

令和5年度 第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和5年12月22日（金）10時00分から

場 所：川崎市役所本庁舎 304・305 会議室

－ 次 第 －

1. 地域公共交通計画の進行管理について

- 計画の進行管理及び協議会の進め方について 資料1
- 計画の評価について 資料2

2. 計画に基づく各事業の取組状況について

- 各事業の取組状況 資料3
- 取組事例の紹介 資料4

3. 川崎市地域公共交通活性化協議会 分科会の設置について 資料5

4. 質疑応答・意見交換

【 配布資料 】

- 川崎市地域公共交通活性化協議会資料（資料1～5）
- 出席者名簿・座席表
- 川崎市地域公共交通計画（冊子）

計画の進行管理及び協議会の進め方について

1 法制度について

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第7条の2において、地方公共団体は、地域公共交通計画を策定した場合においては、毎年度、施策の実施状況について調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更するものとされている。
- 同条において、地方公共団体は、調査、分析及び評価を行ったときは、速やかにその結果を主務大臣に送付しなければならないとされている。

2 川崎市地域公共交通計画における進行管理及び協議会等の進め方について

- 上記の調査、分析及び評価については、「川崎市地域公共交通活性化協議会」を開催し、関係者の皆様の御意見を伺いながら、取りまとめを行っていく。
- 計画に定めた事業の実施状況の調査及び目標値の算出を行い、これらに基づき分析・評価（案）を作成していく。
- ※目標値のうち「路線バス利用者の満足率」については、計画期間（5か年）の中でアンケートを2回程度（令和4、7年度）実施する予定であり、今回の協議会は令和4年度に実施したアンケート結果を踏まえ、中間評価としてご報告するもの
- これらの結果について、「川崎市地域公共交通活性化協議会」において報告を行い、評価結果を取りまとめるとともに、次年度以降における効率的・効果的な事業について御意見を伺い、次年度以降の主な取組の検討・見直しを行う。

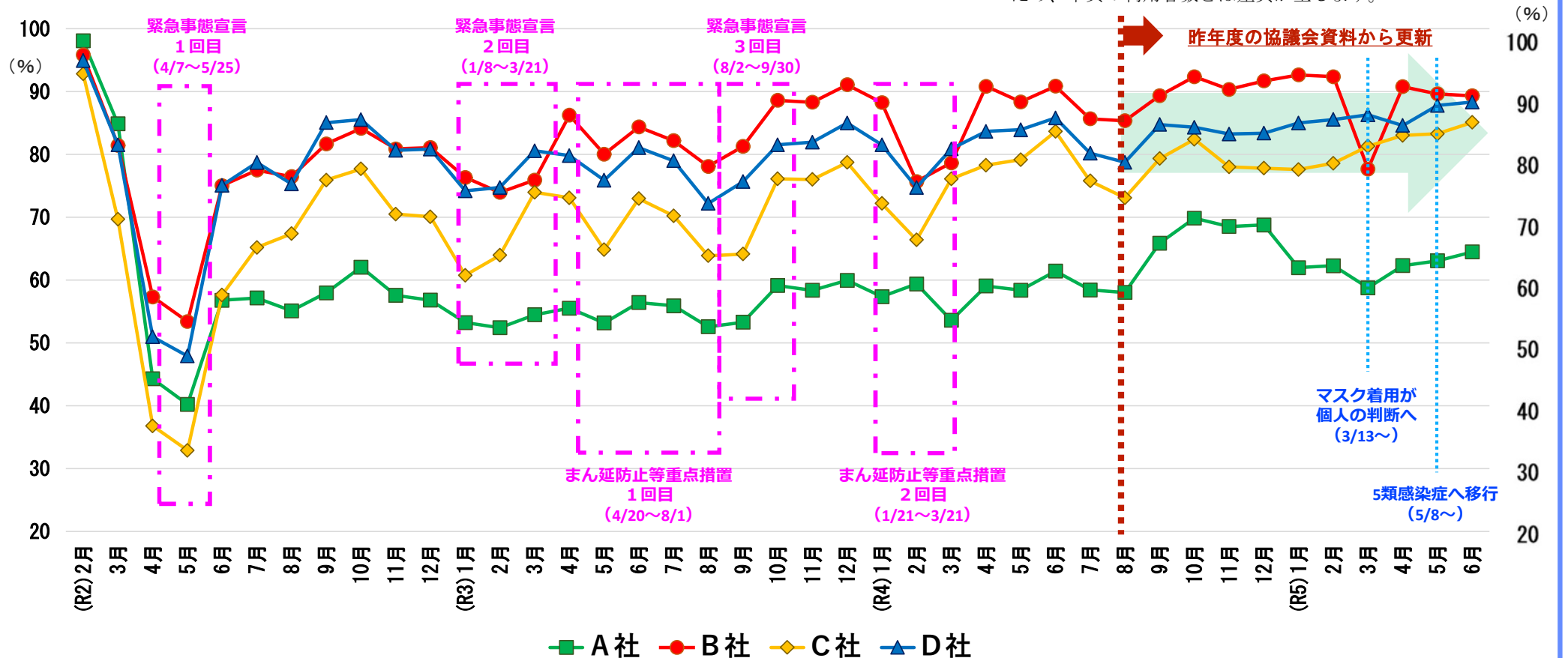
■ 市内バス利用者数の推移

- ✓ 新型コロナウイルスが感染症法上、5類へ移行したこともあり、昨年度の協議会で報告した時期から、**利用者数は微増傾向**
- ✓ 令和5年6月時点では、**令和元年同月比で約9割まで回復**（※）

※A社除く

事業者別市内バス利用者数（令和元年同月比）の推移（事業者からの報告による速報値）

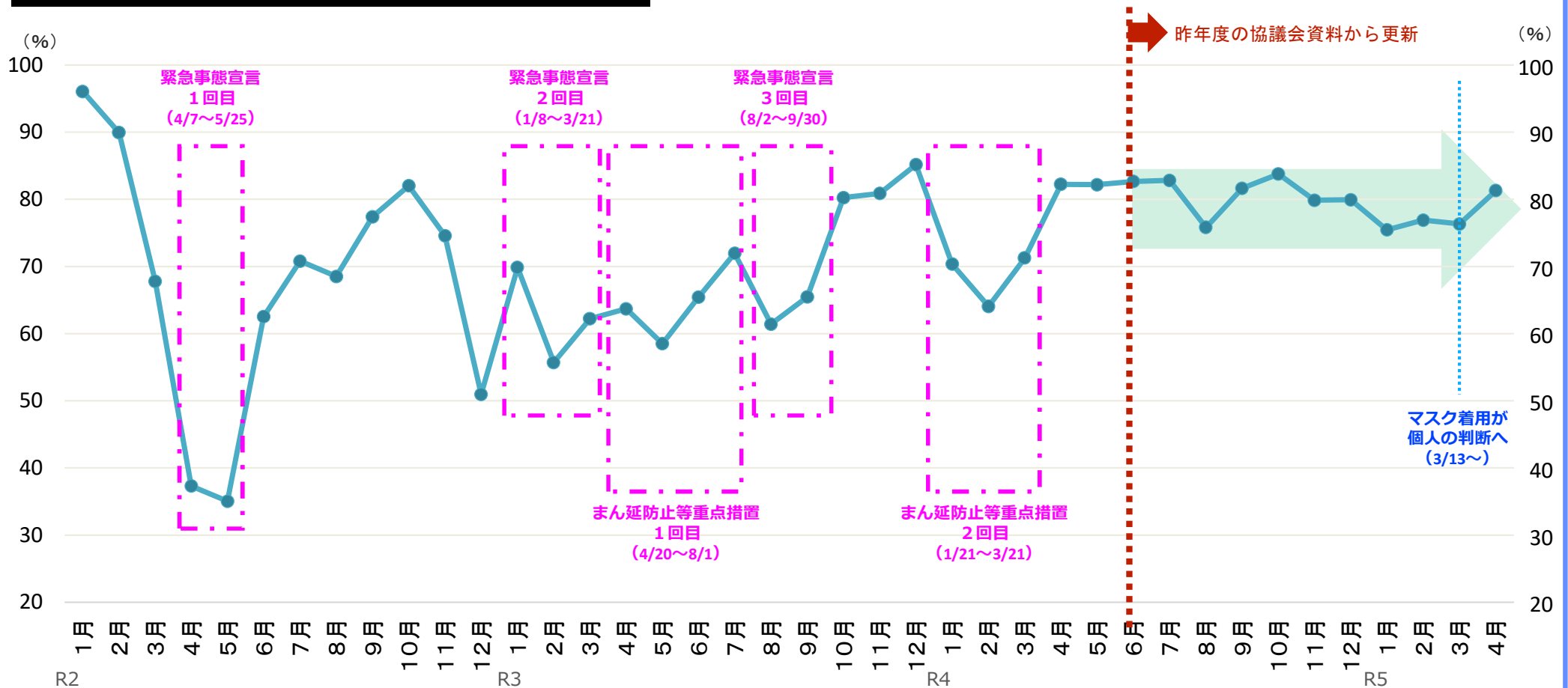
※評価指標の算定に用いる利用者数は市統計書の確定値を用いるため、本頁の利用者数とは差異が生じます。



■市内タクシー利用者数の推移

- ✓ 昨年度の協議会で報告した時期から、ほぼ横ばいの状況が続いており、コロナ禍前と比較して**約2割減で推移**
- ✓ 令和5年3月に「マスクの着用が個人の判断」とされ、4月には**利用率が上昇**していることから、新型コロナウイルスが感染症法上、5類へ移行した**5月以降の利用率についても注視が必要**
- ✓ 令和5年4月時点では、**令和元年同月比で約8割まで回復**

市内タクシー輸送人員（令和元年同月比）の推移（速報値）



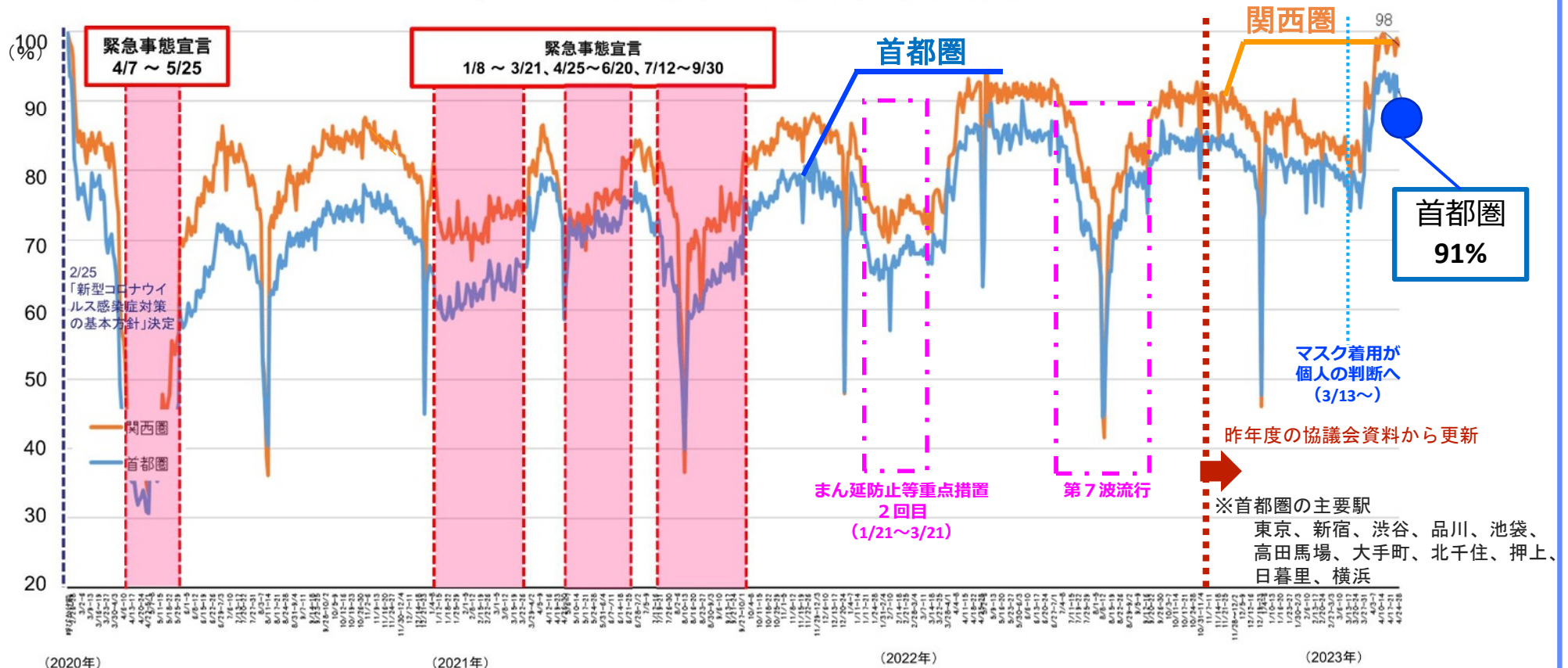
■ 鉄道利用者数（首都圏）の推移（昨年度の協議会資料で示した令和4年11月以降の状況）

