



まちづくり部会資料

施策4-7-2 市域の交通網の整備

建設緑政局
令和8年5月

資料をご覧ください上での注意事項

掲載している数値等は、5月28日（令和8年度川崎市政策評価審査委員会第2部会の開催日）時点のものであり、今後、修正・変更になる可能性があります。
また、委員会での意見を踏まえ、資料を一部修正（スライド17に破線枠のグラフ追加、スライド18の記載内容精査）しています。

施策の概要

概要

背景

取組

成果

まとめ

基本政策（1層）

活力と魅力あふれる力強い都市づくり

政策（2層）

総合的な交通体系を構築する

施策（3層）

市域の交通網の整備

直接目標

自動車での市内交通を円滑化する

主な事務事業

都市計画道路網調査事業

道路計画調査事業

道路改良事業

渋滞対策事業

橋りょう整備事業

京浜急行大師線連続立体交差事業

JR南武線連続立体交差事業

実施計画に位置付けた成果指標

概要

背景

取組

成果

まとめ

成果指標①

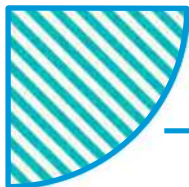
都市計画道路進捗率

算出方法	都市計画道路の完成延長／都市計画道路の計画延長×100%			
指標の考え方	都市計画道路の整備は、経済活動を支える重要な都市基盤であり、その進捗率の変化を見ることで、道路ネットワーク整備の取組の成果を測ることができる。			
指標の目標値	第1期策定時 68%(H26)	第1期目標 ⇒	第2期目標 69%以上(R3)	第3期目標 71%以上(R7)
目標値の考え方	道路整備プログラムに基づき、着実な道路ネットワークの構築が求められる中、都市計画道路の進捗率については、計画策定時における過去7年間の平均的な整備水準を維持していくことを今後もめざす。			

成果指標②

市内幹線道路における混雑時(朝夕ピーク時)の平均走行速度

算出方法	道路交通センサス値			
指標の考え方	平均走行速度の上昇は、市内交通の円滑化の目安になり、その変化を見ることで、道路ネットワーク整備の取組の成果を測ることができる。			
指標の目標値	第1期策定時 16.9km/h(H26)	第1期目標 ⇒	第2期目標 ⇒	第3期目標 17.8km/h以上(R7)
目標値の考え方	市内交通の円滑化が求められる中、道路整備プログラムに基づき道路ネットワークの構築等を進めることにより走行速度の上昇を今後もめざす。			



実施計画に位置付けた成果指標

概要

背景

取組

成果

まとめ

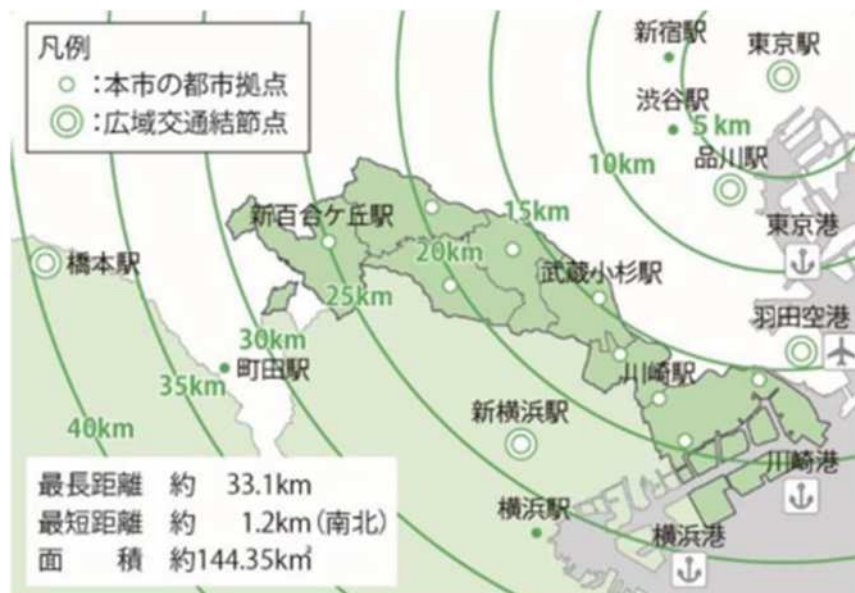
成果指標③ JR南武線連続立体交差事業に係る用地取得の進捗率				
算 出 方 法	取得済用地面積／取得予定用地面積×100%			
指 標 の 考 え 方	連続立体交差事業に係る用地取得の進捗率の変化を見ることで、連続立体交差事業の取組の成果を測ることができる。			
指 標 の 目 標 値	第3期策定時 0%(R3) ※第3期実施計画から 新たに設定	第1期目標 —	第2期目標 —	第3期目標 25%以上(R7)
目 標 値 の 考 え 方	高架化工事に必要な用地の内、8割を事業着手から5年で取得することにより早期に工事着手することをめざす。			

