

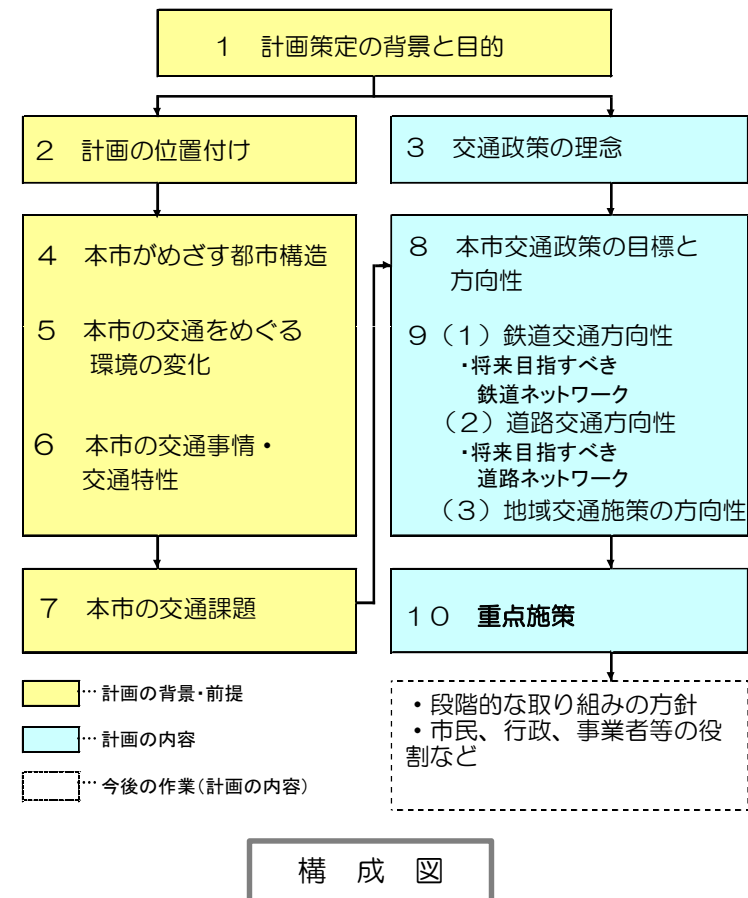
川崎市総合都市交通計画 (骨子案)

平成24年5月 川崎市

目次と構成

目 次

1	計画策定の背景と目的	4
2	計画の位置付け	5
3	交通政策の理念	6
4	本市がめざす都市構造	7
5	本市の交通をめぐる環境の変化	8
6	本市の交通事情・交通特性	10
7	本市の交通課題	18
8	本市交通政策の目標と方向性	19
9	(1) 鉄道交通施策の方向性	20
	・将来目指すべき鉄道ネットワーク	
	(2) 道路交通施策の方向性	22
	・将来目指すべき鉄道ネットワーク	
	(3) 地域交通施策の方向性	24
10	重点施策	27



1 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景と目的

1) 背景

- 交通は、市民の諸活動の基盤であり日常生活や地域社会の形成、社会経済の発展を支えるなど重要な役割を果たしています。また、交通基盤整備には多くの時間とコストを要することから、長期的な視点と持続性が求められると同時に、交通基盤整備だけではない総合的な計画が求められています。
- 一方で、急速に進行する高齢化、経済のグローバル化、国際的な地球温暖化の防止に向けた動きなどが見られます。東日本大震災を経験し市民の防災への意識やライフスタイルを見直す動きも高まっています。交通政策についても、こうした社会経済の変化に的確に対応していく必要があります。
- また、交通は事業者や市民、行政など多くの関係者により支えられていることから、それぞれの責任と役割分担のもと、さらなる連携が必要となっています。

2) 目的

- 交通をめぐる環境の変化を的確に捉え、本市の将来を見据えた上で、鉄道ネットワークや道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応した、交通基盤整備だけではない総合的かつ持続可能な交通政策を関係者の連携のもと、戦略的に実施するために、総合都市交通計画を策定します。

(2) 計画期間（目標年次）

本計画の目標年次は概ね20年後とします。

2 計画の位置付け

- 本計画と本市の他主要計画との関係は以下のとおりで、他主要計画の内容と整合を図りつつ、本計画を策定します。

『川崎市基本構想』（平成16年12月16日議決）

まちづくりの基本目標
『誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき』をめざして

『都市計画マスタープラン』
(平成19年3月策定)

川崎市
総合都市交通計画

- 総合的な交通体系
- 交通施策の基本方向等

『関連計画』

- 『川崎市地球温暖化対策推進実施計画』 等

『個別交通計画』

- 『川崎市の道路整備プログラム
(平成20年度～26年度)』 等

3 交通政策の理念

- 本計画において、交通政策の理念は、『川崎市基本構想』を踏まえ以下のとおりとします。

『川崎市基本構想』
(平成16年12月議決)
まちづくりの基本目標

『誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき』をめざして



交通政策の理念

理念① 『誰もが利用しやすいこと』

日常生活や社会経済活動に不可欠な人の移動を支える交通は、誰にとっても利用しやすいことが求められています。

理念② 『安全・安心かつ円滑であること』

より安全で安心な生活、活発な活動を支えるため、交通は、安全・安心で、円滑であることが求められています。

理念③ 『持続可能であること』

地域間の人や物の活発な交流や流通を促進することなどにより都市の形成を支える交通は、地球環境に配慮しつつ、持続可能であることが求められています。

4 本市が目指す都市構造

・本市では、『川崎市新総合計画 川崎再生フロンティアプラン』（平成17年3月策定）で示している「広域調和・地域連携型」都市構造の構築に向け、市外の隣接都市拠点との調和のもとに適切な機能分担を行う広域拠点、市内のターミナル駅などを中心に個性と魅力を活かした地域生活拠点の形成をめざしていることから、これらを支える交通機能が求められています。

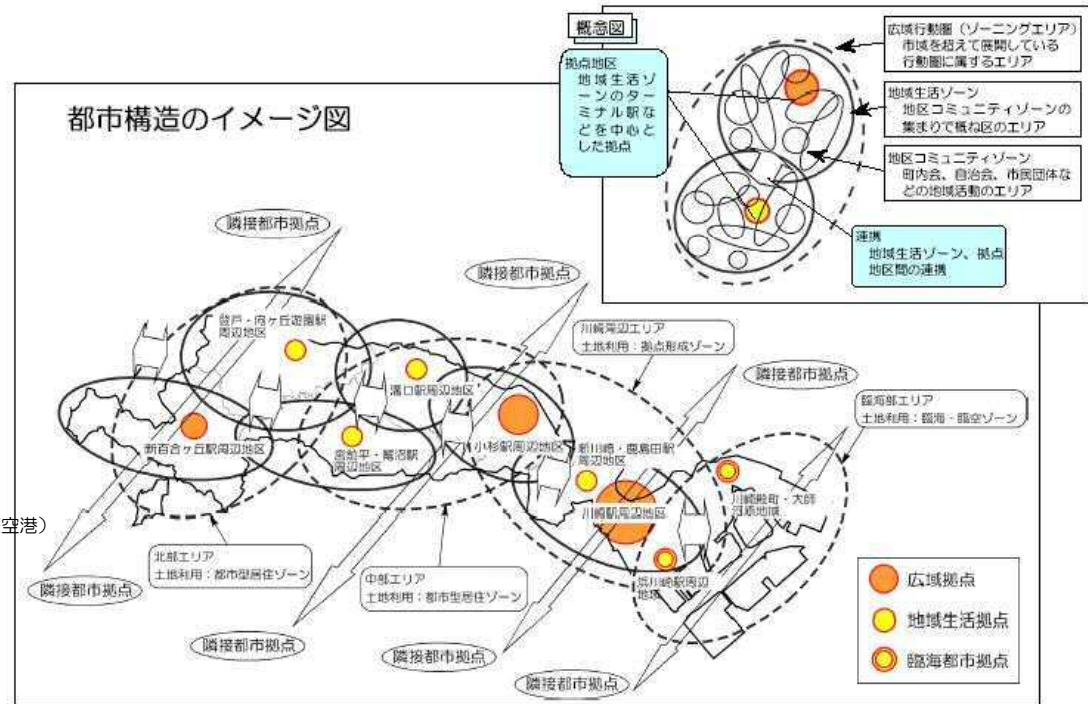
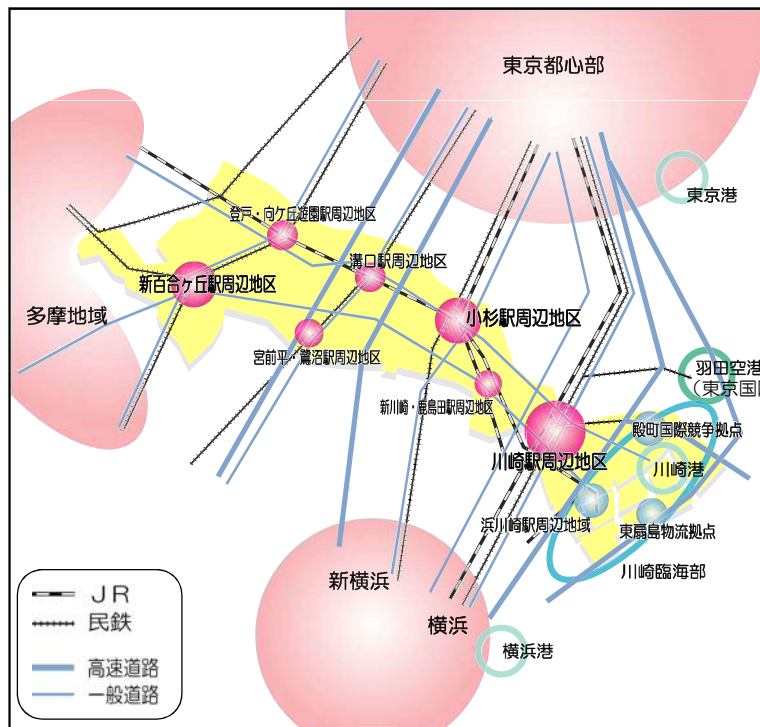


