

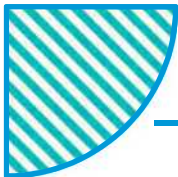
まちづくり部会資料

施策4-7-3 身近な交通環境の整備

まちづくり局
令和4年5月

資料をご覧ください。上での注意事項

掲載している数値等は、5月30日（令和4年度川崎市政策評価審査委員会第2部会の開催日）時点のものであり、今後、修正・変更になる可能性があります。



施策の概要

基本政策(1層)

活力と魅力あふれる力強い都市づくり

政策(2層)

総合的な交通体系を構築する

施策(3層)

身近な交通環境の整備

直接目標

地域の人々が生活しやすい交通環境を整える

主な事務事業

地域交通支援事業

コミュニティ交通等支援事業

バス利用等促進事業

自転車通行環境整備事業

自転車活用推進事業

駐車施設整備推進事業



実施計画に位置付けた成果指標

成果指標①

市内全路線バスの乗車人員数(1日平均)(市統計書・交通局データ)

算出方法	年間実利用者数/365日 (川崎市営バス、川崎鶴見臨港バス、東急バス、小田急バス、京急バス)			
指標の考え方	地域交通の課題は路線バスで対応することを基本としており、路線バスサービスの充実に向けた取組を進めることが利用しやすい交通環境の提供につながることから、乗車人数を指標として設定する。			
指標の目標値	<p style="text-align: center;">第1期策定時 316,045人</p> <p>(市バス) H22[2010]～26[2014]平均 (民間バス) H20[2008]～24[2012]平均 の合計</p>	<p style="text-align: center;">第1期目標 32.0万人以上</p> <p>(市バス) H25[2013]～29[2017]平均 (民間バス) H23[2011]～27[2015]平均 の合計</p>	<p style="text-align: center;">第2期目標 33.1万人以上</p> <p>(市バス) H29[2017]～R3[2021]平均 (民間バス) H27[2015]～31[2019]平均 の合計</p>	<p style="text-align: center;">第3期目標 34.0万人以上</p> <p>(市バス) R3[2021]～R7[2025]平均 (民間バス) H31[2019]～R5[2023]平均 の合計</p>
目標値の考え方	今後、高齢化に伴い、通勤・通学需要の減少傾向が予測されるが、現状のサービスレベルを維持するため、第1期実施計画策定時における乗車人員数平均(市バスはH22[2010]～26[2014]年度、民間バスはH20[2008]～24[2012]年度の各5年間)を現状値としたものに、過去の増加人数平均(市バスはH16[2004]～26[2014]年度、民間バスはH14[2002]～24[2012]年度)を加算したものを目標値とする。			

実施計画に位置付けた成果指標

概要 背景 取組 成果 まとめ

成果指標②		自転車に関わる交通事故件数（神奈川県警察交通年鑑）			
算出方法	各年の「交通年鑑」（神奈川県警察公表）の「市区町村別の発生状況」における市内の合計値				
指標の考え方	道路を利用するすべての方々の安全・安心で快適な利用環境の構築をめざし、自転車通行環境整備を実施することから、自転車に関わる交通事故件数の減少により、取組の成果を測ることができる。				
指標の目標値	第1期策定時 1,097 件 (H26) 〔2014〕	第1期目標 1,060 件以下 (H29) 〔2017〕	第2期目標 980 件以下 (R3) 〔2021〕	第3期目標 900 件以下 (R7) 〔2025〕	
目標値の考え方	計画策定時における過去 20 年間の自転車に関わる事故件数減少率より算出し、年間 20 件程度の減少をめざし、目標値を設定する。				

身近な交通環境の整備(地域公共交通)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 川崎市では、さまざまな交通課題に対応した、総合的かつ持続的な交通政策を推進するため、平成25(2013)年3月に「川崎市総合都市交通計画」を策定しています。
- 現在は、策定5年目の中間見直しとして、平成30年3月に改定を行った計画に基づき、目指すべき交通環境の実現に向け、関係者の連携・協力のもと、各種の施策・事業を戦略的に実施しています。
- また、坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなど、地域における様々な特性によって利用しやすい交通環境の整備が求められており、本市では、平成19(2007)年3月に、地域交通導入の考え方を取りまとめた「地域交通の手引き」を策定し、地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、進捗状況に応じた支援を行い、持続可能な交通環境の整備を推進してきました。

総合都市交通計画
平成25年策定(平成30年改訂)



地域交通の手引き

平成19年策定(H26.3改訂)



乗合型による
コミュニティ交通の運行

(麻生区高石地区[H23年度開始])



(多摩区長尾台地区[H26年度開始])



ボランティア運転手による
送迎車の導入

(宮前区野川南台地区[H20年度開始])



身近な交通環境の整備(地域公共交通)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 路線バスサービスの充実に向け、バス事業者との調整を踏まえ、バス路線の見直し等を推進しました。

