

令和4年度 第1回川崎市地域公共交通会議

令和5年1月25日開催

一 次 第 一

議 事

1. 高石地区コミュニティ交通「山ゆり号」の事業計画変更について【協議事項】
 - (1) 運賃の改定
2. 長尾台地区コミュニティ交通「あじさい号」の事業計画変更について【協議事項】
 - (1) 運賃の改定
 - (2) 車両の更新
3. 令和4年度生活交通改善事業計画について【報告事項】
4. コミュニティ交通の導入に向けた取組について【報告事項】
 - (1) 協議会を主体としたコミュニティ交通の取組について
 - (2) 民間事業者による新技術・新制度を活用した取組について
 - (3) その他の取組について

資 料

- | | |
|-------|---------------------------------|
| 資 料 1 | 高石地区コミュニティ交通「山ゆり号」の事業計画変更について |
| 資 料 2 | 長尾台地区コミュニティ交通「あじさい号」の事業計画変更について |
| 資 料 3 | 令和4年度生活交通改善事業計画について |
| 資 料 4 | 協議会を主体としたコミュニティ交通の取組について |
| 資 料 5 | 民間事業者による新技術・新制度を活用した取組について |
| 資 料 6 | 新百合ヶ丘駅周辺におけるオンデマンド交通の実証実験について |
| 参考資料1 | 川崎市地域公共交通会議設置要綱 |
| 参考資料2 | 川崎市地域公共交通会議分科会設置要領 |
| 参考資料3 | コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組について |
| 参考資料4 | コミュニティ交通導入に関する手引き |

出席者名簿

■委員（敬称略）

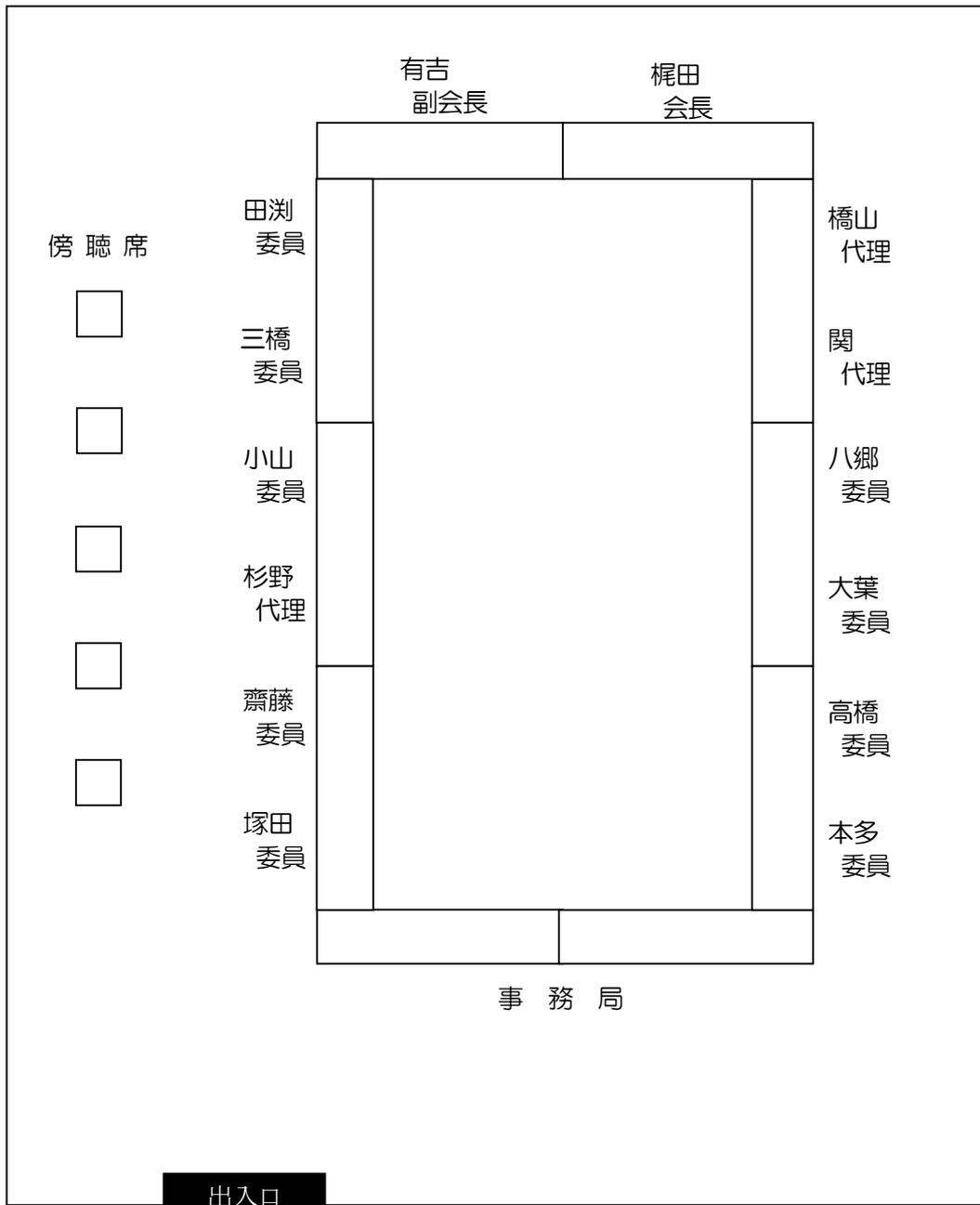
名 前	所 属 名	備 考
かじた よしたか 梶田 佳孝	東海大学工学部土木工学科 教授	
ありよし りょう 有吉 亮	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 特任准教授	
さいとう けんじ 齋藤 謙司	神奈川中央交通（株） 常務執行役員 運輸計画部長 （一般乗合旅客自動車運送事業者）	代理出席 橋山担当課長
せき すずむ 関 進	川崎タクシー（株） 代表取締役会長 （一般乗用旅客自動車運送事業者）	代理出席 関代表取締役社長
はちごう ひろふみ 八郷 大文	（一社）神奈川県バス協会 理事長	
おおば あきひこ 大葉 章彦	神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長	
たかはし けいこ 高橋 慶子	川崎市全町内会連合会 常任理事	
ほんだ ひろし 本多 寛	市民（公募による選出）	
たがuchi はるな 田淵 治恵	市民（公募による選出）	
みつはし ゆたか 三橋 裕	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官	
こやま くにまさ 小山 國正	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	
おかもと さとる 岡本 学	神奈川県警察本部交通部交通規制課 都市交通対策室長	代理出席 杉野係長
さいとう まさたか 齋藤 正孝	川崎市建設緑政局 総務部長	
つかた ゆうや 塚田 雄也	川崎市まちづくり局 交通政策室長	

※下線は人事異動等により令和3年度から変更となった方

■事務局

藤野 貴司	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当課長	
本田 卓士	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当係長	
荻原 雅史	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当主任	

席次表



高石地区コミュニティ交通「山ゆり号」の事業計画変更について

1 協議の目的

地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。（川崎市地域公共交通会議設置要綱（以下、「要綱」という。） 第1条より）

2 協議事項

要綱第2条に基づき、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項について協議を行う。

（1）運賃に関する事項

- ・改定内容

上段：現行
下段：改定

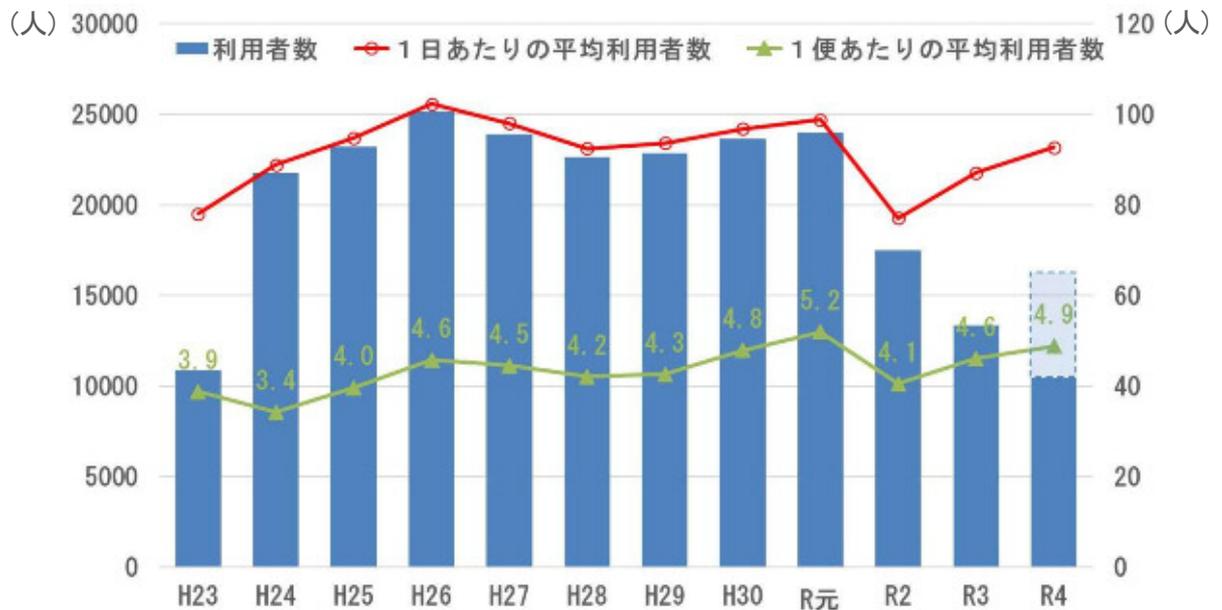
項目	大人	小児	備考
① 基本運賃	300円	100円	
	<u>320円</u>	<u>120円</u>	
② 高齢者・障害者等の運賃	200円	無料	基本運賃から100円引※1
	<u>220円</u>	<u>20円</u>	
③ サポーター登録制度登録者の運賃	250円	—	基本運賃から大人50円引※2
	<u>270円</u>	—	
④ ②+③の運賃	150円	—	基本運賃から大人150円引（②と③の併用が可能）
	<u>170円</u>	—	
※ 割引なしの回数券を導入			
※1 70歳以上の高齢者・障害者等の方は100円割引			
※2 半年間3,600円（月あたり600円）の登録料を支払うと1回乗車につき大人運賃から50円引きになる地域協議会独自の制度【サポーター登録制度】			

