なシステムとなっているかを評価する。
- 8) **安全性（物理的な制約条件）** : ルートや乗降場所が道路条件に見合っており、日常的に安全な運行が可能かを評価する。
- 9) **運行内容** : 地域交通の運行内容(ルート、運行時間帯、頻度、乗り継ぎなど)についての有効性を評価する。

【参考5】ステップ3-5 利用者意向調査の項目例

調査項目		分析の視点
質問1：属性	<ul style="list-style-type: none"> 年齢 性別 居住地 自家用車の有無 	<ul style="list-style-type: none"> どのような人々が回答しているか 属性により、どのような意見を持ち、その意見がどのように異なっているか
質問2：現在の利用交通手段	利用交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 普段はどのような交通手段を利用しているか 何の交通手段からコミュニティ交通に転換するか
質問3：コミュニティ交通について		
3-1 認知度		<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通を検討していることを知っているか 認知度の違いによって、以下の利用理由等がどのように異なっているか
3-2 利用意向	利用意向	・利用意向の有無
	利用目的	・どのような目的（通勤、買物、通院など）で利用するか
	OD*	・どのような区間（乗降場所）で利用するか
	利用時間帯	・どのような時間帯で利用するか
	利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の頻度（日常的または一時的利用か） 単位期間（1週間、1ヶ月）あたりの利用回数
	運賃	・運賃についてどう思うか（高い・安い・妥当）
3-3 コミュニティ交通に対する意見	コミュニティ交通に対する評価	・コミュニティ交通の導入策の良し悪しについて
	システム <ul style="list-style-type: none"> ルート 利用時間帯 乗り継ぎ 運行本数、間隔 所要時間 運賃 安全性 車両 	<ul style="list-style-type: none"> 実験する内容について 各項目について、悪いと判断した場合、その理由と改善点は
質問4：コミュニティ交通による変化		
4-1 地域コミュニティ	会議の参加	・コミュニティ交通の説明会などに参加したことがあるか
4-2 まちづくり	外出頻度	・コミュニティ交通の導入で外出頻度が増えるか
4-3 ライフスタイル	生活のゆとり	・コミュニティ交通の導入で時間の使い方は変化するか
質問5：フリーアンサー（自由回答）		・選択肢では把握困難なコミュニティ交通に対する希望、問題点を把握

* OD：Origin-Destination（出発地、目的地）の略

【参考6】ステップ4-2 運行実験後に実施するアンケート調査の項目例

調査項目		分析の視点
質問1：属性	<ul style="list-style-type: none"> 年齢 性別 居住地 自家用車の有無 	<ul style="list-style-type: none"> どのような人々が利用しているか 属性により、どのような意見を持ち、その意見がどのように異なっているか
質問2：現在の利用交通手段	利用交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 普段はどのような交通手段を利用しているか 何の交通手段からコミュニティ交通に転換したか
質問3：コミュニティ交通について		
3-1 認知度		<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通の存在を知っているか、利用したことがあるか 認知度の違いによって、以下の利用理由等がどのように異なっているか
3-2 利用実態 (利用したことがある人)と将来の利用意向	利用の有無	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通を利用したか 地域内で利用した人の割合はどれくらいか
	利用目的	<ul style="list-style-type: none"> どのような目的（通勤、買物、通院など）で利用したか
	OD*	<ul style="list-style-type: none"> どのような区間（乗降場所）で利用したか
	車両	<ul style="list-style-type: none"> 運行車両はどうだったか（乗降、乗り心地など）
3-3 未利用者の意見(将来の利用意向含む)	利用していない理由	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通を利用していない理由
	コミュニティ交通を利用する条件	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通を利用するための条件
	利用意向、頻度	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行された場合の利用意向、頻度 単位期間（1週間、1ヶ月）あたりの利用回数の見込み
3-4 未認知者の意見(将来の利用意向含む)	利用意向、頻度	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行された場合の利用意向、頻度 単位期間（1週間、1ヶ月）あたりの利用回数の見込み
	理由	<ul style="list-style-type: none"> 利用有無の理由
質問4：コミュニティ交通による変化		
4-1 地域コミュニティ	新たな経験	<ul style="list-style-type: none"> 見知らぬ人と挨拶するようになったか 地域内での交流が生まれたか
	会議の参加率	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通の説明会などに参加したことがあるか
4-2 まちづくり	外出頻度	<ul style="list-style-type: none"> 実験期間中に外出頻度が増えたか
4-3 ライフスタイル	生活のゆとり	<ul style="list-style-type: none"> 実験期間中における時間の使い方の変化したか
質問5：フリーアンサー（自由回答）		<ul style="list-style-type: none"> 選択肢では把握困難なコミュニティ交通に対する希望、問題点を把握

