

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

1 川崎市総合都市交通計画の概要

資料2

- ・本計画は、「広域調和・地域連携型の都市構造の構築」に向けた交通政策のマスタートプランとして平成25年(2013年)3月に策定しました。
- ・計画策定から概ね20年後を目標年次とし、平成30年(2018年)3月に中間見直しを実施しています。
- ・総合計画と連携する交通政策分野別計画であり、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ます。
- ・社会経済状況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年度(2025年度)の全体見直しに向け、検討を進めています。

交通政策の理念

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

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
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

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

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

2 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12(2030)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、市の全域で進行しますが、その割合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。**



(2)働き方、ライフスタイルの変化

・新型コロナウイルス感染症の影響やテレワークの普及などにより、**自宅周辺での買い物、外食、散歩や家族との交流等の活動が増加**するなど、ライフスタイルが大きく変化しています。

活動種類	分類	自宅周辺	自宅から離れた都心・中心市街地
① 食料品・日用品の買い物	テレワーク高頻度層	5%	-1%
	テレワーク低頻度層	0%	0%
	テレワーク非実施層	-3%	-1%
② 食料品・日用品以外の買い物	テレワーク高頻度層	5%	-2%
	テレワーク低頻度層	2%	-1%
	テレワーク非実施層	-1%	-2%
③ 外食	テレワーク高頻度層	10%	-10%
	テレワーク低頻度層	9%	-8%
	テレワーク非実施層	10%	-8%
④ 散歩・休養・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	テレワーク高頻度層	7%	-3%
	テレワーク低頻度層	5%	-3%
	テレワーク非実施層	3%	-3%
⑤ 映画鑑賞・コンサート・スポーツ観戦等の趣味・娯楽	テレワーク高頻度層	7%	-4%
	テレワーク低頻度層	7%	-11%
	テレワーク非実施層	7%	-10%

減少 増加

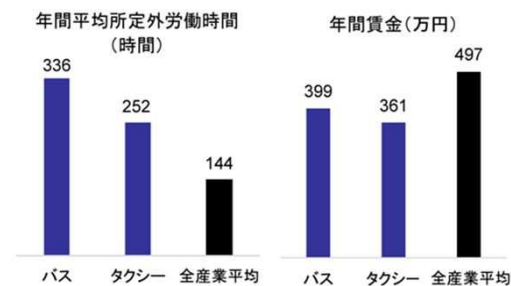
コロナ後、自宅周辺の活動が増加(水色)し、都心等の活動が減少(赤色)

図 活動別の最も頻りに訪れた場所の変化(新型コロナウイルス流行前と令和4年3月の比較)(全国)

(出典)新型コロナウイルス感染症の影響における生活行動調査(第二弾) 全国の大都市を中心とした約13,000人のアンケート調査、調査時期:令和4年3月 から作成

(3)さまざまな交通を担う運転手不足

・**バス・タクシー・トラックの運転手は**、全産業平均と比べて労働時間が長く、賃金が低く、有効求人倍率は全産業平均より高く推移しており、**人手不足が深刻化しています。**



(出典)国土交通省資料

(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(案)」(令和5年8月)

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

(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、脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」策定し、**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、次世代自動車等のさらなる普及促進や公共交通の利用促進が必要です。



図 市域のCO₂排出量の将来イメージ
(出典)川崎市地球温暖化対策推進基本計画

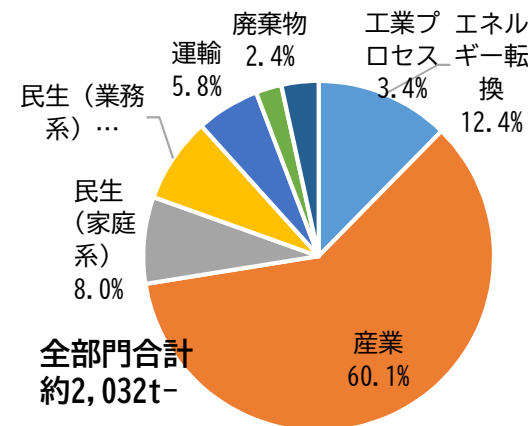


図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比(2021年度暫定値)
(出典)川崎市資料)

