

第1回

川崎市地域公共交通活性化協議会 資料

地域公共交通網形成計画について

地域公共交通網形成計画について

制度創設の背景

国の法律：交通政策基本法（平成25年12月） ⇒ 交通政策の基本理念や関係者の責務等を示した法律

- ・ 日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- ・ まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・ 関係者相互間の連携と協働の促進

地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画について

■ 地域公共交通網形成計画（平成26年11月）

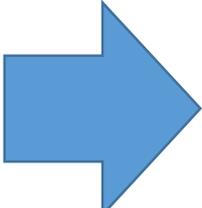
※ 地域公共交通活性化再生法の改定により創設

⇒ 国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が、交通事業者など地域の関係者と連携し、地域公共交通のマスタープランとして策定する計画【ネットワーク充実に向けた方向性・事業】

網計画に順じて、地域公共交通ネットワークを再構築する際に、バス路線等の抜本的な再編が必要となる場合は、その区域ごとに・・・

■ 地域公共交通再編実施計画

⇒ 網形成計画を実現するための実施計画の一つで、地方公共団体が、交通事業者との合意の上で、面的な公共交通ネットワークを再構築する計画【具体的なダイヤ、料金などを含めた再編内容】

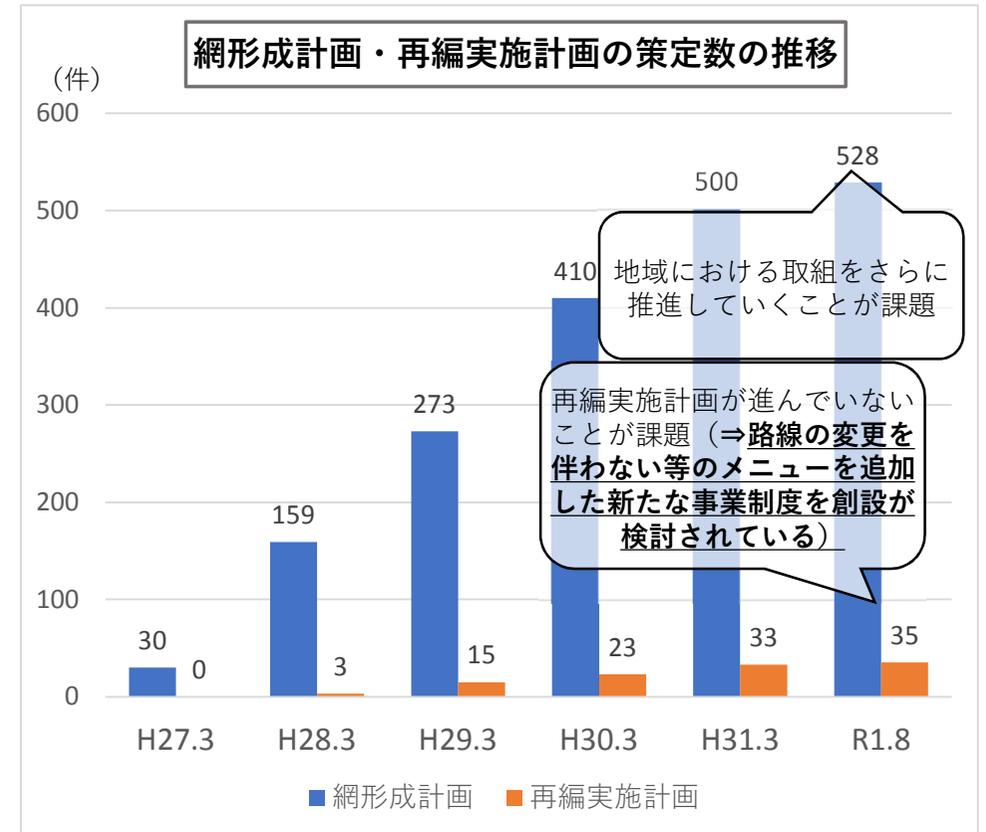


地域公共交通の問題に対応するため、交通政策基本法の基本理念等を踏まえて、**地方公共団体が策定する計画**として創設

地域公共交通網形成計画について

他都市の計画の策定状況（令和元年8月末時点）

	自治体名	区域設定	計画期間設定
神奈川県内の自治体	藤沢市	市全域	10年間（平成27～36年度）
	海老名市	市全域	10年間（平成27～36年度）
	大和市	市全域	2年間（平成29～30年度）
	伊勢原市	市全域	5年間（平成30～34年度）
	平塚市	市全域	9年間（令和元～9年度）
	真鶴町	町全域	不明（平成26～）
	湯河原町	町全域	8年間（平成30～37年度）
	相模原市	市全域	※検討中
政令指定都市	新潟市	市全域	4年間（令和元～4年度）
	静岡市	市全域	4年間（平成31～34年度）
	神戸市	市全域	5年間（平成29～32年度）
	広島市	市全域	5年間（平成28～32年度）
		※再編実施計画策定 2018年3月（1版） 2019年12月（2版）	
	福岡市	市全域	9年間（平成26～34年度）
	北九州市	市全域	5年間（平成28～32年度）
熊本市	市全域	10年間（平成28～37年度）	



地域公共交通網形成計画の策定主体の内訳

単独	市町村単独	474件 (89.8%)
広域	複数市町村	28件 (5.3%)
	県+市町村	21件 (4.0%)
	県(全域)	5件 (0.9%)
合計		528件

地域公共交通網形成計画について

制度改正について

令和2年度 法改正（令和2年5月）

地域公共交通活性化再生法

・地域公共交通網形成計画に関する事項

・再編実施計画に関する事項

「地域公共交通計画（仮称）」 作成の努力義務化

- ✓ 既存の民間事業者による送迎サービス等「地域における輸送資源を総動員」する計画に見直し
- ✓ 原則として全ての地方公共団体が作成することを義務付け

定量的な目標設定、実施状況 の分析・評価の明確化

- ✓ 定量的な目標を設定するよう努めるとともに、原則として、毎年度、実施状況の分析・評価を行うことを明確化

「地域公共交通利便増進事業 （仮称）」の創設

- ✓ 路線の変更等を伴わない「等間隔運行」や「利用者が使いやすい運賃」等のメニュー等も対象

独占禁止法特例法

共同経営等に係る独禁法の特例創設

- ✓ 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、複数の乗合バス事業者の共同経営が可能

道路運送法

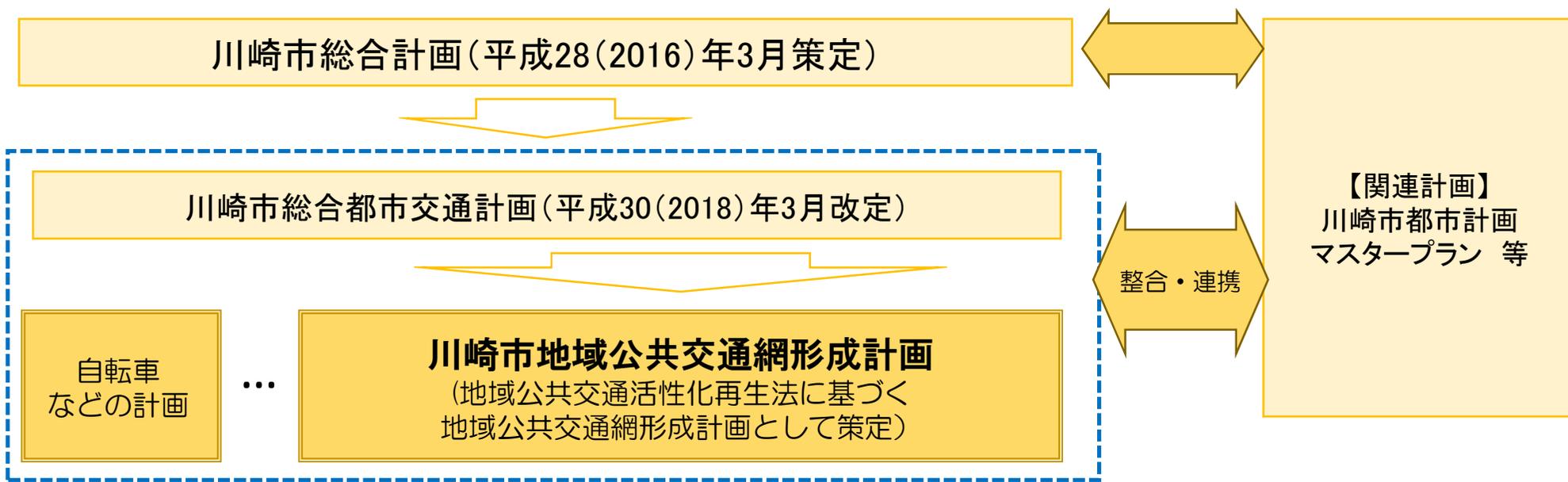
自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化

- ✓ 公共交通を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置付け

地域公共交通網形成計画について

上位計画等の関連計画との関係性（位置づけ）

本計画は「川崎市総合計画」を踏まえ、また、本市の交通施策の基本方向等を示す「川崎市総合都市交通計画」を上位計画とし、その他、「都市計画マスタープラン」などの関連計画とも連携・整合を図り、展開するものとする。



計画区域

○ 川崎市全域を計画区域とする

- * 国が網形成計画の策定の際に参考となる手順や考え方を示した手引きでは、「当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定する」こととしている。
- * 市面積の9割以上を占める市街化区域が人口集中地区（DID）に指定されている。
- * 上位計画である「川崎市総合都市交通計画」の計画区域は、市全域としている。
- * 市内の路線バスネットワークは、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っている。

→以上から、上位計画と整合を図り、本計画においても「川崎市全域」を計画区域として設定する。

地域公共交通網形成計画について

■ 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】）

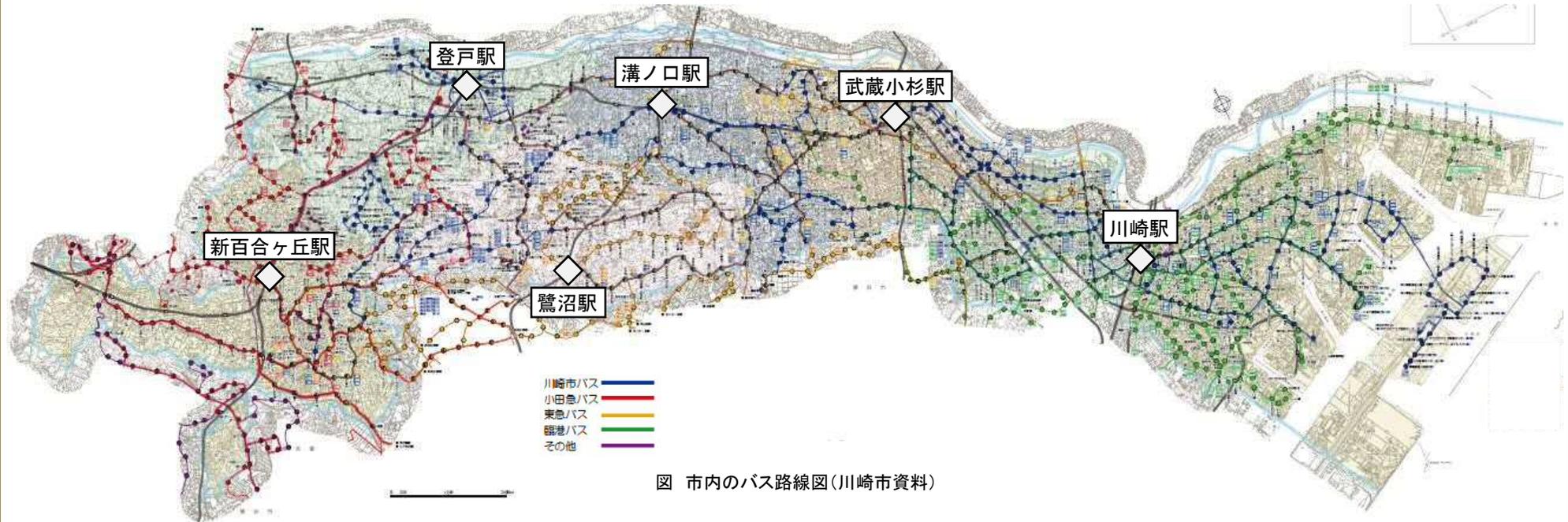


図 市内のバス路線図(川崎市資料)

地域公共交通網形成計画について

■ 本市における輸送資源を踏まえた本計画の対象範囲

(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

(3) 企業送迎バス・観光バス



企業送迎バス

- 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。

地域公共交通網形成計画について

■ 本市における輸送資源を踏まえた本計画の対象範囲

(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。

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)

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)

