

令和6年度 第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和7年3月3日（月）10時30分から

場 所：川崎市役所本庁舎 204 会議室

－ 次 第 －

1. 計画の進行管理..... P 3

2. 計画に基づく各事業の取組状況..... P 11

（質疑応答）

3. 計画改定の視点と方向性 P 20

（質疑応答）

【 配布資料 】

- 川崎市地域公共交通活性化協議会資料
- 委員名簿
- 座席表
- 川崎市地域公共交通計画（冊子）



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

資料

令和6年度 第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会

令和7年3月3日(月)10:30

川崎市役所本庁舎204会議室

第 1 部 計画の進行管理

- 計画の進行管理 及び 協議会の進め方
- 計画の評価

第 2 部 計画に基づく各事業の取組状況

- 各事業の取組状況一覧
- 取組事例の紹介

第 3 部 計画改定の視点と方向性

第 1 部 計画の進行管理

- 計画の進行管理 及び 協議会の進め方
- 計画の評価

第 2 部 計画に基づく各事業の取組状況

- 各事業の取組状況一覧
- 取組事例の紹介

第 3 部 計画改定の視点と方向性

1 計画の進行管理 <計画の進行管理 及び 協議会の進め方>



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 第1項 】

地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合においては、毎年度、当該地域公共交通計画の区域における地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する施策の実施の状況についての調査、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する。

【 第7条の2 第2項 】

地方公共団体は、前項の調査、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。

計画の進行管理及び協議会の進め方

【 計画の進行管理 】

川崎市地域公共交通活性化協議会において、関係者の皆様のご意見を伺いながら行う。

【 協議会の進め方 】

事務局において、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)を作成する。



川崎市地域公共交通活性化協議会において、分析・評価(案)をもとに、評価結果をとりまとめる。

次年度以降における効率的・効果的な事業について協議し、次年度以降の主な取組の検討・見直しを行う。

1 計画の進行管理 <計画の評価一覧>



評価指標 1

市民1人あたりの年間公共交通利用回数

(指標の目的)

⇒公共交通※の利用促進などの交通環境整備の進捗を測る

※路線バス、タクシー、コミュニティ交通

基準

92.3回/年

<平成29年度>

今回の評価

79.1回/年

<令和4年度>

目標(令和7年度)

92.3回/年以上

<令和5年度>

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 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

注 昨年度中間評価済のため、本年度の評価対象外(最終年度は実施)

60%

<平成28年度>

68%

<令和4年度>

70%

<令和7年度>

算定方法: 市民アンケート

評価指標 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

21.1人/便

<平成29年度>

21.0人/便

<令和4年度>

21.1人/便

<令和5年度>

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 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

392系統

<令和2年4月1日>

371系統

<令和6年4月1日>

392系統以上

<令和7年度>

算定方法: 市集計

評価指標 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

4地区

<令和2年4月1日>

4地区

<令和6年4月1日>

5地区以上

<令和7年度>

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)、3地区(事業者主体)

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4年度までの利用実態が揭示されていますので、本年度は令和4年度の利用者数を用いて評価を行っています。

1 計画の進行管理 <各評価指標の状況>

評価指標 1

市民1人あたりの年間公共交通利用回数 (指標の目的)

公共交通※の利用促進などの交通環境整備の進捗を測る

※路線バス、タクシー、コミュニティ交通

基準

92.3回/年

<平成29年度>

今回の評価

79.1回/年

<令和4年度>

目標(令和7年度)

92.3回/年以上

<令和5年度>

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4年度は79.1回/年となり、利用者数は回復傾向(前年比+7%)

(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4年度は111.2百万人、前年度比約7%増加
- ②タクシー【 】 令和4年度は10.6百万人、前年度比約17%増加
- ③コミュニティ交通【 】 令和4年度は86.9千人、前年度比約16%増加

分析結果

利用回数は、基準年度の水準には戻っていないが、
コロナ禍以降は増加傾向にあり、公共交通の利用促進は図られている

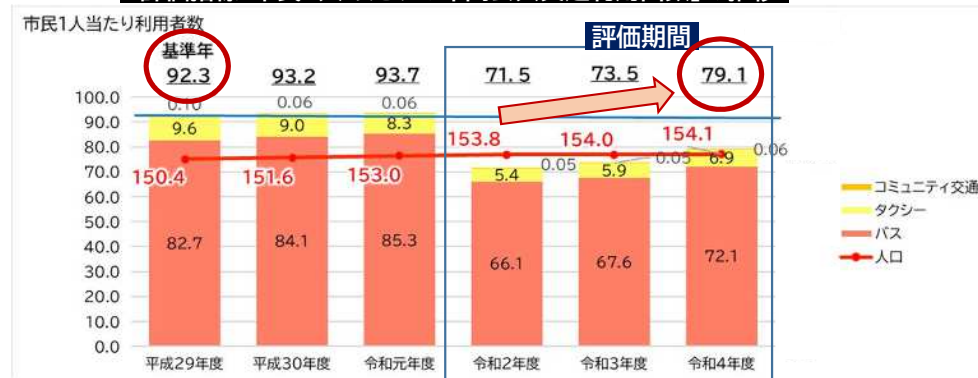
【指標に関する考察】 ※来年度の計画改定に向けた指標の取扱いに関する考察

【指標の目的】公共交通の利用促進などの交通環境整備の進捗を測る

- ・コロナ禍に伴う生活様式の変化等により、公共交通の利用回数は減少
- ・長期的には、少子高齢化や生産年齢人口の減少が見込まれる

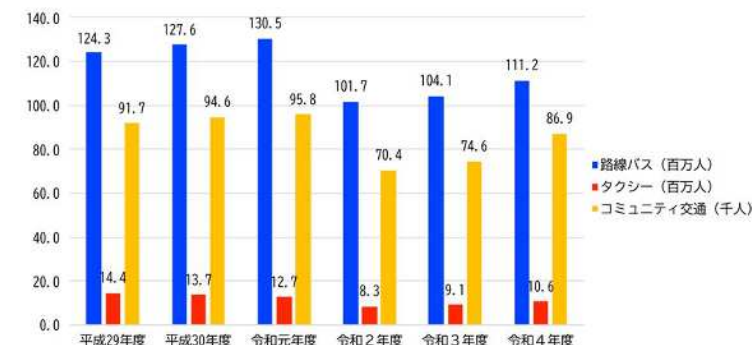
➡ 利用回数の基準年度比較では、取組の適切な評価が困難

「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)



1 計画の進行管理 <各評価指標の状況>

評価指標 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

基準

21.1人/便
<平成29年度>

今回の評価

21.0人/便
<令和4年度>

目標(令和7年度)