- ✓ 令和5年3月に「マスクの着用が個人の判断」とされてから、利用率が大きく上昇
- ✓ 首都圏の主要駅利用者数（青線）は、
新型コロナウイルス感染拡大前（令和2年2月の特定日）との比で、**約9割まで回復**（令和5年4月時点）

駅の利用状況(首都圏・関西圏:速報値)



テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移

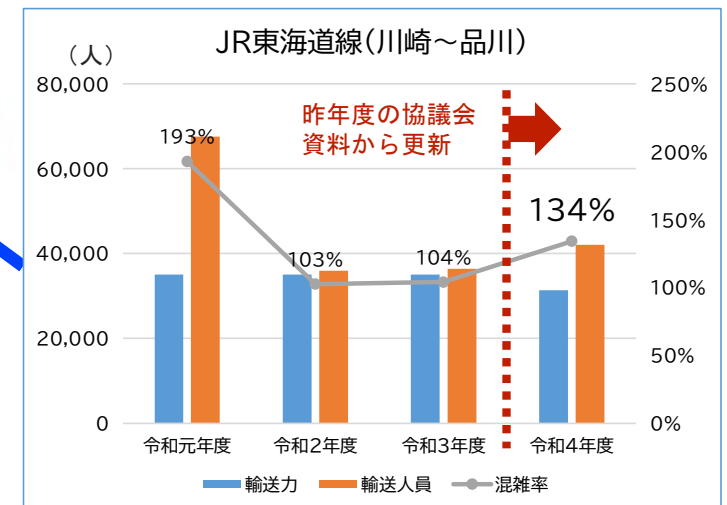
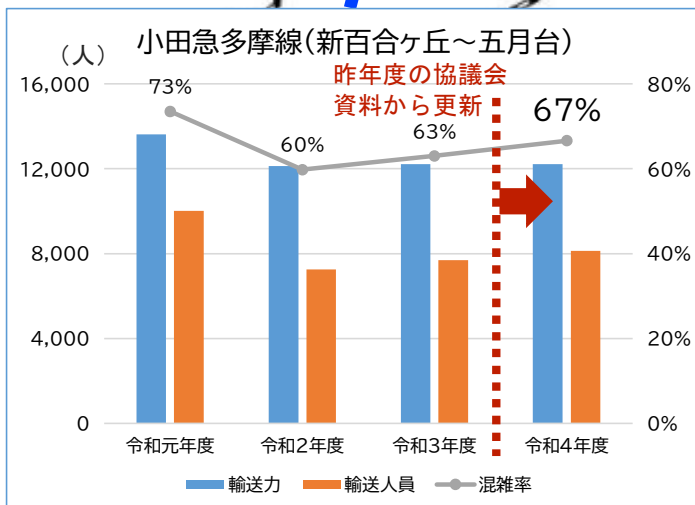
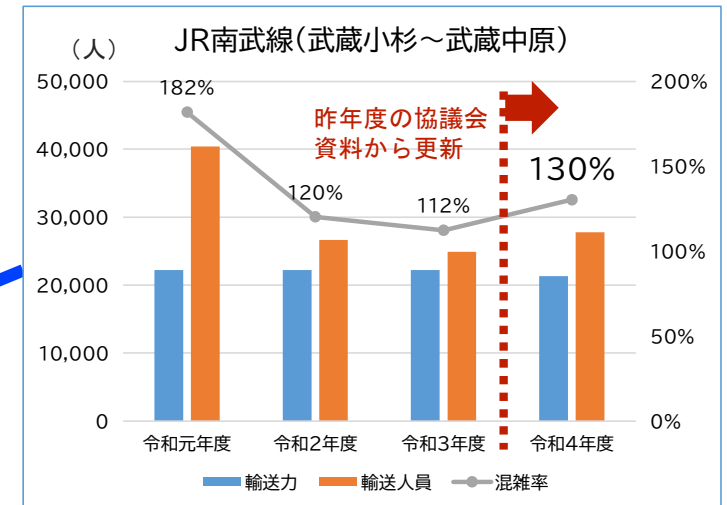
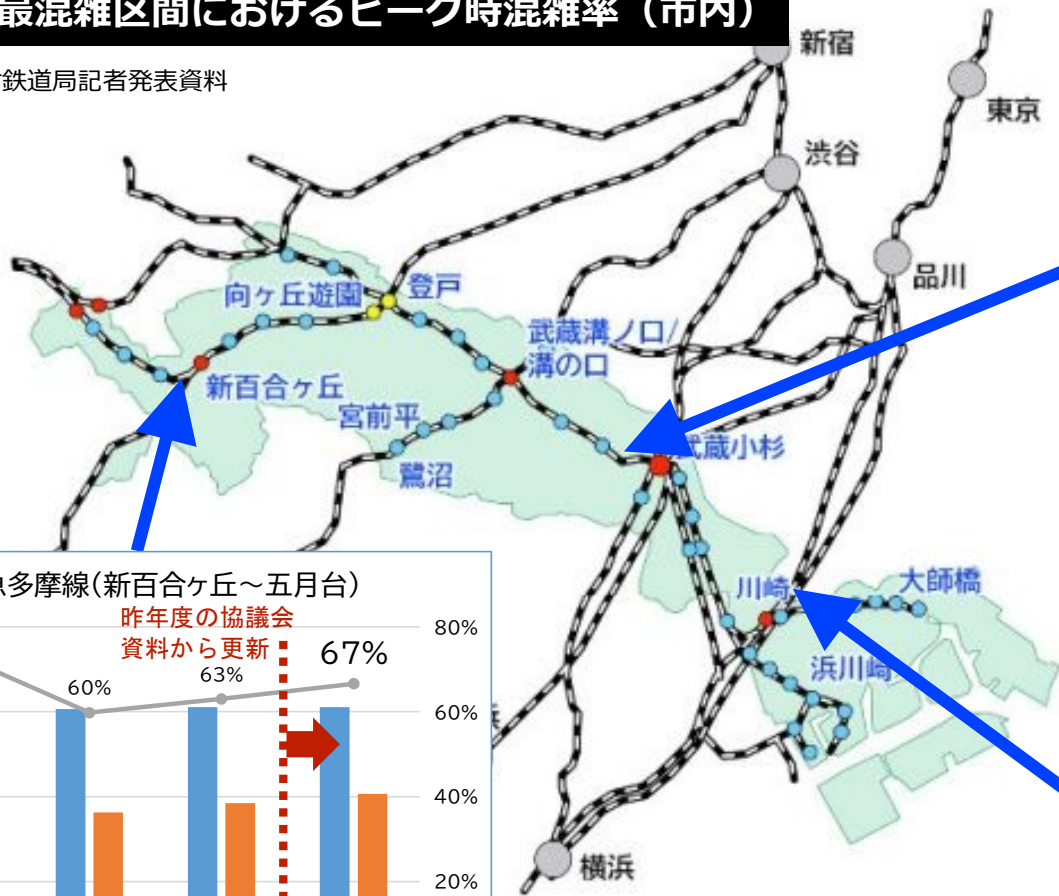


■ 市内鉄道のピーク時混雑率の推移

✓ 市内を運行する各鉄道路線の最混雑区間におけるピーク時混雑率は、新型コロナウイルス感染拡大の影響が生じ始めた令和2年度に大きく減少したが、令和4年度は**微増傾向**の状況

鉄道路線の最混雑区間におけるピーク時混雑率（市内）

（出典）国土交通省鉄道局記者発表資料

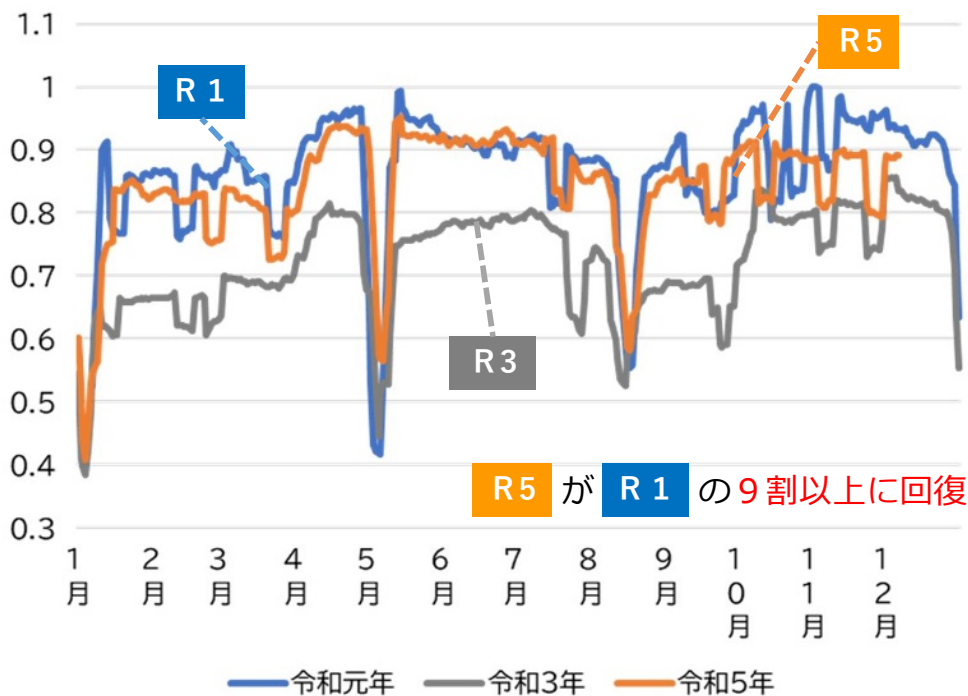


【1.はじめに】 人流の状況（新型コロナウイルス感染拡大による影響）

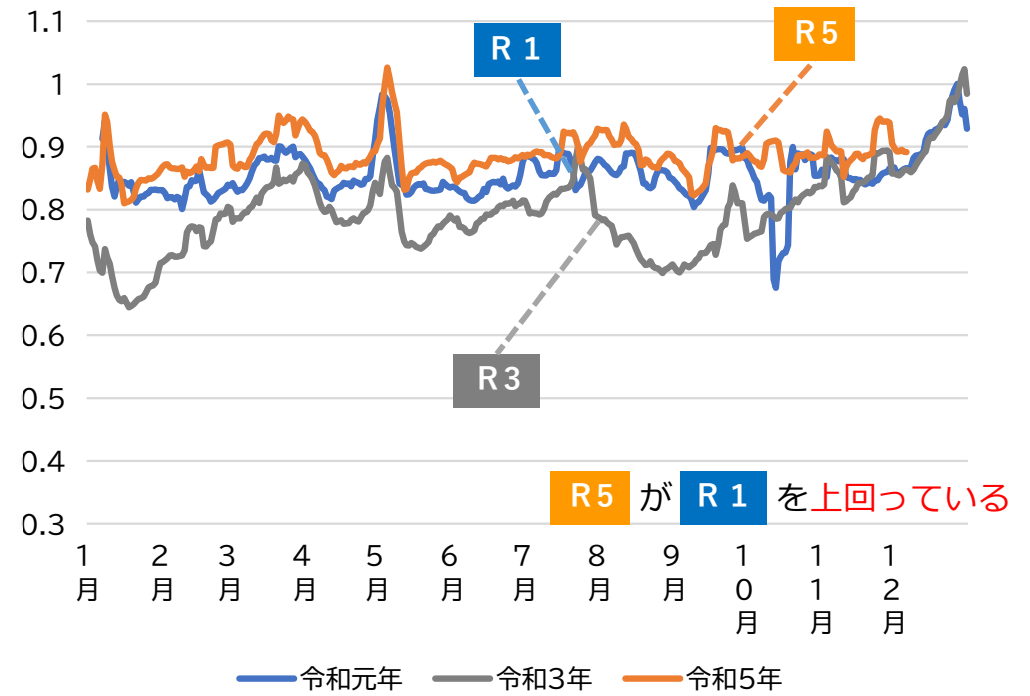
■ 神奈川県的主要地点（川崎駅・横浜駅）の人出

- ✓ 午前8時の人出（通勤・通学が多い時間帯）については、
新型コロナウイルスの感染拡大前（令和元年）と比較し、**令和5年は9割以上まで回復している**
- ✓ 午後3時の人出（私事が多い時間帯）については、
令和5年は新型コロナウイルスの感染拡大前（令和元年）を上回っている

