

令和4年度 第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和4年12月23日（金）15時00分から

場 所：川崎市役所第4庁舎4階 第1・2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

公共交通の利用状況等（新型コロナウイルス感染拡大による影響）

評価指標

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. 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1～4）

○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。

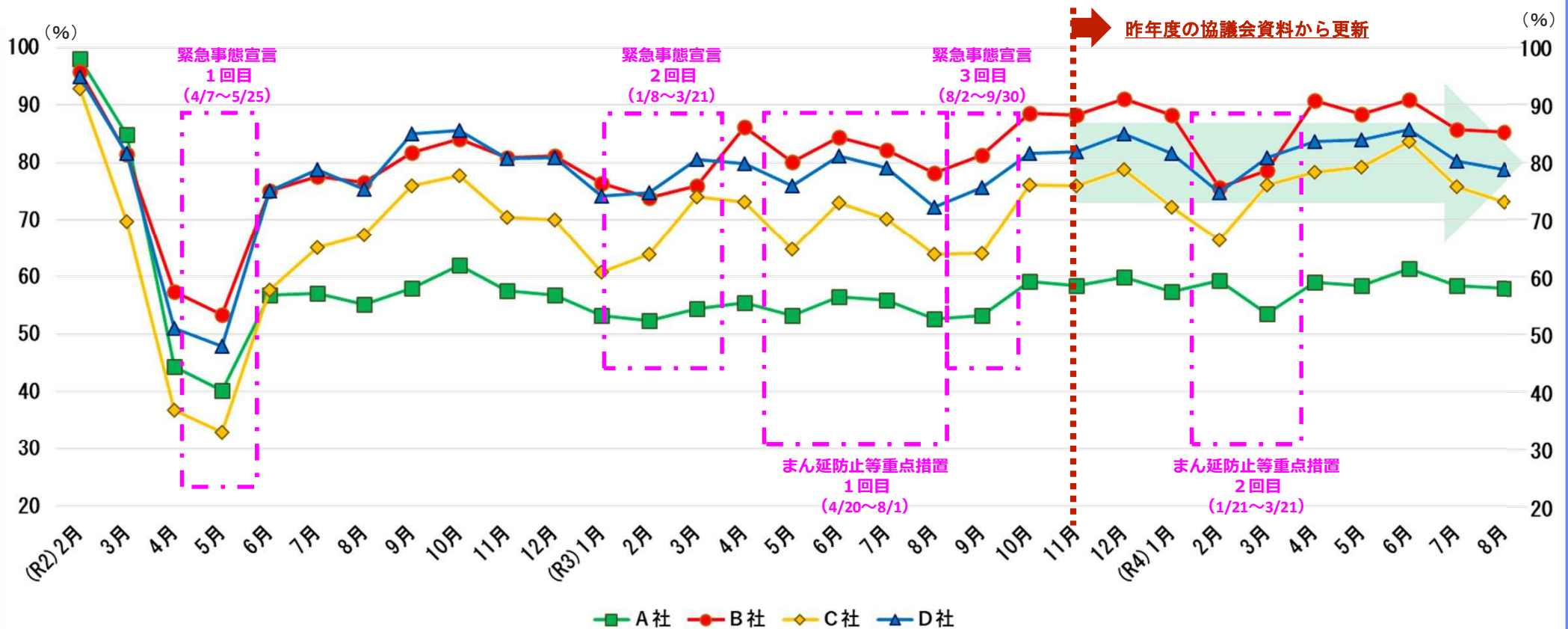
■ 市内バス利用者数の推移

- ✓ 昨年度の協議会で報告した時期から、利用者数は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2～3割減で推移
- ✓ まん延防止等重点措置※発出時には、利用者数の減少が顕著に表れており、令和4年1月～3月にはその前後と比較して、約1割の減少
- ✓ 令和4年8月時点では、対令和元年同月比約7～8割まで回復

※神奈川県に発出された期間を記載

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。

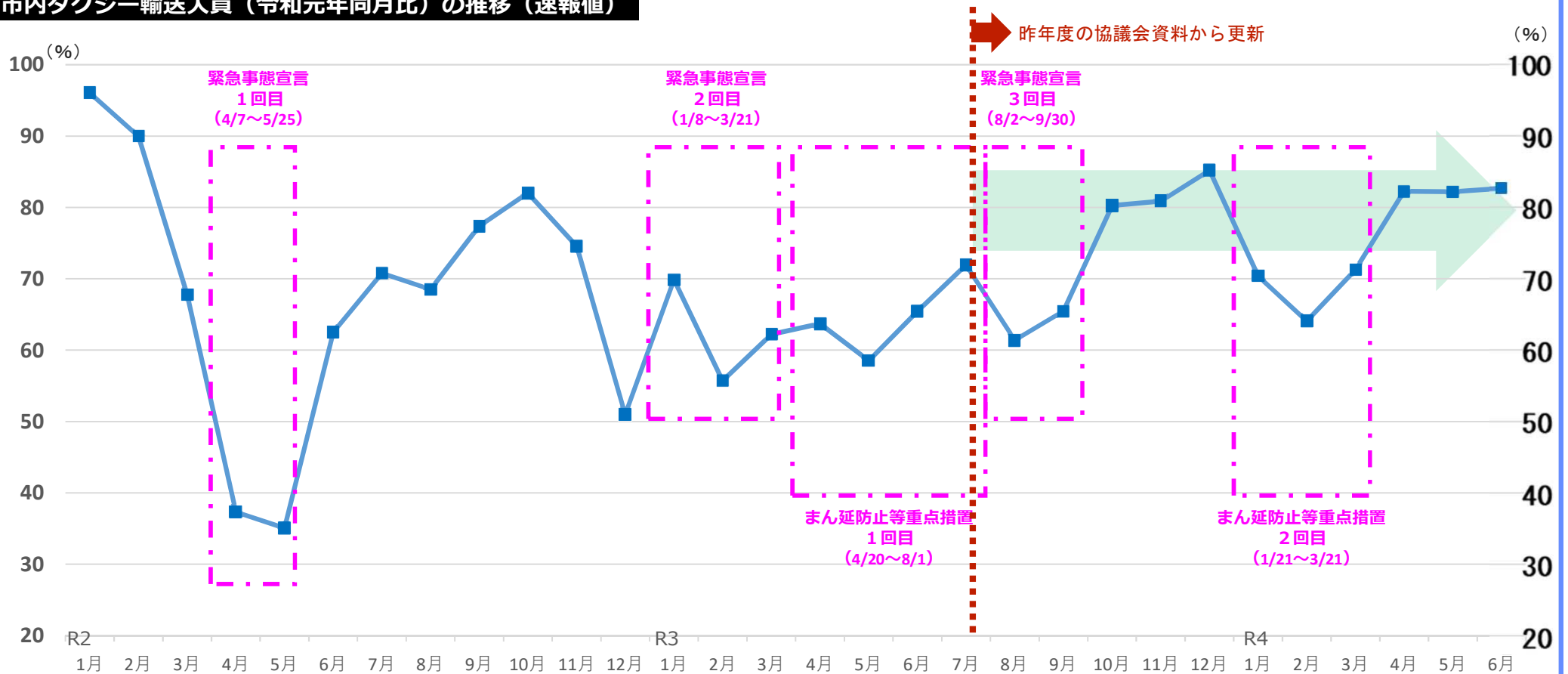


■市内タクシー利用者数の推移

- ✓ 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
- ✓ 緊急事態宣言やまん延防止等重点措置※発出時には、利用者数の減少が顕著に表れており、令和4年8月～9月や令和4年1月～3月ではその前後と比較し、約1～2割減少
- ✓ 令和4年6月時点では、対令和元年同月比約8割まで回復

