

川崎市総合都市交通計画



平成 30 (2018) 年 3 月

川崎市

はじめに

私たちのまち川崎では、昨年4月に、人口が150万人を超えるという大きな節目を迎えました。我が国の人口が減少するなか、本市では人口増加が続いており、この傾向は、当面続く見込みとなっています。

また本市は、交通・物流の利便性をはじめ、豊富な文化芸術資源、先端産業・研究開発機関の集積などの優れたポテンシャルを有し、特に若い世代の方々に選ばれるなど、多くの魅力に彩られ、活気にあふれた都市となる一方、人口増加に伴う駅の混雑や高齢化の進展に伴う身近な交通手段の確保など、交通政策に関わる課題も顕在化しています。



現在本市は、当面続く人口増加に対応しながら、その先に確実に訪れる人口減少も見据え、市政の舵取りを行わなければならない時期にあり、交通政策においても、来るべき将来に向けて、今なすべきことをしっかりと取り組んでいく必要があります。

本市では、平成25（2013）年3月に川崎市総合都市交通計画を策定し、関係者の皆様と連携を図りながら、広域的な交通ネットワークの形成から身近な交通環境の整備に渡る各種の取組を着実に進めてまいりましたが、計画策定から5年が経過し、その間には少子高齢化の進展、災害対策や環境問題への対応、産業構造の変化や働き方の多様化、社会経済環境を大きく変え得る技術革新など、交通政策を取り巻く状況も変化してまいりました。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、「かわさきパラムーブメント」をコンセプトとして掲げ、インクルーシブなまちづくりに向けた取組を進めています。

こうしたことから、当初計画を策定した後の状況の変化に的確に対応するとともに、平成29（2017）年に行った本市の将来人口推計を踏まえ、今年の3月に策定した本市の第2期実施計画をはじめとする関連計画等と整合した施策・事業を展開していくため、このたび、交通政策を戦略的に展開する5つの重点施策を中心に、計画の見直しを行いました。

本市がめざす「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」を実現していくうえで、市民生活や産業経済を支える都市交通の役割は、ますます重要になってくると考えます。

今後は、本計画にお示しする交通政策の方向性を市民、交通事業者、各種団体、国や周辺自治体など、多くの皆様と共有し、御理解と御協力をいただきながら、市民が愛着と誇りを持つことのできる活力と魅力にあふれたまちづくりを進め、未来の子供たちに引き継いでいけるよう、取り組んでまいりたいと考えております。

最後になりますが、本計画の改定にあたり、市民の皆様や関係機関の方々から多くの貴重な御意見、御提案をいただきましたことに、心から感謝申し上げます。

平成30（2018）年3月

川崎市長 福田紀彦

目 次

1	計画の見直しの背景と目的	1
2	計画の位置付け	2
3	交通政策の理念	3
4	本市がめざす都市構造	4
5	本市の交通政策を取り巻く状況	5
6	本市の交通事情・交通特性	12
7	計画策定後の取組状況	24
8	本市の交通課題と見直しの方向性	30
9	本市の交通政策の目標と方向性	34
10	各交通施策の方向性	35
11	目標水準	42
12	重点施策	46
13	行政・交通事業者・市民の責務・役割	87
14	計画の進行管理	88
	資料編	

1 計画の見直しの背景と目的

(1) 計画の見直しの背景と目的

- ・本市では、鉄道・道路ネットワークから身近な地域交通などに渡る様々な交通課題に対応した、総合的かつ持続可能な交通政策を推進するため、「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」を交通政策の理念に掲げ、平成 25(2013)年 3 月に川崎市総合都市交通計画を策定しました。
- ・計画策定後は、めざすべき交通環境の実現に向け、計画に位置付ける各種の施策・事業を関係者の連携・協力のもと、戦略的に実施してきました。
- ・計画策定から 5 年が経過し、この間には、本市の総合計画の策定や都市計画マスタープランの改定など、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。
- ・また、本計画は、計画策定から 10 年毎に計画の全体見直しを行い、その間にも計画を取り巻く状況変化等を踏まえ、施策展開等の見直し（中間見直し）を行うこととしています。
- ・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）

- ・本計画の目標年次は、平成 25(2013)年 3 月の計画策定から概ね 20 年後とします。

2 計画の位置付け

- ・本計画は、本市のめざす都市像とまちづくりの基本目標等を定める「川崎市基本構想」を踏まえるなど、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画となるものです。また、策定（改定）に当たっては、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。
- ・本計画において、総合的な交通体系や交通施策の基本方向等を示し、今後その内容を道路整備プログラム等の個別の交通計画に反映することにより、体系的、計画的な各種の施策・事業展開を図ります。

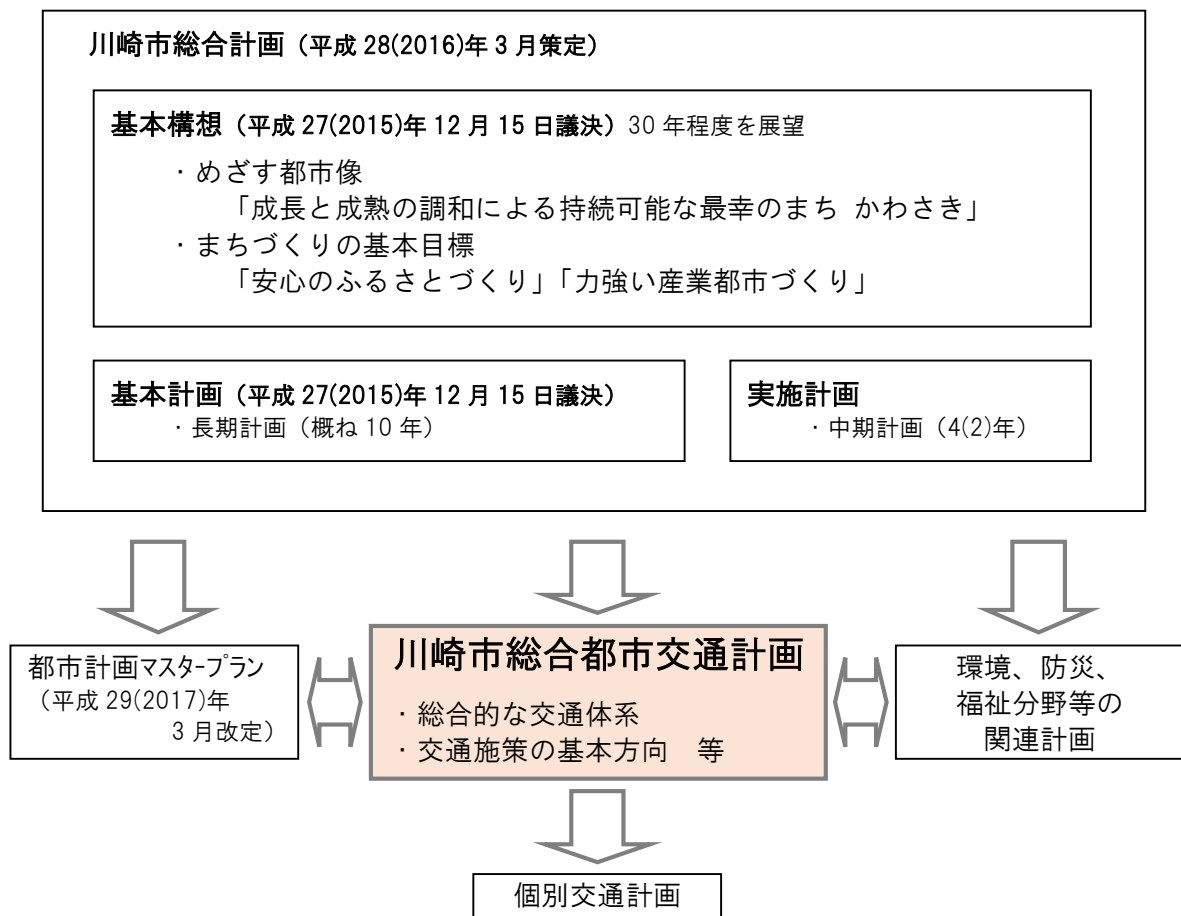


図 計画の位置付け

3 交通政策の理念

- ・川崎市基本構想では、めざす都市像として、「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまちかわさき」、まちづくりの基本目標として、「安心のふるさとづくり」、「力強い産業都市づくり」を掲げています。
- ・こうした、めざす都市像やまちづくりの基本目標を踏まえ、「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を交通政策の理念とし、計画の策定（改定）と取組の推進を図ります。

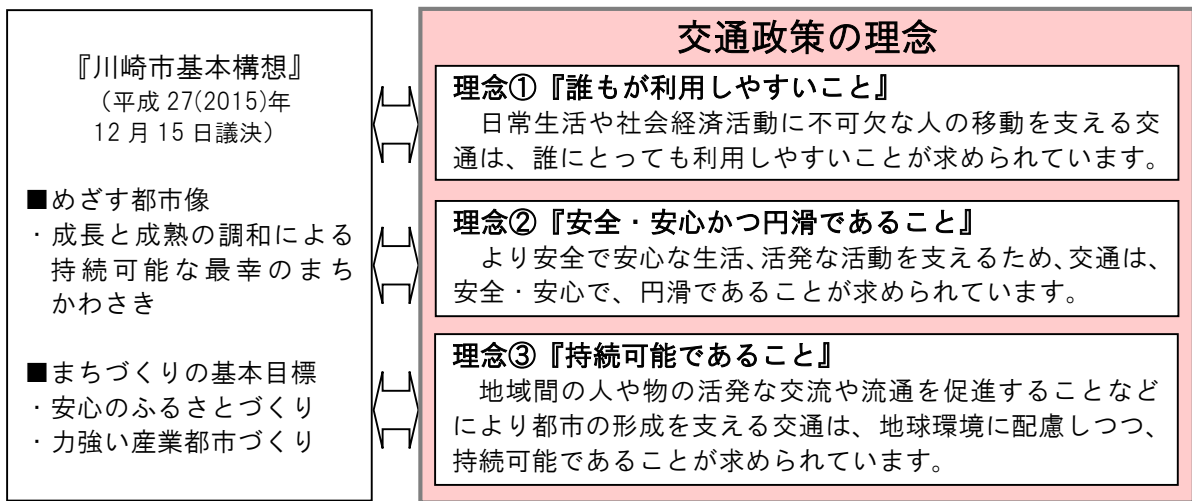


図 交通政策の理念の概念図

- ・これらの交通政策の理念のもと、交通政策の目標と方向性等を設定するとともに、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、目標の実現に向け、重点的に取り組む施策（重点施策）を中心に施策展開を図ります。

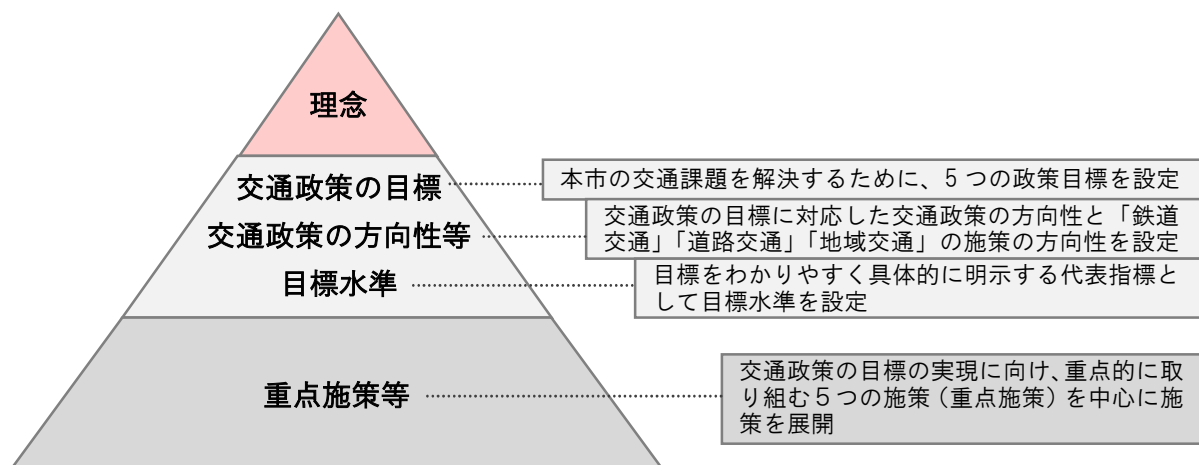


図 本計画の体系

4 本市がめざす都市構造

・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。

- 首都圏機能の強化、まちの魅力や活力の向上等のため、これまで積み重ねてきたストックや地理的優位性を活かした広域拠点、臨空・臨海都市拠点の整備等により、「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」を推進
- 鉄道路線に沿ったエリアで展開する市民の行動圏域を意識するとともに、今後の少子高齢化に伴う社会的要請を見据え、地域課題にきめ細やかに対応するため、地域生活拠点等の整備をはじめとした、「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり」を推進

