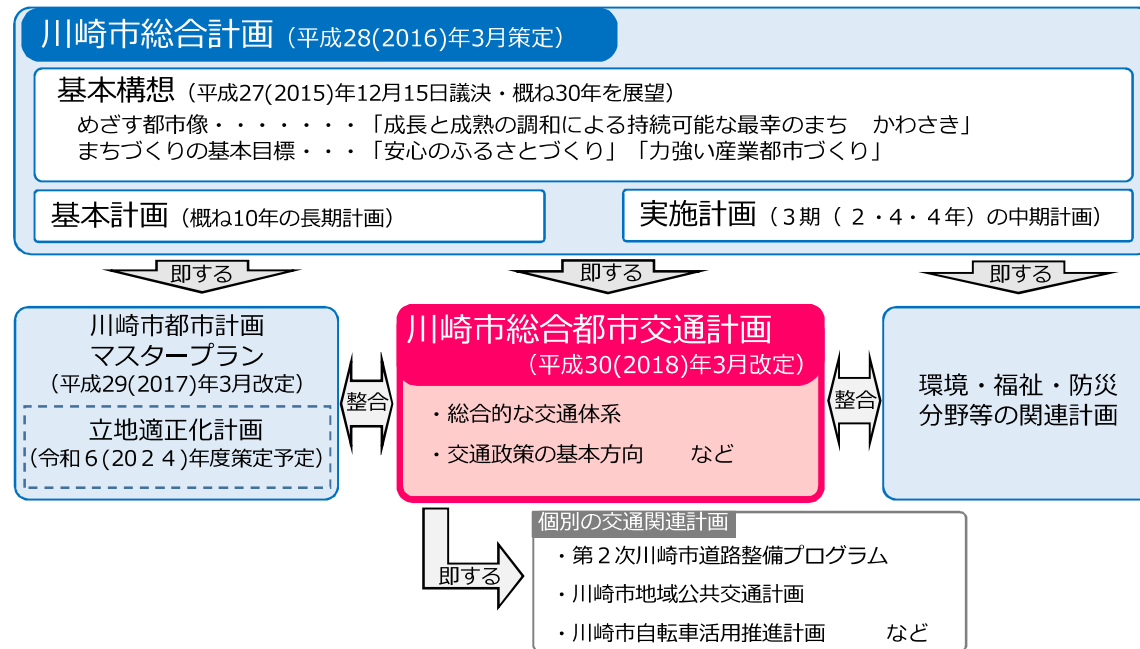


川崎市総合都市交通計画について

1. 川崎市総合都市交通計画の位置付け

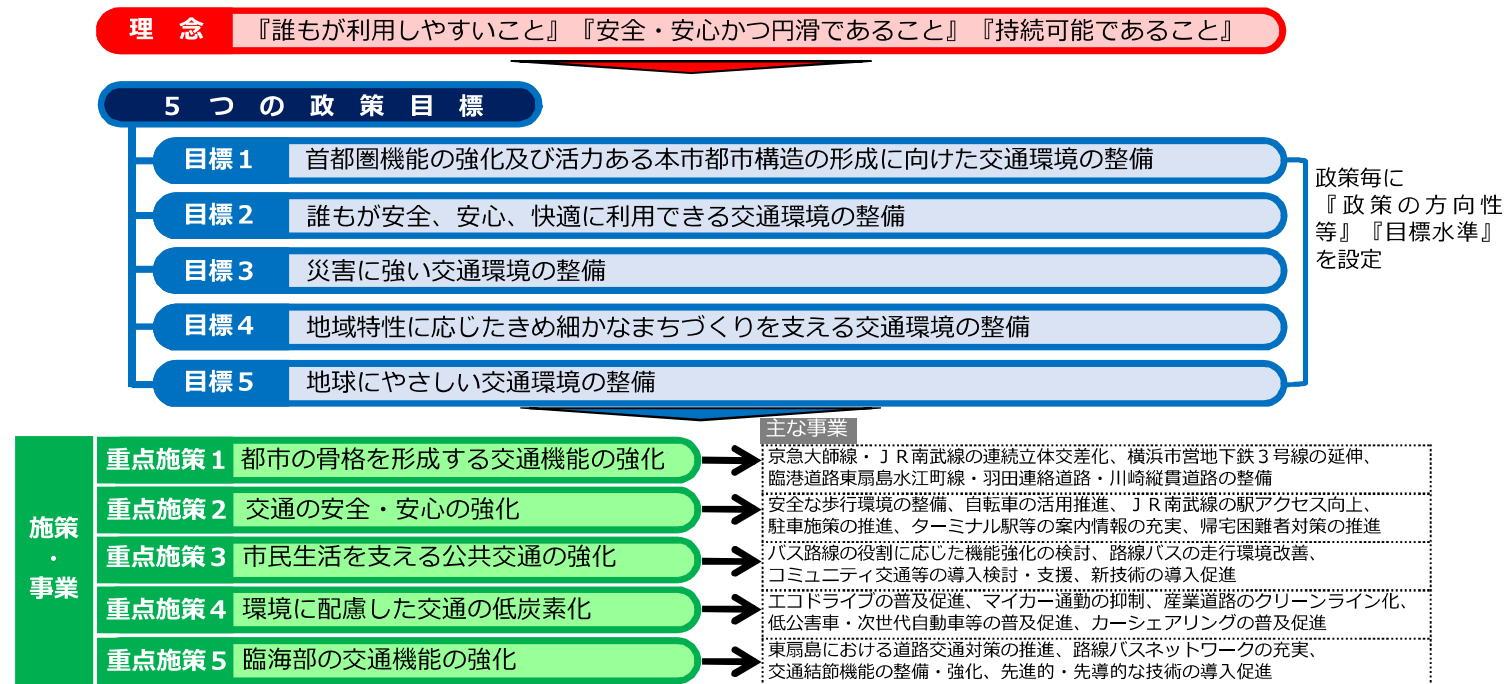
- ◆ 本計画は、**本市交通政策のマスタープランとして平成25年3月に策定し**、平成30年3月に計画改定（中間見直し）を実施しており、**計画策定から概ね20年後の令和14年度を目標年次**としている。
- ◆ 本計画は、**本市のめざす都市像とまちづくりの基本目標等を定める「川崎市基本構想」を踏まえる**など、「**川崎市総合計画**」と連携する**交通政策分野別計画**となるものであり、交通政策のうち道路・地域公共交通等に関しては、別途計画等を策定し、本市の交通政策を推進している。
- ◆ また、計画の策定に当たっては、**都市計画マスタープランや環境、防災、福祉分野等の関連計画とも整合**を図っており、今回の見直しにおいては、現在策定を進めている「**立地適正化計画**」とも**整合を図るものとする**。



川崎市総合都市交通計画について

2. 川崎市総合都市交通計画の理念・目標・施策

- ◆ 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**交通政策の理念**とし、計画の策定と取組の推進を図ることとしている。
- ◆ これらの理念のもと、**5つの交通政策の目標**とその**方向性や目標水準等を設定**するとともに、その実現に向け、**5つの重点施策等を総合的、体系的にとりまとめている**。



川崎市総合都市交通計画について

