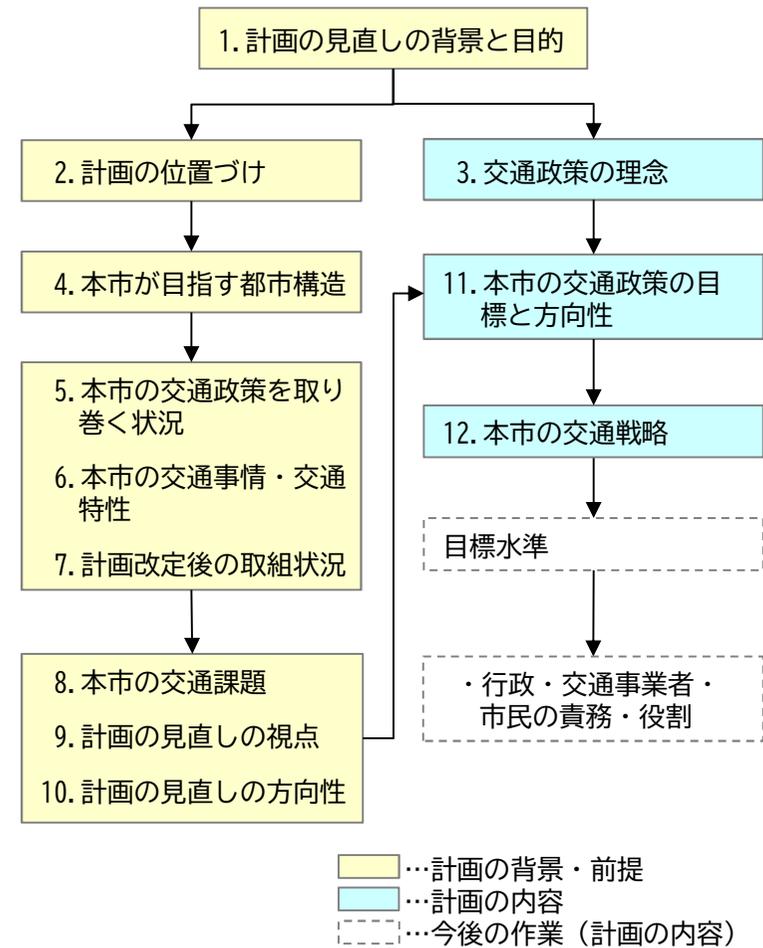


川崎市総合都市交通計画 (改定骨子案)

目次と構成

目 次

1. 計画の見直しの背景と目的
2. 計画の位置付け
3. 交通政策の理念
4. 本市が目指す都市構造
5. 本市の交通政策を取り巻く状況
6. 本市の交通事情・交通特性
7. 計画改定後の取組状況
8. 本市の交通課題
9. 計画の見直しの視点
10. 計画の見直しの方向性
11. 本市の交通政策の目標と方向性
12. 本市の交通戦略



構成図

1 計画の見直しの背景と目的

(1) 計画の見直しの背景と目的

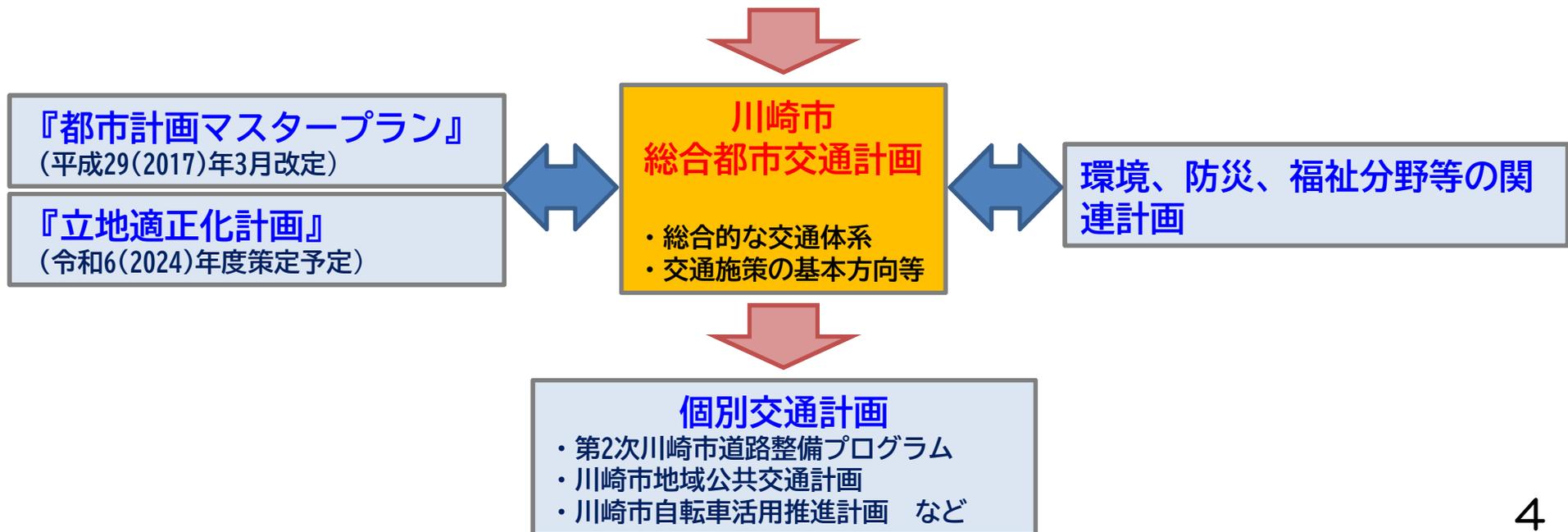
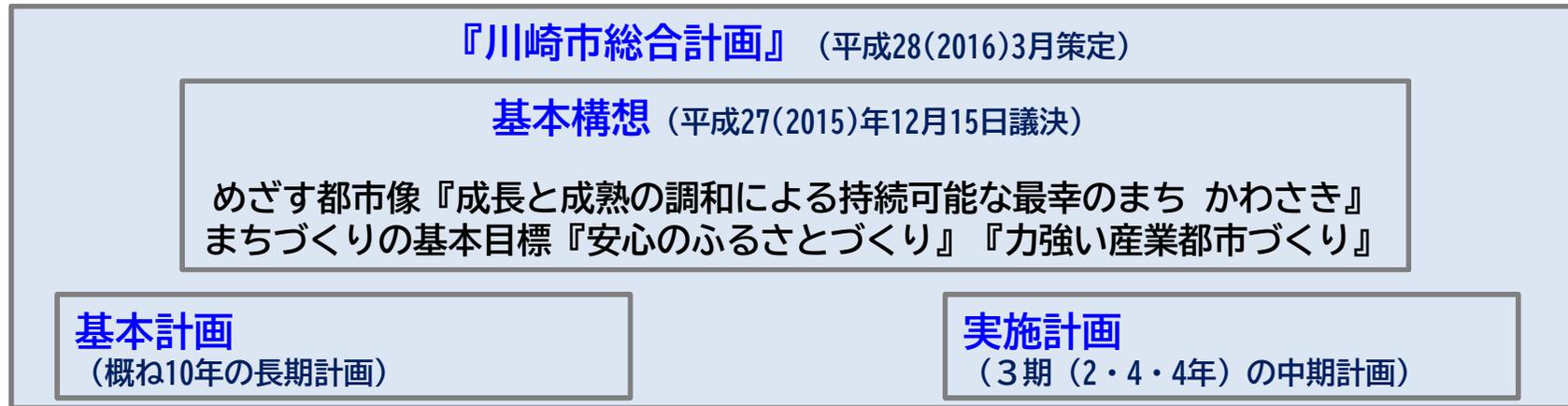
- ◆ 本市では、鉄道・道路ネットワークから身近な地域交通などに渡る様々な交通課題に対応した、総合的かつ持続可能な交通政策を推進するため、「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を交通政策の理念に掲げ、平成25(2013)年3月に川崎市総合都市交通計画を策定しました。
- ◆ 計画策定後は、めざすべき交通環境の実現に向け、計画に位置付ける各種の施策・事業を関係者の連携・協力のもと、戦略的に実施してきました。
- ◆ 計画策定から10年を経て、本市でも今後直面する急速な高齢化や人口減少、ICTを活用した新たなモビリティの普及、脱炭素社会へ向けた動きなど、社会環境の変化が大きくなっていると同時に、激甚化する自然災害や、新型コロナウイルス感染症を経験し、市民の防災への意識やライフスタイル・働き方を見直す動きも高まっています。交通政策についても、こうした社会経済の変化に的確に対応していく必要があります。
- ◆ 計画策定後5年となる平成30(2018)年3月には、計画を取り巻く状況変化等を踏まえ、施策展開等を見直し（中間見直し）を行いました。さらに、本計画では、計画策定から10年毎に計画の全体見直しを行うこととしています。
- ◆ こうしたことから、これまで取り組んできた施策・事業の進捗や成果を踏まえるとともに、上位計画等との整合を図り、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、本計画の全体見直しを行うものです。