図 本市拠点位置図及び都市構造イメージ図

5 本市の交通をめぐる環境の変化

- 本市の交通を取り巻く環境は近年大きく変化しています。

(1) 首都圏整備の考え方

- 首都圏では東アジア・世界のリーディング圏域の役割を担うものとし、羽田空港の24時間国際空港化や京浜3港（川崎港、東京港、横浜港）の強化、リニア中央新幹線整備に向けた取組などが進められています。
- 本市は、首都圏の中央部に位置し羽田空港に隣接するとともに川崎港を擁し、首都圏の機能強化にむけた役割が高まっています。
- 本市臨海部では、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定を受けるなど、日本経済を牽引する拠点形成を進めています。

(2) 人口、高齢化等の動向

- 国立社会保障・人口問題研究所の推計では、首都圏の人口は平成27年にピークを迎え、その後減少することが予測されていますが、本市による推計では、市の人口は平成42年まで増加し、平成62年でも現状とほぼ同じ人口数となる見込みとなっています。
- 本市でも高齢化が進行しており、平成62年までに後期高齢者が2.3倍に増える見込みとなっています。また、高齢化の進行により障害者数も増加する傾向にあります。
- 少子化が進む中、子育てを社会全体で応援することが求められています。

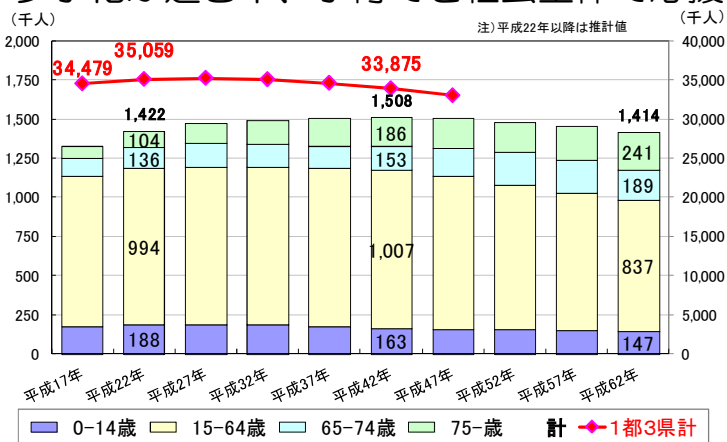


図 川崎市の将来人口推移 (出典) 川崎市、人口問題研究所

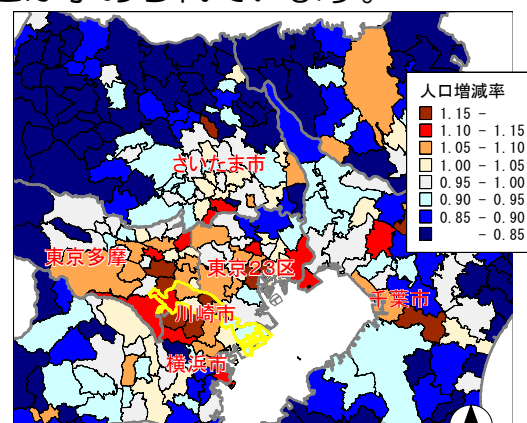


図 夜間人口増減率(H42/H17)

(出典) 人口問題研究所、国勢調査



図 特区位置図

(出典) 川崎市資料

5 本市の交通をめぐる環境の変化

(3) 防災への取組の強化

- ・東日本大震災では東北地方を中心に甚大な被害が生じました。首都圏及び本市も被害を受け、全ての鉄道がストップし、道路交通が混乱したことで、多くの帰宅困難者の発生や物資輸送の停滞が見られました。
- ・これまで以上に災害に対する意識が高まるとともに、首都圏における防災への取組が急がれています。

(4) 地球環境への取組

- ・地球温暖化の防止に向けた国際的な取組が行われ、本市においても、平成32年までに、平成2年比で、市域の温室効果ガス排出量の25%以上に相当する量の削減を目指しており、運輸部門においても、いっそうの削減が求められています。
- ・また、東日本大震災以降は省エネルギー等への意識がさらに高まっています。



①寸断された道路
(水戸勝田那珂湊線)



②落下した橋梁
(宮城県山元町 相馬亘理線)

図 東日本大震災 被災状況

(出典)

- ①国土交通省関東地方整備局資料「東日本大震災と防災」パネル展
- ②宮城県仙台土木事務所資料 東日本大震災資料集

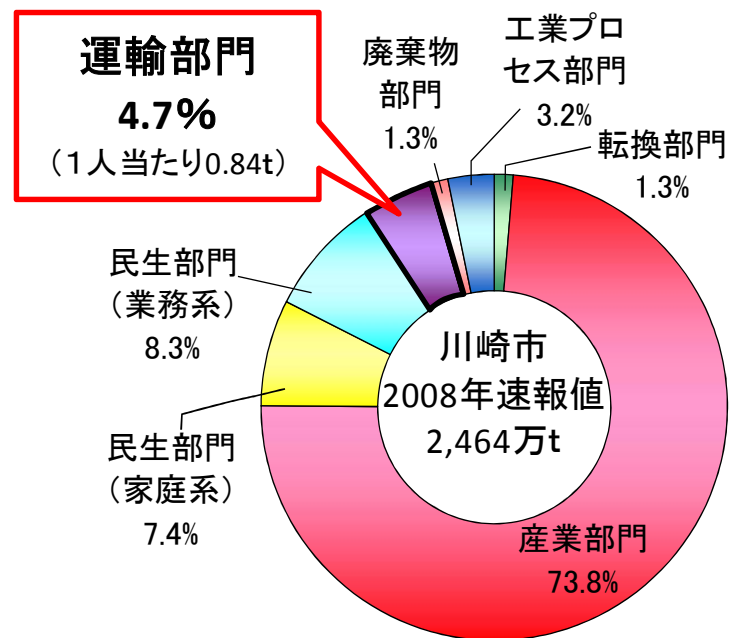


図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比
(出典) 環境局地球環境推進室HP

6 本市の交通事情・交通特性

・本市の交通事情と交通特性は次のとおりです。

(1) 首都圏における本市の交通事情、特性

・本市推計によると川崎市の発生集中交通量は、平成42年には598万トリップエンド（現況比1.08倍）、平成62年には580万トリップエンド（現況比1.05倍）となり、現況よりも増加する見込みとなっています。

・現況では、本市横方向をはじめとした通過交通が本市の移動の約46%を占めています。将来(H42)では、本市縦方向をはじめとした内々交通量が191万トリップ（現況比1.09倍）、通過交通量は303万トリップ（現況比0.96倍）となり、内々交通が増加し、通過交通が減少する見込みとなっています。

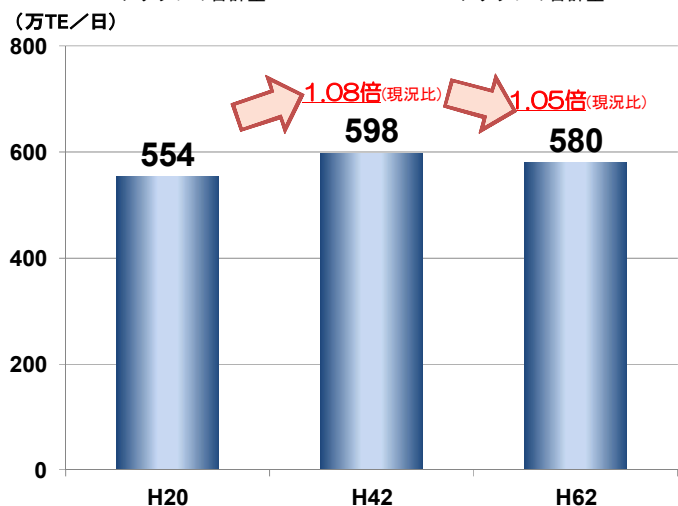
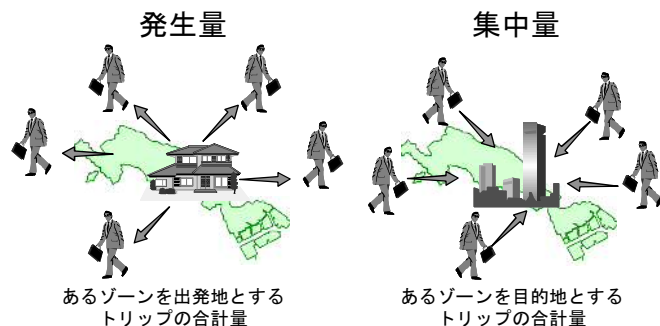


図 川崎市の発生集中交通量の推移

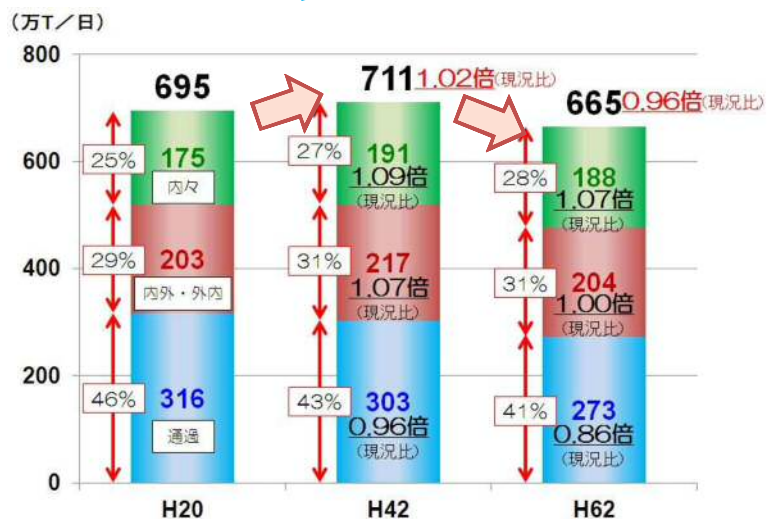
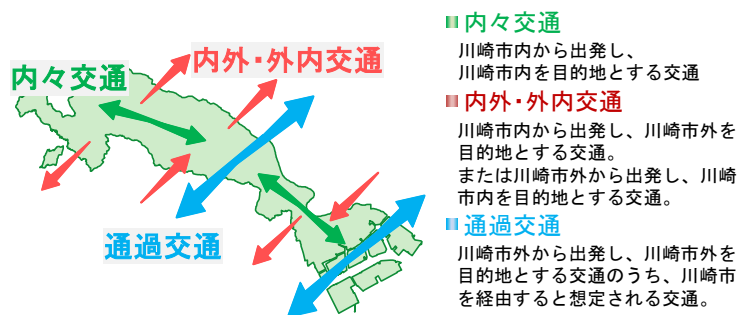
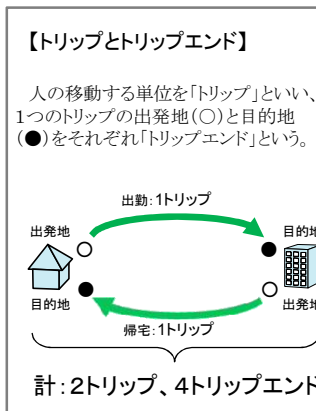