(6) ICTの進展によるさまざまな身近な乗り物の普及

・ICTの進展によりMaaSやデマンド交通や小型車両を用いたグリーンスローモビリティや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、これまでのバスや鉄道を補完する乗り物が普及していく**ことが想定されます。



デマンド交通
(チョイソコかわさき)

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

3 本市の交通事情・交通特性

(1) 路線バスの運転手不足

- ・本市では、人口が増加傾向にある一方、路線バスの便数の減少傾向が続いています。
- ・市内の路線バスの1日当たりの便数は、令和5(2023)年度には約10,100便と、5年前の平成30(2018)年度に比べて約2,300便減少しており、運転手不足の影響により、元の便数に戻すのは困難な状況です。

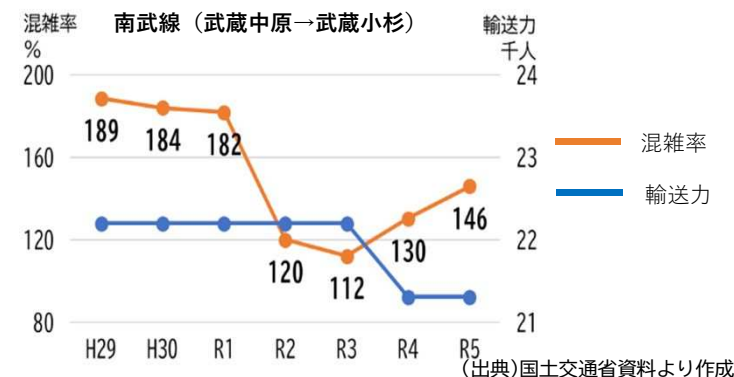
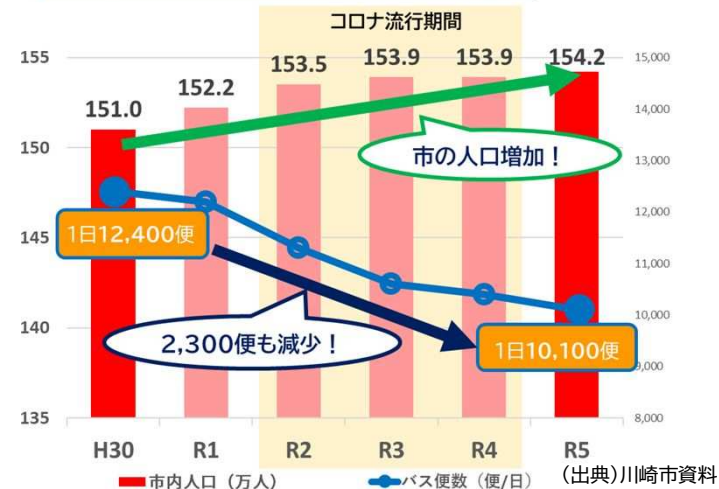
(2) 鉄道の混雑状況

- ・通勤ラッシュ時を中心とした鉄道の混雑は、新型コロナウイルス感染症拡大によるテレワークの浸透で大幅に緩和されましたが、最近は再び増加傾向のため、今後の動向に引き続き注視が必要です。

(3) 市民が重視する交通政策

- ・市民が重要と考えている市の交通政策は、上位3つが安全・安心に関わる項目であり、市民の安全・安心への関心の高さがうかがえます。
- ・過去実施のアンケート結果と比較し、重要と考えている市民の割合が最も大きく伸びているのは「路線バスの維持や利便性の向上」であり、平成23(2011)年度実施時よりも20%ポイント以上伸びています

川崎市の人口とバス便数の関係



凡例	重要である	やや重要である	あまり重要ではない	重要ではない	無回答	R5	H28	H23
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	62.7		29.6	4.2	2.5	92.3	90.9	90.5
災害に強い交通網の整備	58.0		32.5	5.1	3.2	90.5	87.6	88.4
踏切の解消など鉄道を横断する安全対策	58.1		28.5	8.0	3.4	86.6	81.8	82.0
路線バスの維持や利便性の向上	37.8	40.5	16.2	2.9	3.1	78.3	69.8	57.4

