

令和2年度 第3回川崎市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和2年11月16日（月）15時00分 開会

会 場：川崎市役所第4庁舎 4階 第4・5会議室

一次 第一

1 地域公共交通計画の策定について

○第2回活性化協議会での主な意見について **資料1**

○地域公共交通計画案について **資料2**

- ・新型コロナウイルスの感染拡大による利用動向の変化について
- ・将来目指すべき地域公共交通ネットワークについて
- ・目標を達成するための施策及び事業について
- ・評価指標・目標値の設定について

○全体スケジュールについて **資料3**

(配布資料)

○第3回 川崎市地域公共交通活性化協議会資料一式

○出席者名簿

第 2 回川崎市地域公共交通活性化協議会における主な意見・要望について

No	主な意見・要望	意見に対する考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> 一つの課題に対する処方箋が必ずしも他の課題に対応しておらず、副作用もあるのではないかと 思う。具体的には、BRTの導入により、川崎駅東口の混雑、小川町の流動阻害への混雑が悪化する懸念はある。 それぞれの施策において相乗効果だけでなく、 場合によっては相殺もあり得る。 	<p>BRTの導入にあたっては、川崎駅東口の混雑緩和や流動整序化などとの相乗効果が高まるよう、事業者等との調整を進めていく。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> BRT＝連節バスという記載も見られるが、必ずしもそうではないため定義をすること。路線バス、BRT、企業バスをそれぞれどのように対応、連携していくかが重要と思うので、繋がりについては検討いただきたい。 	<p>関連する輸送資源の連携により交通利用環境の向上が図られるよう、事業者等と調整を進めていく。</p>
3	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスは乗車率が低い感触があるが、今後も継続できるか懸念している。一方、川崎駅から北側方面の路線バスは日中、大型のバスにも関わらず空いている状況も見られる。初期投資の課題はあるが、<u>コミュニティバスのような小型にできないかと思う。</u> 	<p>コミュニティバスの利用促進については、特に新型コロナウイルス感染症による影響もあり、地元協議会及び運行事業者とも、需要喚起の必要性について確認していることから、今後の利用動向を注視し取組を進めていくこととしている。</p> <p>また、車両サイズについては、運行の効率化の視点とピーク時の需要も踏まえる必要があり、必要に応じて事業者等と調整する。</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムについて、導入基準や具体的な導入順番等を判断するような議論をすれば、市民へのPRにもつながるかと思う。 	<p>設置にあたっては、駅や利用者の多い停留所を中心として、整備を推進する。</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> 長大路線について、具体的なイメージがしやすいように最長、最大の事例等や、距離帯・地域別に路線数をまとめる、地図上で示すなど工夫が必要。 	<p>距離帯等で路線数をとりまとめて図示し、最大値等について記載する。</p>
6	<ul style="list-style-type: none"> 駅と駅を結ばない場合にバスが必要と感じる場面がある。しかし、バスの本数が少ないため、使わない状況や既存の路線のその先まで行きたいといった、<u>個別の要望があることから、事業者任せではなく、市の方でそれぞれの需要とサービスをマッチングさせることが必要かと思う。</u> 	<p>これまで市民や利用者等からいただいている意見をとりまとめて掲載する。</p>
7	<ul style="list-style-type: none"> バス網の考え方について、駅と駅を結ぶ幹線路線もある一方、路線長も長く、狭い住宅街を運行している路線もあり、生活路線と業務中心の幹線は分けて考えるべきである。 	<p>バスネットワークについては、基幹と地域の階層に分けて考え方を示す。</p>

8	<p>・Ma a Sについて、重要なことは複数の事業者の情報が一元的に把握できることやタクシーとバスの使い分けなど、様々な可能性がある。一方で、地域によって課題も様々であり、地域に応じて仕様をカスタマイズすることが必要である。<u>何のためにどこで進めるかの議論が必要</u>である。</p>	<p>Ma a Sには様々な可能性があることから、地域特性に応じた活用について表現を加える。</p>
9	<p>・利用者満足度という指標があるが、利用している人、利用をやめた人、不満な人等、どのような人かについては、平均値だけでみると、ミスリーディングすることもある。別の自治体の事例では、平均値は高い一方、大半の人がサービスの存在すら知らず、わずかな人が高頻度で利用している実態であった。</p>	<p>アンケート内容を踏まえて、利用者満足度の指標について見直しを行う。</p>
10	<p>・パブリックコメント以外に市民への周知等の情報共有の場はあるのか。</p>	<p>今後の予定について、会議終了後に本協議会の資料、議事録のHP等での公表を考えている。コミュニティ交通の協議会にも意見をいただきながら進めていきたいと考えている。</p>
11	<p>・鉄道事業者は収益が減少している中で固定費が大きい業態であり、赤字が大きい状況である。そのような中でも安全対策は不可欠であり、削れるところを削っている現状である。快適性や利便性を向上したいところであるが、そこまで手が及んでいない。</p> <p>・市民の利便性増加のため新たなバス系統の新設等の対応を行うのであれば、<u>何かしらのインセンティブが必要であると思う。</u></p> <p>・行政は市民ファーストで良いと思うが、市民にエッセンシャルサービスを提供している<u>交通事業者も活かせるような観点も考慮いただきたい。</u></p> <p>・公共交通を利用してクラスターが発生した例は今のところ報道されておらず、有識者からも移動中のマスク着用、到着後のアルコール消毒等を行えば公共交通は安全という話もある。<u>行政としても人の流通を活性化する視点も持って行っていただきたい。</u></p>	<p>各交通事業者において換気や消毒、飛沫防止などの対策が実施されているところであり、利用者自らが取り組むオフピーク通勤の推進等により通勤の分散化を図るなど、誰もが安全に安心して利用できる地域公共交通環境の実現を図る必要があると考えている。</p> <p>そのため、オフピーク通勤や地域公共交通の利用促進に関する事業を記載する。</p>

川崎市地域公共交通計画
～計画素案～

令和〇年〇月
川 崎 市

川崎市地域公共交通計画 目次

1	地域公共交通計画について	1
1.1	計画策定の趣旨	1
1.2	上位計画等との関係性	2
1.3	計画の対象区域	2
1.4	本計画の対象範囲	3
1.5	計画の期間	4
2	上位計画等の整理	5
3	地域公共交通を取り巻く状況	10
3.1	本市の概況	10
3.2	地域公共交通の概況	18
3.3	路線バス等における運行状況等の現状	28
3.4	移動実態・地域公共交通へのニーズ	38
3.4.1	市民の移動実態	38
3.4.2	地域公共交通へのニーズ	51
3.5	地域公共交通を担う基盤	55
3.6	新型コロナウイルス感染症による影響	62
4	課題の整理	65
4.1	本市の地域公共交通の現状と課題のまとめ	65
5	目指すべき将来像	68
5.1	計画の基本方針	68
5.2	目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像	70
6	目標および目標達成のための施策・事業	76
6.1	目標および目標達成のための施策・事業	76
6.2	事業内容	84
6.3	事業の推進にあたって	110
7	計画の進行管理	111
7.1	評価指標・目標値の設定	111
7.2	計画の進行管理	112
	参考資料	113
1	計画策定の体制	113
2	川崎市地域公共交通活性化協議会の開催状況等	114

1.1 計画策定の趣旨

本市においては、高齢化の進展や居住及び就業人口の変化などを背景に、輸送需要の変化やニーズの多様化が進んでおります。

一方で、現状は各バス事業者の経営判断により、路線網が形成されているため、路線の重複がみられるなど、関係者間の連携が必要となっております。

また、現在進められている様々なまちづくり事業による新たな交通需要と鉄道、道路、及び駅前広場等の整備との連携や、主要駅周辺における様々な交通の輻輳による路線バスの走行環境の阻害への対応、路線バスの運行が困難な地域における移動手段の確保など、地域公共交通を取り巻く諸課題に対して適切に対応していくことが求められています。

昨今では、自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しており、公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増している中、働き方改革の推進に加え、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新たな生活様式」の浸透や在宅勤務・テレワークの推奨などを背景とした利用者の減少など、地域公共交通へ大きな影響が生じています。一方で、将来的な人口減少の到来や、高齢化が進展する状況下においては、市民サービスの維持・向上、地域経済活性化、環境負荷の低減などの観点から、これまでの持続可能なまちづくりに向けた各取組は重要となっております、地域公共交通に関する活性化や再生に関する基本方針や目標などの方向性を示していくことが必要となっております。

こうしたことから、新型コロナウイルス感染症の影響を含めた地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「川崎市地域公共交通計画」を策定し、行政である本市が中心となって市域全体の持続可能な地域交通環境の向上を目指すものです。

1.2 上位計画等との関係性

本計画は、「川崎市総合計画」や本市における総合的な交通体系や基本方向等を示す「川崎市総合都市交通計画」を踏まえ、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、展開するものとします。