21.1人/便
<令和5年度>

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便当たり利用者数」

・令和4年度は**21.0人/便**となり、**基準年度と同程度まで回復**

(参考) 基準年度(平成29年度)を1とした場合の年間利用回数と便数の関係

利用者数 : 基準年度(平成29年度) 1 → 令和4年度 0.894(約11%減)

便数 : 基準年度(平成29年度) 1 → 令和4年度 0.897(約10%減)

分析結果

利用者数にあわせた運行が行われており、**輸送の効率化は図られている**

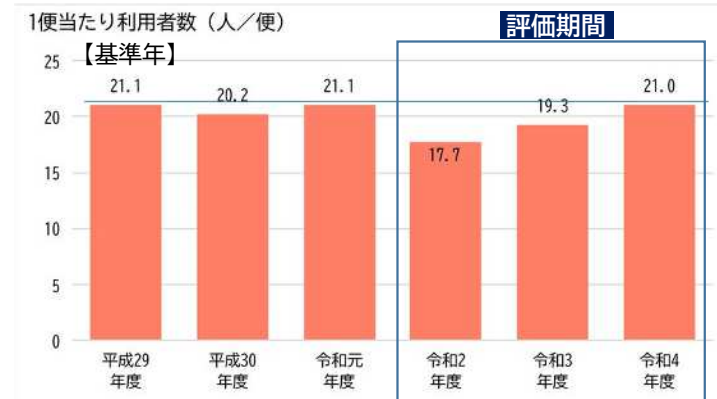
【指標に関する考察】 ※来年度の計画改定に向けた指標の取扱いに関する考察

【指標の目的】 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

- ・運転手不足により、**路線バスの便数は今後も減少が見込まれる**
- ・コロナ禍以降、**利用者数は増加傾向**
- ・1便あたりの利用者数は今後増加し、便によっては車内混雑が見込まれる

➡ **輸送の効率化と利用者の利便性・快適性のバランスが重要**

「評価指標: 市内全路線バスの1便当たり利用者数」の推移



「路線バス利用者数と運行便数」の推移



1 計画の進行管理 <各評価指標の状況>

評価指標 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知る

基準

392系統

<令和2年4月1日>

今回の評価

371系統

<令和6年4月1日>

目標(令和7年度)

392系統以上

<令和7年度>

算定方法: 市集計

【評価指標にかかる分析】

➢ 「路線バスの系統数」

・令和6年4月1日時点は、**371系統**であり、**目標を下回っている**

分析結果

系統数の減少は、主に重複路線の整理などによるものであり、
バスネットワークそのものに際立った変化はないことから、
バスネットワークの広がりは維持されている

【指標に関する考察】 ※来年度の計画改定に向けた指標の取扱いに関する考察

【指標の目的】 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知る

・今後も重複路線の解消などによる路線の効率化を図っていくことから、
系統数は減少していく見込み

➡ 系統数の基準年度比較では、取組の適切な評価は困難

【共同運行解消による系統減】
新21.23.25 柿23(東急)
※小田急バスが継続運行

主な路線再編の取組
(令和6年4月時点)

【系統増】
鷺02(東急)
東山田営業所～鷺沼駅の新設

【振替】
鷺02(東急・交通局)
鷺沼駅～武蔵新城駅を武蔵中原駅に振替

市交通局
小田急バス
東急バス
川崎鶴見臨港バス
その他

※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)

1 計画の進行管理 <各評価指標の状況>

評価指標 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知る

4地区

<令和2年4月1日>

4地区

<令和6年4月1日>

5地区以上

<令和7年度>

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)、3地区(事業者主体)

【評価指標にかかる分析】

➢「コミュニティ交通を導入した地区」

・令和6年4月1日時点の本格運行は、**4地区**であり、**目標には到達していない**

(参考)本格運行地区以外における取組の状況

➢ 地域協議会による取組

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

➢ 民間事業者によるICT等新技术・新制度を活用した新たな取組

- ・基準年度以降、**3地区**で実証実験を実施

分析結果

各地で、導入に向けた検討や実証実験が進められており、**新たな移動手段の導入に向けた取組は進んでいる**

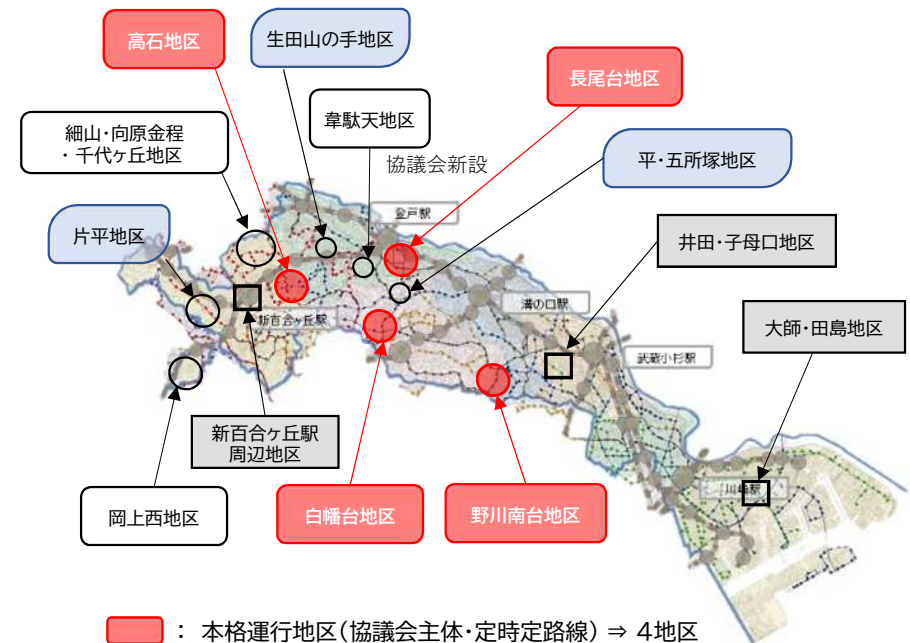
【指標に関する考察】 ※来年度の計画改定に向けた指標の取扱いに関する考察

【指標の目的】地域特性に応じた新たな移動手段の導入状況を知る

- ・本格運行には、多角的な検証や地域の理解など、**中長期的な取組が必要**
- ・本格運行に向けたプロセス(実証実験等)を評価に反映できない

➡ 本格運行地区数の基準年度比較では、取組の適切な評価は困難

コミュニティ交通の導入状況



- : 本格運行地区(協議会主体・定時定路線) ⇒ 4地区
- : 地域協議会による実証実験実施地区 ⇒ 3地区
- : 地域協議会立ち上げ地区 ⇒ 3地区(うち基準年度以降、1地区新規設立)
- : 民間事業者による実証実験実施地区(区域運行) ⇒ 3地区

