



## 第4章

---

# 目標達成に向けた取組

---



# 1 施策体系

目標を達成するため、4つの戦略と11の施策、22の事業を掲げるとともに、各事業に位置付けられる具体的な取組を推進します。

## 戦略 1 安全な輸送サービスの確保

### 施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進

事業 1 安全対策の強化

事業 2 運行管理体制の充実・強化

### 施策2 安全啓発の推進

事業 3 輸送の安全に係る啓発活動の充実

## 戦略 2 快適で利用しやすいサービスの充実

### 施策3 市バスネットワークの充実

事業 4 人口動向や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの充実

事業 5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

### 施策4 バス利用環境の充実

事業 6 分かりやすい案内サービスの充実

事業 7 乗車券のIC化の推進

### 施策5 快適な移動空間の提供

事業 8 バス車内の快適性の向上

事業 9 バス停留所施設の整備・維持

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



## 戦略 3 社会的要請に対応した事業の推進

### 施策6 川崎市の行政施策との連携

事業 10 インバウンド等誘客施策への取組

事業 11 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

事業 12 公共性の高い路線の維持

### 施策7 環境対策の推進

事業 13 バス車両等の低炭素化に向けた取組

### 施策8 災害時等への対応

事業 14 危機管理体制の強化に向けた取組

## 戦略 4 経営基盤の充実・強化

### 施策9 事業基盤の充実・強化

事業 15 安定的な事業基盤を支える人材の確保

事業 16 人材育成の推進と組織の活性化

事業 17 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

事業 18 営業所の計画的整備

### 施策10 経営力の強化

事業 19 収益性事業の推進

事業 20 持続可能な経営の推進

### 施策11 プロモーションの推進

事業 21 戦略的広報の推進

事業 22 イメージアップ事業の推進

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



## 2 具体的な取組(前期3年間)

### 戦略1 安全な輸送サービスの確保

#### 施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進

##### 事業1 安全対策の強化

###### ■ 安全最優先の徹底

道路運送法において全ての事業者は、「輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」とされています。また、国の指針に基づく運輸安全マネジメントにより経営トップから現場まで一丸となり輸送安全性の向上に取り組むことが義務付けられています。

市バスでは、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定め、輸送の安全性の向上を図ることを目的とした「川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程」を定め、その規程に基づき、輸送の安全に関する基本的な方針である「川崎市交通局安全方針」を定めました。

今後も引き続き、交通事業管理者や安全統括管理者など、経営トップの主体的な取組の下で、関係法令等の遵守を徹底するとともに、「川崎市交通局安全方針」を全職員に周知徹底し、安全意識の定着を図ります。

#### 川崎市交通局安全方針

1. 安全最優先を徹底します。
2. 法令・規則等のルール、手順を確実に守ります。
3. 安全を守るための取組について、絶えず見直しを行います。
4. 情報を共有し、安全第一の職場を全職員で築きます。



## ■効果的な事故防止対策

走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数については、平成29(2017)年度に0.38件となり、過去5年で最も件数が低かった平成27(2015)年度と比べると0.19件増加していることから、さらなる安全性の確保に向けた取組が必要です。

このため、事故の発生状況やその要因分析を踏まえ、有責事故発生件数に占める割合の多い静止物接触事故、車内人身事故などの発生形態に応じた「形態別目標」を設定し、それに基づく重点的対策を実施します。

運転手の安全な運転操作や事故防止対策の実施状況を確認するため、全運転手を対象とした添乗観察を計画的に実施し、その結果に基づく改善指導を行います。

安全運転を継続していくために、全運転手を対象とした一般適性診断や新規採用運転手を対象とした初任診断等を実施し、診断結果を個別指導に活用するなど、安全確保に向けた意識や技能の向上を図ります。

1件の事故の背後には、多くのヒヤリ・ハットが存在すると言われており、事故発生に至る可能性が十分あることを踏まえ、事故の未然防止の観点からヒヤリ・ハット情報を収集・共有するとともに研修等に活用します。