(2) 計画期間（目標年次）

本計画の目標年次は概ね20年後とします。

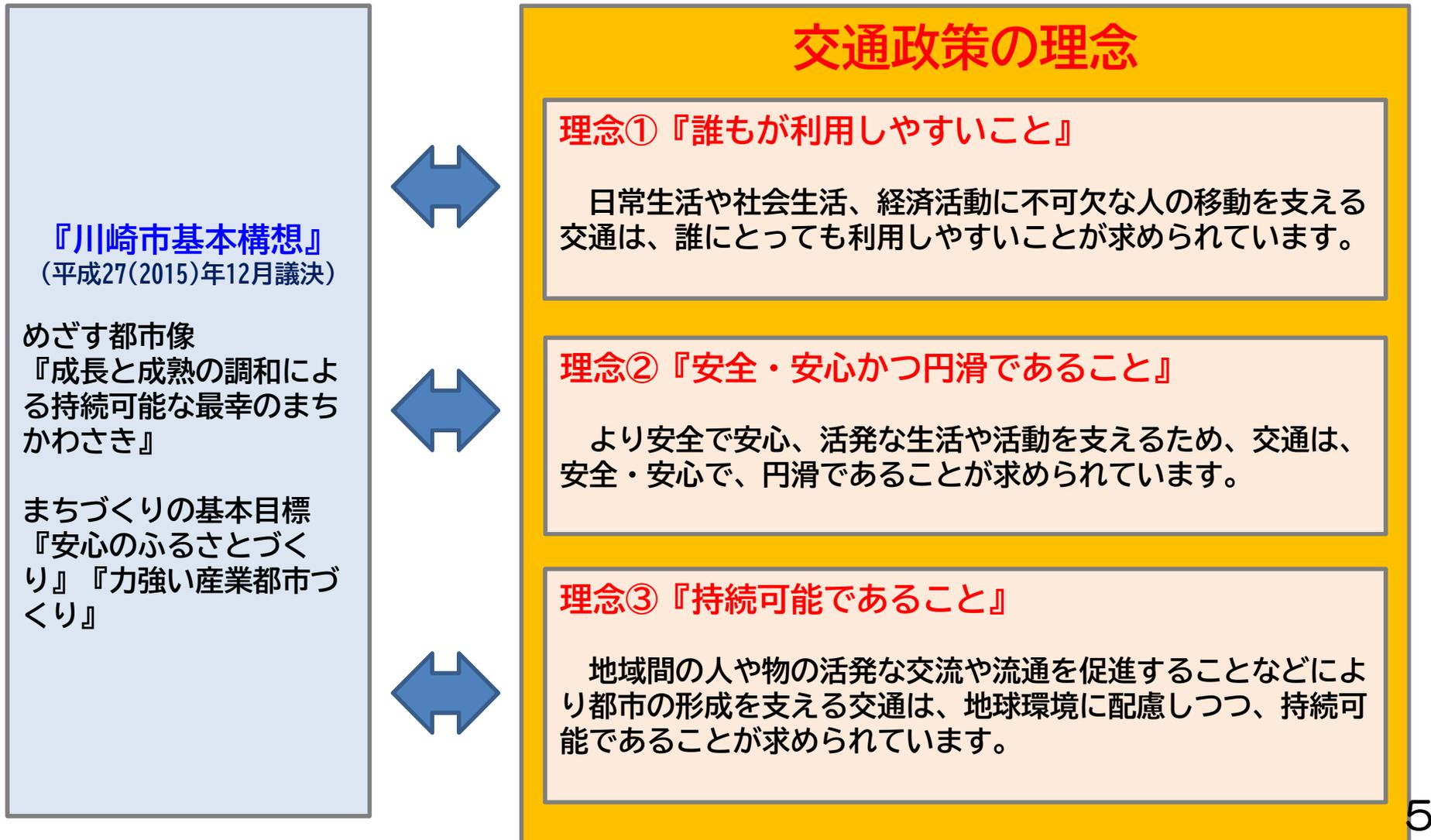
2 計画の位置づけ

本計画と本市の他主要計画との関係は以下のとおりで、他主要計画の内容と整合を図りつつ、本計画を策定します。



3 交通政策の理念

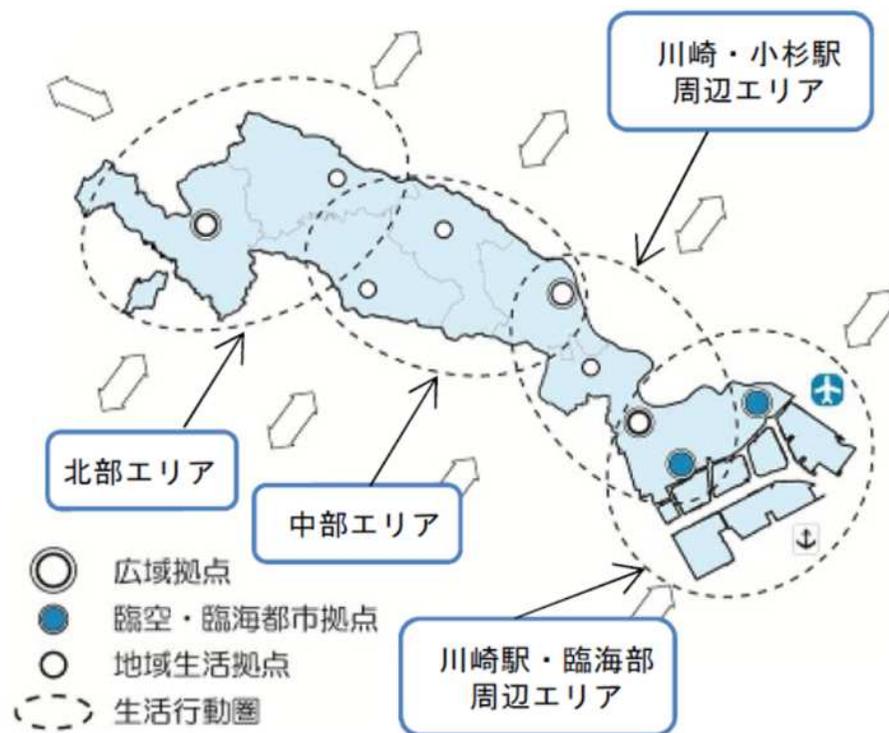
本計画において、交通政策の理念は、『川崎市基本構想』を踏まえ以下のとおりとします。



4 本市が目指す都市構造

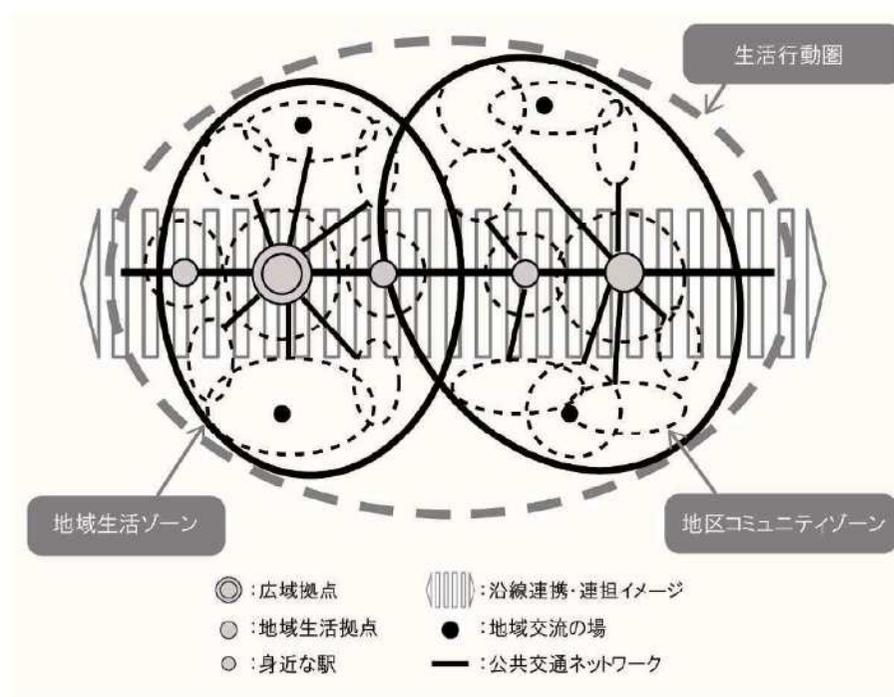
・本市では、『川崎市都市計画マスタープラン全体構想』（平成29年3月改定）で示している「広域調和・地域連携型の都市構造」の構築に向け、市外の隣接都市拠点との調和のもとに適切な機能分担を行う広域拠点、市内のターミナル駅などを中心に個性と魅力を活かした地域生活拠点の形成をめざしていることから、これらを支える交通機能が求められています。

