

政策 4-7 総合的な交通体系を構築する

1 政策の方向性

- 本市は、地理的に交通至便な優位性を持った地域であり、首都圏の交通ネットワークの円滑化を図る上で大変重要な役割を担っています。一方で超高齢社会の進展は、今後の交通機関の利用形態に大きな影響を与えることが見込まれます。
- このようなことから、空港や新幹線などの広域交通機関の動向を踏まえながら、首都圏の経済活動の活性化や市民生活の利便性の向上に大きく寄与する広域交通の円滑化及び地域交通環境の整備など、民間活力や既存施設を最大限に活用し、鉄道・バス・自動車・自転車・歩行者等の総合的な交通体系を構築します。

(川崎市基本計画)

2 市民の実感指標

市民の実感指標の名称 (指標の出典)	計画策定時 (H27) [2015]	現状 (R1) [2019]	目標 (R7) [2025]
交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合 (市民アンケート)	62%	67.2%	70%以上

3 施策の体系

政策 4-7 総合的な交通体系を構築する

施策4-7-1 広域的な交通網の整備

施策4-7-2 市域の交通網の整備

施策4-7-3 身近な交通環境の整備

施策4-7-4 市バスの輸送サービスの充実

施策4-7-1 広域的な交通網の整備



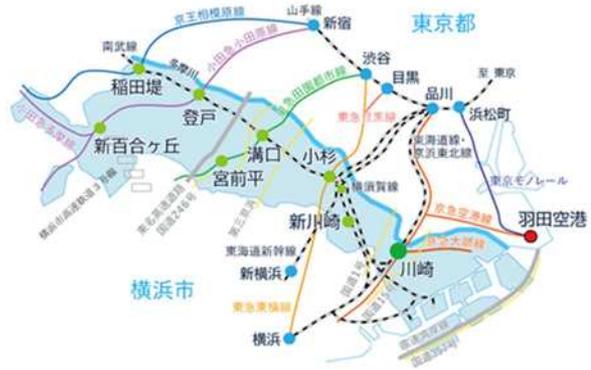
KAWASAKI
SDGs

川崎市は持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。



1 これまでの主な取組状況

- 「総合都市交通計画」に基づき、首都圏や本市における交通の円滑化や都市機能の向上を図る広域的な交通網の整備を推進するとともに、公共交通の利用促進に取り組んでいます。
- 鉄道事業者や周辺自治体等と連携し、横浜市高速鉄道3号線の延伸や既存鉄道路線の機能強化などによる鉄道ネットワークの形成、輸送力増強及びオプピーク通勤等による混雑緩和に向けた取組を推進しています。
- 首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的な道路ネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支えるネットワークの確保のため、国道357号など広域的な幹線道路網整備の取組を推進しています。



主な鉄道路線ネットワーク



首都圏3環状道路の整備状況

2 施策の主な課題

- 新型コロナウイルス感染症の流行を契機として生じた社会変容をはじめとして、働き方やライフスタイルの多様化、脱炭素化や社会のデジタル化、高齢化の進展など、社会経済状況が大きく変化していることから、こうした状況を注視しながら、鉄道・道路網や交通環境の整備等の取組を進める必要があります。
- 首都圏における本市の地理的優位性や放射・環状方向の鉄道・道路網を最大限に活かした、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏の都市機能・経済活動を支える交通網の整備が引き続き求められています。

総論

10年戦略

基本政策1

基本政策2

政策体系別計画

基本政策3

基本政策4

基本政策5

区計画
進行管理・評価

3 施策の方向性

- ★ 鉄道事業者や周辺自治体等との連携による鉄道ネットワークの形成に向けた取組の推進
- ★ 本市の都市機能の強化などに資する広域的な道路ネットワークの形成に向けた取組の推進

