

# 現計画の取組状況

～現計画策定(2018(平成30)年3月)以降に取組んだ施策の実施状況

資料3

1

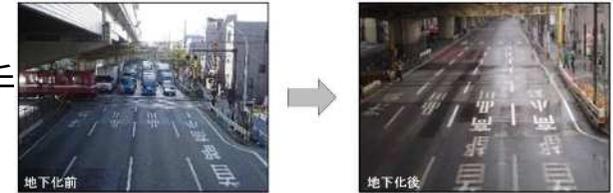
## 政策目標1

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

### 主な取組事業

#### 連続立体交差事業

- 京急大師線連続立体交差事業(京急川崎駅～小島新田駅)推進
  - ・2019(平成31)年3月 1期①区間(小島新田駅～東門前駅)の踏切除却、
- 1期②区間(東門前駅～鈴木町駅)の工事着手に係る検討
  - ・2期(川崎大師駅～京急川崎駅)都市計画変更に向けた調整
- JR南武線連続立体交差事業(矢向駅～武蔵小杉駅)推進
  - ・概略設計を実施するとともに都市計画や環境影響評価の手続きに着手



産業道路における踏切の除却

#### 鉄道事業

- 横浜市高速鉄道3号線の延伸に向けた取組
  - ・2019(平成31)年1月の横浜市の事業化の判断を受け、ルートや駅位置等について横浜市や鉄道事業者等と協議・調整しながら検討

#### 道路事業

- 羽田連絡道路(多摩川スカイブリッジ)の整備促進
  - ・2022(令和4)年3月供用開始
  - ・2022(令和4)年4月多摩川スカイブリッジ経由のバス路線の運行開始
- 都市計画道路の整備促進
  - ・都市計画道路の整備 210km(進捗率68.9%)(2022(令和4)年度末時点)



多摩川スカイブリッジ

#### 取組状況等を踏まえた課題

※現計画における目標水準の達成状況は次頁参照

- ・交通ネットワークの形成については、長期的な取組のため、引き続き取組の推進が必要
- ・臨海部(扇島等)の大規模な土地利用転換を踏まえた新たな交通ネットワークの検討が必要

## 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

### 目標水準の達成状況

凡例



指標の改善がみられる



指標の変化なし



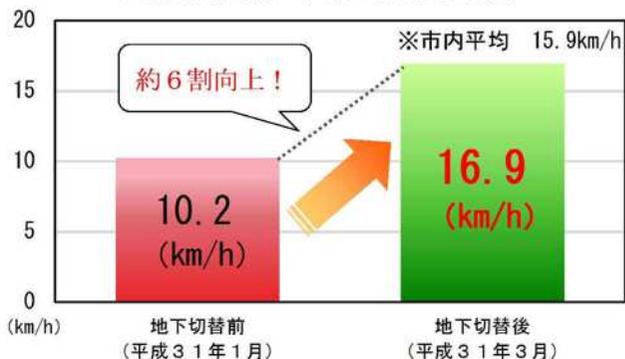
課題あり

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回	達成状況	参考値	主な変化要因
広域拠点間の所要時間の短縮(自動車利用)	25%以上短縮(34分以内)	約45分	約54分	—	—	約46分	都市計画道路等整備率の向上
新幹線駅まで45分圏域の拡大(公共交通利用)	90%以上	約62%	約60%	—	—	約64%	相鉄東急新横浜線開通
羽田空港までの所要時間の短縮	20%以上	約44分	約45分	—	—	約44分	大師連立踏切除却
臨海部の移動圏域の拡大	30%以上	約1,900km <sup>2</sup>	約2,000km <sup>2</sup>	—	—	約1,771km <sup>2</sup>	臨海部における旅行速度の低下

