

「川崎市バス事業 経営計画（案）」に関する意見公募の実施結果について

1 概要

市バス輸送サービスを持続的に提供し、市民やお客様の大切な交通手段を確保するため、令和元年度に計画期間7年間（前期3年間、後期4年間）とする「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」を策定し、取組を進めてきたところです。

この度、「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」の計画期間が令和7年度に満了となることから、新たな計画として、計画期間を12年間（令和8年度～令和19年度）とする「川崎市バス事業 経営計画（案）」を取りまとめ、市民の皆様やお客様からの御意見を募集しました。

その結果、15通45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します。

2 意見公募の概要

題名	「川崎市バス事業 経営計画（案）」に関する意見公募について
意見の募集期間	令和7（2025）年12月4日（木）から令和8（2026）年1月15日（木）まで
意見の提出方法	電子メール（専用フォーム）、FAX、郵送、持参
意見公募の周知方法	<ul style="list-style-type: none">・市政だより（令和8年1月号掲載）・市ホームページ・市バス車内ポスター・紙資料の閲覧（交通局本局（川崎御幸ビル）、市バス各営業所、各区役所市政資料コーナー、かわさき情報プラザ）

3 結果の概要

意見提出数（意見数）		15 通（45 件）
内 訳	インターネット・電子メール	12 通（28 件）
	F A X	1 通（ 4 件）
	郵送	1 通（ 1 件）
	持参	1 通（12 件）

4 パブリックコメント意見の内容と対応

「川崎市バス事業 経営計画（案）」の内容に対する御意見として、御意見の趣旨が案に沿ったもののほか、今後の取組を進めていく上で参考とするもの、案に対する意見・要望などが寄せられました。一部表現の修正や、時点修正等の必要な修正を行った上で、「川崎市バス事業 経営計画」を策定いたします。

【対応区分】

- A：御意見を踏まえ、案に反映したもの
- B：御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの
- C：今後の取組を進めていく上で参考とするもの
- D：案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E：その他

【意見の件数と対応区分】

項 目	A	B	C	D	E	計
(1) 戦略1 運輸安全マネジメントの推進に関すること	0	0	0	0	0	0
(2) 戦略2 サービスの推進に関すること	0	1	9	15	0	25
(3) 戦略3 公営交通事業者としての取組に関すること	0	0	4	2	0	6
(4) 戦略4 経営基盤の構築に関すること	0	2	4	7	0	13
(5) その他	0	0	0	1	0	1
合 計	0	3	17	25	0	45

5 具体的な意見の内容と市の考え方

(1) 戦略2 快適で利用しやすいサービスの提供に関すること (25件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	<p>向ヶ丘遊園～鷺沼方面のバスを作ってほしい。又は、鷺沼～聖マリアンナ間のバスと聖マリアンナ～向ヶ丘遊園のバスを統合しても良いと思う。</p>	<p>路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	D
2	<p>現在、市バスの杉10系統と、東急バスの杉09系統は、小杉駅前から下新城まで同一区間を運行している。</p> <p>市バスの杉10系統下り路線について、宮内新横浜線を運行するルートに変更すると、走行環境が良くなり、乗客も増えるのではないかと。</p>		

