

(案)

参考資料

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年 月

まえがき

皆さま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、身近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、困りごとの一つかもしれません。

また、今は元気で、日々の移動に不自由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、地域の皆さまが中心となってコミュニティ交通を導入したところもあります。

コミュニティ交通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地域の皆さまが主体的に、合意形成を図りながら、誰もが利用できる身近な地域の交通であるコミュニティ交通をつくり上げ、守り、育てることが大切です。地域の皆さまが守り、育てるコミュニティ交通は、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、地域の皆さまや関係者の方々が、川崎市におけるコミュニティ交通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、地域の皆さまが地域公共交通について考え、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。

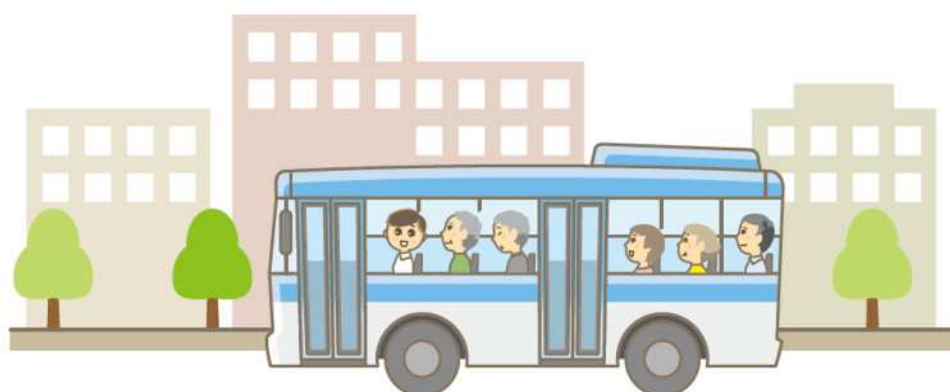
目次

はじめに

| | | |
|---|-----------------------|---|
| 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」とは？ | 2 |
| 3 | コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化 | 3 |
| 4 | 「手引き」の対象は？ | 4 |
| 5 | 役割分担【誰が、どのような役割を担うの？】 | 5 |

コミュニティ交通導入の進め方

| | | |
|---|------------------------------------|----|
| 1 | 取組手順 | 7 |
| 2 | 各ステップの検討・作業内容 | 8 |
| | ステップ0 検討体制の構築 | 9 |
| | ステップ1 地域特性の確認 | 10 |
| | 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 | 12 |
| | ステップ3 本格運行・運行継続 | 28 |
| 3 | 参考資料 | 30 |
| 4 | 用語集 | 39 |



はじめに

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か
- ・地域の人みんな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な
- ・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」とは？

- 「身近な地域の交通」というと、路線バスをはじめタクシーや自家用車など様々な交通手段が連想されると思います。
- 令和3年3月に策定した「川崎市地域公共交通計画」においては、基幹的な役割を担う「路線バス」を中心に、「タクシー」「コミュニティ交通」の地域公共交通を最大限に活用し、身近な交通環境の整備に取り組むこととしています。

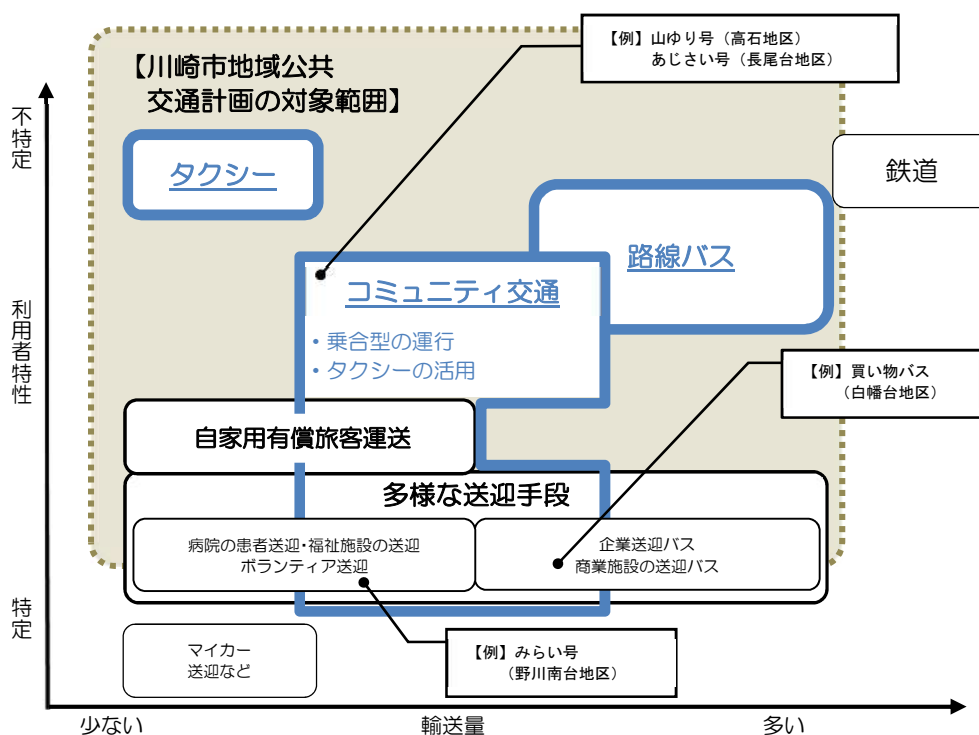


図 様々な交通手段
(出典) 川崎市地域公共交通計画を一部修正

- そこで、本手引きでは、コミュニティ交通を路線バスやタクシーなどのように一つの交通手段に特定するのではなく、地域の皆さま等が主体となって導入し、運営・運行に参画している、地域の足となる誰もが利用可能な交通手段全般のことを「コミュニティ交通」としています。

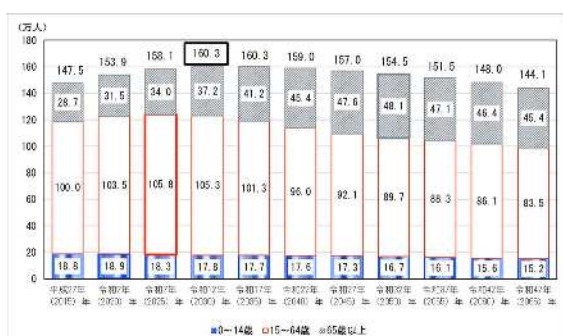
3 コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化

