

## 川崎市地域公共交通計画（案）に関する 意見募集の実施結果について

### 1 概要

本市では、高齢化の進展や居住及び従業人口の変化等を背景に、輸送需要の変化やニーズの多様化が進んでいる中、運転者不足の深刻化や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、市域全体の持続可能な地域交通環境の向上に向け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」の案を策定し、この計画案について市民の皆様の御意見を募集しました。

その結果、22通85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 意見募集の概要

題名	川崎市地域公共交通計画（案）に関する意見の募集について
意見の募集期間	令和2年12月14日(月)から令和3年1月19日(火)まで
意見の提出方法	電子メール、ファックス、郵送、持参
募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市政だより（令和2年12月21日号）</li> <li>・市ホームページ</li> <li>・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、各支所・出張所、各市民館、各図書館、まちづくり局交通政策室）</li> </ul>
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市ホームページ</li> <li>・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、各支所・出張所、各市民館、各図書館、まちづくり局交通政策室）</li> </ul>

### 3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		22通（85件）
内 訳	電子メール	21通（84件）
	ファックス	1通（1件）
	郵送	0通（0件）
	持参	0通（0件）

#### 4 御意見の内容と対応

計画案に関する御意見としましては、路線バスの運行効率化やバス停留所の安全性をはじめとする交通環境の改善を求める御意見や、コミュニティバスの導入、タクシーの活用に関する要望などが寄せられました。寄せられた御意見のうち、バス停留所の安全性向上を求める御意見等を踏まえ一部修正を行うとともに、関連データの時点修正等を行った上で、川崎市地域公共交通計画を策定します。

##### 【対応区分】

- A 御意見を踏まえ、当初案に反映させたもの
- B 御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見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中で参考とするもの
- D 案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明するもの
- E その他

項目	A	B	C	D	E	計
1 計画全般に関すること		8	4	14		26
2 路線バスに関すること		7	10	21		38
3 鉄道・タクシー・コミュニティ交通に関すること	1	3		13		17
4 その他				3	1	4
合計	1	18	14	51	1	85

#### 具体的な意見の内容と市の考え方

##### (1) 計画全般に関すること (26件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	パブリックコメント結果を反映した計画を立てるだけで事業の実施には至っていないため、市民の目に見える事業の実現をお願いしたい。	本計画に定めた基本方針に基づき、4つの目標の達成に向けて位置付けた各施策・事業を本市が主体となって交通事業者等と連携し、着実に取り組んでまいります。	B
2	新型コロナウイルス感染症の影響については、外出自粛による利用者減だけではなく、自家用車の利用増や道路混雑が与えた点等もあるのではないのでしょうか。	新型コロナウイルス感染症が与える交通環境への影響については、「新たな生活様式」の浸透により、外出自粛のほか、公共交通から自家用車への転換やテレワークの推進なども考えられることから、引き続き社会変容等に注視し、持続可能な地域交通環境の整備に取り組んでまいります。	D

3	<p>「公共交通機関利用＝感染拡大」という情報が流れた結果、全国的に公共交通利用が激減しているが、本計画においても公共交通崩壊を防ぐため、公共交通利用の安全性をPRし、過度な外出自粛や自家用車への振替を防ぐ方策を入れることが必要と思う。</p>	<p>より多くの方に地域公共交通を利用していただくため、路線バスの走行環境改善による利便性向上に向けた取組を進めるとともに、既存の媒体のみならずICT等を積極的に活用することで効果的な広報等を進め、地域公共交通の利用促進に向けた取組を進めてまいります。</p>	B
4	<p>路線バスの快適性・利便性向上と、自家用車利用を自粛させる広報等の両輪により、自家用車から路線バスへの転換策を強化していただきたい。</p>	<p>また、新型コロナウイルス感染症については、各交通事業者にて感染対策に取り組んでいるところですが、公共交通機関の安全性についても多様な媒体を活用し、交通事業者と連携しながら情報発信に向けた取組を進めてまいります。</p>	
5	<p>マスコミが広めた風評被害による誤解を解くとともに、混雑が緩和された快適な公共交通サービスを提供することにより、市民の皆さんに安心して快適に公共交通を利用してもらえよう、市民への広報および運行事業者への支援に取り組んでいただきたい。</p>		
6	<p>新型コロナウイルス感染症による公共交通利用減については、安全性のPRを課題に加えてほしい。</p>		
7	<p>地域公共交通は人を運ぶだけでなく、文化交流もできる空間という考え方もあると思うので、車内における様々なステークホルダーの発信空間になると楽しいと思う。</p>		
8	<p>SDGsの達成にも寄与するとあるが、17の目標全てに関連するわけではなく、本計画の推進によりどの分野に寄与していくのか。</p>	<p>SDGs推進に関する基本的な方針である「川崎市持続可能な開発目標（SDGs）推進方針」において、地域公共交通に関する事業については、主に「3. すべての人に健康と福祉を」「11. 住み続けられるまちづくりを」のゴールに対応する施策として位置付けておりますので、本計画に基づく取組につきましても、同方針の考え方を踏まえ、取り組んでまいります。</p>	D

