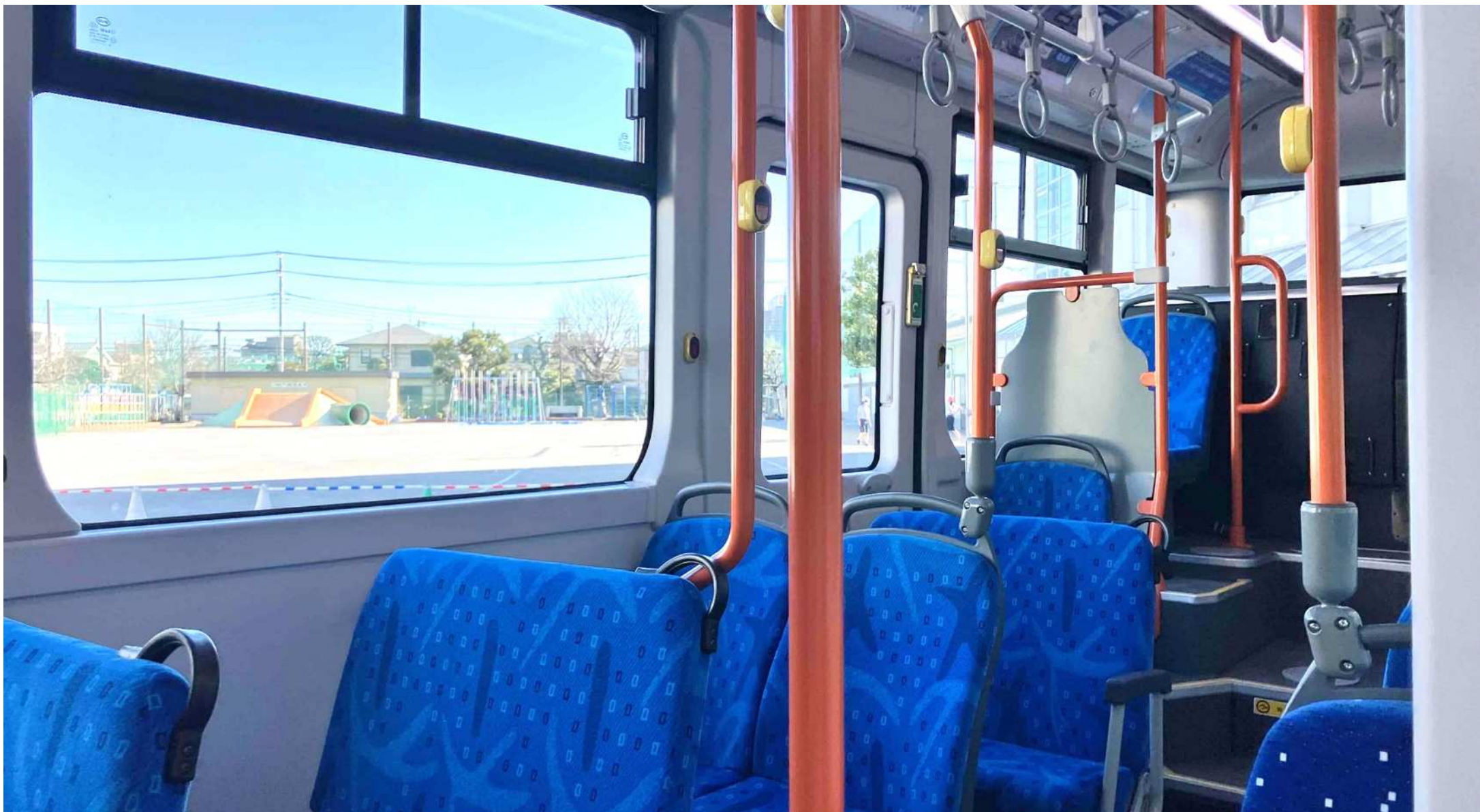




#バス #自動運転

関連資料

※関連資料については、国の制度改正や支援措置の新設、市の関連計画の改定などに合わせて、随時見直しを図ります。

首都圏における現状

(1) ライフスタイル・働き方の変化

- ・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。新型コロナウイルス感染症拡大前に比べ高い水準で推移しています。

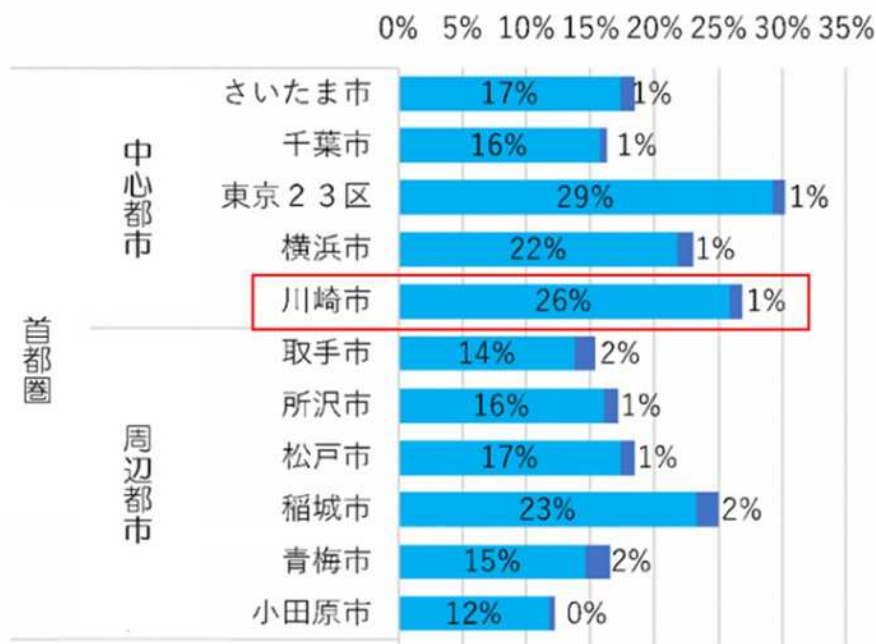


図 都市別の就業者の在宅勤務実施割合
(出典)全国都市交通特性調査
(国土交通省都市局、令和3(2021)年)から作成

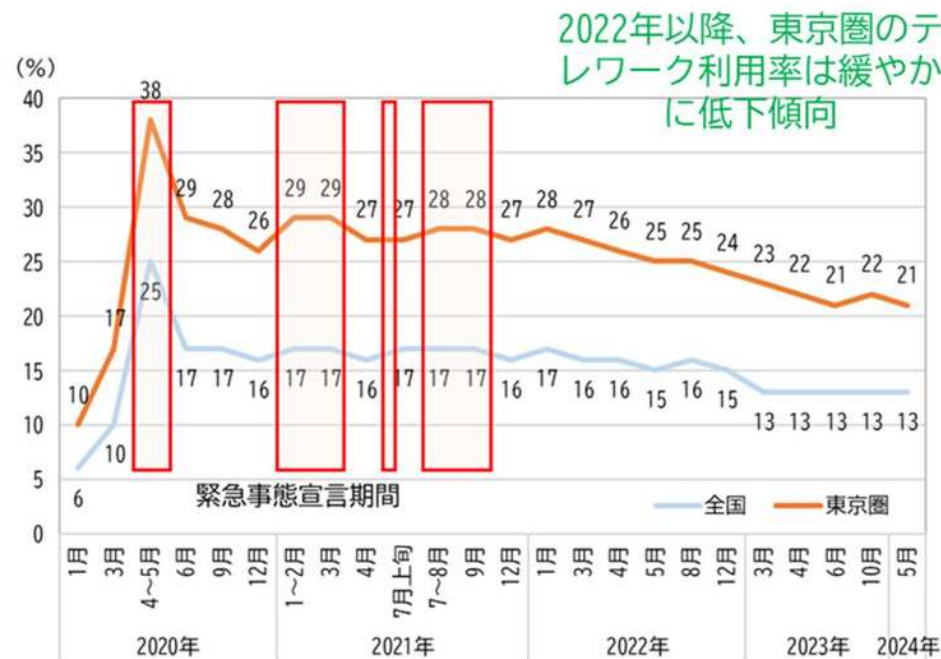


図 全国および東京圏のテレワーク利用率の推移
(出典)第1回デジタル経済・社会に関する就業者実態調査(速報)
(大久保敏弘・NIRA総合研究開発機構、令和6(2024)年7月)から作成

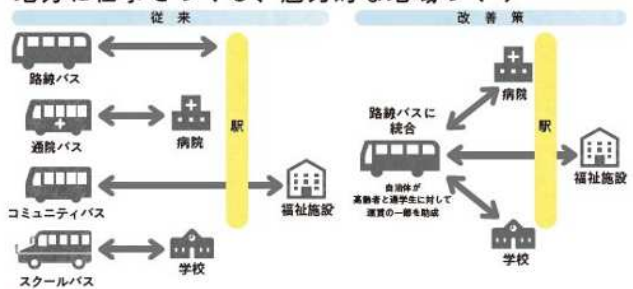
(2) 地域公共交通に関する動き

- 令和5(2023)年に地域交通法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)が改正され、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)を進めるための支援策が拡充されました。

地域公共交通の「リ・デザイン」に向けて様々な 連携・協働の取組が進められています

「交通」×「教育」「医療」

地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり



- 路線バス、コミュニティバス、通院バス、スクールバスの運行ルート、運行時間が重複する非効率な状況であり、公的負担の増加が課題。
- 上記バスを路線バスに統合(選集化)し、運賃体系を見直すことで、効率的な運行、利便性の向上を図るとともに、公的負担抑制を実現。

「交通」×「買い物」

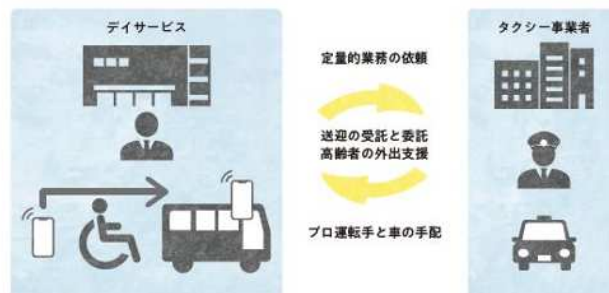
地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり



- 交通空白地の解消、買い物を中心とした外出促進を図るため、オンデマンド交通の利用者に対し、小売事業者が買い物に使用可能なクーポン配布等のサービスを提供。
- 小売事業者発行の地域ポイントカードの登録をデマンド乗車時に必須とし、カードの普及と来店を促進。
- 買い物額の一定割合が町に還元される仕組みを構築し、地域内の移動・買い物がデマンド運行を支える収益モデルを構築。

「交通」×「介護」

地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり



- 複数のデイサービス事業所の利用者送迎業務を集約、タクシー事業者へ委託することで、デイサービス事業所の送迎負担を軽減。
- タクシー事業者側も、運行のオフピークである昼や夕方等の時間帯における定量的な業務を確保出来ることから、配車ニーズに応じた業務受託を実現。

「交通」×「農業」「医療」

地方に仕事をつくる、魅力的な地域づくり



- バスターミナルに賑わいや人流を創出し、結節点としての機能を強化するためバス事業者が、団地内で運営する店舗を活用し、バスターミナルとして整備・運営。
- バスターミナルでは、地元企業による地場農産物販売(バス車両に運搬輸送)や、クリニックによる簡易健康相談サービスの提供等を実施。

図 地域公共交通の「リ・デザイン」に向けた、様々な分野との連携・協働
(出典)リーフレット 地域公共交通の「リ・デザイン」(令和6(2024)年5月)

(3)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、目指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。

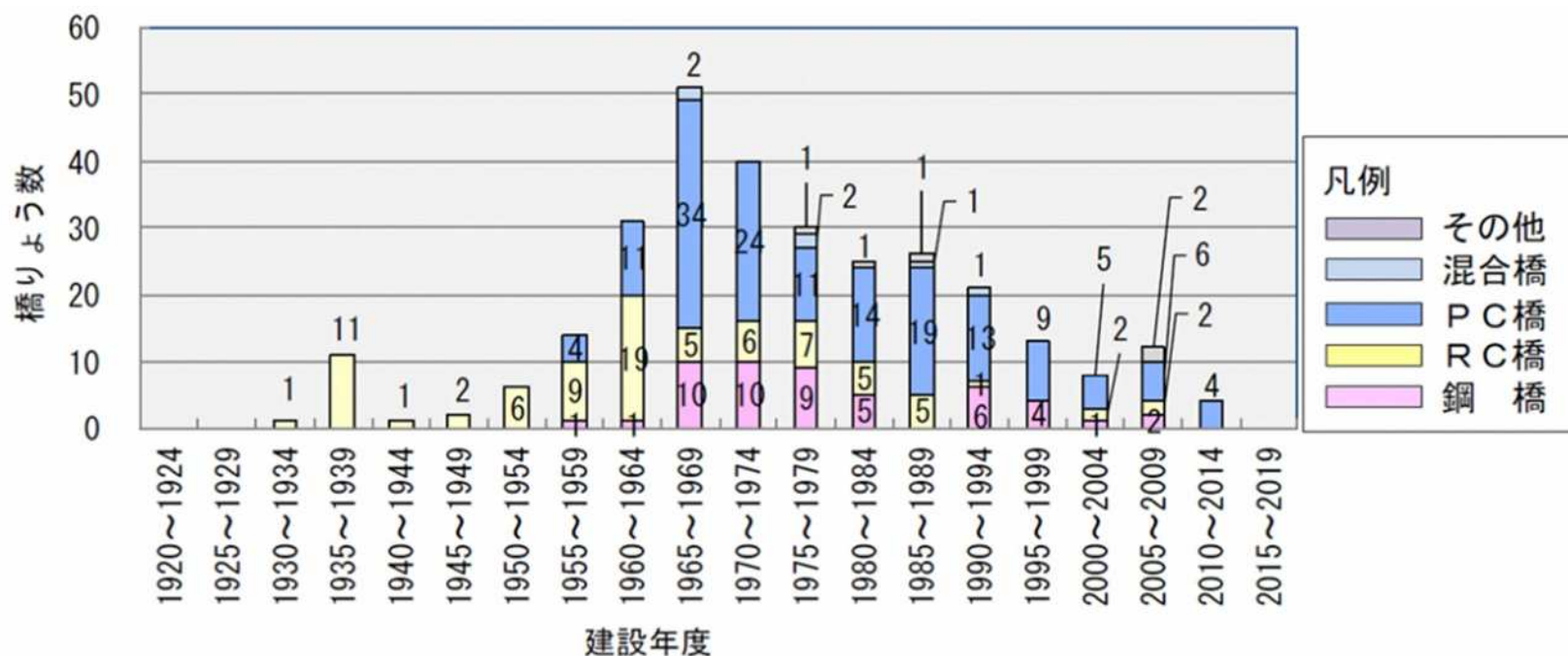


※「最幸」とは、川崎を幸せあふれる最も幸福なまちにしていきたいという思いを込めて使用しています。

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(令和4(2022)年3月)

(4)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必要があります。



※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(令和3(2021)年3月)

首都圏の交通に係る現状

(1) 交通政策関連の国等の動向

・平成28(2016)年4月、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(交通政策審議会答申第198号)が答申されました。この答申では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、それを実現する上で意義のあるプロジェクトが示され、本市に係る路線についても位置づけられました。



図 交通政策審議会答申第198号に位置づけられた川崎市関連の鉄道プロジェクト
(出典)川崎市資料

首都圏の交通に係る現状

(2)物流の動向

- 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。



写真①：路上駐停車現況（皐橋水江町線）



写真②：路上駐停車現況（殿町夜光線）



図 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、令和6(2024)年2月)

図 川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車の状況
(出典)川崎臨海部における幹線道路の路上駐停車への具体的な対応について(川崎市総務委員会(令和3(2021)年10月6日)資料)

(3)物流の動向

- ・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。



空中配送ロボット (CG)



実証実験イメージ (CG)



受取場所イメージ (CG)

図 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
(令和6(2024)年10月)

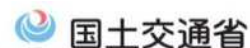


図 本市臨海部におけるドローン導入事例
(出典)ENEOS株式会社と株式会社センシンロボティクスへのプレスリリース
(令和5(2023)年3月)

(4) 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(自治体が制定する条例の参考となるもの)を改正し、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。

標準駐車場条例の改正の概要(R7.3)



○ 共同住宅への配送需要の増加等の近年の社会情勢の変化等を踏まえて、標準駐車場条例を改正し、地方公共団体の条例の見直しを促すことにより、社会の変化に対応した駐車場施策を推進。 ※ 前回改正R2.9

○ 量的課題への対応

物流2024年問題、駐車場整備施策と交通政策との整合、既存駐車施設の稼働率低下、車種毎の需給の偏り、地方公共団体による既存駐車施設の把握(監督)

- 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年問題への対応として、一定規模(50戸等)以上の共同住宅に対して戸数に応じて(100戸あたり1台等)荷さばき駐車施設を設置
- 公共交通利用促進措置による緩和
交通施策と連携した場合の附置義務の緩和により、駐車場供給の適切化
- 駐車施設の振替規定の追加
車両規格の多様化への対応や自動二輪車等の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、敷地内の需要が十分賄える場合緩和
- 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

○ 質的課題への対応

車両の変化、ユニバーサルデザイン・バリアフリー、駐車場の集約による歩行者の利便性・安全性確保やまちなみの連続性確保

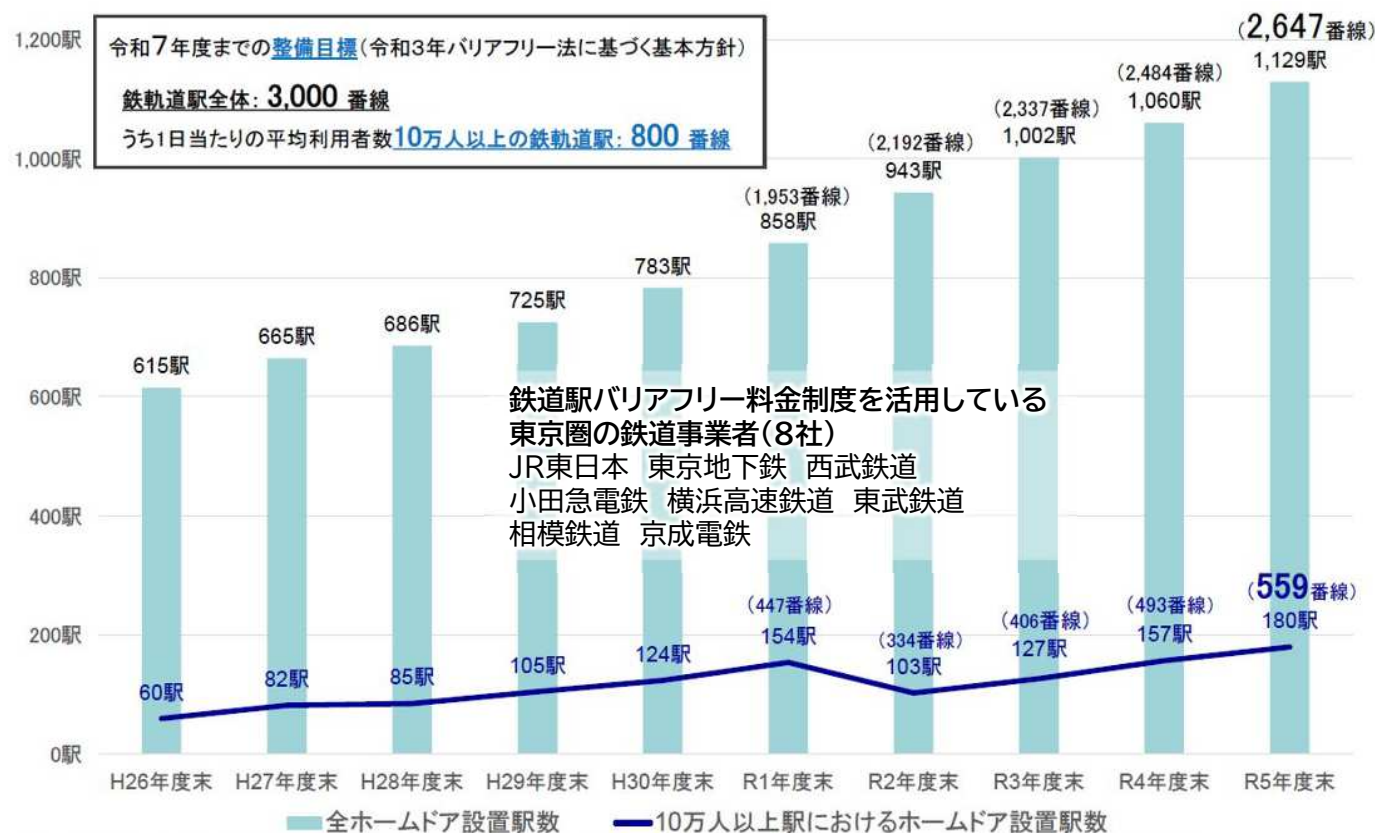
- 荷さばき駐車施設の車高への対応
原則3.2mとする
- 車椅子使用者駐車施設の数・車高への対応
規模に応じた基準※(1以上→200戸までは2%等)にみなおすとともに、車高を2.3mとする
※ バリアフリー法に基づく政省令の改正と連動
- 集約駐車場への隔地の推進
附置義務駐車施設の集約を可能にする規定を導入することにより、歩行者の安全性向上やまちの賑わいに影響の大きい建物1階部分の活用を推進
- 駐車施設の振替規定の追加 ※左と共通
車両の大型化(ハイルーフ)等に伴う駐車需要への対応

