

川崎市地域公共交通計画



令和3(2021)年3月

川崎市

はじめに

人口減少や高齢化の進展、運転者不足の深刻化、さらには新型コロナウイルス感染拡大に伴う「新しい生活様式」の浸透など、公共交通を取り巻く環境は、まさに大きな転換期を迎えています。本市においても市民の皆様の身近な生活の足となる路線バスやタクシー、コミュニティ交通といった地域公共交通に対する影響は大きく、これまで交通事業者の経営努力や地域住民の方々の努力などにより構築されてきた地域公共交通ネットワークの確保・維持に向けて、これまで以上に行政としての役割の必要性が増してきています。



また、本市では、キングスカイフロント、武蔵小杉駅、鷺沼駅周辺等における都市拠点整備や（仮称）羽田連絡道路、横浜市高速鉄道3号線延伸等の基盤整備などによる活力あるまちづくりを進めるとともに、近年、多様化する移動ニーズや利便性向上に資するICTの交通分野への活用なども進められており、こうした取組と連携した地域公共交通ネットワークの形成が重要となっています。

こうした中、本市では、地域公共交通に関する将来目指すべきネットワークの考え方や今後の取組の方向性等を示す「川崎市地域公共交通計画」を地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（令和2年11月27日施行）後、他の都市に先駆けて策定しました。

本計画は、交通事業者をはじめ市民の皆様、有識者、各種団体や関係機関など多くの方々と検討し、作り上げました。今後は、本計画に基づき、行政・交通事業者・地域住民が一体となり、市民の皆様が愛着と誇りを持つことのできる活力と魅力にあふれたまちづくりに向け、持続可能な地域交通環境の向上を目指し、取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、「川崎市地域公共交通活性化協議会」の委員の皆様をはじめ、貴重な御意見、御提案をいただきました市民の皆様にご心から感謝を申し上げます。

令和3（2021）年3月
川崎市長 福田紀彦

川崎市地域公共交通計画 目次

1	地域公共交通計画について.....	1
1.1	計画策定の趣旨.....	1
1.2	上位計画等との関係性.....	2
1.3	計画の対象区域.....	2
1.4	本計画の対象範囲.....	3
1.5	計画の期間	4
1.6	計画の策定における意見聴取.....	4
2	上位計画等の整理.....	5
3	地域公共交通を取り巻く状況.....	11
3.1	本市の概況	11
3.2	地域公共交通の概況.....	21
3.3	路線バス等における運行状況等の現状.....	32
3.4	移動実態・地域公共交通へのニーズ.....	42
3.4.1	市民の移動実態.....	42
3.4.2	地域公共交通へのニーズ.....	55
3.5	地域公共交通を担う基盤.....	59
3.6	新型コロナウイルス感染症による影響.....	66
4	課題の整理	69
4.1	本市の地域公共交通の現状と課題のまとめ.....	69
5	目指すべき将来像.....	72
5.1	計画の基本方針.....	72
5.2	目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像.....	74
6	目標および目標達成のための施策・事業.....	80
6.1	目標および目標達成のための施策・事業.....	80
6.2	事業内容	88
6.3	事業の推進にあたって.....	114
7	計画の進行管理.....	115
7.1	評価指標・目標値の設定.....	115
7.2	計画の進行管理.....	116
	参考資料	117
1	計画策定の体制	117
2	川崎市地域公共交通活性化協議会の開催状況等.....	118
3	用語解説	121

1.1 計画策定の趣旨

本市においては、高齢化の進展や居住及び就業人口の変化などを背景に、輸送需要の変化やニーズの多様化が進んでいます。

一方で、現状は各バス事業者の経営判断により、路線網が形成されているため、路線の重複がみられるなど、関係者間の連携が必要となっています。

また、現在進められている様々なまちづくり事業による新たな交通需要と鉄道、道路、及び駅前広場等の整備との連携や、主要駅周辺における様々な交通の輻輳による路線バス¹の走行環境の阻害への対応、路線バスの運行が困難な地域における移動手段の確保など、地域公共交通²を取り巻く諸課題に対して適切に対応していくことが求められています。

昨今では、自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しており、公共交通³サービスの維持・確保の厳しさが増している中、働き方改革⁴の推進に加え、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新たな生活様式⁵」の浸透や在宅勤務⁶・テレワーク⁷の推奨などを背景とした利用者の減少など、地域公共交通へ大きな影響が生じています。また、将来的な人口減少の到来や、高齢化が進展する状況下においては、市民サービスの維持・向上、地域経済活性化、環境負荷の低減などの観点から、持続可能なまちづくりに向けた取組がより一層重要となっており、地域公共交通に関する活性化や再生に関する基本方針や目標などの方向性を示すことにより、持続可能な地域交通⁸環境の整備に取り組んでいく必要があります。

こうしたことから、新型コロナウイルス感染症の影響を含めた地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「川崎市地域公共交通計画」を策定し、行政である本市が主体となって市域全体の持続可能な地域交通環境の向上を目指すものです。

※用語の説明について（例：路線バス¹）

本文に振られた番号の示す用語については、巻末（121ページ以降）に解説を設けています。

1.2 上位計画等との関係性

本計画は、「川崎市総合計画」や本市における総合的な交通体系や基本方向等を示す「川崎市総合都市交通計画」を踏まえ、その他、「川崎市都市計画マスタープラン」などの関連計画とも連携・整合を図り、展開するものとします。

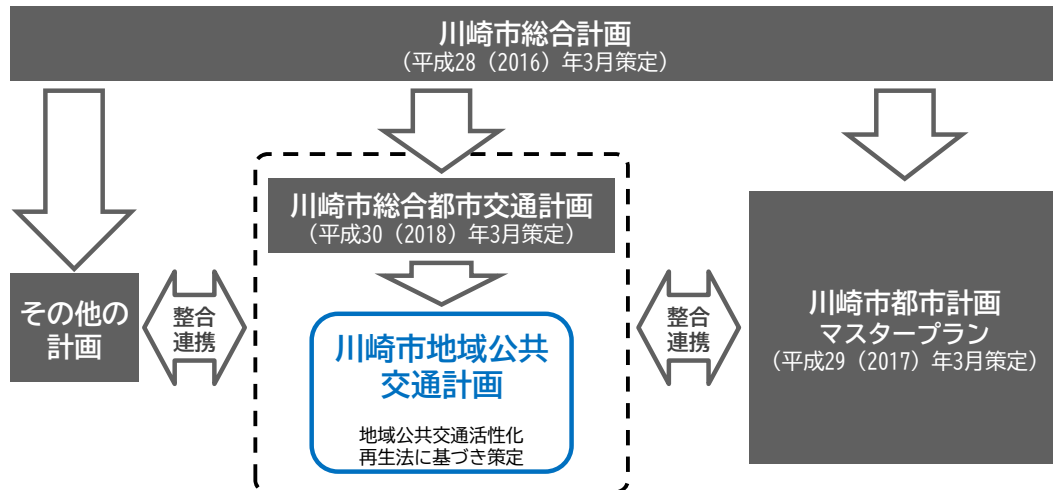


図 計画の位置付け

1.3 計画の対象区域

本計画の対象区域については、川崎市全域を対象区域と設定します。



図 計画の対象区域

1.4 本計画の対象範囲

本計画においては、市内の輸送資源である「路線バス¹」を中心に、「タクシー」「コミュニティ交通⁹」の地域公共交通²を最大限に活用し、身近な交通環境の整備に取り組めます。

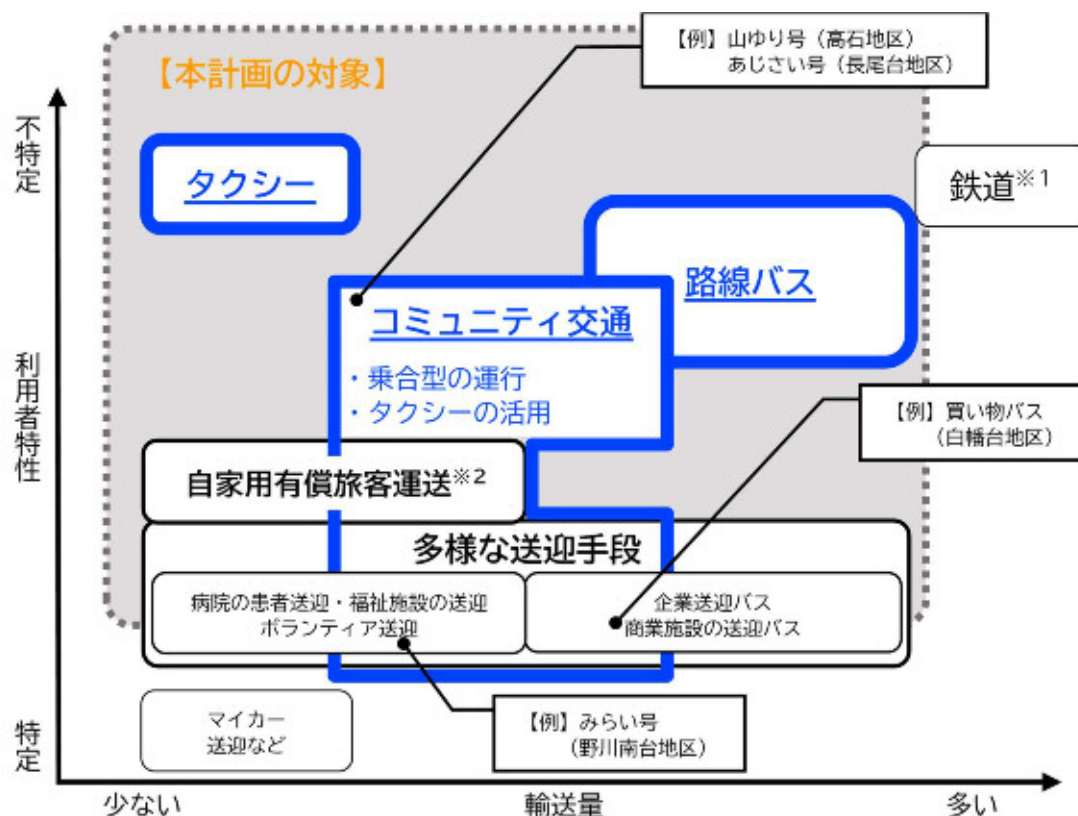


図 本計画における交通手段の対象範囲

「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き [入門編]」（国土交通省）を基に作成。

- ※1：鉄道については、路線バス等と相互に連携を図り、駅前広場での円滑な乗継等により交通利用環境の向上を行う。
- ※2：自家用有償旅客運送とは、路線バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。
- ※3：太枠内の交通手段（路線バス、タクシー、コミュニティ交通）は、誰もが利用できるものであり、地域公共交通の主を担うもの。

1.5 計画の期間

上位計画等の関連計画や関連事業のスケジュールを踏まえ、本計画の対象期間は次のように設定します。

計画期間：令和3（2021）年度～令和7（2025）年度（5か年）

※工事の進捗等により、スケジュールの変更が生じる可能性があります。

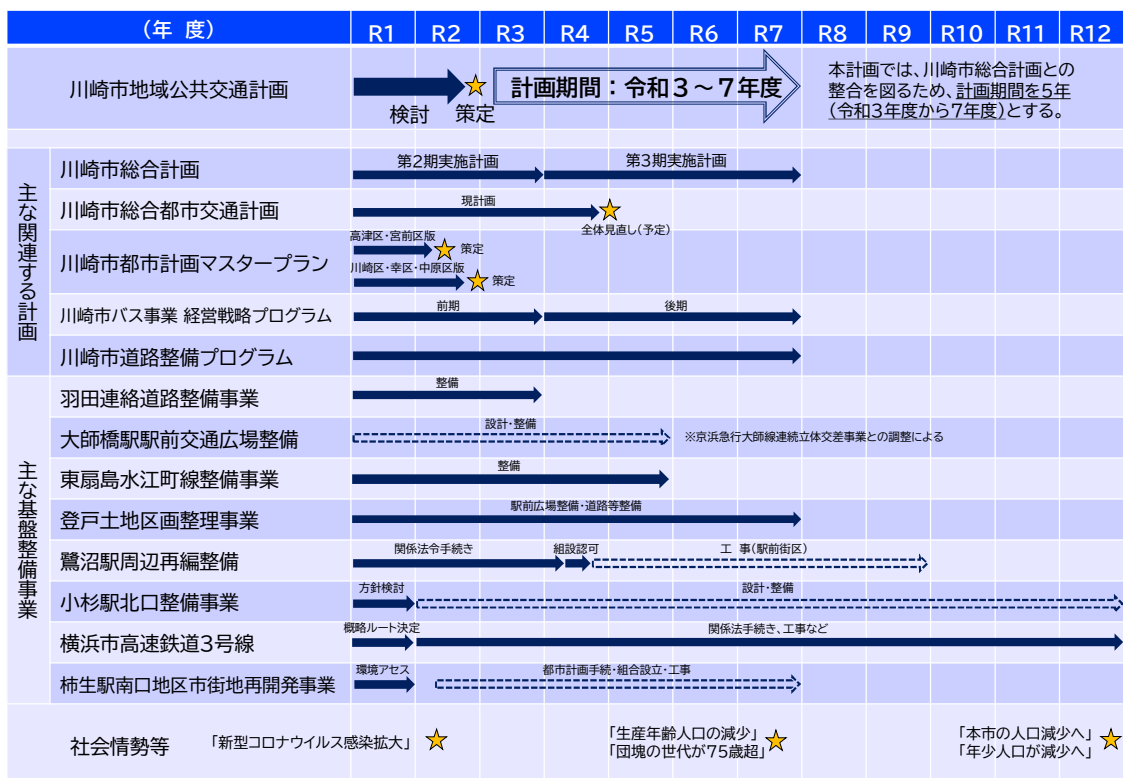


図 本計画及び関連計画等の期間

1.6 計画の策定における意見聴取

本計画の策定に際して、利用者などの構成員から成る「川崎市地域公共交通活性化協議会」において、各委員から意見を伺うなど、関係者と連携を行いながら計画の策定を行ってまいりました。

2 上位計画等の整理

(1) 川崎市総合計画（第2期実施計画） 平成28（2016）年3月策定

計画概要・まちづくりの方向性（本計画に係る内容の抜粋）

「川崎市総合計画」は、本市がめざす都市像や基本目標等を定めた「基本構想」、政策の方向性を定めた「基本計画」、具体的な施策の取組内容等を定めた「実施計画」の3層で構成されています。

子どもたちの笑顔があふれ、高齢者や障がい者等、誰もが社会に貢献しながら生きがいを持つことができ、産業都市として力強く発展し続ける、そのような成長と成熟が調和し、誰もが幸せを感じられる川崎をめざし、「安心のふるさとづくり(成熟)」と「力強い産業都市づくり(成長)」の調和により、市政をバランスよく進めるために、平成28（2016）年に策定しました。

1 都市像

「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」

※「最幸」とは、川崎を幸せのあふれる「最も幸福なまち」にしていきたいという思いを含めて使用しています。

2 まちづくりの基本目標

「安心のふるさと」

「力強い産業都市づくり」

3 政策体系

- 1 生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり
- 2 子どもを安心して育てることのできるまちづくり
- 3 市民生活を豊かにする環境づくり
- 4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり
- 5 誰もが生きがいを持てる市民自治の地域づくり

4 都市構造と交通体系の考え方

●広域調和型まちづくりの更なる推進

- ・広域拠点の整備
- ・臨空・臨海都市拠点の整備

●身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり

- ・拠点整備の波及効果を効率的かつ効果的に活用し、地域生活拠点を中心に、4つの生活行動圏のエリアのそれぞれの特性を活かした身近なまちづくりを推進

●持続可能なまちづくりに向け効率的、効果的な交通体系の構築を推進

- ・広域的な交通網の整備（市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化、首都圏にふさわしい交通網の形成、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化）
- ・市域の交通網の整備（広域的な鉄道・道路網と一体となったまちづくりや地域交通を支える機能的な市域の交通網を形成）
- ・身近な交通環境等の整備（誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備、地域特性を踏まえた効果的な取組の推進、多様な主体との連携による持続可能な交通環境の整備）

(2) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想 平成29(2017)年3月改定

計画概要・まちづくりの方向性（本計画に係る内容の抜粋）

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に基づく「市の都市計画に関する基本的な方針」として定めるもので、将来の都市像（市街地像）を展望し、土地利用の方針や都市施設整備の方針、市街地の方針を示しています。（目標期間：概ね30年後の将来像（市街地像）を展望）

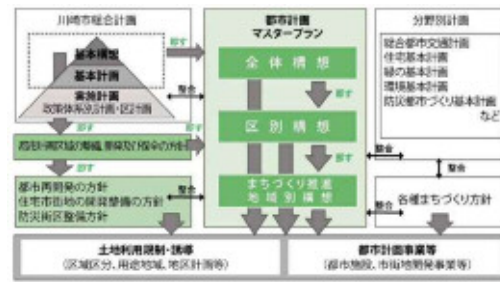


図 計画の構成

1 めざす都市像

「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」

2 まちづくりの基本目標

「安心のふるさと」
「力強い産業都市づくり」

3 都市づくりの基本方針

- (1) 魅力ある都市づくり
- (2) 誰もが暮らしやすい都市・住まいづくり
- (3) 緑と水の豊かな環境に配慮した都市づくり
- (4) 産業の発展を支える都市づくり
- (5) 災害に強い都市づくり
- (6) 市民が主体となる身近な地域づくり
- (7) 人口減少を見据えた持続可能で効率的な都市づくり



図 都市構造図

4 目指す都市構造

- 広域調和・地域連携型のまち
- 魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成
 - ・広域拠点の整備
 - ・臨空・臨海都市拠点の整備
 - ・地域生活拠点の整備
- 生活行動圏の身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまち
 - ・拠点駅と身近な地域が連携したまちづくり
 - ・身近な駅周辺と身近な地域が連携したまちづくり
- 広域調和・地域連携の街を支える交通ネットワークの形成
 - ・交通ネットワークの形成

（広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワークの形成、公共交通の利用促進に向けた交通体系の構築、環境に配慮した持続可能な交通環境の形成、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の形成）
- 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格とした、緑と水のネットワークを育む
- コンパクトで効率的なまち

(3) 川崎市総合都市交通計画 平成30(2018)年3月改定

「川崎市基本構想」を踏まえるなど、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画となるものです。計画策定から5年が経過した平成25(2013)年に、上位計画・関連計画の改定、社会経済状況の変化を踏まえ、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、本計画の中間見直しを行い、計画を改定しました。

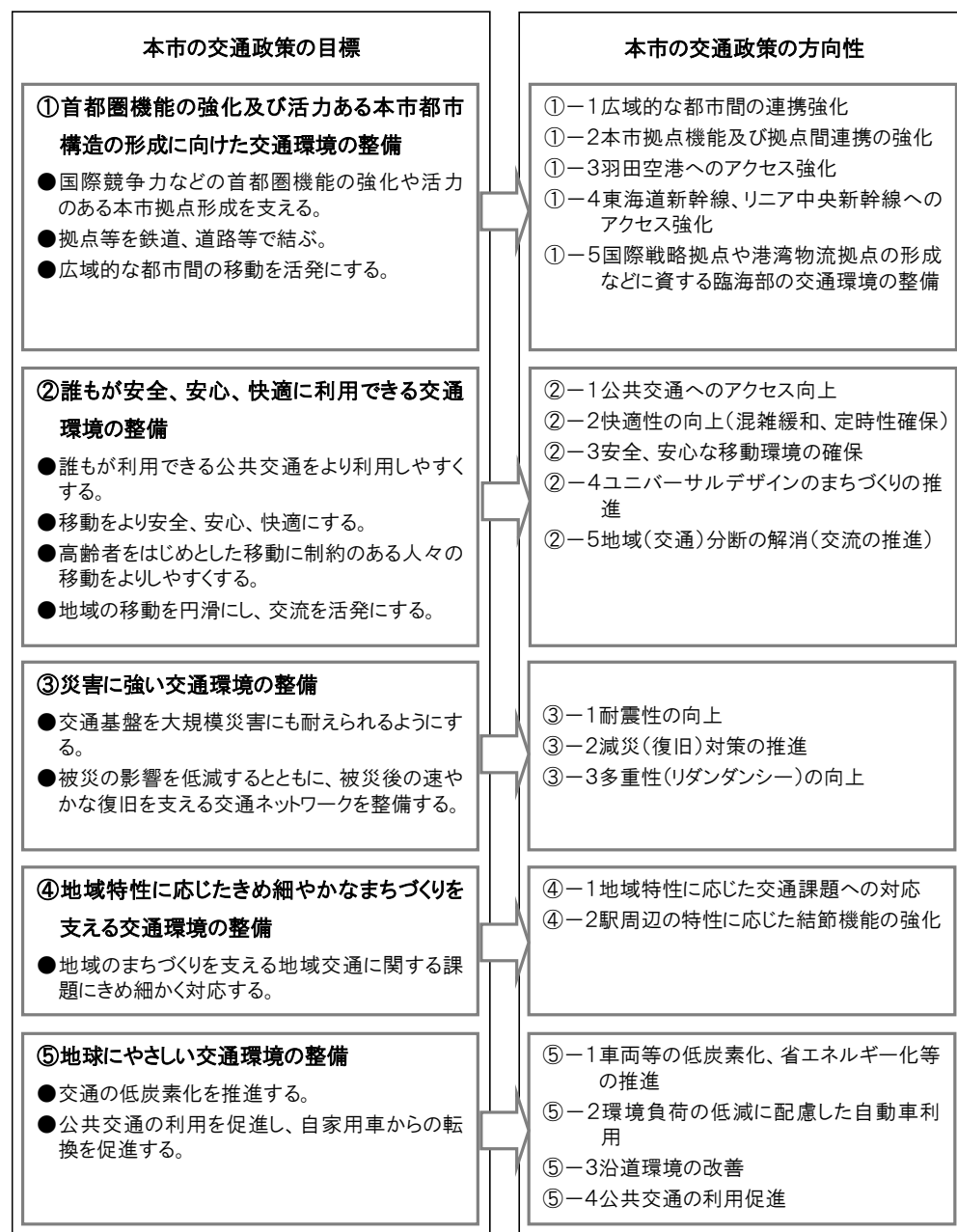
(目標年次：令和14(2032)年度)



図 計画の位置付け

1 本市の交通施策の目標と方向性

計画概要・まちづくりの方向性(本計画に関係する内容の抜粋)

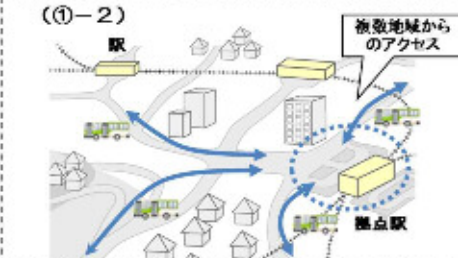


2 地域交通施策の方向性

交通政策の目標	交通政策の方向性	交通施策の方向性
①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	①－2本市拠点機能及び拠点間連携の強化	・公共交通による駅へのアクセスや主要な公共施設へのアクセスの向上を推進します。
	①－5臨海部の交通環境整備	・臨海部への公共交通によるアクセス向上及び定時性、速達性の向上を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	②－1公共交通へのアクセス向上	・駅やバス停などへのアクセスの向上や駅の交通結節機能の向上を推進します。
	②－2快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）	・駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を改善する取組を推進します。
	②－3安全、安心な移動環境の確保	・歩行者空間や自転車通行環境の整備などによる安全性の向上、公共交通の利用環境整備、インフォメーション機能の充実を推進します。
	②－4ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	・多様なニーズに対応できる移動手段の充実、駅周辺における乗換え円滑化を推進します。
	②－5地域（交通）分断の解消（交流の推進）	・鉄道、道路交通施策と連携して駅へのアクセスの向上を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	③－3多重性（リダンダンシー）の向上	・非常時の輸送ネットワークの確保に向けた取組を推進します。
④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備	④－1地域特性に応じた交通課題への対応	・地域特性に応じ、身近な公共交通の充実や様々な交通手段の活用など地域別の対応を推進します。
	④－2駅周辺の特性に応じた結節機能の強化	・駅周辺や駅の特性に応じ、鉄道とバスの乗換の円滑化をはじめとした交通結節機能の強化を推進します。
⑤地球にやさしい交通環境の整備	⑤－1車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進	・地球環境にやさしい車両の導入を推進します。
	⑤－4公共交通の利用促進	・自家用車から公共交通への転換を促進します。

●具体的な取組イメージ

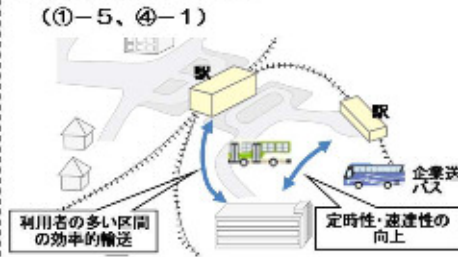
○拠点駅における公共交通の駅へのアクセス向上 (①-2)



○主要な公共施設へのアクセス向上 (①-2、②-4)



○臨海部へのアクセス向上 (①-5、④-1)



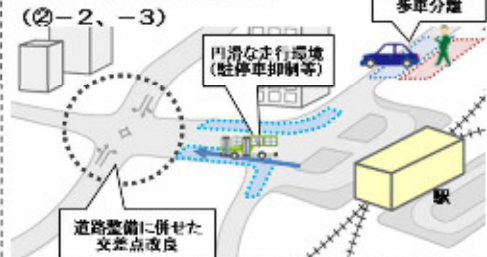
○バス停、駅へのアクセス向上 (②-1、-3、④-1)



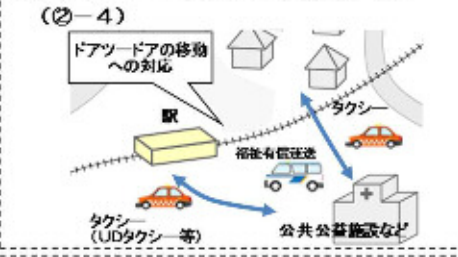
○駅の結節機能の強化 (②-1、-4、④-2)



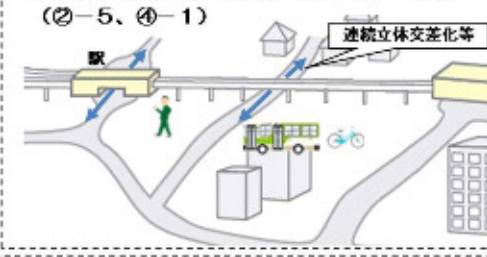
○駅周辺等の移動環境の向上 (②-2、-3)



○多様なニーズに対応できる移動手段の充実 (②-4)



○鉄道、道路交通施策と連携した地域分断の解消 (②-5、④-1)



○非常時の輸送ネットワークの確保 (③-3)



● 持続可能な開発目標（SDGs）と本計画

- ・ 平成27（2015）年に国際連合において、先進国と開発途上国がともに取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標として、持続可能な開発のための2030アジェンダが策定され、この中「持続可能な開発目標（SDGs）」として17のゴール（目標）と169のターゲットが掲げられています。
- ・ SDGsの課題は、本市を取り巻く課題と共通するものが多く、本市の持続的な発展を図るうえでは、本市自らが積極的にSDGs達成に寄与する取組を進めていく必要があることから、SDGs推進に関する基本的な方針である「川崎市持続可能な開発目標（SDGs）推進方針」を策定し、SDGs達成に寄与する取組を推進することとしており、本計画においても、この考え方を踏まえます。



図 持続可能な開発目標

（出典）国際連合広報センターWEBサイト

3 地域公共交通を取り巻く状況

3.1 本市の概況

(1) 位置・地勢

本市は首都圏の中心部に位置し、北は多摩川を境に東京都に、南は横浜市にそれぞれ隣接し、また、市の北西側には多摩丘陵が広がり、東側は東京湾に面しています。

市域は、臨海部から多摩川上流に向かい、南東から北西に細長い地形となっています。羽田空港に隣接するとともに、川崎港を擁するなど、首都圏における重要な位置に立地し、品川駅や新横浜駅などの広域交通結節点にも近接し、地理的な優位性を備えた地域となっています。

また、本市は、市域の北西部に広がる山坂の多い丘陵部、多摩川沿いに広がる低地部、臨海部の埋立地の3つの地形に大きく分けられます。



図 本市周辺の状況

(出典)川崎市総合計画

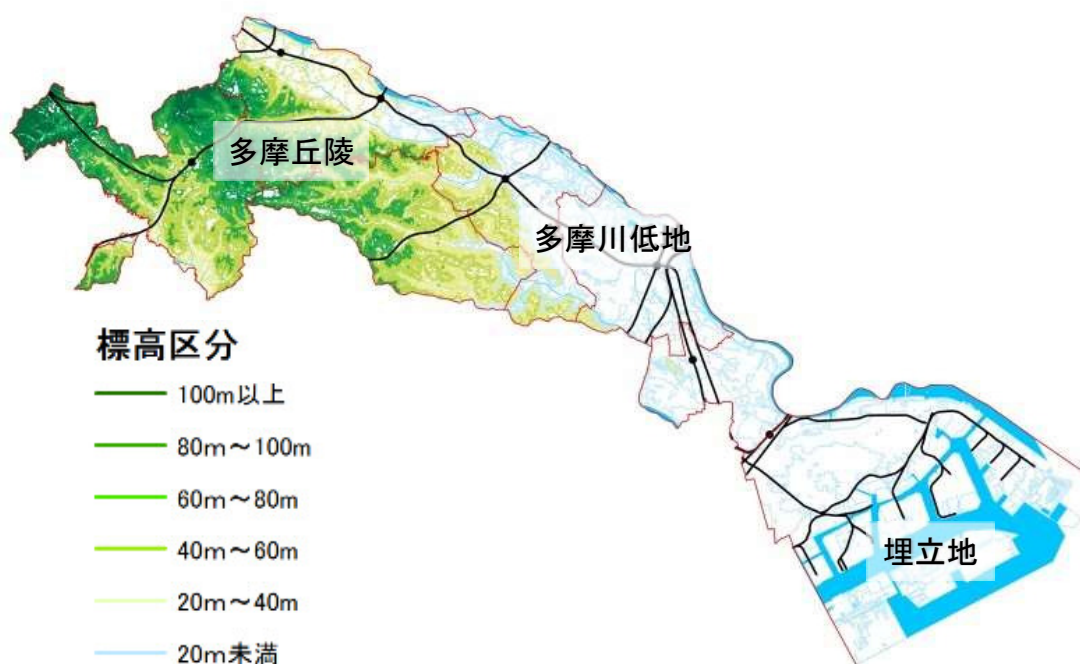


図 本市の地形概況図

(2) 土地利用

本市では、東京都に隣接した立地と開発需要の高まりから、広い範囲にわたり市街地の形成が進んでいるほか、臨海部の埋立地の多くは、工業・流通施設等の用地として利用されています。

本市の東側の臨海部では工業地域として、西側は主に住居専用地域¹⁰として土地利用されており、川崎駅・武蔵小杉駅・溝口駅・新百合ヶ丘駅周辺は商業地域として利用されています。

また、上位計画である「川崎市総合計画」では、市民の行動圏として「生活行動圏」が概ね4つに大別されるほか、個性と魅力ある都市拠点の形成を目指す「広域拠点」として川崎駅周辺地区、武蔵小杉駅周辺地区、新百合ヶ丘駅周辺地区の3地区、臨海部の持続的発展を推進する「臨空・臨海都市拠点」として殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域の2地域、地域生活ゾーンの自立と地域の連携の強化等を推進する「地域生活拠点」として新川崎・鹿島田駅周辺地区、溝口駅周辺地区、鷺沼・宮前平駅周辺地区、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の4地区を位置付けています。

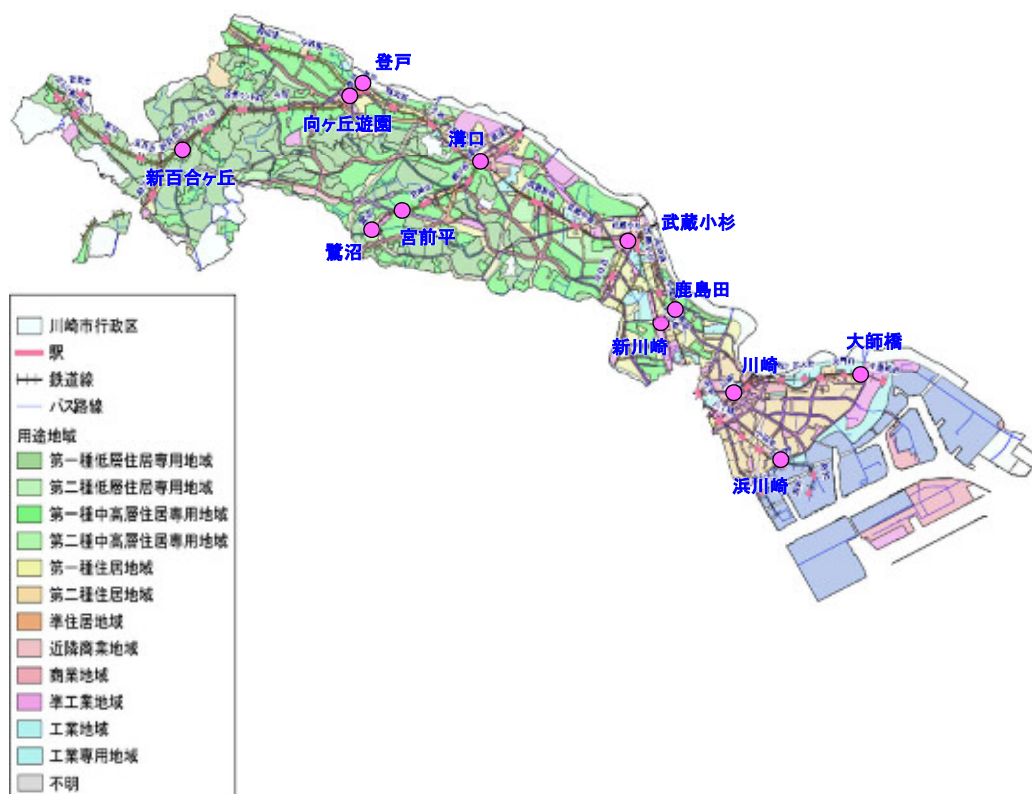


図 本市の土地利用実態（用途地域設定）

（出典）国土数値情報に基づき作成

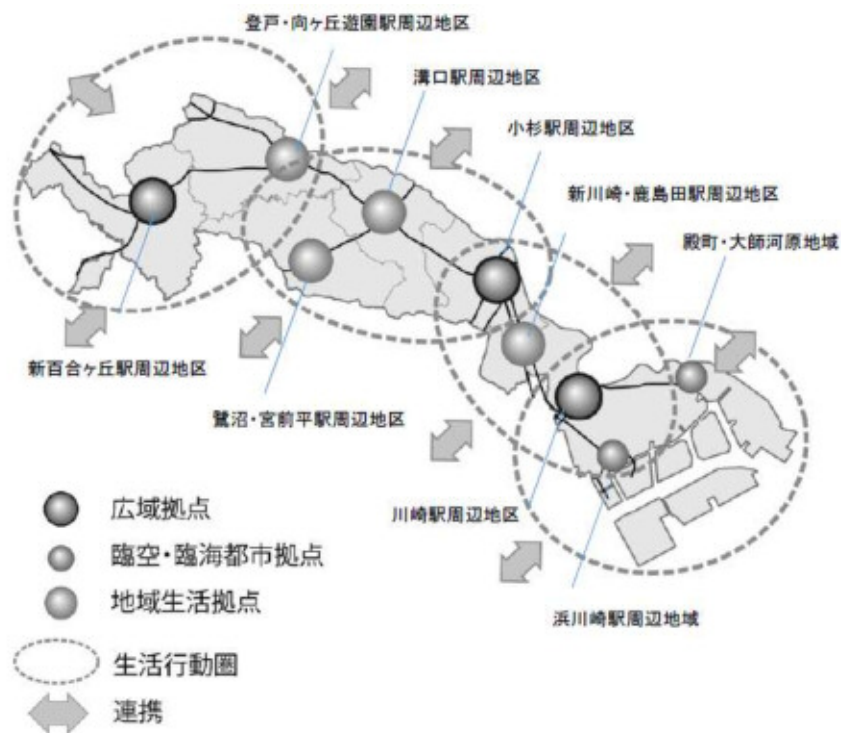


図 本市の将来都市構造

（出典）川崎市総合計画

(3) 公共施設・医療施設の分布

公共施設（市役所・支所・出張所）及び病院は、駅周辺その他、市内全域に立地しています。

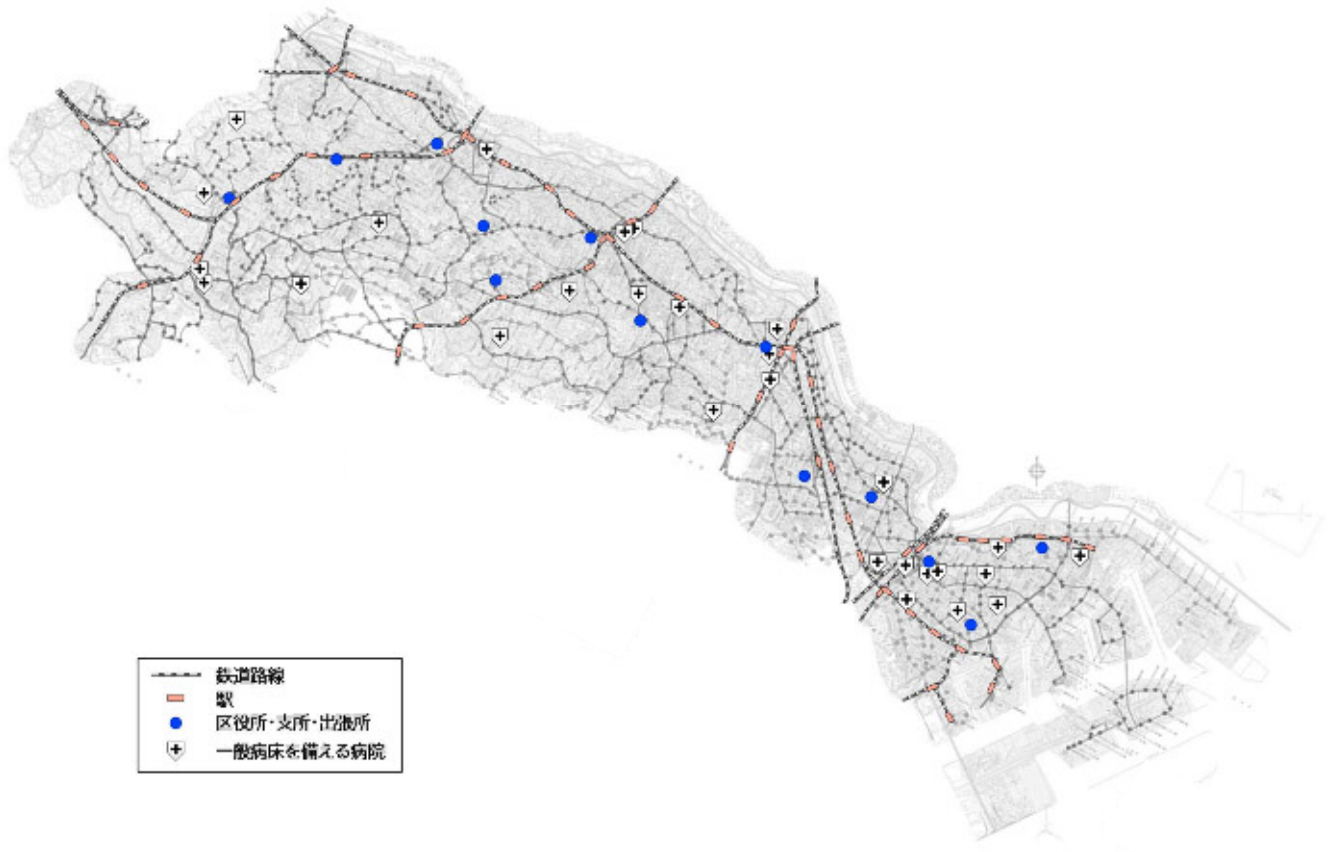


図 本市の公共施設・医療施設の立地状況

(出典)病院は、川崎市健康福祉局HPより一般病床を備える施設を抽出

(4) 将来人口の予測

本市の夜間人口¹¹は、令和12(2030)年まで増加し、同年で158.7万人となる見込みです。

0～14歳のピークは、令和12(2030)年に20.2万人で以降減少する見込みである。15～64歳のピークは令和7(2025)年で102.8万人と推計されており、ピーク後は減少する見込みとなっています。