図 市民が重視する交通政策 (出典) 令和5(2023)年度 第2回かわさき市民アンケート結果より作成

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

4 計画改定後の取組状況

5つの目標の取組状況の概要

◆主な取組: JR東日本南武線連続立体交差事業(矢向駅～武蔵小杉駅)や羽田連絡道路の整備など、交通ネットワークの形成に向けた取組の推進、安全な歩行環境の整備、道路橋りょう等の耐震化、身近な地域の公共交通における新技術の導入促進、次世代自動車の普及などの取組を推進してきました。

◇目標水準: 「新幹線駅まで45分圏域拡大(目標1)」や「交通利便性の高いまちだと思える市民の割合(目標4)」等が中間見直し時(H30)を上回りました。一方、「高齢者等の外出しやすさの向上(目標2、目標4)」や「交通事故件数の減少(目標4)」が中間見直し時(H30)を下回りました。

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

- 京浜急行大師線連続立体交差事業(小島新田駅～京急川崎駅間)
- JR東日本南武線連続立体交差事業(矢向駅～武蔵小杉駅)
- 羽田連絡道路(多摩川スカイブリッジ)の整備



多摩川スカイブリッジ

■目標水準(指標)の状況

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 (H30)	今回 (暫定)	指標の 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ます
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

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

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

- 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)
- 鉄道駅におけるホームドア等の整備促進に係る取組
- JR東日本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

※ 駅へのバスの所要時間は、これまで東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて算定していましたが、平成30(2018)年の同調査で同項目が調査されなくなり、計画策定時からの指標の改善状況を評価できないことから、指標の見直しを検討します。



橋上駅舎化されたJR稻田堤駅

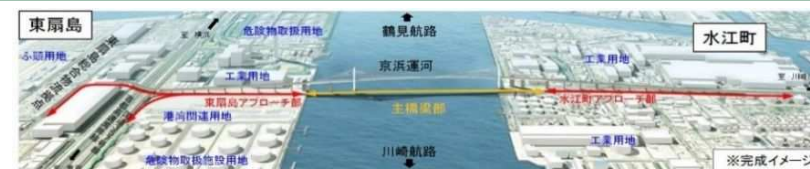
目標水準(指標)		目標値	計画策定時	中間見直し時(H30)	今回	指標の状況	参考値	主な変化要因
駅へのバスの所要時間の短縮		10%以上短縮	約15分	未算定	—	—	約16分	都市計画道路等整備率の向上、渋滞対策実施
高齢者等の外出のしやすさの向上		外出率向上	約69%	H30PT(2018)調査予定	約59%	⊗	—	川崎市だけでなく東京都市圏全体で外出率が低下傾向(ネット通販の拡大等)
交通事故件数の減少		大都市1位	1位	1位	4位	⊗	—	人口当たりの事故件数は低下しているが、他都市の方が減少率が高いです
鉄道混雑率の改善	180%超区間	解消	約8.5km	約4.3km	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

目標3

災害に強い交通環境の整備

主な取組

- 道路橋りょう等の耐震化
- 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



東扇島水江町線のイメージ図

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時(H30)	今回	指標の状況	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

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

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

- 「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
- JR武蔵小杉駅における混雑対策の取組

※ 駅へのバスの所要時間は、これまで東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて算定していましたが、平成30(2018)年の同調査で同項目が調査されなくなり、計画策定時からの指標の改善状況を評価できないことから、指標の見直しを検討します。



JR武蔵小杉駅綱島街道口

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時(H30)	今回	指標の状況	参考値	主な変化要因
交通利便性の高いまちだと思う市民の割合の増加	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ます
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などが要因と考えられます

目標5

地球にやさしい交通環境の整備

主な取組

- 次世代自動車の普及促進
- 渋滞緩和のための緊急渋滞対策の推進
- 新たな基幹的交通軸の整備に向けた取組の推進



ハイブリッド連節バス

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時(H30)	今回	指標の状況	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ます
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

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

5 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手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ります。

6 交通課題の見直し(主な変更点)