※神奈川県に発出された期間を記載

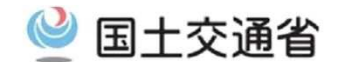
市内タクシー輸送人員（令和元年同月比）の推移（速報値）



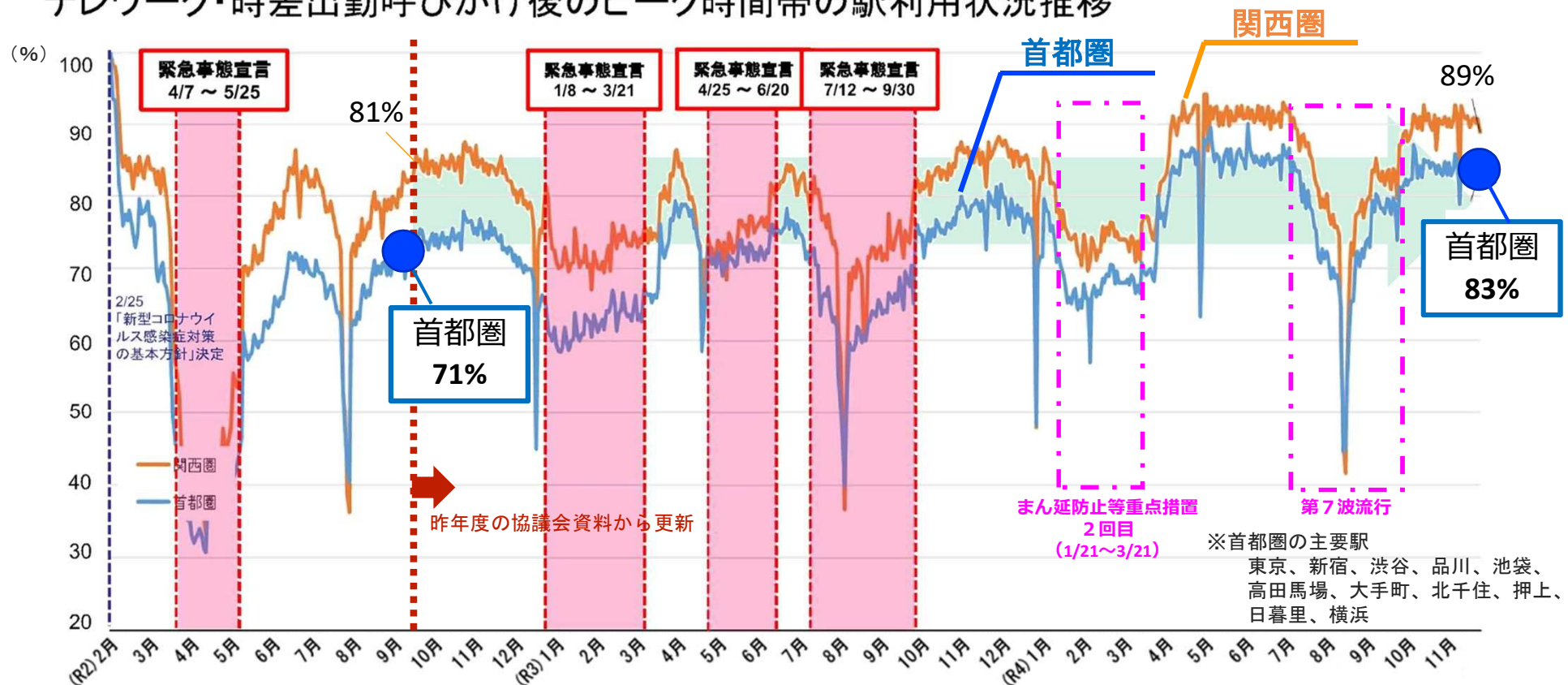
■ 鉄道利用者数（首都圏）の推移（昨年度の協議会資料で示した令和2年9月以降の状況）

- ✓ 緊急事態宣言の発出や新型コロナウイルスの感染者数が大幅に増加する時期にあわせ、利用者が大きく減少
- ✓ 首都圏の主要駅利用者数（青線）の新型コロナウイルス感染拡大前（令和2年2月の特定日）との比は、令和2年9月時点で71%、令和4年11月時点で83%で推移し、**約8割まで回復**

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

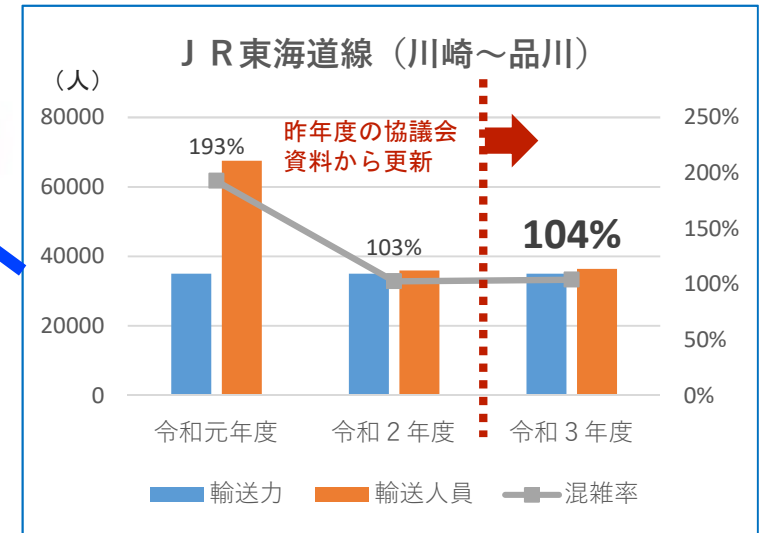
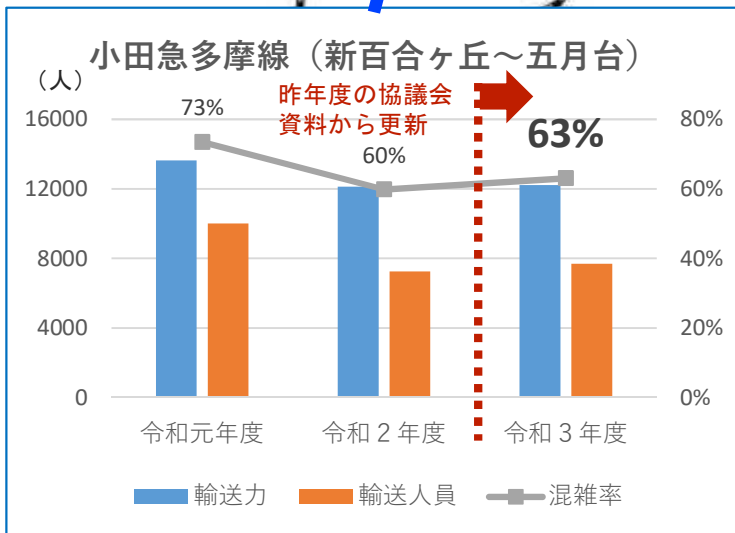
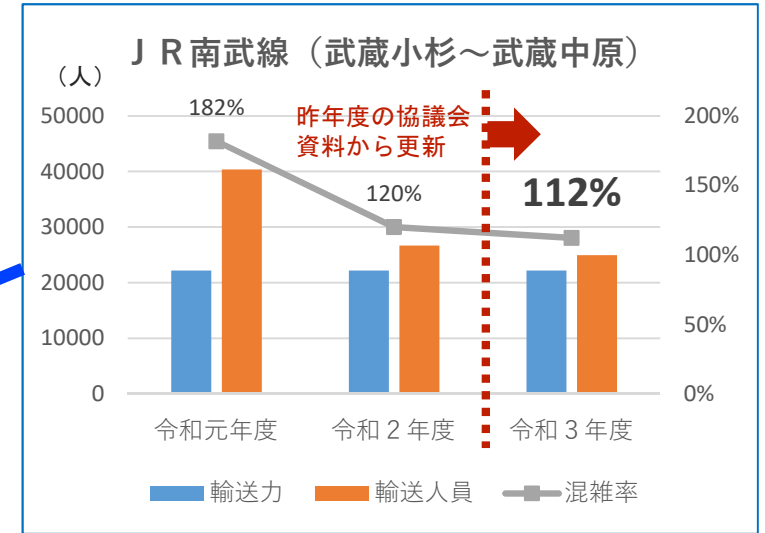
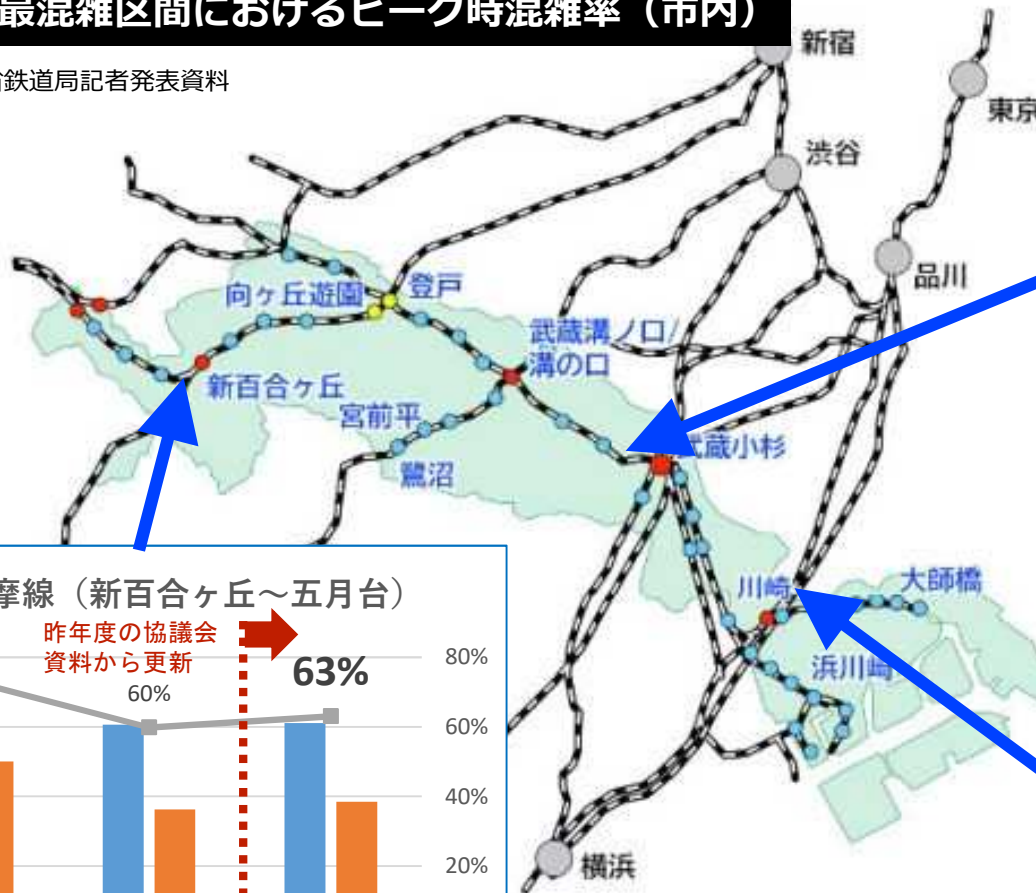


