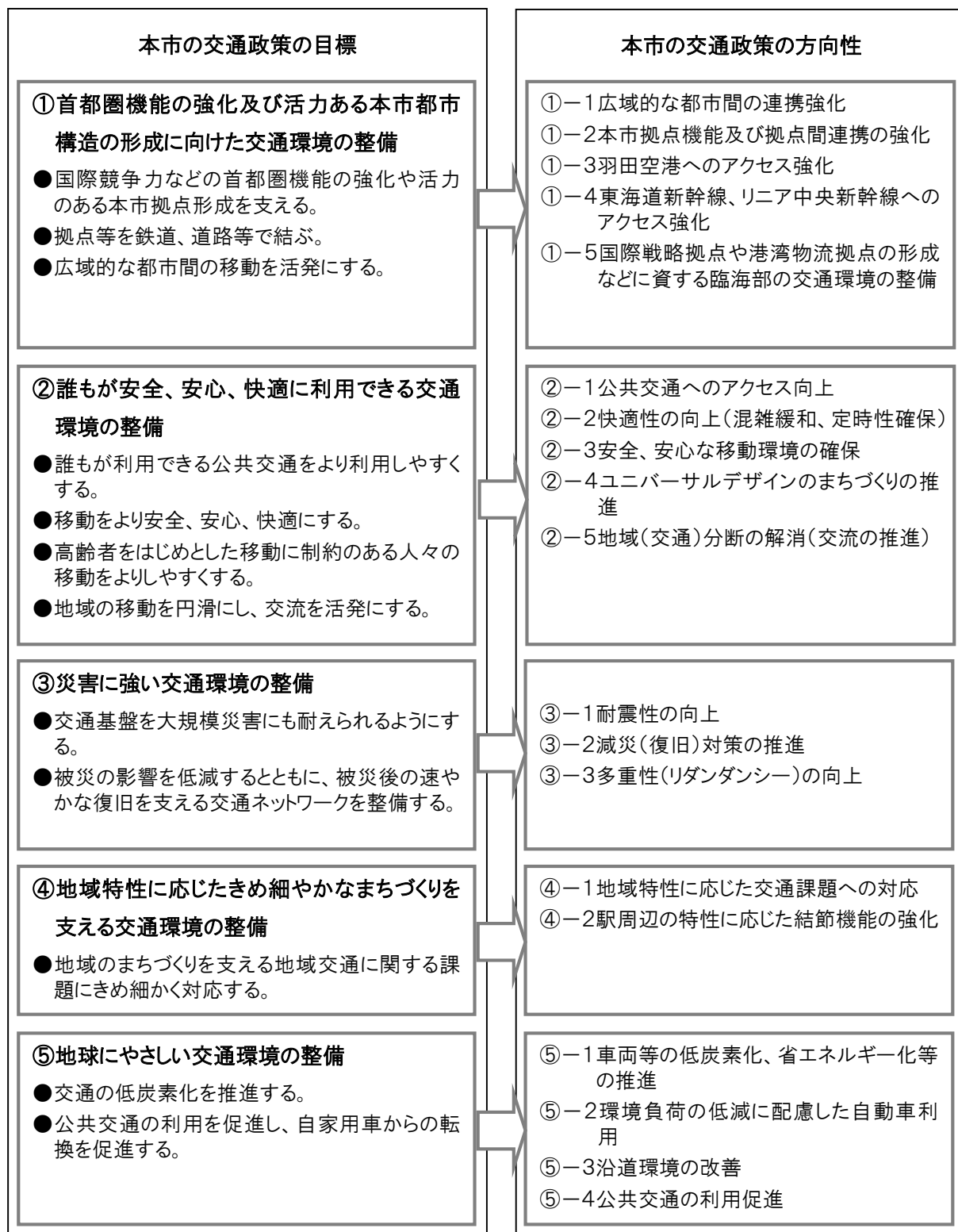


9 本市の交通政策の目標と方向性

・「8 本市の交通課題と見直しの方向性」に示す、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。



10 各交通施策の方向性

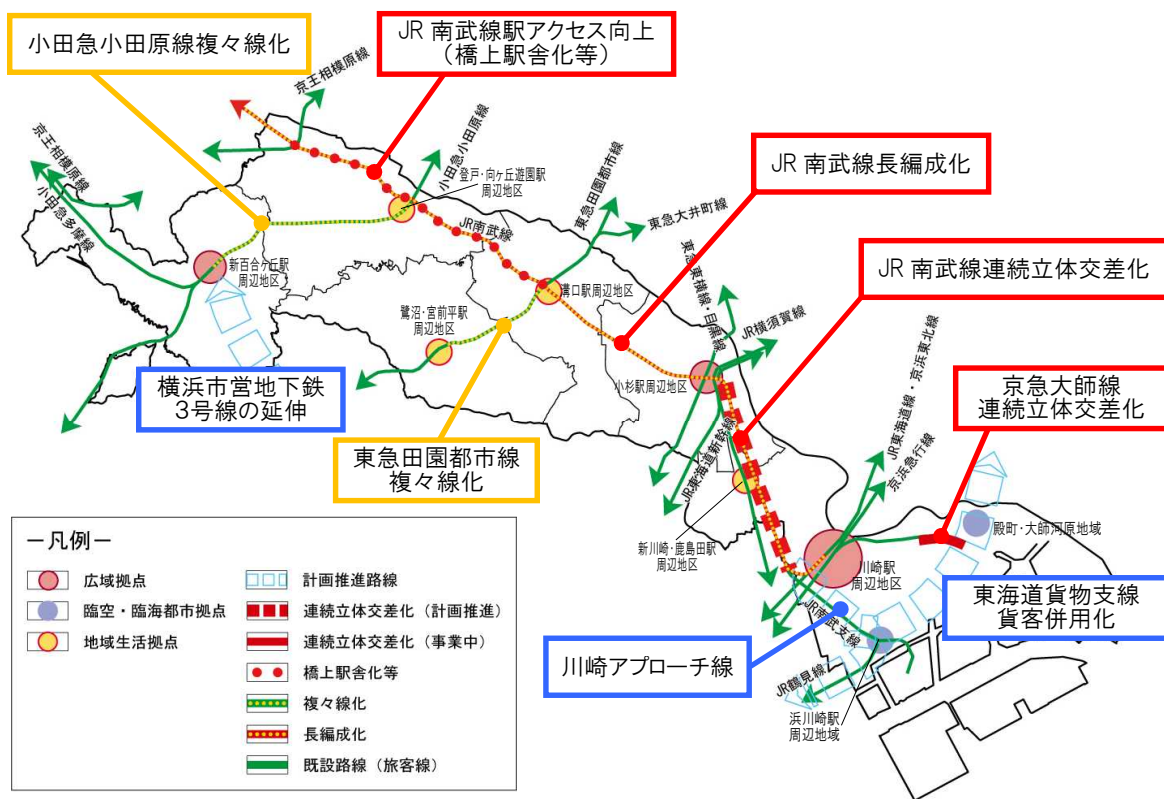
- ・本市の交通政策の目標や方向性に基づく施策の方向性を、体系的に整理するため、鉄道交通、道路（自動車）交通、路線バスなどの地域交通の3つの施策分野別に示します。

（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ー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、新規路線整備を推進します。
	①ー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ー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ー4 東海道新幹線、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ー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ー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ー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ー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ー4 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	・ 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ー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ー1 耐震性の向上	・ 鉄道施設の耐震化を促進します。
	③ー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ー1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進	・ 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ー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、環境負荷の低減を推進します。

【将来めざ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めざすべき鉄道ネットワークは、次のとおりです。



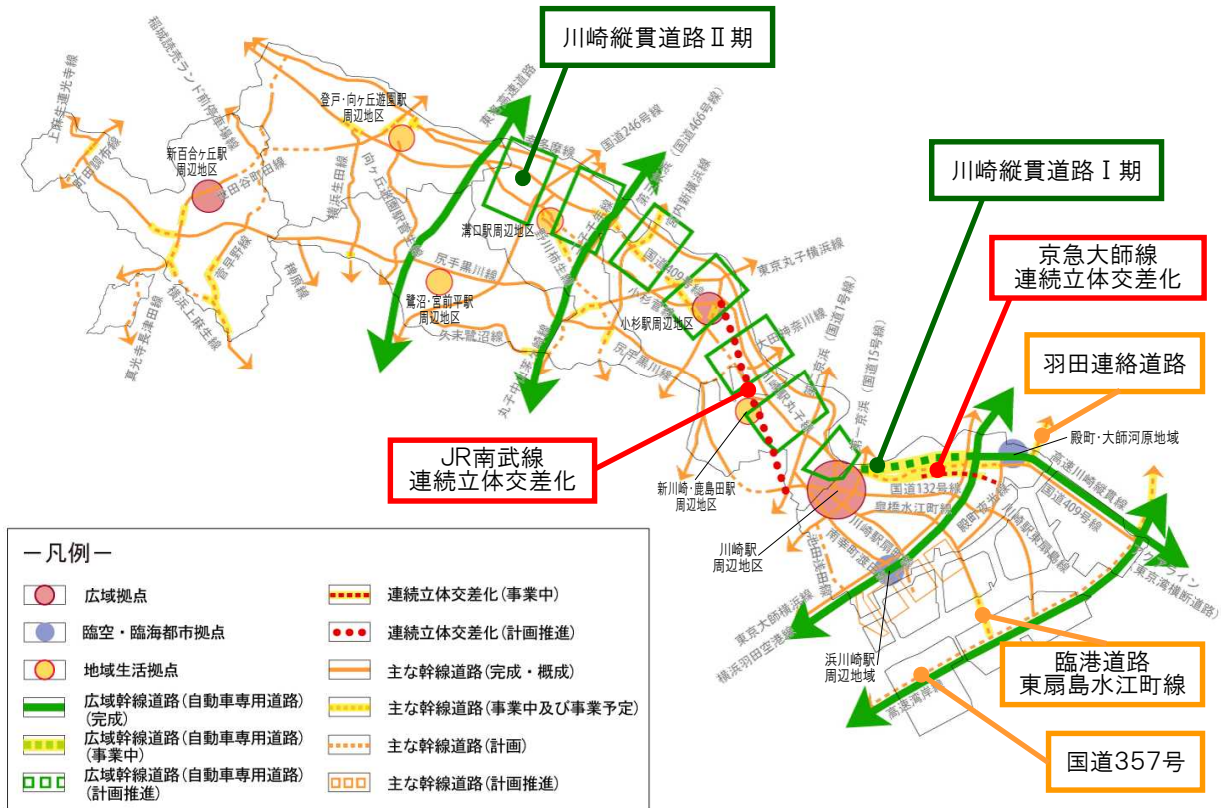
※将来めざすべき鉄道ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を超える場合もあります。

(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
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	・ 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。
	①－2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化	・ 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。
	①－3 羽田空港へのアクセス強化	・ 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、その効果を市内に波及させる道路整備を推進します。
	①－5 臨海部の交通環境整備	・ 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。
② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	②－2 快適性の向上(混雑緩和、定時性確保)	・ 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。
	②－3 安全、安心な移動環境の確保	・ 歩行者空間や自転車通行環境の整備などによる安全、安心な移動環境の整備を推進します。
	②－4 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	・ 駅周辺などで歩道の段差解消などの整備を推進します。
	②－5 地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・ 鉄道により分断されているボトルネック踏切の解消等に向けた取組を推進します。
③ 災害に強い交通環境の整備	③－1 耐震性の向上	・ 大規模災害に対する道路の被害及び寸断を予防するための取組を推進します。
	③－2 減災(復旧)対策の推進	・ 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。
	③－3 多重性(リダンダンシー)の向上	・ 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。
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、省エネルギー化等の推進	・ 自動車の低炭素・低公害化を推進します。
	⑤－2 環境負荷の低減に配慮した自動車利用	・ 環境負荷の低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。
	⑤－3 沿道環境の改善	・ 道路交通の円滑化を推進します。

【将来めざ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めざすべき道路ネットワークは、次のとおりです。