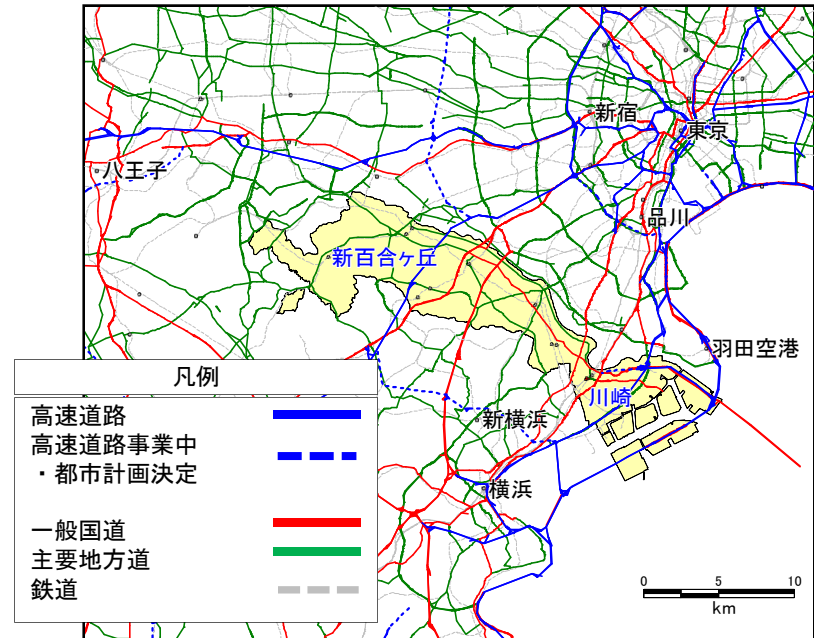
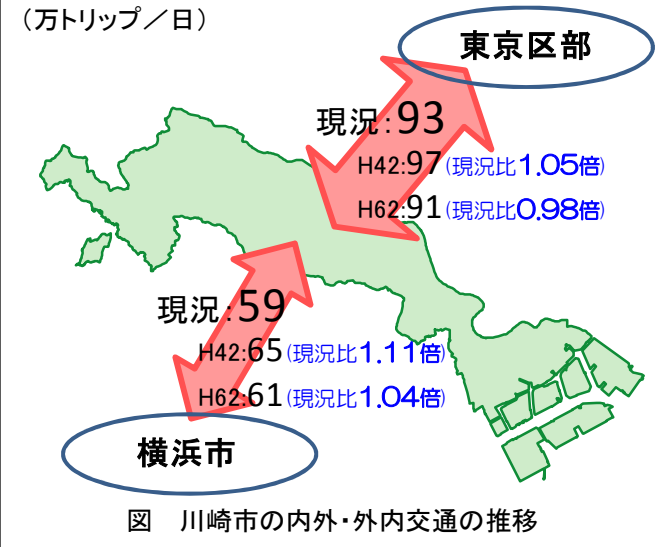
図 川崎市の分布交通量の推移



<参考>
平成62年の交通量を想定する際に用いた平成62年の人口の推計方法

人口問題研究所の都県・市区町村別推計はH42までであるため、H62は全国推計人口のH47からH62の人口増減率を用いて、市区町村別人口を推計した。

- ・市域を越えて広域的に展開する市民行動圏の傾向は、鉄道路線を中心に形成され、東京区部や横浜との結びつきが強く、将来においても交通量はほぼ変わらない見込みとなっています。
- ・国際空港化された羽田空港は、より一層の市民の利用や本市への来訪者の増加が予想されますが、羽田空港まで、鉄道で1時間以上かかる地域があります。
- ・臨海部では、川崎駅からのバス利用者が多く、また、周辺市街地から川崎駅へ向かうバス利用者も多いため、川崎駅へバスが集中しています。また、慢性的に交通渋滞が発生している箇所があります。
- ・臨海部と羽田空港は多摩川の対岸にあるにも係らず、空港にアクセスするルートが限られています。



(2) 市民の交通事情、特性

- 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。また、高齢になるほど、バスを利用する傾向があります。
- しかし路線バスやタクシーの利用者は長期的には減少傾向にあります。
- 地域によって駅やバス停まで高低差や距離があります。

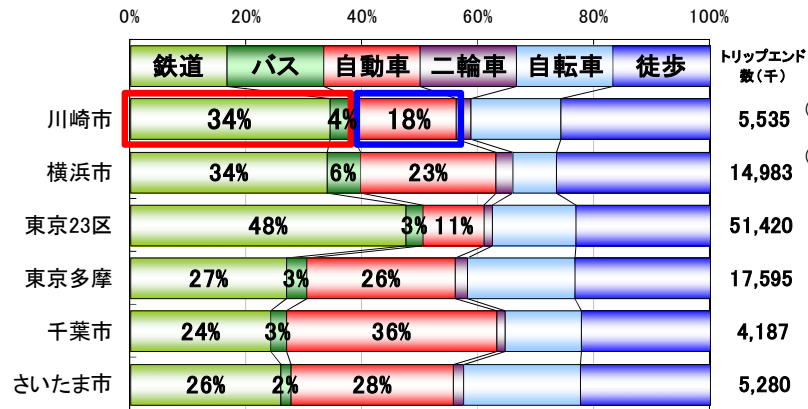


図 代表交通手段分担率（他都市との比較）
（出典）H20PT調査

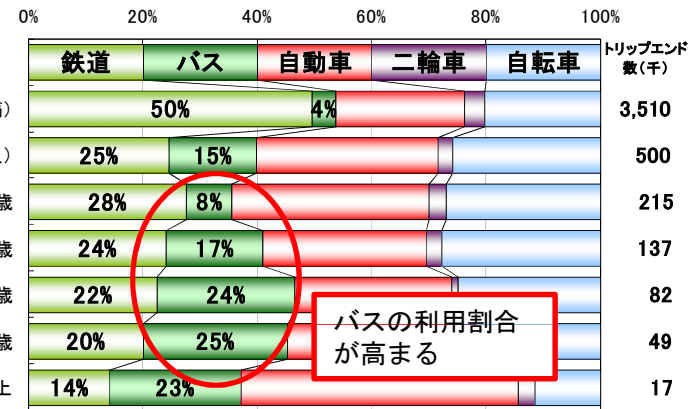


図 高齢者別代表交通手段分担率（徒歩を除く）
（出典）H20PT調査

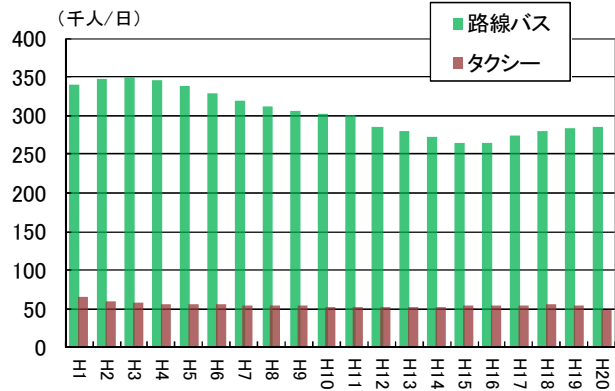


図 川崎市内路線バスとタクシー乗車人員の推移
（出典）川崎市資料

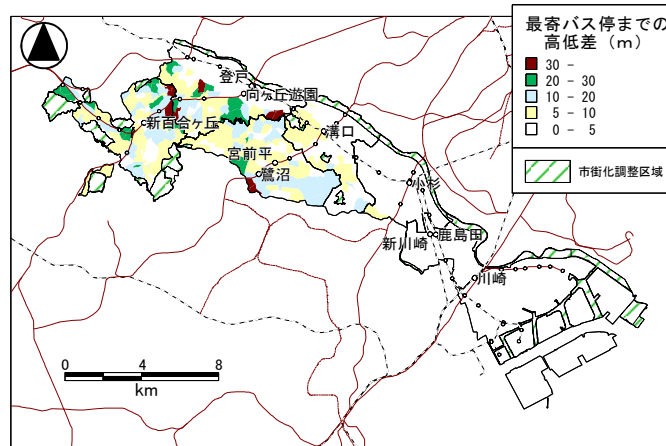
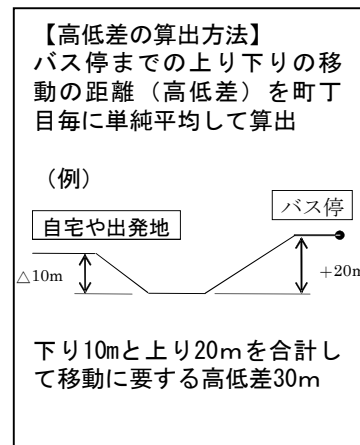


