

令和4年3月11日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組について

- | | |
|-------|--|
| 資 料 1 | コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組について |
| 資 料 2 | コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組（案）に関する
意見募集の実施結果について |
| 参考資料1 | コミュニティ交通導入に関する手引き |
| 参考資料2 | コミュニティ交通の充実に向けた資金的支援の充実について |

まちづくり局

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。

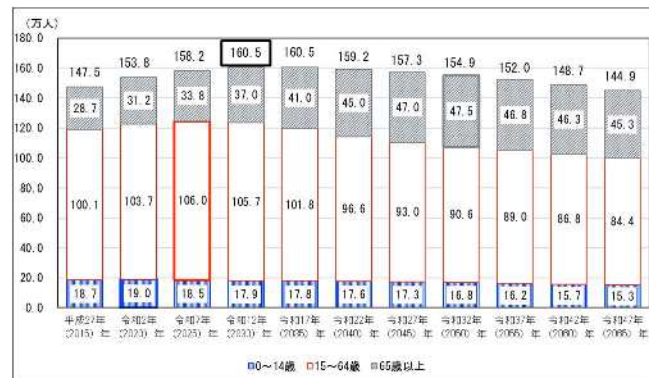


図1 本市の将来推計人口

(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)、経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。

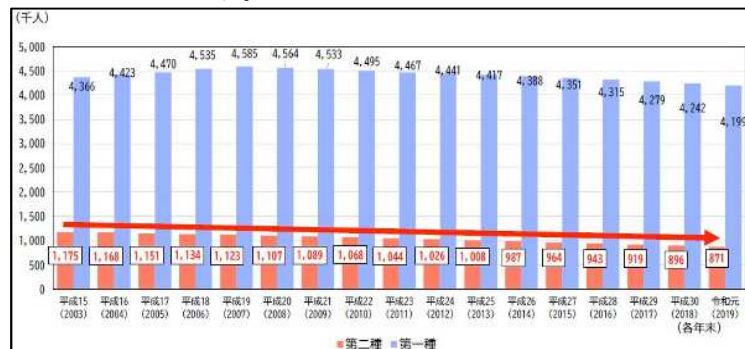


図4 大型自動車免許保有者数の推移(全国)