川崎市では、平成19年に「地域交通の手引き」を策定し、これまでコミュニティ交通の検討に取り組む地元協議会等に対して支援をしてまいりました。こうした中、高齢化の進展や地域公共交通を担う運行事業者における運転者不足、ICTの進展など社会環境にも様々な変化が生じています。

こうした変化を踏まえ、地域の皆さま、行政及び交通事業者が状況を共有し、時代に即したコミュニティ交通の導入に向けた取組を進めていくことが重要です。

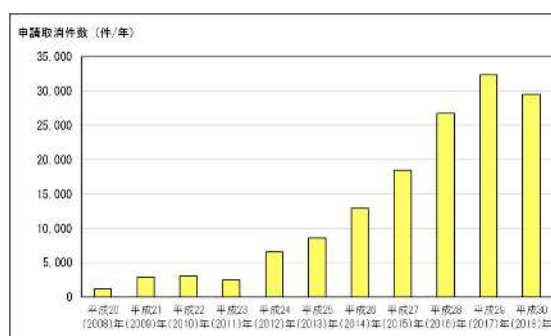
□ 高齢化の進展によるニーズの高まり

- ・川崎市の高齢者人口は今後も増加すると推計されていますが、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傾向にあります。
- ・一方で、免許返納数が近年大幅に増加しており、高齢者等の生活の足の確保が必要となっています。



川崎市の将来推計人口

(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



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

□ 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。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、経常収支悪化の要因の一つになっています。
- ・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、事業者数も減少傾向となっています。

□ ICTの進展

- ・タクシーの配車アプリの普及やドアツードアに近い形での利用が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います。

□ 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」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。
- ・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。

4 「手引き」の対象は？

- 本手引きの対象は市内の全地域であり、地域の皆さま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取組を行っている地域とします。
- 本手引きは、地域の皆さまや関係者の方々が、川崎市におけるコミュニティ交通導入の進め方を理解し、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。

5 役割分担【誰が、どのような役割を担うの？】

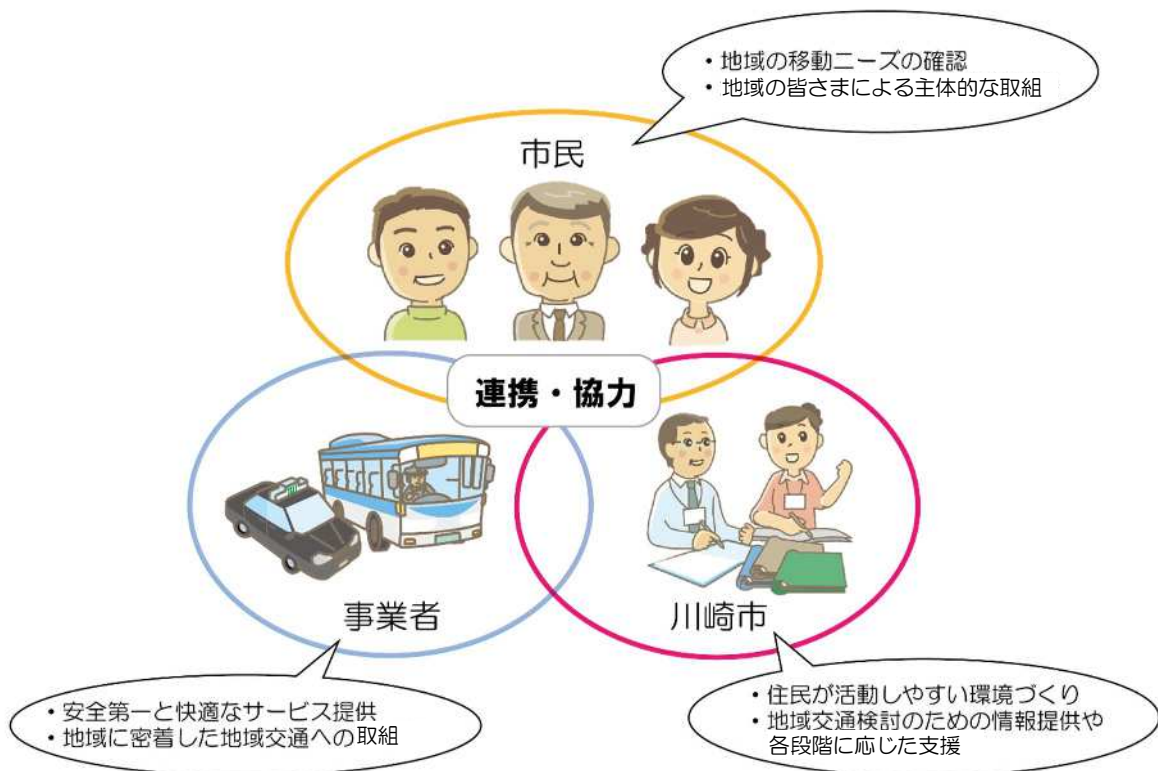
(1) 役割分担の方針

- 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」の各々が地域特性の確認⇒検討⇒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が、地域の理解を得て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。「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。

※ 川崎市の支援を受けて、コミュニティ交通導入に向けた取組を進める場合は、協議会の設立が必要となります。

まずは「川崎市交通政策担当部署」までご相談ください。

（巻末連絡先参照）



【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））

ICT等新技術や新制度に関する情報提供

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、川崎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行い、得られたデータや知見を関係者間で共有することにより新技術の開発に寄与します。また、川崎市での適用可能性を踏まえながら、地元協議会が運行手法の一つとして新技術等の活用を検討できるよう情報提供等を行います。



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)

(2) 川崎市による支援

□ 川崎市は、本手引きに基づいてコミュニティ交通導入の取組を行う協議会等に対し、アンケートの分析や交通事業者との調整などの技術的な支援を行うとともに、その検討段階に応じて、資金的支援を行います。