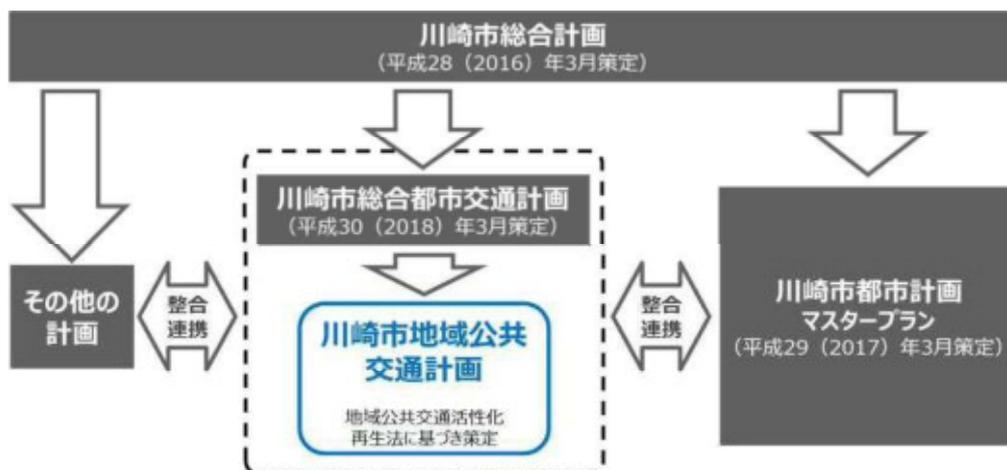


図 計画の位置づけ

1.3 計画の対象区域

本計画の対象区域については、川崎市全域を対象区域と設定します。



図 計画の対象区域

(出典)川崎市総合計画

1.4 本計画の対象範囲

本計画においては、市内の輸送資源である「路線バス」を中心に、「タクシー」「コミュニティ交通」の地域公共交通を最大限に活用し、身近な交通環境の整備に取り組みます。

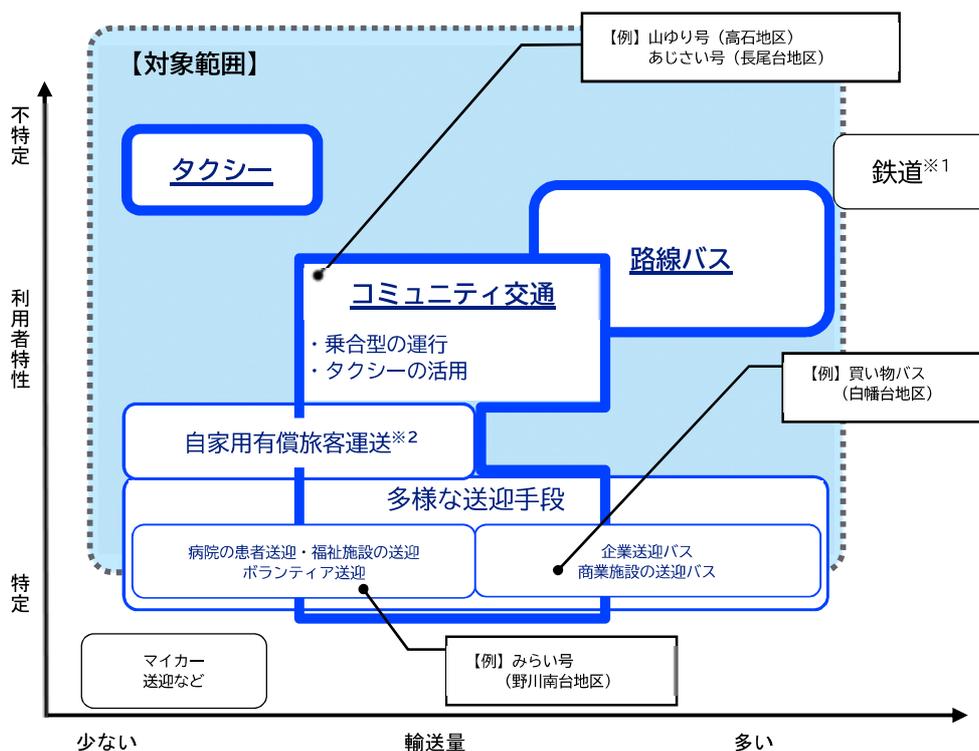


図 本計画における交通手段の対象範囲

「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]」(国土交通省)を基に作成。

- ※1：鉄道については、路線バス等と相互に連携を図り、駅前広場での円滑な乗継等により交通利用環境の向上を行う。
- ※2：自家用有償旅客運送とは、路線バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。
- ※3：太枠内の交通手段（路線バス、タクシー、コミュニティ交通）は、誰もが利用できるものであり、地域交通の主を担うもの。

1.5 計画の期間

上位計画等の関連計画や関連事業のスケジュールを踏まえ、本計画の対象期間は次のように設定します。

計画期間：令和3（2021）年度～令和7（2025）年度（5か年）

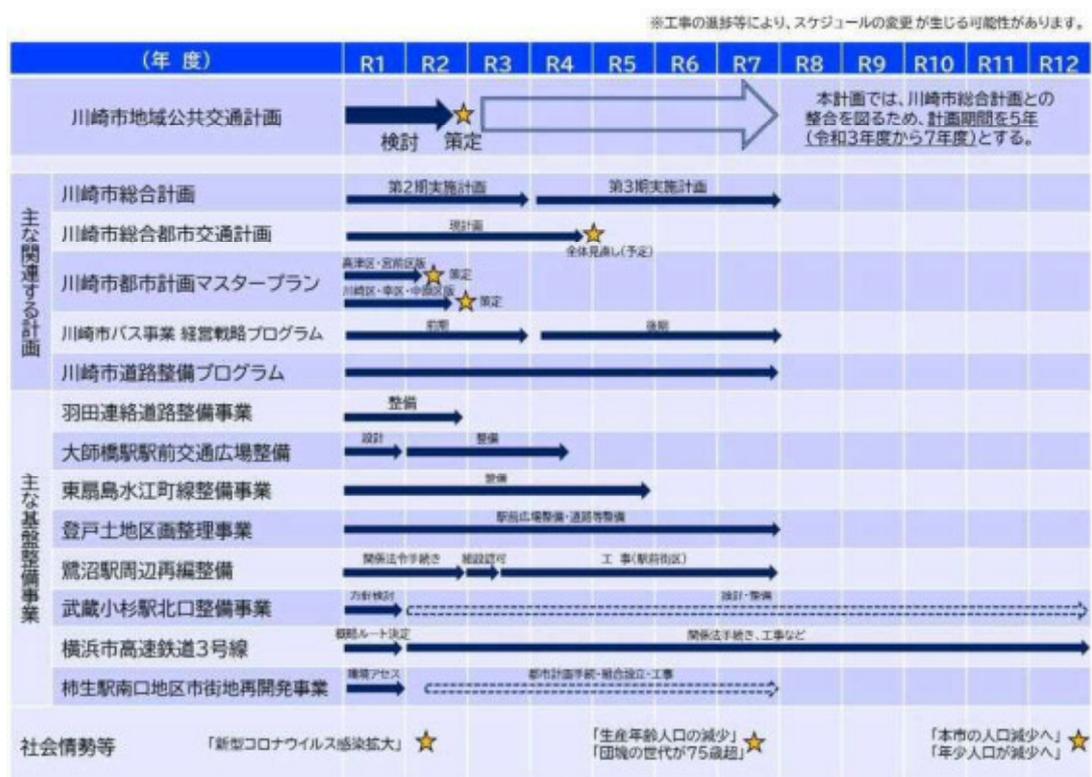


図 本計画及び関連計画等の期間

2 上位計画等の整理

(1) 川崎市総合計画（第2期実施計画） 平成28（2016）年3月策定

計画概要・まちづくりの方向性（本計画に関係する内容の抜粋）

「川崎市総合計画」は、本市がめざす都市像や基本目標等を定めた「基本構想」、政策の方向性を定めた「基本計画」、具体的な施策の取組内容等を定めた「実施計画」の3層で構成されています。

子どもたちの笑顔があふれ、高齢者や障がい者等、誰もが社会に貢献しながら生きがいを持つことができ、産業都市として力強く発展し続ける、そのような成長と成熟が調和し、誰もが幸せを感じられる川崎をめざし、「安心のふるさとづくり(成熟)」と「力強い産業都市づくり(成長)」の調和により、市政をバランスよく進めるために、平成28（2016）年に策定しました。

1 都市像

「成長と成熟の調和による持続可能な※最幸のまち かわさき」

※「最幸」とは、川崎を幸せのあふれる「最も幸福なまち」にしていきたいという思いを込めて使用しています。

2 まちづくりの基本目標

「安心のふるさと」

「力強い産業都市づくり」

3 政策体系

- 1 生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり
- 2 子どもを安心して育てることのできるまちづくり
- 3 市民生活を豊かにする環境づくり
- 4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり
- 5 誰もが生きがいを持てる市民自治の地域づくり

4 都市構造と交通体系の考え方

●広域調和型まちづくりの更なる推進

- ・広域拠点の整備
- ・臨空・臨海都市拠点の整備

●身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり

- ・拠点整備の波及効果を効率的かつ効果的に活用し、地域生活拠点を中心に、4つの生活行動圏のエリアのそれぞれの特性を活かした身近なまちづくりを推進

●持続可能なまちづくりに向け効率的、効果的な交通体系の構築を推進

- ・広域的な交通網の整備（市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化、首都圏にふさわしい交通網の形成、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化）
- ・市域の交通網の整備（広域的な鉄道・道路網と一体となったまちづくりや地域交通を支える機能的な市域の交通網を形成）
- ・身近な交通環境等の整備（誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備、地域特性を踏まえた効果的な取組の推進、多様な主体との連携による持続可能な交通環境の整備）

(2) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想 平成29(2017)年3月改定

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に基づく「市の都市計画に関する基本的な方針」として定めるもので、将来の都市像（市街地像）を展望し、土地利用の方針や都市施設整備の方針、市街地の方針を示しています。（目標期間：概ね30年後の将来像（市街地像）を展望）

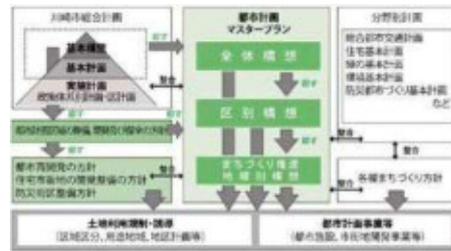


図 計画の構成

計画概要・まちづくりの方向性（本計画に関係する内容の抜粋）

1 めざす都市像

「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」

2 まちづくりの基本目標

「安心のふるさと」
「力強い産業都市づくり」

3 都市づくりの基本方針

- (1) 魅力ある都市づくり
- (2) 誰もが暮らしやすい都市・住まいづくり
- (3) 緑と水の豊かな環境に配慮した都市づくり
- (4) 産業の発展を支える都市づくり
- (5) 災害に強い都市づくり
- (6) 市民が主体となる身近な地域づくり
- (7) 人口減少を見据えた持続可能で効率的な都市づくり



図 都市構造図

4 目指す都市構造

- 広域調和・地域連携型のまち
- 魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成
 - ・ 広域拠点の整備
 - ・ 臨空・臨海都市拠点の整備
 - ・ 地域生活拠点の整備
- 生活行動圏の身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまち
 - ・ 拠点駅と身近な地域が連携したまちづくり
 - ・ 身近な駅周辺と身近な地域が連携したまちづくり
- 広域調和・地域連携の街を支える交通ネットワークの形成
 - ・ 交通ネットワークの形成

(広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワークの形成、公共交通の利用促進に向けた交通体系の構築、環境に配慮した持続可能な交通環境の形成、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の形成)
- 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格とした、緑と水のネットワークを育む
- コンパクトで効率的なまち

(3) 川崎市総合都市交通計画 平成30(2018)年3月改定

「川崎市基本構想」を踏まえるなど、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画となるものです。計画策定から5年が経過した平成25(2013)年に、上位計画・関連計画の改定、社会経済状況の変化を踏まえ、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、本計画の中間見直しを行い、計画を改定しました。

(目標年次：令和14(2032)年度)

