

令和2年度 第2回川崎市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和2年9月14日（月）10時00分 開会
会 場：パレールビル 7階 第1・2会議室

一次 第一

1 地域公共交通計画の策定について

- ・第1回活性化協議会での主な意見について **資料1**
- ・新型コロナウイルスの感染拡大による影響と取組について **資料2**
- ・将来目指すべき公共交通ネットワークの検討について **資料3**
- ・目標を達成するための施策及び事業について **資料4・5**
- ・評価指標の設定について **資料6**
- ・全体スケジュールについて **資料7**

2 その他

(配布資料)

- 第2回 川崎市地域公共交通活性化協議会資料
- 出席者名簿
- 川崎市地域公共交通活性化協議会設置要綱

第 1 回活性化協議会における主な意見について

主な意見	意見に対する考え方
<p>目標や施策に至るまでの現状・課題整理が不足している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部方面での需要増加の現状 ・運転手不足及び経営状況の現状 ・需要と供給がミスマッチしている路線の現状 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状、課題を的確に示す資料を検討してまいります。
<p>新型コロナウイルスによる利用状況の変化と、それに伴う厳しい経営状況が記載されていない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスによる影響についても考慮するため、第 2 回の協議会においては、市内の利用状況や国の動向等を取りまとめた資料を用意いたしました。
<p>路線バスの経営状況が厳しい中、不採算路線の維持や具体的な取組の推進には負担を軽減する補助制度の検討が必要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行従事者の不足などを踏まえると、増減便を含め輸送需要に応じた運行は、重要であると考えております。 <p>路線バスの経営状況も厳しい中、路線維持に向け経営改善に寄与する運行効率化・利用促進などの取組に対し、行政としても事業者間の調整などを積極的に行い、効果的・効率的な路線バスネットワークの形成を推進してまいりたいと考えています。</p>
<p>路線バスを維持するだけでなく、ICT を活用した交通手段への転換や他のモードへの転換を検討することも必要。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通については、安全性・公共性の観点からも路線バスを中心とした検討を進めていきたいと考えています。しかしながら、運転手不足などを起因とする路線維持については継続する課題であると考えられるため、MaaS を活用した輸送の効率化や利便性の向上など、地域交通の維持・確保に向けた検討を進めてまいります。
<p>内容がわかりにくい。具体的な取組の記載をお願いしたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線の変更を伴わない事業制度とは ・路線バスの走行環境の改善とは 	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き、可能な限り具体的で分かりやすい表現となるよう検討してまいります。
<p>高齢化の進展やそれに伴う免許返納などを踏まえ、きめ細やかな路線の検討をしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体と連携して、地域特性に応じた路線バス以外の交通手段の検討も行っていく予定です。
<p>きめ細やかな移動手段の確保が必要な地域として、行政が判断している基準があればお教えいただきたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・本市では受益者負担を原則に、地域の実情をよく知る地域住民による主体的な地域交通導入に対する取組に対し、基準を設けることなく、地域特性に応じた交通手段の導入に対し技術的な支援を行っております。

1 新型コロナウイルス感染症による影響について

(1) 全国的な動向(令和2年7月31日時点まとめ) 国土交通省発表(全国動向)

ア 路線バス

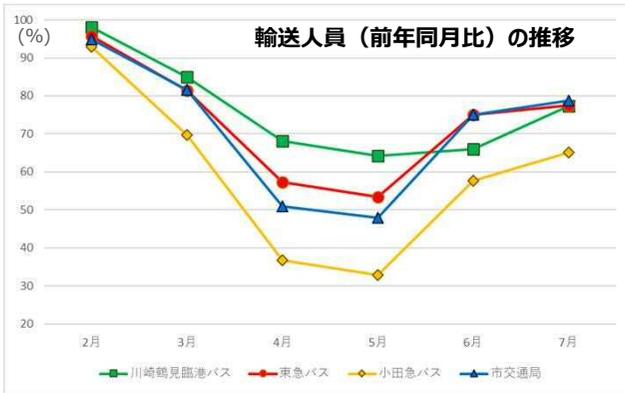
輸送人員(前年同月比)が5月に50.0%減となったが、7月時点では25.2%減になるなど、若干の改善傾向。

イ タクシー

輸送人員(前年同月比)が5月に69.1%減となったが、7月時点では34%減となるなど、若干の改善傾向。

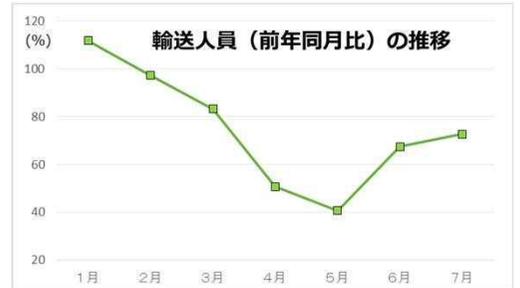
(2) 川崎市域の主な動向

ア 路線バス ※速報値であり、最終値と異なる場合があります。 イ タクシー



ウ コミュニティ交通

・輸送人員(前年同月比)が5月に59%減となったが、7月時点では27%減になるなど、若干の改善傾向。



・需要の早期回復を目指し、回数券購入時にプレミアム付きの川崎じもと応援券を利用可能としている。



2 感染症予防に対する取組等

○路線バスにおける取組事例(東急バス)

■車内消毒



▼抗菌コーティング施工の様子



■車内換気



■飛沫感染防止対策

(乗務員席におけるビニールカーテン)



