

川崎市地域公共交通計画の概要について（1 / 3）

1 地域公共交通計画の策定について

(1) 計画の策定趣旨

- ・高齢化の進展や居住及び就業人口の変化などを背景に、輸送需要の変化やニーズの多様化が進んでいます。
- ・現状は各バス事業者の経営判断により路線網が形成されているため、路線の重複等がみられます。
- ・また、現在進められている様々なまちづくり事業による新たな輸送需要と鉄道、道路、及び駅前広場等の整備との連携や、交通の輻輳による路線バスの走行環境の阻害への対応など、地域公共交通を取り巻く諸課題に対して適切に対応していくことが求められています。
- ・昨今では、自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しており、公共交通サービスの維持・確保の厳しさが増している中、働き方改革の推進に加え、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新たな生活様式」の浸透が地域公共交通に大きな影響を与えています。

・新型コロナウイルス感染症の影響を含めた地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「川崎市地域公共交通計画」を策定し、本市が主体となって市域全体の持続可能な地域交通環境の向上を目指すものです。

(2) 計画の対象範囲等

- ・計画の対象範囲は、市内の輸送資源である「路線バス」を中心に、「タクシー」「コミュニティ交通」の地域公共交通を最大限に活用して、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けて取り組んでいきます。
- ・上位計画と整合を図り、計画区域は本市全域とします。
- ・上位計画等を踏まえ、計画期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

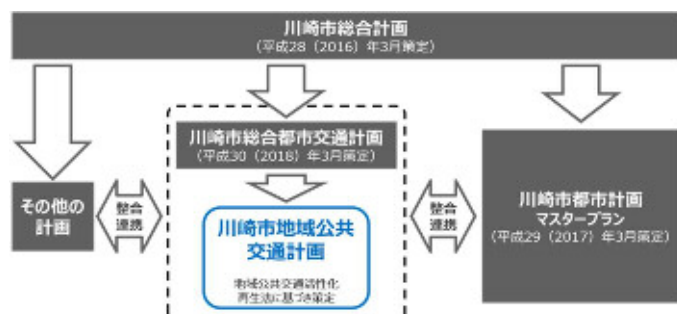


図 計画の位置付け

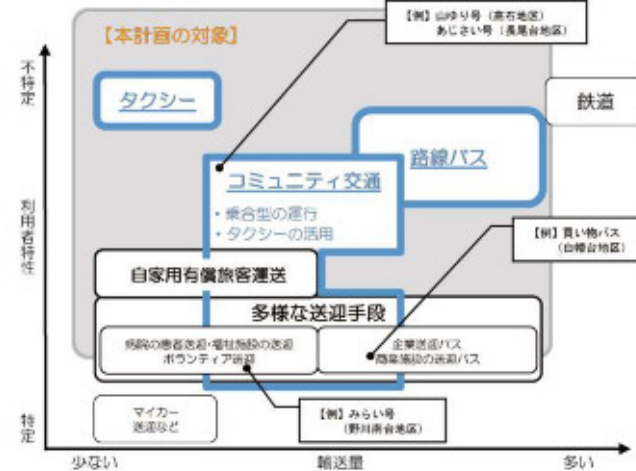


図 交通手段の対象範囲

2 地域公共交通に関する現状、課題

(1) 変化する輸送需要への対応

- ・年齢層が高くなるにつれ、バスの利用割合は増加傾向にあり、また、臨海部においては就業人口の増加に伴い、路線バスの利用者数が増加している一方で、第二種大型自動車運転免許保有者数が減少し、運転者不足等が懸念されることから、効率的・効果的なネットワーク形成が求められています。
- ・また、新型コロナウイルス感染症による社会変容への対応も課題となっています。