(出典) 警察庁「運転免許統計」

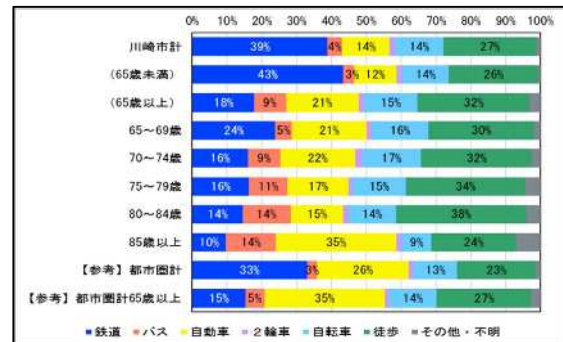


図2 市内発着の移動における代表交通手段分担率(出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

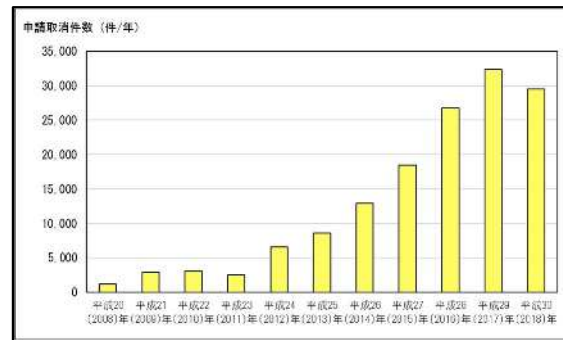


図3 申請による運転免許取消件数の推移

(出典) 警察庁運転免許統計

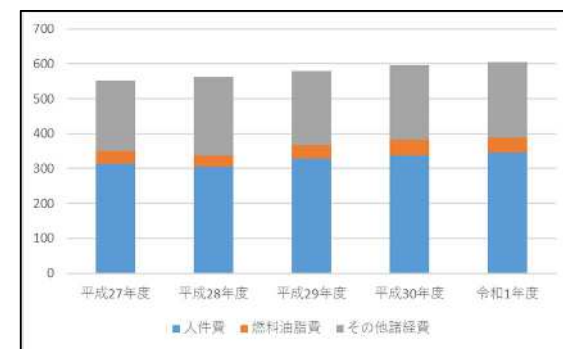


図5 乗合バス事業実車走行キロ当たり原価推移(出典) 国土交通省公表値より作成



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。

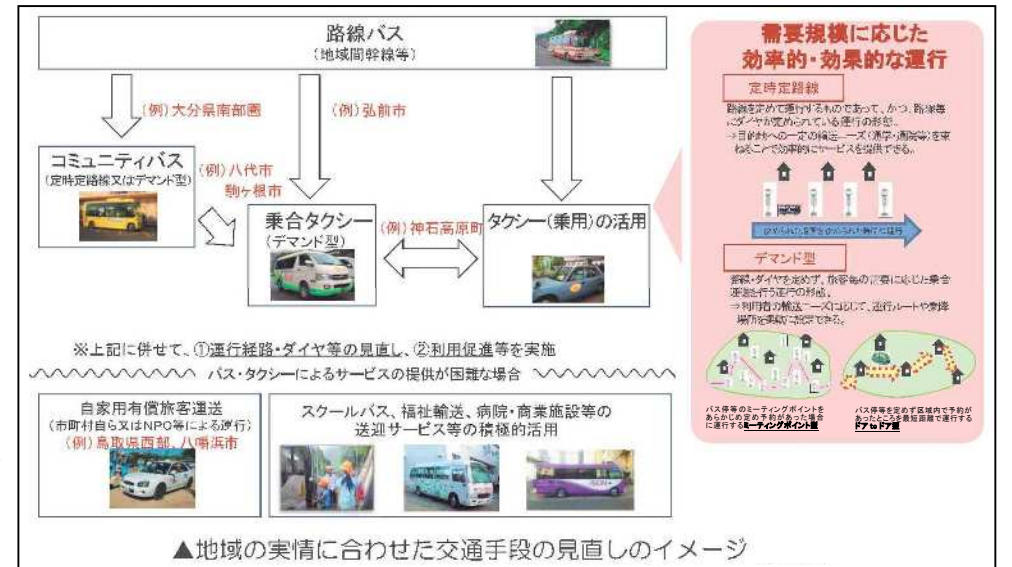


図9 地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ(出典) 国土交通省HP

(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)

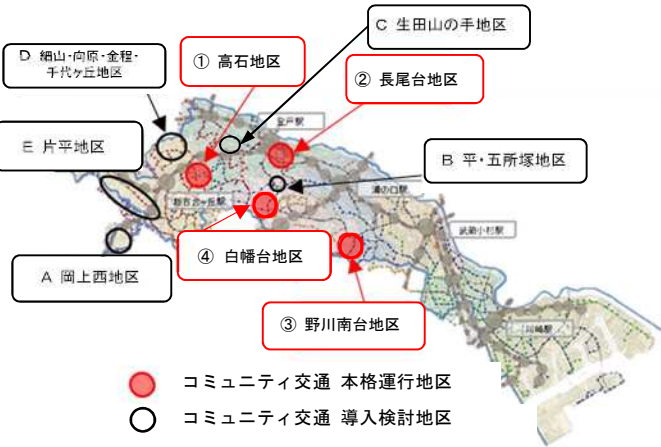


図10 市内の協議会設立地区

■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 : 榎高橋商事

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 : (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

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。

③ I C T や制度改革を踏まえた新たな運行手法への対応

I C T 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、I C T 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いします。

③ I C T 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に図るため、市は社会動向を的確に把握しながら率先して I C T 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、I C T 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しても、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。

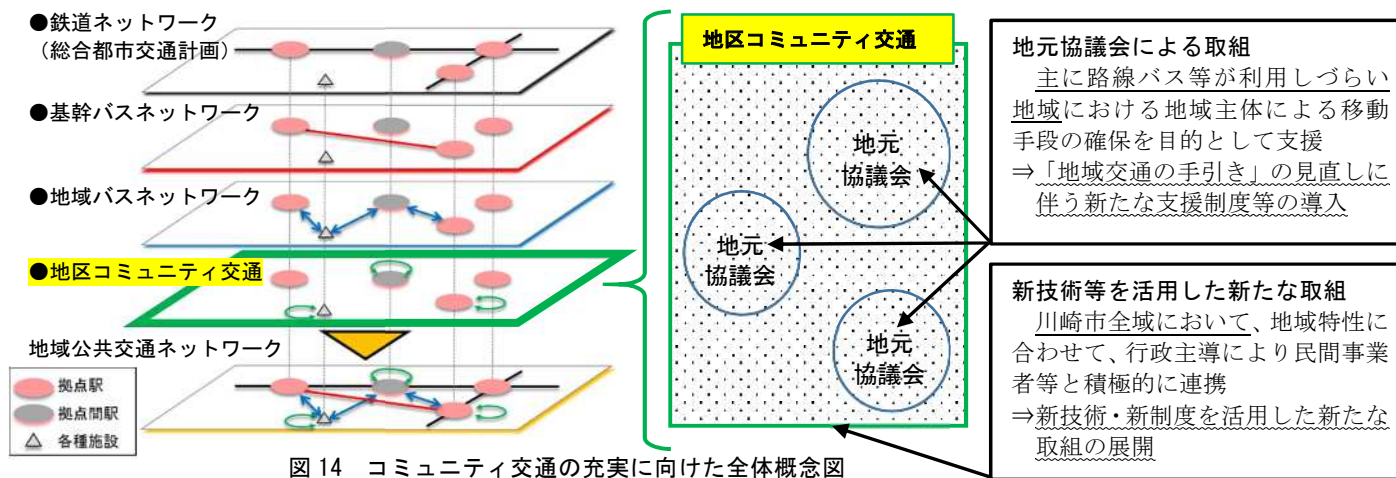


図 14 コミュニティ交通の充実に向けた全体概念図

(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

簡易的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	<u>トライアル制度の活用に係る費用</u>
	運行実験に係る費用
②本格運行をはじめるとき	<u>初期車両購入費及び改造費</u>
	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)
	<u>車両リース料</u>
	高齢者等が利用しやすい環境づくりのため
④安心して継続的に利用できる環境づくりのため	<u>車両更新費</u>
	<u>自動車安全設備費など</u>
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。