＜人出の比較＞
午前8時（通勤・通学が多い時間帯）



＜人出の比較＞
午後3時（私事が多い時間帯）



※令和元年（新型コロナウイルスの感染拡大前）において、最も人出が多かった日の人出を1とした場合の比率を表示

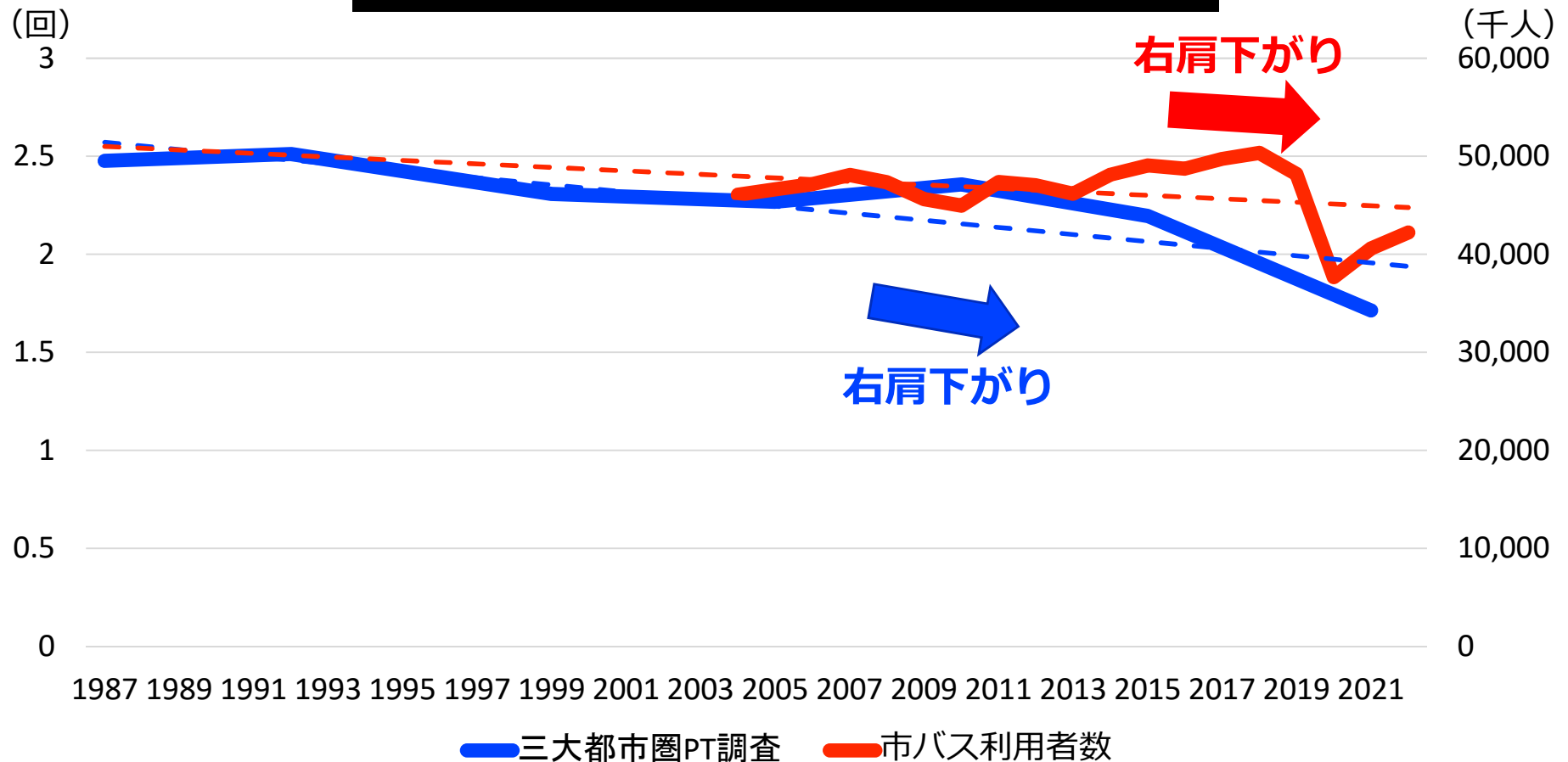
※人出のデータは、内閣官房HPで公開されているNTTドコモのモバイル空間統計を使用

【1.はじめに】 外出の傾向

■ 長期的な移動実態との比較

- ✓ 三大都市圏PT調査における川崎市の1日あたりの移動回数は、**右肩下がり**のトレンド（1987年～2021年）
- ✓ 市バス利用者数についても、**右肩下がり**のトレンド（2004年～2022年）
- ✓ 高齢者などの**交通弱者の外出支援促進**をはじめとした**外出そのものを促進する取組**が重要

1日あたりの移動回数の推移と市バス利用者数の推移

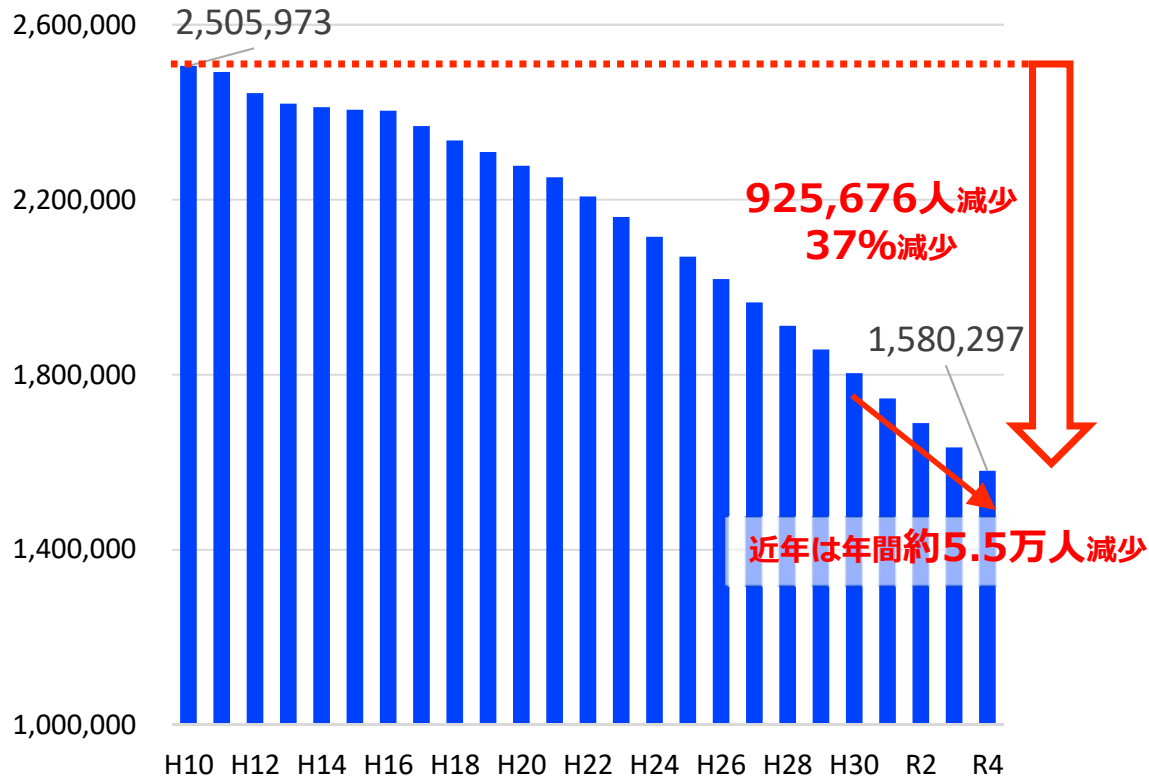


【1.はじめに】 ドライバー不足の状況 1 / 2

■ 人手不足の深刻化

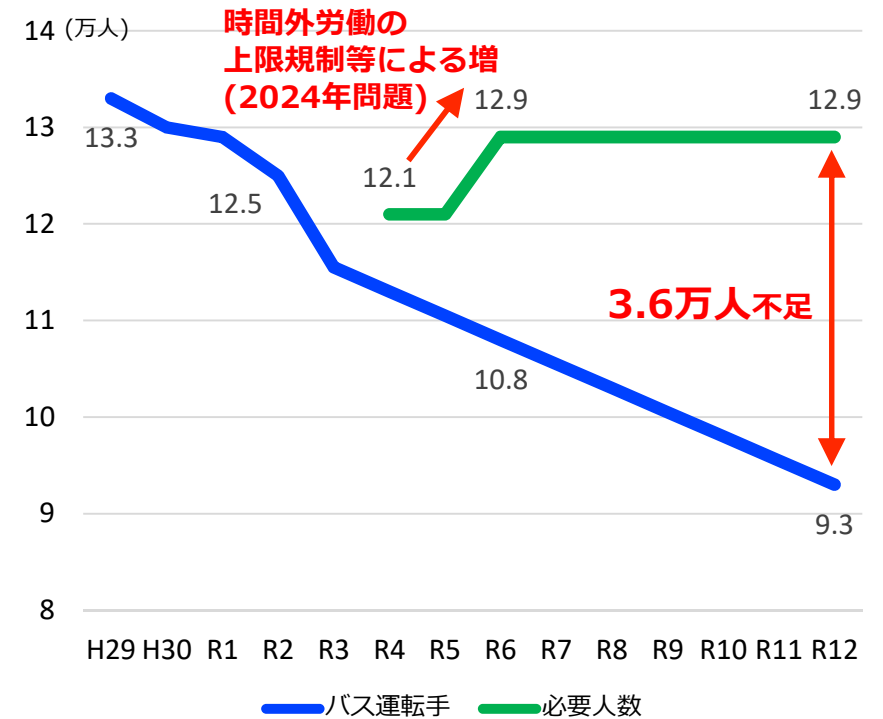
- ✓ バスやタクシーを運転できる**第2種自動車免許保有者が急速に減少しており、近年は年間約5.5万人減少**
- ✓ **バス運転手は既に不足**しているが、いわゆる「2024年問題」により、時間外労働の上限規制や休憩時間の改正が行われるため、このままでは令和12年に全国で**約3.6万人不足**と言われてている

第2種運転免許保有者数の推移



出典) 警察庁「運転免許統計」より作成

バス運転手の実数と必要数



出典) 日本バス協会の調査より作成 (R4以降は推計)