9	自転車走行レーンの整備も進んでいますが、地域公共交通と併行した自転車需要の促進はどのように考えればいいか。	<p>本計画については、「路線バス」を中心に、「タクシー」「コミュニティ交通」を対象範囲としておりますが、自転車については、「川崎市自転車活用推進計画」に基づき取組を進めており、当計画とも連携を図りながら、持続可能な地域公共交通環境の向上を目指してまいります。</p> <p>また、より多くの方に地域公共交通を利用していただくため、既存の媒体のみならずICT等を積極的に活用することで効果的な広報を進め、地域公共交通の利用促進に向けた取組を進めてまいります。</p>	D
10	シェアサイクルへの言及も必要かと思う。		
11	シェアサイクルも、二次交通の隙間を埋める重要な交通手段として一層積極的に活用してほしい。		
12	新型コロナウイルス感染症の影響によりテレワークが推奨される中、市民の運動量の変化についても注視すべきであり、休日を中心に自家用車の利用が増加傾向にあると感じているため、川崎市においても不要不急の自家用車の利用を控えるよう呼びかけるとともに、公共施設の駐車場利用を制限する、仮設の自転車レーンを設置する、自転車レーンを拡充する等の施策をお願いしたい。		
13	アンケート調査だけでなく、地域や路線ごとのペルソナを把握し、顧客満足度調査やパーソントリップ調査と併行して進めるなど、より良い市民サービスの向上に向けた取組を期待したい。	<p>持続可能な地域交通環境を整備していくためには、利用実態や市民ニーズの把握は必要不可欠であると考えておりますので、必要な調査・分析等を行いながら市民サービスの維持・向上に向けた取組を進めてまいります。</p>	C
14	今回の感染症を機に、簡易的でもいいので様々なデータを収集し、パーソントリップ調査では把握しきれない細かな変動を把握していただきたい。		
15	少子高齢化社会に関する課題についても関連付けて対応してくれるといいかなと思う。	<p>少子高齢化については、地域公共交通を取り巻く課題として認識しており、特に、高齢化の進展に伴い、高齢者による社会参加のニーズが多様化している状況です。本計画では目標の1つに「快適で利用しやすい輸送環境整備の推進」を掲げ、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、高齢者や障がい者等に配慮した車両の導入や、高齢者の外出支援に関する事業を位置づけ、誰もが安心・安全で快適に利用できる交通環境の整備を図ってまいります。</p>	B

16	本計画については全体を通して賛同します。特に、バスを中心としたネットワークの再構築を是非お願いしたいです。	本市が示す地域公共交通ネットワークにつきましては、「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、相互に連携することで地域公共交通ネットワークの構築することを目指しておりますので、関係機関との協議・調整を図りながら取組を進めてまいります。	B
17	川崎市内だけでなく、隣接する市町村区との広域システムもスコープとして計画してほしい。	本市の路線バスネットワークについては、市内に限らず隣接都市の鉄道駅等に広がる路線網が形成されておりますので、隣接都市の土地利用動向なども注視し、効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの形成及び連携に向けた取組を検討してまいります。	C
18	近隣都市におけるまちづくりも進んでいることから、川崎市のバス路線等についても近隣都市との相互連携も必要だと思う。		
19	交通の輻輳による路線バスの走行環境の問題を根本的に解決するには、川崎駅東口周辺を除く川崎市内の脆弱な道路の整備が不可欠であり、道路整備プログラム、特に都市計画道路の整備を加速させることが強く求められますので、都市計画道路整備が遅延する事態とならないよう、早期に完成していく体制に移って頂くことを要望する。	本市の都市計画道路の整備については、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度から令和7年度までの10年間を計画期間とした「第2次道路整備プログラム」を定め、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し、取組を進めているところでございます。 都市計画道路の整備は、路線バスの走行環境にも大きく寄与すると考えておりますので、引き続き、本プログラムに基づき、取り組んでまいります。	D
20	公衆衛生面でも改善される運賃決済のキャッシュレス化(交通系ICカード導入)や、スマホアプリで運行状況の見える化など、地域公共交通へ向けての支援を希望する。	本計画においては、利用者が快適に利用できる環境を整えることを捉えた「利用環境の整備・改善」など4つの課題を掲げ、目標及び目標を達成するための施策・事業を取りまとめているところで、この中でICT等については、利用者が快適に利用できる環境整備の1つ	D
21	公共交通のICT化等による利便性の向上を課題に加えてほしい。		