4 直接目標

- 首都圏における円滑な交通網を整える

5 主な成果指標

名称 (指標の出典)	計画策定時	現 状	第 1 期実施計画期間 における目標値	第 2 期実施計画期間 における目標値	第 3 期実施計画期間 における目標値
都市拠点 ^{※1} から羽田空港までの 平均所要時間 (まちづくり局調べ)	44 分 (平成24 (2012) ・17 (2005) 年度)	45 分 (平成29 (2017) ・27 (2015) 年度)	⇒	⇒	約 20 %以上 短縮 ^{※2} (令和14 (2032) 年度)
JR南武線の最混雑時間帯における 混雑率 (国土交通省鉄道関係統計デー タ)	195 % (平成26 (2014) 年度)	120 % (令和2 (2020) 年度)	⇒	185 %以下 (令和3 (2021) 年度)	180 %以下 ^{※2} (令和14 (2032) 年度)

※ 1 都市拠点：本市の広域拠点及び地域生活拠点であり、臨空・臨海都市拠点は含みません。

※ 2 総合都市交通計画における目標値を成果指標としています。

6 計画期間の主な取組

事務事業名	現 状	事業内容・目標	
	令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) ~ 7 (2025) 年度	令和 8 (2026) 年度以降
総合交通計画調査事業 本市の総合的な交通体系や交通施策の基本方向等を示す「総合都市交通計画」に基づき、社会環境の変化を踏まえながら取組を推進するとともに、東京都市圏総合都市交通体系調査を実施し、広域的な交通における課題の把握と分析を行います。	<ul style="list-style-type: none"> ●「総合都市交通計画」に基づく総合的かつ持続可能な交通政策の推進 ・計画の全体見直しに向けた検討 ●東京都市圏総合都市交通体系調査の実施 ・第 6 回東京都市圏物資流動調査の計画・準備 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に基づく取組の推進、進行管理 ・社会環境の変化や交通関係調査等を踏まえた計画の全体見直し ・第 6 回東京都市圏物資流動調査の実施・結果取りまとめ 	事業推進
鉄道計画関連事業 市内の鉄道ネットワークの形成に向け、鉄道事業者等と連携した取組を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道事業者や他自治体と連携した鉄道ネットワークの形成に向けた取組の推進 ・協議・調整 ●鉄道輸送力増強の促進等に向けた関係事業者との調整 ・協議・調整 ・周辺自治体、鉄道事業者、民間企業等との連携によるオフピーク通勤等の取組推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市高速鉄道 3 号線の延伸に向けた取組の推進 ・小田急・東急の複々線化に関する調整 ・輸送サービスの改善による混雑緩和・利便性向上に向けた取組の推進 ・通勤通学時間帯におけるオフピーク通勤等の取組推進 	事業推進

事務事業名	現状	事業内容・目標	
	令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
広域幹線道路整備促進事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 首都圏全体の都市構造の形成や本市の交通機能強化を図るため、効果的・効率的な取組を進めます。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●国直轄道路事業の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・国道409号ほか4路線の整備等に向けた協議調整 ●国道357号の整備促進 <ul style="list-style-type: none"> ・多摩川トンネル区間の整備促進 ●川崎駅周辺の交通円滑化対策に向けた取組 <ul style="list-style-type: none"> ・協議調整 ●高速道路料金の変更に伴う利用しやすい料金体系の実現に向けた国等関係機関との調整 <ul style="list-style-type: none"> ・協議調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備等に向けた協議調整 ・継続実施 ・継続実施 ・継続実施 	事業推進
川崎縦貫道路の整備事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 社会環境の変化などを踏まえ、広域的なネットワークの形成に向けた取組を進めます。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●I期事業の高速部(大師～国道15号間)の整備再開に向けた取組の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との協議調整 ●I期事業の国道409号(殿町～国道15号間)の街路先行整備の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との協議調整及び整備の促進 ●社会環境の変化等を踏まえた、II期計画(国道15号～東名高速間)の取組の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・関係機関との協議調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・継続実施 ・継続実施 ・継続実施 	事業推進

