

都市構造・交通体系について

平成27年2月 8 日(日)
川崎市

本資料の構成

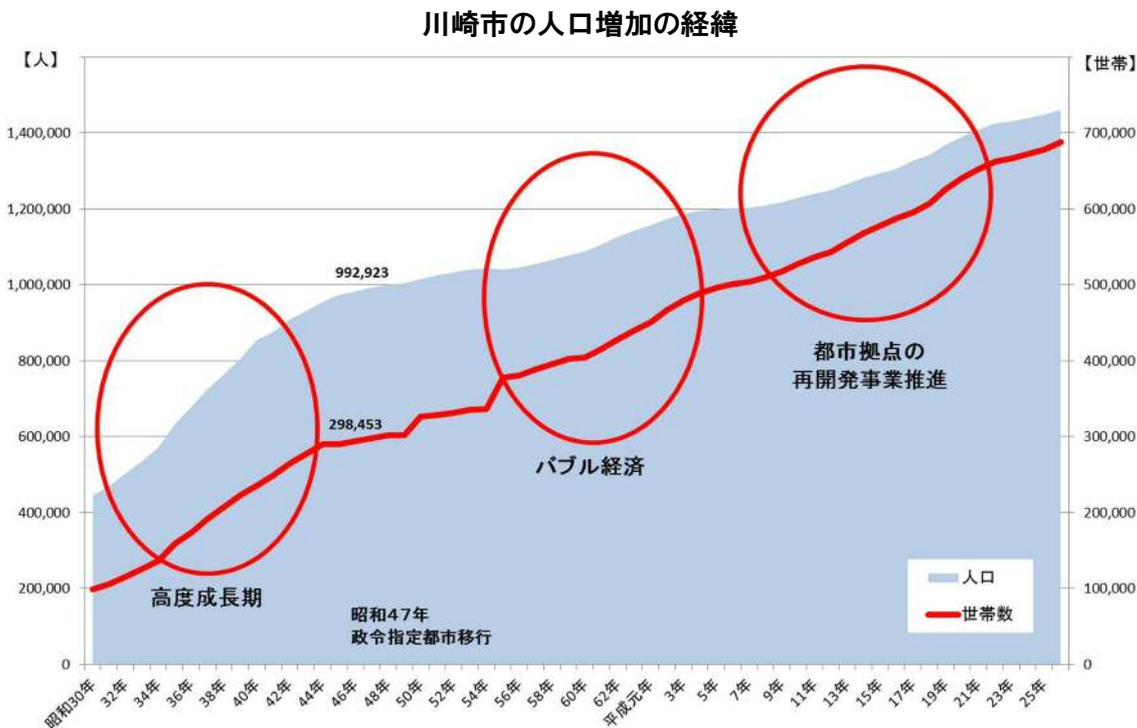
本資料の構成(目次)

0-1 都市構造	0-2 交通体系
0-1-1 川崎市の人口増加の経緯	0-2-1 本市の交通上の優位性
0-1-2 都市構造の転換	0-2-2 都市計画道路の整備進捗状況
0-1-3 他都市との人口動向比較（全市）	0-2-3 都市計画道路等の整備の取組
0-1-4 本市人口動向（地区別）	0-2-4 本市の鉄道ネットワーク
0-1-5 広域拠点の整備状況	0-2-5 鉄道利便性向上に向けた取組
0-1-6 都市拠点整備に伴う整備効果	0-2-6 路線バスネットワークの状況
0-1-7 都市拠点整備に関する現状等のまとめ	0-2-7 川崎市内の交通流動の状況
0-1-8 現状における拠点整備の基本的な考え方	0-2-8 首都圏における本市の交通動向・特性
	0-2-9 本市の交通事情・特性
	0-2-10 都市基盤の今後の取組
	0-2-11 交通施策の現状等のまとめ
	0-2-12 現状における交通施策の基本的な考え方

0-1 都市構造

0-1-1 川崎市の人口増加の経緯

京浜工業地帯の中心地に位置する本市は、高度経済成長期には南部を中心に、東京に隣接する地理的優位性からバブル経済期以降に北部の都市化が進み人口が増加した。



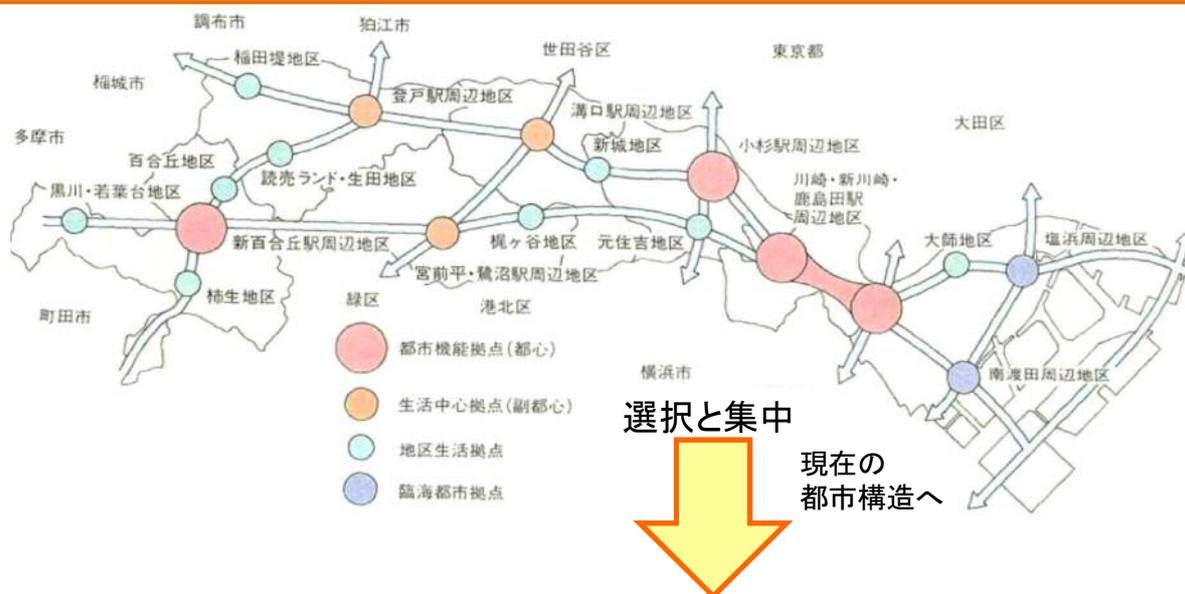
1

0-1 都市構造

0-1-2 都市構造の転換(過去の構造)①

川崎市総合計画2010プラン(H5~16年)では、**多核ネットワーク型都市構造、ラダー型交通ネットワーク**を目指していた。

都市機能拠点(都心) 3地区 川崎・新川崎・鹿島田駅、新百合ヶ丘駅、小杉駅周辺地区
 生活中心拠点(副都心) 3地区 溝口駅、登戸駅、宮前平・鷺沼駅周辺地区
 地区生活拠点 9地区 大師、元住吉、新城、梶ヶ谷、稲田堤、読売ランド・生田、百合丘、柿生、黒川・若葉台地区
 臨海都市拠点 2地区 塩浜、南渡田周辺地区

