川崎市
地域公共交通計画（改定案）

令和8（2026）年2月

目　次

第1章　地域公共交通計画について
（1）計画の目的・位置づけ等
（2）計画の区域・期間
（3）上位計画における都市構造の考え方

第2章　地域公共交通を取り巻く状況
（1）現状・課題
（2）これまでの取組
（3）計画改定のポイント

第3章　めざす将来像

第4章　めざす将来像の実現に向けて
（1）基本方針
（2）施策体系
（3）取組

第5章　計画の進行管理
（1）計画の評価
（2）進行管理の体制
（3）国等との連携

資料編
（1）前計画における評価指標
（2）用語解説

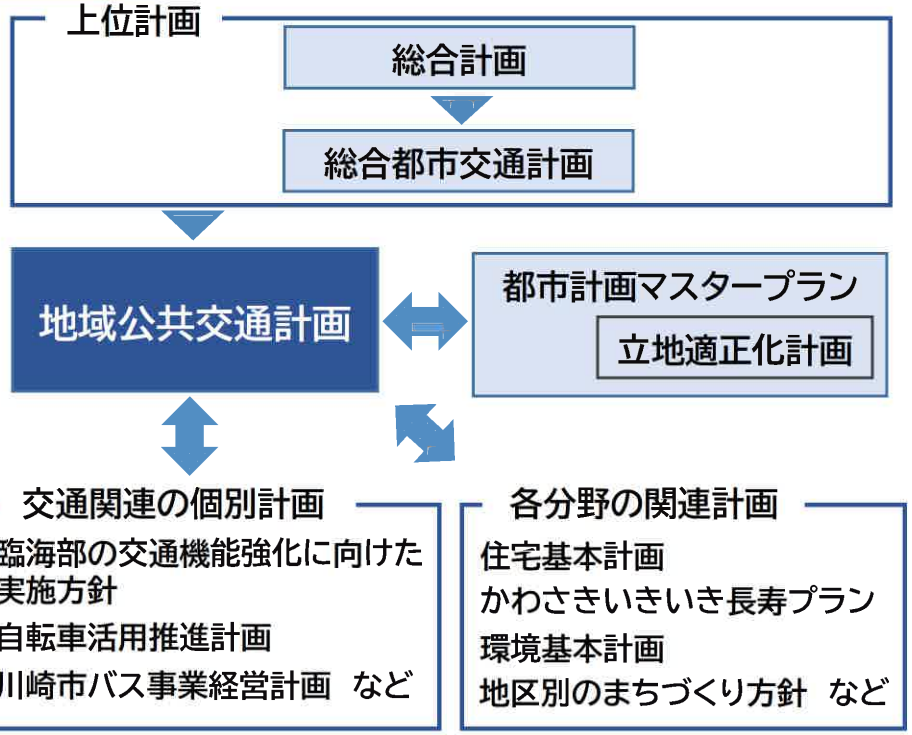
第1章 地域公共交通計画について

(1) 計画の目的・位置づけ等

計画の目的

- 本計画は、川崎市総合計画における都市の将来像「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」の実現に向けて、行政、交通事業者、企業・団体等、市民がそれぞれの役割を踏まえた連携のもと、地域公共交通分野に関する取組を進めていくためのツールとなるものです。

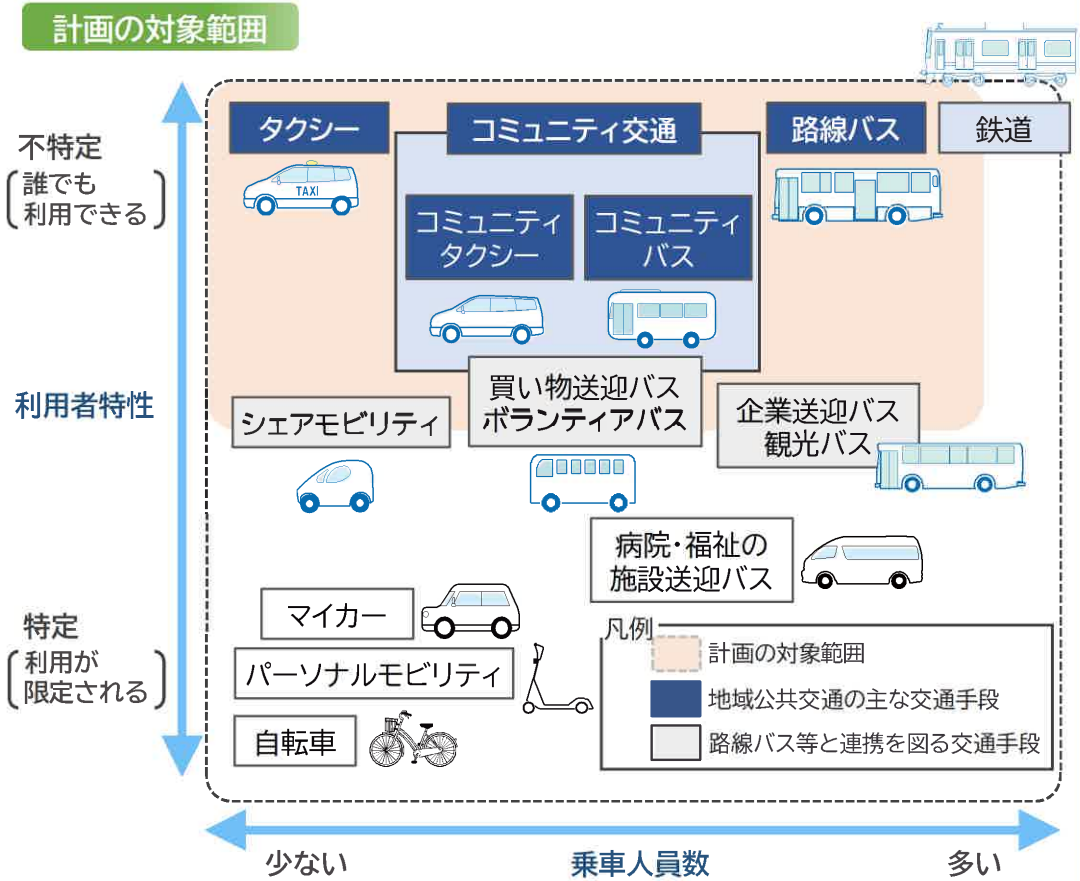
計画体系



(地域公共交通計画に関する法的な位置づけ)

- 本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律による、『当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画』となります。
- 利便増進実施計画等の地域公共交通特定事業に関連する計画については、交通事業者等との調整を踏まえ、必要に応じて策定を検討していきます。

計画の対象範囲



- 本計画では、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を計画の対象範囲としています。
- 自家用有償旅客運送等のその他の交通手段については、必要に応じて取組を検討していきます。

(2) 計画の区域・期間

計画の対象区域	川崎市全域
計画期間	5年間(令和8(2026)年度～令和12(2030)年度) ※当初策定(令和3(2021)年3月)

