

第2次川崎市 総合都市交通計画

令和7(2025)年11月

市長挨拶~~~~~
~~~~~

令和7(2025)年11月 川崎市長 福田 紀彦

# 目次

## 1章 川崎市総合都市交通計画について

|                |     |
|----------------|-----|
| 1-1 計画策定の背景と目的 | P.2 |
| 1-2 計画の位置づけ    | P.3 |
| 1-3 交通政策の理念    | P.4 |
| 1-4 本市がめざす都市構造 | P.5 |

## 2章 交通政策を取り巻く状況

|                 |      |
|-----------------|------|
| 2-1 首都圏における現状   | P.7  |
| 2-2 首都圏の交通に係る現状 | P.13 |
| 2-3 本市の現状       | P.17 |
| 2-4 本市の交通に係る現状  | P.23 |
| 2-5 本市の抱える交通課題  | P.27 |

## 3章 交通政策の目標、交通戦略

|                       |      |
|-----------------------|------|
| 3-1 本市の交通政策の目標        | P.29 |
| 3-2 首都圏機能に資する交通ネットワーク | P.35 |
| 3-3 交通戦略              | P.41 |
| 3-4 指標の設定             | P.62 |
| 3-5 行政・交通事業者・市民の責務・役割 | P.66 |
| 3-6 計画の進行管理           | P.67 |
| 3-7 検討経過              | P.68 |

## 関連資料

|                   |       |
|-------------------|-------|
| 首都圏における現状         | P.70  |
| 首都圏の交通に係る現状       | P.74  |
| 本市の現状             | P.82  |
| 本市の交通に係る現状        | P.90  |
| 首都圏整備に資する交通ネットワーク | P.105 |
| 交通施策の方向性          | P.109 |
| 主な取組一覧            | P.112 |
| 各拠点事業の取組          | P.120 |
| 国の予算上の支援措置        | P.126 |
| 用語解説              | P.127 |





#多摩川スカイブリッジ #自動運転バス

# 1章 川崎市総合都市交通計画について



#### (1) 計画策定の背景

- ・交通は、市民の諸活動の基盤であり日常生活や地域社会の形成、社会経済の発展を支えるなど重要な役割を果たしています。また、長期的な視点と持続性が求められると同時に、交通基盤整備だけではない、各分野と連携した総合的な交通体系が求められていることから、「広域調和・地域連携型の都市構造の形成」に向けた交通政策のマスタープランとして、平成25(2013)年3月に策定し、平成30(2018)年3月に中間見直しを実施しています。
- ・計画策定から10年が経過し、本市でも今後直面する急速な高齢化や人口減少、ICTを活用した新たなモビリティの普及、脱炭素社会へ向けた動きのほか、路線バスの運転手など様々な交通の担い手不足が深刻化するなど、社会経済状況が大きく変化するとともに、激甚化する自然災害や、新型コロナウイルス感染症を経験し、市民の防災への意識やライフスタイル・働き方を見直す動きも高まっています。
- ・社会経済状況など計画を取り巻く状況の変化を踏まえ、計画の策定から10年後を目途に全体見直しを行うこととなり、令和7(2025)年度に計画策定するものです。



#### (2) 計画策定の目的

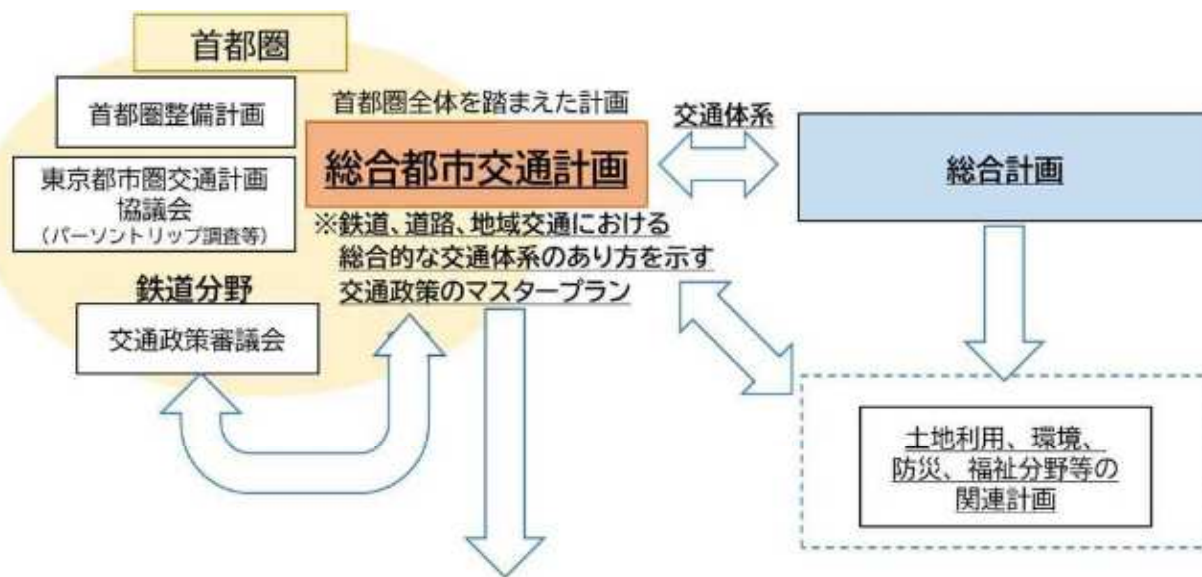
- ・本市の将来を見据えた上で、鉄道・道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応するとともに、市民の暮らしやすさと移動しやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を図るため、新たな総合都市交通計画を策定するものです。

#### (3) 計画期間

- ・本計画の目標年次は、令和7(2025)年11月の計画策定から概ね20年後とします。
- ・また、計画策定から概ね5年後に中間見直しを行い、概ね10年後に計画策定を行います。

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、「川崎市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ります。

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。



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