これまでの取組状況や社会状況の変化、現計画の総括を踏まえ、5つの交通課題を整理。

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ます。

③災害に強い交通の実現

・甚大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強化が求められています。

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モビリティを展開したきめ細かな対応が求められています。
・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ます。
公共交通利用者の減少や路線バスの運転手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ます。

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ます。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

7 見直しの考え方

今回の見直しでは、基本的な考え方は継承しつつ、これまで進めてきたネットワーク形成事業を引き続き推進していくとともに「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」を行います。

計画の見直しの視点

首都圏における立地特性を活かした本市の骨格形成と交通機能の強化を進めるとともに、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ります。

主な見直しの ポイント

- ①連続立体交差事業、横浜市高速鉄道3号線の延伸、臨海部の大規模土地利用転換を見据えた道路機能の強化など鉄道・道路ネットワーク形成事業における取組時期等の整理
- ②社会変容に対応した地域公共交通ネットワークの維持・確保
(路線バスの維持・多様なモビリティとの連携・新たな交通結節機能の形成)
- ③拠点地区等の交通・交流機能の整備(ウォーカブルなまちなかの推進など)

分かりやすい計画への整理

市民や交通事業者等との多様な主体との連携に向け、より分かりやすい計画とするため、以下のとおり見直します。

- ・全体構成: 政策目標と施策・事業の対応関係を整理し、交通戦略として統合・見直します。
- ・指 標 : 関連計画で設定している指標との重複管理について、見直しを検討します。
- ・取組時期 : 鉄道・道路ネットワーク形成事業の取組時期について分かりやすく可視化します。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

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
施策・事業	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

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
施策・事業	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、新幹線駅・空港へのアクセス強化 (3) 臨海部の交通機能強化(道路ネットワーク、公共交通ネットワーク) 事業(例) ・JR東日本南武線連続立体交差事業 ・京浜急行大師線連続立体交差事業 等	交通戦略 (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 事業(例) ・シェアサイクルの本格運用 ・高齢者外出支援乗車事業 等	交通戦略 (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 事業(例) ・緊急交通路、緊急輸送道路の整備 ・道路橋りょうの耐震化 等	交通戦略 (1) 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、まちづくりとの連携や駅へのアクセス向上など (2) 駅周辺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 事業(例) ・モビリティ・ハブの形成の推進 ・自動運転の社会実装に向けた取組 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 事業(例) ・都市計画道路等の整備 ・エコドライブやエコ運搬の取組推進 等

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

6 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 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（取組方針）

- (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) 臨海部の交通機能強化(道路ネットワーク、公共交通ネットワーク)

- (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) 社会の変革期に対応した地域公共交通ネットワークの形成、まちづくりとの連携や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

- (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

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

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

(1)本市拠点機能及び拠点間連携の強化

施策

- ①首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が形成されていることから、これらの既存ストックを最大限に活用するため、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します。
- ②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効率的・効果的な取組を推進します。

(2)広域的な都市間の連携、新幹線駅・空港へのアクセス強化

施策

- ①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します。
- ②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します。

(3)臨海部の交通機能強化(道路ネットワーク、公共交通ネットワーク)

施策

- ①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します。
- ②**臨海部の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、臨海部の通勤環境等を支え、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交通機能の強化を推進します。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

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

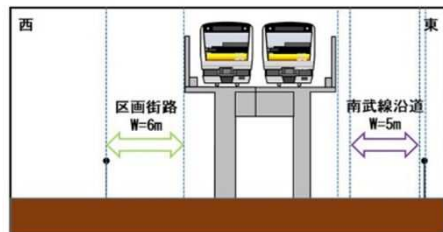
施策展開の考え方

- ・本市の骨格形成や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和に向けて、鉄道事業者や他自治体等との連携により、既存ストックを最大限に活かした鉄道ネットワークの形成を図ります。
- ・首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、広域的な幹線道路網整備の取組を進めます。