※灰色網掛けの目標水準(指標)は、来年度予定の交通量の推計後に評価を行うため、今回は参考値を算出

### 京急大師線連続立体交差事業の整備効果

#### 産業道路における平均旅行速度の変化 (塩浜交差点～大師河原交差点)



川崎市「令和4年度 川崎市公共事業評価審査委員会資料」(R4.11)より

### 多摩川スカイブリッジの整備効果

#### 両岸地区の移動にかかる所要時間(12時間平均)

羽田グロウパルウイングス ↔ キングスカイフロント



※今回の参考値の算出には多摩川スカイブリッジの整備効果は反映されていない

東京都「多摩川スカイブリッジ開通による効果 開通約6ヶ月後の利用状況」(R5.1)より

## 政策目標2

## 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

### 主な取組事業

#### 安全・安心な移動環境の確保

##### ➤ 安全な歩行環境の整備

- ・歩道整備、交差点改良(カラー舗装等)

##### ➤ 自転車を活用したまちづくりに向けた取組

- ・川崎市自転車活用推進計画(2022(令和4)年3月改定)に基づく  
走行環境や駐輪場の整備、2023(令和5)年度よりシェアサイクル事業の実施



自転車通行環境整備のイメージ

#### ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

##### ➤ ユニバーサルデザインタクシー普及やノンステップバス導入の促進

- ・ユニバーサルデザインタクシーの導入率 19.5%(2022(令和4)年度末時点)

##### ➤ 鉄道駅におけるホームドア等の整備促進に係る取組

- ・全ホームに設置11駅、一部設置 3駅(2022(令和4)年度末時点)



ユニバーサルデザインタクシー

#### 地域(交通)分断の解消(交流の推進)

##### ➤ JR南武線の踏切横断の軽減と安全性や利便性の向上に向けた取組

- ・津田山駅:自由通路及び橋上駅舎の供用開始(2022(令和4)年5月)
- ・稲田堤駅:2023(令和5)年8月の自由通路(南側)及び橋上駅舎の供用開始



橋上駅舎化されたJR稲田堤駅

#### 取組状況等を踏まえた課題

※現計画における目標水準の達成状況は次頁参照

- ・安全施設の設置等により、歩行者などの安全性の向上が図られているが、引き続き長期的な取組の推進が必要
- ・鉄道混雑率は改善しているが、今後の状況を踏まえながら、オフピーク通勤等の取組の推進が必要
- ・連続立体交差事業等の取組による地域分断の解消が図られているが、引き続き長期的な取組の推進が必要
- ・高齢化の進展等を踏まえ、引き続きユニバーサルデザインに関する取組の推進が必要

### 政策目標2

### 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

#### 目標水準の達成状況

凡例



指標の改善がみられる



指標の変化なし

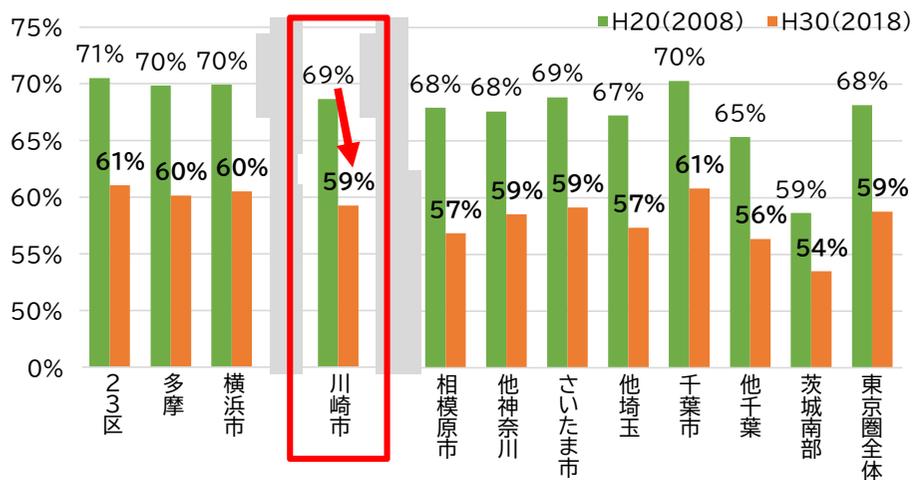


課題あり

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回	達成状況	参考値	主な変化要因
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮	約15分	未算定	—	—	約16分	都市計画道路等整備率の向上、渋滞対策実施
高齢者等の外出のしやすさの向上	外出率向上	約69%	H30(2018)PT調査予定	約59%	🙄	—	川崎市だけでなく東京都市圏全体で外出率が低下傾向(ネット通販の拡大等)
交通事故件数の減少	大都市1位	1位	1位	4位	🙄	—	人口当たりの事故件数は低下しているが、他都市の方が減少率が高い

