

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。
- 重点施策は、鉄道、道路及び地域交通に係る取組を横断的、機能的に連携して展開することによって、より高い効果発現を図ります。
- 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。

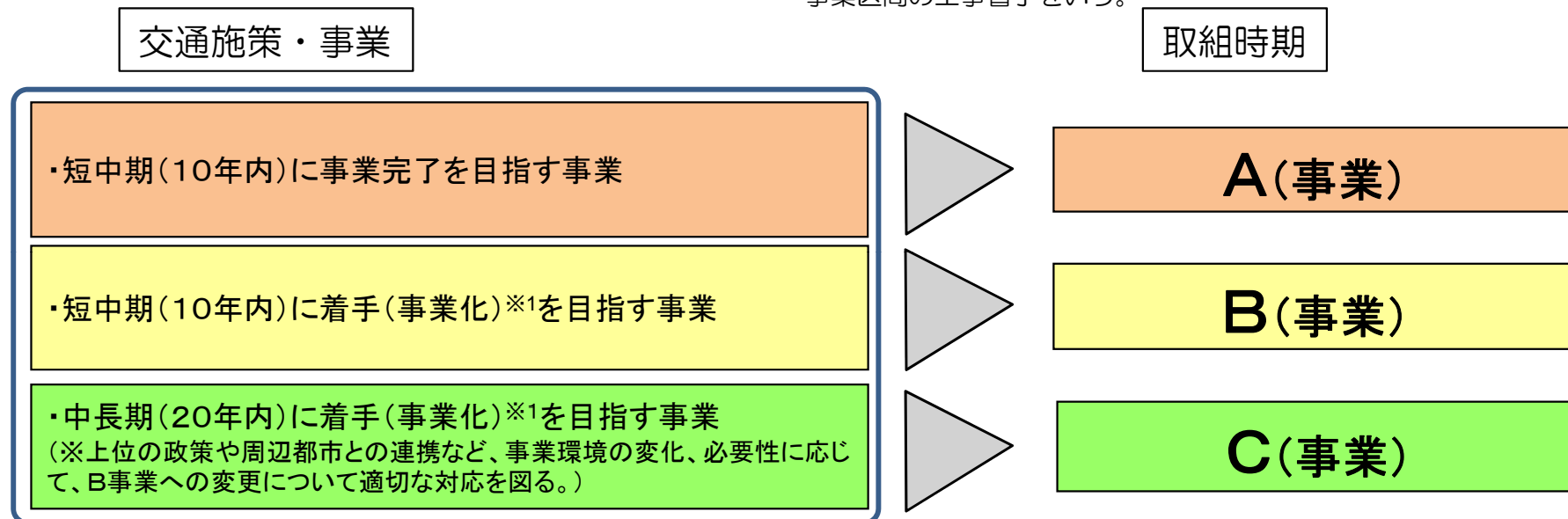
取組時期

各施策または事業については、戦略シナリオをはじめ、各施策・事業の計画熟度や財政負担なども考慮し、概ねの取組時期を定め、計画的な施策・事業展開を図ります。

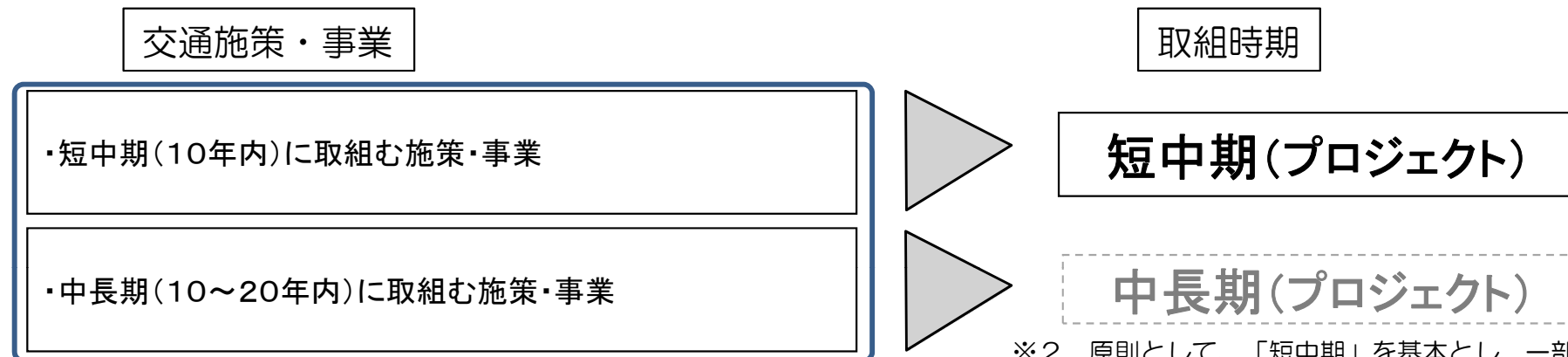
取組時期は、次の区分といたします。

※1 着手（事業化）とは、都市計画事業の認可又はこれに相当する事業化段階（用地取得や工事等に着手する段階）に至ることをいう。ただし、事業化されている京急大師線連続立体交差事業については各事業区間の工事着手をいう。

(1) 鉄道及び道路ネットワーク形成事業



(2) その他施策・事業



※2 原則として、「短中期」を基本とし、一部事業についてのみ「中長期」とする。

(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。

取組の方針

ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ①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、既存鉄道路線の機能強化や道路整備を推進します。
- ②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。

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

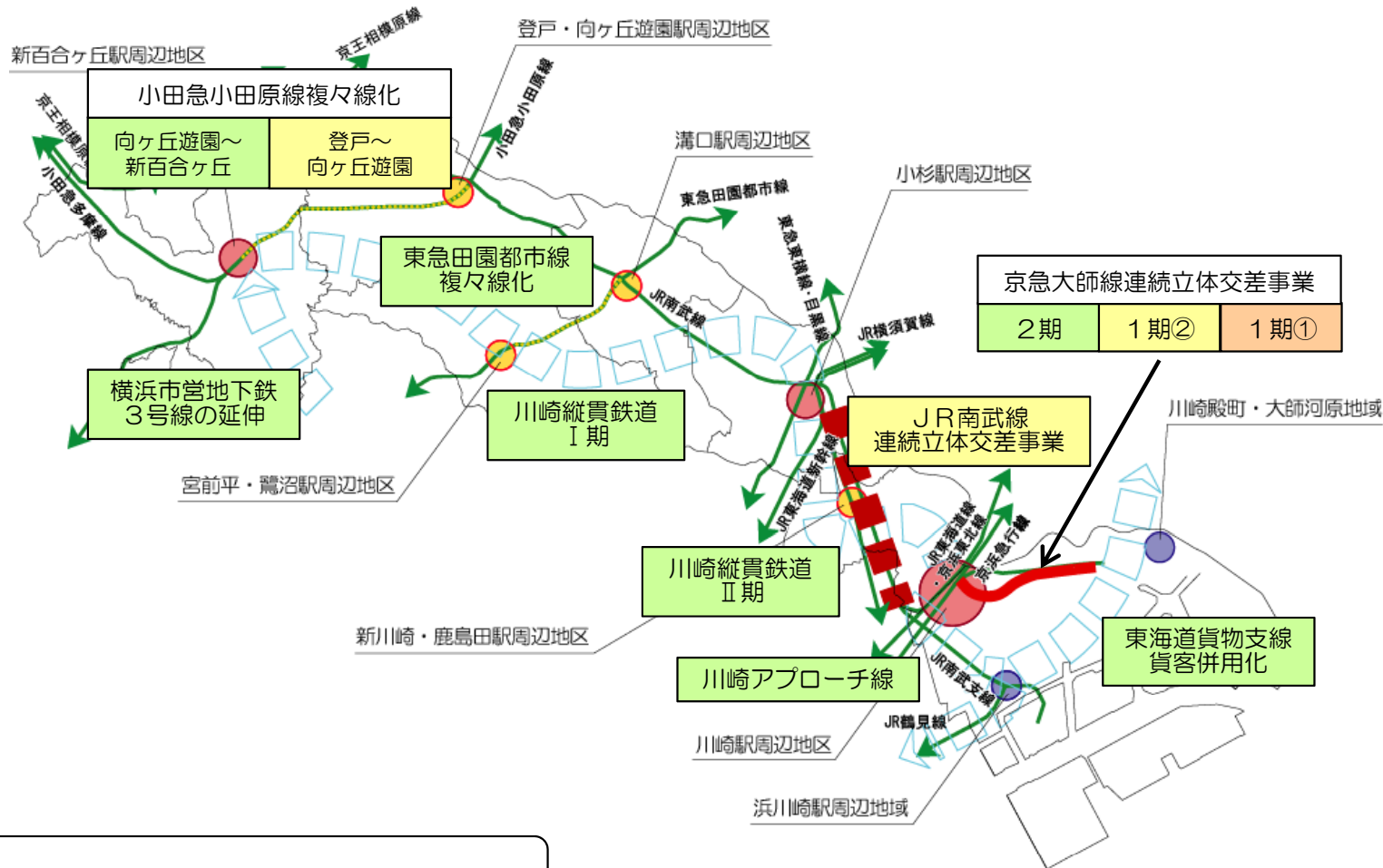
- ①本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面へのアクセス強化に向けて、道路整備を推進します。また、本市拠点から羽田空港へのアクセス強化に向けて、羽田空港と連絡する道路の整備を推進するとともに、ターミナル駅での乗り継ぎ円滑化の取組を推進します。
- ②中長期的には、横浜・新横浜、東京都心方面との一層のアクセス強化に向けて、本市横方向の鉄道路線や道路整備を推進します。また、羽田空港とのアクセス強化に向けて、本市縦方向の鉄道の機能強化や新たな道路整備を推進します。

