

川崎市総合都市交通計画

平成 25 年 3 月

川 崎 市

はじめに

川崎市は、首都圏の中心部に位置しており、羽田空港にも近接するなど大変利便性の良いまちです。最近では住みたいまちとしても人気があり、現在は140万人を超える市民が暮らしています。

また本市は、世界有数の産業都市であり、高度なものづくり技術や最先端の環境技術を持つ多くの企業や研究開発機関などが集積する一方、多摩川や多摩丘陵などの水や緑にも恵まれています。音楽をはじめとする芸術、スポーツなども盛んで、川崎の代名詞ともなっています。

こうした川崎で、都市交通は市民の暮らしや産業・経済を支えるとともに、本市が有する特徴や地域資源を活かし、人々の交流やモノの流通などを通じてその魅力を発信するなど、市民の方々が愛着と誇りを持てるような活力と魅力にあふれるまちづくりを進めるうえで、欠くことのできない重要な役割を担っています。

都市交通がこれからも本市の持続的な発展を支えていくためには、急速な社会経済環境の変化への対応や災害対応力の一層の強化など新たな課題への対応を的確に行っていく必要があります。それには川崎の未来を見据え、交通政策の方向性を明確に示し、その実現を目指して様々な施策展開を図っていくことが求められています。

このような背景を踏まえ、「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」を本市交通政策の理念に掲げ、将来目指すべき都市交通の姿をもとに、その実現に向け、都市の骨格を形成する鉄道や道路ネットワークから市民にとって最も身近な地域交通までの重点施策等を総合的、体系的にとりまとめたマスタープランとして、このたび「川崎市総合都市交通計画」を策定いたしました。

今後は、市民、交通事業者、国や周辺自治体など、多くの関係者の方々と本計画の理念や目標を共有し、連携・協力をいただきながら、よりよい交通環境の形成に向けた各種の取組を着実に推進してまいりたいと考えておりますので、皆様の一層の御理解と御協力を心からお願い申し上げます。

本計画の策定にあたり、熱心に御議論いただいた川崎市総合都市交通計画検討委員会及び専門会議の委員の方々、多くの貴重な御意見をいただいた市民、関係者の方々に心より感謝申し上げます。

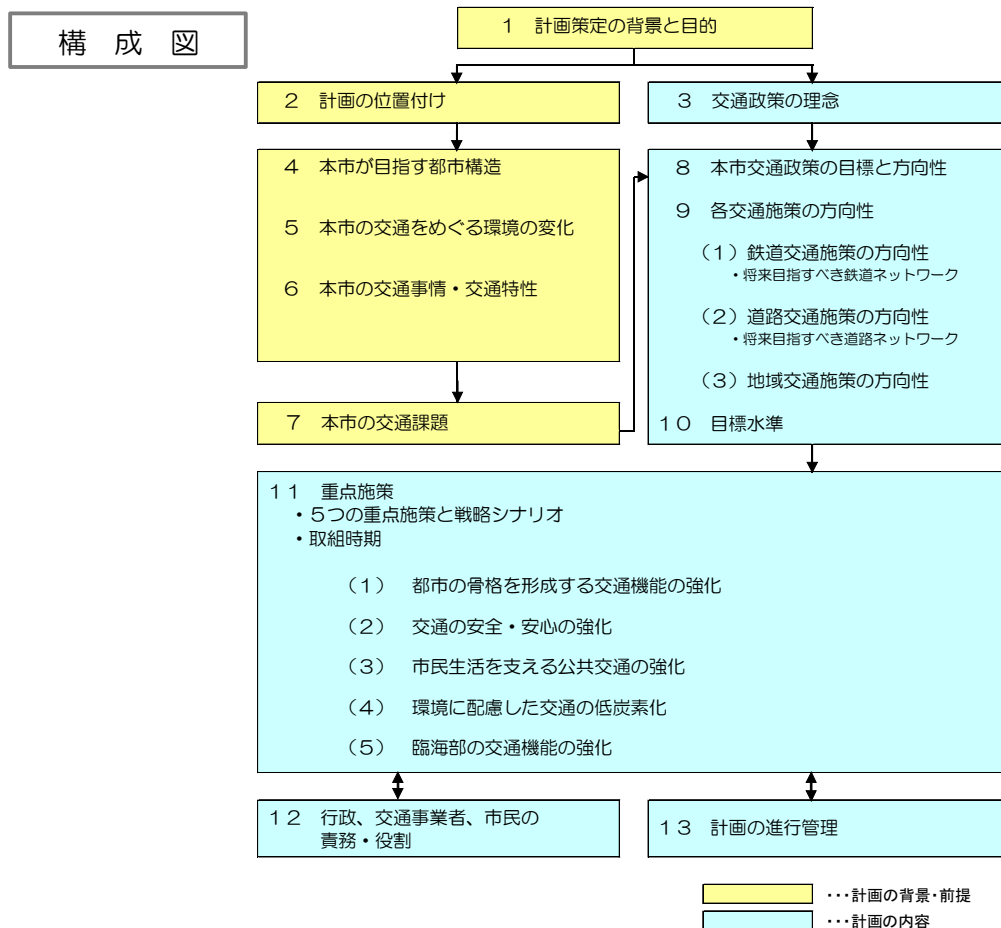


平成25年3月

川崎市長 阿部 孝夫

目次

1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の位置付け	2
3	交通政策の理念	3
4	本市が目指す都市構造	4
5	本市の交通をめぐる環境の変化	5
6	本市の交通事情・交通特性	7
7	本市の交通課題	16
8	本市交通政策の目標と方向性	17
9	各交通施策の方向性	18
	(1) 鉄道交通施策の方向性	18
	(2) 道路交通施策の方向性	20
	(3) 地域交通施策の方向性	22
10	目標水準	25
11	重点施策	29
12	行政、交通事業者、市民の責務・役割	55
13	計画の進行管理	56
	資料編	57



1 計画策定の背景と目的

(1) 計画策定の背景と目的

ア 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。

イ 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。

(2) 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。

2 計画の位置付け

本計画は、本市が進めるまちづくりの基本方針である「川崎市基本構想」を踏まえ、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整合を図り、都市交通分野のマスタープランとして策定したものです。

また、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展開を図ります。

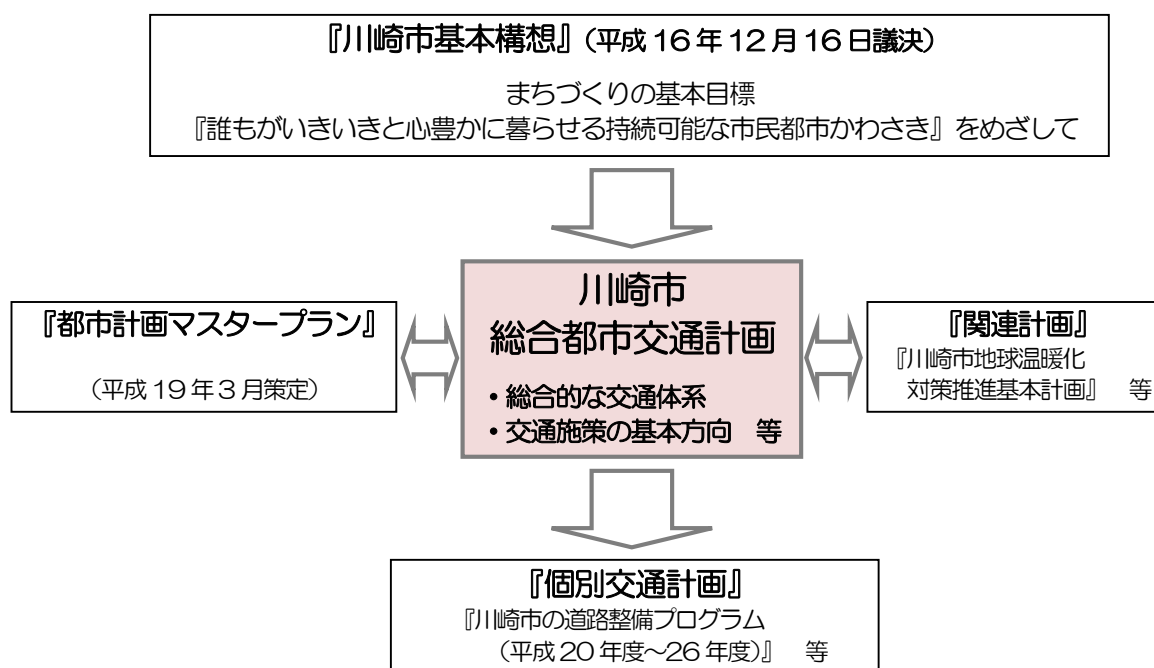


図 計画の位置付け

3 交通政策の理念

本市では、これまでの多くの英知と努力により育てられてきたこの川崎を、さらに様々な課題を解決しながら、川崎に暮らす人々が活力とうるおいのある生活を送ることができるまちへと発展させていくため、川崎市基本構想において「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき」をまちづくりの基本目標に掲げています。

こうした、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。

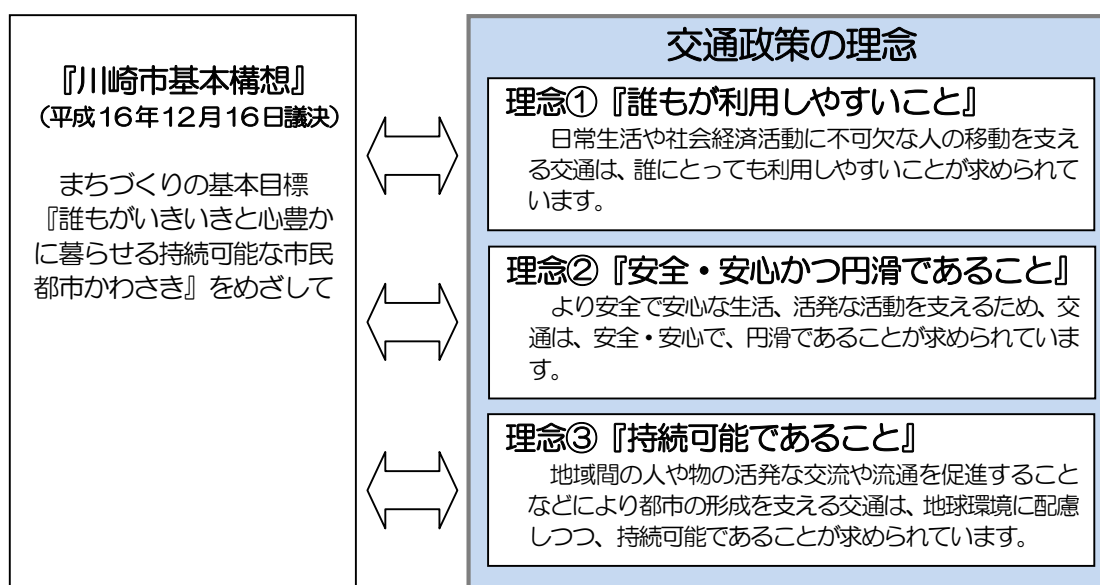


図 交通政策の理念

4 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』（平成17年3月策定）で示している「広域調和・地域連携型」都市構造の構築に向け、市外の隣接都市拠点との調和のもとに適切な機能分担を行う広域拠点や、市内のターミナル駅などを中心に個性と魅力を活かした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。

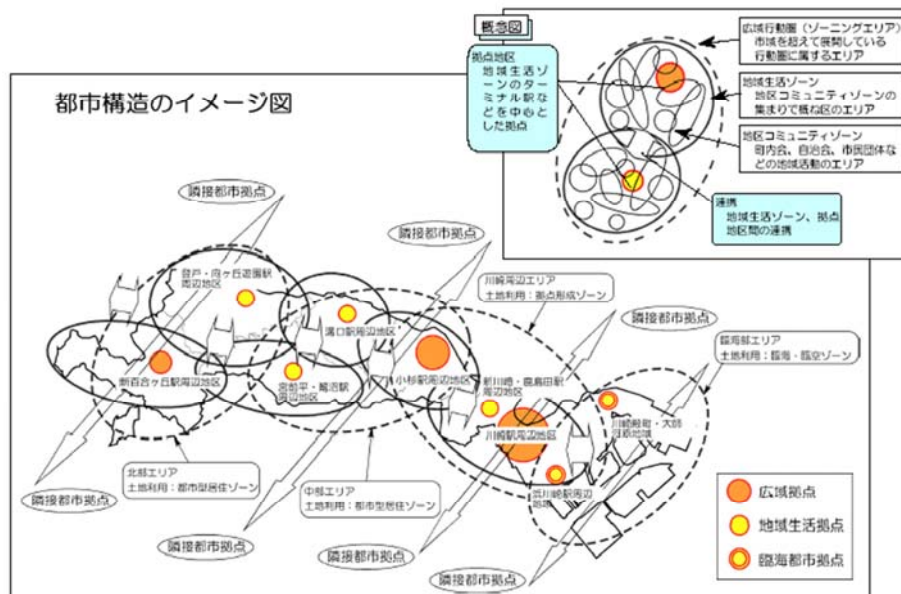
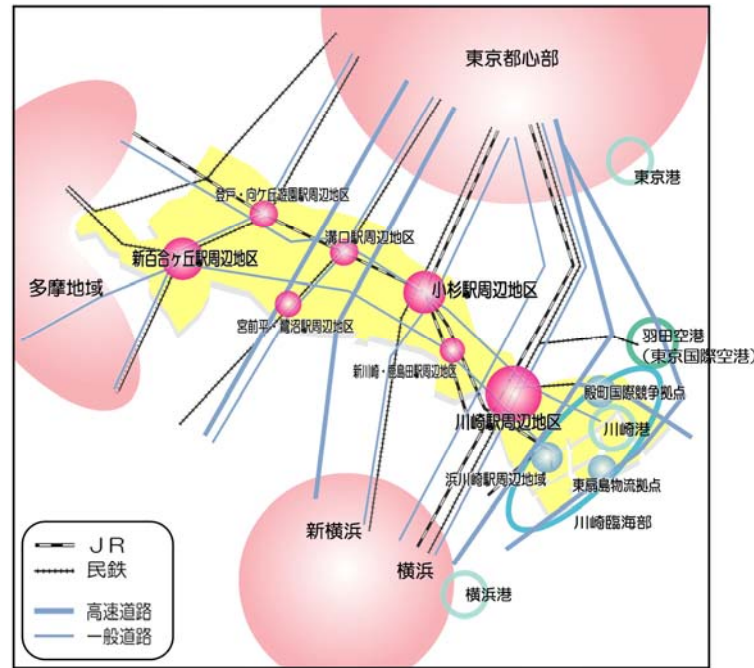


図 本市拠点位置図及び都市構造イメージ図

出典:川崎市

5 本市の交通をめぐる環境の変化

(1) 首都圏整備の考え方

首都圏では、東アジア・世界のリーディング圏域の役割を担うものとし、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に向けた取組などが進められています。

本市は、首都圏の中央部に位置し羽田空港に隣接するとともに川崎港を擁し、首都圏の機能強化に向けた役割が高まっています。

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。



図 特区位置図

出典:川崎市資料

(2) 人口、高齢化等の動向

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、首都圏の人口は平成27年にピークを迎え、その後減少することが予測されていますが、本市による推計では、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。また、高齢化の進行により障害者数も増加する傾向にあります。

少子化が進む中、子育てを社会全体で応援することが求められています。

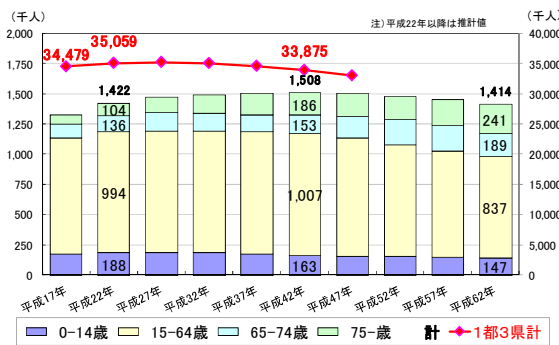


図 川崎市の将来人口推移

出典:(1都3県計)人口問題研究所
(上記以外)川崎市

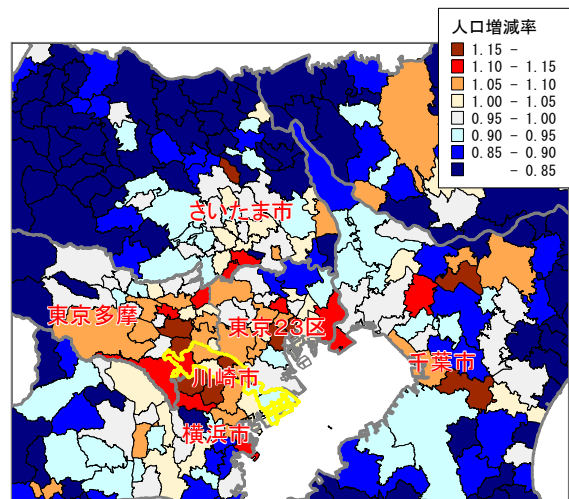


図 夜間人口増減率(H42/H17)

出典:人口問題研究所、国勢調査

(3) 防災への取組の強化

東日本大震災では東北地方を中心に甚大な被害が生じました。首都圏及び本市も被害を受け、全ての鉄道がストップし、道路交通が混乱したことで、多くの帰宅困難者の発生や物資輸送の停滞が見られました。

これ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。



①寸断された道路
水戸勝田那珂湊線

出典:国土交通省関東地方整備局資料
「東日本大震災と防災」パネル展



②落下した橋りょう
宮城県山元町相馬亘理線

出典:宮城県仙台土木事務所資料
東日本大震災資料集

図 東日本大震災被災状況

(4) 地球環境への取組

地球温暖化の防止に向けた国際的な取組が行われ、本市においても、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。

また、東日本大震災以降は省エネルギー等への意識がさらに高まっています。

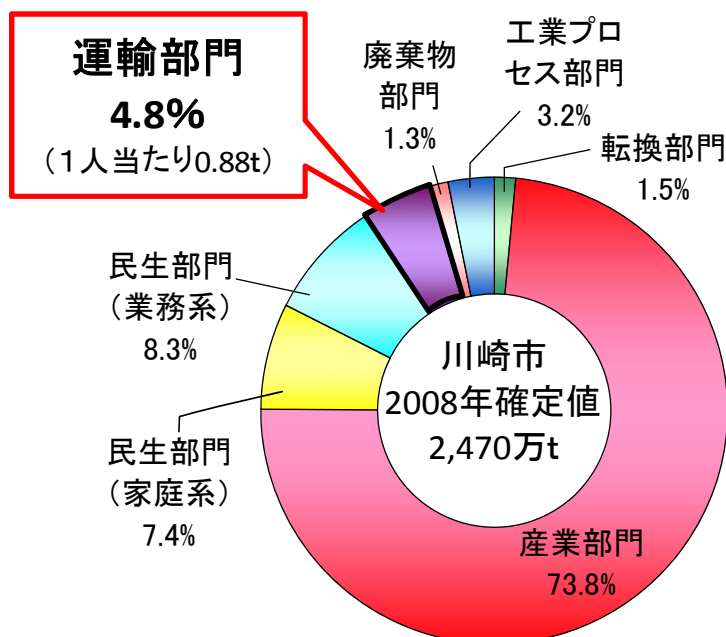


図 市内の二酸化炭素排出量の
部門別構成比
出典:川崎市HP

6 本市の交通事情・交通特性

(1) 首都圏における本市の交通事情・交通特性

本市推計では、川崎市の発生集中交通量は、平成42年には598万トリップエンド（現況比1.08倍）、平成62年には580万トリップエンド（現況比1.05倍）となり、現況よりも増加する見込みとなっています。

現況では、本市横方向をはじめとした通過交通が本市の移動の約46%を占めています。将来(H42)では、本市縦方向をはじめとした内々交通量が191万トリップ（現況比1.09倍）、通過交通量は303万トリップ（現況比0.96倍）となり、内々交通が増加し、通過交通が減少する見込みとなっています。

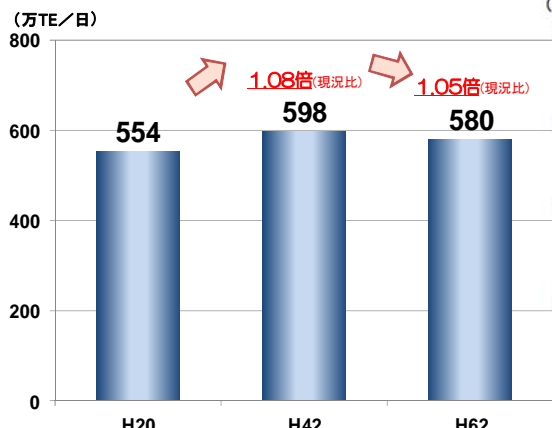


図 川崎市の発生集中交通量の推移

出典: H20PT 調査より作成

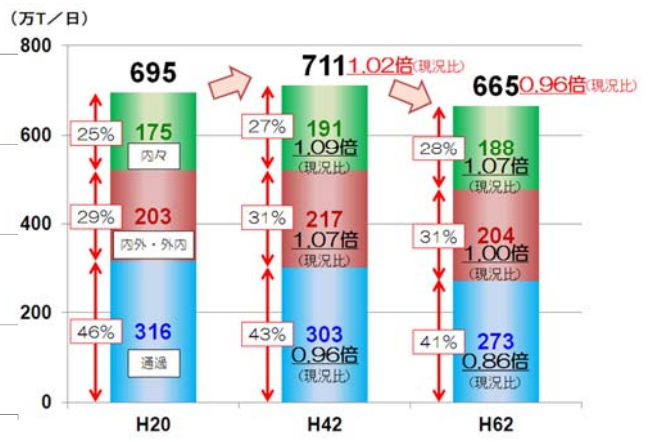
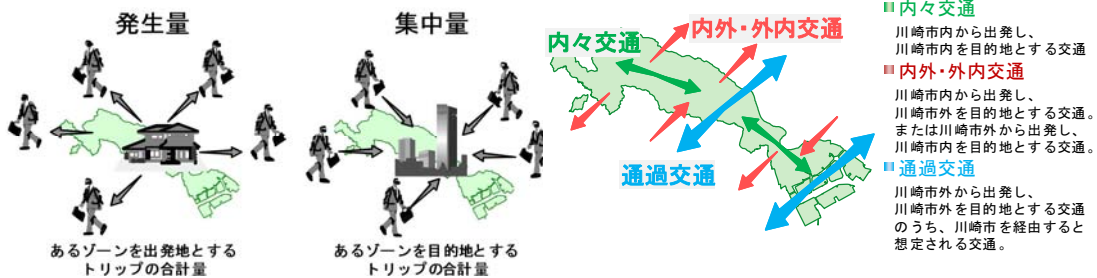