○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

○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

○本格運行を始めるとき

- ・ 初期車両購入費、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
- ・ 車両リース料

○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

○地元協議会の活動活性化のため

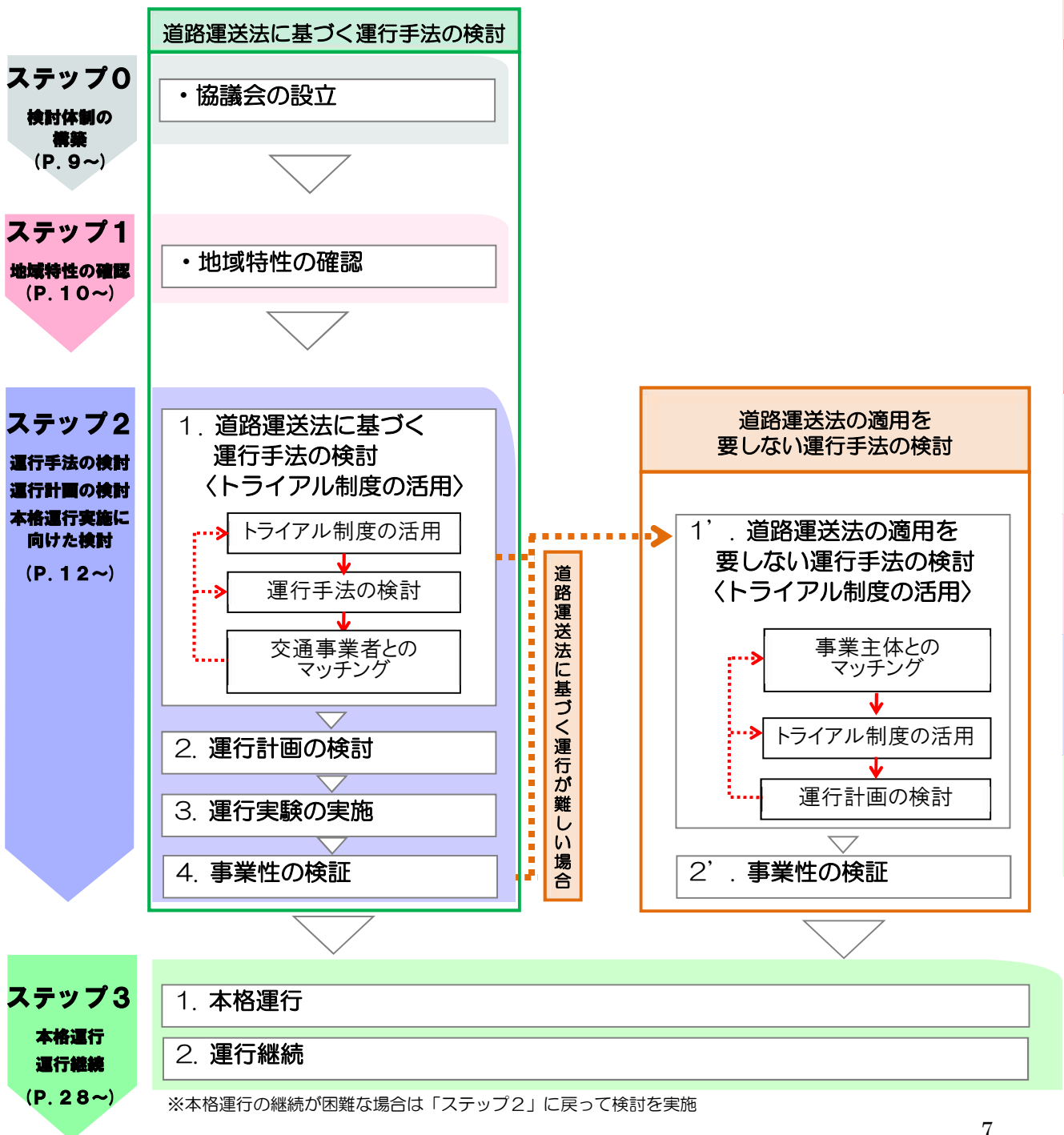
- ・ 地域の活動に関する費用

コミュニティ交通導入の進め方

1 取組手順

コミュニティ交通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。

協議会等の設立後の全体概要は次のとおりとなります。各ステップの詳細な検討・作業内容等については、該当するページにてご説明いたします。



2 各ステップの検討・作業内容

地域の皆さまが主体的に取組を進める際の参考となるように、ステップ別に検討内容や作業内容を解説するとともに、【 】内に検討・作業を行う対象を整理しました。

■各ステップ・各項目の見方

ステップの名称

ステップ0 検討体制の構築

川崎市からの支援を受けてコミュニティ交通の導入に関する取組を進める場合には、地域の皆さまで検討体制（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

ステップの項目

作業を行う対象

項目の概要

[ステップ0] 協議会の設立【地域住民／川崎市】

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。
また、コミュニティ交通の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。

【地域住民】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コミュニティ交通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。

協議会の設立にあたっては、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.30【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.31【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。

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

対象別の検討・作業内容

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

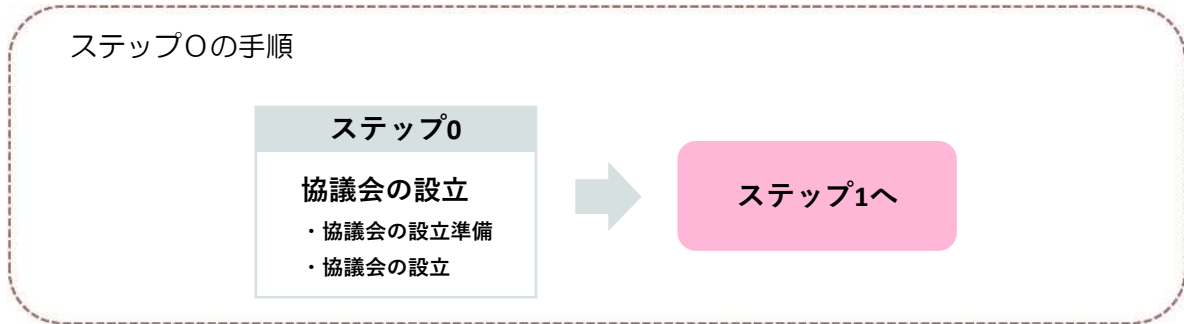
ステップ3



ステップ0 検討体制の構築

川崎市からの支援を受けてコミュニティ交通の導入に関する取組を進める場合には、地域の皆さまで検討体制（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】協議会の設立【地域住民／川崎市】

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。
 また、コミュニティ交通の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。