鉄道ネットワーク形成事業の取組時期

(取組時期)

- A** 短中期
完了事業
- B** 短中期
着手事業
- C** 中長期
着手事業

※C事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、B事業への変更について適切な対応を図る。



事業紹介 南武線連続立体交差事業

連続立体交差事業は、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通の円滑性、安全性等を向上するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業です。

JR南武線においては、これまでに武蔵小杉駅～第三京浜道路交差部間と稲田堤駅～府中本町駅間で事業が実施されており、市内では13箇所の踏切が除却されました。

また、これに合わせて輸送力増強への対応も進めてきました。

現在は、尻手駅～武蔵小杉駅間の事業実施に向けた調査・検討及びJRや横浜市との調整を行っています。

右写真：高架化された区間を走行するJR南武線



道路ネットワーク形成事業の取組時期

(取組時期)

- A** 短中期
完了事業
- B** 短中期
着手事業
- C** 中長期
着手事業

※C事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、B事業への変更について適切な対応を図る。

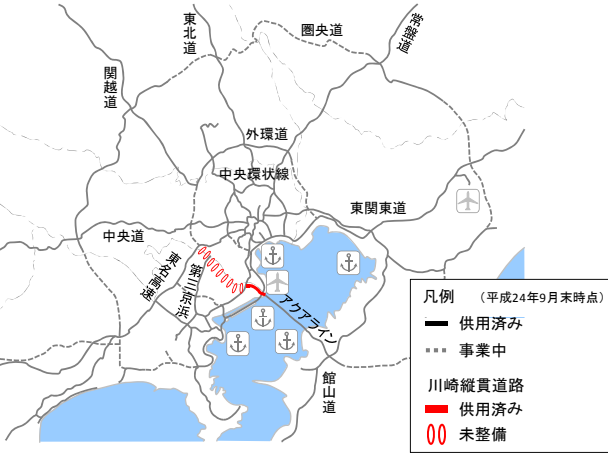


事業紹介 川崎縦貫道路

川崎縦貫道路は、川崎市域を南北（縦断）方向に結び、本市の都市機能の向上を図るとともに、首都圏の広域交通ネットワークを形成する幹線道路として計画され、現在I期区間（浮島～国道15号間）の事業を行っています。

平成22年10月に殿町から大師JCT間が供用開始し、大師JCTから国道15号間についても、工事着手に向けた取り組みを進めています。

II期計画区間（国道15号～東名高速道路方面）については、国等関係機関と連携し、外環道の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を進め、早期具体化に努めています。



一凡例一

- | | | | |
|--|-----------------------|--|-------------------|
| | 広域拠点 | | 連続立体交差化(事業中) |
| | 地域生活拠点 | | 連続立体交差化(計画推進) |
| | 臨海都市拠点 | | 主な幹線道路(完成・概成) |
| | 広域幹線道路(自動車専用道路)(完成) | | 主な幹線道路(事業中及び事業予定) |
| | 広域幹線道路(自動車専用道路)(事業中) | | 主な幹線道路(計画) |
| | 広域幹線道路(自動車専用道路)(計画推進) | | 主な幹線道路(計画推進) |

事業一覧及び各事業の取組み時期について

| 区分 | 事業名称 | 区間 | 取組方針 | | 取組時期 | | |
|----------|---------------|---|--------------------|------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | | | ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 | 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 | A (10年以内に完了を目指す事業) | B (10年以内に着手を目指す事業) | C (20年以内に着手を目指す事業) |
| 連続立体交差事業 | 京急大師線連続立体交差事業 | 1期① (小島新田～東門前) 1期② (東門前～川崎大師) 鈴木町すり付け 2期 (川崎大師～京急川崎) | ○ | ○ | ○1期① | ○1期② | ○2期 |
| | JR南武線連続立体交差事業 | 尻手～武蔵小杉 | ○ | ○ | | ○ | |
| 鉄道事業 | 川崎縦貫鉄道 | I期 (新百合ヶ丘～武蔵小杉) II期 (武蔵小杉～川崎) | ○ | ○ | | | ○I期 ○II期 |
| | 横浜市営地下鉄3号線の延伸 | すすき野付近～新百合ヶ丘 | ○ | ○ | | | ○ |
| | 川崎アプローチ線 | 川崎～浜川崎 | ○ | | | | ○ |
| | 東海道貨物支線貨客併用化 | 桜木町～品川 | ○ | ○ | | | ○ |
| | 小田急小田原線複々線化 | 登戸～向ヶ丘遊園 向ヶ丘遊園～新百合ヶ丘 | ○ | ○ | | ○ | ○ |
| | 東急田園都市線複々線化 | 溝の口～鷺沼 | ○ | ○ | | | ○ |
| | 臨港道路東扇島水江町線 | 東扇島～水江町 | ○ | | ○ | | |
| 道路事業 | 羽田連絡道路 | 殿町～羽田 | ○ | ○ | ○ | | |
| | 川崎縦貫道路 | I期 (大師～富士見) II期 (富士見～東名高速道路) | ○ | ○ | | ○I期 ○II期 | |
| | 国道357号 | 羽田～扇島 | ○ | ○ | | ○ | |
| | その他都市計画道路等 | 道路整備プログラム等に基づき順次決定 | ○ | ○ | 道路整備プログラム等に基づき順次整備 | | |
| | | | | | | | |

関連施策

※C事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、B事業への変更について適切な対応を図る。

| 施策名 | 取組方針 | | 取組時期 | | |
|-----------------|------|---|------|---|---|
| | ア | イ | A | B | C |
| 川崎駅北口自由通路 | | ○ | ○ | | |
| 幅広車両の導入 (JR南武線) | ○ | | ○ | | |
| 列車の長編成化 (JR南武線) | ○ | | | ○ | |
| 臨海部幹線道路の整備 | ○ | | | | ○ |

(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。

取組の方針

ア 安全性の向上（安全・安心な歩行空間づくりの推進）

- ① 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。
- ② 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みを推進します。
- ③ 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。
- ④ 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みを推進します。

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

- ① 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。
- ② 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みを推進します。
- ③ 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。

ウ 災害に強い交通基盤の整備（減災・復旧対策の推進）

- ① 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。
- ② 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みを促進します。
- ③ 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みを促進します。
- ④ 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。

ア 安全性の向上（安全・安心な歩行空間づくりの推進）に関する施策展開の考え方

○地域に身近な交通施策（徒歩、自転車交通など）における役割分担

・本市が目指すコンパクトなまちづくりの実現や高齢化の進行などの環境変化により、歩行者にやさしい交通環境や公共交通の一層の充実が必要となります。

I. 誰もが歩きやすい、安心・安全な歩行環境整備を推進します。

自宅から
駅までの移動
(駅から目的地への移動)

