

# 超高齢社会に向けた地域交通の あるべき姿とは

平成27年 2月 8日(日)  
川崎市

## 本資料の構成

### 本資料の構成(目次)

#### 【1. 地域交通の現状】

- 1-1 自動車交通量の変化
- 1-2 本市の公共交通の利用動向
- 1-3 本市の地域交通の特性
- 1-4 本市の地域交通の定義

#### 【2. 自転車交通に関する取組】

- 2-1 市民検討会における自転車に関する意見
- 2-2 自転車に関する一般的なメリット・デメリット等
- 2-3 本市の自転車利用の状況
- 2-4 自転車対策の取組状況

#### 【3. コミュニティ交通に関する取組】

- 3-1 コミュニティ交通に関する意見
- 3-2 本市でのコミュニティ交通の取組
- 3-3 本市でのコミュニティ交通の取組
- 3-4 いろいろなコミュニティ交通事例
- 3-5 徒歩の有効性

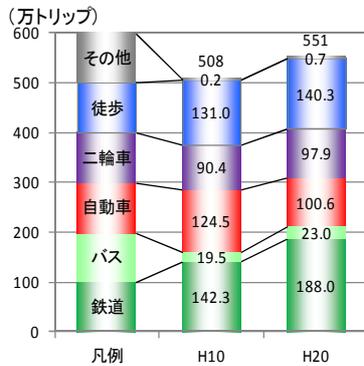
# 1. 地域交通の現状

## 1-1 自動車交通量の変化

○かつては、モータリゼーションやマイカー志向により、自動車利用は増加し続けていたが、マイカー利用は減少、鉄道利用や徒歩は大きく増加している。環境配慮の意識向上や若者の車離れが想定される。

### 自動車交通量及び市民意識の変化

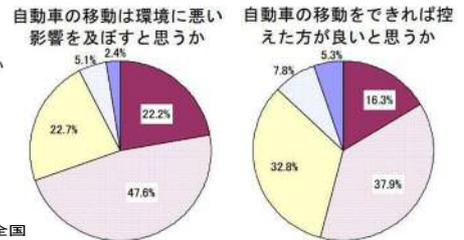
川崎市における  
代表交通手段分担率の変化



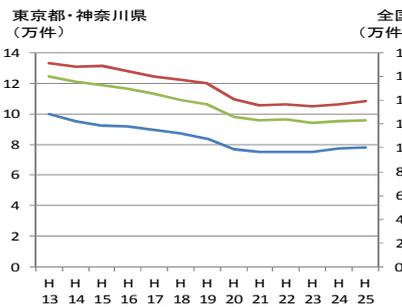
出典) 「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査」第4,5回調査 (平成10,20年)

代表交通手段: 移動における  
メインの手段を指す。  
例) 徒歩⇒電車⇒バス⇒徒歩: 電車  
例) 徒歩⇒バス⇒徒歩: バス

地球環境と自動車利用に関する意識



出典) 都市における人の動き  
平成17年全国都市交通特性調査  
(国土交通省都市・整備局)



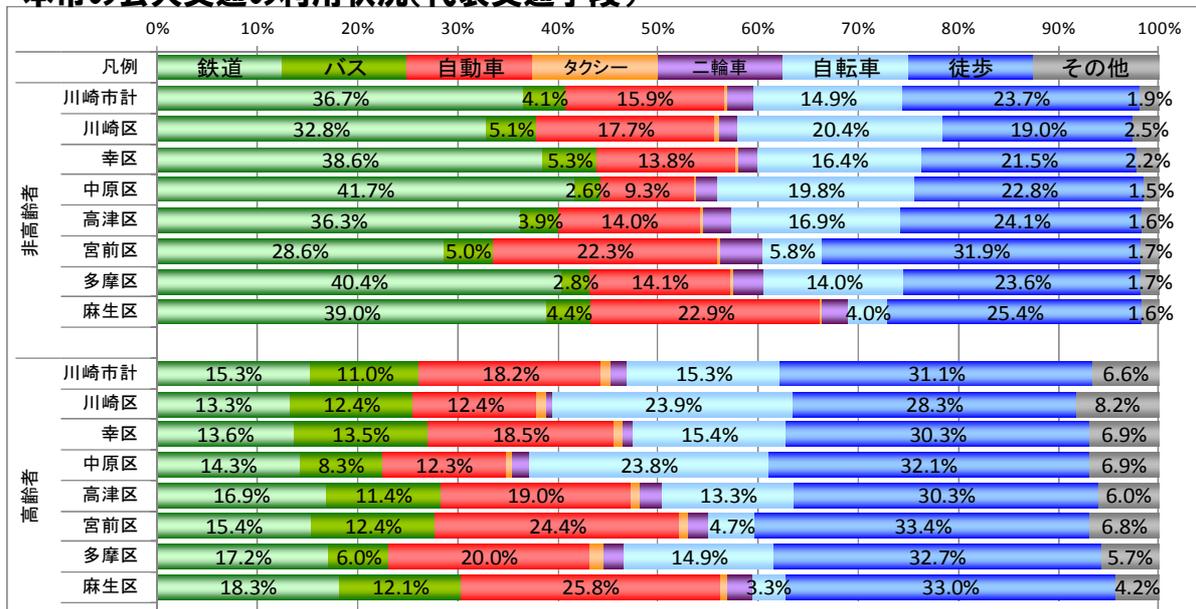
新規免許交付件数の変化 出典) 運転免許統計 (警察庁)

