

参考資料1

川崎市総合都市交通計画 (素案 中間とりまとめ)

はじめに

(市長の挨拶)

令和●(○○)年■月
川崎市

令和●(○○)年■月
川崎市長

目次

1	計画の見直しの背景と目的	1
2	計画の位置づけ	2
3	交通政策の理念	3
4	本市がめざす都市構造	4
5	本市の交通政策を取り巻く状況	5
6	本市の交通事情・交通特性	23
7	計画改定後の取組状況	33
8	計画の見直しの視点	39
9	計画の見直しの方向性	43
10	本市の交通政策の目標と方向性	45
11	交通戦略	47
12	目標水準	75
13	行政・交通事業者・市民の責務・役割	83
14	計画の進行管理	84
15	資料編1 交通施策・事業の一覧	86
16	資料編2 用語解説	94

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。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、施策展開等の見直し（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、令和7（2025）年10月の計画策定から概ね20年後とします。

2 計画の位置づけ

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、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画となるものです。また、策定（改定）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います。

本計画において、総合的な交通体系や交通施策の基本方向等を示し、今後その内容を道路整備プログラム等の個別の交通計画に反映することにより、体系的、計画的な各種の施策・事業展開を図ります。

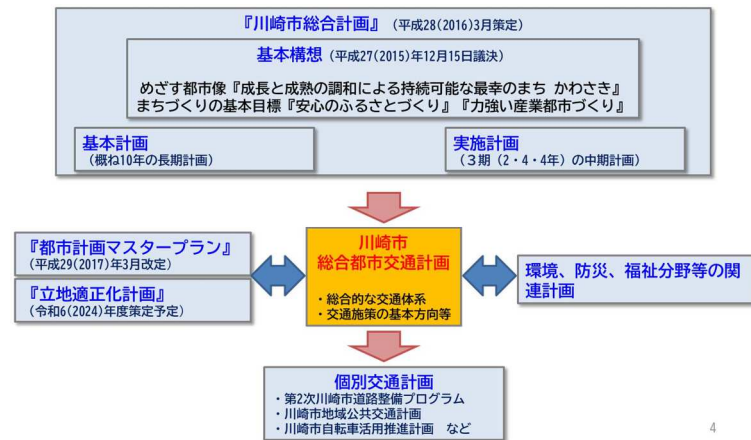


図 総合都市交通計画の位置づけ

3 交通政策の理念

川崎市基本構想では、めざす都市像として、「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」、まちづくりの基本目標として、「安心のふるさとづくり」、「力強い産業都市づくり」を掲げています。

こうした、めざす都市像やまちづくりの基本目標を踏まえ、「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（改定）と取組の推進を図ります。

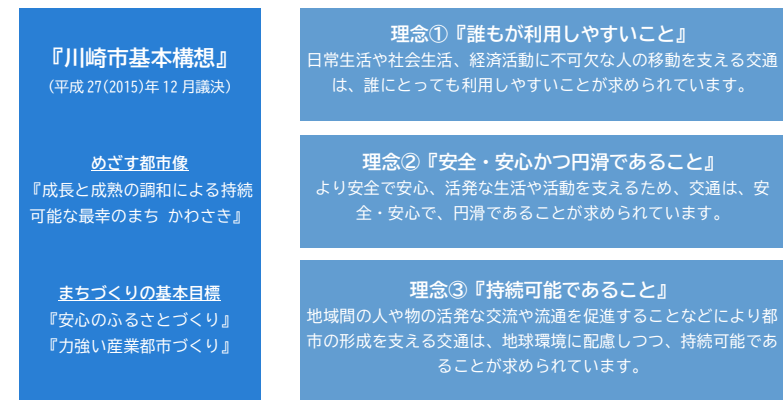
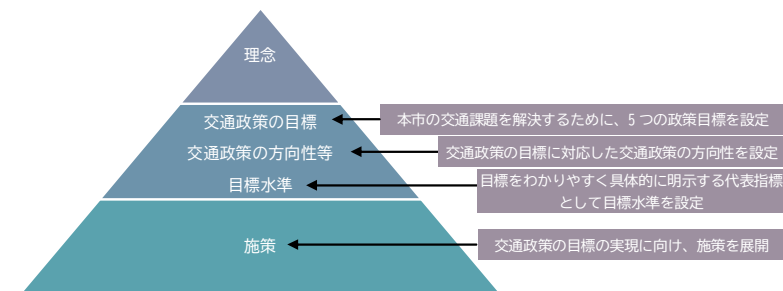


図 交通政策の理念の概念図

これらの交通政策の理念のもと、交通政策の目標と方向性等を設定するとともに、目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として目標水準を設定し、目標の実現に向け、施策展開を図ります。



4 本市がめざす都市構造

総合計画や都市計画マスタープラン全体構想に示す「広域調和・地域連携型の都市構造」を本計画における、めざすべき都市構造とします。

○首都圏機能の強化、まちの魅力や活力の向上等のため、これまで積み重ねてきたストックや地理的優位性を活かした広域拠点、臨空・臨海都市拠点の整備等により、「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」を推進

○鉄道路線に沿ったエリアで展開する市民の行動圏を意識するとともに、今後の少子高齢化に伴う社会的要請を見据え、地域課題にきめ細やかに対応するため、地域生活拠点等の整備をはじめとした、「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり」を推進

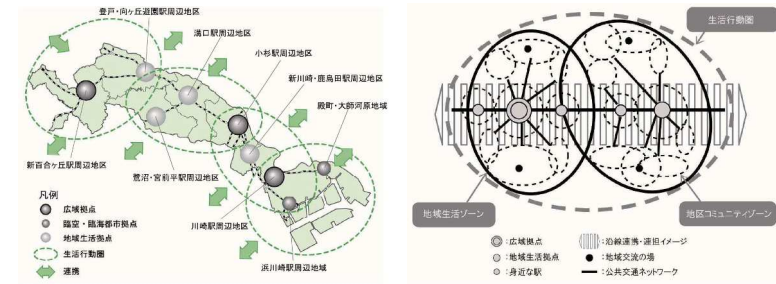


図 めざす都市構造のイメージ
(出典) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想 (H29(2017).3)

図 身近な地域連携の概念イメージ
(出典) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想 (H29(2017).3)

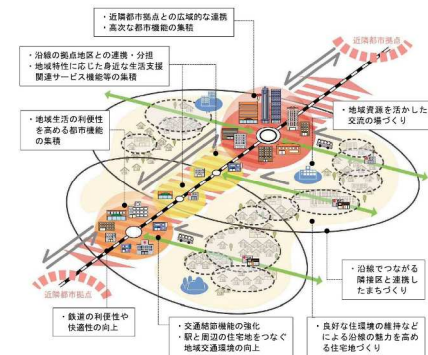


図 生活行動圏の沿線まちづくりイメージ

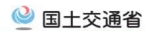
(出典) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想 (H29(2017).3)

5 本市の交通政策を取り巻く状況

(1) 交通政策の考え方

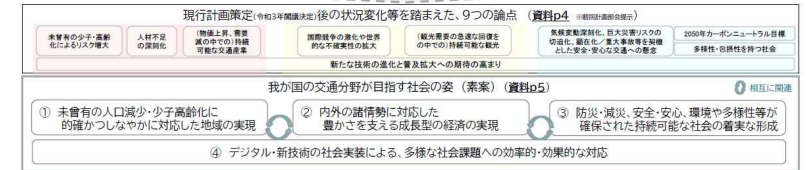
・国土交通省では、今後の交通政策に関する基本的方針を定める「交通政策基本計画」の見直しを進めており、令和6(2024)年9月に示された第3次計画の素案では「地域社会を支える、地域に適した交通の実現」「成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現」「持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現」「時代や環境に応じた交通サービスの進化を支えるデジタル・新技術の活用」という4つの方針が示されました。

第3次交通政策基本計画の全体構成 -素案- (まとめ)

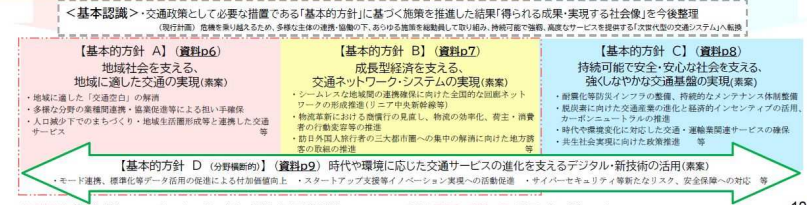


1 我が国を取り巻く課題の提示

「交通産業の事業環境の変化」(a) ① 高度経済成長から安定成長、その後需給関係の変化 ② 需給関係に合わせたサービスから、民営の競争を通じた多様なサービスへ移行、そして関係者連携による部分への変化等を想定	「ライフスタイル・価値観の変化」(b) ① 国産の都市からデジタルネイティブなミレニアル世代へ消費の中心が変化 ② 人口構成の大きな変化や消費意識の増大、等を想定	「我が国を取り巻く災害や国際環境の変化」(c) ① 気候変動の激化に伴う大気汚染の増大、地震等の激化 ② グローバル化の進展による多様な文化・価値観の存在、国際的な不安定化の増大、安全確保環境の変化、等を想定
--	--	---



2 課題を踏まえた、今後の交通政策の基本的な方針の提示



※二点線部分: 基本的方針A、Bの一部及びこれらの方針に関連した分野横断的なDについては、今後小委員会等で議論を深め、計画部会で報告を予定

図 第3次交通政策基本計画の全体構成-素案- (出典) 「交通政策基本計画の見直しの方向性について」第52回社会資本整備審議会計画部会及び第50回交通政策審議会交通体系分科会計画部会資料 (令和6年9月25日)

(2) 首都圏整備の考え方

・令和6(2024)年12月に公表された「新たな首都圏広域地方計画 中間とりまとめ(素案)」では、我が国を牽引し、そして世界の課題解決に貢献する4つの柱として「首都圏の強みを伸ばす」「巨大災害に対応」「「グリーンメトロポリス」の実現」「多様で「ゆたかな」暮らしの創造」が提示されています。

・首都圏全体でも本市と同様の課題があり、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ます。

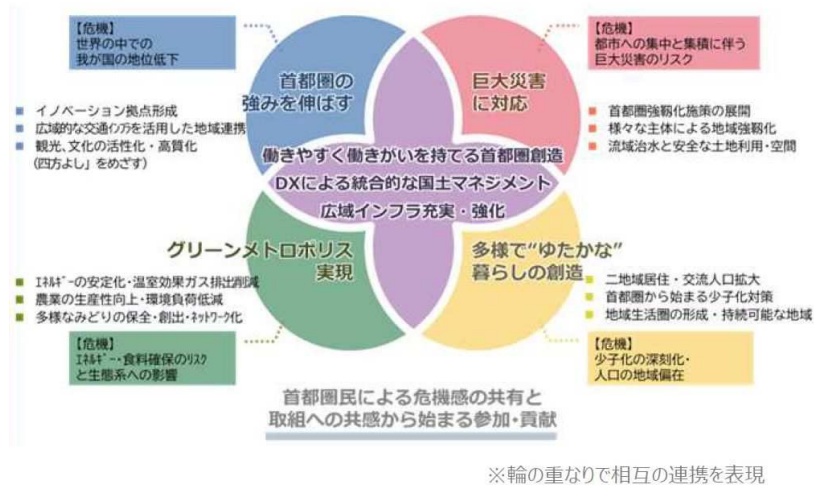


図 首都圏広域地方計画 プロジェクト全体構成 (出典) 首都圏広域地方計画中間とりまとめ(素案)概要版

(3) 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。

・本市でも高齢化が進展しており、令和 7(2025)年には本市の人口の約 21%が 65 歳以上となり、その後も高齢化が進み、令和 32(2050)年には人口の 30%以上が 65 歳以上となる見込みです。高齢化の進展を踏まえた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となります。

・本市全体では、総人口のピークは令和 12(2030)年と予測されていますが、区ごとに見ると、令和 12(2030)年にピークとなる区と、令和 17(2035)年まで人口増加が予測されている区があります。

・高齢化は、市の全域で進行しますが、その度合いは区による違いがあります。

・このように、地域別に人口動態が異なることから、直面する課題も異なると想定されます。地域ごとのきめ細やかな対応が求められます。

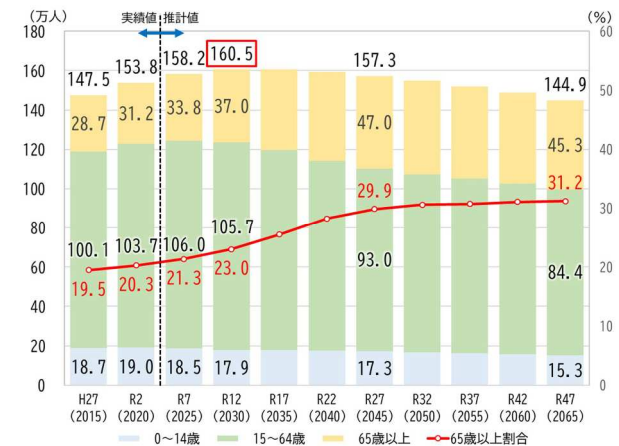


図 川崎市の人口推移と将来人口、区ごとの将来の総人口と高齢化率

(出典) 令和 2 (2020) 年までは国勢調査、令和 7 (2025) 年以降は川崎市総合計画第 3 期実施計画の策定に向けた将来人口推計(更新版) (令和 4(2022 年)2 月)

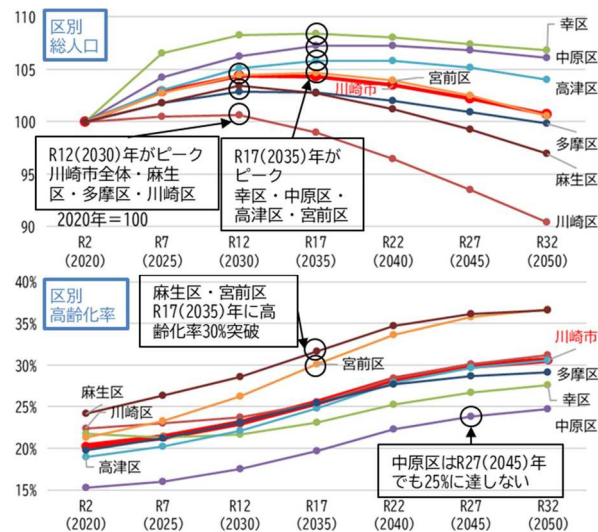


図 川崎市の人口推移と将来人口、区ごとの将来の総人口と高齢化率
 (出典) 令和2(2020)年までは国勢調査、令和7(2025)年以降は川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計(更新版)(令和4(2022)年2月)

(4) ライフスタイル・働き方の変化

・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しています。

・新型コロナウイルス感染症の影響もあり、感染リスクを踏まえた公共交通や歩行者の密度・空間の重要性も高まりましたが、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る傾向が見られます。ポストコロナにおける新しい生活様式の変化については、引き続き注視していく必要があります。

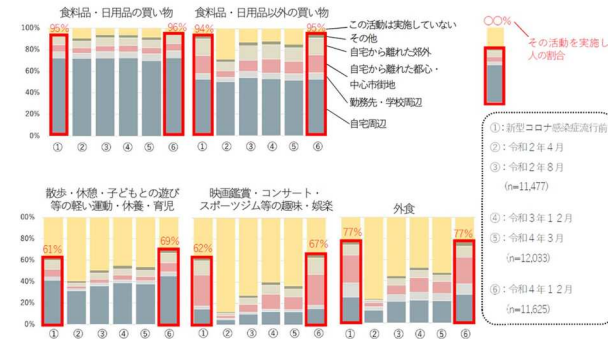


図 行動別の最も頻繁に訪れた場所の変化(全国)
 (出典) 令和4(2022)年度新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査(国土交通省都市局、令和5(2023)年5月)

・テレワークやオンライン会議の拡大など働き方が大きく変化しており、特に、本市におけるテレワークの実施割合は、首都圏において東京23区に次ぐ高い数値を示しています。

・新型コロナウイルス感染症の影響による行動制限等もあり、テレワークの利用は大きく増え、令和4(2022)年以降、テレワーク利用率は緩やかに低下傾向にありますが、新型コロナウイルス感染症拡大前よりは高い水準で推移しています。

・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しています。

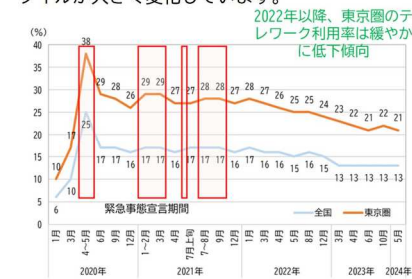


図 都市別の就業者の在宅勤務実施割合
 (出典) 全国都市交通特性調査(国土交通省都市局、令和3(2021)年)から作成

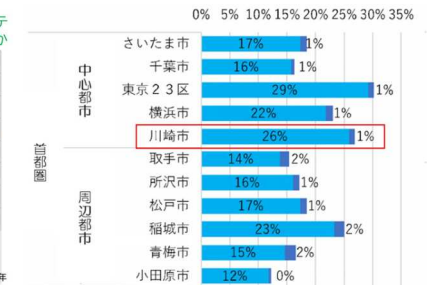


図 全国および東京圏のテレワーク利用率の推移
 (出典) 第1回デジタル経済・社会に関する就業者実態調査(速報)(大久保敏弘・NIRA 総合研究開発機構)から作成

活動種類	分類	自宅周辺	勤務地・学校周辺	自宅から離れた 中心・中心市街地	自宅から離れた 郊外
① 食料品・日用品の 買い物	テレワーク高頻度層	5%	0%	-1%	-3%
	テレワーク低頻度層	0%	1%	0%	-1%
	テレワーク非実務層	-3%	3%	-1%	0%
② 食料品・日用品以外の 買い物	テレワーク高頻度層	5%	0%	-2%	-3%
	テレワーク低頻度層	2%	3%	-1%	-3%
	テレワーク非実務層	-1%	3%	-2%	0%
③ 外食	テレワーク高頻度層	10%	1%	-10%	0%
	テレワーク低頻度層	9%	-2%	-8%	0%
	テレワーク非実務層	10%	-4%	-8%	2%
④ 敬中・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%	1%	-3%	-3%
	テレワーク低頻度層	5%	0%	-3%	-3%
	テレワーク非実務層	3%	2%	-3%	-2%
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%	0%	-4%	-5%
	テレワーク低頻度層	7%	4%	-11%	-1%
	テレワーク非実務層	7%	1%	-10%	1%