(1)本市拠点機能及び拠点間連携の強化

主な取組

JR東日本南武線の
連続立体交差化
横断面図



平間駅～向河原駅間



踏切の除却

⇒ 地域の一体化による生活利便性の向上



高架化後イメージ（踏切踏切周辺）

- ・JR東日本南武線連続立体交差事業
- ・京浜急行大師線連続立体交差事業
- ・横浜市高速鉄道3号線の延伸 など

(2)広域的な都市間の連携、新幹線駅・空港へのアクセス強化

主な取組



国道357号
多摩川トンネル
航空写真

- ・国道357号線整備 など

(3)臨海部の交通機能強化(道路ネットワーク、公共交通ネットワーク)

主な取組

■道路ネットワーク

- ・高速湾岸線出入口(4ランプ)整備 など

■公共交通ネットワーク

- ・臨海部の拠点地区等の交通結節機能の整備・強化 など

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

【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



【見直しの方向性】

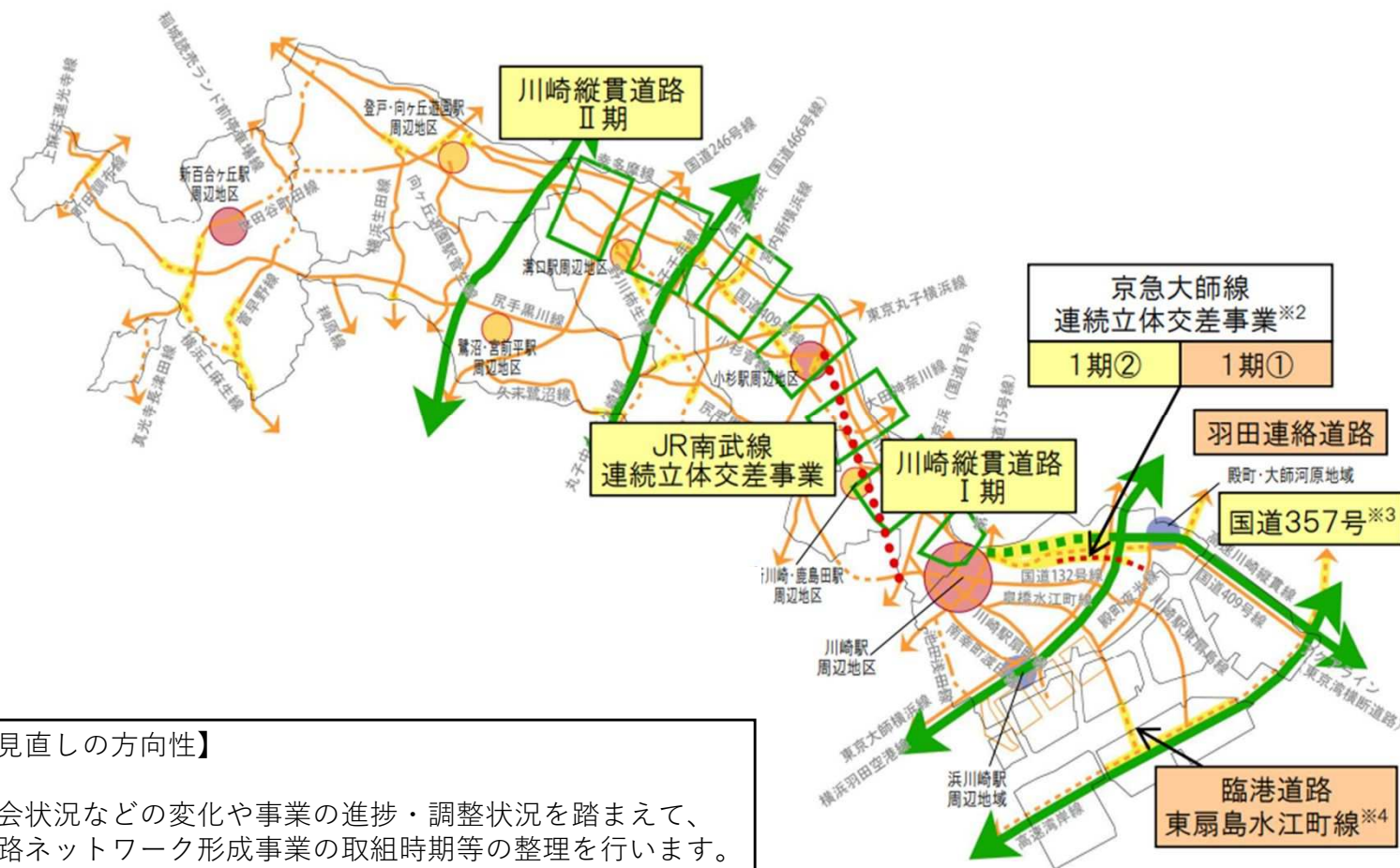
社会状況などの変化や事業の進捗・調整状況を踏まえて、鉄道ネットワーク形成事業の取組時期等の整理を行います。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