評価指標 1 市民1人あたりの年間公共交通利用回数 : 79.1回/年

利用回数は、基準年度の水準には戻っていないが、
コロナ禍以降は増加傾向にあり、公共交通の利用促進は図られている

評価指標 2 路線バス利用者の満足率

注 昨年度中間評価済のため、本年度の評価対象外(最終年度は実施)

評価指標 3 市内全路線バス1便あたりの利用者数 : 21.0人/便

利用者数にあわせた運行が行われており、輸送の効率化は図られている

評価指標 4 路線バスの系統数 : 371系統

系統数の減少は、主に重複路線の整理などによるものであり、
バスネットワークそのものに際立った変化はないことから、
バスネットワークの広がりは維持されている

評価指標 5 コミュニティ交通を導入した地区 : 4地区

各地で、導入に向けた検討や実証実験が進められており、
新たな移動手段の導入に向けた取組は進んでいる

コロナ禍や運転手不足等を要因とした
交通環境への影響が各指標に表れており、
目標値は達成できていない



一方で、このような状況下でも着実に
公共交通の利用促進、輸送効率化などは
進んでいると評価できる



今後も各取組を継続的に実施

第 1 部 計画の進行管理

- 計画の進行管理 及び 協議会の進め方
- 計画の評価

第 2 部 計画に基づく各事業の取組状況

- 各事業の取組状況一覧
- 取組事例の紹介

第 3 部 計画改定の視点と方向性

各事業別の取組状況(目標1)

計画記載内容

R5・R6の取組内容

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	R5(2023)取組(※実施済み、実施見込みの取組も含む)	R6(2024)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	●大師橋駅前交通広場整備を見据えた路線の検討 ●産業道路における自動運転バスの実証実験(臨港バス)	●多摩川スカイブリッジを經由し羽田空港へ向かう路線バスの本格運行(臨港バス・京急バス) 【取組紹介】 ●多摩川スカイブリッジ・川崎病院線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・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	●登戸駅・向ヶ丘遊園駅乗り場変更(再開発に伴う仮設の駅前広場を設置)
	[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 ●梶01系統(梶が谷駅～野川台公園前)の深夜バス試行運行実施(東急バス)	【取組紹介】 ●麻生区すすき野地区でのグリーンズローモビリティ試験運行(幹事社:東急・京急)
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	●連節バスのさらなる導入に向けた検討及び関係者との協議調整	●BRTのさらなる運行拡大(エリーパー発着の運行・運行時間、曜日の増加)
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	●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(綱管循環)・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)	【取組紹介】 ●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の運用開始
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	●共同運行(新23・新25・柿23系統)の解消(小田急バス・東急バス)	●鷺02系統の新城駅発着の廃止(東急バス・川崎市交通局)
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

各事業別の取組状況(目標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			
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	R5(2023)取組(※実施済み、実施見込みの取組も含む)	R6(2024)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	●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	●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 ●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)	●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状況調査の検討 ●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	●継続実施
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	●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	●継続実施
2-(3)-② MaaSの活用	【13】 MaaSの活用		
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		
		●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 ●公共交通の空間VR映像を制作し、外出が困難なこともたちへ披露	【取組紹介】 ●第1回かわさきのりものフェスタ～かわさきのりものマスターズ～の開催

2 計画に基づく各事業の取組状況 <各事業の取組状況>

各事業別の取組状況（目標3）

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	R5(2023)取組(※実施済み、実施見込みの取組も含む)	R6(2024)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 ●観光用乗降場の予約を原則オンライン化(本格運用開始)	●継続実施
3-(1)-② 交通流動の改善	【16】 都市計画道路の整備	●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)	●継続実施
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	●連節バスのさらなる導入に向けた検討及び関係者との協議調整	●継続実施
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へのベンチ設置に向けた検討	●地元町内会・自治会と連携したバス停へのベンチ設置補助制度の運用開始(本格運用)
	【19】 バス停留所の安全性確保策	●実施状況の確認 ●武蔵新城駅前南口バス広場の改良に向けた検討	●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 ●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	●川崎市初の大型EVバスの運行開始(臨港バス・川崎市交通局)
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

2 計画に基づく各事業の取組状況 <各事業の取組状況>

各事業別の取組状況（目標4）

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	R5(2023)取組(※実施済み、実施見込みの取組も含む)	R6(2024)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(宮前区平地区、多摩区生田山の手地区)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、麻生区片平地区、多摩区生田山の手地区)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	●継続実施 ●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))	●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およびモビリティハブの実証の実施(のるーとKAWASAKI(川崎区の一部)・チョイソコかわさき(中原区))
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	【27】 「地域交通の手引き」の見直し		

(1)自動運転バスの実証実験

目標1施策(1)効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

【取組概要】 運転手不足の状況下においても、地域生活を支えるため、
自動運転バスの実証実験を実施

事例1

令和9年度のレベル4実装をめざし、現在、路線バスが営業運行するルートにおいて、実証実験を実施



事業主体



運行事業者

川崎鶴見臨港バス株式会社

関係事業者

- アイサンテクノロジー株式会社
- A-drive株式会社
- 株式会社ティアフォー
- 損害保険ジャパン株式会社
- SOMPOLリスクマネジメント株式会社
- KDDI株式会社
- 株式会社京三製作所
- LocaliST株式会社
- 三菱商事株式会社

期間: 令和7年1月27日～2月7日

試乗者数: 約900名(乗車率: **約9割**)
 (関係者: 約250名 一般: 約650名)

無事故で終了し、翌年度に向け
 検証結果をとりまとめ中

事例2

地域の生活を支え、街を活性化させる新たなモビリティ創出に向け、東急バス・東急・京急バスの3社共同により実証実験を実施



2 計画に基づく各事業の取組状況 <取組状況の紹介>

(2)路線バス利用実態調査

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

【取組概要】 小田急バス・東急バス・川崎鶴見臨港バス・川崎市交通局との協定のもと、路線バスのICカード利用データを活用した利用実態調査システムを構築（NTTデータ社の「SiFFT-TDM」を利用）

Before

- 調査員が全てのバスに同乗
- 特定日(1日)の調査のみ
- 集計作業にも時間が必要 など

After

ICカードのID活用により

降車場所の推測も可能(OD調査)

