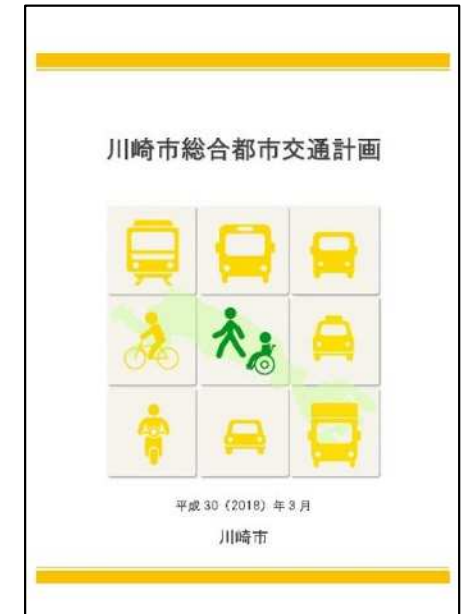


### 1 第2次川崎市総合都市交通計画の背景と目的

#### (1) 計画策定の背景

- ・交通は、市民の諸活動の基盤であり日常生活や地域社会の形成、社会経済の発展を支えるなど重要な役割を果たしています。また、長期的な視点と持続性が求められると同時に、交通基盤整備だけではない、各分野と連携した総合的な交通体系が求められていることから、「広域調和・地域連携型の都市構造の形成」に向けた交通政策のマスタープランとして、平成25(2013)年3月に策定し、平成30(2018)年3月に中間見直しを実施しています。
- ・計画策定から10年が経過し、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のほか、路線バスの運転手をはじめとした、様々な交通の担い手不足が深刻化するなど、社会環境が大きく変化するとともに、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。
- ・社会環境の変化など計画を取り巻く状況の変化を踏まえ、計画の策定から10年後を目途に全体見直しを行うこととなっており、令和7(2025)年度に計画策定するものです。



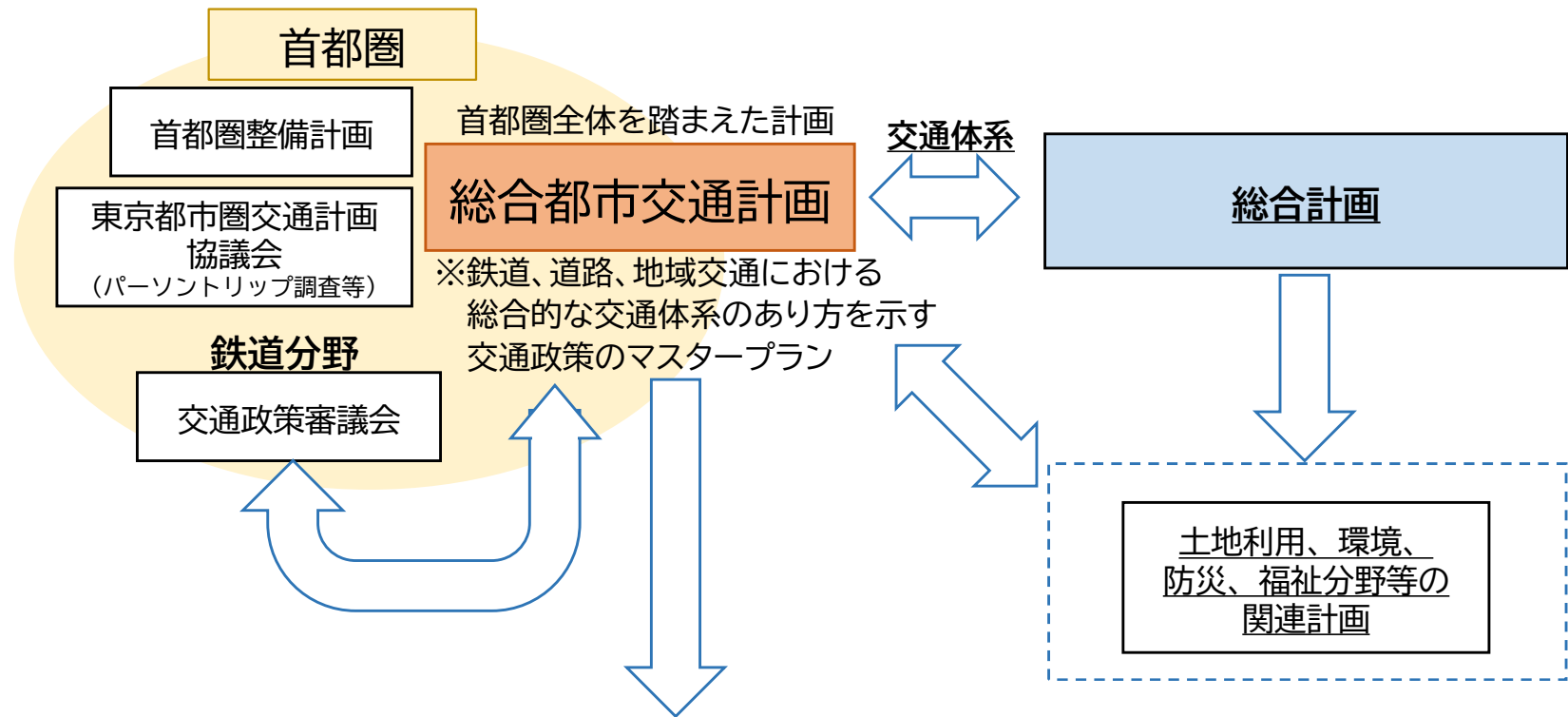
#### (2) 計画策定の目的

- ・本市の将来を見据えた上で、鉄道・道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応するとともに、市民の暮らしやすさと移動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ため、新たな総合都市交通計画を策定するものです。

#### (3) 計画期間

- ・本計画の目標年次は、令和7(2025)年度の計画策定からおおむね20年後とします。
- ・また、計画策定からおおむね5年後に中間見直しを行い、おおむね10年後に次期計画策定を行います。