# 1. 地域交通の現状

## 1-2 本市の公共交通の利用動向①

○非高齢者は鉄道利用を代表交通機関の中心として、徒歩や自転車が表示されており、中長距離は鉄道、短距離は徒歩や自転車で移動していることが想定される。  
○高齢者では、鉄道利用割合が減少し、徒歩、マイカー、バスが多く、移動する距離が短くなっていることが想定される

### 本市の公共交通の利用状況(代表交通手段)

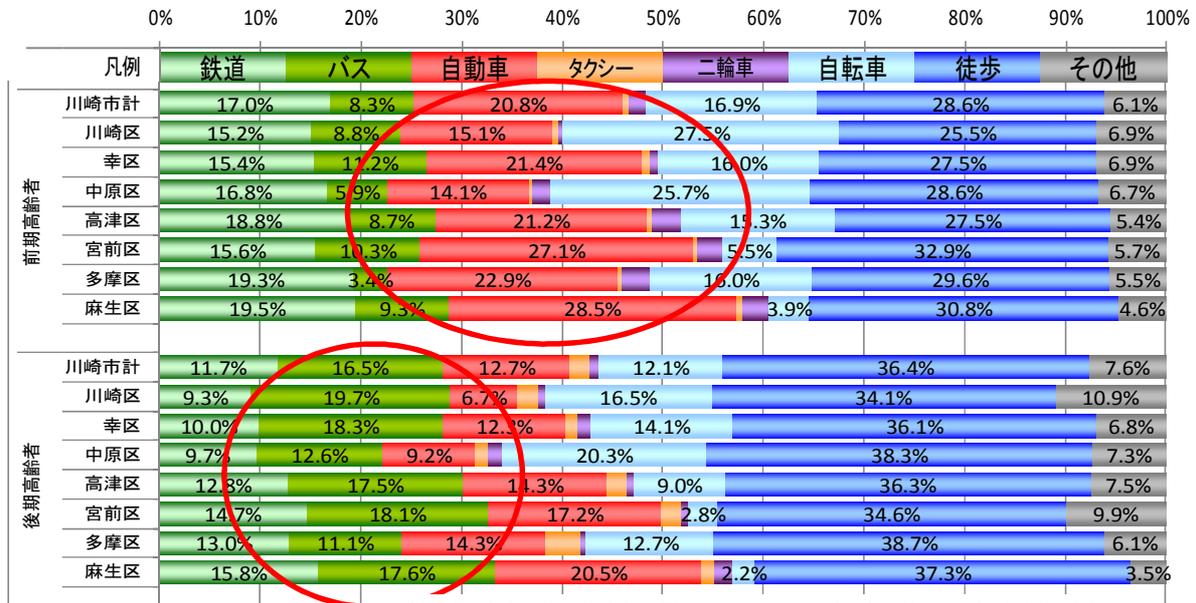


出典) 「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査 (平成20年)

# 1. 地域交通の現状

## 1-2 本市の公共交通の利用動向②

○さらに、高齢者の内訳を見ると、前期高齢者は、マイカー移動が20%を超え、徒歩が減少していることから、前期高齢者は、比較的短い距離を北部ではマイカーで、南部では自転車で移動する傾向が強くなることが想定される。  
 ○一方、後期高齢者はバス利用が多く、今後の超高齢社会においては、路線バス等の公共交通の需要増加が想定される。



出典) 「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査 (平成20年)

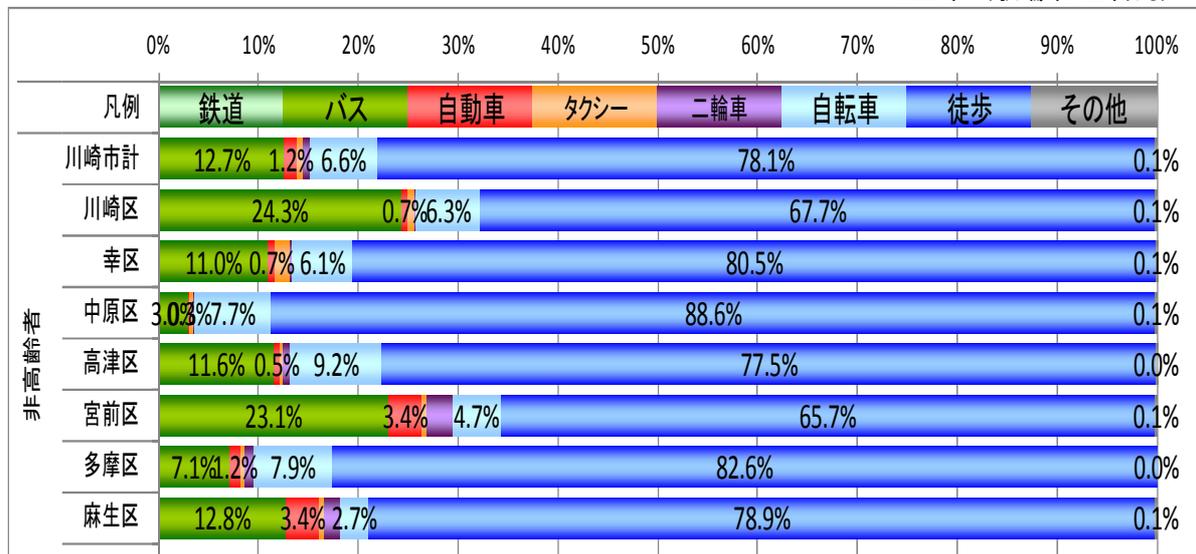
# 1. 地域交通の現状

## 1-2 本市の公共交通の利用動向③

○非高齢者の鉄道駅までの交通手段を見ると、高齢者の代表交通手段と同様、鉄道利便性の低いエリアを含む川崎区や宮前区でバス利用が多く、また、平坦な川崎・幸・中原・高津・多摩区では自転車、宮前・麻生区ではマイカーが増加する傾向が示されている。