図 バス停から高低差のある地域



- ・市内交通事故は減少しているものの、全事故に占める歩行者、自転車、高齢者の事故割合が増加しています。また、市民は安全対策を交通政策の中で最も重要視しています（P15グラフ参照）。
- ・公共交通や駅周辺では誰もが使いやすい環境となるようバリアフリー化が進んでいます。
- ・今よりもアクセスが向上すると良い場所として、横浜・新横浜周辺、東京都心方面、羽田空港、川崎駅周辺が上位になっています。

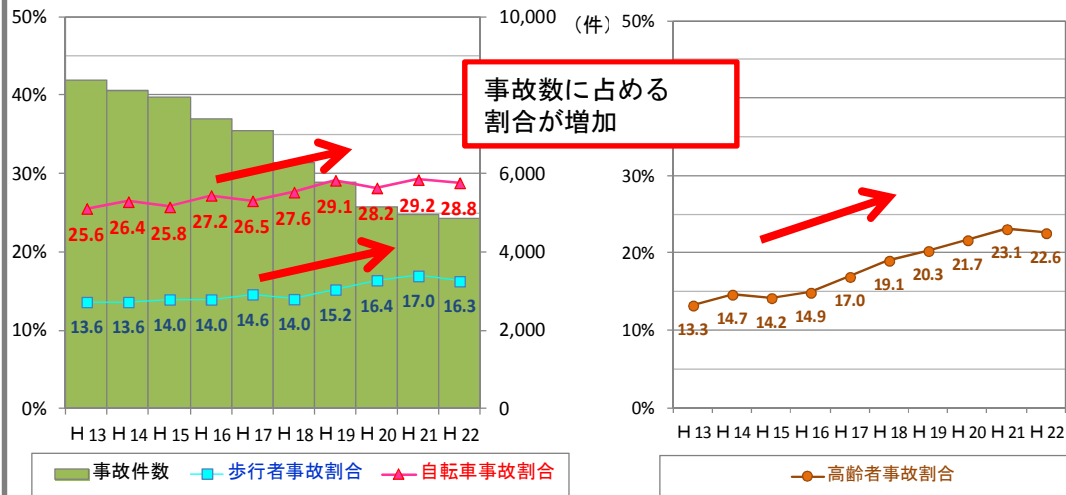


図 市内事故件数および歩行者、自転車、高齢者の事故の割合
(出典) 川崎市資料

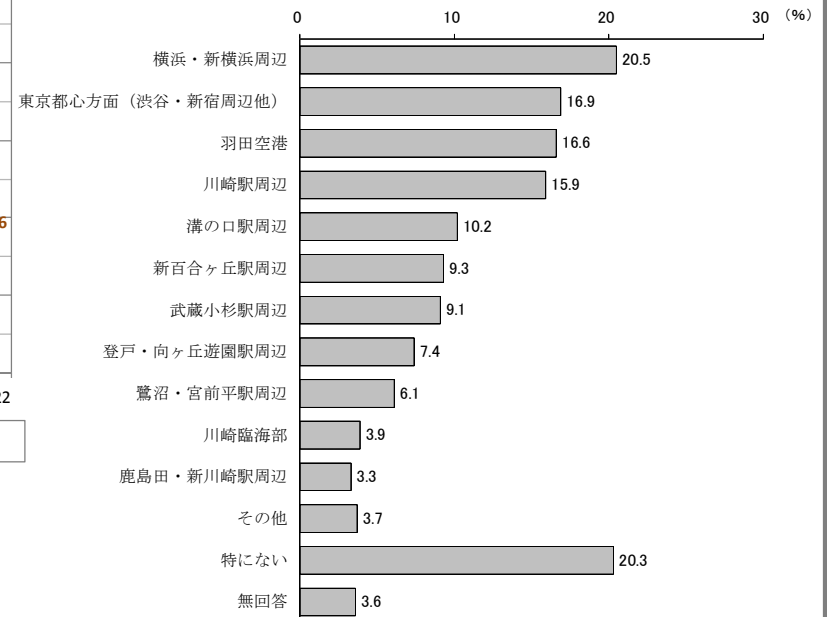


図 今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所

(出典) 平成23年度第2回川崎市民アンケート結果より
(複数回答) n = (1,500)



①可動式ホーム柵 ②エレベーター

図 バリアフリー化の事例 (鉄道駅)

- ・鉄道では通勤ラッシュ時を中心に混雑があり、道路では市内各所に渋滞している箇所があります。
- ・ユニバーサルデザインタクシーや福祉有償運送、福祉タクシーなどの移動を助ける交通サービスが広がりを見せています。
- ・路線バスではインターネットを介した運行情報の提供が進んでおり、市内バス事業者各社が運行情報を発信しています。
- ・鉄道による道路の遮断や地域の分断が起きているところもあり、踏切において歩行者や車の集中による混雑が見られます。



図 川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率 (H19推計値)
 (出典) 大都市交通センサス、都市交通年報より作成

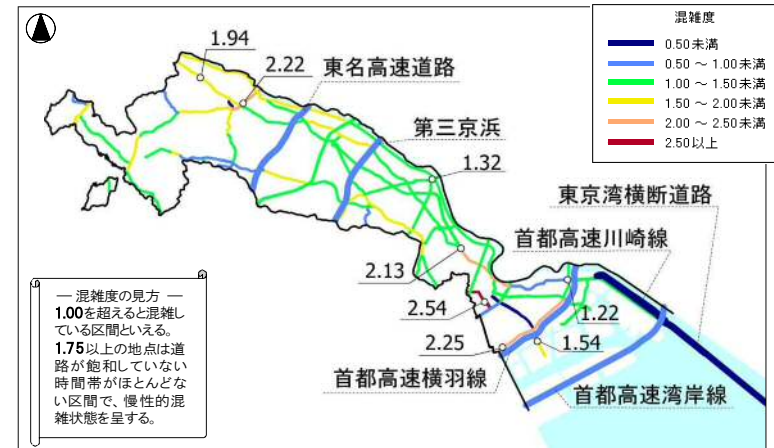


図 川崎市内の道路混雑度 (H17)
 (出典) 道路交通センサスより作成



図 ユニバーサルデザインタクシー

ユニバーサルデザインタクシーとは

車いす使用者に限らず、その他の障害者、高齢者が他の旅客と同じように利用し、予約制の福祉限定による利用に限らず流しの運行による利用を想定したタクシーです。

(出典) 神奈川県タクシー協会川崎支部



図 現況の平間駅前踏切

(出典) 川崎市資料

(3) 災害への対応

- 橋梁（道路橋）の耐震対策等が進んでいます。
- 市内の緊急輸送路は約8割が整備されています。
- 「災害に強い交通網の整備を推進する」ことが市の交通政策に関して重要だとする回答が約9割あり、災害に対する市民意識も高くなっています。



図 緊急輸送路の整備状況
(出典) 川崎市資料



図 橋梁の耐震化工事（小倉跨線橋）
(左：整備前、右：整備後)

(出典) 川崎市資料



図 市の交通政策に関して重要だと感じている点

(出典) 平成23年度第2回川崎市民アンケート結果概要版より
(複数回答) n = (1,500)

(4) 地域別の特徴

- 交通手段毎の利用割合が地域によって異なります。北部及び臨海部では自動車の利用割合が高く、中・南部では自転車の利用割合が高くなっています。
- 駅へのアクセスがあまり良くない地域やバス停までの高低差があることなどにより、バスを利用しにくい地域が存在します。
- 駅の性格や地域の交通事情によって、駅までの交通手段が異なります。

