

1 趣旨

これまで、「地域交通の手引き」に基づく地域の主体的な取組への支援を行う中で、地域特性に応じた取組を検討する際の的確な需要把握や検討期間の長期化、また、本格運行後における運行の継続性等の新たな課題が見られることから、コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化等を踏まえ、「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等を見直すとともに、ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組を次のとおり取りまとめました。この新たな取組を進めることで、コミュニティ交通の充実を図り、より利用しやすい地域公共交通環境の形成を目指します。

2 現状・背景

(1) コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化

① 高齢化の進展によるニーズの高まり

本市の高齢者人口は今後も増加する見込みとなっています(図1)。代表交通手段分担率について65歳未満に比べ65歳以上では、自動車の利用割合が高くなっている(図2)一方で、免許返納数が近年大幅に増加しており(図3)、高齢者等の生活の足の確保が必要となっています。

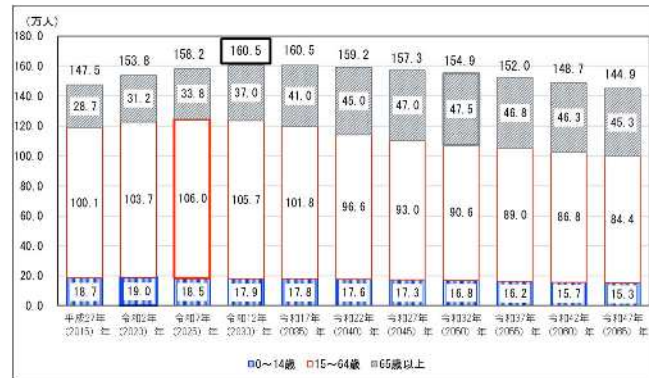


図1 本市の将来推計人口

(出典) 川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計(更新版)(令和4年2月)

② 地域公共交通を取り巻く環境の変化

バス事業においては、全国的な運転者不足により事業継続に影響が生じています(図4)。また、バス事業の運行経費は主に人件費、燃料費、その他諸経費等で構成されていますが、経費単価は近年増加傾向にあり(図5)、經常収支悪化の要因の一つになっています。また、タクシー事業においては、運転者不足や景気低迷等により輸送人員、輸送収入ともに年々低下しており(図6)、事業者数も減少傾向となっています。