（3）上位計画における都市構造の考え方

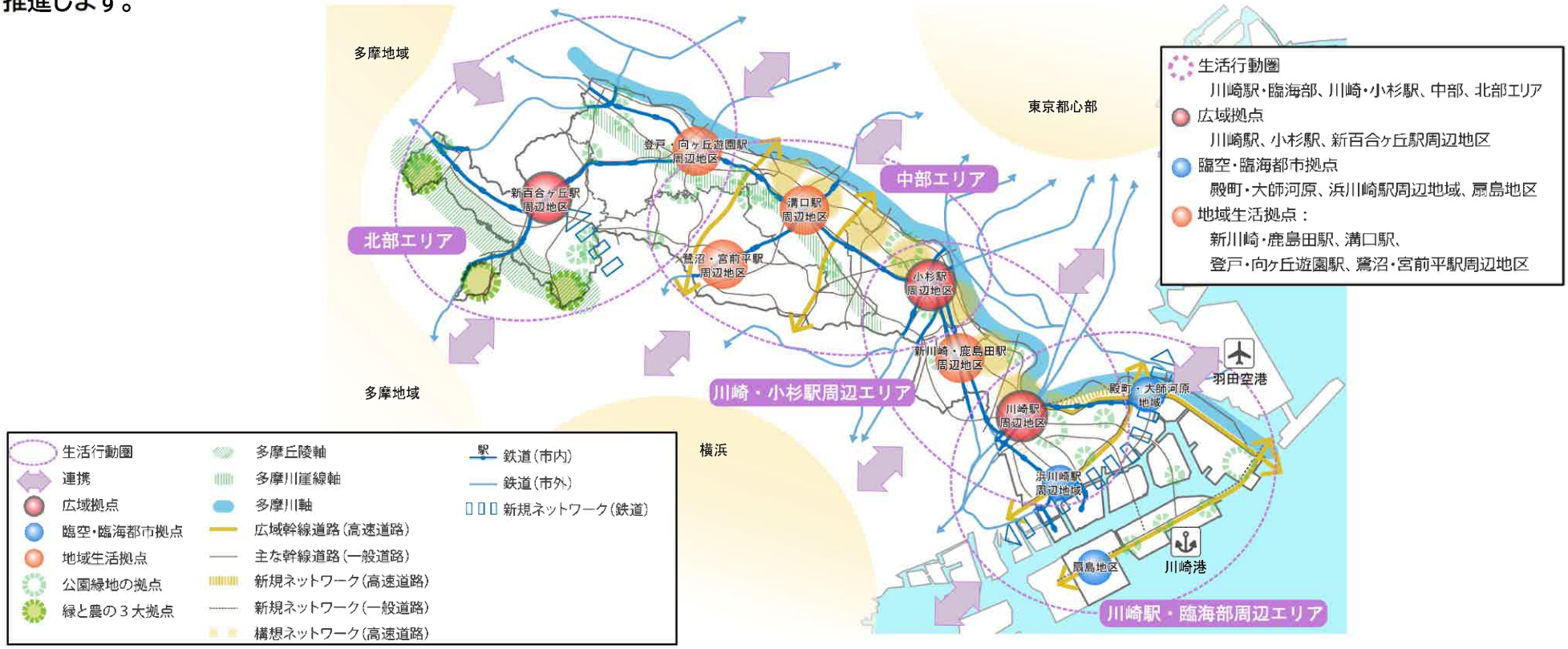
総合計画　改定案

～「広域調和・地域連携型の都市構造」をめざします ～

「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暮らしやすく住み続けたくなるまちづくり」、「持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の構築」に取り組みます。

市民の日常的な生活エリアである「生活行動圏」は、南北に長い本市の地理的な特徴、広域的に展開する市民の行動や産業経済活動、交通網の整備状況、地域の特性などから、住まいを起点に、近隣都市から身近な駅やターミナル駅周辺など、鉄道沿線を中心に展開しています。急速な高齢化の進行や人口減少社会への転換等に対応するためには、市民の日常生活を支える身近な生活エリアの重要性が、これまで以上に高まることが予想されます。

本市はこれまで、近隣都市の状況を踏まえた広域的視点により各拠点の魅力の創出をめざす広域調和型のまちづくりと、市内各地域の自立と連携をめざす地域連携型のまちづくりを、交通環境等の整備も一体的に進めることで、バランスよく「広域調和・地域連携型」のまちづくりを推進してきました。引き続き、首都圏における本市の位置づけや役割を踏まえつつ、より身近なまちづくりを意識しながら、「広域調和・地域連携型」の都市構造をめざし、取組を推進します。



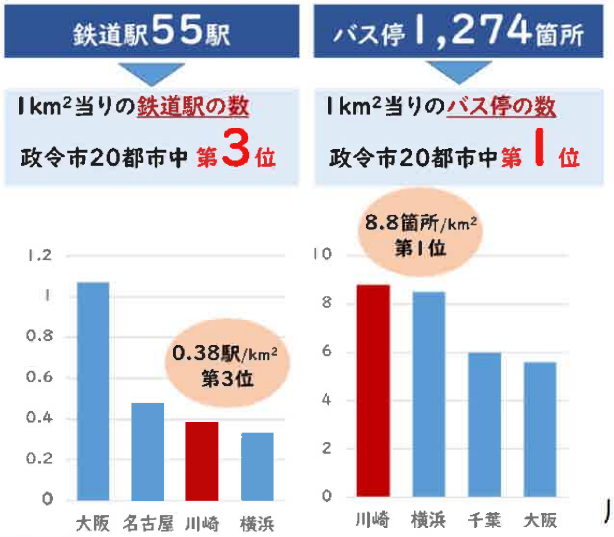
(1) 現状・課題

川崎市の交通網

- 本市では、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、市内や地域を縦断する鉄道路線により、本市の骨格となる鉄道網が形成されています。
- 地域公共交通の基軸となる路線バスは、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。

図　鉄道網・バスネットワークの整備状況
鉄道網：令和6(2024)年度　バスネットワーク：令和4(2022)年度
(出典)国土数値情報(鉄道・バスルート)より作成(https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/)

- 市内には、鉄道駅が55駅あり、市域における鉄道駅の密度は、政令市20都市の中で、大阪市、名古屋市に次いで3番目に高くなっています。
- 市内には、バス停が1,274箇所があり、市域におけるバス停の密度は、政令市20都市の中で、最も多くなっています。



川崎市調べ

公共交通分担率

- 本市は、周辺都市と比較し、自動車利用割合が低く、公共交通の利用割合が高い傾向にあります。

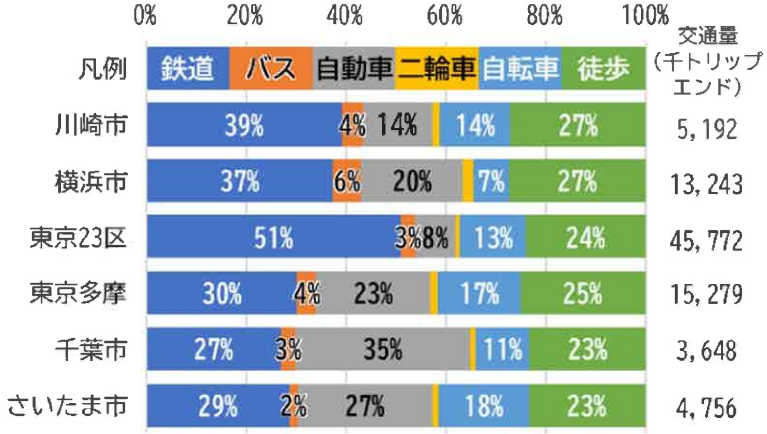
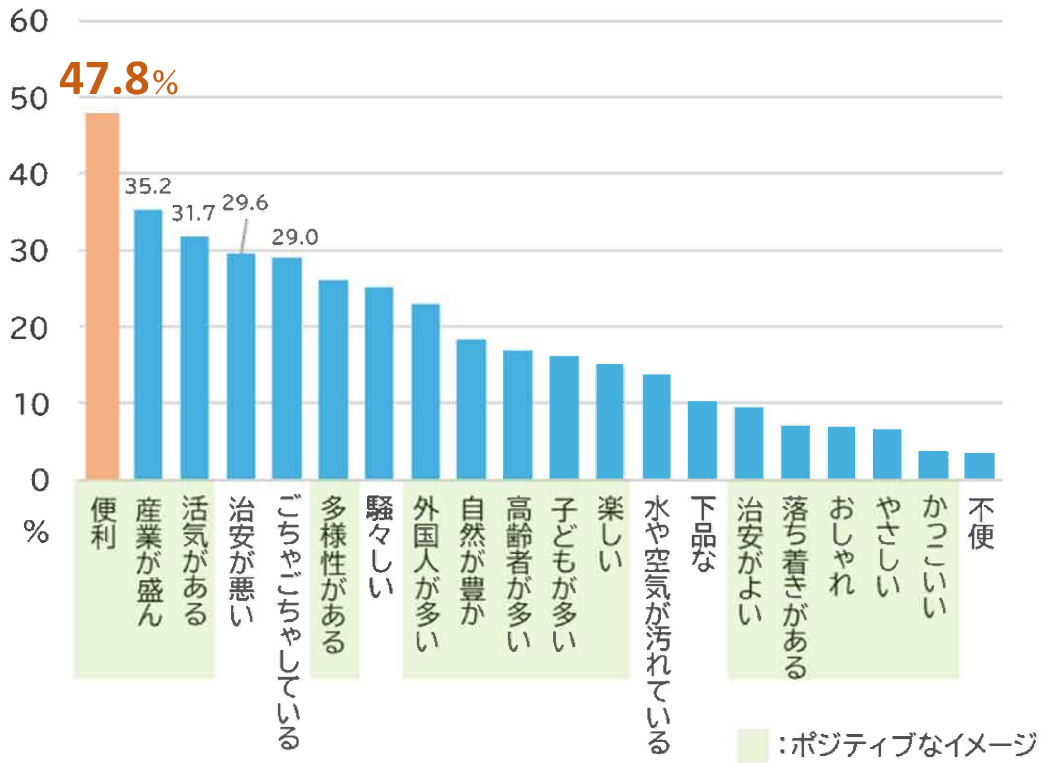


