

令和8年2月10日

## まちづくり委員会資料

### 3 所管事務報告

#### （3）川崎市地域公共交通計画の改定に伴うパブリックコメントの実施結果等について

**資料 1** 「川崎市地域公共交通計画」（改定素案）に関するパブリックコメントの実施結果について

**資料 2** 令和8年度予算案との調整について

**資料 3** 「川崎市地域公共交通計画」の改定素案から改定案への変更点

**参考資料 1** 「川崎市地域公共交通計画」（改定案）【概要版】

**参考資料 2** 「川崎市地域公共交通計画」（改定案）

まちづくり局

## 「川崎市地域公共交通計画」（改定素案）に関するパブリックコメントの実施結果について

### 1 概要

本市では、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保し、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する交通環境の形成に向け、「川崎市地域公共交通計画」の改定素案をとりまとめ、本素案について市民の皆様からの御意見を募集しました。

その結果、9通（意見総数25件）の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表いたします。

### 2 意見募集の概要

題名	「川崎市地域公共交通計画」の改定について		
意見の募集期間	令和7年12月3日（水）から令和8年1月7日（水）まで		
意見の提出方法	郵送、持参、ファックス、電子メール（専用フォーム）		
意見募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市政だより</li> <li>・各区役所市政資料コーナー</li> <li>・教育文化会館</li> <li>・オープンハウス型市民説明会（市役所本庁舎、エポックなはら、多摩市民館）</li> <li>・説明動画の公開（市YouTube）</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市ホームページ</li> <li>・支所・出張所・図書館（本館・分館）</li> <li>・まちづくり局交通政策室（川崎市役所本庁舎19階）</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・かわさき情報プラザ（川崎市役所本庁舎2階）</li> </ul>		
意見の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市ホームページ</li> <li>・各区役所市政資料コーナー</li> <li>・教育文化会館</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・かわさき情報プラザ（川崎市役所本庁舎2階）</li> <li>・支所・出張所・図書館（本館・分館）・教育文化会館</li> <li>・まちづくり局交通政策室（川崎市役所本庁舎19階）</li> </ul>		

### 3 結果の概要

意見提出数（意見総数）	9通（25件）
郵 送	1通（1件）
持 参	0通（0件）
ファックス	1通（4件）
電子メール（専用フォーム）	7通（20件）

## 4 改定素案に関するパブリックコメントの実施結果

### (1) 実施結果

ア 実施期間：令和7年12月3日（水）～令和8年1月7日（水）【36日間】

イ 意見総数：9通25件

ウ 意見の対応区分

	項目	A	B	C	D	E	計
1	計画全般に関すること		2				2
2	基本方針1（バスネットワークを守る）に関すること				8		8
3	基本方針2（多様なモビリティを活用する）に関すること	1	2		3		6
4	基本方針3（利用しやすい環境を形成する）に関すること				3		3
5	その他	1			4	1	6
	合計	2	4	0	18	1	25

【対応区分】 A：意見を踏まえ、反映したもの B：意見の趣旨が素案に沿ったもの C：今後の参考とするもの

D：質問・要望で、素案の内容を説明するもの E：その他

### (2) 主な意見と本市の対応

#### ア 主な意見

基本方針1における路線バスの運行に関することや、基本方針2におけるコミュニティ交通などの多様なモビリティの活用に関する御意見等が寄せられました。

#### イ 本市の対応

いただいた御意見は、その趣旨が本素案に沿ったものや、本素案に対する御要望・御提案などであったことから、本計画の趣旨をより丁寧かつ分かりやすく示すために、一部御意見を踏まえた説明を本素案に加え、「川崎市地域公共交通計画」（改定案）を取りまとめました。

また、改定案への変更につきましては、令和8年度予算案との調整を踏まえ、各取組に関するスケジュールなどを追記しております。

今後、改定案について、予算が成立した後に、学識経験者や交通事業者等で構成される「川崎市地域公共交通活性化協議会」へ報告し、「川崎市地域公共交通計画」の改定を行います。

## 1 計画全般に関すること（2件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
1	<p>第2次総合都市交通計画と同様に良くできていると評価している。</p> <p>実際の推進で、市民の周知・意識啓発のためにも取組数を増やしていくこと、地域特性に合った最適解の実現に期待したい。</p>	<p><u>将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、本計画に基づき、地域公共交通の基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する交通環境を整備するなど、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組を推進してまいります。</u></p>	B
2	<p><u>短期的には本案で示されている個々の取組のいずれもが大変重要なものと認識しており、着実に進めていただきたい。</u></p>		B

## 2 基本方針1（バスネットワークを守る）に関すること（8件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
3	<p>市営埠頭線のバスをよく利用しているが、一度に何台も数珠つなぎで来ることがある。</p> <p>そうすると、間隔が空き長く待たされることになる。</p> <p>運行計画を見直すなど、何とかならないかと思う。</p>	<p>本計画では、基本方針1「バスネットワークを守る」に関する施策において、「バス路線の効率化」を位置づけており、交通事業者と協議・調整を図りながら、バス路線の効率化に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>なお、路線バスの運行につきましては、各バス事業者が利用状況や事業採算性等を踏まえて判断するものであるため、いただいた御意見につきましては、バス事業者へお伝えしてまいります。</p>	D
4	<p>溝口駅周辺のバス停で朝、バスを待っていると、溝15、溝18系統溝口駅南口行等は満席で通過する為、予定のバスに乗ることが出来ない。</p> <p>これは、地域の公共性が著しく損なわれているといわざるをえないため、解決を望む。</p>		D

## 2 基本方針1(バスネットワークを守る)に関するご意見(8件)

No.	意見(要旨)	市の考え方	対応区分
5	<p>市営バスと他の民間バス事業者が重複している路線(例:鷺02系統)は利用者からすると同一事業者に集約してもらった方が定期代の負担や本数増等で利便性が向上する。</p> <p>川崎市は民間バス事業者に任せられる路線については全て譲渡を進めるべきではないか。</p>	<p>本計画では、施策「バス路線の効率化」において、「1-1長大・重複路線の効率化」を位置づけており、交通系IC利用データ等を活用した利用実態分析システムの運用や路線再編のシミュレーションを活用した交通事業者との協議・調整を図るなど、バス路線の効率化に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>なお、路線バスの運行につきましては、各バス事業者が利用状況や事業採算性等を踏まえて判断するものであるため、いただいた御意見につきましては、バス事業者へお伝えしてまいります。</p>	D
6	<p><u>重複路線や区間の「ダイヤ改正」は、事前に他の民間バス事業者と協議をして頂きたい。</u></p> <p><u>現状ではムラがある所も多く、混雑率や待ち時間に相当ばらつきが生じている。</u></p> <p><u>市バスと他事業者とのダイヤの対照や検証を行い標準化を図ってもらいたい。</u></p>	<p><u>本計画では、施策「バス路線の効率化」において、「1-1長大・重複路線の効率化」を位置づけており、交通系IC利用データ等を活用した利用実態分析システムの運用や路線再編のシミュレーションを活用した交通事業者との協議・調整を図るなど、バス路線の効率化に向けた取組を推進してまいります。</u></p> <p><u>なお、本市では、待ち時間など、バス停でのデジタルサイネージによる運行情報の提供や各事業者のリアルタイム運行情報の共通化による経路検索の簡易化を図っており、今後につきましても、バス待ち環境の改善に向けた取組を進めてまいります。</u></p>	D

## 2 基本方針1(バスネットワークを守る)に関すること（8件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
7	朝夕の通勤帯はともかく、昼間の乗客が少ないとき等は、大型でなく中型のバスでもいいのではないかと思う。	<p>本計画では、基本方針1「バスネットワークを守る」に関する施策において、「路線バスの輸送力確保」を位置づけており、交通事業者と協議・調整を図りながら、路線バスの輸送力確保に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>なお、路線バスの運行につきましては、各バス事業者が利用状況や事業採算性等を踏まえて判断するものであるため、いただいた御意見につきましては、バス事業者へお伝えしてまいります。</p>	D
8	連節バスの導入は路線バスの乗務員不足に即効性のある対策になっているため、川崎区臨海部や高津区・宮前区（溝口駅南口～神木本町方面）を走る市バスなどの比較的的道路が狭い場所にも積極的に導入し、その成果を枝線の増便等により乗客に還元するよう求めます。	<p>本計画では、施策「路線バスの輸送力確保」において、「1－4 連節バスの導入」を位置づけており、本市と交通事業者の役割を整理し、協議・調整を行いながら導入に向けた取組を進めてまいります。</p> <p>一方で、連節バスの導入にあたっては、停車するバス停のバスベイ整備やバス営業所への進入スペースの確保など課題も多い点をバス事業者から伺っております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、バス事業者へお伝えしてまいります。</p>	D