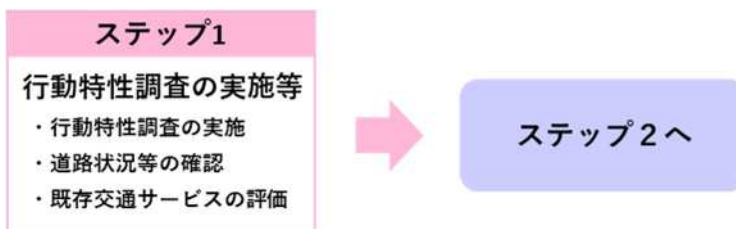
- 【地域住民】協議会を立ち上げる前に、地域が抱える交通問題の共有や検討・協議を行う場として町内会・自治会や有志による勉強会など（以下「勉強会等」という。）の組織を作ります。勉強会等ではおおまかな検討区域の範囲やコミュニティ交通の必要性などについて検討します。
 また、今後の協議会の設立や活動をスムーズに行うためには、取組の趣旨などについて、その地域をよく知る町内会・自治会に理解を得ておくことが重要です。
- 協議会の設立にあたっては、位置付けや役職、会員、運営方法等を検討し、必要な事項を協議会会則としてまとめます。（P.30【参考1】会則例参照）
 協議会を設立する準備が整ったら川崎市に対して届出を行います。（P.31【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。

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

ステップ1 地域特性の確認

ここでは、アンケート調査による行動特性調査を実施し地域の移動ニーズを確認するとともに、地域の道路状況や既存の地域公共交通のサービス等の評価などにより、検討を行う地域の特性を確認します。

ステップ1の手順



〔ステップ1〕 行動特性調査の実施等【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）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。その結果や対象地域の道路環境や人口等の現況、既存の地域公共交通のサービス内容を確認し、地域特性の確認を行います。

これらを踏まえ、対象地域において、既存の地域公共交通を様々な観点から評価します。

【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。

並行して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。さらには、対象地域内やその周辺の路線バス等の既存の地域公共交通について、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。

これらの作業を通じて、既存の地域公共交通のサービス内容が、「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】 アンケート調査の方法や内容についてアドバイスを行うとともに、調査結果の集計作業を実施します。

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。

また、既存の地域公共交通の評価にあたりアドバイスを行います。

地域特性の確認にあたり

□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もできます。

□アンケート調査の手順・役割

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

□アンケート調査項目の例

- ・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）
- ・既存の地域公共交通に対する満足度 など

※地域特性に応じて、調査票の質問項目を調整する。

（P.32【参考3】調査項目例、P.33～P.34調査票例参照）

□確認する項目（地域特性）

- ・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
- ・既存の地域公共交通のサービス内容
- ・既存の施設送迎の有無、サービス内容 など

□既存の地域公共交通の評価の仕方

以下の視点を中心に、既存の地域公共交通の満足度を評価します。

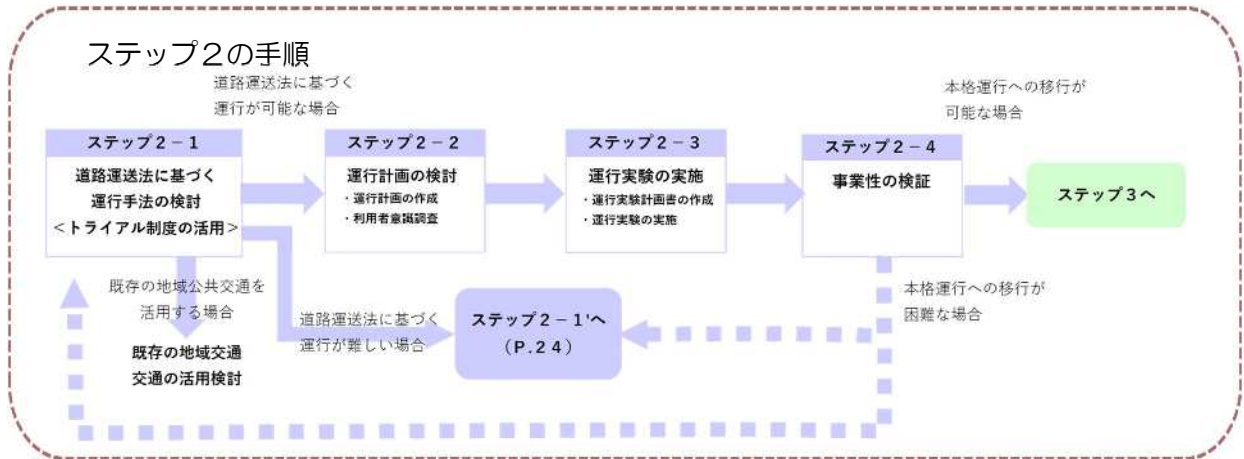
- ・運行ルートは？
- ・運行時間帯や始発・終発の時刻は？
- ・運行間隔（待ち時間）は？
- ・乗降場所までの距離（あるいは所要時間）は？
- ・目的地までの所要時間は？
- ・道路環境は？



2

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

ここでは、ステップ1でまとめた地域特性に基づき、運行手法・運行計画について検討などを行います。



【ステップ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〉 【協議会／川崎市／事業者】

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、既存の地域公共交通の活用や新たなコミュニティ交通の導入などの運行手法の導入について検討を行います。運行の継続性を確保するため、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。

検討にあたっては、よりの確な需要把握を行いたい場合は、試験運行等の実施を可能とする「トライアル制度」を活用することができます。トライアル制度による試験運行の際には、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、必要に応じて、走行環境テストを実施します。

なお、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'（P.24）に進みます。

【協議会】ステップ1で確認した地域特性を踏まえて、道路運送法に基づく運行手法の検討を行い、運行事業者とのマッチングを行います。検討にあたっては、「トライアル制度」を活用して、よりの確に需要を把握し、その結果を踏まえて運行手法を検討し、運行事業者とのマッチングを行いやすくすることもできます。トライアル制度の概要はP.13に示す通りです。なお、新たなコミュニティ交通の導入の検討を行う際には、P.14「新たなコミュニティ交通の導入の検討にあたっての視点」に留意します。

トライアル制度による試験運行を行う場合には、概ねの運行ルート、乗降場所を設定し、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】新たなコミュニティ交通の導入にあたって、道路運送法に基づく運行手法について、アドバイスを行います。「トライアル制度」を活用する場合、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います。