図 活動別の最も頻りに訪れた場所の変化
(新型コロナ流行前と令和4年3月の比較)(全国)
(出典) 新型コロナ感染症の影響下における
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

(5)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。また、令和6(2024)年4月からの時間外労働時間の上限規制適用もあり、人流・物流を支える運転手の確保が緊急的な課題となっています。

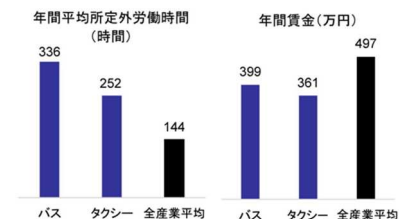


図 バス・タクシー業界の労働時間・年間賃金
(出典) ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会(国土交通省)

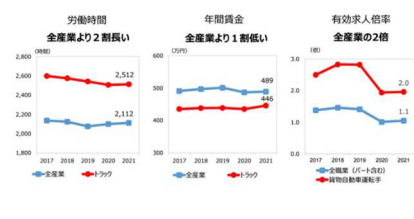


図 トラック運転手の労働時間・年間賃金・有効求人倍率
(出典) 「我が国の物流の革新に向けた関係閣僚会議」資料

約5.5万人のドライバーが減少、他産業に比べ人手不足が深刻化

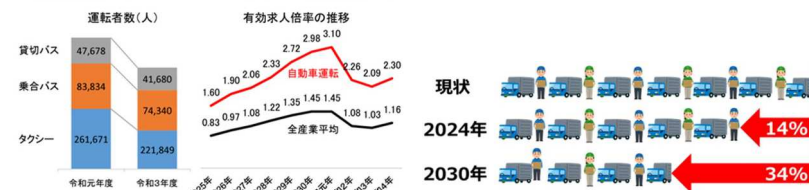


図 バス・タクシーの運転手数の推移
(出典) ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会(国土交通省)

図 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
(出典) 働き方改革PR動画完成発表会資料(国土交通省)

(6)地域公共交通に関する動き

・令和3(2021)年5月28日に閣議決定した第2次交通政策基本計画の中で、「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」が目標として掲げられています。

・また、地方公共団体自らがデザインする地域の交通「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成が努力義務化されています。立地適正化計画及び地域公共交通計画は、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を実現することが期待されています。



図 地域交通の持続可能性の確保
(出典) 第2次交通政策基本計画の概要
(令和3(2021)年5月)

図 コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度
(出典) 国土交通省資料

(立地適正化計画)

・本市では、都市計画マスタープラン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ます。

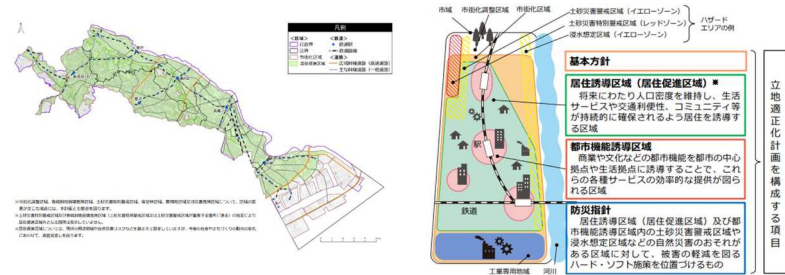


図 居住促進区域の設定
(出典) 川崎市立地適正化計画の案

(地域公共交通に関する法改正)

・令和 5(2023)年 2 月には「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」に基づき、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、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）の推進が閣議決定されました。

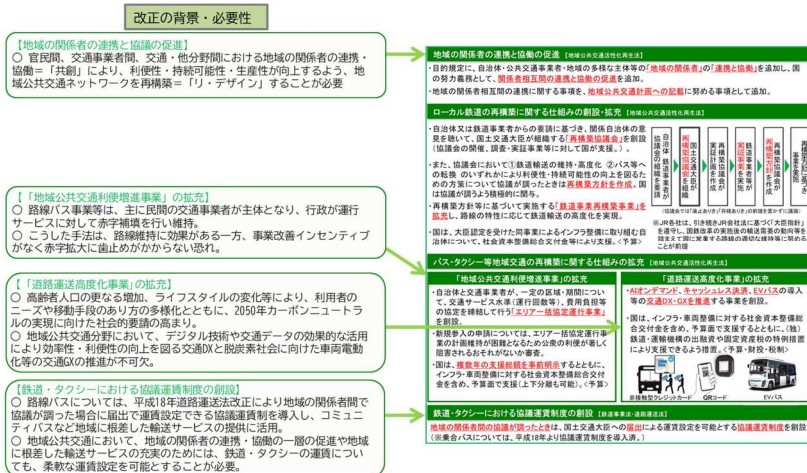


図 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案（令和 5(2023)年 2 月閣議決定）

(7)本市の産業構造

・交通・物流の利便性（新幹線や羽田空港へのアクセス性、充実した幹線道路・鉄道路線ネットワーク、多様な機能を持つ総合港湾である川崎港、高度に集積した都市機能など）を背景として、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市内に立地する多様な大学との産官学連携、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・イノベーションを推進する基盤があります。

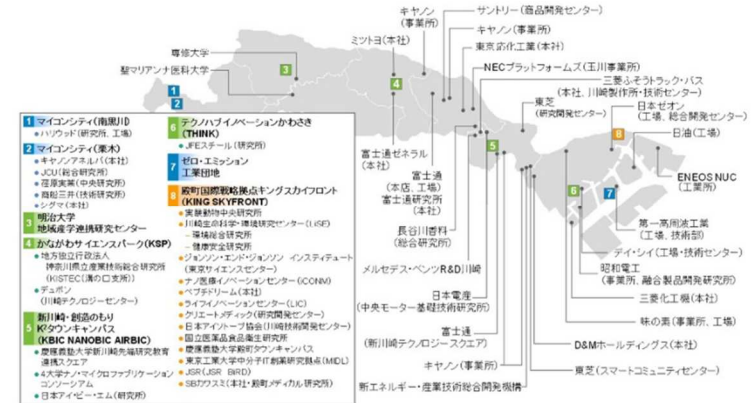


図 主要企業と研究開発機関の立地状況（出典）川崎市総合計画 第 3 期実施計画（令和 4(2022)年 3 月）

(8)臨海部、川崎港の高いポテンシャル

・川崎臨海部は、鉄鋼、石油等の工場や、エネルギー、物流等の施設が集積し、コンビナートを形成しています。多摩川を挟み、対岸には羽田空港が近接しており、産業立地ポテンシャルの非常に高いエリアです。

・令和 2(2020)年の川崎港の入港船舶総吨数は全国 9 位、海上出入貨物量は全国主要港中第 10 位、完成自動車（新車＋中古車）の輸出は全国 9 位、うち中古自動車の輸出は全国第 5 位となっています。また、公共心頭におけるコンテナ貨物の取扱量は 10 年連続で増加し続けており、本市は、多様な機能を持つ国内屈指の総合港湾を有しています。



川崎臨海部の概要

(出典) 川崎市総合計画 第3期実施計画 (令和4(2022)年3月)

川崎港の概要

(出典) 川崎市総合計画 第3期実施計画 (令和4(2022)年3月)

(9) 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

・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、100年に1度のビッグプロジェクトとなる大規模土地利用転換の取組が進められています。

・大規模土地利用転換に併せて、基盤整備を進めていく必要がありますが、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(2023)年7月) において、現状でとりわけ交通アクセスの不便な扇島地区において必要となる道路・交通アクセス路線と整備箇所が挙げられています。



臨海部の現状

(出典) 臨海部ビジョン(リーディングプロジェクト令和5(2023)年6月改定)

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(2023)年8月)

(10) 物流問題の顕在化

・大型貨物車は、荷主の敷地内での待機ができないことがあり、時間調整のための路上駐停車が生じており、車両の通行や沿道への出入り、バス運行への支障や交通渋滞の発生等が懸念されています。これに対し、民間活力を活用した交通レスト機能の導入 (塩浜3丁目地区) や荷さばきルールの策定 (川崎駅周辺地区) など、路上駐停車対策が実施されています。

・令和5(2023)年3月から本市臨海部の民間製油所において、自動航行ドローンを活用した配管検査を開始しています。また、麻生区のUR虹ヶ丘団地にて、世界初となる郊外住宅地における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を令和5(2023)年11月18日から開始しています。物流業界においても人手不足や高齢化が進行する中で、こうした新しい技術の導入が検討され始めています。



川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車の状況

(出典) 川崎市総務委員会資料

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

(出典) 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



本市臨海部におけるドローン導入事例

(出典) ENEOS株式会社と株式会社センシンロボティクス プレスリリース

民間活力を活用した交通レスト機能の導入

(出典) 港湾における官民連携の推進について (国土交通省 港湾局産業港湾課)

(11) 鉄道混雑に対する捉え方の変化

・新型コロナウイルス感染症拡大前は、首都圏の通勤目的の鉄道利用者の約9割が混雑率150%を不快と感じていましたが、新型コロナウイルス感染症拡大後の調査では、同じく約9割が混雑率120%を不快と感じると回答しています。このことから、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した可能性があります。混雑率の状況と併せ、引き続き注視が必要です。

【混雑に対する許容度（不快感）の変化】

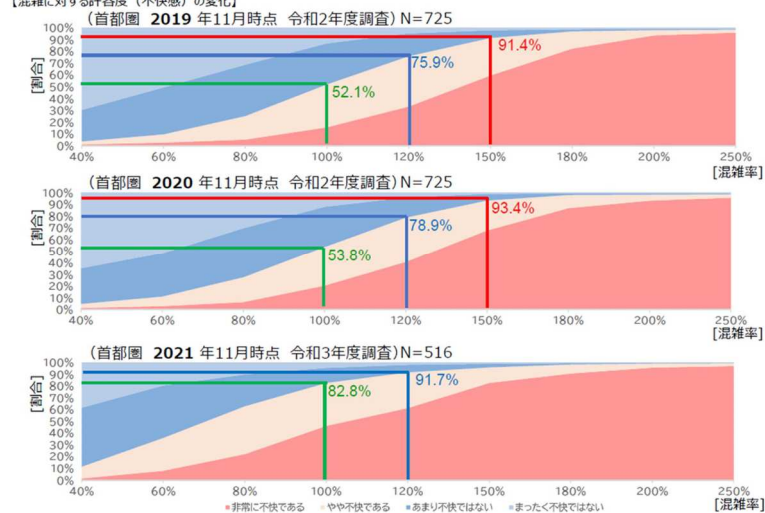


図 混雑に対する不快感の変化（首都圏・通勤目的）

（出典）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）

(12) 鉄道駅のバリアフリーの進展と新たな運賃制度

- ・国が鉄軌道駅へのホームドアの設置目標を掲げるなど、ホームドアの設置が進んでいます。
- ・令和3(2021)年12月には新たなバリアフリー設備の整備推進に向けて、鉄道駅を利用する全ての利用者に薄く広く負担を求める「鉄道駅バリアフリー料金制度」が創設されました。東京圏では、8鉄道事業者がこの制度を活用しています（令和6(2024)年3月時点）。

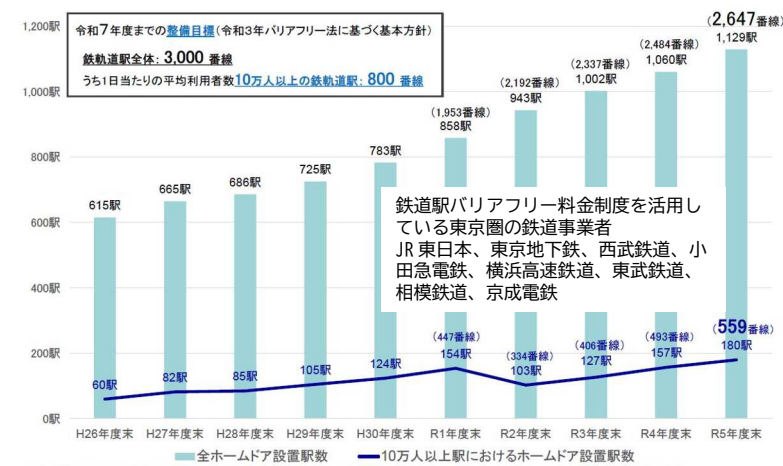


図 ホームドア設置駅数（番線数）の推移（出典）国土交通省資料

(13) 自然災害の激甚化・頻発化

・令和元(2019)年に発生した東日本台風では、本市も全半壊や床上・床下浸水等の甚大な被害を受けるとともに、交通機関においても、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ました。

・令和6(2024)年1月に発生した能登地震では、道路の通行止め、土砂崩れ、津波などが発生し、救助・復旧活動に支障をきたしました。

・首都直下の地震対策等に加えて、激甚化・頻発化する風水害に対しても、リスクを考慮しつつ、被害を最小限に留めるために、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があります。

※リダンダンシーとは・・・交通計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークが多重化されていることをいいます。



図 令和元年(2019)東日本台風による本市における浸水被害（出典）川崎市資料

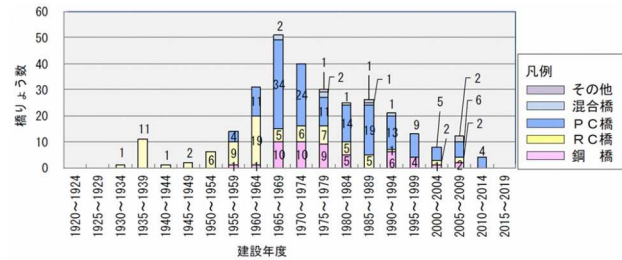
図 能登地震での橋りょうの被災状況（出典）国土交通省資料

(14) 都市インフラの老朽化

・1950年代後半以降に集中的に整備されたインフラは老朽化が深刻であり、本市においても、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するなど、インフラの老朽化が急速に進んでいます。

・老朽化が進むインフラを計画的に維持管理・更新し、安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図るため、「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となっています。

※予防保全とは・・・施設の機能や性能に不具合が発生する前に、修繕等の対策を講じることをいいます。これに対し、施設の機能や性能に不具合が生じてから修繕等の対策を講じることを「事後保全」といいます。



※この他建設年度不明橋りょうが314橋あります。

図 市内の建設年度別の橋りょう数（橋種別）（出典）川崎市橋りょう長寿命化修繕計画

(15) ICTの進展によるさまざまな身近な乗り物の普及

・身近な乗り物である自転車について、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、通勤や買い物などの身近な利用令和4(2022)年からシェアサイクルの本格導入を開始しています。

・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。



シェアサイクル
（出典）川崎市資料



電動キックボード
（出典）(株) Luup



デマンド交通
（出典）チョイソコかわさき HP



図 シェアサイクルの利用目的
（出典）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



超小型モビリティ
（出典）国土交通省資料



グリーンスローモビリティ
（出典）川崎市資料

図 様々なモビリティ

（さまざまなモビリティに関する国の動き）

・道路交通法の改正により、特定自動運行（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）の時速20km以下の走行や免許証の不要等のルールが制定されました。

・デジタル行財政改革中間とりまとめにおいて方針が示された、自家用車や一般運転手を活用した日本版ライドシェアが本市域においても令和6(2024)年4月から運用開始しています。



遠隔監視・操作型のラストマイル自動運転の実証実験
（主体：産総研等、場所：福井県永平寺町等）

図 レベル4の自動運転のイメージ
（出典）国土交通省資料

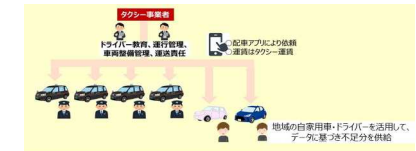


図 日本版ライドシェアのイメージ
（出典）国土交通省資料

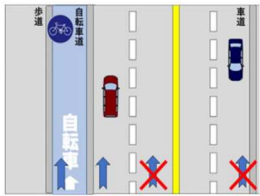


図 電動キックボード等の交通ルール (出典) 警視庁資料



(16)コンパクト・プラス・ネットワークやウォーカブル(「居心地が良く歩きたくなる」まちづくり)の促進

・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、利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりが求められています。

・都市機能や居住機能の集積が進むまちなかにおいて、車中心から人中心の豊かな生活の場の創出に向け、道路や公園・広場等の今ある施設を活用して、居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちづくりが注目されています。

・本市では、国土交通省の「まちなかウォーカブル推進事業」を活用し、武蔵小杉駅前において、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しています。

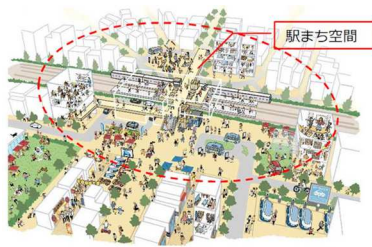


図 駅まち空間における目指すべき方向性
(出典)「駅まちデザインの手引き」(駅まちデザイン検討会)



▲整備前の様子 公園と駅が分離され、賑わいや憩いの場として利用されていない。



▲整備後の様子 駅空間と公園が一体となった公共空間が形成され、賑わいと憩い、出会いと交流の空間が生まれた。

図 「こすぎコアパーク」の整備前後の変化
(出典) 国土交通省資料

(17)共同住宅における駐車場の整備

・トラック運転手の不足が深刻化する中、タワーマンション等の共同住宅において、荷捌きのための駐車施設が不足しており、車両から搬送先まで時間がかかることによる生産性低下や、路上駐車が交通渋滞を引き起こす要因になっていると指摘されています。

・国土交通省では、荷さばき駐車施設に係る標準駐車場条例の改正を検討しており、自治体が共同住宅への荷さばき駐車施設の附置を義務付けることを後押ししています。

⑤ 標準駐車場条例の改正(案)について



○ 先進自治体の事例や関連法令等のみなおし等を踏まえて、標準駐車場条例を改正することで、地方公共団体の条例化を促すことにより、社会の変化に対応した駐車施策を推進。