## 2 基本方針1(バスネットワークを守る)に関するここと(8件)

No.	意見(要旨)	市の考え方	対応区分
9	<p>バス路線の乗り継ぎを伴う再編を行う場合には、追加の運賃負担を生じさせないなど、乗客の負担を増やさず、乗客を増やす仕組みとするよう求めます。</p> <p>　　欧州の都市では公共交通の運賃をゾーン制にし、バスと電車を乗り継いでもいたずらに運賃が上がらないような仕組みを導入している例もあります。</p> <p>　　川崎市でも乗継割引や市内複数の事業者共通で使える一日乗車券を設定するなど、運賃負担が高額にならないよう配慮すべきです。</p>	<p>路線バスの運賃につきましては、各バス事業者の申請により、国土交通省の認可を経て決定されるものでございます。</p> <p>　　いただいた御意見につきましては、事業者間の連携も含め、バス事業者と共有してまいります。</p>	D
10	「コロナ禍」から丸6年も経った今になって「バスネットワークを守る」取組を始めるのでは遅きに失した感がある。	地域公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する交通環境の形成に向けて、取組を進めてまいります。	D

### 3 基本方針2（多様なモビリティを活用する）に関すること（6件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
1 1	<p>麻生区はるひ野町内会では、2040年のはるひ野の街のイメージを作成し、その実現に向かってプロジェクトを推進しており、高齢者向けのモビリティ導入を主要テーマとしていることから、はるひ野でグリーンスローモビリティの実証実験をしてはどうか。</p> <p>はるひ野は、グリーンスローモビリティとは相性が高く、また他地区に展開するモデルケースにもなるよう実証データの収集も協力でき、運転手も地元住民から募集できると考えていることから、お勧めできるエリアだと思う。</p>	<p>本計画では、施策「多様なモビリティの活用」において、「2－1 コミュニティ交通の維持・導入」を位置づけており、コミュニティ交通に関する地域発意の取組に対する支援を実施するなど、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性の確保に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御相談として伺ってまいります</p>	D
1 2	<p>現在、”麻生区の交通の未来を考える”をテーマとした勉強会・意見交換会を実施しており、坂道が多く高齢化が進む地域特性と運転手不足などの課題に対応するため、関係機関・企業・団体・住民が連携し、学びの場や相談窓口を設け、将来的には自動運転やデマンドバスを導入するモデルを他地域へ展開するなど、地域交通の持続可能性に向けて、関係機関や企業への提案をめざしたい。</p>	<p>本計画では、施策「多様なモビリティの活用」において、「2－1 コミュニティ交通の維持・導入」を位置づけており、コミュニティ交通に関する地域発意の取組に対する支援を実施してまいります。</p> <p>また、施策「モビリティマネジメント」において、「3－1 周知啓発・意識醸成」を位置づけており、公共交通の利用促進に向けた周知啓発・意識醸成や人材育成に向けた取組を促進するなど、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性の確保に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御相談として伺ってまいります。</p>	D

### 3 基本方針2（多様なモビリティを活用する）に関すること（6件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
1 3	<p><u>地域として、2025年度～2027年度の中期展望として、大学や関連機関との協働の仕組みをつくり、自動運転バスや新形態モビリティの体験会などによる住民への地域交通に関する啓発活動や地域交通に関する困りごとへの“アドバイス＆サポート活動”に取り組みたい。</u></p>	<p>大学や関係機関等との協働につきましては、現在、自動運転バスやコミュニティ交通の導入等において、国をはじめ、大学や関係機関等と連携して取組を進めており、今後の取組においても、関係機関等との連携は重要であると認識しております。</p> <p>御意見を踏まえ、取組「2－1 コミュニティ交通の維持・導入」において、大学等と連携したコミュニティ交通の取組事例（ユラム：宮前区平地区「つばめ号の歩み」）の紹介とともに、「第5章 計画の進行管理」において、国の動向等も踏まえ、大学等との連携に関する説明を追記しました。</p> <p>なお、地域における具体的な御提案につきましては、個別の御相談として伺ってまいります。</p>	A
1 4	<p>市内では既に自転車が多く活用されていることから、市バスの営業所・車庫へのシェアサイクルや駐輪場の設置、商業施設や公共施設に駐輪場やシェアサイクルの設置を誘導する等、シェアサイクルを含む自転車とバス・電車の乗継を容易にする取組をするよう求めます。</p> <p>シェアサイクルの活用事例として、中原区井田三舞町では、シェアサイクルが公共交通の一端を担っておりますが、最寄り駅付近のサイクルステーションが不足気味であるなどの課題もあるため、自転車活用推進室が主な担当となるシェアサイクルと交通政策室の所管であるバスや鉄道の政策をうまく連携させる必要があります。</p> <p>交通政策室には自転車活用推進室と連携してシェアサイクルを含む自転車の利便性を向上させるとともに、電車・バス等との乗換利便性向上を図るよう求めます。</p>	<p>本計画では、施策「多様なモビリティの活用」において、「2－3 シェアモビリティの活用」を位置づけており、身近な地域公共交通における移動環境の充実をめざし、移動手段の一つとして便利で利用しやすいシェアサイクルの利用・普及促進を図るとともに、鉄道駅やモビリティステーション等において、公共交通とシェアサイクルなどのシェアモビリティの連携に向けた取組を促進してまいります。</p>	D

### 3 基本方針2（多様なモビリティを活用する）に関すること（6件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
15	<p>モビリティステーションの取組を進めていただくと良いとは思いますが、数箇所に新設しても効果は限定的でしょし、実験としては意義があると思いますが、既存の乗換需要が発生する場所と必ずしも一致していないなど、普及には課題がありそうです。</p> <p>また、運転免許が必要な小型自動車などは、人口密集地である川崎市において実用面では様々な疑問が付きまといいます。</p>	<p>モビリティステーションにつきましては、乗換拠点を中心に多様なモビリティサービスが利用でき、地域の賑わいの創出や移動の目的地ともなる身近な生活拠点としての機能を有するものであり、多様な交通手段の乗換の円滑化を図り、地域特性に応じたモビリティステーションの形成が重要であると認識しております。</p> <p>現在、2地区において、多様な主体と連携したモビリティステーションの実証実験を行っているところであります、今後につきましても、地域特性に応じたモビリティステーションの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	B
16	コミュニティバスが運行している地域では、既存のコミュニティバスの転回場になっている商店等に隣接して幹線バス路線のバス停を設ける（または近隣のバス停を移設して近づける）、乗り換え場所にトイレやベンチを設けるなど、すでに乗り換え拠点となっている場所の利便性を向上させる取組も有効でしょう。	本計画では、施策「モビリティステーションの形成」において、「2－5新たな交通結節機能の形成」を位置づけており、多様な交通手段の乗換の円滑化を図るとともに、地域の賑わい創出にも寄与する「身近な生活拠点」の形成は重要であると認識しており、いただいたご意見等も踏まえながら、モビリティステーションの形成に向けた取組を推進してまいります。	B

#### 4 基本方針3（利用しやすい環境を形成する）に関すること（3件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
17	<p><u>マイカーは、公共交通に比べエネルギー効率も悪く、一人あたりの道路占拠の比率が大きく、また大気汚染や事故の発生からもよろしくない。</u></p> <p><u>現在の状況を改善してもらいたい。</u></p>	<p>本計画の対象範囲は、地域公共交通の主を担う路線バス、コミュニティ交通、タクシーを中心に、鉄道やシェアモビリティなどの路線バス等と相互に連携を図る交通手段としており、マイカーは含まれておませんが、基本方針3「利用しやすい環境を形成する」に関する施策において、「モビリティマネジメント」を位置づけており、公共交通の利用促進に向けた周知啓発・意識醸成の取組を推進してまいります。</p>	D
18	<p>路線バス等に従事する職員の給与を上げることは重要ですが、その負担を乗客のみに求めず、自家用車等に対して課徴金を課し、公共交通の運賃抑制や利便増進に充てるべきです。</p> <p>また、自家用車で来店する者には駐車料金を負担させ、商業施設等では、駐車台数に応じて交通税を課税するなど、自家用車利用者にも応分の負担をさせるための制度づくりを求めます。</p>	<p>本市では、受益者負担の原則により、公共交通の利用者が応分の負担をすることで、地域に応じた公共交通サービスが提供されているものと認識しております。</p> <p>また、本計画では、基本方針3「利用しやすい環境を形成する」に関する施策において、「モビリティマネジメント」を位置づけており、地域公共交通をみんなで支える環境形成に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>なお、自家用車等に対する課徴金などにつきましては、現在のところ想定しておりませんが、今後の参考とさせていただきます。</p>	D
19	幹線道路のバス停については100%バスベイ設置を目指に取り組んでほしい。	バスベイの設置等による走行環境の改善につきましては、都市計画道路等の整備にあわせて、付加車線の増設や、必要に応じて、バスベイ設置を行っているところであり、交通関連の個別計画において取組を推進してまいります。	D