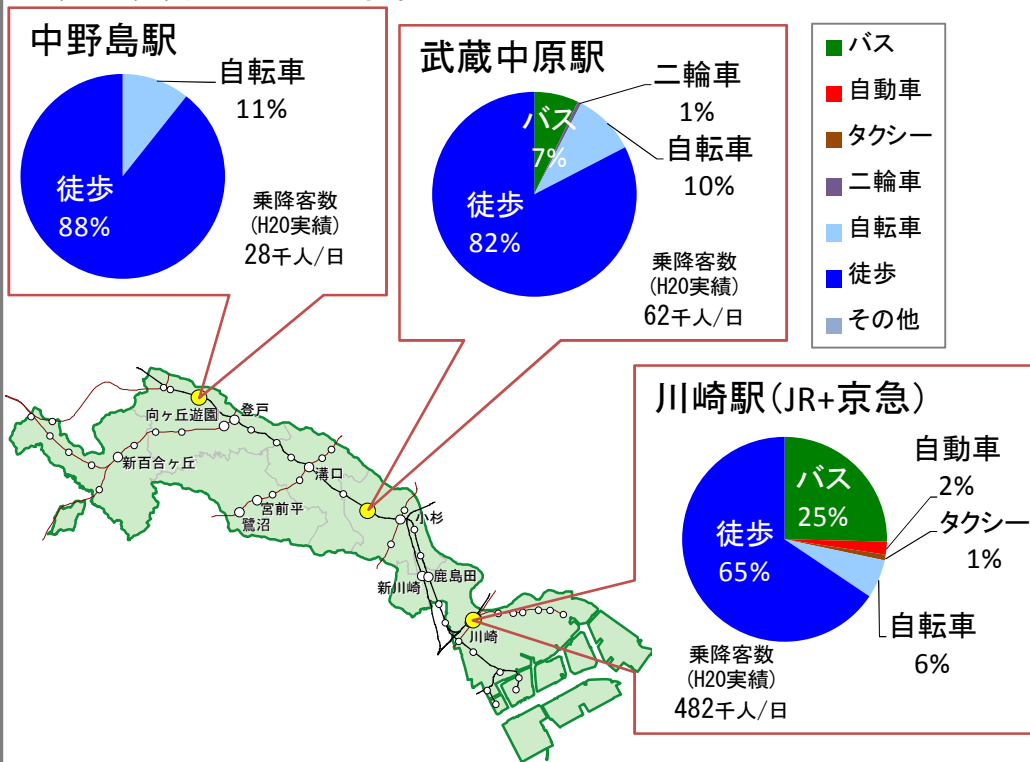


図 駅端末手段分担率 (出典) H20 P T、都市交通年報

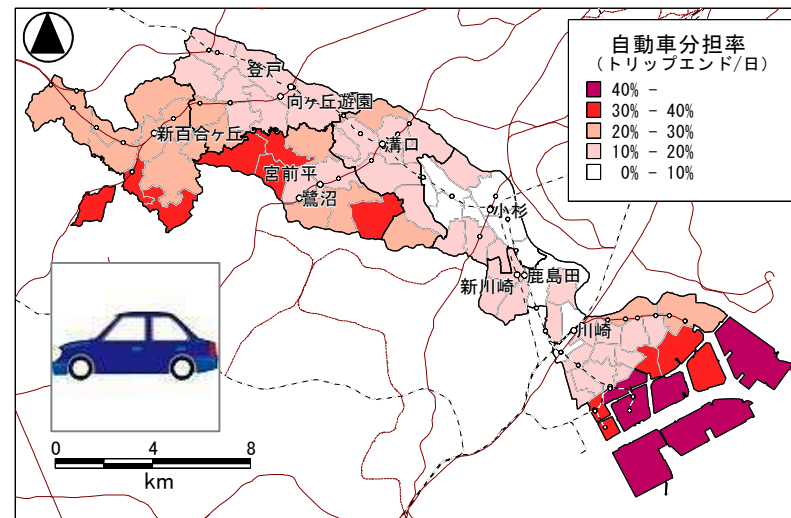


図 地域別自動車分担率 (代表交通手段) (出典) H20 P T 調査

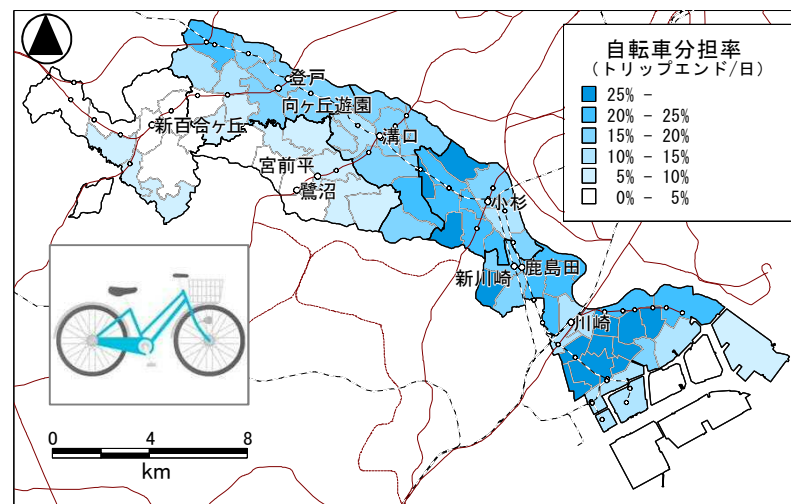


図 地域別自転車分担率 (代表交通手段) (出典) H20 P T 調査

(5) 環境への配慮

- 本市は公共交通の利用割合が高いことなどから、運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量は政令市の中で最も低くなっています。
- 市全体では自動車の利用割合は低いが、北部や臨海部など利用割合が高い地域があります。
- 自動車交通量に占める貨物車の割合や大型車混入割合が高く、市内で二酸化窒素の環境基準を超えているところがあります。

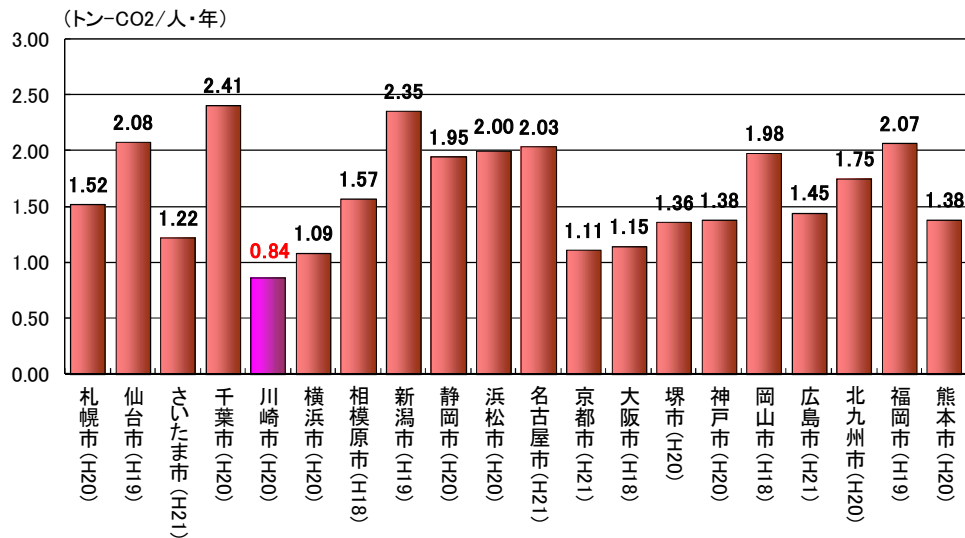


図 運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量の政令市間での比較
(出典) 各自治体HP

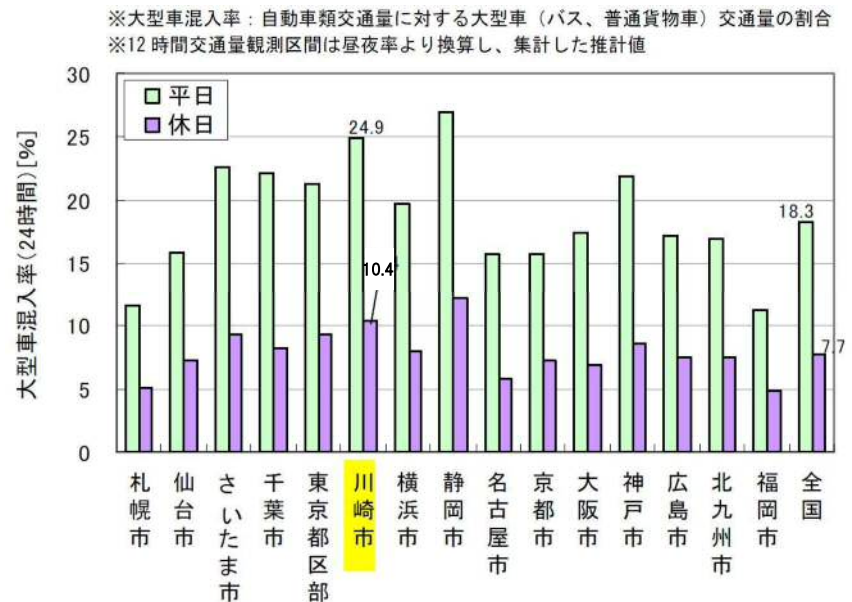


図 大都市別平均大型車混入率
(出典) 平成17年度道路交通センサス
一般交通量調査の概要について (川崎市版)

7 本市の交通課題

「本市がめざす都市構造」や「本市の交通事情・交通特性」などを踏まえた、本市の主な交通課題は次のとおりです。

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。
- ・ 臨海部の交通機能の強化が求められている。

②高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上

- ・ 将来にわたり、路線バスのサービスを維持していくことが求められている。
- ・ 駅やバス停までのアクセスをより一層向上することが求められている。
- ・ 鉄道や道路の混雑の改善が求められている。
- ・ 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

- ・ 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化が求められている。
- ・ 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かな対応

- ・ 地域特性を踏まえたきめ細かな対応が求められている。
- ・ 駅の特性を踏まえた結節機能の強化が求められている。

⑤地球環境へのさらなる配慮

- ・ 鉄道や自動車など交通の低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。

8 本市交通政策の目標と方向性

本市の5つの交通課題を解決するために、それぞれの交通課題に対応した本市交通政策の目標と方向性を設定します。

本市の交通政策の目標

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

- 国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。
- 拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。
- 広域的な都市間の移動を活発にする。

②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

- 誰もが利用できる公共交通をより利用しやすくする。
- 移動をより安全、安心、快適にする。
- 高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりしやすくする。
- 地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。

③災害に強い交通環境の整備

- 交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。
- 被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。

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

- 地域のまちづくりを支える地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。

⑤地球にやさしい交通環境の整備

- 交通の低炭素化を推進する。
- 公共交通の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。

本市の交通政策の方向性

- ①-1 広域的な都市間の連携強化
- ①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化
- ①-3 羽田空港へのアクセス強化
- ①-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化
- ①-5 国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備

- ②-1 公共交通へのアクセス向上
- ②-2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）
- ②-3 安全、安心な移動環境の確保
- ②-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進
- ②-5 地域（交通）分断の解消（交流の推進）

- ③-1 耐震性の向上
- ③-2 減災（復旧）対策の推進
- ③-3 リダンダンシー（多重性）の向上

- ④-1 地域特性に応じた交通課題への対応
- ④-2 駅周辺の特性に応じた結節機能の向上

- ⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進
- ⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用
- ⑤-3 沿道環境の改善
- ⑤-4 公共交通の利用促進

9 (1) 鉄道交通施策の方向性

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

①-1 広域的な都市間連携強化

・広域的な都市間の連携強化及びアクセス強化に資する既存路線の機能強化の促進、新規路線整備を推進します。

①-2 拠点機能及び拠点間連携の強化

・本市拠点を連絡する既存路線の機能強化や新規路線整備を推進します。

①-3 羽田空港へのアクセス強化

・本市臨海部や市北西部からのアクセス強化に向けた既存路線の機能強化、新規路線整備及び川崎駅の乗換利便性の向上を推進します。

①-4 新幹線、リニア中央新幹線アクセス強化

・東海道新幹線やリニア中央新幹線へアクセスする既存路線の機能強化、新規路線整備を推進します。

①-5 臨海部の交通環境整備

・臨海部の拠点形成を支える既存路線の機能強化、新規路線整備を推進します。

②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

②-1 公共交通へのアクセス向上

・鉄道利用割合の低いエリアの駅へのアクセス性改善や鉄道利用を促進する新規路線整備等を推進します。

②-2 快適性の向上
(混雑緩和、定時性確保)