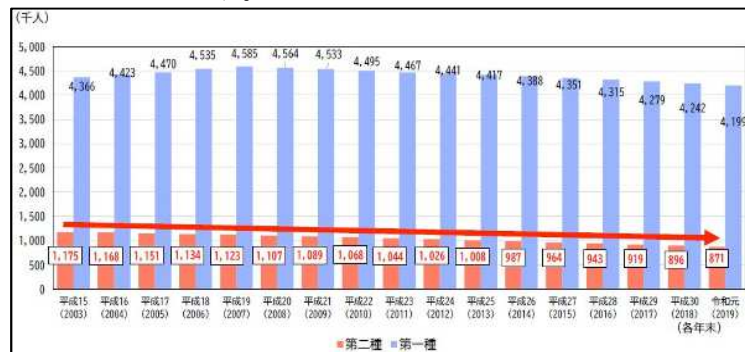


図4 大型自動車免許保有者数の推移(全国)
(出典) 警察庁「運転免許統計」

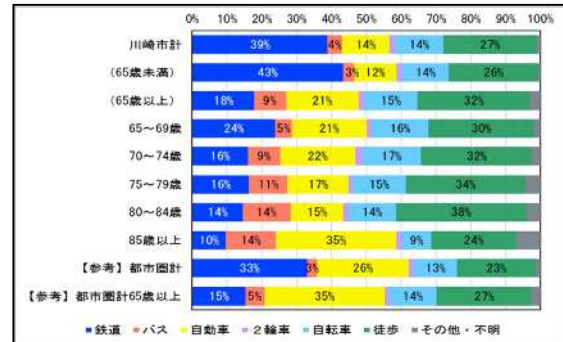


図2 市内発着の移動における代表交通手段分担率 (出典) 平成30(2018)年東京都都市圏パーソントリップ調査

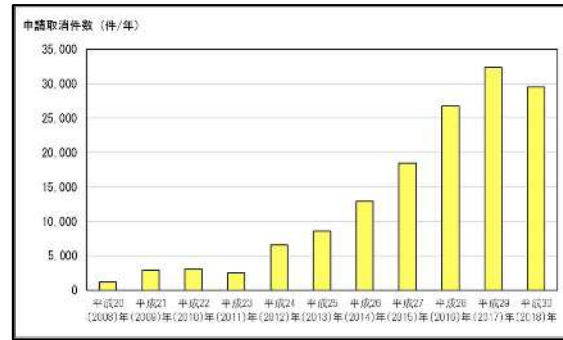


図3 申請による運転免許取消件数の推移
(出典) 警察庁運転免許統計

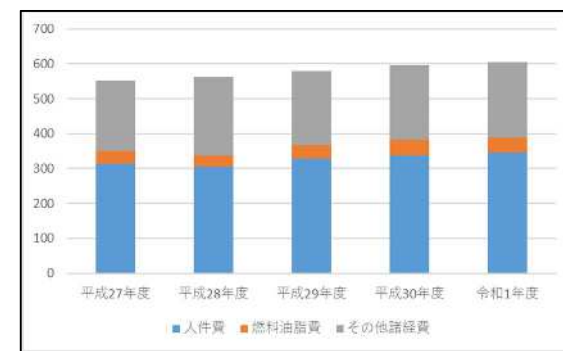


図5 乗合バス事業実車走行キロ当たり原価推移
(出典) 国土交通省公表値より作成

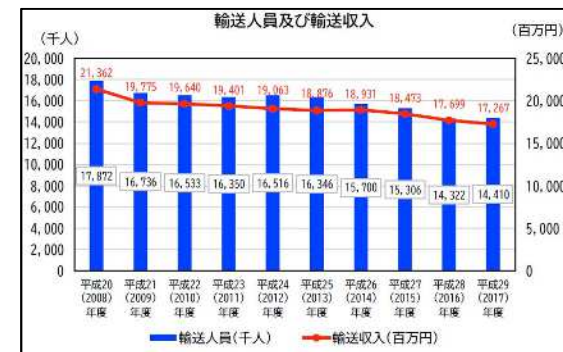


図6 市内のタクシー事業者(個人タクシー含む)における輸送実績の推移
(出典) 各年「川崎市統計書」に基づき作成

③ ICTの進展

タクシーの配車アプリ(図7)の普及やドアツードアに近い形で利用可能なオンデマンド交通の活用など、地域公共交通が利用しやすくなる手段の開発が進んでいます。

特に、複数の公共交通等を最適に組み合わせることで検索・予約・決済を一括で行うMaaS(Mobility as a Service)は、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段として期待されており、本市においても新百合ヶ丘駅周辺エリアにて、しんゆりMaaS実証実験(図8)が行われるなど実用化に向けた取組が展開されています。

公共交通の利用促進



図7 タクシー配車アプリ「GO」(Mobility Technologies)

新たなモビリティ・運行手法



図8 新百合ヶ丘駅周辺 MaaS アプリ「EMot」と実証運行を行ったオンデマンド交通「しんゆりシャトル」(小田急電鉄、川崎市)

④ 制度改革

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(「活性化法」という。)」が、令和2(2020)年11月に施行され、特にバスやタクシーによる運行が難しい過疎地などでは、自家用有償旅客運送や送迎車両など、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することが示されています(図9)。

また、タクシーの運賃・料金サービスに関する新制度が令和2(2020)年11月より導入され、タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う「一括定額運賃制度」や、需要の増減に応じて迎車料金を変動させる「変動迎車料金制度」の活用が可能となりました。