65歳以上は増加傾向にあり、令和42(2060)年には50.4万人と推計されています。

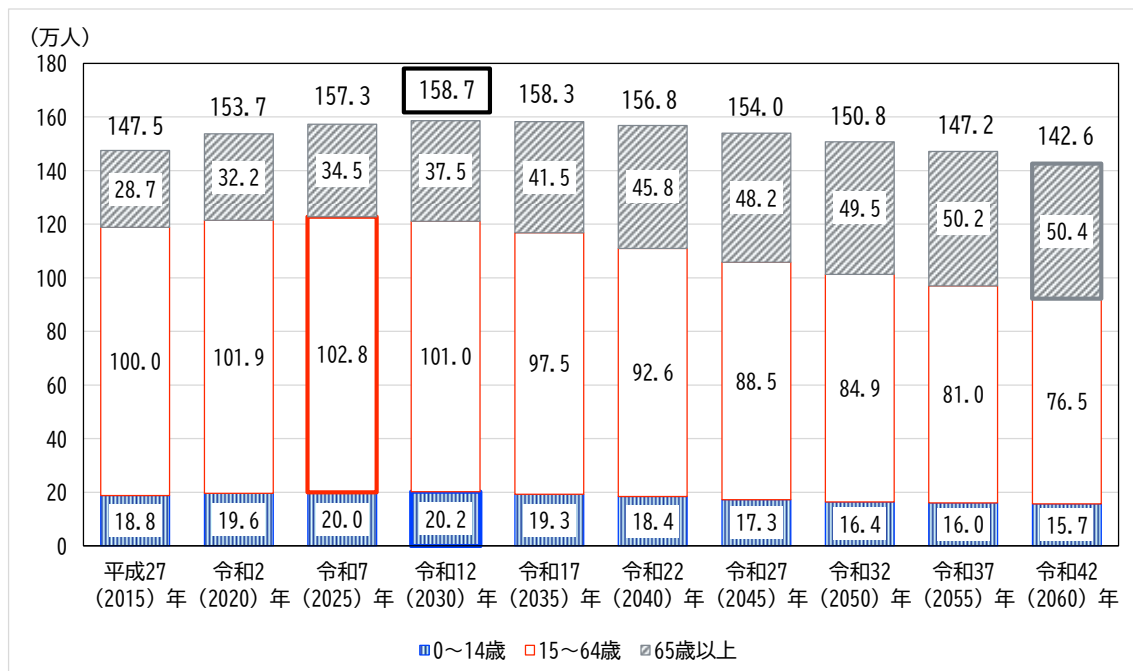


図 本市の将来推計人口

(出典)川崎市総合計画 第2期実施計画策定に向けた将来人口推計

（５）夜間・昼間人口の動向・分布

①区別の夜間人口¹¹推移

本市の夜間人口はこれまで増加傾向で推移してきました。各区とも増加傾向が続いていますが、近年、多摩区では横ばい傾向となるなど、全区においても伸び率が鈍化しています。

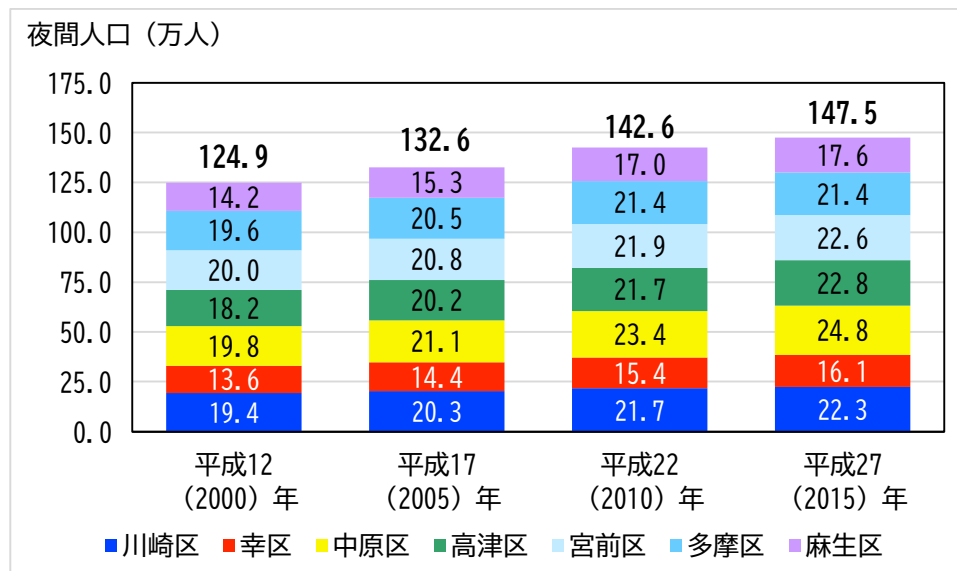


図 市内の区別夜間人口の推移

（出典）各年「国勢調査」

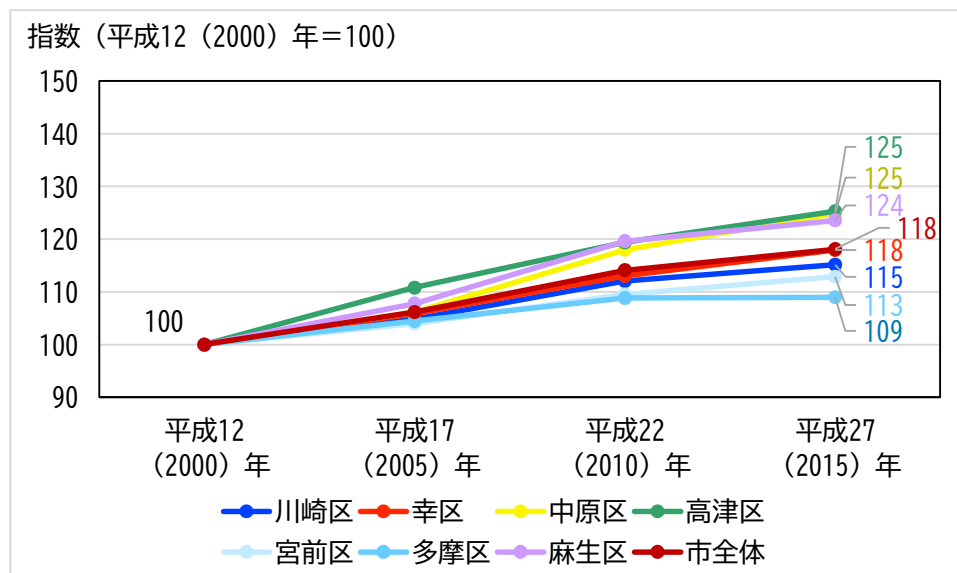


図 市内の区別夜間人口の推移（平成12（2000）年に対する増加率）

（出典）各年「国勢調査」

②夜間人口¹¹の分布

川崎駅周辺をはじめ、J R南武線の川崎駅～武蔵小杉駅～武蔵溝ノ口駅間、田園都市線沿線に集中しており、北部には人口密度が相対的に低い地域もみられます。

65歳以上人口の分布は、川崎駅周辺に分布が集中していますが、北部、中部を中心に鉄道駅から離れた地域にも点在しています。

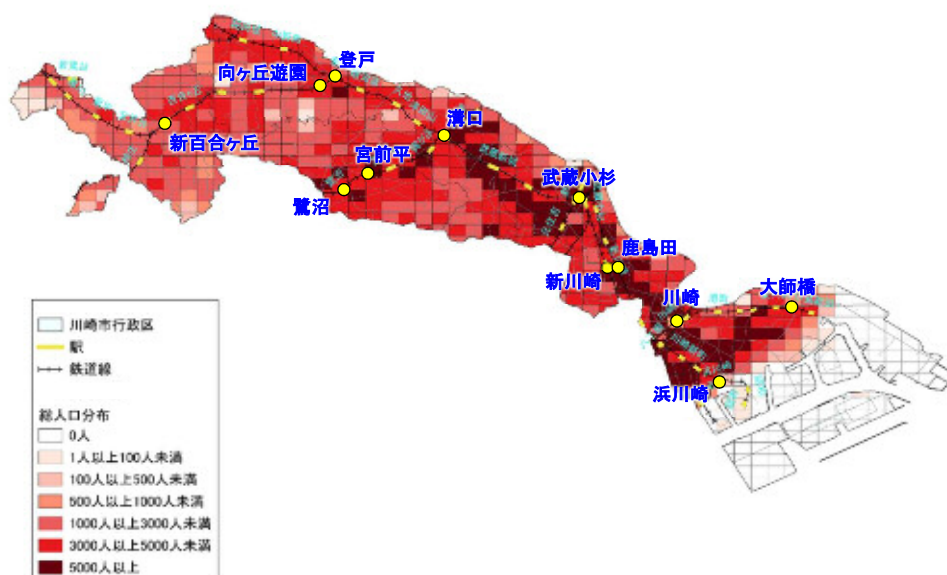


図 総人口の分布状況（500mメッシュ単位）

（出典）平成27年「国勢調査」に基づき作成

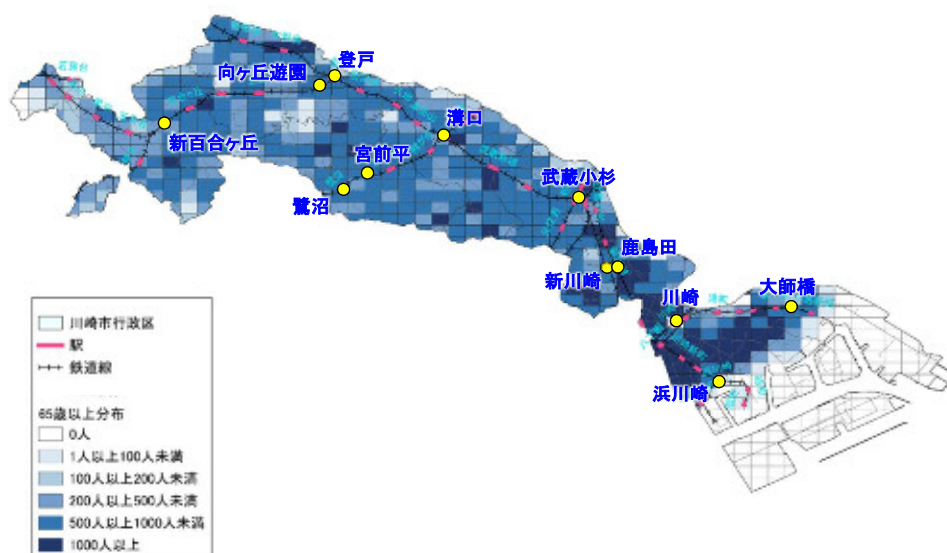


図 65歳以上人口の分布状況（500mメッシュ単位）

（出典）平成27年「国勢調査」に基づき作成

③区別の昼間人口¹²推移

本市の昼間人口はこれまで増加傾向で推移してきましたが、近年横ばいとなっています。

川崎区では、平成12（2000）年から17（2005）年にかけて減少しましたが、近年では増加に転じており、平成27（2015）年には平成12（2000）年を上回る水準に達しました。

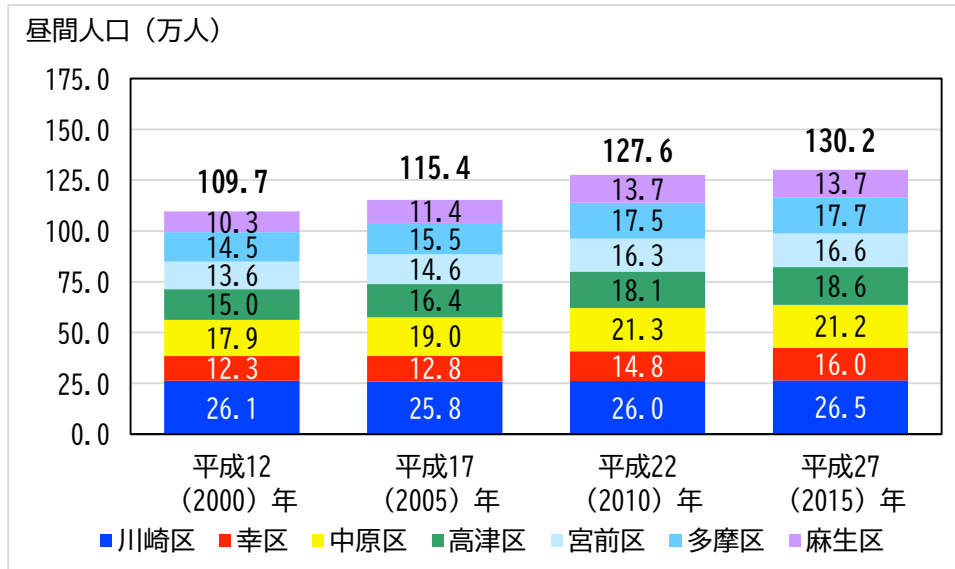


図 市内の区別昼間人口の推移

（出典）各年「国勢調査」

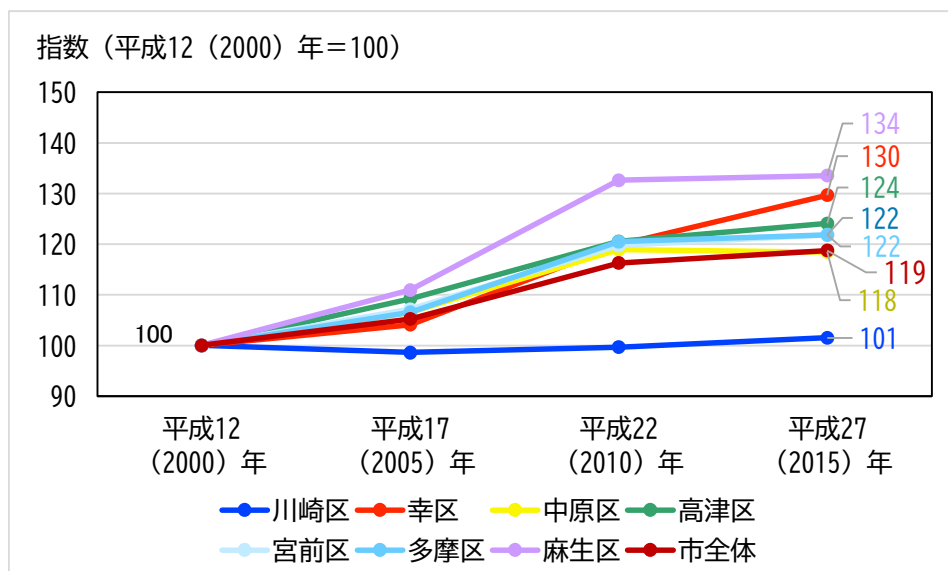


図 市内の区別昼間人口の推移（平成12（2000）年に対する増加率）

（出典）各年「国勢調査」

④昼夜間人口比

市内では川崎区が唯一、昼間人口¹²が夜間人口¹¹を上回っていますが、近年その比率が低下傾向にあります。

一方、他区では概ね横ばいとなっています。

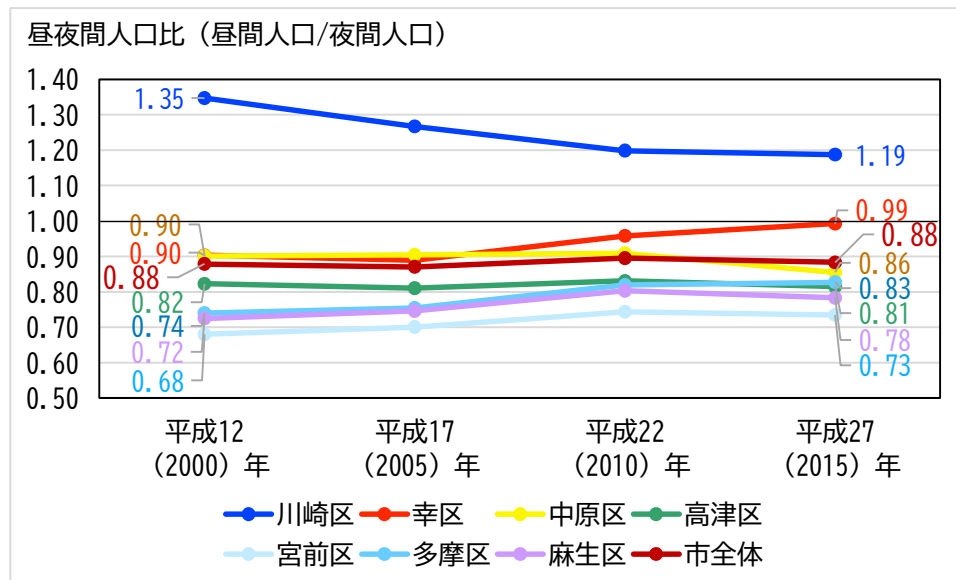


図 市内の区別昼夜間人口比の推移

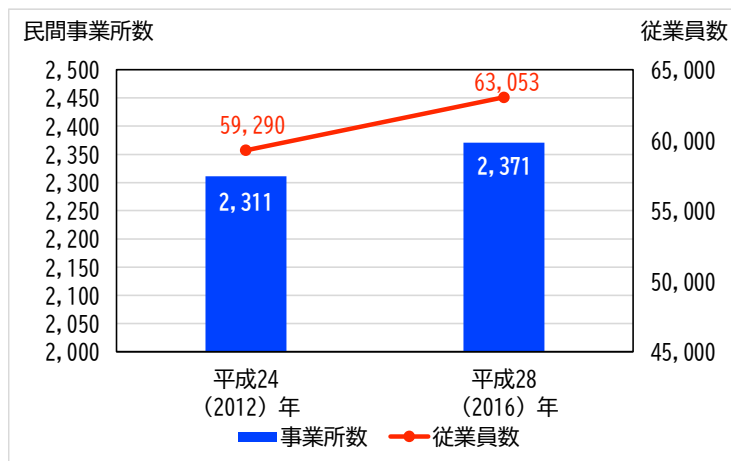
(出典)各年「国勢調査」

⑤臨海部における就業人口・事業所数の推移

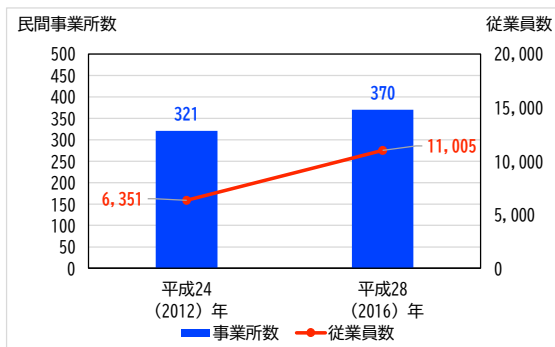
昼夜間人口比率が1を超える川崎区に位置する臨海部においては、近年、事業所数及び就業者数は増加傾向となっています。

さらに、今後新たな物流施設等の建設が予定されており、就業人口の増加が見込まれます。

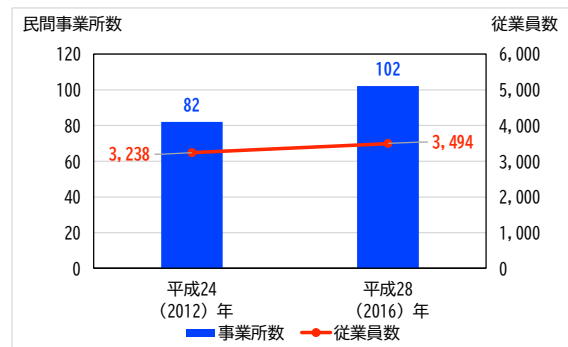
<臨海部全体>



<東扇島>



<水江町>



<殿町3丁目(キングスカイフロント)>

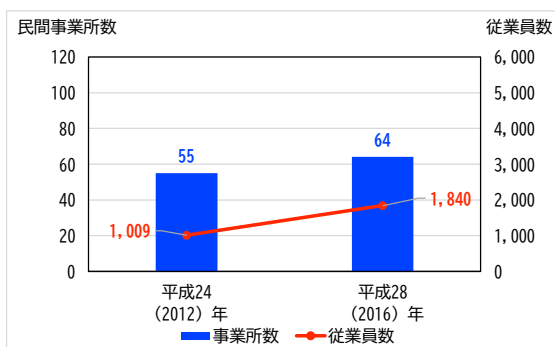


図 川崎区臨海部(産業道路以東)における民営事業所数及び従業者数の推移

(出典)各年「経済センサス活動調査」

3.2 地域公共交通の概況

(1) 鉄道

本市ではＪＲ東海道線・京浜東北線・横須賀線、京急本線、東急東横線・田園都市線、小田急小田原線などの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、ＪＲ南武線や京急大師線などの市内や地域を縦断する鉄道路線により、骨格となる鉄道網が形成されています。

なお、市内の都市計画決定されている各駅駅前広場の整備状況をみると、計画面積のすべてが整備済みの駅は６駅に限定され、多くの駅では未整備または計画がない状況となっています。



図 本市の鉄道網と市内各駅の都市計画に基づく駅前広場の整備状況

(出典)平成31(2019)年都市計画現況調査(国土交通省)に基づき作成

市内の各駅の乗車人員はＪＲ川崎駅が最多で、平成３０（２０１８）年度に２１万人以上が利用しています。また、各拠点駅の乗車人員については、どの駅においても通増傾向にあります。

なお、令和２（２０２０）年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、首都圏の主要駅の利用状況は、テレワーク^７や時差出勤^{１３}の呼びかけ前と比較して、１１月時点で２５％減となっています。

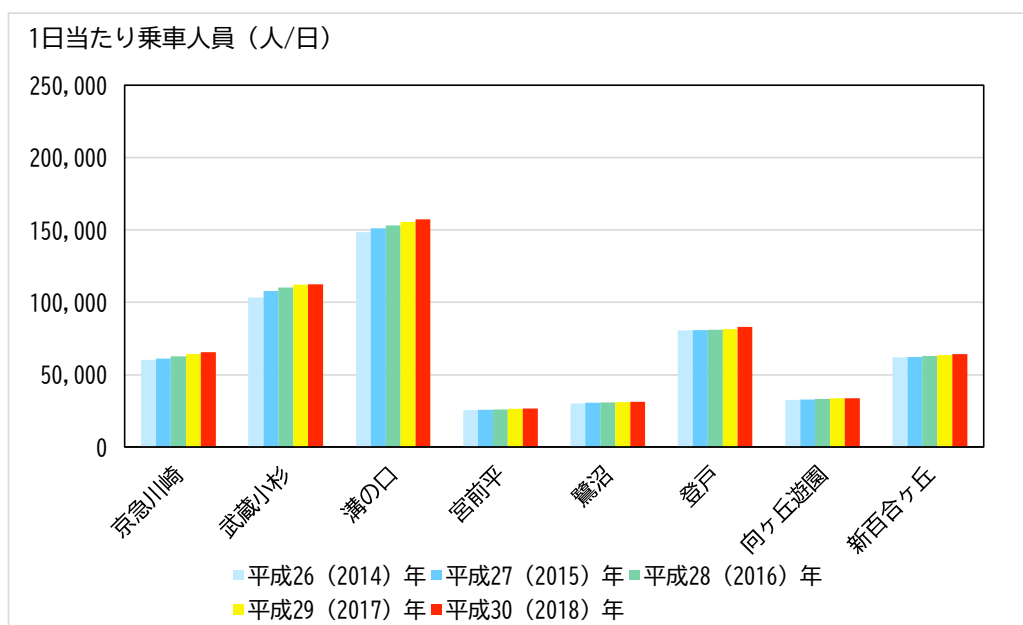
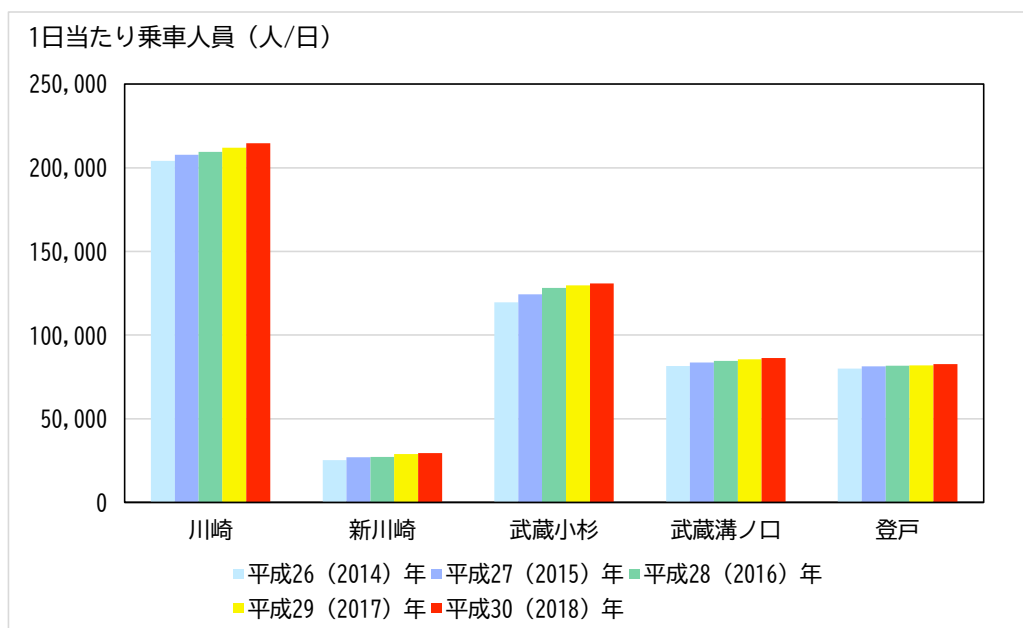


図 市内の拠点駅における乗車人員の推移（上：ＪＲ東日本、下：民鉄各線）

（出典）川崎市統計書に基づき作成



図 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の主要駅利用状況の推移

(出典)国土交通省記者発表資料

※ＪＲ（ＪＲ東日本、ＪＲ西日本）、大手民鉄（東武、西武、京成、京王、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄、近鉄、南海、京阪、阪急、阪神）の主な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の間の１時間で最も利用者が多い時間帯

※主なターミナル駅は、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

(2) 路線バス¹

- ・不特定多数の旅客を一度に輸送し、通勤、通学、私事など幅広い目的で利用され、地域公共交通²の基幹的な役割を担う交通手段であり、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。
- ・本市では、平成26（2014）年に路線バスネットワーク構築やサービス向上に向けた路線新設又は既存路線の見直しを検討する路線バス社会実験制度¹⁴を設立して、運行本数の増加や系統新設を推進しています。

表 路線バス社会実験制度により増便・新設された系統

実施年度	事業者	内 容
平成26 (2014) 年度	小田急バス	既存路線の増便（新百合ヶ丘駅～向原【新 04】）
平成28年 (2016) 年度	市交通局、東急バス	路線新設（向ヶ丘遊園駅 南口～たまプラーザ駅【た 83】）

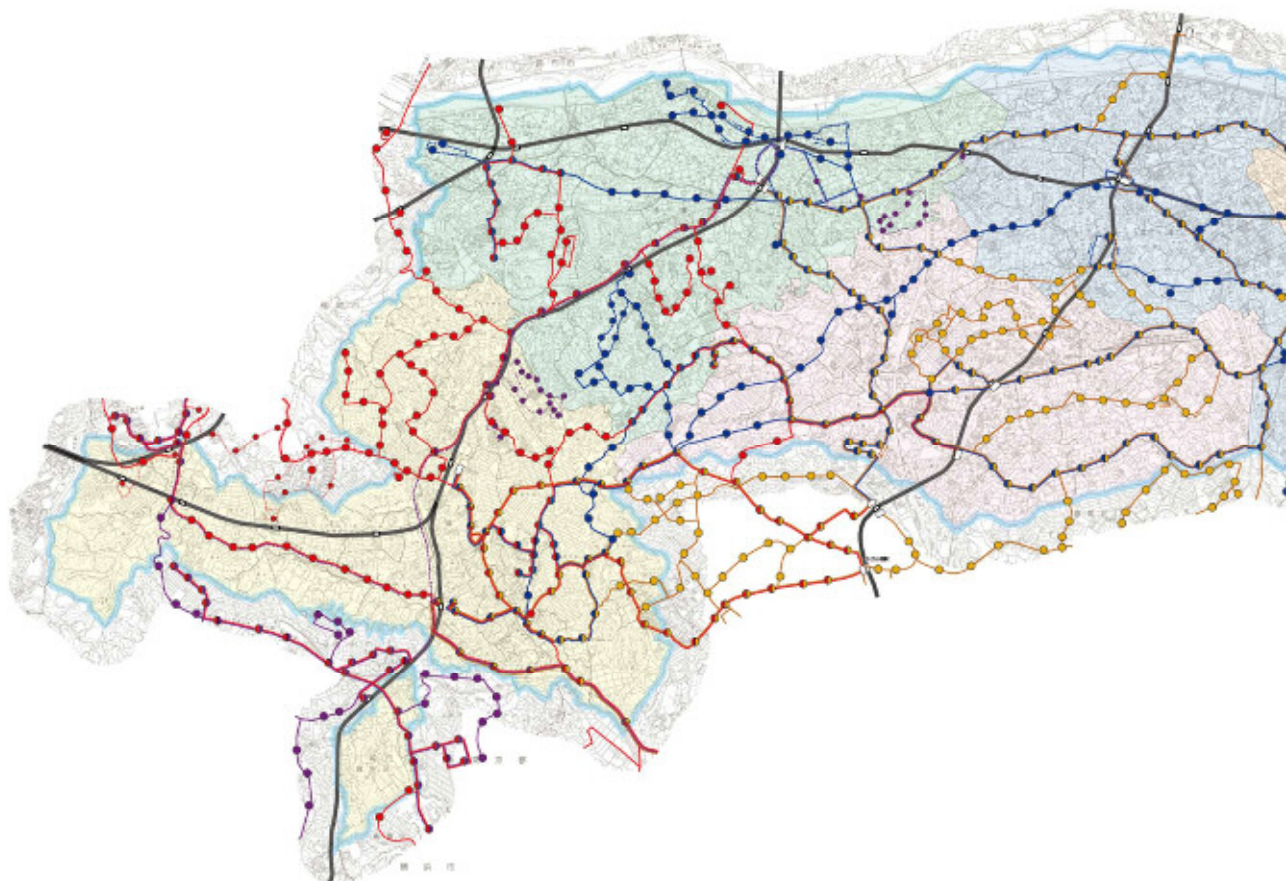


図 本市の路線バスネットワーク

- ・一方、バスの利用状況については、市交通局の利用実績からも乗車人員が微増しており、民間事業者の乗車人員についても年々増加しています。
- ・なお、令和2(2020)年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、市域における輸送人員(前年同月比)が5月に約50%減となっており、9月時点では約25%減となっています。
- ・また、各バス事業者においてはノンステップバス¹⁵等の導入により、誰もが利用しやすい交通環境の整備が進められております。令和2年3月末時点で、主に市内を走行するバス車両のうち約90%がノンステップバスとなっており、ワンステップバスも含めると、ほとんどの車両が車いす対応となっています。全国の約61%、県内の約70%と比べ、多くの車両がノンステップバスとなっています。



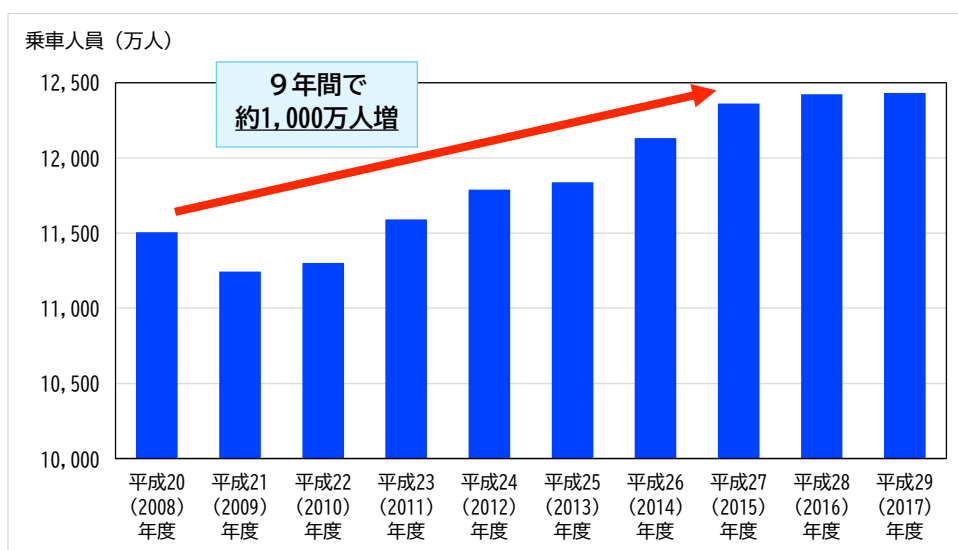


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移 ※神奈川中央交通株式会社は除く。
(出典)各年「川崎市統計書」に基づき作成

