

1 交通需要・都市構造

(1) 交通需要の現状

市外との交流は拡大しており、川崎市の特性を生かした周辺都市との連携・協調が重要（川崎市を通過するトリップは13%増、市内と市外の移動は10%増加）
市内間の交流はほぼ横這い

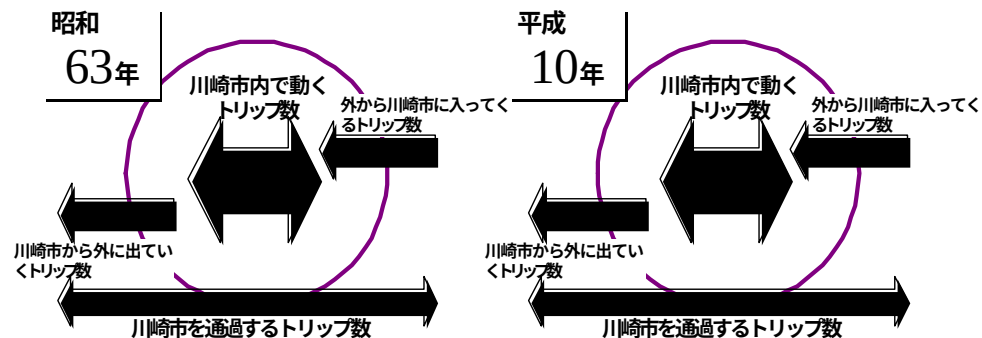


図 内々・内外・通過交通量

注) 平成10年、昭和63年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

麻生区や多摩区でトリップ数が10%以上伸びている一方、市中心部の川崎区や隣接する幸区で減少傾向

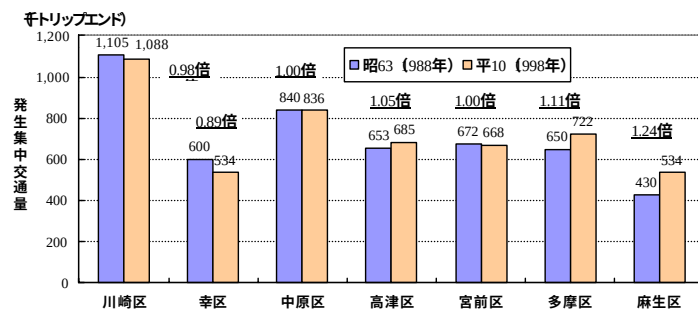


図 発生集中交通量（昭63、平10）

注) 平成10年、昭和63年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

自動車の利用率は川崎北部が高く、特に麻生区や宮前区で30%を上回っている

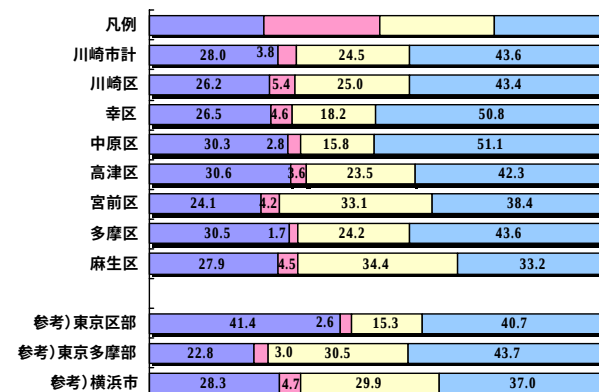


図 代表交通手段分担率（区別：平10）

注) 平成10年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

自動車交通の分担率は増加傾向（S63→H10で22.8%→24.5%）

特に、高齢者の自動車交通需要の増加（S63→H10で9.8%→18.8%に増加）

一方、高齢者にとってバスは重要な交通手段（高齢者9.1%、非高齢者3.3%）

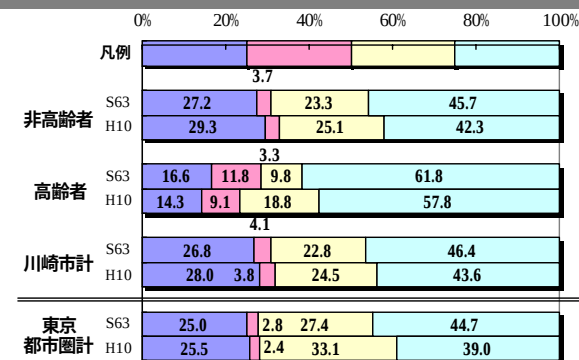


図 手段別構成比（高齢者・非高齢者）

注1) 平成10年、昭和63年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

2) 高齢者は65歳以上とした。

(2) 都市構造

(将来の動向について)

