

6.2 事業内容

(1) 目標1「効率的・効果的なバスネットワークの形成」に関する施策・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・路線の見直し | | |
| 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 路線新設に向けた 検討 |
| | | | 新規路線運行・ 継続検討 |

鉄道や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズの発生が想定されるほか、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バス路線新設の契機となることが想定されます。

このため、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、早期段階での事業者間調整や路線バス社会実験制度の活用等により、効率的・効果的なバスネットワークの形成に資する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 羽田連絡道路イメージパス
出典:川崎市資料

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 1-(1)-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 1-(2)-① 長大路線における運行効率化 2-(1)-① 駅前広場の整備に合わせた乗換えの利便性向上 |
| 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・路線の見直し | | |
| 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、 交通事業者 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | BRT導入に向けた検討等 |
| | | | BRT運行・既存路線の再編検討 |

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います。

このため、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を図るため、BRT*導入に向けた取組等により輸送力、速達性の向上を図ります。

<BRT導入により期待される主な効果>

- ・既存の道路を活用しながら、①連節バスの導入及び急行運転、②PTPS搭載車両の差別化による効果的な運用、③路上駐車削減による専用・優先レーンの効果的な運用、などにより輸送力、速達性を向上
- ・公共交通の利用促進及び環境に配慮された車両の導入による交通分野での低炭素化を促進
- ・通勤ピーク時における川崎駅東口駅前広場の混雑や、路線バスの長蛇の乗車待ち・乗りこぼしの改善等、通勤環境を改善

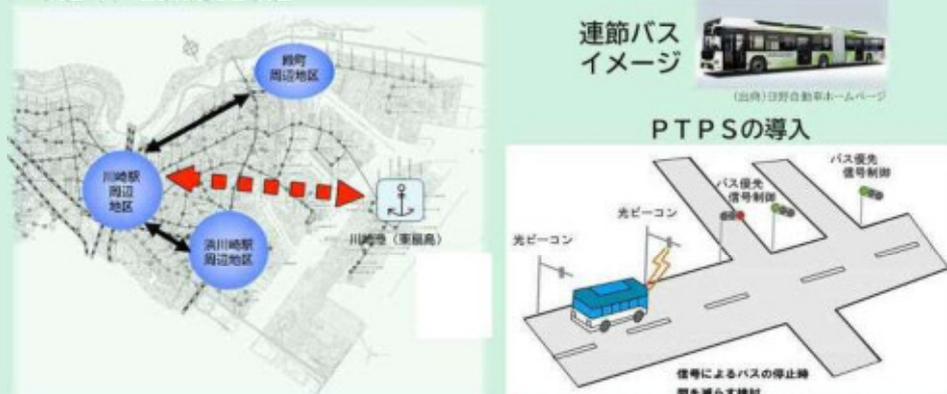


図 BRT導入イメージ

(出典)川崎市「都市計画道路網の見直し方針」、平成30年3月改定

| | |
|---------|--|
| 関連する事業 | 2-(2)-② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上 2-(2)-③ 駐車対策の推進、3-(1)-② 交通流動の改善 3-(2)-① 急行便や座席指定制便の運行などによる快適性の向上 3-(3)-③ ひとや環境に配慮した車両の導入 |
| その他(備考) | BRT：連節バスの導入や直行便の運行など、輸送力や速達性の向上や環境配慮等に資する輸送システムのことを指します。 |

| | | | |
|--------------|--------------------------------------|-------------|------------------|
| 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・路線の見直し | | |
| 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 交通結節点整備に向けた取組の推進 |

臨海部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の形成により効率的な移動の実現を目指します。その中で、交通ネットワークの形成を効果的なものとするためには、交通結節機能の強化を図る必要があります。

また、新たな交通結節点から臨海部地域へのバス路線の導入は、現在の川崎駅を起点としたバス路線における混雑の分散化にも寄与することが期待されます。

このため、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

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 1-(1)-① 基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し 1-(2)-① 長大路線における運行効率化 2-(1)-① 駅前広場の整備に合わせた乗換えの利便性向上 |
| 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | → 運行計画検討・事業者間調整・運行計画の実行 |

運行距離の長い路線においては、ある地点で発生した遅延が伝播し、定時性の確保が課題となっています。

このため、路線バスの利用実態や現在の運行本数等を把握し、その情報を基にバス事業者と協議を行いながら、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推進します。

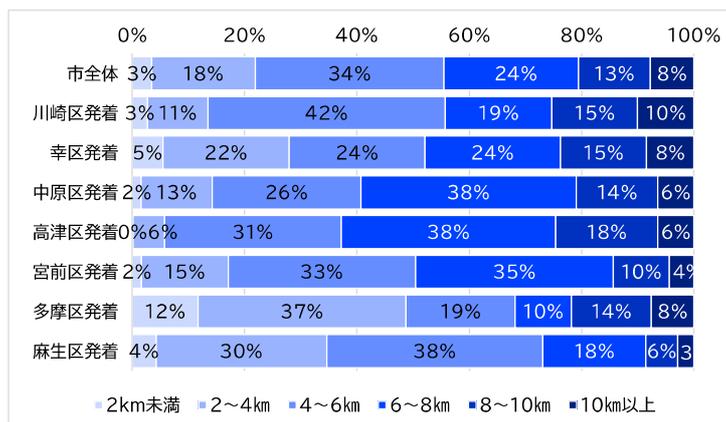


図 市内各区分発着路線の運行距離帯別の運行便数の構成比率（令和2年4月1日現在）



図 市内に起終点がある運行距離の長い路線
※営業所からの入出庫系統を除く

<川崎駅・臨海部周辺エリア>

川崎駅・臨海部周辺エリアについては、比較的距離の長い路線が多く、また、ピーク時のバス車内が混雑している状況です。このため、京急大師線大師橋駅における駅前広場整備を契機に、路線の見直しによる効率的な運行と定時性の確保を目指します。

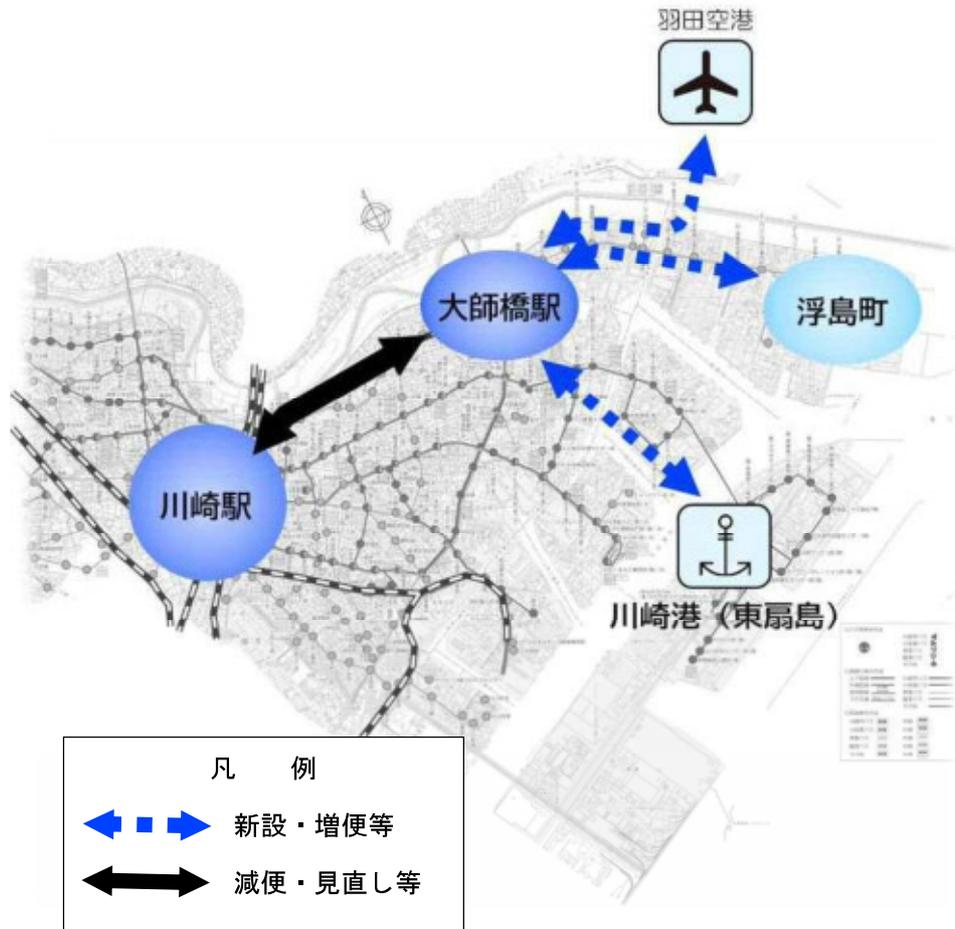


図 川崎駅・臨海部周辺エリアにおけるバス路線イメージ

| | |
|-----------------------|--|
| <p>関連する事業</p> | <p>1-(1)-① 基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し 1-(1)-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 1-(2)-② 重複路線等における運行計画の調整による効率化 2-(1)-① 駅前広場の整備に合わせた乗換えの利便性向上</p> |
| <p>その他(備考)</p> | <p></p> |

| | | | |
|-----------------------|------------------------------------|------|---------|
| 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| 運行計画検討・事業者間調整・運行計画の実行 | | | |