- ・改定理由：平成23年の運行開始から、運賃を変更することなく「山ゆり号」を運行してきたところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、乗車人数が減少し、運行計画の変更等により対応してきたが、燃料高騰・人件費上昇等により今後も輸送費用の増加が見込まれ、運賃改定による収支改善が必要であるため、一律20円の運賃値上げを実施する。

3 運行状況について

- ・平成23年の運行開始から令和元年度までの利用者数は微増傾向
- ・令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い利用者が減少
- ・令和3年度は利用状況に応じた運行計画の変更により利用者数は減っているものの、一日の平均利用者数は令和2年度と比較して増加傾向

- ・令和4年度は、利用状況を踏まえて、8月から週4回の運行としており、現状は1日の平均利用者数は令和3年度と比較しても増加傾向
- ・年間の利用者数は、コロナ禍前の令和元年度比で、令和2年が約70%、令和3年度が約60%であり、令和4年度は見込み値を含むと約70%程度となる。



※横軸は各年度を記載

※R4年度は、令和4年11月までの実績を記載し、見込み値は、11月までの運行実績による1日あたりの平均利用者数×運行日数で計上。

※令和3年5月からは月・水・金曜日の週3回、令和4年8月からは月・火・水・金曜日の週4回運行。

図1 年度ごとの利用者状況

4 利用促進の取組

- ・10周年を迎えた山ゆり号のマスコットについて、近隣の県立百合丘高等学校と連携して案を制作し、地域の方を対象とした投票で決定することで、山ゆり号の広報とともに、地域の関心の獲得に向けた取組を実施
- ・山ゆり号の利用において回数券を導入するとともに、回数券の購入に「じもと応援券」を利用可能とすることで、利用促進に向けた取組を実施
- ・大学と連携した利用状況調査を行うとともに、利用促進の周知ビラを配布
- ・「山ゆり祭」を開催し、朝市や健康体操を合わせて実施することで集客性を高め、広く利用状況調査結果や、目標乗車人数などを説明、配布を実施



図2 山ゆり祭の様子
(上：セレスサモスによる朝市、下：地域包括支援センターによる健康体操)

5 変更に関する調整状況

令和4年9月 「山ゆり号交通事業運営委員会」において運賃改定を検討
令和5年1月 「山ゆり号交通事業運営委員会」において運賃改定を了承

6 変更運行開始までのスケジュール

令和5年1月 地域公共交通会議
令和5年2月 関東運輸局への申請（予定）
令和5年4月 変更運行開始（予定）

【参考】現状の運行概要

「山ゆり号」は、道が狭く山坂が多いことから路線バスが運行できない多摩丘陵地域において、計画から運営までを地域住民で構成される運営委員会が担い運行しているコミュニティ交通である。

<運行概要>

- ・実施主体：山ゆり交通事業運営委員会
- ・運行主体：株式会社高橋商事（一般乗合）
- ・運行本数：19便/日
- ・運行日：平日運行（土日祝日は運休）
※令和3年5月から週3回、令和4年8月から週4回運行
- ・運行時間：9時台～18時台
- ・運賃：大人 300円、小児 100円
※70歳以上の高齢者・障害者等の方は100円割引（高齢者等割引事業補助金）
※半年間3,600円の登録料を支払うと1回乗車につき50円割引
[サポータ登録制度（独自の制度）]
- ・運行車両：ワゴン車タイプ（乗車定員13名）



図3 運行経路



図4 運行車両

長尾台地区コミュニティ交通「あじさい号」の事業計画変更について

1 協議の目的

地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。(川崎市地域公共交通会議設置要綱(以下、「要綱」という。) 第1条より)

2 協議事項

要綱第2条に基づき、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項について協議を行う。

(1) 運賃に関する事項

・改定内容

上段：現行
下段：改定

		長尾橋		登戸駅・のぼりとスミングクラブ前	
				220	(180)
				<u>240</u>	<u>(200)</u>
長尾台地区内		220	(180)	260	(210)
		<u>240</u>	<u>(200)</u>	260	(210)
久地駅		220	(180)	260	(210)
		<u>240</u>	<u>(200)</u>	260	(210)

※ () 内は中高生(学生証の提示必要)の運賃

※ 小児は大人の半額

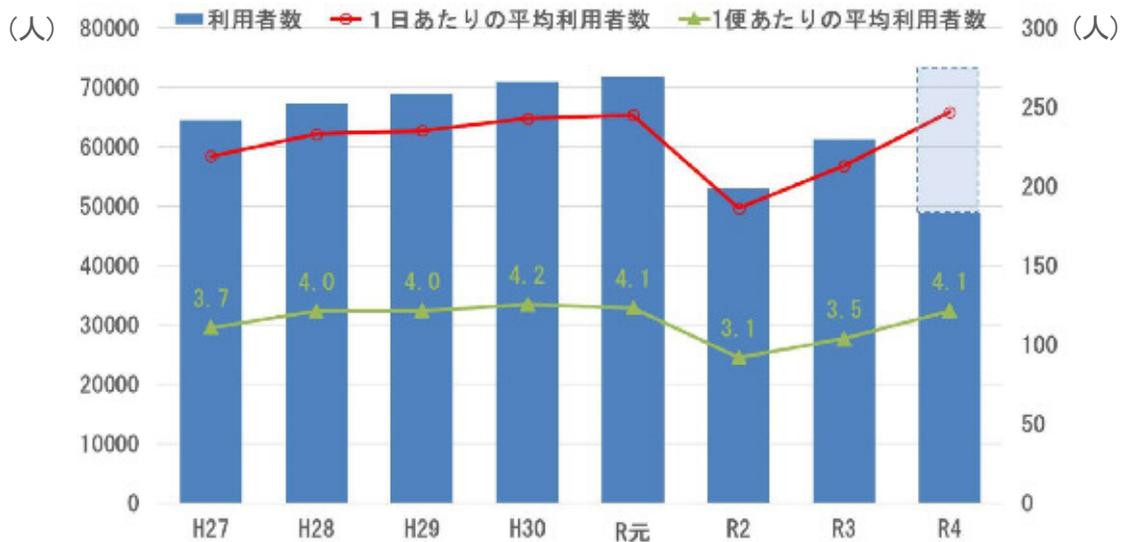
※ 1歳以上6歳未満の幼児を同伴した場合は、大人1名につき1名まで無料

※ 70歳以上の高齢者・障害者等の方は100円割引

- ・改定理由：平成26年の運行開始から、運賃を変更することなく「あじさい号」を運行してきたところであるが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、乗車人数が減少し、運行計画の変更等により対応してきたが、燃料高騰・人件費上昇等により今後も輸送費用の増加が見込まれ、運賃改定による収支改善が必要であるため、主に長尾台地区と久地駅間である220円区間を一律20円値上げするものである。なお、長尾台地区内と登戸駅方面を結ぶ路線は収支均衡していることから、運賃を据え置く。

3 運行状況について

- ・平成27年から令和元年度までの利用者数は微増傾向
- ・令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響に伴い利用者が減少
- ・令和3年度、令和4年度は令和2年度に対しては、利用者数、1日の平均利用者数とも回復傾向
- ・年間の利用者数は、コロナ禍前の令和元年度比で、令和2年が約70%、令和3年度が約90%であり、令和4年度は見込み値を含むと約100%程度となる。



※横軸は各年度を記載

※R4年度は、令和4年11月までの実績を記載し、見込み値は、11月までの運行実績による1日あたりの平均利用者数×運行日数で計上。

図1 年度ごとの利用者状況

4 利用促進の取組

- ・長尾山妙楽寺における「あじさいまつり」に合わせた臨時運行を実施することで「あじさい号」を広く周知
- ・大学と連携した地域へのアンケートによる利用状況調査の実施
- ・車内には利用状況を掲示して更なる利用促進を実施



図2 あじさい祭りでの臨時便の運行

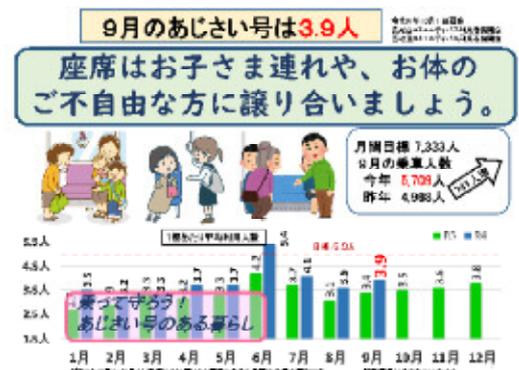


図3 車内掲示

5 変更に関する調整状況

- 令和4年9月 「長尾台地区コミュニティバス利用者協議会」において運賃改定を検討
- 令和5年1月 「長尾台地区コミュニティバス利用者協議会」において運賃改定を了承