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。



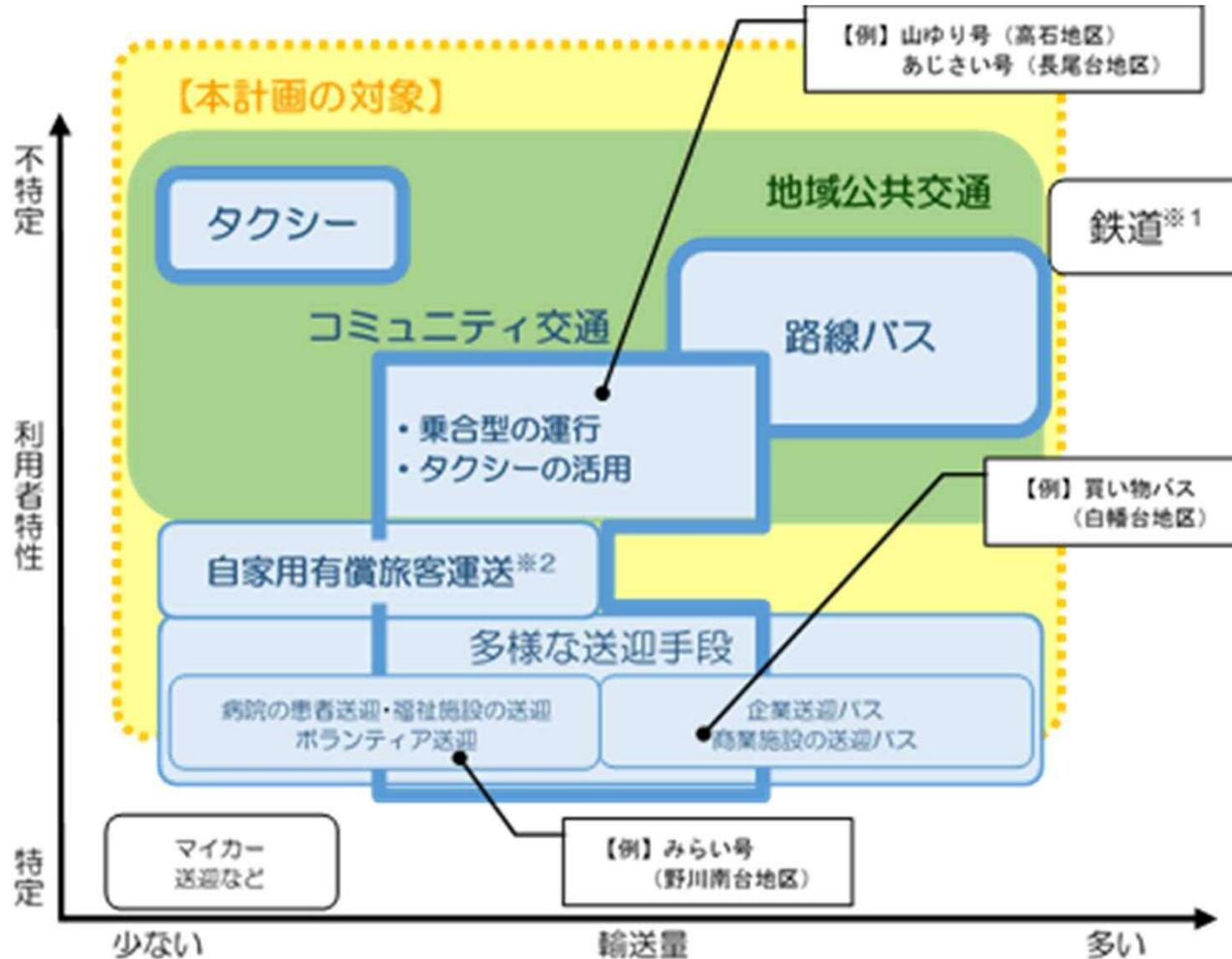
買い物バス(白幡台地区)

地域公共交通網形成計画について

■ 本市における輸送資源を踏まえた本計画の対象範囲

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。



※1 「鉄道」の位置付け
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、登録を受けた市町村等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。

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

地域公共交通網形成計画について

計画の期間

○ 上位関連計画・関連事業等のスケジュール



地域公共交通網形成計画について

1 法定協議会の設置目的

- ✓ 地域公共交通網形成計画は、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方や住民・交通事業者・行政の役割を定めることとなっている。
- ✓ 本計画の検討にあたっては、バス事業者、道路管理者、公安委員会等の関係者との協議・調整が必要であるが、この**協議・調整を円滑かつ効率的に進めるため、法定協議会を設置する。**

【本市での位置づけ】

法定協議会は、関係者間の協議・調整を目的とする会議であることから、「連絡調整会議」としての位置づけで設置する。

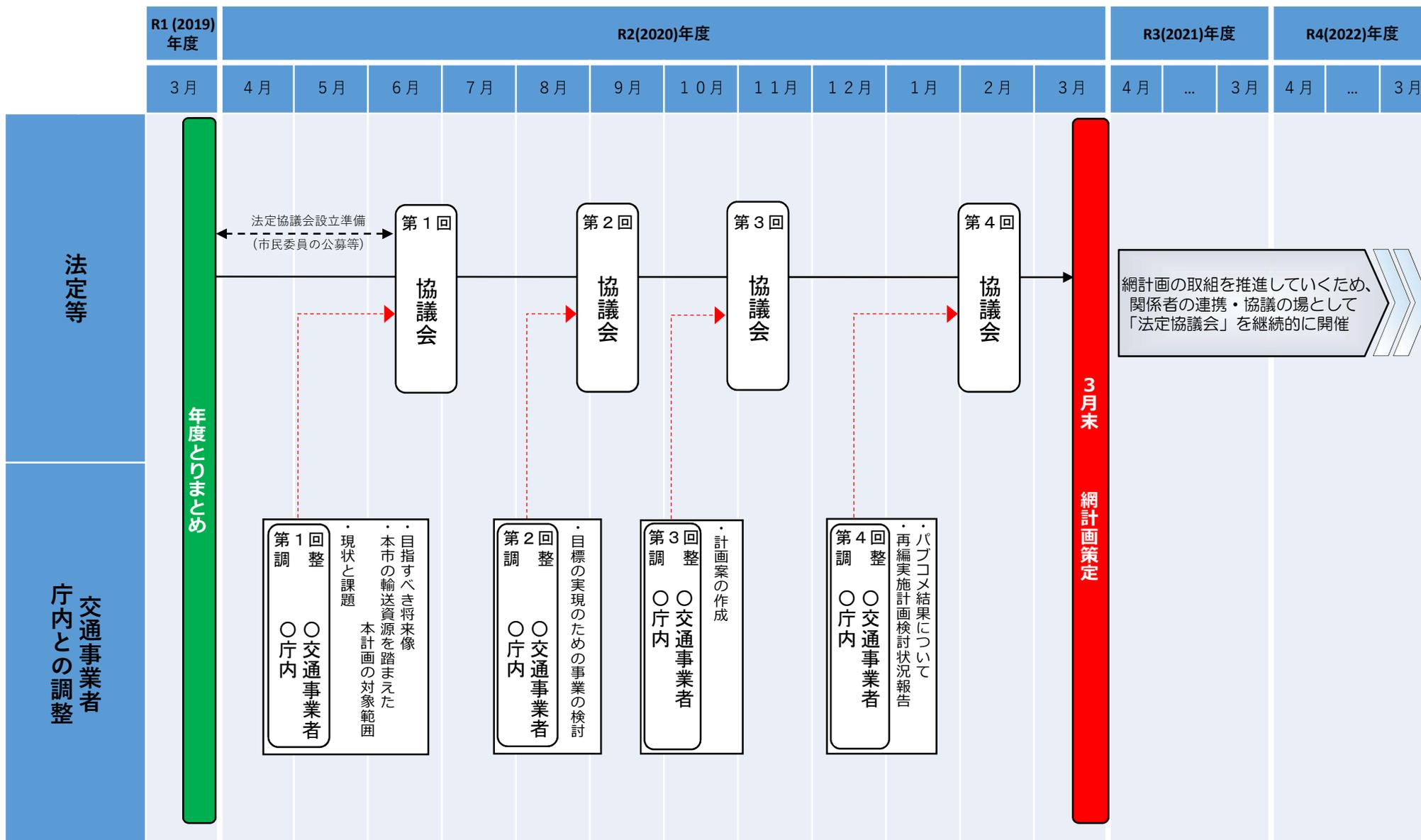
2 協議会の構成員と役割

	構成員	役割
1	市町村 (法第6条第2項第1号)	・ 網計画の作成主体（事務局を担う） ・ 庁内、関係者間の連携・調整 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施 ・ 計画において合意された事業の実施
2	関係する公共交通事業者等 (法第6条第2項第2号)	・ 網形成計画作成の積極的な参加 ・ 計画において合意された事業の実施
3	関係する道路管理者 (法第6条第2項第2号)	・ 網形成計画作成の積極的な参加 ・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
4	関係する公安委員会 (法第6条第2項第3号)	・ 計画推進上、必要となる対策の検討・実施
5	地域公共交通の利用者 (法第6条第2項第3号)	・ 網形成計画作成の積極的な参加 ・ 公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与
6	学識経験者 (法第6条第2項第3号)	・ 協議のアドバイス・コーディネート (協議の進行役、各種提案、他地域事例の紹介等)
7	その他地方公共団体が 必要と認める者 (法第6条第2項第3号)	・ 網形成計画作成の積極的な参加 ・ 公共交通の利用促進や、住民・地域主体の公共交通の担い手づくりへの積極的な関与

3 委員の構成員

	構成員	所属名	
1	学識経験者	横浜国立大学 副学長	
2		東海大学工学部土木工学科 教授	
3	鉄道	東日本旅客鉄道(株) 横浜支社 総務部 企画室 企画部長	
4		京王電鉄(株) 取締役鉄道事業本部 副本部長 計画管理部長	
5		小田急電鉄(株) 交通サービス事業本部 交通企画部長	
6		東急電鉄(株) 経営戦略部 総括課長	
7		京浜急行電鉄(株) 執行役員 鉄道本部 鉄道統括部長	
8		公共交通事業者等	神奈川県バス協会 理事長
9			川崎市交通局 企画管理部長
10	川崎鶴見臨港バス(株) 運輸部長		
11	東急バス(株) 運輸計画部長		
12	小田急バス(株) 運輸計画部長		
13	神奈川中央交通(株) 運輸計画部長		
14	横浜市交通局 自動車本部 路線計画課長		
15	タクシー	神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長	
16		神奈川県個人タクシー協会 専務理事	
17	道路管理者	川崎市建設緑政局 総務部長	
18		川崎市港湾局 港湾経営部長	
19	公安委員会	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	
20	利用者	市民委員	
21		市民委員	
22		川崎市全町内会連合会 理事	
23	関係機関	国土交通省関東運輸局 交通政策部 交通企画課長	
24		国土交通省関東運輸局 神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官	
25		川崎市健康福祉局 長寿社会部長	
26	行政	川崎市まちづくり局 交通政策室長	

全体スケジュール



網形成計画の目次構成

※地域公共交通活性化再生法の改正を念頭にした計画策定を目指す。

第1回協議事項

1. 地域公共交通網形成計画について

- ・計画策定の趣旨
- ・上位計画等の関連計画との関係性
- ・計画の区域 ・本計画の対象範囲
- ・計画の期間 ・法定協議会の構成
- ・スケジュール

2. 地域公共交通を取り巻く状況

- (1) 本市の概況
 - ・地勢 ・地理
 - ・社会状況 ・経済状況
- (2) 地域公共交通の概況
 - ・公共交通網の整備状況
 - ・公共交通のサービス
 - ・公共交通の利用状況
- (3) 移動実態・ニーズ
 - ・市内の移動実態
 - ・公共交通に対するニーズ
- (4) 地域公共交通を支える交通基盤等
 - ・道路網の現状
 - ・新たな基盤整備
 - ・公共交通を支える担い手

3. 課題の整理

4. 目指すべき将来像

- ・計画の基本方針
- ・将来の目指すべき公共交通ネットワーク

5. 目標および目標達成のための施策・事業

- ・目標および目標達成のための施策

- ・目標達成のための事業（内容）
- ・事業スケジュール、主体と役割

6. 計画の達成状況の評価方針

- ・目標値設定 等

第2回協議事項

地域公共交通を取り巻く状況

地域公共交通を取り巻く状況

(1) 本市の概況

①人口動向・分布

ア 区別の夜間人口推移

- 市内の夜間人口はこれまで増加傾向で推移してきた。
- 各区とも増加傾向が続いているが、近年、多摩区では横ばい傾向に転じている。

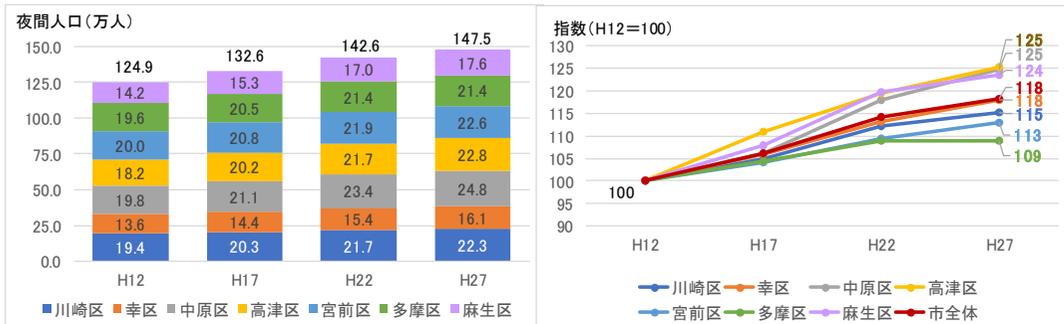


図 市内の区別人口の推移
出典: 各年「国勢調査」

図 市内の区別人口の推移 (平成12年に対する増加率)
出典: 各年「国勢調査」

イ 将来人口の予測

- 平成42年まで人口が増加し平成42年には158.7万人と推計されている。
- 0~14歳のピークは、平成42年に20.2万人で以降減少する見込みである。15~64歳のピークは平成37年で102.8万人と推計されており、ピーク後は減少する見込みである。
- 65歳以上は、増加傾向にあり、平成37年には「超高齢社会（人口に占める65歳以上の人口が21%）」となり、平成72年がピークで50.4万人と推計されている。

