

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した。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1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 地域公共交通計画について

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。

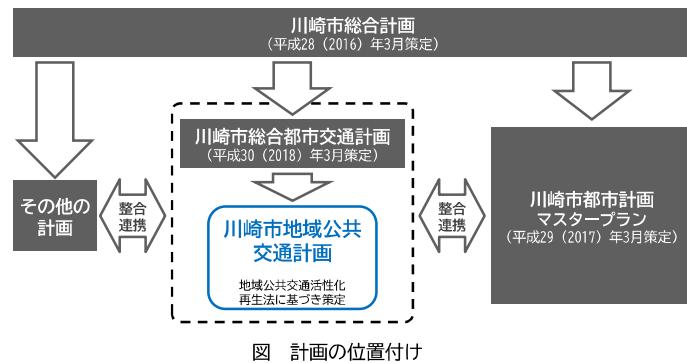
こうしたことから、新型コロナウイルス感染症の影響を含めた地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「川崎市地域公共交通計画」を策定し、行政である本市が主体となって市域全体の持続可能な地域交通環境の向上を目指すものです。

※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。



1.3 計画の対象区域

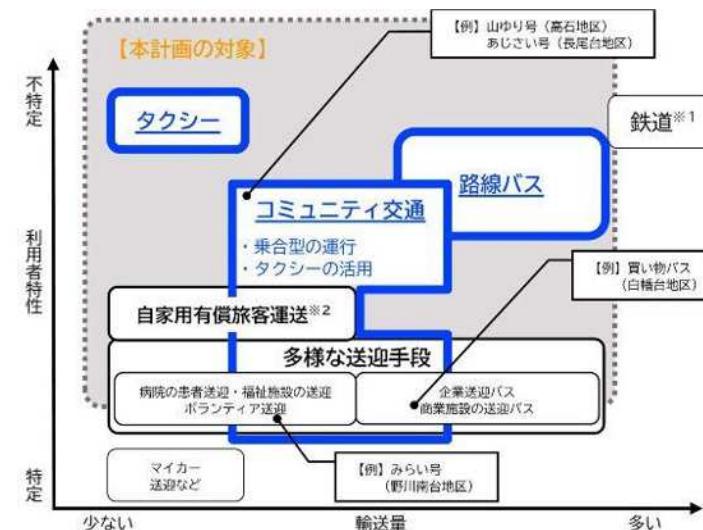
本計画の対象区域については、川崎市全域を対象区域と設定します。



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³」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みます。



「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）

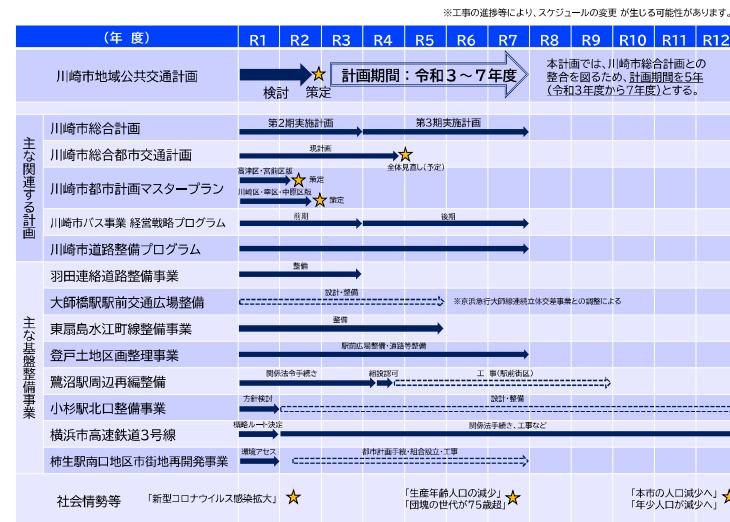


図 本計画及び関連計画等の期間

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

「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。

計画概要・まちづくりの方向性（本計画に関する内容の抜粋）	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込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
	<ul style="list-style-type: none"> ●広域調和型まちづくりの更なる推進 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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

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

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）

(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

本市の交通政策の目標

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

- 国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。
- 拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。
- 広域的な都市間の移動を活発にする。

②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

- 誰もが利用できる公共交通をより利用しやすくなる。
- 移動をより安全、安心、快適にする。
- 高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりやすくなる。
- 地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。

③災害に強い交通環境の整備

- 交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。
- 被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。

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

- 地域のまちづくりを支える地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。

⑤地域にやさしい交通環境の整備

- 交通の低炭素化を推進する。
- 公共交通の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。

本市の交通政策の方向性

- ①-1広域的な都市間の連携強化
- ①-2本市拠点機能及び拠点間連携の強化
 - ①-3羽田空港へのアクセス強化
 - ①-4東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化
 - ①-5国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備

- ②-1公共交通へのアクセス向上
- ②-2快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）
- ②-3安全、安心な移動環境の確保
- ②-4ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
- ②-5地域（交通）分断の解消（交流の推進）

- ③-1耐震性の向上
- ③-2減災（復旧）対策の推進
- ③-3多重性（リダンダンシー）の向上

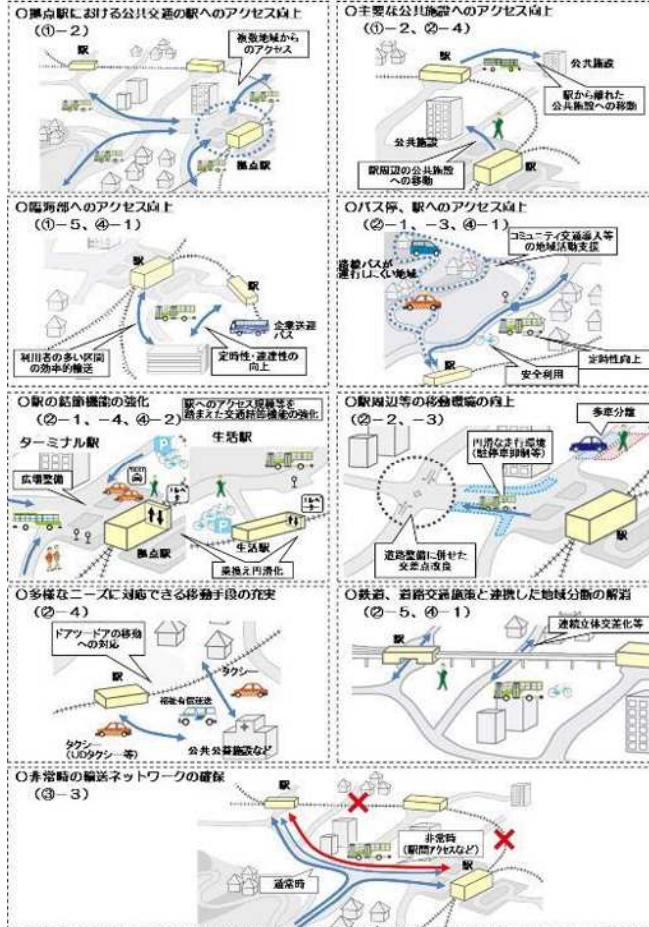
- ④-1地域特性に応じた交通課題への対応
- ④-2駅周辺の特性に応じた結節機能の強化

- ⑤-1車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進
- ⑤-2環境負荷の低減に配慮した自動車利用
- ⑤-3沿道環境の改善
- ⑤-4公共交通の利用促進

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公益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（リダンデンシー）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、鉄道とバスの乗換え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



