

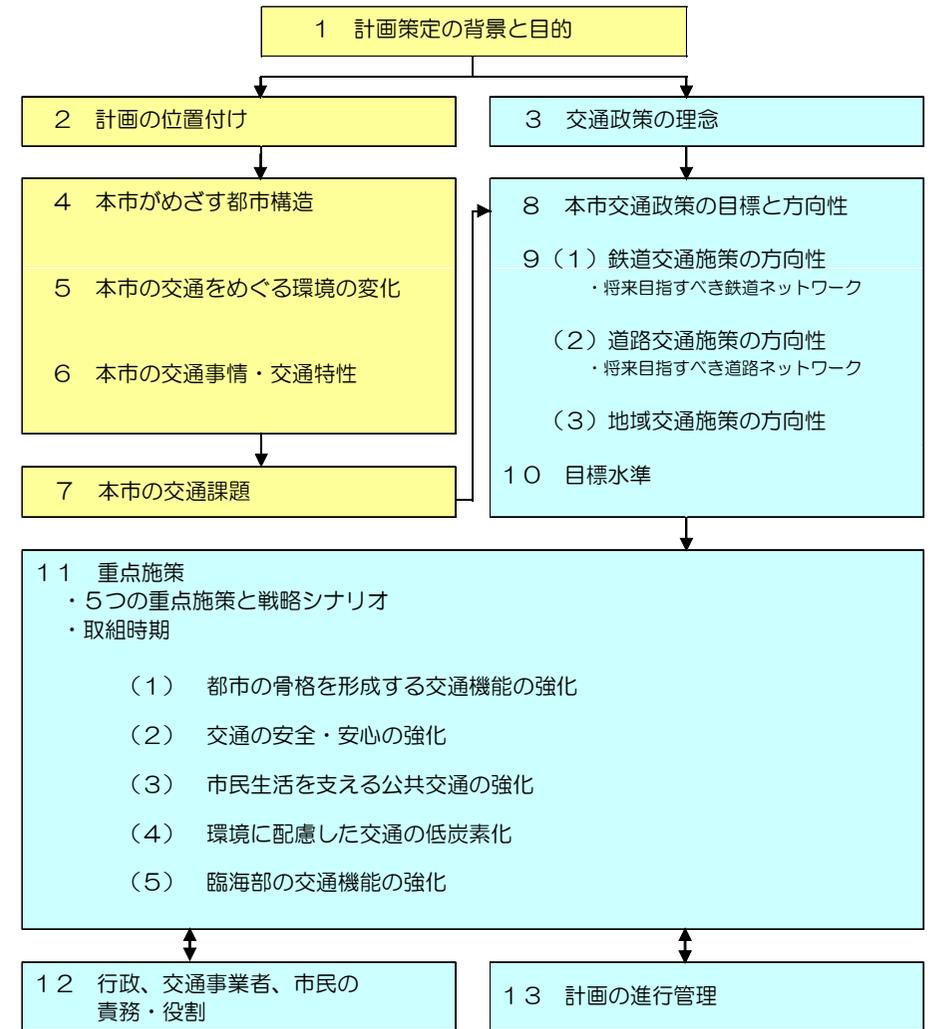
川崎市総合都市交通計画 (案)

平成25年1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
	(2) 道路交通施策の方向性	22
	(3) 地域交通施策の方向性	24
10	目標水準	27
11	重点施策	31
12	行政、交通事業者、市民の責務・役割	54
13	計画の進行管理	55
資料編		57



……計画の背景・前提
 ……計画の内容

構成図

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・協力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・協力のもと、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）

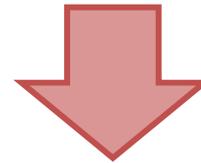
本計画の目標年次は概ね20年後とします。

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)