【路線新設】 鷺沼駅 ⇔ 聖マリアンナ医科大学前の路線を新設

【路線延伸】 小杉駅前 ⇔ 道元坂下 を 小杉駅 ⇔ 東山田駅 まで延伸



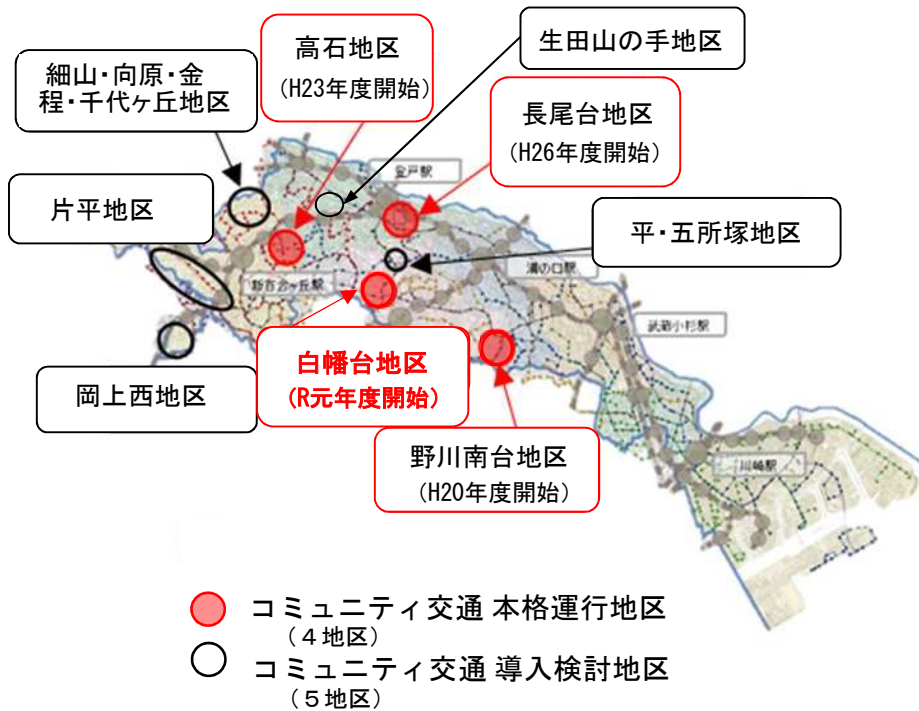
路線新設: 鷺沼駅～聖マリアンナ医科大学前



路線延伸: 小杉駅前～道中坂下の「東山田駅」までの延伸

身近な交通環境の整備(地域公共交通)

- 多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入等に対する支援を推進しており、宮前区において多様な主体との連携による新たな交通手段が導入されるなど、地域交通の整備に向けた取組を推進しています。



【市内の協議会設立地区】

商業施設との連携による送迎車の導入(R元年度) (宮前区白幡台地区)