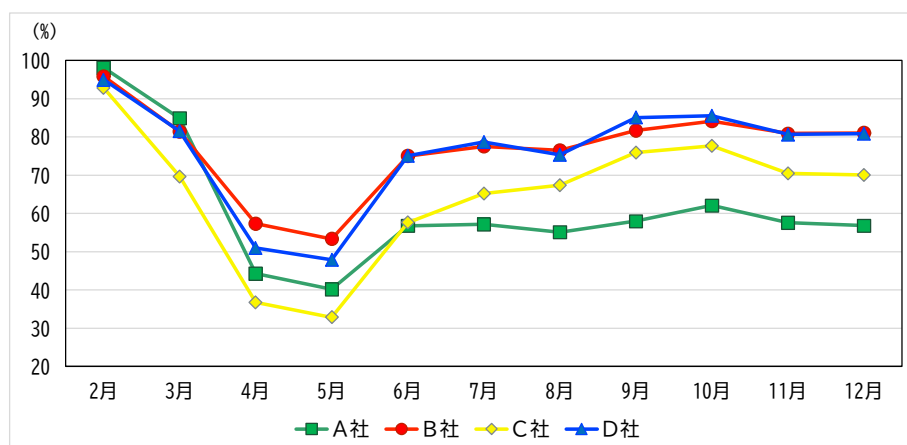


図 市内を運行する路線バスの輸送人員 令和元年－2年度比較
(出典)各事業者提供資料に基づき作成



図 ノンステップバス

(出典)川崎市HP

(3) タクシー

幅広い利用者の日常生活を支える需要に応じ、ドアツードアのきめ細かなサービスを提供する自由度の高い交通手段です。本市のタクシーの利用実績は、輸送人員、輸送収入ともに年々低下しており、10年間でおよそ2割が減少しています。なお、事業者の数も年々減少傾向にあります。

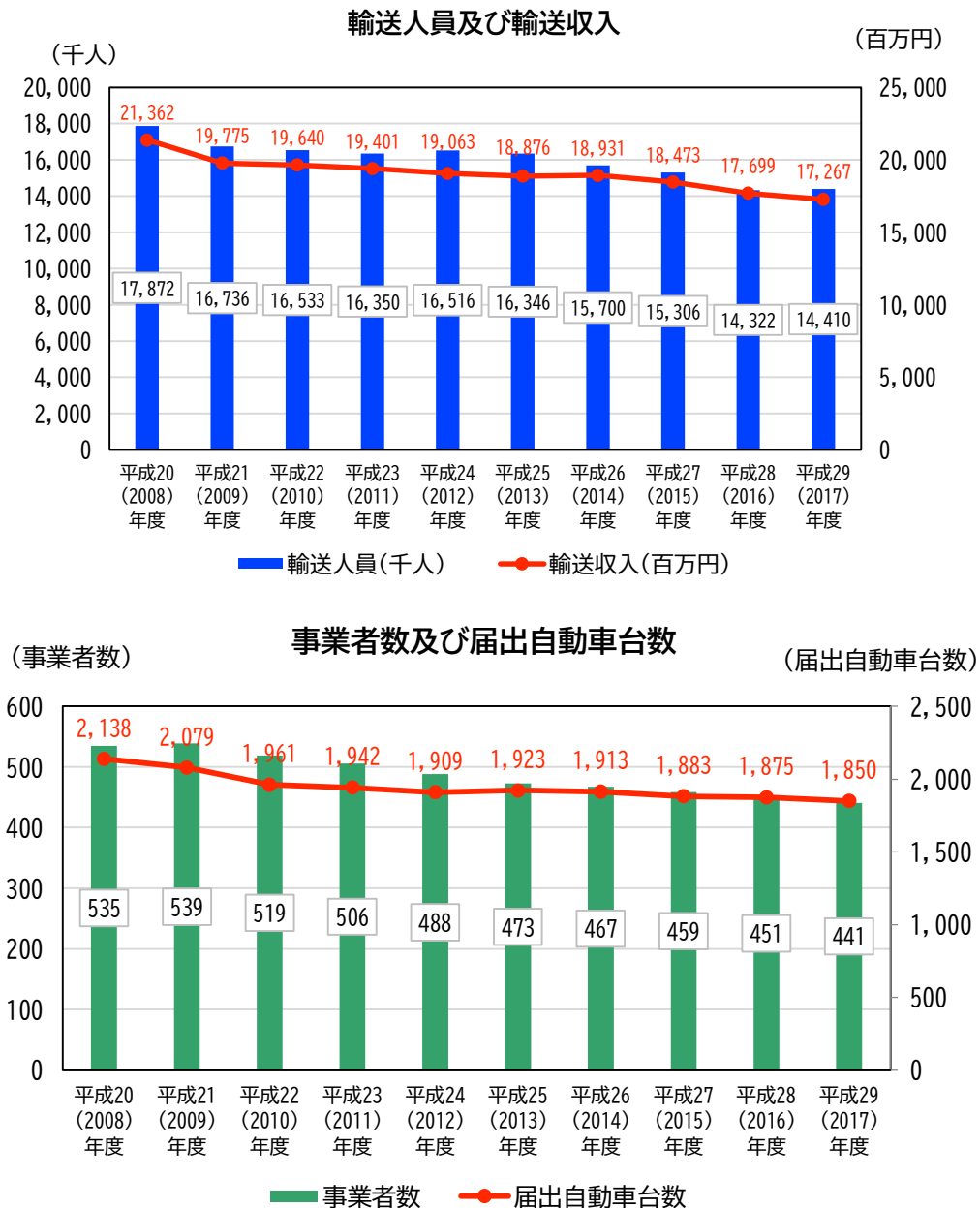


図 市内のタクシー事業者（個人タクシー含む）における輸送実績の推移

（出典）各年「川崎市統計書」に基づき作成

また、本市では、平成25（2013）年にユニバーサルデザインタクシー¹⁶導入費の補助を開始するなど、誰もが安心・安全で快適に利用できる交通環境の整備を推進しています。平成30年3月末時点で、本市の法人タクシーのうち約5%がユニバーサルデザインタクシーとなっていたましたが、平成30年度に、本市の補助対象が広がったことや、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も契機となり、令和2年3月末時点では、約12%に増加しています。



図 ユニバーサルデザインタクシー

（出典）川崎市資料

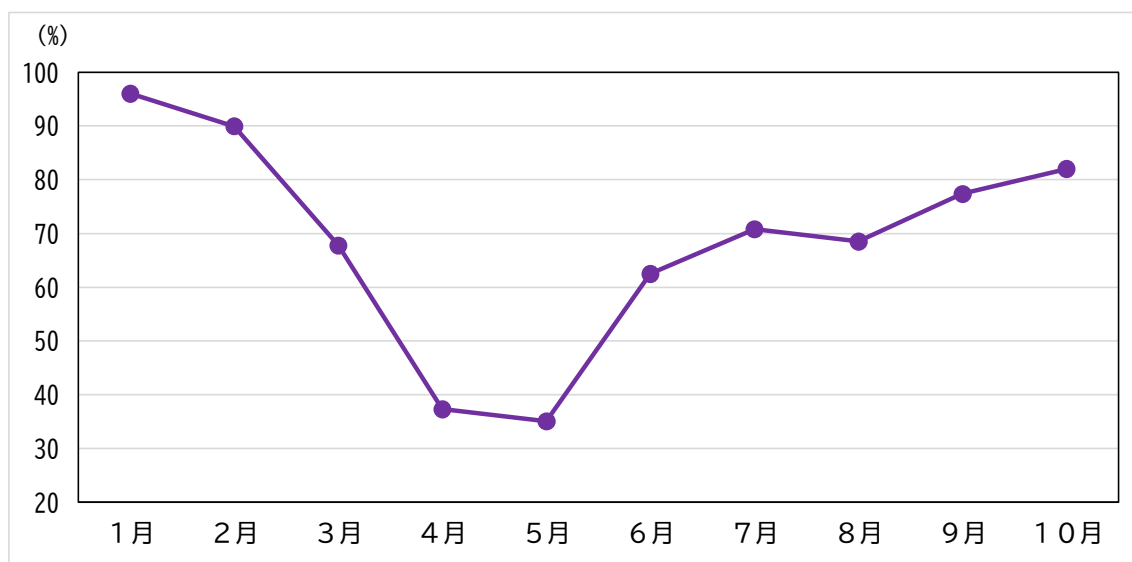


図 市内を運行するタクシーの輸送人員 令和元年－2年度比較

（出典）各事業者提供資料に基づき作成

(4) コミュニティ交通⁹・多様な送迎手段

①コミュニティ交通の検討・導入状況

坂が多い丘陵地や路線バス¹の運行が難しいなど、地域におけるさまざまな特性によって利用しやすい交通環境の整備が求められており、本市では地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、住民が活動しやすい環境づくり、安全運行のための情報提供、技術的支援の提供、交通事業者との調整など、進捗状況に応じた支援を行い、持続可能な交通環境の整備を推進してきました。また、平成19（2007）年3月には、地域交通⁸の考え方をまとめた「地域交通の手引き」を策定し、地域の取組を支援しています。

現在、本市では市内の4地区で地域の交通資源を活用してコミュニティ交通の本格運行を実施しており、その他の4地区では協議会を設置し、コミュニティ交通の導入を検討している状況となっています。

なお、令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、乗合型で運行する「高石地区」「長尾台地区」での輸送人員（前年同月比）が5月に約60％減となっており、9月時点では約14％減となっています。



図 「コミュニティ交通」の導入・検討状況（令和元年10月時点）

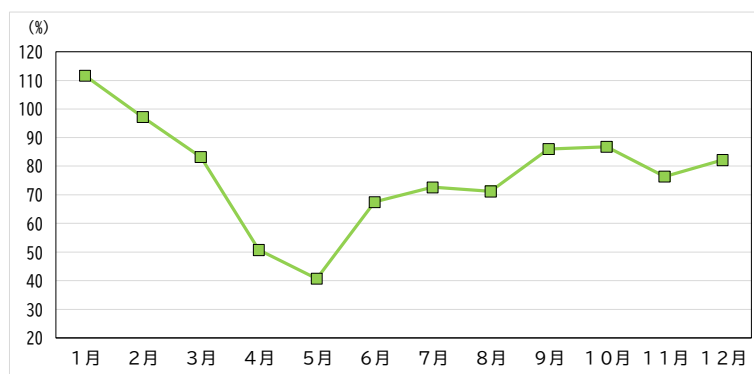


図 市内を運行するコミュニティ交通（高石・長尾台地区）の輸送人員 令和元年－2年度比較
（出典）各事業者提供資料に基づき作成

②本市におけるコミュニティ交通⁹の運行手法

ア) 乗合型の運行、タクシーの活用

停留所を設定して乗降する乗合型などにより地域公共交通環境の向上を進めており、これまで麻生区高石と多摩区長尾台の2地区において乗合型が導入されているほか、タクシーを活用した予約型の手法なども検討されています。



図 山ゆり号（高石地区）



図 あじさい号（長尾台地区）

イ) ボランティア運行

道路運送法の許可を要さない無償により旅客を輸送する運行形態です。宮前区野川南台地区においては、自治会などが主体となり、自治会費や寄付などを活用して平成20（2008）年度から運行しています。



図 みらい号（野川南台地区）

ウ) 施設送迎

商業施設や病院など、施設利用者の送迎を目的とする交通手段です。宮前区白幡台地区では、平成25（2013）年度に地元協議会が設置され、検討を重ねた結果、買い物需要等に対応するため、令和元（2019）年10月から買い物バスの運行を開始しています。



図 買い物バス（白幡台地区）

③企業送迎バス

需要に応じ、有償で自動車を貸し切って特定の利用者を運送するバスであり、本市の川崎臨海部においては、鉄道駅から遠く離れた公共交通³が利用しづらい地域の企業が雇用確保や従業員の福利厚生の一環として、また、通勤環境の向上を図るため企業送迎バスが運行されています。

通勤時間帯の川崎駅東口バスターミナルが飽和状態のため、路線バス¹の増便が困難である中、企業送迎バスが通勤の一端を担っており、令和2年11月には小川町バス乗降場の供用が開始され、利用環境の向上が図られています。



図 東扇島・浮島町地区の通勤手段の構成

(出典)川崎市調査結果（令和元年度）



図 小川町バス乗降場

3.3 路線バス等における運行状況等の現状

誰もが利用でき、多数の利用者を一度に輸送できる路線バス¹を中心に、現在の運行状況や走行環境をはじめとする現状を次のとおり整理します。

(1) 運行距離の状況

市内を発着する路線の平均運行距離をみると、市全体で約5.8km/便となっています。各区を発着する路線をみると、高津区を発着する路線の平均距離が長い傾向となっているほか、川崎区を発着する路線では10km以上である便が10%以上占めています。

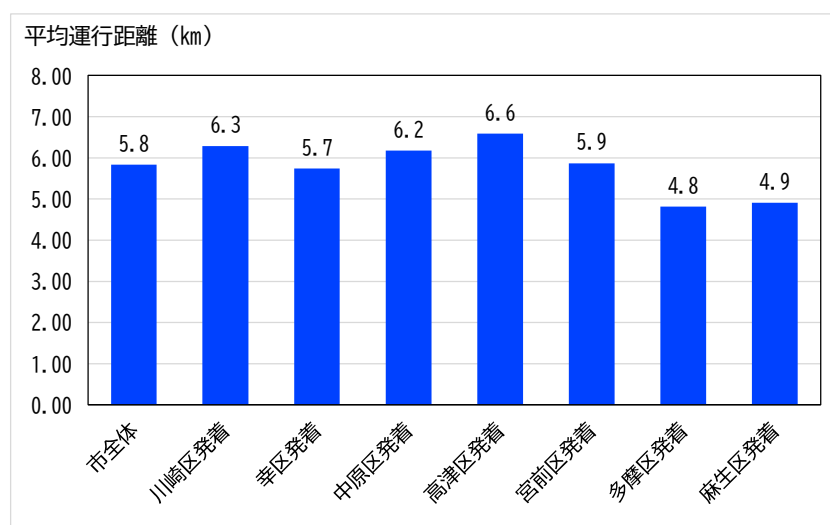


図 市内を運行するバス路線の平均運行距離（令和2年4月1日現在）

（出典）各社時刻表に基づき作成

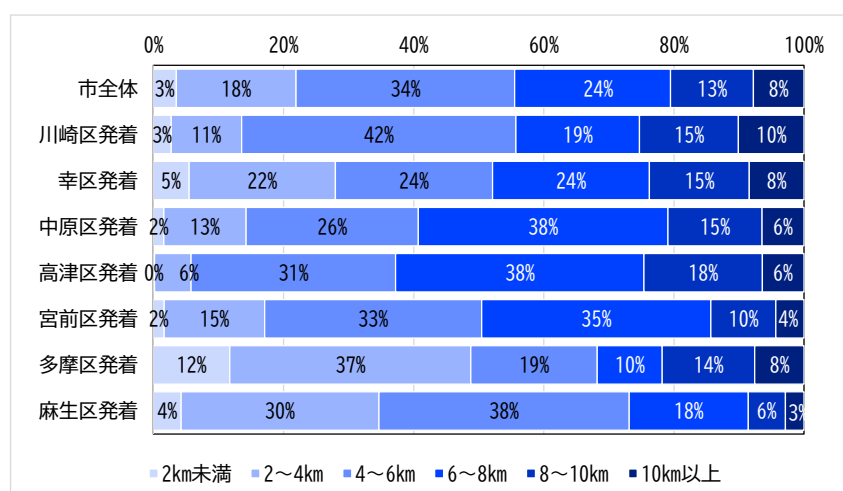


図 市内を運行するバス路線の運行距離の構成（令和2年4月1日現在）

（出典）各社時刻表に基づき作成

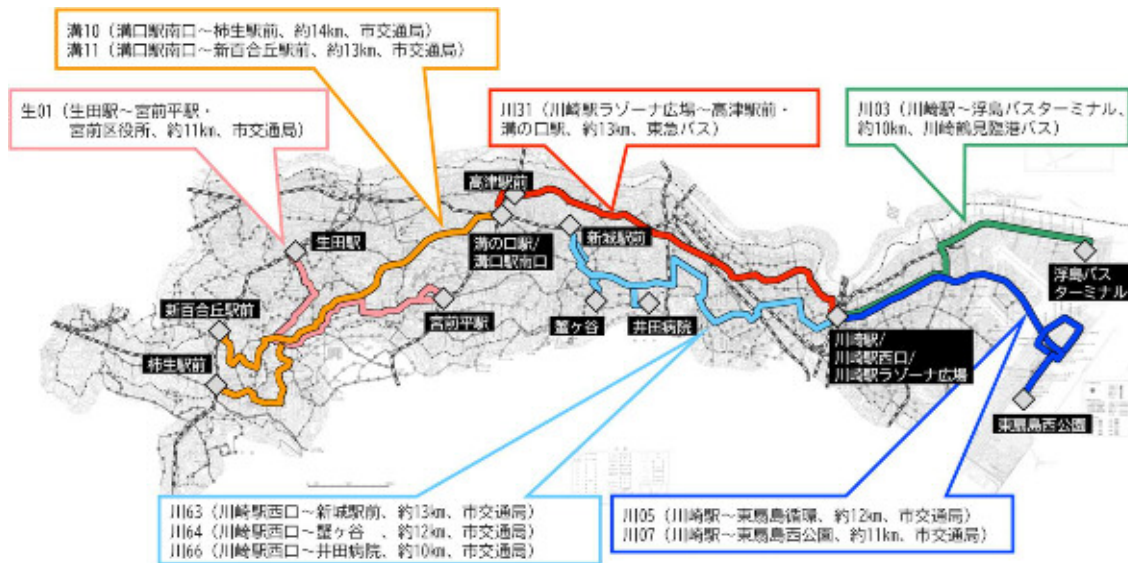


図 市内に起終点がある運行距離の長い路線（概ね10km以上の路線）
※営業所からの入出庫系統を除く

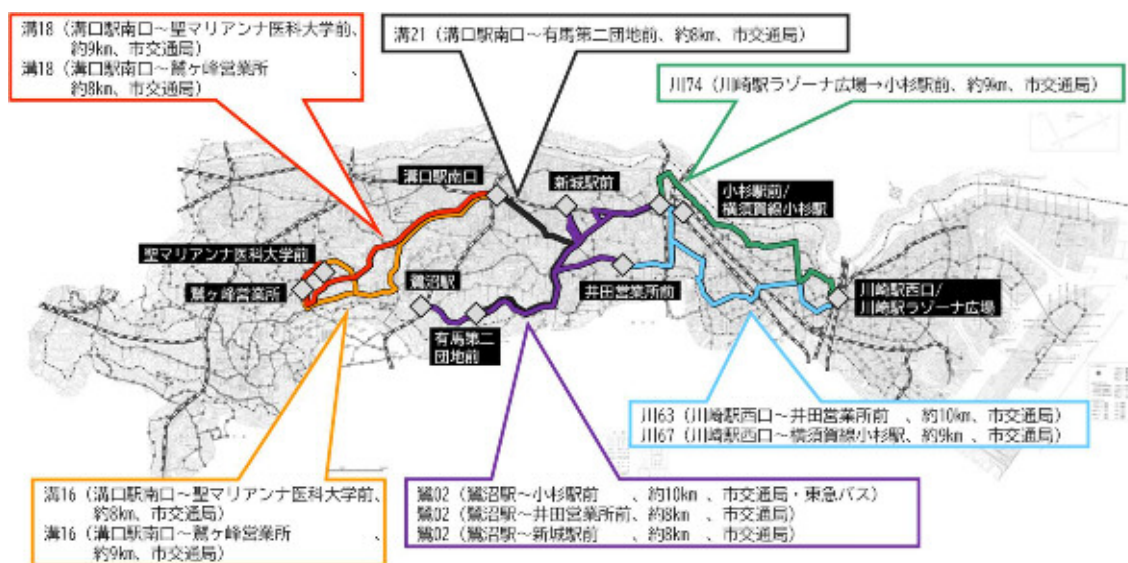


図 市内に起終点がある運行距離の長い路線（概ね8～10km以上の路線）
※営業所からの入出庫系統を除く

一方で、東京都市圏パーソントリップ調査¹⁷における市内を発着するバス利用者の移動距離をみると、ゾーン間（または発着地から鉄道駅まで）の距離が約3.7km/トリップであり、バス路線の運行距離の長い高津区では約3.4km/トリップに留まっているなど、利用距離に対してバスの運行距離が長くなっている実態がみられます。

一般的に、路線バス¹は駅間や駅と団地・施設などを結び、一定の需要に応じたルートとしているため、バス利用者の移動距離よりも運行距離の方が長くなり、乗車密度の低下を招くなど、非効率な運行となる傾向があります。

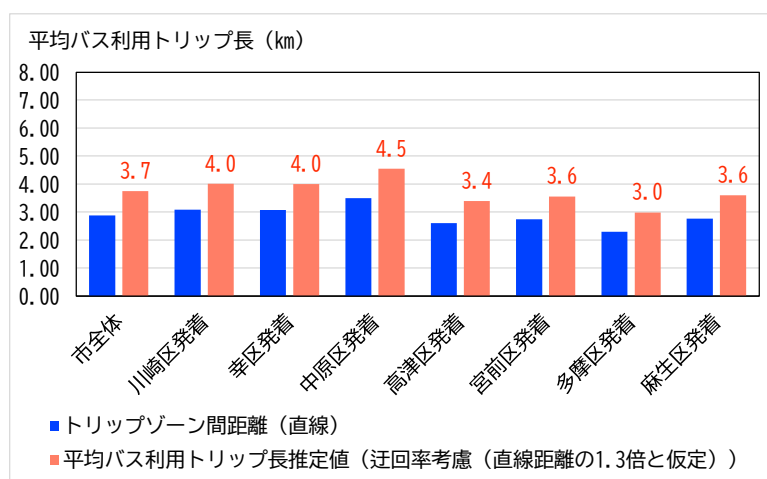


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用の平均トリップ調査推定値
(出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査(※)

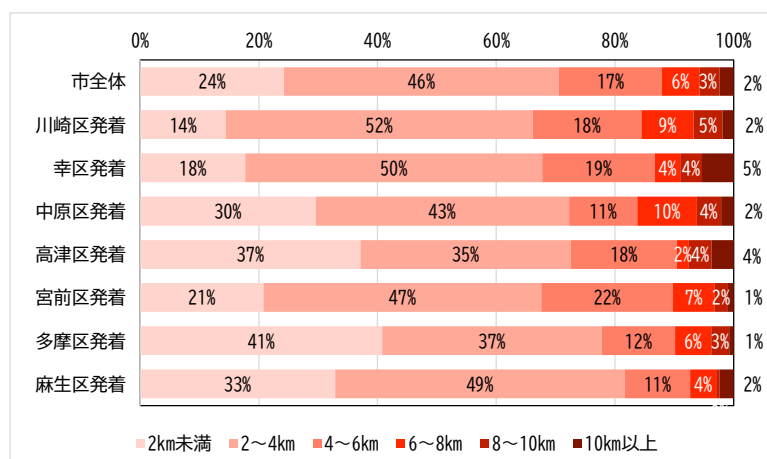


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用のトリップ長推定値の構成
(出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査(※)

(※) パーソントリップ調査では、経路までは調査していないため、実際の移動距離の把握は困難である。そのため、上記の移動距離の集計に当たっては、発着地点間の直線距離を算定の上、既往研究で言われる「直線距離に対する移動距離の迂回率」を用いることで、バス利用のトリップ長を推定した。(参考論文：田村一軌、腰塚武志、大澤義明、「道路ネットワーク上の道路距離と直線距離」、2001年度第36回日本都市計画学会学術研究論文集、pp. 872～882)

パーソントリップ調査に関する用語（パーソントリップ調査、ゾーン）については42ページを参照。

(2) 重複運行の状況

路線バスネットワークは、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が、一部では複数の事業者が重複して運行しているところもみられます。

また、同一区間を異なる事業者が並走して運行している区間では、各事業者の目的地が異なるとともに、事業者の輸送資源に応じてダイヤが組まれているため、運行間隔に差が生じている時間帯も発生しています。



図 本市の路線バスネットワークと事業者別の概ねの営業エリア

(出典)国土数値情報に基づき作成

(3) 路線バスの走行環境

市内の幹線道路においては、特に中部（菅生～神木本町～溝口間のバス路線運行区間等）や川崎駅に結節する道路（川崎駅～浮島・東扇島間のバス路線運行区間等）などで混雑が見受けられます。

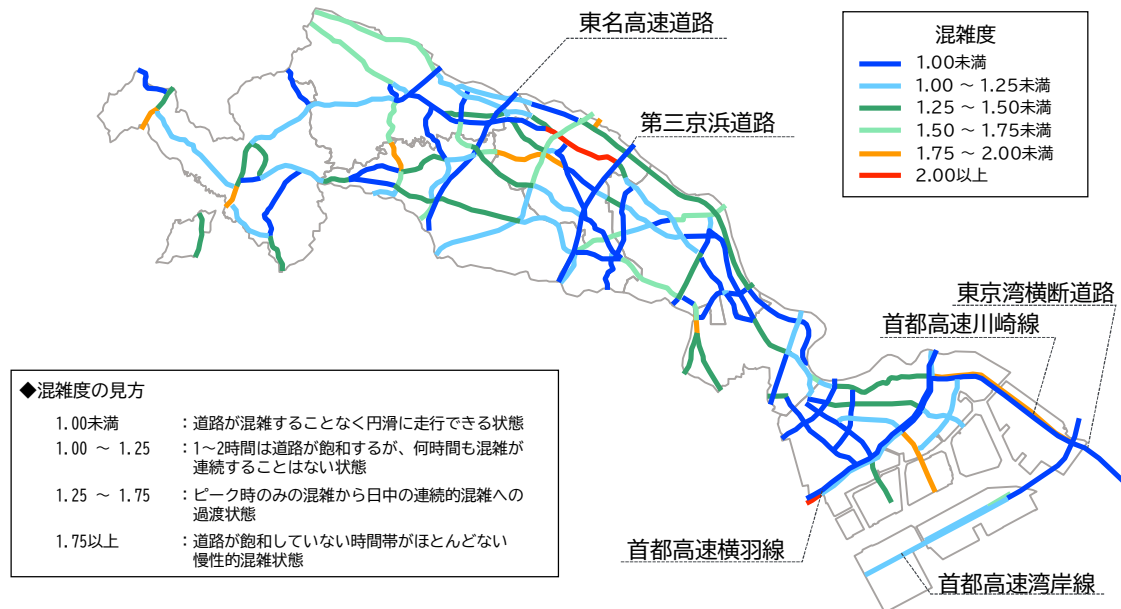


図 市内の道路混雑度（平成27（2015）年）

（出典）全国道路・街路交通情勢調査（一般交通量調査）結果より作成

こうした幹線路線では、路線バス¹が多方面から集中することにより、路線バスの後ろに自動車等が複数台連なっている状態が発生しています。



図 主要駅周辺における路線バスの運行状況
（溝口駅南口方面の向丘出張所バス停付近（宮前区））

(4) 川崎駅東口における混雑と行先の分散

市内の主要駅の中でも、川崎駅東口を発着する路線バス¹の運行本数が、市内随一の多さとなっています。

その川崎駅東口を発着する路線バスの運行本数をみると、同一方向への乗り場の集約により、一部のバス停に運行便数が集中しています（12番乗り場）。

特に、新川通り・皐月橋水江町方面（水江町行き）や、市役所通り・四谷上町方面（市営埠頭・東扇島・浮島橋・浮島バスターミナル行等）については、同一方面へ向かう路線でありながら複数の乗り場が存在しています。

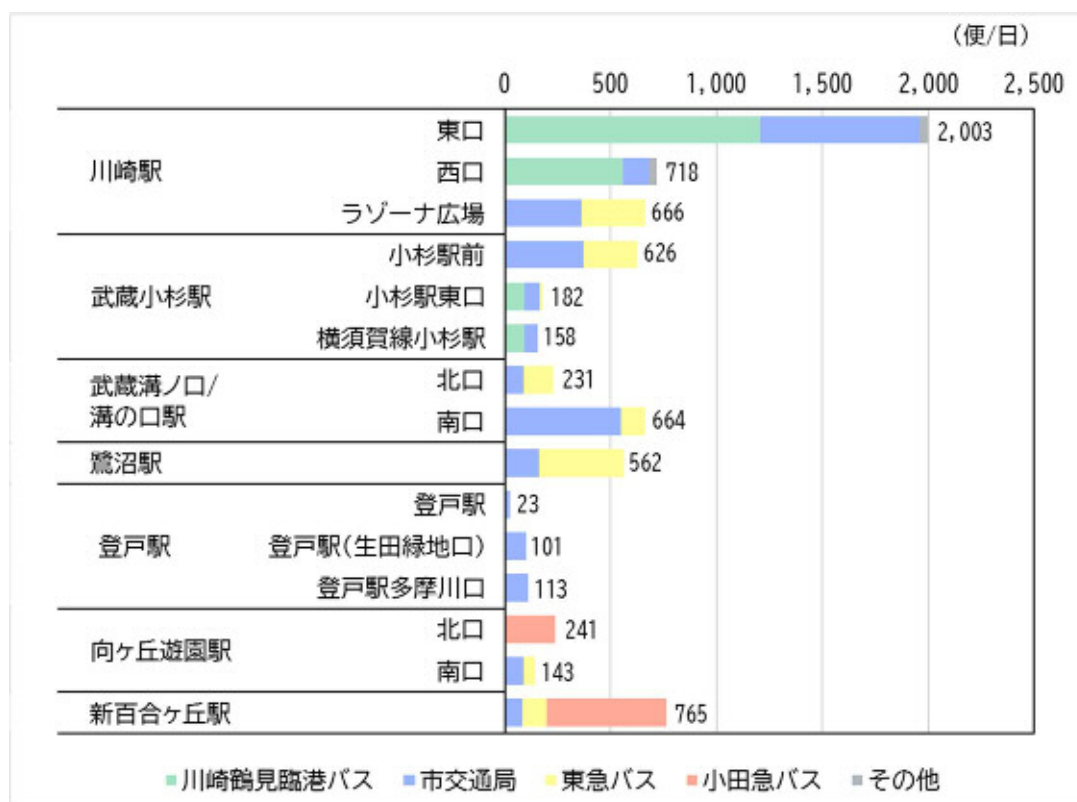


図 市内主要駅から運行するバスの便数（令和2（2020）年4月1日現在）
（出典）各社時刻表に基づき作成



図 川崎駅東口の乗り場



図 川崎駅東口のバス乗り場別・事業者別発運行便数（始発～10:00）

（令和2（2020）年4月1日現在）

（出典）各社時刻表に基づき作成

また、東扇島をはじめとした臨海部への通勤者の多くは、川崎駅発着の路線バス¹を利用しており、ピーク時における川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇の乗車待ち列が発生しています。

さらに、川崎駅周辺では朝ピーク時における路上駐停車が発生し、バスの定時運行にも大きな影響を与えています。



図 川崎駅東口駅前広場の混雑及びバス待機列の様子
(令和2(2020)年10月21日午前7時30分ごろ撮影)

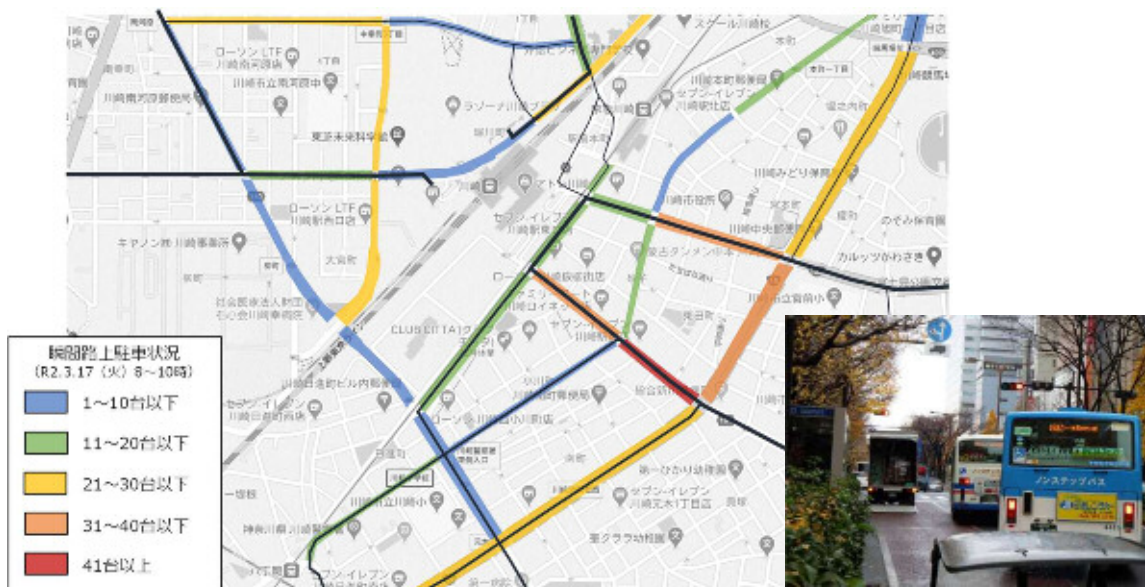


図 川崎駅周辺における瞬間路上駐車台数と荷捌き車両によるバス走行環境の阻害
(出典) 瞬間路上駐車台数調査(川崎市、令和2(2020)年3月17日(火)8時~10時)

（５）運転者不足と収支状況

今後もバス事業者には、継続的に市内の路線バスネットワークのサービスを維持・向上することが期待されますが、全国的にバス事業者は運転者不足により事業継続に影響が生じています。

また、タクシー事業者においては運転者の平均年齢が高く、運転者不足の懸念が想定されており、市内の交通事業者からも運転者の確保が困難となっているとの声があがっています。