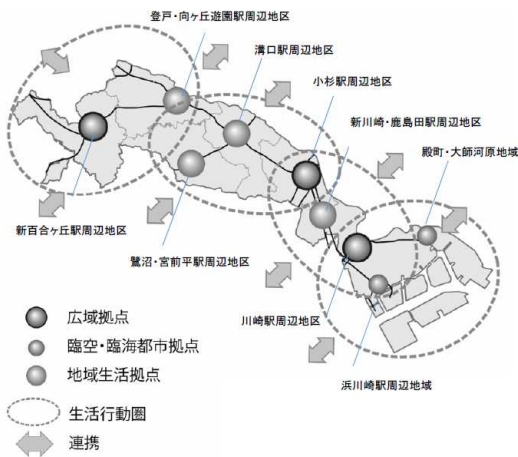


図 めざす都市構造のイメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン
全体構想（H29（2017）.3）

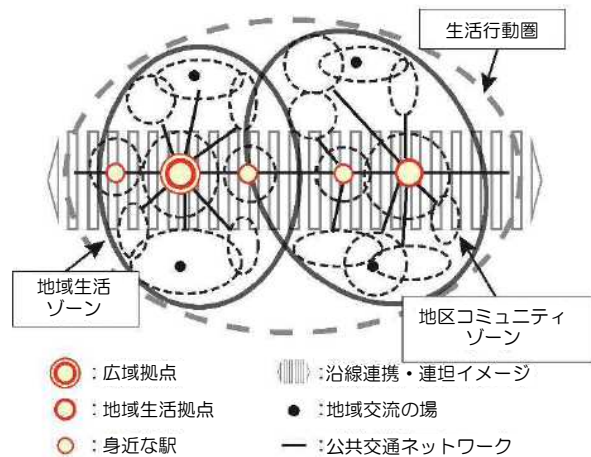


図 身近な地域連携の概念イメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン
全体構想（H29（2017）.3）

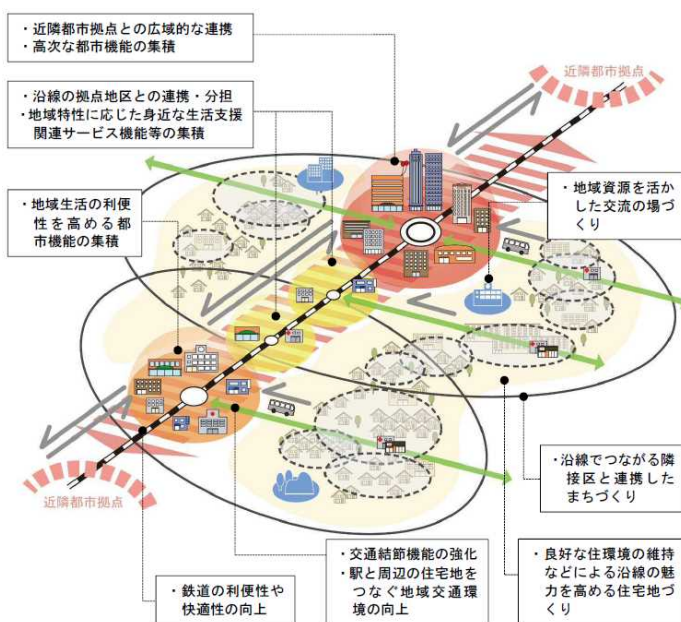


図 生活行動圏の沿線まちづくりイメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン
全体構想（H29（2017）.3）

5 本市の交通政策を取り巻く状況

(1) 首都圏整備の考え方

- ・首都圏は、我が国の政治・経済の中枢を担い様々な都市機能が高度に集積する世界有数の大都市圏であり、国際競争のもとで、引き続き発展していくためには、さらなる首都圏の機能強化が必要とされています。
- ・本市は首都圏の中心部に位置し、羽田空港に隣接するとともに川崎港を擁するなど、首都圏における重要な位置に立地する地理的な優位性を備えた地域となっています。
- ・首都圏広域地方計画（平成 28(2016)年 3 月）では本市は「空港との近接性を活かした産業集積等の強化」「自然との共生や環境に配慮したまちづくりの推進」等を図る拠点群創出エリアとして位置付けられています。



図 川崎市周辺の状況

出典：川崎市都市計画マスタープラン
全体構想（H29(2017).3）

(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(2015)年にピークを迎え、その後減少に転じるとされています。
- ・一方、本市の人口は、現在も増加が続いており、平成 29(2017)年 4 月に 150 万人を突破しました。
- ・本市の推計では、市の人口は平成 42(2030)年まで増加した後、減少へ転じ、平成 62(2050)年には現状とほぼ同じ水準となる見込みとなっています。
- ・本市でも高齢化が進展しており、平成 32(2020)年には本市の人口の約 21%が 65 歳以上となり、平成 62(2050)年には 33%に達すると見込まれます。

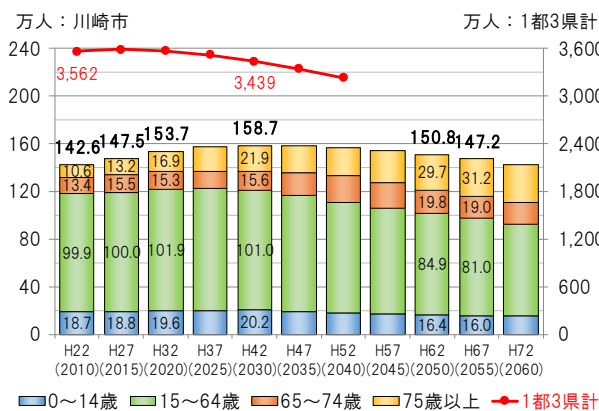


図 川崎市と 1 都 3 県の将来人口推移

出典：川崎市推計（H29(2017).5）、人口問題研究所推計（H25(2013).3）より作成

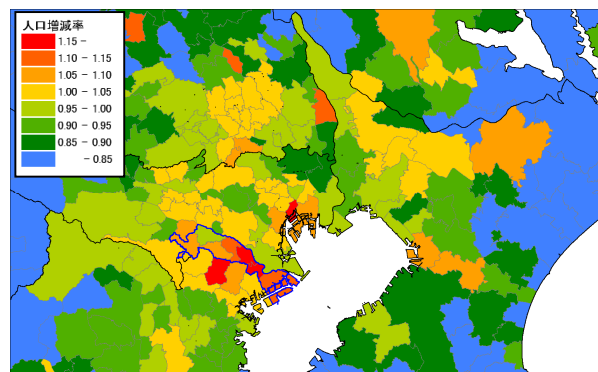


図 市区町村別夜間人口増減率
(H42(2030)/H22(2010))

出典：川崎市推計（H29(2017).5）、人口問題研究所推計（H25(2013).3）より作成

(3) 産業構造や集積の変化

- ・国際競争の激化や国内市場の成熟等を背景に、事業の再編、事業所の集約が進んでいる中で、市内の大企業や中小企業の事務所の多くが、これまでの生産拠点から研究開発拠点へと転換するなど、産業構造が大きく変化しています。
- ・市内には、約400の研究開発機関が立地しており、臨海部やJR南武線沿線を中心に世界的企業が立地するなど、高度な産業集積が進んでいます。
- ・また、市内では、本市の立地優位性や陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点の形成なども進められています。

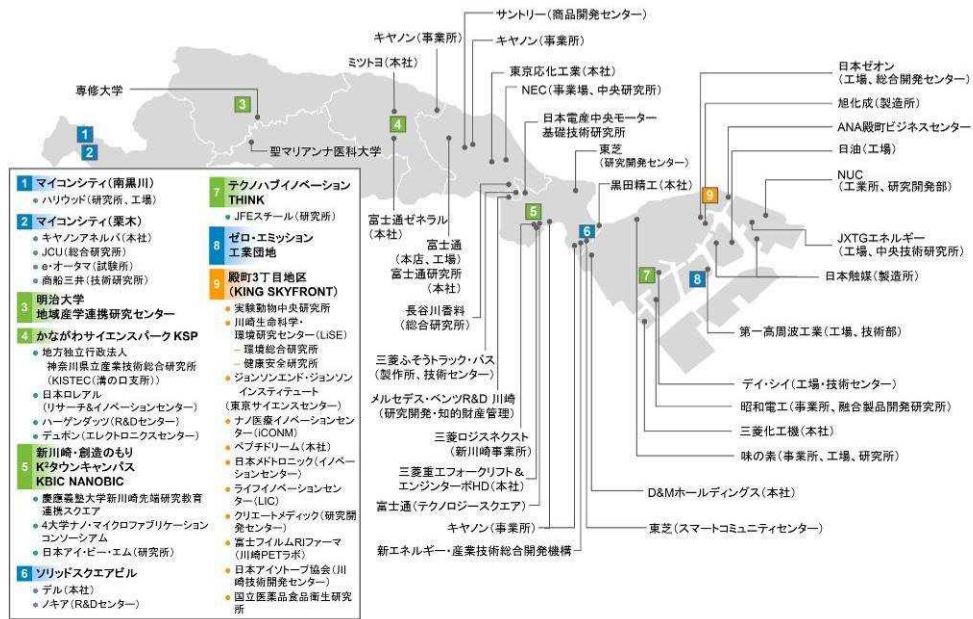


図 主要企業と研究開発機関の立地状況

出典：川崎市資料

(4) 防災への取組の強化

- ・平成 23(2011)年に発生した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。また、平成 28(2016)年に発生した熊本地震でも、交通網が寸断するなど打撃を受け、市民生活や産業経済に大きな影響が生じました。
- ・今後 30 年間に約 70%の確率で大規模な地震の発生が想定されていることから、過去の震災等の教訓を踏まえた対策が求められています。



図 運行障害発生時の川崎駅東西自由通路における滞留状況

出典：川崎駅周辺の災害時における行動ルール
(川崎駅周辺帰宅困難者等対策協議会)

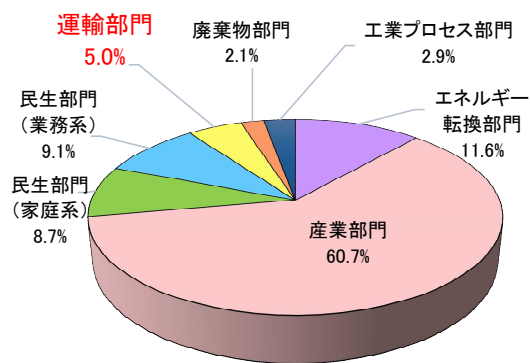


図 熊本地震により損傷し通行止めとなった橋梁（熊本停車場線 白川橋）

出典：熊本市・熊本河川国道事務所プレスリリース資料

(5) 地球環境への取組

- ・IPCC（国連気候変動に関する政府間パネル）の第 5 次評価報告書では、世界平均地上気温は、1880 年～2012 年の期間に 0.85℃上昇し、大気や海洋の温暖化、海面水位の上昇など、世界中で広範囲にわたる影響がでてきており、一層の温室効果ガスの削減に向けた取組が求められています。
- ・本市においても、平成 42(2030)年度までに、平成 2(1990)年度比 30%以上（川崎市地球温暖化対策推進基本計画・平成 30(2018)年 3 月改定）の温室効果ガス排出量の削減をめざしており、運輸部門においても、一層の削減が求められています。
- ・市内の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門の占める割合は約 5.0%となっています。



※国の算定マニュアルの改定等に伴い再算定した値であり、これまでの公表値と異なる。

図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比（平成 27(2015)年度暫定値）

出典：川崎市資料

(6) ライフスタイル・働き方の変化

- ・本市の就業率をみると、非高齢者では女性が上昇傾向にあり、高齢者では男女ともに上昇傾向にあります。
- ・高齢者の1人1日当たりトリップ数は、就業をはじめとする社会参加の活発化により、近年増加しています。

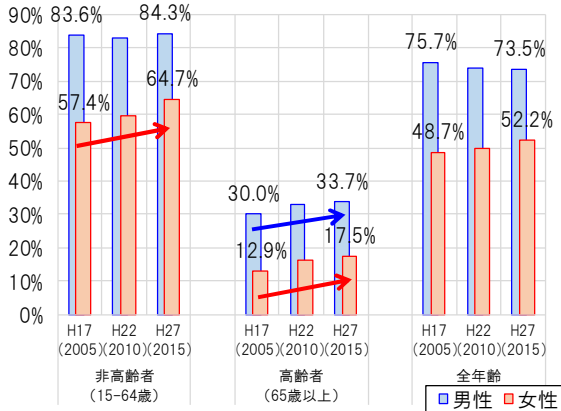


図 市民の性・年齢階層別就業率の推移
出典：国勢調査 (H17(2005), H22(2010), H27(2015)) より作成

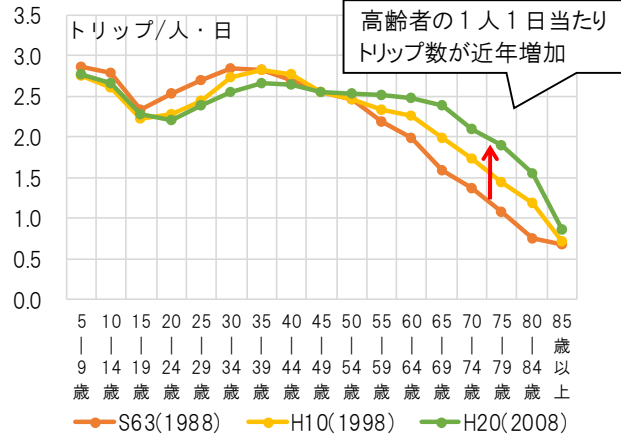


図 市民の年齢別1人1日当たりトリップ数の推移
出典：国土交通省東京都圏パーソントリップ調査 (S63(1988), H10(1998), H20(2008)) より作成