都市構造イメージ図



出典) 川崎市総合計画第3期実施計画

身近な地域連携の概念イメージ図



出典) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想

5 本市の交通政策を取り巻く状況

項目	概要	示す図表等
(1)交通政策の考え方	「第2次交通政策基本計画」(R3.5閣議決定)で示された方針「持続可能で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交通システムへの転換」	第2次交通政策基本計画の概要(国土交通省資料)
(2)首都圏整備の考え方	「首都圏広域地方計画の基本的な考え方」(R5.6)で首都圏の将来像や基本方針、考え方などが示され、首都圏の強みを活かして国際競争力等で我が国を牽引することが方向性として謳われている	首都圏広域地方計画「基本的な考え方」概要(国土交通省資料)
(3)人口、高齢化等の動向	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の人口は令和12(2030)年にピークを迎え、本市の65歳以上人口割合は、令和7(2025)年には約21%、令和27(2045)年にはほぼ3割となる見込み ・高齢者等に配慮した交通施策の展開、生産人口の減少に伴う公共交通の担い手確保が必要 ・地域ごとの人口動態の差異により、直面する課題も異なると想定されることを踏まえ、地域ごとのきめ細やかな対応が求められる 	川崎市の人口推移と将来人口、区ごとの将来の総人口と高齢化率(国勢調査、川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計(更新版))
(4)ライフスタイル・働き方の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・働き方の変化に伴い、自宅周辺での買い物、外食、散歩や家族との交流が活発化するなど、ライフスタイルが大きく変化 ・最近是人々の活動場所が新型コロナウイルス感染症流行前に戻ってきており、ポストコロナにおける新しい生活様式の変化について、引き続き注視が必要 ・本市のテレワークの実施割合は、首都圏において東京23区に次ぐ高い数値。テレワークの利用は大きく増えたものの、ポストコロナにおいて緩やかに低下し、2023年には横ばいで推移 	<p>行動別の最も頻繁に訪れた場所の変化(全国)(R4年度新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査:国土交通省都市局)</p> <p>都市別の就業者の在宅勤務実施割合(全国都市交通特性調査:国土交通省都市局)</p> <p>全国および東京圏のテレワーク利用率の推移(テレワーク人口実態調査(速報):慶応義塾大学大久保研究室・NIRA総合研究開発機構)</p>

5 本市の交通政策を取り巻く状況

項目	概要	示す図表等
(5)さまざまな交通を担うドライバー不足	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍による旅客需要の減少により、バス・タクシーの人手不足が深刻化。今後のインバウンド回復や働き方改革の動きを見据え、ドライバーの確保が緊急的な課題 ・トラックドライバーは、他の産業と比較し長時間労働かつ低賃金であり、人手不足が深刻化。2024年4月からの時間外労働時間の上限規制適用もあり（物流2024年問題）、労働環境の改善等が急務 	<p>バス・タクシーのドライバー数の推移（ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会：国土交通省）</p> <p>バス・タクシー業界の労働時間・年間賃金（同上）</p> <p>トラックドライバーの労働時間・年間賃金・有効求人倍率（「我が国の物流の革新に向けた関係閣僚会議」資料）</p> <p>具体的な対応を行わなかった場合に不足する物流の輸送能力（働き方改革PR動画完成発表会資料：国土交通省）</p>
(6)地域公共交通に関する動き	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次交通政策基本計画では「地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現」「まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進」を目標としている ・「地域公共交通計画」の作成が努力義務化。立地適正化計画と互いに連携し、都市に必要な機能及び居住の集約及び集約された地域における公共交通の充実という好循環が期待されている ・本市では、都市マスで示す土地利用や都市構造の考え方をより具体化し、市民等と行政の協働による持続可能かつ安全・安心なまちづくりをめざすため、立地適正化計画の策定を進めている ・地域交通法の一部を改正する法律案に基づき、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）の推進が閣議決定（R5.2）した 	<p>地域交通の持続可能性の確保（第2次交通政策基本計画の概要：国土交通省）</p> <p>コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度（国土交通省）</p> <p>居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定（川崎市立地適正化計画中間とりまとめ）</p> <p>立地適正化計画のイメージ（都市機能等の立地適正化に関する取組方針）</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案</p>

5 本市の交通政策を取り巻く状況

項目	概要	示す図表等
(7)本市の産業構造	<ul style="list-style-type: none"> 交通・物流の利便性を背景に、市内には新川崎地区やキングスカイフロント等を中心に550以上の研究開発機関が立地し、高付加価値化が進んだ臨海部の重化学工業・素材産業、環境・エネルギー等の先端産業における産官学連携、生命科学・医療分野の企業・研究開発機関などの集積が進んでおり、産業振興・イノベーション推進の基盤がある 	<p>主要企業と研究開発機関の立地状況 (川崎市総合計画第3期実施計画)</p>
(8)臨海部の大規模土地利用転換を踏まえた道路・交通アクセスの整備	<ul style="list-style-type: none"> 川崎臨海部は、工場やエネルギー・物流等施設が集積しコンビナートを形成し、羽田空港とも近接し、産業立地ポテンシャルの非常に高いエリア 川崎港は、入港船舶総トン数、海上出入貨物量、完成自動車輸出等において全国主要港中上位を占めており、公共ふ頭におけるコンテナ貨物の取扱量は10年連続で増加 JFEスチール高炉等休止(R5.9)に伴い、約400haの土地利用転換の取組が進められており、それに併せた基盤整備が必要 土地利用方針案(R5.7)において、扇島地区にて必要となる道路・交通アクセス路線と整備箇所が挙げられている 	<p>川崎臨海部の概要(川崎市総合計画第3期実施計画)</p> <p>川崎港の概要(同上)</p> <p>臨海部の現状(臨海部ビジョン(リーディングプロジェクト2023年6月改定))</p> <p>扇島地区において必要と想定する主な道路・交通アクセス路線と整備箇所 (JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針(案))</p>
(9)物流問題の顕在化	<ul style="list-style-type: none"> 特に臨海部において、時間調整のための路上駐停車により、車両通行・沿道への出入り・バス運行への影響や交通渋滞の発生等が懸念されている。川崎駅周辺地区では荷さばきルールによる路上駐停車対策を実施 本市内では、自動航行ドローンを活用した配管検査や、空中配送ロボット技術を活用した郊外住宅地での新たな配送サービス実証実験等が行われており、物流業界においても人手不足や高齢化が進行する中で新技術の導入が検討されている 	<p>川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車の状況(川崎市総務委員会資料)</p> <p>川崎駅周辺地区における荷さばきルール(川崎駅周辺荷さばき対策検討協議会)</p> <p>空中配送ロボット技術を活用した新たな配送サービスの実証実験(パナソニックホールディングス株式会社プレスリリース)</p> <p>本市臨海部におけるドローン導入事例(ENEOS株式会社と株式会社センシンロボティクスのプレスリリース)</p>

5 本市の交通政策を取り巻く状況

項目	概要	示す図表等
(10)鉄道混雑に対する捉え方の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナ禍を経て鉄道の車内での混雑に対する不快感が増大 	混雑に対する不快感の変化（首都圏・通勤目的）（新型コロナウイルス感染症の流行に伴う都市鉄道の利用者意識の変化：国土交通省）
(11)鉄道駅のバリアフリーの進展と新たな運賃制度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅バリアフリー料金制度がR3年度に創設され、東京圏では8鉄道事業者が活用（R6.3時点） 	ホームドア設置駅数（番線数）の推移（国土交通省資料）
(12)自然災害の激甚化・頻発化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年東日本台風では、道路冠水及び通行止め、鉄道における計画運休など市民生活に甚大な影響が生じた ・ 能登地震では、道路の通行止め、土砂崩れ、津波により救助・復旧活動に支障をきたした ・ リダンダンシーの確保、交通インフラの老朽化対策と維持管理の徹底を図る必要 	<p>令和元年東日本台風による本市における浸水被害（川崎市資料）</p> <p>能登地震での橋りょうの被災状況（国土交通省資料）</p>
(13)都市インフラの老朽化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設から50年以上経過するインフラの割合が加速的に進行 ・ 「予防保全」に基づくインフラメンテナンスへの本格転換を行い、持続可能なインフラメンテナンスの実現を目指すことが必要 	市内の建設年度別の橋りょう数（橋種別、新型コロナ流行前と令和4年3月の比較）（川崎市橋りょう長寿命化修繕計画）
(14)ICTの進展によるさまざまな身近な乗り物の普及	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本市では「川崎市自転車活用推進計画」を策定し、自転車の通行環境整備、駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発を進めるとともに、シェアサイクルの本格導入を開始（R4年） ・ ICTを活用した新しいモビリティにより、バスや鉄道を補完する乗り物が徐々に普及 ・ 道交法改正により、レベル4の自動運転に係る許可制度の創設、特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）に係るルールが制定 ・ 「日本版ライドシェア」が本市域でも運用開始（R6.4） 	<p>シェアサイクルの利用目的（川崎市シェアサイクル事業利用実績・利用者アンケート結果）</p> <p>様々なモビリティ（電動キックボード・チョイソコかわさき・超小型モビリティ・グリーンスローモビリティ）</p> <p>レベル4の自動運転のイメージ（国土交通省資料）</p> <p>（日本版ライドシェアのイメージ（国土交通省資料）</p> <p>電動キックボード等の交通ルール（警視庁資料）</p>