データ分析のみであるため

複数日・長期間の調査が可能

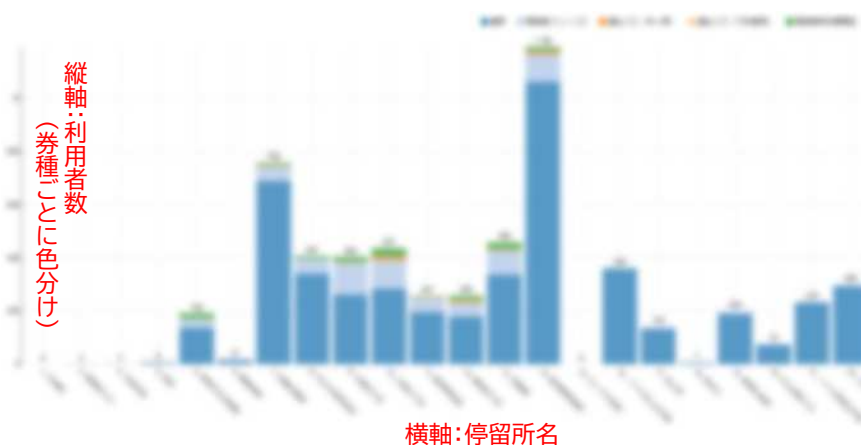
ソフトウェアによる分析であるため

即時分析が可能

地図上での可視化



停留所ごとの乗車数



※利用実態は経営情報のためぼかし加工をしています

2 計画に基づく各事業の取組状況 <取組状況の紹介>

(3) モビリティ・ハブ

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

【取組概要】 モビリティ・ハブの設置を介して路線バスと多様な交通モードが連携した交通網とし、持続可能な交通環境を形成



シェアサイクルポート、宅配BOXを設置し、一定の利用者を確保



プログラミングやダンス教室など部活動サポート、イベントを実施し、利用者のニーズを確認



コンビニ内にデマンド交通を予約できる端末を設置し、利用者の利便性を向上

(4)かわさきのりものフェスタ

目標2施策(3)ICT等を活用した地域公共交通の利用促進

【取組概要】 市民への公共交通の課題や取組の啓発や意識醸成を行い、持続可能な交通環境の形成を図るため、多様な主体と連携してイベントを実施

令和6年度かわさきのりものフェスタ関連事業者

【鉄道】

- ・東日本旅客鉄道(株)
- ・京浜急行電鉄(株)
- ・東急電鉄(株)
- ・小田急電鉄(株)
- ・京王電鉄(株)

【バス】

- ・川崎鶴見臨港バス(株)
- ・川崎市交通局
- ・東急バス(株)
- ・小田急バス(株)
- ・(一社)神奈川県バス協会

【自動車】

- ・神奈川トヨタ自動車(株)
- ・ウエイズトヨタ神奈川(株)
- ・日産自動車(株)

【航空】

- ・全日本空輸(株)
- ・日本航空(株)

【タクシー】

- ・(一社)神奈川県タクシー協会川崎支部

その他にも多様な交通関連の団体が出展・協賛で参加



交通事業者等のコンテンツのほか、アンケートやクイズ等で啓発活動を実施

来場者

約1万6千人

今後も継続的に開催予定

第 1 部 計画の進行管理

- 計画の進行管理 及び 協議会の進め方
- 計画の評価

第 2 部 計画に基づく各事業の取組状況

- 各事業の取組状況一覧
- 取組事例の紹介

第 3 部 計画改定の視点と方向性

3 計画改定の視点と方向性

～計画改定に向けて～

(1) 計画の位置付けと役割

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、
令和3年3月に策定（計画期間:令和3～7年度）
➡ **令和7年度末に計画改定を実施**
- 地域交通環境の“**向上**”をめざすため、
事業者・市民・行政が連携して、取組を進めることを計画に記載
需要側の視点が多く
供給側の視点が少ない
- 現計画での位置付けにより、BRTやコミュニティ交通などの取組が加速し、
一定の成果が得られている

(2) 計画改定に向けた様々な視点

【需要側】 ・ 利便性や快適性 ・ ニーズの多様化

【供給側】 ・ 運転手不足 ・ 労働基準改正告示 ・ 新技術 ・ 経営の安定化

【社会情勢など】 ・ 少子高齢化や生産年齢人口の減少 ・ 生活様式の変化 ・ カーボンニュートラル
・ 国の動向 ・ 市の上位計画改定 ・ まちづくりの進展

➡ **輸送資源の有効活用を図り、地域公共交通を“維持”しながら、
多様なニーズに対応していくことが重要**



① KAWASAKI BRTの運行開始

現計画の記載

- 臨海部へのアクセス: 車内混雑や長時間乗車が課題
- BRT導入により、輸送力や速達性の向上を図る

成果

令和5年3月、BRTを導入



計画への位置づけにより
国庫補助を獲得



運転手不足でも
輸送量UP

- 輸送量: **17%増加**
- 急行便の設定により、所要時間 **2分短縮**

※輸送量は川崎市算出(路線バス利用実態調査)

