

地域交通の手引き

～私たちのまちに心地よく住み続けるために～



川崎市

平成19年3月

まえがき

買い物や駅に行く場合など「身近な地域」において、みなさんはどんな交通手段で移動をしていますか？クルマを利用している人、バスを利用している人、自転車や歩いて行く人など、様々だと思います。

今は元気で、生活の移動に不便を感じていない人でも、お住まいの場所によっては、高齢になり、「今までと同じように歩くことができるのか？」、「クルマが運転できなくなったらどうするのか？」など、簡単に外出できなくなる状況になるかもしれません。また、家族の中で、既に移動に不便を感じている人がいるかもしれません。

また、クルマの普及により、交通渋滞の問題や、それに伴う環境への負荷が増大している問題もあります。



全国各地でこのような問題を解決するために、住民が中心となって地域の交通をつくり上げたところもあります。

地域の交通について、住民同士で議論することにより、人々の間にコミュニケーションが生まれ、地域が活性化したという例もあります。



地域の交通は、地域の課題を最もよく知る「市民（地域住民）」が主体的に取り組み、地域のみなさんの気持ちを共有し、合意形成を図ることが大切です。

地域で解決できない問題、専門的なことなどがあれば、行政は積極的にサポートします。

本書は、市民のみなさんや関係者の方々が、本市における地域交通の「基本的な考え方」や「取り組み方法」を理解し、地域交通の導入を検討する際の「ガイドライン」として活用していただくことを目的として作成しました。

本書をきっかけに、市民のみなさんが地域交通について考え、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。

※地域交通に関しては、地域交通を初めて知る方々や関心を持ち始めた方々などに向けて「身近な地域の交通について考えていますか？」（パンフレット）を作成しました。詳しくは、まちづくり局交通計画課ホームページ（<http://www.city.kawasaki.jp/50/50koukei/home/top.htm>）をご覧ください。

目次

まえがき

本書の位置付け

- 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」を取り巻く環境の変化 2
- 3 「身近な地域の交通」を考える必要性 3
- 4 「身近な地域の交通」への期待 4
- 5 「身近な地域の交通」の位置付け 4

基礎編

- 1 地域交通の対象【どのような地域が対象?】 5
- 2 役割分担【誰が、どのような役割を担うの?】 5
 - (1) 地域交通導入のための進め方
 - (2) 役割分担の方針
 - (3) 川崎市における役割分担の考え方
- 3 地域交通のシステムメニュー【地域交通にはどのような種類があるの?】 7
 - (1) 地域交通システムの種類
 - (2) 地域交通システムの選択
- 4 地域交通サービスの評価・見直し【地域交通を持続させるためには?】 8

実務編

- 1 取り組み手順 9
- 2 各段階の検討・作業内容 10
 - (1) ステップ 1 地域ニーズの把握と市の交通サービスの評価 10
 - (2) ステップ 2 既存交通手段及びシステムの見直し 15
 - (3) ステップ 3 新たな交通手段及びシステムの選択 16
 - (4) ステップ 4 運行実験の実施 23
 - (5) ステップ 5 試行運行の実施 31
 - (6) ステップ 6 本格運行 33

本書の位置付け

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か、本数が少ないからバスに乗らないのか
- ・地域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
- ・持続可能な社会など環境問題のことも気になる

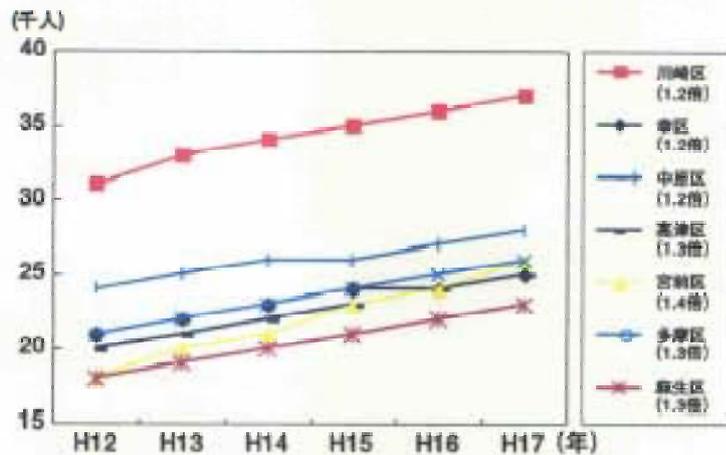


「身近な地域の交通」について考えてみませんか？
ぜひ、お気軽に読んでみてください。

2 「身近な地域の交通」を取り巻く環境の変化

地域住民の状況

- 各区において高齢化が進行しています。高齢化に伴って、身近な地域の交通手段の確保が課題となります。
- 川崎市の高齢者数は平成12年から平成17年の5年間で1.2～1.4倍になっています(図1参照)。なお、高齢化率は平成7年～平成17年の10年間で、10.2%から14.6%に上昇しました。



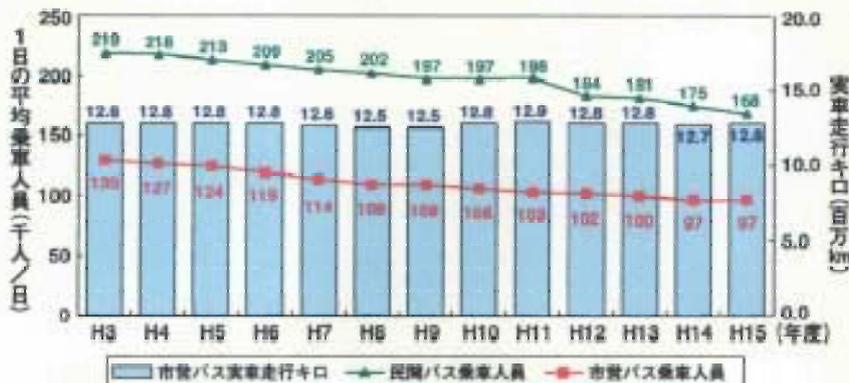
◆高齢者数の増減
伸び率(H12-H17)
川崎全市:1.2

全 国:1.2
神奈川県:1.2
横浜市:1.2

図1 高齢者数の推移

路線バスの利用状況

- バスの利用者が減少し続けており、バス事業者は採算性の低下、事業の維持が緊急課題となっています。



平成5年から平成15年の10年間で、川崎市の路線バス利用者は20%減りました

図2 路線バス利用者数の推移

道路運送法の改正

- 平成14年2月に施行された道路運送法の改正によって、需給調整規制が撤廃されて自由競争が促進され、乗合バス事業者の新規参入・撤退が容易になりました。
- 平成18年10月に施行された道路運送法の改正によって、様々な形態の公共交通が導入できるようになりました。

3 「身近な地域の交通」を考える必要性

検討の背景

- 坂が多い丘陵地や路線バスを利用しづらい地域における交通手段の確保が課題となっています。
- 高齢化の進行に伴い自家用車を使えない人が増加する等、公共交通の利用へと移行せざるを得なくなる状況が考えられます。
- 一方、自家用車や安価な自転車の普及により、通勤や通学、買い物などに公共交通を利用する人が減少しています。このような傾向が続くと交通事業者はサービス水準を維持し、一定の採算を確保する事が難しくなってきます。

これからの取組み

- 高齢者などの移動手段への対応が課題となってきています。
- 交通はまちづくりの中の重要な都市基盤であり、地域全体を住みやすく、暮らしやすくするために、様々な人々が支障なく移動できる交通環境を実現することは地域のまちづくりの課題です。
- 健康・環境に配慮した、“かしこいクルマの使い方”について、地域住民、一人ひとりが積極的に考えることが重要といえます。
- 道路運送法の改正は自由競争の促進という側面だけではなく、連携・協働による運行、経営形態も想定され、地域交通を政策的に考え、取り組むきっかけとなりました。
- 地域のまちづくりの一翼を担う「身近な地域の交通」に対して、地域住民の積極的な取組みに対して支援します。
- 「身近な地域の交通」をみんなで利用し、支えることが大切です。

このように、「身近な地域の交通」を取り巻く情勢が変化し、かつてのような高度成長期における行政手法ではもはや対応できない時代になってきたことから、川崎市における地域の交通のあり方を検討することとなりました。

