

行政視察報告書

参加議員	都市建設常任委員会 委員長 花田明仁、副委員長 木村淳司 委員 蛭名和子、中田靖人、軽米智雅子 天内慎也、木下靖
調査期間	令和6年5月7日（火）～令和6年5月9日（木）
調査先及び調査事項	①神奈川県川崎市 「中心市街地等の再開発について」 ②神奈川県横浜市 「デマンド型交通について」

視察概要

■ 調査先① 神奈川県川崎市

■ 調査事項 中心市街地等の再開発について

■ 調査内容

1 調査日

令和6年5月8日（水）

2 調査目的

川崎市の中心市街地等の再開発について調査し、本市の事業の参考とする。

3 対応者

川崎市議会議会局議事調査部政策調整課 課長補佐・調査係長 玉井 恵美子

川崎市まちづくり局拠点整備推進室 室長 松元 信一

川崎市まちづくり局拠点整備推進室 課長補佐 五十嵐 太一

川崎市まちづくり局拠点整備推進室 有留 俊輔

4 調査事項の説明

(1) 説明概要

①川崎駅周辺の再開発について

・川崎市の概要について

多摩川沿いの細長い地形で、東京都や横浜市に隣接しており、市の面積は144.35平方キロメートルである。人口は、令和6年4月9日時点で155万人を突破し、政令指定都市20市の中で人口は6位（平均年齢は最も若い）、広さは20位となっている。

将来人口の推計では、人口のピークは令和12年、その後は高齢者人口が増える見通しとなっており、人口増減については、他の大都市と比較し出生率が高く、死亡率が低くなっている。また、転入率、転出率ともに高い状況となっている。

・まちづくりの考え方

川崎市は宿場町として成り立ち、4つの街道の通り道となっている。

魅力と活力にあふれた広域調和型のまちづくり、身近な地域が連携した住みや

すく暮らしやすいまちづくりを目指している。

川崎駅、小杉駅、新百合ヶ丘駅周辺地区を広域拠点とし、新川崎駅、鹿島田駅、溝口駅、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区、鷲沼・宮前平周辺地区を地域生活拠点と位置づけている。

地区別に見ると、川崎駅周辺の川崎区は駅周辺に高層の建物が多く、近年はマンション以外にホテルも増えている。武蔵小杉駅周辺の中原区は、交通の便がいいことから、駅周辺で工場跡地等の土地利用転換により、タワーマンションの建設が進んだ。登戸駅周辺、生田がある多摩区は、山坂と緑が多く、また区内に3つの大学があり、学生も多く居住している。新百合ヶ丘駅周辺の麻生区は、新百合ヶ丘駅周辺で地形の高低差が大きい中で、戸建てを中心とした住宅地が広がっている。

・川崎駅周辺再開発事業実施に係る経緯・目的

1980年代の川崎駅東口地区は、古くからの繁華街やオフィス街であり、建物等の老朽化や駅前広場など都市機能が不十分であった。また、川崎駅西口地区は、大規模な工場や老朽化した公的団地などが立地しており、商業・業務施設が少なかった。また、骨格的な道路ネットワークが不十分であり、歩行者ネットワークも脆弱で駅周辺の回遊性が不足していた。

このことから、地域全体の土地利用を誘導するため、戦略的なまちづくりの考え方を整理し、都市計画に位置づけ、公的事業や民間再開発を連鎖的に誘導することとした。

②近年の開発動向

・事業は下記のとおりである。

JR川崎駅北口自由通路等整備事業

川崎駅西口大宮地区A-2街区

川崎市新本庁舎整備事業

(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業

③(仮称)京急川崎駅周辺地区の都市計画手続に関するスケジュール

令和5年1月17日に素案説明会、2月18日に公聴会、4月20日から5月10日まで原案の縦覧、8月28日に都市計画審議会を開き、同年9月6日に告示となった。

自動車教習所があった場所に、バスケットボールのBリーグのアリーナ開業を進めている。

・京急川崎駅周辺地区の都市基盤再編について

アリーナプロジェクトを見据えて、将来的には、アリーナ前に歩行者専用道路を造り、現在、タクシー乗り場や荷捌き場がなかったため、一方通行の川崎府中線を令和7年度中に相互通行化する予定である。