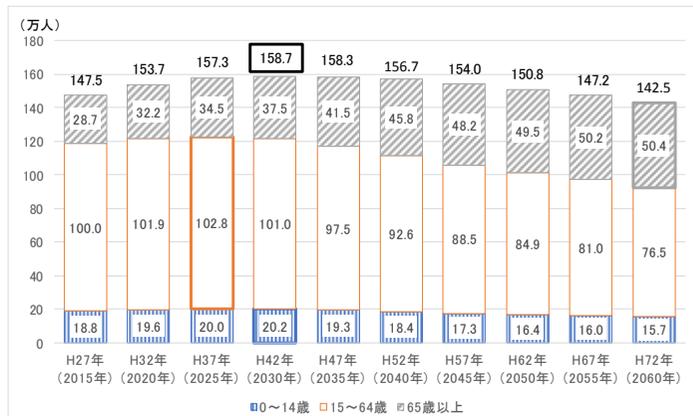
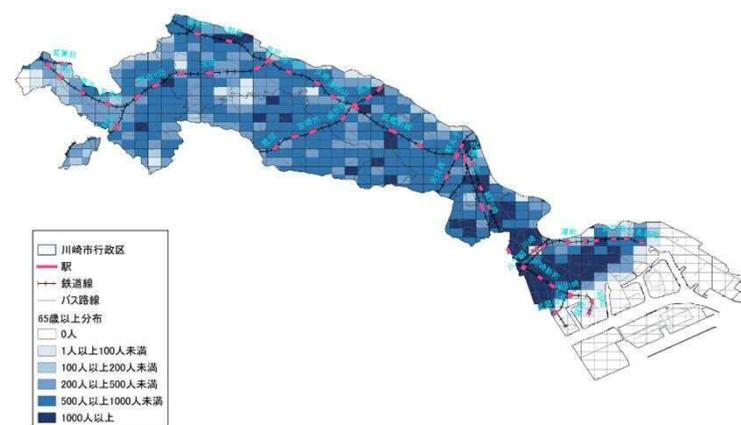
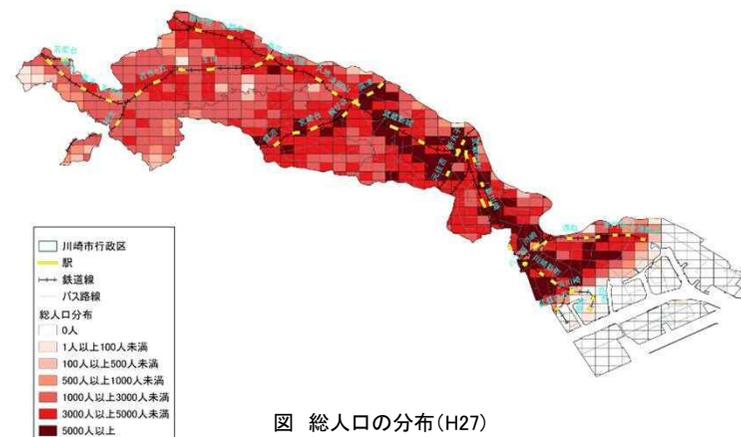


図 川崎市の将来推計人口

出典: 川崎市総合計画 第2期実施計画策定に向けた将来人口推計

ウ 夜間人口分布

- 川崎駅、武蔵小杉駅や田園都市線沿線に集中しており、北部には人口密度が相対的に低い地域も見られる。
- 65歳以上人口の分布は、川崎駅周辺に分布が集中しているが、北部、中部を中心に鉄道駅から離れた地域にも点在している。



地域公共交通を取り巻く状況

(1) 本市の概況

② 昼間人口動向・分布

ア 区別の昼間人口推移

- 市内の昼間人口はこれまで増加傾向で推移してきたが、近年横ばいとなっている。
- 川崎区では、平成12年から17年にかけて減少したが、近年では増加に転じており、平成27年には平成12年を上回る水準に達した。

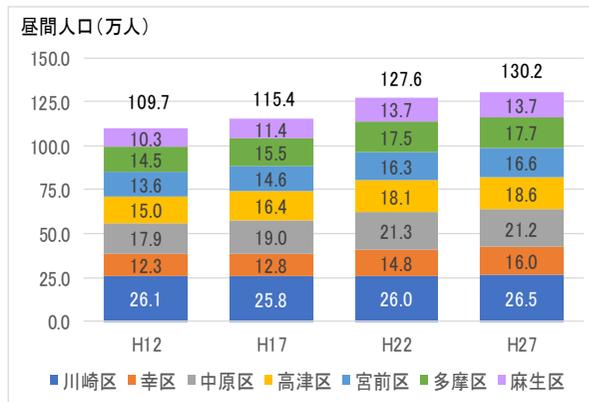


図 市内の区別昼間人口の推移
出典: 各年「国勢調査」

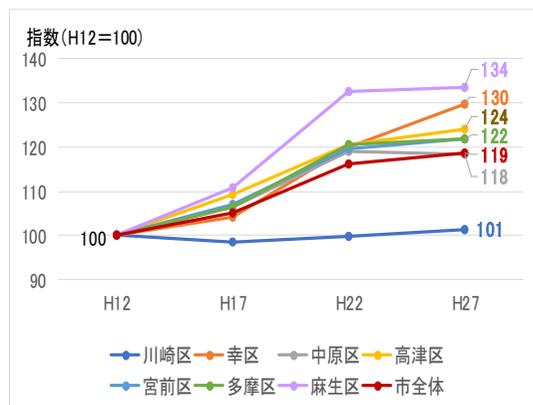


図 市内の区別昼間人口の推移
(平成12年に対する増加率)
出典: 各年「国勢調査」

イ 昼夜間人口比

- 市内では唯一川崎区で昼間人口が夜間人口を上回っているが、近年その比率が低下傾向にある。
- 一方、他区では概ね横ばいとなっている。

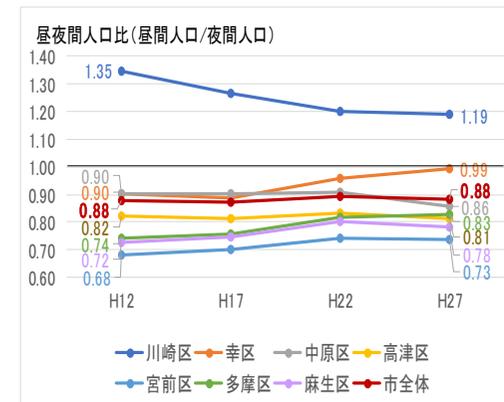


図 市内の区別昼夜間人口比の推移
出典: 各年「国勢調査」

ウ 臨海部における就業人口・事業所数の推移

- 臨海部における事業所数及び従業者数は増加しており、今後新たな物流施設等の建設が予定されている。

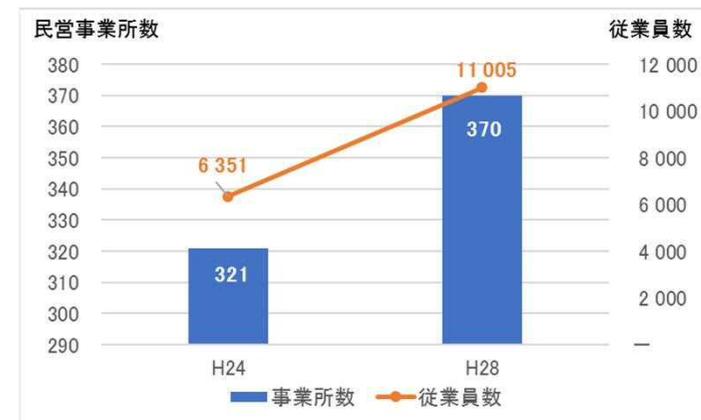


図 東扇島における民営事業所数及び従業者数の推移
出典: 川崎市HP「経済センサス結果」より

地域公共交通を取り巻く状況

(1) 本市の概況

③土地利用・都市構造、施設分布

- 南側の臨海部では工業地域として利用され、北側は主に住宅専用地域として土地利用されており、川崎駅・武蔵小杉駅・溝の口駅・新百合ヶ丘駅周辺は商業地域として利用されている。
- また、都市構造は4つの生活行動圏として形成し、3つの駅を中心に広域拠点、それらをつなぐ駅を地域の生活拠点として位置付けている。

- 公共施設は市内全域に立地しているが、医療施設は駅周辺の立地が多く、全域には立地されていない。

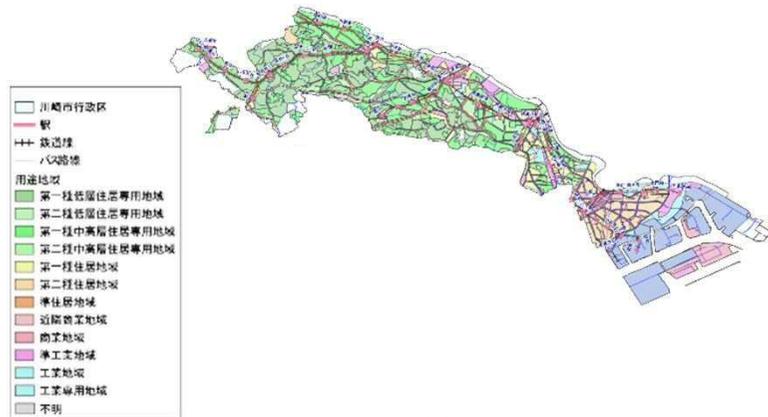


図 川崎市の用途地域図
出典:国土数値情報

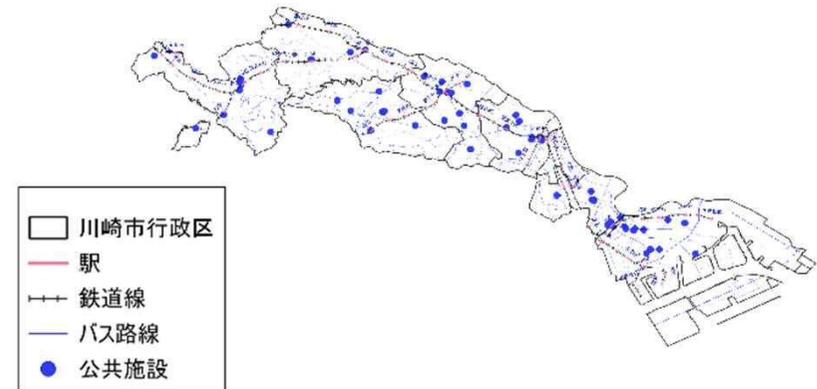


図 川崎市の公共施設分布図
出典:国土数値情報

※公共施設は、市役所、区役所、支所、出張所、図書館、市民館を対象



図 都市計画マスタープランによる将来都市構造
出典:川崎市都市計画マスタープラン

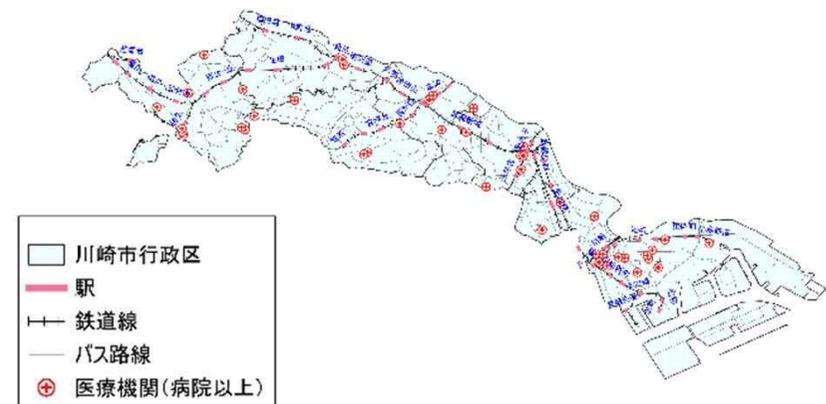


図 川崎市の医療施設(病院以上)分布図
出典:国土数値情報

※医療法に基づき、病床数20床以上の施設を「病院」として掲載

地域公共交通を取り巻く状況

(2) 地域公共交通の概況

① 鉄道・バス網

- 鉄道は、JR 東海道線・京浜東北線・横須賀線、京急本線、東急東横線・田園都市線、小田原線などの東京都心から放射状に広がり市内を横断する鉄道路線と、JR 南武線や京急大師線などの市内や地域を縦断する鉄道路線により、骨格となる鉄道網が形成している。
- 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、一部では複数の事業者が重複して運行しているところも見られる。
- 市交通局の利用実績からも乗車人員及び収入額は微増しており、民間事業者の乗車人員についても年々増加している。