① 総人口の見通し

平成 12 年に 125 万人であった川崎市の総人口は、平成 17 年には 133 万人、平成 22 年には 138 万人まで増加することが見込まれる。その後は、平成 27 年に 139 万人まで増加した後、ゆるやかに減少していくものと予想される。

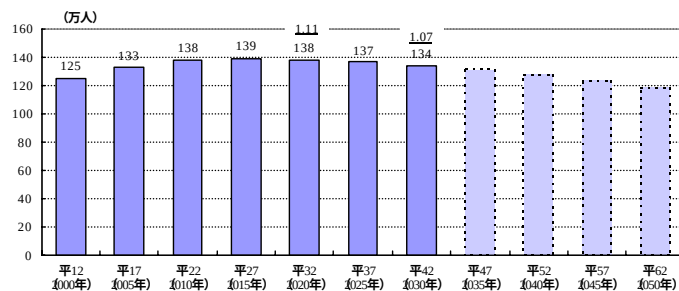


図 総人口の見通し

② 年齢別人口の見通し

平成 12 年の川崎市の年齢 3 区分別の人口比率は、年少人口(0～14 歳)が 13.7%、生産年齢人口(15～64 歳)が 74.0%、老年人口(65 歳以上)が 12.4%である。今後は、年少人口及び生産年齢人口が減少傾向にある一方で、高齢者の人口が増加し、平成 42 年には、年少人口が 9.8%、生産年齢人口が 61.8%、老年人口が 28.4%となる見込みである。