6 変更運行開始までのスケジュール

- 令和5年1月 地域公共交通会議
- 令和5年2月 関東運輸局への申請（予定）
- 令和5年4月 変更運行開始（予定）

【参考】現状の運行概要

「あじさい号」は、道が狭く、山坂が多いことから路線バスが運行できない地域において、計画から運営までを地域住民で構成される運営委員会が担い運行しているコミュニティ交通である。

<運行概要>

- ・実施主体：長尾台地区コミュニティ交通導入推進協議会
- ・運行主体：株式会社高橋商事（一般乗合）
- ・運行本数：平日 54便／日、土曜日 22便／日
- ・運行日：平日及び土曜日運行（日祝日は運休）
- ・運行時間：平日6時30分～22時30分、土曜日10時～18時
- ・運賃：

		登戸駅・のぼりとスミングクラブ前	
	長尾橋	220	(180)
長尾台地区内	220 (180)	260	(180)
久地駅	220 (180)	260 (210)	260 (180)

※ () 内は中高生（学生証の提示必要）の運賃
 ※ 小児は大人の半額
 ※ 1歳以上6歳未満の幼児を同伴した場合は、大人1名につき1名まで無料
 ※ 70歳以上の高齢者・障害者等の方は100円割引

- ・運行車両：マイクロバス（乗車定員28名）
- ・運行経路：下図のとおり

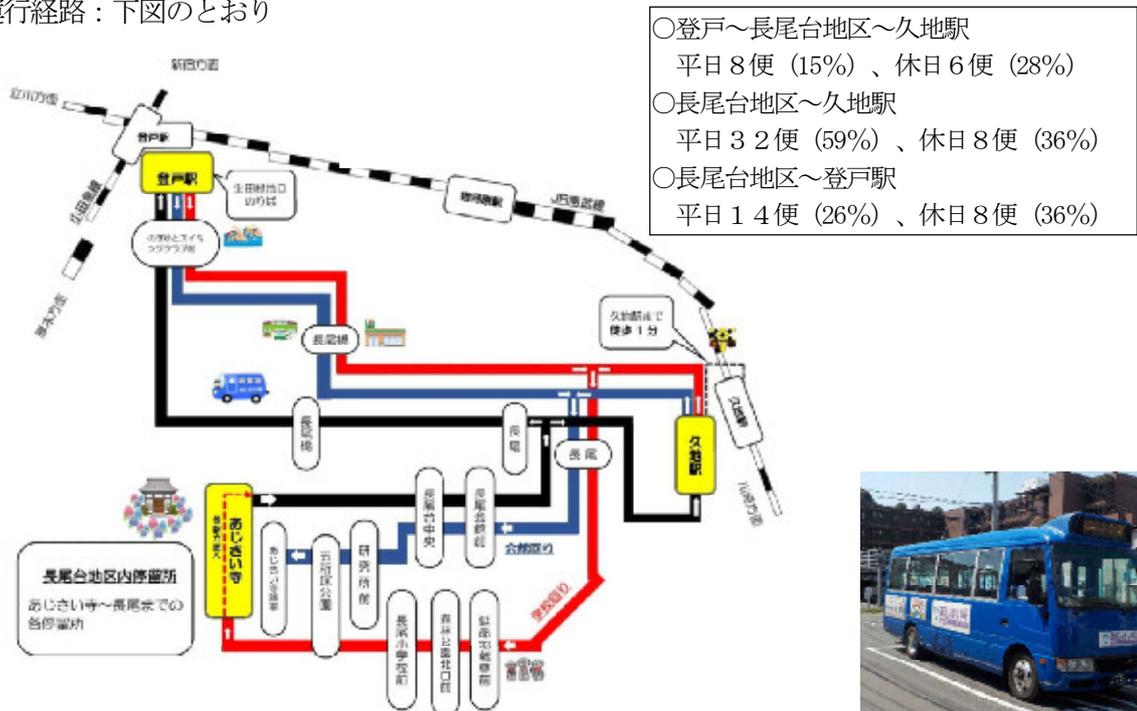


図4 運行経路

図5 運行車両

長尾台地区コミュニティ交通「あじさい号」の車両更新について

1 協議の目的

地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する。(川崎市地域公共交通会議設置要綱(以下、「要綱」という。) 第1条より)

2 協議事項

要綱第2条に基づく、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項について協議を行う。

<移動円滑化基準適用除外について>

(昇降口幅員、車いすスロープ、車いすスペース、床面高さ、通路幅)

あじさい号は、運行当初から車いすスペース設置等の移動円滑化基準について適用除外が認められており、現在に至るまで地元協議会から基準適用の要望はなく、今回の車両の老朽化に伴う車両更新においても、現在と同様の車両仕様とし、同様に移動円滑化基準の適用除外を行う。

	旧(現行)	新(導入予定)
車両名	三菱ローザ(ロングボディ)	三菱ローザ(ロングボディ)
車両数	1両	1両
所有者	髙橋商事	髙橋商事
乗車定員	29名(客席16名、立席12名)	29名(客席16名、立席12名)
車両サイズ	全長699mm	全長699mm
	全幅201mm	全幅201mm
	全高264mm	全高264mm
車両総重量	5435kg	約5435kg
予備車	同型車両1両	旧(現行)車両1台を予備車として使用予定
写真等		 ※ボディカラー等は実際のものとは異なります
備考	※移動円滑化基準適用除外自動車	※移動円滑化基準適用除外自動車

3 変更に関する調整状況

令和5年1月 「長尾台地区コミュニティバス利用者協議会」において車両仕様を了承

4 変更運行開始までのスケジュール

令和5年9月 車両納車 (予定)

令和5年10月 関東運輸局への申請 (予定)

令和5年11月 変更運行開始 (予定)

令和 4 年度生活交通改善事業計画について

1 計画概要

(1) 計画策定の目的

- 国土交通省では、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための支援として、「地域公共交通バリア解消促進等事業」を実施
- 同事業では、バス事業者が行うノンステップバスの導入、障がい者用 IC カードシステムの導入や、タクシー事業者が行うユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入について、国から補助金を交付
- バス事業者及びタクシー事業者が、同事業による補助を申請するにあたっては、補助申請を行う取組について、地域公共交通会議が策定する「生活交通改善事業計画（以下「本計画」という。）」に記載されていることを要件として義務付け
- したがって、本市においても、地域公共交通会議にて本計画の策定を行っているもの

(2) 計画策定の方法

- 本会議の分科会を設置し、本計画策定に係る調査審議事務を分科会に付託
(川崎市地域公共交通会議設置要綱第 7 条第 1 項)
- バス事業とタクシー事業に分けて 2 つの分科会を設置し、本計画策定に係る調査、審議を実施の上、毎年度計画を策定
- 具体的には、バス事業では「ノンステップバス導入促進事業計画」、「障がい者用 IC カードシステム整備事業計画」、タクシー事業では「ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業計画」の合計 3 つの計画を策定
- 策定結果については、分科会から本会議に報告を行うこととなっている
(川崎市地域公共交通会議分科会設置要領第 2 条)

2 令和 4 年度の計画内容

- 令和 4 年 5 月及び 9 月にバス分科会及びタクシー分科会を书面開催し、分科会の決議を経て、令和 4 年度の計画を策定
- 主な内容は、次のとおり

計 画 名	主 な 内 容
令和 4 年度 川崎市ノンステップバス導入 促進事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバス導入率は約 80%の整備目標を実現しているが、導入率を段階的に上げ、更なる推進に取り組む。 令和 4 年度は、<u>35 台</u>の導入を計画
令和 4 年度 川崎市障がい者用 IC カード システム整備事業計画	<ul style="list-style-type: none"> 令和 4 年度末までに、川崎市交通局の交通系 IC カードシステム対応車両のうち <u>100%</u>で障がい者用 IC カードに対応することを目指す。
令和 4 年度 川崎市ユニバーサルデザイン タクシー等導入促進事業計画	<ul style="list-style-type: none"> 令和 7 年度までに市内の法人タクシー総台数の約 25%を UDタクシーとすることを目標とする。 令和 4 年度は、<u>69 台</u>の UD タクシーの導入を計画

(参考) 令和 3 年度の導入状況 (計画台数及び導入台数には、同型車両の買替も含む)

	令和 3 年度 計画台数	令和 3 年度 導入台数	令和 3 年度末時点 導入台数・率	令和 2 年度末時点 導入台数・率
ノンステップバス	28 台	16 台	674 台 (90.3%)	698 台 (89.7%)
UD タクシー	59 台	34 台	241 台 (16.6%)	207 台 (14.3%)

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和4年5月23日

（名称）川崎市地域公共交通会議分科会
（地域公共交通バリア解消促進等事業（バス部門））

（代表者名）会長 塚田 雄也 印

1. 生活交通改善事業計画の名称

令和4年度 川崎市ノンステップバス導入促進事業計画

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

川崎市では、高齢社会の進展などによる社会的ニーズの変化にあわせて、平成30年3月に改訂した「川崎市総合都市交通計画」において、高齢者や障害者など誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備を目標としており、そのために「交通の安全・安心の強化」を重点施策の一つとして掲げ、ユニバーサルデザインの推進に取り組むこととしている。