■ 市内鉄道のピーク時混雑率の推移

✓ 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、各路線とも、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、令和3年度はほぼ横ばいの状況

鉄道路線の最混雑区間におけるピーク時混雑率（市内）

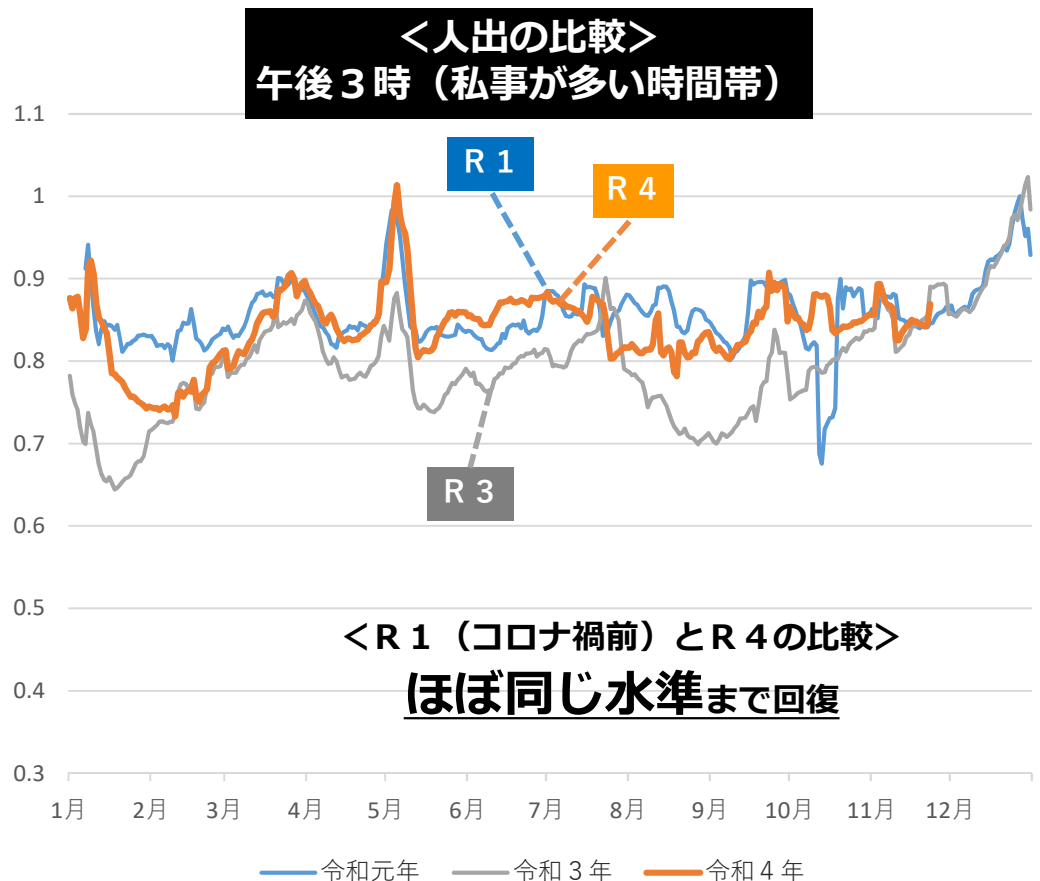
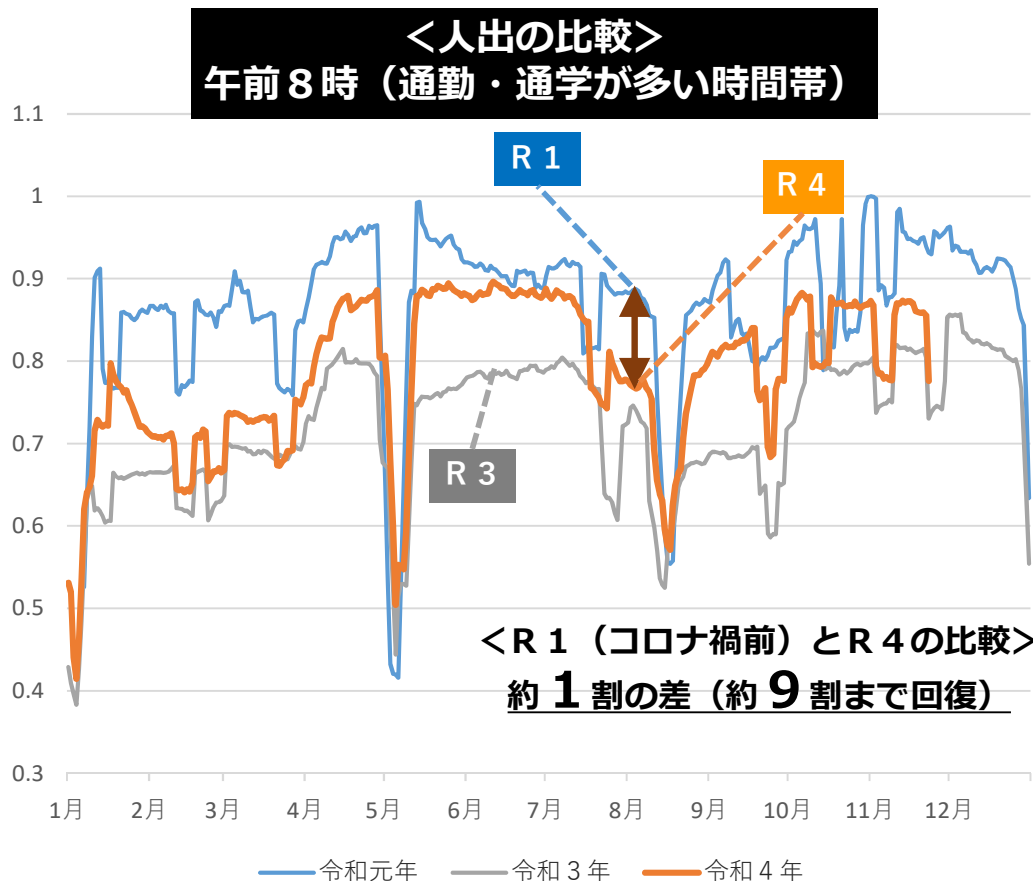
（出典）国土交通省鉄道局記者発表資料



【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） 1/2

■ 神奈川県的主要地点（横浜駅・川崎駅）の人出

- ✓ **午前8時の人出（通勤・通学が多い時間帯）** 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3年は約2割の減少となっているが、**令和4年は約1割の減少に留まっており、約9割まで回復している。**
- ✓ **午後3時の人出（私事が多い時間帯）** 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3年は約1割の減少となっているが、**令和4年は新型コロナウイルスの感染拡大前（令和元年）とほぼ同じ水準まで回復している。**



※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

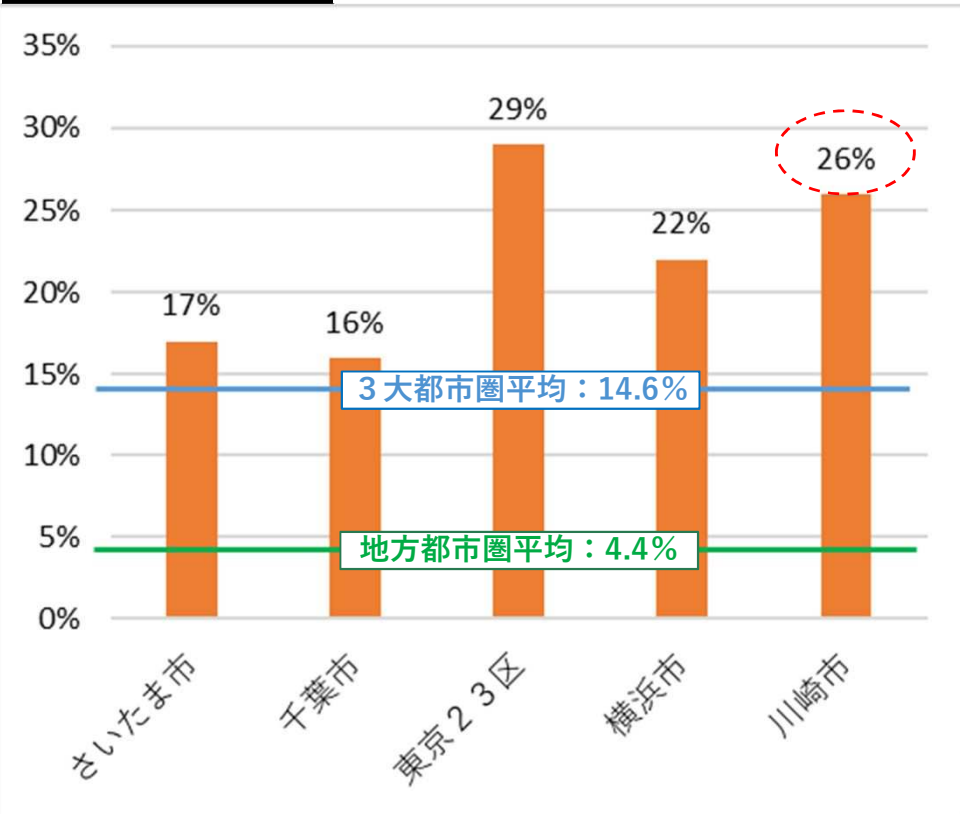
※人出のデータは、内閣官房HPで公開されているNTTドコモのモバイル空間統計を使用

