

# 川崎市総合都市交通計画 概要版



平成 30 (2018) 年 3 月

川崎市

# 1 計画の見直しの背景と目的 〈本編:1に対応〉

川崎市総合都市交通計画の策定（平成 25(2013)年 3 月）から 5 年が経過し、この間には、本市の総合計画や都市計画マスタープランなど、上位計画や関連計画の策定や改定が行われています。また、高齢化の一層の進展や産業構造の変化、ICT（情報通信技術）などの急速な技術革新など、社会経済状況にも変化が生じています。

こうしたことから、これまで取り組んできた施策・事業の進捗や成果を踏まえるとともに、上位計画等との整合を図り、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、本計画の中間見直しを行うものです。

# 2 計画期間（目標年次）〈本編:1に対応〉

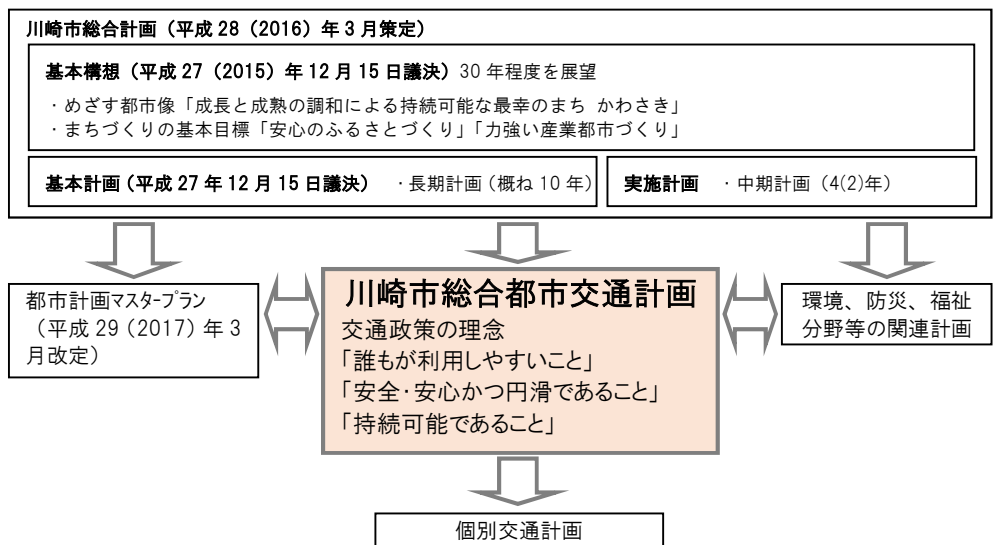
平成 25(2013)年 3 月の計画策定から概ね 20 年後とします。

# 3 計画の位置付けと交通政策の理念 〈本編:2、3に対応〉

本計画は、「川崎市基本構想」を踏まえるなど、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画となるものです。

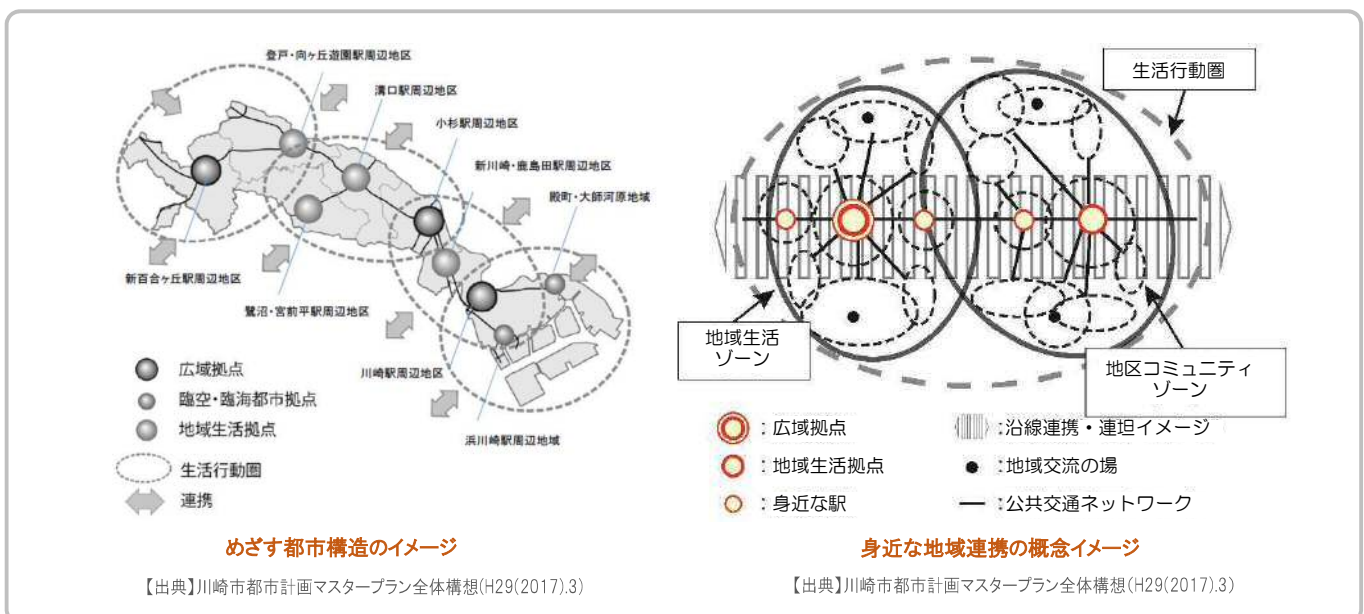
また、策定（改定）に当たっては、都市計画マスタープランや環境、防災、福祉分野等の関連計画とも整合を図っています。