図 標準駐車場条例の改正の概要
(出典)「標準駐車場条例」を改正～社会の変化に対応した駐車施設の附置義務制度の見直しを推進～(国土交通省プレスリリース
令和7(2025)年3月28日)

首都圏の交通に係る現状

(5) 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7(2025)年3月時点)。



※1 新型コロナウイルスの影響により、鉄道利用者数が減少したことから、令和2年度における「10万人以上駅におけるホームドア設置駅数(番線数)」が減少。

※2 ホームドア設置番線数については令和元年度より集計。

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

首都圏の交通に係る現状

(6)ICTの進展による様々な身近な乗り物の普及

(様々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16歳以上が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

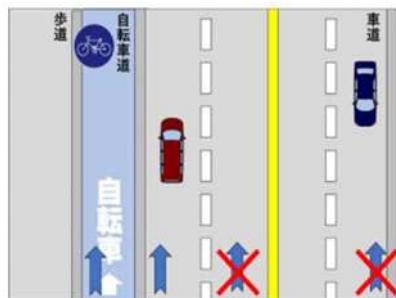
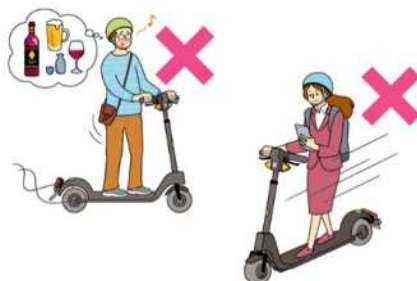


図 電動キックボード等の交通ルール (出典)警視庁資料



首都圏の交通に係る現状

コラム MaaSの進展

- ・MaaSとは「Mobility As A Service」の略で、ICTの活用により、あらゆる交通手段を切れ目なく繋ぎ、「一つのサービス」のように便利に使えるようにすることを意味する言葉です。
- ・例えば、小田急グループ「EMot」やJR東日本「JR東日本アプリ」には、鉄道・バスだけでなく、タクシー・シェアサイクル等の交通手段も組み合わせ、最適な経路を検索し、予約・決済まで可能な仕組みがあります。
- ・今後、自動運転などの新たな移動手段や目的地での交通以外のサービスなどとの連携が進み、移動だけでなく生活全般を便利にする仕組みに発展していくことが期待されています。



MaaSの概念図
(出典)国土交通省公式サイト
「日本版MaaSの推進」ページ



周遊チケットや特急券の購入機能
(小田急グループEMotアプリ)



鉄道・バス・シェアサイクルなどを組み合わせた経路検索
(JR東日本アプリ)

首都圏の交通に係る現状

コラム 自動運転技術の普及

・近年、自動車の自動運転を巡る技術・産業は急速に進展し続けており、今後ますます普及が想定されているところです。自動車の自動運転の普及により、長期的には、以下のようなことが期待されています。

項目	概要
可処分時間の増加	自動車での移動中、運転から解放され、自由な時間になる。
移動手段の確保	自動運転車両の普及でドアツードアの移動が便利になると、自動車の運転ができない人の移動手段の確保につながる。
公共交通のサービス水準の向上	公共交通への自動運転車両の導入により、公共交通のドライバー不足の解消につながり、その結果、運行頻度の維持・増強などサービス向上につながる可能性がある。
物流・宅配のコスト低減やサービス水準の向上	物流車両への自動運転の導入により、物流・宅配のコスト低減やサービス水準の向上につながる。
交通事故の減少	ドライバーの過失による交通事故（交通事故の大半を占めている）が減る。
交通渋滞緩和と道路空間の有効利用	公共交通が便利になり自動車から公共交通への利用転換が進めば、交通渋滞緩和や道路空間の有効活用につながる。
駐車場用地の有効活用	自動運転車両の普及に伴ってカーシェアリングがさらに普及すると、自家用車の減少により、駐車場を減らすことができ、土地の利用転換ができる。
環境負荷の低減	自動運転車ではエネルギーの無駄が少ないエコドライブを実現する。
新たなサービスの登場	自動運転との組み合わせによる新たなサービス（価値創造）の可能性が広がる。

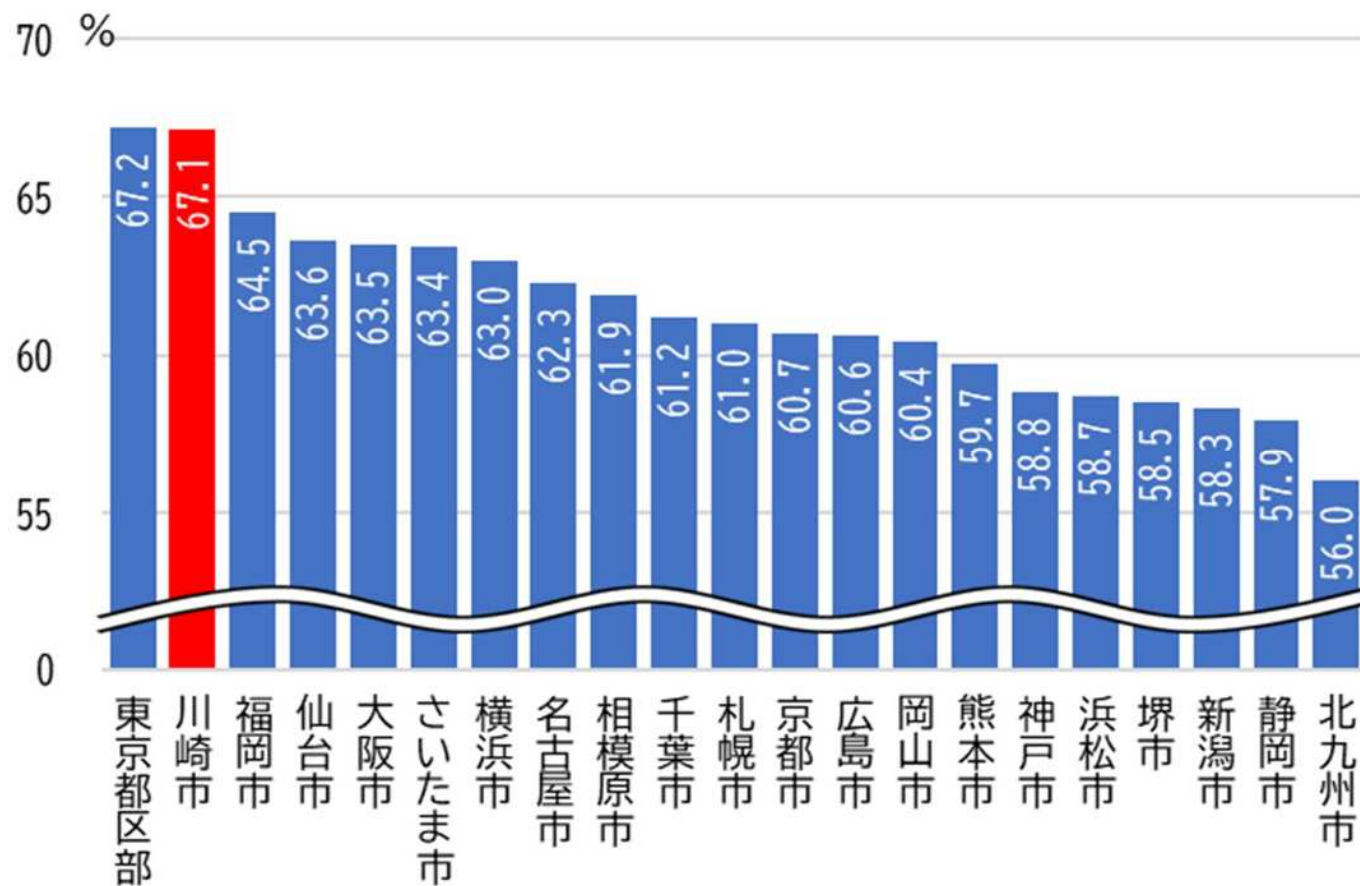
（出典）都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集（バージョン1.0）（国土交通省都市局、令和7（2025）年5月）等を基に作成

本市の現状

(1)生産年齢人口

＜生産年齢人口割合の大都市比較＞

・本市は、生産年齢人口(15～64歳人口)割合が高く、全国21大都市(政令指定都市と東京23区)内で東京23区に次いで第2位となっています。

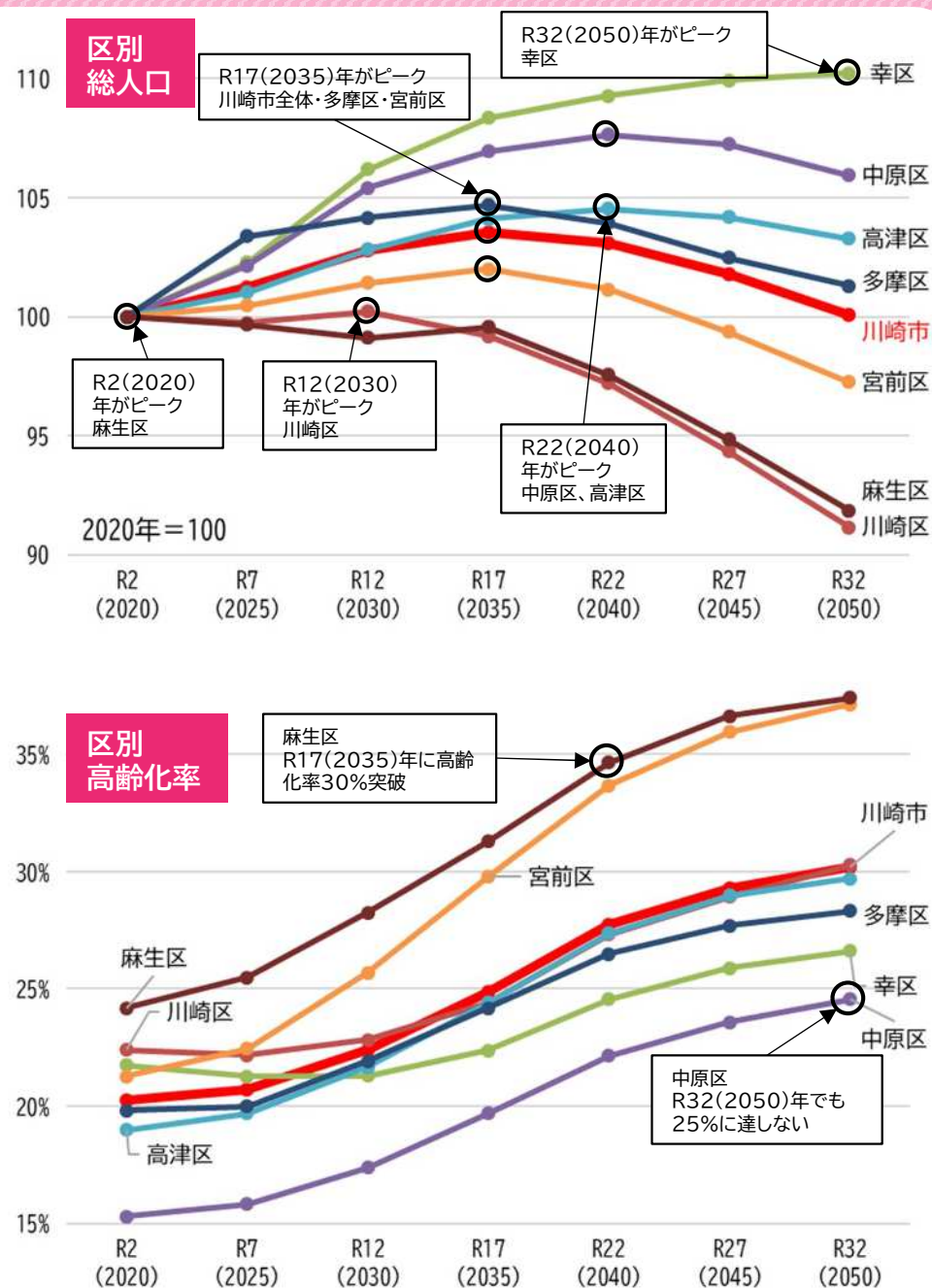


(出典)令和2(2020)年国勢調査より作成

(2)人口、高齢化等の動向

- ・本市全体では、総人口のピークは令和17(2035)年と予測されていますが、区ごとに見ると、令和17(2035)年以前にピークとなる区、令和17(2035)年以降にピークとなる区といったように、ばらつきが見られます。
- ・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)2020年は国勢調査、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)

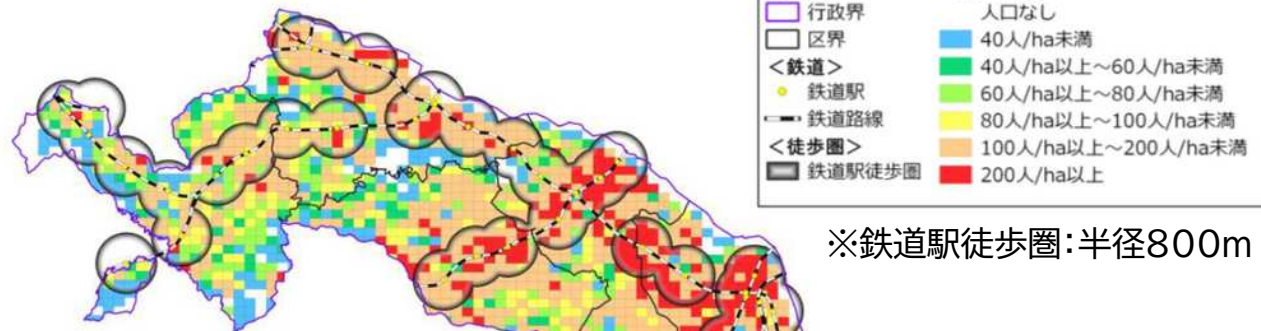


(2)人口、高齢化等の動向

<エリア別の人口密度の推移>

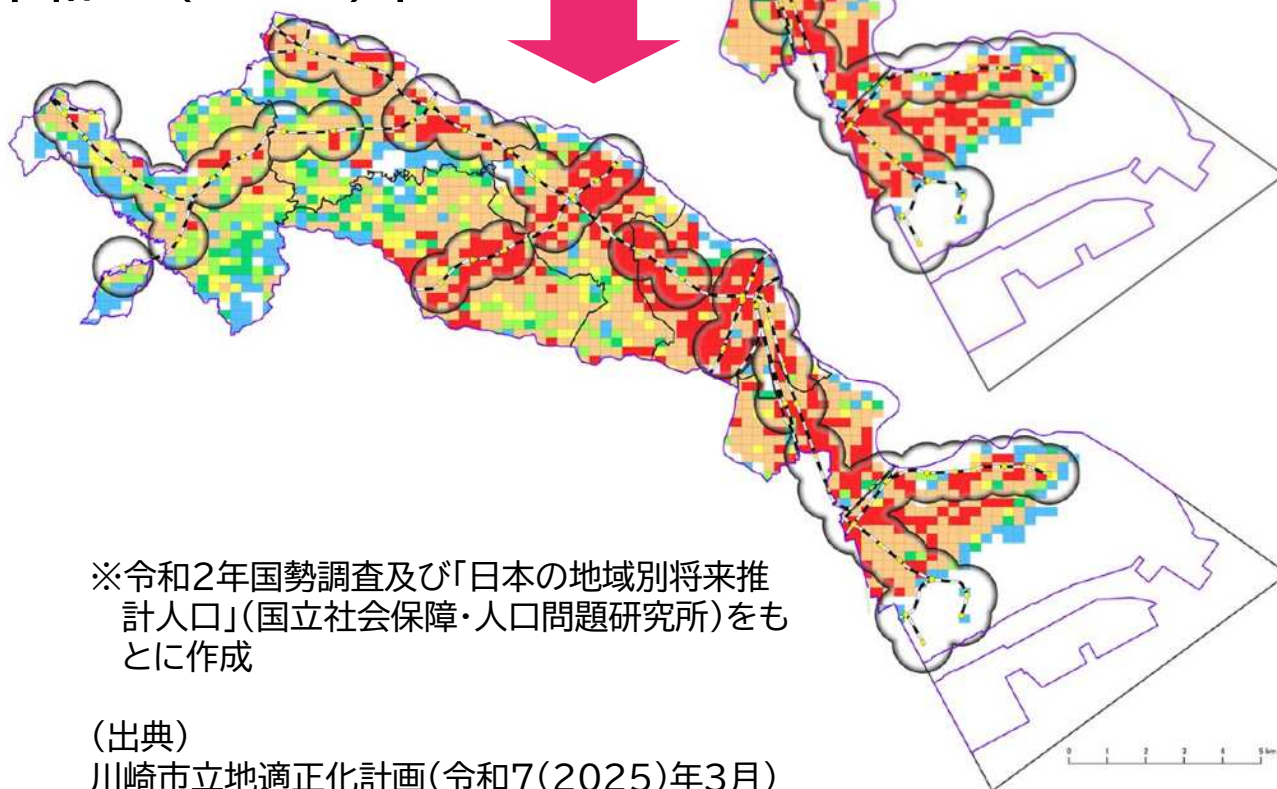
- ・本市のエリア別の人口密度を見ると、100人/ha以上のエリアが多く高津区・宮前区以南の鉄道駅徒歩圏を中心に200人/ha以上のエリアも多数存在しています。
- ・人口集中地区の基準である40人/haを下回るエリアは、ほとんどが市街化調整区域や臨海部の埋立地、大規模公園・緑地等の居住地でないエリアとなっています。
- ・令和27(2045)年にかけても、人口密度の傾向の変化や人口密度が大きく低下する地域は見られていません。

令和2(2020)年



※鉄道駅徒歩圏：半径800m

令和27(2045)年



※令和2年国勢調査及び「日本の地域別将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに作成

(出典)

川崎市立地適正化計画(令和7(2025)年3月)

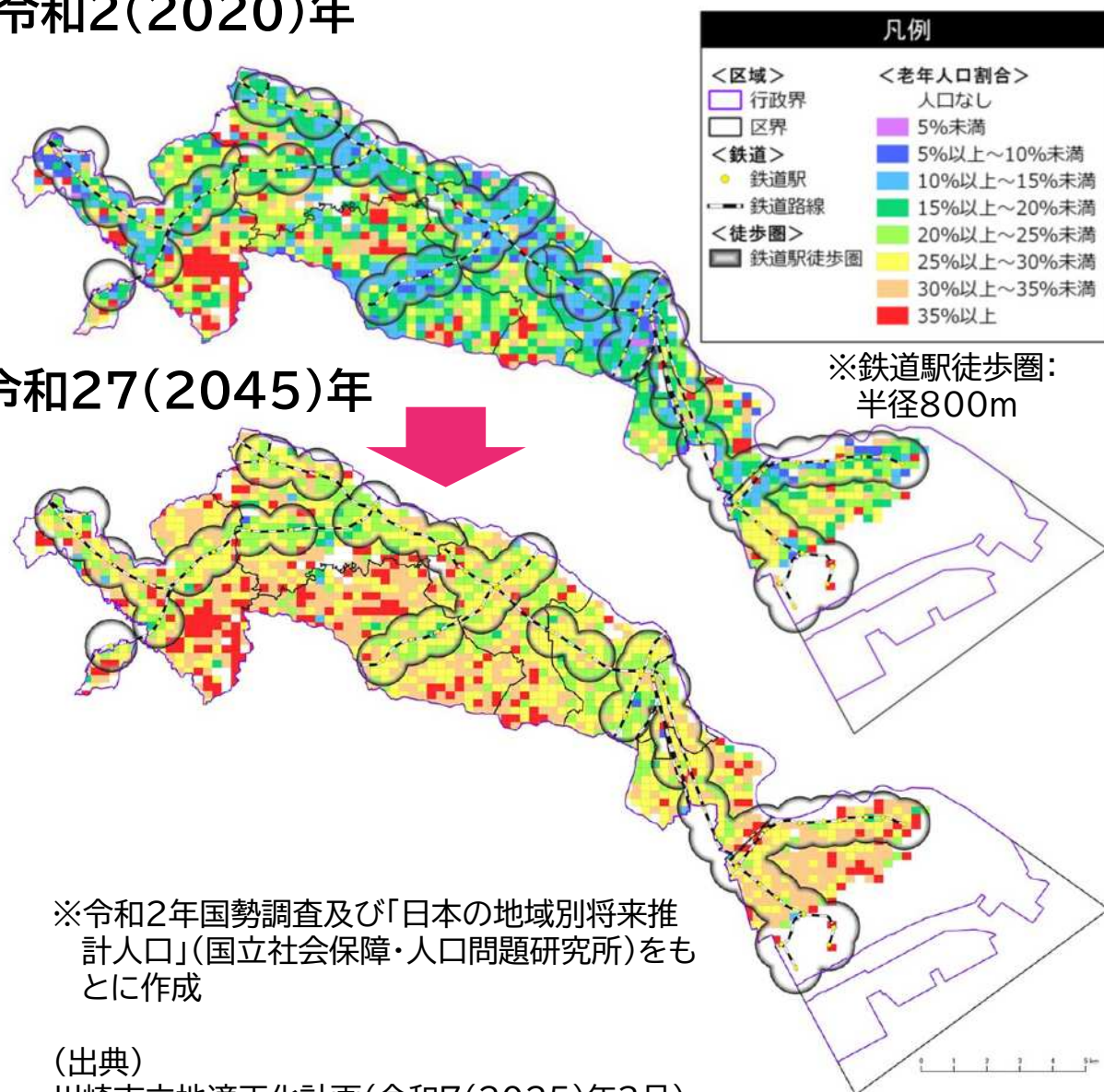
(2)人口、高齢化等の動向

<エリア別の老年人口割合の推移>

- ・本市のエリア別の老年人口割合を見ると、人口減少が推測される麻生区南部を中心に、鉄道駅徒歩圏外で比較的高い傾向となっています。
- ・令和27(2045)年にかけては市全体で割合が上昇し、30%以上の地域が多くなる見込みです。