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
3	<p>以下の案1又は案2を採用してほしい。</p> <p>【案1】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・溝11、溝17、溝18の溝口駅南口－向丘出張所の区間に急行を設定 ・急行が止まらないバス停のために、溝口駅南口－神木本町－向丘出張所－白幡八幡前－白幡八幡前(新道)－堰下－向丘出張所－神木本町－溝口駅南口という循環線の各停を設定 ・急行利用者が各停専用バス停で降りるために、乗継乗車(向丘出張所で乗り換える人のために井田営業所前で行われているような仕組み)を設定 <p>【案2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・溝11、溝17、溝18の溝口駅南口－初山の区間に急行を設定 ・急行が止まらないバス停のために、溝口駅南口－神木本町－堰下－原ヶ谷－(川崎市西部地域療育センター交差点を左折)－平北－(初山交差点を左折)－初山－平－神木本町－溝口駅南口という循環線の各停を設定 ・急行利用者が各停専用バス停で降りるために、乗継乗車(初山で乗り換える人のために井田営業所前で行われているような仕組み)を設定 <p>これらは、急行と各停で、溝口駅南口の乗り場を替える。</p>	<p>【No.1と同じ】路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
4	<p>井田営業所の川 66 系統（川崎駅西口－元住吉－井田営業所間）の増便や、かつての川 63 系統（川崎駅西口－元住吉－新城駅前間）、川 64 系統（川崎駅西口－元住吉－蟹ヶ谷間）、川 67 系統（川崎駅西口－横須賀線小杉駅間）を復活させてほしい。</p> <p>また、川 83 系統（川崎駅西口－新川崎駅－江川町間）の東小倉小学校停留所（江川町方面）の新設や、川崎駅西口方面の、江川町－杉山神社入口間のルート変更（南加瀬交番前通過後、南加瀬交差点→越路交差点→江川交差点を通り、川崎駅西口方面も夢見ヶ崎動物公園前停留所経由にする）などの路線再編をしてほしい。</p>	<p>【No.1 と同じ】路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第 4 章事業 4 の 8（本編 31 ページ）でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	D
5	<p>近年の人口増や、再開発・整備に伴う路線の新設や再編成を検討してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南部地区（例：羽田空港や工業地帯を結ぶ路線、工場地帯を移動する循環バス） ・北部地区（登戸駅の再開発によるロータリーの整備や新設路線、新百合丘方面の路線の整備） 		

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
6	<p>下記のいずれかの系統を新設してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 溝の口駅南口－神木本町－初山－稗原小学校前－稗原－美しが丘西一丁目－保木－保木薬師前(美しが丘西クリニックプラザ)－日吉台病院入口－すすき野団地－虹ヶ丘団地－あざみ野ガーデンズ－あざみ野駅(地下鉄に接続) ・ 溝の口駅南口－神木本町－初山－稗原小学校前－稗原－保木入口－元石川町－あざみ野駅(地下鉄に接続) ・ 溝の口駅南口－神木本町－初山－清水台－南水沢(北部市場前)－平津三叉路－たまプラーザ駅 ・ 溝の口駅南口－神木本町－初山－稗原小学校前－稗原－保木入口－平津三叉路－たまプラーザ駅 	<p>【No.1と同じ】路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	D
7	<p>下記のいずれかまたは両方の系統を新設してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 川崎駅西口－幸高校前－塚越－夢見ヶ崎動物公園前－江川町－西加瀬－元住吉－日吉駅東口 ・ 川崎駅西口－河原町団地－御幸公園前(市立川崎総合科学高校)－小向－天満天神社前－上平間住宅前(県立川崎工科高校)－平間駅前－元住吉－日吉駅東口 		

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
8	<p>下記のいずれかまたは両方の系統を新設してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日吉駅-元住吉-（県立川崎工科高校近く）-平間駅前-ガス橋-キャノン前-池上八丁目-本門寺前-大森駅 ・小杉駅-中丸子商店街(市立橋高校)-ガス橋-キャノン前-池上八丁目-本門寺前-大森駅 	<p>【No.1と同じ】路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	D
9	<p>起終点を下記のとおり変更してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・溝 25：高田町→東山田駅(地下鉄) ・原 01：高田町→東山田駅(地下鉄) 		

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
10	<p>横浜市と連携して、横浜生田線水沢工区の開通を進め、聖マリアンナ医科大学～蔵敷～たまプラーザ駅のバス路線の新設をしてほしい。</p>	<p>路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p> <p>また、横浜生田線水沢工区につきましては、横浜市側の関係住民に対し事業への理解を得る必要があるなど多くの課題が存在しておりますが、工事着手に向けて、両市が共通の認識の下、課題の解決に取り組む必要があると考えておりますので、引き続き、横浜市との協議調整を着実に進めてまいります。</p>	D
11	<p>下記系統を新設してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大師橋駅・市営埠頭方面 ・ 大師橋駅・ダイワコーポレーション前方面 	<p>路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、通勤需要の高い臨海部へのアクセスについて、「臨海部ビジョン」におけるプロジェクト等と連携しながら、臨海部における路線バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	B