このことから、市民の移動の安全性を確保するとともに、移動の円滑化を図るため、誰もが利用しやすいノンステップバス車両の普及を促進する必要がある。さらに、車いす利用者などに対しても、公共交通における環境整備と利用者の社会参加の促進に寄与するものであるため、導入促進を図る必要がある。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（1）事業の目標

川崎市全域において、ノンステップバスの比率は、「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について」の令和7年度までに約80%の整備目標を実現しているが、導入率を段階的に上げ、更なる推進に取り組む。

（2）事業の効果

ノンステップバスを導入し、高齢者や障害者など誰もが乗降しやすくなることで、利用者の移動円滑化や利便性向上が図られる。さらに高齢者等の外出促進につながることや自家用車からバス利用への転換などにより、バス利用者の増加に寄与する。自家用車からの転換については、環境負荷の低減も期待できる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

（1）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

（内容）【川崎市合計】ノンステップバスの導入 35台

・ノンステップバスの導入 大型 16台：川崎市交通局

・ノンステップバスの導入 大型 19台：川崎鶴見臨港バス株式会社

（実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について）

各社ともに 身体：普通旅客運賃 5割、定期旅客運賃 3割

知的：普通旅客運賃 5割、定期旅客運賃 3割

精神：普通旅客運賃 設定なし、定期旅客運賃 設定なし

(2) 関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）

〈バス車両の導入に係る事業〉

事業を実施する地域を含む都道府県における車いす対応車両（ノンステップバス、ワンステップバス及びリフト付きバス）等の導入台数。

令和4年3月31日現在

事業者名	車両数(台)			
	ノンステップ	ワンステップ	リフト付き	総数
交通局	295	17	0	312
	94.6%	5.4%	0.0%	
小田急バス	97	0	0	97
	100%	0%	0%	
東急バス	54	30	0	84
	64.3%	35.7%	0.0%	
臨港バス	228	25	0	253
	90.1%	9.9%	0.0%	
川崎市合計	674	72	0	746
	90.3%	9.7%	0.0%	

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和4年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負 担割合	市区町村負 担割合	事業者負担 割合
ノンステップ バスの導入	1,044,600 千円	26,600 千円	0 千円	0 千円	1,018,000 千円
	100%	2.5%	0%	0%	97.5%

※総事業費については見込み額を記載

※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。

6. 計画期間												
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印(←→)、または横棒線(——)で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載												
事業の名称	令和4年度				令和5年度				令和6年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
ノンステップバスの導入												

7. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> 平成24年4月12日 川崎市地域公共交通会議分科会 (地域公共交通バリア解消促進等事業(バス部門)) 設立 令和3年5月31日(第1回) 令和3年度事業計画について合意 令和4年1月19日(第2回) 令和2年度事業評価について合意 令和4年5月23日(第1回) 令和4年度事業計画について合意

8. 利用者等の意見の反映
川崎市地域公共交通会議分科会(バス部門)の構成員に意見を照会し、計画案について同意を得た。

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	
関係市区町村	川崎市まちづくり局交通政策室
交通事業者・交通施設管理者等	神奈川県バス協会
地方運輸局	関東運輸局神奈川運輸支局
その他協議会が必要と認める者	川崎市全町内会連合会(利用者代表)

■注意事項

・総合連携計画等の既存の計画を活用する場合は、上記の事項について記載のある計画をそのまま活用することでもよい。ただし、記載されていない事項については追記すること。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 川崎市川崎区宮本町1番地
(所属) 川崎市まちづくり局交通政策室
(氏名) 小部、神川
(電話) 044-200-2717
(e-mail) 50kousei@city.kawasaki.jp

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和4年9月9日策定
 （名 称）川崎市地域公共交通会議分科会
 （地域公共交通バリア解消促進等事業（バス部門））
 （代表者名）会長 塚田 雄也

1. 生活交通改善事業計画の名称					
令和4年度 川崎市障がい者用 IC カードシステム整備事業計画					
2. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果					
<p>関東圏のバス事業者においては、関東圏の鉄道事業者が国土交通省からの協力依頼を受け、障がい者用 IC カードを令和4年度下期から導入することに伴い、これに合わせて同カードを導入するため、必要となるシステムの開発、運賃箱の開発等を行う。</p> <p>関東圏のバス事業者が運営する複数の区市町村にまたがる路線に障がい者用 IC カードシステムを導入することにより、障がい者の路線バスによる移動の利便性及び安全性の向上を図るとともに、公共交通機関としてのバスの利用を促進する。</p>					
3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果					
（1）事業の目標					
令和4年度末までに、川崎市交通局の交通系 IC カードシステム対応車両のうち、100%で障がい者用 IC カードに対応することを目指す。					
（2）事業の効果					
<p>現在の路線バスでは運賃收受時に、障がい者手帳等を提示し、乗務員が手帳を目視確認の上、運賃箱で割引運賃を設定してから運賃を收受している。障がい者用 IC カード導入後、障がい者用 IC カードをお持ちの方は運賃收受時に、割引運賃を自動で收受できることとなり、障がい者の路線バスの利便性が飛躍的に向上し、移動の負担が軽減される。また、障がい者がスムーズにバスの乗降をすることができることで移動の円滑化が図られるとともに、バス利用者の増加が期待されるほか、「真の共生社会」の実現に向けたバリアフリー社会の実現に大きく貢献するものと考えられる。</p>					
4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者					
事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）					
・障がい者用 IC カードシステムの導入 : 川崎市交通局					
5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
令和4年度 ※令和3年度補正予算による対応含む					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負 担割合	事業者負担 割合
IC カード導 入事業費	5,500 千円	1,666 千円	0 千円	0 千円	3,834 千円
	100%	30.3%	0%	0%	69.7%
※国費、都道府県負担割合については、予算の都合等により増減する可能性がある					

6. 計画期間				
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載				
事業の名称	令和4年度			
	4月	9月	12月	3月
障がい者用ICカードシステムの導入		●	——	●
		交付決定日以降着手		3月31日完了

7. 協議会の開催状況と主な議論
・令和4年9月9日（第2回）令和4年度事業計画について合意（予定）

8. 利用者等の意見の反映
川崎市地域公共交通会議分科会（バス部門）の構成員に意見を照会し、計画案について同意を得た。

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	
関係市区町村	川崎市まちづくり局交通政策室
交通事業者・交通施設管理者等	一般社団法人神奈川県バス協会
地方運輸局	関東運輸局神奈川運輸支局
その他協議会が必要と認める者	川崎市全町内会連合会（利用者代表）

10. 軽微な変更の取扱いについて
実施事業者にて行う国庫補助申請に伴う費用（負担額）、スケジュールの変更等については、事務局及び補助主体者と実施事業者に一任する。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 川崎市川崎区宮本町1番地
（所 属） 川崎市まちづくり局交通政策室
（氏 名） 小室、松田
（電 話） 044-200-1209
（e-mail） 50kousei@city.kawasaki.jp

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和4年5月23日

（名称）川崎市地域公共交通会議分科会
（地域公共交通バリア解消促進等事業（タクシー部門））
（代表者名）会長 塚田 雄也 印

1. 生活交通改善事業計画の名称

令和4年度 川崎市ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業計画

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

川崎市では、高齢者社会の進展などによる社会的ニーズの変化に合わせて、平成25年3月に改訂した「川崎市総合都市交通計画」において、高齢者や障害者など誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備を目標としており、そのために「交通の安全・安心の強化」を重点施策の一つとして掲げ、ユニバーサルデザインの推進に取り組むこととしている。

このことから、市民の移動の安全性を確保するとともに、移動の円滑化を図るため、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシー（以下「UDタクシー」という。）等の普及を促進する必要がある。さらに、車いす利用者などに対しても、公共交通における環境整備と利用者の社会参加の促進に寄与するものであるため、普及促進を早期に図る必要がある。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（1）事業の目標

川崎市内の法人タクシー総台数において、「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について」の令和7年度までに約25%をUDタクシーとすることを目標とする。

（2）事業の効果

UDタクシー等を導入することにより、車いす利用者等の移動への負担が軽減され、移動の円滑化が図られるとともに、これまで自家用車で送迎されていた車いす利用者などがUDタクシー等の利用に移行することも見込まれることから、公共交通利用者の増加が期待できる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

【川崎市合計】

UDタクシーの導入69台

- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（2台）：生田交通(株)、高砂交通(株)、ワールド交通(株)、東栄興業(株)、神奈川都市交通(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（3台）：多摩田園タクシー(株)、飛鳥交通川崎(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（4台）：日本交通横浜(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（5台）：京浜交通(株)、(株)八重洲タクシー、ひまわり交通(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（7台）：川崎タクシー(株)、富士電物流(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（10台）：平和交通(株)、コスモ交通(株)

福祉タクシーの導入8台

- ・福祉タクシー（リフト付き車両）の導入（1台）：川崎交通産業(株)
- ・福祉タクシー（リフト付き車両）の導入（3台）：ひまわり交通(株)
- ・福祉タクシー（リフト付き以外の車両）の導入（1台）：高砂交通(株)
- ・福祉タクシー（リフト付き以外の車両）の導入（3台）：(株)セブン

(実施事業者(補助対象事業者)の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について)
例)・各社ともに身体1割引、知的1割引、精神1割引

(2) 関連事項（以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載）

〈福祉タクシー車両・共同配車センターに係る事業〉

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）第3条に定める特定地域に指定（平成27年8月1日）

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和4年度（当該年度）

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
UDタクシー等 導入促進事業	230,553千円	47,000千円	0千円	0千円	183,553千円
	100%	20.39%	0%	0%	79.61%