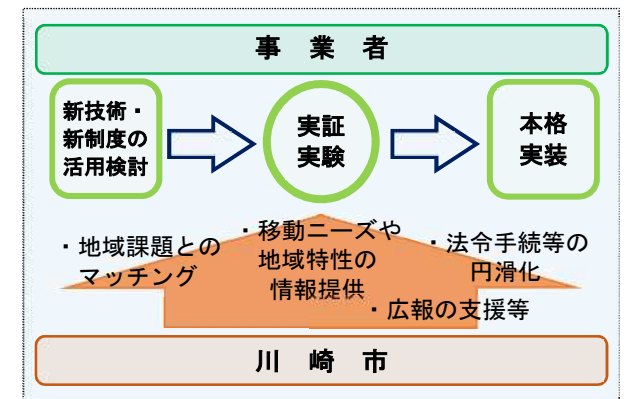


図 15：多様な主体との連携による新技術・新制度を
活用した取組の推進イメージ

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

コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組（案）に関する 意見募集の実施結果について

1 概要

本市では、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、現行の「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とともに、ICT 等新技術・新制度を活用した新たな取組を展開し、より利用しやすい地域公共交通環境の形成に向けた今後の取組（案）をとりまとめ、この取組案について市民の皆様の御意見を募集しました。

その結果、11通42件の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表します。

2 意見募集の概要

題 名	コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組（案）に関する意見の募集について
意見の募集期間	令和3年12月7日(火)から令和4年1月14日(金)まで
意見の提出方法	電子メール、ファックス、郵送、持参
募集の周知方法	・市政だより（令和3年12月号） ・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、各支所・出張所、各市民館、各図書館、まちづくり局交通政策室）
結果の公表方法	・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、各支所・出張所、各市民館、各図書館、まちづくり局交通政策室）

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		11通（42件）
内 訳	電子メール	6通（15件）
	ファックス	1通（2件）
	郵 送	3通（10件）
	持 参	1通（15件）

4 御意見の内容と対応

取組案に関する御意見としましては、新たなコミュニティ交通の導入やＩＣＴを活用した新たな支援制度の利活用、手引きの分かりやすさの向上などに関する御意見や御要望などが寄せられました。

寄せられた御意見のうち、手引きの内容に関する御意見等を踏まえ一部修正を行うとともに、関連データの時点修正等を行った上で、コミュニティ交通の充実にに向けた取組を進めてまいります。

【対応区分】

- A 御意見を踏まえ、当初案に反映させたもの
- B 御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見を踏まえ取組を推進するもの
- C 今後の取組を進めていく中で参考とするもの
- D 案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明するもの
- E その他

項目	A	B	C	D	E	計
1 コミュニティ交通の充実にに向けた取組全般に関すること		1	2	7		10
2 「地域交通の手引き」見直しに関すること	3	1	11	10		25
3 新技術・新制度を活用した新たな取組に関すること		1	2	1		4
4 その他				3		3
合計	3	3	15	21		42

具体的な意見の内容と市の考え方

(1) コミュニティ交通の充実にに向けた取組全般に関すること（10件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	計画の立ち上げから実現に至るまでは長期間を要するが、<u>川崎市担当者には専門知識と住民との信頼関係の構築が必要である点を鑑み、立ち上げから実現まで一貫して取り組める担当者を置くことや、協議会運営に長けた方などをアドバイザーとして活用できる体制づくりなど、「人」の面についても検討してほしい。</u> (同趣旨他1件)	<u>コミュニティ交通の導入の検討を行う際には、地域の皆さまでは解決できない問題や、専門的な事項等について、市や事業者が積極的にサポートを行うとともに、必要に応じて学識経験者や交通事業者等で構成される「川崎市地域公共交通会議」にて御意見等をいただくなど、効果的に地元協議会の取組を支援してまいります。</u>	D