● 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



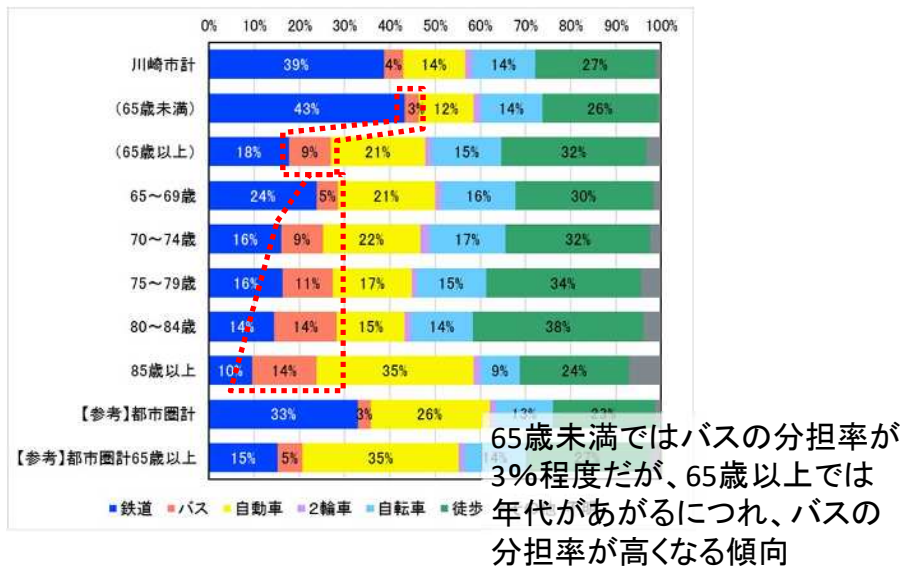
● 運行開始までの経緯

- 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

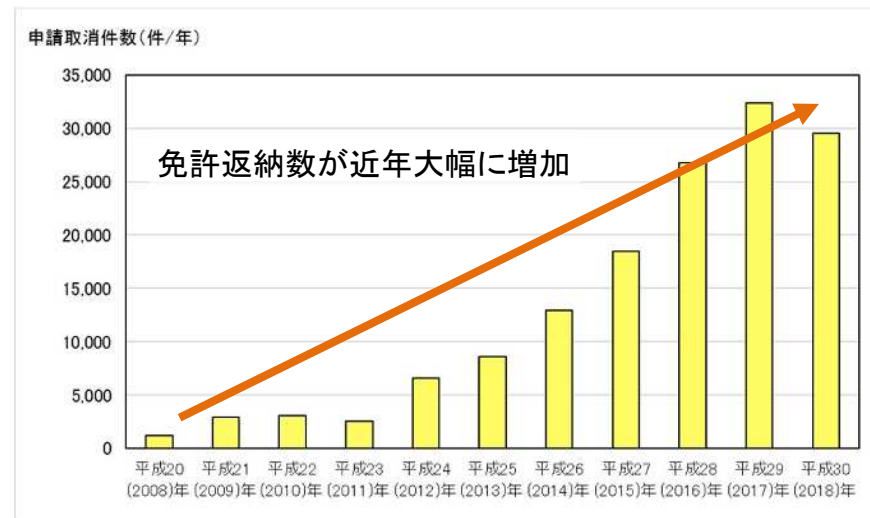
身近な交通環境の整備(地域公共交通)

- 本市における代表交通手段分担率では、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。

■ 高齢化の進展による地域交通ニーズの高まり



市内発着の移動における年齢階層別の代表交通手段分担率
(出典) 平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

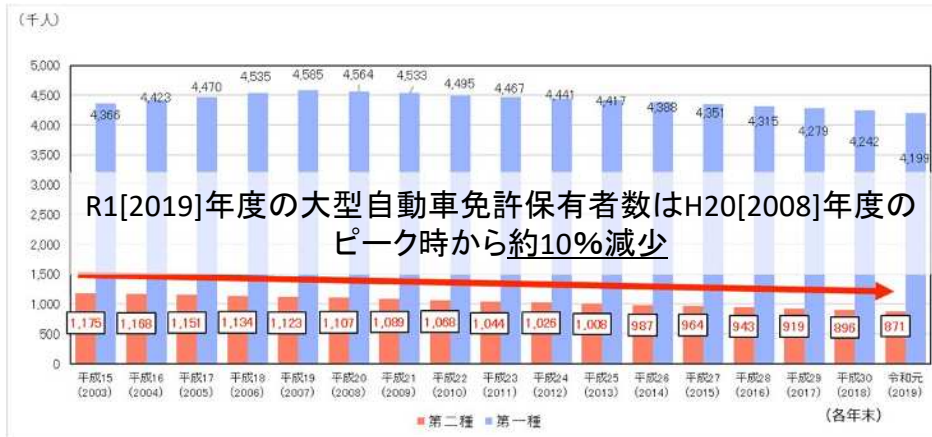


申請による運転免許取消件数の推移(神奈川県)
(出典) 警察庁運転免許統計

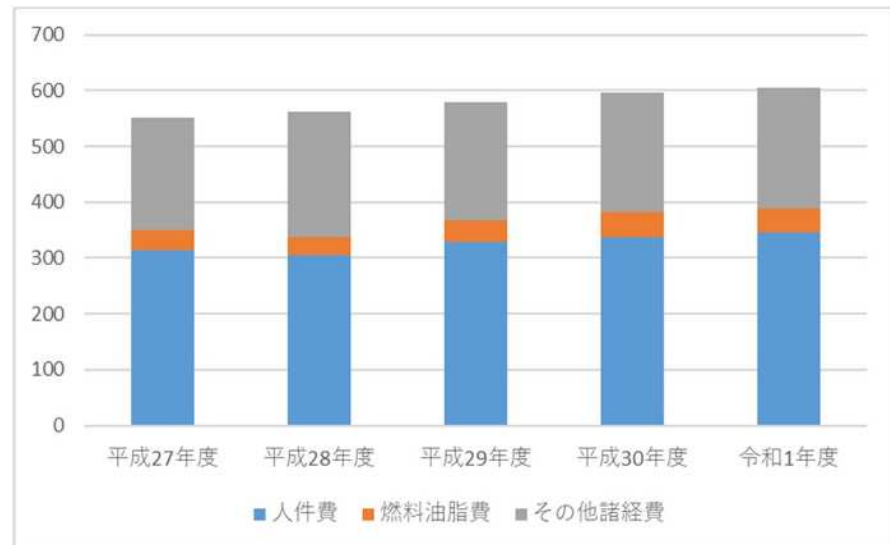
身近な交通環境の整備(地域公共交通)

- 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おり、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。
- 公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増している中、既存のバス路線を活かしつつ、バス路線の役割に応じた機能強化や地域主体のコミュニティ交通導入に向けた支援の実施等、地域の足を確保するための様々な手法について検討を進める必要があります。

■ 地域公共交通を取り巻く環境の変化



大型自動車運転免許保有者数の推移(全国)
(出典)警察庁「運転免許統計」



乗合バス事業実車走行キロ当り原価推移
(出典)国土交通省公表値より作成

身近な交通環境の整備(地域公共交通)

