

令和3年度 第1回川崎市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和3年12月23日（木）15時00分 開会

会 場：川崎商工会議所 会議室4

一次 第一

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
- ・地域公共交通計画の評価等結果について

資料1

資料2

2 計画に基づく各事業の取組状況について

- ・令和3年度の各事業の取組状況について
(取組事例紹介)

資料3

3 川崎市地域公共交通活性化協議会 年間スケジュールについて

資料4

4 その他

(配布資料)

- 第1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
- 川崎市地域公共交通計画（概要版）

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

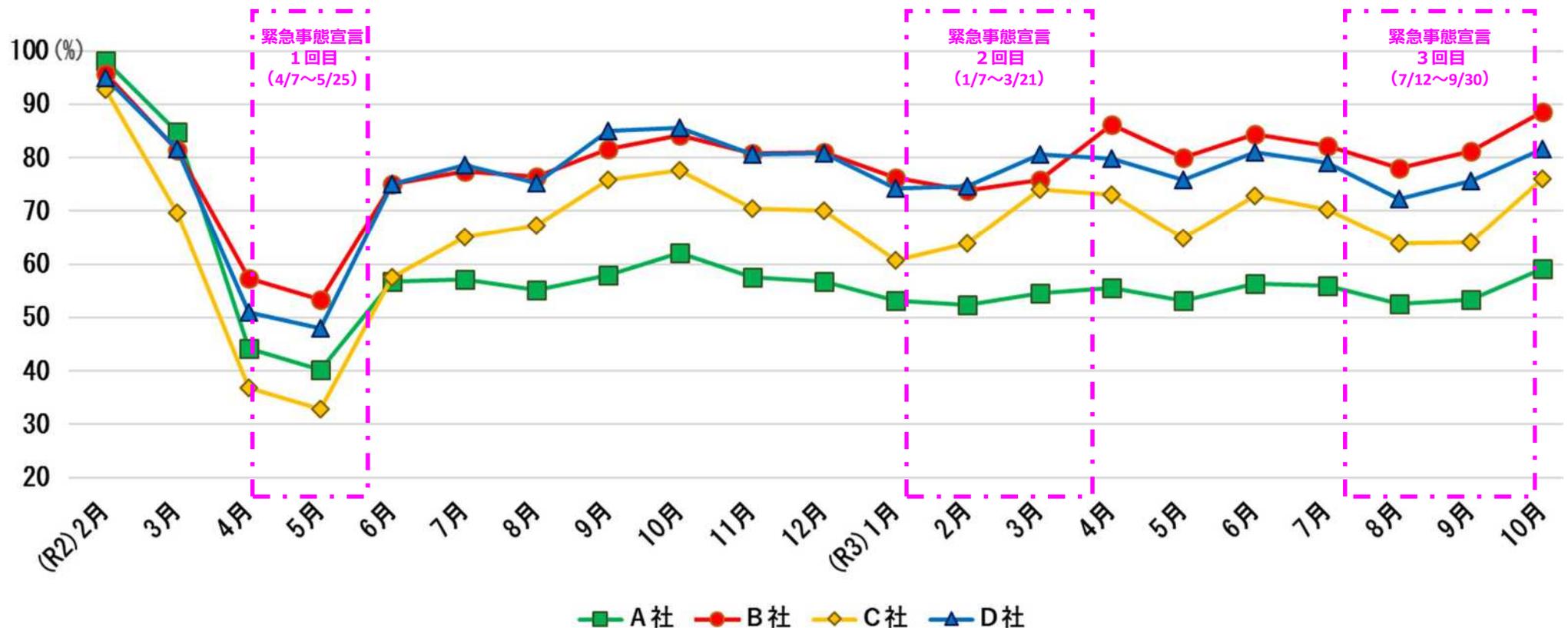
- 上記の調査、分析及び評価については、令和3年度以降においても「川崎市地域公共交通活性化協議会」を引き続き開催し、関係者の皆様の御意見を伺いながら、取りまとめを行っていく。
- 計画に定めた事業の実施状況の調査及び目標値の算出を行い、これらに基づき分析・評価（案）を作成していく。
- ※目標値のうち「路線バス利用者の満足率」については、計画期間（5か年）の中でアンケートを2回程度実施する予定（令和4、7年度実施予定）
- これらの結果について、「川崎市地域公共交通活性化協議会」において報告を行い、評価結果を取りまとめるとともに、次年度以降における効率的・効果的な事業について御意見を伺い、次年度以降の主な取組の検討・見直しを行う。
- 年度末に、主な次年度の取組について、必要に応じて「川崎市地域公共交通活性化協議会」において報告を行う。【書面開催】

■ 市内バス利用者数の推移

- ✓ 新型コロナウイルスの感染が拡大した令和2（2020）年3月以降、利用者数は減少傾向となり、同年5月には令和元年同月比で約5～7割の減少となった。
- ✓ 以降は若干回復したものの、一部の事業者を除いては、対令和元年同月比で約2～3割減で推移している。
- ✓ 2回目の緊急事態宣言※発出時においては、その前後と比較すると小幅な減少にとどまっている。
- ✓ このことから、市内のバス利用者数は、Withコロナの状況として落ち着きつつあるものの、新しい生活様式の浸透により、公共交通利用の計画策定前からの減少が前提となる場合には、今後、評価目標の再設定も視野に検討する必要がある。

※神奈川県に発出された宣言期間を記載。

事業者別輸送人員（令和元年同月比）の推移（事業者からの報告による速報値）



地域公共交通計画の評価等結果について（はじめに、新型コロナウイルス感染拡大による影響）

■ タクシーの利用者数の推移

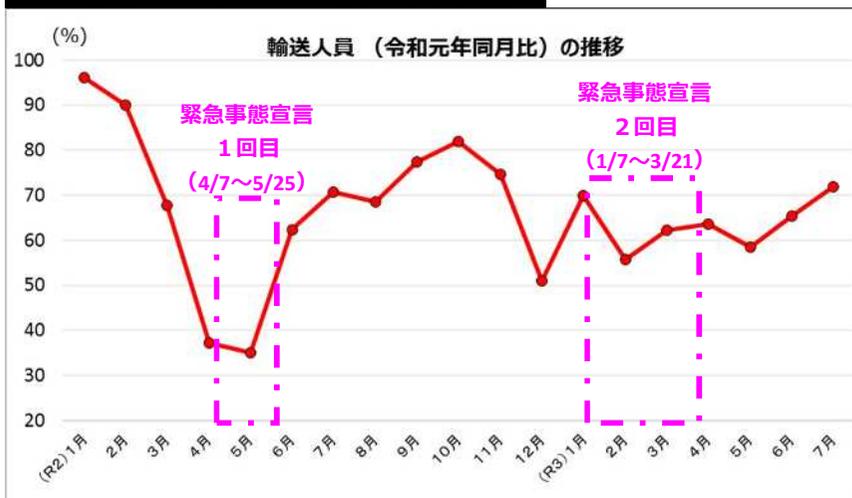
- ✓ 市内のタクシー輸送人員は、1回目の緊急事態宣言*発出時に大幅減少し、令和2年5月に対令和元年同月比35%まで減少。
- ✓ 以降、回復傾向にはあったものの、通常、忘年会等が多い12月や、2回目の緊急事態宣言が発出された令和3年2月などにおいて減少が大きくなっている。
- ✓ 令和3年7月時点では、対令和元年同月比72%（28%減）となっている。

