

# かわさきの交通



KAWASAKI  
SDGs

川崎市は持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。

7 エネルギーをみんなに  
そしてクリーンに



8 働きがいも  
経済成長も



9 産業と技術革新の  
基盤をつくらう



11 住み続けられる  
まちづくりを



17 パートナーシップで  
目標を達成しよう



# 川崎市の概要

首都圏の中心部に位置し、羽田空港に隣接するなど  
地理的な優位性を備えた地域です

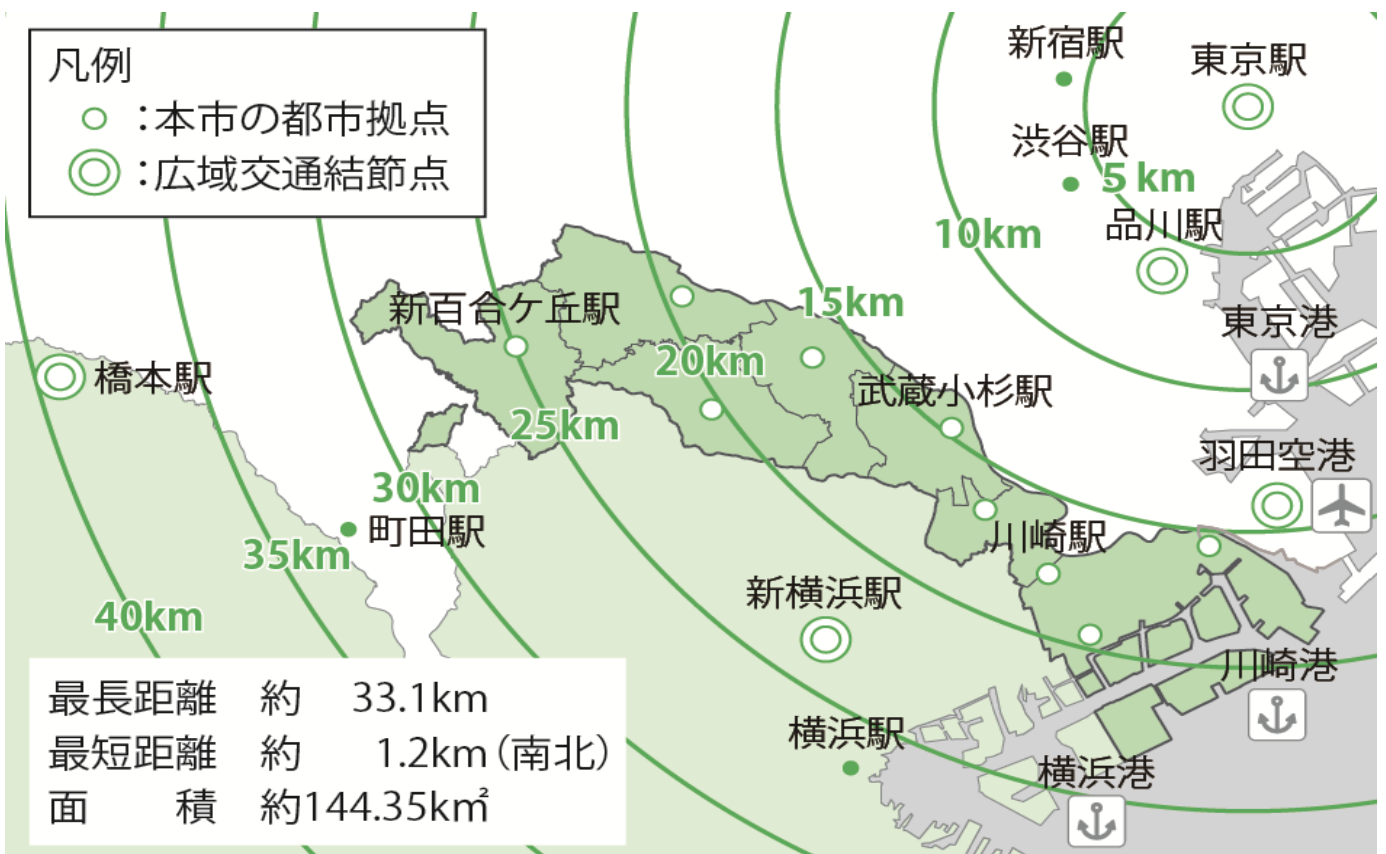
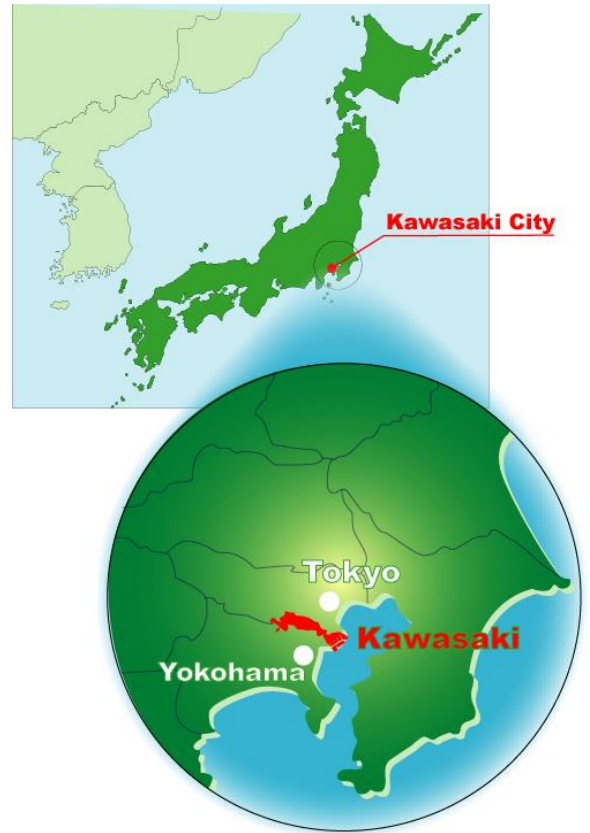
人口 : 1,536,813人  
(令和4年3月1日現在)