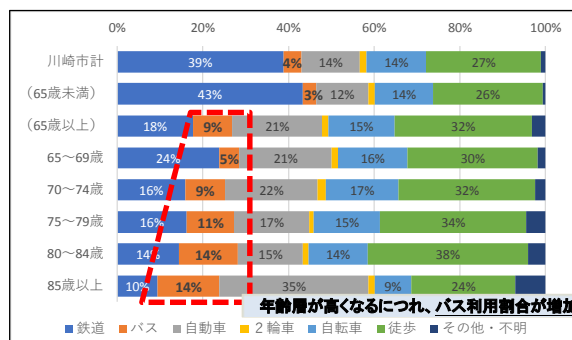


図 年代別代表交通手段分担率

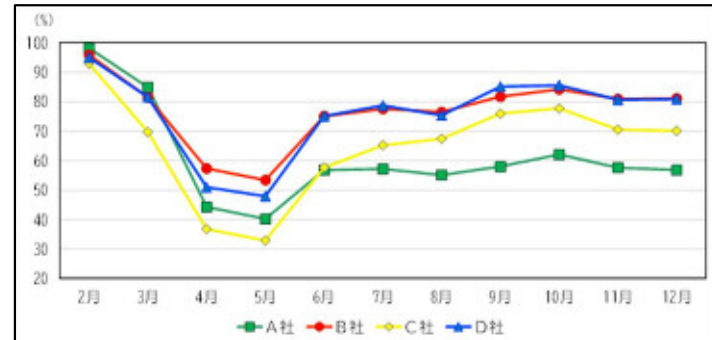


図 市内を運行する路線バスの輸送人員令和元年度～2年度比較

(2) まちづくりとの連携

- ・鉄道や道路、駅前広場などの社会基盤整備を契機に、まちづくりの計画段階から交通事業者と連携し、新たに整備される駅前広場等を活用した交通サービスの提供を図っていく必要があります。

(3) 利用環境の整備・改善

- ・バス利用者からは、バスの遅延や路線の複雑さなどが指摘されているなど、地域公共交通の利用促進に向け、走行環境改善による定時性の確保やバス運行情報充実などの利用環境の整備改善に向けた取組が求められています。

(4) 多様化するニーズなどへの対応

- ・社会状況の環境変化により市民ニーズが多様化する中、地域における輸送資源等の活用や、技術開発を踏まえた新たな交通サービスの導入を図ることにより、地域特性に応じたよりきめ細かな移動手段等の確保が求められています。

3 目指すべき将来像

(1) 基本方針

川崎市総合計画や総合都市交通計画などの位置付けや、課題などを踏まえ本計画の基本方針を設定します。

上位計画（川崎市総合計画＜第2期実施計画＞）

(1) 都市構造の考え方

① 広域調和型のまちづくり

近隣都市との適切な役割を分担しながら、広域的視点を踏まえた各拠点の魅力を創出に向けたまちづくり

② 地域連携型のまちづくり

ターミナル駅や身近な駅周辺など、市民の身近な日常生活を支える各地域の自立と連携をめざしたまちづくり

(2) 交通体系の考え方

「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」

① 広域的な交通網の整備 ② 市域の交通網の整備 ③ 身近な交通環境などの整備

将来の人口減少・超高齢化社会の到来等を見据えると、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。



総合都市交通計画

○交通政策の目標

- ① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
- ② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- ③ 災害に強い交通環境の整備
- ④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備
- ⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