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

図 総合都市交通計画の位置づけ



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、計画の策定と取組の推進を図ります。

### 『川崎市基本構想』

**めざす都市像**  
『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**  
『安心のふるさとづくり』  
『力強い産業都市づくり』

### 交通政策の理念

#### 理念① 『誰もが利用しやすいこと』

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

#### 理念② 『安全・安心かつ円滑であること』

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

#### 理念③ 『持続可能であること』

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

### 交通政策の目標

- 1 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
- 2 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- 3 災害に強い交通環境の整備
- 4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備
- 5 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

理念

目標等

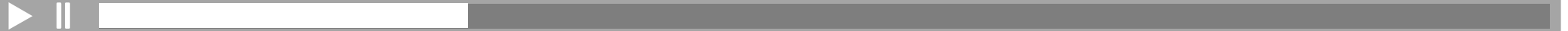
交通戦略

交通戦略

戦略的に取り組む方針を示すもの







#多摩区稲田堤 #鉄道 #橋上駅舎

## 2章 交通政策を取り巻く状況

### (1) 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。

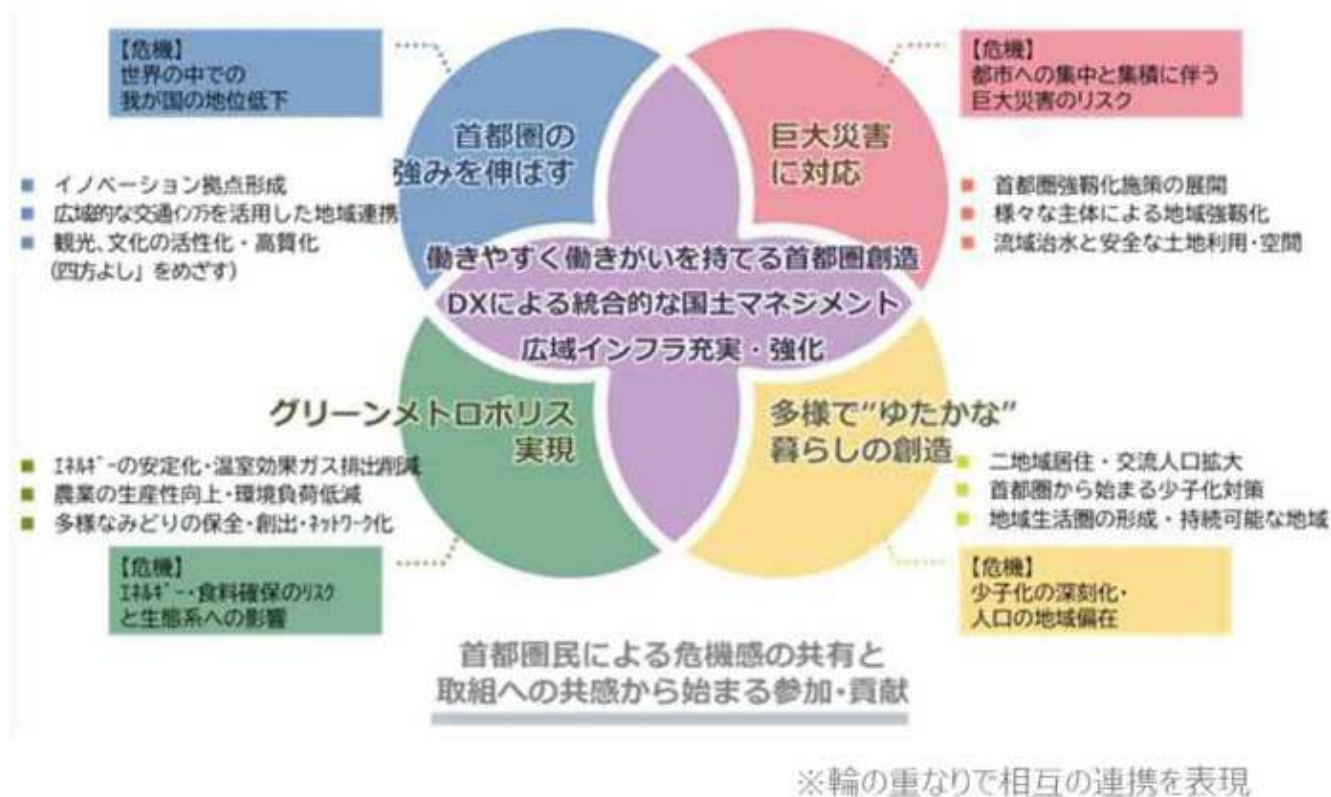


図 首都圏広域地方計画 プロジェクト全体構成 (出典)首都圏広域地方計画中間とりまとめ(素案)概要版(令和6(2024)年12月)



## (2) 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。

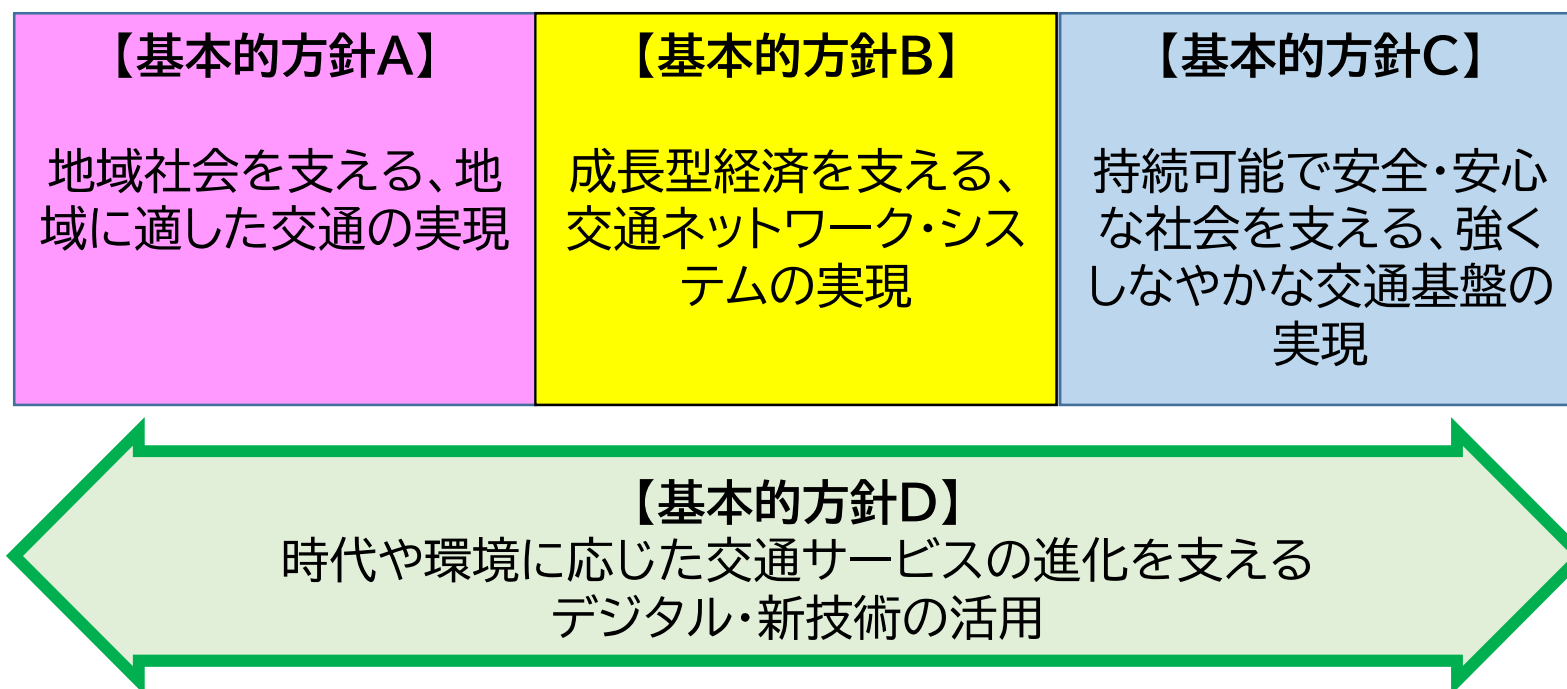


図 今後の交通政策の基本的な方針 (出典)「交通政策基本計画の見直しの方向性について」  
第52回社会資本整備審議会計画部会及び第50回交通政策審議会交通体系分科会計画部会資料(令和6(2024)年9月)より作成

### (3) ライフスタイル・働き方の変化

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



図 インターネットショッピング利用世帯割合  
(出典)家計消費状況調査(総務省)より作成



図 首都圏の雇用型テレワーカーの割合  
(出典)テレワーク人口実態調査(国土交通省)より作成

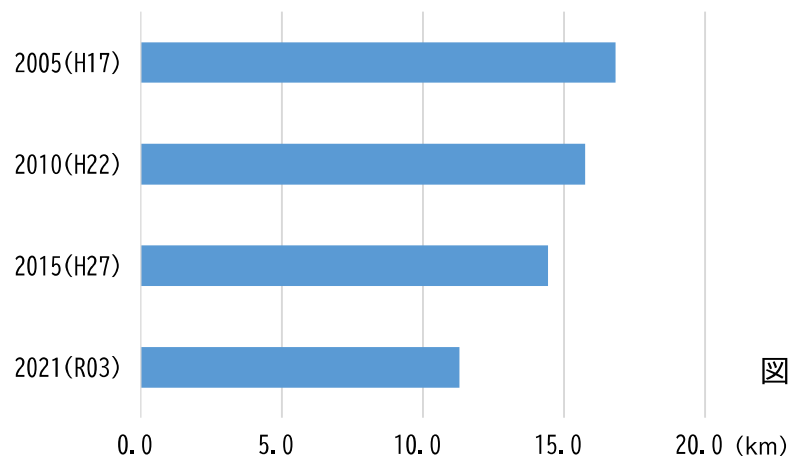


図 Km/トリップ 平日平均トリップ距離(川崎市)  
(出典)国土交通省資料より作成

※トリップとは人の移動する単位をいう



## (4)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)

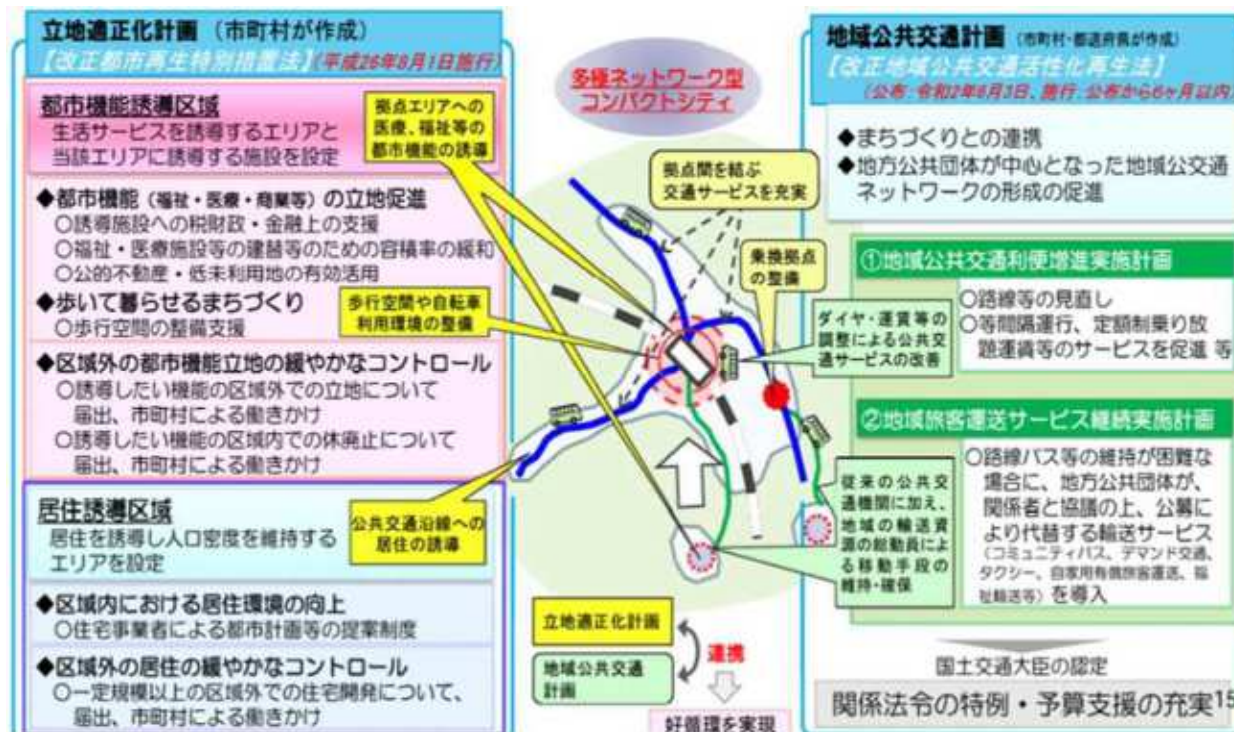


図 コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度  
(出典)国土交通省資料

### (5) 自然災害の激甚化・頻発化

- ・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。
- ・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。
- ・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。



図 令和元年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



### (6) 訪日外国人の増加

- ・訪日外国人数は、新型コロナウイルス感染症拡大により激減しましたが、その後回復し、令和6(2024)年には3,687万人と、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準を上回りました。
- ・神奈川県を訪れる外国人旅行者数も、新型コロナウイルス感染症拡大以前を上回る水準で推移しています。

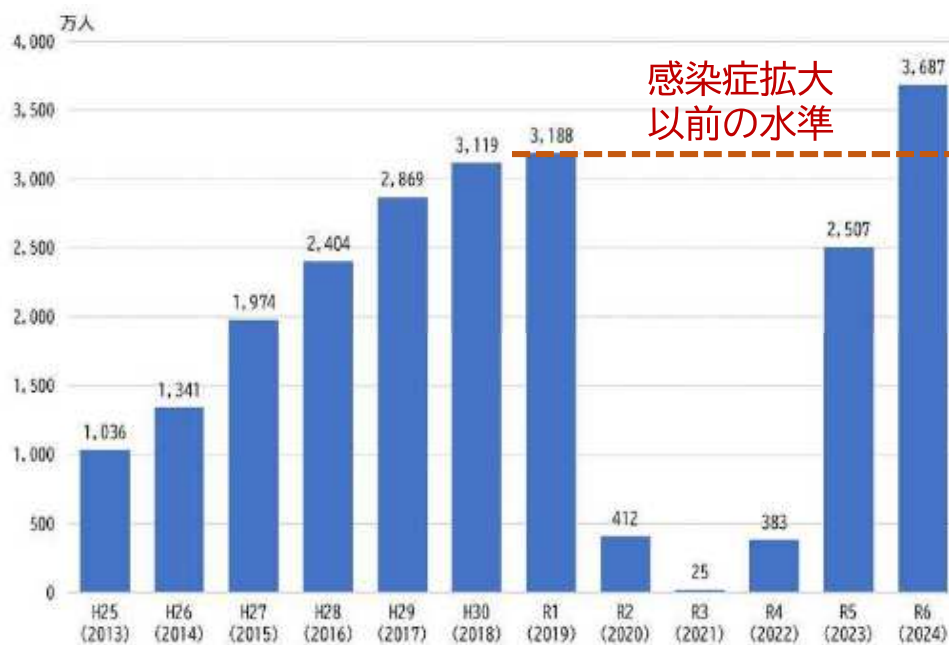


図 訪日外国人数の推移 (出典)訪日外客統計(日本政府観光局)