世帯数 : 753,656世帯  
(令和4年3月1日現在)

川崎市は首都圏の中心部に位置し、北は多摩川を境に東京都に、南は横浜市にそれぞれ隣接し、また、市の北西側には多摩丘陵が広がり、東側は東京湾に面しています。

市域は、臨海部から多摩川上流に向かい、南東から北西に細長い地形となっています。

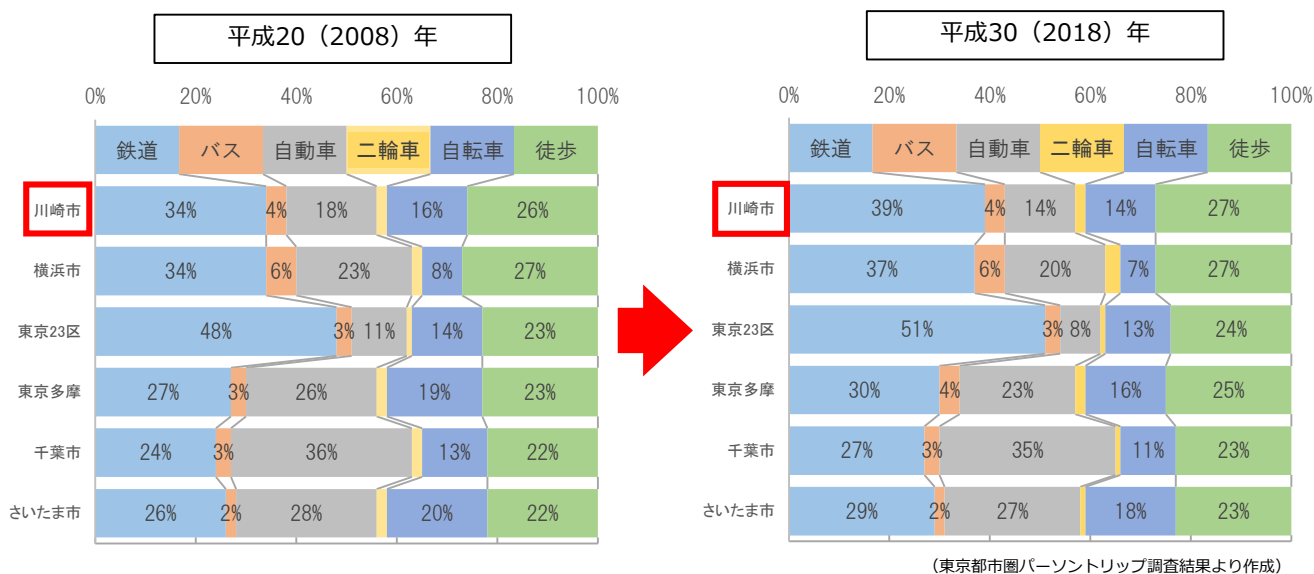
また、羽田空港に隣接するとともに、川崎港を擁するなど、首都圏における重要な位置に立地し、品川駅や新横浜駅などの広域交通結節点にも近接し、地理的な優位性を備えた地域となっています。