- 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。
- 「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ました。

■ ICTの進展 (しんゆりMaaS実証試験)



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)

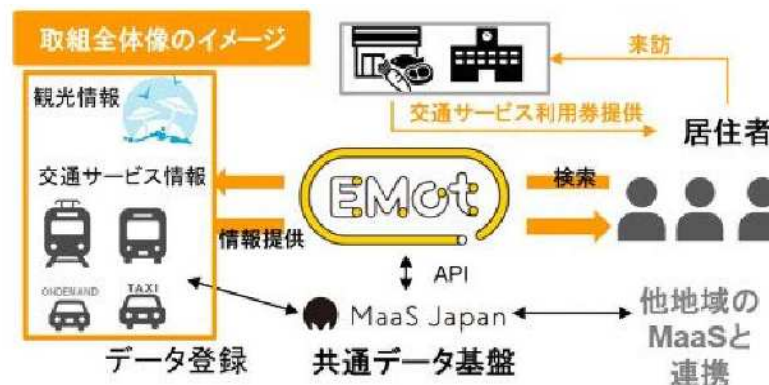


図 しんゆりMaaS実証実験の取組全体像イメージ
(出典)国土交通省 「令和2年度 日本版MaaS推進・支援事業38事業について」

身近な交通環境の整備(地域公共交通)

- 地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「川崎市地域公共交通計画」を令和3(2021)年3月に策定しました。

【川崎市地域公共交通計画の策定(R3[2021].3)】

川崎市地域公共交通計画



令和3(2021)年3月
川崎市

誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現を目指し4つの目標と、目標を達成するための15の事業を定める。

【基本方針】

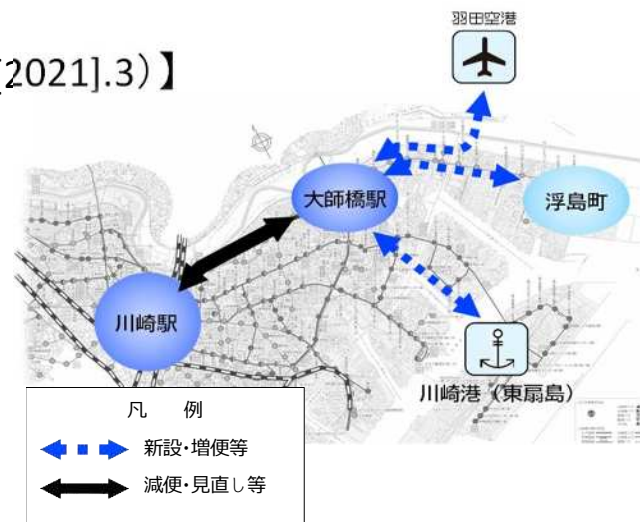
地域特性に応じた多様な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域交環境の向上を目指す

目標1: 効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

目標2: 活力あるまちづくりに資する交通環境整備の推進

目標3: 快適で利用しやすい輸送環境整備の推進

目標4: 地域特性に応じた移動ニーズへの対応



路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化
(川崎駅から臨海部方面への長大バス路線の効率化イメージ図)



地域との協働によるバス待ち環境の整備

身近な交通環境の整備(地域公共交通)

- 多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入等に対する支援を推進しており、宮前区において多様な主体との連携による新たな交通手段が導入されるなど、地域交通の整備に向けた取組を推進しています。また、令和3年度には社会環境の変化を踏まえ、コミュニティ交通に関する制度改定や、ICT等を活用した新たな制度を創設しました。

【コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組のとりまとめ(R3年度)】

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
 - ・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



- 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の際に、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。

取組2 ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組の展開

- ①ICT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
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、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。
- 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した。

身近な交通環境の整備(地域公共交通)

[参考]取組2におけるICT等新技术・新制度を活用した新たな取組の展開の事例

新技术を活用したオンデマンド交通の実証実験を実施

川崎市と伊藤忠テクノソリューションズ株式会社は相互に密接な連携・協力を行い、タクシーを活用したオンデマンド交通（利用者の予約に応じて運行する交通手段）を試験的に運行する実証実験を実施しました。川崎市では、コミュニティ交通に関する今後の取組として、ICT等新技术・新制度を活用した実証実験の新たな取組の展開を図ることとしております。

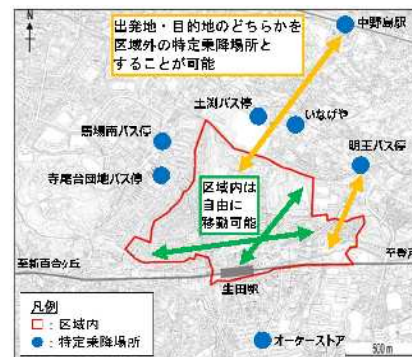
1 運行概要

対象エリア	多摩区生田4丁目～8丁目及びその周辺
実施期間	令和4年2月28日（月）から令和4年4月28日（木）
運行時間	平日（土日祝日は除く）、午前8時30分から午後3時30分まで
予約受付時間	アプリ：終日、電話：午前8時00分から午後4時00分まで
運賃	1人1回300円（年齢等問わず一律料金制）
車両	タクシー車両2台程度