		と捉えておりますので、今後につきましては、国の動向等を踏まえ、ICT等を活用した取組についても推進してまいります。	
22	世界各都市の先進事例や最新技術の写真や図表を参考資料として加えるなど、市民が具体的な将来像をイメージしやすいように工夫すると良いと思う。	新技術の活用については、現在、本市において取組を進めている事業を記載しておりますが、引き続き、新技術の開発動向や先進事例などについても注視してまいります。	D
23	行政・交通事業者・市民の責務・役割の記載や、市民に“市民活動団体”を含めて頂いた点については非常に評価している。今後、市民の責務・役割とは何か、具体的には、どのような道筋で、どのようなことに取り組んでいくのか知りたい。	地域公共交通は、行政や交通事業者、市民（交通サービス利用者）という様々な主体によって支えられています。その中でも市民の責務・役割については、川崎市総合都市交通計画において、「交通施策の目標に向けた積極的な協力や本計画に示す目標等について理解に努めること」、また、「交通サービスを楽しむだけでなく、公共交通を支え、環境負荷の低減や交通の安全・安心を確保すること」と位置付けております。	D
24	評価指標及び目標値を挙げたこと自体は評価できますが、第5章で挙げられた施策・事業が全て網羅されておらず、中途半端な印象を受けるため、第5章と対比した一覧表にした方が良いと思う。	評価指標については、施策・事業が相互に連携しながら、目標の実現に向けた本計画の達成状況を総合的に確認していくために設定しているものです。	D
25	実行予定の計画に優先順位の記載があるとよりイメージがつくと感じた。	毎年度、PDCAサイクルによる評価及び計画の進行管理を行いながら、計画的かつ着実に各施策・事業を実施してまいります。 また、基盤整備や開発事業の進捗を踏まえ、優先順位を整理しながら効率的・効果的に事業を推進してまいります。	D
26	PDCAサイクルが具体的にどのように行われるのかについて抽象的で分かりづらいです。担当部署だけではなく、川崎市地域公共交通活性化協議会、川崎市公共交通会議の場でも検証されるのか。	目標への達成状況の評価と施策・事業の進捗管理については、「川崎市地域公共交通活性化協議会」の委員から専門的な意見等を頂きながら、各年度の取組や各施策の課題について確認し、本計画の進行管理を着実に実施してまいります。	D

(2) 路線バスに関すること (38件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
27	停留所を増やしたり位置を変えるなどバスの利用環境が良くなれば利用者は増えると思うので、より活用されやすくなるアイデアを募るべきだと思う。	地域や利用者などからの御意見・御要望については、バス事業者と共有し、利用環境の向上に向けて連携した取組を推進してまいります。	C
28	家族がフロンターレの応援に行くときに等々力のサッカー場へのバス交通が不便だと言っておりますので改善をお願いしたい。		
29	路線を安易に断片化・短距離化するのではなく、本案にも掲げられているように、むしろ路線距離を伸ばしてでもバス路線の両端を鉄道駅で結節させるなど、結節機能の強化による効率化を求めたい。	長大路線については、ある地点で発生した遅延が伝播し、定時性確保などが課題となっていることから、利用実態等を踏まえバス事業者と連携し、路線の効率化に向けた検討を進めてまいります。 また、開発事業等に伴う駅前広場整備の進捗を踏まえながら、交通結節機能の強化を図り、効率的・効果的なバス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。	D
30	パーソントリップ調査結果からも病院等を起終点または経由する長大路線は維持する必要がある。それでも効率化のため路線を分割する必要がある場合は、乗継制度を実施するべきである。	路線バス間の乗り継ぎに関する取組については、長大路線及び重複路線の効率化に伴い検討すべき取組であると考えておりますが、バス事業者との連携も必要となることから、関係機関との協議・調整を図りながら検討を進めてまいります。	
31	バスの本数は充実していて良いのですが、他社のバスが2、3台続いていることもよくある。そのような路線はきっと他にもあると思うので、見直して整理することには賛成である。	重複路線等については、利用者の利便性や事業性に配慮しながら、効率化を図っていく必要があるため、本計画に基づき、利用実態等を踏まえバス事業者と連携し、効率的・効果的なバス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。	B
32	自動運転バスの導入については検討されているのか。	現時点では、自動運転バスの導入に関する事業等はありませんが、引き続き、ICT等を活用した新技術の動向を注視しながら、持続可能な地域交通環境の向上に向けた研究を進めてまいります。	D