2	自分の住む地域も坂が多く、古い住宅街で高齢化が進んでいるが、このような地域は他にもあると思うので、同時進行で他の地域の調査なども進めてほしい。	今回の見直しにおいて創設する「新モビリティサービス実証事業」につきましては、全市域を対象に地元協議会の設置の有無に関わらず本市が主体となり、民間事業者等に市内での交通課題解決に向けた実証実験の実施について働きかけていくこととしています。 本事業の推進にあたり、本市は地域の皆さまや、各種団体などからの御要望や御意見、地域ニーズなどの地域特性を踏まえ、実証実験につなげるなど、誰もが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まいります。	D
3	交通不便地域の多さや高齢者人口の増加に比べ、コミュニティ交通の導入実績が広がりには欠ける中、今回の改定で満足することなく、地域住民及び事業者の負担を継続的に軽減してゆくよう求めます。	今回、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見直しを行うものですが、今後におきましても、引き続き社会環境の変化に注視しながら、必要に応じて見直しを検討してまいります。	C
4	交通問題は、市民が自分自身で関わる問題であるという意識が高くないことから、多くの市民がコミュニティ交通に関心を持ち、重要性に気づき、取り組んで行く契機となる施策を同時並行し、潜在需要を喚起することも必要である。	コミュニティ交通の導入に向けた取組は、地域の問題を最もよく知る市民の皆さまが、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手段を守り、育てていくことが期待できます。 このため、本市は、協議会の設立に向けた検討方法についてのアドバイスや、コミュニティ交通を検討するための情報提供、住民が活動しやすい環境づくり等、積極的に支援を行ってまいります。 また、今回の見直しにおいて創設する「新モビリティサービス実証事業」につきましては、全市域を対象に地元協議会の設置の有無に関わらず本市が主体となり、民間事業者等に市内での交通課題解決に向けた実証実験の実施について働きかけていくこととしています。本事業の推進にあたり、本市は市民の皆さまや、各種団体などからの御要望や御意見等を踏まえ、地域ニーズなどの地域特性に関する情報を提供し、実証実験につなげるなど、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まいります。 なお、新たな手引きに基づく支援の推進と併せ	C

		て、市民の皆さまがコミュニティ交通導入に向けた検討を進める際においても、事例紹介も含め、分かりやすく整理した資料等を用いるなど、取組手順や支援内容について、丁寧に周知するよう心掛けてまいります。	
5	タクシーに関しては、平成14年度以降国により検討がなされており、諸制度が見直され、タクシー事業者の協力のもと適切な運用により事業の改善が図られてきた。このようなサービス改善や、初乗500円を実現させたタクシー業界の取組により、川崎市にコミュニティ交通は不要と思われる。	タクシーにつきましては、地域公共交通を担う交通手段として、重要であると認識しているところです。一方で、昨今の高齢化の進展や、社会環境の変化により、身近な地域交通の必要性は高まりつつあり、市民生活の足の確保に向けた一層の取組が重要であることから、タクシーのみならず、これまで以上にコミュニティ交通の導入を促進することが必要と考えています。 また、ニーズの高まりや、地域公共交通が利用しやすくなるICTの進展、またタクシー事業において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」などが可能となる制度改革が進んでおります。 これらを踏まえ、今後の取組につきましては、手引きにおける取組手順の見直しや支援内容の充実を行うとともに、ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組について、タクシー事業者をはじめとする民間事業者等と積極的に連携することで、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まいります。	D
6	川崎市として、コミュニティ交通導入地区を増やしていくのであれば、検討地区や導入地区等について、予め目標を設定して進めるべきと考える。	コミュニティ交通導入の目標については、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、「コミュニティ交通を導入した地区」を計画目標に掲げているとともに、「川崎市総合計画第3期実施計画」(案)においてコミュニティ交通の利用者総数を成果指標に掲げており、これらの計画の中で、コミュニティ交通に関する取組の進行管理を行ってまいります。	D
7	市として、コミュニティ交通の導入を図りたいのであれば、例えば目標を決め、その達成可否により担当部門にインセンティブやペナルティを与える	コミュニティ交通導入の目標については、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、「コミュニティ交通を導入した地区」を計画目標に掲げているとともに、「川崎市総合計画第3期実施計画」(案)においてコミュニティ交通	D

	ことも考慮すべき。	の利用者総数を成果指標に掲げており、これらの計画の中で、コミュニティ交通に関する取組の進行管理を行ってまいります。 なお、目標の達成状況をインセンティブやペナルティといった形で直接的に職員の評価に反映する仕組みは設けていませんが、職員一人ひとりが設定した個人の業務目標に対して、達成状況や発揮した能力を評価する仕組みとして、人事評価を実施しています。	
8	新型コロナウイルス感染症の影響により、人の移動減少によるバス・電車の需要減退が生じたものの、少子高齢化社会、自動車免許返納の増加など、公共交通・コミュニティ交通の重要性は減じておらず、コミュニティ交通をいかに円滑に増やし、運用していくかが喫緊の課題であることから、今回の見直しと意見募集に至った点については、非常に時宜を得ている。	今回の見直しは、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て行うものであり、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の環境整備に取り組んでまいります。また、今後におきましても、引き続き社会環境の変化に注視しながら、必要に応じて見直しを検討してまいります。	B
9	幸区古市場からは、川崎駅方向へのバスはあるが、鹿島田、新川崎、市民館、区役所へ行くバスがない。乗り継ぎは時間もかかるし自転車は交通量が多くて怖い。幼稚園の送迎用マイクロバス又はバンタイプの車両でよいので、コミュニティ交通があれば、不便を感じないで済む。	コミュニティ交通の導入に向けた取組は、地域の問題を最もよく知る市民の皆さまが、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手段を守り、育てていくことが期待できます。 このため、本市は、協議会の設立に向けた検討方法についてのアドバイスや、コミュニティ交通を検討するための情報提供、住民が活動しやすい環境づくり等、積極的に支援を行ってまいります。 また、今回の見直しにおいて創設する「新モビリティサービス実証事業」につきましては、全市域を対象に地元協議会の設置の有無に関わらず本市が主体となり、民間事業者等に市内での交通課題解決に向けた実証実験の実施について働きかけていくこととしています。本事業の推進にあたり、本市は市民の皆さまや、各種団体などからの御要望や御意見等を踏まえ、地域ニーズなどの地域特	D