※灰色網掛けの目標水準(指標)は、これまでと異なる手法により算出を行ったため、今回は参考値を算出

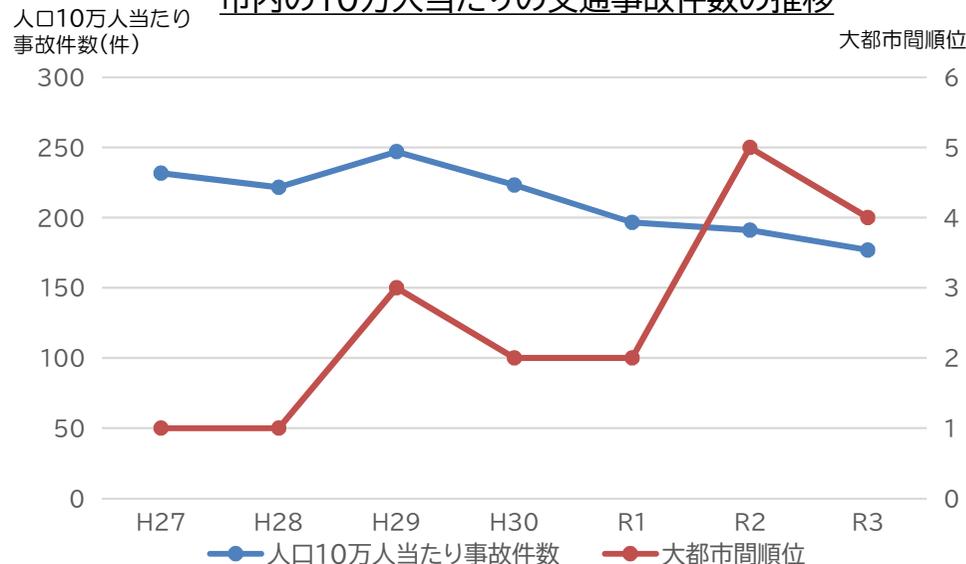
#### 高齢者(65歳以上)の外出率の変化の地域比較



→川崎市ははじめ東京圏内各地域で高齢者の外出率が10年間で軒並み10pt程度低下

国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」(H20年、H30年調査)より

#### 市内の10万人当たりの交通事故件数の推移



川崎市「大都市データランキング カワサキをカイセキ！」より

### 政策目標2

### 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

#### 目標水準の達成状況

凡例



指標の改善がみられる



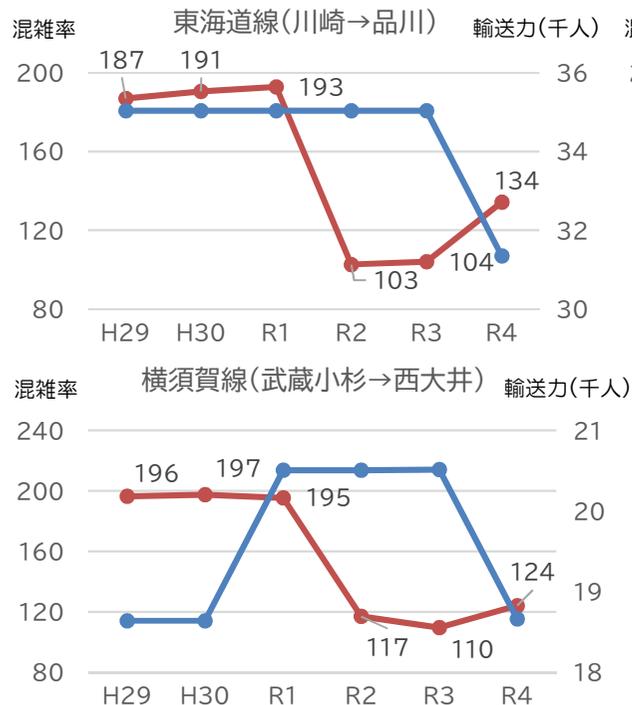
指標の変化なし



課題あり

目標水準(指標)		目標値	計画策定時	中間見直し時	今回	達成状況	参考値	主な変化要因
鉄道混雑率の改善	180%超区間	解消	約8.5km	約4.3km	0km	😊	-	コロナを背景とした通勤者のテレワークの拡大・時差勤務等により混雑緩和
	150%超区間	減少	約30.6km	約19.6km	0km			
踏切を横断する交通量の削減	歩行者ボトルネック	約8万人	約20万人	約18万人	約15万人	😊	-	大師連立踏切除却、津田山駅の橋上駅舎化等
	自動車ボトルネック	約2万台	約13万台	約12万台	約9万台			大師連立踏切除却等

#### 鉄道混雑率の推移

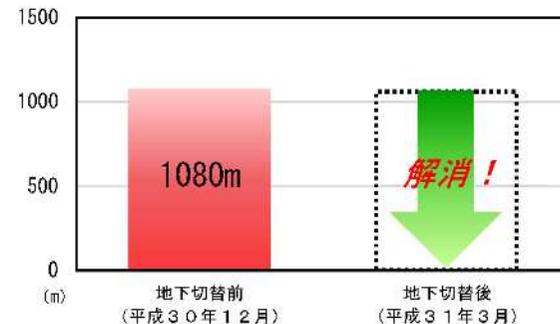


※混雑率についてはアフターコロナに伴い再び増加傾向のため、引き続き注視が必要

国土交通省「東京圏における主要区間の混雑率」(各年)より

#### 京急大師線連続立体交差事業の整備効果

##### 産業道路第1踏切の遮断による渋滞長の変化



川崎市「令和4年度川崎市公共事業評価審査委員会資料」(R4.11)より

