

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

1. 見直しの背景

① 社会状況の変化に伴い交通を取り巻く環境が大きく変化

- 働き方の変化等による輸送需要の減少を踏まえた公共交通の維持確保
- 新たな技術を活用した多様なモビリティの実現に向けた交通環境の整備 等

② 脱炭素社会の実現に向け「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」を改定

- 関連計画の大幅な改定を踏まえ、本計画においても計画の見直しが必要

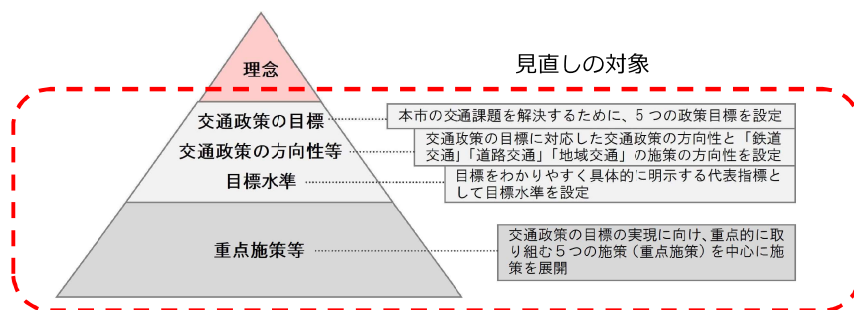
③ J F E 高炉等休止に伴う大規模な土地利用転換の発生

- 臨海部における土地利用転換を踏まえた交通ネットワークの整理が必要

④ 交通を取り巻く環境や技術の進展の急速な変化に対応した計画の見直し

- 急速な変化に対応できるよう、取組時期や目標指標等の見直しが必要

また、今回の全体見直しにおける見直しの対象は、「理念」は、基本的に継承しつつも、「**理念**を除く全ての内容を対象とし、目標以下の各段階の全ての項目について**本市が直面する交通課題を踏まえ**、見直しを行うものとする。



2. 見直しにあたって考慮すべき環境の変化

- ◆ 計画策定から10年が経過するとともに、近年の新型コロナウイルスの影響も相まって、**本市を取り巻く社会状況・交通特性等が大きく変化**している。
- ◆ これにあわせて、**本市が直面する交通課題についても大きく変化**しており、その変化に対応した計画の見直しを行うことが必要となっている。

交通政策を取り巻く社会状況の変化

- ・人口減少社会への転換と高齢化の更なる進展
- ・ICTや新たな技術の進展
- ・脱炭素社会の実現に向けた取組の進展
- ・働き方の変化等
- ・インバウンドによる訪日外国人旅行者の増加
- ・都市インフラの老朽化 等

交通特性・まちづくりの変化

- ・外出率の低下によりトリップ数が減少
- ・短距離トリップの増加
- ・新たなモビリティニーズの拡大
- ・コンパクトバスネットワークやウォークラブルなまちの促進 等

直面する交通課題

- ◆ 人口動向・交通特性等からみた課題
 - ・輸送需要の減少に伴う地域公共交通の維持・確保
 - ・高齢者等の移動手段の確保
 - ・まちづくりとの連携
- ◆ その他の交通課題
 - ・新たなモビリティの実用化
 - ・インフラの効率的な維持管理
 - ・脱炭素社会の実現に向けた公共交通の利用促進



外的要因による環境の変化

- ・J F E 高炉等休止に伴う大規模な土地利用転換

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

3. 見直しのポイント

- ◆ 人口減少社会への転換、高齢化の更なる進展を見据えつつ、輸送需要の減少やまちづくりの変化、新たなモビリティの活用など**社会状況や交通を取り巻く環境の大きな変化に適切に対応するため**、これまで取り組んでいる**既存の施策を推進**するとともに、下記①の**視点、新たな取組みをもって見直し**を行う。
- ◆ また、**計画期間、計画の構成、目標指標についても構成の簡素化やわかりやすい目標指標とする**など、下記②～③について見直しを行う。

見直しのポイント

① 社会状況の変化等を踏まえた新たな取組みの実施

【視点1】本市の強みや既存ストックなどを活用した持続可能な交通環境の整備

- ・ 臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワークの形成
- ・ 輸送需要の変化など社会の変革期に対応した地域公共交通の維持・確保
- ・ 予防保全型の管理を活用した交通インフラの効率的な維持管理・老朽化対策

【視点2】まちづくりと連携した快適で利便性の高い交通環境の整備

- ・ まちづくりと連携した地域交通環境の整備
- ・ 拠点地区における公共空間を活用した快適で賑わいのある歩行空間の整備

【視点3】地域特性や移動手段の変化に対応した多様なモビリティの活用による交通環境の整備

- ・ ICT等を活用(オンデマンド等)し利用者ニーズに対応した地域公共交通の整備
- ・ 脱炭素社会の実現に向けた地球環境に配慮したモビリティの活用
- ・ シェアリングサービスを活用したモビリティの利活用の推進

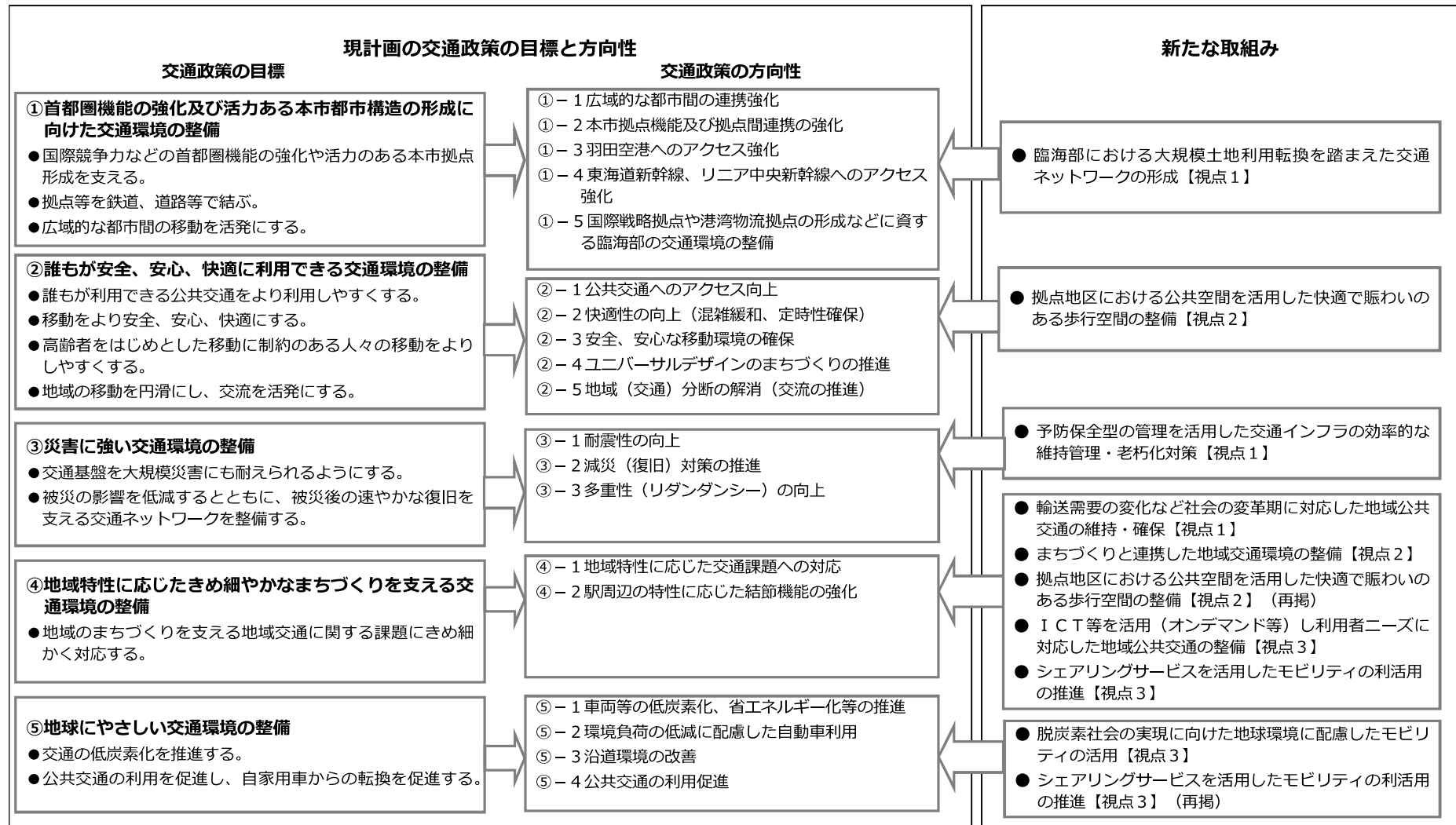
② 計画期間及び取組時期の見直し

- ・ 計画期間については、概ね20年後の将来像を見据えつつ、その実現のために10年以内に実施する事業の計画管理を行うことで見直しの検討を行う。
- ・ 取組時期については、短中期と長期の2段階として、長期的な取組の具体的な目標年次や完了時期については明記しないことで見直しの検討を行う。