○タクシーにおける取組

■飛沫防止シート



■タクシー専用防護シールド



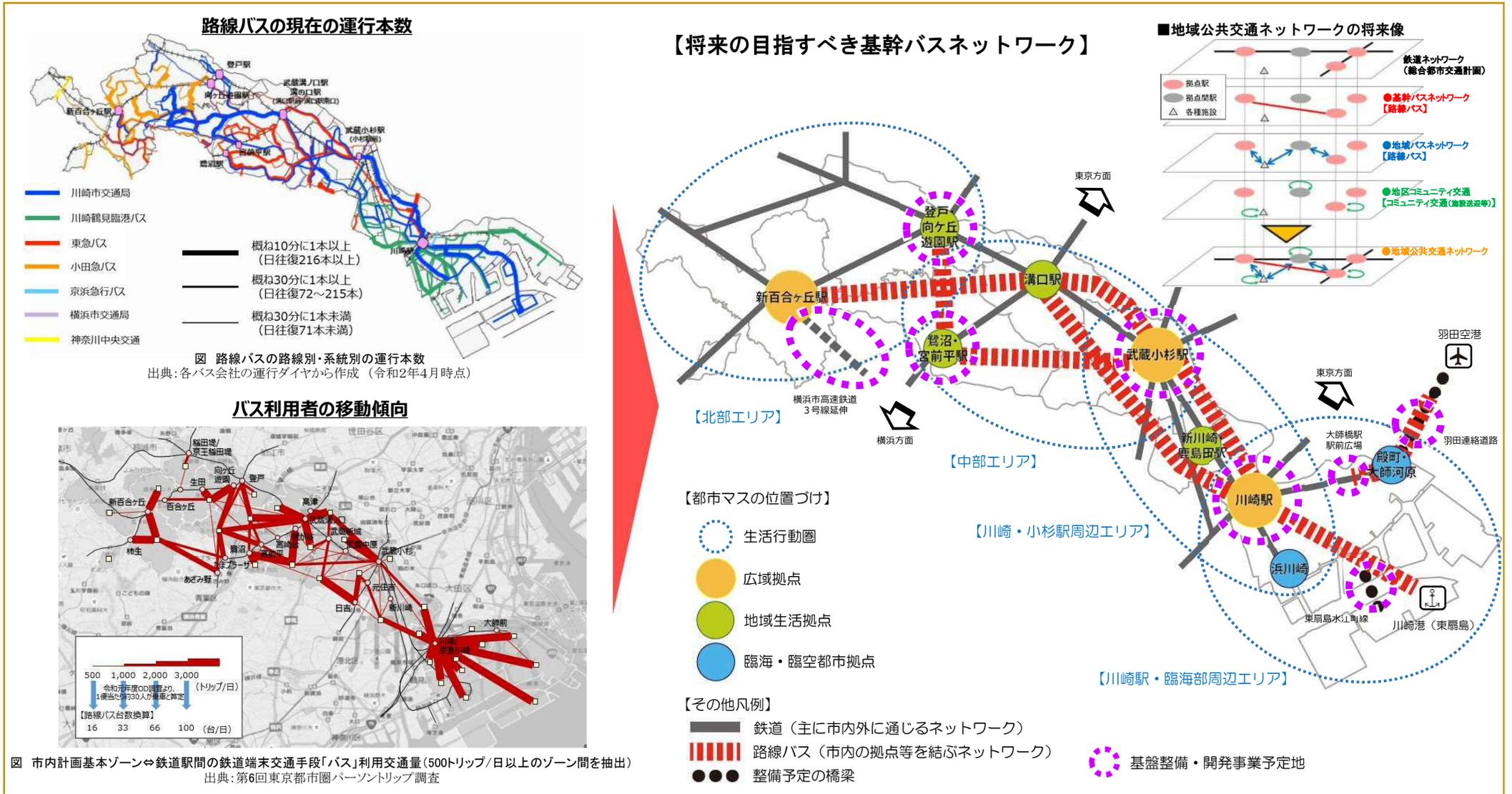
■利用者へのお願い



■基幹バスネットワーク形成に向けた考え方

生活行動圏を越えて市域の拠点等をつ結び、鉄道とともに骨格を成し、多くの沿線地域の移動を支える路線バスネットワークを形成します。

- 「現在の運行本数」及び「移動傾向」をはじめ、「基盤整備や開発事業」、「エリア間移動のリダンダンシー」、「交通事業者の運行動向」を総合的に捉え、基幹バスネットワークの形成を目指します。
- 基幹バスネットワークを構成する路線は、特にピーク時間帯における速達性や定時性等に配慮した運行計画により、利便性の向上を図ります。



課題

変化する輸送需要への対応

まちづくりとの連携

利用環境の整備・改善

多様化するニーズなどへの対応

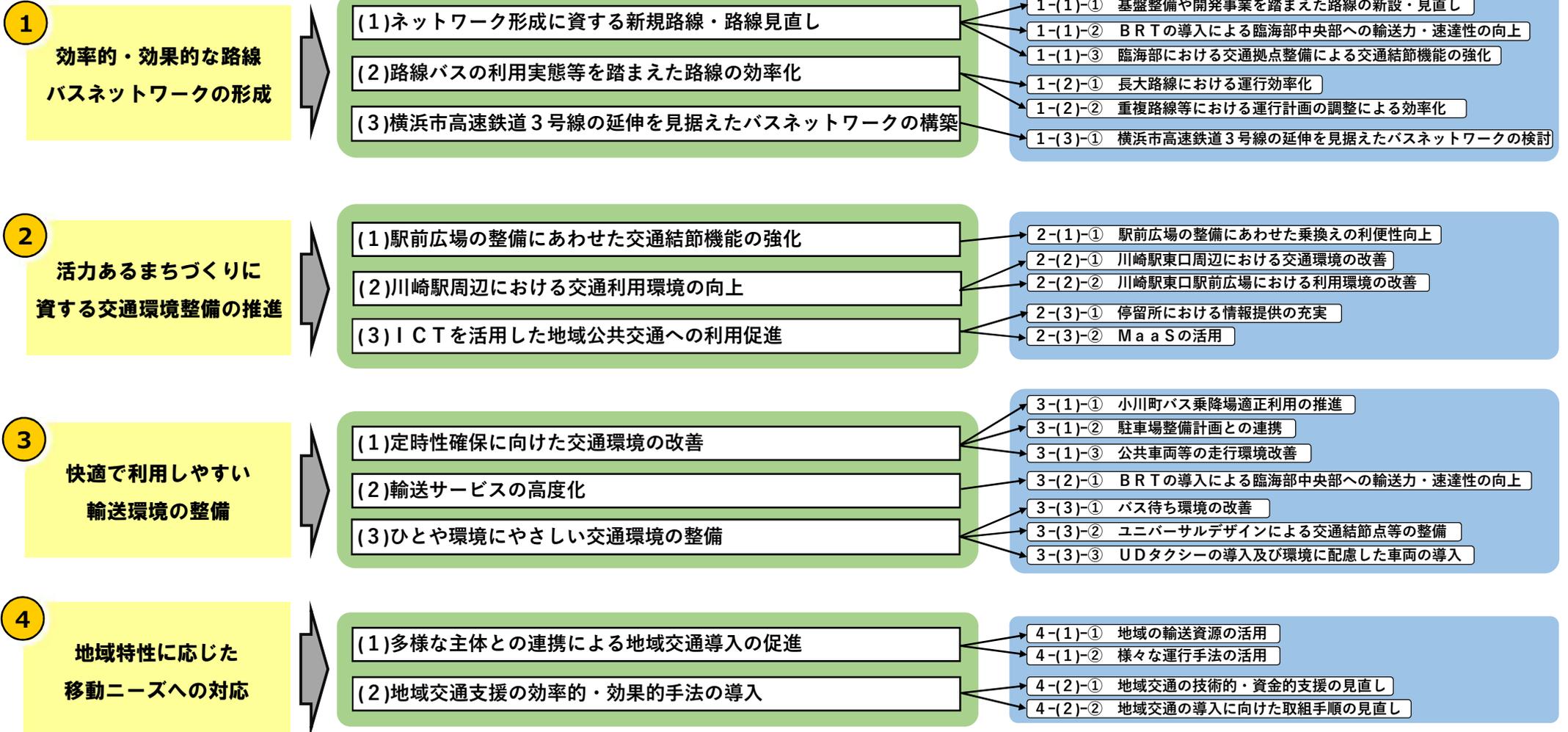
基本方針

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。

目標

施策

事業



目標・施策	目標1ー施策(1) ネットワーク形成に資する新規路線・路線見直し			
事業	① 基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、交通事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
			路線新設に向けた検討	新規路線運行・継続検討
事業の方向性	個別事業を契機とした効率的・効果的な路線の検討			

都市計画道路整備や再開発事業等の事業動向及びスケジュールを的確に捉え、早期段階における事業者間調整や路線バス社会実験制度の活用等により、路線バスの効率的・効果的な路線新設及び見直しを図ります。

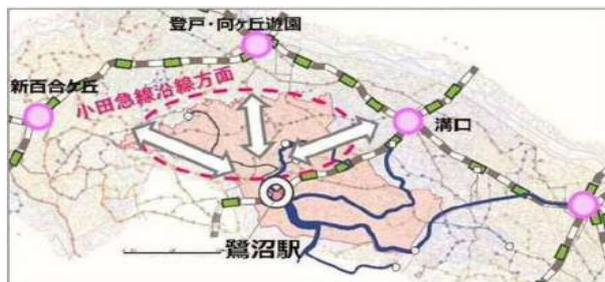


図 路線バスネットワークの充実 イメージ図

出典：鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針



図 羽田連絡道路

出典：羽田連絡道路事業リーフレット

その他(備考)

目標・施策	目標1－施策(1) ネットワーク形成に資する新規路線・路線見直し		
事業	② BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上		
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア		
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4
			R5～R7
		検討中	
事業の方向性	臨海部エリアへの輸送力・速達性の向上		

臨海部へのアクセスについては、川崎駅からのバス交通への依存度が高く、ピーク時におけるバス車内の混雑や長時間乗車が課題となっており、交通環境の改善が求められています。また、京急大師線とJR南武支線から離れた臨海部中央部への基幹的交通軸が形成されていないことなども課題となっており、臨海部の持続的な発展を支え、価値を向上させる交通機能の強化に向けて、BRTの導入により、当方面への輸送力及び速達性の向上を図ります。