本書は、平成17年度に設置した「川崎市地域交通あり方検討会」（座長：中村文彦横浜国立大学大学院教授）で示された「川崎市の地域交通の基本的な考え方」を基に、平成18年度に学識経験者、公募市民、専門家等で構成した「川崎市地域交通検討委員会」（座長：中村文彦横浜国立大学大学院教授）において検討した内容を『地域交通の手引き』としてまとめたものです。

4 「身近な地域の交通」への期待

- 地域の問題をよく知る地域住民が主体となり、自分たちの交通手段を確保するための取組みによって地域の交流が促進され、地域の活性化につながることも期待されます。「身近な地域の交通」の導入により、地域の移動手段が確保され、外出機会の増加が期待できます。
- また、自分たちの地域をより良くしていこうと考えることで、長く住み続けられる地元住民に愛される持続可能なまちづくりが期待できます。
- さらに、自家用車から「身近な地域の交通」へ乗り換えることにより、環境負荷の軽減につながります。

「身近な地域の交通」は、単なる移動手段のみならず、持続的に発展するまちづくりに大いに寄与することが期待されます。

身近な地域の交通



持続的に発展するまちづくり



5 「身近な地域の交通」の位置付け

- 「身近な地域の交通」とは、家から鉄道駅までの距離を基本とし、市民の日常の生活圏レベルで区内を移動する程度の圏域と捉えています。
- 以降、本書では身近な地域の交通を「地域交通」と表記します。

基礎編

基礎編

1 地域交通の対象【どのような地域が対象?】

- 地域交通を考える対象は市内の全地域であり、地域住民が日常生活において「移動手段」の必要性を認識し、その確保と活用に向けて主体的な動きがある地域とします。

【解説】

川崎再生フロンティアプラン^{※1}では、身近な活動が展開されている地域コミュニティゾーンにおけるまちづくりについては、地域で自らまちづくりのルールを定めたり、合意形成を図ることなどにより、暮らしやすいきめ細やかなまちづくりを地域主体で進めていくことが重要になると謳われています。

地域の交通を考える対象についてもその確保に向けて地域住民の中に主体的な動きがある地域を対象とします。

※1 川崎再生フロンティアプラン(川崎市新総合計画 平成17年3月):川崎市のまちづくりの全体的な枠組みや方向性を明らかにするとともに、社会環境の変化に的確に対応する経営プランとするため、10年間の「基本構想」と3年間の「重点整備プラン」及び「実行計画」から構成されている。

2 役割分担【誰が、どのような役割を担うの?】

(1) 地域交通導入のための進め方

- 地域交通の導入を考える場合、「計画」、「運営」及び「運行」の3つの段階に分けて検討します。
- 「計画」段階では、地域内の需要や意向を把握し、サービス内容や計画を立案します。
- 「運営」段階では、地域交通の運行に必要な許可申請や委託などの手続きや費用負担の方法を検討します。
- 「運行」段階では、地域交通のサービス実施(実際に走らせる)のために車両やドライバーの手配、運行の実施を行います。

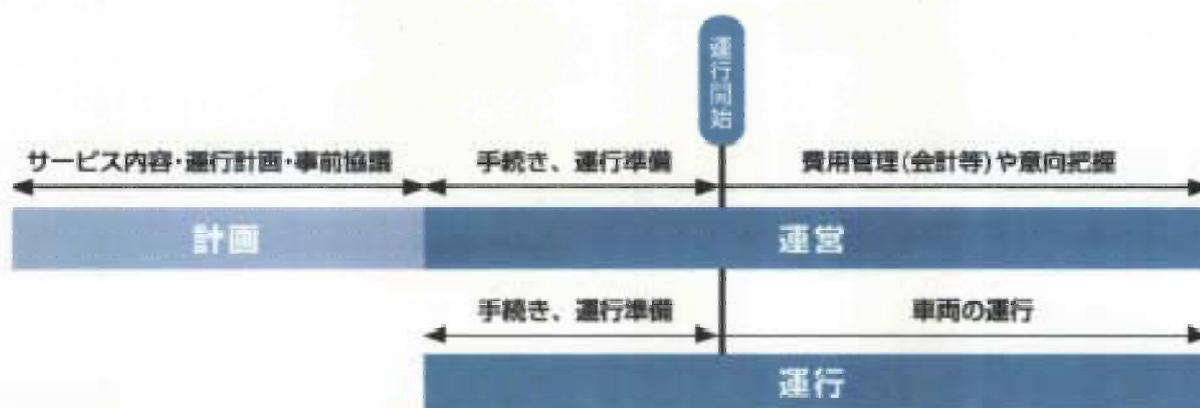


図-1 計画、運営、運行のイメージ

(2) 役割分担の方針

- 地域交通の成功には、「行政」、「市民」及び「事業者」の各々が計画⇒運営⇒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（地域住民）」が主体的に取り組むことにより、いつまでも自分たちの地域交通を守り、育て上げていくことが期待できます。そして、市民が守り育てる地域交通は、持続的なまちの発展につながるものと考えられます。
- 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、行政や事業者が積極的にサポートします。



図-2 地域交通の役割分担イメージ

【参考】

「地域の課題は、地域の主役である住民が主体となり自分たちで議論し決めた上で実行する。」

(第2次川崎市行財政改革プランに基づく考え方)

「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))

3 地域交通のシステムメニュー【地域交通にはどのような種類があるの?】

(1) 地域交通システムの種類

- 交通手段には様々なものがありますが、地域交通の主な交通手段としては、「バス」、「タクシー」などが考えられます。
- 同じ交通手段でも、使い方を工夫することで、様々な住民のニーズに適する方法で地域交通を実現することが可能となります。
⇒「交通手段」と「使い方」を合わせて「地域交通システム」と呼びます。

● 地域交通の主な交通手段とシステム(使い方)の例

地域交通の主な交通手段	川崎市における種類	使い方の工夫の例
バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・企業や学校の送迎バス 等 	<ul style="list-style-type: none"> ①既存路線バスの見直し ②路線バスの新設 ③コミュニティバスの新設 (定時定路線・デマンド型^{※2}) ④送迎バスへの混乗
タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・通常のタクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤乗合利用 (定時定路線・デマンド型)

※2 デマンド型: 予め乗降場を決めておき、顧客の要望によって運行ルートや運行ダイヤを定める運行形態

【参考】主な地域交通システムとして以下のものが考えられます。

①既存路線バスの見直し

現在運行している路線バスを、利用者ニーズにあったサービスに変更するもの

②路線バスの新設

バス事業者がバス路線を新設あるいは、既存路線を延長するもの

③コミュニティバスの新設 (定時定路線、デマンド型)

在来の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域や需要の少ない地域を対象に、自治体、住民、NPO等が中心となって導入し、地域住民の足となる乗合型の公共交通