本計画に示す交通施策の基本方向等を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。



# 4 本市がめざす都市構造 〈本編:4に対応〉

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





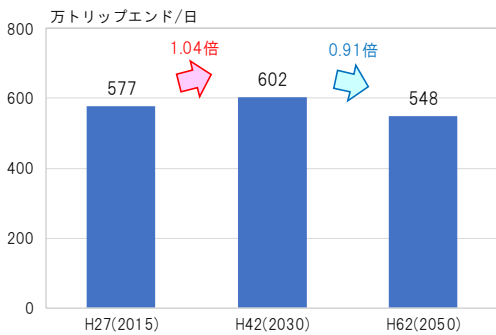
## 6 本市の交通事情・交通特性 〈本編:6に対応〉

### ①交通網の整備状況

- 本市の骨格を鉄道網が形成しており、鉄道駅の密度は大都市で4番目に高くなっています。
- 本市を横断する高速道路等と縦断する国道等により主要な幹線道路網が形成されています。

### ②本市のトリップ特性

- 本市を発着する交通量は、人口がピークを迎える平成42(2030)年には平成27(2015)年比で1.04倍に増加し、平成62(2050)年には平成27(2015)年の水準をやや下回る見込みです。
- 本市は、横断(東西)方向をはじめとする市域を通過する交通が約4割を占めています。

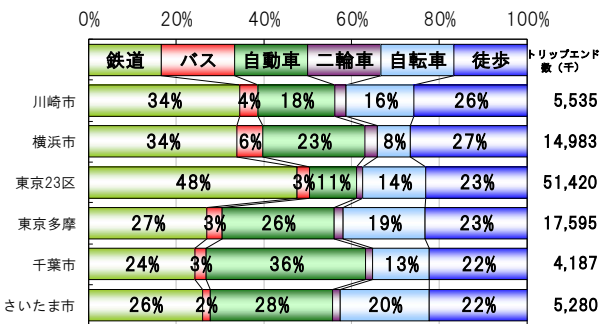


川崎市の発生集中交通量の推移

【出典】国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、H27(2015)国勢調査等より推計

### ③市民が利用する交通手段

- 本市は、周辺都市と比べると自動車の分担率(利用割合)が低く、鉄道やバスなどの公共交通の分担率が高い傾向にあります。
- 高齢になるとバスの分担率が高まる傾向にあります。



代表交通手段分担率(他都市との比較)

【出典】国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))より作成

### ④鉄道やバスの利用状況や市内の混雑状況

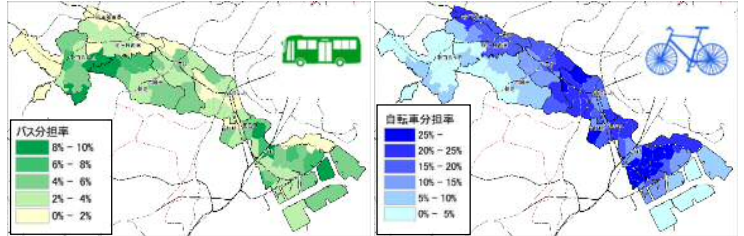
- 市内の鉄道駅やバスの利用者数は増加傾向にあります。
- JR南武線などで混雑率が180%を超える区間があるなど、通勤ラッシュ時を中心に混雑しており、道路も各地で渋滞が発生しています。

### ⑤市民の運転免許保有状況

- 市民の運転免許保有率は約7割(平成28(2016)年)となっており、高齢者の免許保有率も高まっている一方で、免許を返納する人も増えています。
- 運転免許非保有者は、保有者に比べて外出率が低いことが分かっています。

### ⑥地域別の交通手段特性

- 北部や臨海部などでバスや自動車の分担率が高く、平坦な中・南部などで自転車の分担率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。



地域別交通手段別分担率(発生集中交通量ベース)

【出典】国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))より作成

### ⑦道路交通の安全・安心

- 市内の交通事故件数は年々減少しており、人口当たりの交通事故件数は全国の大都市内で最も少なくなっています。
- 市内の全交通事故に占める自転車事故の割合は県平均より高く、歩行者事故、高齢者事故の割合は近年上昇しています。

### ⑧踏切や鉄道の安全・安心

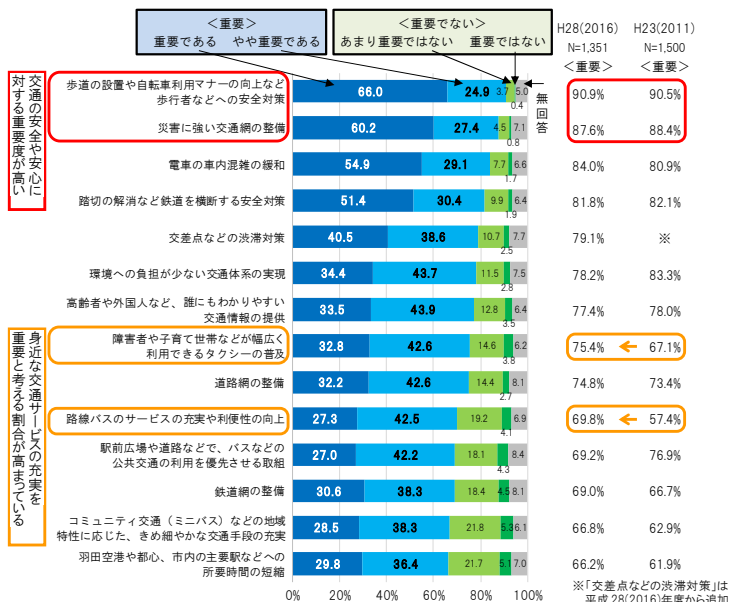
- 鉄道による道路の遮断や地域の分断、踏切において歩行者や車の集中による混雑が見られます。
- 鉄道の安全性や利便性の向上に向けて、駅のバリアフリー化が進んでいます。