○ 量的課題への対応	○ 質的課題への対応
駐車場整備施策と交通政策との矛盾、既存駐車施設の稼働率低下、車種毎の需給のミスマッチ、物流2024年問題、自治体の監督 - 公共交通利用促進措置による緩和 交通施策と併せた駐車場供給の適切な - 駐車施設の振替規定の追加 車両規格の多様化への対応・多様な車種の駐車施設の確保 - 附置義務緩和についての規定を追加 専用駐車場について、敷地内需要が十分賅える場合緩和 - 共同住宅への荷さばき駐車施設附置義務の追加 共同住宅への配送需要増加、物流2024年問題への対応 - 廃止時の届出義務化 施設の廃止に伴い廃止された附置義務駐車施設の把握	駐車場の出入口乱立による歩行者の危険やまちなみの悪化、車両の変化、ユニバーサルデザイン・バリアフリー等 - 集約駐車場への隔地の推進 駐車場の出入口の集約化により、歩行者の安全性向上やまちの賑わいに影響の大きい建物1階部分の活用を推進 - 駐車施設の振替規定の追加 ※左と共通 車両の大型化等に伴う駐車需要への対応 - 荷さばき駐車施設の車高への対応 原則3.2mとする - 車椅子使用者駐車施設の車高・数への対応 規模に応じた基準へのみなおすとともに、車高を2.3mとする

- 引き続きの課題について(技術的助言等に記載)
- 附置義務制度・原単位の適正化(来年度以降調査も含めて検討)
 - 車両の規格の変化への対応(小型車比率のみなおし)
 - 駐車場整備の抑制・マネジメントに資する制度の検討
 - 附置義務駐車施設の稼働状況を含むエリアでの駐車場需給の把握

図 標準駐車場条例の改正(案)について

(出典) 令和6年度第1回まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会事務局資料(R6.11.15)

(18)脱炭素社会の実現に向けた取組の進展

・本市における二酸化炭素排出量のうち、運輸部門が占める割合は5.8%となっています。

・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、世界全体の平均気温の上昇を1.5℃の水準に抑えるためには、CO2排出量を令和32(2050)年頃に正味ゼロとすることが必要とされ、本国においても、令和32(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、令和32(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、令和32(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。

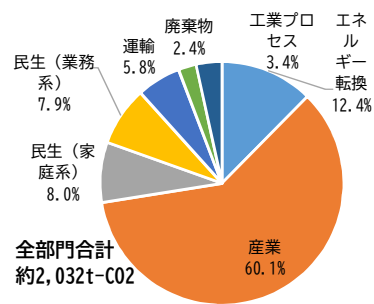


図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比（令和4(2021)年度暫定値）（出典）川崎市資料

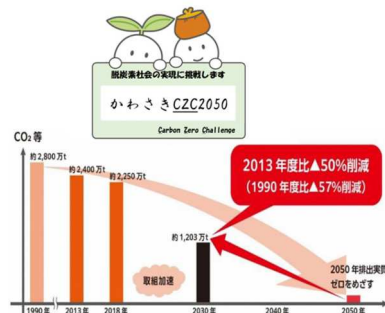


図 市域のCO2排出量の将来イメージ（出典）川崎市地球温暖化対策推進基本計画

(19)SDGsの推進

・持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals; SDGs）は、平成27(2015)年9月に国連本部において193の国連加盟国の全会一致で採択された国際目標で、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ます。

・「誰一人取り残さない」をキーワードに、ゴールの達成に向けてすべての国が行動すること、自治体も事業者も市民も含めてすべてのステークホルダーが役割を担うこと、経済・社会・環境の三側面の取組を統合的に進めることなどを特徴としています。

・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」を目指しており、持続可能なまちづくりに向けて、めざす未来を描きながら、交通分野として必要となる取組を検討し、推進していくことが必要となっています。

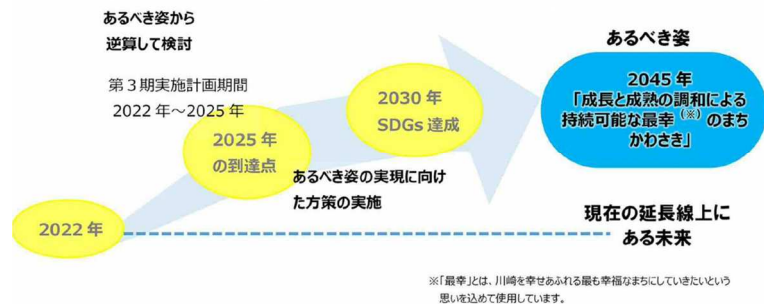


図 持続可能な開発目標（SDGs）を踏まえた政策の推進（出典）川崎市総合計画第3期実施計画

6 本市の交通事情・交通特性

(1)交通網の整備状況

・本市では、東京都心から放射状に広がり市内を横断する鉄道路線と、市内や地域を縦断する鉄道路線により、本市の骨格となる鉄道網が形成されています。近年、相鉄・JR直通線（令和元(2019)年11月）、相鉄・東急直通線（令和5(2023)年3月）が開業し、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しました。

・市内には55の鉄道駅があり、市域における鉄道駅の密度は、大都市の中で大阪市、東京都区部、名古屋市に次いで4番目に高くなっています。

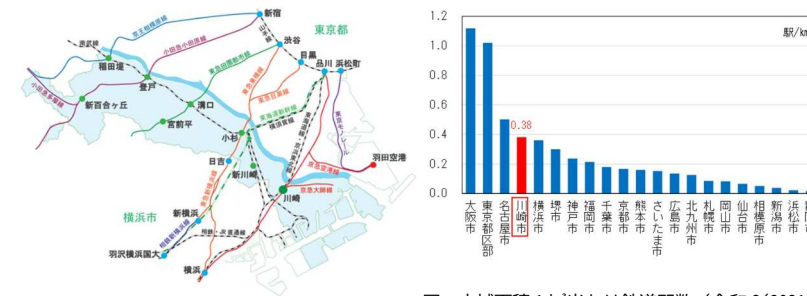


図 市域面積1km²当たり鉄道駅数（令和3(2021)年度時点）（出典）大都市データランキング カワサキをカイセキ！

図 鉄道網の整備状況（令和6(2024)年2月時点）（出典）川崎市資料

・本市では、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、本市の主要な幹線道路網が形成されています。

・市内の路線バスは、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が形成されています。

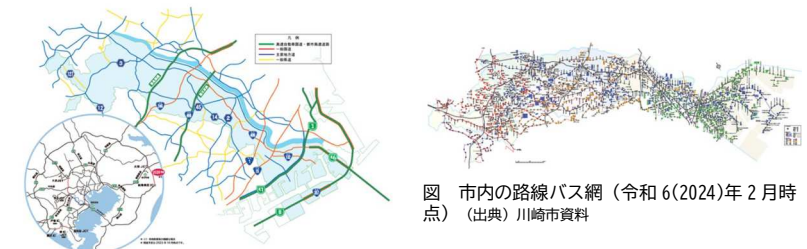
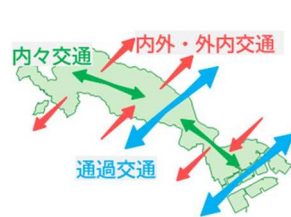


図 市内の路線バス網（令和6(2024)年2月時点）（出典）川崎市資料

図 道路網の整備状況（令和6(2024)年2月時点）（出典）川崎市資料

(2)本市のトリップ特性

- ・本市の交通量は、通過交通量が多いという特徴があります。
- ・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ります。
- ・今後は、市内完結の交通や高齢者の交通についても重視していく必要があります。



■内々交通

川崎市内から出発し、川崎市内を目的地とする交通

■内外・外内交通

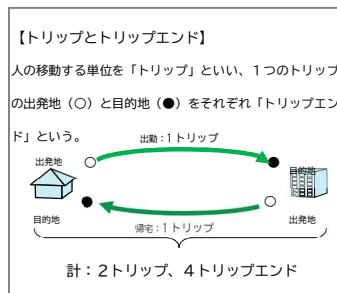
川崎市内から出発し、川崎市外を目的地とする交通。

または川崎市外から出発し、川崎市内を目的地とする交通。

■通過交通

川崎市外から出発し、川崎市外を目的地とする交通のうち、

川崎市を経由すると想定される交通。



(3)市民が利用する交通手段

- ・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にあります。
- ・また、年齢が高いほど、バスを利用する傾向があります。

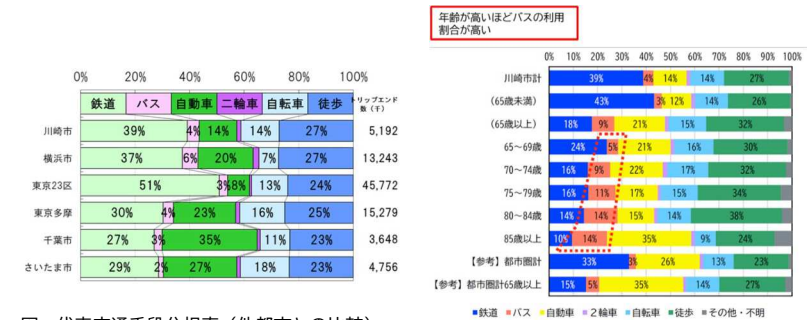


図 代表交通手段分担率(他都市との比較)

(出典) 東京都市圏PT調査(平成30(2018)年)

図 川崎市の高齢者別代表交通手段分担率

(出典) 東京都市圏PT調査(平成30(2018)年)

(4)市内の交通機関の利用者数

- ・新型コロナウイルス感染症拡大前は、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が見られます。

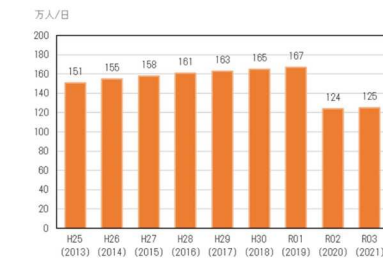


図 市内鉄道駅の1日平均乗車人員の推移

(出典) 川崎市統計書より作成

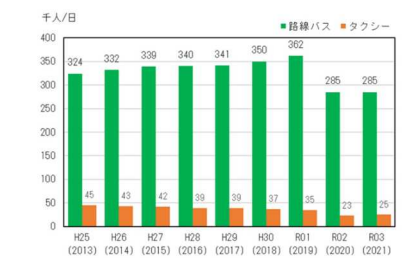


図 川崎市内路線バスとタクシー乗車人員の推移

(出典) 川崎市資料より作成

(5) 地域別の利用交通手段の特徴

- ・近年、鉄道分担率は、全体的に上昇しており、JR 沿線、京急大師線沿線や、多摩区・高津区にて高くなっています。
- ・バス分担率は、鉄道駅周辺地域において低くなっており、鉄道への転換がみられる一方で、鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向がみられます。
- ・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があります。
- ・自動車分担率は、宮前区や麻生区の鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向がみられます。
- ・自転車分担率は、市全体でみると低下傾向ですが、丘陵地域である宮前区や麻生区の一部の地域で上昇が見られます。これは全国的な電動アシスト付き自転車の普及拡大等が要因と考えられます。

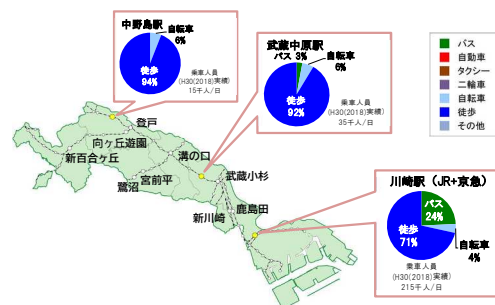


図 駅端末手段分担率（平成 30（2018）年）
（出典）東京都市圏パーソントリップ調査、都市・地域交通年報より作成

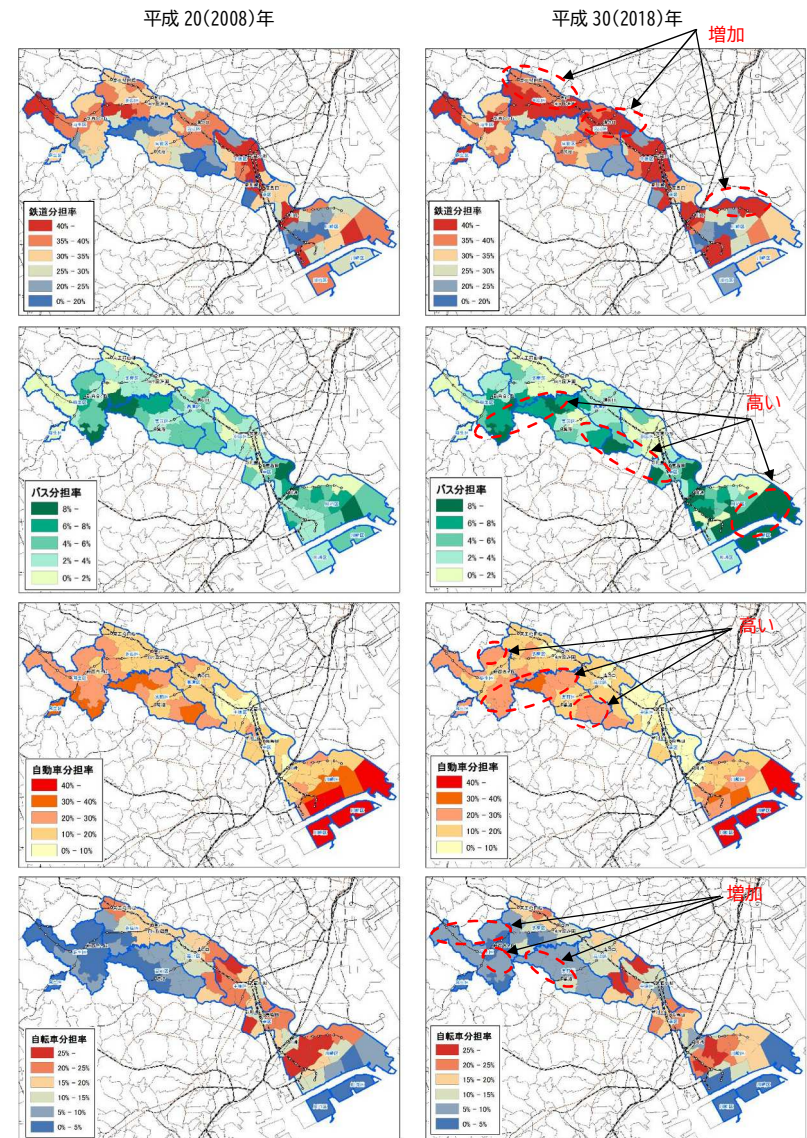


図 各交通手段の分担率の変化 （出典）東京都市圏パーソントリップ調査（H20-H30）より作成

(6) 市民の運転免許の保有状況と外出率

・市民の運転免許保有率の推移を見ると、高齢者の保有率は上昇傾向にあります。その一方で、45歳未満については、近年保有率が若干低下しています。

・高齢者については、運転免許非保有者は保有者に比べて外出率が低い傾向にあります。高齢者のフレイル防止と健康寿命の伸長のために、身近な移動を支える交通環境の整備や外出機会の創出が重要です。

※フレイルとは・・・日本老年医学会が平成26(2014)年に提唱した概念で、病気ではないものの、年齢とともに筋力や心身の活力が低下し、介護が必要になりやすい、健康と要介護の間の虚弱な状態のことを指します。しかし、フレイルであることに早めに気づき、フレイル対策の3つの柱である「栄養」「運動」「社会参加」に取り組めば、健康な状態に戻ることもできるとされています。

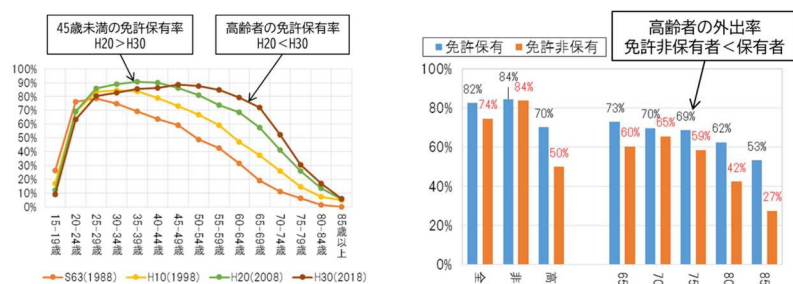


図 市民の年齢別運転免許保有率
(出典) 東京都市圏 PT 調査結果(昭和 63(1988)年、平成 10(1998)年、平成 20(2008)年、平成 30(2018)年)より作成

図 市民の年齢別運転免許保有状況別外出率
(出典) 東京都市圏 PT 調査(平成 30(2018)年)より作成

(7) 交通の安全・安心

・本市の人口当たり交通事故件数は減少傾向にあります。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本市はランクを落としています。主な要因は、本市の全交通事故の約3割を占める自転車関係事故が近年あまり減少していないことが要因と考えられます。また、本市の全交通事故の約3割が高齢者の事故となっています。

・「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ます。(p.●参照)

・鉄道駅でのバリアフリー化やホームドア整備が進んでいます。

・鉄道による道路の遮断や地域の分断が起きているところもあり、踏切において歩行者や車の集中による混雑が見られます。

・「踏切の解消など鉄道を横断する安全対策」は、市民の8割以上が重要と考えています。(p.●参照)

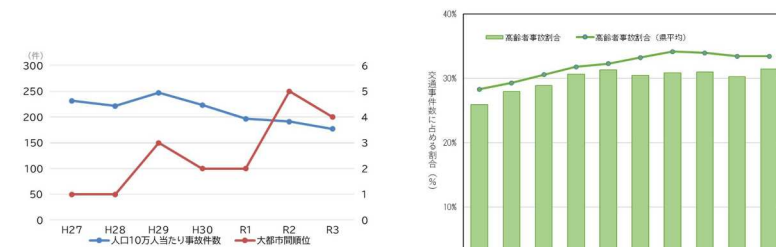


図 本市の人口10万人当たり交通事故件数と大都市間順位の推移 (出典) 川崎市資料

図 本市の高齢者の事故の割合 (出典) 川崎市資料



図 市内鉄道駅のバリアフリー化・ホームドア設置状況(令和7年1月時点) (出典) 川崎市資料



図 現況の平間駅前踏切 (出典) 川崎市資料

(8) 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。

・「路線バスの維持や利便性の向上」を重要と考える市民の割合は、近年大きく伸びており、8割弱となっています(p.●参照)。他の政策に比べると特に高いわけではなく、路線バスを含めた地域公共交通の維持・確保の重要性を広く市民に周知していくことが課題となっています。