【1.はじめに】 人流の状況（新型コロナウイルス感染拡大による影響） 2/2

■ 就業者・学生の外出に関する変化

- ✓ 新型コロナウイルスの感染拡大以降、急速に広がった在宅勤務の実施割合は都心部で高い割合を示しており、本市の実施割合は26%で東京23区に次いで高い状況。
- ✓ 3大都市圏の正規就業者の仕事に関する活動実施頻度として、「とても減った」「減った」と回答した方は、「外出（自宅から勤務先・取引先等へ）」、「外出（勤務先から取引先等へ）」のいずれも約25%の割合を示してる。
- ✓ 3大都市圏の学生の学業に関する活動実績頻度として、「外出」が「とても減った」「減った」と回答した方は約48%、在宅（オンライン）が「増えた」「とても増えた」と回答した方は約53%を示している。

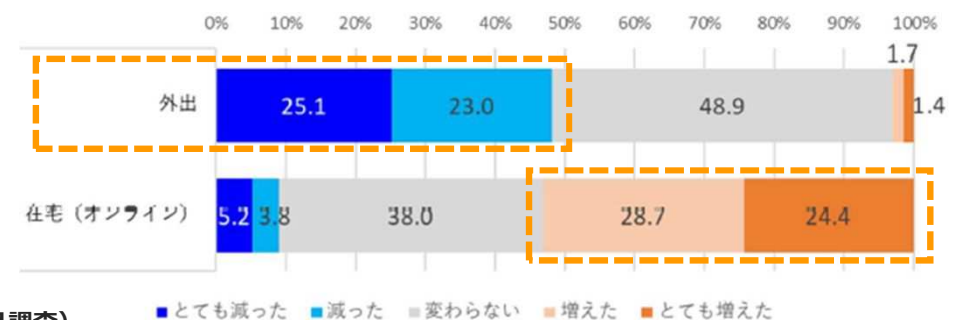
在宅勤務実施割合



3大都市圏の正規就業者の仕事に関する活動実施頻度の変化



3大都市圏の学生(18~22歳)の学業に関する活動実施頻度の変化



※その日一度も勤務先に行くことなく在宅勤務をした就業者の割合（令和3年10~11月調査）

出典：第7回全国都市交通特性（旧全国都市パーソントリップ）調査結果（速報版）

※新型コロナ感染症流行前と調査時点（令和3年10~11月）の比較

【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【川崎市内】

- ・まん延防止等重点措置（令和4年1月～3月）以降、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7～8割（約2～3割減）で推移

✓ 神奈川県的主要地点の人出【横浜駅・川崎駅】

- ・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）で約9割（約1割減）、午後3時の人出（私事が多い時間帯）でほぼ同じ水準まで回復

✓ 在宅勤務の実施割合【川崎市内】

- ・約2割で他都市と比較して高い傾向

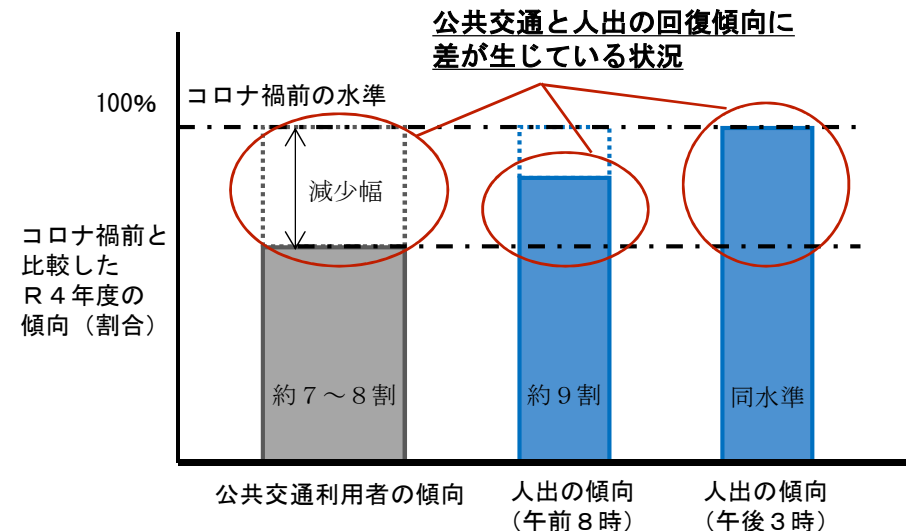
✓ 勤務状況に関する意向調査（3大都市圏）

- ・約2割の方が外出機会が減ったと回答

■ 交通環境に関する考察

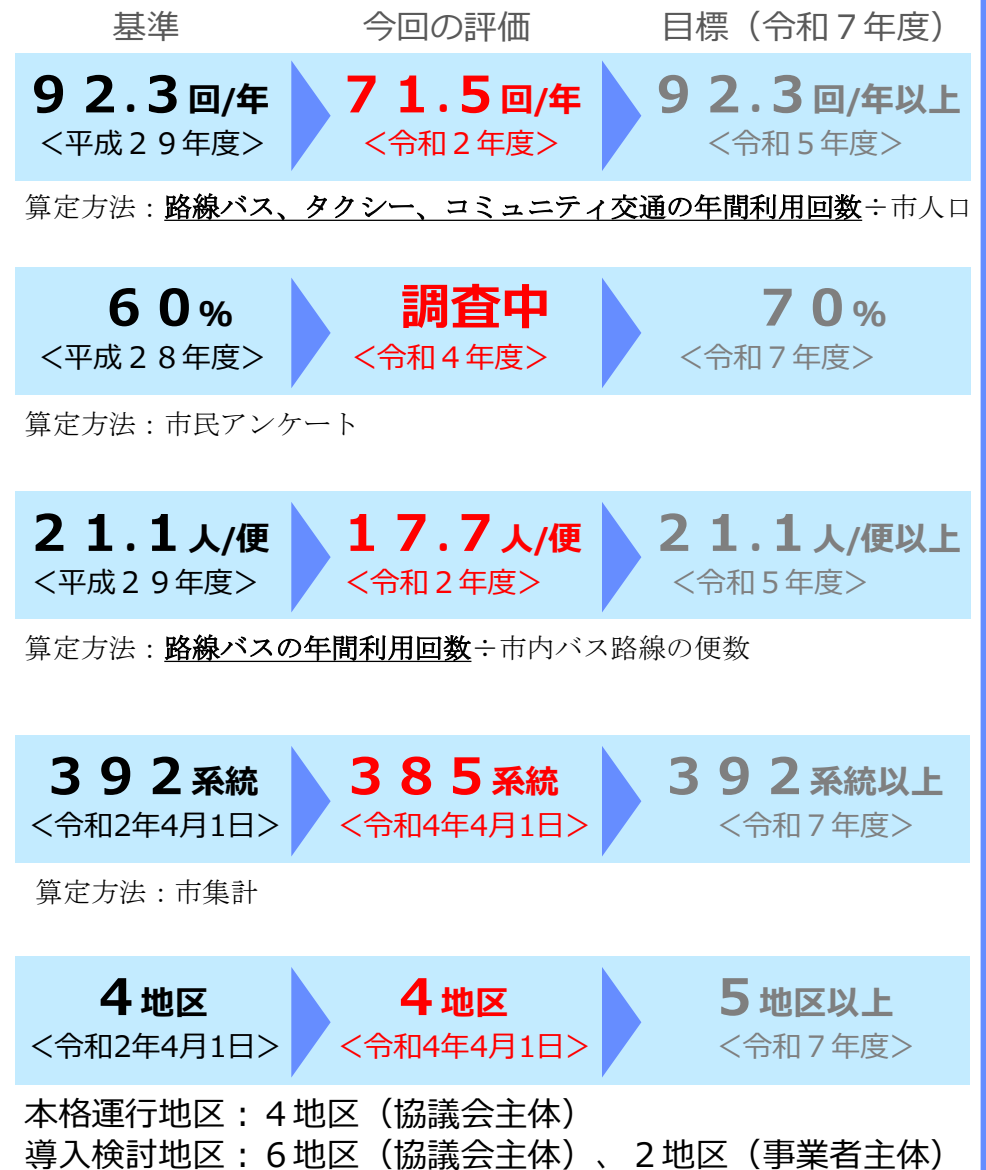
- ✓ 時間帯別の人流の状況は、コロナ禍前と比較して総量は減少しているものの、通勤・通学は約9割、私事はほぼ同水準まで回復していると推測