2 運行の特徴

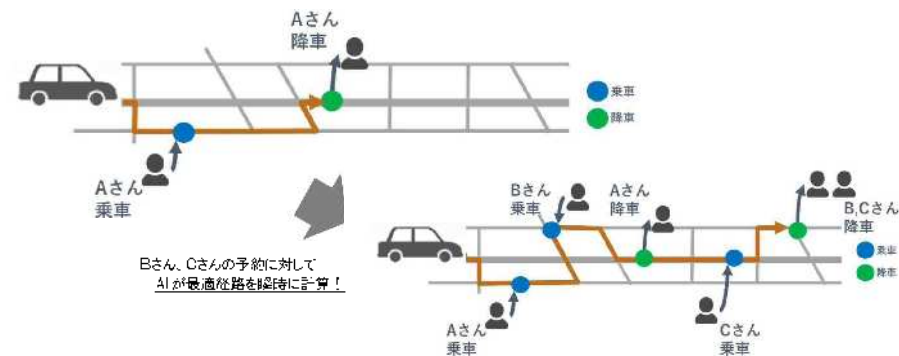
(1) 自由度の高い出発地・目的地の指定

生田4丁目から8丁目の区域内では自由に乗降場所を設定することができます。



(2) AIを活用した運行経路設定

アプリ・電話を通じた利用者からの予約状況に応じて、AIが最適経路を随時更新しながら運行します



3 サービス名等

- ・実験名：生田山の手オンデマンド交通実証実験
- ・サービス名：トライアル shot1(シャトル) 生田山の手
- ・実施主体：CTC、川崎市
- ・運行事業者：生田交通株式会社

身近な交通環境の整備(自転車の通行環境及び活用)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 交通事故全体に占める自転車に関わる交通事故の割合が高いことや、道路交通法の改正により自転車利用の法令遵守が厳格に求められていることから、地域特性に応じた自転車の通行環境整備を推進しています。
- 自転車を利用する誰もがルールを守り、安全・安心で快適な自転車利用を図るとともに、自転車を活用した魅力と活力に満ちたまちづくりを目指して、自転車通行環境整備、駐輪対策、ルール・マナー啓発の連携と幅広い自転車の活用が求められています。

取組の変遷

- 県道川崎府中アンダーパス部の自転車道の整備
(H24～25年度)
 - 当該道路は、歩道における自転車と歩行者の輻輳や、車道での自転車の逆走など、安全確保に向けた対策が必要であったことから、歩行者や自転車等の安全な通行環境の創出に向け、全国初となる「一方通行の自転車道」の整備を行いました。
 - 整備後、自転車道を通行することで歩行者との輻輳や逆走の改善が図られたことにより、重大な事故は生じておりません。



身近な交通環境の整備(自転車の通行環境及び活用)

概要 背景 取組 成果 まとめ

取組の変遷

● 市役所通りの通行環境整備

(H24～26年度)

- 放置自転車が多い中、歩行者と自転車の輻輳など危険な状況となっていたことから、安全な通行空間を確保するため、時間利用駐輪場の整備や歩道内の分離による通行環境整備を実施しました。



整備前



整備後

● 事故多発箇所等における通行環境整備

(H27～30年度)

- 自転車に対する社会の関心の高まりや道路交通法改正などの交通を取巻く環境の変化、今後の超高齢化社会への対応などを踏まえ、事故多発箇所や地域からの要望箇所などにおいて、安全性の向上に向け、自転車専用通行帯や矢羽根等による通行環境整備を実施しました。



東京丸子横浜線
(自転車専用通行帯)



向ヶ丘遊園菅生線
(矢羽根)

取組の成果

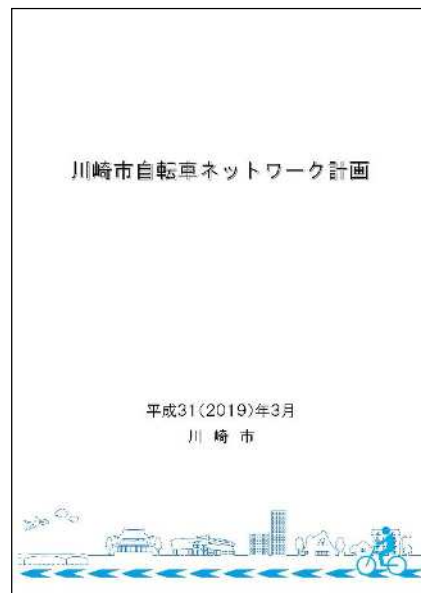
- これらの取組により、自転車に関わる交通事故件数は減少傾向(平成24年 1350件 ⇒ 平成30年 1000件)