## 政策目標3

## 災害に強い交通環境の整備

### 主な取組事業

#### 耐震性の向上

- **道路橋りょう等の耐震化**
  - ・道路橋りょうの耐震対策の実施(塩浜陸橋、登戸陸橋等)  
72橋(2022(令和4)年度末時点)(H28策定計画の追加199橋)
- **道路の無電柱化**
  - ・国道409号、世田谷町田線などで実施 39km整備(2022(令和4)年度末時点)

#### 減災(復旧)対策の推進、多重性(リダンダンシー)の向上

- **臨港道路東扇島水江町線の整備促進**
  - ・緊急物資輸送道路のリダンダンシー確保等による防災機能の強化
- **緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保**
  - ・川崎府中など3路線3箇所事業完了  
約177km整備(2022(令和4)年度末時点)
- **災害時における帰宅困難者対策の推進**
  - ・帰宅困難者用一時滞在施設の確保(25,800人)



東扇島水江町線の整備位置



東扇島水江町線のイメージ図

#### 取組状況等を踏まえた課題

※現計画における目標水準の達成状況は次頁参照

- ・耐震性の向上は一定の成果が得られたが、老朽化、長寿命化対策の推進が必要
- ・緊急輸送道路の整備促進等の減災対策やネットワークの多重性等について、長期的な取組が必要

## 政策目標3

## 災害に強い交通環境の整備

### 目標水準の達成状況

凡例  指標の改善がみられる  指標の変化なし  課題あり

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回	達成状況	主な変化要因
緊急輸送道路整備率の向上	100%	約81%	約84%	約85%		国道409号(市ノ坪工区)、川崎府中(枳形、生田)等
道路橋りょうの耐震化	100%	約59%	100%	100% (当初対象分) 36% (追加対象分)	—	「川崎市橋梁耐震化計画」に基づく橋りょうの耐震化(塩浜陸橋、登戸陸橋等)
広域防災拠点のアクセスルートの多重化	6ルート	3ルート	3ルート	3ルート		国道357号、東扇島水江町線工事に着手