3. 本市の交通課題

◆ 本計画の策定時に「本市が目指す都市構造」や「本市の交通事情・交通特性」などを踏まえ、本市の交通課題を以下のとおり整理しており、平成30年3月に計画改定（中間見直し）を実施した際にも、引き続きこの交通課題を踏まえ、取組を進めていくものとしている。

① 首都圏機能の強化及び
本市都市構造の形成

- 市内外の拠点間連携を高める交通機能の強化
- 市内拠点から羽田空港へのアクセス向上
- 臨海部の交通機能の強化

② 高齢化への対応、交通利便性・
安全性・快適性の向上

- 将来にわたる路線バスサービスの維持
- 駅やバス停までのアクセスのより一層の向上
- 鉄道や道路の混雑の改善
- 歩行者などのより一層の安全性の向上
- 障害者や高齢者をはじめ誰もが安心して移動できる環境の実現
- 鉄道による地域間移動の阻害の改善

③ 災害に強い交通の実現

- 災害に強く復旧を支える交通基盤の充実
- 交通ネットワークの多重性（リダンダンシー）の向上
- 災害時や非常時の交通混乱への対応

④ 地域特性に応じた交通課題への
きめ細かな対応

- 地域特性を踏まえたきめ細かな対応
- 駅の特徴を踏まえた結節機能の強化

⑤ 地球環境へのさらなる配慮

- 鉄道や自動車など交通の低炭素化
- 道路交通の円滑化や自家用車から公共交通利用への転換

川崎市総合都市交通計画について

4. 交通政策の目標と方向性・目標水準

◆ 「3.」で示した、本市の5つの交通課題を解決するために、それぞれの交通課題に対応した本市の交通政策の目標と方向性を以下のとおりとしており、その目標を具体的に明示する代表指標として目標水準も設定し、計画の進行管理にも役立てている。