さらに、目的地の近い旅客をマッチングし、相乗りする制度(相乗りタクシー)についても、令和3(2021)年11月より、運用が可能となっています。

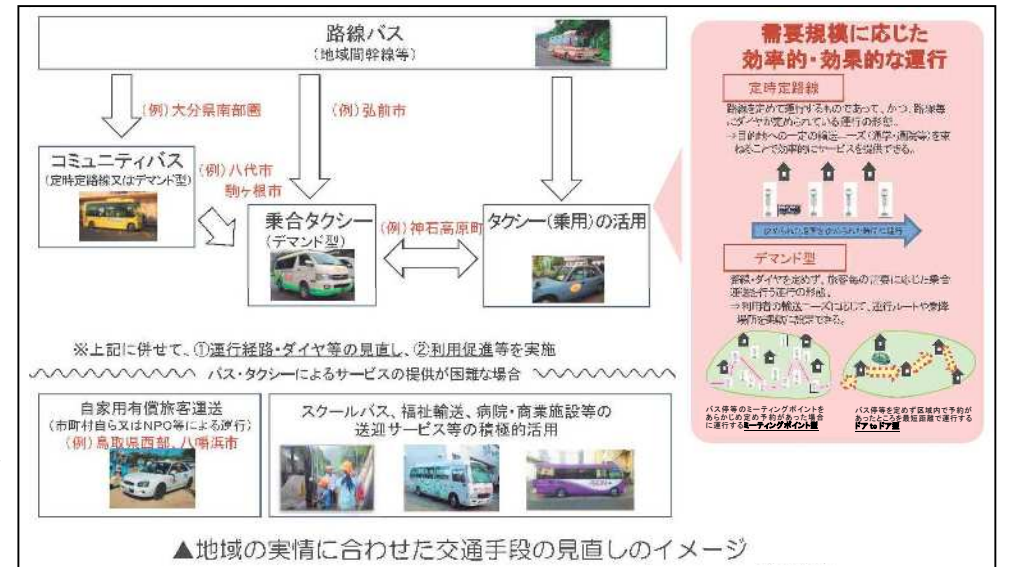


図9 地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ
(出典) 国土交通省HP

(2) 各地区における地域主体の取組状況

現在、市内の4地区において、コミュニティ交通が運行しており、その他5地区において、コミュニティ交通の導入を検討している状況となっています。

(図10)



図10 市内の協議会設立地区

■本格運行地区の状況

	地区名	協議会設立年度	本格運行開始年度	運行手法	課題
①	高石(麻生区)	H16(2004)	H23(2011)	乗合型	運行経費の増加 地元協議会の高齢化、活動経費不足
②	長尾台(多摩区)	H20(2008)	H26(2014)	乗合型	運行経費の増加 運行車両の更新 地元協議会の活動経費不足
③	野川南台(宮前区)	H16(2004)	H20(2008)	ボランティア運送	運行車両の更新 運行の継続性
④	白幡台(宮前区)	H25(2013)	R1(2019)	施設送迎	運行の継続性



①高石地区(山ゆり号) 定員14名 ②長尾台地区(あじさい号) 定員29名 ③野川南台地区(みらい号) 定員10名 ④白幡台地区(買い物バス) 定員29名

■導入検討地区の状況

	地区名	協議会設立年度	現状	課題
A	岡上西(麻生区)	H25(2013)	運行実験(H29、H30)実施後、交通手段再検討中	需要に応じた交通手段の選択
B	平・五所塚(宮前区)	H29(2017)	R1より運行計画案検討中	需要に応じた交通手段の選択 道路運送法の適用を要しない運行形態に対する不安感
C	生田山の手(多摩区)	R1(2019)	既存公共交通等の活用検討中	既存交通事業者との連携方法
D	細山・向原・金程・千代ヶ丘(麻生区)	H25(2013)	協議会の設立	協議会の設立にとどまっている
E	片平(麻生区)	H29(2017)	行動特性調査結果を踏まえ、中長期的に対応を検討することとしている。	

●本格運行地区取組事例(①、④)

① 高石地区【乗合型】

運行概要

運行開始 : 平成23(2011)年9月
 定員 : 14名
 運行日数 : 5日/週(月～金) 運行便数 : 19便/日
 運賃 : 大人300円 小児100円
 ※会費(半年3,600円)を払うことで、1乗車50円引きで乗車できるサポーター会員になることが可能

運行事業者 : ㈱高橋商事

利用者数(令和元(2019)年度) : 日平均99人/日 月平均2,001人/月

収支率 : 84%(令和元(2019)年度)

車両更新 : 平成29(2017)年2月(4年経過) 車両費等 : 約600万円

運行開始までの経緯

平成16(2004)年 : 行動特性調査の実施、地元協議会の設立
 平成19(2007)年 : 運行実験の実施
 平成23(2011)年9月 : 乗合型による運行開始
 令和3(2021)年 : 運行開始10年目を迎える

課題

・運行経費の増加

地元協議会による利用実態を踏まえたルート変更やダイヤ改正による利用促進の取組などにより、利用者数は運行開始から微増傾向であり、収入は運行開始当初の運行経費を超えていたが、運行経費についても増加しているため、令和元年度の収支率は100%に達していない。

・地元協議会の高齢化、活動経費不足

利用促進のためのイベントや、運行計画変更の検討に資する利用実態を把握するためのアンケートなどを地元協議会が実施しているが、イベント時のポスター印刷等の活動費不足とともに、協議会委員の高齢化による協議会への出席者数の減少などの課題が生じている。