市域交通を取り巻く状況

概要 背景 取組 成果 まとめ

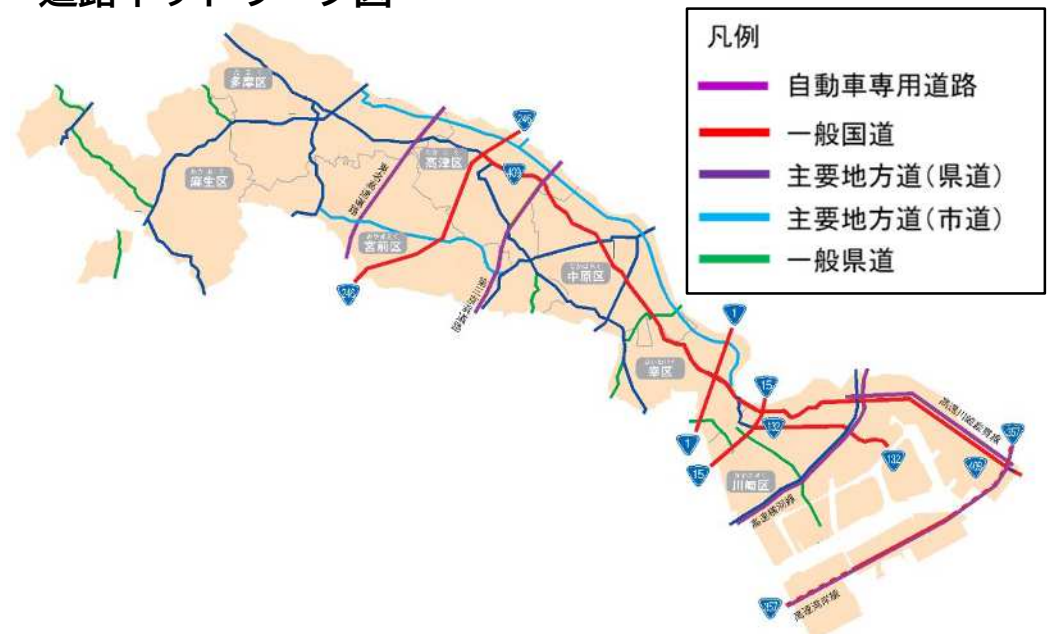
- 本市は、首都圏の中心部に位置し、羽田空港や品川駅・新横浜駅と近接しており、都心部にアクセスしやすいなど、交通・物流面において高い利便性を有しています。
- 市域は、臨海部の埋立地から多摩川沿いの低地、さらに麻生区・多摩区・宮前区を中心とした丘陵地まで、多様な地形で構成されており、特に丘陵地では山坂の多い地形が広がっています。
- こうした都市構造のもと、広域的な移動や市内移動を担う幹線道路において、道路ネットワークの計画的な整備と併せて、短期的な効果が見込まれる対策を実施しています。

本市の位置



(出典) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想(平成29(2017)年3月)

道路ネットワーク図

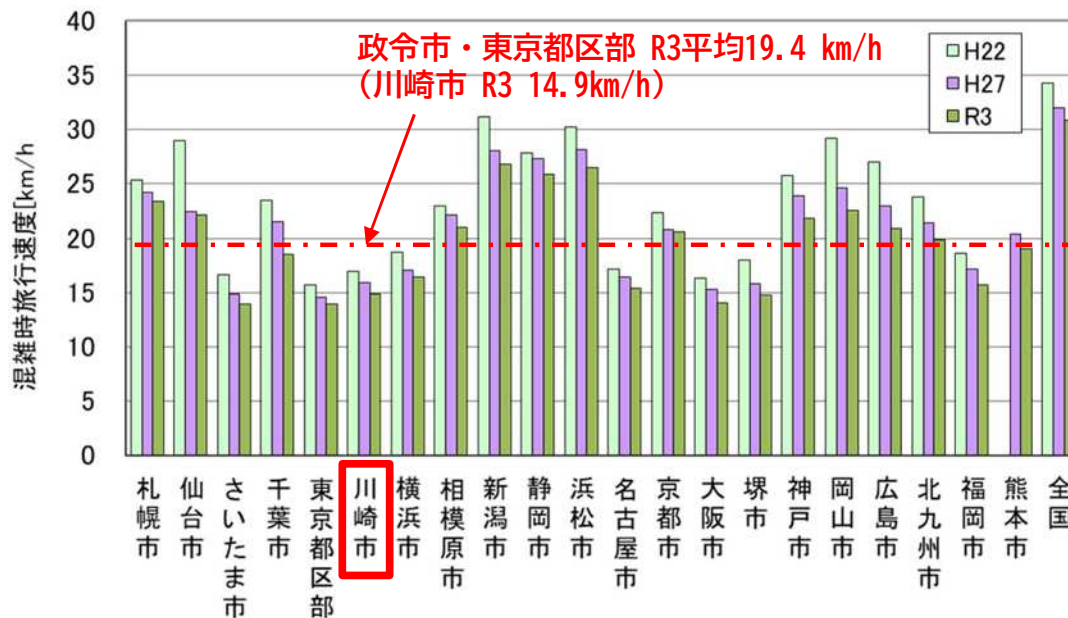


市域交通を取り巻く状況

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 本市の幹線道路では交通混雑が顕著であり、朝夕ピーク時の平均旅行速度は大都市の中でも低い水準にあります。
- 道路の慢性的な渋滞は、大きな経済損失を招き、環境の悪化や交通の安全性の低下など、市民生活に様々な影響を及ぼしています。
- 道路整備は、用地取得等に期間を要することから、道路の新設・拡幅と合わせて、主要交差点などの先行整備に加え、付加車線の設置など局所的かつ即効的な渋滞対策を組み合わせながら早期の効果発現を図る必要があります。

■大都市別 混雑時旅行速度



(出典) 国土交通省統計情報より作成 (全国道路・街路交通情勢調査)

■市内道路の混雑状況



左折待ち車両の渋滞

市域交通を取り巻く状況

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 本市の鉄道沿線では、踏切に起因する交通渋滞や安全上の課題、地域分断などの問題が生じています。
- 京浜急行大師線では、踏切を起因とする交通渋滞が顕著であったことから、地下化により14箇所の踏切を除去する連続立体交差事業として平成6年に都市計画事業認可を受け、取組を進めています。
- また、JR南武線（矢向～武蔵小杉間）においても、「開かずの踏切」を含む9箇所の交通渋滞や事故等を解消するため、鉄道を高架化する連続立体交差事業として令和7年に都市計画事業認可を受け、取組を進めています。
- 踏切を除却し交通の円滑化や地域の一体化を図る抜本的な対策として、連続立体交差事業を沿線のまちづくりと連携しながら計画的に推進していく必要があります。