図 川崎市の分布交通量の推移

出典: H20PT 調査より作成

<参考>

■発生集中交通量と分布交通量



■トリップとトリップエンド

人の移動する単位を「トリップ (T)」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 (TE)」といいます。
発生集中交通量はトリップエンド数ですので、分布交通量の内々のトリップ数の2倍と内外・外内のトリップ数を加えた数字となります。



計: 2トリップ、4トリップエンド

■平成62年の交通量を想定する際に用いた平成62年の人口の推計方法
人口問題研究所の都県・市区町村別推計はH42までであるため、H62は全国推計人口のH47からH62の人口増減率を用いて、市区町村別人口を推計しています。

注) 分析等に用いている基礎データは、調査ごとに年次がそれぞれ異なるため、現況の時点が異なります。

市域を越えて広域的に展開する市民行動圏の傾向は、鉄道路線を中心に形成され、東京区部や横浜との結びつきが強く、将来においても交通量はほぼ変わらない見込みとなっています。

本市は駅の密度が高く、政令指定都市で大阪市、名古屋市に次いで3番目に高い密度となっています。

国際空港化された羽田空港は、より一層の市民の利用や本市への来訪者の増加が予想されますが、羽田空港まで、鉄道で1時間以上かかる地域があります。

臨海部では、川崎駅からのバス利用者が多く、また、周辺市街地から川崎駅へ向かうバス利用者も多いため、川崎駅へバスが集中しています。また、慢性的に交通渋滞が発生している箇所があります。

臨海部と羽田空港は多摩川の対岸にあるにも係らず、空港にアクセスするルートが限られています。



図 本市周辺の鉄道の状況

出典:川崎市資料より作成

(万トリップ/日)

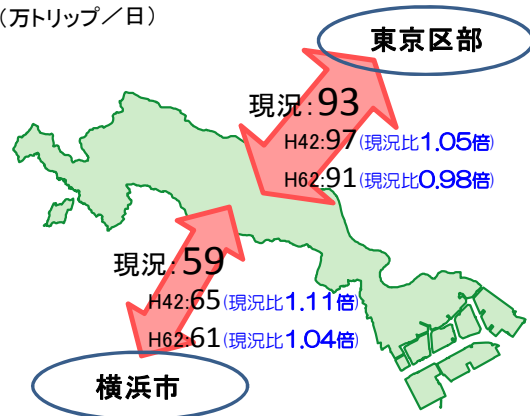


図 川崎市の内外・外内交通量の推移

出典:H20PT 調査より作成

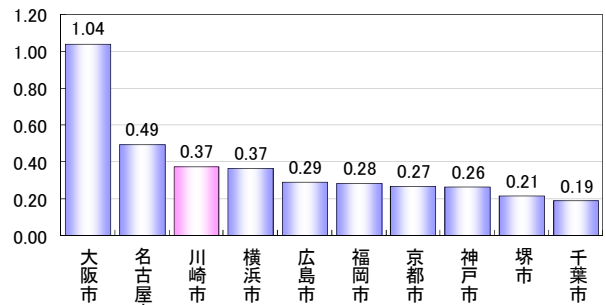


図 駅密度(駅/平方km)

都市計画区域単位面積あたりの駅数
政令指定都市上位10都市を掲載

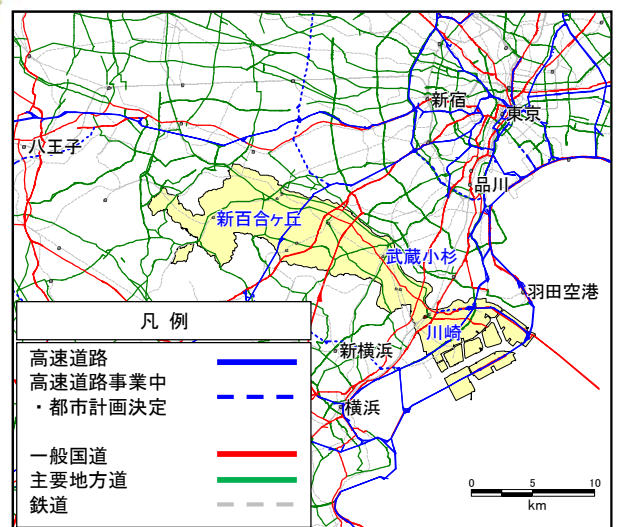


図 本市周辺の道路の状況

(2) 市民の交通事情・交通特性

本市は、周辺都市と比較し自動車利用割合が低く、鉄道やバスなどの公共交通の利用割合が高い傾向にあります。また、高齢になるほど、バスを利用する傾向があります。

しかし、路線バスやタクシーの利用者は長期的には減少傾向にあります。

地域によって駅やバス停まで高低差や距離があります。

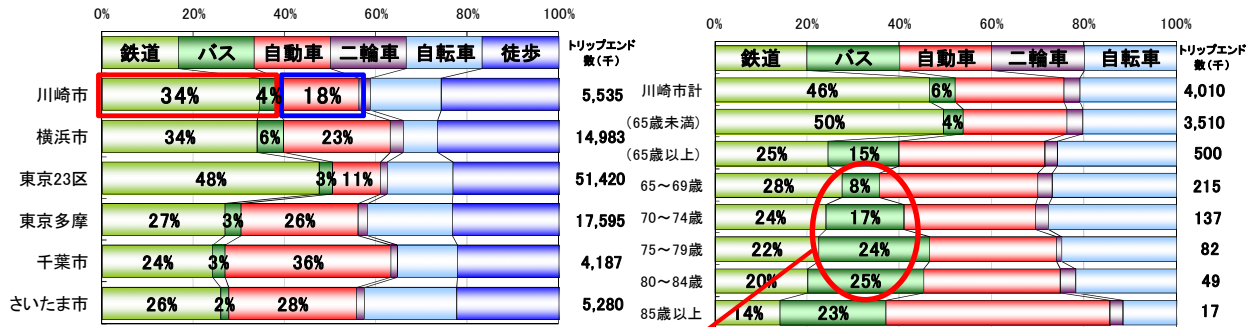


図 代表交通手段分担率 (他都市との比較)

バスの利用割合が高まる

図 高齢者別代表交通手段分担率 (徒歩を除く)

出典:H20PT 調査

出典:H20PT 調査より作成

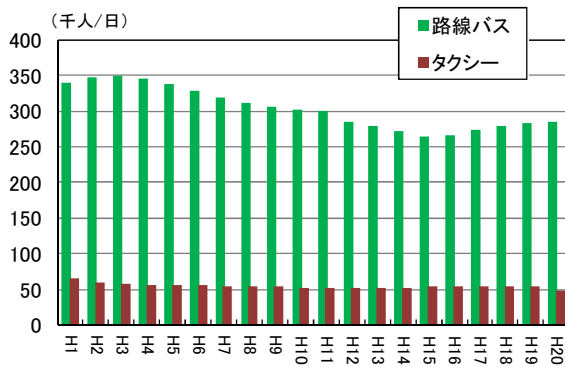


図 川崎市内路線バスとタクシー乗車人員の推移

出典:川崎市資料

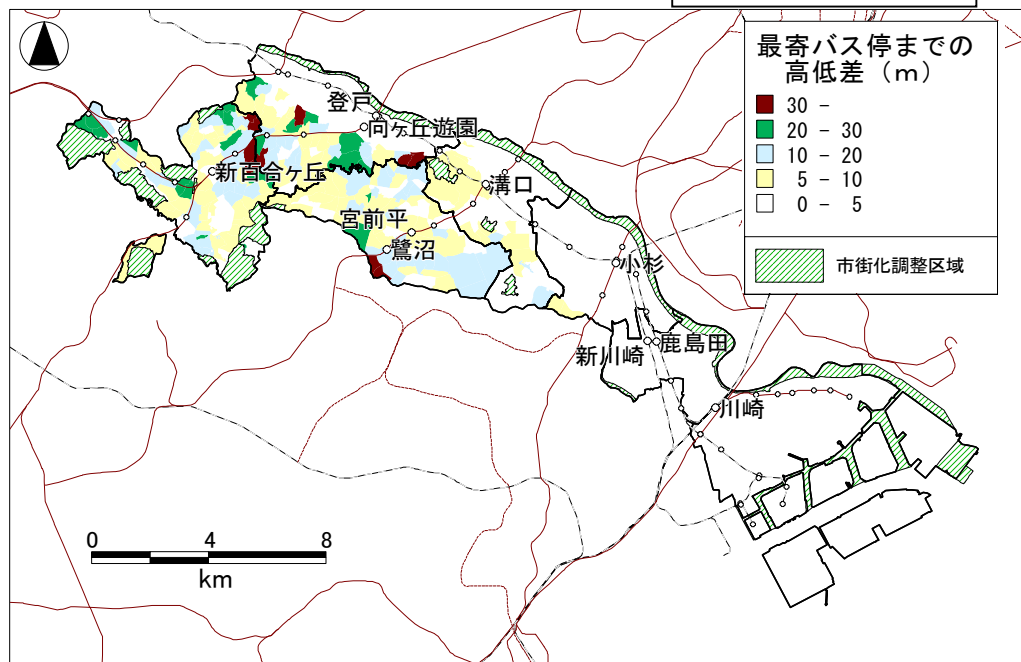
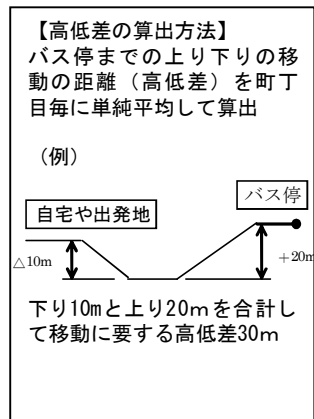


図 バス停から高低差のある地域

市内の交通事故は減少しているものの、全事故に占める歩行者、自転車、高齢者の事故割合が増加しています。また、市民アンケートの結果から、市民は安全対策を交通政策の中で最も重要視しています（13ページのグラフ参照）。

公共交通や駅周辺では誰もが使いやすい環境となるよう駅構内のエレベーター設置などバリアフリー化が進んでいます。

市民アンケートの結果では、今よりもアクセスが向上すると良い場所として、横浜・新横浜周辺、東京都心方面、羽田空港、川崎駅周辺が上位になっています。

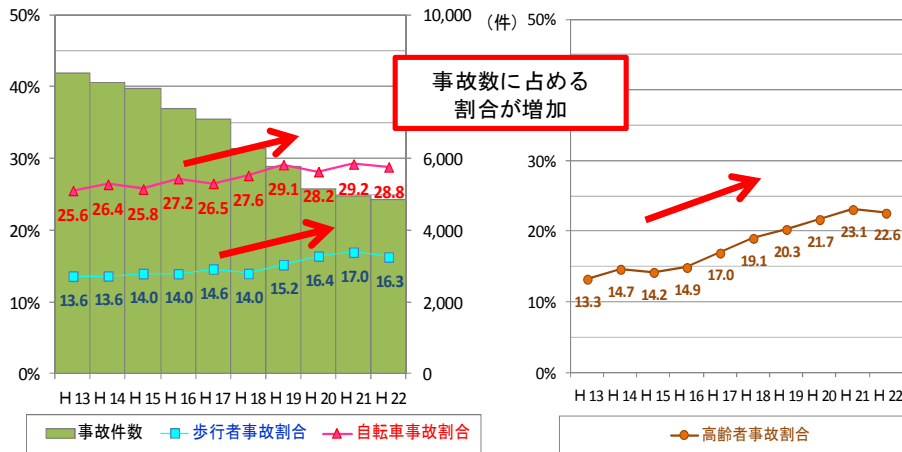


図 市内事故件数および歩行者、自転車、高齢者の事故の割合

出典:川崎市資料



①可動式ホーム柵



②エレベーター

図 バリアフリー化の事例 (鉄道駅)

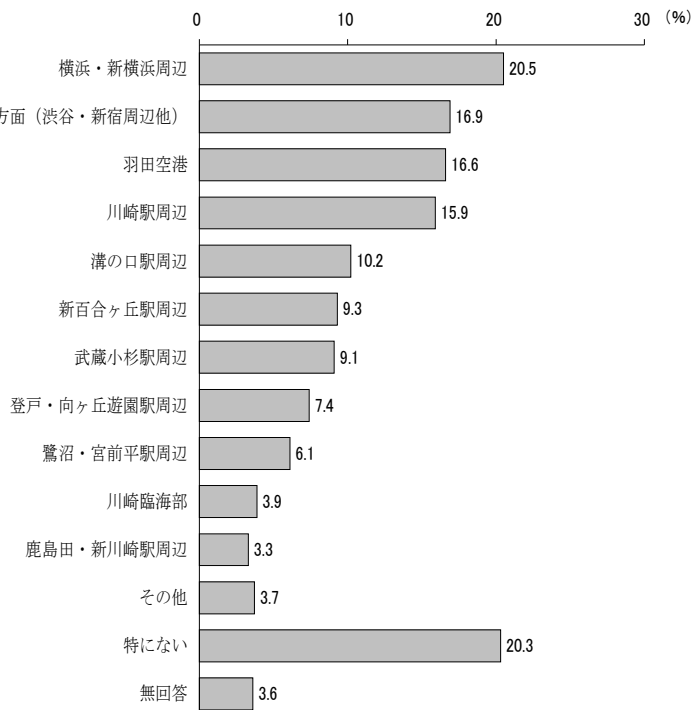


図 今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所

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

鉄道では、通勤ラッシュ時を中心に混雑があり、JR 南武線などで混雑率が 180%を超える区間があります。

道路では、道路混雑度が高い地点が見受けられることから、市内各所に渋滞している箇所があります。

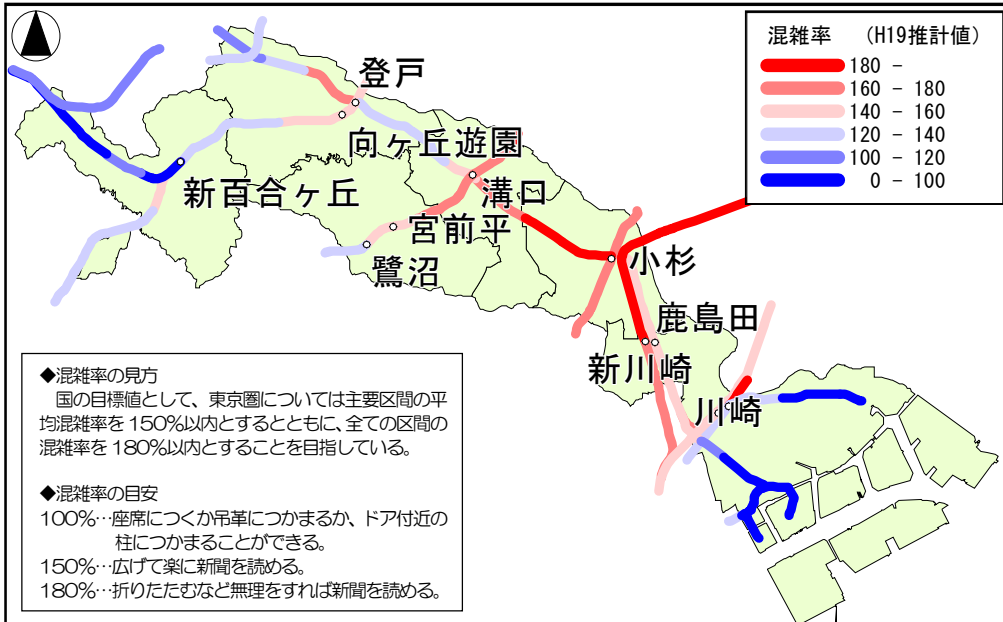


図 川崎市内鉄道における
ピーク時の混雑率(H19 推計値)
出典:大都市交通センサス、
都市交通年報より作成



図 混雑率の目安
出典:国土交通省

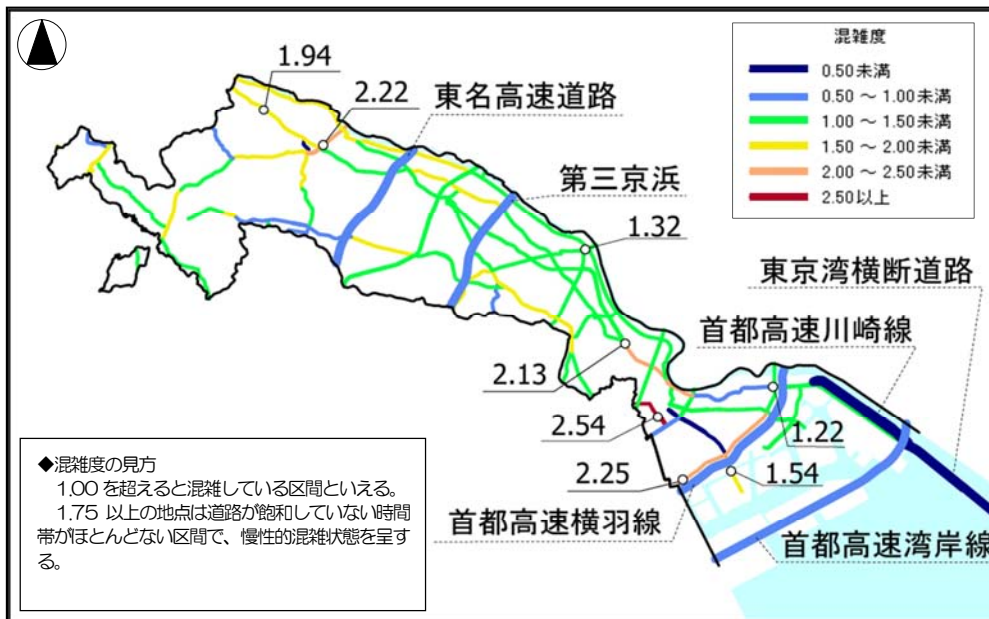


図 川崎市内の道路混雑度(H17)
出典:道路交通センサスより作成

ユニバーサルデザインタクシーや福祉有償運送、福祉タクシーなどの移動を助ける交通サービスが広がりをを見せています。

路線バスではインターネットを介した運行情報の提供が進んでおり、市内バス事業者各社が運行情報を発信しています。

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、踏切において歩行者や車の集中による混雑が見られます。



ユニバーサルデザインタクシーとは
車いす使用者に限らず、その他の障害者、高齢者が他の旅客と同じように利用し、予約制の福祉限定による利用に限らず流しの運行による利用を想定したタクシーです。

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



図 現況の平間駅前踏切

出典:川崎市資料

(3) 災害への対応

市内の橋りょう（道路橋）については、緊急輸送路に架かる橋りょうや、落橋により二次災害の恐れのある跨線橋など124橋のうち、平成21年度までに約6割、平成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・救助活動や物資の輸送などのために重要な道路で、約8割が整備されています。

市民アンケートの結果から、「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する回答が約9割あり、災害に対する市民意識も高くなっています。

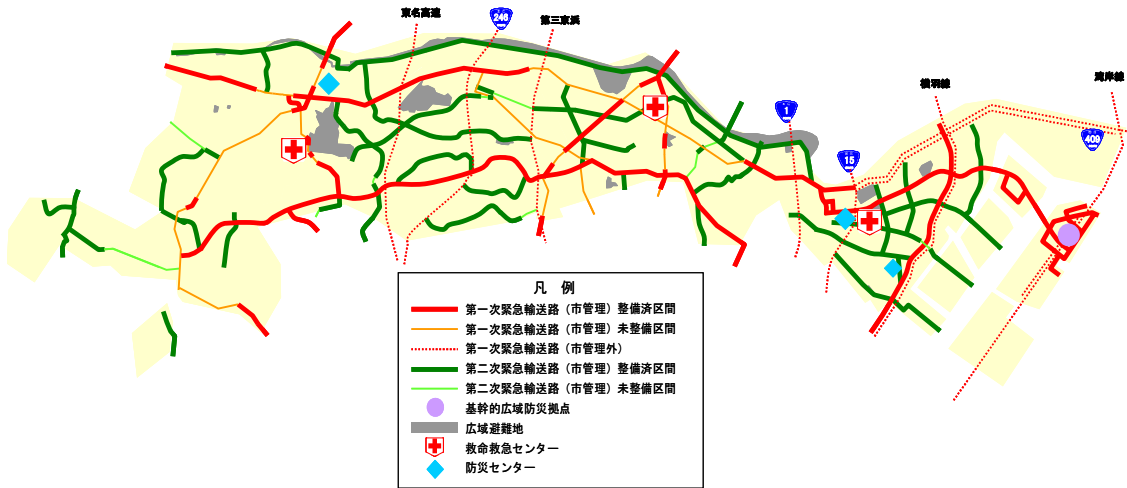


図 緊急輸送路の整備状況 出典:川崎市資料



①整備前



②整備後

図 橋りょうの耐震化工事
(小倉跨線橋)