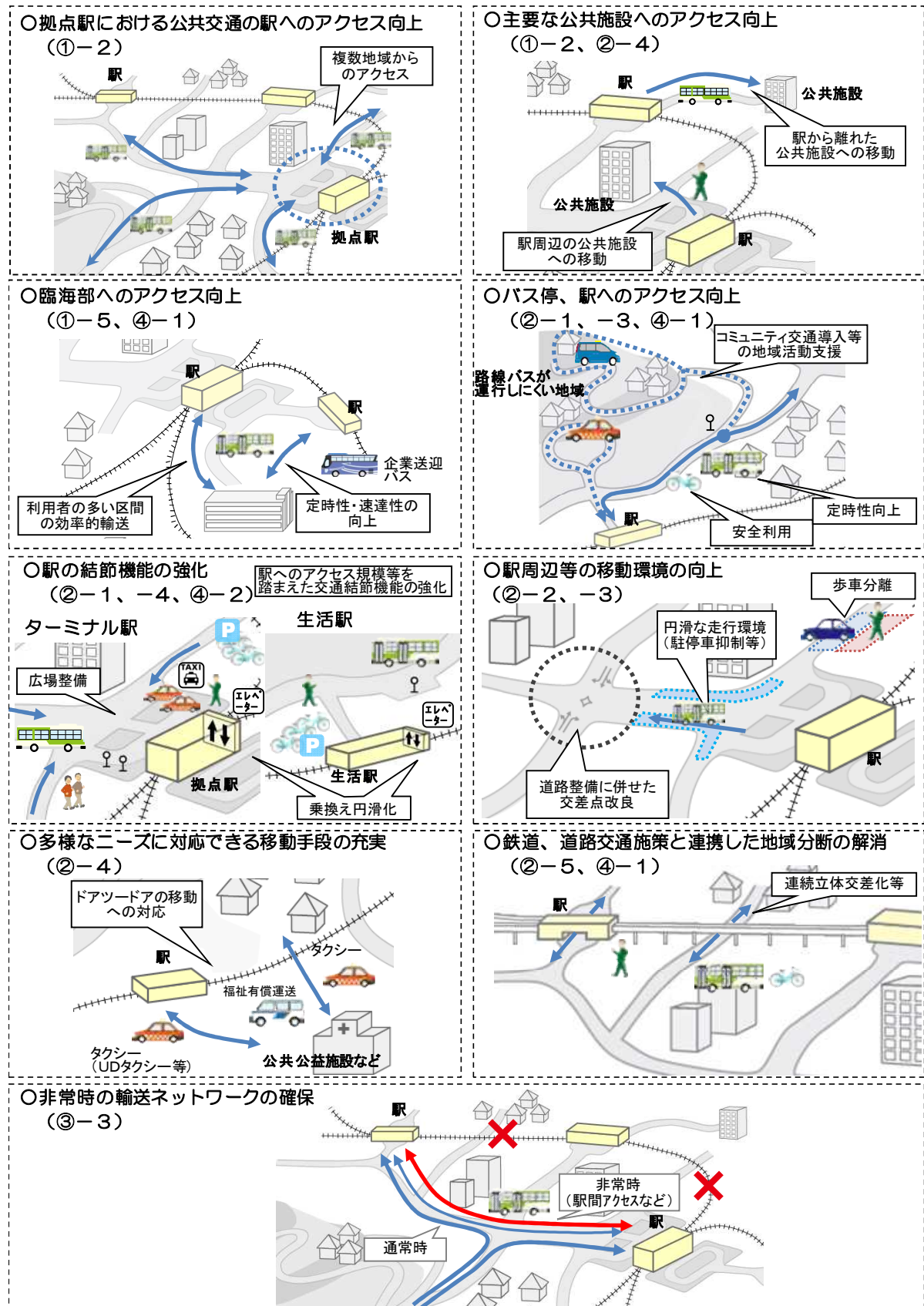
※将来めざすべき道路ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を超える場合もあります。

(3) 地域交通施策の方向性

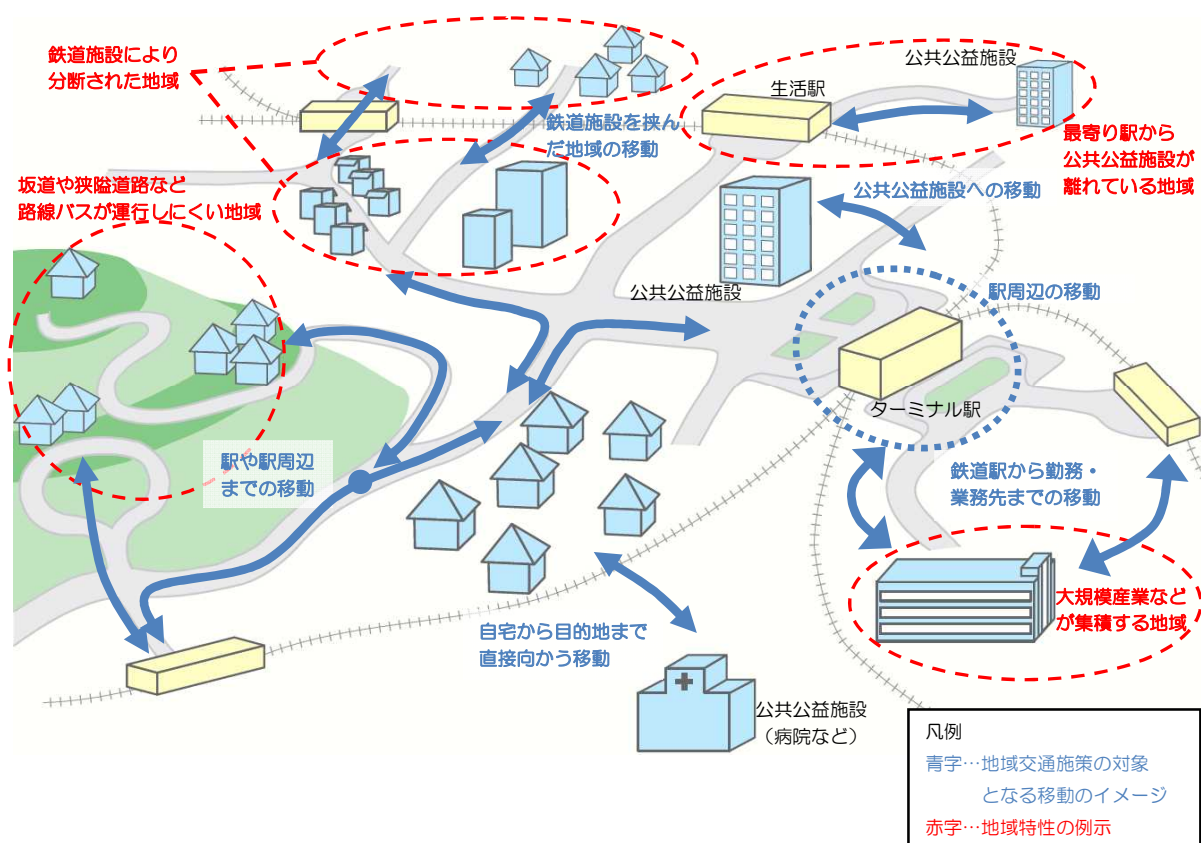
交通政策の目標	交通政策の方向性	交通施策の方向性
①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	①ー2本市拠点機能及び拠点間連携の強化	・公共交通による駅へのアクセスや主要な公共公益施設へのアクセスの向上を推進します。
	①ー5臨海部の交通環境整備	・臨海部への公共交通によるアクセス向上及び定時性、速達性の向上を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	②ー1公共交通へのアクセス向上	・駅やバス停などへのアクセスの向上や駅の交通結節機能の向上を推進します。
	②ー2快適性の向上(混雑緩和、定時性確保)	・駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を改善する取組を推進します。
	②ー3安全、安心な移動環境の確保	・歩行者空間や自転車通行環境の整備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。
	②ー4ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	・多様なニーズに対応できる移動手段の充実、駅周辺における乗換え円滑化を推進します。
	②ー5地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・鉄道、道路交通施策と連携して駅へのアクセスの向上を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	③ー3多重性(リダンダンシー)の向上	・非常時の輸送ネットワークの確保に向けた取組を推進します。
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	④ー1地域特性に応じた交通課題への対応	・地域特性に応じ、身近な公共交通の充実や様々な交通手段の活用など地域別の対応を推進します。
	④ー2駅周辺の特性に応じた結節機能の強化	・駅周辺や駅の特性に応じ、鉄道とバスの乗換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	⑤ー1車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進	・地球環境にやさしい車両の導入を推進します。
	⑤ー4公共交通の利用促進	・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

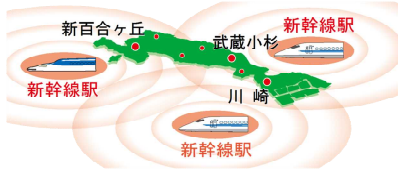
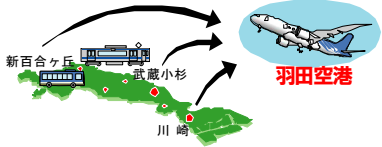


※地域特性にはこの他、公共交通へのアクセス状況、高齢化の状況、駅への近接性などによる地域特性が考えられます。

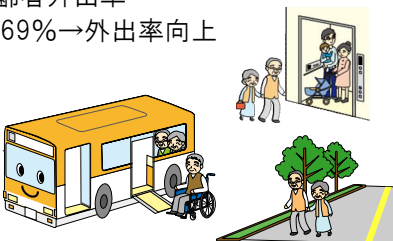
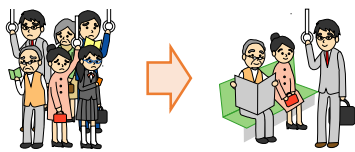
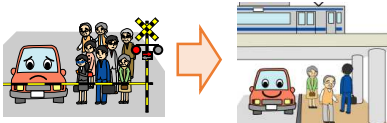
1 1 目標水準

- ・ 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・協力して達成をめざ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。

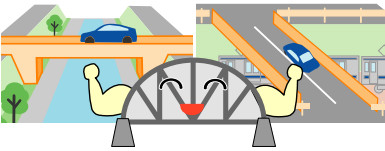
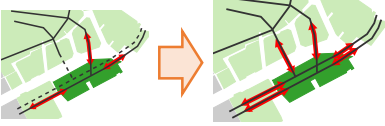
目標① 首都圏機能の強化及び活力ある 本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→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 	・本市広域拠点からの移動圏域の拡大や拠点間の連携強化に向けて、交通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を平成 17(2005)年度の約 45 分(本市推計)から 25%以上短縮することをめざします。
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 	・新幹線へのアクセス強化に向けて、交通ネットワークを充実することにより、新幹線駅まで 45 分以内でアクセスできるエリアの割合を平成 24(2012)年度の約 62%(本市推計)から 90%以上に拡大することをめざします。
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 	・羽田空港へのアクセス強化に向けて、交通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を約 44 分※(本市推計)から 20%以上短縮することをめざします。 ※鉄道利用(平成 24(2012)年度)と自動車利用(平成 17(2005)年度)の平均値
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 m²→2,400k m²以上 	・臨海部の交通機能の強化に向けて、交通ネットワークを充実することにより、臨海部の拠点から自動車を利用して 60 分で到達できる圏域を平成 17(2005)年度の約 1,900k m²(本市推計)から 30%以上拡大することをめざします。

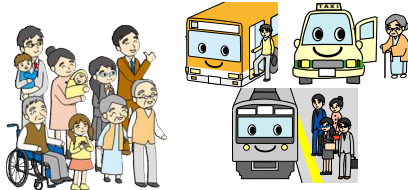
目標② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→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 	・路線バスによる駅へのアクセス向上に向けて、都市計画道路や駅前広場整備など路線バスの走行環境の改善を図ることにより、駅までのバスの平均乗車時間を平成20(2008)年度の約15分から平均で10%以上短縮することをめざします。
高齢者等の外出のしやすいさの向上（外出率の向上） 交通環境の整備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%→外出率向上 	・高齢者等の外出のしやすいさの向上に向けて、交通環境の整備や公共交通の利便性向上等を図ることにより、高齢者の外出率を平成20(2008)年度の約69%から向上を図ることをめざします。
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 	・交通事故件数の減少に向けて、安全・安心な歩行空間の整備や交通安全対策の推進等により、大都市の中で人口10万人当たりの事故件数の低さ「1位」の維持をめざします。
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 	・鉄道混雑率の改善に向けて、複々線化などの鉄道事業者による輸送力増強や需要の調整等により、平成19(2007)年度に約8.5km(本市推計)であった180%を超える区間の解消や、約30.6km(本市推計)であった150%を超える区間の減少をめざします。
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 	・踏切を横断する交通量の削減に向けて、連続立体交差事業等の踏切対策により、平成21(2009)年度の歩行者ボトルネック踏切通行者数約20万人を約8万人に、同年の自動車ボトルネック踏切通行台数約13万台を約2万台に削減することをめざします。

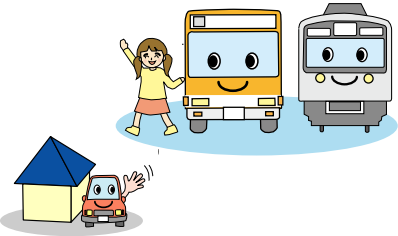
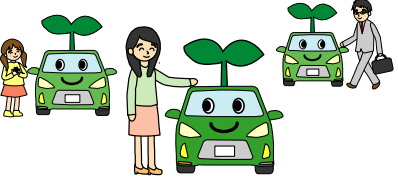
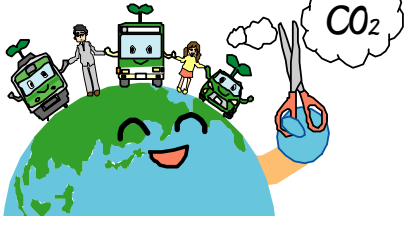
目標③ 災害に強い交通環境の整備

目標水準（指標）	（H24(2012)年度 計画策定時→目標値）	説明
緊急輸送道路整備率の向上 災害時の重要なライフラインとなる緊急輸送道路の機能強化に向け、整備率を向上します。	緊急輸送道路整備率 約 81%→100% 	・緊急輸送道路の整備率の向上に向けて、指定された緊急輸送道路の整備を着実に推進することにより、緊急輸送道路整備率を平成 21(2009)年度の約 81%から 100%にすることをめざします。
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、緊急輸送道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%（対象 124 橋） →100%（対象 124 橋） →100%（追加対象 199 橋） 	・市内の道路橋りょうの耐震化については、対象 124 橋の平成 21(2009)年度の耐震化率は約 59%でしたが平成 29(2017)年度に全ての橋梁（124 橋）の耐震化を完了しています。 ・このため、平成 28(2016)年 6 月策定の川崎市橋梁耐震化計画で新たに対象とした耐震性能が不足するものなど 199 橋の耐震化を本計画の目標値として追加設定し、100%の実現をめざします。
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 	・災害に強い交通環境の実現に向けて、臨港道路東扇島水江町線などを整備することにより、東扇島へのアクセスルートを平成 24(2012)年度の 3 ルートから 6 ルートに多重化することをめざします。