■京浜急行大師線



旧産業道路第1踏切

■JR南武線



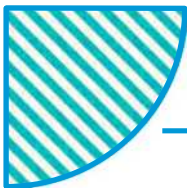
鹿島田踏切

【基本的な枠組み】

- 本市の幹線道路は、平成20年度から、「道路整備プログラム」に基づき、客観的な指標により整備効果の高い路線を選定し、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進めています。
- 一方、都市計画道路の整備は、用地取得や関係者との調整等により長期間を要するものが多く、都市計画決定後、長期間事業が実施されていない路線や区間が存在しています。このため、社会情勢等の変化を踏まえ、都市計画道路としての必要性等について検証を行ったうえで、平成30年に「都市計画道路網の見直し方針」を改定し、既存道路網を活用した道路改良に向けた取組を進めることとしました。
- また、こうした道路整備は、その効果発現までに多くの時間を要することから、現道幅員内における付加車線の設置や信号制御の改善など、局所的・即効的な対策を「緊急渋滞対策」として実施し、交通の円滑化を図っています。

【施策の方向性】

- 道路の慢性的な渋滞は経済損失を招き、環境や交通安全、路線バスの運行など、市民生活に影響を及ぼすことから、市内交通の円滑化を図るため、地域特性を踏まえた交通環境の改善や事業効果の早期発現に資する効率的・効果的な幹線道路等の整備を推進します。
- あわせて、今後の社会変容等も踏まえた都市交通の円滑化や地域分断の解消、地域資源を活かした沿線まちづくりと連携した連続立体交差事業を計画的に推進します。



市域の道路交通網の整備（幹線道路の整備）

概要

背景

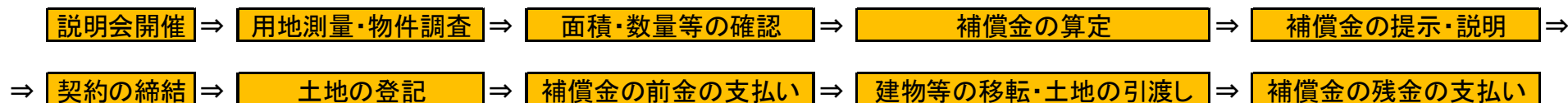
取組

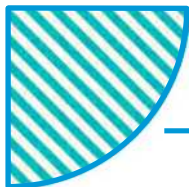
成果

まとめ

- 道路整備事業にあたっては、着手後に道路区域内の土地や建物等の状況を把握するための測量や物件調査を行い、その結果を踏まえて、地権者の皆様に対し用地取得や補償に関する協議を進めていきます。
- 用地取得にあたっては、土地の取得に加え、建物移転や営業補償等を伴う場合も多く、地権者への丁寧な説明や合意形成が不可欠であることから、多くの時間と事業費を要するため、計画的な事業推進が求められます。
- また、こうした事業特性に加え、社会情勢等の変化を踏まえ、都市計画道路網については必要に応じて各未着手路線の必要性や機能代替性等の検証を実施しています。

■補償の手順

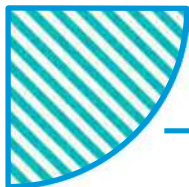




市域の道路交通網の整備（幹線道路の整備）

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 第2次川崎市道路整備プログラムは、平成28年度から令和3年度までの6年間を「前期」、令和4年度から令和7年度までの4年間を「後期①」、令和8年度から令和11年度までの4年間を「後期②」として、取組を進めています。
- 後期①の進捗状況としては、令和7年度を完成目標としていた11工区のうち、世田谷町田線（片平）など6工区が完成しました。一方で、国道409号（市ノ坪）など5工区が用地交渉の難航等により未完成となりました。
- 道路整備プログラムに位置づけている39工区を対象に、令和4～7年度（後期①）の進捗状況や取組の効果、課題を整理するとともに、令和8～11年度（後期②）における取組内容を取りまとめました。
- 5工区に遅れが生じている状況を踏まえ、後期②では、引き続き事業中の工区へ予算を集中的に投資し、早期完成を目指します。併せて、事業効果の早期発現に向け、主要な交差点などの先行整備を目指します。



市域の道路交通網の整備(幹線道路の整備)

概要 背景 取組 成果 まとめ

■後期①進捗状況

		路線名	工区名	整備延長(km)	●完成
後期①を 完成目標と していた工区	1	(都)荻宿小田中線	Ⅲ期	0.28	●
	2	(都)宮内新横浜線	子母口	0.25	●
	3	(都)世田谷町田線	片平	1.32	●
	4	(都)野川柿生線	王禅寺	0.47	●
	5	(都)東京丸子横浜線	市ノ坪	0.29	●
	6	(都)世田谷町田線	上麻生Ⅰ期	0.29	●
	7	(国)国道409号	市ノ坪	0.6	
	8	(都)丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿	0.65	
	9	(市)宮内新横浜線	等々力大橋	0.39	
	10	(市)横浜生田線	水沢	0.1	
	11	(都)尻手黒川線	Ⅳ期	0.68	

(都)東京丸子横浜線(市ノ坪)



市域の道路交通網の整備(渋滞対策)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 本市では、現道幅員内で実施可能な局所的かつ即効的な対策により、効率的・効果的に渋滞緩和を図ることを目的とした「緊急渋滞対策」を平成21年度から推進しています。
- 令和4年度から7年度の4年間では、付加車線の延伸、バス停の移設、車道の広幅員化など、累計7箇所の対策を実施しました。
- これらの対策により、実施箇所7箇所のうち5箇所において渋滞長や通過時間の短縮など、一定の効果を確認しました。