走行環境調査の実施にあたり、運行ルートや乗降場所設置に関する物理的条件等、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のアドバイスをを行います。

【事業者】事業者の立場から既存の地域公共交通の活用や新たな運行手法の導入の検討・調査の内容について意見を述べます。

『トライアル制度』とは（道路運送法に基づく運行手法の検討段階の場合）

目的

- ・ 本制度を活用してアンケート調査による行動特性調査に加え、よりの確な需要把握を行うことができます。
- ・ 的確な需要把握に基づいた運行計画の検討を行うことで、交通事業者とのマッチングを行いやすくします。

活用想定

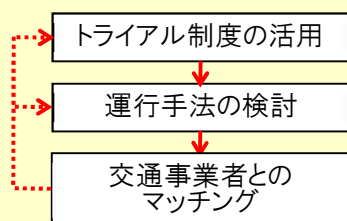
【活用例1】定期定路線型の運行による、的確な需要把握 など

- ・ 簡易かつ迅速に実施するため、基本的に運賃は無償での運行とします。
- ・ なお、すでに交通事業者がコミュニティ交通導入の検討に加わっている際には、運行手法の適否を確認する場合にも活用可能とします。

【活用例2】タクシーを活用した取組（地区内へのタクシー乗り場整備等）

※ステップ1の地域特性の確認を踏まえ、交通事業者とマッチングでき、運行計画の検討ができる場合など、次の検討に進めるのであれば、トライアル制度の実施は不要です。

■トライアル制度の流れ



『既存の地域公共交通の活用』にあたって

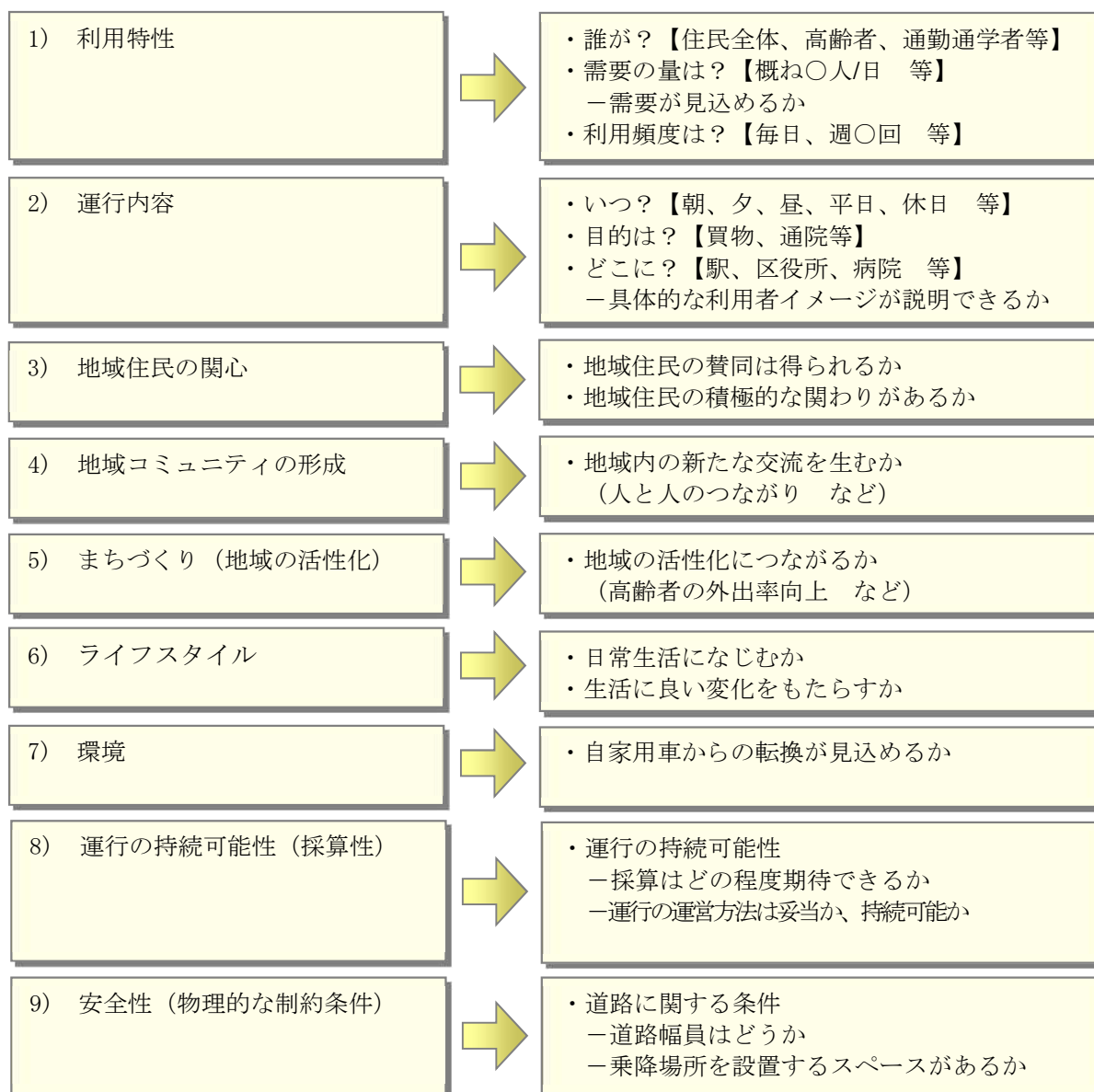
川崎市では、既存の地域公共交通の活用にあたって、路線バスについては、バス事業者が既存路線の増便、延伸や路線新設等を検討に取り組みやすくするよう、路線バス運行の社会実験を支援する制度（「路線バス社会実験支援制度」）も設けています。



□新たなコミュニティ交通の導入にあたっての視点

地域において新たなコミュニティ交通の導入を検討する際、以下の視点から考えます。

(P.35【参考4】コミュニティ交通導入の視点 参照)