顧客の要望によって、運行するルートや運行ダイヤが定まる運行形態。路線やバス停が予め固定されているタイプや、それらが自由に設定されるタイプなど様々な形態がある。

④送迎バスへの混乗

医療や福祉、通学等の目的で運行しているバスに、一般住民の混乗を認めるもの、空き時間の使用により乗合バスを運行するもの

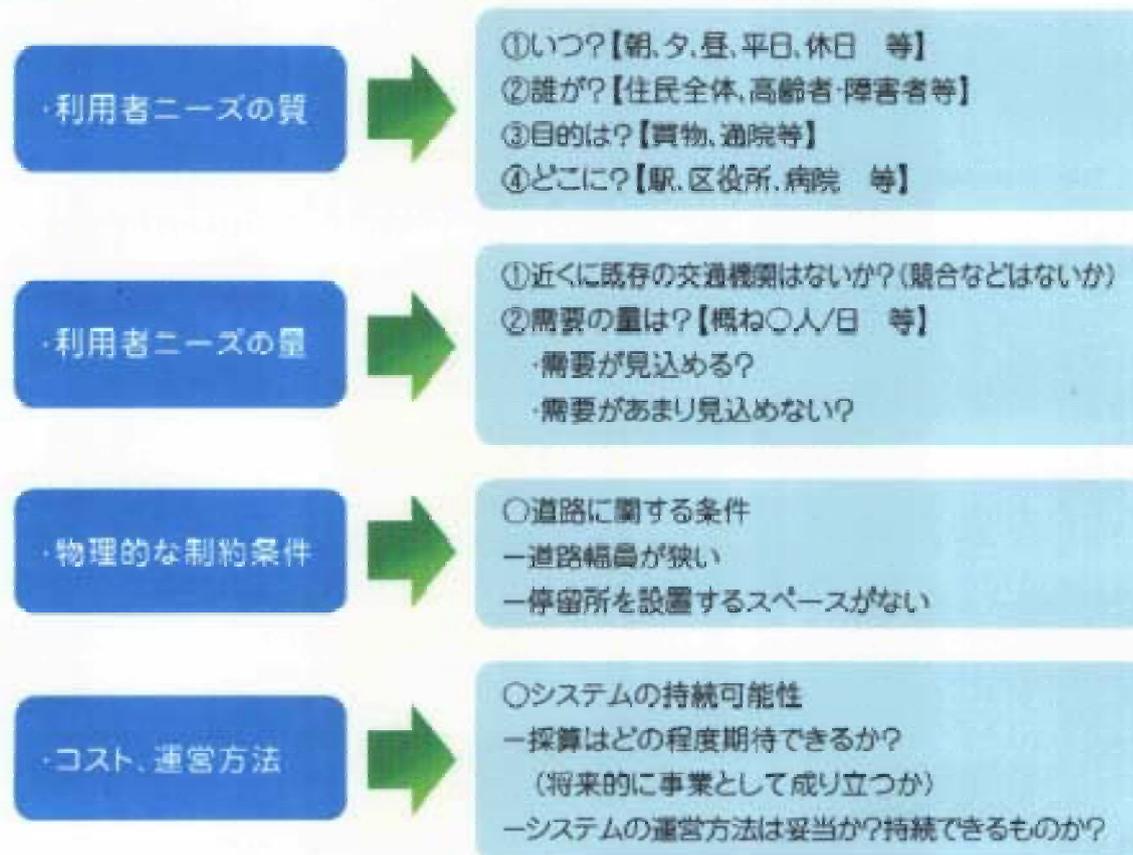
⑤タクシーの乗合利用 (定時定路線、デマンド型)

タクシー事業者が乗車定員10人以下(運転手含む)のワゴンタクシーを乗合で運行するもの。路線バスと同じような定時定路線型やデマンド型の形態がある。

(2) 地域交通システムの選定

- 地域交通システムには、「既存の交通手段を活用するもの」と「新たな交通手段を導入するもの」の2つがあります。
- まず、既存の交通手段を活用してニーズにあったサービス内容に変更できないかの可能性を検討します（今あるものを有効に使えないか?）。既存の交通手段の活用が困難な場合は、新たな交通手段導入の可能性を検討します。
- 利用者ニーズの質や量、道路環境条件等の物理的な制約条件、コスト、運営方法等の視点から、最適な交通手段システムを選定します。

【解説】最適な交通手段システムを選定するため、以下の視点から考えます。



4 地域交通サービスの評価・見直し【地域交通を持続させるためには?】

- 地域交通の導入にあたっては、必ず事業の事前、中周及び事後の評価を実施し、目標の達成状況をみながら、運行サービスの見直しや効率的な運営の検証を繰り返し行うことにより、地域交通を持続的なものとします。

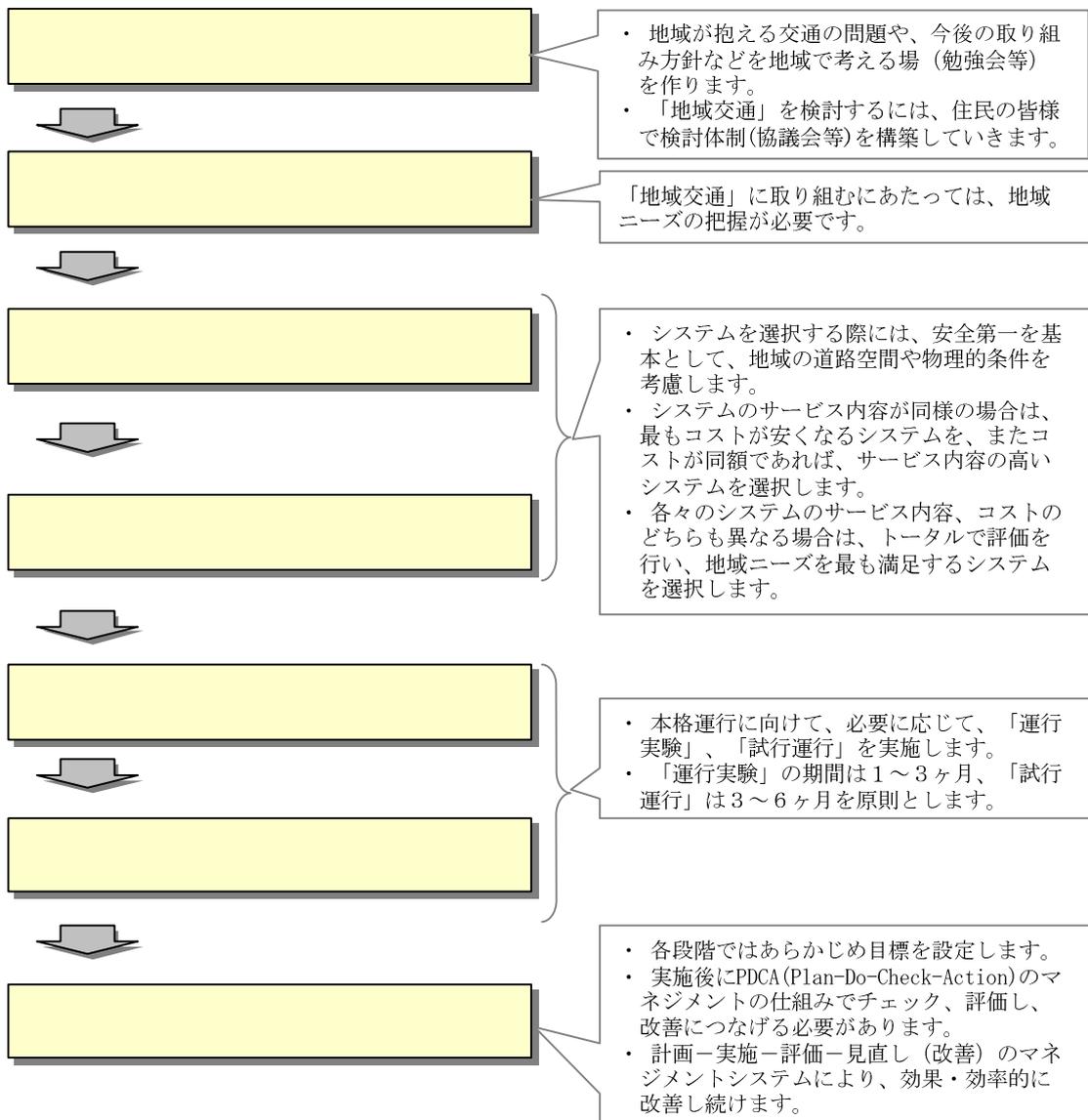
最適なシステムとして選定された事業を実施する際、予め定めた目標にどのくらい近づいたか、目標値を達成できたか等を確認・評価を行いながら進めます。事業を始める前と事業の実施中、事業を終えた後と段階別に評価と見直しを繰り返しながら、地域のニーズや特性に最も適した効率的な運行サービス・運営方法を考えます。