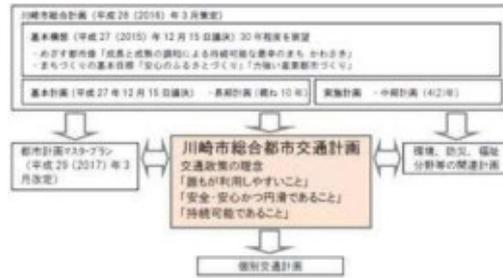


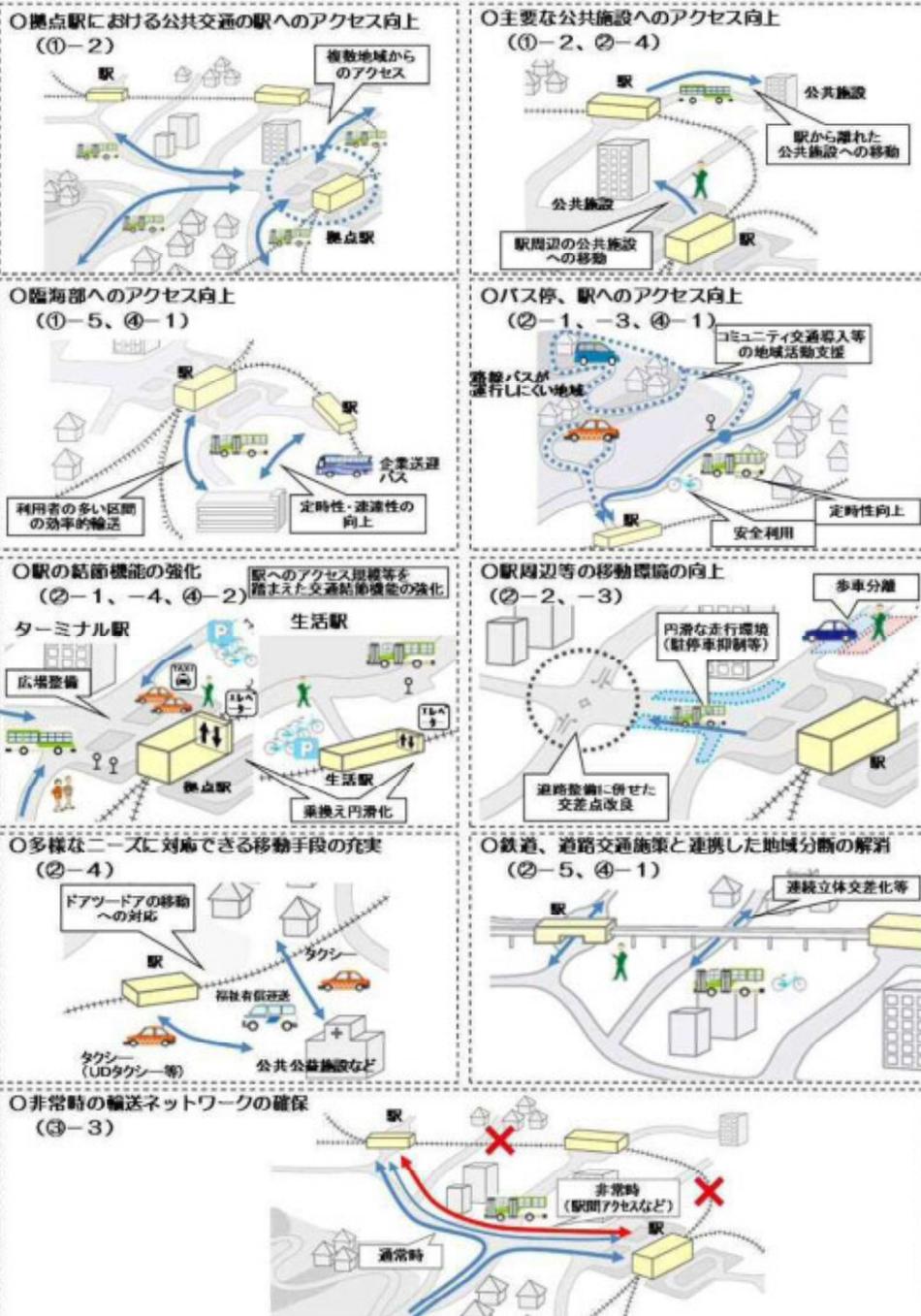
図 計画の位置づけ

計画概要・まちづくりの方向性 (本計画に関係する内容の抜粋)

1 地域交通施策の方向性

交通政策の目標	交通政策の方向性	交通施策の方向性
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	①-2本市拠点機能及び拠点間連携の強化	・公共交通による駅へのアクセスや主要な公共施設へのアクセスの向上を推進します。
	①-5臨海部の交通環境整備	・臨海部への公共交通によるアクセス向上及び定時性、速達性の向上を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	②-1公共交通へのアクセス向上	・駅やバス停などへのアクセスの向上や駅の交通結節機能の向上を推進します。
	②-2快適性の向上(混雑緩和、定時性確保)	・駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を改善する取組を推進します。
	②-3安全、安心な移動環境の確保	・歩行者空間や自転車通行環境の整備などによる安全性の向上、公共交通の利用環境整備、インフォメーション機能の充実を推進します。
	②-4ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	・多様なニーズに対応できる移動手段の充実、駅周辺における乗換え円滑化を推進します。
	②-5地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・鉄道、道路交通施策と連携して駅へのアクセスの向上を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	③-3多重性(リダンダンシー)の向上	・非常時の輸送ネットワークの確保に向けた取組を推進します。
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	④-1地域特性に応じた交通課題への対応	・地域特性に応じ、身近な公共交通の充実や様々な交通手段の活用など地域別の対応を推進します。
	④-2駅周辺の特性に応じた結節機能の強化	・駅周辺や駅の特性に応じ、鉄道とバスの乗換の円滑化をはじめとした交通結節機能の強化を推進します。
⑤地球にやさしい交通環境の整備	⑤-1車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進	・地球環境にやさしい車両の導入を推進します。
	⑤-4公共交通の利用促進	・自家用車から公共交通への転換を促進します。

●具体的な取組イメージ



● 持続可能な開発目標（SDGs）と本計画

- ・平成27（2015）年に国際連合において、先進国と開発途上国がともに取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標として、持続可能な開発のための2030アジェンダが策定され、この中「持続可能な開発目標（SDGs）」として17のゴール（目標）と169のターゲットが掲げられています。
- ・SDGsの課題は、本市を取り巻く課題と共通するものが多く、本市の持続的な発展を図るうえでは、本市自らが積極的にSDGs達成に寄与する取組を進めていく必要があることから、SDGs推進に関する基本的な方針である「川崎市持続可能な開発目標（SDGs）推進方針」を策定し、SDGs達成に寄与する取組を推進することとしており、本計画においても、この考え方を踏まえます。



図 持続可能な開発目標

（出典）国際連合広報センターWEBサイト

3 地域公共交通を取り巻く状況

3.1 本市の概況

(1) 位置・地勢

本市は首都圏の中心部に位置し、北は多摩川を境に東京都に、南は横浜市にそれぞれ隣接し、また、市の北西側には多摩丘陵が広がり、東側は東京湾に面しています。

市域は、臨海部から多摩川上流に向かい、南東から北西に細長い地形となっています。羽田空港に隣接するとともに、川崎港を擁するなど、首都圏における重要な位置に立地し、品川駅や新横浜駅などの広域交通結節点にも近接し、地理的な優位性を備えた地域となっています。

また、本市は、市域の北西部に広がる山坂の多い丘陵部、多摩川沿いに広がる低地部、臨海部の埋立地の3つの地形に大きく分けられます。

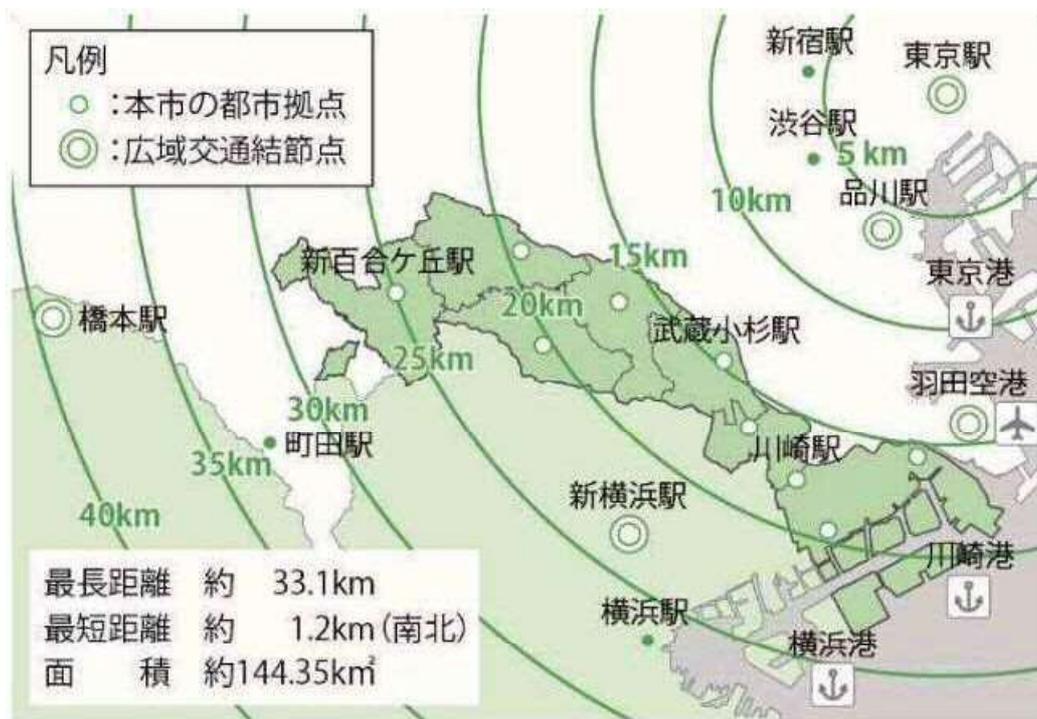


図 本市周辺の状況

(出典)川崎市総合計画



図 本市の地形概況図

(2) 土地利用

本市では、東京都に隣接した立地と開発需要の高まりから、広い範囲にわたり市街地の形成が進んでいるほか、臨海部の埋立地の多くは、工業・流通施設等の用地として利用されています。

本市の東側の臨海部では工業地域として、西側は主に住居専用地域として土地利用されており、川崎駅・武蔵小杉駅・溝口駅・新百合ヶ丘駅周辺は商業地域として利用されています。

また、上位計画である「川崎市総合計画」では、市民の行動圏として「生活行動圏」が概ね4つに大別されるほか、個性と魅力ある都市拠点の形成を目指す「広域拠点」として川崎駅周辺地区、武蔵小杉駅周辺地区、新百合ヶ丘駅周辺地区の3地区、臨海部の持続的発展を推進する「臨空・臨海都市拠点」として殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域の2地域、地域生活ゾーンの自立と地域の連携の強化等を推進する「地域生活拠点」として新川崎・鹿島田駅周辺地区、溝口駅周辺地区、鷺沼・宮前平駅周辺地区、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の4地区を位置づけています。