② コミュニティ交通

現計画の記載

- コミュニティ交通のニーズ把握や事業採算性の試算等には時間を要する
- 導入手順をとりまとめた「地域交通の手引き」を見直す

成 果

「地域交通の手引き」を「コミュニティ交通導入に関する手引き」として改定

- 需要把握を目的としたトライアル制度を導入

⇒ **3地区**で実証実験開始

- 民間事業者を支援対象に追加

⇒ **3地区**で実証実験開始

実証実験が加速



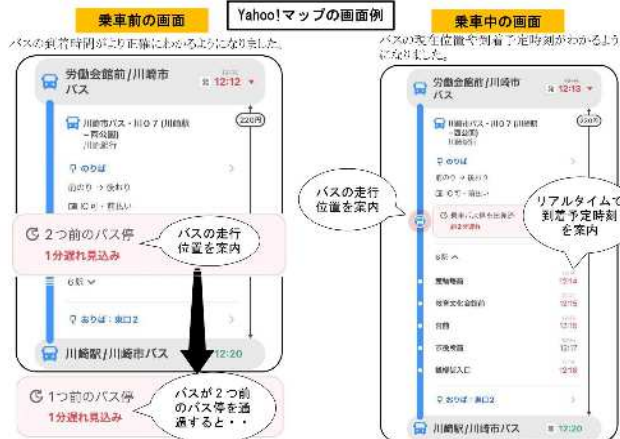
③ バス運行状況の提供

現計画の記載

- 「バスがいつ来るかわからない」という指摘・要望が多い
- バスロケの導入により、利便性向上を図る

成 果

各事業者のリアルタイム運行情報を共通化し、
経路検索を簡易化



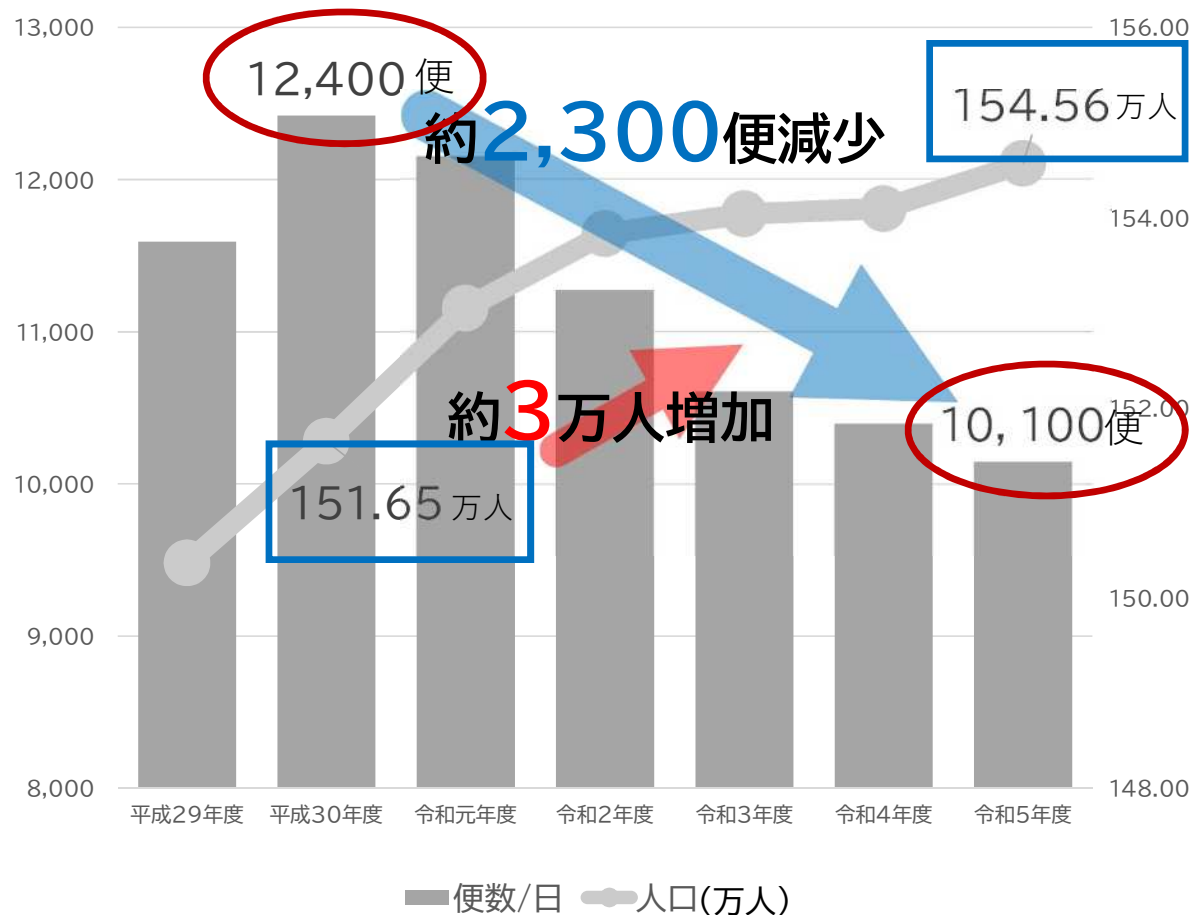
- バスがいつ来るかわからない: **4割減少**
- 路線バスの **満足率向上** に寄与

60%(H28)
⇒68%(R4)



(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

路線バスの便数の推移



運転手の労働時間規制(2024年4月施行)

1日の休憩時間

8時間以上

11時間以上

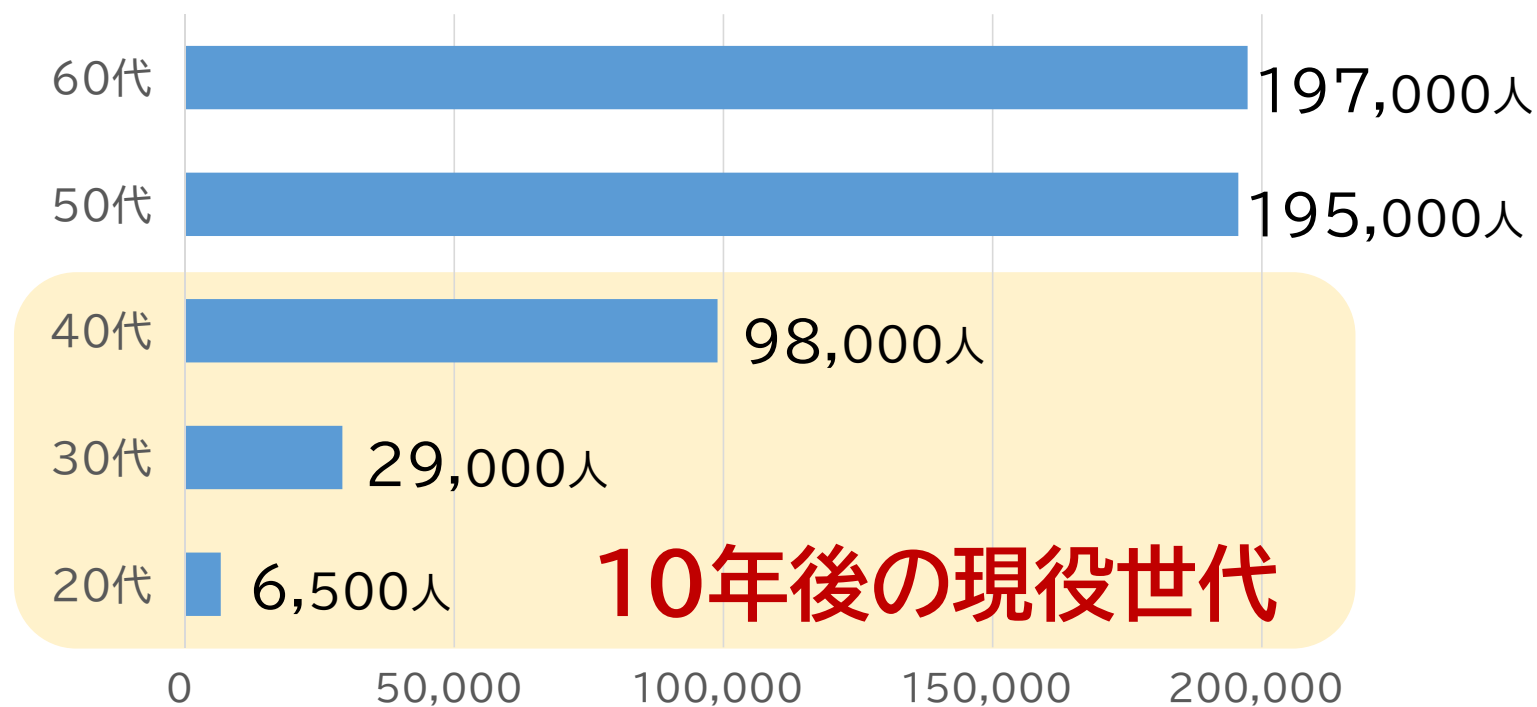
1日の最大拘束時間

16時間

15時間

運転手1人当たりの労働時間 **減少**地域の足を支える取組が必要

全国の大型2種免許保有者の年齢構成

路線バスの運転に
必要な免許

50～69才の免許保有者は全体の7割以上

- 公共交通の利用者数はコロナ禍以前の水準には戻っていない状況
- 一方で、人出はコロナ禍以前より増えている時間帯もある



川崎市の10年後の公共交通はどうなっていると思いますか？

⇒約80%の市民は「便利になっている」「あまり変わらない」と回答

出典：川崎市まちづくり局実施のアンケート(令和6年5月)