大都市圏における乗合バス事業の経常収支率は、平成２７年度をピークに横ばいとなっており、全国的には減少傾向となっています。

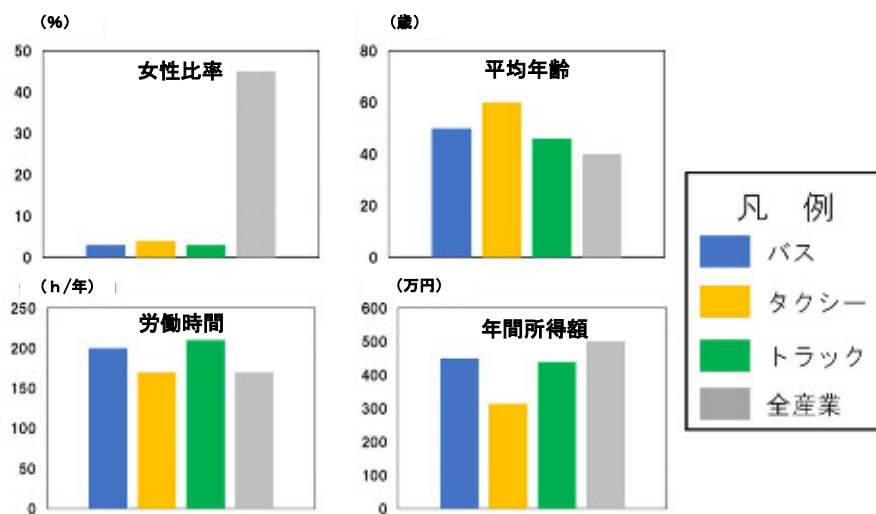


図 自動車運転事業等の就業構造

(出典)総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より作成

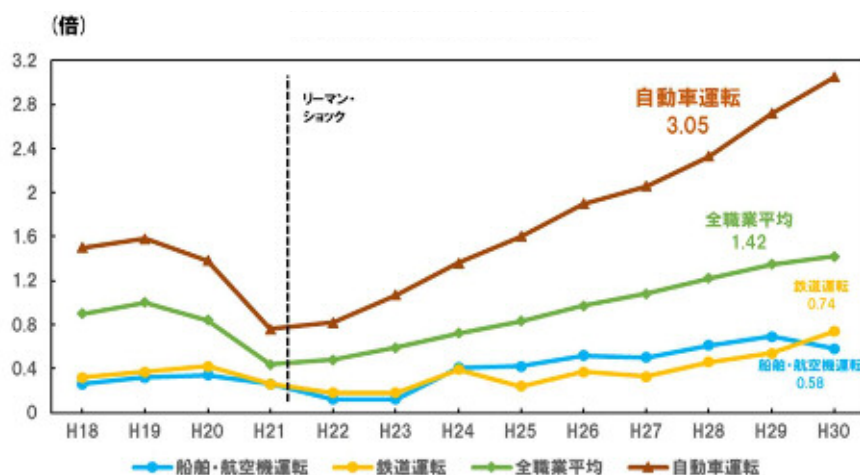


図 有効求人倍率（常用パート含む。）の推移

(出典)「総務省統計局人口推計」、「自動車輸送統計年報」より作成

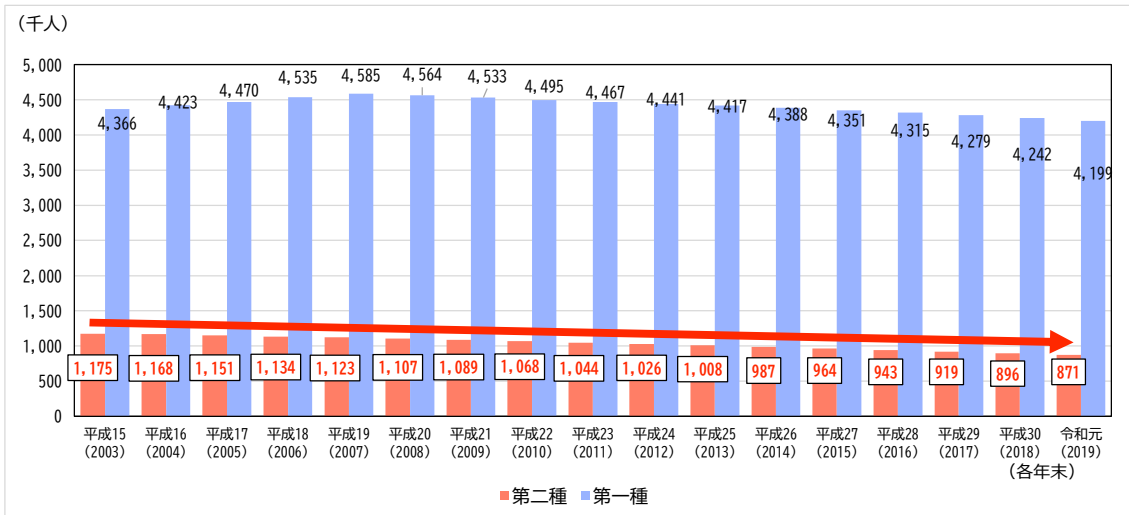


図 大型自動車運転免許保有者数の推移（全国）

（出典）警察庁「運転免許統計」

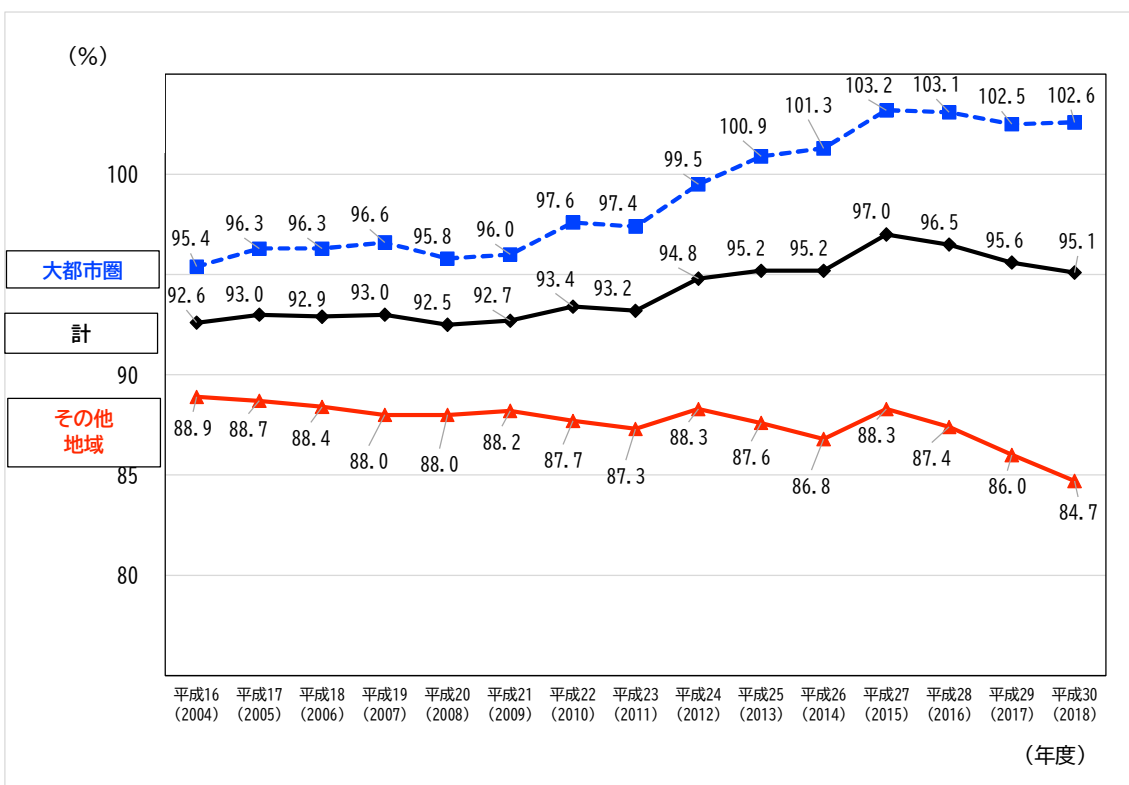


図 乗合バス事業における年度別経常収支率の推移

（出典）国土交通省「平成30年度乗合バス事業の収支状況について」

3.4 移動実態・地域公共交通へのニーズ

3.4.1 市民の移動実態

市内を発着する移動の実態について、10年おきに実施される東京都市圏パーソントリップ調査¹⁷に基づき把握しました。

<参考> パーソントリップ調査に関する代表的な用語の説明

○パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査とは、どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したかについて調査し、一日のすべての移動を捉える調査です。東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）では、昭和43年から10年おきに調査を実施しています。

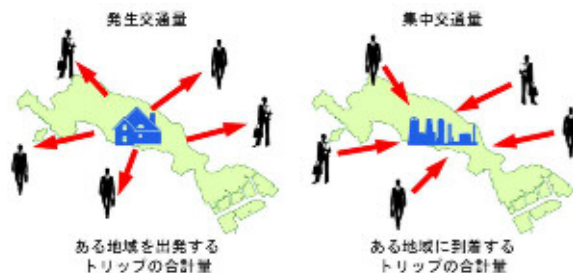
○トリップとトリップエンド

人の移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地○と目的地●をそれぞれ「トリップエンド」といいます。



○発生集中量

発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンへ終点するトリップの合計量）の総和を指します。



○ゾーン・計画基本ゾーン

ゾーンとは、パーソントリップ調査において定められた地域の区分です。

東京都市圏では、概ね市区町村で1

つの「中ゾーン」のほか、概ね夜間人口¹¹1万5千人を目安とし、地区計画の単位とした「小ゾーン」、その中間の「計画基本ゾーン」が定められています。

計画基本ゾーンは、小ゾーンを数個集めて構成されるようになっており、川崎市内には31の計画基本ゾーンが設定されています。

○外出率と原単位

外出率とは、調査日に外出した人の割合を指します。

原単位（1人1日当たりトリップ数）とは、外出した人1人の1日の平均トリップ数を指します。

○代表交通手段

代表交通手段とは、1回のトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段のことで、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっています。

分担率とは、交通手段別の利用割合を指します。

なお、分担率の増加と交通量の増加とは必ずしも同義ではありません。



(1) 外出率・トリップ原単位（1人1日当たりのトリップ数）

東京都市圏パーソントリップ調査¹⁷における市民の外出率及び外出人口当たりのトリップ数は、東京都市圏全体の傾向と同じく、平成20（2008）年と比べて平成30（2018）年では減少しました。

なお、75歳以上を除き、すべての年代で減少傾向となっています。

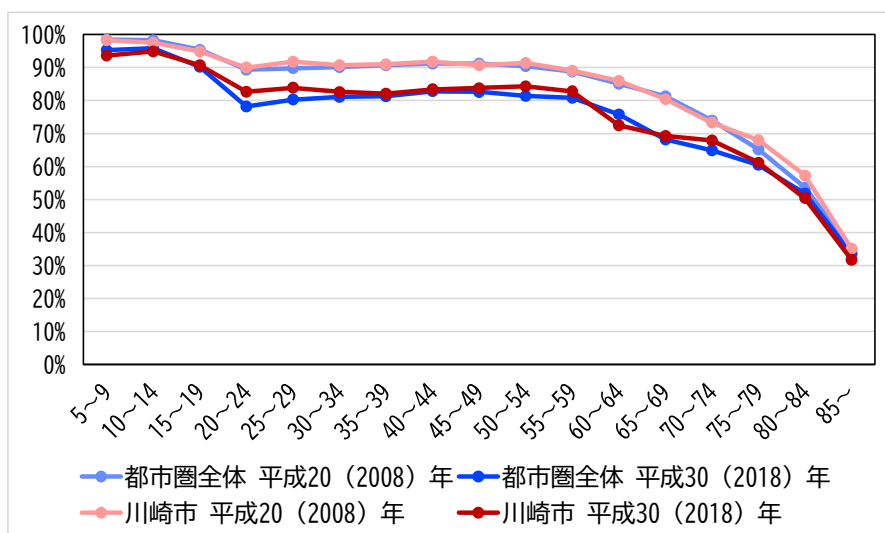


図 川崎市民及び東京都市圏全体の外出率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

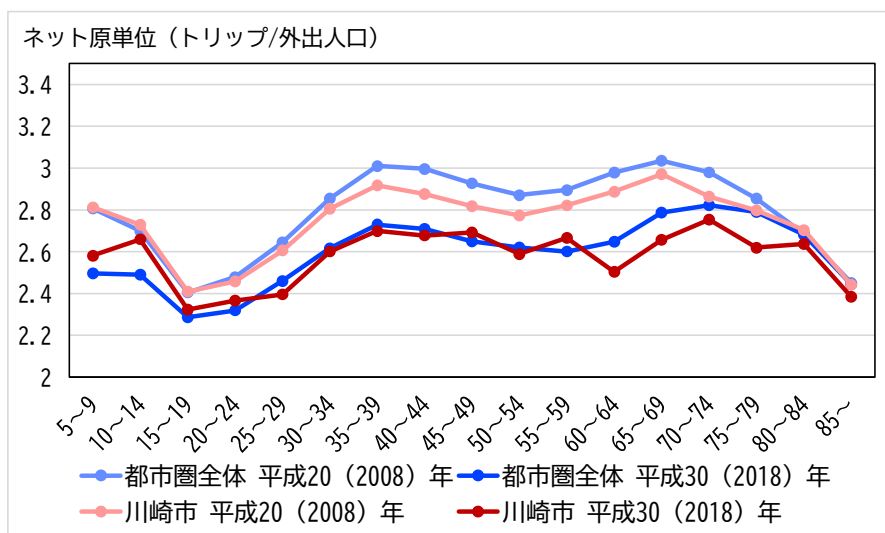


図 川崎市民及び東京都市圏全体のネット原単位（外出人口当たりトリップ数）

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(2) 年齢階層別・目的別のトリップ

年齢階層別に、外出口あたりのトリップ数を目的別でみると、すべての年代で「私事」目的トリップが減少しています。また、20～64歳では、「業務」目的トリップが減少しています。これらは、インターネットの普及によるメールやリモート会議等での打合せやネット通販利用による外出機会の減少等が要因の一つと考えられます。

その一方で、女性や高齢者の社会進出を受け、20～64歳の女性と、65歳以上の男性において、「通勤」目的トリップが増加しています。

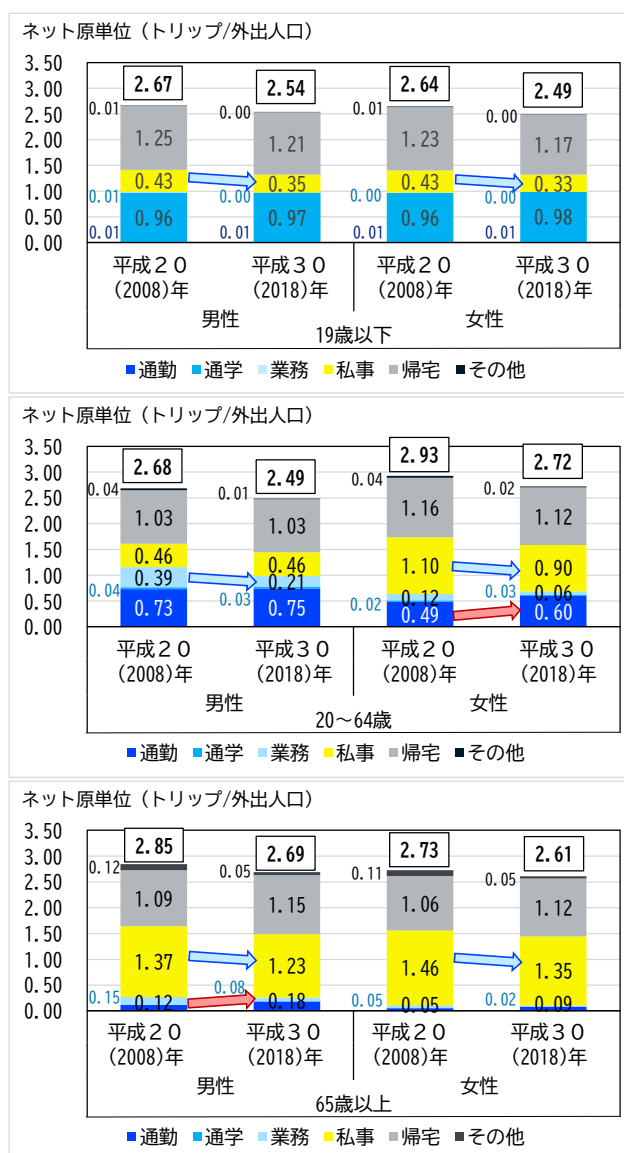


図 川崎市民の年齢階層別・目的別ネット原単位（外出口当たりトリップ数）

（上：19歳以下・中：20～64歳・下：65歳以上）

（出典）東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 年齢階層別代表交通手段分担率

年齢階層別に代表交通手段分担率をみると、本市全体及び65歳未満ではバスの分担率が3～4%と低くなっていますが、65歳以上では年代が上がるにつれ、バスの分担率が高くなり、特に75歳以上では10%を超えています。

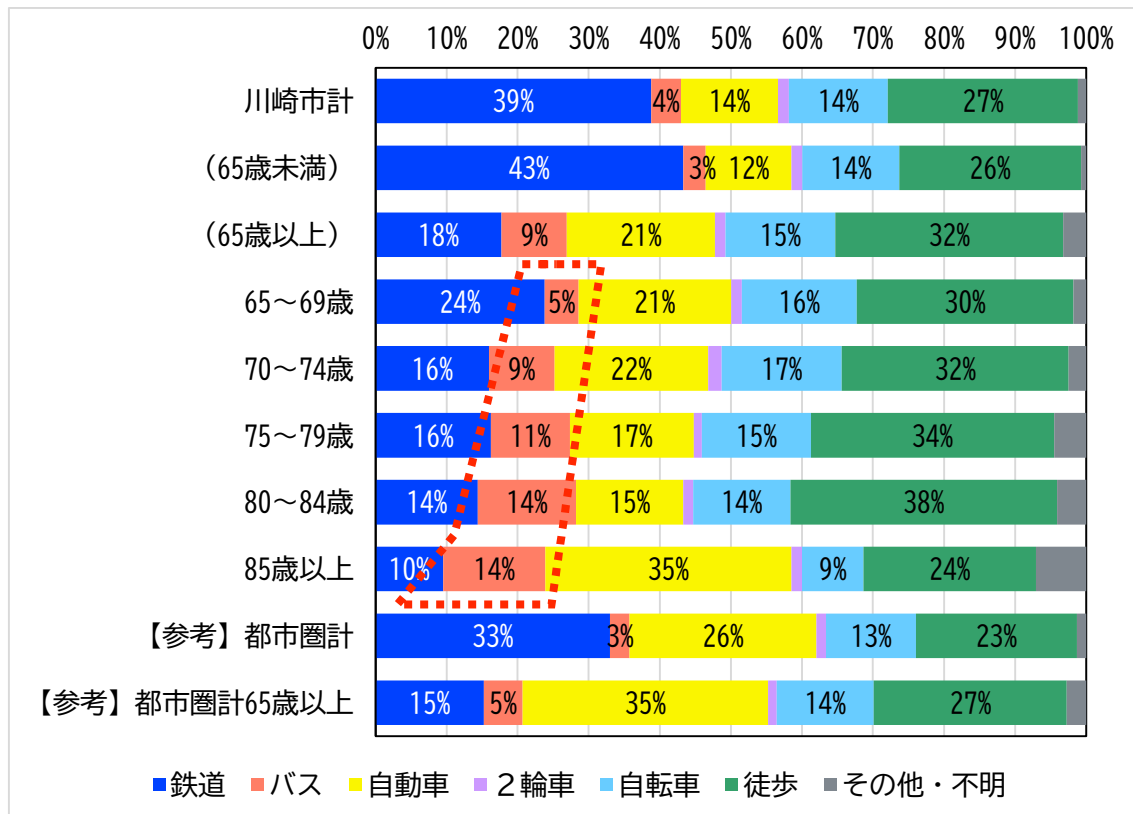


図 市内発着の移動における代表交通手段分担率

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(4) 市内の移動における鉄道・バス・自動車の比較

市内の移動を交通手段の利用状況に着目すると、拠点駅周辺で鉄道分担率が高いほか、バスの分担率が高い臨海部においては、自動車分担率も高くなっています。その他、麻生区や多摩区を発着する市内移動において、自動車分担率が高くなっています。

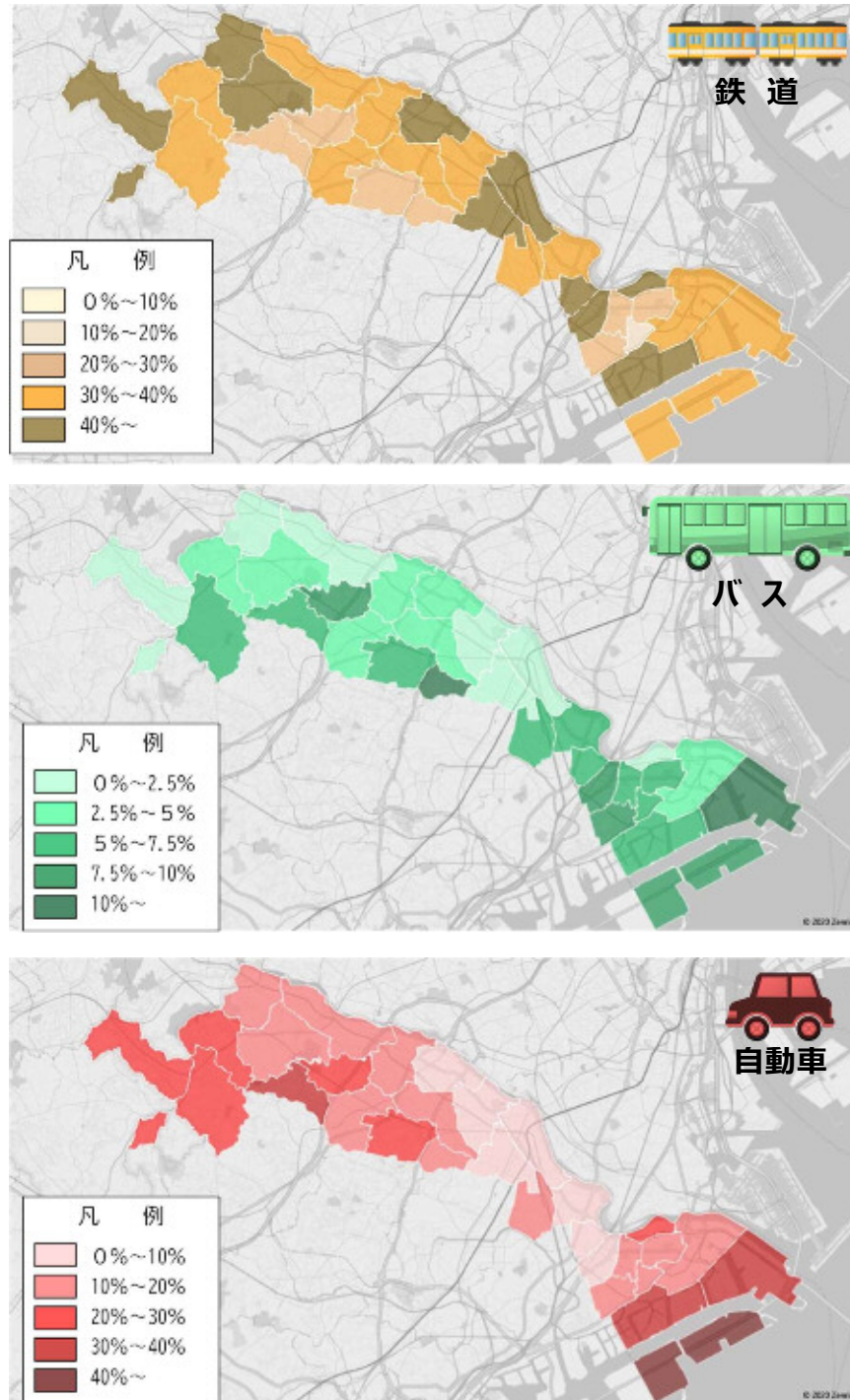


図 市内計画基本ゾーン別にみた代表交通手段「鉄道」・「バス」・「自動車」分担率
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(5) 地域間バストリップ

計画基本ゾーン間の交通量でみると、拠点駅と計画基本ゾーンを結ぶ交通量が多くなっています。

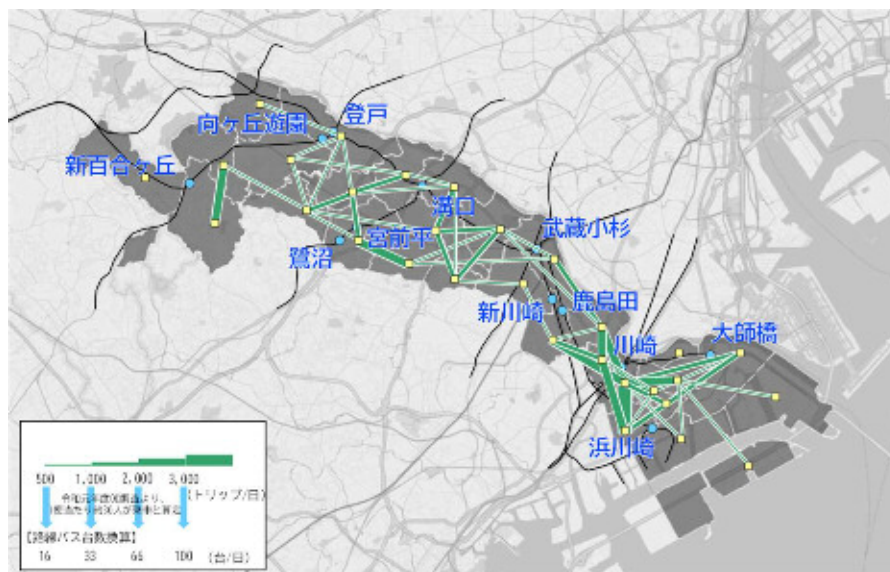


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量

(500トリップ/日以上ゾーン間を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

バストリップの発生集中量を10年前と比較すると、多摩区内を発着するバストリップは減少している一方で、特に、川崎区内、高津区内を発着するバストリップが増加しています。

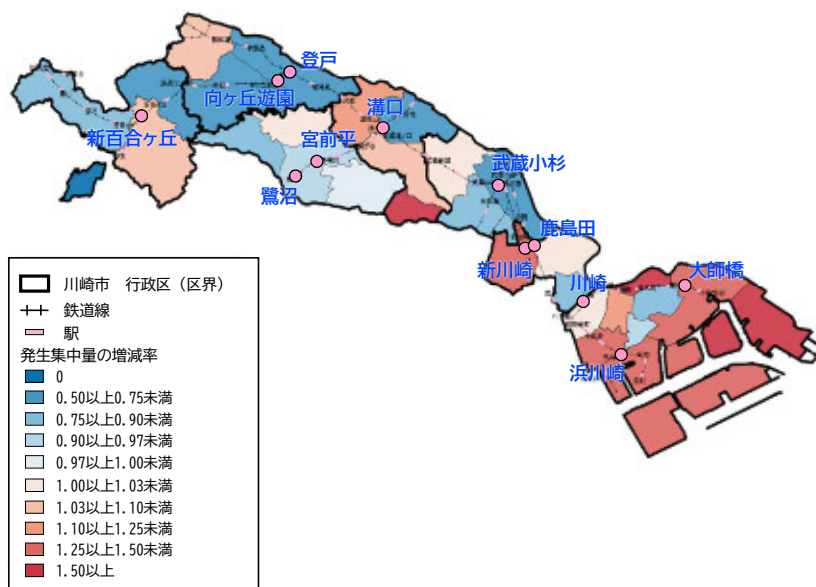


図 市内計画基本ゾーン別の代表交通手段「バス」利用発生集中量の増減率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(6) バス利用の目的

市内を発着するバス利用の移動では、「自宅－私事」目的での利用が最多で21%を占めます。次いで、「自宅－勤務」目的で19%となっています。

この10年間では、「自宅－勤務」目的の構成比率が上昇しています。

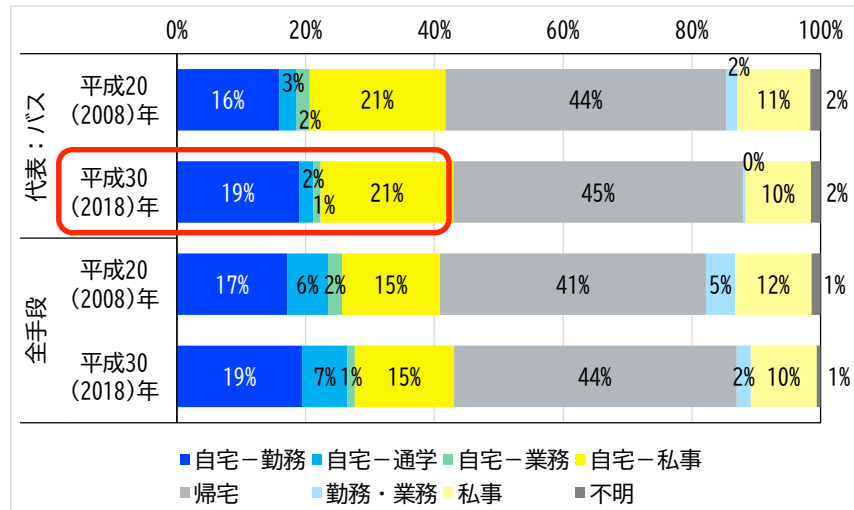


図 代表交通手段「バス」トリップの目的構成の比較（本市発着）

（出典）東京都市圏パーソントリップ調査

一方、トリップ数をみると、構成比率が最も高い「自宅－私事」はこの10年間で4%減少し、一方、「自宅－勤務」目的は17%増加しています。

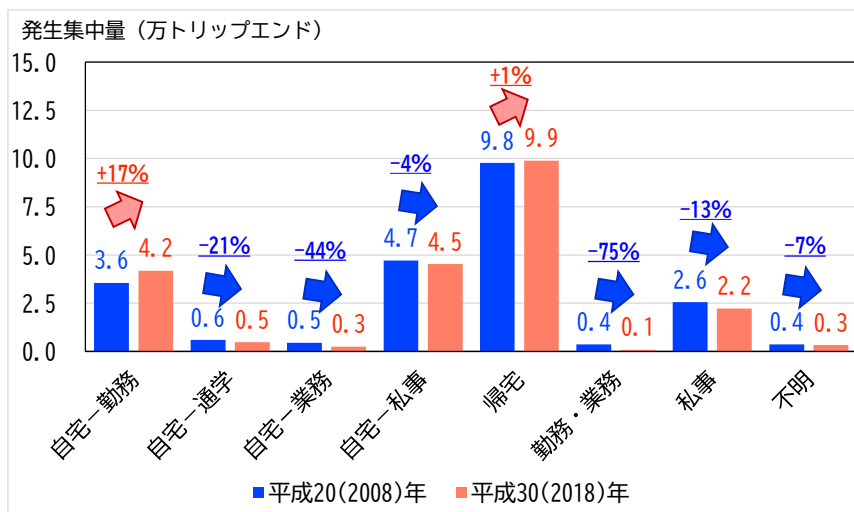


図 代表交通手段「バス」トリップの目的別トリップ数の比較（本市発着）

（出典）東京都市圏パーソントリップ調査

（７）時間帯による移動目的の違いと利用状況

本市から発生する移動のうち、バス利用においては、利用の多い朝方ピーク時間帯では８割以上が「自宅－勤務（通勤）」や「自宅－通学」で占められています。

昼のオフピーク時間帯では、「自宅－私事」や「その他私事」の目的比率が高まり、夕方・夜間になるにつれて「帰宅」目的での利用が多くなっています。

路線バス^１の利用実態をみると、バスの平均乗車密度^{１８}は昼のオフピーク時間帯に低下しており、朝ピーク時間帯と比べると効率的な運行ができていません。

一方で、朝方、夕方のピーク時間帯では、昼のオフピーク時間帯と比べて、２倍近くのトリップ数が発生しています。

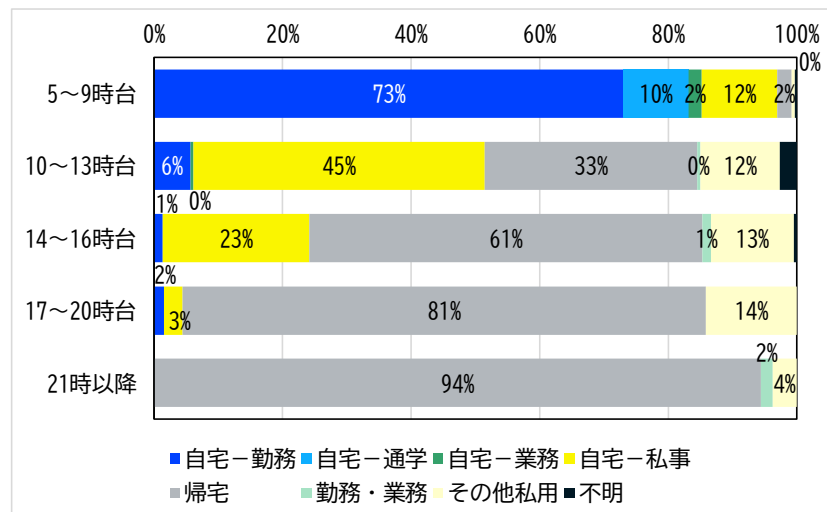


図 代表交通手段バスの時間帯別移動目的別の構成比率【本市発】

（出典）平成３０（２０１８）年東京都市圏パーソントリップ調査

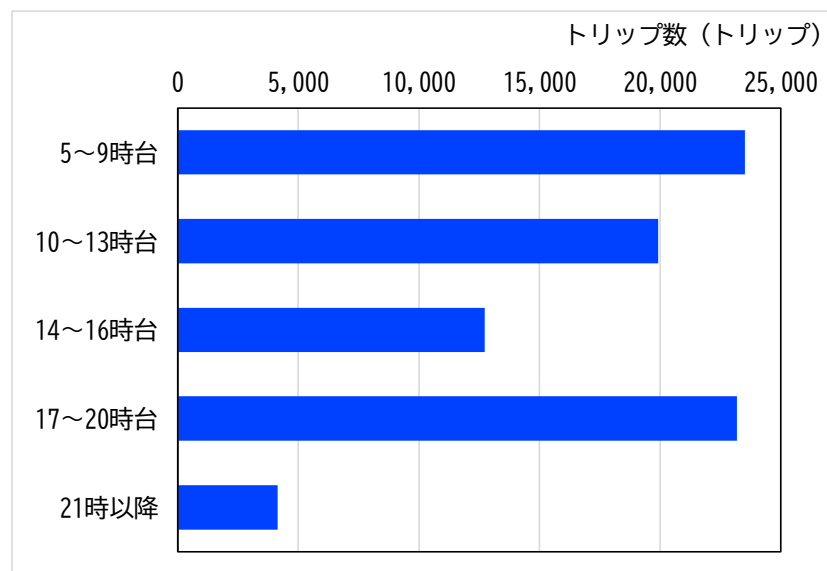


図 代表交通手段バスの時間帯別トリップ数【本市発】

（出典）平成３０（２０１８）年東京都市圏パーソントリップ調査

（８）高齢者のバス利用トリップ

高齢者のバス利用トリップの時間帯を１０年前と比較すると、トリップの多い時間帯の中で、昼間の１０時台、１５時台、夕方の１７時台においてバス利用トリップが増加しています。特に、昼間の１０時台の利用が多くなっています。

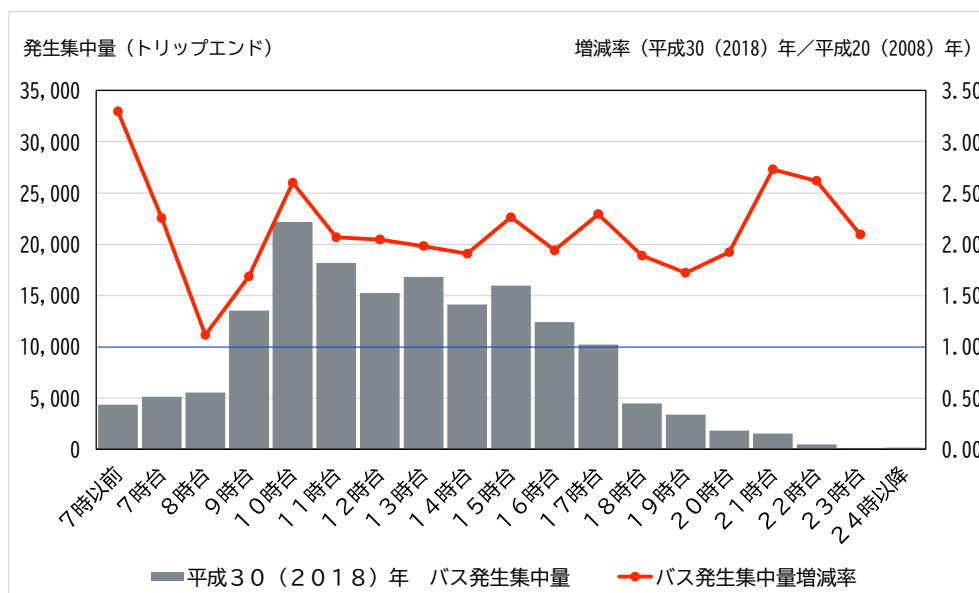


図 市内発着移動の高齢者におけるバス利用発着時間帯別増減率

（出典）東京都市圏パーソントリップ調査

また、高齢者のバス利用トリップにおける目的地施設の種類の１０年前と比較すると、目的地として、病院を含む「医療・厚生・福祉施設」のみ増加しています。

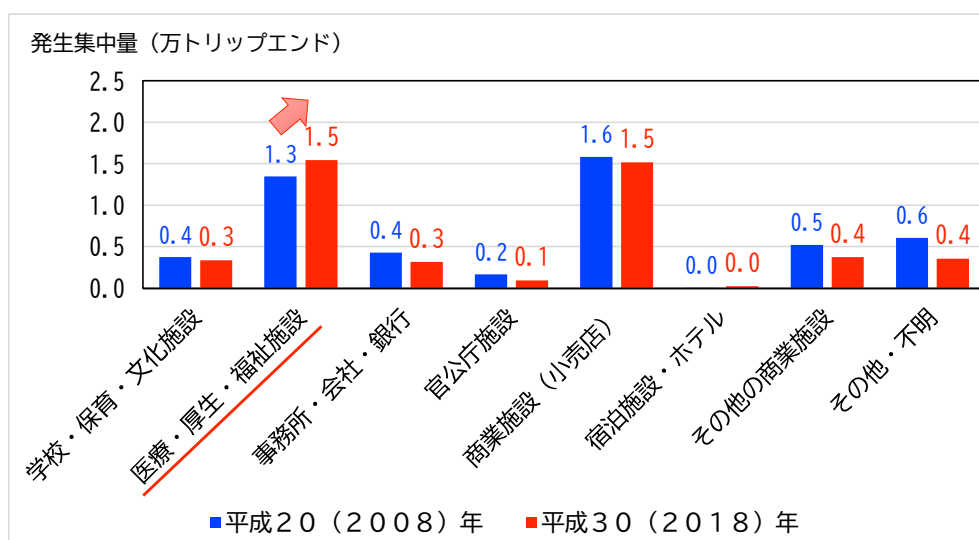


図 高齢者のバストリップの目的地施設別発生集中量（本市発着）

（出典）東京都市圏パーソントリップ調査

(9) 鉄道駅端末交通¹⁹手段としての利用

市内各駅を乗降する人の出発地・目的地と鉄道駅間の端末交通手段について、バスは鉄道駅端末交通手段としての利用も多く、市内全駅で見るとバス分担率が12%を占め、隣接する横浜市と同等の水準となっています。