2 川崎市総合都市交通計画の位置づけ



交通関連の個別計画(例) 総合都市交通計画に示す総合的な交通体系のあり方に基づき、各交通分野の事業を定めるもの

道路分野	自転車分野	地域公共交通分野	駐車対策分野
道路整備プログラム 平成28年度～令和11年度	自転車活用推進計画 令和4年度～令和7年度	地域公共交通計画 令和3年度～令和7年度	川崎駅東口地区 駐車対策推進計画 令和3年度～令和7年度

### 3 交通政策の理念

#### 交通政策の理念

##### 理念①『誰もが利用しやすいこと』

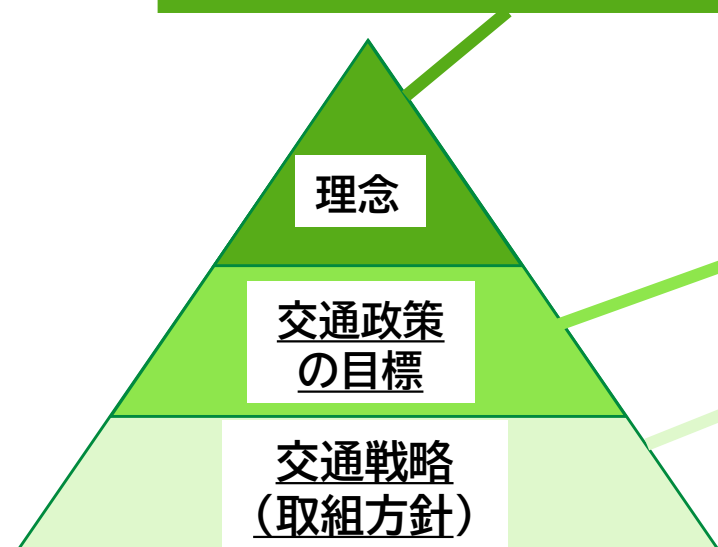
日常生活や社会生活、経済活動に不可欠な人の移動を支える交通は、誰にとっても利用しやすいことが求められています。

##### 理念②『安全・安心かつ円滑であること』

より安全で安心、活発な生活や活動を支えるため、交通は、安全・安心で、円滑であることが求められています。

##### 理念③『持続可能であること』

地域間の人や物の活発な交流や流通を促進することなどにより都市の形成を支える交通は、地球環境に配慮しつつ、持続可能であることが求められています。



#### 交通政策の目標

- 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 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

#### 交通戦略

戦略的に取り組む方針を示すもの

### 4 計画(本編)の構成

#### 1章 川崎市総合都市交通計画について

- 1-1 計画策定の背景と目的
- 1-2 計画の位置づけ
- 1-3 交通政策の理念
- 1-4 本市がめざす都市構造

#### 2章 交通政策を取り巻く状況

- 2-1 首都圏における現状
- 2-2 首都圏の交通に係る現状
- 2-3 本市の現状
- 2-4 本市の交通に係る現状
- 2-5 本市の抱える交通課題

#### 3章 交通政策の目標、交通戦略

- 3-1 目標値の設定
- 3-2 本市の交通政策の目標
- 3-3 交通戦略
- 3-4 行政・交通事業者・市民の責務・役割
- 3-5 計画の進行管理
- 3-6 検討経過

#### 関連資料

首都圏における現状  
首都圏の交通に係る現状  
本市の現状  
本市の交通に係る現状  
首都圏整備に資する交通ネットワーク  
交通施策の方向性  
主な取組一覧  
各拠点事業の取組  
国の予算上の支援措置  
用語解説

----- 以下 別冊 -----

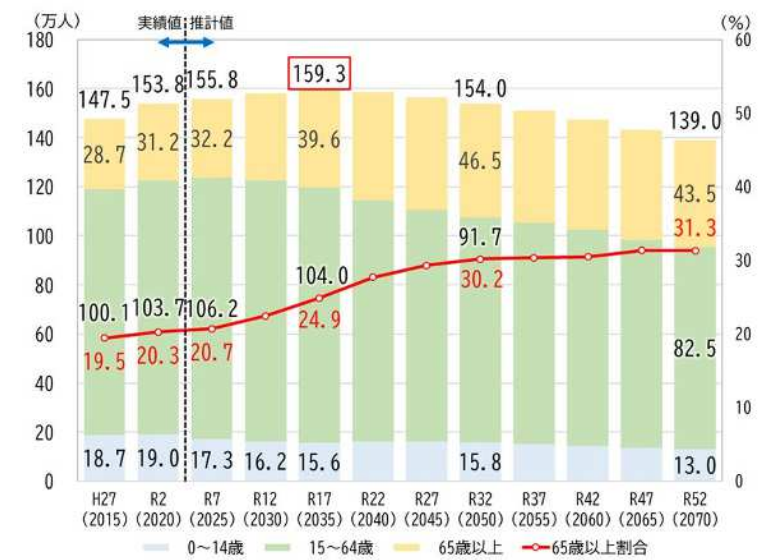
#### 参考資料

旧総合都市交通計画について

5 交通政策を取り巻く状況

(1)人口、高齢化等の動向

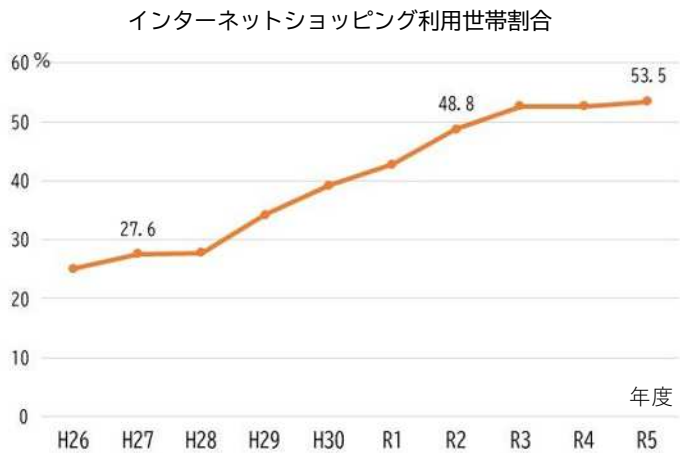
- 本市の人口は増加が続いていますが、令和17(2035)年にピークを迎え、その後減少へ転換する見込みです。
- 高齢化は、市の全域で進展しますが、その度合いは区による違いがあり、地域ごとのきめ細やかな対応が求められます。