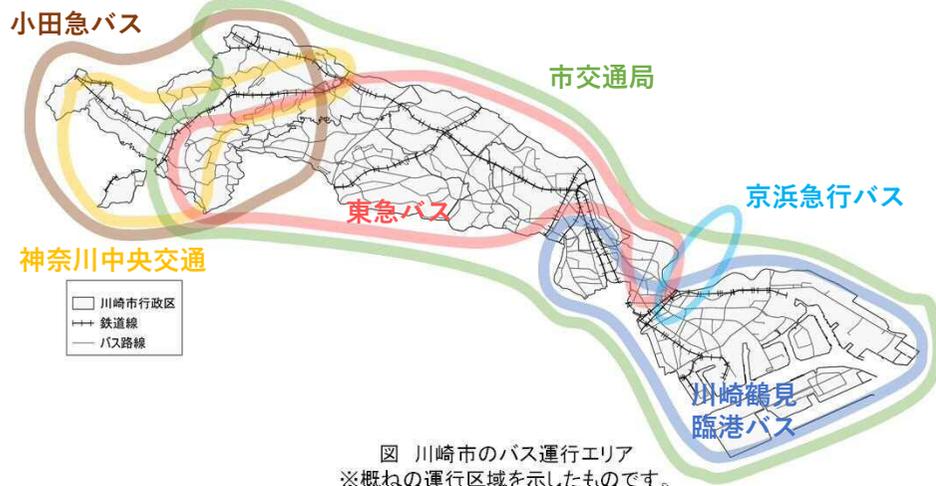


図 川崎市のバス運行エリア
※概ねの運行区域を示したものです。



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



図 市交通局の停留所数及び在籍車両数の推移
出典:川崎市統計書

② タクシー

- バス事業者の実績の一方で、タクシー事業者の輸送人員及び輸送収入ともに年々低下しており、10年間でおよそ2割が減少している。
- また、事業者の数も年々減少傾向にある。

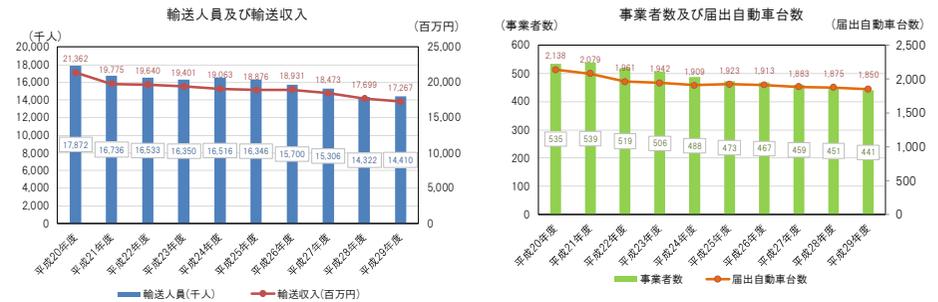


図 市内のタクシー事業者(個人タクシー含む)における輸送実績の推移
出典:川崎市統計書

③ コミュニティ交通

- 市内の2地区で本格運行を実施し、コミュニティ交通を導入している。
- その他の5地区では、協議会を設置し、コミュニティ交通の導入を検討している状況となっている。
- コミュニティ交通の導入検討は、北部地域が多い状況となっている。



● コミュニティ交通 運行地域
○ 地域交通資源の活用による運行地域
○ 現在交通手段を検討している地域

図 コミュニティ交通の導入・検討状況

地域公共交通を取り巻く状況

(2) 地域公共交通の概況

④路線バスに係るサービスと利用の実態

ア 公共施設等へのアクセス

- ・駅から離れている一部の行政施設、医療施設はバスによるアクセスが確保されている。

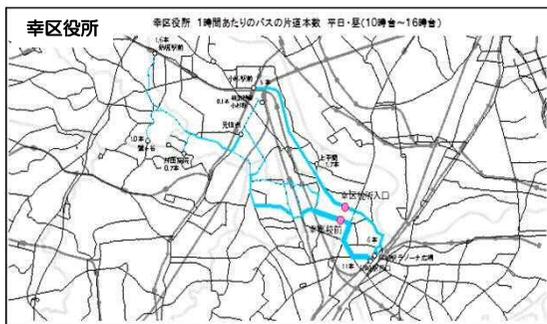


図 各施設への運行路線(平日日中10時台~16時台)

イ 時間帯による移動ニーズの違いと利用状況

- ・本市から発生する移動のうち、バス利用においては、利用の多い朝方ピーク時間帯では8割以上が「自宅-勤務(通勤)」や「自宅-通学」で占められる。
- ・昼のオフピーク時間帯では、「自宅-私事」や「その他私事」の目的比率が高まり、夕方・夜間になるにつれて「帰宅」目的での利用が多くなっている。
- ・路線バスの利用実態を見ると、バスの平均乗車密度は昼のオフピーク時間帯に低下しており、朝ピーク時間帯と比べると効率的な運行ができていない。

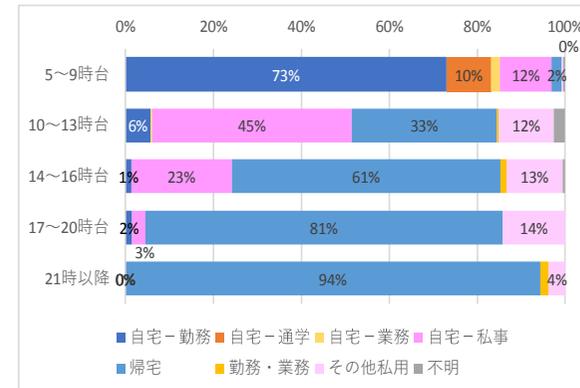


図 代表交通手段バスの時間帯別移動目的別の構成比率【川崎市発】
出典:平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

- ・朝方、夕方のピーク時間帯では、昼のオフピーク時間帯と比べて、2倍近くのトリップ数が発生している。

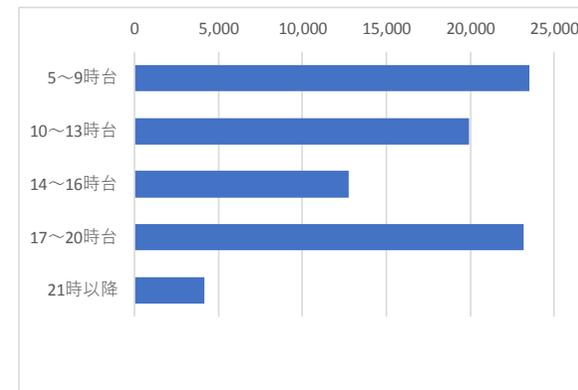


図 代表交通手段バスの時間帯別移動目的別トリップ数【川崎市発】
出典:平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

地域公共交通を取り巻く状況

(2) 地域公共交通の概況

ウ 一部のバスバースにおける混雑と行先の分散

- 市内の主要駅の中でも、川崎駅東口を発着するバスの運行本数が、市内随一の多さとなっている。
- その川崎駅東口を発着するバスの運行本数をみると、一部のバス停に運行便数が集中している。(12番乗り場)
- 一方で、同一目的地の運行に対し、バス乗り場が複数に分散している。(水江町行き)

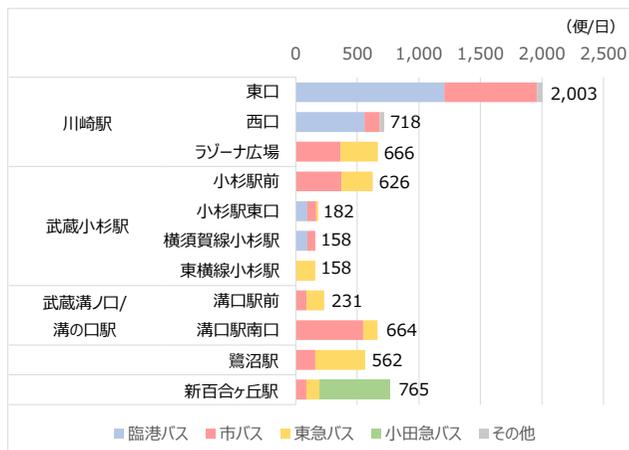


図 市内主要駅から運行するバスの便数(令和2年4月1日現在)
出典:各社時刻表に基づき作成



図 川崎駅東口のバス乗り場別・事業者別発運行本数 (始発～10:00)



図 市交通局・臨港バスにおける「水江町行き」の運行状況
出典:2019年(10月改訂版)かわさき市バスマップより抜粋

地域公共交通を取り巻く状況

(2) 地域公共交通の概況

エ 長大路線の実態

- 市内を発着する路線の平均運行距離をみると、市全体で約6km/便となっている。各区を発着する路線を見ると、高津区を発着する路線の平均距離が長い傾向となっているほか、川崎区や宮前区を発着する路線では10kmを超える便が10%以上占めている。
- 一方で、東京都市圏パーソントリップ調査に基づき、市内を発着するバス利用者の移動距離を見ると、ゾーン間（または発着地から鉄道駅まで）の距離が約3.75km/トリップであり、バス路線の運行距離の長い高津区では約3.39km/トリップにとどまっているなど、利用距離に対してバスの運行距離が長くなっている実態がみられる。
- 一般的に、路線バスは駅間や駅と団地・施設などを結び、双方へアクセス可能なルートとしているため、バス利用者の移動距離よりも運行距離の方が長くなる傾向にあるが、利用者の移動距離が短い地域に移動距離の長い路線が運行されている場合には、乗車密度の低下を招き、採算性の確保が困難となることが危惧される。

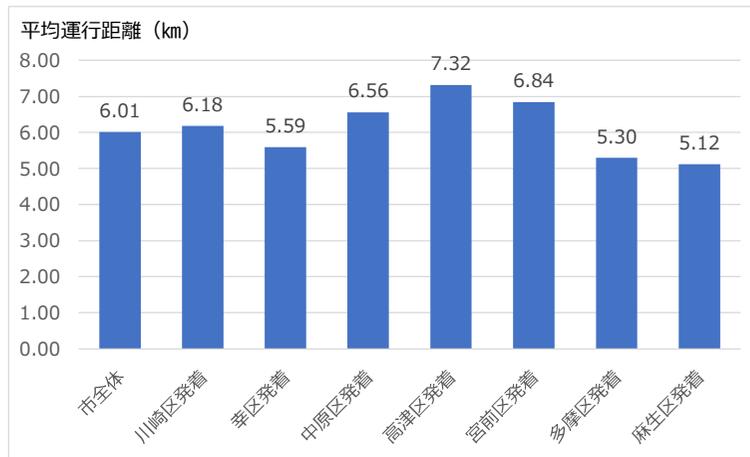


図 市内を運行するバス路線の平均運行距離(令和2年4月1日現在)
出典:各社時刻表に基づき作成

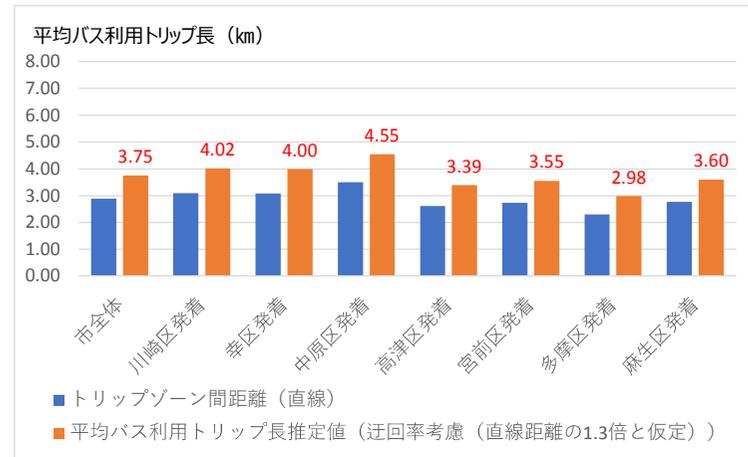


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用の平均トリップ調査推定値
出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成(※)

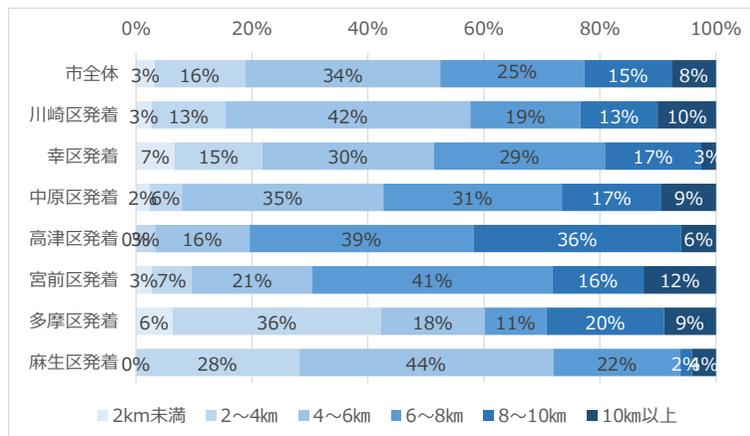


図 市内を運行するバス路線の平均運行距離の構成(令和2年4月1日現在)
出典:各社時刻表に基づき作成

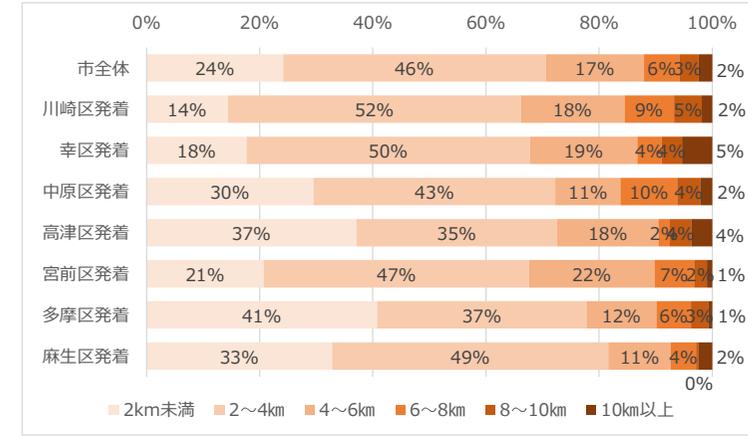


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用の平均トリップ調査推定値の構成
出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成(※)