## 5 その他（6件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
20	バスに偏重している公共交通の改革として、地方都市で実現している簡易な鉄道輸送（トラムなど）の建設を希望する。	<p>地域公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する交通環境の形成に向けて、取組を進めてまいります。</p> <p>現時点では、トラムなどの簡易な鉄道輸送の整備の予定はございませんが、鉄道路線の整備等につきましては、関係部局等と連携しながら、既存ストックを最大限に活用した取組を推進してまいります。</p>	D
21	<p>川崎市でも川崎区臨海部では工業地域への通勤と沿線住民の通学・生活利用が重なり、すでに多くの交通需要が存在していますが、路線バスが一手に引き受けている状況です。</p> <p>短期的には連接バスの導入でしのぐにしても、中期的にはLRTなどの軌道系交通を導入するよう求めます。</p>	<p>地域公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する交通環境の形成に向けて、取組を進めてまいります。</p> <p>現時点では、LRT導入の計画はございませんが、臨海部の円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成に向けた取組を引き続き推進してまいります。</p>	D

## 5 その他（6件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
22	既存の鉄道の活用、例えば京急大師線を殿町まで延伸する、南武線浜川崎支線のいわゆる川崎アプローチ線を事業化する、さらに浜川崎から扇町方面へ乗り入れるなど、軌道系交通の拡充を図ることで、路線バスにかかる負荷の軽減と市民の交通利便性向上を両立させるよう求めます。	<p>地域公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する交通環境の形成に向けて、取組を進めてまいります。</p> <p>川崎アプローチ線につきましては、交通政策審議会第198号答申等を踏まえ、臨海部の交通機能強化に向けた実施方針において長期的な取組としており、臨海部の円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成に向けた取組を引き続き推進してまいります。</p> <p>また、現時点では、京急大師線の延伸や浜川崎から扇町方面の乗り入れの計画はございませんが、いただいた御意見につきましては、鉄道事業者にお伝えしてまいります。</p>	D
23	バスが結節する基幹的交通網である鉄道にも運賃値上げや人員削減（ワンマン化）による混雑・遅延等がすでに発生している状況であり、従来の後手後手に回った対症療法的な取組だけでは不十分と感じている。	<p>本市としましては、鉄道事業は定時運行し、安全・安心に利用できることが重要と考えております、列車の遅延等につきましては、各鉄道事業者の責任において適切に実施するものと認識しております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、鉄道事業者にお伝えしてまいります。</p>	D

## 5 その他（6件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応区分
24	<p><u>隣の横浜市では、同じ地域公共交通計画の内容で、国庫補助事業の活用というページがあるのですが、川崎市は国の補助を使わないのでしょうか。</u></p> <p><u>大事な取組なのは理解できるので、税金を少しでも減らせるような進め方をしていただきたいと思います。</u></p>	<p>国庫補助事業につきましては、国土交通省をはじめとした複数の省庁等において、地域公共交通の取組に関する様々な国庫補助事業が展開されており、本市においても活用しているところでございますが、今後につきましても、事業内容や実施体制等に応じた活用により、本計画の推進を図ってまいります。</p> <p>御意見を踏まえ、「第5章 計画の進行管理」に本市における国庫補助の活用に関する説明を追記しました。</p>	A
25	<p>高津区千年地区の周辺で、バイクが大きな音を立てて走行する状況を頻繁に見聞きしており、睡眠を妨げられるなど日常生活への支障を感じている。</p> <p>小学生・中学生の通学路においても、突然の騒音により、下校中の子どもたちが驚いたり、不安そうにする様子もあり、安全面・心理面の双方から懸念を抱いている。</p> <p>そのため、以下のような対策を地域公共交通計画の中でも検討してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・夜間・早朝を含む騒音が発生しやすい時間帯や、住宅地・通学路といったエリアにおける重点的な注意喚起・啓発</li> <li>・警察等の関係機関と連携した、騒音規制基準や車両保安基準に基づく継続的な指導・取締り</li> <li>・市の広報媒体やデジタル掲示板等を活用し、騒音が周囲に与える影響や法令の趣旨を具体的に伝える啓発活動</li> <li>・騒音に関する通報や情報収集を通じた実態把握と、ドライバーの自覚向上につながる継続的な対策検討</li> </ul>	<p>本計画の対象範囲は、地域公共交通の主を担う路線バス、コミュニティ交通、タクシーを中心に、鉄道やシェアモビリティなどの路線バス等と相互に連携を図る交通手段としております。</p> <p>いただいた御意見につきましては、想定される関係部署にお伝えしてまいります。</p>	E

## 5 パブリックコメントを踏まえた改定素案からの変更点

変更の概要	変更内容【変更後】	【変更前】
<b>【P24 資料3】コラム</b> ・国をはじめとした関係機関との連携に関する御意見を受け、コラムを追記 (No.16)	・コラム：宮前区平地区「つばめ号」の歩み	・地域と連携したコミュニティ交通の維持・導入に向けた取組
<b>【P32 資料3】第5章(3)国の動向</b> ・国を始めとした関係機関との連携に関する御意見や国庫補助の活用に関する御意見を受け、国の動向・取組や国庫補助事業の活用についてのページを追加 (No.16、No.24)	・国の動向について ・施策の立案・評価について ・国庫補助事業等の活用について	(記述なし)

※その他、用語・用字の修正など、所要の整備を行っております。

## 令和 8 年度予算案との調整について

### 1 概要

令和 8 年度予算案との調整を踏まえ、「川崎市地域公共交通計画」（改定素案）に各取組に関する年度ごとのスケジュールなどの内容を追記し、「川崎市地域公共交通計画」（改定案）を取りまとめました。

### 2 令和 8 年度予算案との調整を踏まえた改定素案からの変更点

No.	変更の概要	変更内容【変更後】	【変更前】
①	<b>【P18~32 資料 3】各取組</b> ・各取組におけるスケジュールを追記	・「各取組におけるスケジュール（計画期間：令和 8～12 年度）」を追記	（記述なし）
②	<b>【P19 資料 3】取組 1-3 自動運転バスの導入</b> ・取組を追記	・川崎市バス営業路線における実証実験の実施（運行：川崎市交通局）	（記述なし）
③	<b>【P21 資料 3】取組 1-6 運転手等の確保</b> ・取組を追記	・支援制度の早期運用をめざした実証実験の実施	（記述なし）
④	<b>【P22 資料 3】取組 2-1 コミュニティ交通の維持・導入</b> ・支援の考え方を追記	・「コミュニティ交通に関する支援の考え方」を追記	（記述なし）
⑤	<b>【P22 資料 3】取組 2-1 コミュニティ交通の維持・導入</b> ・取組を一部修正	・バス事業者や地元協議会等による本格運行への支援（デマンド交通やタクシー活用型等）	・バス事業者や地元協議会等による本格運行への支援の検討
⑥	<b>【P23 資料 3】取組 2-1 コミュニティ交通の維持・導入</b> ・支援制度に関する内容を追記	・「コミュニティ交通に関する支援制度」を追記	（記述なし）
⑦	<b>【P31 資料 3】第 5 章(1) 計画の評価</b> ・評価指標を一部修正	・自動運転バスの実装数：3 路線	・自動運転バスの実装数：2 路線
⑧	<b>【P31 資料 3】第 5 章(1) 計画の評価</b> ・評価項目を追記	・モビリティステーションの実施箇所数：14 箇所	（記述なし）

※その他、用語・用字の修正など、所要の整備を行っております。

## 「川崎市地域公共交通計画」の改定素案から改定案への変更点

※変更点については、資料中、赤枠とともに変更点の番号をお示ししております。  
変更点のみの抜粋版となります。

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針Ⅰ バスネットワークを守る

施策	バス路線の効率化
取組(事業)	1-1 長大・重複路線の効率化
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況を踏まえ、長大路線や重複路線の運行効率化を図るなど、バス路線の再編に向けた取組を進めます。</li> <li>運行の見直しによって生じた輸送資源(運転手やバス車両)について、他のバス路線への再配分を検討するなど、バスネットワークの維持・確保に向けた取組を進めます。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通系IC利用データやGTFS等を活用した利用実態分析システムの運用</li> <li>路線再編のシミュレーションを実施しながら、交通事業者と協議・調整を図り、バス路線の効率化を促進</li> </ul>  <p>分析システムによる路線バスの利用実態の可視化 各路線ごとの乗車記録をもとに利用実態を把握</p> <p>重複路線改善のイメージ（国土交通省資料引用）</p> 
実施主体	交通事業者、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	路線再編シミュレーションの開発(R8)・機能向上(R9～) 路線再編案の検討・交通事業者との協議調整