- ・仕事と生活の調和のとれた働き方を実現するため、これまでの働き方を見直す動きが広がっています。
- ・「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(交通政策審議会答申第198号)では、国民生活をさらに豊かなものにするため、複々線化、車両の長編成化等の混雑緩和の取組とともに、ソフト面の対策として、働き方が変容していくことも踏まえつつ、オフピーク通勤の取組も進めるべきとしています。

JR東日本の取組

JR東日本が開発し、無料で提供している専用のアプリ「JR東日本アプリ」により、山手線では、列車ごと車面ごとの車内温度や混雑度をリアルタイムで把握することが可能。

リアルタイム混雑状況表示画面の例

JR東日本アプリとは…

JR東日本の駅に設置された、駅内混雑状況をリアルタイムで把握することが可能。

JR東日本アプリから引用

東急電鉄での取組

東急電鉄では、東横線と田園都市線の全駅における朝ピーク時間帯の列車ごとの混雑状況や車両ごとの混雑状況を自社ホームページ等にて広く公開することで、利用者に対し、分散乗車とオフピーク通勤・通学を促す取組を行っている。

池尻大橋駅における列車別混雑状況

オフピーク通勤・通学と分散乗車のお願い

田園都市線の朝の混雑は、池谷駅着8時00分～8時30分がピークです。

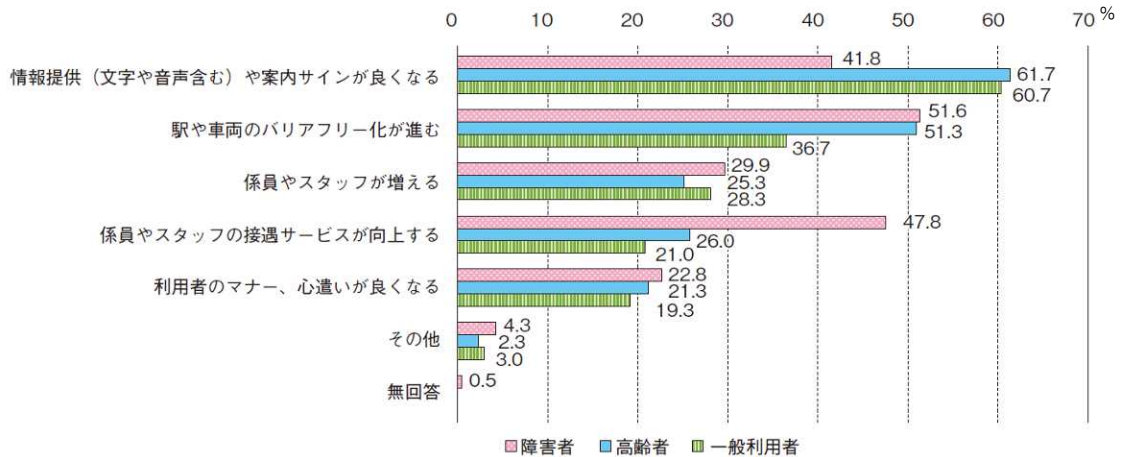
東急電鉄ホームページから引用

図 鉄道事業者によるオフピーク通勤の促進や時間帯別混雑率の「見える化」の取組

出典：混雑の緩和の現状と今後の取組のあり方について (第16回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会 H28(2016).1.15、国土交通省資料)

(7) 東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした交通環境の向上

- ・オリンピック・パラリンピックを契機に、交通環境やサービスが向上することへの期待が高まっています。
- ・東京大会の開催時における鉄道やバスによる移動に関する期待についてみると、高齢者は、情報提供や案内サインが良くなることへの期待が最も高く、障害者は、駅や車両のバリアフリー化が進むことへの期待が高まっています。



注：本調査は、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）在住の一般利用者、高齢者（70歳以上）及び障害者を対象に実施
資料：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」結果より国土交通省総合政策局作成

図 オリンピック・パラリンピック東京大会開催時における鉄道・バス移動に期待すること

出典：平成 28(2016)年度交通の動向（交通政策白書）



図 多言語による案内表示（浜松町駅）

出典：川崎市資料



図 ユニバーサルデザインタクシー
（トヨタ自動車株式会社 JPN TAXI）

出典：神奈川県トヨタ㈱



図 「こころのバリアフリー」ガイドブック

出典：国土交通省関東運輸局

(8) ICTの進展などの技術革新

- ・ ICT（情報通信技術）などの技術革新は、今後の市民生活や都市活動など、社会経済の様々な領域で大きな変化をもたらす可能性があります。
- ・ 交通分野においても、ICTを活用した交通に関する情報の提供やタクシーの配車サービスの導入などが進んでいます。
- ・ また、実用化に向けて研究開発が進められている自動運転技術は、安全性の向上、輸送効率の向上、新たな交通サービスの創出など、現在の交通環境を大きく変えるものとして期待が高まっています。



図 国家戦略特区における自動走行の取組

出典：ITS・自動運転を巡る最近の動向（内閣官房 IT 総合戦略室資料）掲載の図より一部抜粋



図 ラストマイル自動走行、端末交通システム

出典：自動走行プロジェクト実現に向けた政府の取組
 （第5回未来投資会議 H29(2017).2.16、経済産業省資料）掲載の図より一部抜粋

(9) 交通政策関連の国等の動向

- 平成 25(2013)年 12 月、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が公布・施行され、交通施策に関する基本的な計画「交通政策基本計画」が策定されました。

交通政策基本法の概要 (平成25年12月4日公布・施行 法律第92号) 国土交通省



図 交通政策基本法の概要 出典：国土交通省資料

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



図 交通政策審議会答申第 198 号に位置付けられた川崎市関連の鉄道プロジェクト

出典：交通政策審議会答申第 198 号に位置付けられたプロジェクト一覧図 (川崎市)

6 本市の交通事情・交通特性

(1) 交通網の整備状況

- ・本市では、JR 東海道線・京浜東北線・横須賀線、京急本線、東急東横線・田園都市線、小田急小田原線などの東京都心から放射状に広がり市内を横断する鉄道路線と、JR 南武線や京急大師線などの市内や地域を縦断する鉄道路線により、本市の骨格となる鉄道路網が形成されています。
- ・市内には 55 の鉄道駅があり、市域における鉄道駅の密度（面積 1 平方キロメートル当たりの鉄道駅数）は、大都市の中で大阪市、東京都区部、名古屋市に次いで 4 番目に高くなっています。



図 鉄道網の整備状況(平成 28(2016)年度末時点)

出典：川崎市資料

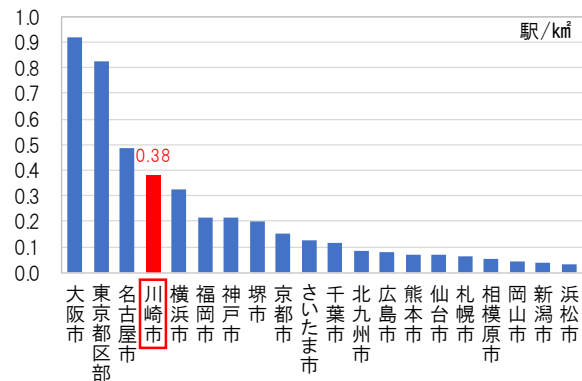


図 市域面積 1 km² 当たり鉄道駅数

※平成 28(2016)年度末時点。駅数は JR・民鉄・地下鉄の駅数の合計。

出典：大都市統計表、川崎市資料より作成

- ・本市では、東京都心から放射状に広がり市内を横断する高速道路や国道などと、市域を南北に連絡する国道 409 号などにより、本市の主要な幹線道路網が形成されています。
- ・市内の路線バスネットワークは、ターミナル駅などへのアクセスを中心に、市内各地や隣接都市に広がる路線網が形成されています。

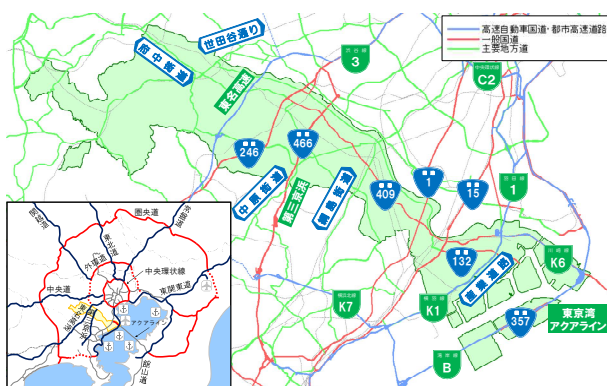


図 道路網の整備状況
(平成 28(2016)年度末時点)

出典：川崎市資料

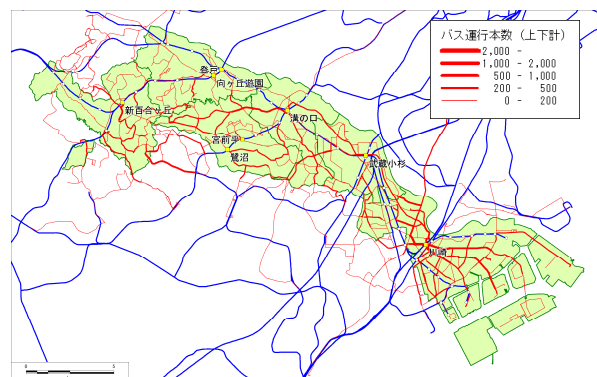


図 市内の路線バス運行本数
(平成 28(2016)年度末時点)

出典：川崎市資料

(2) 本市のトリップ特性

- ・本市推計では、本市の人口がピークを迎える平成 42(2030)年の発生集中交通量は 602 万トリップエンドと平成 27(2015)年比で 1.04 倍となり、平成 62(2050)年には平成 27(2015)年の水準をやや下回る見込みとなっています。
- ・本市は、横方向をはじめとする通過交通が多く、平成 27(2015)年では本市の移動の約 43%を占めています。平成 42(2030)年では、市内から市内への移動である内々交通量が 192 万トリップ（平成 27(2015)年比 1.05 倍）、通過交通量は 323 万トリップ（同年比 1.08 倍）となる見込みとなっています。

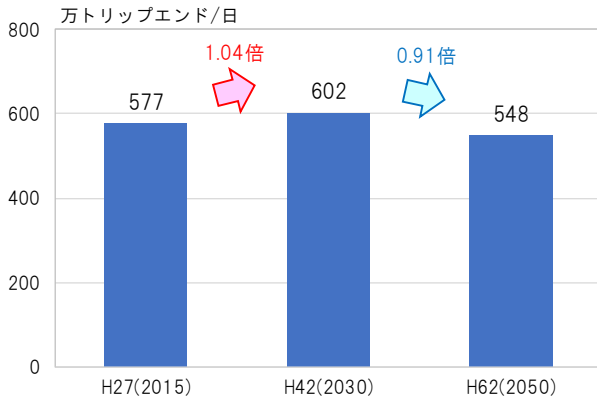


図 川崎市の発生集中交通量の推移

出典: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

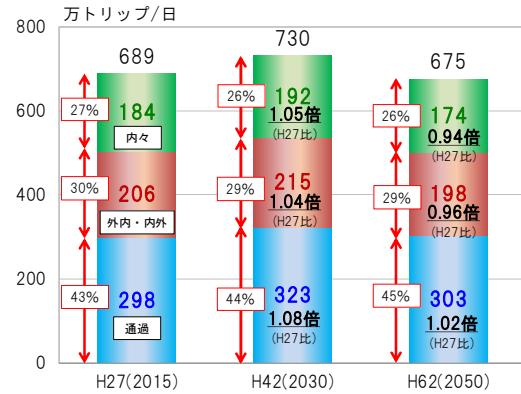


図 川崎市の分布交通量の推移

- ・市域を越えて広域的に展開する市民の行動圏は、鉄道路線を中心に形成されています。平成 42(2030)年の本市～東京区部間の交通量は平成 27(2015)年比で 1.11 倍となり、本市～横浜市間の交通量は現況とほぼ変わらない見込みとなっています。
- ・市民アンケートによると、今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所は、「東京都心方面（東京駅、渋谷駅、新宿駅周辺ほか）」「羽田空港」「横浜駅・新横浜駅周辺」の順となっており、その後には、川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺と本市の広域拠点が続いています。