図　代表交通手段分担率(他都市との比較)
(出典)東京都市圏PT調査(平成30(2018)年)より作成

川崎市の都市イメージ

- 川崎市のイメージについて当てはまるものを市民に尋ねたところ、「便利」の選択割合が最も高く（47.8%）、市民は川崎市について「利便性の高い都市」というイメージを持っていることがうかがえます。



回答者数：2,800人

図　市民が持つ川崎市のイメージ
（出典）令和6（2024）年度川崎市都市イメージ調査

- 本市の交通政策について、市民が重要と考えている項目（※）は、上位3つが安全・安心に関わる項目であり、市民の安全・安心への関心の高さがうかがえます。
- 過去実施のアンケート結果と比較し、重要と考えている市民の割合が最も大きく伸びているのは「路線バスの維持や利便性の向上」であり、平成23（2011）年度実施時よりも約20ポイント以上伸びています。

※「重要である」「やや重要である」の合計回答割合が高い項目

市の交通政策について「重要である」「やや重要である」と回答した人の割合
（各施策ごとに重要度を回答）　（%）

市の交通政策（上位3項目）	H23	H28	R5
歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策	90.5	90.9	92.3
災害に強い交通網の整備	88.4	87.6	90.5
踏切の解消など鉄道を横断する安全対策	82.0	81.8	86.6

市の交通政策	H23	H28	R5
路線バスの維持や利便性の向上	57.4	69.8	78.3

20.9ポイント増

図　市民が重視する交通政策
（出典）第2次川崎市総合都市交通計画

- 交通に関連する生活環境の満足度について、いずれも市民の満足度は7割台後半で推移しており、高い傾向を示しています。

交通に関連する生活環境の満足度について
「満足している」「まあ満足している」と回答した人の割合　（%）

項目	R2	R3	R4	R5	R6
通勤・通学の便利さ	75.3	75.1	75.0	74.7	75.5
買い物の便利さ	78.0	78.1	77.7	74.7	78.3
病院や医院までの距離	78.2	79.2	79.0	77.2	77.0
平均	**77.2**	**77.5**	**77.2**	**75.5**	**76.9**

図　生活環境の満足度
（出典）かわさき市民アンケートより作成

第2章　地域公共交通を取り巻く状況

川崎市の将来人口推計

- 本市の人口は増加が続いていますが、令和17(2035)年にピークを迎え、その後減少へ転換する見込みです。
- 本市でも高齢化が進展しており、令和12(2030)年には人口の約22%が65歳以上となり、その後、令和32(2050)年には人口の30%以上が65歳以上となる見込みです。
- 高齢化の進展を踏まえた交通施策の展開や生産年齢人口の減少に伴う公共交通の担い手確保などが必要となります。

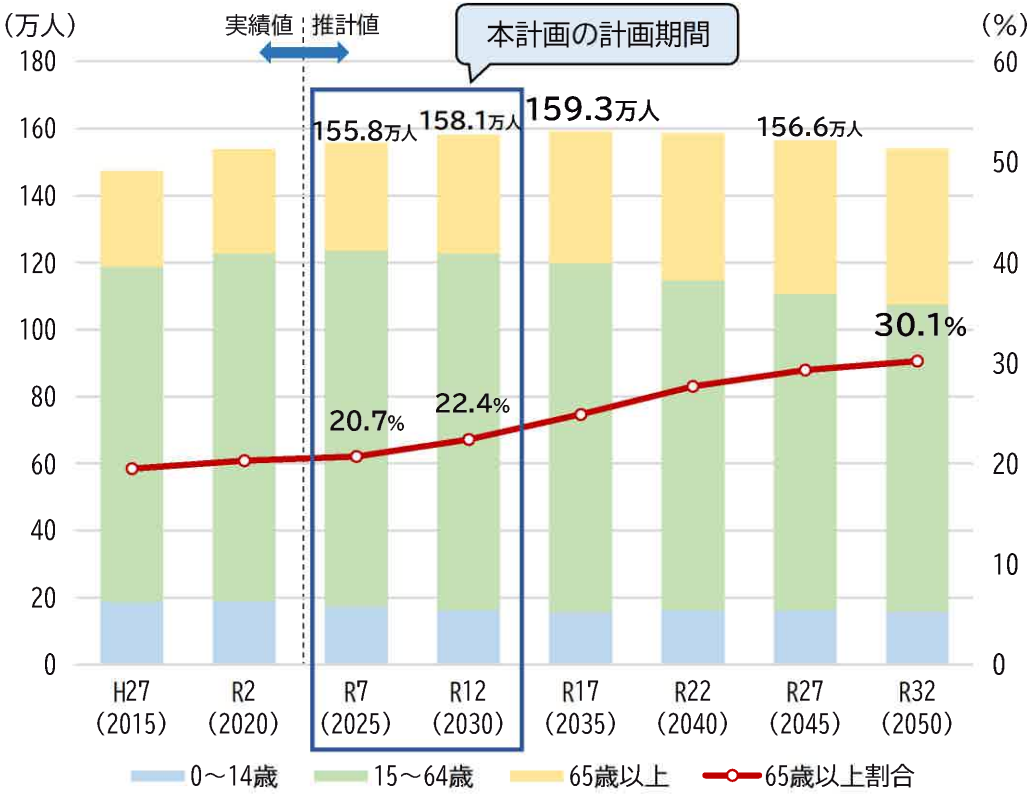
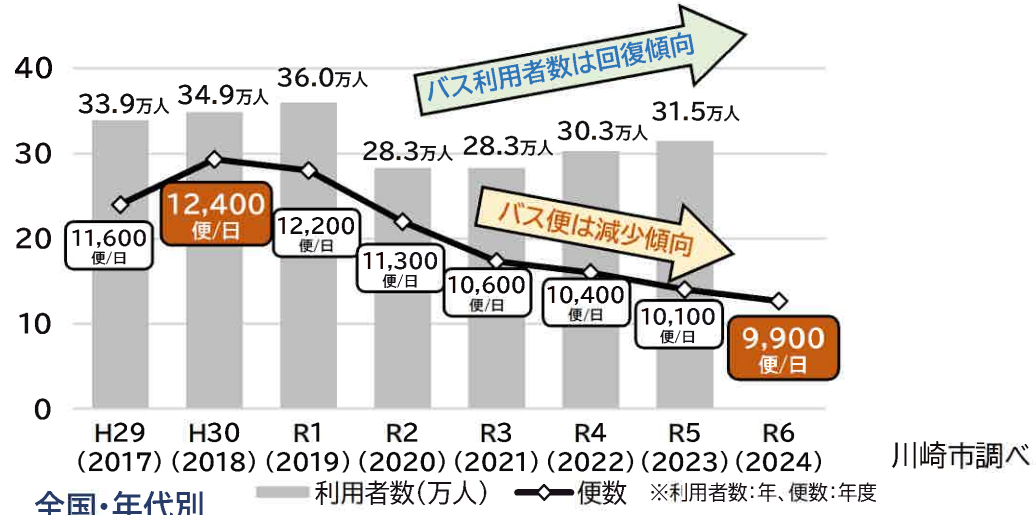