* OD：Origin-Destination（出発地、目的地）の略

【参考7】ステップ6-1 本格運行時に実施するアンケート調査で確認する項目の例

調査項目		分析の視点
質問1：属性	<ul style="list-style-type: none"> 年齢 性別 居住地 自家用車の有無 	<ul style="list-style-type: none"> どのような人々が利用しているか 属性により、どのような意見を持ち、その意見がどのように異なっているか
質問2：コミュニティ交通について		
2-1 認知度		<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通の存在を知っているか、利用したことがあるか 認知度の違いによって、以下の利用理由等がどのように異なっているか
2-2 利用実態 (利用したことがある人)	利用の有無	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通を利用したか 地域内で利用した人の割合はどれくらいか
	利用目的	<ul style="list-style-type: none"> どのような目的（通勤、買物、通院など）で利用したか
	OD*	<ul style="list-style-type: none"> どのような区間（乗降場所）で利用したか
	車両	<ul style="list-style-type: none"> 運行車両はどうか（乗降、乗り心地など）
	利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> どれくらい利用しているか 単位期間（1週間、1ヶ月）あたりの利用回数
2-3 未利用者の意見 (将来の利用意向含む)	利用していない理由	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通を利用していない理由
	コミュニティ交通を利用する条件	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通を利用するための条件
	利用意向、頻度	<ul style="list-style-type: none"> 将来の利用意向、頻度 単位期間（1週間、1ヶ月）あたりの利用回数の見込み
2-4 未認知者の意見 (将来の利用意向含む)	利用意向、頻度	<ul style="list-style-type: none"> 将来の利用意向、頻度 単位期間（1週間、1ヶ月）あたりの利用回数の見込み
	理由	<ul style="list-style-type: none"> 利用有無の理由
質問3：コミュニティ交通による変化		
3-1 地域コミュニティ	新たな経験	<ul style="list-style-type: none"> 見知らぬ人と挨拶するようになったか 地域内での交流が生まれたか
	会議の参加率	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通の説明会などに参加したことがあるか
3-2 まちづくり	外出頻度	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行後に外出頻度が増えたか
3-3 ライフスタイル	生活のゆとり	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行後に時間の使い方の変化したか
質問4：フリーアンサー（自由回答）		<ul style="list-style-type: none"> 選択肢では把握困難なコミュニティ交通に対する希望、問題点を把握

* OD：Origin-Destination（出発地、目的地）の略

4 用語集

	用語	解説
う	運賃	バスなど乗り物を利用する際に支払う運送の対価のことで、国土交通大臣の認可が必要。利用距離に応じて計算した設定、利用距離には関係なく同じ額とする均一制など、さまざまな設定方法がある。バスの運賃は事業者から申請した上限額が認可対象となり、その上限額までの運賃であれば届出のみで適用することができる。また、タクシーの運賃は一定の地域ごとの上限運賃と下限運賃の範囲内であれば原則として速やかに認可される。 (自動認可運賃制度) なお、タクシーの迎車回送料金など、運送以外の利用に対して支払う対価は料金であり、運賃には含まれない。
う	交通管理者	交通規制を行う都道府県公安委員会、及びその実施事務を担当する都道府県警察本部、所轄警察署のこと。交通規制の目的は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図ること、及び道路交通事故に起因する障害の防止にあり(道路法第4条に規定)、バスの運行では、路線、乗降施設の検討で規制との関係、あるいはバスを優先する方策などが協議対象となる。
こ	交通事業者	鉄道、バスなど公共交通の事業者
こ	コミュニティ交通	地域交通システムのうち、路線バスの運行がない地域や道路環境等の理由で路線バスが運行できない地域において、地域住民等が主体となって導入し、運行・運営にも参画するものであって、地域特性に応じた、地域の足となる移動の手段
こ	コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのこと。
し	車両制限令	道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の制限を定めた政令。
し	車両幅員	車両の幅。道路を通行できる車両は車両制限令により規定される。
し	乗降施設	バス停、駅など。バス停を道路に設置する場合には、道路管理者の許可が必要。
ち	地域交通	家から駅までの距離を基本とした身近な地域の交通
ち	地域交通システム	地域交通のうち、日常的な移動を担うもので、基本的に誰もが利用できる公共的な交通手段
て	デマンド型	利用者の予約に応じて、時刻やルートを設定し、運行するもの。 ※需要にばらつきがある場合などに有効。
と	道路運送法	道路運送事業に関する法律で、主として旅客運送事業であるバス、タクシーに関して規定する法律。一般旅客自動車運送事業については、第4条

		に基づく許可が必要となる。
と	道路管理者	道路法第 3 章第 1 節に規定される道路を管理する主体のこと。道路の種類によって、国土交通大臣、都道府県知事、市町村長のいずれかが道路管理者となる。道路管理者は、「道路を常時良好な状態に保つように維持し、修繕し、もつて一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならない。」（道路法第 42 条）とされている。なお、バスなどの乗降施設を道路に設置する際には、道路管理者から道路の占用許可を受けなければならない。
と	道路幅員	道路の横断方向の長さ。道路法（第 47 条第 1 項）に基づき道路を通行できる車両は車両制限令により定められている。車道と路肩の幅から通行できる車両の幅が制限される場合があるので、バスなどの運行を検討する際には注意が必要。
と	道路法	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た法律。
の	乗合タクシー	個別輸送型の公共交通機関としてのタクシーを、乗合自動車として運行するもので、バスの運行には需要が小さい場合、需要が偏在してる場合など、バスとタクシーの中間的なサービスとして位置づけられる。定時定路線型、デマンド型などの形態がある。道路運送法の規定により、運行には許可が必要。
る	路線延長	バスの経路における起点、終点間の距離。
る	路線バス	決められた経路を定期的に運行するバス。乗降はバス停などの決められた場所で行うことが道路交通法に規定されている。

平成26年3月改訂

川崎市まちづくり局交通政策室

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

TEL 044-200-2034

FAX 044-200-3967

E-Mail 50koukei@city.kawasaki.jp



KAWASAKI CITY