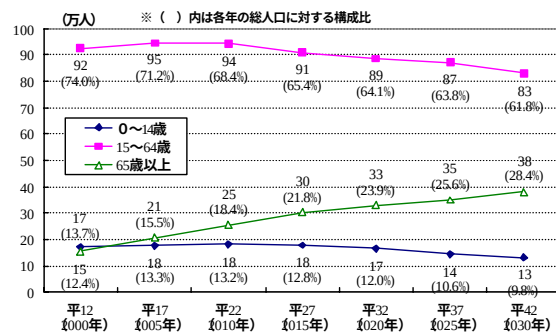


図 年齢別人口の見通し

③ 就業人口の見通し

就業率は、近年の動向を踏まえ、性別年齢階層別に将来値を設定した。平成 32 年で約 74 万人、平成 42 年で約 70 万人と見込む。

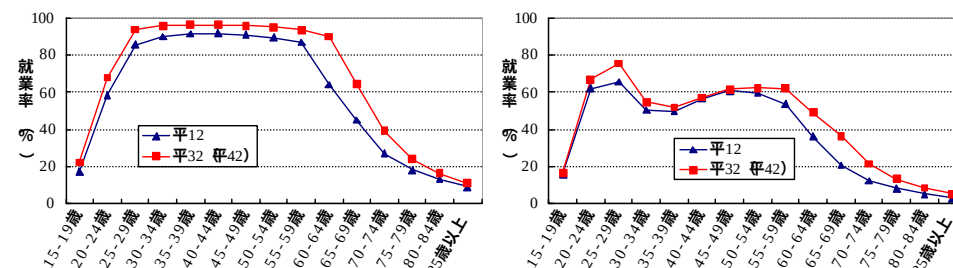


図 将来就業率の設定結果

表 就業人口の見込み

	平12 1000年	平32 1020年	平42 1030年
就業人口(万人)	64.9	73.8	69.9

④ 免許保有人口の見通し

免許保有率は、近年の動向を踏まえ、性別年齢階層別に将来値を設定した。平成 32 年で約 78 万人、平成 42 年で約 75 万人と見込む。

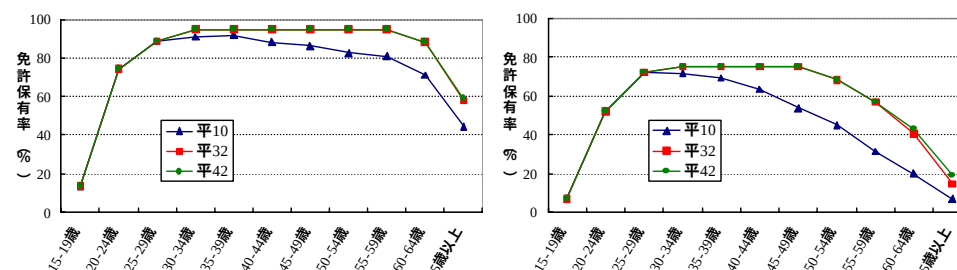


図 将来免許保有率の設定結果

表 免許保有人口の見込み

	平12 1000年	平32 1020年	平42 1030年
免許保有人口(万人)	63.3	78.2	75.2

（高齢社会の進展）

高齢社会の進展に伴う生活拠点への依存度の増大

川崎市の高齢者の交通手段の割合を見ると、比較的短トリップの徒歩・自転車・バスの合計が66%になっており、非高齢者（42%）の約1.5倍となっている

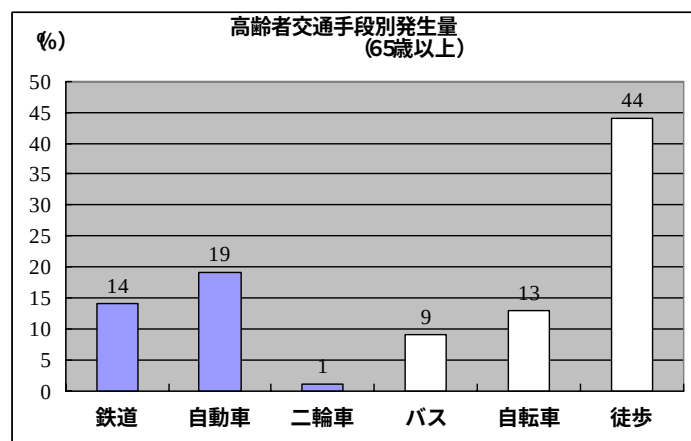
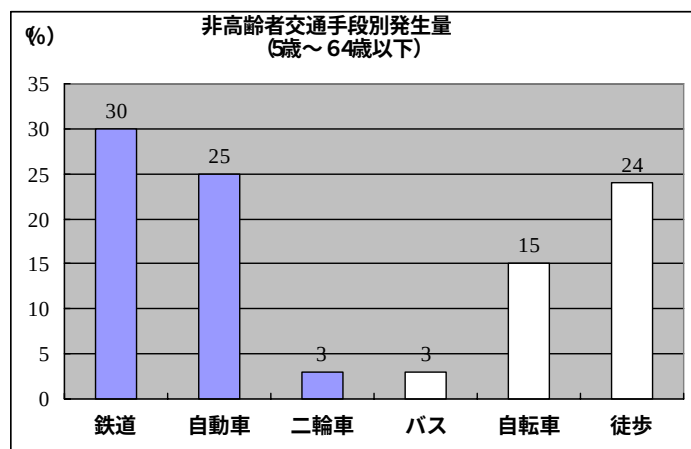


図 川崎市の対象年齢別交通手段別発生量の割合

（平成10年パーソントリップ調査より）

川崎市の高齢者の目的別交通量を見ると、私事の割合（全外出中の私事の割合）が38%であり、非高齢者（15%）の約2倍となっており、日常の買い物等による外出が多くなっている

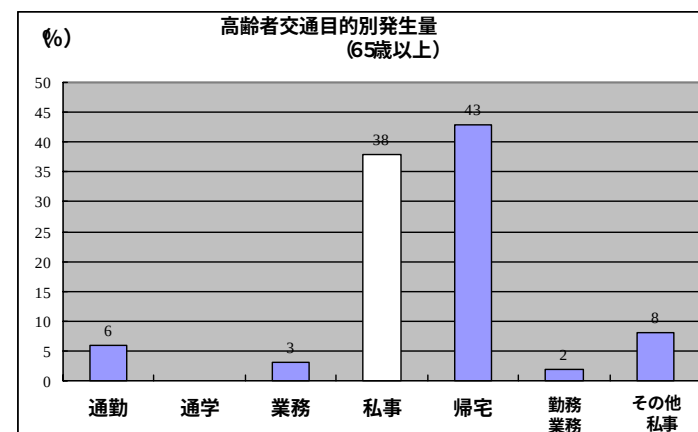
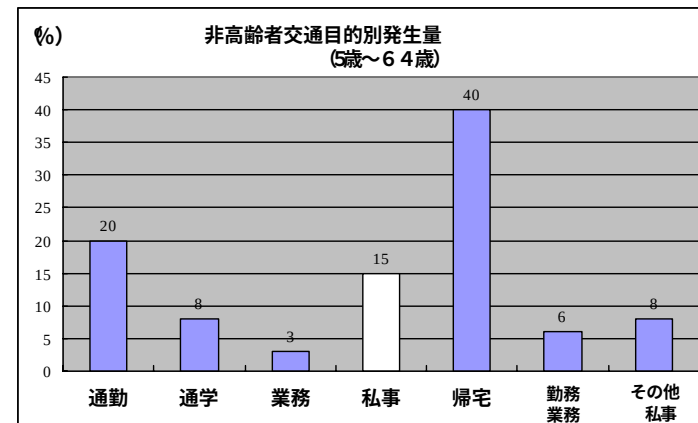


