

第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会 資料 [概要版]

1 地域公共交通網形成計画について

地域公共交通活性化再生法に基づき、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「(仮称)川崎市地域公共交通網形成計画」を策定し、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ます。なお、令和2年6月に公布した法改正に伴い、地域公共交通ネットワークの形成に加えて地域における輸送資源を総動員することにより持続可能な旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする「地域公共交通計画」となることから、改正趣旨を踏まえた検討を行います。

2 現状と課題

(1) 変化する輸送需要への対応

・殿町国際戦略拠点キングスカイフロントや東扇島などを中心とした臨海部における就業人口の増加や、バスの利用割合が高い年齢層の増加により、路線バスの利用者数が増加している一方で、第二種大型自動車運転免許保有者が減少を続ける中、路線バス運行を担う運転手の確保が困難になっていることから、地域交通の基幹的な役割を担う路線バスについて、利用実態を踏まえた効果的・効率的なネットワーク形成に取り組んでいく必要がある。

年齢別の交通手段の変化

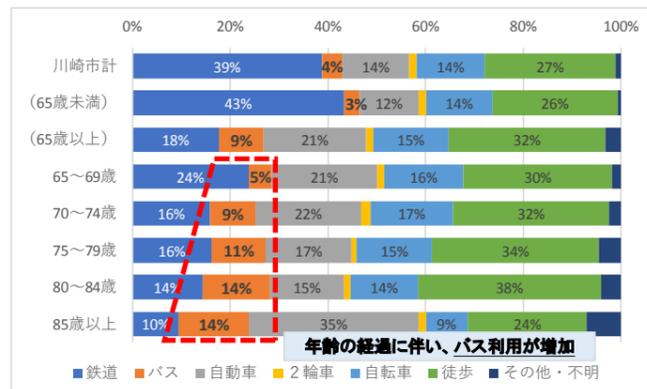


図 年齢別代表交通手段分担率
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

路線バスの利用者数の推移

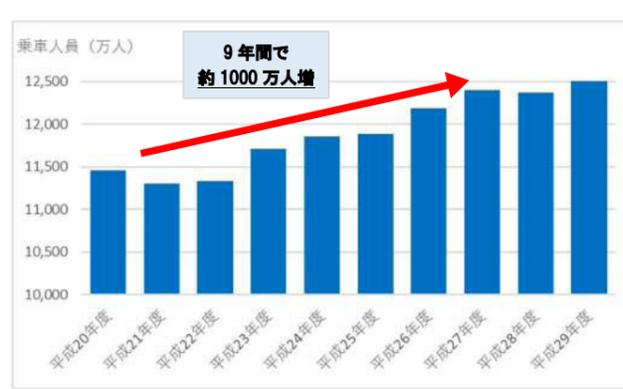


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移
出典：川崎市統計書 ※神奈川中央交通は除く

自動車運転従事者の減少

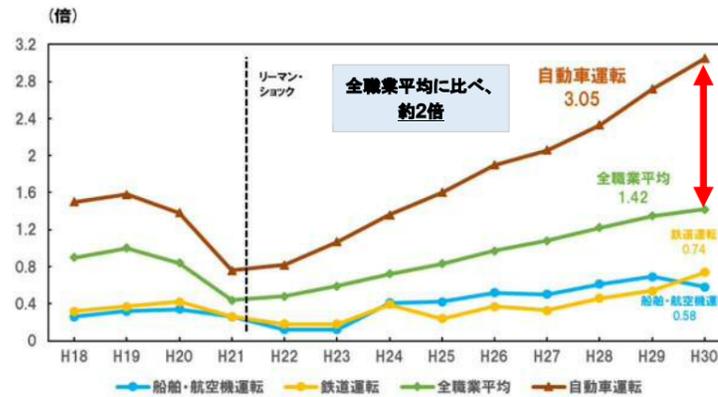


図 有効求人倍率の推移
出典：「総務省統計局人口推計」「自動車輸送統計年報」より作成

第二種大型自動車運転免許保有者数の減少

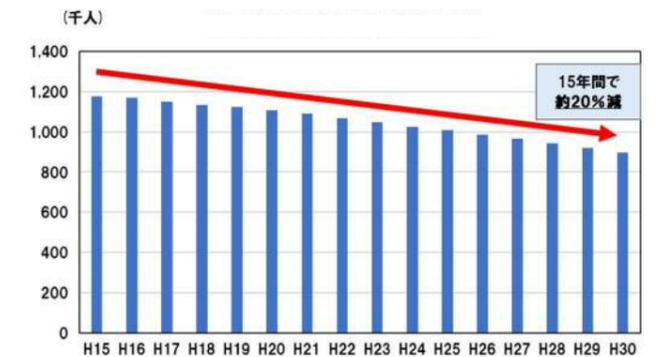


図 第二種大型自動車運転免許保有者数
