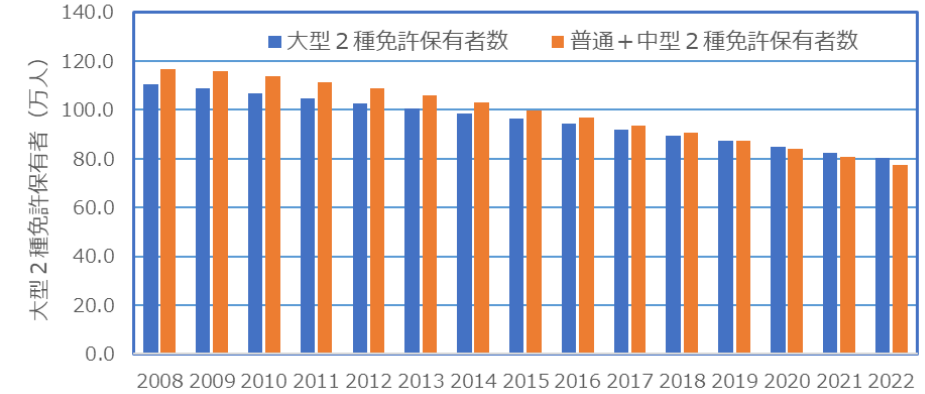


- 戦後増加を続けていた日本の**自動車運転免許保有者数**は、若年人口の減少を反映し、**2018年を頂点に減少し始めている**。一方、65歳以上の高齢免許保有者の割合が増加を続け、2022年で23.8%を占めるまでになっている。(2022年: 1946万人) - (図1)
- **免許返納者数(申請免許取消件数)**は、2013年13.8万人であったがその後年々増加し、2019年には60.1万人と3.4倍に増加している。そのほとんど(95%)が65歳以上の高齢者。
- 2019年4月池袋での87歳男性による暴走事故のため2019年の免許返納数は急増したが、その後徐々に減少している。(図2) ➔ **高齢者にとっても身近な生活の足が必要**

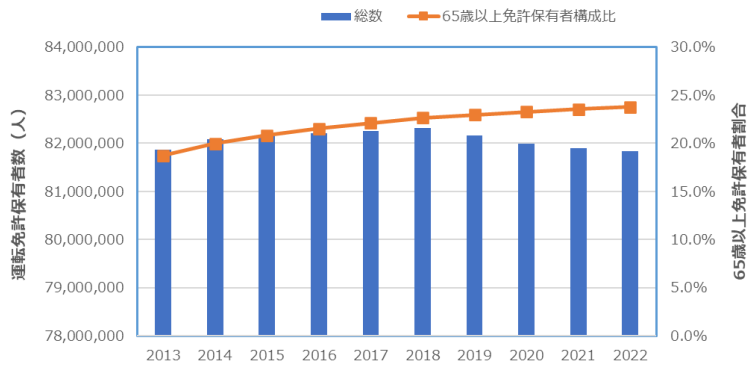
《図3》

減少を続ける2種免許保有者数(日本全体)



《図1》

運転免許保有者数推移(日本全体)

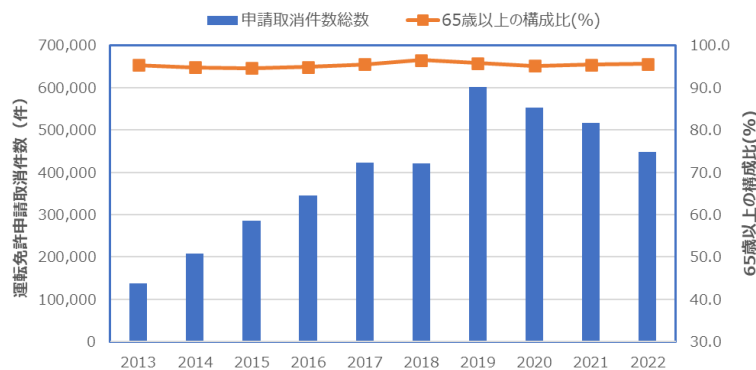


- 路線バス運転に必要な**大型2種免許**、タクシーやマイクロバス運転に必要な**普通+中型2種免許の保有者数が減少**を続けている。(図3)
- 物資輸送だけでなく、**バス事業やタクシー事業における運転者不足**となり、便数減少や事業継続に影響。