■渋滞対策実施箇所

	交差点	対策内容
R 4	南幸町二丁目(第4次)	バス停の移設
R 5	高石歩道橋下	車線の広幅員化
R 6	ガス橋(第3次) 土橋(第4次) 蔵敷交番前(第4次)	右折帯の設置 右折帯の延伸 車道部の拡幅
R 7	上小田中(第4次) 土漕	右折帯の延伸 直進左折帯の拡幅 右折車待機位置の明示

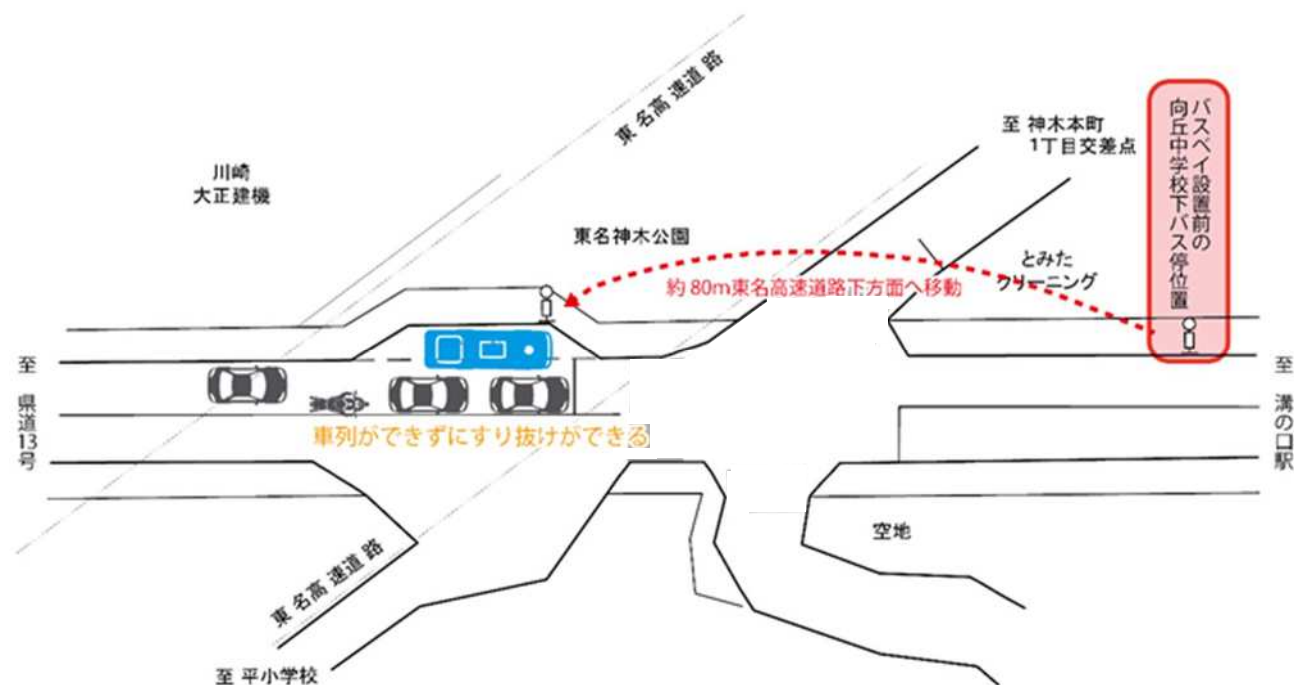


市域の道路交通網の整備(走行環境の改善)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 令和4年度に「都市計画道路網の見直し方針」に基づき、既存道路網を活用した公共交通の強化として、モデル路線である野川柿生線において、バスベイ設置などの路線バスの走行環境の改善に向けた取組を実施しました。

■向丘中学校下バス停バスベイ設置



○バスベイの設置により、一般車が停車中のバスを安全に追い越せるようになり、バス前後からの歩行者の飛び出し等に対する安全性が向上しました。また、バス停前における一般車の減速が解消され、バスベイ設置前に比べ、旅行速度が2.2km/h上昇といった整備効果が確認されました。



バス乗降待ちによる渋滞が発生



バスベイ内で停車するバスの横を一般車が走行

市域の道路交通網の整備(京浜急行大師線連続立体交差)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 京浜急行大師線については、1期①区間(東門前駅～小島新田駅)が令和6年度に完成し、地下化に伴う4箇所の踏切除却に加え、大師橋駅及び小島新田駅の新駅舎の供用を開始しました。産業道路第1踏切では、踏切遮断の解消により交通の円滑化などの効果を確認しました。
- 1期②区間(鈴木町駅～東門前駅)については、令和8年度の工事着手を目指し、都市計画手続に向けた準備を進めています。

