

川崎市総合都市交通計画

概要版

はじめに [本編：1～4 に対応]

○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、交通基盤整備には多くの時間とコストを要することから、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総合的な計画が求められています。

一方で、急速に進行する高齢化、経済のグローバル化、国際的な地球温暖化の防止に向けた動きなどが見られます。東日本大震災を経験し市民の防災への意識やライフスタイル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。

また、交通は事業者や市民、行政など多くの関係者により支えられていることから、それぞれの責任と役割分担のもと、さらなる連携・協力が必要となっています。

○目的

交通をめぐる環境の変化を的確に捉え、本市の将来を見据えた上で、鉄道ネットワークや道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応した、交通基盤整備だけではない総合的かつ持続可能な交通政策を関係者の連携・協力のもと、戦略的に実施するために、総合都市交通計画を策定します。

○計画期間(目標年次)

本計画の目標年次は概ね 20 年後とします。

○計画の位置付け

本計画は、「川崎市基本構想」を踏まえ、都市計画や環境分野等の関連計画と整合した、都市交通分野のマスタープランとなるものです。

○交通政策の理念

『誰もが利用しやすいこと』
『安全・安心かつ円滑であること』
『持続可能であること』

○本市が目指す都市構造

本市では、『川崎市新総合計画川崎再生フロンティアプラン』に示す「広域調和・地域連携型」都市構造の構築に向け、広域拠点や地域生活拠点の形成を目指していることから、これらを支える交通機能が求められています。

平成 25 年 3 月

川崎市

本市の交通をめぐる環境の変化 [本編：5に対応]

(1) 首都圏整備の考え方

- 本市臨海部では、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の指定を受けるなど、日本経済を牽引する拠点形成を進めています。
- 羽田空港の24時間国際空港化や京浜3港(川崎港、東京港、横浜港)の強化、リニア中央新幹線整備などが進められている中で、本市は、首都圏の機能強化に向けた役割が高まっています。



図 京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の区域(赤枠内)
出典:川崎市資料

(2) 人口、高齢化等の動向

- 将来の本市の人口は平成42年まで増加し、平成62年でも現状とほぼ同じ人口数となる見込みとなっています。
- 本市でも高齢化が進行しており、平成62年までに後期高齢者が2.3倍に増える見込みとなっています。

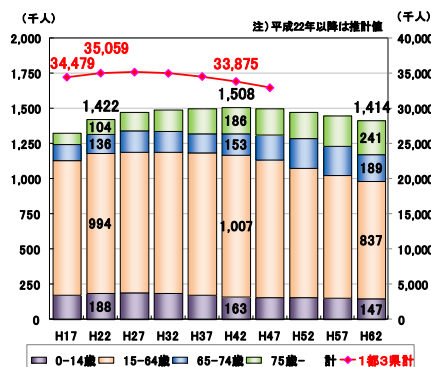


図 川崎市の将来人口推移
出典:1都3県計は人口問題研究所、その他は川崎市資料

(3) 防災への取組の強化

- 東日本大震災を経験し、今まで以上に災害に対する意識が高まるとともに、首都圏における防災への取組が急がれています。

(4) 地球環境への取組

- 本市では、平成32年までに、平成2年比で、市域の温室効果ガス排出量の25%以上に相当する量の削減を目指しており、運輸部門においても、一層の削減が求められています。

本市の交通事情・交通特性 [本編：6に対応]

(1) 首都圏における本市の交通事情・特性

- 平成42年は現況よりも内々交通が増加し、通過交通が減少する見込みであり、平成62年でも内々や内外等の本市に発生集中する交通量は現状より増える見込みとなっています。
- また、市内には羽田空港まで鉄道で1時間以上かかる地域があり、空港に近接する臨海部でもアクセスルートが限られています。臨海部では川崎駅に連絡するバスの利用が多く、川崎駅前にはバスが集中しています。

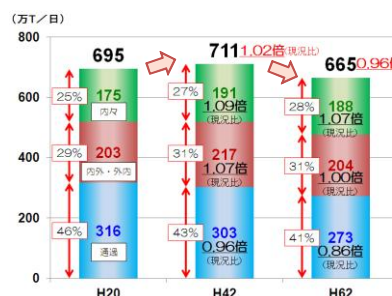


図 川崎市の分布交通量の推移
出典:H20PT調査より作成

(2) 市民の交通事情・特性

- 自動車利用割合が低く、公共交通の利用割合が高く、高齢になるほどバスを利用する傾向があり、公共交通や駅周辺ではバリアフリー化が進んでいます。
- 市内の交通事故は減少していますが、歩行者、自転車、高齢者の事故割合が増加しています。市民は交通政策の中で安全対策を最も重視しています。
- 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、踏切では歩行者や車の集中による混雑が見られます。
- また、鉄道はラッシュ時を中心に混雑しており、道路も各所で渋滞が生じています。

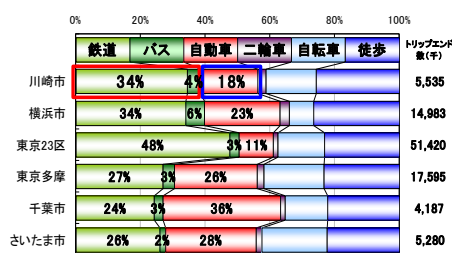


図 代表交通手段分担率(他都市との比較)
出典:H20PT調査

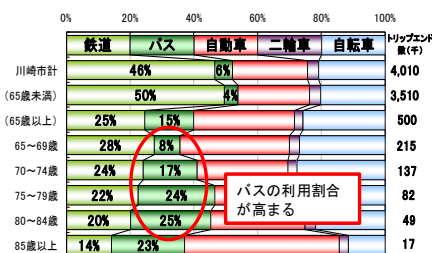


図 高齢者別代表交通手段分担率(徒歩を除く)
出典:H20PT調査より作成

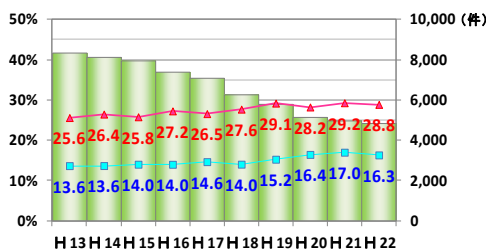


図 市内事故件数及び歩行者、自転車事故の割合
出典:川崎市資料



図 現況の平間駅前踏切

(3) 災害への対応

- 市内の橋りょう（道路橋）は、緊急輸送路に架かる橋りょうなど124橋のうち、平成21年度までに約6割、23年度までに約8割の耐震対策が進んでいます。
- 市内の緊急輸送路は、震災時における救難・救助活動等のために重要な道路で、約8割が整備されています。
- 市民アンケートでは、約9割の方が「災害に強い交通網の整備を推進する」ことが市の交通政策に関して重要だとしており、災害への意識も高くなっています。

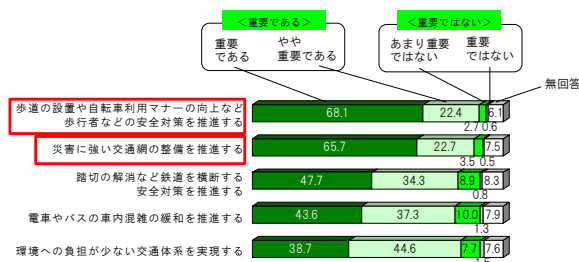


図 市の交通政策に関して重要だと感じている点

出典：平成23年度 第2回川崎市市民アンケート結果
複数回答 n=1,500

(4) 地域別の特徴

- 北部及び臨海部では自動車の利用割合が高く、中・南部では自転車の利用割合が高くなっています。
- また、駅へのアクセスがあまり良くない地域やバス停までの高低差があることなどにより、バスを利用しにくい地域が存在します。

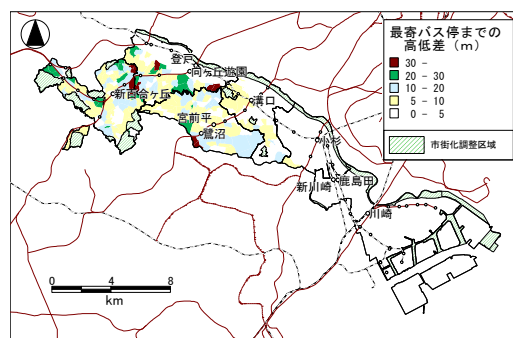


図 バス停から高低差のある地域

(5) 環境への配慮

- 本市は公共交通の利用割合が高いことなどから、運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量は政令市の中で最も低くなっています。
- 自動車交通量に占める貨物車の割合や大型車混入割合が高く、市内では二酸化窒素の環境基準を超えているところがあります。