川崎市における道路運送法に基づく運行手法の種類

| | 運行手法 | 使い方の工夫 | 概要 | 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) | 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を踏まえ、運行経路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。 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。 運営・運行はバス事業者が行う。 | |
| | 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することで、利用を集約し、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。 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。 一括定額運賃制度や変動迎車料金制度など新制度の活用も可能。 | |
| 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 | 路線を定めて定時に運行するバス路線を新設し、地域の移動ニーズに対応するもの。 ※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。 事業の運営・運行に地域住民が係わる。 ICT等新技術の活用により効率的な運営・運行が可能。 | 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 | | |

～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、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月から定時定路線型の新たなコミュニティ交通「山ゆり号」の本格運行が開始されています。

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【令和3年11月現在】



百合ヶ丘駅前に停車中の山ゆり号

□新たなコミュニティ交通の導入における留意点

- ・コミュニティ交通には様々な運行手法がありますが、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既存の地域公共交通が無い場合には、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運行手法を選択します。
- ※乗合型の場合は、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

新たな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。

全国的には、既存のバス路線と実質的に競合する新たな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、『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、地域公共交通ネットワーク形成のため、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2-2] 運行計画の検討【協議会／川崎市／事業者】

ステップ2-1で選択した新たな運行手法について、協議会、川崎市、事業者の三者で協議し、運行計画を検討・作成します。

また、検討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2-3に進むことができるかを確認します。

【協議会】ステップ2-1で選択した運行手法について運行計画を検討・作成します。検討・作成にあたり、運行手法の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。

また、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。

【川崎市】運行計画の検討について、アドバイスをを行います。

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をします。

【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。

□運行計画の検討項目

- ・ 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

□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
- ・ 運行計画の内容

（P.36 参考5】利用者意向調査の項目例 参照）

口運行計画の検討における留意点

●運行ルートの検討における留意事項

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のときは、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1.70m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、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。

●乗降場所の設置検討における留意事項

①乗降場所の確保

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。

- ・ごみ収集場の周辺一関係者と協議
- ・建物、駐車場の出入口ー地権者と協議 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

②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、原則、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。

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、実際は交通管理者、道路管理者等と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。

車両制限令による道路幅員に関する規定等

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。

～車両制限令による道路幅員に関する規定～

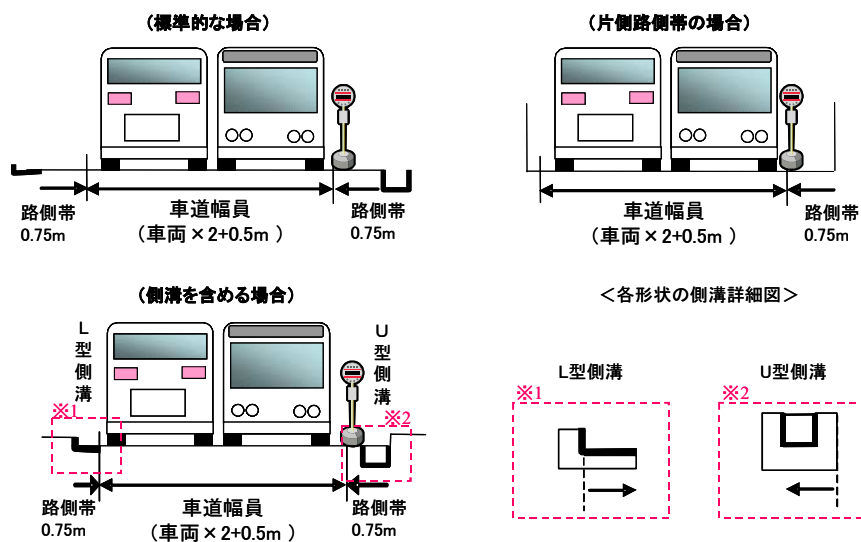


図 車道幅員と路側帯とのさまざまな道路断面構成

※路側帯の幅員については、道路交通法施行令において、道路又は交通の状況によりやむを得ないときは、0.50m以上0.75m未満とすることができます。

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、駐停車禁止場所となるため、5m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～

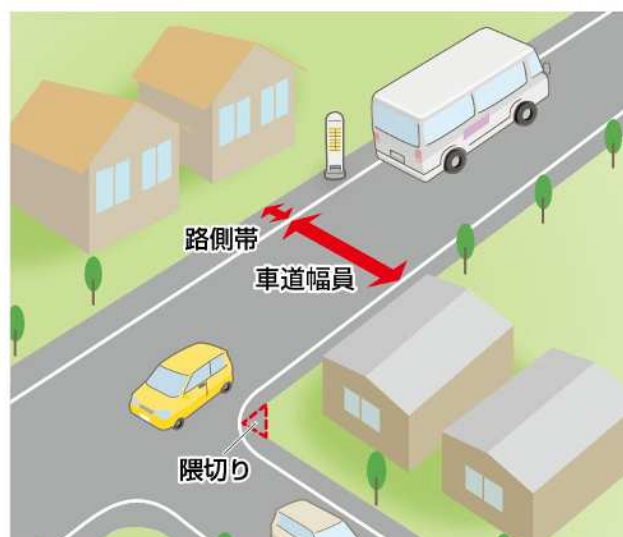
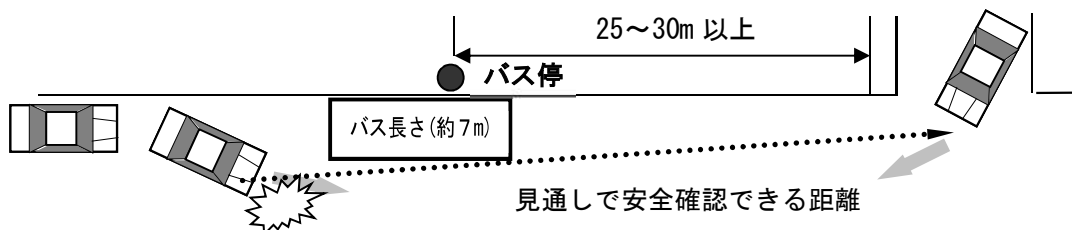
第44条：停車及び駐車を禁止する場所

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5m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25～30mとされています。



● 走行環境テスト時における留意事項

① 走行環境テストにおける道路構造や交通運用上の制約条件

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。

② 走行環境テストのチェック項目の例

- ・ 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

【ステップ2-3】 運行実験の実施【協議会／川崎市／事業者】

ステップ2-2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2-1で設定した新たな運行手法について、本格運行の開始を見据えた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。なお、実験の期間は1～3か月を目安に設定します。