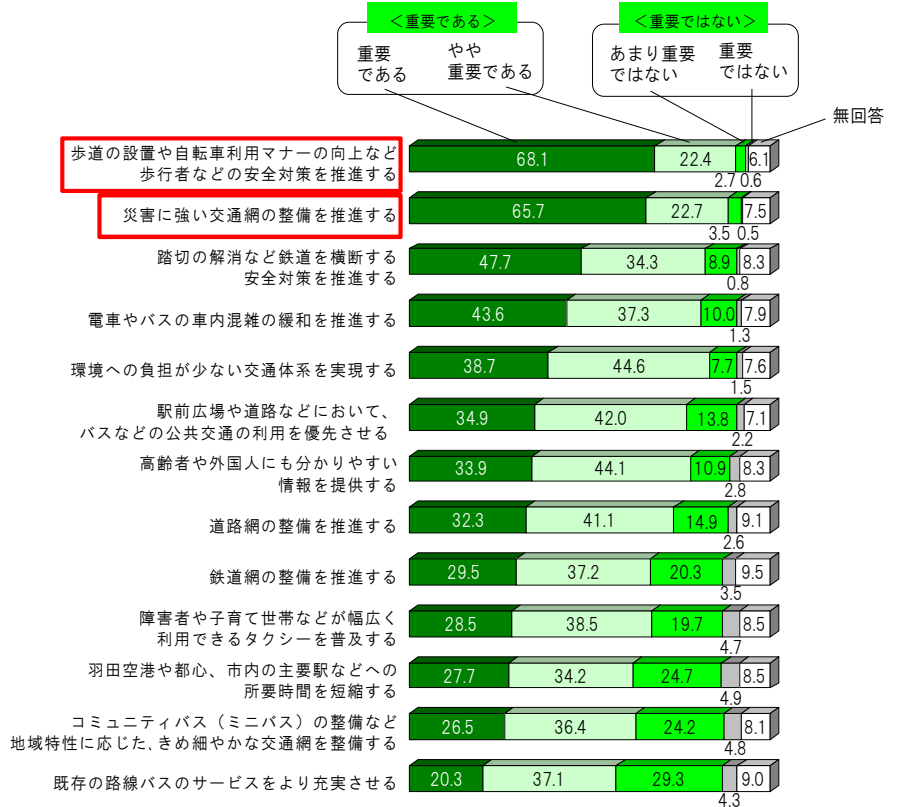


図 市の交通政策に関して重要だと感じている点

出典:平成23年度第2回川崎市民アンケート結果

(複数回答)n=(1,500)

(4) 地域別の特徴

交通手段毎の利用割合が地域によって異なります。

自動車は、北部及び臨海部において利用割合が高く、自転車は、中・南部において利用割合が高くなっています。

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(9ページの図参照)。

ターミナル駅ではバスの利用が多いなど駅の性格や地域の交通事情によって、駅までの交通手段が異なります。

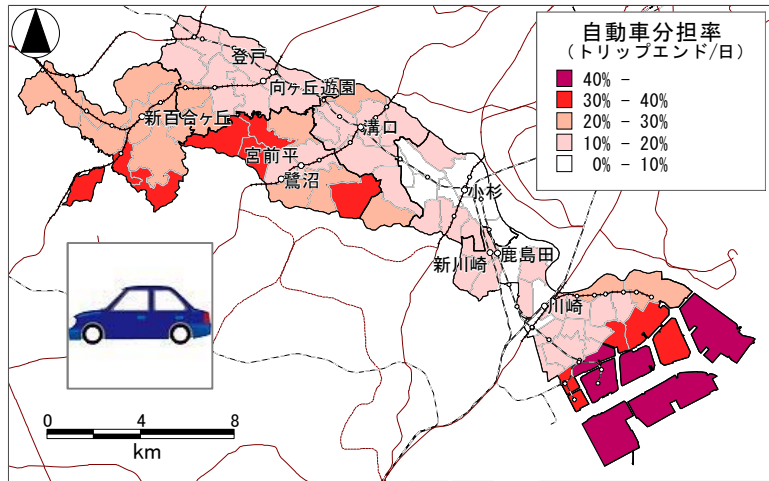


図 地域自動車分担率 出典:H20PT調査より作成

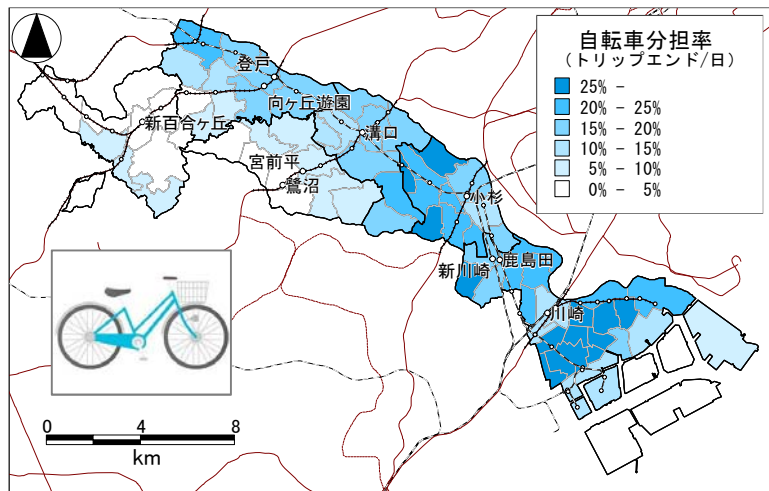


図 地域別自転車分担率 出典:H20PT調査より作成

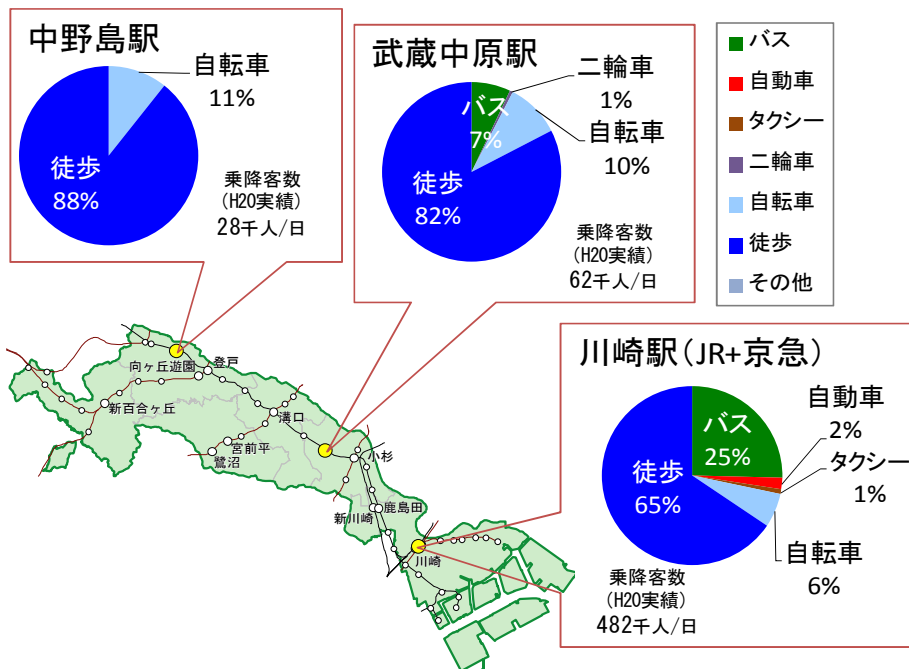


図 駅端末手段分担率 出典:H20PT調査、都市交通年報より作成

(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。

市全体では自動車の利用割合は低いが、北部や臨海部など利用割合が高い地域があります(14ページの図参照)。

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。

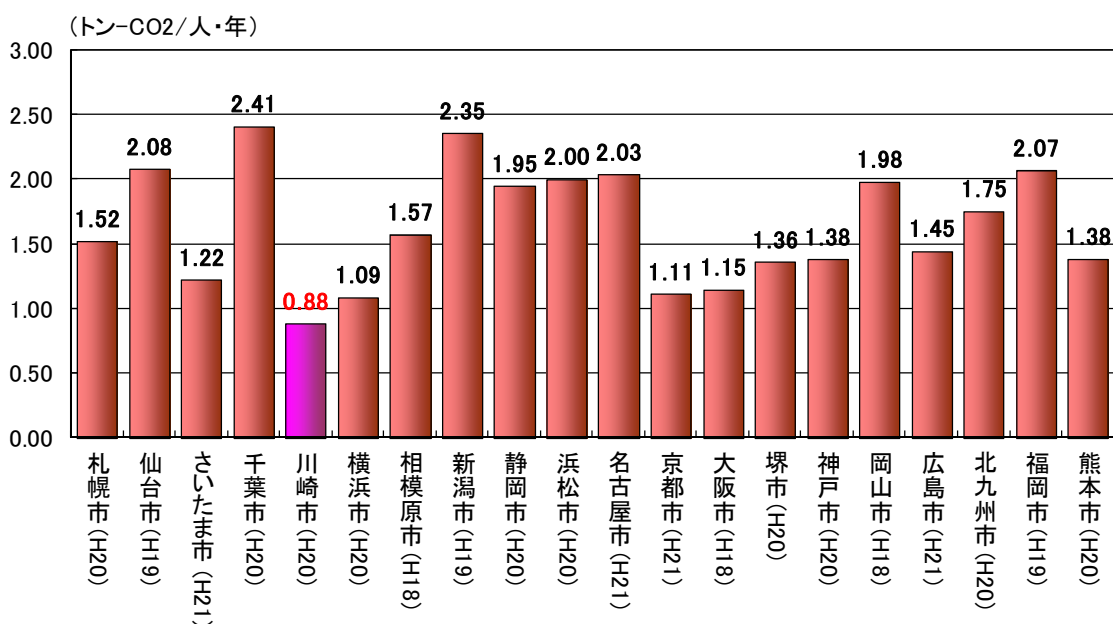


図 運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量の政令市間での比較

出典:各自治体HPより作成

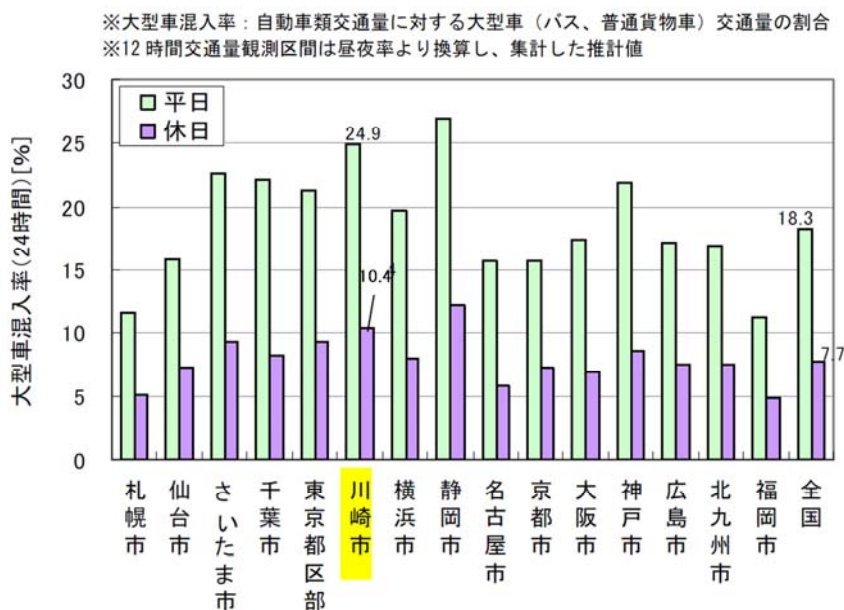


図 大都市別平均大型車混入率

出典:平成17年度道路交通センサス一般交通量調査の概要について(川崎市版)

7 本市の交通課題

「本市が目指す都市構造」や「本市の交通事情・交通特性」などを踏まえた、本市の主な交通課題は次のとおりです。

①首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成

- ・市内外の拠点間連携を高める交通機能の強化が求められている。
- ・市内拠点から羽田空港へのアクセス性の向上を図ることが求められている。
- ・臨海部の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

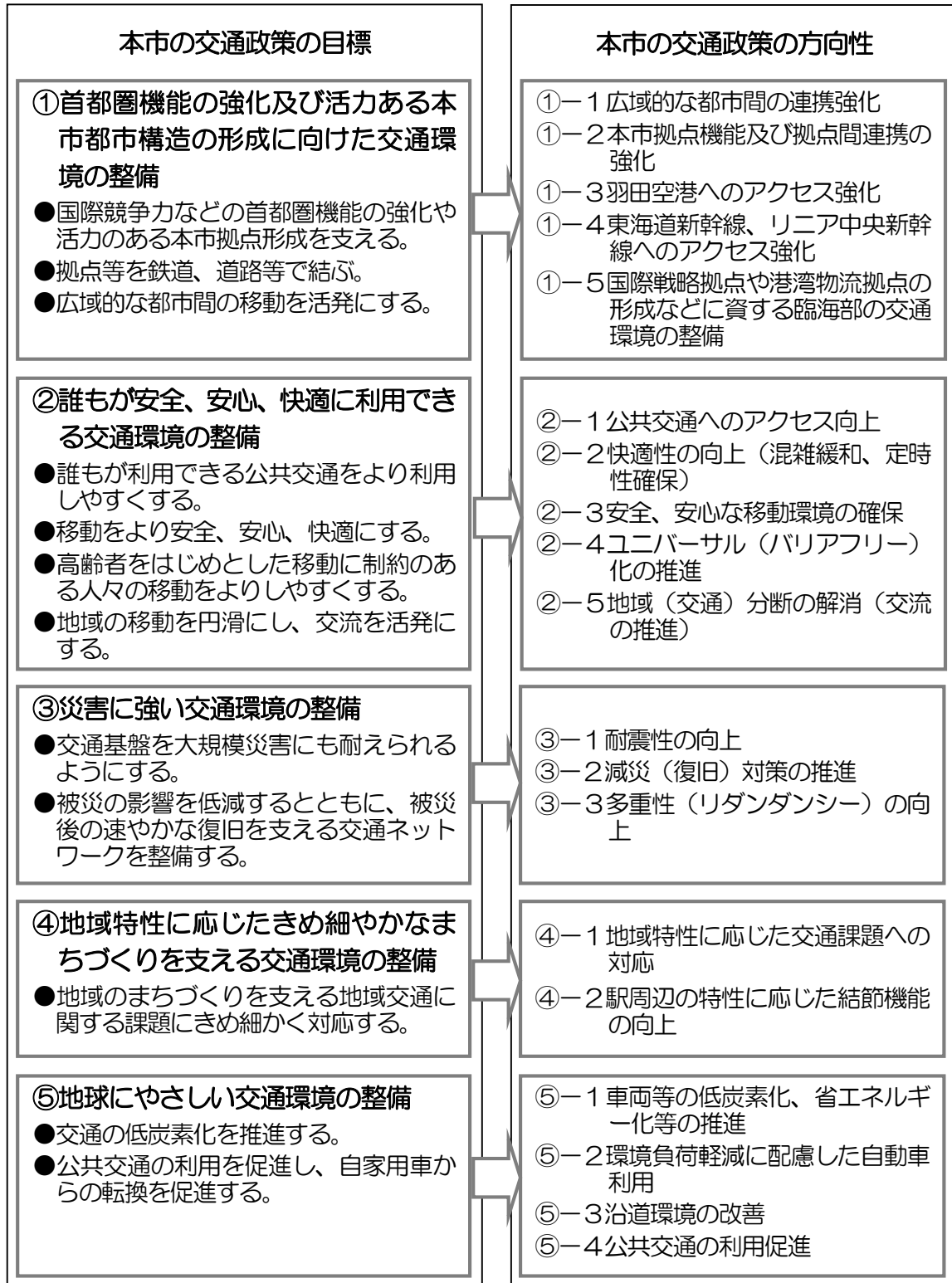
- ・地域特性を踏まえたきめ細かな対応が求められている。
- ・駅の特性を踏まえた結節機能の強化が求められている。

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。

8 本市交通政策の目標と方向性

本市の5つの交通課題を解決するために、それぞれの交通課題に対応した本市交通政策の目標と方向性を設定します。



9 各交通施策の方向性

本市交通政策の目標や方向性に基づく施策の方向性を、体系的に整理するため、鉄道交通、道路（自動車）交通、路線バスなどの地域交通の3つの施策分野別に示します。

（1）鉄道交通施策の方向性

交通政策の目標	交通政策の方向性	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の促進、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 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 臨海部の交通環境整備	・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 公共交通へのアクセス向上	・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を推進します。
	②-2 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。
	②-3 安全、安心な移動環境の確保	・駅構内における安全対策を促進します。
	②-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進	・誰もが安心、快適に利用できる駅への取組を推進します。
	②-5 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。
	③-3 多重性（リダンダンシー）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。
⑤地球にやさしい交通環境の整備	⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進	・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、環境負荷の軽減を推進します。

将来目指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目指すべき鉄道ネットワークは、次のとおりです。



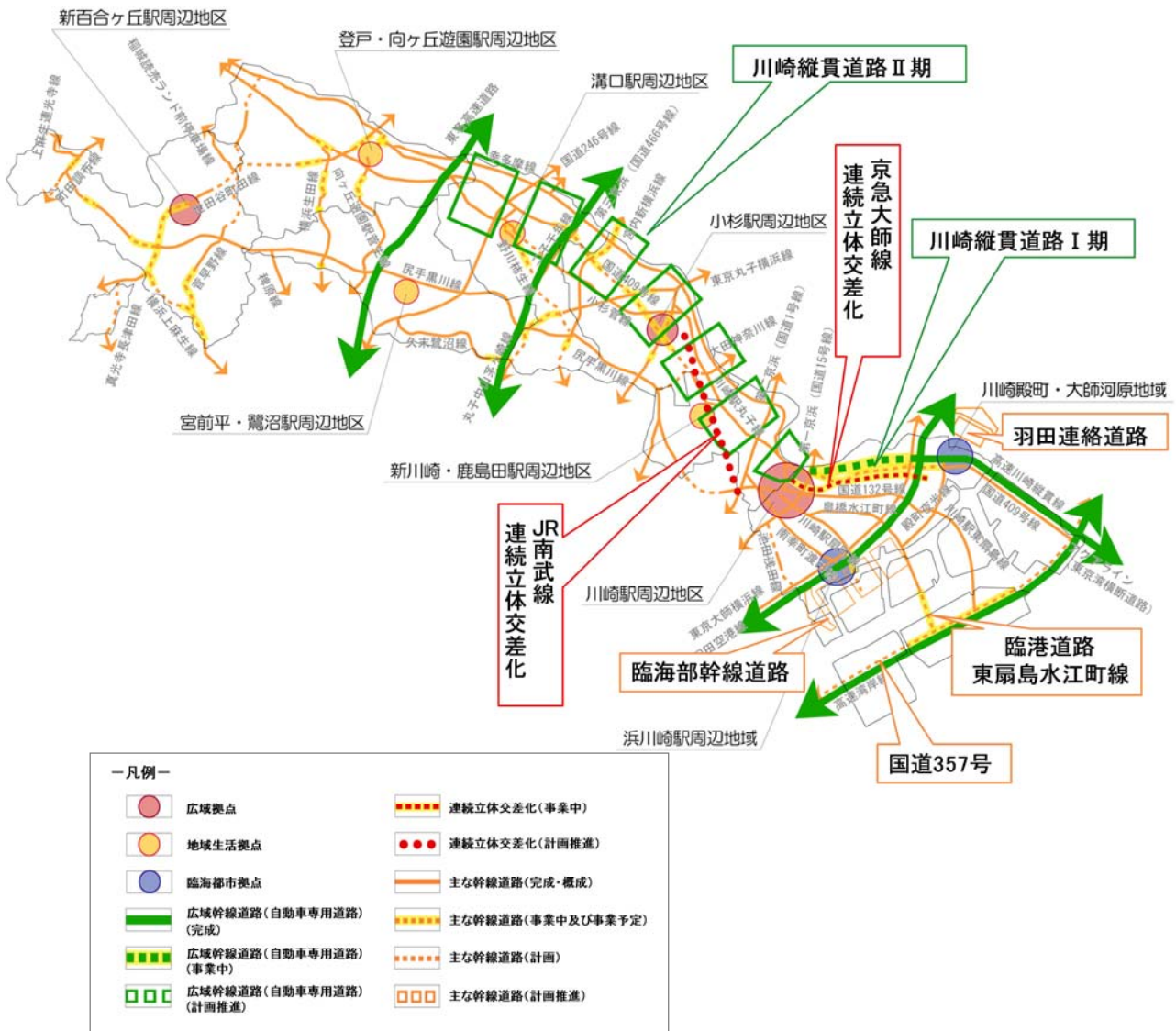
※将来目指すべき鉄道ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を超える場合もあります。

(2) 道路交通施策の方向性

交通政策の目標	交通政策の方向性	交通施策の方向性
<p>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</p>	<p>①-1 広域的な都市間の連携強化</p>	<p>・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。</p>
	<p>①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化</p>	<p>・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。</p>
	<p>①-3 羽田空港へのアクセス強化</p>	<p>・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を推進します。</p>
	<p>①-5 臨海部の交通環境整備</p>	<p>・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を推進します。</p>
<p>②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備</p>	<p>②-2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）</p>	<p>・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。</p>
	<p>②-3 安全、安心な移動環境の確保</p>	<p>・歩行者と車両を分離・共存を図るための歩道整備等を推進します。</p>
	<p>②-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進</p>	<p>・駅周辺などで歩道の段差解消などの整備を推進します。</p>
	<p>②-5 地域（交通）分断の解消（交流の推進）</p>	<p>・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り組みを推進します。</p>
<p>③災害に強い交通環境の整備</p>	<p>③-1 耐震性の向上</p>	<p>・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り組みを推進します。</p>
	<p>③-2 減災（復旧）対策の推進</p>	<p>・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。</p>
	<p>③-3 多重性（リダンダンシー）の向上</p>	<p>・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。</p>
<p>⑤地球にやさしい交通環境の整備</p>	<p>⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進</p>	<p>・自動車の低炭素・低公害化を推進します。</p>
	<p>⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用</p>	<p>・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を促進します。</p>
	<p>⑤-3 沿道環境の改善</p>	<p>・渋滞を解消し、自動車交通流の円滑化を推進します。</p>