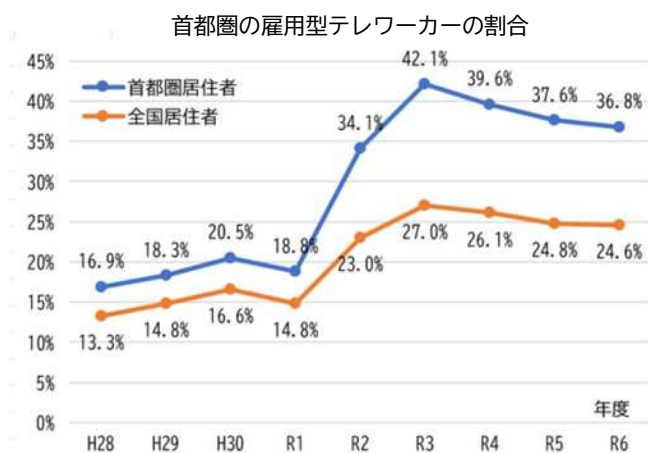
(出典)2020年までは国勢調査、2025年以降は川崎市総合計画の改定に向けた将来人口推計(令和7(2025)年5月)

(2)働き方、ライフスタイルの変化

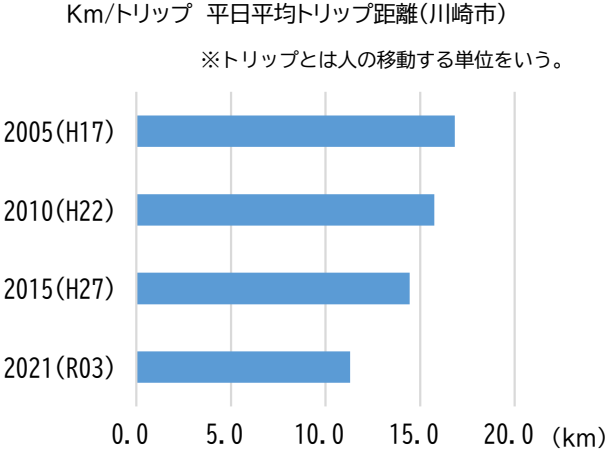
- テレワークの普及等による働き方の変化やインターネットショッピング利用の増加等のライフスタイルの変化により、外出時の移動距離が短くなっています。



(出典)家計消費状況調査(総務省)より作成



(出典)テレワーク人口実態調査(国土交通省)より作成



(出典)国土交通省資料より作成



(3)さまざまな交通の担い手不足

・バス・タクシーの運転手等は、令和元年に比べ減少しており、また有効求人倍率が全産業平均より高く推移するなど、担い手不足が深刻化しています。

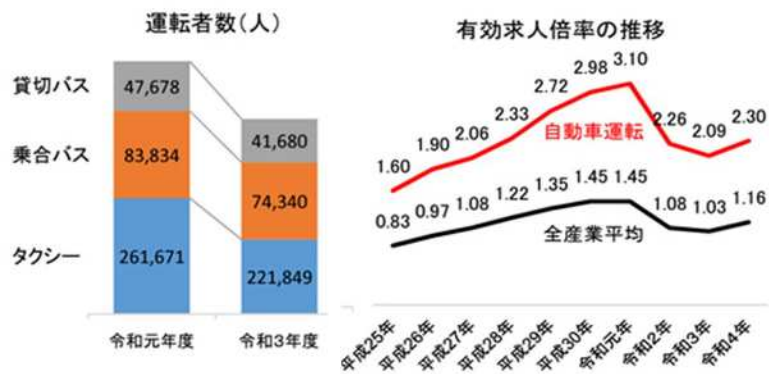


図 バス・タクシー業界の運転者数の推移

(出典)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)

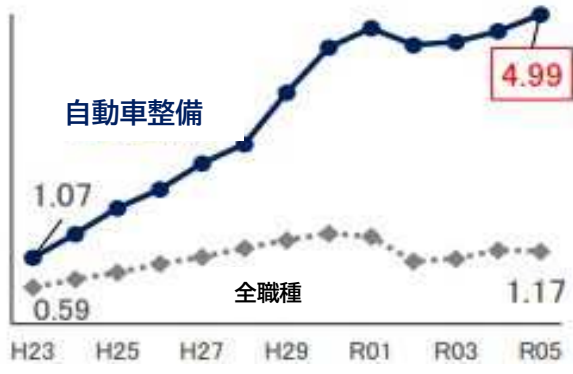


図 自動車整備職種の有効求人倍率の推移

(出典)厚生労働省「職業安定業務統計」から作成

(4)臨海部の大規模土地利用転換

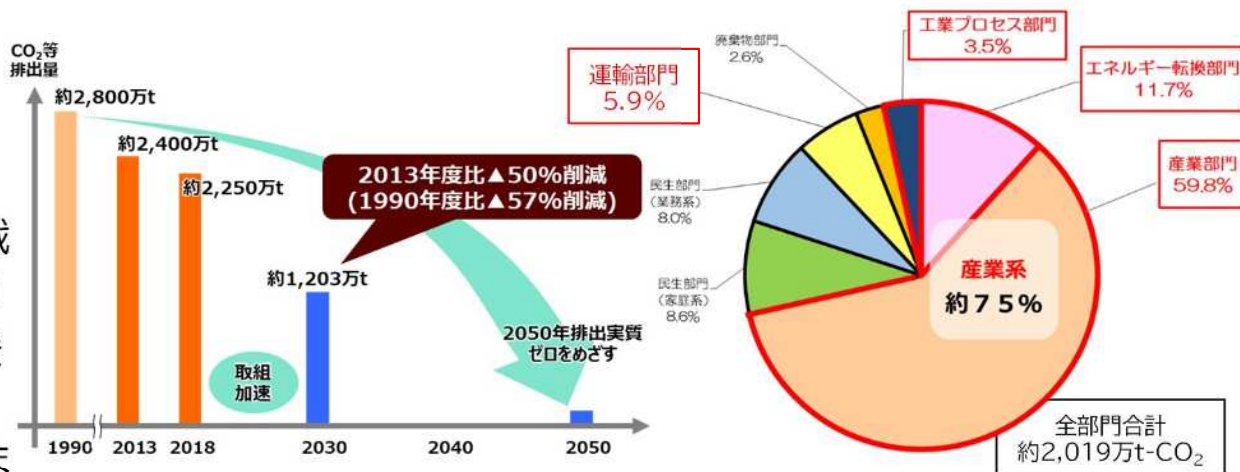
・JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止(令和5(2023)年9月)により、扇島地区や南渡田地区など、川崎臨海部に新たに生まれる約400ヘクタールの広大な土地について、大規模土地利用転換の取組が進められています。