バス路線には重複する系統が存在し、中にはダイヤが近接している状況も見受けられていることから、より効率的な運行を行う必要があります。

このため、既存のダイヤや利用実態等を基にこうした課題のある路線を洗い出し、交通事業者との調整により、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輸送資源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推進します。

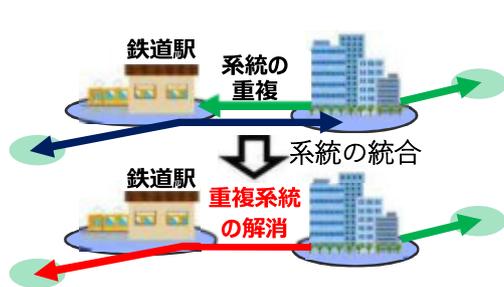


図 重複路線の統合イメージ



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

また、学校や病院、企業をはじ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により、既存路線の効率化を図ります。



図 直行便等のイメージ

| | |
|---------|-----------------------|
| 関連する事業 | 1-(2)-① 長大路線における運行効率化 |
| その他(備考) | |

(2) 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」に関する施策・事業

| | | | |
|--------------|------------------------------------|-------------|--|
| 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | |  |

市街地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ます。路線バスは鉄道端末交通手段として利用されている実態を踏まえると、鉄道駅における鉄道と路線バスとの乗換えを円滑にできるようにする必要があります。

現在、検討が進められている鷺沼駅周辺再編整備や登戸土地区画整理事業などの大規模整備を契機に、鉄道を降りてすぐにバスの情報が得られるよう、わかりやすい情報提供案内板や誘導サインの設置など、駅前広場等の整備に併せて、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>



| | |
|----------------|--|
| 関連する事業 | 1-(1)-① 基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し 1-(1)-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 2-(3)-① 停留所における情報提供の充実 |
| 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 | 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 小川町バス乗降場 上屋整備 |
| | | | 利用環境整備に 向けた検討 |

臨海部では、川崎駅東口駅前広場及び隣接道路からの路線バスの増便が困難な中、通勤手段として企業送迎バスを導入している企業が多くあり、通勤の一端を担っています。しかし、企業送迎バスの乗降等によって生じる路線バスの走行環境の阻害も散見されています。

このため、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、乗降場の集約化及び停留所の上屋整備等により小川町バス乗降所の交通環境を改善し、利用者の利便性向上を図るとともに、川崎駅東口周辺道路への過度な集中の是正を図ります。

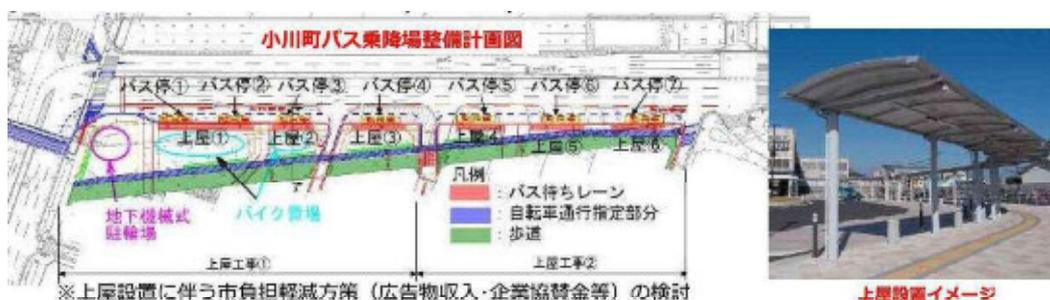


図 小川町バス乗降場整備計画図

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21日)

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 2-(2)-② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上 3-(1)-① 小川町バス乗降場適正利用の推進 |
| 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 適正な乗り場配置 に向けた検討 |
| | | | 事業者間 調整 |
| | | | 運用開始 |

川崎駅東口駅前広場では、市内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おり、一部の停留所については運行便数の集中による停留所の混雑が見受けられているほか、同一方向への乗り場が複数個所に分散しているなど、利用者への環境整備が課題となっています。

一方で、大師橋駅駅前広場の整備を契機とした大師橋駅から臨海部方面へのバス路線の導入により、川崎駅を起点としていたバス路線における混雑の分散化にも寄与することが期待されます。

このため、各路線やバス停の利用状況を踏まえつつ、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。

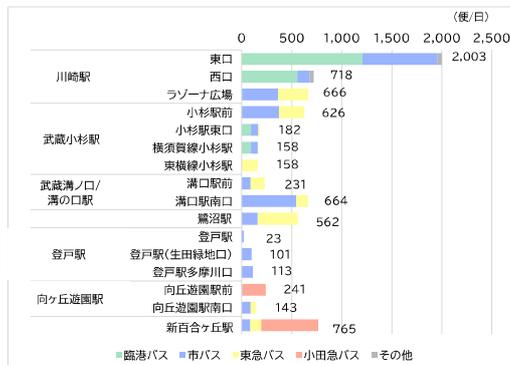


図 市内主要駅から運行するバスの便数
出典:各社時刻表に基づき作成



図 川崎駅東口のバス乗り場別・事業者別
運行便数(始発～10:00)
出典:各社時刻表に基づき作成

| | |
|----------------|--|
| 関連する事業 | 1-(1)-③ 臨海部における交通拠点整備による交通結節点の強化 2-(2)-① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善 3-(2)-① 急行便や座席指定制便の運行などによる快適性の向上 |
| 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 | ③ 川崎駅東口周辺における駐車対策の推進 | | |
| 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 | 令和 3～4 年度 |
| | | | 令和 5～7 年度 |
| | | |  |

川崎駅周辺地区においては、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。

このため、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、市役所通りや新川通りなどにおける駐車対策を推進することにより、駅前の交通混雑を解消し、路線バスをはじめとする公共交通の運行環境改善を図ります。



図 交通環境の改善イメージ

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 1-(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 3-(2)-① 急行便や座席指定制便の運行などによる快適性の向上 |
| その他（備考） | |

| | | | |
|-------|-----------------------------------|------|--------------------|
| 目標・施策 | 目標2－施策（3） ICT等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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 導入箇所検討・事業者間調整・導入開始 |

路線バスの利用に関する要望として、バスがいつ来るかわからないということについて指摘があげられています。

こうした中、バスの接近情報や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については、待ち時間の把握などバスの利便性を高めることや利用者数の維持・増加が期待されます。

このため、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器の導入を促進し、特に同表示機の導入が困難な停留所については、QRコードによる情報提供等により、利便性の向上を図ります。