毎月開催する営業所事故防止委員会において、有責事故についての情報共有や、複数車線が多い臨海部地域、狭隘路が多い北部地域といった地域の特性に合わせたヒヤリ・ハット映像の活用など、効果的な事故防止対策を実施します。

バス車両の安全対策について、平成30(2018)年度に、夜間の視認性を高めるLEDヘッドライトを全車に導入しました。今後は、バス後輪部の夜間の視認性を高めるLED路肩灯の導入を進めます。



LED路肩灯



1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

また、平成30(2018)年度には、交差点右左折時や狭隘路走行時における歩行者、自転車利用者等への注意喚起を行う右左折警報装置(ウィンカーチャイム)を全車に導入しました。今後は、バス車両更新時に合わせて、バス車両のさらなる安全対策に取り組めます。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・添乗観察の実施	・民間委託による実施 (全運転手 年2回) ・職員による実施	・民間委託による実施 (全運転手 年2回) ・職員による実施	・民間委託による実施 (全運転手 年2回) ・職員による実施
・適性診断の実施・活用	・適性診断の実施 (全運転手の1/3)	・適性診断の実施 (全運転手の2/3)	・適性診断の実施 (全運転手の3/3)
・LED路肩灯の導入	・全車導入		



## ■安全管理体制の構築・改善

輸送の安全確保の取組を活性化させ、より効果的なものとするためには、経営トップが主体的かつ積極的に関与し、強いリーダーシップを発揮することが極めて重要です。

このため、経営トップによるマネジメントレビュー（輸送安全委員会）を計画的に実施し、輸送安全に関する取組の進捗管理や安全管理体制の評価を行うとともに、レビュー結果に基づく見直しや改善を行います。

局長及び安全統括管理者と現場職員との意見交換会を実施し、現場からの意見を積極的に収集するとともに、組織内における円滑なコミュニケーションを構築するなど、輸送の安全に関する情報共有の確保を図ります。

局長又は安全統括管理者、営業所を対象に、輸送の安全に関する内部監査を実施し、安全管理体制の点検・確認を継続して行い、監査結果に基づく必要な措置等を講じます。

市バスでは、貸切バスにおける安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行う「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において、平成29(2017)年9月に、安全性に対する取組状況が優良なバス事業者であることを示す一ツ星の評価認定を受けました。今後も、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の三ツ星認定取得に向けた取組等により、貸切バス事業の継続的な安全確保を図ります。

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・輸送安全委員会の実施	・年4回実施	・年4回実施	・年4回実施
・意見交換会の実施	・局長及び安全統括管理者との意見交換会(各1回実施)	・局長及び安全統括管理者との意見交換会(各1回実施)	・局長及び安全統括管理者との意見交換会(各1回実施)
・内部監査の実施	・局長又は安全統括管理者を対象(年1回実施) ・営業所を対象(年1回実施)	・局長又は安全統括管理者を対象(年1回実施) ・営業所を対象(年1回実施)	・局長又は安全統括管理者を対象(年1回実施) ・営業所を対象(年1回実施)
・貸切バスの安全確保に向けた取組	・二ツ星認定取得	・三ツ星認定取得に向けた取組の推進	・三ツ星認定取得



## 事業2 運行管理体制の充実・強化

### ■ 運行管理業務の充実

運行管理者が行う運行管理業務は、運転手の勤務時間等の適正管理、点呼による運転手の健康状態の把握や輸送安全に関する情報伝達、運転手に対する指導監督など、輸送安全を確保するために必要不可欠な業務です。今後、輸送安全を取り巻く環境の変化等を踏まえ、さらなる運行管理業務の充実に向けた取組を進めていく必要があります。