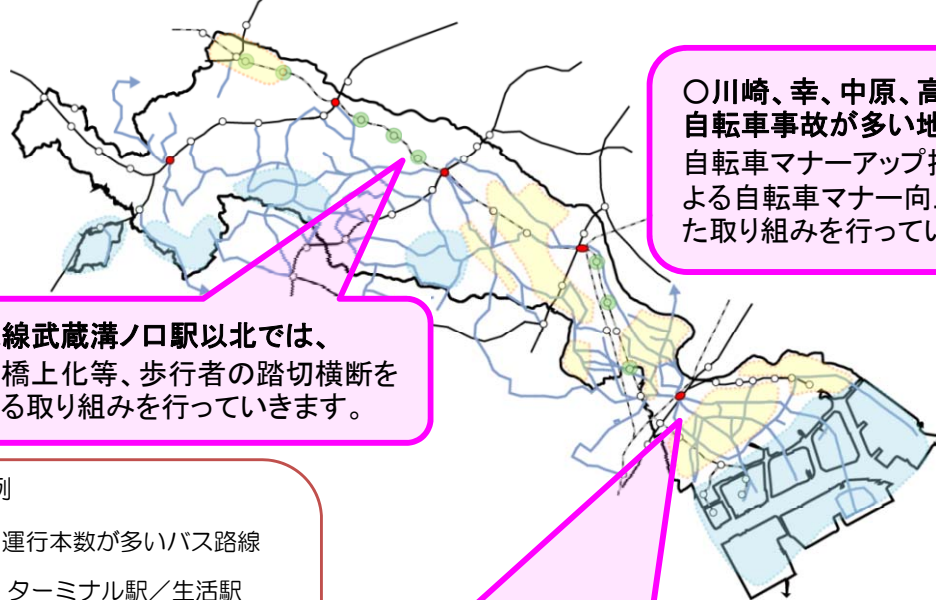
II. 徒歩のほか誰もが利用できる公共交通を主要手段と捉え利用しやすい環境整備(※重点施策3)を推進します。

III. 駅周辺については、駅の特徴や性格に応じ、徒歩や公共交通を優先する空間を設けるなどの取組を進めます。

自転車について、安全利用を推進するとともに、徒歩や公共交通に配慮するなど地域状況を踏まえた環境整備やよりよい連携を目指した取組を推進します。

身近な交通の範囲
(イメージ)

○取り組み地域のイメージ



○南武線武蔵溝ノ口駅以北では、駅舎の橋上化等、歩行者の踏切横断を軽減する取組を行っています。

○川崎、幸、中原、高津等の自転車事故が多い地域では、自転車マナーアップ指導員による自転車マナー向上に向けた取組を行っています。

○自転車によるアクセスの多い駅などで、駅周辺における違法駐輪の削減に向けた取組を行っています。

凡 例

- 運行本数が多いバス路線
- ターミナル駅/生活駅
- 片側改札駅
- 自動車分担率の高い地区
- 自転車分担率の高い地区

①歩行空間の整備や自転車通行環境の整備、放置自転車対策を推進します。

自転車通行環境の整備



写真 自転車道整備事例(市内)

②自転車利用者のルール周知、マナーアップに向けた取組を進めます。



写真 自転車マナーアップ指導員

③橋上駅舎化などにより、踏切横断を軽減する取組を進めます。

JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上



写真 市内橋上駅舎化の事例(鹿島田駅)

◆中長期の取組

④踏切の解消により、歩行者の安全性を高めます。また通過交通が生活道路に流入することを防ぎます。

⇒JR南武線連続立体交差化、京急大師線連続立体交差化、川崎縦貫道路の整備 等

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に関する施策展開の考え方

①誰もが利用しやすい交通環境の創出のために、移動手段のユニバーサル化を進めます。

ユニバーサルデザイン
タクシーの普及

- ・車両導入の促進
- ・乗り場の整備



写真 ユニバーサルデザインタクシー（再掲）
（出典）神奈川県タクシー協会川崎支部

②駅構内、駅周辺のバリアフリー化を推進し歩行経路の安全性向上を図ります。

エレベーター等の整備



写真 川崎駅東西連絡歩道橋のバリアフリー整備
（出典）川崎市HP

③外国人や来街者にもわかりやすくするために、ユニバーサルデザインの概念に基づき、誰もが使いやすい、案内情報を誰もがわかりやすい場所に設置します。

案内情報の充実



写真 川崎駅東口バス乗場案内サイン

ウ 災害に強い交通基盤の整備（減災・復旧対策の推進）に関する施策展開の考え方

①道路施設等の耐震化を進めます。

橋梁の耐震化



写真 橋梁の耐震化工事（再掲）（小倉跨線橋）（左：整備前、右：整備後）
（出典）川崎市資料

②緊急交通路、輸送路の整備と機能確保に向けた取り組みを進めます。

緊急交通路、
輸送路の整備

緊急交通路、
輸送路の啓発



写真 緊急交通路案内板（出典）川崎市資料

③大規模災害時の公共交通への集中を緩和する取り組みを進めます。

大規模災害時の帰宅困難者対策の推進



写真 神奈川県・帰宅困難者対策訓練実施事例
（出典）神奈川県HP

◆中長期の取組

④災害に備え、ネットワークの多重化を進めます。
⇒横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎縦貫鉄道の整備、
国道357号の整備 等

施策一覽

注釈) ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

| 施策名 | 概要（個別事業等） | 取組方針 | | |
|----------------------|--|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| | | ア 安全性の向上（安全・安心な歩行空間づくりの推進） | 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 | ウ 災害に強い交通基盤の整備（減災・復旧対策の推進） |
| 重点施策（２） 短中期プロジェクト | | | | |
| 安全な歩行環境の整備 | 歩道整備、カラー舗装など歩行者の安全性を高める既存道路の改修 | ○ | ○ | |
| 自転車通行環境の整備 | 市役所通り等における歩行者・自転車通行環境の整備 ※自転車通行環境整備方針作成、これに基づく自転車通行帯などの整備 | ○ | | |
| 放置自転車の削減 | 放置自転車禁止区域等における撤去・啓発の強化 駐輪場の利用促進など | ○ | | |
| 自転車交通ルールの普及啓発 | 自転車マナーアップ指導員の導入など | ○ | | |
| 駐車施策の推進 | ※荷さばき対策推進計画の策定 ※駐車場附置義務条例の改正 | ○ | | |
| JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上 | 稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅の橋上駅舎化など | ○ | ○ | |
| 駅周辺におけるバリアフリー化 | バリアフリー基本構想等に基づく整備推進及びその拡充 | ○ | ○ | |
| 駅構内のバリアフリー化 | ホームドア等の転落防止策の推進 | ○ | ○ | |
| ノンステップバスの導入促進 | 車両の導入、導入への助成 | | ○ | |
| ※ユニバーサルデザインタクシーの普及 | 車両の導入、導入への助成、乗り場の整備 | | ○ | |
| ターミナル駅などにおける案内情報の充実 | ※川崎駅東西自由通路広告付案内板整備（災害情報、音声付） ※バスロケーションシステムを活用した駅周辺、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築 運行情報の充実 | | ○ | ○ |
| 道路橋りょうの耐震化 | 道路橋りょうの倒壊や落橋を防止する耐震対策の推進 | | | ○ |
| 鉄道施設の耐震化 | 駅舎等の耐震対策の推進 | | | ○ |
| 道路の無電柱化 | 「川崎市無電柱化整備基本方針」に基づく整備推進 | ○ | ○ | ○ |
| 緊急交通路、輸送路の整備、機能確保 | 緊急交通路、輸送路の整備推進 緊急交通路、輸送路の啓発 沿道建築物の耐震化 | | | ○ |
| 災害時における帰宅困難者対策の推進 | 帰宅困難者等対策協議会の設置運営など | | | ○ |

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

| 事業名称 | 効果 | 取組時期 | | | 取組方針 | | |
|---------------------|-----------------------------|------|---|---|------|---|---|
| | | A | B | C | ア | イ | ウ |
| 京急大師線連続立体交差事業 1期①・② | 踏切解消による歩行者の安全性向上 | ○ | ○ | | ○ | | |
| 京急大師線連続立体交差事業 2期 | 踏切解消による歩行者の安全性向上 | | | ○ | ○ | | |
| JR南武線連続立体交差事業 | 踏切解消による歩行者の安全性向上 | | ○ | | ○ | | |
| 川崎縦貫鉄道Ⅰ期・Ⅱ期 | 災害時に備えたネットワークの多重化 | | | ○ | | | ○ |
| 横浜市営地下鉄3号線の延伸 | 災害時に備えたネットワークの多重化 | | | ○ | | | ○ |
| 臨港道路東扇島水江町線 | 災害時に備えたネットワークの多重化 | ○ | | | | | ○ |
| 国道357号 | 災害時に備えたネットワークの多重化 | | ○ | | | | ○ |
| 川崎縦貫道路Ⅰ期・Ⅱ期 | 災害時に備えたネットワークの多重化、通過交通の流入防止 | | ○ | | ○ | | ○ |