図 本市の土地利用実態（用途地域設定）

(出典)国土数値情報に基づき作成

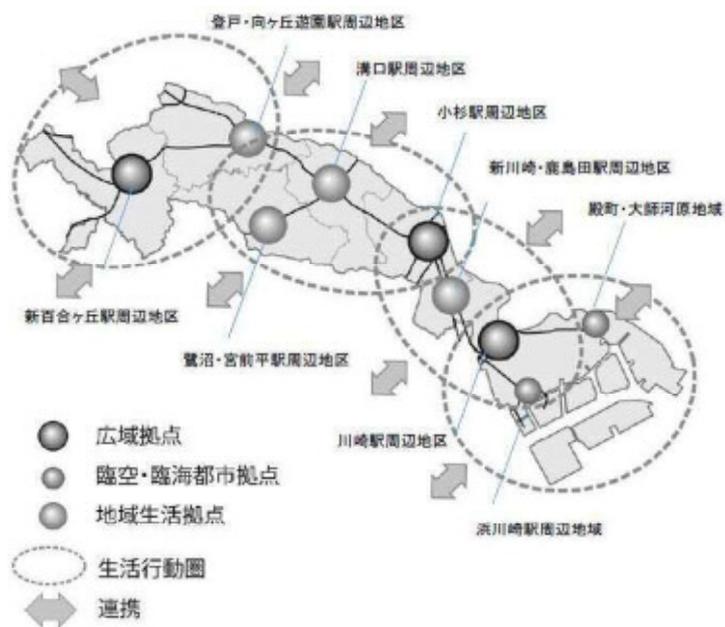


図 本市の将来都市構造

(出典)川崎市総合計画

(3) 公共施設・医療施設の分布

公共施設（市役所・支所・出張所）及び病院は、駅周辺の外、市内全域に立地しています。

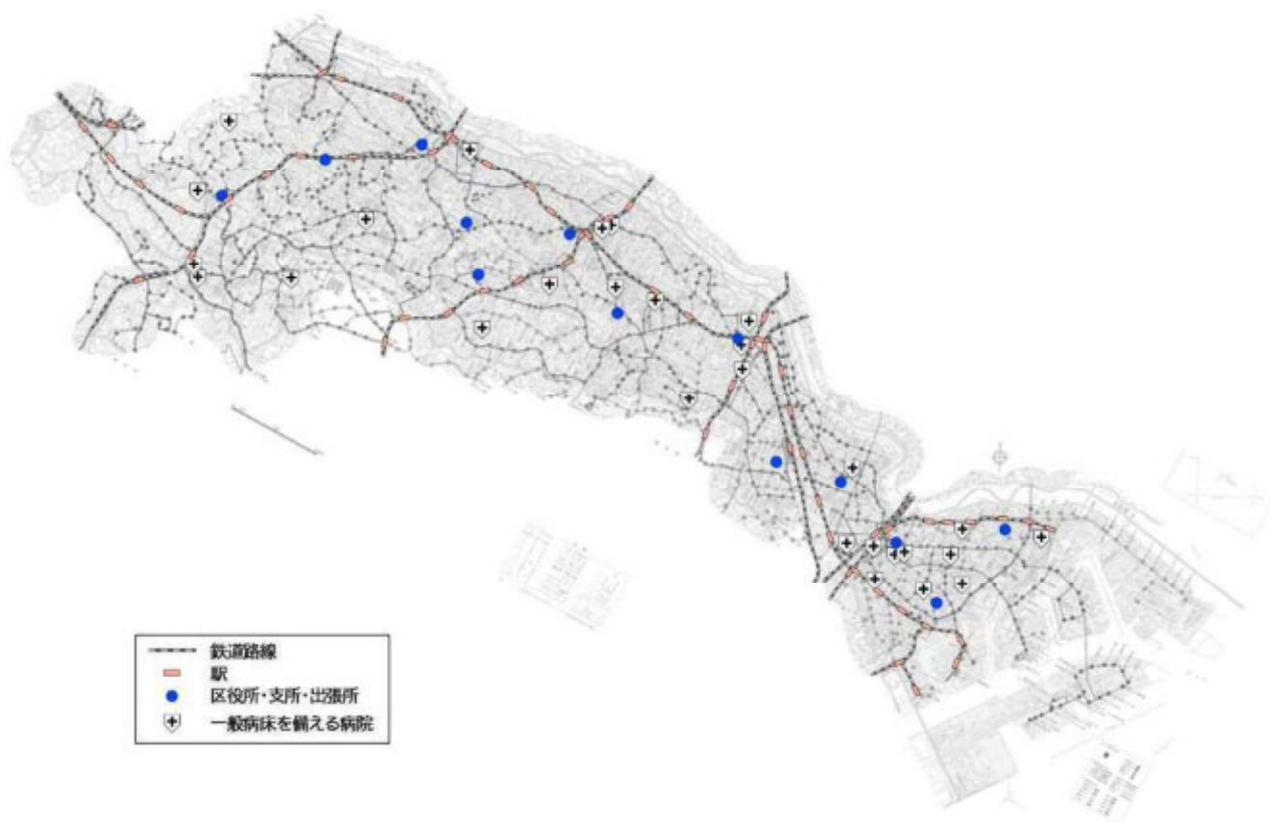


図 本市の公共施設・医療施設の立地状況

(出典) 病院は、川崎市健康福祉局HPより一般病床を備える施設を抽出

(4) 将来人口の予測

本市の夜間人口は、令和12（2030）年まで増加し、同年で158.7万人となる見込みです。

0～14歳のピークは、令和12（2030）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27（2015）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となっています。

65歳以上は、増加傾向にあり、令和2（2020）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、令和42（2060）年には50.4万人と推計されています。

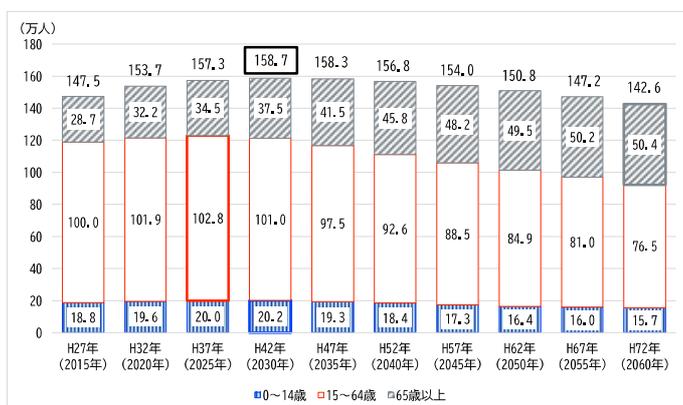


図 本市の将来推計人口

(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

(5) 夜間・昼間人口の動向・分布

① 区別の夜間人口推移

本市の夜間人口はこれまで増加傾向で推移してきました。各区とも増加傾向が続いていますが、近年、多摩区では横ばい傾向となるなど、全区においても伸び率が鈍化しています。

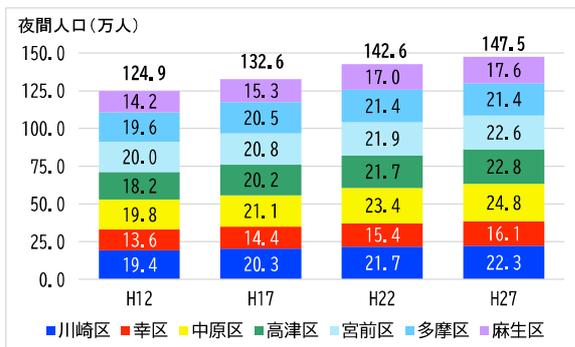


図 市内の区別夜間人口の推移

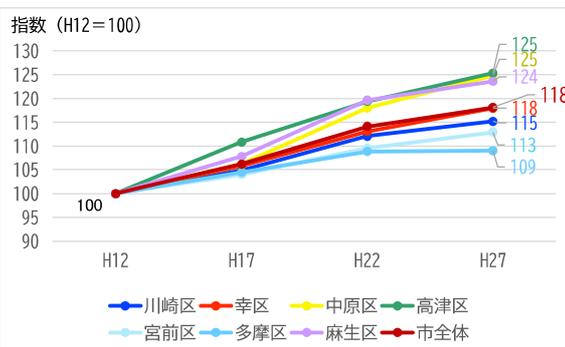


図 市内の区別夜間人口の推移

(平成12年に対する増加率)

(出典)各年「国勢調査」

②夜間人口の分布

川崎駅周辺をはじめ、J R南武線の川崎駅～武蔵小杉駅～武蔵溝ノ口駅間、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みられます。

65歳以上人口の分布は、川崎駅周辺に分布が集中していますが、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ます。

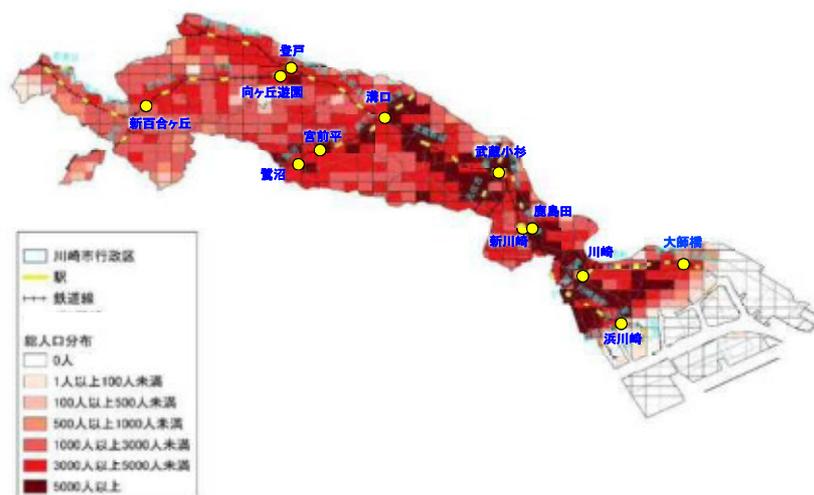


図 総人口の分布状況（500mメッシュ単位）

（出典）平成27年「国勢調査」に基づき作成

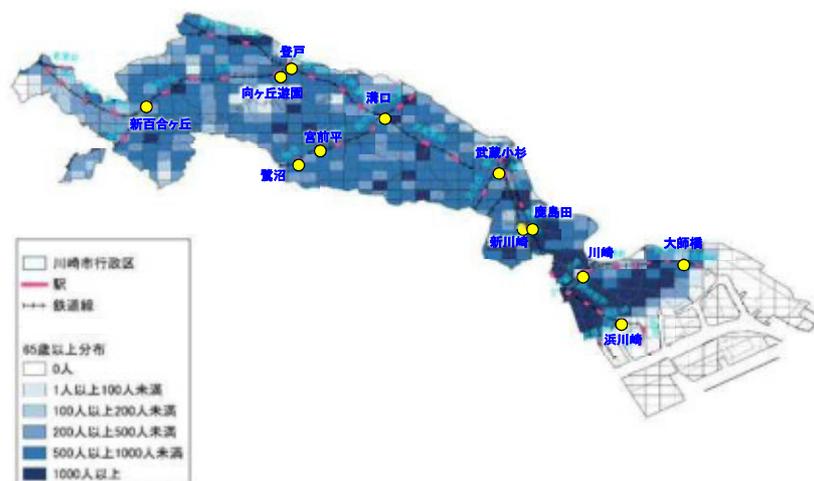


図 65歳以上人口の分布状況（500mメッシュ単位）

（出典）平成27年「国勢調査」に基づき作成

③区別の昼間人口推移

本市の昼間人口はこれまで増加傾向で推移してきましたが、近年横ばいとなっています。

川崎区では、平成12(2000)年から17(2005)年にかけて減少しましたが、近年では増加に転じており、平成27(2015)年には平成12(2000)年を上回る水準に達しました。