		性に関する情報を提供し、実証実験につなげるなど、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まいります。	
--	--	---	--

(2) 「地域交通の手引き」見直しに関すること (25件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	「コミュニティ交通導入に関する手引き」 P 6 川崎市の支援について、具体的な内容は要綱を見る必要があるため、注釈として「支援内容は市要綱による」を追加すべき。	コミュニティ交通導入に向けた取組を円滑に進めていくためには、手引きを市民の方に分かりやすい内容とすることは重要であると考え、御意見を踏まえ、当該ページに、 <u>支援の詳細については要綱を参照していただきたい旨を追記しました。</u>	A
2	支援内容の充実について、車両更新費、自動車安全設備費など、地域活動に関する費用の概略内容が不明であるため、追記が必要だと思う。また、市の要綱にはいつ頃反映されるのか。	コミュニティ交通に関する資金的支援につきましては、対象となる経費等を要綱に反映し、次年度から運用する予定です。 また、コミュニティ交通導入に向けた取組を円滑に進めていくためには、手引きを市民の皆さまに分かりやすい内容とすることは重要であると考え、御意見を踏まえ、手引きに、支援の詳細については要綱を参照していただきたい旨を追記しました。	D
3	手引きのステップ2～3について、簡潔明瞭にまとめられているが、 <u>事業性の検証に関する記述が少し物足りない印象を受ける。一般市民が対象と考えると、具体的な内容を参考資料としてつけると、イメージしやすい。</u>	<u>コミュニティ交通導入に向けた取組を円滑に進めていくためには、手引きを市民の皆さまに分かりやすい内容とすることは重要であると考え、御意見を踏まえ、ステップ2－4「事業性の検証」に、事業性の検証の考え方などの記載を追記しました。</u>	A
4	「コミュニティ交通導入に関する手引き」 P 2 9 アンケート調査の項目例」以下の項目の位置について、 【事業者】 の項目のように見えるため、 <u>誤解されないように体裁を工夫するべき。</u>	御意見を踏まえ、 <u>内容がより伝わるよう当該項目の文頭位置を修正するなど体裁を整えました。</u>	A
5	コミュニティ交通導入の進め方について、明瞭簡潔で分かりやすいと思う。折角なので、	市民の皆さまがコミュニティ交通のイメージをしやすくなるよう、 <u>手引きの参考資料に、市内でコミュニティ交通の本格運行を行っている地区の運</u>	D

	実際に支援を受けた協議会の会長等役員によるインタビュー記事なども資料で用意すると、読み手もイメージしやすくなる。と考える。 (同趣旨他 1 件)	行概要を追記しました。また、地元協議会への支援を行う際には、他地区の事例を紹介するなど、よりイメージしやすい説明を行ってまいります。	
6	潜在需要にあたる地区・住民に対しては、市内の取組事例等啓発普及に資する資料等の作成も併せて検討いただきたい。 (同趣旨他 1 件)	市民の皆さまがコミュニティ交通導入に向けた検討を進める際に、事例紹介も含め、分かりやすく整理した資料等を用いるなど、取組手順や支援内容について、丁寧に周知するよう心掛けてまいります。 なお、御意見を踏まえ、手引きの参考資料においても、事例紹介として市内でコミュニティ交通の本格運行を行っている地区の運行概要を追記しました。	C
7	コミュニティ交通の潜在需要が見込まれる地区等に出向いて、ニーズ調査や普及啓発に取り組むことも必要と思われる。	今回の手引きの見直しにより創設する「トライアル制度」により、簡易的かつ迅速に行う試験運行等を通じて的確に需要把握を行うなど、新たな手引きに基づく取組を推進します。 また、市民の皆さまがコミュニティ交通導入に向けた検討を進める際に、事例紹介も含め、分かりやすく整理した資料等を用いるなど、取組手順や支援内容について、丁寧に周知するよう心掛けてまいります。	D
8	I C Tの進展に関して、手引きの参考資料等でもう少し詳しく紹介するとよい。	I C Tの進展については、日々開発が進んでいることから、本市としましては開発動向を注視するとともに、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ってまいります。	C
9	地元協議会のメンバー構成や人選、情報の集約方法は、公平に広く意見や情報を集約できるように一考する余地があると思う。	コミュニティ交通の導入に向けた取組は、いつまでも自分たちの移動手段を守り、育てていくために、地域の問題を最もよく知る皆さまが、地域の理解を得て主体的に取り組むことが重要であると考えています。 本市としましては、地域の移動ニーズを広く確認するためのアンケート調査の実施に向けたアドバイスや、コミュニティ交通を検討するための情報提供、住民が活動しやすい環境づくり等、地域のより多くの皆さまにとって利用しやすいコミュニ	C