出典：警察庁「運転免許統計」より作成

(2) まちづくりと連動した公共交通施策の展開

・鉄道や道路、駅前広場などの基盤整備を契機に、まちづくりの計画段階から交通事業者と連携し、新たに整備される駅前広場等を活用した交通サービスの提供を図っていく必要がある。



図 高速鉄道3号線の概略ルート・駅位置図
出典：川崎市・横浜市報道発表資料 (令和2年1月21日)



図 羽田連絡道路
出典：羽田連絡道路事業リーフレット (川崎市資料)

(3) 利用環境の整備・改善

・バス利用者からは、バスの遅延や路線の複雑さなどが指摘されているなど、地域交通の利用促進に向け、走行環境改善による定時性の確保やバス運行情報充実、分かりやすい乗場配置などの利用環境向上に向けた取組が求められている。

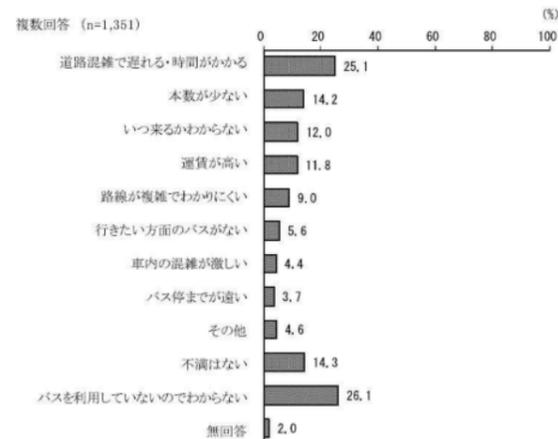


図 市民がバスの利用に関して不満に感じている点
出典：平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)



図 荷捌き車両によるバス走行環境の阻害

(4) 多様化するニーズなどへの対応

・免許返納の増加などの社会状況の環境変化により市民ニーズが多様化する中、地域における輸送資源等の活用や、技術開発を踏まえた新たな交通サービスの導入を図ることにより、地域特性に応じたよりきめ細かな移動手段等の確保が求められている。

免許返納の増加

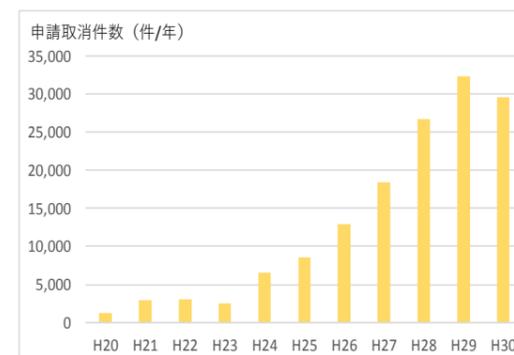


図 申請による運転免許取消件数の推移 (神奈川県)
出典：警察庁運転免許統計

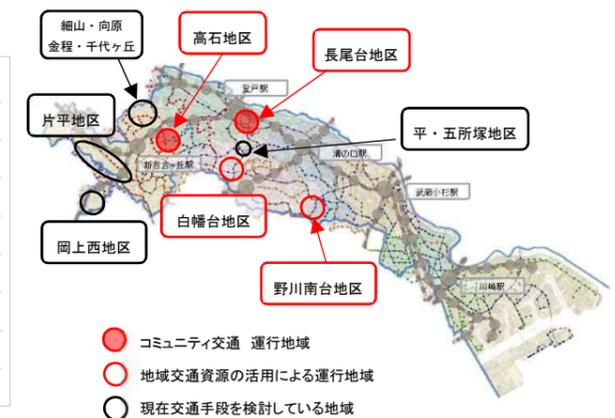


図 コミュニティ交通の導入・検討状況

3 本市における輸送資源を踏まえた本計画の対象範囲

(1) 路線バス

- 不特定多数の旅客を一度に輸送する、通勤、通学、私事など幅広い目的で利用される、駅などへのアクセスを担う交通手段。
- 路線バスネットワークは、ターミナル駅などへのアクセスを中心に、市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成している。
- 本市では、平成26年に路線バスネットワーク構築やサービス向上に向けた路線新設又は既存路線の見直しを検討する路線バス社会実験制度を設立して、これまで運行本数の増加や、系統新設を行ってきた。