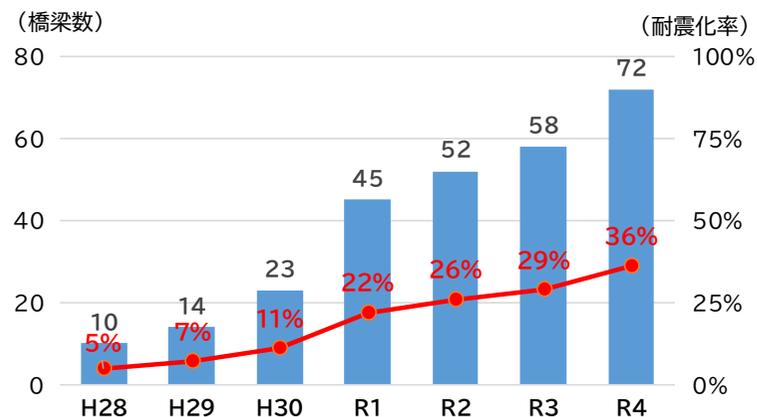
※「道路橋りょうの耐震化」の対象橋りょう数は、中間見直し時までは124橋であったが、中間見直しにおいて199橋を追加し、現在は323橋

### 緊急輸送道路等の指定状況



神奈川県「神奈川県の緊急輸送道路」(R5.3)より

### 道路橋りょうの耐震化の進捗 (追加対象分199橋に対する進捗状況)



川崎市資料より

## 政策目標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

### 主な取組事業

#### 地域特性に応じた交通課題への対応

- 川崎駅東口周辺の交通環境改善に向けた検討
  - ・企業送迎バス等の乗車場を集約するため上屋を設置したバス乗降場を整備
- モデル路線における走行環境改善の推進
  - ・向丘中学校下バス停におけるバスベイの整備、向丘出張所バス停へのバスベイ設置に向けた協議を実施
- 「地域交通の手引き」の改定
- 身近な地域の公共交通における新技術の導入促進
  - ・中原区と高津区の一部において民間事業者と連携したデマンド交通「チョイソコ」の実証実験を実施



小川町バス乗降場



チョイソコかわさき



#### 駅周辺の特性に応じた結節機能の強化

- JR武蔵小杉駅における混雑対策の取組
  - ・横須賀線下りホーム新設(2面2線化)及び新規改札口の設置(ホーム:2022(令和4)年12月に供用開始  
改札口(綱島街道口):2023(令和5)年12月24日供用開始)



JR武蔵小杉駅  
綱島街道口

#### 取組状況等を踏まえた課題

※現計画における目標水準の達成状況は次頁参照

- ・バス路線の減便等、社会の変革期に対応した地域公共交通の維持確保に向けた取組の推進が必要
- ・路線バスの運行が難しい地域等、地域特性に対応した多様なモビリティの活用による移動手段の確保が必要
- ・高齢化の進展等を踏まえて、多様な主体によるコトづくりなど外出機会の創出との連携が必要
- ・駅前広場整備等一定の成果が得られたが、まちづくりと連携した結節・交流機能の強化や乗換利便性向上が必要