33	市内には危険なバス停が散見されており、整備したバス停を移設するのは非効率なので、県警と横断歩道を移設する事業を実施して欲しい。	<p>国などにおいてバス停留所の実態把握及び安全性確保対策に関する検討が進められております。本市といたしましても、関係者と連携し、バス停留所の安全性向上に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>なお、安全性確保に向けた具体的な対応につきましては、横断歩道の移設に限るものではなく、地域の状況を踏まえて対応を検討してまいります。バス停留所の安全対策は重要な観点であることから、安全性の確保にも充分配慮しながら取組を推進していく旨を計画に追記します。</p>	D
34	ノンステップバスであっても駐車場所とバスとの間に距離があり、乗降の際にお手伝いを頂く事が多いため、スロープ付きやリフト付きのバスをお願いしたい。	<p>乗降時に補助が必要となる場合には、車両のタイプに依らず、地形や道路条件に応じて乗務員が対応しております。</p> <p>なお、頂いた御意見について、バス事業者へ伝え、適切に対応するように求めてまいります。</p>	C
35	乗り継ぎが出来るようにしてほしい。	<p>路線バス間の乗り継ぎに関する取組については、長大路線及び重複路線の効率化に伴い検討すべき重要な取組であると考えておりますが、バス事業者との連携も必要となりますので、関係機関との協議・調整を図りながら検討を進めてまいります。</p>	C
36	異なる事業者間を含む乗継割引や一日フリー乗車券などがあるといい。		
37	川崎市内の路線バスはほぼ全区間で運賃均一制が採られていますが、これは運賃精算の手間を簡略化し乗降を効率化する半面、乗り換え抵抗を増大させていると思う。路線の再編を行うには、運賃制度に起因する乗り換え抵抗を抑えるために、会社をまたいだ一日乗車券や運賃上限制を導入するといった運賃施策も必要だと思う。		
38	利用者の多い基幹路線は今まで通り大型バスでの運行を継続してほしい。	<p>運行の効率化に向けた取組の推進にあたっては、利用実態や輸送資源等を踏まえ、運行方法や車両サイズについても考慮し、バス事業者と協議・調整してまいります。</p>	C
39	利用者の少ない路線は小型バスによる運行、若しくは、循環便などの運行により基幹路線までの輸送を検討してほしい。		
40	路線バスの運転者不足が懸念されてい		



	<p>ますが、運転者の雇用確保のためにも現状以上の路線運行維持が必要だと思ふ。</p>		
41	<p>朝の通勤時間帯は交通渋滞による遅延や車内混雑によって乗り切れないことが多くみられる。また、帰宅時間帯の川崎駅前広場についてはバス利用者の行列によって混雑しているため、増便によって定時性等の確保してほしい。</p>	<p>路線バスの運行本数や運行間隔については、バス事業者にて利用実態や周辺の土地利用等を踏まえ設定をしておりますが、効率的・効果的な運行に向け、バス事業者と協議・調整を図りながら検討を進めてまいります。</p>	D
42	<p>朝の渋滞時においては、遅延により走行するバスが連なって走行せざるを得ない態様が見受けられるため、課題として解決してほしい。</p>	<p>また、発着する路線バスの運行が特に多い川崎駅東口については、朝夕ピーク時における周辺の道路混雑や運行本数が一部の乗り場に集中していることなどにより広場の混雑が見受けられているため、大師橋駅駅前交通広場の整備を契機とした、川崎駅起点のバス路線の分散化、臨海部方面のBRT導入による定時性・速達性の向上など、利用者が快適に利用できる環境整備を進めてまいります。</p>	
43	<p>臨海部における貨物等の渋滞は大きな課題かと思いますが、川崎駅までの距離がある中、この辺のバス事業者等との調整はどのようになっているのでしょうか。</p>		
44	<p>川崎駅を中心とする放射線状の交通軸と臨海部横断軸に加えて、臨海部横断軸と川崎駅をループする循環軸を構築することにより「川崎駅集中の分散化」「臨海部第一層における拠点間連携」を更に促進することができます。これにつきましても検討していただきたいと考えます。</p>	<p>臨海部の交通ネットワークにおいては、交通拠点及び基幹的交通軸による効率的な移動を可能とする骨格形成を目指すこととしており、池上塩浜においては臨海部各方面へアクセスできるハブ拠点として整備することで、区内を回る路線バス等の端末交通の利用を促し、川崎駅集中の分散化を図ることとしております。</p>	D
45	<p>浜川崎－大師橋－キングスカイフロント－羽田など、東西を結ぶ路線があるといい。</p>	<p>また、臨海部第一層の拠点間連携を促す役割を担う臨海部横断軸の整備に向けた取組を進めてまいります。</p>	
46	<p>羽田連絡道路については完成間近であり、川崎駅からの路線バスによるアクセス等の具体的な計画について示して欲しい。</p>	<p>川崎駅・臨海部エリアについては、川崎駅を発着する比較的距離の長い路線が多く、ピーク時にはバス車内が混雑している状況ですが、大師橋駅駅前交通広場の整備を契機とした大師橋駅からの新規路線の導入により、川崎駅を起点とするバス路線の混雑分散化などを図りな</p>	B