図11 高石地区の運行ルート



図12 高石地区の収支率・利用者数

④ 白幡台地区【施設送迎】

運行概要

運行開始 : 令和元(2019)年10月
 定員 : 29名
 運行日数 : 2日/週(日・火)
 運行便数 : 7便/日
 運賃 : 無料
 運行主体 : ㈱ビック・ライズ(食品館あおば)
 利用者数(令和元(2019)年度) : 日平均53人/日 月平均460人/月

運行開始までの経緯

平成25(2013)年11月 : 地元協議会の設立
 平成26(2014)年2月 : 行動特性調査の実施
 平成27～30(2015～2018)年度 : 乗合型による運行計画の検討
 平成30(2018)年度 : 買い物需要が多いことに着目し、送迎実績のある企業と協議
 令和元(2019)年10月 : 買い物送迎バスの運行開始

課題

・運行の継続性の確保

施設送迎車両を活用した運行を行っており、道路運送法の適用を要しない運行形態であるため、運行の継続性が課題となっている。また、地元協議会と連携して利用促進を図る広報活動などに対応する必要がある。



図13 白幡台地区の運行ルート

3 課題

【課題1】地域のニーズの高まり等を踏まえ、コミュニティ交通の更なる導入促進に向けた仕組みづくりが必要

①ニーズの高まり等を受けた仕組みの構築

高齢化の進展や免許返納数の増加によるニーズの高まりが生じていることから、これまで以上にコミュニティ交通の導入を促進するための仕組みづくりが必要となっています。

【課題2】既存の地域公共交通を踏まえ、様々な運行手法を取り入れ、多様な主体と連携し交通手段の選択肢を広げることが必要

①既存地域公共交通の活性化

バス事業における経費単価の増加やタクシー事業における利用者の減少、さらに新型コロナウイルス感染症の影響も加わり、地域公共交通を取り巻く環境はより厳しいものとなっています。一方で、地域におけるニーズの高まりを踏まえ、既存の地域公共交通事業者と連携し、地域公共交通を活性化する必要があります。

②多様な主体との連携

令和2(2020)年11月に施行された活性化法においては、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することが示されています。また、宮前区白幡台地区では、買い物に対する需要が多いことを踏まえ、買い物送迎バスを活用した運行手法が導入されて地域に根付いています。こうしたことから、バスなどの交通手段に限定せず地域特性を踏まえ、地域の輸送資源を最大限に活用して、多様な主体との連携による持続可能なコミュニティ交通の導入を目指す必要があります。

③ICTや制度改革を踏まえた新たな運行手法への対応

ICTを活用した、タクシー配車アプリやオンデマンド交通など交通分野への適用事例が増えています。また、近年、タクシーを中心に「一括定額運賃制度」や「変動迎車料金制度」など新たな制度が導入されているとともに、タクシーを相乗りする制度も導入に向けた検討が国で進められていることを踏まえ、新制度の活用について検討する必要があります。

【課題3】コミュニティ交通を安心して継続的に利用できる環境づくりに取り組むことが必要

①的確な地域需要の把握、運行手法の選択

現行のアンケートによる行動特性調査や地域特性の確認等により把握した需要だけでは、交通事業者等とのマッチングや地元の合意形成に多くの時間を要しているため、的確に需要を把握し、運行手法の選択を円滑化する必要があります。

②運行の継続性の確保

本格運行地区のうち、道路運送法に基づいて運行している地区では、地元協議会による利用促進の取組もあり、利用者数は微増傾向であるものの、運行開始当初より運行経費が増加していることから、車両更新費の積立ができていない状況であるとともに、運行開始後年数が経過した地区では、車両故障による運休も生じていることから、運行の継続性が課題となっています。

また、道路運送法の適用を要しない運行形態による地区においても、施設送迎等による自主運行であるため、運行の継続性が課題となっています。

③安心して利用できる環境づくり

道路運送法の適用を要しない運行形態では、安心して利用できる環境づくりが求められています。

④地元協議会の活動支援

協議会設立から複数年が経過することによる協議会の高齢化や、利用促進に向けた活動経費の不足が課題となっています。

4 今後の方向性について

【方向性1】導入促進に向けた仕組みづくり

①コミュニティ交通の導入促進に向けた仕組みづくり

ニーズの高まり等に対して迅速に対応するため、地域主体の取組について、検討促進に向けた取組手順の見直しや支援内容の検討により、取組の円滑化を図るとともに、ICT等を活用した新たな取組を進めていきます。