図　川崎市の人口推移と将来人口推計・高齢化率

(出典)
令和2(2020)年までは国勢調査
令和7(2025)年以降は川崎市総合計画の改定に向けた将来人口推計
(令和7(2025)年5月)

路線バスの状況

- 市内の路線バスの便数は、令和6(2024)年度には、1日あたり約9,900便と、ピーク時である平成30(2018)年度と比べて約20%少ない水準となっており、運転手不足の深刻化を背景に、年々減少しています。
- 市内の路線バスの利用者数は、令和元(2019)年度をピークとして、令和2(2020)年度には、新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、令和5(2023)年度では、約31.5万人(ピーク時の約9割)まで回復しています。
- テレワークの普及など、新たな生活様式の定着により、地域公共交通を取り巻く環境に変化が生じています。



川崎市調べ

- 運転手不足は全国的な傾向であり、日本バス協会により、令和12(2030)年度には約3万6000人の運転手が不足するという試算が報告されています。

(出典)
運転免許統計(令和6(2024)年度)より作成

コラム

路線バスの役割

- 路線バスは、特定のルートを決められた時刻で運行し、多くの人々を目的地まで運ぶ身近な公共交通機関です。
- 住まいと駅や施設などをつなぎ、市民の暮らしを支える重要な存在です。
- 特に、通勤や通学、買い物、通院など、さまざまな市民生活の場面で利用され、多くの人に親しまれています。

バスとまち並み

路線バスが減って、不便になってしまったら

- 本市では、当面人口が増加する傾向にありますが、路線バスの便数は、運転手不足の深刻化を背景に年々減少が続いています。
- 路線バスが減ってしまうと、市民生活や経済活動などにさまざまな影響が生じる可能性があります。
- 本市が、今後も暮らしやすく、住み続けたいまちであるために、移動の足の確保が求められています。

4人家族(持ち家)
通勤・通学・通塾にバス利用

会社・学校・塾にバスで行けないため、新たに車を購入
6.3万円/月の負担増
※さらに日々の送迎は親が担う

若者一人暮らし(賃貸)
通勤・趣味の活動にバス利用

不便なまちに住まない
賃料が安く便利な街に引っ越し
※生産年齢人口の流出

学生(中学生・高校生)
友達と遊びにでかける時にバス利用

タクシーに乗って移動
移動の金銭的負担増　1,500円/片道2km
※出かける範囲が狭まったり、出かける機会が減る

高齢夫婦(持ち家)
通院・買い物にバス利用

全ての移動をタクシーに切替
4.6万円/月の負担増
※免許返納が促進されない

駅周辺の店舗経営者

バスで駅周辺に来る人が減少
※店舗の売上が減少
※土地・建物の資産価値が減少

コラム

日々の生活での移動に関する困りごとに関するアンケートを実施しました。
（会場：総合都市交通計画及び本計画におけるオープンハウス型説明会）

- 地域の声では、特に電車やバスが混雑していることやまちなかに休憩できるスポットが少ないことについて、比較的多くの方が感じています。
- 今後の交通環境の形成に向けては、このような課題に対応することが求められています。

アンケート結果

項目	最も感じる	感じる
電車やバスが混雑している	34	22
まちなかに休憩できるスポットが少ない	13	22
雨が降った日の移動が大変	11	18
子供連れでの移動が大変	6	9
買い物や病院など日常の外出がしづらい	5	10
子供の習い事送迎が大変	2	7
免許返納に踏み切れない	1	2

説明会でのアンケート調査の様子
（多摩市民館）

オープンハウス型説明会

＜総合都市交通計画＞

開催場所（日程）
① 川崎市役所本庁舎（R7.10.2）
② エポックなかはら（R7.9.25）
③ 多摩市民館（R7.9.30）

＜地域公共交通計画＞

開催場所（日程）
① 川崎市役所本庁舎（R7.12.9）
② エポックなかはら（R7.12.22）
③ 多摩市民館（R7.12.23）

多様な媒体・機会を活用した公共交通に関する地域の声について

市政だよりの特集ページとして、本市の公共交通の現状や取組を紹介

もっともよかった記事とその理由について（自由記入）

読者アンケートの主なご意見（要約）

- 川崎市のような都会でさえ、公共交通が厳しい現状を知りました。
- バス便の減少は、近所のお年寄りも言っていて気になったから。
- 自分が使うバスの本数も減ってしまい、不便さを感じますが、運転手の成り手が不足していることが伝わってきました。
- 川崎市内で、自動運転バスやコミュニティ交通の取組がある事が分かったため。とても期待してます。

開催概要
来場者数 約15,000人
アンケート回答数　約940件

楽しみながら乗り物のことを学べるイベントとして開催

公共交通について感じていることについて（自由記入）

来場者アンケートの主なご意見（要約）

- 朝や夕方の時間は混んでいるので、そこを避けて乗るようにしてます。
- 自家用車の必要性をあまり感じなくなってきているので、積極的に利用していきたいが、小さい子どもがいても安心して乗れる環境であるととても嬉しい。
- 息子がバス好きなので、毎日バスを利用しています。将来の夢はバスの運転手だそうです！バスの運転手さんはとってもカッコいいと言っています。応援しています！とても期待しております。

(2) これまでの取組

前計画の振り返り

- 本市では、令和3(2021)年3月に地域公共交通計画を策定し、さまざまな関係者と連携しながら、地域交通環境の向上に向けた取組を進めてきました。
- 計画に基づいたさまざまな取組が進められたことにより、地域交通環境の向上に資する効果が得られています。

取組の主な事例

事例 ①
BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上

川崎駅東口～水江町のバス路線において、BRTの導入により、運行ルートの輸送量が約17%増加

急行便の設定により、所要時間2分短縮
通常約23分→BRT約21分
※令和5(2023年)年3月より運行開始

事例 ②
ICT等を活用した地域公共交通の利用促進

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を共通化し、経路検索を簡易化

ICT等を活用した様々な取組により、市民アンケートにおける「バスがいつ来るかわからない」が4割減少

路線バスの満足率向上に寄与

事例 ③
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

「コミュニティ交通導入に関する手引き」を策定
※令和4(2022)年3月策定

6地区で実証実験開始
⇒出かけごとづくりも実施
地域コミュニティの活性化にも寄与

前計画における評価指標

評価指標	計画策定時(R3)	目標値(R7)	評価(R6時点)
市民1人あたりの年間公共交通利用回数	92.3回/年	現状以上	79.1回/年
路線バス利用者の満足率	60%	70%	68%
市内全路線バス1便あたりの利用者数	21.1人/便	現状以上	21.0人/便
路線バスの系統数	391系統	現状以上	371系統
コミュニティ交通を導入した地区(本格運行している地区)	4地区	5地区以上	4地区

