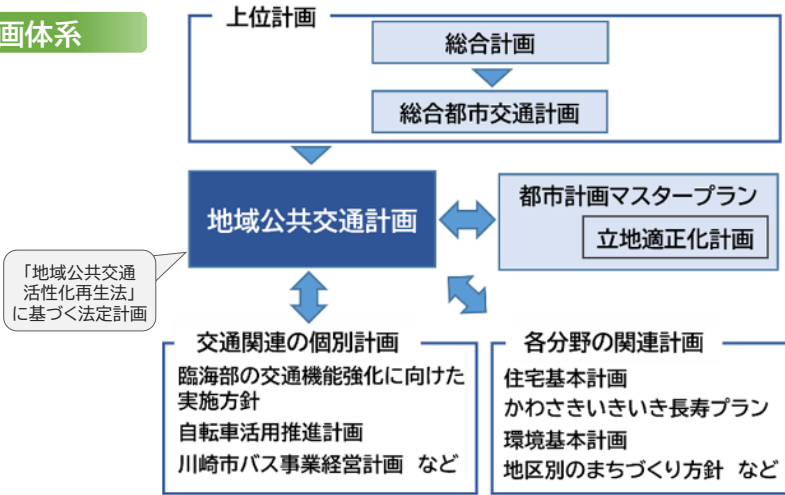


# 川崎市地域公共交通計画【概要版】

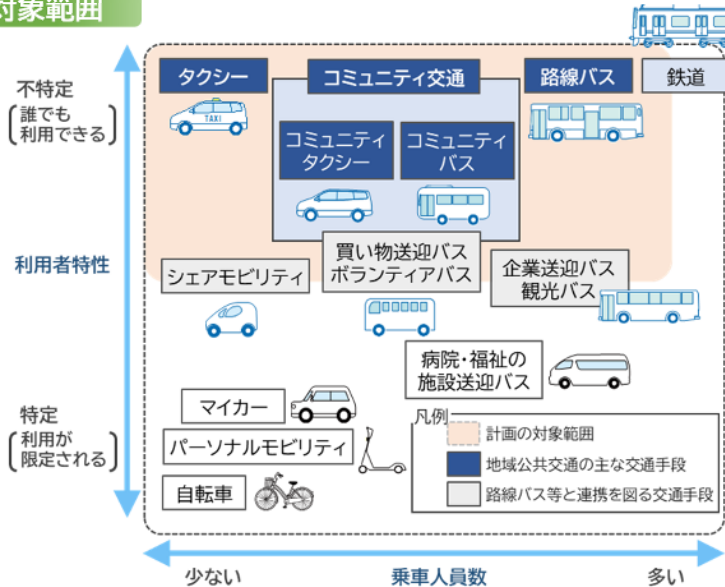
## 第1章 地域公共交通計画について

- 本計画は、川崎市総合計画における都市の将来像「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」の実現に向けて、行政、交通事業者、企業・団体等、市民がそれぞれの役割を踏まえた連携のもと、地域公共交通分野に関する取組を進めていくためのツールとなるものです。

### 計画体系



### 計画の対象範囲



### 計画の対象区域

川崎市全域

### 計画期間

5年間(令和8(2026)年度～令和12(2030)年度)

※当初策定(令和3(2021)年3月)

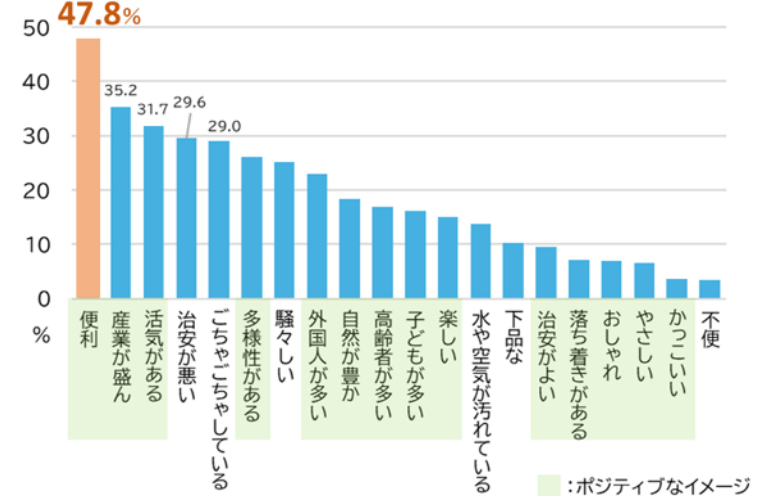
## 第2章 地域公共交通を取り巻く状況

- 本市では、東京都心から放射状に広がり市内を横断する鉄道路線と、市内や地域を縦断する鉄道路線により、本市の骨格となる鉄道網が形成されています。
- 地域公共交通の基軸となる路線バスは、ターミナル駅などへのアクセスを中心に市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成しています。