【現計画における道路ネットワーク】

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 |



【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、道路ネットワーク形成事業の取組時期等の整理を行います。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

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

(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

施策

- ① 歩行者が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備を推進します。
- ② 自転車の利用促進に向けた取組を推進します。
- ③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を推進します。
- ④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を推進します。
- ⑤幹線道路等の整備による通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組を推進します。
- ⑥ 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を推進します。

(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

施策

- ①ホームドアの設置や駅施設の改良、ユニバーサルデザインタクシー等の利用環境の整備など、鉄道事業者と連携した取組を推進します。
- ②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します。
- ③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します。
- ④ 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・移動を支援する取組を推進します。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

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

施策展開の考え方

- ・本市がめざすコンパクトなまちづくりの実現や高齢化の進展等の環境変化への対応を図るため、歩行者にやさしい安全で快適な交通環境の整備や身近な公共交通の維持・確保などに取り組みます。
- ・自転車については、身近な交通手段として安全利用を推進するとともに、地域の状況や特性等を踏まえ、通行環境や駐輪場などの利用環境の整備や自転車の利用促進などに取り組みます。

(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

主な取組



自転車の活用
イメージ
(シェアサイクル)

- ・シェアサイクルの本格運用
- ・交通安全の普及啓発 など

(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

主な取組



ホームドアの設置
(JR東日本南武線
武蔵小杉駅)

- ・ホームドアの設置
- ・高齢者外出支援乗車事業 など

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

政策目標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

施策

- ①緊急輸送道路の整備、指定路線の周知、**沿道建築物の倒壊防止に向けた取組を推進**します。
- ②鉄道施設や道路施設の耐震化、道路の無電柱化を推進します。
- ③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します。
- ④**交通基盤の予防保全型等の管理の活用を推進**します。

(2)災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

施策

- ①一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します。

施策展開の考え方

- ・「**かわさき強靱化計画**」で想定する、今後起こりうる大規模自然災害に備え、これまで以上に「**強さとしなやかさ**」を備えた都市づくりを推進します。
- ・**緊急性が高い、交通基盤の強化**と非常時に対する**防災力の強化**に向けた取組を推進します。
- ・交通基盤について、「橋りょう長寿命化修繕計画」、「道路維持修繕計画」等に基づき、**予防保全型の管理**を推進します。

(1)災害に強い交通基盤の整備

主な取組

- ・**緊急交通路、緊急輸送道路の整備**
- ・**道路斜面等の適切な維持管理**
- ・**道路橋りょうの耐震化** など



橋りょう桁下の予防保全的な修繕の例
(ひび割れに樹脂を注入)



帰宅困難者
一時滞在施設
マップ
(川崎駅版)

(2)災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

主な取組

- ・**帰宅困難者対策** など

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

政策目標4 地域特性に応じたきめ細かなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

(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

施策

- ① 運転手不足等の交通課題に対応した路線バスの維持など地域公共交通の維持・確保に向けた取組を推進します。
また、バスネットワークの維持など交通課題への対応は、市民の参画が必要であるため、市民への啓発・意識醸成の取組を推進します。
- ② 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及びまちづくりと連携した持続性バスネットワークの形成に向けた取組を推進します。
- ③ 多様な主体との連携の検討・調整し、デマンド交通、タクシーの活用など新技術・新制度を重点的に利用しながら、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導入・本格運行の支援を行い、地域の特性やニーズに応じた取組を推進します。
- ④ 鉄道路線の整備により、駅へのアクセスを向上させる取組を推進します。