		がら、羽田空港周辺地区への新規バス路線の開設による新たな輸送需要に対応したバスネットワークの形成を進めてまいります。	
47	片側2車線道路では荷下ろし駐車等の影響により、バスも走行しづらく停車しにくい状況も垣間見え、一般車両の安全確保にも関係すると思うので、課題として解決してほしい。	特に川崎駅周辺地区に多く見受けられるタクシーや荷捌き車両の路上駐車については、交通事業者や道路管理者と連携を図りながら、今年度策定した「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」に基づき、幹線道路における公共交通等の円滑な交通流動の確保に向けた取組を進めてまいります。	B
48	朝や夕方時は、特にタクシーや商業車等が無秩序に停車していることでバスの交通阻害になっており、時間がかかることが多々あるため、通勤ピーク時等は強い規制等が必要だと思う。		
49	川崎駅周辺のバス運行を阻害する駐車車両対策として、川崎駅周辺のピーク時間帯におけるバス・タクシー以外の駐停車・通行禁止や荷捌き場の整備等の対策を検討してほしい。		
50	同一名称の乗り場が分散しているため、乗換案内の充実を図ってほしい。	発着する路線バスの運行が特に多い川崎駅東口については、同一方面への乗り場が複数個所に分散していることや、運行本数が一部の乗り場に集中していることで混雑が見受けられているため、分かりやすい案内表示や混雑の分散化などを図ることで、利用者が快適に利用できる環境整備の検討を進めてまいります。	B
51	川崎駅東口駅前広場の混雑緩和のため、「バスタ新宿」をイメージした再整備を実施していただき、併せて企業送迎バス乗降場も同所に設置していただきたいと考えます。また、「浜川崎駅」の交通広場新設の際にも同様に検討いただきたいと考えます。	川崎駅東口での企業送迎バスについては、昨年11月に供用が開始された小川町バス乗降場により集約化を図っているところです。また、路線バスについては、大師橋駅駅前交通広場の整備を契機とした大師橋駅からの新規路線の導入により、川崎駅を起点とするバス路線の混雑分散化などを図ることで、利用者が快適に利用できる環境整備の検討を進めてまいります。 なお、浜川崎駅の交通広場について	D

		は、関係局や関係機関との協議・調整を図りながら取組を進めてまいります。	
52	バス会社に対し、定時運行よりも安全運行を意識づける教育を行ってほしいです。覆面調査員がバスを利用して安全運転か否かを点数化して判断、改善点を当該企業に伝えるという仕組みを導入する案も一つだと思う。	利用者が安心・安全に利用できる利用環境の整備として、運転者の更なる安全意識の向上や接遇に関する取組については重要であると考えておりますので、頂いた御意見についてバス事業者へ伝えてまいります。	D
53	ドライバーの対応の良し悪しがとても気になります。質問への答え方や、安全確保のためのインフォメーションの仕方などについて、高圧的な態度やマニュアルを念仏みたいに唱えるだけのドライバーはどうかと思うことがあります。最近では安心して乗れるドライバーが減っている気がします。		
54	川崎区内の混雑率が11%とのことですが、時間帯によっては11%以上の数値があると思うので、時間帯における解決策としても分析をお願いしたい。	車内混雑につきましては、新型コロナウイルス感染症による影響も踏まえながら、利用実態の把握及び分析を行い、輸送サービスの快適性向上に向けた検討を進めてまいります。	C
55	災害時（復興期）におけるリダンダンシーは大切ですが、それぞれのバス事業者との連携はどのようになっているのでしょうか。	現在、市交通局を含む市内路線バス事業者間において、災害時等に運行環境や運行状況など情報共有を図ることとしております。 今後、本市とバス事業者との連携のさらなる充実を図り、災害時の運行の確保に努めてまいります。	D
56	東扇島への交通手段は、横浜駅からは京急バス、川崎鶴見臨港バスが予約制のバスを運行していますが、川崎駅からは長時間乗車するため、着座ニーズが高く、次の便を待つ人たちが多くいる状況が見受けられる。このため、乗車率が著しく悪く、効率性を欠いている状況であるため、運行エリアに応じ、乗客のニーズに合ったバスサービスの提供を行うべきだと思う。	比較的距離の長い系統において起点から終点までを通して利用が見られる系統については、急行便等の運行による速達性の向上を図るとともに、利用者の集中によって発生するバス車内の混雑については、座席指定便の運行を含め、輸送サービスの快適性向上に向けた検討を進めてまいります。	B