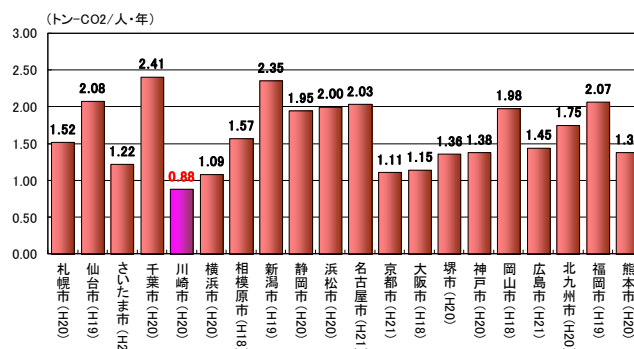


図 運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量の政令市間での比較

出典：各自治体HPより作成

本市の交通課題

[本編：7に対応]

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。
- ・臨海部の交通機能の強化が求められている。

②高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上

- ・将来にわたり、路線バスのサービスを維持していくことが求められている。
- ・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）の向上が求められている。
- ・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

- ・地域特性を踏まえたきめ細かな対応が求められている。
- ・駅の特徴を踏まえた結節機能の強化が求められている。

⑤地球環境へのさらなる配慮

- ・鉄道や自動車など交通の低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。

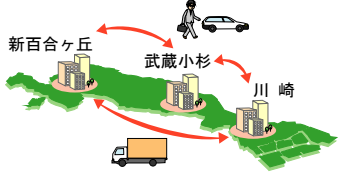
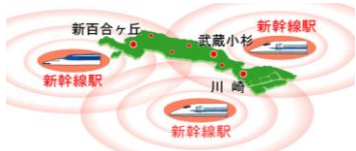
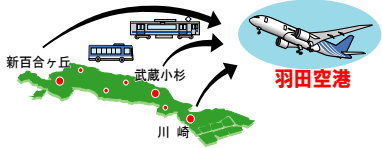
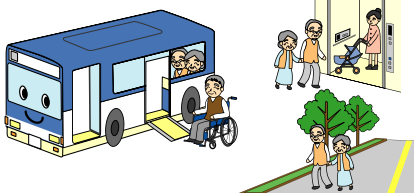
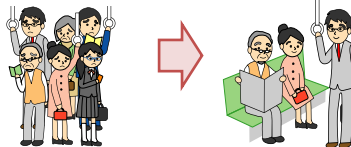
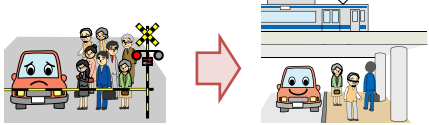
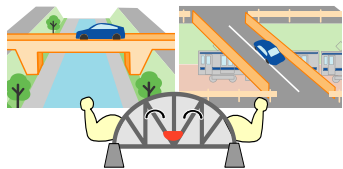
本市交通政策の目標と方向性（目標①～③関係）

[本編：8、9に対応]

目標①	方向性	内容
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 広域的な都市間の連携強化	(鉄道交通) 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の促進、新規路線整備の推進 (道路交通) 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の推進
	2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化	(鉄道交通) 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の推進 (道路交通) 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の推進 (地域交通) 公共交通による駅へのアクセス性や主要な公共施設へのアクセス性の向上の推進
	3 羽田空港へのアクセス強化	(鉄道交通) 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、新規路線整備及び羽田駅の乗換利便性の向上の推進 (道路交通) 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、その効果を市内全体に波及させる道路整備の推進
	4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化	(鉄道交通) 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、新規路線整備の推進
	5 国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成等に資する臨海部の交通環境の整備	(鉄道交通) 臨海部の拠点形成を支える既存路線の機能強化、新規路線整備の推進 (道路交通) 臨海部における拠点形成を支えるとともに、交通量や機能集積に対応する道路整備の推進 (地域交通) 臨海部への公共交通によるアクセス性向上及び定時性、速達性の向上の推進
目標②	方向性	内容
誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	1 公共交通へのアクセス向上	(鉄道交通) 鉄道利用割合の低いエリアの駅へのアクセス性改善や鉄道利用を促進する新規路線整備等の推進 (地域交通) バスや鉄道へのアクセス性の向上や駅の交通結節機能の向上の推進
	2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）	(鉄道交通) 通勤・通学のピーク時間帯の混雑を緩和する取組の推進 (道路交通) 本市の道路混雑や旅行速度を改善する道路整備の推進 (地域交通) 駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を確保する取組の推進
	3 安全、安心な移動環境の確保	(鉄道交通) 駅構内における安全対策の促進 (道路交通) 歩行者と車両を分離・共存を図るための歩道整備等の推進 (地域交通) 歩行者空間の確保や自転車通行環境の創出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の推進
	4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進	(鉄道交通) 誰もが安心、快適に利用できる駅への取組の推進 (道路交通) 駅周辺などで歩道の段差解消などの整備の推進 (地域交通) 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え円滑化の推進
	5 地域（交通）分断の解消（交流の推進）	(鉄道交通) ボトルネック踏切・片側改札の解消等に向けた取組の推進 (道路交通) 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の推進 (地域交通) 鉄道、道路交通施策と連携した駅へのアクセス性の向上の推進
目標③	方向性	内容
災害に強い交通環境の整備	1 耐震性の向上	(鉄道交通) 鉄道施設の耐震化の促進 (道路交通) 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の推進
	2 減災（復旧）対策の推進	(道路交通) 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の推進
	3 多重性（リダンダンシー）の向上	(鉄道交通) 鉄道ネットワークの多重化、他交通機関との連携の推進 (道路交通) 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の推進 (地域交通) 非常時における主要拠点間を結ぶ路線バス網の確保の推進

目標水準（目標①～③関係）

[本編：10に対応]