### 本市の公共交通の利用状況(駅端末交通手段)

H20年 (駅端末・全目的)



出典) 「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査 (平成20年)

# 1. 地域交通の現状

## 1-3 本市の地域交通の特性①

○駅へのアクセスがあまり良くない地域で、高低差があることなどにより、バスを利用しにくい北部地域では自動車利用割合が高くなっている。

○駅へのアクセスがあまり良くない地域で、平坦な中・南部地域では、自転車利用割合が高くなっている。

○臨海部においては、バス路線が充実しているものの、道路混雑等の影響により夕方ラッシュ時には、川崎駅まで60分以上を要することもある等、混雑が激しいことから、自転車・自動車の利用割合が高くなっている。

○鉄道駅では、交通広場の有無により接続するバス路線に差があることから、駅までの交通手段が異なる。

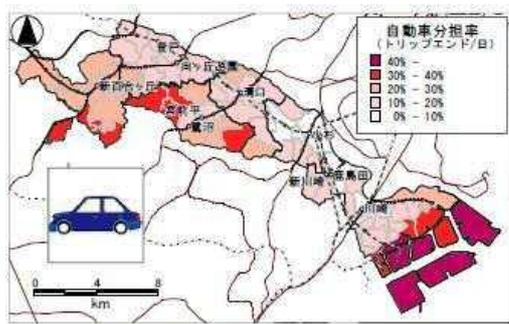


図 地域自動車分担率

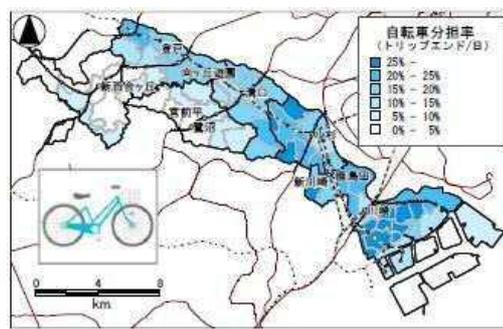


図 地域別自転車分担率

出典) 「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)より作成

# 1. 地域交通の現状

## 1-3 本市の地域交通の特性②

高齢になるほど、路線バスを利用する傾向があるものの、路線バスの利用は長期的には減少しており、既に本市で初めて路線撤退が発生している。

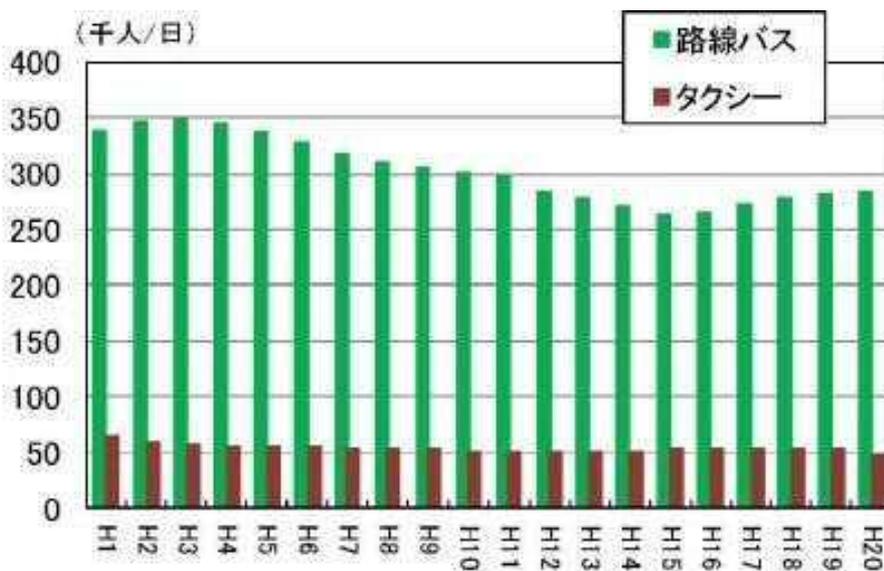


図 川崎市内路線バスとタクシー乗車人員の推移

出典) 川崎市資料

## 1. 地域交通の現状

### 1-4 本市の地域交通の定義

#### ■地域交通とは

家から駅までの距離を基本とした身近な地域交通をいう。

#### ■地域交通システムとは

地域交通のうち、日常的な移動を担うもので基本に誰もが利用できる公共交通をいう。

—川崎市地域交通の手引きにおける定義—



7

## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-1 市民検討会における自転車に関する意見

○市民検討会において、ルールやマナーなどの利用者意識の向上を目指すように啓発するという意見があった。

○また、「駅前の自転車を減らすことで人にやさしい駅前にする」という意見が自転車が最も多い川崎区で示されている。

#### 川崎の未来を考える市民検討会での意見集約

##### ○ 川崎区

- ・公共交通(バス)の利便性を向上させ、駅前の自転車も減らすことで、人にやさしい駅前にしよう
- ・子どもが自転車を買った時に自転車教室を開き、子どもからお父さん、お母さんにマナーを伝えてもらおう