・予算について

総事業費は、相互通行、歩道化、擁壁設置等のための道路整備費として8.5億円であり、国の補助制度(社会資本整備総合交付金)を活用する。

・効果について

課題解消の検証は、完成後に歩行者調査等を実施し、歩行環境の改善状況などを評価する。川崎区の人口は2003年には20.1万人、2024年には23.1万人と増えて

おり、また、JR川崎駅の1日当たりの乗降者数は2005年に32.7万人、2019年に43万人、その後、コロナウイルスの影響もあったが、2023年には35.1万人となっている。川崎区の小売業年間商品販売額は2012年は約2290億円、2022年は約2580億円となっている。

また、公共空間の有効活用については、下記事業を実施している。

川崎駅北口通路・北口西バス乗り場でネーミングライツを導入

川崎駅北口通路において、広告掲載事業

川崎駅東口駅前広場において、デジタルサイネージ等を活用した多機能型広告塔等の整備事業

川崎駅東口駅前広場において、賑わい創出イベントを実施

・今後の方針について

引続き、民間事業者等の機会を捉え、周辺地域を巻き込み連携しながら、都市の機能更新を進めるとともに、地域の賑わい創出に努め、ハード・ソフトの両面でまちづくりを推進していく。

(2) 主な質疑応答

問 立地適正化計画について、川崎市は区ごとに計画が違うと思うがどうか。

答 現在、本市では立地適正化計画を作っている最中だが、人が住んでいないエリアが非常に少ないため、本市には立地適正化計画が合わないのではないかと、これまで計画策定に向けて動かなかったところがある。

防災面から立地適正化計画策定の必要性があると考え、全市的に考えていくことになる。

それぞれの区の計画もあるが、都市計画に関する立地適正化計画は全市的な話であり、市域の特徴が全然違うので、そういうことも踏まえて、全体で考える必要がある。

問 青森市では、基本的に市が計画を作って、それに合わせてまちづくりをするという順番だったが、川崎市の場合は、民間投資の再開発が多いように感じる。計画ありきで再開発が進むのか、それとも民間からの提案があって、それに合わせて再開発の計画が進むことが多いのか。

答 基本的に行政として、なるべく各地域の今後の方針を示すようにしている。

行政と民間のどちらが先というよりは、行政としては方針を示しながら、民間事業者との会話をする窓口を広げて、事業者がやりたいことを聞き、役割分担をしていくことが大切である。

問 再開発自体の経費を市が支出するというよりも、再開発に付随する部分に市が支出していることが多いのか。

答 役割分担の中でやるということと、再開発事業の場合は国の補助金等の制度を使うことになるため、市が直接的に再開発の経費に支出はしていない。再開発地区周辺の道路は行政で造るものであるため、市が負担している。

問 再開発が完了したときに、川崎市にとって収入的にメリットは固定資産税以外に何かあるか。

答 今回の事業の中に24階建てのオフィスビルがあるので、そこで働いている人達が

昼食に出かける等で外に出ていただければ、商店街のお客さんが増える等で収入が増えることも考えられる。

問 アリーナ建設の説明で、民間がアリーナ建設をしているということだが、土地は市が買い取るということか。

答 土地もアリーナ建設も全て民間のものであり、土地の地主の方と建物を建てる事業者が協定を結んで事業の実施につながったもの。

問 川崎市の市街化調整区域はどれくらいあるか。

答 市域の1割程度で、山側の地区の一部が市街化調整区域になっている。

視 察 概 要

■ 調査先② 神奈川県横浜市

■ 調査事項 デマンド型交通について

■ 調査内容

1 調査日

令和6年5月9日（木）

2 調査目的

横浜市のデマンド型交通について調査し、本市の事業の参考とする。

3 対応者

横浜市議会事務局 市会事務局政策調整課 係長 秋本 航太

横浜市都市整備局都市交通部 都市交通課 地域交通担当課長 徳重 拓也

横浜市都市整備局都市交通部 都市交通課 担当係長 春口 吉紀

4 調査事項の説明

(1) 説明概要

①経緯・目的

地域交通は市民の暮らしにおいて、欠かせないものである。これまで、既存バス路線の維持に向けた支援や生活に密着した公共交通サービスの実現に向けて、地域の主体的な取組を支援する「地域交通サポート事業」を進めてきた。