(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。

取組の方針

ア 公共交通へのアクセス向上

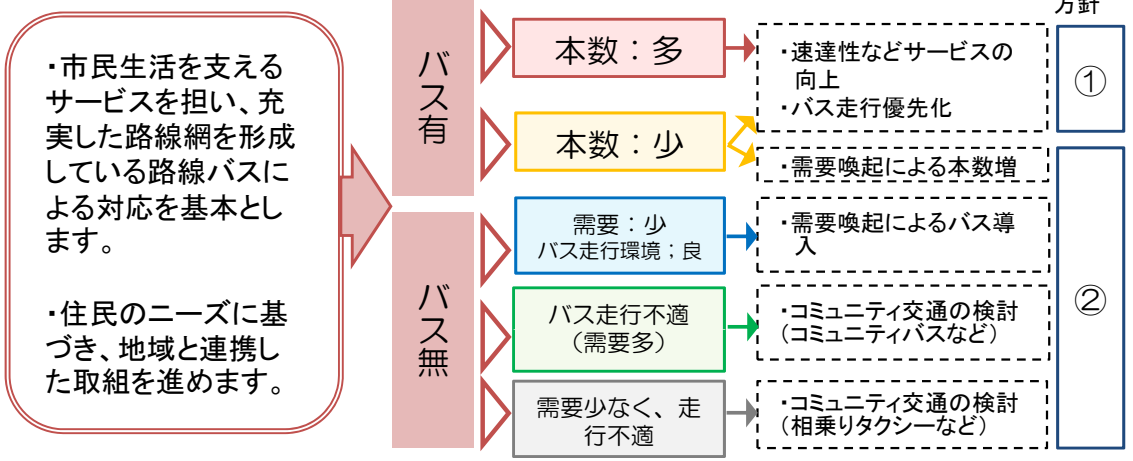
- ①駅までの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じ、都市計画道路の整備などバスの走行環境の改善への取組を推進します。
- ②道路基盤の状況や地域住民の取り組み状況などの地域の特性やニーズに応じ、駅やバス停へのアクセスの改善に向けた検討を進めるとともに住民主体の交通改善に向けた取組等への支援を推進します。
- ③中長期的には、新たな鉄道等の整備により、公共交通へのアクセスを向上させる取組を推進します。

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

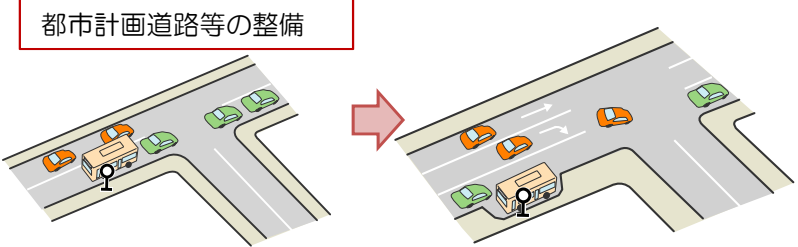
- ①駅のアクセス数や利用者等の規模を踏まえ、アクセス性、回遊性、乗継利便性の向上などの交通結節機能の強化や交通集中による混雑を緩和するため、自由通路や駅前広場等の整備、駐輪場の効率的な運用を推進します。
- ②複数の路線が乗り入れるターミナル駅などにおいては、バスやタクシー、自転車など様々な交通がアクセスすることから、それらの乗り継ぎの更なる円滑化、利便性の向上に向け、駅前広場等の整備、案内情報等の充実を推進します。
- ③鉄道により地域が分断され、駅へのアクセス性や結節機能の向上を図るべき駅において、駅を橋上駅舎化し、駅へのアクセス性の向上を推進します。
- ④路線バスの運行案内等の情報提供の充実、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。
- ⑤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。

ア 公共交通へのアクセス向上に関する施策展開の考え方

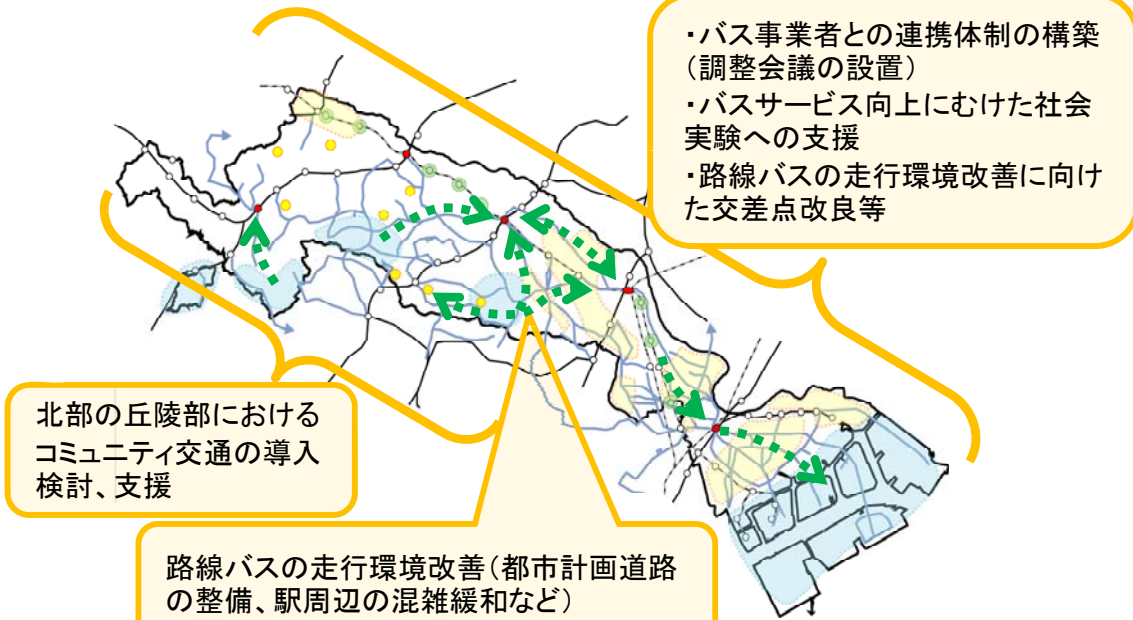
○施策展開の基本方針



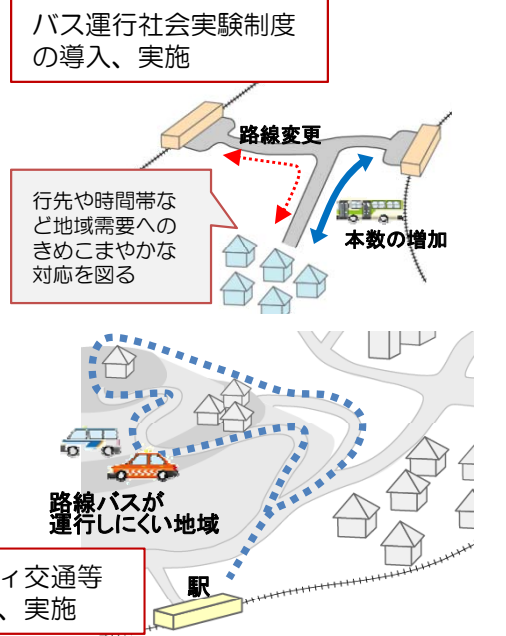
①道路整備による右折帯設置やバスベイの設置等、また、無秩序な路上荷さばきを抑制すること等により、路線バスの走行環境を改善し駅へのアクセス向上を図ります。