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

目標水準（指標）	（H24(2012)年度 計画策定時→目標値）	説明
交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加 地域特性に応じた施策展開等により、交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合を増やします。	交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合 約 62%（H27(2015)年度）→70%以上 	・平成 28(2016)年 3 月に策定した川崎市総合計画の実感指標である「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」を本計画の目標水準（指標）として設定し、交通環境のさらなる向上に向けて取組を行うことにより、割合の増加をめざします。 ・なお、本指標の目標値は、総合計画の策定から概ね 10 年後の目標値として設定します。
駅へのバスの所要時間の短縮（目標②の再掲）		※目標④では、上記目標水準「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」のほか、左記（斜字）についても目標水準として設定します。
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）		

目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

目標水準（指標）	（H24(2012)年度 計画策定時→目標値）	説明
公共交通利用割合の維持向上 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よく、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。	公共交通分担率 約 39%→40%以上 	・公共交通利用割合の維持向上に向けて、鉄道やバスなどの公共交通の利便性向上を図ることにより、公共交通分担率を平成 20(2008)年度の約 39%から 40%以上にすることをめざします。
次世代自動車の普及向上 電気自動車等の次世代自動車の普及に向けた取組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。	次世代自動車普及率 約 2.9%→普及率向上  ※次世代自動車：電気自動車、ガソリンハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、ディーゼルハイブリッド自動車、ディーゼル代替天然ガス自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車	・次世代自動車の普及促進や環境整備を図ることにより、川崎市における次世代自動車の普及率を平成 22(2010)年度の約 2.9%から向上を図ることをめざします。
CO₂排出量の削減 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。	平成 17(2005)年度排出量→削減 (約 110 万トン/年) 	・CO₂排出量の削減に向けて、道路交通の円滑化や公共交通の利用促進、低炭素な車両の普及促進等により、本市における鉄道（旅客）・自動車からの CO₂排出量を平成 17(2005)年度の約 110 万トン/年（本市推計）から削減することをめざします。

※目標水準の設定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「H24(2012)年度 計画策定時」の時点が異なります。

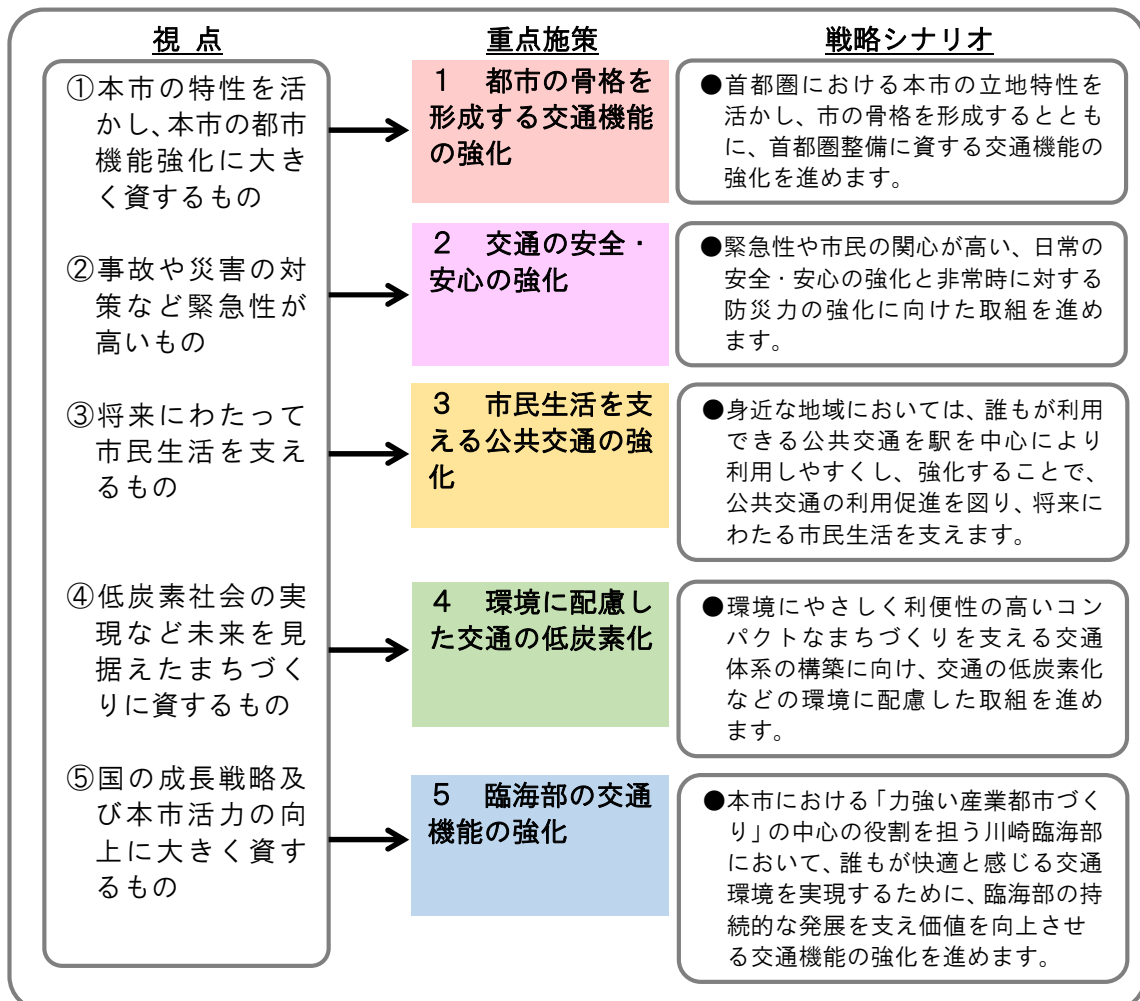
1 2 重点施策

- ・ 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めざします。

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



- ・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。

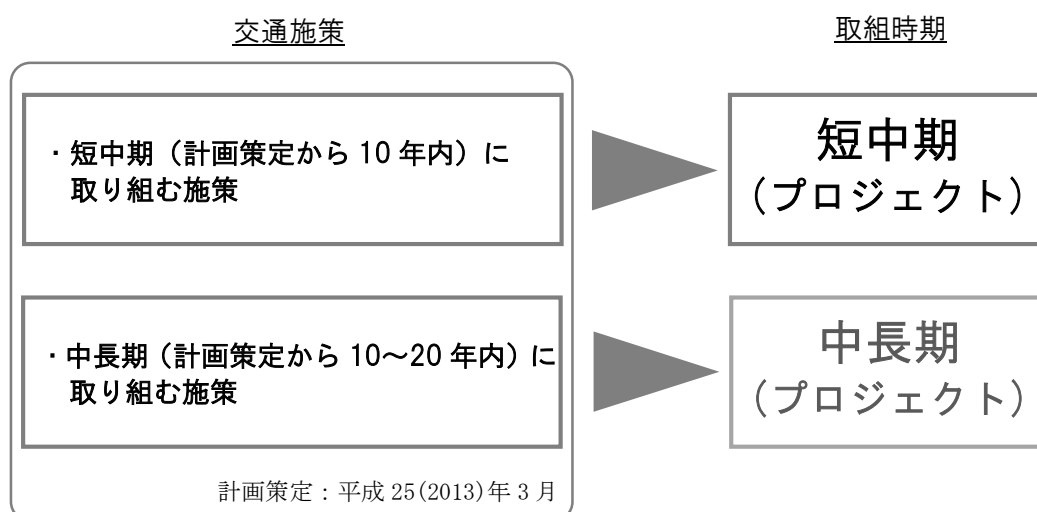
■ 鉄道及び道路ネットワーク形成事業



※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。

※2 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、必要性に応じて、取組時期の変更について適切な対応を図る。

■ その他の施策



※3 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。

- 首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路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、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の整備を進めます。
- 都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市の一体性や都市機能の向上を図る交通網の整備を進めます。
- 24時間国際拠点空港化とともに更なる機能強化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を都市拠点を中心に市内に波及させる交通網の整備を進めます。
- 本市の地理的優位性を踏まえ、東海道新幹線やリニア中央新幹線へのアクセス強化を図り、広域的な交流を促進する交通網の整備を進めます。

■ 取組の方針

ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ① 本市の拠点機能や拠点間連携の強化に向け、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を進めるとともに、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組等を進めます。

あわせて、既存鉄道路線の混雑緩和に向けた需要の調整に取り組むとともに、広域的な鉄道・道路網と一体となった機能的な市域の交通網を形成する鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良など、効率的・効果的な取組を推進します。

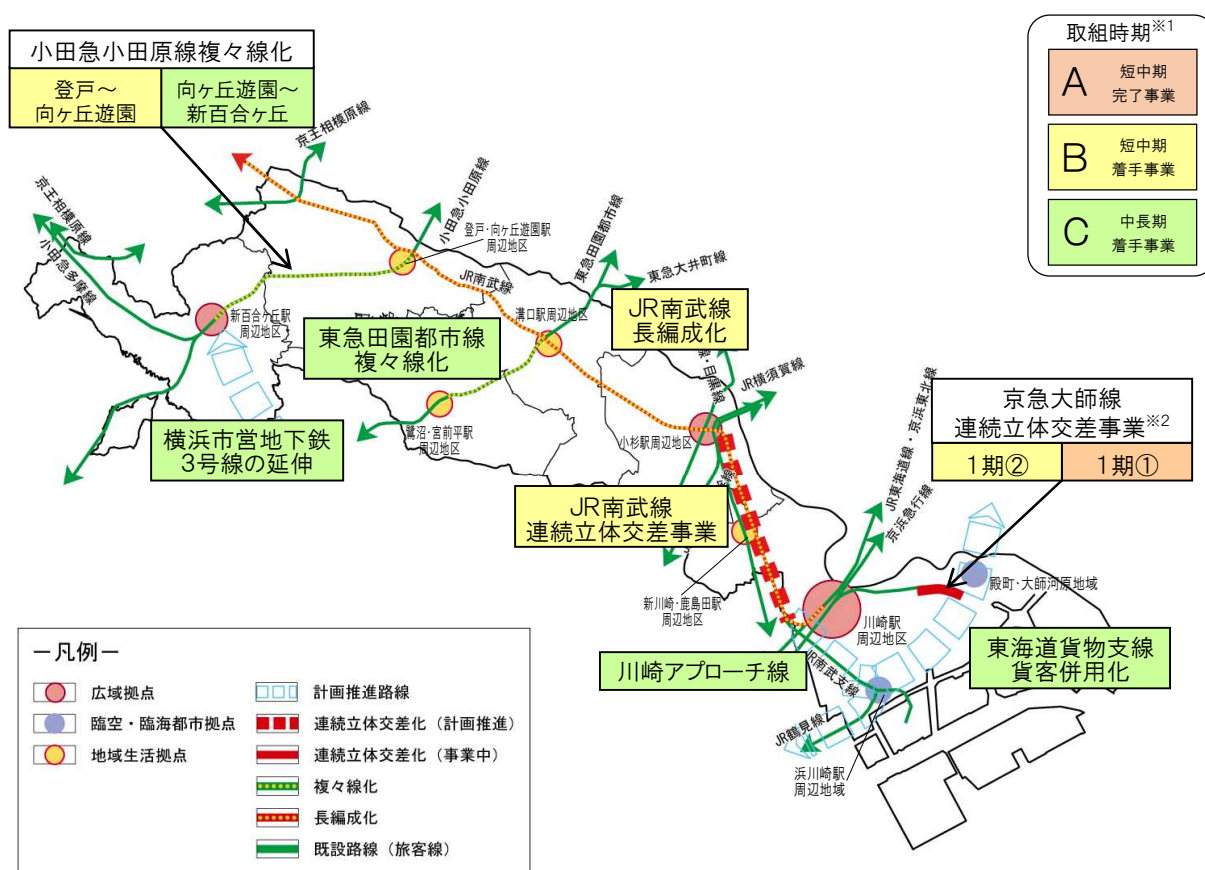
イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

- ① 本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等へのアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備を進めるとともに、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組を進めます。
 - ② 本市拠点から羽田空港へのアクセス強化に向けて、鉄道路線の整備や羽田空港と連絡する道路の整備を進めるとともに、ターミナル駅での乗り継ぎ円滑化の取組を推進します。
-

■ 鉄道ネットワークの形成に向けた取組の考え方

- ・本市の骨格形成や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和に向けて、鉄道事業者や他自治体等との連携により、既存ストックを最大限に活かした鉄道ネットワークの形成を図ります。
- ・既存鉄道路線の機能強化や混雑緩和に向け、ＪＲ南武線の長編成化、東急田園都市線や小田急小田原線の複々線化、オフピーク通勤等の輸送需要の調整に向けた取組を進めます。
- ・新たな鉄道ネットワークの形成に向け、横浜市営地下鉄３号線の延伸や臨海部の公共交通機能の強化を図る川崎アプローチ線の整備や東海道貨物支線貨客併用化の取組を進めます。
- ・鉄道による交通遮断や地域分断、踏切事故の解消に向け、京急大師線（小島新田駅～川崎大師駅・鈴木町駅すりつけ）やＪＲ南武線（武蔵小杉駅～尻手駅）の連続立体交差化の取組を進めます。
- ・なお、事業を中止した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します。