# 市民の主な移動手段

「市民が主にどのような交通手段で移動したか」について、10年毎に実施している東京都市圏パーソントリップ調査の結果から知ることができます。

## ● 都市別（代表交通手段分担率）

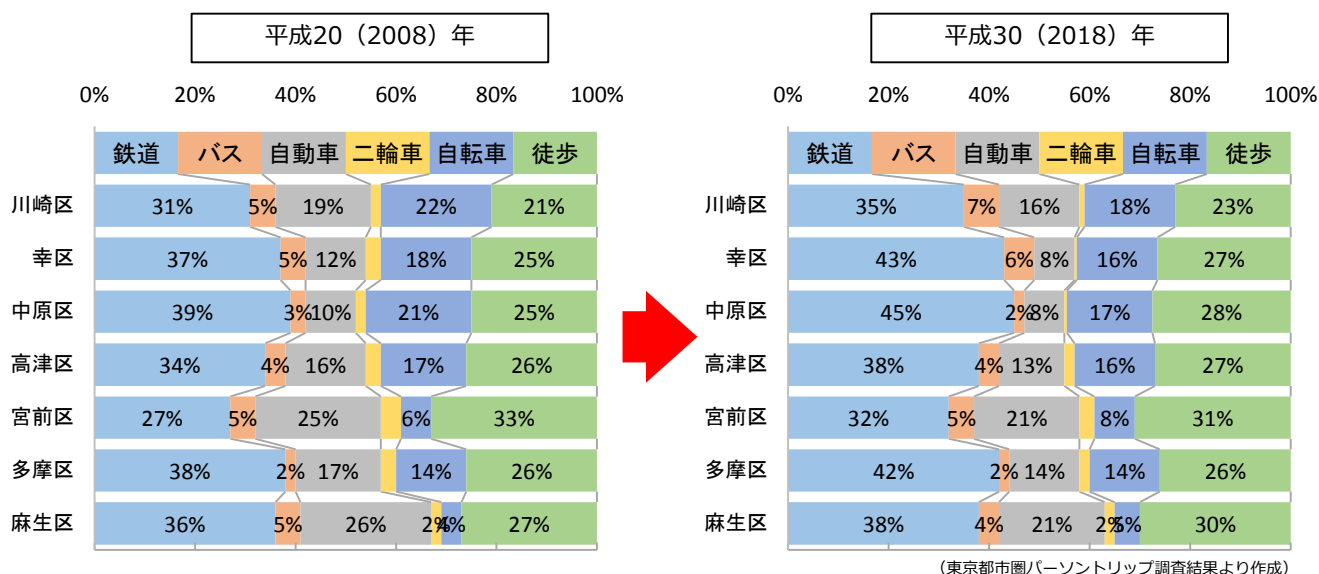


川崎市は、他都市と比較すると、鉄道やバスなど公共交通機関の利用割合（分担率）が高い特徴があります。特に鉄道の利用割合は、平成20年と比べて5ポイント増加しています。

一方、自動車の利用割合は、川崎市は東京23区に次いで低い数値となっています。因みに、自動車の利用割合と一世帯当たりの自家用乗用車の普及台数は比例しており、千葉市が0.88台、さいたま市が0.79台、横浜市が0.61台、川崎市が0.45台、東京都（多摩地区を含む）0.42台となっています。