前計画期間中では、新型コロナウイルス感染症の影響や運転手不足の深刻化を背景とした路線バスの減便が続いたことから、令和6年度評価時点では、各目標を達成することが困難な状況です。

※前計画の詳細な評価は資料編に記載

（3）計画改定のポイント

・地域公共交通を取り巻く状況や前計画の振り返り、「総合都市交通計画」で示されている交通課題や計画策定のポイント等を踏まえ、本計画における改定のポイントを次のとおり、整理します。

計画改定のポイント

- 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を形成
- 「市民の移動しやすさに暮らしやすさを加えた持続可能な交通環境の形成」に向けた施策・取組（事業）を位置づけ

取組の方向性

- バス路線効率化の更なる加速とともに、路線バスの輸送力確保を促進します。
- 路線バスを補完する多様なモビリティの導入や交通結節機能の形成とともに、地域公共交通をみんなで支える意識醸成を図ります。

評価指標

- 社会環境の変化を踏まえた今後の取組を適切に評価するため、「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」に関する指標を評価の中軸に据えるなど、前計画の評価指標を全体的に見直します。

参考　：「総合都市交通計画」における交通課題の整理

①	首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成	・市内外の拠点間連携を高める交通機能の強化が求められている。 ・市内拠点から羽田空港へのアクセス性の向上を図ることが求められている。 ・臨海部の大規模な土地利用転換を踏まえた交通機能の強化が求められている。
②	誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の形成	・鉄道や道路の混雑緩和が求められている。 ・歩行者などに対して、より一層の安全性の向上が求められている。 ・障害者や高齢者をはじめ誰もが安心して移動できる環境が求められている。 ・鉄道により地域間の移動が阻害されているところの改善が求められている。
③	災害に強い交通の実現	・激甚化する風水害や大規模地震等の災害に強く、復旧を支える交通基盤の充実が求められている。 ・交通ネットワークの多重性（リダンダンシー）が求められている。 ・災害時や非常時の交通混乱への対応が求められている。
④	地域特性に応じた交通課題へのきめ細やかな対応	・公共交通の需要が高まる一方、運転手不足等の深刻化により、将来にわたり、地域公共交通の維持・確保をしていくことが求められている。 ・地域特性を踏まえ、新技術等を活用し多様なモビリティを展開したきめ細やかな対応が求められている。 ・拠点地区のまちづくりと連携し、駅の特性を踏まえた結節・交流機能の強化が求められている。
⑤	脱炭素社会の実現に向けた地球環境への更なる配慮	・鉄道や自動車など交通の脱炭素化が求められている。 ・道路交通の円滑化や自家用車から公共交通利用への転換を図ることが求められている。

✓ 総合都市交通計画における計画策定のポイント

これまでは、首都圏における立地特性を活かした交通環境の形成を中心に進めてきましたが、高齢化の進展や交通の担い手不足等の社会環境の変化に対応するため、これまでに構築した交通環境を最大限に活用しながら、都市の骨格形成と交通機能の強化、安全、安心、防災、環境に対応した交通環境の整備等を進めるとともに、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図ります。

めざす将来像 ： 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

基本方針 1
バスネットワークを“守る”

・バス路線の効率化が図られている
・自動運転バスや連節バス・ＢＲＴの導入により、路線バスの輸送力が確保されている

基本方針 3
利用しやすい環境を“形成する”

・モビリティマネジメントにより、地域公共交通をみんなで支える意識が醸成されている
・利用者が移動しやすい交通環境が形成されている

基本方針 2
多様なモビリティを“活用する”

・多様なモビリティの活用が図られている
・地域特性に応じたモビリティステーションが形成されている

モビリティステーション

・路線バスと多様なモビリティサービスが利用できる交通結節点
・地域の賑わい創出にも寄与する「身近な生活拠点」

めざす将来像が実現された市民の暮らしのイメージ

- 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を活用した移動ができています。
- 交通手段の選択肢が広がり、新たな交流の創出や生活の満足度が向上することで、便利なまちのイメージがさらに高まり、生活の暮らしやすさを実感しています。

(1) 基本方針

・本市交通政策のマスタープランとなる「川崎市総合都市交通計画」における交通政策の目標等を踏まえ、地域公共交通の個別計画として、本計画における基本方針を位置づけます。

総合都市交通計画

交通政策の目標：
地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

交通戦略：
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

身近な地域における交通施策の考え方：

・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し、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を推進します。

・地域特性やニーズに応じ、高齢者や子育て世代等の誰もが移動しやすい、きめ細やかな対応を図るため、多様な主体と連携し、新たなモビリティの導入などに向け、持続的な実施体制の構築を推進します。

・自動運転バス等の導入や路線バスと多様なモビリティが連携する新たな交通結節機能の形成を推進します。

・自転車の活用などの関連施策については、地域特性に応じ、身近な交通環境の整備を進めるとともに、シェアモビリティと公共交通との連携など交通手段間のより良い連携を推進します。

地域公共交通計画

めざす将来像：
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

基本方針：

基本方針１　バスネットワークを守る

・運転手不足の深刻化を背景に、路線バスの便数が年々減少している状況にありますが、地域公共交通の基軸となるバス路線の効率化や自動運転バス等の導入による輸送力の確保を図るなど、バスネットワークの維持・確保に向けた取組を推進します。

基本方針２　多様なモビリティを活用する

・路線バスを補完するコミュニティ交通の導入に向け、多様な主体と連携しながら、新技術等も活用した運行手法の導入を図るとともに路線バスと多様なモビリティサービスが利用でき、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推進します。

基本方針３　利用しやすい環境を形成する

・さまざまな関係者と連携したモビリティマネジメントを実施するなど、地域公共交通をみんなで支える環境形成に向けた周知啓発や意識醸成の取組を推進します。

・交通ＤＸの促進とともに、利用者が移動しやすい交通環境の形成に向けた取組を推進します。

（2）施策体系

・本計画では、総合計画における『都市の将来像』の実現に向けて、地域公共交通に関する個別計画の役割を踏まえ、次のとおり、施策体系を整理します。

総合計画

都市の将来像：
「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」

総合都市交通計画

交通政策の目標：
地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

地域公共交通計画

めざす将来像：
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

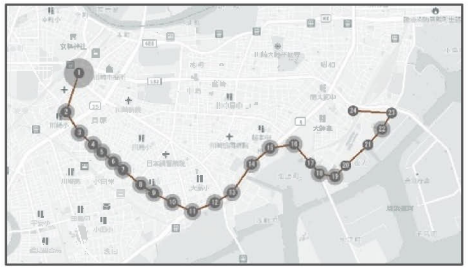
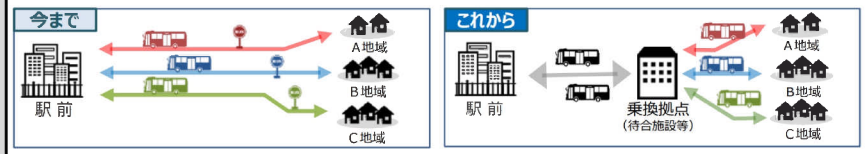
・施策体系では、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、地域資源の有効活用とともに効果的かつ戦略的に取組を進めるため、施策の５本柱を設定します。