人口は2021年から減少に転じ、今後さらに少子高齢化が進むと想定されている。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、ライフスタイルは大きく変化し、DXの進展や働き手の不足など、社会情勢は大きく変化している。

こうした社会の変化に対応し、地域交通の維持・充実を着実に進めていくことが必要である。

②現状

人口減少と高齢化について、横浜市の人口は2021年をピークに今後、本格的な減少局面を迎えることが予測されている。また、0～14歳、15～64歳の人口は減少が続く一方、65歳以上人口は2045年頃まで増加が続くことが見込まれる。特に郊外部を中心に高齢化が進展しており、10年前と比較すると17区で高齢化率が上昇している。

地形の特徴について、鉄道駅は標高の低い位置にあることが多く、また、住宅地は丘陵地を含め市域全体に広がっている。傾斜地と駅と住宅地との間や住宅地内に広く分布している。

市民の移動実態（パーソントリップ調査）について、平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査では、年齢別に見ると高齢者はバスや自動車を選択する割合が多い傾向にある。また、郊外部を中心に自家用車による移動の割合が高い傾向にある。

公共交通の状況について、人口減少や高齢化の進展による利用者減少、運転士不足や運転士の高齢化等による担い手不足など、時代の変化に伴い交通事業者の経営環境は厳しくなっており、黒字路線で赤字路線を支えている状況である。

公共交通圏域について、鉄道駅及びバス停から道路のネットワークや勾配を考慮

して公共交通圏域を分析した結果、市域の大部分で公共交通へのアクセスが確保されているが、市内各地に駅やバス停から離れたエリアが生じている。

公共交通圏域の定義は、鉄道駅の徒歩圏域 800メートル、バス停の徒歩圏域 300メートルと設定しており、公共交通圏域の算出条件としては、道路距離で鉄道駅 800メートル、バス停 300メートルのいずれかに含まれている地域としている。

③現在の取組

生活に密着した地域交通の導入に関する地域の主体的な取組を支援する「横浜市地域交通サポート事業」を進め、平成 19 年度の開始から 15 年以上が経過し、17 地区で本格運行に至るなど地域の移動課題の解決を図るとともに、多くのノウハウを蓄積してきた。しかし、高齢化が進む中で地域活動の担い手が減ってきていることや、交通事業者の経営状況の変化などの様々な影響により、地域交通の導入が難しくなっている。

地域の主体的な取組によって、移動手段の確保や持続可能な運行がスムーズに進むよう、地域に対して様々な支援を行う事業である。最終的に、行政からの財政支援に頼らず、地域主体で自立した運行ができるようになることを目指す。

生活交通バス路線維持制度について、既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、市内の生活交通として必要なバス路線を維持するため、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保する制度である。

走行環境整備事業について、運行本数の多い路線に接続バスを導入できるように走行環境を整備することで、運行の効率化と、それにより生じる運転手等の経営資源を周辺の路線に再配分し、エリア全体のバスネットワークを維持する事業である。現在の取組としては、青葉区で令和 6 年 4 月に運行開始し、戸塚区で令和 6 年上半期に運行開始予定となっている。

横浜市で実施された実証実験の概要について、青葉区で生活サービスと連携したデマンド型交通「あおばGO!」、港南区で帰宅支援に特化したデマンド型交通「ながなが号」、旭区でタクシーを活用した相乗り「あいのり」、戸塚区で地域の輸送資源の活用をし「地域貢献バス なごみ号」を実施しており、令和 6 年度の当初予算額は 2 億 6895 万円である。