施策	バス路線の効率化
取組(事業)	1-2 バス路線の新設・見直し
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後予定されている駅前広場などの基盤整備や開発事業にあわせ、バス路線の新設・見直しを図ります。</li> <li>交通事業者が路線新設や既存路線の見直しの検討を行うにあたり、路線バス社会実験支援制度の運用を図ります。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の基盤整備や開発事業に伴うバス路線の検討 例)京急川崎駅、鷺沼駅、登戸・向ヶ丘遊園駅、大師橋駅など</li> <li>鉄道や道路の基盤整備に伴うバス路線の検討 例)横浜市高速鉄道3号線(新百合ヶ丘駅等)や都市計画道路など</li> </ul>
実施主体	交通事業者、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	路線の新設・見直しに向けた交通事業者との協議調整 完成：(R7)大師橋駅駅前交通広場 完成予定：(R8)登戸駅前広場、(R13)鷺沼駅駅前街区 など





## (3) 取組

基本方針 | バスネットワークを守る

施策	路線バスの輸送力確保																		
取組(事業)	1-3 自動運転バスの導入																		
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市では、令和6(2024)年度から既存バスルートにおいて、令和9(2027)年度の実装をめざし、さまざまな関係者との連携を図りながら、自動運転バスの実証実験を行っています。</li> <li>実証実験により、都市部における走行技術の研鑽を行うとともに、社会受容性の向上を図り、レベル4自動運転の早期実現をめざします。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>羽田連絡線、川崎病院線における実証実験の実施(運行:川崎鶴見臨港バス)</li> <li>川崎市バス営業路線における実証実験の実施(運行:川崎市交通局)</li> <li>社会実装時及び交通事業者を主体とした導入時における支援の検討</li> <li>道路環境の課題解決と自動運転バスの走行環境の構築を両立する手法の検討</li> <li>他路線への展開に向けた検討</li> <li>臨海部における自動運転を活かしたまちづくりの検討</li> <li>社会受容性の向上に向けた取組</li> </ul>																		
変更点②	<p>走行ルート図(左:羽田連絡線、右:川崎病院線)</p> <p>※ 本事業は、国土交通省の自動運転社会実装推進事業(国庫補助)を活用しながら、取組を進めています。 令和6年度 採択、令和7年度 採択(重点支援)</p>																		
実施主体	交通事業者、市																		
スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> <th>令和11年度</th> <th>令和12年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実証実験</td> <td colspan="5">レベル4自動運転の早期実現に向けた取組</td> </tr> <tr> <td>自動運転バスの走行環境検討(東扇島地区(R8~))</td> <td colspan="5">※実証実験や実装の状況を踏まえ、支援策や自動運転を活かしたまちづくり等の検討を進める</td> </tr> </tbody> </table>		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	実証実験	レベル4自動運転の早期実現に向けた取組					自動運転バスの走行環境検討(東扇島地区(R8~))	※実証実験や実装の状況を踏まえ、支援策や自動運転を活かしたまちづくり等の検討を進める				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度														
実証実験	レベル4自動運転の早期実現に向けた取組																		
自動運転バスの走行環境検討(東扇島地区(R8~))	※実証実験や実装の状況を踏まえ、支援策や自動運転を活かしたまちづくり等の検討を進める																		



### 市内バス事業者による他都市での取組

- 東急バスでは、自社で開発した自動運転小型EVバスを使用した、東京都内住宅街のバス路線で走行試験を実施
- 使用する車両はEV化し、遠隔監視及び旅客案内が可能な自動運転システムを搭載



自動運転車両

変更点  
①

自動運転バスの走行環境検討(東扇島地区(R8~))

※実証実験や実装の状況を踏まえ、支援策や自動運転を活かしたまちづくり等の検討を進める

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針Ⅰ バスネットワークを守る

施策	路線バスの輸送力確保																							
取組(事業)	1~4 連節バスの導入																							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手一人あたりの輸送力向上に向け、連節バスの導入を図ります。</li> <li>連節バスの導入にあたり、川崎市と交通事業者の役割を整理し、協議・調整を行いながら、取組を進めます。</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th><th>内容</th><th>市</th><th>交通事業者</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>走行環境整備に 関すること</td><td>道路整備等</td><td>○</td><td></td></tr> <tr> <td>車両の運行や整 備・調達に関す ること</td><td>バス路線の運行</td><td>○</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>車両等の準備・管理等</td><td>○</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>車庫・整備場の整備等</td><td>○</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p><b>参考</b> 連節バス(川崎鶴見臨港バス)</p> <p><b>参考</b> バスベイ整備の事例 (横浜市資料引用)</p> <p>&lt;施工前&gt;      &lt;施工後&gt;</p>				項目	内容	市	交通事業者	走行環境整備に 関すること	道路整備等	○		車両の運行や整 備・調達に関す ること	バス路線の運行	○			車両等の準備・管理等	○			車庫・整備場の整備等	○	
項目	内容	市	交通事業者																					
走行環境整備に 関すること	道路整備等	○																						
車両の運行や整 備・調達に関す ること	バス路線の運行	○																						
	車両等の準備・管理等	○																						
	車庫・整備場の整備等	○																						
実施主体	交通事業者、市																							
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度																				
<b>変更点</b> ①	連節バスの導入に向けた協議調整																							
	連節バスの導入に伴う走行環境整備の検討																							

施策	路線バスの輸送力確保				
取組(事業)	1~5 BRT・急行便の導入				
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送力の確保とともに、CO<sub>2</sub>排出量の低減に向け、BRTの導入や急行便の導入を図ります。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針(案)」に基づくBRTの導入に向けた交通事業者との協議調整</li> <li>浜川崎・南渡田アクセス軸や臨海部中央軸等へのBRT導入</li> <li>他路線への展開に向けた検討</li> </ul> <p>引用：川崎市臨海部の交通機能強化に向けた実施方針(案)</p>				
実施主体	交通事業者、市				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
<b>変更点</b> ①	BRTの導入に向けた協議調整				
	完成予定：(R9)南渡田地区北地区北側まちびらき (R10)臨港道路東扇島水江町線				
	など				

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針Ⅰ バスネットワークを守る

施策	人材不足への対応							
取組(事業)	1-6 運転手等の確保							
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係行政機関や交通事業者と連携を図りながら、路線バスの運転手等の人材確保に向けた取組を進めます。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運転手等の負担軽減に資する経営改善等の取組への支援の検討</li> <li><b>支援制度の早期運用をめざした実証実験の実施</b></li> <li>経営改善効果や運転者の負担軽減が見込まれる完全キャッシュレスバスの運行に向けた検討</li> </ul>							
<b>変更点③</b>	<p><b>国土交通省：完全キャッシュレスバスの実証運行について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省では、深刻な運転者不足等を背景に、路線バスの減便や事業者の廃業などが生じている状況を踏まえ、課題解消に向けて、バス事業者の経営改善や供給力改善を図る必要があるとしています。</li> <li>経営改善効果や運転者の負担軽減に向けて、経営効率化等に資する交通DXの取組事例として、完全キャッシュレスバスの運行が効果的であることが示されています。</li> <li>完全キャッシュレスバスの実証運行は全国で実施されており、川崎市内においても、大109系統（自動運転バス）大師橋駅～天空橋駅（川崎鶴見臨港バス）において、実証運行が実施されています。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>みんなのバスを未来につなぐ <b>完全キャッシュレスバス</b> ✓ 実証運行中 This Bus is Cashless Payment Only</p> <p>完全キャッシュレスバス実証運行周知ポスター（デザイン） (国土交通省資料)</p> </div>							
実施主体	交通事業者、市							
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度			
<b>変更点①</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">実証実験・支援制度の検討</td> <td style="padding: 5px;">支援制度の本格運用に向けた取組</td> <td style="padding: 5px;">完全キャッシュレスバスの運行に向けた検討</td> </tr> </table>					実証実験・支援制度の検討	支援制度の本格運用に向けた取組	完全キャッシュレスバスの運行に向けた検討
実証実験・支援制度の検討	支援制度の本格運用に向けた取組	完全キャッシュレスバスの運行に向けた検討						