※総事業費については見込み額を記載

※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。

6. 計画期間												
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載												
事業の名称	令和4年度				令和5年度				令和6年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
UD タクシー等 導入促進事業												

7. 協議会の開催状況と主な議論												
<ul style="list-style-type: none"> 平成24年4月12日 川崎市地域公共交通会議分科会（地域公共交通バリア解消促進等事業（タクシー部門））設立 令和3年5月31日（第1回）分科会文書協議、令和3年度計画について合意 令和4年1月19日（第2回）分科会文書協議、令和2年度事業評価について合意 令和4年5月23日（第1回）分科会文書協議、令和4年度計画について合意 												

8. 利用者等の意見の反映												
川崎市地域公共交通会議分科会（タクシー部門）の構成員に意見を照会し、計画案について同意を得た。												

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	
関係市区町村	川崎市まちづくり局交通政策室
交通事業者・交通施設管理者等	神奈川県タクシー協会川崎支部、神奈川県個人タクシー協会
地方運輸局	関東運輸局神奈川運輸支局
その他協議会が必要と認める者	川崎市全町内会連合会（利用者代表）、日本福祉医療輸送機構

■ 注意事項

- 総合連携計画等の既存の計画を活用する場合は、上記の事項について記載のある計画をそのまま活用することでもよい。ただし、記載されていない事項については追記すること。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 川崎市川崎区宮本町1番地
 (所 属) 川崎市まちづくり局交通政策室
 (氏 名) 小部、神川
 (電 話) 044-200-2717
 (e-mail) 50kousei@city.kawasaki.jp

1 各地区の協議会設立状況

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6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おります。導入の検討にあたっては、「コミュニティ交通導入に関する手引き」(参考資料4)に基づき取組を進めている。

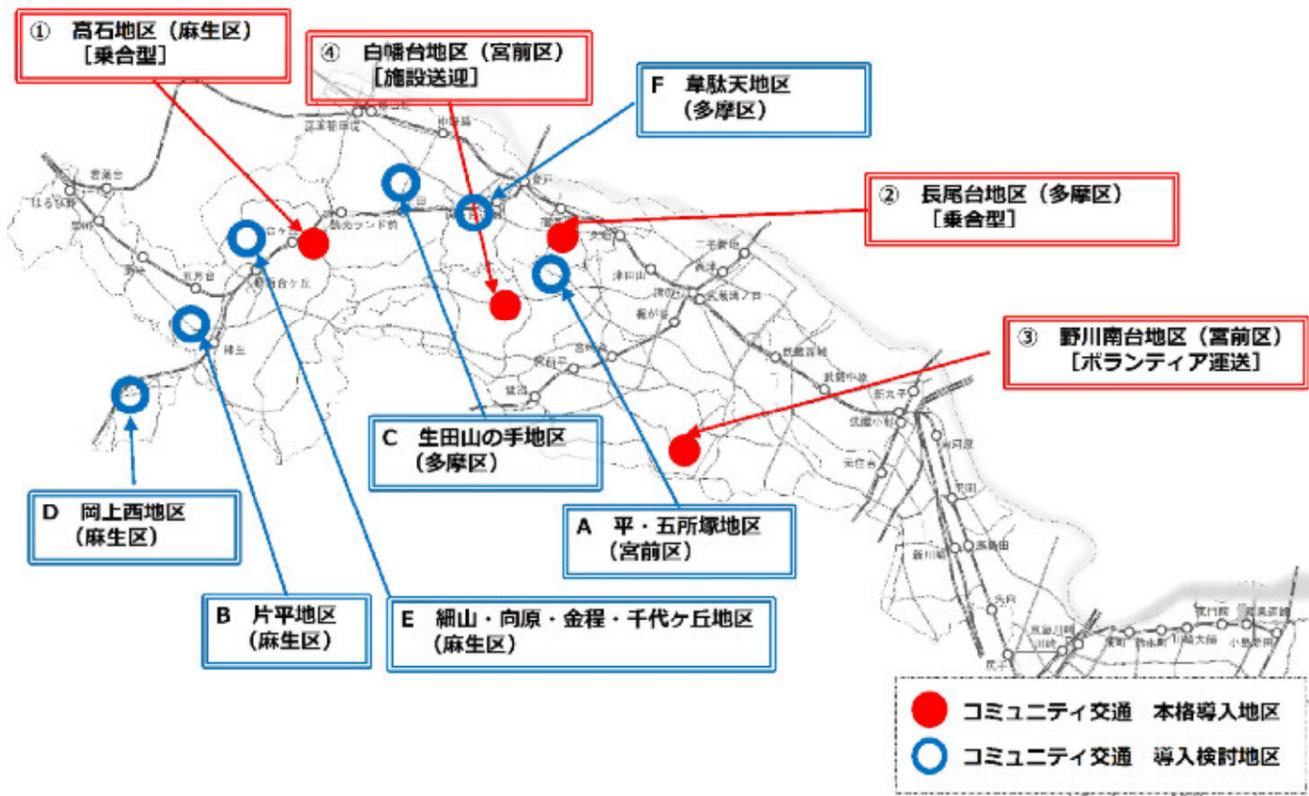


図1 協議設立地区

2 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に向けた取組

- 本市と連携協定を締結している横浜国立大学及び神奈川トヨタ自動車株式会社と協力し、他分野との連携による共創型コミュニティ交通のケーススタディの取組を実施
- 対象エリアは、協議会が設置されている宮前区平・五所塚地区及び麻生区片平地区で、今年度、創設したトライアル制度を活用し、需要の把握を目的とした試験運行を実施
- 宮前区平・五所塚地区は医療機関、麻生区片平地区は福祉団体と連携・協力し、持続可能なコミュニティ交通の運行を目指して取組を実施

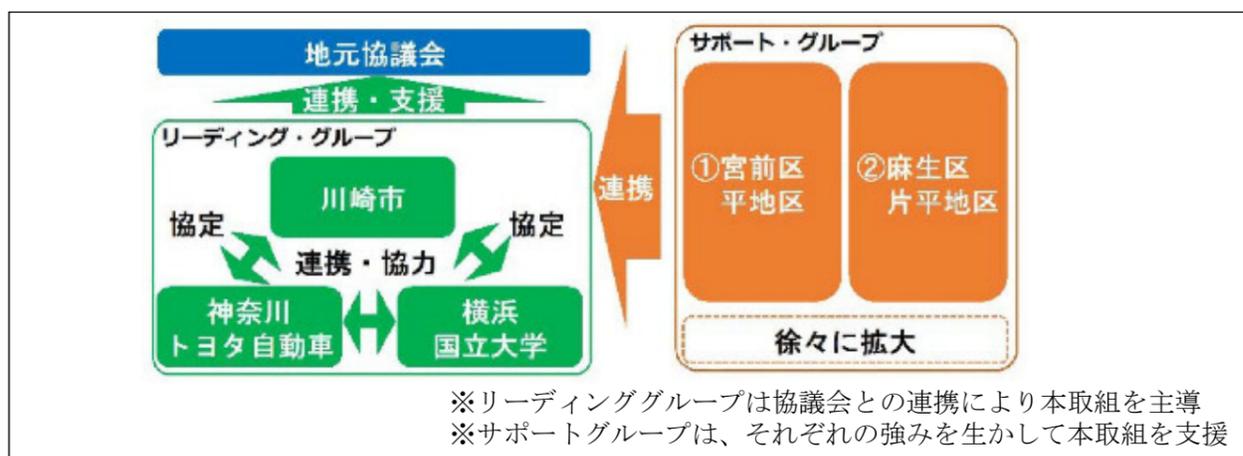


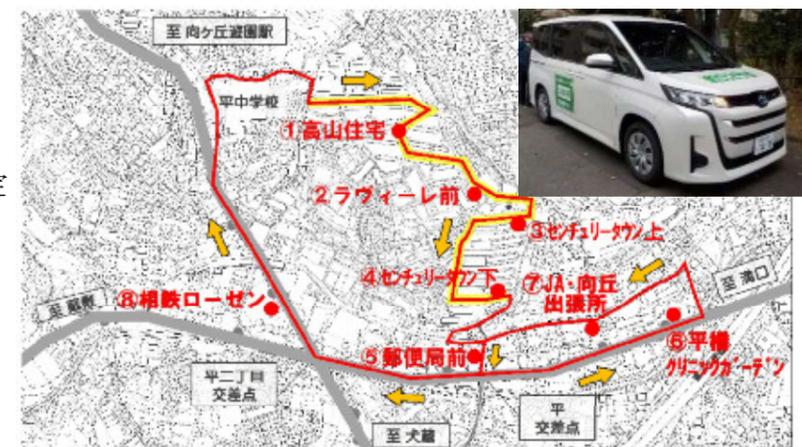
図2 取組イメージ

3 各地区の取組状況

(1) A宮前区平・五所塚地区 (宮前区)

- 協議会を中心にサポートグループの地域の医療機関等と連携し、需要の把握を目的とした試験運行を実施
- 高台に位置する高山住宅を中心にクリニックやスーパーマーケットを結ぶ定時定路線の乗り合い交通を計画
- 利便性にも配慮し、フリー降車区間 (黄色ハッチ部) を設置

- 愛称 つばめ号
- 運行形態 定時定路線 (乗合型)
- 運行期間 令和4年11月～令和5年3月予定
- 運行日 月曜日、金曜日
- 運行時間 9時～17時 (12便/日)
- 乗車定員 6名 (運転手を除く)
- 運行協力 東栄タクシー



(2) B片平地区 (麻生区)