令和2(2020)年

令和27(2045)年



(3) 臨海部、川崎港の高いポテンシャル

- ・川崎臨海部は、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5(2023)年の川崎港の入港船舶総トン数は全国9位、海上出入貨物量は全国主要港中第11位、完成自動車(新車+中古車)の輸出額は全国9位となっています。



川崎港コンテナターミナル背後地の「東扇島総合物流拠点地区」など、東扇島には物流倉庫が多数立地。特に冷凍・冷蔵倉庫の保管能力は約100万トンに達し、国内随一の集積。東扇島地区全体の就労者は約1万1,000人

図 東扇島地区の概要
(出典)川崎市総合計画 第3期実施計画(令和4(2022)年3月)

輸入品目		取扱量トン	輸出品目		取扱量トン
1	家具装備品	480,292	1	自動車部品	94,575
2	その他日用品	196,097	2	化学薬品	33,917
3	製造食品	47,681	3	産業機械	18,275
4	がん具	39,011	4	合成樹脂など	9,994
5	衣服・身廻品・はきもの	23,425	5	取合せ品	6,340

図 川崎港の公共ふ頭における品目別コンテナ取扱量
(令和5(2023)年、輸入・輸出の上位5品目)
(出典)川崎港統計年報より作成



図 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)

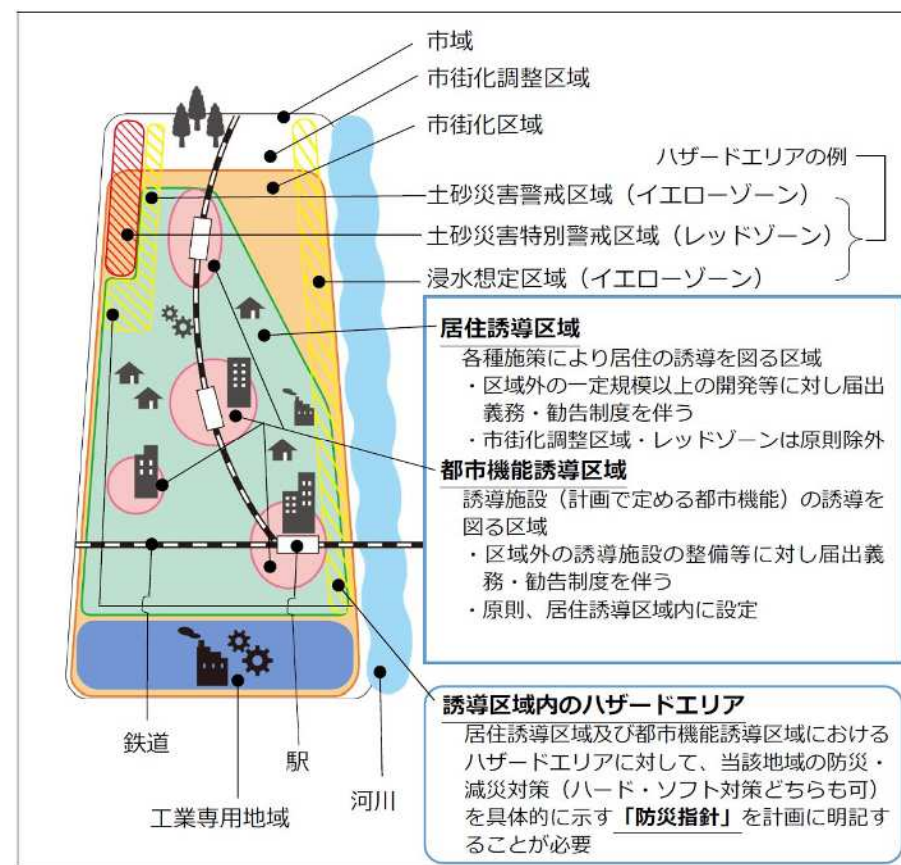
(4)立地適正化に関する動き

(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、立地適正化計画を策定しました。(令和7(2025)年3月)



図 居住促進区域の設定
(出典)川崎市立地適正化計画(令和7(2025)年3月)



図「立地適正化計画」における区域等イメージ
(出典)川崎市立地適正化計画(令和7(2025)年3月)

コラム 脱炭素社会の実現に向けた鉄道の取組

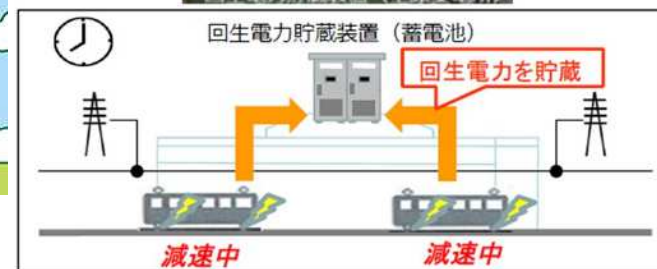
- ・鉄道は、他の交通機関と比べて単位輸送量当たりのCO₂排出量が低いことから、自動車から鉄道への利用転換により、運輸部門からのCO₂排出量を減らすことができます。
- ・鉄道分野においてもCO₂排出削減のための取組が進められており、本市周辺で営業する鉄道会社においても、鉄道車両の省エネ・省CO₂化や積極的な再生可能エネルギーの利用などが進められています。



画像提供:JR東日本



回生電力貯蔵装置（上原変電所）



水素ハイブリッド電車
「HYBARI」

全線を再生可能エネルギー由来の
電力100%で運行（出典）東急電鉄、京急電鉄

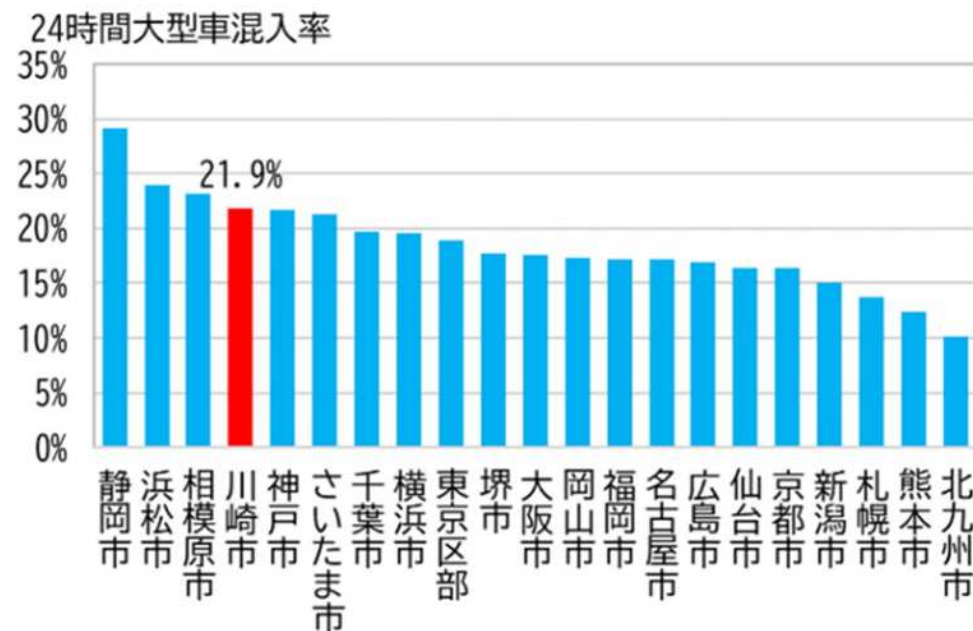
回生電力貯蔵装置(蓄電池)とその仕組み 小田急電鉄
(出典)国土交通省
鉄道分野におけるカーボンニュートラル加速化検討会
(令和5(2023)年5月)

(5)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4(2022)年度(暫定値)は平成25(2013)年度と比べて15.3%の減少となっています。
- ・本市は、臨海部周辺で大型貨物自動車の交通量が多いなどの理由から、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。自動車利用に起因する環境負荷の低減に向けた取組を進めています。



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
(川崎市環境局、令和7(2025)年1月)



※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(R3年度)
(出典)全国道路・街路交通情勢調査データより作成

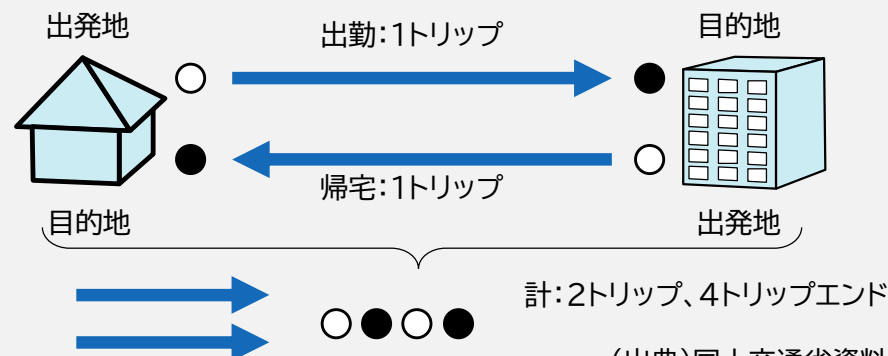
本市の交通に係る現状

(1)本市の交通量

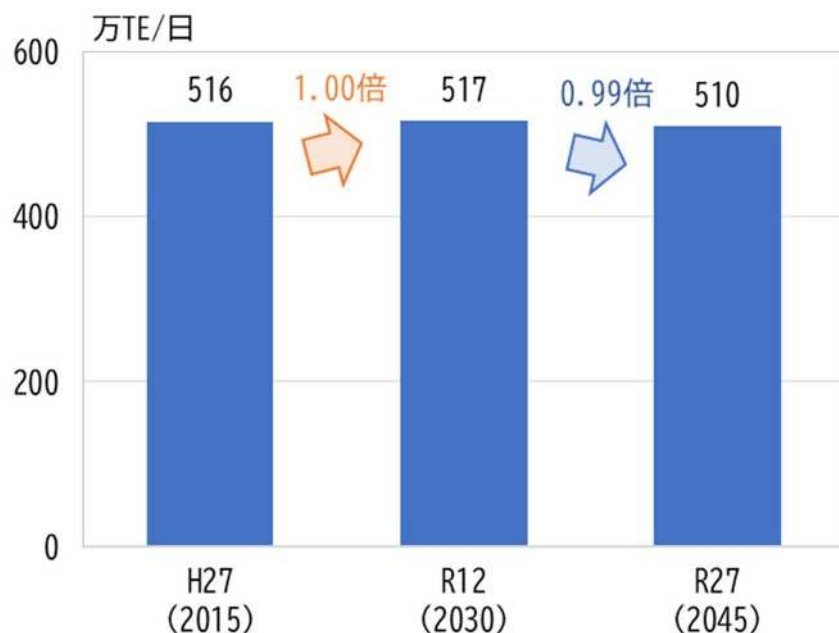
- ・本市の将来の交通量は、ほぼ現在と同水準と見込まれます。
- ・人口推移の地域別の違いにより、交通量が先行して減少局面に入る地域も見込まれます。

【トリップとトリップエンド(TE)】

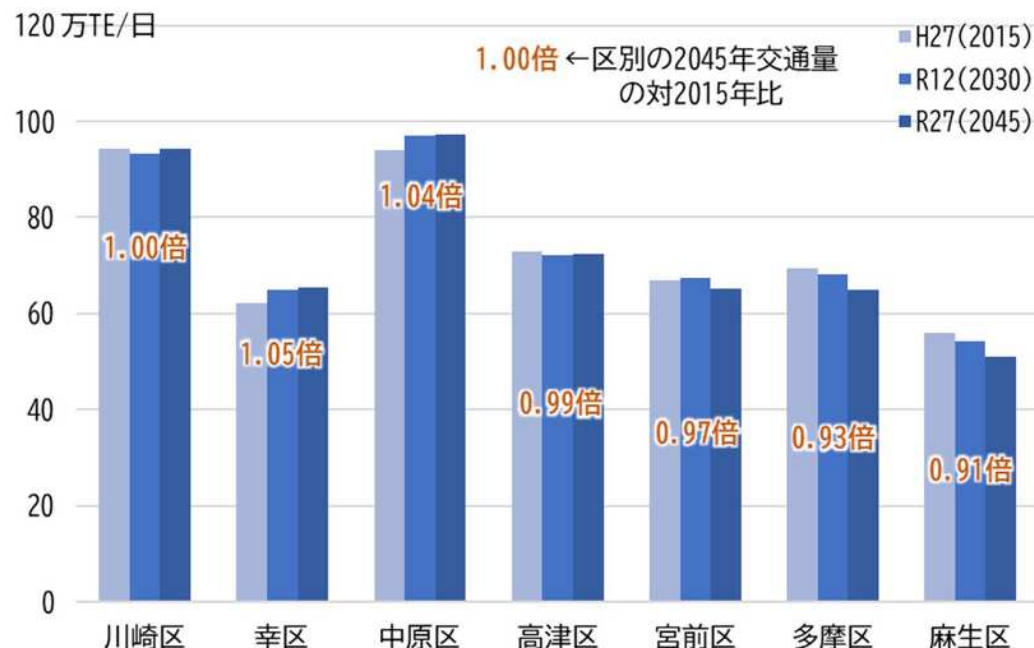
人の移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地(○)と目的地(●)をそれぞれ「トリップエンド」という。



(出典)国土交通省資料より作成



川崎市の将来の発生集中交通量 (推計結果)



川崎市の将来の区別の発生集中交通量 (推計結果)

本市の交通に係る現状

(2)交通に関する市民の評価

- ・市民アンケートによると、交通に関連する生活環境の満足度については、7割以上の市民が満足(「満足している」「まあ満足している」の合計)と回答しています。
- ・鉄道とバスの利用において不便に感じている点は、鉄道では「車内の混雑が激しい」、バスでは「本数が少ない」が最も多くなっています。

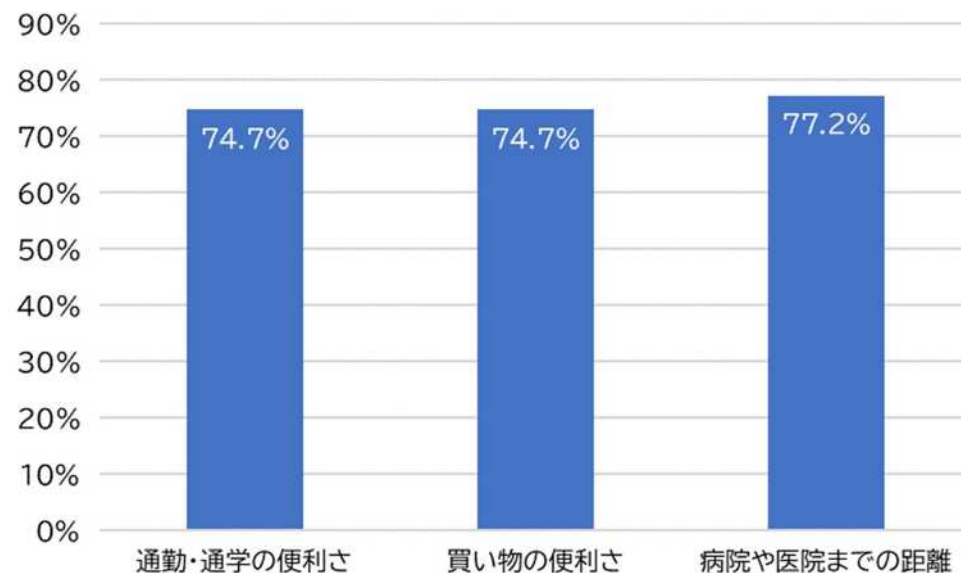


図 交通に関連する生活環境の満足度

※「満足している」「まあ満足している」の割合の合計。

(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

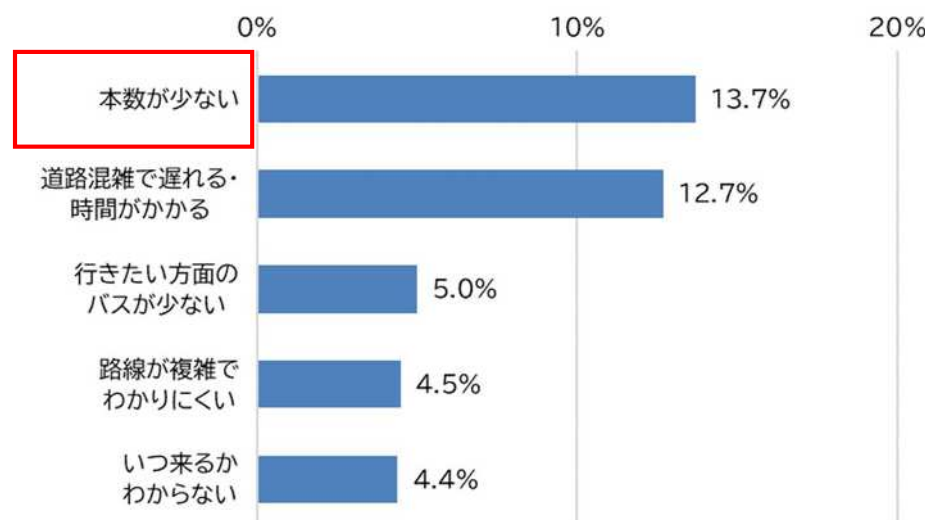
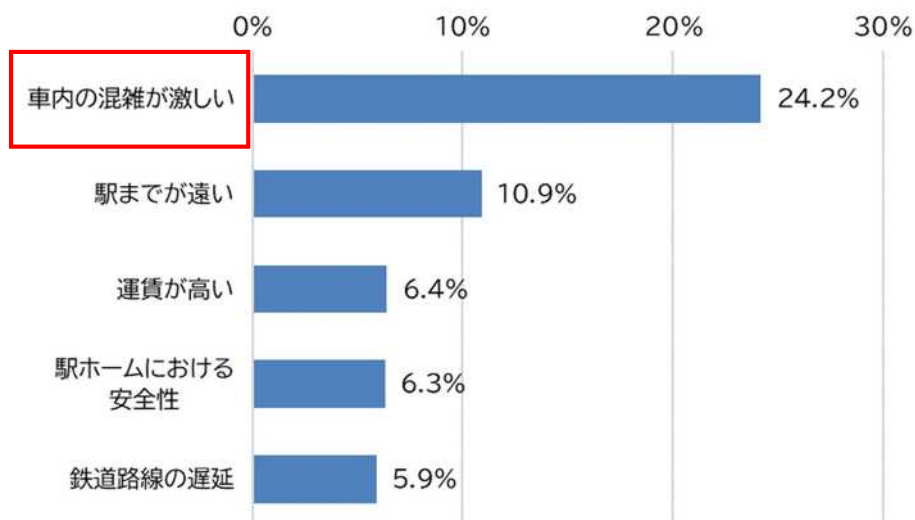
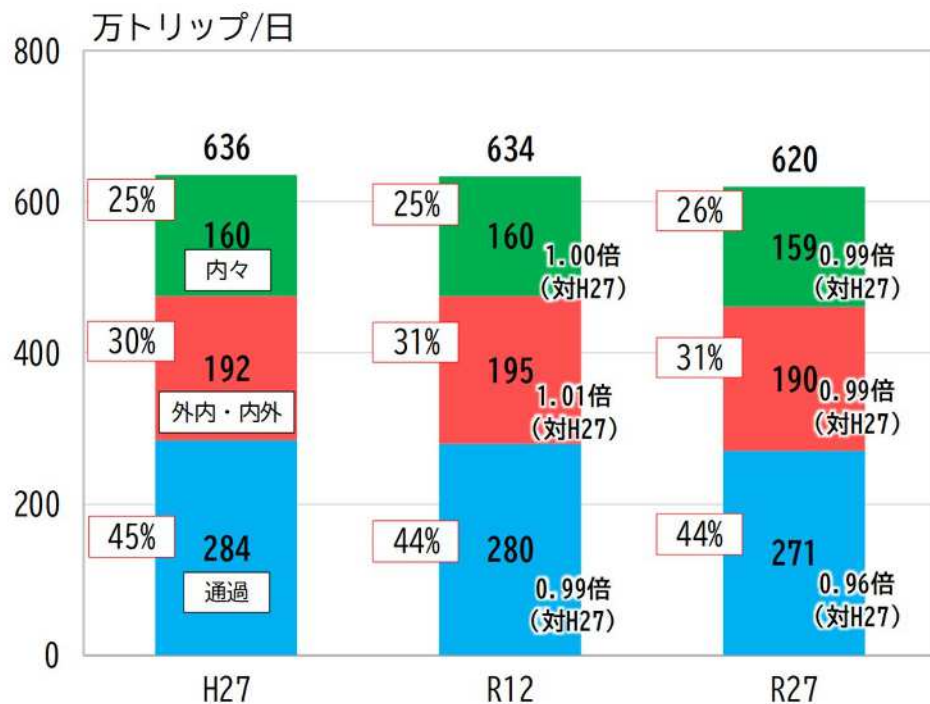