■ コミュニティ交通の利用者数の推移

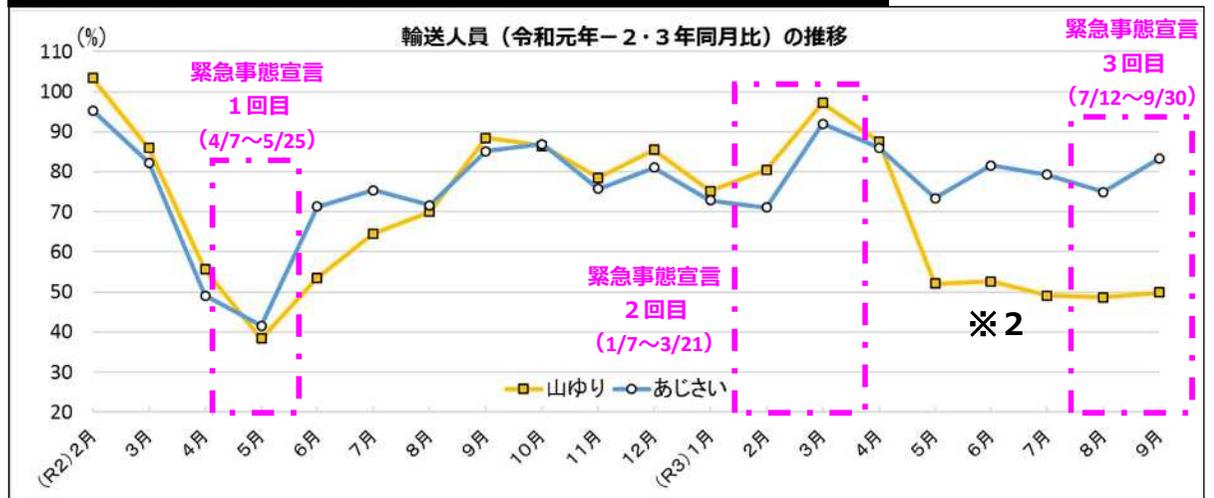
- ✓ コミュニティ交通も同様の傾向で推移し、1回目の緊急事態宣言発出時に大幅減少し、令和2年5月に対令和元年同月比41%まで減少。
- ✓ 以降、令和3年3月時点では、対令和元年同月比90%を超える利用となったが、5月以降は5割減で推移している。
- ✓ なお、感染状況や利用実績に応じて、一定期間運休措置をとるなどの対応を行っている。

※神奈川県に発出された宣言期間を記載。

市内タクシー輸送人員
(令和元年同月比)の推移(速報値)



コミュニティ交通(山ゆり号・あじさい号の合計)輸送人員
(令和元年同月比)の推移(速報値)



※2：山ゆり号については、2回目の緊急事態宣言以降、2曜日運休中です。(週5から週3で運行中。)

地域公共交通計画の評価等結果について（はじめに、新型コロナウイルス感染拡大による影響）

【参考1】鉄道利用者数（首都圏）の推移

- ✓ 首都圏の主要駅利用者数は、令和3年9月時点で、コロナ感染拡大前（令和2年2月17日の週）の71%で推移。
- ✓ 市内のバス輸送人員と同様に、1回目の緊急事態宣言発出時には大幅に減少したものの、2回目・3回目の緊急事態宣言下では小幅な減少で推移している。
- ✓ また、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、令和元年度まで混雑率が100%を超える路線・時間帯も、令和2年度には大きく低下している。利用者数の減少傾向は、ピーク時に限らず、前後1時間でもみられる。

首都圏の駅利用者数の推移

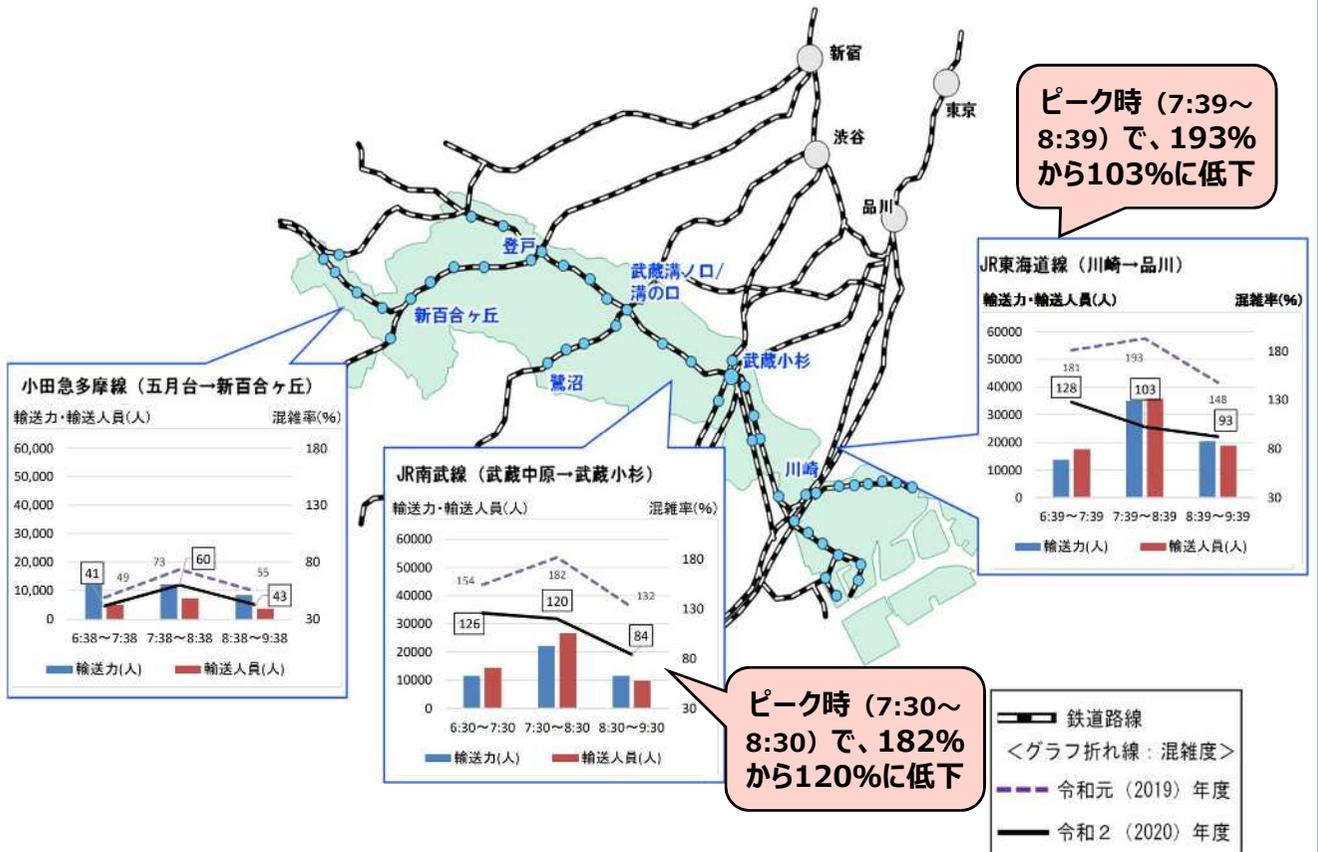
駅の利用状況（首都圏・関西圏：速報値） 国土交通省

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



※JRの東日本、西日本、大手民鉄（東武、西武、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、阪急、阪神）の主要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1時間で最も利用者が多い時間帯
 ※主要ターミナル駅は、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