将来目指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目指すべき道路ネットワークは、次のとおりです。



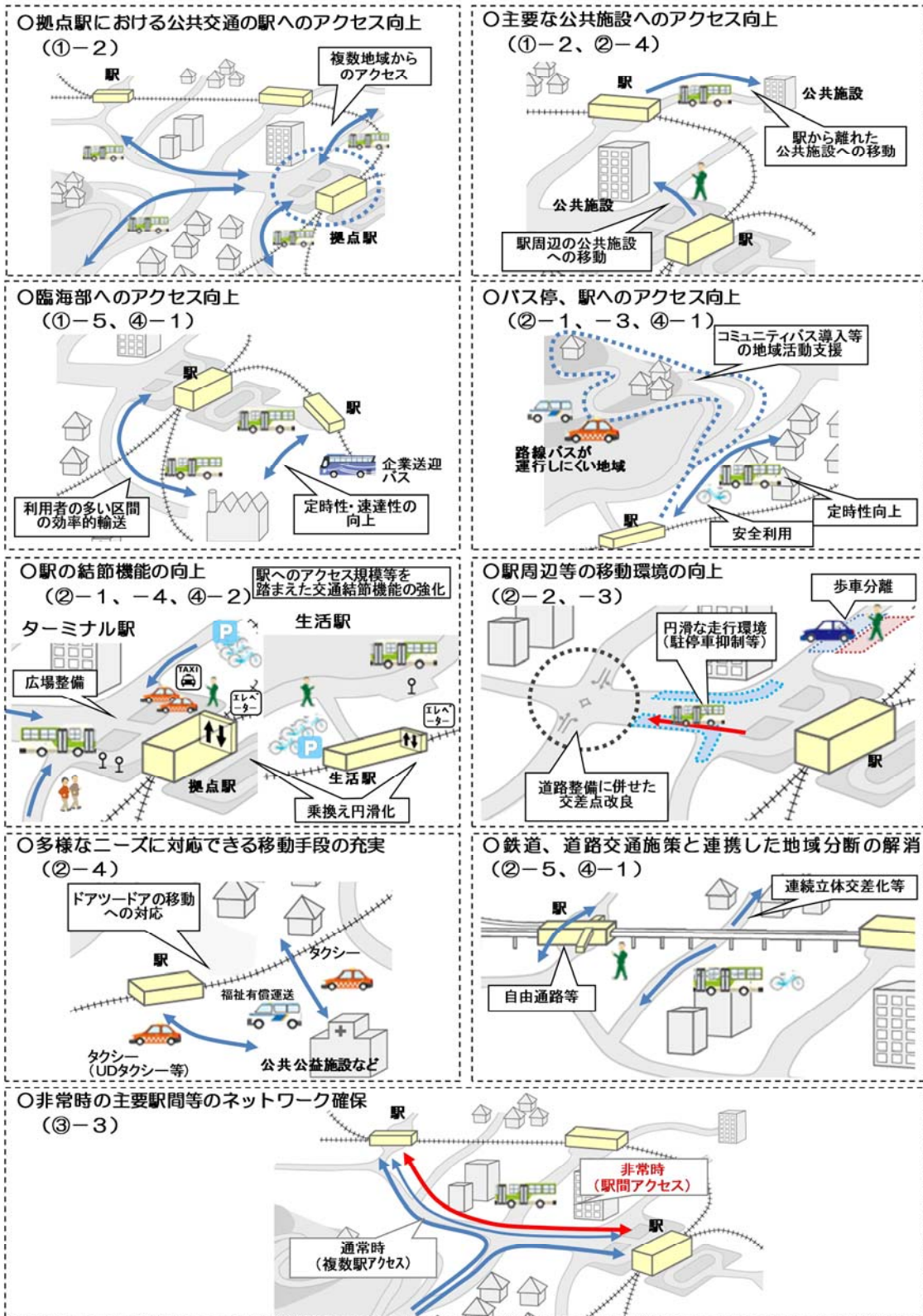
※将来目指すべき道路ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を超える場合もあります。

(3) 地域交通施策の方向性

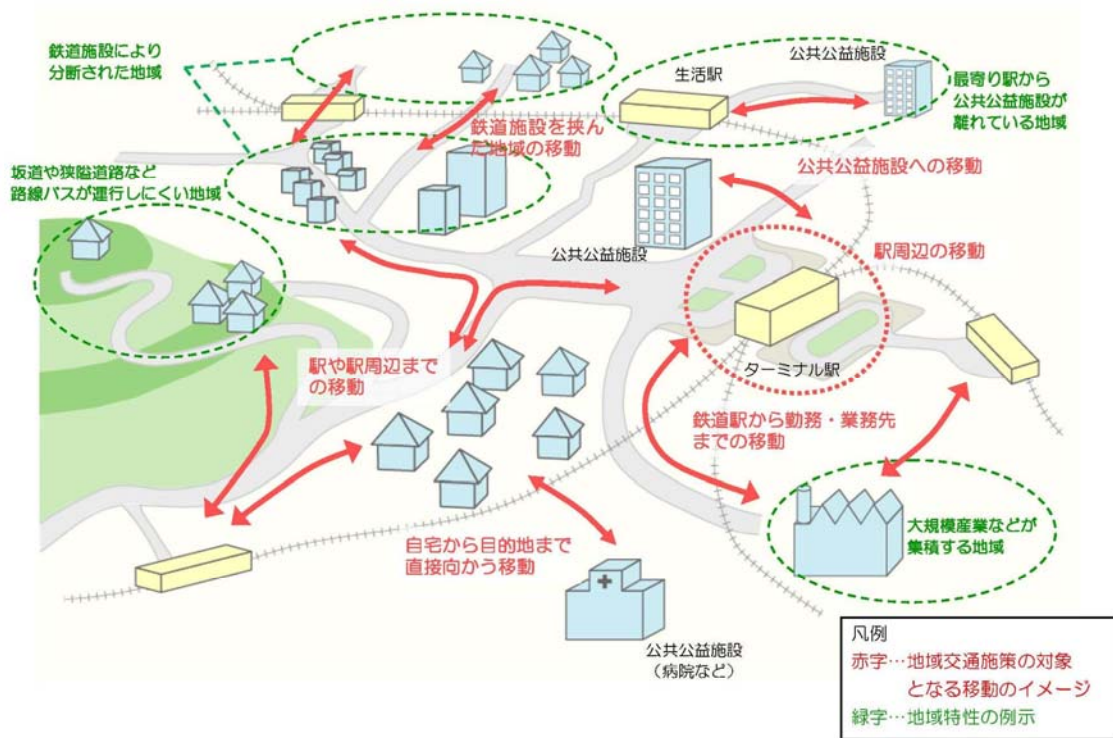
交通政策の目標	交通政策の方向性	交通施策の方向性
①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	<p>①-2本市拠点機能及び拠点間連携の強化</p> <p>①-5臨海部の交通環境整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通による駅へのアクセス性や主要な公共公益施設へのアクセス性の向上を推進します。 臨海部への公共交通によるアクセス性向上及び定時性、速達性の向上を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	<p>②-1公共交通へのアクセス向上</p> <p>②-2快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）</p> <p>②-3安全、安心な移動環境の確保</p> <p>②-4ユニバーサル（バリアフリー）化の推進</p> <p>②-5地域（交通）分断の解消（交流の推進）</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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を推進します。 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を推進します。 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を推進します。 多様なニーズに対応できる移手段の充実、駅周辺における乗換え円滑化を推進します。 鉄道、道路交通施策と連携して駅へのアクセス性の向上を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	③-3多重性（リダンダンシー）の向上	<ul style="list-style-type: none"> 非常時における主要拠点間を結ぶ路線バス網の確保を推進します。
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	<p>④-1地域特性に応じた交通課題への対応</p> <p>④-2駅周辺の特性に応じた結節機能の強化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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を推進します。 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を推進します。
⑤地球にやさしい交通環境の整備	<p>⑤-1車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進</p> <p>⑤-4公共交通の利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地球環境にやさしい車両の導入を推進します。 自家用車から公共交通への転換を促進します。

地域交通施策の方向性

地域交通施策の方向性の具体的な取組のイメージは、次のとおりです。



地域交通施策の対象と地域特性



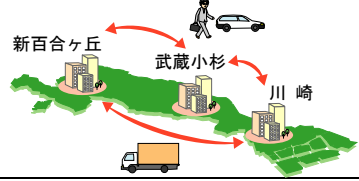
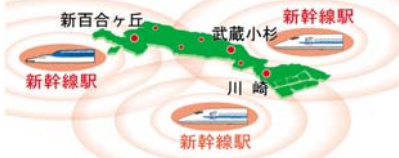
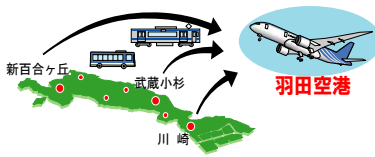

※地域特性にはこの他、公共交通機関へのアクセス状況、高齢化の状況、駅への近接性などによる地域特性が考えられます。

10 目標水準

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

※計画の進行管理については、56ページ参照

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

目標水準（指標）	（現況値→目標値）	説明
広域拠点間の所要時間の短縮 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。	広域拠点間平均所要時間 25%以上短縮 約45分→34分以内 	都市計画道路整備などにより、自動車利用で本市広域拠点間の平均所要時間は約45分（本市推計）となっています。 将来は、さらにネットワークを充実することにより、本市広域拠点間の平均所要時間25%以上の短縮を目指し、本市広域拠点からの移動圏域を拡大し拠点間の連携強化を図ります。
新幹線駅まで45分圏域の拡大 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分以内のエリア 市域の約62%→90%以上 	武蔵小杉新駅の整備などにより品川駅など新幹線駅まで、市域の各地から約45分以内で到達することができる圏域は約62%（本市推計）となっています。 将来は、さらにネットワークを充実することにより、市域の90%以上が到達できることを目指し、新幹線へのアクセスを強化します。
羽田空港までの所要時間の短縮 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。	羽田空港平均所要時間 20%以上短縮 約44分→35分以内 	川崎縦貫道路の開通などにより、本市拠点から羽田空港まで公共交通利用及び自動車利用での平均所要時間は約44分（本市推計）となっています。 将来は、さらにネットワークを充実することにより、本市拠点から羽田空港までの平均所要時間20%以上の短縮を目指し、羽田空港へのアクセスを強化します。
臨海部の移動圏域の拡大 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。	自動車利用60分圏域 30%以上拡大 約1,900k㎡→2,400k㎡以上 	川崎縦貫道路の開通などにより、臨海部各拠点から自動車利用で60分以内で到達できる圏域は約1,900k㎡（本市推計）となっています。 将来は、さらにネットワークを充実することにより、臨海部拠点から自動車利用で60分で到達できる圏域を30%以上拡大することを目指し、臨海部の交通環境を強化します。

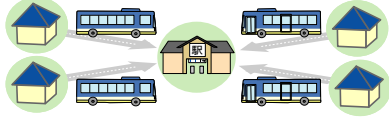
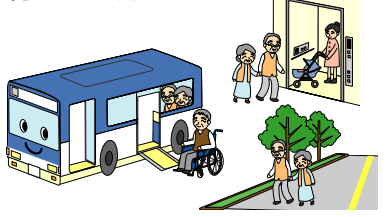
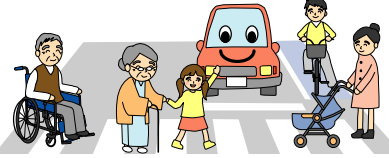
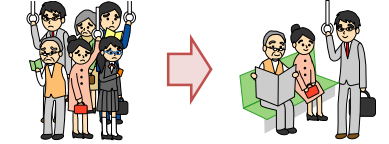
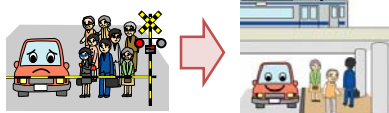
（これまでの主な取組による効果）

- ◆武蔵小杉新駅の設置（平成22年）：JR横須賀線に新駅を整備したことにより、武蔵小杉駅から品川、東京方面への所要時間が10分短縮となりました。
- ◆京急蒲田駅総合改善事業（平成24年）：京急蒲田駅の平面交差の解消や空港線の複線化により、京急川崎駅から羽田空港への直通列車が約1.5倍に増え、利便性向上となりました（京急蒲田駅周辺の連続立体交差化により、環状8号線などの踏切も解消）。
- ◆川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）の開通（平成22年）：浮島JCTと大師JCTが繋がったことにより、川崎駅から自動車利用による羽田空港への朝の所要時間が42分から29分と13分短縮になりました。



平成22年
武蔵小杉新駅開業

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）	（現況値→目標値）	説明
駅へのバスの所要時間の短縮 市内各地から駅へのバスの平均所要時間を短縮します。	駅への平均所要時間 10%以上短縮 約15分→13分以内 	都市計画道路や駅前広場整備などバス走行環境の改善を図ってきたことにより、平成20年の駅までのバスの平均所要時間は約15分となっています。 将来も引き続き走行環境を改善し、バスの乗車時間を平均で10%以上短縮を目指し、駅へのアクセス向上を図ります。
高齢者等の外出のしやすいの向上（外出率の向上） 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。	高齢者外出率 約69%→現況以上 	ノンステップバスの普及などにより、高齢者の外出率は平成20年では約69%となっています。 将来も引き続きユニバーサル化の推進や公共交通の利便性を高めることなどにより、各年代の外出率が現状より向上し、高齢化が進み外出率の低下が懸念される将来においても、高齢者等の移動しやすい交通環境を実現します。
交通事故件数の減少 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	人口あたり事故件数の低さ 大都市1位を維持 	歩道設置・交差点改良や交通安全教育など交通安全対策の推進により、平成23年の人口10万人当たりの事故件数は約340件と大都市で最も低くなっています。 将来も引き続き交通安全対策を推進し、交通事故割合の低さ「1位」の維持を目指し、安全・安心な交通環境を実現します。
鉄道混雑率の改善 輸送力増強等により、鉄道混雑率180%超の区間を解消し、150%超の区間を減少します。	鉄道混雑率 180%超：約8.5km→解消 150%超：約30.6km→減少 	複々線化など交通事業者による輸送力増強により混雑率は減少し、平成19年で180%を超える区間は約8.5km（本市推計）となっています。 将来も引き続き輸送力増強を促進するとともに、新線整備などにより180%を超える区間の解消、150%を超える区間の減少を目指し、快適な交通環境を実現します。
踏切を横断する交通量の削減 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。	踏切横断交通量 歩行者：約20万人→約8万人 自動車：約13万台→約2万台 	連続立体交差事業等の踏切対策により、平成22年時のボトルネック踏切を横断している交通量は歩行者約20万人、自動車約13万台となっています。 将来も引き続き踏切対策を行うことにより、当該踏切の交通量を歩行者約8万人、自動車約2万台に削減することを目指し、地域交通の円滑化や安全性向上を実現します。


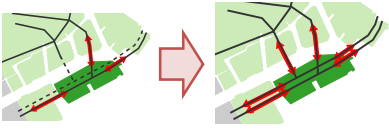
（これまでの主な取組による整備効果）

- ◆都市計画道路向ヶ丘遊園駅管生線の開通及びバス路線の開通（平成22年）：多摩区おし沼付近から拠点駅までの所要時間が12分短縮されました（バスで20分かけて溝口駅まで行っていたのが、向ヶ丘遊園駅まで8分で行けるようになった）。
- ◆ノンステップバスの普及：平成23年の普及率は70%となっています。（ノンステップバスの導入前後を比較して外出率が増えたという国の調査結果があります。）
- ◆コミュニティバス山ゆり号の本格運行（平成23年）：最寄駅までの所要時間が9分短縮する地区があるとともに、外出頻度が増えたとする高齢者が多く見られます。
- ◆都市計画道路の整備：都市計画道路完成・概成区間は未整備区間と比べて、死傷事故率では30%減少しています。（H16川崎市調査）
- ◆JR南武線連続立体交差事業（武蔵小杉駅～第3京浜間）（平成8年）：踏切が12箇所なくなり、歩行者で約6万人、自動車で約5万台の踏切横断がなくなりました。

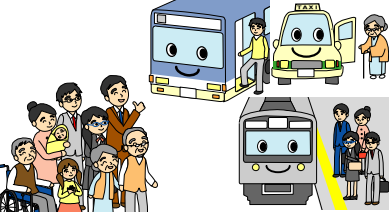
心のバリアフリー

誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の実現にはハード・ソフトの取組に加え、誰もが、支援を必要とする方々への理解を深め、高齢者・障害者・妊産婦などに席を譲り合うなど自然に支え合うことができるようにする「心のバリアフリー」が大切です。

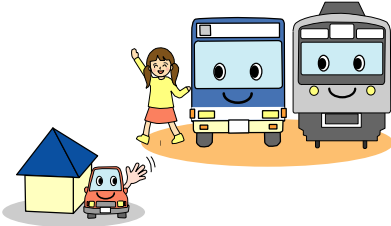
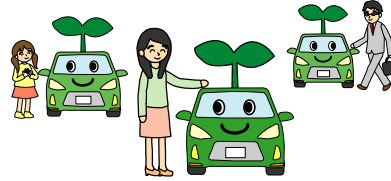
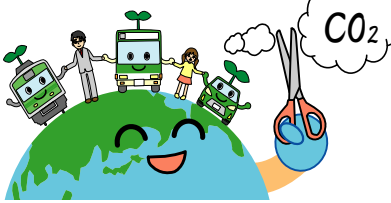
目標③ 災害に強い交通環境の整備

目標水準（指標）	（現況値→目標値）	説明
緊急輸送路整備率の向上 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 約 81%→100% 	都市計画道路の整備などにより、平成 21 年度末では緊急輸送路整備率は約 81%となっています。 将来も引き続き整備を推進し、整備率 100%を目指します。また併せて、沿道建築物の耐震化の促進などにより災害に強い交通環境を実現します。
道路橋りょうの耐震化 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。	道路橋りょう耐震化率 約 59%→100% 	市内の橋りょうについては阪神・淡路大震災以降、順次耐震補強を進め、平成 21 年度末で対策が必要な 124 橋のうち 73 橋（約 59%）を耐震化しています。 将来も引き続き耐震補強を進め、124 橋すべての耐震化を目指し、災害に強い交通環境を実現します。
広域防災拠点のアクセスルートの多重化 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。	アクセスルート数 3 ルート→6 ルート 	これまで、道路整備により交通ネットワークを充実させ、東扇島へのアクセスルートが現在 3 ルート確保されています。 将来は、さらに広域防災拠点である東扇島への 3 方向からのアクセスルートを 2 重化し、ルート数を 6 に増やすことで災害に強い交通環境を実現します。
（これまでの主な取組による整備効果） ◆緊急輸送路については、平成 19 年度から平成 21 年度の間に、国道 409 号など約 4km（約 2%）を整備し、地域の防災機能が向上しました。 ◆道路橋りょう耐震化については、平成 20 年度から平成 21 年度の間に、震災時の橋りょうの倒壊や落橋を防止する耐震対策を、柿生陸橋などの 23 橋で実施し、耐震性が向上しました。		

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）	（現況値→目標値）	説明
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 	これまで、路線バスにアクセスしにくい地域におけるコミュニティ交通の導入支援や新規バス路線の整備など地域の交通課題の改善を図っています。 将来も引き続き地域の交通環境の改善を図り、市民へのアンケートにおいて改善されたと思う人の割合が増加することを目指します。
駅へのバスの所要時間の短縮		※目標④は、上記目標水準「交通環境が改善されたと思う人の割合」のほか、左記の目標水準（斜字）の地域別評価や地域特性に応じた施策展開の進捗状況等を評価します。
高齢者等の外出のしやすさの向上		
公共交通利用割合の維持向上		

目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

目標水準（指標）	（現況値→目標値）	説明
<p>公共交通利用割合の維持向上</p> <p>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、CO₂排出量が少ない公共交通の利用割合を維持向上します。</p>	<p>公共交通分担率 約 39%→40%以上</p> 	<p>鉄道駅の新設・整備や新規バス路線の開設など鉄道やバスなどの公共交通の利便性向上を図ることなどにより、平成 20 年で公共交通の代表交通分担率は約 39%と東京 23 区、横浜市に次いで、高い数字となっています。</p> <p>将来も引き続き公共交通の利便性の向上や公共交通利用を促進することにより、将来増加が懸念される自動車利用を抑え、公共交通の分担率 40%以上を目指し、地球にやさしい交通環境を実現します。</p>
<p>次世代自動車の普及向上</p> <p>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。</p>	<p>次世代自動車普及率 約 2.9%→普及率向上</p> 	<p>電気自動車などの次世代自動車導入や充電スタンドの整備への助成などにより、川崎市における次世代自動車の普及率（保有台数シェア）は、平成 23 年で約 2.9%となっています。</p> <p>将来も引き続き次世代自動車の普及の促進を図り、普及率の向上を目指し、地球にやさしい交通環境を実現します。</p>
<p>CO₂排出量の削減</p> <p>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 CO₂排出量を削減します。</p>	<p>平成 17 年排出量→削減 (約 110 万トン/年)</p> 	<p>本市における運輸部門の CO₂排出量は、市全体の約 5%と低く、また、公共交通利用促進や道路交通の円滑化などにより、運輸部門の 1 人あたりの排出量は約 0.88 トン/年（本市推計）と政令指定都市の中でも最も低く、平成 17 年の鉄道・自動車からの CO₂排出量は約 110 万トン/年（本市推計）となっています。</p> <p>将来も引き続き公共交通利用促進や道路交通の円滑化、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 CO₂排出量を、平成 17 年の排出量より削減することを目指し、地球にやさしい交通環境を実現します。</p>

（これまでの主な取組による整備効果）

- ◆公共車両優先システム（PTPS）の導入（平成 15 年～）：国道 132 号など臨海部への道路において、バス専用・優先レーンの整備とともに公共車両優先システム（PTPS）の導入により、速達性の向上が図られました（東扇島循環線の特急バスなど）。
- ◆道路整備や交差点改良などにより平成 11 年から 17 年の間に道路の走行速度が約 1km/h 向上しました。この速度向上効果は、平成 17 年の自動車交通の CO₂排出量において、約 1.6%削減相当になります。
- ◆電気自動車の導入助成や充電スタンドの助成（平成 21 年～）：電気自動車 52 台、倍速充電スタンド 7 台の普及を図りました。