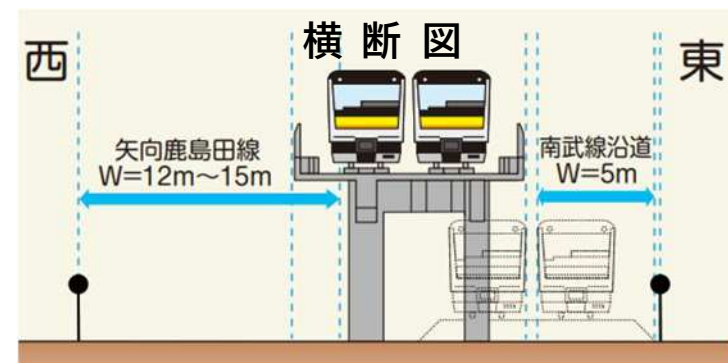
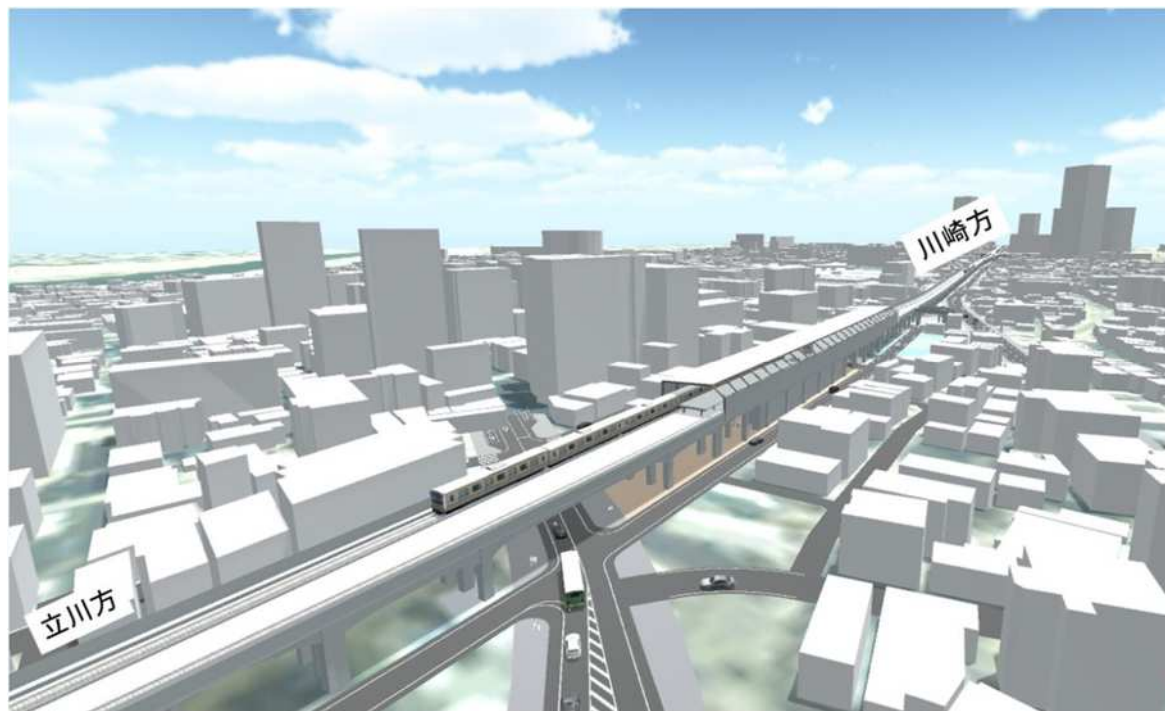


市域の道路交通網の整備(JR南武線連続立体交差)

概要 背景 取組 成果 まとめ

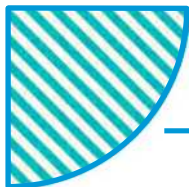
- JR南武線は、令和7年1月に都市計画事業認可を取得し、事業に着手しました。
- 事業着手後、用地取得に向けた対応方針をとりまとめ、用地補償説明会を開催するとともに、用地取得業務の一部を委託した民間事業者と協力しながら、移転先等に関する相談対応を行っており、高架化工事に必要な用地239件のうち80件で建物調査を実施し、一部において土地売買契約を締結しました。

■完成イメージ（平間駅）



用地補償説明会実施状況





市域の道路交通網の整備(JR南武線連続立体交差)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 市民説明会では、連続立体交差事業の目的や必要性、踏切の除去による安全性・利便性の向上といった事業効果のほか、事業のイメージや今後のスケジュールについて説明しました。
- また、用地取得に関しては、用地補償の概要や物件移転に伴う補償内容、手続の流れなどについて具体的に説明するとともに、個別相談窓口を設置し、補償制度に関する質問や移転先の相談、建物撤去に関する留意点について相談を受け付けるなど、理解促進を図りました。
- さらに、これらの用地取得に関する取組について、パンフレットなどの広報資料や市ホームページ等による情報発信を実施しています。

		R 4	R 5	R 6	R 7
地域との勉強会、出前説明、 広報活動の開催数	目標	8回	5回	5回	5回
	実績	17回	5回	9回	8回
市民説明会の開催数	目標	8回	2回	2回	2回
	実績	8回	3回	6回	2回
広報資料配布数	目標	2,000部	1,000部	500部	500部
	実績	3,700部	1,100部	1,400部	1,100部

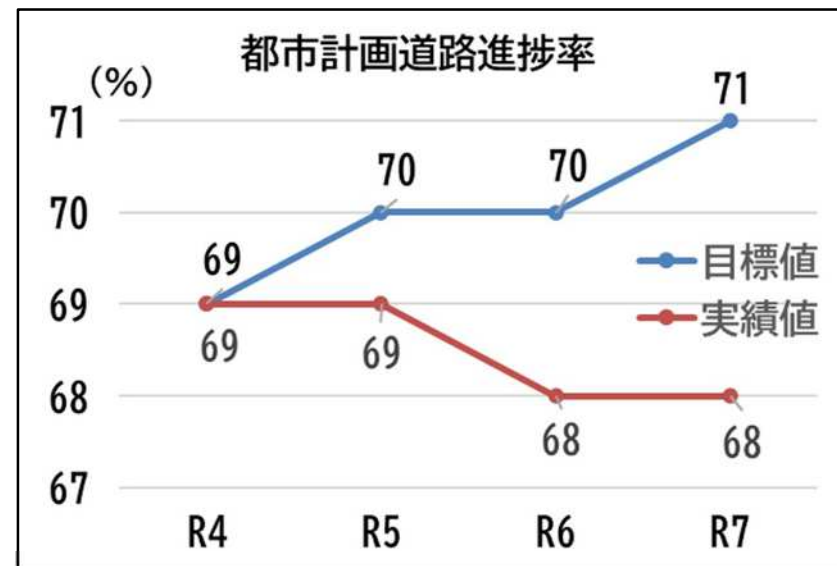
成果指標①の達成状況(未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