(※)パーソントリップ調査では、経路までは調査していないため、実際の移動距離の把握は困難である。そのため、上記の移動距離の集計に当たっては、発着地点間の直線距離を算定の上、既往研究で言われる「直線距離に対する移動距離の迂回率」を用いることで、バス利用のトリップ長を推定した。(参考論文:田村一軌、腰塚武志、大澤義明、「道路ネットワーク上の道路距離と直線距離」、2001年度第36回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.872~882)

地域公共交通を取り巻く状況

(2) 地域公共交通の概況

オ 円滑なバス走行を阻害する要因

- 市内の幹線道路においては、特に中部（菅生～神木本町～溝口間のバス路線運行区間等）や川崎駅に結節する道路（川崎駅～浮島・東扇島間のバス路線運行区間等）で混雑、速度低下が顕著となっている。
- また、川崎駅周辺では朝ピーク時における路上駐車が発生し、バスが運行する区間にも多発している。
- その他、主要駅周辺では、路線バスが多方面から集中することにより、路線バスの団子運転が発生しているほか、途中停留所に1台しか停車できず、その後ろに路線バスが数台並ぶことが発生している。

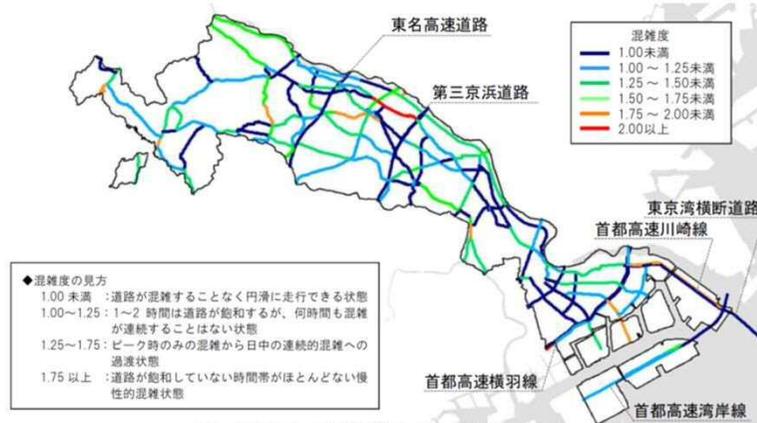


図 川崎市内の道路混雑度（平成 27(2015)年）

出典：全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査) (H27(2015)) 結果より作成

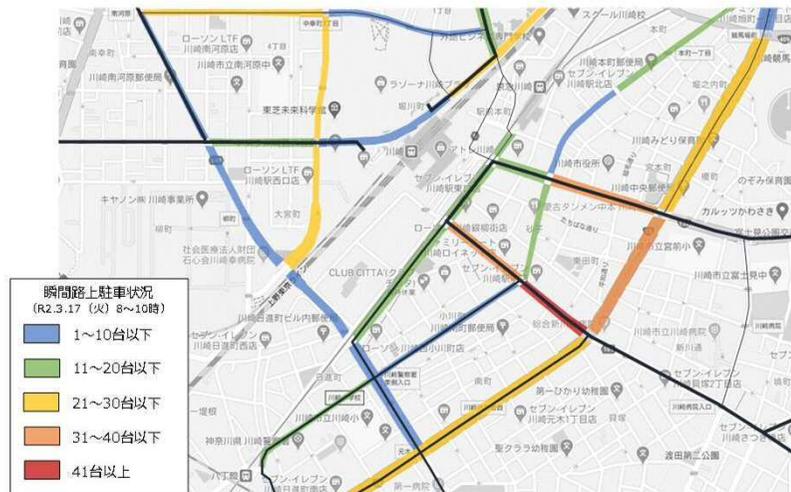


図 川崎駅周辺における瞬間路上駐車台数

出典：瞬間路上駐車台数調査(川崎市、令和2年3月17日(火)8時～10時)



図 主要駅周辺における路線バスの団子運転状況

(上：川崎駅東口～東扇島方面の四谷下町バス停付近、下：神木本町～溝口駅南口方面の上作延バス停付近)

地域公共交通を取り巻く状況

(3) 移動実態・ニーズ

①外出率・トリップ原単位（1人1日当たりのトリップ数）

- 市民の外出率及び外出人口当たりのトリップ数は、平成30年に減少した。
- なお、後期高齢者を除き、すべての年代で減少傾向となっている。

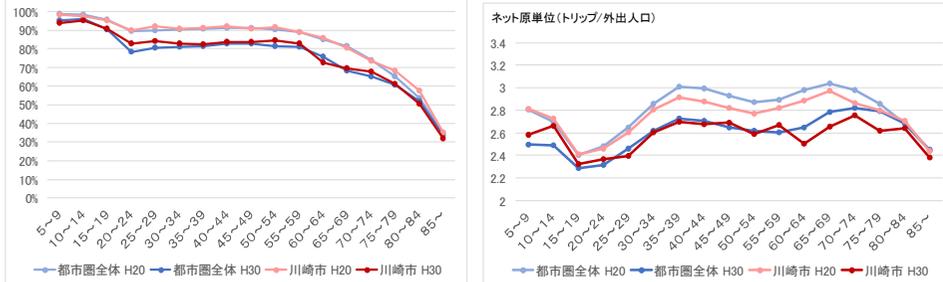


図 川崎市民及び東京都市圏全体の外出率【左】、ネット原単位【右】
出典:「東京都市圏パーソントリップ調査」

②年齢階層別・目的別のトリップ

- すべての年代で「私事」目的トリップが減少している。また、20～64歳では、「業務」目的トリップが減少している。これらは、インターネットの普及によるメール等での打合せ回避や、ネット通販利用による買い物の削減等が要因の一つと考えられる。
- その一方で、女性、高齢者の社会進出を受け、20～64歳の女性と、65歳以上の男性において、「通勤」目的トリップが増加している。



図 川崎市民の年齢階層別・目的別ネット原単位
出典:「東京都市圏パーソントリップ調査」

③年齢階層別代表交通手段分担率

- 川崎市全体及び65歳未満はバスの分担率が低くなっているが、65歳以上では年代が上がるにつれ、バスの分担率が高くなり、特に75歳以上では10%を超えている。

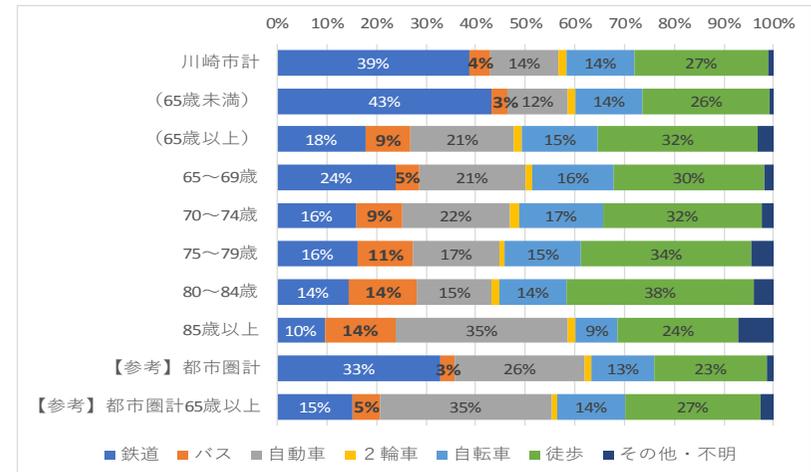


図 年齢別代表交通手段分担率
出典:第6回東京都市圏パーソントリップ調査

④高齢者のバス利用トリップの時間

- 高齢者のバス利用トリップを10年前と比較すると、昼間の10時台、15時台、夕方の17時台でバス利用トリップが増加。
- 特に、昼間の10時台の利用が多い。

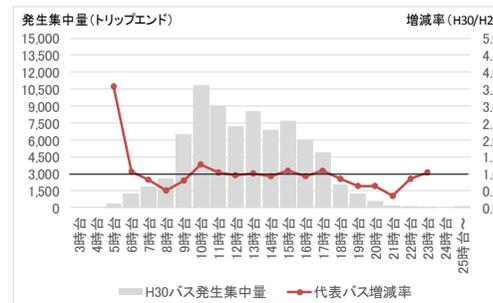


図 川崎市内発着移動の発着時間帯別増減率
出典:「東京都市圏パーソントリップ調査」

⑤高齢者のバス利用トリップの目的地

- 10年前と比較すると、高齢者における病院を含む「医療・厚生・福祉施設」については、バス利用発生集中度が増加している。

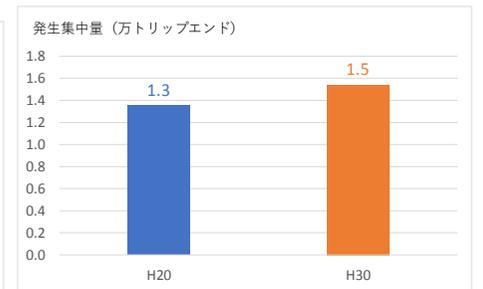


図 「医療・厚生・福祉」施設における高齢者のバス利用発生集中度(川崎市発着)
出典:「東京都市圏パーソントリップ調査」

地域公共交通を取り巻く状況

(3) 移動実態・ニーズ

① 地域間バstriップ

- 計画基本ゾーン間の交通量でみると、拠点駅とそれらをつなぐ交通量が多くなっている。

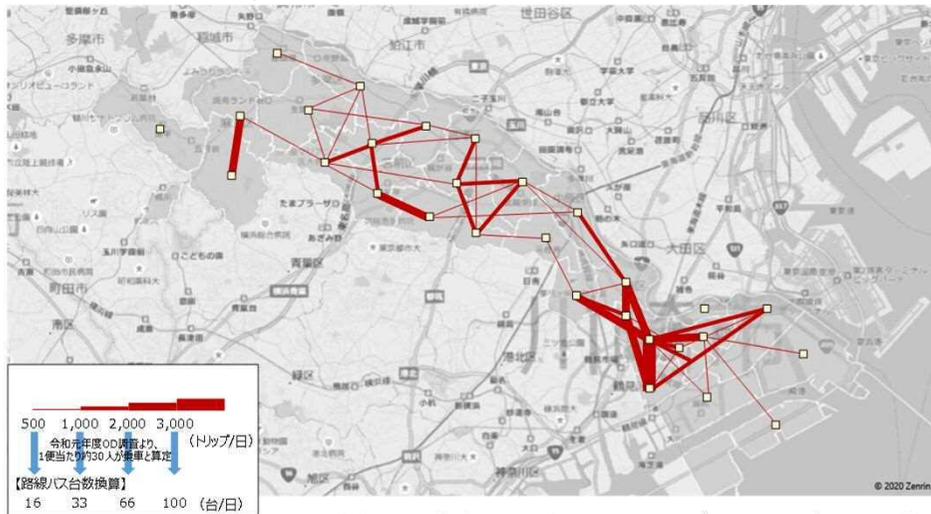


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量(500トリップ/日以上)のゾーン間を抽出
 出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査

- バstriップの発生集中量を10年前と比較すると、多摩区内を発着するバstriップは減少している一方で、特に、川崎区内、高津区内を発着するバstriップが増加している。

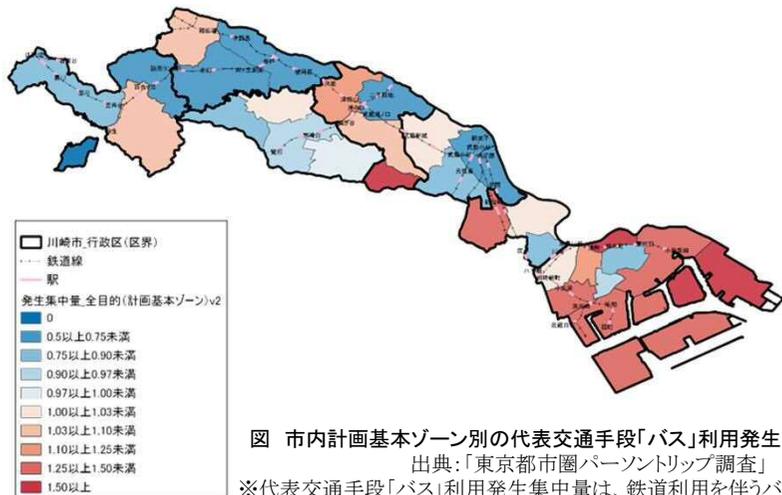


図 市内計画基本ゾーン別の代表交通手段「バス」利用発生集中量の増減率
 出典: 「東京都市圏パーソントリップ調査」
 ※代表交通手段「バス」利用発生集中量は、鉄道利用を伴うバス利用は含まない

② バス利用の目的

- 市内を発着するバス利用の移動では、「自宅-私事」目的での利用が最多で21%を占める。次いで、「自宅-勤務」目的で19%となっている。
- この10年間では、「自宅-勤務」目的の構成比率が上昇している。

