

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＞）

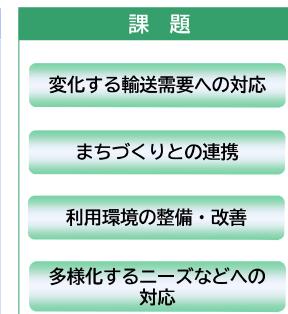
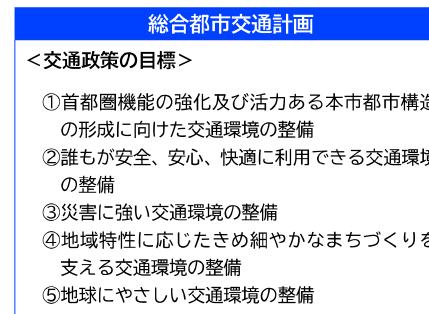
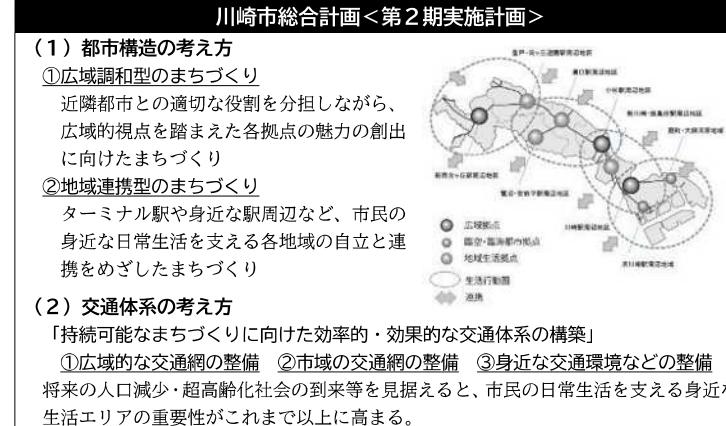
- ・都市構造の考え方において、魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの更なる推進と、身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりに取り組むこととしています。
- ・また、持続可能なまちづくりに向け効率的、効果的な交通体系の構築を推進することとしており、将来の人口減少・超高齢化社会の到来等を見据えた中で、市民の日常生活を支える身近な生活エリアの交通環境などの整備の重要性がこれまで以上に高まるものとしています。
- ・身近な交通環境等においては、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進し、多様な主体との連携による持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた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。



基本 方針
地域特性に応じた多様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、持続可能な地域交通環境の向上を目指す。

図 上位計画等や地域公共交通の課題を踏まえた本計画の基本方針

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。

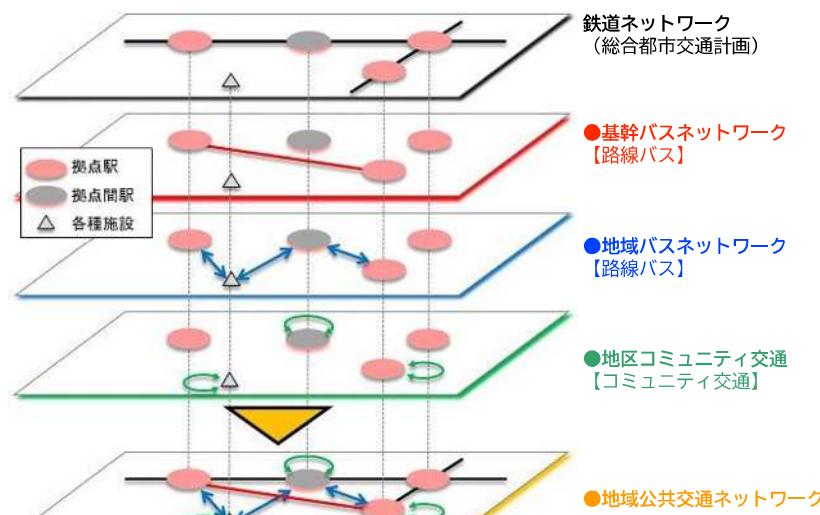


図 将来の目指すべき地域公共交通ネットワークの考え方

(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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス¹
備考	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>一つの系統が起終点間を結ぶ形態</p> <p>複数の系統により拠点間で一定の本数を確保する形態</p> <p>■ 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</p> <p>■ 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 ■ 系统D ■ 系统E</p>