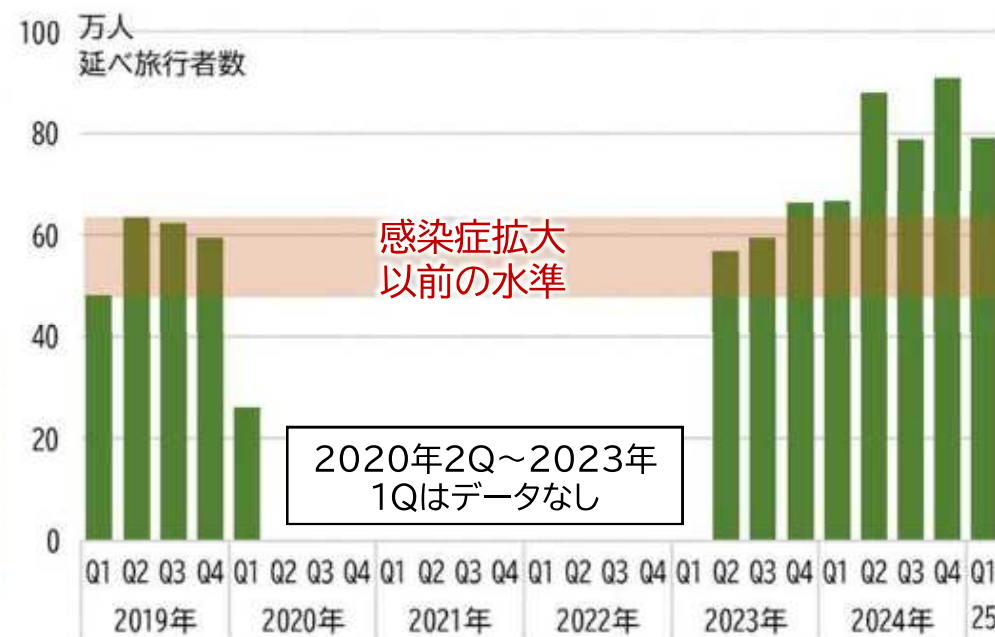


図 訪日外国人の神奈川県の延べ旅行者数の推移  
(出典)インバウンド消費動向調査、訪日外国人消費動向調査(観光庁)



### (1)本市周辺の交通ネットワークの整備計画

- ・【鉄道】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）が平成28（2016）年に答申され、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。
- ・【道路】地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定めた「関東ブロック 新広域道路交通計画」が令和3（2021）年に定められ、今後の計画的な道路整備等の基本となる広域的なネットワーク計画が示されています。



（出典）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）（平成28（2016）年4月）より一部抜粋、加筆



（出典）関東ブロック 新広域道路交通計画（令和3（2021）年7月）に掲載される高規格道路の事業化区間をもとに作成

### (2) さまざまな交通の担い手不足

- ・バス・タクシーの運転手等は、有効求人倍率が全産業平均より高く推移しており、担い手不足が深刻化しています。
- ・そのほかにも、自動車の整備士など運輸分野を支える様々な人材の将来的な不足が見込まれています。

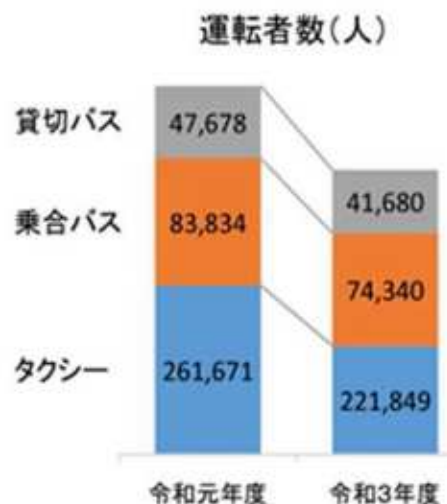


図 バス・タクシーの運転手数の推移  
(出典)自動車DX・GX及び担い手確保の現況・取組について(国土交通省、第4回ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会(令和5(2023)年5月22日)資料3)

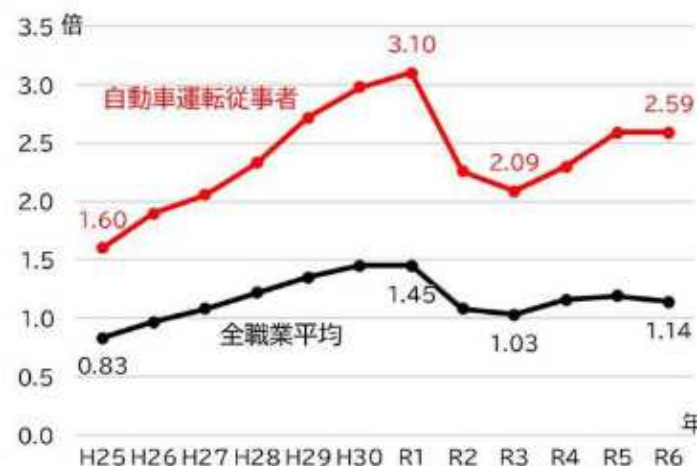


図 自動車運転従事者の有効求人倍率の推移  
(出典)職業安定業務統計(厚生労働省)から作成

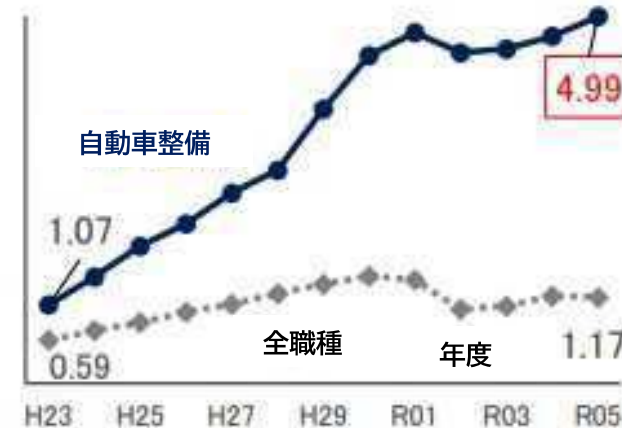


図 自動車整備要員の有効求人倍率の推移  
(出典)自動車整備士の確保・育成に係る課題とこれまでの取組(国土交通省、第29回自動車整備技術の高度化検討会(令和7(2025)年3月21日)資料5)



### (3)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のため、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、小型車両を用いたグリーンスローモビリティ、超小型モビリティが登場している他、電動キックボードやバイク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



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



電動キックボード (出典)(株)Luup



超小型モビリティ (出典)国土交通省資料



のるーとKAWASAKI



グリーンスローモビリティ (出典)川崎市資料

### (4) 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

- ・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組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、令和3(2021)年9月)



▲整備前の様子 公園と駅が分断され、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



## (1)本市の位置・地形等

- ・本市は、首都圏の中心部に位置し、羽田空港や品川駅・新横浜駅と近接しています。
- ・そのため、都心部にアクセスしやすいなど利便性が高いところに位置しています。
- ・市域は、臨海部の埋立地、多摩川沿いから東京湾にかけての平坦な低地、麻生区・多摩区・宮前区と高津区・中原区の一部にかけての丘陵地で構成されています。
- ・丘陵地では、谷戸が入り組んだ山坂の多い地形が広がっており、平坦な低地に比べ、移動に負担が生じやすくなっています。



図 本市の位置

(出典)川崎市都市マスタープラン全体構想(平成29(2017)年)3月

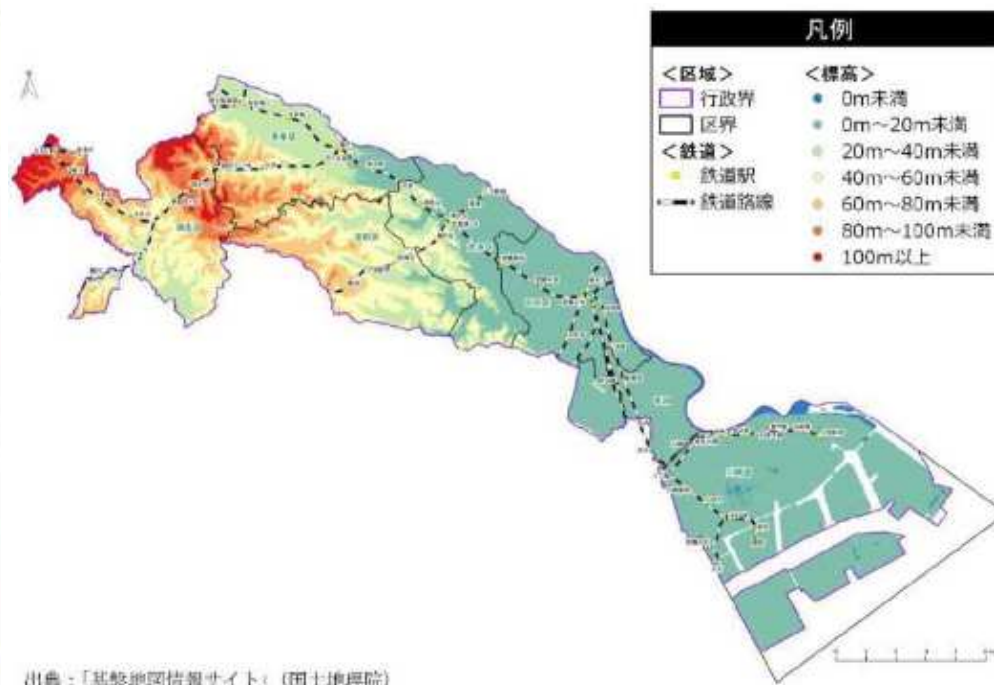


図 本市の標高

(出典)国土地理院「基盤地図情報」を基に川崎市作成

## (2) 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 鉄道網の整備状況(令和6(2024)年2月時点)  
(出典)川崎市資料

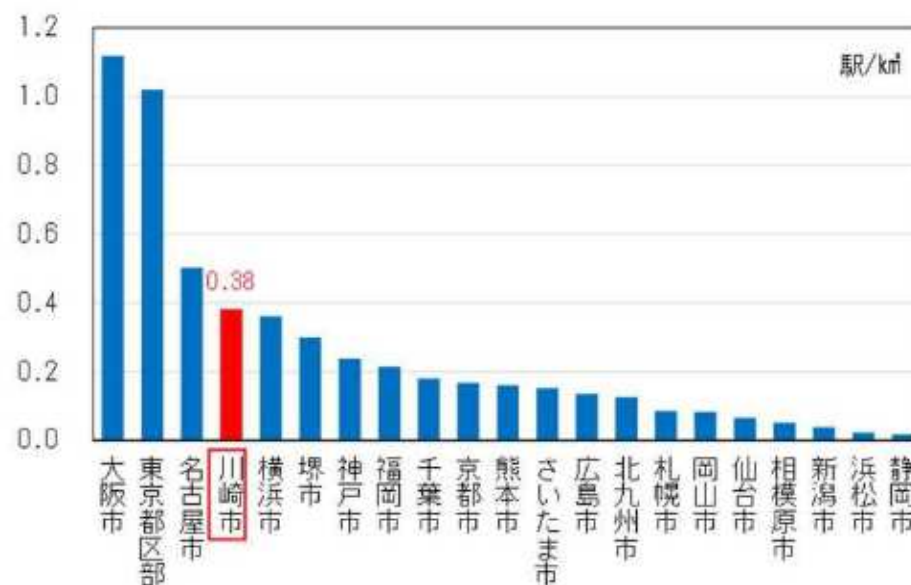


図 市域面積1km<sup>2</sup>当たり鉄道駅数(令和3(2021)年度時点)  
(出典)大都市データランキング カワサキをカイセキ!