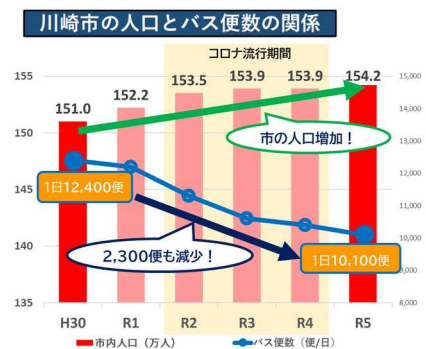


図 市内人口と市内の路線バスの便数の推移 (出典) 川崎市資料

(9) 鉄道・道路の混雑状況

・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。

・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ます。

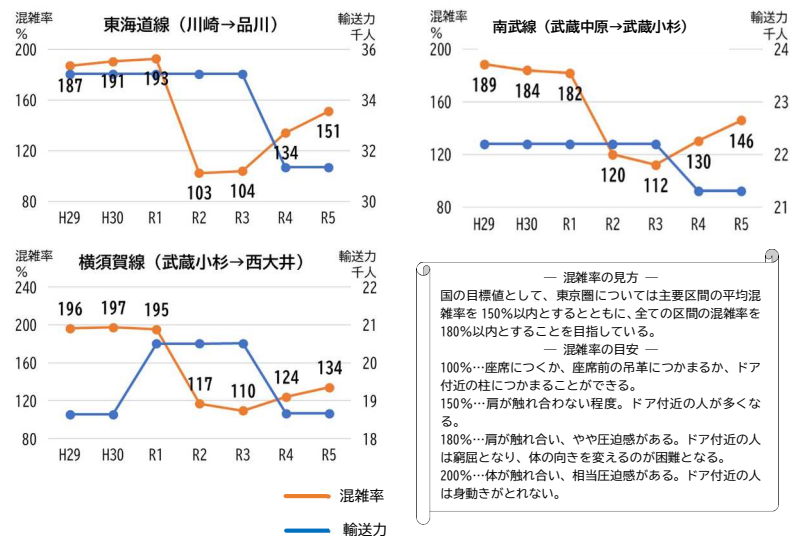
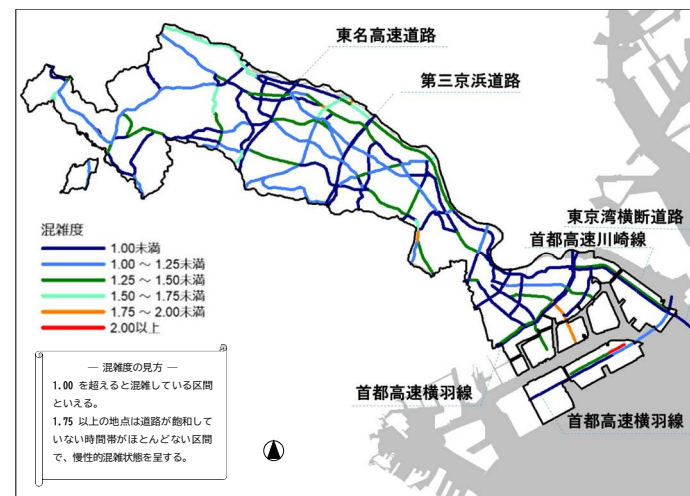


図 川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率の推移 (出典) 国土交通省鉄道局資料より作成

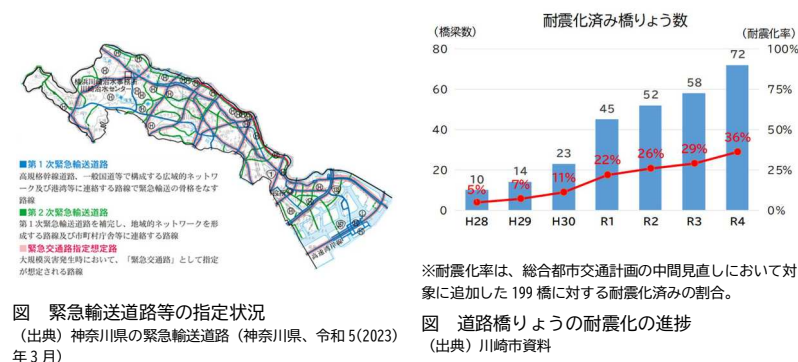


(10) 災害への対応

・橋りょう (道路橋) の耐震対策等が進んでいます。

・市内の緊急輸送路は約 8 割が整備されています。

・「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ます。(p. ●参照)



(11)環境への配慮

- ・市の温室効果ガス排出量は減少傾向にあり、令和3(2021)年度(暫定値)は平成25(2013)年度と比べて12.6%の減少となっています。
- ・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にあります。

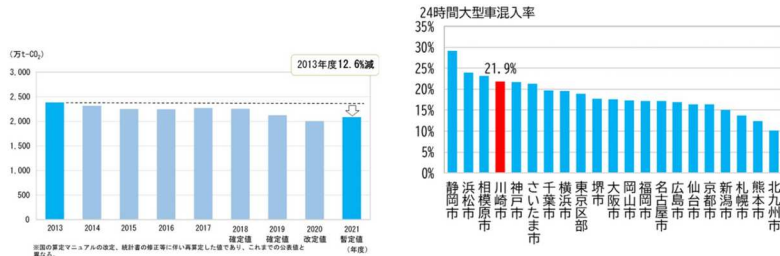


図 市内の温室効果ガス排出量の推移 (出典) 川崎市温室効果ガス排出状況について (市公式サイト)

※大型車混入率: 自動車類交通量に対する大型車(バス・普通貨物車)交通量の割合

図 大都市別平均大型車混入率 (令和3(2021)年度) (出典) 全国道路・街路交通情勢調査データより作成

(12)市民が重視する交通政策

- ・市の交通政策について市民が重要と考えている項目(※)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。

※「重要である」「やや重要である」の合計回答割合が高い項目

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	3.3		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
電車の車内混雑の緩和	52.5	32.6	9.0	3.3		85.1	84.0	80.9
交差点などの渋滞対策	42.9	39.6	11.0	4.2		82.5	79.1	-
高齢者、障害者、子育て世帯、外国人など誰にとっても利用しやすいユニバーサルデザインのまちづくりの推進	41.7	40.6	11.0	3.7	3.9	82.3	76.5	72.7
道路網の整備	39.9	39.2	14.6	3.4	3.7	79.1	74.8	73.4
路線バスの維持や利便性の向上	37.8	40.5	14.2	3.9	3.1	78.3	69.8	57.4
観光客社会に向けた環境に配慮した交通体系の実現	32.9	42.0	14.2	5.3	3.4	74.9	78.1	83.3
公共空間等を活用した快適で賑わいのある歩行空間の整備	28.1	43.8	26.4	4.2	3.3	71.9	-	-
鉄道網の整備	38.4	32.7	20.3	5.2	3.4	71.1	68.9	66.7
駅前広場や道路などで、バスなどの公共交通の利用を優先させる取組	26.2	44.0	23.0	3.9	3.9	70.2	69.2	76.9
地域主体のコミュニティ交通などの地域特性に応じた、きめ細かな交通手段の充実	26.6	42.7	23.2	4.3	3.2	69.3	69.8	62.9
I・C・T等新技術を活用した新たな交通サービスの導入促進	24.6	43.7	23.1	4.4	3.4	68.3	-	-
郊田空港や都心、市内の主要駅などへの所要時間の短縮	29.0	37.0	24.1	6.4	3.8	66.2	66.2	61.9
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	16.4	38.7	32.4	9.2	3.4	55.1	-	-

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

7 計画改定後の取組状況

- ・平成25(2013)年3月の計画策定及び平成30(2018)年3月の改定以降、交通政策の目標の実現に向けて、各種の施策・事業に取り組んできました。
- ・ここでは、計画策定後の主な施策・事業の取組状況を示すとともに、交通政策の目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として設定している目標水準の達成状況を評価します。

【目標水準(指標)の状況の見方】

計画策定時・中間見直し時・現在の指標値と評価年度を掲載しています。ただし、目標水準の評価に用いる調査データによって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を掲載しています。

また、評価年度に下線の付いている場合は、計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。計画策定時に設定した目標水準、指標、目標値を掲載しています。

計画策定時に設定した目標水準、指標、目標値を掲載しています。

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時(H30)	今回
公共交通の維持向上	40%以上	約39%	約39%	約43%
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%
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

※目標水準の評価に用いる調査データ(出典は●ページ)によって調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に河川の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

- 指標の改善がみられる
- 指標の変化なし
- 課題あり

(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

1) 主な取組の状況

【連続立体交差事業】

- ・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）推進
- ・JR 東日本南武線連続立体交差事業（矢向駅～武蔵小杉駅）推進



産業道路における踏切の除却



多摩川スカイブリッジ

【鉄道事業】

- ・横浜高速鉄道 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

2) 目標水準（指標）の状況

目標水準（指標）	目標値	計画策定時	中間見直し時 (H30)	今回
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 (H17(2005))	約 54 分 (H27(2015))	😊 約 51 分
新幹線駅まで 45 分圏域の拡大(公共交通利用)	90%以上	約 62% (H24(2012))	約 60% (H27(2015))	😊 約 62%
羽田空港までの所要時間の短縮	20%以上	約 44 分 (鉄道：H24(2012)、 自動車：H17(2005))	約 45 分 (鉄道：H29(2017)、 自動車：H27(2015))	😊 約 46 分
臨海部の移動圏域の拡大	30%以上	約 1,900 km (H17(2005))	約 2,000 km (H27(2015))	😊 約 2,100 km

3) 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

(2)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) 主な取組の状況

【安全・安心な移動環境の確保】

- ・安全な歩行環境の整備（歩道や自転車通行環境等）
- ・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）



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
- ・鉄道駅におけるホームドア等の整備促進に係る取組



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

【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

2) 目標水準（指標）の状況

😊 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
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮	約 15 分 (H20(2008))	未算定	※
高齢者等の外出のしやすさの向上	外出率向上	約 69% (H20(2008))	H30PT(2018)調査予定	😊 約 59%
交通事故件数の減少	大都市 1 位	1 位 (H22(2010))	1 位 (H27(2015))	😊 4 位
鉄道混雑率の改善	180%超区間	解消	約 8.5km (H19(2007))	😊 約 4.3km (H27(2015))
	150%超区間	減少	約 30.6km (H19(2007))	😊 約 19.6km (H27(2015))
踏切を横断する交通量の削減	歩行者ネットワーク	約 8 万人 (H21(2009))	約 18 万人 (H27(2015))	😊 約 15 万人
	自動車ネットワーク	約 2 万台 (H21(2009))	約 12 万台 (H27(2015))	😊 約 9 万台

※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の評価できないことから、指標の見直しを検討します。

3) 取組状況を踏まえた課題

- ・安全な歩行環境に向けた取組が進められているが、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

(3)政策目標3 災害に強い交通環境の整備

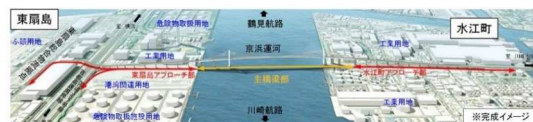
1) 主な取組の状況

【耐震性の向上】

- ・道路橋りょう等の耐震化
- ・道路の無電柱化

【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



東扇島水江町線のイメージ図



東扇島水江町線の整備位置

2) 目標水準（指標）の状況

目標水準（指標）	目標値	計画策定時	中間見直し時（H30）	今回
緊急輸送道路整備率の向上	100%	約 81% (H21(2009))	約 84% (H28(2016))	😊 約 85%
道路橋りょうの耐震化	100%※	約 59% (H21(2009))	100% (H29(2017))	😊 100%(当初対象分) 56%(追加対象分)
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 (H24(2012))	3 ルート (H29(2017))	😊 3 ルート

※計画策定時の対象 124 橋については平成 29(2017)年度に全ての耐震化を完了したことから、新たに 260 橋を追加対象とし、耐震化率 100%をめざしています。

3) 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

(4)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

1) 主な取組の状況

【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

2) 目標水準（指標）の状況

目標水準（指標）	目標値	計画策定時	中間見直し時（H30）	今回
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% (H27(2015))	約 64.2% (H28(2016))	😊 約 72.1%
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮	約 15 分 (H20(2008))	未算定	—
高齢者等の外出のしやすさの向上	外出率向上	約 69% (H20(2008))	H30PT(2018)調査予定	😞 約 59%
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約 39% (H20(2008))	約 39% (H27(2015))	😊 約 43%

3) 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

(5)政策目標 5 地球にやさしい交通環境の整備

1) 主な取組の状況

【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

2) 目標水準（指標）の状況

😊 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
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約 39% (H20(2008))	約 39% (H27(2015))	😊 約 43%
次世代自動車の普及向上	普及率向上	約 2.9% (H22(2010))	約 9.6% (H27(2010))	😊 約 15.4%
CO2排出量の削減	H17(2005)年度より削減	約 110 万 t/年 (H17(2005))	約 110 万 t/年 (H27(2015))	☹ 約 96 万 t/年

3) 取組状況を踏まえた課題

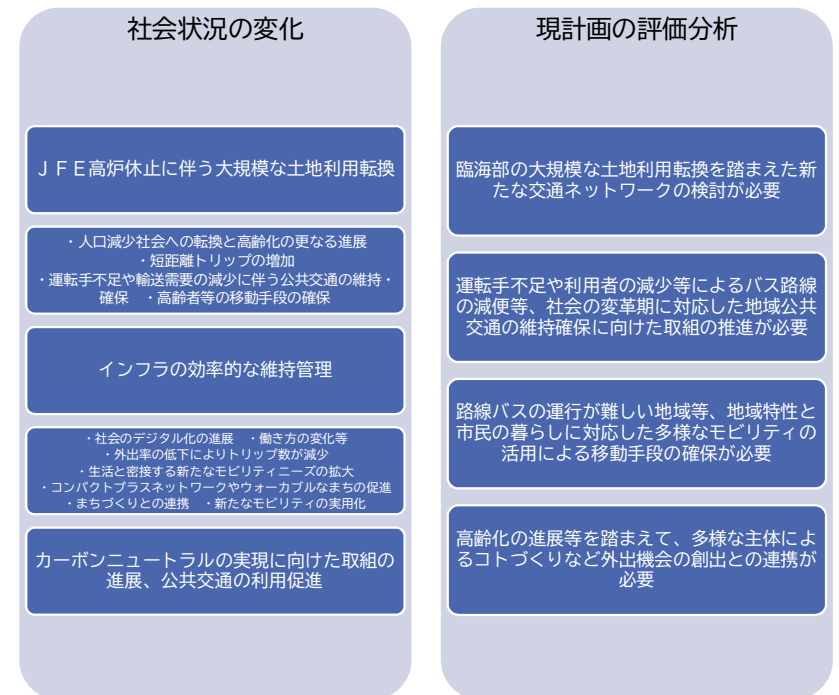
- ・交通の低炭素化は推進されているが、脱炭素化に向け、更なる取組の推進が必要
- ・道路交通の円滑化や公共交通の利用促進が図られているが、引き続き取組の推進が必要

8 計画の見直しの視点

(1) 社会状況などの変化、現計画の総括

現計画の策定後の社会状況などの変化と、現計画の評価分析を以下に示します。

計画策定後の様々な取組には、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。



(2)本市の交通課題の見直し

平成 25(2013)年 3 月の計画策定時には、「首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成」や「高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上」など 5 つの交通課題を設定しました。

今回、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」を以下のように見直します。

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。

図 本市の交通課題

(3)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ます。

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」を行います。

1) 計画の見直しの視点

首都圏における本市の立地特性を活かした骨格形成と交通機能の強化を進めるとともに、これまで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。

見直しの視点

- ・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
- ・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
- ・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

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）

2) 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、整理を行います。

- ・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

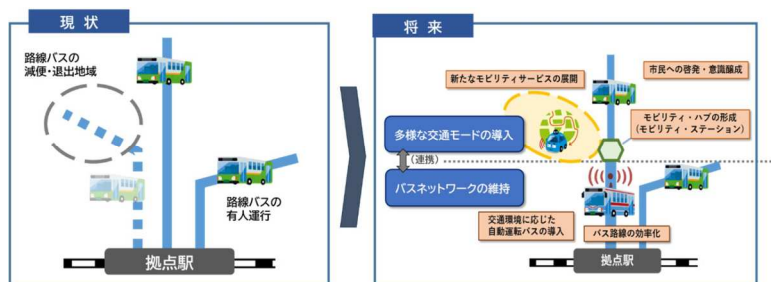
(4) 見直しのポイント

- 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

鉄道・道路ネットワーク形成事業については、社会状況の変化や事業の進捗・調整状況を的確に把握した上で、各事業の取組時期等の整理を行います。

- 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)

運転手不足や、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。



- ### 3) 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。



9 計画の見直しの方向性

(1)全体構成

現計画では、5つの政策目標に対し、施策・事業については、5つの「重点政策」と「その他の施策」に位置付けられていましたが、各政策目標と施策・事業が未対応・重複感がありました。そこで、「重点政策」の位置づけをなくし、5つの政策目標の下に「交通戦略」を位置付けたくうえで、施策・事業の対応関係を再整理することとします。

※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



(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。

(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。

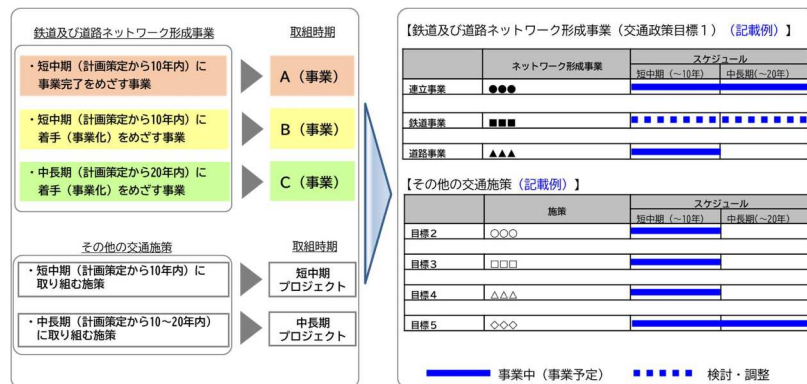
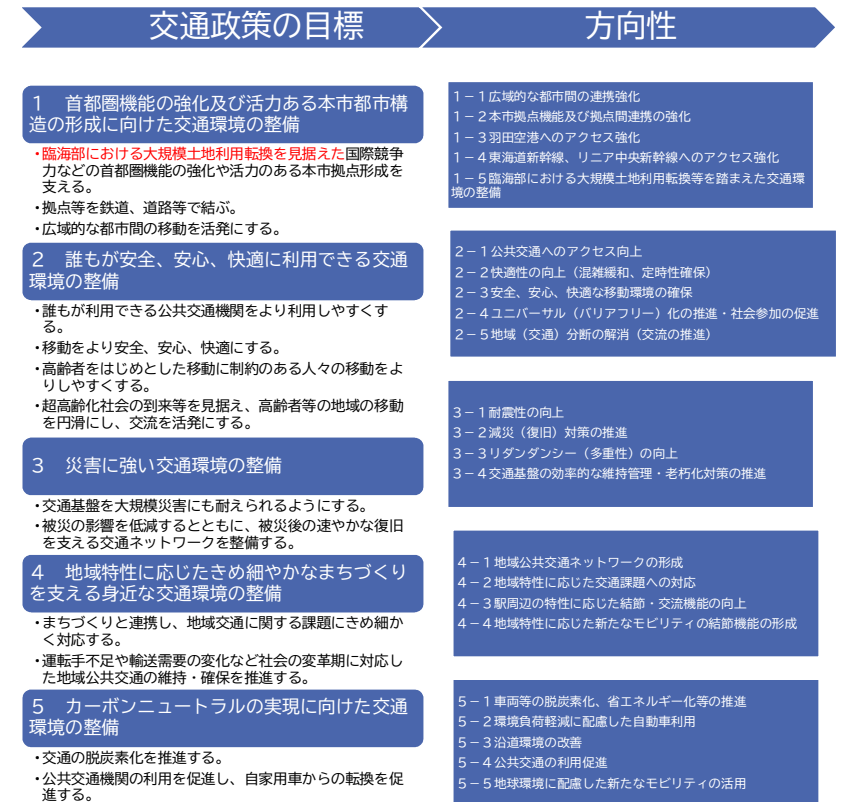