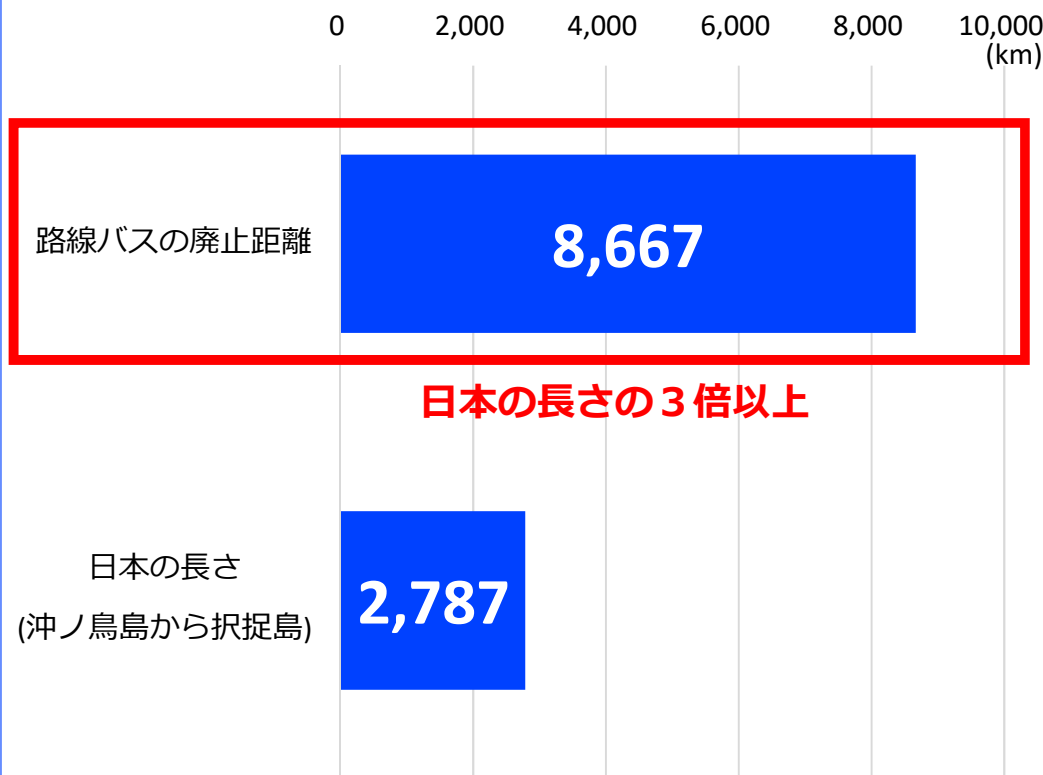
【1.はじめに】 ドライバー不足の状況 2 / 2

■全国の路線バスの状況

- ✓ 令和4年4月から令和5年8月までの1年5ヶ月で全国で **8,667 kmの路線が廃止** されている (※)
- ✓ 廃止の要因としては、**利用者の減少 (66%)**、**運転手不足 (41%)** とされている (※)
- ✓ また、**令和5~6年に「減便・廃止」を実施 (予定・検討中含む) している事業者は約8割** にのぼる

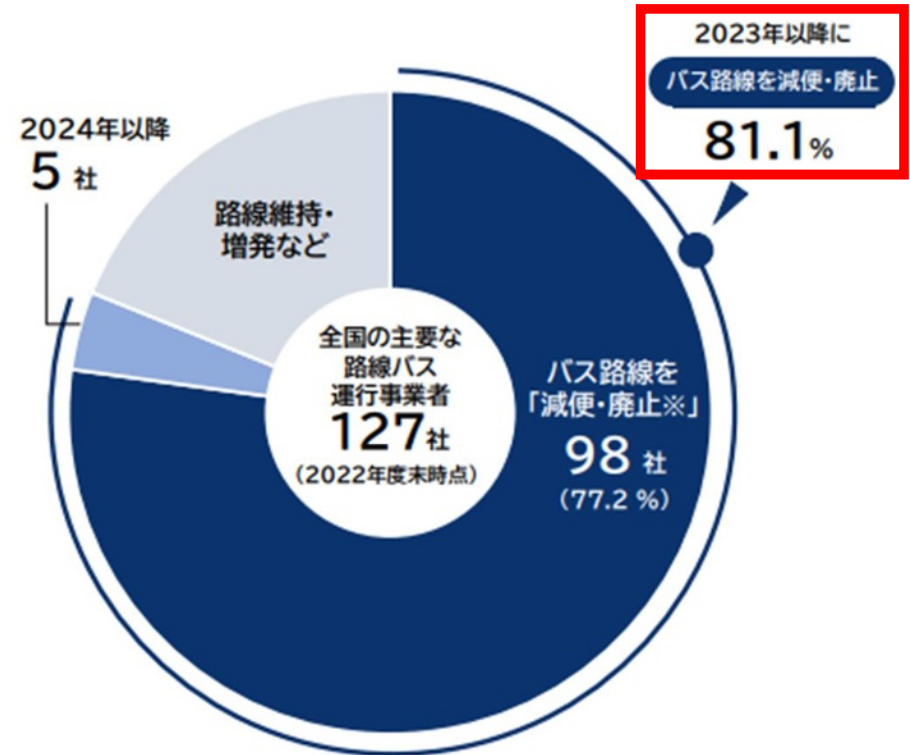
※NHK調べ

路線バスの廃止距離のスケール



出典) 路線バスの廃止距離はNHK調べ、その他は川崎市調べ

路線バス運行事業者の「減便・廃止」動向



【対象】 保有する路線数が30以上の路線バス運行事業者。公営バスは除く
【注】 ダイヤ改正等で路線や運行系統について減便(減回)や廃止が明らかになった運行事業者

出典) 帝国データバンク (全国「主要路線バス」運行状況調査)

【1.はじめに】 公共交通の利用状況と人流に関する近況の整理

■ 利用状況等のまとめ（コロナ禍前との比較）

✓ バス・タクシー・電車の利用者数

- ・令和5年3月に「マスクの着用が個人の判断」となってから微増傾向の状況が続いており、
コロナ禍前と比較して約8～9割（約1～2割減）で推移

✓ 川崎駅・横浜駅の人出

- ・コロナ禍前と比較して、午前8時の人出（通勤・通学が多い時間帯）は9割以上に回復、
午後3時の人出（私事が多い時間帯）はコロナ禍以前を上回っている

■ 公共交通をとりまく環境の変化

✓ ドライバー不足が深刻化しており、第2種自動車免許保有者は年間約5.5万人減少

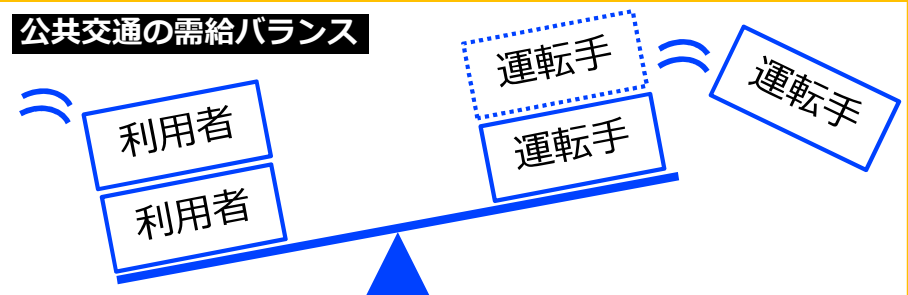
✓ バス運転手は、このままの状況では令和12年に約3.6万人不足

✓ 運転手不足を要因とした路線の廃止や減便が進んでいる

■ 公共交通に関する考察

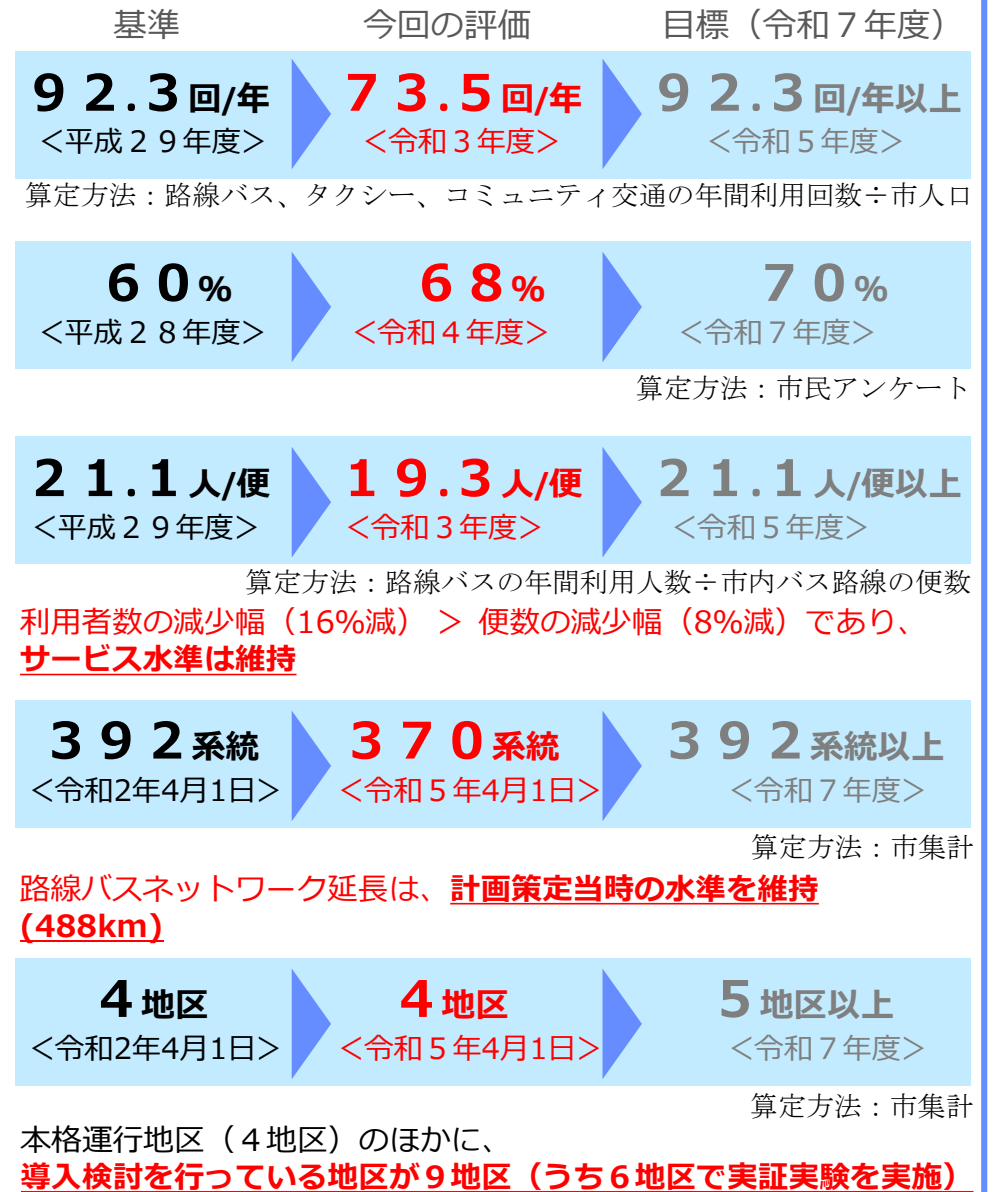
- ✓ 人出の回復により、公共交通の需要は高まってきているが、運転手不足により、今後、供給が追いつかなくなることが想定される

公共交通の需給バランス



【2.計画に関する評価】 地域公共交通計画の評価指標について

- 1 市民1人あたりの年間公共交通利用回数**
⇒公共交通の利用促進などの交通環境整備の進捗を測る
- 2 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る
- 3 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等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る
- 4 路線バスの系統数**
⇒運行効率化により生み出された輸送資源の活用によるバスネットワークの広がりを測る
- 5 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る

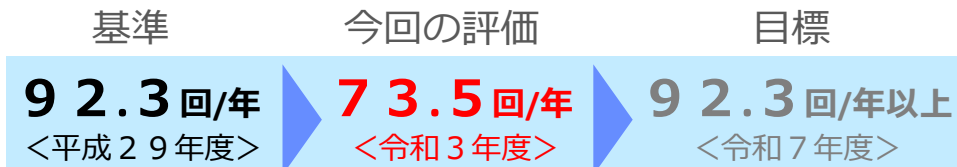


注）評価指標①及び③の算定に用いるバス等の公共交通の年間利用回数は「市統計書」で取りまとめている利用者数を用いて算定しています。最新の「市統計書」は、令和3年度までの利用実態が掲示されていますので、本年度は令和3年度の利用者数を用いて評価を行っています。