地域公共交通に関する課題

- 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

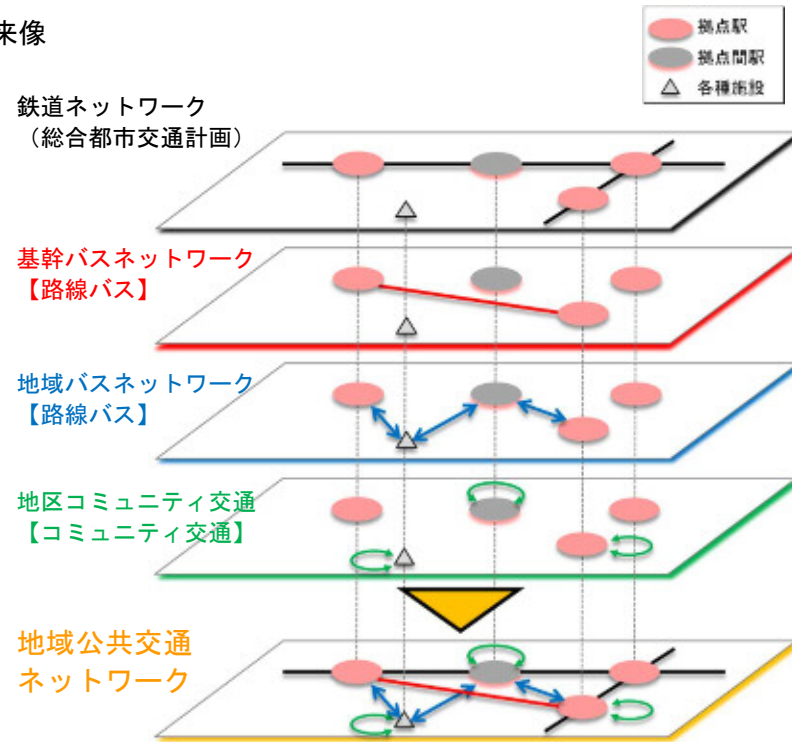
基本方針

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。

川崎市地域公共交通計画の概要について (2 / 3)

(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。



●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つなぎ、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」、「交通事業者の運行動向」を総合的に捉え、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、特にピーク時における定時性や速達性に配慮した取組により、利便性の向上を図ります。

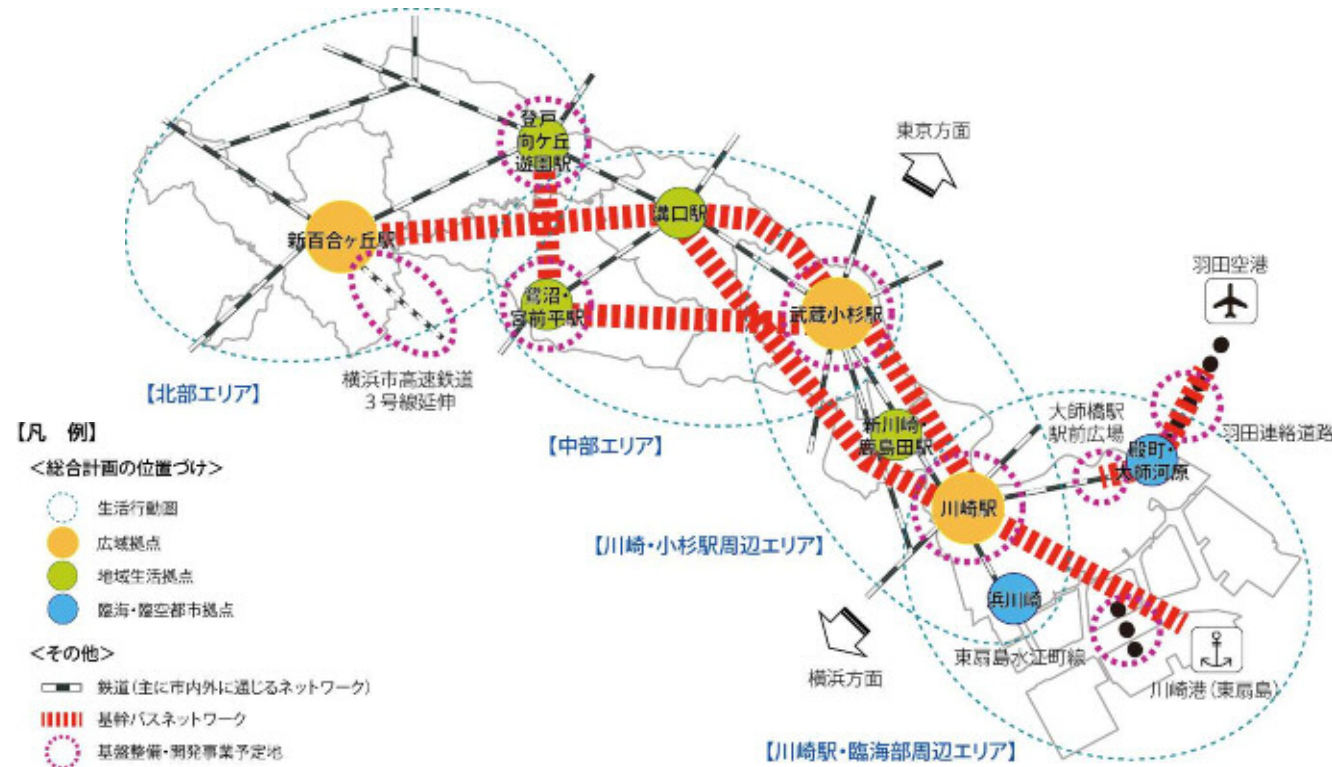


図 将来の目指すべき基幹バスネットワーク形成イメージ

●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、公共施設等への移動を中心に、「路線バスの走行環境」や「利用者の特性」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すことで生じた余剰部分を活用するとともに、基盤整備や開発事業等を踏まえ路線の新設などを行っていきます。
- ・路線の新設などにあたっては、路線バス社会実験制度を活用するなど、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。