■ 鉄道ネットワーク形成事業の取組時期



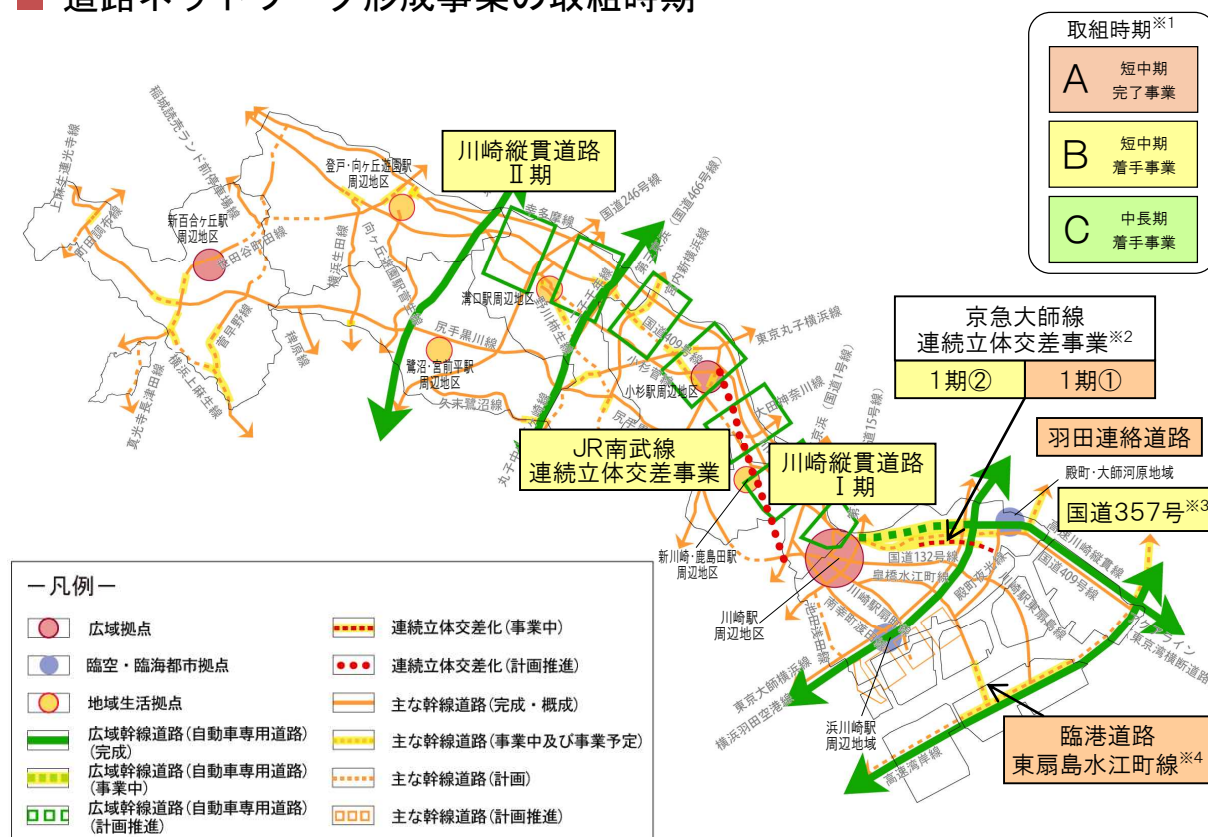
※1 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※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。

■ 道路ネットワークの形成に向けた取組の考え方

- ・首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、川崎縦貫道路や国道357号など広域的な幹線道路網整備の取組を進めます。
 - ・羽田空港周辺地域との連携を強化し、羽田空港を中心とした一体的な成長戦略拠点の形成に寄与する羽田連絡道路の整備を進めるとともに、臨海部における港湾貨物の円滑な輸送、防災機能の強化、交通混雑の緩和に向け、臨港道路東扇島水江町線の整備を進めます。
 - ・都市の活力や市民生活を支える市域の道路網の構築に向け、整備を優先する路線を厳選し、整備路線の重点化など、これまで以上の「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備を推進します。また、交差点改良など局所的かつ即効的な対策の取組を進め、早期の効果発現を図ります。
- ※鉄道の連続立体交差化については、前ページの鉄道ネットワーク形成に向けた考え方に記載しています。

■ 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。

■ 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	取組の方針		取組時期※1		
			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年以内に完了をめざす事業)	B (10年以内に着手をめざす事業)	C (20年以内に着手をめざす事業)
連続立体交差事業	京急大師線連続立体交差事業※2	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	
	J R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・東京テレポート～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	○	○			○
	J R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	○		○※3		
	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	○	○		○※4	
	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		

※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 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。

※4 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。

関連施策

施策名	取組の方針	
	ア	イ
輸送需要の調整(J R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(J R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J R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

■ 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。

- 超高齢社会の到来を見据え、身近な交通の一層の充実を図るため、高齢者や障害者など誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮し、歩行者空間の整備や公共交通などの利用環境の整備を進めるとともに、自転車の通行環境の整備や関係団体、警察などと連携した交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めることで、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進します。
- 大規模災害による被害を軽減し、都市全体の復旧、復興を牽引する災害に強い交通基盤の整備を進めるとともに、災害発生時における主要駅での滞留及び混乱防止、一斉帰宅抑制のため、帰宅困難者対策の取組を推進します。

■ 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

- 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、交通安全施設の整備や踏切の安全対策等を推進し、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を進めるとともに、自転車の活用という視点を踏まえた取組を進めます。
- ② 自転車利用者に対する交通ルールの周知・徹底や交通マナーの向上に向けた取組など、交通安全関連団体、警察、市民等と連携し、年代や地域の特性等を踏まえながら、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を進めます。
- ③ 鉄道事業者との連携による橋上駅舎化の取組など、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を進めます。
- ④ 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を推進します。

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

- ① 高齢者や子育て世代、車椅子利用者をはじめとした、誰もが利用しやすい交通手段の確保に向け、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を進めます。
- ② 鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道事業者と連携した取組を進めます。
- ③ 誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざして、バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを推進します。
- ④ 外国人にも配慮した多言語表示や誰もがわかりやすい統一的な公共サインの整備など、ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組を進めます。

ウ 災害に強い交通基盤の整備

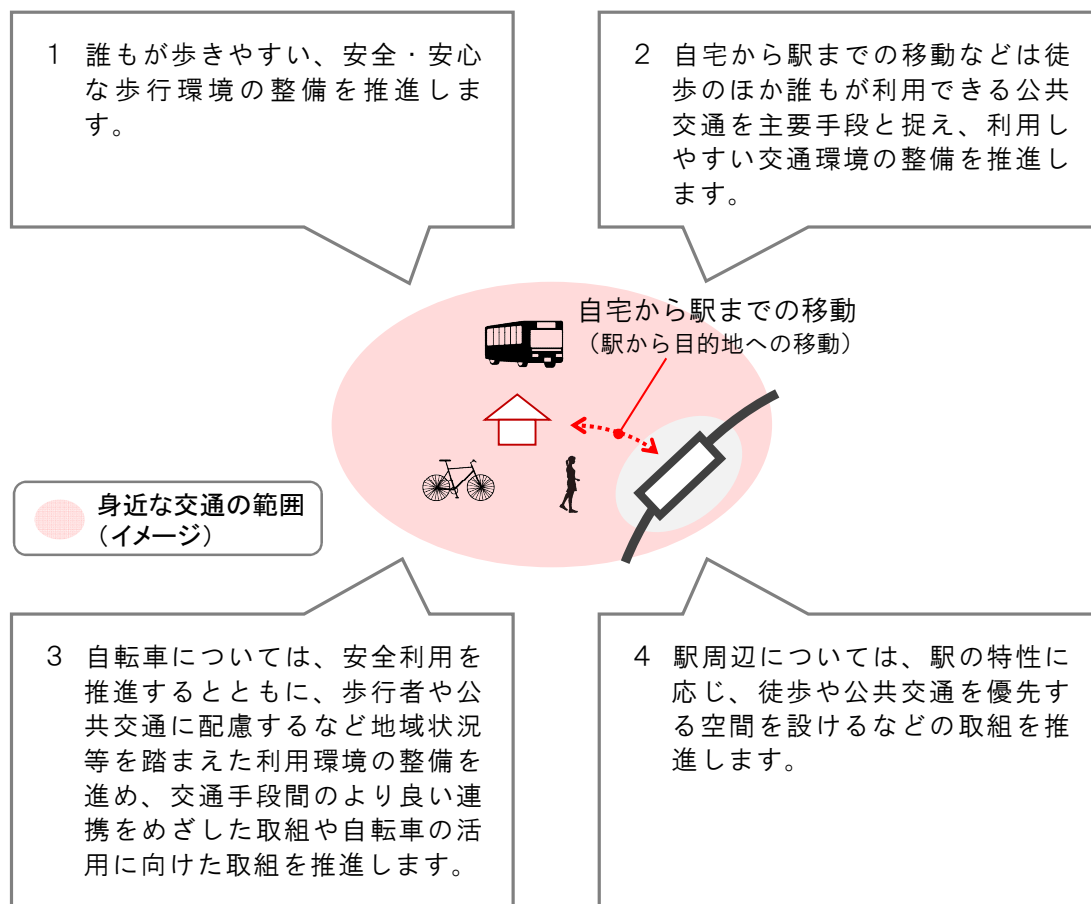
- ① 災害発生時の救出・救助活動や救援物資の輸送等を円滑に行うため、緊急輸送道路の整備を進めるとともに、市民や道路利用者への指定路線の周知に向けた取組を進めます。あわせて、緊急輸送道路等の道路機能の確保に向けた沿道建築物の損壊を防ぐ取組を進めます。
- ② 災害による被害を軽減し、交通機能を確保するため、関係機関と連携し、鉄道施設や道路施設の耐震化、道路の無電柱化を進めます。
- ③ 大規模災害に伴う主要駅での混乱防止のため、一斉帰宅の抑制の周知や帰宅困難者用一時滞在施設の確保等の帰宅困難者対策を推進します。
- ④ 首都圏や本市の防災力の強化に向け、鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成を進めます。

■ 施策展開の考え方

ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進

○身近な地域における交通施策（徒歩、自転車、路線バスなど）の考え方

- ・本市がめざすコンパクトなまちづくりの実現や高齢化の進展等の環境変化への対応を図るため、歩行者にやさしい交通環境の整備や身近な公共交通の一層の充実などに取り組む必要があります。
- ・自転車については、身近な交通手段として安全利用を推進するとともに、地域の状況や特性等を踏まえ、通行環境や駐輪場などの利用環境の整備や自転車の活用などに取り組む必要があります。



※ 1～4の取組には、重点施策3などの取組も含まれます。

①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を推進します。

【主な取組】

- ・歩道設置や交差点改良
- ・踏切の安全対策
- ・自転車ネットワークの構築
- ・駐輪場の適正な配置・確保
- ・自転車の活用に向けた取組の検討



図 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)

②交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた活動を進めます。

【主な取組】

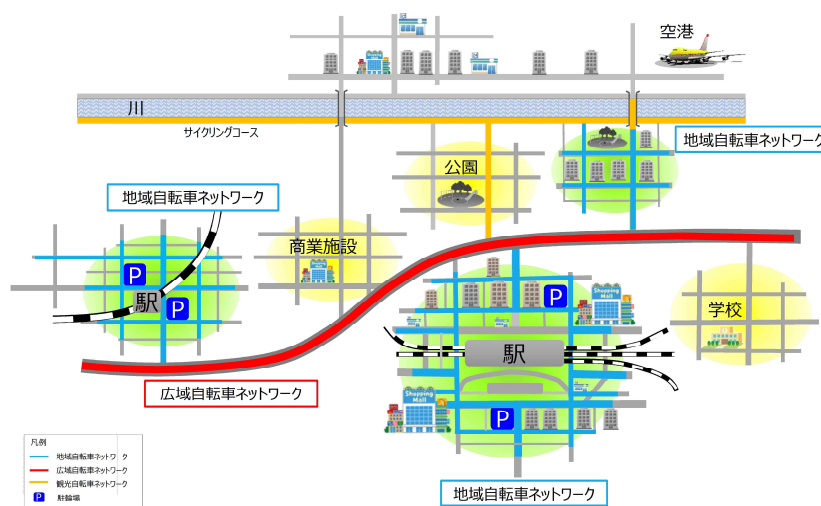
- ・交通安全教育の実施
- ・自転車利用者に対する交通ルール遵守の徹底や交通マナーの向上に向けた巡回活動
- ・高齢運転者の事故防止を目的とした免許証自主返納等の啓発活動



図 自転車マナーアップ指導員による指導

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)

○自転車ネットワークのイメージと構築の考え方



- ・広域拠点や地域生活拠点の駅及び自転車利用者の多い身近な駅の周辺には、地域の状況等を踏まえ、歩行者や路線バスなどに配慮して、地域自転車ネットワークを構築するとともに、駐輪場の適正な配置・確保を図る。
- ・自転車ネットワークを市内全域に展開するため、地域自転車ネットワーク間を結ぶ広域自転車ネットワークを構築する。
- ・自転車ネットワークの構築にあたっては、自転車通行環境の整備済み路線を考慮する。など

③駅周辺における踏切横断の軽減と安全性や利便性の向上に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセスの向上（橋上駅舎化）
- ・鉄道の連続立体交差化（⇒重点施策1 参照）



図 JR 南武線津田山駅イメージパース

出典：川崎市報道発表資料（H26(2014). 5. 20）

④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を推進します。

【主な取組】

- ・都市計画道路の整備、川崎縦貫道路の整備（⇒重点施策1 参照）

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

- ①誰もが利用しやすい交通手段の普及促進や利用環境の整備を進めます。

【主な取組】

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



図 ユニバーサルデザインタクシー

出典：神奈川県タクシー協会 川崎支部

- ②鉄道駅の安全性と利便性の向上に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組
- ・駅構内のバリアフリー化



図 ホームドアの設置（東急目黒線元住吉駅）

出典：川崎市資料

- ③誰もが安心して安全に暮らし、移動できる鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを推進します。

【主な取組】

- ・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



図 川崎駅東西連絡歩道橋のバリアフリー整備

出典：川崎市資料

- ④外国人にも配慮したユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・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、多言語表示された統一的な公共サインの整備



図 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

①緊急交通路、緊急輸送道路の整備と機能確保に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・緊急交通路、緊急輸送道路の整備
- ・緊急交通路、緊急輸送道路の周知
- ・緊急交通路、緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化の促進