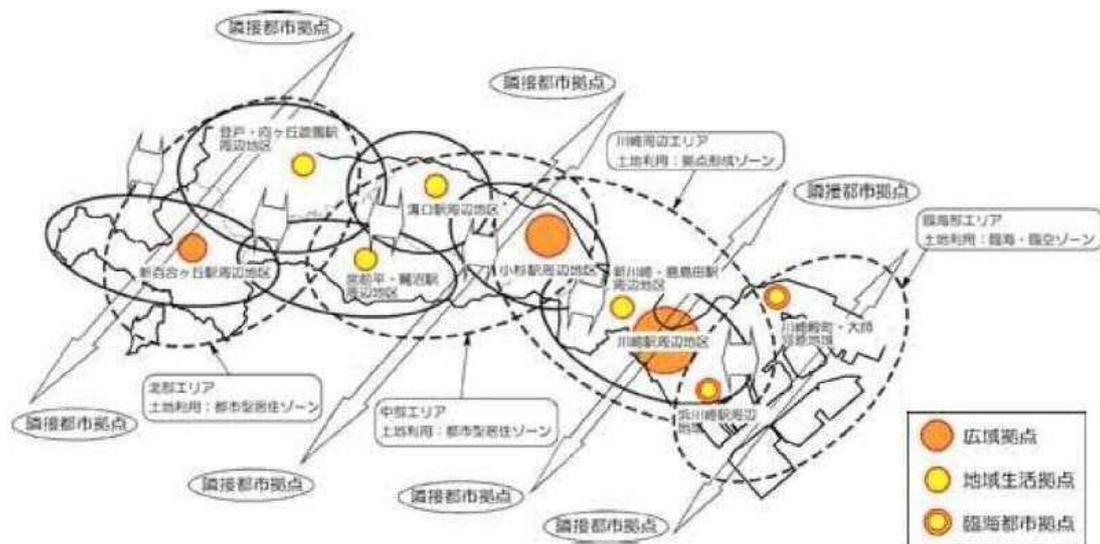


2

0-1 都市構造

0-1-2 都市構造の転換(現在の都市構造)②

川崎再生フロンティアプラン(H17~25年)では、厳しい財政状況と今後の少子高齢社会を踏まえ、近隣都市との適切な役割分担に基づく「広域調和・地域連携型都市構造」を目指してきた。



広域拠点	3地区	川崎、小杉、新百合ヶ丘駅周辺地区
臨海都市拠点	2地区	殿町・大師河原、浜川崎駅周辺地区
地域生活拠点	4地区	新川崎・鹿島田駅、溝口駅、登戸・向ヶ丘遊園駅、宮前平・鷺沼駅周辺地区

3

0-1 都市構造

0-1-3 他都市との人口動向比較 (全市)

- 東京都市圏以外の都道府県の多くは人口が減少傾向にある。
- 政令市比較では、3大都市圏で人口が増加している。
- 川崎市は10年前との比較において、政令市で最も高い伸び率(+10.56%)を示している。

全国及び三大都市圏の都道府県の人口変化
(2014年と2004年の比較)



政令市人口変化
(2014年と2004年の比較)



注1: 2014年は1月1日、2004年は3月31日時点の人口

注2: 三大都市圏及びそれ以外で増加率がプラスの県(福岡県、沖縄県)を表示。

これら以外の同県はすべて増加がマイナスとなっている。

資料)総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」より作成

注1: 2014年は1月1日、2004年は3月31日時点の人口

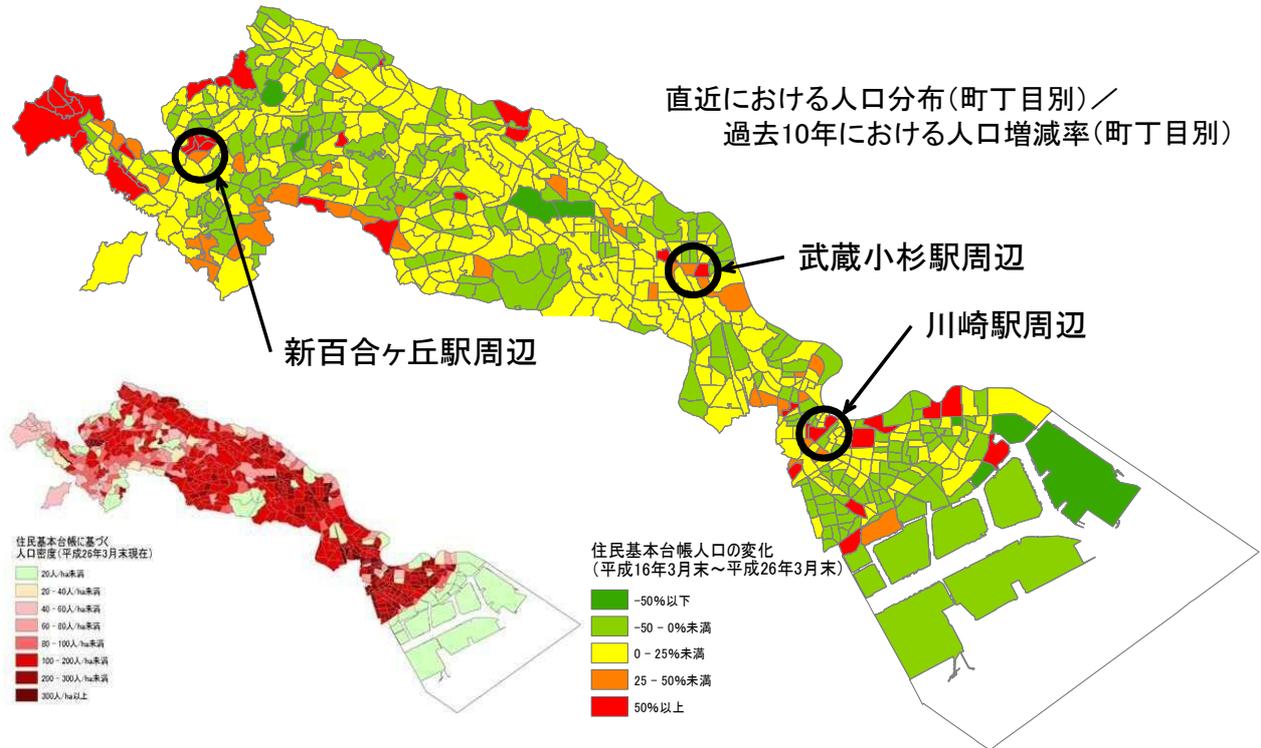
注2: さいたま市、相模原市、新潟市、浜松市、堺市、岡山市、熊本市については、2004年の人口は合併前の構成市町村の人口を合計した。