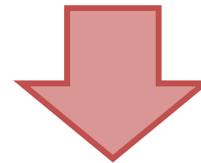


川崎市
総合都市交通計画

- 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基本計画』等

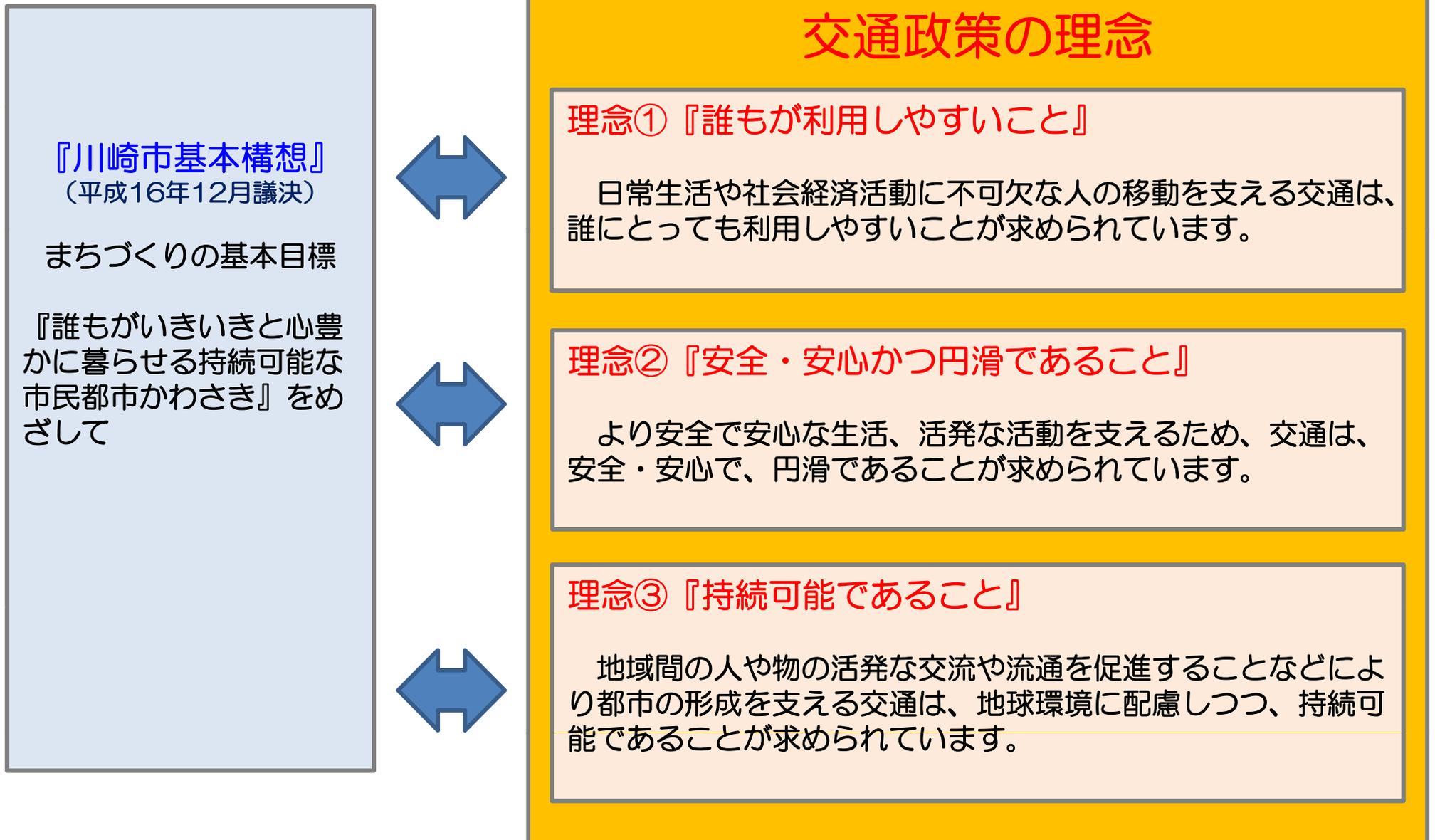


『個別交通計画』

- 『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。



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ン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

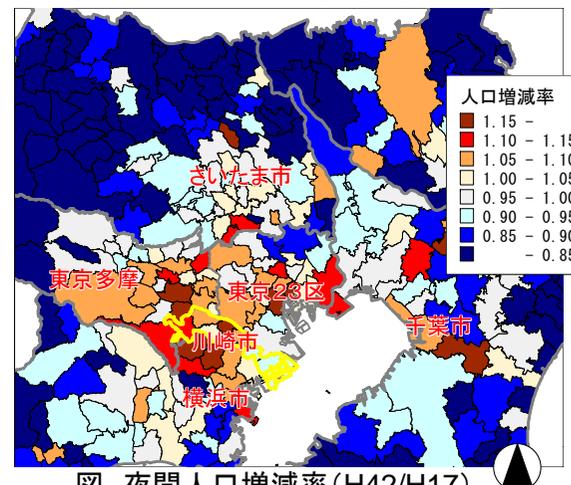


図 夜間人口増減率(H42/H17)