図 取組時期のとりまとめについて

10 本市の交通政策の目標と方向性

「8 計画の見直しの視点」に示す、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交通政策の目標と方向性を設定します。

(1) 本市の交通政策の目標と方向性



**鉄道・道路ネットワークや地域公共交通計画等の
関連計画を踏まえ、今後整理してまいります。**

(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

・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。

・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。

1) 取組の方針

1 (1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ・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。

1 (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

- ・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。

1 (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臨海部の持続的な発展に向けて、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。

2) 将来めざすべき鉄道ネットワーク

※本資料においては、現計画における鉄道ネットワークを記載している。

【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。



- 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



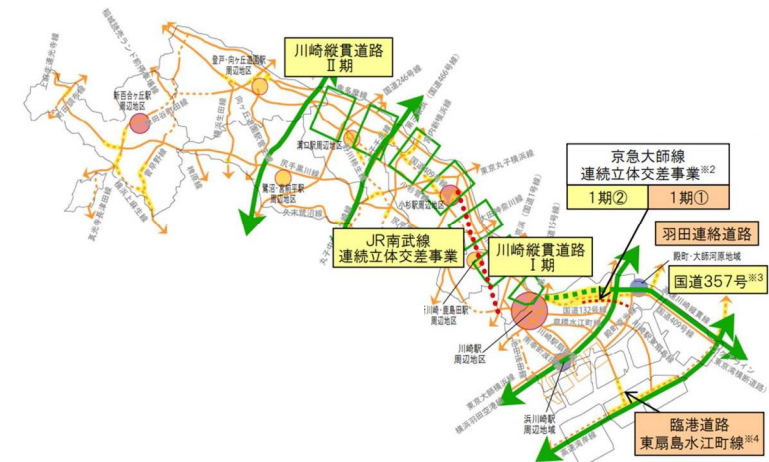
図 交通政策審議会答申第198号に位置付けられた川崎市関連の鉄道プロジェクト

3) 将来めざすべき道路ネットワーク

※本資料においては、現計画における道路ネットワークを記載している。

【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。



- 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

1（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 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、カーボンニュートラルの実現と次代の柱となる新たな産業の創出などを図る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、京浜港の国際競争力を強化する幹線道路等の整備や人流・物流を支える広域的な幹線道路網の強化や道路交通の円滑化に向けた取組など道路ネットワークの機能強化に向けた取組を推進します。

○臨海部と周辺拠点との連携強化

・羽田空港や東京港・横浜港、周辺の各拠点との連携強化を図り、臨海部の活性化や持続的な発展を支えるとともに、その効果を市内拠点に波及させていきます。



臨海部の方針、整備計画等における調整状況を踏まえて、整理してまいります。



図 臨海部の現状
（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）。



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 7 月）。

（連続立体交差事業）

京浜急行大師線連続立体交差事業

1 期②区間

（道路事業）

⑧臨港道路東扇島水江町線（オンランプ含む。）

⑨川崎縦貫道路

I 期、II 期

⑩国道 357 号線（羽田～扇島）、（扇島内の一部区間）

⑪高速湾岸線出入口（4 ランプ）

（その他）

・東扇島における道路交通対策の推進、交通結節機能の強化

・臨海部幹線道路

②公共交通ネットワークの形成及び交通機能の強化

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交通のネットワークの形成や交通機能の強化をします。

【主な取組】

・臨海部の通勤環境を支える交通ネットワークの最適化に向けた取組の推進

・臨海部の拠点地区等の交通結節機能の整備・強化

※ 拠点地区等（浜川崎駅）の整備計画の状況を踏まえて、整備地区の状況を資料編に掲載

・先進的・先導的な技術の導入の促進

・J R 南武支線の利便性の向上

・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

臨海部の方針、整備計画等における調整状況を踏まえて、整理してまいります。

(2)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

市民の関心が高い、日常の安全・安心の強化や快適な交通環境の整備、社会参加の促進に向けた取組を進めます。

1) 取組の方針

2 (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

- ・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 (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。

2) 施策展開の考え方

●身近な地域における交通施策（徒歩、自転車、路線バスなど）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・確保などに取り組む必要があります。

・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む必要があります。

2 (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

1 誰もが歩きやすい、安全・安心な歩行環境の整備を推進します。

2 自宅から駅までの移動などは徒歩のほか誰もが利用できる公共交通を主要手段と捉え、利用しやすい交通環境の整備を推進します。

地域公共交通計画や自転車利活用計画、拠点地区のまちづくり方針や道路空間活用基本方針等の関連計画等を踏まえて、地域公共交通の維持・確保、新たなモビリティ（シェアサイクルの本格運行やモビリティ・ハブの形成における連携など）の活用、ウォークアブルなまちなかの整備や一時的・持続的な道路空間活用等を踏まえて、考え方を整理してまいります。

進め、交通手段間のより良い連携をめざした取組や自転車の活用に向けた取組を推進します。

●自転車ネットワークのイメージと構築の考え方



- ・広域拠点や地域生活拠点の駅及び自転車利用者の多い身近な駅の周辺には、地域の状況等を踏まえ、歩行者や路線バスなどに配慮して、地域自転車ネットワークを構築するとともに、駐輪場の適正な配置・確保を図る。
- ・自転車ネットワークを市内全域に展開するため、地域自転車ネットワーク間を結ぶ広域自転車ネットワークを構築する。
- ・自転車ネットワークの構築にあたっては、自転車通行環境の整備済み路線を考慮する。など

図 自転車通行環境整備のイメージ図 (出典) 川崎市自転車活用推進計画

①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や自転車のより一層の利用促進に向けた取組を推進します。

【主な取組】

- ・歩道設置や交差点改良
- ・踏切の安全対策
- ・自転車ネットワークの構築
- ・駐輪場の適正な配置・確保
- ・自転車の一層の利用促進に向けた取組
- ・シェアサイクルの本格運用

②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。

【主な取組】

- ・交通安全教育の実施
- ・自転車、電動キックボードの利用者等に対する交通ルール遵守の徹底や自転車の交通マナーの向上に向けた巡回活動
- ・高齢運転者の事故防止を目的とした講習会や免許証自主返納等の啓発活動



自転車専用通行帯の整備と駐停車対策
(出典) 川崎市自転車活用推進計画



自転車の活用イメージ (シェアサイクル)

⑤ ヘルメットを着用

改正道路交通法により年齢を問わず努力義務となりました。(令和5年4月1日施行)
自分の命を守るため、大人も子どももヘルメットをかぶりましょう。



自転車ヘルメットの着用

市からのお知らせ

一定の要件を満たした電動キックボードなどの利用について

市営上の公道道路及び私道に利用して走行する電動キックボード等は、自転車と同様に、自転車として公道を走行して通行可能となっています。(16歳以上)。車体の重量に限り、10kg以内、交通ルール、マナーを守って正しく乗りましょう。

利用条件	利用方法
年齢	16歳以上
身長	150cm以上
体重	60kg以下
車体重量	10kg以下
車体構造	自転車と同様に、公道を走行可能な構造



詳しくは「交通安全」等係にちから



電動キックボードの交通ルールの遵守

(出典) 自転車安全利用五則チラシ (川崎市・川崎市交通安全対策協議会作成)

③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。

【主な取組】

- ・鉄道の連続立体交差化
- ・JR 南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセスの向上 (橋上駅舎化)

④通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組の推進
【主な取組】 ・都市計画道路の整備 ・川崎縦貫道路の整備
⑤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
【主な取組】 ・安全・快適な道路空間の活用

2（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。	 ホームドアの設置（JR 南武線武蔵小杉駅） （出典）川崎市資料
【主な取組】 ・ホームドアの設置	
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。	
【主な取組】 ・バリアフリー基本構想・推進構想に基づくバリアフリーのまちづくりの推進、福祉のまちづくり条例	
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。	
【主な取組】 ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく、多言語表示された統一的な公共サインの整備	
④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	
【主な取組】 ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく、多言語表示された統一的な公共サインの整備	
⑤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。	 ICTを導入した高齢者外出支援乗車事業
【主な取組】 ・高齢者外出支援乗車事業 ・高齢者外出支援サービス 「おでかけ Go!」 ・福祉キャブ運行事業	

(3)政策目標3 災害に強い交通基盤の整備

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進めます。

1) 取組の方針

3 (1) 災害に強い交通基盤の整備

- ・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の管理の活用を推進します。

3 (2) 災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

- ・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。

2) 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。

3 (1) 災害に強い交通基盤の整備

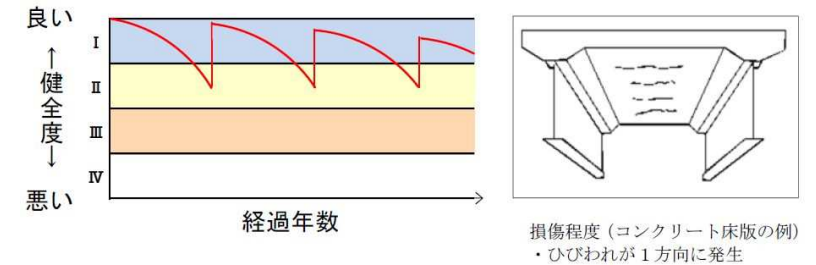


図 予防保全型の管理のイメージ (出典) 川崎市橋りょう長寿命化修繕計画

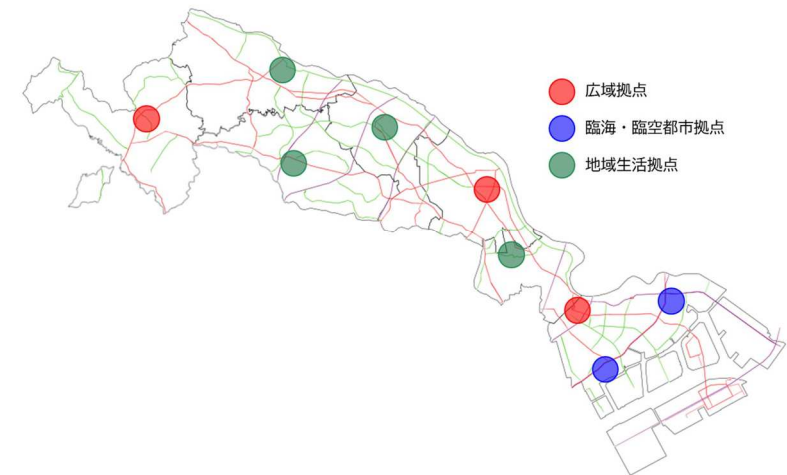


図 緊急輸送道路と市内の拠点 (出典) かわさきハザードマップを基に作成

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。 【主な取組】 ・緊急交通路、緊急輸送道路の整備 ・緊急交通路、緊急輸送道路の周知 ・緊急交通路、緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化の促進	  道路斜面 冠水表示板 適切な維持管理のため、対象施設（道路斜面・冠水表示板）の追加 （出典）川崎市道路維持修繕計画
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。 【主な取組】 ・道路橋りょうの耐震化 ・道路の無電柱化	
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。 【主な取組】 ・鉄道の連続立体交差化、横浜市高速鉄道3号線の延伸、臨港道路東扇島水江町線、国道357号、川崎縦貫道路	
④交通基盤の予防保全型等の管理の活用を推進します。 【主な取組】 ・「橋りょう長寿命化修繕計画」「道路維持修繕計画」等により、予防保全型の管理を推進	 予防保全的な修繕の例（ひび割れに樹脂を注入） （出典）川崎市橋りょう長寿命化修繕計画

3（2）災害発生時における帰宅困難者対策の推進

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。 【主な取組】 ・帰宅困難者対策（一斉帰宅の抑制の周知、帰宅困難者用の一時滞在施設や備蓄の確保、帰宅困難者への確かな情報提供を行う体制の確立など）	 帰宅困難者一時滞在施設マップ（川崎駅版） （出典）帰宅困難者向け防災必携マニュアル（川崎駅版）
--	---

(4)政策目標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

身近な地域においては、誰もが利用できる公共交通を駅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るとともに、**運転手不足等が深刻化するなど、都市の利便性が損なわれることがないように、社会の変化期に対応した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図り、将来にわたる市民生活を支えます。**

取組の方針

4（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

- ・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、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、駅へのアクセス向上させる取組を推進します。

4（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バス待ち環境の改善を行うなど、**公共交通利用促進の取組を推進します。**

1) 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とともに地域特性に応じ、地域交通の課題に対応します。

4 (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

○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における施策展開の考え方

・駅へのアクセスは、路線バスを基本とし、基盤整備や開発事業などのまちづくりと連携した路線の再編、路線バスの走行環境の改善、多様なモビリティと連携した目的地ともなる新たな拠点「モビリティ・ハブ」の形成などによりアクセス性・利便性の向上を図るとともに、バスネットワークの維持のため、地域特性等に応じて、路線バスの効率化、自動運転バスの社会実装に向けた取組、新たなモビリティサービスの展開などバス事業者等と連携した取組を推進します。

また、路線バスによる対応ができない地域には、地域住民等が主体となり、多様な主体と連携やコミュニティ交通（タクシーの活用等）への支援策により、地域の特性やニーズに応じた新たな交通手段の導入や本格運行の促進に向けた取組を推進します。

○地域公共交通ネットワークの維持・確保

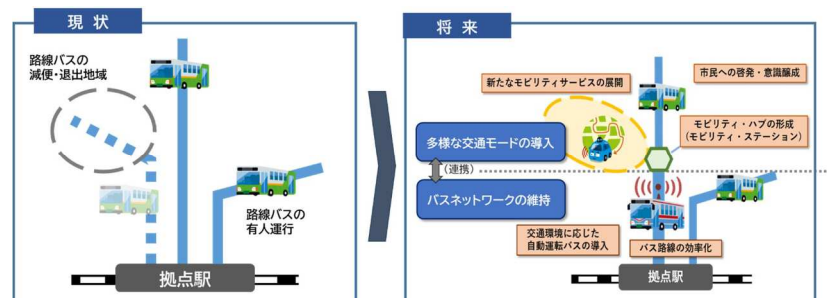


図 様々な交通手段の組み合わせによる地域交通ネットワークの維持・確保

地域公共交通計画等の関連計画と連携して、考え方を整理してまいります。

○取組地域のイメージ



①持続性の高いバスネットワークの形成を推進します。

また、バスネットワークの維持など交通課題など、市民への啓発・意識醸成を行い、持続可能な交通環境の形成を図ります。

【主な取組】

- ・路線バスの利用実態等を踏まえた効率化
- ・自動運転バスの社会実装に向けた取組
- ・市民への啓発・意識醸成の取組（モビリティ・マネジメント）の推進



自動運転バスプロジェクト 事業概要説明会
(出典) 川崎市報道発表資料

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拠点地区等のまちづくりと連携したバスネットワークの再構築を進めます。

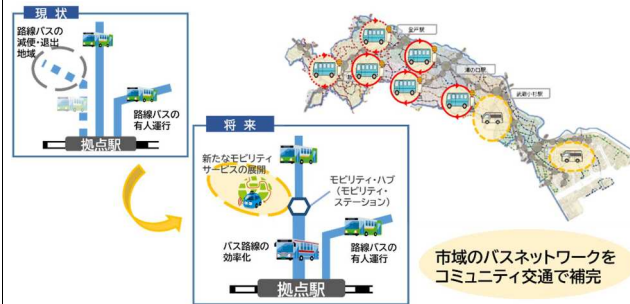
【主な取組】

- ・駅前広場（交通広場）の整備や都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良
- ・拠点地区等周辺の開発事業・基盤整備にあわせた路線バスの再編

③地域特性に応じた移動ニーズに対応するため、多様な主体と連携したコミュニティ交通の導入を促進します。

【主な取組】

- ・新技術・新制度を活用した民間事業者等と連携した新たなモビリティサービスの展開に向けた取組
- ・「地域交通の手引き」に基づく、地域主体のコミュニティ交通への支援及び導入・本格運行の促進に向けた取組