- 協議会を中心にサポートグループの地域の福祉団体等と連携し、需要の把握を目的とした試験運行を実施
- 主に急峻な坂の上に位置する片平3・4丁目周辺とクリニックやスーパーマーケットが位置する柿生駅を結ぶ定時定路線の乗り合い交通を計画
- 利用の目的づくりとして、地域の方が参加する講座等の時間に合わせて老人いこいの家や片平会館への便を運行
- 利便性にも配慮し、フリー乗降区間 (黄色ハッチ部) を設置

- 愛称 CAP
- 運行形態 定時定路線 (乗合型)
- 運行期間 令和4年10月～令和5年2月予定
- 運行日 月曜日、金曜日
- 運行時間 9時～17時 (16便/日)
- 乗車定員 6名 (運転手を除く)
- 運行協力 コスモ交通 (株)



(3) その他の地区

- C生田山の手地区：オンデマンド交通実証実験結果の共有、今度の進め方の検討を実施
- D岡上西地区：運行実験実施後、交通手段再検討中
- E細山・向原・金程・千代ヶ丘地区：協議会の設立
- F韋駄天地区：協議会の設立、行動特性調査の実施

1 生田地区におけるオンデマンド交通実証実験について

<概要>

- 実施主体 伊藤忠テクノソリューションズ株式会社、川崎市
- 運行地区 多摩区生田4丁目～8丁目及びその周辺
- 運行期間 令和4年2月28日～4月28日（運行日数 43日間）
- 運行時間 平日（土日祝日を除く）、午前8時30分から午後3時30分まで
- 運賃 1人1回300円
- 車両 タクシー車両2台
- 予約方法 アプリは終日、電話は午前8時から午後4時まで
- 運行協力 生田交通株式会社



図1 対象エリア



図2 運行車両

<結果概要>

- 利用者数は466人で、1日あたりの平均利用者数は10名程度で微増傾向が続いた。
- 目的地は、生田駅、中野島駅、スポーツジム、スーパーマーケットが上位となった。
- 相乗り運行は数回程度であり、対象エリアに対する車両2台は需要に対して、供給が上回る結果となった。
- 予約方法は電話が約7割、アプリが約3割であった。普段、スマホは利用するものの、電話予約は安心感があるとの声もあった。
- 利用しない人からは、運行終了が早すぎる、行きたい目的地がない、健康のために歩く等の声があった。特に、聖マリアンナ医科大学病院等に行けるようにしてほしいとの声が多かった。
- 将来的にデマンド交通はあった方がよいとの声が多数だった。

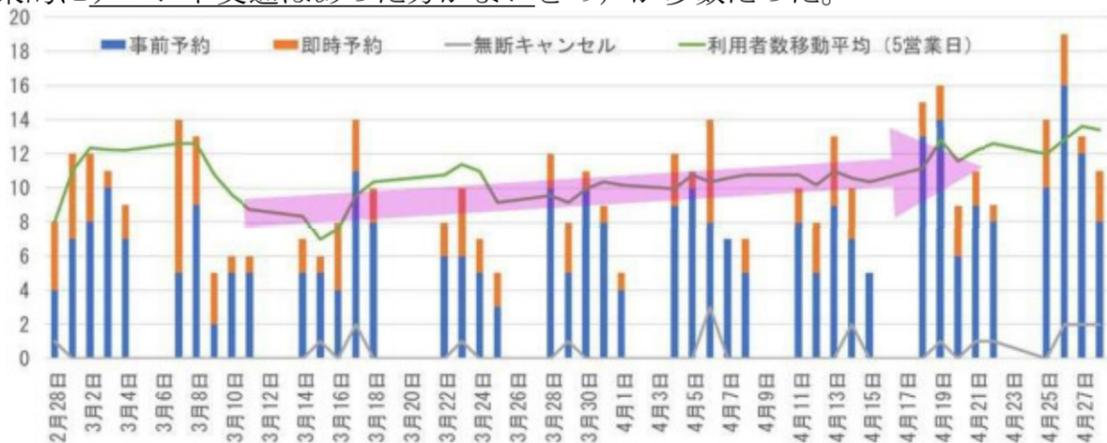


図3 利用者推移

2 中原区と高津区の一部におけるオンデマンド交通の実証実験について

<概要>

- 名称 チョイソコかわさき
- 実施主体 双日株式会社
- 運行地区 中原区と高津区の一部
- 運行期間 令和4年11月2日～令和5年2月27日（予定）
- 運行時間 月、水、金、土、日曜日の週5回運行（祝日も運行） 9時から17時
- 運賃 1人1回300円（未就学児は無料）
- 車両 乗車定員8名
- 予約方法 会員登録制 無料（LINEアプリからも登録可）
電話は午前9時から12時まで、LINEアプリは終日受付
2週間前から当日の30分前まで受付可能
- 運行協力 株式会社八重洲タクシー、ワールド交通株式会社



※青枠の運行エリア内に約100箇所の停留所を設置
※令和5年1月から赤字の停留所を追加

図4 運行エリア



図5 運行車両



図6 停留所 (A3サイズ)

<地域との連携の取組>

- 運行エリア内の公園で実施される地域イベントへ出展し情報発信の取組を実施
- 地元企業との連携として、運行エリアに近接するNEC玉川事業所や富士通川崎工場、グランツリー武蔵小杉に協力いただき、停留所設置による従業員及び施設利用者に対する有効性などを検証
- ホームタウンスポーツとの連携として、等々力緑地への停留所設置と併せて、スポーツチームの試合開催時におけるアクセス手段としてのチョイソコの活用や、「かわさきスポーツパートナー」との相互の情報発信など連携した取組を実施



図7 地域イベントへの出展

1 新百合ヶ丘駅周辺におけるオンデマンド交通実証実験について

<概要>

- ・ 名称 チョイソコしんゆり
- ・ 実施主体 新百合ヶ丘駅周辺オンデマンド交通実証実験実行委員会
川崎市、株式会社アイシン、向ヶ丘交通株式会社イースタン
株式会社KTグループ、株式会社日能研関東、川崎信用金庫
- ・ 運行地区 新百合ヶ丘駅周辺（主に向原・千代ヶ丘・王禅寺東エリア）（図1参照）
（主要停留所：新百合ヶ丘駅・麻生区役所・いこいの家・スーパーなど）
- ・ 運行期間 令和5年1月10日～令和5年3月11日（予定）
（令和4年12月22日～12月28日は無償運行）
- ・ 運行時間 平日及び土曜日の週6回運行（祝日も運行）
平日：7時から22時まで、土曜：9時から17時まで
- ・ 運賃 1人1回300円（未就学児は無料）
- ・ 車両 乗車定員6名（図2参照）
- ・ 予約方法 会員登録制 無料
電話は午前8時から午後4時まで、ホームページは終日受付
2週間前から当日の30分前まで受付可能
- ・ 運行協力 向ヶ丘交通株式会社イースタン

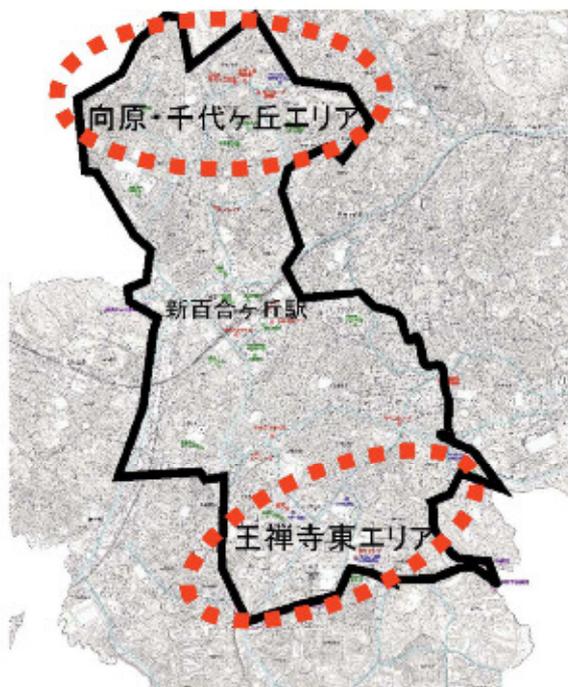


図1 運行エリア



図2 運行車両

<実証実験のポイント>

- ・ 高齢者へのアプローチとして、ホームページに加えて電話予約に対応したサービスの検証
- ・ 子育て世代へのアプローチとして、塾と連携した児童の送迎サービスの有効性検証
- ・ 駅から離れたエリアへの重点的な停留所配置による効果的な運行計画の検証

川崎市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 川崎市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議の委員は委員20名以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者により構成する。

- (1) 学識経験者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (4) 神奈川県バス協会 専務理事
- (5) 神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長
- (6) 川崎市全町内会連合会の推薦する者

(7) 市民

(8) 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官

(9) 神奈川県交通運輸産業労働組合

(10) 神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長

(11) 川崎市建設緑政局総務部長

(12) 川崎市まちづくり局交通政策室長

(13) その他交通会議の運営上必要と認められる者

3 前項第2号から第6号まで及び第8号から第12号までに掲げる委員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、交通会議に出席して、その意見を述べ又は説明を行うことを求めることができる。

(委員の任期)

第4条 前条第2項第1号、第6号及び第7号に掲げる委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

(会長)

第5条 交通会議に会長をおき、構成員の互選により選任された者を充てる。

2 会長は交通会議を代表し、会務を総括する。

3 会長に事故があるときは、委員のうち、あらかじめ会長が指定した者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長がこれを招集し、その議長となる。