57	75ページの「将来の目指すべき基幹バスネットワーク形成イメージ」図に、新百合ヶ丘駅と鷺沼・宮前平駅間も“生活行動圏を越えて市域の拠点駅を結ぶ”「基幹バスネットワーク」として追加してほしい。	基幹バスネットワークの考え方については、「現在の運行本数」、「移動傾向」、「基盤整備や開発事業」、「エリア間のリダンダンシー」、「交通事業者の運行動向」を総合的に捉え設定しております。また、必ずしも一つの系統により拠点・起終点間を結ぶものではありませんが、基盤整備や開発動向及びスケジュールを的確に捉え、基幹バスネットワーク形成に向けた取組を進めてまいります。	D
58	重複路線は一方の路線の交通渋滞を避けるだけでなく、災害時には複数経路の確保が可能になります。複数経路を確保することで新たなニーズを掘り起こし、市民サービス維持のための検討してもらいたい。	重複路線の中にはダイヤが近接している状況も見受けられており、効率化を図るべき路線もあることから、利用者の利便性や地域特性に配慮しつつ、非常時における複数経路の確保も考慮し、バス事業者等と連携を図りながら利用実態等を踏まえた効率的・効果的なバス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。	D
59	臨海部への輸送量の増強や、運転手不足の解消等につながるBRT導入について検討が始まったことは大いに評価できると思う。今後、実証実験等についての計画が知りたい。また、BRTだけではなく、LRT導入についても視野に入れて欲しい。	BRTにつきましては、臨海部における基幹的交通軸の段階的な整備として、令和4年度の川崎駅から水江町を結ぶ区間において導入を目指し、検討を進めているところです。また、BRTについては、速達性・定時性を確保していく必要があるため、既存都市基盤を活用した路線バスの機能強化や、BRT専用道の整備やバス接近時に優先する信号システム(PTPS)の効果的な運用も含め、検討してまいります。	D
60	BRTはRapidという名の通り速達性が重要であり、接続バスによる輸送力増大のみならず、専用道路、専用車線等による速達性確保も必要。計画案にてご指摘のとおりハード的な対策に加え、バス接近時の優先信号などソフト対策も併せて検討していただきたいと考える。	なお、LRTなどの軌道系交通機関につきましては、都市基盤の大規模な改修が前提であることから、実現には課題があると考えております。	
61	PTPSについては、是非積極的に導入してほしい。	PTPSについては、路線バスの定時性・速達性の向上に向けて、導入すべき路線の検討などを含め、関係局や関係機関との協議・調整を図りながら取組を進めてまいります。	D

62	<p>「浜川崎駅」は、「川崎アプローチ線の整備による川崎駅との直通化」「東海道貨物支線貨客併用化による臨海部横断軸の形成」に関わる重要な交通結節点であると言えるため、駅を東側に移設し鶴見線・南武線駅を一体化するとともに、BRTを効果的に活用することを前提とした交通広場を設置するなど、「浜川崎駅」の移設統合と周辺整備が必要不可欠であると考えます。</p>	<p>臨海部における交通ネットワークの形成において、駅前広場やバスターミナルといった交通拠点における交通手段の乗り換え等の交通結節機能は大変重要な役割と捉えております。今後、各交通拠点の整備に向けて、それぞれが求められる機能や規模等の整備の方向性については、関係局や関係機関と協議・調整を図りながら検討してまいります。</p>	D
63	<p>川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇のバス乗車待ち列が課題として指摘されておりますが、解決の有効な手段として、川崎駅から交通機能拠点への移動手段をバスのみならずJR線に誘導することが考えられます。「浜川崎駅」は臨海部の交通機能強化に向けた実施方針（案）に示された他の3拠点（大師橋駅、池上塩浜、東扇島）と異なり、既にJR線が乗り入れておりますので、実現可能性を持つ唯一の拠点であると言えます。川崎駅前の混雑を緩和する観点からも、川崎アプローチ線を早期に実現していただきたいと考えます。</p>	<p>川崎駅東口における路線バス利用者の集中の分散化等、臨海部への通勤環境等を改善し、活力ある臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化に向けて、交通拠点及び基幹的交通軸等による交通ネットワークの形成を図り、効率的な移動を可能とする骨格形成を目指すこととしております。浜川崎・南渡田方面へのアクセスにつきましては、鉄軌道構想の整備が進むまでの間、早期のネットワーク効果発現を目的として、BRTの運行による補完も含め、検討を進めてまいります。</p> <p>また、路線バスの運行本数や運行間隔については、各バス事業者にて利用実態</p>	D
64	<p>利用しているバスが朝夕の数本しか無く、昼間の利用ができない状況です。しかし、川崎駅前広場の停留所の容量を考慮するとバスの増便は厳しいと思われまますので、JR浜川崎支線の川崎アプローチ線の整備を行い、川崎駅前までのバス利用者を南武支線へ転換し、その余剰便数を他の路線に回すことを提案する。</p>	<p>や周辺の土地利用等を踏まえ設定をしておりますが、行政が主体となってバス事業者と協議・調整を図り、効率的・効果的な運行に向けた検討を進めてまいります。</p>	