## (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17(2035)年にピークを迎え、その後減少へ転換する見込みです。
- ・本市でも高齢化が進展しており、令和12(2030)年には本市の人口の約22%が65歳以上となり、その後、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。

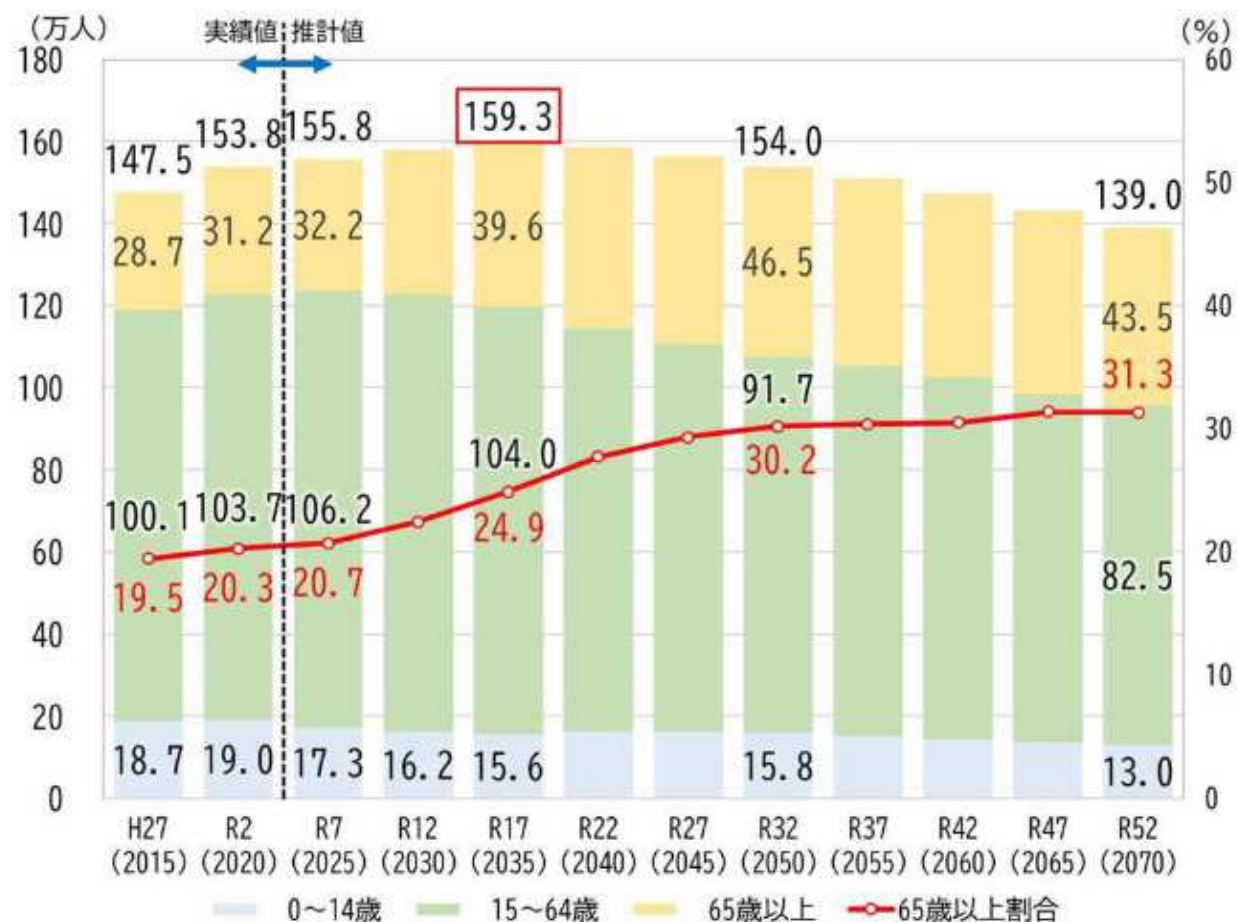


図 川崎市の人口推移と将来人口、区ごとの将来の総人口と高齢化率  
(出典)2020年までは国勢調査、2025年以降は川崎市総合計画の改定に向けた将来人口推計(令和7(2025)年5月)

## (4)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・創造のもり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。

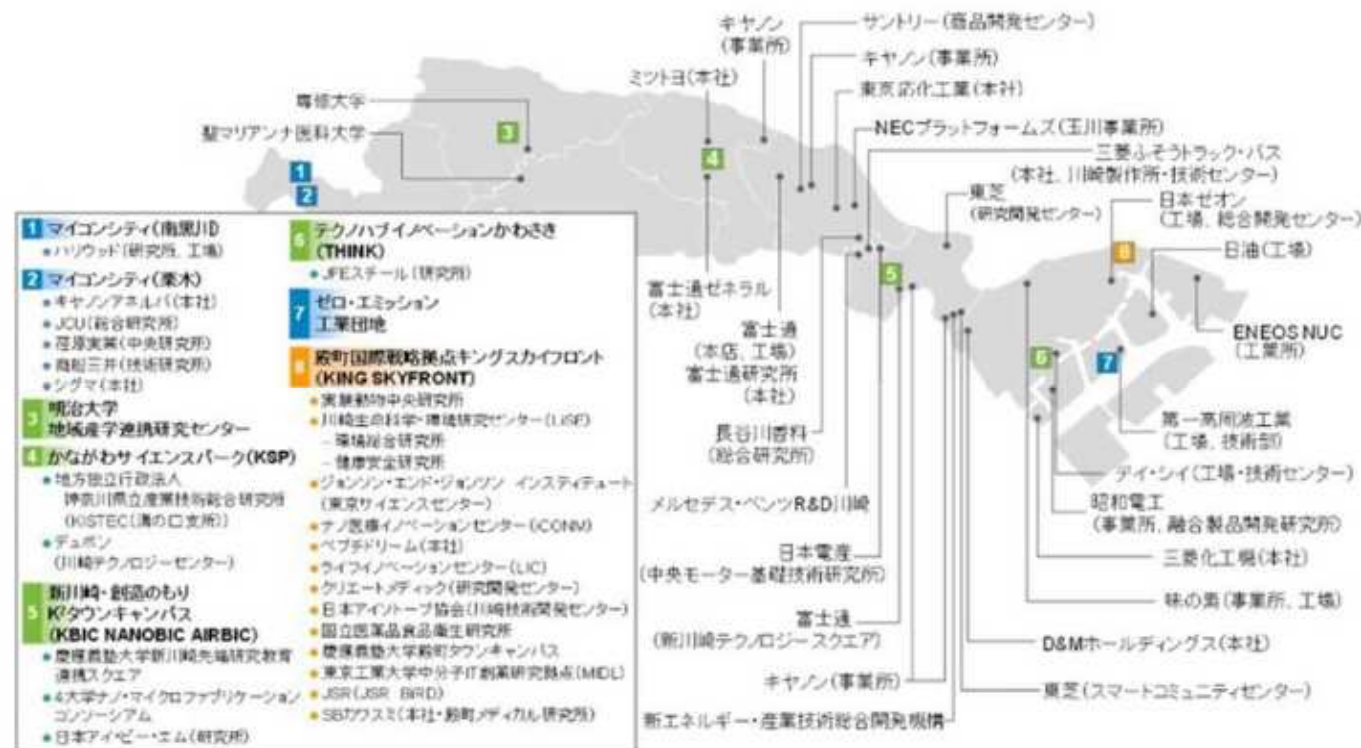


図 主要企業と研究開発機関の立地状況 (出典)川崎市総合計画 第3期実施計画(令和4(2022)年3月)



## (5) 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、大規模土地利用転換の取組が進められています。
- ・「臨海部ビジョン」では、臨海部を日本の成長を牽引する地域として持続的に発展させるための様々な取組を示しており、その取組の一つとして「交通機能の強化」を位置づけています。
- ・土地利用方針(令和5(2023)年8月)においては、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。



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](令和5(2023)年6月)

図 扇島地区において必要と想定する主な道路・交通アクセス路線と整備箇所 (出典)JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針(令和5(2023)年8月)

## (6) 脱炭素社会の実現に向けた取組

- ・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、CO<sub>2</sub>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、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言されました。
- ・本市においては、令和2(2020)年11月に脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」を策定するとともに、令和4年(2022)年3月には「地球温暖化対策推進基本計画」を改定し、2050年までに市域の温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指しています。脱炭素社会の実現に向け、運輸部門においては、次世代自動車等のさらなる普及促進や公共交通の利用促進が重要です。

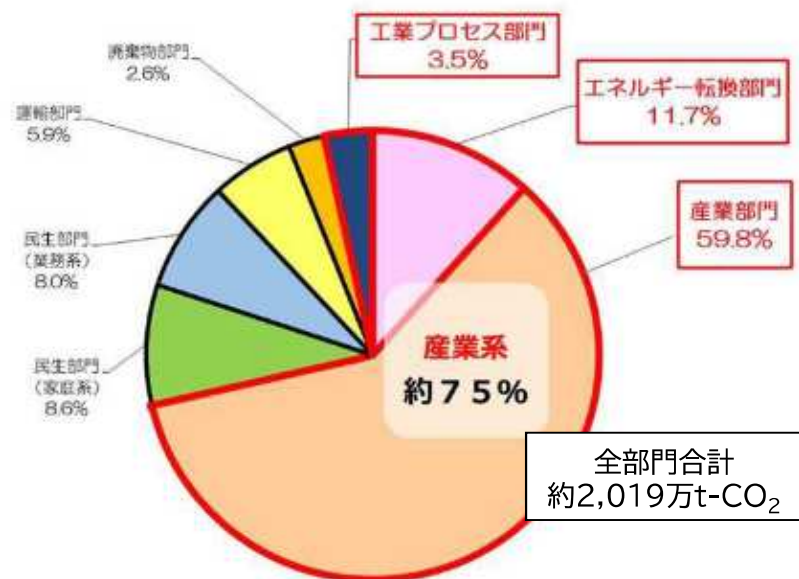


図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比(2022年度暫定値)  
(出典)川崎市資料



図 市域のCO<sub>2</sub>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(令和4(2022)年3月)



### (1) 路線バスの運転手不足

- ・市内の路線バスの1日当たりの便数は、令和6(2024)年度には約9,900便と、ピーク時である平成30(2018)年度と比べて約20%少ない水準となっており、運転手不足の深刻化を背景に路線バスの便数は年々減少しています。
- ・「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8割弱となっています(p.23参照)。引き続き、路線バスを含めた地域公共交通の維持・確保に向けた取組を進めていくことが求められています。



図 1日あたりのバス利用者数とバス便数の変遷  
(出典)川崎市統計書、バス事業者へのヒアリングにより作成

## (2)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

市の交通政策について「重要である」「やや重要である」と回答した人の割合(各施策ごとに重要度を回答)

(%)

| 市の交通政策(上位3項目)                  | H23  | H28  | R5   |
|--------------------------------|------|------|------|
| 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 | 90.5 | 90.9 | 92.3 |
| 災害に強い交通網の整備                    | 88.4 | 87.6 | 90.5 |
| 踏切の解消など鉄道を横断する安全対策             | 82.0 | 81.8 | 86.6 |

| 市の交通政策         | H23  | H28  | R5   |
|----------------|------|------|------|
| 路線バスの維持や利便性の向上 | 57.4 | 69.8 | 78.3 |

+20.9%

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



### ◎本市の強み・多様な地域特性



#### 北部エリア

麻生区、多摩区

- ・豊かな自然環境と文化・芸術等の地域資源
- ・計画的に形成された市街地と古くからの市街地及び住宅団地群が混在
- ・麻生区南部では市内で**最も高齢化が進行**
- ・山坂が多く、**路線バスでの駅までのアクセスが多い**



#### 中部エリア

高津区、宮前区、  
中原区

- ・鉄道整備と同時期に計画的な市街地形成が進められてきた地域。今後は**高齢化や建物の高経年化が進展**
- ・山坂が多く、**路線バスでの駅までのアクセスが多い**



#### 川崎・小杉駅 周辺エリア

中原区、幸区、  
川崎区

- ・戦災後、臨海部の工業の発展に伴い、従業員の居住地として急速に市街化が進展、狭あい道路や木造住宅が多く存在
- ・**交通利便性が高く**、居住地としての人気と世界的企業等が立地する就業地としてのポテンシャルをあわせ持つ
- ・小杉周辺は**市内で最も高齢化率が低い**
- ・平坦で、**徒歩や自転車での身近な駅へのアクセスが多い**



#### 川崎駅・臨海部 周辺エリア

川崎区

- ・戦前からの川崎市の中心市街地で、古くからの市街地と臨海部の工業地域からなる。特にJR南武支線沿線は木造密集市街地が市域で最も集中。
- ・羽田空港・川崎港に近接、**高い産業立地ポテンシャル**。大規模土地利用転換の取組が進む。東扇島では物流拠点の形成が進む。
- ・川崎駅を中心に**放射状の路線バスネットワークを形成**



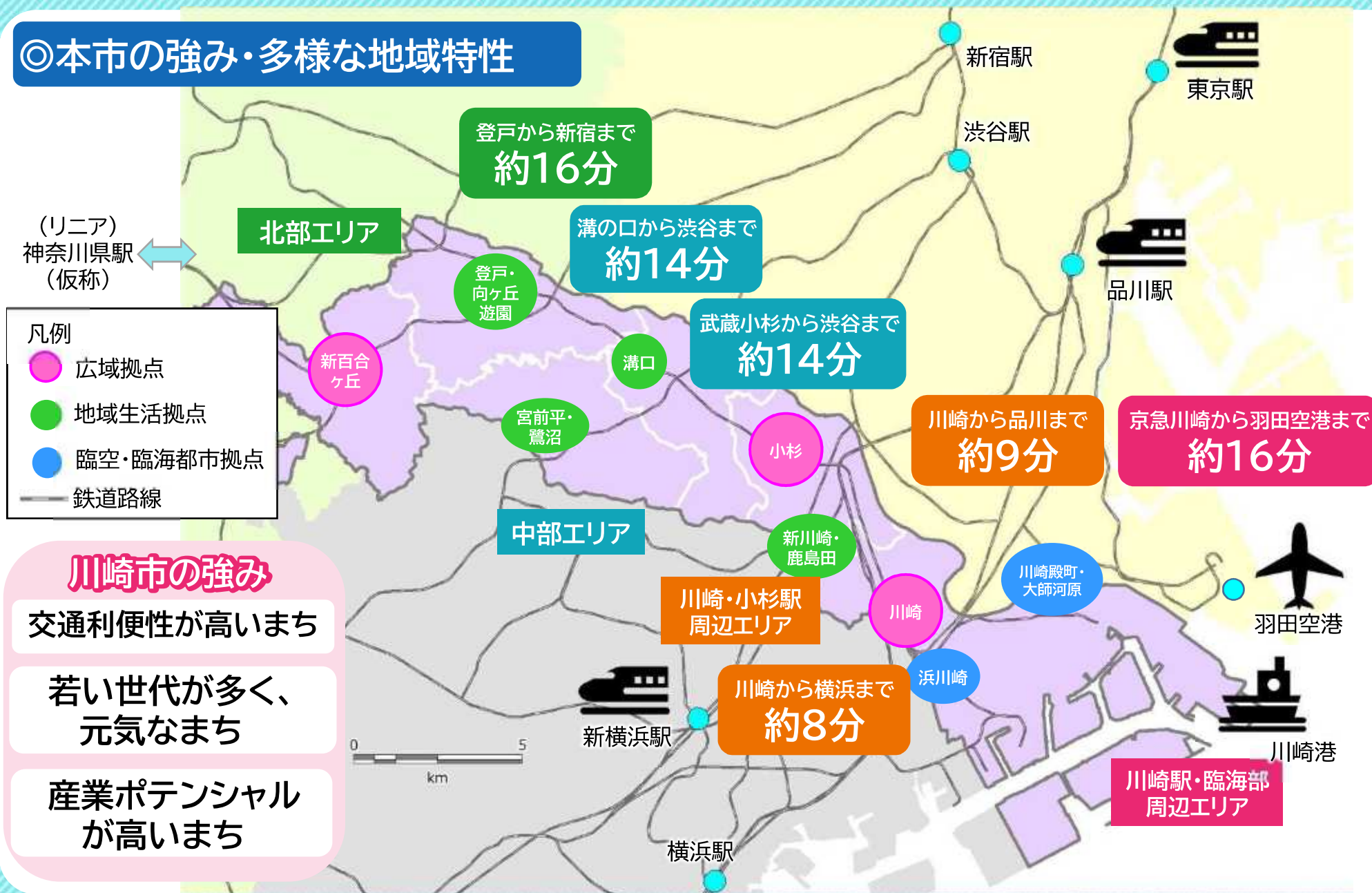
## 2-4 本市の交通に係る現状

1章

2章 交通政策を取り巻く状況

3章

### ◎本市の強み・多様な地域特性





これまでの取組状況や社会経済状況の変化を踏まえ、5つの交通課題を整理。

|   |                          |                                                                                                                                                                                                                                   |
|---|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① | 首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                       |
| ② | 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の形成 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や道路の混雑の改善が求められている。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>                        |
| ③ | 災害に強い交通の実現               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・甚大化する風水害や大規模地震等の災害に強く、復旧を支える交通基盤の充実が求められている。</li> <li>・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。</li> <li>・災害時や非常時の交通混乱への対応が求められている。</li> </ul>                                                      |
| ④ | 地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の需要が高まる一方、運転手不足等の深刻化により、将来にわたり、地域公共交通の維持・確保をしていくことが求められている。</li> <li>・地域特性を踏まえ、新技術等を活用し多様なモビリティを展開したきめ細かな対応が求められている。</li> <li>・拠点地区のまちづくりと連携し、駅の特性を踏まえた結節・交流機能の強化が求められている。</li> </ul> |
| ⑤ | 脱炭素社会の実現に向けた地球環境へのさらなる配慮 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や自動車など交通の脱炭素化が求められている。</li> <li>・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。</li> </ul>                                                                                                     |

## 計画策定のポイント

これまでは、首都圏における立地特性を活かした交通環境の形成を中心に進めてきましたが、高齢化の進展や交通の担い手不足等の社会経済状況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、本市の骨格形成と交通機能の強化を進めるとともに、市民の暮らしやすさと移動しやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を図る必要があります。





#中原区 #武蔵小杉 #JR南武線

# 3章 交通政策の目標、交通戦略



## 3-1 交通政策の目標、交通戦略

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

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、目標の効果的な達成に向けて戦略的に取り組む方針を示すものとして「交通戦略」を設定します。