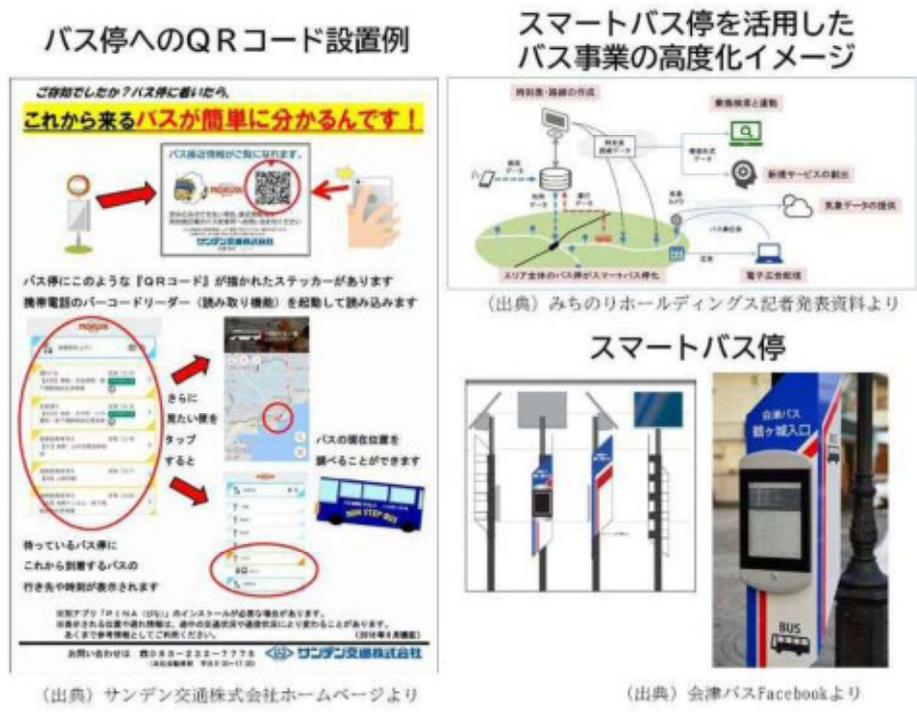


図 バス停における情報提供の充実例

| | |
|---------|-------------------|
| 関連する事業 | 3-(3)-① バス待ち環境の改善 |
| その他（備考） | |

| | | | |
|--------------|-----------------------------------|-------------|---------------------|
| 目標・施策 | 目標2-施策(3) ICT等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、 交通事業者 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | MaaS普及に向けた 取組の推進 |

日常的な混雑の緩和や、路線バスの運行が難しい地域への交通手段の確保等へ対応していく中で、多様な交通手段の連携を進めるうえでMaaSを活用していくことが考えられます。

その中で、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います。

このため、ICTを活用したMaaSの積極的な活用により、公共交通の利用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。

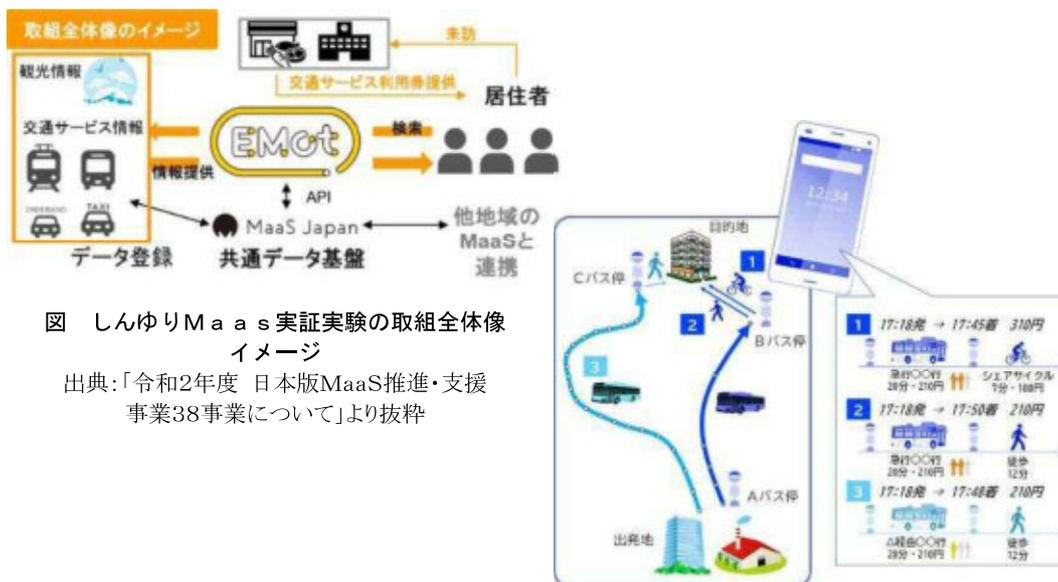


図 しんゆりMaaS実証実験の取組全体像イメージ

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

図 通勤型でのMaaSによる情報提供イメージ

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 2-(3)-③ 多様な資源・媒体を活用した利用促進 3-(2)-① 急行便や座席指定制便の運行などによる快適性の向上 |
| その他(備考) | |

| | | | |
|--------------|-----------------------------------|-------------|--|
| 目標・施策 | 目標2－施策(3) ICT等を活用した地域公共交通の利用促進 | | |
| 事業 | ③ 多様な資源・媒体を活用した利用促進 | | |
| 対象エリア | 全エリア | | |
| 実施主体 | 行政、 交通事業者 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | |  |

地域公共交通の利用促進については、ホームページや広報誌などによる情報提供が一般的でしたが、価値観や生活スタイルが多様化する中では、様々な人に応じたきめ細かな広報、情報提供が必要となります。

本市を含む南武線沿線5自治体による「南武線沿線自治体シティプロモーション推進協議会」では、南武線沿線をめぐり「おいしい風景」をInstagramに投稿していただくフォトコンテストを開催し、SNSを活用した沿線の魅力発信に関する取組が進められているほか、川崎駅中央改札口では、バスの総合案内板を設置するなど、地域公共交通の情報と地域公共交通を利用した外出促進に対するICT技術の活用が進められています。

一方で、ICTの利用経験が乏しい市民に対して直接的に訴求できる案内や利用促進の取組も重要です。

このため、ICTを積極的に活用しながら効果的な広報を進めていくとともに、利用者層に応じて多様な資源・媒体を活用しながら、地域公共交通の利用促進に向けた取組を推進します。

南武線沿線に関するフォトコンテスト



(出典) 南武線沿線自治体シティプロモーション推進協議会

他自治体におけるSNS等を活用した公共交通の情報発信



(出典) 土浦市公共交通案内

川崎駅バス総合案内表示板



(出典) 草加市地域公共交通協議会フェイスブック

| | |
|----------------|--------------------|
| 関連する事業 | 2-(3)-② M a a Sの活用 |
| その他(備考) | |

(3) 目標3「快適で利用しやすい輸送環境整備の推進」に関する施策・事業

| | | | |
|--------------|-------------------------------|-------------|-------------|
| 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 | 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | → 適正利用の運用開始 |

川崎駅周辺の幹線道路では、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はじめとする公共交通の流動阻害を発生させています。

このため、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、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、集約を図ることにより、路線バスをはじめとする公共交通の交通環境改善を図ります。



図 小川町バス乗降場整備イメージ

| | |
|----------------|----------------------------|
| 関連する事業 | 2-(2)-① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善 |
| 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 交通流動の改善 | | |
| 対象エリア | 全エリア | | |
| 実施主体 | 行政、 バス事業者、 道路管理者、 交通管理者 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | ●都市計画道路整備による走行環境の改善 各路線における都市計画道路の整備推進 |
| | | | ●都市計画道路網の見直し方針に基づく走行環境の改善 モデル路線における取組の推進 |

路線バスの利用に関する意見として、道路混雑による遅延等が挙げられており、走行環境の改善が課題となっています。

このため、様々な道路整備事業の推進により、走行環境の改善を進めます。

●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。

また、平成30(2018)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、走行環境の改善に向けた取組を進めます。