資料)総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」より作成

0-1 都市構造

0-1-4 本市人口動向（地区別）

○鉄道が交差するターミナル駅周辺(川崎駅、武蔵小杉駅、新百合ヶ丘駅)等の都市整備が行われたエリアを中心に人口が増加している。

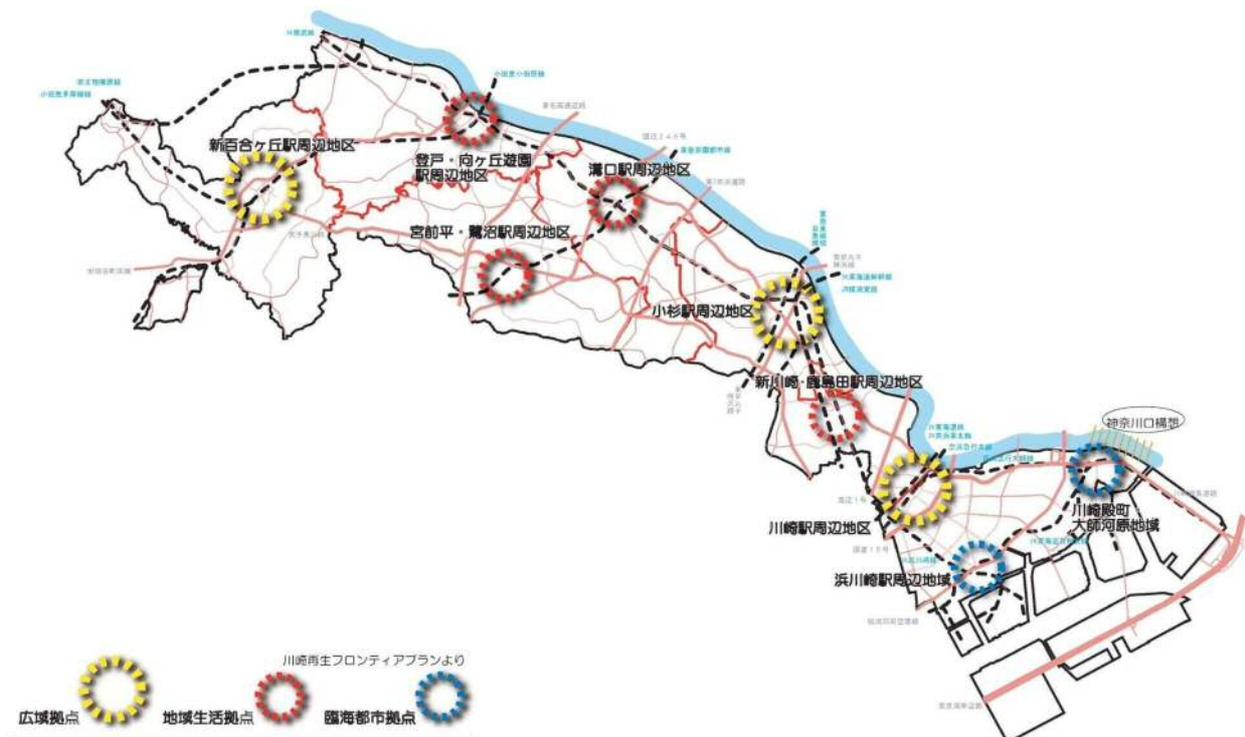


5

0-1 都市構造

0-1-5 広域拠点の整備状況

○本市では、交通結節機能を有する広域拠点を中心に都市拠点整備を進めてきた。

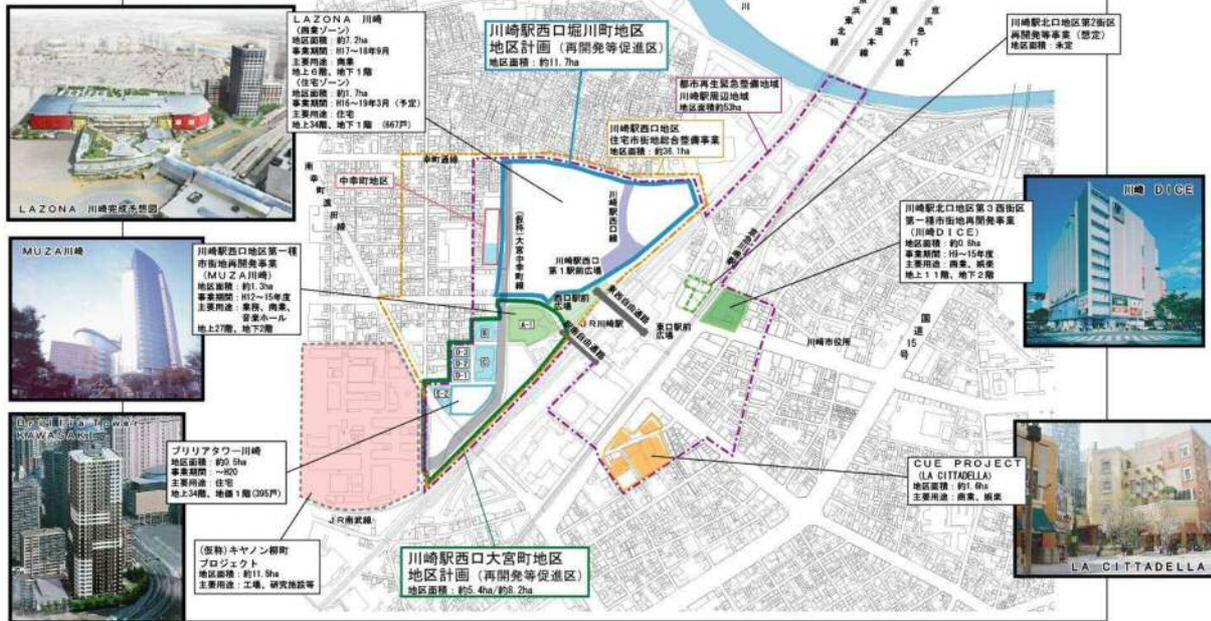


6

0-1 都市構造

0-1-5(2)川崎駅周辺について

川崎駅周辺は、民間開発を計画的に誘導するとともに、都市基盤整備を効果的に行うことで、音楽ホールや大型商業施設をはじめ、JR川崎駅の東西の駅前広場やこれを結ぶ連絡通路の整備など、まさに、川崎の玄関口としてふさわしい、魅力にあふれた広域拠点として進化を続けている。



9

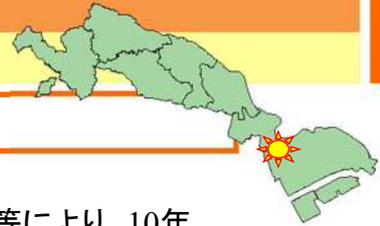
0-1 都市構造

0-1-5(2)川崎駅周辺について



0-1 都市構造

0-1-5(2)川崎駅周辺について



〇拠点整備が人口増加や経済効果に大きく寄与している。



近年の川崎駅周辺整備等により、10年間で、13,000人、人口が増加している。伸び率では、16.8%であり、全市の伸び率より10ポイント上回っている。
出典：国勢調査



ミュージア、ラゾーナ等の整備に伴う相乗効果で、川崎駅周辺の年間商品販売額は、4,400億円増加している。

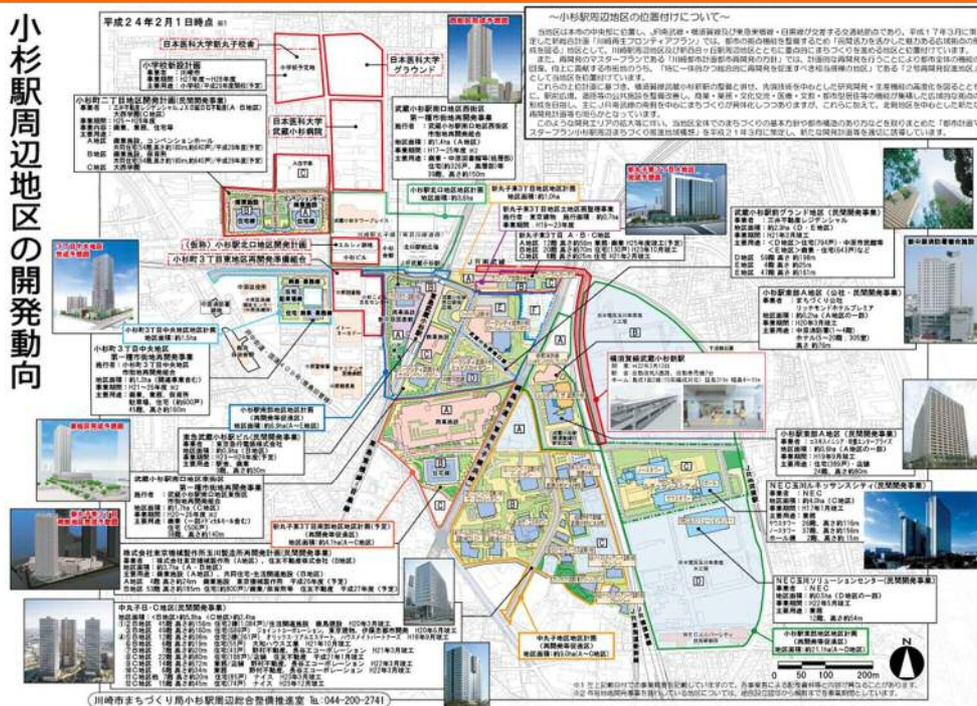
出典：川崎市統計データブック(平成25年度版)

0-1 都市構造

0-1-5(3)武蔵小杉駅周辺について



小杉駅周辺は、民間活力を活かした再開発を段階的に進めることにより、駅前広場等の基盤整備を行うとともに、中原図書館等の公共施設をはじめ、住宅・商業・オフィスなど多様な都市機能を集約した利便性の高いまちに発展している。



