

「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">・ 市政だより・ 各区役所市政資料コーナー・ 教育文化会館・ オープンハウス型市民説明会(市役所本庁舎、エポックなかはら、多摩市民館)・ 説明動画の公開(市YouTube)・ 市ホームページ・ 支所・出張所・図書館(本館・分館)・ まちづくり局交通政策室(川崎市役所本庁舎19階)
意見の公表方法	<ul style="list-style-type: none">・ かわさき情報プラザ(川崎市役所本庁舎2階)・ 支所・出張所・図書館(本館・分館)・ 教育文化会館・ まちづくり局交通政策室(川崎市役所本庁舎19階)

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>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。</p>	B
2	<p>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。</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)に関すること(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>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。</p> <p>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。</p> <p>市バスと他事業者とのダイヤの対照や検証を行い平準化を図ってほしい。</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、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。</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	<p>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>	<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	<p>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>	<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	<p>「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。</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>	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に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>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。</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（コラム：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、数箇所の新設しても効果は限定的でしょうし、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まいます。</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、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	<p>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。</p>	<p>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。</p>	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>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。</p> <p>現在の状況を改善してもらいたい。</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りませんが、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	<p>幹線道路のバス停については100%バスベイ設置を目標に取り組んでほしい。</p>	<p>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。</p>	D

5 その他（6件）

No.	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
20	<p>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>	<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>短期的には接続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
2 2	<p>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>	<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
2 3	<p>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>	<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、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>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。</p> <p>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。</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がございますが、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"> ・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 ・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 ・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 ・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 	<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】
<p>第4章 (3) 取組 2-1 コミュニティ交通の維持・導入 ・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.13)</p>	<p>・コラム：宮前区平地区「つばめ号」の歩み</p>	<p>・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</p>
<p>第5章 (3) 国の動向 ・国をはじ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.13、No.24)</p>	<p>・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</p>	<p>(記述なし)</p>

※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。

○変更点

第4章 (3) 取組 2-1 コミュニティ交通の維持・導入

【変更後】

【変更前】

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"> 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。 <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>フェーズ2</td> <td>R4</td> <td>月・金</td> <td>9~17時</td> <td>無料</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">フェーズ3</td> <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> <ul style="list-style-type: none"> 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。  <p>リフレッシュヨガ 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	フェーズ2	R4	月・金	9~17時	無料	フェーズ3	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																							
フェーズ2	R4	月・金	9~17時	無料																							
フェーズ3	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)	2-1 コミュニティ交通の維持・導入
内容	<p>コラム</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> つばめ号と連携した、外出目的づくりの一環として、さまざまな取組を実施  <p>つばめ号</p> <p>リフレッシュヨガ 認知症予防の話と脳トレ体操</p> <ul style="list-style-type: none"> かきまる号と連携した、お出かけイベントを実施するなど、地域一体となった取組を実施  <p>かきまる号</p> <p>講演会 かきまつりへの出展</p>

(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(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。