【2.計画に関する評価】 評価指標の状況 1/5

評価指標 1 「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）」

【評価指標の状況】



算定方法：路線バス、タクシー、コミュニティ交通の年間利用回数÷市人口

【評価指標にかかる分析】

➤ 市民1人あたりの年間公共交通利用回数

- 令和3年度は、令和2年度と同様に緊急事態宣言等が続いたため、**73.5回/年**となり、前年度から横ばい

（参考）路線バス、タクシー、コミュニティ交通の年間利用者数

①路線バス【 】

- 令和3年度は 104,083千人

②タクシー【 】

- 令和3年度は 9,102千人

③コミュニティ交通【 】

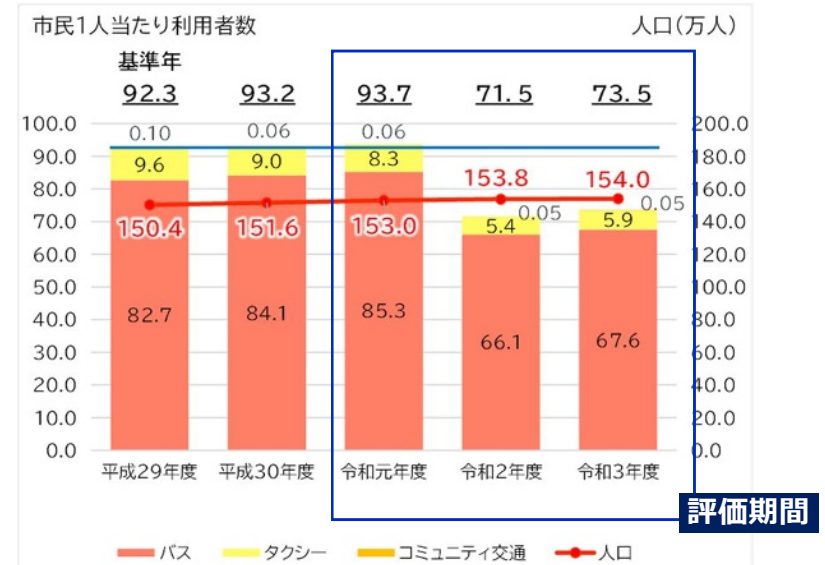
- 令和3年度は 775千人

【評価・次年度に向けた課題や取組】

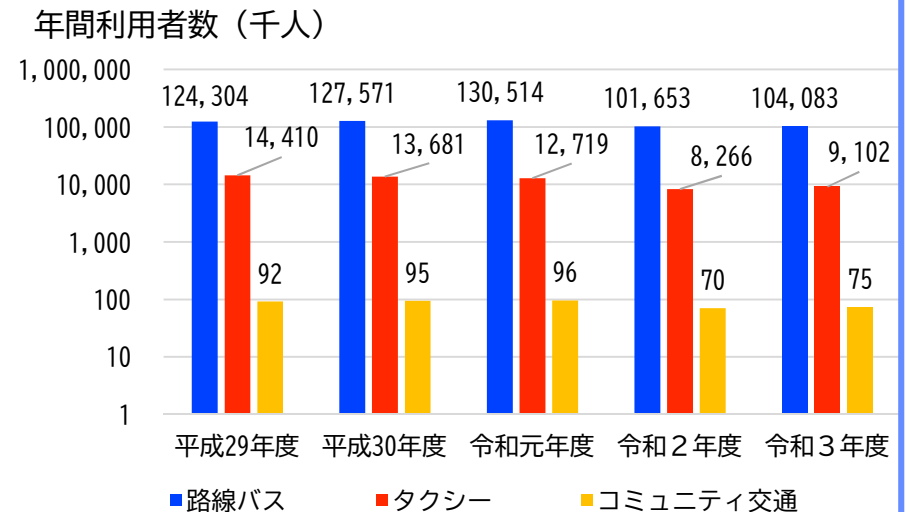
公共交通の利用回数を向上させるため、利用促進に向けた様々な取組を展開

- ✓ 路線バスにおいては市民サービスの維持・向上に資する効率的・効果的な運行を推進
- ✓ タクシーにおいては新制度や新技術などの活用による利用促進
- ✓ MaaS等外出・公共交通利用促進へのICT技術を活用した取組の推進

【評価指標：市民1人あたりの年間公共交通利用回数】の推移



路線バス、タクシー、コミュニティ交通の利用動向



【2.計画に関する評価】 評価指標の状況 2/5

評価指標2 「路線バスの利用者の満足率」

【評価指標の状況】



市民アンケート ①令和4年11～12月実施、令和5年3月集計実施
②令和7年実施予定

【評価指標にかかる分析】

- 市民がバスの利用に関して不満を感じている点では、「**道路混雑で遅れる・時間がかかる**」が最も多い
- コロナ禍により減便が続いたため、「**本数が少ない**」は増加したと想定
- 一方で、「**いつ来るかわからない**」はバスロケやスマホ検索等の普及により減少したと想定
- 運賃については、あらゆるものの価格高騰が続くなか、**運賃が安価なままであるため、不満が減少したと想定**

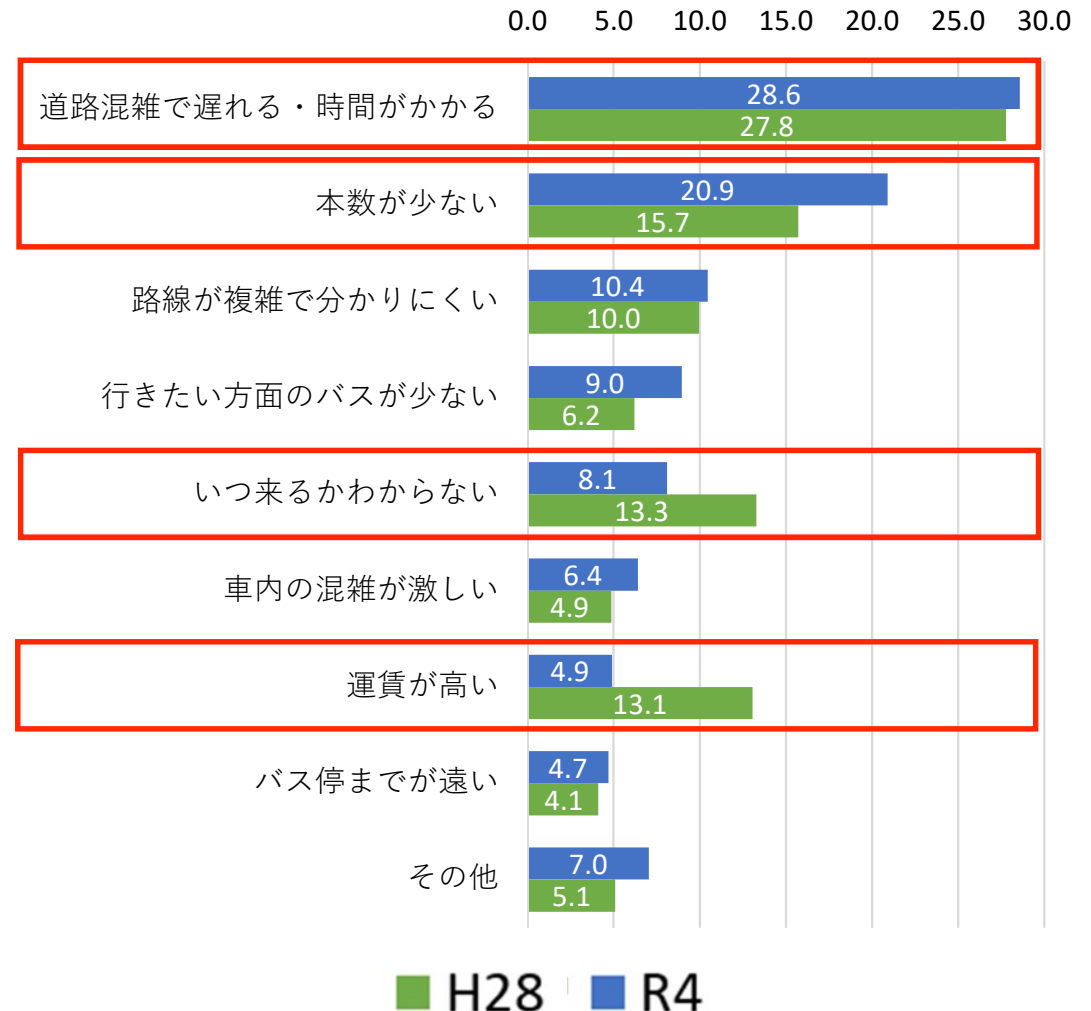
→ **不満が減少したことで満足率が向上**

【評価・次年度に向けた課題や取組】

定時性の確保やバス待ち環境の整備など、交通環境の向上に向けた取組を推進

- ✓ バスロケの新規設置促進に向けた取組を引き続き実施するとともに、既存の設置箇所における機能更新についても促進を図っていく
- ✓ バス停ベンチ等の整備に向けた取組を推進

市民アンケート「市民がバスの利用に関して不満に感じている点」

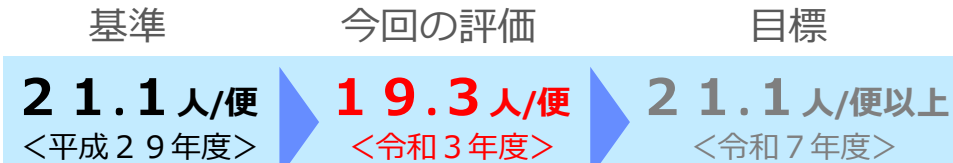


(出典) 平成28年度、令和4年度かわさき市民アンケート報告書

【2.計画に関する評価】 評価指標の状況 3/5

評価指標3 「市内全路線バスの1便あたり利用者数」

【評価指標の状況】



算定方法：路線バスの年間利用人数÷市内バス路線の便数

【評価指標にかかる分析】

➤ 「市内全路線バスの1便あたり利用者数」の推移

- 令和3年度は、令和2年度に続き、減便が進んだ一方で、利用者数がわずかに回復したため、**19.3人/便に回復**

（参考）路線バス年間利用者数と便数の減少幅の関係

利用者数の減少幅：1→0.837（約16%減）

便数の減少幅：1→0.915（約8%減） ※H29-R3比

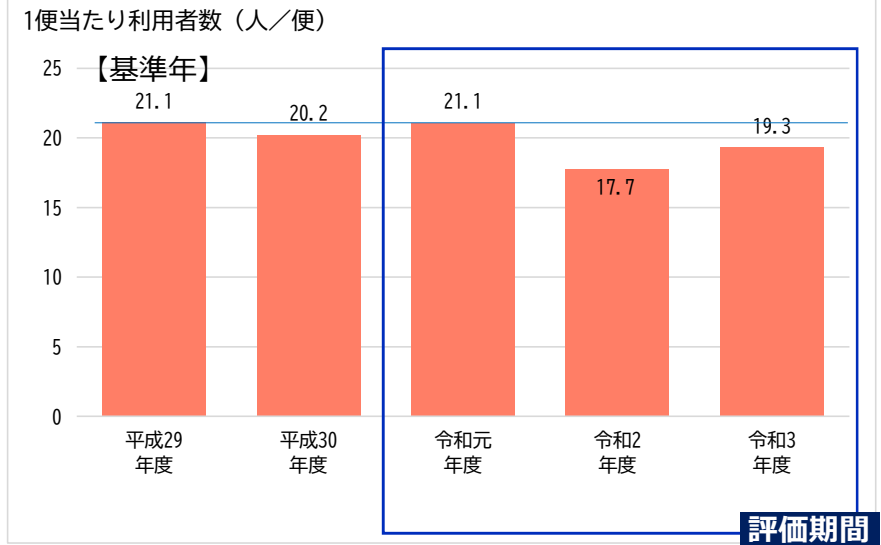
- 路線バスの便数は利用者数の減少幅と同程度まで減少していないことから、バス事業者の努力により**一定のサービス水準（運行回数）の維持が図られている**