図 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  
(出典)「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」  
(令和5年8月)(川崎市)

### (5) 脱炭素社会の実現に向けた取組の進展

- ・平成30(2018)年に公表された IPCC(国際気候変動に関する政府間パネル)「1.5℃特別報告書」では、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言されました。
- ・本市においては、令和2(2020)年11月に脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」を策定するとともに、令和4(2022)年3月には「地球温暖化対策推進基本計画」を改定し、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しています。
- ・脱炭素社会の実現に向け、運輸部門においては、次世代自動車等の更なる普及促進や公共交通の利用促進が重要です。



### (6) ICTの進展による様々な身近な乗り物の普及

- ・ICTの進展によりMaaSやデマンド交通、小型車両を用いたグリーンスローモビリティ、超小型モビリティが登場している他、電動キックボードや自転車などのシェアリングサービスも開始されるなど、ICTを活用した小型で電動・自動化された新しいモビリティにより、これまでのバスを補完する乗り物が普及していくことが想定されます。



のるーとKAWASAKI



6 交通課題

これまでの取組状況や社会環境などの変化を踏まえ、5つの交通課題を整理

交通課題		主な内容
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や市内外の拠点間の連携強化が求められています。
②	誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の形成	・人口減少、超高齢社会に対応した、人にやさしい交通環境の整備が求められています。
③	災害に強い交通の実現	・激甚化する風水害や大規模地震等の災害に強く、復旧を支える交通基盤の充実が求められています。
④	地域特性に応じた交通課題へのきめ細やかな対応	・地域特性に応じたきめ細やかな対応や市民の暮らしに応じた、新技術等の多様なモビリティの活用による移動手段の確保が求められています。 ・様々な交通の担い手不足に対応した、地域公共交通ネットワークの形成や拠点駅等のまちづくりと連携した、結節・交流機能の強化が求められています。
⑤	脱炭素社会の実現に向けた地球環境への更なる配慮	・公共交通の利用促進や次世代自動車の普及促進、環境に配慮した自動車利用の推進等による交通の脱炭素化が求められています。

計画策定のポイント

これまでは、首都圏における立地特性を活かした交通環境の形成を中心に進めてきましたが、高齢化の進展や交通の担い手不足等の社会環境の変化に対応するため、これまでに構築した交通環境を最大限に活用しながら、都市の骨格形成と交通機能の強化、安全、安心、防災、環境に対応した交通環境の整備等を進めるとともに、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ります。



### 7 目標値の設定

- ・本計画は交通政策のマスタートプランであるため、関連計画を含めた、将来目指すべき総合的な目標として、交通政策全体に係る市民の実感に即した全体目標を設定します。
- ・川崎市都市イメージ調査において、「『川崎市』のイメージに当てはまるもの」として、「便利」を選択した川崎市民の割合が最も多いことを踏まえ、「便利な都市かわさき」を将来につなぐため、本計画の総合的な目標として設定します。
- ・目標値については、本計画の目標年次である計画策定から、おおむね20年後の令和27(2045)年とします。
- ・分析間隔については、本計画の見直しに合わせ、おおむね5年とします。

#### 全体目標

#### 川崎市が便利な都市と 感じる市民の割合

各ネットワーク形成事業等の推進や  
地域公共交通ネットワークの形成等により、  
都市の利便性の向上をめざします。

引用元調査データ:川崎市都市イメージ調査  
の質問項目「『川崎市』のイ  
メージに当てはまるもの」  
(複数回答可)として、「便  
利」を選択した川崎市民の  
割合

引用元調査の間隔:各年  
本計画の分析:おおむね5年  
(本計画見直し時)

#### 基準値

基準年度

約48%

R6(2024)年



#### 目標値

令和27(2045)年度

約55%

向上



※各年で実施する川崎市都市イメージ調査結果に基づき、本計画では5年ごとに都市の利便性の実感の推移を分析等を行う。

### 8 交通政策の目標、交通戦略

#### 交通政策の目標

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 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

#### 交通戦略(取組方針)

- (1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化
- (2) 首都圏機能の強化に資する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) 臨海部の交通機能強化
- (4) 首都圏機能に資する交通ネットワークに関する取組時期の方向性

- (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) 人にやさしい交通環境の整備と社会参加の促進等に向けた取組の推進

- (1) 災害に強い交通基盤の整備
- (2) 災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

- (1) 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成
- (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

- (1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化
- (2) 次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化
- (3) 環境に配慮した自動車利用の推進

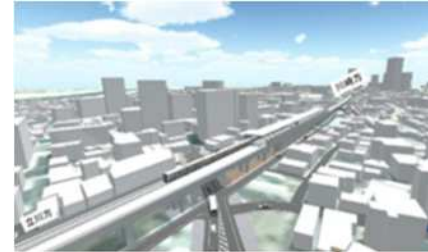
### 目標 1

## 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

### (1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ・既存ストックを最大限に活用した既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、幹線道路網の整備を進めます。
- ・既存鉄道路線の混雑緩和に向けた取組、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効率的・効果的な取組を進めます。

#### 主な取組



JR南武線  
連続立体交差化  
完成イメージ  
(平間駅周辺)  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・交通政策審議会  
答申第198号
- ・関東ブロック  
新広域道路交通計画
- ・第2次道路整備プログラム 等