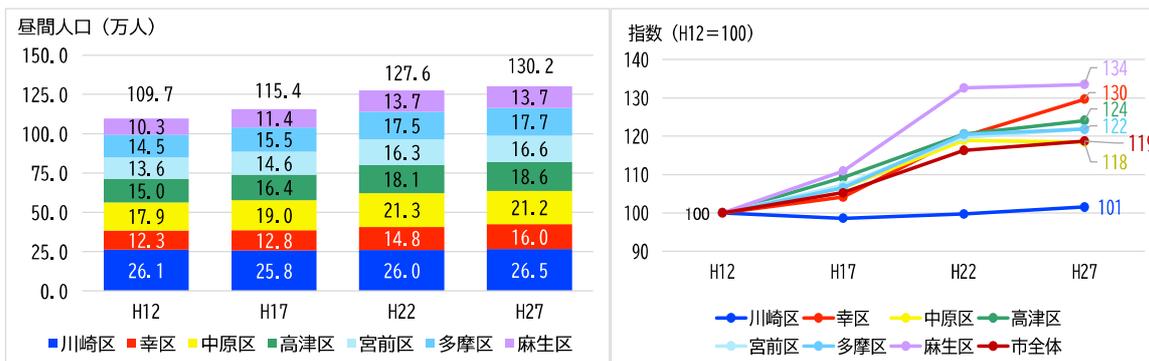


図 市内の区別昼間人口の推移

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」

④昼夜間人口比

市内では川崎区が唯一、昼間人口が夜間人口を上回っていますが、近年その比率が低下傾向にあります。

一方、他区では概ね横ばいとなっています。

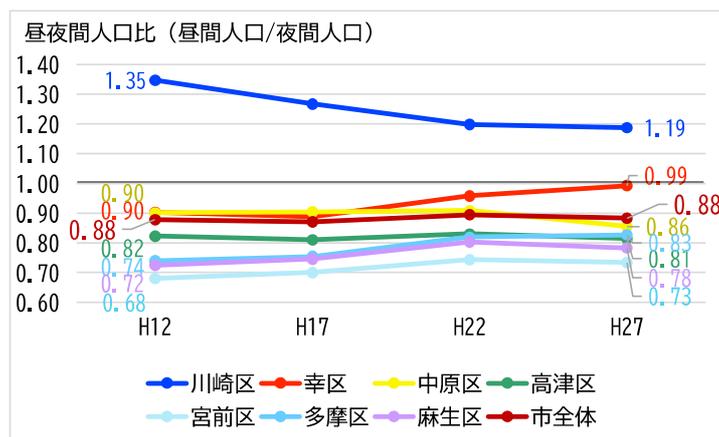


図 市内の区別昼夜間人口比の推移

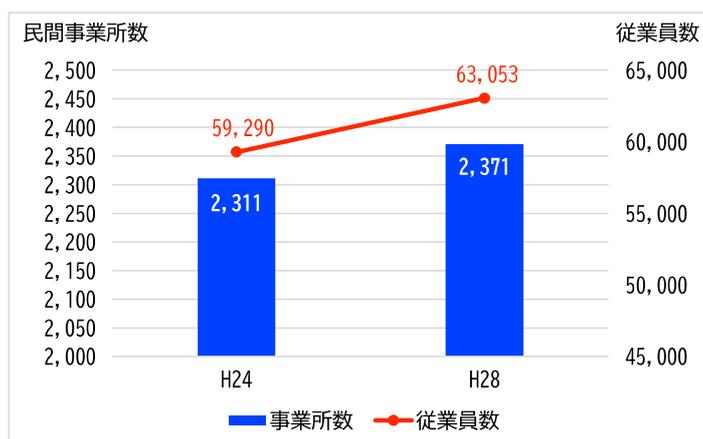
(出典) 各年「国勢調査」

⑤臨海部における就業人口・事業所数の推移

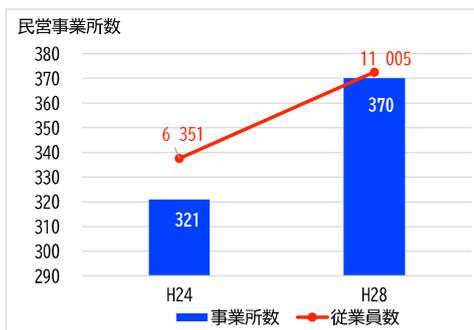
昼夜間人口比率が1を超える川崎区に位置する臨海部においては、近年、事業所数及び就業者数は増加傾向となっています。

さらに、今後新たな物流施設等の建設が予定されており、就業人口の増加が見込まれます。

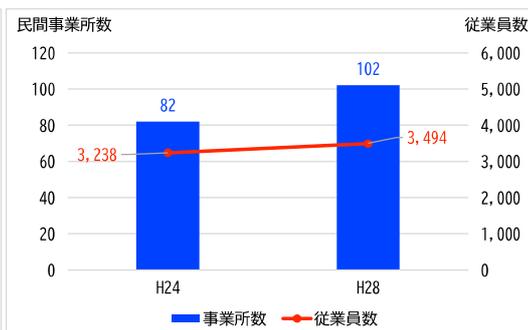
<臨海部全体>



<東扇島>



<水江町>



<殿町3丁目（キングスカイフロント）>

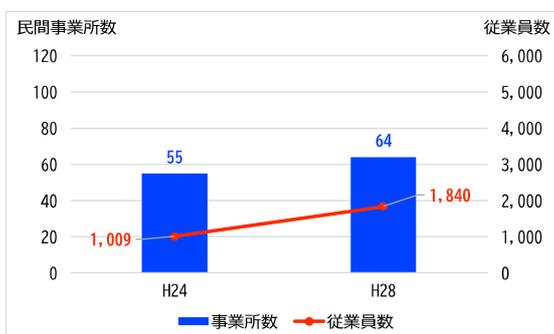


図 川崎区臨海部（産業道路以東）における民営事業所数及び従業者数の推移

(出典) 各年「経済センサス活動調査」

3.2 地域公共交通の概況

(1) 鉄道

本市では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、小田急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されています。

なお、市内各駅の駅前広場の整備状況をみると、計画面積のすべてが整備済みの駅は３駅に限定され、多くの駅では未整備または計画がない状況となっています。



図 本市の鉄道網と市内各駅の都市計画に基づく駅前広場の整備状況

(出典)平成31(2019)年都市計画現況調査(国土交通省)に基づき作成

市内の各駅の乗車人員はJR川崎駅が最多で、平成30（2018）年度に21万人以上が利用しています。また、各拠点駅の乗車人員については、どの駅においても遡増傾向にあります。

なお、令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、首都圏の主要駅の利用状況は、テレワークや時差出勤の呼びかけ前と比較して、11月時点で27%減となっています。

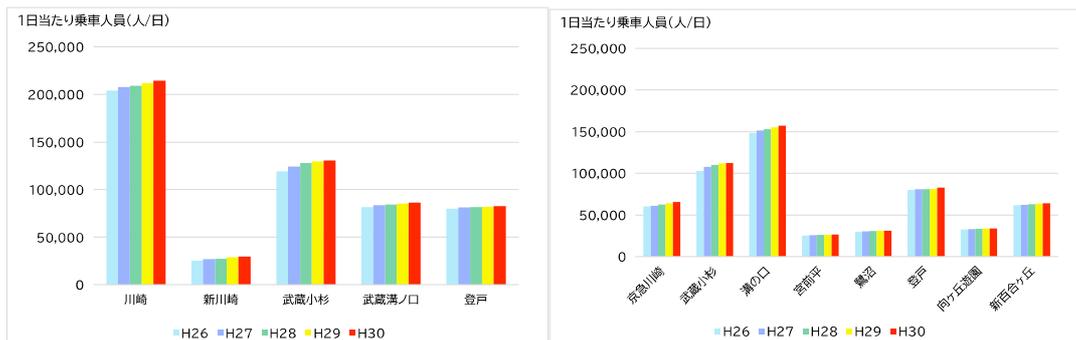
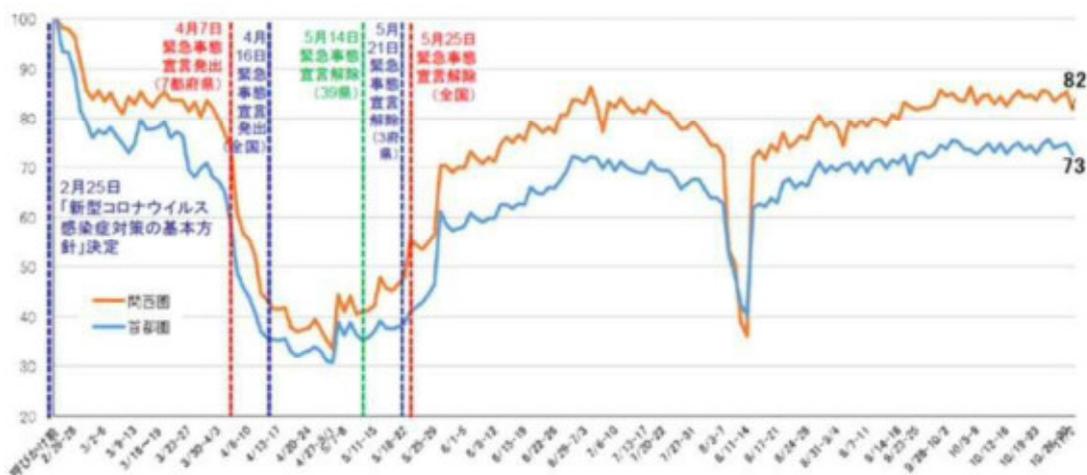


図 市内の拠点駅における乗車人員の推移（左：JR東日本、右：民鉄各線）

（出典）川崎市統計書に基づき作成



※JR（JR東日本、JR西日本）、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神）の主なターミナル駅における
平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値
※数値は、呼びかけ前を100とした場合の指数
※「呼びかけ前」は、2月17日の週の特定日
※ピーク時間帯は、各駅において7:30～9:30の間の1時間で最も利用者が多い時間帯
※主なターミナル駅は、以下のとおり
首都圏：東京、新宿、渋谷、品川、池袋、高田馬場、大手町、北千住、押上、日暮里、町田、横浜
関西圏：大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋

図 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の主要駅利用状況の推移

（出典）国土交通省記者発表資料

(2) 路線バス

- ・不特定多数の旅客を一度に輸送し、通勤、通学、私事など幅広い目的で利用され、駅などへのアクセスを担う交通手段であり、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ます。
- ・本市では、平成26（2014）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ました。