図 鉄道・バスの利用に関して不便に感じている点(単数回答、上位5項目) (出典)令和5(2023)年度第2回かわさき市民アンケート結果より作成

本市の交通に係る現状

(3)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。将来は、通過交通は減少する一方で、内々交通や外内・内外交通はほぼ現在と同じ水準と見込まれます。
- ・今後も、市内における身近な交通を重視していく必要があります。



川崎市の将来の内々・外内・通過交通量（推計結果）



外内・内外交通

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、川崎市を經由すると想定される交通

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

本市の交通に係る現状

(4)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、バスの利用割合が高い傾向にあります。

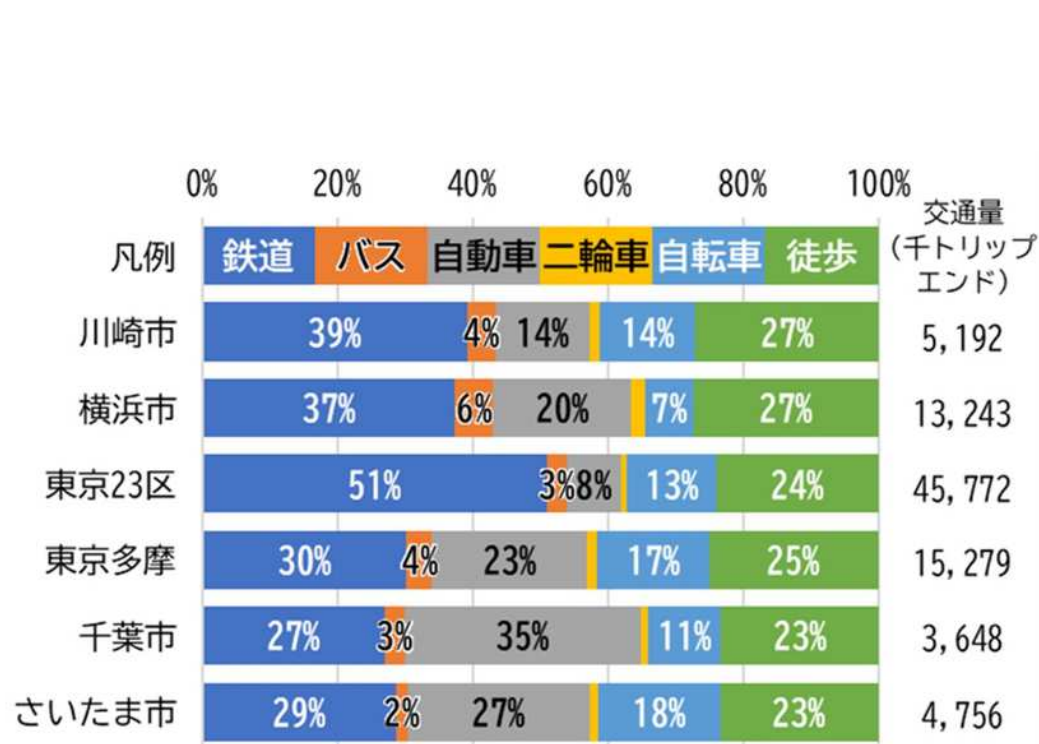


図 代表交通手段分担率(他都市との比較)
(出典)東京都市圏PT調査(平成30(2018)年)

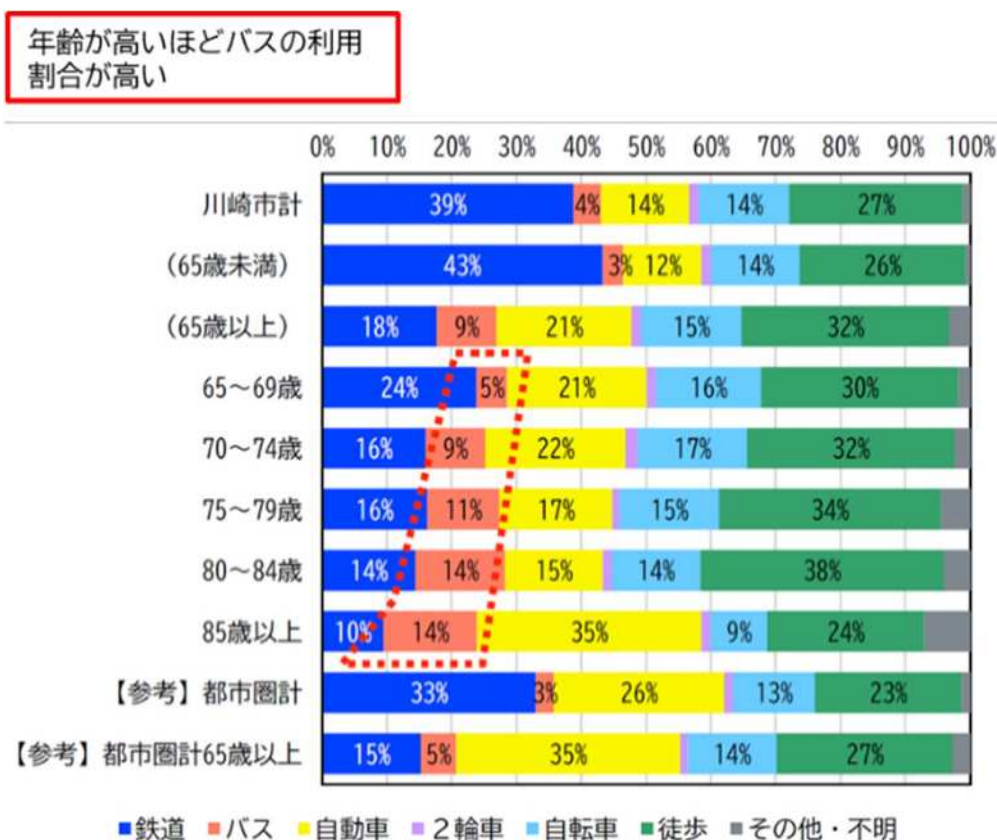


図 川崎市の高齢者別代表交通手段分担率
(出典)東京都市圏PT調査(平成30(2018)年)

本市の交通に係る現状

(5)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、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にありました。
- ・新型コロナウイルス感染症拡大により、利用者数が減少し、その後回復傾向にありますが、拡大以前の水準には達していません。

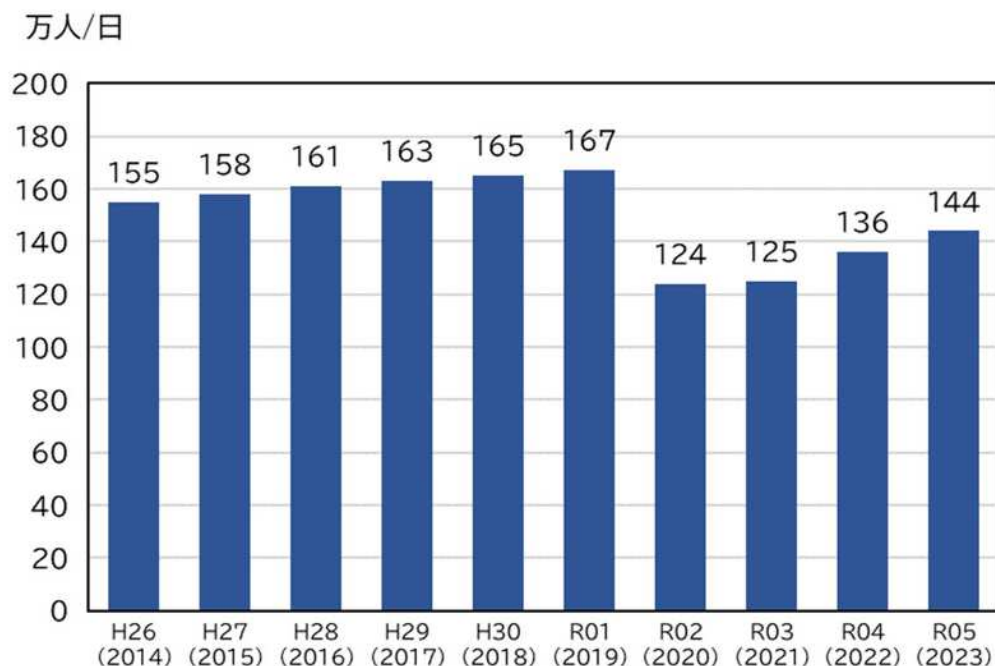


図 市内鉄道駅の1日平均乗車人員の推移
(出典)川崎市統計書より作成

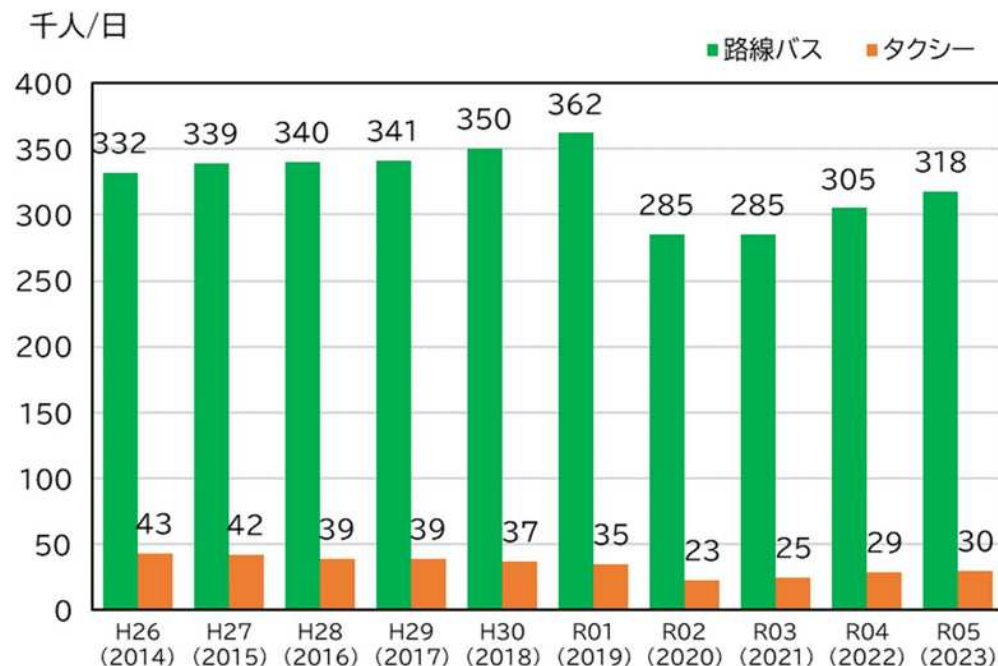
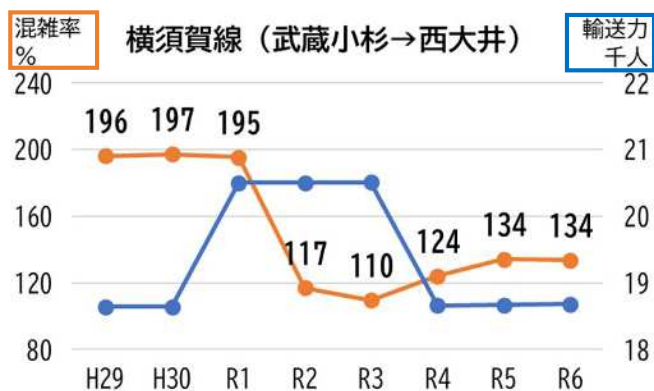
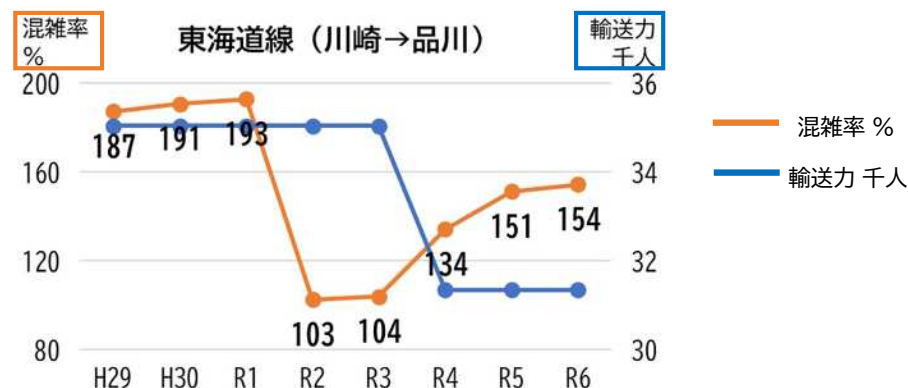
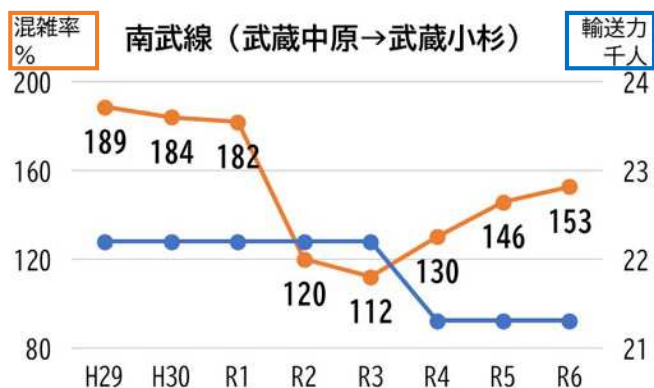


図 市内路線バスとタクシー乗車人員の推移
(出典)川崎市統計書より作成

(6) 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、最近では再び混雑率が上昇傾向にあるため、今後の動向に引き続き注視が必要です。



— 混雑率の見方 —

国の目標値として、東京圏については主要区間の平均混雑率を150%以内とするとともに、全ての区間の混雑率を180%以内とすることを目指している。

— 混雑率の目安 —

100%…座席につくか、座席前の吊革につかまるか、ドア付近の柱につかまることができる。
 150%…肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる。
 180%…肩が触れ合い、やや圧迫感がある。ドア付近の人は窮屈となり、体の向きを変えるのが困難となる。
 200%…体が触れ合い、相当圧迫感がある。ドア付近の人は身動きがとれない。

本市の交通に係る現状

(6) 鉄道・道路の混雑状況

・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見られます。

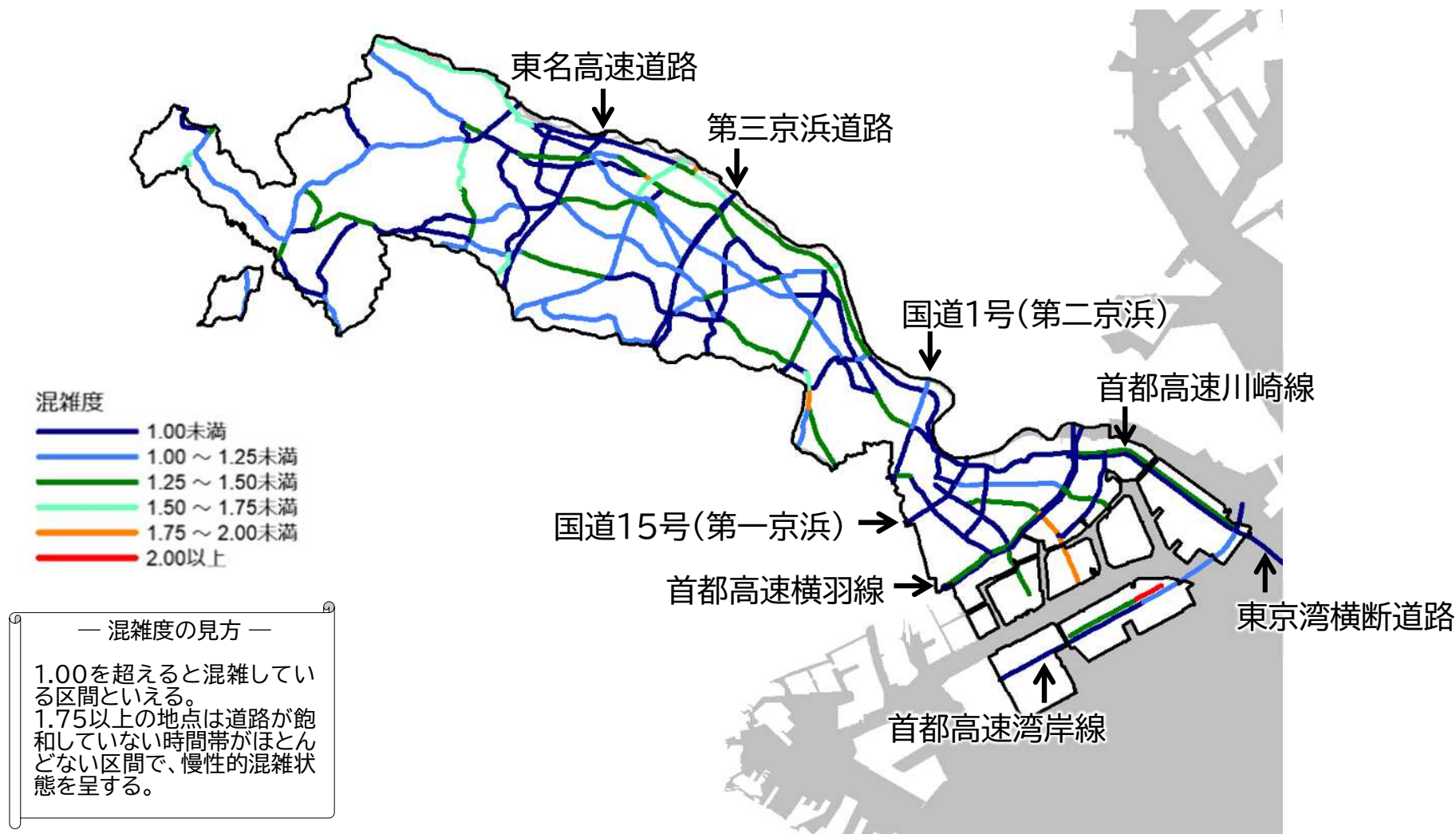


図 川崎市内の道路混雑度(R3)(出典)全国道路・街路交通情勢調査データより作成

本市の交通に係る現状

(7)災害への対応

- ・市内の道路橋りょうについては、「橋梁耐震化計画」に基づき、耐震対策等が進んでいます。
- ・緊急輸送道路は、避難・救助や物資供給等の応急活動のため、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、市内の緊急輸送道路は約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.25参照)