(保有台数は「一般社団法人自動車検査登録情報協会」（令和3年3月末現在）公表資料より）

## ● 川崎市・区別（代表交通手段分担率）



主な交通手段を区別で見ると、川崎区や中原区など平坦な地形の南中部の区では自転車の利用が多く、丘陵部の宮前区、麻生区では自転車の利用が少ないという特徴があります。

また、各区とも平成20年と比べて鉄道の利用割合が上がり、自動車の利用割合が低下しています。

# 市内の鉄道

川崎市にはJR東日本、京急、東急、小田急、京王の5つの鉄道事業者の路線があり、東京から横浜方面などへ横断する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、京王相模原線と、市域を縦断するJR南武線、京急大師線、小田急多摩線に、55の鉄道駅があります。

市域を横断する私鉄各線は、新宿、渋谷、品川などのターミナル駅へ直通するだけでなく、都内の地下鉄との相互乗り入れによって都心部へアクセスしています。JRにおいても既存の路線を活用して、湘南新宿ラインや上野東京ライン、相鉄・JR直通線など新たなルートによるネットワークの強化が図られています。



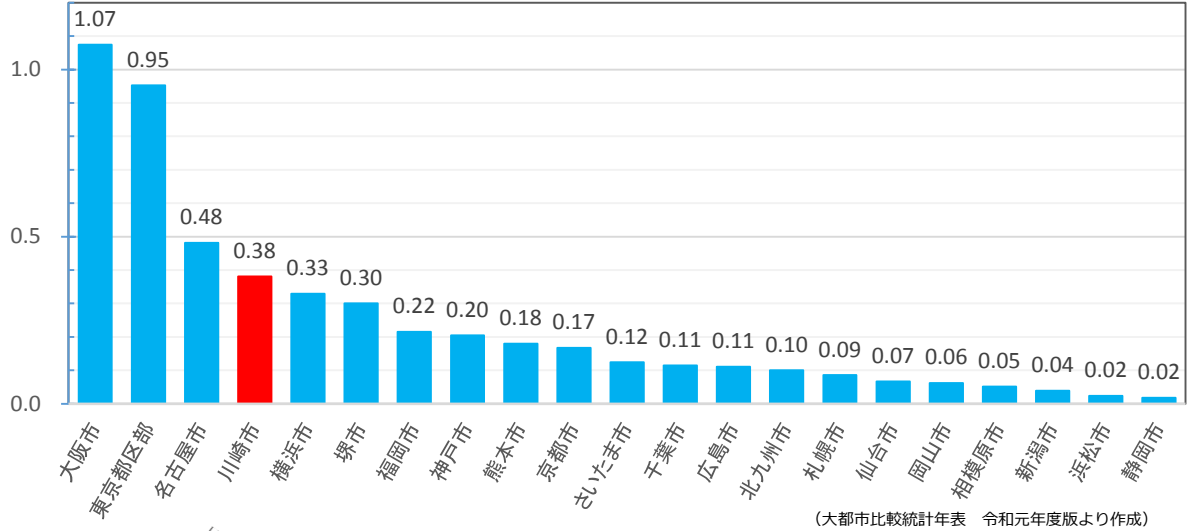
## 市内の鉄道駅 (55駅)

川崎	JT	JK	JN	八丁畷	JN	京急	大師橋	MG	KK	読売ランド前	OH
尻手	JN			川崎新町	JN		小島新田	MG	KK	百合ヶ丘	OH
鹿島田	JN			小田栄	JN		新丸子	MG	TY	新百合ヶ丘	OH
平間	JN			浜川崎	JJ	JN	武蔵小杉	OM	TY	柿生	OH
向河原	JN			武蔵白石	JJ		元住吉	OM	TY	五月台	OT
武蔵小杉	JO	JN		昭和	JJ		二子新地	OM	DT	乗平	OT
武蔵中原	JN			扇町	JJ	東急	高津	DT		黒川	OT
武蔵新城	JN			大川	JJ		溝の口	DT		はるひ野	OT
武蔵溝ノ口	JN			新川崎	JO		梶が谷	DT	京王	京王稲田堤	KO
津田山	JN			京急川崎	KK		宮崎台	DT		若葉台	KO
久地	JN			八丁畷	KK		宮前平	DT			
宿河原	JN			港町	KK		鷺沼	DT			
登戸	JN	京急		鈴木町	KK		登戸	OH			
中野島	JN			川崎大師	KK	小田急	向ヶ丘遊園	OH			
稲田堤	JN			東門前	KK		生田	OH			