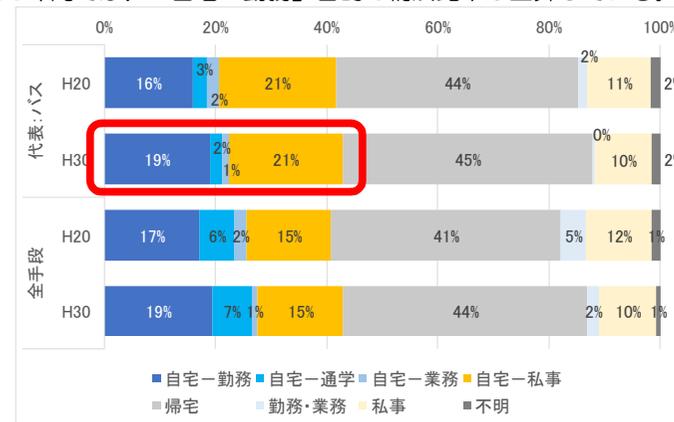


図 代表交通手段「バス」トリップの目的構成の比較(川崎市発着)
 出典: 「東京都市圏パーソントリップ調査」

- 一方、トリップ数を見ると、構成比率が最も高い「自宅-私事」はこの10年間で4%減少、一方、「自宅-勤務」目的は17%増加している。

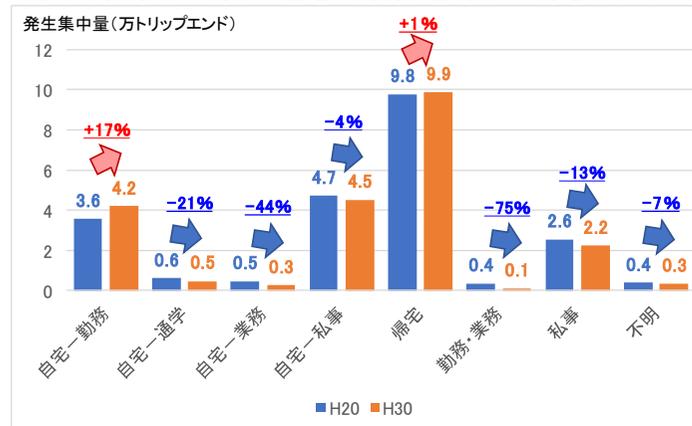


図 代表交通手段「バス」トリップの目的別トリップ数の比較(川崎市発着)
 出典: 「東京都市圏パーソントリップ調査」

地域公共交通を取り巻く状況

(3) 移動実態・ニーズ

① 鉄道駅端末交通手段としての利用

- バスは鉄道駅端末交通手段としての利用も多く、市内全駅でみるとバス分担率が12%を占める。
- 特に、川崎駅（京急川崎駅を含む）、新百合ヶ丘駅、溝口駅では、端末バstriップ数が多くなっている。
- 川崎駅では臨海部、新百合ヶ丘駅では麻生区内、溝口駅では、高津区内・宮前区内の各地との間でバstriップ数が多くなっている。

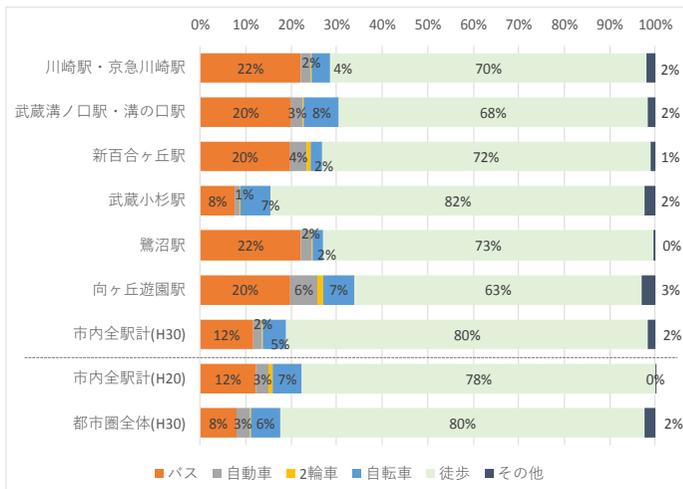


図 市内主要駅の鉄道駅端末交通手段の分担率
出典：第5回・第6回東京都市圏パーソントリップ調査

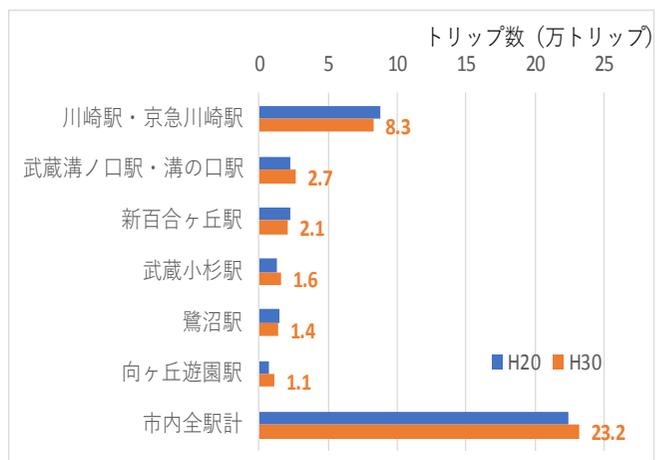


図 市内主要駅の鉄道駅端末交通手段「バス」のトリップ数の推移
出典：第5回・第6回東京都市圏パーソントリップ調査

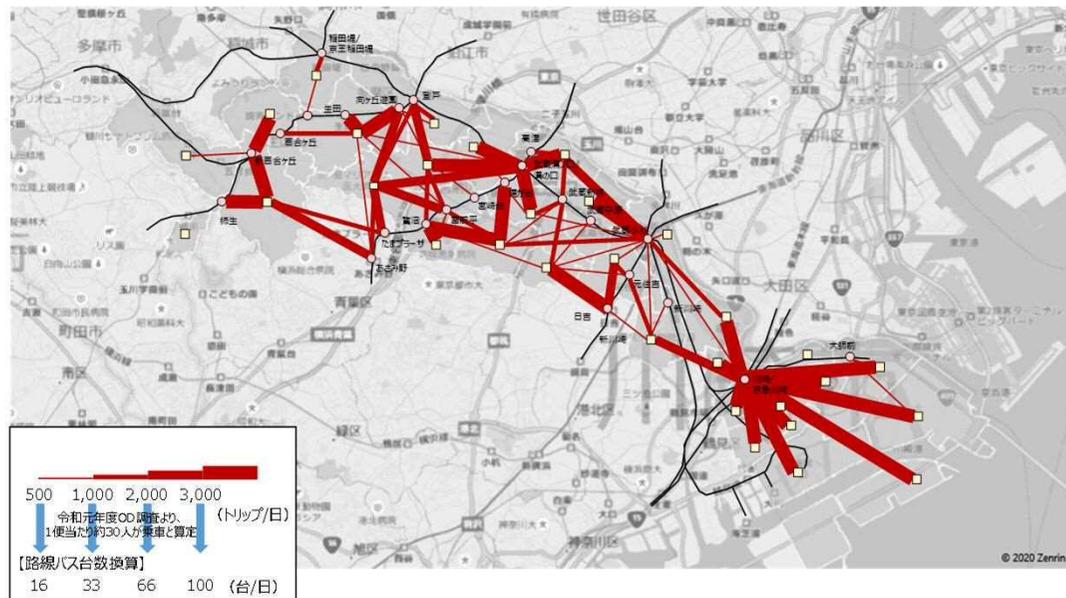


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道駅端末交通手段「バス」利用交通量(500トリップ/日以上)のゾーン間を抽出
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

地域公共交通を取り巻く状況

(3) 移動実態・ニーズ

②他の交通手段利用との比較

- 市内の移動に着目すると、バスの分担率が高い臨海部においては、自動車分担率も高くなっている。その他、麻生区や多摩区を発着する市内移動において、自動車分担率が高い。
- このため、代表交通手段「自動車」のゾーン間交通量をみると、バス利用が多くみられるゾーン間においても自動車も利用されている。
 ※なお、『自動車』については、「乗用車」「軽乗用車」「貨物・軽貨物車」「タクシー・ハイヤー」「送迎バス・貸切バス」が含まれる。
- また、鉄道端末交通手段に着目すると、路線バスの運行本数が多く、利用量も多い川崎駅～臨海部（東扇島）では、自動車の利用交通量も多くなっており、並行区間において自動車も利用されている。

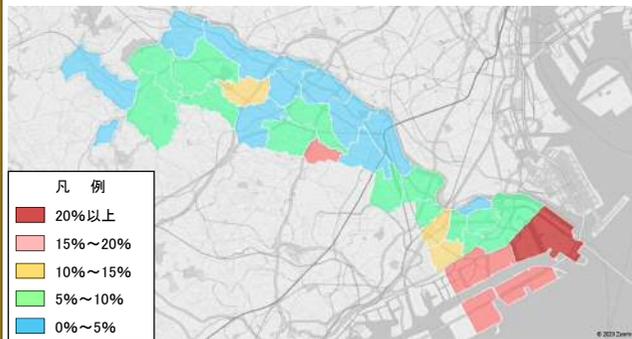


図 計画基本ゾーン別にみた市内移動における代表交通手段「バス」の分担率
 出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査

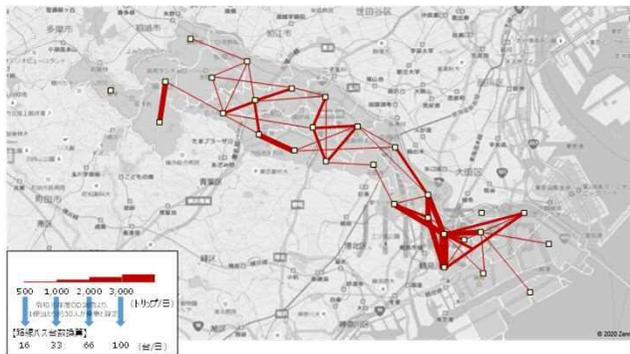


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量【再掲】
 (500トリップ/日以上を抽出)
 出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査

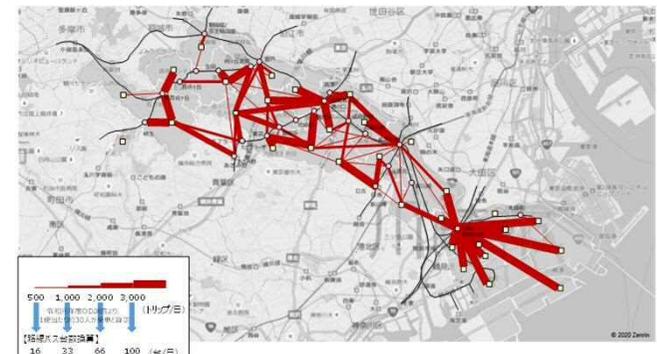


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「バス」利用交通量【再掲】
 (500トリップ/日以上を抽出)
 出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査

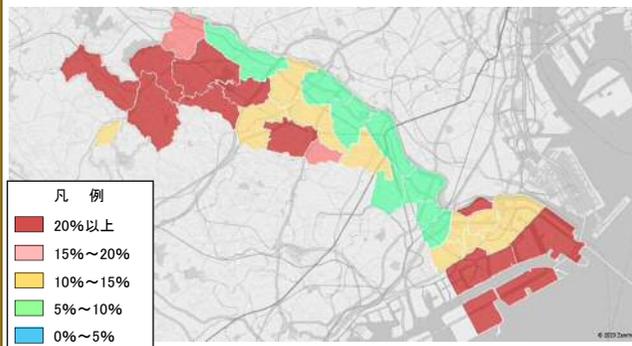


図 計画基本ゾーン別にみた市内移動における代表交通手段「自動車」の分担率
 出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査

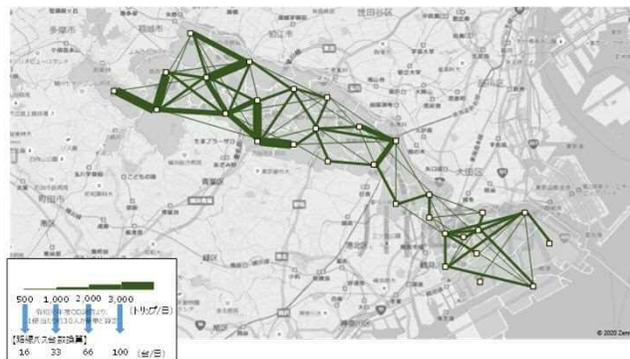


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「自動車」利用交通量
 (500トリップ/日以上を抽出)
 出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査

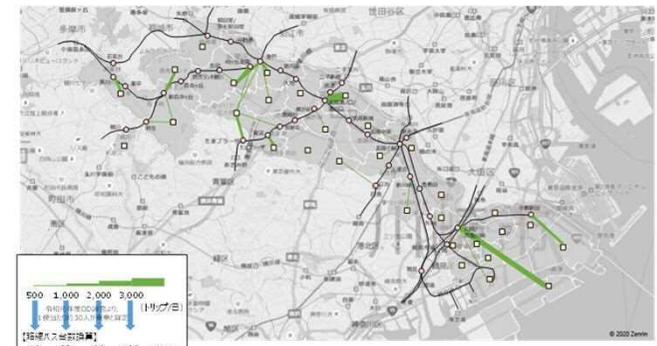


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「自動車」利用交通量
 (500トリップ/日以上を抽出)
 出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査

地域公共交通を取り巻く状況

(3) 移動実態・ニーズ

① 路線バスに関する不満

- 市民が路線バスの利用において不満に感じている点は、「道路混雑で遅れる・時間がかかる」が最も多く、「いつ来るかわからない」についても3番目に意見が多い。
- また、運行本数についても不満を指摘する意見が多い。