身近な交通環境の整備(自転車の通行環境及び活用)

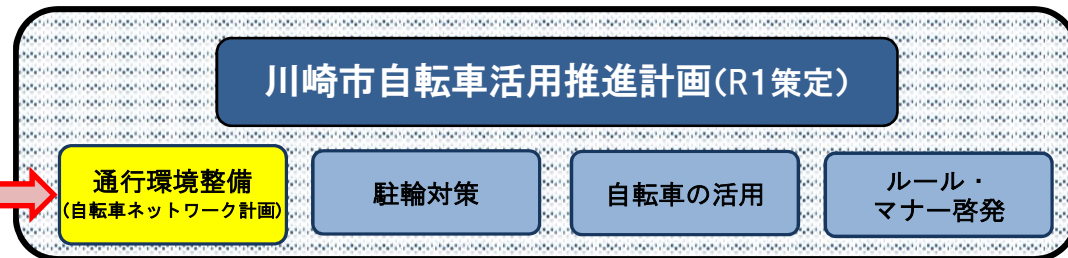
概要 / 背景 / 取組 / 成果 / まとめ

自転車通行環境整備

- 通行環境整備については、安全で快適な自転車ネットワークの構築に向け、自転車関連事故の多い箇所や自転車利用が多い駅周辺の道路等において計画的に整備を推進するため、「川崎市自転車ネットワーク計画」を平成31年3月に策定しました。
- 同計画の整備方針や考え方等を、「川崎市自転車活用推進計画(令和2年2月)」の基本政策の1つである「通行環境整備」に反映しました。
- 自転車利用ニーズの高まり等を踏まえ、第2期実施計画(令和1～3年度)の整備延長38kmに対して令和元年度から3年度末までに42kmの通行環境整備を実施しました。



川崎市自転車ネットワーク計画(H30策定)



歩道の通行分離



矢羽根等の設置

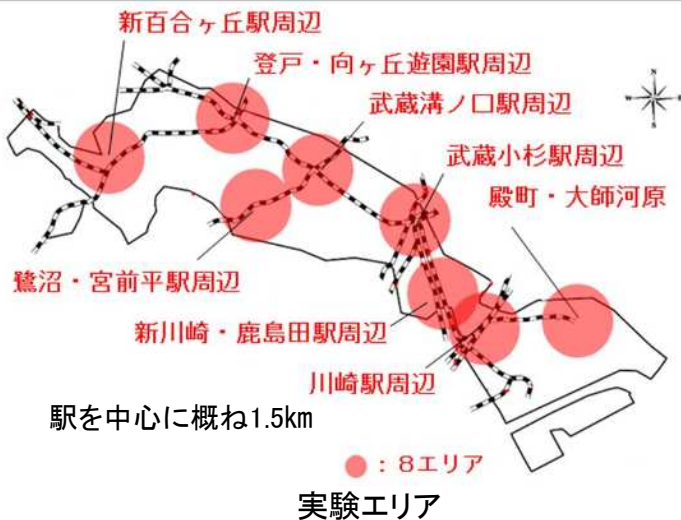


身近な交通環境の整備(自転車の通行環境及び活用)

概要 / 背景 / 取組 / 成果 / まとめ

自転車の活用推進

- 安全・安心で快適に通行できる道路空間の形成に向けて自転車通行環境整備を推進する一方で、地域の魅力発見と活力の向上にも寄与する「自転車の活用」を「川崎市自転車活用推進計画」の基本政策の一つに位置付けました。
- こうした中、身近な地域交通における移動環境の充実を目指し、移動手段の一つとして便利で利用しやすいシェアサイクルの利用・普及促進に向け、公共用地等を活用した実証実験を行い、主に駅・公共施設等への移動に利用され、アクセス性・利便性の向上等の効果や多くの利用者の満足が得られました。
- これらを踏まえ、より多くの人に利用していただくため、令和4年度から民間事業者主体によるシェアサイクルの本格運用に向けた取組を推進します。



サイクルポート

川崎市シェアサイクル実証実験(H31.3~R3.12)