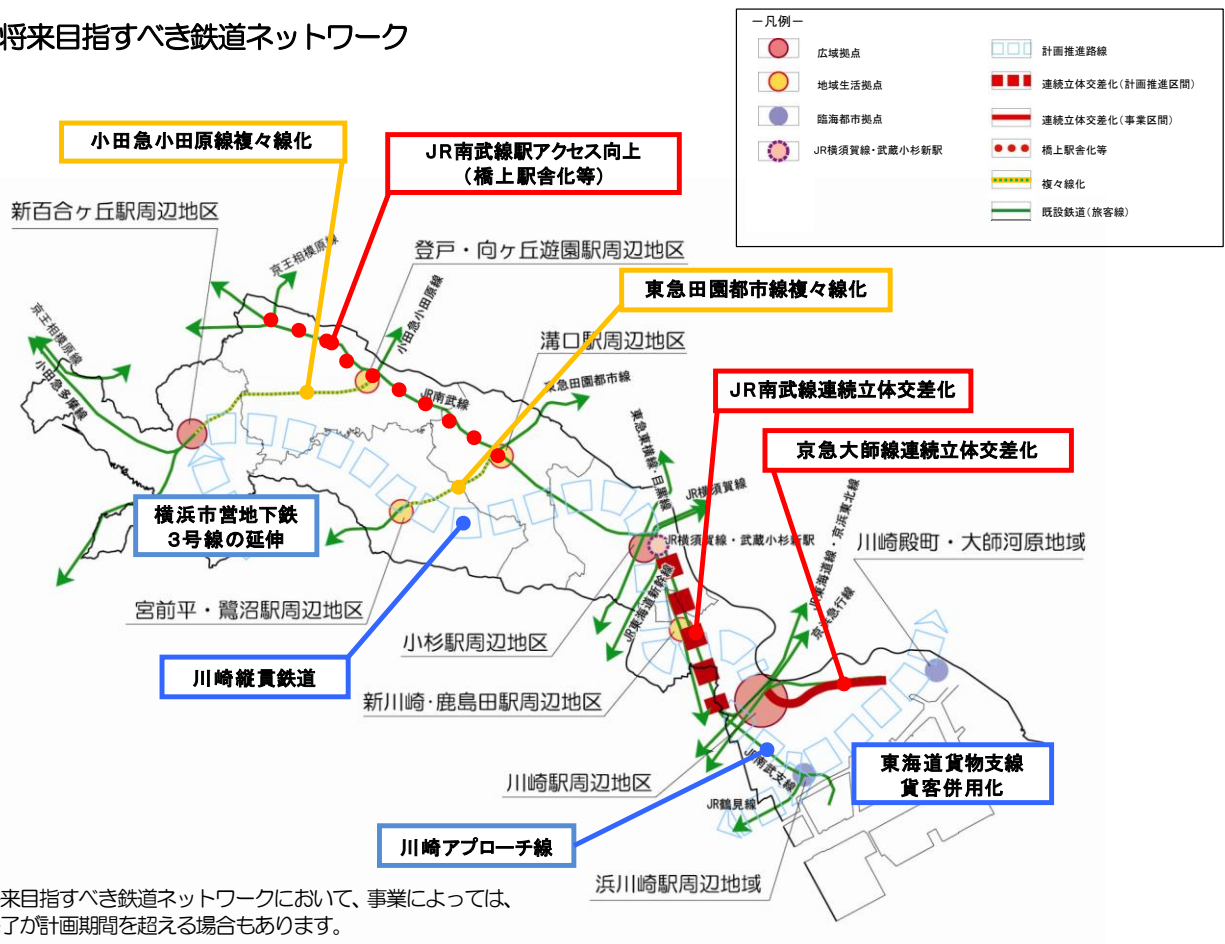
目標水準（指標）		（目標値・現況値）	目標水準のイメージ
	広域拠点間の所要時間の短縮	平均所要時間 25%以上短縮 現況：約45分 ○本市広域拠点（川崎、小杉、新百合ヶ丘）間の自動車利用による所要時間を短縮します。	広域拠点間の所要時間の短縮 
	新幹線駅まで45分圏域の拡大	45分以内のエリア 市域の90%以上 現況：市域の約62% ○公共交通利用による市内各地と新幹線駅間を45分以内で結ぶエリアを拡大します。	新幹線駅まで45分圏域の拡大 
	羽田空港までの所要時間の短縮	平均所要時間 20%以上短縮 現況：約44分 ○公共交通及び自動車利用による本市拠点（広域拠点及び新川崎・鹿島田、溝口、鷺沼・宮前平、登戸・向ヶ丘遊園）から羽田空港までの平均所要時間を短縮します。	羽田空港までの所要時間の短縮 
	臨海部の移動圏域の拡大	自動車利用60分圏域 30%以上拡大 現況：約1,900 km² ○臨海部の拠点（殿町、浜川崎、東扇島）から、自動車利用で60分以内に到達できる圏域を拡大します。	
目標水準（指標）		（目標値・現況値）	目標水準のイメージ
	駅へのバスの所要時間の短縮	平均所要時間 10%以上短縮 現況：約15分 ○市内各地から駅へのバスの平均所要時間を短縮します。	高齢者等の外出のしやすさの向上 
	高齢者等の外出のしやすさの向上	高齢者外出率 現況以上 現況：約69% ○交通環境のユニバーサル化や公共交通の利便性向上等により、市内の高齢者外出率を向上します。	
	交通事故件数の減少	人口あたり事故件数の低さ 大都市1位維持 現況：1位 ○大都市における人口あたりの交通事故割合の低さ「1位」を維持します。（大都市：東京都区部と政令市）	鉄道混雑率の改善 
	鉄道混雑率の改善	180%超区間の解消、150%超区間の減少 現況：180%超 約8.5 km、150%超 約30.6 km ○輸送力増強等により、鉄道混雑率 180%を超える区間を解消し、150%を超える区間の減少を図ります。	踏切を横断する交通量の削減 
	踏切を横断する交通量の削減	歩行者 約12万人削減、自動車 約11万台削減 現況：歩行者約20万人、自動車約13万台 ○ボトルネック踏切を横断している歩行者、自動車の交通量を削減します。	
目標水準（指標）		（目標値・現況値）	目標水準のイメージ
	緊急輸送路整備率の向上	整備率 100% 現況：約81% ○災害時の重要なライフラインとなる緊急輸送路の機能強化に向け、整備率を向上します。	緊急輸送路整備率の向上 
	道路橋りょうの耐震化	耐震化率 100% 現況：約59% ○災害に強いまちづくりの実現に向け、緊急輸送路等に架かる重要な橋りょうを耐震化します。	道路橋りょうの耐震化 
	広域防災拠点のアクセスルートの多重化	アクセスルート数 6ルート 現況：3ルート ○災害時における市内の重要拠点である東扇島広域防災拠点のアクセスルートを多重化します。	

本市交通政策の目標と方向性（目標④、⑤関係）

[本編：8、9に対応]

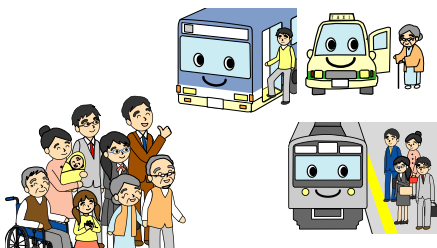
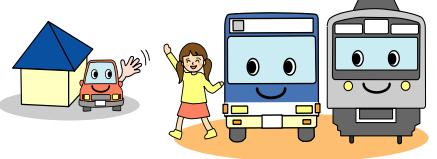
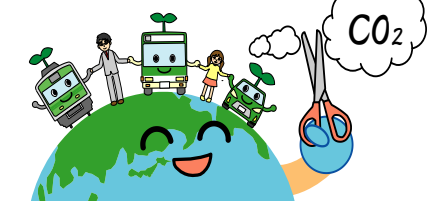
目標④	方向性	内容
	1 地域特性に応じた交通課題への対応	(地域交通) 地域特性に応じ、様々な交通手段を活用した地域別の対応の推進
	2 駅周辺の特性に応じた結節機能の向上	(地域交通) 駅の特徴と性格を踏まえ鉄道とバスの乗換えの円滑化をはじめとした交通結節機能の強化の推進
目標⑤	方向性	内容
	1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進	(鉄道交通) 環境にやさしく、省エネルギーに寄与する新技術の鉄道への導入の推進 (道路交通) 自動車の低炭素・低公害化の推進 (地域交通) 地球環境にやさしい車両の導入の推進
	2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用	(道路交通) 環境負荷軽減に配慮した運転や利用など適正な自動車利用の促進
	3 沿道環境の改善	(道路交通) 渋滞の解消による自動車交通流の円滑化の推進
	4 公共交通の利用促進	(鉄道交通) 既存路線の機能強化や新規路線の整備などによる鉄道利用の促進、環境負荷の軽減の推進 (地域交通) 自家用車から公共交通への転換の促進