○取組み地域のイメージ

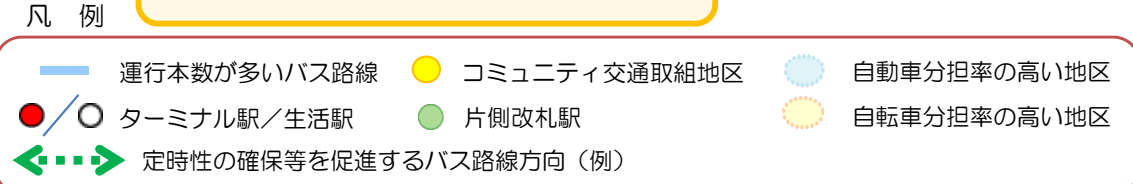


②社会実験への支援等により、バスサービスの向上を図ります。バスが運行しにくい地域における住民主体の交通環境改善の取組を支援します。



◆中長期の取組

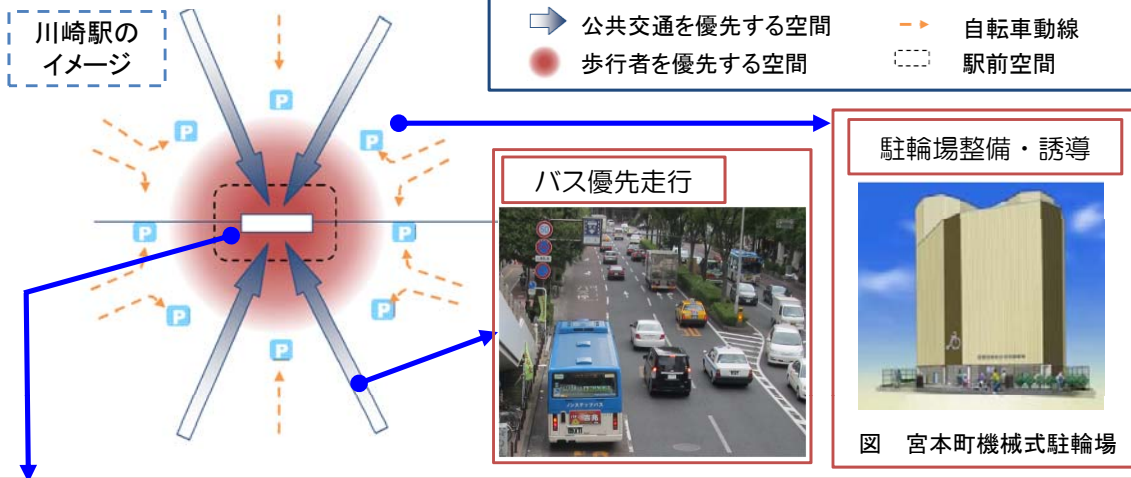
③鉄道路線の新規整備等により公共交通へのアクセス改善を図ります。
⇒横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎縦貫鉄道の整備 等



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に関する施策展開の考え方

①自由通路や駅前広場等の整備、駐輪場の効率的な運用により、乗継等の交通結節機能の強化や交通集中による混雑緩和に取組みます。

ターミナル駅での交通機能(例)



自由通路等の整備



図 川崎駅北口自由通路の整備

駅前広場の整備



写真 川崎駅東口駅前広場

押し歩きの実施



図 川崎駅東口押し歩きエリア

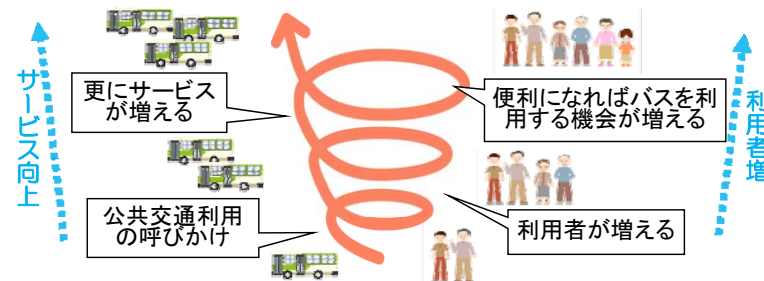
③橋上駅舎化等により地域分断や踏切混雑が解消し、駅へのアクセス性が向上します。

JR南武線
武蔵溝ノロ以北の
駅アクセス向上



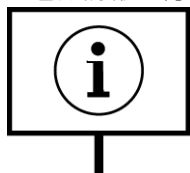
写真 市内橋上駅舎化の事例(鹿島田駅)

④路線バスサービスの維持、向上に向けて、利用促進を図り、公共交通を共に支えていく環境を作ります。



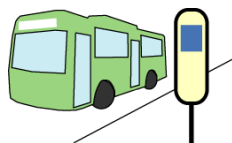
②本市拠点地域で複数路線が乗り入れる駅については、利便性に優れた交通結節機能の整備に向け、案内情報等の充実を推進します。

運行情報の総合案内

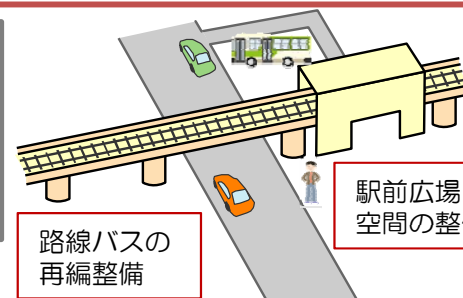


運行案内の整備

バスロケーションシステムの活用



⑤JR南武線連続立体交差化と連携し、駅アクセスの向上を図ります。



施策一覽

注釈) ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

| 施策名 | 概要（個別事業等） | 取組方針 | |
|--------------------------|--|----------------|-------------------------------|
| | | ア 公共交通へのアクセス向上 | イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通利用促進 |
| 重点施策（3） 短中期プロジェクト | | | |
| 都市計画道路等の整備 | 走行環境の改善に向けた交差点改良（信号処理変更含む）、バスベイの設置など | ○ | ○ |
| バス優先レーンの機能確保 | バス優先レーン上の駐停車対策の推進 | ○ | ○ |
| バス事業者との連携体制の強化 | ※調整会議の設置 | ○ | |
| ※バス運行社会実験制度の導入、実施 | 既存路線の運行回数増などによるサービス向上 | ○ | |
| コミュニティ交通等の導入検討・支援 | 地域住民の取組支援 ※「地域交通の手引き」の改訂 | ○ | |
| 駅前広場の整備 | 溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等 | ○ | ○ |
| 自由通路、連絡通路の整備 | 川崎駅北口自由通路、向ヶ丘遊園連絡通路、鹿島田こ線歩道橋 | ○ | ○ |
| 駐輪場の効率的な運用 | 駐輪場の適正運用 | | ○ |
| ターミナル駅などにおける案内情報の充実（再掲） | ※川崎駅東西自由通路広告付案内板整備（災害情報、音声付） ※バスロケーションシステムを活用した駅周辺、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築 運行情報の充実 | | ○ |
| JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（再掲） | 稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅の橋上駅舎化など | ○ | ○ |
| 公共交通利用の喚起施策の推進 | ※駅周辺商業施設や事業者との連携による各種キャンペーン等の利用喚起・PR策の推進 | | ○ |
| 連続立体交差化と連携した地域交通網の整備 | バス路線等の見直しや駅前空間の整備 | ○ | ○ |
| 駐車施策の推進（再掲） | ※荷さばき対策推進計画の策定 ※駐車場附置義務条例の改正 | ○ | ○ |

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

| 事業名称 | 効果 | 取組時期 | | | 取組方針 | |
|--------------------|--------------|------|---|---|------|---|
| | | A | B | C | ア | イ |
| 京急大師線連続立体交差事業1期①・② | 交通遮断、地域分断の解消 | ○ | ○ | | | ○ |
| 京急大師線連続立体交差事業2期 | 交通遮断、地域分断の解消 | | | ○ | | ○ |
| JR南武線連続立体交差事業 | 交通遮断、地域分断の解消 | | ○ | | | ○ |
| 横浜市営地下鉄3号線の延伸 | 公共交通へのアクセス改善 | | | ○ | ○ | |
| 川崎縦貫鉄道Ⅰ期・Ⅱ期 | 公共交通へのアクセス改善 | | | ○ | ○ | |

(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。

取組の方針

ア 環境に配慮した交通体系の構築

- ①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。
- ②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。
- ③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。

イ 公共交通車両の低炭素化

- ①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。
- ②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。

ウ 自動車の低炭素化

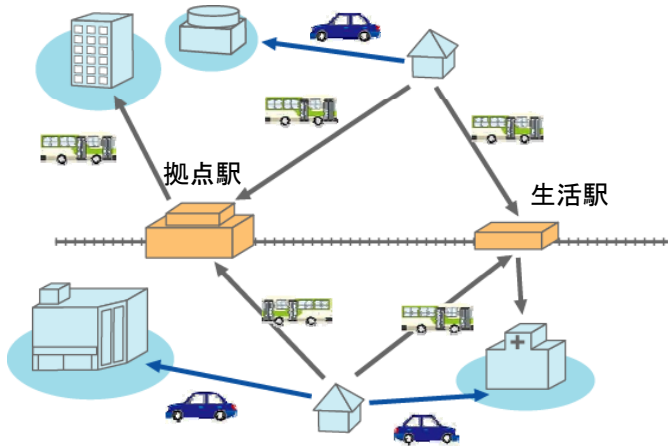
- ・電気自動車等の次世代自動車の導入やその利用を促進するための環境整備を推進します。