- ✓ 人流と公共交通の回復傾向に差が生じていることから、外出する際の移動手段が他の交通モード（自家用車や自転車など）へ転換している可能性が考えられる



【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

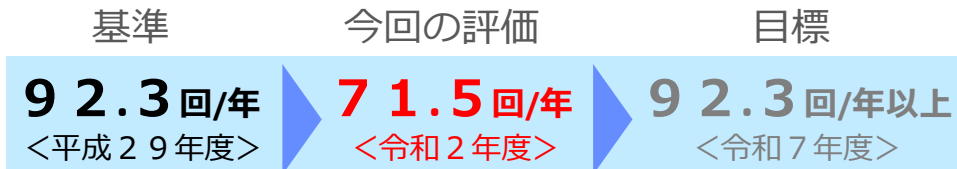


注) 評価指標①及び③の算定に用いるバス等の公共交通の年間利用回数は「市統計書」で取りまとめている利用者数を用いて算定しています。最新の「市統計書」は、令和2年度までの利用実態が掲示されていますので、本年度は令和2年度の利用者数を用いて評価を行っています。

【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2年度は**71.5回/年**となり、**前年度比約23%減少**

(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2年度は101.7百万人、前年度比**約22%減少**

② タクシー【 】

- ・令和2年度は8.3百万人、前年度比**約35%減少**

③ コミュニティ交通【 】

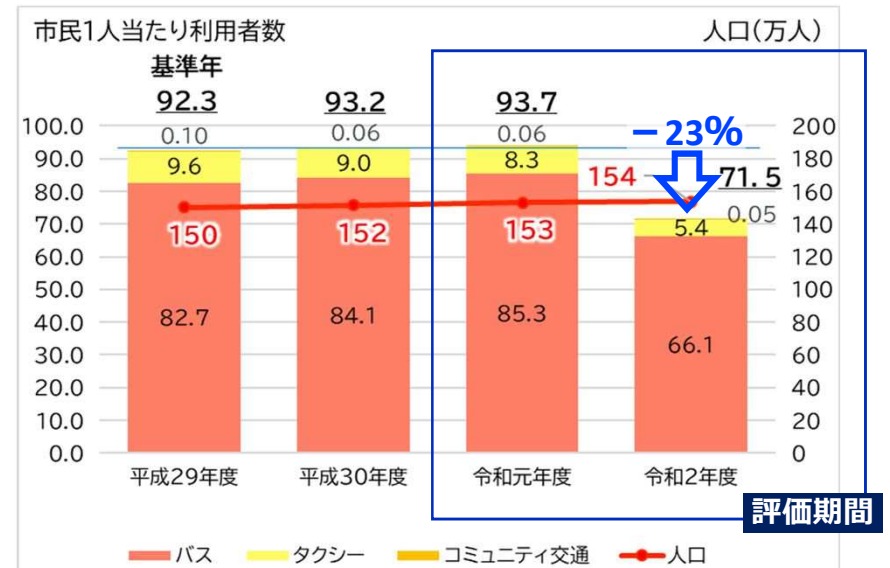
- ・令和2年度は70.4千人、前年度比**約27%減少**

【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するため、利用促進に向けた様々な取組を展開

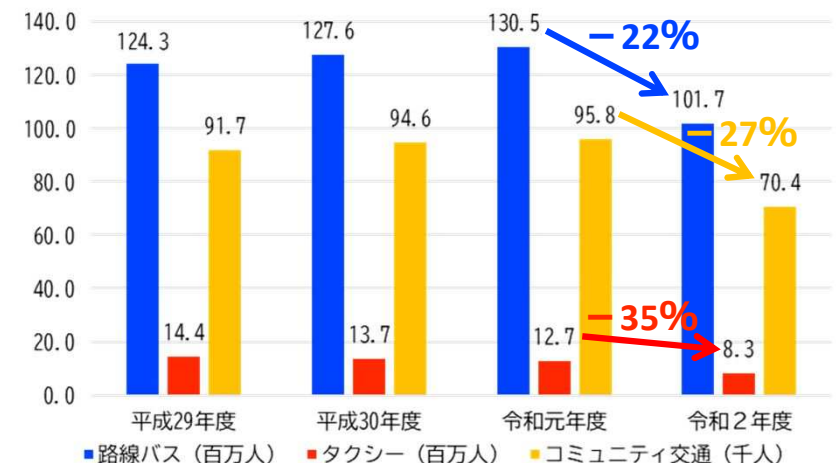
- ✓ 路線バスにおいては市民サービスの維持・向上に資する効率的・効果的な運行を推進
- ✓ タクシーにおいては新制度や新技術などの活用による利用促進
- ✓ MaaS等外出・公共交通利用促進へのICT技術を活用した取組の推進

「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

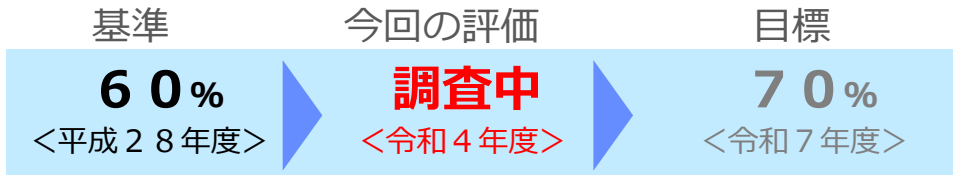
年間利用者数（バス・タクシー：百万人、コミュニティ交通：千人）



【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月集計予定
②令和7年実施予定

【評価指標にかかる分析】

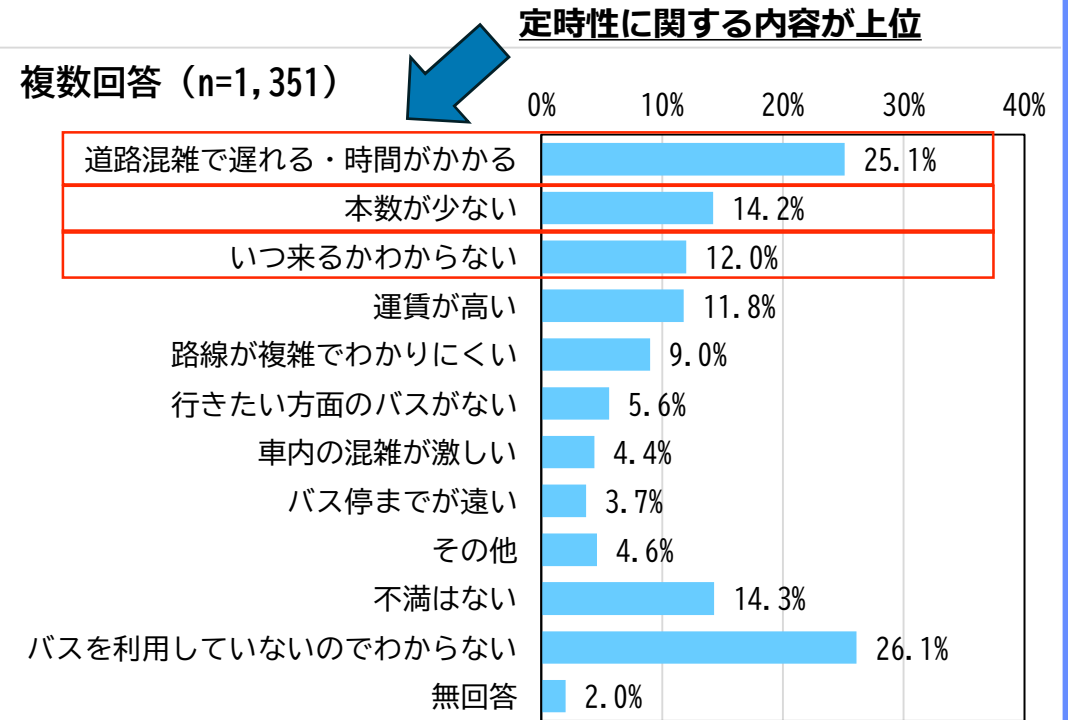
- 市民がバスの利用に関して不満を感じている点では、**定時性に関する内容が上位**となっており、「道路混雑で遅れる・時間がかかる」が最も多く、「いつ来るかわからない」も3番目に多い状況
- 運行本数に関する内容が2番目に多い状況

【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
- 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」

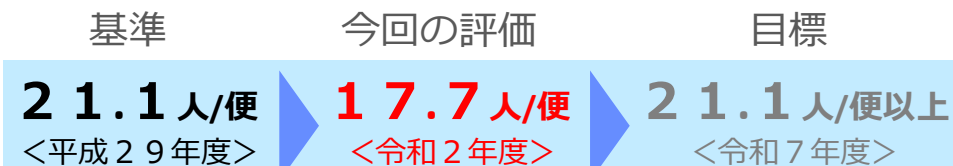


(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書

【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回数÷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2年度は**17.7人/便**となり、**前年度比約16%減**

（参考）路線バス年間利用回数と便数の減少幅の関係

利用者数の減少幅：1→0.818（約22%減）

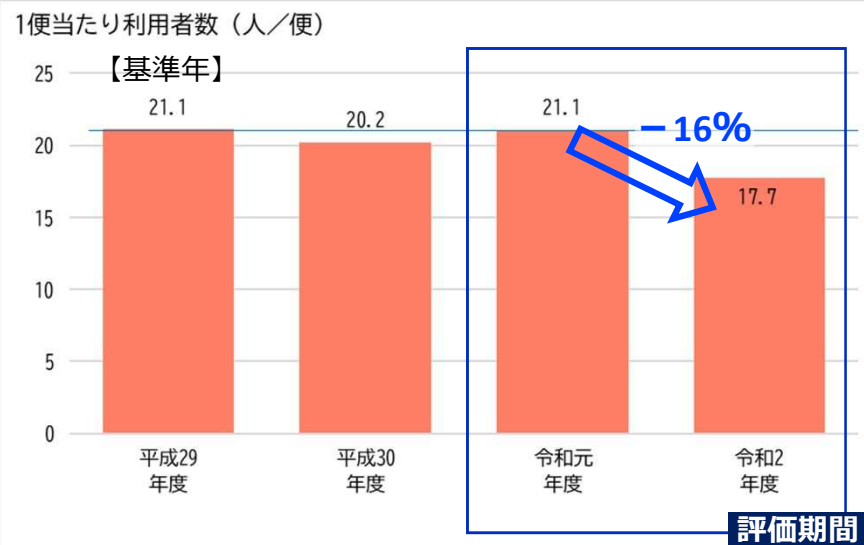
便数の減少幅：1→0.972（約3%減） ※H29-R2比

- ・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、利用者数が減少している状況下ではあるが、**一定のサービス水準（運行回数）の維持が図られている**