総論

10年戦略

基本政策1

基本政策2

基本政策3

基本政策4

基本政策5

政策体系別計画

区計画

進行管理・評価

施策4-7-2 市域の交通網の整備



KAWASAKI
SDGs



川崎市は持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。

1 これまでの主な取組状況

- 市民生活や経済活動を支える幹線道路は、「道路整備プログラム」に基づき、客観的な指標を用いて整備効果の高い道路を選定し、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進めています。
- 交通渋滞の基本的な対策である道路ネットワークの形成には一定の期間を要することから、交差点改良など局所的かつ即効的な対策等により、効率的・効果的に渋滞緩和を図っています。
- 「開かずの踏切」は交通渋滞の原因、高齢者や児童の安全性や地域の生活利便性の低下、一体的なまちづくりの阻害となるなど、さまざまな課題の要因となっています。こうした複数の行政課題を抜本的に解決するため、連続立体交差事業の推進など、本市の都市構造やまちづくりにまで効果が広く及ぶ基幹的な都市基盤整備を進めています。



資料：建設緑政局調べ

2 施策の主な課題

- 都市の活力を支える幹線道路等の整備については、交通環境の改善に向け、効率的・効果的に取組を進める必要があります。
- 連続立体交差事業については、今後の社会変容などを見据えた事業の効果や本市の長期的な行財政運営の見通しなどを踏まえ、取組を進める必要があります。

3 施策の方向性

- ★ 地域特性を踏まえた交通環境の改善や事業効果の早期発現に資する効率的・効果的な幹線道路等の整備の推進
- ★ 今後の社会変容等も踏まえた都市交通の円滑化や地域分断の解消、地域資源を活かした沿線まちづくりと連携した連続立体交差事業の計画的な推進

4 直接目標

- 自動車での市内交通を円滑化する

5 主な成果指標

名称 (指標の出典)	計画策定時	現 状	第 1 期実施計画期間 における目標値	第 2 期実施計画期間 における目標値	第 3 期実施計画期間 における目標値
都市計画道路進捗率 (建設緑政局調べ)	68 % (平成26 (2014) 年度)	68 % (令和2 (2020) 年度)	⇒	69 %以上 (令和3 (2021) 年度)	71 %以上 (令和7 (2025) 年度)
市内幹線道路における混雑時 (朝夕ピーク時) の平均走行速度 (建設緑政局調べ)	16.9 km/h (平成26 (2014) 年度)	15.9 km/h (令和2 (2020) 年度)	⇒	⇒	17.8 km/h以上 (令和7 (2025) 年度)

6 計画期間の主な取組

事務事業名	現 状	事業内容・目標	
	令和 3 (2021) 年度	令和 4 (2022) ~ 7 (2025) 年度	令和 8 (2026) 年度以降
都市計画道路網調査事業 将来の都市構造を支える、適切な都市計画道路網の構築に向けた取組を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ●「都市計画道路網の見直し方針」を踏まえた取組の推進 ・見直し候補路線に関する取組の推進 ・バスベイ設置や交差点改良に向けた検討・調整 	<ul style="list-style-type: none"> ●「都市計画道路網の見直し方針」を踏まえた取組の推進 ・野川柿生線変更の都市計画手続の推進 ・南幸町渡田線変更の都市計画手続に向けた取組の推進 ・中瀬線廃止の都市計画手続に向けた取組の推進 ・公共交通の強化に向けたモデル路線におけるバスベイ設置や交差点改良に向けた取組の推進 	事業推進
道路計画調査事業 「道路整備プログラム」の適切な進行管理を行うとともに、各種調査の実施、計画的な道路整備に向けた調査・検討を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ●「道路整備プログラム」に基づく取組の推進 ・プログラムの見直し ●緊急渋滞対策の取組の推進 ・新たな緊急渋滞対策の策定 ●基礎データ構築に向けた交通量調査等の実施 ・調査・分析 ・道路交通センサス、新技術の調査の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ●「道路整備プログラム」に基づく取組の推進 ・プログラムに基づく進捗管理や評価と今後の取組の検討 ●緊急渋滞対策の取組の推進 ・緊急渋滞対策の進捗管理 ●基礎データ構築に向けた交通量調査等の実施 ・継続実施 	事業推進
道路改良事業 都市計画道路などの幹線道路網の構築とともに、地域特性を踏まえた道路拡幅、歩道整備などにより道路交通環境の改善を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ●都市計画道路等の幹線道路網の整備の推進 ・国道409号の整備 ・丸子中山茅ヶ崎線の整備 ・宮内新横浜線の整備 ・東京丸子横浜線の整備 ・世田谷町田線の整備 ・尻手黒川線の整備 ・その他都市計画道路等の整備 (12路線) 	<ul style="list-style-type: none"> ●都市計画道路等の幹線道路網の整備の推進 ・国道409号の整備推進 ・丸子中山茅ヶ崎線の整備推進 ・宮内新横浜線の整備推進 ・東京丸子横浜線の整備推進 ・世田谷町田線の整備推進 ・尻手黒川線の整備推進 ・その他都市計画道路等の整備推進 	事業推進
渋滞対策事業 早期に効果発現が期待できる交差点改良などの渋滞対策を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ●交差点改良などの緊急渋滞対策の実施 ・丸子橋交差点等の対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ●交差点改良などの緊急渋滞対策の実施 ・緊急渋滞対策の実施及び対策実施箇所の効果検証 	事業推進