ア 環境に配慮した交通体系の構築に関する施策展開の考え方

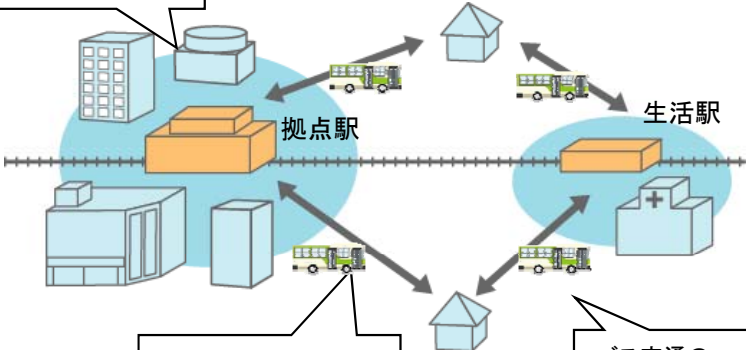
コンパクト化の基本概念

- ・公共公益施設など様々な都市機能を拠点駅や駅に集約
- ・バスなどの公共交通による駅アクセス性を向上

- ・利便性の向上
- ・交通の低炭素化



・駅周辺の道路混雑の緩和

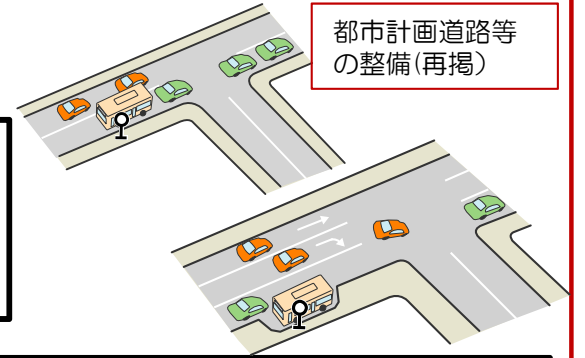


マイカー利用から公共交通への転換

バス交通の利便性向上

①バスの走行環境の改善やバス停までのアクセス向上

道路整備による右折帯の設置やバスベイの設置等により、路線バスの走行環境を改善し、駅へのアクセス性を高めることで、自家用車から公共交通利用への転換を促進していきます。



都市計画道路等の整備(再掲)

社会実験への支援等により既存の路線バスサービスの向上に取り組むとともに、コミュニティ交通等の導入検討・支援などバスが運行しにくい地域における住民主体の交通環境改善の取り組みを支援するなどにより駅へのアクセス性を高めます。

②道路の渋滞対策及び環境負荷軽減に配慮した自動車利用の普及

市内幹線道路における渋滞の発生状況を把握した上で、交差点改良などの渋滞の改善を進めていきます。

自動車の利用について、モビリティマネジメントの展開などにより、利用の削減を促すと共に、利用する場合でも、環境に配慮した利用を促す、エコドライブの普及促進や環境ロードプライシングの実施促進などを進めていきます。

通常運転とエコドライブを比べると・・・



ディーゼルトラック (大型) の場合

ガソリン乗用車の場合

出典: 川崎市資料

◆中長期の取組

③鉄道路線の新規整備等により公共交通利用をさらに促すほか、新たな道路整備や連続立体交差化等により自動車交通流の円滑化を進めます。
⇒横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎縦貫道路の整備、JR南武線連続立体交差化、京急大師線連続立体交差化等

イ 公共交通車両の低炭素化に関する 施策展開の考え方

①公共交通車両への電気自動車等の導入促進

バスやタクシーなどの公共交通車両において、低炭素化を推進する電気自動車など導入を支援していきます。

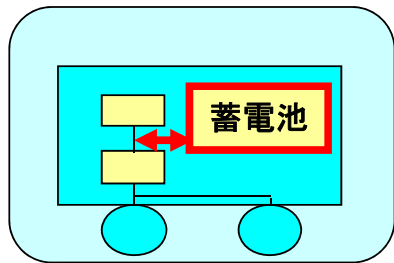


写真 EVタクシー
(出典)神奈川県タクシー協会川崎支部

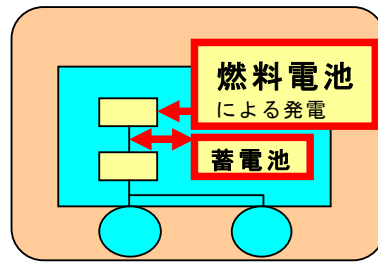
電気バス導入事例：墨田区内循環バス

②新技術導入に向けた研究の促進

新たな鉄道やバスへの導入に向けて、燃料電池や蓄電池などの新技術に関するモニタリングを進めていきます。



蓄電池システム
(外部電力と蓄電池とのハイブリッド)



燃料電池システム
(燃料電池と蓄電池とのハイブリッド)

動力システムイメージ図

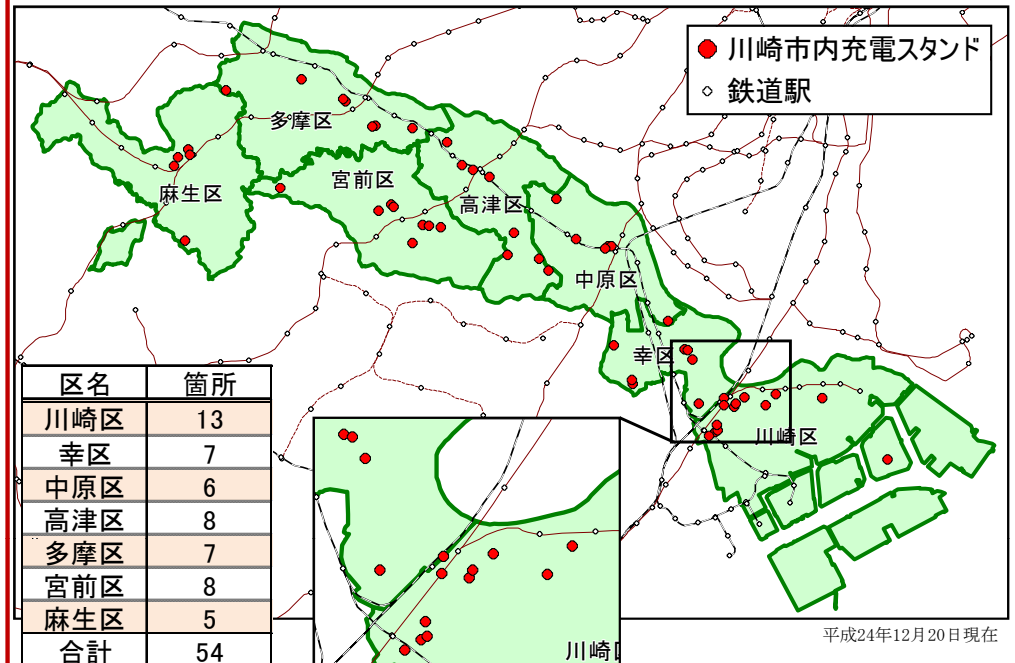
ウ 自動車の低炭素化に関する施策展開の考え方

・次世代自動車の導入促進や周辺環境の整備推進

電気自動車等の次世代自動車への転換を促すため、導入に向けて支援していくと共に、充電スタンドの設置を支援していきます。



写真 充電スタンド



施策一覧

注釈) ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

| 施策名 | 概要（個別事業等） | 取組方針 | | |
|-----------------------------|--|------------------|---------------|------------|
| | | ア 環境に配慮した交通体系の構築 | イ 公共交通車両の低炭素化 | ウ 自動車の低炭素化 |
| 重点施策（４） 短中期プロジェクト | | | | |
| 都市計画道路等の整備（再掲） | 走行環境の改善に向けた交差点改良(信号処理変更含む)、バスベイの設置など | ○ | | |
| 駅前広場の整備（再掲） | 溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等 | ○ | | |
| 緊急渋滞対策 | 交差点改良等による渋滞の改善 | ○ | | |
| 環境ロードプライシングの実施 | 首都高速道路湾岸線誘導の推進 | ○ | | |
| エコドライブ普及促進 | エコドライブ宣言の普及拡大 | ○ | | |
| マイカー通勤の削減 | 臨海部企業への要請等のモビリティマネジメントの展開 | ○ | | |
| 駐車施策の推進（再掲） | ※荷さばき対策推進計画の策定 ※駐車場附置義務条例の改正 | ○ | | |
| 公共交通における次世代自動車の導入推進及び普及促進 | ※電気バス等の導入に向けた検討・調整の実施 EVタクシー等の導入に向けた周知活動の実施など | | ○ | ○ |
| 鉄道整備における新技術導入の検討 | 燃料電池車両等の新技術の導入検討 | | ○ | |
| 電気自動車等の次世代自動車の普及促進及び環境整備の推進 | 電気自動車導入及び充電スタンドへの助成など | | | ○ |
| ※カーシェアリングの普及促進 | カーシェアリング導入方策の検討 | ○ | | ○ |