公共交通の現状や課題を知ってもらうことが大切

公共交通の利用促進や普及啓発・意識醸成が必要

※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

※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

- 令和32(2050)年のカーボンニュートラルに向けた取組が全国的に加速
- 本市も令和32(2050)年にゼロカーボンシティをめざすことを表明



令和12(2030)年までに運輸部門のCO2排出量を19%削減する目標を設定
(「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」令和4年3月改定)



現状、市内のEVバスは7台(令和7年1月現在)のみ

※川崎市交通局が令和7年3月に3台導入



カーボンニュートラルに向けたさらなる取組が必要



3 計画改定の視点と方向性 <③ 国の動向>

全国的に

地域公共交通計画の「構成」「数値目標と評価」「データの取得」などが課題

国土交通省において「地域公共交通計画の実質化」に向けた検討

【検討の中間とりまとめ(R6.4)】

モデルアーキテクチャ
(標準構造)に基づく計画

- シンプルで一貫性のある構成
 - 具体的なPDCAサイクル
- など

機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
 - 専門人材の育成・活用
- など

モビリティデータの利活用

- データ共有体制の確立
 - 他分野データの活用
- など

機動性・柔軟性の高い
計画にアップデート

検討結果は本市の計画にも反映

- 運転手不足の深刻化により**単純な増便は難しい**
- 外出回数の低下により**利用者は以前の水準には戻らない**

▽
現計画の指標では**取組の成果を測ることが困難**
▽

バスの本数や公共交通の
利用者数などでは取組の成果を
適切に評価できない

- 市民の満足率
 - 目的地へのアクセス性
 - 外出率の向上 など
- ⇒ 市民生活の確保状況を測る指標

**取組の成果を適切に評価することのできる
アウトカム指標を基本とした指標への見直しを検討**

公共交通の需要が高まる一方、運転手不足の影響により、
今後もバス便の増加は見込めない

路線効率化の更なる加速とともに、
路線バスの輸送力の確保や路線バス以外の多様なモビリティの導入が必要

Ex)

- 自動運転バスや連節バス(BRT)の導入
- 需要量に応じた車両のダウンサイジング(大型2種免許が不要なもの)

こうした取り組みを進めると乗り換えが必要になるため、
利用者の乗り換え抵抗を軽減する必要がある

地域交通の普及啓発(意識醸成)や乗り換え環境の整備が必要



「移動できる環境の維持」

改定後の主な取組イメージ

現 状

路線バスの
減便・退出地域路線バスの
有人運行

拠点駅

将 来

③ 新たなモビリティサービスの展開

⑤ 市民への啓発・意識醸成

④ モビリティ・ハブの形成
(モビリティ・ステーション)

多様な交通モードの導入

(連携)