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
12	<p>乗務員不足を踏まえると需要の高い路線を中心に連節バスの積極的な導入が必要である。また、閑散時に分岐点で切り離しをして2方向に分かれて運行したり貨物車両を連結し貨客混載を行える連節バスができれば、今の社会課題にハード面で対応することができると思う。</p>	<p>連節バスの導入につきましては、1両当たりの輸送力は強化されますが、駅前ターミナルを含む既存バス停留所の改修、道路走行環境の整備、車両整備への対応、車庫スペースの確保、通常車両の数倍を要する車両の導入コストを含めた採算性の確保など、多くの課題があるものと考えておりますので、通常のバスと同じ座席数を確保しながら、より多くのお客様に御乗車いただけるロングバスの導入等を進めてきたところでございます。</p>	D
13	<p>路線バスは乗務員1人あたりの輸送力が限定的だが、他の民営事業者では、幹線系統に連節バスを導入することで乗務員1人あたりの輸送力を改善し、比較的狭い道路でも運行している実績がある。市バスでも幹線系統に連節バスを導入し、輸送力の確保と混雑緩和を図るべきだと思う。</p>		

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
14	溝口駅南口-稗原方面に行く路線で、接続バスを導入してほしい。	【No.12 と同じ】連節バスの導入につきましては、1両当たりの輸送力は強化されますが、駅前ターミナルを含む既存バス停留所の改修、道路走行環境の整備、車両整備への対応、車庫スペースの確保、通常車両の数倍を要する車両の導入コストを含めた採算性の確保など、多くの課題があるものと考えておりますので、通常のバスと同じ座席数を確保しながら、より多くのお客様に御乗車いただけるロングバスの導入等を進めてきたところでございます。	D
15	周辺道路の交通状況も踏まえた上でバスの走行に対して信号が作動するようにして、不要となる信号停止なく運行できるようなシステムを導入すべき。	交通渋滞が多い市街地において、バス交通を優先して通過できるように信号制御し、交通総量削減を図る公共車両優先システム（PTPS）につきましては、現在、市営埠頭及び東扇島方面へ運行しているシステムを中心に活用し、定時性・速達性の確保に取り組んでおります。いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。	C