図 川崎市の対象年齢別交通目的別発生量の割合

（平成10年パーソントリップ調査より）

2. 交通体系

[1] 市域レベルの交通

(1) 道路

都市計画道路の進捗率は59%（政令市平均 65%）
隣接都市と比べると、東京都区部とほぼ同じ、横浜市に比べるとやや進んでいる

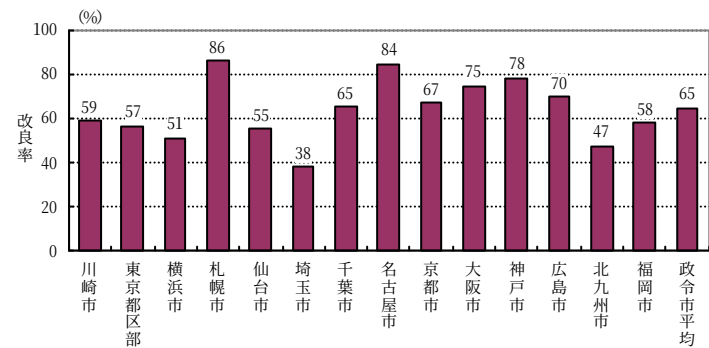


図 都市計画道路の道路状況（政令市比較：平 14）

注）平成 14 年「都市計画年報」に基づき作成。

川崎市内の自動車交通は、内々交通は約 3 割に過ぎず、内外交通が約 3 割、通過交通も 3 割を占めている

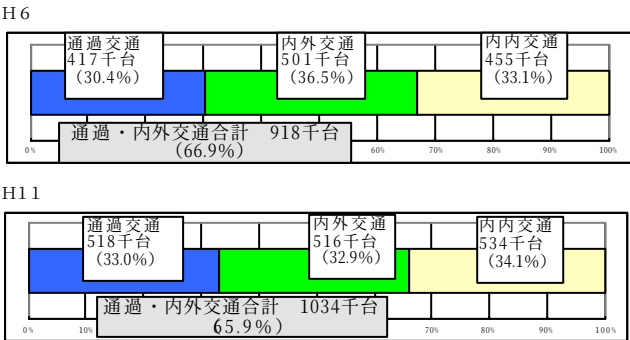


図 川崎市内の自動車交通の状況（平 6、平 11）

注）平成 6 年、平成 11 年「道路交通センサス」に基づき交通量配分した結果。

都市計画道路の整備状況



事業進捗率50%未満の都市計画道路(都市計画決定後30年経過)						(単位:㎡)
	路線名	幅員	計画延長	整備延長	進捗率	備考
1(1)	池田浅田線	25	2,110	0	0	都市計画決定 S21.8.26
2(2)	東京丸子横浜線	25	3,250	1,604	49	" S21.8.26
3(3)	清ノ口線	25	220	0	0	" S39.9.1
4(4)	宮内新横浜線	22	4,300	1,799	42	" S28.9.30
5	中瀬線	20	750	0	0	" S21.8.26
6(5)	世田谷町田線	20	8,900	1,300	15	" S28.9.30
7(6)	町田調布線	20	1,600	691	43	" S44.4.16
8	神明町線	18	950	0	0	" S21.8.26
9(8)	菅原野線	16	9,040	2,796	31	" S28.9.30
10	柿生町田線	16	3,730	0	0	" S39.9.1
11	片平線	16	820	0	0	" S44.4.16
12	真光寺長津田線	16	1,400	0	0	" S39.9.1
13(9)	矢向鹿島田線	15	2,610	545	21	" S21.8.26
14(10)	丸子中山茅ヶ崎線	15	5,700	2,533	44	" S21.8.26
15	元住吉線	15	120	0	0	" S28.9.30
16(11)	二子清ノ口線	15	1,470	0	0	" S28.9.30
17(12)	登戸野川線	15	8,880	3,837	43	" S28.9.30
18	小杉木月線	12	1,500	0	0	" S28.9.30
19(13)	野川柿生線	12	15,850	6,387	40	" S28.9.30
20(14)	塚越南加瀬線	12	2,320	472	20	" S32.12.12
21(15)	中野島生田線	12	2,400	608	25	" S28.9.30
合計			77,920	22,572	29	

	路線名	幅員	延長	備考
①	中瀬線	20	750	都市計画決定 S21.8.26
②	神明町線	18	270	〃 S21.8.26
③	柿生町田線	16	3,730	〃 S39.9.1
④	片平線	16	820	〃 S44.4.16
⑤	真光寺長津田線	16	1,400	〃 S39.9.1
⑥	元住吉線	15	120	〃 S28.9.30
⑦	小杉木月線	12	1,500	〃 S28.9.30
⑧	鹿島田1号線	10	130	〃 H10.9.22
⑨	歩行者専用道路中野島1号線	4	430	〃 S57.1.18
合計			9,150	

都市計画道路進捗率 59%

(平成15年4月)