特に、川崎駅（京急川崎駅を含む）、溝口駅、新百合ヶ丘駅では、端末バストリップ数が多くなっています。

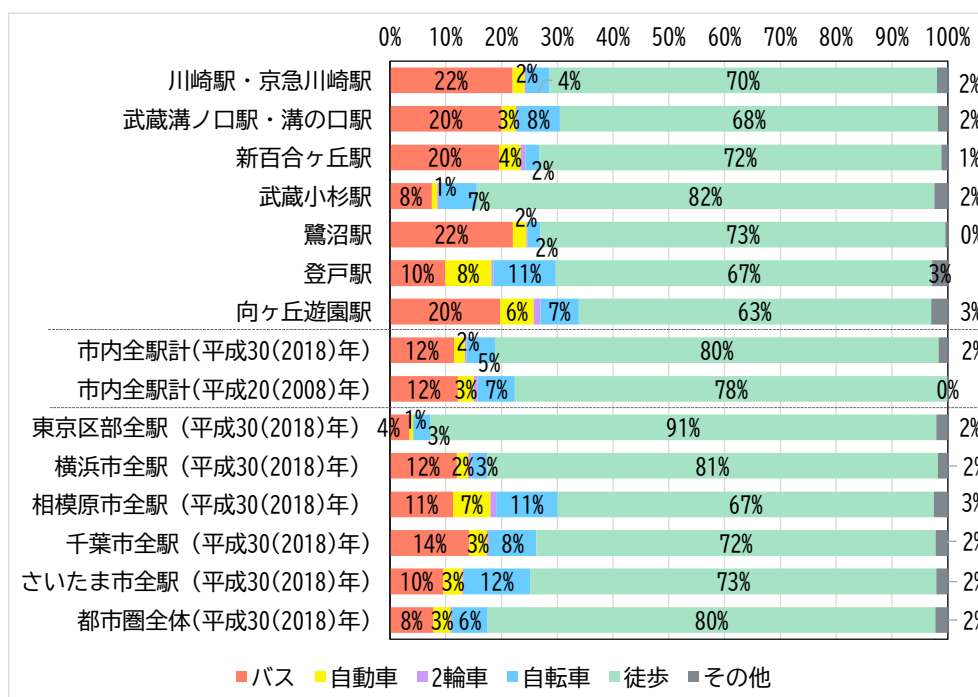


図 市内主要駅の鉄道端末交通手段の分担率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

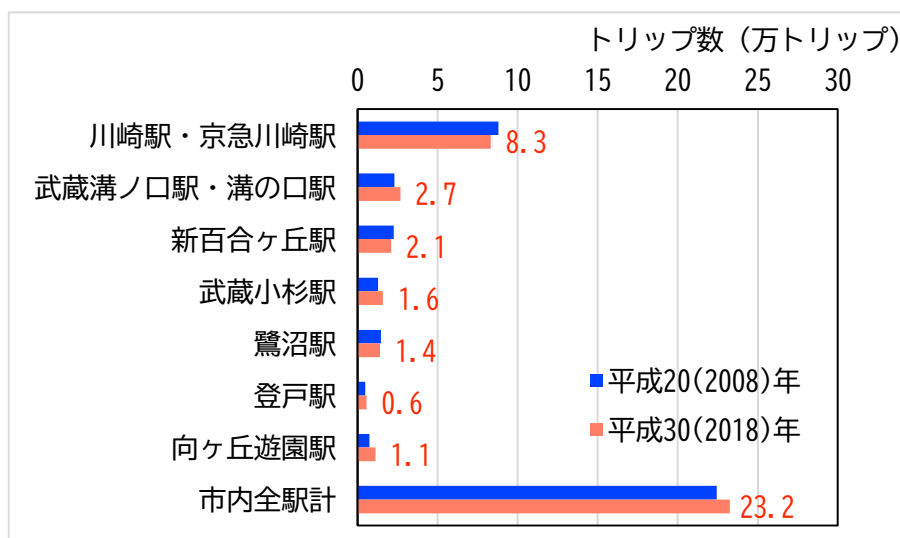


図 市内主要駅の鉄道端末交通手段「バス」のトリップ数の推移

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

市内を発着する鉄道利用トリップについて、市内各地域と鉄道乗降駅間のバストリップ数を見ると、川崎駅では臨海部、新百合ヶ丘駅では麻生区内、溝口駅では、高津区内・宮前区内の各地との間でバストリップ数が多くなっています。

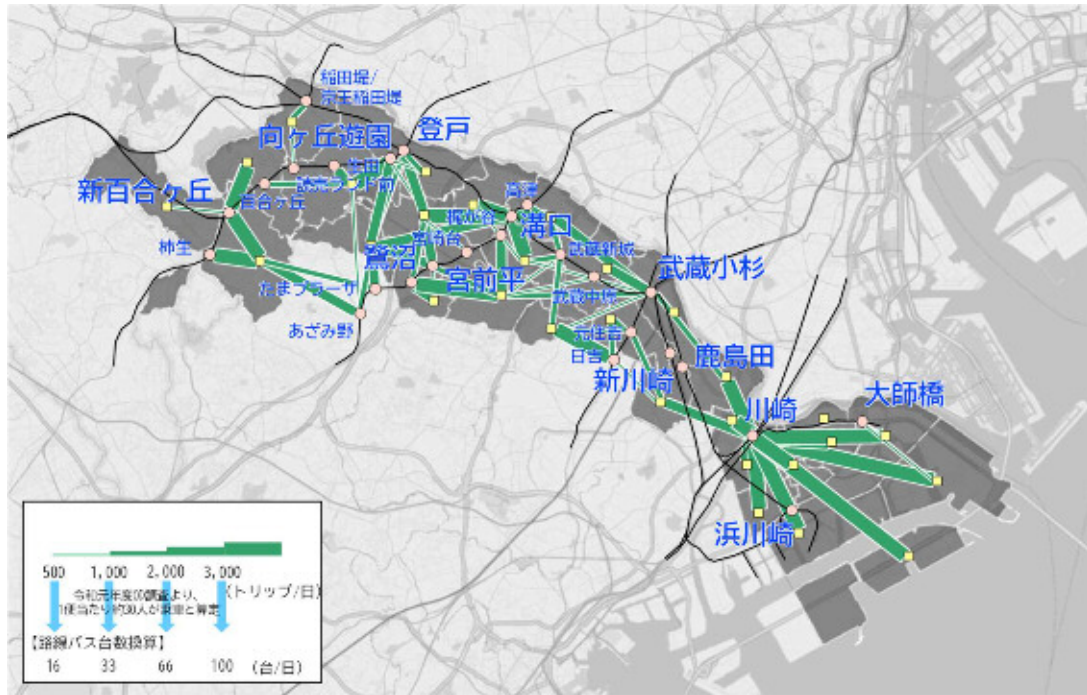


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「バス」利用交通量
(500トリップ/日以上ゾーン間を抽出)
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(10) バス利用と自動車利用の比較

代表交通手段「自動車」のゾーン間交通量をみると、バス利用が多くみられるゾーン間においても自動車が利用されています。

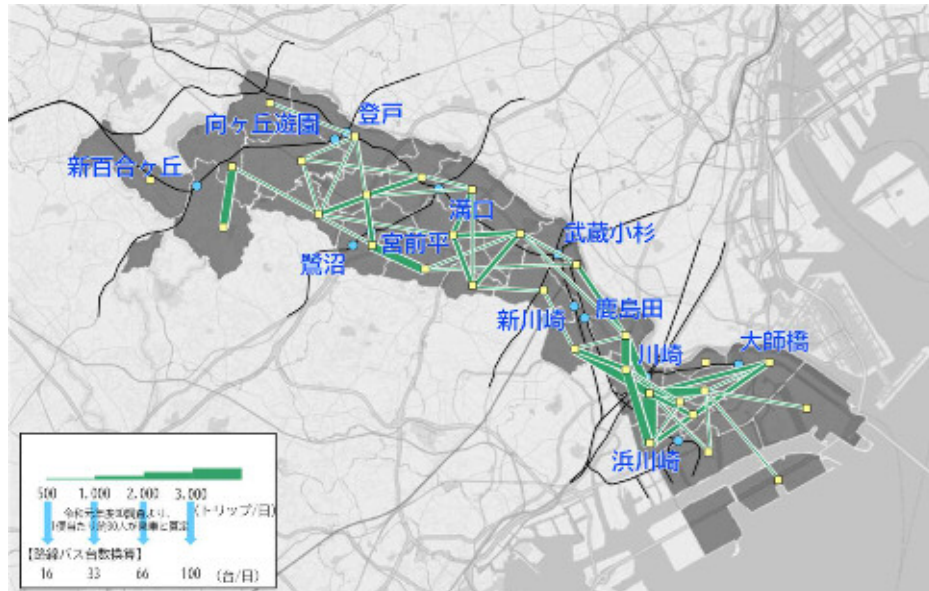


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量【再掲】

(500トリップ/日以上ゾーン間を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

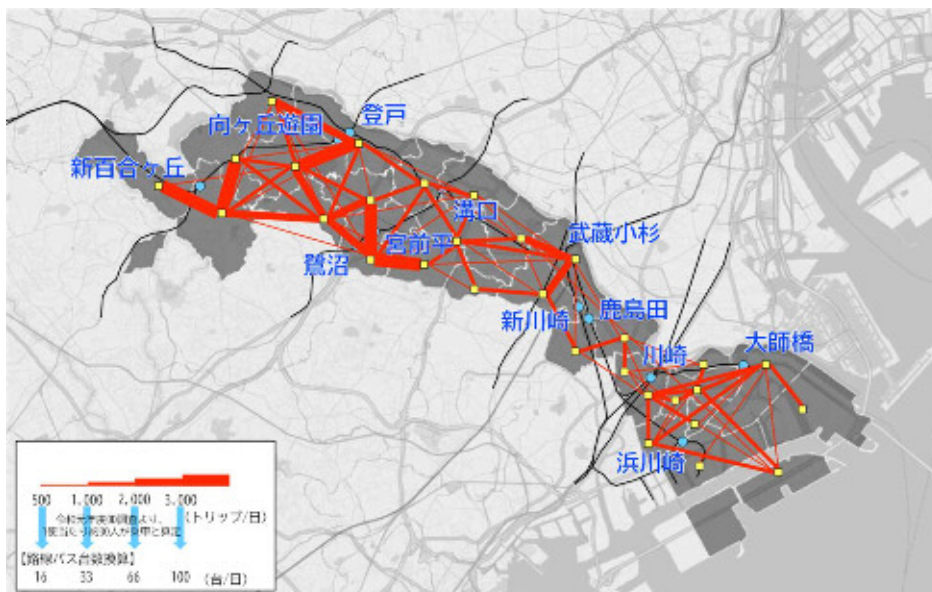


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「自動車」利用交通量

(500トリップ/日以上ゾーン間を抽出)

(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

また、鉄道端末交通¹⁹手段に着目すると、路線バス¹の運行本数が多く、利用量も多い川崎駅～臨海部（東扇島）では、自動車の利用交通量も多くなっており、並行区間において自動車も利用されています。

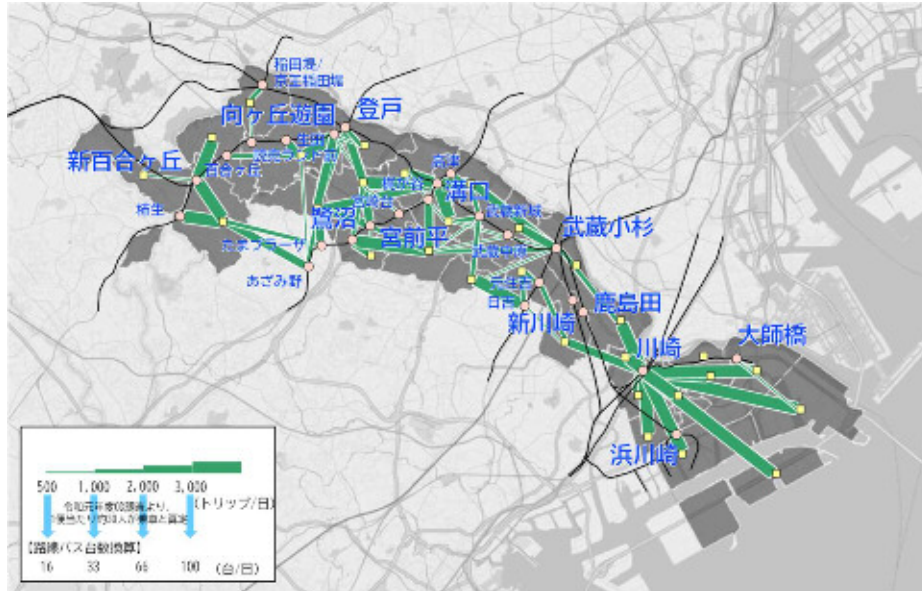


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「バス」利用交通量【再掲】
 (500トリップ/日以上ゾーン間を抽出)
 (出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

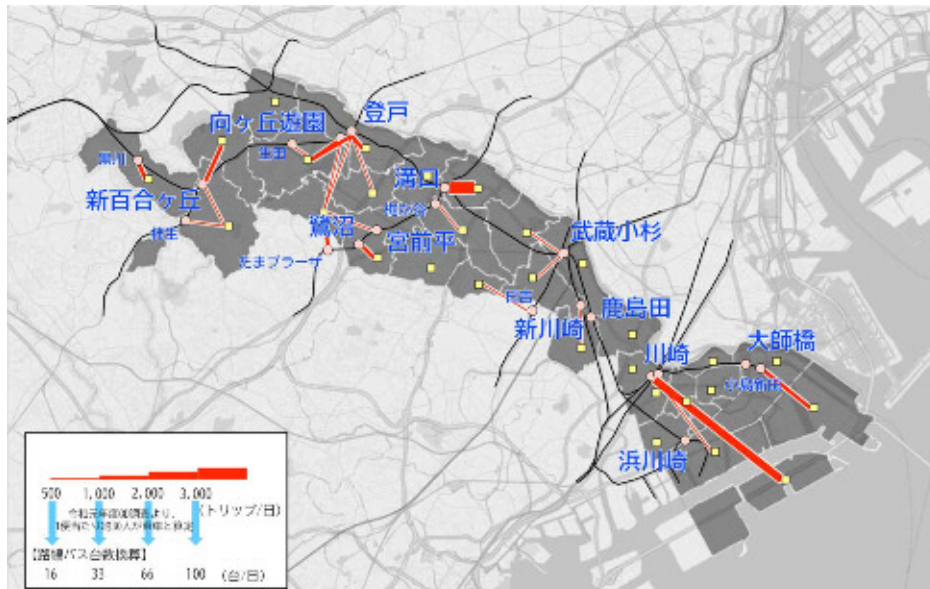


図 市内計画基本ゾーン⇄鉄道駅間の鉄道端末交通手段「自動車」利用交通量
 (500トリップ/日以上ゾーン間を抽出)
 (出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

3.4.2 地域公共交通へのニーズ

(1) 路線バスに関する市民アンケート結果

①路線バスに対する要望

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」についても3番目に多くなっています。

また、運行本数について指摘する意見も多くなっています。

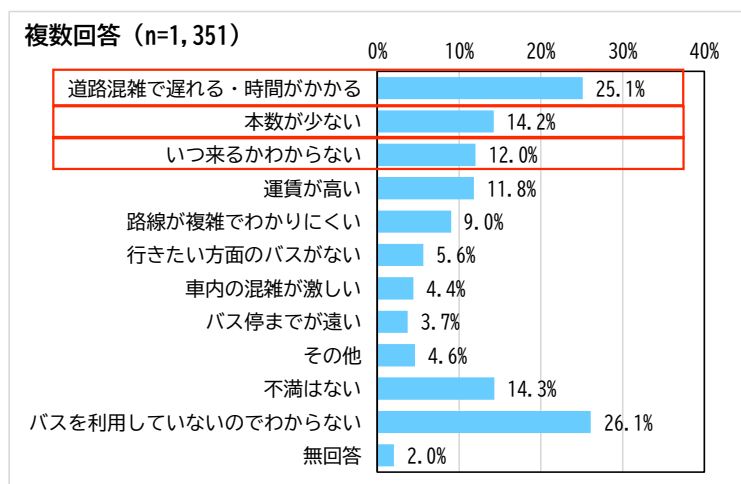


図 市民がバスの利用に関して不満に感じている点

(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)

②バス車内の混雑

川崎駅発着のバスなどで車内混雑に関する意見の割合が高くなっています。

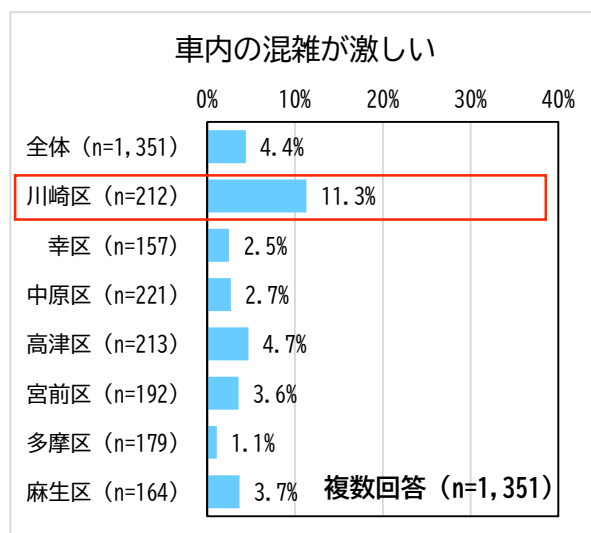


図 路線バスの車内の混雑に対し不満を感じる方の割合 (地区別)

(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)

③バスの運行本数・バス停までの距離

宮前区、多摩区、麻生区は、他区よりもバスの運行本数が少ない、また、バス停までの距離が遠いと感じている方が多く、居住地によってバスサービスに対する感じ方が異なります。

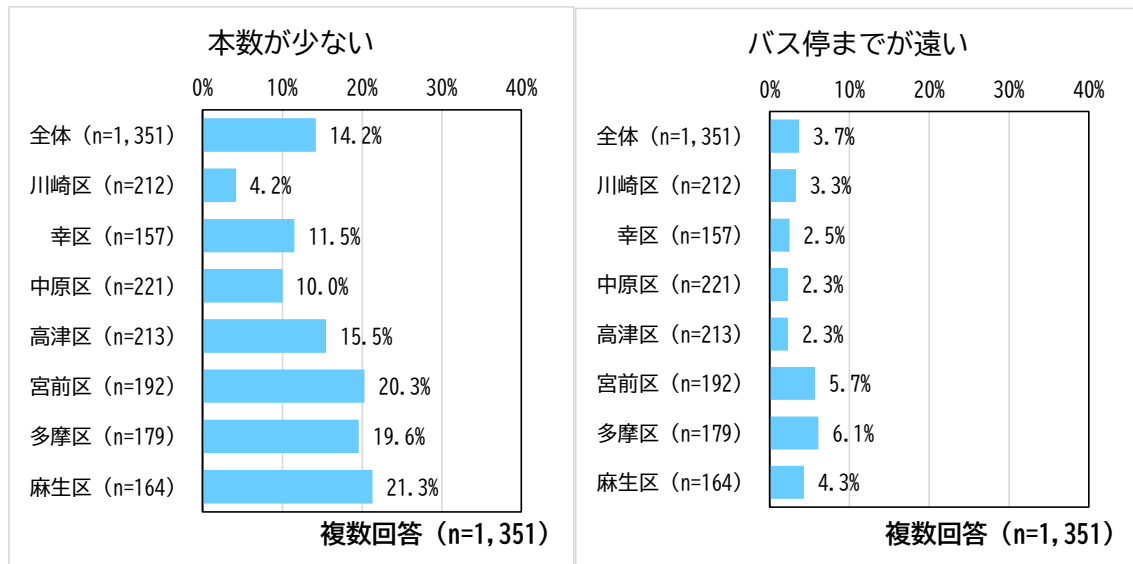


図 路線バス¹に対し不満を感じる方の割合（地区別）

（出典）平成28年度かわさき市民アンケート報告書（2017年3月28日）

（2）地域公共交通²に関して寄せられた市民意見等

本市交通政策部署あてに、これまで様々な機会において市民や地域団体等から地域公共交通に関する御意見が寄せられています。

路線バスに関しては、路線の新設に関する御意見や、既設路線に関する増便や運行時間帯に関する御意見が寄せられています。また、コミュニティ交通⁹の導入に関する御意見や、タクシーの乗場整備などの御意見も寄せられています。

(3) 変化するニーズ

①高齢者の免許返納について

高齢者の免許非保有者、免許返納の数は近年大幅に増加していることから、自動車に代わる移動手段の確保が求められます。

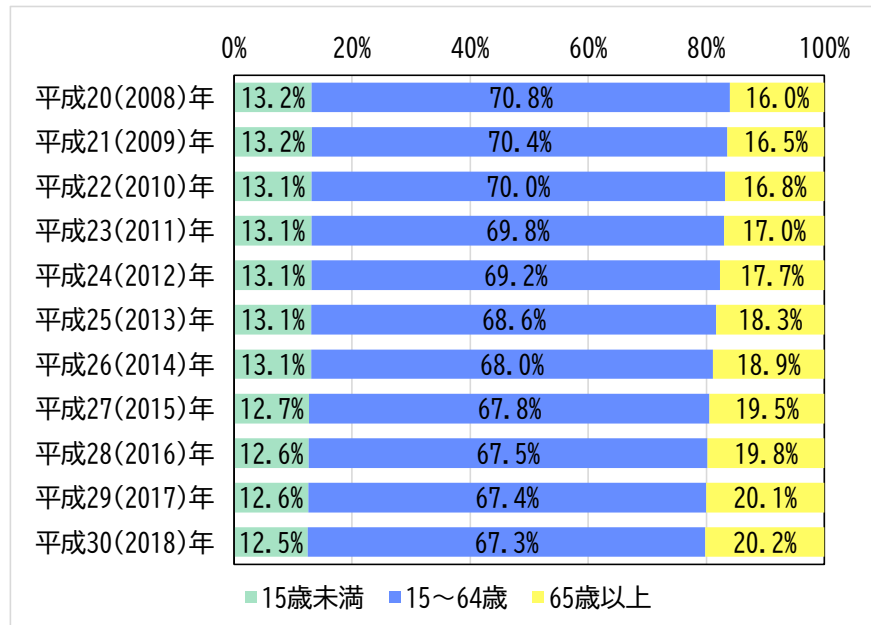


図 年齢階層別人口構成比の推移

(出典) 川崎市統計書

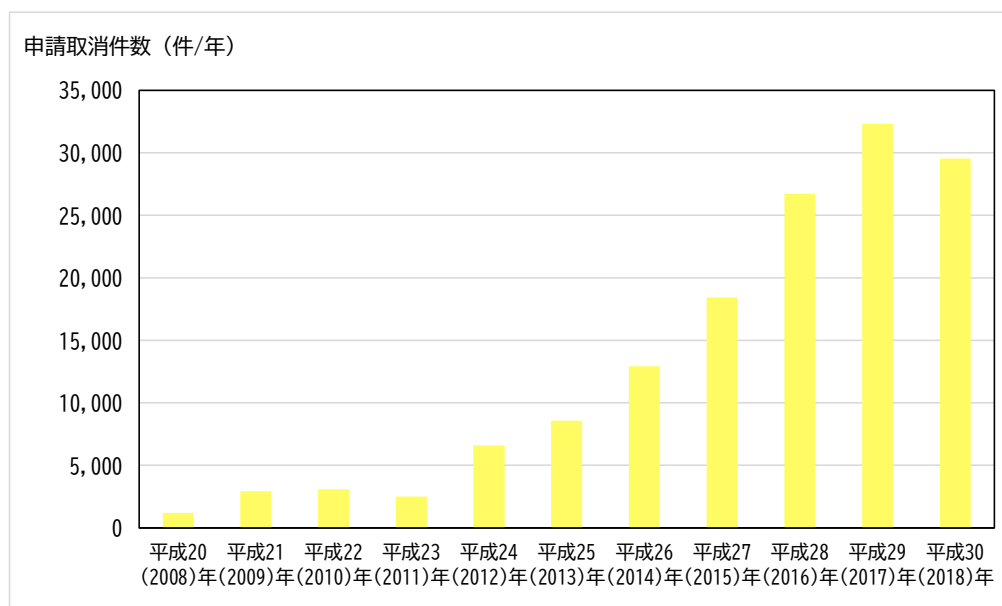


図 申請による運転免許取消件数の推移 (神奈川県)

(出典) 警察庁運転免許統計

②働き方改革⁴の推進

近年の働き方改革の推進により、在宅勤務⁶やテレワーク⁷が推進されつつあり、「通信利用動向調査(総務省)」によると、テレワークを導入している、または、今後導入予定の企業が、平成29(2017)年時点では18.2%であったのが、令和元年時点では29.6%まで上昇しています。

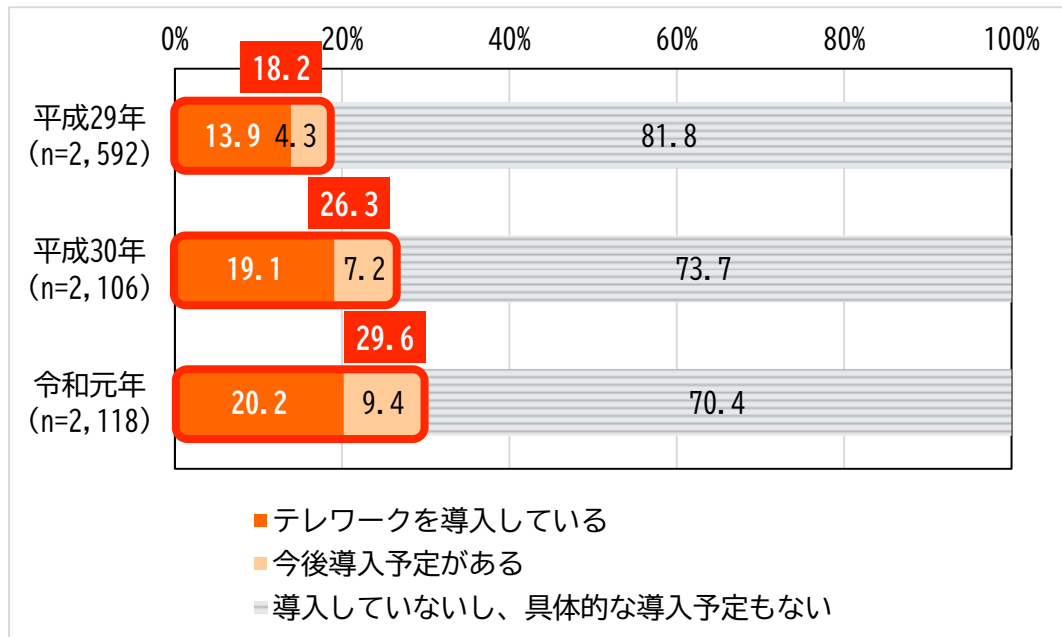


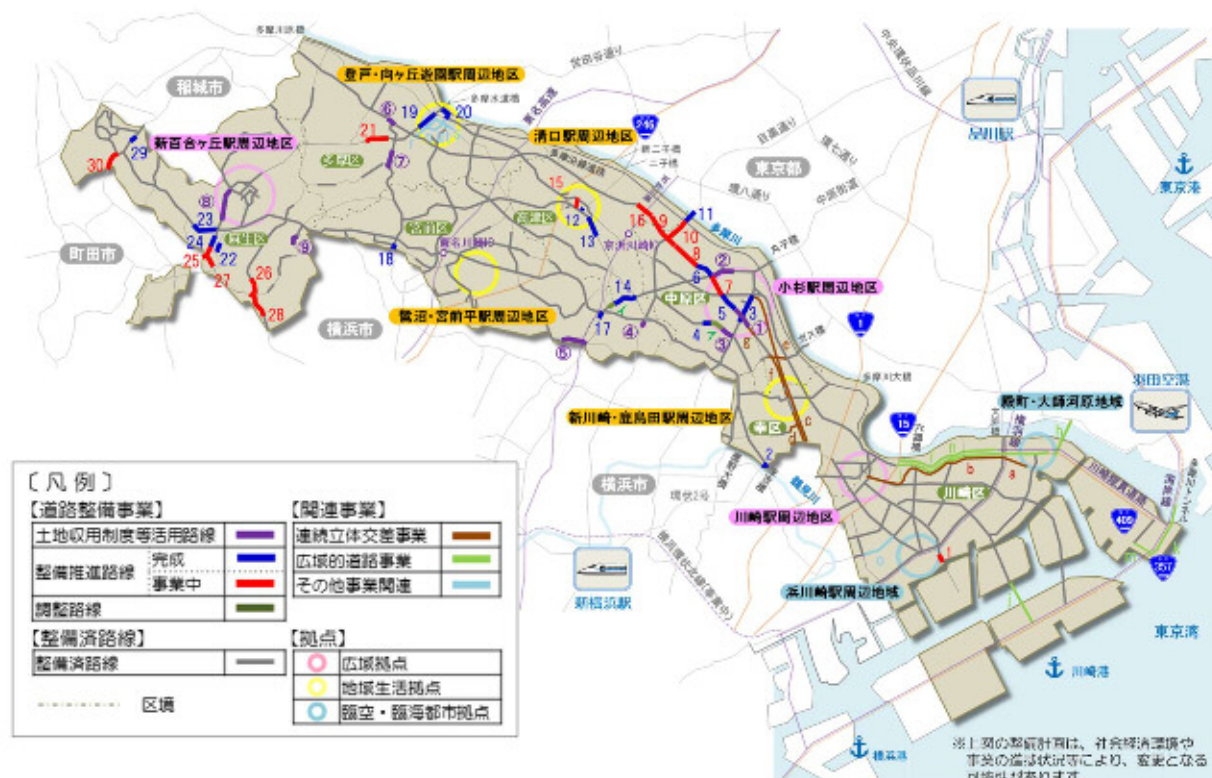
図 テレワークの導入状況

(出典) 通信利用動向調査(総務省)に基づき作成

3.5 地域公共交通を担う基盤

(1) 幹線道路の整備

本市の幹線道路の整備は、平成28（2016）年度に、令和7（2025）年度までの10年間（前期6年、後期4年）を計画期間とした「第2次川崎市道路整備プログラム」を策定し、交通渋滞や交通事故の状況、防災機能、公共交通³支援などの客観的な指標と隣接自治体との連携などの事業性による評価等により、整備効果の高い箇所を選定して効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでいます。



(2) まちづくりに伴う基盤整備

①横浜市高速鉄道3号線の延伸

横浜市高速鉄道3号線のあざみ野駅から新百合ヶ丘駅への延伸事業が平成31(2019)年1月に事業化の判断を発表し、早期の実現に向けた取組が進められています。延伸によって新百合ヶ丘駅へ新たな鉄軌道が乗り入れること、また、本市内に中間駅が整備されることで、横浜方面との新たな人の流れ、駅への移動ニーズの発生が想定されます。

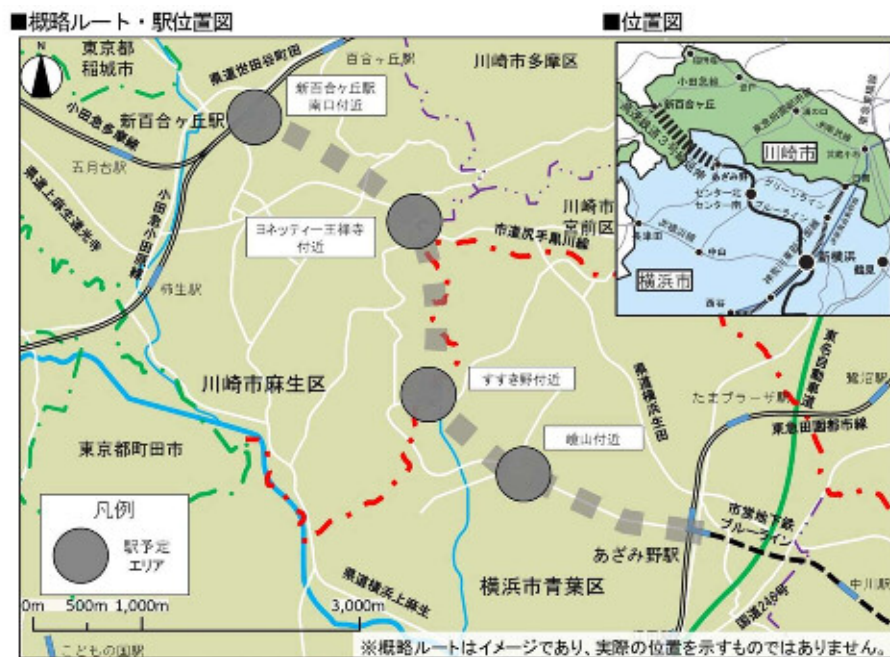


図 横浜市高速鉄道3号線の概略ルート・駅位置図

(出典) 川崎市・横浜市報道発表資料(令和2(2020)年1月21日)

②羽田連絡道路

国が主催する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」では、我が国の国際競争の強化に向けて、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、必要な都市・交通インフラ整備等に取り組むこととしています。

その中で、羽田連絡道路は、羽田グローバルウイングズ（羽田空港跡地地区）とキングスカイフロント（殿町地区）を結び、成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして、令和3年度内の一日も早い開通を目指して整備が進められています。この整備により、市内から羽田空港へのアクセス性が高まることが期待されます。



図 羽田連絡道路のイメージパース

(出典)川崎市資料



図 羽田空港周辺・京浜臨海部の連携強化

(出典) 川崎市資料

③駅前広場の整備

市街地再開発事業²⁰や土地区画整理事業²¹と関連した市内鉄道駅における駅前広場整備などの交通基盤整備が進むことで、駅アクセス改善やバス路線検討等の契機となることが想定されます。

本市においても、各拠点駅の周辺における市街地再開発事業や土地区画整理事業などにより、駅前広場の整備による鉄道と路線バス¹等との円滑な乗り継ぎや、路線バスの円滑な走行環境の確保などに向けた取組を進めています。



図 鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業施設計画概要（案）

（出典）川崎市HP

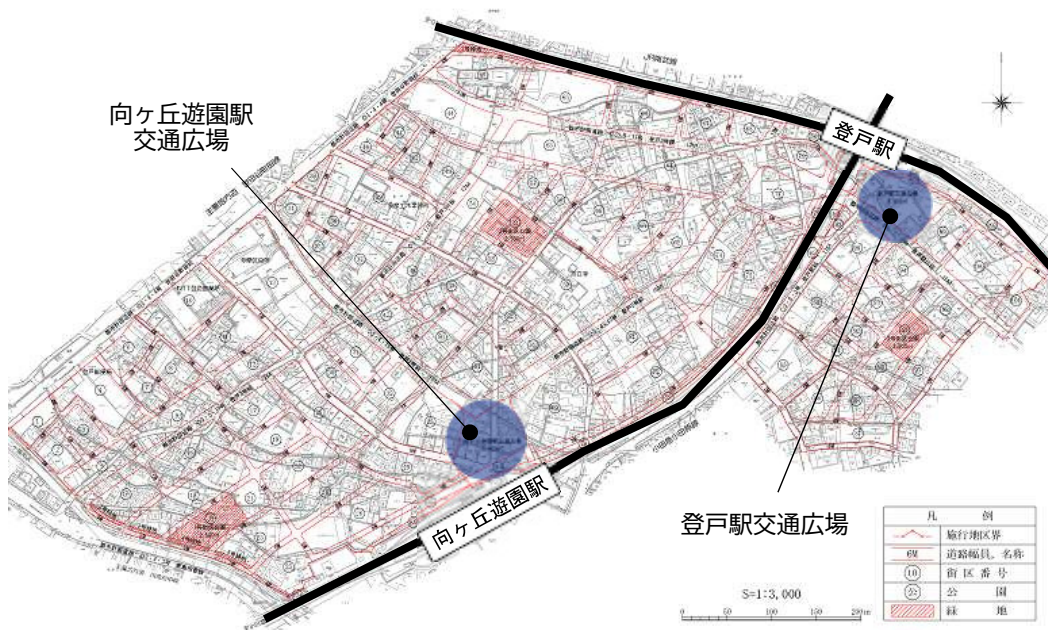


図 登戸土地区画整理事業 設計図

（出典）川崎市資料



図 大師橋駅駅前交通広場イメージパース

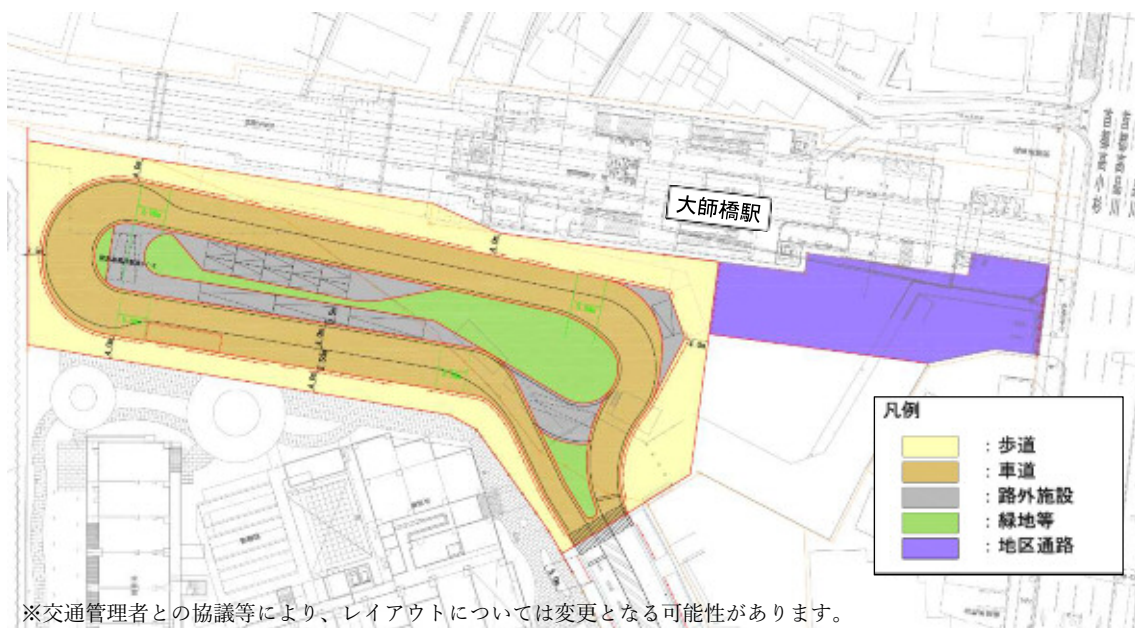


図 大師橋駅駅前交通広場設計図

(出典)川崎市資料

(3) 地域公共交通²に関する新技術を活用した取組

I C T^{2 2}の進展により、最寄りのタクシーを呼び出すことで配車を円滑に行い、利用者の待ち時間の短縮を行う配車アプリやドアツードアで利用者を輸送するオンデマンド交通^{2 3}の普及など、地域公共交通を利用しやすくなる手段の開発が進んできています。