成果指標① 都市計画道路進捗率【未達成】

- 都市計画道路進捗率は、令和7年度目標値71%に対し、実績値は68%(完成延長212,260m/計画延長310,160m)となり、目標未達成となりました。

	R 4	R 5	R 6	R 7
目標値	69%	70%	70%	71%
実績値	69%	69%	68%※2	68%
計画延長(km)	305.560	305.340※1	310.160	310.160
完成延長(km)	210.476	210.409	210.871	212.260



※1 市街地再開発事業に伴う都市計画変更により、完成延長及び計画延長が減少しています。

※2 JR南武線の連続立体交差事業に関連した都市計画道路の新たな計画決定により、計画延長が増加したため、実績値が減少しています。



成果指標①の成果分析

概要 背景 取組 成果 まとめ

都市計画道路進捗率

- 都市計画道路の整備を進めるにあたっては、多くの工区において、関係地権者の生活再建に係る移転先の確保や補償内容の調整に時間を要し、合意形成に至るまでに用地交渉が長期化しました。
- また、宮内新横浜線（等々力大橋）については、施工方法の変更や東京都側の用地取得状況による工事工程の再設定が必要となり工事完成が遅れました。また、尻手黒川線（Ⅳ期）では、施工箇所の一部が軟弱な地盤であることが判明したことから、施工方法の見直しを行う必要が生じ、工事完成が遅れました。
- それらの結果、令和7年度を完成目標としていた5工区で整備が遅れ、計画通りに事業が進捗しませんでした。

※スライド17、18の都市計画道路計画延長及び新たな計画決定に関する記載内容を整理

成果指標②の達成状況(参考)

概要 背景 取組 成果 まとめ

成果指標② 市内幹線道路における混雑時(朝夕ピーク時)の平均走行速度【参考】

- 市内幹線道路における混雑時の平均走行速度については、令和7年度に目標値17.8km/hを設定しています。令和7年度全国道路・街路交通情勢調査結果について、現在、国において集計中ですが、現時点で把握できる直近の実績値は令和3年度の14.9km/hとなっています。

	R 4	R 5	R 6	R 7
目標値	—	—	—	17.8km/h
実績値	—	※ 14.9km/h	—	—

※令和5年度に公表された、令和3年度道路交通センサス値を実績値の参考としています。

成果指標②の成果分析

概要 背景 取組 成果 まとめ

市内幹線道路における混雑時(朝夕ピーク時)の平均走行速度

- 国道409号(市ノ坪)、丸子中山茅ヶ崎線(小杉御殿)、宮内新横浜線(等々力大橋)、横浜生田線(水沢)、尻手黒川線(Ⅳ期)の5工区では、関係地権者の生活再建に係る移転先の確保や補償内容の調整に時間を要し、用地交渉が長期化したことに加え、宮内新横浜線(等々力大橋)では施工方法の変更や東京都側の用地取得状況を踏まえた工程の再設定が必要となったこと、尻手黒川線(Ⅳ期)では施工箇所の一部が軟弱地盤であることが判明し施工方法の見直しを行ったことなどにより、工事完成が遅れました。
- その結果、当該工区における道路ネットワークの整備効果が十分に発現せず、市内幹線道路における交通の円滑化が十分に図られなかったと考えられます。

成果指標③の達成状況(未達成)

概要 背景 取組 成果 まとめ

JR南武線連続立体交差事業に係る用地取得の進捗率【未達成】

- JR南武線連続立体交差事業に係る用地取得の進捗率は、令和7年度目標値25%に対し、実績値は4%(取得済用地面積(1,070㎡)/取得予定用地面積(約25,900㎡)×100(%))となり、目標は未達成となりました。

	R4	R5	R6	R7
目標値	—	—	—	25%
実績値	—	—	—	4%

成果指標③の成果分析

概要 背景 取組 成果 まとめ

JR南武線連続立体交差事業に係る用地取得の進捗率

- 本事業は約4.5kmという長い区間を一度に事業化することが必要であるという特殊性があり、短期間に集中した効率的かつ円滑な用地取得が求められています。
- 「円滑な用地取得に向けた対応方針」に基づき、用地取得の時期や用地補償等についての関係権利者の皆様への丁寧な説明及び相談対応に努めた結果、高架化工事に必要な用地の239件のうち80件で建物調査が承諾され17件の契約が成立するなど、御協力を得ながら事業を進めています。
- 成果指標が目標値に達しなかった主な要因としては、都市計画決定及び事業認可の取得が約半年遅れたことなどにより、当初想定していた用地取得開始時期が後ろ倒しとなり、用地折衝等の期間が短縮されたことが挙げられます。
- また、これに加え、物価高騰や人材不足などの影響により、移転に伴い必要となる建設費用の増加や工事業者の確保が難しくなっていることから、移転先の確保が困難になっていることや、当該事業の財源となる国庫補助金の内示額が想定を下回ったことなども、目標値に届かなかった一因と考えられます。
- これらの要因が重なった結果、一定の取組や合意形成は進捗しているものの、成果指標として設定した用地取得進捗率については、目標値を下回る結果となりました。

その他の成果①(幹線道路の整備)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 宮内新横浜線(子母口)の整備により、平行する県道子母口綱島では渋滞長の減少などが見られ、周辺の交通環境が改善しました。



○①→②、②→①：往復時間
最大往復時間
6分45秒⇒4分43秒
2分2秒短縮

○子母口住宅入口交差点
最大渋滞長
220m⇒0m

○子母口旭田交差点
最大渋滞長
190m⇒25m



その他の成果②(幹線道路の整備)