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

| 事業名称 | 効果 | 取組時期 | | | 取組方針 | | |
|---------------------|-----------|------|---|---|------|---|---|
| | | A | B | C | ア | イ | ウ |
| 京急大師線連続立体交差事業 1期①・② | 渋滞緩和 | ○ | ○ | | ○ | | |
| 京急大師線連続立体交差事業 2期 | 渋滞緩和 | | | ○ | ○ | | |
| JR南武線連続立体交差事業 | 渋滞緩和 | | ○ | | ○ | | |
| 横浜市営地下鉄3号線の延伸 | 公共交通の利用促進 | | | ○ | ○ | | |
| 川崎縦貫鉄道 I期・II期 | 公共交通の利用促進 | | | ○ | ○ | ○ | |
| 川崎縦貫道路 I期・II期 | 渋滞緩和 | | ○ | | ○ | | |

(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。

取組の方針

- 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、将来の土地利用転換を見据え、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。

● 臨海部の交通環境の整備に関する施策展開の考え方

羽田空港へのアクセスの強化（羽田空港を核とした拠点形成）

○羽田連絡道路の整備

臨海部から羽田空港へのアクセス強化に向けて、キングスカイフロント（殿町3丁目地区）と羽田空港を結ぶ連絡道路の整備を推進します。



○臨海部と羽田空港を結ぶバス路線等の整備

臨海部と羽田空港の近接性を活かすために、羽田連絡道路等を活用することにより、臨海部拠点等と羽田空港を結ぶバス路線の開設等を促進します。

臨海部交通ネットワークの強化

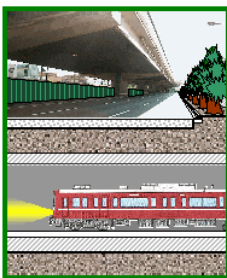
○臨港道路東扇島水江町線の整備

東扇島地区などの臨海部拠点の形成や防災機能強化などを図るため、東扇島と後背部を結び、臨海部の交通ネットワークを強化する臨港道路東扇島水江町線の整備を推進します。



○京急大師線の連続立体交差化

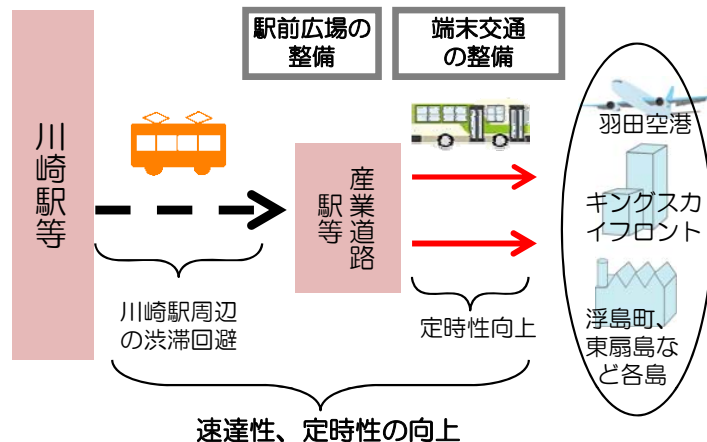
踏切を解消し、産業道路や国道409号線などの広域幹線道路の渋滞緩和を図ると共に、川崎駅など周辺拠点と臨海部を結ぶ鉄道機能の強化を図るため、京浜急行大師線の連続立体交差化を推進します。



臨海部各地へのアクセス性の向上

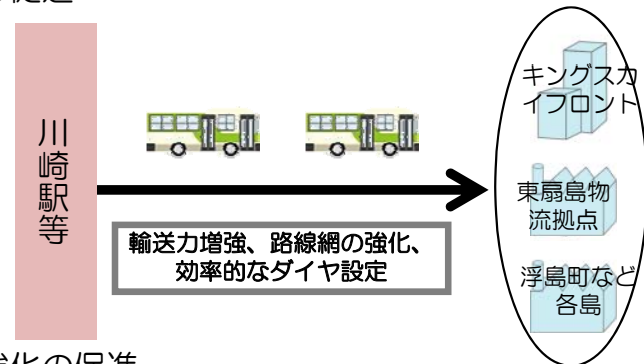
○臨海部最寄駅における駅前広場及びフィーダー（端末）交通整備の推進

臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、臨海部最寄の産業道路駅等に駅前広場と併せ、バスなどの端末交通の整備を推進します。



○バス交通の機能強化の促進

臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、川崎駅や横浜駅からのバス交通機能強化（輸送力の増強、路線網の強化等）を促進します。



○JR南武支線の機能強化の促進

臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、JR南武支線の利用促進を図るとともに、輸送力の強化を促進します。

○環境負荷軽減に配慮した自動車利用の促進

公共交通の利便性向上を図ることによる公共交通利用促進や環境ロードプライシングなどにより、道路混雑緩和や環境負荷軽減に配慮した自動車利用を促進します。

● 臨海部の交通環境の整備に関する施策展開の考え方



施策一覽

注釈) ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

| 施策名 | 概要（個別事業等） | 取組方針 |
|----------------------|--------------------------------|---------------|
| 重点施策（5） 短中期プロジェクト | | ● 臨海部の交通環境の整備 |
| 駅前広場の整備（再掲） | 産業道路、川崎大師等 | ○ |
| ※ バス交通の機能強化 | 輸送力増強 バス路線網の強化 効率的なダイヤ設定 | ○ |
| ※ フィーダー交通の検討・実施 | 臨海部最寄鉄道駅→バス バス→バス 自転車→バス | ○ |
| ※ 既存鉄道の機能強化 | JR南武支線（浜川崎線）の輸送力増強 | ○ |
| 環境ロードプライシングの実施（再掲） | 首都高速道路湾岸線誘導の推進 | ○ |
| マイカー通勤の削減（再掲） | 臨海部企業への要請等のモビリティマネジメントの展開 | ○ |
| ※ 臨海部交通機能強化に向けた方策検討 | 交通機能の強化に向けた検討 | ○ |

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

| 事業名称 | 区間 | 取組時期 | | | 取組方針 ● 臨海部の交通環境の整備 |
|---------------|---|------|---|---|-----------------------|
| | | A | B | C | |
| 京急大師線連続立体交差事業 | 1期①：（小島新田～東門前） 1期②：（東門前～川崎大師）鈴木町すり付け | ○ | ○ | | ○ |
| 京急大師線連続立体交差事業 | 2期：（川崎大師～京急川崎） | | | ○ | ○ |
| 川崎アプローチ線 | 川崎～浜川崎 | | | ○ | ○ |
| 東海道貨物支線貨客併用化 | 桜木町～品川 | | | ○ | ○ |
| 臨港道路東扇島水江町線 | 東扇島～水江町 | ○ | | | ○ |
| 羽田連絡道路 | 殿町～羽田 | ○ | | | ○ |
| 川崎縦貫道路 | I期：（大師～富士見） II期：（富士見～東名高速道路） | | ○ | | ○ |
| 国道357号 | 羽田～扇島 | | ○ | | ○ |
| 臨海部幹線道路（関連施策） | | | | ○ | ○ |

鉄道及び道路ネットワーク形成事業による目標水準の達成状況

鉄道及び道路ネットワーク形成事業のC事業については、重点施策に示す取組時期に基づき事業展開を図っても、事業完了が計画期間を超える場合も想定されますので、参考として、「A、B事業が完了したとき」及び「C事業まで完了したとき」の推計データ等から想定できる目標水準の達成状況を次表に示しています。