JT 東海道線 JK 京浜東北線 JN 南武線 JO 横須賀線 JJ 鶴見線 TY 東横線 MG 目黒線  
 OM 大井町線 DT 田園都市線 OH 小田原線 OT 多摩線 KO 相模原線 KK 京急本線 (大師線)

# 市域面積当たりの鉄道駅数

(駅数/市域面積km<sup>2</sup>)



川崎市内の鉄道

「市域面積当たりの鉄道駅数」を政令市及び東京都区部の21都市で比較すると、川崎市は4番目となり、鉄道の利便性が高い都市であることが分かります。川崎市より上位には、地下鉄網が発達している大阪市や東京都区部が位置しています。

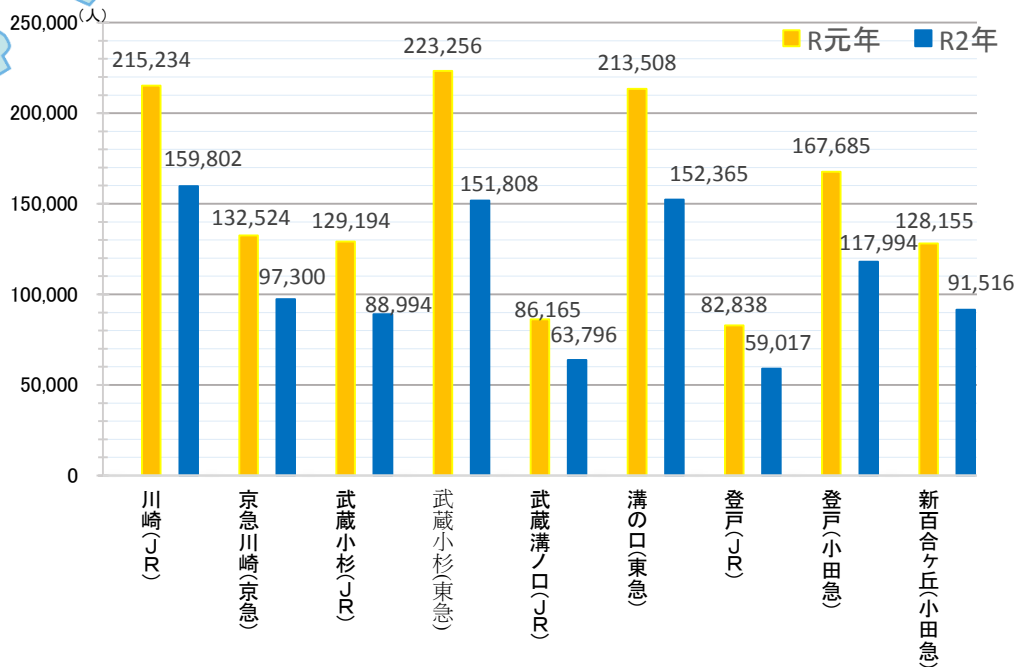


## 市内主要駅から各拠点への所要時間

川崎	東京	17分	武蔵溝ノ口	東京	32分
	品川	8分		品川	24分
新宿	32分	新宿	25分		
渋谷	26分	渋谷	13分		
横浜	7分	横浜	26分		
羽田空港	16分	羽田空港	43分		
武蔵小杉	東京	18分	登戸	東京	34分
	品川	10分		品川	33分
	新宿	18分		新宿	16分
	渋谷	13分		渋谷	20分
	横浜	10分		横浜	32分
	羽田空港	30分		羽田空港	52分

(乗換案内サイト調べ [令和4年2月平日昼間・最速所要時間・有料特急除く])

## 市内主要駅の1日平均利用人数



(各社公表資料より作成 [JRは年度・乗車人数×2、私鉄は年間乗降人数])



# 鉄道事業の主な取組

鉄道事業者や周辺自治体と連携し、横浜市高速鉄道3号線の延伸や既存鉄道路線の機能強化などによる鉄道ネットワークの形成、輸送力増強及びオフピーク通勤等による混雑緩和に向けた取組を推進しています。



## 南武線駅アクセス向上等推進事業

JR南武線の武蔵溝ノ口駅以北の片側改札口の5駅（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅）について、利用者の利便性・安全性の確保、鉄道による地域分断を改善させるため、平成21(2009)年度に策定した「南武線駅アクセス向上方策案」に基づき、駅アクセスの向上を図る取組を進めています。