### (2) 首都圏機能の強化に資する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、東京都心方面等や新幹線駅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、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組を進めます。
- ・首都圏における交通混雑の緩和による都市機能・物流の強化や、空港・港湾アクセスに資する高規格道路の計画の具体化に向けて、国などと連携した取組を進めます。
- ・本市拠点から羽田空港アクセス強化に向けて、交通ネットワークやターミナル駅等での乗り継ぎ円滑化の取組を進めます。

#### 主な取組



横浜市高速鉄道  
3号線延伸  
概略ルート・駅位置図  
(出典)川崎市・横浜市  
報道発表資料

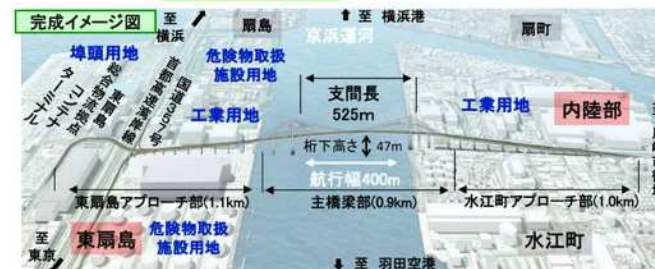
#### 関連計画等

- ・交通政策審議会  
答申第198号
- ・関東ブロック  
新広域道路交通計画
- ・第2次道路整備プログラム
- ・川崎駅周辺総合整備計画 等

### (3) 臨海部の交通機能強化

- ・大規模土地利用転換に対応した、京浜港の国際競争力を強化する幹線道路等の整備促進、内陸部交通の湾岸転換による道路交通の円滑化等、臨海部の道路ネットワークの機能強化に向けた取組を進めます。
- ・臨海部のより良い通勤環境等に向け、既存の交通ネットワークを活かした取組や、臨海部全体の交通ネットワーク形成を進めます。

#### 主な取組



臨港道路東扇島水江町線の完成イメージ図  
(出典)国土交通省資料

#### 関連計画等

- ・臨海部ビジョン
- ・川崎港港湾計画
- ・臨海部土地利用方針
- ・臨海部交通機能強化実施方針
- ・第2次道路整備プログラム 等

#### (4) 首都圏機能に資する交通ネットワークに関する取組時期の方向性

##### 鉄道及び道路ネットワーク形成事業に関する取組時期の考え方

鉄道及び道路ネットワーク形成事業については、交通戦略をはじめ、各施策・事業の計画熟度や財政負担なども考慮し、おおむねの取組時期の方向性を定め、計画的な施策・事業展開を図ります。

取組時期の方向性は、次の区分とします。

##### 鉄道及び道路ネットワーク形成事業

事業の実現※1、着手(事業化)※2を目指し、  
短中期(計画の策定から10年以内)に  
事業を推進するもの

##### 取組時期の方向性

短中期推進事業

事業の検討・調整に一定の時間を要し、  
中長期(計画の策定から20年以内)に  
事業の着手(事業化)をめざすもの

中長期着手事業

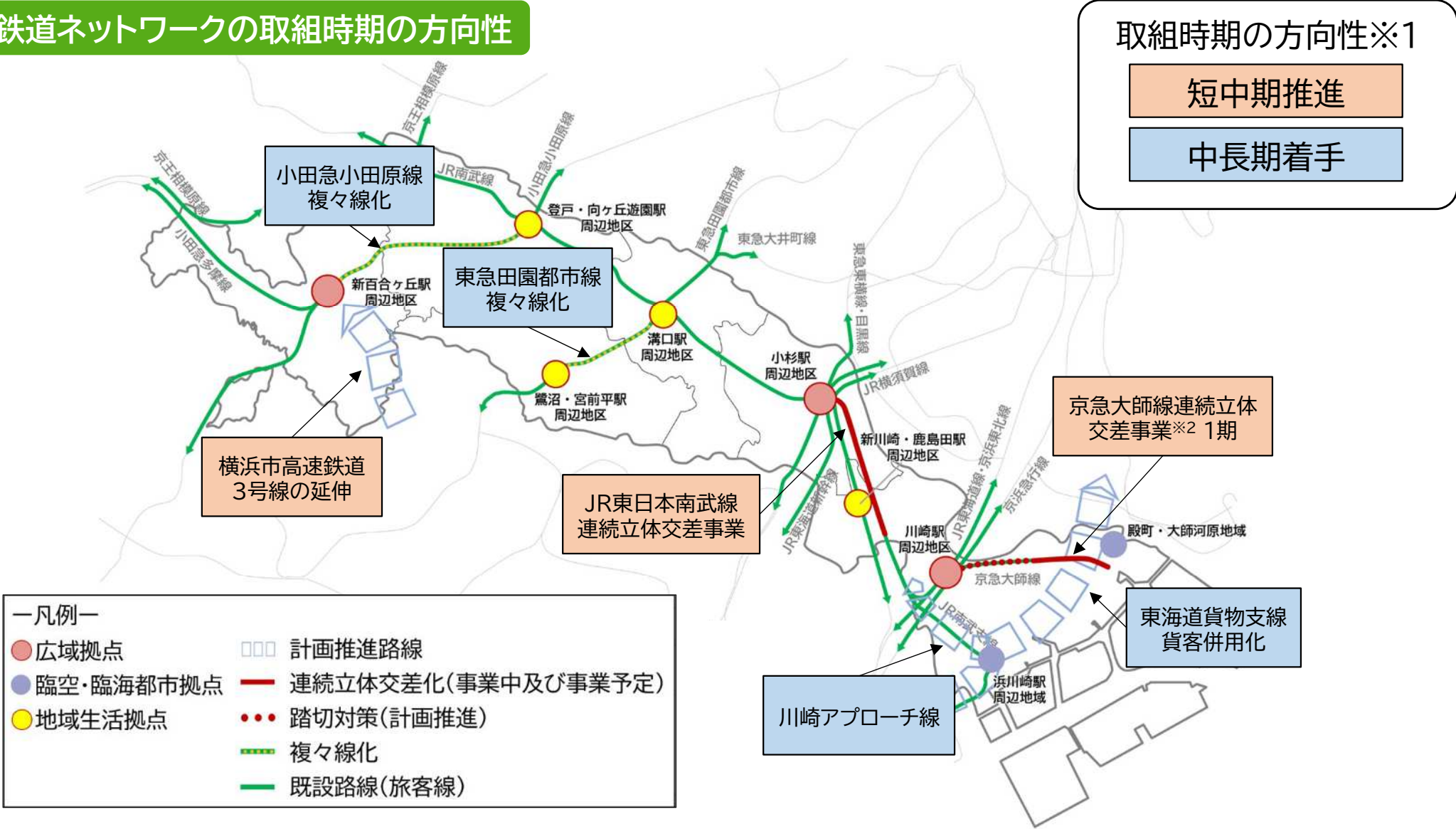
※1 事業の実現とは、整備推進により、全部又は、一部の効果(一部区間供用開始等)が実現をすることをいいます。