5 本市の交通政策を取り巻く状況

項目	概要	示す図表等
(15)コンパクト・プラス・ネットワークやウォークアブルの促進	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能で安全・安心して暮らせるまちづくりを進めるため、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりが求められている ・都市機能や居住機能の集積が進むまちなかでのウォークアブルなまちづくりが注目されている ・本市では、鉄道事業者と連携した「こすぎコアパーク」のリニューアル等を通じて駅空間と公園が一体となった公共空間を形成する取り組みなどを推進 	<p>駅まち空間における目指すべき方向性（駅まちデザインの手引き：駅まちデザイン検討会）</p> <p>歩行者環境の創出事例（東京・丸の内）（国土交通省資料）</p>
(16)カーボンニュートラルの実現に向けた取組の進展	<ul style="list-style-type: none"> ・本国においては、カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現（2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロに）を目指すことが宣言された。本市では「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」により2050年までに市域の温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指す ・脱炭素社会の実現に向け、運輸部門においては、次世代自動車等のさらなる普及促進や公共交通の利用促進が必要 	<p>市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比（2019年度暫定値）（川崎市地球温暖化対策推進基本計画）</p> <p>市域のCO2排出量の将来イメージ（同上）</p>
(17)SDGsの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・2015年9月に国連で採択されたSDGsでは、持続可能な未来をつくるための17のゴール（目標）と169のターゲットが掲げられている ・本市においても「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまちかわさき」を目指し、持続可能なまちづくりに向けて、交通分野として必要となる取組の検討・推進が必要 	<p>持続可能な開発目標（SDGs）を踏まえた政策の推進（川崎市総合計画第3期実施計画）</p>

6 本市の交通事情・交通特性

項目	概要	示す図表等
(1)交通網の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> 相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の開業により、市内から新横浜駅や相鉄沿線地域へのアクセス性が向上 市域の鉄道駅の密度は大都市の中で4番目に高い 本市の主要な幹線道路網は、東京都心から放射状に広がり市内を横断する高速道路や国道などと、市域を南北に連絡する国道409号などにより形成 路線バスは、拠点駅などへのアクセスを中心に、市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成 	鉄道網の整備状況（川崎市資料） 市域面積1km ² 当たり鉄道駅数（大都市データランキング カワサキをカイセキ！） 道路網の整備状況（川崎市資料） 市内の路線バス網（同上）
(2)本市のトリップ特性	<ul style="list-style-type: none"> 本市の特徴として通過交通量が多い 本市の交通量は、将来的に減少局面に入る見込みですが、先行して減少局面に入る地域もある 今後は、市内完結の交通や高齢者の交通を重視していく必要 	川崎市の発生集中交通量の推移 川崎市の分布交通量の推移
(3)市民が利用する交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 本市は、周辺都市と比較し自動車利用割合が低く、公共交通の利用割合が高い傾向 高齢者は、年齢が高いほどバスを利用する傾向 	代表交通手段分担率（他都市との比較）（東京都市圏PT調査） 川崎市の高齢者別代表交通手段分担率（同上）
(4)市内の交通機関の利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症流行前は、鉄道駅と路線バスの利用者は増加傾向、タクシーの利用者は減少傾向 	市内鉄道駅の1日平均乗車人員の推移（川崎市統計書） 川崎市内路線バスとタクシー乗車人員の推移（川崎市資料）
(5)地域別の利用交通手段の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道分担率は近年全体的に上昇。JR沿線、京急大師線沿線や多摩区・高津区で高い バス分担率は、鉄道駅周辺地域で低く、鉄道への転換がみられる一方で、鉄道から離れた地域で引き続き高い傾向 駅までの交通手段は、駅利用者の規模、バス路線の有無、急行停車など、駅の性格によって駅毎に異なる特徴 自動車分担率は、宮前区や麻生区の鉄道から離れた地域で引き続き高い傾向 自転車分担率は、市全体で低下傾向、丘陵地域である宮前区や麻生区の一部の地域で上昇 	バス分担率の変化（東京都市圏パーソントリップ調査（H20-H30）） 駅端末手段分担率（東京都市圏パーソントリップ調査、都市・地域交通年報）

6 本市の交通事情・交通特性

項目	概要	示す図表等
(6)市民の運転免許の保有状況と外出率	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の運転免許保有率は、高齢者では上昇傾向。一方45歳未満では近年若干低下 ・高齢者では、運転免許非保有者は保有者に比べて外出率が低い傾向 	<p>市民の年齢別運転免許保有率（東京都圏PT調査）</p> <p>市民の年齢別運転免許保有状況別外出率（同上）</p>
(7)交通の安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・本市は、人口当たり交通事故件数は減少傾向にあるものの、他の大都市はさらに減少傾向にあり、大都市間の人口当たり交通事故件数ではランクを落としている ・全交通事故のうち高齢者の事故が約3割を占める ・「歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策」は、市民の9割以上が重要と考えている ・鉄道駅でのバリアフリー化やホームドア整備が進展 	<p>本市の人口10万人当たり交通事故件数と大都市間順位の推移および高齢者の事故の割合（川崎市資料）</p> <p>市内鉄道駅のバリアフリー化・ホームドア設置状況（川崎市資料）</p>
(8)鉄道・道路の混雑状況	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の混雑は新型コロナによるテレワークの浸透で大幅に緩和されたが、最近再び増加傾向 ・道路は、臨海部や幸区内において、慢性的に混雑している区間がみられる 	<p>川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率の推移（国土交通省鉄道局資料）</p> <p>川崎市内の道路混雑度（全国道路・街路交通情勢調査）</p>
(9)災害への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・橋梁（道路橋）の耐震対策等が進捗 ・市内の緊急輸送路は約8割が整備済み ・「災害に強い交通網の整備」は、市民の約9割が重要と考えている 	<p>緊急輸送道路等の指定状況（神奈川県緊急輸送道路）</p> <p>道路橋りょうの耐震化の進捗（川崎市資料）</p>
(10)環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・市の温室効果ガス排出量は減少傾向にあり、R3年度暫定値はH25年度比12.6%減 ・本市は、自動車交通量に占める大型車の割合が他の都市と比べて高い傾向 	<p>市内の温室効果ガス排出量の推移（川崎市温室効果ガス排出状況について）</p> <p>大都市別平均大型車混入率（全国道路・街路交通情勢調査）</p>
(11)市民が重視する交通政策	<ul style="list-style-type: none"> ・市の交通政策について市民が重要と考えるものは、「歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策」「災害に強い交通網の整備」「踏切の解消など鉄道を横断する安全対策」「電車の車内混雑の緩和」等 	<p>市民が重視する交通政策（令和5年度第2回かわさき市民アンケート結果）</p>

7 計画改定後の取組状況

主な取組及び目標水準の達成状況

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

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
- JR南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅）推進

鉄道事業

- 横浜市高速鉄道3号線の延伸に向けた取組

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
- 都市計画道路の整備促進



■ 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(暫定)	達成状況	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51分	😊	中部・北部地域において一部の道路で速度向上がみられる
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62%	😊	東急新横浜線開業(R5.3)による圏域拡大、日中の鉄道運行間隔の変化
羽田空港までの所要時間の短縮	20%以上短縮 (35分以内)	約44分	約45分	約46分	😐	鉄道：日中の鉄道運行間隔の変化による所要時間増大 道路：スカイブリッジ供用開始(R4.3)による時間短縮（新川崎等）
臨海部の移動圏域の拡大	30%以上	約1,900km ²	約2,000km ²	約2,100km ²	😊	横浜北西線供用開始(R2.3)による圏域拡大（横浜市北部）等

取組状況を踏まえた課題

- 交通ネットワークの形成に向け、引き続き長期的な取組の推進が必要
- 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

7 計画改定後の取組状況

主な取組及び目標水準の達成状況

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

安全・安心な移動環境の確保

- 安全な歩行環境の整備
- 自転車を活用したまちづくりに向けた取組（駐輪場の整備、シェアサイクル事業の実施）

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
- 鉄道駅におけるホームドア等の整備促進に係る取組

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



自転車通行環境整備のイメージ



ユニバーサルデザインタクシー



橋上駅舎化されたJR稲田堤駅

■ 目標水準の達成状況

※灰色網掛けの目標水準（指標）は、交通量推計後に評価を行うため、現時点では参考値

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%	H30PT(2018)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
鉄道混雑率の改善	180%超区間	解消	約8.5km	約4.3km	0km	😊	—	新型コロナウイルス感染症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	歩行者ポトネック	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
	自動車ポトネック	約2万台	約13万台	約12万台	約9万台		—	