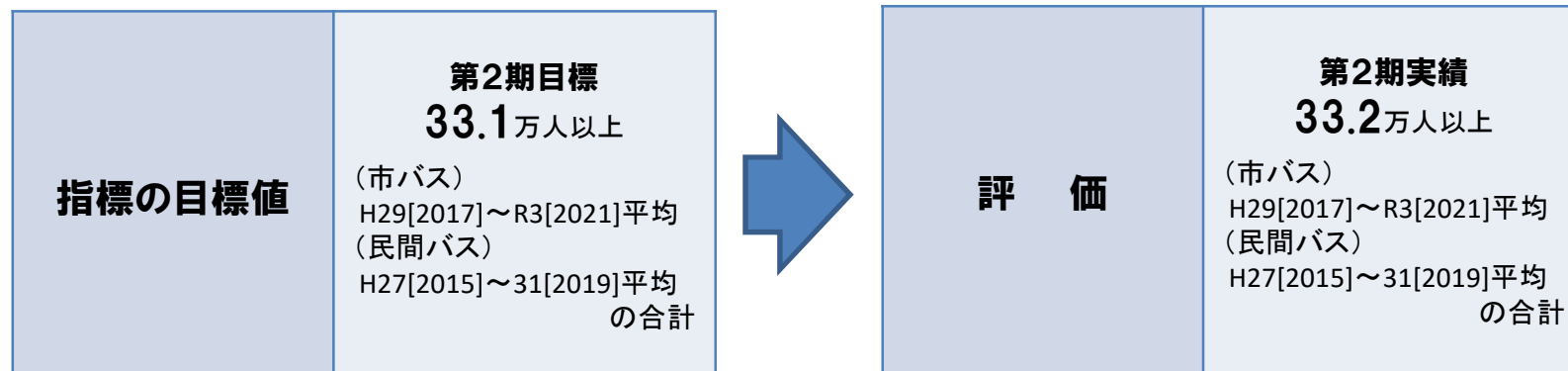
成果指標①の達成状況(目標達成)

概要 / 背景 / 取組 / **成果** / まとめ

市内全路線バスの乗車人員数(1日平均)

- 本指標は中長期的なトレンドを踏まえるため5年間の平均値を用いて評価することとしていますが、公共交通の利用促進に向けた様々な取組により、評価期間における1日当りの路線バス乗車人員数は33.2万人となりました。
- これにより、第2期目標である33.1万人を超える結果となったことから、計画期間の取組には一定の成果があったと考えられます。
- 引き続き、社会情勢やバスの利用動向等を注視しつつ、バス事業者等と協議・調整を踏まえ、効率的・効果的なバスネットワークの形成に取り組んでいきます。

成果指標:市内全路線バスの乗車人員数(1日平均)(市統計書・交通局データ)



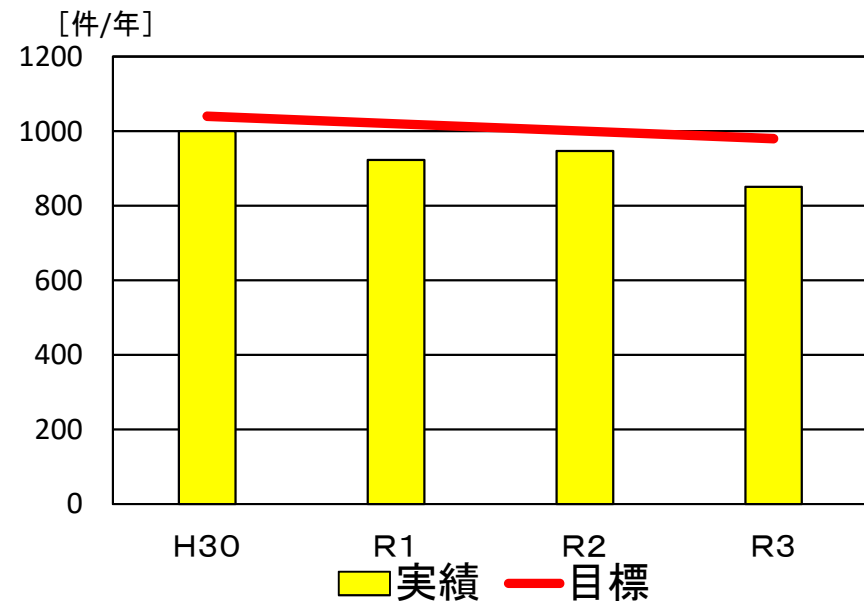
※市バスの令和3[2021]年度乗車人員数が現時点では未確定のため、「川崎市バス事業経営戦略プログラム(後期計画)」による乗車人員の推移を参考とし、令和3[2021]年度の乗車人員数は令和元[2019]年度(コロナ禍前)の約21%減として評価しています。

成果指標②の達成状況(目標達成)

自転車に関わる交通事故件数(神奈川県警察交通年鑑)

- 自転車に関わる交通事故件数の指標については、これまでの危険箇所における安全対策や自転車利用の多い駅周辺の道路における通行環境整備などにより、目標値を達成しており、計画期間の取組には一定の成果があったと考えられます。
- 一方で、近年では、長距離での自転車利用の増加などによる多様化や、新型コロナウイルス感染症の影響により、移動における接触機会を低減する手段の一つとして自転車の利用機会が拡大していることに加え、高齢者の自転車利用の増加など、自転車に係わる交通事故の発生が懸念されるため、一層の通行環境整備の推進が必要です。

	第1期策定時(H26)	H30	R1	R2	R3
目標		1040件	1020件	1000件	980件
実績	1097件	1000件	923件	947件	851件