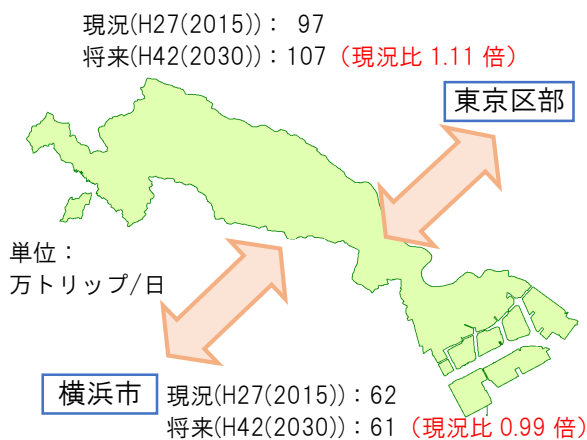


図 川崎市の内外・外内交通量の推移

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

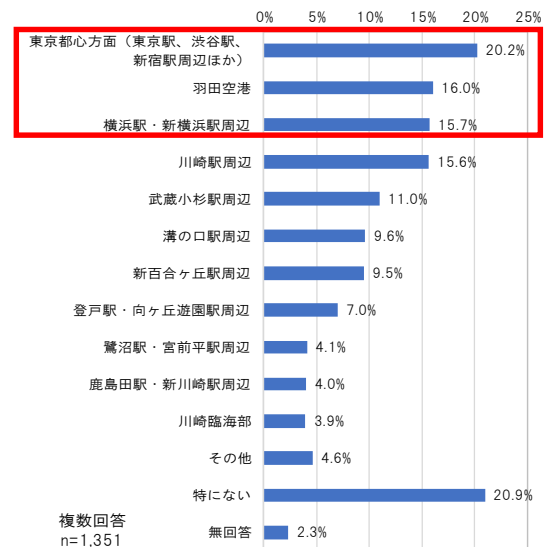


図 今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所

出典:平成 28(2016)年度第 2 回かわさき市民アンケート結果

(3) 市民が利用する交通手段

- ・本市は、周辺都市に比べると自動車分担率（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。
- ・年齢別には、高齢者（65歳以上）は年齢とともに、バスの分担率が高まる傾向にあります。また、高齢者は、自動車や自転車の分担率も高い傾向にあります。

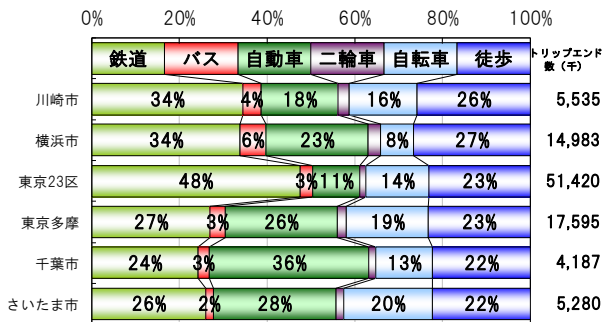


図 代表交通手段分担率（他都市との比較）

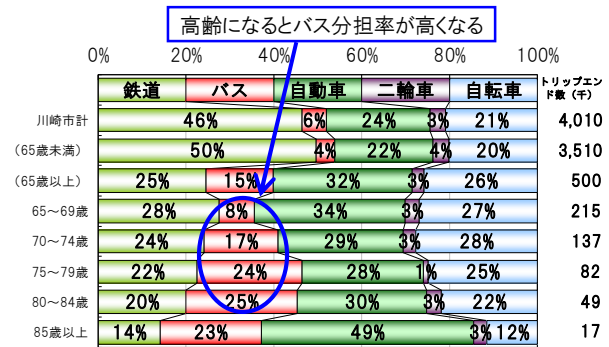
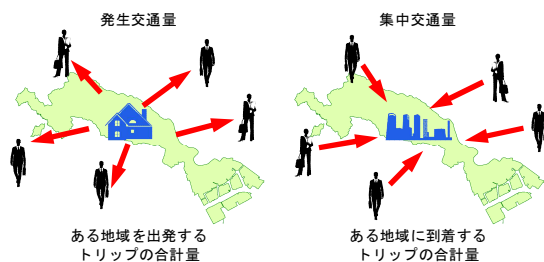


図 年齢別代表交通手段分担率（徒歩を除く）

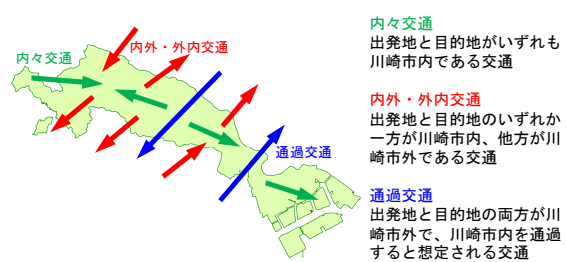
出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査（H20(2008)）より作成

<参考>用語等

■発生集中交通量と分布交通量

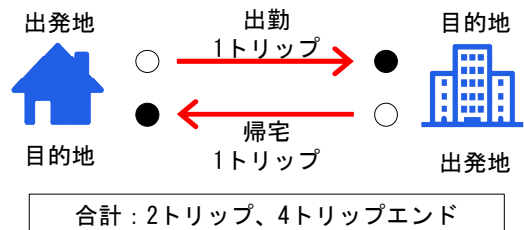


■内々交通、内外・外内交通、通過交通



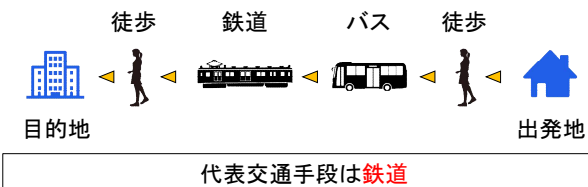
■トリップとトリップエンド

- ・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。



■代表交通手段分担率

- ・「代表交通手段」とは、1回のトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段のことで、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっています。
- ・「分担率」とは交通手段別の利用割合のことで、例えば全てのトリップのうちバスを利用するトリップが2割であるとき、「バスの分担率が2割」と言います。



- 平成 62(2050)年の交通量を想定する際に用いた平成 62(2050)年の市区町村別人口の推計方法（川崎市以外）
- ・人口問題研究所の市区町村別人口推計値は H52(2040)までであるため、それ以降は市区町村別の H47(2035)→H52(2040)の人口増減率を適用して H62(2050)を推計しています。

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

(4) 鉄道やバスの利用状況

- ・近年、市内の鉄道駅の利用者数はターミナル駅を中心に増加傾向にあります。また、バス利用者数も増加傾向にあります。

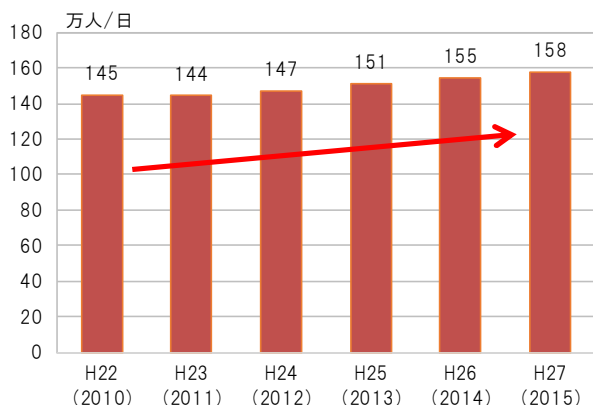


図 市内鉄道駅の1日平均乗車人員

出典：川崎市統計書より作成

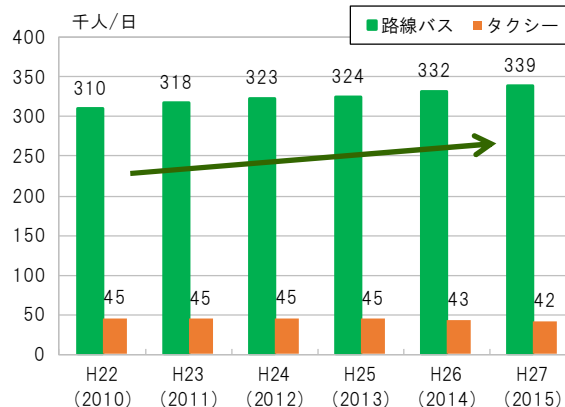


図 市内路線バスとタクシー1日平均乗車人員

出典：川崎市統計書より作成

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

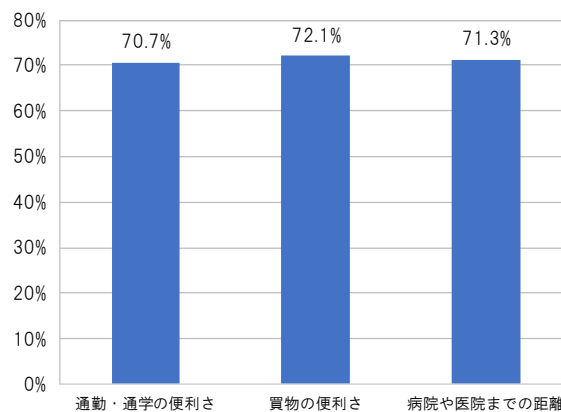
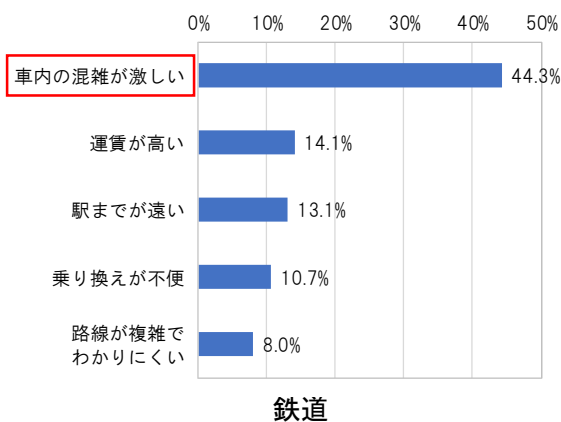


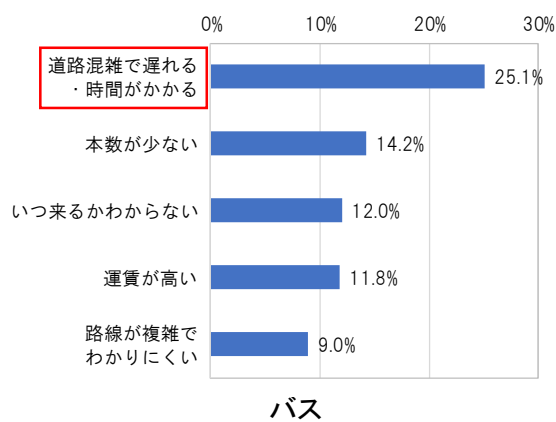
図 交通に関連する生活環境の満足度

※「満足している」「まあ満足している」の率の合計。

出典：平成28(2016)年度第2回かわさき市民アンケート結果より作成



鉄道



バス

図 鉄道・バスの利用に関して不便に感じている点（複数回答、上位5項目）

出典：平成28(2016)年度第2回かわさき市民アンケート結果より作成

(5) 鉄道や道路の混雑状況

- ・ 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。利用者が増加している JR 武蔵小杉駅などでは、駅の混雑も発生しています。
- ・ 道路では、市内各地で道路混雑度が 1.75 を超える区間があります。