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

- 広域的な都市間の連携強化
- 本市拠点機能及び拠点間連携の強化
- 羽田空港へのアクセス強化
- 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化
- 国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備

目標2 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

- 公共交通へのアクセス向上
- 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）
- 安全、安心な移動環境の確保
- ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
- 地域（交通）分断の解消（交流の推進）

目標3 災害に強い交通環境の整備

- 耐震性の向上
- 減災（復旧）対策の推進
- 多重性（リダンダンシー）の向上

目標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

- 地域特性に応じた交通課題への対応
- 駅周辺の特性に応じた結節機能の強化

目標5 地球にやさしい交通環境の整備

- 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進
- 環境負荷の低減に配慮した自動車利用
- 沿道環境の改善
- 公共交通の利用促進

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	
広域拠点間の所要時間の短縮	広域拠点間平均所要時間25%以上短縮	約45分(H17(2005)) → 34分以内
新幹線駅まで45分圏の拡大	新幹線駅まで45分以内のエリア（市内内の比率）	約62%(H24(2012)) → 90%以上
羽田空港までの所要時間の短縮	羽田空港平均所要時間20%以上短縮	約44分 → 35分以内
臨海部の移動圏の拡大	自動車利用60分圏30%以上拡大	約1,900km ² → 2,400km ² 以上
駅へのバスの所要時間の短縮	駅への平均所要時間10%以上短縮	約15分(H20(2008)) → 13分以内
高齢者等の外出のしやすさの向上	高齢者外出率	約69%(H20(2008)) → 外出率向上
交通事故件数の減少	人口あたり事故件数の低さ	大都市1位(H22(2010))を維持
鉄道混雑率の改善	鉄道混雑率 180%超 150%超	約 8.5km(H19(2007)) → 解消 約30.6km(H19(2007)) → 減少
踏切を横断する交通量の削減	踏切横断交通量 歩行者 自動車	約20万人(H21(2009)) → 約8万人 約13万台(H21(2009)) → 約2万台
緊急輸送道路整備率の向上	緊急輸送道路整備率	約81%(H21(2009)) → 100%
道路橋りょうの耐震化	道路橋りょう耐震化率	約59%(対象124橋) (H21(2009)) → 100% (対象124橋) → 100% (追加199橋)
広域防災拠点のアクセスルートの多重化	アクセスルート数	3ルート(H24(2012)) → 6ルート
交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合	約62%(H27(2015)) → 70%以上
駅へのバスの所要時間の短縮	(目標②の再掲)	
高齢者等の外出のしやすさの向上	(目標②の再掲)	
公共交通利用割合の維持向上	(目標⑤の再掲)	
公共交通利用割合の維持向上	公共交通分担率	約39%(H20(2008)) → 40%以上
次世代自動車の普及向上	次世代自動車普及率	約2.9%(H22(2010)) → 普及率向上
CO ₂ 排出量の削減	鉄道（旅客）・自動車排出量	約110万トン/年(H17(2005)) → 削減

川崎市総合都市交通計画について

5. 重点施策（考え方・取組時期）

◆ 交通政策の目標の効果的な達成に向け、以下の視点から、重点的に取り組む5つの施策を設定し、戦略的に取り組むこととしている。

視点

- 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

- 重点施策1 都市の骨格を形成する交通機能の強化
- 重点施策2 交通の安全・安心の強化
- 重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化
- 重点施策4 環境に配慮した交通の低炭素化
- 重点施策5 臨海部の交通機能の強化

◆ また、各施策・事業については、以下のとおり取組時期を定め、計画的な施策・事業展開を図るものとしている。

鉄道及び道路ネットワーク形成事業

- 短中期（計画策定から10年内）に事業完了をめざす事業
- 短中期（計画策定から10年内）に着手（事業化）をめざす事業
- 中長期（計画策定から20年内）に着手（事業化）をめざす事業