(3) 鉄道・タクシー・コミュニティ交通に関すること（17件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
65	<p>利用しているバスの停留所が遠く、駅までも急な坂道です。また、高齢化が進んでいるため、駅や買い物にタクシーを利用している方を多く見かけます。コミュニティバスが有ればと思うのですが、この機会に導入されることを期待しています。まずは生活に密接した部分から着手してもらいたい。</p>	<p>本市におけるコミュニティ交通は、地域住民により設立された協議会が主体となり取り組み、導入、運営を行うものとなっており、本市は、その取組に対する技術的支援等を行っております。</p> <p>コミュニティ交通の運行形態については、乗合型やボランティア運行、施設送迎など、地域の特性に応じて選択し、導入に向けた検討を進めていくこととしております。</p>	D
66	<p>私の居住地域は丘陵地でもあり、今後、高齢化を考えると主要路線のみのバス運行ではなく、住宅街などを通るコミュニティバスの運行の検討をしてほしい。</p>	<p>なお、今後、コミュニティ交通への支援については、多様な運行主体とのマッチングや専門家等の助言等による技術的支援、車両更新をはじめとする資金的支援などについて検討し、持続可能な運行に向けた取組を進めてまいります。</p>	
67	<p>コミュニティバスをもっと走らせてもらいたいです。そのためには運賃を上げることも仕方ないと考えますが、市役所の支援も力を入れてもらいたいと考える。また、施設の送迎車の利用も進めていくとのことですのでどんどん進めてもらいたいと思う。</p>		
68	<p>鷺沼・宮前平地区として鷺沼と一体で資料には掲載されていますが、鷺沼・宮前平間の輸送はどの様に行われるのでしょうか？宮前平駅から離れている場合は坂も多く移動が大変であるため、鷺沼駅へ直接行けるコミュニティバスを作って頂けるよう希望します。</p>		
69	<p>コミュニティ交通については、民間参入による運行の中で採算性が取れているのか疑問に感じていることもある。各地域のコミュニティ交通の利用者評価を行い、地域の実情にあった運行を期待したい。</p>	<p>コミュニティ交通の本格運行開始後においては、利用者数や採算性等の運行内容について地元協議会及び交通事業者とともに分析・評価を行うとともに、利用実態等を踏まえ、運行計画を見直すなど持続可能な運行に向けた取組を進めてまいります。</p>	B
70	<p>コロナ渦という公共交通にとっては逆風の中、高齢化社会への対応という点でもコミュニティ交通導入について</p>	<p>コミュニティ交通への支援については、多様な運行主体とのマッチングや専門家等の助言等による技術的支援、車両</p>	D

	は、計画策定・運行支援・資金等、従前以上に各種サポートを続けて欲しい。	更新をはじめとする資金的支援などについて検討し、持続可能な運行に向けた取組を進めてまいります。	
71	医療・公共施設のあるエリアと、高低差が激しい丘陵エリアに位置する住宅地とを繋ぐコミュニティ交通への技術的資金的強化をぜひ進めていただきたい。		
72	渋谷のハチ公号みたいな100円巡回バスを増やして欲しい。	本市におけるコミュニティ交通は、地域住民により設立された協議会が主体となり取り組み、導入、運営を行うものとなっており、本市は、その取組に対する技術的支援等を行っております。	D
73	病院や買い物に年寄を連れて行ってくれるような車が町内を回るとか、巡回バスや乗り合いタクシーなどを検討してほしい。	<p>コミュニティ交通の運行形態については、乗合型やボランティア運行、施設送迎など、地域の特性に応じて選択し、導入に向けた検討を進めていくこととしております。</p> <p>なお、巡回バスの運行については、事業採算性や利用実態等の観点からも慎重に検討すべき内容であると考えておりますので、導入の可能性について地域協議会や事業者等と連携し、検討してまいります。</p> <p>また、タクシーの活用については、国などがICTを活用した相乗りタクシーの実証実験を行っており、潜在需要の活性化が期待されることから、本市においても動向等を注視しながら、タクシー事業者等と連携した取組を進めてまいります。</p>	
74	タクシーのコミュニティ交通への活用など、民間企業との連携を視点とした幅広い地域公共交通の導入促進に取り組むべきだと思う。	民間企業との連携による地域交通の導入促進については、施設送迎車をはじめとする地域の輸送資源を活用するなど、多様な主体と連携した取組を促進してまいります。	B
75	タクシー等の自由度のある交通手段は、高齢化が進んでいる特に丘陵部の地域には大切な交通手段であるため、区単位ではなく地区の高齢化率に伴う	なお、タクシーの活用については、国などがICTを活用した相乗りタクシーの実証実験を行っており、潜在需要の	