##### ○ 幸区

- ・自転車のルールやマナーが守られるよう、地域で見守ったり、声をかけるようにしよう

##### ○ 中原区

- ・自転車利用者のマナー向上の前提となる基本ルール(道路交通法)を、学校などで親子で勉強する機会を積極的につくろう
- ・「自転車のまち川崎」といわれるように、自転車の利用者意識を市民ぐるみで高めよう

##### ○ 宮前区

- ・鷺沼駅のロータリーや駐輪場、憩いの場などの機能を強化したい(再開発や時間帯による自動車規制によって)等

##### ○ 高津区、多摩区、麻生区

- ・意見なし

8

## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-2 自転車に関する一般的なメリット・デメリット等

#### 自転車のメリット

- 徒歩に次いで手軽に利用できる
- 一定程度までの距離を移動できる
- 運動になり健康増進につながる
- エネルギーが不要で環境にやさしい
- 荷物の運搬ができる
- 料金がかからない

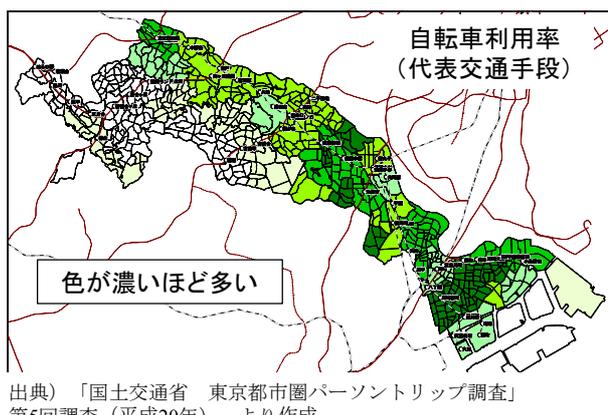
#### 自転車のデメリット・課題

- 天候・気候に左右される
- 誰もが利用できない
- 一人しか移動できない
- ルールマナーの遵守が求められる
- 違法駐輪が問題になっている
- 駐輪場の整備・維持管理が必要

#### 利用動向

○ 代表交通手段の自転車の利用率をみると、川崎区南部地域、中原区西部地域において高い。

○ 特に川崎駅の手側では、広い範囲で自転車利用率の高い地区が広がっている一方、麻生区・宮前区では低い。



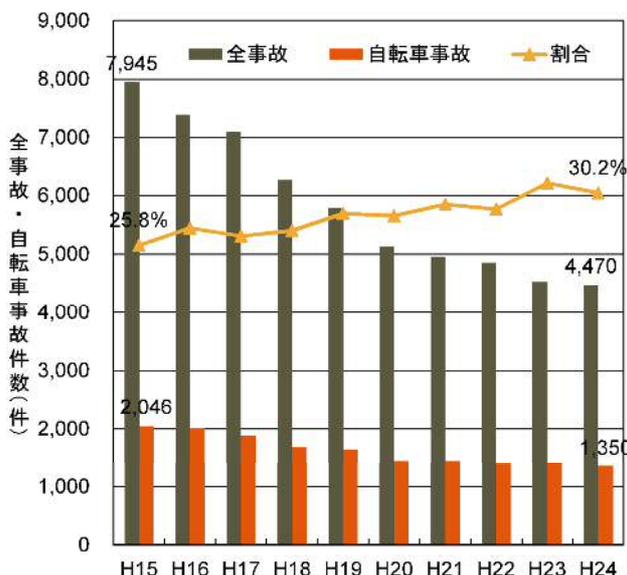
9

## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-3 本市の自転車利用の状況①

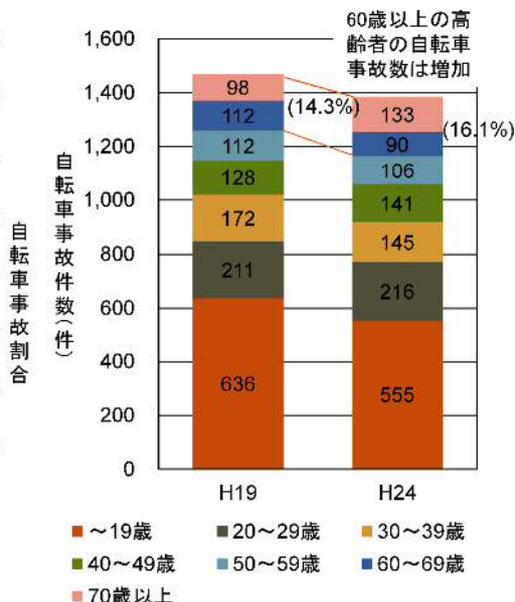
○ 自転車事故の総件数は微減傾向にある中で、高齢者の自転車事故件数及び事故の割合は増加傾向を示している。

全事故件数と自転車事故の割合



[出典: 神奈川県交通年鑑]