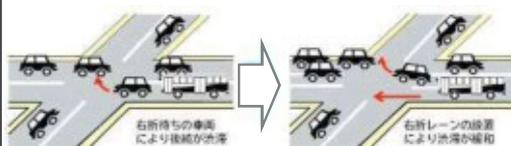


図 右折レーン整備後の交差点イメージ

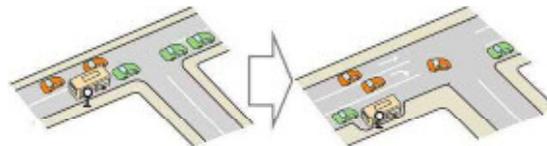


図 バスベイ設置後イメージ

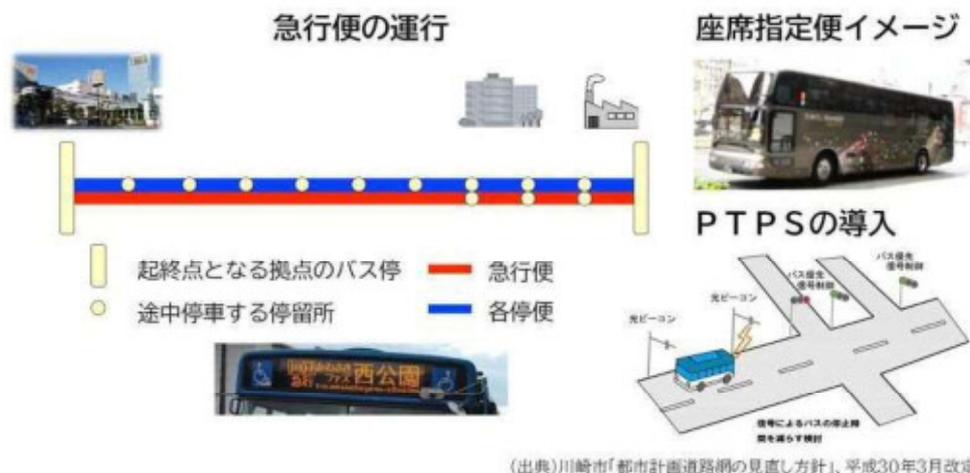
| | |
|----------------|--|
| 関連する事業 | 1-(1)-② BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上 3-(2)-① 急行便や座席指定制便の運行などによる快適性の向上 |
| その他(備考) | PTPS:「公共車両優先システム」であり、交通管理者の交通管制システムとバスロケーションシステムとを結合し、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告などをリアルタイムで行うシステムを言います。 |

| | | | |
|--------------|---------------------------|-------------|--------------|
| 目標・施策 | 目標3-施策(2) 輸送サービスの快適性向上 | | |
| 事業 | ① 急行便や座席指定便の運行などによる快適性の向上 | | |
| 対象エリア | 全エリア | | |
| 実施主体 | 行政、 交通事業者 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 導入に向けた検討等 |
| | | | 急行便や着座バス等の運行 |

市内のバス路線では、利用区間を同じとする多くの方がまとまって利用している系統があります。このような系統を運行する便では、ピーク時を中心に起点から終点までほぼ満員状態となっており、バス車内の混雑が課題となっています。また、利用者における着席志向もみられ、ピーク時の起点バス停では次便以降に乗車するための待ち行列が発生しています。

このため、比較的距離の長い系統において、起点から終点までを通して利用がみられる場合には、急行便や直行便の運行による速達性の向上を図るとともに、利用者が集中するためにバス車内が混雑している状況に対して、座席指定便の運行などによる輸送サービスにおける快適性の向上を図ります。

同時に、急行便などの運行区間においてはPTPSの導入などにより、定時性・速達性の向上を図ります。



| | |
|----------------|--|
| 関連する事業 | 1-(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 2-(2)-② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上 2-(2)-③ 駐車対策の推進、2-(3)-② MaaSの活用 3-(1)-② 交通流動の改善 3-(3)-③ ひとや環境に配慮した車両の導入 |
| その他(備考) | |

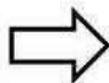
| | | | |
|--------------|--------------------------------|-------------|--------------------|
| 目標・施策 | 目標3－施策（3） ひとや環境にやさしい交通環境の整備 | | |
| 事業 | ① バス待ち環境の改善 | | |
| 対象エリア | 全エリア | | |
| 実施主体 | 行政、 交通事業者、 道路管理者 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 導入箇所検討・事業者間調整・運用開始 |

高齢化の進展と合わせて、高齢者の免許非保有者や免許返納数は近年大幅な増加傾向にあるなど、より一層公共交通の需要が高まっていることから、誰もが利用しやすい環境を整備することが求められています。

このため、利用の多い停留所等を中心に停留所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、停留所の設置場所によっては、歩道幅員が狭いために上屋やベンチを設置するための十分な空間が確保できない場合もあることから、地域との協働によるバス待ち環境の整備の改善に向けた取組を推進します。

【before】



【after】



図 地域と協働によるバス停上屋設置の取組（相模原市水道路バス停）
出典：相模原市HP

| | |
|----------------|------------------------|
| 関連する事業 | 2-(3)-① 停留所における情報提供の充実 |
| 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、 交通事業者 | 実施時期 | 令和 3～4 年度 |
| | | | 令和 5～7 年度 |
| | | | 導入箇所検討・事業者間調整・整備開始 |

高齢化の進展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。

このため、誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざして、交通環境の向上をはじめ、駅周辺や公共的施設におけるバリアフリー化の推進や、外国人にも配慮した多言語での案内表示の充実、誰もがわかりやすい統一的なサインの整備など、交通ネットワークを戦略的に充実させることで、利用者にやさしい交通環境の整備を図ります。



車椅子使用者に配慮した案内板の整備



ユニバーサルデザインタクシー専用乗り場

| | |
|----------------|--|
| 関連する事業 | 3-(3)-③ ひとや環境に配慮した車両の導入 3-(3)-⑤ 高齢者の外出しやすい交通環境の整備 |
| 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 ひとや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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 車両導入に向けた取組等の推進 |

高齢化の進展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を踏まえ、誰もが利用しやすい移動手段の確保に向け、ユニバーサルデザインタクシーの普及を促進します。



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

「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」において、2050年の脱炭素社会の実現を目指すための取組として、CO2排出量の少ない移動方法を選択する「スマートムーブの推進」が位置付けられており、バスの電動化の促進などを推進します。



燃料電池バス

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 1-(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 3-(2)-① 急行便や座席指定制便の運行などによる快適性の向上 |
| 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 | ④ オフピーク通勤の推進 | | |
| 対象エリア | 全エリア | | |
| 実施主体 | 行政、 交通事業者、 企業等、市民 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | |  |

市内の鉄道及び路線バスについては、通勤・通学時を中心に混雑している状況です。本市が関係する主な区間の鉄道混雑率（令和元（2019）年度）は、JR横須賀線（武蔵小杉→西大井）、JR南武線（武蔵中原→武蔵小杉）がそれぞれ195%、182%と高い値となっており、路線バスについても拠点駅へ向かう路線の混雑が見受けられています。

本市では、公共交通機関の混雑緩和に加え、ワークライフバランスの向上等に向けて、新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式」の実践例としても示されているオフピーク通勤の取組を推進していきます。

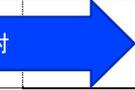


鉄道利用者への普及啓発



協力企業の募集

| | |
|---------|---|
| 関連する事業 | — |
| 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 | ⑤ 高齢者の外出しやすい交通環境の整備 | | |
| 対象エリア | 全エリア | | |
| 実施主体 | 行政、関係団体・ 事業者 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 他交通機関への導入検討  |

川崎市高齢者外出支援乗車事業（以下「本事業」という。）は、高齢者の方々の生きがい・健康づくり、介護予防の一助となるよう、社会的活動への参加を促進することを目的に実施してきましたが、高齢化の進展とともに、高齢者の社会参加のニーズが複雑化、多様化してきています。

また、高齢化の進展により対象者数が増加していることから、今後の中長期的な高齢化の進展を見据えた制度への再構築が求められています。

そのため、持続可能な制度の検討とあわせて、本事業の対象とする交通機関について日常のかつ身近な外出を支援するといった本事業の目的を踏まえ、移動を支援する手段として、バスとの選択制による他の公共交通での利用や、社会福祉関係の取組との連携等の手法を検討し、高齢者の外出しやすい交通環境の整備を推進していきます。

【現在の本事業内容】

市内に住民票がある年齢 70 歳以上の方を対象に、次の二つの方式を選択して路線バスを利用することができる制度となっています。（他の公共交通機関では利用できない。）

| | コイン式(高齢者特別乗車証明書) | フリーパス式(高齢者フリーパス) |
|------|--|---|
| 交付方法 | 市から対象者宛てに郵送 | 左記の交付を受けた者のうち、希望者が任意で購入 |
| 内容 | バス乗車時に証明書を提示することで、大人の普通乗車料金の概ね半額で乗車可能。 | ひと月あたり 1,000 円でフリーパスを購入することで、通用期間内であれば何回でも乗車可能（1, 3, 6, 12 か月の 4 券種）。 |