- **バス事業**の運行経費を構成する人件費、燃料油脂費、その他諸経費それぞれが単価が上昇し、**収支率悪化**に繋がっている。(図4)
- **タクシー事業**でも、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いる。(図5)
- 2020年以降の新型コロナの事業への影響は共に大きい。

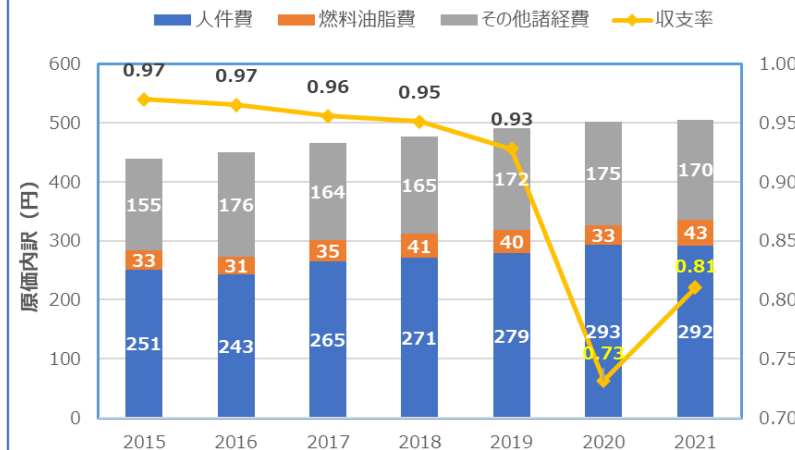
《図2》

運転免許の申請取消件数推移(日本全体)

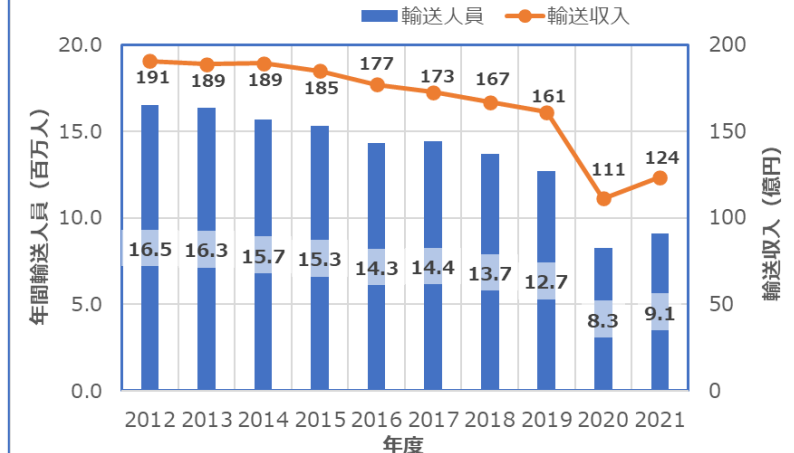


《図4》

バス実車走行1km当たりの収支と原価割合



《図5》川崎市内タクシー事業者の輸送実績推移(含む個人タクシー)



《出典》警察庁運転免許統計の統計表から作図(図1~図3)

《出典》国交省「令和元年乗り合いバス事業の収支状況」+ R3年データより

《出典》川崎市統計の統計表データ(元は関東運輸局神奈川運輸支局)

川崎市におけるコミュニティ交通：2013年の実験と実用化

- **川崎市は、多摩川流域の東京都大田区、世田谷区、狛江市、稲城市と、西側の町田市、および横浜市都筑区、緑区、港北区、鶴見区に挟まれた細長い143km²、人口154万**（2020年国勢調査）の7区から成る政令指定都市。
（海側から、川崎区・幸区・中原区・高津区・宮前区・生田区・麻生区）
- 多摩川に沿って**市を縦断するJR南武線と4本の主要道路**に対して、市を北東から南西へ向かって**6つの鉄道と6本の幹線道路が横断**している。
- 交通至便と思われるにもかかわらず、川崎市では2000年代後半から、コミュニティ交通の検討・実験が行われている。その理由は、多摩丘陵の一部を形成し、**地区名に「丘」「山」「谷」「台」などがつく坂道の多い地域**であり、また麻生区に代表される**高齢者の多い地域**であることから、日常の足としてのコミュニティ交通の検討や試行実験がなされてきた。