■都市計画道路図■

- 都市計画道路
- 計画道路完成区間
- 幅員の約8割が整備済区間

■ 幹線道路の交通現況

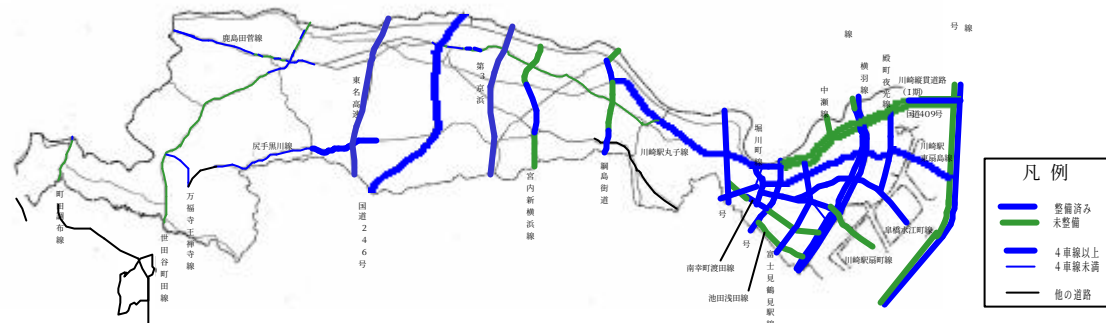
◆都市計画道路整備率(H15年4月現在)

都市計画道路延長	(m)	306860
完成済み延長	(m)	180809
整備率	(%)	58.9%

◆計画幅員20m以上の道路（都市計画道路+東名高速・第3京浜）の整備率

		合計	うち 縦方向	うち 横方向
道路延長	(m)	145920	65720	80200
完成済み延長	(m)	93679	39920	53759
整備率	(%)	64.2%	60.7%	67.0%

計画幅員20m以上の道路の整備状況



川崎市域の道路混雑状況と主要な渋滞箇所



渋滞交差点は平成14年10月17日調査時に滞留長が500mを超えた交差点

混雑時の旅行速度



混雑時の旅行速度
秋季(9月~10月) 平日のラッシュ時間帯
朝:7:00~9:00、夕:17:00~19:00)の
より混雑する方向に3回観測したもの
で、混雑に対して不満を持っている時
間帯(生活実感に近い)の値。

出典：混雑度及び混雑時の平均旅行速度はH11道路交通センサスより川崎市作成

(2) 鉄道

鉄道の交通流動は、横方向が主流であり、川崎市各区から東京区部への流動が増加
一方、川崎市内々の縦方向の流動も微増

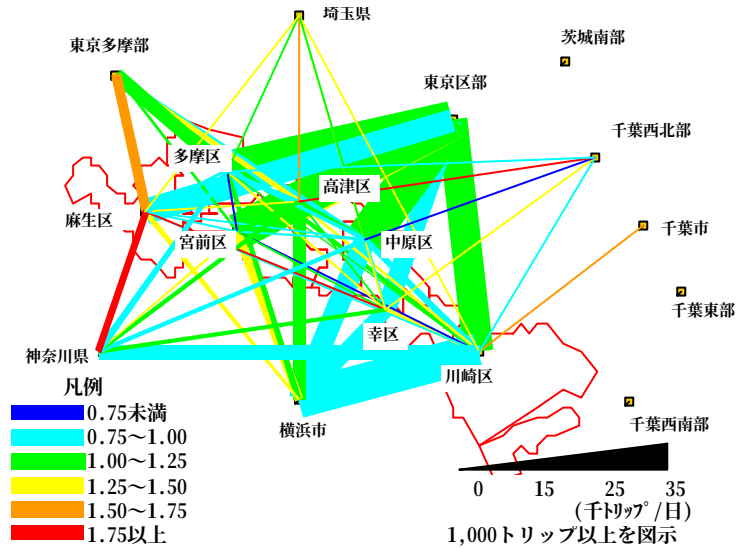


図 鉄道利用による地域間の人の動き (太さ：平10 交通量、色：増減率 (平10/昭63))

注) 平成10年、昭和63年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

東京方面のピーク混雑率は200%と高く、既存鉄道網の複々線化による輸送力増強が必要

縦方向の南武線も東横線を接続する中原→小杉間の鉄道混雑率が220%と高い

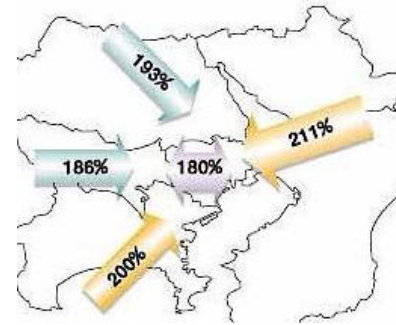
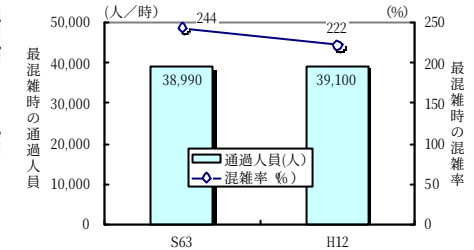