実施年度	事業者	内容
平成26年度	小田急バス	既存路線の増便(新百合ヶ丘～向原【新04】)
平成28年度	市バス、東急バス	路線新設(向ヶ丘遊園駅～たまプラーザ【た83】)

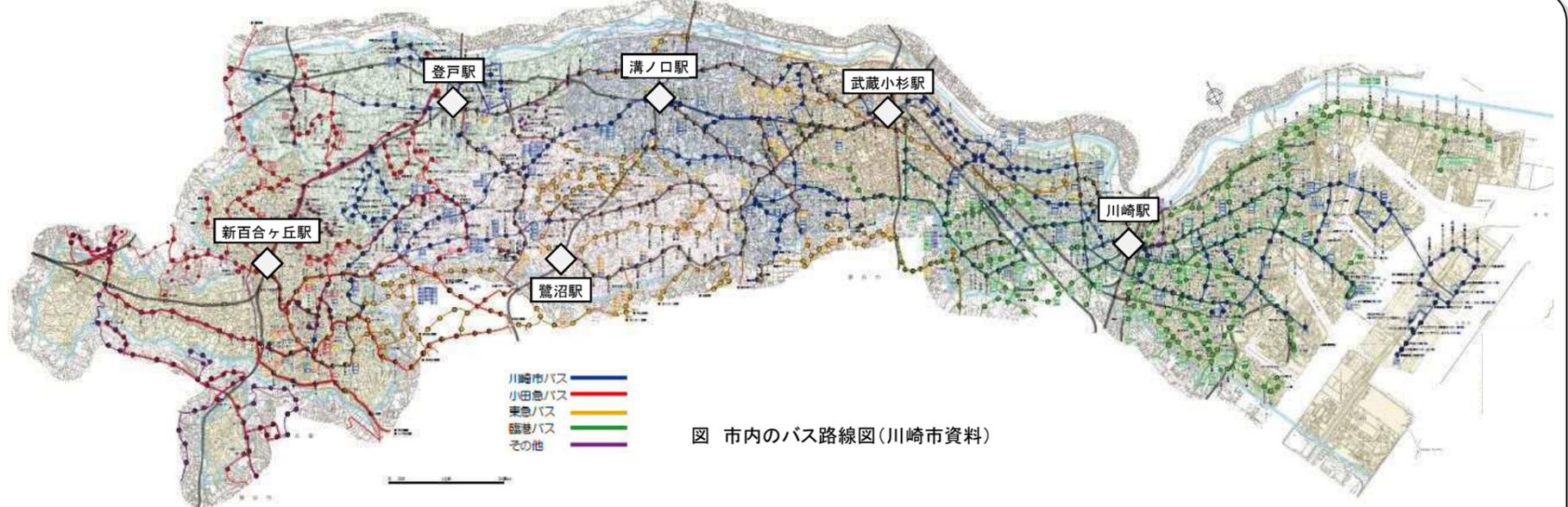


図 市内のバス路線図(川崎市資料)

(2) タクシー

- 幅広い利用者の日常生活を支える需要に応じた自由度の高い交通手段として、ドアツードアのきめ細かなサービスを提供する交通手段。
- 本市では、平成25年にユニバーサルデザインタクシー導入費の補助を開始し、子育て世帯から高齢者、障害者をはじめ誰もが安全・安心で快適に利用できる交通環境の整備を推進している。



ユニバーサルデザインタクシー

①乗合型の運行、タクシーの活用

- 停留所を設定して乗降する乗合型やタクシーを活用した予約型などにより地域交通環境の向上を推進。
- これまで麻生区高石と多摩区长尾台の2地区において、乗合型が導入されている。



山ゆり号(高石地区)



あじさい号(長尾台地区)

(3) 企業送迎バス・観光バス

- 需要に応じ、有償で自動車を貸し切って特定の利用者を運送するバスのことで、市内においては、臨海部立地企業への送迎や、観光などがある。



企業送迎バス

②ボランティア運行

- 道路運送法の許可を要さない無償により旅客を輸送する運行形態。
- 宮前区野川南台地区においては、自治会などが主体となり、自治会費や寄付などにより平成20年度から運行している。