川崎市のコミュニティ交通の考え方

- 【**検討主体**】 坂の多い丘陵地や路線バスの利用しづらい地域において、地域住民が主体となって、地域の特性や利用需要を踏まえた、持続可能なコミュニティ交通の導入に向けた取組を行います。
- 【**行政の役割**】 地域住民が活動しやすい環境づくり、各種情報の提供、技術的支援の提供、道路・交通管理者等との調整、運行実験・試行運行など、地域の取組の進捗状況に応じた支援を行っている。
- 【**本格運行時**】 継続性や公平性等の観点から受益者負担を原則として、初期車両購入費等の補助、高齢者等の運賃割引の補助を行うが、運行経費の補助は行わない。

川崎市の環境（道路&鉄道）



- 上記考え方にに基づき、2013年時点で既に、**市内の7地区にて検討&実験、試行**がなされ、**3地区で本格運行**に移行。

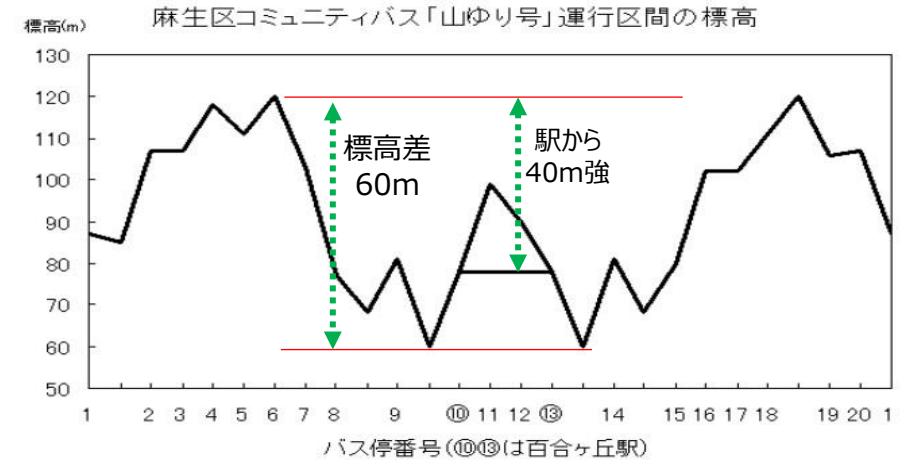
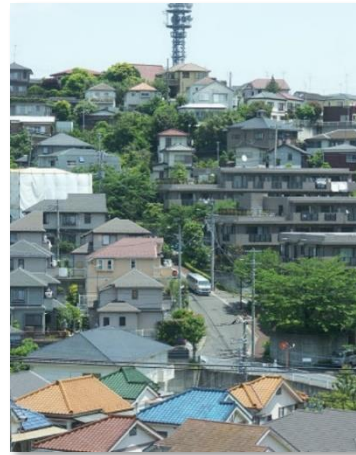
【川崎市・各地区進捗状況（2013年2月時点）】

検討段階	検討内容	実施地区
Step-1	地域ニーズ把握と市の交通サービス評価	⑦麻生区・三井細山地区、 ⑧宮前区・鷺沼地区
Step-2	既存交通手段、システムの見直し	⑥高津区・蟹ヶ谷地区
Step-3	新交通手段・システムの選択	④宮前区・白幡台地区、 ⑤多摩区・月見台地区
Step-4	運行実験1か月実施	②宮前区・有馬&東有馬地区、 ③多摩区・長尾台地区
Step-5	上記の評価後、試行運行実施3か月	
Step-6	評価&改善後に本格運行	①麻生区・高石地区、⑩宮前区・野川南地区、 ⑨高津区・久地地区

《事例1》麻生区・高石地区：定時運行乗り合い型の「山ゆり号」

- 運営主体：山ゆり交通事業運営委員会（地域住民による）
- 運行方式：乗合型（固定路線・定時運行）
- 運行開始：平成23(2011)年9月
- 定員：13名・・・下図（ロングタイプのワゴン車）
- 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
（当時のタクシー初乗り料金：740円/2km）
※会費（半年3,600円）を払うことで、1乗車50円引きまで乗車できる**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
・・・TVや映画のロケーションバス専門の企業

