

令和 3年 8月31日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

資料1 「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

まちづくり局

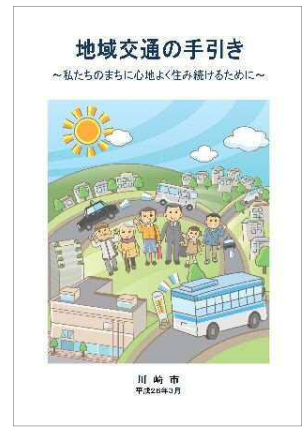
1 「地域交通の手引き」について

(1) 「地域交通の手引き」とは

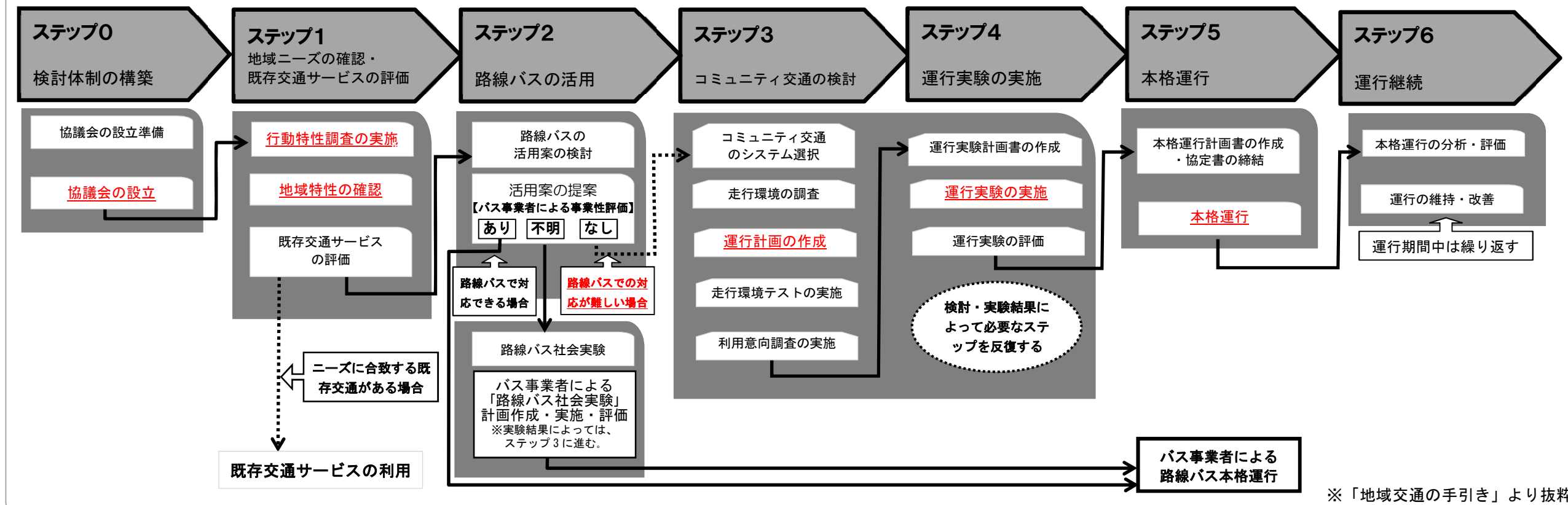
現行の「地域交通の手引き」は、坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなどの地域特性から、地域が主体的にコミュニティ交通を導入する際の取組手順等を示したガイドラインとして、平成19(2007)年3月に取りまとめたものです。

(2) 取組手順について

コミュニティ交通の導入に向けた地域の主体的な取組については、次の取組手順に沿って検討を進めることとしており、市は地域特性や進捗状況に応じた技術的・資金的支援を行っています。



●取組手順



※「地域交通の手引き」より抜粋

支援内容

ステップ0～6

行動特性の分析、交通事業者との調整、本格運行の分析など技術的支援

ステップ2

社会実験に関する資金的支援

ステップ4

運行実験に関する資金的支援

ステップ5

車両、停留所購入に関する資金的支援

ステップ6

高齢者割引、車両更新に関する資金的支援

※支援内容については、要綱等で定めた上記内容を実施

2 見直しの趣旨

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多様な主体との連携、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について見直しを実施するものです。

3 見直しの背景

(1) コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化

●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と推計されており(図1)、代表交通手段分担率では65歳未満に比べ65歳以上では、自動車の割合も高くなっている(図2)一方で、高齢者をはじめとする免許返納数が近年大幅に増加しており(図3)、さらに生活の足の確保が必要となっています。