取組状況を踏まえた課題

- ・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り組みの推進が必要
- ・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

7 計画改定後の取組状況

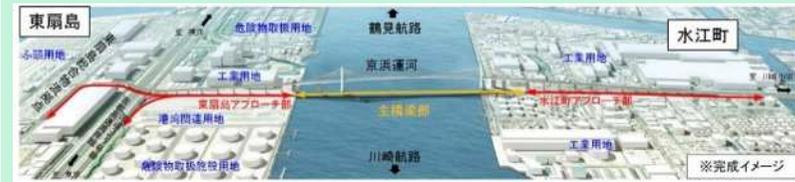
主な取組及び目標水準の達成状況

目標3

災害に強い交通環境の整備

耐震性の向上

- 道路橋りょう等の耐震化
- 道路の無電柱化



東扇島水江町線のイメージ図

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
- 緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保
- 災害時における帰宅困難者対策の推進



東扇島水江町線の整備位置

目標水準の達成状況

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(枅形、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

取組状況を踏まえた課題

- ・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**

7 計画改定後の取組状況

主な取組及び目標水準の達成状況

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

- 川崎駅東口周辺の交通環境改善に向けた検討
- モデル路線における走行環境改善の推進
- 「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



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



JR武蔵小杉駅綱島街道口

小川町バス乗降場

■ 目標水準の達成状況

※灰色網掛けの目標水準(指標)は、交通量推計後に評価を行うため、現時点では参考値

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り組み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	都市計画道路など整備率の向上、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%	H30PT(2018)調査予定	約59%	😞	—	川崎市だけでなく東京都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などが要因と考えられる。

取組状況を踏まえた課題

- ・ 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

7 計画改定後の取組状況

主な取組及び目標水準の達成状況

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

- 次世代自動車の普及促進

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

沿道環境の改善

- 渋滞緩和のための緊急渋滞対策の推進
- 産業道路クリーンライン化事業の実施

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



エコドライブ講習会



EVカーシェア専用ステーション



ハイブリッド連節バス



BRT運行ルート

■ 目標水準の達成状況

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など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%	😊	次世代自動車などの普及促進
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、次世代自動車などの普及促進

取組状況を踏まえた課題

- ・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

8 本市の交通課題

社会状況の変化等による課題や現計画の効果検証を踏まえた課題の整理を行いました。

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が求められている。
- ・市内拠点から羽田空港へのアクセス性の向上を図ることが求められている。
- ・臨海部の大規模な土地利用転換を踏まえた交通機能の強化が求められている。

②人口減少への転換・高齢化への対応、交通利便性の維持・向上、安全性・快適性の向上

- ・都市の利便性を維持・確保するため、駅やバス停までのアクセスをより一層向上することが求められている。
- ・鉄道や道路の混雑の改善が求められている。
- ・歩行者などに対して、より一層の安全性の向上が求められている。
- ・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が求められている。
- ・鉄道により地域間の移動が阻害されているところの改善が求められている。

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が求められている。
- ・交通ネットワークの多重性（リダンダンシー）が求められている。
- ・災害時や非常時の交通混乱への対応が求められている。

④まちづくりと連携した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、新技術等を活用し多様な交通モードを展開したきめ細かな対応が求められている。
- ・拠点地区のまちづくりと連携し、駅の特徴を踏まえた結節・交流機能の強化が求められている。
- ・利用者数の減少や運転士不足が深刻化する中、将来にわたり、地域公共交通を維持・確保していくことが求められている。

⑤カーボンニュートラルの実現に向けた地球環境へのさらなる配慮

- ・鉄道や自動車など交通の脱炭素化が求められている。
- ・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を図ることが求められている。

9 計画の見直しの視点

社会状況などの変化、現計画の総括

関連計画との整合を行うとともに、社会状況の変化や現計画の評価分析による課題を踏まえ、「本市の交通課題」を下記のとおり見直す。

社会状況の変化

・ J F E 高炉休止に伴う大規模な土地利用転換

・ 人口減少社会への転換と高齢化の更なる進展
・ 短距離トリップの増加
・ 運転士不足や輸送需要の減少に伴う公共交通の維持・確保
・ 高齢者等の移動手段の確保

・ インフラの効率的な維持管理

・ 社会のデジタル化の進展
・ 働き方の変化等
・ 外出率の低下によりトリップ数が減少
・ **生活と密接する新たなモビリティニーズの拡大**
・ **コンパクトプラスネットワークやウォークアブルなまちの促進**
・ **まちづくりとの連携**
・ **新たなモビリティの実用化**

・ **カーボンニュートラルの実現**に向けた取組の進展、公共交通の利用促進

現計画の評価分析

臨海部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

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

路線バスの運行が難しい地域等、地域特性と**市民の暮らし**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

本市の交通課題の見直し(主な変更点)

①首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成

・ 臨海部の**大規模な土地利用転換を踏まえた**交通機能の強化が求められている。

②人口減少への転換・高齢化への対応、交通利便性の維持、安全性・快適性の向上

・ **都市の利便性を維持・確保するため**、駅やバス停までのアクセスをより一層向上することが求められている。

③災害に強い交通の実現

④まちづくりと連携し、地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応

・ 地域特性と**市民の暮らしやすさ**を踏まえ、**新技術等を活用し多様な交通モードを展開した**きめ細かな対応が求められている。
・ **拠点等のまちづくりと連携し**、駅の特徴を踏まえた**結節・交流機能**の強化が求められている。
・ **利用者の減少や路線バスの運転士不足が深刻化する中**、将来にわたり、**地域公共交通**を維持・確保していくことが求められている。

⑤カーボンニュートラルの実現に向けた地球環境へのさらなる配慮

・ 鉄道や自動車など交通の**脱炭素化**が求められている。

現計画の総括

一定の成果はあったものの路線バスの運転士不足やカーボンニュートラルの実現等の社会変容を踏まえ、臨海部の土地利用転換を見据えた交通機能の強化、地域特性と市民の暮らしやすさを踏まえた地域公共交通の維持・確保など持続可能な交通環境の形成を図る必要がある。

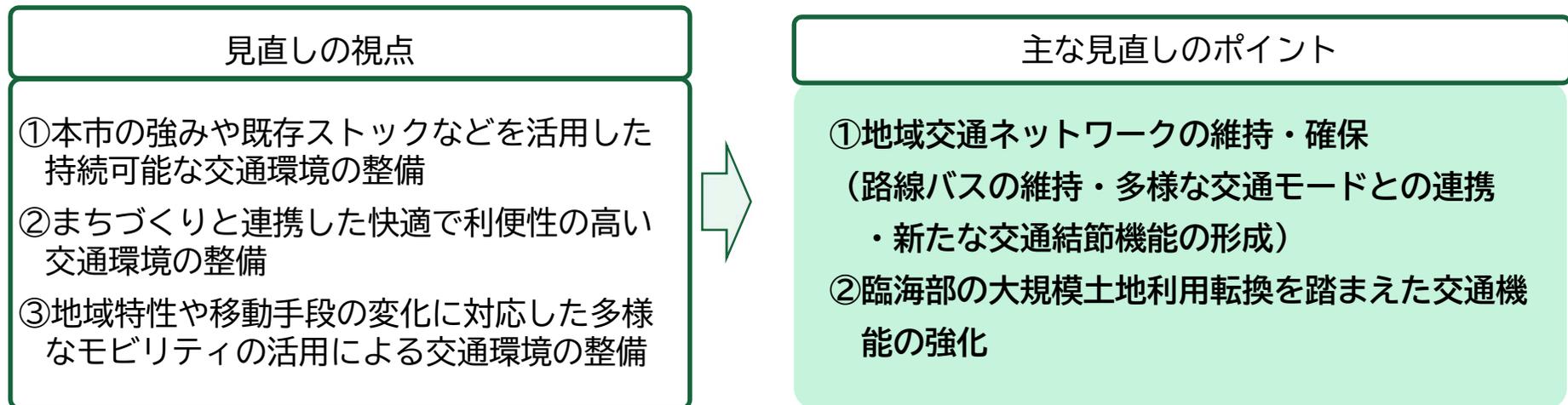
9 計画の見直しの視点

見直しの考え方

- ・新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした働き方、ライフスタイルの変化や運転手不足など交通を取り巻く環境変化に対応する動きも高まっている。
- ・今回の見直しでは、基本的な考え方は継承しつつ、「社会環境の変化に対応したサービスの転換」と「分かりやすい計画への整理」を行う。

計画の見直しの視点

これまでに構築した交通環境を最大限に活用し、多様化する人の移動と暮らしに着目し、市民の移動しやすさに暮らしやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を図る。