自転車関連の補足資料

概要 背景 取組 成果 まとめ

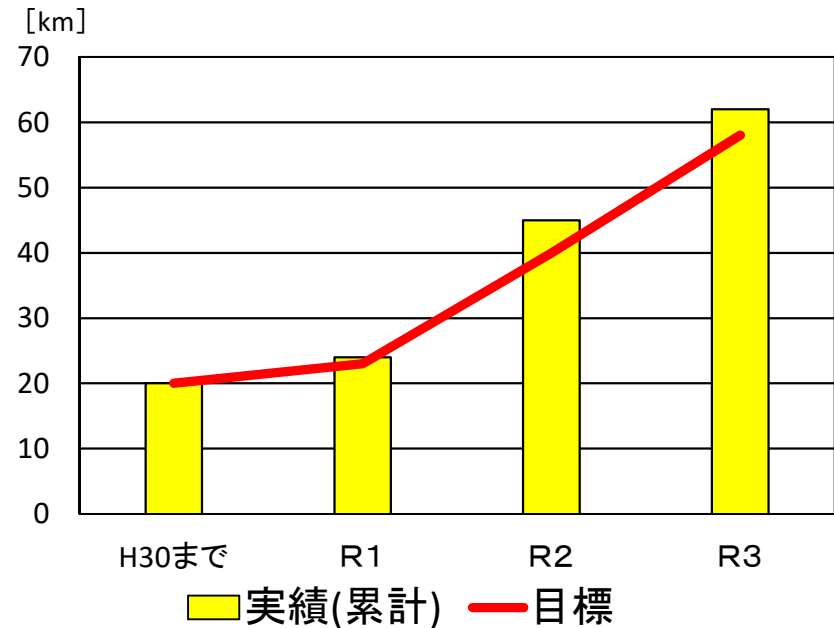
自転車通行環境整備延長

	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度
目標	H30まで (20km)	3km (23km)	17km (40km)	18km (58km)
実績	H30まで (20km)	4km (24km)	21km (45km)	17km (62km)

※()内の距離は累計を示す

※R1～R3年度の各年度の目標値の合計38kmに対し、実績42kmの整備

R3年度末までの整備累計目標58kmに対し62kmを整備し、目標達成



定性的な成果

自転車活用推進計画に基づき、「通行環境整備」、「駐輪対策」、「自転車の活用」、「ルール・マナー啓発」の4つの基本政策をもとに、総合的な自転車施策の取組により、事故件数や放置自転車が低減するとともに、シェアサイクルの利用の増加により、利便性・回遊性の向上等が図られ、安全・安心でまちの魅力向上等に寄与していることから一定の成果がありました。

施策の達成状況

概要 / 背景 / 取組 / 成果 / **まとめ**

施策の達成状況

A 順調に推移した(目標を達成した)

理由

- ① 配下の事務事業については、いずれもほぼ目標どおり達成できました。
- ② 「バス乗車人員数」については、目標値33.1万人に対して実績値は33.2万人となったことから、効率的・効率的なバスネットワークの形成に向け、一定の効果がありました。
- ③ 「自転車に関わる交通事故件数」は、平成30年の1000件から令和3年には851件と149件減少し、目標を達成していることから、自転車等の安全、安心、快適な通行環境の充実に向け、一定の効果がありました。

【施策の達成状況区分】

A 順調に推移した(目標を達成した)、B 一定の進捗があった(目標未達成のものがあるが一定の進捗があった)

C 進捗が遅れた(1期策定時を下回るものが多くあった)、D 進捗は大幅に遅れた(1期策定時を大幅に下回った)

施策の今後の方向性

今後の方向性

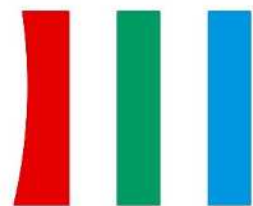
Ⅱ 概ね効果的な構成である(一部見直し等の余地がある)

理由

- ①路線バスについては、「地域公共交通計画」に基づき着実に地域交通環境の向上に向けた取組を推進していくとともに、コミュニティ交通については成果指標を新たに追加し、令和3年度における「地域交通の手引き」の見直しに伴う支援制度等の効果を検証していきます。なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークの推進や外出自粛の傾向など社会変容が進む中、路線バス等においても、利用動向が大きく変化していることから、今後の動向を注視し、市民生活への影響を的確に捉えながらバス事業者との連携をより一層強化し、地域公共交通に関する施策を進めていきます。
- ②自転車通行環境整備事業及び自転車活用推進事業については新型コロナウイルス感染症の影響等による自転車の利用機会の拡大など社会環境の変化とともに、地域特性や利用ニーズ等を踏まえた新たな課題への対応を図るため、令和4年3月に改定した「川崎市自転車活用推進計画」に基づき、安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進に向けて、一層の取組を進めていきます。

【今後の方向性区分】

- I 効果的な事業構成である(現状のまま継続する)、II 概ね効果的な構成である(一部見直し等の余地がある)
III あまり効果的な事業構成でない(見直し等の余地が大きい)、IV 事業構成に問題がある(抜本的な見直し等が必要である)



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市