【方向性2】多様な主体との連携による様々な運行手法の活用

①既存地域公共交通の利用促進

コミュニティ交通の検討にあたっては、新たな交通手段の導入に限らず、既存のバス・タクシーの活用や利便性向上についても検討を行い、既存地域公共交通の利用促進を図ります。

②地域の需要に応じた輸送資源の活用

現在の乗合型中心の取組手順に加え、多様な主体との連携により地域の輸送資源の活用を図り、様々な運行手法の導入検討をしやすくします。

③ICT等新技術や新制度を活用した取組の推進

効率的・効果的にコミュニティ交通の充実を図るため、市は社会動向を的確に把握しながら率先してICT等新技術や新制度を活用し、社会実装に向けて取り組んでいきます。

また、地元協議会における運行手法の選択肢を広げるため、ICT等新技術や新制度を活用した取組を研究し、情報提供することで、様々な運行形態による運行手法の導入検討ができるようにします。

【方向性3】地域の主体的な取組の円滑化や継続性等の向上

①取組手順の見直し

地域需要等の把握については、従前のアンケート調査等の分析に加え、より実態に近い新しいデータでの需要把握を行います。また、本格運行を見据えて、検討の早い段階から交通事業者との連携を図ります。

②支援内容の見直し

運行の継続性向上に向けた車両更新費等とともに、多様な主体との連携による地域の輸送資源の活用の際にも、安心して継続的に利用できる環境整備に関する資金的支援を検討します。

③地元協議会の活性化

地元協議会の運営を活性化するため、地元協議会がより活動しやすい環境づくりの支援方法を検討します。

5 具体的な取組内容

(1) 概要

3つの方向性を踏まえ、コミュニティ交通の充実に向け、これまでの取組を抜本的に見直し、次の2つの取組を重点的に進めます。

取組1 「地域交通の手引き」の見直しに伴う新たな支援制度等の導入

地域の主体的な取組に対して「地域交通の手引き」に基づき支援を実施している中で、的確な需要把握や運行事業者とのマッチングに多くの時間を要しているとともに、本格運行後における運行の継続性等に課題がみられます。

社会環境の変化等を踏まえ、「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等を見直し、トライアル制度の創設や資金的支援内容の充実等により、検討期間の短縮化や継続性向上などを図ります。

取組2 新技術・新制度を活用した新たな取組の展開

高齢化の進展を背景とした地域ニーズの多様化が進む中、ICTの進展やタクシー料金の制度改革など、地域公共交通の充実に向けた環境整備が進められており、導入事例もみられます。

また、地域の主体的な取組への支援の充実とあわせ、更なる利用しやすい地域公共交通の環境整備に向け、その他地域についても新たな取組手法を展開していきます。

地元協議会設置の有無に関わらず、地域ニーズや道路幅員等の地域特性に合わせて、行政主導により民間事業者等と積極的に連携し、ICTや新制度等を活用して、より利用しやすい地域公共交通の環境整備に取り組んでいきます。