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）

その他の施策

- 短中期（計画策定から10年内）に取り組む施策
- 中長期（計画策定から10～20年内）に取り組む施策

取組時期

- 短中期（プロジェクト）
- 中長期（プロジェクト）

川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 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。

■ 取組の方針

ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ・ 鉄道を主軸とした沿線まちづくりを支える既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備
- ・ 広域的な幹線道路網の整備に向けた取組
- ・ 既存鉄道路線の混雑緩和に向けたオフピーク通勤等による輸送需要の調整に向けた取組
- ・ 鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、交差点改良

■ これまでの主な取組

- ・ 京急大師線連続立体交差事業 1期①区間（小島新田～東門前駅）の踏切除却（平成31年3月）



産業道路第1踏切(除却前)



産業道路第1踏切(除却後)

- ・ 横浜市営地下鉄3号線の延伸 概略ルート・駅位置を決定（令和2年1月）
- ・ JR南武線連続立体交差事業 都市計画手続きの開始（令和5年3月）

■ 鉄道ネットワーク形成事業の取組時期



川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 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。

■ 取組の方針

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

- 本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等へのアクセス強化に向けた既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組
- 羽田空港へのアクセス強化に向けた鉄道路線の整備、羽田空港と連絡する道路の整備等

■ これまでの主な取組

- 臨港道路東扇島水江町線の現地工事着手（平成27年3月）
- 国道357号線 多摩川トンネル区間の立坑工事着手（令和3年3月）
- 多摩川スカイブリッジ（羽田連絡道路）の整備完了（令和4年3月）



多摩川スカイブリッジ（羽田連絡道路）全景

■ 道路ネットワーク形成事業の取組時期



川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 2

交通の安全・安心の強化

■ 戦略シナリオ

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力の強化に向けた取組を進めます。

■ 取組の方針

ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進

- ・ 歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備、自転車の活用という視点を踏まえた取組
- ・ 交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた取組
- ・ 駅周辺における歩行者の踏切横断の軽減や安全性・利便性の向上に向けた取組

■ これまでの主な取組

- ・ 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策の実施（通行環境・駐輪場整備）



新川通り（東京側）の歩道と自転車通行帯



小川町地区の地下機械式駐輪場（入口）

- ・ 自転車通行環境の整備 約6.2km 整備率29%（令和3年度末時点）
- ・ 自転車活用推進計画の策定（令和2年3月）及び改定（令和4年3月）
- ・ 自転車のシェアサイクル事業の本格運用開始（令和4年7月）

- ・ J R 南武線津田山駅の自由通路の供用開始（令和2年5月）



JR 津田山駅北口



自由通路

- ・ J R 南武線稲田堤駅の自由通路及び橋上駅舎化の工事着手（令和6年度完成予定）



JR 稲田堤駅イメージ図

川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 2

交通の安全・安心の強化

■ 戦略シナリオ

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力の強化に向けた取組を進めます。

■ 取組の方針

イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組の推進

- ・ ユニバーサルデザインタクシー等の普及促進や利用環境の整備
- ・ ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道駅の安全性と利便性の向上に向けた取組
- ・ 鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくり
- ・ 誰もがわかりやすい多言語表示された統一的な公共サインの整備

■ これまでの主な取組

- ・ 市バス車両におけるバリアフリー対応車両の導入 317台（令和3年度末時点）
- ・ ユニバーサルデザインタクシーの普及 導入率 16.6%（令和3年度末時点）



ユニバーサルデザイン（UD）タクシー

- ・ 鉄道駅へのホームドアの整備 全ホームに設置11駅、一部設置3駅（令和4年度末時点）



JR 南武線武蔵小杉駅ホームドア

ウ 災害に強い交通基盤の整備

- ・ 緊急交通路、緊急輸送道路の整備と道路機能の確保に向けた取組
- ・ 鉄道施設や道路施設の耐震化や道路の無電柱化
- ・ 大規模災害に伴う主要駅での混乱防止に向けた帰宅困難者対策
- ・ 鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成

■ これまでの主な取組

- ・ 緊急輸送道路の整備（登戸2号線（多摩沿線工区）、川崎府中（枳方・生田工区）等）
- ・ 災害時における帰宅困難者用一時滞在施設の確保

川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 3

市民生活を支える公共交通の強化

■ 戦略シナリオ

身近な地域においては、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、公共交通の利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