### ⑨災害への対応および環境への配慮

- 震災時に重要な役割を担う緊急輸送道路は約8割が整備されており、道路橋りょうの耐震対策も進めています。
- 本市は運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量が大都市の中で最も低い一方、臨海部周辺などで自動車交通量に占める大型車の割合が高くなっています。

### ⑩市民が重要と考える交通政策の取組

- 市民アンケートによると、市民は歩行者などへの安全対策や災害に強い交通網の整備などを重要視しています。
- 身近な交通サービスの充実を重要と考える市民の割合が5年前より増加しています。



今後の交通政策における各取組の重要度(重要)の回答比率の高い順

【出典】平成23、28(2011、2016)年度第2回かわさき市民アンケート結果より作成

## 7 計画策定後の取組状況 〈本編:7に対応〉

(計画策定:平成 25(2013)年 3月)

### 鉄道・道路ネットワーク

- JR小田栄駅の開業と南武支線の増便
- JR南武線幅広車両の導入
- 国道357号多摩川トンネルや都市計画道路「殿町羽田空港線」の事業着手
- 都市計画道路の整備 など



開業したJR小田栄駅  
【出典】川崎市ホームページ(平成 28  
(2016)年川崎市10大ニュース)



JR南武線幅広車両の導入  
【出典】川崎市資料

#### 主な目標水準

◇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の短縮

約44分 → 約45分 ⇒ 35分以内  
(計画策定時) (現況) (目標値)

※計画策定時と現況の値は、川崎市の推計値

### 交通の安全・安心

- ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの普及、乗場の整備
- ホームドアの設置(5駅)
- 緊急輸送道路の整備、道路の無電柱化
- 帰宅困難者対策 など



UDタクシー乗場の整備  
【出典】川崎市資料



無電柱化された南幸町渡田線  
【出典】川崎市資料

#### 主な目標水準

◇道路橋りょうの耐震化

目標水準  
達成

約59% → 100% ⇒ 100%  
(計画策定時) (現況) (目標値)

※目標水準を達成したため、新たな目標値を設定

### 身近な地域公共交通、地球環境への配慮

- バス路線の拡充  
(向ヶ丘遊園駅～たまプラーザ駅、溝口駅～新百合ヶ丘駅など)
- コミュニティ交通の取組への支援
- 駅前広場の整備(溝口駅南口等)
- スマートEVバス(電気バス)運行開始 など



長尾台地区コミュニティ交通  
【出典】川崎市資料



溝口南口駅前広場  
【出典】川崎市資料

#### 主な目標水準

◇公共交通利用割合の維持向上

約39% → 約39% ⇒ 40%  
(計画策定時) (現況) (目標値)

※現況の値は、川崎市の推計値

## 8 本市の交通課題 〈本編:8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
- 市内拠点から羽田空港へのアクセス向上
- 臨海部の交通機能の強化

- ② 高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上

- 将来にわたる路線バスサービスの維持
- 駅やバス停までのアクセスのより一層の向上
- 鉄道や道路の混雑の改善
- 歩行者などのより一層の安全性の向上
- 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の実現
- 鉄道による地域間移動の阻害の改善

- 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
- 交通ネットワークの多重性(リダンダンシー)の向上
- 災害時や非常時の交通混乱への対応

- 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
- 駅の特徴を踏まえた結節機能の強化

- 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
- 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

## 9 計画の見直しの方向性 〈本編:8に対応〉

- ☞ 交通政策の理念をはじめ、めざすべき都市構造や目標などの基本的な考え方は継承します。
- ☞ 重点施策などの施策展開を中心に必要な見直しを行います。
- ☞ 川崎縦貫鉄道計画は、財政負担が極めて大きいこと、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないと判断から、計画を廃止します。

今後は、身近な地域の交通を支える公共交通ネットワークの充実や既存鉄道の輸送力増強等による混雑緩和、周辺都市と連携した鉄道ネットワークの形成などに重点を置き、取組を進めていきます。

## 10 本市の交通政策の目標と方向性 〈本編:9~10に対応〉

### 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

- 広域的な都市間の連携強化
- 本市拠点機能及び拠点間連携の強化
- 羽田空港へのアクセス強化
- 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化
- 国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備

### 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

- 公共交通へのアクセス向上
- 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）
- 安全、安心な移動環境の確保
- ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
- 地域（交通）分断の解消（交流の推進）