川崎市内を運行する鉄道路線の最混雑区間におけるピーク時混雑率



ピーク時（7:39～8:39）で、193%から103%に低下

ピーク時（7:30～8:30）で、182%から120%に低下

（出典）国土交通省鉄道局記者発表資料（令和3年7月9日）
https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo01_hh_000163.html

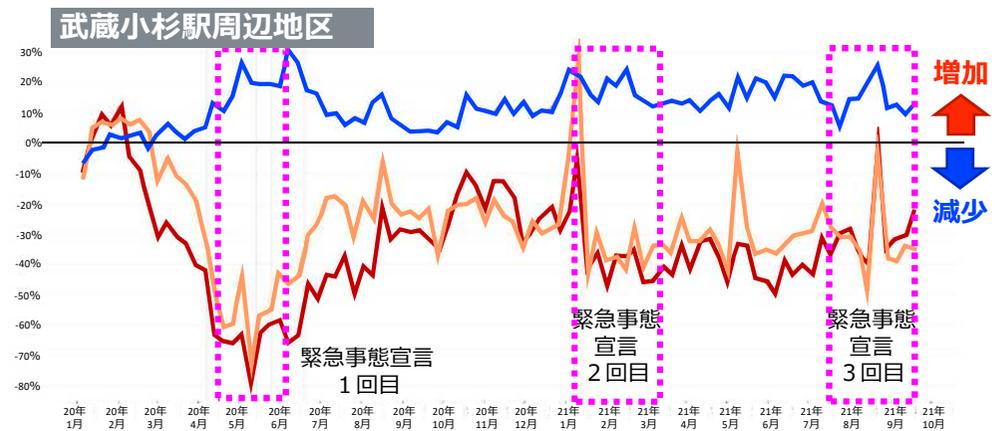
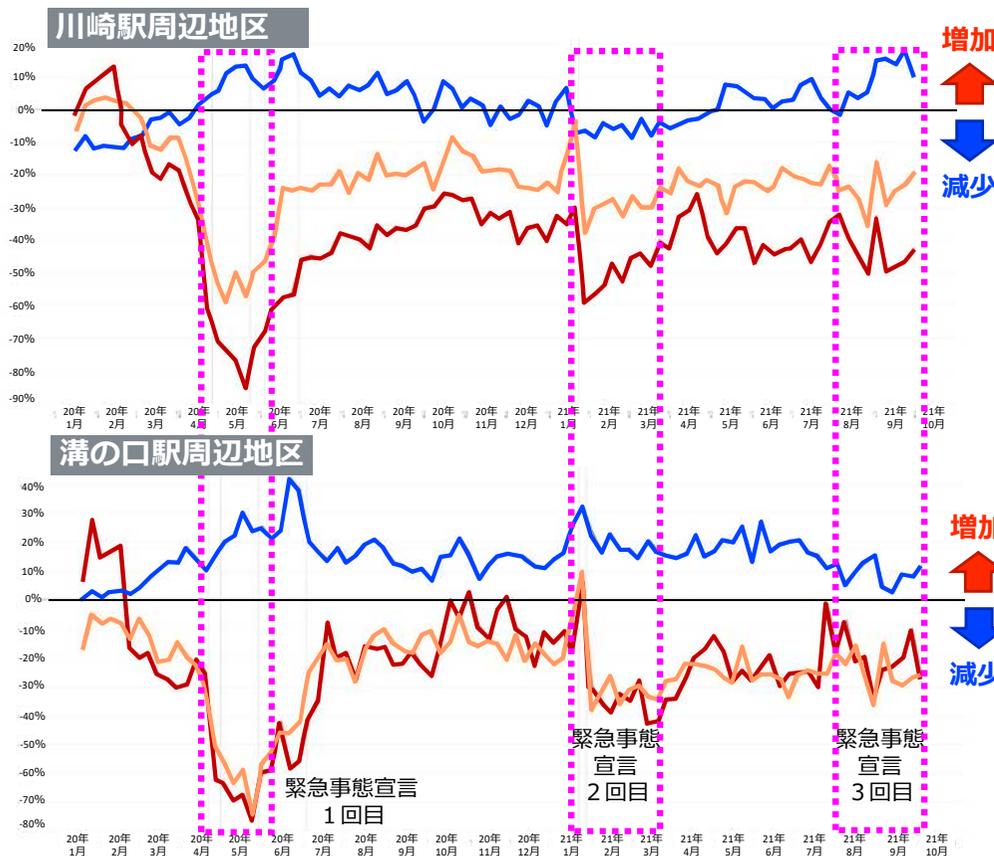
地域公共交通計画の評価等結果について（はじめに、新型コロナウイルス感染拡大による影響）

【参考2】川崎駅・武蔵小杉駅・溝の口駅周辺地区における日中滞留人口の推移（対2019年同週比の推移）

- ✓ ビッグデータに基づく日中の滞留人口をみると、川崎駅、武蔵小杉駅、溝の口駅周辺地区とも、市外からの来訪者が大きく減少。
- ✓ 特に、緊急事態宣言※の発令期間中は、市内居住者の比率が高まる傾向。市外からの来訪者の減少率が大きく、その中でも他県からの来訪者の減少率の方が大きい。（＝広域からの市内への来訪が減少していると想定）
- ✓ 川崎駅周辺地区では、市内居住者も一時的に対令和元（2019）年同週比で減少（特に、緊急事態宣言2回目）。
- ✓ 一方で、武蔵小杉駅、溝の口駅周辺では、コロナの感染拡大以降、市内居住者の対令和元（2019）年同週比が、常に増加水準で推移している。

川崎駅/武蔵小杉駅/溝の口駅周辺地区における日中滞留人口の推移（対2019年同週比）

※神奈川県に発出された宣言期間を記載。



<凡例>

- 市内居住者と推定される人数
- 市外居住者（県内）と推定される人数
- 市外居住者（他都道府県）と推定される人数

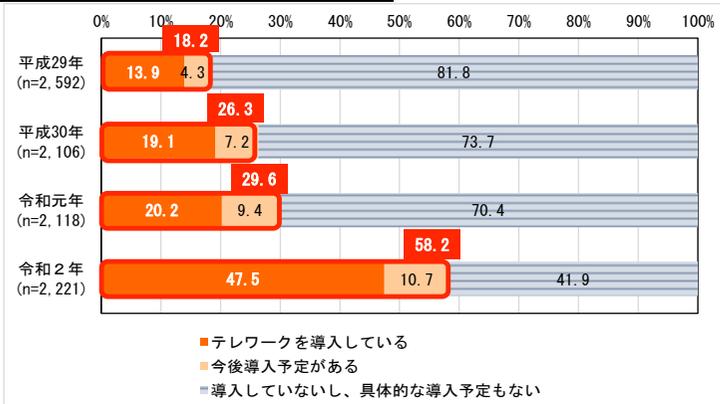
（出典）V-RESAS (<https://v-resas.go.jp>)
元データは、株式会社Agoop「流動人口データ」（GPSデータを元に換算処理を施した人口換算値）を基に集計したもの