分かりやすい計画への整理

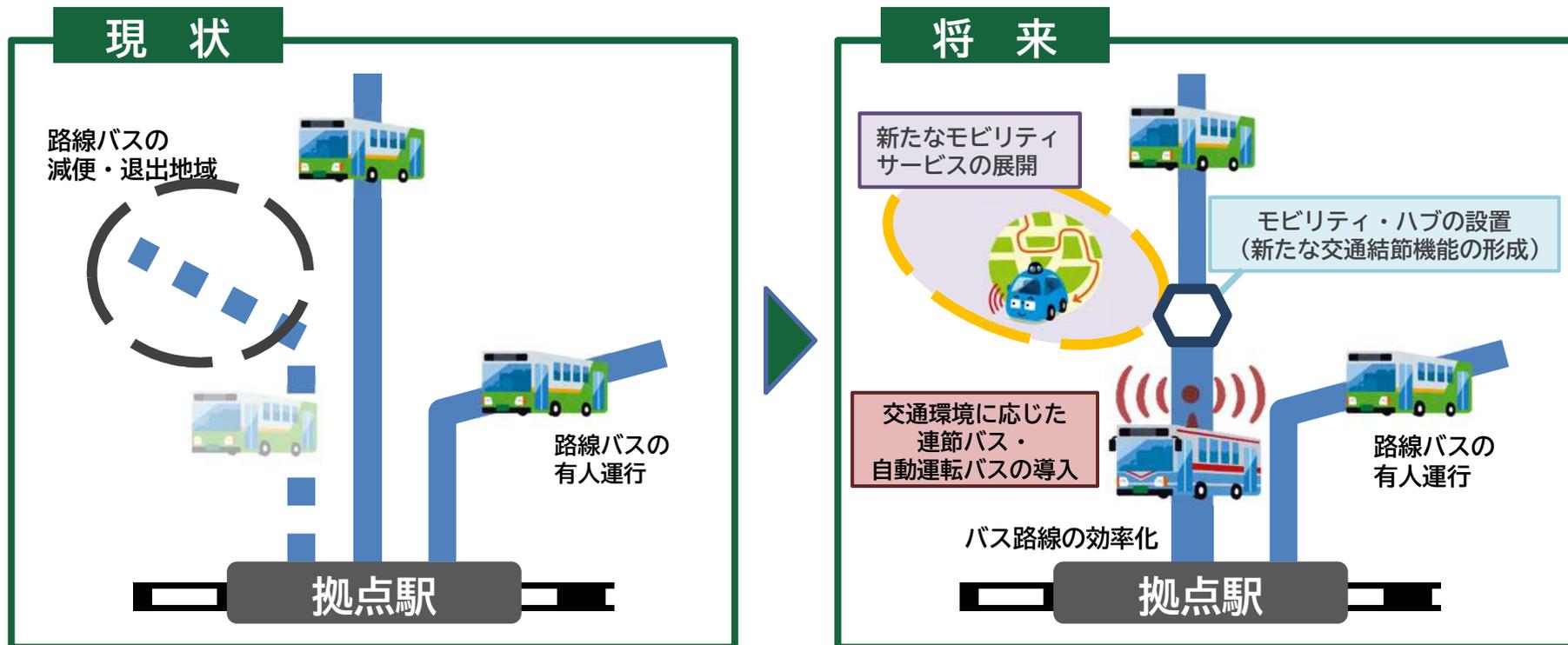
基本的な考え方は継承し、市民にとってより分かりやすい計画とするよう、整理を行う。

- ・上位計画、関連計画との整合
- ・政策目標、重点施策、施策・事業の位置づけを分かりやすく整理
- ・既存の目標水準の分かりやすい指標への見直し
- ・ネットワーク形成事業及びその他の施策の取組時期の考え方の見直し
- ・より一層の効率的・効果的な施策の推進

9 計画の見直しの視点

【見直しのポイント①】 地域交通ネットワークの維持・確保

- ・ 運転士不足や、ライフスタイルの変化や将来的な人口減少等による輸送人員減少を見据え、基幹バスネットワークを維持しつつ、コミュニティ交通や新たなモビリティ（AIデマンド交通、シェアモビリティ等）、モビリティ・ハブの設置など様々な交通手段の組み合わせにより、地域交通ネットワークを維持・確保します。



9 計画の見直しの視点

【見直しのポイント②】 臨海部の大規模土地利用転換を踏まえた交通機能の強化

- 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臨海部において、大規模な土地利用転換を踏まえ、新たに求められる交通ニーズに対応する交通機能の導入を推進することにより、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推進します。



図 臨海部の現状 (再掲)
 (出典) 臨海部ビジョン(リーディングプロジェクト2023年6月改定)

事業所・従業者数:経済センサス(H28・民営・川崎区のうち産業道路以南及び「川崎殿町・大師河原地域」、「浜川崎駅周辺地域」及び多摩川リバーサイド地区)

10 計画の見直しの方向性

(1) 全体構成

・・・政策目標と施策・事業の対応関係の再整理

※交通戦略・・・国土交通省の「都市・地域総合交通戦略」に位置付け

現計画 各政策目標と施策・事業が未対応・重複感

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
	重点施策(1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化 取組の方針 ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 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	重点施策(2) 交通の安全・安心の強化 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 イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取り組みの推進 ウ 災害に強い交通基盤の整備	重点施策(3) 市民生活を支える公共交通の強化 取組の方針 ア 駅などへのアクセス向上 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	重点施策(4) 環境に配慮した交通の低炭素化 取組の方針 ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備 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 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	重点施策(5) 臨海部の交通機能の強化 取組の方針 ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化 イ 臨海部の公共交通機能の強化 ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進
施策・事業					

見直し案 各政策目標と施策・事業が対応

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身近な交通環境の整備	5 カーボンニュートラルの実現に向けた交通環境の整備
	交通戦略 (1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 (2) 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化 (3) 臨海部の道路ネットワーク機能の強化 施策(例) 横浜市営地下鉄3号線の延伸 臨海部道路東扇島水江町線等	交通戦略 (1) 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進 (2) ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取り組みの推進 施策(例) 安全な歩行環境の整備 鉄道駅構内の安全性、利便性の向上等	交通戦略 (1) 災害に強い交通基盤の整備 施策(例) 道路橋りよりの耐震化 道路の無電柱化等	交通戦略 (1) 駅などへのアクセス向上 (2) 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 (3) 臨海部の公共交通機能の強化 施策(例) コミュニティ交通等の導入検討・支援等	交通戦略 (1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化 (2) 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進 (3) 次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化 施策(例) 次世代自動車の普及促進等
交通戦略					

10 計画の見直しの方向性

(2) 目標水準

- ・既存の目標指標については、長期目標の位置付け、わかりやすい指標、関連計画との整合、既存アンケートの活用等による見直しの検討を行っています。
- ・見直しに伴う新たな取組に関連する指標の追加について検討を行っています。（シェアリング、賑わいのある歩行空間の整備など）
- ・目標④について地域交通に関する指標の追加について検討を行っています。（地域公共交通計画の見直しに合わせて検討）
- ・指標の達成度確認については、現計画同様に長期指標は5年毎（中間見直し、全体見直し時）に行うとともに、短期指標は年次報告時（データ更新の頻度に合わせて）に行うこととします。

■政策目標1 関連

目標水準（指標）	目標値	計画策定時	現況値	指標の課題	指標見直しの方向性
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51分	・長期的な取組のため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討
新幹線駅まで45分圏域の拡大（公共交通）	90%以上	約62%	約62%		
羽田空港までの所要時間の短縮	20%以上短縮 (35分以内)	約44分	約46分		
臨海部の移動圏域の拡大	30%以上拡大	約1,900km ²	約2,100km ²		

10 計画の見直しの方向性

■政策目標2 関連

目標水準（指標）	目標値	計画策定時	現況値	指標の課題	指標見直しの方向性
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮 (13分以内)	約15分	—	・時間の短縮が市民にとってどの程度効果があるかわかりづらい	・市民アンケートの「バス利用の不満点」調査を指標とする等、アンケート結果を利用する方向で検討
高齢者の外出のしやすさの向上	外出率向上	約69%	約59%	・パーソントリップ調査結果を利用しているため、10年毎の評価となる	・健康福祉局実施の高齢者実態調査の外出頻度調査を指標とする等、既存のアンケート結果を利用する方向で検討
交通事故件数の減少	大都市1位	大都市1位	大都市4位	・成果が指標で確認できない（事故件数は減少 H22:340.4件⇒ R3:177.0件）	・交通事故発生件数を指標とする等、成果が指標で確認できることとなるよう検討（目標値の設定が課題）
鉄道混雑率の改善	180%超区間 解消	約8.5km	0km	・乗降者数が減少しているため目標値の見直しが必要	・国等において今後の混雑率のあり方を検討しているため、その内容を踏まえ目標値の見直しを行う方向で検討
	150%超区間 減少	約30.6km	0km		
踏切を横断する交通量の改善	歩行者BN踏切通行者数 約8万人	約20万人	約15万人	・長期的な取組のため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討
	自動車BN踏切通行台数 約2万台	約13万台	約9万台		