④地域交通のさらなる充実に向けた取組の方向性

地域を取り巻く現状や課題は市内各地に駅やバス停から離れた公共交通にアクセスしにくいエリアが生じていること、路線バスの利用者数の減少や、バス運転手の担い手不足等により、減便や路線廃止など、サービス水準の低下が懸念される。

横浜市の取組における現状、課題としては、高齢化等による地域の担い手不足等のため、地域での発意に至らず活動に取り組めないケースが生じていることや、運行までに時間がかかり、移動課題の解決に時間を要している。

取組の方向性としては、地域に適したきめ細かな移動サービスの充実、バス路線の維持に向けた取組として、DX 及び脱炭素化・GX の推進を図る必要がある。

地域に適したきめ細かな移動サービスの充実については、既存の「地域交通サポート事業」や市内で実施されている実証実験を踏まえ、地域交通のさらなる充実に向けて、支援や公費負担の在り方について検討する必要がある。

バス路線の維持に向けては、地域交通の根幹となるバス路線について、交通事業者等と連携した取組を進める。

D X 及び脱炭素化・G X の推進については、地域交通の利便性向上による利用促進や運行効率化、運転手不足など社会課題への対応を図るため、民間企業と連携しながら、D X を推進するとともに、脱炭素社会へ向けたG X の取組を進める。

⑤青葉区東部地区における新たな公共交通サービス実証実験（あおばGO!）

・検討の背景

課題である少子高齢化・人口減少では住みやすいまち、Q O L が高いまちの実現が求められる中で、地域交通もまちづくりにおいて、不可欠な生活インフラの1つである。

また、移動サービス持続のための採算性確保では、移動サービスだけで事業採算性を確保していくことが難しく、地域のコミュニティやつながりが希薄化、担い手不足が課題となっており、地域交通に関する支援メニューの多様化、地域に適した移動サービスの確保が求められている。

・目的

実証実験の目的として検討を進めている移動サービス像は、移動サービスと生活サービスを掛け合わせてまちの魅力・価値の向上を目指し、協賛金など運賃収入以外の収入を確保することである。

また、バスやタクシー業者等の移動サービス提供者とスーパー等の生活サービス提供者につなげるために、まちを開発したりする鉄道事業者であったり、多くの方々をつなぎ合わせるIT通信関係のプラットフォーマーの民間事業者がサービス提供者であると考えている。

行政としては、このようなビジネスモデルの成立化を実証実験を通じて確認し、仕組みづくりの総合調整や、この仕組みがうまくまとまるような支援制度を検討する。

このようなビジネスモデルを構築するためには、まず民間事業者のプログラムが必要であることから、共創の取組という形で民間事業者と公民連携とつながり、共創フロントという公民連携の仕組みがあり、それを活用し民間事業者と行政の対話により連携を進め、新たな価値を共に創出するものである。

今回、生活サービスと連携した移動サービスの実証実験の実施による、外出効果促進の検証、施設への送迎等の効果の評価を通じて、連携サービスの新たな事業モデルの成立可能性について検証することで、類似の地域特性を有する地区への横展開につなげていくことを目的として、実証実験を行った。

・概要

2023年9月15日から2024年3月15日までの9時から20時までで、乗降スポットを179か所に設定した。AI配車システムを活用し、リアルタイムの需要に応じてワゴン型の車両等の配車を行った。電話やアプリで予約することができ、利用料は大人1回につき300円、小人150円である。また、連携する施設の利用者に対し、交通チケットを配付し、デマンド交通の利用促進や連携施設の来訪、利用促進の効果検証を実施した。運賃の支払方法は、現金、電子マネー等のキャッシュレス決済（交通系IC除く）とし、定期券、回数券も利用できるようにしたことで、幅広い年齢層にも利用しやすいようにした。