地域公共交通計画の評価等結果について（はじめに、新型コロナウイルス感染拡大による影響）

【参考3】テレワーク導入状況・人々の消費活動・ネットショッピングの状況

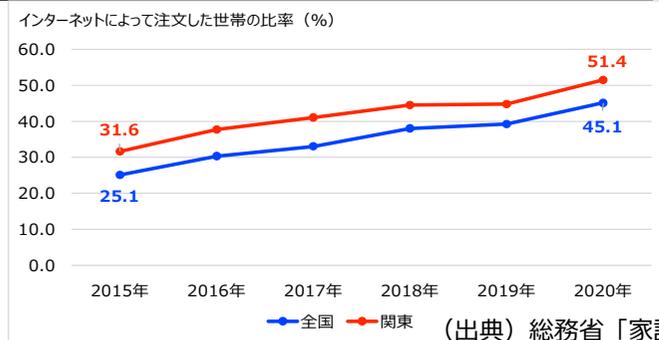
- ✓ 企業におけるテレワークの導入状況（導入済み・今後導入予定の計）は、令和元年度は29.6%であったが、令和2年度には58.2%に急上昇している。
- ✓ 各世帯における消費に関し、その構成比率をみると、「食料（外食を除く）」が増加し、「外食」、「交通」、「教養娯楽」といった、自宅外で生じると考えられる消費活動の費用構成比率が下がっている。
（=外出すること自体が減少したことを表しているものと考えられる）
- ✓ また、消費活動に関連し、ネットショッピングの利用世帯の割合は、コロナ前から上昇傾向が続いており、コロナの感染拡大を受けた令和2（2020）年には、関東地方では約半数の世帯が利用しているまでに達した。

企業のテレワークの導入状況

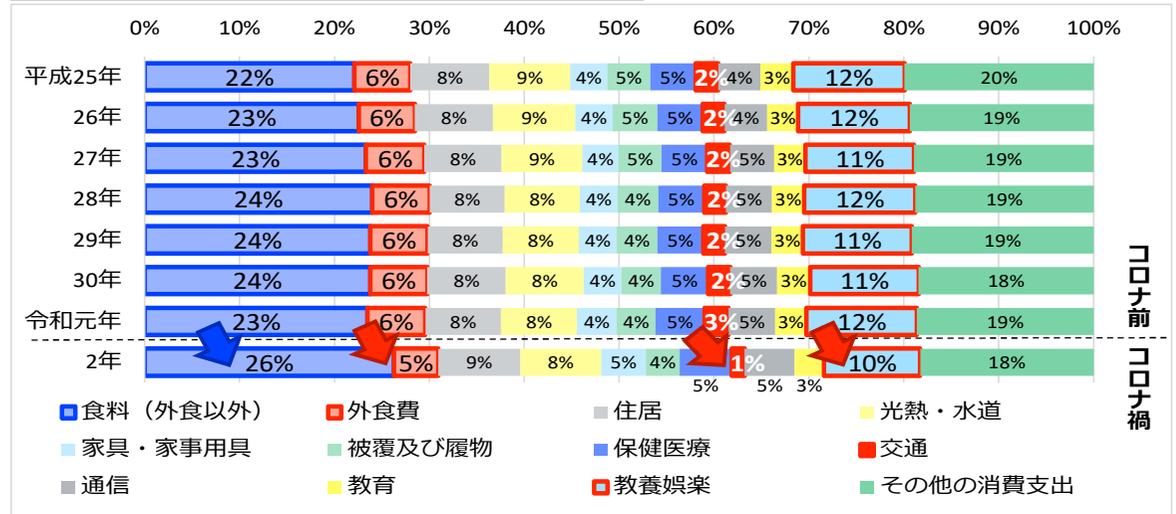


（出典）総務省「通信利用動向調査」

ネットショッピング利用世帯の割合の推移



1世帯当たり年間品目別支出額の構成比率



（出典）総務省「家計調査」

地域公共交通計画の評価等結果について（評価指標ごとの推移傾向等）

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）」

【評価指標の達成状況】

92.3回/年 <平成29年度> → 93.2回/年 <平成30年度>

【参考】令和元年度：93.7回/年 / 令和2年度：57.9回/年

【評価指標にかかる分析】

①路線バスの動向【■■■■】(⇒詳細はP8参照)

- ・利用者数は令和元年度まで増加傾向が継続
- ・コロナの影響により、令和2年度は、令和元年度と比較して40%減少

②タクシーの動向【■■■■】

- ・利用者数はコロナの感染拡大前から減少傾向
- ・輸送実績によると事業者数や実車走行キロなどの減少が鈍化
→サービス水準以上に利用者数が減っていると考えられる
- ・コロナの影響により、令和2年度は、令和元年度と比較して41%減少

③コミュニティ交通の動向【■■■■】

- ・利用者数は令和元年度まで増加傾向が継続
- ・コロナの影響により、令和2年度は、令和元年度と比較して26%減少

【評価・次年度に向けた課題や取組】

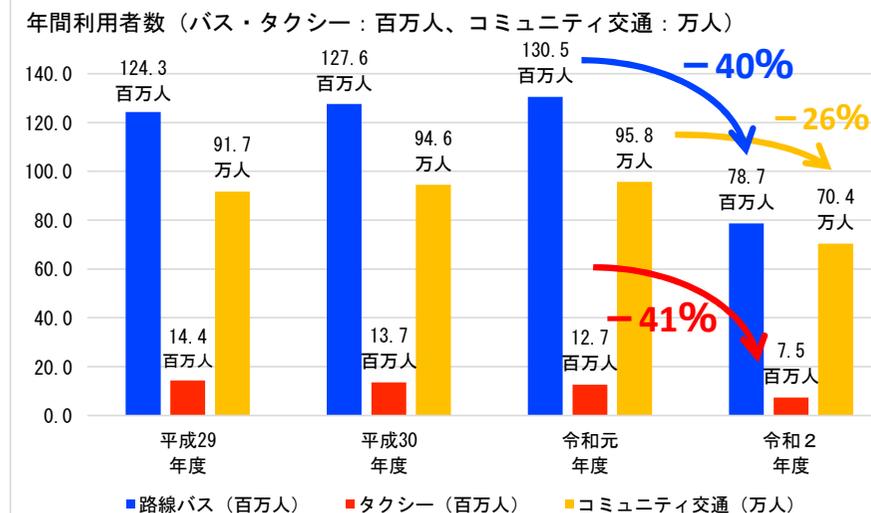
- ✓ 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う利用動向の変化に注視が必要
- ✓ 路線バスの利用回数のさらなる増加(効率的・効果的なネットワーク形成に向けた取組や利便性向上に係る事業とともに、公共交通利用の安全性等のPR・利用促進等の展開等の取組の必要性)
- ✓ タクシーにおける新制度や新技術などの活用による利用促進
- ✓ MaaS等外出・公共交通利用促進へのICT技術を活用した取組の推進