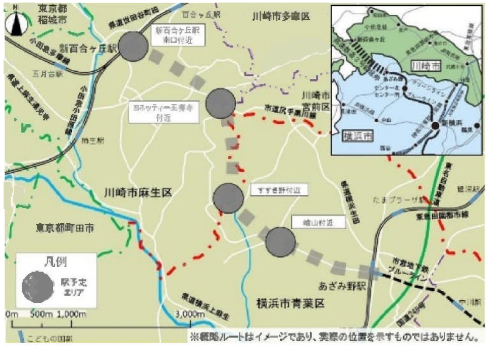
めざす将来像の実現に向けた施策の5本柱

施策		取組（事業）
基本方針１　バスネットワークを守る		
1	バス路線の効率化	1－1　長大・重複路線の効率化
		1－2　バス路線の新設・見直し
2	路線バスの輸送力確保	1－3　自動運転バスの導入
		1－4　連節バスの導入
		1－5　BRT・急行便の導入
	人材不足への対応	1－6　運転手等の確保
		1－7　運賃適正化の検討
基本方針２　多様なモビリティを活用する		
3	多様なモビリティの活用	2－1　コミュニティ交通の維持・導入
		2－2　タクシーの活用
		2－3　シェアモビリティの活用
		2－4　企業バス等の活用
4	モビリティステーションの形成	2－5　新たな交通結節機能の形成
基本方針３　利用しやすい環境を形成する		
5	モビリティマネジメント	3－1　周知啓発・意識醸成
	DXの活用	3－2　運行情報の提供
		3－3　商業・観光連携の促進
	利用環境の整備	3－4　バス待ち環境の改善
		3－5　定時性の確保
		3－6　外出促進・移動支援
		3－7　交通の脱炭素化

（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	● 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。 ● 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。 【取組】 ・ 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 ・ 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  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 重複路線改善のイメージ（国土交通省資料引用） 
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 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	● 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。 ● 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。 【取組】 ・ 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 ・ 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 鷺沼駅前地区 第一種市街地再開発事業 完成予想パース（R6.11公表）  横浜市高速鉄道3号線の 概略ルート・駅位置図（R2.1公表）
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 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）	1－3　自動運転バスの導入

内容

- 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。
- 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。

【取組】

- 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）
- 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）
- 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
- 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
- 他路線への展開に向けた検討
- 臨海部における自動運転を活かしたまちづくりの検討
- 社会受容性の向上に向けた取組

走行ルート図（左：羽田連絡線、右：川崎病院線）

自動運転車両

※ 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）

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

自動運転小型EVバス

走行ルート図（用賀駅周辺）

遠隔監視のイメージ

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
レベル4自動運転の早期実現に向けた取組				
実証実験	（羽田連絡線）→ 実装	（川崎病院線）→ 実装	（川崎市バス営業路線）→ 実装	※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
自動運転バスの走行環境検討（東扇島地区（R8～））				

(3) 取組

基本方針 1　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	● 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。 ● 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。

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		○

参考
連節バス(川崎鶴見臨港バス)

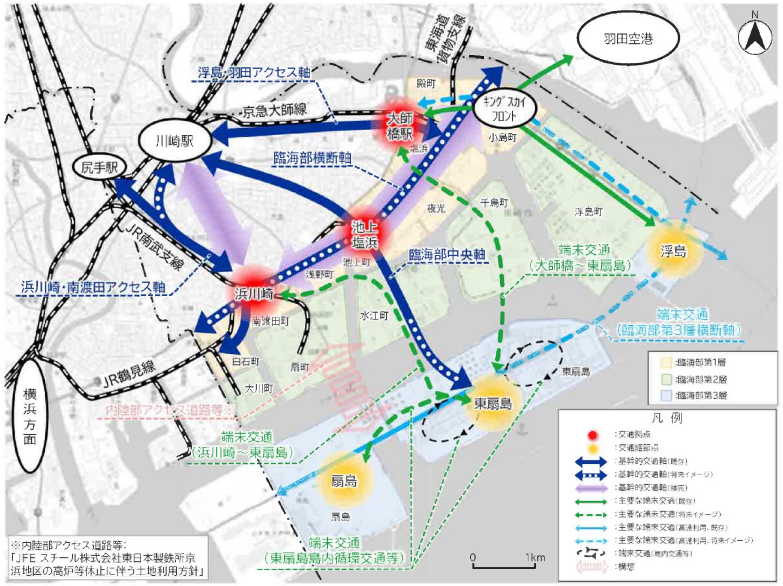
＜施工前＞　＜施工後＞

参考
バスベイ整備の事例
(横浜市資料引用)

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
	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	● 輸送力の確保とともに、CO_2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。 【取組】 ・「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 ・浜川崎・南渡田アクセス軸や臨海部中央軸等へのBRT導入 ・他路線への展開に向けた検討



引用：川崎市臨海部の交通機能強化に向けた実施方針(案)

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
	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

（3）取組

基本方針１　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	● 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。 【取組】 ・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 ・支援制度の早期運用をめざした実証実験の実施 ・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
実施主体	交通事業者、市

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

・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。

・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。

・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。

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）

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
	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	● 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。 【取組】 ・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
実施主体	交通事業者

		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

※ 事業者ごとの運賃（市内均一料金）

路線バスにおける運賃制度について

・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。

・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。

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

※エリア制：地帯制又は特殊区間制

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
		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 →			

(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

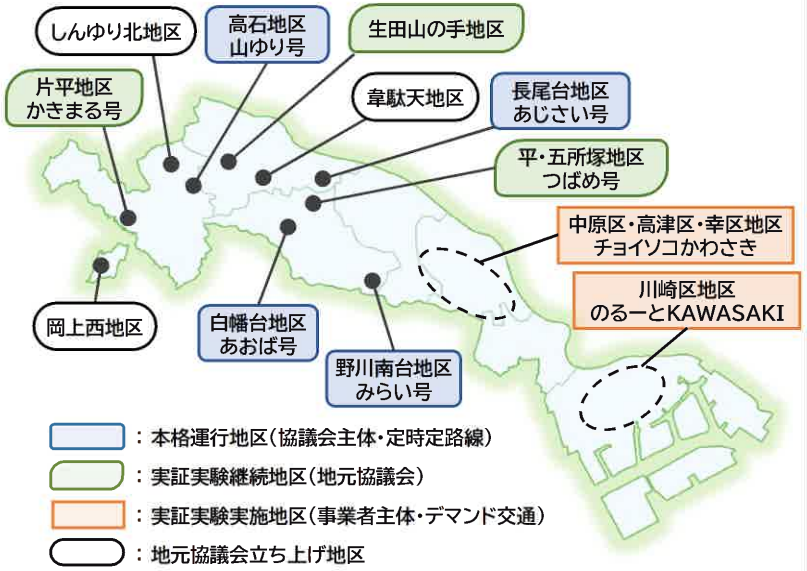
内容

- 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。
- 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。

コミュニティ交通に関する支援の考え方

① 路線バスの希薄化への対応(取組主体:バス事業者等)
- 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。

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)
- 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。
- 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。



【取組】
- 「コミュニティ交通導入に関する手引き」に基づく地域の取組への支援
- 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)
- 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
- 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)

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

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
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～)
  ※ 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

実証実験実施地区
- 【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

(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	

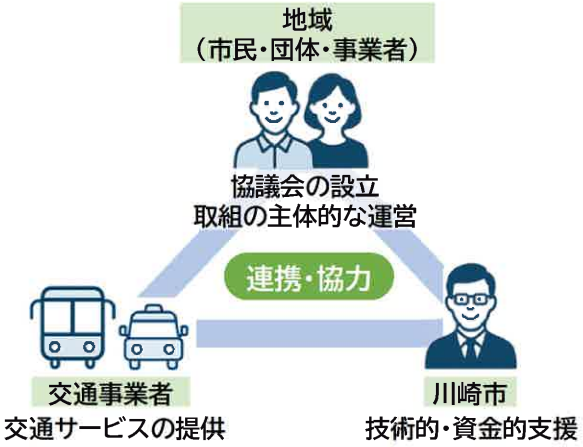
コミュニティ交通に関する支援制度

・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。

「身近な交通」に関して、こんな事はありませんか？

- 最寄りのバス停まで遠く、坂道を歩くのがつらい
- 近所は道が狭くて、路線バスが通れない
- 高齢になり、自家用車の運転が不安になってきた　など

地域・交通事業者・市による交通手段の導入に向けて



※ 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

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

フェーズ 2
- 地域の需要把握
- 運行手法や運行計画の検討

フェーズ 3
- 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

※ 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

(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

コラム：宮前区平地区「つばめ号」の歩み

- 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。
- 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。