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
16	<p>様々なデータ等を活用する事で運行本数を柔軟に調整し、必要な時間と路線に必要な本数の運行を行っていくべき。</p>	<p>本計画の第4章事業5の9及び10(本編31・32ページ)にお示しするように、日々の運行データをもとに、運行区間の所要時間の調整を行うなどの取組を行っており、引き続き、日々の運行データ等を基に適切なダイヤ改正等を実施してまいります。いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C
17	<p>東有馬第一団地から乗り換えなく井田病院まで行く路線を作ってほしい。または、井田営業所での乗り継ぎの待ち時間が短くなるよう工夫してほしい。</p>	<p>路線新設・見直し、ダイヤ改正等につきましては、人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、取組を進めているところでございます。</p> <p>本計画の第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p> <p>また、第4章事業4の10(本編32ページ)でお示しするように、引き続き、利用動向に対応した運行時間の変更等、お客様の利便性を確保しながら取組を進めてまいります。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
18	<p>川崎区の工場地帯へむかう路線は、収容力の高い車両の導入を検討してほしい。また、乗客には外国人の方も多いため、車内表記やアナウンスで英語など多言語で案内できるようになると良い。</p>	<p>平日の朝ラッシュの時間帯には、臨海部へ向かう路線などで、満員のために、次のバスをお待ちいただく状況が生じる場合があり、こうした状況につきましては、運行を担当している営業所と情報共有を行い、ダイヤ改正などにより改善を図るとともに、通常のバスと同じ座席数を確保しながら、より多くのお客様に御乗車いただけるロングバスの導入等を進めてきたところでございます。</p> <p>市バスナビや車内放送、バス車内前面モニター表示における多言語化への対応につきましては、第4章事業6の12(本編33ページ)にお示しするように、引き続き、対応してまいります。いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C
19	<p>異なる行き先なのに、同じ番号(登14が、「西菅団地-登戸駅」と、「西菅団地-菅四丁目」)になっていたり、異なる経由地で似たような行先がたくさんあったりして非常に分かりにくいので、枝番を導入するなど、系統ごとに番号を表記すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登14-0 西菅団地-城下 ・登14-1 西菅団地-菅四丁目 ・登15-0 西菅団地-多摩警察署前-向丘遊園駅南口 ・登16-0 西菅団地-多摩区役所前-登戸駅 ・登16-1 西菅団地-多摩区役所前-登戸駅-向丘遊園駅入口 	<p>系統の表記につきましては、行き先や経由地のより分かりやすい表記の検討を行っていく必要があると考えております。</p> <p>本計画の第4章事業6の11(本編32ページ)にお示しするように、初めて市バスを利用する方でも安心して乗車いただけるよう取組を進めていくこととしており、いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
20	<p>路線図は、複数の系統番号をまとめて同じ色で掲載されているので、それを、系統番号別にし、かつ、本数によって太さを変えて(例:太線の実線、実線、点線)ほしい。</p>	<p>路線図の表記につきましては、より分かりやすい表記の検討を行っていく必要があると考えております。</p> <p>本計画の第4章事業6の11(本編32ページ)及び事業6の12(本編33ページ)にお示しするように、初めて市バスを利用する方でも安心して乗車いただけるよう取組を進めていくこととしており、いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C
21	<p>「市バスナビ」における「停留所名称から検索」の検索方法を見直してほしい。</p> <p>たとえば、溝の口駅からのバスを探す場合、一般的に「溝の口駅」という言葉が浮かぶが、それで「乗車停留所の時刻表」などのボタンを押すと、エラーになる。正しい停留所名や駅名(「溝の口」や「溝の口」)を入力する必要がある。</p> <p>「市バスナビ」で検索したときに、行き先が同じでも、駅などのバス停が複数あるところでは、運行情報や時刻表が別々に表示されてしまうので、一括で表示できるようにして、時刻を選択すると乗り場案内が表示されるように見直してもらいたい。</p> <p>また、他のバス事業者のように、任意の乗車時間を指定することのできる機能を付けてもらいたい。</p>	<p>本計画の第4章事業6の12(本編33ページ)にお示しするように、情報技術の変化等を踏まえ、市バスナビの利便性向上や利用促進を図ることとしており、いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
22	<p>「市バスナビ」で検索したときに、行き先が同じでも、駅などのバス停が複数あるところでは、運行情報や時刻表が別々に表示されてしまうので、一括で表示できるようにして、時刻を選択すると乗り場案内が表示されるように見直してもらいたい。</p> <p>また、他のバス事業者のように、任意の乗車時間を指定することのできる機能を付けてもらいたい。</p>	<p>【No.21 と同じ】本計画の第4章事業6の12(本編33ページ)にお示しするように、情報技術の変化等を踏まえ、市バスナビの利便性向上や利用促進を図ることとしており、いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C
23	<p>決済手段について、クレジットカードのタッチ決済やQRコード決済も導入すべきである。</p> <p>ハード面では、タッチパネルなどで運賃收受を行うことができれば、利用可能な決済手段を容易に変更でき、運賃箱を設置する必要がなくなる。</p> <p>ソフト面では、決済手段の手数料を考慮すると、路線を限定して幅広い決済手段に対応していくのが良い。</p>	<p>本計画では、第4章事業7の13(本編33ページ)にお示しするように、お客様の利便性向上のため、交通系ICカード乗車券やスマートフォンによる乗車券以外のキャッシュレス決済手段を検討してまいります。いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
24	<p>乗務員が利用者からの行き先等の質問に対応できていない場面を多く見受ける。</p> <p>液晶のパネルに話しかけることで即座に文字化するような製品があり、これを運転席を覆うように設置して地図や路線図、検索機能を表示できるようにすると、サービス向上となるので導入すべき。双方に発言が文章化されて表示されることでハンディキャップのある方や、翻訳機能を搭載することで外国人の方々へも対応できると思う。また、パネルで運転席を覆うことでセキュリティも向上し、乗務員のストレスも軽減される。</p>	<p>本計画の第4章事業8の14(本編34ページ)にお示しするように、お客様に満足いただけるサービスを提供するため、サービス向上に向けた取組を推進していきます。</p> <p>また、第4章事業6の12(本編33ページ)にお示しするように、外国人市民や訪日外国人旅行者等を含め、市バスナビや車内放送、バス車内前面モニターによる情報提供の充実に取り組んでまいります。いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C
25	<p>現行の子母口新道バス停を、高津消防署子母口出張所付近まで移設して東急バスも停車できるようにしてほしい。そうすれば、スーパーへの接続が良くなり、乗客も増えると思う。</p>	<p>本計画では、第4章事業5の10(本編32ページ)にお示しするように、利用動向を踏まえ、お客様の利便性の確保に取り組んでまいります。</p>	D