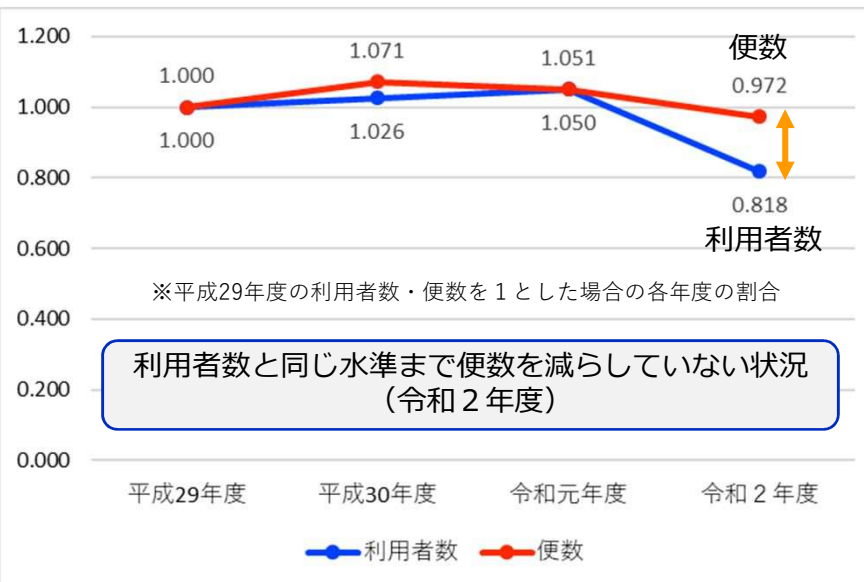
【評価・次年度に向けた課題や取組】

- 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
 - ✓ 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



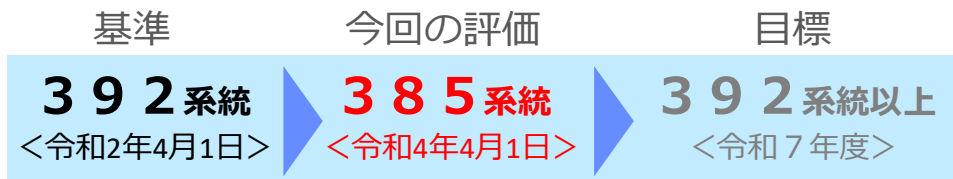
「路線バス利用者数と運行便数」の推移



【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】

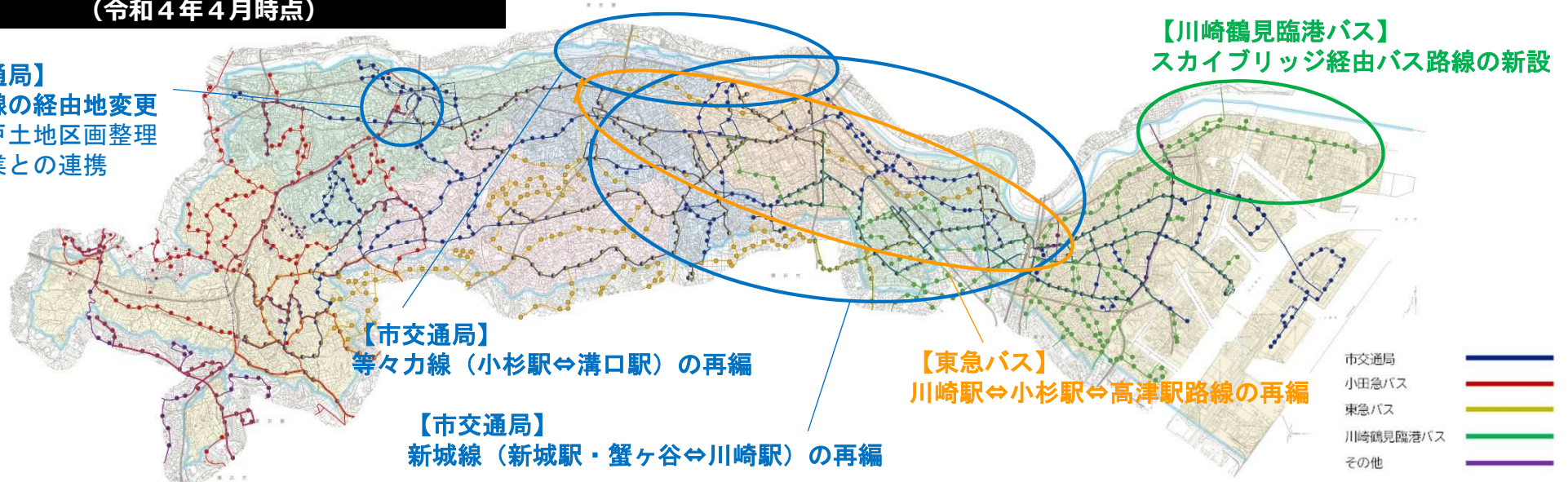
効率的・効果的なバスネットワークの維持に向けた取組を推進

- ✓ 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

本市の路線バスネットワークと主な路線再編の取組 (令和4年4月時点)

【市交通局】

西普線の経由地変更
※登戸土地区画整理
事業との連携

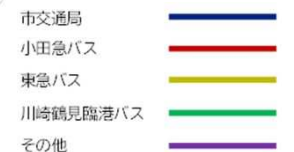


【川崎鶴見臨港バス】
スカイブリッジ経由バス路線の新設

【市交通局】
等々力線（小杉駅⇔溝口駅）の再編

【市交通局】
新城線（新城駅・蟹ヶ谷⇔川崎駅）の再編

【東急バス】
川崎駅⇔小杉駅⇔高津駅路線の再編



【評価指標にかかる分析】

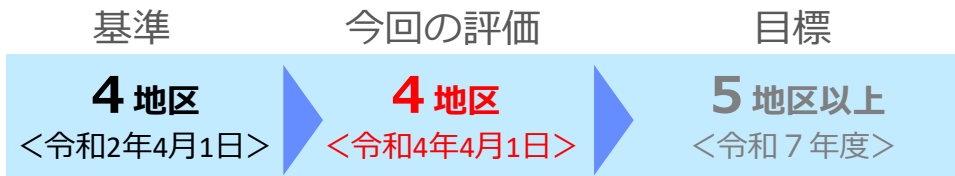
- 系統数は**385系統**となり、令和2年度から**7系統減少**
- 評価指標は「運行効率化により生み出された輸送資源の活用によるバスネットワークの広がり」を測るため、系統数を設定
- 系統数の減少は、**路線再編による重複区間の整理**などが行われた結果であり、**バスネットワークの広がり**は維持されていると評価

※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】

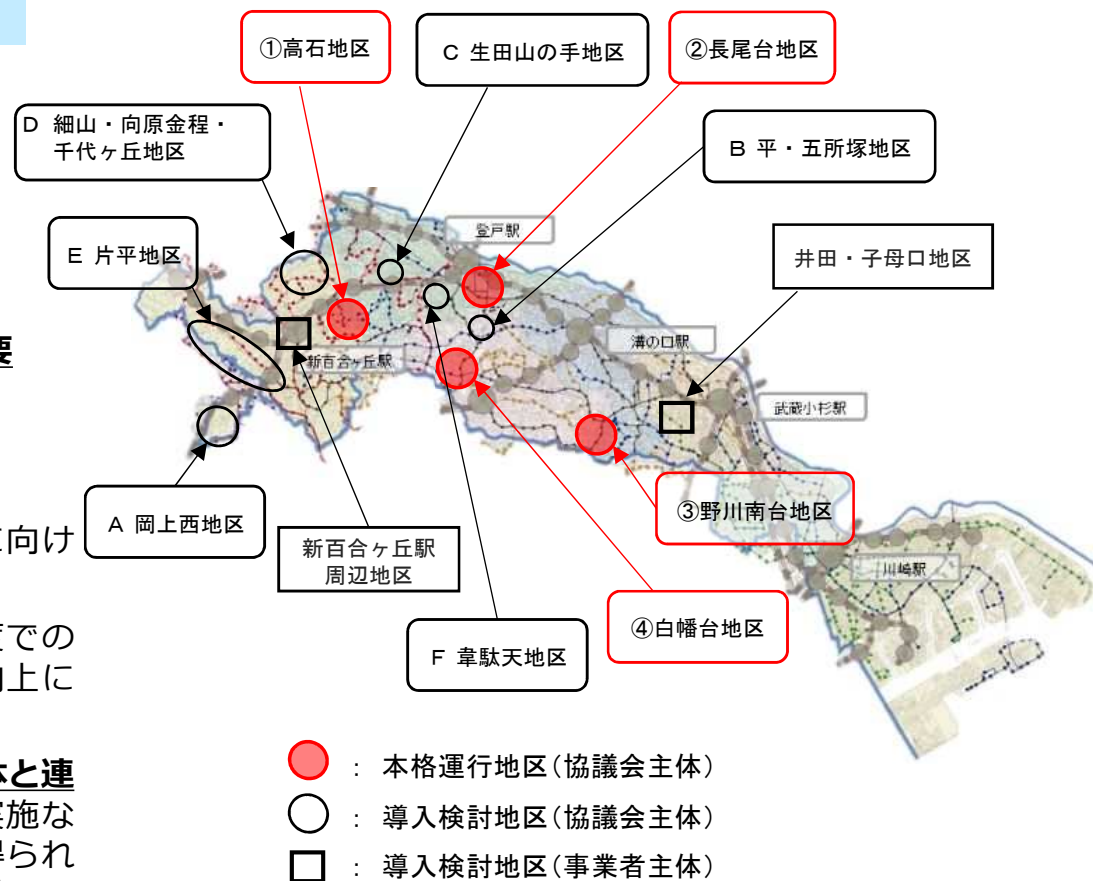
- 地域主体の導入検討地区における検討状況の長期化
 - ・ 需要に応じた交通手段の選択ができない
 - ・ 道路運送法の適用を要しない運行形態に対する不安感
- ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組の展開が必要