● 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。



(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。

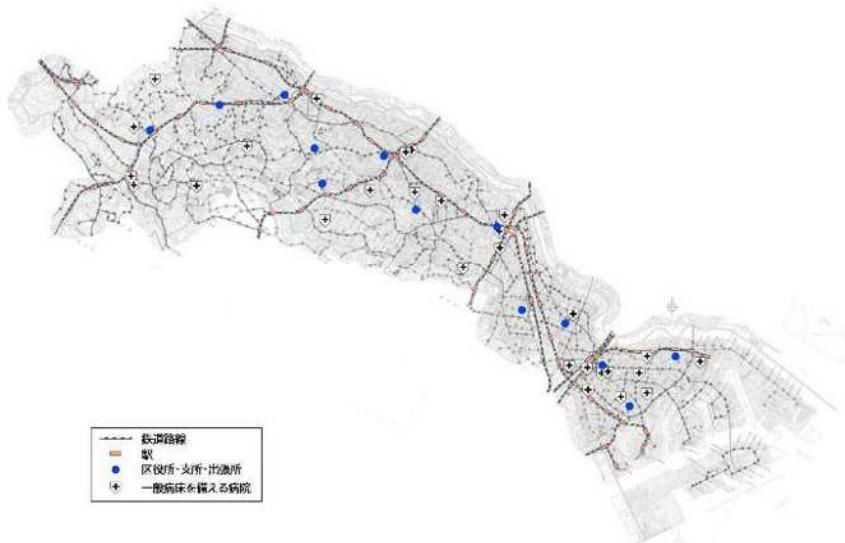


図 本市の公共施設・医療施設の立地状況

(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。

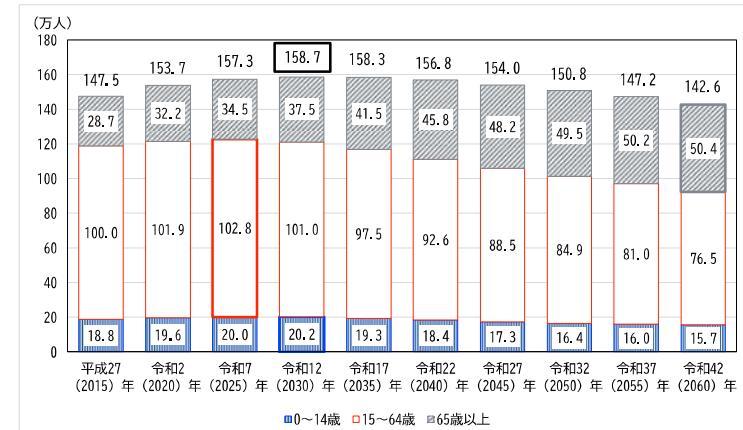


図 本市の将来推計人口
(出典)川崎市総合計画 第2期実施計画策定に向けた将来人口推計

(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。

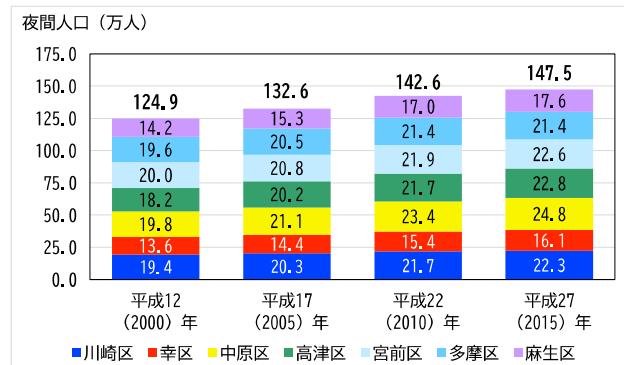


図 市内の区別夜間人口の推移

(出典)各年「国勢調査」

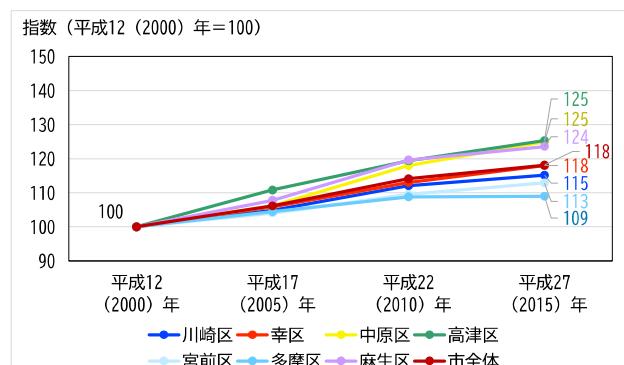


図 市内の区別夜間人口の推移(平成12(2000)年に対する増加率)

(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、JR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。

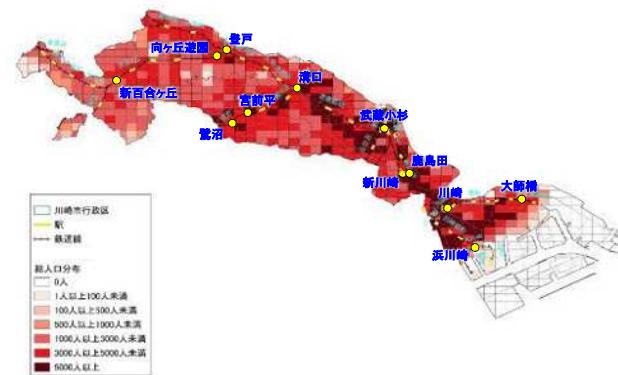


図 総人口の分布状況(500mメッシュ単位)

(出典)平成27年「国勢調査」に基づき作成

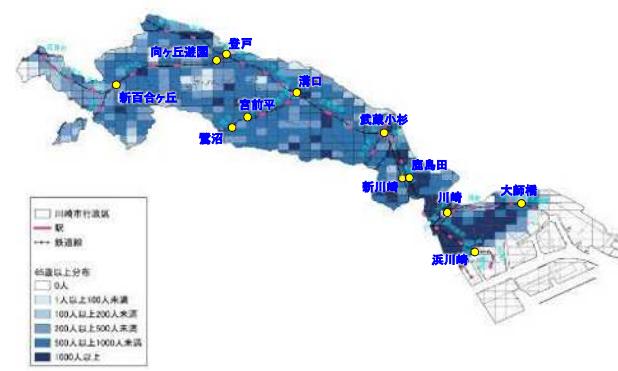


図 65歳以上人口の分布状況(500mメッシュ単位)