図 鉄道混雑状況 (平10)

図 南武線中原→小杉の鉄道利用状況と混雑率



注1) 左図は、「平成10年度東京都市圏パーソントリップ調査パンフレット」より抜粋。

2) 右図は、各年「都市交通年報」に基づき作成。

[2] 地域・身近な交通

(1) バス交通

市営バスの実車走行キロは現状を維持しているものの、市営バス・民間バスともにバス利用者数は減少（H3→H13：市営バス：-23%、民間バス：-17%）

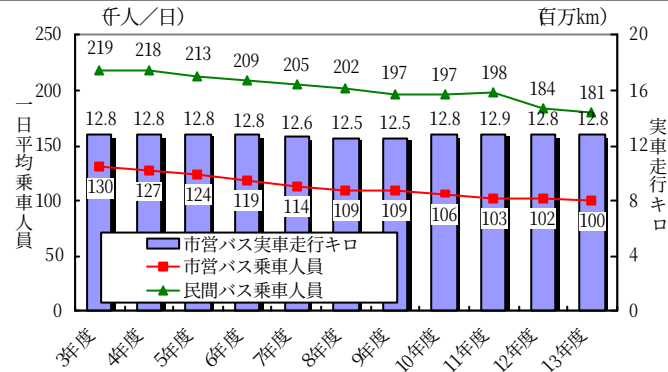


図 バス乗車人員（市営・民間）、実車走行キロ（市営）の推移

注）各年「川崎市統計書」に基づき作成。

既成市街地においては、鉄道駅勢圏にはずれる地域もあるが、臨海部工業地帯を除くと概ねバス停勢圏に入っている

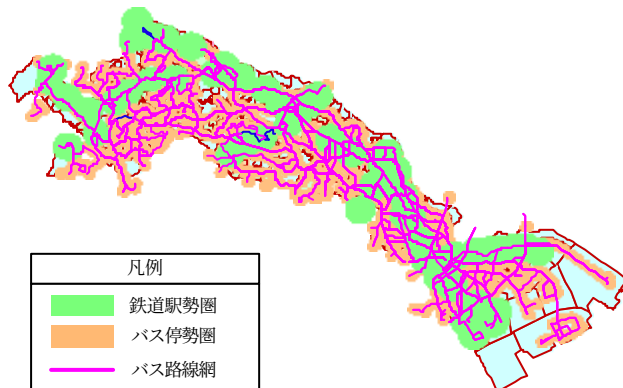


図 交通空白不便地域の状況

注1）川崎市バス交通調査資料に基づき作成。

2）鉄道圏は750m、バス停圏は300mと設定。

(2) 自転車・歩行者

トリップ数では、徒歩は減少しているが、二輪車・自転車は増加（二輪車3%増、自転車6%増）

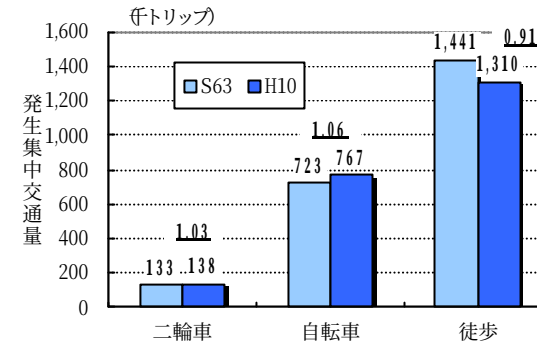


図 自転車・歩行者トリップ数の推移

注）昭和63年、平成10年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

(3) 身近な交通

交通事故の約7割が生活道路で発生している（全国ベース）

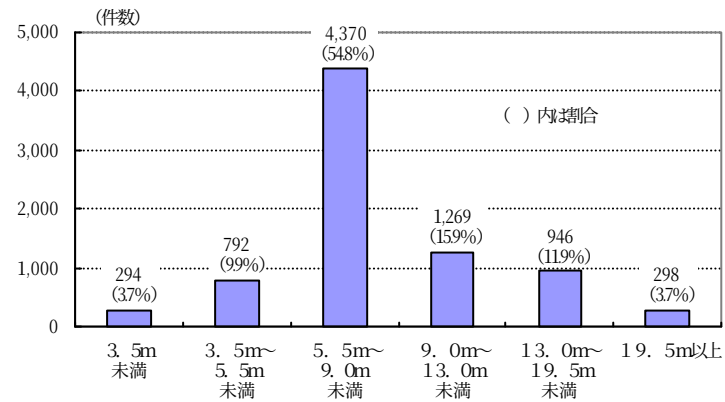


図 道路幅員別交通事故発生件数 全国ベース（平14）

注）平成14年度「交通事故統計年報」に基づき作成。

駅周辺の駐輪自転車の約3割、20,000台／年が放置されており、歩行車や車両の通行に支障を来たすほか、駅周辺の景観を悪化させている

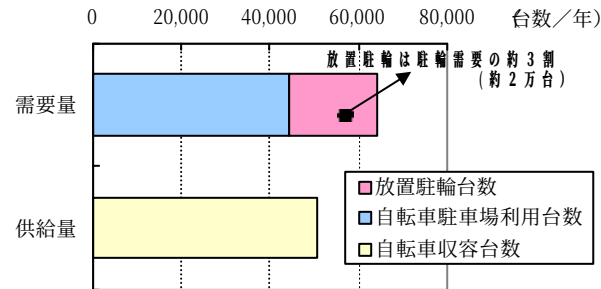


図 放置駐輪等の状況と自転車収容台数（平13）

注）川崎市建設局資料に基づき作成。

[3] 交通需要管理・環境施策

環境基準達成状況