エコな行動の効果について

アイドリングストップやふんわりアクセルなどのエコドライブを、走行している自動車のドライバーの内、半分が実施すると、自動車全体の CO₂排出量が約 10 万 t/年の削減となります。また、10 回に 1 回、自動車の利用を控え、鉄道やバスなどの公共交通を利用すると、公共交通分担率が約 1.8%向上し、自動車全体の CO₂排出量も約 6 万 t/年の削減となります。

注）分析等に用いている基礎データは、調査ごとに年次がそれぞれ異なるため、目標水準における現況値などは時点が異なります。

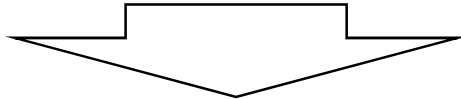
11 重点施策

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。

- 目 標**
- ①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
 - ②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
 - ③災害に強い交通環境の整備
 - ④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備
 - ⑤地球にやさしい交通環境の整備



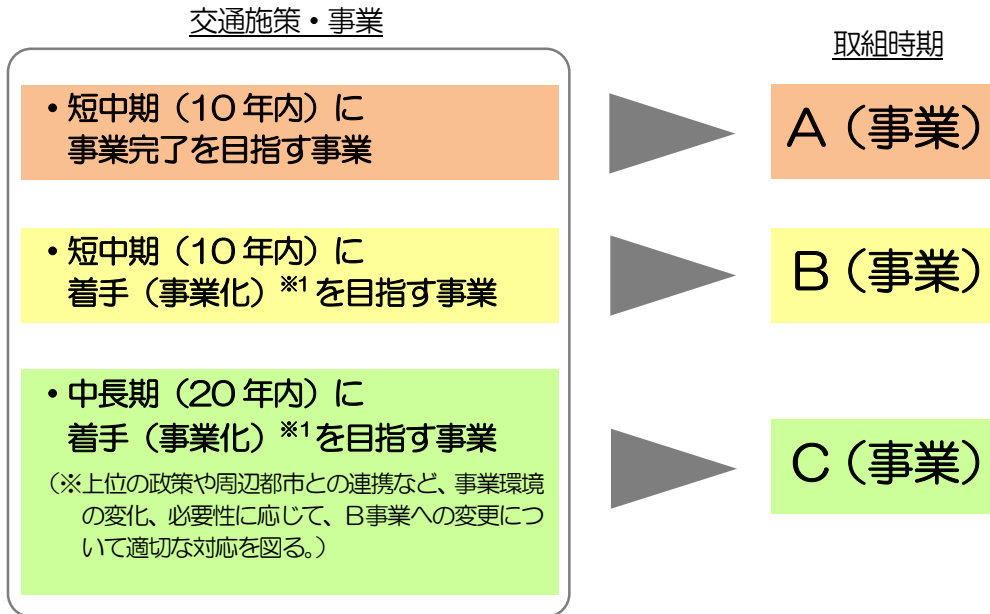
5つの重点施策と戦略シナリオ

視点	重点施策	戦略シナリオ
①本市の特性を活かし、本市の都市機能強化に大きく資するもの	(1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化	●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。
②事故や災害の対策など緊急性が高いもの	(2) 交通の安全・安心の強化	●緊急性や市民の関心が高い、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。
③将来にわたって市民生活を支えるもの	(3) 市民生活を支える公共交通の強化	●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。
④低炭素社会の実現など未来を見据えたまちづくりに資するもの	(4) 環境に配慮した交通の低炭素化	●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交通体系の構築を進めます。
⑤国の成長戦略及び本市活力の向上に大きく資するもの	(5) 臨海部の交通機能の強化	●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。

取組時期

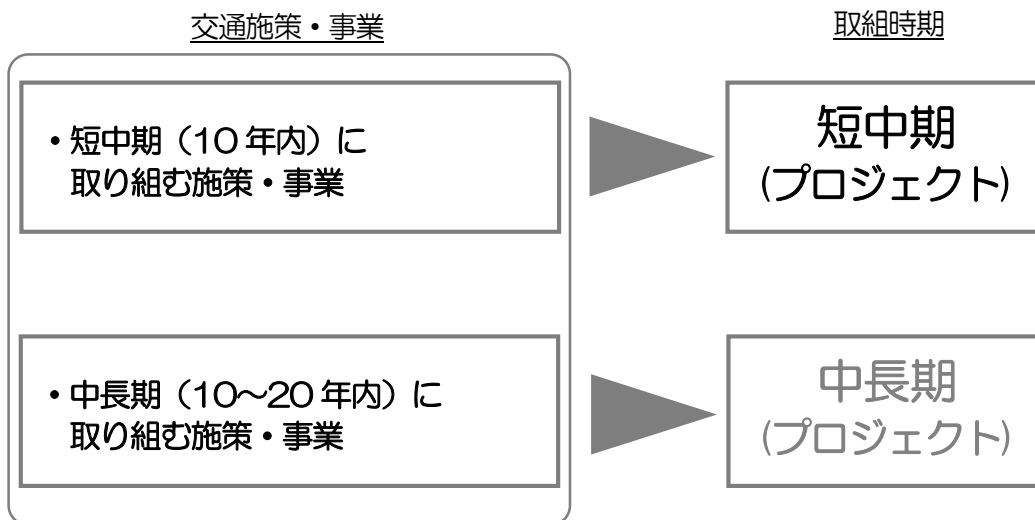
各施策または事業については、戦略シナリオをはじめ、各施策・事業の計画熟度や財政負担なども考慮し、概ねの取組時期を定め、計画的な施策・事業展開を図ります。取組時期は、次の区分とします。

■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 原則として、「短中期」を基本とし、一部事業についてののみ「中長期」とする。

(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。

- 首都圏の放射方向（本市横方向）と環状方向（本市縦方向）の広域的な交通網が本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらが交差する駅を中心として形成される拠点機能を高めるとともに、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化を進めます。
- 東アジア・世界のリーディング圏域の役割を担う首都圏にふさわしい交通網の実現や、本市における個性と魅力を活かした拠点形成を推進するため、国際化が進められている羽田空港などへのアクセスの強化や、放射方向を連絡する首都圏環状方向（本市縦方向）の交通機能の強化を進めていきます。



■取組の方針

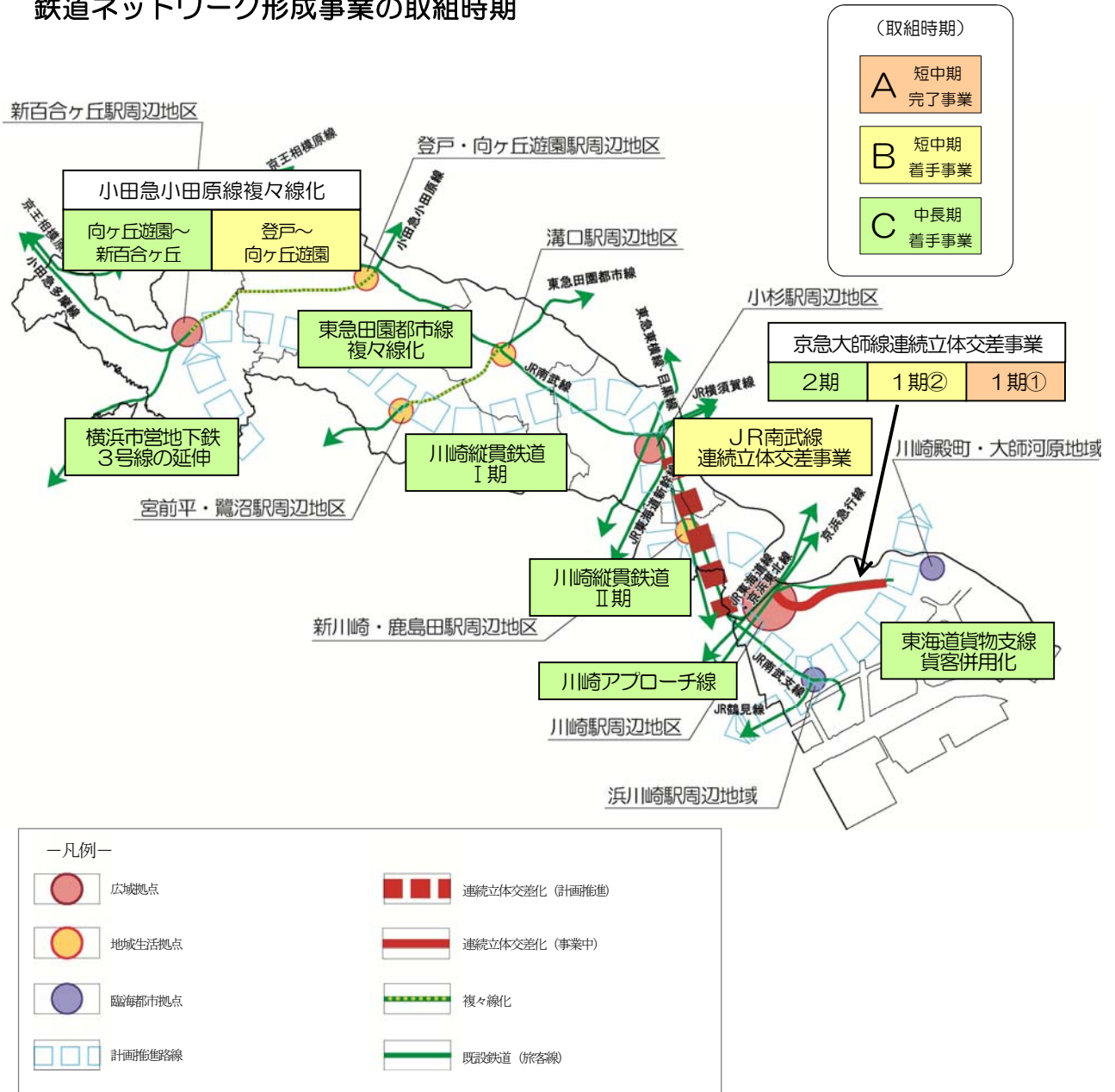
ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- 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。

鉄道ネットワーク形成事業の取組時期



※C 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、必要性に応じて、B 事業への変更について適切な対応を図る。

◆事業紹介 南武線連続立体交差事業

連続立体交差事業は、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の円滑性、安全性等を向上するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業です。

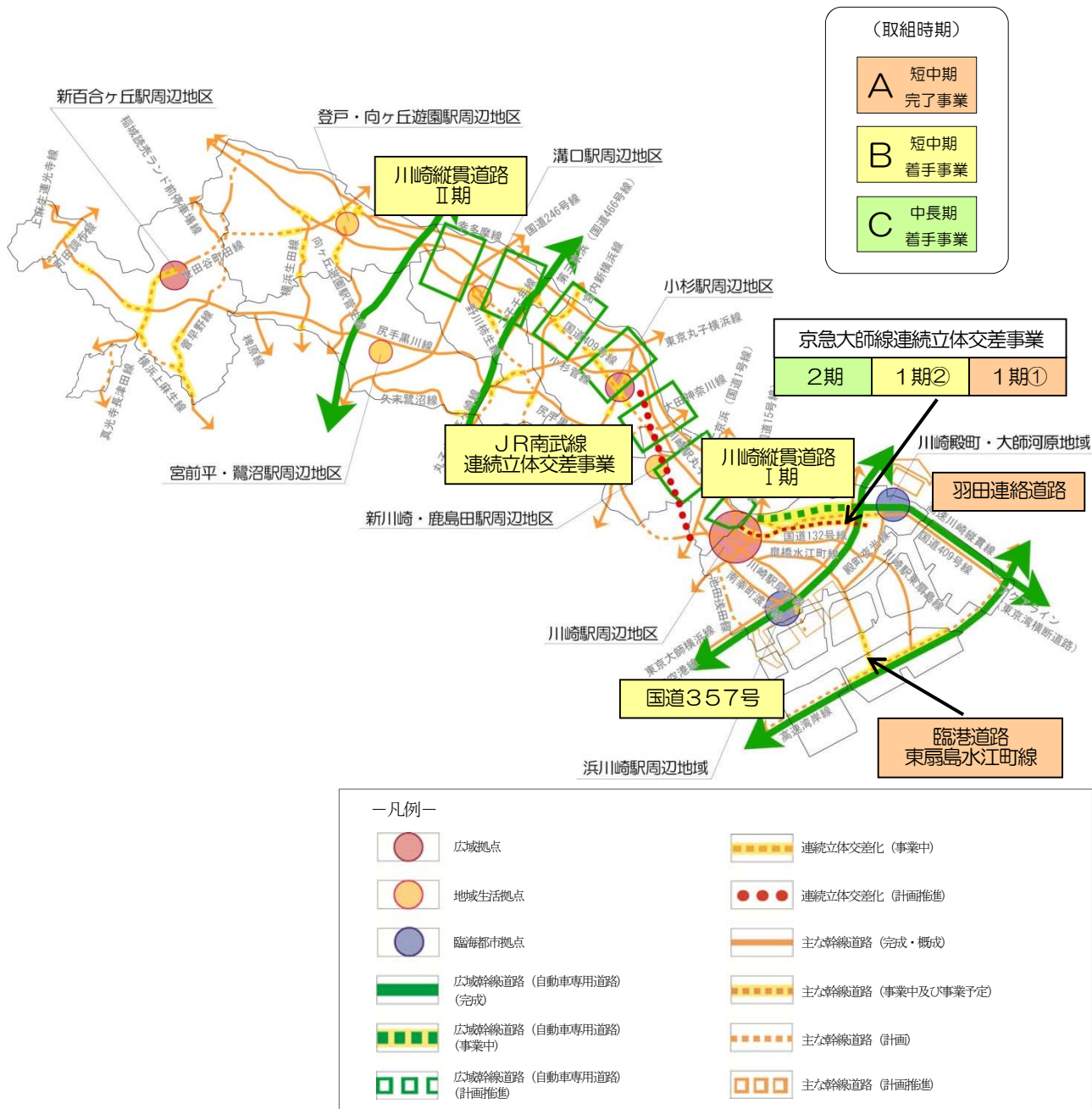
JR南武線においては、これまでに武蔵小杉駅～第三京浜道路交差点間と稲田堤駅～府中本町駅間で事業が実施されており、市内では13箇所の踏切が除却されました。

また、これに合わせて輸送力増強への対応も進めてきました。現在は、尻手駅～武蔵小杉駅間の事業実施に向けた調査・検討及びJRや横浜市との調整を行っています。



図 高架化された区間を走行するJR南武線

道路ネットワーク形成事業の取組時期



※C 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、必要性に応じて、B 事業への変更について適切な対応を図る。

◆事業紹介 川崎縦貫道路

川崎縦貫道路は、川崎市域を南北（縦断）方向に結び、本市の都市機能の向上を図るとともに、首都圏の広域交通ネットワークを形成する幹線道路として計画され、現在 I 期区間（浮島～国道 15 号間）の事業を行っています。

平成 22 年 10 月に殿町から大師 JCT 間が供用開始し、大師 JCT から国道 15 号間についても、工事着手に向けた取り組みを進めています。

II 期計画区間（国道 15 号～東名高速道路方面）については、国等関係機関と連携し、外環道の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を進め、早期具体化に努めています。



事業一覧及び各事業の取組時期について

区分	事業名称	区間	取組方針		取組時期		
			ア 本市 拠点機能 及び拠点 間連携の 強化	イ 広域 的な都市 間の連 携、空 港・新幹 線駅への アクセス 強化	A (10年 内に完了 を目指す 事業)	B (10年 内に着手 を目指す 事業)	C (20年 内に着手 を目指す 事業)
連続 立体 交差 事業	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	尻手～武蔵小杉	○	○		○	
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	○	○			○
	川崎アプロー子線	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	○	○			○
	臨港道路東扇島 水江町線	東扇島～水江町	○		○		
道路 事業	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

※C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、必要性に応じて、B事業への変更について適切な対応を図る。

関連施策

施策名	取組方針		取組時期		
	ア	イ	A	B	C
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	○				○

(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。

- 日常の交通の安全・安心の強化に向け、事故割合が近年増加傾向にある歩行者の事故防止対策に取り組みます。
- 多くの人や交通が輻輳する駅や駅周辺において、安全対策やバリアフリー化を進めます。
- 子育て世帯や高齢者、障害者をはじめ、誰もが利用しやすいバスやタクシー等の普及を進めます。
- 非常時の交通の安全・安心に向け、大規模災害時に駅などにおいて大量に発生すると考えられる帰宅困難者の対策を進めます。
- さらに、救援や復旧活動を支える道路網の機能確保に向けた取組を進めるとともに、災害に強い交通基盤の整備を進めます。



■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）

- ①歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組や放置自転車対策を推進し、安全で歩行者が安心して利用しやすい空間づくりを推進します。
- ②自転車利用者の交通ルール遵守・マナー向上に向けた取組を推進します。
- ③駅周辺において歩行者の踏切横断を軽減する取組を推進します。
- ④中長期的には、通過交通の生活道路への流入防止の取組や、駅周辺における歩行者やバス、自動車などの踏切横断を軽減する取組を推進します。

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子育て世帯から高齢者、障害者をはじめ、誰もが利用しやすいノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の車両の普及や利用環境の整備を促進します。
- ②高齢者や障害者などの自立した日常生活を確保するために、駅の安全対策や駅周辺における歩行経路の安全性を向上する取組を推進します。
- ③外国からの来街者をはじめ誰もがわかりやすいターミナル駅におけるインフォメーション機能の向上を推進します。

ウ 災害に強い交通基盤の整備（減災・復旧対策の推進）

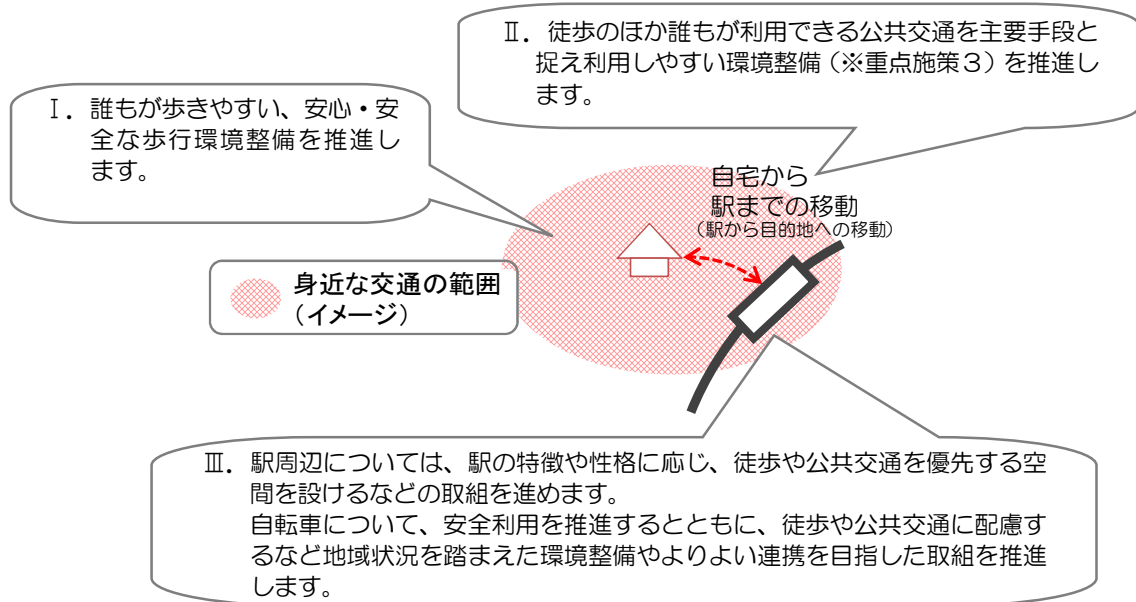
- ①災害時の被害を軽減するため、鉄道施設や道路施設の耐震化を推進します。
- ②災害発生時の復旧活動を円滑に行うため、防災拠点と医療、市役所施設等を結ぶ輸送路の整備を推進するとともに、この輸送機能確保に向けた市民への普及啓発や沿道建築物の損壊を防ぐ取組を促進します。
- ③大規模災害に伴う公共交通への集中回避に向け、勤務地等での一時待機を促すとともに、駅における物資の確保や運行情報の伝達手法の検討など緊急時に備えた取組を促進します。
- ④中長期的には、鉄道ネットワークや道路ネットワークの多重化を推進します。

ア 安全性の向上（安全・安心な歩行空間づくりの推進）に関する

施策展開の考え方

○地域に身近な交通施策（徒歩、自転車交通など）における役割分担

- ・本市が目指すコンパクトなまちづくりの実現や高齢化の進行などの環境変化により、歩行者にやさしい交通環境や公共交通の一層の充実が必要となります。



○取組地域のイメージ



①歩行空間の整備や自転車通行環境の整備、放置自転車対策を推進します。

・自転車通行環境の整備



左:自転車道
右:視覚的分離例

図 自転車通行環境整備事例
(市内)

②自転車利用者のルール周知、マナーアップに向けた取組を進めます。



図 自転車マナーアップ
指導員

③橋上駅舎化などにより、踏切横断を軽減する取組を進めます。

・JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上



図 市内橋上駅舎化の事例
(鹿島田駅)