引き続き、運行管理者や運転手の研修などにおいて、点呼執行の重要性や法令遵守、執行に当たっての心構え等について徹底し、適切かつ厳正な点呼執行を行います。

点呼執行時における輸送安全に関する情報伝達を徹底するとともに、有責事故やヒヤリ・ハット情報について大型液晶モニター電子掲示板(デジタルサイネージ)等を活用して情報の共有を図ります。

運転業務における早朝から深夜までの変則勤務体制を踏まえ、終業から次の始業までの休息時間の確保等を行うため、効果的・効率的な乗務計画を作成します。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・効果的・効率的な乗務計画の作成	・乗務計画の作成・管理	・効果の検証	・取組推進

### ■ 運行ミスの撲滅

経路誤り等運行ミスについては、「川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会」の答申に基づき、再発防止に向けた取組を進めてきました。今後も引き続き「基本動作の習慣化」や「運行ミスの発生の多い指定交差点での行き先アナウンス」など、運行ミスの発生要因に応じた防止対策を着実に実施するとともに、「街頭指導」や「運行ミス防止運動」などにより、運行ミス防止に向けた職員の意識向上を図ります。





## 施策2 安全啓発の推進

### 事業3 輸送の安全に係る啓発活動の充実

#### ■利用者等の安全意識の醸成

車内人身事故や自転車関係事故の背景には、自転車の車道走行の増加など、近年の道路走行環境の変化に加えて、高齢化の進展に伴うバスを利用する高齢者の増加、急な飛び出し等の危険回避のための運転操作など、運転手の技術や意識の向上だけでは防げないものもあります。そのため、バスを利用されるお客様等の安全意識を高めていく取組が重要です。

今後も引き続き、警察、区役所、学校等と連携し、交通安全の大切さを伝える交通安全教室の開催や、警察、バス協会等の関係機関と連携した交通安全運動を実施するなど、交通安全意識の向上に向けた取組を積極的に展開します。



交通安全教室

平成30(2018)年度に作成した交通安全に関する啓発パンフレット及びDVDについて、高齢化の進展等を踏まえた配布対象の拡大や、それに合わせた内容見直しの検討など、さらなる安全啓発に向けた取組を推進します。

また、自転車の車道走行の増加等を踏まえ、自転車接触事故の予防的対策として、主要駅自転車駐輪場への注意看板の設置を引き続き行うなど、自転車利用者の安全意識の醸成に向けた取組を推進します。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・交通安全教室の開催	・年14回開催	・年14回以上開催	・年14回以上開催
・啓発パンフレット、DVDの配布	・配布対象の拡大 ・内容見直しの検討	・内容見直しの検討	・内容見直しの検討



1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

## ■ 高齢者の安全意識の醸成

今後、高齢者人口の増加と高齢化率の上昇が見込まれる中、これまで以上に高齢者のバス利用の増加が想定されます。高齢者は、周りに迷惑をかけないようにバス停に到着する前に座席から立ち上がるなど、バス走行中の移動によりバランスを崩して転倒する事例が多く見受けられます。このため、高齢者に対して、バス走行中の移動の危険性を認識してもらうなど、安全意識の醸成を図る取組が重要です。

そのため、高齢者への十分な配慮、バス車内アナウンスやバス車内床面表示による注意喚起等により、バス走行時の安全意識の浸透を図るなど、車内人身事故の防止に向けた取組を進めます。



バス車内床面表示

また、高齢者が集まる施設での啓発物の配布や、高齢者を対象とする交通安全教室の開催など、バス乗車時における高齢者の安全意識の醸成に向けた取組を推進します。

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・高齢者が集まる施設での安全啓発	・60か所実施	・60か所実施	・60か所実施
・高齢者を対象とした交通安全教室の開催	・年2回開催	・年2回以上開催	・年2回以上開催