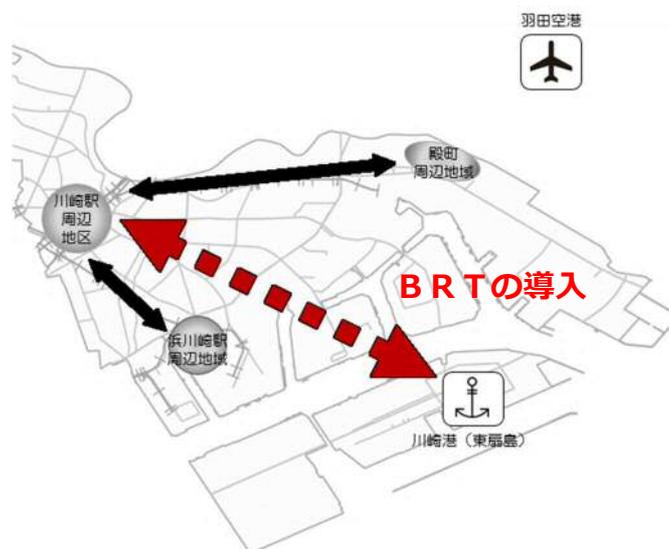


図 BRT導入イメージ

その他(備考)

目標・施策	目標1ー施策(1) ネットワーク形成に資する新規路線・路線見直し			
事業	③ 臨海部における交通拠点整備による交通結節機能の強化			
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア			
実施主体	行政	実施時期	R3～R4	R5～R7
事業の方向性	臨海部エリアへの利便性・速達性の向上			

臨海部地域へのアクセスについては、交通拠点及び拠点間を結ぶ主要な交通となる基幹的交通軸等による効率的な移動を可能とする交通ネットワーク形成を目指し、交通結節機能の強化を図るため、駅前交通広場の整備を予定している京急大師線大師橋駅等の交通拠点の整備を進めます。



図 大師橋駅前周辺地区・駅前交通広場計画案及び大師橋駅前広場イメージパース

その他(備考)

目標・施策	目標1－施策(2) 路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化			
事業	① 長大路線における運行効率化			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
			検討中	
事業の方向性	路線バスの効率的・効果的な運行			

運行距離の長い路線については、ある地点で生じた遅延が伝播し、定時性の確保が課題となっています。そのため、OD調査結果や現在の運行本数等により利用区間別断面交通量の把握することで、路線の分割化など利用実態に応じた路線バスの効率的かつ効果的な運行を検討します。

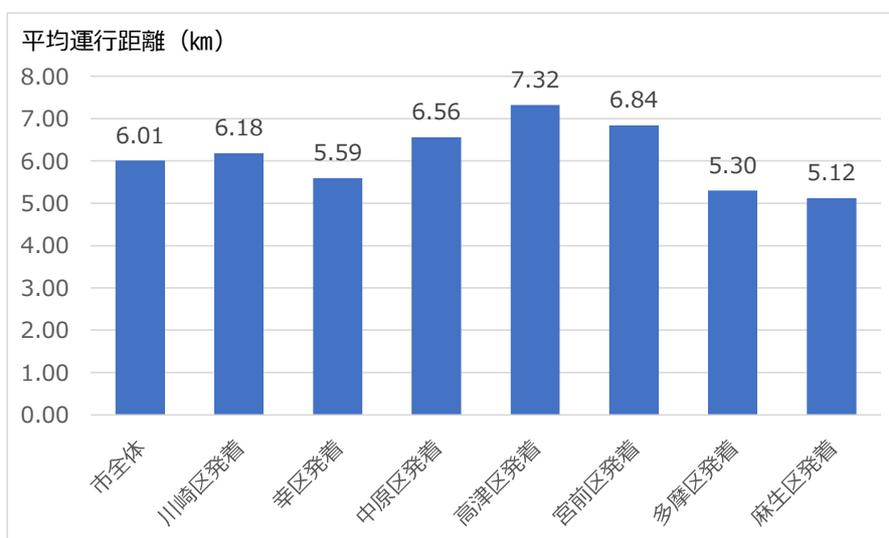


図 市内を運行するバス路線の平均運行距離（令和2年4月1日現在）
出典：各社時刻表に基づき作成

<川崎駅・臨海部周辺エリア>

川崎駅・臨海部エリアについては比較的距離の長い路線が多く、ピーク時のバス車内が混雑している状況です。このため、大師橋駅における駅前広場整備を契機に、当駅からのアクセスが良好な地域を中心として路線の見直しによる効率的な運行と定時性確保を目指します。

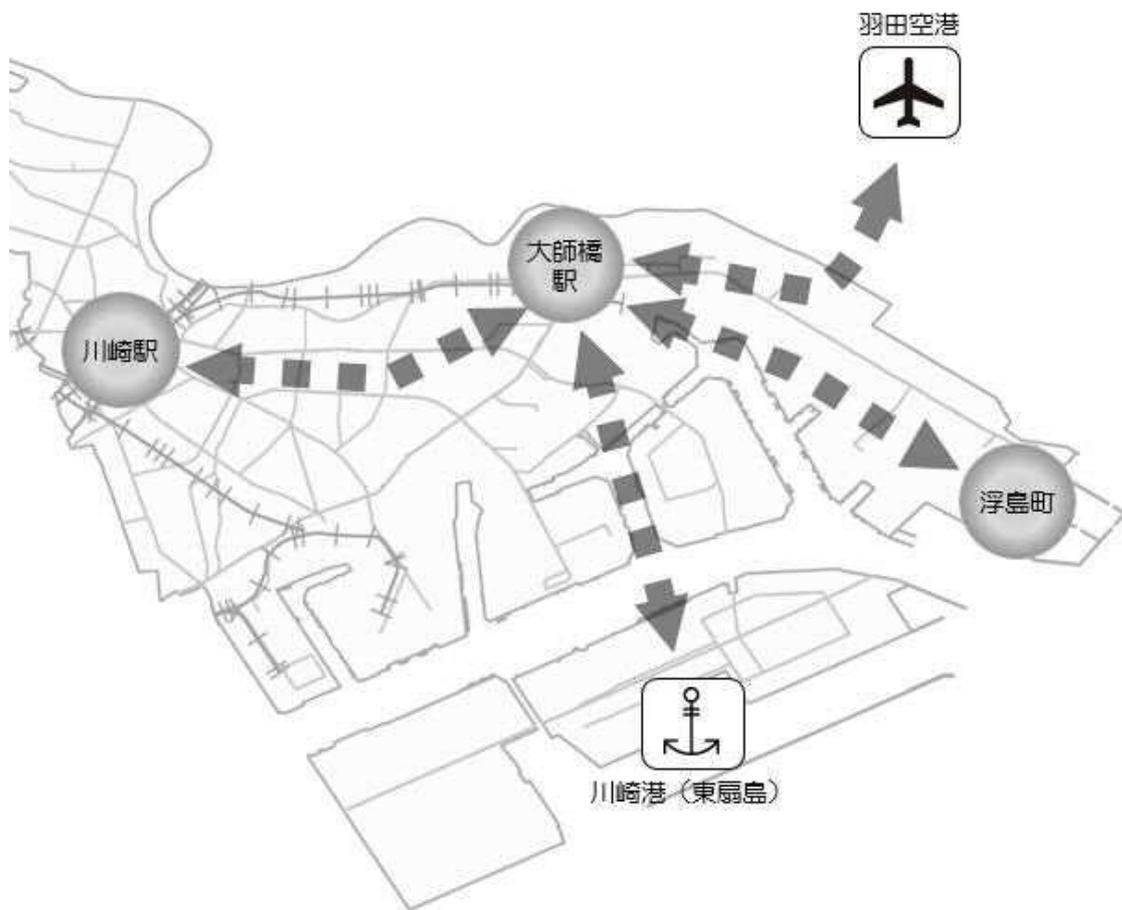


図 バス路線イメージ

その他(備考)