0-1 都市構造

0-1-5(3) 武蔵小杉駅周辺について

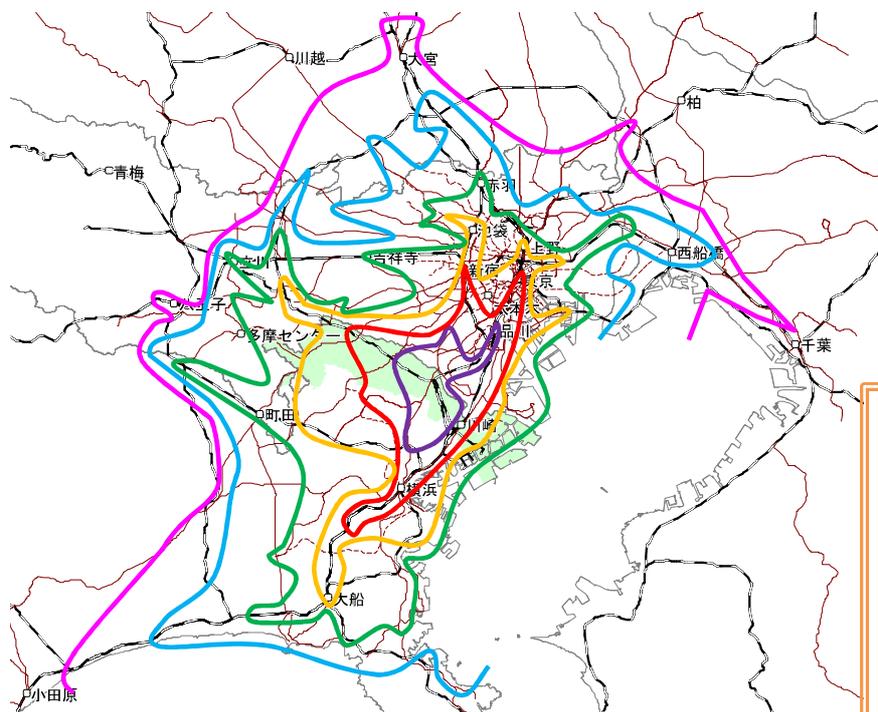


0-1 都市構造

0-1-5(3) 武蔵小杉駅周辺について



横須賀線新駅の設置、南武線の快速運行、東急線の副都心線等との相互直通運行により、交通結節機能が大幅に強化されている。



武蔵小杉駅からの所要時分

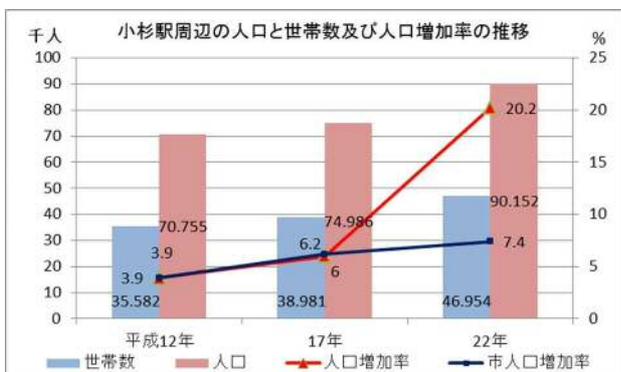
川崎駅	9分(快速)
	12分(普通)
東京駅	17分
新宿駅	18分
渋谷駅	13分
品川駅	10分
横浜駅	10分