将来目指すべき鉄道ネットワーク

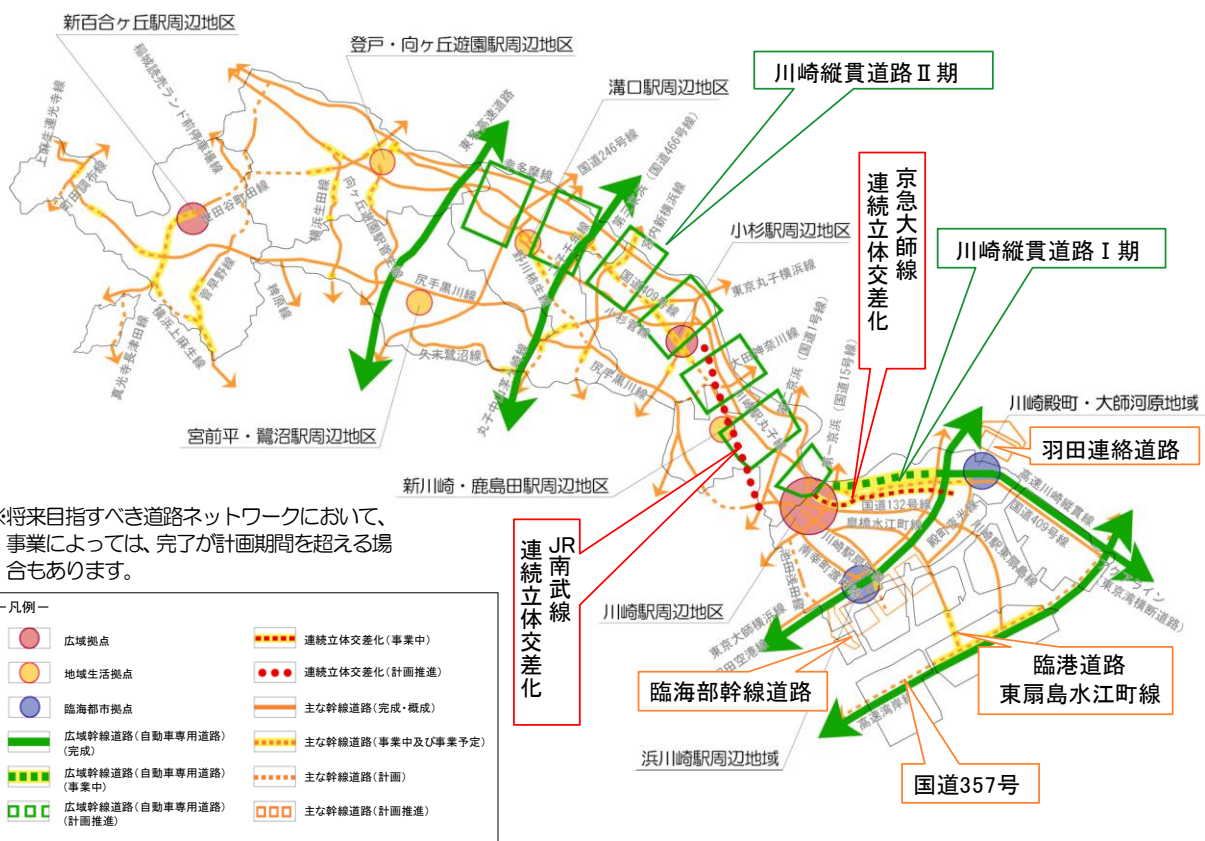


目標水準（目標④、⑤関係）

[本編：10 に対応]

目標水準（指標）	（目標値・現況値）	目標水準のイメージ
交通環境が改善されたと思う人の割合の増加	交通環境が改善されたと思う人の割合の増加 ○地域特性に応じた施策展開等により、地域の交通環境が改善されたと思う人の割合を増やします。	交通環境が改善されたと思う人の割合の増加 
駅へのバスの所要時間の短縮（再掲）		
高齢者等の外出のしやすさの向上（再掲）		
公共交通利用割合の維持向上（再掲）		
目標水準（指標）	（目標値・現況値）	目標水準のイメージ
公共交通利用割合の維持向上	公共交通分担率 40%以上 現況：約 39% ○自動車利用からの転換を促進し、輸送量当たりのエネルギー効率が高く、CO ₂ 排出量が少ない公共交通の利用割合を維持向上します。	公共交通利用割合の維持向上 
次世代自動車の普及向上	次世代自動車の普及率向上 現況：約 2.9% ○電気自動車等の次世代自動車の導入に向けた助成や環境整備の推進により、次世代自動車の普及率を向上します。	CO ₂ 排出量の削減 
CO ₂ 排出量の削減	平成 17 年排出量よりも削減 現況：約 110 万トン/年 ○公共交通利用促進、道路交通の円滑化、より低炭素な車両の普及促進等により、鉄道・自動車からの CO ₂ 排出量を削減します。	

将来目指すべき道路ネットワーク



重点施策

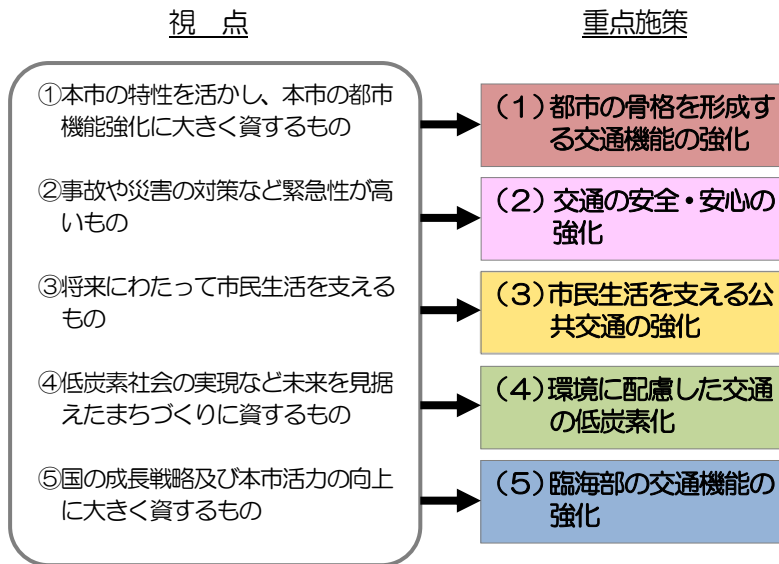
[本編：11 に対応]

重点施策の考え方

○交通政策の目標の効果的な達成に向け、以下の視点から、重点的に取り組む5つの施策を設定し、戦略的に取り組みます。

○重点施策は、鉄道、道路及び地域交通に係る取組を横断的、機能的に連携して展開することによって、より高い効果発現を図ります。

○これらの取組により重要な課題の解決や成果を達成するとともに、他の施策を牽引し、計画全体の着実な推進を目指します。

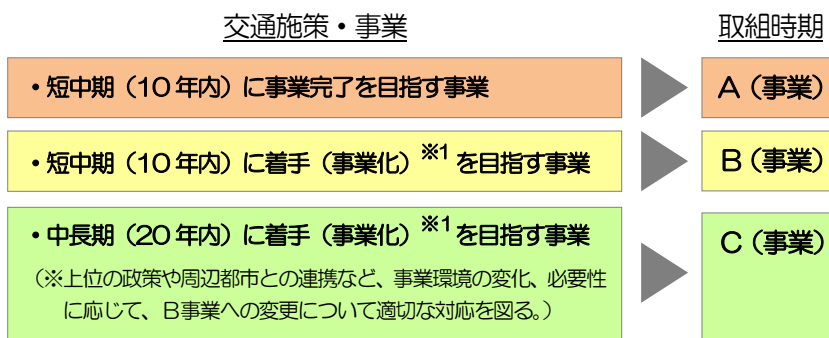


取組時期の考え方

○各施策または事業については、戦略シナリオをはじめ、各施策・事業の計画熟度や財政負担なども考慮し、概ねの取組時期を定め、計画的な施策・事業展開を図ります。

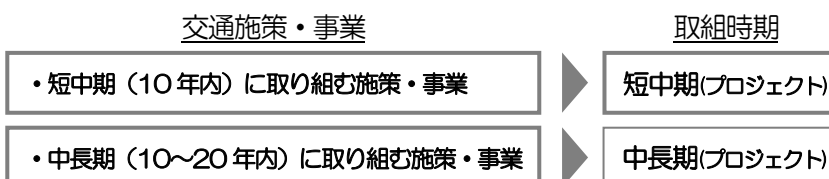
○取組時期は、次の区分とします。

■鉄道及び道路ネットワーク形成事業



※1 着手（事業化）とは、都市計画事業の認可又は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。ただし、事業化されている京急大師線連続立体交差事業については各事業区間の工事着手をいう。

■その他施策・事業



※2 その他施策・事業は、原則として、「短中期」を基本とし、一部事業についてのみ「中長期」とする。

重点施策（1）

都市の骨格を形成する交通機能の強化

■ 戦略シナリオ

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。

■ 取組の方針

ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

①北部拠点から臨海部まで拠点間のアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や道路整備を推進します。