(2) 戦略3 公営交通事業者としての取組に関すること (6件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
26	<p>バス事業単体の改善にとどまらず、都市全体として高輸送力かつ人手依存度の低い基幹交通（地下鉄等）の導入可能性を中長期的に検討する視点が不可欠である。南北移動の骨格を担う基盤交通として、地下鉄を整備することで、路線バスはフィーダーとして再編され、人材不足下でも持続可能な交通体系を構築することが可能になる。バス事業の限界を補完する大容量公共交通の位置付けについても本計画で検討すべき。</p>	<p>鉄道の計画については、国の交通政策審議会において、平成 28 (2016) 年 4 月に「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(交通政策審議会第 198 号) が答申されました。この中で、東京圏の都市鉄道の目指すべき姿とそれを実現する意義あるプロジェクトが示され、川崎市関連の路線もその中に位置付けられています。具体的な計画については、各鉄道の事業計画において示すこととなりますが、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」では、20 年後を見据えて鉄道ネットワーク形成事業の方向性を位置づけており、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> <p>また、「川崎市地域公共交通計画」に基づき、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、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。</p>	D
27	<p>自動運転について、路線が集中する一部の区間のみだけでも自動運転システムを導入し、当該区間を抜けた後を現状通りの運行すべき。これにより運行区間に比べ乗務員の必要要員を削減でき、安全運行にもつなげられるのではないかと。</p>	<p>自動運転につきましては、運転手不足への対応など、昨今のバス業界における課題への対策として有効な方策であると考えております。</p> <p>本計画の第 4 章事業 10 の 18(本編 36 ページ)にお示しするように、第 1 期計画期間中 (R 8 ~11 年度) の自動運転レベル 4 の実装に向けた取組を推進していくこととしており、いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。</p>	C