0-1 都市構造

0-1-5(3) 武蔵小杉駅周辺について



- 商業施設等の整備に伴い、小杉駅周辺への来街者数が増加している。
- 小杉駅周辺の再開発の推進等により、駅乗降者人員が増加している。



H22年国勢調査

平成17年以降の駅周辺開発の進展に伴い、小杉地区では、約15,000人の人口が増加しており、人口増加率は、20%を超えている。

横須賀線武蔵小杉駅の開業と湘南新宿ラインの停車により、JR線利用者が大幅に増加している。

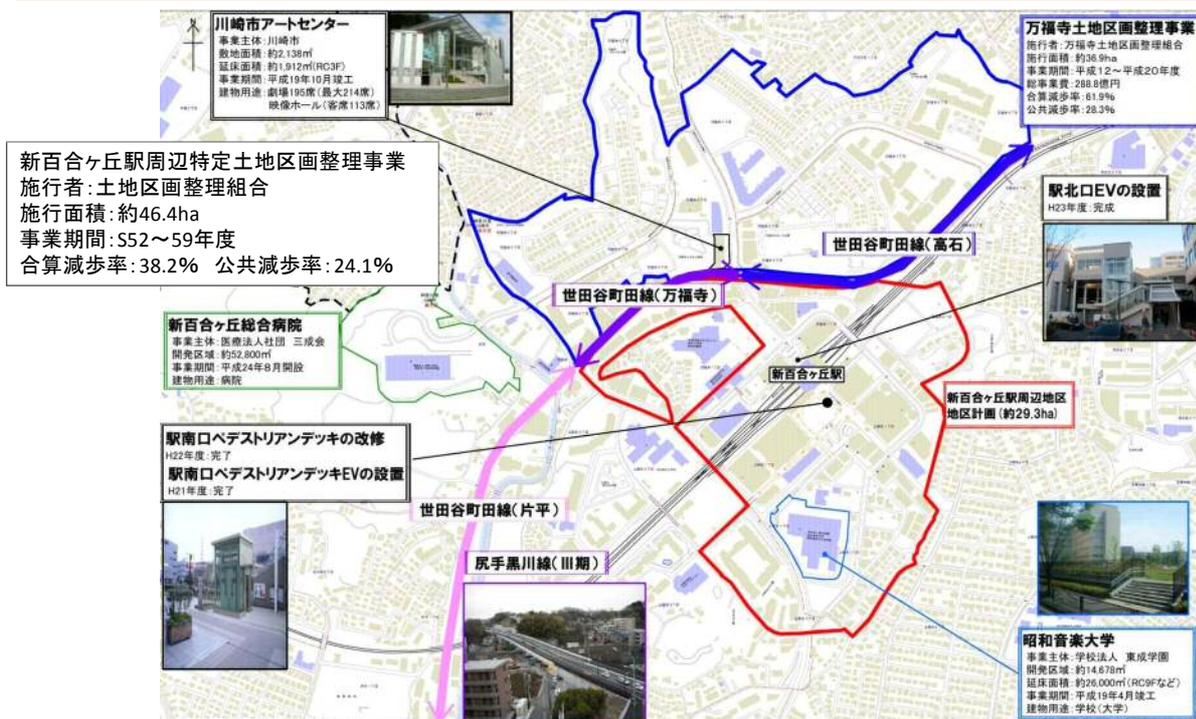


鉄道事業者HPより作成

0-1 都市構造

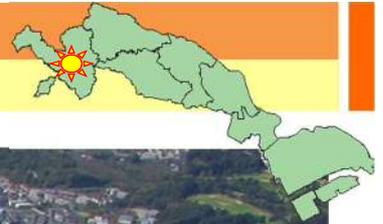
0-1-5(4) 新百合ヶ丘駅周辺について

1980年代から、継続的に市街地開発が進められ、芸術・文化が息づく個性的な広域拠点として成長を遂げている。



0-1 都市構造

0-1-5(4)新百合ヶ丘駅周辺について



17

0-1 都市構造

0-1-7 都市拠点整備に関する現状等のまとめ

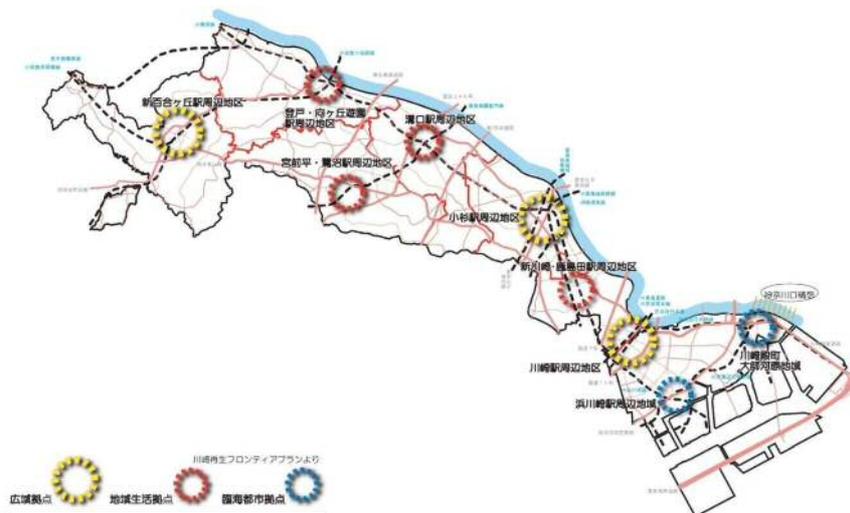
- 都市構造を整理し、選択と集中により拠点整備を推進した。
- 本市の広域拠点では、都市計画道路や交通広場等の都市基盤整備により、交通結節点としての機能が飛躍的に向上した。
- 民間活力を活かした市街地開発事業等の推進により、行政負担の少ない低コストのまちづくりを進め、都市基盤整備とともに公開空地やペDESTリアンデッキ等の歩いて暮らしやすいまちづくりが実現しつつある。
- 川崎駅周辺は、計画的なまちづくりの推進により、ラ・チッタデッラの再整備、ルフロンリニューアル、リパーク、ダイス、ミュージア、ラゾーナ、東芝スマートコミュニティセンターと好循環・継続的なスパイラルアップで商業・業務機能が発展を続けている。（※施設名は愛称）
- 小杉駅周辺では、工場跡地等の企業用地の大規模土地利用転換の機会を捉え、市街地再開発事業等を手法とした整備を進め、都市型住宅、都市基盤施設、公益施設の再編整備に加え、東急スクエア、ららテラス、グランツリーなど商業施設の整備により、様々な都市機能が集約した『住みたいまち』として注目を集めるまちとなっている。
- 新百合ヶ丘駅周辺は、1980年代の土地区画整理事業から継続的なまちづくりを進め、芸術と文化が息づく個性的な魅力にあふれたまちになっている。

18

0-1 都市構造

0-1-8 現状における拠点整備の基本的な考え方

- 地理的優位性を活かした広域調和・地域連携型の都市構造のまちづくり
- 持続可能な川崎市を支える臨海拠点・広域拠点の機能を強化するまちづくり
- 鉄道駅を中心とした市民の日常生活を支える個性を活かした地域生活拠点のまちづくり



19

0-2 交通体系

本市は東京に隣接する地理的優位性に加え、鉄道施設や道路整備等の交通施策の推進により利便性の高いまちづくりを推進している



20

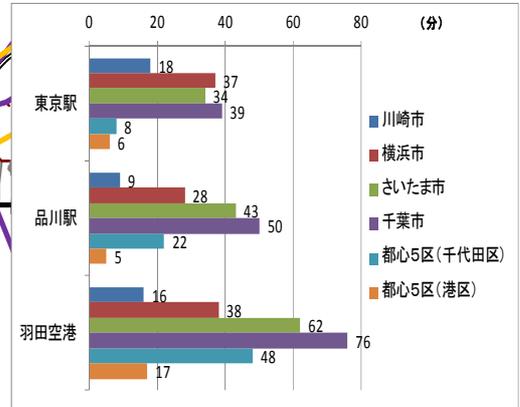
0-2 交通体系

0-2-1 本市の交通上の優位性

○本市は国内・国際航空ネットワークの充実が進む羽田空港をはじめ、既存の各新幹線が発着する東京駅、リニア中央新幹線駅が設置される品川駅など、主要交通ターミナルへの交通利便性が高く、首都圏の他の主要都市と比較しても立地的優位性が高い。



主要ターミナル駅からの所要時間



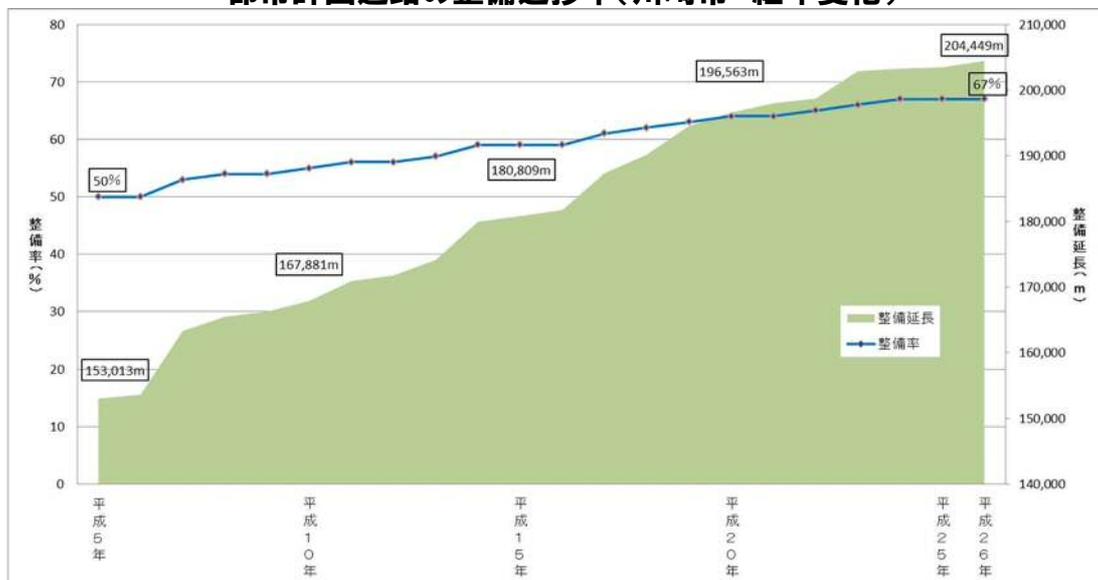
注) 都心5区は千代田区、中央区、港区、新宿区、渋谷区のうち、千代田区、港区を対象とした。
各市役所もしくは区役所のそれぞれ以下に示す最寄駅からの所要時間を示す。
川崎市: JR川崎駅、京急川崎駅
横浜市: JR関内駅、地下鉄関内駅
さいたま市: JR浦和駅
千葉市: JR千葉みなと駅、JR千葉駅、京成千葉駅、モレル市役所前駅
千代田区: 地下鉄九段下駅
港区: JR浜松町駅、地下鉄大門駅、地下鉄御成門駅
平日日中時間帯の乗り換え時間を含む最速列車の所要時分
(2014年10月1日現在)

0-2 交通体系

0-2-2 都市計画道路の整備進捗状況①

都市計画道路網の充実に向け道路整備を進めており、近年は、拠点整備と連携した事業推進により、平成25年度までに約67%が完成し、20年前と比べ約51kmの整備が完了した。

都市計画道路の整備進捗率(川崎市 経年変化)



出典: 川崎市建設緑政局資料

0-2 交通体系

0-2-3 都市計画道路等の整備の取組②

市内の拠点地域周辺の幹線道路の整備を行うことで、道路混雑の解消など移動の円滑化や快適性の向上に取り組んでいる。

【尻手黒川線の整備効果】

尻手黒川線(Ⅲ期)の開通前(H21)と開通後(H23)の山口台南交差点から柿生交差点までの移動距離の短縮効果を、混雑時移動時間として測定。



【測定結果】

	H21	H23	事業効果
移動距離	2.9km	0.9km	2km短縮
混雑時移動時間	11分17秒	2分42秒	8分35秒短縮

出典:川崎市建設緑政局資料



25

0-2 交通体系

0-2-3 都市計画道路等の整備の取組③

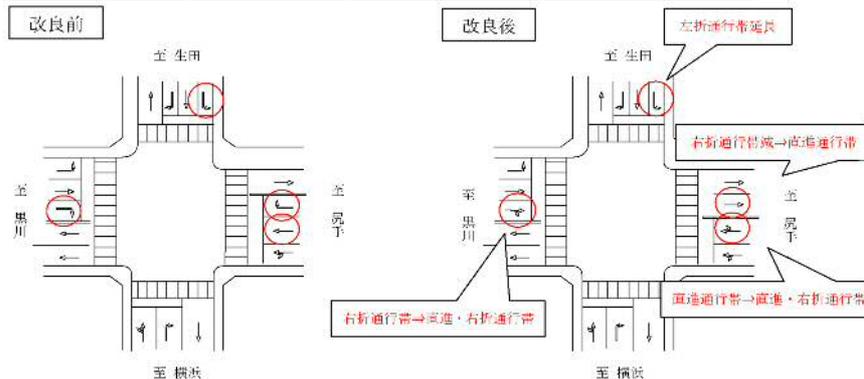
早期の効果発現と事業費の削減に配慮し、既存の施設を活かした施設再編対策により、渋滞などの交通課題の解決に向けた整備を推進している。