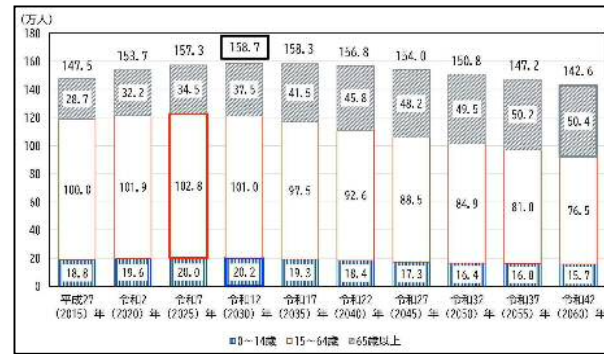


図1 本市の将来推計人口 (出典) 川崎市総合計画第2期実施計画策定に向けた将来人口推計

●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となっており(図5)、経常収支減少の要因の一つとなっています。タクシー事業においては、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。

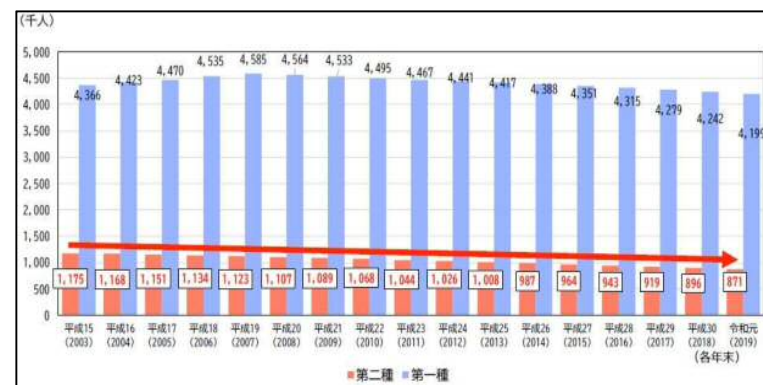


図4 大型自動車免許保有者数の推移 (全国) (出典) 警察庁「運転免許統計」

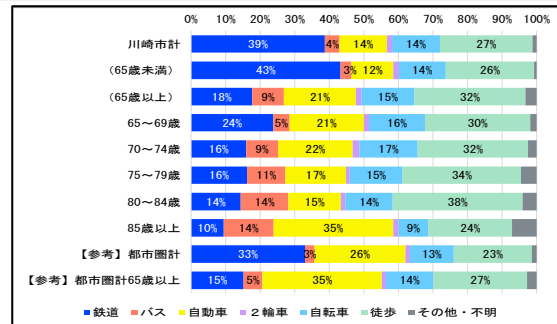


図2 市内発着の移動における代表交通手段分担率 (出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソナリティ調査

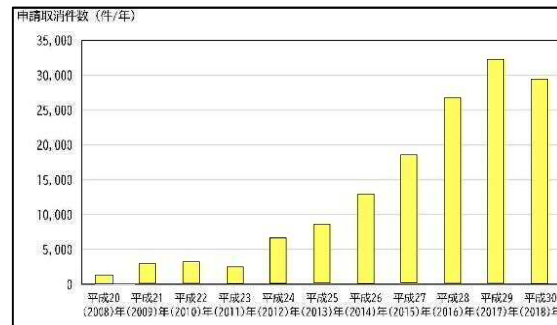


図3 申請による運転免許取消件数の推移 (出典) 警察庁運転免許統計

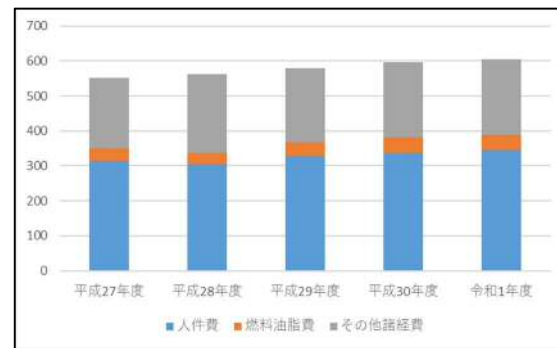


図5 乗合バス事業実車走行キロ当たり原価推移 (出典) 国土交通省公表値より作成



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「川崎統計書」に基づき作成

●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) (図8)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、国においてもモデルプロジェクト38事業を選定し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)