(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。

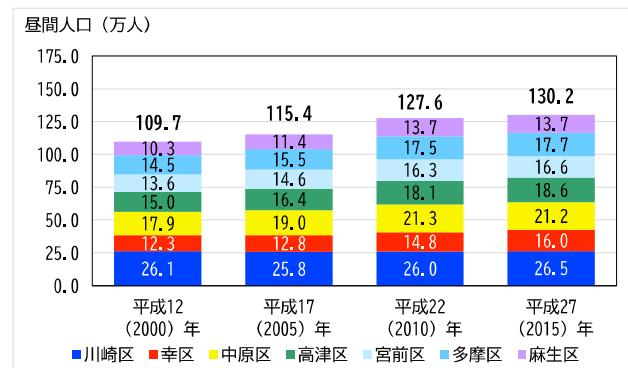


図 市内の区別昼間人口の推移

（出典）各年「国勢調査」

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 夜間人口比（昼間人口/夜間人口）

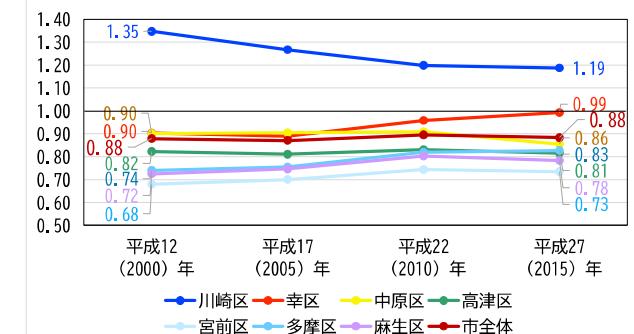


図 市内の区別昼夜間人口比の推移

（出典）各年「国勢調査」

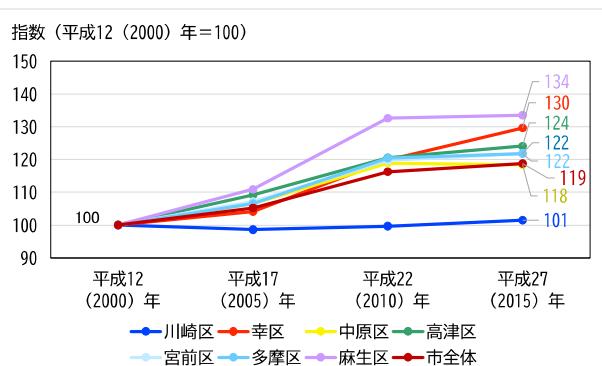


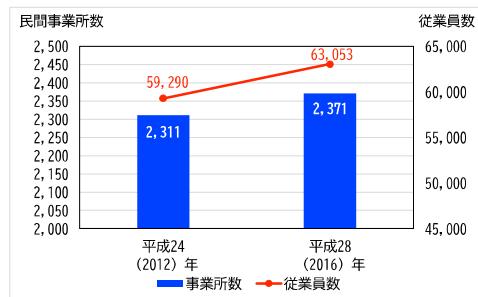
図 市内の区別昼間人口の推移（平成12（2000）年に対する増加率）

（出典）各年「国勢調査」

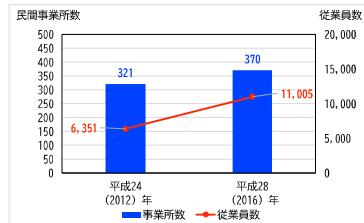
⑤臨海部における就業人口・事業所数の推移

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。

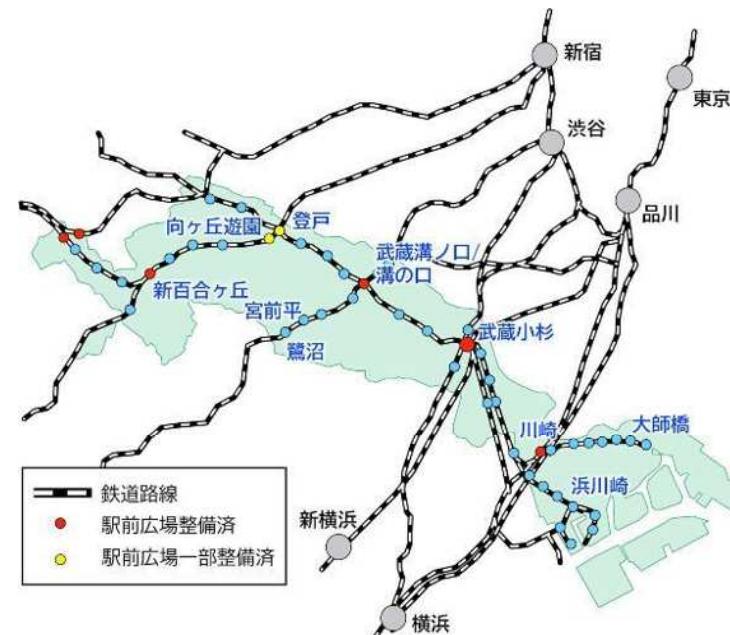


図 本市の鉄道網と市内各駅の都市計画に基づく駅前広場の整備状況

(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月時点では25%減となっています。

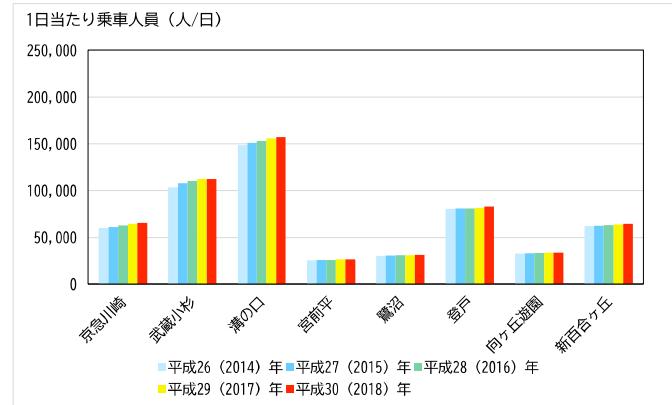
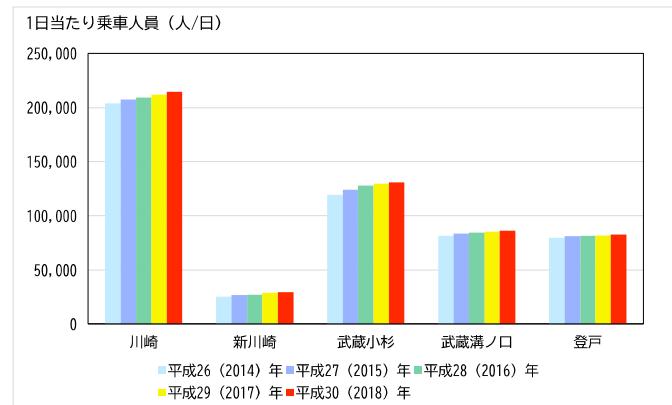


図 市内の拠点駅における乗車人員の推移（上：JR東日本、下：民鉄各線）
(出典)川崎市統計書に基づき作成

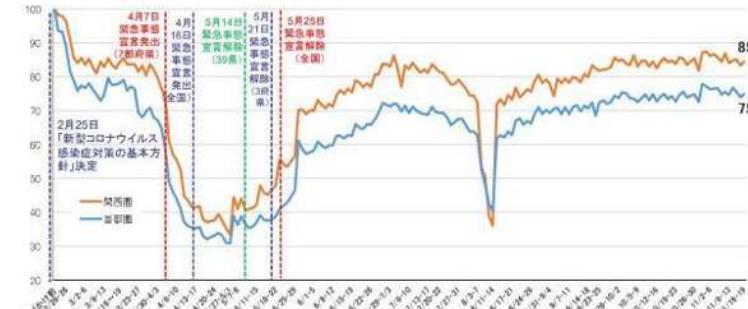


図 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の主要駅利用状況の推移
(出典)国土交通省記者発表資料

※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、近畿、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とした場合の指標
※「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】）

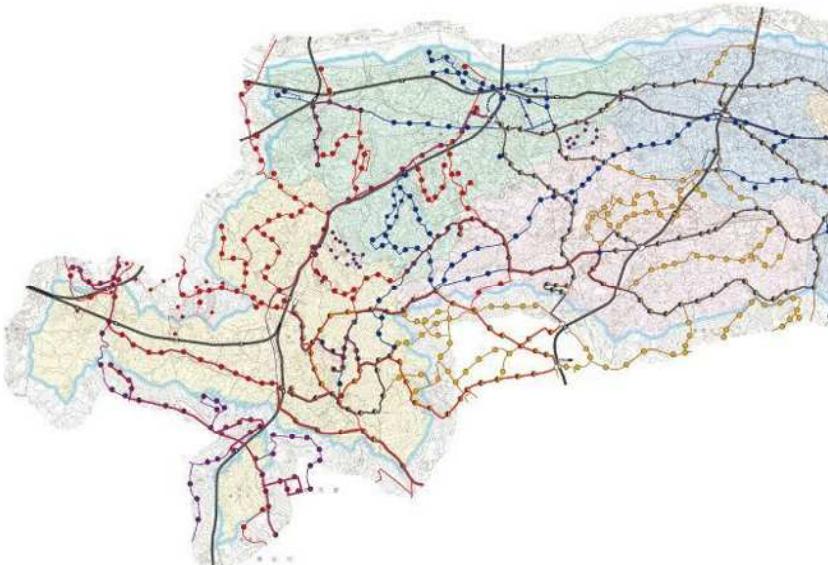
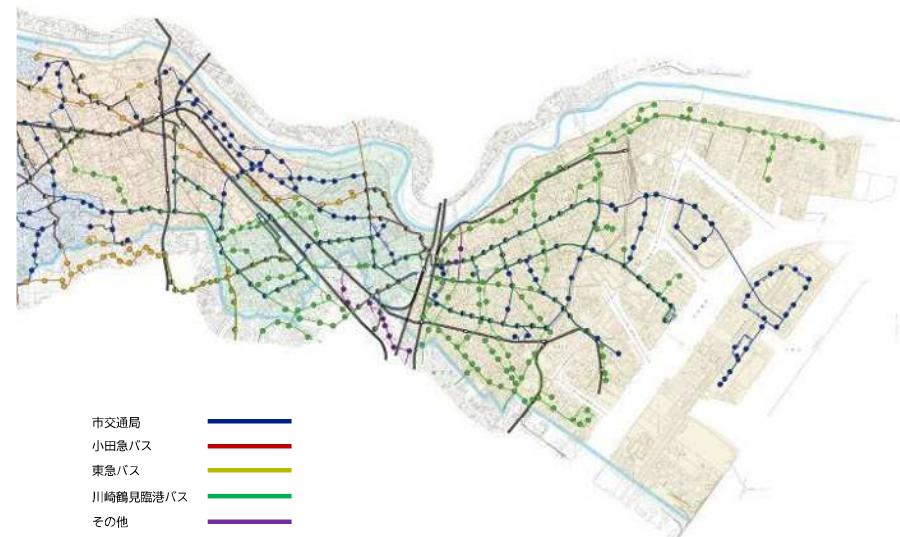