図 緊急交通路案内板

出典：川崎市資料

②災害による被害を軽減し、道路機能を確保する取組を進めます。

【主な取組】

- ・道路橋りょうの耐震化
- ・道路の無電柱化



図 橋りょうの耐震化工事（再掲）（小倉跨線橋）
左：整備前、右：整備後

出典：川崎市資料

③大規模災害に伴う主要駅での混乱防止に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・帰宅困難者対策（一斉帰宅の抑制の周知、帰宅困難者用の一時滞在施設や備蓄の確保、帰宅困難者への確な情報提供を行う体制の確立など）



図 帰宅困難者対策訓練実施事例

出典：川崎市資料

④首都圏や本市の防災力の強化に向け、鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成を進めます。

【主な取組】

- ・鉄道の連続立体交差化、横浜市営地下鉄3号線の延伸、臨港道路東扇島水江町線、国道357号、川崎縦貫道路（⇒重点施策1参照）

■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称 重点施策（２） 短中期プロジェクト	概要（個別事業等）	取組方針		
		ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進	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	ウ 災害に強い交通基盤の整備
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書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に基づく取組の推進 ・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	○		
J R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	・パ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、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			○

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等の安全性向上 ・防災性の高い交通ネットワークの形成	○	○		○		○
JR 南武線連続立体交差事業	・踏切解消による歩行者等の安全性向上 ・防災性の高い交通ネットワークの形成		○		○		○
横浜市営地下鉄 3 号線の延伸	・防災性の高い交通ネットワークの形成			○			○
臨港道路東扇島水江町線	・防災性の高い交通ネットワークの形成	○ ※1					○
国道 3 5 7 号	・防災性の高い交通ネットワークの形成		○ ※2				○
川崎縦貫道路 I 期・II 期	・防災性の高い交通ネットワークの形成 ・生活道路への通過交通の流入防止		○		○		○

※1 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。

※2 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

■ 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。

- 身近な地域が連携したまちづくりに向け、地域の特性に応じ、路線バスを基本とした公共交通による駅などへのアクセスを向上することにより、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。
- 駅の交通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 駅などへのアクセス向上

- ① 身近な地域の交通を支える持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、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し、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を進めます。
 - ② 路線バスの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じ、道路や駅前広場の整備などバスの走行環境の改善に向けた取組を進めます。
 - ③ 地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への積極的な情報提供や技術的支援等を行うとともに、タクシーや送迎バス等の既存資源の有効活用、ICT（情報通信技術）の効果的な活用、路線バスとの連携など、多様な主体との連携の検討・調整などを重点的に行いながら、幅広い観点から地域の足を確保するための様々な手法について検討を行い、持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を進めます。
 - ④ 鉄道路線の整備により、駅へのアクセス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

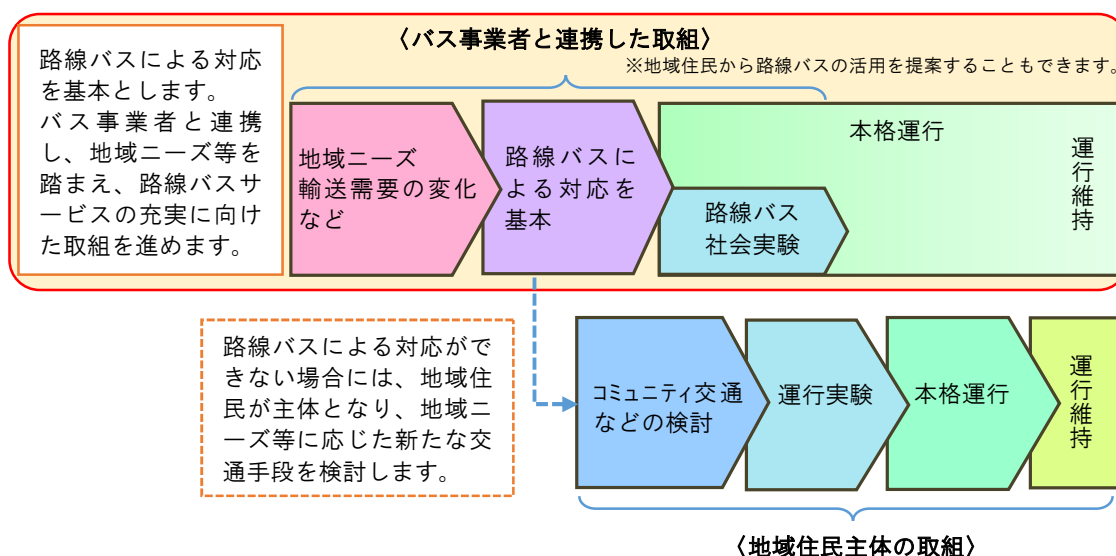
- ① 駅の特性や利用者数等に応じ、駅へのアクセスや乗継の利便性の向上、駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化や駅への交通集中の緩和等に向け、駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を図るとともに、案内情報の充実等の取組を進めます。
 - ② 鉄道による地域分断の改善や駅アクセスの安全性・利便性の向上に向け、鉄道事業者との連携による橋上駅舎化などの取組を進めます。
 - ③ 交通遮断、地域分断を解消する鉄道の連続立体交差化と連携した地域交通網の見直しや駅前空間の充実など、駅アクセスの向上に向けた取組を進めます。
 - ④ 路線バスなどの運行案内等に関する情報提供の充実や利用者サービスなどに関するPR等を行うなど、路線バスなどの公共交通の利用を促進する取組を進めます。
-

■ 施策展開の考え方

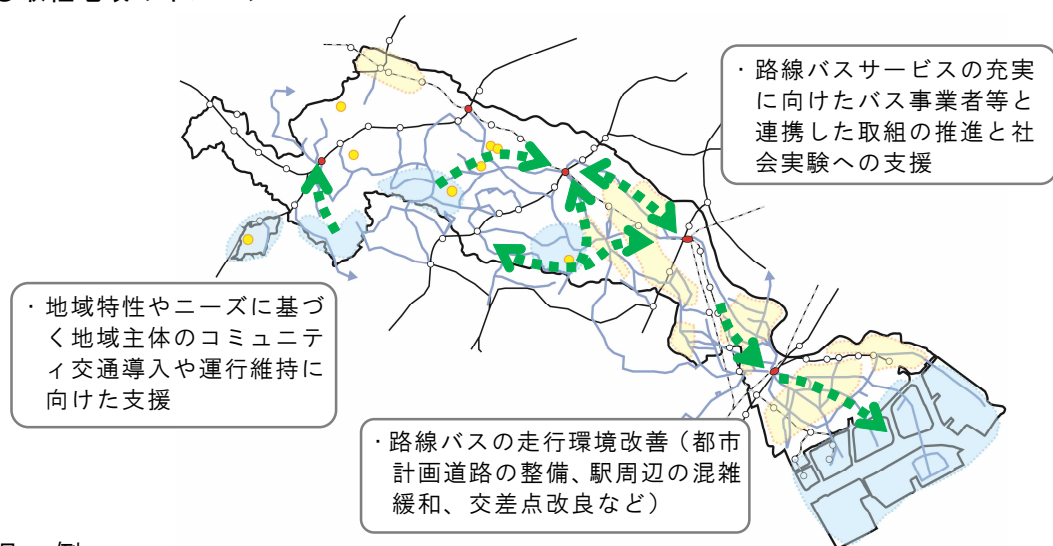
ア 駅などへのアクセス向上

○駅などへのアクセス向上に関する施策展開の考え方

- ・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し、地域ニーズや路線バスの走行環境、運行本数等の地域特性を踏まえ、必要に応じて路線バス社会実験を行うなど、路線バスサービスの一層の充実に向け、バス事業者等と連携した取組を進めます。
- ・路線バスによる対応ができない場合には、地域住民が主体となり、コミュニティ交通（タクシーの活用等）など、地域の特性やニーズに応じた新たな交通手段を検討します。



○取組地域のイメージ



凡 例



① 駅やバス停などへのアクセスの向上に向けては、路線バスによる対応を基本とし、バス事業者等と連携した取組を進めます。

【主な取組】

- ・ 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



図 路線バス社会実験実施事例
出典：川崎市資料



図 駅前広場整備による路線バスサービスの充実
出典：川崎市資料

② 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。

【主な取組】

- ・ 駅前広場（交通広場）の整備
- ・ 都市計画道路等の整備によるバスベイスの設置や交差点改良

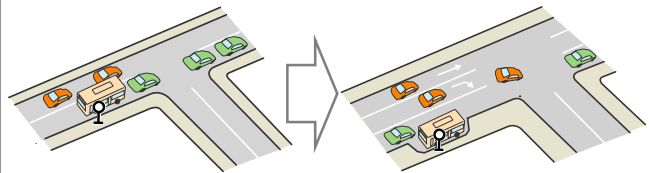


図 都市計画道路の整備による交差点改良やバスベイスの設置

③ 地域住民が主体となったコミュニティ交通の実現や運行の維持に向けた取組などを、多様な主体とも連携しながら支援します。

【主な取組】

- ・ 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



図 コミュニティ交通運行実験の実施事例
出典：川崎市資料

④ 鉄道路線の整備により、駅アクセスの向上を図ります。

【主な取組】

- ・ 横浜市営地下鉄3号線の延伸（⇒重点施策1参照）

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駅の特長や利用者数等に応じ、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等に向け、駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を図るとともに、案内情報の充実等の取組を進めます。

○ターミナル駅での交通結節機能の強化（例）



図①



図②



図③

- 図① 川崎駅北口通路
- 図② 川崎駅東口駅前広場
- 図③ 歩行者専用道路
- 図④ 川崎駅東口
バス乗場案内サイン
- 図⑤ 川崎駅東口自転車
押し歩きエリア



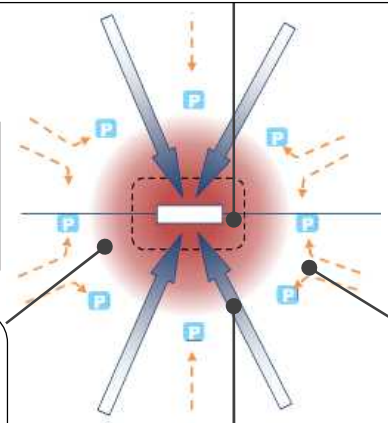
図④



図⑤

川崎駅のイメージ

- 凡 例
- 歩行者や公共交通を優先する空間
 - ➡ 公共交通を優先する動線
 - 自転車動線
 - 駅前空間



図⑥ 高速バス乗場



図⑦ 共同荷さばき場



図⑧ バス優先走行



図⑨ 自転車通行環境



図⑩ 宮本町機械式駐輪場

出典：①川崎市資料、②・③・⑦川崎駅周辺総合整備計画（H28(2016).3改定）、
④川崎市資料、⑤川崎市報道発表資料（H29(2017).1.27）、⑥川崎市資料、
⑧川崎市資料、⑨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）⑩川崎駅東口周辺地区総合自転車対策第2期実施計画
（H26(2014).3）

②橋上駅舎化等により駅アクセスの安全性や利便性の向上を図ります。

【主な取組】

- ・ JR 南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（橋上駅舎化）
- ・ 駅周辺における踏切の安全対策や自由通路等の整備
- ・ 鉄道の連続立体交差化
（⇒重点施策 1 参照）



図 JR 南武線稲田堤駅イメージパース

出典：川崎市報道発表資料（H26(2014). 5. 20）

③鉄道の連続立体交差化と連携した交通環境の整備により、駅アクセスの向上を推進します。

【主な取組】

- ・ J R 南武線の連続立体交差化と連携した、地域交通網の見直しや駅前空間の充実など



図 踏切による渋滞の発生、周辺道路の混雑

出典：事業概要パンフレット

（JR 南武線連続立体交差化に向けて（H28(2016). 4））

④路線バスなどの公共交通の利用を促進する取組を進めます。

【主な取組】

- ・ I C T（情報通信技術）などを活用した路線バスなどの運行案内等の情報提供の充実
- ・ 路線バスサービスなどに関する P R



図 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）

■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称 重点施策（３） 短中期プロジェクト	概要（個別事業等）	取組方針	
		ア 駅などへのアクセス向上	イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進
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이의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）	・パ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、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	○	○

施策名称 重点施策（３） 短中期プロジェクト（つづき）	概要（個別事業等）	取組方針	
		ア 駅などへのアクセス向上	イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進
J R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、P R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に基づく取組の推進 ・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	○	○

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	○	○			○
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	・駅へのアクセス向上			○	○	

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。

- 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ため、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、駅アクセスの向上による公共交通の利用促進や道路交通の円滑化に向けた取組などを推進します。
- さらなる交通の低炭素化に向け、環境負荷低減に配慮した自動車利用や次世代エネルギーや新技術を活用した取組などを推進します。

取組の方針

ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備

- ① 路線バスによる駅アクセスの向上や鉄道ネットワークの機能強化などにより、公共交通の利便性の向上を図ることで、公共交通の利用を促進します。
 - ② 都市計画道路等の整備や交差点改良などの局所的かつ即効的な対策を進め、効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を推進します。
-

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

- ① 自動車交通による環境負荷の低減に向け、環境に配慮した自動車利用の普及促進や低公害・低燃費車の普及促進を図ります。
 - ② 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を湾岸線等へ誘導するため、関係機関との連携により、環境ロードプライシング等の迂回対策を進めるとともに、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を促進します。
-

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

- ① 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や利用環境の整備に向けた取組など、交通事業者や企業等との連携により、次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化への取組を進めます。
-