■政策目標3 関連

目標水準（指標）	目標値	計画策定時	現況値	指標の課題	指標見直しの方向性
緊急輸送道路整備率の向上	100%	約81%	約85%	・長期的な取組のため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討
道路橋りょうの耐震化	100% 策定時対象：124橋 中間見直し時追加対象：199橋 合計：323橋	約59%	策定時対象：100% (124/124橋) 追加対象：36% (72/199橋) 合計対象：61% (196/323橋)	・橋梁耐震化計画に合わせた対象拡大 (323⇒384橋)に応じた目標設定の見直しが必要	・関連計画の対象数の見直しにあわせ、目標値の見直しを行う方向で検討
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	・長期的な取組のため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討

10 計画の見直しの方向性

■政策目標4 関連

目標水準（指標）	目標値	計画策定時	現況値	指標の課題	指標見直しの方向性
交通環境が改善されたと思う人の割合の増加	70%以上	約62%	72.1%	・①から⑤の全ての政策目標に係る指標である	・①から⑤の全ての政策目標に係る指標であるため、全体指標に見直しを行う方向で検討
駅へのバスの所要時間の短縮		(目標②の再掲)		(再掲)	(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)			

■政策目標5 関連

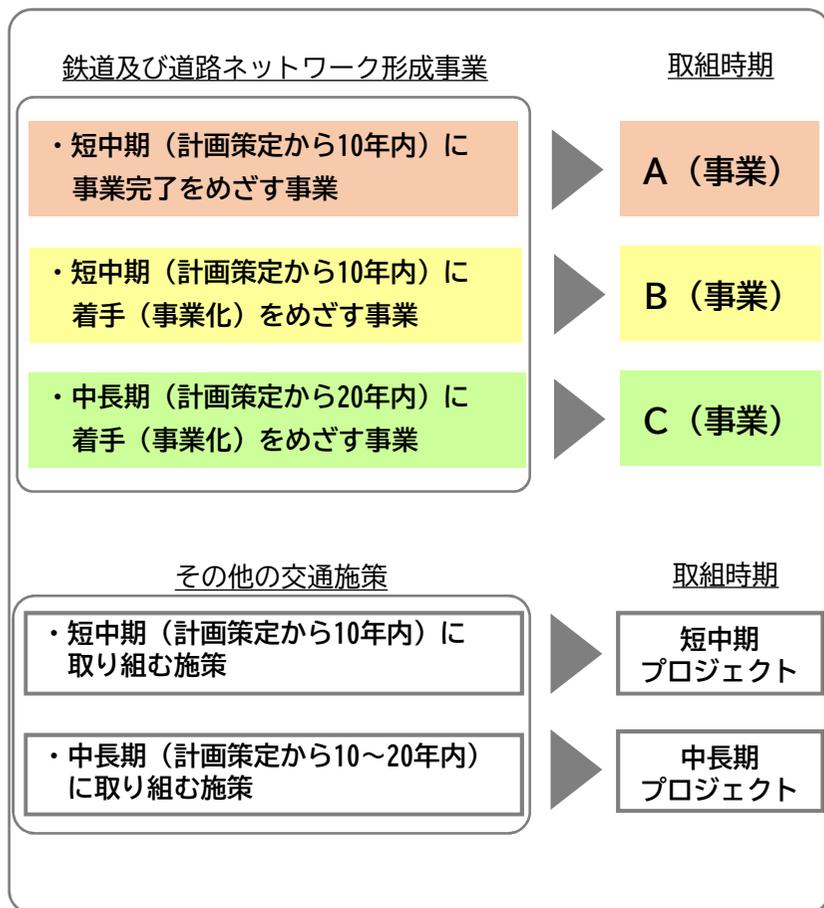
目標水準（指標）	目標値	計画策定時	現況値	指標の課題	指標見直しの方向性
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39%	約43%	・公共交通利用割合は目標を達成しているため、目標値の見直しが必要 ・パーソントリップ調査結果を利用しているため、10年毎の評価となる	・脱炭素社会の実現に向け、目標値の上方修正を行う ・10年毎の評価となるため補足指標として全国PT結果(5年毎)を利用することを検討
次世代自動車の普及向上	普及率向上	約2.9%	約15.4%	・地球温暖化対策推進基本計画に合わせた指標の見直しが必要	・地球温暖化対策推進基本計画を参考に目標値の見直しを行う方向で検討
CO ₂ 排出量の削減	H17(2005)年度より削減	約110万t/年	約96万t/年		

10 計画の見直しの方向性

(3) 取組時期

- ・ネットワーク形成事業及びその他の施策の取組時期については、今後10年間以内に重点的に取り組む短中期事業（施策）を明確化するとともに、長期にわたり事業の検討や調整が必要となる事業は中・長期事業（施策）として位置付けます。
- ・また、取組時期を可視化するため、各事業・施策の取組時期をスケジュール表として政策目標毎に取りまとめます。

現計画



見直し案

【鉄道及び道路ネットワーク形成事業（交通政策目標1）（記載例）】

	ネットワーク形成事業	スケジュール	
		短中期（～10年）	中長期（～20年）
連立事業	●●●	[Blue bar]	
鉄道事業	■ ■ ■	[Blue dashed bar]	[Blue dashed bar]
道路事業	▲▲▲	[Blue bar]	

【その他の交通施策（記載例）】

	施策	スケジュール	
		短中期（～10年）	中長期（～20年）
目標2	○○○	[Blue bar]	
目標3	□□□	[Blue bar]	
目標4	△△△	[Blue bar]	[Blue bar]
目標5	◇◇◇		

■ ■ ■ ■ ■ 事業中（事業予定）
 ■ ■ ■ ■ ■ 検討・調整

1 1 本市の交通政策の目標と方向性

交通政策の目標と方向性、交通戦略

交通政策の目標	交通政策の方向性	交通戦略
<p>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"> ●国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。 ●拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。 ●広域的な都市間の移動を活発にする。 ●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を形成する。 	<ul style="list-style-type: none"> 1-1 広域的な都市間の連携強化 1-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 1-3 羽田空港へのアクセス強化 1-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化 1-5 臨海部における大規模土地利用転換等を踏まえた交通環境の整備 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 (2) 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化 (3) 臨海部の道路ネットワーク機能の強化
<p>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"> ●誰もが利用できる公共交通機関をより利用しやすくする。 ●移動をより安全、安心、快適にする。 ●高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりしやすくする。 ●地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。 	<ul style="list-style-type: none"> 2-1 公共交通へのアクセス向上 2-2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保） 2-3 安全、安心、快適な移動環境の確保 2-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進 2-5 地域（交通）分断の解消（交流の推進） 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 安全・安心・快適な交通環境の整備と交通安全対策の推進 (2) ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取り組みの推進
<p>3 災害に強い交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。 ●被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。 	<ul style="list-style-type: none"> 3-1 耐震性の向上 3-2 減災（復旧）対策の推進 3-3 リダンダンシー（多重性）の向上 3-4 交通基盤の効率的な維持管理・老朽化対策の推進 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 災害に強い交通基盤の整備
<p>4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりと連携し、地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。 ●運転士不足や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・確保を推進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 4-1 地域公共交通ネットワークの形成 4-2 地域特性に応じた交通課題への対応 4-3 駅周辺の特性に応じた結節・交流機能の向上 4-4 地域特性に応じた新たなモビリティの結節機能の形成 	<ul style="list-style-type: none"> (1) まちづくりとの連携や社会の変革期に対応した地域公共交通ネットワークの形成、駅へのアクセス向上など (2) 駅周辺等の特性に応じた交通・交流環境の整備及び公共交通の利用促進 臨海部の公共交通機能の強化
<p>5 カーボンニュートラルの実現に向けた交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通の脱炭素化を推進する。 ●公共交通機関の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。 	<ul style="list-style-type: none"> 5-1 車両等の脱炭素化、省エネルギー化等の推進 5-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用 5-3 沿道環境の改善 5-4 公共交通の利用促進 5-5 地球環境に配慮した新たなモビリティの活用 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化 (2) 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進 (3) 次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

12 本市の交通戦略

交通戦略における主な施策検討の方向性

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

国際競争力など首都圏機能の強化と活力ある都市構造の形成を支えるため、鉄道や道路で拠点を結び、広域的な都市間移動を促進する。臨海部の大規模な土地利用転換に対応した交通ネットワークを形成する。