図 本市の路線バスネットワーク

- 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います。令和2年3月末時点では、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。



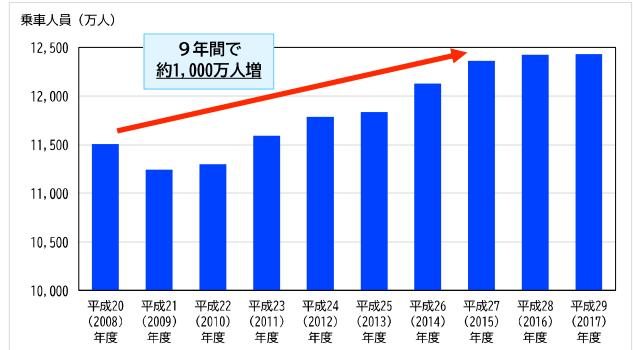


図 市交通局及び民間事業者路線バスの利用実績の推移 ※神奈川中央交通株式会社は除く。
(出典)各年「川崎市統計書」に基づき作成

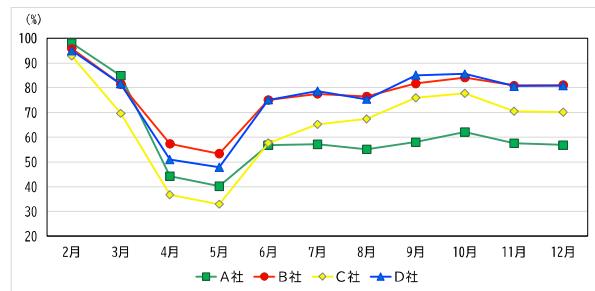


図 市内を運行する路線バスの輸送人員 令和元年-2年度比較
(出典)各事業者提供資料に基づき作成



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月末時点では、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

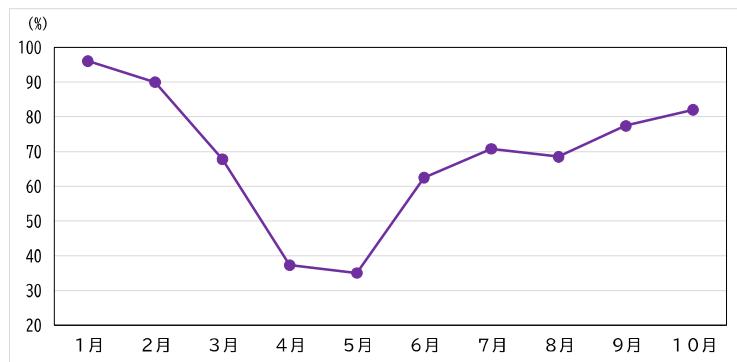


図 市内を運行するタクシーの輸送人員 令和元年－2年度比較

（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）

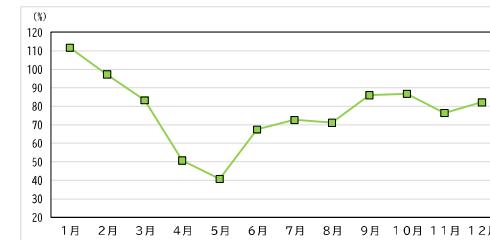


図 市内を運行するコミュニティ交通（高石・長尾台地区）の輸送人員 令和元年－2年度比較

（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しており、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。

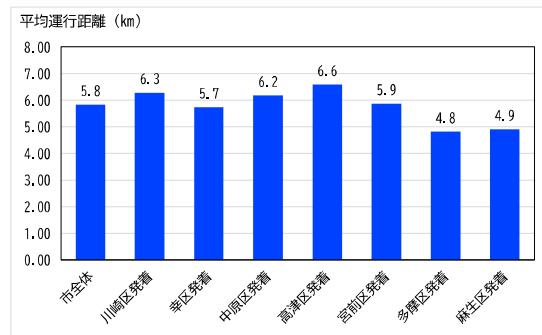


図 市内を運行するバス路線の平均運行距離（令和2年4月1日現在）

(出典)各社時刻表に基づき作成

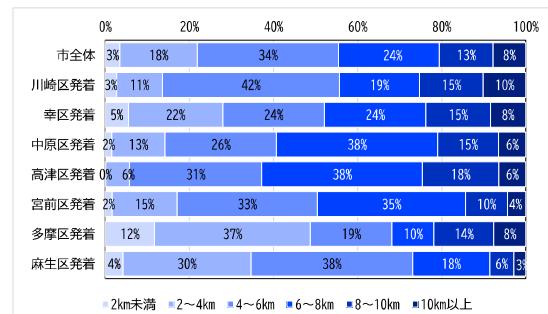


図 市内を運行するバス路線の運行距離の構成（令和2年4月1日現在）

(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

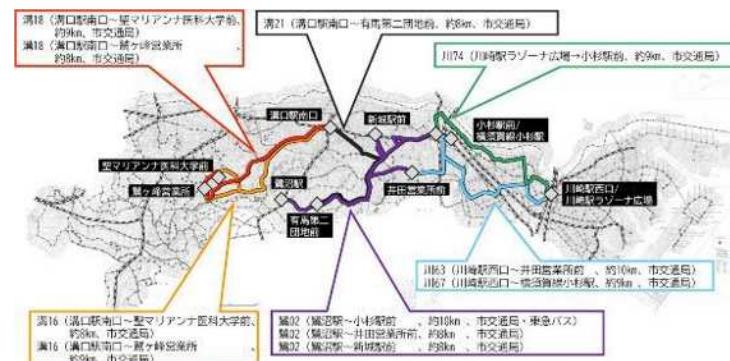


図 市内に起終点がある運行距離の長い路線（概ね8~10km以上の路線）

※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¹⁸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。

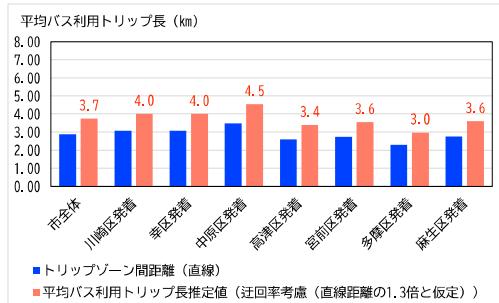


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用の平均トリップ調査推定値

（出典）平成30（2018）年東京都市圏パーソントリップ調査（※）

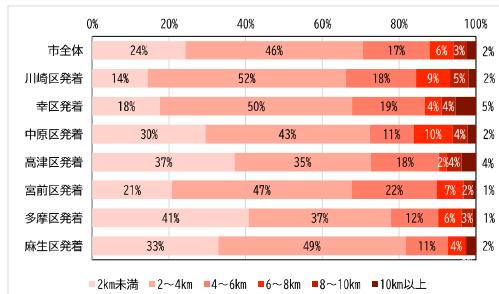


図 市内を発着するバス利用者におけるバス利用のトリップ長推定値の構成

（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。

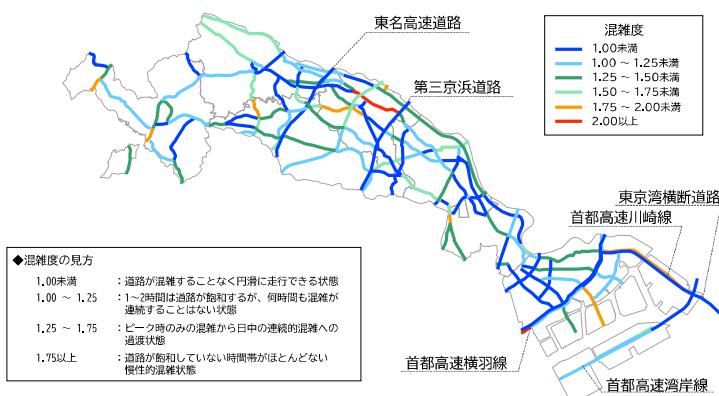


図 市内の道路混雑度（平成27（2015）年）

（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ヶ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・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。