施策 4-7-2 市域の交通網の整備

事務事業名	現状	事業内容・目標	
	令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
橋りょう整備事業 橋りょうの新設・架替により道路ネットワークの形成・強化を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ●橋りょう整備に向けた取組の推進 ・(仮称)等々力大橋の整備推進 ・末吉橋の整備推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)等々力大橋の整備推進、完成 ・末吉橋の整備推進 	事業推進
京浜急行大師線連続立体交差事業 渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などに向け、長期的な事業を進める中で生じる社会変容等に適切に対応しながら、京浜急行大師線の連続立体交差化を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ●1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の事業推進 ・工事推進 ●1期②区間(東門前駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)の事業推進 ・事業費縮減や工期短縮に向けた検討 ●2期区間(川崎大師駅～京急川崎駅)の都市計画変更に向けた取組の推進 ・都市計画変更に向けた調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事推進及び工事完成 ・工事着手に係る検討の実施 ・検討結果に基づく取組の推進、事業再評価 ・都市計画変更に向けた調整、都市計画変更 	事業推進
JR南武線連続立体交差事業 渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などに向け、長期的な事業を進める中で生じる社会変容等に適切に対応しながら、JR南武線の連続立体交差化を進めます。	<ul style="list-style-type: none"> ●連続立体交差事業の事業化に向けた取組の推進 ・事業費縮減や事業期間短縮に向けた検討 ・取組方針決定 ・国等関係機関との調整 ●踏切の暫定対策の検討 ・踏切の暫定対策の検討 ●関連事業(矢向鹿島田線ほか沿線のまちづくり)と連携した取組の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業化に向けた都市計画手続等の推進 ・鉄道事業者と連携した踏切遮断時間の短縮に向けた取組等の推進 ・関係機関と連携した踏切の安全利用促進に向けた啓発活動の実施 ・関連事業と連携した取組の推進 	事業推進

総論

10年戦略

基本政策1

基本政策2

基本政策3

基本政策4

基本政策5

政策体系別計画

区計画

進行管理・評価

施策4-7-3 身近な交通環境の整備



KAWASAKI
SDGs

川崎市は持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。



1 これまでの主な取組状況

- 高齢化の進展等を背景に、地域公共交通に対するニーズの多様化や輸送需要の変化が進む中で、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して、令和3（2021）年3月に「地域公共交通計画」を策定しました。また、地域住民が主体となったコミュニティ交通に対する検討を支援し、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。
- 令和2（2020）年2月に策定した「自転車活用推進計画」に基づき、安全、安心、快適に利用できる移動環境の充実に向けて、自転車通行環境の整備を推進するとともに、身近な移動手段の一つとして自転車の利用促進に取り組んでいます。