実務編

1 取組み手順

地域交通につ

いての取組みは、本手引きを参考としながら実際に利用する地域に住む皆さんで進めることを想定しています。

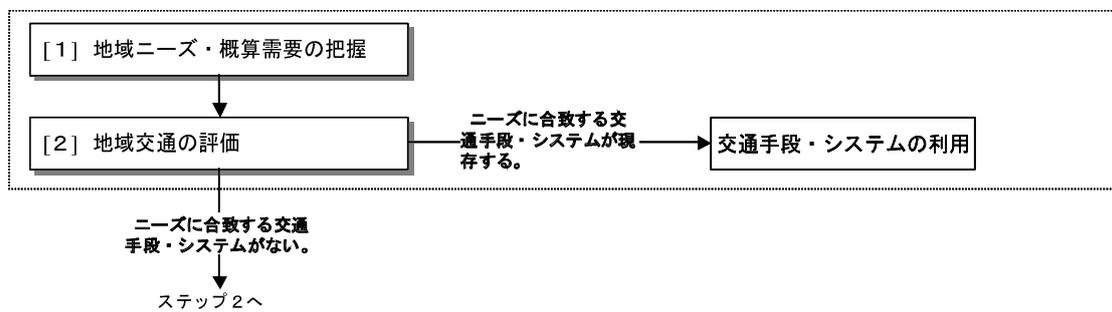


上記の手順は、地域の皆さんの取組みの熟度などにより異なりますので、あくまで目安です。

2 各段階の検討・作業内容

(1) 地域ニーズの把握と市の交通サービスの評価 <ステップ1>

ステップ1の手順



[1] 地域ニーズ・概算需要の把握【市民／行政】

a) アンケート調査の概要

□ 調査対象

地域住民を対象に、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ができます。

□ アンケート調査の手順

- ・ 調査票の作成
- ・ 調査票の印刷
- ・ 調査票の配布・回収
- ・ 回答票のデータ入力
- ・ データの集計及び分析

b)調査項目案と調査票の例

□調査項目案

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、世帯数、自動車の保有状況、駐車場の形態	○ 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。 (職業：おおよその移動特性を把握、駐車場の形態：借りている場合、居住地から駐車料金を割り出し、自動車の維持コストを算出)
2 常の移動や路線バスの利用状況について	○ 現在の路線バスの利用状況	○ 現在のバスの利用実態や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。
	○ 移動の目的、頻度、出発地と目的地、駅利用の有無、交通手段	○ 移動に関する実態として、駅利用の際の端末交通手段について明確に把握する。 (駅利用の場合の範囲、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。)
	○ 現在の路線バスに対する意見	○ 既存路線バスの問題点を把握する。 ○ 問題点に対し、既存路線の見直し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 新たな地域交通ニーズ	○ コミュニティバス(協議会案を提示)の利用意向 → 利用しない理由 → 利用する場合の費用負担の考え方 → 頻度、料金、時間帯等の条件	○ 新たな地域交通の導入にあたっての位置付けの検討や具体的な運行計画を検討する際の基礎資料とする。 ○ コミュニティバス利用の際の支払意思額や具体的な運営方法について検討する。
	○ 新たな地域交通運行継続のための協力体制	○ 運行を継続するために住民はどのように取り組んでいきたいか(運行継続のための努力)。
	○ 自由意見	○ 地域交通に対する幅広い意見・要望を収集する。

注) 地域特性に応じて、調査票の質問項目は異なる。

●●地区における地域交通に関するアンケート

1. あなたの年齢について

あなたご自身について、以下の各項目についてご回答ください。

(1) 居住地域

●●1 ●●2 ●●3 ●●4 ●●5 ●●6 ●●7
 ●●8 ●●9 その他()

(2) 年齢

30歳未満 20～30歳未満 30～40歳未満
 40～50歳未満 50～60歳未満 60～65歳未満
 65～70歳未満 70歳以上

(3) 職業

会社員 公務員 自営業 学生 主婦・主夫
 パート アルバイト 無職 その他()

(4) 世帯

単身 核家族 2世帯 その他()

(5) 自転車の保有状況について

所有している → 所有が何台? () 台 所有していない

(6) ご自宅の駐車場の状況について

敷地内 借りている その他()

2. 日常の通勤や通学などの利用状況について

(1) 現在の通勤/学などの利用状況について伺います。以下より、当てはまるもの1つをお選びください。

また、矢印印線に選択した回答()がある場合は、該当する番号を括弧内記載する事項をご記入ください。

日常利用せずとお店から利用している
 以前は利用していたが、ある時から日常的に利用するようになった
 → そのきっかけは? 高齢者になったから 交通費の節約のためから
 行く先が変わったから その他()
 たまに利用している
 → 利用するおのほほの理由? ()
 以前は利用していたが、ある時から利用しなくなった
 → そのきっかけは? 交通費が認められなくなったから 行く先が変わったから
 全く利用していない

□調査票の例(1枚目)

(2) 日曜法などはどのような理由で賛成されますか、以下より複数の多いものから選択し、その際の影響の大きいものから交通手段等の必要理由についてお答え下さい(目的が異なるものも可)。< 複数回答可 >

目的	頻度	出発地と目的地	利用目的の種類	交通手段
3	平日毎日 週に3～4回 月に1～2回 年に50回	出発地 () 目的地 () 経路 ()	徒歩で歩く 自転車 自転車 自転車	徒歩 自転車 バイク 自転車 自転車 バス タクシー その他()
多い	平日毎日 週に3～4回 月に1～2回 年に50回	出発地 () 目的地 () 経路 ()	徒歩で歩く 自転車 自転車 自転車	徒歩 自転車 バイク 自転車 自転車 バス タクシー その他()
少ない	平日毎日 週に3～4回 月に1～2回 年に50回	出発地 () 目的地 () 経路 ()	徒歩で歩く 自転車 自転車 自転車	徒歩 自転車 バイク 自転車 自転車 バス タクシー その他()

[2] 地域交通の評価【市民】

--

□評価の視点

- ・ 対象地域内やその周辺に現存する路線バス等の交通手段について、そのサービスレベル(ルート、運行本数、運行ダイヤ 等)を確認します。
- ・ そのサービスレベルが、「地域ニーズ」を満足しているか否か、どの程度満足しているかを確認します。

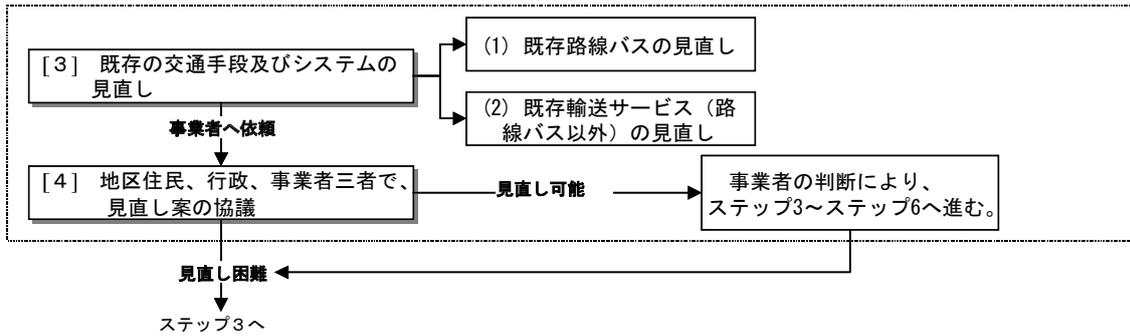
※アンケート調査で把握した地域ニーズに対して、現存する交通手段の

- ⇒ 運行ルートは、ニーズ(出発地と目的地)と概ね合致していますか？
- ⇒ 運行時間帯や始発・終発の時刻は？
- ⇒ 運行間隔(待ち時間)は？
- ⇒ 運賃は？
- ⇒ 自宅から最寄りの停留所は？停留所までの距離(あるいは所要時間)は？
- ⇒ 目的地までの所要時間は？
- ⇒ 乗車中の快適性は？

(2) 既存交通手段及びシステムの見直し

<ステップ2>

ステップ2の手順



[3] 既存の交通手段及びシステムの見直し【市民／行政】

□見直しの着眼点

路線の部分的な変更、新規路線の追加

運行日やダイヤの見直し

バス停の移設や新設

年齢等の何らかの条件で利用者を制限している場合、その条件の緩和

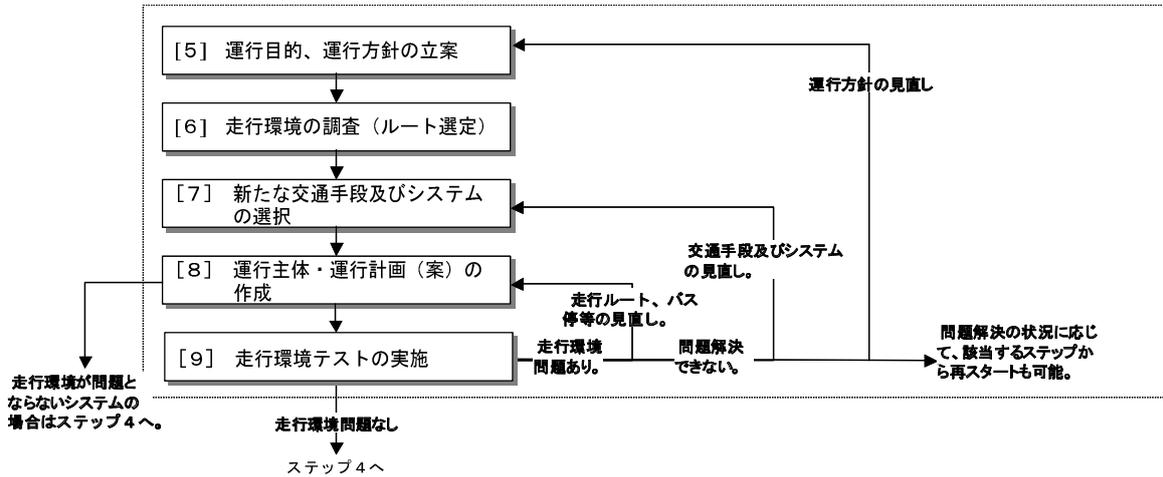
⇒地域交通システム選択の考え方については、20ページを参照してください。

[4] 地域住民、行政及び事業者三者で見直し案の協議【市民／行政／事業者】

(3) 新たな交通手段及びシステムの選択

<ステップ3>

ステップ3の手順



[5] 運行目的、運行方針の立案【市民】

□ 立案における留意点

- ・ 利用者層や移動の目的、時間帯など対象を絞り込むことが重要です。

[6] 走行環境の調査（ルート選定）【市民／行政】

□ 運行ルートについて

① 道路幅員

- ・ 車道の幅員は、相互通行の場合、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の場合、3.90m以上の車道の幅員が必要となります。