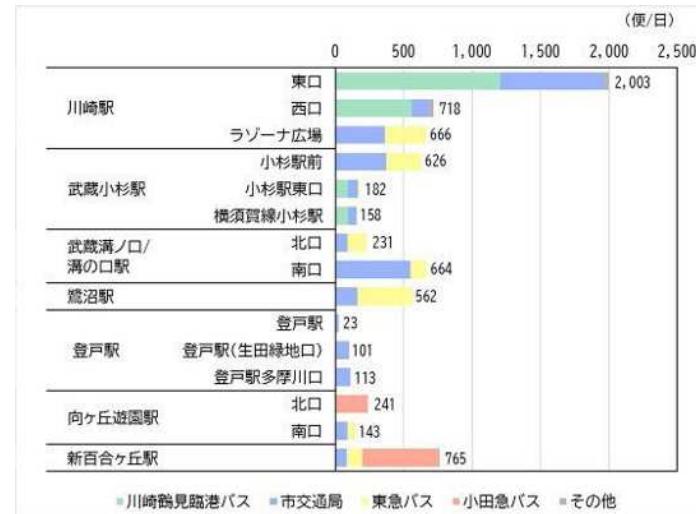


図 市内主要駅から運行するバスの便数（令和2（2020）年4月1日現在）

（出典）各社時刻表に基づき作成

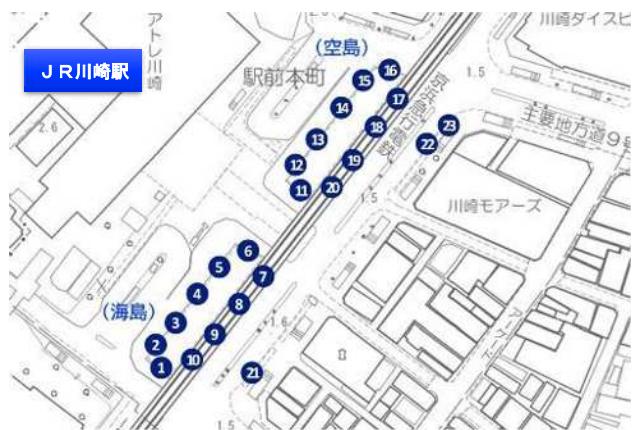


図 川崎駅東口の乗り場



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

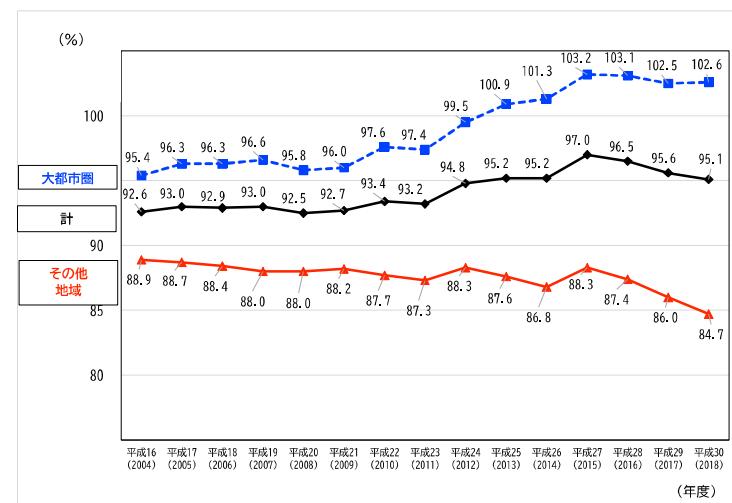
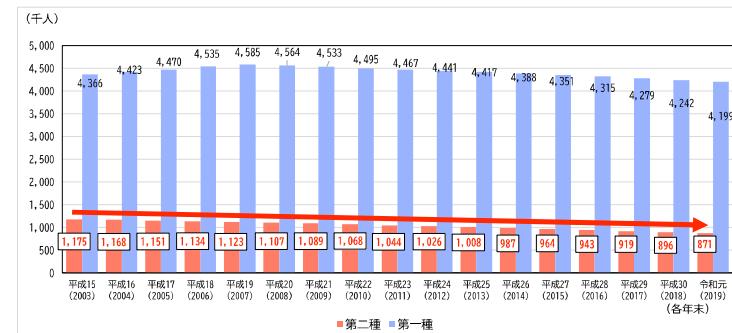
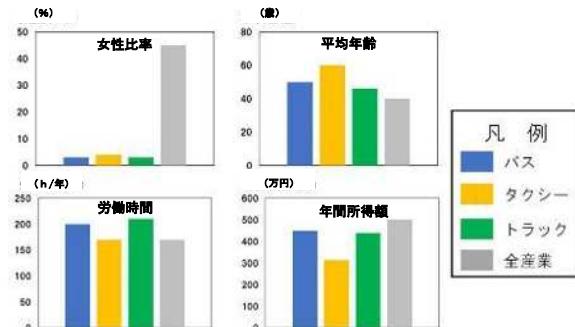
(出典) 瞬間路上駐車台数調査 (川崎市、令和2(2020)年3月17日(火) 8時~10時)

(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：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

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。

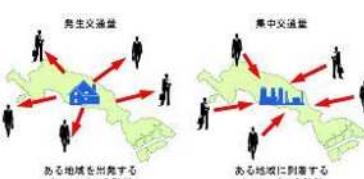


○トリップとトリップエンド

人の移動する単位を「トリップ」といって、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」、その間に「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と、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。

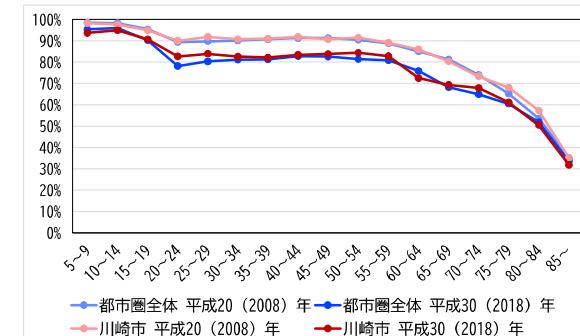


図 川崎市民及び東京都市圏全体の外出率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

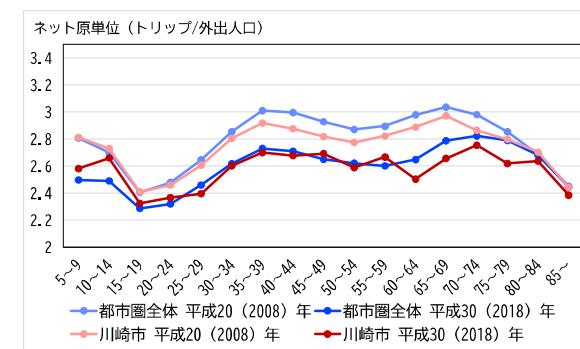


図 川崎市民及び東京都市圏全体のネット原単位（外出人口当たりトリップ数）

(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、外出人口当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り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。

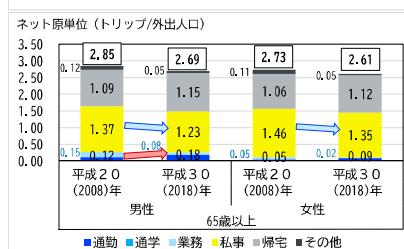
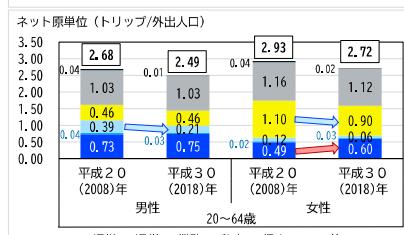
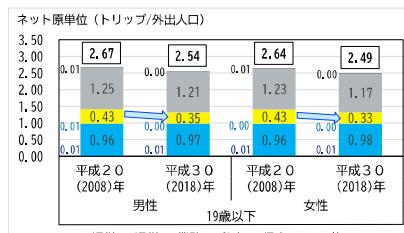


図 川崎市民の年齢階層別・目的別ネット原単位 (外出人口当たりトリップ数)