(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」の走行環境「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。

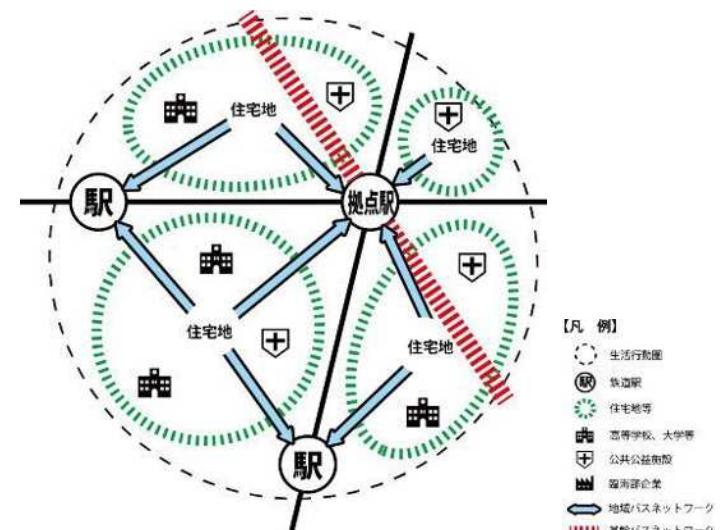


図 将来の目指すべき地域バスネットワーク形成の概念図

(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、公共公益施設等を結ぶ路線について、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結ぶ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。

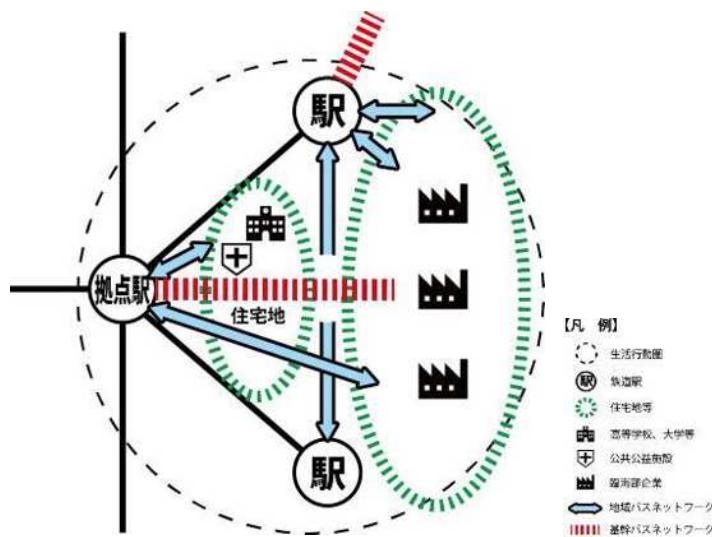


図 将来の目指すべき地域バスネットワーク形成の概念図

(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きます。
- ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・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 BRT²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い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。