| 交通政策の目標                                  |                                                                                                                                  | 交通戦略                                                                              |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 1 首都圏機能の強化<br>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<br>1-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化<br>1-3 羽田空港へのアクセス強化<br>1-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化<br>1-5 臨海部における大規模土地利用転換等を踏まえた交通環境の整備 | (1)本市拠点機能及び拠点間連携の強化<br>(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<br>(3)臨海部の交通機能強化 |
| 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）<br>2-2 安全、安心、快適な移動環境の確保<br>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<br>2-4 地域（交通）分断の解消（交流の推進）                       | (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<br>(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               |
| 3 災害に強い交通環境の整備                           | 3-1 耐震性の向上<br>3-2 減災（復旧）対策の推進<br>3-3 リダンダンシー（多重性）の向上<br>3-4 交通基盤の効率的な維持管理・老朽化対策の推進                                               | (1)災害に強い交通基盤の整備<br>(2)災害発生時等における帰宅困難者対策の推進                                        |
| 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        | 4-1 地域公共交通の維持・確保<br>4-2 地域特性に応じた交通課題への対応<br>4-3 駅周辺の特性に応じた結節・交流機能の向上<br>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                             | (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<br>(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              |
| 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<br>5-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用<br>5-3 沿道環境の改善<br>5-4 公共交通の利用促進<br>5-5 地球環境に配慮した新たなモビリティの活用                     | (1)公共交通利用促進と道路交通円滑化<br>(2)次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化<br>(3)環境に配慮した自動車利用の推進              |

※交通戦略…交通政策の目標に基づき、戦略的に取り組む方針を示すもの

# 3-1 交通政策の目標、交通戦略

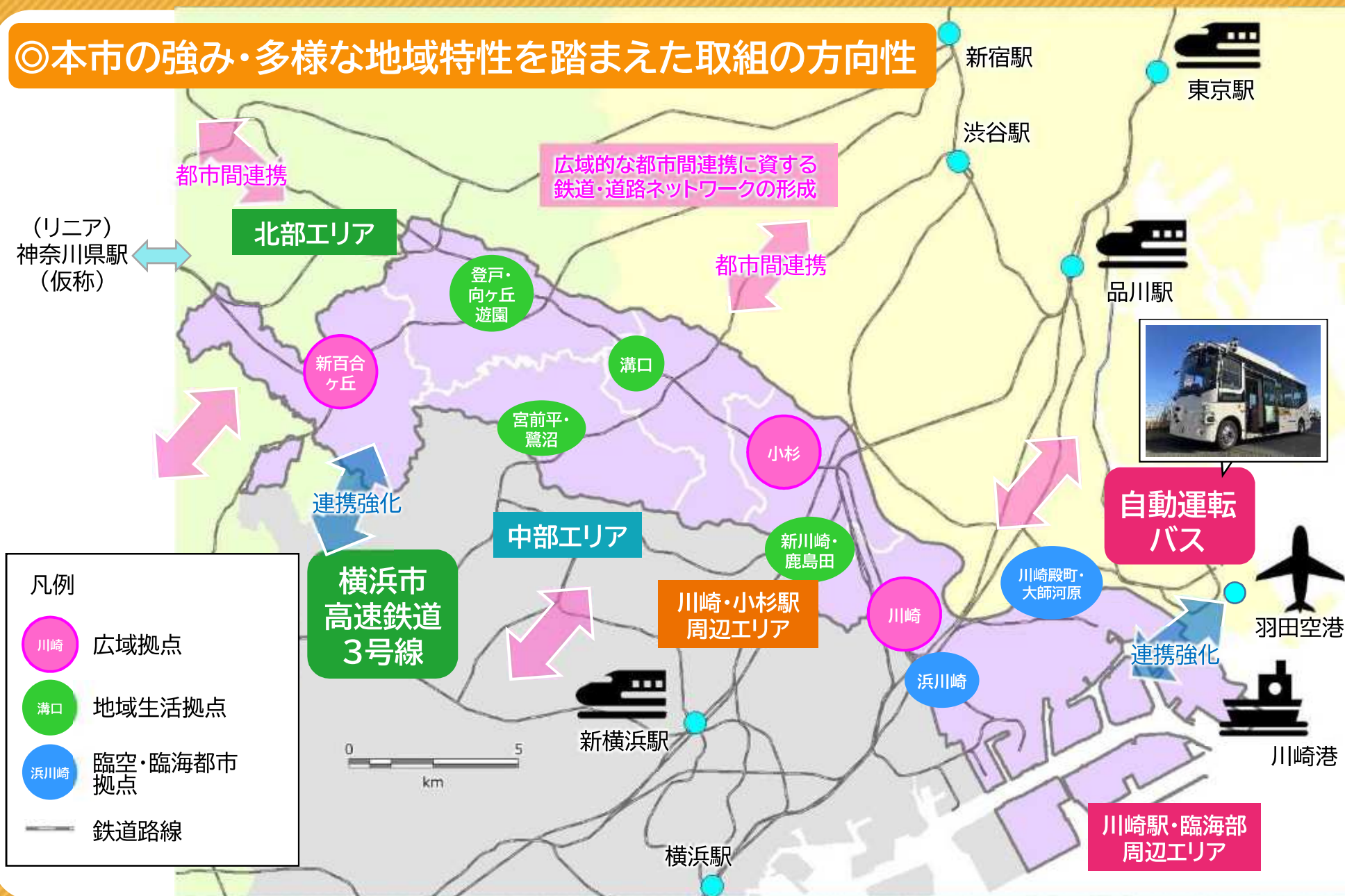
1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

## ◎本市の強み・多様な地域特性を踏まえた取組の方向性





### ◎本市の強み・多様な地域特性を踏まえた取組の方向性

#### 身近な交通環境 形成の方向性

- ・地域特性に応じ、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
- ・ウォーカブルなまちなかづくりの推進

#### 鉄道・道路 ネットワークの 形成の方向性

- ・広域的な都市間連携に資する鉄道・道路ネットワークの形成
- ・横浜市高速鉄道3号線延伸による広域的な都市間の連携【北部エリア】
- ・新幹線駅へのアクセス強化
- ・JR南武線・京急大師線における連続立体交差化と関連の取組による安全・安心の推進とまちづくり【川崎・小杉駅周辺エリア】

#### 臨海部周辺 エリアでの 取組の方向性

- ・臨海部において世界に誇れる未来志向の土地利用を展開
- ・日本を牽引するカーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の構築と新たな産業創出する拠点形成等【P.32】
- ・川崎港の港湾物流機能の強化
- ・自動運転バス実装に向けた取組【P.54】や国道357号・臨港道路東扇島水江町線の整備等による臨海部の持続的発展を支える交通機能の強化

上記取組の方向性と合わせ、災害に強い・誰もが安全・安心・快適に利用できる・脱炭素社会に向けた取組を推進

### コラム 川崎臨海部での取組



川崎臨海部は、京浜工業地帯の中心に位置し、工場やエネルギー・物流等の施設が集積するとともに、近年ではライフサイエンス分野における世界最高水準の研究開発が進められているエリアです。

本市の「力強い産業都市づくり」の中心としてさまざまな産業分野における技術や人材の相互連携を進めながら新たなイノベーションを生み出し、先端技術によって地球規模の課題を解決する新しい価値の創出を先導する重要な役割を担っています。

#### 川崎港について

川崎港は、年間16000隻の船舶の入港があり、市民生活や企業活動を支える様々な貨物を取り扱っています。東京ドーム約94個分の広さを誇る東扇島地区は、船舶の係留施設のほか、物流施設が多く立地し、特に冷凍・冷蔵倉庫の保管能力は約125万トンと、日本随一の規模を誇ります。

また、LNG火力を中心とした発電所が集積しているほか、バイオマス・太陽光・風力を活用した発電も行われており、首都圏一般家庭の消費電力とほぼ同じ規模となる約800万kWの発電能力を持つなど、首都圏へのエネルギー供給拠点ともなっています。



東扇島全景



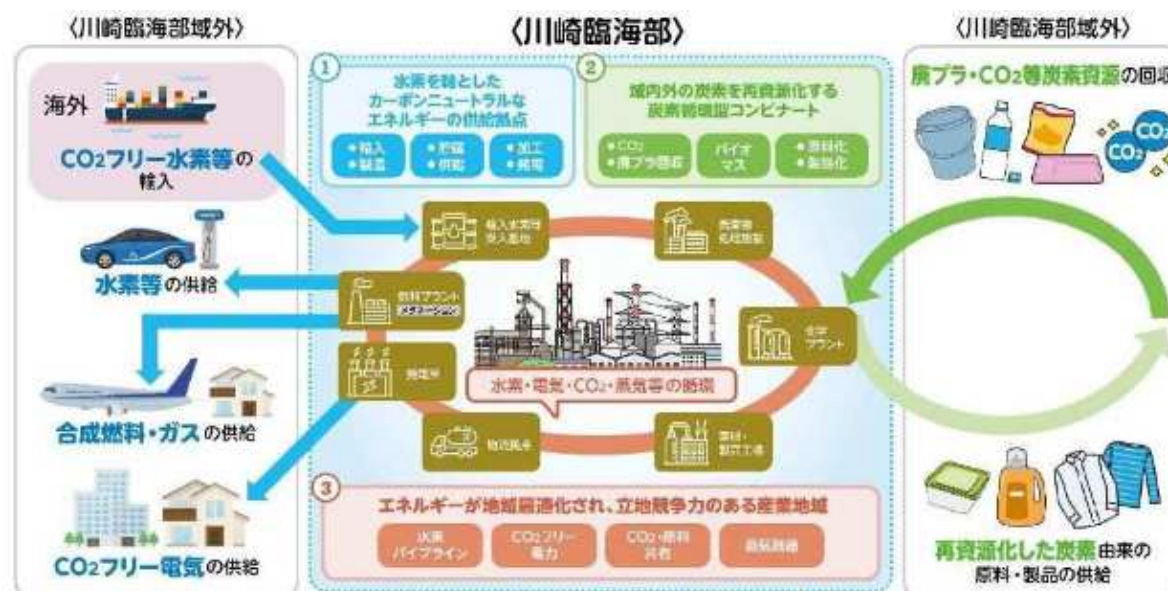
## コラム 川崎臨海部での取組



### 川崎臨海部のコンビナートのカーボンニュートラル化

カーボンニュートラルに向けた社会の動きが加速する中、川崎臨海部も「化石資源からの脱却」というかつてない大変革が求められており、カーボンニュートラル化に向けた様々な取り組みを進めています。

本市は、世界経済フォーラムが主導する「産業クラスターのネットゼロ移行イニシアティブ」(※)に、「川崎カーボンニュートラルコンビナート」として日本で初めて参画しました。



2050年の川崎臨海部のイメージ図 (出典)川崎カーボンニュートラルコンビナート構想(令和4(2022)年3月)

※世界経済フォーラムにより設立・運営されており、世界的な課題であるカーボンニュートラルの実現に向け、重要な役割を担う産業クラスターについて、国際的なクラスター間のノウハウ・知見を共有し、協業によるネットゼロ(カーボンニュートラル)を目指すもの。

英語表記: Transitioning Industrial Clusters Towards Net Zero Initiative

### コラム 川崎臨海部での取組



#### 水素の供給拠点

水素等の取扱拠点の整備や供給体制の構築、LNG火力発電等において水素への転換などを推進するほか、CO<sub>2</sub>フリー水素等から燃料や電気等を製造して首都圏に供給する、カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点を形成することを目指しています。

#### 世界初のEVタンカー

本市では、民間2者と締結した協定に基づき、世界初の電気推進タンカー(EVタンカー)の運航事業を協力して推進しています。

令和4(2022)年4月、川崎港にEVタンカー用の給電ステーションが建設され、世界初のEVタンカー「あさひ」が就航しました。現在、川崎港を拠点とするEVタンカーは「あさひ」「あかり」の2隻体制となっています。



EVタンカー「あかり」  
(出典)旭タンカー株式会社



### 鉄道及び道路ネットワーク形成事業に関する取組時期の考え方

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

取組時期の方向性は、次の区分とします。

#### 鉄道及び道路ネットワーク形成事業

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

#### 取組時期の方向性

短中期推進事業

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

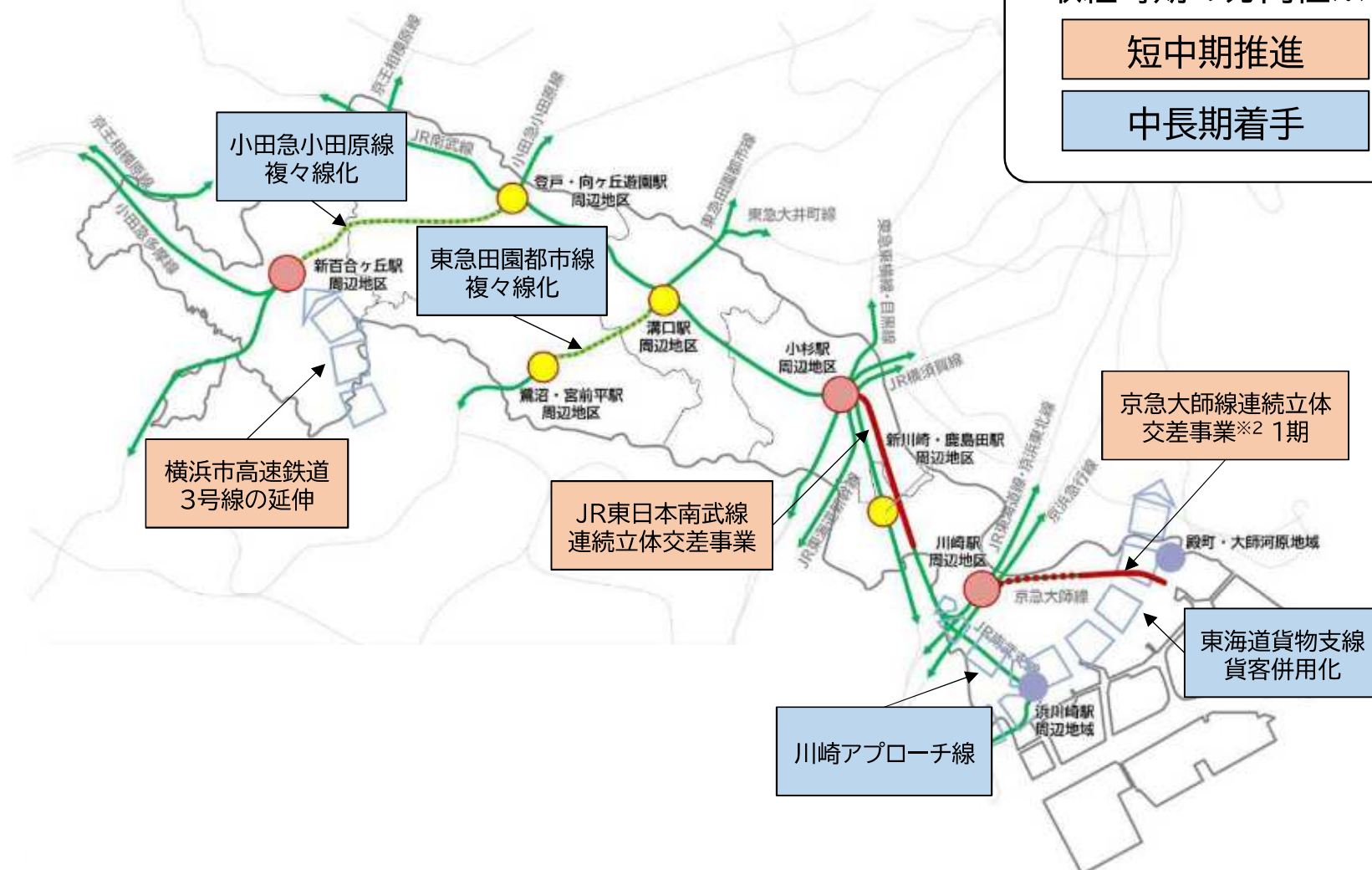
中長期着手事業

計画の改定: 令和7年11月

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

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

### 鉄道ネットワークの取組時期の方向性



取組時期の方向性※1

短中期推進

中長期着手

※1 各事業については、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、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※2 京急大師線連続立体交差事業第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る。



## 鉄道ネットワーク形成事業の一覧

| 区分       | 事業名称              | 区間                                          |
|----------|-------------------|---------------------------------------------|
| 連続立体交差事業 | 京急大師線<br>連続立体交差事業 | 1期①(小島新田駅～東門前駅)<br>1期②(東門前駅～川崎大師駅・鈴木町駅すり付け) |
|          | JR南武線<br>連続立体交差事業 | 尻手駅～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<br>貨客併用化  | 品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町                          |
|          | 小田急小田原線<br>複々線化   | 登戸～向ヶ丘遊園<br>向ヶ丘遊園～新百合ヶ丘                     |
|          | 東急田園都市線<br>複々線化   | 溝の口～鷺沼                                      |

## 3-2 首都圏機能に資する交通ネットワーク

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

### 道路ネットワークの取組時期の方向性



※1 各事業については、上位の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、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※2 京急大師線連続立体交差事業第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る。

