

1 川崎市総合都市交通計画の概要

(1) 計画の概要

- 川崎市では、さまざまな交通課題に対応した、総合的かつ持続的な交通政策を推進するため、平成25(2013)年3月に「川崎市総合都市交通計画」を策定しました。
- また、本計画は、概ね20年後を目標年次としていますが、計画策定後、総合計画などの上位計画や関連計画の策定・改定が行われること、高齢化の一層の進展や産業構造の変化などの社会経済状況に変化が生じていくことを踏まえ、本計画のPDCAサイクルとして、策定後5年毎の中間見直し、10年目の全体見直しを行うこととしています。
- 現在は、策定5年目の中間見直しとして、平成30(2018)年3月に改定を行った計画に基づき、目指すべき交通環境の実現に向け、関係者の連携・協力のもと、各種の施策・事業を戦略的に実施しています。

(2) 計画の構成

- 本計画は、「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を本市交通政策の理念に掲げ、将来目指すべき都市交通の姿をもとに、その実現に向け、都市の骨格を形成する鉄道や道路ネットワークから市民にとって最も身近な地域交通までの重点施策等を総合的、体系的にとりまとめています。

理念	『誰もが利用しやすいこと』 『安全・安心かつ円滑であること』 『持続可能であること』
----	--

政策目標	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
方向策性	広域的な都市間の連携強化など (5つの方向性)	公共交通へのアクセス向上など (5つの方向性)	減災(復旧)対策の推進など (3つの方向性)	地域特性に応じた交通課題への対応など (2つの方向性)	公共交通の利用促進など (4つの方向性)
目標水準	広域拠点間の所要時間の短縮など (4指標)	駅への所要時間の短縮など (5指標)	緊急輸送道路整備率の向上など (3指標)	交通環境が改善されたと思う人の割合の増加など (4指標)	公共交通利用割合の維持向上など (3指標)

施策・事業	重点施策					その他の施策
	(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 ↓ 取組の方針 ↓ 鉄道及び道路ネットワーク形成事業等	戦略シナリオ ↓ 取組の方針 ↓ 施策 (個別事業等)	戦略シナリオ ↓ 取組の方針 ↓ 施策 (個別事業等)	戦略シナリオ ↓ 取組の方針 ↓ 施策 (個別事業等)	戦略シナリオ ↓ 取組の方針 ↓ 施策 (個別事業等)	施策 (個別事業等)

2 令和5(2023)年度における計画の進捗状況について

(1) 進行管理の概要

- 川崎市総合都市交通計画では、計画に位置付ける示す各種の施策・事業を着実に推進していくために、PDCAサイクルによって進行管理を行います。
- 進行管理では、定期的に、目標水準の達成状況の評価などを踏まえて計画の見直しを行うほか、毎年度、施策・事業の進捗状況を把握することとしています。

表 進行管理の工程(令和6(2024)年度まで)

年度	取組内容	年次報告書作成
平成24(2012)年度	総合都市交通計画策定	—
平成25(2013)年度	施策・事業の推進	—
平成26(2014)年度	施策・事業の推進	平成25(2013)年度版
平成27(2015)年度	施策・事業の推進	平成26(2014)年度版
平成28(2016)年度	施策・事業の推進	平成27(2015)年度版
平成29(2017)年度	施策・事業の推進 施策展開などの中間見直し	平成28(2016)年度版
平成30(2018)年度	施策・事業の推進	平成29(2017)年度版
令和元(2019)年度	施策・事業の推進	平成30(2018)年度版
令和2(2020)年度	施策・事業の推進	令和元(2019)年度版
令和3(2021)年度	施策・事業の推進	令和2(2020)年度版
令和4(2022)年度	施策・事業の推進	令和3(2021)年度版
令和5(2023)年度	施策・事業の推進	令和4(2022)年度版
令和6(2024)年度	施策・事業の推進	令和5(2023)年度版

(2) 令和5年度の進捗状況の確認結果

- 計画に位置付ける施策・事業について、令和4年度の進捗状況の確認を行った結果、個別の取組では、関係者との協議・調整等により変更や遅れが生じたものなどがありましたが、施策・事業全体としては概ね計画どおり進捗しました。
- 変更や遅れが生じた個別の取組については、関係者との協議・調整等を実施し、今後着実に取り組んでまいります。また、新型コロナウイルス感染症の影響も踏まえ、施策・事業の内容や手法に係る精査・見直しについても、適宜行ってまいります。

施策	施策・事業数	進捗状況
(1)都市の骨格を形成する交通機能の強化	16	概ね計画どおり進捗しました
(2)交通の安全・安心の強化	17	概ね計画どおり進捗しました
(3)市民生活を支える公共交通の強化	19	概ね計画どおり進捗しました
(4)環境に配慮した交通の低炭素化	12	概ね計画どおり進捗しました
(5)臨海部の交通機能の強化	12	概ね計画どおり進捗しました
その他施策	8	概ね計画どおり進捗しました
合計	84	

- ▶ 本資料は、令和5年度の施策・事業における個別の取組のうち、主な取組を抜粋して紹介したものです
- ▶ その他の主な取組は、年次報告書の7頁以降を御覧ください。また、全ての施策・事業は、同20頁以降を御覧ください