◆中長期の取組

④踏切の解消により、歩行者の安全性を高めます。また通過交通が生活道路に流入することを防ぎます。

⇒JR南武線連続立体交差化、京急大師線連続立体交差化、川崎縦貫道路の整備 等

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に関する 施策展開の考え方

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。

- ユニバーサルデザインタクシーの普及
- 車両導入の促進
- 乗り場の整備



図 ユニバーサルデザインタクシー（再掲）
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。

- エレベーター等の整備



図 川崎駅東西連絡歩道橋のバリアフリー整備
出典：川崎市HP

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。

- 案内情報の充実



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）に関する施策展開の考え方

①道路施設等の耐震化を進めます。

- 橋りょうの耐震化



図 橋りょうの耐震化工事（再掲）（小倉跨線橋）
（上：整備前、下：整備後）
出典：川崎市資料

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。

- 緊急交通路、輸送路の整備
- 緊急交通路、輸送路の啓発



図 緊急交通路案内板
出典：川崎市資料

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。

- 大規模災害時の帰宅困難者対策の推進



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

◆中長期の取組

④災害に備え、ネットワークの多重化を進めます。

⇒横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎縦貫鉄道の整備、国道357号の整備 等

施策一覧

注釈) ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

施策名	概要（個別事業等）	取組方針		
		ア 安全性の向上（安全・安心な歩行空間づくりの推進）	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	ウ 災害に強い交通基盤の整備（減災・復旧対策の推進）
重点施策（2） 短中期プロジェクト				
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			○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

事業名称	効果	取組時期			取組方針		
		A	B	C	ア	イ	ウ
京急大師線連続立体交差事業1期①・②	踏切解消による歩行者の安全性向上	○	○		○		
京急大師線連続立体交差事業2期	踏切解消による歩行者の安全性向上			○	○		
JR南武線連続立体交差事業	踏切解消による歩行者の安全性向上		○		○		
川崎縦貫鉄道Ⅰ期・Ⅱ期	災害時に備えたネットワークの多重化			○			○
横浜市営地下鉄3号線の延伸	災害時に備えたネットワークの多重化			○			○
臨港道路東扇島水江町線	災害時に備えたネットワークの多重化	○					○
国道357号	災害時に備えたネットワークの多重化		○				○
川崎縦貫道路Ⅰ期・Ⅱ期	災害時に備えたネットワークの多重化、 通過交通の流入防止		○		○		○

(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。

- 地域の特性に応じ、駅やバス停へのアクセスを改善することにより、市民生活を支える公共交通を利用しやすくし、効果的にその利用促進を図ります。
- 駅の結節機能の強化などにより、駅を中心に公共交通をより利用しやすくし、その利用促進を図ることで、将来にわたって、公共交通を維持し、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

- ① 駅までの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じ、都市計画道路の整備などバスの走行環境の改善への取組を推進します。
- ② 道路基盤の状況や地域住民の取組状況などの地域の特性やニーズに応じ、駅やバス停へのアクセスの改善に向けた検討を進めるとともに住民主体の交通改善に向けた取組等への支援を推進します。
- ③ 中長期的には、新たな鉄道等の整備により、公共交通へのアクセスを向上させる取組を推進します。

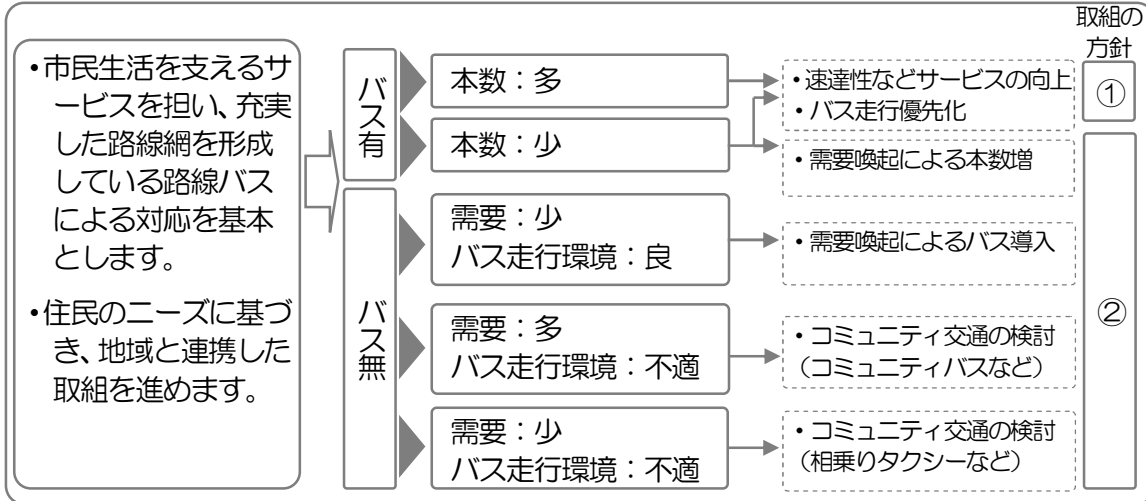
イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

- ① 駅のアクセス数や利用者等の規模を踏まえ、アクセス性、回遊性、乗継利便性の向上などの交通結節機能の強化や交通集中による混雑を緩和するため、自由通路や駅前広場等の整備、駐輪場の効率的な運用を推進します。
- ② 複数の路線が乗り入れるターミナル駅などにおいては、バスやタクシー、自転車など様々な交通がアクセスすることから、それらの乗り継ぎの更なる円滑化、利便性の向上に向け、駅前広場等の整備、案内情報等の充実を推進します。
- ③ 鉄道により地域が分断され、駅へのアクセス性や結節機能の向上を図るべき駅において、駅を橋上駅舎化し、駅へのアクセス性の向上を推進します。
- ④ 路線バスの運行案内等の情報提供の充実、市民へのPRなどを行い、バス利用を促進する取組を推進します。
- ⑤ 交通遮断、地域分断を解消する鉄道立体交差化と連携して、地域交通網の見直しや駅前空間の充実など駅アクセス性の向上を推進します。

ア 公共交通へのアクセス向上に関する施策展開の考え方

○施策展開の基本方針

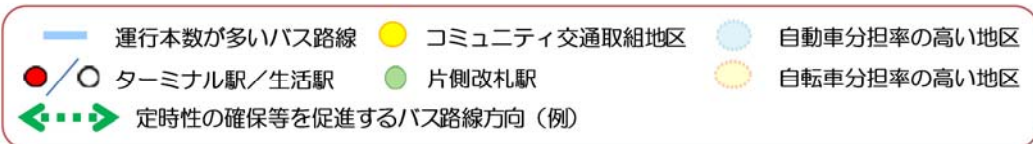
駅やバス停までの公共交通へのアクセス向上については、路線バスによる対応を基本として、バスの運行本数や走行環境、駅までの距離、需要など地域の特性や住民のニーズに基づき、地域と連携した取組を進めます。



○取組地域のイメージ

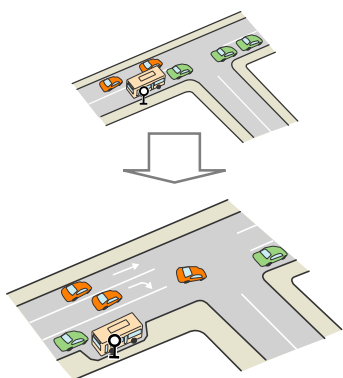


凡例



①道路整備による右折帯設置やバスベいの設置等、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。

• 都市計画道路等の整備

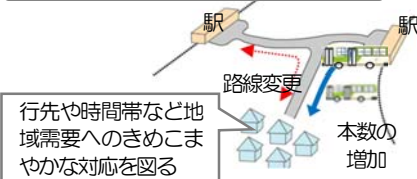


②地域の特性等に応じた支援策の充実に向け、検討を進めます。

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。

バス運行社会実験制度の導入、実施



コミュニティ交通等の導入検討、実施



◆中長期の取組

③鉄道路線の新規整備等により公共交通へのアクセス改善を図ります。

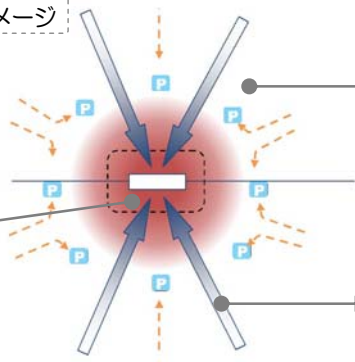
⇒横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎縦貫鉄道の整備等

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に関する 施策展開の考え方

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。

ターミナル駅での交通機能（例）

川崎駅のイメージ



凡例

- 公共交通を優先する空間
- 歩行者を優先する空間
- 自転車動線
- 駅前空間

・バス優先走行



・駐輪場整備・誘導



図 宮本町機械式駐輪場

・自由通路等の整備



図 川崎駅北口自由通路の整備

・駅前広場の整備



図 川崎駅東口駅前広場

・押し歩きの実施

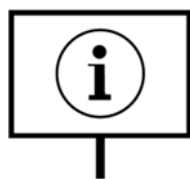


図 川崎駅東口押し歩きエリア

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。

・運行案内の整備

運行情報の総合案内



バスロケーションシステムの活用



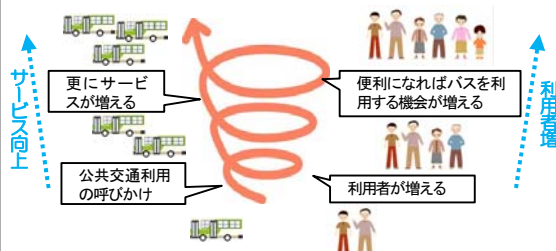
③橋上駅舎化等により地域分断や踏切混雑を解消し、駅へのアクセス性を向上します。

・JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上



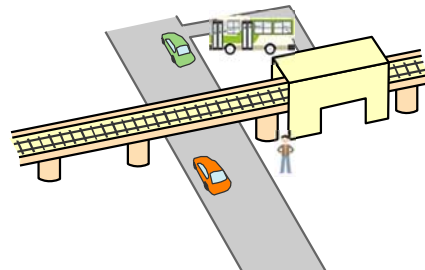
図 市内橋上駅舎化の事例(鹿島田駅)

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。

・路線バスの再編整備
・駅前広場・空間の整備



施策一覧

注釈 ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

施策名	概要（個別事業等）	取組方針	
		ア 公共交通へのアクセス向上	イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通利用促進
重点施策（3） 短中期プロジェクト			
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）、バスベイスの設置など	○	○
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、鹿島田二線歩道橋	○	○
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	○	○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

事業名称	効果	取組時期			取組方針	
		A	B	C	ア	イ
京急大師線連続立体交差事業1期①・②	交通遮断、地域分断の解消	○	○			○
京急大師線連続立体交差事業2期	交通遮断、地域分断の解消			○		○
JR南武線連続立体交差事業	交通遮断、地域分断の解消		○			○
横浜市営地下鉄3号線の延伸	公共交通へのアクセス改善			○	○	
川崎縦貫鉄道Ⅰ期・Ⅱ期	公共交通へのアクセス改善			○	○	

(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。

- 拠点となる駅周辺への、公共公益施設をはじめ様々な都市機能の効率的な集約化にあわせて、駅へのアクセス性を高める取組などを推進し、環境にもやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支えます。
- さらなる都市の低炭素化に向けた再生エネルギーの導入や、電気や熱の効率的利用、市民のライフスタイルの転換などを複合的に組み合わせるスマートシティの実現を目指し、交通分野ではこれらの取組として、公共交通の利用促進や環境負荷軽減に配慮した自動車利用、交通車両の低炭素化などを推進します。



■取組の方針

ア 環境に配慮した交通体系の構築

- ①環境にもやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支えるために、都市計画道路整備によるバスの走行環境の改善やバス停までのアクセス向上など、駅へのアクセス性を高めます。こうした駅への利便性を高めることで、自家用車から公共交通利用への転換を促進します。
- ②また、自動車からのCO₂排出量の削減に向けて、道路の渋滞対策を推進するとともに、環境負荷軽減に配慮した自動車利用の普及を促進します。
- ③中長期的には、公共交通の利用促進に向けて既存路線の機能強化や新規路線の整備、道路の渋滞対策として新たな道路整備や連続立体交差化を推進します。

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の車両について電気自動車等の導入を促進し、低炭素化を推進します。
- ②燃料電池や蓄電池などの新技術の開発動向を踏まえながら、新たな鉄道やバスに対して、新技術の導入に向けた研究を促進します。

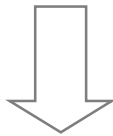
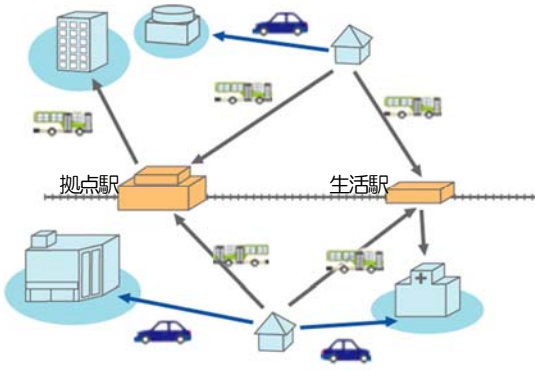
ウ 自動車の低炭素化

- 電気自動車等の次世代自動車の導入やその利用を促進するための環境整備を推進します。

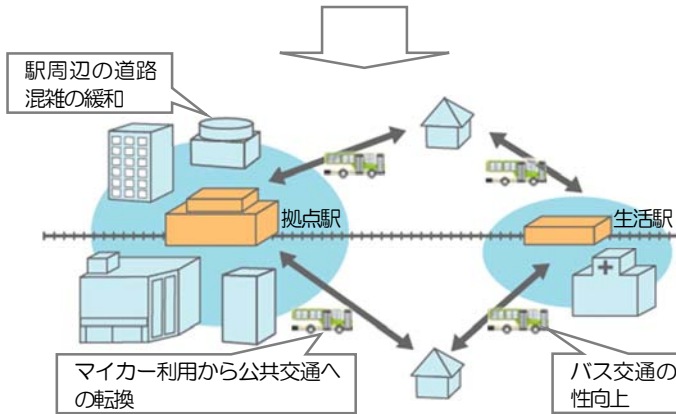
ア 環境に配慮した交通体系の構築に関する施策展開の考え方

○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



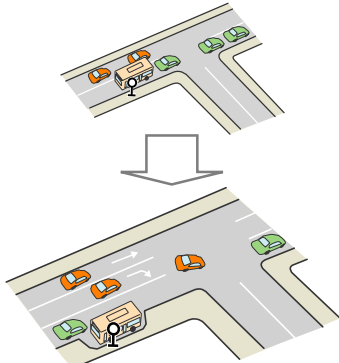
- 利便性の向上
- 交通の低炭素化



①バスの走行環境の改善やバス停までのアクセス向上

- 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。

- 都市計画道路等の整備(再掲)



②道路の渋滞対策及び環境負荷軽減に配慮した自動車利用の普及

- 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。



出典:川崎市資料

◆中長期の取組

- ③鉄道路線の新規整備等により公共交通利用をさらに促すほか、新たな道路整備や連続立体交差化等により自動車交通流の円滑化を進めます。

⇒横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎縦貫道路の整備、JR南武線連続立体交差化、京急大師線連続立体交差化等

イ 公共交通車両の低炭素化に関する施策展開の考え方

①公共交通車両への電気自動車等の導入促進

- 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



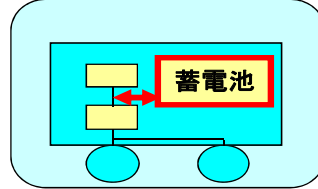
図 EVタクシー

出典: 神奈川県タクシー協会川崎支部

②新技術導入に向けた研究の促進

- 新たな鉄道やバスへの導入に向けて、燃料電池や蓄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)

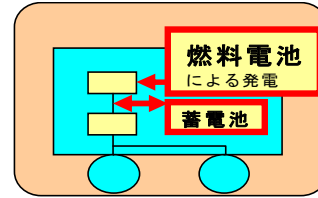


図 動力システムイメージ

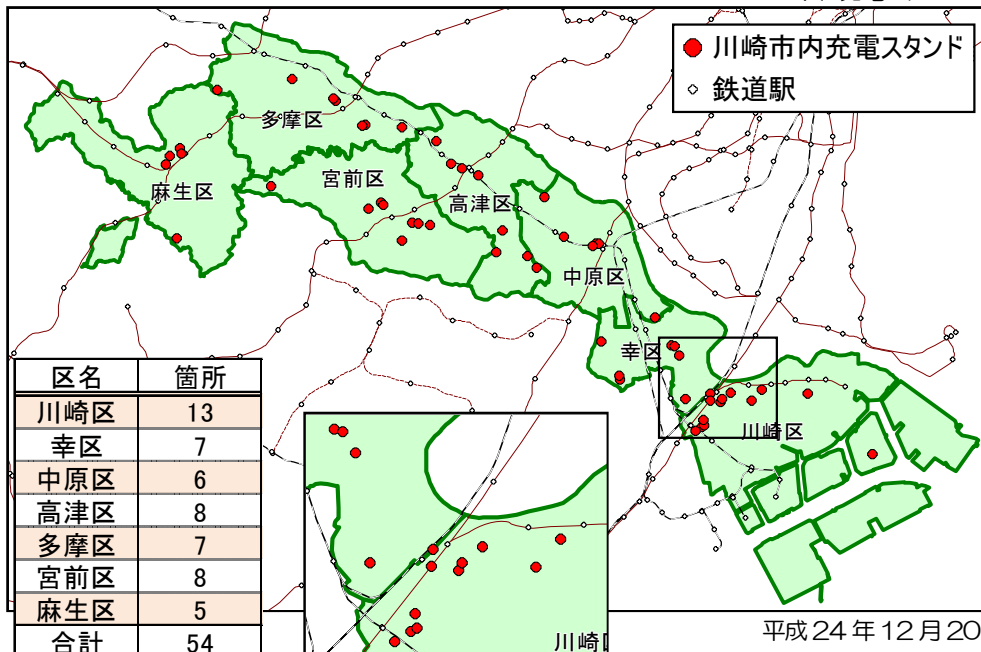
ウ 自動車の低炭素化に関する施策展開の考え方

○次世代自動車の導入促進や周辺環境の整備推進

- 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



平成 24 年 12 月 20 日現在

施策一覧

注釈 ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

施策名	概要（個別事業等）	取組方針		
		ア 環境に配慮した交通体系の構築	イ 公共交通車両の低炭素化	ウ 自動車の低炭素化
重点施策（４） 短中期プロジェクト				
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）、バスベイの設置など	○		
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	○		○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

事業名称	効果	取組時期			取組方針		
		A	B	C	ア	イ	ウ
京急大師線連続立体交差事業 1期①・②	渋滞緩和	○	○		○		
京急大師線連続立体交差事業 2期	渋滞緩和			○	○		
JR 南武線連続立体交差事業	渋滞緩和		○		○		
横浜市営地下鉄 3号線の延伸	公共交通の利用促進			○	○		
川崎縦貫鉄道 I 期・II 期	公共交通の利用促進			○	○	○	
川崎縦貫道路 I 期・II 期	渋滞緩和		○		○		

(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。

- 京浜臨海部ライフインノベーション国際戦略総合特区や物流拠点などの国際的な拠点形成を支えるため、国際化が進められている羽田空港とその対岸に位置する本市臨海部の結びつきを強める交通機能を強化します。
- 川崎臨海部の国際化による効果を、市内外の各拠点に波及させるため、臨海部と本市各拠点間及び市外拠点との結びつきを強める交通機能の強化を進めていきます。



■取組の方針

● 臨海部の交通環境の整備

- 国際戦略拠点の形成が進められているキングスカイフロント（殿町3丁目地区）や浜川崎駅周辺地区、東扇島地区などの臨海部の拠点形成に向けて、川崎駅や羽田空港、また国際戦略港湾として取組を進めている京浜3港間のアクセス性を向上させる取組を推進します。
- 臨海部全体の活性化や持続的な発展に向け、臨海部各地へのアクセス性を向上させる取組を推進するとともに、将来の土地利用転換を見据え、臨海部の都市機能を支える交通機能強化に向けた方策を検討します。
- 中長期的には、国際的な戦略拠点の形成に向けて、物流機能を含めた更なる交通機能の強化を図るため、東京・横浜方面や、羽田空港や京浜3港間を繋ぐ新たな鉄道や道路の整備を推進します。

●臨海部の交通環境の整備に関する施策展開の考え方

○羽田空港へのアクセスの強化 (羽田空港を核とした拠点形成)

・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。



・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

・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。

・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。



図 臨港道路東扇島水江町線

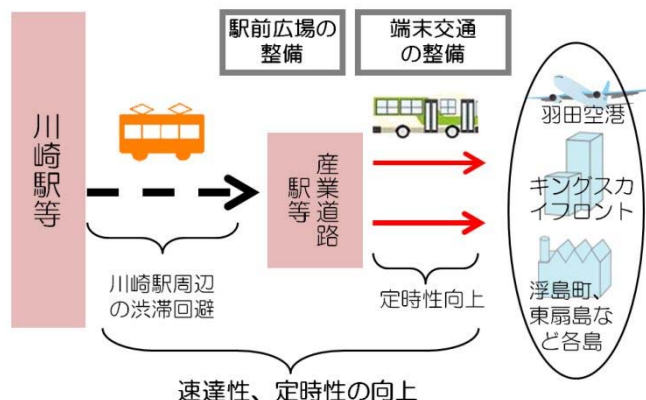


図 京急大師線連続立体交差化

○臨海部各地へのアクセス性の向上

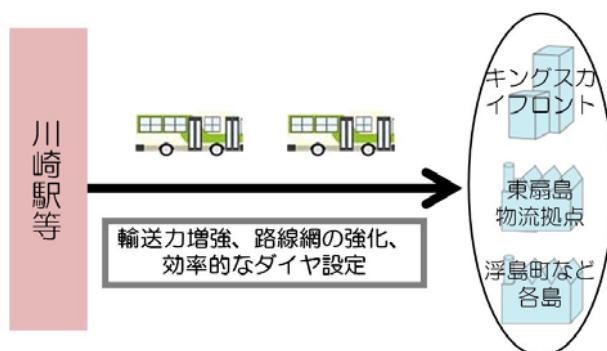
• 臨海部最寄駅における駅前広場及びフィーダー（端末）交通整備の推進

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。



• 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。



• 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ともに、輸送力の強化を促進します。

• 環境負荷軽減に配慮した自動車利用の促進

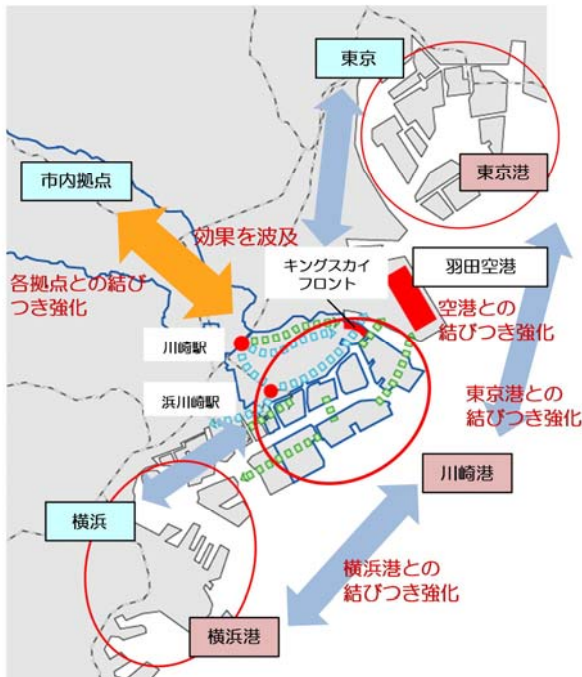
公共交通の利便性向上を図ることによる公共交通利用促進や環境ロードプライシングなどにより、道路混雑緩和や環境負荷軽減に配慮した自動車利用を促進します。