② 道路形状

- ・ 勾配、隅切り、見通し等について、現地踏査や実車走行を通じて、交通管理者、道路管理者と協議する必要があります。

□ バス停の設置場所について

① 車両制限令と車両幅によるバス停設置等に求められる道路幅員

- ・ バス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、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。

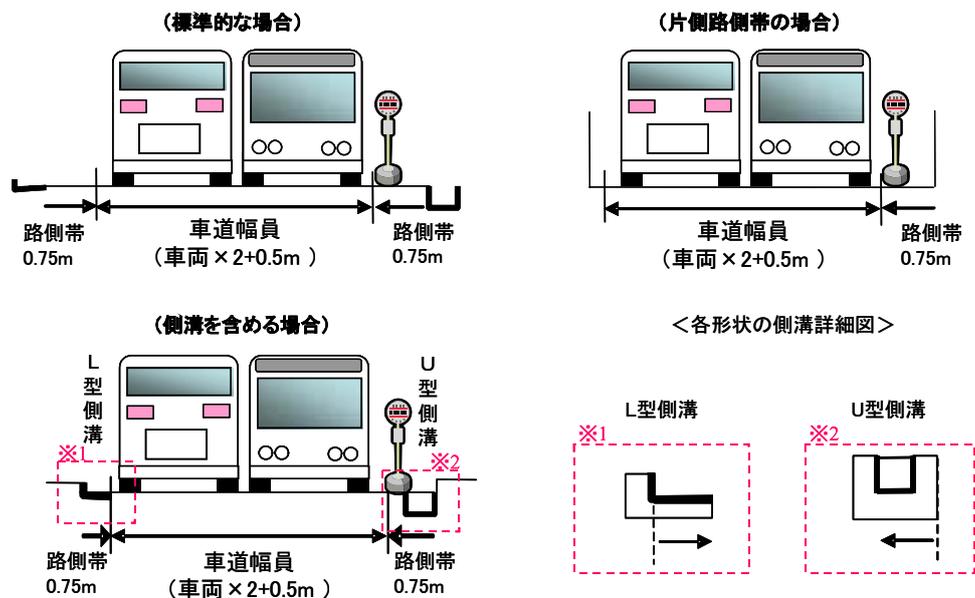


図1 車道幅員と路側帯とのさまざまな道路断面構成

表1 道路構成要素と必要な道路幅員

車両幅	車道幅員	路側帯	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
2.30 m	5.10 m	0.75 m	5.85 m	6.60 m
2.06 m	4.62 m		5.37 m	6.12 m
1.99 m	4.48 m		5.32 m	5.98 m
1.70 m	3.90 m		4.65 m	5.40 m

- ・ ただし、民地にバス停を設置する場合は、路側帯は必要ありません。

※ 以上の運行ルートやバス停設置に関わる幅員は、あくまで数値上の基準であるため、実際は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。

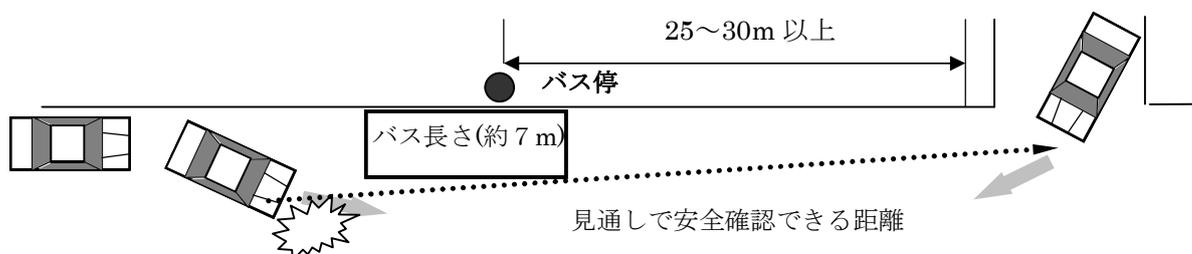
道路法第47条第1項に基づき、道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の制限を定めた政令

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。

② 警察庁、国土交通省の基本的な見解

- ・ 交差点付近、横断歩道については、見通しで安全確認できる距離を必要とし、概ね25～30mとされています。



また、単路部に設置する場合は、双方向のバス停相互の間隔を25～30m以上離して設置します。

③ 道路交通法

- ・ 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。

④ その他

- ・ ゴミ収集場の周辺－関係者と協議
- ・ 駐車場の出入口－地権者と協議 等
- ・ 歩道や外側線の有無
- ・ 勾配(バス停のポールを埋め込み式にする必要があるか否か)
- ・ バスを待つために必要な面積及び空間の有無
- ・ バス停に車両が停車の際の対向車両の見通し
- ・ バス停間隔は必要に応じて判断
- ・ バス停の位置は地元が周辺の了解をとり、地元で確保