●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、新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極めながら導入時期が検討されています。

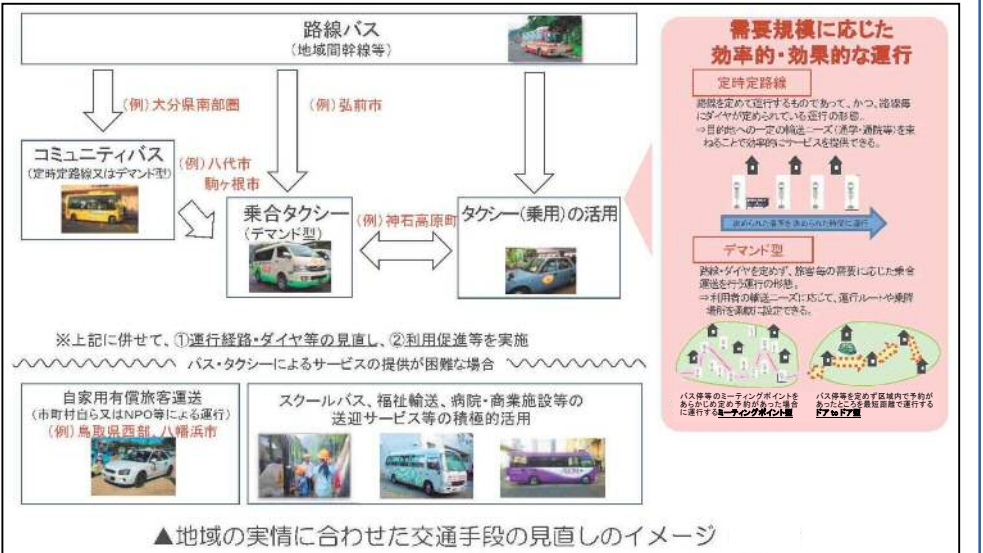
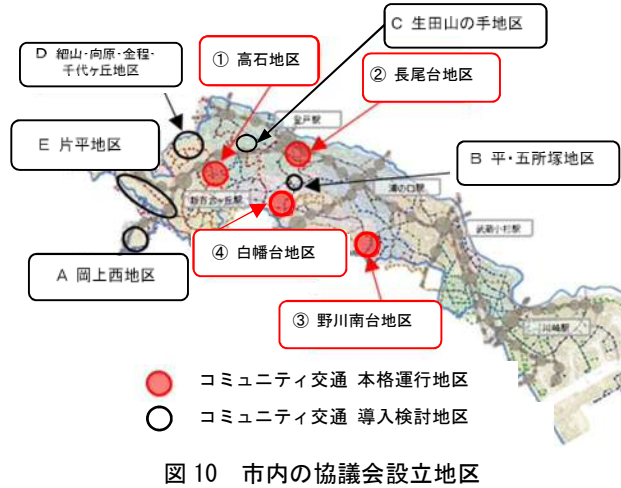


図9 地域の実績に合わせた交通手段の見直しのイメージ (出典) 国土交通省HP

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

(2) 各地区の取組状況

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)。



■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 ィア送迎	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



■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 段の再選択
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)	協議会設立	
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。	

●地区別取組事例(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

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

利用者数は運行開始から微増傾向にあり、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



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

道路運送法の適用を要しない運行形態による地区では、運行の継続性が課題となっている。

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

4 課題と見直しの方向性について

課題

【課題1】地域のニーズの高まり等を踏まえ、需要を的確に把握し、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を行う必要があります。

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。

②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ことから、運行手法の選択を円滑化する必要があります。

【課題2】既存の公共交通を踏まえ、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必要があります。

①既存公共交通の活用

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、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、バスなどの交通事業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必要があります。

①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、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。

②安心して利用できる環境づくり

コミュニティ交通の運行において、道路運送法の適用を要しない運行形態を含め、安心して利用できる環境づくりが求められています。

③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。

見直しの方向性

【方向性1】導入促進に向けた仕組みづくり

①取組手順の見直し

ニーズの高まり等に対して、迅速に対応するため、取組手順の見直しや、支援内容の検討により、取組の円滑化を図ります。

②的確な地域需要の把握の実施、円滑な運行手法の選択

地域需要等の把握は、従前のアンケート調査等の分析に加え、より実態に近い需要の把握を行うとともに、早い段階から本格運行を見据えた交通事業者との連携を図ります。

【方向性2】多様な主体との連携

①既存公共交通の活性化

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地域と連携して検討を行い、既存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