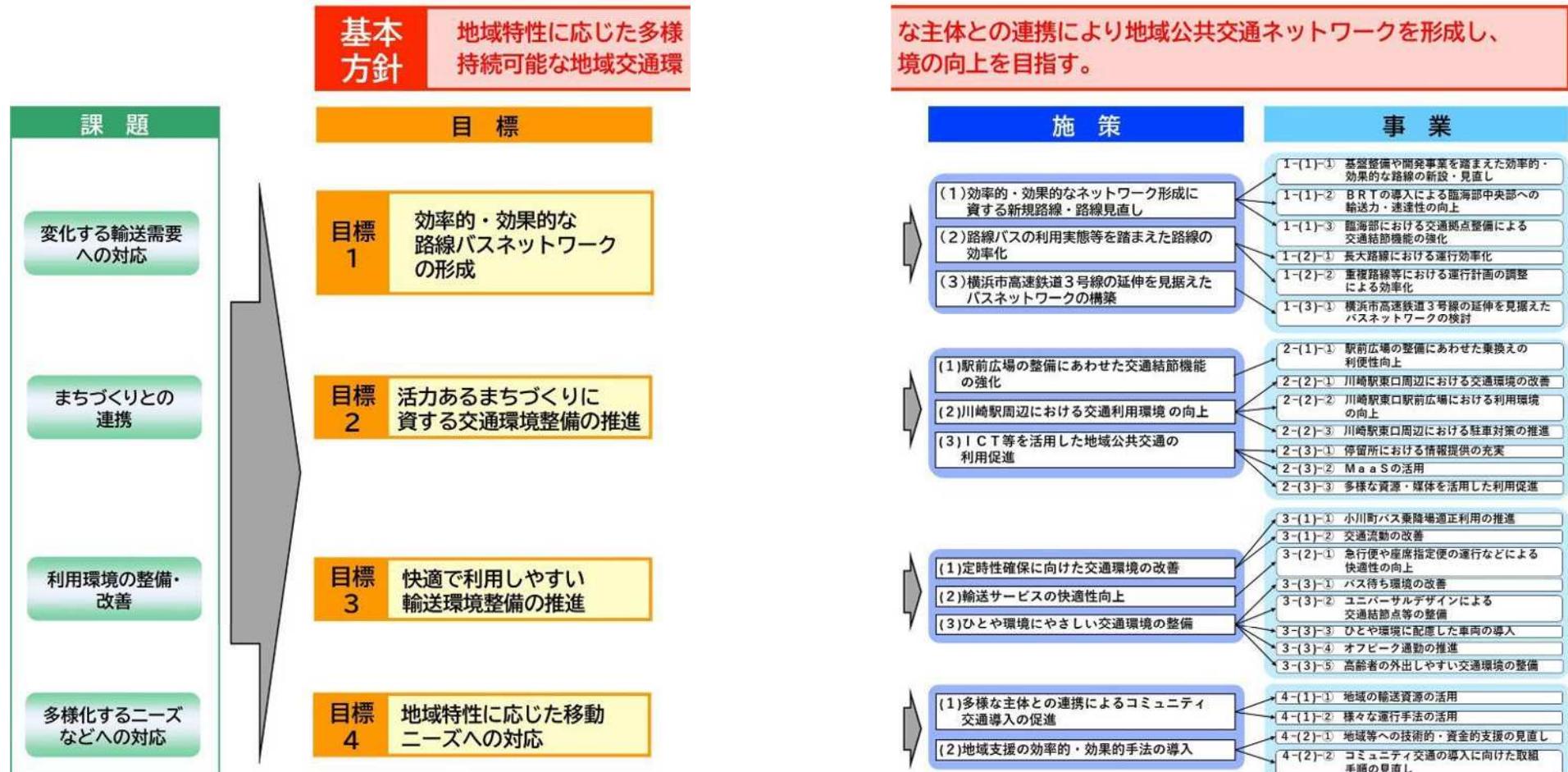


図 地域公共交通の課題・計画の基本方針

・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 路線新設に向けた検討 → 新規路線運行・ 継続検討
			令和5～7年度

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。

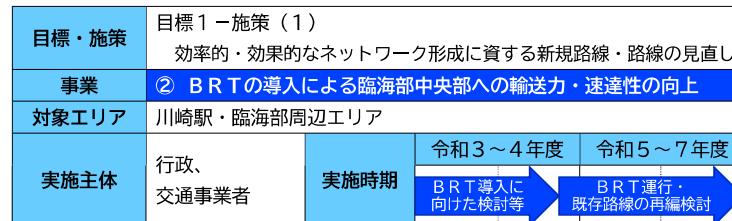


図 路線バスネットワークの充実 イメージ図
(出典)鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針



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)	



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率的な運用、③路上駐車の削減による専用・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