令和3(2022)年度に津田山駅の自由通路及び橋上駅舎化が完了し、現在、令和5(2023)年度の稲田堤駅の自由通路及び橋上駅舎の整備完了に向け、取組を進めています。



JR 稲田堤駅橋上駅舎化完成イメージ

## 横浜市高速鉄道3号線の延伸

新たな鉄道ネットワークの形成を目指し、横浜市高速鉄道3号線（ブルーライン）の延伸について、横浜市と本市が協調した取組を進めています。

- 概要
  - ・ 整備区間：あざみ野～新百合ヶ丘
  - ・ 整備延長：約6.5km
  - ・ ルート・駅位置：新駅4駅（あざみ野駅を除く）
  - ・ 事業主体：横浜市交通局
  - ・ 開業目標：令和12（2030）年
- 整備効果
  - ・ 新百合ヶ丘～新横浜：約35分⇒約27分  
（約8分短縮）



概略ルート・駅位置図

### ※踏切の安全対策

交通渋滞の緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性向上などに向け、京急大師線及びJR南武線において、連続立体交差事業などの取組を進めています。



## オフピーク通勤の取組

通勤通学時間帯における混雑の緩和に向け、周辺自治体、鉄道事業者、民間企業等との連携によるオフピーク通勤の取組を進めています。

現在、多くの民間企業等でオフピーク通勤が制度化されるとともに、鉄道事業者も対象者にポイントを付与するなどの取組を実施しています。

また、国や鉄道事業者において時差通勤定期など変動運賃の導入に向けた検討が行われています。

## ホームドアの整備

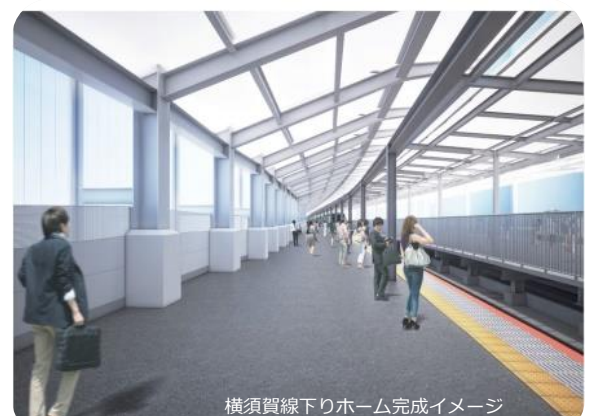
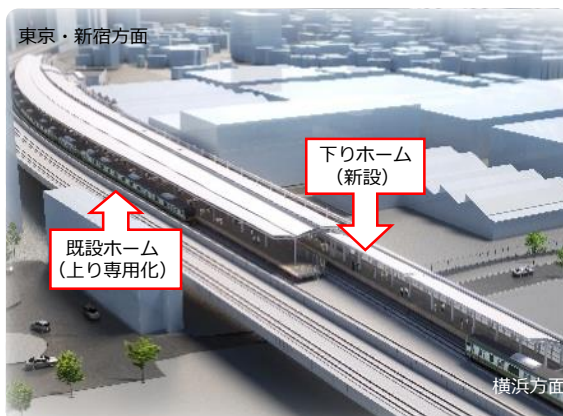
高齢者や障害者等をはじめとする駅利用者のホームからの転落やホーム上の列車接触事故を防止するため、鉄道事業者によるホームドアの整備を促進することにより、安全で安心な交通環境の整備を推進しています。市内では、1日の乗降客数が10万人以上の駅などのホーム35番線中で20番線にホームドアが整備されています。(令和4年3月末現在)



J R南武線 武蔵小杉駅

## 武蔵小杉駅の混雑緩和対策

武蔵小杉駅及び駅周辺の安全性・利便性の向上に向け、JR東日本と連携し、横須賀線下りホーム(令和4(2022)年度供用開始予定)及び新規改札口(令和5(2023)年度供用開始予定)の整備を進めています。



(JR東日本提供 [パースはイメージであり、実際の整備内容と異なる場合があります。])