・結果

利用回数における利用者の年代の割合は、35～49歳が3割で最も多く、性別では女性が約8割を占めた。また、乗車人数は実証実験期間150日間で約1万4000

人、利用回数は約1万回であった。1日あたりの乗車人数は約92人、1日あたりの利用回数は約70回であった。

月別の利用状況は、増加傾向に推移していったが、特に10月、12月、2月のタイミングが大きく増加した。特に、2月は全地区で増加幅が大きく、1月に実施した周知・広報施策のイベント等が影響している可能性が考えられる。

利用時間帯としては、どの時間でも利用されており、16時、17時台の利用が多く、地区別で比較しても時間帯別の利用傾向は大きく変わらないが、新石川地区は9時台の利用が比較的多い傾向であった。

運賃の支払い方法については、車両の乗務員が作成した運行記録及び交通チケット配布時に渡したアンケート回答結果を基に、運賃支払い及び交通チケット配布に関する集計、評価をしたところ、7.5割が交通チケットでの支払いであり、2.5割が現金、電子マネー等の支払いであった。

実証実験の前後で、普段の外出行動について変化があったかアンケートを取ったところ、買い物の外出頻度は6割強がほとんど変わらない、3割弱が増えたと回答しており、通院頻度は8割弱がほとんど変わらない、1割弱が増えたと回答している。

また、参考として、令和4年度の実証実験の結果、利用実績から一定の利用ニーズがあることが確認され、アンケート調査ではこれまで行けなかったところに行けた、移動機会が増えた等といった結果が得られた。一方で、登録方法が煩雑、認知度が低い、運行範囲が狭い等といった意見もあったことから、令和5年度の実証実験では、利用者が増加するよう、令和4年度の意見等を踏まえて、利用回数を1.5か月から6か月にし、サービス認知度を上げるため、ロゴマークを作成、利用登録にはインターネットかコールセンターのみだったものがLINEを活用し、運行エリアを拡大した。

(2) 主な質疑応答

問 地域の運行計画は、地域のどのような組織が作っているのか。

答 既存の自治会、町内会の集まりでやっている地域があったり、地域の中で移動検討する役割の人たちがいたりと様々ある。サポート事業については、地域まちづくり推進条例というのがあり、そこに登録している任意の5人が集まれば、いろいろなサポート事業を推進する会を立ち上げ、その5人の方を中心に地域の方で検討していただく流れになっている。

問 これまで4つの地域で実証実験をしてきて、それぞれデマンド交通の在り方も違うと思うが、応募した任意の5人から自分たちの地域にはこういったデマンド交通が合っているのではないかなどといった提案がされたということか。

答 今やっている4か所の実証実験は、新たな移動手段を導入すべく、今までやっていなかったような取組をしているもので、主に本市が中心となって地域に入っている。

問 デマンド交通では、各地区の乗降スポット間の距離はどれくらいか。

答 100メートルから200メートルである。

問 デマンド交通の定期券はいくらなのか。

答 大人料金は1か月で5000円である。

問 毎日乗る方は定期券を購入することにより、かなり割安になるか。

答 基本の運賃は1回の乗車につき300円であるため、安い。

問 利用する乗客数は日々違うと思うが、車両の数は常に何台用意している等、決まった台数があるのか。

答 各地区で1台ずつ用意しており、1週間前から予約することができる。また、今すぐ予約したい場合は、空きがあれば予約可能となっている。

問 各地区で実施した実証実験が、市民にとって分かりづらいという声はなかったか。

答 困りごとがある地域のニーズに対してどう答えようかといったところもあり、そこに本市がやりたいことを結びつけて、進めた事業である。

市が主体となって進めた取組だろうと、住民が感じているところもあり、そこまで利用促進につながっていないと感じているところである。

問 青森市でデマンド交通を実施するに当たって、一般のタクシー会社への影響があるという声の一部から出ていたが、横浜市ではどのように取り組んでいるか。

答 タクシー会社等への影響については、実証実験を始める際に、関係者と調整したうえで実施している。また、バス事業者やタクシー事業者、国の関係者も入っている地域公共交通会議という会議の中で、実証実験の概要を確認した上で行ったものなので、今のところはバス事業者やタクシー事業者に影響を及ぼしているという話は特に聞いていない。