### 目標3 災害に強い交通環境の整備

- 耐震性の向上
- 減災（復旧）対策の推進
- 多重性（リダンダンシー）の向上

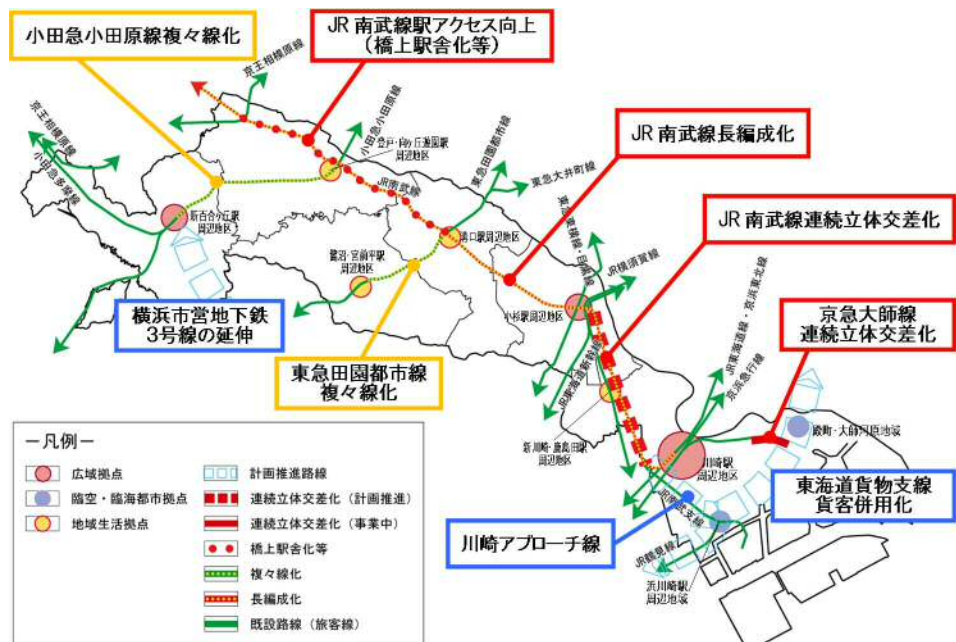
### 目標4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備

- 地域特性に応じた交通課題への対応
- 駅周辺の特長に応じた結節機能の強化

### 目標5 地球にやさしい交通環境の整備

- 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進
- 環境負荷の低減に配慮した自動車利用
- 沿道環境の改善
- 公共交通の利用促進

### 将来めざすべき 鉄道 ネットワーク



※将来めざ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があります。

# 11 目標水準 <本編:11に対応>

目標水準(指標)	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	目標水準のイメージ
広域拠点間の所要時間の短縮	広域拠点間平均所要時間 25%以上短縮 約 <b>45分</b> (H17(2005)) → <b>34分以内</b>	<p>新百合ヶ丘 武蔵小杉 川崎</p>
新幹線駅まで45分圏域の拡大	新幹線駅まで45分以内のエリア(市内の比率) 約 <b>62%</b> (H24(2012)) → <b>90%以上</b>	
羽田空港までの所要時間の短縮	羽田空港平均所要時間 20%以上短縮 約 <b>44分</b> → <b>35分以内</b> (鉄道利用 H24(2012)、自動車利用 H17(2005))	
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 約 <b>1,900k㎡</b> → <b>2,400k㎡以上</b> (H17(2005))	

駅へのバスの所要時間の短縮	駅への平均所要時間 10%以上短縮 約 <b>15分</b> (H20(2008)) → <b>13分以内</b>	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(外出率の向上)	高齢者外出率 約 <b>69%</b> (H20(2008)) → <b>外出率向上</b>	
交通事故件数の減少	人口あたり事故件数の低さ <b>大都市1位</b> (H22(2010))を維持	
鉄道混雑率の改善	鉄道混雑率 180%超 150%超 約 <b>8.5km</b> (H19(2007)) → <b>解消</b> 約 <b>30.6km</b> (H19(2007)) → <b>減少</b>	鉄道混雑率の改善
踏切を横断する交通量の削減	踏切横断交通量 歩行者 約 <b>20万人</b> (H21(2009)) → <b>約8万人</b> 自動車 約 <b>13万台</b> (H21(2009)) → <b>約2万台</b>	

緊急輸送道路整備率の向上	緊急輸送道路整備率 約 <b>81%</b> (H21(2009)) → <b>100%</b>	緊急輸送道路整備率の向上
道路橋りょうの耐震化	道路橋りょう耐震化率 約 <b>59%</b> (H21(2009)) → <b>100%</b> (対象 124 橋) → <b>100%</b> (追加 199 橋) (対象 124 橋)	
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 <b>3ルート</b> (H24(2012)) → <b>6ルート</b>	

交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合 約 <b>62%</b> (H27(2015)) → <b>70%以上</b>	交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加
駅へのバスの所要時間の短縮 (目標②の再掲) 高齢者等の外出のしやすさの向上 (目標②の再掲) 公共交通利用割合の維持向上 (目標⑤の再掲)		

公共交通利用割合の維持向上	公共交通分担率 約 <b>39%</b> (H20(2008)) → <b>40%以上</b>	CO <sub>2</sub> 排出量の削減
次世代自動車の普及向上	次世代自動車普及率 約 <b>2.9%</b> (H22(2010)) → <b>普及率向上</b>	
CO <sub>2</sub> 排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車排出量 約 <b>110万トン/年</b> (H17(2005)) → <b>削減</b>	