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
28	<p>市バスでは駅から離れた場所に営業所や車庫があるが、そこに駐輪場やシェアサイクルなどを用意して、自転車とバスの乗り継ぎを良くすべき。営業所や車庫以外でも、バス停付近の市が管理する土地や商店などと協力して駐輪場やシェアサイクルを確保することができれば良い。</p>	<p>本市では、「川崎市地域公共交通計画」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おり、身近な地域公共交通における移動環境の充実を目指し、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> <p>モビリティステーションについては、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の機能を有するものとして、今年度、市内2箇所にて実証実験を実施しており、今後、路線バスの運行状況等、様々なデータを検証するとともに、多様な事業者等と最適なエリア、位置、施設の機能及び運営手法等の検討を進めてまいります。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
29	<p>ホームページに掲載されている路線別収支は、路線名ごとに記載されているが、内訳として系統番号ごとに記載し、公共性を市民が確認・検討できるようにしてほしい。</p>	<p>路線別収支でお示ししている路線については、いくつかの系統を組み合わせて構成しております。これらの市バスにおける個々の系統については、公共施設への交通手段を確保するために運行している系統や、民営バスでは対応が難しい地域の交通手段を確保するために運行している系統、本線系統の運行を支えるために設定している系統など、それぞれ運行目的や役割が異なるものも含まれており、それらを系統単独の収支のみで評価しますと、役割等の違いが十分に考慮されず様々な受け止め方につながる恐れがあります。</p> <p>こうした観点を踏まえ、現時点においては系統ごとの収支状況の公表は行っておりませんが、経営の透明性の確保は重要であると考えておりますので、市民や利用者に分かりやすい情報提供に努めてまいります。</p>	C
30	<p>燃料電池自動車（FCV）など、電気バス以外の次世代自動車の導入を実現してほしい。川崎市には扇島に水素の利用拠点を設ける計画があり、それに合わせる形で水素によって駆動するFCVを導入すると良いと思う。</p>	<p>本市では、川崎臨海部のコンビナートのカーボンニュートラル化に向けて、「川崎カーボンニュートラルコンビナート構想」を策定し、水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点を軸としております。</p> <p>本計画では、このような取組を注視しながら、第4章事業12の20(本編37ページ)にお示しするように、脱炭素化に向けて、電気バス以外の次世代自動車につきましても、検討を進めてまいります。</p>	C

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
31	<p>同業他社や鉄道事業者、タクシー事業者、運送業者との連携が必要であり、輸送障害時等の危機管理も含めた運行体系の確立が必要である。</p>	<p>他事業者との連携につきましては、「川崎市地域公共交通計画」の中で、路線バスと多様なモビリティとの連携が重要であるとされており、当該計画と連携して取組を進めてまいります。</p> <p>他事業者との危機管理体制につきましては、本計画の第4章事業13の23(本編38ページ)にお示しするように、自然災害が発生した際の行動理念を示し、適時適切な対応につなげる「川崎市交通局 防災の基本方針」を定めており、災害時における民営事業者との連携の確保・充実の取組を進めてまいります。</p>	C

(3) 戦略4 経営基盤の構築に関すること (13件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
32	市バスと民間バス会社との共同経営会社を設立して川崎区内で利用できる定期券を発行するなど、経営について真剣に考えなければ、共倒れになってしまうリスクがあると思う。	本計画の第4章事業14の24(本編39ページ)にお示しするように、持続可能な事業運営を図り、将来にわたり市バス輸送サービスを安定的に提供していくため、費用の削減や収入の確保等に取り組んでまいります。	D
33	市バスは、民間事業と競合する路線も多いが、不採算路線の縮小、廃止、譲渡などをして、収益性の高い路線を確立してほしい。	<p>本計画の第4章事業14の25(本編39ページ)にお示しするように、民営事業者との路線の重複状況等を踏まえた役割分担等の検討を進めるとしております。</p> <p>他方、事業11の19(本編36ページ)にお示しするように、公共施設に接続する路線の維持や、まちづくり・福祉施策などの行政施策との協力・連携等を踏まえ、公共性の高い路線を維持していくことも公営バス事業者としての役割であると考えております。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
34	<p>安定した経営や路線網の維持のため、運賃改定を行ってほしい。20円の値上げとすることで、臨海地域で乗合バス事業を営む川崎鶴見臨港バスと同じ運賃形態となり、利用者にとってもわかりやすくなる。</p>	<p>本計画の第4章事業14の28(本編41ページ)にお示しするように、持続可能な事業運営を図り、将来にわたって市バス輸送サービスを安定的に提供していくため、乗車料金の改定について検討していくこととしております。</p> <p>なお、バスの運賃(乗車料金)は、運行に必要な経費をバス利用者からの運賃収入によって賄う「総括原価方式」という考え方に基づき、監督官庁である国土交通省の認可を得て設定するものであり、各バス事業者がそれぞれの経営状況を踏まえて運賃を決定しております。</p>	B
35	<p>民営バスと市バスが両方走っている区間で、市バスの混雑がひどい場合がある。これは市バスの運賃や定期券が民営バスよりも安いことが一因だと考えられるが、民営バスと料金体系を統一したほうがよいのではないか。</p>		