【清水台交差点(宮前区)の整備効果】

尻手黒川線(清水台)の交差点改良前(H20)と改良後(H24)に交差点の最大滞留長及び最大通過時間を測定。

【測定結果】

	H20	H24	事業効果
最大滞留長	450m	80m	370m縮小
最大通過時間	7分	2分20秒	4分40秒短縮



出典:川崎市建設緑政局資料

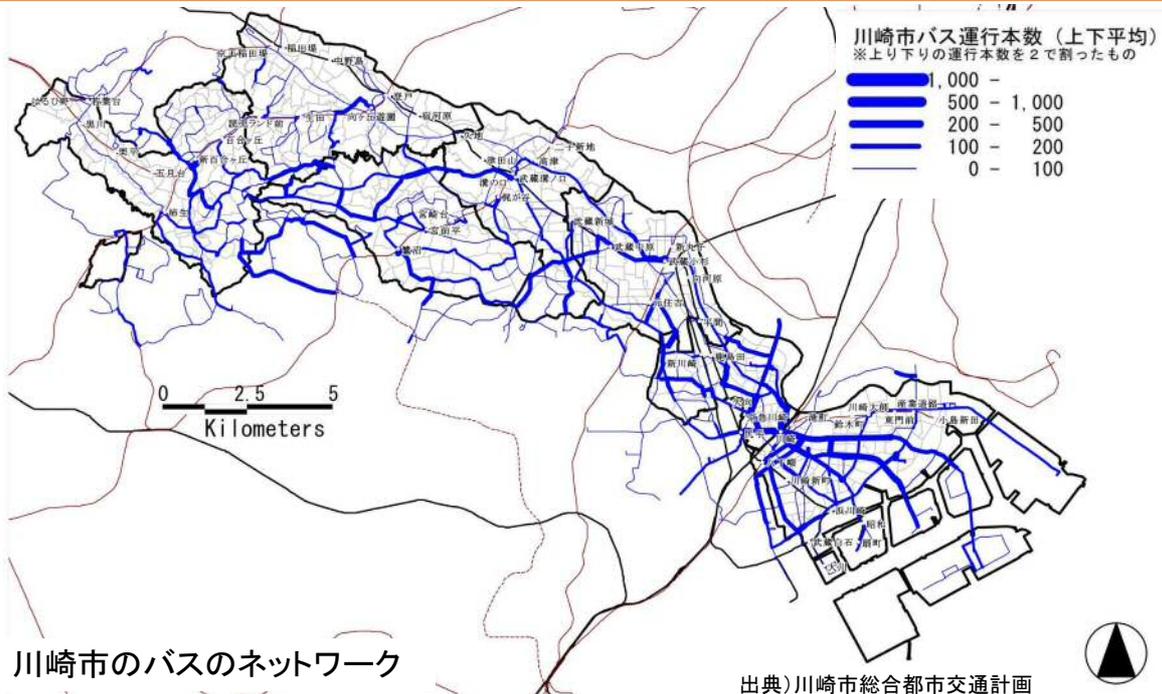
26

0-2 交通体系

0-2-6 路線バスネットワークの状況

本市の路線バスは、充実した路線網を形成している。

広域拠点駅を中心に鉄道駅間ネットワークや臨海都市拠点を結ぶ路線で多くの運行がなされている。



29

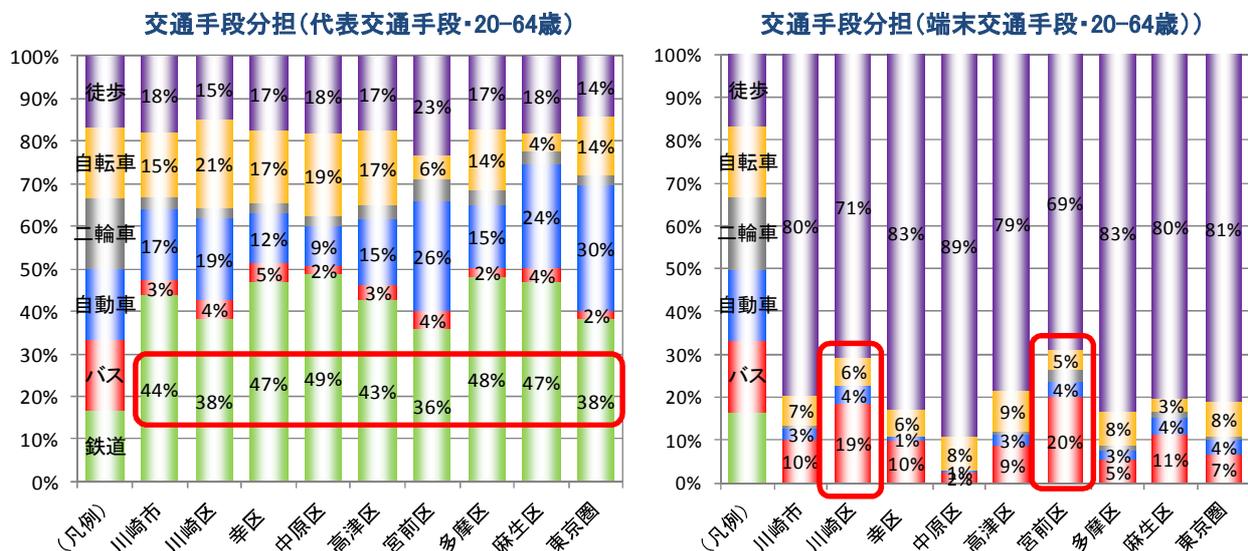
0-2 交通体系

0-2-7 川崎市内の交通流動の状況

主な移動手段である代表交通手段では、鉄道利用が44%と他都市と比べて高く、鉄道駅まで移動する末端交通手段では、鉄道駅利便性が比較的低い川崎区や宮前区ではバス利用が高くなっている。

末端交通手段とは

鉄道に乗るために駅に向かう駅から目的地に向かう差に利用する交通手段(路線バス、タクシー、二輪車、自転車、徒歩を指す)



出典)「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)

30

0-2 交通体系

0-2-8 首都圏における本市の交通動向

○本市推計では、川崎市内の交通量(人の動き)は、平成42年には711万トリップ[※]、平成62年においても665万トリップと、現在とほぼ変わらないことが想定される。