商業施設との連携による送迎車の導入事例
(宮前区白幡台地区)



自転車通行環境の整備 (川崎区新川通り)

2 施策の主な課題

- 高齢化の進展や輸送需要の変化、運転手不足の深刻化など、地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、行政が主体となり、交通事業者や市民と共に効率的・効果的な路線バスネットワーク形成に向けて取り組んでいく必要があります。また、コミュニティ交通については、地域の特性を踏まえ、多様な主体との連携や新技術等の活用によるさまざまな運行手法の導入をより一層進める必要があります。
- 自転車利用のニーズの高まりや社会変容などを踏まえ、安全・安心・快適な移動環境の充実と、まちの魅力向上等に寄与する取組として、一層の通行環境の整備や、自転車のさまざまな活用が求められています。

3 施策の方向性

- ★ 効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に向けた取組の推進
- ★ 多様な主体等との連携や新技術・新制度を含むさまざまな運行手法の活用によるコミュニティ交通の導入促進等に向けた取組の推進
- ★ 安全・安心でまちの魅力向上等に寄与する自転車活用等の推進

4 直接目標

- 地域の人々が生活しやすい交通環境を整える

5 主な成果指標

名称 (指標の出典)	計画策定時	現 状	第 1 期実施計画期間 における目標値	第 2 期実施計画期間 における目標値	第 3 期実施計画期間 における目標値
市内全路線バスの乗車人員数 (1日平均) (川崎市統計書・交通局データ)	316,045 人 <small>(市バス：平成22(2010)～26(2014)年の平均、 民間バス：平成20(2008)～24(2012)年の平均)</small>	32.9万 人 <small>(市バス：平成28(2016)～令和2(2020)年の平均、 民間バス：平成26(2014)～平成30(2018)年の平均)</small>	32.0万 人以上 <small>(市バス：平成25(2013)～29(2017)年の平均、 民間バス：平成23(2011)～27(2015)年の平均)</small>	33.1万 人以上 <small>(市バス：平成29(2017)～令和3(2021)年の平均、 民間バス：平成27(2015)～令和元(2019)年の平均)</small>	34.0万 人以上 <small>(市バス：令和3(2021)～7(2025)年の平均、 民間バス：令和元(2019)～5(2023)年の平均)</small>
コミュニティ交通の利用者総数 (まちづくり局調べ)	第3期実施計画 から新たに設定	10.9 万人 (令和元(2019)年度)	—	—	12.5 万人以上 (令和7(2025)年度)
自転車に関わる交通事故件数 (神奈川県警察交通年鑑)	1,097 件 (平成26(2014)年)	947 件 (令和2(2020)年)	1,060 件以下 (平成29(2017)年)	980 件以下 (令和3(2021)年)	900 件以下 (令和7(2025)年)