重点施策(1)都市の骨格を形成する交通機能の強化

連続立体交差事業の取組(JR南武線連続立体交差事業(矢向駅~武蔵小杉駅))

本事業は、令和5(2023)年度は概略設計を実施するとともに、都市計画及び環境影響評価手続きを進め、環境影響評価の手続きを完了しました。
また、取組状況や今後のスケジュール等について、オープンハウス型の説明会を幸区・中原区で3回開催しました。

重点施策(2)交通の安全・安心の強化

JR南武線の駅アクセス向上等に向けた取組

JR南武線武蔵溝ノ口駅以北の5駅(稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅)については、鉄道による地域分断の改善や踏切を横断する駅利用者の安全性・利便性の向上に向け、平成22(2010)年2月に「南武線駅アクセス向上方策案」を策定し、駅へのアクセス向上等に向けた取組を進めています。

稲田堤駅については、平成30(2018)年7月にJR東日本と施行協定を締結し、令和6(2024)年度の南北自由通路開通に向けた取組を進めています。令和5(2022)年度は、新駅舎・自由通路部の整備を進め、8月に自由通路南側及び橋上駅舎を使用開始しました。

鉄道駅構内の安全性、利便性の向上

高齢者や障害者など、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮し、市民にとって身近な鉄道駅の安全性と利便性の確保に向け、ホームドア整備に対する補助制度を設け、鉄道事業者による整備を促進しております。

令和5(2023)年度は、JR南武線登戸駅(本線)、武蔵中原駅(本線)及び武蔵新城駅のホームドア整備が完了しました。南武線川崎駅のホームドア整備につきましては、世界的な半導体不足の影響により、整備完了時期が令和6年度に変更となりました。また、JR南武線主要駅のうち、登戸駅(副本線)、武蔵中原駅(副本線)及び武蔵溝ノ口駅のホームドア整備に着手しています。



JR南武線登戸駅(本線)ホームドア(令和5年度整備完了)

重点施策(3)市民生活を支える公共交通の強化

JR武蔵小杉駅における混雑対策の取組

JR武蔵小杉駅周辺では、駅を中心に、多様な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちづくりを進めており、その一環として、横須賀線武蔵小杉駅開業や駅前広場、周辺道路等の基盤整備を行い、また、令和元(2019)年11月の相鉄・JR直通線開業や令和5(2023)年3月の相鉄・東急直通線開業をはじめとした交通機能強化を図ることにより、魅力と賑わいのあるまちづくりを推進しています。

混雑緩和に向けた抜本的な対策を図るため、令和4(2022)年12月には横須賀線下りホームが供用開始され、令和5(2023)年12月には、新たなアクセスルートとともに新規改札口が供用開始されました。



新規改札口供用開始後の状況(令和5年12月)

コミュニティ交通等の導入検討・支援

令和4年3月に改定した「地域交通導入に関する手引き」に基づき、コミュニティ交通の導入に向けた地域協議会等への支援等の取組を推進しました。

令和5(2023)年度は、横浜国立大学と神奈川トヨタ自動車(株)と連携・協力し、宮前区平地区を対象に令和4年度に実施したトライアル制度を活用した試験運行の結果を踏まえ、有償による運行実験を行い、導入に向けた取組を推進しました。また、多摩区生田山の手地区において、タクシー事業者と連携し、急な坂の上に住んでいる住民の移動問題解決と限られたタクシー車両での輸送効率化に向け、あいのりタクシー「山の手号」実証実験を開始しました。



宮前区平地区試験運行の使用車両

身近な地域の公共交通における新技術の導入促進

社会経済の様々な領域で大きな変化をもたらしているICT(情報通信技術)などの技術革新は、交通分野においても様々な形で導入、検証が進められています。

本市では、公共交通の促進や利用者の利便性向上を図るため、交通事業者等と連携し、ICTの効果的な活用に向けた検討に取り組んでいます。

令和5(2023)年度は、民間事業者と連携し、中原区と高津区の一部及び麻生区新百合ヶ丘周辺地区においてデマンド交通「チョイソコかわさき」の実証実験を行いました。また、民間事業者が主体となり、川崎区の一部においてデマンド交通「のーと KAWASAKI」の実証実験を行いました。



チョイソコかわさき使用車両

重点施策(4)環境に配慮した交通の低炭素化

次世代自動車の普及促進

脱炭素社会の実現に向け、Terra Charge株式会社と「電気自動車及び充電器の普及促進に向けた協定」を令和6年3月5日に締結しました。

本協定に基づき、本市公共施設へ電気自動車(EV)用充電器を設置・運用することで、EVの普及促進及び脱炭素社会の実現を目指していきます。

重点施策(5)臨海部の交通機能の強化

新たな基幹的交通軸の整備に向けた取組

川崎臨海部への交通アクセスについては、川崎駅からのバス利用が多く、ピーク時におけるバス車内や駅前広場の混雑などが課題になっていることから、交通環境の改善や臨海部の発展を支える交通機能強化の実現に向けた取組を進めています。

この取組の一環として、令和5(2023)年3月から、川崎駅から水江町までの路線において、川崎鶴見臨港バス株式会社により、本市初となるハイブリッド連節バスを使用したBRT(バス高速輸送システム)の運行が開始されました。



ハイブリッド連節バス車両外観