②中長期的には、拠点機能の一層の強化に向けて、JR南武線をはじめとした本市縦方向の鉄道や道路の機能強化・整備を推進します。

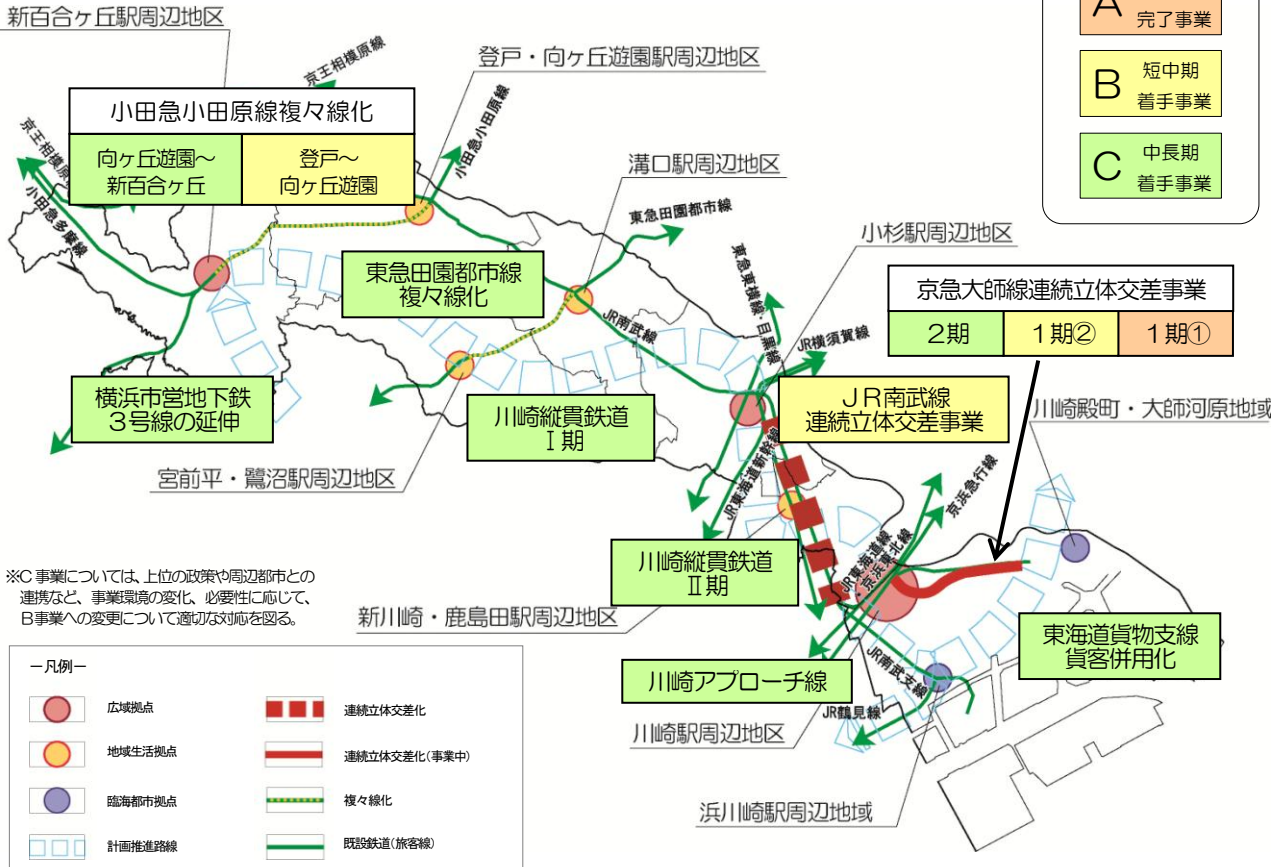
イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

①本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面へのアクセス強化に向けて、道路整備を推進します。また、本市拠点から羽田空港へのアクセス強化に向けて、羽田空港と連絡する道路の整備を推進するとともに、ターミナル駅での乗り継ぎ円滑化の取組を推進します。

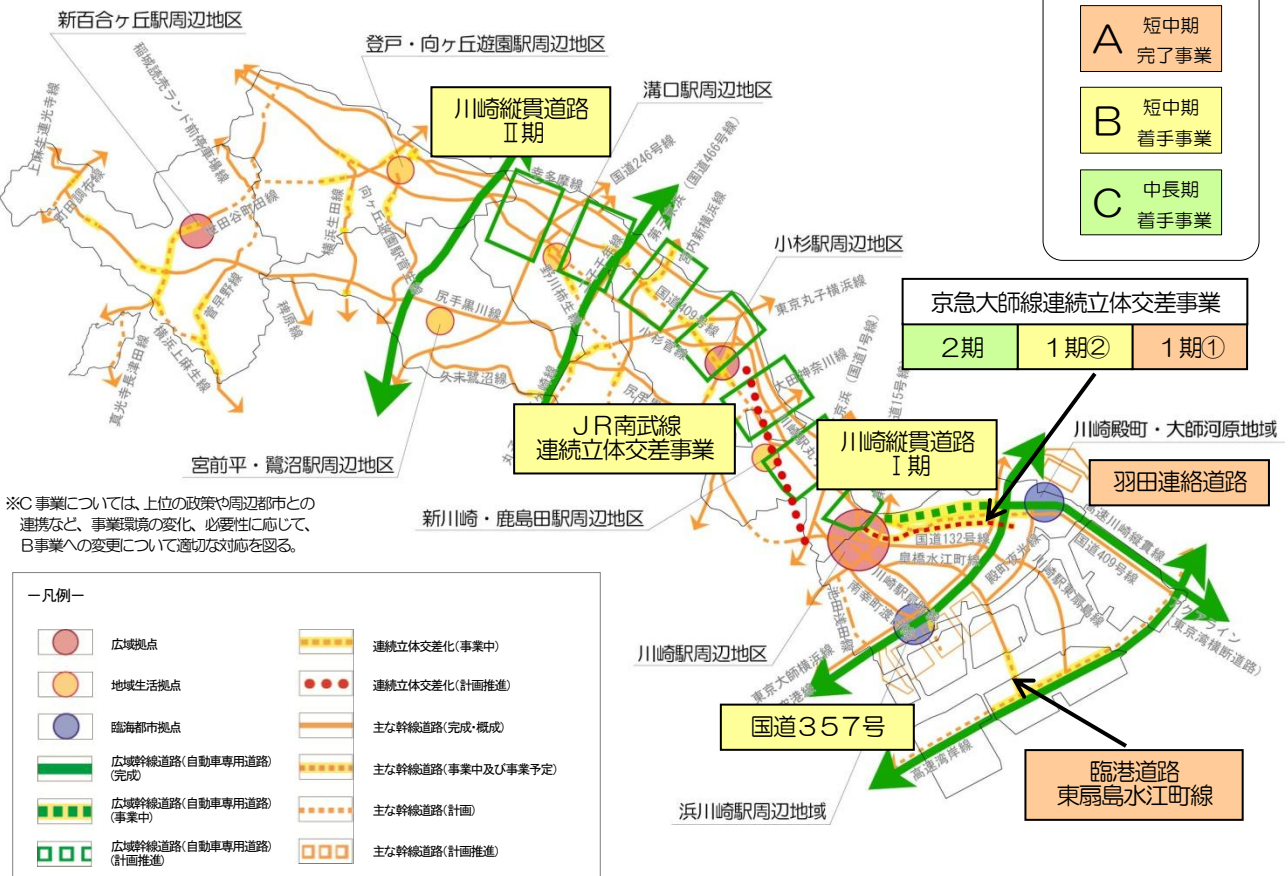
②中長期的には、横浜・新横浜、東京都心方面との一層のアクセス強化に向けて、本市横方向の鉄道路線や道路整備を推進します。また、羽田空港とのアクセス強化に向けて、本市縦方向の鉄道の機能強化や新たな道路整備を推進します。