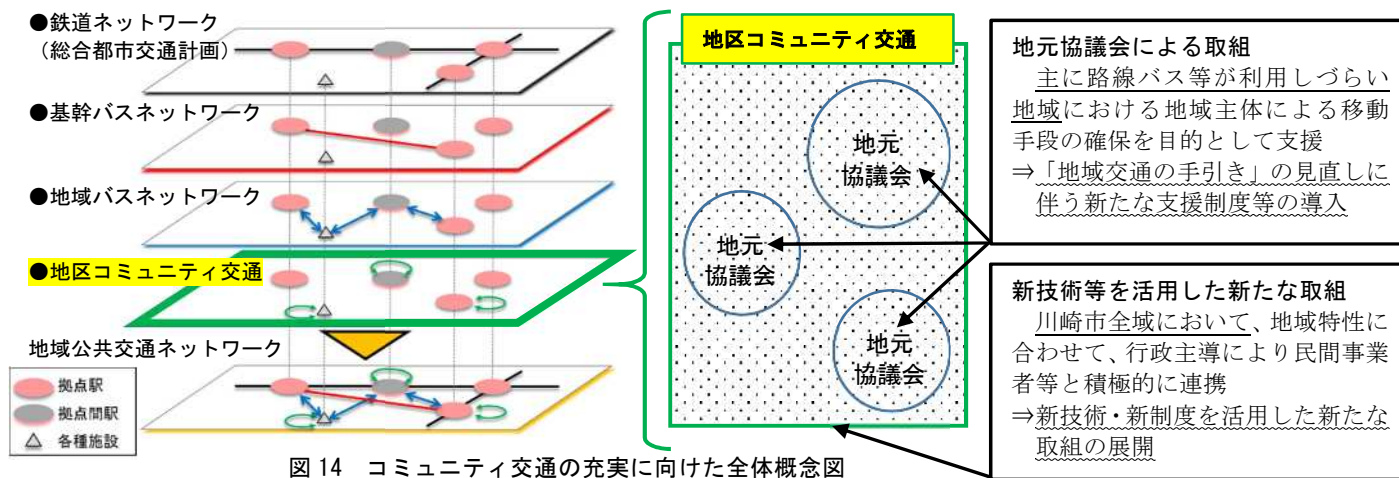


図14 コミュニティ交通の充実に向けた全体概念図

(2) 具体的取組

取組1 「地域交通の手引き」の見直し

① 取組手順の見直し

・トライアル制度の創設

簡易かつ迅速に試験運行等を行うことができるトライアル制度を通じて、より実態に近い需要の把握や、地域特性に応じた運行手法の検討の円滑化を図るとともに、検討の初期段階から交通事業者等との連携がしやすい環境を整備します。

・道路運送法に基づく運行が難しい場合の取組手順の明確化

現在の乗合型中心の取組手順に加え、道路運送法の適用を要しない運行手法での検討フローを明示し、様々な運行手法の検討を行いやすくします。

② 支援内容の充実

運行の継続性向上に向けた車両更新費等や、施設送迎車などの地域の輸送資源の活用 に際して、安心して継続的に利用できる環境整備について、資金的支援を実施します。

表：資金的支援の充実 (下線：新設・拡充)

段階	支援内容
①導入に向けた検討を行うとき	トライアル制度の活用に係る費用
	運行実験に係る費用
②本格運行をはじめるとき	初期車両購入費及び改造費
	停留所購入費
	既存交通の活用 に資する仕組みづくりに係る費用 (例：タクシー乗り場整備等)
	車両リース料
③高齢者等が利用しやすい環境づくりのため	高齢者等割引事業補助
④安心して継続的に利用できる環境づくりのため	車両更新費
	自動車安全設備費など
⑤地元協議会の活動活性化のため	地域の活動に関する費用 (例：利用促進のチラシ印刷等)

取組2 ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組の展開

① ICT活用等を進める民間事業者等と連携した実証実験の実施

- ・ICTの進展やタクシー料金の制度改革など、地域公共交通の充実に向けた環境整備が進められており、地域の課題解決に向けた活用も考えられます。
- ・このため、本市としても、地元協議会設置の有無に関わらず、民間事業者をはじめとする多様な主体と連携し、実験フィールドの提供や実験の実施などへの支援を通じ、新技術の開発に寄与するとともに、得られたデータや知見を共有し、本市での適用可能性を踏まえながら、様々な地域における課題解決を目指します。

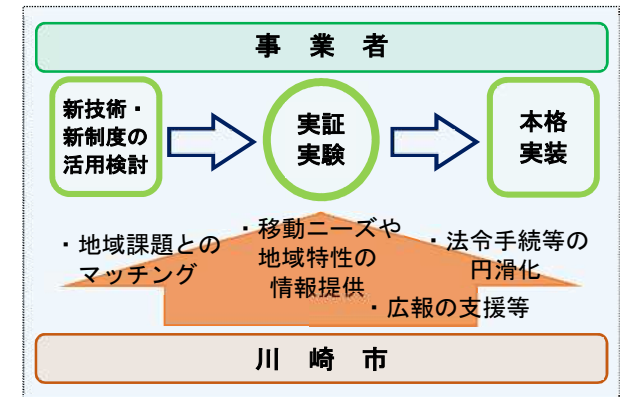


図15：多様な主体との連携による新技術・新制度を活用した取組の推進イメージ

② 連携の促進に向けた制度創設

- ・本市と民間事業者等との連携をより一層進めるため、民間事業者等が行う新たなモビリティサービスに関する実証事業を後押しする支援制度を創設します。

(仮称)新モビリティサービス実証事業

- ・支援内容
道路運送法に基づく手続き、実証事業の周知・啓発、地域住民との連絡・調整等

6 今後のスケジュール

- 令和4年 3月 : 委員会報告 (パブリックコメントの結果)
「地域交通の手引き」改定、連携促進に向けた制度創設
- 令和4年 4月以降: 新たな「地域交通の手引き」に基づく取組の推進
ICTの進展や新制度の導入を踏まえた新たな取組の展開