多様な主体と連携し、地域の輸送資源の活用を図るため、現在の乗合型中心の取組手順に加え、輸送資源の活用について盛り込むなど、様々な運行手法の導入検討をします。

③ICT等新技術や新制度を活用した取組の推進

ICT等新技術や新制度の社会実装へ向けた取組や運行手法への活用を行います。また、新しい取組を研究し、地元協議会に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】コミュニティ交通の継続性等向上

①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に際しても、安心して継続的に利用できる環境整備について、資金的支援内容の検討を行います。

②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。

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

5 見直しのポイント

- 取組手順の見直し
- 支援内容の拡充
- ICT等新技术や新制度を活用した取組の推進

(1) 取組手順の見直し

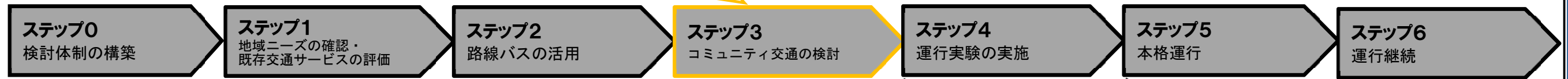
●見直しの方向性

・的確な需要把握や、様々な運行手法の導入検討を行い、取組の円滑化や検討期間の短縮を図ります。

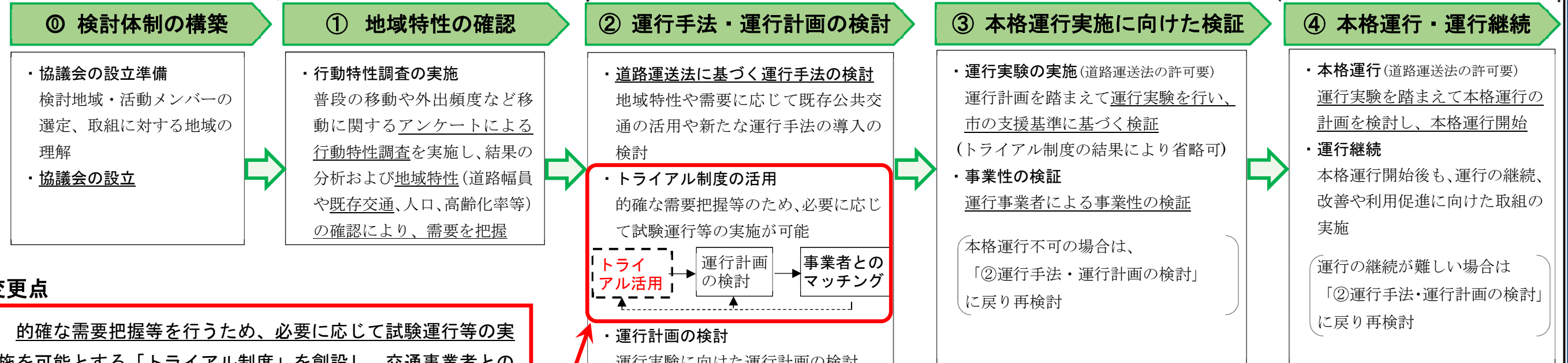
●見直し案

課題：アンケートによる行動特性調査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などに多くの時間を要している。