表 路線バス社会実験制度により増便・新設された系統

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】）

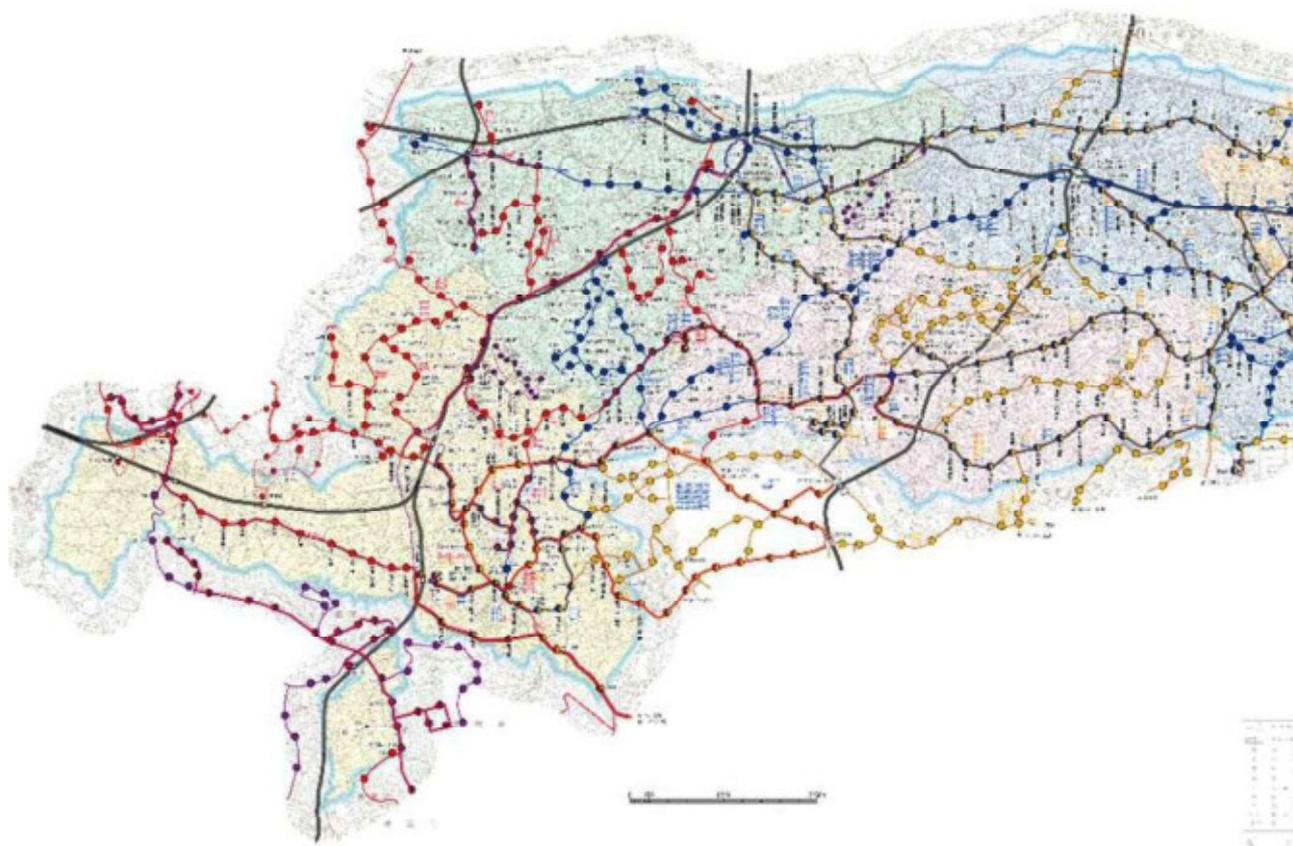


図 本市の路線バスネットワーク

- 一方、バスの利用状況については、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ます。
- なお、令和2(2020)年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、市域における輸送人員(前年同月比)が5月に約50%減となっており、9月時点では約25%減となっています。
- また、各バス事業者においては、ノンステップバス等の導入により、誰もが利用しやすい交通環境の整備が進められています。



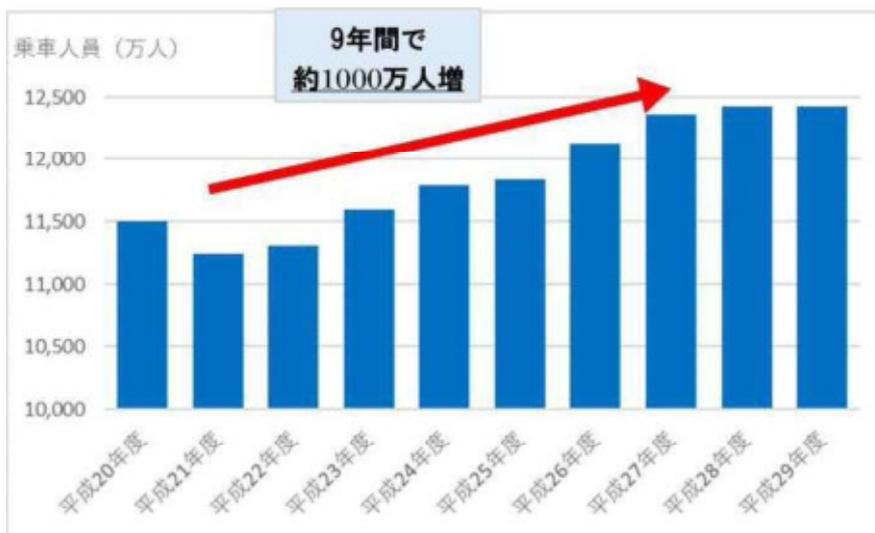


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移

※神奈川中央交通株式会社は除く。



図 市内を運行する路線バスの輸送人員令和元年-2年度比較

(出典)各事業者提供資料に基づき作成



図 ノンステップバス

(出典)川崎市HP

(3) タクシー

幅広い利用者の日常生活を支える需要に応じ、ドアツードアのきめ細かなサービスを提供する自由度の高い交通手段です。本市のタクシーの利用実績は、輸送人員、輸送収入ともに年々低下しており、10年間でおよそ2割が減少しています。なお、事業者の数も年々減少傾向にあります。

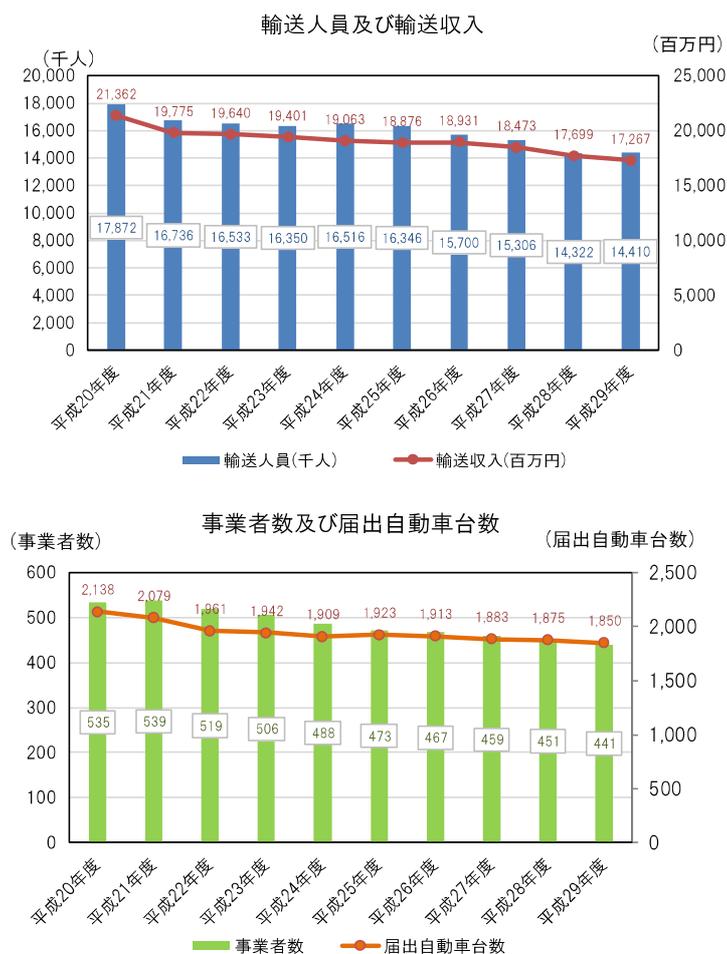


図 市内のタクシー事業者（個人タクシー含む）における輸送実績の推移

(出典)各年「川崎市統計書」に基づき作成

また、本市では、平成25（2013）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するなど、誰もが安心・安全で快適に利用できる交通環境の整備を推進しています。

なお、令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、市域における輸送人員（前年同月比）が5月に約65%減となっており、8月時点では約30%減となっています。



図 ユニバーサルデザインタクシー

(出典)川崎市HP

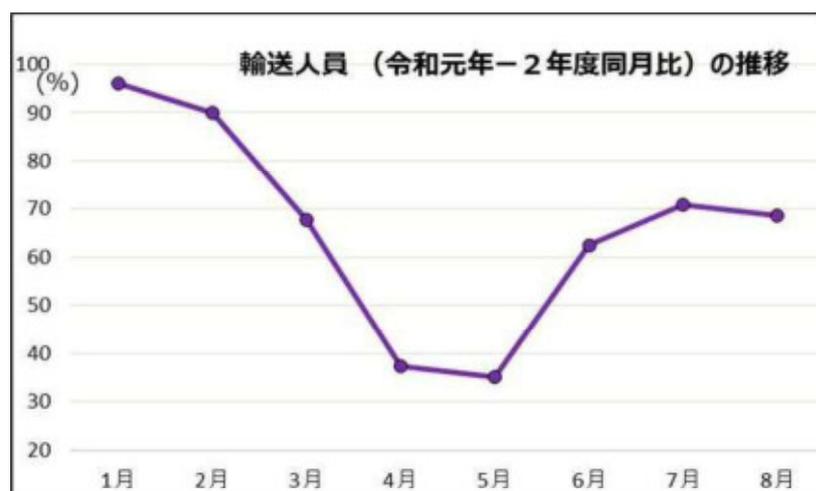


図 市内を運行するタクシーの輸送人員 令和元年-2年度比較

(出典)各事業者提供資料に基づき作成

(4) コミュニティ交通・多様な送迎手段

① コミュニティ交通の検討・導入状況

坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなど、地域におけるさまざまな特性によって利用しやすい交通環境の整備が求められており、本市では地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、住民が活動しやすい環境づくり、安全運行のための情報提供、技術的支援の提供、交通事業者との調整など、進捗状況に応じた支援を行い、持続可能な交通環境の整備を推進してきました。また、平成19（2007）年3月には、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ます。

現在、本市では市内の4地区で地域の交通資源を活用してコミュニティ交通の本格運行を実施しており、その他の4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ます。

なお、令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、乗合型で運行する「高石地区」「長尾台地区」での輸送人員（前年同月比）が5月に約60%減となっており、9月時点では約14%減となっています。



図 「コミュニティ交通」の導入・検討状況（令和元年10月時点）

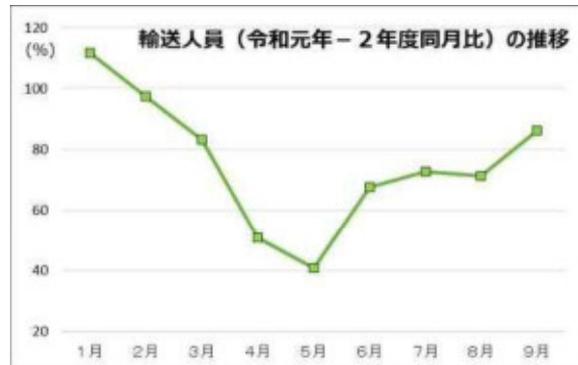


図 市内を運行するコミュニティ交通（高石・長尾台地区）の輸送人員令和元年－2年度比較
（出典）各事業者提供資料に基づき作成

②本市におけるコミュニティ交通の運行手法

ア) 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などにより地域公共交通環境の向上を進めており、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ほか、タクシーを活用した予約型の手法なども検討されています。



図 山ゆり号（高石地区）



図 あじさい号（長尾台地区）

イ) 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です。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を活用して平成20（2008）年度から運行しています。



図 みらい号（野川南台地区）

ウ) 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である。宮前区白幡台地区では、平成25（2013）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（2019）年10月から高齢者による買い物バスが運行を開始しています。



図 買い物バス（白幡台地区）

③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であり、本市の川崎臨海部においては、鉄道駅から遠く離れた公共交通が利用しづらい地域の企業が雇用確保や従業員の福利厚生の一環として、また、通勤環境の向上を図るため企業送迎バスが運行されています。