## 戦略2 快適で利用しやすいサービスの充実

### 施策3 市バスネットワークの充実

#### 事業4 人口動向や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの充実

本計画期間においては、引き続き総人口の増加とともに、高齢者人口の増加と高齢化率の上昇が予測されています。

今後も、市域全体における輸送需要の変化に対応した路線見直しやダイヤ改正を行い、効率的・効果的な市バスネットワークの維持・充実を図ります。

臨海部ビジョンにおける交通機能強化プロジェクトの中では、交通機能強化に向けた産業道路駅駅前交通広場整備と、これによるバスネットワークの構築を進めています。こうした中、臨海部における物流施設の整備など、さらなる企業進出による就業者数の増加が見込まれていることなどから、産業道路駅駅前交通広場の整備に合わせた路線の検討を含め、臨海部の路線バスネットワークの充実に向けた取組を進めます。

また、川崎市総合都市交通計画では、川崎駅等の拠点と臨海部へのアクセスの利便性向上を図るため、臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進など、路線バスネットワークの充実に向けた取組を推進しています。こうした取組を踏まえ、臨港道路東扇島水江町線の整備に合わせた路線の検討など、臨海部の交通機能の強化に向けた取組を進めます。

さらに、鷺沼・宮前平駅周辺地区は、総合計画において「地域生活拠点」の一つとして位置付けられ、「鷺沼駅周辺を中心に商業、都市型住宅、文化・交流など多様な都市機能の集積及び交通結節機能の強化に向けた取組を推進」することとしています。こうした取組を踏まえ、鷺沼駅周辺再編整備の進捗に合わせた路線バスネットワークの充実に向けた検討など、北部地域のさらなる交通機能の強化に向けた取組を進めます。



1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

JR南武線(武蔵小杉駅～尻手駅間)の連続立体交差化、横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎アプローチ線の整備など、将来の鉄道ネットワークや道路ネットワークの形成に向けた検討状況を注視しつつ、今後の取組について検討を行います。

取 組	2019 (H31)年度	2020 (H32)年度	2021 (H33)年度
・路線見直し、ダイヤ改正	・武蔵小杉駅への 需要変化に対応する 路線見直しの検討	・区役所等公共施設への さらなるアクセス向上 の検討	・取組推進
・産業道路駅前交通広場の 整備に合わせた路線検討	・検討	・検討	・供用開始に合わせた 路線の検討
・鷺沼駅周辺再編整備の 進捗に合わせた路線検討	・再編整備の内容を 踏まえた検討	・検討	・検討



## 事業5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

### ■ 走行環境に対応した取組

路線バスのサービスにおいて、運行時間の定時性や速達性の確保は、お客様の利便性を高める重要な取組です。

今後も引き続き、定時性・速達性の確保に向け、交通管理者や道路管理者等の関係機関への道路走行環境の改善要望を行います。

また、走行環境の変化を的確に把握し、運行区間の所要時分調整など、実態に見合った適切なダイヤ改正を行います。

### ■ 利用動向等に対応した取組

これまで市バスでは、鉄道ダイヤの改正に合わせた対応や、公共施設等の開館時間に合わせた運行時間の変更など、お客様の利用動向の変化に対応した取組により、お客様の利便性向上を図ってきました。

今後も引き続き、イベント等開催時の増便のほか、公共施設の開館時間等に合わせた運行時間の調整、年末の深夜バスの増便や終車バス時間の延長等による運行時間帯の拡充に向けた検討など、利用動向に対応した取組を進めます。

また、路線見直しやダイヤ改正を進めるに当たっては、料金箱データや乗客流動実態調査の内容を活用するなど、利用状況・収支状況の把握・分析により、お客様の利便性の向上や収益性の向上を図ります。



## 施策4 バス利用環境の充実

### 事業6 分かりやすい案内サービスの充実

#### 案内情報の充実

路線バスは、同じ乗り場でもバスの行き先が異なることや、バスの行き先が同じであっても経由地によって乗り場が異なる場合があります。そのため、市バスでは「初めて市バスを御利用されるお客様にも分かりやすく」をコンセプトに市バスマップを発行するなど、案内情報の充実に取り組んでいます。