みらい号(野川南台地区)

(4) コミュニティ交通

- 路線バスの運行がない地域や道路環境等の理由により路線バスが運行できない地域において、地域住民が主体となって導入し、運営、運行にも参画するものであって、地域特性に応じた地域の足となる交通手段。
- 本市では、平成19年3月に地域交通導入の考え方をまとめた「地域交通の手引き」を策定し、地域の取組を支援している。

③施設送迎

- 商業施設や病院など、施設利用者の送迎を目的とする交通手段。
- 宮前区白幡台地区では、平成25年度に地元協議会が設置され、検討を重ねた結果、買い物需要等に対応するため、令和元年10月から買い物送迎バスの運行が開始されている。



買い物バス(白幡台地区)

本計画の対象範囲

本計画においては、地域生活拠点を中心とする4つの生活行動圏における地域特性を踏まえ、地域公共交通に加えて市内の輸送資源を最大限に活用し、身近な地域交通環境の整備を推進し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けて検討を行うものとする。

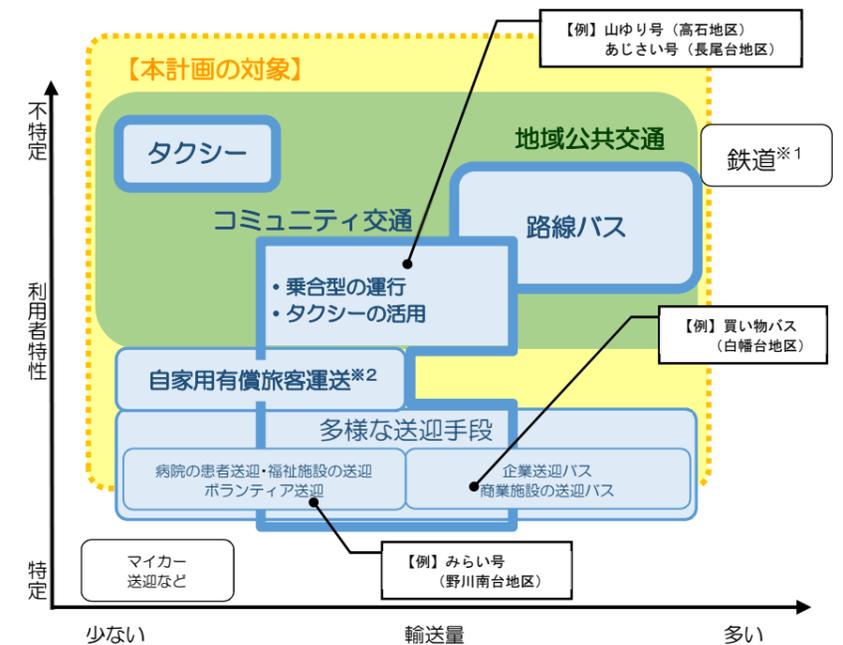


図 本計画における交通手段の検討範囲

(国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き [入門編]」を基に作成)

※1 「鉄道」については総合都市交通計画の位置づけを基本とし、路線バス等と相互に連携した円滑な乗継等による交通環境整備を対象範囲とする。

※2 「自家用有償旅客運送」とは、本市での導入事例はないが、路線バス等が運行されていない地域において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた自治会等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。