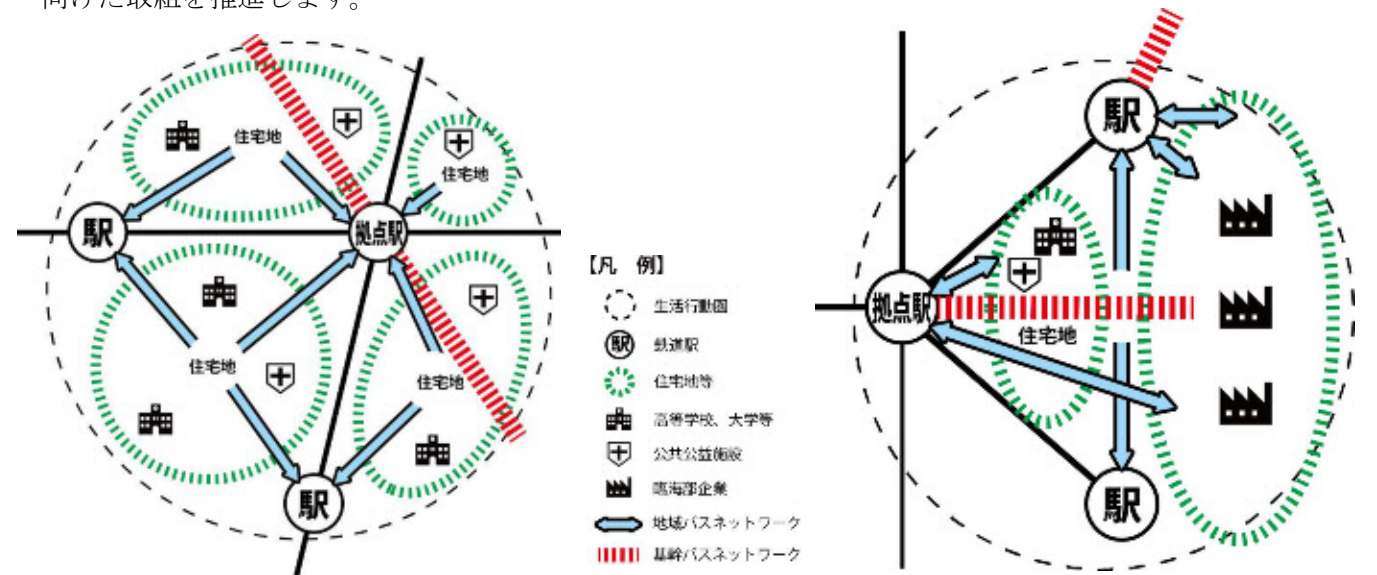


図 市域の地域バスネットワーク

図 臨海部の地域バスネットワーク

●地区コミュニティ交通の考え方

路線バス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

- ・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」、「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、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きます。

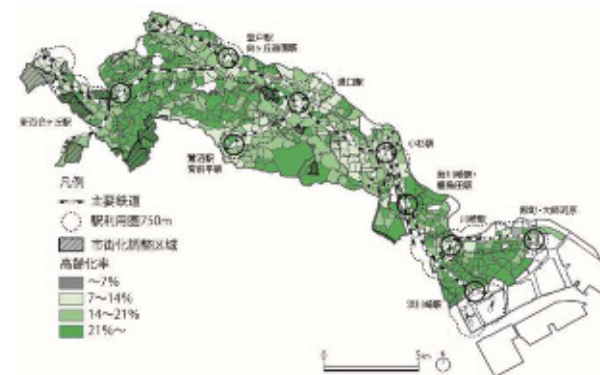


図 町丁目別高齢化率(平成27(2015)年)