		ティ交通が導入されるよう、積極的に支援を行ってまいります。	
10	今後の取組案について、内容はかなり充実してきたと思うが、コミュニティ交通の導入が進まないのは、住民の中に進んで主体的な活動を行おうとする人が少ない、あるいは見つからないことや、ルートやバス停位置、運行時間などのサービススペックを決めるにあたり住民間で意見相違があり、この調整がつかず、その結果活動停止状態になることなどにより、市が期待するように進まないからだと思う。 これを解決するためには、住民活動に対し「市が積極的に介入しリーダーシップをとる」ことが必要と考える。	コミュニティ交通の導入に向けた取組は、いつまでも自分たちの移動手段を守り、育てていくために、地域の問題を最もよく知る皆さまが、地域の理解を得て主体的に取り組むことが重要であると考えています。 本市としましては、協議会の設立に向けた検討方法へのアドバイスや、コミュニティ交通を検討するための情報提供、住民が活動しやすい環境づくり等、積極的に支援を行ってまいります。	C
11	手引きの役割分担に関して、市民・行政・交通事業者の役割と川崎市からの支援が明記されることはよいが、市民による主体的活動自体が乏しい点が課題である。 そのため、市民の主体的な活動をいかに喚起し継続させるか、原因と対策を抽出・分析して、支援策に反映させることも必要と思われる。	本市としましては、御意見にあります市民の主体的な活動は、コミュニティ交通の導入検討や運行の継続性の観点から重要であると考えています。 そのため、本市は、先行する他地区での事例も踏まえ、協議会の設立に向けた検討方法へのアドバイスや、コミュニティ交通を検討するための情報提供、住民が活動しやすい環境づくり等、積極的に支援を行ってまいります。	C
12	手引きの役割分担に関して、市民主体となる活動については各協議会の成熟度を見つつ、実情に応じて事務局や会議運営など、行政側がスタートアップ支援をする必要があると思われる。特に、公共性が高い交通分野においては、当事者間の	コミュニティ交通の導入に向けた取組は、いつまでも自分たちの移動手段を守り、育てていくために、地域の問題を最もよく知る皆さまが、地域の理解を得て主体的に取り組むことが重要であると考えています。 そのため、本市としましては、協議会の設立に向けた検討方法へのアドバイスや、コミュニティ交通を検討するための情報提供、住民が活動しやす	C

	利害対立が生じる可能性が高く、行政には中立的立場に立った調整役としての役割が期待される。	い環境づくり等に対しての支援を行うとともに、アンケートによる行動特性調査や今回の手引きの見直しにおいて創設する「トライアル制度」から把握した地域ニーズに基づき、運行計画等についても、的確なアドバイスを行うなど、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、交通事業者と連携し積極的にサポートしてまいります。	
13	コミュニティ交通については、道路運送法に基づき行政が一定の責任を持って運営することが本来あるべき姿であり、道路運送法以外の運営については、導入する地区・住民が判断するためにも、行政がどの程度責任をもって支援するのか示す必要がある。	コミュニティ交通の導入に向けた取組は、いつまでも自分たちの移動手段を守り、育てていくために、地域の問題を最もよく知る皆さまが、地域の理解を得て主体的に取り組むことが重要であると考えています。 こうした取組においては、運行の継続性等を確保するため、まず道路運送法に基づく運行手法の検討を行い、検討の結果、道路運送法に基づく運行が難しい場合には、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としております。 また、今回の見直しにおいて、道路運送法の適用を要しない運行手法を導入する場合の安全性や継続性を向上させるため、車両更新費や保険料などの自動車の安全に係る経費などの資金的支援について拡充を行います。	D
14	これまでの制度におけるアンケート調査だけでは地域特性の把握がむずかしい。また、事業採算のために住民の声が無視されているのが現状である。早い時期のトライアル導入によってかなり改善されるのではないと思う。	今回の手引きの見直しにおいて創設する「トライアル制度」を通じて、より実態に近い需要把握等を行い、地域特性に応じた運行手法の検討を円滑化し、これまで以上にコミュニティ交通の導入を促進してまいります。	B
15	数ヶ月などの短い期間で運行実験をしても、沿線住民の生活習慣を変えるまでに至らず、潜在需要を掴めないまま実験が終了してしまっは本末転倒になりかねない。運行実験は効果的な時期を選んで長期間行う様な配慮が必要と考える。	運行実験やトライアル制度の期間については、より効果的に行うために、地元協議会と連携し、住民への事前周知の徹底を行うとともに、実施に適した時期や期間を検討してまいります。	C