年齢別自転車事故件数

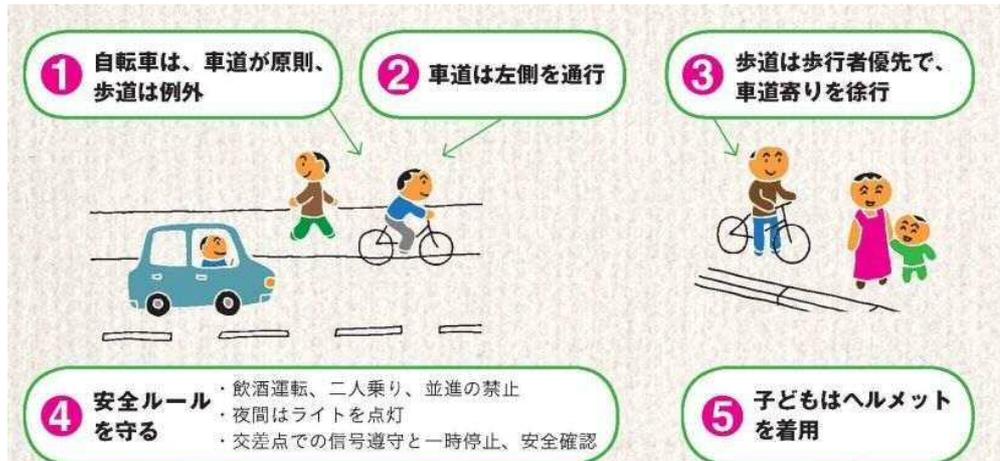


[出典: 神奈川県交通年鑑]

## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-3 本市の自転車利用の状況②

○自転車は道路交通法で軽車両に位置づけられ、違反者には罰金等が科せられる。



これだけは必ずおぼえて欲しい標識

<b>進入禁止</b> 自転車も進入できません。	<b>一時停止</b> 必ず一時停止して左右(周囲)の安全を確認します。	<b>車両通行止め</b> 自転車を含む全ての車両の通行を禁止します。	<b>自転車通行止め</b> 自転車の通行を禁止します。	<b>徐行</b> 直ちに止まれる速度で進行します。
<b>一方通行</b> 自転車も逆走できません。	<b>自転車専用</b> 自転車だけが通行できる専用道路です。	<b>自転車及び歩行者専用</b> 歩行者と自転車だけが通行できる専用道路です。	<b>自転車横断帯</b> 自転車が横断するときに通る場所です。	<b>並進可</b> 自転車が2台並んで通行できます。



## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-3 本市の自転車利用の状況③

#### 事故を起こさないために!!

自転車はとても便利で環境にやさしい乗り物です。

ところが、間違った乗り方や、ルールやマナーを無視した乗り方は重大な交通事故につながる場合があります。川崎市内では、自転車が関係する交通事故が多発しています。事故を起こさないために次のことに注意しましょう。

#### 信号を守ろう!

違反すると…3月以下の懲役または5万円以下の罰金

自転車は車道用の信号に従いますが、歩行者用の信号機に「歩行者・自転車専用」と表示されている場合や横断歩道を渡る場合は、歩行者用信号機に従います。【道路交通法第7条】



#### 暗くなる前にライトをつけよう!

違反すると…5万円以下の罰金

夜、無灯火では歩行者や車の運転者などから見落とされやすく、危険です。必ずライトを早めに点灯しましょう。【道路交通法第52条第1項】



#### 歩道上は歩行者優先!

違反すると…2万円以下の罰金または料料

歩道はあくまでも「歩行者優先」。徐行で通行するのがルールです。また、歩行者の通行を妨げるおそれがあるときは、一時停止をしなければなりません。【道路交通法第63条の4第2項】



#### 傘さし運転はダメです。

違反すると…5万円以下の罰金

傘を前に傾けたり深くさして自転車に乗ると、車や歩行者などを見落とすおそれがあります。また、片手運転になるため、ハンドルやブレーキの操作を確実に行うことができません。【道路交通法第71条第6号】



#### 【事例1】信号無視で交差点に進出し横断中の歩行者に衝突

信号を無視して交差点に進出した自転車が、青信号で横断歩道を渡っていた歩行者に衝突し、死亡させた。



損害賠償 5,438万円

(平成19年4月:東京地裁判決)

#### 【事例2】携帯電話の画面に気を取られ、無灯火自転車で歩行者に衝突

夜、高校生がライトをつけない自転車で走行中に、携帯電話を使用してその画面に気を取られ、前方の歩行者に気づかぬまま衝突し、転倒させて歩行困難となる後遺障害を負わせた。



損害賠償 5,000万円

#### 自転車乗用中の携帯電話等、イヤホン等の使用などは禁止です!

(道路交通法:第71条第6号神奈川県道路交通法施行細則第11条第3号・第5号)

#### 携帯電話等

注意力を欠いたり、ハンドル・ブレーキ操作などの安定性を損なう恐れがあります。

【罰則】  
5万円以下の罰金



#### イヤホン等

注意力を欠いたり、周りの音や声が聞こえず、安全運転に支障をきたすおそれがあります。

【罰則】  
5万円以下の罰金



## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-4 自転車対策の取組状況①

自転車利用のルール・マナーの啓発活動として、平成24年5月から制服姿の「自転車マナーアップ指導員」による安全運転の指導を行っている。また、キャンペーン活動やスケアードストレート方式交通安全教室を開催するなど、啓発活動に取り組んでいる。

#### 自転車マナーアップ指導員の活動



#### 自転車教室



#### スケアードストレート方式交通安全教室



#### 活動実績(川崎区 H23～H25)

	参加対象者	実施回数
自転車教室	小学生 延約5,000人	54回
スケアードストレート方式交通安全教室(※)	中学生、高校生、町内会、自治会関係者 延約1,000人	5回