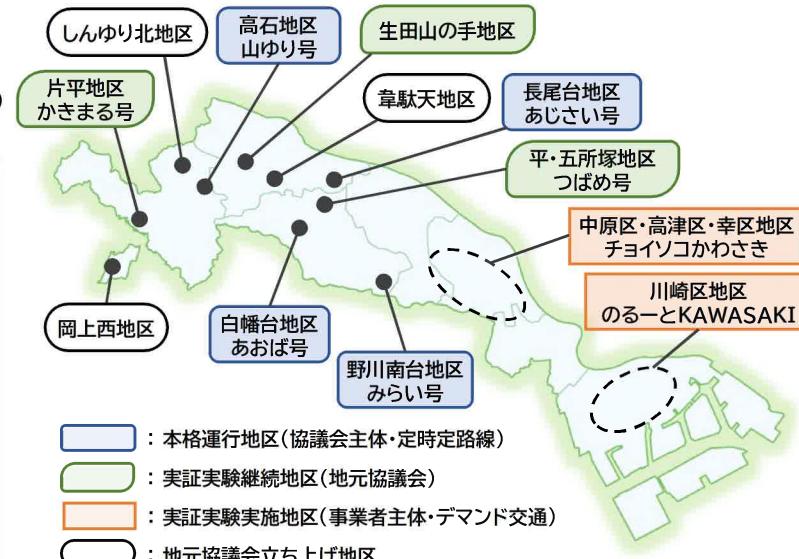
施策	人材不足への対応																													
取組(事業)	1-7 運賃適正化の検討																													
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者と連携を図りながら、市域全体のバスネットワークの維持や物価高騰への対応、労働環境の改善による人材確保、施設・車両の更新等に向け、運賃適正化に関する検討の促進を図ります。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各交通事業者による運賃改定の検討</li> <li>各交通事業者によるエリア制運賃の導入検討</li> </ul>																													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>川崎市バス</th> <th>川崎鶴見臨港バス</th> <th>東急バス</th> <th>小田急バス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>現在の運賃 (R7.10.1時点)</td> <td>IC 220円</td> <td>240円</td> <td>240円</td> <td>250円</td> </tr> <tr> <td>現金</td> <td>220円</td> <td>240円</td> <td>250円</td> <td>250円</td> </tr> <tr> <td>上限運賃</td> <td>220円</td> <td>250円</td> <td>260円</td> <td>250円</td> </tr> <tr> <td>直近の運賃改定日</td> <td>R4.10.1</td> <td>R7.3.18</td> <td>R7.10.1</td> <td>R7.10.1</td> </tr> </tbody> </table>						川崎市バス	川崎鶴見臨港バス	東急バス	小田急バス	現在の運賃 (R7.10.1時点)	IC 220円	240円	240円	250円	現金	220円	240円	250円	250円	上限運賃	220円	250円	260円	250円	直近の運賃改定日	R4.10.1	R7.3.18	R7.10.1	R7.10.1
	川崎市バス	川崎鶴見臨港バス	東急バス	小田急バス																										
現在の運賃 (R7.10.1時点)	IC 220円	240円	240円	250円																										
現金	220円	240円	250円	250円																										
上限運賃	220円	250円	260円	250円																										
直近の運賃改定日	R4.10.1	R7.3.18	R7.10.1	R7.10.1																										
	<p>※ 事業者ごとの運賃（市内均一料金）</p> <p><b>路線バスにおける運賃制度について</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの運賃は、道路運送法に基づき、上限運賃（運賃の上限額）と実施運賃（上限額の範囲内で実施する運賃）に区分されます。</li> <li>また、運賃の制定形態（運賃額の算出方法）は、国土交通省の通達（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度）により、地域別の適用基準が、原則として定められています。</li> </ul> <p>① 都市内の路線 : 均一制、地帯制又は特殊区間制 ② 都市近郊の路線 : 特殊区間制又は対キロ区間制 ③ 地方の路線 : 対キロ区間制</p> <p>※エリア制:地帯制又は特殊区間制</p>																													
実施主体	交通事業者																													
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度																									
<b>変更点①</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">各交通事業者による運賃改定の検討</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">各交通事業者によるエリア制運賃の導入検討</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> </table>						各交通事業者による運賃改定の検討			各交通事業者によるエリア制運賃の導入検討																				
	各交通事業者による運賃改定の検討																													
	各交通事業者によるエリア制運賃の導入検討																													

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組 基本方針 2 多様なモビリティを活用する

施策	多様なモビリティの活用																																						
取組(事業)	2-1 コミュニティ交通の維持・導入																																						
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の足の確保に向けては、「減便等による路線バスの希薄化への対応」や「地域住民が路線バスによる移動が不便だと感じているエリアへの対応」が重要となります。</li> <li>そのため、路線バスの運行が困難な地域において、多様な主体と連携を図り、地域特性に応じた交通手段の維持・導入を促進し、将来にわたり、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性の確保を図ります。</li> </ul> <p><b>コミュニケーションに関する支援の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 路線バスの希薄化への対応(取組主体:バス事業者等) <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスネットワークの補完とともに、広い範囲で多様な移動ニーズに応えるデマンド交通等の運行は、本市の利便性を確保するための行政施策として支援を実施します。</li> </ul> </li> <li>② 地域住民が不便を感じているエリアへの対応(取組主体:地元協議会) <ul style="list-style-type: none"> <li>既存の路線バスの利用が困難として、地域が望む交通環境を形成するためには、地域自らが主体となって、移動の手段をつくり、育て、守り続けることが必要となります。</li> <li>そのため、公共交通における受益者負担の原則を踏まえるとともに、既存バス路線との競合に留意したうえで、市内の全地域を対象に、地域発意の取組に対する支援を実施します。</li> </ul> </li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「コミュニケーション交通導入に関する手引き」に基づく地域の取組への支援</li> <li>バス事業者や地元協議会等による本格運行への支援(デマンド交通やタクシー活用型等)</li> <li>広域拠点周辺における事業者主体による本格運行の早期実現に向けた取組</li> <li>持続可能な運行モデルの定着・横展開に向けた取組(モビリティステーションとの連携等)</li> </ul>																																						
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市民、市																																						
スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> <th>令和10年度</th> <th>令和11年度</th> <th>令和12年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">新たな本格運行支援制度の運用(R8~)</td></tr> <tr> <td rowspan="2">本格運行地区</td><td colspan="2">継続 【地元協議会主体】あじさい号、山ゆり号、あおば号、みらい号</td><td colspan="3"></td></tr> <tr> <td colspan="2">新規 【事業者主体】のるーとKAWASAKI(R8~)、【地元協議会主体】つばめ号(R8~)、かきまる号(R8~)</td><td colspan="3"></td></tr> <tr> <td rowspan="2">実証実験実施地区</td><td colspan="4">※ 関係者との調整を踏まえ、新たな支援制度を活用しながら、早期の本格運行をめざす</td><td colspan="2"></td></tr> <tr> <td colspan="4">【事業者主体】チョイソコかわさき、【地元協議会主体】生田山の手地区、しんゆり北地区、岡上西地区、韋駄天地区</td><td colspan="2">※ 広域拠点周辺やモビリティステーションとの連携等による新たな地区を含め、関係者との調整状況に応じて取組を進める</td></tr> </tbody> </table>					令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	新たな本格運行支援制度の運用(R8~)					本格運行地区	継続 【地元協議会主体】あじさい号、山ゆり号、あおば号、みらい号					新規 【事業者主体】のるーとKAWASAKI(R8~)、【地元協議会主体】つばめ号(R8~)、かきまる号(R8~)					実証実験実施地区	※ 関係者との調整を踏まえ、新たな支援制度を活用しながら、早期の本格運行をめざす						【事業者主体】チョイソコかわさき、【地元協議会主体】生田山の手地区、しんゆり北地区、岡上西地区、韋駄天地区				※ 広域拠点周辺やモビリティステーションとの連携等による新たな地区を含め、関係者との調整状況に応じて取組を進める	
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度																																			
新たな本格運行支援制度の運用(R8~)																																							
本格運行地区	継続 【地元協議会主体】あじさい号、山ゆり号、あおば号、みらい号																																						
	新規 【事業者主体】のるーとKAWASAKI(R8~)、【地元協議会主体】つばめ号(R8~)、かきまる号(R8~)																																						
実証実験実施地区	※ 関係者との調整を踏まえ、新たな支援制度を活用しながら、早期の本格運行をめざす																																						
	【事業者主体】チョイソコかわさき、【地元協議会主体】生田山の手地区、しんゆり北地区、岡上西地区、韋駄天地区				※ 広域拠点周辺やモビリティステーションとの連携等による新たな地区を含め、関係者との調整状況に応じて取組を進める																																		