16	住民の行動変容を促すために、運行実験に合わせて市においてモビリティ・マネジメントを実施することで、運行実験の効果を高められると考える。これはぜひ市の役割として実施してほしい。また、市が仲介して、買い物や通院などの目的に合わせた利用者優遇策の実施を促してほしい。	コミュニティ交通の導入に向けた取組は、地域の問題を最もよく知る皆さまが、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手段を守り、育てていくことが期待できます。 このため、本市は、協議会の設立に向けた検討方法についてのアドバイスや、コミュニティ交通を検討するための情報提供、住民が活動しやすい環境づくり等、積極的に支援を行ってまいります。 また、今回の見直しにおいて創設する「トライアル制度」の活用や運行実験を行う場合には、地元協議会と連携して地域住民を対象に説明会の場を持つなど効果的な制度の運用を心掛けてまいります。 さらに、コミュニティ交通の導入促進にあたっては、地域全体で取り組んでいくことが重要であることから、周辺に立地する商業施設等と連携した割引制度など、多様な主体と連携した利用促進策についても、地元協議会や交通事業者等と連携して取り組んでまいります。	C
17	制度改革に関して、法令改正に伴い「地域の輸送資源総動員による移動手段の確保」がうたわれているが、路線バスやコミュニティ交通の運行が困難につき、やむを得ず今ある移動手段を有効活用することが本来の趣旨であり、まずは先に行政が主体となるべき施策を検討・実施することに留意する必要がある。	地域公共交通については、令和3年3月に策定した「川崎市地域公共交通計画」に基づき、地域特性に応じた地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境の向上に向けた取組を進めています。 本計画において、路線バスは地域公共交通の基幹的な役割を担うものとして位置づけており、新型コロナウイルス感染症の影響による社会変容や高齢化の進展などによる輸送需要の変化、基盤整備等の進捗を踏まえ、バス事業者と連携し、効率的・効果的なバスネットワークの形成に向けた取組を推進することとしております。 また、コミュニティ交通の導入にあたっては、新たな手引きに基づいて地域の主体的な取組を支援するとともに、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まいります。	D

18	公共交通には福祉面・環境面での社会的効果もあることや、自然災害や感染症対策などのリスクが増大していることも考慮し、コミュニティ交通に対する公的負担を上積みすべきと考える。 例えば、高齢者割引に加えて通学定期割引にかかる費用負担もすべきと考え、煩わしい現金の扱いを軽減するためキャッシュレス決済導入を促進するといった利便増進策も有意義と考える。また、自然災害や感染症対策などによる一時的な負担増加・収入減への手当ても考慮されるべきと考える。 (同趣旨他 1 件)	コミュニティ交通の運行につきましては、これまで、設備投資の軽減を図るため、初期車両の購入や買替え費を対象に補助を行うとともに、高齢者等が利用しやすい環境を確保するための運賃の割引制度を運用してきたところです。 今回の見直しでは、運行の継続性向上に向けた車両更新費等や、安心して継続的に利用できる環境整備に対して、資金的支援を充実しようとするものです。 今後も社会環境等を踏まえながら、市民・事業者・本市の適切な役割分担の下、適正な支援を検討してまいります。	D
19	車両更新費・自動車安全設備などの内容を拡張し、一般路線バスを対象としている川崎市ノンステップバス導入促進補助金交付をコミュニティ交通も対象にしてほしい。	コミュニティ交通に関する車両に対する支援については「川崎市コミュニティ交通導入等の支援及び補助金交付に関する要綱」に基づいて補助を行っており、ノンステップバスも対象となっております。	D
20	高齢者等割引事業の補助内容を拡張し、川崎市高齢者フリーパスや福祉パスもコミュニティ交通で使えるようにしてほしい。 (同趣旨他 1 件)	現在、健康福祉局において、路線バスを対象とした川崎市高齢者外出支援乗車事業へのICT導入等の見直しを進めていることから、コミュニティ交通に関する高齢者等割引事業については、その動向を踏まえ、見直しの必要性も含めて検討してまいります。	C
21	片平のコミュニティ交通については、これまで町内会を中心に導入に取り組んだが実現に至っていない。一人暮らしのお年寄りが日中買い物に行く目的にターゲットを絞り、タクシーよりも小さな4人乗り位の小型電気自動車のようなものを導入し、栗平・柿生・五月台	コミュニティ交通には様々な運行手法があり、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重要となります。 今回の見直しにおいて、よりの確な需要把握や運行手法の検討を行うために創設する「トライアル制度」を活用するなど、地域ニーズを踏まえた本格運行に向けた地元協議会の取組を積極的に支援してまいります。	D