	運行の高まりを期待する。	活性化が期待されることから、本市においても動向等を注視しながら、タクシー事業者等と連携した取組を検討してまいります。	
76	代表交通手段分担率について、高齢になるほどバスを利用したいわけでは必ずしもなく、公共交通手段として鉄道の有用性が圧倒的に高いことについては議論の余地はなく、高齢者であっても駅が近くて鉄道利便が良いに越したことはありません。持続可能なまちであり続けるためには鉄道不便の解消が必要であり、そうでないまちは中長期的には衰退していくという現実を交通政策の議論において見誤らないようにお願いしたい。	本市が目指すべき地域公共交通ネットワークの将来像については、「鉄道ネットワーク」「基幹バスネットワーク」「地域バスネットワーク」「地区コミュニティ交通」の4つの階層が相互に連携することで構築するものとしており、各階層における状況を踏まえ、持続可能な地域交通環境の整備に向けて取組を進めてまいります。	D
77	鉄道駅における混雑やホームドア設置等の状況についても情報提供が必要だと思う。	鉄道駅における混雑状況については、各鉄道事業者がアプリ等を活用したリアルタイムでの情報提供を進めているところです。 また、ホームドア設置等に関する鉄道の安全性向上に関する内容については、ホームドア設置の機会を捉え、HP等で公表しているところですが、今後も更なる情報発信に向けて引き続き努めてまいります。	D
78	ユニバーサルデザインタクシーの概数（比率）についても知りたい。	本計画では目標の1つに「快適で利用しやすい輸送環境整備の推進」を掲げ、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、高齢者や障がい者等に配慮した車両の導入により、誰もが安心・安全で快適に利用できる交通環境の整備を図ることとしております。 このため、御意見を踏まえ、より計画を明確にするためユニバーサルデザインタクシーの概数（比率）及びノンステップバスの概数（比率）について追記いたします。	A



79	別途参考資料でも良いので、市内コミュニティバスの運行4地区、並びに検討4地区に関する概況情報が欲しい。	本計画では、路線バスやタクシー、コミュニティ交通など地域公共交通全体に関する取組の方向性等を取りまとめるものであり、コミュニティ交通が本格運行されている地区について、お示ししているところです。今後、本計画に基づきコミュニティ交通の取組手順をまとめた「地域交通の手引き」の見直しを予定しており、この中で、各地区の取組状況を踏まえ、検討を進めてまいります。	D
80	岡上西地区のデマンドタクシー等、運行実験に関する情報も入れた方が良いでしょう。		
81	新型コロナウイルス感染症の影響によるコミュニティバスの輸送人員減が記載されていますが、運行スケジュール変更等の対策についても言及して欲しい。		

#### (4) その他(4件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
82	SDGsに関連する施策であれば、本計画が市内の地球温暖化に寄与する配慮も記載していただくと嬉しい。	昨年11月に策定した「脱炭素戦略『かわさきカーボンゼロチャレンジ2050』」などとの連携を図りながら、地域公共交通への利用促進や環境に配慮した車両導入の働きかけなど、ひとや環境にやさしい交通環境の整備に向けて取組を進めてまいります。	D
83	水素社会実現を目指す川崎市として、燃料電池バスの導入は率先して取り組むべきだと思う。水素ステーションが集積する臨海部を中心に、路線バスや将来のBRT車両には水素を利用する燃料電池バスを導入して欲しい。		
84	運転者不足については勤務形態や賃金等の問題もあるかと思いますが、地域公共交通の担い手として大切な課題であると考えられるので、業界による働き方改革と改善を進め、魅力ある仕事として発信すべきだと思う。	運転者不足は本市のみならず全国的にも深刻な問題であり、各事業者にて運転者の確保に向けた取組を行っているところです。本市としても、持続可能な地域交通環境の整備を行っていく上で重要な課題であると認識しておりますので、本課題についてバス事業者へ共有してまいります。	D
85	評価指標を達成できた際、市の担当部門あるいは担当者に対して何らかのインセンティブ(報奨金など)を与え、未達の場合は何らかのペナルティ(罰金は無理としても昇進の保留など)を課すことを提案する。	評価指標の達成状況をインセンティブやペナルティといった形で直接的に職員の評価に反映する仕組みは設けていませんが、職員一人ひとりが設定した個人の業務目標に対して、達成状況や発揮した能力を評価する仕組みとして、人事評価を実施しています。	E