## 12 重点施策〈本編:12に対応〉

### 重点施策の考え方

#### 視点

- 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
- ② 事故や災害の対策など緊急性が高いもの
- ③ 将来にわたって市民生活を支えるもの
- 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
- 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

#### 重点施策

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

### 取組時期の考え方

#### 鉄道及び道路ネットワーク形成事業

- 短中期(計画策定<sup>※1</sup>から10年内)に事業完了をめざす事業
- 短中期(計画策定<sup>※1</sup>から10年内)に着手(事業化)<sup>※2</sup>をめざす事業
- 中長期(計画策定<sup>※1</sup>から20年内)に着手(事業化)<sup>※2</sup>をめざす事業

#### 取組時期<sup>※3</sup>

- A (短中期完了事業)
- B (短中期着手事業)
- C (中長期着手事業)

#### その他の施策

- 短中期(計画策定<sup>※1</sup>から10年内)に取り組む施策
- 中長期(計画策定<sup>※1</sup>から10~20年内)に取り組む施策

#### 取組時期<sup>※4</sup>

- 短中期(プロジェクト)
- 中長期(プロジェクト)

※1 計画策定：平成25(2013)年3月

※2 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。

※3 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。

※4 原則として、「短中期」を基本とし、一部施策についてのみ「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

- 鉄道を主軸とした沿線まちづくりを支える既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備
- 広域的な幹線道路網の整備に向けた取組
- 既存鉄道路線の混雑緩和に向けたオフピーク通勤等による輸送需要の調整に向けた取組
- 鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、交差点改良

#### 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

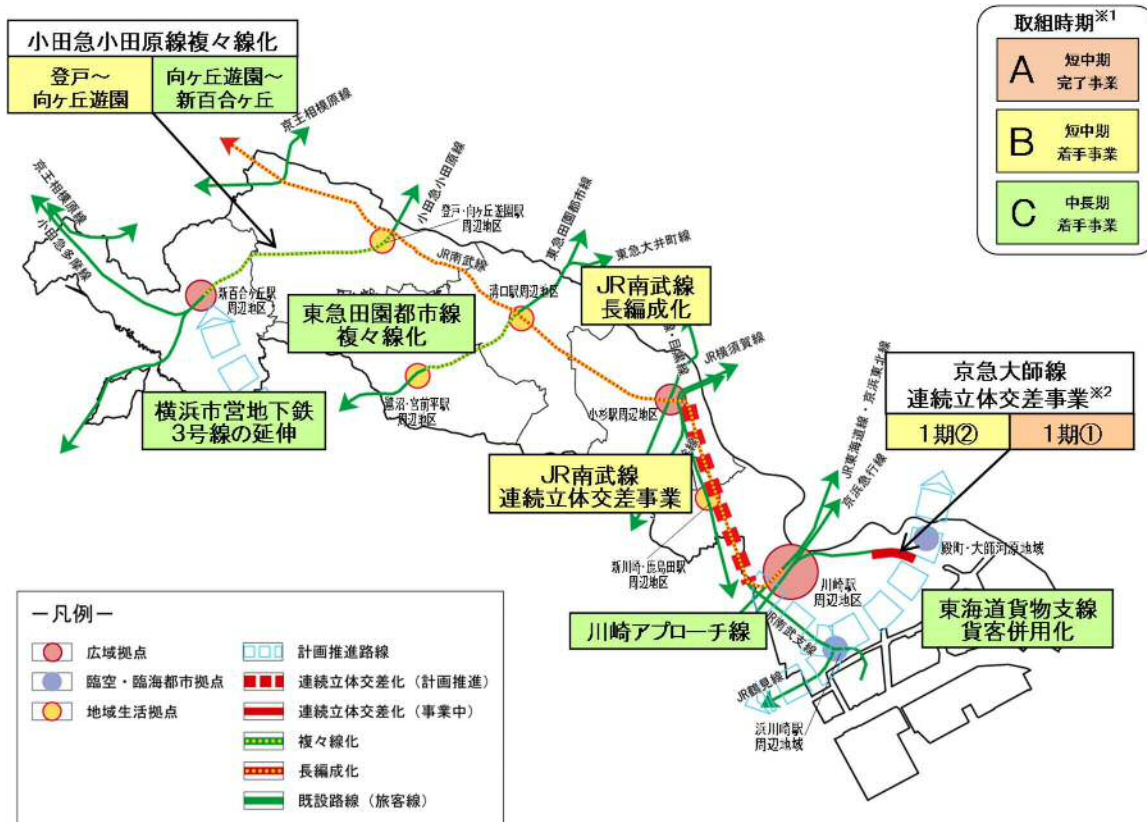
- 本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等へのアクセス強化に向けた既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組
- 羽田空港へのアクセス強化に向けた鉄道路線の整備、羽田空港と連絡する道路の整備等



# 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



※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2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。  
 ※3 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(2015)年度に事業着手している。  
 ※4 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了(平成35(2023)年度予定)を踏まえ、A事業としている。

## 重点施策2

## 交通の安全・安心の強化

### ■ 戦略シナリオ

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力の強化に向けた取組を進めます。

### ■ 取組の方針

#### ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進

- 歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備、自転車の活用という視点を踏まえた取組
- 交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた取組
- 駅周辺における歩行者の踏切横断の軽減や安全性・利便性の向上に向けた取組
- 幹線道路等の整備による通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組



自転車通行環境整備

【出典】川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方(概要版)(H27(2015).2)

#### イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組の推進

- ユニバーサルデザインタクシー等の普及促進や利用環境の整備
- ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道駅の安全性と利便性の向上に向けた取組
- 鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくり
- 誰もがわかりやすい多言語表示された統一的な公共サインの整備



ホームドアの設置(東急目黒線元住吉駅)

【出典】川崎市資料



多言語案内サイン(川崎駅中央通路)

【出典】川崎市資料

#### ウ 災害に強い交通基盤の整備

- 緊急交通路、緊急輸送道路の整備と道路機能の確保に向けた取組
- 鉄道施設や道路施設の耐震化や道路の無電柱化
- 大規模災害に伴う主要駅での混乱防止に向けた帰宅困難者対策
- 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



橋りょうの耐震化工事(小倉跨線橋)

【出典】川崎市資料



帰宅困難者対策訓練実施事例

【出典】川崎市資料

## 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

身近な地域においては、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、公共交通の利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

### ■ 取組の方針

#### ア 駅などへのアクセス向上

- 駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とするバス事業者等との連携による地域の特性やニーズに応じた取組（路線バス社会実験支援制度の活用や駅前広場や道路の整備等による路線バスサービスの充実、バス路線の役割に応じた機能強化の検討、新技術の導入促進）
- 駅前広場（交通広場）や都市計画道路等の整備による路線バスの走行環境の改善
- 地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への支援、多様な主体との連携による地域の足を確保するための様々な手法の検討
- 鉄道路線の整備による駅アクセスの向上



路線バス社会実験実施事例

【出典】川崎市資料



コミュニティ交通運行実験の実施事例

【出典】川崎市資料

#### 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

- 駅の特性や利用者数等に応じた駅へのアクセスや乗継の利便性の向上、駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化や駅への交通集中の緩和、案内情報の充実
- 橋上駅舎化などの駅アクセスの安全性・利便性の向上に向けた取組
- 鉄道の連続立体交差化と連携した駅前空間の充実などの駅アクセスの向上に向けた取組
- 運行案内情報の充実などによる路線バスなどの公共交通の利用を促進する取組



交通結節機能の強化(川崎駅北口通路)

【出典】川崎市資料



JR 南武線稲田堤駅イメージバス

【出典】川崎市報道発表資料(H26(2014).5.20)



タブレット型停留所運行情報表示器

【出典】川崎市報道発表資料(H29(2017).1.25)

## 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を支える交通体系の構築に向け、交通の低炭素化などの環境に配慮した取組を進めます。

### ■ 取組の方針

#### ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備

- 公共交通の利便性の向上による公共交通の利用促進
- 都市計画道路の整備等による道路交通の円滑化



公共交通の利便性向上に向けた駅前広場の整備事例  
(川崎駅東口駅前広場)

【出典】川崎駅周辺総合整備計画(H28(2016).3改定)



渋滞対策事例(宮前区 清水台交差点)

【出典】川崎市資料

#### イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進

- エコドライブやエコ運搬等の環境に配慮した自動車利用の普及促進
- 低公害・低燃費車の普及促進
- 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策
- 産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進



【出典】川崎市資料

#### ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化

- 乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進
- 充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組
- バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組



電気トラック用急速充電設備  
(三菱ふそうトラック・バス(株)川崎工場内)

【出典】三菱ふそうトラック・バス(株)



川崎マリエン移動式水素ステーション

【出典】川崎市ホームページ(環境局)

## 重点施策5

## 臨海部の交通機能の強化

### 戦略シナリオ

本市における「力強い産業都市づくり」の中心の役割を担う川崎臨海部において、誰もが快適と感じる交通環境を実現するために、臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化を進めます。

### 取組の方針

#### ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

- 羽田連絡道路、臨港道路東扇島水江町線、国道357号、川崎縦貫道路の整備
- 京急大師線の連続立体交差事業
- 東扇島における道路交通対策

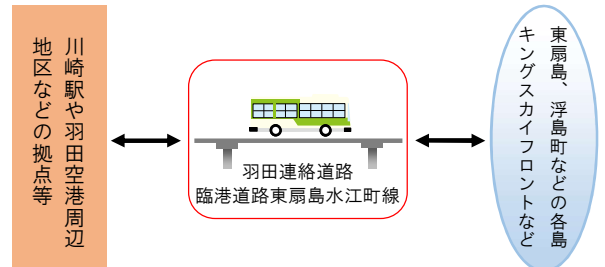


羽田連絡道路

【出典】羽田連絡道路事業リーフレット(川崎市資料)

#### イ 臨海部の公共交通機能の強化

- 羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バスの運行の促進
- 臨海部へのアクセスの利便性向上に向けた JR 南武支線の利用促進と輸送力増強の促進
- 川崎アプローチ線の整備や東海道貨物支線の貨客併用化
- PTPS（公共車両優先システム）の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入の促進



羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進(イメージ)

#### ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

- 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組や公共交通の利用促進
- 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策（再掲）
- 産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進（再掲）

### 重点施策5の鉄道・道路ネットワーク形成事業等 位置図



※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2期（川崎大師駅～京急川崎駅）については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

※3 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(2015)年度に事業着手している。

※4 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了（平成35(2023)年度予定）を踏まえ、A事業としている。