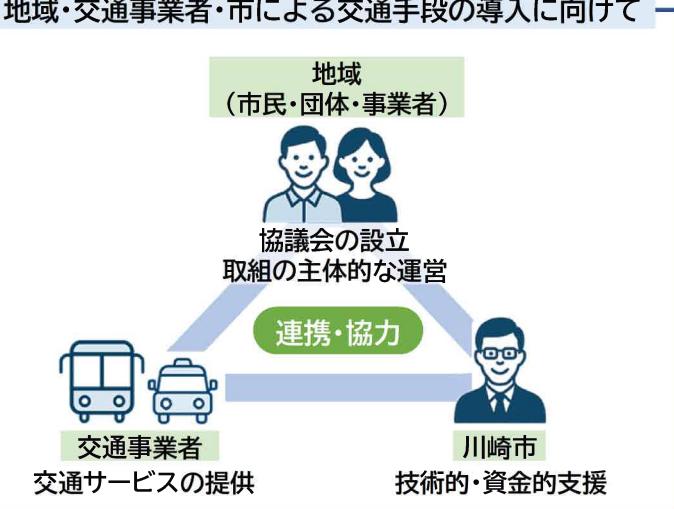


長尾台地区  
あじさい号  
川崎区地区  
のるーとKAWASAKI  
中原区地区  
チョイソコかわさき  
平・五所塚地区  
つばめ号



## (3) 取組

基本方針 2 多様なモビリティを活用する

施策	多様なモビリティの活用	変更点⑥
取組(事業)	2-1 コミュニティ交通の維持・導入	
内容	<p>コミュニティ交通に関する支援制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティ交通の取組を行う地元協議会や事業者等に対し、各フェーズに応じて、市による技術的支援や資金的支援を行います。</li> </ul> <p>「身近な交通」に関して、こんな事はありませんか？</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・最寄りのバス停まで遠く、坂道を歩くのがつらい</li> <li>・近所は道が狭くて、路線バスが通れない</li> <li>・高齢になり、自家用車の運転が不安になってきたなど</li> </ul> <p>地域・交通事業者・市による交通手段の導入に向けて</p>  <p>※ 本市では、地域発意の取組を支援しています お気軽にご相談ください</p>	

### 取組の流れ（地元協議会主体のケース）

#### フェーズ 1 協議会の設立

- ・地域の需要把握
- ・運行手法や運行計画の検討

- ・実証実験の実施
- ・事業性の検証

#### 本格運行



(乗合バス型)  
補助対象者：バス事業者



(タクシー活用型)  
補助対象者：地元協議会

### 市による資金的支援の主な内容

#### <補助上限額及び補助対象経費>

##### トライアル運行支援

150万円 又は 運行経費から運賃収入を減じた欠損額のいずれか低い方の額

##### 実証実験支援

(乗合バス型)  
運行経費から運賃収入を減じた欠損額

(タクシー活用型)  
200万円 又は  
運行経費の1/3のいずれか低い方の額

##### 本格運行支援

(乗合バス型)  
対象経費ごとに補助上限額を設定

(タクシー活用型)  
200万円 又は  
運行経費の1/3のいずれか低い方の額

新設

※ コミュニティ交通の取組に協力するタクシー事業者のジャンボタクシーの取得費用に対して、上限50万円/台を支援(市単独補助の場合)

(事業者主体の取組への支援：デマンド交通等による路線バス希薄化への対応)

実証実験時：上限200万円他

本格運行時：上限900万円 又は 運行経費の1/2のいずれか低い方の額

新設

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針 2 多様なモビリティを活用する

施策	多様なモビリティの活用																									
取組(事業)	2-1 コミュニティ交通の維持・導入																									
内容	<p>コラム：宮前区平地区「つばめ号」の歩み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該地区は、丘陵地の山頂付近に位置しており、交通環境などから、路線バスの運行が困難な地域となっています。</li> <li>地区内の住民の皆さまは、バス停や生活利便施設が立地する麓のバス通りまでの高低差(約50m)の移動に苦慮しており、交通手段の確保に向けて、地域主体による取組が進められています。</li> </ul> <p>フェーズ 1 協議会の設立 H29.8</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>年度</th> <th>運行日</th> <th>運行時間</th> <th>運賃</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>トライアル運行</td> <td>R4</td> <td>月・金</td> <td>9~17時</td> <td>無料</td> </tr> <tr> <td>実証実験</td> <td>R5</td> <td>月・金</td> <td>9~17時</td> <td>200円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>R6</td> <td>月・水・金</td> <td>10~14時</td> <td>300円</td> </tr> <tr> <td></td> <td>R7</td> <td>月・金</td> <td>10~14時</td> <td>300円</td> </tr> </tbody> </table> <p>フェーズ 2</p> <p>フェーズ 3</p> <p>タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地元タクシー会社や医療機関、商業施設、大学等、多様な主体と連携を図り、さまざまな視点から、本格運行に向けた工夫が行われています。</li> <li>地域の医療機関、民間企業、地域住民で構成される「つばめプロジェクト」により、健康に暮らすヒントを得る集いの場と、健康的な暮らしを支える交通サービスの提供をめざした取組が行われています。</li> </ul> <p>リフレッシュヨガ</p> <p>認知症予防の話と脳トレ体操</p>		年度	運行日	運行時間	運賃	トライアル運行	R4	月・金	9~17時	無料	実証実験	R5	月・金	9~17時	200円		R6	月・水・金	10~14時	300円		R7	月・金	10~14時	300円
	年度	運行日	運行時間	運賃																						
トライアル運行	R4	月・金	9~17時	無料																						
実証実験	R5	月・金	9~17時	200円																						
	R6	月・水・金	10~14時	300円																						
	R7	月・金	10~14時	300円																						

施策	多様なモビリティの活用
取組(事業)	2-2 タクシーの活用
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティ交通への乗合タクシー等の導入を図るとともに、タクシーによる地域の足の確保に向けた取組の促進を図ります。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー事業者によるコミュニティ交通の運行</li> <li>日本版ライドシェア(夜間等の時間帯による空白の解消)等の運行</li> </ul> <p></p> <p><b>運行実験のポイント</b></p> <p>① 生田駅から生田山の手自治会エリアへの運行 ② 大人 2名でお一人 250 円（前売りチケット）で乗車 ※お一人の場合は、乗車チケット 1 枚でご利用いただけます。 ※あそさまいひのりの場合はご利用について、下記図をご参照ください。 ③ エリア内であれば、ご自宅やご指定の場所で降車可能 ④ 前売りチケット（4枚つづり 1,000 円）ご購入の方のみ乗車可 ※株式会社長澤商事にてご購入頂けます。（11月8日（土）販売開始） 詳細は裏面をご覧ください。</p> <p><b>ペatakutu 山の手号の乗り方</b></p> <p>1. 乗車券を希望される方は、スナックストラップを身に着けるか、又はペatakutuの券を買って列に並ぶ。 2. 一緒に乗りたい場合は、（手をつなぎ）「あいのり」といいます。 3. 乗車券 2 名（運転手を除く） ※大人 2 名と子供も 2 名まで乗せた場合</p> <p><b>第1回 販売会</b> 令和7年11月8日（土）10時～12時 場所：生田山の手自治会館</p> <p>参考： タクシーあいのり型コミュニティ交通の運行実験（生田山の手地区）</p>

実施主体 交通事業者、企業・団体等、市民、市

スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
変更点 ①		コミュニティ交通の運行に関する協議調整			
		タクシーによる地域の足の確保に向けた取組			

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針 2 多様なモビリティを活用する

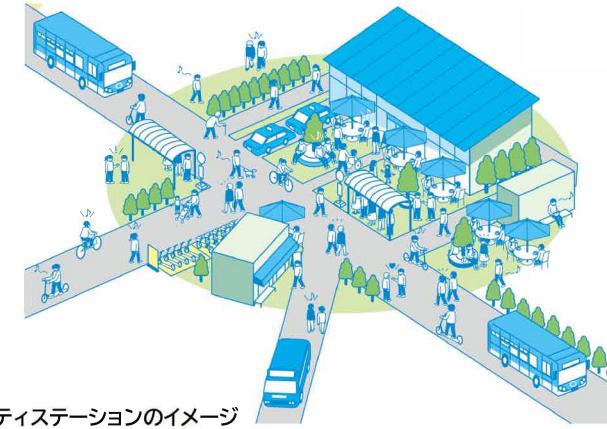
施策	多様なモビリティの活用
取組(事業)	2-3 シェアモビリティの活用
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅やモビリティステーション等において、公共交通とシェアモビリティの連携に向けた取組を促進します。</li> <li>身近な地域公共交通における移動環境の充実をめざし、移動手段の一つとして便利で利用しやすいシェアサイクルの利用・普及促進を図ります。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の利便性や回遊性の向上に向けたシェアモビリティの利用促進</li> <li>「川崎市自転車活用推進計画」に基づいた取組の推進</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>マルチモビリティステーション (浅田3丁目)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>HELLO MOBILITYステーション (等々力操車場バス停)</p> </div> </div>
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	地域の回遊性向上に向けた取組の促進 川崎市自転車活用推進計画に基づく取組の推進