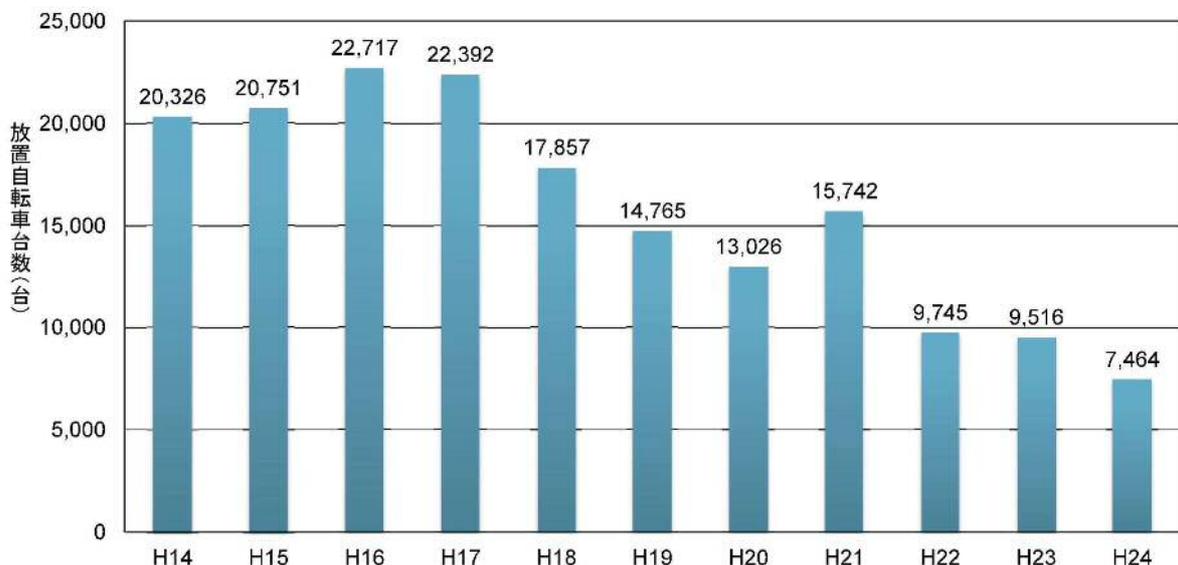
※スケアードストレート方式交通安全教室とは  
スタントマンが交通事故の現場を再現することで、見ている人に事故の恐ろしさや「交通ルール違反はなぜ危険なのか」などについて視覚的に訴え、交通ルールを遵守することがいかに大切かということを学習するための教室のこと

13

## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-3 自転車対策の取組状況②

○駐輪場の整備や撤去・マナー啓発活動により、放置自転車台数は大幅に減少している。  
○しかし、依然として、7,000台以上の放置があり、更なる取組が必要になっている。



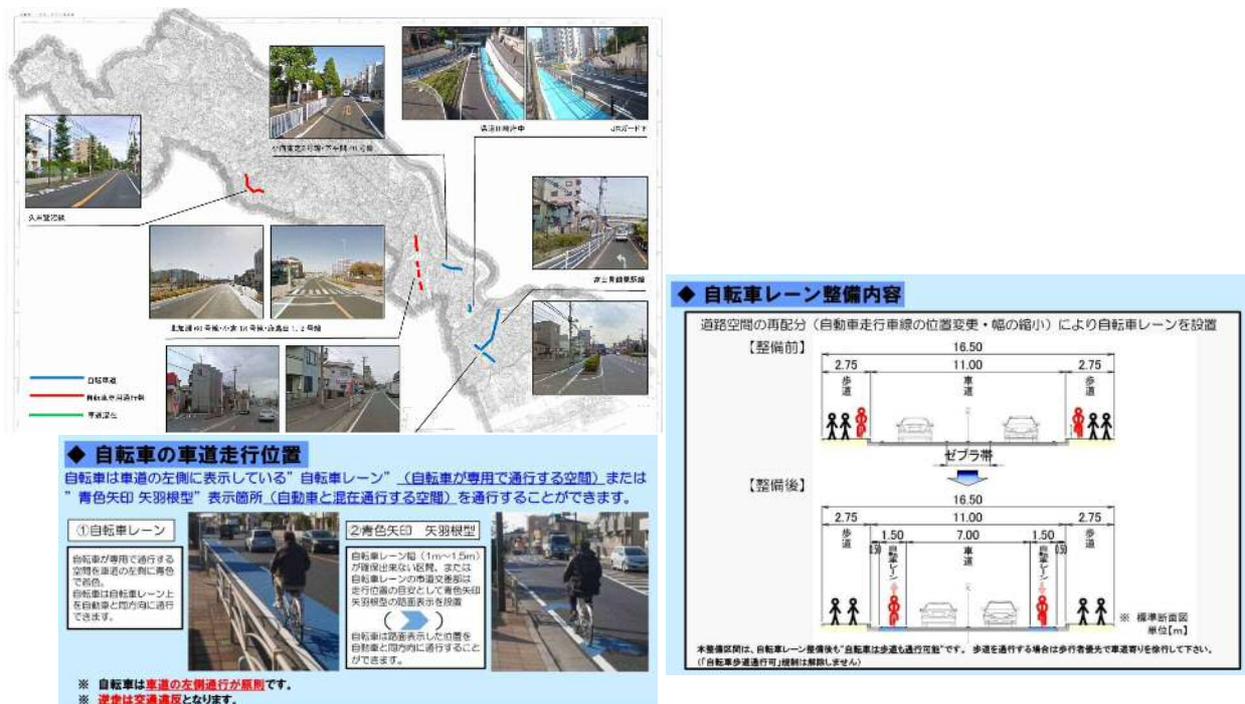
[出典:川崎市鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査 平成24年度]