※2 着手(事業化)とは、都市計画法の事業認可、これに相当する事業化段階(用地取得や工事等に着手する段階)に至ることをいいます。



首都圏機能に資する交通ネットワーク

鉄道ネットワークの取組時期の方向性

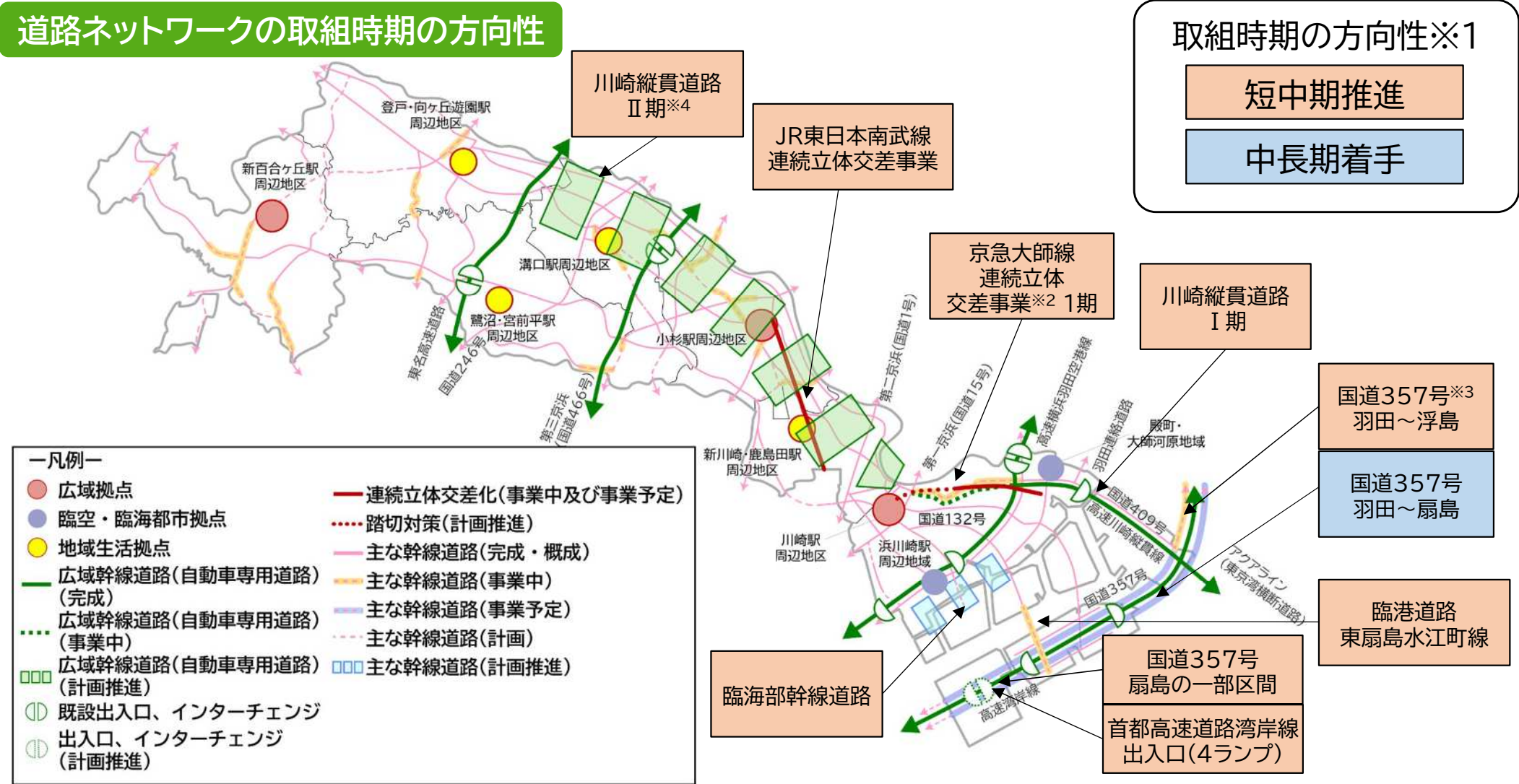


※1 各事業については、上位の計画や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図ります。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画の廃止を前提とし、京急川崎(大)第2踏切を含めた4踏切の踏切対策を定めます。

首都圏機能に資する交通ネットワーク

道路ネットワークの取組時期の方向性



※1 各事業については、上位の計画や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図ります。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画の廃止を前提とし、京急川崎(大)第2踏切を含めた4踏切の踏切対策を定めます。

※3 国道357号(羽田～浮島)については、多摩川トンネルにおいて、工事が進められています。

※4 川崎縦貫道路については、東京外かく環状道路(湾岸道路～東名高速間)の計画と一本化する場合について、検討を進めております。



### 首都圏機能に資する交通ネットワーク

#### 臨海部における鉄道・道路ネットワーク形成事業等



※1 各事業については、上位の計画や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図ります。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画の廃止を前提とし、京急川崎(大)第2踏切を含めた4踏切の踏切対策を定めます。

※3 国道357号(羽田～浮島)については、多摩川トンネルにおいて、工事が進められています。

※4 川崎縦貫道路については、東京外かく環状道路(湾岸道路～東名高速間)の計画と一本化する場合について、検討を進めております。

### 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

### (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ます。
- ・安全・快適で身近な自転車の活用に向けた取組を進めます。
- ・自転車等の利用者に対する交通ルールの周知等の取組を進めます。
- ・駅周辺における歩行者の安全性・利便性の向上に向けた取組を進めます。
- ・地域特性を活かした官民連携による安全・快適な道路空間の活用を進めます。