4 目指すべき将来像

(1) 基本方針

■ 川崎市総合計画や総合都市交通計画などの上位計画での位置づけや、2でとりまとめた課題などを踏まえ、本計画の基本方針を策定します。

上位計画（川崎市総合計画＜第2期実施計画＞）

(1) 都市構造の考え方

① 広域調和型のまちづくり

近隣都市との適切な役割を分担しながら、広域的視点を踏まえた各拠点の魅力の創出に向けたまちづくり

② 地域連携型のまちづくり

ターミナル駅や身近な駅周辺など、市民の身近な日常生活を支える各地域の自立と連携をめざしたまちづくり

(2) 交通体系の考え方

「持続可能なまちづくりに向けた

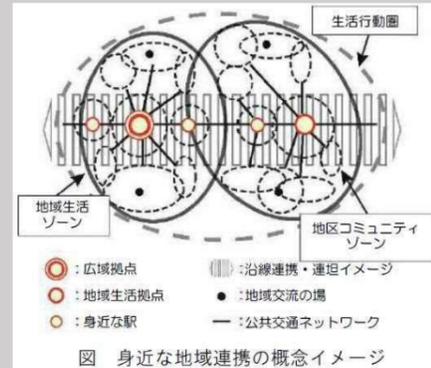
効率的・効果的な交通体系の構築」

① 広域的な交通網の整備

② 市域の交通網の整備

③ 身近な交通環境などの整備

将来の人口減少・超高齢化社会の到来等を見据えると、市民の日常生活を支える身近な生活エリアの重要性がこれまで以上に高まる。



関連計画（総合都市交通計画）

<地域交通施策の方向性>

○ 交通政策の目標

- ① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
- ② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- ③ 災害に強い交通環境の整備
- ④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備
- ⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

課題

変化する輸送需要への対応

まちづくりと連動した公共交通施策の展開

利用環境の整備・改善

多様化するニーズへの対応

基本方針

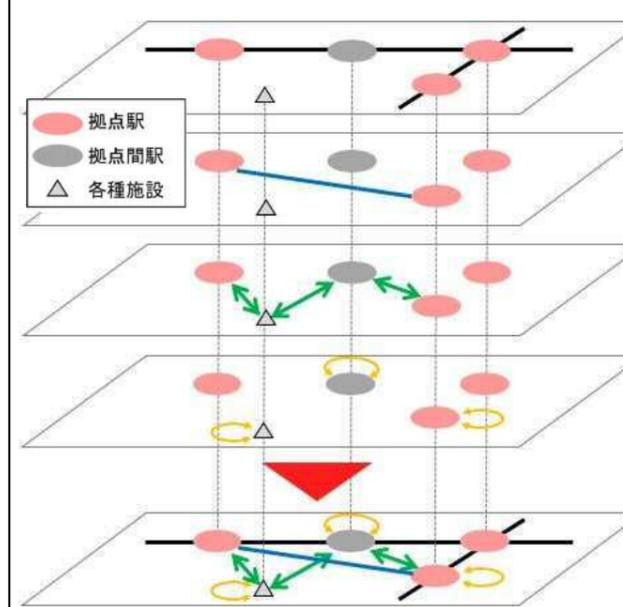
地域特性に応じた多様な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能な地域交通環境の向上を目指す。

(2) 計画期間

■ 本計画では、川崎市総合計画との整合を図るため、計画期間を5年（令和3年度から7年度）とします。

(3) 地域公共交通ネットワークの将来像

■ 上位計画に示される生活行動圏を単位として、駅を中心とする地域公共交通ネットワークの形成を目指します。



鉄道ネットワーク(総合都市交通計画)

● 基幹バスネットワーク

生活行動圏を越えて市域の拠点駅等に通じるバス路線で、鉄道を補い骨格を形成する多くの沿線地域の移動を支えるネットワーク

● 地域バスネットワーク

駅と駅、駅と公共・公益的施設等をつなぐバス路線で、主に生活行動圏内の移動を支えるネットワーク

● 地区コミュニティ交通

駅や生活施設への移動を補完する交通で、地域特性に応じて身近な生活の移動を支える交通手段（地域の取組状況に応じて反映）

● 地域公共交通ネットワーク

地域特性に応じて、効率的・効果的な路線バスネットワークの形成や様々な交通手段による持続可能な地域交通の取組を推進する。

(4) 計画目標及び目標を達成するための施策

■ 基本方針の実現に向けて、計画期間における目標と目標を達成するための施策を設定します。

目標1：持続可能な路線バスネットワークの形成

- 施策① 利用実態調査等を踏まえた路線の適正化
- 施策② バスネットワーク形成に資する新規路線・路線見直しの検討
- 施策③ 横浜市営地下鉄3号線延伸を見据えたバスネットワークの検討

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

- 施策① 駅前広場の整備にあわせた交通結節機能の強化
- 施策② 川崎駅周辺における交通利用環境の向上
- 施策③ 新技術を活用した地域公共交通への利用促進

目標3：快適で利用しやすい輸送環境の整備

- 施策① 定時性確保に向けた駅周辺の違法駐車対策
- 施策② 輸送サービスの高度化
- 施策③ ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

目標4：地域特性に応じた移動ニーズへの対応

- 施策① 多様な主体との連携による地域交通導入の促進
- 施策② 地域支援の効率的・効果的手法の検討