施策	多様なモビリティの活用
取組(事業)	2-4 企業バス等の活用
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係事業者等との連携により、企業送迎バスや観光バスの利用調整を図ります。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「川崎駅周辺総合整備計画」における総合的な交通環境の改善に向けた取組の推進</li> <li>「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」等に基づく企業送迎・観光用バス乗降場の適切な運用</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>小川町バス乗り場 (令和2(2020)年2月供用開始)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>大師河原バス乗り場 (令和6(2024)年12月 供用開始)</p> </div> </div>
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	川崎駅周辺総合整備計画に基づく取組の推進 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針に基づく取組の推進



## (3) 取組

### 基本方針 2 多様なモビリティを活用する

施策	モビリティステーションの形成				
取組(事業)	2-5 新たな交通結節機能の形成				
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、地域資源の有効活用とともに効果的かつ戦略的に取組を進めるためには、路線バスと多様なモビリティとの連携が重要となります。</li> <li>そのため、多様な交通手段の乗換の円滑化を図るとともに、地域の賑わい創出にも寄与する「身近な生活拠点」となるモビリティステーションの形成に向けた取組を進めます。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティステーションの形成に向けた実証実験の実施</li> <li>多様な主体との連携や適切な役割分担による事業モデルの構築</li> <li>利用者目線で求められる機能等の類型化やニーズ・採算性等の検証</li> <li>地域公共交通と関連施策との事業連携の検討</li> </ul> <p>&lt;市民の理解や企業等の参画を促し、民間事業としての運用をめざした取組の推進&gt;</p> <p>フェーズ1 公有地及び公共施設活用による実証実験</p> <p>フェーズ2 民有地活用による実証実験</p> <p>フェーズ3 民間ビジネスの確立</p>				
	   <p>川崎市計量検査所跡地での取組</p> <p>橋公園での取組</p> <p>モビリティステーションについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティステーションとは、乗換拠点を中心に多様なモビリティサービスが利用でき、地域の賑わいの創出や移動の目的地ともなる身近な生活拠点としての機能を有するものです。</li> <li>モビリティステーションが、市内各地で展開されることにより、通勤や通学、買い物、通院など、さまざまな生活の場面で、路線バスや多様なモビリティによる移動が可能となります。</li> <li>さらに、地域特性に応じた身近な生活拠点としての役割を担うことで、市民や利用者が集い、賑わいも創出されます。</li> <li>モビリティステーションが形成されることにより、交通手段の選択肢が広がるとともに、さまざまな人が集まることで、新たな交流の創出や暮らしやすさの向上に寄与することが考えられます。</li> </ul>				
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市民、市				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
変更点 ①	フェーズ1 公有地及び公共施設活用による実証実験	フェーズ2 民有地活用による実証実験	(各区2箇所、市内計14箇所)		※実証実験の箇所ごとに、関係者との調整結果を踏まえ、機動的にフェーズを進める
	フェーズ3 民間ビジネスの確立				



## (3) 取組

### 基本方針 3 利用しやすい環境を形成する

施策	モビリティマネジメント				
取組(事業)	3-1 周知啓発・意識醸成				
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会環境が変化している中、川崎市が暮らしやすいまちであり続けるためには、一人ひとりが移動の仕方を工夫したり、地域で交通を支える取組に参加するなど、みんなで地域の交通を守っていくことが重要となります。</li> <li>そのため、地域公共交通をみんなで支える環境形成に向けて、市民・利用者への周知啓発を図り、意識醸成や行動変容を促すための取組を進めます。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>かわさきのりものフェスタの開催</li> <li>公共交通の利用促進に向けた周知啓発・意識醸成</li> <li>オフピーク通勤の利用促進に向けた周知啓発・意識醸成</li> <li>人材育成に向けた取組の促進</li> </ul>				
	<p><b>第2回 かわさき のりものフェスタの開催（来場者数：約15,000人）</b></p>    				
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市民、市				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
変更点 ①	周知啓発・意識醸成や人材育成に向けた取組等の推進 かわさきのりものフェスタ等の開催(毎年度)				

#### 自動運転バスの取組

- 地元小学校での試乗会や自動運転バスの仕組みを学ぶ授業の実施



#### ○ クラウドファンディングの実施

##### (目的)

自動運転バスの早期実現とともに、公共交通の抱える課題解決に向けた取組への理解と共感を広げていく

##### (寄付金の使い道)

自動運転バスの運行に必要な3Dマップの作製や、こどもたちが自動運転バスの仕組みを学ぶ取組などに活用

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針 3 利用しやすい環境を形成する

施策	DXの活用
取組(事業)	3-2 運行情報の提供
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>デジタルサイネージの設置などによる鉄道からバス・タクシーへの乗換の円滑化に向けた取組を進めます。</li> <li>バス停におけるバスの近接情報や現在の運行位置(バスロケーションシステム)の提供など、利用者の利便性確保に向けた取組を進めます。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の多い拠点駅などへのデジタルサイネージの導入</li> <li>駅前広場等における乗り場の情報提供案内板や誘導サインの設置</li> <li>停留所へのバスロケーションシステム導入に対する補助</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   <p>&lt;デジタルサイネージの実証実験(武蔵小杉駅)&gt;</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   <p>&lt;デジタルサイネージの実証実験(向丘出張所)&gt;</p> </div>
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	<p>デジタルサイネージ導入:武蔵小杉駅(本格設置R8~)、他拠点への導入検討</p> <p>駅前広場等における乗場の情報提供案内や誘導サインの設置</p> <p>完成予定:(R8)登戸駅前広場、(R13)鷺沼駅駅前街区など</p>

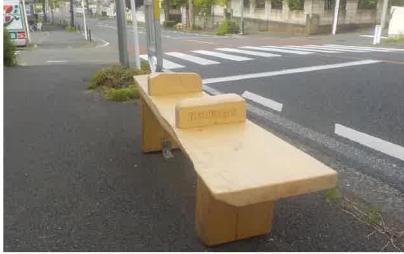
施策	DXの活用
取組(事業)	3-3 商業・観光連携の促進
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な交通手段や、商業施設・観光施設とのDXを活用した連携を図ることで、利用者の利便性確保や公共交通の利用促進を図ります。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者等による、商業施設や観光施設と交通手段を組み合わせたチケットの販売</li> </ul> <div style="text-align: center;">  </div>
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	利用者の利便性確保や公共交通の利用促進に向けた取組の推進

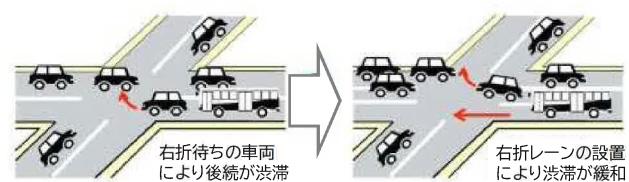
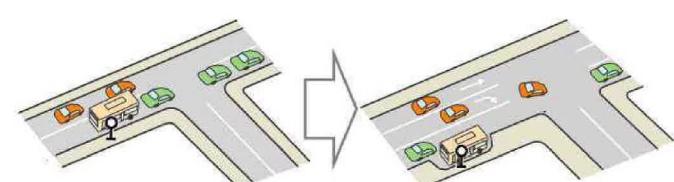
# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針 3 利用しやすい環境を形成する

施策	利用環境の整備				
取組(事業)	3-4 バス待ち環境の改善				
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停におけるベンチや上屋の設置など、利用者がバス停で快適に待つことのできる環境整備に向けた取組を促進します。</li> <li>交通安全上課題のあるバス停の環境改善に向けた取組を促進します。</li> <li>駅前広場における利用環境の向上やバス待ち環境の改善に向けた取組を進めます。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自治会等によるバス停ベンチ設置への支援</li> <li>交通事業者等によるバス停の上屋・ベンチ設置や維持管理</li> <li>交通事業者による交通安全上課題のあるバス停の改善に向けた取組</li> <li>川崎駅等の主要な駅前広場における利用環境向上に向けた取組</li> <li>武蔵新城駅前広場におけるバス待ち環境の改善</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>&lt;自治会による木製ベンチの設置&gt;</p> <p>&lt;武蔵新城駅前広場&gt;</p>				
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市民、市				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
変更点①	バス待ち環境の改善に向けた取組の推進				