※身体障害者手帳等を所持している方等、一定の要件を満たす方に対しては、無料でバスの乗降ができる福祉パス（12 か月間有効のフリーパス）を発行しています。

| | |
|----------------|--------------------|
| 関連する事業 | 4-(1)-② 様々な運行手法の活用 |
| その他（備考） | |

(4) 目標4「地域特性に応じた移動ニーズへの対応」に関する施策・事業

| | | | |
|--------------|--|-------------|--|
| 目標・施策 | 目標4-施策(1) 多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入の促進 | | |
| 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 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 地域住民への支援  |

高齢化の進展と合わせて、高齢者の免許非保有者や免許返納数が近年大幅な増加傾向にあるなど、より一層地域公共交通の需要が高まっている状況です。

このため、起伏が多い地形や狭い道路により大きな車両の通行が困難な地域について交通事業者による運行が難しい場合には、施設送迎車を始めとする交通手段の活用を図るなど、コミュニティ交通の導入に向けた地域主体の取組を推進します。

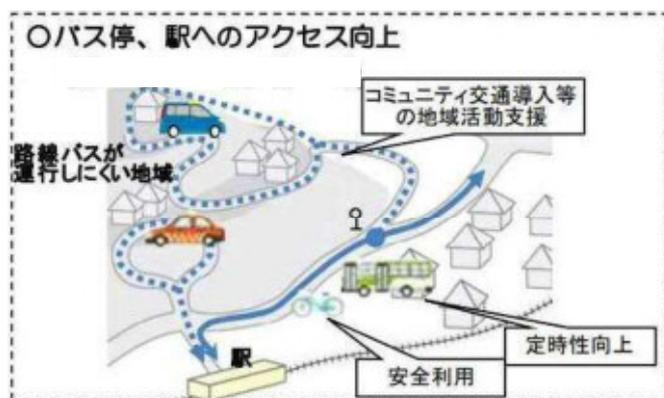


図 地域交通施策の方向性
出典：総合都市交通計画より抜粋



買い物バス（白幡台地区）



山ゆり号（高石地区）



あじさい号（長尾台地区）



みらい号（野川南台地区）

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 4-(1)-② 様々な運行手法の活用 4-(2)-① 地域等への技術的・資金的支援の見直し 4-(2)-② コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し |
| 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コミュニティ交通導入の促進 | | |
| 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 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | |  |

コミュニティ交通については、乗合型やボランティア運行、施設送迎など、様々な運行形態を地域特性に応じて選択し、導入に向けた検討を進めます。

その中で、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ることから、地域特性に応じた手法を活用し、地域公共交通の環境向上を図ります。

また、多様なニーズに応じたドアツードアの輸送が提供可能なタクシーについても、国などにおいて新たな料金制度の導入に向けた検討や、ICTを活用した相乗りタクシー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ながら連携した取組を推進します。



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

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 4-(1)-① 地域の輸送資源の活用 4-(2)-① 地域等への技術的・資金的支援の見直し 4-(2)-② コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し |
| その他（備考） | |

| | | | |
|--------------|--------------------------------|-------------|---------------|
| 目標・施策 | 目標4－施策（2） 地域支援の効率的・効果的手法の導入 | | |
| 事業 | ① 地域等への技術的・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、 地域住民 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 技術的支援 等の検討 |
| | | | 新たな支援制度の運用 |

現在、2地区で運行を行っている乗合型のコミュニティ交通については、アンケート結果等に基づき運行ルートの検討を行うなど、利用者の増加に向けた取組を実施していますが、採算性には課題が残る状況となっています。

そのような状況下において、多様な運行主体とのマッチングや専門家等の助言等による効果的な技術的支援の方法や、車両更新をはじめとする資金的支援について検討を進めます。



山ゆり号（高石地区）



あじさい号（長尾台地区）

また、多様な主体との連携により地域の輸送資源を活用したコミュニティ交通の導入に際して、地域の交通手段として安心して利用できる環境整備についての、資金的支援についても検討を進めます。

| | |
|----------------|---|
| 関連する事業 | 4-(1)-① 地域の輸送資源の活用 4-(1)-② 様々な運行手法の活用 4-(2)-② コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し |
| その他（備考） | |

| | | | |
|--------------|--------------------------------|-------------|------------|
| 目標・施策 | 目標4－施策（2） 地域支援の効率的・効果的手法の導入 | | |
| 事業 | ② コミュニティ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（地域の取組状況に応じ反映） | | |
| 実施主体 | 行政、 地域住民 | 実施時期 | 令和3～4年度 |
| | | | 令和5～7年度 |
| | | | 取組手順の検討 |
| | | | 新たな取組手順の運用 |

コミュニティ交通の導入にあたっては、地域協議会設立前の地域ニーズの確認や事業採算性の試算などに多くの時間を要していることから、定量的な指標の設定などによる検討期間の短縮等を図るなど、コミュニティ交通の導入に向けた手順を取りまとめた「地域交通の手引き」の見直しを行います。

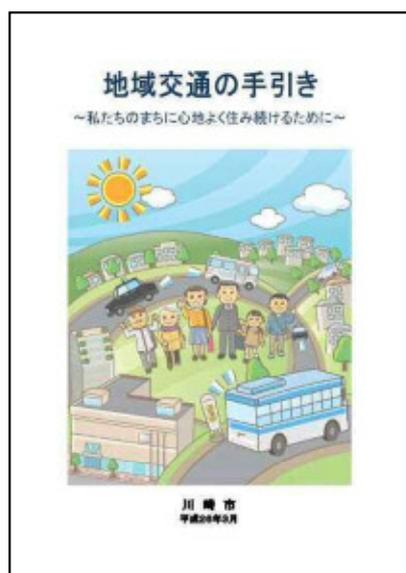


図 地域交通の手引き

| | |
|----------------|--|
| 関連する事業 | 4-(1)-① 地域の輸送資源の活用 4-(1)-② 様々な運行手法の活用 4-(2)-① 地域等への技術的・資金的支援の見直し |
| その他（備考） | |

6.3 事業の推進にあたって

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う生活様式の変化などから、公共交通機関の利用者数の減少などの輸送需要の変化については今後も継続することが見込まれます。このため、本計画の策定にあたっては、こうした輸送需要の変化の見込みや現在把握している実態を一定程度踏まえる一方で、こうした状況においても市民サービスの維持・向上や、公共交通の持続性を確保する必要性は薄れることがないという視点に立ち、目標や施策等を整理しています。新型コロナウイルス感染症による影響や、それを踏まえた社会変容等については先行きの見通しが見つからない状況にあることから、今後、位置付けた施策等を着実に進める中で、交通需要をはじめとした社会動向の変化に注視し、必要に応じて施策等を見直すなど、柔軟な対応を図っていきます。

7 計画の進行管理

7.1 評価指標・目標値の設定

計画に位置付けた目標について、次のとおり目標値を設定し、施策・事業の進捗管理を行います。

表 目標の達成状況を評価するための評価指標

| 評価指標 | 評価指標の考え方 | 現状 | 令和7年度 目標値 |
|--|---|-----------------------|--------------|
| 市民1人あたりの 年間公共交通利用回数 (路線バス、タクシー、 コミュニティ交通) | 「市民一人あたりの年間公共交通利用回数」を指標とすることで、公共交通の利用促進などの交通環境整備の進捗を測ります。 | 〇〇〇回/年 (平成29年度) | 現状以上 |
| 路線バス利用者の 満足率 | 「路線バス利用者の満足率」を指標とすることで、ニーズを踏まえた交通環境の整備や定時性確保による輸送環境整備など、路線バスに関する取組の効果を総合的に測ります。 | 60% (平成28年度) | 70% |
| 市内全路線バス 1便あたりの利用者数 | 「市内全路線バスの1便あたりの乗車人員数」を指標とすることで、バス事業者が利用実態に応じた運行を行っているか確認し、効率的なバスネットワークが形成されているかを測ります。 | 〇〇.〇万人/便・年 (令和元年度) | 現状以上 |
| 路線バスの系統数 | 「系統数」を指標とすることで、バスネットワークの広がりを測ります。 | 391系統 (令和2年4月1日) | 現状以上 |
| コミュニティ交通を 導入した地区 | 「コミュニティ交通を導入した地区数」を指標とすることで、地域特性に応じた新たな移動手段の導入状況を測ります。 | 4地区 (令和元年度) | 5地区以上 |