目標・施策	目標1－施策(2) 路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化		
事業	② 重複路線等における運行計画の調整による効率化		
対象エリア	全エリア		
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4
			R5～R7
		検討中	
事業の方向性	路線バスの効率的・効果的な運行		

バス路線の中には、時間帯によって利用者数が大きく変化しており、重複する路線でダイヤが近接している状況が見受けられます。

こうした路線については、既存のダイヤや利用実態等を基に課題となる路線を洗い出し、運行間隔や運行本数等の見直しを行いながら、見直しによって生じた余剰部分を他の路線へ振り分けるなど、路線バスの効率的かつ効果的な運行を図ります。

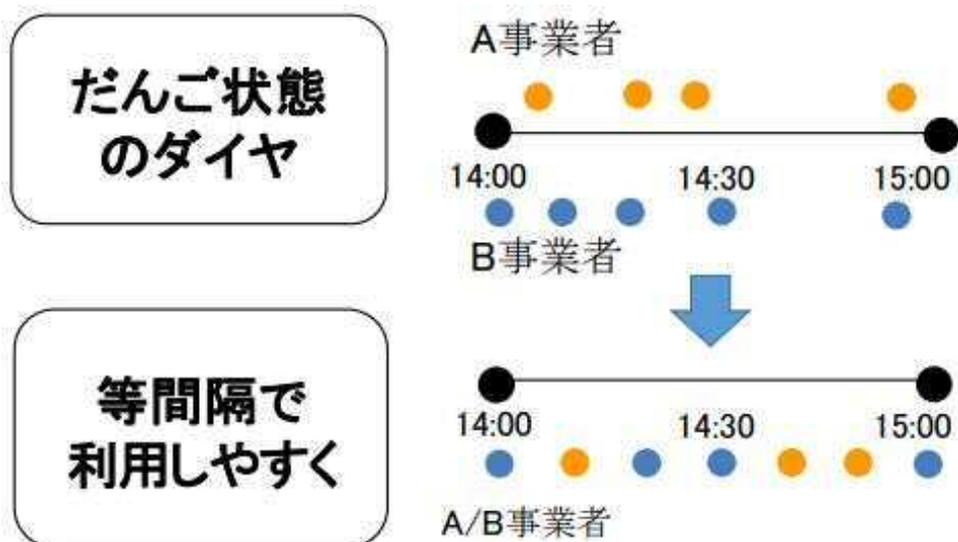


図 等間隔運行について

出典：「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について」より抜粋

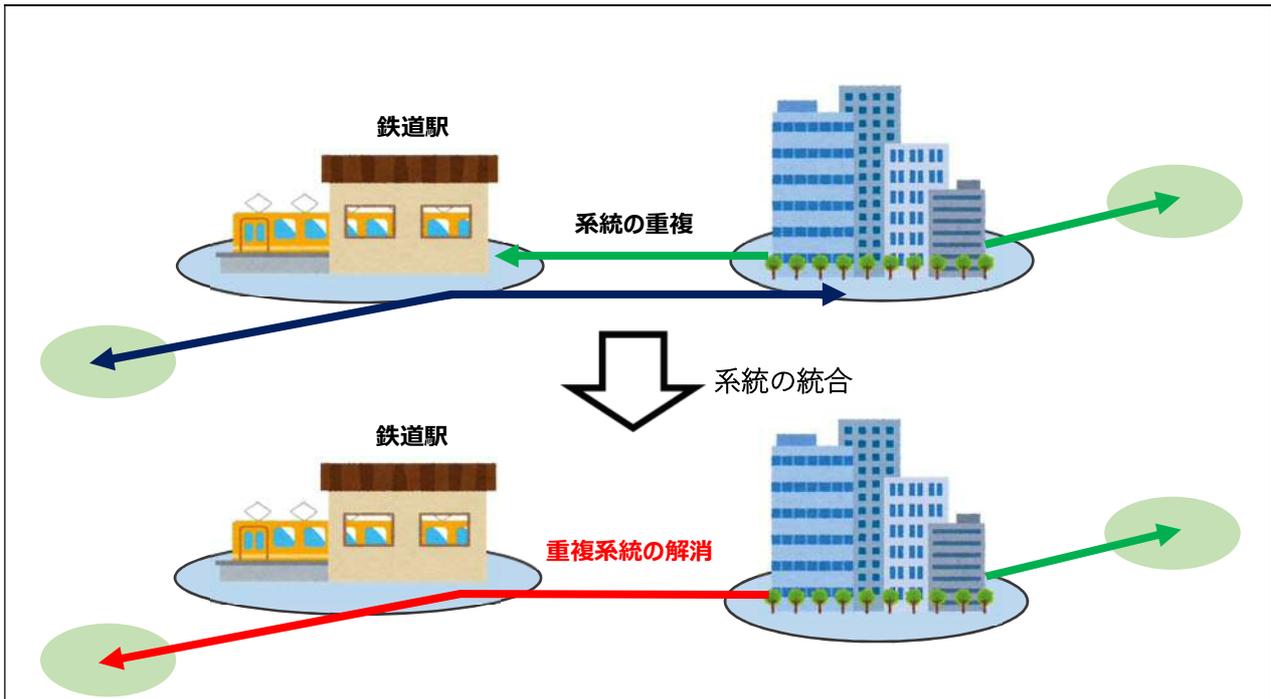


図 重複路線の統合イメージ

また、利用者の分散が見られる学校や病院を始めとする施設等への運行路線については、直行便等の導入検討を行うことで、既存路線の効率化を図ります。



図 直行便等のイメージ

その他(備考)	
---------	--

目標・施策	目標 1－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構築			
事業	① 横浜市高速鉄道 3 号線の延伸を見据えたバスネットワークの検討			
対象エリア	北部エリア・中部エリア			
実施主体	行政、交通事業者	実施時期	R 3～R 4	R 5～R 7
			新百合ヶ丘、王禅寺、すすき野エリア等へのアクセス検討	
事業の方向性	横浜市高速鉄道 3 号線の延伸を見据えたバスネットワークの検討			

横浜市高速鉄道 3 号線延伸後を見据え、各事業者と協議・調整を図りながらバス路線の考え方を取りまとめます。



図 横浜市高速鉄道 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 2 1 日）

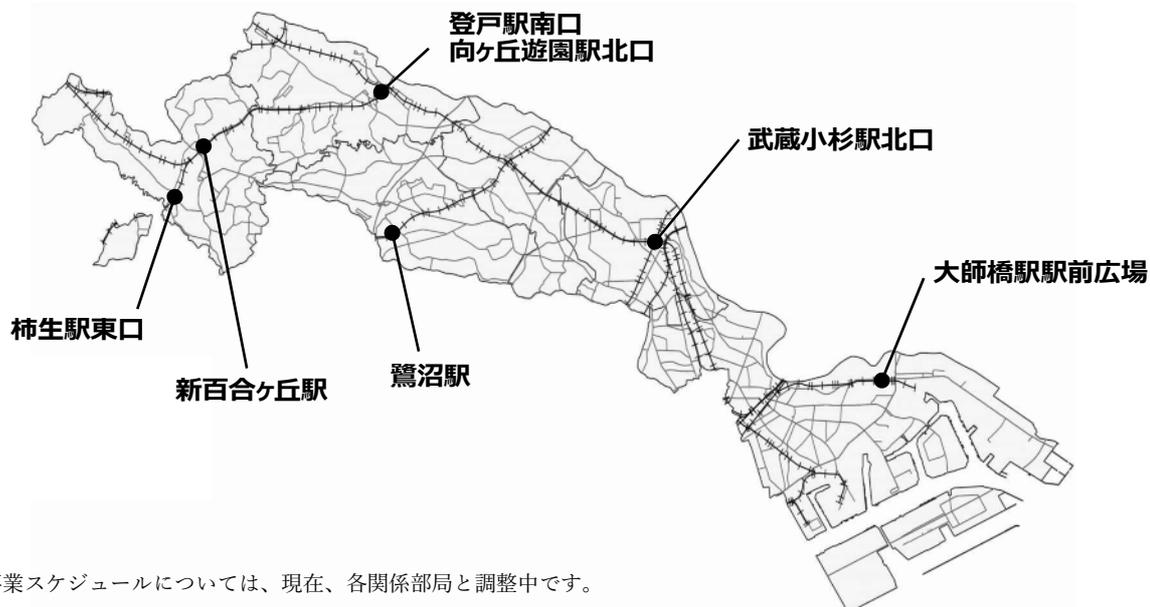
その他(備考)