③ 全体構成及び目標指標の見直し

- ・ 重点施策については、交通政策の目標との再構築を行う。(重複の解消)
- ・ 多くの時間と費用を要する目標については、長期目標とし、短中期により実現が期待できる目標については、市民に分かりやすい指標とする。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

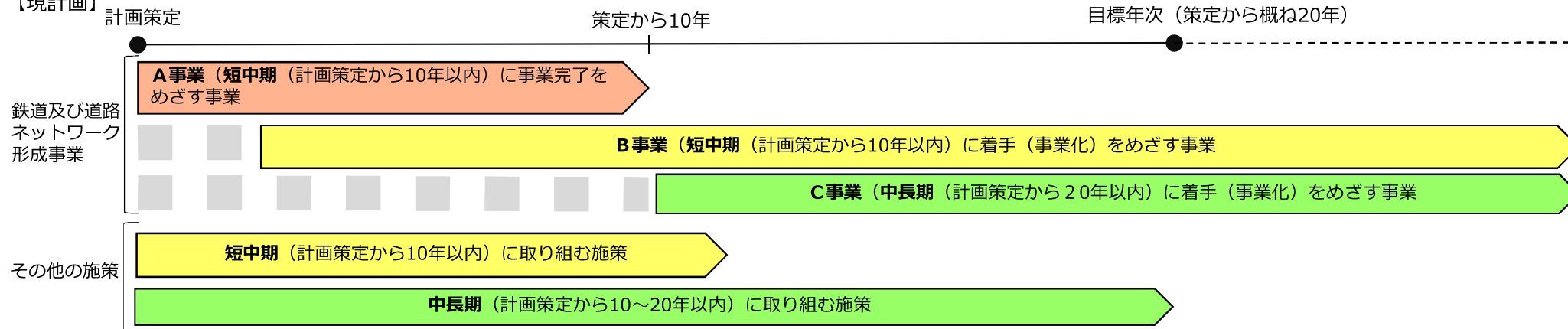


川崎市総合都市交通計画の見直しについて

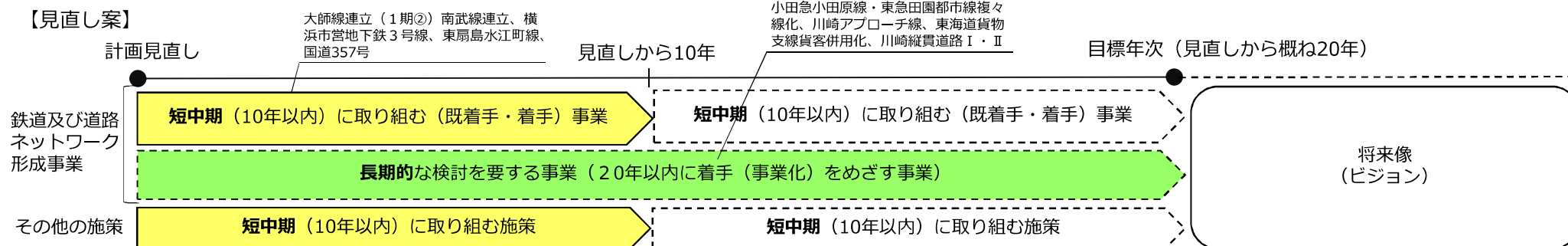
4. 計画期間及び取組時期の見直しについて

- ・ 現計画では、計画期間を概ね20年間としているが、交通を取り巻く環境の変化や技術の進展が著しいことから、概ね20年後の将来像を見据えつつ、その実現のために10年以内に取組を推進する事業の計画管理を行うこととする。
- ・ また、ネットワーク形成事業の取組時期については、計画の見直しから10年間以内に取り組む事業（既着手又は着手予定）を短中期事業、着手までに長期的な検討を要する事業を長期事業として、長期事業については具体的な目標年次や完了時期については明記しないものとする。

【現計画】



【見直し案】



川崎市総合都市交通計画の見直しについて

5. 目標水準（指標）の見直しについて

- 目標水準（指標）については、これまでの取組状況などを踏まえ以下の方向性を持って見直しを行う。

【これまでの取組状況を踏まえた目標水準（指標）の課題】

①長期的な取組に基づく指標と短中期的な取組に基づく指標が混在

【長期的な目標】

広域拠点間の所要時間の短縮	広域拠点間平均所要時間 25%以上短縮	約 45 分(H17(2005)) → 34 分以内
---------------	------------------------	--

※交通ネットワーク整備事業は長期化が見込まれるため、計画期間内での評価が困難

【短中期的な目標】

道路橋りょうの耐震化	道路橋りょう耐震化率	約 59 % (H21(2009)) (対象 124 橋)	→ 100 % (対象 124 橋) → 100 % (追加 199 橋)
------------	------------	--	--

②指標のわかりやすさ

【例】所要時間 2 分の変化のみでは、市民にとって実感が湧きづらい指標となっている。

駅へのバスの所要時間の短縮	駅への平均所要時間 10%以上短縮	約 15 分(H20(2008)) → 13 分以内
---------------	----------------------	--

③関連計画の目標との整合が必要

【例】川崎市地球温暖化対策推進基本計画の改定（令和 4 年 3 月）に伴い、関連計画の目標と異なる目標値となっている。

次世代自動車の普及向上	次世代自動車普及率	約 2.9 % (H22(2010)) → 普及率向上
CO ₂ 排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車排出量	約 110 万トン/年(H17(2005)) → 削減