14

## 2. 自転車交通に関する取組

### 2-4 自転車対策の取組状況③

○自転車通行帯の整備を進めており、車道内を走行するための自転車道及び自転車専用通行帯の整備延長は、道路実延長約2,500kmのうち約7kmとなっている(H24.4.1 現在)。



15

## 3. コミュニティ交通に関する取組

### 3-1 コミュニティ交通に関する意見

○市民検討会において、バスの利便性向上やバス路線網の充実、移動を便利にする多様な交通手段の確保コミュニティバスの路線増加という意見があがった。

#### 川崎の未来を考える市民検討会での意見集約

##### ○ 川崎区

・公共交通(バス)の利便性を向上させ、駅前の自転車も減らすことで、人にやさしい駅前にしよう

##### ○ 宮前区

・バスの路線を充実させる(小型バス)  
・住民や、企業、商店街などが出資したり、運営するような、ちょっとした移動にも使える身近な交通手段を開発する(バス、トゥクトゥク、人力車)等  
・高齢者も外出しやすいうようにコミュニティバスなどでバス路線を増やしたい(不便な地域にアンケートをとってニーズを把握する、フリー降車区間の設定や回送車の有効活用などを検討しよう)

##### ○ 多摩区

・区内の移動を便利にするために、多様な手段を確保しよう

##### ○ 幸区、中原区、高津区、麻生区

・意見なし

### 3. コミュニティ交通に関する取組

#### 3-2 地域交通システムの分類

○地域交通システムとして位置づけた公共交通機関を分類すると以下のとおりとなる。

##### ○路線バス

- ・基本的な公共交通機関。鉄道駅間や公共施設等を連絡する。
- ・大型車両のため、道路の狭い地区では運行が難しい。
- ・駅間運行が主体で、1運行(往復)で相互利用が見込める。

##### ○一般のタクシー

- ・出発地から目的地までを結ぶ利便性の高い交通機関。
- ・路線バス等と比べ料金が安い。
- ・UDタクシーの普及により、高齢者や子育て世代まで誰もが利用しやすい取組が進められている。

##### ○コミュニティ交通(乗合型バス・タクシー等)

- ・道路の狭い地区での運行が可能となる反面、輸送力が乏しい。
- ・地域⇄駅のため、(既存バス競合に配慮)乗車傾向に偏りがある。
- ・上記の課題から収支採算性の確保が難しい。



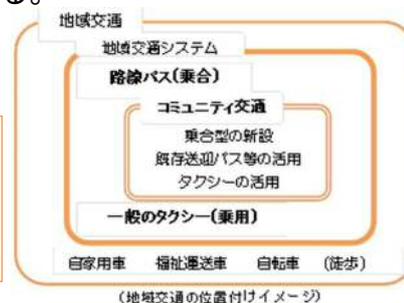
車椅子のまま乗車できるUDタクシー

##### UDタクシー

車椅子のまま乗車できるタクシー  
通常の料金で誰でも利用できる

(参考)

運行経費 【1km運行に必要な経費  
(人件費、車両費、燃油費等)】  
路線バス: 京浜ブロック単価 約709円/km  
国土交通省資料



### 3. コミュニティ交通に関する取組

#### 3-3 本市でのコミュニティ交通の取組①

本市では、高石地区・長尾地区でコミュニティ交通の本格運行が行われている。

##### ○高石地区「乗合型」

- ・運行経路: 百合ヶ丘駅～高石地区(片道約3km)
- ・本数: 往復22本/日(平日)、9:00～18:00
- ・運賃: 大人300円(高齢者等は100円引き)  
※サポーター制度を導入 運行経費を補てんする地域活動  
会費7200円/年 乗車時50円引き
- ・車両: バンタイプ乗用車(旅客定員9名)