【評価・次年度に向けた課題や取組】

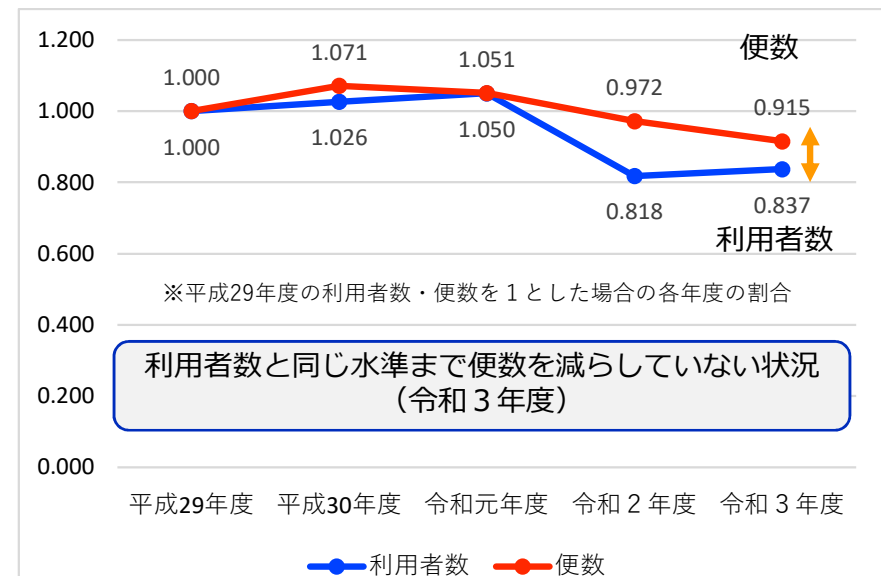
一定のサービス水準を維持しながら、公共交通の利用回数の向上を図る

- ✓ 路線バスのサービス水準の維持を図りつつ、基盤整備や利用実態等を踏まえた運行の効率化を推進
- ✓ サービス水準を維持しつつ、利用促進に向け、ICT技術の活用を図るなど、交通環境の向上を推進

「評価指標：市内全路線バスの1便あたり利用者数」の推移



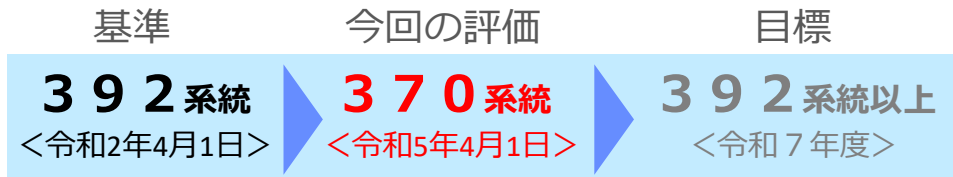
「路線バス利用者数と運行便数」の推移



【2.計画に関する評価】 評価指標の状況 4/5

評価指標4 「路線バスの系統数」

【評価指標の状況】



【評価・次年度に向けた課題や取組】

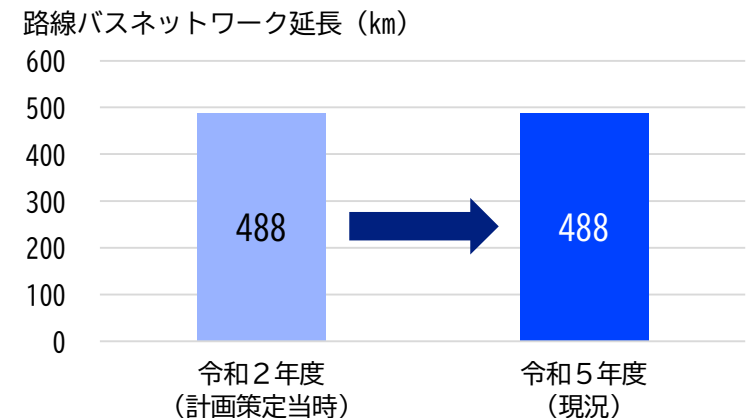
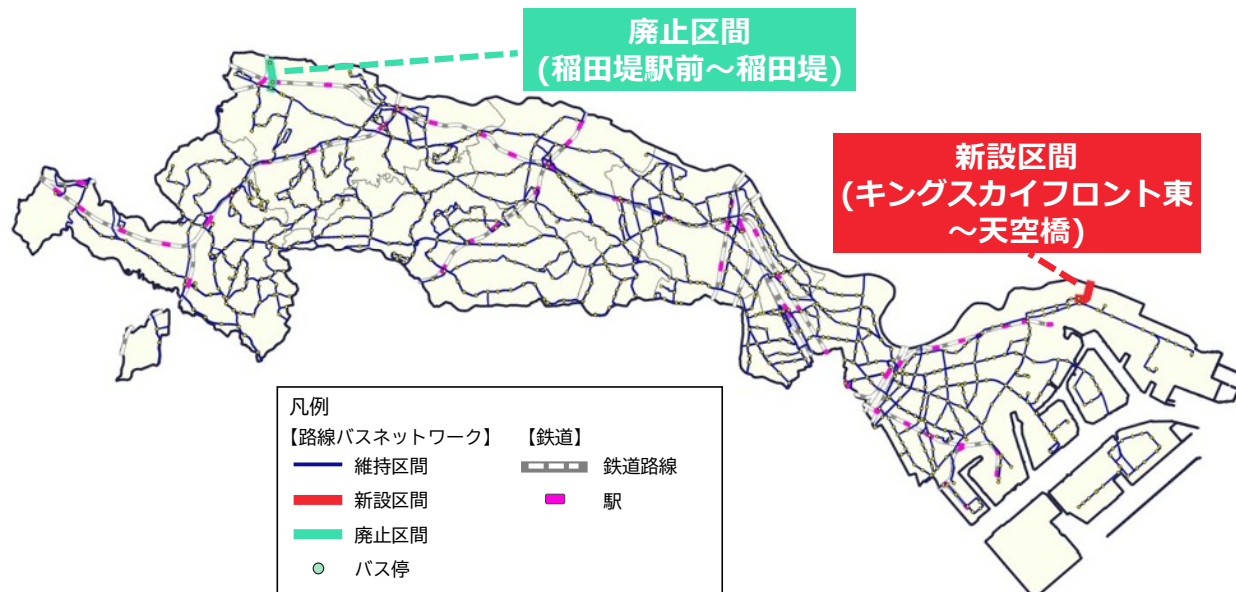
効率的・効果的なバスネットワークの維持に向けた取組を推進

- ✓ 関係機関の連携のもとで、長大・重複路線の見直しを推進
- ✓ 路線再編等で効率化した輸送資源を系統新設や既系統の増便にあてるなど、効率的・効果的な運行を推進

【評価指標にかかる分析】

- 系統数は基準年から**22系統減少**し、**370系統**となった
- 系統数の減少は、**路線再編による重複区間の整理**などが行われた結果
- 一方で、評価指標は「運行効率化により生み出された輸送資源の活用によるバスネットワークの広がり」を測るためのもの
- 路線バスネットワーク延長は**計画策定当時の水準を維持(488km)**しており、**ネットワークの広がり自体は維持されていると評価**

路線バスネットワークの状況（令和5年4月時点）

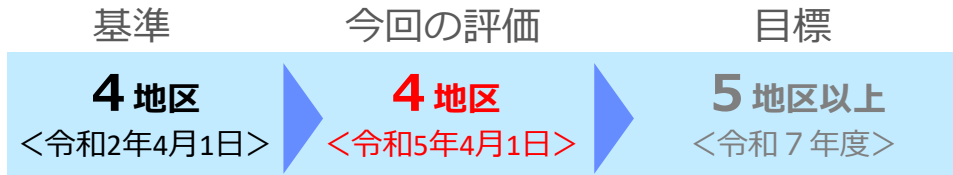


※系統数のカウント方法：各年4月1日時点に運行する路線について、「同一発着地（区間）」「同一経路」「同一運賃体系」を採用している区間を1系統としてカウント（同一発着地（区間）を同一経路で運行しているにもかかわらず、運賃体系が異なる場合は異なる系統としてカウントしているほか、複数事業者により共同運行を行っている場合も、各事業者ごとに1系統ずつカウントしている）

【2.計画に関する評価】 評価指標の状況 5/5

評価指標5 「コミュニティ交通を導入した地区」

【評価指標の状況】



【評価指標にかかる分析】

➤ 地域主体の導入検討地区での進展

- ・基準年以降、1地区で協議会が設立され、検討開始。
- ・基準年以降、3地区で実証実験を実施。

➤ ICT等新技术・新制度を活用した新たな取組の進展

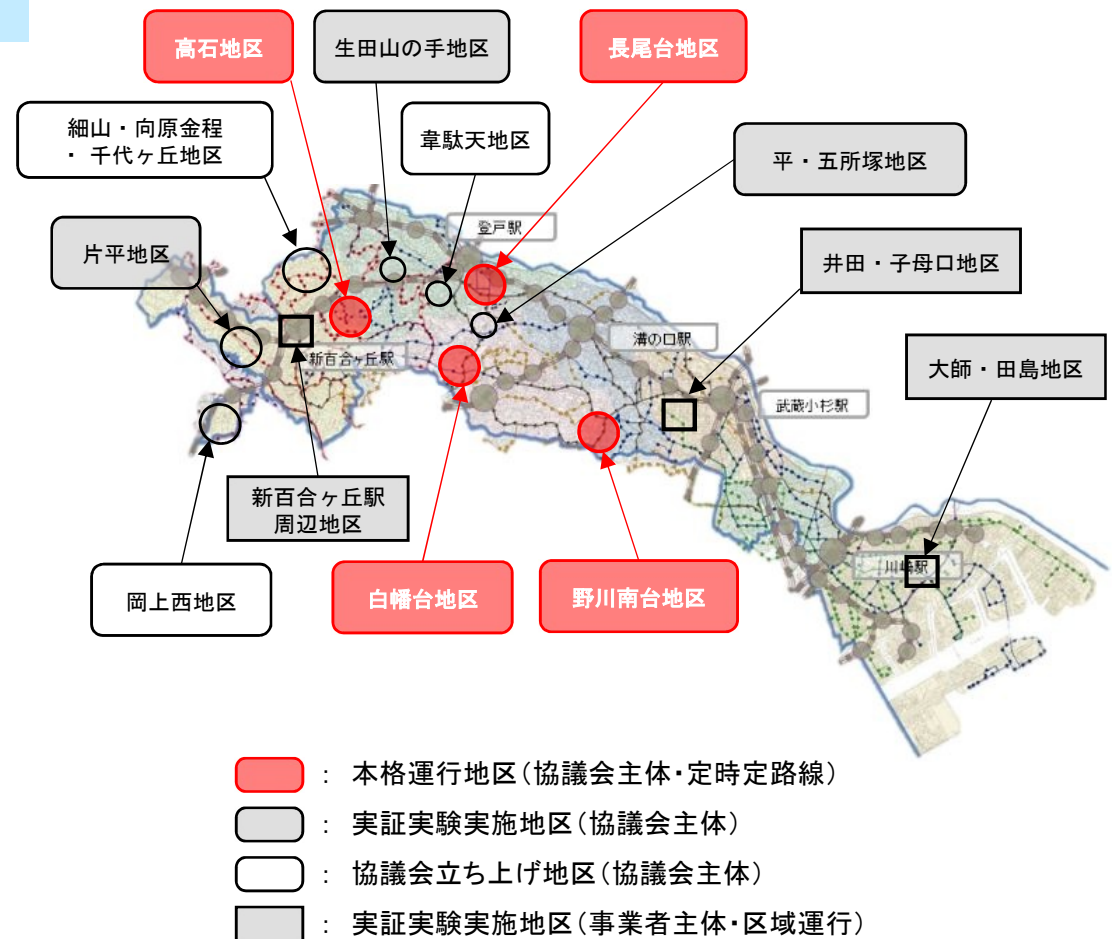
- ・事業者が主体となり3地区で実証実験を実施。

【評価・次年度に向けた課題や取組】

- ✓ **宮前区平地区**における新たなコミュニティ交通の導入にむけて“つばめ号”の有料の運行実験を実施（令和5年10月～令和6年2月）
- ✓ 地域の企業や住民など多様な主体と連携し、イベント開催などによる**外出のきっかけ作り（コトづくり）**を推進
- ✓ **ICTや新制度を活用し民間事業者をはじめとする多様な主体と連携した取組**については、実験フィールドの提供や実験の実施などへの支援を通じ、本市での適用可能性を踏まえながら、様々な地域における課題解決を目指す。