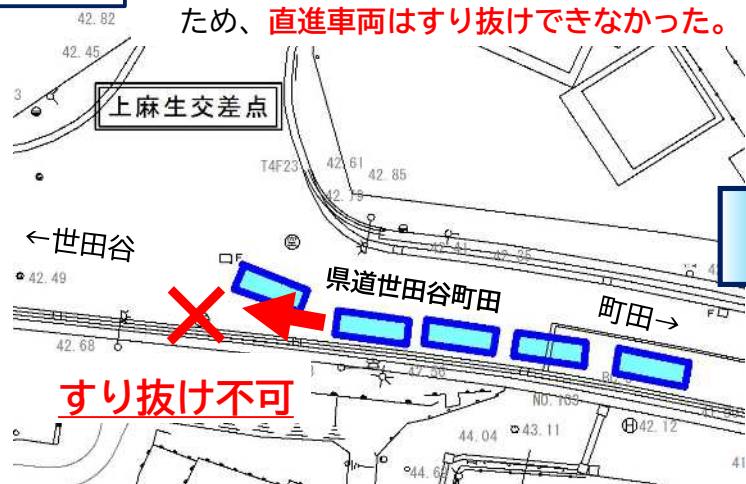
概要 背景 取組 成果 まとめ

- 早期に事業効果を発現させるため、事業中区間において主要な交差点の先行整備や暫定対策の実施に向けた取組を進めています。
- 世田谷町田線の上麻生工区では、道路拡幅事業を進める中で、工区内の上麻生交差点において、暫定対策を実施し、早期に効果を発現しました。

対策概要

対策前

※右折待ち車両がいると、車道幅員が狭かったため、**直進車両はすり抜けできなかった。**



対策後

※右折待ち車両がいても、車道幅員が広がったため、**直進車両がすり抜け可能になった。**



(補足)
通過時間：信号待ちしていた車両が青信号で発進してから交差点を通過するまでの時間
滞留長：信号待ちで並んでいる車の列の最後尾から停止線までの長さ

- 平均通過時間
15分から4分に短縮
11分短縮
- 平均滞留長
約780m⇒約300m
約半分に減少

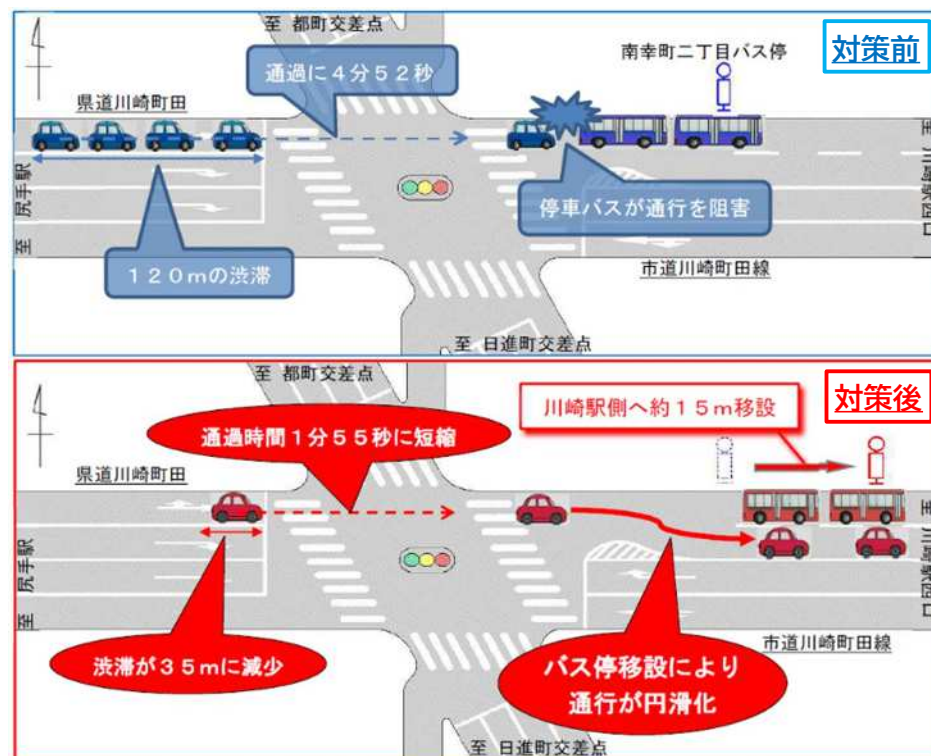
その他の成果③(渋滞対策)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 南幸町二丁目交差点において、交差点近接による渋滞要因となっていたバス停を移設する対策を実施した結果、渋滞長や通過時間の短縮など、一定の効果を確認しました。

幸区：南幸町二丁目交差点

渋滞原因	県道川崎町田の川崎駅方面の南幸町二丁目バス停が交差点に近接			
対策内容	南幸町二丁目バス停を川崎駅側に移設			
効果	県道川崎町田 (上り線)	最大渋滞長 最大通過時間	120m ⇒ 35m 4分52秒 ⇒ 1分55秒	85m減少 2分57秒短縮