バスネットワークの維持

② 交通環境に応じた
自動運転バスの導入

① バス路線の効率化

拠点駅

3

計画改定の視点と方向性 <参考：取組のイメージ>

① バス路線の効率化

現在の機能

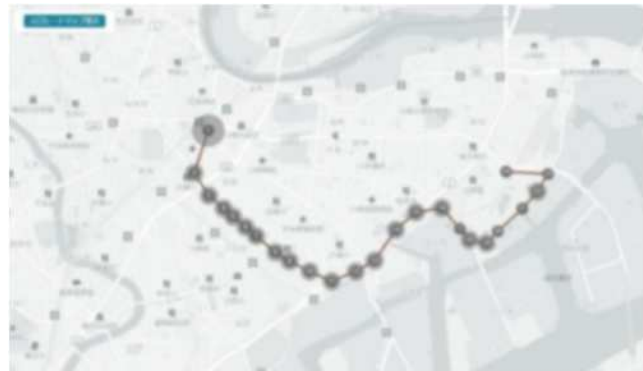
【OD分析】

横：降車停留所

縦：乗車停留所

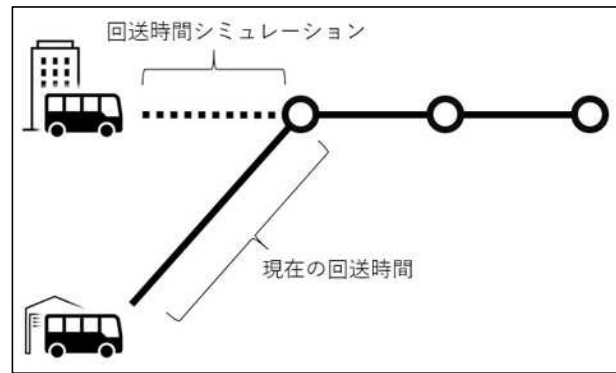


【可視化】



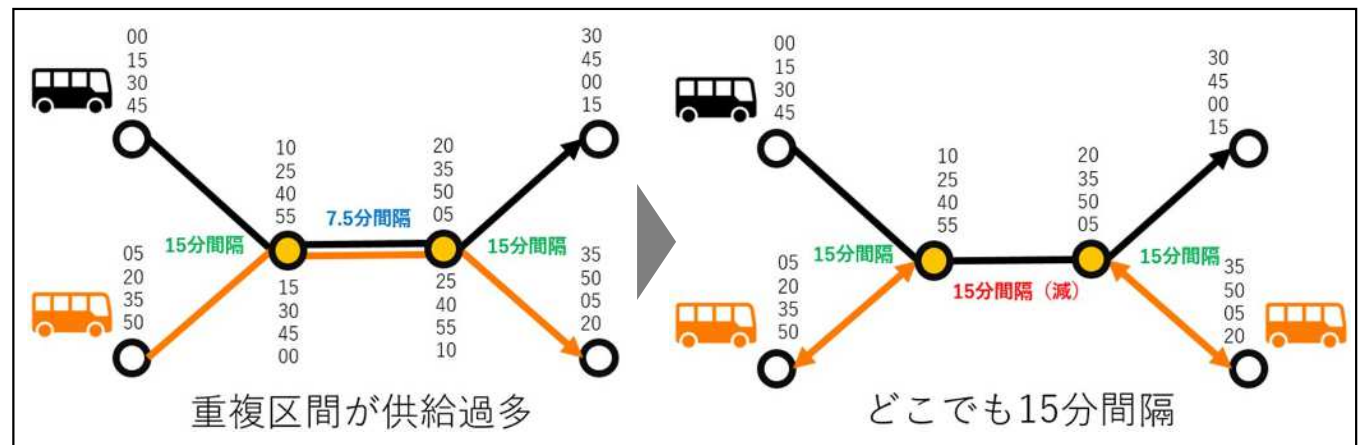
※利用実態は経営情報のためぼかし加工をしています

シミュレーション機能の付加



← 事業者間での路線交換に向けて、
回送時間短縮の可能性を検討

重複区間の過密ダイヤ解消の
可能性を検討



3

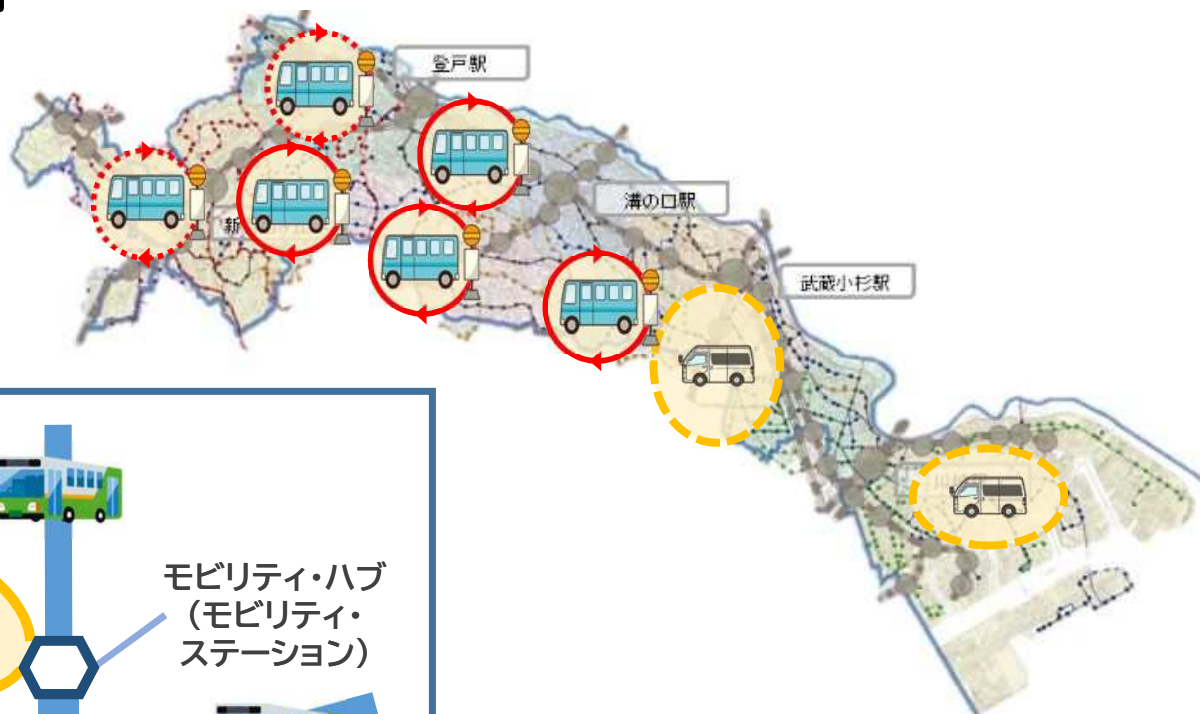
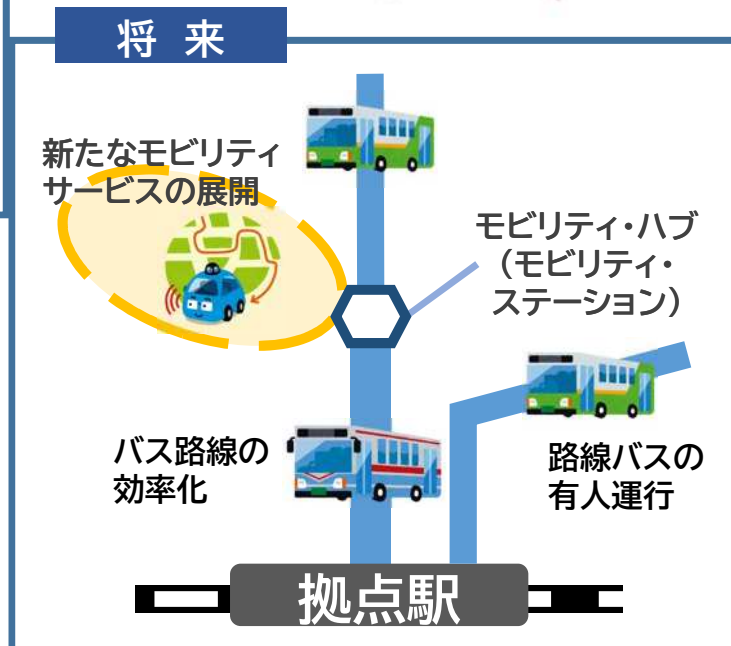
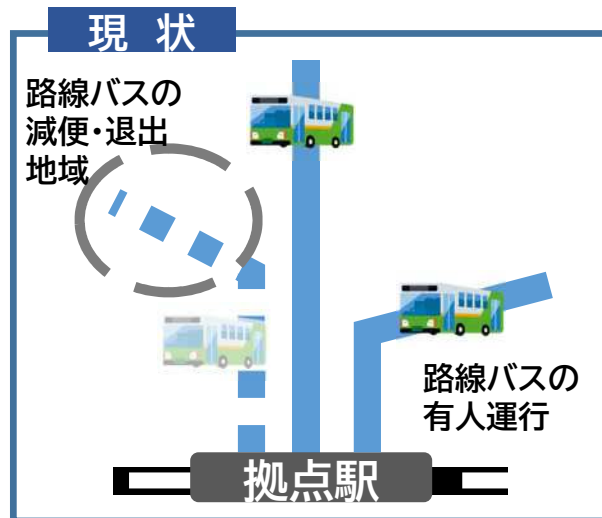
計画改定の視点と方向性 <参考：取組のイメージ>