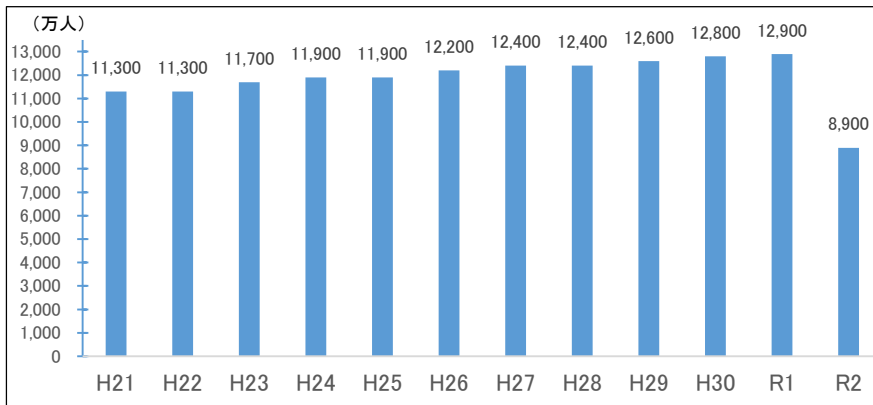


# 市内の路線バス

路線バスは、地域公共交通の基幹的役割を担う交通手段であり、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を形成しています。



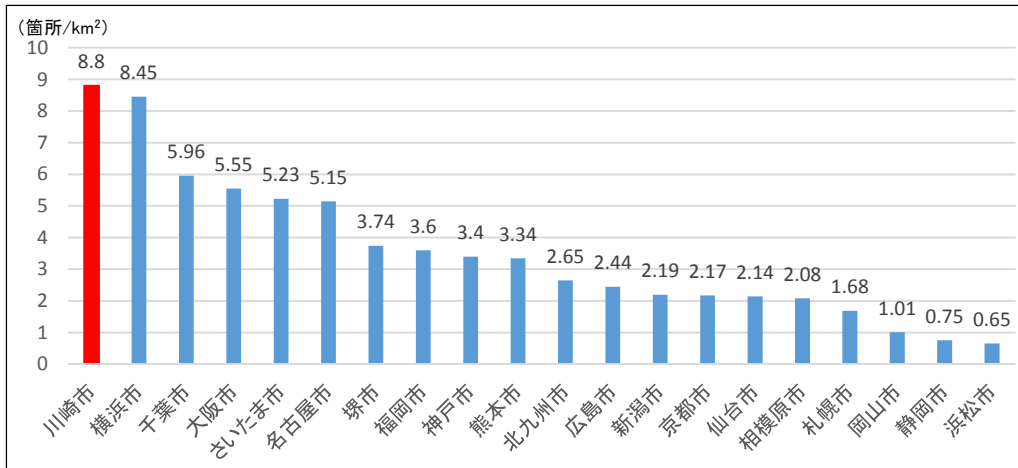
## 市内路線バス年間利用者数



市内で運行する主要なバス事業者（川崎市交通局、川崎鶴見臨港バス、東急バス、小田急バス）の利用者数は毎年増加し、令和元(2019)年度には年間約1億3,000万人でしたが、令和2(2020)年度は新型コロナウイルス感染症の影響で約9,000万人と前年度の約70%の利用状況となっています。

(H22～R1:川崎市統計書より作成 [民間バス事業者は1日平均乗車人員×365日で算出]、R2・R3はバス事業者への聞き取りによる速報値)

## 市域面積当たりのバス停留所数



「市域面積当たりのバス停留所数」を政令指定都市（20都市）で比較すると、川崎市が一番多く、バス停にアクセスがしやすい都市であることがわかります。

上位には人口密度の高い都市、下位には面積の大きい都市が並んでいます。

(乗換案内サイト調べ (令和4年3月1日現在))

## バスロケーションシステム

路線バスの利便性を高めるため、バスの接近情報や現在の運行位置などを確認できるバスロケーションシステムの導入を促進しています。

最近では、多言語対応の表示機の導入やスマホアプリ等における情報提供が進んでいます。



川崎駅中央通路総合案内板



小杉駅前バス停 表示機



## 羽田空港と結ぶ新路線

令和4(2022)年3月に、川崎区殿町（キングスカイフロント）と羽田空港をつなぐ新しい橋「多摩川スカイブリッジ」が開通しました。

この橋は、多摩川の河口から1番目、世界との玄関口である羽田空港へつながる橋であり、国際競争力の強化に向け、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、多摩川両岸の成長戦略拠点の形成を支えるインフラとなります。