第44条：

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

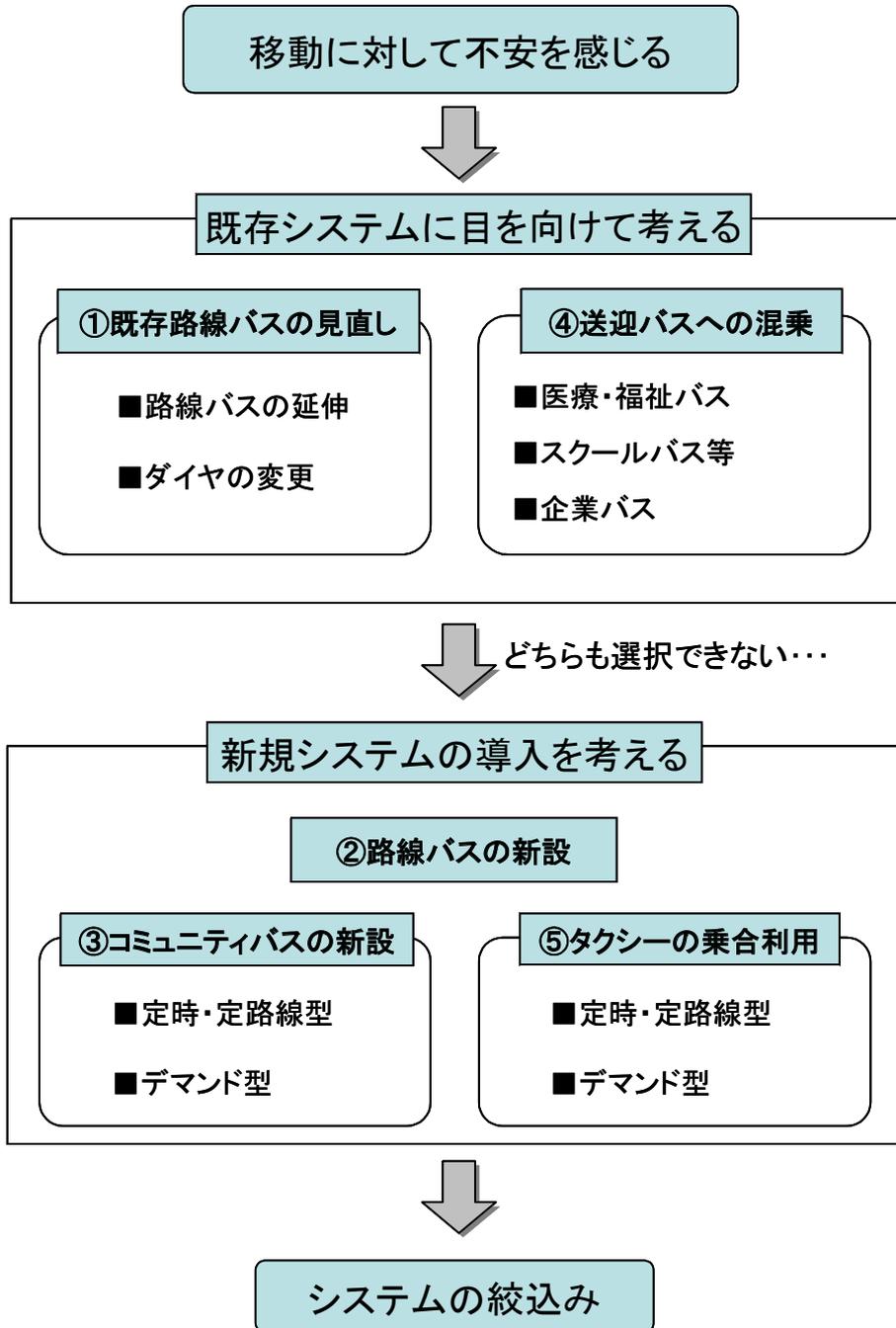
[7] 新たな手段及びシステムの選択【市民】

⇒ まず、既存の地域交通システムの見直しが大切です。見直しの選択ができない場合、新たなシステムの導入を考えます。

もう一度システム選択の流れについて20ページを参考に確認してみましょう。

⇒ システムの種類や特徴については、7ページの「3 地域交通のシステムメニューー地域の交通にはどのような種類があるの？」や21ページの「地域交通システムメニューーの特徴と適用条件」を参照してください。

【地域交通システムの考え方】



【地域交通システムメニューの特徴と適用条件】

システム	概要	特徴	適用条件
①既存路線バスの見直し	現在運行している路線バスを、利用者ニーズにあったサービスに変更するもの	<ul style="list-style-type: none"> ルートの一部変更や既存路線の延長、運行本数の増便など、運行内容の変更であれば法的手続きが簡易 手続き等の殆どの作業を事業者が実施するため、行政や住民にとっては負担が軽い。 手続き等の殆どの作業を事業者が実施するため、行政や住民にとっては負担が軽い。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域周辺に路線バスが存在 路線バス事業者の了承
②路線バスの新設	バス事業者が路線を新設し、利用者ニーズに対応するもの	<p>(定時定路線型)</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存路線バスの見直しや既存輸送サービスの見直しよりも、路線、運賃、車両等の自由度が高い。 新たにバス車両を購入する場合は、多種多様な形状の車両があり、利用者へのアピール効果が大きい。 ルート等運行形態が自由に設定可能 1便あたり数十名の需要に対して有効 <p>(デマンド型)</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸送効率が向上し、無駄な空車が発生しない。 一定条件下で経費削減となる可能性がある。 	<p>(定時定路線型)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1便あたり数十名程度のまとまった需要がある場合 <p>(デマンド型)</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要の発生が、場所、時間で非常にばらばらしている。 ドア・ツー・ドアの要望が多い。
③コミュニティバスの新設 (定時定路線型・デマンド型)	①と②では対応できない利用者ニーズに対して、新たなバス路線・バス車両を導入するもので、乗車定員が11人以上の車両で運行するもの（コミュニティバスはここに該当） 顧客の要望によって、運行するルートや運行ダイヤが定まる運行形態であり、路線やバス停が予め固定されているタイプや、それらが自由に設定されるタイプなど様々な形態がある。	<ul style="list-style-type: none"> 既存システムの有効活用として市民に対してアピール性がある。 高齢者利用が多い福祉バスの場合、若年層とのコミュニケーションの形成の場となる可能性がある。 昼間の時間帯の運行となる。 出発地と目的地が決まっについて、途中下車できない場合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般住民の混乗の場合： 地域周辺に運行している医療・福祉バスが存在 1便あたり数名の需要に対応 空き時間の使用の場合： 利用時間と空き時間が合致した場合 施設側の了承
④送迎バスへの混乗	<p>(1)医療・福祉バス</p> <p>医療や福祉目的で運行しているバスに、一般住民の混乗を認めるもの又は使用していない時間帯に、そのバスを乗合バスとして運行するもの</p> <p>(2)スクールバス等</p> <p>通学のためのスクールバス等に、一般住民の混乗を認めるもの又は使用していない時間帯に、そのバスを乗合バスとして運行するもの</p> <p>(3)企業バスの活用</p> <p>企業独自の運行している社員用の送迎バスに、一般住民の混乗を認めるもの又は使用していない時間帯に、そのバスを乗合バスとして運行するもの</p>	<ul style="list-style-type: none"> 既存システムの有効活用として市民に対してアピール性がある。 車両の空き時間の活用であれば、昼間時の利用が可能と考えられる。 朝と昼(15:00～17:00頃)の時間帯の運行となる。 出発地と目的地が決まっについて、途中下車できない場合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般住民の混乗の場合： 地域周辺に運行しているスクールバスが存在 1便あたり数名の需要に対応 空き時間の使用の場合： 利用時間と空き時間が合致した場合 施設側の了承
⑤タクシーの乗合利用 (定時定路線型・デマンド型)	乗車定員10人以下のワゴンタクシーを路線バスと同じように乗合で運行するもの	<ul style="list-style-type: none"> 幅員の狭い生活道路でも、乗り入れ可能 1便あたり数名の需要に対して有効 ルート等運行形態が自由に設定可能 一般的にバスよりも、初期投資や運行経費が安い。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般住民の混乗の場合： 地域周辺に運行している企業バスが存在 1便あたり数名の需要に対応 空き時間の使用の場合： 利用時間と空き時間が合致した場合 施設側の了承

※ その他、上記の組み合わせや、ポランテアによる運営・運行など、様々な形態が考えられる。

[8] 運行主体・運行計画（案）の作成【市民】

- 運行主体の選択における留意点
 - ・ 地域内又は近接した場所に、どのような種類の運行事業者が存在するかを把握しておきます。
 - ・ 同じ運行条件で複数の事業者に見積もりを依頼し、最も安い事業者を選択します。
- 運行計画（案）の作成項目
 - ・ 運行ルート、バス停の位置
 - ・ 運行日数(毎日、平日のみなど)
 - ・ 運行本数、ダイヤ
 - ・ 使用車両
 - ・ 運賃、収受方法 など

[9] 走行環境テストの実施【市民／行政／事業者】

- 道路構造や交通運用上の制約条件は、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。
- 走行環境上問題がある場合、「走行ルート等の見直し」、「交通手段及びシステムの見直し」及び「運行方針の見直し」を行います。

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
- ・ 車両の幅と車道幅員（車両制限令）
- ・ 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
- ・ 停車車両や違法駐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