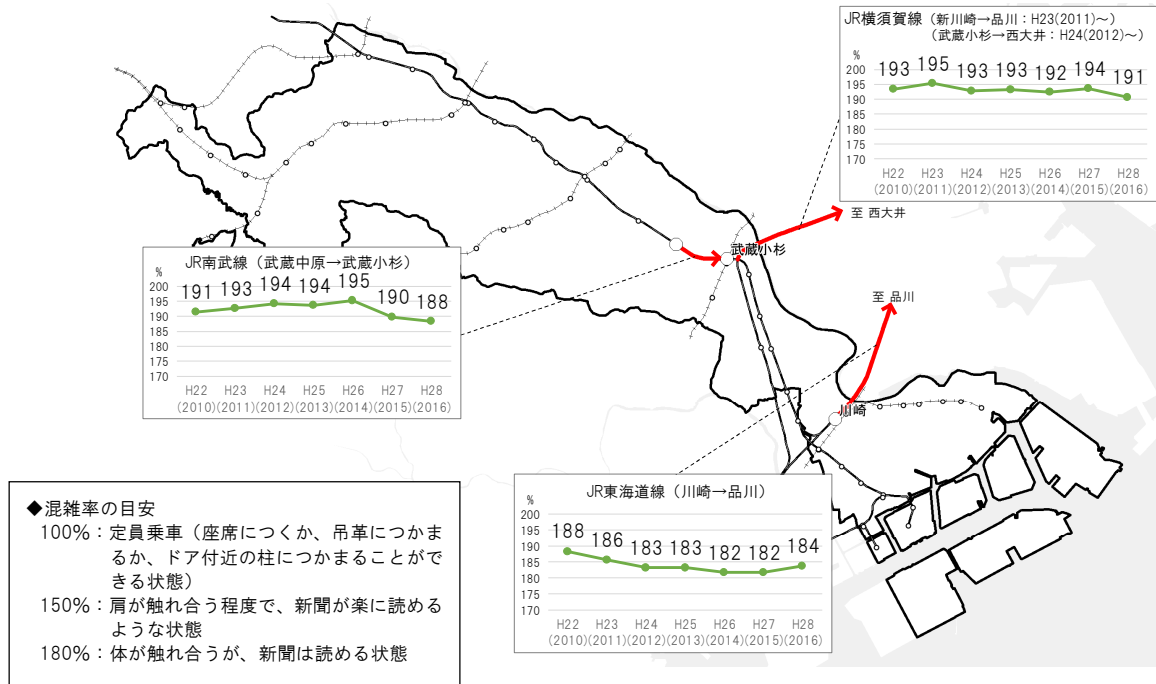


図 川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率の推移

出典：国土交通省公表値より作成

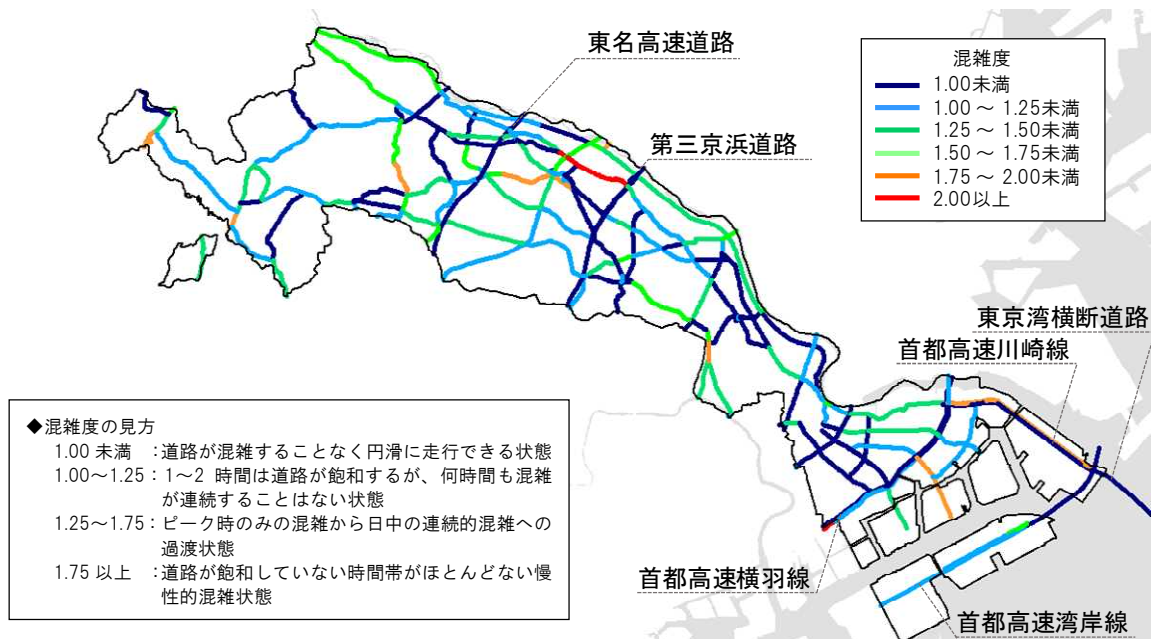


図 川崎市内の道路混雑度（平成 27(2015)年）

出典：全国道路・街路交通情勢調査（一般交通量調査）（H27(2015)）結果より作成

(6) 市民の運転免許保有状況

- ・市民の運転免許保有率（平成 28(2016)年）は約 7 割^{*}、高齢者の運転免許保有率は約 4 割^{*}となっています。（※出典：神奈川県警察資料、川崎市資料より集計）
- ・市民の年齢別運転免許保有率の推移をみると、昭和 63(1988)年から平成 20(2008)年までの間に、ほとんどの年代で免許保有率が上昇しており、高齢者の免許保有率も高まっています。
- ・一方、免許を返納する人も増えています。その理由として、「運転の必要がない」が 7 割を超えており、次いで「身体機能の低下を自覚」が 2 割弱となっています。なお、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。

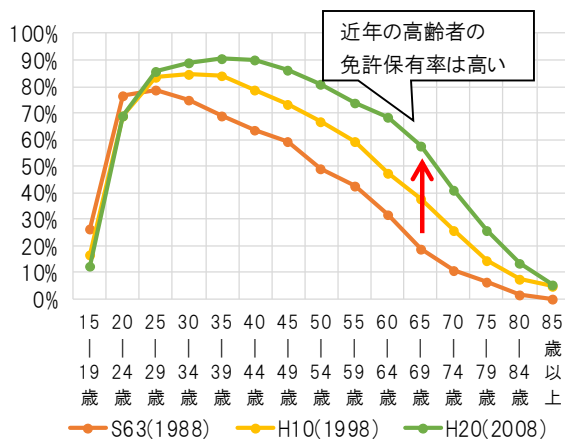


図 市民の年齢別運転免許保有率

出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査 (S63(1988), H10(1998), H20(2008)) より作成

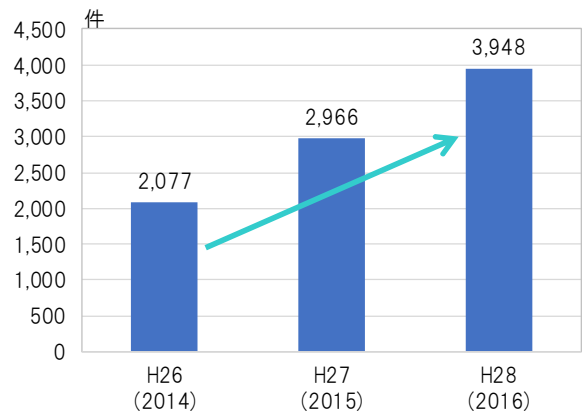


図 市民の運転免許返納件数の推移

出典：神奈川県警察資料より作成

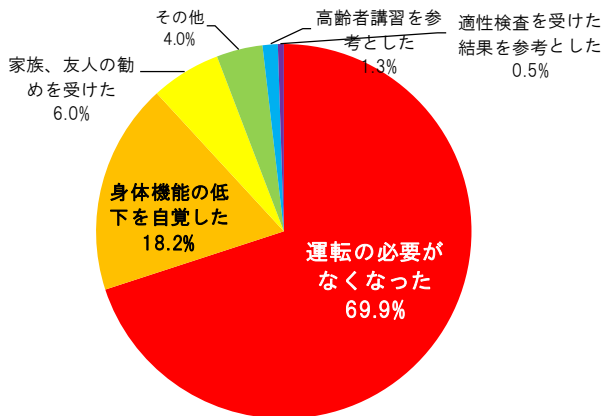


図 運転免許返納の理由

(平成 28(2016)年中に自主返納した人に対する調査)

出典：神奈川県警察資料より作成

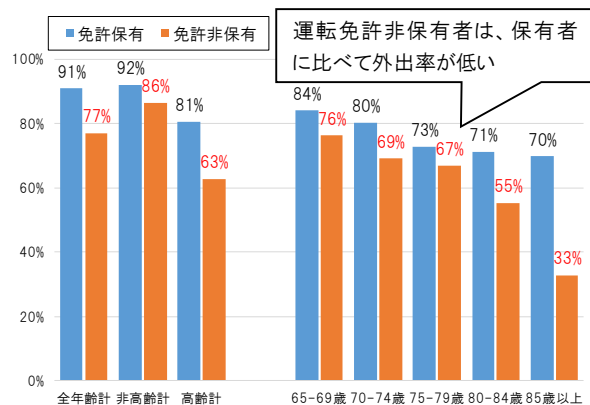


図 市民の年齢別外出率

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) 地域別の交通手段特性

- ・ 交通手段分担率（交通手段ごとの利用割合）は地域によって異なります。
- ・ 自動車は、通勤や業務での自動車利用が多い臨海部をはじめ、鉄道から離れた北部の地域などで分担率が高くなっています。
- ・ バスは、北・南部などの鉄道から離れた地域で分担率が高くなっています。
- ・ 自転車は、平坦な中・南部などの地域で分担率が高くなっています。

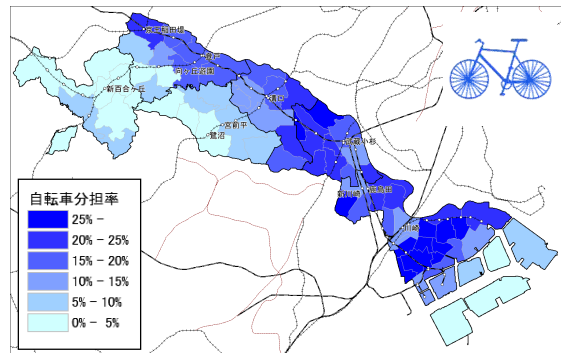
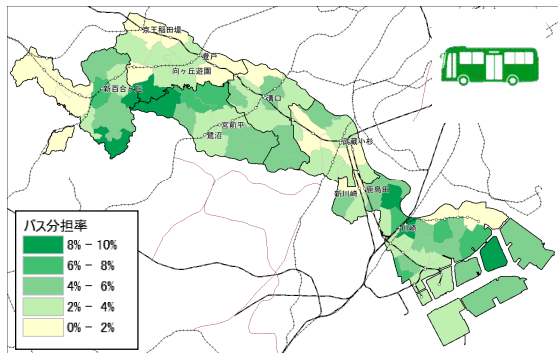
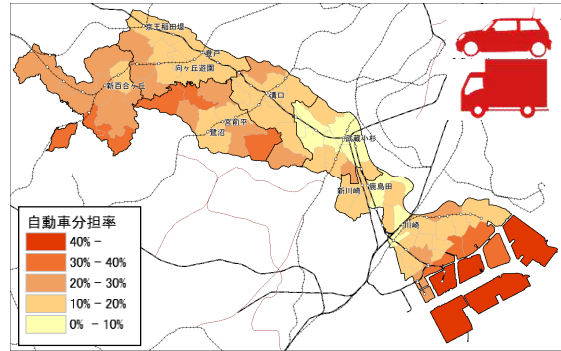


図 地域別交通手段別分担率（発生集中交通量ベース）

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

- ・ 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。また、地域の交通事情や駅の性格等によって、駅までの利用交通手段が異なっており、川崎駅のようなターミナル駅ではバスの利用が多くなっています。

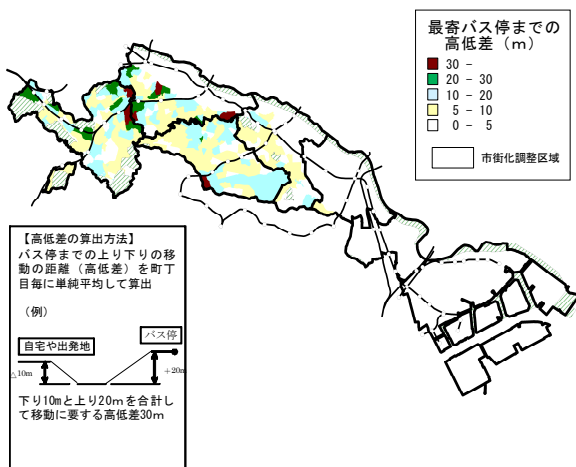


図 最寄バス停までの高低差

出典：川崎市資料

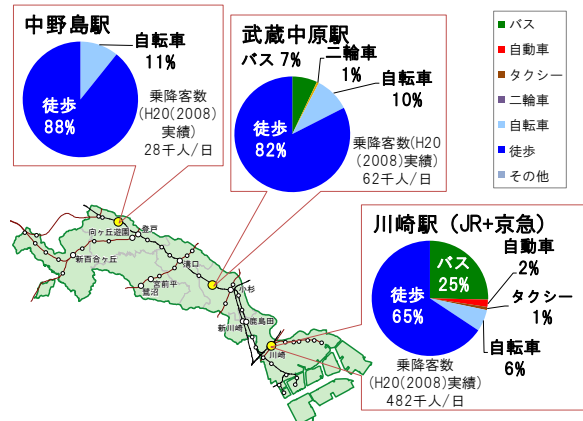


図 駅端末手段分担率

出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査（H20(2008)）、都市交通年報より作成

(8) 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。
- ・市内の自転車事故（平成 28(2016)年）は、全交通事故の 27.9%を占めており、県平均の 21.7%に比べて高くなっています。全交通事故に占める歩行者事故、高齢者事故の割合は近年上昇しています。

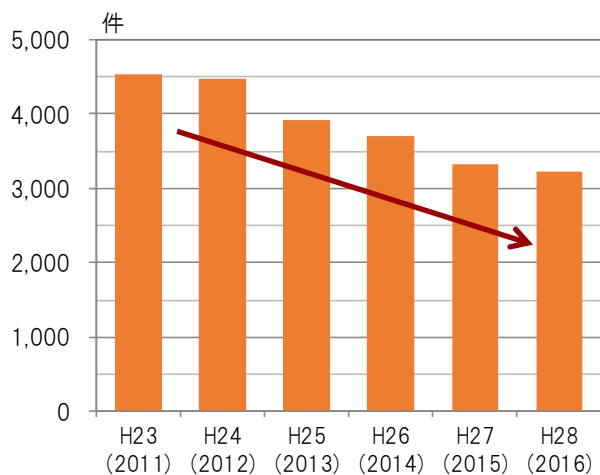


図 市内交通事故件数の推移

出典：交通事故発生状況（川崎市資料）より作成

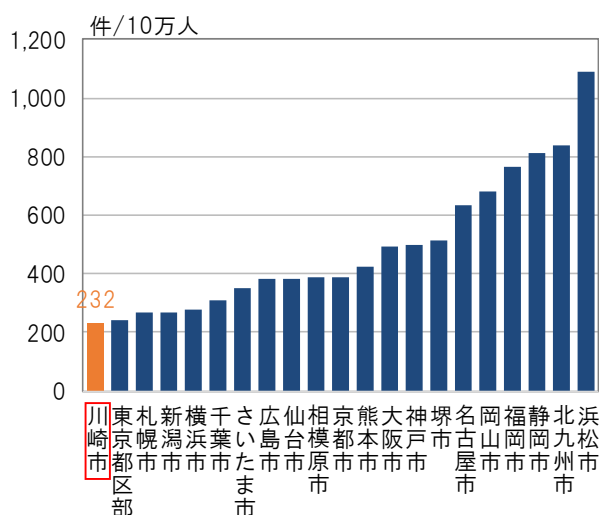


図 人口 10 万人当たり交通事故件数の比較 (平成 27(2015)年)