・通勤・通学のピーク時間帯の混雑を緩和する取り組みを推進します。

②-3 安全、安心な移動環境の確保

・駅構内における安全対策を促進します。

②-4 ユニバーサル化
(バリアフリー化)の推進

・誰もが安心、快適に利用できる駅への取り組みを推進します。

②-5 地域(交通)分断の解消(交流の推進)

・ボトルネック踏切・片側改札の解消等に向けた取り組みを推進します。

③災害に強い交通環境の整備

③-1 耐震性の向上

・鉄道施設の耐震化を促進します。

③-3 リダンダンシーの向上

・鉄道ネットワークの多重化、他交通機関との連携を推進します。

⑤地球にやさしい交通環境の整備

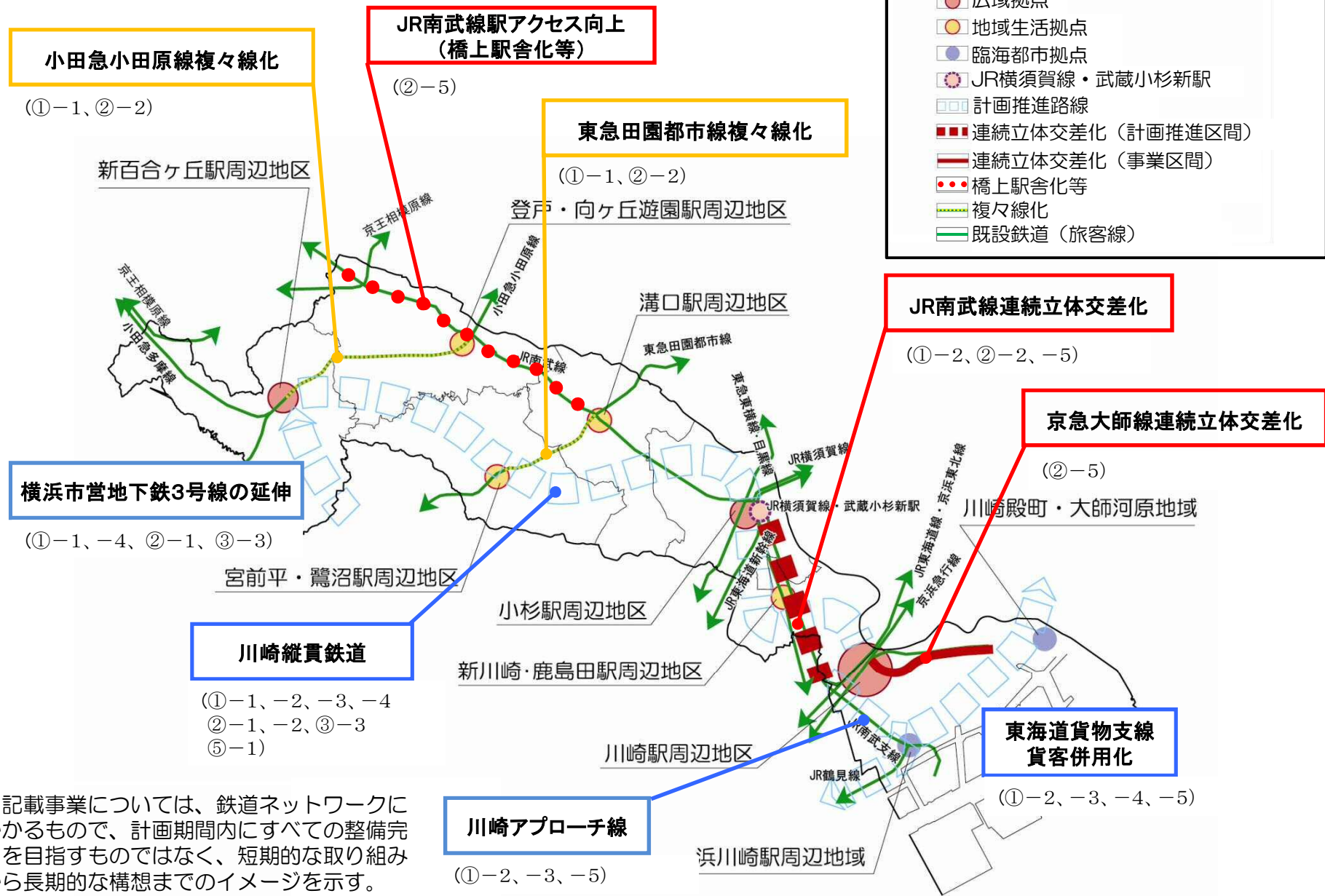
⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進

・環境にやさしく、省エネルギーに寄与する新技術の鉄道への導入を推進します。

⑤-4 公共交通の利用促進

・既存路線の機能強化や新規路線の整備などにより鉄道利用を促進し、環境負荷の軽減を推進します。

将来目指すべき鉄道ネットワーク



※記載事業については、鉄道ネットワークにかかるもので、計画期間内にすべての整備完了を目指すものではなく、短期的な取り組みから長期的な構想までのイメージを示す。
※（ ）名の番号は、主な方向性の番号を示す。

9 (2) 道路交通施策の方向性

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

①-1 広域的な都市間連携強化

・隣接都市との連携強化を支えるネットワークを構築する道路整備を推進します。

①-2 拠点機能及び拠点間連携の強化

・拠点機能の強化や通過交通の拠点への流入を抑制するための道路整備を推進します。

①-3 羽田空港へのアクセス強化

・国際化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を市内全体に波及させる道路整備を推進します。

①-5 臨海部の交通環境整備

・臨海部における拠点形成を支えるとともに、交通量や機能集積に対応する道路整備を推進します。

②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

②-2 快適性の向上
(混雑緩和、定時性確保)

・本市の道路混雑や旅行速度を改善する道路整備を推進します。

②-3 安全、安心な移動環境の確保

・歩行者と車両を分離・共存を図るための歩道整備等を推進します。

②-4 ユニバーサル化
(バリアフリー化)の推進

・駅周辺などで歩道の段差解消などの整備を推進します。

②-5 地域(交通)分断の解消(交流の推進)

・鉄道により分断されているボトルネック踏切の解消等に向けた取り組みを推進します。

③災害に強い交通環境の整備

③-1 耐震性の向上

・大規模災害に対する道路の被害及び寸断を予防するための取り組みを推進します。

③-2 減災(復旧)対策の推進

・災害時における迅速な救難救助活動等を支えるための道路及び沿道整備を推進します。

③-3 リダンダンシーの向上

・臨海部などで、災害時における代替ルートとなる道路整備を推進します。

⑤地球にやさしい交通環境の整備

⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進

・自動車の低炭素・低公害化を推進します。

⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用

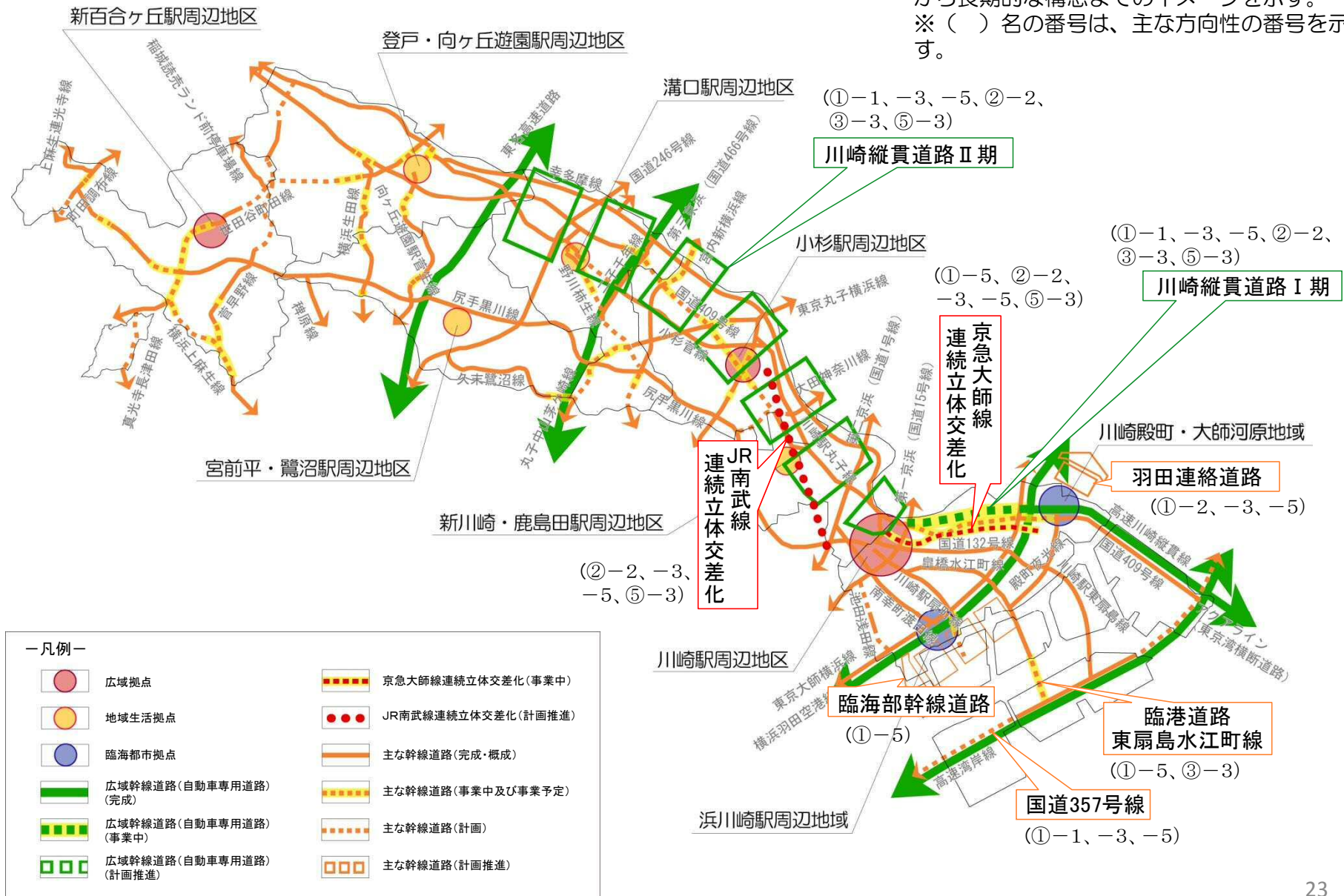
・環境負荷軽減に配慮した運転や利用など適正な自動車利用を促進します。

⑤-3 沿道環境の改善

・渋滞を解消し、自動車交通流の円滑化を推進します。

将来目指すべき道路ネットワーク

※記載事業については、道路ネットワークにかかるもので、計画期間内にすべての整備完了を目指すものではなく、短期的な取り組みから長期的な構想までのイメージを示す。
 ※（ ）名の番号は、主な方向性の番号を示す。