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



(出典) 利用者数は、平成29～令和元年度は「川崎市統計書」、令和2年度は各事業者からの実績の報告に基づき作成(速報扱い)、人口は、「川崎市統計書」

路線バス、タクシー、コミュニティ交通の利用動向



地域公共交通計画の評価等結果について（評価指標ごとの推移傾向等）

評価指標2 「路線バスの利用者の満足率」

【評価指標の達成状況】

令和4年度（計画期間中間時点）実施予定

【評価指標にかかる分析】

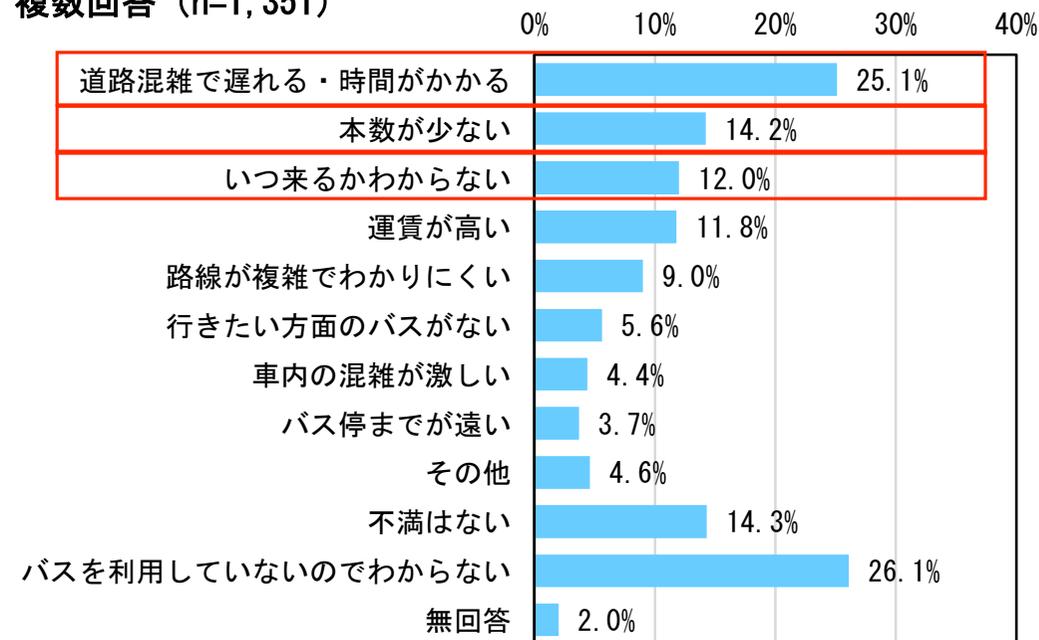
- バスの定時性確保や市民の路線バス1の利用に関する意見として「道路混雑で遅れる・時間がかかる」が最も多く、「いつ来るかわからない」も3番目に多くなっている。
- 運行本数について指摘する意見も多くなっている。

【評価・次年度に向けた課題や取組】

- ✓ 定時性確保に向けた交通環境の改善に資する取組を進める。
- ✓ バス運行表示器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。
- ✓ また、輸送サービスの快適性向上に向けた「着席バスの運行」などの取組を進めていく。

市民がバスの利用に関して不満に感じている点

複数回答（n=1,351）



（出典）平成28年度かわさき市民アンケート報告書

地域公共交通計画の評価等結果について（評価指標ごとの推移傾向等）

評価指標3 「市内全路線バスの1便あたり利用者数」

【評価指標の達成状況】

21.1人/便
＜平成29年度＞

20.2人/便
＜平成30年度＞

【参考】令和元年度：21.1人/便 / 令和2年度：13.7人/便

【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

- ・平成29年度の21.1人/便から、平成30年度は20.2人/便へと推移。
- ・令和2年度は新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けて13.7人/便となり、対平成29年度比で35%低下となった。

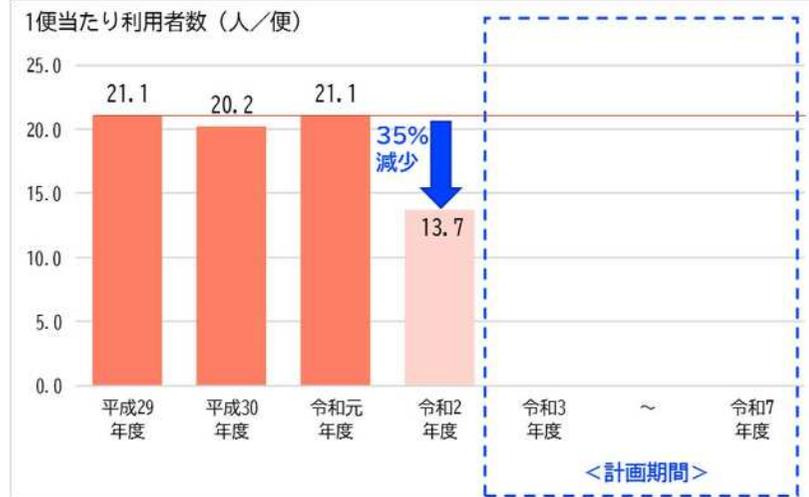
➤ 月別「運行便数と利用者数」の推移

- ・利用者数の減少傾向にあわせ、事業者において運行便数も削減を実施。
- ・大幅な利用者数の減少がみられる中でも、事業者の努力によって、一定の運行本数は確保していることから、利用者数ほどの減少は見られない。

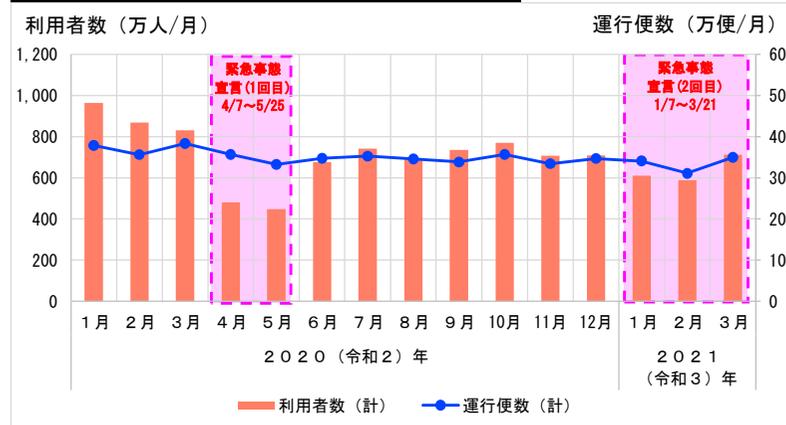
【評価・次年度に向けた課題や取組】

- ✓ 評価指標1と同じく、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う利用動向の変化に注視が必要。
- ✓ ICT技術を活用した利用促進を図るほか、輸送サービスの快適性の向上等を進め、利用者数の確保を目指す。
- ✓ 併せて、基盤整備や利用実態等を踏まえながら、路線バスの運行回数を維持。