④社会の変化への対応が必要

- 評価時に使用するデータの調査頻度が少なく、社会状況の変化への対応が困難（パーソントリップ調査：10 年ごとに調査）

【見直しの方向性（案）】

①長期的取組に基づく指標における位置づけの見直し

- 長期的な目標と短中期目標を整理し、長期的な目標の位置づけについて検討を行う。

②市民にとってわかりやすい指標

- 市民の満足度など実態を反映した内容とする検討を行う。

③関連計画の目標と整合が図られた指標

- 関連計画の改定に伴い、関連計画の目標と異なる目標値となっている指標については、目標値の整合を図る検討を行う。

④データ入手が容易で継続的に入手が可能となる指標

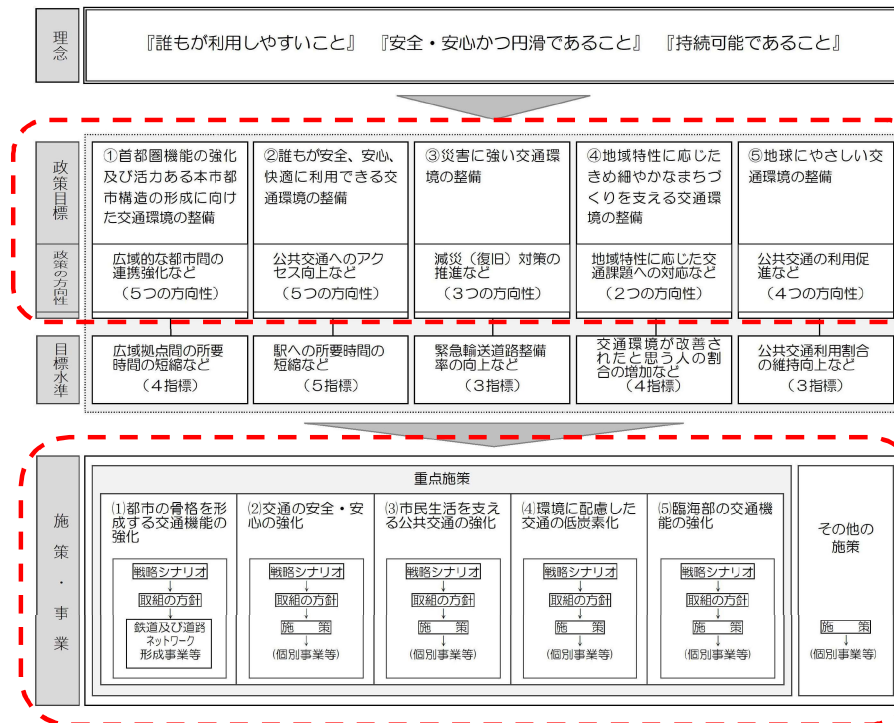
- データの入手や指標の算出が容易となるよう、既実施のアンケートや調査等の既存データを活用し、可能な限り指標を簡素化する検討を行う。
- 国実施の調査については調査頻度が低く、定期的な評価が困難なため、可能な範囲で実施頻度が高い調査データを活用する検討を行う。
- 事業成果が目標達成に大きく影響を与える指標とし、事業成果によりコントロールすることが難しい指標は位置づけを見直す検討を行う。（例：参考指標とし、目標値を設定しない等）

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

6. 全体構成の見直しについて

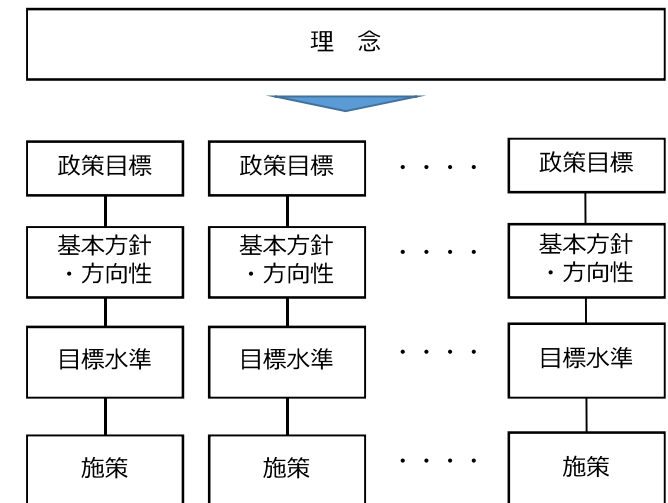
- 重点施策については、交通政策の目標と内容的に重複感があり、わかりづらい構成となっているので、構成の再構築を行う。

【現計画】



内容的に重複感があり、わかりづらい構成となっているため、構成の再構築を行う。

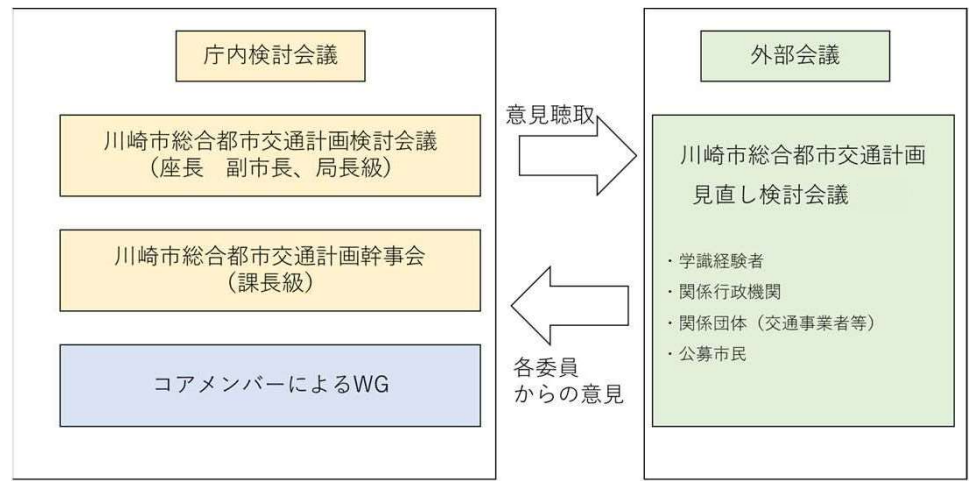
【見直し案】



川崎市総合都市交通計画の見直しについて

7. 見直しの検討体制

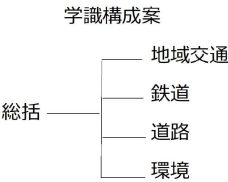
総合都市交通計画の見直しにあたっては、庁内検討会議を設置し、関係局と協議・調整を行うとともに、**学識経験者、関係団体、市民等で構成する「川崎市総合都市交通計画見直し検討会議」の各委員に意見聴取**をして、検討を進める。



【外部会議構成員】

学識経験者選定候補一覧

分野	氏名	所属
総括	岸井 隆幸	政策研究大学院大学
地域交通	梶田 佳孝	東海大学 工学部 土木工学科
鉄道	岩倉 成志	芝浦工業大学工学部土木工学科
道路	大沢 昌玄	日本大学理工学部土木工学科
環境	二村 真理子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科

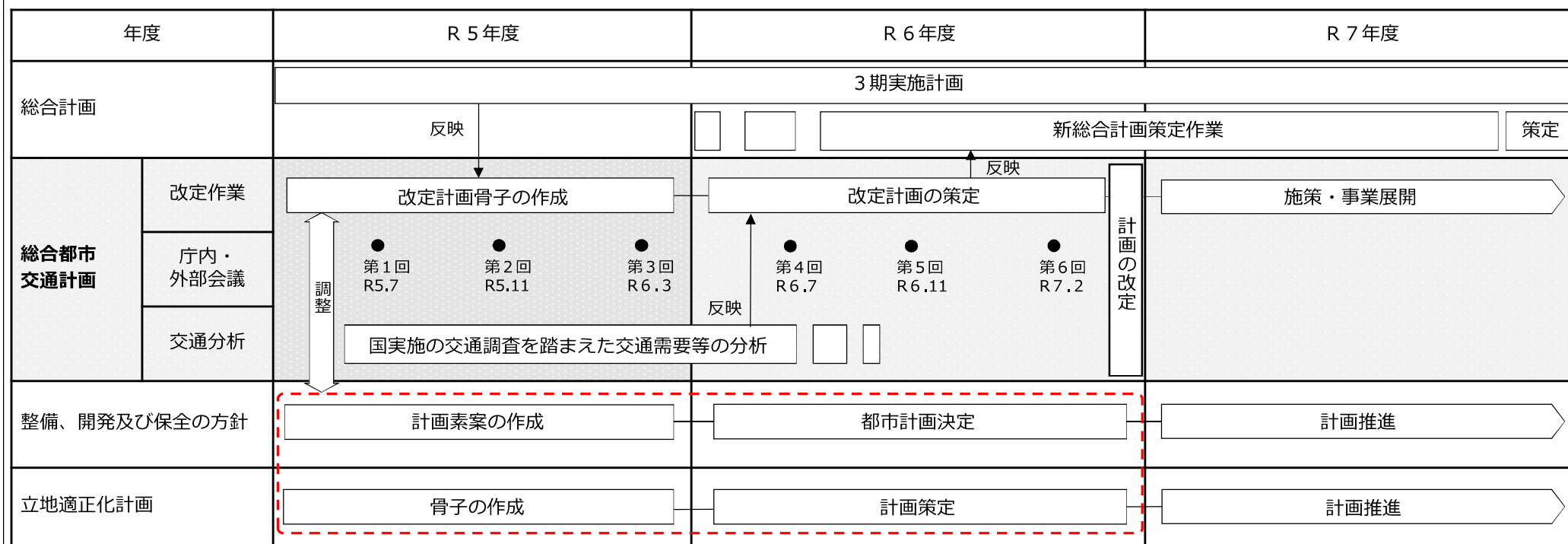


関係団体等委員選定予定一覧

種別	名称等
関係団体	川崎商工会議所
	川崎市全町内会連合会
	社会福祉法人川崎市福祉協議会
	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社
	小田急電鉄株式会社
	東急電鉄株式会社
	京浜急行電鉄株式会社
	一般社団法人 神奈川県バス協会
市民公募	市民委員
	市民委員
関係行政機関	神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室
事務局	川崎市まちづくり局交通政策室
オブザーバー	国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課
	国土交通省関東運輸局交通政策部交通企画課
	神奈川県国土整備局都市部交通企画課