コミュニティ交通導入地区（本格運行・導入検討）の状況

本格運行地区：4地区（協議会主体・定時定路線）
導入検討地区：9地区（うち6地区で実証実験を実施）



各事業の取組状況【令和5年度報告】

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）効率的・効果的なネットワーク形成に資する新規路線・路線見直し

事業名	主な取組	R4（2022）取組	R5（2023）取組（※実施済み、実施見込みの取組も含む）
1-(1)-① 基盤整備や開発事業を踏まえた効率的・効果的な路線の新設・見直し	【1】 臨海部エリアの路線の新設・見直し	●多摩川スカイブリッジを経由する路線バス社会実験の実施（臨港バス） ●大師橋駅前交通広場整備を見据えた路線の検討	●多摩川スカイブリッジを経由する路線バスの本格運行（臨港バス） ●継続実施 【取組紹介】 ●産業道路における自動運転バスの実証実験（臨港バス）
	【2】 登戸・遊園エリアの路線の新設・見直し	●登戸土地区画整理事業の進捗に伴う登14系統等（西菅団地～多摩区役所前～登戸駅）の経由地変更（市交通局）	●登戸・遊園広場整備を見据えた路線の検討 ●駅前広場の整備に向けた関係者との協議調整
	【3】 鷺沼エリアの路線の新設・見直し	●鷺沼広場整備及び宮前区役所移転を見据えた路線の検討	●継続実施
	【4】 その他エリアの路線の新設・見直し	●小杉駅北口再整備を見据えた路線の検討 ●柿生駅広場整備及び都市計画道路柿生町田線整備を見据えた路線の検討	●継続実施 ●梶01系統（梶が谷駅～野川公園前）の深夜バス試行運行実施（東急バス）
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	【5】 BRTの導入検討	●連節バス（川崎駅東口～水江町）の運行開始（臨港バス） ●川崎駅東口～水江町における走行環境整備完了	●連節バスのさらなる導入に向けた検討及び関係者との協議調整
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	【6】 大師橋駅等の交通拠点整備	●大師橋駅前交通広場の整備に向けた関係者との協議調整 ●「JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用に係る基本的な考え方」を踏まえた新たな交通基盤整備の検討	●継続実施

施策（2）路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化

1-(2)-① 長大路線における運行効率化	【7】 長大路線の見直し	●路線バスの利用実態把握に向けた調査手法の検討・調整 ●川31系統（川崎駅ラゾーナ広場～高津駅前・溝の口駅）等の再編（東急バス） ●溝10系統等（溝の口駅南口～柿生駅前）の再編（市交通局）	●ICカード利用データを活用した路線バス利用実態調査に向けたシステム構築 ●川24系統（鋼管循環）・川28系統（京町循環）の日中時間帯の分割による効率化（臨港バス）
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	【8】 重複路線の見直し	●溝05系統（小杉駅前～市民ミュージアム前・高津駅前～溝の口駅）の再編（市交通局）	【取組紹介】 ●共同運行（新23・新25・柿23系統）の解消（小田急バス・東急バス）

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

1-(3)-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	【9】 3号線延伸を見据えた路線の新設・見直し	●3号線延伸を見据えた路線の検討	●継続実施
--	----------------------------	------------------	-------

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

事業名	主な取組内容	R4（2022）取組	R5（2023）取組（※実施済み、実施見込みの取組も含む）
2-(1)-① 駅前広場の整備にあわせた乗換の利便性向上	【10】 分りやすい案内表示の整備推進	●整備に向けた協議調整	●継続実施

施策（2）川崎駅周辺における交通利用環境の向上

2-(2)-① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善	【11】 川崎駅周辺における交通・利用環境の改善	●小川町高速バス乗り場の安定的な運行の支援 ●連節バスの運行開始に向けた乗り場の調整	●継続実施
2-(2)-② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上		●既存調査等を活用した課題の整理	●継続実施 ●利用者利便性向上のために川崎病院行き直通バスの乗り場を変更（臨港バス・市交通局）
2-(2)-③ 川崎駅東口周辺における駐車対策の推進		●基幹路線におけるタクシー車両の待機解消に向けた状況調査の検討 ●連節バスの運行開始にあわせた駐車対策の推進	●継続実施 ●民間駐車場の活用による荷さばき施設確保に向けた試験運用の実施

施策（3）ICT等を活用した地域公共交通の利用促進

2-(3)-① 停留所における情報提供の充実	【12】 バスロケ等の設置促進	●改正した助成制度に基づくバスロケの設置促進	【取組紹介】 ●バスのリアルタイム運行情報が経路検索アプリ等の一括検索に対応
2-(3)-② Maasの活用	【13】 Maasの活用	●Maasアプリ「Emot」のダウンロード・操作体験会実施による利用促進	
2-(3)-③ 多様な資源・媒体を活用した利用促進	【14】 広告やイベント等を活用した利用促進	●バスのペーパークラフトワークショップの開催（ラゾーナ川崎プラザ） ●カワスイ・臨港バスと連携した公共交通利用促進 ●携帯電話位置情報データ（ビッグデータ）を活用した交通動態等の把握（実証実験）	【取組紹介】 ●プラザ販売との協定に基づく公共交通利用促進に向けた取組 ●公共交通の空間VR映像を制作し、外出が困難な子どもたちへ披露

各事業の取組状況【令和5年度報告】

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

事業名	主な取組内容	R4（2022）取組	R5（2023）取組（※実施済み、実施見込みの取組も含む）
3-(1)-① 小川町バス乗降場適正利用の推進	【15】 乗降場適正利用の推進	●企業送迎バスの集約及び関係者との連絡調整 ●観光用乗降場の運用方法の改善（ネット申請の運用開始）	●継続実施 ●観光用乗降場の予約を原則オンライン化（本格運用開始）
3-(1)-② 交通流動の改善	【16】 都市計画道路の整備	●バスベイ設置完了（野川柿生線・向丘中学校下バス停（溝口駅南口方面））（R4.12供用開始）	●宮内新横浜線子母口工区の完成に伴う「子母口住宅前」停留所の移設等（東急バス・市交通局）

施策（2）輸送サービスの快適性向上

3-(2)-① 急行便や座席指定便の運行などによる快適性の向上	【17】 急行便・座席指定便等の運行	●連節バスの運行開始	●連節バスのさらなる導入に向けた検討及び関係者との協議調整
------------------------------------	-----------------------	------------	-------------------------------

施策（3）ひとや環境にやさしい交通環境の整備

3-(3)-① バス待ち環境の改善	【18】 ベンチ・上屋等の設置	●地元町内会・自治会と連携したバス停ベンチ設置の試験的な取組	●地元町内会・自治会と連携したバス停へのベンチ設置に向けた検討
	【19】 バス停留所の安全性確保策	●実施状況の確認	●継続実施 ●武蔵新城駅前南口バス広場の改良に向けた検討
3-(3)-② ユニバーサルデザインによる交通結節点等の整備	【20】 ユニバーサルデザインによる交通結節点整備	●駅前広場の整備に合わせた誰もがわかりやすい案内表示の検討	●継続実施
3-(3)-③ ひとや環境に配慮した車両の導入	【21】 UDタクシーの普及や環境配慮型車両の導入	●導入促進	●継続実施 【取組紹介】 ●生田緑地周辺においてグリーンズローモビリティの試験運行
3-(3)-④ オフピーク通勤の推進	【22】 オフピーク通勤の推進	●オフピーク通勤の推進 ●混雑状況の情報発信	●継続実施
3-(3)-⑤ 高齢者の外出しやすい交通環境の整備	【23】 高齢者の外出しやすい交通環境の整備	●●高齢者特別乗車証等のICカード化を実施 ●路線バスとの選択制による他の公共交通機関の利用検討	●継続実施

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

事業名	主な取組内容	R4（2022）取組	R5（2023）取組（※実施済み、実施見込みの取組も含む）
4-(1)-① 地域の輸送資源の活用	【24】 地域の輸送資源の活用	●コミュニティ交通の運行（4地区） ●地域主体の取組による試験運行の実施	●継続実施 ●地域主体の取組（宮前区平地区・つばめ号）による試験運行の実施
4-(1)-② 様々な運行手法の活用	【25】 様々な運行手法の活用	●新たな支援制度による取組支援 ●民間事業者によるICT等の新技術を活用したオンデマンド交通実証実験の実施	●継続実施 【取組紹介】 ●民間事業者によるオンデマンド交通の実証実験（チョイソコかわさき（中原区・高津区の一部）、のるーとKAWASAKI（川崎区の一部））

施策（2）地域支援の効率的・効果的手法の導入

4-(2)-① 地域等への技術的・資金的支援の見直し	【26】 地域等への技術的・資金的支援の見直し	●新たな手引きによる取組の推進 ・取組1 地域の主体的な取組 ・取組2 民間事業者等と連携した新たな取組	●継続実施
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			

目標 1 – 施策 (1)

効率的・効果的な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効率的・効果的な路線の新設・見直し

【事業趣旨】 ・基盤整備の動向等を的確に捉え、市民サービスの維持向上に向け、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る

【 1 】 臨海部エリアの路線の新設・見直し

計画 P88

● 産業道路における自動運転バスの実証実験（臨港バス）

○ 概要

- ・産業道路において大型バスを使用した自動運転バスの実証実験運行（LV2）を令和5年10月に実施。
- ・遠隔監視室の見学、説明等を実施

○ 運行区間

- ・臨港バス塩浜営業所～産業道路～大師橋駅の往復(約6km)約45分



【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 2/8

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 重複路線の見直し

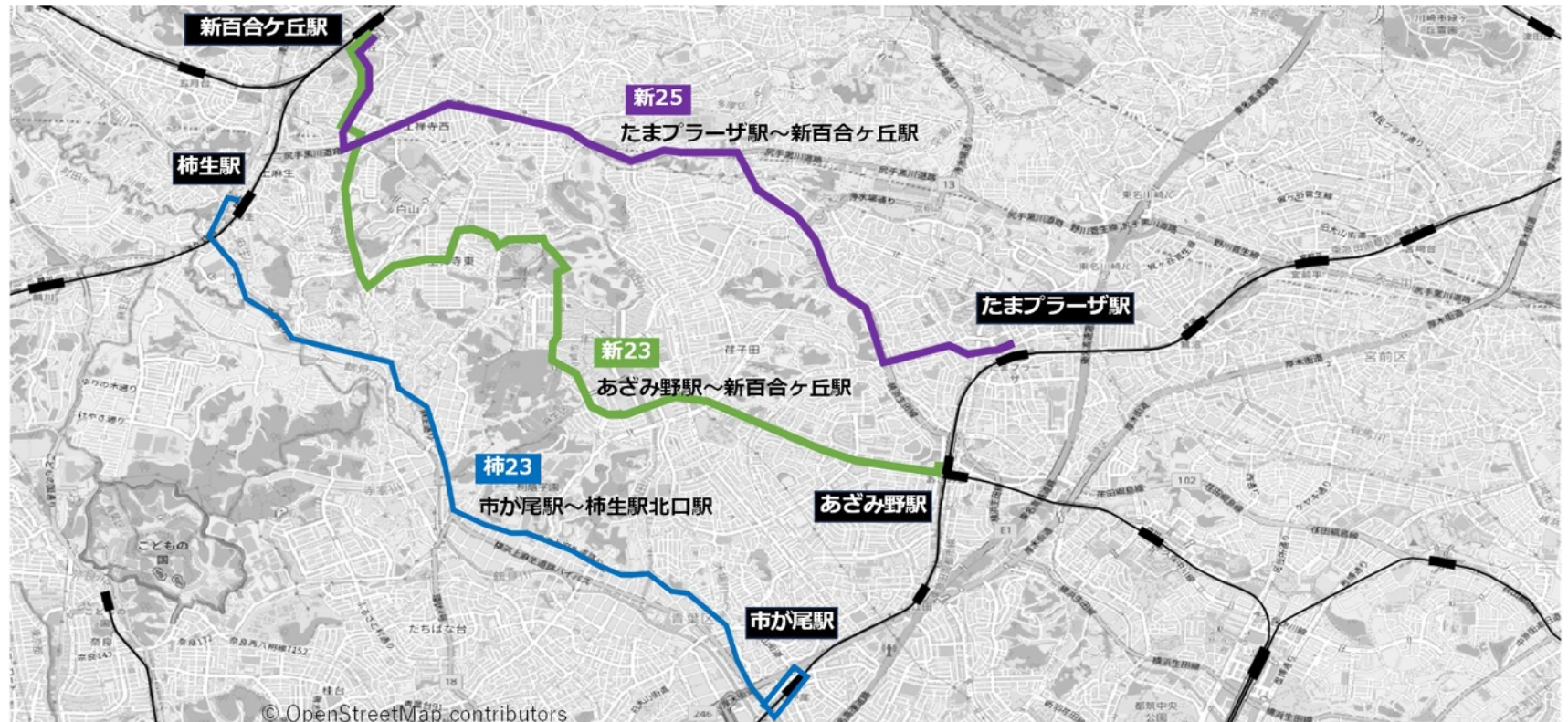
【事業趣旨】 ・ 重複路線において運行調整による効果的な運行の実現、輸送資源の確保を推進