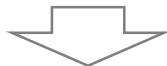
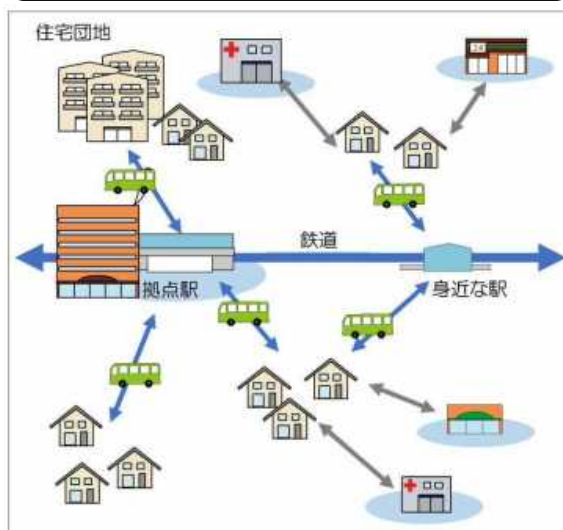
■ 施策展開の考え方

ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備

○コンパクトなまちのイメージ

- ・ 少子高齢化の進展による社会的要請や今後の人口減少を見据えた地域課題に効果的に対応するとともに、地球環境に配慮した都市の形成を推進するため、コンパクトで効率的なまちをめざします。

都市機能が分散しているまちのイメージ図



コンパクトなまちづくりのイメージ図

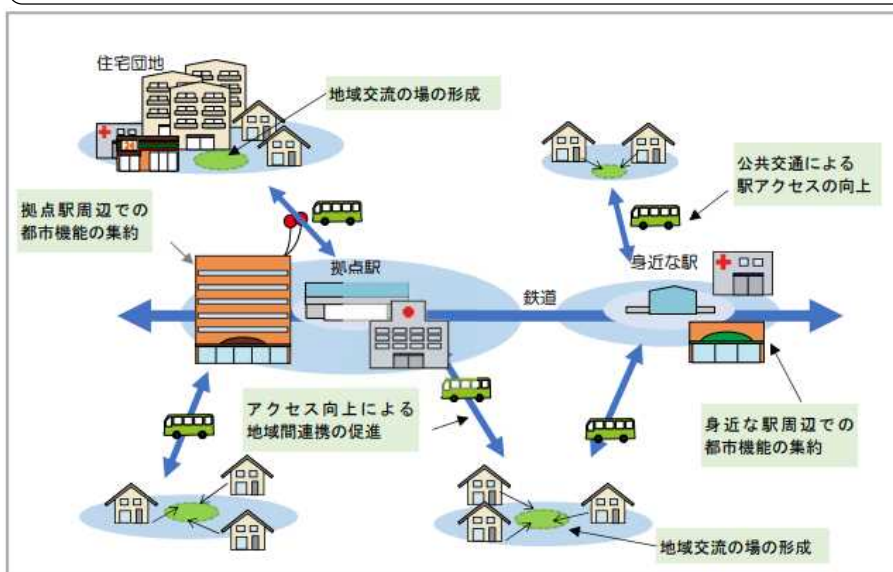


図 コンパクトなまちのイメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン全体構想（H29(2017)．3）

①公共交通の利便性の向上を図ること
で、公共交通の利用を促進します。

【主な取組】

- ・鉄道ネットワークの機能強化
(⇒重点施策1参照)
- ・路線バスなどによる駅アクセスの向上
(⇒重点施策3参照)



図 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）

②効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を推進します。

【主な取組】

- ・都市計画道路等の整備
- ・交差点改良などの局所的かつ即効的な渋滞対策



図 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

①環境に配慮した自動車利用や低公害車等の普及促進を図ります。

【主な取組】

- ・環境に配慮した自動車利用の普及促進（エコドライブやエコ運搬の取組推進、マイカー通勤の抑制など）
- ・低公害・低燃費車の普及促進



図 エコドライブ

出典：川崎市資料

②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を進めるとともに、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を促進します。

【主な取組】・環境ロードプライシングの実施、産業道路クリーンライン化の実施

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

①次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化への取組を進めます。

【主な取組】

- ・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



図 燃料電池バス

出典：東京都ホームページ

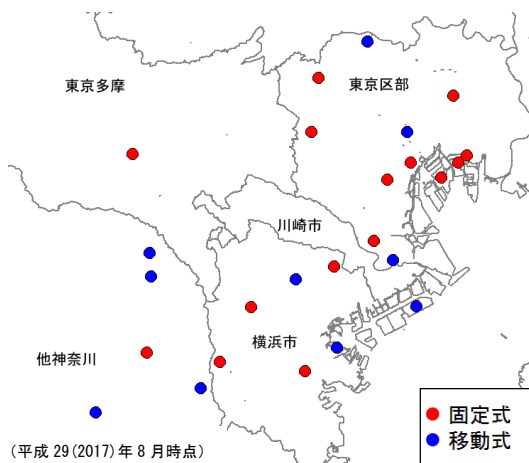


図 川崎市周辺の水素ステーション位置図

出典：川崎市資料



図 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）



図 市内充電インフラ位置図

出典：川崎市資料



図 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)

■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称	概要（個別事業等）	取組方針		
		ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備	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	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
重点施策（４） 短中期プロジェクト				
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이의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に基づく取組の推進 ・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	○	○	

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	・道路交通の円滑化	○	○		○		
JR 南武線連続立体交差事業	・道路交通の円滑化		○		○		
横浜市営地下鉄 3号線の延伸	・公共交通の利用促進			○	○		
川崎縦貫道路 I 期・II 期	・道路交通の円滑化		○		○		

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。

- 国際競争力を有し、日本経済の発展を牽引する高度な産業が集積する臨海部の持続的発展を推進するため、臨海部へのアクセス機能の強化を進めます。
- 臨海部の国際戦略拠点等の形成を支えるとともに、その効果を市内外に波及させるため、臨海部と市内外の都市拠点等との連携強化に向けた交通機能の強化を進めます。
- 臨海部の30年後の将来像を見据えた「臨海部ビジョン」と連携し、施策・事業の取組を進めます。

取組の方針

ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

- ① 臨海部の持続的発展に向けて、羽田空港や川崎駅周辺をはじめとする市内外の拠点との連携の強化や、京浜港（川崎港、東京港、横浜港の三港）の国際競争力を強化する幹線道路等の整備や道路交通の円滑化に向けた取組により、道路ネットワーク機能の強化を図ります。

イ 臨海部の公共交通機能の強化

- ① 臨海部の通勤環境等を支え、持続的な発展に寄与する利便性の高い交通体系の構築に向け、川崎駅周辺地区と臨海部を結ぶ道路や鉄道路線などの既存ストックを活かした取組や、新たな交通機能の整備に向けた取組により、公共交通機能の強化を図ります。

ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

- ① 自動車交通による環境負荷の低減に向け、環境に配慮した自動車利用の普及促進や公共交通の利用促進を図ります。
 - ② 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を湾岸線等へ誘導するため、関係機関との連携により、環境ロードプライシング等の迂回対策を進めるとともに、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を促進します。（再掲）
-

■ 施策展開の考え方

ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

①臨海部の持続的発展に向けて、羽田空港や市内外の拠点との連携を強化し、京浜港の国際競争力を強化するため、道路ネットワーク機能の強化に向けた取組を進めます。

【羽田連絡道路の整備】

- ・羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、我が国の経済の発展を牽引する成長戦略拠点の形成を図るため、キングスカイフロントと羽田空港を結ぶ羽田連絡道路（都市計画道路殿町羽田空港線）の整備を進めます。



図 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)

【臨港道路東扇島水江町線の整備】

- ・東扇島の発展及び機能強化に向けた新たなアクセスルート及び災害時の緊急輸送道路として、臨港道路東扇島水江町線の整備を促進します。

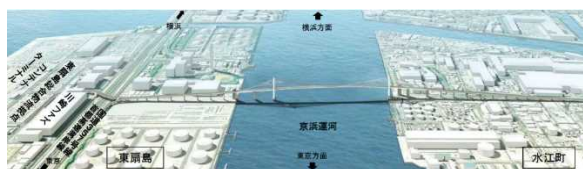


図 臨港道路東扇島水江町線完成イメージ

出典：関東地方整備局 京浜港湾事務所

【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。

- ・多摩川トンネルの事業推進



図 国道357号 多摩川トンネル区間

出典：関東地方整備局 事業評価監視委員会資料(H28(2016).1)より作成

【川崎縦貫道路の整備】

- ・Ⅰ期事業の高速部（大師ジャンクション～国道15号間）の整備やⅡ期区間（国道15号～東名高速道路間）の早期具体化に向けた取組を推進します。



図 川崎縦貫道路（大師ジャンクション）

出典：首都高速道路(株)

【京急大師線の連続立体交差事業】

- ・産業道路などの渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などに向けて、京浜急行大師線（小島新田駅～川崎大師駅・鈴木町駅すりつけ）の連続立体交差事業を進めます。

【東扇島における道路交通対策の推進】

- ・ コンテナ・ラウンドユースやシャーシの共同利用等の促進を図り、コンテナ取扱貨物量増加に伴う交通対策を推進します。
- ・ 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を図ります。

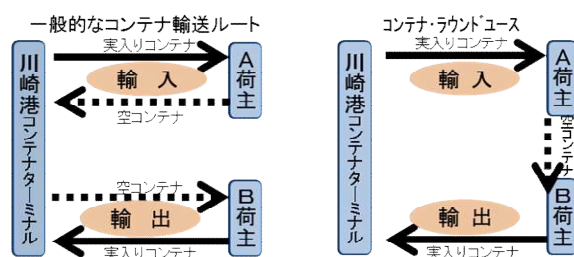
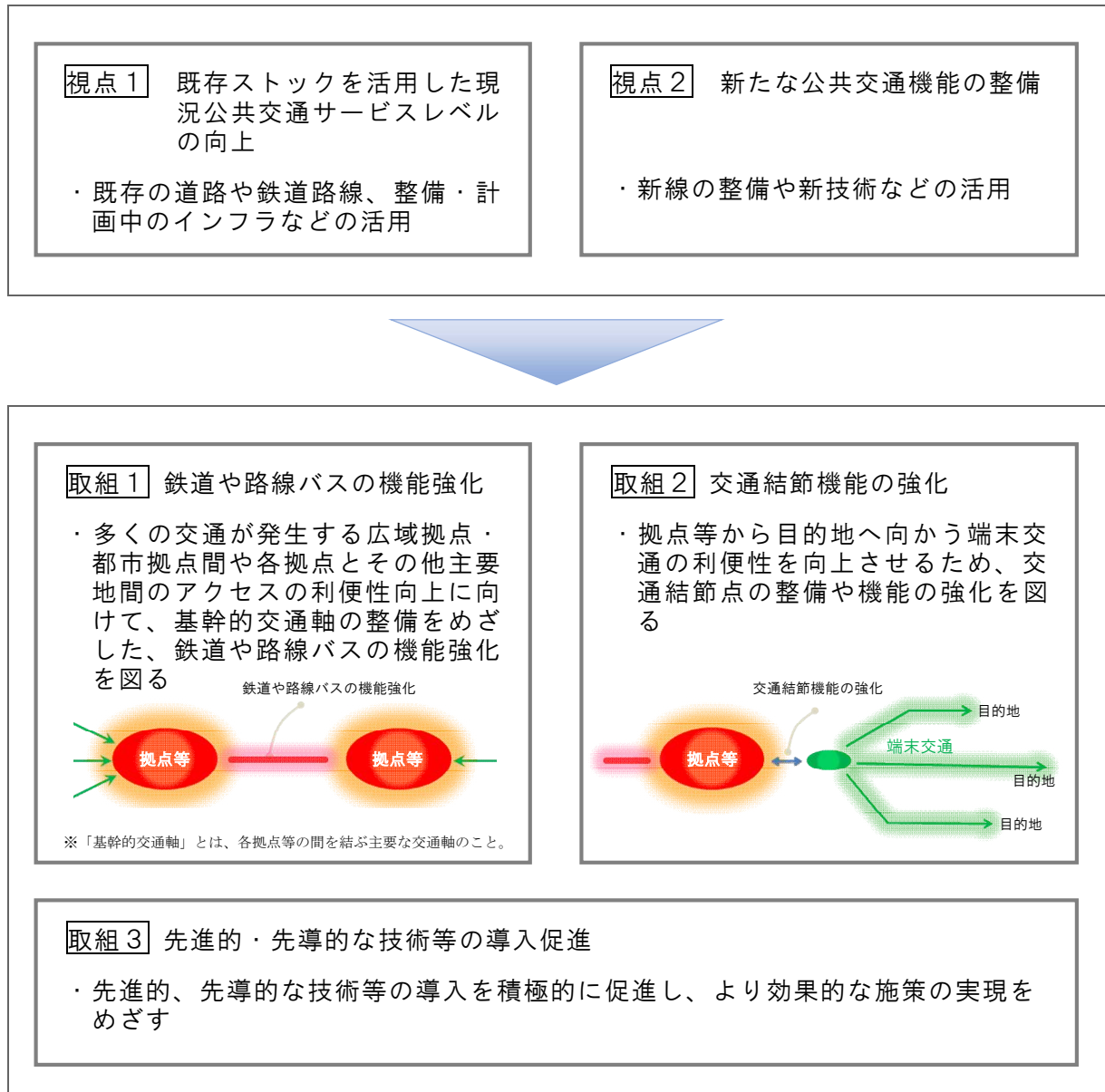


図 コンテナ・ラウンドユース

出典：川崎市資料

イ 臨海部の公共交通機能の強化

○臨海部の公共交通機能強化に向けた「2つの視点」と「3つの取組」



○施策展開の考え方

- ・ 現況を踏まえて取り組む施策・事業として「路線バスに関する機能強化」による、現況公共交通サービスレベル向上の早期効果発現を図ります。
- ・ 土地利用転換等の動向や将来像を踏まえて取り組む施策・事業として「鉄道等に関する機能強化」による、速達性や大量輸送力の確保などの、さらなる公共交通サービスレベルの向上をめざします。