② 自動運転バスの導入



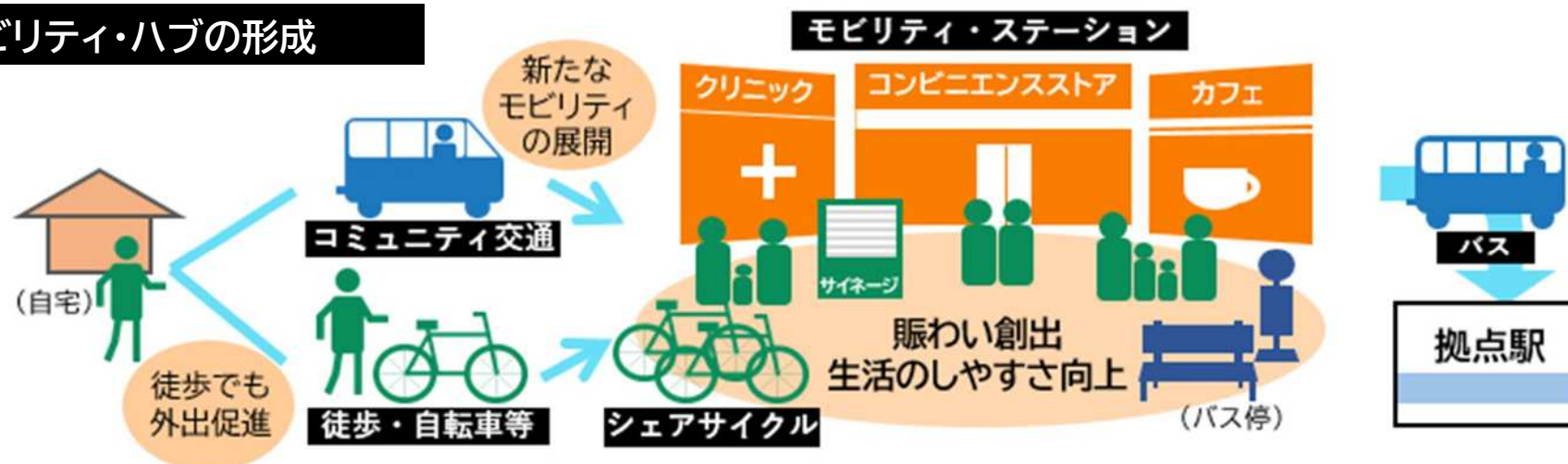
③ 新たなモビリティサービスの展開



市域のバスネットワークを
コミュニティ交通で補完

④ モビリティ・ハブ(モビリティ・ステーション)の形成

モビリティ・ハブの形成



バス待ち環境の改善

町内会・自治会と連携した
バス停へのベンチ設置促進



⑤ 市民への啓発・意識醸成(モビリティ・マネジメント)



交通に関する小学生への出前授業



バスを題材にした音楽えほんコンサート



バスのペーパークラフト ワークショップ

来年度以降も
継続実施予定のりものフェスタ
でも実施

地域公共交通計画の構成(現計画の章立て)

1. 地域公共交通計画について

2. 上位計画等の整理

3. 地域公共交通を取り巻く状況

4. 課題の整理

5. 目指すべき将来像

6. 目標および目標達成のための施策・事業

7. 計画の進捗管理(評価指標)

改定の方針性(加筆・変更点)

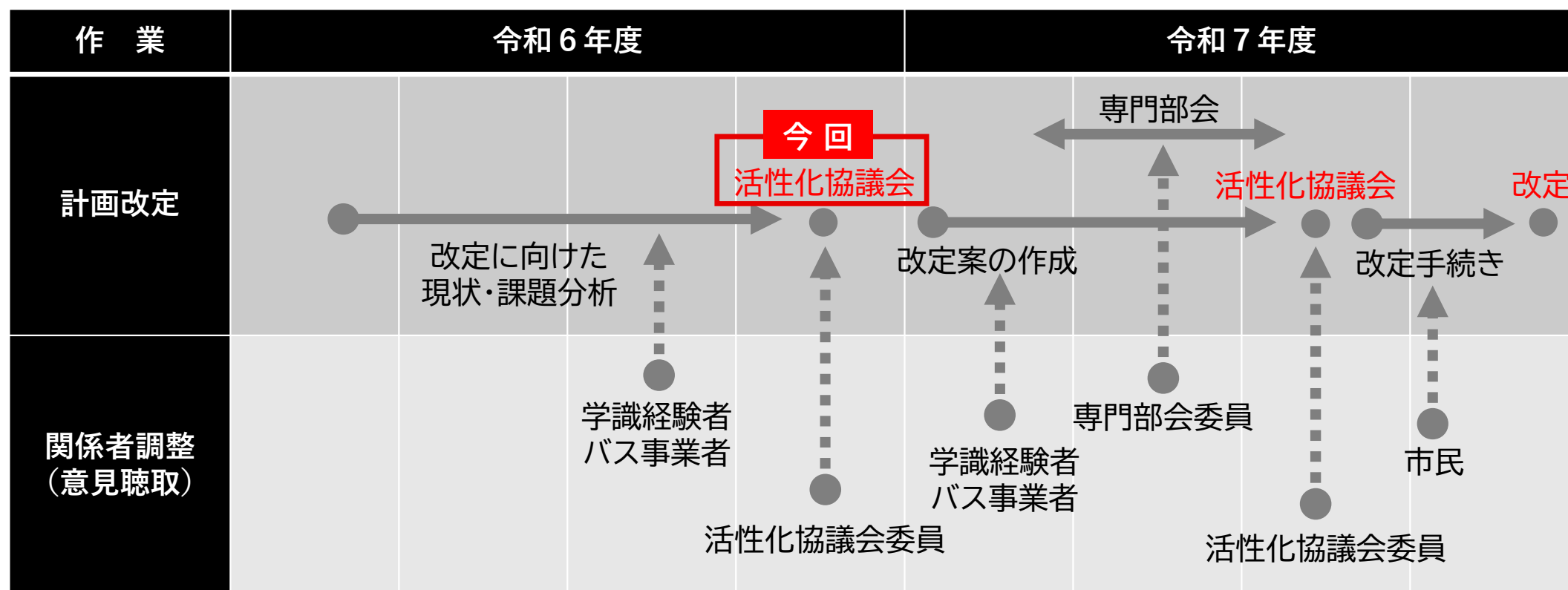
- 運転手不足の深刻化
- バス便の減少
- 利用者は徐々に回復

移動環境の維持

- 自動運転
- モビリティ・ハブ
- 普及啓発・意識醸成

アウトカム指標

※計画の具体的な構成は、国土交通省の「地域公共交通計画の実質化」に向けた検討に応じて見直します



※国庫補助事業(鉄軌道事業含む)の活用のためには、本計画への位置づけが必要になるケースが多いため、想定される事業がある場合は随時ご相談ください