(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

施策

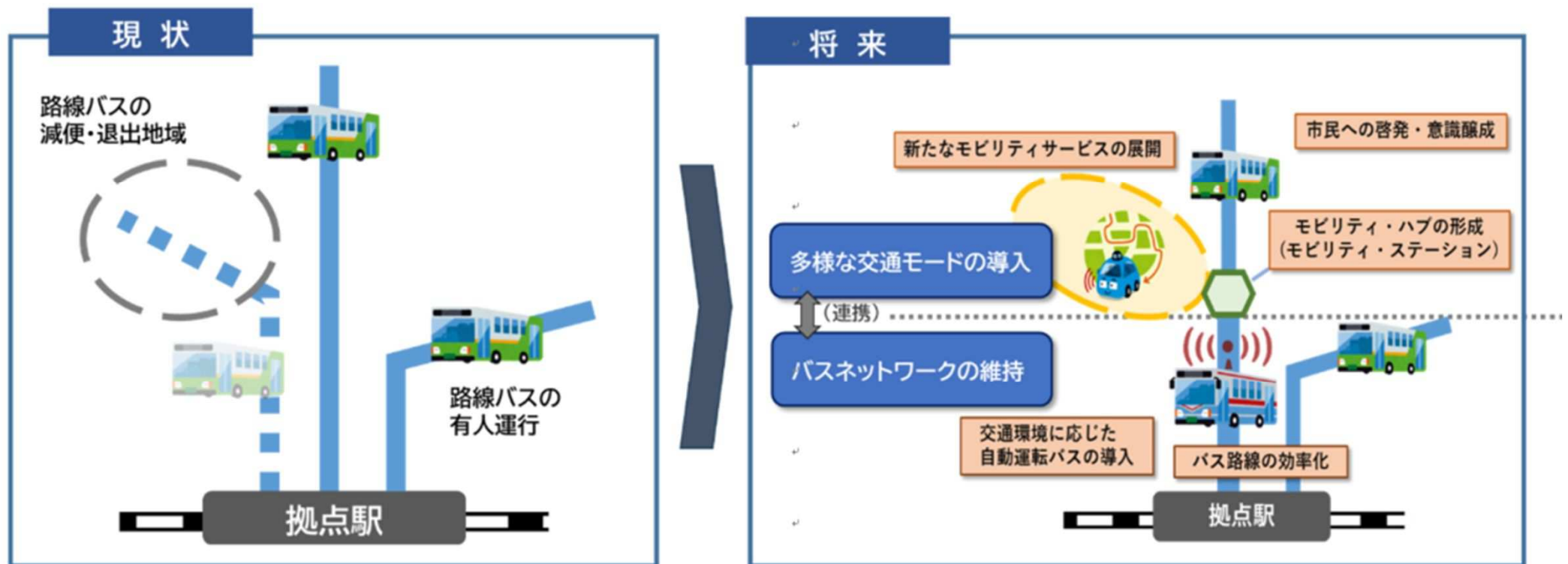
- ① 拠点地区等の駅周辺における駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を推進します。
- ② ウォーカブルな(「居心地の良い歩きたくなる」)まちなかづくりを推進します。
- ③ 駐車・荷捌き施策や案内情報の充実等の取組を推進します。
- ④ 鉄道事業者との連携による橋上駅舎化などの取組を推進します。
- ⑤ 交通遮断、地域分断を解消する鉄道の連続立体交差化と連携した地域交通網の見直しや駅前空間の充実などの取組を推進します。
- ⑥ 運行案内等に関する情報提供の充実や利用者サービスなどのPR等を行うなど、公共交通利用促進の取組を推進します。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

政策目標4 地域特性に応じたきめ細かなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

施策展開の考え方

・運転手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、まちづくりとの連携や地域特性に応じ、地域交通の課題に対応します。