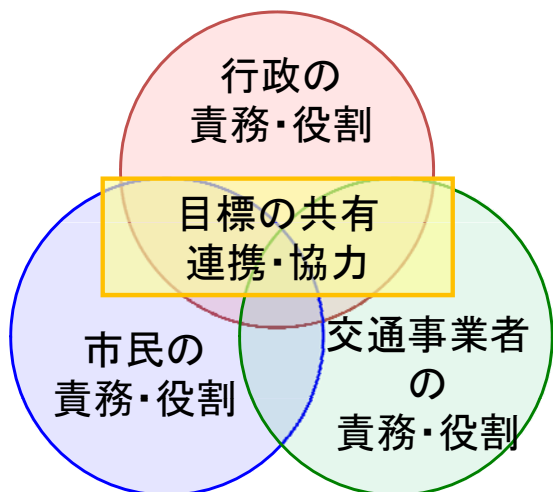
指標によってはA、B事業の完了により達成又はほぼ達成すると想定しています。A、B事業に引き続きC事業の実現を図るとともに、その他施策・事業を展開することで、市民・交通事業者・行政等の連携・協力により全ての目標水準の達成を目指します。 ※A,B事業には、平成23年3月策定の道路整備プログラムに位置付けられている都市計画道路を含む。

***:具体的に想定値を示すことが難しいもの

| 目標 | 目標水準(詳細は27~30ページ参照) 指標 | 現況値 | 目標値 | A、B事業が完了したとき (想定値) | C事業まで完了したとき (想定値) | |
|-----------------|------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|-----------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 目標① | ●広域拠点間の所要時間の短縮 | 自動車利用による本市広域拠点間平均所要時間 | 約45分(H17) | 25%以上短縮 | 約24%短縮(約34分) | 約24%短縮(約34分) |
| | ●新幹線駅まで45分圏域の拡大 | 公共交通利用による市域の新幹線駅45分圏域カバー率 | 約62%(H24) | 90%以上 | 約83% | 約91% |
| | ●羽田空港までの所要時間の短縮 | 公共交通・自動車利用による本市拠点から羽田空港までの平均所要時間 | 約44分 (鉄道:H24、自動車:H17) | 20%以上短縮 | 約14%短縮(約38分) | 約20%短縮(約35分) |
| | ●臨海部の移動圏域の拡大 | 自動車利用による臨海部拠点60分圏域拡大率 | 約1,900km ² (H17) | 30%以上拡大 | 約29%拡大 (約2,400km ²) | 約29%拡大 (約2,400km ²) |
| 目標② | ●駅へのバスの所要時間の短縮 | バス平均所要時間 | 約15分(H20) | 10%以上短縮 | 約7%短縮(約14分) | 約11%短縮(約13分) |
| | ●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上) | 高齢者外出率 | 約69%(H20) | 現況以上 | *** | *** |
| | ●交通事故件数の減少 | 人口あたりの交通事故件数の低さ | 大都市1位(H22) | 大都市1位 | *** | *** |
| | ●鉄道混雑率の改善 | 180%超区間 | 約8.5km(H19) | 解消 | 約3.7km | 約1.8km |
| | | 150%超区間 | 約30.6km(H19) | 減少 | 約17.0km | 約11.6km |
| | ●踏切を横断する交通量の削減 | 歩行者ボトルネック踏切通行者数 | 約20万人(H22) | 約8万人 | 約8万人 | 約8万人 |
| 自動車ボトルネック踏切通行台数 | | 約13万台(H22) | 約2万台 | 約5万台 | 約2万台 | |
| 目標③ | ●緊急輸送路整備率の向上 | 緊急輸送路整備率 | 約81%(H21) | 100% | 約90% | 100% |
| | ●道路橋りよの耐震化 | 道路橋りよの耐震化率 | 約59%(H21) | 100% | 100% | 100% |
| | ●広域防災拠点のアクセスルートの多重化 | 東扇島広域防災拠点へのアクセスルート数 | 3ルート(H24) | 6ルート | 6ルート | 6ルート |
| 目標④ | ●交通環境が改善されたと思う人の割合の増加 | 市民アンケート調査 | — | 増加 | *** | *** |
| | ●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)【再掲】 | 高齢者外出率 | 約69%(H20) | 現況以上 | *** | *** |
| | ●駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】 | バス平均所要時間 | 約15分(H20) | 10%以上短縮 | 約7%短縮(約14分) | 約11%短縮(約13分) |
| | ●公共交通利用割合の維持向上【再掲】 | 鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率 | 約39%(H20) | 40%以上 | 約39% | 約40% |
| 目標⑤ | ●公共交通利用割合の維持向上 | 鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率 | 約39%(H20) | 40%以上 | 約39% | 約40% |
| | ●次世代自動車の普及向上 | 次世代自動車普及率(川崎市内保有台数シェア) | 約2.9% | 普及率の向上 | *** | *** |
| | ●CO2排出量の削減 | 鉄道(旅客)・自動車CO2排出量 | 約110万t(H17) | 現況(H17)より削減 | *** | *** |

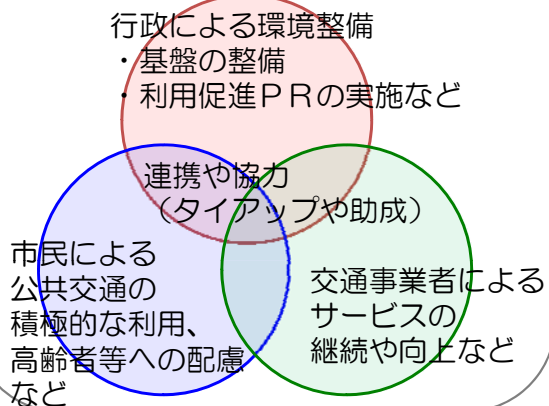
12 行政、交通事業者、市民の責務・役割

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り支えられています。この総合都市交通計画を推進し、安全、円滑、快適な交通環境を実現していくためには、各主体がそれぞれの責任と役割分担のもと、目標を共有し、連携しながら力を合わせて取り組むことが必要です。



※市民には、川崎市に暮らす人々をはじめ、市内に通勤、通学する人たち、市内の事業者や市内で市民活動を行う団体などを含みます。

(役割例) 公共交通の維持・向上



<行政の責務>

川崎市は、市民に係る交通の機能の確保、向上が将来にわたり円滑に図られることを目指し、他の主体や国、周辺自治体等と連携、協力を図りながら、まちづくりや環境、福祉分野等における交通に関連する様々な施策と連携して、交通の施策を推進する責務があります。

<川崎市の役割>

川崎市においては、本計画に示す交通政策の理念や目標について各主体での共有化を図り、国等と連携し道路などの基盤整備や交通環境整備を進めるとともに、各主体が行う取組について、必要な支援を行い主体間の連携強化などを図りながら、目標の実現に向けて施策を推進します。

<交通事業者の責務>

交通事業者は公共交通を担う主体として、交通政策の目標の実現に向け、積極的な協力に努めるとともに、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等に努めるなど、主体的な取組みを推進する責務があります。

<交通事業者の役割>

交通事業者は交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを安定的に提供し、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等交通環境の向上に主体的に取組むとともに他の主体の取組みへの積極的な協力が求められます。

<市民の責務>

市民は、交通政策の目標実現に向けた積極的な協力や交通ルールの遵守等自ら取組むことができる交通環境の向上への主体的な取組みに努める必要があります。

<市民の役割>

市民は、本計画に示す交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを楽しむだけでなく公共交通を支え、環境負荷の軽減や交通の安全・安心を確保するため交通環境の向上に努めます。また、地域団体、NPOなどによる交通環境の向上に関する主体的な施策の推進や他の主体との連携・協力により目標の実現に向けた積極的な取組みが期待されます。

13 計画の進行管理

本計画の策定後、各施策・事業の進行状況を把握していきます。概ね3年毎には評価指標による達成状況の評価を行い、短・中期施策を中心に計画の見直しを行います。また、概ね10年後を目途に、中・長期施策を含め、全体的な計画の見直しを行います。

- 本計画の策定後には、目標水準を基に下記のPDCAサイクルによって、計画の進行管理を行っていきます。
- 本計画に示す施策・事業の進捗状況を毎年把握するとともに、関連データの収集などにより動向を把握します。
- 概ね3年毎に、目標水準の達成状況や各事業の成果指標を評価し、方向性や施策の取組方針などを確認することで、必要に応じて、短中期施策を中心に施策の追加や事業内容の変更を行っていきます。
- 上記の評価では、できるかぎり地域別に評価することで、地域特性に応じた的確な施策展開に活かしていきます。
- 10年後を目途に、中長期施策を含め、計画全体の見直しを行います。見直しにおいては、本計画における中長期的な取組が10年後には短中期の取組となることから、さらに先を見据えた計画とし、目標年次も見直すこととなります。
- また、概ね10年後の達成評価以外にも、本市総合計画における実行計画期間との整合を軸に、最新の交通実態調査データなどを活用しながら、目標水準の達成状況等を確認し、必要に応じて見直しを図ります。