(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。

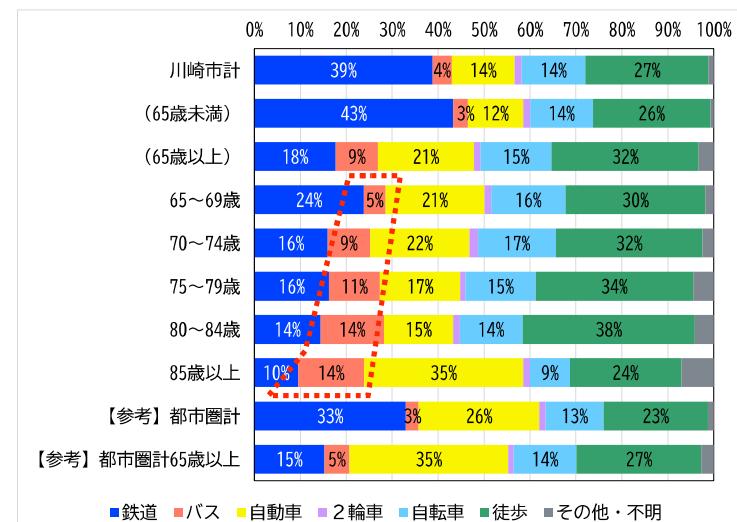


図 市内発着の移動における代表交通手段分担率

(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。

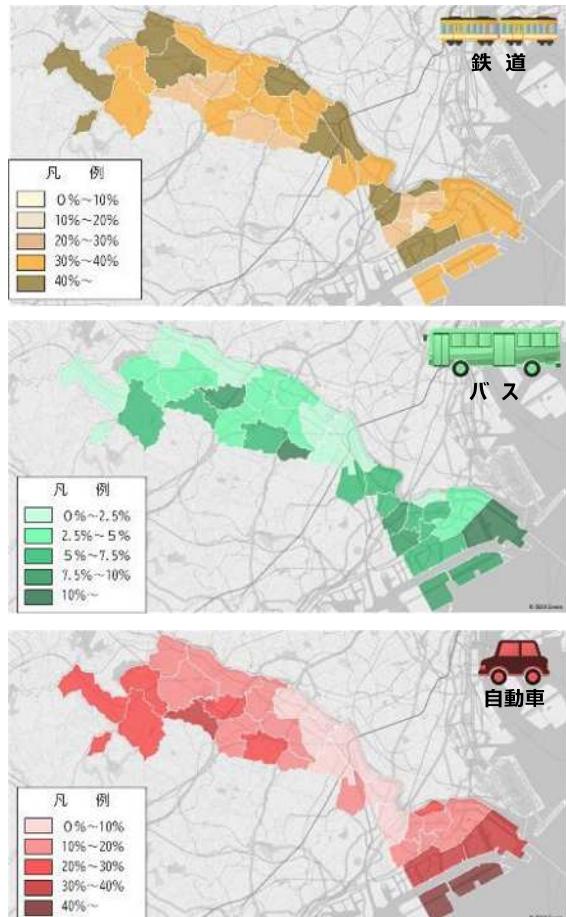


図 市内計画基本ゾーン別にみた代表交通手段「鉄道」・「バス」・「自動車」分担率
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(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。

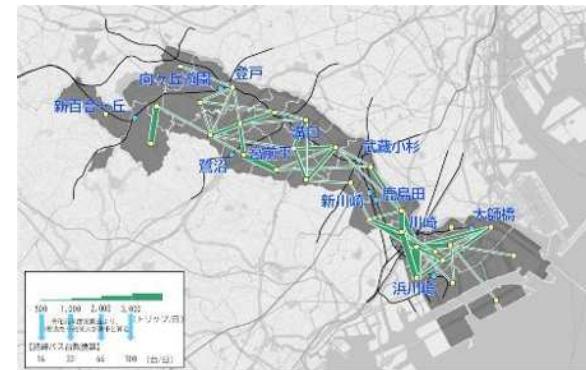


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量
(500トリップ/日以上のゾーン間を抽出)
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

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。

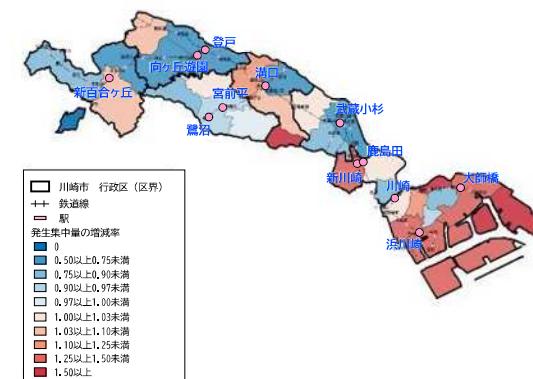


図 市内計画基本ゾーン別の代表交通手段「バス」利用発生集中量の増減率
(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(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。

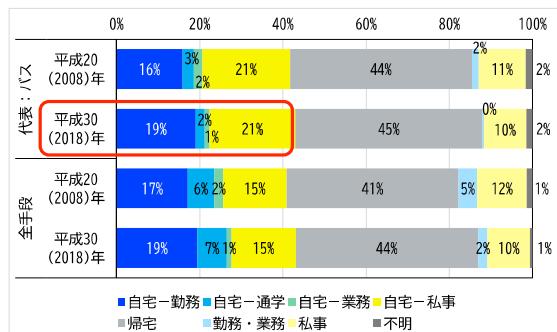


図 代表交通手段「バス」トリップの目的構成の比較（本市発着）

（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。

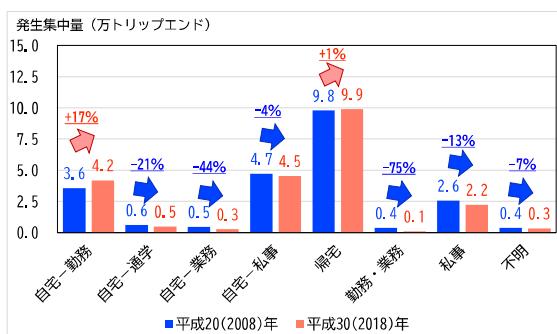


図 代表交通手段「バス」トリップの目的別トリップ数の比較（本市発着）

（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。

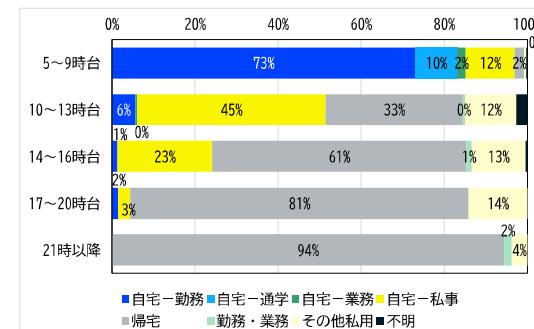


図 代表交通手段バスの時間帯別移動目的別の構成比率【本市発】

（出典）平成30（2018）年東京都市圏パーソントリップ調査

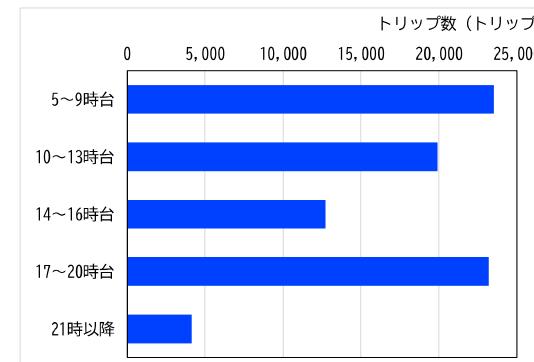


図 代表交通手段バスの時間帯別トリップ数【本市発】

（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。

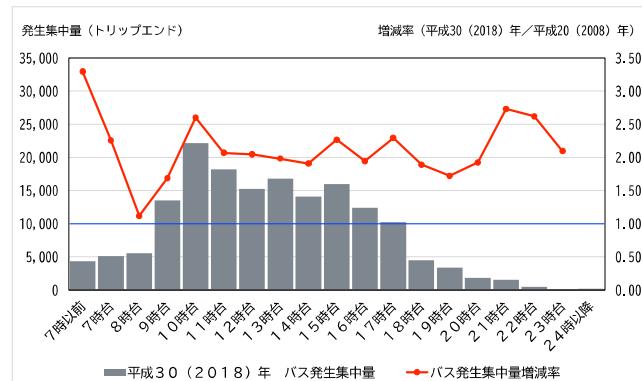


図 市内発着移動の高齢者におけるバス利用発着時間帯別増減率
(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