【 8 】 重複路線の見直し

● 共同運行 (新23・新25・柿23系統) の解消 (小田急バス・東急バス)

・ 令和5年9月1日より、東急バスによる運行を終了し、小田急バスによる単独運行に再編

計画 P93



【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 3/8

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

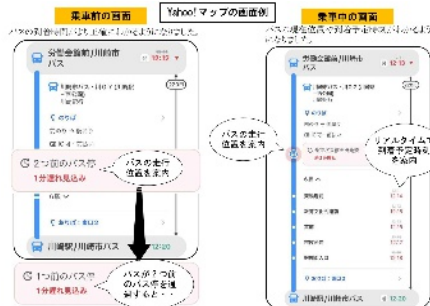
【事業趣旨】 ・ICTを積極的に活用しながら効果的な広報を進めていくとともに、利用者層に応じて、多様な資源・媒体を活用しながら、地域公共交通の利用促進に向けた取組を推進する

計画 P99

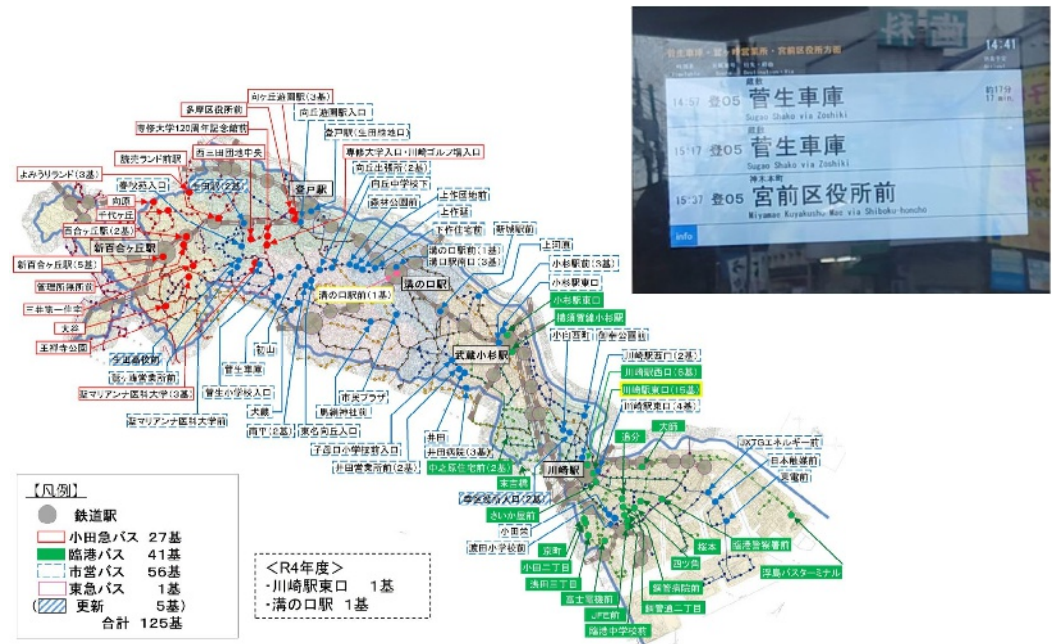
【12】バスロケ等の設置推進

●市内路線バス4社のリアルタイム運行情報が、iOS版/Android版アプリ「Yahoo!乗換案内」、「Yahoo!マップ」で掲載

- ・11月13日よりサポート実施
- ・市内全系統の9割超がリアルタイム運行情報に対応
- ・乗車するバス停の「2つ前のバス停」、「1つ前のバス停」の通過を案内
- ・乗車後の現在のバスの位置、バス停の通過予定時刻、到着予定時刻を案内
- ・停留所名がわからなくても地図画面から検索が可能
- ・そのほか、周辺の店舗等の施設情報、雨雲レーダーなどをアプリ内で案内し移動をサポート



●市内路線バスの各バス停へのバスロケーションシステム(表示機)設置



バスロケーションシステム(表示機)の設置状況(R5.3月)

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 4/8

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

【事業趣旨】・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する

計画 P101

【14】 広告やイベント等を活用した利用促進

● ブラザー販売との協定に基づく公共交通利用促進に向けた取組

木材利用の意義や木の良さ・効果を体感していただくため、木製品のワークショップや木のおもちゃの遊び場など、体で木の優しさを感じる体験・参加型イベントにおいて、バスのペーパークラフトワークショップを開催

- ・名称：優しい木のひろば
- ・開催日：令和5年11月19日(日) <参加人数：約250人>

【利用者の声】「このスポーツチームの大ファンでラッピングバスに乗りに出かけたくらいなんですよ!」「どこに行くにもバスを利用して、子どもも小さいときからバスが大好きなんです」

● 空間VR映像による、外出が困難な子どもたちにお出かけ体験会

入院や通院中の子どもたちを対象に複数台のプロジェクターやモニターを用いて、バスや鉄道の運転席にいるような体験を提供。その場所に行ってみたい気持ちや治療へのモチベーションを高め、**外出が難しい子どもたちの「生きがい」を支えるなど、他分野との共創による公共交通の新たな可能性を模索**

- ・総合川崎臨港病院：令和5年12月5日(火)～12月9日(土)の5日間
- ・市立川崎病院：令和5年12月5日(火)～12月6日(水)の2日間

【協力団体】川崎鶴見臨港バス(株)、小田急電鉄(株)、東日本旅客鉄道(株)、総合川崎臨港病院、川崎市立川崎病院、フォレストデジタル(株)、認定NPO法人キッズアートプロジェクト、(一社)大師ONE博



「優しい木のひろば」の様子(ラゾーナ川崎)



映像によるお出かけ体験の様子(市立川崎病院)

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 5/8

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

【事業趣旨】 ・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して施策、事業を推進

計画 P107

・ひとや環境にやさしい交通環境の整備の一環として、環境配慮型車両の活用等による取組を推進

【21】UDタクシーの普及や環境配慮型車両の導入

●生田緑地周辺においてグリーンスローモビリティの試験運行

○運行概要

運行期間：R5.11月2日（木）～12日（日）

※11月12日（日）は登戸区画整理区域内のイベント「ミライノバ ハレの日」と連携し、イベント会場と生田緑地中央広場とを往復運行

運行形態：定時定路線

運行時間帯：9時30分～16時30分頃まで

ルート：向ヶ丘遊園駅～生田緑地内各スポット

運賃：無料（今回限り）

乗車定員：8名（運転手等を除く）

総乗車人数：約600人（10日間のべ人数）

最大利用人数：約80人（11月5日（日））

【利用者の声】

「全国都市緑化かわさきフェアでの運行してほしい」



グリーンスローモビリティ
(生田緑地)



走行ルート

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 6/8

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 様々な運行手法の検討

【事業趣旨】

- 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、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
- 乗合型については、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る
- コミュニティ交通については、乗合型やボランティア運送、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る

計画 P111

【25】 様々な運行手法の活用

● 民間事業者によるICT等の新技術を活用したオンデマンド交通実証実験の実施

○事業概要

運行主体：双日株式会社

名称：チョイソコかわさき

運行形態：エリア運行

運行期間：R5.5月15日から再開

運行日：月、水、金、土、日曜日

運行時間帯：8時30分～17時まで

運賃：400円/回

乗車定員：8名

予約方法：会員登録制

(専用アプリまたはLINE)

主な停留所：中原区役所

井田病院 等

利用者数：15～21人/日

(R4.11～R5.2)



○事業概要

運行主体：共創コンソーシアム

(代表幹事：川崎鶴見臨港バス)

名称：のるーとKAWASAKI

運行形態：エリア運行

運行期間：R5.10月2日

～12月15日

運行日：平日及び土曜日

運行時間帯：8時～18時30分まで

運賃：無料(今回限り)

乗車定員：8名

予約方法：会員登録制

(専用アプリまたはLINE)

主な停留所：川崎区役所大師支所

・田島支所、スーパー 等



【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 7/8

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 様々な運行手法の検討

【25】様々な運行手法の活用

● **地域主体の取組**による試験運行の実施

計画 P111

令和4年度 無料の試験運行実施



○事業概要 (令和5年度)

運行主体：平・五所塚コミュニティ
交通地域協議会

運行形態：定時定路線 (乗合い型)

運行期間：R5.10月16日～R6.2月
(※運行中)

運行日：月、金曜日

運行時間：9時～17時まで

運賃：200円

1日乗り放題券 500円

1ヵ月定期券 2,000円

回数券(11枚) 2,000円

乗車定員：6名

運行協力：東栄タクシー

愛称：つばめ号



運行ルート



つばめ号の運行状況マップ



つばめ号

● **地域の企業や住民、多様な主体と連携**

した取組の推進

「つばめ号」に御乗車頂いた方
限定



お買い物した商品をご自宅までお届けします。

- つばめ号が運行している月曜日と金曜日の限定サービスです。
- お買い物が終わりましたらサービスカウンターにて、宅配サービスの申し込みとつばめ号の定期券または回数券を提示ください。
- つばめ号を御乗車頂いた方は、特別に無料で「らくらくクマさん宅配便」サービスを御提供します。

【受付時間9時～14時、配達時間15時～18時】
※宅配サービスは1日に限りがあります。ご了承ください。
※御不明点等はマルエツ平二丁目のサービスカウンタまで

「マルエツ」平二丁目店は、地域の足となる「つばめ号」を応援しています！

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 8/8

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 様々な運行手法の検討

【25】様々な運行手法の活用

●地域の企業や住民、多様な主体との連携した取組の推進

計画 P111

共助：交通は地域で育てて支える



高校生によるマスコットデザイン



ヨガ×脳波測定 イベント



山ゆり号地域イベント



健康促進イベント



■ 背景

- ✓ コロナ禍による地域交通を取り巻く環境の変化等を受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正
- ✓ これにあわせ、同法に基づく、事業（軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業など）への国庫補助が拡充しており、今後、活用の可能性が考えられる



**軌道運送高度化事業
(LRT導入など)**



**道路運送高度化事業
(EVバス・EVタクシー導入など)**

本市や交通事業者が国庫補助を受けるには地域公共交通計画へ位置付ける必要があるが、同計画へ位置付けるためには地域公共交通活性化協議会において協議を行う必要がある

■ 目的

鉄道、バス、タクシーそれぞれで分科会を創設することにより、事業に応じた対象となる分科会において協議を実施し、機動的に計画へ位置づける

- 地域公共交通活性化協議会は関係者が多いため、事業を機動的に計画に位置付けることが困難
- また、事業によっては特定の事業者のみが対象となるため、協議会の関係者全員で協議を行うことは非効率（例：EVバスの導入はバス事業者のみが対象）

■ 分科会の構成イメージ

	本会	鉄道分科会	バス分科会	タクシー分科会
学識経験者	○	○	○	○
鉄道事業者	○	○		
バス事業者	○		○	
タクシー事業者	○			○
利用者 (市民委員・全町連代表者)	○	○	○	○

※行政関係者の取扱いやその他詳細については、会長と相談の上、決定予定

※分科会は状況に応じて会議開催や書面協議にて対応予定