2 交通会議は委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

3 交通会議の議決を要する事項については、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、やむを得ない事由により交通会議を開く余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員に送付し、その意見を徴し又は賛否を問い、その結果をもって交通会議の議決に変えることができる。

(分科会)

第7条 会長は、必要があると認めるときは、調査審議事項を分科会に付託することができる。

2 分科会の構成員は、会長が指名する者及び交通会議が必要と認める者とする。

3 第5条及び第6条の規定は、分科会の会議に準用する。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に務めるものとする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務はまちづくり局交通政策室において処理する。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成20年7月28日から施行する。

(川崎市地域交通検討委員会の廃止)

2 川崎市地域交通検討委員会（平成18年6月1日施行）は、廃止する。

附 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成28年12月14日から施行する。

川崎市地域公共交通会議分科会設置要領

(趣旨)

第1条 この要領は、川崎市地域公共交通会議設置要綱（20川ま交第136号、以下「交通会議設置要綱」）第7条の規定に基づき設置される川崎市地域公共交通会議分科会（以下「分科会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(目的)

第2条 分科会は、川崎市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）から付託された調査審議事項を協議し、その結果を交通会議へ報告することを目的とする。

(分科会の構成)

第3条 分科会は、交通会議設置要綱第7条第2項に基づき、交通会議の会長（以下「交通会議会長」）が指名する委員8名以内をもって組織する。

2 前項に定める、交通会議会長が委員として指名できる者は、次のとおりとする。

- (1) 神奈川県バス協会専務理事
- (2) 神奈川県タクシー協会川崎支部事務局長
- (3) 神奈川県個人タクシー協会専務理事
- (4) 日本福祉医療輸送機構事務局長
- (5) 川崎市全町内会連合会が推薦する者
- (6) 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局主席運輸企画専門官

(7) 川崎市まちづくり局交通政策室長

(8) その他交通会議会長が必要と認める者

3 分科会の会長（以下「分科会会長」）は、前項で指名した委員から、交通会議会長が指名する。

4 分科会会長は、調査審議事項の協議にあたり必要があると認めるときは、委員以外の者を分科会に出席させ、意見を聴取し、又は説明を求めることができる。

（協議結果の取扱い）

第4条 分科会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に務めるものとする。

（庶務）

第5条 分科会の庶務はまちづくり局交通政策室において処理する。

（委任）

第6条 この要領に定めるもののほか、議事の手続その他分科会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

（施行期日）

1 この要領は、平成23年3月15日から施行する。

附 則

（施行期日）

1 この要領は、平成30年6月18日から施行する。

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。

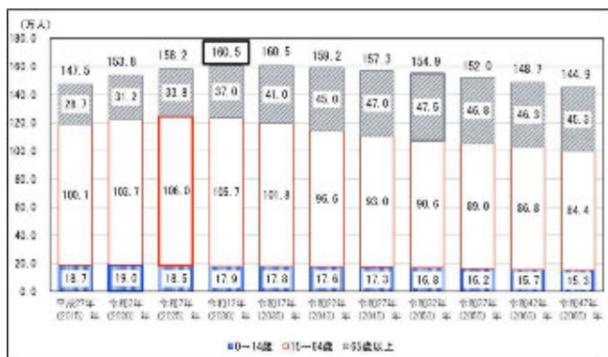


図1 本市の将来推計人口 (出典) 川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計(更新版)(令和4年2月)

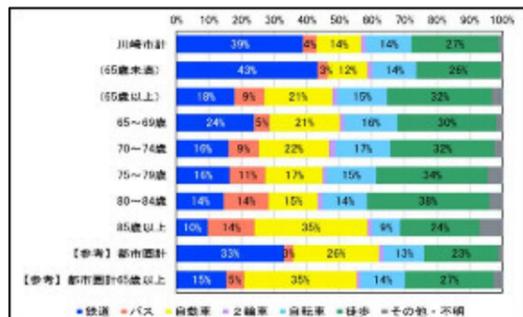


図2 市内発着の移動における代表交通手段分担率 (出典) 平成30(2018)年東京都圏パーセントリッジ調査

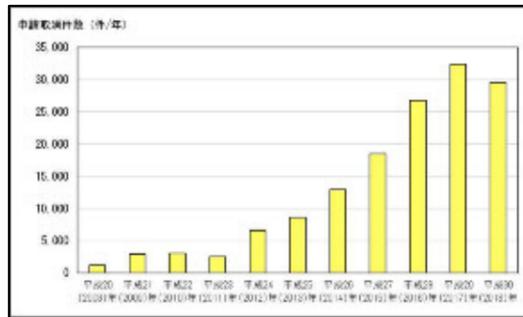


図3 申請による運転免許取消件数の推移 (出典) 警察庁運転免許統計

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となっています。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。

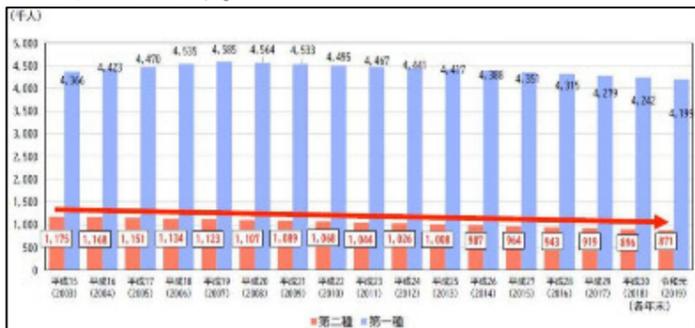


図4 大型自動車免許保有者数の推移(全国) (出典) 警察庁「運転免許統計」

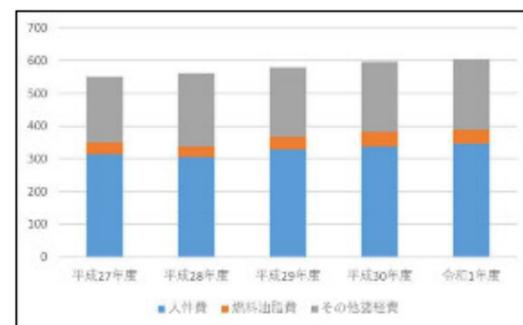


図5 乗合バス事業実車走行キロ当たり原価推移 (出典) 国土交通省公表値より作成



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・決済等を一括で行う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。



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



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。

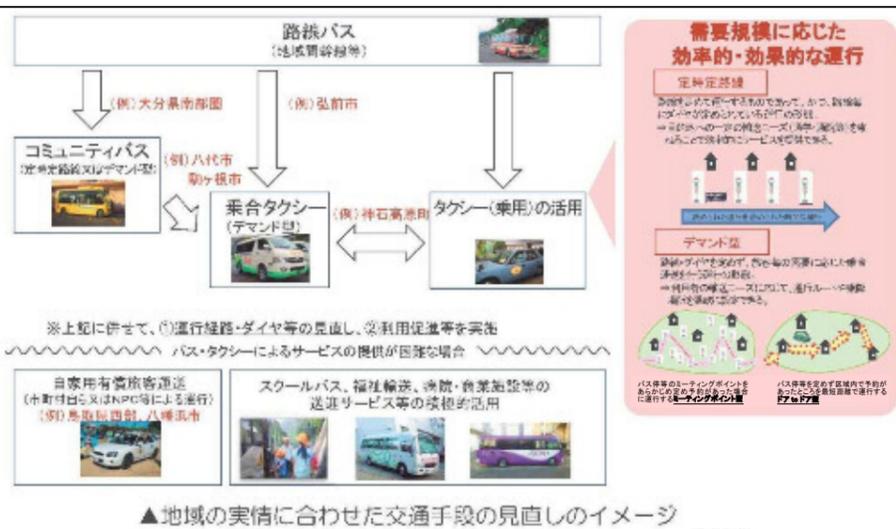


図9 地域の実績に合わせた交通手段の見直しのイメージ (出典) 国土交通省HP

(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 : 株高橋商事

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



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

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。

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 : 株ビック・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



図13 白幡台地区の運行ルート

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。

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。

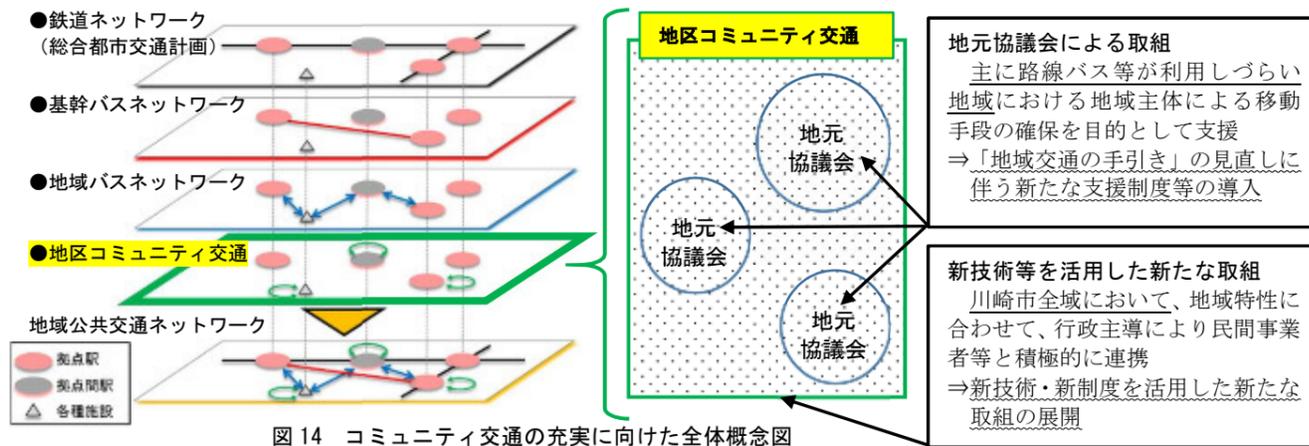


図14 コミュニティ交通の充実に向けた全体概念図

(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
	既存交通の活用にあ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て、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。