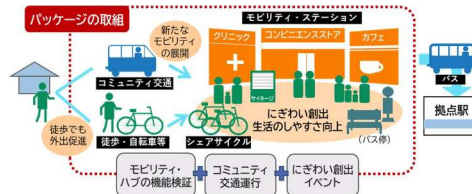


(出典) 川崎市地域活性化協議会資料より

④路線バスや多様なモビリティと連携したモビリティ・ハブの形成を推進します。

【主な取組】

- ・モビリティ・ハブの形成の推進



(出典) 令和7(2025)年度川崎市予算案より

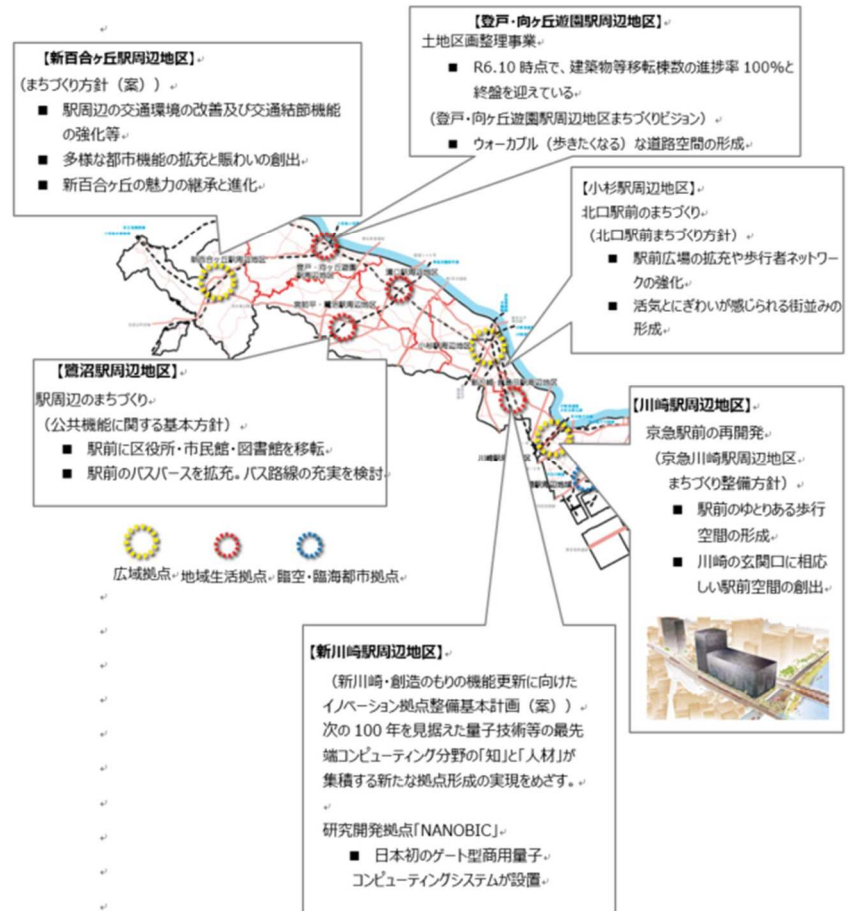
⑤鉄道路線の整備により、駅へのアクセスを向上させる取組を推進します。

【主な取組】

- ・横浜市高速鉄道3号線の延伸、横浜市高速鉄道3号線の延伸を見据えたバスネットワークの再構築の取組

4(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

●広域拠点、地域生活拠点等におけるまちづくりの動向



各拠点等の整備方針等と連携して、整理してまいります。

●ターミナル駅での交通結節機能の強化（例）



◎ウォーカブルなまちなかの推進



図 道路空間活用イメージ （出典）登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区まちづくりビジョン

① 拠点駅等の特性や利用者等に応じ駅へのアクセシビリティや乗継の利便性の向上、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。 【主な取組】 ・拠点地区等周辺における交通結節機能の強化・改善 ※ ※ 詳細は、資料編（国庫補助金関連）	 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）資料「鷺沼駅前地区再開発事業の進捗状況について」
① 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。 【主な取組】 ・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 ※ ※ 詳細は、資料編（国庫補助金関連）	

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。 【主な取組】 ・ 駐車・荷捌き施策の推進 ・ 案内情報の充実
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。 【主な取組】 ・ JR 南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（橋上駅舎化） ・ 駅周辺における踏切の安全対策や自由通路等の整備 ・ 鉄道の連続立体交差化
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。 【主な取組】 ・ JR 南武線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 ⑥運行案内等に関する情報提供の充実や停留所におけるベンチの設置などバス待ちの利用環境の改善を行うなど、公共交通利用促進の取組を推進します。 【主な取組】 ・ 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 ・ 地域主体による停留所のベンチ設置への支援

(5)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

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) 取組の方針

5（１）公共交通利用促進と道路交通円滑化

- ・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。

5（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

- ・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。

5（３）次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

- ・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。

2) 施策展開の考え方

5 (1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化

●コンパクトなまちのイメージ

・少子高齢化の進展による社会的要請や今後の人口減少を見据えた地域課題に効果的に対応するとともに、地球環境に配慮した都市の形成を推進するため、コンパクトで効率的なまちをめざします。

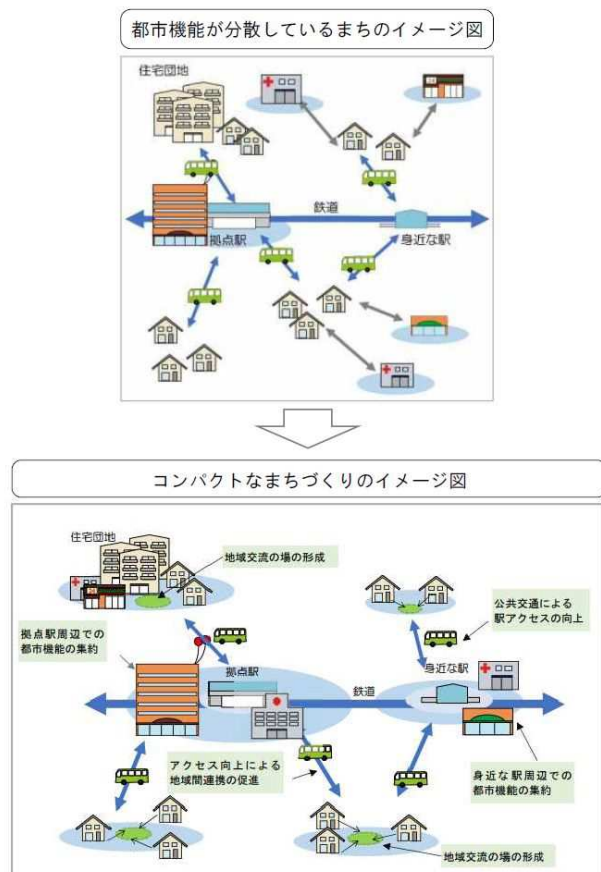


図 コンパクトなまちのイメージ (出典) 川崎市都市計画マスタープラン全体構想 (H29(2017). 3)

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。

【主な取組】

- ・鉄道ネットワークの機能強化
- ・路線バスなどによる駅アクセスの向上

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。

【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



渋滞対策の効果の例 (高石歩道橋下交差点)
(出典) 川崎市報道発表資料

5 (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

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。

【主な取組】

- ・環境に配慮した自動車利用の普及促進 (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など)
- ・次世代自動車等の普及促進

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。

【主な取組】

- ・産業道路クリーンライン化の取組



令和6年度産業道路道路
グリーンライン化キャンペーン
(出典) 川崎市資料

5（3）次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

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。

【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
- ・バスなどの公共交通車両等の脱炭素化に向けた取組の推進



EV カーシェア専用ステーション
(出典) 川崎市資料



共同住宅での EV 充電インフラ設置の啓発用冊子
(出典) 川崎市資料



川崎高津水素ステーション
(出典) 川崎市資料

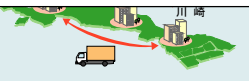
12 目標水準

目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として目標水準を設定します。目標水準は、より良い交通環境の実現に向け、市民・交通事業者・行政等が連携・協力して達成をめざす指標として共有化するとともに、計画の進行管理にも役立てます。

- ・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

評価指標	目標値	説明
交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合	交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合 約 62%（H27(2015)年度）→70%以上 	平成 28(2016)年 3 月に策定した川崎市総合計画の実感指標である「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」を本計画の目標水準（指標）として設定し、交通環境のさらなる向上に向けて取組を行うことにより、割合の増加をめざします。 なお、本指標の目標値は、総合計画の策定から概ね 10 年後の目標値として設定します。

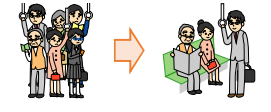
(2)政策目標 1 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

評価指標	目標値	説明
広域拠点間の所要時間	令和 7 年 5 月の人口推計公表を踏まえ更新します。 	広域拠点からの移動圏域や拠点間の連携強化に向け交通ネットワークを充実することにより、本市広域拠点間均所要時間を平成 17(2005)年度の約 45 分(本市推計)から 25%以上短縮することをめざします。
新幹線駅まで 45 分圏域	新幹線駅まで 45 分以内のエリア	新幹線へのアクセス強化に向けて、交通ネットワークを充実す

	市域の	令和 7 年 5 月の人口推計公表を踏まえ更新します。	り、新幹線駅までアクセスできる工を平成 24(2012)年(本市推計)から拡大することをめざします。
羽田空港までの所要時間	羽田空港平均所要時間 20%以上短縮 約 44 分→35 分以内	令和 7 年 5 月の人口推計公表を踏まえ更新します。	羽田空港へのアクセス強化に向けて、交通ネットワークを充実することにより、本市拠点からまでの平均所要時間を(本市推計)から 20%することをめざします。 ※鉄道利用(平成 24(2012)年度)と自動車利用(平成 17(2005)年度)の平均値
臨海部の移動圏域	自動車利用 60 分圏域 30%以上拡大 約 1,	令和 7 年 5 月の人口推計公表を踏まえ更新します。	臨海部の交通機能の強化に向けて、交通ネットワークを充実することにより、臨海部の拠点を利用して 60 分で到達圏域を平成 17(2005)年、900 km(本市推計)から 30%以上拡大することをめざします。

(3)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

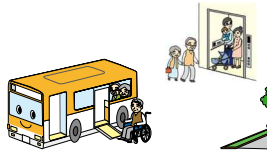
評価指標	目標値	説明
バスの所要時間の満足度	「かわさき市民アンケート」の路線バス利用時に最も不満に感じている点の質問における「道路混雑で遅れる・時間がかかる」の選択割合 17.2% (令和 5 年度) よりも低下	路線バスによる駅へのアクセス向上に向けて、都市計画道路や駅前広場整備など路線バスの走行環境の改善を図ることにより、 バスの所要時間について不満に思っている市民が減ることをめざします。

高齢者の外出率	「高齢者実態調査」(健康福祉局)における外出頻度が「ほぼ毎日」「週 3~4 日」の回答割合の合計 80.3% (令和 4(2022)年度)→80%以上を維持 	高齢者等の外出のしやすさの向上に向けて、交通環境の整備や公共交通の利便性向上等を図ることにより、 高齢者の外出率について現在の 80%以上を維持することをめざします。
市内の交通事故件数	市内の交通事故件数 2,817 件 (令和 6 年)→2,557 件 	安全・安心な歩行空間の整備や交通安全対策の推進等により、交通事故件数のさらなる減少をめざします。
鉄道混雑率	鉄道混雑率 180%超: 約 8.5km→解消 150%超: 約 30.6km→減少 	鉄道混雑率の改善に向けて、複々線化などの鉄道事業者による輸送力増強や需要の調整等により、平成 19(2007)年度に約 8.5km (本市推計)であった 180%を超える区間の解消や、約 30.6km (本市推計)であった 150%を超える区間の減少をめざします。
踏切を横断する交通量	踏切横断交通量 歩行者: 約 20 万人→約 8 万人 自動車: 約 13 万台→約 2 万台 	踏切を横断する交通量の削減に向けて、連続立体交差事業等の踏切対策により、平成 21(2009)年度の歩行者ボトルネック踏切通行者数約 20 万人を約 8 万人に、同年の自動車ボトルネック踏切通行台数約 13 万台を約 2 万台に削減することをめざします。

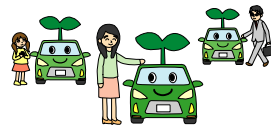
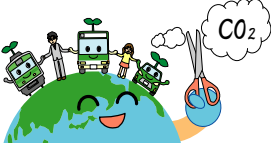
(4)政策目標3 災害に強い交通基盤の整備

評価指標	目標値	説明
緊急輸送道路整備率	緊急輸送道路整備率 約 81%→100% 	緊急輸送道路の整備率の向上に向けて、指定された緊急輸送道路の整備を着実に推進することにより、緊急輸送道路整備率を平成 21(2009)年度の約 81%から 100%にすることをめざします。
耐震化済みの道路橋りょうの割合	道路橋りょう耐震化率 約 59% (対象 124 橋) →100% (策定時対象 124 橋+中間見直し時追加対象 260 橋 合計 384 橋) 	市内の道路橋りょうの耐震化については、対象 124 橋の平成 21(2009)年度の耐震化率は約 59%でしたが平成 29(2017)年度に全ての橋りょう (124 橋) の耐震化を完了しています。 このため、平成 28(2016)年 6 月策定の川崎市橋りょう耐震化計画で新たに対象とした耐震性能が不足するものなど 260 橋の耐震化を本計画の目標値として追加設定し、100%の実現をめざします。
広域防災拠点のアクセスルート数	アクセスルート数 3 ルート→6 ルート 	災害に強い交通環境の実現に向けて、臨港道路東扇島水江町線などを整備することにより、東扇島へのアクセスルートを平成 24(2012)年度の 3 ルートから 6 ルートに多重化することをめざします。

(5)政策目標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

評価指標	目標値	説明
バスの所要時間の満足度【再掲】	「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 17.2% (令和 5(2023)年度) よりも低下	路線バスによる駅へのアクセス向上に向けて、都市計画道路や駅前広場整備など路線バスの走行環境の改善を図ることにより、 バスの所要時間について不満に思っている市民が減ることをめざします。
高齢者の外出率【再掲】	「高齢者実態調査」(健康福祉局)における外出頻度が「ほぼ毎日」「週 3~4 日」の回答割合 80.3% (令和 4(2022)年度) →80%以上を維持 	高齢者等の外出のしやすさの向上に向けて、交通環境の整備や公共交通の利便性向上等を図ることにより、 高齢者の外出率について現在の 80%以上を維持することをめざします。
公共交通利用割合	公共交通分担率 約 39%→ 43%以上  ※公共交通分担率を調査している東京都市圏パーソントリップ調査が 10 年に一度の実施のため、5 年に一度実施されている全国パーソントリップ調査のデータも補足的に活用します。	公共交通利用割合の維持向上に向けて、鉄道やバスなどの公共交通の利便性向上を図ることにより、公共交通分担率を平成 20(2008)年度の約 39%から 40%以上にすることをめざします。

(6)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

評価指標	目標値	説明
公共交通利用割合【再掲】	公共交通分担率 約39%→ 43%以上  ※公共交通分担率を調査している東京都市圏パ ーセントリップ調査が10年に一度の実施のた め、5年に一度実施されている全国パーセン トリップ調査のデータも補足的に活用します。	公共交通利用割合の維持向上に 向けて、鉄道やバスなどの公共 交通の利便性向上を図ることよ り、公共交通分担率を平成 20(2008)年度の約39%から 40%以上にすることをめざしま す。
次世代自動車の普及率	次世代自動車普及率 約2.9%→普及率向上  ※次世代自動車：電気自動車、ガソリンハイブリッド自動車、プラグインハイ ブリッド自動車、ディーゼルハイブリッド自動車、ディーゼル代替天然ガス自動 車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車	次世代自動車の普及促進や環境 整備を図ることにより、川崎市 における次世代自動車の普及率 を平成22(2010)年度の約2.9% から向上を図ることをめざしま す。
運輸部門の二酸化炭素排出量	運輸部門の二酸化炭素排出量 約122.8万t/年→100万t/年 	二酸化炭素排出量の削減に向け て、道路交通の円滑化や公共交 通の利用促進、低炭素な車両の 普及促進等により、 本市におけ る運輸部門の二酸化炭素排出量 を100万t/年まで削減するこ とをめざします。

※目標値の設定に用いる調査データ（出典は●ページ参照）によって、調査年度が異なるため、指標ごとに「H24(2012)年度 計画策定時」の時点が異なります。

鉄道及び道路ネットワーク形成事業による目標水準の達成状況

鉄道及び道路ネットワーク形成事業については、重点施策に示す取組時期に基づき事業展開を図っても、事業完了が計画期間を超える場合も想定されますので、参考として、「A、B事業が完了したとき」の状況を示します。

今後更新します。

A、B事業に引き続きC事業の実現を図るとともに、その他施策・事業を展開することで、市民・交通事業者・行政等の連携・協力により全ての目標水準の達成をめざします。

〔A、B事業には、平成28(2016)年3月策定の道路整備プログラムに位置付けられている都市計画道路を含む。
・「***」は、具体的に想定値を示すことが難しいもの。〕

目標	目標水準（詳細は第11章参照）	目標値	計画策定時 （評価年度 ^a ）	現況値 （評価年度 ^b ）	A、B事業が 完了したとき （想定値）	C事業まで 完了したとき （想定値）	
①	●広域拠点間の所要時間の短縮	自動車利用による本市広域拠点間平均所要時間	25%以上短縮	約45分 （H17(2005)）	約54分 （H27(2015)）	約21%短縮 約36分	約21%短縮 約36分
	●新幹線駅まで45分圏内の拡大	公共交通利用による市域の新幹線駅45分圏内カバー率	90%以上	約62% （H24(2012)）	約60% （H27(2015)）	約82%	約88%
	●羽田空港までの所要時間の短縮	公共交通・自動車利用による本市拠点から羽田空港までの平均所要時間	20%以上短縮	約44分 （鉄道：H24（2012）、自動車：H17(2005)）	約45分 （鉄道：H29（2017）、自動車：H27(2015)）	約16%短縮 約38分	約16%短縮 約37分
	●臨海部の移動圏域の拡大	自動車利用による臨海部拠点60分圏内拡大率	30%以上拡大	約1,900 km ² （H17(2005)）	約2,000 km ² （H27(2015)）	約29%拡大 約2,400 km ²	約30%拡大 約2,400 km ²
②	●駅へのバスの所要時間の短縮	バス平均所要時間	10%以上短縮	約15分 （H20(2008)）	H30(2018) 調査予定	約6%短縮 約14分	約9%短縮 約13分
	●高齢者等の外出のしやすさの向上（外出車の向上）	高齢者外出率	外出率向上	約69% （H20(2008)）	H30(2018) 調査予定	***	***
	●交通事故件数の減少	人口あたりの交通事故件数の低さ	大都市1位	大都市1位 （H22(2010)）	大都市1位 （H27(2015)）	***	***
	●鉄道混雑率の改善	180%超区間 150%超区間	解消 減少	約8.5km ² （H19(2007)） 約30.6km ² （H19(2007)）	約4.3km ² （H27(2015)） 約19.6km ² （H27(2015)）	約7.5km ² 約14.7km ²	約7.5km ² 約13.8km ²
③	●踏切を横断する交通量の削減	歩行者・自転車・バイク踏切通行台数 自動車・バイク踏切通行台数	約8万人 約2万台	約20万人 （H21(2009)） 約13万台 （H21(2009)）	約18万人 （H27(2015)） 約12万台 （H27(2015)）	約8万人 約4万台	約8万人 約4万台
	●緊急輸送道路整備率の向上	緊急輸送道路整備率	100%	約81% （H21(2009)）	約84% （H28(2016)）	約90%	100%
	●道路橋りょうの耐震化	道路橋りょうの耐震化率	100%	約59% 【対象124橋】 （H21(2009)）	100% 【対象124橋】 （H29(2017)）	100% 【対象323橋】	100% 【対象323橋】
	●広域防災拠点のアクセシビリティの多量化	東羽島広域防災拠点へのアクセシビリティ数	6ルート	3ルート （H24(2012)）	3ルート （H29(2017)）	6ルート	6ルート
④	●交通利便性の高いまちづくりの推進	市民アンケート調査	70%以上	約62% （H27(2015)）	約64% （H28(2016)）	***	***
	●駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】	バス平均所要時間	10%以上短縮	約15分 （H20(2008)）	H30(2018) 調査予定	約6%短縮 約14分	約9%短縮 約13分
	●高齢者等の外出のしやすさの向上（外出車の向上）【再掲】	高齢者外出率	外出率向上	約69% （H20(2008)）	H30(2018) 調査予定	***	***
	●公共交通利用割合の底上げ【再掲】	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	40%以上	約39% （H20(2008)）	約39% （H27(2015)）	約39%	約39%
⑤	●公共交通利用割合の底上げ【再掲】	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	40%以上	約39% （H20(2008)）	約39% （H27(2015)）	約39%	約39%
	●次世代自動車の普及率の向上	次世代自動車普及率（川崎市内在保有台数シェア）	普及率向上	約2.9% （H22(2010)）	約9.6% （H27(2015)）	***	***
	●CO ₂ 排出量の削減	鉄道（旅客）/自動車CO ₂ 排出量	H17(2005)年度より削減	約110万t/年 （H17(2005)）	約110万t/年 （H27(2015)）	***	***