### 政策目標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

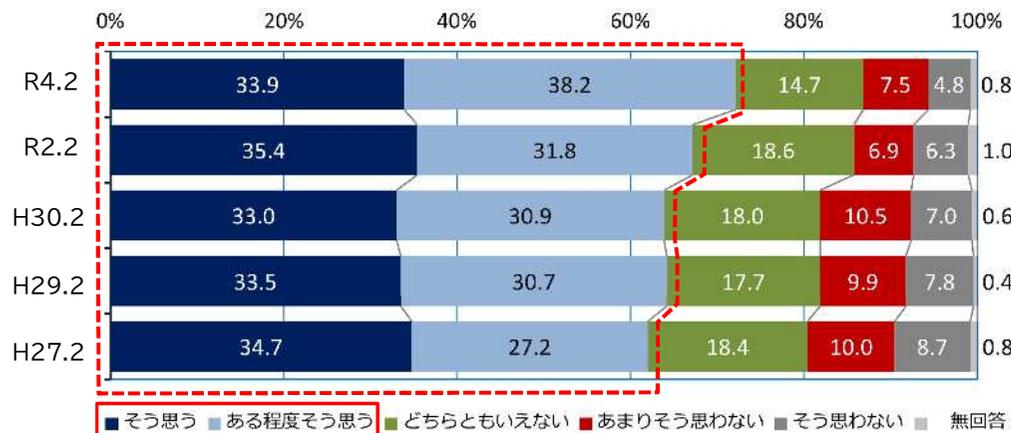
#### 目標水準の達成状況

凡例 指標の改善がみられる 指標の変化なし 課題あり

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回	達成状況	参考値	主な変化要因
交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	70%以上	約62%	約64.2%	約72.1%		—	交通ネットワークの充実やコミュニティ交通の取組等が評価されたためと考えられる
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮	約15分	未算定	—	—	約16分	都市計画道路等整備率の向上、渋滞対策実施
高齢者等の外出のしやすさの向上	外出率向上	約69%	H30(2018)PT調査予定	約59%		—	川崎市だけでなく東京都市圏全体で外出率が低下傾向(ネット通販の拡大等)
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39%	約39%	約43%		—	前回PT調査(H20)時と比較すると鉄道ネットワークの充実等が要因と考えられる

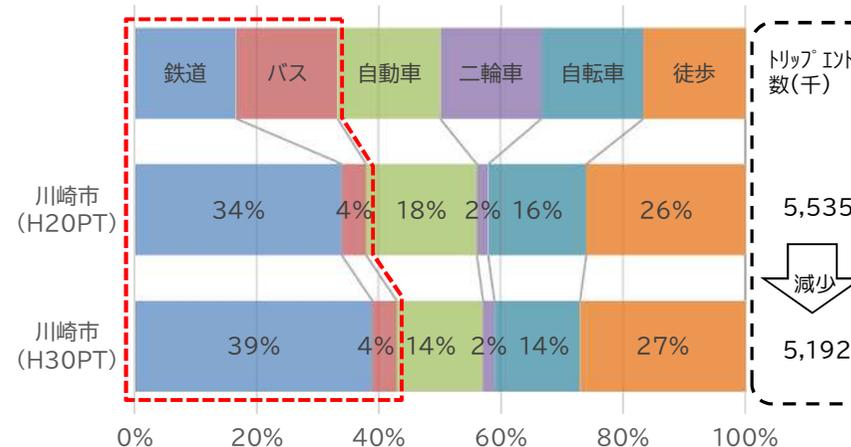
※灰色網掛けの目標水準(指標)は、来年度予定の交通量の推計後に評価を行うため、今回は参考値を算出

#### 交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合



川崎市「川崎市総合計画に関する市民アンケート調査 報告書」(R4.5)より

#### 代表交通手段分担率



国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」(H20年、H30年調査)より

## 政策目標5

## 地球にやさしい交通環境の整備

### 主な取組事業

#### 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進

##### 次世代自動車の普及促進

- ・キングスカイフロントにおいてEVカーシェアリングの実証実験を開始



EVカーシェア専用ステーション

#### 環境負荷の低減に配慮した自動車利用

##### エコドライブの普及促進に係る取組

- ・エコドライブ講習会の開催、イベントや各種広告媒体を活用した普及啓発活動を実施



エコドライブ講習会

#### 沿道環境の改善

##### 渋滞緩和のための緊急渋滞対策の推進

- ・交差点改良等の渋滞対策の実施(稲生橋、稗原等) 6箇所(2022(令和4)年度末時点)