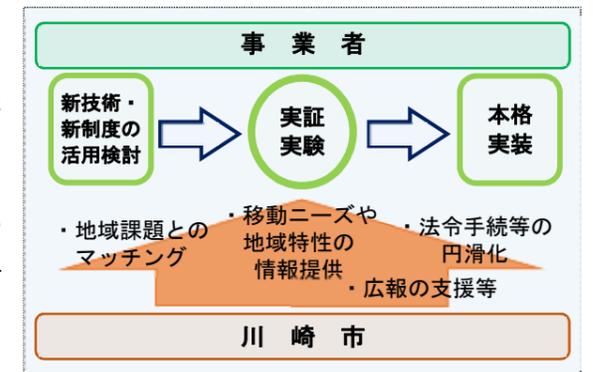


図15：多様な主体との連携による新技術・新制度を活用した取組の推進イメージ

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

コミュニティ交通導入に 関する手引き

～地域の皆さまの取組におけるガイドライン～



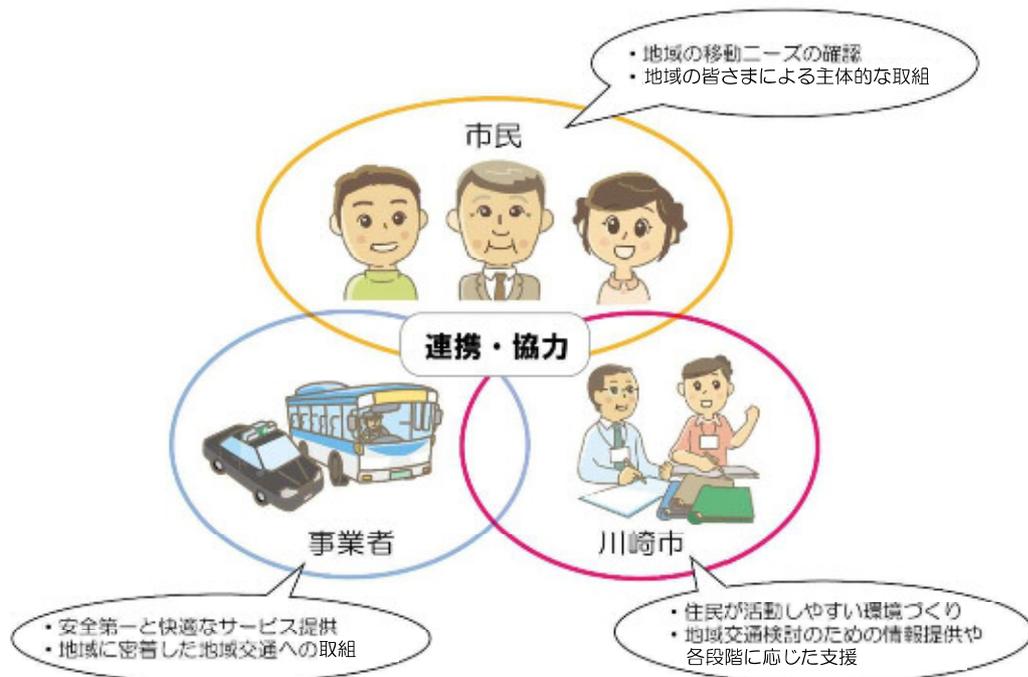
川崎市
令和4（2022）年3月

はじめに

コミュニティ交通導入の成功には、「市民（地域の皆さま）」、「川崎市」及び「事業者」それぞれで役割を担いながら、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（地域の皆さま）が主体的に取り組むことにより、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。**「コミュニティ交通」を市民で利用し、支えることが大切**です。

市民（地域の皆さま）が主体的に取り組む中で解決できない問題、専門的な事項の相談等については、川崎市や事業者がサポートします。



コミュニティ交通導入の取組を行うためには、10人以上の市民（地域の皆さま）等で構成される協議会の設立が必要です。

川崎市は、コミュニティ交通導入の取組を行う協議会等に対し、取組手順の各ステップに応じて**技術的支援**や**資金的支援**を行います。

技術的支援とは・・・アンケートの分析や交通事業者との調整など

資金的支援とは・・・トライアル制度や運行実験に係る費用や、車両購入費などへの補助

※取組の進め方などをご説明しますので、まずは**まちづくり局交通政策室までご相談ください。**

コミュニティ交通導入の取組手順

ステップ0

検討体制の構築

ステップ1

地域特性の確認

ステップ2

運行手法の検討
運行計画の検討
本格運行実施に向けた検討



ステップ3

本格運行
運行継続

道路運送法に基づく運行手法の検討

0. 協議会の設立

- コミュニティ交通の導入に関する取組を行うための準備をします
- 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



1. 地域特性の確認

- 地域の日常生活における交通行動のアンケート調査を実施し、地域特性の確認を行い、既存の地域公共交通を様々な観点から評価します



2-1. 道路運送法に基づく運行手法の検討 (トライアル制度の活用)

- はじめに道路運送法に基づく運行手法の検討を行います
- 的確な需要把握を行いたい場合は、試験運行等の実施が可能な「トライアル制度」を活用することができます
- 検討の結果、道路運送法に基づく運行が難しい場合は、「ステップ2-1'」に進みます



2-2. 運行計画の検討

- 運行計画を検討・作成します
- 運行実験を想定して、アンケート調査を実施し、利用意向を把握します

2-3. 運行実験の実施

- 事業者を選定し、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
- 実際に車両を用いた運行実験を実施します

2-4. 事業性の検証

- 事業性の検証を行い、ステップ3に進むことが出来るかを確認します
- 「ステップ3」に進めない場合は、運行計画の見直し等の検討を行います

3-1. 本格運行

- 本格運行計画書を作成し、運行事業者を選定し、協議会と事業者等で協定書を締結します
- 本格運行計画書と協定書に基づき本格運行を行います



3-2. 運行継続

- 本格運行開始後は、運行内容について分析・評価を行います
- 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



※本格運行の継続が困難な場合は「ステップ2」に戻って検討することができます

既存の地域公共交通を活用する場合

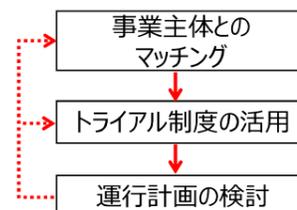
既存の地域公共交通の活用検討

道路運送法に基づく運行が難しい場合

道路運送法の適用を要しない運行手法の検討

2-1'. 道路運送法に基づく運行が難しい場合の運行手法・運行計画の検討 (トライアル制度の活用)

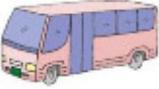
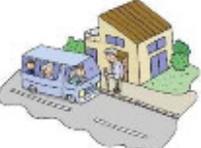
- 「ステップ2-1」等での検討の結果、道路運送法に基づく運行が難しい場合は、道路運送法の適用を要しない運行手法の導入の検討を行います
- 検討にあたっては「トライアル制度」を活用することができます



2-2'. 事業性の検証

- 運行計画について、事業性の検証を行います
- 「ステップ3」に進めない場合は、運行計画の見直し等の検討を行います

コミュニティ交通の運行手法の種類

	運行手法	使い方の工夫	概要	主な特徴・留意点	取組事例
既存の地域公共交通の活用	路線バス (乗合) 	現在運行中の路線バスの活用	現在運行している路線バスを地域に合わせ、運行ルートの変更や運行回数などのサービスを変更するもの	<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 運行できる道路環境が必要 	
	タクシー 	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、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 運賃が高くなる可能性がある 利用人数が少ない場合に有効 タクシー料金に関する新制度の活用も可能 狭い道路でも乗入が可能 	
新たなコミュニティ交通の導入	乗合型の 新設 定時定路線型 	路線の新設	路線を定めて定時に運行するバス路線を新設 ※まとまった需要がある場合に有効	<ul style="list-style-type: none"> 運賃が高くなる可能性がある 選択した車両によっては、狭い道路でも乗入が可能 事業の運営・運行に地域住民が係わる 	麻生区 高石地区 「山ゆり号」 多摩区 長尾台地区 「あじさい号」
	オンデマンド型 	路線の新設 運行区域の設定	利用者の予約に応じて、時刻やルートを設定して運行するものや、区域を設定してその区域内を運行するもの ※需要にばらつきがある場合などに有効		
道路運送法の適用を要しない運行手法	施設送迎の 活用 	現在運行中の施設送迎の活用	様々な目的で運行されている施設送迎に、地域の住民が乗せてもらうもの	<ul style="list-style-type: none"> 運行主体の協力が必要 運行内容に地域が合わせる必要がある 	宮前区 白幡台地区 「買い物バス」
	ボランティア 運送 		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	<ul style="list-style-type: none"> 利用人数が少ない場合に有効 運送の対価として金銭を収受することはできない 	宮前区 野川南台地区 「みらい号」



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

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

電 話 : 044-200-2034

F A X : 044-200-3970

E-Mail : 50kousei@city.kawasaki.jp