今後は、従来の市バスマップを発行するとともに、本市における高齢者人口の増加や高齢化率の上昇等を踏まえ、高齢者等にも見やすい拡大版バスマップを発行するなど、誰にでもわかりやすく、利用しやすいバス利用環境づくりに取り組みます。

平成30(2018)年10月に国が策定した「乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン」を踏まえ、利用者の利便性や地域の実情に応じた対応を図るなど、より分かりやすい行き先表示等への改善に取り組めます。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・拡大版バスマップの作成	・拡大版バスマップ発行に向けた調査・編集	・発行	・内容改善



## ■ 運行情報提供サービスの充実

市バスでは、鉄道からバスへ乗り換えるお客様が、駅の改札口付近において、目的地へ向かうバス路線、乗り場、発車時刻等の運行情報を把握することができるよう、民間バス事業者の運行情報も含めた「バス総合案内表示板」の整備を行うなど、主要鉄道駅等のバス運行情報表示の充実に取り組んでいます。



川崎駅バス総合案内表示板のイメージパース

今後は、平成30(2018)年度に整備した川崎駅のバス総合案内表示板について、効果や課題等の検証を行い、他の主要鉄道駅等への整備に向けた検討を進めます。

お客様一人ひとりに的確かつスピーディに市バスの運行情報を提供できる市バスナビについては、平成30(2018)年度に、地図上から停留所を選択できる機能を追加したほか、訪日外国人に対応する多言語表示等の機能強化を行いました。今後は、お客様の利便性向上に向けた利用方法の一層の周知を図るとともに、ICT技術の進展に合わせて、さらなる利便性の向上を検討します。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・バス総合案内表示板の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス総合案内表示板の検証</li> <li>・主要鉄道駅等への整備に向けた検討</li> </ul>	・取組推進	・取組推進

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

## ■市バスの利用方法の周知

これまでバスを利用したことがない方などに、路線バスの利用方法や各種料金制度等の基本的な情報を周知し、バスを身近な移動手段として感じてもらうことは、バス利用の促進につながります。

このため、バスの基本的な乗降方法、料金のしくみ、乗車中のマナー等を体験してもらう「バスの乗りかた教室」を交通安全教室やイベント等に併せて開催するなど、初めての市バスでも安心して御利用いただけるよう取組を進めます。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・バスの乗りかた教室の実施	・試行実施	・実施	・実施





## 事業7 乗車券のIC化の推進

### ■乗車券制度の改善

平成19(2007)年から導入しているICカード乗車券については、現在、市バス利用者の約9割が利用している状況です。こうしたICカード乗車券の普及が急速に進んでいる中、他のバス事業者においてはICカード乗車券利用者の増加と利用率の上昇に伴い、乗車券制度の見直しを図っているところです。

今後、市バスにおいても、各種乗車券の利用動向や情報通信技術の進展等を踏まえ、既存の乗車券を整理統合し、新たな乗車券制度を検討するほか、ICカード乗車券の利便性向上を図るなど、お客様にとって分かりやすく利用しやすい乗車券制度への改善に向けた取組を進めます。

### ■ICカードの利用促進

ICカード乗車券は、定期乗車券の紛失時の再発行や電子マネー機能など、紙式乗車券類にはないサービスが搭載されており、利便性の高い乗車券です。

今後、ICカード乗車券のさらなる利用促進に向けて、関係機関との連携等による利用案内や広報の実施などの取組を進めます。



## 施策5 快適な移動空間の提供

### 事業8 バス車内の快適性の向上

#### ■ お客様に満足いただけるサービスの提供

市バス事業は、安全を最優先に、1年365日早朝から深夜まで安定した輸送を確保し、1日に13万人を超えるお客様に御利用いただいています。より多くのお客様に御利用いただき、かつ、親しまれる市バスとなるためには、お客様と直接顔を合わせる交通局職員一人ひとりが、輸送サービスのプロフェッショナルであるという意識を念頭に、行動していくことが重要です。