※3 国道357号(羽田～扇島)については、多摩川トンネル(羽田～浮島)が平成27年度に事業着手し、工事を進めている。



## 道路ネットワーク形成事業の一覧

| 区分       | 事業名称              | 区間                                          |
|----------|-------------------|---------------------------------------------|
| 連続立体交差事業 | 京急大師線<br>連続立体交差事業 | 1期①(小島新田駅～東門前駅)<br>1期②(東門前駅～川崎大師駅・鈴木町駅すり付け) |
|          | JR南武線<br>連続立体交差事業 | 尻手駅～武蔵小杉駅                                   |
| 道路事業     | 川崎縦貫道路            | I 期(浮島～国道15号)、<br>II 期(国道15号～東名高速道路)        |
|          | 国道357号            | 羽田～扇島<br>扇島の一部区間                            |
|          | 臨港道路<br>東扇島水江町線   | offランプ・本線、onランプ                             |
|          | 首都高速道路湾岸線<br>出入口  | 4ランプ                                        |
|          | 臨海部幹線道路           |                                             |

## 3-2 首都圏機能に資する交通ネットワーク

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

### 臨海部における鉄道・道路ネットワーク



取組時期の方向性※1

短中期推進

中長期着手

●●●● 鉄道事業

□□□□ 道路事業

臨海部における  
主な整備地区

※1 各事業については、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、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※2 京急大師線連続立体交差事業第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る。

※3 国道357号(羽田～扇島)については、多摩川トンネル(羽田～浮島)が平成27年度に事業着手し、工事を進めている。



## 身近な地域における交通施策の考え方

### 【社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成など】

- ・市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携する身近な交通環境の整備など、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成を推進します。
- ・また、地域特性やニーズに応じ、きめ細かな対応を図るため、多様な主体と連携して、持続的な実施体制の構築を推進します。
- ・自動運転バス等の導入や路線バスと多様なモビリティが連携する新たな交通結節機能の形成を推進します。
- ・自転車の活用などの関連施策については、地域特性に応じ、身近な交通環境の整備を進めるとともに、シェアモビリティと公共交通との連携など交通手段間のより良い連携を推進します。
- ・駐車場については、持続可能なまちづくりや都市交通の実現に向けて、物流や多様なモビリティへの対応など、地域特性に応じ、駐車場の適切な整備や既存ストックの活用など駐車場のマネジメントを推進します。
- ・駅周辺については、駅の特性に応じ、まちづくりと連携した交通結節機能の整備・改善を進めるとともに、人中心の「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」に向け、ゆとりとにぎわいのあるウォークブル空間の形成を推進します。

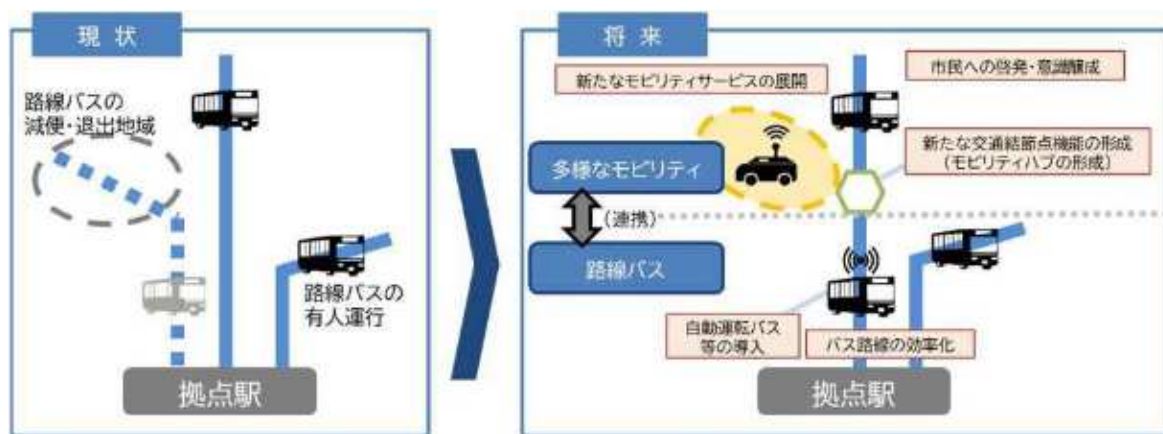


図 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成のイメージ



図 シェアモビリティのイメージ

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

## ◎広域拠点、地域生活拠点等におけるまちづくりの動向

### 【新百合ヶ丘駅周辺地区】

- 駅周辺の交通環境の改善及び交通結節機能の強化等
- 多様な都市機能の拡充と賑わいの創出
- 新百合ヶ丘の魅力の継承と進化

### 【登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区】

- R6.10時点で、建築物等移転棟数の進捗率100%と終盤を迎えている  
(登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区まちづくりビジョン)
- ウォーカブルな(歩きたくなる)道路空間の形成

### 【小杉駅周辺地区】

- 駅前広場の拡充や歩行者ネットワークの強化
- 活気とにぎわいが感じられる街並みの形成

### 【鷺沼駅周辺地区】

- 駅周辺のまちづくり(公共機能に関する基本方針)
- 駅前に区役所・市民館・図書館を移転
- 駅前広場の拡充及びバス路線の再編を検討

### 【川崎駅周辺地区】

- 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  
(京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針)
- 駅前のゆとりある歩行空間の形成
- 川崎の玄関口に相応しい駅前空間の創出



広域拠点



地域生活拠点



臨空・臨海都市拠点

(出典) 川崎市資料





目標  
1

## 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

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

## 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

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

### (1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ・既存ストックを最大限に活用した既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、幹線道路網の整備を進めます。
- ・既存鉄道路線の混雑緩和に向けた取組、鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良など効率的・効果的な取組を進めます。

#### 主な取組



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



京急大師線連続立体交差化により期待される効果の  
例(鈴木町第1踏切の渋滞の解消)  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

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



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

### (2) 首都圏機能の強化に資する広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

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

#### 主な取組



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



京急川崎駅西口地区における整備誘導図  
(駅間の乗換利便性・歩行者動線の更なる充実など)(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

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

## 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

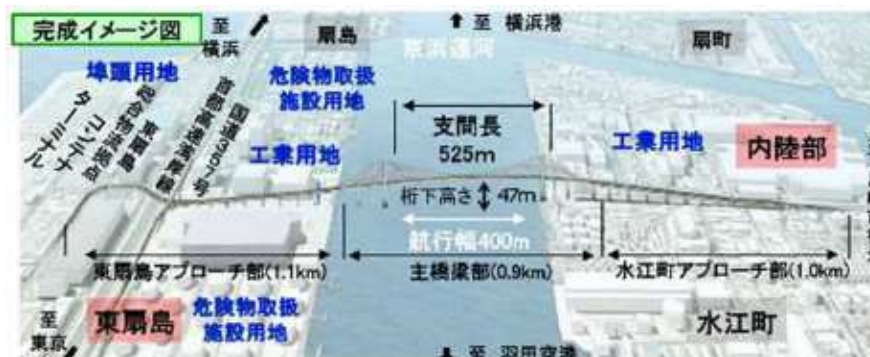
### (3) 臨海部の交通機能強化

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

#### 主な取組



国道357号多摩川トンネル航空写真  
(出典)関東地方整備局 川崎国道事務所資料



臨港道路東扇島水江町線の完成イメージ図  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・臨海部ビジョン
  - ・川崎港港湾計画
  - ・臨海部土地利用方針
  - ・道路整備プログラム
- 等



目標

2

### 誰もが安全、安心快適に利用できる交通環境の整備

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

#### 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

## 目標 2

## 誰もが安全、安心快適に利用できる交通環境の整備

### (1) 安全・安心・快適な交通環境の整備と交通安全対策の推進

- ・歩行者が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備を進めます。
- ・シェアサイクルの更なる普及など自転車の利用促進に向けた取組を進めます。
- ・自転車等の利用者に対する交通ルールの周知等の取組を進めます。
- ・駅周辺における歩行者の安全性・利便性の向上に向けた取組を進めます。
- ・地域特性を活かした官民連携による安全・快適な道路空間の活用を進めます。

#### 主な取組



自転車通行環境整備（出典）川崎市自転車活用推進計画(令和4(2022)年3月)



自転車の活用イメージ(シェアサイクル)  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・道路維持修繕計画
- ・自転車活用推進計画
- ・交通安全計画

等



## 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

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

- ・ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道事業者と連携した取組を進めます。
- ・バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーなど誰もが暮らしやすいまちづくりを進めます。
- ・高齢者・障害者等の社会参加に向けて、路線バスの優待乗車や移動サービスなど外出を支援する取組を進めます。

#### 主な取組



ホームドアの設置(JR南武線武蔵小杉駅)  
(出典)川崎市資料



ICTを導入した高齢者外出支援乗車事業  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

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

### 災害に強い交通環境の整備

甚大化する風水害や大規模地震等による被害を軽減し、都市全体の復旧、復興を牽引する災害に強い交通基盤の整備（予防保全、機能確保等を含む）を進めるとともに、災害発生時における主要駅での滞留及び混乱防止、一斉帰宅抑制のため、帰宅困難者対策の取組を進めます。