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

8. 見直しのスケジュール



課 題

- R5.5の**新型コロナウイルス感染症の5類への類型変更**に伴い、**アフターコロナにおける働き方やライフスタイルの変化**（テレワークの減少や、移動の増加）が想定されており、計画の見直しにあたっては、**交通への影響を的確に把握する必要がある**。
- **道路交通法改正**（レベル4自動運転の許可制、電動キックボード等の交通ルール整備）後の**運用面の課題等を把握する必要がある**。
- **国が実施している交通調査**（大都市センサス、道路センサス）の**結果の公表が予定より遅れ**ており、**調査結果を踏まえた見直しを行うことが困難**な状況となっている。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

9. スケジュールの見直しについて

現在のスケジュールにおける課題を踏まえ、見直し時期の再検討を行う。

【見直し時期について】

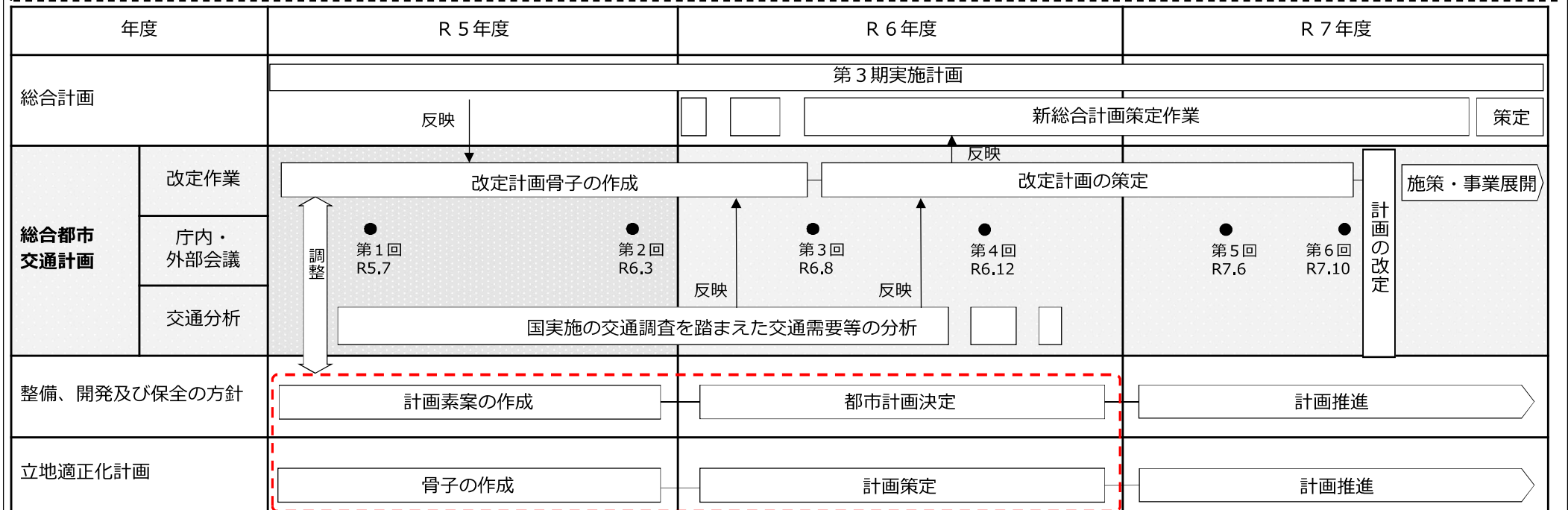
・見直し計画の策定期間については、**新たな総合計画の策定期間（R7年度策定予定）を踏まえて、令和7年度**とする。

【スケジュール変更におけるメリット】

・コロナ後や法改正後の状況を把握できる

・全国道路・街路交通情勢調査データが活用でき、過去データとの比較が可能

・臨海部計画等の関連計画の深度化を反映可能

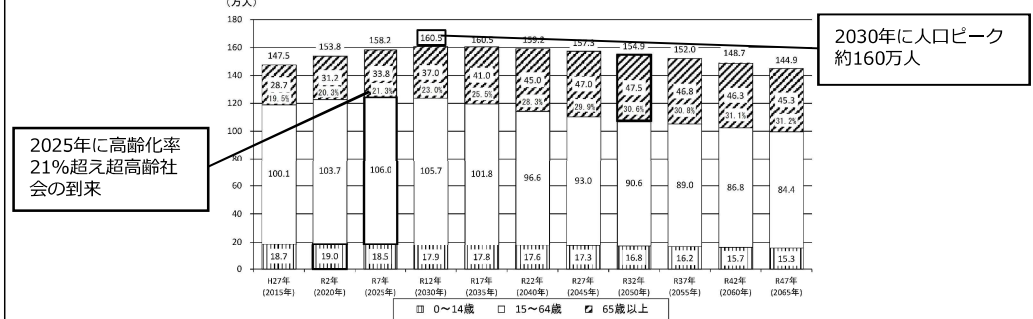


川崎市総合都市交通計画の見直しについて

本市を取り巻く社会状況の変化①	
-----------------	--

【人口減少社会への転換と高齢化の更なる進展】 【共通】

【共通】



出典)「国勢調査」、「川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計(更新版)」

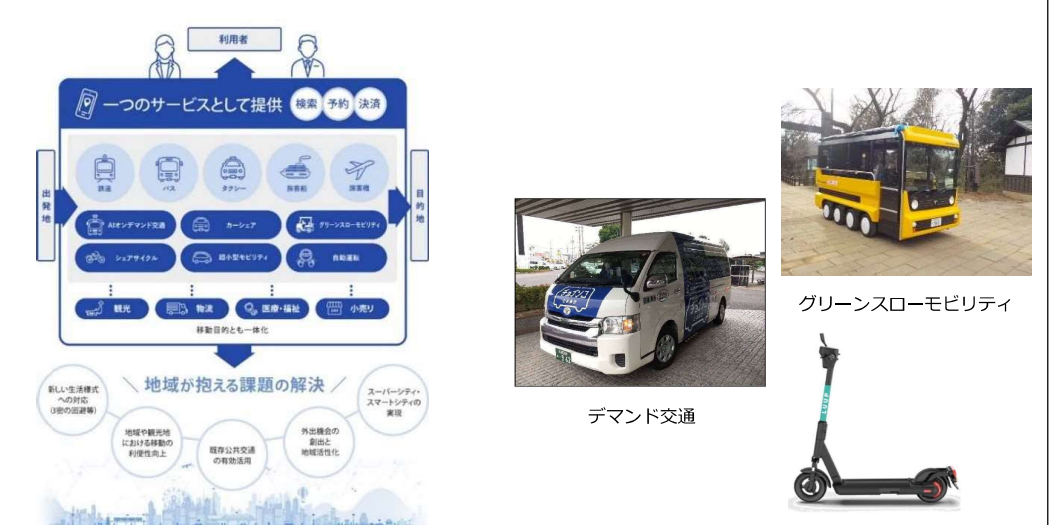


出典) 川崎市統計書より作成

- ・ 本市人口は、2030年頃をピークとして人口減少へ転換する見込み。
- ・ 2025年には高齢化率21%を超え、超高齢社会の到来の見込み。
- ・ 川崎、幸、宮前、麻生(24.4%)の4区は、既に高齢化率が21%を超えている。
- ・ 高齢化の進展を踏まえ、高齢者等に配慮した交通施策の展開が必要である。