目標・施策	目標2-施策(1) 駅前広場の整備にあわせた交通結節機能の強化			
事業	① 駅前広場の整備にあわせた乗換えの利便性向上			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、交通事業者	実施時期	R3~R4	R5~R7
事業の方向性	駅前広場の整備にあわせた交通結節機能の強化			

現在、検討が進められている鷺沼駅周辺再編整備や登戸区画整理事業などの大規模整備を契機に、まちづくりの計画段階から交通事業者と連携を図ります。

また、分かりやすい情報提供案内板や誘導サインの設置など、新たに整備される駅前広場等を活用し、駅⇄停留所相互における乗換えの利便性向上を図ります。

< 予定されている主な事業 >



※事業スケジュールについては、現在、各関係部局と調整中です。

その他(備考)

目標・施策	目標 2－施策(2) 川崎駅周辺における交通利用環境の向上			
事業	① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R 3～R 4	R 5～R 7
事業の方向性	川崎駅周辺における交通環境の改善			

企業送迎バスによる臨海部方面への通勤環境や観光バスなどの利用環境の改善に向けて、停留所の上屋整備等により利用者の利便性向上を図ることで、小川町バス乗降所の交通環境の改善を推進します。

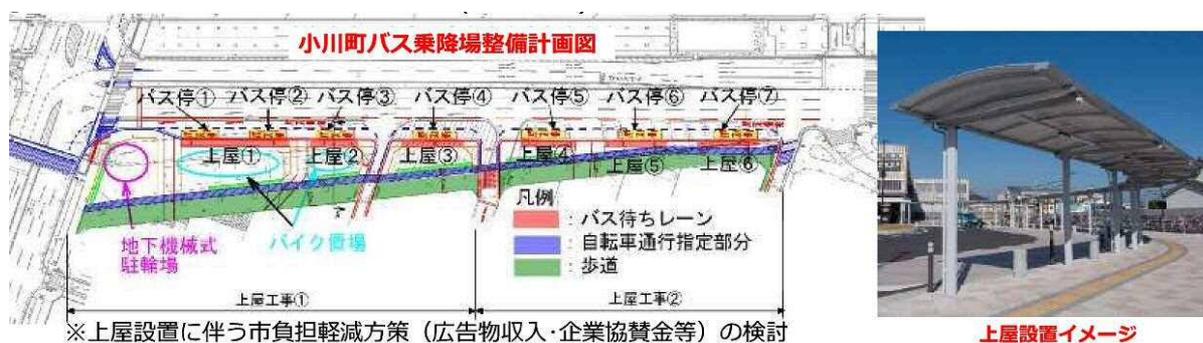


図 小川町バス乗降場整備計画図
出典：臨海部ビジョンリーディングプロジェクト中間評価【概要説明資料】（令和 2 年 5 月 2 1 日）

その他(備考)	
---------	--

目標・施策	目標 2－施策(2) 川崎駅周辺における交通利用環境の向上			
事業	② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の改善			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
			検討中	
事業の方向性	川崎駅東口駅前広場の利用環境改善			

川崎駅東口の駅前広場については、市内の主要駅の中でも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とともに、一部の停留所へ運行便数が集中しているなど、停留所の混雑が課題となっています。

このような状況を踏まえ、各バス事業者との協議・調整を行いながら川崎駅東口の利用者の分散化などにより、快適な利用環境の向上を図ります。

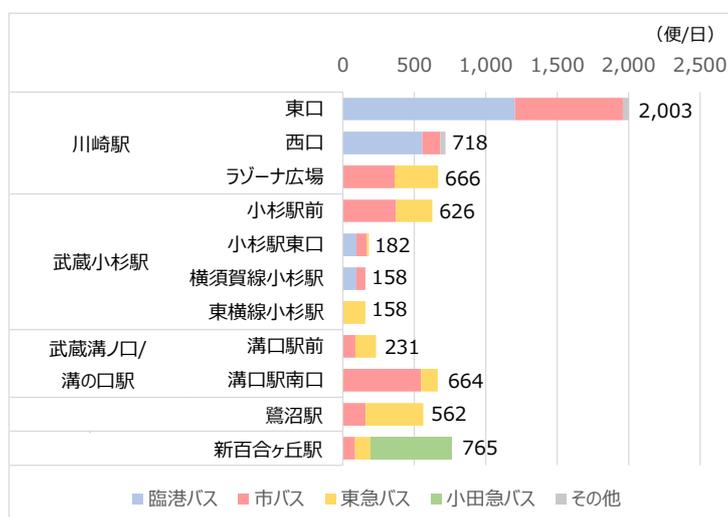


図 市内主要駅から運行するバスの便数
出典：各社時刻表に基づき作成

その他(備考)

目標・施策	目標 2－施策(3) ICTを活用した地域公共交通の利用促進			
事業	① 停留所における情報提供の充実			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
事業の方向性	ICTを活用した快適な利用環境の整備			

全ての利用者が各々利用される停留所で、接近情報やバスの現在の運行位置を確認できるバスロケーションシステムの導入は待ち時間の把握などバスの利便性を飛躍的に高め、利用者数の維持や増加が期待できることから利用者の多い停留所を中心に、バスロケーションシステム表示機の導入を促進するとともに、同表示機の導入が困難な停留所については、QRコードの設置により利便性の向上を図ります。

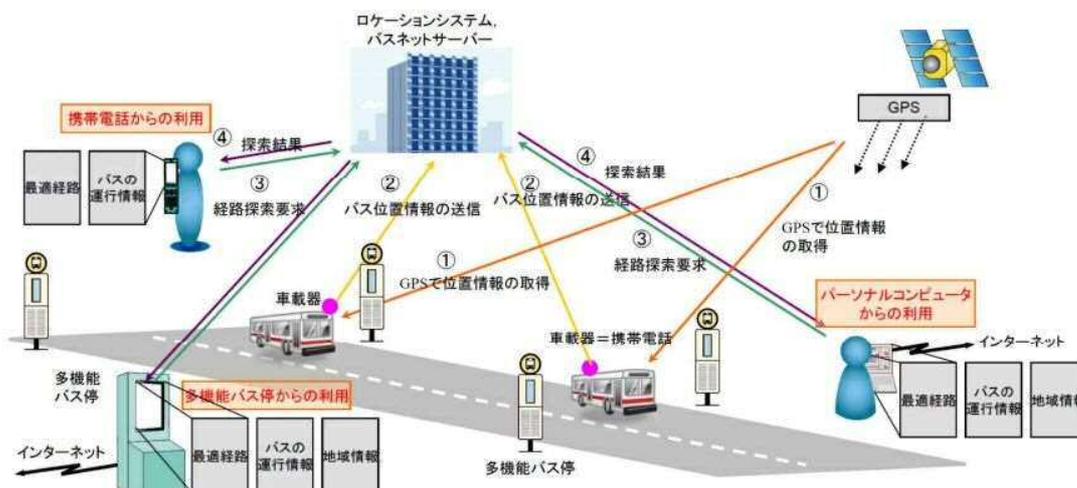


図 バスロケーションシステムのイメージ
出典：総務省HPより抜粋

その他(備考)				
---------	--	--	--	--

目標・施策	目標 2－施策(3) ICTを活用した地域公共交通の利用促進			
事業	② MaaSの活用			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
事業の方向性	ICTを活用した利用者の利便性向上			

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービス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サービスであり、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なるものです。

新百合ヶ丘駅周辺では、MaaS アプリの実証実験や、同アプリを活用した一定区域内の約500か所で乗降可能なオンデマンド交通の実証運行など、新たな取組の導入検討が進められており、ICTを活用したMaaSの積極的な活用により、公共交通の促進や利用者の利便性向上に向けた取組等を推進します。