フェーズ 1　協議会の設立　H29.8

フェーズ 2

フェーズ 3

	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

- 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。
- 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。

リフレッシュヨガ　　認知症予防の話と脳トレ体操

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

- 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。

【取組】
- タクシー事業者によるコミュニティ交通の運行
- 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

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)

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
	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 →			

(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	● 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。 ● 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。 【取組】 ・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 ・「川崎市自転車活用推進計画」に基づいた取組の推進 マルチモビリティステーション （浅田3丁目） HELLO MOBILITYステーション （等々力操車場バス停）
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 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	● 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。 【取組】 ・「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 ・「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 小川町バス乗り場 （令和2(2020)年2月供用開始） 大師河原バス乗り場 （令和6(2024)年12月　供用開始
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 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

- 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。
- 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。

【取組】

- 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
- 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
- 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
- 地域公共交通と関連施策との事業連携の検討

＜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＞

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
フェーズ3　民間ビジネスの確立

川崎市計量検査所
跡地での取組

橘公園での取組

モビリティステーションについて

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

図　モビリティステーションのイメージ

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
フェーズ1　公有地及び公共施設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2　民有地活用による実証実験 →				
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

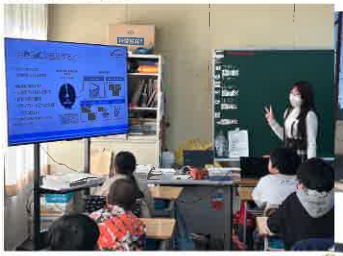
- 社会環境が変化している中、川崎市が暮らしやすいまちであり続けるためには、一人ひとりが移動の仕方を工夫したり、地域で交通を支える取組に参加するなど、みんなで地域の交通を守っていくことが重要となります。
- そのため、地域公共交通をみんなで支える環境形成に向けて、市民・利用者への周知啓発を図り、意識醸成や行動変容を促すための取組を進めます。

【取組】
- かわさきのりものフェスタの開催
- 公共交通の利用促進に向けた周知啓発・意識醸成
- オフピーク通勤の利用促進に向けた周知啓発・意識醸成
- 人材育成に向けた取組の促進

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）

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

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
	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） →			

（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	● 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。 ● 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。 【取組】 ・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 ・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 ・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 ＜デジタルサイネージの実証実験（武蔵小杉駅）＞ ＜デジタルサイネージの実証実験（向丘出張所）＞
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
	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 →				
	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 →				
	完成予定：（R8）登戸駅前広場、（R13）鷺沼駅駅前街区　など				

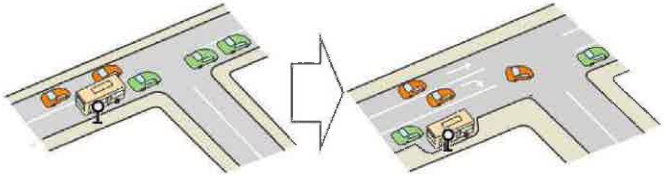
施策	DXの活用
取組（事業）	3－3　商業・観光連携の促進
内容	● 多様な交通手段や、商業施設・観光施設とのDXを活用した連携を図ることで、利用者の利便性確保や公共交通の利用促進を図ります。 【取組】 ・交通事業者等による、商業施設や観光施設と交通手段を組み合わせたチケットの販売
実施主体	交通事業者、企業・団体等、市

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
	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 →				

(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	● 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。 ● 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。 ● 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。 【取組】 ・ 自治会等によるバス停ベンチ設置への支援 ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 武蔵新城駅前広場におけるバス待ち環境の改善 ＜自治会による木製ベンチの設置＞ ＜武蔵新城駅前広場＞
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 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	● 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。 【取組】 ・ PTPS(公共車両優先システム)の導入・運用 ・ 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 ・「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 ・「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 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
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 バスの走行環境改善に向けた取組の推進

(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	● 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。 【取組】 ・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 ・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 ・バス事業者によるノンステップバス導入への支援 ・駅周辺や公共的施設におけるバリアフリー化の推進 ・案内表示の多言語化や統一的な案内サインの整備
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 外出促進・移動支援に向けた取組の推進

＜UDタクシー＞　＜バス車内表示の多言語化＞

コラム(ベビーカーの乗車)

✓ 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

✓ 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。

＜二人乗りベビーカー＞

施策	利用環境の整備
取組(事業)	3－7　交通の脱炭素化
内容	● 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。 【取組】 ・次世代自動車(EV、水素など)や設備の普及促進 ・パンタグラフ式充電器の導入検討
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 交通の脱炭素化に向けた取組の推進

＜EVバス＞

＜水素バス＞

＜パンタグラフ式充電器導入イメージ＞

(1) 計画の評価

評価指標

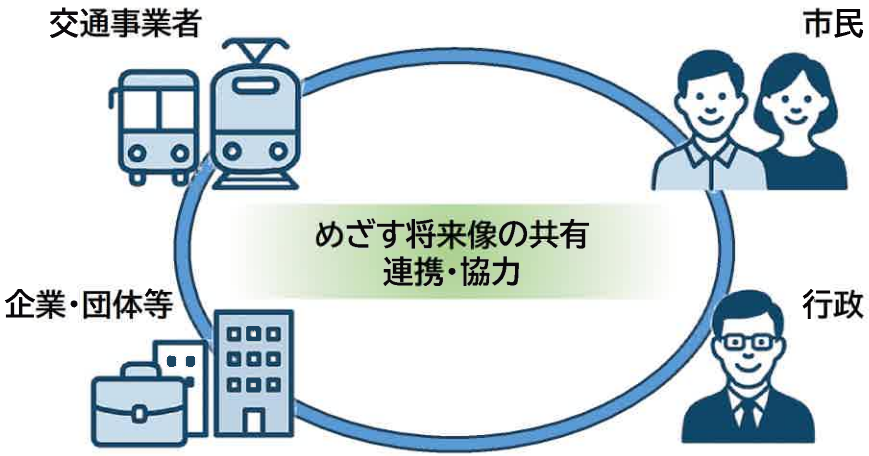
・取組の進捗や達成状況を評価するため、次のとおり評価指標を設定します。

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
交通に関連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
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	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

(2) 進行管理の体制

行政、交通事業者、企業・団体等、市民の役割

・本市のめざす将来像の実現に向け、総合都市交通計画におけるさまざまな主体の役割を踏まえながら、行政、交通事業者、企業・団体等、市民がそれぞれ連携して取組を推進していきます。



＜行政の役割＞
- 交通基盤の整備や交通環境形成の支援
- 利用促進・周知啓発・意識醸成に向けたPRの実施　など

＜交通事業者の役割＞
- 地域公共交通のサービスの継続や向上
- 利用者が安全・安心に利用できる環境の構築　など

＜企業・団体等の役割＞
- 多様なモビリティの導入に向けた取組
- 行政や交通事業者が実施する取組への協力　など

＜市民の役割＞
- 地域公共交通の現状に対する理解や行動変容
- 地域公共交通の積極的な利用　など

川崎市地域公共交通活性化協議会

・学識経験者や交通事業者、市民、行政関係者で構成される「川崎市地域公共交通活性化協議会」を毎年度開催し、取組の進捗や達成状況を報告・協議しながら、計画の進行管理を図ります。