- ①臨海部の通勤環境等を支え、持続的な発展に寄与する利便性の高い交通体系の構築に向け、道路や鉄道路線などの既存ストックを活かした取組や、新たな交通機能の整備に向けた取組により、公共交通機能の強化を図ります。

1 現況を踏まえて取り組む施策・事業 ⇒ 路線バスに関する機能強化

【路線バスネットワークの充実】

- ・川崎駅や羽田空港周辺地区などの拠点等と臨海部へのアクセスの利便性向上を図るため、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、路線バスネットワークの充実に向けた取組を推進します。
- ・臨海部各地へのアクセスの利便性向上を図るため、臨海部の最寄駅である産業道路駅等の交通結節機能の強化等とあわせて、端末交通（路線バス）の充実に向けた取組を推進します。



図 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）

2 臨海部の動向等を踏まえて取り組む施策・事業 ⇒ 鉄道等に関する機能強化

【JR南武支線の利便性向上】

- ・臨海部へのアクセスの利便性向上を図るため、JR 南武支線の利用促進を図るとともに、輸送力の増強を促進します。

【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】

- ・臨海部の持続的な発展に向けては基幹的交通軸が必要であることから、臨海部と川崎駅を結ぶ川崎アプローチ線の具体化に向けた取組を進めます。
- ・横浜、東京、羽田空港を連絡し臨海部における鉄道ネットワークの機能強化を図るために、東海道貨物支線貨客併用化に向けた取組を進めます。

3 路線バス・鉄道に関する機能強化とあわせた取組

【交通結節機能の整備や機能の強化】

- ・京急大師線産業道路駅 駅前広場の整備等を進めます。

【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を図ります。



図 PTPS（公共車両優先システム）の高度化

出典：2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた科学技術・イノベーションの取組に関するタスクフォース事業計画(H29(2017).4.25改定)

ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

①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等を図ります。

【主な取組】

- ・環境に配慮した自動車利用の普及促進（エコドライブやエコ運搬の取組推進、マイカー通勤の抑制など）

②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を進めるとともに、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を促進します。（再掲）

【主な取組】

- ・環境ロードプライシングの実施、産業道路クリーンライン化の実施



図 産業道路を迂回しよう（川崎市域）

出典：川崎市普及啓発品（環境局）



図 産業道路クリーンライン化のポスター

出典：川崎市ホームページ（環境局）

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。

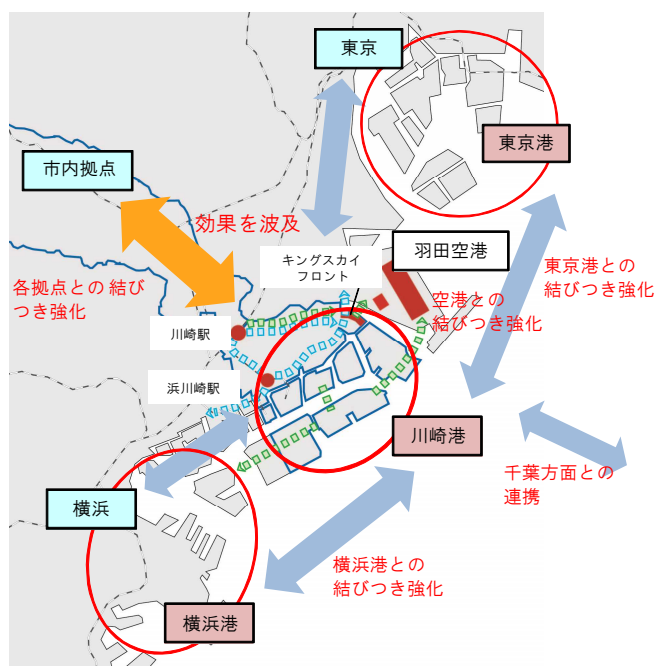
※2 京急大師線連続立体交差事業2期（川崎大師駅～京急川崎駅）については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

※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 臨海部幹線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。

○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、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。



■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称 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		
		ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化	イ 臨海部の公共交通機能の強化	ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進
東扇島における道路交通対策の推進	・コンテナ・ラウンドユ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）		○	
J R 南武支線の利便性向上	・J R 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			○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業等（代表的な事業等を記載）

事業名称（施策名称）	区間	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：（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）	○	○		○	○	
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	○ ※1			○		
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）		○ ○		○		
国道357号	・羽田～扇島		○ ※2		○		
（関連施策）臨海部幹線道路				○	○		

※1 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。

※2 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。

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めざします。

〔・A、B事業には、平成28(2016)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（詳細は第 11 章参照） 指標	目標値	計画策定時 (評価年度※)	現況値 (評価年度※)	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)	
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	25%以上短縮	約 45 分 (H17(2005))	約 54 分 (H27(2015))	約 21%短縮 約 36 分	約 21%短縮 約 36 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	90%以上	約 62% (H24(2012))	約 60% (H27(2015))	約 82%	約 88%
	●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))	約 16%短縮 約 38 分	約 16%短縮 約 37 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	30%以上拡大	約 1,900k ㎡ (H17(2005))	約 2,000k ㎡ (H27(2015))	約 29%拡大 約 2,400 k ㎡	約 30%拡大 約 2,400 k ㎡
②	●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	約 6%短縮 約 14 分	約 9%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	外出率向上	約 69% (H20(2008))	H30(2018) 調査予定	＊ ＊ ＊	＊ ＊ ＊
	●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))	約 7.5 km	約 7.5 km
		150%超区間	減少	約 30.6km (H19(2007))	約 19.6km (H27(2015))	約 14.7 km	約 13.8 km
	●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))	約 8 万人	約 8 万人
		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))	約 4 万台	約 4 万台
③	●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))	約 90%	100%
	●道路橋りょうの耐震化	道路橋りょうの耐震化率	100%	約 59% [対象 124 橋] (H21(2009))	100% [対象 124 橋] (H29(2017))	100% [対象 323 橋]	100% [対象 323 橋]
	●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))	6 ルート	6 ルート
④	●交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	市民アンケート調査	70%以上	約 62% (H27(2015))	約 64% (H28(2016))	＊ ＊ ＊	＊ ＊ ＊
	●駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】	バス平均所要時間	10%以上短縮	約 15 分 (H20(2008))	H30(2018) 調査予定	約 6%短縮 約 14 分	約 9%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	外出率向上	約 69% (H20(2008))	H30(2018) 調査予定	＊ ＊ ＊	＊ ＊ ＊
	●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	40%以上	約 39% (H20(2008))	約 39% (H27(2015))	約 39%	約 39%
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	40%以上	約 39% (H20(2008))	約 39% (H27(2015))	約 39%	約 39%
	●次世代自動車の普及と向上	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))	＊ ＊ ＊	＊ ＊ ＊
	●CO ₂ 排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車 CO ₂ 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。

目標水準の達成状況の評価や将来想定に用いた調査データ等の出典一覧

表中の「***」は、目標水準の達成状況の評価や将来想定において、値を示していないもの。

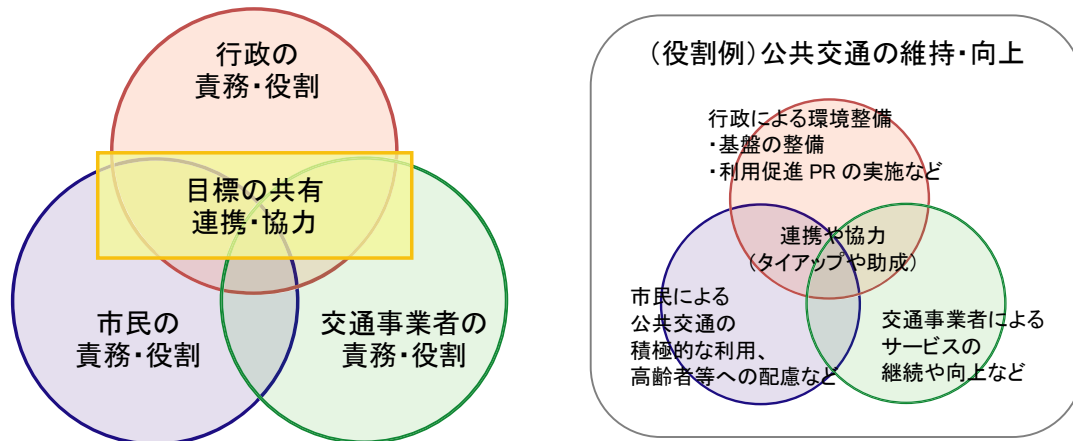
目標	目標水準指標	計画策定時	現況値	A、B事業が完了したとき(想定値)	C事業まで完了したとき(想定値)
①	●広域拠点間の所要時間の短縮	・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	・※2より推計	
	●新幹線駅まで45分圏域の拡大	・乗り換え案内サイトによる検索(H25(2013).1)、川崎市資料より推計	・乗り換え案内サイトによる検索(H29(2017).9)、川崎市資料、大都市交通センサス(H22(2010)、H27(2015))より推計	・川崎市資料より推計	
	●羽田空港までの所要時間の短縮	【公共交通利用】 ・乗り換え案内サイトによる検索(H25(2013).1) 【自動車利用】 ・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	【公共交通利用】 ・乗り換え案内サイトによる検索(H29(2017).9) 【自動車利用】 ・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	【公共交通利用】 ・川崎市資料より推計 【自動車利用】 ・※2より推計	
	●臨海部の移動圏域の拡大	・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	・※2より推計	
②	●駅へのバスの所要時間の短縮	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	・※2より推計	
	●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	***	
	●交通事故件数の減少	・H22(2010)年度版大都市比較統計年表から見た川崎市	・H27(2015)年度版大都市データランキング カワサキをカイセキ!	***	
	●鉄道混雑率の改善	・※1及び大都市交通センサス(H17(2005))より推計	・※2及び大都市交通センサス(H27(2015))より推計	・※2及び大都市交通センサス(H27(2015))より推計	
	●踏切を横断する交通量の削減	・踏切道調査(H22(2010).1)	・踏切道調査(H28(2016).1)	・踏切道調査(H28(2016).1)より除却等される踏切を踏まえて集計	
③	●緊急輸送道路整備率の向上	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
	●道路橋りょうの耐震化	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
	●広域防災拠点のアクセスルートの多重化	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
④	●交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	・総合計画に関する市民アンケート調査(H27(2015))	・総合計画に関する市民アンケート調査(H28(2016))	***	
	●駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	・※2より推計	
	●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	***	
	●公共交通利用割合の維持向上【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	・※2より推計	・※2より推計	
⑤	●公共交通利用割合の維持向上	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	・※2より推計	・※2より推計	
	●次世代自動車の普及向上	・川崎市資料	・川崎市資料	***	
	●CO ₂ 排出量の削減	【鉄道】 ・各鉄道事業者の環境報告書(H21(2009)年度:H20(2008)実績)、H20(2008)年度版鉄道統計年報(H20(2008)実績)より推計 【自動車】 ・※1及び「道路環境影響評価等」に用いる自動車排出係数の算定根拠(H22年度版)」より推計	【鉄道】 ・各鉄道事業者の環境報告書(H27(2015)年度:H26(2014)実績)、H26(2014)年度版鉄道統計年報(H26(2014)実績)より推計 【自動車】 ・※2及び「道路環境影響評価等」に用いる自動車排出係数の算定根拠(H22年度版)」より推計	***	

※1 国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、国勢調査(H17(2005))、道路交通センサス(自動車起終点調査及び一般交通量調査)(H17(2005))等

※2 国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、国勢調査(H22(2010)、H27(2015))、道路交通センサス(自動車起終点調査)(H22(2010))、全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))等

1 3 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、積極的な協力に努めるとともに、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等に努めるなど、主体的な取組を推進する責務があります。

<交通事業者の役割>

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

<市民の責務>

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

<市民の役割>

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

1 4 計画の進行管理

- ・本計画では、計画に示す各種の施策・事業を着実に推進していくために、「計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）」のしくみであるPDCAサイクルによって進行管理を行います。
- ・進行管理では、定期的に、交通政策の目標をもとに設定した目標水準の達成状況の評価などを踏まえて計画の見直しを行うほか、毎年度、施策・事業の進捗状況を把握していきます。

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、計画の全体見直しを行います。
- ・全体見直しでは、PDCAサイクルに基づき、目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を行ったうえで、さらに先を見据えた交通課題に対応するため、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するとともに、それを実現するために展開する施策や事業等の見直しを行います。
- ・なお、次の全体見直しにおいて、その後の見直しサイクルなどについて判断していくこととします。

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、関連データの収集などにより動向を把握します。

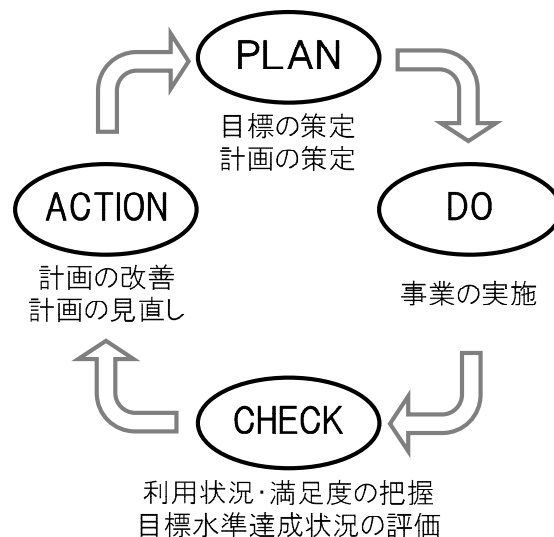


図 PDCAサイクル

資料編

資料－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

事業名称	区間	取組 時期	関連する主な交通政策の方向性 (本編 34～41 ページ)																		本編 46～84 ページ	役割※1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
			目標 ①					目標 ②					目標 ③			目標 ④		目標 ⑤				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※2	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	A B																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									</