##### 産業道路クリーンライン化事業の実施

- ・産業道路等における公共交通機関の利用や低公害車優先使用、エコドライブ等を呼びかける「産業道路クリーンライン化キャンペーン」を実施



BRT運行ルート

#### 公共交通の利用促進

##### 新たな基幹的交通軸の整備に向けた取組の推進

- ・2023(令和5)年3月川崎駅～水江町間においてハイブリッド連節バスを使用したBRTの運行開始



ハイブリッド連節バス

### 取組状況等を踏まえた課題

※現計画における目標水準の達成状況は次頁参照

- ・交通の低炭素化は推進されているが、地球温暖化対策推進基本計画の改定に合わせた脱炭素化に向け、更なる取組の推進が必要
- ・道路交通の円滑化や公共交通の利用促進が図られているが、引き続き取組の推進が必要

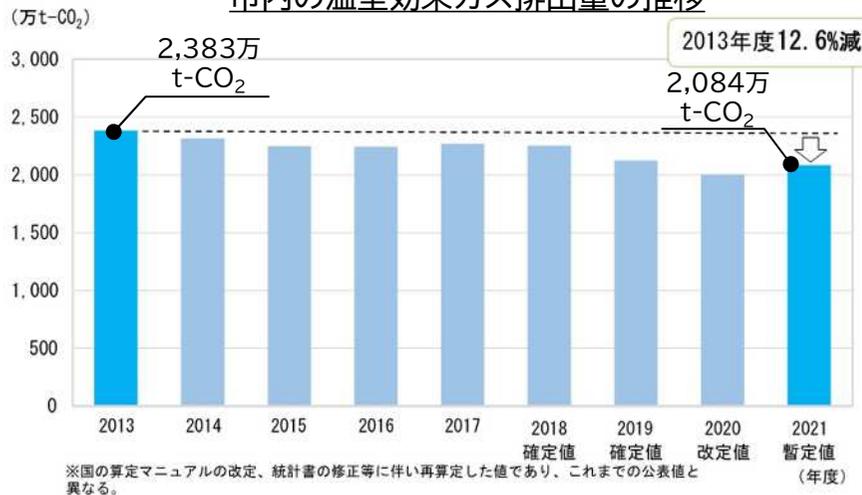
## 政策目標5 地球にやさしい交通環境の整備

### 目標水準の達成状況

凡例  指標の改善がみられる  指標の変化なし  課題あり

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回	達成状況	主な変化要因
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39%	約39%	約43%		前回PT調査(H20)時と比較すると鉄道ネットワークの充実等が要因と考えられる
次世代自動車の普及向上	普及率向上	約2.9%	約9.6%	約15.4%		次世代自動車等の普及促進
CO2排出量の削減	H17(2005)年度より削減	約110万t/年	約110万t/年	約96万t/年		公共交通の利用促進、次世代自動車等の普及促進

市内の温室効果ガス排出量の推移



川崎市「川崎市温室効果ガス排出状況について」より

市内の次世代自動車の普及台数

表 市内の次世代自動車の普及台数 (年度末時点) (台)

車種	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EV	560	742	657	733	782	873	902
PHV	242	340	434	549	735	813	858
HV	25,443	30,500	39,016	44,879	49,606	55,096	59,041
FCV	-	0	7	21	30	32	35
小計	26,245	31,582	40,114	46,182	51,153	56,814	60,836
市内の自動車全体に占める次世代自動車の普及台数	6.3%	7.6%	9.6%	11.0%	12.1%	13.5%	14.5%