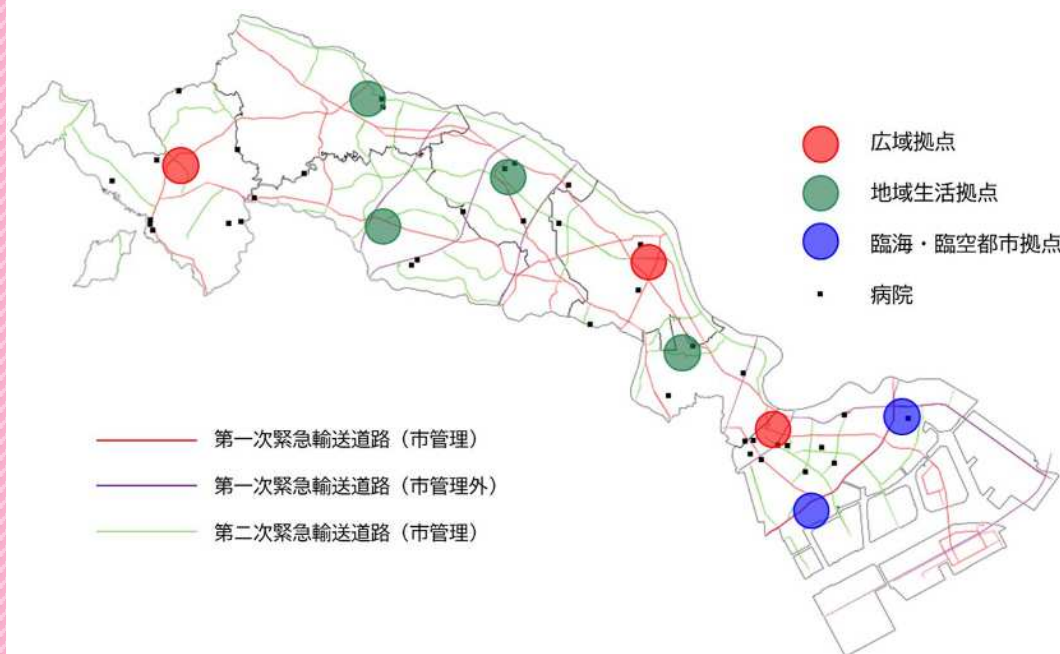
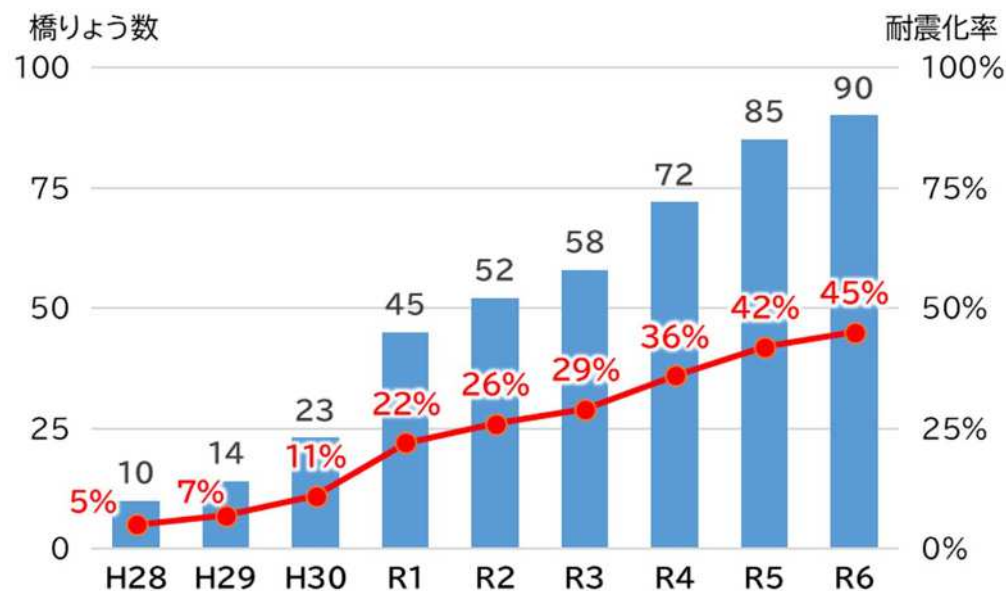


図 緊急輸送道路等の指定状況
(出典)かわさきハザードマップより作成



※耐震化率は、総合都市交通計画の中間見直しにおいて対象に追加した199橋に対する耐震化済みの割合。

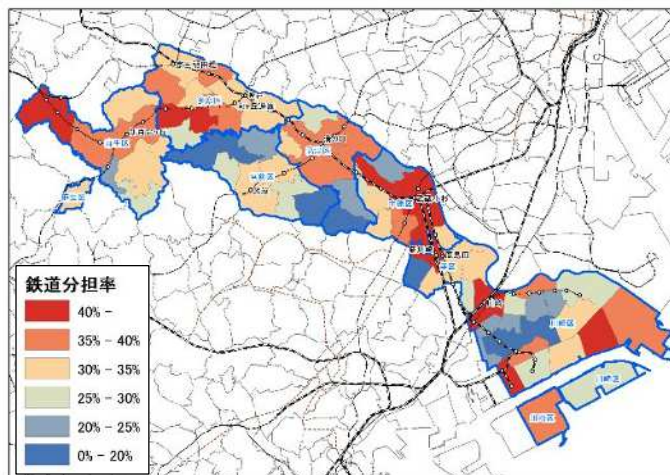
図 道路橋りょうの耐震化の進捗
(出典)川崎市資料

本市の交通に係る現状

(8)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東日本沿線、京浜急行大師線沿線や、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、鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向が見られます。

平成20(2008)年



平成30(2018)年

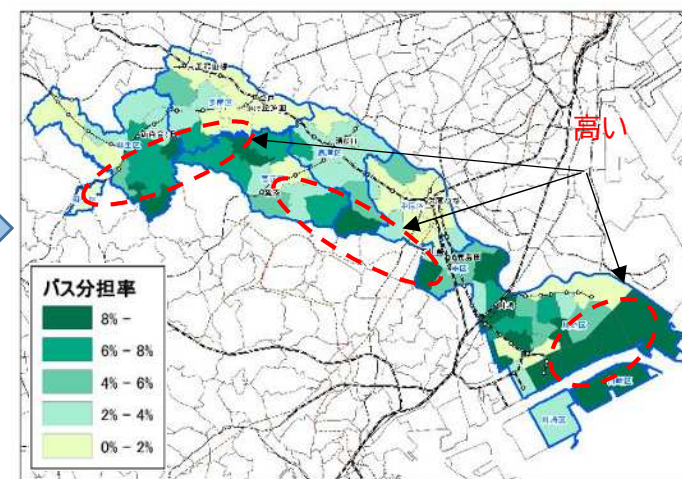
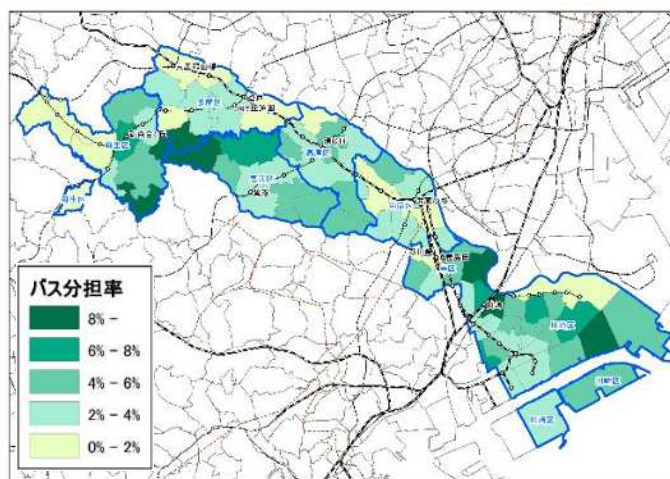
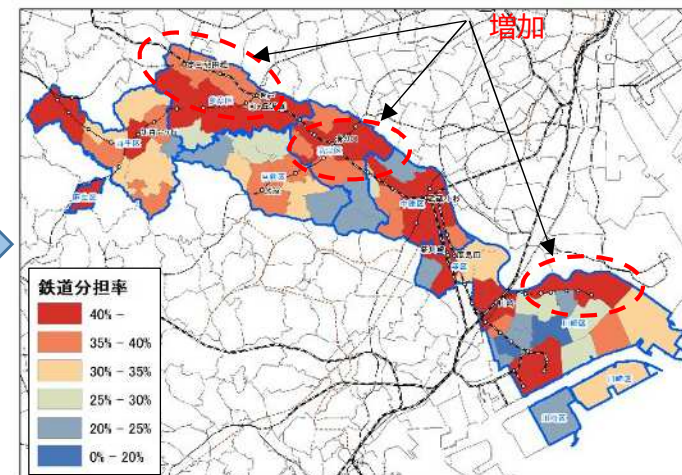


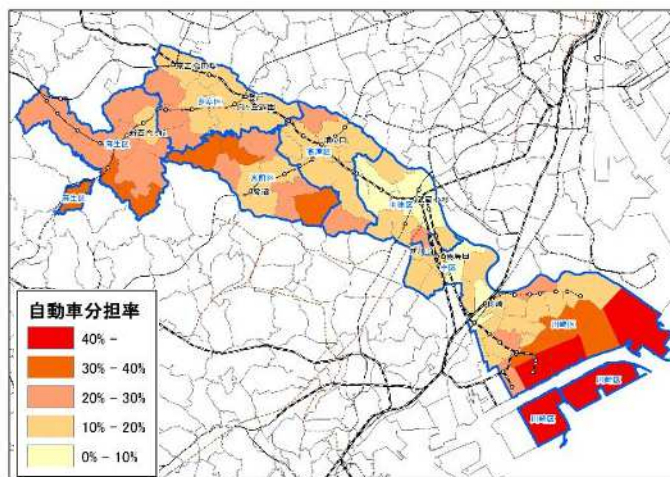
図 各交通手段の分担率の変化
(出典)東京都市圏パーソントリップ調査(H20-H30)より作成

本市の交通に係る現状

(8)地域別の利用交通手段の特徴

- ・自動車分担率は、宮前区や麻生区の鉄道から離れた地域においては引き続き高い傾向が見られます。
- ・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。

平成20(2008)年



平成30(2018)年

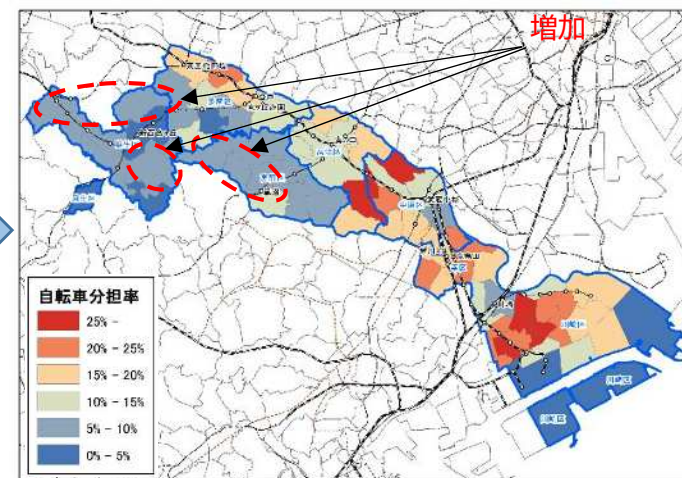
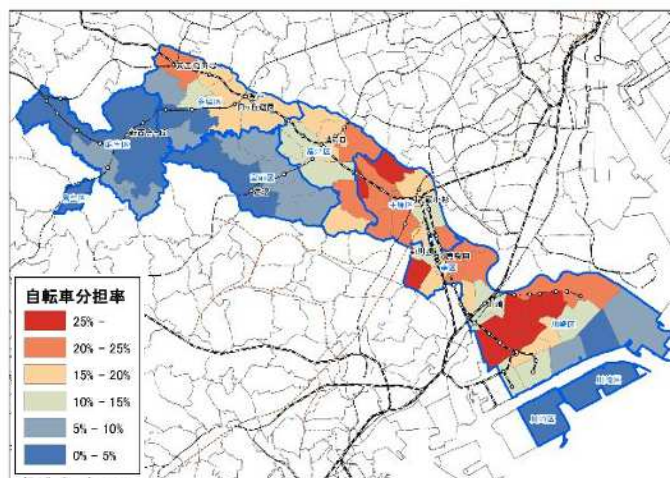
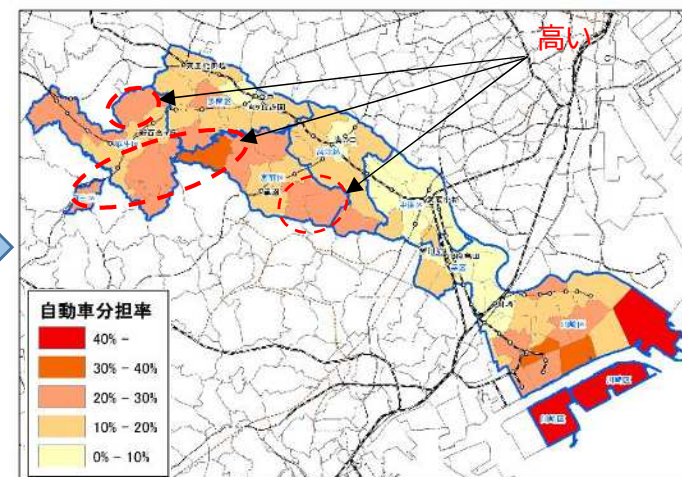


図 各交通手段の分担率の変化
(出典)東京都市圏パーソントリップ調査(H20-H30)より作成

(8)地域別の利用交通手段の特徴

・駅までの利用交通手段は、徒歩が大半ですが、急行停車の有無、周辺地域の地形、バス路線の有無などの特性による違いが見られます。

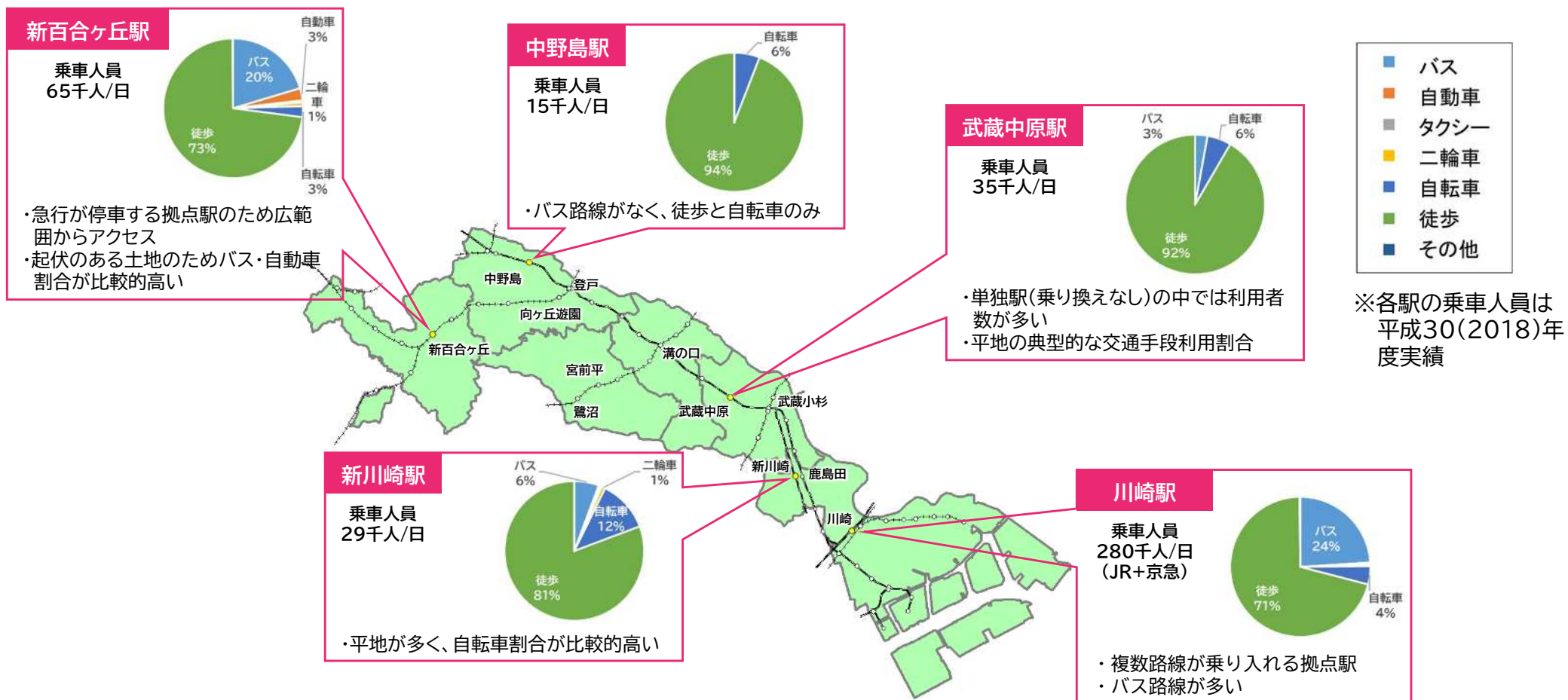


図 駅端末交通手段分担率
(出典)東京都市圏パーソントリップ調査(平成30(2018)年)、川崎市統計書より作成

本市の交通に係る現状

(9)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。
- ・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延伸のために、身近な移動を支える交通環境の整備や外出機会の創出との連携が必要です。

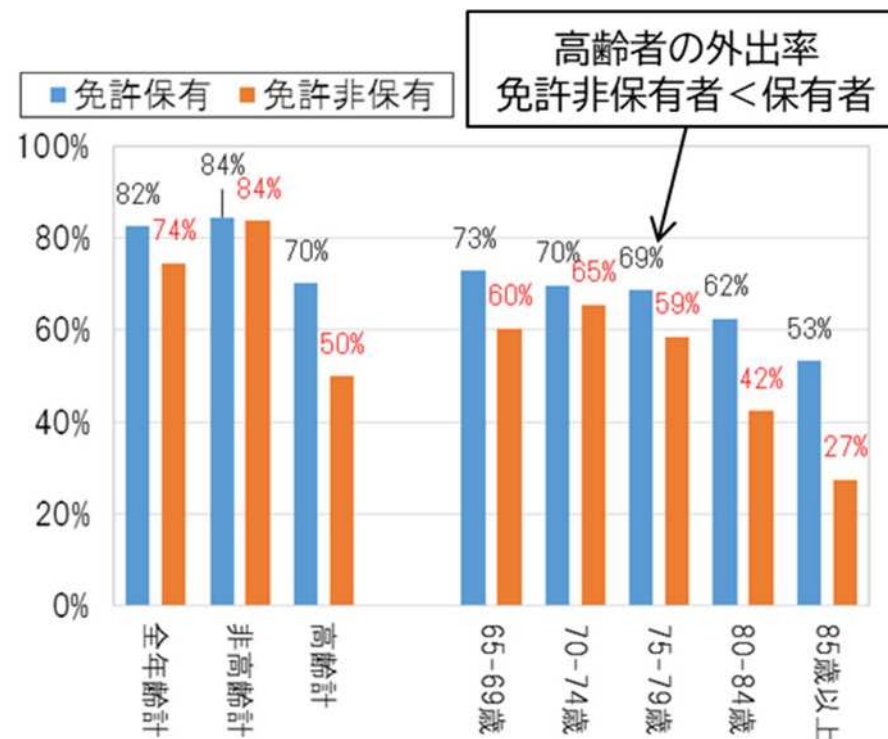
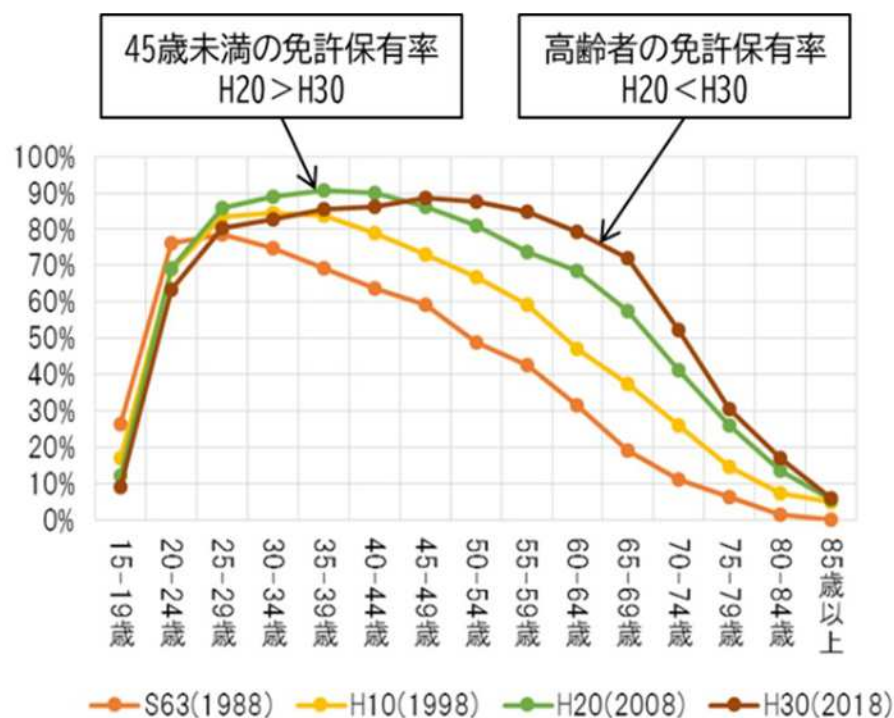