○取組位置図



○臨海部と周辺拠点との連携強化

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



◆中長期の取組(周辺拠点を繋ぐ新たな道路、鉄道の整備)

・川崎縦貫道路

臨海部と市内の各拠点を連絡し、東京湾岸道路など他の幹線道路と一体となって広域的な道路ネットワークを強化する川崎縦貫道路の整備を推進します。

・国道357号の整備

東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市及び東京、横浜、川崎港を結ぶ広域的な道路ネットワークを強化する国道357号の整備を推進します。

・川崎アプローチ線、東海道貨物支線貨客併用化

臨海部と市内各拠点、横浜、東京、羽田空港を連絡し、臨海部の活性化や広域的な鉄道ネットワークを強化する川崎アプローチ線整備や東海道貨物支線貨客併用化を推進します。

施策一覧

注釈) ※は本交通計画で新たに導入・展開する施策、事業。

施策名 重点施策(5) 短中期プロジェクト	概要(個別事業等)	取組方針
		● 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	○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業(代表的な事業を記載)

事業名称	区間	取組時期			取組方針 ● 臨海部の交通環境の整備
		A	B	C	
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	○	○		○
京急大師線連続立体交差事業	2期: (川崎大師～京急川崎)			○	○
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			○	○
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)		○		○
国道357号	羽田～扇島		○		○
臨海部障壁線道路(関連施策)				○	○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業による目標水準の達成状況

鉄道及び道路ネットワーク形成事業のC事業については、重点施策に示す取組時期に基づき事業展開を図っても、事業完了が計画期間を超える場合も想定されますので、参考として、「A、B事業が完了したとき」及び「C事業まで完了したとき」の推計データ等から想定できる目標水準の達成状況を次表に示しています。

指標によってはA、B事業の完了により達成又はほぼ達成すると想定しています。

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

※A、B事業には、平成23年3月策定の道路整備プログラムに位置付けられている都市計画道路を含む。

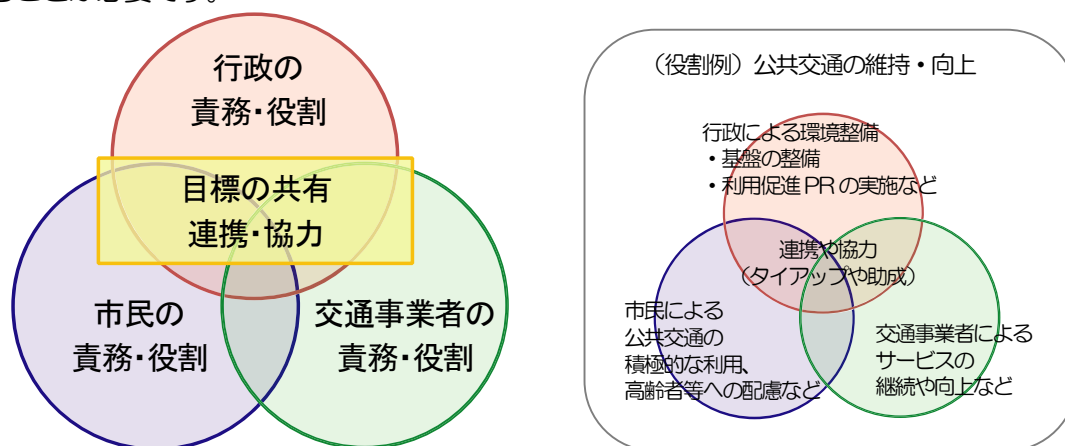
「***」は、具体的に想定値を示すことが難しいもの。

目標	目標水準 (詳細は25～28ページ参照) 指標	現況値	目標値	A、B事業が完了したとき (想定値)	C事業まで完了したとき (想定値)	
目標①	●広域拠点間の所要時間の短縮	自動車利用による本市広域拠点間平均所要時間	約45分 (H17)	25%以上短縮	約24%短縮 (約34分)	約24%短縮 (約34分)
	●新幹線駅まで45分圏域の拡大	公共交通利用による市域の新幹線駅45分圏域カバー率	約62% (H24)	90%以上	約83%	約91%
	●羽田空港までの所要時間の短縮	公共交通・自動車利用による本市拠点から羽田空港までの平均所要時間	約44分 (鉄道:H24、自動車:H17)	20%以上短縮	約14%短縮 (約38分)	約20%短縮 (約35分)
	●臨海部の移動圏域の拡大	自動車利用による臨海部拠点60分圏域拡大率	約1,900k㎡ (H17)	30%以上拡大	約29%拡大 (約2,400k㎡)	約29%拡大 (約2,400k㎡)
目標②	●駅へのバスの所要時間の短縮	バス平均所要時間	約15分 (H20)	10%以上短縮	約7%短縮 (約14分)	約11%短縮 (約13分)
	●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)	高齢者外出率	約69% (H20)	現況以上	***	***
	●交通事故件数の減少	人口あたりの交通事故件数の低さ	大都市1位 (H22)	大都市1位	***	***
	●鉄道混雑率の改善	180%超区間	約8.5km (H19)	解消	約3.7km	約1.8km
		150%超区間	約30.6km (H19)	減少	約17.0km	約11.6km
	●踏切を横断する交通量の削減	歩行者ボトルネック踏切通行者数	約20万人 (H22)	約8万人	約8万人	約8万人
自動車ボトルネック踏切通行台数		約13万台 (H22)	約2万台	約5万台	約2万台	
目標③	●緊急輸送路整備率の向上	緊急輸送路整備率	約81% (H21)	100%	約90%	100%
	●道路橋りょうの耐震化	道路橋りょうの耐震化率	約59% (H21)	100%	100%	100%
	●広域防災拠点のアクセスルートの多重化	東扇島広域防災拠点へのアクセスルート数	3ルート (H24)	6ルート	6ルート	6ルート
目標④	●交通環境が改善されたと思う人の割合の増加	市民アンケート調査	—	増加	***	***
	●駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】	バス平均所要時間	約15分 (H20)	10%以上短縮	約7%短縮 (約14分)	約11%短縮 (約13分)
	●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)【再掲】	高齢者外出率	約69% (H20)	現況以上	***	***
	●公共交通利用割合の維持向上【再掲】	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	約39% (H20)	40%以上	約39%	約40%
目標⑤	●公共交通利用割合の維持向上	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	約39% (H20)	40%以上	約39%	約40%
	●次世代自動車の普及向上	次世代自動車普及率(川崎市内保有台数シェア)	約2.9% (H23)	普及率の向上	***	***
	●CO ₂ 排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車CO ₂ 排出量	約110万t/年 (H17)	現況(H17)より削減	***	***

12 行政、交通事業者、市民の責務・役割

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

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



※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まれます。

<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、福祉分野等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。

13 計画の進行管理

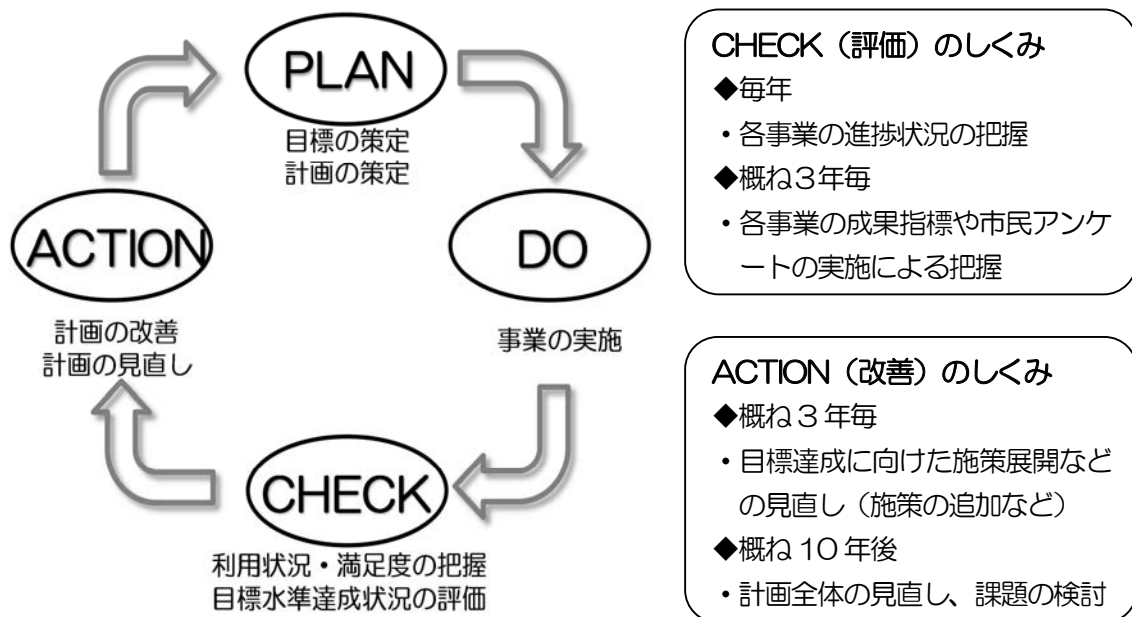
本計画の策定後、各施策・事業の進行状況を把握していきます。概ね3年毎には評価指標による達成状況の評価を行い、短・中期施策を中心に計画の見直しを行います。また、概ね10年後を目途に、中・長期施策を含め、全体的な計画の見直しを行います。

本計画の策定後には、目標水準を基に下記のPDCAサイクルによって、計画の進行管理を行っていきます。本計画に示す施策・事業の進捗状況を毎年把握するとともに、関連データの収集などにより動向を把握します。

概ね3年毎に、目標水準の達成状況や各事業の成果指標を評価し、方向性や施策の取組方針などを確認することで、必要に応じて、短中期施策を中心に施策の追加や事業内容の変更を行っていきます。上記の評価では、できるかぎり地域別に評価することで、地域特性に応じた的確な施策展開に活かしていきます。

10年後を目途に、中長期施策を含め、計画全体の見直しを行います。見直しにおいては、本計画における中長期的な取組が10年後には短中期の取組となることから、さらに先を見据えた計画とし、目標年次も見直すこととなります。

また、概ね10年後の達成評価以外にも、本市総合計画における実行計画期間との整合を軸に、最新の交通実態調査データなどを活用しながら、目標水準の達成状況等を確認し、必要に応じて見直しを図ります。



資料編

資－1 交通施策・事業の一覧

資－2 本計画の策定経過

資－3 用語解説

資一1 交通施策・事業の一覧

鉄道及び道路ネットワーク形成事業

注釈) 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。

事業名称	区間	取組時期	交通政策の方向性 (本編 16~22 ページ)															本編 29~48 ページ	役割									
			目標 ①					目標 ②					目標 ③						重点 施策	川 崎 市 等	交 通 事 業 者	市 民						
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	1					2	3	4			
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	A																						(1)~ (5)	○	○		
		B	○	○			○	○	○	○	○	○	○			○	○											
		C																										
JR南武線 連続立体 交差事業	尻手~武蔵小杉	B	○	○				○	○	○	○	○	○			○	○							(1)~ (4)	○	○		
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)	C																						(1)~ (4)	○	○		
		C	○	○	○	○		○	○	○	○		○	○	○	○		○	○									
横浜市営地下鉄 3号線の延伸	すすき野付近 ~新百合ヶ丘	C	○	○	○			○	○	○			○	○	○			○	○					(1)~ (4)	○	○		
川崎 アプロー子線	川崎~浜川崎	C		○			○					○	○	○				○	○					(1)、(5)	○	○		
東海道貨物支線 貨客併用化	桜木町~品川	C	○		○	○	○			○			○	○	○			○	○					(1)、(5)	○	○		
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	B																						(1)	○	○		
		C	○	○				○					○					○	○									
東急田園都市線 複々線化	溝の口~鷺沼	C	○	○				○	○									○	○					(1)	○	○		
臨港道路 東扇島水江町線	東扇島~水江町	A					○	○	○				○	○	○			○	○					(1)、(5)	○			
羽田連絡道路	殿町~羽田	A	○		○			○					○	○	○			○	○					(1)、(5)	○			
川崎縦貫道路	I期 (大師~富士見) II期 (富士見 ~東名高速道路)	B																						(1)、 (2)、 (4)、(5)	○			
		B	○	○	○		○	○				○	○	○				○	○									
国道357号	羽田~扇島	B	○				○	○					○	○	○			○	○					(1)、(5)	○			
その他 都市計画道路等	道路整備プログラム等 に基づき順次決定	同左	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	(1)~ (5)	○			

取組時期について

- A 事業・短中期 (10年内) に事業完了を目指す事業
- B 事業・短中期 (10年内) に着手 (事業化) を目指す事業
- C 事業・中長期 (20年内) に着手 (事業化) を目指す事業
- ※上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、Bプロジェクトへの変更について適切な対応を図る。

重点施策について

- (1) 都市の骨格を形成する交通 機能の強化
- (2) 交通の安全・安心の強化
- (3) 市民生活を支える公共交通の強化
- (4) 環境に配慮した交通の低炭素化
- (5) 臨海部の交通機能の強化

交通政策の方向性について

①-1 広域的な都市間の連携強化/①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化/①-3 羽田空港へのアクセス強化/①-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化/①-5 国際弾丸各拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備/②-1 公共交通へのアクセス向上/②-2 快適性の向上 (混雑緩和、定時性確保)/②-3 安全、安心な移動が環境の確保/②-4 コンバーサル (バリアフリー) 化の推進/②-5 地域 (交通) 分断の解消/③-1 耐震性の向上/③-2 減災 (復旧) 対策の推進/③-3 リダンダンシー (多重性) の向上/④-1 地域特性に応じた交通課題への対応/④-2 駅周辺の特性に応じた結節機能の向上/⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進/⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用/⑤-3 沿道環境の改善/⑤-4 公共交通の利用促進

ネットワーク形成事業以外の施策・事業（その1）

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 16～ 22 ページ	本編 29～ 48 ページ	役割		
			交通政策の 方向性	重点 施策	川 崎 市 等	交 通 事 業 者	市 民
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							
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	◎	①-2 ②-1、④-1、⑤-4	(3)	○	○	○
幅広車両の導入	JR南武線	◎	①-2 ②-2	(1)	○	○	
列車の長編成化	JR南武線	◎	①-2 ②-2	(1)	○	○	
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		①-2 ②-4、④-2	(2)	○	○	
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		①-2、5、②-1、2 ④-2、⑤-4	(3) (4) (5)	○	○	
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		①-3 ②-2、5、④-1、2	(1) (3)	○	○	
（臨海部）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		①-5 ②-1、2、④-1	(5)	○	○	○
（臨海部）フィーダー交通の検討・実施	臨海部最寄駅→バス バス→バス 自転車→バス		①-5 ②-1、2、④-1、2	(5)	○	○	
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		①-5 ②-2、3、④-1	(3)	○	○	○
臨海部幹線道路の整備			①-5 ④-1	(1) (5)	○		
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	◎	①-5 ④-1	(5)	○		
（臨海部）既存鉄道の機能強化	JR南武支線（浜川崎線）の輸送サービス向上	◎	①-5 ④-1、⑤-4	(5)	○	○	○
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							
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	◎	②-1 ④-1	(3)	○	○	○
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	◎	②-1 ①-2、④-1、⑤-4	(3)	○	○	○
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		④-1 ②-1	(3)	○	○	○
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		②-1、2、①-2、5 ④-2、⑤-4	(3) (4) (5)	○	○	
（臨海部）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		②-1、2 ①-5、④-1	(5)	○	○	○
（臨海部）フィーダー交通の検討・実施	臨海部最寄駅→バス バス→バス 自転車→バス		②-1、2 ①-5、④-1、2	(5)	○	○	
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）、バスベイの設置など		②-1、2 ④-2、⑤-4	(3) (4)	○		
バス事業者との連絡体制の強化	調整会議の設置	◎	②-1、2、3、4	(3)	○	○	

ネットワーク形成事業以外の施策・事業（その2）

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編16～ 22ページ	本編29～ 48ページ	役割		
			交通政策の 方向性	重点 施策	川崎市等	交通事業者	市民
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの製作やわかりやすいホームページの製作などPR策の推進		②-1、2、3、4 ③-2、3、④-1、2 ⑤-1、2、3、4	—	○	○	○
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		②-2、5 ①-3、④-1、2	(1) (3)	○	○	
オフピーク通勤の推奨	時差通勤の導入、キャンペーンの実施など		②-2	—	○	○	○
幅広車両の導入	JR南武線	◎	②-2 ①-2	(1)	○	○	
列車の長編成化	JR南武線	◎	②-2 ①-2	(1)	○	○	
緊急渋滞対策	交差点改良等による渋滞の改善		②-2 ⑤-3	(4)	○		
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	○	②-2 ⑤-4	(3)	○	○	○
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		②-2、3 ①-5、④-1	(3)	○	○	○
駐輪場の効率的な運用	駐輪場の適正運用		②-2、3 ④-2	(3)	○		○
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	○	②-2、3 ④-2、⑤-3	(2) (3) (4)	○	○	○
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	○	②-3	(2)	○		
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		②-3	(2)	○	○	○
自転車通行ルールの普及啓発	自転車マナーアップ指導員の導入など		②-3	(2)	○		○
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		②-3、4	(2)	○		
駅構内のバリアフリー化	エレベーター等の整備、ホームドア等の転落防止策の推進		②-3、4	(2)	○	○	
道路の無電柱化	「川崎市無電柱化整備基本方針」に基づく整備推進		③-1 ②-3	(2)	○		
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案内板整備（災害情報、音声付） ハ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	○	②-3、4 ④-2	(2) (3)	○	○	
ノンステップバスの導入促進	車両の導入、導入への助成		②-4	(2)	○	○	
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	◎	②-4	(2)	○	○	
高齢者の外出支援	川崎市高齢者特別乗車証明書及び高齢者フリーバスによる市内路線バス乗車の助成、在宅高齢者を対象とした車いす用リフト付きのワンボックスカー（おでかけGo!）による送迎		②-4	—	○	○	

ネットワーク形成事業以外の施策・事業（その3）

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編16～ 22ページ	本編29～ 48ページ	役割	
			交通政策の 方向性	重点 施策	川崎市等	交通事業者 市民
障害者（身体、知的、精神）の外出支援	川崎市ふれあいフリーバスによる市内路線バス乗車や福祉タクシー利用券による乗車の助成、車いす用リフト付きのワンボックスカー（福祉キャブ）による送迎		②-4	—	○	○
難病患者等の外出支援	車いす用リフト付きのワンボックスカー（らくだ）による送迎		②-4	—	○	○
福祉有償運送の推進	高齢者・障害者等を対象としたNPO等による有償送迎サービス		②-4	—	○	○ ○
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		②-4 ①-2、④-2	(2)	○	○
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		②-5 ④-1	(3)	○	○
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		②-5 ④-1、⑤-4	(2)	○	○
目標③災害に強い交通環境の整備						
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		③-1	(2)	○	
鉄道施設の耐震化	駅舎等の耐震対策の推進		③-1	(2)	○	○
道路の無電柱化	「川崎市無電柱化整備基本方針」に基づく整備推進		③-1 ②-3	(2)	○	
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		③-2、3	(2)	○	○
災害時における帰宅困難者対策の推進	帰宅困難者等対策協議会の設置運営 交通状況等の情報提供 道路状況に応じたバス運行の実施		③-2、3	(2)	○	○ ○
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの製作やわかりやすいホームページの製作などPR策の推進		③-2、3、②-1、2、3、4、④-1、2 ⑤-1、2、3、4	—	○	○ ○
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						
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	◎	④-1 ①-2、②-1、⑤-4	(3)	○	○ ○
臨海部幹線道路の整備			④-1 ①-5	(1) (5)	○	
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	◎	④-1 ①-5	(5)	○	
（臨海部）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		④-1 ①-5、②-1、2	(5)	○	○ ○
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		④-1	(3)	○	○ ○
（臨海部）既存鉄道の機能強化	JR 南武支線（浜川崎線）の輸送サービス向上	◎	④-1 ①-5、⑤-4	(5)	○	○ ○
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	◎	④-1 ②-1	(3)	○	○ ○
コミュニティ交通等の導入検討・支援	地或住民の取組支援		④-1 ②-1	(3)	○	○ ○
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		④-1 ②-5	(3)	○	○