評価指標「市内全路線バスの1便あたり利用者数」の推移



月別「運行便数と利用者数」の推移



地域公共交通計画の評価等結果について（評価指標ごとの推移傾向等）

評価指標4 「路線バスの系統数※」

【評価指標の達成状況】

391系統

<令和2年4月1日>

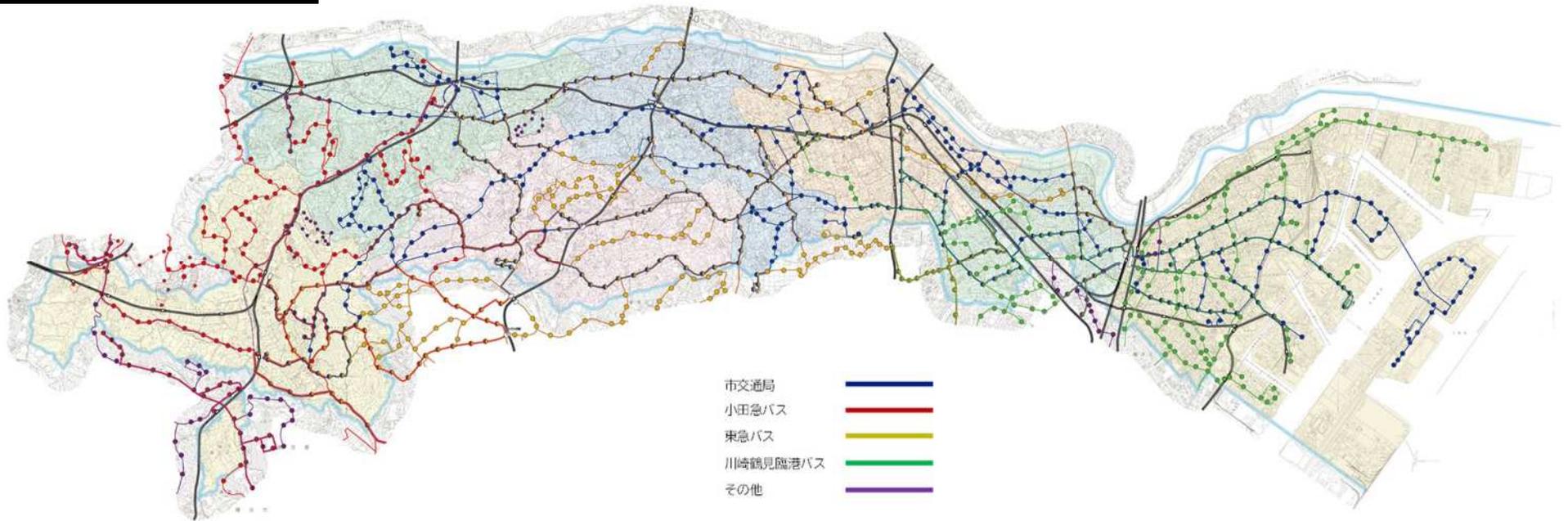
392系統

<令和3年4月1日>

【評価指標にかかる分析】

- ▶ 計画に基づく事業推進前ではあるものの、複数事業者間の連携のもと、再編・運行効率化を進めたことにより系統数は1系統増加。

本市の路線バスネットワーク



【評価・次年度に向けた課題や取組】

- ✓ 引き続き関係機関の連携のもとで、重複・長大路線を中心に効率的・効果的なバスネットワークの維持に向けた取組の推進

※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）

地域公共交通計画の評価等結果について（評価指標ごとの推移傾向等）

評価指標5 「コミュニティ交通を導入した地区」

【評価指標の達成状況】

4 地区 <令和2年度> → 4 地区 ※現状維持 <令和3年度>

【評価指標にかかる分析】

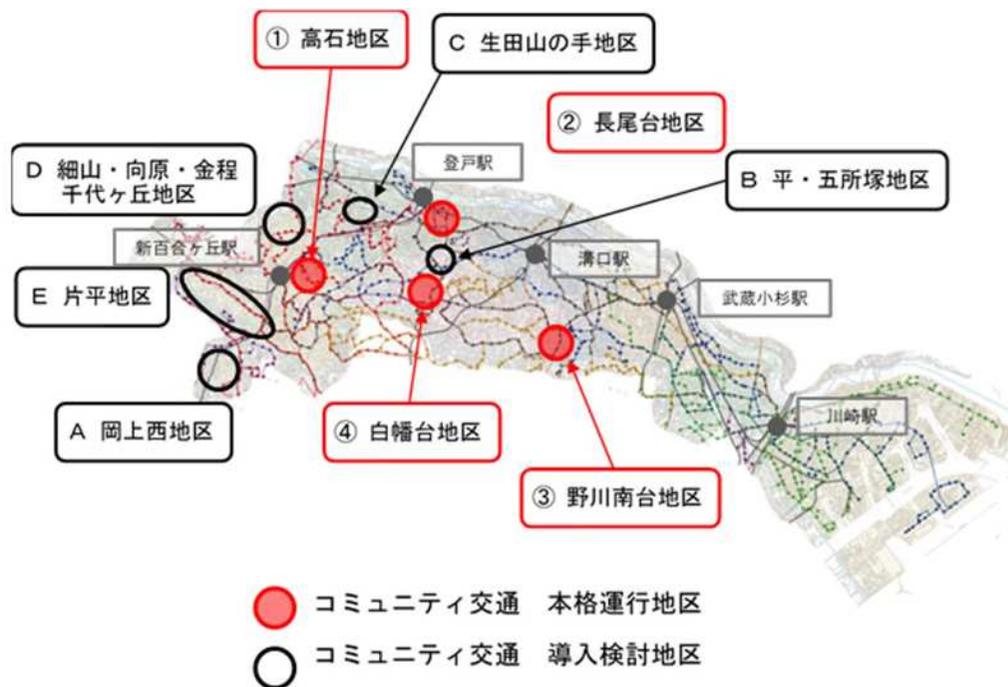
- 地域主体の導入検討地区における検討状況の長期化
 - ・ 需要に応じた交通手段の選択ができない
 - ・ 道路運送法の適用を要しない運行形態に対する不安感
- ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組の展開が必要

【評価・次年度に向けた課題や取組】

令和3年度に次の2つの取組の制度化に向けて検討中

- ✓ 「地域交通の手引き」の見直しに伴う新たな支援制度等の導入
社会環境の変化等を踏まえ、「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等を見直し、トライアル制度の創設や資金的支援内容の充実等により、検討期間の短縮化や継続性向上などを図る。
- ✓ 新技術・新制度を活用した新たな取組の展開
地元協議会設置の有無に関わらず、地域ニーズや道路幅員等の地域特性に合わせて、行政主導により民間事業者等と積極的に連携し、ICTや新制度等を活用して、より利用しやすい地域公共交通の環境整備に取り組んでいく。