特に、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通³やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであるM a a S (マース:Mobility as a Service)^{2 4}は、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものとして期待されています。



図 M a a Sの概要

(出典) 国土交通省HP「日本版M a a Sの推進」より抜粋

本市では新百合ヶ丘駅周辺地区において、小田急電鉄株式会社が進めるMaaS²⁴アプリの実証実験を通じて、居住者等の生活利便性を高めるとともに、横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据えた次世代型鉄道沿線まちづくりを目指し、MaaSアプリから得られるデータ等の活用を図ることの検討が進められています。

また、この実証実験では、一定区域内の約500か所で乗降可能なオンデマンド交通²³の実証運行のほか、鉄道やバス、タクシー、カーシェア²⁵を含む多様な交通手段を検索、手配が可能となるサービスを提供するなど、新たな取組の導入に向けた検討が進められています。

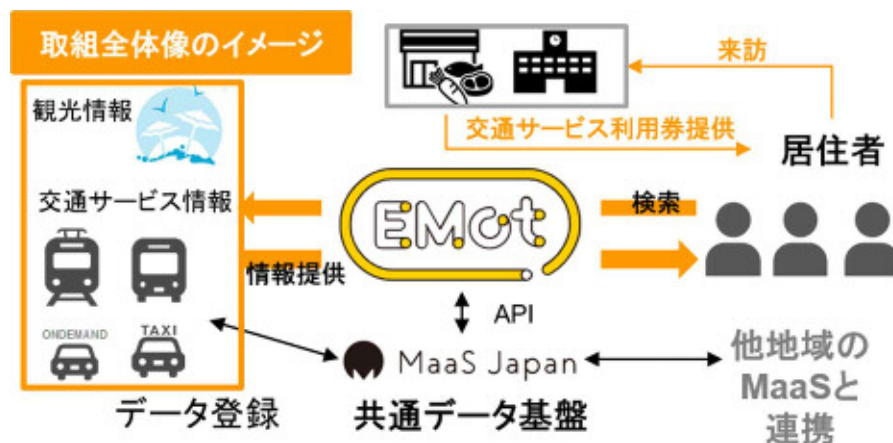


図 しんゆりMaaS実証実験の取組全体像イメージ
(出典)国土交通省 「令和2年度 日本版MaaS推進・支援事業38事業について」

3.6 新型コロナウイルス感染症による影響

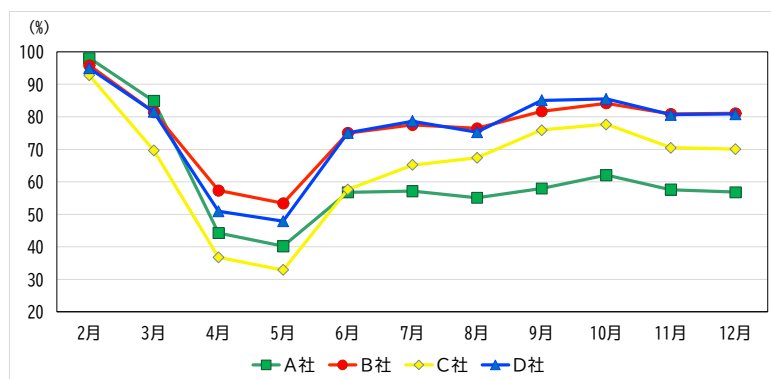
新型コロナウイルス感染症により、利用者の意識や移動ニーズに大きな変化を及ぼしており、地域公共交通²に対し多大な影響を与えていることから、その影響について次のとおり整理します。

- 社会変容による公共交通利用の変化

- ・ 令和2年4月～5月の緊急事態宣言以降、鉄道、路線バス¹、タクシー等の各公共交通³機関における利用者数は、前年同月と比較して著しく減少し、7月時点においても30%前後の減少となっています。
- ・ 近年の働き方改革⁴の推進により、在宅勤務⁶やテレワーク⁷が全国的に進められ、導入企業が年々増加傾向にあることから、通勤を目的とした利用者が減少する中、新型コロナウイルス感染防止の観点からも更なる増加が見込まれることから、輸送需要の変化に対応する必要があります。
- ・ 働き方以外においても新型コロナウイルスの感染症に伴う「新たな生活様式⁵」が浸透してきており、外出自粛など移動の機会についても影響が及んでいることから、今後、これらの状況を踏まえた取組を推進していく必要があります。
- ・ 新型コロナウイルス感染防止の観点から、各交通事業者において換気や消毒、飛沫防止などの対策が実施されているところであり、利用者側においても、自らが取り組むオフピーク通勤^{2・6}の推進等により通勤の分散化を図るなど、誰もが安全に安心して利用できる地域公共交通環境の実現を図る必要があります。

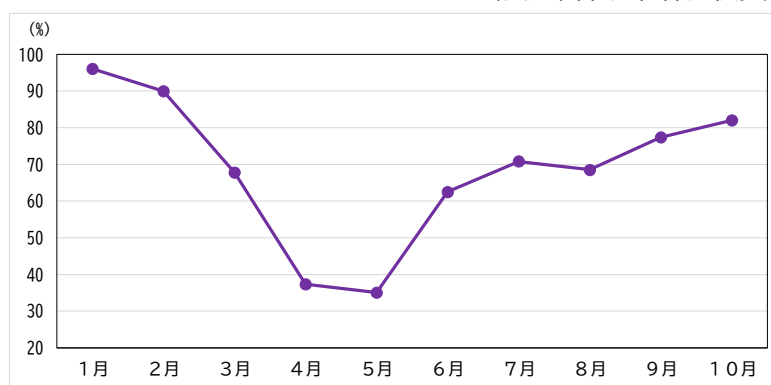
(1) 路線バス、タクシー、コミュニティ交通⁹における輸送人員の推移

令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大により、市域における輸送人員（前年同月比）は緊急事態宣言以降の5月時点で、路線バス¹が約50%減、タクシーで約65%減、コミュニティ交通で約60%減となるなど、前年同月と比較して著しく減少している状況です。



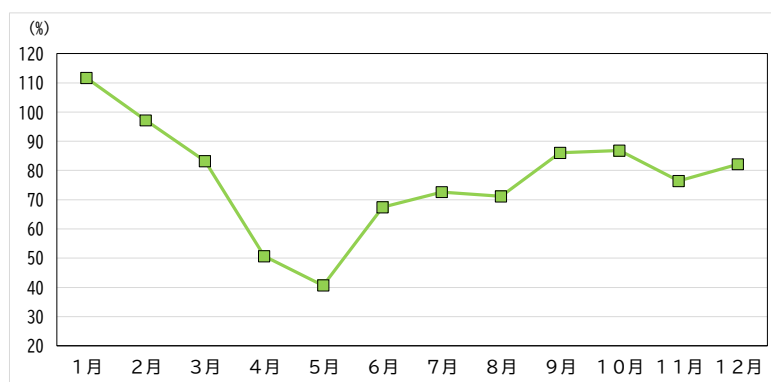
【再掲】図 市内を運行する路線バスの輸送人員 令和元年度－2年度比較

（出典）各事業者提供資料に基づき作成



【再掲】図 市内を運行するタクシーの輸送人員 令和元年度－2年度比較

（出典）各事業者提供資料に基づき作成



【再掲】図 市内を運行するコミュニティ交通（高石・長尾台地区）の輸送人員

令和元年度－2年度比較

（出典）各事業者提供資料に基づき作成

(2) 新型コロナウイルスの感染拡大による市内広域拠点の滞留の変化

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う、「新しい生活様式⁵」の浸透などにより、外出・移動が減少傾向となっています。

市内広域拠点の時間帯別滞留人口をみると、川崎駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺では、日中の滞留人口が減少しています。

また、武蔵小杉駅周辺では、朝のピーク時や夜間の滞留人口が減少しています。

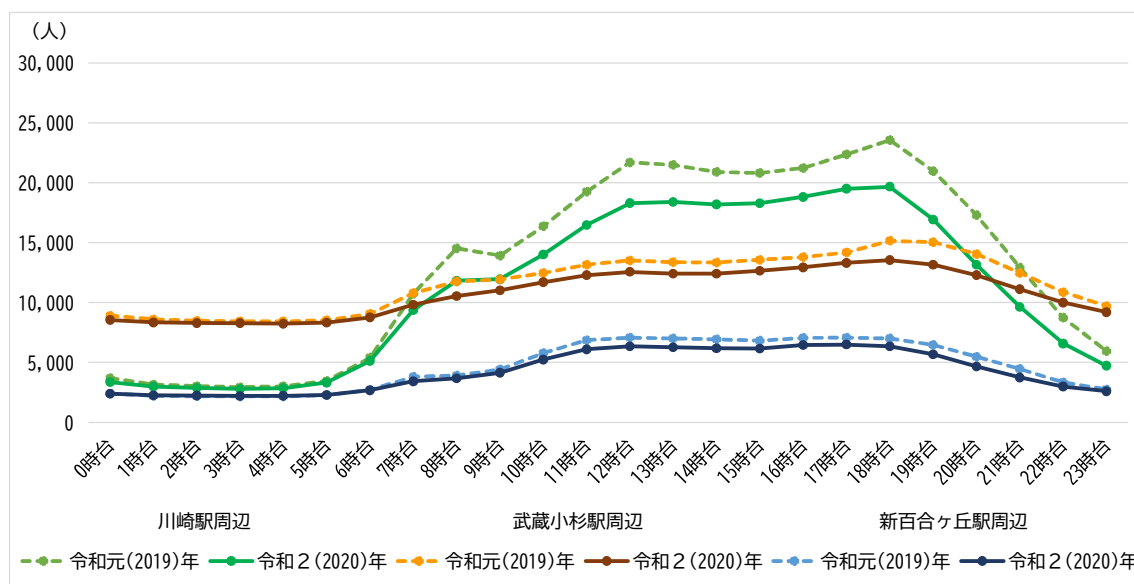


図 市内の主要箇所における時間帯別滞留人口の前年比較

(出典)「モバイル空間統計 人口統計マップ※」(株式会社ドコモインサイトマーケティング)

(※) 各1時間当たりの鉄道駅が含まれる500mメッシュの滞在人口を、令和元(2019)年と令和2(2020)年9月の平日平均値と比較して示したもの。

なお、滞在人口には、来訪者のほかに居住者も含まれている。

4.1 本市の地域公共交通の現状と課題のまとめ

「3 地域公共交通を取り巻く状況」で整理した本市の地域公共交通²の現状を踏まえつつ、「川崎市総合都市交通計画」に示す施策の方向性を実現するうえでの課題を次のとおり整理します。

(1) 変化する輸送需要への対応

- 輸送需要の変化
 - ・ 殿町国際戦略拠点キングスカイフロントや東扇島等の臨海部における事業所数及び就業人口の増加傾向を踏まえた対応が求められています。
 - ・ 夜間及び昼間人口の増加に加え、バスの利用割合が高い年齢層の増加により、路線バス¹の利用者数が増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症による影響が生じています。
 - ・ 昼のオフピーク時間帯の「自宅－私事」での利用増加が見込まれるなど、目的に応じた輸送需要への対応を行う必要があります。
 - ・ 高齢化の進展により、今後、更なる高齢者の利用増加が想定されます。
- 路線バスの運転者不足
 - ・ 自動車運転従事者の有効求人倍率が増加や、第二種大型自動車運転免許^{2,7}保有者の減少により、路線バス運行を担う運転者の確保が難しくなっており、今後、現状の路線バスの運行維持が懸念されます。
- 新型コロナウイルス感染症による社会変容への対応
 - ・ 近年の働き方改革⁴の推進により、在宅勤務⁶やテレワーク⁷が推進されつつある中、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新しい生活様式⁵」の浸透により、「通勤・通学」利用が減少し、地域公共交通に対し、影響を及ぼしています。また、時差通勤^{1,3}の推進によるピーク時間帯の分散化や、在宅活動の増加による生活圏での日中の移動の高まりなどが想定されます。

→ 変化する輸送需要に対し、地域交通の基幹的な役割を担う路線バスを中心に利用実態等を踏まえた効率的・効果的なネットワークを形成するとともに、誰もが安全に安心して利用できる公共交通の維持・確保に取り組んでいく必要があります

(2) まちづくりとの連携

- 基盤整備・開発事業の進捗
 - ・ 鉄道や道路の整備により、新たな人の流れ、移動ニーズの発生が想定されるほか、再開発事業等と関連した駅前広場整備が進むことで、道路整備と合わせて駅アクセスの向上や路線検討等の契機となることが想定されます。
- 上位計画等との連携
 - ・ 上位計画や関連計画で位置付けられた、「脱炭素化に向けたまちづくり」や「臨海部の交通機能強化」など、地域にあったまちづくりと連携した取組が求められています。



→ 現在、検討が進められている基盤整備・開発事業をはじめ、まちづくりの計画段階から交通事業者と連携し、新たに整備される駅前広場等を活用しつつ、上位計画・関連計画の方向性と整合のもと、交通サービスの提供を図っていく必要があります

(3) 利用環境の整備・改善

- バス利用者の意見・要望への対応
 - ・ 路線バス¹の利用に関する要望として、道路混雑による遅延や、運行本数、バスがいつ来るかわからないと指摘する意見が多い状況です。また、川崎駅東口周辺では荷捌き車両の駐停車などによって生じる走行環境の阻害も散見されています。
 - ・ 川崎区については、車内混雑に関する意見の割合が高く、車内の混雑緩和に係る取組を図る必要があります。
- 利用者が快適に利用できる環境整備
 - ・ 発着するバスの運行が特に多い川崎駅東口駅前広場では、一部の乗り場における運行本数の集中により、停留所の混雑が見受けられているほか、同一方面への乗り場が複数個所に分散されているなど、利用者が快適に利用できる環境整備を行う必要があります。



→ 走行環境改善による定時性の確保や、利用者が快適に利用できる環境を整える必要があります

(4) 多様化するニーズなどへの対応

- 高齢化の進展による公共交通³需要の高まり
 - ・ 高齢者の免許非保有者及び免許返納数は近年大幅な増加傾向にあることや、医療施設等へのバス利用発生集中量が増加しており、自動車に代わる移動手段の確保が望まれます。
- 路線バス¹では対応困難な地域における取組
 - ・ 路線バスの運行が困難な地域においてはコミュニティ交通⁹の導入を行っており、導入の検討している地区も4地区存在し、北部地域が多い状況となっています。
- 企業送迎バス等の活用
 - ・ 通勤時間帯の川崎駅東口バスターミナルが飽和状態であることから、路線バスの増便が困難となっています。臨海部では、通勤手段として企業送迎バスを導入している企業が多く、通勤の一端を担う企業バスの活用を図ることにより、路線バスの負担軽減を進めていく必要があります。



→社会環境の変化により市民ニーズが多様化する中、地域における交通資源等の活用や、技術開発を踏まえた新たな交通サービスの導入を図ることにより、地域特性に応じたよりきめ細かな移動手段等の確保が求められています

5 目指すべき将来像

5.1 計画の基本方針

上位計画や関連計画に示されたまちづくり、交通施策の方向性、及び「4 課題の整理」における地域公共交通²の課題を踏まえ、計画の基本方針を次のように設定します。

- 上位計画（川崎市総合計画＜第2期実施計画＞）
 - ・ 都市構造の考え方において、魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの更なる推進と、身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりに取り組むこととしています。
 - ・ また、持続可能なまちづくりに向け効率的、効果的な交通体系の構築を推進することとしており、将来の人口減少・超高齢化社会の到来等を見据えた中で、市民の日常生活を支える身近な生活エリアの交通環境などの整備の重要性がこれまで以上に高まるものとしています。
 - ・ 身近な交通環境等においては、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進し、多様な主体との連携による持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を進めることとしています。
- 総合都市交通計画
 - ・ 交通政策の目標として、「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」、「誰もが安全・安心・快適に利用できる交通環境の整備」、「災害に強い交通環境の整備」、「地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備」、「地球にやさしい交通環境の整備」の5つが定められています。
- 地域公共交通の課題
 - ・ 「変化する輸送需要への対応」、「まちづくりとの連携」、「利用環境の整備・改善」、「多様化するニーズなどへの対応」の4つを主な課題として整理し、関連する基盤整備や開発事業における進捗状況との整合や、利用者からの意見等を踏まえながら、誰もが安心して利用できる環境を整備するため、効率的・効果的なネットワークの構築を図る必要があります。

5.2 目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像

上位計画に示される4つの生活行動圏を単位として、駅を中心とする地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

地域公共交通ネットワークは、総合都市交通計画に基づく「鉄道ネットワーク」に、拠点間を結ぶ「基幹バスネットワーク」と拠点や鉄道駅、各種施設間を結び基幹バスネットワークを補完する「地域バスネットワーク」、さらに地域内の施設や路線バス¹へのアクセスを確保する「地区コミュニティ交通」の4つが階層的に構成され、相互に連携しながら構築することを目指します。

また、現在の路線バスネットワークは、市内各地に限らず隣接都市の鉄道駅等に広がる路線網が形成されていることを踏まえ、隣接都市の鉄道駅へのアクセス路線の維持を進めます。

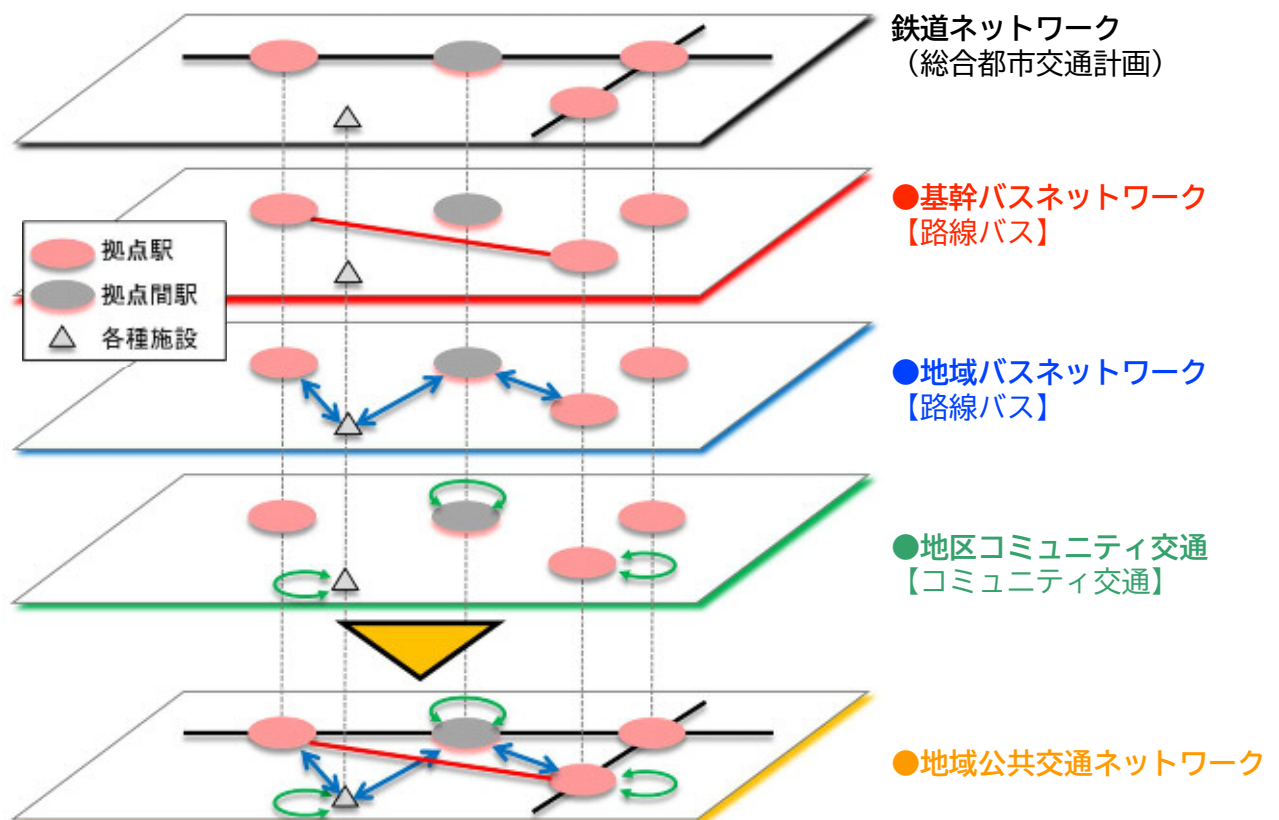


図 将来の目指すべき地域公共交通ネットワークの考え方

(1) 基幹バスネットワーク形成に向けた考え方

●生活行動圏を越えて市域の拠点駅等を結び、鉄道とともに骨格を成し、多くの沿線地域の移動を支えるネットワークを形成する

- ・「現在の運行本数」及び「移動傾向」をはじめ、「基盤整備や開発事業」、「エリア間移動のリダンダンシー（複数経路の確保）」、「交通事業者の運行動向」を総合的に捉えながら、基幹バスネットワークの形成を目指していきます。
- ・基幹バスネットワークを構成する路線は、鉄道のような輸送力や定時性、速達性を確保する取組が求められることから、特にピーク時における速達性や定時性に配慮した取組により、利便性の向上を図ります。

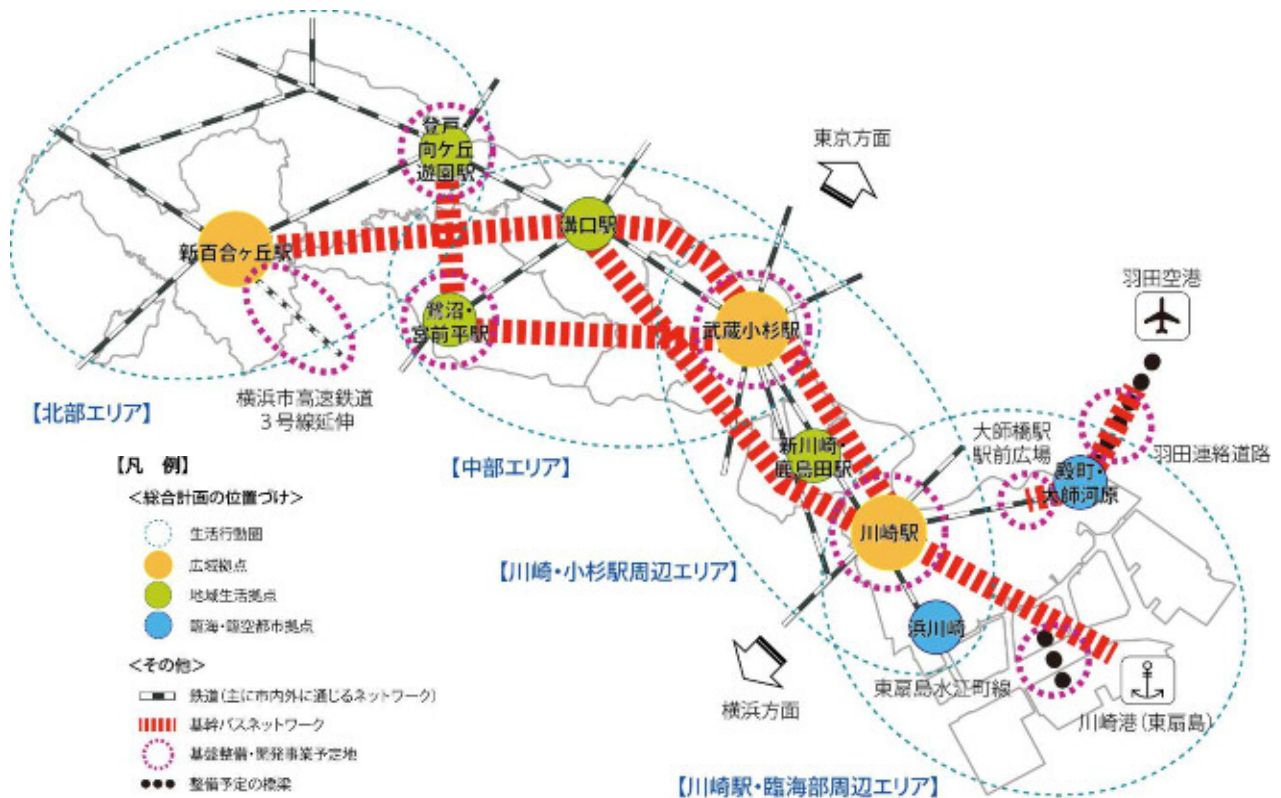
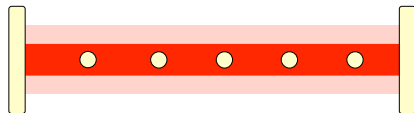
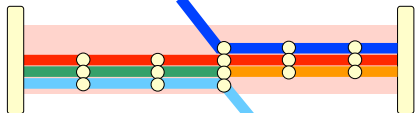


図 将来の目指すべき基幹バスネットワーク形成イメージ

主な取組	・ 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（鷺沼駅周辺再整備、大師橋駅駅前交通広場整備、横浜市高速鉄道3号線の延伸など） ・ BRT²⁸の導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上 ・ 長大路線における運行効率化（大師橋駅を活用したフィーダー²⁹化による川崎への集中を分散） ・ 川崎駅東口周辺における駐車対策の推進 ・ 交通流動の改善（バスベイ³⁰設置等）
担うべき交通手段	・ 路線バス¹
備考	・ 基幹バスネットワークの運行形態については、必ずしも一つの系統により拠点・起終点間を結ぶ形態ではなく、複数の系統で構成して一定の運行本数を確保する形態も採用するなど、地域の利用実態等に応じて適切な運行形態を設定します。 ・ また、前ページのネットワークは特定の路線・系統を示したものではありません。 一つの系統が起終点間を結ぶ形態   起終点となる拠点のバス停  途中停留所  基幹バスネットワーク  系統A 複数の系統により拠点間で一定の本数を確保する形態   起終点となる拠点のバス停  途中停留所  基幹バスネットワーク  系統A  系統B  系統C  系統D  系統E

(2) 地域バスネットワーク形成に向けた考え方

●地域特性に応じ、鉄道駅と住宅地、公共公益施設等をつなぐバス路線で、主に生活行動圏内の移動を支えるネットワークを形成する

- ・ 身近な鉄道駅と住宅地、公共公益施設等への移動を中心に、「路線バス¹」の走行環境¹「利用者の特性」「開発動向」などの地域特性を踏まえ、地域バスネットワークの形成を目指していきます。
- ・ 地域バスネットワークを構成する路線は、重複路線等におけるバス事業者間の調整による運行の見直しや、長大路線における運行効率化により、バスの輸送資源を生み出し、基盤整備や開発事業を踏まえ、路線の新設などを行っていきます。
- ・ なお、路線の新設などにあたり、路線バス社会実験制度¹⁴を活用するなど、地域交通ネットワークの形成に向けた取組を推進します。

(本市の基本的な考え方)

- ・ 基幹バスネットワークを踏まえ、鉄道駅と住宅地、公共公益施設を結ぶ路線により地域バスネットワークの形成を目指していきます。

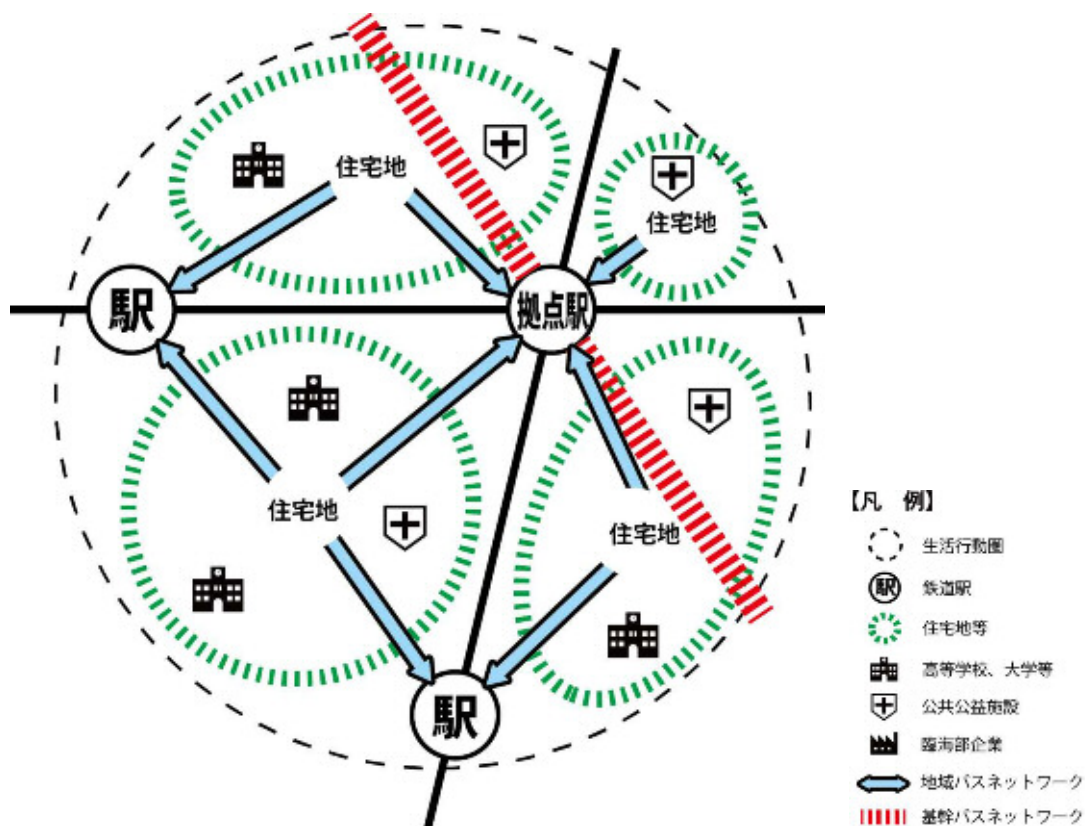


図 将来の目指すべき地域バスネットワーク形成の概念図

(臨海部方面の考え方)

- ・ 基幹バスネットワークを踏まえ、川崎駅と住宅地、公共公益施設等をつなぐ路線について、大師橋駅駅前交通広場の整備の機会を捉え、川崎駅及び大師橋駅と臨海部をつなぐ路線を適切に組み合わせることにより地域バスネットワークの形成を目指していきます。

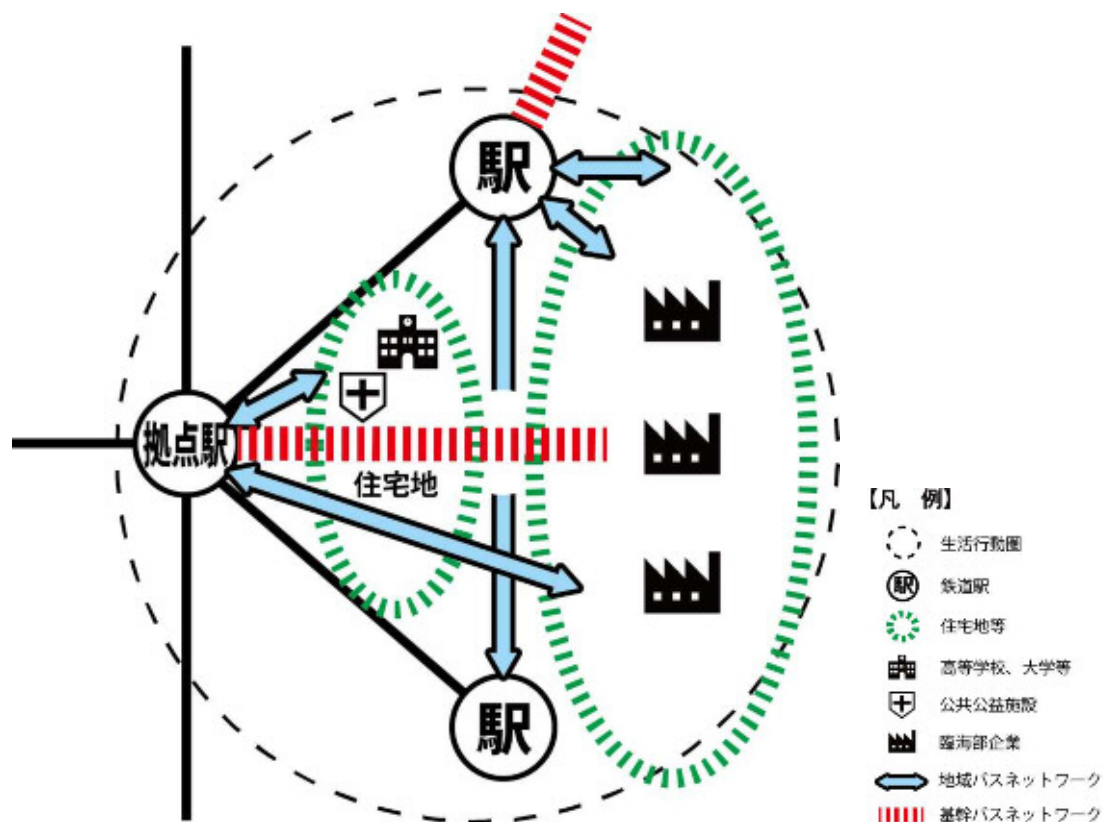


図 将来の目指すべき地域バスネットワーク形成の概念図

主な取組	・ 長大路線における運行効率化 ・ 重複路線等における運行調整による効率化 ・ 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 (鷺沼駅周辺再整備、大師橋駅駅前交通広場整備、横浜市高速鉄道3号線の延伸など)
担うべき交通手段	・ 路線バス¹

(3) 地区コミュニティ交通の考え方

●路線バス¹を利用しづらい住宅地から鉄道駅や生活施設等への移動を補完する交通で、地域特性に応じて身近な生活の移動を支える交通手段（地域の取組状況に応じて反映）

- ・ 鉄道駅へのアクセスは路線バスを基本としながらも、路線バスが利用しづらい地域において、地域主体のコミュニティ交通⁹導入に向けた取組に対し、「地域ニーズ」、「地域の道路状況」、「周辺の公共交通³」、「地域住民の高齢化状況」、「地域の地形（高低差）」などの地域特性に応じた支援を行っています。
- ・ 地区コミュニティ交通では、地域ニーズを的確かつ迅速に把握しながら、多様な主体と連携し、様々な運行手法の活用により交通手段の確保を進めています。

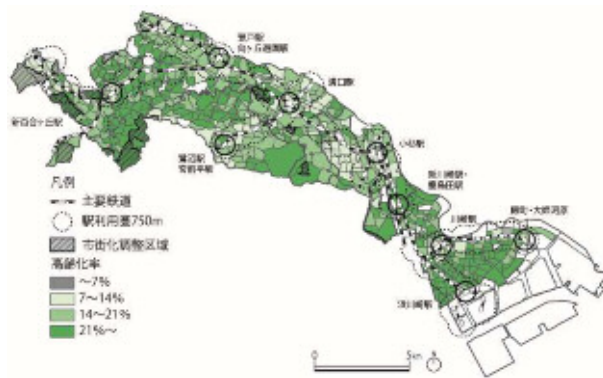


図 町丁目別高齢化率（平成27（2015）年）

図 市内の地形概況図

（出典）「川崎市都市計画マスタープラン」

主な取組	・ 地域の輸送資源の活用 ・ 様々な運行手法の活用 ・ 地域交通⁸の技術的・資金的支援の見直し ・ 地域交通の導入に向けた取組手順の見直し
担うべき交通手段	・ コミュニティ交通