【評価・次年度に向けた課題や取組】

- ✓ 社会環境の変化等を踏まえ、「コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組」を令和4(2022)年3月に取りまとめた。
- ✓ 地域の主体的な取組については、新たに拡充した支援制度での技術的・資金的支援により、検討期間の短縮化や継続性向上により、コミュニティ交通の導入等を引き続き、推進する。
- ✓ 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、新技術の開発に寄与するとともに、得られた知見を共有し、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）
 導入検討地区：6地区（協議会主体）、2地区（事業者主体）



各事業の取組状況【令和4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	R3（2021）取組	R4（2022）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完成を見据えた路線の検討 ●大師橋駅前交通広場整備を見据えた路線の検討	【取組紹介1】 ●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） ●継続実施
	【2】 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路線の検討	●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）
	【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
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	●連節バス導入に向けた検討及び関係者との協議調整 ●川崎駅東口～水江町における走行環境整備	【取組紹介1】 ●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
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	●継続実施 ●「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

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	●運行距離が10Kmを超える路線の課題共有 【取組紹介2】 ●川63系統（川崎駅西口～新城駅前）等の再編（市交通局）	●路線バスの利用実態把握に向けた調査手法の検討・調整 【取組紹介2】 ●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（溝口駅南口～柿生駅前）の再編（市交通局）
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	●重複個所の選定、直行便の検討 ●新10系統（新百合ヶ丘駅～新ゆりグリーンタウン他）の再編（小田急バス、市交通局）	●溝05系統（小杉駅前～市民ミュージアム前・高津駅前～溝口駅前）の再編（市交通局）

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	R3（2021）取組	R4（2022）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	●小川町乗降場上屋完成（R3.12）	●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
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
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検討	●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

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	●バスロケの設置促進、バスロケ等の設置に向けた協議調整 ●バスロケ助成制度の見直し	●改正した助成制度に基づくバスロケの設置促進
2-(3)-② Maasの活用	【13】 Maasの活用	●Maasアプリ「Emot」による取組推進（生田緑地）	●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	●情報発信による利用促進の検討	●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） ●カフスイ・臨港バスと連携した公共交通利用促進 【取組紹介3】 ●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）

各事業の取組状況【令和4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	R3（2021）取組	R4（2022）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 ●観光利用を見据えた運用の検討	●継続実施 ●観光用乗降場の運用方法の改善（ネット申請の運用開始）
3-(1)-② 交通流動の改善	【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	●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）
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	●浮島ライナーによる着席バス実証運行の検討（臨港バス）	●連節バスの運行開始
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	●設置補助制度等に関する他都市事例調査	【取組紹介4】 ●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
	【19】 バス停留所の安全性確保策	●実施状況の確認	●継続実施
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
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カード化に向けたシステム構築 ●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	●高齢者特別乗車証等のICカード切替え開始（R4.10） ●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	R3（2021）取組	R4（2022）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） ●コミュニティ交通の導入に向けた地域の主体的な取組への支援	●継続実施 【取組紹介5】 ●地域主体の取組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	●ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組の推進に向けた支援制度の検討	●新たな支援制度による取組支援 【取組紹介6】 ●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
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	●支援内容の充実に向けた検討	●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
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	【27】 「地域交通の手引き」の見直し	●手引きの見直し（取組手順、支援内容）	

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
- 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

【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
 ・ 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目指し、BRT導入に向けた取組等により、輸送力、速達性の向上を図る

【 1 】 臨海部エリアの路線の新設・見直し

計画 P88

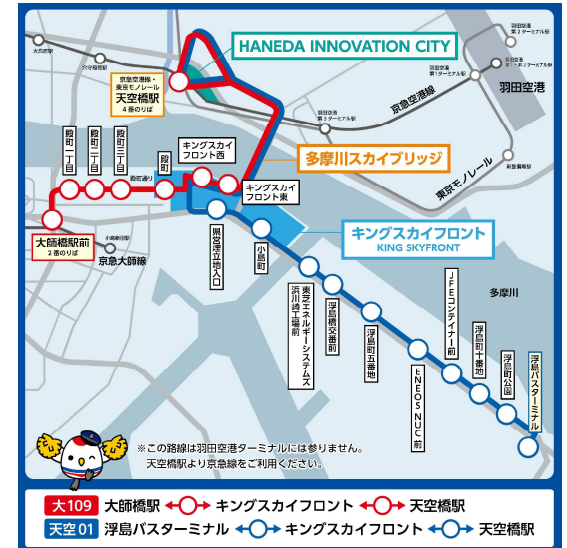
●「多摩川スカイブリッジ」を経由する路線バスの社会実験を実施（臨港バス）

○概要

- ・ 多摩川スカイブリッジ開通に伴い、路線バス社会実験支援補助金を活用し、令和4年4月1日（金）より運行を開始

○運行区間／運行本数

- ・ 大師橋駅～キングスカイフロント～天空橋駅（平日34本、土休日24本）
- ・ 浮島バスターミナル～キングスカイフロント～天空橋駅（平日12本、土休日5本）



【 5 】 BRTの導入検討

計画 P89

連節バス（川崎駅東口～水江町）の運行開始（臨港バス）

○概要

- ・ 「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」に基づき、臨海部中央軸（水江町）へ**BRTを導入**
- ・ **輸送力や速達性の向上**により、バス車内や駅前広場の混雑緩和等に寄与
- ・ また、マイカーからの転換により、交通渋滞の緩和やCO2排出量削減に寄与

○導入スケジュール

- ・ 今年度末までに運行開始予定



【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 2/6

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

【事業趣旨】 ・ 定時性の確保等のため、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する

【7】長大路線の見直し (重複路線の見直しを含む)

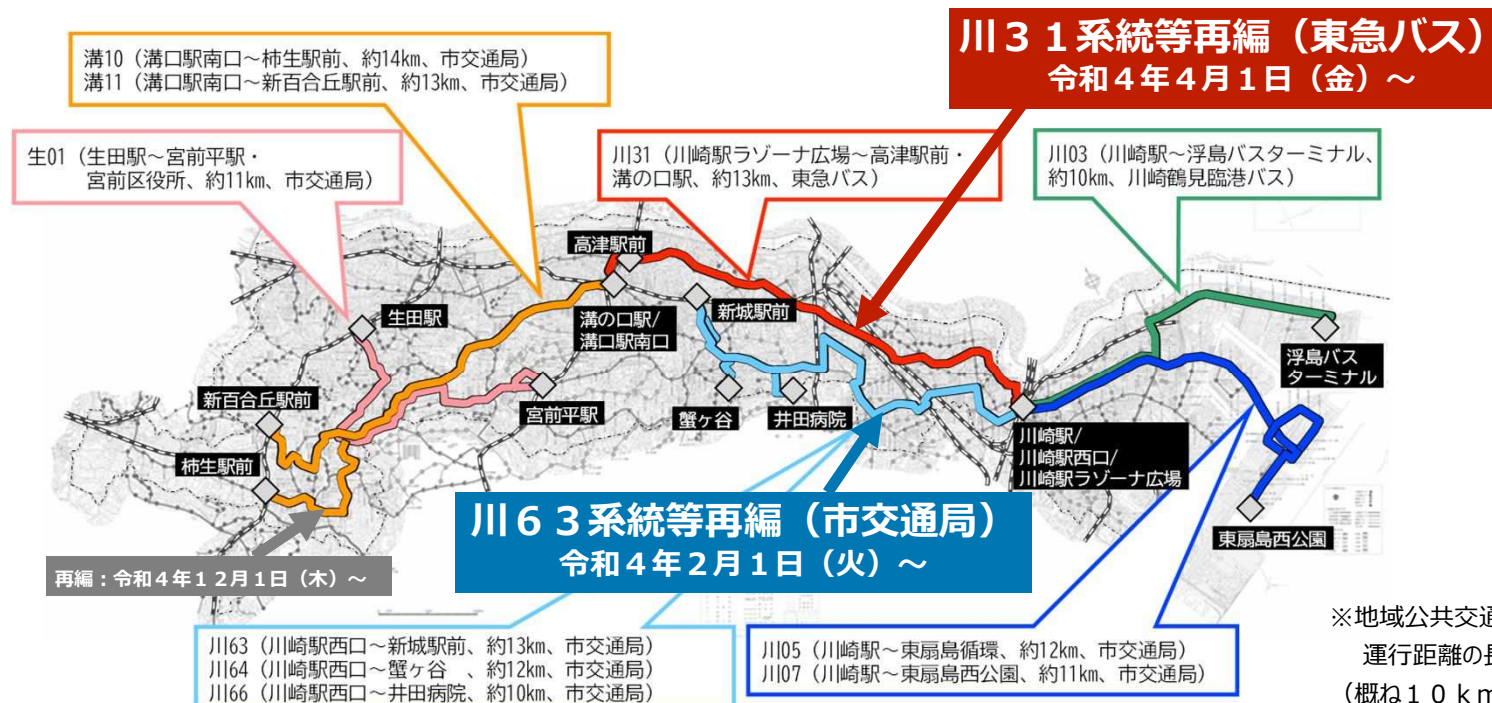
● 川63系統 (川崎駅西口～新城駅前) 等の再編 (市交通局)