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
36	<p>テクノロジーの活用等により費用や人件費は削減できると思うが、運賃改定については検討しなければならないと思う。一回の利用運賃は高額に設定されているものの、一定の条件をクリアする事で運賃が収受されなくなる、実質フリーパスとなるものを設定するなど、乗客に一定のインセンティブを付与して、運賃改定に理解を得ていくのが良い。</p>	<p>本計画では、第4章事業14の28(本編41ページ)にお示しするように、持続可能な事業運営を図り、将来にわたって市バス輸送サービスを安定的に提供していくため、乗車料金の改定について検討していくこととしております。その検討に当たりましては、改定の必要性等について丁寧な説明を行うことも、利用者等の理解を深めていく上で重要であると考えております。</p>	C
37	<p>運賃について、区間によっては、他の電車やバス路線を乗り継ぐことで、乗り換えの度に運賃がかかって高額な運賃負担になってしまうことがある。路線の再編により運行が効率化されるのは良いことだが、一部の乗客に高額な運賃負担が生じる事態は緩和すべきである。たとえば、他の事業者と協力して、市内共通の1日乗車券を用意したり、乗継割引や上限運賃の導入などを実施すべきである。</p>	<p>鷲02系統(小杉駅前～鷲沼駅)などの、民営バス事業者と運行を同一にしている区間の一部において、当該同一区間のみ適用される共通定期券を発行しております。このような特定の区間以外の定期券や、1日乗車券の共通化につきましては、バス事業者ごとに定期券の種類や金額が異なっていることなどの課題があるため、導入は難しいものと考えております。</p> <p>また、路線再編につきましては、第4章事業4の8(本編31ページ)でお示しするように、引き続き、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、本市関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
38	<p>民間車検場の不足が深刻になっている。行政が運営する交通事業であるならば、民間車検場の事業者への支援を行い、車両整備業務を継続できるような環境を整備すべきである。</p>	<p>本計画では、第4章事業15の29(本編41ページ)及び事業18の34(本編44ページ)にお示しするように、塩浜営業所の建替え整備に合わせた車検の自家化の拡大、整備員の育成体制の構築など、安定的な車両整備を推進するため、バス車両整備業務の充実・強化を図ってまいります。</p>	D
39	<p>運転席等で整備の必要箇所が確認できるモニター表示がされて、それに基づいて整備手順が表示され確認を行った乗務員等が簡潔に整備を完了できる様な、ハード面も含めたシステム構築ができると勤務モチベーションの向上などに資すると思う。</p>	<p>運転手や整備員の勤務モチベーションを向上させ、採用希望者を増加させることは、重要であると考えております。本計画では、第4章事業16の32(本編43ページ)や、第4章事業16の30(本編42ページ)にお示しするように、職員のモチベーションを維持・向上させ、やる気と働きがいを引き出すとともに、働きやすい職場を目指してまいります。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
40	<p>バス運転手の確保のため、運転手要請枠の対象年齢の拡大、正規雇用の募集を増やすなど運転手の待遇を改善し、運転手確保に向けての取り組みを強化してほしい。</p>	<p>運転手については、大型自動車第二種免許保有者の減少や高齢化が進展していることに加え、令和6年4月に、バス運転手の改善基準告示が改正されたことによる、1日の拘束時間の上限や休息期間の基準の見直しなどにより、全国的にバス運転手の不足が深刻化しています。本計画の第4章事業16の30(本編42ページ)にお示しするように、運転手の採用につきましては、引き続き、受験しやすい選考方法へ見直しを図ってまいります。</p>	C
41	<p>タクシー事業者や運送業との連携については乗務員の勤務体制も含めた連携が必要である。バスの運行時間を拡大させる事ができれば乗務員1名に対して輸送できる人員が大幅に増え有益ではないか。</p> <p>タクシーの乗務員であれば大型免許取得の支援を行う、タクシー乗務員の免許で運行可能な車両を用いたコミュニティバスの運行を路線再編等の一環で行う、運送業についても必要な免許取得の支援等を行う事で、双方の閑繁が噛み合うタイミングでの相互勤務を推進し、乗務員不足解消の一助となっていくと思う。</p>	<p>バスの運行時間の拡大等につきましては、令和6年4月にバス運転手の改善基準告示が改正され、1日の拘束時間の上限や休息期間の基準が見直されたことから、課題があるものと考えております。</p> <p>また、大型自動車二種免許の取得を支援する取組につきましては、本計画の第4章事業16の30(本編42ページ)にお示しするように、大型自動車第二種免許を有していない方の採用選考を実施しているところでございます。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
42	<p>乗務員、整備士の確保については、働きやすい、働きたい、働ける環境を整える事が必要であり、最新のテクノロジーを導入して誰でも容易に働く事ができる環境を整えていくとともに、短時間での勤務で働く人材を活かしていく必要があると思う。</p> <p>また、ファッションナブルな制服を用意し、働きたいと思うきっかけを作ると良い。</p>	<p>本計画の第4章事業16の30(本編42ページ)にお示しするように、人材の確保が課題と考えており、多様なライフスタイルに対応した短時間職員の募集や、女性職員が働きやすい職場環境の整備を進めるなどの取組を進めてまいります。</p> <p>制服につきましては、素材変更などの取組を推進してきたところですが、引き続き、働きやすい職場環境の整備を進めてまいります。</p>	C
43	<p>営業所について、老朽化に伴う対応を行うのであれば、起終点と営業所間の回送運行を削減する等、運行の効率化を図る事ができることから、主要な起終点付近に移設するのが良いと思う。また、路線再編や諸施設の配置等も意図して検討する事で、常時往復共に一定の乗車率を維持できる環境を整え生産性を向上させることができる。</p>	<p>営業所の建替えにつきましては効率的な運行に適した立地のほか、営業所施設を整備できる規模の面積などの要件が求められます。</p> <p>塩浜営業所につきましては、今後も市バス輸送サービスを安定的・持続的に提供していくため、現在地での営業所施設等の建替え整備に向けた取組を進めてまいります。</p> <p>鷲ヶ峰営業所の事業用地の確保につきましては、効率的な運行も踏まえ関係機関と連携し取組を検討してまいります。</p>	D