〈凡例〉 EV 電気自動車  
PHV プラグインハイブリッド自動車  
HV ハイブリッド自動車  
FCV 燃料電池自動車

出典：九都県市指定公害車普及状況調査から川崎市試算

※ 基本計画において次世代自動車は、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車をいう。

川崎市「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(R4.3)より

# 現計画の取組状況を踏まえた課題の整理

<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通ネットワークの形成に向け、大師線連続立体交差事業1期区間の踏切除却等の取組が進められているが、中止の方針とした2期区間に位置する京急川崎(大)第2踏切の対策など、長期的な取組のため、引き続き取組の推進が必要</li> <li>臨海部(扇島等)の大規模な土地利用転換を踏まえた新たな交通ネットワークの検討が必要</li> </ul>
<p>政策目標② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全施設等の設置や自転車通行帯の整備の推進により、歩行者などの安全性の向上が図られている(交通事故件数はH22:340.4件→R3:177.0件と減少)が、引き続き長期的な取組の推進が必要</li> <li>働き方などの変化もあり、鉄道混雑率は改善しているが、今後の状況等も踏まえながら、鉄道事業者と連携したオフピーク通勤等の取組の推進が必要</li> <li>連続立体交差事業や橋上駅舎化の取組等により、地域分断の解消が大幅に図られているが、大師線1期②区間の踏切対策など長期的な取組のため、引き続きの取組の推進が必要</li> <li>高齢化の進展等を踏まえ、引き続きユニバーサルデザインに関する取組の推進が必要</li> </ul>
<p>政策目標③ 災害に強い交通環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路橋などの耐震性の向上は一定の成果が得られたが、老朽化、長寿命化対策の推進が必要</li> <li>緊急輸送道路の整備促進等の減災対策やネットワークの多重性等については、長期的な取組が必要</li> </ul>
<p>政策目標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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転士不足や利用者の減少等によるバス路線の減便等、社会の変革期に対応した地域公共交通の維持確保に向けた取組の推進が必要</li> <li>路線バスの運行が難しい地域等、地域特性に対応した多様なモビリティの活用による移動手段の確保が必要</li> <li>高齢化の進展等を踏まえて、多様な主体によるコトづくりなど外出機会の創出との連携が必要</li> <li>駅前広場や自由通路の整備など一定の成果が得られたが、まちづくりと連携した結節・交流機能の強化や乗換利便性の向上が必要</li> </ul>
<p>政策目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代自動車の普及など交通の低炭素化は推進されているが、地球温暖化対策推進基本計画の改定に合わせた脱炭素化に向け、更なる取組の推進が必要</li> <li>渋滞対策による道路交通の円滑化や公共交通の利用促進が図られているが、引き続き取組の推進が必要</li> </ul>

上記の課題に加え、前回会議で整理した社会状況の変化や見直しの視点等を踏まえ計画の見直しを行う。

# 前回会議で整理した社会状況の変化や見直しの視点

社会状況や交通特性の変化等による課題	
社会状況の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少社会への転換と高齢化の更なる進展</li> <li>・脱炭素社会の実現に向けた取組の進展</li> <li>・社会のデジタル化の進展</li> <li>・働き方の変化等 等</li> </ul>
交通特性・まちづくりの変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外出率の低下によりトリップ数が減少</li> <li>・新たなモビリティニーズの拡大</li> <li>・コンパクトプラスネットワークやウォーカブルなまちの促進 等</li> <li>・短距離トリップの増加</li> </ul>
直面する交通課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送需要の減少に伴う公共交通の維持・確保</li> <li>・まちづくりとの連携</li> <li>・脱炭素社会の実現に向けた公共交通の利用促進</li> <li>・高齢者等の移動手段の確保</li> <li>・新たなモビリティの実用化</li> <li>・インフラの効率的な維持管理</li> </ul>
外的要因による変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JFE高炉休止に伴う大規模な土地利用転換</li> </ul>

見直しの視点	
【視点1】 本市の強みや既存ストックなどを活用した持続可能な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワークの形成</li> <li>・輸送需要の変化など社会の変革期に対応した地域公共交通の維持・確保</li> <li>・予防保全型の管理を活用した交通インフラの効率的な維持管理・老朽化対策</li> </ul>
【視点2】 まちづくりと連携した快適で利便性の高い交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと連携した地域交通環境の整備</li> <li>・拠点地区における公共空間を活用した快適で賑わいのある歩行空間の整備</li> </ul>
【視点3】 地域特性や移動手段の変化に対応した多様なモビリティの活用による交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ICT等を活用(オンデマンド等)し利用者ニーズに対応した地域公共交通の整備</li> <li>・脱炭素社会の実現に向けた地球環境に配慮したモビリティの活用</li> <li>・シェアリングサービスを活用したモビリティの利活用の推進</li> </ul>