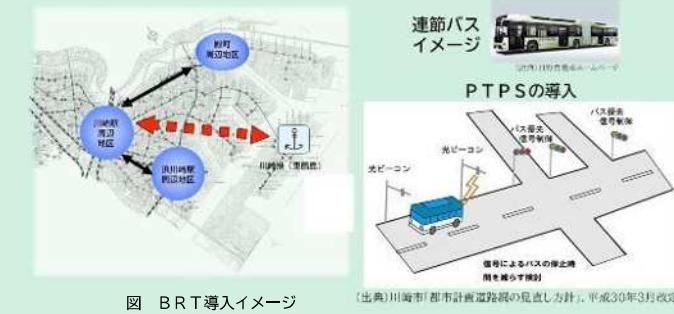


図 BRT導入イメージ

(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

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。

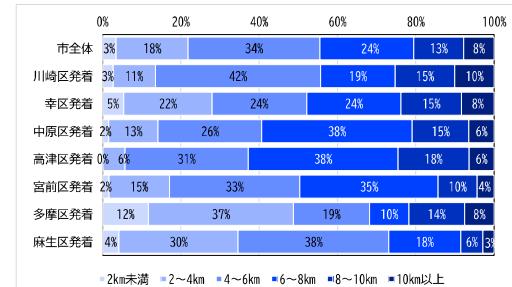


図 市内各区別発着路線の運行距離帯別の運行便数の構成比率 (令和2年4月1日現在)
(出典)各社時刻表に基づき作成



図 市内に起終点がある運行距離の長い路線
※営業所からの出入庫系統を除く

<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。

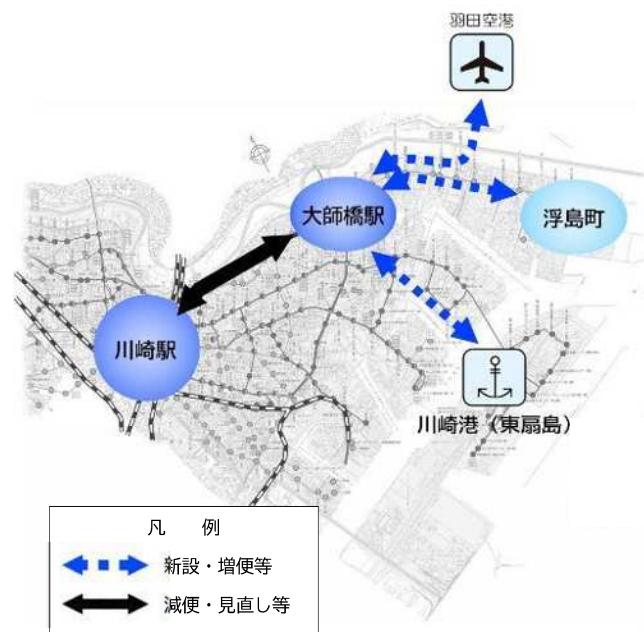


図 川崎駅・臨海部周辺エリアにおけるバス路線イメージ

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）	
事業	対象エリア	路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化	
実施主体	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。

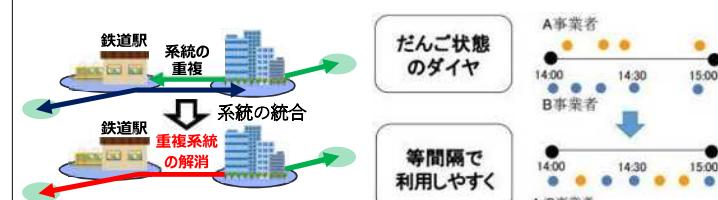


図 重複路線の統合イメージ

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。



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>



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 小川町バス乗降場 上屋整備	令和5～7年度 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は正を図ります。

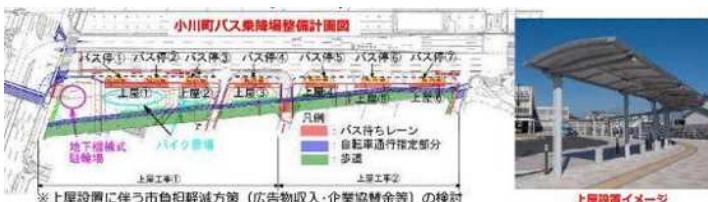


図 小川町バス乗降場整備計画図

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 適正な乗り場配置に 向けた検討	令和5～7年度 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・調整を行なながら、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。