出典) 山ゆり交通事業運営委員会資料より

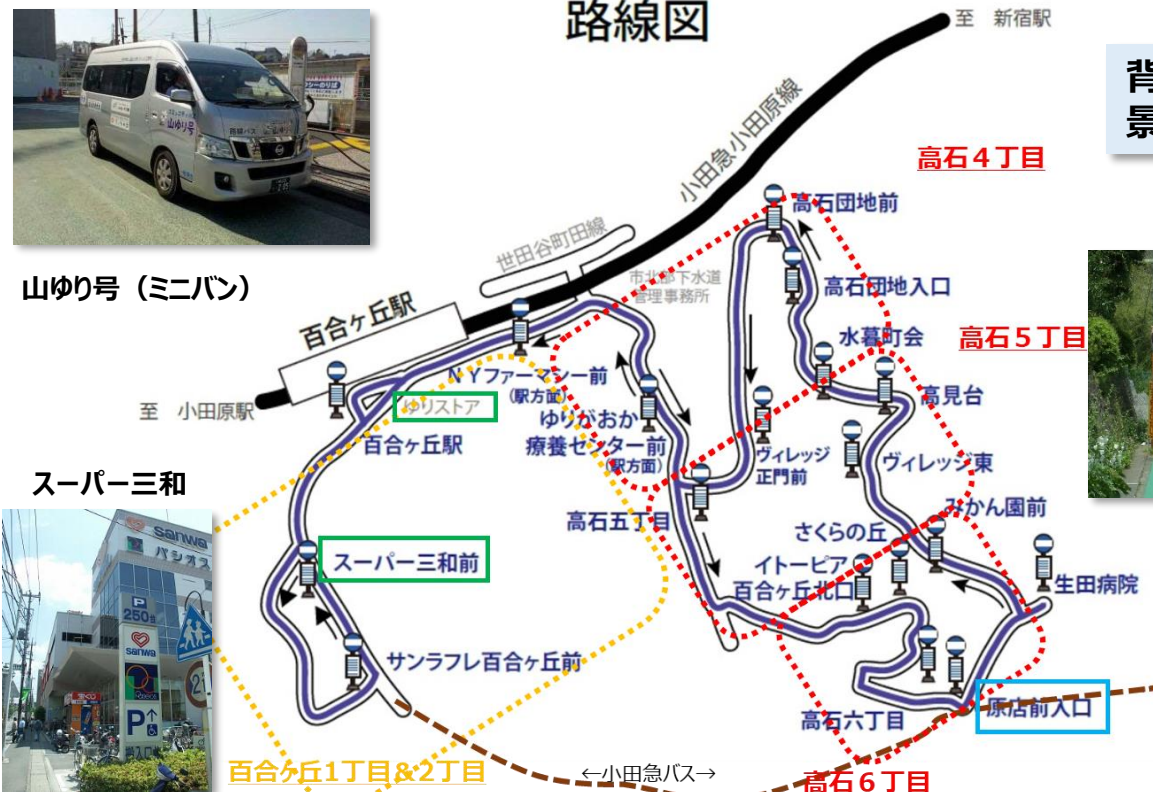


出典) 景観写真&上図は、2010-06_持続可能な地域交通を考える会(SLTc)定例会資料



山ゆり号（ミニバン）

路線図



背景

- 高石4丁目～6丁目は**丘陵地帯の住宅地**。緑多いが、**山坂が多く、路線バスは走っていない**。地区南東端（生田病院前や原店前）から**駅までは、約1.4kmあり、徒歩20分程度**はかかる。
 - また、**地区内に商店が殆ど無く、日常の食料品等の買い物は、百合ヶ丘駅前の「ゆりストア」か、その先の「スーパー三和」まで行かなければならない**。坂道多く、自転車はキツイ。
- ➔ 高齢者にとっては**買い物難民**になりかねない地域 ➔ **気軽に使える庶民の足が必要**



《2011年～の実績》

- * 利用者数：平均=90~100人/日、23,000~25,000人/年
- * 収支率：年率 80~110%（但し、100%未達年多い）
- * 車両更新：平成29(2017)年2月更新、車両費等：約600万円



《課題》

- * コロナ後の利用促進回復に向けた方策の必要性
- * 運行経費上昇への対応策
本年4/3より運賃20円値上げ
- * 協議会（運営委員会）の高齢化、活動費不足対応