重点施策（１）都市の骨格を形成する交通機能の強化

鉄道ネットワーク形成事業の取組時期



道路ネットワーク形成事業の取組時期



重点施策（２）交通の安全・安心の強化

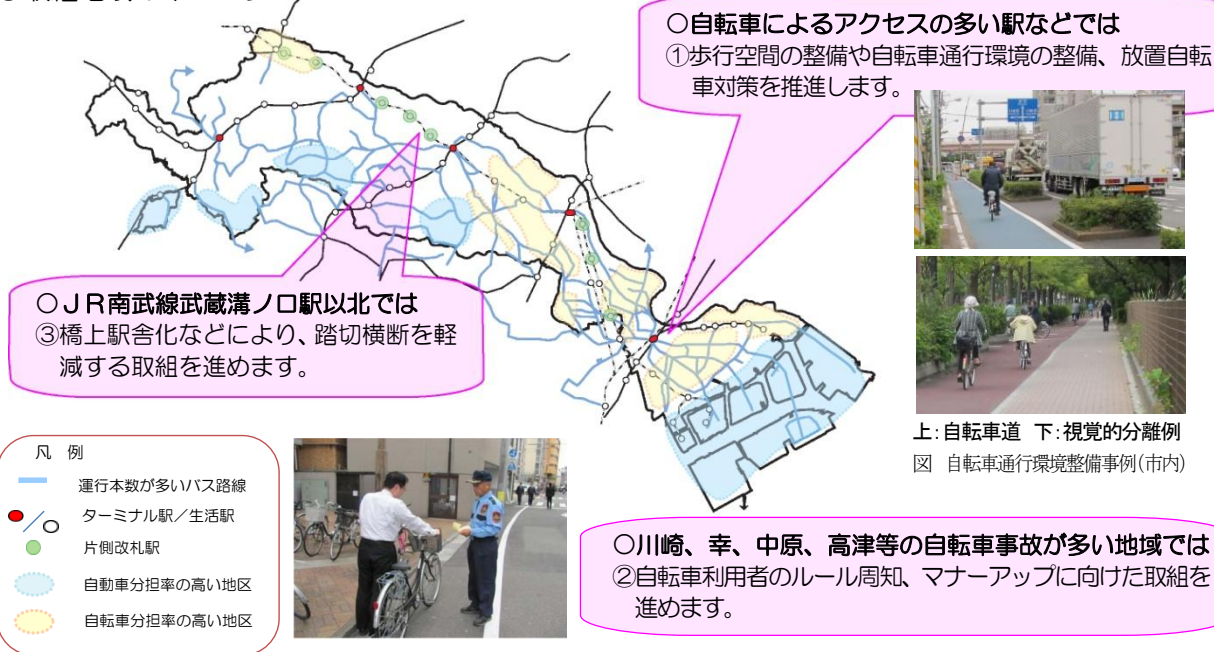
■ 戦略シナリオ

緊急性が高く、市民の関心が高い、日常の安全・安心の強化と非常時に対する防災性の強化に向けた取組を進めます。

■ 取組の方針

ア 安全性の向上（安全・安心な歩行空間づくりの推進）

○取組地域のイメージ



イ ユニバーサル（バリアフリー）化の推進とグローバル化への対応

①誰もが利用しやすい交通環境の創出のために、移動手段のユニバーサル化を進めます。



図 ユニバーサルデザインタクシー
出典: 神奈川県タクシー協会川崎支部

②駅構内、駅周辺のバリアフリー化を推進し、歩行経路の安全性向上を図ります。



図 川崎駅東西連絡歩道橋のバリアフリー整備

③外国人や来街者にもわかりやすくするために、ユニバーサルデザインの概念に基づき、誰もが使いやすい案内情報を、誰もがわかりやすい場所に設置します。



図 川崎駅東口バス乗場案内サイン

ウ 災害に強い交通基盤の整備（減災・復旧対策の推進）

①道路施設等の耐震化を進めます。



図 橋りょうの耐震化工事(小倉跨線橋)

②緊急交通路、輸送路の整備と機能確保に向けた取組を進めます。



図 緊急交通路案内板

③大規模災害時の公共交通への集中を緩和する取組を進めます。



図 神奈川県・帰宅困難者対策訓練実施事例
出典: 神奈川県HP

重点施策（３）市民生活を支える公共交通の強化

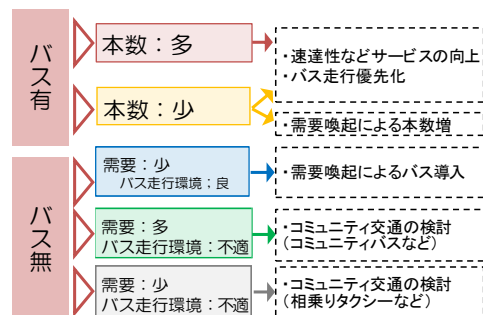
■ 戦略シナリオ

誰もが利用できる公共交通を駅を中心により利用しやすくし、強化することで、利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

■ 取組の方針

ア 公共交通へのアクセス向上

○基本方針



①道路整備による右折帯設置やバスベイの設置等、また、無秩序な路上荷さばきを抑制することなどにより、路線バスの走行環境を改善し、駅へのアクセス向上を図ります。

②地域の特性等に応じた支援策の充実に向け、検討を進めます。

社会実験への支援等により、バスサービスの向上を図ります。

バスが運行しにくい地域における住民主体の交通環境改善の取組を支援します。

○取組地域のイメージ



イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

①自由通路や駅前広場等の整備、駐輪場の効率的な運用により、乗り継ぎなどの交通結節機能の強化や交通集中による混雑緩和に取り組みます。

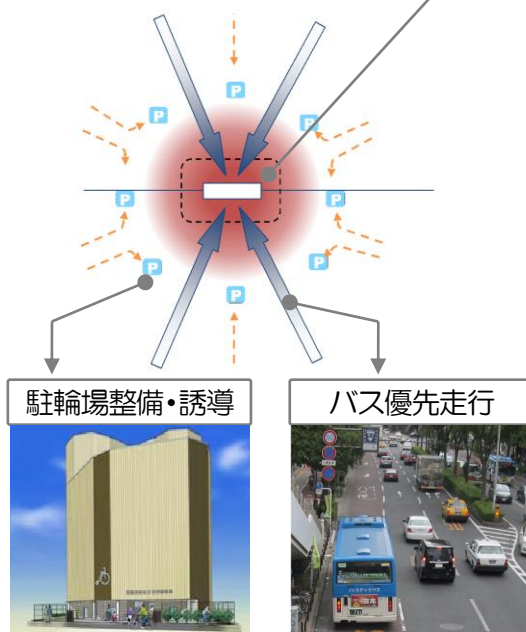
②本市拠点地域で複数路線が乗り入れる駅については、利便性に優れた交通結節機能の整備に向け、案内情報等の充実を推進します。

③橋上駅舎化等により地域分断や踏切混雑を解消し、駅へのアクセス性を向上します。

④路線バスサービスの維持、向上に向けて、利用促進を図り、公共交通を共に支えていく環境を作ります。

⑤JR南武線連続立体交差化と連携し、駅アクセスの向上を図ります。

ターミナル駅での交通機能（例） 川崎駅のイメージ



重点施策（４）環境に配慮した交通の低炭素化

■ 戦略シナリオ

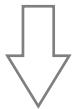
環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりや複合的な取組による都市の低炭素化を目指すスマートシティの実現を支える、環境に配慮した交通体系の構築を進めます。

■ 取組の方針

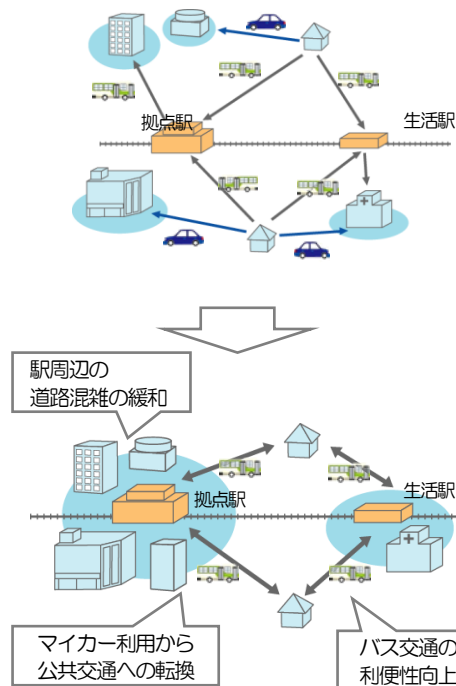
ア 環境に配慮した交通体系の構築

コンパクト化の基本概念

- ・公共公益施設など様々な都市機能を拠点駅や駅に集約
- ・バスなどの公共交通による駅アクセス性を向上



- ・利便性の向上
- ・交通の低炭素化



①道路整備による右折帯の設置やバスベイスの設置等により、路線バスの走行環境を改善し、駅へのアクセス性を高めることで、自家用車から公共交通利用への転換を促進していきます。

社会実験への支援等により既存の路線バスサービスの向上に取り組むとともに、コミュニティ交通等の導入検討・支援などバスが運行しにくい地域における住民主体の交通環境改善の取組を支援することなどにより駅へのアクセス性を高めます。

②市内幹線道路における渋滞の発生状況を把握した上で、交差点改良などの渋滞の改善を進めていきます。

自動車の利用について、モビリティマネジメントの展開などにより、利用の削減を促すとともに、利用する場合でも、環境に配慮した利用を促す、エコドライブの普及促進や環境ロードプライシングの実施促進などを進めていきます。



図 通常運転とエコドライブの比較

出典:川崎市資料

イ 公共交通車両の低炭素化

①バスやタクシーなどの公共交通車両において、低炭素化を推進する電気自動車などの導入を支援していきます。

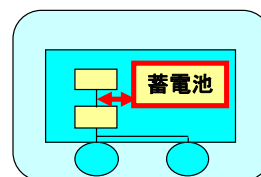


図 電気バス導入事例
(墨田区内循環バス)