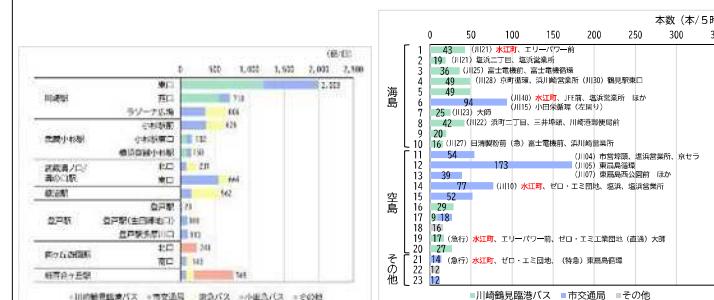


図 市内主要駅から運行するバスの便数
(出典)各社時刻表に基づき作成

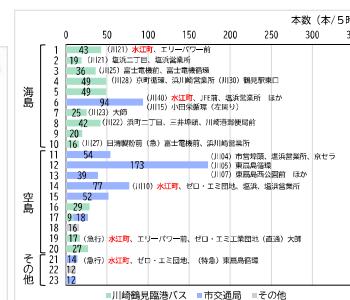


図 川崎駅東口のバス乗り場別・事業者別
運行便数（始発～10：00）
(出典)各社時刻表に基づき作成

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	駐車車両の対策の推進
				→

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。



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） I C T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 進めた 導入段階	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MaaS²⁴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²⁵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、I C T²²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」をインスタグラム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。



関連する事業	2-(3)-② MaaS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^{3,6}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、バスベイ^{3,0}設置やボトルネックとなる交差点の改良、P T P S^{3,2}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 バスベイ設置後イメージ

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)	

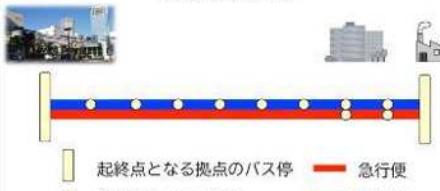
目標・施策	目標3－施策（2） 輸送サービスの快適性向上			
事業	① 急行便や座席指定便の運行などによる快適性の向上			
対象エリア	全エリア			
実施主体	行政、 交通事業者	実施時期	令和3～4年度 導入に 向けた検討等	令和5～7年度 急行便や着座バス等 の運行

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めて利用している系统があります。このような系统を運行する便では、ピーク時を中心に起点から终点までほぼ満员状態となっており、バス车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。

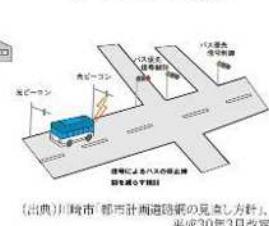
このため、比較的距離の長い系统において、起点から终点までを通して利用がみられる場合には、急行便や直行便の運行による速達性の向上とともに、利用者が集中するためにバス车内が混雑している状況に対して、座席指定便の運行などによる输送サービスにおける快適性の向上を図ります。

同時に、急行便などの運行区間においてはPTS³²の導入などにより、定時性・速達性の向上を図ります。

急行便の運行



PTSの導入



- 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 導入箇所検討・各事業者との調整・運用開始	令和5～7年度

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³³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³⁷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

BRT²⁸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「スマートムードの推進」が位置付けられており、バスの電動車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	オフピーク通勤の取組推進
				→

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19.5%、18.2%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的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、通常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。

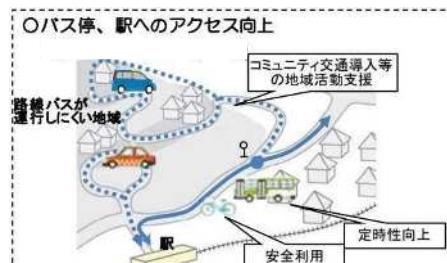
関連する事業 4-(1)-② 様々な運行手法の活用

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 取組手順 の検討	令和5～7年度 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。



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 運行手法 の検討	令和5～7年度 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ICT²²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。



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 技術的支援 等の検討	令和5～7年度 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の検討を行うなど、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 取組手順 の検討	令和5～7年度 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)	