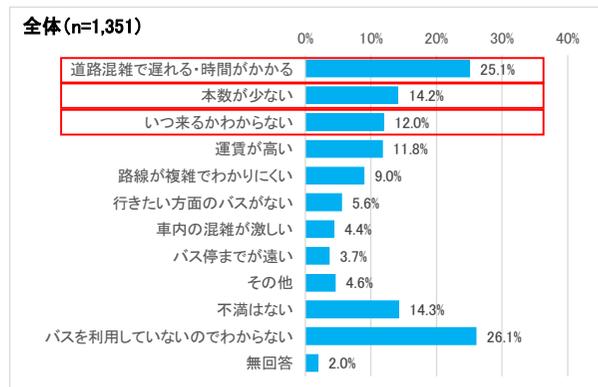


図 市民がバスの利用に関して不満に感じている点
出典：平成28年度かわさき市民アンケート報告書（2017年3月28日）

② バス車内の混雑

- 川崎駅発のバスで、サービス水準が高くとも、乗車密度が高い系統が存在しており、車内の混雑に不満を感じている市民の割合も高い。

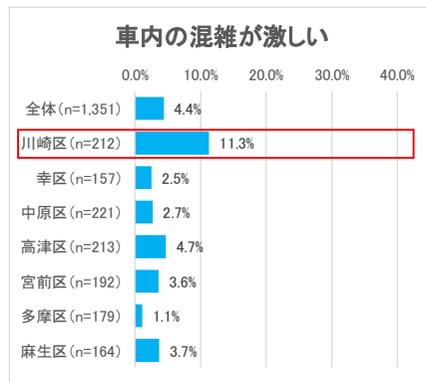


図 路線バスに対し不満を感じる方の割合(地区別)
出典：平成28年度かわさき市民アンケート報告書（2017年3月28日）

③ バスの運行本数・バス停までの距離

- 宮前区、多摩区、麻生区は、他区よりもバスの運行本数、バス停までの距離を不満に感じている方が多く、居住地によりバスサービスに格差を感じている方が存在している。

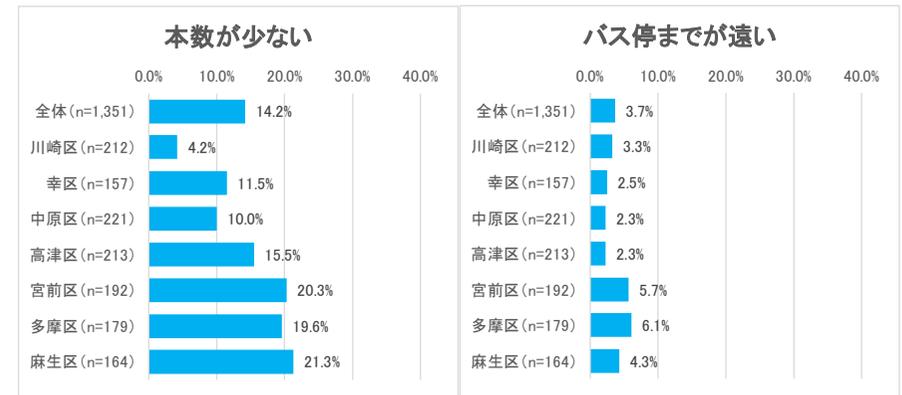


図 路線バスに対し不満を感じる方の割合(地区別)
出典：平成28年度かわさき市民アンケート報告書（2017年3月28日）

④ 高齢者の免許返納について

- 高齢者の免許非保有者、免許返納の数は近年大幅に増加し、より一層、公共交通の需要が増している

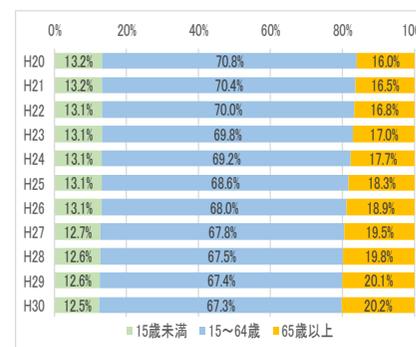


図 年齢階層別人口構成比の推移
出典：川崎市統計書

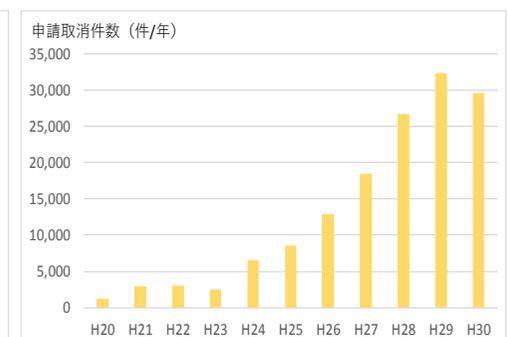


図 申請による運転免許取消件数の推移(神奈川県)
出典：警察庁運転免許統計

地域公共交通を取り巻く状況

(4) 地域公共交通を支える交通基盤等

①道路整備計画

- 令和7年度までに、市内拠点間や市外の広域拠点を結ぶ道路が段階的に整備される見込みとなっている。



図 川崎市内の道路整備計画
出典:第2次川崎市道路整備プログラム

- 再開発等と関連した市内鉄道駅の駅前広場整備が進むことで、駅アクセス改善や路線再編等の契機となることが想定される。



図 鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業
施設計画概要(案)
出典:川崎市HP

②まちづくりに伴う基盤整備

- 高速鉄道3号線の新百合ヶ丘への延伸事業が決定しており、新百合ヶ丘駅へ新たな鉄軌道が乗り入れることで、横浜方面への(からの)新たな人の流れ、駅移動ニーズの発生が想定される。



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 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の開発動向
出典:川崎市HP

地域公共交通を取り巻く状況

(4) 地域公共交通を支える交通基盤等

③地域交通に関する新技術を活用した取組

- ICTの進展により、タクシーの到着時間の短縮や決済を行う配車アプリやドアトゥドアで利用者を輸送するオンデマンド交通の普及など、地域交通を利用しやすくなる手段の開発が進んできている。
- 新百合ヶ丘駅周辺では、MaaS（※）アプリの実証実験や、一定区域内の約500か所で乗降可能なオンデマンド交通の実証運行など、新たな取組の導入に向けが進められている。（※鉄道、バス、タクシー等の多様な交通サービスや生活サービスをシームレスに連動させて、1つのサービスとして利用者に提供するもの）

MaaSによる様々な交通サービスの連動



図 新たなモビリティサービスの事例

出典: 経済産業省「IoTやAIが可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会中間整理(平成30年10月)」

- 配車アプリを活用したオンデマンド交通の実証運行 (小田急電鉄株式会社報道発表資料 利用方法 (令和2年2月))

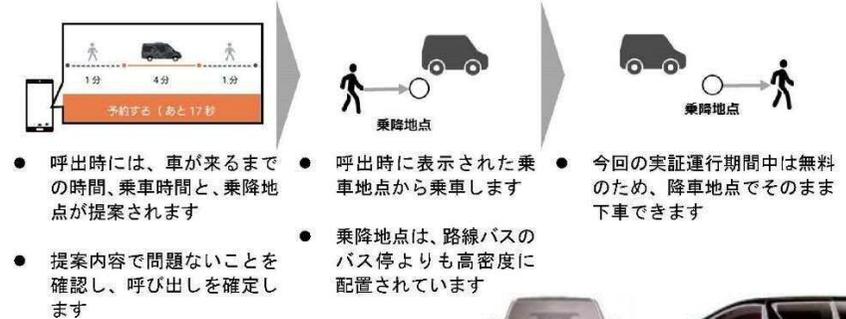
基本的な運行方法

- お客さまからの配車アプリを通じた呼出に応じて、随時経路を変えながら運行します
- お客さまが指定した出発地、到着地の近くのシャトル乗降地点で乗降できます
 ※ 同じ時間帯に同じ方向に行く人と相乗りになります



利用の流れ

1. 出発地・目的地を指定
2. 乗車地点で乗車
3. 降車地点で降りて目的地へ



地域公共交通を取り巻く状況

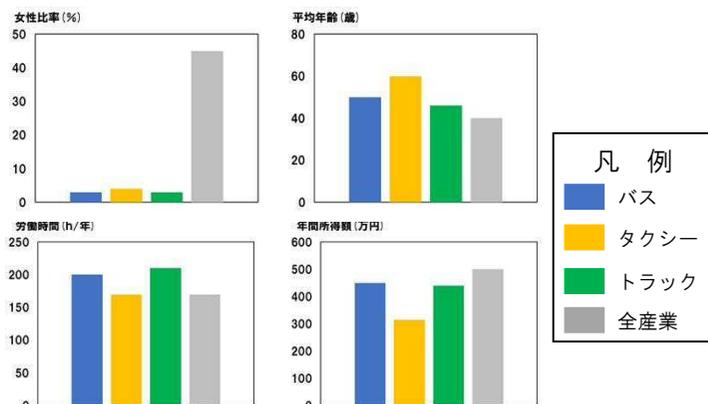
(4) 地域公共交通を支える交通基盤等

④ 運転手不足と収支状況

- 今後もバス事業者には、継続的に市内の路線バスネットワークのサービスを維持・向上することが期待されるが、全国的にバス事業者は、運転手の不足により事業継続に影響が生じている。
- タクシー事業者でも平均年齢が高くなっており、運転手不足の懸念が想定される。
- 川崎市における交通事業者からも、運転手確保が課題となっているとの声があがっている。

- **自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。**
- **自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。**
- **第二種大型自動車運転免許保有者は約15年間で約20%減少している。**
- **地域別の経常収支率は、大都市部において100%を超えているものの、近年ではほぼ横ばいとなっている。**

自動車運転事業等の就業構造

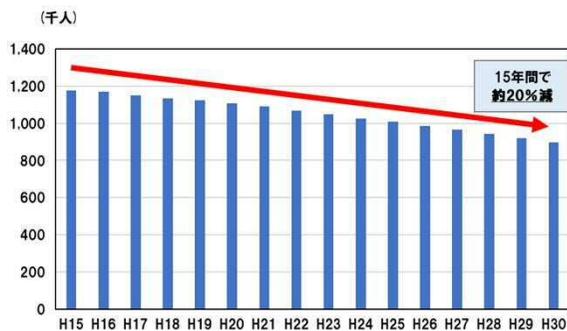


出典: 総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より作成

有効求人倍率(常用パート含む。)の推移

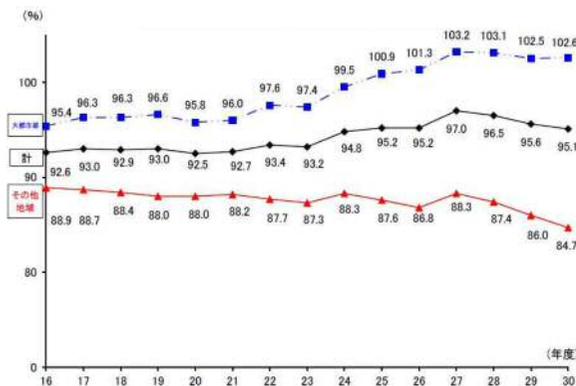


第二種大型自動車運転免許保有者数



出典: 警察庁「運転免許統計」より作成

年度別経常収支率の推移



出典: 国土交通省「平成30年度乗合バス事業の収支状況について」

課題の整理

課題のまとめ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の臨海部では、事業所数及び従業員数が増加傾向にあり、就業人口変化への対応が求められている。
- ・ 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傾向にある。
- ・ また、利用の多い朝方でのピーク時間帯では、8割以上が「自宅-通勤、通学」で占め、昼のオフピーク時間帯においては「自宅-私事」の比率が高く、目的に応じた輸送需要への対応を行う必要がある。
- ・ 一方、自動車運転従事者の有効求人倍率が増加や、第二種大型自動車運転免許保有者の減少を背景に運転手不足が問題となっている。

臨海部における就業人口の変化

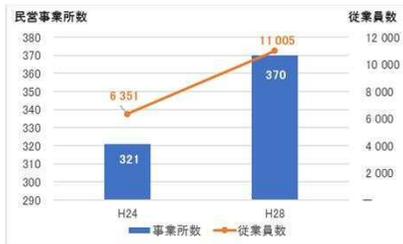


図 東扇島における民営事業所数及び従業者数の推移
出典：川崎市HP「経済センサス結果」より

こうしたことから、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率的・効果的なネットワーク形成に取り組んでいく必要がある。

時間帯別による移動ニーズの変化

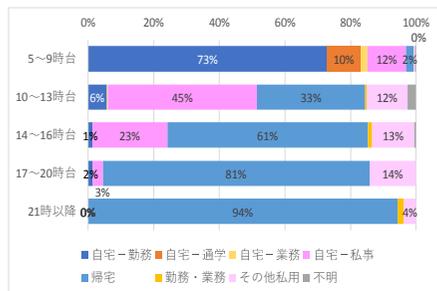


図 代表交通手段バスの時間帯別移動目的別の構成比率【川崎市発】
出典：平成30年度東京都市圏パーソントリップ調査

年齢別の交通手段の変化

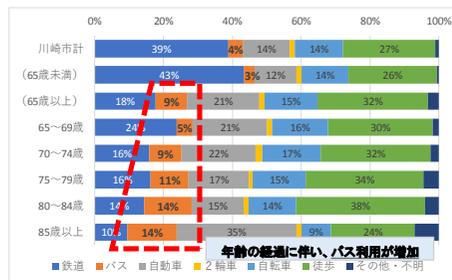


図 年齢別代表交通手段分担率
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

路線バスの利用者数の推移

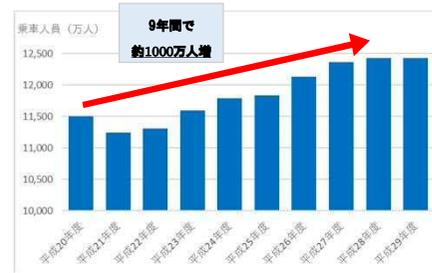


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移
出典：川崎市統計書 ※神奈川中央交通は除く

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

課題のまとめ②

まちづくりと連動した公共交通施策の展開

- ・再開発事業等と関連した駅前広場整備が進むことで、駅アクセスの向上や路線検討等の契機となることが想定される。
- ・鉄道や道路の整備により、新たな人の流れ、移動ニーズの発生が想定される。