6

目標および目標達成のための施策・事業

6.1 目標および目標達成のための施策・事業

(1) 計画の目標

地域公共交通²の現状と課題及び本計画の基本方針を踏まえ、計画の目標を次のとおり設定します。

1) 目標1：効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

- ◆ 社会変容や就業人口の増加及び高齢化の進展などによる路線バス¹の輸送需要の変化などを踏まえた効率的・効果的なネットワークの形成を目指します。
- ◆ 基盤整備や開発事業の進捗を踏まえ、駅アクセスの向上や地域の交通機能強化への対応、新たな基盤整備を念頭にした効果的なネットワークの形成を目指します。
- ◆ 市民ニーズが多様化する中で、地域特性に応じた移動手段等の確保を目指します。

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

- ◆ バス利用が集中する川崎駅東口周辺をはじめ、効率的・効果的な路線バスネットワークの形成にも資する、安心・安全に利用できる環境整備を目指します。
- ◆ 駅前広場整備の機会を捉え、交通結節機能の強化を図るなど、地域にあったまちづくりと連携した交通環境整備を目指します。
- ◆ バス利用者からの意見・ニーズを踏まえ、利用者にとってわかりやすい乗り場配置など、利用者が安心して利用できる環境整備を目指します。

3) 目標3：快適で利用しやすい輸送環境整備の推進

- ◆ バス利用者からの意見・ニーズを踏まえ、走行環境改善による定時性の確保や車内混雑の緩和など、利用者が安心して利用できる環境整備を目指します。
- ◆ バスの利用傾向を踏まえ、急行便の設定により輸送サービスの快適性を向上するなど、快適に利用できる環境整備を目指します。
- ◆ 公共交通³機関の利用促進や環境に配慮した車両の導入により、脱炭素化に向けた環境にやさしい環境整備を目指します。
- ◆ ノンステップバス¹⁵やユニバーサルデザインタクシー¹⁶など、高齢者や障がい者等に配慮した車両の導入により、誰もが安心・安全で快適に利用できる交通環境の整備を目指します。

4) 目標4：地域特性に応じた移動ニーズへの対応

- ◆ 少子高齢化の進展や免許返納の増加、働き方改革⁴の推進などによる社会状況の環境変化によって、市民ニーズが多様化し、輸送需要が変化しつつある中で、路線バス¹による対応が困難な地域に対し、地域における輸送資源の活用を図ることで、地域特性に応じたよりきめ細かい移動手段の確保を目指します。

(2) 目標達成のための施策・事業

目標を達成するための施策及び事業については、次のとおり設定し、行政である本市が主体となって交通事業者等と連携し、各施策・事業に取り組んでいきます。

1) 目標1に関する施策・事業

効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

基盤整備や開発事業、横浜市高速鉄道3号線の延伸等の進捗を踏まえ、路線バス¹の利用実態等に応じて輸送力の確保や効率化、分散化を進めるため、次の施策及び事業を展開します。

● 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

基盤整備や開発事業の進捗を踏まえ、駅アクセスの向上や地域の交通機能強化への対応を図るとともに、ピーク時を中心とした臨海部におけるバス車内の混雑や長時間乗車などの課題へ対応していくために、次の事業を実施します。

<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 BRT²⁸の導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上
- 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

● 施策（２）路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化

運行距離の長い路線における定時性の確保や、複数の事業者により系統が重複している区間での利便性の向上に向けて、路線バスの利用実態等を踏まえながら、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 長大路線における運行効率化
- ② 重複路線等における運行計画の調整による効率化

● 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

横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据え、新たな移動ニーズが発生することを念頭に、将来の効率的・効果的なバスネットワークの構築に向け、次の事業を実施します。

<事業>

- 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

2) 目標2に関する施策・事業

活力あるまちづくりに資する交通環境整備の推進

駅前広場の整備にあわせ、効率的・効果的なネットワークの形成を支えるための交通結節機能を強化するとともに、利用が集中する川崎駅東口周辺の交通利用環境の向上を図りつつ、最新のICT²²等を活用しながら、公共交通³への利用促進を図っていくために、次の施策及び事業を展開します。

● 施策（１）駅前広場の整備にあわせた交通結節機能の強化

新たな駅前広場の整備が進められる中、鉄道駅における鉄道と路線バス¹等との乗換えを円滑なものとしていくために、次の事業を実施します。

<事業>

① 駅前広場の整備にあわせた乗換えの利便性向上

● 施策（２）川崎駅周辺における交通利用環境の向上

川崎駅周辺に集中する路線バスの走行環境や、一部の停留所への運行便数の集中による停留所の混雑について改善を図っていくために、次の事業を実施します。

<事業>

① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善

② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上

③ 川崎駅東口周辺における駐車対策の推進

● 施策（３）ICT等を活用した地域公共交通の利用促進

バスがいつ来るかわからないといった要望への対応や、バスを移動手段として認知していただけるよう、最新のICT等を活用しながら路線バスの利用促進を図っていくために、次の事業を実施します。

<事業>

① 停留所における情報提供の充実

② MaaS²⁴の活用

③ 多様な資源・媒体を活用した利用促進

3) 目標3に関する施策・事業

快適で利用しやすい輸送環境整備の推進

路線バス¹の利用に関する御要望への対応や、利用者や地球環境に優しい交通環境の整備を目指し、次の施策及び事業を展開します。

● 施策（１）定時性確保に向けた交通環境の改善

バス利用者からの御意見・御要望として多いバスの定時性の確保に対し、支障となる様々な問題への対応を図りながら走行環境を改善していくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 小川町バス乗降場適正利用の推進
- ② 交通流動の改善

● 施策（２）輸送サービスの快適性向上

利用者の多い系統でピーク時を中心にみられる、起点バス停から終点バス停までの継続した車内混雑の改善や、利用者における着席志向へ対応していくために、次の事業を実施します。

<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

● 施策（３）ひとや環境にやさしい交通環境の整備

少子高齢化の進展などを背景に、高齢者、障がい者をはじめとした誰もが利用しやすい公共交通³や、上位計画や関連計画などで位置付けられた脱炭素化に向けたまちづくりを推進していくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① バス待ち環境の改善
- ② ユニバーサルデザイン³¹による交通結節点等の整備
- ③ ひとや環境に配慮した車両の導入
- ④ オフピーク通勤²⁶の推進
- ⑤ 高齢者の外出しやすい交通環境の整備

4) 目標4に関する施策・事業

地域特性に応じた移動ニーズへの対応

社会状況の環境変化により市民ニーズが多様化する中、多様な主体と連携を図り、地域における輸送資源を活用するなど、地域特性に応じたよりきめ細かい交通手段の確保を目指して、次の施策及び事業を展開します。

● 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

高齢化が進展し、新たな路線バス¹需要が見込まれる中、起伏が多い地形や狭あいな道路により路線バスの運行が困難な地域において交通手段の確保を図っていくために、次の事業を実施します。

<事業>

- ① 地域の輸送資源の活用
- ② 様々な運行手法の活用

● 施策（２）地域支援の効率的・効果的手法の導入

地域協議会による主体的な交通手段の確保に関する取組を効率的・効果的に支援していくために、次の事業を実施します。

<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

地域公共交通²の課題と計画の基本方針、目標及び目標を達成するための施策・事業については、下図のとおり設定します。

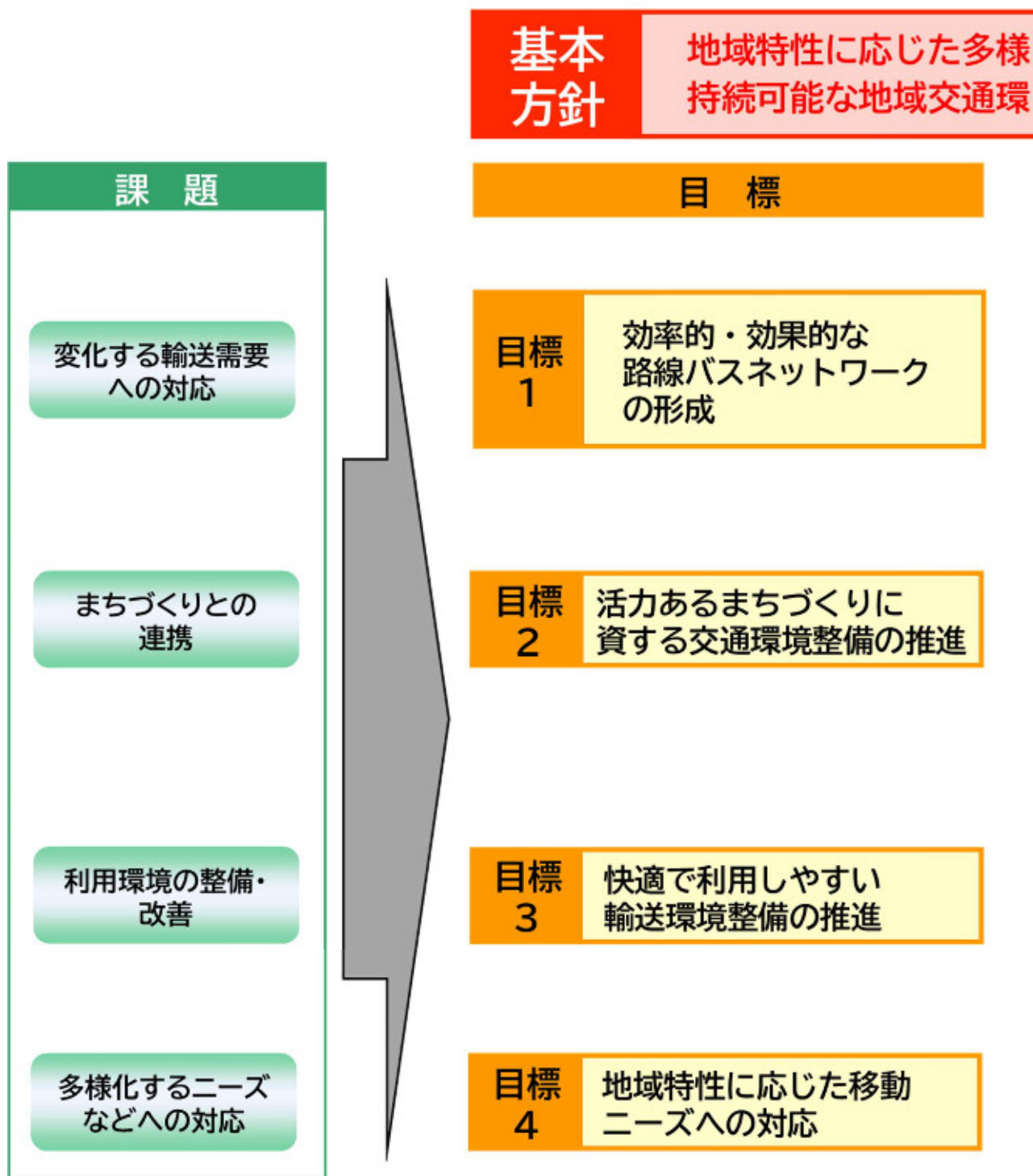


図 地域公共交通の課題・計画の基本方針

な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、境の向上を目指す。



・ 目標と目標達成のための施策・事業

6.2 事業内容

(1) 目標1「効率的・効果的なバスネットワークの形成」に関する施策・事業

目標・施策	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			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者、 道路管理者、 交通管理者	実施時期	令和3～4年度	令和5～7年度
			路線新設に向けた 検討	新規路線運行・ 継続検討

鉄道や道路の整備により、新たな人の流れや移動ニーズの発生が想定されるほか、開発事業と関連した駅前広場整備が進むことで、駅アクセスの向上やバス路線新設の契機となることが想定されます。

このため、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¹⁴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ります。



図 路線バスネットワークの充実 イメージ図

(出典)鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針



図 羽田連絡道路イメージパース

(出典)川崎市資料

関連する事業	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 1-(2)-① 長大路線における運行効率化 2-(1)-① 駅前広場の整備に合わせた乗換えの利便性向上
その他(備考)	

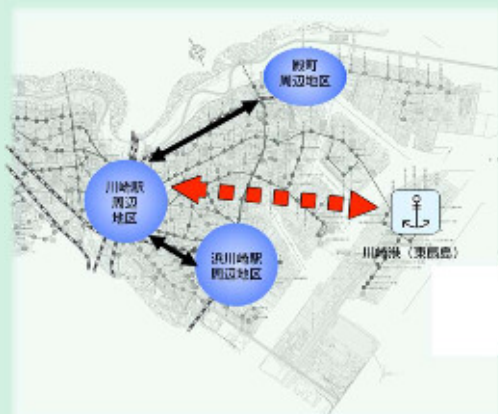
目標・施策	目標１－施策（１） 効率的・効果的なネットワーク形成に資する新規路線・路線の見直し			
事業	② BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上			
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			BRT導入に向けた検討等	BRT運行・既存路線の再編検討

臨海部へのアクセスについては、川崎駅からのバス交通への依存度が高く、ピーク時におけるバス車内の混雑や長時間乗車が課題となっており、交通環境の改善が求められています。また、京急大師線とＪＲ南武支線から離れた臨海部中央部への基幹的交通軸が形成されていないことなども課題となっています。

このため、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、BRT²⁸導入に向けた取組等により輸送力、速達性の向上を図ります。

< BRT導入により期待される主な効果 >

- ・路線バス¹の機能強化として、既存の道路を活用し、①連節バスの導入及び急行運転、②PTPS³²搭載車両の差別化による効果的な運用、③路上駐車削減による専用・優先レーンの効果的な運用、などにより輸送力、速達性を向上
- ・公共交通³の利用促進及び環境に配慮された車両の導入による交通分野での低炭素化を促進
- ・通勤ピーク時における川崎駅東口駅前広場の混雑や、路線バスの長蛇の乗車待ち・乗りこぼしの改善等、通勤環境を改善

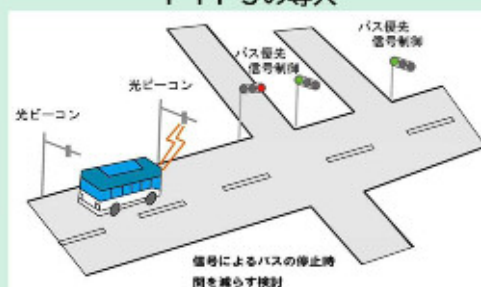


連節バス イメージ



〔出典〕日野自動車ホームページ

PTPSの導入



〔出典〕川崎市「都市計画道路網の見直し方針」、平成30年3月改定

図 BRT導入イメージ

関連する事業	2-(2)-② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上 2-(2)-③ 駐車対策の推進、3-(1)-② 交通流動の改善 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 3-(3)-③ ひとや環境に配慮した車両の導入
その他(備考)	

目標・施策	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	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			
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア			
実施主体	行政	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			交通結節点整備に向けた取組の推進	

臨海部へのアクセスについては、交通拠点及び拠点間を結ぶ主要な交通となる基幹的交通軸等の形成により効率的な移動の実現を目指します。その中で、交通ネットワークの形成を効果的なものとするためには、交通結節機能の強化を図る必要があります。

また、新たな交通結節点から臨海部地域へのバス路線の導入は、現在の川崎駅を起点としたバス路線における混雑の分散化にも寄与することが期待されます。

このため、駅前交通広場の整備を予定している京急大師線大師橋駅等の交通拠点の整備を進めます。



図 大師橋駅駅前交通広場イメージパース及び設計図

関連する事業	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-(2)-① 長大路線における運行効率化 2-(1)-① 駅前広場の整備に合わせた乗換えの利便性向上
その他(備考)	

目標・施策	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			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 バス事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			運行計画検討・各事業者との調整・運行計画実行	

運行距離の長い路線においては、ある地点で発生した遅延が伝播し、定時性の確保が課題となっています。

このため、路線バス¹現在の運行本数等を把握し、その情報を基にバス事業者と協議を行いながら、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します。

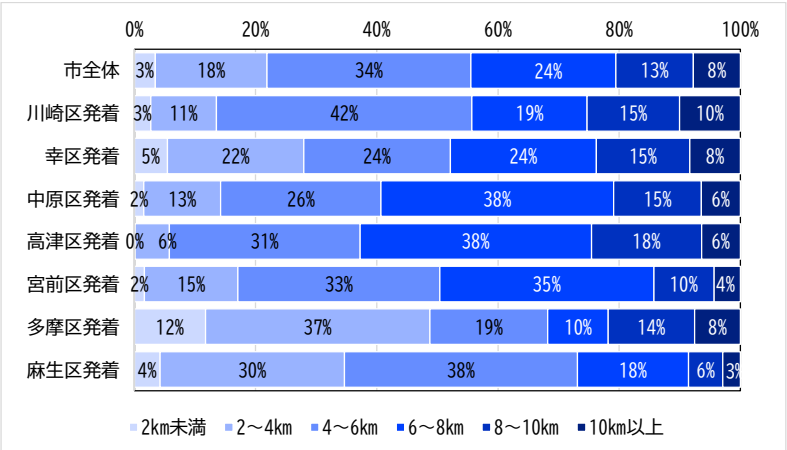


図 市内各区分発着路線の運行距離帯別の運行便数の構成比率（令和２年４月１日現在）
（出典）各社時刻表に基づき作成

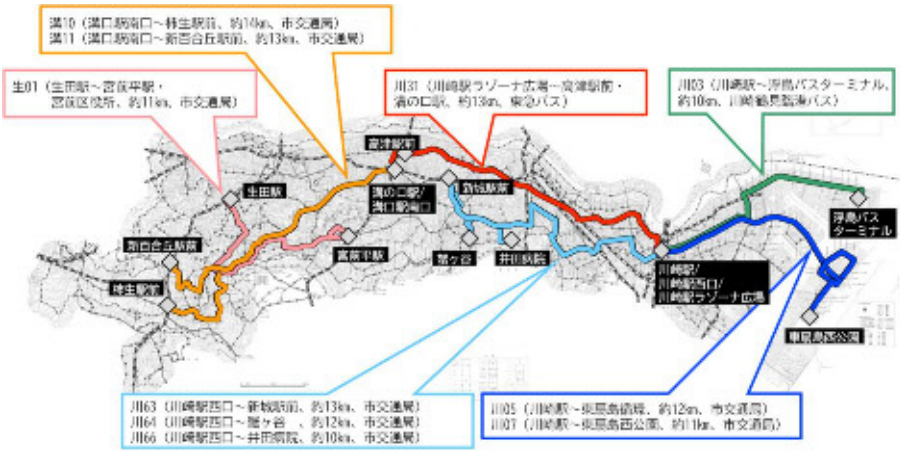


図 市内に起終点がある運行距離の長い路線
※営業所からの入出庫系統を除く

<川崎駅・臨海部周辺エリア>

川崎駅・臨海部周辺エリアについては、比較的距離の長い路線が多く、また、ピーク時のバス車内が混雑している状況です。このため、京急大師線大師橋駅における駅前広場整備を契機に、路線の見直しによる効率的な運行と定時性の確保を目指します。

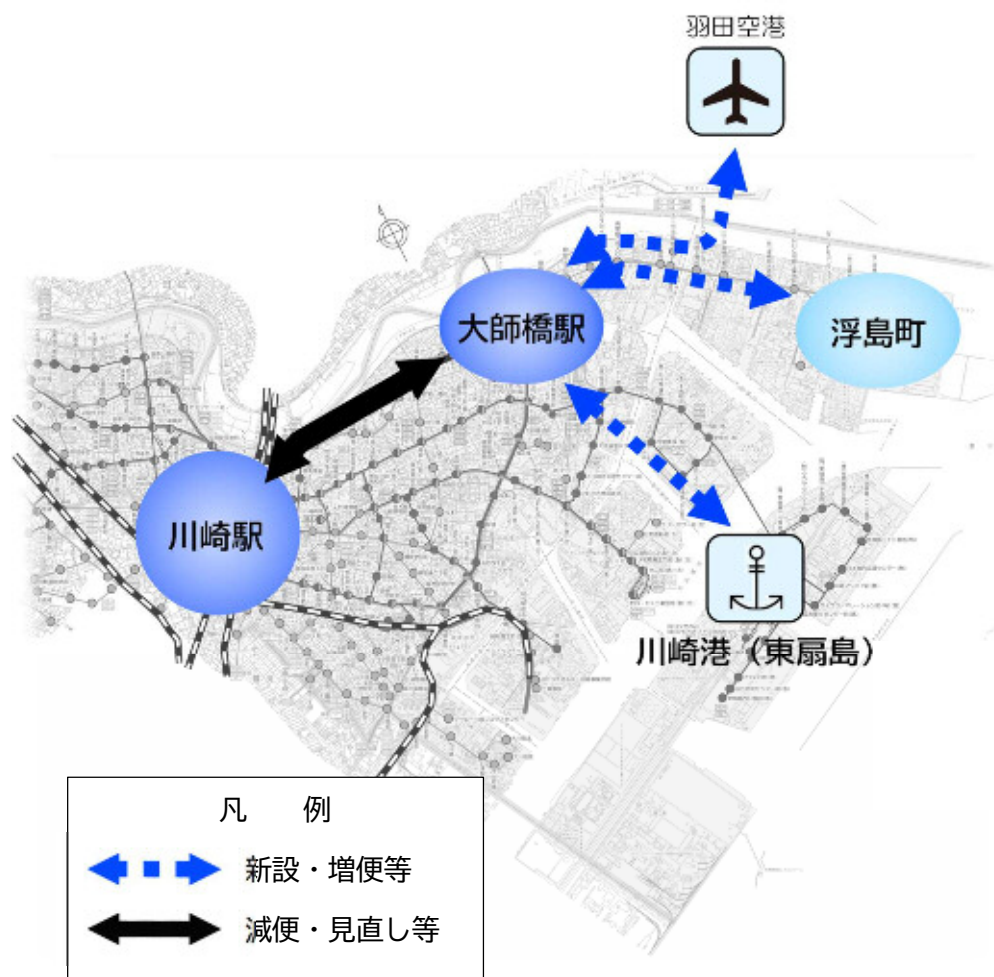


図 川崎駅・臨海部周辺エリアにおけるバス路線イメージ

関連する事業	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-(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 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 2-(1)-① 駅前広場の整備に合わせた乗換えの利便性向上
その他(備考)	

目標・施策	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			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 バス事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			運行計画検討・各事業者との調整・運行計画実行	

バス路線には重複する系統が存在し、中にはダイヤが近接している状況も見受けられていることから、より効率的な運行を行う必要があります。

このため、既存のダイヤや利用実態等を基にこうした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します。

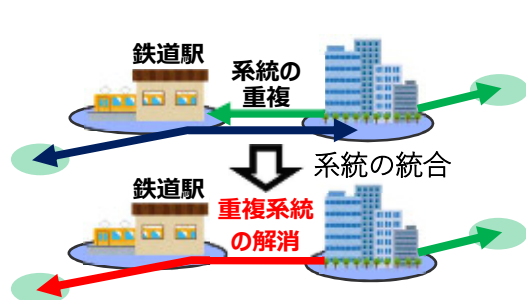


図 重複路線の統合イメージ



図 等間隔運行について

（出典）「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律について」より抜粋

また、学校や病院、企業をはじめとする施設等への運行路線については、直行便等の導入検討により、既存路線の効率化を図ります。



図 直行便等のイメージ

関連する事業	１－（２）－① 長大路線における運行効率化
その他(備考)	

目標・施策	目標１－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			
事業	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			
対象エリア	北部エリア・中部エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			新百合ヶ丘、王禅寺、すすき野エリア等 へのアクセス検討	

鉄道の整備により、新たな人の流れ、移動ニーズの発生が想定されます。
このため、横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据え、各交通事業者と協議・調整を図りながら、バス路線の考え方をとりまとめます。

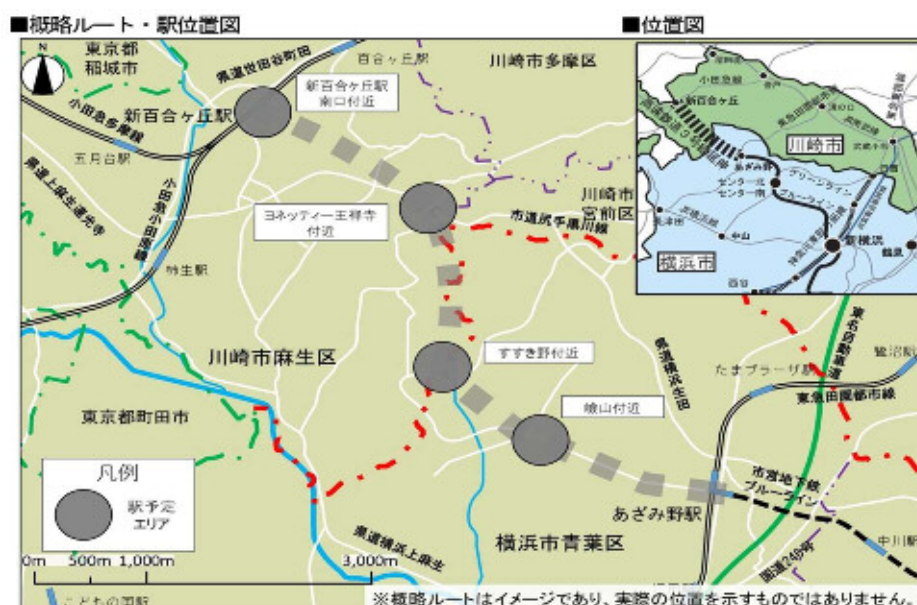


図 横浜市高速鉄道3号線の概略ルート・駅位置図
(出典)川崎市・横浜市報道発表資料(令和2年1月21日)

関連する事業	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
その他(備考)	

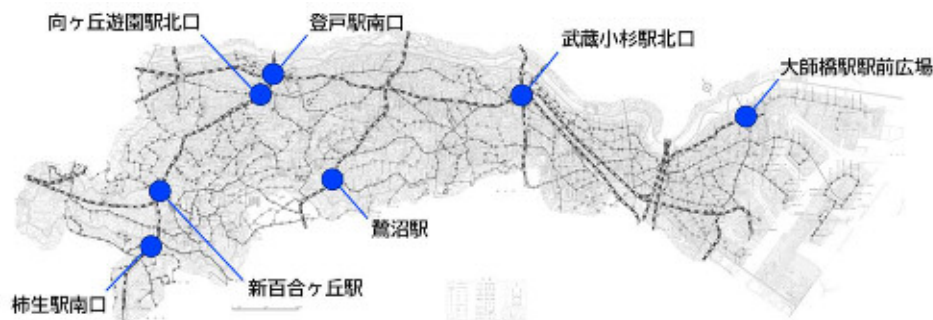
(2) 目標2「活力あるまちづくりに資する交通環境整備の推進」に関する施策・事業

目標・施策	目標2－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	① 駅前広場の整備にあわせた乗換えの利便性向上			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和3～4年度	令和5～7年度
			各事業者との調整	

市街地再開発事業²⁰等と関連した駅前広場整備が進むことで、駅アクセスの向上や路線検討等の契機となることが想定されます。路線バス¹は鉄道端末交通¹⁹手段として利用されている実態を踏まえると、鉄道駅における鉄道と路線バスとの乗換えを円滑にできるようにする必要があります。

現在、検討が進められている鷺沼駅周辺再編整備や登戸土地地区画整理事業²¹などの大規模整備を契機に、鉄道を降りてすぐにバスの情報が得られるような、わかりやすい情報提供案内板や誘導サインの設置など、駅前広場等の整備に併せて駅・停留所相互における乗換えの利便性向上を図ります。

<予定されている主な事業>



川崎駅バス総合案内表示板



東急田園都市線青葉台駅におけるバス総合案内



近鉄大和八木駅における改札頭上案内



関連する事業	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-(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 2-(3)-① 停留所における情報提供の充実
その他(備考)	

目標・施策	目標２－施策（２） 川崎駅周辺における交通利用環境の向上			
事業	① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善			
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア			
実施主体	行政、 バス事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			小川町バス乗降場 上屋整備	利用環境整備に 向けた検討

臨海部では、川崎駅東口駅前広場及び隣接道路からの路線バス^１の増便が困難な中、通勤手段として企業送迎バスを導入している企業が多くあり、通勤の一端を担っています。しかし、企業送迎バスの乗降等によって生じる路線バスの走行環境の阻害も散見されています。

このため、企業送迎バスによる臨海部方面への通勤環境や観光バスなどの利用環境の改善に向けて、乗降場の集約化及び停留所の上屋整備等により小川町バス乗降場の交通環境を改善し、利用者の利便性向上を図るとともに、川崎駅東口周辺道路への過度な集中の是正を図ります。

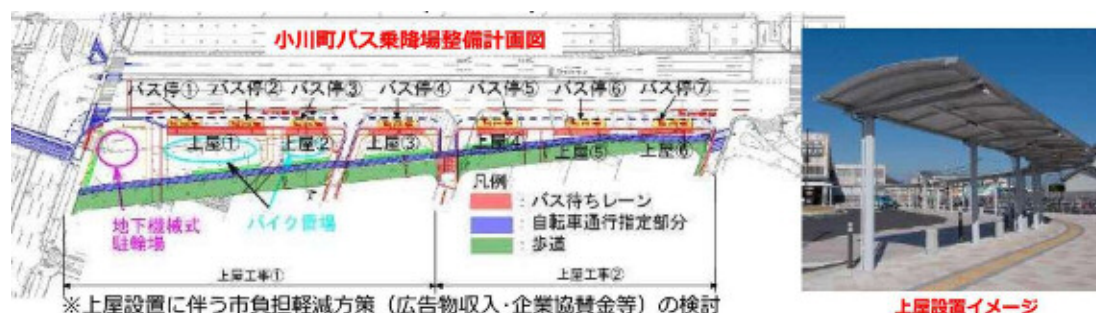


図 小川町バス乗降場整備計画図

(出典)臨海部ビジョンリーディングプロジェクト中間評価【概要説明資料】（令和２年５月２１日）

関連する事業	２-(２)-② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上 ３-(１)-① 小川町バス乗降場適正利用の推進
その他(備考)	

目標・施策	目標２－施策（２） 川崎駅周辺における交通利用環境の向上				
事業	② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上				
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア				
実施主体	行政、 バス事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度	
			適正な乗り場配置に 向けた検討	各事業者 との調整	運用開始

川崎駅東口駅前広場では、市内主要駅の中でも発着するバスの運行本数が市内随一の多さとなっており、一部の停留所については運行便数の集中による停留所の混雑が見受けられているほか、同一方向への乗り場が複数個所に分散しているなど、利用者への環境整備が課題となっています。

一方で、大師橋駅駅前交通広場の整備を契機とした大師橋駅から臨海部方面へのバス路線の導入により、川崎駅を起点としていたバス路線における混雑の分散化にも寄与することが期待されます。

このため、各路線やバス停の利用状況を踏まえつつ、各バス事業者との協議・調整を行いながら、川崎駅東口の利用者の分散化などにより、快適な利用環境の向上を図ります。

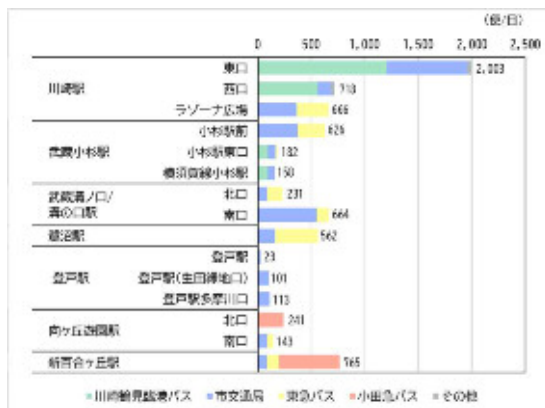


図 市内主要駅から運行するバスの便数
(出典)各社時刻表に基づき作成



図 川崎駅東口のバス乗り場別・事業者別
運行便数 (始発～10:00)
(出典)各社時刻表に基づき作成

関連する事業	1-(1)-③ 臨海部における交通拠点整備による交通結節点の強化 2-(2)-① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善 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
その他(備考)	

目標・施策	目標２－施策（２） 川崎駅周辺における交通利用環境の向上			
事業	③ 川崎駅東口周辺における駐車対策の推進			
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア			
実施主体	行政、 バス事業者、 交通管理者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
				

川崎駅周辺地区においては、商業・飲食店等が立地していることから多くの荷さばき車の路上駐停車が確認されており、幹線道路においてはバス等の公共交通^３が避けて運行するなど、円滑な交通流動を阻害する要因となっています。

このため、幹線道路における公共交通等の円滑な交通流動の確保に向け、市役所通りや新川通りなどにおける駐車対策を推進することにより、駅前の交通混雑を解消し、路線バス^１をはじめとする公共交通の運行環境改善を図ります。



図 交通環境の改善イメージ

関連する事業	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 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
その他(備考)	

目標・施策	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	① 停留所における情報提供の充実			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 バス事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			導入箇所検討・各事業者との調整・導入開始	

路線バス^１の利用に関する要望として、「バスがいつ来るかわからない」という内容について指摘が挙げられています。

こうした中、バスの接近情報や現在の運行位置を確認できるバスロケーションシステム^{３・３}の導入については、待ち時間の把握などバスの利便性を高めることや利用者数の維持・増加が期待されます。

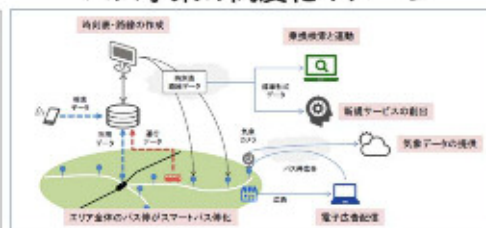
このため、利用者の多い停留所を中心にバスロケーションシステム表示機の導入を促進し、特に同表示機の導入が困難な停留所については、ＱＲコード^{３・４}による情報提供等により、利便性の向上を図ります。

バス停へのＱＲコード設置例



（出典）サンデン交通株式会社ホームページより

スマートバス停を活用したバス事業の高度化イメージ



（出典）みちのりホールディングス記者発表資料より

スマートバス停



（出典）会津バスFacebookより

図 バス停における情報提供の充実例

関連する事業	３-(３)-① バス待ち環境の改善
その他(備考)	

目標・施策	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	② MaaSの活用			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和3～4年度	令和5～7年度
			実証実験を 踏まえた 導入検討	MaaS普及に向けた取組の推進

日常的な混雑の緩和や、路線バス¹の運行が難しい地域への交通手段の確保等へ対応していく中で、多様な交通手段の連携を進めるうえでMaaS^{2,4}を活用していくことが考えられます。

その中で、新百合ヶ丘駅周辺では、MaaSアプリの実証実験や、同アプリを活用した一定区域内の約500か所で乗降可能なオンデマンド交通^{2,3}の実証運行など、新たな取組の導入検討が進められています。

このため、ICT^{2,2}を活用したMaaSの積極的な活用により、公共交通³の利用促進や利用者の利便性向上に向けた取組等を推進します。

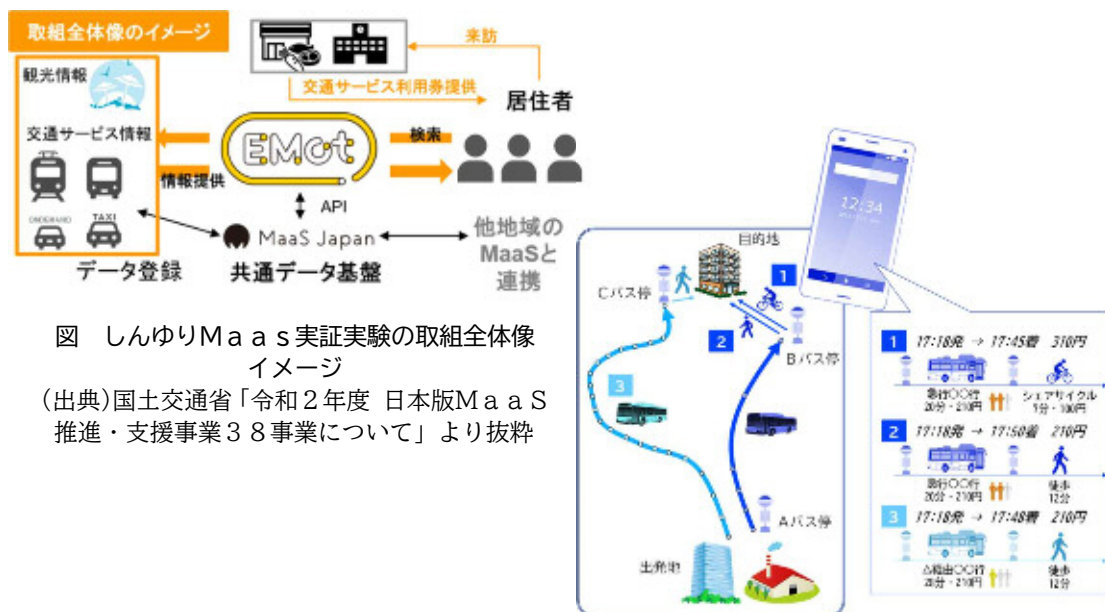


図 通勤型でのMaaSによる情報提供イメージ

関連する事業	2-(3)-③ 多様な資源・媒体を活用した利用促進 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
その他(備考)	