※「現状」の値については、新型コロナウイルス感染症の影響が無い数値により算出しています。

7.2 計画の進行管理

(1) 進行管理の方針

本計画では、計画に示す各種の施策・事業を着実に推進していくために、「計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）」のしくみであるPDCAサイクルによって進行管理を行います。

進行管理では、定期的に、施策・事業の進捗状況を踏まえ、計画の目標をもとに設定した指標等により評価を行っていきます。

(2) 進行管理体制

本計画に位置付けた各事業の実施主体が取組を進めていくとともに、事業の進捗及び目標をもとに設定した評価指標に係る関連資料を収集し、動向を把握します。

また、目標への達成状況の評価と施策・事業の進捗管理については、「川崎市地域公共交通活性化協議会」の委員から専門的な意見を頂きながら、各年度の取組や各施策の課題について行政において精査するなど、PDCAサイクルに基づき本計画の進行管理を着実に実施します。

(3) 計画の見直し

本計画の最終年次である令和7（2025）年度末を目途に、PDCAサイクルに基づき、目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を行ったうえで、計画全体の見直しを行います。

なお、計画期間内においても、関係する事業の進捗状況や新型コロナウイルス感染症の影響による社会変容を注視し、必要に応じて見直しを行っていきます。

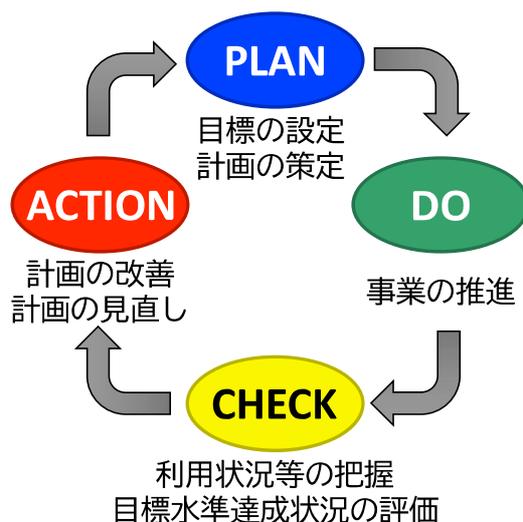


図 PDCAサイクル

参考資料

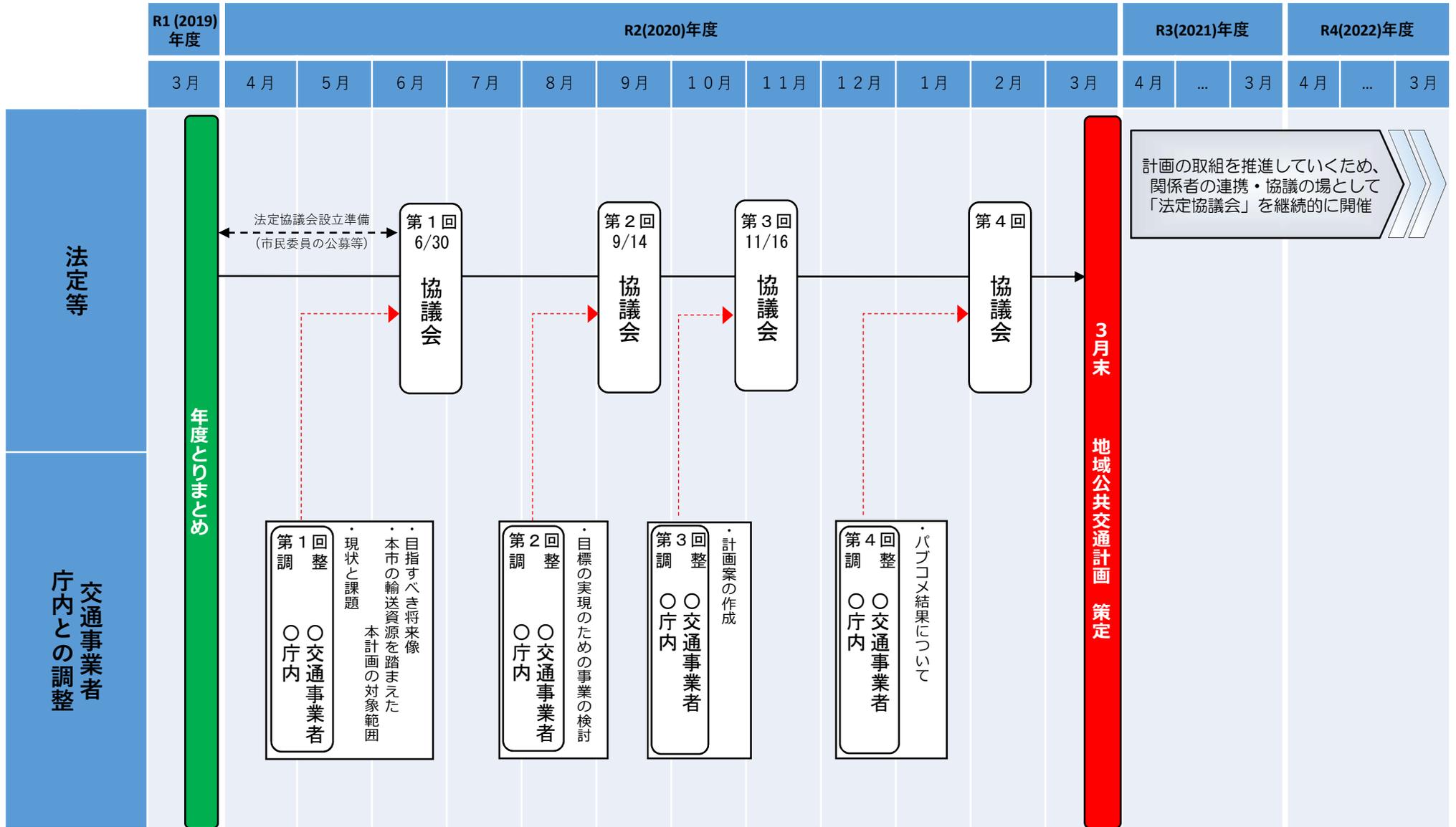
1 計画策定の体制

学識経験者、関係する公共交通事業者、利用者など下記の構成員から成る「川崎市地域公共交通活性化協議会」において、各委員から意見を伺うなど関係者と連携を行いながら、計画の策定を行ってまいりました。

| 構成員 | 所属名 | 氏名 | |
|----------|-------------------------------|-------------------------------|--------|
| 学識経験者 | 横浜国立大学 副学長 | 中村 文彦 | |
| | 東海大学工学部土木工学科 教授 | 梶田 佳孝 | |
| 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 | 山本 秀裕 |
| | | 京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長 | 加藤 慎司 |
| | | 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 | 小川 司 |
| | | 東急電鉄株式会社 執行役員 経営戦略部長 | 小井 陽介 |
| | | 京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長 | 櫻井 和秀 |
| | バス | 神奈川県バス協会 理事長 | 八郷 大文 |
| | | 川崎鶴見臨港バス株式会社 取締役運輸部長 | 君島 祥雅 |
| | | 東急バス株式会社 運輸計画部長 | 井原 要司 |
| | | 小田急バス株式会社 運輸計画部長 | 宮寺 孝次 |
| | | 神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長 | 齋藤 謙司 |
| | | 横浜市交通局 自動車本部長 | 原田 浩一郎 |
| | タクシー | 川崎市交通局 企画管理部長 | 齋藤 禎尚 |
| | | 神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長 | 大葉 章彦 |
| 道路管理者 | 神奈川県個人タクシー協会 専務理事 | 吉原 輝 | |
| | 川崎市建設緑政局 総務部長 | 板橋 茂夫 | |
| 公安委員会 | 川崎市港湾局 港湾経営部長 | 大石 陳郎 | |
| | 神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長 | 阿部 勇 | |
| 利用者 | 市民委員 | 田中 哲 | |
| | 市民委員 | 君 ひとみ | |
| | 川崎市全町内会連合会 常任理事 | 松本 英嗣 | |
| 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 | 板垣 友圭梨 | |
| | 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 | 小泉 伸介 | |
| 行政 | 川崎市健康福祉局 長寿社会部長 | 相澤 照代 | |
| | 川崎市まちづくり局 交通政策室長 | 定山 武史 | |