ネットワーク形成事業以外の施策・事業（その4）

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 16～ 22 ページ	本編 29～ 48 ページ	役割		
			交通政策の 方向性	重点 施策	川 崎 市 等	交 通 事 業 者	市 民
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		④-1 ②-5、⑤-4	(2)	○	○	
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		④-1 ⑤-2、3	(4) (5)	○		○
（臨海部）マイカー通勤の削減	臨海部企業への要請等モビリティマネジメントの展開		④-1 ⑤-3	(4) (5)	○	○	○
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		④-1、2 ①-3、②-2、5	(1) (3)	○	○	
（臨海部）フィーダー交通の検討・実施	臨海部最寄駅→バス バス→バス 自転車→バス		④-1、2 ①-5、②-1、2	(5)	○	○	
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの製作やわかりやすいホームページの製作などPR策の推進		④-1、2、 ②-1、2、3、4、 ③-2、3 ⑤-1、2、3、4	—	○	○	○
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		④-2 ①-2、②-4	(2)	○	○	
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		④-2、①-2、5 ②-1、2、⑤-4	(3) (4) (5)	○	○	
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）、バスベイの設置など		④-2 ②-1、2、⑤-4	(3) (4)	○		
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	○	④-2、 ②-2、3、⑤-3	(2) (3) (4)	○	○	○
駐輪場の効率的な運用	駐輪場の適正運用		④-2、 ②-2、3	(3)	○		○
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	○	④-2、 ②-3、4	(2) (3)	○	○	
目標⑤地球にやさしい交通環境の整備							
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	○	⑤-1	(4)	○	○	
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		⑤-1	(4)	○	○	
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		⑤-1	(4)	○	○	○
市公用車への次世代自動車導入の推進	市環境配慮契約推進方針や市グリーン購入推進方針に基づく、市公用車における電気自動車や低燃費自動車等の導入に向けた取組の推進		⑤-1	—	○		
事業活動に伴う温室効果ガスの排出削減の推進	市地球温暖化対策推進条例に基づく事業活動・地球温暖化対策計画書報告書制度を通じた自動車からの温室効果ガス排出量の削減に向けた取組の推進		⑤-1 ⑤-2	—	○	○	○

ネットワーク形成事業以外の施策・事業（その5）

施策名	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編16～22ページ	本編29～48ページ	役割		
			交通政策の方向性	重点施策	川崎市等	交通事業者	市民
ディーゼル車対策の実施	低公害車の導入推進、ディーゼル車運行規制に基づく検査・指導の継続実施、他関係自治体と連携した取組の実施		⑤-1 ⑤-2	—	○	○	○
総合都市交通計画等の周知・PR	市民向けパンフレットの製作やわかりやすいホームページの製作などPR策の推進		⑤-1、2、3、4 ②-1、2、3、4 ③-2、3、④-1、2	—	○	○	○
エコドライブ普及促進	エコドライブ宣言の普及拡大		⑤-2	(4)	○		○
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	◎	⑤-2	(4)	○		○
エコ運搬の推進	エコ運搬制度に基づく要請要請に基づくエコ運搬の推進		⑤-2	—	○		○
交通需要管理の推進（交通需要の調整・低減）	交通環境配慮行動メニューの普及拡大、かわさき自動車環境対策推進協議会と連携した取組の推進		⑤-2	—	○	○	○
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		⑤-2、3 ④-1	(4) (5)	○		○
緊急渋滞対策	交差点改良等による渋滞の改善		⑤-3、 ②-2	(4)	○		
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	○	⑤-3、 ②-2、3、④-2	(2) (3) (4)	○	○	○
（臨海部）マイカー通勤の削減	臨海部企業への要請等モビリティマネジメントの展開		⑤-3、 ④-1	(4) (5)	○	○	○
廃棄物の鉄道輸送の推進	環境に優しい鉄道をういた北部から南部への廃棄物輸送の取組の推進		⑤-4	—	○		
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	◎	⑤-4 ①-2、②-1、④-1	(3)	○	○	○
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		⑤-4、①-2、5 ②-1、2、④-2	(3) (4) (5)	○	○	
（臨海部）既存鉄道の機能強化	JR南武支線（浜川崎線）の輸送サービス向上	◎	⑤-4 ①-5、④-1	(5)	○	○	○
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	○	⑤-4 ②-2	(3)	○	○	○
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		⑤-4 ②-5、④-1	(2)	○	○	
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）、バスバイの設置など		⑤-4	(3) (4)	○		

表中の記載について

役割について

市民、交通事業者、川崎市等における○の記載は、事業主体として直接的に担うもののほか、促進に向けた様々な協力や支援など間接的に担う役割を含む。川崎市等には、国や関係自治体等を含む。

重点施策について

- (1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化
- (2) 交通の安全・安心の強化
- (3) 市民生活を支える公共交通の強化
- (4) 環境に配慮した交通の低炭素化
- (5) 臨海部の交通機能の強化

新たな取組と拡充について

新たな取組…◎で記載 / 拡充する取組…○で記載

交通政策の方向性について

①-1 広域的な都市間の連携強化 / ①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 / ①-3 羽田空港へのアクセス強化 / ①-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化 / ①-5 国際空港拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備 / ②-1 公共交通へのアクセス向上 / ②-2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保） / ②-3 安全、安心な移動環境の確保 / ②-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進 / ②-5 地域（交通）分断の解消 / ③-1 耐震性の向上 / ③-2 減災（復旧）対策の推進 / ③-3 リダンダンシー（多重性）の向上 / ④-1 地域特性に応じた交通課題への対応 / ④-2 駅周辺の特性に応じた結節機能の向上 / ⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進 / ⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用 / ⑤-3 沿道環境の改善 / ⑤-4 公共交通の利用促進

資一2 本計画の策定経過

1. 策定までの流れ

●2010（平成22）年	
11月	・川崎市総合都市交通計画検討委員会（以下「検討委員会」とする）設置要綱を策定
●2011（平成23）年	
3月	・第1回検討委員会を開催
5月	・第1回鉄道ネットワーク専門会議を開催 ・第1回道路ネットワーク専門会議を開催 ・第1回地域交通専門会議を開催
7月	・第2回検討委員会を開催
8月	・第2回道路ネットワーク専門会議を開催 ・第2回地域交通専門会議を開催
9月	・第2回鉄道ネットワーク専門会議を開催
10月	・市民アンケート実施（10月下旬～11月中旬） ・第3回地域交通専門会議を開催 ・第3回鉄道ネットワーク専門会議を開催 ・第3回道路ネットワーク専門会議を開催
11月	・第3回検討委員会を開催
12月	・交通事業者ヒアリング（12月～平成24年2月）
●2012（平成24）年	
2月	・第4回鉄道ネットワーク専門会議を開催 ・第4回道路ネットワーク専門会議を開催 ・第4回地域交通専門会議を開催
3月	・第4回検討委員会を開催
5月	・（参考）新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会による提言 ・川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）を公表
6月	・川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）に対する意見募集を実施（6月中旬～7月中旬）
7月	・中間取りまとめ市民説明会を開催（市内3ヶ所） ・第5回道路ネットワーク専門会議を開催 ・第5回地域交通専門会議を開催 ・第5回鉄道ネットワーク専門会議を開催 ・第5回検討委員会を開催
9月	・交通事業者ヒアリング（9月～10月）
10月	・第6回地域交通専門会議を開催 ・第6回鉄道・道路ネットワーク合同専門会議を開催 ・第6回検討委員会を開催
12月	・第7回鉄道ネットワーク専門会議を開催 ・第7回道路ネットワーク専門会議を開催 ・第7回地域交通専門会議を開催
●2013（平成25）年	
1月	・第7回検討委員会を開催
2月	・川崎市総合都市交通計画（案）に対する意見募集を実施 ・川崎市総合都市交通計画（案）市民説明会を開催（市内3ヶ所）

2. 検討体制について

ア. 川崎市総合都市交通計画検討委員会

川崎市総合都市交通計画検討委員会設置要綱

(目的及び設置)

第1条 少子高齢化や地球環境に対する意識の高まりなどの社会経済動向が大きく変化するなか、本市が目指すべき交通施策の方向性や基幹的な広域交通幹線網から市民生活に身近な地域交通に至る総合的な交通体系をとりまとめる総合都市交通計画を策定するため、川崎市総合都市交通計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 総合都市交通計画策定に係る、次に掲げる事項に関する意見具申及び助言
 - ア 交通施策の基本方向について
 - イ 鉄道ネットワークのあり方について
 - ウ 道路ネットワークのあり方について
 - エ 地域交通のあり方について
- (2) その他必要な事項

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
 - (2) 関係行政機関
 - (3) 関係団体
 - (4) 市民
- 3 前項に定める者のほか、参考意見を聴取するためにオブザーバーを置くことができる。

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱の日から平成25年3月31日までとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長各1人を置く。

2 委員長は、委員の互選により定め、副委員長は、委員の内から委員長が指名する。

3 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。

4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集し、その議長となる。

2 委員会は、委員の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

(関係者の出席)

第7条 委員会において、必要があると認めるときは、専門家又は関係者の出席者を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、まちづくり局において処理する。

(設置期間)

第9条 委員会の存続は、川崎市総合都市交通計画策定終了時までとする。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は委員長が委員会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成22年11月19日から施行する。

検討委員会委員名簿（13名）

※敬称略 ○内は任期

氏名	所属
◎大西 隆	東京大学大学院 工学系研究科教授
○岸井 隆幸	日本大学 理工学部教授
中村 文彦	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院教授
岩倉 成志	芝浦工業大学 工学部土木工学科教授
長谷川万由美	宇都宮大学 教育学部教授
児井 正臣	市民公募
永島 優子	//
柚木 憲二	//
三枝 薫	神奈川県 県土整備局環境共生都市部交通企画課長
星野 昌史 (H23.3.31～ H24.9.10) 宮本 秀之 (H24.9.10～)	神奈川県 警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長
谷澤 幹男	(社)神奈川県バス協会 会長
関 進	(社)神奈川県タクシー協会 副会長・川崎支部長
岩森 耕太郎	川崎商工会議所 理事・事務局長
(オブザーバー)	
市川 広志 (H23.3.31～ H23.3.31) 中村 正次 (H23.4.1～)	国土交通省 関東地方整備局企画部広域計画課長
松平 健輔 (H23.3.31～ H23.7.14) 荒木 智彦 (H23.7.15～ H24.10.16) 榎本 考暁 (H24.10.23～)	国土交通省 関東運輸局企画観光部交通企画課長

◎…委員長 ○…副委員長

イ. 鉄道ネットワーク、道路ネットワーク及び地域交通専門会議

鉄道ネットワークや、道路ネットワーク、地域交通に関わる専門的な検討を行うため、各分野ごとに専門会議を開催しました。

各専門会議委員名簿（外部委員のみ記載）※敬称略 ○ 内は任期

●鉄道ネットワーク

氏名	所属
○ 岩倉 成志	芝浦工業大学 工学部土木工学科教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科准教授
三枝 薫	神奈川県 県土整備局環境共生都市部交通企画課長
(オブザーバー)	
作原 敏弘 (H23.5.26～ H23.9.30) 兵動 宜久 (H23.10.1～)	国土交通省 関東運輸局鉄道部計画課長

●道路ネットワーク

氏名	所属
○ 岸井 隆幸	日本大学 理工学部教授
清水 哲夫	首都大学東京 都市環境学部教授

●地域交通

氏名	所属
○ 中村 文彦	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院教授
大森 宣暁	東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻准教授
鴻巣 龍太郎	神奈川県 警察本部交通部交通規制課都市交通対策副室長
三枝 薫 (兼任)	神奈川県 県土整備局環境共生都市部交通企画課長
八郷 大文	(社) 神奈川県バス協会専務理事
大葉 章彦	(社) 神奈川県タクシー協会川崎支部事務局長
(オブザーバー)	
松平 健輔 (H23.3.31～ H23.7.14) 荒木 智彦 (H23.7.15～ H24.10.16) 榎本 考暁 (H24.10.23～)	国土交通省 関東運輸局企画観光部交通企画課長

3. 市民の意見などについて

川崎市総合都市交通計画の検討においては、市民アンケートや意見募集などを行い、いただいた御意見やアンケート結果を計画の策定に役立てています。

- 市民アンケートの実施（平成23年第2回市民アンケート）
募集期間 平成23年10月～11月
配布数 3,000 回収数 1,500 回収率 50%
- 川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）への意見募集の実施
募集期間 平成24年6月18日（月）～7月17日（火）
募集方法 郵便、FAX、電子メール及び持参
募集結果 提出数13通 意見数92件
- 川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）への意見募集に伴う市民説明会の実施
平成24年7月2日 多摩市民館 大会議室
7月4日 中原市民館 ホール
7月7日 川崎市産業振興会館 ホール
- 川崎市総合都市交通計画（案）への意見募集の実施
募集期間 平成25年2月1日（金）～3月4日（月）
募集方法 郵便、FAX、電子メール及び持参
募集結果 提出数31通 意見数242件
- 川崎市総合都市交通計画（案）への意見募集に伴う市民説明会の実施
平成25年2月15日 高津区役所 第1会議室
2月17日 麻生区役所 第1会議室
2月19日 川崎市産業振興会館 ホール

資-3 用語解説

用語	解説
あ行	
相乗りタクシー	複数人でバスのように乗り合うタクシーのこと。乗合タクシーともいう。
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。
H2OPT調査	平成20年に行われた第5回東京都市圏パーソントリップ調査のこと。東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県と茨城県南部地域にお住まいの人の内、約140万世帯を対象に、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。
NPO	Non Profit Organizationの略で非営利団体のこと。様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し収益を分配することを目的としない団体の総称をいう。
駅端末手段分担率	鉄道に乗るために駅に向かう、又は鉄道を降りた後に利用する、交通手段（バス、タクシー、二輪車・自転車、徒歩など）の手段別割合のこと。
エコドライブ	自動車の運転手が運転方法等を改善し、環境に優しく無駄のない運転をすること。アイドリングストップやふんわりアクセル・加速もゆっくりなどをすることで、燃費がよくなり、大気汚染物質・二酸化炭素などが削減される。
大型車混入割合	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。
か行	
カーシェアリング	個別に自動車を保有するのではなく、複数人で共同利用すること。自動車の効率的かつ適切な利用が図られ、環境負荷の軽減寄与する。
片側改札	線路を挟んで一方向にしか改札がない駅のこと。改札のない側から駅を利用する際には、踏切など線路を横断しなくてはならない。
川崎再生フロンティアプラン	平成17年3月に策定された「川崎市新総合計画」のこと。改革によってめざす川崎再生の姿を具体的に示すと共に、それに向けた市政運営の基本方針を示している。
川崎縦貫鉄道	新百合ヶ丘駅と川崎駅を結ぶ新設の鉄道計画のこと。鉄道の動力エネルギーに蓄電池や燃料電池を用いるなどの新技術の導入などについて、学識経験者等を含めた委員会から平成24年5月に提言を受けている。
川崎アプローチ線	川崎駅と浜川崎駅を結ぶ鉄道計画のこと。川崎駅から臨海部への交通アクセスの向上、南武支線沿線地域の鉄道利便性向上などの効果が期待される。
環境ロードプライシング	首都高横浜羽田空港線（以下横羽線）沿線の住宅地域の沿道環境を改善することを目的に、首都高湾岸線・川崎線を利用する大型車の料金を割り引くことで、横羽線と料金に差を設け、横羽線から湾岸線への転換を図る施策のこと。
帰宅困難者	勤務先や学校、外出先などにおいて災害に遭遇し、帰宅が困難になった人のこと。

用語	解説
緊急輸送路、緊急交通路	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、緊急輸送路は、市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。羽田国際空港の前の拠点において日本の成長を牽引し、世界の持続的な発展のためのイノベーションを創出する地区。
京浜臨海部ライフイノベーション 国際戦略総合特区	グローバル企業が先導して医薬品・医療機器産業を活性化させ、国際競争力の向上を目指したライフイノベーションの実現に向けた取組みを推進するため、神奈川県、横浜市、川崎市の3団体で共同申請し、平成23年12月に指定された区域。川崎市についてはキングスカイフロント（殿町地区）を含む区域が指定されている。
グローバル化	社会的あるいは経済的活動が、国家や地域などの境界を越えて広がっていくこと。
（交通）結節機能	鉄道とバスなど交通手段相互の乗換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
後期高齢者	75歳以上の人のこと。
公共車両優先システム （PTPS）	バスなどの公共交通車両を信号で停車させないよう、青信号の時間を延長したり、赤信号の時間を短縮するなどして、バスの優先的な走行を支援するシステムのこと。
港湾物流拠点	コンテナターミナルとの一体活用による円滑な物流ネットワークの構築などを進めている東扇島総合物流拠点地区のこと。
国際戦略港湾	大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指す港湾として国が指定した京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（神戸港、大阪港）のこと。
コミュニティ交通（バス）	従来の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域などを対象に、自治体、住民、NPOなどが中心となって導入し地域の足となる乗り合い型の公共交通のこと。
（道路）混雑度	道路の混み具合を示す指標のこと。交通量を道路設計上の基準交通量で除した値で、値が大きくなるほど混雑が激しく、1.25～1.75でピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態であると表されている。
（鉄道）混雑率	鉄道の車内の混み具合を示す指標のこと。輸送人員を輸送力で除した値で、150%は、肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読めるような状態と表されている。
コン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

充電スタンド	電気自動車（EV）やプラグインハイブリットカーを充電する施設のこと。
スマートシティ	電力の有効利用に加え、熱や未利用エネルギーも含めたエネルギーの「面的利用」や、地域の交通システム、市民のライフスタイルの変革などを複合的に組み合わせた、エリア単位での次世代エネルギー・社会システムの概念のこと。

た行

代表交通手段	一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。
通過交通	川崎市内を起点終点としないで通り過ぎるの交通のこと。
道路交通センサス	自動車などの使われ方や道路の交通量などを調べるために、国や地方自治体などが連携して、全国を対象に概ね5年に1度行う調査のこと。
道路整備プログラム	客観的な指標などを用いた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、計画や目標を市民と共有し、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。現在の道路整備プログラムは、平成20年に策定し、平成20年度から26年度までの計画を示している。
東海道貨物貨客併用化	既存の貨物線などを活用し、品川駅、東京Port駅と桜木町駅を結ぶ鉄道計画のこと。京浜臨海部や空港へのアクセス向上、混雑緩和、リダンダンシー（多重性）の確保といった効果が期待される。
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の全体像のこと。
トリップ	人がある場所（出発地）からある場所（到着地）への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つのトリップでトリップエンドは2となる。

な行

内外・外内交通	川崎市内を起点として、市外へ出ていく移動のことを内外交通、逆に、市外から入ってきて、川崎市内が終点の移動のことを外内交通という。
内々交通	川崎市内を起終点とする移動のこと。
燃料電池	水素や酸素を利用するなどの次世代発電システムのこと。自動車や鉄道への利用も期待され、本市においても動力システムとして川崎縦貫鉄道への導入が検討されている。

用語	解説
ノンステップバス	入口から出口まで床面に段差のない低床式の路線バスのこと。車いすの乗車も可能である。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズに行える。

は行

バスベイ	バス乗降で停車している間、後続車が渋滞しないように、バス停付近の道路に設けてある切り欠きの専用停車スペースのこと。
バスロケーションシステム	GPS（衛星測位システム）等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに、到着時間などを情報提供するシステムのこと。
発生集中交通量	ある地域を起点とする交通量（発生交通量）及びある地域を終点とする交通量（集中交通量）の総量のこと。
羽田連絡道路	羽田空港の再拡張・国際化の効果を京浜臨海部全体の活性化につなげるとともに、羽田空港を核とした一体的なまちづくりの基幹的な基盤として、多摩川兩岸をつなぐために計画されている道路のこと。
PDCAサイクル	Plan（計画）、Do（実行）、Check（確認）、Action（行動）の4つの過程を示し、この4つの過程を循環させていくことで改善を図っていく仕組みのこと。
フィーダー（端末）交通	木の幹に対する枝葉のようなこと。幹線が鉄道の場合は、バスや自転車等が端末交通となり、バスの場合は、自転車や徒歩等が端末交通となる。
福祉タクシー	道路運送法第4条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送のこと。
福祉有償運送	タクシー等の公共交通機関では、要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、社会福祉法人等が、実費の範囲内かつ営利とは認められない範囲の対価で、会員に対して行う、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用した個別輸送サービスのこと。
複々線化	鉄道において、上下線ともに2線ずつの計4線の線路を敷設すること。
分布交通量	ある地域からある地域に向かう交通量のこと。
ボトルネック踏切	自動車又は歩行者の交通量が多く、遮断時間も長いことで、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切のこと。

ま行

モビリティマネジメント	一般の人々や様々な組織・地域を対象に、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題を絡めて、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしく』使う方向へ、コミュニケーションを重要視して自発的に転換することを促す取り組みのこと。
-------------	--

や行

ユニバーサル化	高齢者や障害者をはじめ、誰もが分け隔てなく快適に生活できるようにしていくこと。
---------	---

用語	解説
ユニバーサルデザインタクシー	車いす使用者をはじめ、その他の障害者や高齢者も乗り降りしやすい、誰もが利用できるタクシーのこと。
ら行	
リダンダンシー	交通手段や経路等を複数確保して多重化すること。
リーディング圏域	世界や国の社会的、経済的成長を牽引する役割を担う地域のこと。
リニア中央新幹線	JR 東海が計画している東京と名古屋、大阪間を超伝導リニア方式で結ぶ高速鉄道のこと。東京―名古屋間は2027年、東京―大阪間は2045年に開業予定であり、それぞれの区間を40分、67分で結ぶ予定。
臨海部	川崎区の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。高度なものづくり技術とともに公害を克服してきた過程における世界有数の環境技術をもつ世界的企業が多数立地している。ライフサイエンス・環境分野など高度先端技術を有する研究開発機能の立地を促し、京浜臨海部の持続的な発展と日本の経済成長を牽引する国際競争拠点を目指している。
連続立体交差化	鉄道と道路が平面交差する箇所が連続して立体交差化されること。これにより交通渋滞や鉄道による地域分断が解消される。



KAWASAKI CITY

川崎市

川崎市総合都市交通計画

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）