出典：大都市データランキング カワサキをカイセキ！より作成

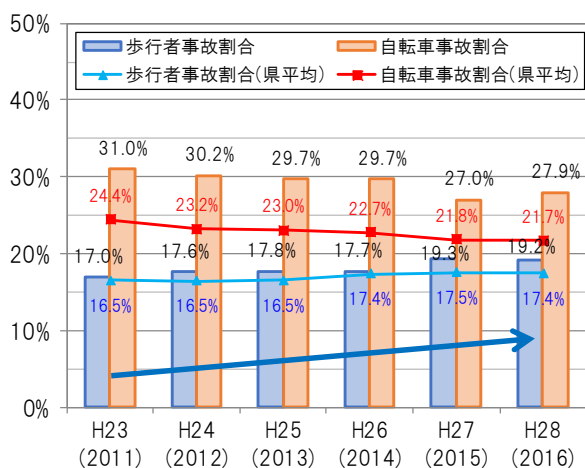


図 市内交通事故件数に占める歩行者事故と自転車事故の割合

出典：交通事故発生状況（川崎市資料）、かながわの交通事故（神奈川県資料）より作成

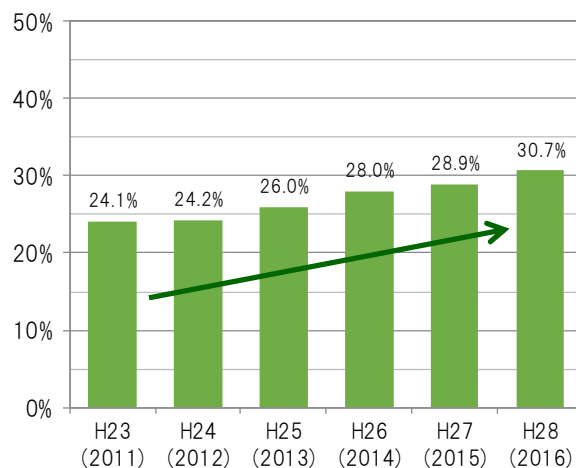


図 市内交通事故件数に占める高齢者事故の割合

出典：交通事故発生状況（川崎市資料）より作成

(9) 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。
- ・ 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。また、さらなる安全・安心の向上に向けて、ホームドアの設置等の転落防止策も進められています。



図 現況の平間駅前踏切
出典：川崎市資料



図 ホームドアの設置（東急東横線新丸子駅）
出典：川崎市資料

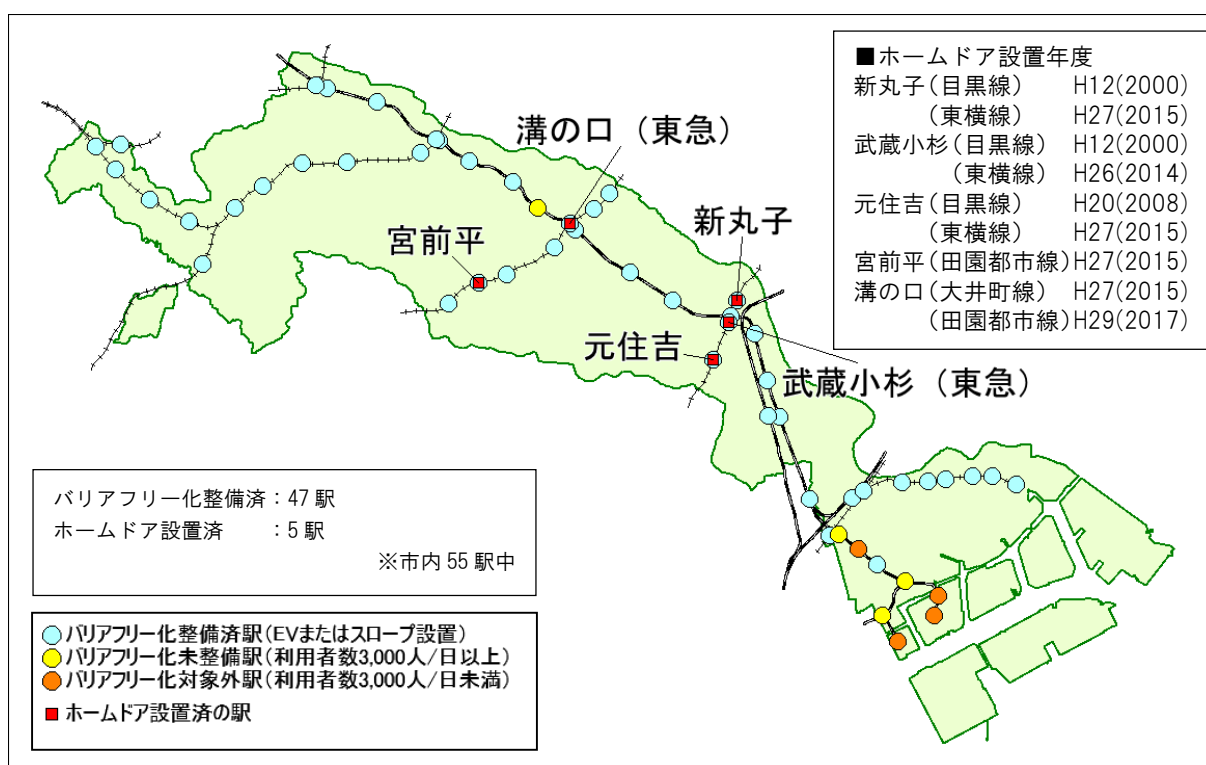


図 市内鉄道駅におけるバリアフリー状況（平成 29(2017)年 12 月末時点）
出典：市内駅バリアフリー状況（川崎市資料）より作成

(10) 災害への対応

- ・ 緊急輸送道路は、震災時における救難・救助活動や物資の輸送など広範な応急活動のため重要な道路であり、市内では、平成 28(2016)年度までに約 8 割が整備されています。
- ・ 市内の道路橋梁については、緊急輸送道路にある橋や、跨線橋・跨道橋、比較的規模の大きな橋など主要な橋梁のうち、古い設計基準で建設された 124 橋を対象に耐震対策を進め、平成 29(2017)年度に全ての橋梁の耐震対策が完了しています。
- ・ 平成 28(2016)年 6 月には、新たな橋梁耐震化計画を策定し、新しい年代に建設された橋梁を含め、耐震性能が不足するもの、また人道橋や比較的小規模な橋梁のうち防災上の観点から重要性の高いもの 199 橋を新たに対象とし、耐震対策を進めています。



図 緊急輸送道路の指定状況

出典：川崎市域緊急交通路及び緊急輸送道路指定路線図（川崎市資料）



整備前



整備後

図 橋りょうの耐震化工事（小倉跨線橋）

出典：川崎市資料

(11) 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大都市の中で最も低くなっています。
- ・本市では、大型貨物自動車の交通量が多い臨海部周辺などにおいて、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。
- ・自動車利用に起因する環境負荷の低減に向けて、国や周辺自治体などと連携を図りながら、対策を進めています。

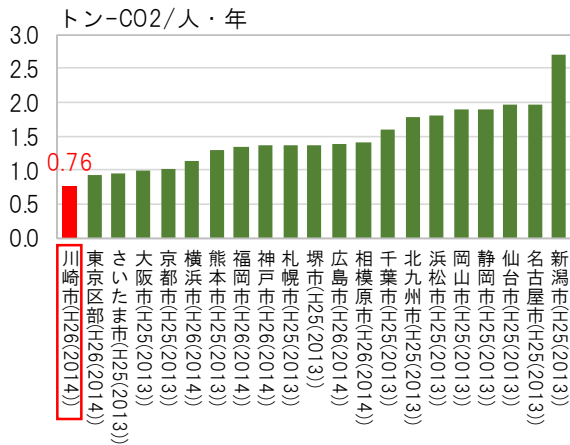


図 運輸部門における人口一人当たり二酸化炭素排出量の大都市間での比較

出典：各自治体資料より作成

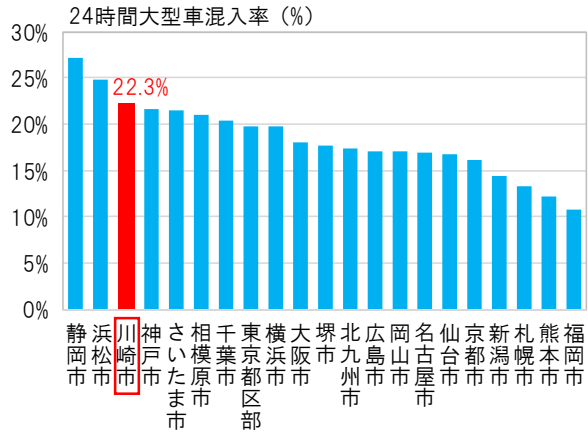


図 大都市別平均大型車混入率(平成27(2015)年)

※大型車混入率:自動車交通量に対する平日大型車交通量の割合
一般交通量調査における全交通量調査基本区間を対象
12時間交通量観測区間は昼夜率により24時間交通量に換算

出典：全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))結果より作成

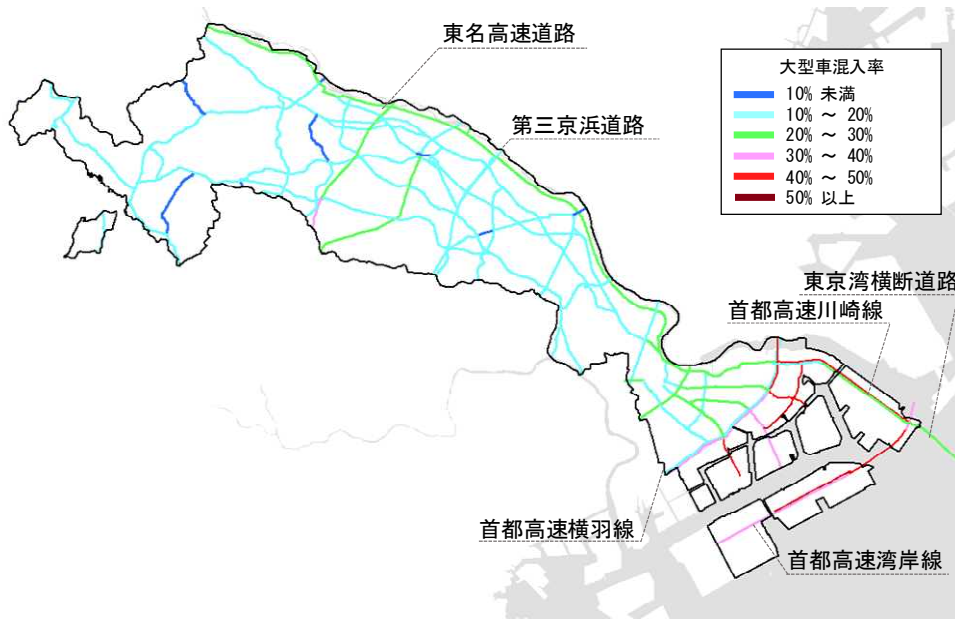


図 市内道路の大型車混入率(平成27(2015)年)

出典：全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))結果より作成

(12) 市民が重要と考える交通政策の取組

- 平成 28(2016)年の市民アンケートによると、市の交通政策に関して重要と考える取組として、「歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策」や「災害に強い交通網の整備」が上位となっており、約 9 割が重要と回答しています。この傾向は、5 年前の調査と変わっておらず、市民は交通の安全や安心に対する重要度が高いことが分かります。
- また、5 年前の調査に比べて、重要と考える割合が高まった取組については、「路線バスのサービスの充実や利便性の向上」「障害者や子育て世帯などが幅広く利用できるタクシーの普及」の順となっており、身近な交通サービスの充実を重要と考える割合が高まっています。