(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

(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

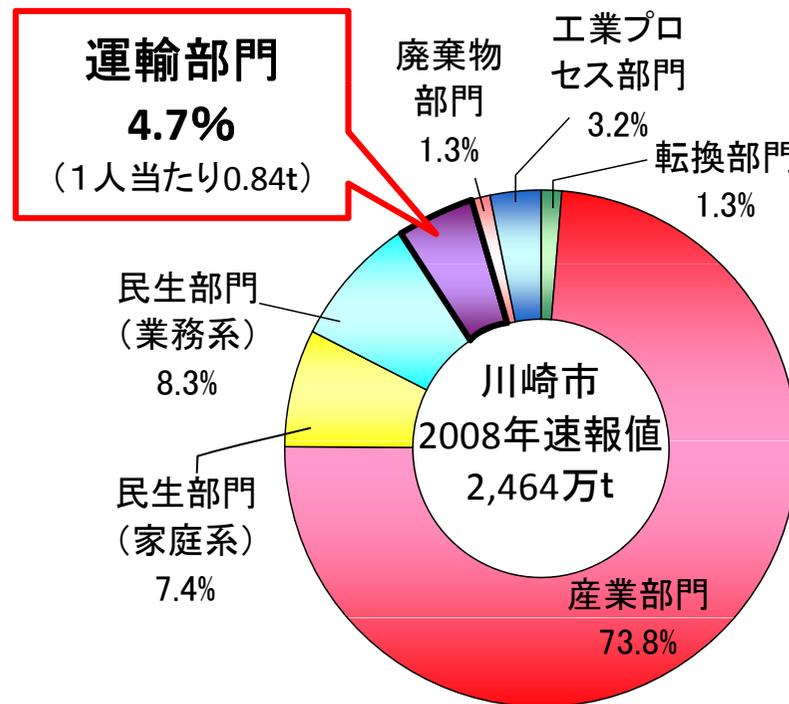


図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比
(出典) 環境局地球環境推進室HP

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。

注) 分析等に用いている基礎データは、調査ごとに年次がそれぞれ異なるため、現況の時点が異なります。

(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。

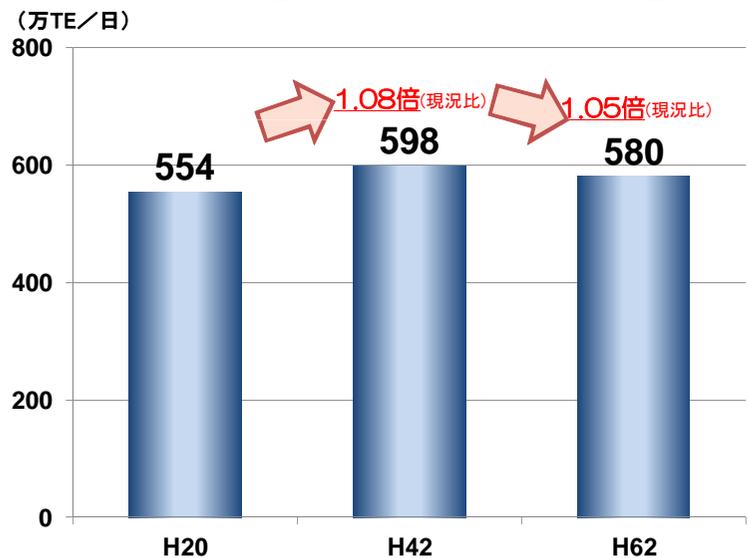
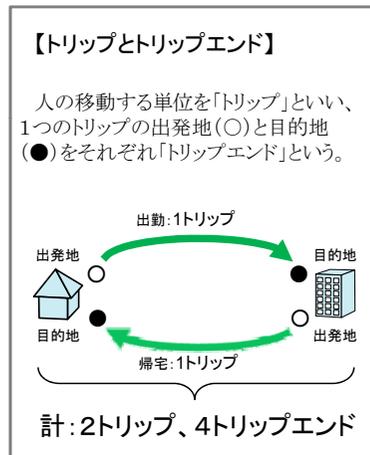
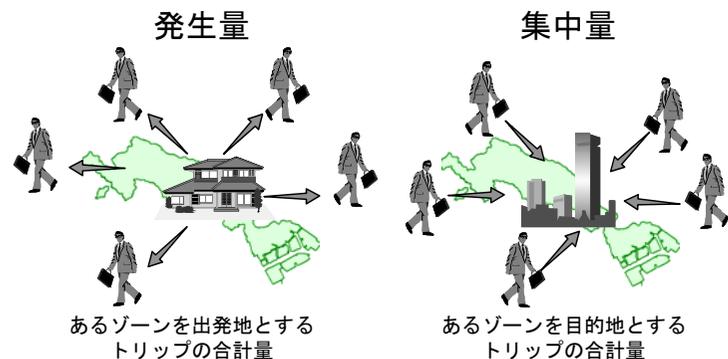


図 川崎市の発生集中交通量の推移

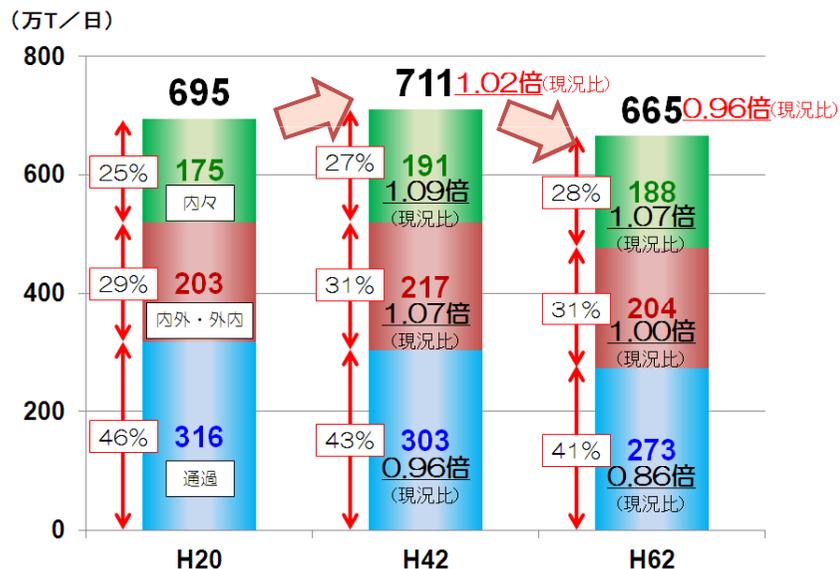


図 川崎市の分布交通量の推移

＜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。
- ・本市は、駅の密度が高く、政令指定都市で大阪市、名古屋市に次いで3番目に高い密度となっています。
- ・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。