【ICTの進展や新たなモビリティの普及】 【視点3】

【視点3】



出典) 国土交通省「日本版MaaSの推進」HP



デマンド交通



グリーンスローモビリティ



電動キックボード

図 新たなモビリティ 事例

- MaaSやオンデマンド交通等のICTを活用した新たなサービスに向けた技術開発が進んでいる。
- 電動キックボードやグリーンスローモビリティ等の新たなモビリティに向けた動きも進んでいる。
- ICTの進展に伴うモビリティニーズを踏まえた、新たなモビリティを活用した交通環境の実現が必要である。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

本市を取り巻く社会状況の変化②

【新たなモビリティに対応した道路交通法の改正】

- 特定自動運行（レベル4の自動運転）に係る許可制度の創設



- 特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の交通ルール等の制定



出典) 警察庁HPより抜粋

- ・ 令和5年4月1日には、特定自動運行（レベル4の自動運転）に係る許可制度が創設され、遠隔型自動運転システムや特別装置（コントローラー等）自動車等の公道での実証実験の実施に許可が必要となった。
- ・ 令和5年7月1日には、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）について、時速20km以下の走行や免許証の不要等のルールが制定された。
- ・ 今後、改正法施行後の運用面の課題等を把握する必要がある。

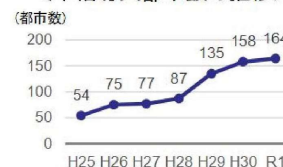
【視点3】

【シェアリングモビリティの普及】

【視点3 -3】

<シェアサイクル>

<本格導入都市数の推移>



出典: 自転車活用推進本部(国土交通省)

図 シェアサイクル本格導入都市の推移

公共交通×新たなモビリティ



図 「新たなモビリティがつなぐ交通結節の拠点」例

出典) 国土交通省「新たなモビリティと道路空間」資料より抜粋

- ・ 国土交通省では、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定し、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた交通分野の脱炭素化等、良好な都市環境の形成を図るため、その取り組みの一つとしてシェアサイクルの普及を図ることとしており、本市においても、令和4年7月からシェアリングサイクル事業の本格運用が開始されている。
- ・ また、自転車だけでなく電動キックボード等の新たなモビリティにおけるシェアリング等の普及も進んでおり、各都市ではシェアリングモビリティに対応した交通結節点の整備も進められている。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

本市を取り巻く社会状況の変化③

【脱炭素社会の実現に向けた取組の進展】

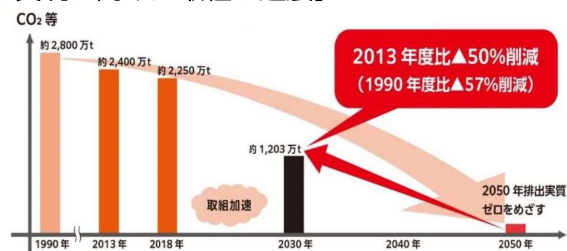


図 市域のCO₂排出量の将来イメージグラフ
出典) 「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和4(2022)年3月)

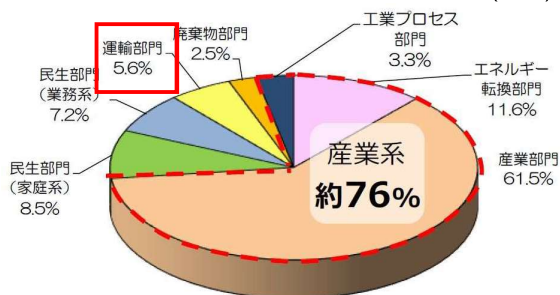
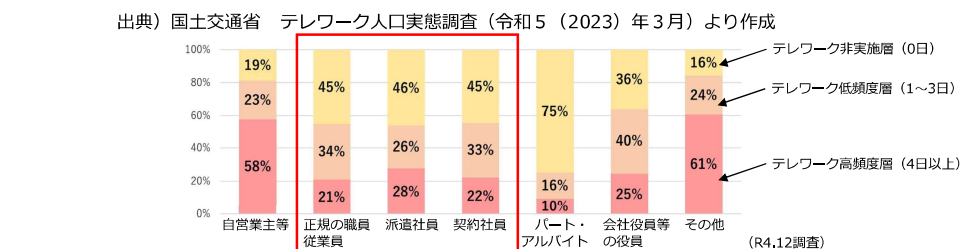
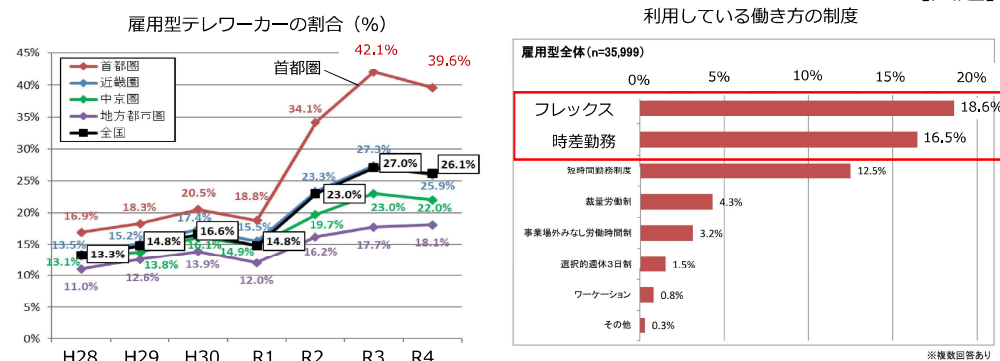


図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比(2019年度暫定値)
出典) 「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和4(2022)年3月)

【視点3-2】

- 本市では、2050年までに市域の温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指しており、その達成に向けた2030年度の削減目標を50%削減(2013年度比)としている。
- 市内の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門の占める割合は約5.6%となっている。
- 脱炭素社会の実現に向けた次世代自動車等のさらなる普及促進や公共交通の利用促進が必要である。

【働き方、ライフスタイルの変化①】



- 新型コロナウイルス感染症の影響を契機にテレワークの割合が大幅に増加し、その後の行動制限等の緩和に伴い減少に転じているが、週1~3日の頻度も含めるとテレワークの定着が進んでいることがうかがえる。
- また、テレワーク以外についても、フレックス制度や時差勤務など様々な働き方が導入されている。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

本市を取り巻く社会状況の変化④

【働き方、ライフスタイルの変化②】

【共通】

私事における活動場所の傾向

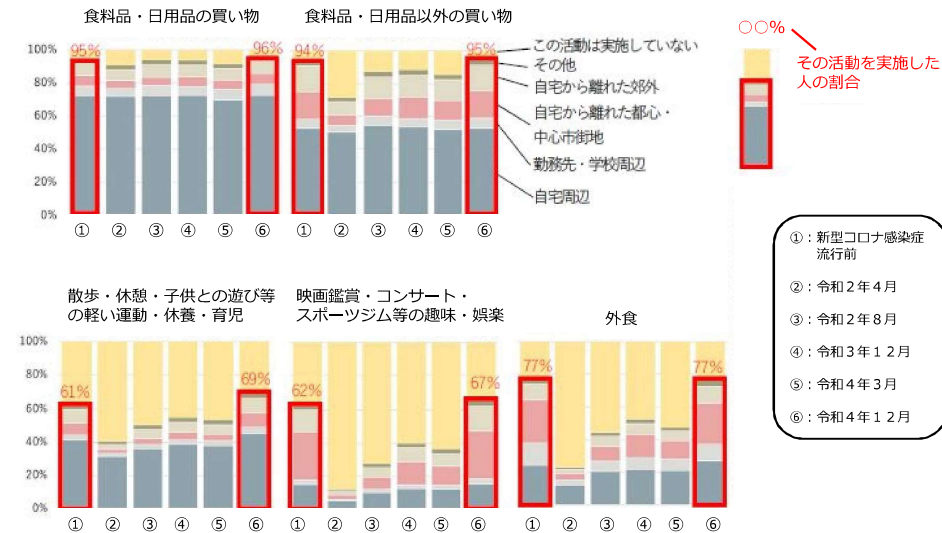


図 活動別の最も頻繁に訪れた場所の割合

出典) 国土交通省 新型コロナウイルスの影響下における生活行動調査(第三弾)(令和5(2023)年5月)より作成

- 活動別の最も頻繁に訪れた場所の割合について、緊急事態宣言の際(②)に変化し、活動自体を自粛する傾向となったが、それ以降徐々にコロナ流行前の傾向に戻ってきており、令和4年12月時点(⑥)では、コロナ流行前と同水準となっている。
- 外出に対する自粛意識が落ち着き、各活動を実施する人の割合がコロナ流行前の割合に戻ってきていることがうかがえる。