2 川崎市地域公共交通活性化協議会の開催状況等

| 年月日 | 主な議題 |
|----------------|--|
| 令和2年 6月30日 | ○第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会 (新型コロナウイルス感染症の感染防止のため文書による開催) 1 地域公共交通網形成計画の策定について <ul style="list-style-type: none"> ・現状と課題 ・本市における輸送資源を踏まえた本計画の対象範囲 ・基本方針、計画期間、計画目標及び施策 等 2 今後のスケジュールについて |
| 令和2年 9月14日 | ○第2回 川崎市地域公共交通活性化協議会 1 地域公共交通計画の策定について <ul style="list-style-type: none"> ・第1回活性化協議会での主な意見について ・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 ・将来目指すべき公共交通ネットワークの検討について ・目標を達成するための施策及び事業について ・評価指標の設定について ・全体スケジュールについて 2 その他 |
| 令和2年 11月16日 | ○第3回 川崎市地域公共交通活性化協議会 |



1 地域公共交通計画の策定について

(1) 計画の策定主旨

- ・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います。
- ・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輸送需要と鉄道、道路、及び駅前広場等の整備との連携や、交通の輻輳による路線バスの走行環境の阻害への対応など、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」の浸透が地域公共交通に大きな影響を与えています。

- ・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「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「川崎市地域公共交通計画」を作成し、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。

(2) 計画の対象範囲等

- ・計画の対象範囲は、「路線バス」「タクシー」「コミュニティ交通」の地域公共交通に加えて、「多様な送迎手段」とし、の地域の輸送資源を最大限に活用して、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向け取り組んでいきます。
- ・上位計画と整合を図り、計画区域は本市全域とします。
- ・上位計画等を踏まえ、計画期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

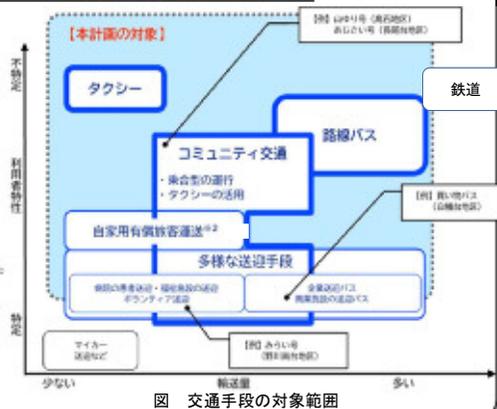


図 交通手段の対象範囲

2 地域公共交通に関する現状、課題

(1) 変化する輸送需要への対応

- ・バスの利用割合が高い年齢層の増加や臨海部における就業人口の増加により、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数が減少していることから、効率的・効果的なネットワーク形成が求められています。
- ・また新型コロナウイルス感染症による社会変容・変革への対応も課題となっています。

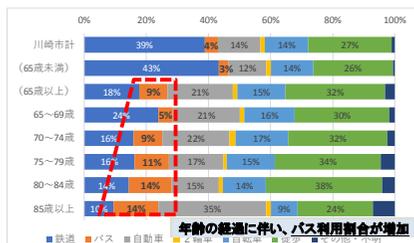


図 年代別代表交通手段分担率



図 市内を運行する路線バスの輸送人員令和元年度～2年度比較

(2) まちづくりと連携

- ・鉄道や道路、駅前広場などの社会基盤整備を契機に、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ります。

(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、地域公共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などの利用環境の整備改善に向けた取組が求められています。

(4) 多様化するニーズなどへの対応

- ・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ます。

3 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位置づけや、課題などを踏まえ本計画の基本方針を設定します。

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。

総合都市交通計画

○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

地域公共交通に関する課題

- 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

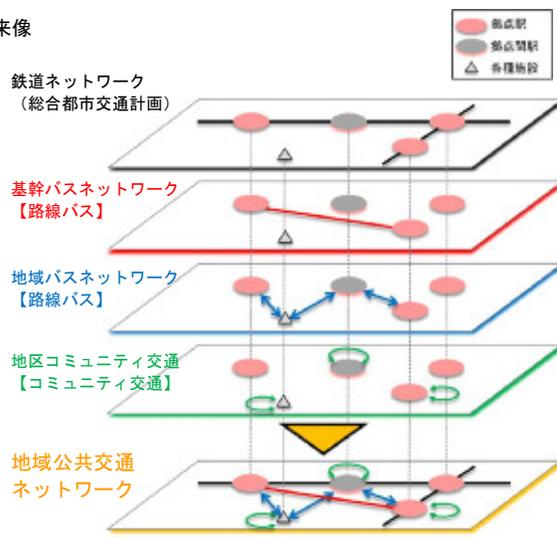
基本方針

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。

川崎市地域公共交通計画（案）の概要に関する資料（2 / 3）

（2）目指すべき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4つの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。
- ・地域公共交通ネットワークは、総合都市交通計画に基づく「鉄道ネットワーク」に、拠点間を結ぶ「基幹バスネットワーク」と拠点や鉄道駅、各種施設間を結び基幹バスネットワークを補完する「地域バスネットワーク」、さらに地域内の施設や路線バスへのアクセスを確保する「地区コミュニティ交通」の4つが階層的に構成され、相互に連携しながら構築することを目指します。



●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を選び、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ネットワークを形成する

- ・「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ていきます。
- ・基幹バスネットワークを構成する路線は、鉄道のような輸送力や定時性、速達性を確保する取組が求められることから、特にピーク時における速達性や定時性に配慮した取組により、利便性の向上を図ります。



図 将来の目指すべき基幹バスネットワーク形成イメージ

●地域バスネットワーク

地域特性に応じ、鉄道駅と住宅地、公共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を形成する

- ・身近な鉄道駅と住宅地、公共施設等への移動を中心に、「路線バスの走行環境」や「利用者の特性」などの地域特性を踏まえ、地域バスネットワークの形成を目指していきます。
- ・地域バスネットワークを構成する路線は、重複路線等におけるバス事業者間の調整による運行の見直しや、長大路線における運行効率化によりバスの輸送資源を生み出し、「基盤整備や開発事業」や「地域ニーズ」等を踏まえ、路線の新設などを行っていきます。
- ・路線の新設などにあたっては、路線バス社会実験制度を活用するなど、地域交通ネットワークの形成に向けた取組を推進します。

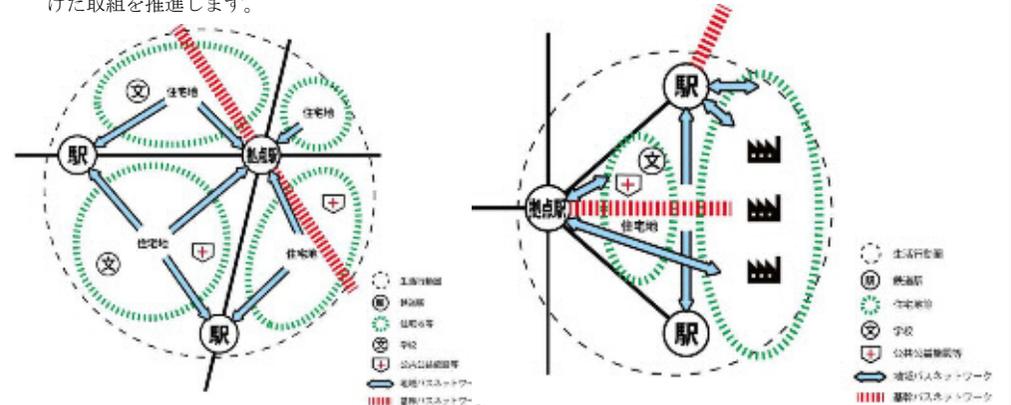


図 市域の地域バスネットワーク

図 臨海部の地域バスネットワーク

●地区コミュニティ交通の考え方

路線バスを利用しづらい住宅地から鉄道駅や生活施設等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

- ・鉄道駅へのアクセスは路線バスを基本としながらも、路線バスが利用しづらい地域において、地域主体のコミュニティ交通導入に向けた取組に対し、「地域ニーズ」、「地域の道路状況」、「周辺の公共交通」などの地域特性を踏まえ、「地域住民の高齢化状況」、「地域の地形（高低差）」に応じたコミュニティ交通の導入を支援していきます。
- ・地区コミュニティ交通では、地域ニーズを的確かつ迅速に把握し、多様な主体と連携し、様々な運行手法の活用により交通手段の確保を進めていきます。