#### 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

## 目標 3

## 災害に強い交通環境の整備

### (1) 災害に強い交通基盤の整備

- ・緊急輸送道路の整備、指定路線の周知、沿道建築物の倒壊防止に向けた取組を進めます。
- ・鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成を進めます。
- ・道路施設等の耐震化、道路の無電柱化を進めます。
- ・交通基盤の予防保全型等の管理の活用を進めます。

### 主な取組



橋りょう桁下の予防保全的な修繕の例  
(ひび割れに樹脂を注入)  
(出典)橋りょう長寿命化修繕計画  
(令和3(2021)年2月)



適切な維持修繕や維持管理のため、  
対象施設(道路斜面・冠水表示板)の追加  
(出典)道路維持修繕計画(令和6(2024)年3月)

### 関連計画等

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



## 目標 3

## 災害に強い交通環境の整備

### (2) 災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

・災害時における公共交通への集中回避のため、主要駅等での混乱防止に向けた取組を進めます。

#### 主な取組



図上訓練の様子  
(出典：川崎市資料)



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)

#### 関連計画等

・帰宅困難者等対策協議会  
(川崎駅周辺地域・武蔵小杉駅  
周辺地域・溝口駅周辺地域)

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

深刻化する運転手不足の影響や輸送需要の変化等に対応した地域公共交通ネットワークを形成するとともに、まちづくりと連携しながら地域交通の課題に対応します。

#### 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

## 目標 4

## 地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

### (1) 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成

- ・運転手不足等の交通課題に対応した自動運転バス等の導入など、地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組を進めます。
- ・地域特性に応じ、道路や駅前広場の整備などバスの走行環境の改善に向けた取組を進めます。
- ・ICT等の新技術を活用したコミュニティ交通等の多様なモビリティの導入や新たな結節機能(モビリティハブ)の取組を進めます。

#### 主な取組



宮前区平地区で実証運行中のコミュニティ交通  
つばめ号



ICTを活用したデマンド交通  
のーとKAWASAKI

#### 関連計画等

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



## 目標 4

## 地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

### コラム 自動運転バス実装に向けた取組

・本市では、運転手不足に伴う路線バスの減便等への対応として、自動運転バスの実装に取り組んでいます。



多摩川スカイブリッジを走行する様子

#### 概要

- ・令和9年度のレベル4(特定条件下でシステムによる完全自動運転)実装に向け取組中。
- ・運行ルートは羽田連絡線(大師橋駅～天空橋駅)、川崎病院線(川崎駅～川崎病院)の2路線。
- ・令和7年度からは中型バスに加え、全国で事例が少ない国産大型バスの運行に挑戦。



レベル2

運転手をシステムがサポート

#### Point

#### 川崎市での自動運転バス事業の特徴



交通量が多い産業道路での走行



複雑な交通環境の川崎駅前での走行

## 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

### コラム かわさきのりものフェスタ

#### 開催概要

かわさきのりものフェスタ～第1回あつまれのりものマスターズ～  
令和6年12月1日(日)川崎市役所にて開催 来場者数 約16,000人  
バス、電車、飛行機、タクシー、自動車など交通に関わる様々な企業が出展・協賛

- ・市と交通事業者が抱えている公共交通の危機感を市民に知ってもらう機会として、楽しみながら公共交通に触れて学ぶことができるイベントを開催しています。
- ・開催にあたっては、市と交通に関わる事業者が連携して実行委員会を設立し、継続的に開催しています。



### のりものを楽しむ

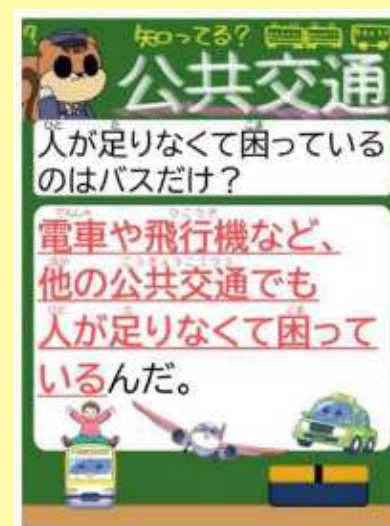


第1回開催時のチラシ、イベントの様子

### 公共交通を学ぶ



クイズ形式のアンケート



スタンプラリーに設置したワンポイント公共交通



現状を理解  
してもらう

交通を支える  
サポーターに  
なってもらう

未来の交通の  
担い手に  
なってもらう



## 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

### (2) 駅周辺等の特性に応じた交通・交流環境の整備及び公共交通の利用促進

- ・ウォーカブルな(「居心地の良い歩きたくなる」)まちなかづくりを進めます。
- ・駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を進めます。
- ・駐車場マネジメントの取組を進めます。
- ・鉄道の連続立体交差化等と連携した地域交通の効率化や駅前空間の充実などの取組を進めます。
- ・運行案内等に関する情報提供の充実やバス停の利用環境の改善等など、公共交通利用促進の取組を進めます。

#### 主な取組



駅前広場イメージ

鷺沼駅前地区再開発事業 駅前広場イメージ  
(出典)鷺沼駅前地区再開発事業の進捗状況について  
(令和6(2024)年7月)



公共荷さばき場(川崎駅付近)  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

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



## 目標 5

## 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

脱炭素社会の実現に向けて、公共交通機関の利用による自家用車からの転換の促進、道路交通の円滑化、次世代自動車の普及促進、環境に配慮した自動車利用の推進等の取組により、交通の脱炭素化を進めます。

### 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

脱炭素社会の実現に向けて、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。



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(平成29(2017)年3月)

## 目標 5

## 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

### (1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化

- ・公共交通機関の利用促進により、自家用車の利用からの転換を促進します。
- ・都市計画道路等の整備や交差点改良などを進め、効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を進めます。

#### 主な取組

【駅前広場計画鳥瞰図】



向ヶ丘遊園駅北口駅前広場の完成イメージ  
(交通結節機能の充実による公共交通利用促進)  
(出典)川崎市資料

【対策前】



【対策後】



渋滞対策の効果の例(高石歩道橋下交差点)  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

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

目標

5

### 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

#### (2) 次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

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

#### 主な取組



EVカーシェアステーション  
(出典)川崎市資料



川崎市EVバス  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

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

等



## 目標 5

## 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

### (3) 環境に配慮した自動車利用の推進

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

#### 主な取組



産業道路クリーンライン化キャンペーンポスター  
(出典)川崎市資料



エコドライブの啓発  
(出典)川崎市資料

#### 関連計画等

- ・地球温暖化対策推進基本計画
- ・大気・水環境計画 等

### 3-4 指標の設定

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

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

社会環境や交通需要動向等の変化や傾向を把握し、施策の方向性等の見直しに活用するため、定量的に把握し、モニタリングする指標として幅広く設定します。

#### モニタリング指標

・各年に調査する指標は、社会環境の変化を迅速かつきめ細やかに把握し、概ね5年おきに調査する指標は、各施策の効果を総合的に把握し、次期計画に反映するものです。

| モニタリング指標                      | 説明                               | 基準値<br>(基準年度)           |      | 調査<br>間隔 |
|-------------------------------|----------------------------------|-------------------------|------|----------|
| 鉄道混雑率                         | 市内の鉄道路線の混雑率<br>※市外を含む代表的な混雑区間を記載 | JR南武線(武蔵中原→武蔵小杉)        | 146% | 各年       |
|                               |                                  | JR東海道線(川崎→品川)           | 151% |          |
|                               |                                  | JR横須賀線(武蔵小杉→西大井)        | 134% |          |
|                               |                                  | 小田急小田原線(世田谷代田→下北沢)      | 140% |          |
|                               |                                  | 東急田園都市線(池尻大橋→渋谷)        | 130% |          |