図 市内の地形概況図

川崎市地域公共交通計画の概要について (3 / 3)

4 目標、目標を達成するための施策・事業

基本方針の実現に向けて、計画期間における4つの目標と、目標を達成するための施策、事業を設定し、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。

目標1：効率的・効果的な路線バスネットワークの形成

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を踏まえた効率的・効果的な路線の新設・見直し
- ・BRTの導入による臨海部中央部への輸送力・速達性の向上
- ・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

- ・長大路線における運行効率化
- ・重複路線等における運行計画の調整による効率化

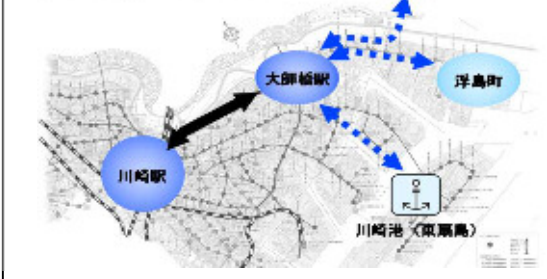
施策(3) 横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据えたバスネットワークの構築

- ・横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据えたバスネットワークの検討

・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



・川崎駅から臨海部方面への長大路線の効率化イメージ図



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

施策(1) 駅前広場の整備にあわせた交通結節機能の強化

- ・駅前広場の整備にあわせた乗換の利便性向上

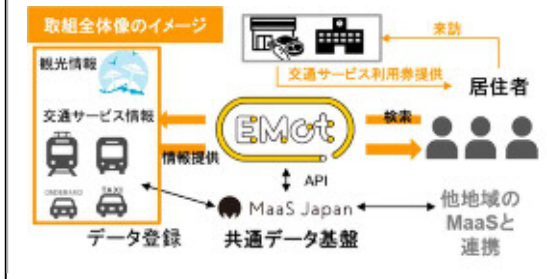
施策(2) 川崎駅周辺における交通利用環境の向上

- ・川崎駅東口周辺における交通環境の改善
- ・川崎駅東口駅前広場における利用環境の向上
- ・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

- ・停留所における情報提供の充実
- ・MaaSの活用
- ・多様な資源・媒体を活用した利用促進

・MaaSを活用した多様な交通手段の連携
出典：「令和2年度 日本版MaaS推進・支援事業38事業について」より抜粋



目標3：快適で利用しやすい輸送環境整備の推進

施策(1) 定時性確保に向けた交通環境の改善

- ・小川町バス乗降場適正利用の推進
- ・交通流動の改善

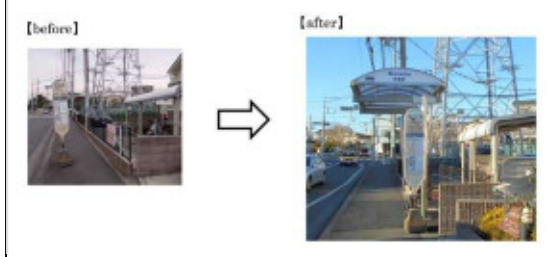
施策(2) 輸送サービスの快適性向上

- ・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

- ・バス待ち環境の改善
- ・ユニバーサルデザインによる交通結節点等の整備
- ・ひとや環境に配慮した車両の導入
- ・オフピーク通勤の推進
- ・高齢者の外出しやすい交通環境の整備

・停留所での上屋設置イメージ



目標4：地域特性に応じた移動ニーズへの対応

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

- ・地域の輸送資源の活用
- ・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

- ・地域等への技術的・資金的支援の見直し
- ・コミュニティ交通の導入に向けた取組手順の見直し

・多様な輸送資源の活用



山ゆり号
(麻生区高石地区)

買い物バス
(宮前区白幡台地区)

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、公共交通の利用動向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、こうした状況においても市民サービスの維持・向上や、公共交通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。

5 計画の進行管理

(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。

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	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	バス事業者が利用実態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	運行効率化により生み出された輸送資源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	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

(2) 計画の進行管理

- ・進行管理は、「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。
- ・関係する事業の進捗状況や新型コロナウイ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