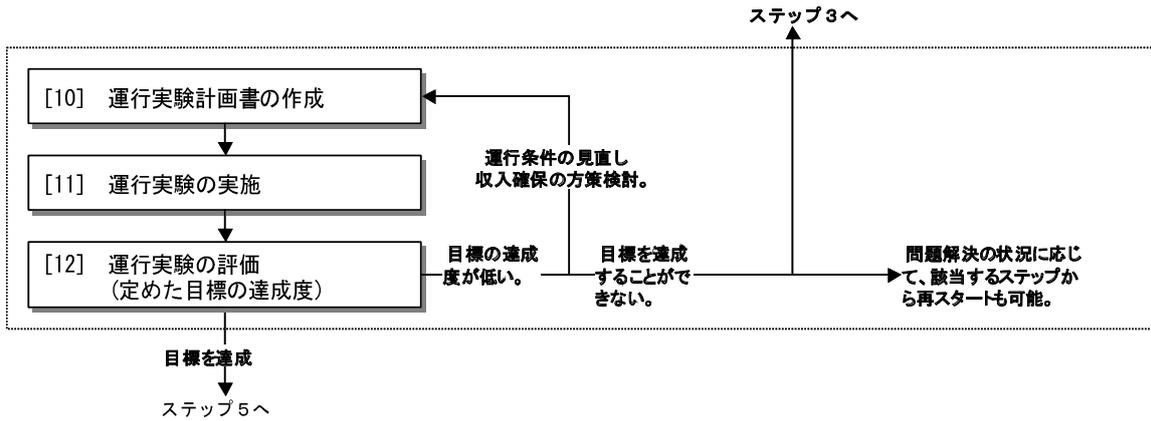
<走行環境テストの様子>



(4) 運行実験の実施

<ステップ4>

ステップ4の手順



[10] 運行実験計画書の作成【市民】

□ 運行実験計画書の作成項目例

- ・ 運行計画
- ・ 実施体制、連絡体制
- ・ 実施スケジュール
- ・ 調査計画(実態調査、アンケート調査等)
- ・ 役割分担
- ・ 広報、周知

など

②利用者アンケート調査で確認する事項（例示）

調査項目		分析の視点、活用方法等
質問1：属性	(1) 年齢 (2) 性別 (3) 居住地 (4) 自家用車の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の属性を把握(どのような人々が利用しているか) ・ 年齢、性別、居住地の違いにより、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を把握 ・ 対策を立案する際に、対象を絞り込むのに活用
質問2：地域交通の導入前について	(1) 利用交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 何の交通手段から地域交通に転換したかを把握 ・ 自家用車からの転換がなされていれば、交通面、環境面への寄与が判断可能
質問3：地域交通について		
3-1 利用実態と将来の利用意向	(1) トリップ特性 ・ OD(出発地・目的地) ・ 乗降バス停 ・ バス停までの交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者のOD、トリップ特性を把握 ・ 乗降したバス停、乗車したバス停までの交通手段と降車した後の交通手段を把握 ・ どのような動きの中で地域交通を利用しているか
	(2) 利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用目的を把握(どのような目的で利用されているか) ・ 目的の違いにより、どのような意見を持ち、どのように異なっているかを把握 ・ 対策を立案する際に、対象を絞り込むのに活用
	(3) 利用現況	<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
	(4) 将来の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の頻度(日常的または一時的利用か)見込み ・ 単位期間（1週間、1ヶ月）あたりの利用回数の見込み
3-2 地域交通に対する意見	(1) 地域交通に対する評価	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の導入策の良し悪しについて把握
	(2) システム ①ルート ②利用時間帯 ③乗り継ぎ ④運行本数 ⑤運行間隔 ⑥運賃 ⑦安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入（実験）したシステムの良し悪しについて把握 ・ 各項目について、悪いと判断した理由、改善点を把握
	(3) 車両 ①乗降 ②乗り心地 ③車両内装 ④運転手の態度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行車両についての良し悪しについて把握
質問4：地域交通による変化		
4-1 地域コミュニティ	(1)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などの地域コミュニティの形成について把握
	(2)会議の参加率	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の説明会などの会議への参加回数を把握
4-2 まちづくり	(1)外出頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の導入前後の外出頻度を把握
4-3 ライフスタイル	(1)生活のゆとり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の導入前後における時間の使い方の変化を把握
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バスに対する希望、問題点を把握

* OD：Origin-Destination（出発地、目的地）の略

* トリップ：出発地から目的地までの交通

③地域住民アンケート調査で確認する事項（例示）

調査項目		分析の視点、活用方法等
質問1：属性	(1) 年齢 (2) 性別 (3) 居住地 (4) 自家用車の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の属性を把握(どのような人々が利用しているか) ・ 年齢、性別、居住地の違いにより、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を把握 ・ 対策を立案する際に、対象を絞り込むのに活用
質問2：地域交通の導入前について	(1) 利用交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 何の交通手段から地域交通に転換したかを把握 ・ 自家用車からの転換がなされていれば、交通面、環境面への寄与が判断可能
質問3：地域交通について		
3-1 認知度		<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の存在を知っているかどうか、利用したことがあるかどうかを把握 ・ 認知度の相違によって、以下の利用理由等を把握
3-2 利用実態 (利用したことがある人)と将来の利用意向	(1) 利用度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の利用度を把握 ・ 日常的に利用していない人の実態、利用理由の把握
	(2) 利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通を利用したときの目的を把握
	(3) OD	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通を利用したときのODを把握
	(4) 利用意向	<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）	(1) 利用していない理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通を利用していない理由を把握 ・ 地域交通の改善策に活用
	(2) 普段の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普段の交通手段を把握
	(3) 地域交通の利用条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通を利用するための条件を把握 ・ 地域交通の改善策に活用
	(4) 利用意向	<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）	(1) 地域交通の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通を利用するかどうかを把握
	(2) 理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ (1)の理由を把握 ・ 地域交通の改善策に活用
	(3) 利用意向	<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
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地域交通に対する希望、問題点を把握

* OD：Origin-Destination（出発地、目的地）の略

* トリップ：出発地から目的地までの交通

④会計報告で確認する事項

- ・ 運行経費、運賃収入
- ・ 採算性

⑤ 評価項目の考え方

評価項目については、運行計画の課題(ニーズに合致したものか等)を考慮しながら、評価する必要があります。

- | |
|---|
| <p>1) 利用特性 : 地域交通そのものの利用者数や利用特性(どの程度の頻度で、何の交通手段から転換したか等)により、地域交通の導入の必要性や有効性を評価する。</p> <p>2) 運行システム : 地域交通のシステム(ルート、利用時間帯、乗り継ぎなど)についての有効性を評価する。</p> <p>3) 地域のニーズ : 事例からもわかるように、住民主導型の地域交通では、地域交通に対する地域住民の積極的な係りがなくうまく進まないことから、地域交通の導入に対する地域住民の評価、将来の利用意向など、地域交通に対する地域住民のニーズにより地域交通の導入の必要性を評価する。</p> <p>4) 地域コミュニティの形成
: 地域交通は地域のコミュニティづくりに資するものと捉えていることから、地域コミュニティの形成に寄与したか否かにより地域交通の導入の有効性を評価する。</p> <p>5) まちづくり : 地域交通は地域の活性化に資するものと捉えていることから、まちづくりに寄与したか否かにより地域交通の導入の有効性を評価する。</p> <p>6) 環境 : 地域交通は環境負荷軽減につながることを期待するものであるため、環境に寄与したか否かにより地域交通の導入の有効性を評価する。</p> <p>7) ライフスタイル
: 地域交通が日常生活になじむものかどうか、ライフスタイルに寄与したか否かにより地域交通の導入の有効性を評価する。</p> <p>8) 採算性 : 運行実験の段階で、地域交通の導入が将来的に事業として成り立つかどうかの感触をつかむために、採算性によって有効性を評価する。採算性については、収入状況(実施した運行サービスに対して需要が顕在化しているかなど)と費用(運行サービスが本当に安くできているかなど)を基に検証した上で判断するものとする。</p> |
|---|

[参考] 指標の考え方(例示)

1) 利用特性

①平均乗車密度 (バスに乗っている人数の全線での平均)

- ・ 路線バスの採算ラインは平均乗車密度によって測られていることから、これを指標として評価する。
- ・ 一般的には1便あたり10~15人という数字が基準で、それ以下の乗合バス路線は不採算路線であると言われている。

②平均利用者数 (1便あたりの平均利用者数)

- ・ 平均の利用者数を指標に、導入した地域交通が日常的にどの程度の人々に利用されているかを評価する。

③利用者の平均利用頻度

- ・ 平均の利用頻度を指標に、導入した地域交通が、日常の生活形態の移動手段として利用されているか否かを評価する。
- ・ 日常の生活形態になじむまで時間を要するため、実験期間中に高頻度の利用形態は望めないことを考慮して目標を設定する。

2) 運行システム

システムの満足度

- ・ 以下の項目についての満足度により、運行システムの有効性を評価する。
ルート 利用時間帯 乗り継ぎ 運行本数 運行間隔 所要時間 安全性
車両の乗降、乗り心地、車両内装、運転手の態度、デザイン
- ・ アンケート調査の評価結果を考慮して目標値を設定する。

3) 地域のニーズ

① 認知度

- ・ 住民の運営組織が、地域交通の運行実験について、地域住民に十分周知しているか否かの認知度を指標に評価する。
- ・ 地域住民全員に、完全に周知することは難しく、周知もれが生じることを考慮して目標値を設定する。

② 地域内の利用者比率

- ・ 地域住民の地域交通に対する関心が行動に出ているか否かを地域内の利用者比率を指標に、地域交通の関心度を評価する。
- ・ 利用者数は①の認知度や運営組織の働きかけによって異なることを考慮して目標値を設定する。