市内の協議会設立地区



川崎市地域公共交通計画の評価等結果イメージ

1. 評価指標の現状とりまとめ（令和3年12月時点）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
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) 【目標】 92.3回/年 (H29) 以上	* 公共交通の利用促進をはじめとした快適で利用しやすい交通環境の整備の推進 等	各交通事業者からの報告による「市統計書」に基づき整理	【H30年度時点】93.2回/年 (参考) R2年度時点 (速報) 57.9人/便 ①路線バスの動向 利用者は令和元年度まで増加傾向が継続 ②タクシーの動向 利用者はコロナの感染拡大前から減少傾向 ③コミュニティ交通の動向 利用者は令和元年度まで増加傾向が継続	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う利用動向の変化を注視していく必要がある。 路線バスの利用回数のさらなる増加 (効率的・効果的なネットワーク形成に向けた取組や利便性向上に係る事業とともに、公共交通利用の安全性等のPR・利用促進等の展開等の取組の必要性) タクシーにおける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 	「市統計書」のR元年度値が公表されたため、速報として掲載
2 路線バス利用者の満足率 【目標】 70%以上 (R7年度)	* ニーズを踏まえた交通環境の整備 * 定時性確保による輸送環境整備 等	市民意識調査を実施し測定予定	令和4年度 (計画期間中間時点) 実施予定	<ul style="list-style-type: none"> 定時性確保に向けた交通環境の改善に資する取組を進める。 バスロケーションシステム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。 また、輸送サービスの快適性向上に向けた「着席バスの運行」などの取組を進めていく。 	計画最終年に評価予定
3 市内全路線バス1便あたりの利用者数 【目標】 21.1人/便 (H29) 以上	* 効率的・効果的な路線バスネットワークの形成 等	路線バス事業者からの報告に基づき整理	【H30年度時点】20.2人/便 (参考) R2年度時点 (速報) 13.7人/便 * 平成29年度の21.1人/便から、平成30年度は20.2人/便へと推移。 * 令和2年度は新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けて13.7人/便となり、対平成29年度比で35%低下となった。	<ul style="list-style-type: none"> 評価指標1と同じく、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う利用動向の変化を注視していく必要がある。 ICT技術を活用した利用促進を図るほか、輸送サービスの快適性の向上等を進め、利用者数の確保を目指す。 併せて、基盤整備や利用実態等を踏まえながら、路線バスの運行回数を維持。 	
4 路線バスの系統数 【目標】 391系統 (R2.4.1) 以上	* 効率的・効果的な路線バスネットワークの形成 等	路線バス事業者からの報告に基づき整理	【R3年4月1日時点】 392系統 * 新百合ヶ丘駅周辺において、複数事業者間の連携のもと、再編・運行効率化を進め、系統数は1系統増加。	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き関係機関の連携のもとで効率的・効果的なバスネットワークの維持に向けた取組の推進 	
5 コミュニティ交通を導入した地区 【目標】 5地区以上 (R7年度)	* 地域特性に応じた移動ニーズへの対応 等	路線バス事業者からの報告に基づき整理	【R3年4月1日時点】4地区 ①地域主体の導入検討地区における検討状況の長期化 ⇒需要に応じた交通手段の選択が不可 ⇒道路運送法の適用を要しない運行形態に対する不安感 ②ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組の展開が必要	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度に次の2つの取組の制度化に向けて検討中 「地域交通の手引き」の見直しに伴う新たな支援制度等の導入 新技術・新制度を活用した新たな取組の展開 	

	●登戸・遊園エリアの路線の新設・見直し	●登戸・遊園広場整備を見据えた小田急線方面（登戸、遊園）への路線見直し検討 ●宮前区役所移転を見据えた路線見直し検討
	【3】 鷺沼エリアの路線の新設・見直し	
	【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見直し検討
中央部への輸送力・速達性の向上	【5】 B R T の導入検討	●B R T 導入に向けた検討及び走行環境整備（水江町）
備による交通結節機能の強化 態等を踏まえた路線の効率化	【6】 その他エリアの路線の新設・見直し	●東扇島・浜川崎・池上塩浜発着系統路線の利用実態確認及び整備方針に関する臨海部国際戦略本部
化	【7】 長大路線の見直し	●運行距離が10Kmを超える路線の課題共有
画の調整による効率化	【8】 重複路線の見直し	●新ゆりグリーンタウンの取組事例の紹介について【小田急バス、市交通局】 ●重複個所の選定、直行便の検討
3号線の延伸を見据えたバスネットワークの構築		
延伸を見据えたバスNW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新設・見直しの検討
資する交通環境整備の推進		
こあわせた交通結節機能の強化		
事業名	主な取組内容	R3（2021）取組内容
乗換えの利便性向上	【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
る交通利用環境の向上		
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	●小川町乗降場上屋完成（R3年度末）
る利用環境の向上		●既存調査等に基づく乗り場別時間帯別最大待ち時間、滞留長把握（簡易調査も実施検討）
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検討
た地域公共交通の利用促進		
充実	【12】 バスロケ等の設置促進	●バスロケの設置促進、スマートバス停等の設置に向けた事業スキームの検討 ●バスロケ助成制度見直し検討
	【13】 M a a S の活用	●小田急電鉄アプリ「Emot」による取組推進（生田緑地）
と利用促進	【14】 広告等を活用した利用促進	●情報発信による利用促進の検討
輸送環境整備の推進		
けた交通環境の改善		
事業名	主な取組内容	R3（2021）取組内容
目の推進	【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 ●観光利用を見据えた運用の検討
	【16】 バスベイ設置	●詳細設計・工事着手【野川柿生線】 ●交差点改良に向けた検討
適性向上		
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	●浮島ライナーによる着席バス実証運行の検討（臨港バス）
い交通環境の整備		
	【18】 ベンチ・上屋等の設置、維持管理に係る事業スキームの検討	●設置補助制度等に関する他都市事例調査 ●危険バス停の対応確認（ランクB,Cの対応方法について）、取組状況報告
通結節点等の整備	【19】 ユニバーサルデザインによる交通結節点整備	●多言語化に向けた事業スキームの検討
の導入		●導入促進 ●オフピーク通勤の推進 ●混雑状況の取組、発信方法の研究
環境の整備		●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
多動ニーズへの対応		
型携によるコミュニティ交通導入の促進		
	【21】 地域の輸送資源の活用	●新制度を見据えた多様な主体との調整
	【22】 様々な運行手法の活用	●運行手法の調査研究、関係事業者との調整
的・効果的手法の導入		
支援の見直し	【23】 地域等への技術的・資金的支援の見直し	●支援内容の検討
	【24】	●手引きの見直し（R3年度）

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 : 既存のダイヤや利用実態等を基に、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市民サービスの維持・向上に資する他の路線へ振り分けるなど、効率的・効果的な運行を推進する。

【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」の完成を見据えた路線の新設・見直しの検討

○バス路線の運行について

多摩川スカイブリッジ開通に伴い、令和4年4月から、次の路線バスが運行される予定。

○運行区間

- ・ 大師橋駅～天空橋駅
- ・ 浮島バスターミナル～天空橋駅

※運行時間及び運行本数等については現在調整中。

※羽田空港ターミナル方面の路線については、現在、新型コロナウイルスの影響等により空港需要が大きく落ち込んでいることから、交通事業者と運行に向けた協議を引き続き実施する。