施策	利用環境の整備				
取組(事業)	3-5 定時性の確保				
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者や関係行政機関等との連携を図り、バスの円滑な運行に向けた取組を進めます。</li> </ul> <p>【取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PTPS(公共車両優先システム)の導入・運用</li> <li>市役所通り等の幹線道路における路上駐停車対策の取組</li> <li>「川崎市道路整備プログラム」に基づく都市計画道路等の整備による走行環境の改善</li> <li>「川崎市都市計画道路網の見直し方針」に基づくバスベイ設置等などの走行環境の改善</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p>図 右折レーン整備後の交差点イメージ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p>図 バスベイ設置後イメージ</p>				
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市				
スケジュール	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
変更点①	バスの走行環境改善に向けた取組の推進				

# 第4章 めざす将来像の実現に向けて



## (3) 取組

### 基本方針 3 利用しやすい環境を形成する

施策	利用環境の整備
取組(事業)	3-6 外出促進・移動支援
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが利用しやすい移動手段の確保に向けた取組を進めます。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者外出支援乗車事業による高齢者に対する優待乗車制度の運用</li> <li>タクシー事業者によるユニバーサルデザイン(UD)タクシーや子育てタクシーの導入・運用</li> <li>バス事業者によるノンステップバス導入への支援</li> <li>駅周辺や公共的施設におけるバリアフリー化の推進</li> <li>案内表示の多言語化や統一的な案内サインの整備</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <span>コラム(ベビーカーの乗車)</span>  </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>✓ 路線バスの利用にあたり、ベビーカー（二人乗り含む）は開いたままでの乗車が可能です。※混雑時などを除く</p> <p>✓ 乗り方の詳細については、各バス会社のHPに掲載されていますので、御確認ください。</p> </div>
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	外出促進・移動支援に向けた取組の推進

施策	利用環境の整備
取組(事業)	3-7 交通の脱炭素化
内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境に配慮した車両や設備を導入することで、交通の脱炭素化に向けた取組の促進を図ります。</li> </ul> <p><b>【取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>次世代自動車(EV、水素など)や設備の普及促進</li> <li>パンタグラフ式充電器の導入検討</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">&lt;EVバス&gt;</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">&lt;水素バス&gt;</div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">&lt;パンタグラフ式充電器導入イメージ&gt;</div>
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市
スケジュール	令和8年度 令和9年度 令和10年度 令和11年度 令和12年度
変更点①	交通の脱炭素化に向けた取組の推進



## (1) 計画の評価

### 評価指標

- 取組の進捗や達成状況を評価するため、次のとおり評価指標を設定します。

項目	設定理由	現状 (基準年)	評価指標 (R12)
川崎市が便利な都市と感じる市民の割合	総合都市交通計画の目標値であり、川崎市都市イメージ調査において、「『川崎市』のイメージに当てはまるもの」として、「便利」を選択した市民の割合が最も多いことを踏まえ、「便利な都市かわさき」を将来につなぐため ※総合都市交通計画において、令和27(2045)年度に満足度約55%以上としているため、本計画の計画期間(5年間)を按分して算出	約48% (R6)	約50%以上
交通に関する生活環境の満足度 ※①通勤・通学の便利さ、②買い物の便利さ、③病院や医院までの距離の3項目平均	市民の移動しやすさに暮らしやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を計画改定のポイントとしていることから、交通と暮らしを組み合わせた市民の満足度を測るため	約77% (R6)	約80%以上
利用者数 ※①路線バス、②コミュニティ交通の合計	地域の移動ニーズに沿った取組により、利用しやすい環境が形成されているかを測るため	31.6万人/日 (R5)	31.6万人/日以上
バスネットワーク長	路線バスの効率的な運行や輸送力の確保など、バスネットワークの維持・確保に向けた取組の状況を測るため	約340km (R7)	現状維持
自動運転バスの実装数(L4許認可路線数)	自動運転バスの実装や他路線への展開等に向けて、実証実験等の進捗に応じた取組の状況を測るため	実証実験2路線 (R7)	3路線 <span style="border: 2px solid red; padding: 2px;">変更点⑦</span>
コミュニティ交通の本格地区数	運行継続に向けた取組の状況や本格運行の達成状況を測るため	本格4地区 (R7)	本格7地区以上
コミュニティ交通の検討・運行実験地区における活動実績	本格運行に向けた検討・運行実験等の進捗に応じた取組の状況を測るため	実証5地区 (R7)	実証2地区／毎年度
モビリティステーションの実施箇所数 <span style="border: 2px solid red; padding: 2px;">変更点⑧</span>	本格運用に向けた検討・実証実験等の進捗に応じた取組の状況を測るため	2箇所 (R7)	14箇所
市民の地域公共交通政策に対する認識	市の路線バス等に関する交通政策について、重要であると認識している市民の意向を把握することで、啓発・意識醸成に関する取組の状況を測るため	約78% (R5)	約80%以上



## (3) 国等との連携

### 国の動向について

- 現在、国において、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、国庫補助事業をはじめ、地方公共団体を支援する外部組織の活用やデータの利活用、法定協議会の運営など、今後の地域公共交通政策のあり方※が検討されています。
- 本計画では、このような国の動向等を踏まえ、計画内容のアップデートを必要に応じて実施しながら、本計画の推進を図ります。

※ 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 とりまとめ(R7.12)

### 施策の立案・評価について

- 大学・企業等の様々な機関において、国と連携し、地域公共交通に関する新たな技術的研究が進められています。
- 効果的かつ戦略的に取組を進めるため、大学・企業等との連携による施策の立案・評価に向けた検討を進めながら、本計画の推進を図ります。

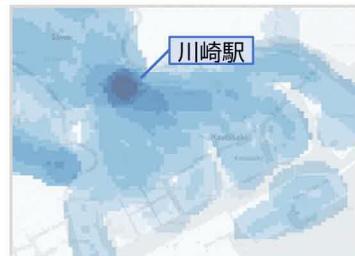
### 内閣府の取組例：戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)

- 社会的課題の解決や日本経済・産業競争力にとって重要な課題を設定し、技術、事業、制度、社会的受容性、人材の視点から社会実装を推進

### プロジェクト事例(スマートモビリティプラットフォームの構築)



川崎市自動運転バスデザインコンペ  
(主催)筑波大学公共心理研究所及び  
独立行政法人交通安全環境研究所



地域の公共交通サービスレベルや都市機能へのアクセシビリティ指標の計算ツールに関する研究(名古屋大学)



(LIPT画面)  
公共交通サービスレベルを色の濃淡で表した例

### 国土交通省の取組例：地域交通DX推進プロジェクト(COMmmONS)

- 地域交通の「リ・デザイン」の全面展開を進めるため、サービス、データ、マネジメント、ビジネスプロセスの4つの観点からデジタル活用を一体的に推進し、地域交通の持続性、利便性、生産性向上を実現

### 国庫補助事業等の活用について

- 国土交通省をはじめとした複数の省庁等において、地域公共交通の取組に関する様々な国庫補助事業が展開されており、事業内容や実施体制等に応じた活用により、本計画の推進を図ります。

### 本市における主な活用事例

取組	概要	国庫補助事業名
長大・重複路線の効率化	交通系IC利用データ分析ツールへの路線再編シミュレーション機能の付与等 (実施主体:川崎市バス路線効率化推進協議会)	共創モデル実証運行事業
自動運転バスの導入	羽田連絡線、川崎病院線における自動運転バスの実証実験等 (実施主体:川崎市)	自動運転社会実装推進事業
コミュニティ交通の維持・導入	川崎区内におけるAIオンデマンドバス「のるーとKAWASAKI」の実証実験等 (実施主体:川崎鶴見臨港バス)	共創モデル実証プロジェクト
	宮前区平地区における「つばめプロジェクト」の新たな組成とともに、フレイル予防プログラム参加者を中心とした地域居住者への乗合タクシーサービスの提供 (実施主体:LocaliST株式会社)	共創モデル実証運行事業
	地域モビリティサービスの持続可能な運営体制の構築とマネジメントを担う人材および支援する人材の育成 (実施主体:LocaliST株式会社)	モビリティ人材育成事業

※本市が共創パートナーとして参画した事業を含む

### 事業連携等について

- 地域公共交通を取り巻く環境が変化し続けている状況を踏まえ、国土交通省が設置している「交通空白」解消・官民連携プラットフォームとの連携や、「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトなどの補助事業も活用しながら、本計画の推進を図ります。