	などの駅とバス通りの南側の斜面上の住宅地を結ぶ便を定時などに走らせることができるとよい。		
--	--	--	--

(3) 新技術・新制度を活用した新たな取組に関すること (4件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	取組2の <u>新技術・新制度を活用した新たな取組の展開については、体力や力のある企業の資金やアイデア、ノウハウなどの経営資源を引き出すため、企業にもメリットのある仕掛けや仕組みづくりをいかに出来るかが成否の鍵になる</u> と思う。	より利用しやすい地域公共交通の環境整備を進める上では、多様な主体との連携が重要であると考えております。ICT等の新技術・新制度を活用した新たな取組の展開においては、 <u>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、全市域を対象に地元協議会の設置の有無に関わらず行政主導により、市内をはじめとする様々な企業等と積極的に連携した取組を進めてまいります。</u>	B
2	<u>ICTを活用した新たな取組について検討しているようですが、お年寄りの方には活用が難しいと思う。</u>	<u>ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組を導入する際には、使い方について講習会を開催するなど、民間事業者等と連携し、高齢者をはじめとして誰もが利用しやすい環境づくりに努めてまいります。</u>	C
3	乗り合いマッチングアプリ等のICT（情報通信技術）活用により解決を目指す動きもあるが、まだ実験的な域を出ていない。実現には様々な課題があるが、ぜひ誰にも利用しやすい公共交通の実現を目指してほしい。	ICTの進展等新技術を活用した新たな取組の展開手法については、民間事業者等と積極的に連携し、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まいります。 また、ICT等新技術・新制度を活用した取組を導入する際には、使い方について講習会を開催するなど、民間事業者等と連携し、誰もが利用しやすい環境づくりに努めてまいります。	C
4	「地域が主体的に」コミュニティ交通を導入することが難しい、またはできていない交通不便地域において、高齢者に限らず利用できるシェアサイクルなども含めた、コミュニティ交通改善の取り組みを実施してほしい。	今回の見直しにおいて創設する「新モビリティサービス実証事業」につきましては、全市域において地元協議会の設置の有無に関わらず本市が主体となり、民間事業者等に市内での交通課題解決に向けた実証実験の実施について働きかけていくこととしています。 本事業の推進にあたり、本市は地域の皆さまや、各種団体などからの御要望や御意見、地域ニーズなどの地域特性を踏まえ、実証実験につなげるな	D

		ど、誰もが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まいります。	
--	--	--------------------------------------	--

(4) その他(3件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	自宅からバス停までの距離があるので、利用しづらい。狭い道路をバスが入ってくるのは難しいかと思うが、バス停の場所を乗車人数の調査を踏まえて見直すことや、停留所を増やすことなども検討してほしい。	バス停留所を設置につきましては、設置しようとする付近の交通事情、道路状況等を踏まえ、交通管理者等と協議・調整し、バス事業者が総合的に判断しているところです。 令和3年3月に策定した「川崎市公共交通計画」においては、路線バスを利用しづらい地域への交通手段の確保に向け、多様な主体と連携し、様々な運行手法の活用により交通手段の確保に向けた取組を進めているところです。 なお、今回の手引き見直しにおいて創設する「トライアル制度」により、的確に需要把握等を行い、既存の地域公共交通の活用や新たな運行手法の導入等に向けた取組の促進を図るとともに、「新モビリティサービス実証事業」により、全市域において地元協議会の設置の有無に関わらず行政主導により、民間事業者等に市内での交通課題解決に向けた実証実験の実施について働きかけていくこととしています。 こうした取組を通じ、路線バスが利用しづらい地域における交通手段の確保に取り組んでまいります。	D
2	免許返納者にタクシー割引券などの配布があれば、免許返納を考えることができる。近所の高齢者たちが困っているので、検討してほしい。	昨今の高齢化の進展や、社会環境の変化により、身近な地域交通の必要性は高まりつつあり、市民生活の足の確保に向けた一層の取組が重要であることから、これまで以上にコミュニティ交通の導入を促進することが必要と考えています。 また、ニーズの高まりや、地域公共交通が利用しやすくなるICTの進展、またタクシー事業において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」などが可能となる制度改革が進んでおります。 これらを踏まえ、今後の取組につきましては、ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組に	D

		について、タクシー事業者をはじめとする民間事業者等と積極的に連携することで、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まいります。	
3	新型コロナウイルス感染症によって、乗客減が急激に起きてしまっており、市内でもすでに路線バスの減便や電車の減便・値上げの動きが見られるが、公共交通機関に乗車中のクラスター発生事例は報告されておらず、マスク着用や会話を控えるなどの乗車マナーによって感染拡大は防げるものと考えられている。 川崎市においても、公共交通は正しく利用すれば安全であることを広くアピールすべき。	新型コロナウイルス感染症については、各交通事業者において感染対策に取り組み、情報発信を行っているところですが、本市としましても、公共交通機関を利用する際のマナー等についても多様な媒体を活用し、交通事業者等と連携しながら情報発信を行ってまいります。	D