運行実験計画書が作成できたら、実際に車両を用いた運行実験を実施します。

運行実験中には、選択した道路運送法に基づく運行手法が地域の移動ニーズに照らし妥当なものであり、地域に根づ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。なお、トライアルの結果によって確認できていれば、省略することもできます。

【協議会】 ステップ2-2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2-1で設定した新たな運行手法について指標、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。

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。

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】 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行います。

地域住民への周知や調査の方法についてアドバイスを行います。

【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。

□運行実験計画書の作成項目例

- ・ 運行計画（ステップ2-2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) 地域住民の関心 | 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 | 自家用車からの転換率（意向） |
| 8) 運行の持続可能性 | 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） |

□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

- ・ 便数別、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。） など

□運行実験後のアンケート調査の項目例（P. 37【参考6】アンケート調査の項目例参照）

- ・ 利用の有無、頻度
- ・ 将来の利用意向
- ・ 新たなコミュニティ交通の導入による変化 など

[ステップ2-4] 事業性の検証【協議会／川崎市／事業者】

ステップ2-2で検討した運行計画について、ステップ2-3での運行実験結果を踏まえ、事業者や協議会による事業性の検証を行います。その検証結果により、ステップ3（本格運行）に進むことが出来るかどうかを確認します。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三者で行います。

【協議会/事業者】

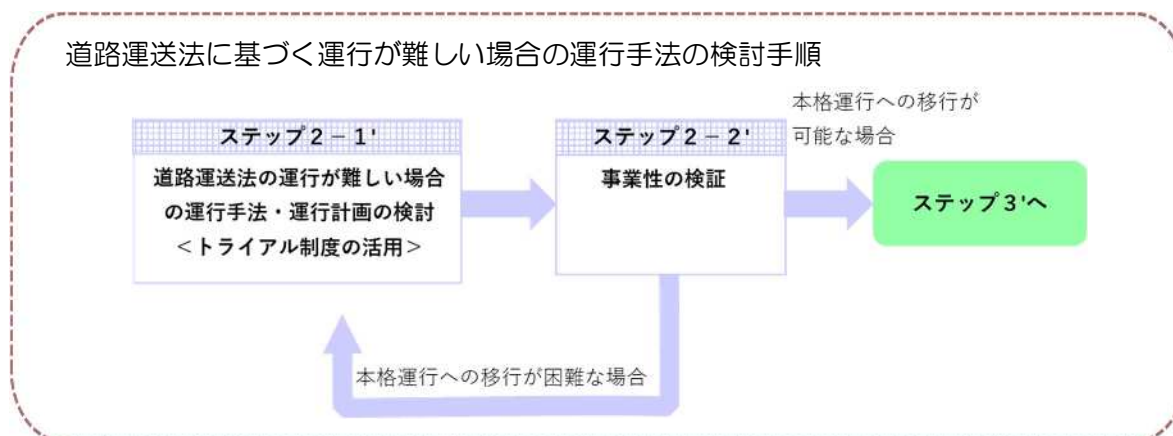
ステップ2-2にて検討を行った運行手法について、ステップ2-3で実施した運行実験結果等を踏まえ、事業者や協議会による事業性の検証を行います。検証にあたっては、川崎市、事業者と三者で協議します。ステップ3に進めない場合には、運行計画の見直し等について三者で検討を行います。

【川崎市】事業性の検証を行う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、アドバイスをいたします。

※ 本格運行が困難な場合は、[ステップ2-1（P.12）](#)へ戻って検討を行うことや、[ステップ2-1'（P.24）](#)にて道路運送法の適用を要しない運行手法の検討を行うことも可能です。

[ステップ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【協議会／川崎市】

ここでは、ステップ2-1での検討の結果、道路運送法に基づく運行が難しい場合における運行手法・運行計画について検討します。



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、確認した地域の移動ニーズや特性を踏まえて、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、運行手法の検証を行うために「トライアル制度」を活用することができます。

【協議会】ステップ1および2-1で確認した地域の移動ニーズや特性を踏まえて運行手法・計画を検討し、事業者とのマッチングを行います。運行手法の検証にあたっては、「トライアル制度」を活用することができます。なお、新たなコミュニティ交通の導入の検討を行う際には、P.14「新たなコミュニティ交通の導入の検討にあたっての視点」に留意します。

具体的な検討内容について、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】新たなコミュニティ交通の導入にあたって、道路運送法の適用を要さない運行手法について、アドバイスを行います。「トライアル制度」を活用する場合、地域に協力する事業者等に対し、実施に向けた支援や実施費用への補助を行います。

走行環境調査の実施にあたり、運行ルートや乗降場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のアドバイスを行います。

『トライアル制度』とは（道路運送法の適用を要しない運行手法の検討段階の場合）

目的

- ・ 運行計画の検証や事業性の検証を行うことで、本格運行を行いやすくします。

運行概要

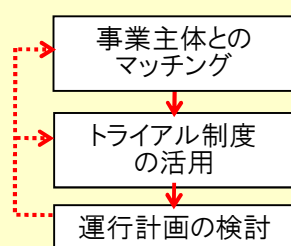
- ・ 確認した移動ニーズや地域特性等を踏まえ作成した運行計画にて、実際に運行を行い、事業性の検証を行います。
- ・ なお、すでに事業者が入っている際に、運行手法の適否を確認する場合にも活用可能とします。

活用想定

- ・ ボランティア運送の試験運行や施設送迎バスの活用等を想定します。

※ステップ2-1にて「トライアル制度」を実施しており、事業性の検証まで行えた場合等次の検討に進めるのであれば、トライアル制度の実施は不要です。

■ トライアル制度の流れ（道路運送法の適用を要しない運行手法の検討段階の場合）



※以下の内容についてはステップ2と同様です。

□ 新たなコミュニティ交通の導入における留意点 (P. 16)

□ 運行計画の検討における留意点 (P. 18)

- 運行ルート of 検討における留意事項
- 乗降場所の設置検討における留意事項
- 走行環境テスト時における留意事項

川崎市における道路運送法の適用を要しない運行手法の種類

| 運行手法 | 概要 | 特徴・留意点 | 取組事例 |
|----------|--|--|------------------|
| 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（商業施設、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。 | 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。（収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金、自発的な謝礼） | <ul style="list-style-type: none"> 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。 運送の対価として金銭を収受することはできない。 | 野川南台地区 「みらい号」 |