目標・施策	目標2－施策（3） I C T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			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和3～4年度	令和5～7年度
			多様な資源・媒体を活用した取組の推進	

地域公共交通²の利用促進については、ホームページや広報誌などによる情報提供が一般的でしたが、価値観や生活スタイルが多様化する中では、様々な人に応じたきめ細かな広報、情報提供が必要となります。

本市を含む南武線沿線5自治体による「南武線沿線自治体シティプロモーション推進協議会」では、南武線沿線をめぐり「おいしい風景」をInstagramに投稿していただくフォトコンテストを開催し、SNS³⁵を活用した沿線の魅力発信に関する取組が進められているほか、川崎駅中央改札口では、バスの総合案内表示板を設置するなど、地域公共交通の情報と地域公共交通を利用した外出促進に対するI C T²²の活用が進められています。

一方で、I C Tの利用経験が乏しい市民に対して直接的に訴求できる案内や、利用促進の取組も重要です。

このため、I C T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します。

南武線沿線に関するフォトコンテスト



（出典）南武線沿線自治体シティプロモーション推進協議会

川崎駅バス総合案内表示板



他自治体におけるSNS等を活用した公共交通の情報発信



（出典）上清市公共交通案内



（出典）草加市地域公共交通協議会フェイスブック

関連する事業	2-(3)-② M a a Sの活用
その他(備考)	

(3) 目標3「快適で利用しやすい輸送環境整備の推進」に関する施策・事業

目標・施策	目標3－施策(1) 定時性確保に向けた交通環境の改善			
事業	① 小川町バス乗降場適正利用の推進			
対象エリア	川崎駅・臨海部周辺エリア			
実施主体	行政、 バス事業者	実施時期	令和3～4年度	令和5～7年度
			適正利用の運用開始	

川崎駅周辺の幹線道路では、企業送迎バスの停車が多く確認されるなど、一般車や路線バス¹をはじめとする公共交通³の流動阻害を発生させています。

このため、幹線道路における公共交通等の円滑な交通流動の確保に向け、企業送迎バスを中心に、整備された小川町バス乗降場への誘導、集約を図ることにより、路線バスをはじめとする公共交通の交通環境改善を図ります。



図 小川町バス乗降場整備イメージ

関連する事業	2-(2)-① 川崎駅東口周辺における交通環境の改善
その他(備考)	

目標・施策	目標３－施策（１） 定時性確保に向けた交通環境の改善			
事業	② 交通流動の改善			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 バス事業者、 道路管理者、 交通管理者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			●都市計画道路整備による走行環境の改善	
			各路線における都市計画道路の整備推進	
			●都市計画道路網の見直し方針に基づく走行環境の改善	
			モデル路線における取組の推進	

路線バス^１の利用に関する意見として、道路混雑による遅延等が挙げられており、走行環境の改善が課題となっています。

このため、様々な道路整備事業の推進により、走行環境の改善を進めます。

●都市計画道路^{３６}整備による走行環境の改善

都市計画道路の事業進捗を的確に捉え、道路整備により改善される交通渋滞の緩和や各拠点駅への利便性向上を図ることで、走行環境の改善に向けた取組を進めます。

●都市計画道路網の見直し方針に基づく走行環境の改善

交通渋滞が著しい路線において、バスベ^{３０}設置やボトルネックとなる交差点の改良、PTPS^{３２}の導入により、路線バス等の定時性・速達性の向上を図ります。

また、平成３０（２０１８）年３月に改定した「都市計画道路網の見直し方針」にて抽出されたモデル路線での取組効果や課題等の検証を行いながら、走行環境の改善に向けた取組を進めます。

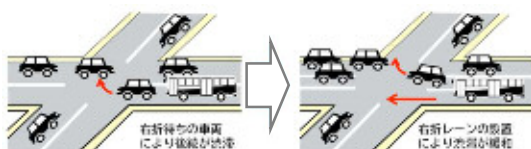


図 右折レーン整備後の交差点イメージ



図 バスベ設置後イメージ

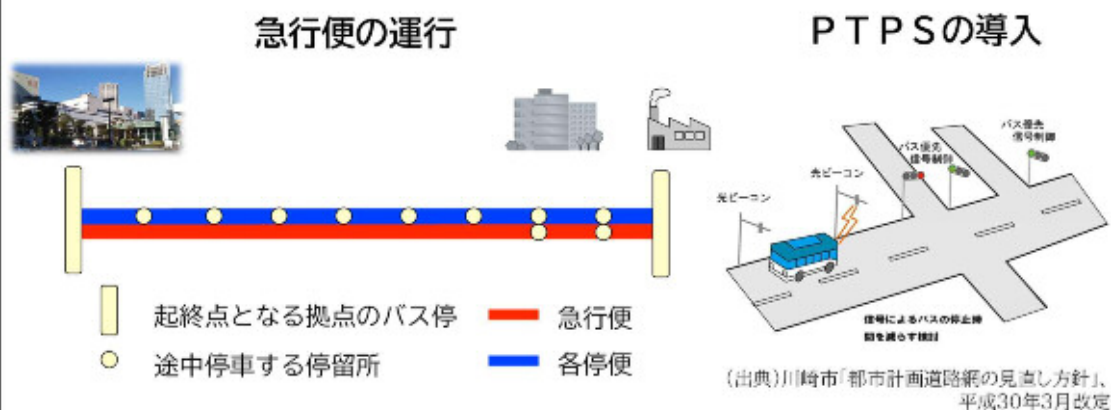
関連する事業	１－（１）－② BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上 ３－（２）－① 急行便や座席指定便の運行などによる快適性の向上
その他(備考)	

目標・施策	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			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			導入に向けた検討等	急行便や着座バス等の運行

市内のバス路線では、利用区間を同じとする多くの方がまとまって利用している系統があります。このような系統を運行する便では、ピーク時を中心に起点から終点までほぼ満員状態となっており、バス車内の混雑が課題となっています。また、利用者における着席志向もみられるなど、ピーク時の起点バス停では次便以降に乗車するための待ち行列が発生しています。

このため、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の向上を図ります。

同時に、急行便などの運行区間においてはPTPS³²の導入などにより、定時性・速達性の向上を図ります。



関連する事業	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 2-(2)-② 川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上 2-(2)-③ 駐車対策の推進 2-(3)-② MaaSの活用 3-(1)-② 交通流動の改善 3-(3)-③ ひとや環境に配慮した車両の導入
その他(備考)	

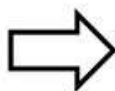
目標・施策	目標３－施策（３） ひとや環境にやさしい交通環境の整備			
事業	① バス待ち環境の改善			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者、 道路管理者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			導入箇所検討・各事業者との調整・運用開始	

高齢化の進展と合わせて、高齢者の免許非保有者や免許返納数は近年大幅な増加傾向にあるなど、より一層公共交通^３の需要が高まっていることから、誰もが利用しやすい環境を整備することが求められています。

このため、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します。

なお、停留所の設置場所によっては歩道幅員が狭いために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、安全性の確保にも充分配慮し、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します。

【before】



【after】



図 地域と協働によるバス停上屋設置の取組（相模原市水道路バス停）

（出典）相模原市HP

関連する事業	２-(３)-① 停留所における情報提供の充実
その他(備考)	

目標・施策	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	② ユニバーサルデザインによる交通結節点等の整備			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			導入箇所検討・各事業者との調整・整備開始	

高齢化の進展や障がい者数の増加、東京２０２０オリンピック・パラリンピック競技大会の開催など、バリアフリー^{３）}化・ユニバーサル社会の実現を取り巻く環境は大きく変化しています。

このため、誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざして、交通環境の向上をはじめ、駅周辺や公共的施設におけるバリアフリー化の推進や、外国人にも配慮した多言語での案内表示の充実、誰もがわかりやすい統一的なサインの整備など、交通ネットワークを戦略的に充実させることで、利用者にやさしい交通環境の整備を図ります。



車椅子使用者に配慮した案内板の整備



ユニバーサルデザインタクシー専用乗り場

関連する事業	３-(３)-③ ひとや環境に配慮した車両の導入 ３-(３)-⑤ 高齢者の外出しやすい交通環境の整備
その他(備考)	

目標・施策	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	③ ひとや環境に配慮した車両の導入			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			車両導入に向けた取組等の推進	

高齢化の進展や障がい者数の増加、東京２０２０オリンピック・パラリンピック競技大会の開催などを踏まえ、誰もが利用しやすい移動手段の確保に向け、ユニバーサルデザインタクシー^{１６}の普及を促進します。



ユニバーサルデザインタクシー

BRT^{２８}の導入により輸送力及び速達性を高めることで、公共交通ネットワークの再構築や利便性を向上させ、マイカーからＣＯ２排出量の少ない公共交通へのシフトを促進し、交通システムの低炭素化と利用促進を図ります。また、車両のハイブリッドシステム^{３８}等の採用により省燃費を実現した環境配慮型の車両の導入を推進します。



連節バス

脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ２０５０」において、２０５０年の脱炭素社会の実現を目指すための取組として、ＣＯ２排出量の少ない移動方法を選択する「スマートムーブの推進」が位置付けられており、バスの電動化などを促進します。



燃料電池バス

関連する事業	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 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
その他(備考)	

目標・施策	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	④ オフピーク通勤の推進			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者、 企業等、市民	実施時期	令和3～4年度	令和5～7年度
				

市内の鉄道及び路線バス¹については、通勤・通学時を中心に混雑している状況です。本市が関係する主な区間の鉄道混雑率（令和元（2019）年度）は、JR横須賀線（武蔵小杉→西大井）、JR南武線（武蔵中原→武蔵小杉）がそれぞれ195%、182%と高い値となっており、路線バスについても拠点駅へ向かう路線の混雑が見受けられています。

本市では、公共交通³機関の混雑緩和に加え、ワークライフバランス^{3,9}の向上等に向けて、新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式⁵」の実践例としても示されているオフピーク通勤^{2,6}の取組を推進していきます。



鉄道利用者への普及啓発



協力企業の募集

関連する事業	—
その他(備考)	

目標・施策	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	⑤ 高齢者の外出しやすい交通環境の整備			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、関係団体・事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			他交通機関への導入検討 	

川崎市高齢者外出支援乗車事業（以下「本事業」という。）は、高齢者の方々の生きがい・健康づくり、介護予防の一助となるよう、社会的活動への参加を促進することを目的に実施してきましたが、高齢化の進展とともに、高齢者の社会参加のニーズが複雑化、多様化してきています。

また、高齢化の進展により対象者数が増加していることから、今後の中長期的な高齢化の進展を見据えた制度への再構築が求められています。

そのため、持続可能な制度の検討とあわせて、本事業の対象とする交通機関について日常のかつ身近な外出を支援するといった本事業の目的を踏まえ、移動を支援する手段として、バスとの選択制による他の公共交通^３での利用や、社会福祉関係の取組との連携等の手法を検討し、高齢者の外出しやすい交通環境の整備を推進していきます。

【現在の本事業内容】

市内に住民票がある年齢７０歳以上の方を対象に、次の二つの方式を選択して路線バス^１を利用することができる制度となっています。（他の公共交通機関では利用できない。）

	コイン式(高齢者特別乗車証明書)	フリーパス式(高齢者フリーパス)
交付方法	市から対象者宛てに郵送	左記の交付を受けた者のうち、希望者が任意で購入
内容	バス乗車時に証明書を提示することで、大人の普通乗車料金の概ね半額で乗車可能。	ひと月あたり 1,000 円でフリーパスを購入することで、通用期間内であれば何回でも乗車可能（1,3,6,12 か月の 4 券種）。

※身体障害者手帳等を所持している方等、一定の要件を満たす方に対しては無料でバスの乗降ができる福祉バス（１２か月間有効のフリーパス）を発行しています。

関連する事業	４-(１)-② 様々な運行手法の活用
その他(備考)	

(4) 目標4「地域特性に応じた移動ニーズへの対応」に関する施策・事業

目標・施策	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			
対象エリア	全エリア(地域の取組状況に応じ反映)			
実施主体	行政、 運行事業者、 地域住民	実施時期	令和3～4年度	令和5～7年度
			取組手順 の検討	取組手順の検討を踏まえた 地域住民支援

高齢化の進展と合わせて、高齢者の免許非保有者や免許返納数が近年大幅な増加傾向にあるなど、より一層地域公共交通²の需要が高まっている状況です。

このため、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、施設送迎車をはじめとする交通手段の活用を図るなど、コミュニティ交通⁹の導入に向けた地域主体の取組を推進します。

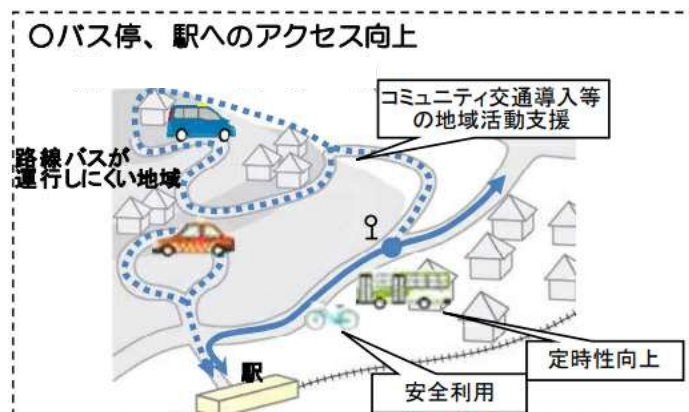


図 地域交通施策の方向性
(出典)総合都市交通計画より抜粋



買い物バス(白幡台地区)



山ゆり号(高石地区)



あじさい号(長尾台地区)



みらい号(野川南台地区)

関連する事業	4-(1)-② 様々な運行手法の活用 4-(2)-① 地域等への技術的・資金的支援の見直し 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
その他(備考)	

目標・施策	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 様々な運行手法の活用			
対象エリア	全エリア（地域の取組状況に応じ反映）			
実施主体	行政、 運行事業者	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			運行手法 の検討	運行手法の検討を踏まえた 地域住民支援

コミュニティ交通^９については、乗合型やボランティア運行、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ます。

その中で、乗合型については、路線バス^１のように停留所を設置して路線を定めて運行する手法やＩＣＴ^２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^２の環境向上を図ります。

また、多様なニーズに応じたドアツードアの輸送が提供可能なタクシーについても、国などにおいて新たな料金制度の導入に向けた検討や、ＩＣＴを活用した相乗りタクシー実証実験などが行われており、潜在需要の活性化が期待されることから、本市においても動向を注視しながら連携した取組を推進します。



図 相乗りタクシーの利用イメージ
(出典)国土交通省「平成３０年１月から「相乗りタクシー」実証実験開始」より抜粋

関連する事業	４－（１）－① 地域の輸送資源の活用 ４－（２）－① 地域等への技術的・資金的支援の見直し 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
その他(備考)	

目標・施策	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			
対象エリア	全エリア（地域の実施状況に応じ反映）			
実施主体	行政、 地域住民	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			技術的支援 等の検討	新たな支援制度の運用

現在、２地区で運行を行っている乗合型のコミュニティ交通^９については、アンケート結果等に基づき運行ルートを検討を行うなど、利用者の増加に向けた取組を実施していますが、採算性には課題が残る状況となっています。

そのような状況下において、多様な運行主体とのマッチングや専門家等の助言等による効果的な技術的支援の方法や、車両更新をはじめとする資金的支援について検討を進めます。



山ゆり号（高石地区）



あじさい号（長尾台地区）

また、多様な主体との連携により地域の輸送資源を活用したコミュニティ交通の導入に際して、地域の交通手段として安心して利用できる環境整備についての、資金的支援についても検討を進めます。

関連する事業	４－（１）－① 地域の輸送資源の活用 ４－（１）－② 様々な運行手法の活用 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
その他(備考)	

目標・施策	目標４－施策（２） 地域支援の効率的・効果的手法の導入			
事業	② コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し			
対象エリア	全エリア（地域の取組状況に応じ反映）			
実施主体	行政、 地域住民	実施時期	令和３～４年度	令和５～７年度
			取組手順 の検討	新たな取組手順の運用

コミュニティ交通^９の導入にあたっては、地域協議会設立前の地域ニーズの確認や事業採算性の試算などに多くの時間を要していることから、定量的な指標の設定などによる検討期間の短縮等を図るなど、コミュニティ交通の導入に向けた手順を取りまとめた「地域交通の手引き」の見直しを行います。

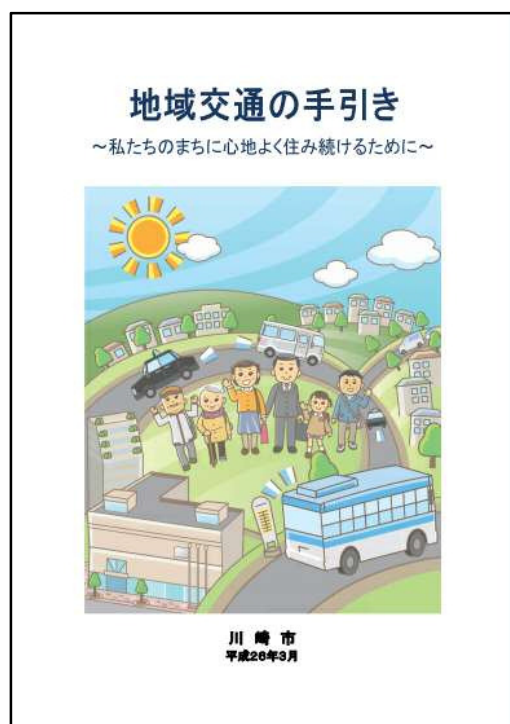


図 地域交通の手引き

関連する事業	４－（１）－① 地域の輸送資源の活用 ４－（１）－② 様々な運行手法の活用 ４－（２）－① 地域等への技術的・資金的支援の見直し
その他(備考)	

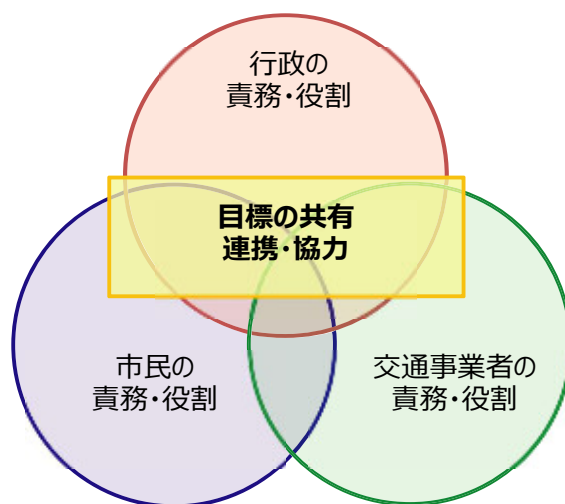
6.3 事業の推進にあたって

(1) 新型コロナウイルス感染症等を踏まえた対応

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う生活様式の変化などから、公共交通³機関の利用者数の減少などの輸送需要の変化については今後も継続することが見込まれます。このため、本計画の策定にあたっては、こうした輸送需要の変化の見込みや現在把握している実態を踏まえる一方で、このような状況においても市民サービスの維持・向上や、地域公共交通²の持続性を確保する必要性は変わらないという視点に立ち、目標や施策等を整理しています。今後、位置付けた施策等を着実に進める中で、新型コロナウイルス感染症による影響については、交通需要をはじめとした社会変容等を注視し、必要に応じて施策等を見直すなど、柔軟な対応を図っていきます。

(2) 行政・交通事業者・市民の責務・役割

地域公共交通は、行政や交通事業者、市民（交通サービス利用者）、という様々な主体により支えられています。これは地域公共交通に限らず、交通（政策）全般に共通するものであることから、「川崎市総合都市交通計画」の行政・交通事業者・市民の責務・役割の考え方を踏まえ、各主体がそれぞれの責任と役割分担のもと、目標を共有し、連携しながら力を合わせて取り組み、本計画を推進していきます。



※市民には、川崎市に暮らす人々をはじめ、市内に通勤、通学する人たち、市内の事業者や市内で市民活動を行う団体などを含みます。

図 「総合都市交通計画（13 行政・交通事業者・市民の責務・役割）」

7

計画の進行管理

7.1 評価指標・目標値の設定

本計画の達成状況を確認するため、次のとおり評価指標と目標値を設定します。
この評価指標や各事業の進捗状況など、基本方針に向けた取組を総合的に確認して
いくことで、本計画の進行管理を行います。

表 目標の達成状況の評価するための評価指標

評価指標	評価指標の考え方	現状	令和7年度 目標値
市民1人あたりの 年間公共交通 ³ 利用回数 (路線バス ¹ 、タクシー、 コミュニティ交通 ⁹)	「市民一人あたりの年間公共交通利用 回数」を指標とすることで、公共交通の 利用促進などの交通環境整備の進捗を 測ります。	92.3回/年 (平成29年度)	現状以上
路線バス利用者の 満足率	「路線バス利用者の満足率」を指標と することで、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ります。	60% (平成28年度)	70%
市内全路線バス 1便あたりの利用者数	「市内全路線バスの1便あたりの利用 者数」を指標とすることで、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ります。	21.1人/便 (平成29年度)	現状以上
路線バスの系統数	「系統数」を指標とすることで、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 測ります。	391系統 (令和2年4月1日)	現状以上
コミュニティ交通を 導入した地区	「コミュニティ交通を導入した地区 数」を指標とすることで、地域特性に 応じた新たな移動手段の導入状況を 測ります。	4地区 (令和元年度)	5地区以上

7.2 計画の進行管理

(1) 進行管理の方針

本計画では、計画に示す各種の施策・事業を着実に推進していくために、「計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）」のしくみであるPDCAサイクルによって進行管理を行います。

進行管理では、概ね1年に1回など定期的に、施策・事業の進捗状況を踏まえ、計画の目標を基に設定した指標等により評価を行っていきます。

(2) 進行管理体制

本計画に位置付けた各事業の実施主体が取組を進めていくとともに、事業の進捗及び目標をもとに設定した評価指標に係る関連資料を収集し、動向を把握します。

また、目標への達成状況の評価と施策・事業の進捗管理については、「川崎市地域公共交通活性化協議会」の委員から専門的な御意見を頂きながら、各年度の取組や各施策の課題について行政において精査するなど、PDCAサイクルに基づき本計画の進行管理を着実に実施します。

(3) 計画の見直し

本計画の最終年次である令和7（2025）年度末を目途に、PDCAサイクルに基づき、目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を行ったうえで、計画全体の見直しを行います。

なお、計画期間内においても、関係する事業の進捗状況や新型コロナウイルス感染症の影響による社会変容を注視し、必要に応じて見直しを行っていきます。

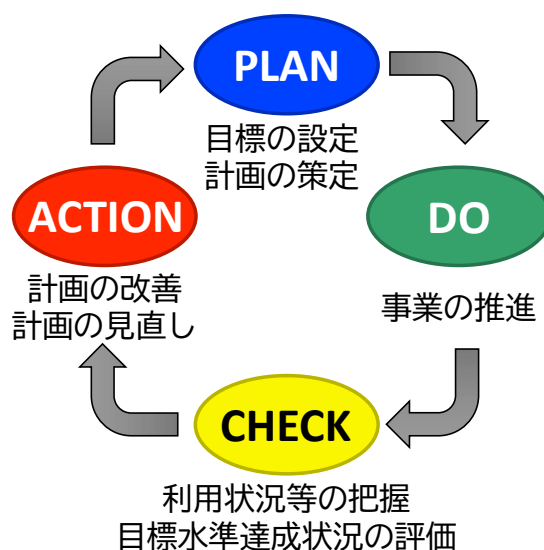


図 PDCAサイクル

参考資料

1 計画策定の体制

学識経験者、関係する公共交通事業者、利用者など下記の構成員から成る「川崎市地域公共交通活性化協議会」において、各委員から御意見を伺うなど、関係者と連携を行いながら計画の策定を行ってまいりました。

構成員		所 属 名	氏 名
学識経験者		横浜国立大学大学院 教授	なかむら ふみひこ 中村 文彦
		東海大学工学部土木工学科 教授	かじた よしたか 梶田 佳孝
公共交通事業者等	鉄 道	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部 企画室 企画部長	やまもと ひでゆき 山本 秀裕
		京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長	かとう しんじ 加藤 慎司
		小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部長	おがわ つかさ 小川 司
		東急電鉄株式会社 執行役員 経営戦略部長	こい ようすけ 小井 陽介
		京浜急行電鉄株式会社 執行役員 鉄道本部 鉄道統括部長	きくらひ かずひで 櫻井 和秀
	バ ス	神奈川県バス協会 理事長	はちごう ひろふみ 八郷 大文
		川崎鶴見臨港バス株式会社 取締役運輸部長	きみしま よしまさ 君島 祥雅
		東急バス株式会社 運輸計画部長	いはら ようじ 井原 要司
		小田急バス株式会社 運輸計画部長	みやでら こうじ 宮寺 孝次
		神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	さいとう けんじ 齋藤 謙司
		横浜市交通局 自動車本部長	はらだ こういちろう 原田 浩一郎
		川崎市交通局 企画管理部長	さいとう よしたか 齋藤 慎尚
	タクシ-	神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長	おおば あきひこ 大葉 章彦
		神奈川県個人タクシー協会 専務理事	よしはら てる 吉原 輝
道路管理者		川崎市建設緑政局 総務部長	いたばし しげお 板橋 茂夫
		川崎市港湾局 港湾経営部長	おおいし のぶお 大石 陳郎
公安委員会		神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	あべ いさむ 阿部 勇
利用者		市民委員	たなか あきら 田中 哲
		市民委員	きみ ひとみ 君 ひとみ
		川崎市全町内会連合会 常任理事	まつもと ひでつぐ 松本 英嗣
関係行政機関		国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長	いたがき ゆかり 板垣 友圭梨
		国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官	こいずみ しんすけ 小泉 伸介
		川崎市健康福祉局 長寿社会部長	あいざわ てるよ 相澤 照代
		川崎市まちづくり局 交通政策室長	さだやま たけし 定山 武史

2 川崎市地域公共交通活性化協議会の開催状況等

年月日	主な議題
令和2年 6月30日	○第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会 (新型コロナウイルス感染症の感染防止のため書面による開催) 1 地域公共交通網形成計画の策定について ・現状と課題 ・本市における輸送資源を踏まえた本計画の対象範囲 ・基本方針、計画期間、計画目標及び施策 等 2 今後のスケジュールについて
令和2年 9月14日	○第2回 川崎市地域公共交通活性化協議会 1 地域公共交通計画の策定について ・第1回活性化協議会での主な意見について ・新型コロナウイルスの感染拡大による影響と取組について ・将来目指すべき公共交通ネットワークの検討について ・目標を達成するための施策及び事業について ・評価指標の設定について ・全体スケジュールについて 2 その他
令和2年 11月16日	○第3回 川崎市地域公共交通活性化協議会 1 地域公共交通計画の策定について ・第2回活性化協議会での主な意見について ・地域公共交通計画案について ・新型コロナウイルスの感染拡大による利用動向の変化について ・将来目指すべき地域公共交通ネットワークについて ・目標を達成するための施策及び事業について ・評価指標、目標値の設定について ・全体スケジュールについて

令和3年 2月2日	○第4回 川崎市地域公共交通活性化協議会 (新型コロナウイルス感染症の感染防止のため書面による開催) 1 地域公共交通計画の策定について ・第3回活性化協議会での主な意見について ・パブリックコメント結果について 2 地域公共交通計画の進行管理(案)について ・進行管理及び次年度以降の進め方について ・今後のスケジュールについて
--------------	--

「川崎市地域公共交通活性化協議会」において、各委員から様々な視点からの御意見を頂きました。それらの御意見を踏まえ、目標を達成するための事業など本計画に反映してまいりました。

主な意見内容	反映した視点
新型コロナウイルス感染症による地域公共交通に関する状況が記載されていない。	新型コロナウイルス感染症による利用状況への影響を取りまとめるとともに、施策への影響等について記載しました。
高齢化の進展や免許返納などを踏まえ、検討を進めてほしい。	高齢者化や免許返納などの現状を捉えるとともに、高齢者施策との連携等について記載しました。
長大路線については、具体的なイメージがしやすいように、最長・最大の事例等や、距離帯・地域別に路線数をまとめるなど、地図上で示す工夫が必要である。	距離帯等で路線数をとりまとめて図示し、最大値等について記載しました。
交通事業者を生かせる観点で検討を進めてほしい。	行政及び利用者側からの取組として、オフピーク通勤や地域公共交通の利用促進に関する事業を記載しました。
課題の整理において、「誰もが安全に安心して利用できる公共交通の維持・確保に取り組んでいく必要があります」とあるが、事業者のみならず利用者也対策に講じるべきと考える。	事業者だけではなく、行政や市民においても公共交通の利用など役割があると考えており、今回新たに地域公共交通の利用促進やオフピーク通勤の事業を追加しました。

その他、本計画の策定過程において、計画案をあらかじめ公表して、市民の皆様の御意見を募り、提出された御意見を考慮して計画を策定するため、パブリックコメントを実施いたしました。

<案に関するパブリックコメントの実施結果>

(1) 実施結果

①実施期間：令和2年12月14日（月）～令和3年1月19日（火）

②意見総数：22通 85件

(2) 主な意見と本市の対応

①主な意見

路線バス¹の運行効率化やバス停留所の安全性をはじめとする交通環境の改善を求める御意見や、コミュニティバスの導入、タクシーの活用に関する御要望などが寄せられました。

②本市の対応

バス停留所の安全性向上を求める御意見等を踏まえ一部修正を行うとともに、関連データの時点修正等を行った上で、川崎市地域公共交通計画を策定します。

3 用語解説

※該当ページは、本計画内で最初に掲出したページを示しています。

番 号 (該当頁※)	用 語	解 説
1 (P 1)	路線バス	道路運送法においては一般乗合旅客自動車運送事業といい、主に路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する交通機関をいう。
2 (P 1)	地域公共交通	地域住民の日常生活、若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」より）。
3 (P 1)	公共交通	不特定の人々が利用できる交通機関のことで、鉄道や路線バス、タクシーなどが含まれる。
4 (P 1)	働き方改革	働く人々が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を、自分で「選択」出来るようにするための改革をいう（厚生労働省「働き方改革～一億総活躍社会の実現に向けて～」より）。
5 (P 1)	新たな生活様式	新型コロナウイルスの感染拡大を受け、新型コロナウイルス感染症専門家会議からの提言（令和2（2020）年5月4日）を踏まえ、ソーシャルディスタンスの確保や、マスクの着用、手洗い、3密の回避など、日常生活の中で取り入れていただきたい実践例として示されたものをいう。
6 (P 1)	在宅勤務	自宅で業務に従事する制度のことで、会社に出勤しなくても業務を進めることができる人が活用しているほか、育児や介護などの理由で毎日の出勤が難しい人や、自宅が会社から遠い人などが、退職しなくても働き続けられる制度をいう。
7 (P 1)	テレワーク	勤労形態の一種で、情報通信技術を活用し時間や場所の制約を受けずに、柔軟に働く形態をいう。在宅勤務やリモートワーク等が含まれる。（テレワークICT協議会より）
8 (P 1)	地域交通	地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される交通機関をいう。
9 (P 3)	コミュニティ交通	地域住民等が主体となって運営・運行に参画して導入された、地域の足となる交通機関をいう。
10 (P 12)	住居専用地域	都市計画法の地域地区の一つである「用途地域」として指定されている地域で、主に住宅の良好な住環境を守るために指定された地域をいう。
11 (P 15)	夜間人口	夜間に常住する人口のこと。

12 (P18)	昼間人口	常住人口に他の地域から通勤してくる人口（流入人口）を足し、さらに他の地域へ通勤する人口（流出人口）を引いたものをいう。
13 (P22)	時差出勤	始業時間を変更した働き方であり、通勤に伴う諸問題の解決を目的とした制度のこと。
14 (P24)	路線バス社会実験制度	川崎市域における整合性のとれた路線バスネットワーク構築やサービス向上に向けた路線新設または既存路線の見直しの検討において、バス事業者が試行的・実験的に運行する制度のことをいう。本制度において、バス事業者が社会実験を実施するにあたり、その費用の一部に補助金を交付している。
15 (P25)	ノンステップバス	車両の出入口の段差を無くすことで乗降性を高めた低床バスのこと。
16 (P28)	ユニバーサルデザインタクシー	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと（国土交通省「教えて！UDタクシー」より）。
17 (P34)	パーソントリップ調査	どのような人がいつ、何の目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したかについて、一日の全ての移動を捉える調査のこと。 東京都市圏では、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部を対象に、昭和43（1968）年から10年おきに調査を実施している。
18 (P49)	平均乗車密度	1便当たりの乗客数を全線で平均したものをいう。輸送人キロ（乗客の乗車距離の総和、人・km）÷実車走行キロ（バスが乗客を乗せて走る路線長の総和、km）で示される。
19 (P51)	端末交通	出発地から鉄道駅やバス停、または鉄道駅やバス停から目的地までのトリップをいう。
20 (P62)	市街地再開発事業	老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合や不燃化された共同建築物の建築、公園、街路等の公共施設整備等を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業のこと。
21 (P62)	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用増進を図る事業のこと。
22 (P64)	ICT (アイシーティー)	Information and Communication Technology：情報通信技術の略で、パソコンだけでなくスマートフォンやスマートスピーカーなど、さまざまな形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称をいう。

23 (P64)	オンデマンド交通	利用者から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望に合わせて運行する自動車により不特定の旅客を乗り合わせて運送する運行形態をいう。一般にはデマンド交通とも言われることもある。
24 (P64)	MaaS (マース)	Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことをいう。
25 (P65)	カーシェア	登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービスまたはシステムのことをいう。
26 (P66)	オフピーク通勤	交通機関の混雑する時間帯を避けて通勤することをいい、「時差出勤」とも呼ばれている。
27 (P69)	第二種大型自動車運転免許	大型自動車に乘客を乗せて運賃を徴収して運転する場合に必要な免許をいう。なお、運賃を徴収しないで運転する場合など、単に大型自動車を運転するために必要な免許は「第一種大型自動車運転免許」となる。
28 (P76)	BRT (ビーアールティー)	Bus Rapid Transit：バス高速輸送システムの略で、バス専用道等による速達性・定時性を確保し、連節バス、公共車両優先システム（PTPS）などを組み合わせることで、機能強化を図るバスシステムのこと。 連節バス：大量輸送のために車体が2連以上に繋がっているバスのこと。
29 (P76)	フィーダー	交通機関の支線を指し、幹線交通に交通を集中させたり、幹線交通から交通を分散させることをいう。
30 (P76)	バスベイ	歩道に切り込みを入れたバス停留所のこと、本線からバスを離脱させることにより後続車の追い越しを容易にさせるなど、通過交通に対するバスの影響を低減する効果がある。
31 (P84)	ユニバーサルデザイン	障がいの有無や年齢、性別、人種などに関わらず、たくさんの人々が利用しやすいように製品やサービス、環境をデザインする考え方をいう。
32 (P89)	PTPS (ピーティーピーエス)	Public Transportation Priority Systems：公共車両優先システムの略で、交通管理者の交通管制システムとバスロケーションシステムとを結合し、バス優先信号制御などをリアルタイムで行うシステムをいう。
33 (P99)	バスロケーションシステム	バスの位置情報を携帯電話網・無線などを通じてサーバへ送信し、WEBサイトやデジタルサイネージ等を通じて利用者に運行情報を提供するシステムのこと。

34 (P99)	QRコード (キューアール)	小さな四角形を縦横に同数並べた図形パターンにより、文字や数字などのデータを記録する規格のこと。
35 (P101)	SNS (エスエヌエス)	Social Networking Service：ソーシャルネットワーキングサービスの略で、WEB上で社会的ネットワークの構築を可能とするサービスのことで、Twitter や Facebook、Instagram などが含まれる。
36 (P103)	都市計画道路	都市計画法に基づき計画決定された道路のこと。
37 (P106)	バリアフリー	障がいのある人にとって障壁（バリア）となるものを取り除くことにより、生活しやすくしようという考え方で、段差や手すり、スロープ、点字ブロックの設置等を進め、誰でも快適に暮らせる建物、まちづくりを行うこと。また、段差など物理的な障壁のほか、障がい者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な障壁も含めた全ての障壁の除去という意味でも使われている。
38 (P107)	ハイブリッドシステム	2つ以上の異なる動力源を組み合わせて、1つの目的を達成するシステムであり、特に自動車の分野においては、ガソリンと電気を併用することで、省エネルギー効果を高める技術として活用されている。
39 (P108)	ワークライフバランス	「仕事と生活の調和」のことで、内閣府では、「国民一人ひとりがやりがいや充実感を感じながら働き、仕事上の責任を果たすとともに、家庭や地域生活などにおいても、子育て期、中高年期といった人生の各段階に応じて多様な生き方が選択・実現できる社会」と定義している。

川崎市地域公共交通計画

令和3（2021）年 3月

（お問い合わせ先）

川崎市まちづくり局交通政策室

電 話：044-200-2034

F A X：044-200-3970

E-mail：50kousei@city.kawasaki.jp



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市