【働き方、ライフスタイルの変化③】

【視点2】

東京都市圏

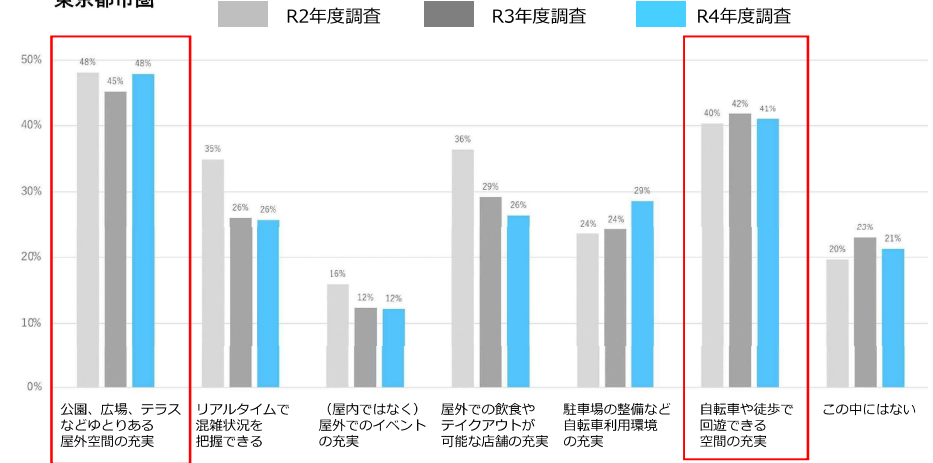


図 都市空間に関する意識

出典) 国土交通省 新型コロナウイルスの影響下における生活行動調査(第三弾)(令和5(2023)年5月)より作成

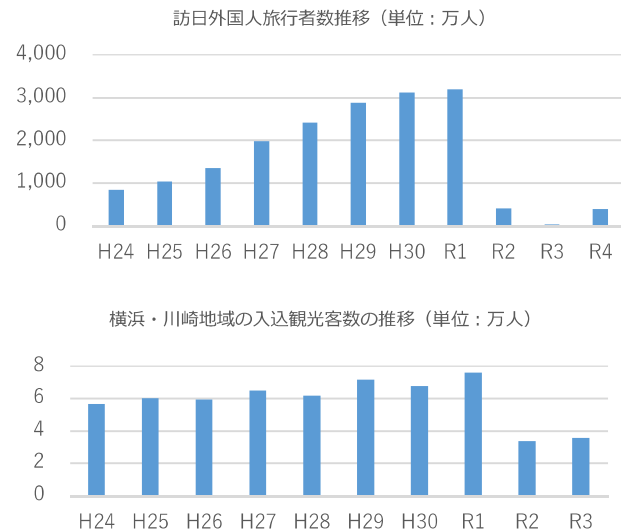
- 都市に求める取組に関する調査については、コロナ禍であるR2年度調査から、コロナによる影響が落ち着いてきた令和4年度調査(R4.12)をとおして、「ゆとりある屋外空間の充実」や「自転車や徒歩で回遊できる空間の充実」のニーズが高いことが確認されている。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

本市を取り巻く社会状況の変化⑤

【訪日外国人旅行者を含めた観光者数の推移】

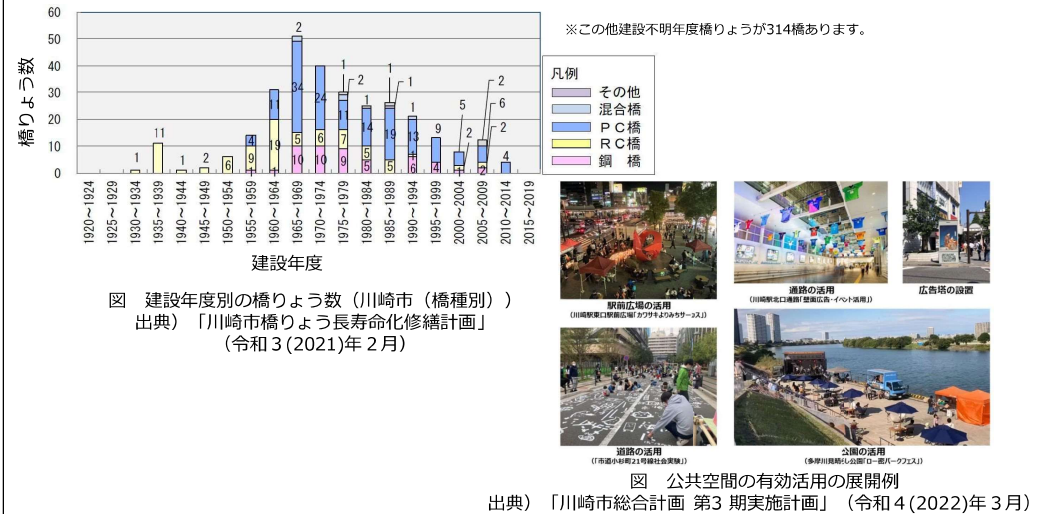
【共通】



- 訪日外国人旅行者数は平成30年には3,000万人を超えていたが、新型コロナウイルス感染症に伴う入国制限等により、令和3年には25万人まで減少している。
- 横浜・川崎地域への入込観光客数についても、令和元年までは、着実に増加していたが、新型コロナウイルス感染症に伴い減少に転じている。
- アフターコロナにおいて、訪日外国人旅行者を含む観光客数の増加が見込まれるとともに、本市では令和6年度に全国都市緑化フェアを開催することから、本市来街者の公共交通機関利用の促進に向けた取組を推進する必要がある。

【都市インフラの老朽化と有効活用】

【視点1-3】



- 高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラの老朽化が深刻であり、本市においても、インフラの老朽化が急速に進んでいる。
- これらを計画的に維持管理・更新し、安全・安心の確保やトータルコストの縮減・平準化等を図るため、「予防保全」に基づく、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指すことが必要となっている。
- 人口減少、社会経済の多様化に対応するため、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間を形成し、都市の魅力を向上させることが求められている。
- このため、民間活力を活用し効果的な維持管理による公共空間を有効活用した、まちづくりが必要となっている。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