図 市民の年齢別運転免許保有率
(出典)東京都市圏PT調査結果(昭和63(1988)年、平成10(1998)年、平成20(2008)年、平成30(2018)年)より作成

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

本市の交通に係る現状

(10)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、本市の全交通事故の約3割を高齢者事故が占めています。
- ・「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.25参照)

◎自転車の交通違反への「青切符」による取締りの開始

警察庁は、自転車の交通違反に対して、車やオートバイと同様に反則金の納付を通告するいわゆる「青切符」による取締りを、令和8(2026)年4月から始める予定です。携帯電話を使いながら運転するいわゆる「ながら運転」、信号無視、一時不停止、遮断踏切への立ち入り、無灯火などが取締りの対象となります。



図 本市の交通事故件数及び自転車事故の件数・割合 (出典)川崎市資料

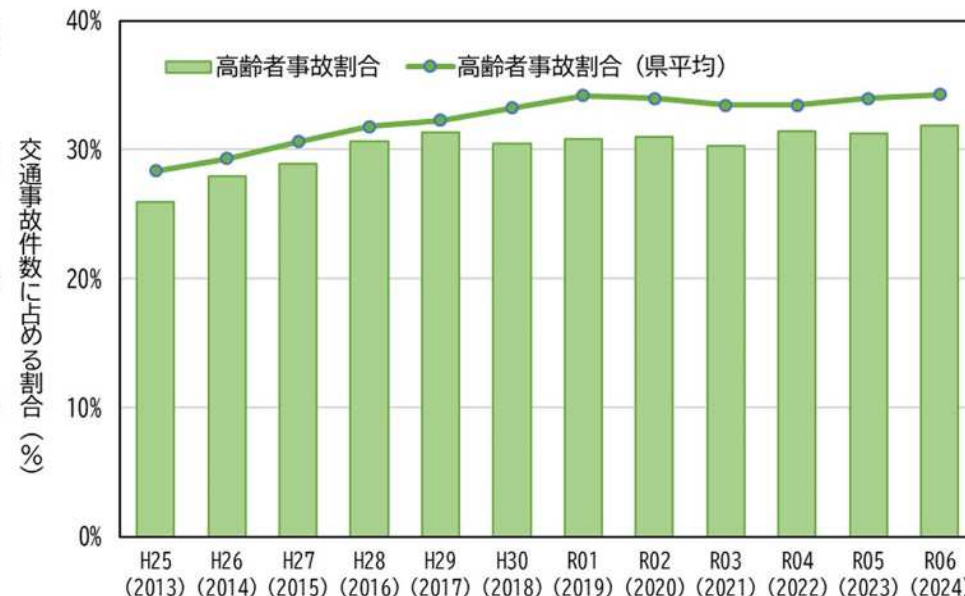


図 本市の高齢者の事故の割合 (出典)川崎市資料

本市の交通に係る現状

(10)交通の安全・安心

- ・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.25参照)

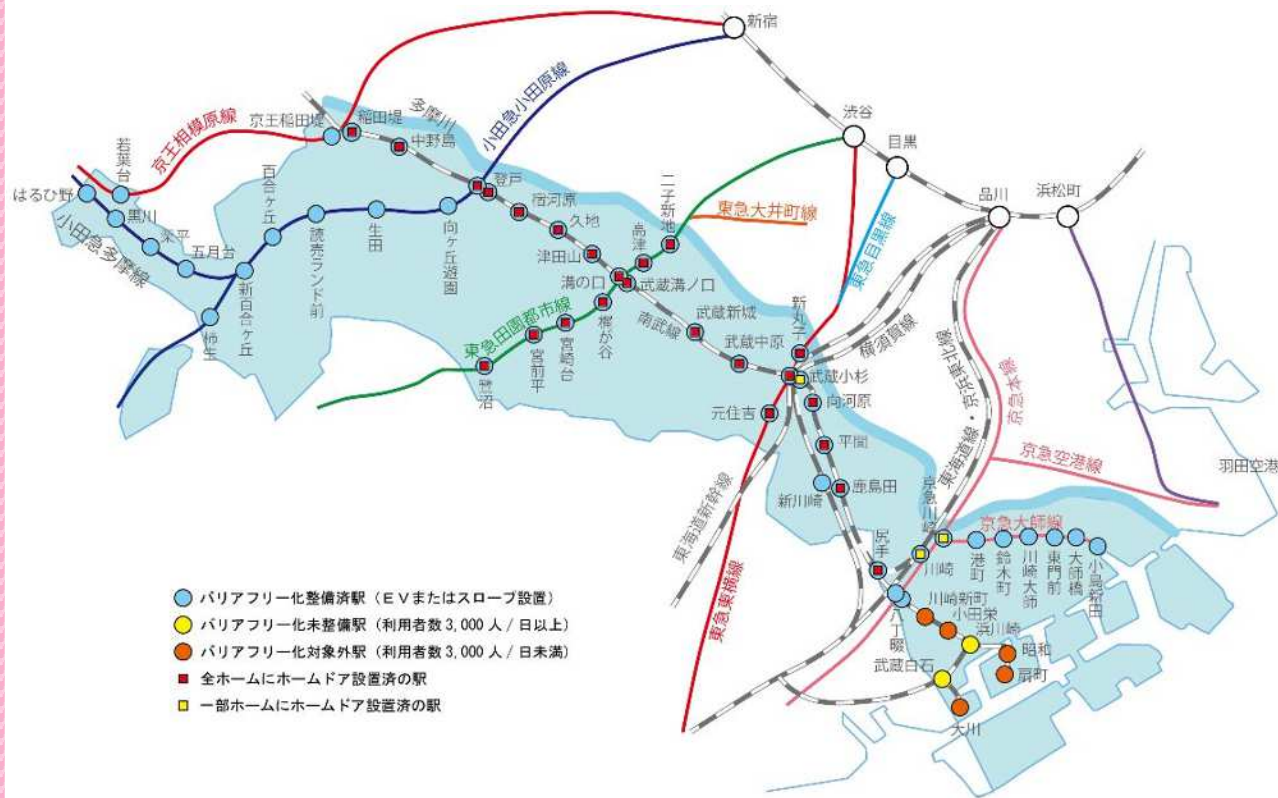


図 市内鉄道駅のバリアフリー化・ホームドア設置状況
(令和7(2025)年3月時点) (出典)川崎市資料



図 現況の平間駅前踏切

本市の交通に係る現状

(11)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。

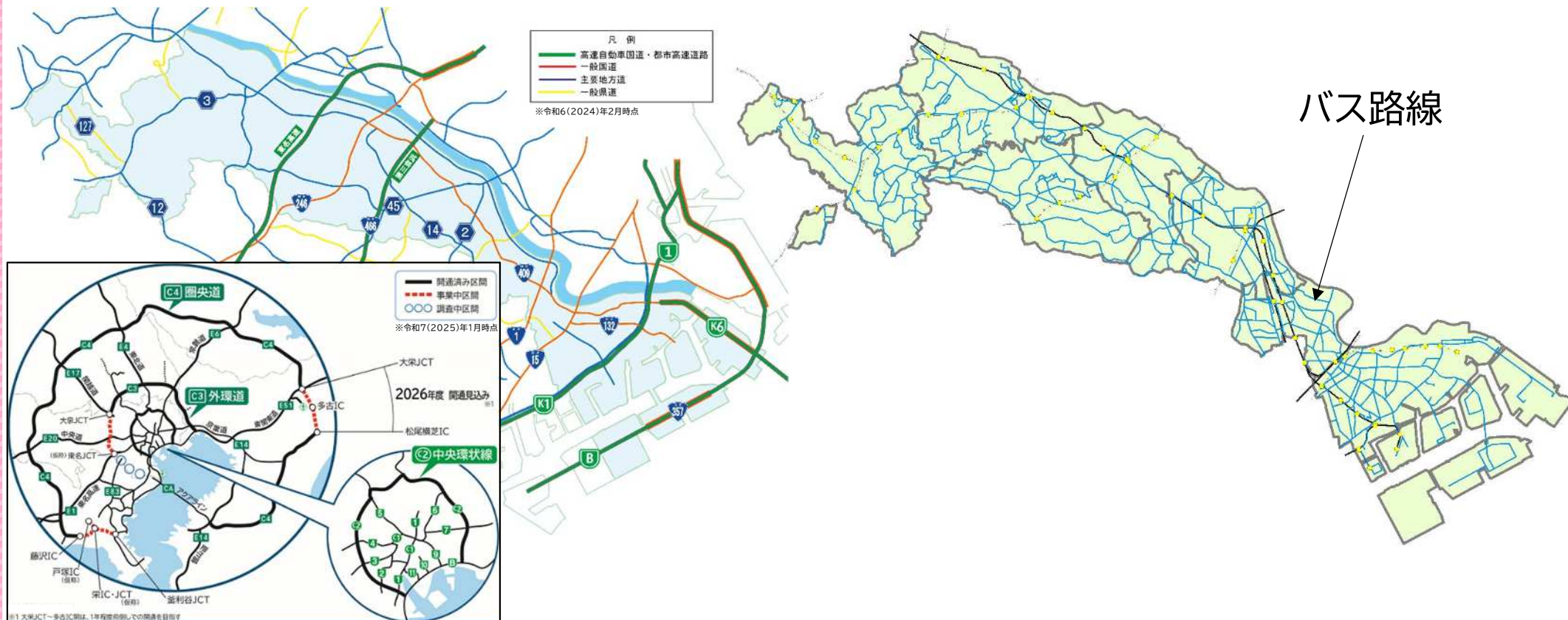


図 道路網の整備状況
(出典)川崎市資料、関東地方整備局資料

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

交通施策の方向性

(1) 鉄道交通施策の方向性

本市の交通政策の目標や方向性に基づく施策の方向性を鉄道、道路、地域交通の分野別に整理します。

政策目標			鉄道交通施策の方向性
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	1-①	広域的な都市間の連携強化	・広域的な都市間の連携強化及びアクセス強化に資する既存路線の機能強化、新規路線整備を推進します。
	1-②	本市拠点機能及び拠点間連携の強化	・本市拠点を連絡する既存路線の機能強化や新規路線整備を推進します。
	1-③	羽田空港へのアクセス強化	・本市臨海部や市北西部からのアクセス強化に向けた既存路線の機能強化、新規路線整備及び川崎駅の乗換利便性の向上を推進します。
	1-④	東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化	・東海道新幹線やリニア中央新幹線へアクセスする既存路線の機能強化、新規路線整備を推進します。
	1-⑤	臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通環境の整備	・臨海部の拠点形成を支える既存路線の機能強化、新規路線整備を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	2-①	快適性の向上(混雑緩和、定時性確保)	・通勤・通学のピーク時間帯の混雑を緩和する取組を推進します。
	2-②	安全、安心、快適な移動環境の確保	・駅構内における安全対策を促進します。
	2-③	ユニバーサル(バリアフリー)化の推進・社会参加の促進	・誰もが安心、快適に利用できる駅への取組を推進します。
	2-④	地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・ボトルネック踏切・片側改札の解消等に向けた取組を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	3-①	耐震性の向上	・鉄道施設の耐震化を促進します。
	3-②	減災(復旧)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を進めます。
	3-③	リダンダンシー(多重性)の向上	・鉄道ネットワークの多重化、他交通機関との連携を推進します。
	3-④	交通基盤の効率的な維持管理・老朽化対策の推進	・誰もが安全・安心に鉄道施設を利用できるよう、計画的な維持管理を適切に進め、施設の機能確保を図ります。
⑤脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備	5-①	車両等の脱炭素化、省エネルギー化等の推進	・環境にやさしく、省エネルギーに寄与する新技術の鉄道への導入を推進します。
	5-④	公共交通の利用促進	・既存路線の機能強化や新規路線の整備などにより鉄道利用を促進し、環境負荷の低減を推進します。

(2) 道路交通施策の方向性

政策目標			道路交通施策の方向性
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	1-①	広域的な都市間の連携強化	・隣接都市との連携強化を支えるネットワークを構築する道路整備を推進します。
	1-②	本市拠点機能及び拠点間連携の強化	・拠点機能の強化や通過交通の拠点への流入を抑制するための道路整備を推進します。
	1-③	羽田空港へのアクセス強化	・国際化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を市内に波及させる道路整備を推進します。
	1-⑤	臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通環境の整備	・大規模土地利用転換に対応し、京浜港の国際競争力を強化するため、交通量や機能集積に対応する道路整備を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	2-①	快適性の向上(混雑緩和、定時性確保)	・本市の道路混雑や旅行速度を改善する道路整備を推進します。
	2-②	安全、安心、快適な移動環境の確保	・歩行者空間や自転車通行環境の整備などによる安全、安心な移動環境の整備を推進します。 ・地域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。
	2-③	ユニバーサル(バリアフリー)化の推進・社会参加の促進	・駅周辺などで歩道の段差解消などの整備を推進します。
	2-④	地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・鉄道により分断されているボトルネック踏切の解消等に向けた取組を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	3-①	耐震性の向上	・大規模災害に対する道路の被害及び寸断を予防するための取組を推進します。
	3-②	減災(復旧)対策の推進	・災害時における迅速な救難救助活動等を支えるための道路及び沿道整備を推進します。
	3-③	リダンダンシー(多重性)の向上	・臨海部などで、災害時における代替ルートとなる道路整備を推進します。
	3-④	交通基盤の効率的な維持管理・老朽化対策の推進	・誰もが安全・安心に道路施設を利用できるよう、定期的な点検や予防保全の考え方による計画的な維持管理を適切に進め、施設の機能確保を図ります。
⑤脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備	5-①	車両等の脱炭素化、省エネルギー化等の推進	・次世代自動車の普及促進や利用環境の整備により、自動車の脱炭素・低公害化を推進します。
	5-②	環境負荷軽減に配慮した自動車利用	・環境負荷の低減に配慮した運転や利用など適正な自動車利用を促進します。
	5-③	沿道環境の改善	・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。

交通施策の方向性

(3)地域交通施策の方向性

政策目標		地域交通施策の方向性
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	1-② 本市拠点機能及び拠点間連携の強化	・公共交通による駅へのアクセスや主要な公共公益施設へのアクセスの向上を推進します。
	1-⑤ 臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通環境の整備	・臨海部への公共交通によるアクセス向上及び定時性、速達性の向上を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	2-① 快適性の向上(混雑緩和、定時性確保)	・駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を改善する取組を推進します。
	2-② 安全、安心、快適な移動環境の確保	・歩行者空間や自転車通行環境の整備などによる安全性の向上、公共交通の利用環境整備、インフォメーション機能の充実を推進します。
	2-③ ユニバーサル(バリアフリー)化の推進・社会参加の促進	・多様なニーズに対応できる移動手段の充実、駅周辺における乗換円滑化を推進します。 ・高齢者・障害者等の社会参加に向けて、外出支援を推進します。
	2-④ 地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・鉄道、道路交通施策と連携して駅へのアクセスの向上を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	3-③ リダンダンシー(多重性)の向上	・非常時の輸送ネットワークの確保に向けた取組を推進します。
④地域特性に応じた交通課題へのきめ細やかな対応	4-① 地域公共交通の維持・確保	・働き方・ライフスタイルの変化による交通需要の変化や公共交通の運転手不足等の社会変容を踏まえ、持続性の高い地域公共交通ネットワークの形成を推進します。
	4-② 地域特性に応じた交通課題への対応	・地域特性に応じ、地域住民等が多様な主体と連携し、新たなモビリティサービスの導入等を促進します。
	4-③ 駅周辺の特性に応じた結節・交流機能の強化	・駅周辺や駅の特性に応じ、鉄道とバスの乗換の円滑化をはじめとした交通結節機能や歩行者中心の都市空間の再構築を推進します。 ・駐車場マネジメントの取組を進めます。
	4-④ 地域特性に応じた新たなモビリティの結節機能の形成	・公共交通と多様なモビリティが連携する結節機能の形成を推進します
⑤脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備	5-① 車両等の脱炭素化、省エネルギー化等の推進	・脱炭素社会の実現に向けた環境に配慮した車両の導入を推進します。
	5-④ 公共交通の利用促進	・自家用車から公共交通への転換を促進します。
	5-⑤ 地球環境に配慮した新たなモビリティの活用	・環境に配慮した新たなモビリティの活用を推進します。

首都圏機能に資する交通ネットワーク

(1) 鉄道ネットワークの形成に向けた取組の考え方

- ・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。また、鉄道による交通遮断や地域分断、踏切に起因する事故の解消、分断された地域の一体化による防災力の強化や生活利便性の向上などに向け、連続立体交差化の取組を進めます。

【新たな鉄道ネットワークの形成】

- ・横浜市高速鉄道3号線の延伸
- ・臨海部の公共交通機能の強化を図る川崎アプローチ線の整備や東海道貨物支線貨客併用化

【既存鉄道路線の機能強化や混雑緩和】

- ・東急田園都市線や小田急小田原線の複々線化やオフピーク通勤等の輸送需要の調整

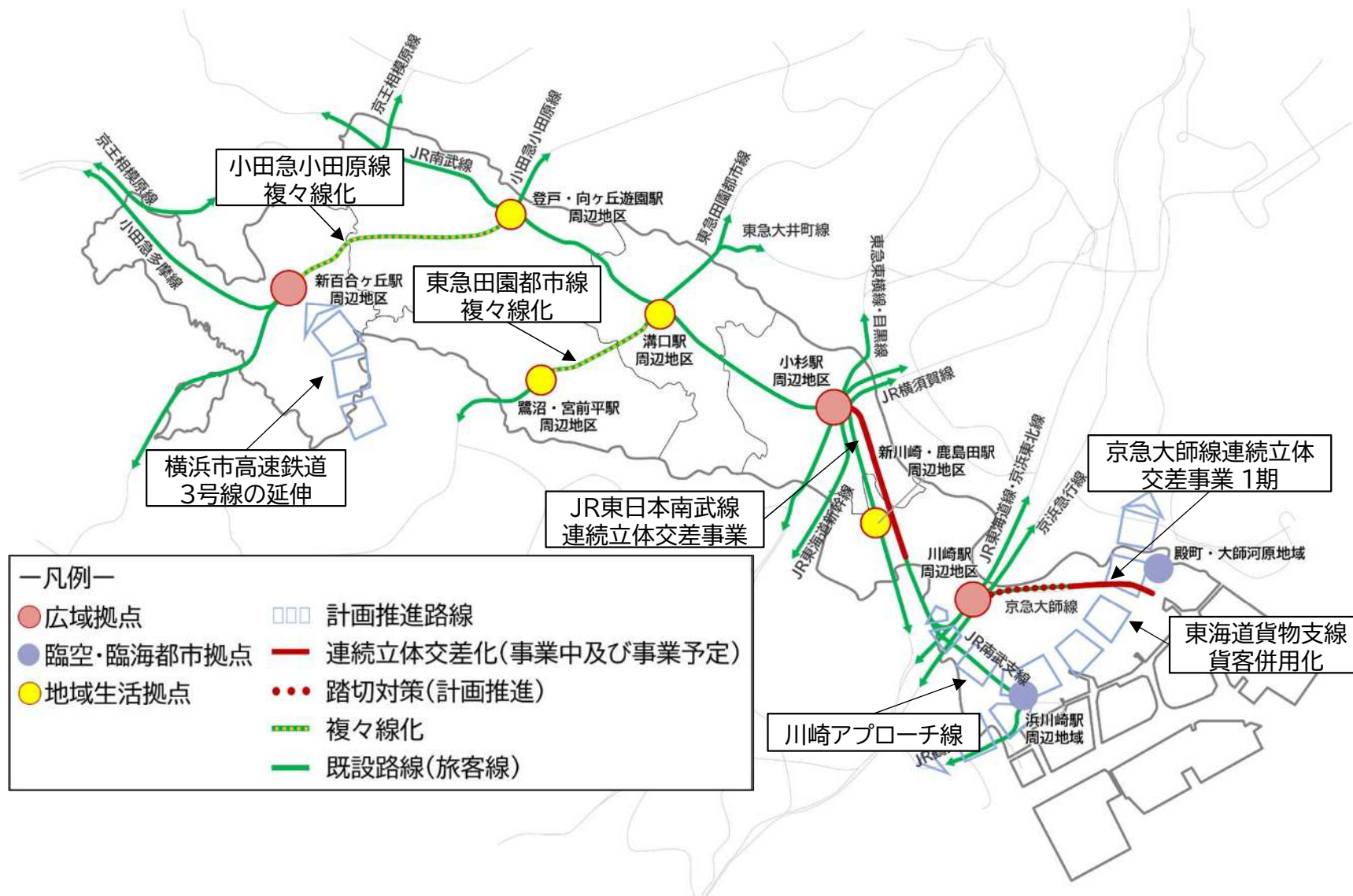
【連続立体交差事業】

- ・JR東日本南武線連続立体交差事業(矢向駅～武蔵小杉駅)
- ・京浜急行大師線連続立体交差事業1期(小島新田駅～川崎大師駅 鈴木町すりつけ)
なお、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