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
44	市バス事業のPRについて、市内の小中学校への貸切バス事業や、交通安全教室のPR、ギャラリーバス、HPでの告知など、もっと行ってほしい。子供や大人向けのイベントも引き続き実施してほしい。80周年記念のラッピングバスは交通局の歴史を知る良い機会だったため、今後も復刻ラッピングバスなどを検討してほしい。	事業を効果的に進める上で、市バスの情報を正確に伝え市民の方々に御理解をいただくことは重要な取組であると認識しております。 本計画の事業20の39(本編46ページ)にお示しするように、様々な情報伝達手段を活用して、より多くの市民やお客様に情報を周知し、効果的な広報を推進することとしており、いただいた御意見は、今後の検討の際の参考とさせていただきます。	C

(4) その他 (1件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
45	「はじめに」の文章がところどころ過去形となっている。今後もお客様を運ぶ気持ちがあるのであれば、「きました」を「おります」に、「進めてきたところです」を「進めているところです」に変更し、「これまで」を削除等するべき。	「はじめに」のページでは、これまでの経緯を説明するとともに、これからも公営交通事業者としての意義・役割を着実に果たしていくことを記載しております。第3章「計画の基本的な考え方」でもお示しするように、これからも市バスネットワークの効率的・効果的な構築を前提に、安全かつ快適で利用しやすいサービスを提供し、市民やお客様に選ばれる「市バス」を目指してまいります。	D