通勤時間帯の川崎駅東口バスターミナルが飽和状態のため、路線バスの増便が困難である中、企業送迎バスが通勤の一端を担っています。



図 東扇島・浮島町地区の通勤手段の構成

(出典)川崎市調査結果(令和元年度)



図 道路上での企業送迎バスの乗降とバス待ち状況(令和 年 月 日撮影)

3.3 路線バス等における運行状況等の現状

誰もが利用でき、多数の利用者を一度に輸送できる路線バスを中心に、現在の運行状況や走行環境を始めとする現状を次のとおり整理します。

(1) 運行距離の状況

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5.8km/便となっています。各区を発着する路線をみると、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、川崎区を発着する路線では10km以上である便が10%以上占めています。

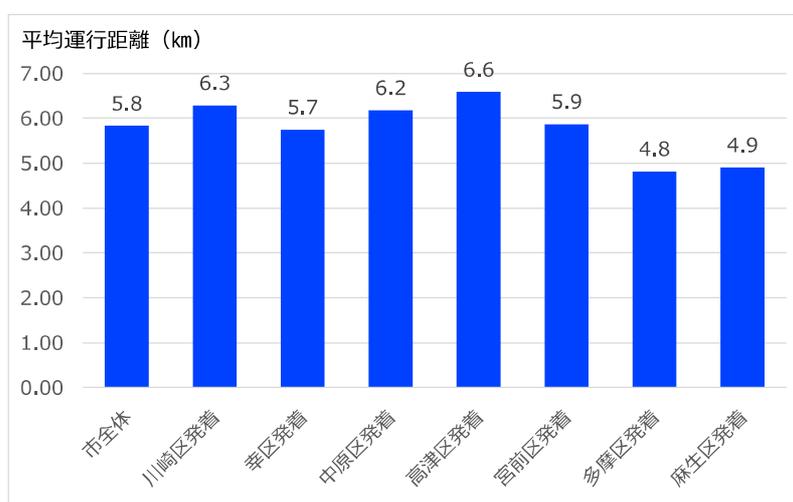


図 市内を運行するバス路線の平均運行距離（令和2年4月1日現在）

(出典) 各社時刻表に基づき作成

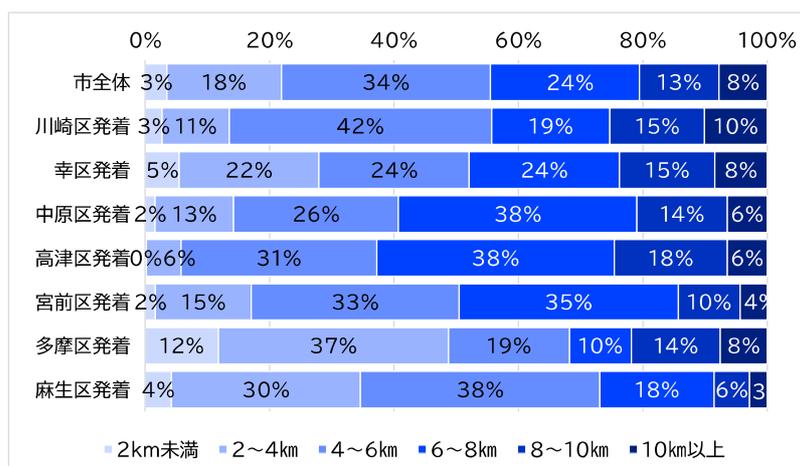


図 市内を運行するバス路線の運行距離の構成（令和2年4月1日現在）

(出典) 各社時刻表に基づき作成



図 市内に起終点がある運行距離の長い路線 (概ね 10 km以上の路線)
 ※営業所からの入出庫系統を除く

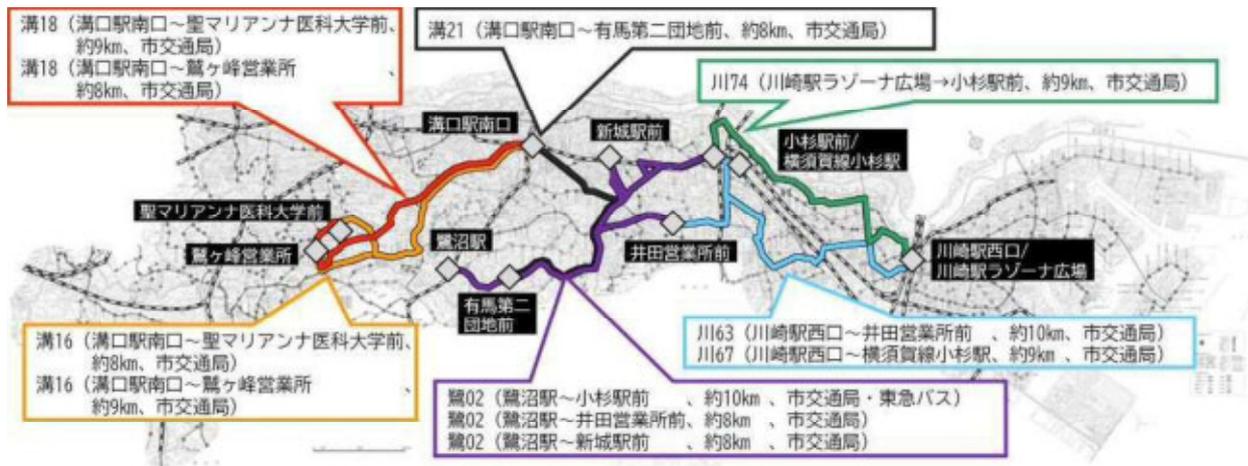


図 市内に起終点がある運行距離の長い路線 (概ね 8～10 km以上の路線)
 ※営業所からの入出庫系統を除く

一方で、東京都市圏パーソントリップ調査における市内を発着するバス利用者の移動距離をみると、ゾーン間（または発着地から鉄道駅まで）の距離が約3.75 km/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3.39 km/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ます。

一般的に、路線バスは駅間や駅と団地・施設などを結び、一定の需要に応じた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り、乗車密度の低下を招き、非効率な運行となる傾向があります。

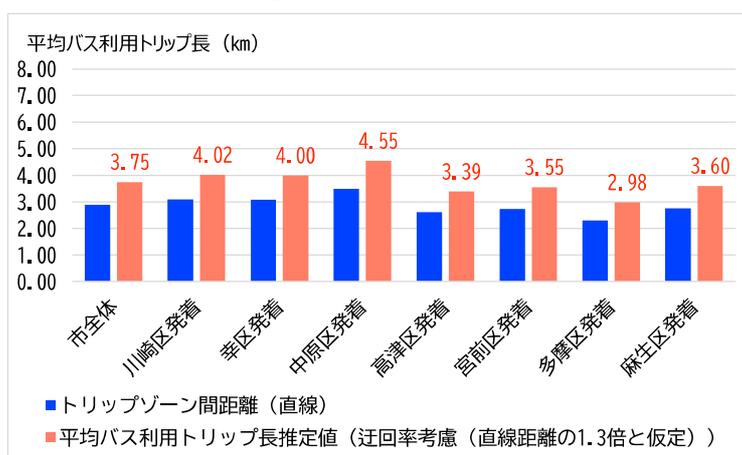


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用の平均トリップ調査推定値

(出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査(※)

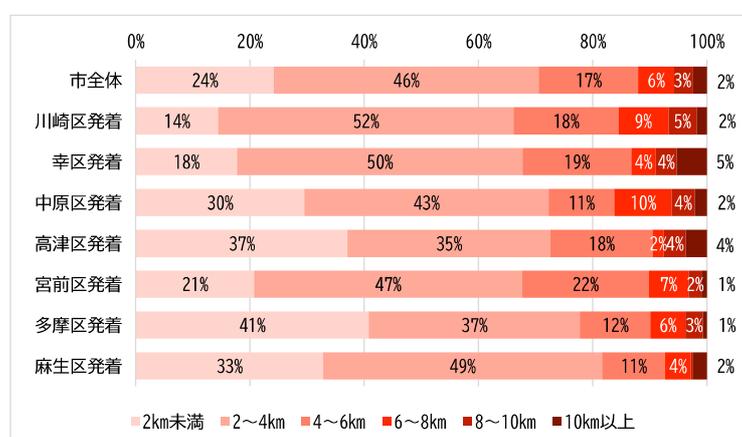


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用のトリップ長推定値の構成

(出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査(※)

(※) パース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)

(2) 重複運行の状況

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ますが、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みられます。

また、同一区間を異なる事業者が並走して運行している区間では、各事業者の目的が異なるとともに、事業者の輸送資源に応じてダイヤが組まれているため、運行間隔に差が生じている時間帯も発生しています。



図 本市の路線バスネットワークと事業者別の概ねの営業エリア

(出典)国土数値情報に基づき作成

(3) 路線バスの走行環境

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）などで混雑が見受けられます。

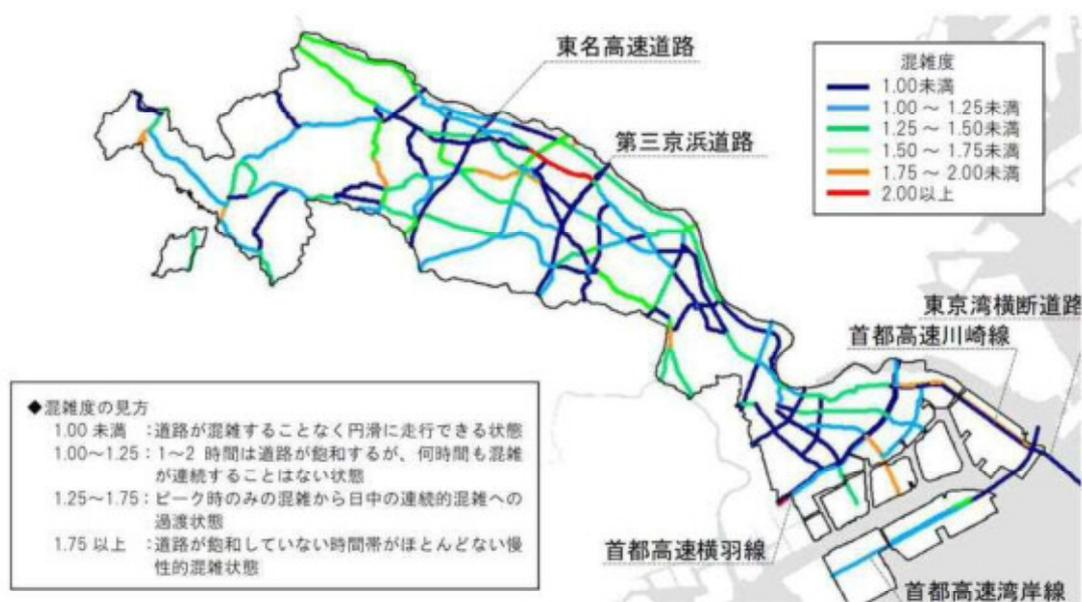


図 市内の道路混雑度（平成27（2015）年）

（出典）全国道路・街路交通情勢調査（一般交通量調査）結果より作成

こうした幹線路線では、路線バスが多方面から集中することにより、路線バスの後ろに自動車等が複数台連なっている状態が発生しています。



図 主要駅周辺における路線バスの運行状況

（溝口駅南口方面の向ヶ丘出張所バス停付近（高津区））

(4) 川崎駅東口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ます。

その川崎駅東口を発着するバスの運行本数をみると、同一方向への乗り場の集約により、一部のバス停に運行便数が集中しています（12番乗り場）。

特に、新川通り・皐月橋水江町方面（水江町行き）や、市役所通り・四谷上町方面（市営埠頭・東扇島・浮島橋・浮島バスターミナル行等）については、同一方面へ向かう路線でありながら複数の乗り場が存在しています。