# 13 施策・事業一覧

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 <sup>*1</sup>			取組方針 <sup>*2</sup>	
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 <sup>*3</sup>	1期①(小島新田駅～東門前駅) 1期②(東門前駅～川崎大師駅・鈴木町駅すり付け)	○1期①	○1期②		○	○
	JR南武線連続立体交差事業	尻手駅～武蔵小杉駅		○		○	○
鉄道事業	横浜市営地下鉄3号線の延伸	あざみ野～新百合ヶ丘			○	○	○
	川崎アプローチ線	川崎～川崎新町～浜川崎			○	○	○
	東海道貨物支線貨客併用化	品川・東京レポート～浜川崎～桜木町			○	○	○
	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			○	○	○
	JR南武線長編成化				○	○	○
道路事業	臨港道路東扇島水江町線	東扇島～水江町	○ <sup>*4</sup>			○	
	羽田連絡道路	殿町～羽田	○			○	○
	川崎縦貫道路	I期(大師～国道15号) II期(国道15号～東名高速道路)		○I期 ○II期		○	○
	国道357号	羽田～扇島		○ <sup>*5</sup>		○	○
	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	輸送需要の調整(JR南武線等)					○	
	鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組					○	○
	川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化(JR川崎駅北口通路、京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進(京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等))						○
	緊急渋滞対策					○	

重点施策2 交通の安全・安心の強化			取組方針 <sup>*2</sup>		
施策名称	概要(個別事業等)		ア	イ	ウ
安全な歩行環境の整備	交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などの整備推進、踏切の安全性向上に向けた取組の推進、地方踏切道改良計画の策定に向けた検討、計画策定		○	○	
自転車通行環境の整備	自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進、自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進		○		
自転車の活用の推進	自転車活用推進計画の策定および計画に基づく取組の推進		○		
放置自転車の削減	放置自転車等の撤去、駐輪場への誘導・啓発活動の実施、駐輪場の整備(適正な配置と台数の確保)、川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		○		
交通安全活動の推進	交通安全教育の実施、自転車マナーアップ指導員による自転車事故多発地域を中心とした巡回活動の実施、高齢運転者の事故防止を目的とした免許証自主返納等の啓発活動の実施 など		○		
駐車施策の推進	駐車場附置義務条例や荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進、社会状況を踏まえた駐車施策の推進		○		
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	橋上駅舎化などの推進(稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅)		○	○	
駅周辺におけるバリアフリー化	バリアフリー基本構想・推進構想に基づくバリアフリーのまちづくりの推進		○	○	
鉄道駅構内の安全性、利便性の向上	ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進(京急川崎駅、川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅、新百合ヶ丘駅など)、ホームドアの設置等に対する補助		○	○	
ユニバーサルデザインタクシーの普及促進	導入への補助、乗り場の整備推進			○	
ノンステップバスの導入促進	導入への補助			○	
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	バラムーブメント推進ビジョンに基づく取組の推進、誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進、バスロケーションシステム導入への補助、バスロケーションシステムを活用したバス停表示器や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	川崎市橋梁耐震化計画に基づく道路橋梁の耐震化の推進				○
鉄道施設の耐震化	駅舎等の耐震対策の促進				○
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、緊急輸送道路の整備、機能確保	緊急交通路・緊急輸送道路の整備推進、緊急交通路・緊急輸送道路の周知、耐震改修促進計画に基づく取組の推進(指定路線の沿道建築物に対する耐震改修等費用への助成)				○
災害時における帰宅困難者対策の推進	帰宅困難者用一時滞在施設の確保、帰宅困難者啓発資料の作成(一時滞在施設マップ等)、帰宅困難者用備蓄物の整備、災害時帰宅支援ステーションの確保、帰宅困難者対策訓練の実施、災害時の応急輸送対策				○

※1 取組時期については、A(短中期完了事業)、B(短中期着手事業)、C(中長期着手事業)としている。(7ページ参照)

なお、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 取組の方針については、7～12ページの各重点施策を参照。

※3 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

※4 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了(平成35(2023)年度予定)を踏まえ、A事業としている。

※5 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(2015)年度に事業着手している。

重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化		取組方針 <sup>※2</sup>	
施策名称	概要(個別事業等)	ア	イ
バス事業者との連携の推進	バス事業者連絡会議等を通じたバス事業者との連携による路線バスサービスの充実に向けた取組の推進	○	
路線バス社会実験支援制度の活用促進	路線バス社会実験支援制度の活用等による路線のサービスの充実	○	
バス路線の役割に応じた機能強化の検討	路線バスの機能強化に関する検討、地域の需要等に応じた車両の活用に関する検討	○	
路線バスの走行環境の改善	都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良、PTPS(公共車両優先システム)導入路線の拡大に向けた取組の検討、バス優先レーン上の駐停車対策の推進	○	○
コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域交通の手引きに基づく地域住民の取組への支援、地域住民の取組を多様な主体との連携により効果的に支援する方策の検討や実証、地域特性等に応じた地域の足を確保する様々な手法の検討	○	
身近な地域の公共交通における新技術の導入促進	タクシー事業者等と連携した取組におけるICT(情報通信技術)の効果的な活用に向けた検討、新技術を活用した先進的・先導的な取組に関する動向把握	○	○
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化	JR川崎駅北口通路等の整備、JR川崎駅周辺の利便性・回遊性等の向上に向けた取組の推進、京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進(京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等)	○	○
武蔵小杉駅周辺における交通結節機能の改善・強化	小杉駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進	○	○
新百合ヶ丘駅周辺における交通結節機能の改善・強化	新百合ヶ丘駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の検討・推進	○	○
鷺沼駅周辺における交通結節機能の改善・強化	鷺沼駅交通広場の整備、周辺道路の改良	○	○
登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺における交通結節機能の改善・強化	登戸駅南口及び向ヶ丘遊園駅北口の駅前広場の整備、周辺道路の改良	○	○
身近な駅周辺における交通結節機能の改善・強化	柿生駅南口駅前広場の整備、周辺道路の改良、駅南北地区の回遊性強化に向けた取組の検討・推進 など	○	○
自転車通行環境の整備(再掲)	自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進、自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進		○
放置自転車の削減(再掲)	放置自転車等の撤去、駐輪場への誘導・啓発活動の実施、駐輪場の整備(適正な配置と台数の確保)、川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		○
ターミナル駅などにおける案内情報の充実(再掲)	バラムーブメント推進ビジョンに基づく取組の推進、誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進、バスロケーションシステム導入への助成、バスロケーションシステムを活用したバス停表示器や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)	橋上駅舎化などの推進(稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅)	○	○
公共交通利用の促進	公共交通に関する情報提供の充実、サービスの周知、PR等の推進、公共交通に関する学習会等の開催	○	○
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	南武線沿線まちづくり方針に基づく取組の推進	○	○
駐車施策の推進(再掲)	駐車場附置義務条例や荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進、社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○	○