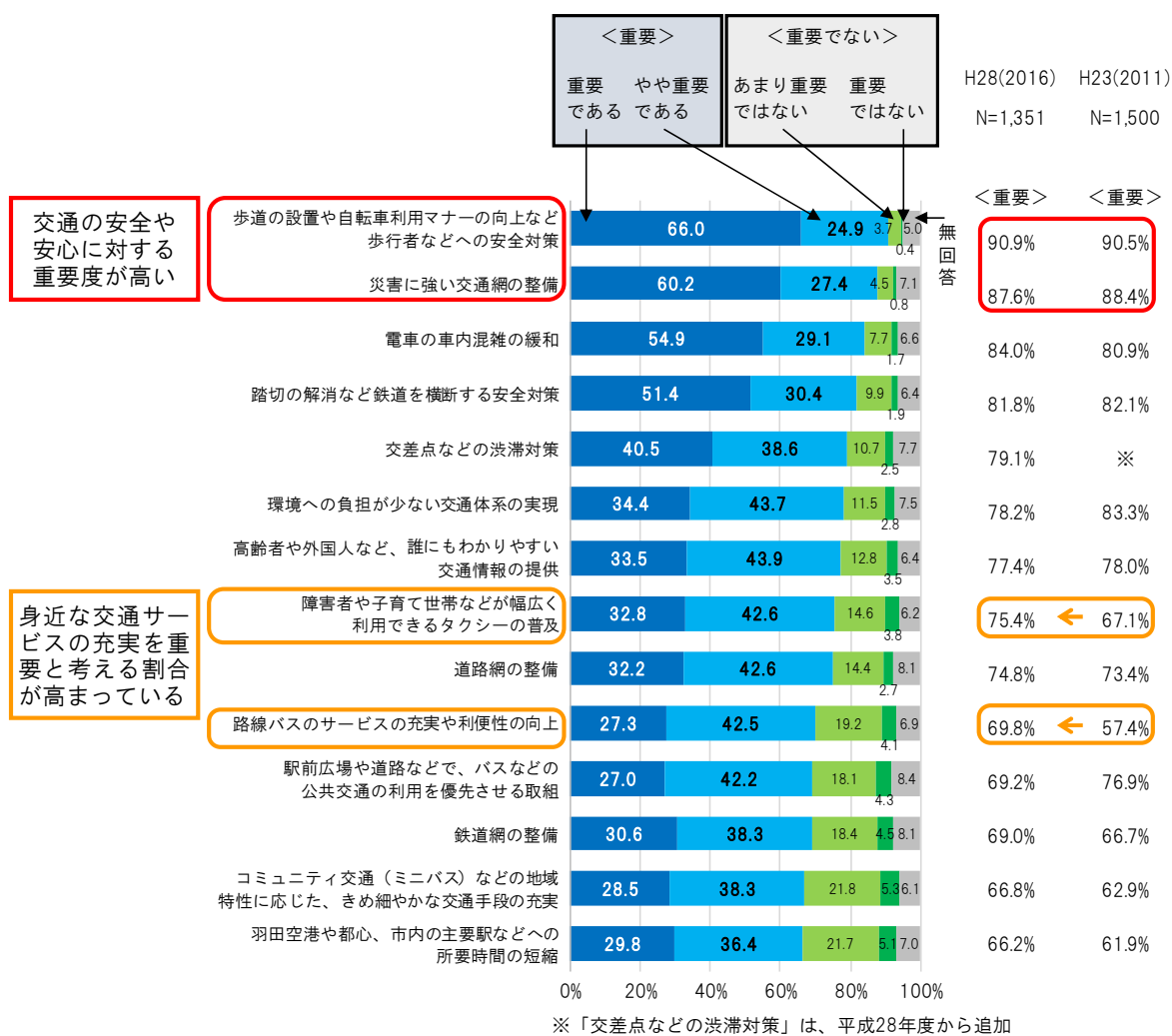


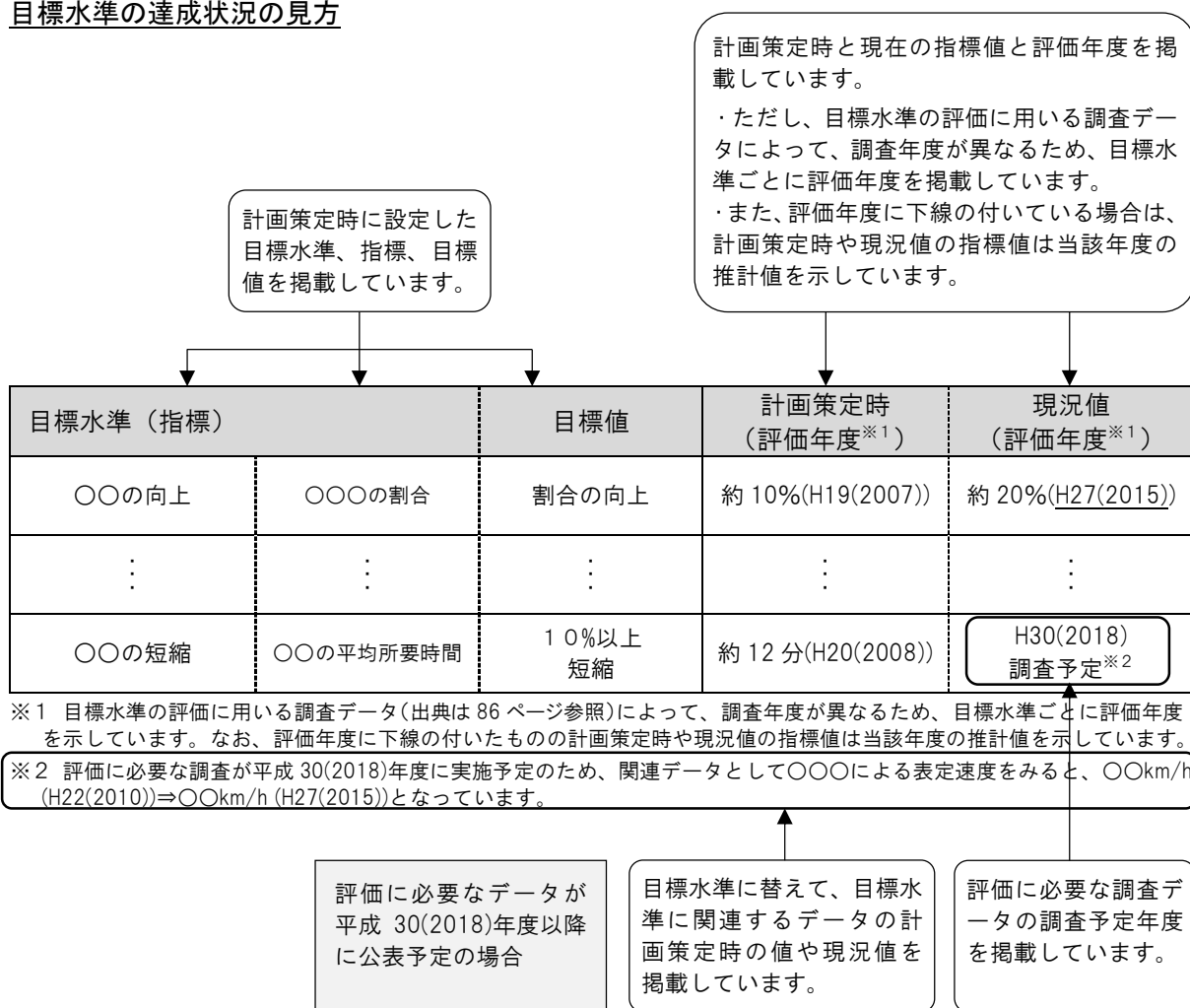
図 今後の交通政策における各取組の重要度（＜重要＞の回答比率の高い順）

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

- ・平成 25(2013)年 3 月の計画策定以降、交通政策の目標の実現に向けて、各種の施策・事業に取り組んできました。
- ・ここでは、計画策定後の主な施策・事業の取組状況を示すとともに、交通政策の目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として設定している目標水準の達成状況を評価します。

目標水準の達成状況の見方



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

○計画策定後の主な取組としては、平成 28(2016)年 3 月の JR 小田栄駅の開業をはじめ、国道 357 号の多摩川トンネルや羽田連絡道路が事業着手しました。東京丸子横浜線(木月工区)の供用開始など都市計画道路の整備も進んでいます。

○目標水準については、計画策定後には、鉄道及び道路ネットワークに大きな変化はなかったため、自動車利用による広域拠点間の所要時間(本市推計)が、自動車の旅行速度の低下により計画策定時よりも長くなっているほかは、どの指標もあまり変化が見られません。

■主な取組の状況

※【カッコ】内の数字は H25(2013)～28(2016)年度の実績数

連続立体交差事業

- ・京急大師線連続立体交差事業 1 期①(小島新田駅～東門前駅間)の推進
- ・JR 南武線尻手駅～武蔵小杉駅間の連続立体交差化に向けた取組の推進



図 開業した JR 小田栄駅と増便された南武支線

鉄道事業

- ・JR 小田栄駅の開業と南武支線の増便(H27(2015))
- ・「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(交通政策審議会答申 198 号:H28(2016))にて本市に係る 6 路線を位置付け

道路事業

- ・臨港道路東扇島水江町線の整備促進
- ・国道 357 号多摩川トンネルの事業着手(H27(2015))
- ・都市計画道路「殿町羽田空港線」の都市計画決定(H28(2016))と事業着手(H28(2016))
- ・第2次川崎市道路整備プログラムの策定(H27(2015))
- ・都市計画道路の整備【約 4km】(東京丸子横浜線(木月工区)、古市場矢上線(鹿島田駅西部地区再開発事業区域)等)



東京丸子横浜線(木月工区) 古市場矢上線(鹿島田駅西部地区再開発事業区域)

図 都市計画道路の整備

出典：開業した JR 小田栄駅(川崎市ホームページ(平成 28(2016)年川崎市 10 大ニュース))、増便された南武支線(川崎市資料)、都市計画道路の整備(川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準(指標)	目標値	計画策定時(評価年度※)	現況値(評価年度※)
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	25%以上短縮	約 45 分(H17(2005))	約 54 分(H27(2015))
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	90%以上	約 62%(H24(2012))	約 60%(H27(2015))
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	20%以上短縮	約 44 分(鉄道:H24(2012)、自動車:H17(2005))	約 45 分(鉄道:H29(2017)、自動車:H27(2015))
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	30%以上拡大	約 1,900 km ² (H17(2005))	約 2,000 km ² (H27(2015))

※ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

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

- 計画策定後の主な取組としては、歩道整備や自転車の通行環境の整備、踏切の安全対策などの交通環境の整備、ユニバーサルデザインタクシーの普及やホームドアの設置促進などを進めました。
- 目標水準については、人口あたりの交通事故件数は大都市で最も少なくなっています。鉄道混雑率は、JR南武線の幅広車両の導入等により、最混雑区間では平成 26(2014)年の 195%から平成 28(2016)年には 188%になるなど、JR南武線での改善が見られます。なお、踏切横断交通量は、向ヶ丘遊園駅連絡通路の整備等による減少のほか、横断交通量自体が減少している踏切も見られました。

■主な取組の状況

※【かっこ】内の数字はH25(2013)～28(2016)年度の実績数

<p>交通安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備、交差点改良(カラー舗装等) ・自転車通行環境の整備【約 9km】 (川崎府中線、東京丸子横浜線 等) ・踏切の安全対策【12 踏切】 ・向ヶ丘遊園駅連絡通路の整備(H26(2014))等 		
<p>ユニバーサルデザイン都市の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの普及 【市内新規登録台数 22 台】 ・UD タクシー対応乗場の整備【H29(2017).9 までに 10 箇所】(川崎駅東口・武蔵小杉駅東口等) ・ホームドアの設置【5 駅】 (東急武蔵小杉駅、溝の口駅等) 等 		
<p>鉄道の混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR南武線幅広車両の導入【H28(2016)導入完了、混雑率 H26(2014):195%⇒H28(2016):188%】 	<p>図 UD タクシー乗場の整備 (新川崎駅)</p>	<p>図 ホームドアの設置 (東急東横線元住吉駅)</p>

出典：自転車通行環境の整備 (川崎市資料)、JR 南武線幅広車両の導入 (川崎市資料)、UD タクシー乗場の整備 (川崎市資料)、ホームドアの設置 (川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準 (指標)		目標値	計画策定時 (評価年度※ ¹)	現況値 (評価年度※ ¹)
駅へのバスの所要時間の短縮	バス平均所要時間	10%以上短縮	約 15 分 (H20(2008))	H30(2018) 調査予定※ ²
高齢者等の外出のしやすさの向上	高齢者外出率	外出率向上	約 69% (H20(2008))	H30(2018) 調査予定※ ³
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	大都市 1 位 (H22(2010))	大都市 1 位 (H27(2015))
鉄道混雑率の改善	180%超区間	解消	約 8.5km (H19(2007))	約 4.3km (H27(2015))
	150%超区間	減少	約 30.6km (H19(2007))	約 19.6km (H27(2015))
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 8 万人	約 20 万人 (H21(2009))	約 18 万人 (H27(2015))
	自動車ボトルネック踏切通行台数	約 2 万台	約 13 万台 (H21(2009))	約 12 万台 (H27(2015))

※¹ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

※² 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成 30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、大都市交通センサスによる駅までのバスの平均乗車時間を見ると 17 分(H22(2010))⇒16 分(H27(2015))となっています。

※³ 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成 30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、市の高齢者実態調査から「ほぼ毎日外出している」の回答割合をみると 45.3%(H22(2010))⇒50.8%(H28(2016))と増加しています。

目標③ 災害に強い交通環境の整備

- 計画策定後の主な取組としては、緊急輸送道路の整備、道路橋りょうの耐震化、道路の無電柱化の整備を進めました。また、帰宅困難者対策として一時滞在施設の確保や徒歩帰宅支援マップの作成などを進めました。
- 目標水準については、緊急輸送道路の整備を計画的に進めてきた結果、整備率は上がっており、道路橋りょう(124 橋)の耐震化率については、100%を達成しました。東扇島広域防災拠点へのアクセスルート数に変化はありませんが、4 ルート目の臨港道路東扇島水江町線の整備が進んでいます。