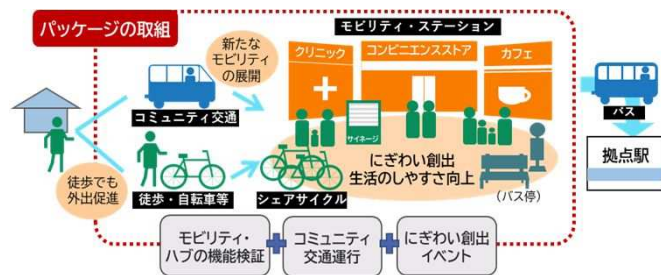
様々な交通手段の組み合わせによる地域公共交通ネットワークの維持・確保

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

政策目標4 地域特性に応じたきめ細かなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

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

主な取組



モビリティハブの形成に向けた取組



川崎市の自動運転バス

(高精度3次元地図情報と高度なセンサー技術、さらに信号情報を連携させることで安全かつ効率的な運行を実現)

都市の利便性の維持に向けた、高齢化の進展や運転手不足の深刻化等への対応と地域の足を確保する取組

- ・モビリティ・ハブの形成の推進
- ・自動運転バスの社会実装に向けた取組 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

主な取組



道路空間
活用イメージ

- ・拠点地区等周辺におけるウォーカブルなまちなかの推進
- ・駐車・荷捌き施策の推進
- ・ICT(情報通信技術)などを活用した路線バスなどの運行案内等の情報提供の充実 など

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

政策目標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

(1)公共交通利用促進と道路交通円滑化

施策

- ①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**をします。
- ②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します。

(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

施策

- ①環境に配慮した自動車利用や次世代自動車等の普及を促進します。
- ②環境ロードプライジ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します。

(3)次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

施策

- ①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**します。

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

政策目標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

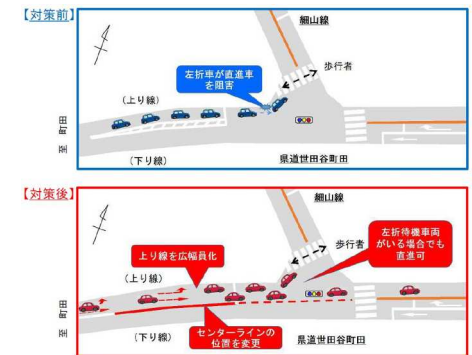
施策展開の考え方

・カーボンニュートラルの実現に向けて、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や交通の脱炭素化などの環境に配慮した取組を進めます。

(1)公共交通利用促進と道路交通円滑化

主な取組

- ・都市計画道路等の整備
- ・交差点改良などの局所的かつ即効的な渋滞対策
- ・鉄道ネットワークの機能強化 など



渋滞対策の
効果の例

(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

主な取組

- ・エコドライブやエコ運搬の取組推進、マイカー通勤の抑制
- ・次世代自動車等の普及促進 など

(3)次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

主な取組

- ・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の推進 など



川崎高津水素ステーション

川崎市総合都市交通計画の見直しについて 素案(中間とりまとめ)

7 目標水準

整理の方向性

- ・ 総合計画の改定状況を踏まえ、関連計画との役割分担など指標を整理
- ・ 本計画は総合交通体系に関するマスタープランであるため、適した指標を検討しつつ、現在、個別計画や総合計画において管理されている指標については、計画のスリム化に向け、本計画には記載せず、個別計画にて進行管理することを検討

検討例

政策目標2関連

評価指標	目標値	計画策定時	現況値	指標の内容・考え方等
駅へのバスの所要時間の満足度	現況(17.2%)よりも低下	-	17.2% (令和5年度)	「かわさき市民アンケート」の路線バス利用時に最も不満に感じている点の質問における「道路混雑で遅れる・時間がかかる」の選択割合
高齢者の外出率	80%以上を維持	-	80.3% (令和4年度)	「高齢者実態調査」(健康福祉局)の外出頻度の調査結果 外出頻度が「ほぼ毎日」「週3～4日」の回答割合の合計
市内の交通事故件数	2,557件	-	2,817件 (令和6年)	過去10年間(2015年～2024年)の減少件数(511件)の平均(約52件)が毎年減少するように設定
鉄道混雑率	180%超区間 解消	約8.5km	0km	(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	歩行者BN踏切 通行者数 約8万人	約20万人	約15万人	(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	