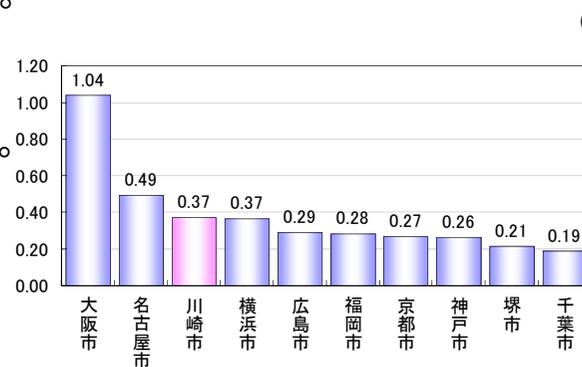


図 駅密度(都市計画区域単位面積あたりの駅数(駅/平方km))
政令指定都市上位10都市

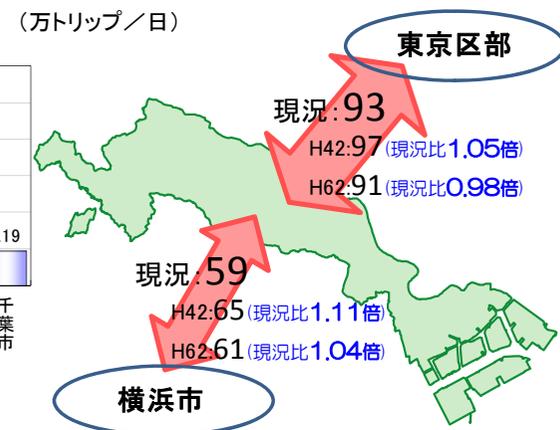


図 川崎市の内外・外内交通の推移

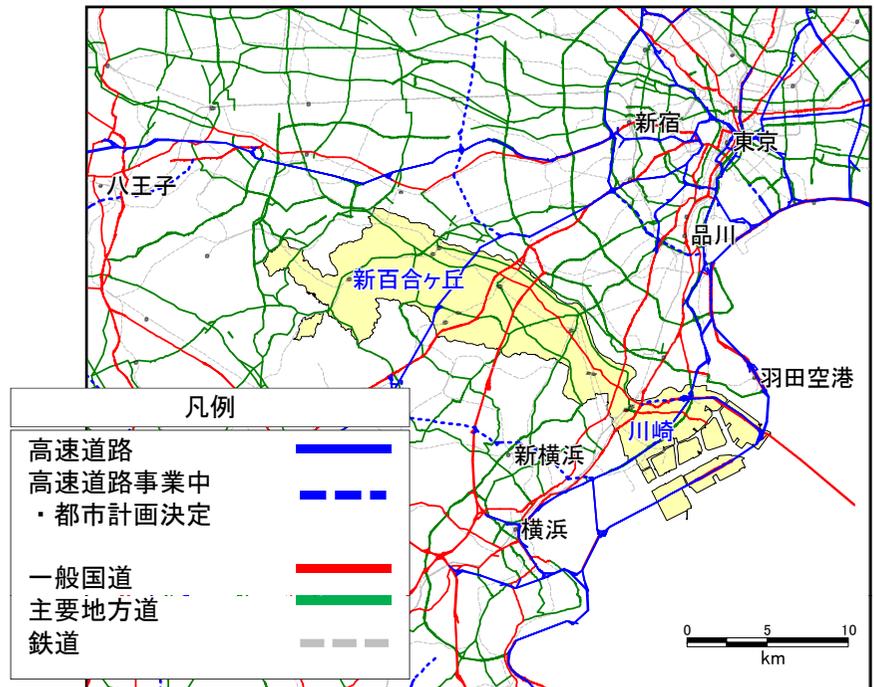


図 本市周辺の道路の状況



図 本市周辺の鉄道の状況

(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。