[ステップ2-2'] 事業性の検証【協議会／川崎市／事業者】

ステップ2-1'で検討した運行計画について、事業者や協議会による事業性の検証を行います。その検証結果により、ステップ3（本格運行）に進むことが出来るかどうかを確認します。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三者で行います。

【協議会/事業者】

ステップ2-1'にて検討を行った運行手法について、トライアル制度による運行実験結果等を踏まえ、事業者や協議会による事業性の検証を行います。検証にあたっては、川崎市、事業者と三者で協議します。ステップ3に進めない場合には、運行計画の見直し等について三者で検討を行います。

【川崎市】事業性の検証を行う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、アドバイスを行います。

※ 本格運行が困難な場合は、**ステップ2-1'**（P.24）へ戻って検討を行うことも可能です。

3

ステップ3 本格運行・運行継続

ここでは、以下の手順に従って、本格運行を実施し新たな移動手段の運行を継続していくため、地域における利用の継続と増加に向けた取組や利用者の動向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3-1】本格運行【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、協議会と事業者等関係者の間で本格運行の実施に係る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。

【協議会】ステップ2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。また、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】本格運行計画書の作成について、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】協定書の内容について協議会と協議します。

また、国への届出等、必要な手続きを行い、運行を行います。

※道路運送法の適用を要しない運行手法の場合、ボランティア運送であれば協議会自体が運営主体となり、施設送迎であればスーパー等、施設側の協力が必要になります。

[ステップ3-2] 運行継続【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。

また、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】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、定期的に分析・評価を行います。また、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、安定的な事業の運営に努めます。

【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。また、協議会が行う運行内容の改善に対しアドバイスを行います。

【事業者】乗車人数や運賃収入について記録を行います。

また、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、安定的な事業の運営に努めます。

□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.38【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

□利用の継続と増加に向けた取組の例

- ・地域内の情報共有…新たな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や、運行の継続が難しい場合は、**ステップ2**

－1 (P.12) もしくは**ステップ2－1** (P.24) へ戻って検討を行うことも可能です。

3 参考資料

【参考1】ステップ0 協議会会則の例

「〇〇地区〇〇協議会」会則

制定 〇年〇月〇日

第1章 総則

(名称及び事務局)

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)

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)

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

第2章 会員及び役員

(会員)

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)

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 役員任期は、〇年とする。ただし、再任を妨げない。

(職務)

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。

第3章 会の運営

(会議)

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。

附則

- 1 この会則は、〇年〇月〇日から施行する。

【参考2】ステップ0 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 _____
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 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) 既存の地域公共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、〇〇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】

- ご回答は、ご家族のみなさんそれぞれでお答えください。
- 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。
- ご記入いただきました調査票は、.....〇〇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】

〇〇地区〇〇協議会
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. 〇〇1丁目 2. 〇〇2丁目 3. 〇〇3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. 〇〇m以内 2. 〇〇～〇〇m 3. 〇〇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歳未満 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

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. 風邪や病気にかかった時のみ
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

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. 鉄道を利用しない

(2) ^

(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
- 問11へ

①どこに行かれるときに困りますか。(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困る際には、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送ってもらう
3. 家族の人に自動車で送ってもらう
4. 外出するのをあきらめる
5. 歩かか、自転車で行く
6. その他 ()

問11. 最後に公共交通に関する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) 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。

3) 地域住民の関心

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。

4) 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。

5) 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。

6) 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。

7) 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。

8) 運行の持続可能性

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運行となっているかを評価する。

9) 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。

【参考5】ステップ2-2 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 |
| | <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2-3 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) |
| | 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 |
| 3-3 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3-2 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 |
|---|----------|---|
| あ | 相乗りタクシー | 一般乗用自動車として運行するタクシーに、複数人が相乗りする運行形態。 |
| 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あるいは、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。 |
| お | オンデマンド交通 | 利用者から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望に合わせて運行する自動車により不特定の旅客を乗り合わせて運送する運行手法。 |
| こ | 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（道路交通法第 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、タクシーなど公共交通の運行を担う事業者。 |
| こ | 公共交通 | 不特定の人々が利用できる交通機関のことで、鉄道や路線バス、タクシーなどが含まれる。 |
| こ | コミュニティ交通 | 地域住民等が主体となって導入し、運営・運行に参画している、地域の足となる誰もが利用可能な交通手段全般のこと。 |
| さ | サンプリング調査 | 母集団からサンプリング（標本を抽出）して調査し、それから統計学的に推定する方法。サンプリング調査にあたっては、抽出率の設定や抽出に偏りがないよう注意が必要となる。 |
| 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。 |

| | 用語 | 解説 |
|---|--------|--|
| し | 施設送迎 | ある施設が運行する、施設利用者に向けた送迎サービスのこと。 |
| し | 地元協議会 | 地域住民が主体となり、コミュニティ交通導入に向けた取組・検討を行う、川崎市に協議会設立届を提出した組織 |
| た | タクシー | 道路運送法においては一般乗用旅客自動車運送事業といい、タクシー車両を使用して、一般乗用自動車として運行するもの。 |
| ち | 地域公共交通 | 地域住民の日常生活、若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関。 |
| ち | 地域特性 | その地域に起因する特性。高低差や道路幅員、駅やバス停までの距離、既存の地域交通のサービス内容などが含まれる。 |
| と | 道路運送法 | 道路運送事業に関して、適正・合理的な運営、道路運送に関する秩序を確立するための法律で、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、同法第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、もっ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 | 道路交通法 | 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り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする法律。 |
| 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で、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的としている。 |
| の | 乗合タクシー | 道路運送法においては一般乗合旅客自動車運送事業といい、タクシー車両を使用して、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する交通機関。定時定路線型、オンデマンド型などの運行形態がある。 |

| | 用語 | 解説 |
|---|---------------|--|
| ほ | ボランティア ア運送 | 道路運送法の適用対象外でボランティアが運行する運行手法のこと。 |
| ろ | 路線延長 | バスの経路における起点、終点間の距離。 |
| ろ | 路線バス | 道路運送法においては一般乗合旅客自動車運送事業といい、路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する交通機関。 |

令和4年 月改定

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

FAX : 044-200-3967

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



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市