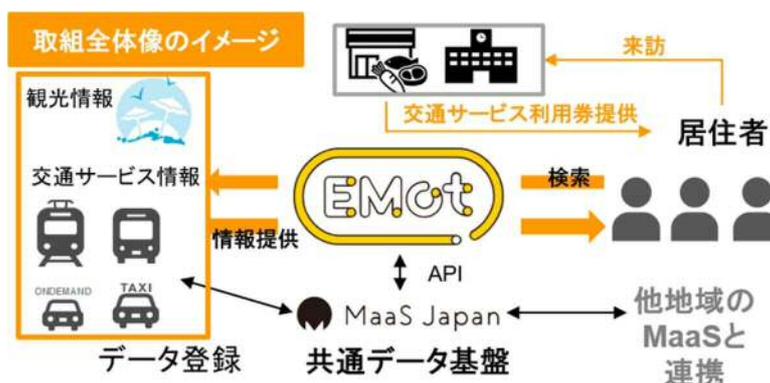


図 しんゆりMaaS実証実験の取組全体像イメージ
出典：「令和2年度 日本版MaaS推進・支援事業38事業について」より抜粋

その他(備考)	
---------	--

目標・施策	目標 3－施策(1) 定時性確保に向けた交通環境の改善			
事業	① 小川町バス乗降場適正利用の推進			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R 3～R 4	R 5～R 7
事業の方向性	川崎駅周辺における交通環境の改善			

川崎駅周辺地区においては、企業送迎バスの停車が多く確認されるなど、一般車や路線バスを始めとする公共交通の流動阻害を発生させています。

このうち企業送迎バスを中心に、整備された小川町バス乗降場への誘導により、乗降場の適正利用を図ることで駅前の交通環境改善に向けた取組を進めます。



図 小川町バス乗降場整備イメージ

その他(備考)

目標・施策	目標 3－施策(1) 定時性確保に向けた交通環境の改善			
事業	② 駐車場整備計画との連携			
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R 3～R 4	R 5～R 7
事業の方向性	川崎駅周辺地区における交通環境の改善			

川崎駅周辺地区においては、駐車場の配置や路上駐停車等の駐車による地域課題や、多くの商業・飲食店等が立地していることから、多くの荷さばき車の路上駐停車が確認されており、幹線道路においてはバス等の公共交通が避けて運行するなど、円滑な交通流動を阻害する要因となっています。

歩きやすいまちづくりの維持向上や幹線道路における公共交通等の円滑な交通流動の確保に向け、令和2年度策定予定の駐車場整備計画との連携を図ることにより、駅前の交通混雑を解消し、路線バスを始めとする公共交通の交通環境改善を図ります。



図 交通環境の改善イメージ

その他(備考)

目標・施策	目標 3－施策(1) 定時性確保に向けた交通環境の改善			
事業	③ 公共車両等の走行環境改善			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
			<ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路整備に向けた取組 ■都市計画道路網見直し方針に伴う取組 ■関係者調整・設計等 	<ul style="list-style-type: none"> ■各路線における都市計画道路の整備推進 ■バスベイ設置工事等
事業の方向性	交通渋滞緩和に向けた取組の推進			

●都市計画道路整備による走行環境の改善

都市計画道路の事業進捗を的確に捉え、道路整備により改善される交通渋滞の緩和や各拠点駅への利便性向上を図ることで走行環境の改善に向けた取組を進めます。

●都市計画道路網の見直し方針に基づく走行環境の改善

交通渋滞が著しい路線において、バスベイ設置やボトルネックとなる交差点の改良、PTPSの導入により、路線バス等の定時性・速達性の向上を図ります。平成30年3月に改定した「都市計画道路網の見直し方針」にて抽出されたモデル路線での取組効果や課題等の検証を行いながら、バスベイ設置や交差点改良等の導入検討を図り、走行環境の改善に向けた取組を進めます。

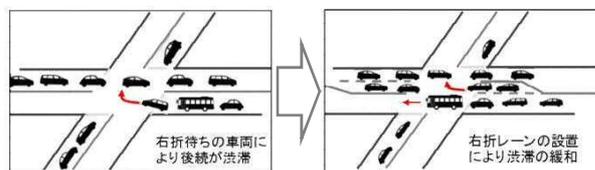


図 右折レーン整備後の交差点イメージ

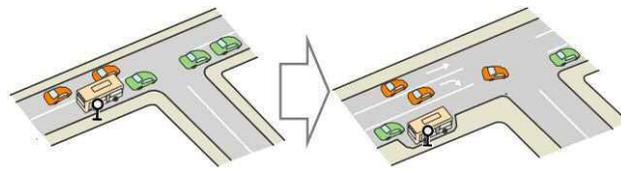


図 バスベイ設置後イメージ

その他(備考)

目標・施策	目標 3－施策(2) 輸送サービスの高度化		
事業	① BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上		
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア		
実施主体	行政、バス事業者	実施時期	R3～R4
			R5～R7
		検討中	
事業の方向性	臨海部エリアへの輸送力・速達性の向上		

臨海部へのアクセスについては、川崎駅からのバス交通への依存度が高く、ピーク時におけるバス車内の混雑や長時間乗車が課題となっており、交通環境の改善が求められています。また、京急大師線とJR南武支線から離れた臨海部中央部への基幹的交通軸が形成されていないことなども課題となっており、臨海部の持続的な発展を支え、価値を向上させる交通機能の強化に向けて、BRTの導入により、当方面への輸送力及び速達性の向上を図ります。

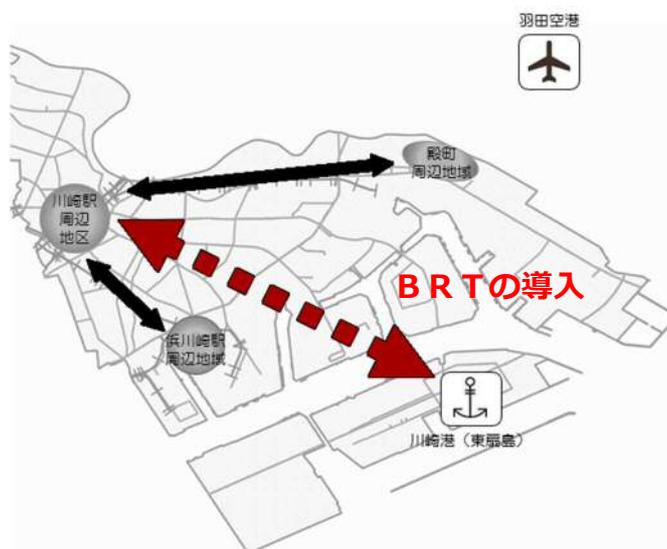


図 BRT導入イメージ

その他(備考) 再掲：目標 1－施策(1)－② BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上

目標・施策	目標 3－施策(3) ひとや環境にやさしい交通環境の整備			
事業	① バス待ち環境の改善			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、各交通事業者、 道路管理者	実施時期	R 3～R 4	R 5～R 7
			導入箇所検討 事業者間調整	導入開始
事業の方向性	ユニバーサルデザインによる安心・安全なまちづくりの推進			

利用の多いバス停や、高齢者等が多く居住する地域を中心に、バス停への上屋やベンチ設置などを推進し、バスの利用環境を整備します。

なお、停留所の設置個所によっては、歩道幅員が狭いため上屋やベンチを設置するための十分な空間が確保できていないことから、地域と協働のもと、バス停周辺の店舗におけるバス待ち環境の整備や、地域主体によるバス待ち環境の維持に関する取組を推進します。



図 地域と協働によるバス停上屋設置の取組（神奈川中央交通）
出典：「モーダルコネクト研究会 第2回資料」より抜粋

その他(備考)