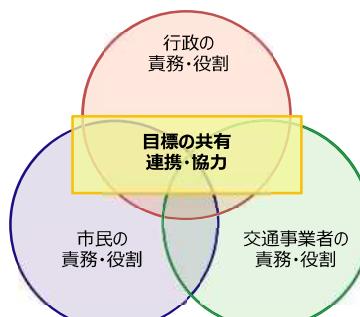
6.3 事業の推進にあたって

(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 目標の達成状況を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」を指標として、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」を指標として、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」を指標として、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」を指標として、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」を指標として、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)年度末を目指に、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ィ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。

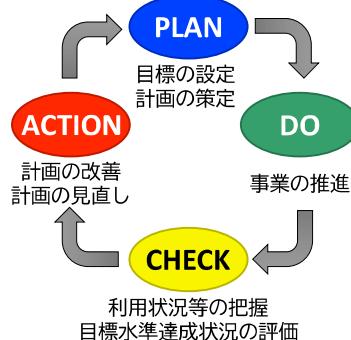


図 PDCAサイクル

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	中村 文彦
	東海大学工学部土木工学科 教授	梶田 桂季
公共 交 通 事 業 者 等	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	山本 秀裕
	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長	加藤 健司
	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	小川 司
	東急電鉄株式会社 執行役員 経営戦略部長	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	櫻井 和秀
	神奈川県バス協会 理事長	八郷 大文
	川崎鶴見臨港バス株式会社 取締役運輸部長	君島 桂雅
	東急バス株式会社 運輸計画部長	井原 要司
	小田急バス株式会社 運輸計画部長	菅等 孝次
神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	斎藤 謙司	
横浜市交通局 自動車本部長	原田 浩一郎	
川崎市交通局 企画管理部長	斎藤 権尚	
タクシーアライアンス	神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長	大葉 章彦
	神奈川県個人タクシーアソシエイション 専務理事	吉原 雄輝
道路管理者	川崎市建設緑政局 総務部長	板橋 茂夫
	川崎市港湾局 港湾経営部長	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	阿部 勇
利用者	市民委員	田中 哲
	市民委員	君 ひとみ
	川崎市全町内会連合会 常任理事	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	坂道 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	小泉 伸介
	川崎市健康福祉局 長寿社会部長	相澤 照代
	川崎市まちづくり局 交通政策室長	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	<p>○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)</p> <p>1 地域公共交通網形成計画の策定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>2 今後のスケジュールについて</p>
令和2年 9月14日	<p>○第2回 川崎市地域公共交通活性化協議会</p> <p>1 地域公共交通計画の策定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>2 その他</p>
令和2年 11月16日	<p>○第3回 川崎市地域公共交通活性化協議会</p> <p>1 地域公共交通計画の策定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>○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)</p> <p>1 地域公共交通計画の策定について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>2 地域公共交通計画の進行管理（案）について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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も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、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、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 (P 18)	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 (P 22)	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 (P 24)	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 (P 25)	ノンステップバス	車両の出入口の段差を無くすることで乗降性を高めた低床バスのこと。
16 (P 28)	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 (P 34)	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 (P 49)	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。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 (P 51)	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 (P 62)	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 (P 62)	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 (P 64)	I C T (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 (P 64)	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と言われることもある。
24 (P 64)	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 (P 65)	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 (P 66)	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 (P 69)	第二種大型自動車運転免許	大型自動車に乗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 (P 76)	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(P T P S)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 (P 76)	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 (P 76)	バスペイ	歩道に切り込みを入れたバス停留所のことと、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 (P 84)	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 (P 89)	P T P S (ビーティーピーエス)	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 (P 99)	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、WE B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。

3 4 (P 9 9)	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。
3 5 (P 1 0 1)	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、Twitter や Facebook、Instagram などが含まれる。
3 6 (P 1 0 3)	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。
3 7 (P 1 0 6)	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。
3 8 (P 1 0 7)	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。
3 9 (P 1 0 8)	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

FAX：044-200-3970

E-mail：50kousei@city.kawasaki.jp



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市