【将来めざすべき鉄道ネットワーク】

鉄道交通施策の方向性を具現化する将来めざすべき鉄道ネットワークは、次の通りです。



首都圏機能に資する交通ネットワーク

本計画の鉄道ネットワーク図で示す各事業については、今後、交通政策審議会答申等の動向に応じ、取組時期の変更等が生じた場合には本計画において見直しを図ります。

交通政策審議会とは

国土交通大臣の諮問に応じて、交通政策に関する重要事項についての調査審議等を行う審議会です。

・東京圏では、都市鉄道のマスタープランとして「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（交通政策審議会答申第198号・国土交通省）が平成28(2016)年に答申され、令和12(2030)年を目標年次として、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、それを実現する上で意義のあるプロジェクトが示されています。



図 交通政策審議会答申第198号に位置づけられた川崎市関連の鉄道プロジェクト
(出典)川崎市資料

(2)道路ネットワークの形成に向けた取組の考え方

- ・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。

【広域的な幹線道路網の整備】

- ・川崎縦貫道路や国道357号、首都高速道路湾岸線出入口など
- ・臨海部における港湾貨物の円滑な輸送、防災機能の強化、交通混雑の緩和に向け、臨港道路の整備を進めます。

【臨港道路の整備】

- ・臨港道路東扇島水江町線
- ・都市の活力や市民生活を支える市域の道路網の構築に向け、整備を優先する路線を厳選し、整備路線の重点化など、これまで以上の「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備を推進します。また、交差点改良など局所的かつ即効的な対策の取組を進め、早期の効果発現を図ります。

【都市計画道路等の整備】

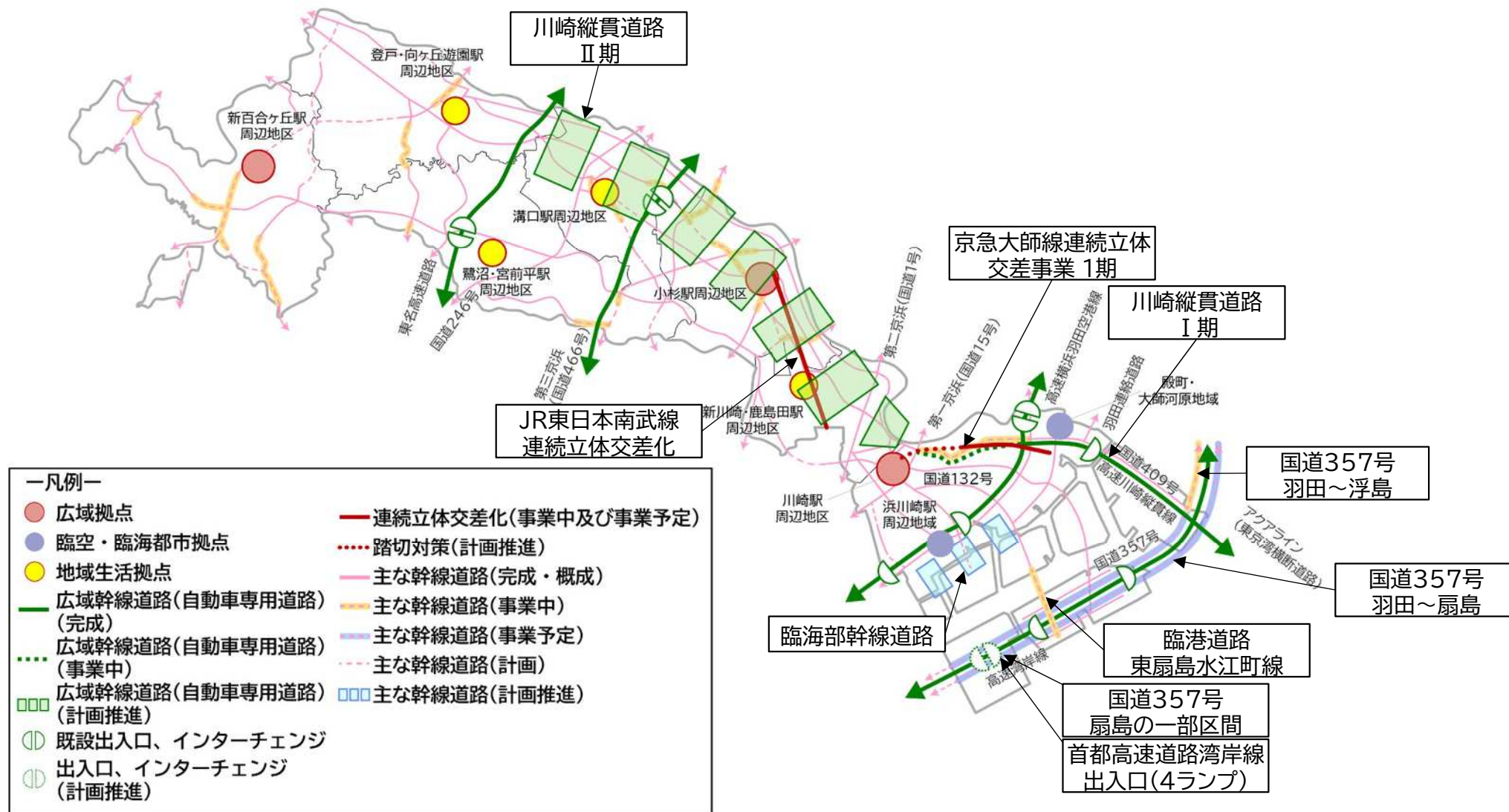
- ・道路整備プログラムに基づく都市計画道路等の整備や渋滞対策など
- ・臨海部幹線道路

鉄道の連続立体交差化については、P.108の鉄道ネットワーク形成に向けた考え方に記載しています。

首都圏機能に資する交通ネットワーク

【将来めざすべき道路ネットワーク】

道路交通施策の方向性を具現化する将来めざすべき道路ネットワークは、次の通りです。



主な取組一覧

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

交通 戦略

- (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

主な取組一覧

※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。

区分	事業名称 中長期プロジェクト	区間等	交通戦略				役割※		
			(1)	(2)	(3)	(4)	川 崎 市 等	事 業 者 交 通	市 民
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(小島新田駅～川崎大師駅・鈴木町駅すり付け)	○		○	○	○	○	
	JR東日本南武線連続立体交差事業	矢向駅～武蔵小杉駅	○			○	○	○	
鉄道 事業	横浜市高速鉄道3号線の延伸	あざみ野～新百合ヶ丘	○	○		○	○	○	
	川崎アプローチ線	川崎～川崎新町～浜川崎	○		○	○	○	○	
	東海道貨物支線貨客併用化	桜木町～品川	○	○	○	○	○	○	
	小田急小田原線複々線化	登戸～新百合ヶ丘	○	○		○	○	○	
	東急田園都市線複々線化	溝の口～鷺沼	○	○		○	○	○	
道路 事業	臨港道路東扇島水江町線	offランプ・本線、onランプ			○	○	○		
	川崎縦貫道路	I 期(浮島～国道15号)、II 期(国道15号～東名高速道路)	○	○	○	○	○		
	国道357号	羽田～浮島、羽田～扇島、扇島の一部区間		○	○	○	○		
	首都高速道路湾岸線出入口	4ランプ			○	○	○		
	臨海部幹線道路	－			○	○	○		
	その他都市計画道路等	第2次道路整備プログラム等に基づき順次決定	○				○		

主な取組一覧

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

交通戦略

- (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

主な取組一覧

※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。

区分	主な取組 短中期プロジェクト	概要	交通戦略				役割※		
			(1)	(2)	(3)	(4)	川 崎 市 等	事 業 者 交 通	市 民
その他	鉄道の輸送力、輸送需要の調整	JR南武線等	○				○	○	○
	京急川崎駅周辺の交通機能の整備・改善に向けた取組	京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上や、拠点形成や多摩川との連携を支える地域軸の強化等		○			○	○	
	渋滞対策	—	○				○		
	東扇島における道路交通対策の推進	東扇島堀込部における臨港道路の整備や交通結節機能の整備			○		○		
	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	—			○		○	○	○
	臨海部の拠点等の交通結節機能の整備等	川崎大師駅周辺、南渡田地区、扇島地区における交通結節機能の整備など			○		○	○	
	臨海部における先進的・先導的な技術の導入の促進	—			○		○	○	
	JR南武支線の利便性の向上	—			○		○	○	○

主な取組一覧

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

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

主な取組一覧

※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。

主な取組名称 短中期プロジェクト	概要	交通戦略		役割※		
		(1)	(2)	川 崎 市 等	事 業 者 交 通	市 民
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身近な自転車の活用に向けた取組	・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	○		○	○	○
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	・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	○		○		○
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	・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(橋上駅舎化等)	○		○	○	
通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組	・都市計画道路の整備 ・川崎縦貫道路の整備	○		○		
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	・安全・快適な道路空間の活用	○		○	○	○

主な取組一覧

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

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

主な取組一覧

※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。

主な取組名称 短中期プロジェクト	概要	交通戦略		役割※		
		(1)	(2)	川崎市等	事業者 交通	市民
鉄道事業者と連携した取組など	・ホームドア等の設置 など		○	○	○	
鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくり	・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		○	○	○	
誰もがわかりやすい統一的な公共サインの整備など	・誰もがわ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 など		○	○	○	
高齢者・障害者等の社会参加に向けて外出・移動を支援する取組	・路線バスへの優待乗車による高齢者への外出支援や障害者等への福祉車両による移動支援 など		○	○	○	○

主な取組一覧

目標
3

災害に強い交通環境の整備

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

主な取組一覧

※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。

主な取組名称 短中期プロジェクト	概要	交通戦略		役割※		
		(1)	(2)	川崎市等	事業者 交通	市民
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向けた取組	・緊急交通路、緊急輸送道路の整備 ・指定路線の周知 ・緊急交通路、緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化の促進	○		○		○
道路施設等の耐震化、道路の無電柱化	・道路橋りょうの耐震化 ・道路の無電柱化 など	○		○	○	
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	・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	○		○	○	
交通基盤の予防保全型等の管理の活用	・予防保全型の道路施設等の管理の推進	○		○	○	
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		○	○	○	○

主な取組一覧

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

交通戦略

- (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

主な取組一覧

※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。

主な取組名称 短中期プロジェクト	概要	交通戦略		役割※		
		(1)	(2)	川崎市等	事業者 交通	市民
バスネットワークの形成	・路線バスの利用実態等を踏まえた効率化 ・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 ・自動運転バス等の導入 ・市民への啓発・意識醸成の取組の推進	○		○	○	○
バスの走行環境の改善など	・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等	○		○	○	
多様な主体と連携したコミュニティ交通の導入の促進	・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の促進 ・地域主体のコミュニティ交通への支援及び導入の促進	○		○	○	○
路線バスや多様なモビリティと連携した交通結節機能の形成	・モビリティステーションの形成の推進	○		○	○	○
鉄道路線の整備による駅へのアクセス性の向上	・横浜市高速鉄道3号線の延伸	○		○	○	

主な取組一覧

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

交通戦略

- (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

主な取組一覧

※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。

主な取組名称 短中期プロジェクト	概要	交通戦略		役割※		
		(1)	(2)	川崎市等	事業者 交通	市民
駅の特性に応じ、駅へのアクセスや乗継の利便性・回遊性の向上などの交通結節機能の改善・強化など	・川崎駅周辺、京急川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺、鷺沼駅周辺、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺、柿生駅周辺などの拠点地区等周辺の交通結節機能の改善・強化 ・歩行空間、自転車の利用環境の整備や効果的な運用など		○	○	○	○
ウォーカブルなまちなかづくり	・拠点地区等周辺におけるウォーカブルな(「居心地が良く歩きたくなる」)まちなかの推進		○	○	○	○
駐車場マネジメントの推進	・駐車場・荷捌き対策における駐車場マネジメントの推進		○	○	○	○
鉄道事業者との連携による橋上駅舎化など	・JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上(橋上駅舎化等) ・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		○	○	○	
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	・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		○	○	○	
情報提供の充実やバス停の利用環境の改善などの公共交通の利用促進	・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、ターミナル駅などにおける案内情報の充実 ・地域と連携したバス停留所へのベンチ設置の支援など		○	○	○	○

主な取組一覧

目標
5

脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

交通戦略

- (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

主な取組一覧

※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。

主な取組名称 短中期プロジェクト	概要	交通戦略			役割※		
		(1)	(2)	(3)	川崎市等	事業者 交通	市民
公共交通の利便性向上による利用促進	・鉄道ネットワークの機能強化 ・公共交通機関の利用促進による自家用車の利用からの転換を促進	○			○	○	○
道路交通の円滑化	・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	○			○		
次世代自動車の普及促進や利用環境の整備	・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、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 ・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		○		○	○	○
環境に配慮した自動車利用	・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			○	○	○	○
産業道路クリーンライン化の取組	・迂回対策、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			○	○		○

各拠点事業の取組

総合都市交通計画(都市・地域総合交通戦略)の各拠点事業の取組について (立地適正化計画(令和7(2025年)3月策定)より抜粋)

(1) 川崎駅周辺

川崎駅周辺地区では、市街地再開発事業等の手法を活用し、商業・業務・文化・都市型住宅等の都市機能の集積など、民間活力を活かしたまちづくりを推進し、特に、西口を中心に、大規模な土地利用転換を適切に誘導するとともに、東口・西口駅前広場の再編や北口自由通路等の整備など、都市基盤整備を進めることで、広域拠点にふさわしいまちづくりに取り組んでいきます。

今後も、京急川崎駅周辺地区や建物の高経年化が進む東口の既成市街地等において、計画的な土地利用誘導や既存ストックの有効活用など、民間活力を活かした多様な都市機能の集積を図ります。また、駅周辺の回遊性・利便性のより一層の向上や公共空間を活用した賑わいの創出等に取り組み、本市の玄関口としてふさわしい広域的な集客機能を備えた活力と魅力にあふれるまちづくりを推進します。

①京急川崎駅周辺地区

京急川崎駅周辺地区については、近隣拠点都市や羽田空港と近接している地理的優位性、世界的な成長が見込まれる殿町地区との交通アクセス性の良さなど、本市の玄関口としての高いポテンシャルを活かし、持続可能で活気にあふれたまちづくりが求められています。しかしながら、同地区は、老朽化した建物や低未利用地が点在するとともに、敷地が細分化されているため、駅前のポテンシャルを活かしきれていません。

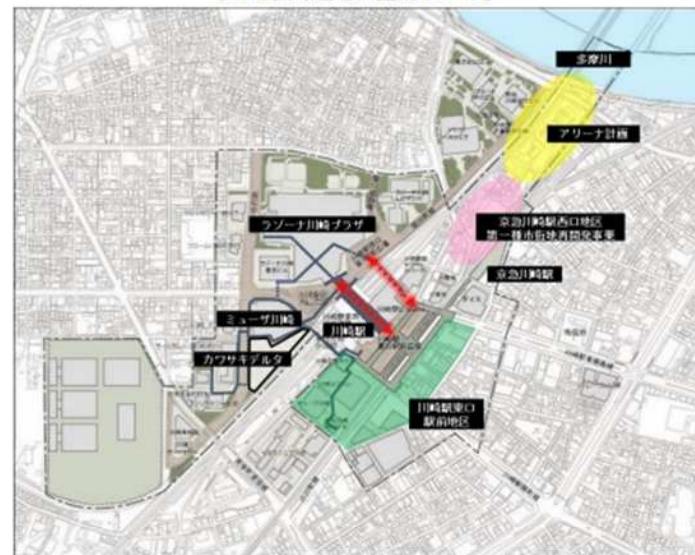
そのため、市街地再開発事業により、複数の街区をまとめた大街区化や高度利用化による防災性の向上、商業機能等を含む多様な都市機能の集積を行い、国際性豊かなにぎわいのある広域拠点の形成、安全で快適な歩行者空間の創出、防災性の高い駅前市街地の形成を図ります。

また、同事業の隣接地で進められているアリーナ計画と連携しながら、多摩川の水辺空間の活用を誘導し、えき・まち・みち・かわを一体的かつ戦略的に整備・利活用することにより、まちのにぎわいや交流の創出を図ります。

②川崎駅周辺地区

川崎駅周辺地区(京急川崎駅周辺地区を除く)については、川崎駅東口地区などにおいて、民間開発の動向等を適切に捉え、市街地再開発事業等の手法を活用し、商業・業務・文化・都市型住宅等の都市機能の集積など、民間活力を活かしたまちづくりを推進します。

【川崎駅周辺地区整備イメージ】



【京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業の計画概要】



項目	A-1 街区	A-2 街区
宅地(建築敷地)面積	約 7,300 m ²	約 350 m ²
延べ面積	約 83,000 m ²	約 2,170 m ²
高さ	約 119m	約 46m
階数	地上 24 階 塔屋 1 階 地下 1 階+機械式駐車場	地上 11 階 塔屋 1 階
主な用途	業務 商業 駐車場等	業務 商業 駐車場等

※令和 6 年 7 月時点

各拠点事業の取組

(2) 小杉駅周辺

当地区は本市の中央部に位置し、JR 南武線・横須賀線及び東急東横線・目黒線が交差する交通結節点であり、市政運営の基本的な方針である「川崎市総合計画」では、魅力にあふれた広域拠点の形成を図る地区として、川崎駅周辺地区及び新百合ヶ丘駅周辺地区とともに都市の活力向上による持続可能なまちづくりを推進する地区と位置づけています。

また、市の都市計画の基本方針である「都市計画マスタープラン小杉駅周辺まちづくり推進地域構想」に基づき、将来のまちづくりの方向性を示し、新たな開発計画等を適切に誘導、支援しています。

これらの上位計画に基づき、民間活力を活かした計画的かつ段階的なまちづくりに取り組み、先端技術を中心とした研究開発・生産機能の高度化を図るとともに、ユニバーサルデザインに配慮しながら駅前広場、道路等の公共施設を整備改善し、商業・業務・文化交流・医療・文教・都市型居住等の機能を集積させた「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」を推進しています。

【小杉駅周辺の整備概況図】



各拠点事業の取組

(3) 新百合ヶ丘駅周辺

「新百合ヶ丘駅周辺地区」は、昭和 49 年の新百合ヶ丘駅開業・小田急多摩線の開通を契機に土地区画整理事業が進み、「川崎市総合計画」において広域拠点に位置づけられ、官民連携でのまちづくりが進められてきました。

当地区では、商業・業務・公共機能の集積とともに、川崎市アートセンターや芸術系大学等の芸術・文化施設がコンパクトに集積されているとともに、当地区の周辺には、万福寺檜山公園、万福寺ふるさと緑地等の緑豊かな公園等が計画的に配置されており、芸術系大学や文化施設等の豊富な芸術・文化資源を活かした活動や、近年ではベデストリアンデッキや公園等の公共空間を活用したイベントの開催など、地域の特徴を生かした賑わいと魅力あるまちづくりが進められています。

一方で、当地区周辺の急激な人口増加による駅中心部における慢性的な交通混雑の発生や、駅至近における低未利用地の残存、土地区画整理事業当時建設された建物の老朽化、駅北側の高低差など、当地区の抱える様々な課題が顕在化してきています。

また、横浜市高速鉄道 3 号線（以下、「3 号線」という。）延伸を見据え、都市機能の更なる集積や、交通結節機能の強化に向けた取組が求められています。

令和 4 年 3 月に「新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくりの基本的な考え方」を取りまとめ、以下のような検討を進めています。