③ 地域住民アンケート調査の回収率

- ・ 地域交通は、地域住民の積極的な関わりが必要であり、アンケート調査の回収率を指標に、地域交通に対する関心度を評価する。
- ・ 既往のアンケート調査結果の回収率をみると、白幡台及び南生田の運行実験における周辺住民アンケート調査(各町内会、自治会の回覧システムを活用して配布、郵送回収)の回収率は 37.6%である。アンケート調査の回収率は調査方法によって変化するため、調査方法に応じた目標値を設定する。

④ 地域住民の賛同

- ・ 地域交通の導入に対して、地域住民が同意しているか、必要と感じているかなどの地域住民の賛同を指標に、地域交通の必要性を評価する。

⑤ 将来的な利用意向

- ・ 将来的に地域交通が必要であるか否かを、地域交通の利用者の将来的な利用意向を指標に評価する。
- ・ 運行実験で利用した人が利用なくなると、将来の継続的な運行が見込めなくなること considering して目標値を設定する。

4) 地域コミュニティの形成

① 見知らぬ人と知り合いになった、挨拶をしたなどを経験した利用者の意見

- ・ 地域交通が地域のコミュニティづくりや地域の活性化に資するものであるかを、見知らぬ人と知り合いになった、挨拶をしたなどを経験した利用者の意見を指標に、地域交通の有効性を評価する。
- ・ 目標値を定めず意見を踏まえて、定性的に判断する。

② 会議の参加者比率

- ・ 地域交通は、地域住民の積極的な関わりが必要であることから、説明会などの会議への参加者比率を指標に、地域交通に対する関心度を評価する。
- ・ 会議の開催数や個人の都合などで目標値の設定が難しいため、定性的に判断する。

5) まちづくり

高齢者の外出率の向上

- ・ 地域交通は高齢者や障害者の社会参加の促進、医療・福祉のサービスの向上につながることを期待しており、高齢者の外出率の向上を指標にまちづくりへの寄与の評価を行う。
- ・ アンケート調査結果から、外出率の増加を目標値とする。

6) 環境

自家用自動車からの転換率

- ・ 川崎再生フロンティアプランにおける交通体系の考え方で「環境に配慮した交通施策の推進」が示されていることから、環境負荷の低減に寄与しているか否かの視点で、自家用自動車からの転換率を指標に、地域交通の導入の有効性を評価する。
- ・ 自家用自動車からの転換が多ければ多いほど、地域交通の導入の有効性の評価は高くなるが、明確な基準を設定することは困難であるため、自家用自動車からの転換が図られたか否かを定性的に判断する。

7) ライフスタイル

生活のゆとり

- ・ 地域交通の導入により、朝の通勤時間が短縮された、ゆっくりと出られるようになったなど、アンケート調査の調査項目を指標、地域交通の導入の有効性を評価する。

8) 採算性

運賃収入/経費

- ・ 将来的に地域交通が継続的に運行可能であるかを、運賃収入と経費の比率を指標として、地域交通の妥当性を評価する。
- ・ 本格運行では採算が成り立つ必要があることを考慮して目標値を設定する。

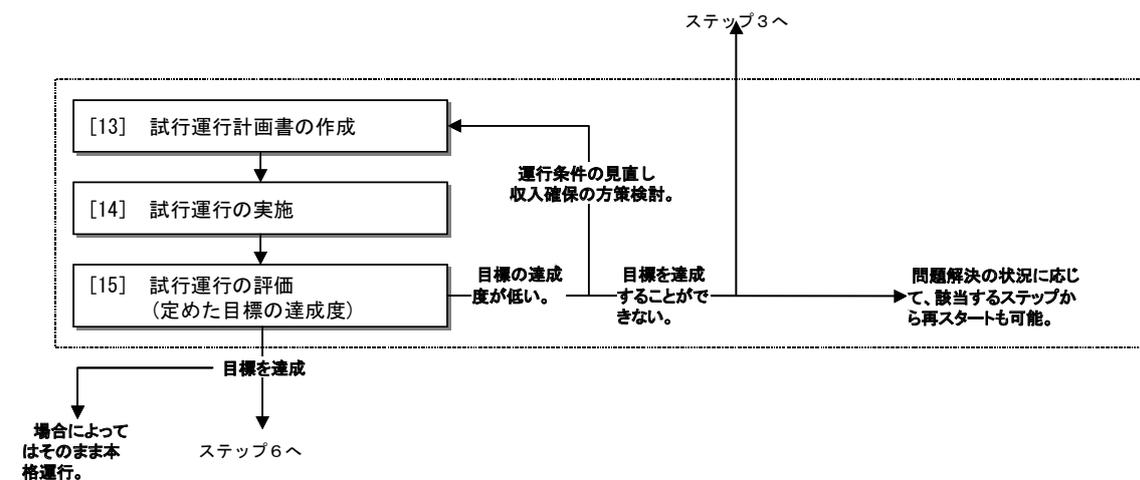
⑦評価項目、指標(例示)

評価項目(例)	指標(例)
1) 利用特性	① 平均乗車密度
	② 平均利用者数
	③ 利用者の平均利用頻度
2) 運行システム	① システムの満足度
3) 地域のニーズ	① 認知度
	② 地域内の利用者比率
	③ 地域住民アンケート調査の回収率
	④ 地域住民の賛同
	⑤ 将来的な利用意向
4) 地域コミュニティの形成	① 見知らぬ人と知り合いになった、挨拶をしたなどを経験した利用者の意見
	② 会議の参加者比率
5) まちづくり	① 高齢者の外出率の向上
6) 環境	① 自動車からの転換率(意向)
7) ライフスタイル	① 生活のゆとり
8) 採算性	① 運賃収入/経費

(5) 試行運行の実施

<ステップ5>

ステップ5の手順



[1 3] 試行運行計画書の作成【市民】

試行運行計画書の作成項目

運行実験計画書に基づき作成するため、作成項目は運行実験計画書と同様

[1 4] 試行運行の実施【市民／行政／事業者】

確認事項

- ・ 一定の需要が見込めるか
- ・ 採算性がとれるか

[1 5] 試行運行の評価（定めた目標の達成度）【市民／行政】

~~~~~

~~~~~

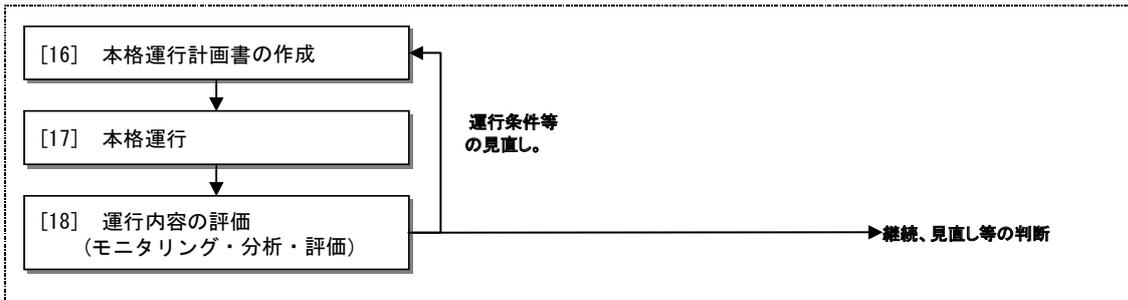
評価項目・指標などの考え方

- ・ 評価項目、指標は運行実験と同様
- ・ 目標値を定める場合は、運行実験よりも期間が長いため、レベルをあげる

(6) 本格運行

<ステップ6>

ステップ6の手順



[16] 本格運行計画書の作成【市民】

[17] 本格運行【市民／行政／事業者】

[18] 本格運行の評価（モニタリング・分析・評価）【市民／行政】

□モニタリング・分析・評価とは

- ・ 乗降者数や採算性は、月ごとに把握し、時系列で分析・評価します。
- ・ 地域住民や利用者に対するアンケート調査を年1回実施してニーズ等の実態を把握し、期待される効果が実際に得られているか、また、運営・運行内容についても評価します。
- ・ 運行内容についての協議を行うため、年数回、協議会を開催します。

など

川崎市まちづくり局計画部交通計画課

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

TEL 044-200-2034

FAX 044-200-3967

E-Mail 50koukei@city.kawasaki.jp



KAWASAKI CITY