構成員		
学識経験者		
公共交通事業者等	鉄道	東日本旅客鉄道株式会社
		京王電鉄株式会社
		小田急電鉄株式会社
		東急電鉄株式会社
		京浜急行電鉄株式会社
	バス	神奈川県バス協会
		川崎鶴見臨港バス株式会社
		東急バス株式会社
		小田急バス株式会社
		神奈川中央交通株式会社
		横浜市交通局
		川崎市交通局
	タクシー	神奈川県タクシー協会
		神奈川県個人タクシー協会
道路管理者		川崎市建設緑政局
		川崎市港湾局
公安委員会		神奈川県警察本部
利用者		市民委員
		川崎市全町内会連合会
関係行政機関		国土交通省関東運輸局
		川崎市健康福祉局
		川崎市まちづくり局

(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

(LIPT画面)
公共交通サービスレベルを色の濃淡で表した例

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)

国土交通省の取組例：地域交通DX推進プロジェクト(COMmmmONS)

- 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。

（1）前計画における評価指標

評価指標	評価指標の考え方	計画策定時（R3）	目標値（R7）	評価（R6時点）	分析・考察
市民1人あたりの年間公共交通利用回数 ※ 路線バス、タクシー、コミュニティ交通	公共交通の利用促進などの交通環境整備の進捗を測る	92.3回/年	現状以上	79.1回/年	• 利用回数は、基準年度の水準には戻っていないが、新型コロナウイルス感染症の影響後は増加傾向にあり、公共交通の利用促進は図られている • 新型コロナウイルス感染症の影響等により、利用回数の基準年度比較では、取組の適切な評価が困難な状況
路線バス利用者の満足率 ※ 市民アンケートにより、「市民がバスの利用に関して不満に感じている点」について、平成28年と令和4年の調査結果を比較	ニーズを踏まえた交通環境の整備や定時制確保による輸送環境整備など、路線バスに関する取組を総合的に測る	60%	70%	68%	• 不満に関する増加割合が高かったのは、「本数が少ない」で、15.7%から20.9%に増加（新型コロナウイルス感染症の影響や運転手不足等による減便） • 不満に関する減少割合が高かったのは、「いつ来るかわからない」で、13.3%から8.1%に減少（バスロケーションやスマホ検索等の普及による影響） • また、「運賃が高い」も13.1%から4.9%に減少（物価高騰が続く中、運賃が安価なままであるため、不満が減少したと想定） • 全体傾向として、不満に関する割合が減り、満足率の上昇に繋がったものの目標値には達していない
市内全路線バス1便あたりの利用者数	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測る	21.1人/便	現状以上	21.0人/便	• 利用者数にあわせた運行が行われており、輸送の効率化は図られている • 個々の路線の評価が困難であり、運送の効率化と利用者の利便性・快適性のバランスが重要
路線バスの系統数	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る	391系統	現状以上	371系統	• 系統数の減少は、主に重複路線の整理などによるものであり、バスネットワークそのものに際立った変化はないことから、バスネットワークの広がりは維持されている • 系統数の基準年度比較では、取組の適切な評価は困難
コミュニティ交通を導入した地区（本格運行している地区）	地域特性に応じた新たな移動手段の導入状況を計る	4地区	5地区以上	4地区	• 各地で、導入に向けた検討や実証実験が進められており、新たな移動手段の導入に向けた取組は進んでいる • 本格運行地区数の基準年度比較では、取組の適切な評価は困難

（2）用語解説

用語	解説
あ行	
ICT	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のこと。
オフピーク通勤	朝のラッシュ時などの混雑時間帯（ピーク時間帯）を避けて通勤すること。
か行	
交通結節機能	鉄道とバスなど交通手段や歩行が相互の乗り換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
子育てタクシー	保育園や学校、塾などに保護者の代わりに迎えに行ったり、緊急時の夜間救急病院への送迎や、荷物の多い乳幼児を連れた外出のサポートなどを行うタクシーサービスのこと。
コミュニティ交通	地域住民や企業等が主体となって運営・運行に参画し、路線バスを補完する公共性の高い交通手段のこと。
コミュニティ交通導入に関する手引き	定量的な指標の設定などによる検討期間の短縮を図るなど、コミュニティ交通の導入に向けた手順を取りまとめたもの。
さ行	
シェアモビリティ	本計画では、ICT等の技術を活用し、シェアサイクルをはじめ、電動キックボードや超小型モビリティ等のマイクロモビリティ、並びにEVカーシェアなど、少人数・小口利用に適した形で不特定多数の利用者が共有・共同利用できる交通手段のこと。

用語	解説
さ行	
社会受容性	新しい技術や新しい取組み等が、地域社会や市民等の理解・賛同を得て受け入れられること。
自家用有償旅客運送	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、必要な安全上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のこと。
GTFS	General Transit Feed Specificationの略で、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用されるデータ形式のこと。
た行	
ターミナル駅	複数の鉄道路線が乗り入れ、バスやタクシー、自転車など様々な交通が集中する利便性がすぐれている駅のこと。
代表交通手段	1回の移動で複数の交通手段を使用した場合において、その中の主な交通手段のこと。 主な交通手段の優先順位は利用した交通手段で決まり、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
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のこと。 本計画の対象範囲となる交通手段が当てはまる。
地域公共交通特定事業	軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、鉄道事業再構築事業、鉄道再生事業、地域旅客運送サービス継続事業、貨客運送効率化事業及び地域公共交通利便増進事業のこと。
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のこと。
デジタルサイネージ	ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアのこと。

用語	解説
た行	
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のこと。
DX	Digital Transformationの略で、デジタル化により、これまでのサービスや仕事の仕方を変革し、新たな価値を創出する考え方のこと。
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。
な行	
ノンステップバス	車両の出入口の段差を無くすことで乗降性を高めた低床バスのこと。
は行	
バスネットワーク	地域内で運行されている路線バスやコミュニティ交通などを含めた全体的な構成やつながりのこと。
バスベイ	バス乗降で停車している間、後続車が渋滞しないように、バス停付近の道路に設けてある切り欠きの専用停車スペースのこと。
バスロケーションシステム	バスの位置情報を携帯電話網・無線などを通じて、サーバへ送信し、WEBサイトやデジタルサイネージ等を通じて利用者に運行状況を提供するシステムのこと。
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。

用語	解説
は行	
パーソナルモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1～2人乗り程度の車両のこと。 他に、マイクロモビリティ、超小型モビリティなどの言葉として表現されることがある。
BRT	Bus Rapid Transit:バス高速輸送システムの略で、バス専用道等による速達性・定時性を確保し、連節バス、公共車両優先システム(PTPS)などを組み合わせることで、機能強化を図るバスシステムのこと。
PTPS	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のこと。
ま行	
モビリティマネジメント	一人ひとりの移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
や行	
ユニバーサルデザインタクシー	高齢者、車いす使用者、ベビーカー使用者、妊娠中の方、大きな荷物を持った方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしいタクシー車両」のこと。

用語	解説
ら行	
ライドシェア	一般ドライバーが自家用車を使って有料で乗客を送迎するサービスのこと。 我が国では、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー会社を運営主体とする「日本版ライドシェア」が令和6（2024）年4月に始まった。
利便増進実施計画	地域交通ネットワークの再編・ダイヤ改善等により、利便性の高い運送サービスの持続的な提供を確保するための計画のこと。
レベル4（自動運転）	場所や天候、速度などの特定条件下で、システムが車の全ての運転操作を担う完全自動運転のこと。
連節バス	連節部により結合された2つの堅ろうな車室で構成され、車体が屈折する特殊な構造を有し、前車室と後車室の連結及び切り離しが路上等作業設備のない場所で行えない構造の自動車であって、旅客が前後の車室間を自由に移動できる構造のもの。