①時代のニーズに応じた都市機能の集積

- ・駅周辺の高経年化した建築物の更新や、駅北側エリアなどの低未利用地における土地利用転換などを計画的に誘導し、時代のニーズ等に応じた更なる都市機能の集積の推進

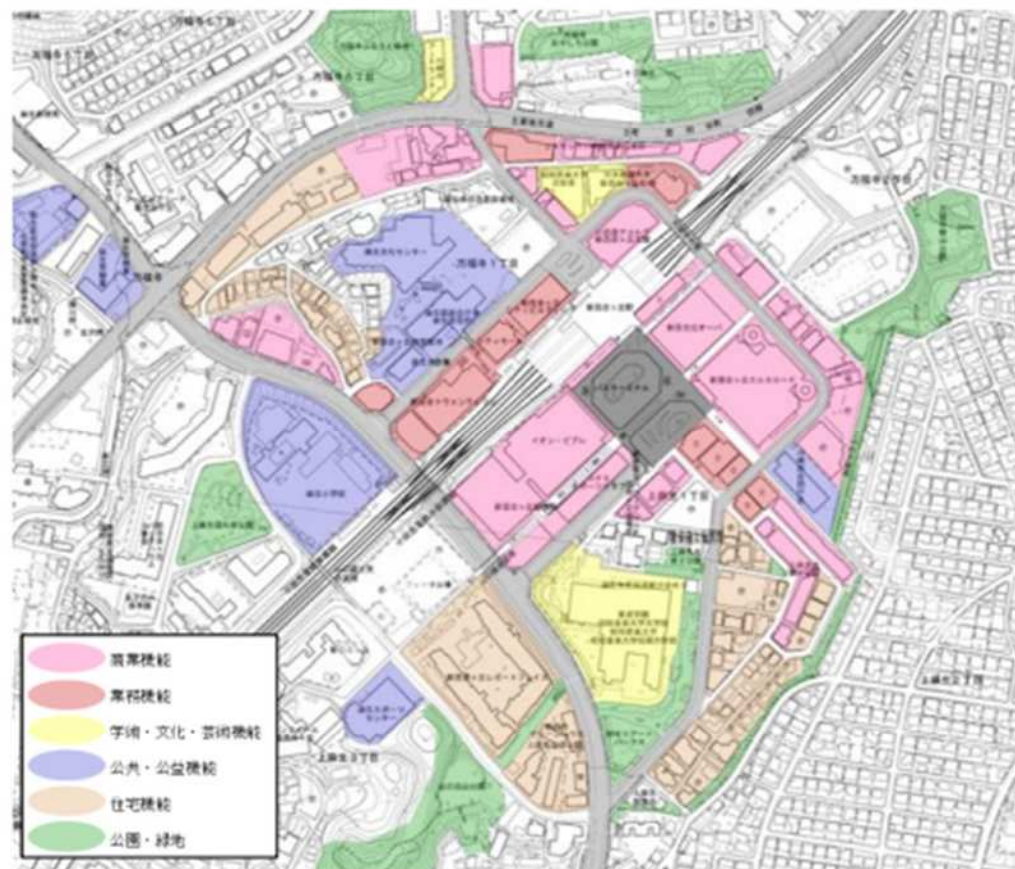
②駅周辺の交通環境の改善

- ・北口駅前広場をはじめとする周辺道路の混雑解消に向けた取組の推進
- ・駅南北の交通機能の適正配置の検討による、駅周辺の抜本的な交通環境の改善に向けた取組

③芸術・文化など、個性と魅力にあふれたまちづくりの推進

- ・地域に根差した芸術・文化活動などの更なる取組による、地域が一体となった個性と魅力にあふれたまちづくりの推進
- ・駅周辺の道路や公園等の公共空間や緑豊かな空間を最大限活用するなど、ウォーカブルなまちづくりによる、地域の個性ある活動や交流の推進

【新百合ヶ丘駅周辺土地利用の現状】



各拠点事業の取組

(4) 新川崎・鹿島田駅周辺

新川崎・鹿島田駅周辺は、多様な都市機能や研究開発機能、良質な都市型住宅などの集積を図るとともに、新川崎駅と鹿島田駅を結ぶベデストリアンデッキや交通広場などが整備され、地域生活拠点として整備が進められています。新川崎地区（操車場跡地）は、最先端の研究開発拠点「新川崎・創造のもり」を核として、ものづくり・研究開発機能が集積しており、先進的な産業拠点としての更なる機能の強化が求められています。また、鹿島田駅周辺では、鹿島田駅東部地区（平成 16（2004）年 3 月事業完了）や同西部地区（平成 28（2016）年 10 月事業完了）の再開発事業を施行してきましたが、現在も一部老朽化した建物や低未利用地があることから、駅周辺の適切な土地利用や住環境の改善、交通結節機能の向上などが求められています。

そのため、駅周辺の低未利用地については、周辺の老朽化した建物なども含めて土地利用転換の機会を捉えた適切な誘導を図り、魅力ある地域生活拠点の形成をめざします。

【新川崎・鹿島田駅周辺地区整備イメージ】



（参考）鹿島田駅西部地区第一種市街地再開発事業【H28.10 完了】



(5) 溝口駅周辺

溝口駅は、川崎市のほぼ中央に位置する高津区の中心地であり、JR 南武線と東急田園都市線とが交差し、多くのバス路線も集中する交通の結節点です。

これまで、大規模複合施設「NOCTY（ノクティ）」や溝口駅南北自由通路の整備を行った溝口駅北口地区市街地再開発事業（平成 11（1999）年 3 月事業完了）、南口広場の整備事業（平成 29（2017）年 1 月事業完了）などにより、駅周辺の交通渋滞の緩和や歩行者の安全確保などの基盤整備を行ってきました。

今後も引き続き、本市における主要な駅としての特性を活かすとともに、隣接都市（二子玉川等）との連携・調和のもと、商業・業務、文化、良質な都市型住宅棟の諸機能の集積を図りながら、歴史的・文化的資源や地域に密着した商店街等を活かした、地域生活ゾーンの核となる拠点の形成をめざします。

【溝口駅周辺地区整備方針図】



（参考）溝口駅北口地区市街地再開発事業【H11.3 完了】



各拠点事業の取組

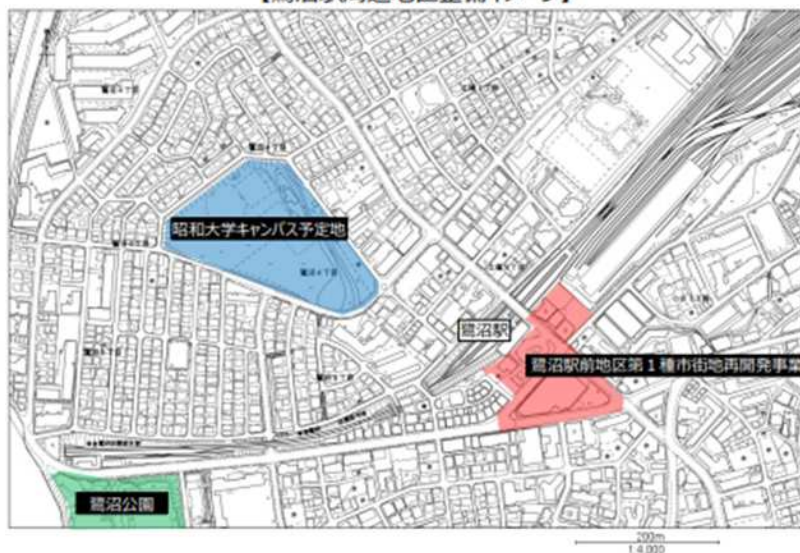
(6) 鷺沼・宮前平駅周辺

鷺沼・宮前平駅周辺は、「宮前区の地域生活拠点」として区民の身近な生活を支える地区ですが、鷺沼駅周辺は、昭和40年代に東急田園都市線の延伸を契機として市街化が進んで以来、大きな施設・機能の更新等が無いまま50年が経過しており、特に、駅前には駐車場等の低未利用地が点在し、土地の高度利用が図られていない状況にあります。また、鷺沼駅前の交通広場は、周辺部の住宅地開発による人口増加や、山坂が多いなどの地形上の特性から路線バスによる駅へのアクセスが多く、バス交通の需要増への対応が求められています。

そのため、市街地再開発事業による土地の共同化・高度利用を図るとともに、交通広場の拡充整備などの交通アクセスの向上を図ります。また、再開発を契機として、宮前平駅から徒歩約8分に位置するものの駅からの高低差やバリアフリー面、施設の老朽化等の課題がある宮前区役所・市民館・図書館を、再開発事業により都市機能が集約する鷺沼駅前に移転・整備し、区全体の活性化を促す「核」となる地域生活拠点の形成を図るとともに、公民の相乗効果による機能・空間の実現を図り、文化・交流拠点の形成と新たなコミュニティの創出を図ります。

また、旧日本精工の運動場において大学キャンパスの整備が予定されており、再開発を契機とし、周辺地区の都市機能集約を図るとともに、地域公共交通ネットワークの再編と併せ、鷺沼公園などの豊かな自然や文化的資源も活用しながら、誰もが暮らしやすく、コンパクトで持続可能なまちづくりを進めます。

【鷺沼駅周辺地区整備イメージ】



【鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業の計画概要】



	駅前街区	北街区
敷地面積	約11,170㎡	約3,680㎡
建築面積	約9,440㎡	約3,150㎡
延べ面積	約84,000㎡	約27,000㎡
階数	地下2階 地上32階	地下2階 地上19階
建物高さ(最高高さ)	約133m(約133m)	約89m(約89m)
主要用途	商業、市民館・図書館(大ホール含む)、都市型住宅、業務、駐車場等	区役所、市民館(小ホール)、都市型住宅、駐車場等
住宅戸数	約340戸	約110戸

※令和6年7月時点

各拠点事業の取組

(7) 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、川崎市の地域生活拠点に位置づけられており、登戸土地区画整理事業による安全で快適な暮らしを支える都市基盤整備とあわせて、都市機能の強化を促進するとともに、多摩川、生田緑地及びその周辺の地域資源を活かした魅力的な拠点形成を推進することとしています。

登戸駅前地区においては、ＪＲ南武線及び小田急小田原線の交通結節点である登戸駅の駅至近に位置し、古くから地域の商業エリアとなっていますが、低層の木造住宅が密集し、道路の幅員が狭く下水道も未整備となっており、防災性や生活環境について課題を抱え、中心商業地としての適正な土地の高度利用がなされていませんでした。そのため、本市が施行する登戸土地区画整理事業との一体的施行により、区域内の登戸駅前広場に面する街区（90 街区）に換地を受ける権利者による組合施行の市街地再開発事業を行うことで、区画整理事業による「まちの顔」となる駅前広場などのインフラ整備と併せて、民間活力を活かした建物の共同化による商業・都市型住宅などの都市機能集積及び良好な都市型住宅の供給を図ることにより、まちの魅力向上や回遊性の強化、賑わいの創出を図り、地域生活拠点にふさわしいまちづくりを行います。

向ヶ丘遊園北地区（51 街区）においては、地域生活拠点及び多摩区の中心として、商業、業務、住宅等の機能を有する複合的で、健全な市街地環境の計画的な形成を図るため、新たに共同住宅を建設し、良好な住環境の形成に寄与することを目的としています。

向ヶ丘遊園南地区においては、土地区画整理事業区域外となりますが、駅周辺において老朽化した建物の建替えなど、土地利用更新の動きが見られることから、それらの機会を捉えた地域生活拠点にふさわしい魅力あるまちづくりを推進していく必要があり、権利者等とまちづくりについて検討を進めているところです。

【登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区整備イメージ】



【登戸駅前地区第一種市街地再開発事業の計画概要】



※令和6年7月時点

【向ヶ丘遊園北地区優良建築物等整備事業の計画概要】



国の予算上の支援措置

本計画は、本市のめざす都市構造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であり、国の都市・地域総合交通戦略として位置づけています。また、策定(改定)に当たっては、土地利用、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。

計画の策定によって活用が可能となる支援措置や、計画に事業等を位置づけることで 適用対象となる支援措置のうち、主な事業を掲載します。

- ・街路交通調査費補助
- ・社会資本整備総合交付金(都市・地域交通戦略推進事業等) など

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。
ウォーカブル	「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「居心地が良く歩きたくなる」という意味で使われている。
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。
エコドライブ	自動車の運転手が運転方法等を改善し、環境にやさしく無駄のない運転をすること。ふんわりアクセルや加速・減速の少ない運転などを実践することで、燃費がよくなり、大気汚染物質・温室効果ガスが削減される。
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。

用語	解説
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。
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化をする必要がある。
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」という。)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。
キングスカイフロント	川崎区殿町地区の愛称。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を選択、公共交通の積極的な利用などの自動車環境対策のこと。

用語	解説
か行(続き)	
(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。
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。
コミュニティ交通	地域住民や企業等が主体となって運営・運行に参画し、路線バスを補完する公共性の高い交通手段のことをいう。
(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「肩が触れ合わない程度。ドア付近の人が多くなる」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。

用語	解説
さ行	
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を選択、公共交通の積極的な利用などの自動車環境対策のこと。
シェアモビリティ	本計画では、ICT等の技術を活用し、シェアサイクルをはじめ、電動キックボードや超小型モビリティ等のマイクロモビリティ、並びにEVカーシェアなど、少人数・小口利用に適した形で不特定多数の利用者が共有・共同利用できる交通手段のことをいう。
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。
次世代自動車	本計画では、電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)、ハイブリッド自動車(HV)、燃料電池自動車(FCV)を指す。
自動運転(車)	自動車において、ドライバーの代わりにシステムが認知、判断、運転操作を行うこと。本市では、令和9(2027)年度の自動運転バスのレベル4※実装を目指して、「KAWASAKI L4 Bus Project」を進めている。 ※レベル4:場所や天候、速度などの特定条件下で、システムが車の全ての運転操作を担う完全自動運転のこと
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)を充電する設備のこと。
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。

用語	解説
さ行(続き)	
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、全国を対象におおむね5年に1度行う調査のこと。最近では令和3(2021)年に実施された。
全国都市交通特性調査(全国都市パーソントリップ調査)	都市交通の特性(外出率、トリップ原単位、交通手段分担率等)を全国横断的かつ時系列的に把握するため、国が実施主体となり、おおむね5年に1度行う調査のこと。最近では令和3(2021)年に実施された。全国の70の都市が調査対象であり、川崎市も調査対象都市となっている。

用語	解説
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、三大都市圏でおおむね5年に1度行う調査のこと。最近では令和3(2021)年に実施された。
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。

用語	解説
た行(続き)	
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。 ※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。
トリップ原単位	ある地域において、人口に対してどの程度のトリップがあるかを示す係数。トリップ数を人口で割って求められる。

用語	解説
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。

用語	解説
は行	
バスネットワーク	地域内で運行されている路線バスやコミュニティ交通などを含めた全体的な構成やつながりのことをいう。
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。
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。
(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63万世帯(平成30(2018)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調査のこと。概ね10年に1度実施されている。
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。
フレイル	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す。フレイルであることに早めに気付き、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、健康な状態に戻るともできるとされている。
(交通手段)分担率	交通量全体における交通手段別の利用割合のこと。川崎市の交通は鉄道の分担率が高いという特性がある。

用語	解説
ま行	
MaaS	「Mobility As A Service」の略で、ICTの活用により、あらゆる交通手段を切れ目なく繋ぎ、「一つのサービス」のように便利に使えるようにすることを意味する言葉。鉄道事業者が提供するアプリにより、鉄道・バスだけでなく、タクシー・シェアサイクル等の交通手段も組み合わせて最適な経路を検索し、予約・決済まで可能な仕組みはMaaSの一例。
モビリティステーション	川崎市において、地域公共交通と連携しつつ、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図るための、新たな結節機能(モビリティハブ)のこと。

用語	解説
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。
予防保全	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。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」という。

用語	解説
ら行	
ライドシェア	一般ドライバーが自家用車を使って有料で乗客を送迎するサービスのことを一般的に「ライドシェア」と言い、我が国の制度上は「公共ライドシェア」、「日本版ライドシェア」の2つがある。 「公共ライドシェア」は、バス・タクシー事業による輸送手段の確保が難しい場合に市町村やNPO法人などが提供する有償・非営利のサービスで、地域住民や観光客を対象とする「交通空白地有償運送」と、介護を必要とする人を対象とする「福祉有償運送」がある。なお「福祉有償運送」を行う法人は本市内にも存在する。 「日本版ライドシェア」は、国が指定する「タクシーが不足する地域、時期及び時間帯」において法人タクシー会社が提供するもので、地域交通の「担い手」、「移動の足」不足解消のため、令和6(2024)年4月に始まった。
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。開業後、それぞれの区間を40分、67分で結ぶ予定。開業予定は、東京―名古屋間は「令和9年以降(2027年以降)」、東京―大阪間は「令和27年(2045年)より最大8年間前倒し」とされている。
臨海部	川崎区のおおむ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。
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。



#バス #自動運転 #運転席

参考資料

(1)政策目標に基づく取組状況

- ・平成25(2013)年3月の計画策定及び平成30(2018)年3月の改定(中間見直し)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(指標)の状況を把握します。
- ・なお、本計画は計画策定から概ね20年後を目標年次としており、令和7(2025)年度時点における目標水準(指標)の状況を整理したものです。

目標水準(指標)の状況の見方

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	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% (H30(2018))
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17.5% (R4(2022))
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 (R3(2021))

指標の状況

- 😊 指標の改善が見られる
- 😐 指標の変化なし
- 😞 課題あり

※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示しています。
 ※評価年度に下線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。

旧総合都市交通計画について

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

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)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

鉄道事業

- ・横浜市高速鉄道3号線の延伸に向けた取組

道路事業

- ・羽田連絡道路(多摩川スカイブリッジ)の整備完了
- ・都市計画道路の整備促進



産業道路における踏切の除却



多摩川スカイブリッジ

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	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 (R3(2021))
新幹線駅まで45分圏域の拡大 (公共交通利用)	90%以上 (対市域面積)	約62% (H24(2012))	約60% (H27(2015))	😊 約63% (R5(2023))
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 (鉄道:H24(2012)、 自動車:H17(2005))	約45分 (鉄道:H29(2017)、 自動車:H27(2015))	😐 約45分 (鉄道:R7(2025)、 自動車:R3(2021))
臨海部の移動圏域の拡大	30%以上拡大 (2,400km ²)	約1,900km ² (H17(2005))	約2,000km ² (H27(2015))	😊 約2,100km ² (R3(2021))

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

旧総合都市交通計画について

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

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

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



橋上駅舎化されたJR稻田堤駅

旧総合都市交通計画について

政策目標

2

誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

目標水準(指標)		目標値	計画策定時	中間見直し時	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))	-	- ※1
高齢者等の 外出のしやすさの向上		外出率向上	約69% (H20(2008))	- ※2	 約59% (H30(2018))
交通事故件数の減少		大都市1位	1位 (H22(2010))	1位 (H27(2015))	 5位 (R5(2023))
鉄道混雑率の改善	180%超 区間	解消	約8.5km (H19(2007))	約4.3km (H27(2015))	 0.0km (R5(2023))
	150%超 区間	減少	約30.6km (H19(2007))	約19.6km (H27(2015))	 0.8km (R5(2023))
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 (H21(2009))	約18万人 (H27(2015))	 約13万人 (R6(2024))
	自動車 ボトルネック	約2万台	約13万台 (H21(2009))	約12万台 (H27(2015))	 約3万台 (R6(2024))

※1 駅へのバスの所要時間は、これまで国土交通省の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年の同調査から同項目が除外されました。

※2 東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて確認していましたが、中間見直しでは同調査が未実施

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

旧総合都市交通計画について

政策目標

3

災害に強い交通環境の整備

耐震性の向上

- ・道路橋りょう等の耐震化
- ・道路の無電柱化

減災(復旧)対策の推進、多重性(リダンダンシー)の向上

- ・臨港道路東扇島水江町線の整備促進
- ・緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保
- ・災害時における帰宅困難者対策の推進



東扇島水江町線の
整備位置

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	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% (R4(2022))
道路橋りょうの耐震化	100%※	約59% (H21(2009))	100% (H29(2017))	😊 100%(当初対象分) 45%(追加対象分) (R6(2024))
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 (R6(2024))

※ 計画策定時に対象だった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199橋を追加対象とし、耐震化率100%を目指しています。

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

旧総合都市交通計画について

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

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

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



チョイソコかわさき



JR武蔵小杉駅網島街道口



小川町バス乗降場

旧総合都市交通計画について

政策目標

4

地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	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69.6% (R5(2023))
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮	約15分 (H20(2008))	-	- ※1
高齢者等の外出のしやすさの向上	外出率向上	約69% (H20(2008))	- ※2	 約59% (H30(2018))
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% (H30(2018))

※1 駅へのバスの所要時間は、これまで国土交通省の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年の同調査から同項目が除外されました。

※2 東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて確認していましたが、中間見直しでは同調査が未実施

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ネットワークの形成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

旧総合都市交通計画について

政策目標

5

地球にやさしい交通環境の整備

環境に配慮した交通環境の整備

- ・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

自動車交通による環境負荷の低減

- ・エコドライブの普及促進に係る取組
- ・産業道路クリーンライン化事業の実施

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



エコドライブ講習会



ハイブリッド連節バス



BRT運行ルート

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	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% (H30(2018))
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17.5% (R4(2022))
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※ (R3(2021))

※ CO₂排出量は、鉄道(旅客)と自動車の合計。鉄道は車両走行キロ、自動車は走行台キロ(平均速度・大型車混入率を考慮)にCO₂排出原単位を乗じることを基本として推計。

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

(2) 現計画の総括

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。