|                               |                                  | (R5(2023)年)             |      |          |
| CO <sub>2</sub> 排出量<br>(運輸部門) | 運輸部門におけるCO <sub>2</sub> 排出量      | 約117万t/年<br>(R4(2022)年) |      | 各年       |
| 市内鉄道駅の乗車人員                    | 市内鉄道駅の乗車人員                       | 144万人/日<br>(R5(2023)年)  |      | 各年       |

### 3-4 指標の設定

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

| モニタリング指標           | 説明                                                                                                                            | 基準値<br>(基準年度)           |          | 調査<br>間隔 |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------|----------|
| 市内全路線バスの<br>乗車人員数  | 年間実利用者数/365日<br>(川崎市営バス、川崎鶴見臨港バス、<br>東急バス、小田急バス、京急バス)                                                                         | 31.8万人/日<br>(R5(2023)年) |          | 各年       |
| 市内タクシーの乗車人員        | 市内路線タクシーの1日平均乗車人員                                                                                                             | 3万人/日<br>(R5(2023)年)    |          | 各年       |
| コミュニティ交通の<br>利用者総数 | コミュニティ交通の利用者の総数<br><br>※地域住民等が主体となり運営・運行する<br>取組や、新技術・新制度を活用した新たな<br>取組など、地域の足となる誰もが利用可<br>能な交通手段の利用者で、総数には実証実<br>験等の際の利用者を含む | 11.3万人/年<br>(R5(2023)年) |          | 各年       |
| 広域拠点の<br>駅平均乗車人員   | 広域拠点の駅の川崎市統計書及び鉄道会<br>社公表資料による乗車人員の合計<br><br>※各年度の実績値は、数値公表の時期の関<br>係で前年度の実績を入力                                               | 川崎駅                     | 23.2万人/日 | 各年       |
|                    |                                                                                                                               | 武蔵小杉駅                   | 19.1万人/日 |          |
|                    |                                                                                                                               | 新百合ヶ丘駅                  | 5.4万人/日  |          |
|                    |                                                                                                                               | (R5(2023)年)             |          |          |
| 地域生活拠点の<br>駅平均乗車人員 | 地域生活拠点の駅の川崎市統計書及び鉄<br>道会社公表資料による乗車人員の合計<br><br>※各年度の実績値は、数値公表の時期の<br>関係で前年度の実績を入力                                             | 新川崎・鹿島田駅                | 3.8万人/日  | 各年       |
|                    |                                                                                                                               | 溝口駅                     | 16.5万人/日 |          |
|                    |                                                                                                                               | 鷺沼・宮前平駅                 | 5.0万人/日  |          |
|                    |                                                                                                                               | 登戸・向ヶ丘遊園駅               | 17.0万人/日 |          |
|                    |                                                                                                                               | (R5(2023)年)             |          |          |



### 3-4 指標の設定

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

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

### 3-4 指標の設定

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

#### 全体指標

- ・関連計画を含めた、将来目指すべき総合的な目標として、本市の交通政策全体に係る市民の実感に即した全体指標を設定します。
- ・本計画に基づく取組等により、本市の強みである都市の利便性に対する、市民の実感の維持向上にどの程度寄与したかを定性的に把握することを目的とします。
- ・目標値については、本計画の目標年次である計画策定から、概ね20年後の令和27(2045)年とします。
- ・調査間隔については、本計画の見直しに合わせ、概ね5年とします。

#### 全体指標

##### 交通に関連する 生活環境の満足度

「通勤・通学の便利さ」、「買い物の便利さ」、「病院や医院までの距離」の満足度 直近5カ年の推移)

各ネットワーク形成事業等の推進や地域公共交通ネットワークの形成により、満足度の維持向上をめざします。

調査方法:かわさき市民アンケート  
(「通勤・通学の便利さ」、「買い物の便利さ」、「病院や医院までの距離」の満足度 直近5カ年の推移を基準値として設定)  
調査間隔:概ね5年(本計画見直し時)

#### 基準値

基準年度

76.7%

R6(2024)年



#### 目標値

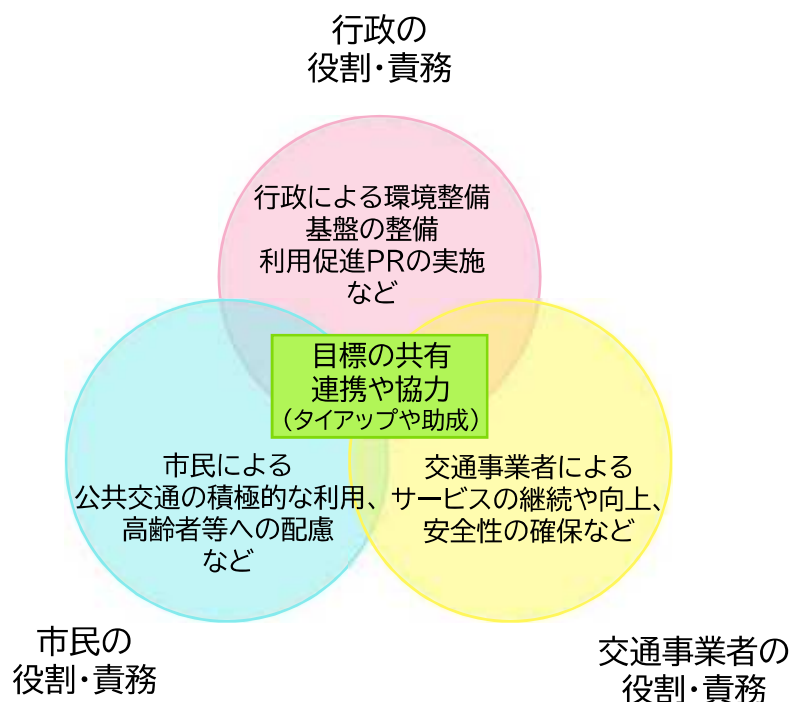
令和27年度

76.7%以上

維持向上



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。





## 3-6 計画の進行管理

1章

2章

3章

交通政策の目標、交通戦略

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

また、社会経済状況の変化や法改正、技術の進展、上位計画の見直しがあった場合には、計画の一部または全てを改訂することを検討するとともに、概ね5年後に中間見直しを予定します。

| 年度                  | 令和<br>7 | 令和<br>8 | 令和<br>9 | 令和<br>10 | 令和<br>11 | 令和<br>12 | 令和<br>13 | 令和<br>14 | 令和<br>15 | 令和<br>16 | 令和<br>17 |
|---------------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 川崎市<br>総合都市交通計画     | 計画策定    |         |         |          |          | 中間見直し    |          |          |          |          | 計画策定     |
| 東京都市圏<br>パーソントリップ調査 |         |         |         |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 交通政策審議会答申           |         |         |         |          |          |          |          |          |          |          |          |
| 全体目標の計測             |         |         |         |          |          |          |          |          |          |          |          |
| モニタリング指標<br>の計測     |         |         |         |          |          |          |          |          |          |          |          |

## 川崎市総合都市交通計画見直し検討会議について

## 1 目的

本計画の策定に当たり、社会経済状況の変化等を踏まえ、様々な立場、角度からご意見をいただき、検討の深度化を図るもの。

## 2 委員

(1)学識経験者

(2)関係団体代表者(商工会議所、全町内会連合会、社会福祉協議会、交通事業者 等)

(3)関係行政機関代表者

(4)公募市民

## 3 検討経過

|     | 時期      | 主な議題                      |
|-----|---------|---------------------------|
| 第1回 | 令和5年8月  | 総合都市交通計画の見直しのポイント         |
| 第2回 | 令和6年3月  | 現計画の取組状況、総合都市交通計画の見直しの方向性 |
| 第3回 | 令和6年10月 | 総合都市交通計画の骨子案              |
| 第4回 | 令和7年3月  | 総合都市交通計画の素案中間とりまとめ        |
| 第5回 | 令和7年7月  | 総合都市交通計画の素案               |