目標・施策	目標 3－施策(3) ひとや環境にやさしい交通環境の整備			
事業	② ユニバーサルデザインによる交通結節点等の整備			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、各交通事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
			検討中	
事業の方向性	ユニバーサルデザインによる安心・安全なまちづくりの推進			

高齢化の進行や障がい者数の増加、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催など、バリアフリー化・ユニバーサル社会の実現を取り巻く環境は大きく変化しています。

交通環境の向上をはじめ、駅周辺や公共的施設のバリアフリー化や多言語化に配慮した案内表示の充実など、ユニバーサルデザインを推進するとともに、交通ネットワークを戦略的に充実させることにより、利用者にやさしい交通環境の整備を図ります。



図 市交通局の車内表示

その他(備考)

目標・施策	目標 3－施策(3) ひとや環境にやさしい交通環境の整備			
事業	③ UDタクシーの導入促進及び環境に配慮した車両の導入			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、各交通事業者	実施時期	R3～R4	R5～R7
			車両導入に向けた取組の推進 	
事業の方向性	環境に配慮した交通の低炭素化の推進			

高齢化の進行や障害者数の増加、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催などを踏まえ、誰もが利用しやすい移動手段の確保に向け、UDタクシーの導入を促進します。



ユニバーサルデザインタクシー

BRTの導入により輸送力及び速達性を高めることで、公共交通ネットワークの再構築や利便性を向上させ、マイカーからCO2排出量の少ない公共交通へのシフトを促進し、交通システムの低炭素化と利用促進を図ります。また、車両のハイブリッドシステム等の採用により省燃費を実現した環境配慮型の車両の導入を推進します。



連節バス

その他(備考)				
---------	--	--	--	--

目標・施策	目標4-施策(1) 多様な主体との連携による地域交通導入の促進			
事業	① 地域の輸送資源の活用			
対象エリア	全エリア（地域の取組状況に応じ反映）			
実施主体	行政、運行事業者 地域住民	実施時期	R3~R4	R5~R7
				
事業の方向性	多様な主体との連携による地域交通の充実			

起伏が多い地形や狭あいな道路により路線バスの運行が困難な地域については、コミュニティ交通の運行により地域住民の移動を支えています。コミュニティ交通については、バスやタクシー事業者などによる運行や、交通事業者による運行が難しい場合には、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の活用を図るなど、コミュニティ交通導入に向けた地域住民への支援に取り組みます。

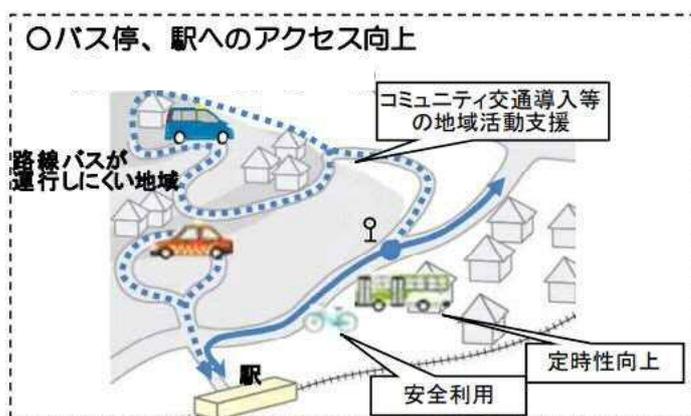


図 地域交通施策の方向性
出典：総合都市交通計画より抜粋



買い物バス(白幡台地区)



みらい号(野川南台地区)

その他(備考)	
---------	--

目標・施策	目標4－施策(1) 多様な主体との連携による地域交通導入の促進			
事業	② 様々な運行手法の活用			
対象エリア	全エリア（地域の取組状況に応じ反映）			
実施主体	行政、運行事業者 地域住民	実施時期	R3～R4	R5～R7
事業の方向性	多様な主体との連携による地域交通の充実			

乗合型については、路線バスのように停留所を設置して路線を定めて運行する手法や ICT を活用して需要に応じて予約を受けて運行する手法などがあり、地域特性に応じた手法を活用し地域交通環境の向上を図ります。

また、多様なニーズに応じたドアツードアの輸送を提供することができるタクシーについても、国などにおいて ICT を活用した相乗りタクシーの実証実験などが行われており、潜在需要の活性化が期待されることから、本市においても動向を注視し、地域特性に応じた手法を活用し地域交通環境の向上を図ります。



図 相乗りタクシーの利用イメージ

出典：「平成30年1月から「相乗りタクシー」実証実験開始」より抜粋

その他(備考)

目標・施策	目標 4－施策(2) 地域交通支援の効率的・効果的手法の導入			
事業	① 地域交通の技術的・資金的支援の見直し			
対象エリア	全エリア（地域の取組状況に応じ反映）			
実施主体	行政	実施時期	R 3～R 4	R 5～R 7
事業の方向性	持続可能な地域交通の実現			

現在、2地区で運行を行っている乗合型バスについては、採算性が確保できていない状況にある中、アンケート結果等についても適切な分析ができておらず、利用者増につながるような効果が得られていない現状です。

そのような状況下において、多様な緑ナンバーの運行事業者とのマッチングや専門家等の助言等により、効果的な技術的支援の方法や車両更新を始めとする支援範囲の拡大等の資金的支援の検討を行い、充実した地域交通の実現を図ります。



山ゆり号(高石地区)



あじさい号(長尾台地区)

その他(備考)

目標・施策	目標4－施策(2) 地域交通支援の効率的・効果的手法の導入			
事業	② 地域交通の導入に向けた取組手順の見直し			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政	実施時期	R3～R4	R5～R7
			検討中	
事業の方向性	持続可能な地域交通の実現			

地域交通の導入にあたっては、地域の輸送資源や様々な運行手法の活用と併せて、地元協議会設立前の地域ニーズの確認や定量的な指標の設定による検討期間の短縮等により、「地域交通の手引き」における取組手順の見直しに向けて取り組めます。