市内自動車排出ガス測定所において二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）とも環境基準の達成状況が低い

【二酸化窒素（NO₂）】

年度			H13	H14
測定局			濃度	濃度
● 一般環境大気測定所	1	八潮	0.060	0.060
	2	田島	0.060	0.061
	3	川崎	0.061	0.062
	4	幸	0.061	0.062
	5	中原	0.057	0.056
	6	高津	0.055	0.053
	7	宮前	0.061	0.050
	8	藤澤	0.050	0.047
	9	麻三	0.040	0.039
▲ 自動車排出ガス測定所	①	池上	0.070	0.070
	②	新川通	0.068	0.064
	③	三軒所前	0.068	0.071
	④	通園町	0.075	0.075
	⑤	中原平和公園	0.063	0.059
	⑥	二子	0.071	0.071
	⑦	尾崎	0.063	0.060
	⑧	本村橋	0.060	0.055
	⑨	錦三	0.061	0.047

環境基本法に基づく環境基準
 1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以内にある

（自動車排出ガス測定所）

H14年度
5箇所未達成

凡 例	
■	未達成
□	クリアー

【浮遊粒子状物質（SPM）】

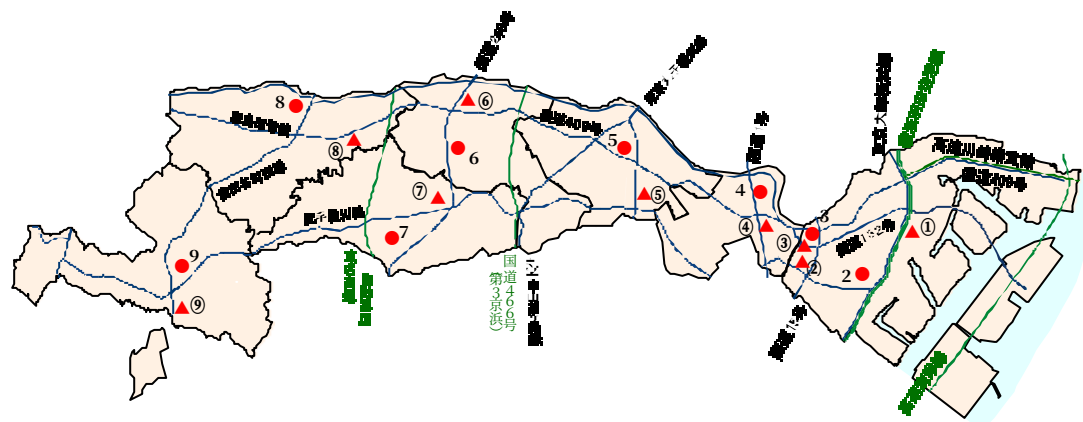
年度			H13	H14
測定局			濃度	濃度
● 一般環境大気測定所	1	八潮	0.132	0.110
	2	田島	0.083	0.084
	3	川崎	0.084	0.082
	4	幸	0.080	0.084
	5	中原	0.085	0.086
	6	高津	0.083	0.089
	7	宮前	0.082	0.083
	8	多摩	0.115	0.102
	9	藤生	0.085	0.084
▲ 自動車排出ガス測定所	①	池上	0.089	0.116
	②	新川通	0.24	0.07
	③	市役所前	0.19	0.083
	④	通園町	0.128	0.11
	⑤	中原平和公園	0.085	0.12
	⑥	二子	0.135	0.120
	⑦	尾崎	0.129	0.16
	⑧	本村橋	0.082	0.085
	⑨	錦三	0.082	0.07