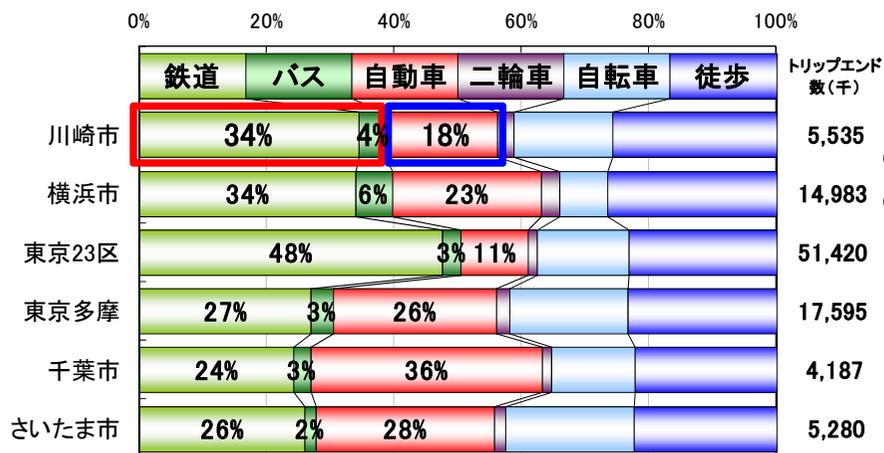


図 代表交通手段分担率（他都市との比較）
(出典) H20PT調査

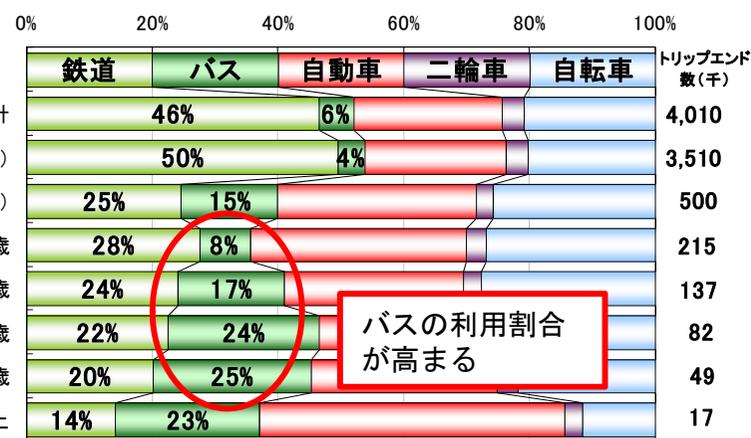


図 高齢者別代表交通手段分担率（徒歩を除く）
(出典) H20PT調査

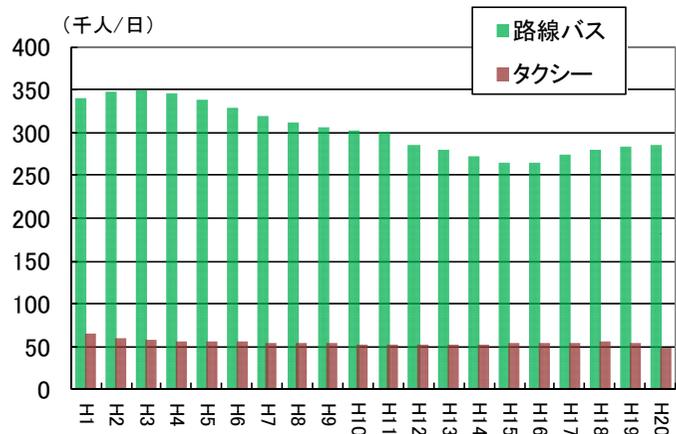


図 川崎市内路線バスとタクシー乗車人員の推移
(出典) 川崎市資料

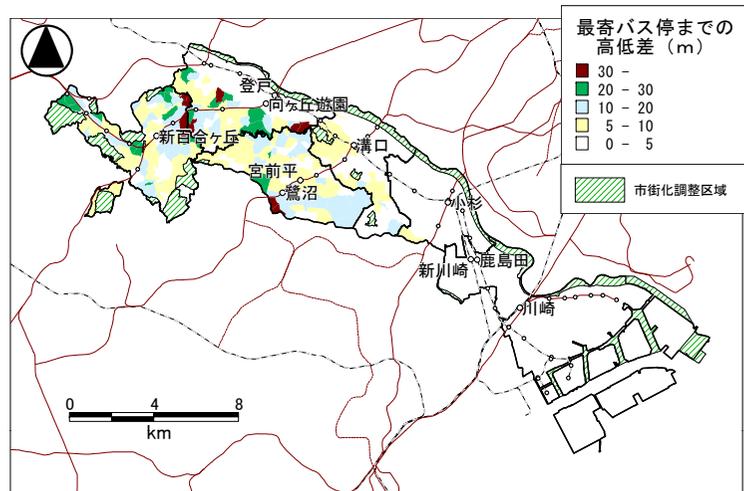
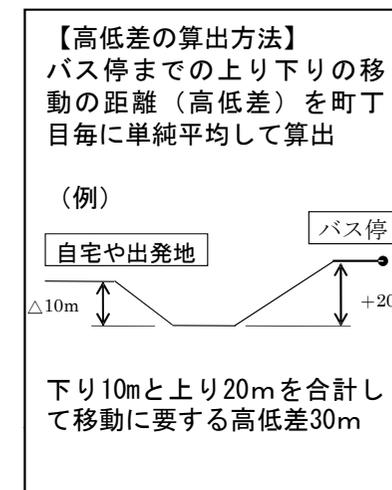