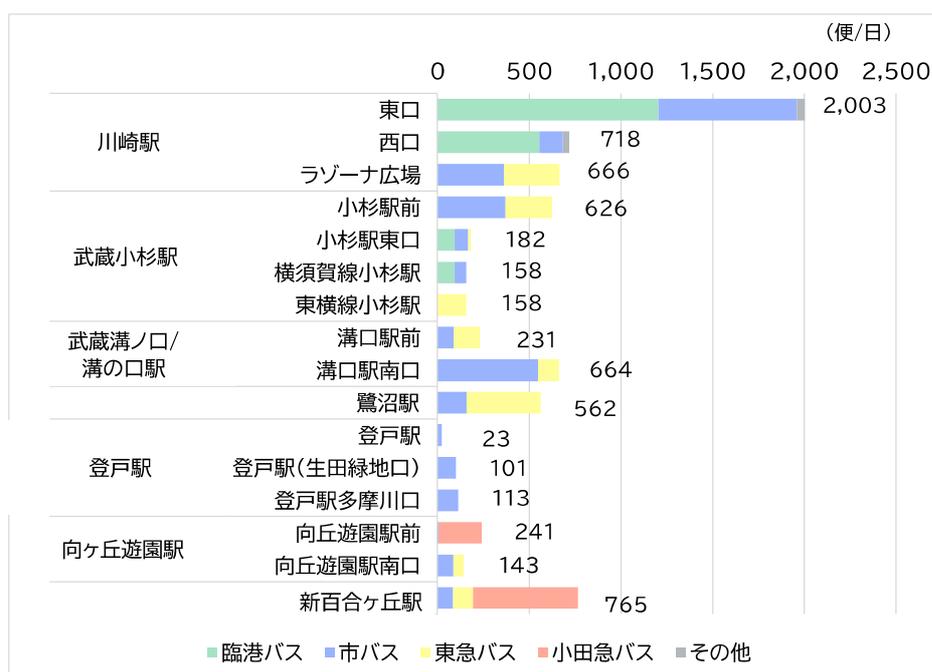


図 市内主要駅から運行するバスの便数（令和2（2020）年4月1日現在）
（出典）各社時刻表に基づき作成



図 川崎駅東口の乗り場



図 川崎駅東口のバス乗り場別・事業者別発運行便数（始発～10:00）

（令和2（2020）年4月1日現在）

（出典）各社時刻表に基づき作成

また、東扇島をはじめとした臨海部への通勤者の多くは、川崎駅発着の路線バスを利用しており、ピーク時における川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇の乗車待ち列が発生しています。

さらに、川崎駅周辺では朝ピーク時における路上駐停車が発生し、バスの定時運行にも大きな影響を与えています。



図 川崎駅東口駅前広場の混雑及びバス待機列の様子
(令和2(2020)年10月21日午前7時30分ごろ撮影)

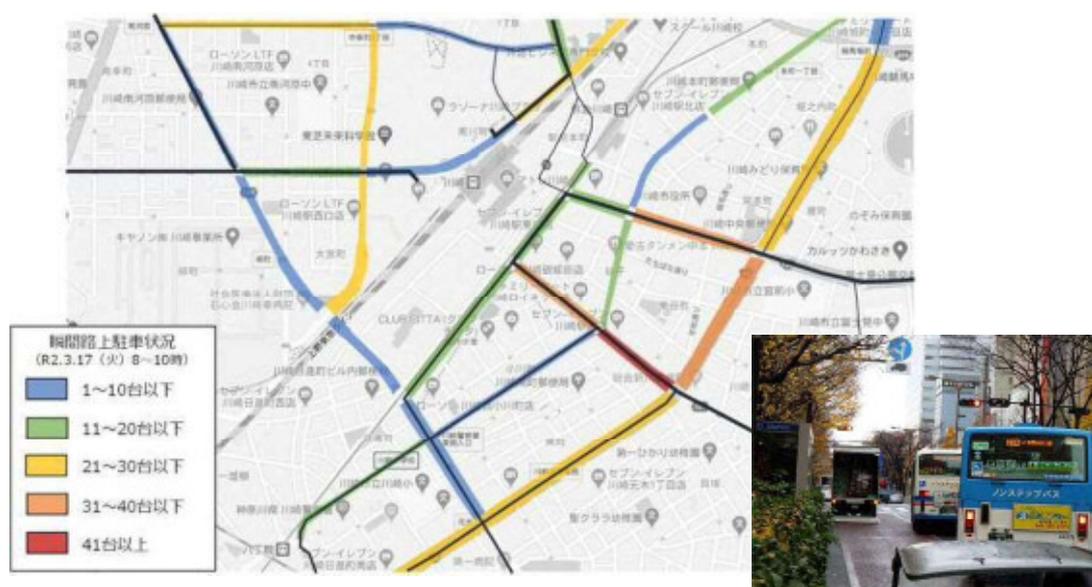


図 川崎駅周辺における瞬間路上駐車台数と荷捌き車両によるバス走行環境の阻害
(出典) 瞬間路上駐車台数調査 (川崎市、令和2(2020)年3月17日(火)8時~10時)

(5) 運転者不足と収支状況

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ますが、全国的にバス事業者は運転者不足により事業継続に影響が生じています。

また、タクシー事業者においては運転者の平均年齢が高く、運転者不足の懸念が想定されており、市内の交通事業者からも運転者の確保が困難となっているとの声があがっています。

大都市圏における乗合バス事業の経常収支率は、平成27年度をピークに横ばいとなっており、全国的には減少傾向となっています。

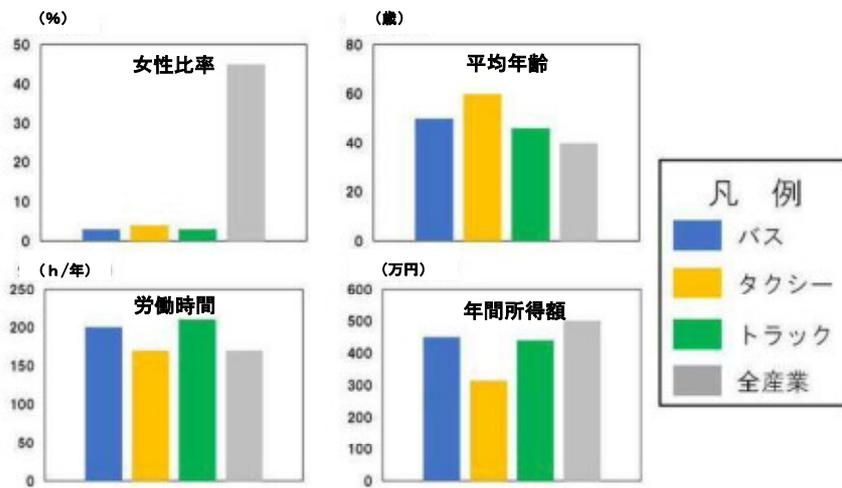


図 自動車運転事業等の就業構造

(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



図 有効求人倍率(常用パート含む。)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

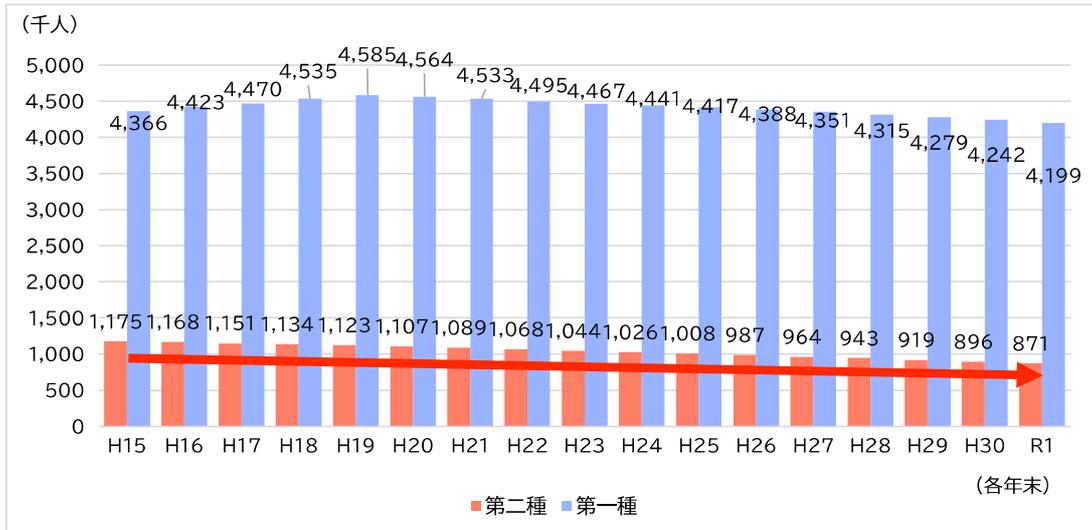


図 大型自動車運転免許保有者数の推移 (全国)

(出典) 警察庁「運転免許統計」

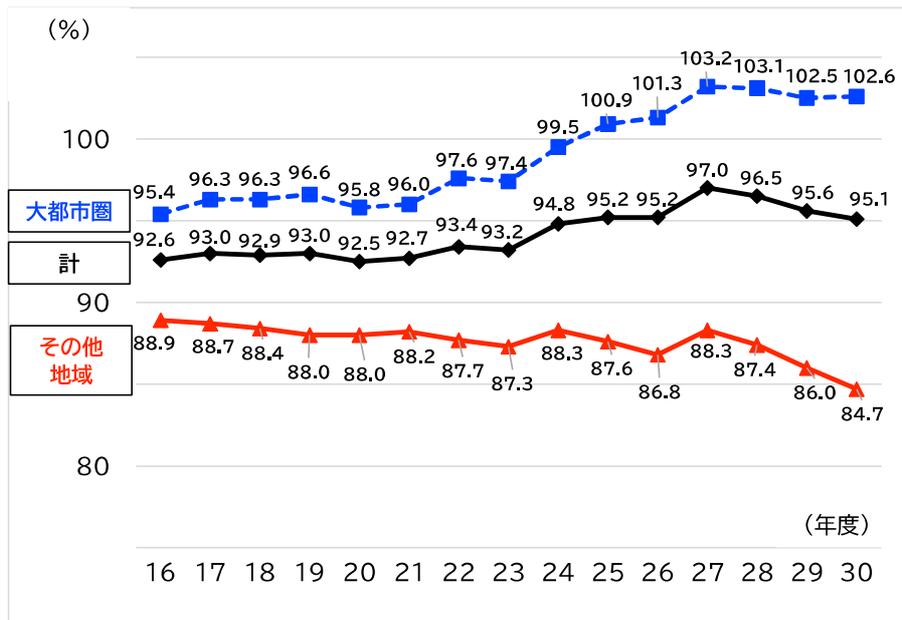


図 乗合バス事業における年度別経常収支率の推移

(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」