6 計画期間の主な取組

事務事業名	現 状	事業内容・目標	
	令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026)年度以降
地域公共交通推進事業 「地域公共交通計画」に基づき、地域の特性や路線バスの利用実態、社会実態等を踏まえ、効率的・効果的な路線バスネットワーク形成をはじめとする地域交通環境の向上に向けた取組を進めます。	●「地域公共交通計画」に基づく取組の推進 ・計画の策定(R2) ・路線の効率化等に向けたバス事業者等との協議・調整 ・バス待ち環境等の改善に向けた取組の検討	●計画に基づく取組の推進、進行管理 ・計画改定に向けた取組の検討、計画の改定 ・地域公共交通活性化協議会での協議を踏まえた取組の推進 ・効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に向けたバス事業者等との協議・調整 ・基盤整備等を踏まえた新規路線・路線見直し ・中北部における路線バスの利用実態調査の実施 ・快適で利用しやすい輸送環境整備に向けた取組の推進	事業推進
地区コミュニティ交通導入推進事業 「地域公共交通計画」に定める地区コミュニティ交通の導入に向け、地域特性に応じて多様な主体と連携しながら、新技術等も活用したさまざまな運行手法の導入を図り、柔軟できめ細かな移動手段の確保に向けた取組を推進します。	●多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入の促進 ・白幡台地区における導入(R1) ・取組の検討(生田山の手地区等) ●行政主導により民間事業者等と連携した新たな取組の展開 ・方向性の取りまとめ(予定) ●「地域交通の手引き」に基づくコミュニティ交通の導入に向けた地域協議会等への支援等の取組の推進 ・手引きの改定(予定) ・新たな支援制度の検討	・生田山の手地区における取組の推進 ・平・五所塚地区における取組の推進 ・新たな地区における導入に向けた取組の推進 ・ICT等の新技術や新制度を活用した新たな取組の全市的な展開 ・新たな手引きに基づく取組の推進 ・新たな支援制度の導入、市民への周知、効果検証	事業推進
バス利用等促進事業 バスの運行情報等の充実による利便性向上など、事業者と連携しながら利用しやすい交通環境整備に向けた取組を進めます。	●バスロケーションシステムの導入及び運行情報の充実に向けた取組の促進 R2更新が所数：5か所 ●ICTを活用した更なる情報提供・利用の促進 ・活用検討、取組の推進	・新規設置及び既設箇所における機能更新の促進 ・継続実施	事業推進

事務事業名	現状	事業内容・目標	
	令和3（2021）年度	令和4（2022）～7（2025）年度	令和8（2026）年度以降
自転車通行環境整備事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> 自転車の通行帯や通行位置等を示す路面表示など地域の状況に応じた整備及び適正な維持管理により、安全・安心・快適に利用できる自転車通行環境の充実にに向けた取組を推進します。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車通行環境の充実にに向けた取組の推進 ・危険箇所の安全対策の実施 ・幹線道路や駅周辺における通行環境整備の推進 ・自転車通行環境の適正な維持管理の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車活用推進計画に基づく自転車通行環境整備に向けた取組の推進 	事業推進
自転車活用推進事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> 「自転車活用推進計画」に基づく進行管理と安全・安心でまちの魅力向上等に寄与する身近な自転車の活用を推進します。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車の活用に向けた取組の推進 ・「自転車活用推進計画」の改定（予定） ・計画に基づく施策の進行管理 ・シェアサイクル実証実験の実施・効果検証 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に基づく施策の進行管理 ・計画改定に向けた検討・改定 ・環境分野等と連携した自転車活用の推進 ・シェアサイクル実証実験の効果検証結果を踏まえた取組の推進 	事業推進
駐車施設整備推進事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> 建築物の新設等に伴い設置する駐車施設の配置や構造基準等について協議・指導を行うとともに、「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」に基づき、路上荷さばき等の地区課題への対応を図るなど、総合的かつ計画的に駐車対策を推進します。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●駐車場法及び条例等に基づく路外駐車場や付置義務駐車場の整備促進 R2協議件数：166件 ●「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」に基づく取組の推進 ・計画の策定（R2） ・隔地駐車場規定の見直しの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車施設設置に関する協議・指導 ・計画に基づく取組の推進、進行管理 ・路上荷さばき等の地区課題に関する取組の推進 ・隔地駐車場規定の見直し、規定を活用した取組の推進 ・交通を阻害する駐停車抑制に向けた普及啓発の実施 	事業推進