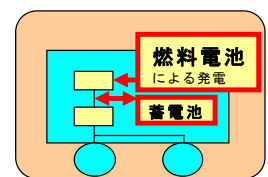


図 EVタクシー
出典:神奈川県タクシー協会川崎支部

②新たな鉄道やバスへの導入に向けて、蓄電池や燃料電池などの新技術に関するモニタリングを進めていきます。



蓄電池システム
(外部電力と蓄電池とのハイブリッド)



燃料電池システム
(燃料電池と蓄電池とのハイブリッド)

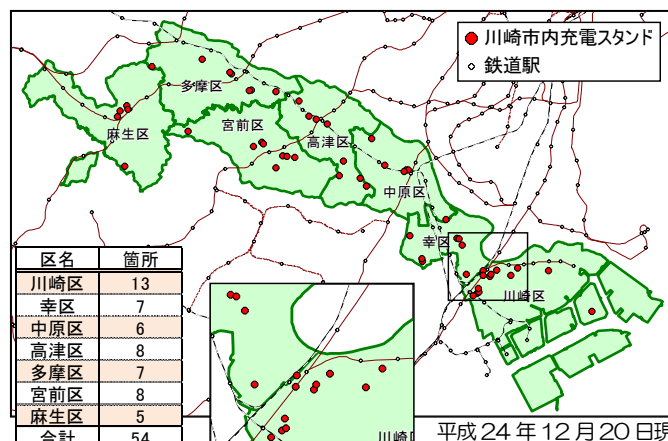
図 動力システムのイメージ

ウ 自動車の低炭素化

電気自動車等の次世代自動車への転換を促すため、導入に向けて支援していくとともに、充電スタンドの設置を支援していきます。



図 充電スタンド



重点施策（５）臨海部の交通機能の強化

■ 戦略シナリオ

臨海部の国際戦略拠点等の形成を支えるとともに、その効果を市内外の拠点に波及させる交通機能の強化を進めます。

■ 取組の方針

● 臨海部の交通環境の整備

○ 羽田空港へのアクセス強化

i 羽田連絡道路の整備

臨海部から羽田空港へのアクセス強化に向けて、キングスカイフロント（殿町3丁目地区）と羽田空港を結ぶ連絡道路の整備を推進します。

ii 臨海部と羽田空港を結ぶバス路線等の整備

臨海部と羽田空港の近接性を活かすために、羽田連絡道路等を活用することにより、臨海部拠点等と羽田空港を結ぶバス路線の開設等を促進します。



○ 臨海部交通ネットワークの強化

i 臨港道路東扇島水江町線の整備

東扇島地区などの臨海部拠点の形成や防災機能強化などを図るため、東扇島と後背部を結び、臨海部の交通ネットワークを強化する臨港道路東扇島水江町線の整備を推進します。



図 臨港道路東扇島水江町線位置図
出典：川崎市資料

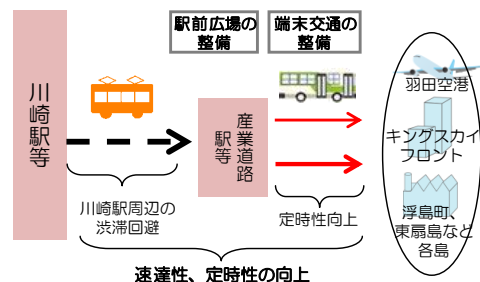
ii 京急大師線の連続立体交差化

踏切を解消し、産業道路や国道409号線などの広域幹線道路の渋滞緩和を図るとともに、川崎駅など周辺拠点と臨海部を結ぶ鉄道機能の強化を図るため、京急大師線の連続立体交差化を推進します。

○ 臨海部各地へのアクセス性の向上

i 臨海部最寄駅における駅前広場及びブィーダー（端末）交通整備の推進

臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、臨海部最寄の産業道路駅等に駅前広場と併せ、バスなどの端末交通の整備を推進します。



ii バス交通の機能強化の促進

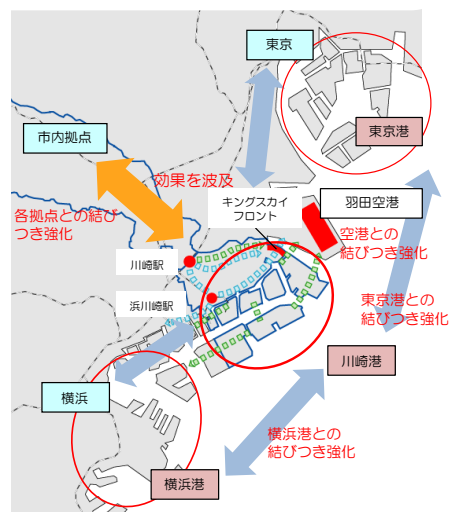
臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、川崎駅や横浜駅からのバス交通機能強化（輸送力の増強、路線網の強化等）を促進します。

iii JR 南武支線の機能強化の促進

臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、JR 南武支線の利用促進を図ると

iv 環境負荷軽減に配慮した自動車利用の促進

公共交通の利便性向上を図ることによる公共交通利用促進や環境ロードプライシングなどにより、道路混雑緩和や環境負荷軽減に配慮した自動車利用を促進します。



施策・事業一覧（その１）

重点施策（１）都市の骨格を形成する交通機能の強化			取組時期			取組方針		
事業名称		区間	A	B	C	ア	イ	
交通事業	連続立体	京急大師線連続立体交差事業 1期①（小島新田～東門前） 1期②（東門前～川崎大師） 鈴木町すり付け 2期（川崎大師～京急川崎）	○1期①	○1期②	○2期	○	○	
		JＲ南武線連続立体交差事業		○		○	○	
鉄道事業	川崎縦貫鉄道	I期（新百合ヶ丘～武蔵小杉） II期（武蔵小杉～川崎）			○I期 ○II期	○	○	
	横浜市営地下鉄3号線の延伸	すすき野付近～新百合ヶ丘			○	○	○	
	川崎アプローチ線	川崎～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～向ヶ丘遊園 向ヶ丘遊園～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	東扇島～水江町	○			○	
羽田連絡道路		殿町～羽田	○			○	○	
川崎縦貫道路		I期（大師～富士見） II期（富士見～東名高速道路）		○I期 ○II期		○	○	
国道357号		羽田～扇島		○		○	○	
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	道路整備プログラム等に基づき順次整備			○	○	
関連施策		川崎駅北口自由通路		○				○
	幅広車両の導入（JＲ南武線）		○			○		
	列車の長編成化（JＲ南武線）			○		○		
	臨海部幹線道路の整備				○	○		
重点施策（２）交通の安全・安心の強化						取組方針		
施策名称		概要（個別事業等）				ア	イ	ウ
安全な歩行環境の整備		歩道整備、カラー舗装など歩行者の安全性を高める既存道路の改修				○	○	
自転車通行環境の整備		市役所通り等における歩行者・自転車通行環境の整備 ※自転車通行環境整備方針作成、これに基づく自転車通行帯などの整備				○		
放置自転車の削減		放置自転車禁止区域等における撤去・啓発の強化 駐輪場の利用促進など				○		
自転車交通ルールの普及啓発		自転車マナーアップ指導員の導入など				○		
駐車施策の推進		※荷さばき対策推進計画の策定 ※駐車場附置義務条例の改正				○		
JＲ南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上		稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅の橋上駅舎化など				○	○	
駅周辺におけるバリアフリー化		バリアフリー基本構想等に基づく整備推進及びその拡充				○	○	
駅構内のバリアフリー化		ホームドア等の転落防止策の推進				○	○	
ノンステップバスの導入促進		車両の導入、導入への助成					○	
ユニバーサルデザインタクシーの普及		車両の導入、導入への助成、乗り場の整備					○	
ターミナル駅などにおける案内情報の充実		※川崎駅東西自由通路広告付案内板整備（災害情報、音声付） ※バスロケーションシステムを活用した駅周辺、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					○	○
道路橋りょうの耐震化		道路橋りょうの倒壊や落橋を防止する耐震対策の推進						○
鉄道施設の耐震化		駅舎等の耐震対策の推進						○
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				○	○	○
緊急交通路、輸送路の整備、機能確保		緊急交通路、輸送路の整備推進 緊急交通路、輸送路の啓発 沿道建築物の耐震化						○
災害時における帰宅困難者対策の推進		帰宅困難者等対策協議会の設置運営など						○