#### 主な取組



安全・快適なシェアサイクルの推進  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・道路維持修繕計画
  - ・第11次交通安全計画
  - ・自転車活用推進計画
- 等

### (2) 人にやさしい交通環境の整備と社会参加の促進等に向けた取組の推進

- ・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進めます。
- ・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など誰もが暮らしやすいまちづくりを進めます。
- ・高齢者・障害者等の社会参加に向けて、路線バスの優待乗車や移動サービスなど外出を支援する取組を進めます。

#### 主な取組



ホームドアの設置(JR南武線武蔵小杉駅)  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・地域公共交通計画
  - ・バリアフリー基本構想・推進構想(地区別)
  - ・かわさきいきいき長寿プラン
- 等



目標

3

### 災害に強い交通環境の整備

#### (1) 災害に強い交通基盤の整備

- ・緊急輸送道路等の整備、指定路線の周知、沿道建築物の倒壊防止による機能保全等の取組を進めます。
- ・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進めます。
- ・道路施設等の耐震化、道路の無電柱化を進めます。
- ・交通基盤の予防保全型等の管理を進めます。

#### 主な取組



道路斜面



冠水表示板

適切な維持修繕や維持管理(道路斜面・冠水表示板)  
(出典:川崎市道路維持修繕計画)

#### 関連計画等

- ・かわさき強靱化計画
- ・第2次道路整備プログラム
- ・道路維持修繕計画
- ・橋りょう長寿命化修繕計画
- ・耐震改修促進計画 等

#### (2) 災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

- ・災害時における公共交通への集中回避のため、主要駅等での混乱防止に向けた取組(一時滞在施設への誘導等)を進めます。

#### 主な取組



図上訓練の様子(出典:川崎市資料)

#### 関連計画等

- ・エリア防災計画 等

### 目標 4 地域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

#### 身近な地域における交通施策の考え方

##### 【社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成など】

- ・市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携し、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成を推進します。
- ・地域特性やニーズに応じ、高齢者や子育て世代等の誰もが移動しやすい、きめ細やかな対応を図るため、多様な主体と連携し、新たなモビリティの導入などに向け、持続的な実施体制の構築を推進します。
- ・自動運転バス等の導入や路線バスと多様なモビリティが連携する新たな交通結節機能の形成を推進します。
- ・自転車の活用などの関連施策については、地域特性に応じ、身近な交通環境の整備を進めるとともに、シェアモビリティと公共交通との連携など交通手段間のより良い連携を推進します。

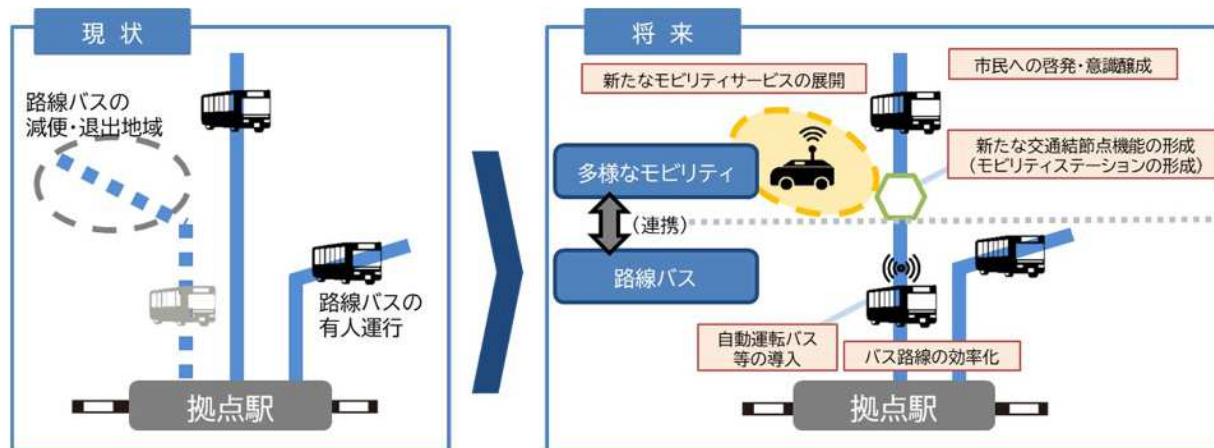


図 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成のイメージ



(出典)  
シェアサイクル・EV  
カーシェア・電動キ  
ックボード:  
川崎市資料  
超小型モビリティ:  
トヨタ自動車(株)

図 シェアモビリティのイメージ

### 目標 4 地域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

#### (1) 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成

- ・運転手不足の交通課題に対応した自動運転バス等の導入など、地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組を進めます。
- ・地域特性に応じ、駅前広場の整備や道路等のバスの走行環境の改善に向けた取組を進めます。
- ・ICT等の新技術を活用したコミュニティ交通等の多様なモビリティの導入や地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能(モビリティステーション)の取組を進めます。

#### 主な取組



自動運転バスが川崎駅で走行する様子(レベル0運行)

#### 関連計画等

- ・地域公共交通計画
- ・駅周辺地区まちづくり方針
- ・第2次道路整備プログラム
- ・住宅基本計画 等

#### (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

- ・ウォーカブルな(「居心地が良く歩きたくなる」)まちなかづくりを進めます。
- ・駅へのアクセスや乗継の利便性の向上等に向け、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を進めます。
- ・駐車場の適切な整備や既存ストックの活用など、駐車場マネジメントの取組を進めます。
- ・鉄道の連続立体交差化等と連携した地域交通の効率化や駅前空間の充実などの取組を進めます。
- ・運行案内等に関する情報提供の充実やバス停の利用環境の改善など、公共交通利用促進の取組を進めます。

#### 主な取組



駅前広場イメージ

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

#### 関連計画等

- ・地域公共交通計画
- ・自転車活用推進計画
- ・川崎駅東口地区駐車対策推進計画
- ・駅周辺地区まちづくり方針 等



### 目標 5

## 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

### (1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化

- ・公共交通機関の利用促進により、自家用車の利用からの転換を促進します。
- ・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進めます。