総論

10年戦略

基本政策1

基本政策2

基本政策3

基本政策4

基本政策5

区計画

進行管理・評価

政策体系別計画

施策4-7-4 市バスの輸送サービスの充実



KAWASAKI
SDGs



川崎市は持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。

1 これまでの主な取組状況

- 市バスの安全運行を確保するため、運転手実技研修の実施、LED路肩灯・ウインカーチャイムの全車導入、運転手への脳健診等の実施や区役所と連携した交通安全教室の実施など、輸送安全の向上に向けた取組を進めています。
- お客様サービス向上に向け、バスの乗り方や路線図等を英語で記した「市バスガイドマップ」の発行やJR川崎駅中央改札口前への総合案内表示板の設置を行いました。また、外部講師による接遇向上研修の実施、ノンステップバス車両の更新やバス停留所施設の整備・維持管理の実施などの取組を進めています。
- 市バスネットワークを維持・充実するため、「鷺沼駅～聖マリ安娜医科大学前」について、民間バス事業者と共同運行による路線を新設しました。また、新型コロナウイルス感染症の影響等による事業環境の変化に対応するため、路線の見直しやダイヤ改正を進めています。
- 安定的な事業基盤の構築に向けて、新たな運転手（養成枠）の採用選考の実施や営業所の計画的な整備などの取組を進めています。



資料：交通局調べ



市バスイメージキャラクター「ルフィン」

2 施策の主な課題

- 市バス事業については、新しい生活様式の定着等による利用動向など、事業環境の変化に適応した取組を進めるとともに、一層の輸送安全性の向上やバリアフリー化の推進、都市基盤整備等への対応が必要です。

3 施策の方向性

- ★ 利用実態を踏まえた事業規模への適正化に向けた取組の推進
- ★ 輸送安全性の確保やお客様サービス、移動空間の快適化に向けた取組の推進

4 直接目標

- 安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する

5 主な成果指標

名称 (指標の出典)	計画策定時	現 状	第1期実施計画期間 における目標値	第2期実施計画期間 における目標値	第3期実施計画期間 における目標値
有責事故発生件数 (走行距離10万kmあたりの有責 事故発生件数) (交通局調べ)	0.29 件 (平成26(2014)年度)	0.40 件 (令和2(2020)年度)	0.28 件以下 (平成29(2017)年度)	0.28 件以下 (令和3(2021)年度)	0.28 件以下 (令和7(2025)年度)
お客様満足度 (市バスお客様アンケート調査)	55.4 % (平成26(2014)年度)	50.4 % (令和2(2020)年度)	62.5 %以上 (平成29(2017)年度)	68.0 %以上 (令和3(2021)年度)	72.0 %以上 (令和7(2025)年度)
市バスの乗車人数 (1日平均) (交通局調べ)	127,993 人 (平成22(2010)～26 (2014)年の平均)	12.9万 人 (平成28(2016)～令和2 (2020)年の平均)	12.9万 人以上 (平成25(2013)～29 (2017)年の平均)	13.1万 人以上 (平成29(2017)～令和3 (2021)年の平均)	13.3万 人以上 (令和3(2021)～7 (2025)年の平均)

6 計画期間の主な取組

事務事業名	現 状	事業内容・目標	
	令和3(2021) 年度	令和4(2022)～7(2025)年度	令和8(2026) 年度以降
市バス運輸安全マネジメント推進事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 運輸安全マネジメントに基づき、輸送の安全性の向上に向けた取組を実施します。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●運輸安全マネジメントの着実な推進 輸送安全委員会 開催：年4回 ●効果的な事故防止対策の実施 ・実車を用いた体験型研修等の実施 ●事故防止に向けた啓発活動の実施 ・交通安全教室の実施 ●適切な運行管理の実施 ・運行管理者研修の実施 ●運行ミス防止対策の実施 ・運行ミス防止対策の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送安全委員会の開催 ・継続実施 ・小学校と連携した交通安全教室の開催 ・継続実施 ・継続実施 	事業推進
市バス安全教育推進事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 輸送の安全を取り巻く状況の変化等に的確に対応した教育及び研修の充実を図ります。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●営業所研修(全運転手)の実施 営業所研修：年6回 ●階層別研修、派遣研修の実施 階層別研修・派遣研修：年25回 	<ul style="list-style-type: none"> ・営業所研修の実施 ・採用年数別研修の実施 ・外部講師による接遇研修の実施 	事業推進
市バスネットワーク推進事業 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> 利用実態や走行環境の変化、市のまちづくりに対応した運行を行い、市バスネットワークの維持を図ります。 </div>	<ul style="list-style-type: none"> ●利用実態を踏まえた運行計画の見直し ・タイヤ改正等の実施 ●都市基盤整備に合わせた運行計画の見直し ・都市基盤整備に合わせた運行計画の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態を踏まえたタイヤ改正等の実施 ・都市基盤整備に合わせた運行計画の見直し 	事業推進