今後も、どのようなときも安全最優先の行動、お客様の立場を理解して親切丁寧な行動、全てのお客様が心地良く御利用できるよう優しい運転と接遇、感謝の気持ちを込めた挨拶や案内など、「市バスサービスポリシー」を実践し、お客様に満足いただけるサービスを提供します。

#### ■ バリアフリー化の推進

バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、平成32(2020)年度までに路線バス車両の70%をノンステップバスにすることを目標に掲げるなど、バス車両等のバリアフリー化の取組が進められています。

市バスでは、平成30(2018)年4月現在、路線バス車両全体に占めるノンステップバスの導入率は94.4%となっています。また、全ての路線バス車両をバリアフリー新法に適合する低床バスにするなど、バス車両のバリアフリー化を進めてきました。

ノンステップバスが登場してから約20年が経過し、この間、機能向上やコストダウンが図られ、座席配列も選択可能になり、乗車定員もワンステップバスと同程度になりました。今後の導入車両については、乗降性に優れたノンステップバスとし、引き続き、バス車両のバリアフリー化を推進します。



また、車いす・ベビーカー利用時のルール・マナーの普及や、交通バリアフリー教室の実施等により、高齢者・障害者・妊産婦など、誰もが安全、安心、快適に利用できる「心のバリアフリー」を推進します。

こうした取組に加えて、バスの案内情報や運行情報提供サービスの多言語対応などにより、『心のバリアフリー』や『ユニバーサルなまち』といった「かわさきパラムーブメント」におけるレガシーの形成に向けた取組を推進します。

#### かわさきパラムーブメントロゴ

## めざせ！やさしさ日本代表！

みんなの違いを活かせるチーム。

障がい、年齢、人種やLGBT

いろんな個性をチャンスにしよう。

川崎らしく、力強く。

未来を変えていく力は

私たちの中にある。



かわさきパラムーブメント

## 事業9 バス停留所施設の整備・維持

### ■ 快適なバス待ち空間の整備

バス停留所施設は、お客様に快適なバス待ち空間を提供する上で、重要なインフラです。市バスでは、これまで、265基の上屋、834基の停留所標識、458脚のベンチを設置し、快適なバス待ち空間の整備に取り組んできました。こうした中、上屋及びベンチについては、平成30(2018)年度に、現在の設置基準を満たす全ての停留所への整備を行いました。

今後については、上屋、標識、ベンチ等の老朽化を踏まえ、計画的な代替整備を行うとともに、長期的な維持修繕を考慮した部材の検討を行います。また、停留所施設の長寿命化など、整備・維持管理費用の抑制に向けた取組を進めます。

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・上屋の代替整備	・8基	・8基	・8基
・照明付標識の代替整備	・19基	・19基	・19基
・二面式標識の代替整備	・20基	・20基	・20基
・ベンチの維持管理	・取組推進	・取組推進	・取組推進



上屋(標識・ベンチ一体型)



照明付標識



二面式標識



## ■安全で清潔な停留所施設の提供

市バスでは、平成30(2018)年4月現在、497か所の停留所(停留所標識数1,046基)を使用して路線バスサービスの提供を行っています。この多くの停留所施設を安全かつ清潔な状態に保つことは、快適な移動空間の提供につながる重要な取組です。

今後も引き続き、予防保全的な観点も考慮し、定期的な清掃を実施するとともに、点検・修繕などを継続して実施することにより、施設を健全な状態に保ち安全で清潔なバス停留所施設の提供を行います。

また、停留所施設の補修や、破損・汚損への速やかな対応を図るため、停留所施設の維持管理体制を強化します。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・停留所施設の清掃	・全停留所の清掃実施	・全停留所の清掃実施	・全停留所の清掃実施
・停留所維持管理体制の強化	・実施体制の整備	・実施体制の検証	・取組推進