- 川崎市都市イメージ調査において、本市のイメージについて当てはまるものを市民に尋ねたところ、「便利」の選択割合が最も高く(47.8%)、市民は川崎市について「利便性の高い都市」というイメージを持っていることがうかがえます。

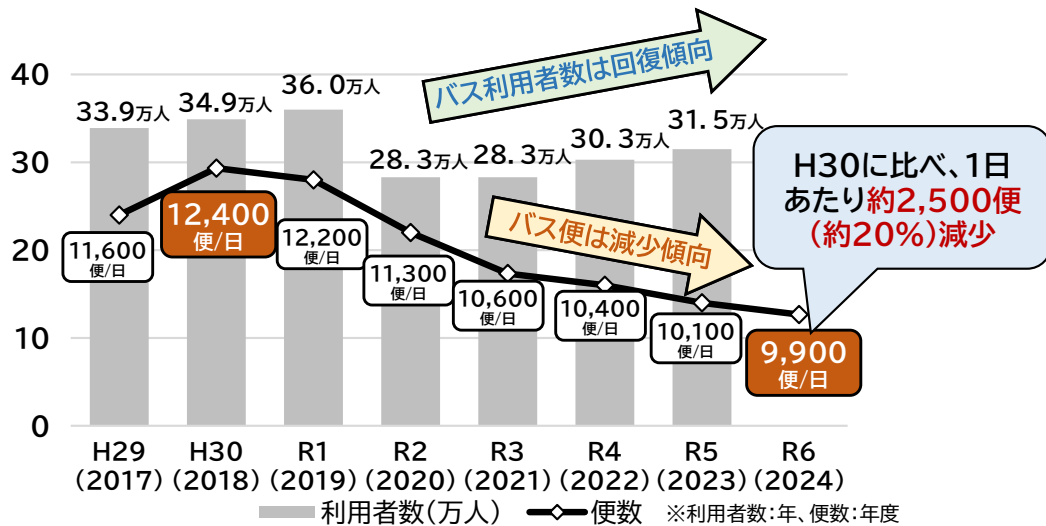
令和6(2024)年度川崎市都市イメージ調査



# 川崎市地域公共交通計画【概要版】

## 第2章 地域公共交通を取り巻く状況

- 市内の路線バスの便数は、令和6(2024)年度には、1日あたり約9,900便と、ピーク時である平成30(2018)年度と比べて約20%少ない水準となっており、運転手不足の深刻化を背景に、年々減少しています。
- 市内の路線バスの利用者数は、令和元(2019)年度をピークとして、令和2(2020)年度には、新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、令和5(2023)年度では、約31.5万人(ピーク時の約9割)まで回復しています。
- テレワークの普及など、新たな生活様式の定着により、地域公共交通を取り巻く環境に変化が生じています。



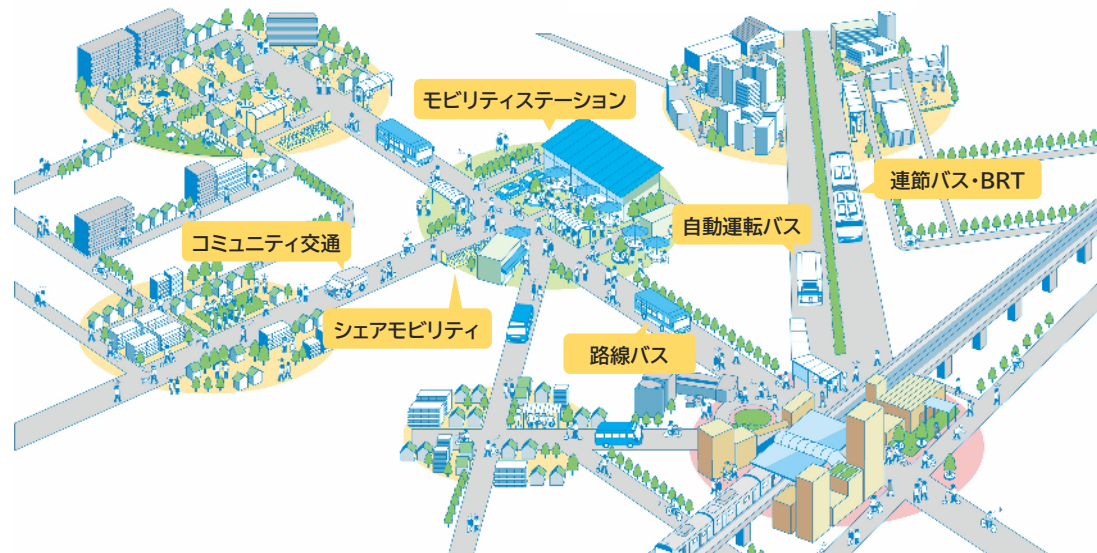
- 地域公共交通を取り巻く状況等を踏まえ、本計画における改定のポイントを次のとおり、整理します。