※目標水準の評価に用いる調査データ（出典は86ページ参照）によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値は当該年度の指標値は当該年度の推計値を示しています。

目標水準の達成状況の評価や将来想定に用いた調査データ等の出典一覧

表中の「***」は、目標水準の達成状況の評価や将来想定において、値を示していないもの。

目標	目標水準		A、B事業が	C事業まで
① ●広間	今後更新します。			
●新幹線駅まで45分圏域の拡大	・乗り換え案内サイトによる検索(H25(2013).1)、川崎市資料より推計	・乗り換え案内サイトによる検索(H29(2017).9)、川崎市資料、大都市交通センサス(H22(2010)、H27(2015))より推計	・川崎市資料より推計	
●羽田空港までの所要時間の短縮	【公共交通利用】 ・乗り換え案内サイトによる検索(H25(2013).1) 【自動車利用】 ・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	【公共交通利用】 ・乗り換え案内サイトによる検索(H29(2017).9) 【自動車利用】 ・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	【公共交通利用】 ・川崎市資料より推計 【自動車利用】 ・※2より推計	
●臨海部の移動圏域の拡大	・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	・※2より推計	
② ●駅へのバスの所要時間の短縮	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	・※2より推計	
●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出車の向上)	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	***	
●交通事故件数の減少	・H22(2010)年度版大都市比較統計年表から見た川崎市	・H27(2015)年度版大都市データランキング カワサキをカキセキ!	***	
●鉄道混雑率の改善	・※1及び大都市交通センサス(H17(2005))より推計	・※2及び大都市交通センサス(H27(2015))より推計	・※2及び大都市交通センサス(H27(2015))より推計	
●踏切を横断する交通量の削減	・踏切道調査(H22(2010).1)	・踏切道調査(H28(2016).1)	・踏切道調査(H28(2016).1)より除却等される踏切を踏まえて集計	
③ ●緊急輸送道路整備率の向上	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
●道路標識の設置	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
●広域防災拠点のアクセシブル性の多様化	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
④ ●交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	・総合計画に関する市民アンケート調査(H27(2015))	・総合計画に関する市民アンケート調査(H28(2016))	***	
●駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	・※2より推計	
●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出車の向上)【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	***	
●公共交通利用割合の維持向上【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	・※2より推計	・※2より推計	
⑤ ●公共交通利用割合の維持向上	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	・※2より推計	・※2より推計	
●次世代自動車の普及向上	・川崎市資料	・川崎市資料	***	
●CO ₂ 排出量の削減	【鉄道】 ・各鉄道事業者の環境報告書(H21(2009)年度・H20(2008)実績)、H20(2008)年度版鉄道統計年報(H20(2008)実績)より推計 【自動車】 ・※1及び「道路環境影響評価等」に用いる自動車排出係数の算定根拠(H22年度版)より推計	【鉄道】 ・各鉄道事業者の環境報告書(H27(2015)年度・H26(2014)実績)、H26(2014)年度版鉄道統計年報(H26(2014)実績)より推計 【自動車】 ・※2及び「道路環境影響評価等」に用いる自動車排出係数の算定根拠(H22年度版)より推計	***	

※1 国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、国勢調査(H17(2005))、道路交通センサス(自動車起終点調査及び一般交通量調査)(H17(2005))等

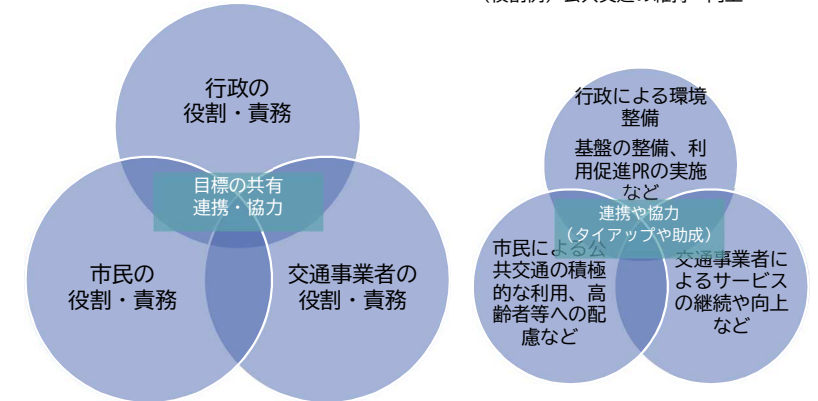
※2 国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、国勢調査(H22(2010)、H27(2015))、道路交通センサス(自動車起終点調査)(H22(2010))、全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))等

13 行政・交通事業者・市民の責務・役割

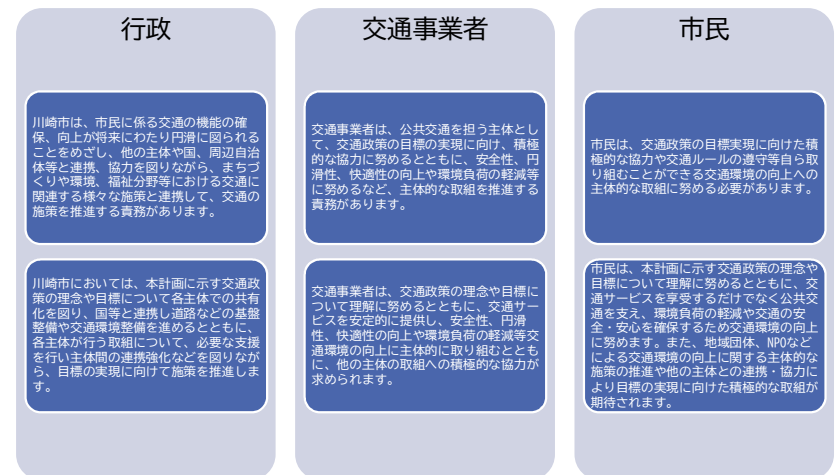
交通は行政や交通事業者、市民(交通サービス利用者)、という様々な主体により支えられています。

この総合都市交通計画を推進し、安全、円滑、快適な交通環境を実現していくためには、各主体がそれぞれの責任と役割分担のもと、目標を共有し、連携しながら力を合わせて取り組むことが必要です。

(役割例) 公共交通の維持・向上



※市民には、川崎市に暮らす人々をはじめ、市内に通勤、通学する人たち、市内の事業者や市内で市民活動を行う団体などを含みます。



1 4 計画の進行管理

計画に示す各種の施策・事業を着実に推進していくために、「計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）」のしくみであるPDCAサイクルによって進行管理を行います。

進行管理では、定期的に、交通政策の目標をもとに設定した目標水準の達成状況の評価などを踏まえて計画の見直しを行うほか、毎年度、施策・事業の進捗状況を把握していきます。

<計画の全体見直し>

- 今回の見直し（令和7(2025)年度）から概ね10年後（令和17年度）を目途に、計画の全体見直しを行います。
- 全体見直しでは、PDCAサイクルに基づき、目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を行ったうえで、さらに先を見据えた交通課題に対応するため、目標年次を更新し、新たな計画期間における本市の交通政策の目標や方向性を設定するとともに、それを実現するために展開する施策や事業等の見直しを行います。
- なお、次の全体見直しにおいて、その後の見直しサイクルなどについて判断していくこととします。

<施策・事業の進捗状況の把握>

- 本計画に示す施策・事業の進捗状況を毎年度把握するとともに、関連データの収集などにより動向を把握しています。今回の見直しを受けて、進捗管理や評価時期等の整理を行います。



図 PDCA サイクル

資料編

資料編については、今後更新します。

15 資料編1 交通施策・事業の一覧

鉄道及び道路ネットワーク形成事業

事業名称	区間	取組時期	関連する主な交通政策の方向性 (本編 34～41 ページ)															本編 46～84 ページ	役割 ^{※1}	
			目標①					目標②					目標③							
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3		4
京急大師線 連続立体 交差事業 ^{※2}	1期①: 小島新田駅～東門前 駅	A																	1～5	市 民 交 通 事 業 川 崎 市 等
	1期②: 東門前駅～川崎大師 駅・鶴木町駅すり付 け	B																		
JR南武線 連続立体 交差事業	尻手駅～武蔵小 杉駅	B																	1～4	
横浜市営地下鉄・あざみ野 3号線の延伸	～新百合ヶ丘	C																	1～4	
川崎 アプローチ線	川崎～川崎新町 ～浜川崎	C																	1、5	
東海道貨物支線 貨客併用化	品川・東京テレポ ート～浜川崎～ 桜木町	C																	1、5	
小田急小田原線 複々線化	登戸 ～向ヶ丘遊園	B																	1	
	向ヶ丘遊園 ～新百合ヶ丘	C																		
東武東上線 複々線化	溝の口～鷺沼	C																	1	
JR南武線 長編成化		B																	1	
臨港道路 東横島水江町線	東横島～水江町	A ^{※3}																	1、2、5	
羽田連絡道路	殿町～羽田	A																	1、5	
川崎縦貫道路	I期 (大師～国道15号)	B																	1、2、4、5	
	II期 (国道15号 ～東名高速道路)	B																		
国道357号	羽田～横島	B ^{※4}																	1、2、5	
その他 都市計画道路等	道路整備プログラム 等に基づき順次決定	同左																	1～5	

- ※1 役割については、事業主体として直接担うもののほか、促進に向けた様々な協力や支援など間接的に担う役割も含む。また川崎市等には、国や関係自治体等を含む。
- ※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、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。
- ※3 臨港道路東横島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了(平成35(2023)年度予定)を踏まえ、A事業としている。
- ※4 国道357号(羽田～横島)については、多摩川トンネル(羽田～浮島)が平成27(2015)年度に事業着手している。

取組時期について(計画策定:平成25(2013)年3月)

- A 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
B 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
C 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
※上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、取組時期の変更について適切な対応を図る。

重点施策について

- 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

交通政策の方向性について

- 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 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/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、安心な移動環境の確保/②～4 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進/②～5 地域(交通)分断の解消(交通の推進)/③～1 耐震性の向上/③～2 減災(復旧)対策の推進/③～3 多重性(リダンダンシー)の向上/④～1 地域特性に応じた交通課題への対応/④～2 駅周辺の特性に応じた結節機能の強化/⑤～1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進/⑤～2 環境負荷の低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

取組時期、重点施策、交通政策の方向性の区分については、次ページを参照

交通施策（その1）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ 関連する主な交通政策の方向性	本編 46～84 ページ 重点施策 カッコ書きは一部再掲等	役割 川崎市等 交通事業者 市民
重点施策1 都市の骨格を形成する交通機能の強化					
輸送需要の調整（JR南武線等）	・オフピーク通勤等の取組の推進	○	②-2	1	○ ○ ○
鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組	・神奈川県鉄道輸送力増強促進会議等を通じた鉄道事業者への要望等の実施		①-1、2、3、4、5 ②-1、2、3、4、5	1	○ ○
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化（JR川崎駅北口通路、京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進（京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等）	・JR川崎駅北口通路等の整備 ・京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進（京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等）	○	①-2、3、5 ②-1、2、 ④-2、⑤-4	1 (3) (4)	○ ○
緊急渋滞対策	・交差点改良等による渋滞の改善		②-2、⑤-3	1 4	○
鉄道及び道路ネットワーク形成事業については、89 ページ参照					
重点施策2 交通の安全・安心の強化					
安全な歩行環境の整備	・交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などの整備推進 ・路地の安全性向上に向けた取組の推進、地方踏切改良計画書の策定に向けた検討、計画策定		②-3、4	2	○ ○
自転車通行環境の整備	・自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進 ・自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進	○	②-3	2 3	○
自転車の活用の推進	・自転車活用推進計画の策定および計画に基づく取組の推進	◎	②-3	2	○ ○
放置自転車の削減	・放置自転車等の撤去 ・駐輪場への誘導・啓発活動の実施 ・駐輪場の整備（適正な配置と台数の確保） ・川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		②-3	2 3	○ ○ ○
交通安全活動の推進	・交通安全教育の実施 ・自転車マナーアップ指導員による自転車事故多発地域を中心とした巡回活動の実施、交通安全教育の実施 ・高齢運転者の事故防止を目的とした免許証自主返納等の啓発活動の実施 など	○	②-3	2	○ ○
駐車施策の推進	・駐車場設置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進		②-2、3、④-2、 ⑤-3	2 3 4	○ ○ ○
J R南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	・構上駅舎化などの推進（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅）		②-5、④-1、⑤-4	2 3	○ ○
駅周辺におけるバリアフリー化	・バリアフリー基本構想・推進構想に基づくバリアフリーのまちづくりの推進		①-2、②-4、④-2	2	○ ○

交通施策（その2）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ 関連する主な交通政策の方向性	本編 46～84 ページ 重点施策 カッコ書きは一部再掲等	役割 川崎市等 交通事業者 市民
鉄道駅構内の安全性、利便性の向上	・ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進（京急川崎駅、川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅、新百合ヶ丘駅など） ・ホームドアの設置等に対する補助	○	②-3、4	2	○ ○
ユニバーサルデザインタクシーの普及促進	・導入への補助、乗り場の整備推進		②-4	2	○ ○
ノンステップバスの導入促進	・導入への補助		②-4	2	○ ○
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	・バラムーメント推進ビジョンに基づく取組の推進 ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進 ・バスロケーションシステム導入への補助 ・バスロケーションシステムを活用したバス停表示器、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実	○	②-3、4、④-2	2 3	○ ○
道路橋りょうの耐震化	・川崎市橋梁耐震化計画に基づく道路橋梁の耐震化の推進		③-1	2	○
鉄道施設の耐震化	・駅舎等の耐震対策の促進		③-1	2	○ ○
道路の無電柱化	・川崎市無電柱化整備基本方針に基づく整備推進		②-3、③-1	2	○
緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保	・緊急交通路、緊急輸送道路の整備推進 ・緊急交通路、緊急輸送道路の周知・耐震改修促進計画に基づく取組の推進（指定路線の沿道建築物に対する耐震改修等費用への助成）		③-2、3	2	○ ○
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 ・帰宅困難者啓発資料の作成（一時滞在施設マップ等） ・帰宅困難者用備蓄物の整備 ・災害時帰宅支援ステーションの確保 ・帰宅困難者対策訓練の実施 ・災害時の応急輸送対策		③-2、3	2	○ ○ ○
重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化					
バス事業者との連携の推進	・バス事業者連絡会議等を通じたバス事業者との連携による路線バスサービスの充実に向けた取組の推進		①-2、 ②-1、2、3、4、 ④-1、⑤-4	3	○ ○
路線バス社会実装支援制度の活用促進	・路線バス社会実装支援制度の活用等による路線のサービスの充実		①-2、②-1、 ④-1、⑤-4	3	○ ○ ○
バス路線の役割に応じた機能強化の検討	・路線バスの機能強化に関する検討 ・地域の需要等に応じた車両の活用に関する検討	◎	①-2、②-1、 ④-1、⑤-4	3	○ ○

交通施策（その3）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
路線バスの走行環境の改善	・都市計画道路等の整備によるバスベイスの設置や交差点改良 ・PTPS（公共車優先システム）導入路線の拡大に向けた取組の検討 ・バス優先レーン上の駐停車対策の推進	○	①～2、②～1、2、 ④～1、⑤～4	3 4	○	○	
コミュニティ交通等の導入検討・支援	・地域交通の手引きに基づく、地域住民の取組への支援 ・地域住民の取組を多様な主体との連携により効果的に支援する方策の検討や実証 ・地域特性等に応じた地域の足を確保する様々な手法の検討	○	②～1、④～1	3	○	○	○
身近な地域の公共交通における新技術の導入促進	・タクシー事業者等と連携した取組におけるICT（情報通信技術）の効果的な活用に向けた検討 ・新技術を活用した先進的・先導的な取組に関する動向把握	◎	②～1、④～1	3	○	○	
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・JR川崎駅北口道路等の整備 ・JR川崎駅周辺の利便性・回遊性等の向上に向けた取組の推進 ・京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進（京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等）	○	①～2、3、5 ②～1、2 ④～2、⑤～4	1 3 (4)	○	○	
武蔵小杉駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・小杉駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進	○	①～2、②～1、2、 ④～2、⑤～4	3 (4)	○	○	
新百合ヶ丘駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・新百合ヶ丘駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の検討・推進	◎	①～2、②～1、2、 ④～2、⑤～4	3 (4)	○	○	
鷺沼駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・鷺沼駅交通広場の整備、周辺道路の改良	◎	①～2、②～1、2、 ④～2、⑤～4	3 (4)	○	○	
登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・登戸駅南口及び向ヶ丘遊園駅北口の駅前広場の整備、周辺道路の改良		①～2、②～1、2、 ④～2、⑤～4	3 (4)	○	○	
身近な駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・柿生駅南口駅前広場の整備、周辺道路の改良、駅北地区の回遊性強化に向けた取組の検討・推進 など	○	②～1、2、 ④～2、⑤～4	3 (4)	○	○	
自転車通行環境の整備（再掲）	・自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進 ・自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進	○	②～3	2 3	○		
放置自転車の削減（再掲）	・放置自転車等の撤去 ・駐輪場への誘導・啓発活動の実施 ・駐輪場の整備（適正な配置と台数の確保） ・川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		②～3	2 3	○	○	○