■ 取組の方針

ア 駅などへのアクセス向上

- ・ 駅前広場（交通広場）や都市計画道路等の整備による路線バスの走行環境の改善
- ・ 地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への支援、多様な主体との連携による地域の足を確保するための様々な手法の検討
- ・ 鉄道路線の整備による駅アクセスの向上

■ これまでの主な取組

- ・ 駅前広場の整備 溝口駅南口（平成29年1月） 等
- ・ 川崎市地域公共交通計画の策定 （令和3年3月）
- ・ コミュニティ交通の導入 本格運行地区 4地区（令和4年度末時点）

- ・ コミュニティ交通の実証実験の実施



オンデマンド交通の実証実験（チョイソコかわさき）

- ・ 路線バスネットワークの充実等

鷺沼駅～聖マリアンナ医科大学前新設（平成30年度）

大師橋駅及び浮島バスターミナル～天空橋駅運行実験（令和4年4月から）



①高石地区（山ゆり号）
定員14名



②長尾台地区（あじさい号）
定員29名



③野川南台地区（みらい号）
定員10名



④白幡台地区（買い物バス）
定員29名

川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 3

市民生活を支える公共交通の強化

■ 戦略シナリオ

身近な地域においては、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、公共交通の利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

■ 取組の方針

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

- ・ 駅の特性や利用者数等に応じた駅へのアクセスや乗継の利便性の向上、駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化や駅への交通集中の緩和、案内情報の充実
- ・ 橋上駅舎化などの駅アクセスの安全性・利便性の向上に向けた取組
- ・ 鉄道の連続立体交差化と連携した駅前空間の充実などの駅アクセスの向上に向けた取組
- ・ 運行案内情報の充実などによる路線バスなどの公共交通の利用を促進する取組

- ・ J R 横須賀線武蔵小杉駅 下りホーム供用開始 (令和 4 年 1 2 月)



- ・ J R 武蔵小杉駅新規改札口設置工事 工事着手 (令和 4 年 9 月)
- ・ 川崎駅へのバス総合案内表示板の設置 (平成 3 1 年 3 月)



川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 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を支える交通体系の構築に向け、交通の低炭素化などの環境に配慮した取組を進めます。

■ 取組の方針

ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備

- ・ 公共交通の利便性の向上による公共交通の利用促進
- ・ 都市計画道路の整備等による道路交通の円滑化

■ これまでの主な取組

- ・ 渋滞緩和のための交差点改良等の渋滞対策の実施
(京急川崎(大)第2踏切、元木、溝口、稻生橋など)

イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進

- ・ エコドライブやエコ運搬等の環境に配慮した自動車利用の普及促進
- ・ 低公害・低燃費車の普及促進
- ・ 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策
- ・ 産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進
- これまでの主な取組
 - ・ エコドライブやエコ運搬の普及促進
 - ・ 産業道路におけるグリーンライン化事業の推進

ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化

- ・ 乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進
- ・ 充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組
- ・ バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組

■ これまでの主な取組

- ・ 次世代自動車や低公害車等の普及促進
- ・ 水素ステーションの整備(市内3箇所)



- ・ 市バス車両における次世代自動車バス車両の導入

ハイブリッドバス等109台導入(令和3年度末時点)

川崎市総合都市交通計画について

6. 重点施策の取組状況

重点施策 5

臨海部の交通機能の強化

■ 戦略シナリオ

本市における「力強い産業都市づくり」の中心の役割を担う川崎臨海部において、誰もが快適と感じる交通環境を実現するために、臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化を進めます。

■ 取組の方針

ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

- ・ 羽田連絡道路、臨港道路東扇島水江町線、国道357号、川崎縦貫道路の整備
- ・ 京急大師線の連続立体交差事業 ・ 東扇島における道路交通対策

イ 臨海部の公共交通機能の強化

- ・ 羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バスの運行の促進
- ・ 臨海部へのアクセスの利便性向上に向けたJR南武支線の利用促進と輸送力増強の促進
- ・ 川崎アプローチ線の整備や東海道貨物支線の貨客併用化
- ・ PTPS（公共車両優先システム）の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入の促進

■ これまでの主な取組

- ・ JR南武支線への小田栄駅の新設（平成28年3月）



- ・ BRT連節バス（川崎駅前～水江町）の運行開始（令和5年3月）



ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

- ・ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組や公共交通の利用促進
- ・ 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策
- ・ 産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進