※1 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。

※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 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。

※4 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。

取組時期、重点施策、交通政策の方向性の区分については、次ページを参照

取組時期について（計画策定：平成 25(2013)年 3 月）

A 事業…短中期(計画策定から 10 年内)に事業完了をめざす事業

B 事業…短中期(計画策定から 10 年内)に着手(事業化)をめざす事業

C 事業…中長期(計画策定から 20 年内)に着手(事業化)をめざす事業

※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、取組時期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／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 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進／②－5 地域（交通）分断の解消（交流の推進）／③－1 耐震性の向上／③－2 減災（復旧）対策の推進／③－3 多重性（リダンダンシー）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強化／⑤－1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進／⑤－2 環境負荷の低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

交通施策（その１）

施策名称	概要（個別事業等）	新 た な 取 組 と 拡 充	本編 34～ 41 ページ	本編 46～ 84 ページ	役割		
			関連する主な 交通政策の 方向性	重点 施策 カッコ書きは 一部再掲等	川 崎 市 等	交 通 事 業 者	市 民
重点施策１ 都市の骨格を形成する交通機能の強化							
輸送需要の調整（ＪＲ南武線等）	・オフピーク通勤等の取組の推進	○	②－２	１	○	○	○
鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組	・神奈川県鉄道輸送力増強促進会議等を通じた鉄道事業者への要望等の実施		①－１、２、３、４、５ ②－１、２、３、４、５	１	○	○	
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）	・ＪＲ川崎駅北口通路等の整備 ・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）	○	①－２、３、５ ②－１、２、 ④－２、⑤－４	１ (３) (４)	○	○	
緊急渋滞対策	・交差点改良等による渋滞の改善		②－２、⑤－３	１ ４	○		
鉄道及び道路ネットワーク形成事業については、89 ページ参照							
重点施策２ 交通の安全・安心の強化							
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書の策定に向けた検討、計画策定		②－３、４	２	○	○	
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	○	②－３	２ ３	○		
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	◎	②－３	２	○		○
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		②－３	２ ３	○	○	○
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、交通安全教育の実施 ・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	○	②－３	２	○		○
駐車施策の推進	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・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		②－２、３、④－２、 ⑤－３	２ ３ ４	○	○	○
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）		②－５、④－１、⑤－４	２ ３	○	○	
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		①－２、②－４、④－２	２	○	○	

交通施策（その2）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
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	○	②-3、4	2	○	○	
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		②-4	2	○	○	
ノンステップバスの導入促進	・導入への補助		②-4	2	○	○	
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	・パ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、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	○	○	
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		③-1	2	○		
鉄道施設の耐震化	・駅舎等の耐震対策の促進		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		②-3、③-1	2	○		
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）		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		③-2、3	2	○	○	○
重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化							
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		①-2、 ②-1、2、3、4、 ④-1、⑤-4	3	○	○	
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		①-2、②-1、 ④-1、⑤-4	3	○	○	○
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	◎	①-2、②-1、 ④-1、⑤-4	3	○	○	

交通施策（その３）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
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이의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	○	①－２、②－１、２、 ④－１、⑤－４	３ ４	○	○	
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	○	②－１、④－１	３	○	○	○
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	◎	②－１、④－１	３	○	○	
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）	○	①－２、３、５ ②－１、２ ④－２、⑤－４	１ ３ (４)	○	○	
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	○	①－２、②－１、２、 ④－２、⑤－４	３ (４)	○	○	
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	◎	①－２、②－１、２、 ④－２、⑤－４	３ (４)	○	○	
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	◎	①－２、②－１、２、 ④－２、⑤－４	３ (４)	○	○	
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		①－２、②－１、２、 ④－２、⑤－４	３ (４)	○	○	
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	○	②－１、２、 ④－２、⑤－４	３ (４)	○	○	
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	○	②－３	２ ３	○		
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		②－３	２ ３	○	○	○

交通施策（その４）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
ターミナル駅などにおける案内情報の充実（再掲）	・パ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、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	○	○	
J R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）		②－5、④－1、⑤－4	2 3	○	○	
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、P R等の推進 ・公共交通に関する学習会等の開催	○	②－2、⑤－4	3	○	○	○
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		②－5、④－1	3	○	○	
駐車施策の推進（再掲）	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・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		②－2、3、④－2、 ⑤－3	2 3 4	○	○	○
重点施策４ 環境に配慮した交通の低炭素化							
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이의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	○	①－2、②－1、2、 ④－1、⑤－4	3 4	○	○	
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）	○	①－2、3、5、 ②－1、2、④－2、 ⑤－4	(1) (3) 4	○	○	
緊急渋滞対策（再掲）	・交差点改良等による渋滞の改善		①－2、②－2、⑤－3	1 4	○		
駐車施策の推進（再掲）	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・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		②－2、3、④－2、 ⑤－3	2 3 4	○	○	○
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		⑤－2	4 5	○		○
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		⑤－2	4 5	○		○

交通施策（その5）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
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		④-1、⑤-3	4 5	○	○	○
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		⑤-1、2	4	○	○	○
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		④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
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	◎	④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
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		⑤-1	4	○	○	○
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		⑤-2	4	○		○
重点施策 5 臨海部の交通機能の強化							
東扇島における道路交通対策の推進	・コンテナ・ラウンドユースやシャシー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	◎	①-5、④-1、 ⑤-2、3	5	○		
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	○	①-3、⑤、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	○
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（最寄駅→バス、自転車→バスなど）		①-5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	
J R南武支線の利便性向上	・J R南武支線（浜川崎線）の輸送力増強等		①-5、④-1、⑤-4	5	○	○	○
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		①-2、⑤、②-1、2、 ④-2、⑤-4	5	○	○	
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	◎	①-5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	
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		⑤-2	4 5	○		○
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		⑤-2	4 5	○		○

交通施策（その6）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
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		④－1、⑤－3	4 5	○	○	○
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		④－1、⑤－2、3	4 5	○		○
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	◎	④－1、⑤－2、3	4 5	○	○	○
臨海部幹線道路の整備			①－5、④－1	5	○		
その他の施策							
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パ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	—	○	○	
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	—	○	○	○
障害者の外出支援	・川崎市ふれあいフリーパ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	—	○	○	
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、2	—	○	○	○
ディーゼル車対策の実施	・ディーゼル車運行規制に基づく検査・指導の実施 ・他関係自治体と連携した取組の実施		⑤－1、2	—	○	○	○
廃棄物の鉄道輸送の推進	・環境に優しい鉄道を用了北部から南部への廃棄物輸送の取組の推進		⑤－4	—	○		
総合都市交通計画の周知等	・市民にわかりやすいパンフレットの作成やホームページによる周知など、取組に関する周知の推進と関係者との情報の共有化		全方向性	—	○	○	○

資料— 2 用語解説

用語	解説
あ行	
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。
エコ運搬	市内の荷主や荷受人が主体となって、製品や貨物の出荷、原材料の購入、廃棄物の運搬などの際、運送事業者や取引先事業者に対して、環境に配慮した運搬（エコ運搬）の実施を書面等で要請する制度のこと。
エコステ	ＪＲ東日本が推進している省エネルギー・再生可能エネルギーなど様々な環境保全技術（エコメニュー）を駅に導入する取組のこと。 ＪＲ東日本と川崎市は、平成 27(2015)年 1 月に締結した包括連携協定に基づき、水素エネルギーの利活用を推進しており、その一環として「エコステ」を推進している。
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。ふんわりアクセル・加速もゆっくりなどを行うことで、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。
大型車混入率	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。
オフピーク通勤	朝のラッシュ時などの混雑時間帯（ピーク時間帯）を避けて通勤すること。
か行	
（東海道貨物支線）貨客併用化	既存の貨物線を活用して、旅客の輸送を行う鉄道計画のこと。
カーシェアリング	個別に自動車を保有するのではなく、複数の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、環境負荷の軽減に寄与する。
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。
緊急交通路、緊急輸送道路	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、緊急輸送道路は、神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会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。当地区ではライフサイエンス・環境分野における世界最高水準の研究開発から新産業を創出する「国際戦略拠点」の形成が進んでいる。
（産業道路）クリーンライン化	産業道路沿道の大気環境の改善に向けた企業等との連携により実施する取組のこと。産業道路における低公害車の優先使用やエコドライブの徹底、産業道路を迂回できるルートを選択、公共交通の積極的な利用などの自動車環境対策のこと。

用語	解説
(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。
公共車両優先システム (PTPS)	バスなどの公共交通車両の信号での停車を減らすため、対象車両を検知し信号を調整(青信号時間の延長や、赤信号時間の短縮など)することにより、優先的な走行を支援するシステムのこと。
交通政策審議会	交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の審議会のこと。 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する審議が行われ、平成 28(2016)年 4 月に答申された。
国家戦略特区	「産業の国際競争力を強化するとともに、国際的な経済活動の拠点の形成を促進する区域」として国が指定するものであり、神奈川県全域を含む東京圏が、平成 26(2014)年 5 月に指定を受けている。
コミュニティ交通	在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、地域の住民などが中心となって導入する基本的に誰もが利用できる交通手段のこと。
(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度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。
コンテナ	一定の規格・寸法が定められた輸送容器のこと。このうち海上コンテナはコンテナ船による海上輸送に使用される。
コンテナ・ラウンドユース	輸入貨物にかかる輸送と輸出貨物にかかる陸送をマッチングさせることにより、物流の効率化、環境負荷の低減およびコンテナの有効活用を行うこと。
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。

さ行

次世代エネルギー	水素、太陽光、風力、バイオマスなどのエネルギーのこと。交通分野では、水素エネルギーを利用した燃料電池自動車などの導入が進んでいる。
次世代自動車	川崎市総合都市交通計画では、電気自動車、ガソリンハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、ディーゼルハイブリッド自動車、(ディーゼル代替)天然ガス自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車を指す。
シャーシ	自動車の台車のこと。港湾ではコンテナを乗せて移動できる台車のことをいう。
充電インフラ	電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド自動車(PHV)を充電する施設のこと。
水素ステーション	燃料電池自動車(FCV)に水素を充填供給する施設のこと。
(既存)ストック	既に整備されている鉄道や道路といった交通基盤のこと。現在整備、計画中の鉄道や道路等が完成したのちに活用することも既存ストックの活用としている。
成長戦略拠点	平成 27(2015)年 5 月 18 日に開催された、国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「第 2 回 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として、羽田空港跡地地区(第一ゾーン及び第二ゾーン)と殿町地区の連携を強化し、2020 年に向けて成長戦略拠点の形成を図ると位置付けられている。

用語	解説
全国道路・街路交通情勢調査 (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。
スマート EV バス	環境負荷の低減を目的とする電気バスに、スマート機能を搭載したバスのこと。スマート機能としては以下のものを搭載(運行実態把握のための利用者乗降・属性把握システム、利便性・防災性の向上を目指したデジタルサイネージ、非常用コンセント)

た行

大都市交通センサス	公共交通の使われ方や鉄道の交通量などを調べるために、国・地方自治体・交通事業者などが連携して、三大都市圏で概ね 5 年に 1 度行う調査のこと。
代表交通手段	1 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。
端末交通	幹線交通に対して支線の役割をもつ交通のこと。たとえば、幹線が鉄道の場合は、バスや自転車等が駅端末交通となり、バスの場合は、自転車や徒歩等がバス端末交通となる。
通過交通	川崎市内を起点終点としないで通り過ぎる交通のこと。
道路整備プログラム	客観的な指標などを用いて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、整備路線やその決定方法、整備効果などを公表することにより、計画や目標を市民と行政が共有し、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。 ※第 2 次川崎市道路整備プログラム(平成 28(2016)年 3 月策定)第 1 次計画の策定以降、東日本大震災の発生や、全国的な少子・高齢化の進展、さらには国際競争力の強化に向けた成長戦略など社会経済環境に大きな変化が生じており、これまでの取組結果を客観的に検証するとともに、社会経済環境の変化に的確に対応するために見直しを行ったもの。
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 つのトリップは 2 つのトリップエンドを持つことになる。

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」と空気中の「酸素」を反応させて電気を起こす発電システムのこと。自動車の動力源としての利用などの技術開発・実用化が進められている。

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。
幅広車両（E 233 系通勤形車両）	以前、ＪＲ南武線などで使用されていた 205 系車両と比較し、全幅が 15ｃｍ拡大し、定員が約 1 割増加となり、輸送力増強・混雑緩和が図られるＪＲ東日本の通勤形車両のこと。
（国土交通省東京都市圏）パーソントリップ調査	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(平成 20(2008)年調査時)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のこと。次回の東京都市圏パーソントリップ調査は平成 30 (2018)年に実施予定。
P D C A 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。
福祉キャブ	車いすやストレッチャーのまま乗降できるリフト（昇降装置）付き自動車のこと。
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ドア・ツー・ドアの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。

や行

ユニバーサルデザイン	年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者の立場や考え方に立って、快適な環境とするようデザインすること。
ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）	高齢者や子育て世代、車いす利用者をはじめとした、誰もが利用できるタクシーのこと。川崎市内を運行するユニバーサルデザインタクシーは、一般のタクシーと同料金で利用できる。

用語	解説
ら行	
リダンダンシー（多重性）	ある地域間を移動するための交通手段や経路等を複数確保して多重化すること。災害や事故等により、ある交通手段・経路が利用できなくなっても、他の交通手段・経路により、地域間のアクセスが確保される。
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	川崎区の概ね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。臨海部では、首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながりなどの優れたポテンシャルを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野など先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまで培った環境技術を活かした国際貢献などが進められている。
連続立体交差事業（連続立体交差化）	鉄道を連続的に立体化することによって、多数の踏切を一举に除却し、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のこと。



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

川崎市総合都市交通計画

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

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町 1 番地

TEL：044-200-3549（直通）