9 (3) 地域交通施策の方向性

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	①-2 拠点機能及び 拠点間連携の強化	・公共交通による駅へのアクセス性や主要な公共施設へのアクセス性の向上を推進します。
	①-5 臨海部の交通 環境整備	・臨海部への公共交通によるアクセス性向上及び定時性、速達性の向上を推進します。
②誰もが安全、安心、 快適に利用できる 交通環境の整備	②-1 公共交通への アクセス向上	・バスや鉄道へのアクセス性の向上や駅の交通結節機能の向上を推進します。
	②-2 快適性の向上 (混雑緩和、定時性確保)	・駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を確保する取組みを推進します。
	②-3 安全、安心な移 動環境の確保	・歩行者空間の確保や自転車通行環境の創出などによる安全性の向上、公共交通の利用環境整備、インフォメーション機能の充実を推進します。
	②-4 ユニバーサル (バリアフリー) 化の推進	・多様なニーズに対応できる移動手段の充実、駅周辺における乗換え円滑化を推進します。
	②-5 地域(交通)分断 の解消(交流の推進)	・道路、鉄道施策と連携して駅へのアクセス性の向上を推進します。
③災害に強い 交通環境の整備	③-3 リダンダンシー (多重性)の向上	・非常時における主要拠点間を結ぶ路線バス網の確保を推進します。
④地域特性に応じた きめ細かなまちづく りを支える交通環境 の整備	④-1 地域特性に応じ た交通課題への対応	・地域特性に応じ、様々な交通手段を活用した地域別の対応を推進します。
	④-2 駅周辺の特性に 応じた結節機能の強化	・駅の特長と性格を踏まえ鉄道とバスの乗換の円滑化をはじめとした交通結節機能の強化を推進します。
⑤地球にやさしい交 通環境の整備	⑤-1 車両等の低炭素 化、省エネルギー化の推進	・地球環境にやさしい車両の導入を推進します。
	⑤-4 公共交通の 利用促進	・自家用車から公共交通への転換を促進します。

地域交通施策の方向性

○拠点における公共交通の駅アクセス向上 (①-2)

複数地域からのアクセス

○主要な公共施設へのアクセス向上 (①-2、②-4)

公共施設

駅から離れた公共施設への移動

駅周辺の公共施設への移動

○道路・鉄道施策と連携した地域分断の解消 (②-5、④-1)

連続立体交差化等

自由通路等

○バス停、駅へのアクセス向上 (②-1、-3、④-1)

コミュニティバス導入等の地域活動支援

路線バスが運行しにくい地域

駅

安全利用

定時性向上

○駅周辺等の移動環境の向上 (②-2、-3)

歩車分離

円滑な走行環境 (駐停車抑制等)

道路整備に併せた交差点改良

駅

○臨海部へのアクセス向上 (①-5、④-1)

企業送迎バス

定時制・速達性の向上

利用者の多い区間の効率的輸送

○駅の結節機能の向上 (②-1、-4、④-2)

駅へのアクセス規模等を踏まえた交通結節機能の強化

ターミナル駅

生活駅

拠点駅

生活駅

乗換え円滑化

EV

EV

広場整備

○多様なニーズに対応できる移動手段の充実 (②-4)

ドアツードアの移動への対応

タクシー

福祉有償運送

タクシー(UDタクシー等)

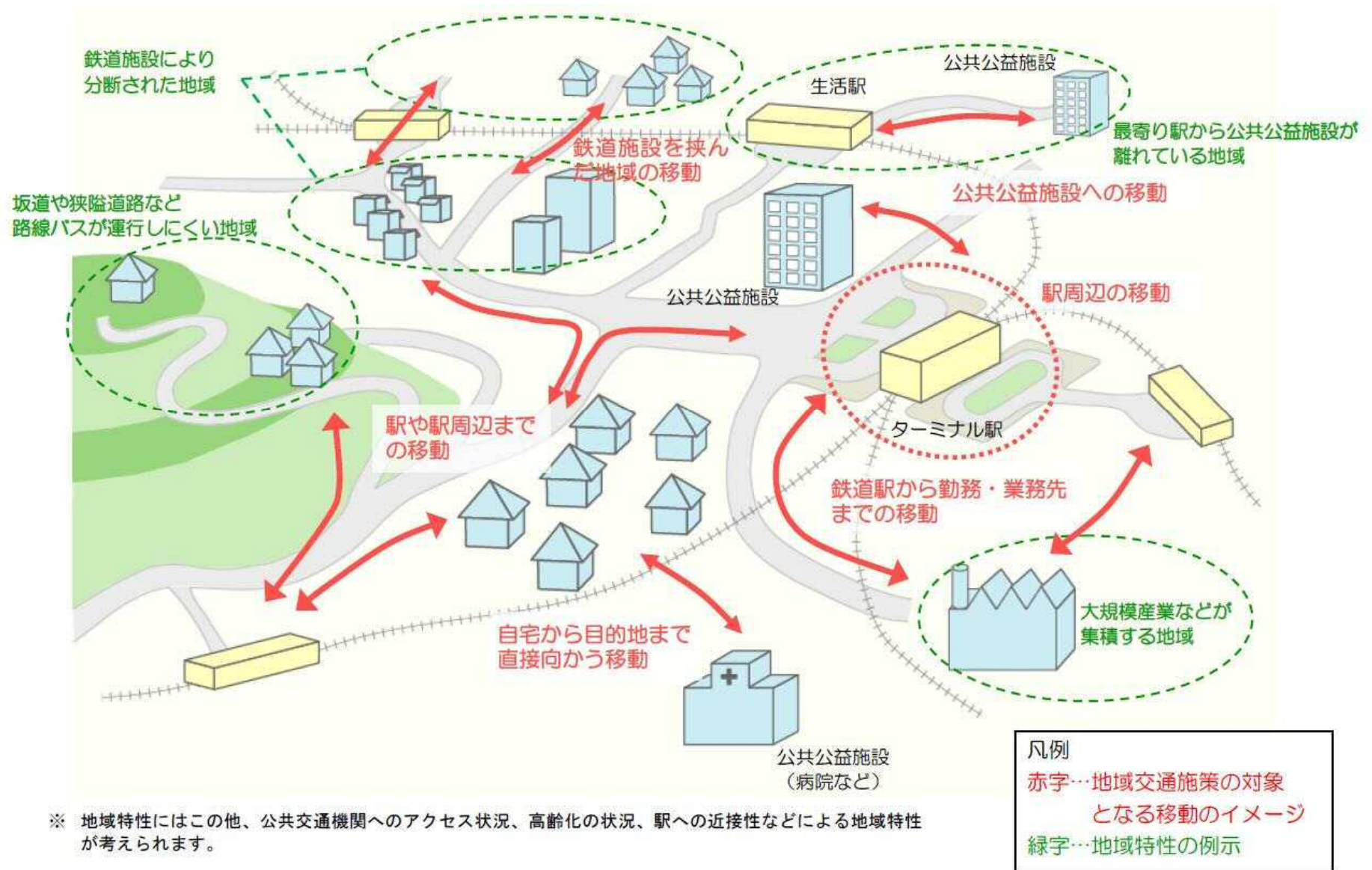
公共公益施設など

○非常時の主要駅間等のネットワーク確保 (③-3)

非常時 (駅間アクセス)

通常時 (複数駅アクセス)

地域交通施策の対象と地域特性



10 重点施策

5つの重点施策と戦略シナリオ

本市の交通政策の目標

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

重点施策の考え方

- 交通政策の目標の効果的な達成に向け、次の視点から、重点的に取り組む5つの施策を設定し、戦略的に取り組みます。
- これらの取組により重要な課題の解決や成果を達成するとともに、他の施策を牽引し、計画全体の着実な推進をめざします。

- ① 本市の特性を活かし、本市の都市機能強化に大きく資するもの
- ② 事故や災害の対策など緊急性が高いもの
- ③ 将来にわたって市民生活を支えるもの
- ④ 低炭素社会の実現など未来を見据えたまちづくりに資するもの
- ⑤ 国の成長戦略及び本市活力の向上に大きく資するもの

重点施策

(1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化

(2) 交通の安全・安心の強化

(3) 市民生活を支える公共交通の強化

(4) 環境に配慮した交通の低炭素化

(5) 臨海部の交通機能の強化

戦略シナリオ

● 首都圏における本市の立地特性を活かし、市の骨格を形成するとともに首都圏整備に資する交通機能の強化を進めます。

● 緊急性や市民の関心が高い、日常の安全・安心の強化と非常時に対する防災性の強化に向けた取り組みを進めます。

● 誰もが利用できる公共交通を駅を中心に利用しやすくし、強化することで、利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

● 環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりや都市の低炭素化を目指すスマートシティの実現を支える交通体系の構築を進めます。

● 臨海部の国際戦略拠点等の形成を支えるとともに、その効果を市内外の拠点に波及させる交通機能の強化を進めます。

(1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化

戦略シナリオ

●首都圏における本市の立地特性を活かし、市の骨格を形成するとともに、首都圏整備に資する交通機能の強化を進めます。

・首都圏の放射方向（本市横方向）と環状方向（本市縦方向）の広域的な交通網が本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらが交差する駅を中心として形成される拠点機能を高めるとともに、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化を進めます。