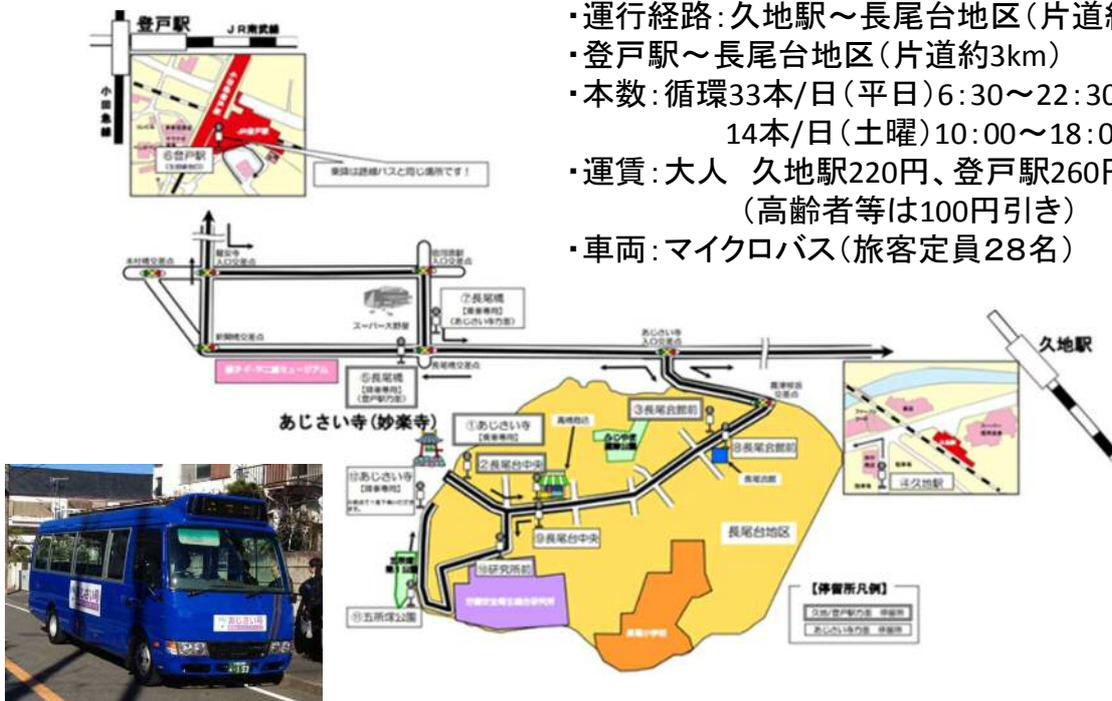
### 3. コミュニティ交通に関する取組

#### 3-3 本市でのコミュニティ交通の取組②

また、平成26年12月には運行実験・試行運行を経て長尾地区で、本格運行を開始した。

##### ○長尾台地区「乗合型」

- ・運行経路：久地駅～長尾台地区(片道約2km)
- ・登戸駅～長尾台地区(片道約3km)
- ・本数：循環33本/日(平日)6:30～22:30  
14本/日(土曜)10:00～18:00
- ・運賃：大人 久地駅220円、登戸駅260円  
(高齢者等は100円引き)
- ・車両：マイクロバス(旅客定員28名)



19

### 3. コミュニティ交通に関する取組

#### 3-4 いろいろなコミュニティ交通事例

- 路線バスによる社会実験を検討し、麻生区で現在社会実験を実施している。
- 他のコミュニティ交通についても今後の取組として検討を進めている。

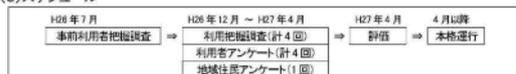
■対象路線：新04系統(新百合ヶ丘駅～向原)  
■実験期間：平成26年12月16日～平成27年4月15日



##### (2) 社会実験の概要

運行事業者	小田急バス株式会社
期間	平成26年12月16日(火)～平成27年4月15日(水)
対象路線	新04系統 新百合ヶ丘～向原(3.03km)
内容	既存路線の増便(平日9時台～16時台、土曜・休日8時台～15時台の間、向原行、新百合ヶ丘駅行とそれぞれ1時間の増便)

##### (5) スケジュール



##### デマンドバス・デマンドタクシー(需要応答型交通)

時刻表に従った路線運行ではなく、利用者の連絡(需要)がある箇所を結ぶ。そのため、低密度の需要が広範囲に広がる地域において、コミュニティバスより効率的な運行が可能である。バンや乗合タクシー等を利用し実施されている。

導入事例：高知県四万十市  
神奈川県茅ヶ崎市  
千葉県成田市 等

資料) 埼玉県ときがわ町HP



##### 福祉バス等の活用

主に高齢者や障害者の通院や買い物、公共施設への移動手段を確保する目的で運行され、予め利用登録し、ジャンボタクシーの利用や既に運行されている自動車教習所や大学、福祉施設等への送迎バスを利用している。

導入事例：千葉県我孫子市  
福島県二本松市  
岐阜県高山市 等

資料) 千葉県我孫子市HP



20

### 3. コミュニティ交通に関する取組

#### 3-5 徒歩の有効性

○身体活動を増加させることにより、健康寿命の延長や医療費の軽減が見込まれる。

#### 運動継続者と運動しない対象者との医療費比較 新潟県見附市における試算

筑波大学久野教授の研究室が実施した新潟県見附市における試算によると、長期間に渡り運動を3年以上継続することによる年間の医療費抑制効果は約10万円とされ、医療費が抑制される可能性が示されている。(1歩あたり0.061円に相当)



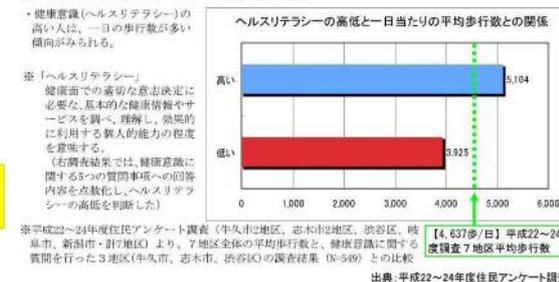
図4-3-4：世界の死亡原因と「身体活動」の関係

死亡の原因となる10の主要危険因子(全世界)

ランク	危険因子	死亡数(百万人)	総死亡中の割合(%)
1	高血圧	7.5	12.8
2	喫煙	5.1	8.7
3	高血糖	3.4	5.8
4	身体活動不足(運動不足)	3.2	5.5
5	過体重と肥満	2.8	4.8
6	高コレステロール	2.6	4.5
7	安全でない性行為	2.4	4.0
8	飲酒	2.3	3.8
9	低体重児	2.2	3.8
10	固形燃料の使用による屋内の煤煙	2.0	3.3

出典：「Global Health Risks Mortality and burden of disease attributable to selected major risks」(2009)WHO

図4-3-1：ヘルスリテラシーと一日の平均歩行数



出典)健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン

### 超高齢社会に向けた地域交通のあるべき姿とは

#### メモ

	徒歩	自転車	公共交通
自分・家族ができること (自助)			
地域で できること (共助)			
行政が やるべきこと (公助)			