交通特性・まちづくりの変化①

【本市のトリップ特性】

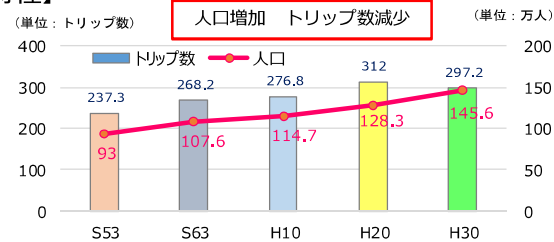


図 総トリップ数の変化(S53～H30)
出典) 東京都市圏パーソントリップ調査より作成

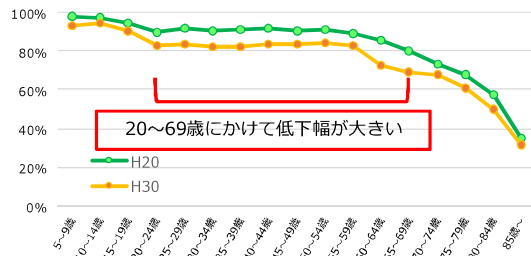


図 年齢階層別外出率の変化(H20～H30)
出典) 東京都市圏パーソントリップ調査より作成

【視点1-2】

- 人口増加が続く一方で、初めてトリップ数が減少
- 全世代で外出率が低下しており、特に20～69歳の減少幅が大きい。
- 業務目的や買物によるトリップ数が減少しており、テレワークやネットショッピングなどの拡大の傾向がみられる。
- 働き方、ライフスタイルの変化により、トリップ数が減少しており、輸送需要が減少傾向にある。

【市民が利用する交通手段】

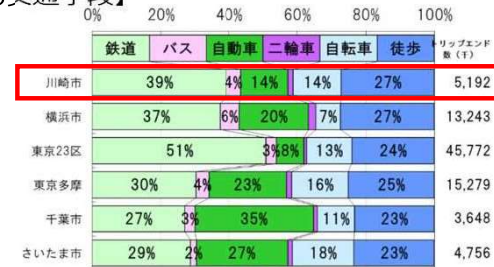


図 代表交通手段分担率（他都市との比較）
0% 50% 100%

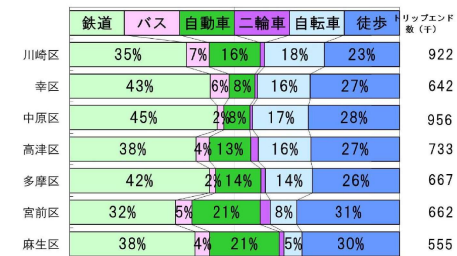


図 代表交通手段分担率（市内区別）
出典) 東京都市圏パーソントリップ調査より作成

- 首都圏の他都市と比較し、鉄道やバスなどの公共交通の分担率が高い傾向にある。
- 鉄道と徒歩の分担率が高い傾向にある。
- 平坦な地形の多い川崎区や中原区では自転車の利用が多く、丘陵部の宮前区麻生区では自動車利用が多くなっている。
- 公共交通の維持・確保を図るとともに、地域特性に応じた地域公共交通の整備が必要となっている。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

交通特性・まちづくりの変化②

【高齢者が利用する交通手段】

【視点1-2】

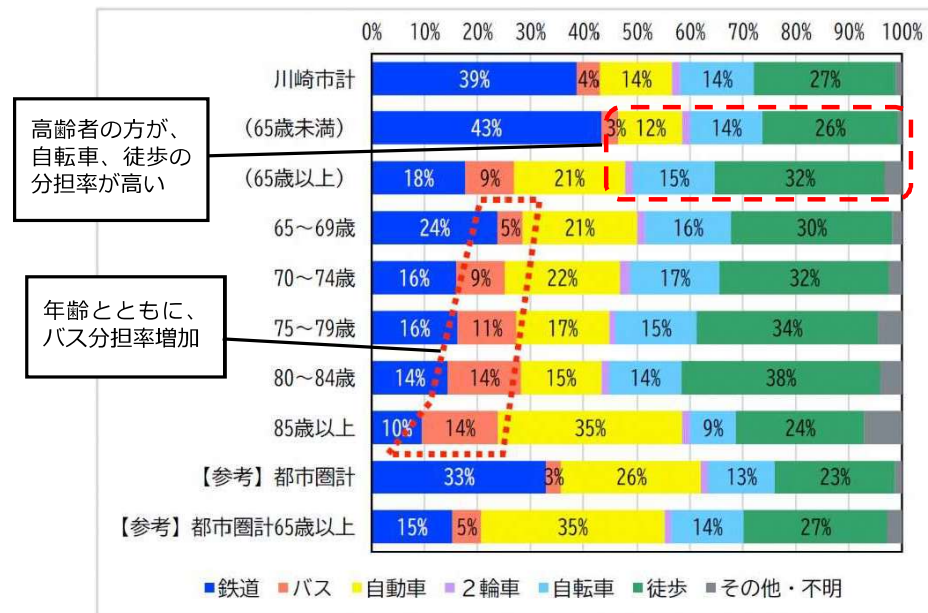
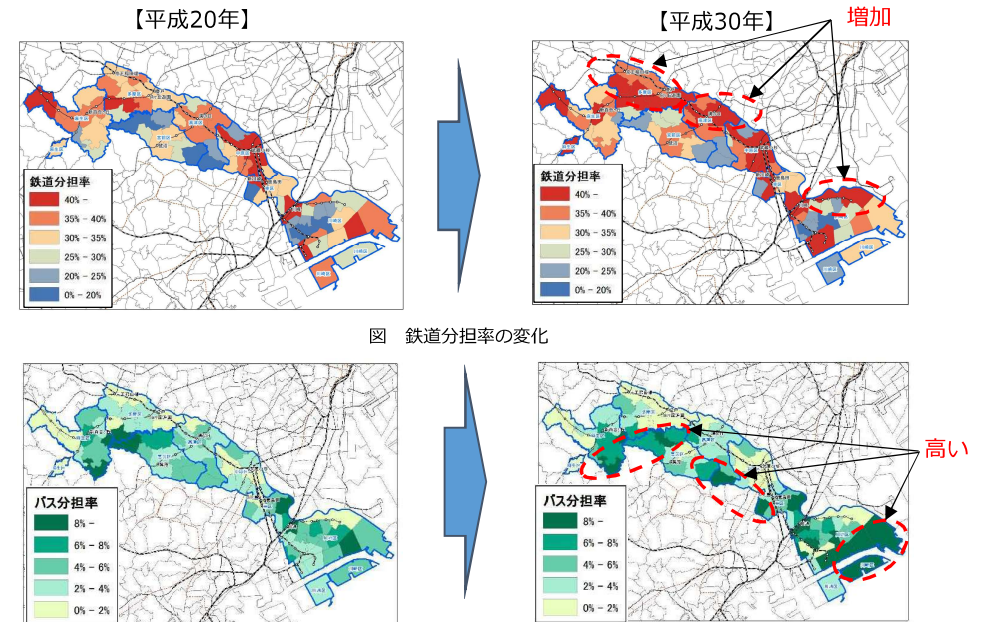


図 年齢別代表交通手段分担率
出典) 東京都市圏パーソントリップ調査より作成

- 高齢者は年齢とともに、バスの分担率が高くなる傾向にある。
- 自転車や徒歩の分担率についても、高齢者の方が65歳未満より高い傾向にある。
- 外出して活発に移動するアクティブシニアが増加する可能性がある。

【地域別の交通手段特性①】

【視点1-2,3-1】



出典) 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20-H30) より作成

- 鉄道分担率は、全体的に増加しており、JR沿線、京急大師線沿線や、多摩区・高津区にて高くなっている。
- バス分担率は、鉄道駅周辺地域において低くなっており、鉄道への転換がみられる一方で、鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向がみられる。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

交通特性・まちづくりの変化③

【地域別の交通手段特性②】

【平成20年】

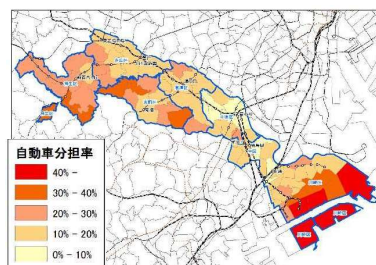


図 自転車分担率の変化

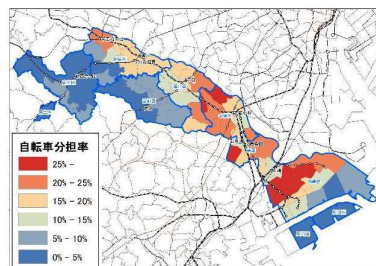
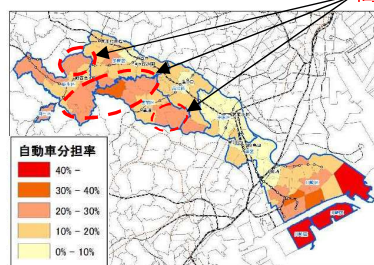