・東アジア・世界のリーディング圏域の役割を担う首都圏にふさわしい交通網の実現や、本市における個性と魅力を活かした拠点形成を推進するため、国際化が進められている羽田空港などへのアクセスの強化や、放射方向を連絡する首都圏環状方向（本市縦方向）の交通機能の強化を進めていきます。

取り組みの方向性

ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ・北部拠点から臨海部まで拠点間のアクセス強化に向けて、道路整備を推進します。
- ・中長期的には、拠点機能の一層の強化に向けて、ＪＲ南武線をはじめとした本市縦方向の鉄道や道路の機能強化・整備を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

都市計画道路（鹿島田菅線・世田谷町田線など）の整備、ＪＲ南武線（武蔵小杉～尻手）の連続立体交差化

イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

- ・本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面へのアクセス強化に向けて、道路整備を推進します。また、本市拠点から羽田空港へのアクセス強化に向けて、羽田空港と連絡する道路の整備を推進するとともに、ターミナル駅での乗り継ぎ円滑化の取組を推進します。
- ・中長期的には、横浜・新横浜、東京都心方面との一層のアクセス強化に向けて、本市横方向の鉄道路線や道路整備を推進します。また、羽田空港とのアクセス強化に向けて、本市縦方向の鉄道の機能強化や新たな道路整備を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

都市計画道路（東京丸子横浜線・宮内新横浜線など）の整備、川崎駅北口自由通路の整備、川崎縦貫道路の整備

(2) 交通の安全・安心の強化

戦略シナリオ

●緊急性が高く、市民の関心が高い、日常の安全・安心の強化と非常時に対する防災性の強化に向けた取り組みを進めます。

・日常の交通の安全・安心の強化に向け、事故割合が近年増加傾向にある歩行者の事故防止対策に取り組みます。

・多くの人や交通が輻輳する駅や駅周辺において、安全対策やバリアフリー化を進めます。

・子育て世帯や高齢者、障害者をはじめ、誰もが利用しやすいバスやタクシー等の普及を進めます。

・非常時の交通の安全・安心に向け、大規模災害時に駅などにおいて大量に発生すると考えられる帰宅困難者の対策を進めます。

・さらに、救援や復旧活動を支える道路網の機能確保に向けた取り組みを進めるとともに、災害に強い交通基盤の整備を進めます。

取り組みの方向性

ア 安全性の向上（安全・安心な歩行空間づくりの推進）

- ・歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組や放置自転車対策を推進し、安全で歩行者が安心して利用しやすい空間づくりを推進します。
- ・自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上に向けた取組を推進します。
- ・駅周辺において歩行者の踏切横断を軽減する取組を推進します。
- ・中長期的には、通過交通の生活道路への流入防止の取組みや、駅周辺における歩行者やバス、自動車などの踏切横断を軽減する取組を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

歩行空間の整備、放置自転車の削減、自転車通行環境の整備、JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上

イ ユニバーサル（バリアフリー）化の推進とグローバル化への対応

- ・子育て世帯から高齢者、障害者をはじめ、誰もが利用しやすいノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の車両の普及や利用環境の整備を促進します。
- ・高齢者や障害者などの自立した日常生活を確保するために、駅舎の安全対策や駅周辺における歩行経路の安全性を向上する取組を推進します。
- ・外国からの来街者をはじめ誰もがわかりやすいターミナル駅におけるインフォメーション機能の向上を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

ユニバーサルデザインタクシーの普及、路線バス等の運行情報の充実

ウ 災害に強い交通基盤の整備（減災・復旧対策の推進）

- ・災害時の被害を軽減するため、鉄道施設や道路施設の耐震化を推進します。
- ・災害発生時の復旧活動を円滑に行うため、防災拠点と医療、市役所施設等を結ぶ輸送路の整備を推進するとともに、この輸送機能確保に向けた市民への普及啓発や沿道建築物の損壊を防ぐ取組を促進します。
- ・大規模災害に伴う公共交通への集中回避に向け、勤務地等での一時待機を促すとともに、駅における物資の確保や運行情報の伝達手法の検討など緊急時に備えた取組を促進します。
- ・中長期的には、鉄道ネットワークや道路ネットワークの多重化を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

駅や高架橋等の鉄道施設の耐震化、緊急輸送路の整備、臨港道路東扇島水江町線の整備

(3)市民生活を支える公共交通の強化

戦略シナリオ

●誰もが利用できる公共交通を駅を中心により利用しやすくし、強化することで、利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

・地域の特性に応じ、駅やバス停へのアクセスを改善することにより、市民生活を支える公共交通を利用しやすくし、効果的にその利用促進を図ります。

・駅の結節機能の強化などにより、駅を中心に公共交通をより利用しやすくし、その利用促進を図ることで、将来にわたって公共交通を維持し、市民生活を支えます。

取り組みの方向性

ア 公共交通へのアクセス向上

・駅までの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じ、都市計画道路の整備などバスの走行環境の改善への取組を推進します。

・道路基盤の状況や地域住民の取組状況などの地域の特性やニーズに応じ、駅やバス停へのアクセスの改善に向けた検討を進めるとともに住民主体の交通改善に向けた取組等への支援を推進します。

・中長期的には、新たな鉄道等の整備により、公共交通へのアクセスを向上させる取組を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

都市計画道路の整備（丸子中山茅ヶ崎線・横浜生田線など）、コミュニティ交通等の導入検討・支援

イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

・駅のアクセス数や利用者等の規模を踏まえ、アクセス性、回遊性、乗継利便性の向上などの交通結節機能の強化や交通集中による混雑を緩和するため、自由通路や駅前広場等の整備、駐輪場の効率的な運用を推進します。

・複数の路線が乗り入れるターミナル駅などにおいては、バスやタクシー、自転車など様々な交通がアクセスすることから、それらの乗り継ぎの更なる円滑化、利便性の向上に向け、駅前広場等の整備、案内情報等の充実を推進します。

・鉄道により地域が分断され、駅へのアクセス性や結節機能の向上を図るべき駅において、駅を橋上駅舎化し、駅へのアクセス性の向上を推進します。

・路線バスの運行案内等の情報提供の充実、市民へのPRなどを行い、バス利用を促進する取組を推進します。

・中長期的には交通遮断、地域分断を解消する鉄道立体交差化と連携して、地域交通網の見直しや駅前空間の充実など駅アクセス性の向上を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上、駅前広場の整備（武蔵溝ノ口駅南口など）

(4) 環境に配慮した交通の低炭素化

戦略シナリオ

●環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりや複合的な取組による都市の低炭素化を目指すスマートシティの実現を支える、環境に配慮した交通体系の構築を進めます。

・拠点となる駅周辺への、公共施設をはじめ様々な都市機能の効率的な集約化にあわせて、駅へのアクセス性を高める取組などを推進し、環境にもやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支えます。

・さらなる都市の低炭素化に向けた再生エネルギーの導入や、電気や熱の効率的利用、市民のライフスタイルの転換などを複合的に組み合わせるスマートシティの実現を目指し、交通分野ではこれらの取組として、公共交通の利用促進や環境負荷軽減に配慮した自動車利用、交通車両の低炭素化などを推進します。

取り組みの方向性

ア 環境に配慮した交通体系の構築

・環境にもやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支えるために、都市計画道路整備によるバスの走行環境の改善やバス停までのアクセス向上など、駅へのアクセス性を高めます。

・こうした駅への利便性を高めることで、自家用車から公共交通利用への転換を促進します。

・また、自動車からのCO₂排出量の削減に向けて、道路の渋滞対策を推進するとともに、環境負荷軽減に配慮した自動車利用の普及を促進します。

・中長期的には、公共交通の利用促進に向けて既存路線の機能強化や新規路線の整備、道路の渋滞対策として新たな道路整備や連続立体交差化を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

JR南武線（武蔵小杉～尻手）の連続立体交差化、京急大師線の連続立体交差化、環境ロードプライシング、エコドライブの普及

イ 公共交通車両の低炭素化

・バスやタクシーなどの公共交通の車両について電気自動車等の導入を促進し、低炭素化を推進します。

・燃料電池や蓄電池などの新技術の開発動向を踏まえながら、新たな鉄道やバスに対して、新技術の導入に向けた研究を促進します。

【総合都市交通計画における施策例】

EVタクシーの導入、電気バス等の導入検討

ウ 自動車の低炭素化

・電気自動車等の次世代自動車の導入やその利用を促進するための環境整備を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

電気自動車の導入、充電スタンドの導入

(5) 臨海部の交通機能の強化

戦略シナリオ

● 臨海部の国際戦略拠点等の形成を支えるとともに、その効果を市内外の拠点に波及させる交通機能の強化を進めます。

・ 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区や物流拠点などの国際的な拠点形成を支えるため、国際化が進められている羽田空港とその対岸に位置する本市臨海部の結びつきを強める交通機能を強化します。

・ 川崎臨海部の国際化による効果を、市内外の各拠点に波及させるため、臨海部と本市各拠点間及び市外拠点との結びつきを強める交通機能の強化を進めていきます。

取り組みの方向性

● 臨海部の交通環境の整備

- ・ 国際戦略拠点の形成が進められているキングスカイフロント（殿町3丁目地区）や浜川崎駅周辺地区、東扇島地区などの臨海部の拠点形成に向けて、川崎駅や羽田空港、また国際戦略港湾として取組を進めている京浜3港間のアクセス性を向上させる取組みを推進します。
- ・ 臨海部全体の活性化や持続的な発展に向け、臨海部各地へのアクセス性を向上させる取組みを推進するとともに、臨海部の都市機能を支える交通機能強化に向けた方策を検討します。
- ・ 中長期的には、国際的な戦略拠点の形成に向けて、物流機能を含めた更なる交通機能の強化を図るため、東京・横浜方面や、羽田空港や京浜3港間を繋ぐ新たな鉄道や道路の整備を推進します。

【総合都市交通計画における施策例】

産業道路駅・川崎大師駅等の駅前広場の整備及び端末交通の確保、京急大師線の連続立体交差化、臨港道路東扇島水江町線の整備、羽田連絡道路の整備、川崎縦貫道路の整備