市域を越えて展開する市民行動圏の傾向は、東京区部や横浜との結びつきが強く、将来においてもほぼ変わらない見込みとなっている。

トリップとは
ある場所(出発地)からある場所(目的地)まで移動することを目的単位でカウントする交通量のこと



図 川崎市の分布交通量の推移
出典国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)より作成

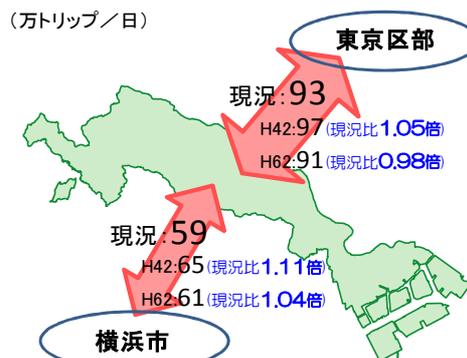


図 川崎市の内外・外内交通量の推移
出典:国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)より作成

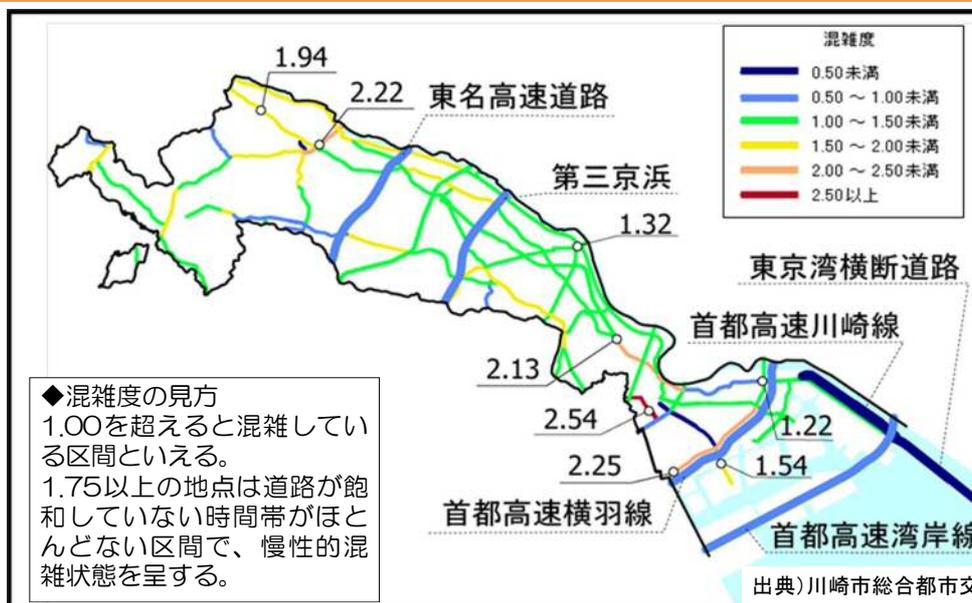
0-2 交通体系

0-2-9 本市の交通事情・特性①

○幹線道路の状況

本市の基幹動路でもある国道409号線と首都圏の放射状道路等との交差点周辺に渋滞等の混雑が発生している。

川崎区の市電通りや産業道路等の臨海都市拠点周辺では、重要な接続路線において、渋滞等の混雑が発生している。



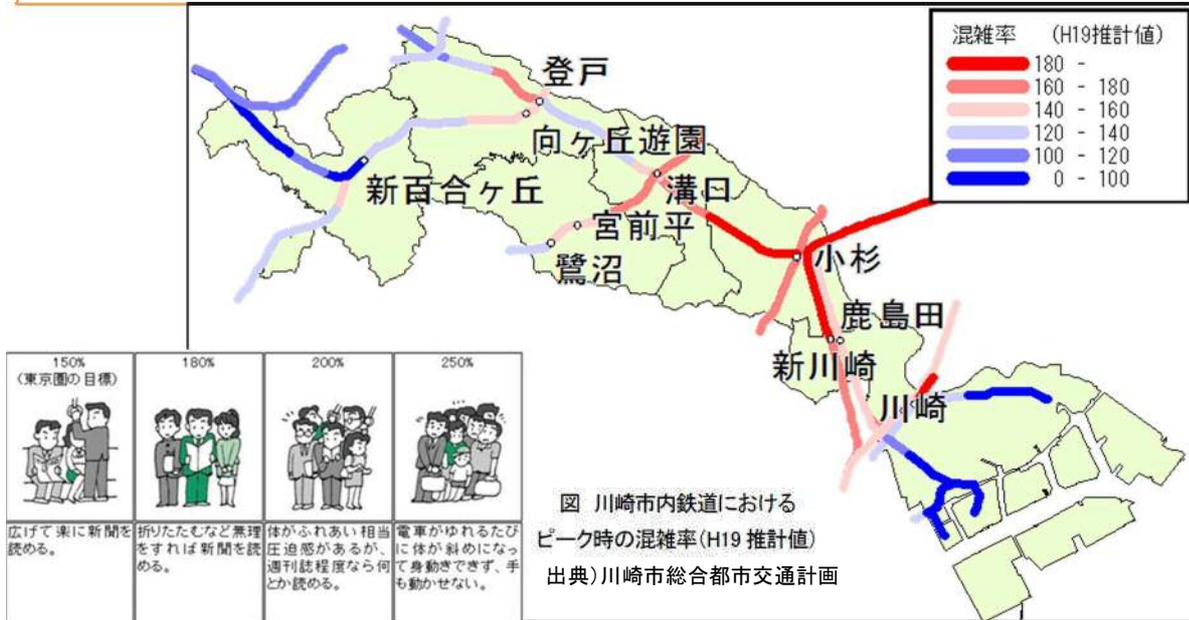
0-2 交通体系

0-2-9 本市の交通事情・特性②

○鉄道路線の状況

市民アンケート等では、今よりアクセス向上が求められる場所として、横浜、新横浜、東京都心、羽田空港、川崎駅が上位であり、鉄道利便性の向上が求められている。

通勤ラッシュ時の鉄道では、JR南武線(武蔵中原～武蔵小杉)、東海道線、横須賀線(川崎～東京方面)で混雑率が180%を超える区間がある。

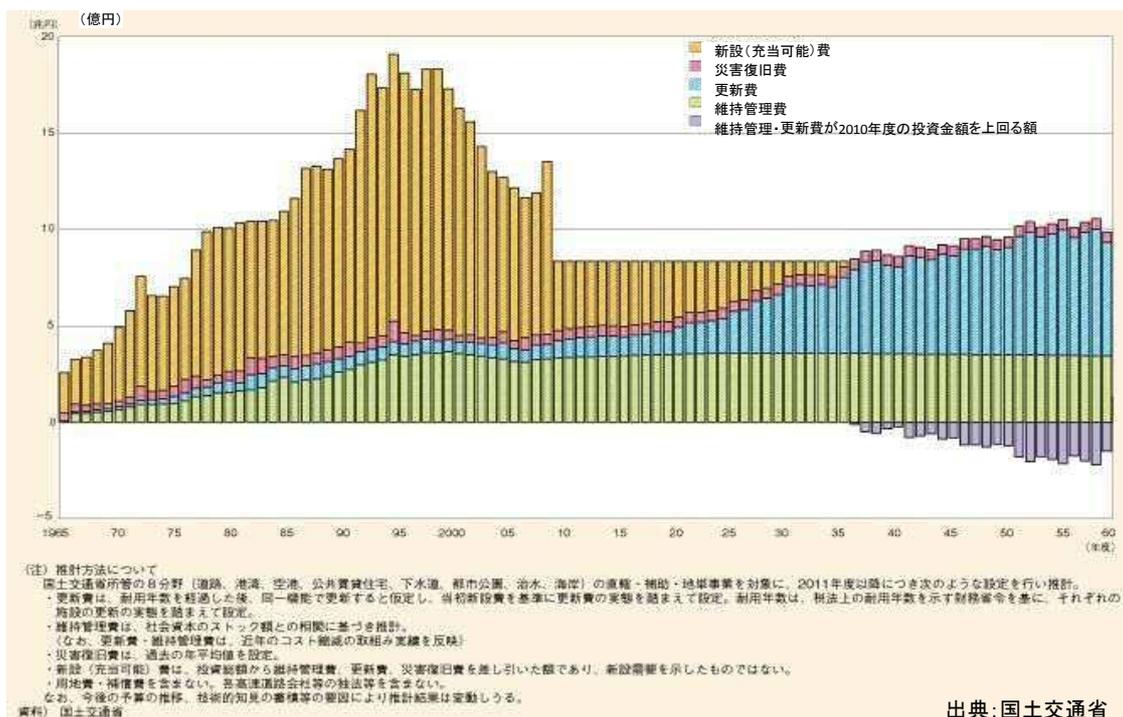


33

0-2 交通体系

0-2-9 本市の交通事情・特性③

道路や橋梁等の都市基盤施設の進捗に伴い、維持管理に要する費用が増加している。加えて、老朽化対策に関する効率的な取組が求められている。



34

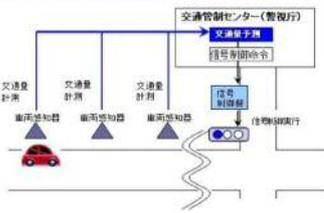
0-2 交通体系

0-2-10 都市基盤の今後の取組①

新たな整備手法導入の検討

各都市が実施している様々な交通混雑改善手法を活用し、地域特性に合った改善方策を検討を進めている。

信号制御の高度化・最適化(需要予測型信号制御)