■主な取組の状況

※【カッコ】内の数字は H25 (2013)～28 (2016) 年度の実績数

災害に強い交通基盤の整備

- ・緊急輸送道路の整備【約 8km】
(世田谷町田線(万福寺工区)、古市場矢上線(鹿島田駅西部地区再開発事業区域)等)
- ・道路橋りょうの耐震化【H29(2017).12 までに 11 橋】
- ・新たな橋梁耐震化計画の策定(H28(2016))
- ・道路の無電柱化の推進【約 5km】
(武蔵小杉駅南口地区、南幸町渡田線(元木交差点～渡田交差点)等) 等



図 道路橋りょうの耐震化・橋台部分の縁端拡幅 (宮前区山下橋)

帰宅困難者対策

- ・一時滞在施設の確保、備蓄の確保
- ・帰宅困難者対策訓練の実施 等



図 帰宅困難者対策訓練の様子



図 無電柱化された道路 (南幸町渡田線)

出典：道路橋りょうの耐震化 (川崎市資料)、帰宅困難者対策訓練の様子 (川崎市資料)、無電柱化された道路 (川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準 (指標)		目標値	計画策定時 (評価年度※)	現況値 (評価年度※)
緊急輸送道路整備率の向上	緊急輸送道路整備率	100%	約 81% (H21(2009))	約 84% (H28(2016))
道路橋りょうの耐震化	道路橋りょうの耐震化率 (対象 124 橋)	100%	約 59% (H21(2009))	100% (H29(2017))
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	6 ルート	3 ルート (H24(2012))	3 ルート (H29(2017))

※ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

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

- 計画策定後の主な取組としては、路線バス社会実験支援制度を創設するとともに、社会実験の実施により、バス路線の拡充を図りました。また、地域住民によるコミュニティ交通の取組への支援を行い、長尾台地区では本格運行が開始されました。駅前広場については、武蔵小杉駅東口、新川崎、溝口駅南口などが整備を完了し、拠点地区の交通結節機能の強化を図りました。
- 目標水準については、交通環境が改善されたと思う人の割合(本市総合計画の実感指標「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」)は 64.2%となっています。

■主な取組の状況

※【かっこ】内の数字は H25(2013)～28(2016) 年度の実績数

駅などへのアクセス向上

- ・路線バス社会実験支援制度の創設 (H25(2013))
- ・バス路線の拡充(向ヶ丘遊園駅～たまプラーザ駅(H29(2017))、溝口駅～新百合ヶ丘駅(H29(2017)) 等)
- ・コミュニティ交通の取組への支援(長尾台地区の本格運行開始(H26(2014))、岡上西地区運行実験(H28(2016)) 等) 等



図 社会実験を活用して新設された路線(向ヶ丘遊園駅～たまプラーザ駅)



図 長尾台地区コミュニティ交通(あじさい号)

駅周辺における交通環境の整備

- ・駅前広場の整備(武蔵小杉駅東口(H25(2013))、新川崎(H26(2014))、溝口駅南口(H28(2016)) 等)
- ・駐輪場の整備【11,370 台】(武蔵小杉駅 5、武蔵溝ノ口南口第 4 等)
- ・鹿島田三線歩道橋の整備(H25(2013))
- ・橋上駅舎化等の推進(JR 稲田堤駅、津田山駅等) 等



左上：武蔵小杉駅東口駅前広場
左：溝口南口駅前広場
上：新川崎交通広場

図 駅前広場の整備

出典：社会実験を活用して新設された路線(川崎市資料)、長尾台地区コミュニティ交通(川崎市資料)、駅前広場の整備(川崎市ホームページ(平成 26(2014)年川崎市 10 大ニュース)及び川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準(指標)		目標値	計画策定時 (評価年度※1)	現況値 (評価年度※1)
交通環境が改善されたと思う人の割合の増加	本市総合計画(H28(2016).3策定)の実感指標「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」	70%以上 本市総合計画の策定から概ね 10 年後の目標値	約 62% (H27(2015))	64.2% (H28(2016))
駅へのバスの所要時間の短縮	バス平均所要時間	10%以上短縮	約 15 分 (H20(2008))	H30(2018) 調査予定※2
高齢者等の外出のしやすさの向上	高齢者外出率	外出率向上	約 69% (H20(2008))	H30(2018) 調査予定※3
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	40%以上	約 39% (H20(2008))	約 39% (H27(2015))

※1 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

※2 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成 30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、大都市交通センサスによる駅までのバスの平均乗車時間をみると 17 分(H22(2010))⇒16 分(H27(2015))となっています。

※3 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成 30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、市の高齢者実態調査から「ほぼ毎日外出している」の回答割合をみると 45.3%(H22(2010))⇒50.8%(H28(2016))と増加しています。

目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

- 計画策定後の主な取組としては、道路交通の円滑化に向けた取組や燃料電池自動車などの次世代自動車の普及促進、エコドライブなどの環境に配慮した自動車利用の促進等を図ってきました。
- 目標水準については、本市の人口増加が続く中、公共交通利用の割合は約 39%(本市推計)で維持されており、次世代自動車の普及率は約 9.6%に上昇しています。鉄道(旅客)及び自動車の二酸化炭素排出量は、約 110 万トン-CO2/年(本市推計)となっており、平成 17(2005)年度と同水準となっています。

■主な取組の状況

※【カッコ】内の数字は H25(2013)～28(2016) 年度の実績数

環境に配慮した交通体系の構築

- ・渋滞緩和のための緊急渋滞対策の推進【4 箇所】
- ・エコドライブやエコ運搬の取組推進
- ・産業道路におけるクリーンライン化事業の推進や環境レーンの導入(H25(2013)～) 等

公共交通や自動車の低炭素化

- ・次世代自動車や低公害車等の普及促進
- ・スマートEVバス(電気バス)運行開始(H27(2015))
- ・移動式水素ステーション運用開始(H27(2015))
- ・市公用車に燃料電池自動車「MIRAI」を導入(H27(2015))
- ・JR 武蔵溝ノ口駅がエコステとしてリニューアル(H29(2017)) 等



図 スマートEVバス(電気バス)



図 燃料電池自動車(市公用車)



図 エコステ(JR 武蔵溝ノ口駅)

出典：スマートEVバス(川崎市資料)、燃料電池自動車(市公用車)(川崎市資料)、エコステ(川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準(指標)	目標値	計画策定時(評価年度※)	現況値(評価年度※)
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 40%以上	約 39% (H20(2008))	約 39% (H27(2015))
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) 普及率向上	約 2.9% (H22(2010))	約 9.6% (H27(2015))
CO2 排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車 CO2 排出量 H17(2005)年度より削減	約 110 万 t / 年 (H17(2005))	約 110 万 t / 年 (H27(2015))

※ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

8 本市の交通課題と見直しの方向性

(1) 本市の交通課題

- ・平成 25(2013)年 3 月の計画策定時には、次のとおり、「首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成」や「高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上」など 5 つの交通課題を設定しています。
- ・計画策定後は、これらの交通課題を解決し、交通政策の目標の実現を図るため、「7 計画策定後の取組状況」に示すとおり、各種の施策・事業に取り組み、一定の成果を上げてきましたが、目標水準の達成状況からも、交通政策の目標の実現に向けては途上にあり、今後も引き続き、取組を進めていく必要があります。

本市の交通課題

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。

- ・また、高齢化の進展や産業構造の変化、ライフスタイルやワークスタイルの多様化など、本市の交通政策を取り巻く状況は変化しており、今後もその変化は一層進展していくことが見込まれます。こうした中、これからの交通政策は、社会経済状況の変化から生じる交通需要の量的・質的な変化をはじめ、交通ニーズの多様化などに、柔軟かつ、的確に対応していく必要があります。
- ・今後の様々な状況変化に対応しながら、交通課題の解決に向けて、より一層の成果を上げていくためには、本市が有する強みや既存ストックの最大活用を図り、多様な主体と連携して取組を進める必要があります。「選択と集中」による取組の重点化や交通需要の調整などのソフト施策の展開、ICT（情報通信技術）などの新たな技術の活用なども進めていく必要があります。
- ・以上から、計画策定時に設定した5つの交通課題の解決に向けては、次に示す留意すべき事項を踏まえ、引き続き、取組を進めていくこととします。

交通課題の解決に向けて留意すべき事項

①社会経済状況の変化への対応

- ・高齢化の進展や産業構造の変化、ライフスタイルやワークスタイルの多様化など、社会経済状況の変化から生じる交通需要の量的・質的な変化をはじめ、交通ニーズの多様化などに、柔軟かつ、的確に対応していく必要がある。

②本市が有する強みや既存ストックの活用

- ・本市の立地優位性をはじめ、市内に展開される鉄道路線や路線バスネットワークなど、本市が有する強みや既存ストックを最大限活用していく必要がある。

③多様な主体との連携

- ・本市がめざす交通環境の実現には、交通事業者や市民・団体・企業、国や自治体等の多様な主体と目標を共有し、各主体が有する特長などを活かして、一層の連携を図っていく必要がある。

④効率的・効果的な取組の推進

- ・「選択と集中」による取組の重点化や抜本対策と即効対策の効果的な展開等を図るとともに、交通需要の調整などのソフト施策の展開やICT（情報通信技術）などの新たな技術の活用を進めるなど、効率的・効果的に取組を推進していく必要がある。

(2) 計画の見直しの方向性

- ・平成 25(2013)年 3 月の計画策定後には、本市の総合計画の策定や都市計画マスタープラン全体構想の改定があり、本計画の基本的な考え方となっている「広域調和・地域連携型の都市構造を支える交通体系の形成」については、引き続き、推進していくこととなりました。
- ・こうしたことから、今回の見直しでは、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つつ、引き続き、目標の実現に向けて取組が必要な交通課題や計画策定後の状況変化に対応するため、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。
- ・目標水準については、「道路橋りょうの耐震化」が目標としていた 124 橋の耐震化を完了したことから、新たな目標設定を行います。また、「交通環境が改善されたと思う人の割合」については、本市の総合計画の実感指標との整合を図り「交通利便性の高いまちだと思える市民の割合」とします。
- ・計画の進行管理については、今回の中間見直しを計画策定後 5 年目に行ったことや計画の見直しに必要な交通実態調査等の調査年次などを踏まえ、次の見直しは計画策定から 10 年後を目途に実施する「計画の全体見直し」とし、その後の見直しサイクルなどについては、次の全体見直しにおいて決定していくこととします。
- ・そのほか、交通政策の方向性や交通施策の方向性についても、必要な見直しを行います。
- ・なお、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の判断から、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止します。(次ページ参照)

◆川崎縦貫鉄道計画の廃止について

- ・川崎縦貫鉄道計画は、市内の鉄道不便地域の改善及び既存鉄道の混雑緩和等を図るため、新百合ヶ丘駅から川崎駅までの区間を地下鉄で整備する計画です。
- ・本計画は、平成 13(2001)年に初期整備区間として「新百合ヶ丘～宮前平～元住吉」までの区間について第一種鉄道事業許可を取得しました。
- ・その後、平成 17(2005)年 3 月の事業再評価により、経由地を「元住吉から武蔵小杉」に変更し、早期の事業化に向け、さらなる事業の効率化を図るための調査・検討及び関係機関との協議・調整を進めてきましたが、平成 25(2013)年、事業着手が長期になることから高速鉄道事業会計を閉鎖しました。
- ・平成 27(2015)年 7 月、本市財政が本計画策定時よりも一層厳しい状況となり、限られた財源の中で様々な市民ニーズに対応しなければならない本市にとって財政負担が極めて大きいことなどを踏まえ、事業着手できる環境にはないと判断したことから、本計画を休止することとし、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について検討する交通政策審議会（国土交通大臣の諮問機関）への提案を見送りました。
- ・さらに、平成 28(2016)年 4 月、交通政策審議会答申において、都市鉄道の整備について、既存ストックの有効活用や投資の選択と集中を徹底するとともに、鉄道整備財源確保の方策についても検討を進めることが必要とされたことから、休止時から引続き事業着手できる環境にはないと判断し、総合都市交通計画の見直しの中で、川崎縦貫鉄道計画について廃止いたします。
- ・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。

【これまでの経緯】

年月	内容
平成 12(2000)年 1 月	運輸政策審議会答申第 18 号 「新百合ヶ丘～宮前平～元住吉～川崎」までの区間を「平成 27 年までに開業することが適当である路線」として位置付け
13(2001)年 5 月	初期整備区間として「新百合ヶ丘～宮前平～元住吉」までの区間について第一種鉄道事業許可を取得
15(2003)年 5 月	市民 1 万人アンケートの実施
6 月	5 年程度着工を延期とする市の方針決定
17(2005)年 3 月	市の事業再評価対応方針の決定 (経由地を元住吉から武蔵小杉に変更)
18(2006)年 4 月	第一種鉄道事業許可の廃止（元住吉接続計画）
7 月	小杉接続計画案の公表
21(2009)年 12 月	「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」設置
24(2012)年 5 月	「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」による提言書取りまとめ
25(2013)年 3 月	高速鉄道事業会計閉鎖
27(2015)年 7 月	計画休止（交通政策審議会への提案見送り）
28(2016)年 4 月	交通政策審議会答申