(1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

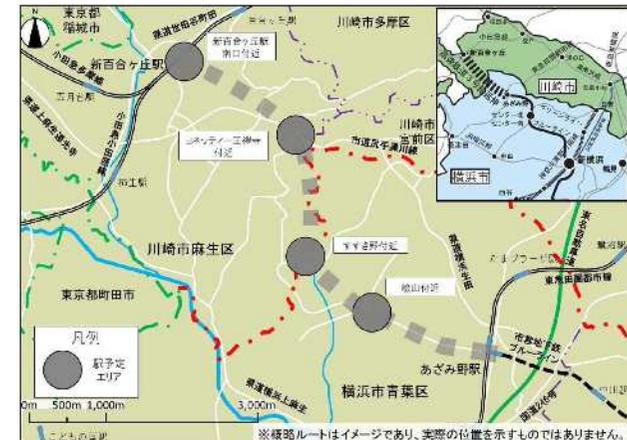
- ・ 鉄道を主軸とした沿線まちづくりを支える既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備を進め、**人流・物流を支える**広域的な幹線道路網の整備に向けた取組等を推進
- ・ 既存鉄道路線の混雑緩和に向けた需要の調整に取り組むとともに、広域的な鉄道・道路網と一体となった機能的な市域の交通網を形成する鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良などを推進

(2) 広域的な都市間の連携、新幹線駅・空港・へのアクセス強

- ・ 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て、既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備を進めるとともに、**人流・物流を支える**広域的な幹線道路網の整備に向けた取組を推進
- ・ 本市拠点から羽田空港へのアクセス強化に向けて、交通ネットワークの整備や、ターミナル駅での乗り継ぎ円滑化の取組を推進

(3) 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

- ・ 臨海部の持続的発展に向けて、**大規模土地利用転換による新たな交通ニーズへ対応しつつ、人流・物流を支える広域的な幹線道路網の強化**や京浜港の国際競争力を強化する幹線道路等の整備や道路交通の円滑化に向けた取組を推進



横浜市営地下鉄3号線延伸概略ルート・駅位置図
(川崎市・横浜市報道発表資料より)



国道357号多摩川トンネル航空写真
(関東地方整備局 川崎国道事務所)

12 本市の交通戦略

【現計画における鉄道ネットワーク】

取組時期

- A 短中期完了事業** 計画策定から10年以内の事業完了をめざす
- B 短中期着手事業** 計画策定から10年以内の事業着手をめざす
- C 中長期着手事業** 計画策定から20年以内の事業着手をめざす



図 交通政策審議会答申第198号に位置付けられた川崎市関連の鉄道プロジェクト



- ① 東海道貨物支線貨客併用化（品川・東京カイト～浜川崎～桜木町）及び川崎アプローチ線の新設（浜川崎～川崎新町～川崎）
- ② 小田急小田原線の複々線化（登戸～新百合ヶ丘）
- ③ 東急田園都市線の複々線化（溝の口～登沼）
- ④ 横浜3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）
- ⑤ JR南武線の輸送サービスの改善

【見直しの方向性】

社会状況などの変化や事業の進捗・調整状況を踏まえて、鉄道ネットワーク形成事業の取組時期等の整理を行います。

12 本市の交通戦略

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

超高齢社会の到来を見据え、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮し、歩行者・自転車等の交通環境の整備や交通安全対策を推進する。

(1) 安全・安心・快適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を進めるとともに、**シェアサイクルの本格運用・自転車の一層の利用促進に向けた取組の推進**
- ・自転車等の利用者に対する交通ルールの周知・徹底や交通マナーの向上に向けた取組などの推進
- ・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の推進
- ・通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組の推進
- ・**地域性を活かした官民連携による安全・快適な道路空間活用の推進**



自転車専用通行帯の整備と駐停車対策
(川崎市自転車活用推進計画より)



自転車の活用イメージ
(シェアサイクル)

(2) ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取り組みの推進

- ・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を推進
- ・ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道事業者と連携した取組を推進
- ・バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを推進
- ・外国人にも配慮した多言語表示や誰もがわかりやすい統一的な公共サインの整備などの取組を推進
- ・**高齢者・障害者等の社会参加に向けて、路線バスや移動サービスなど外出を支援する取組の推進**



ホームドアの設置
(JR南武線武蔵小杉駅)



ICTを導入した
高齢者外出支援乗車事業

12 本市の交通戦略

目標3

災害に強い交通基盤の整備

大規模災害による被害を軽減し、都市全体の復旧、復興を牽引する災害に強い交通基盤の整備を進めるとともに、災害発生時における主要駅での滞留及び混乱防止、一斉帰宅抑制のため、帰宅困難者対策の取組を推進する。

(1) 災害に強い交通基盤の整備

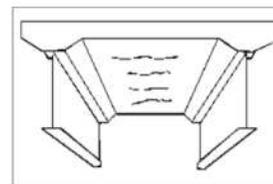
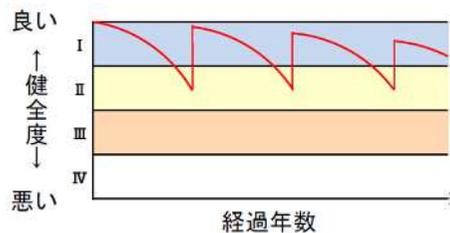
- ・ 緊急輸送道路の整備、指定路線の周知、沿道建築物の損壊防止に向けた取組を推進
- ・ 鉄道施設や道路施設の耐震化、道路の無電柱化を推進
- ・ 一斉帰宅の抑制の周知や帰宅困難者用一時滞在施設の確保等の帰宅困難者対策を推進
- ・ 鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成を推進
- ・ 交通基盤の予防保全型等の管理の活用を推進



帰宅困難者一時滞在施設マップ(川崎駅版)
(帰宅困難者向け防災必携マニュアル(川崎駅版)より)



適切な維持修繕や維持管理のため、対象施設(道路斜面・冠水表示板)の追加(川崎市道路維持修繕計画より)



損傷程度(コンクリート床版の例)
・ひびわれが1方向に発生



予防保全的な修繕の例
(ひび割れに樹脂を注入)(同左)

予防保全型の管理のイメージ
(川崎市橋りょう長寿命化修繕計画より)

12 本市の交通戦略

目標4

地域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

運転士不足や輸送需要の変化に対応して地域公共交通を維持・確保するとともに、まちづくりと連携しながら地域交通の課題に対応する。

(1) まちづくりとの連携や社会の変革期に対応した地域公共交通ネットワークの形成、駅へのアクセス向上など

- ・ 運転手不足等の交通課題に対応した路線バスの維持及び多様な交通モード等との連携など地域公共交通の維持・確保に向けた取組の推進
- ・ 地域の特性に応じ、道路や駅前広場の整備などバスの走行環境の改善に向けた取組の推進
- ・ 多様な主体との連携の検討・調整、自動運転をはじめとした新たなモビリティにおける新技術の活用¹⁾の検討などを重点的に行いながら、幅広い観点から地域の足を確保するための様々な手法について検討を行い、地域の特性やニーズに応じた取組の推進
- ・ 鉄道路線の整備により、駅へのアクセス向上させる取組を推進

(2) 駅周辺等の特性に応じた交通・交流環境の整備及び公共交通の利用促進

- ・ 駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用
- ・ 駐車・荷捌き²⁾施策や案内情報の充実等の取組の推進
- ・ 鉄道事業者との連携による橋上駅舎化などの取組の推進
- ・ 交通遮断、地域分断を解消する鉄道の連続立体交差化と連携した地域交通網の見直しや駅前空間の充実などの取組の推進
- ・ 運行案内等に関する情報提供の充実や利用者サービスなどのPR等を行うなど、公共交通利用促進の取組の推進
- ・ ウォーカブルな（「居心地の良い歩きたくなる」）まちなかの推進
- ・ 地域特性に応じ、路線バスと多様な交通モード等との新たな結節機能の形成の推進

(3) 臨海部の公共交通機能の強化

- ・ 大規模土地利用転換による新たな交通ニーズへ対応しつつ、既存の交通ネットワークを活かした取組や、新たな交通機能の整備に向けた取組など公共交通機能の強化



自動運転バスプロジェクト 事業概要説明会
(川崎市報道発表資料より)



鷺沼駅前地区再開発事業 駅前広場イメージ
(資料「鷺沼駅前地区再開発事業の進捗状況について」より)

1 2 本市の交通戦略

目標 5

カーボンニュートラルの実現に向けた交通環境の整備

公共交通機関の利用による自家用車からの転換の促進、道路交通の円滑化、自動車交通の環境負荷の低減、次世代自動車等の普及促進などの活用等の取組により、交通の脱炭素化を推進する。

(1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化

- ・路線バスによる駅アクセスの向上や鉄道ネットワークの機能強化などにより、公共交通の利便性向上による利用促進
- ・都市計画道路等の整備や交差点改良などを進め、効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を推進

(2) 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進

- ・環境に配慮した自動車利用や低公害・低燃費車の普及を促進
- ・環境ロードプライシング等の迂回対策を進めるとともに、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を促進

(3) 次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

- ・次世代自動車の普及促進や利用環境の整備、シェアリングサービスなどの地球環境に配慮した取組により、交通の脱炭素化を推進



渋滞対策の効果の例（高石歩道橋下交差点）
（川崎市報道発表資料より）



共同住宅でのEV充電インフラ設置の啓発用冊子



EVカーシェア専用ステーション