事務事業名	現状	事業内容・目標		
	令和3(2021)年度	令和4(2022)～7(2025)年度		
				令和8(2026)年度以降
市バスお客様サービス推進事業 お客様の声やお客様満足度などの変化を踏まえた、お客様に満足いただけるサービスを提供します。	<ul style="list-style-type: none"> ●市バスサービス向上推進本部会議の運営を通じた施策の進捗管理・評価・改善によるサービスポリシーの着実な推進 サービス向上研修：年3回 ●添乗観察の実施と個別助言・指導等による継続的なサービスの向上 添乗観察：年2回 ●「市バスお客様アンケート調査」の実施、調査結果の分析・検証 調査の実施、調査結果の分析・検証 	<ul style="list-style-type: none"> ・サービス向上研修の実施 ・添乗観察の実施 ・継続実施 	事業推進	
市バス移動空間快適化事業 バリアフリー化の推進や分かりやすい案内サービスの充実などに取り組みます。	<ul style="list-style-type: none"> ●バリアフリー法に適合した低床バス導入率100%の維持 R3ノンステップバス車両の更新：16両 ●市バス運行情報の提供 タブレット型運行情報表示器の維持管理 ●バス停留所施設(上屋、標識、ベンチ等)の維持・管理 R2整備実施 上屋：10基 標識：39基 	<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス車両の更新 ・継続実施 ・維持・管理 	事業推進	
市バス事業基盤強化事業 人材の確保・育成や営業所の計画的整備など、安定的な事業基盤を構築します。	<ul style="list-style-type: none"> ●安定的な事業基盤を支える人材の確保 運転手・整備員の計画的な採用 大型自動車第二種免許を有していない若年層(養成枠)の採用選考の実施 ●人材育成に向けた取組 職種別研修の実施 交通局初任者研修の実施 ●上平間営業所建替整備の推進 整備推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・継続実施 ・職種別及び初任者研修の実施 ・整備完了 	事業推進	
市バス収益性事業 貸切バス事業や広告事業など収益性のある事業に積極的に取り組みます。	<ul style="list-style-type: none"> ●貸切バスの事業推進 貸切バスの事業推進 ●広告宣伝事業の推進 車内額面貸切広告の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・貸切バスの事業推進 ・継続実施 	事業推進	
市バス営業所の管理委託事業 限られた経営資源の適正配分による運行の効率化及び市民サービスの向上を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> ●上平間・井田営業所の管理委託 管理委託の実施 ●委託営業所の評価・検証 評価委員会：年3回 ●委託規模の検討の実施 委託規模の検討の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・継続実施 ・委託営業所の評価・検証 ・検証結果等を踏まえた取組の推進 ・継続実施 	事業推進	
市バス地域貢献事業 社会的要請に対応した取組や地域貢献に向けた取組を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ●社会的要請等に対応した事業の推進 ハイブリッドバスの導入等による環境対策の推進 災害時の迅速な対応に向けた取組の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会的要請等に対応した事業の推進 	事業推進	
市バス経営計画推進事業 交通局内の進捗管理会議等を活用し、経営計画に基づく事業を効果的に推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ●「川崎市バス事業経営戦略プログラム」の取組推進 プログラムに基づく取組推進 局内進捗管理会議の開催：年2回 市バス事業アドバイザー・ボードの開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・プログラムに基づく取組推進 ・局内進捗管理会議の開催 ・次期経営計画の策定に向けた取組の実施 ・アドバイザー・ボードの開催 	事業推進	

総論

10年戦略

基本政策1

基本政策2

基本政策3

基本政策4

基本政策5

区計画

進化管理・評価

政策体系別計画