図 バス停から高低差のある地域



- ・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。

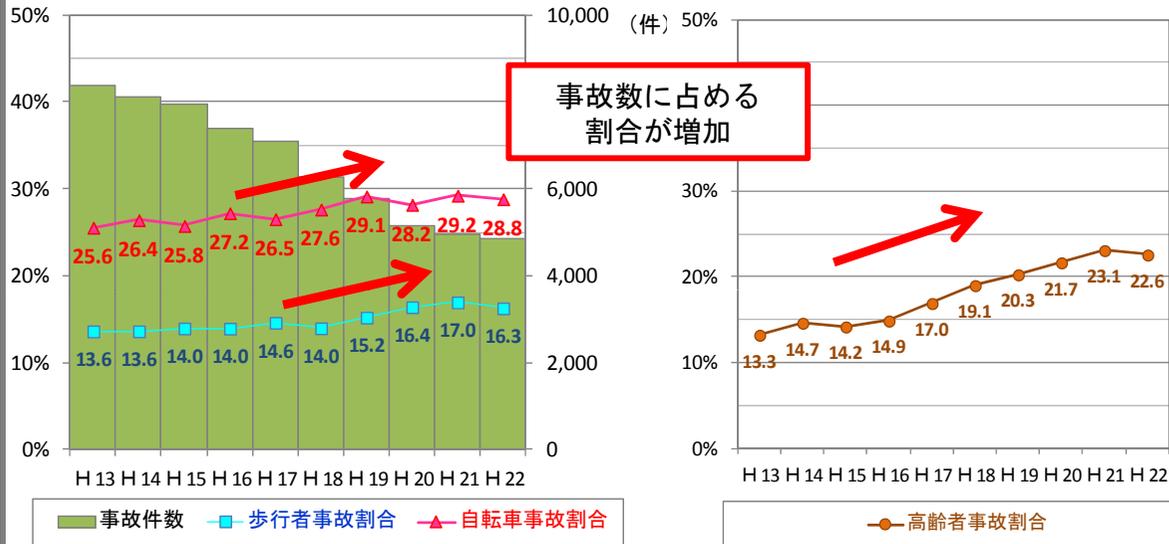


図 市内事故件数および歩行者、自転車、高齢者の事故の割合
(出典) 川崎市資料

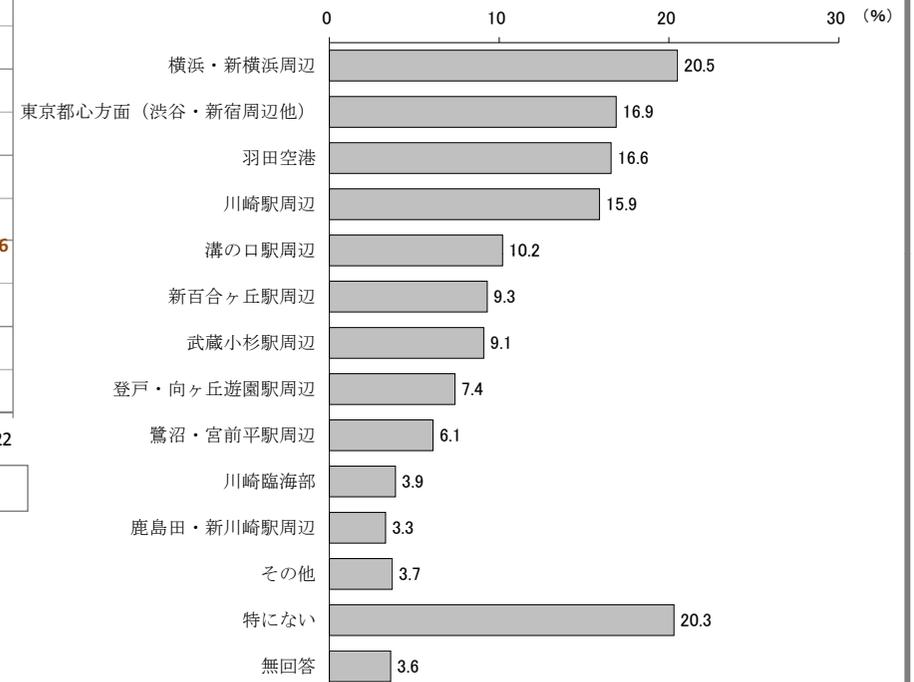


図 今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所
(出典) 平成23年度第2回川崎市民アンケート結果より
(複数回答) n = (1,500)



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。

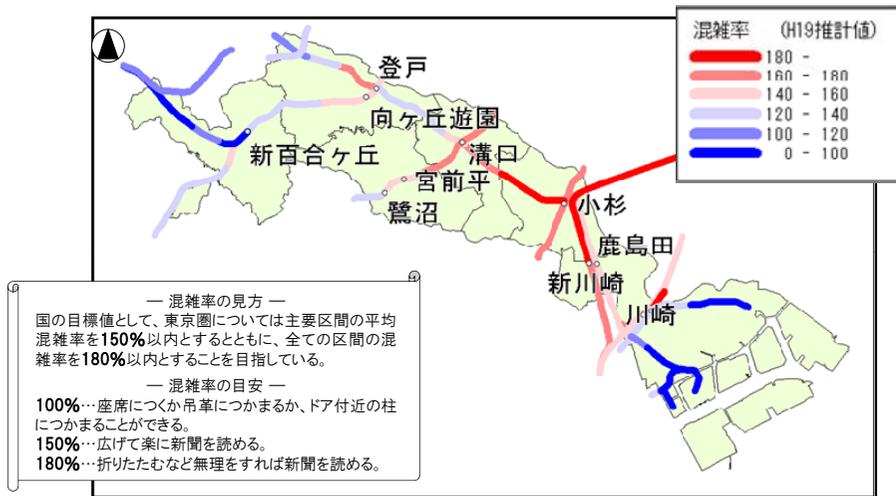


図 川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率 (H19推計値)
 (出典) 大都市交通センサス、都市交通年報より作成