図 自転車分担率の変化

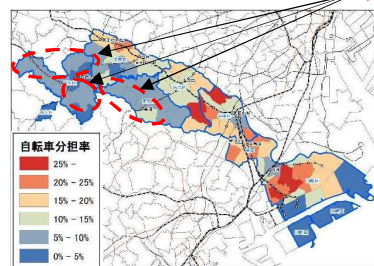
出典) 東京都市圏パーソントリップ調査 (H20-H30) より作成

【視点1-2,3-1】

【平成30年】



増加



- 自動車分担率は、全体的に増加しているが、宮前区や麻生区の鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向がみられる。
- 自転車分担率は、市全体で減少傾向であるが、丘陵地域である宮前区や麻生区の一部の地域で増加が見られる。
- 鉄道から離れた地域において、地域公共交通の整備が必要となっている。

【鉄道の利用状況】

【視点1-2】

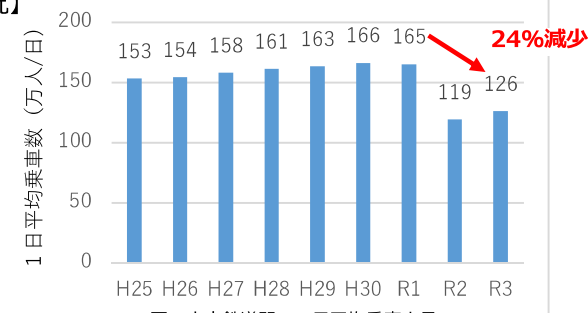
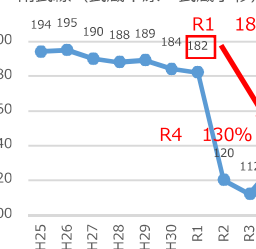
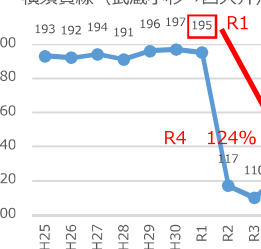


図 市内鉄道駅の1日平均乗車人員
出典) 川崎市統計書より作成

南武線 (武蔵中原→武蔵小杉)



横須賀線 (武蔵小杉→西大井)



東海道線 (川崎→品川)

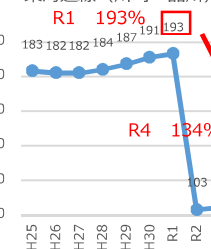


図 川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率の推移
出典) 国土交通省公表値より作成

- 鉄道の乗車人員は新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年から令和2年にかけて約24%減少している。
- JR3線のピーク時の混雑率は、いずれも180%を超えた状況が続いていたが、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、混雑率は110%前後までに減少したが、アフターコロナにおいてまた上昇傾向にあるため注視する必要がある。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

交通特性・まちづくりの変化④

【バス・タクシーの利用状況】

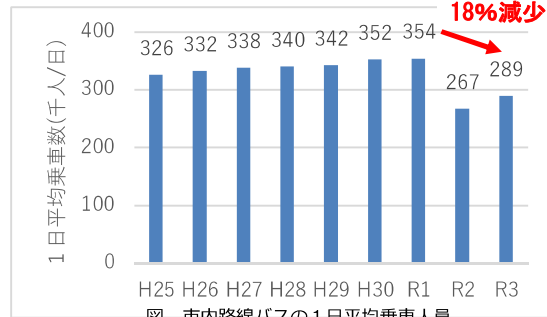


図 市内路線バスの1日平均乗車人員
出典) 川崎市統計書より作成

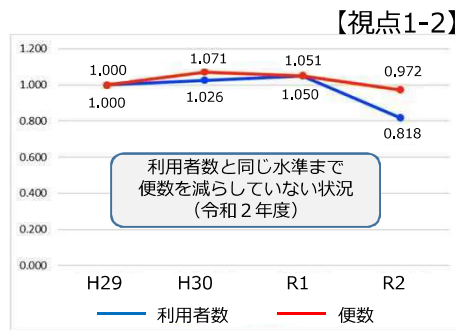


図 路線バス利用者数と運行便数の推移
出典) 川崎市地域公共交通活性化協議会資料より

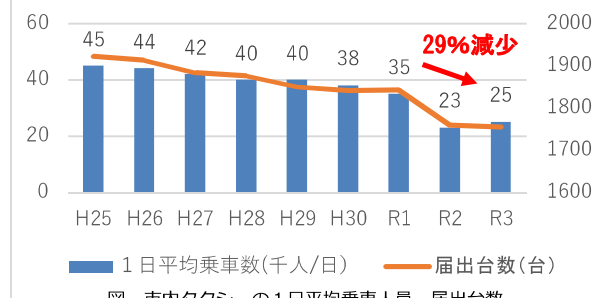


図 市内タクシーの1日平均乗車人員、届出台数
出典) 川崎市統計書より作成

- 市内路線バス、タクシーの1日あたり乗車人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年から約20～30%程度減少しており、引き続きアフターコロナにおける今後の利用状況について注視する必要がある。
- 担い手不足によるバス路線の維持・確保が課題となっているが、路線バスについては利用者数と同じ水準まで便数が減少していない状況である。

【第2次交通政策基本計画の概要】

【共通】



図 第2次交通政策基本計画の概要
 出典) 「第2次交通政策基本計画」(令和3(2021)年5月)

- 令和3年5月に策定された、交通基本法に基づく「第2次交通政策基本計画」において、今後の交通政策の3つの基本的方針等が掲げられ、持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」への転換が示された。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

交通特性・まちづくりの変化⑤

【地域公共交通に関する法改正】

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは再構築方策を作成。国は協議が調うよう積極的に関与。
- 再構築方針等に基づいて実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞



※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設。
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、複数年の支援総額を事前明示するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

- AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設。
- 国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

図 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案（令和5（2023）年2月閣議決定）

- 令和5年2月には「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案」に基づき、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）の推進が閣議決定された。

【共通】

【コンパクト・プラス・ネットワークやウォーカブルの促進】

【視点2】

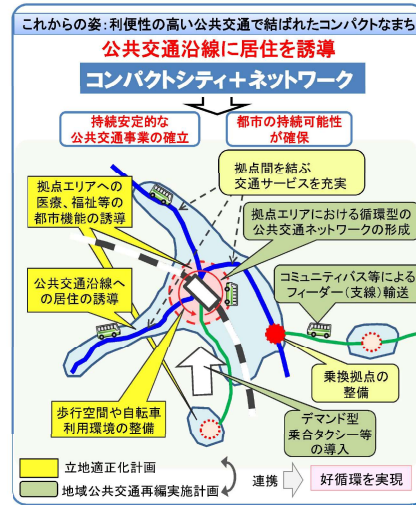
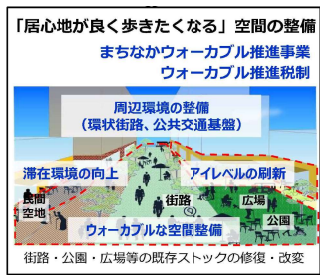


図 立地適正化計画と地域公共交通再編実施計画との連携イメージ
出典）立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）



▼川崎市の事例「こすぎアーク」令和3年10月竣工
○都市公園と駅施設の分断を解消して、一体的に空間を再整備し、日常の憩い空間を創出
出典）国土交通省資料より抜粋

- 持続可能で安全・安心して暮らせるまちづくりを進めるため、利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりが求められている。
- また、コンパクト・プラス・ネットワーク等の取組をさらに進化させ、ウォーカブルな人中心の空間へ転換することが求められている。
- ウォーカブルな空間整備の実現には、道路や公園などの公有地と民有地が一体となった空間づくりや荷捌き駐車場などの適正な配置が必要となっている。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて

検討会議の検討の進め方・内容