取組事例紹介

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

- 事業趣旨 : 基盤整備や開発事業の動向や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、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。

【8】重複路線の見直し

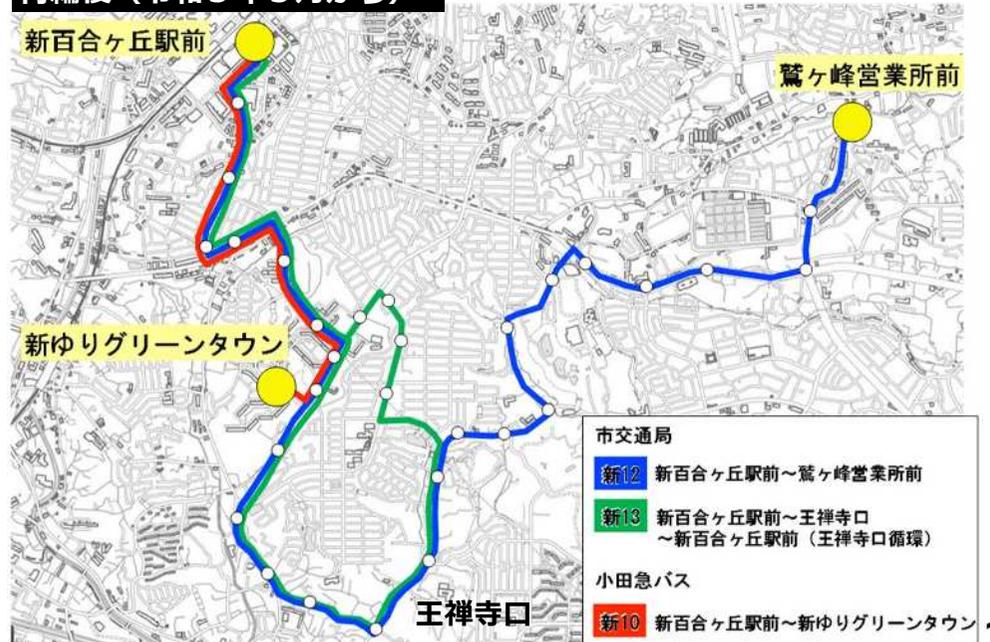
「新ゆりグリーンタウンの取組事例の紹介」(小田急バス、市交通局)

* 市交通局と小田急バスは、共同運行路線について一部を再編し、運行の効率化を図った。

再編前 (令和3年2月まで)



再編後 (令和3年3月から)



取組事例紹介

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

- 事業趣旨 : 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向上を図る。

【17】急行便・座席指定便等の運行

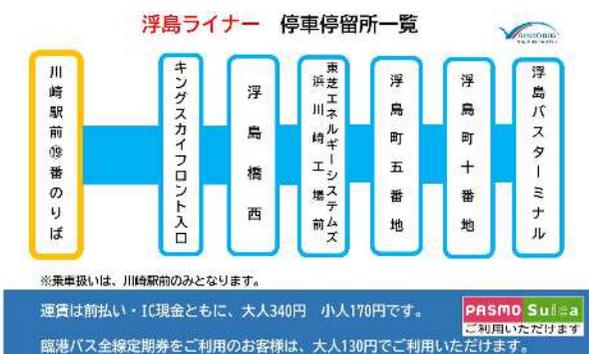
- ・川崎鶴見臨港バスでは、令和3年8月16日から令和4年2月15日までの6か月間にわたり、川崎駅東口から浮島バスターミナル間において、高速バス車両を用いた朝ラッシュ時間帯での「着席バス」の実証実験を実施中。
- ・実証実験においては、平日1日3本を運行。運賃は通常の路線バスより高く設定しているものの、着席の保障とともに、フリーWi-Fiサービス、USBコンセントが使用できるなどのサービスも提供。

○実施日程

- 2021（令和3）年8月16日（月）～2022（令和4）年2月15日の平日（土・日・祝日、年末年始除く）
- 川崎駅東口発 6:30、7:10、7:50 の 1日計3本

○乗車方法・定員

- 乗車方法：川崎駅東口19番乗り場にて先着順。各便定員になり次第締め切り。
- 乗車運賃：大人340円、小児170円（片道・普通運賃込み）、定期券保有者は大人の場合+130円で乗車可能
- ※乗車時に運賃前払い、ICカード利用可
- 定 員：49名



平日のみ運行（土曜・休日・年末年始（12/30～1/3）は運休）

停留所名	1号	2号	3号
川崎駅前19番のりば	発 6:30	7:10	7:50
キングスカイフロント入口	着 6:55	7:35	8:15
浮島橋西	着 6:57	7:37	8:17
東芝エネルギーシステムズ 川崎工場前	着 6:59	7:39	8:19
浮島町五番地	着 7:01	7:41	8:21
浮島町十番地	着 7:04	7:44	8:24
浮島バスターミナル	着 7:08	7:48	8:28

（出典）川崎鶴見臨港バスホームページ、プレスリリース等
<https://www.rinkobus.co.jp/info/2021/08/post-75.html>

取組事例紹介

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
- ②コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し

●事業趣旨：これまで「地域交通の手引き」に基づく地域の主体的な取組への支援を行う中で、地域特性に応じた取組を検討する際、的確な需要把握や検討期間の長期化、また、本格運行後における運行の継続性等の新たな課題が見られることから、コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化等を踏まえ、「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等を見直すことで、コミュニティ交通の充実を図り、より利用しやすい地域公共交通環境の形成を目指す。

【23】地域等への技術的・資金的支援の見直し

運行の継続性向上に向けた車両更新費等や、施設送迎車などの地域の輸送資源の活用の際して、安心して継続的に利用できる環境整備について、資金的支援を実施する。

表：資金的支援の充実（下線：新設・拡充）

段階	支援内容
①導入に向けた検討を行うとき	トライアル制度の活用に係る費用
	運行実験に係る費用
②本格運行をはじめるとき	初期車両購入費及び改造費
	停留所購入費
	既存交通の活用に資する仕組みづくりに係る費用 (例：タクシー乗り場整備等)
	車両リース料
③高齢者等が利用しやすい環境づくりのため	高齢者等割引事業補助
④安心して継続的に利用できる環境づくりのため	車両更新費
	自動車安全設備費など
⑤地元協議会の活動活性化のため	地域の活動に関する費用 (例：利用促進のチラシ印刷等)

【24】「地域交通の手引き」の見直し

「地域交通の手引き」は、坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなどの地域特性から、地域が主体的にコミュニティ交通を導入する際の取組手順等を示したガイドラインとして、平成19(2007)年3月に取りまとめたもの。(平成26(2014)年3月に一部改定)

現在、次の視点で「地域交通の手引き」の見直しを検討中。



① トライアル制度の創設

的確な需要把握等を行うため、必要に応じて試験運行等の実施を可能とする「トライアル制度」を創設し、交通事業者とのマッチングの円滑化も図り、検討期間の短縮を目指します。

② 道路運送法に基づく運行が難しい場合の取組手順の明確化

現在の乗合型中心の取組手順に加え、道路運送法の適用を要さない運行手法での検討フローを明示し、様々な運行手法の検討を行いやすくします。