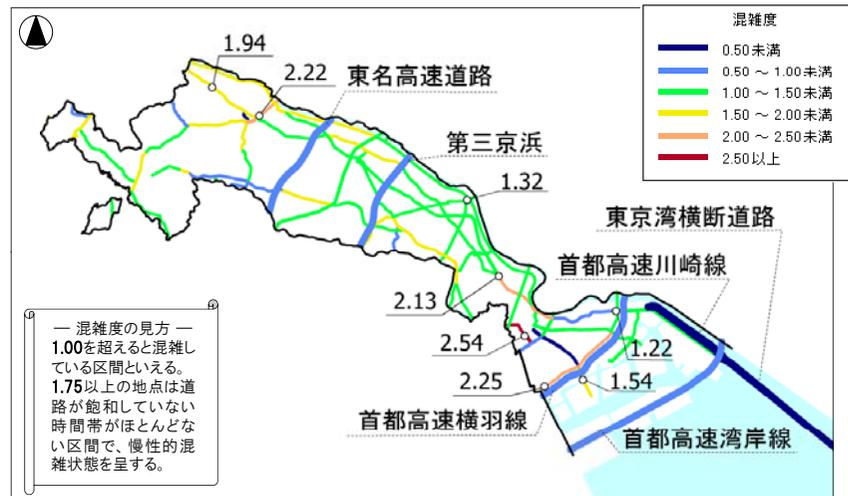


図 川崎市内の道路混雑度 (H17)
 (出典) 道路交通センサスより作成



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。

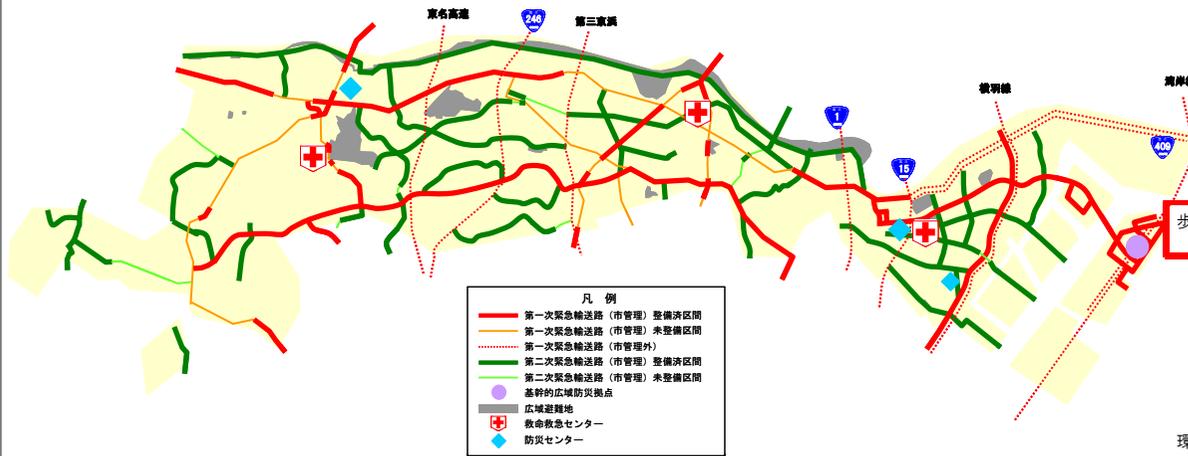


図 緊急輸送路の整備状況
(出典) 川崎市資料



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。

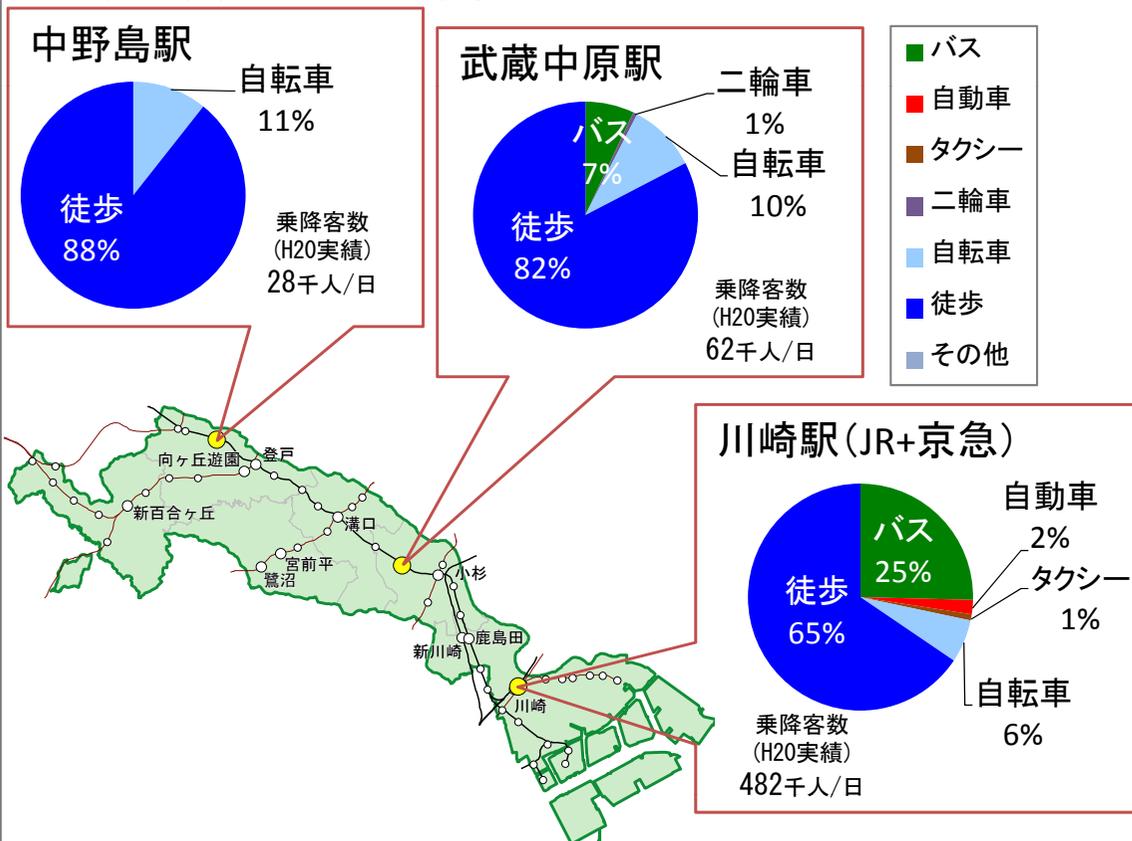


図 駅端末手段分担率 (出典) H20 P T、都市交通年報

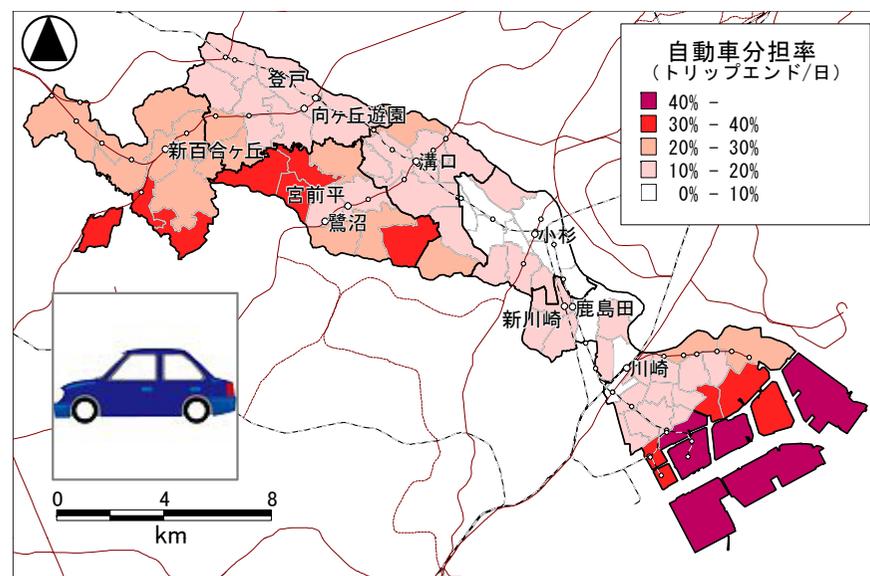


図 地域別自動車分担率 (代表交通手段) (出典) H20 P T 調査

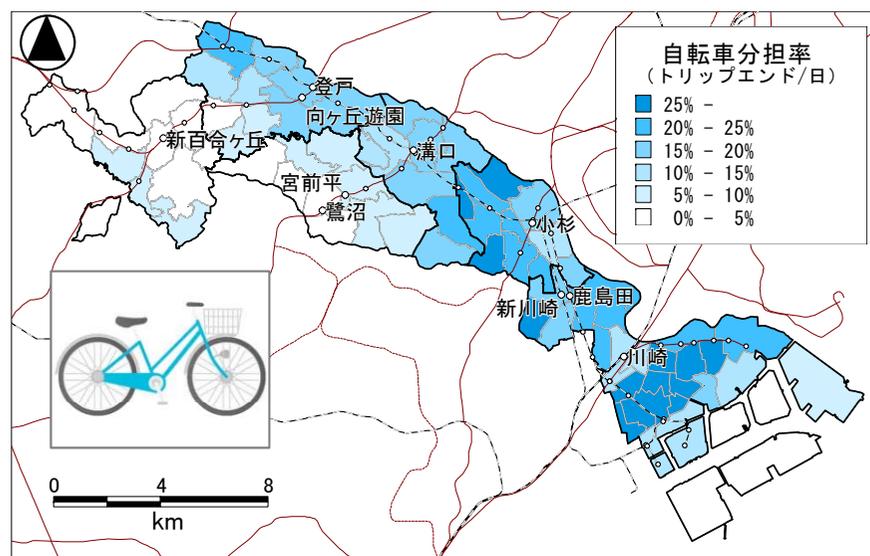


図 地域別自転車分担率 (代表交通手段) (出典) H20 P T 調査