図 町丁目別高齢化率（平成27（2015）年）



図 市内の地形概況図

川崎市地域公共交通計画（案）の概要に関する資料（3／3）

4 目標、目標を達成するための施策・事業

基本方針の実現に向けて、計画期間における4つの目標と、目標を達成するための施策、事業を設定し、行政である本市が中心となって交通事業者等と連携し、各施策・事業に取り組んでいきます。

目標1：効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

施策（1）ネットワーク形成に資する新規路線・路線見直し

- ・基盤整備や開発事業を踏まえた路線の新設・見直し
- ・BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上
- ・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

施策（2）路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化

- ・長大路線における運行効率化
- ・重複路線等における運行計画の調整による効率化

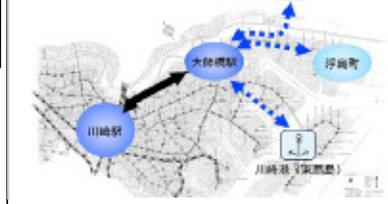
施策（3）横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据えたバスネットワークの構築

- ・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

・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



・川崎駅から臨海部方面への長大路線の効率化イメージ図



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

- ・駅前広場の整備にあわせた乗換への利便性向上

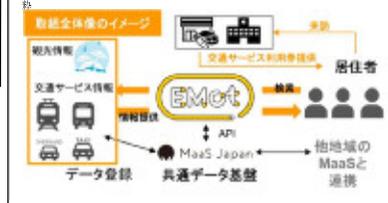
施策（2）川崎駅周辺における交通利用環境の向上

- ・川崎駅東口周辺における交通環境の改善
- ・川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上
- ・川崎駅東口周辺における駐車対策の推進

施策（3）ICT等を活用した地域公共交通への利用促進

- ・停留所における情報提供の充実
- ・MaaSの活用
- ・多様な資源・媒体を活用した利用促進

・MaaSを活用した多様な交通手段の連携
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



目標3：快適で利用しやすい輸送環境整備の推進

施策（1）定時性確保に向けた交通環境の改善

- ・小川町バス乗降場適正利用の推進
- ・公共車両等の走行環境改善

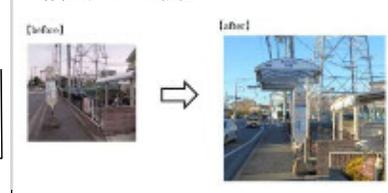
施策（2）輸送サービスの高度化

- ・急行便や座席指定制度の運行などによる快適性の向上

施策（3）ひとや環境にやさしい交通環境の整備

- ・バス待ち環境の改善
- ・ユニバーサルデザインによる交通結節点等の整備
- ・ユニバーサルデザインタクシーの普及促進及び環境に配慮した車両の導入
- ・オフピーク通勤の推進
- ・高齢者の外出しやすい交通環境の整備

・停留所での上屋設置イメージ



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コミュニティ交通導入の促進

- ・地域の輸送資源の活用
- ・様々な運行手法の活用

施策（2）地域支援の効率的・効果的手法の導入

- ・地域等への技術的・資金的支援の見直し
- ・コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し

・多様な輸送資源の活用



山ゆり号
(麻生区高石地区)

買い物バス
(宮前区白幡台地区)

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う生活様式の変化などから、公共交通機関の利用者数の減少などの輸送需要の変化については今後も継続することが見込まれます。このため、本計画の策定にあたっては、こうした輸送需要の変化の見込みや現在把握している実態を一定程度踏まえる一方で、こうした状況においても市民サービスの維持・向上や、公共交通の持続性を確保する必要性は薄れることがないという視点に立ち、目標や施策等を整理しています。

5 計画の進行管理

（1）評価指標・目標値の設定

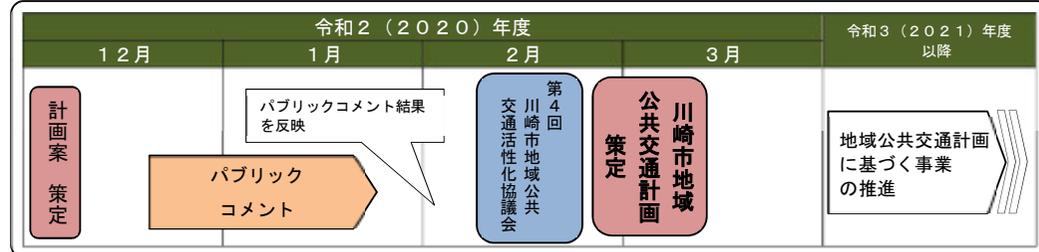
- ・計画の達成状況の評価にあたり、評価指標を設定し計画の進捗管理を行っていきます。

| 評価指標 | 評価指標の考え方 | 現状 | 令和7年度目標値 |
|--|--|-----------------------|----------|
| 市民1人あたりの年間公共交通利用者数(路線バス、タクシー、コミュニティ交通) | 公共交通の利用促進などの交通環境整備の進捗を測ります。 | 〇〇回/年 (平成29年度) | 現状以上 |
| 路線バス利用者の満足率 | ニーズを踏まえた交通環境の整備や定時性確保による輸送環境整備など、路線バスに関する取組の効果を総合的に測ります。 | 60% (平成28年度) | 70% |
| 市内全路線バス1便あたりの利用者数 | バス事業者が利用実態に応じた運行を行っているか確認し、効率的なバスネットワークが形成されているかを測ります。 | 00.0万人/便・年 (令和元年度) | 現状以上 |
| 路線バスの系統数 | バスネットワークの広がりを測ります。 | 391系統 (令和2年4月1日) | 現状以上 |
| コミュニティ交通を導入した地区 | 地域特性に応じた新たな移動手段の導入状況を測ります。 | 4地区 (令和元年度) | 5地区以上 |

（2）計画の進行管理

- ・進行管理は、「川崎市地域公共交通活性化協議会」の委員から専門的な意見を頂きながら、各年度の取組や各施策の課題について行政において精査するなどPDCAサイクルに基づき進行管理を行います。
- ・関係する事業の進捗状況や新型コロナウイルス感染症の影響による社会変容を注視し、必要に応じて見直しを行っていきます。

6 今後のスケジュール



「地域公共交通に関して寄せられた市民意見」に関する補足資料

本資料は、本市交通政策部署あてに、これまで様々な機会において市民や地域団体等から地域公共交通に関する御意見を区ごとに取りまとめたものです。

① 川崎区



令和2年度第3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 ふみひこ 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 | 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 計画担当課長 | |
| 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 | まくらい かずひで 櫻井 和秀 | | |
| 8 | | バス | 神奈川県バス協会 理事長 | ほちごう ひろふみ 八郷 大文 | |
| 9 | | | 川崎市交通局 企画管理部長 | さいとう よしたか 斎藤 慎尚 | |
| 10 | 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 | | |
| 11 | 東急バス株式会社 運輸計画部長 | | いはら ようじ 井原 要司 | | |
| 12 | 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 | 代理出席 小泉 課長 | |
| 13 | 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 | 代理出席 鈴木 計画担当係長 | |
| 14 | 横浜市交通局 自動車本部長 | | ほらだ こういちろう 原田 浩一郎 | | |
| 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 | よしほろ 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 | いたが垣 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 | | |
| 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 | きだやま たけし 定山 武史 | | |