・ 新城駅前～川崎駅西口 (約13km) を結ぶ系統等を主に『新城駅前～横須賀線小杉駅前』の系統と『井田病院～川崎駅西口』の系統に再編

● 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)

・ 川崎駅ラゾーナ広場～高津駅前・溝の口駅 (約13km) を結ぶ系統等を主に『川崎駅ラゾーナ広場～小杉駅東口』の系統と『小杉駅前～高津駅前・溝の口駅』の系統に再編

計画 P91



※地域公共交通計画P91抜粋
運行距離の長い路線
(概ね10km以上の路線)

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 3/6

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

●バスのペーパークラフトワークショップの開催

さんかむりょう
参加無料ワークショップ

かわさきし
川崎市をはしる
いろいろなバスの
ペーパークラフトを
みんなでつくろう

市バス・臨港バス
小田急バス・東急バス
フロンターレとプレイブサンダース
のラッピングバスも

開催日：令和4年10月28日(金)、29日(土)
場所：ラゾーナ川崎プラザ

木村利用促進イベント「優しい木のひろば」の出展ブースに参加
バスのペーパークラフトを作る体験コーナーを設置(企画協力: brother)
公共交通の利用促進に向けたアンケートを実施(今後の施策に活用)

ワークショップ&ワンクリック
募金参加で「絶滅危惧動物図鑑
トートバッグ」を先着100名
(各日50名)さまにプレゼント

うけつけじゅん あんない めい ふん
受付順でご案内 1回4名×15分
ご家族、ご兄弟で参加の場合、ワークショップを体験する人数でお申込みください

Colors, Future!
川崎市

brother
at your side

○イベントの概要

- ・開催日：令和4年10月28日(金)、29日(土)
- ・場所：ラゾーナ川崎プラザ
- ・木材利用促進イベント「優しい木のひろば」の出展ブースに参加
- ・バスのペーパークラフトを作る体験コーナーを設置(企画協力: brother)
- ・公共交通の利用促進に向けたアンケートを実施(今後の施策に活用)

○イベントの様子

- ・用意していた**200枚のペーパークラフトを全て使用**
- ・家族連れの方が多く、イベントに参加された方の総数は**約500名程度**



<イベントの様子>

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 4/6

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

【事業趣旨】 ・利用者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する
・停留所の設置場所によっては歩道幅員が狭いため上屋やベンチを設置するための十分な空間が確保できない場合もあることから、関係者とも連携を図りなが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する

【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）

● 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・自治会に対し、**バス停ベンチの設置費用を補助**
- ・**地域で維持管理**する際の**課題検証を実施**

○ 事業概要

- ① バス停のベンチを維持管理していただける町内会・自治会を募集
- ② 町内会・自治会は、市の補助を受け、バス停にベンチを設置
- ③ ベンチ設置後は、町内会・自治会はベンチの維持管理を行い、市は町内会・自治会に維持管理に関するアンケート等を実施
- ④ アンケート結果等を踏まえ、課題を検証し、補助制度の本格導入を目指す

○ 事業スケジュール

- 令和4年度：町内会・自治会によるベンチ設置
- 令和5年度：アンケート等の実施
- 令和6年度以降：補助制度の本格導入**

(参考：応募状況等)

11箇所のバス停にベンチを設置予定（町内会・自治会：10地区）
※募集に際し、24地区の町内会・自治会から問い合わせや相談あり

川崎市役所からのお知らせ
令和4年10月まちづくり局交通政策室

令和4年度 限定！

地域のバス停にベンチを設置しませんか？
ベンチの維持管理を行っていただける町内会・自治会を募集します

- 川崎市では、バスの利用環境向上に向けた取組を進めています
- 今後の事業化への参考とするため、町内会・自治会の皆さまに維持管理を行っていただくベンチをバス停に設置し、『地域で維持管理を行う際の課題』を検証します
- ついては、本事業にご参加いただける町内会・自治会を募集します
- 募集開始に先立って、事前相談を実施しますので、まずはお気軽にお問い合わせください

募集概要

対象	町内会・自治会
募集規模	10団体程度 ※地域特性やバスの利用環境等を踏まえた選考を行います
事前相談	令和4年10月18日(火)開始
募集期間	令和4年11月1日(火)～令和4年12月2日(金)

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 5/6

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

【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 P110

【24】地域の輸送資源の活用

地域主体の取組による試験運行の実施

○事業概要

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

運行期間：R4.11月14日

～R5.3月

運行日：月、金曜日

運賃：無料

乗車定員：6名

運行協力：東栄タクシー

愛称：つばめ号



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向けて
地域の新しい乗り物“つばめ号”が
11月から乗合いの試験運行を行います！

- ▶ 注目1 “つばめ号”は、高山住宅とクリニックやスーパーマケットを結ぶ、**定時定路線の乗合い交通**です。お買い物、通院などにご利用ください。
- ▶ 注目2 今回の運行は、利用者数の把握のため、**一定期間、試験的に実施**するものです。
- ▶ 注目3 図の**黄色**で示した区間は**フリー降車区間**(任意の場所で降車可)です。



運行期間：令和4年11月14日(月)から
令和5年3月まで(予定)
運行日：月曜日、金曜日
運行時間：9時から17時まで
運賃：無料
乗車定員：6名(運転手除く)
※荒天等による運休の場合は、各停留所にてお知らせします。

問合せ：平・五所塚コミュニティ交通地域協議会
川崎市まちづくり局交通政策室 Tel.044-200-2034
運行協力：東栄タクシー(東栄興業株式会社)
(運行状況について Tel.044-975-0100 つばめ号についてお伝えください)

○事業概要

運行主体：片平地域コミュニティ交通推進協議会

運行形態：定時定路線

運行期間：R4.10月17日

～R5.2月

運行日：月、金曜日

運賃：無料

乗車定員：6名

運行協力：コスモ交通株式会社

愛称：CAP



宮前区片平地区における新たなコミュニティ交通の導入に向けて
地域の新しい乗り物“CAP”が10月から
乗合いの試験運行を行います！

- ▶ 注目1 “CAP”は、片平3丁目、片平4丁目と五月台駅、老人いこいの家、柿生駅を結ぶ、**定時定路線の乗合い交通**です。お買い物、通院、講座などにご利用ください。
- ▶ 注目2 今回の運行は、利用者数の把握のため、**一定期間、試験的に実施**するものです。
- ▶ 注目3 図の**黄色**で示した区間は**フリー乗降区間**(任意の場所で乗降可)です。



運行期間：令和4年10月17日(月)から
令和5年2月まで(予定)
運行日：月曜日、金曜日
運行時間：9時から17時まで
運賃：無料
乗車定員：6名(運転手除く)
※荒天等による運休の場合は、各停留所にてお知らせします。

問合せ：片平地域コミュニティ交通推進協議会
川崎市まちづくり局交通政策室 Tel.044-200-2034
運行協力：コスモ交通株式会社 (運行状況について Tel.044-712-7010)

【3.計画に基づく各事業の取組状況】 取組事例の紹介 6/6

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

計画 P111

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：予約による乗合い
送迎サービス

運行期間：R4.11月2日
～R5.2月27日

運行日：月、水、金、土、日曜日

運行時間帯：9時～17時まで

運賃：300円/回

乗車定員：8名

予約方法：会員登録制 無料

電話及びLINEアプリ

主な停留所：中原区役所

井田病院 等



○事業概要

運行主体：新百合ヶ丘駅周辺

オンデマンド交通実証実験実行委員会

名称：チョイソコしんゆり

運行形態：予約による乗合い
送迎サービス

運行期間：R5.1月10日
～3月11日

運行日：平日及び土曜日

運行時間帯：7時～22時まで

運賃：300円/回

乗車定員：6名

予約方法：会員登録制 無料

電話及びホームページより

主な停留所：新百合ヶ丘駅、麻生区役所

いこいの家、スーパー 等