現在、検討が進められているこれらの事業を始め、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。

【羽田連絡道路】



(羽田空港より多摩川上流を望む)

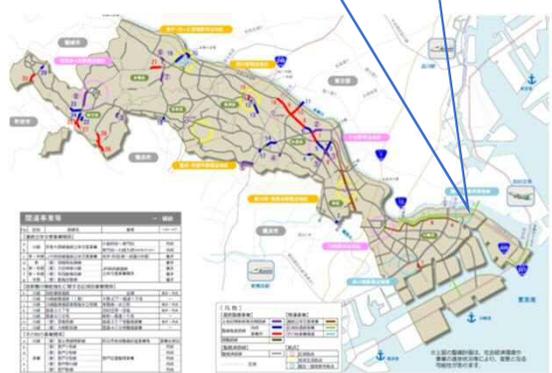


図 川崎市内の道路整備計画
出典：第2次川崎市道路整備プログラム

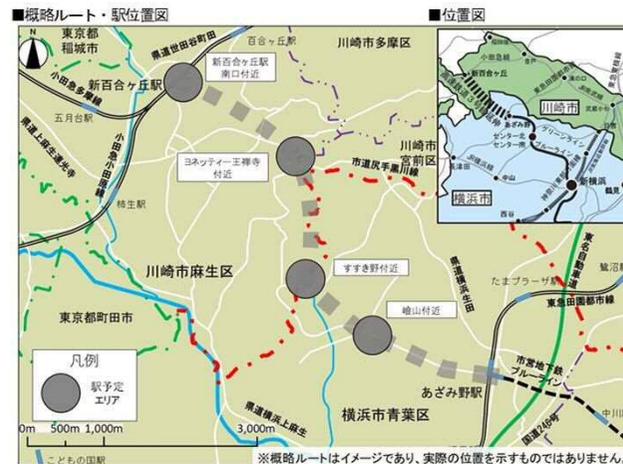


図 高速鉄道3号線の概略ルート・駅位置図
出典：川崎市・横浜市報道発表資料（令和2年1月21日）



図 鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業設計画概要(案)
出典：川崎市HP

課題のまとめ③

利用環境の整備・改善

- ・ 路線バスの利用に関する不満として、道路混雑による遅延や、運行本数についての不満を指摘する意見が多い。また、荷捌き車両の違法駐車や企業送迎バスの乗降等によって生じる走行環境の阻害も散見されている。
- ・ 川崎区については、車内混雑に不満を感じている利用者の割合が高い。

こうしたバス利用者からの意見等を踏まえ、走行環境改善による定時性の確保や分かりやすい乗場配置、バス運行情報充実などの利用環境向上に向けた取組に対応する必要がある。

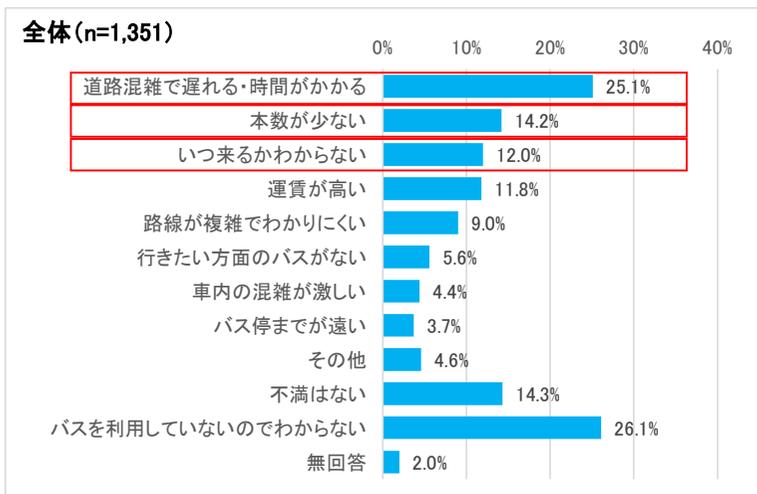


図 市民がバスの利用に関して不満に感じている点
出典：平成28年度かわさき市民アンケート報告書（2017年3月28日）

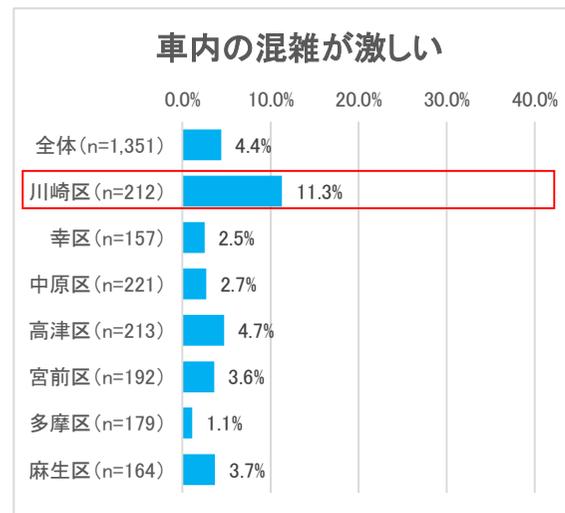


図 路線バスに対し不満を感じる方の割合(地区別)
出典：平成28年度かわさき市民アンケート報告書（2017年3月28日）



図 荷捌き車両によるバス走行環境の阻害

課題のまとめ④

多様化するニーズ
などへの対応

- ・ 高齢者の免許非保有者及び免許返納数は近年大幅な増加傾向にあることや、医療施設等へのバス利用発生集中量が増加しており、より一層公共交通の需要が高まっている。
- ・ 路線バスの運行が無い、道路環境等が悪い地域においてはコミュニティ交通の導入を行っており、導入の検討している地区も5地区存在し、北部地域が多い状況となっている。

このような社会状況の環境変化により市民ニーズが多様化する中、地域における交通資源等の活用や、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を確保が求められている。

免許返納の増加

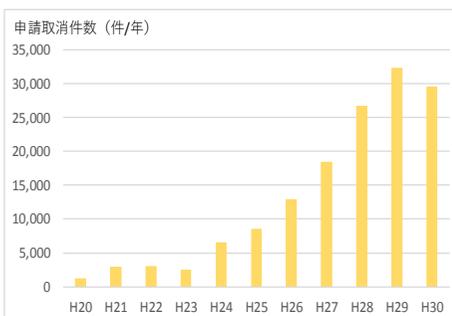


図 申請による運転免許取消件数の推移(神奈川県)
出典：警察庁運転免許統計

医療施設等への移動の増加

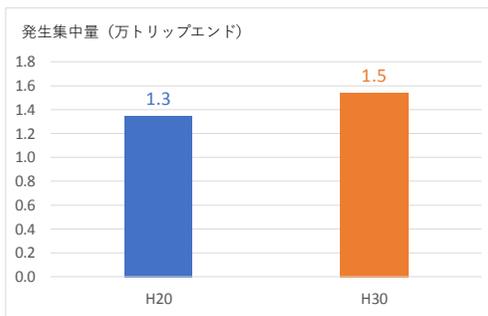


図 「医療・厚生・福祉」施設における高齢者のバstriップ発生集中量(川崎市発着)
出典：「東京都市圏パーソントリップ調査」

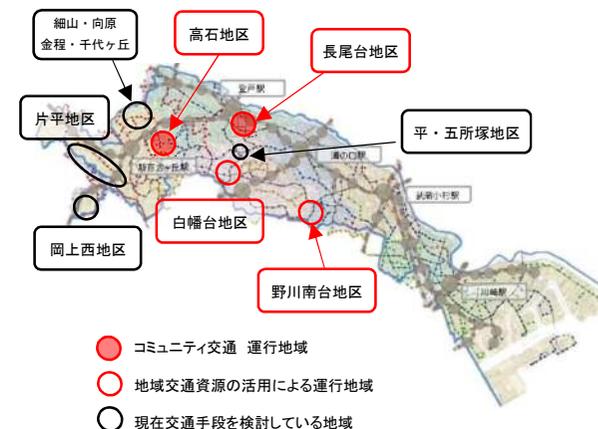


図 コミュニティ交通の導入・検討状況

目指すべき将来像

目指すべき将来像

計画の基本方針

- 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、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

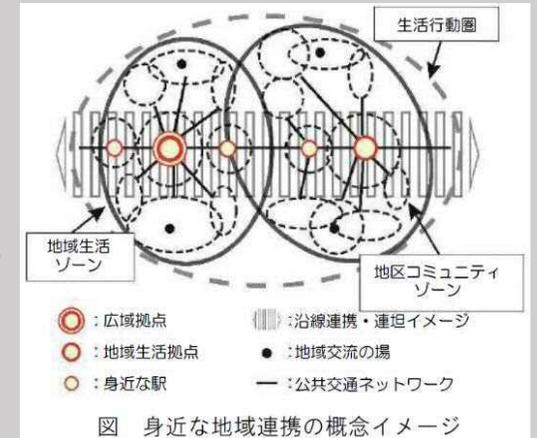
② 地域連携型のまちづくり

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

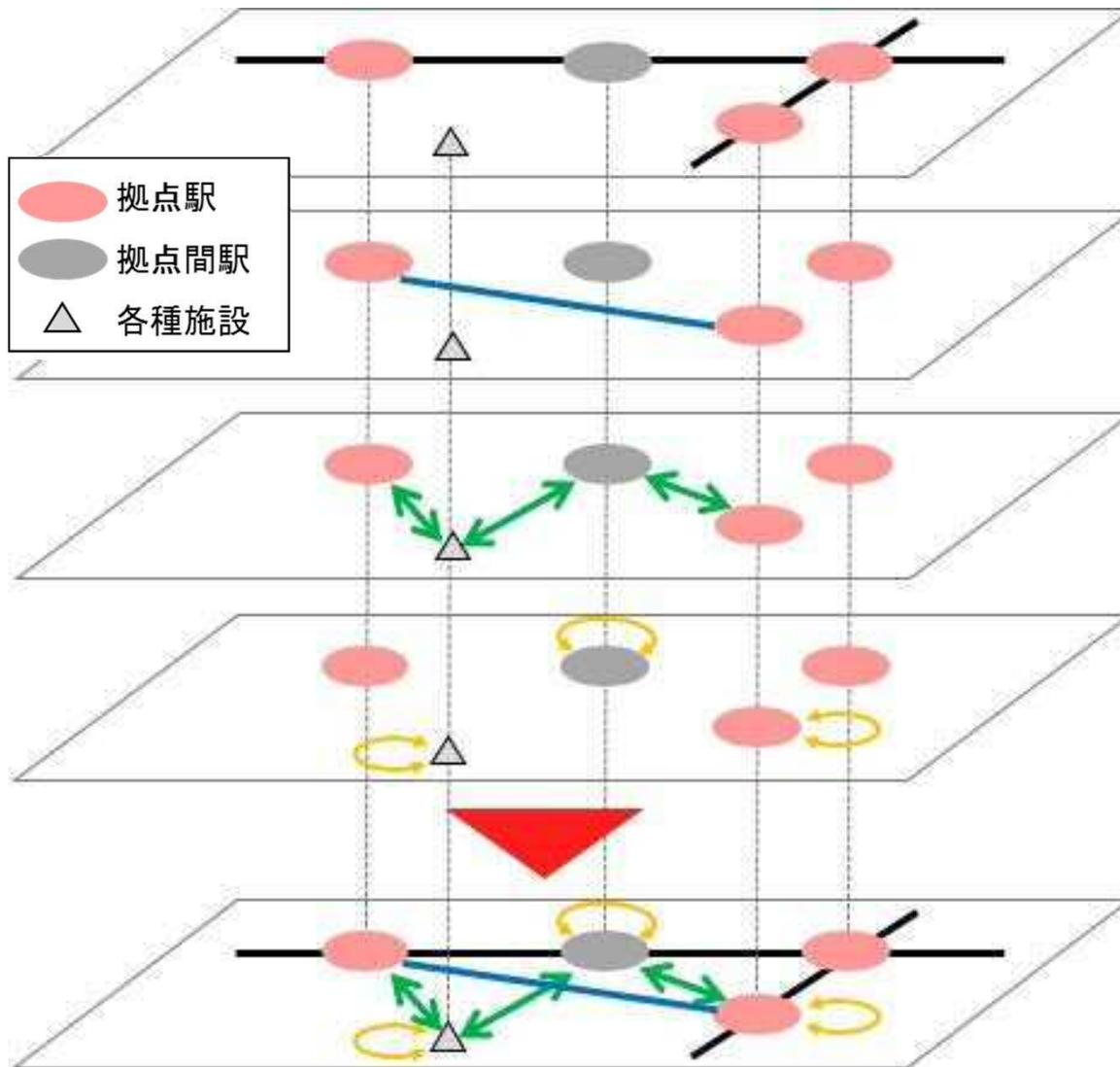
基本方針

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。

目指すべき将来像

将来の目指すべき公共交通ネットワーク

- 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。

目標および目標達成のための施策・事業

目標および目標達成のための施策・事業

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。

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

多様化するニーズなどへの対応

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性化、
- 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号線の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 地域支援の効率化・効果的手法の検討

目標値の設定／目標を達成するために行う事業