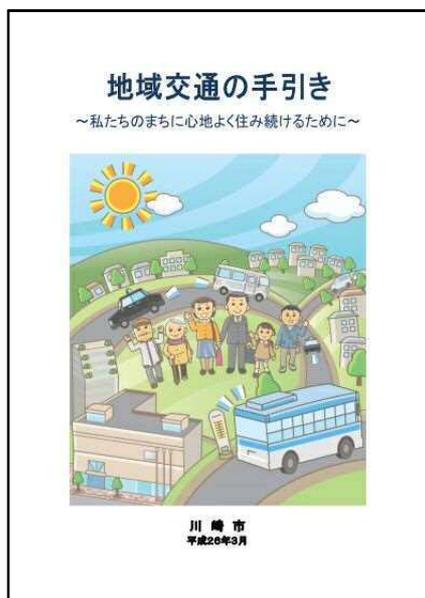
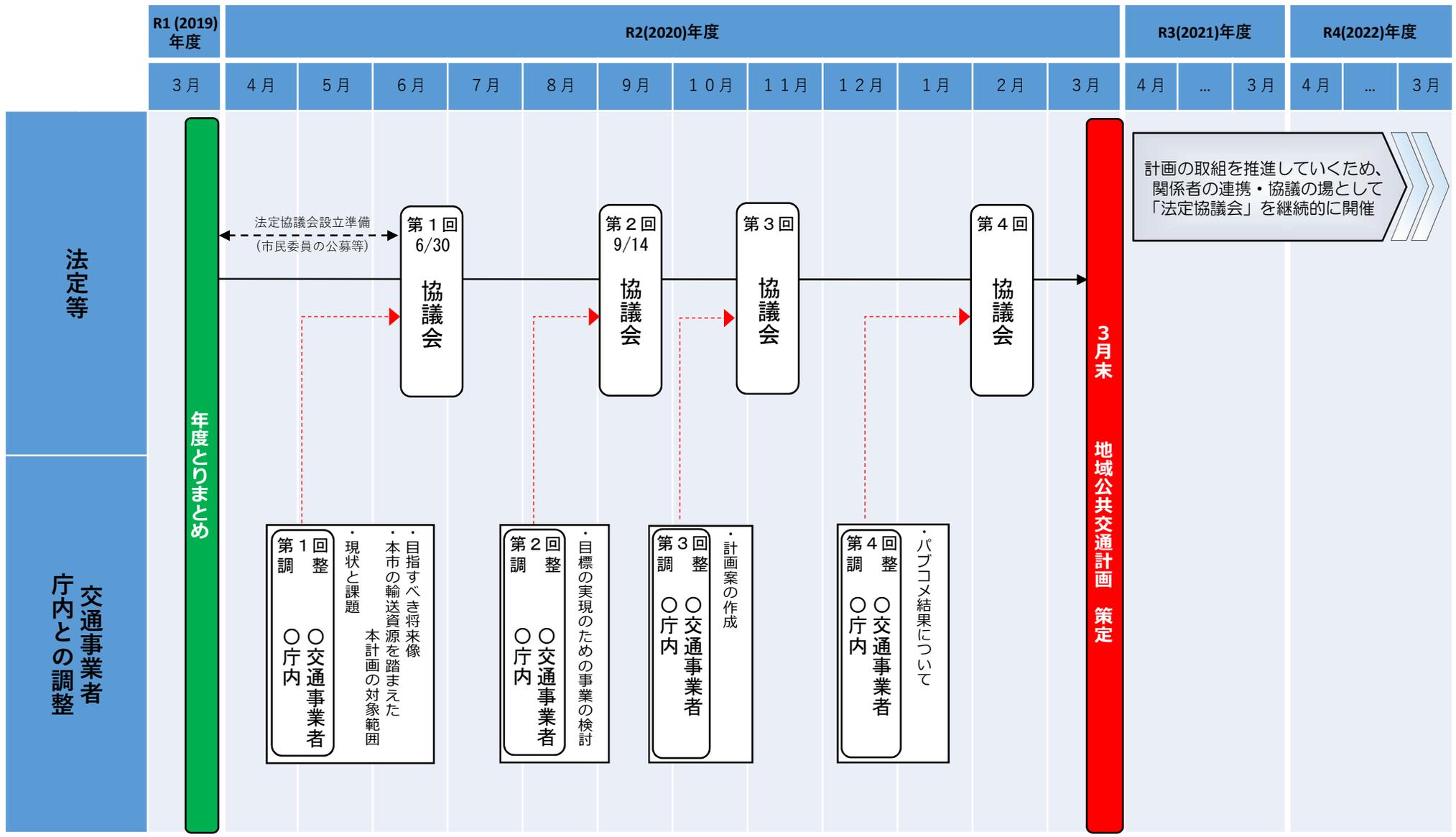


図 地域交通の手引き

その他(備考)

評価指標の設定について

目 標	関連する取組	評価指標の視点	評価指標（例）
目標① 効果的・効率的な 路線バスネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新規路線の設定 ・ 既存路線の見直し ・ 個別事業（再開発などの整備）の進捗 	<p>* 路線バスネットワークの形成により、効果的・効率的な運行となっているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1便あたりの路線バスの利用者数 ・ 利用者満足度
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場整備 ・ バスロケーションシステム表示機の整備 ・ MaaSを活用した社会実験 	<p>* 交通環境整備の推進により、公共交通の利用促進が図られているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用者数 （路線バス、鉄道、タクシー） ・ 利用者満足度
目標③ 快適で利用しやすい輸送環境 の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路などの整備 ・ 利用環境等に配慮した車両導入促進 ・ 停留所改善数 	<p>* 路線バスにおける運行サービスの向上から、バリアフリー、ユニバーサルデザインの推進など多岐にわたり、利用しやすい輸送環境となっているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通利用の割合 （市民1人あたりの公共交通利用回数（路線バス、タクシー）） ・ 利用者満足度
目標④ 地域特性に応じた移動ニーズ への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な主体との連携による地域交通導入 	<p>* 地域の特性に応じ、地域の移動手段の確保が図られているか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティ交通における利用者数



令和2年度第2回川崎市地域公共交通活性化協議会 出席者名簿

	構成員	所属名	氏名	備考		
1	学識経験者	横浜国立大学 副学長	なかむら ぶんひこ 中村 文彦			
2		東海大学工学部土木工学科 教授	かじた よしたか 梶田 佳孝			
3	公共交通事業者等	鉄道	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部 企画室 企画部長	やまもと ひでゆき 山本 秀裕	代理出席 仲手川 副課長	
4			京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長	かとう しんじ 加藤 慎司	代理出席 藤井 課長	
5			小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部長	おがわ つかき 小川 司		
6			東急電鉄株式会社 経営戦略部長	こい ようすけ 小井 陽介		
7			京浜急行電鉄株式会社 執行役員 鉄道本部 鉄道統括部長	きくらい かずひで 櫻井 和秀		
8			バス	神奈川県バス協会 理事長	はちごう ひろふみ 八郷 大文	
9				川崎鶴見臨港バス株式会社 取締役 運輸部長	きみしま よしまさ 君島 祥雅	
10		東急バス株式会社 運輸計画部長		いはら ようじ 井原 要司		
11		小田急バス株式会社 運輸計画部長		みやでら こうじ 宮寺 孝次		
12		神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長		さいとう けんじ 齋藤 謙司		
13		横浜市交通局 自動車本部 路線計画課長		ひろの かつのり 廣野 克則		
14		川崎市交通局 企画管理部長		さいとう よしたか 齋藤 禎尚		
15		タクシー	神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長	おおば あきひこ 大葉 章彦		
16			神奈川県個人タクシー協会 専務理事	よしほら てる 吉原 輝		
17	道路管理者	川崎市建設緑政局 総務部長	いたばし しげお 板橋 茂夫	代理出席 山本 担当課長		
18		川崎市港湾局 港湾経営部長	おおいし のぶお 大石 陳郎			
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	あべ いさむ 阿部 勇	代理出席 平塚 副室長		
20	利用者	市民委員	たなか あきら 田中 哲			
21		市民委員	きみ ひとみ 君 ひとみ			
22		川崎市全町内会連合会 理事	まつもと ひでつぐ 松本 英嗣			
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	いたがき ゆかり 板垣 友圭梨			
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	こいずみ しんすけ 小泉 伸介	代理出席 田中 運輸企画専門官		
25		川崎市健康福祉局 長寿社会部長	あいざわ てるよ 相澤 照代			
26	行政	川崎市まちづくり局 交通政策室長	さだやま たけし 定山 武史			

川崎市地域公共交通活性化協議会設置要綱

令和2年4月1日局長決裁

2川ま交政第43号

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)第6条第1項の規定に基づき地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議等を行い、並びに市民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な協議を行うため、川崎市地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 法第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画(以下この条において「地域公共交通網形成計画」という。)の作成及び変更に関する協議
- (2) 地域公共交通網形成計画の実施に関する協議
- (3) 地域公共交通網形成計画に位置付けられた事業の実施状況に係る報告
- (4) 前各号に掲げるもののほか、法第2条第1号に規定する地域公共交通に関し必要な協議として協議会が認めるもの

(組織)

第3条 協議会は、委員30人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が就任を依頼する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 関係する法第2条第2号に規定する公共交通事業者等の代表者
- (3) 自治会、市民団体その他の関係団体の代表者
- (4) 市民
- (5) 関係行政機関の職員
- (6) 市職員
- (7) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 協議会に会長を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

3 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 会長は、協議会の会議を招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 協議会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は、やむを得ない事由により協議会を開く余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員に送付し、その意見を徴し又は賛否を問い、その結果をもって協議会の議決に変えることができる。

(専門部会)

第7条 協議会は、専門の事項の協議を行うため、専門部会を置くことができる。

2 専門部会に属すべき委員は、会長が指名する。

3 前2条の規定は、専門部会について準用する。

(オブザーバー)

第8条 会長は、必要があると認めるときは、関係者に対し、出席を求めて説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第9条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に務めるものとする。

(庶務)

第10条 協議会の庶務は、まちづくり局交通政策室において処理する。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

附 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。