(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。

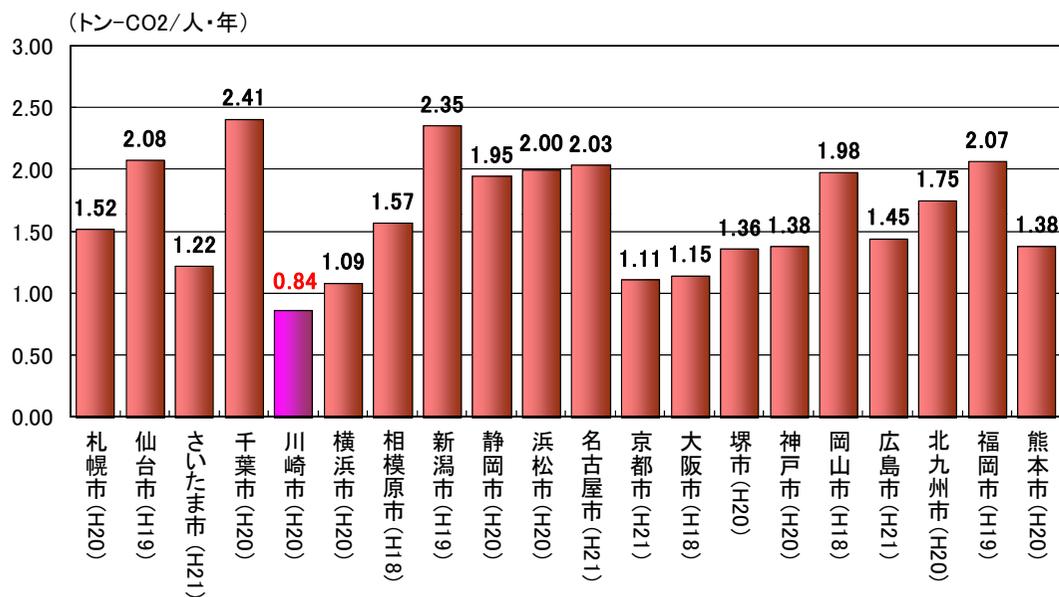


図 運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量の政令市間での比較
(出典) 各自治体HP

※大型車混入率：自動車類交通量に対する大型車（バス、普通貨物車）交通量の割合
※12時間交通量観測区間は昼夜率より換算し、集計した推計値

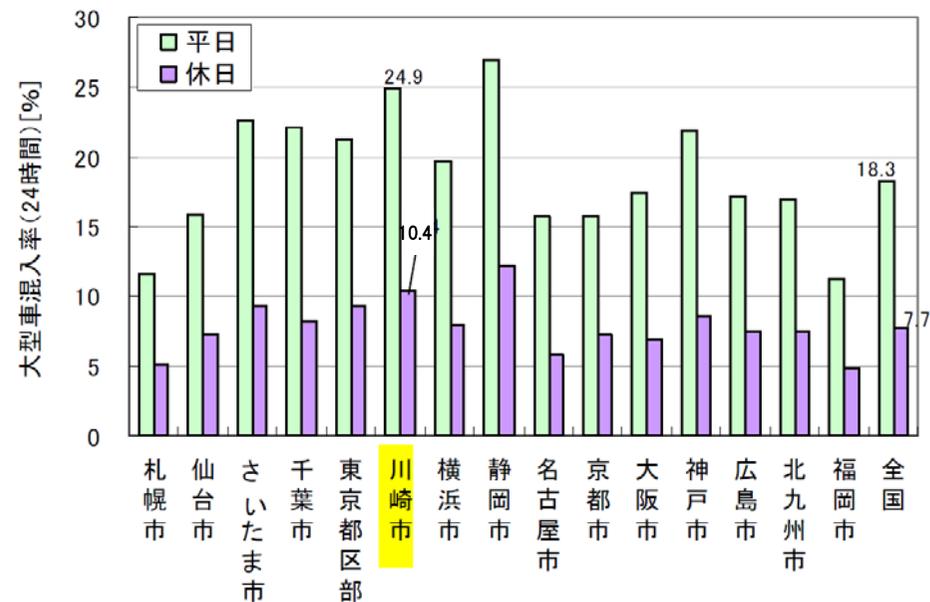


図 大都市別平均大型車混入率
(出典) 平成17年度道路交通センサス
一般交通量調査の概要について (川崎市版)

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リダンダンシー（多重性）の向上が求められている。
- ・ 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。