### 計画改定のポイント

- 将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する交通環境を形成
- 「市民の移動しやすさに暮らしやすさを加えた持続可能な交通環境の形成」に向けた施策・取組(事業)を位置づけ

## 第3章 めざす将来像

### 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成



### 基本方針1 バスネットワークを“守る”

### 基本方針2 多様なモビリティを“活用する”

### 基本方針3 利用しやすい環境を“形成する”

### めざす将来像が実現された市民の暮らしのイメージ

- 通勤や通学、買い物、通院など、さまざまな生活の場面で、路線バスや多様なモビリティを活用した移動ができています。
- 交通手段の選択肢が広がり、新たな交流の創出や生活の満足度が向上することで、便利なまちのイメージがさらに高まり、生活の暮らしやすさを実感しています。

### モビリティステーション

- 路線バスと多様なモビリティサービスが利用できる交通結節点
- 地域の賑わい創出にも寄与する「身近な生活拠点」



# 川崎市地域公共交通計画【概要版】

## 第4章 めざす将来像の実現に向けて

- 本計画では、総合計画における『都市の将来像』の実現に向けて、地域公共交通に関する個別計画の役割を踏まえ、施策体系を整理します。
- 施策体系では、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、地域資源の有効活用とともに効果的かつ戦略的に取組を進めるため、施策の5本柱を設定します。

施策		取組(事業)
<b>基本方針1 バスネットワークを守る</b>		
◆	バス路線の効率化	1-1 長大・重複路線の効率化
		1-2 バス路線の新設・見直し
◆	路線バスの輸送力確保	1-3 自動運転バスの導入
		1-4 連節バスの導入
		1-5 BRT・急行便の導入
	人材不足への対応	1-6 運転手等の確保
		1-7 運賃適正化の検討
<b>基本方針2 多様なモビリティを活用する</b>		
◆	多様なモビリティの活用	2-1 コミュニティ交通の維持・導入
		2-2 タクシーの活用
		2-3 シェアモビリティの活用
		2-4 企業バス等の活用
◆	モビリティステーションの形成	2-5 新たな交通結節機能の形成
<b>基本方針3 利用しやすい環境を形成する</b>		
◆	モビリティマネジメント	3-1 周知啓発・意識醸成
	DXの活用	3-2 運行情報の提供
		3-3 商業・観光連携の促進
	利用環境の整備	3-4 バス待ち環境の改善
		3-5 定時制の確保
		3-6 外出促進・移動支援
		3-7 交通の脱炭素化

◆施策の5本柱として位置づける施策項目

## 計画の主な取組(事業)

### 基本方針1：バスネットワークを守る



令和9(2027)年度の実装をめざした自動運転バスの取組

### 基本方針2：多様なモビリティを活用する



川崎区地区のーとKAWASAKI



平・五所塚地区つばめ号

コミュニティ交通の維持・導入に向けた取組



モビリティステーションの形成に向けた取組  
(川崎市計量検査所跡地等)

### 基本方針3：利用しやすい環境を形成する



周知啓発・意識醸成に向けた取組  
(かわさきのりものフェスタ等)

## 第5章 計画の進行管理

- 学識経験者や交通事業者、市民、行政関係者で構成される「川崎市地域公共交通活性化協議会」を毎年度開催し、取組の進捗や達成状況を報告・協議しながら、計画の進行管理を図ります。

### 主な評価指標

- 川崎市が便利な都市と感じる市民の割合 約48% ⇒ 約50%以上
- 利用者数 31.6万人/日 ⇒ 31.6万人/日以上(現状以上)  
※ 路線バス、コミュニティ交通の合計