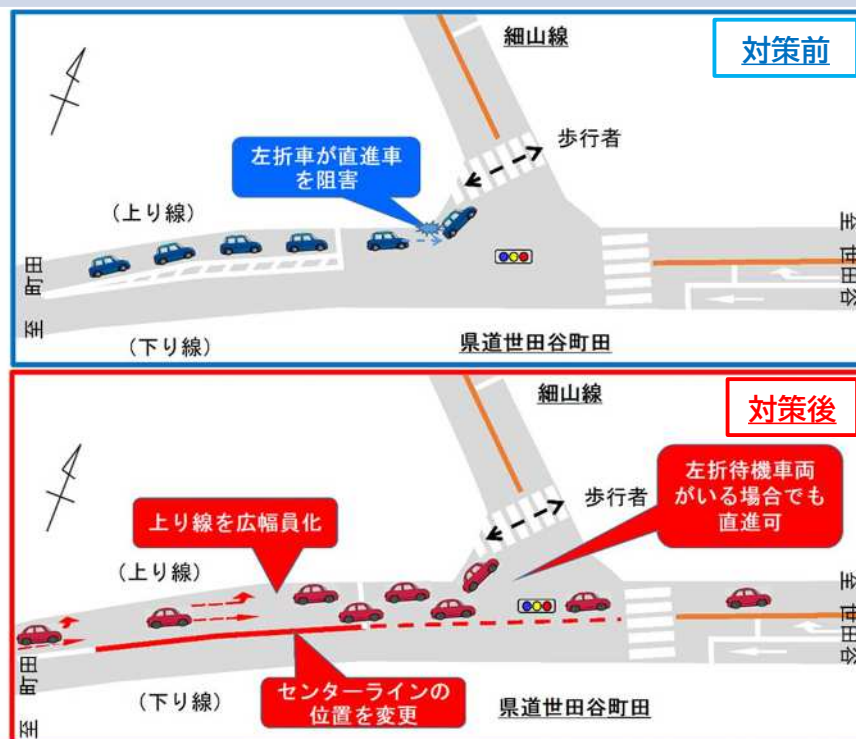
その他の成果③(渋滞対策)

概要 背景 取組 成果 まとめ

- 高石歩道橋下交差点において、左折待ち車両による渋滞が発生していたことから、センターラインの位置を変更し車線を広幅員化する対策を実施した結果、渋滞長の解消や通過時間の短縮など、一定の効果を確認しました。

多摩区：高石歩道橋下交差点

渋滞原因	県道世田谷町田の世田谷方面において、左折車による後続車への通行阻害			
対策内容	センターラインの位置を変更し、上り線を広幅員化			
効果	県道世田谷町田 (上り線)	最大渋滞長 最大通過時間	80m ⇒ 0m 2分48秒 ⇒ 0秒	解消 2分48秒短縮



施策の達成状況①

概要 / 背景 / 取組 / 成果 / まとめ

施策の達成状況

C 進捗が遅れた

(1期策定時を下回るものが多くあった)

理 由

- ① 幹線道路の整備については、6工区が完成するなど完成延長が着実に増加し、市内の移動性や安全性の向上に一定の成果が得られました。一方で、用地交渉の難航等により一部の工区が令和7年度内に完成しなかったため、成果指標である「都市計画道路進捗率」は目標に届きませんでした。
- ② 道路改良、渋滞対策については、付加車線の設置や延伸など現道幅員内での即効的な渋滞対策により、最大通過時間や最大渋滞長の減少などの効果を累計5箇所を確認し、交通円滑化に向けた一定の成果が得られました。

【施策の達成状況区分】

- A 順調に推移した(目標を達成した)、B 一定の進捗があった(目標未達成のものがあるが一定の進捗があった)
C 進捗が遅れた(1期策定時を下回るものが多くあった)、D 進捗が大幅に遅れた(1期策定時を大幅に下回った)

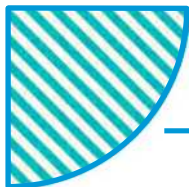
施策の達成状況②

概要 / 背景 / 取組 / 成果 / まとめ

- ③ 京浜急行大師線連続立体交差事業については、1期①区間(小島新田駅～東門前駅)において、非常用発電機の納期長期化の影響などにより、工期を令和5年度から1年間延伸していたものの、令和6年度に工事が完成しました。また、1期②区間の工事着手については、都市計画変更や環境影響評価の準備に取り組み、令和8年3月に環境影響評価準備書を公告するなど、一定の進捗が図られました。
- ④ JR南武線連続立体交差事業については、関係権利者への補償説明や民間事業者と連携した相談体制の強化など、用地取得に向けた取組が進展し、こうした取組により一部で契約を締結するなど、一定の進捗が図られました。一方で、事業認可取得の遅れに伴い用地折衝等の期間が短縮されたことなどにより、用地取得の進捗は成果指標の目標値に届きませんでした。

【施策の達成状況区分】

- A 順調に推移した(目標を達成した)、B 一定の進捗があった(目標未達成のものがあるが一定の進捗があった)
C 進捗が遅れた(1期策定時を下回るものが多くあった)、D 進捗が大幅に遅れた(1期策定時を大幅に下回った)

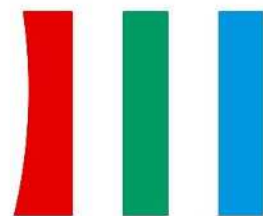


今後の方向性

概要 / 背景 / 取組 / 成果 / まとめ

- ① 施策に掲げた成果指標のうち2つは目標値に達しておらず、施策全体として進捗の遅れが見られました。各事務事業においては一定の取組は進められているものの、今後は指標未達成の要因分析を踏まえ、事業の効果をより高めるための取組を推進していきます。
- ② 幹線道路の整備は、未完成工区の継続や連続立体交差事業の推進といった状況を踏まえ、事業スケジュールの調整による予算の重点化や土地収用制度等の積極的な活用により、早期完成を目指します。また、事業効果の早期発現のため、主要交差点などの先行整備を目指します。
- ③ 渋滞対策では、これまでの緊急渋滞対策で培ったノウハウを活用して、局所的・即効的な対策が可能な箇所において、市内交通の円滑化に向け取組を推進していきます。
- ④ 京浜急行大師線1期②区間では、関係局連携のもと令和8年度末の工事着手に向けた取組を進めます。
- ⑤ JR南武線については、高架化工事に必要な用地の取得など令和11年度の高架化工事着手に向けた取組を進めます。





Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市