環境基本計画に基づく環境基準（長期目標）
 年間の1日平均値の2%除外値が0.10mg/m³以下であり、かつ、0.10mg/m³を超える1日平均値が2日以上連続しない

（自動車排出ガス測定所）

H14年度
全測定局で未達成

凡 例	
■	未達成
□	クリアー



凡 例	
●	一般環境大気測定所
▲	自動車排気ガス測定所

自動車交通から徒歩二輪への転換可能性について

◆ 短距離自動車から自転車・徒歩への転換需要

○短距離自動車から自転車・徒歩への転換可能性の高いトリップは、川崎市関連の自動車交通全体の約9%（自動車にして約60,000台分）存在する

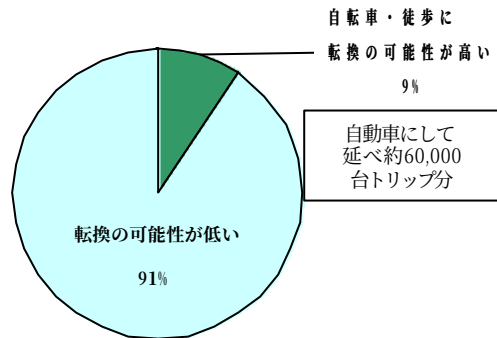


図 転換可能な短距離自転車トリップ数（平10）

■ 自転車・徒歩利用に転換可能な自動車トリップの定義

- ・ある人の1日のトリップチェーンの中の同一車両による個々のトリップ全てが、いずれも「荷なし」または「1人乗り」であること。
- ・かつ、全てのトリップの移動距離が3km未満であることとした（ただし、鉄道等の端末を除く）。

◆ 自転車・徒歩利用者の現状

○自転車・徒歩の利用割合が高く、かつ発生集中密度が高い地域

- ・川崎駅周辺、幸区全域、中原区、高津区、多摩区の一部

→ 自転車道・歩道整備や駐輪場の設置による徒歩・自転車交通の円滑化

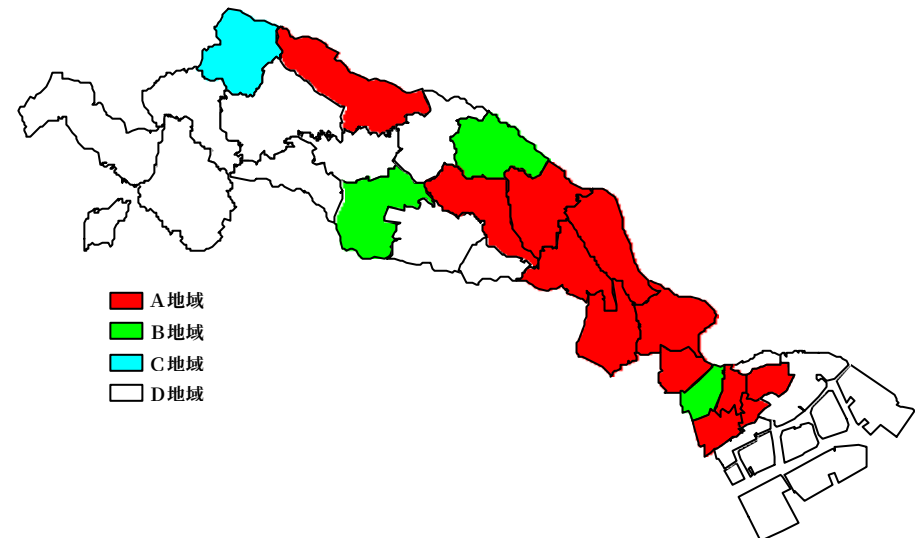
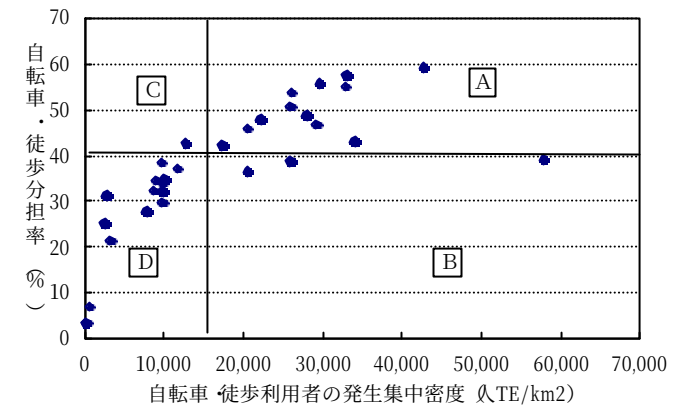


図 ゾーン別の自転車・徒歩利用状況（平10）