#### 主な取組



渋滞対策の効果の例  
(高石歩道橋下交差点)  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・地球温暖化対策推進基本計画
- ・道路整備プログラム
- ・地域公共交通計画
- ・駅周辺地区まちづくり方針 等

### (2) 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、EVカー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、交通の脱炭素化を進めます。

#### 主な取組



川崎市EVバス  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・環境基本計画
- ・地球温暖化対策推進基本計画
- ・大気・水環境計画
- ・脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」
- ・地域公共交通計画 等

### (3) 環境に配慮した自動車利用の推進

- ・エコドライブやエコ運搬の推進、産業道路の迂回対策など、自動車利用における環境配慮行動の自主的な取組を促進します。

#### 主な取組



産業道路  
クリーンライン化  
キャンペーンポスター  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・環境基本計画
- ・地球温暖化対策推進基本計画
- ・大気・水環境計画 等



9 計画の進行管理

本計画は総合的な交通体系のあり方を示す交通政策のマスタートプランであるため、交通に関する傾向や今後の動向を的確に把握することが重要となります。

社会環境や交通需要動向等の変化や傾向をきめ細やかに把握し、施策の方向性等の見直しに活用するため、経年的にモニタリングします。

主なモニタリング項目

・各年に調査する項目は、交通に係る社会環境の変化をきめ細やかに把握し、動向を注視していくものです。

主なモニタリング項目	説明	基準値 (基準年度)		調査 間隔
鉄道混雑率	主な鉄道路線の混雑率 ※市外を含む代表的な混雑区間を記載	JR南武線(武蔵中原→武蔵小杉)	153%	各年
		JR東海道線(川崎→品川)	154%	
		JR横須賀線(武蔵小杉→西大井)	134%	
		小田急小田原線(世田谷代田→下北沢)	146%	
		東急田園都市線(池尻大橋→渋谷)	133%	
		(R6(2024)年)		
CO <sub>2</sub> 排出量 (運輸部門)	運輸部門におけるCO <sub>2</sub> 排出量	約117万t/年 (R4(2022)年)		各年
市内鉄道駅の乗車人員	市内鉄道駅の1日合計乗車人員	144万人/日 (R5(2023)年)		各年

主なモニタリング項目	説明	基準値 (基準年度)		調査 間隔
市内全路線バスの乗車人員	市内全路線バスの1日平均乗車人員 (川崎市バス、川崎鶴見臨港バス、東急バス、小田急バス、京急バス)	31.8万人/日 (R5(2023)年)		各年
市内タクシーの乗車人員	市内タクシーの1日平均乗車人員	3.0万人/日 (R5(2023)年)		各年
コミュニティ交通の利用者総数	コミュニティ交通の利用者の年間総数  ※総数にはコミュニティ交通の実証実験等の利用者を含む	11.3万人/年 (R5(2023)年)		各年
広域拠点の駅平均乗車人員	広域拠点の駅の川崎市統計書等による乗車人員の合計	川崎駅	23.2万人/日	各年
		武蔵小杉駅	19.1万人/日	
		新百合ヶ丘駅	5.4万人/日	
		(R5(2023)年)		
地域生活拠点の駅平均乗車人員	地域生活拠点の駅の川崎市統計書及び鉄道会社公表資料による乗車人員の合計	新川崎・鹿島田駅	3.8万人/日	各年
		溝口駅	16.5万人/日	
		鷺沼・宮前平駅	5.0万人/日	
		登戸・向ヶ丘遊園駅	17.0万人/日	
		(R5(2023)年)		
市内鉄道駅におけるホームドア設置状況	市内鉄道駅55駅におけるホームドア設置駅数	27駅 (R6(2024)年)		各年

・各施策の効果を総合的に把握し、次期計画に反映するためおおむね5年おきに調査を行います。

主なモニタリング項目	説明	基準値 (基準年度)	調査間隔
広域拠点間の所要時間	本市広域拠点(川崎・小杉・新百合ヶ丘)間の自動車利用による平均所要時間	約51分 (R3(2021)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
新幹線駅まで45分圏域	新幹線駅まで鉄道利用により45分以内のエリアの市域全体に占める割合	約63% (R5(2023)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
羽田空港までの所要時間	本市拠点から羽田空港までの鉄道利用と自動車利用の平均所要時間 鉄道利用と自動車利用の平均値	約45分 鉄道:R7(2025)年 自動車:R3(2021)年	おおむね5年 (本計画見直し時)
臨海部の移動圏域	臨海部の拠点から自動車を利用して60分で到達できる圏域の面積	約2,100km <sup>2</sup> (R3(2021)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
踏切横断交通量	市内の歩行者ボトルネック踏切通行者数及び自動車ボトルネック踏切通行台数	歩行者:約13万人 自動車:約3万台 (R6(2024)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
緊急輸送道路整備率	緊急輸送道路の整備率	約85% (R4(2022)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
広域防災拠点のアクセスルート数	広域防災拠点である東扇島へのアクセスルート数	3ルート (R6(2024)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
公共交通利用割合	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	約43% (H30(2018)年)	10年 ※パーソントリップ調査

・その他、関連計画で把握する動向等も施策の方向性を見直しに活用します。

本計画は、おおむね20年後を目標年次とした、長期的な視点に立った計画であり、本計画を効果的・効率的に推進していくため、計画の進捗状況などを定点観測し、施策の方向性等の見直し、改善を行います。

また、社会環境の変化や法改正、技術の進展、上位計画の見直しに応じて、計画の見直しを検討し、おおむね5年後に中間見直しを予定します。

年度 (想定)	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13	令和 14	令和 15	令和 16	令和 17
川崎市 総合都市交通計画	計画策定					中間見直し					計画策定
国勢調査											
東京都市圏 パーソントリップ調査											
交通政策審議会 第198号答申	目標年次 令和12年頃										
大都市交通センサス 全国道路・街路交通 情勢調査											
全体目標の分析											
モニタリング項目 の調査											