1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

# 戦略3 社会的要請に対応した事業の推進

## 施策6 川崎市の行政施策との連携

### 事業10 インバウンド等誘客施策への取組

#### ■ 多言語表記の充実

市バスでは、パソコン又はスマートフォンでバス運行情報を検索できる市バスナビ、主要鉄道駅や停留所におけるバス運行情報表示、バス車内における停留所案内表示など、市バスを御利用いただく際の経路検索時から目的地に到達するまでの運行情報等について、多言語表記の充実を図ってきました。

今後については、市バスガイド(英語版)を作成し、観光案内所や市内の主要ホテル等に配架するなど、訪日外国人旅行者等の移動円滑化を図ります。

主な取組	2019(H31)年度	2020(H32)年度	2021(H33)年度
・市バスガイド(英語版)の発行	・発行	・発行(検証・改訂等)	・発行(検証・改訂等)

#### ■ インバウンド等の誘客施策への対応

本市では、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を好機としたインバウンド等の誘客に向けた取組が進められています。

今後、本市で取組が進められている川崎港でのクルーズ船(ホテルシップ等)の誘致・受入れに係る検討など、バス事業者として本市におけるインバウンド等の誘客施策への対応を図ります。

また、羽田空港に近接する立地特性を活かして、市バスの利用促進を図るため、市バスガイド(英語版)に主要観光情報と対応バス路線案内を掲載するなど、インバウンド観光を含めた新たなバス需要の可能性について検討を行います。



## 多言語表記の取組

### ● 外出先等

#### 市バスナビ

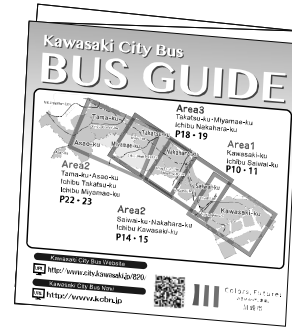
パソコン又はスマートフォンから、乗りたいバスを簡単・便利に検索できます。  
また、バスの運行情報を表示します。



市バスナビの多言語表記イメージ

#### 市バスガイド(英語版)

市バス路線図、バスの乗り方案内、料金案内・観光案内等を掲載したバスガイドを作成します。



市バスガイド(英語版)イメージ

### ● 駅改札付近

#### バス総合案内表示板

駅改札口付近において、目的地に向かうバス路線、乗り場、発車時刻などを表示します。



バス総合案内表示板イメージ



### ● バス車内

#### バス車内停留所案内表示器

バス車内前方の液晶大型画面により、次の停留所の案内等を表示します。



### ● バス停留所

#### 停留所運行情報表示器

バス停留所において、バスの位置情報等を表示します。



1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



## 事業11 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

身近な地域の交通を支える持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、駅などへのアクセス向上については路線バスによる対応を基本とする、川崎市総合都市交通計画における取組方針を踏まえ、公営バス事業者として、関係部局等と連携しながら、市民生活を支える公共交通の強化に向けた取組を推進します。

地域住民が主体的に取り組むコミュニティ交通については、運行計画に対する助言、走行上の課題や問題点の指摘といったノウハウの提供など、円滑な運営を図るための支援に努めます。

通勤需要が大きい川崎臨海部へのアクセスについては、臨海部ビジョンにおけるプロジェクトと連携しながら、バス事業者として、臨海部における路線バスネットワークの充実に向けた取組を進めます。

## 事業12 公共性の高い路線の維持

市バスは、地方公営企業として企業の経済性を発揮し、独立採算による経営を行うことを基本原則としつつ、公共施設に接続する路線の維持やまちづくり・福祉施策などの行政施策との協力・連携等の役割も果たしています。

こうした役割をしっかりと担うため、効率的・効果的な市バスネットワークにおいても、公共施設への交通手段を確保するために運行している路線や、民営バスでは対応が難しい地域への交通手段を確保するために運行している路線など、公共性の高い路線については、一般会計からの適正な公共負担の下で維持し、行政施策との連携を図りながら市民の足を確保します。