出典) 2022/5/26 川崎市まちづくり局街づくり委員会資料

《事例2》宮前区・白幡台地区：施設送迎バス活用

出典) 2021年11月25日川崎市まちづくり委員会資料より。但しコメント付加。写真はGoogle-Mapより

● 白幡台地区は、東名川崎ICの北に位置する丘陵地で、鉄道駅へは徒歩30分。地区内の丘の上には16棟から成る白幡台住宅(川崎市住宅供給公社)があるが、近くに商店はほとんどない。

- 運行検討：地区協議会（2013年設立）が検討協議&交渉
 - 運行主体：(株)ビックライズ（食品館あおば・初山店）
 - 運行方式：乗合型（固定路線・定時運行）・・・買い物バス活用
 - 運行開始：2019年年10月
 - 乗車定員：29名（中型マイクロバス）
 - 運行日数：2日/週（日、火） 運行便数：7便/日
 - 運賃：無料（食品館あおばでの買い物前提）
- 利用者数（2019年度）：平均：53人/日 460人/月



出典) 食品館あおば初山店HP



食品館あおば

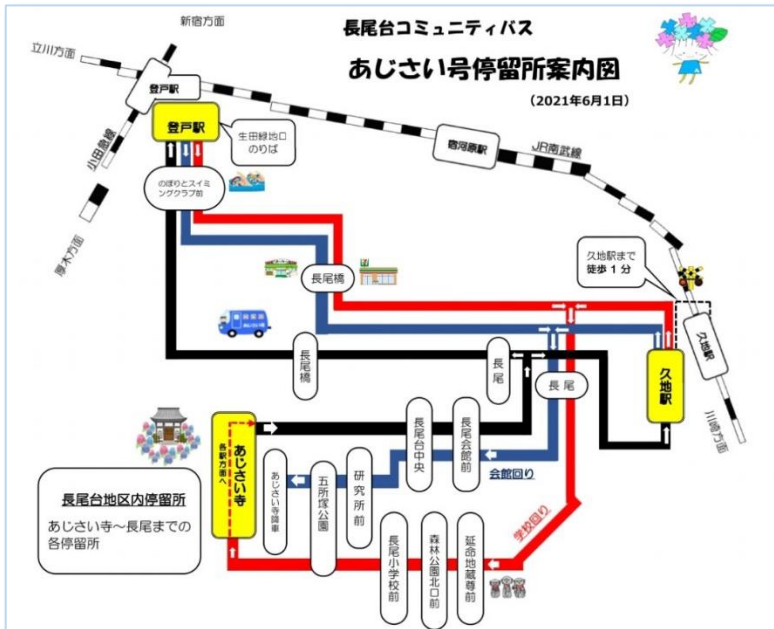


白幡台住宅



《事例3》多摩区・長尾台地区：定時運行乗り合い型「あじさい号」

● 長尾台地区は、府中街道（主要地方道）の南側に位置し、府中街道から標高が30m上がる丘陵地。あじさい寺で親しまれる長尾山妙楽寺があり、その東側が住宅地で、JR南武線久地駅、宿川原駅へは1.5km、登戸駅へは2.4kmと徒歩では遠い。



運賃表

- 現金又は回数券のお支払いとなります。ICカード及びスマホ決済は利用できません。また、二千円以上の紙幣は両替できませんので千円札又は小銭をご用意ください。
- 回数券（100円×10枚、20円×50枚で各千円単位、割引はありません）の購入は運転士に申し出てください。釣銭がないようにお願いします。

		長尾台地区内・久地駅・長尾橋	のほりとスイングクラブ前・登戸駅	割引適用
基本運賃	大人	220円	260円	
	中高生	180円	210円	乗車時に「学生証」を提示した場合で、無い場合は大人運賃です。
	小児*	110円	130円	1歳以上6歳未満で大人と同伴した場合は、大人1名につき1名無料
割引運賃 対象は適用欄に記載	大人	120円	160円	
	中高生	80円	110円	乗車時に「川崎市高齢者特別乗車証明書」、「身体障害者手帳」、「療育手帳」を提示した場合で、無い場合は基本運賃です。
	小児*	無料	無料	尚、「川崎市高齢者フリーパス」は割引対象外です。

* 小児運賃：1歳以上12歳未満、但し小学生含む。

- 運行検討：長尾台コミュニティ交通導入推進協議会
- 運行主体：(株)高橋商事（山ゆり号と同じ企業）
- 運行方式：乗合型（固定路線・定時運行）
- 運行開始：2014年年12月
- 乗車定員：28名（中型マイクロバス）
- 運行日数：6日/週（日曜祝日は運休）
- 運行便数：平日54便、土曜22便
- 運賃：左表（当初運賃）
高齢者、障害者等は半額