交通施策（その4）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
ターミナル駅などにおける案内情報の充実（再掲）	・バラムーヴメント推進ビジョンに基づく取組の推進 ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進 ・バスロケーションシステム導入への助成 ・バスロケーションシステムを活用したバス停表示器、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実	○	②～3、4、④～2	2 3	○	○	
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（再掲）	・橋上駅舎化などの推進（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅）		②～5、④～1、⑤～4	2 3	○	○	
公共交通利用の促進	・公共交通に関する情報提供の充実、サービスの周知、PR等の推進 ・公共交通に関する学習会等の開催	○	②～2、⑤～4	3	○	○	○
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	・南武線沿線まちづくり方針に基づく取組の推進		②～5、④～1	3	○	○	
駐車施策の推進（再掲）	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進		②～2、3、④～2、 ⑤～3	2 3 4	○	○	○
重点施策4 環境に配慮した交通の低炭素化							
路線バスの走行環境の改善（再掲）	・都市計画道路等の整備によるバスベイスの設置や交差点改良 ・公共車優先システム（PTPS）導入路線の拡大に向けた検討 など	○	①～2、②～1、2、 ④～1、⑤～4	3 4	○	○	
駅周辺における交通結節機能の改善・強化（再掲）	（川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺、鷺沼駅周辺、登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺、柿生駅周辺などにおける交通結節機能の改善・強化の集約再掲）	○	①～2、3、5、 ②～1、2、④～2、 ⑤～4	(1) (3) 4	○	○	
緊急渋滞対策（再掲）	・交差点改良等による渋滞の改善		①～2、②～2、⑤～3	1 4	○		
駐車施策の推進（再掲）	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進		②～2、3、④～2、 ⑤～3	2 3 4	○	○	○
エコドライブの普及促進	・環境配慮型ライフスタイルの普及促進によるエコドライブの推進		⑤～2	4 5	○		○
エコ運搬の普及促進	・運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進		⑤～2	4 5	○		○

交通施策（その5）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
マイカー通勤の抑制	・環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進		④-1、⑤-3	4 5	○	○	○
低公害車等の普及促進	・低公害車・低燃費車の普及促進、導入への補助		⑤-1、2	4	○	○	○
環境ロードプライシングの実施	・首都高速道路湾岸線への誘導の推進		④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
産業道路のクリーンライン化の実施	・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	◎	④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
次世代自動車の普及促進	・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 ・バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組の推進		⑤-1	4	○	○	○
カーシェアリングの普及促進	・企業等によるカーシェアリング導入に向けた取組の促進		⑤-2	4	○		○
重点施策5 臨海部の交通機能の強化							
東扇島における道路交通対策の推進	・コンテナ・ラウンドユースやシャシの共同利用等の促進によるコンテナ取扱貨物量増加に伴う交通対策の推進 ・東扇島における道路交通の円滑化に向けた検討及び取組の促進	◎	①-5、④-1、 ⑤-2、3	5	○		
路線バスネットワークの充実	・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運行の促進 など	○	①-3、5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	○
端末交通の検討・実施	・様々な手段を活用した端末交通の検討・実施（最寄駅通駅→バス、自転車→バスなど）		①-5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	
J R南武支線の利便性向上	・J R南武支線（浜川崎線）の輸送力増強等		①-5、④-1、⑤-4	5	○	○	○
臨海部の交通結節機能の整備・強化	・産業道路駅、川崎大師駅 など		①-2、5、②-1、2、 ④-2、⑤-4	5	○	○	
先進的・先導的な技術の導入促進	・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促進	◎	①-5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	
エコドライブの普及促進（再掲）	・業務用車両等でのエコドライブの推進		⑤-2	4 5	○		○
エコ運搬の普及促進（再掲）	・運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進		⑤-2	4 5	○		○

交通施策（その6）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
マイカー通勤の抑制（再掲）	・環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進		④-1、⑤-3	4 5	○	○	○
環境ロードプライシングの実施（再掲）	・首都高速道路湾岸線への誘導の推進		④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
産業道路のクリーンライン化の実施（再掲）	・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	◎	④-1、⑤-2、3	4 5	○	○	○
臨海部幹線道路の整備			①-5、④-1	5	○		
その他の施策							
高齢者の外出支援	・川崎市高齢者特別乗車証明書及び高齢者フリーパスによる市内路線バス乗車の助成 ・在宅高齢者を対象とした車いす用リフト付きのワンボックスカー（おでかけ Go!）による送迎		②-4	—	○	○	
福祉有償運送の推進	・高齢者・障害者等を対象としたN P O 等による有償送迎サービス		②-4	—	○	○	○
障害者の外出支援	・川崎市ふれあいフリーパスによる市内路線バス乗車や福祉タクシー利用券による乗車の助成 ・車いす用リフト付きのワンボックスカー（福祉キャブ）による送迎		②-4	—	○	○	
難病患者等の外出支援	・車いす用リフト付きのワンボックスカー（らくだ）による送迎		②-4	—	○	○	
市公用車への次世代自動車導入の推進	・市環境配慮契約推進方針や市グリーン購入推進方針に基づく、市公用車における電気自動車や低燃費自動車等の導入に向けた取組の推進		⑤-1	—	○		
事業活動に伴う温室効果ガスの排出削減の推進	・市地球温暖化対策推進条例に基づく事業活動・地球温暖化対策計画書報告書制度を通じた自動車からの温室効果ガス排出量の削減に向けた取組の推進		⑤-1、2	—	○	○	○
ディーゼル車対策の実施	・ディーゼル車運行規制に基づく検査・指導の実施 ・他関係自治体と連携した取組の実施		⑤-1、2	—	○	○	○
廃棄物の鉄道輸送の推進	・環境に優しい鉄道を有した北部から南部への廃棄物輸送の取組の推進		⑤-4	—	○		
総合都市交通計画の周知等	・市民にわかりやすいパンフレットの作成やホームページによる周知など、取組に関する周知の推進と関係者との情報の共有化		全方向性	—	○	○	○

16 資料編2 用語解説

用語	解説
あ行	
アクセス	ある所への移動のこと、又はある所への移動のしやすさのこと。
インフォメーション機能	来街者などに案内情報を伝達するシステムのこと。例えば、バスの運行情報、乗り場案内など。
エコ運搬	市内の荷主や荷受人が主体となって、製品や貨物の出荷、原材料の購入、廃棄物の運搬などの際、運送事業者や取引先事業者に対して、環境に配慮した運搬（エコ運搬）の実施を書面等で要請する制度のこと。
エコステ	J R 東日本が推進している省エネルギー・再生可能エネルギーなど様々な環境保全技術（エコメニュー）を駅に導入する取組のこと。 J R 東日本と川崎市は、平成 27(2015)年 1 月に締結した包括連携協定に基づき、水素エネルギーの利活用を推進しており、その一環として「エコステ」を推進している。
エコドライブ	自動車の運転手が運転方法等を改善し、環境に優しく無駄のない運転をすること。ふんわりアクセル・加速もゆっくりなどをする事で、燃費がよくなり、大気汚染物質・二酸化炭素などが削減される。
大型車混入率	全体の自動車交通量に対する大型車（バス、普通貨物車（ナンバープレートが1・8・9・0の車両））交通量の占める割合のこと。
オフピーク通勤	朝のラッシュ時などの混雑時間帯（ピーク時間帯）を避けて通勤すること。
か行	
（東海道貨物支線）貨客併用化	既存の貨物線を活用して、旅客の輸送を行う鉄道計画のこと。
カーシェアリング	個別に自動車を保有するのではなく、複数の人で共同利用すること。自動車の効率的かつ適切な利用が図られ、環境負荷の軽減に寄与する。
環境ロードプライシング	首都高横浜羽田空港線（以下横羽線）沿線の住宅地域の沿道環境を改善することを目的に、首都高湾岸線・川崎線を利用する大型車の料金を割り引くことで、横羽線と料金に差を設け、横羽線から湾岸線への転換を図る施策のこと。
帰宅困難者	勤務先や学校、外出先などにおいて災害に遭遇し、帰宅が困難になった人のこと。
緊急交通路、緊急輸送道路	震災時における救出救助活動、救命救急活動、消火活動及び救援物資の輸送等を効率的かつ円滑に実施するために確保された道路のこと。 緊急交通路は、県公安委員会が、災害応急対策の円滑な実施のために交通規制を行う道路で、緊急輸送道路は、神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会が被災者の避難や物資を輸送するために指定した道路のこと。

用語	解説
キングスカイフロント	川崎市殿町地区の愛称。当地区ではライフサイエンス・環境分野における世界最高水準の研究開発から新産業を創出する「国際戦略拠点」の形成が進んでいる。
（産業道路）クリーンライン化	産業道路沿道の大気環境の改善に向けた企業等との連携により実施する取組のことで、産業道路における低公害車の優先使用やエコドライブの徹底、産業道路を迂回できるルートの選択、公共交通の積極的な利用などの自動車環境対策のこと。
（交通）結節機能	鉄道とバスなど交通手段相互の乗換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
公共車両優先システム（PTPS）	バスなどの公共交通車両の信号での停車を減らすため、対象車両を検知し信号を調整（青信号時間の延長や、赤信号時間の短縮など）することにより、優先的な走行を支援するシステムのこと。
交通政策審議会	交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の審議会のこと。 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する審議が行われ、平成 28(2016)年 4 月に答申された。
国家戦略特区	「産業の国際競争力を強化するとともに、国際的な経済活動の拠点の形成を促進する区域」として国が指定するものであり、神奈川県全域を含む東京圏が、平成 26(2014)年 5 月に指定を受けている。
コミュニティ交通	在来路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域などを対象に、地域の住民などが中心となって導入する基本的に誰もが利用できる交通手段のこと。
（道路）混雑度	道路の混み具合を示す指標のこと。交通量を道路設計上の基準交通量で除した値で、値が大きくなるほど混雑が激しく、1.25～1.75 でピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態であると表されている。
（鉄道）混雑率	鉄道の車内の混み具合を示す指標のこと。輸送人員を輸送力で除した値で、150%は、肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読めるような状態と表されている。
コンテナ	一定の規格・寸法が定められた輸送容器のこと。このうち海上コンテナはコンテナ船による海上輸送に使用される。
コンテナ・ラウンドユース	輸入貨物にかかる輸送と輸出貨物にかかる陸送をマッチングさせることにより、物流の効率化、環境負荷の低減およびコンテナの有効活用を行うこと。
コンパクトなまちづくり	本市においては、駅の周辺に公共公益施設や商業施設、住宅等を集積して土地利用の高度化を図ることで、効率的かつ環境負荷の少ない都市構造を形成していくことをいう。
さ行	
次世代エネルギー	水素、太陽光、風力、バイオマスなどのエネルギーのこと。交通分野では、水素エネルギーを利用した燃料電池自動車などの導入が進んでいる。

用語	解説
次世代自動車	川崎市総合都市交通計画では、電気自動車、ガソリンハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、ディーゼルハイブリッド自動車、（ディーゼル代替）天然ガス自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車を指す。
シャーシ	自動車の台車のこと。港湾ではコンテナを乗せて移動できる台車のことをいう。
充電インフラ	電気自動車（ＥＶ）やプラグインハイブリッド自動車（ＰＨＶ）を充電する施設のこと。
水素ステーション	燃料電池自動車（ＦＣＶ）に水素を充填供給する施設のこと。
（既存）ストック	既に整備されている鉄道や道路といった交通基盤のこと。現在整備、計画中の鉄道や道路等が完成したのちに活用することも既存ストックの活用としている。
成長戦略拠点	平成 27(2015)年 5 月 18 日に開催された、国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「第 2 回 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として、羽田空港跡地地区（第一ゾーン及び第二ゾーン）と殿町地区の連携を強化し、2020 年に向けて成長戦略拠点の形成を図ると位置付けられている。
全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）	自動車などの使われ方や道路の交通量などを調べるために、国や地方自治体などが連携して、全国を対象に概ね 5 年に 1 度行う調査のこと。
スマート EV バス	環境負荷の低減を目的とする電気バスに、スマート機能を搭載したバスのこと。スマート機能としては以下のものを搭載（運行実態把握のための利用者乗降・属性把握システム、利便性・防災性の向上を目指したデジタルサイネージ、非常用コンセント）

た行

大都市交通センサス	公共交通の使われ方や鉄道の交通量などを調べるために、国・地方自治体・交通事業者などが連携して、三大都市圏で概ね 5 年に 1 度行う調査のこと。
代表交通手段	1 回の移動で複数の交通手段を使用した場合において、その中の主な交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は利用した交通手段で決まり、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
ターミナル駅	複数の鉄道路線が乗り入れ、バスやタクシー、自転車など様々な交通が集中する利便性が優れている駅のこと。
端末交通	幹線交通に対して支線の役割をもつ交通のこと。たとえば、幹線が鉄道の場合は、バスや自転車等が駅端末交通となり、バスの場合は、自転車や徒歩等がバス端末交通となる。
通過交通	川崎市内を起点終点としないで通り過ぎる交通のこと。
道路整備プログラム	客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定することで整備箇所の重点化を図るとともに、整備路線やその決定方法、整備効果などを公表することにより、計画や目標を市民と行政が共有し、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進するための計画のこと。

用語	解説
	※第 2 次川崎市道路整備プログラム（平成 28(2016)年 3 月策定） 第 1 次計画の策定以降、東日本大震災の発生や、全国的な少子・高齢化の進展、さらには国際競争力の強化に向けた成長戦略など社会経済環境に大きな変化が生じており、これまでの取組結果を客観的に検証するとともに、社会経済環境の変化に的確に対応するために見直しを行ったもの。
都市構造	都市の特徴や骨格を空間的かつ概念的に表した全体像のこと。
トリップ	人がある場所（出発地）からある場所（到着地）へ移動することを目的単位でカウントする交通量の単位のこと。出発地から到着地（目的地）まで、距離、交通手段、所要時間などに関係なく、その移動の目的が達成されるまでは、1 トリップとなる。
トリップエンド	その地域でどれ位の交通量が発生集中しているかを示すのに使用する交通量の単位のこと。1 つのトリップの起点（出発地）と終点（到着地）それぞれをカウントするため、1 つのトリップは 2 つのトリップエンドを持つことになる。

な行

内外・外内交通	川崎市内を起点として、市外へ出ていく移動のことを内外交通、逆に、市外から入ってきて、川崎市内が終点の移動のことを外内交通という。
内々交通	川崎市内を起終点とする移動のこと。
燃料電池	「水素」と空気中の「酸素」を反応させて電気を起こす発電システムのこと。自動車の動力源としての利用などの技術開発・実用化が進められている。
ノンステップバス	入口から出口まで床面に段差のない低床式の路線バスのこと。車いすの乗車も可能である。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズに行える。

は行

バスベイ	バス乗降で停車している間、後続車が渋滞しないように、バス停付近の道路に設けてある切り欠きの専用停車スペースのこと。
バスロケーションシステム	GPS（衛星測位システム）等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに、到着時間などを情報提供するシステムのこと。
発生集中交通量	ある地域を起点とする交通量（発生交通量）及びある地域を終点とする交通量（集中交通量）の総量のこと。
幅広車両（Ｅ233 系通勤形車両）	以前、ＪＲ南武線などで使用されていた 205 系車両と比較し、全幅が 15 c m 拡大し、定員が約 1 割増加となり、輸送力増強・混雑緩和が図られるＪＲ東日本の通勤形車両のこと。
（国土交通省東京都市圏）パーソントリップ調査	東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県と茨城県南部地域にお住まいの人の内、約 140 万世帯(平成 20(2008)年調査時)を対象に、どのような人が、いつ、どのような目的・交通手段で、どこからどこへ移動したかなど 1 日の人の動きを対象とした

用語	解説
	調査のこと。次回の東京都市圏パーソントリップ調査は平成30（2018）年に実施予定。
P D C A サイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Check(確認)、Action(行動)の4つの過程を示し、この4つの過程を循環させていくことで改善を図っていく仕組みのこと。
福祉キャブ	車いすやストレッチャーのまま乗降できるリフト（昇降装置）付き自動車のこと。
福祉タクシー	道路運送法第4条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送のこと。
福祉有償運送	タクシー等の公共交通では、要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、社会福祉法人等が、実費の範囲内かつ営利とは認められない範囲の対価で、会員に対して行う、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用したドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。
複々線化	鉄道において、上下線ともに2線ずつの計4線の線路を敷設すること。
分布交通量	ある地域からある地域に向かう交通量のこと。
ボトルネック踏切	自動車又は歩行者の交通量が多く、遮断時間も長いことで、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切のこと。

や行

ユニバーサルデザイン	年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者の立場や考え方に立って、快適な環境とするようデザインすること。
ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）	高齢者や子育て世代、車いす利用者をはじめとした、誰もが利用できるタクシーのこと。川崎市内を運行するユニバーサルデザインタクシーは、一般のタクシーと同料金で利用できる。

ら行

リダンダンシー（多重性）	ある地域間を移動するための交通手段や経路等を複数確保して多重化すること。災害や事故等により、ある交通手段・経路が利用できなくなっても、他の交通手段・経路により、地域間のアクセスが確保される。
リニア中央新幹線	JR 東海が計画している東京と名古屋、大阪間を超伝導リニア方式で結ぶ高速鉄道のこと。東京―名古屋間は2027年、東京―大阪間は2045年に開業予定であり、それぞれの区間を40分、67分で結ぶ予定。
臨海部	川崎区の概ね産業道路より海側の地域で、長年にわたり国際経済を牽引してきた日本を代表する工業地帯。臨海部では、首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながりなどの優れたポテンシャルを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野など先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまで培った環境技術を活かした国際貢献などが進められている。

用語	解説
連続立体交差事業（連続立体交差化）	都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業のこと。

川崎市総合都市交通計画

発 行：令和●(〇〇)年■月

編 集：川崎市 まちづくり局 交通政策室

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

TEL：044-200-2348（直通）