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を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。

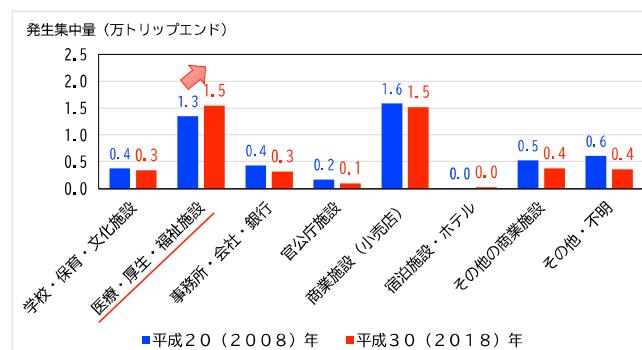


図 高齢者のバストリップの目的地施設別発生集中量(本市発着)
(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

(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・目的地と鉄道駅の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、市内全駅でみるとバス分担率が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。

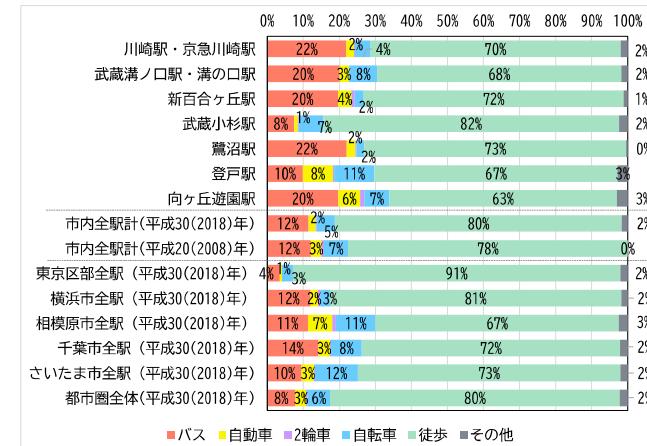


図 市内主要駅の鉄道端末交通手段の分担率

(出典)東京都市圏パーソントリップ調査

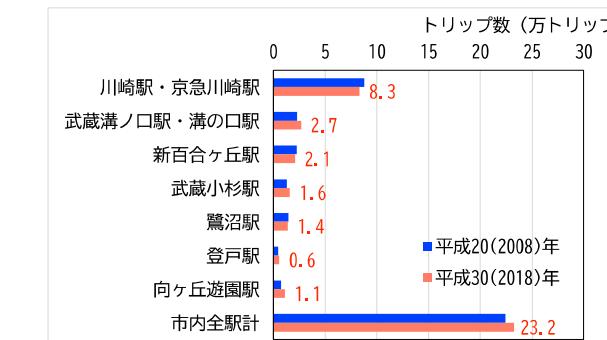


図 市内主要駅の鉄道端末交通手段「バス」のトリップ数の推移

(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みると、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。

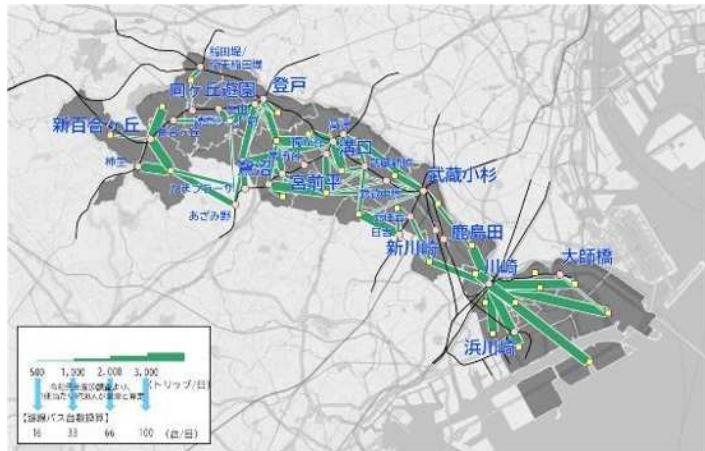


図 市内計画基本ゾーン⇒鉄道駅間の鉄道端末交通手段「バス」利用交通量
(500トリップ/日以上のゾーン間を抽出)
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

(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。

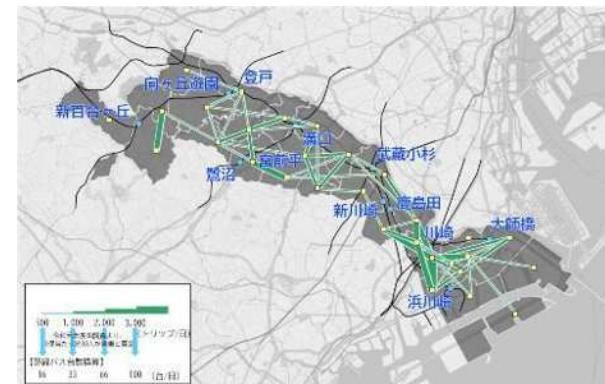


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「バス」利用交通量【再掲】
(500トリップ/日以上のゾーン間を抽出)
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

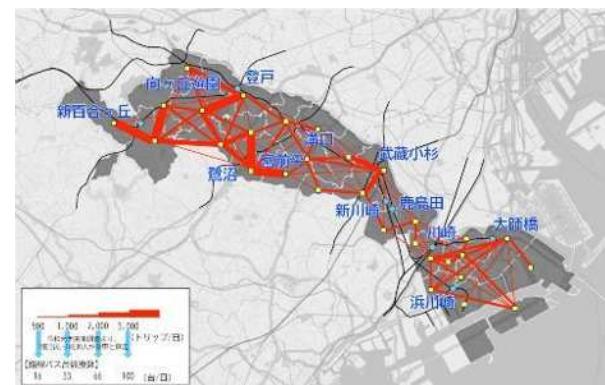


図 市内計画基本ゾーン間の代表交通手段「自動車」利用交通量
(500トリップ/日以上のゾーン間を抽出)
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

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。

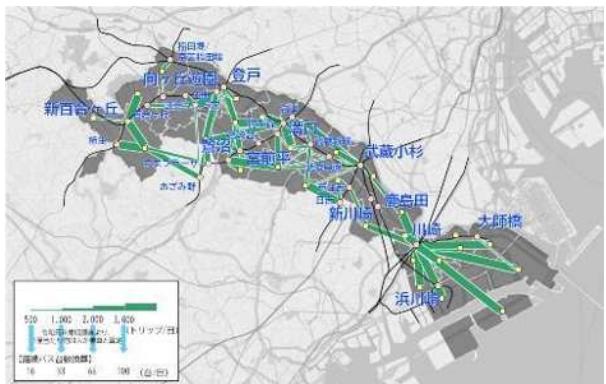


図 市内計画基本ゾーン ⇄ 鉄道駅間の鉄道端末交通手段「バス」利用交通量【再掲】
(500トリップ/日以上のゾーン間を抽出)
(出典)平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査



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/日以上のゾーン間を抽出)
(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。

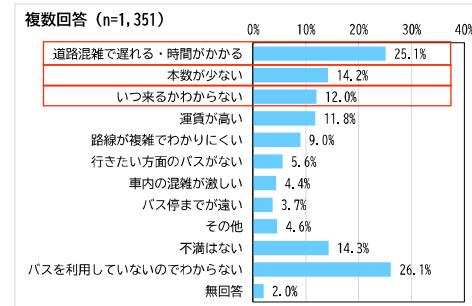


図 市民がバスの利用に関して不満に感じている点
(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)

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。

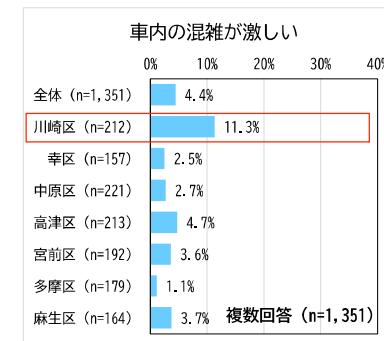


図 路線バスの車内の混雑に対する不満を感じる方の割合 (地区別)
(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)