➔ 2023年4月から一律20円の値上げ実施

出典) 川崎市まちづくり局資料より。但しコメント付加。

- 川崎市では、まちづくり局交通政策室が責任部署となり、「コミュニティ交通等の導入検討・支援」、「身近な地域の公共交通における新技術の導入促進」策を推進しており、昨年以降も下表の実証実験を実施している。交通至便と思われがちな大都市の中にあって買い物難民地区対策に限らない、住民の利便性確保のためにICT活用した種々の活動を進めていると読める。
- 地域の推進協議会主体の活動・事業から、伊藤忠、双日といった総合商社がコミュニティ交通のシステム開発に乗り出している現状が明らかになった。

#	地区／「名称」	実験実施時期	地理的条件	運行形態	検討・運営主体	運行協力
1	多摩区 生田4～8丁目地区 「生田山の手シャトル」	2022年 2月28日～4月28日	・生田4丁目～8丁目は、小田急線生田駅北側に位置する 高台 の住宅造成地	・タクシー活用 オンデマンド乗り合い ・自治会地域内と近隣鉄道駅(生田、中野島)、バス停4カ所を結ぶ。 ・自治会地域内は乗り降り自由 ・ 料金：1回300円	・川崎市 ・ 伊藤忠 テクノソリューションズ(株)	・生田山の手自治会(交通問題推進協議会) ・生田交通(株)
2	麻生区 新百合ヶ丘駅周辺 「チョイソコしんゆり」	2023年 1月10日～3月11日	・新百合ヶ丘駅北側 丘陵地域 (向原、千代ヶ丘・・駅からの標高差50m高の住宅地で農地が残る)と、駅南方 丘陵地の住宅地 (王禅寺西地区・・標高差40m)	・ミニバンによる、 オンデマンド乗り合い ・北地区と駅周辺、南地区と駅周辺の2系統(駅周辺施設は共通) ・電話またはインターネットでの予約 ・ 料金：1回300円	・新百合ヶ丘駅周辺 オンデマンド交通実証実験 実行委員会	・川崎市、(株)アイシン、向ヶ丘交通(株)イースタン、 (株)K Tグループ 、(株)日能研関東、川崎信用金庫
3	麻生区・片平地区 「CAP」	2022年10月17日 ～2023年2月24日	・片平3丁目、4丁目は、柿生駅から 標高差30mほど登った丘陵地 にある住宅造成地	・ 定時定路線(乗合い型) ミニバン ・片平3丁目、片平4丁目と五月台駅、老人いこいの家、柿生駅を結ぶ ・ 運行：月曜/水曜、料金：無料	・片平地域コミュニティ交通推進協議会	・コスモ交通株式会社 ・地域の福祉団体等
4	宮前区・平地区 「つばめ号」	2022年11月14日 ～2023年3月27日	・最寄りの鉄道駅へは徒歩30分かかる 丘陵地の住宅地 。市営高山団地(23棟)と13棟の民間大規模マンション(1976年センチュリータウン)がある。	・ 定時定路線(乗合い型) ミニバン ・高山住宅とクリニックやスーパーを結ぶ、買い物、通院利用 ・ 運行：月曜/金曜、料金：無料	・平・五所塚コミュニティ交通地域協議会	・東栄タクシー(東栄興業株式会社)
5	中原区・高津区の一部地域 「チョイソコ川崎」	①2022年11月～2023年2月 ②2023年5月15日～未定	・3つの幹線道路と矢作川に囲まれた 平坦な地域(約6km²) と隣接する 高台 の井田地区 ・区域外側の等々力競技場、NEC事業所、富士通事業所にも停留所設置	・ミニバンによる オンデマンド乗り合い ・住宅地59カ所、公園8カ所、店舗・事業所28カ所、公共施設18カ所の合計113カ所の停留所を設置。 ・ 運行：月水金土日、料金：300円 ・電話またはLINE-Webで予約	・川崎市 ・ 双日 株式会社	・(株)アイシン

注記) 上記3、4については、川崎市は、横浜国立大学及び神奈川トヨタ自動車株式会社との連携により 共創型コミュニティ交通のケーススタディとして実施している。(2022年8月9日報道発表資料)