<現行手順>



<見直し後の手順>

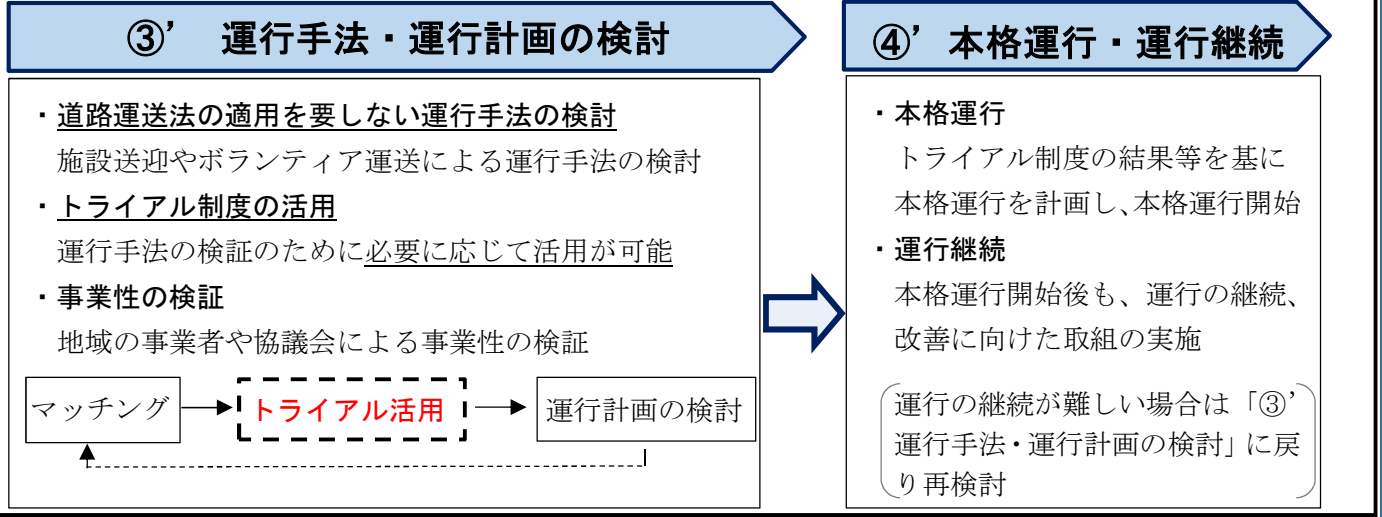


変更点

的確な需要把握等を行うため、必要に応じて試験運行等の実施を可能とする「トライアル制度」を創設し、交通事業者とのマッチングの円滑化も図り、検討期間の短縮を目指します。

(トライアル制度について)
本制度は、簡易かつ迅速に行うことができる、試験運行等を通じて、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選択の円滑化を図るとともに、トライアル制度の活用を計画する段階から交通事業者等との連携がしやすい環境づくりを目指すものです。
本市は、本制度を活用して地域に協力する交通事業者等に対し、実施に向けた支援や実施費用への補助を行うことを検討しています。

道路運送法に基づく
運行が難しい場合



(2) 支援内容の拡充

●見直しの方向性

- ・ 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に際しても、安心して継続的に利用できる環境整備について、資金的支援を検討します。
- ・ 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ための地域の活動に関する費用について資金的支援を検討します。

●見直し案

【現行】

【見直し案(拡充内容:下線)】

①導入に向けた検討を行うとき

・ 運行実験に係る費用



・ トライアル制度に係る費用
・ 運行実験に係る費用

②本格運行を始めるとき

・ 車両に係る費用
・ 停留所購入費



・ 車両に係る費用
・ 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

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



・ 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

・ 車両更新に係る費用



・ 車両更新に係る費用 (対象拡充)
・ 運行の安全に関する費用

⑤地元協議会の活動活性化のため

(なし)



・ 地域の活動に関する費用

(3) ICT等新技術や新制度を活用した取組の推進

●見直しの方向性

- ・ ICT等新技術や新制度の社会実装へ向けた取組や運行手法への活用を行います。また、新しい取組を研究し、地元協議会に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。



図14 タクシー配車アプリ「GO」(Mobility Technologies)

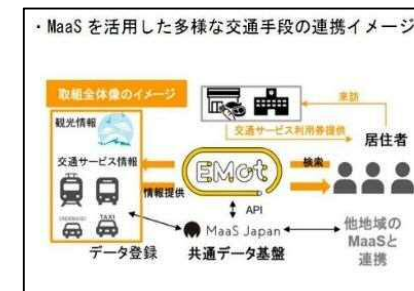


図15 新百合ヶ丘駅周辺 MaaS アプリ「EMot」と実証運行を行ったオンデマンド交通「しんゆりシャトル」(小田急電鉄、川崎市)



●見直し案

地域公共交通の新技術・新制度については日々開発が進んでおり、地域への導入には様々な運行形態や事業スキームが想定されます。このため、本市としても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を通じ、新技術の開発に寄与するとともに、本市での適用可能性を踏まえながら、コミュニティ交通での活用などに積極的に取り組みます。



図16 多様な主体との連携による取組事例 横浜市富岡地区「とみおかーと実証実験」(京急電鉄、横浜国立大学、横浜市、日産)

6 今後のスケジュール

令和3(2021)年度								令和4(2022)年度以降
8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
第2回 川崎市地域公共交通会議 まちづくり委員会報告		第3回 川崎市地域公共交通会議 まちづくり委員会報告				第4回 川崎市地域公共交通会議 まちづくり委員会報告	「地域交通の手引き」改定	地域交通の手引きに基づく取組の推進
				パブリックコメント				