○需要予測型信号

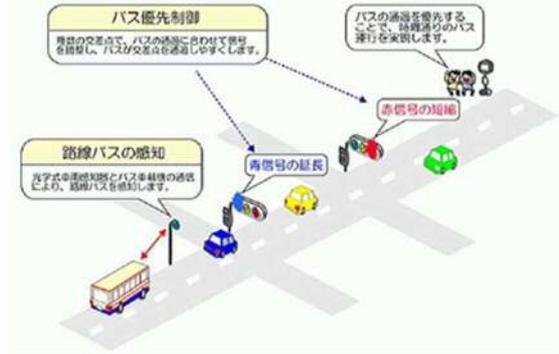
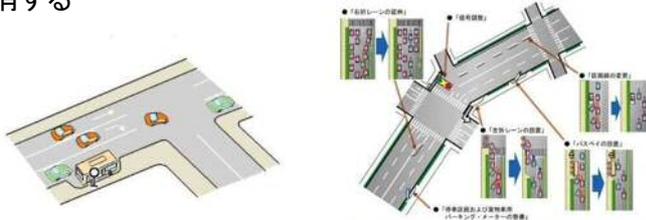
時間帯別交通流動等のデータをビーコンが取得し、曜日別時間帯別に信号現時のタイミングを変動させるシステム

○OPTS

信号に受信機、バスに発信機を設置し、バスが信号に接近すると青時間・黄時間を延長しバスの進行を優先するシステム

○レーンの設置

レーンによる直進方向の交通流動を整序化
 交差点改良により右・左折レーン及び右左折信号等の設置により流動を整序化する
 バスレーンを設置し、乗降時の路線に与える影響を解消する



出典：警察庁等

0-2 交通体系

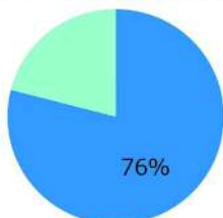
0-2-10 都市基盤の今後の取組②

○ホームドアの設置によって、ホームの安全性が大きく高まり、高齢者や身体障害者など誰もが利用しやすい安全な駅の実現に取り組んでいく。

ホームドアの設置効果

- ①ホームからの転落事故などの大幅な減少
- ②電車が長時間止まる可能性が減少

輸送障害の原因
 (2013年度：東急電鉄)



■ホームでの列車との接触によるもの
 ■その他



(可動式ホームドア)

川崎市内の設置状況
武蔵小杉駅(目黒線側ホーム)
元住吉駅(目黒線側ホーム)

出典：東京急行電鉄HP



(昇降式ホームドア)

東京急行電鉄では、2020年を目標に東横線・田園都市線・大井町線の全駅にホームドアを設置することを発表している。

0-2 交通体系

0-2-10 都市基盤の今後の取組③

○「鉄道」「まち」をともに発展させる目的で川崎市とJR東日本は、1月29日に包括連携協定を締結した（JR東日本が自治体との包括協定を締結するのは初の取組）。

川崎市と東日本旅客鉄道株式会社との包括連携協定の締結について
～『鉄道』と『まち』をともに発展させるため、両方で連携・協働して取組を進めます～

①鉄道と沿線のブランド向上

■満足度が高く変えられる駅・鉄道の実現により、路線イメージを向上し、住みたい魅力のある沿線・まちを目指します。

【主な取組】

- 南武線・南武支線の利便性・快適性向上
利便性や快適性が向上するよう、新駅の設置を含め、検討を進めます。
- 南武線・南武支線のイメージアップ
新型式車両の導入を契機として、活性化・ブランド向上に取り組みます。
- 情報発信拠点としての駅や沿線の価値向上
多くの人が集う場である駅のポテンシャルを活かして、共同イベントを開催するなど、駅と地域の活性化に向けた取組を進めます。

②地域の暮らしの安全・安心の向上

■安全・安心・快適で、子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい沿線・まちを目指します。

【主な取組】

- 安心して子育てができる環境の創出
待機児童の解消に向け、沿線での保育環境等の充実に取り組みます。
- 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心に暮らせる環境の創出
線路の立体化等による踏切解消や、踏切環境の改善、災害時の帰宅困難者対策等、誰もが常に安全・安心に暮らせるための取組を進めます。
- スムーズに鉄道を利用できる取組の推進
エレベーターの整備等、鉄道利用の円滑化に向けた取組を進めます。

③低炭素化・スマート化

■来るべき水素社会を見据え、水素エネルギーの活用に向けた取組を進め、環境負荷を更に低減させ、持続可能な社会の実現を目指します。

【主な取組】

- 水素の利活用に向けた検討
燃料電池を活用した「エコステ」の推進など、水素エネルギーの利活用の可能性を追求します。
- まちづくりにおけるスマート化に向けた協力
ICT等の活用による低炭素化の促進や、便利・快適・安全な都市環境の形成に向けた取組を進めます。

④公共交通の利用促進

■環境負荷が少なく、人に優しい公共交通機関である鉄道の利用を促進し、自動車利用から鉄道利用への転換を目指します。

【主な取組】

- 駅へのアクセス性を向上させる取組の推進
橋上駅舎化や線路の立体化等により、駅までのアクセス改善や、鉄道とバスの乗換円滑化等に取り組みます。
- 地域のにぎわい・交流を促進するまちづくりの推進
駅と地域の結節を強化し、活発な交流を生み出すまちづくりを進めます。
- 沿線企業・住民の皆様の利用促進に向けた意識の醸成
子どもの体験活動等を通じて、啓発活動に取り組みます。

※本件は東日本旅客鉄道株式会社が自治体との間で締結する初の包括的な連携協定となります。

37

0-2 交通体系

0-2-10 都市基盤の今後の取組④

○JR東日本の南武線は、従来よりも定員が約1割多い新型車両（幅広車両）を導入し、混雑緩和、快適性向上に向けた取り組みを推進している（H26～）。

○JR南武線の快速列車を日中に設定し、利便性と速達性の向上を推進している。

新型車両の導入

快速運行

●205系（定員 848名）



駅名	川崎	尻手	矢野	鹿島	平間	向河	武蔵小	武蔵中	武蔵新	武蔵溝	津田	久保	福生	登戸	中野	稲城	南武	府中	分倍	西谷	矢野	西国	立川
改正前	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
改正後	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

定員約1割アップ

●E233系（定員924名）



各駅停車：約54分

↓

12分の短縮

↓

快 速：約42分

3月のダイヤ改正により

38

0-2 交通体系

0-2-10 都市基盤の今後の取組⑤

- JR東日本との協働により、JR南武支線の(仮称)小田栄新駅の設置に向け検討中
- 新駅設置とあわせて南武支線の利便性向上策についても検討している。
- 新駅設置効果【想定(小田地区⇒新宿:所要時間で約9分短縮)】



39

0-2 交通体系

0-2-10 都市基盤の今後の取組⑥

- 現在事業が進められている京急大師線の連続立体交差事業を推進するとともに、JR南武線の連続立体交差事業の取組を推進する。
- JR南武線の北部平面駅の利便性・安全性の確保に向け、稲田堤駅および津田山駅の橋上駅舎化を進めている。
- 羽田連絡道路・国道357号線の整備に向けた取組を推進している。
- 川崎縦貫道路・川崎縦貫鉄道・横浜市営地下鉄3号線及び川崎アプローチ線等の広域交通網については、引き続き検討を進めている。



40

0-2 交通体系

0-2-11 交通施策の現状等のまとめ

- 東京に隣接する地理的優位性により、道路や鉄道等の広域交通ネットワークが充実している。
- 都市計画道路等の事業進捗により、渋滞等の交通課題は改善傾向にある。
- 鉄道事業者による安全性・利便性等の取組により、さらに利便性の高い鉄道ネットワークが構築されている。

41

0-2 交通体系

0-2-12 現状における交通施策の基本的な考え方

- 首都圏の機能強化及び本市の骨格をなす交通ネットワークの構築を引き続き推進する。
- 地域が抱える交通課題の解決に向けた取組を推進する。
- 誰もが安全に安心して移動できる交通環境整備を推進する。
- 既存施設を活用しつつ、新たな技術の導入を視野に入れた効率的で早期の効果発現が期待できる交通施策を推進する。

42