※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

取組時期の考え方については、P7を参照。（重点施策（２）～（５）に掲げる施策の取組時期は短中期を基本とする。）

取組方針の考え方については、P7～12の各重点施策を参照。

施策・事業一覧（その2）

重点施策（３）市民生活を支える公共交通の強化		取組方針		
施策名称	概要（個別事業等）	ア	イ	
都市計画道路等の整備	走行環境の改善に向けた交差点改良(信号処理変更含む)、バスペイの設置など	○	○	
バス優先レーンの機能確保	バス優先レーン上の駐停車対策の推進	○	○	
※ 地域特性等に応じた地域交通支援策の充実に向けた検討	「地域交通の手引き」の改訂等	○		
※ バス事業者との連携体制の強化	※調整会議の設置	○		
※ バス運行社会実験制度の導入、実施	既存路線の運行回数増などによるサービス向上	○		
コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域住民の取組支援	○		
駅前広場の整備	溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等	○	○	
自由通路、連絡通路の整備	川崎駅北口自由通路、向ヶ丘遊園連絡通路、鹿島田こ線歩道橋	○	○	
駐輪場の効率的な運用	駐輪場の適正運用		○	
ターミナル駅などにおける案内情報の充実（再掲）	※川崎駅東西自由通路広告付案内板整備（災害情報、音声付） ※バスロケーションシステムを活用した駅周辺、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		○	
JＲ南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（再掲）	稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅の橋上駅舎化など	○	○	
公共交通利用の喚起施策の推進	※駅周辺商業施設や事業者との連携による各種キャンペーン等の利用喚起・PR策の推進		○	
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	バス路線等の見直しや駅前空間の整備	○	○	
駐車施策の推進（再掲）	※荷さばき対策推進計画の策定 ※駐車場附置義務条例の改正	○	○	
重点施策（４）環境に配慮した交通の低炭素化		取組方針		
施策名称	概要（個別事業等）	ア	イ	ウ
都市計画道路等の整備（再掲）	走行環境の改善に向けた交差点改良(信号処理変更含む)、バスペイの設置など	○		
駅前広場の整備（再掲）	溝口南口、小杉南口、新川崎、登戸、産業道路、川崎大師等	○		
緊急渋滞対策	交差点改良等による渋滞の改善	○		
環境ロードプライシングの実施	首都高速道路湾岸線誘導の推進	○		
エコドライブ普及促進	エコドライブ宣言の普及拡大	○		
マイカー通勤の削減	臨海部企業への要請等のモビリティマネジメントの展開	○		
駐車施策の推進（再掲）	※荷さばき対策推進計画の策定 ※駐車場附置義務条例の改正	○		
公共交通における次世代自動車の導入推進及び普及促進	※電気バス等の導入に向けた検討・調整の実施 ＥＶタクシー等の導入に向けた周知活動の実施など		○	○
鉄道整備における新技術導入の検討	燃料電池車両等の新技術の導入検討		○	
電気自動車等の次世代自動車の普及促進及び環境整備の推進	電気自動車導入及び充電スタンドへの助成など			○
※ カーシェアリングの普及促進	カーシェアリング導入方策の検討	○		○
重点施策（５）臨海部の交通機能の強化		取組方針		
施策名称	概要（個別事業等）	●臨海部の交通環境の整備		
駅前広場の整備（再掲）	産業道路、川崎大師等	○		
※ バス交通の機能強化	輸送力増強 バス路線網の強化 効率的なダイヤ設定	○		
※ フィーダー交通の検討・実施	臨海部最寄鉄道駅→バス バス→バス 自転車→バス	○		
※ 既存鉄道の機能強化	JＲ南武支線（浜川崎線）の輸送力増強	○		
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誘導の推進	○		
マイカー通勤の削減（再掲）	臨海部企業への要請等のモビリティマネジメントの展開	○		
※ 臨海部交通機能強化に向けた方策検討	交通機能の強化に向けた検討	○		

※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

取組時期の考え方については、P7を参照。（重点施策（2）～（5）に掲げる施策の取組時期は短中期を基本とする。）

取組方針の考え方については、P7～12の各重点施策を参照。

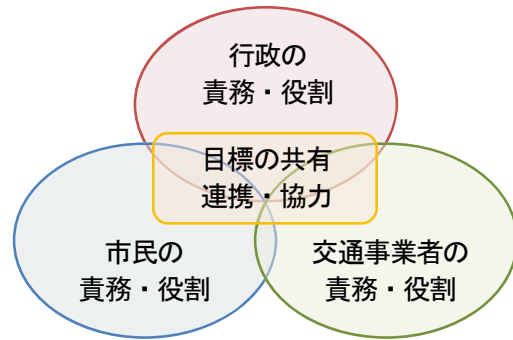
行政、交通事業者、市民の責務・役割

[本編：12 に対応]

○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。

※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。



＜行政の責務＞

川崎市は、市民に係る交通の機能の確保、向上が将来にわたり円滑に図られることを目指し、他の主体や国、周辺自治体等と連携、協力を図りながら、まちづくりや環境、福祉分野における交通に関連する様々な施策と連携して、交通の施策を推進する責務があります。

＜川崎市の役割＞

川崎市においては、本計画に示す交通政策の理念や目標について各主体での共有化を図り、国等と連携し道路などの基盤整備や交通環境整備を進めるとともに、各主体が行う取組について、必要な支援を行い主体間の連携強化などを図りながら、目標の実現に向けて施策を推進します。

＜交通事業者の責務＞

交通事業者は公共交通を担う主体として、交通政策の目標の実現に向け、積極的な協力を努めるとともに、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等に努めるなど、主体的な取組を推進する責務があります。

＜交通事業者の役割＞

交通事業者は交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを安定的に提供し、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等交通環境の向上に主体的に取り組むとともに他の主体の取組への積極的な協力が求められます。

＜市民の責務＞

市民は、交通政策の目標実現に向けた積極的な協力や交通ルールへの遵守等自ら取り組むことができる交通環境の向上への主体的な取組に努める必要があります。

＜市民の役割＞

市民は、本計画に示す交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを享受するだけでなく公共交通を支え、環境負荷の軽減や交通の安全・安心を確保するため交通環境の向上に努めます。また、地域団体、NPO などによる交通環境の向上に関する主体的な施策の推進や他の主体との連携・協力により目標の実現に向けた積極的な取組が期待されます。

計画の進行管理

[本編：13 に対応]

○本計画の策定後、各施策・事業の進行状況を把握していきます。

○概ね3年毎には評価指標による達成状況の評価を行い、短・中期施策を中心に計画の見直しを行います。

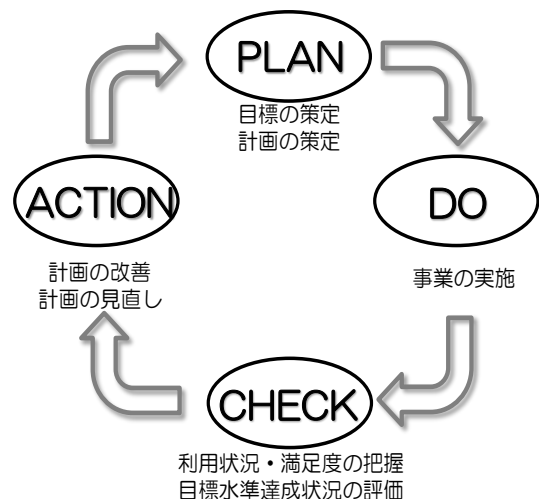
○また、概ね10年後を目途に、中・長期施策を含め、全体的な計画の見直しを行います。

CHECK(評価)のしくみ

- ◆毎年
 - ・各事業の進捗状況の把握
- ◆概ね3年毎
 - ・各事業の成果指標や市民アンケートの実施による把握

ACTION(改善)のしくみ

- ◆概ね3年毎
 - ・目標達成に向けた施策展開などの見直し（施策の追加など）
- ◆概ね10年後
 - ・計画全体の見直し、課題の検討



川崎市総合都市交通計画 概要版

発行 日：平成 25 年 3 月

問い合わせ先：川崎市まちづくり局交通政策室

川崎市川崎区宮本町1番地

TEL: 044-200-3549(直通)



KAWASAKI CITY

川崎市