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っています。

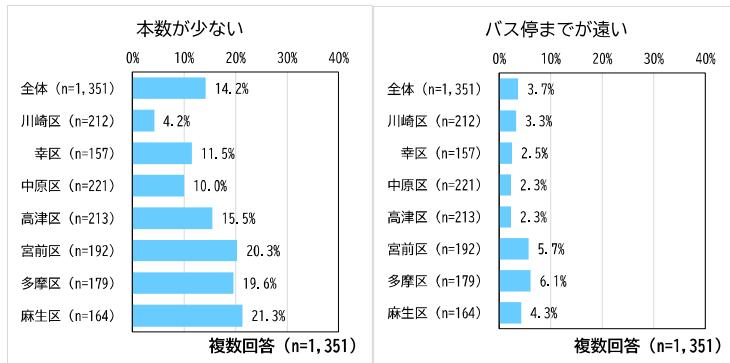


図 路線バス¹に対し不満を感じる方の割合 (地区別)
(出典) 平成28年度かわさき市民アンケート報告書 (2017年3月28日)

(2) 地域公共交通²に関して寄せられた市民意見等

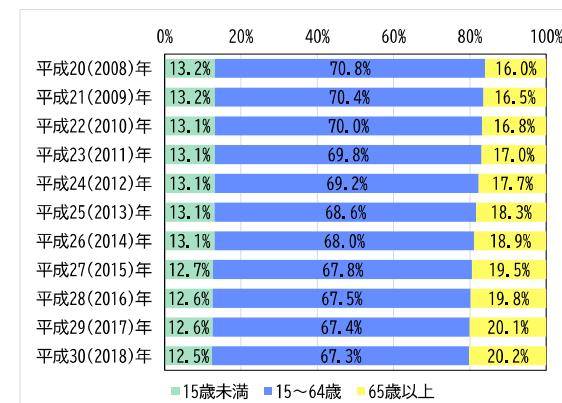
本市交通政策部署あてに、これまで様々な機会において市民や地域団体等から地域公共交通に関する御意見が寄せられています。

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³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

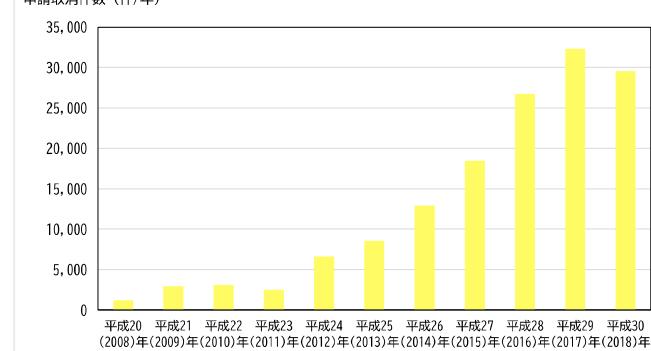
①高齢者の免許返納について

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。



(出典) 川崎市統計書

申請取消件数 (件/年)



(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⁵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。

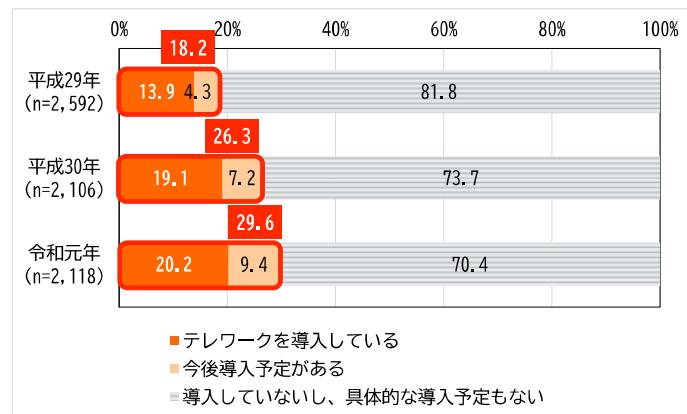


図 テレワークの導入状況

（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。



図 市内の道路整備計画

（出典）第2次川崎市道路整備プログラム

(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ス（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年度内の一目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 鶴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



※交通管理者との協議等により、レイアウトについては変更となる可能性があります。

図 大師橋駅前交通広場イメージパース



※交通管理者との協議等により、レイアウトについては変更となる可能性があります。

図 大師橋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

ICT²²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²³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MaaS(マース:Mobility as a Service)²⁴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 MaaSの概要

(出典) 国土交通省HP「日本版MaaS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。

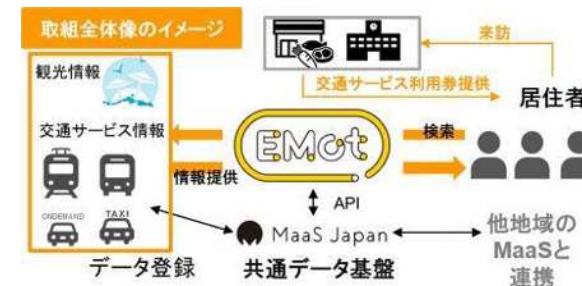


図 shin'yuri MaaS実証実験の取組全体像イメージ
(出典)国土交通省「令和2年度 日本版MaaS推進・支援事業38事業について」

3.6 新型コロナウイルス感染症による影響

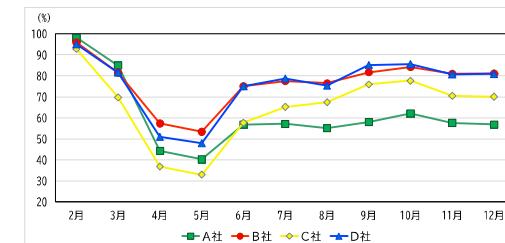
新型コロナウイルス感染症により、利用者の意識や移動ニーズに大きな変化を及ぼしており、地域公共交通²に対し多大な影響を与えており、その影響について次のとおり整理します。

● 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⁵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²⁶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。

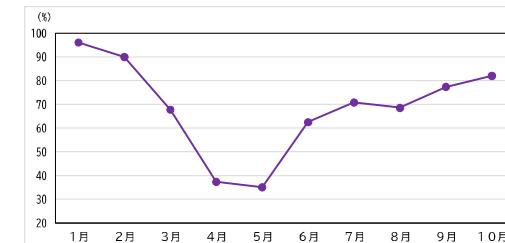
(1) 路線バス、タクシー、コミュニティ交通⁹における輸送人員の推移

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。



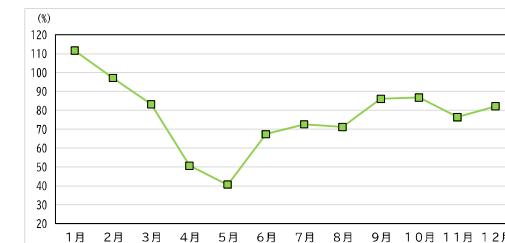
【再掲】図 市内を運行する路線バスの輸送人員 令和元年度－2年度比較

(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。

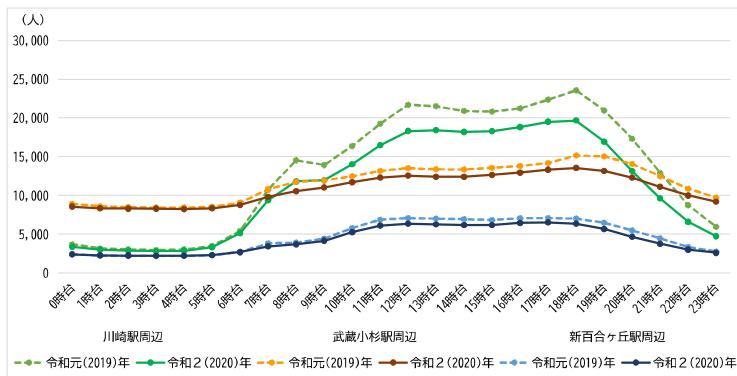


図 市内の主要箇所における時間帯別滞留人口の前年比較

(出典)「モバイル空間統計 人口統計マップ⁶」(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 課題の整理

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⁵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。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⁵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とした効率的・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箇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