重点施策4 環境に配慮した交通の低炭素化		取組方針 <sup>※2</sup>		
施策名称	概要(個別事業等)	ア	イ	ウ
路線バスの走行環境の改善(再掲)	都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良、公共車両優先システム(PTPS)導入路線の拡大に向けた検討 など	○		
駅周辺における交通結節機能の改善・強化(再掲)	(川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺、鷺沼駅周辺、登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺、柿生駅周辺などにおける交通結節機能の改善・強化の集約再掲)	○		
緊急渋滞対策(再掲)	交差点改良等による渋滞の改善	○		
駐車施策の推進(再掲)	駐車場附置義務条例や荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進、社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○	○	
エコドライブの普及促進	環境配慮型ライフスタイルの普及促進によるエコドライブの推進		○	
エコ運搬の普及促進	運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進		○	
マイカー通勤の抑制	環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進		○	
低公害車等の普及促進	低公害車・低燃費車の普及促進、導入への補助 など		○	○
環境ロードプライシングの実施	首都高速道路湾岸線への誘導の推進		○	
産業道路のクリーンライン化の実施	産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進		○	
次世代自動車の普及促進	乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進、充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組の推進、バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組の推進		○	○
カーシェアリングの普及促進	企業等によるカーシェアリング導入に向けた取組の促進	○	○	

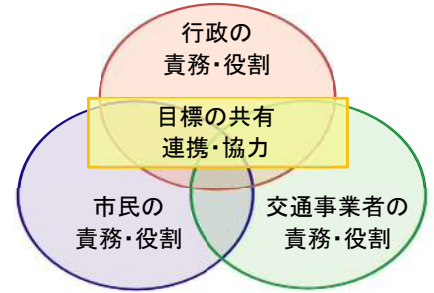
重点施策5 臨海部の交通機能の強化		取組方針 <sup>※2</sup>		
施策名称	概要(個別事業等)	ア	イ	ウ
東扇島における道路交通対策の推進	コンテナ・ラウンドコースやシャーシの共同利用等の促進によるコンテナ取扱貨物量増加に伴う交通対策の推進、東扇島における道路交通の円滑化に向けた検討及び取組の促進	○		○
路線バスネットワークの充実	羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進 など		○	
端末交通の検討・実施	様々な手段を活用した端末交通の検討・実施(最寄鉄道駅→バス、自転車→バスなど)		○	
JR南武支線の利便性向上	JR南武支線(浜川崎線)の輸送力増強等		○	
臨海部の交通結節機能の整備・強化	産業道路駅、川崎大師駅 など		○	
先進的・先導的な技術の導入促進	PTPS(公共車両優先システム)の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入促進		○	○
エコドライブの普及促進(再掲)	業務用車両等でのエコドライブの推進			○
エコ運搬の普及促進(再掲)	運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進			○
マイカー通勤の抑制(再掲)	環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進			○
環境ロードプライシングの実施(再掲)	首都高速道路湾岸線への誘導の推進			○
産業道路のクリーンライン化の実施(再掲)	産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進			○
(関連施策)臨海部幹線道路		○		

## 14 行政・交通事業者・市民の責務・役割 〈本編:13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めざし、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。

### 行政の役割

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を努めるとともに、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を努めるとともに、交通サービスを楽しむ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。

## 15 計画の進行管理 〈本編:14に対応〉

### ■ 計画の全体見直し

本計画の策定（平成 25(2013)年 3 月）から 10 年後を目途に、PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクルに基づき、計画の全体見直しを行います。

- 目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価
- 目標年次を更新し、新たな計画期間における本市の交通政策の目標や方向性を設定
- 施策・事業等の見直し
- 全体見直し後の進行管理に向けた見直しサイクルの設定 など



### ■ 施策・事業の進捗状況の把握

本計画に示す施策・事業の進捗状況を毎年度把握するとともに、関連データの収集等により動向を把握します。

### 川崎市総合都市交通計画 概要版

発行：平成 30(2018)年 3 月

編集：川崎市まちづくり局交通政策室

T E L：044-200-3549(直通)