4月からは、大師橋駅などからキングスカイフロントを經由して大田区の天空橋駅を結ぶバス路線が開通されます。

●バス運行路線…大師橋駅～天空橋駅、浮島バスターミナル～天空橋駅



凡例	
<区域>	<バス路線運行本数>
行政界	30本未満/1日
市街化区域	30本～50本/1日
区界	50本～100本/1日
	100本～200本/1日
	200本～500本/1日
	500本以上/1日



市内の路線バス

## 川崎市初のBRTの導入

臨海部の交通ネットワーク形成及び通勤環境の改善を図るため、基幹的交通軸（路線バスの機能強化）の整備を進めています。連節バスやPTPS※等と組み合わせることで速達性や定時性の確保や輸送能力の増大が可能となります。

※PTPS…バス優先信号制御やバスレーンの確保等を実施することにより、路線バスなど公共交通機関の優先通行を確保するシステム



連節バスイメージ（日野自動車HPより）※実際に営業運転する車両とは異なります



新たな基幹的交通軸（BRT導入）  
（R4年度予定：川崎駅～水江町）

川崎市内PTPS整備区間

## 地域主体の取組（地域の協議会による導入）

坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなど、地域におけるさまざまな特性によって利用しやすい交通環境の整備が求められており、川崎市では、地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、支援を実施しています。

現在、市内4地区においてコミュニティ交通の運行が行われています。



① 高石地区  
山ゆり号（定員14名）



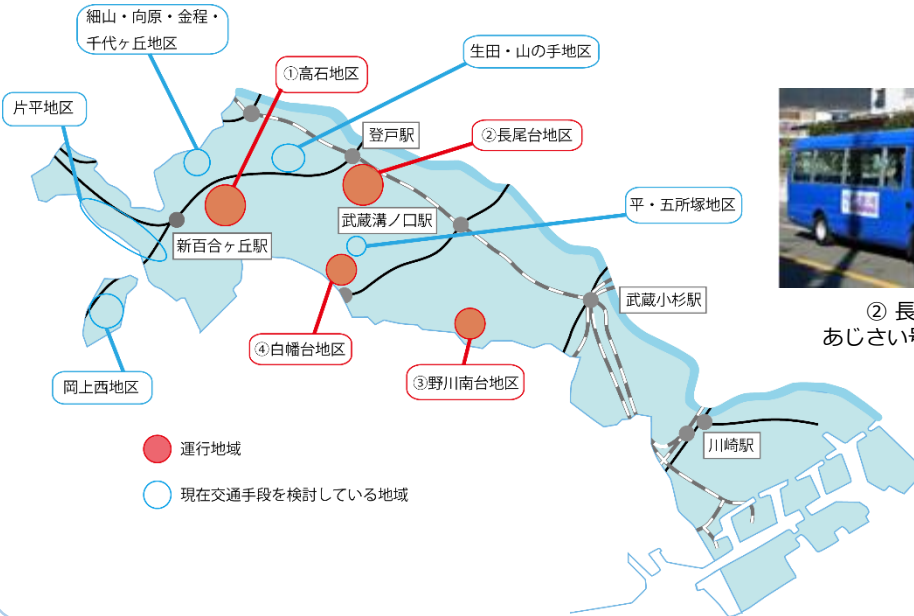
② 長尾台地区  
あじさい号（定員29名）



③ 野川南台地区  
みらい号（定員10名）



④ 白幡台地区  
買い物バス（定員29名）



## 新技術を活用した新たな取組（MaaS、オンデマンド交通等）

ICTなどの新技術・新制度を活用した新たな取組を展開しています。

令和4(2022)年3月には、川崎市と民間事業者等との連携をより一層進めるため、実証事業を後押しする支援制度を創設しました。

### ●しんゆりシャトル

川崎市と小田急電鉄、小田急バス、タクシー事業者で構成する「しんゆりMaaS実証実験推進協議会」を設置し、国土交通省による「令和2年度日本版MaaS推進・支援事業」のモデルプロジェクトとして選定され、実施しました。

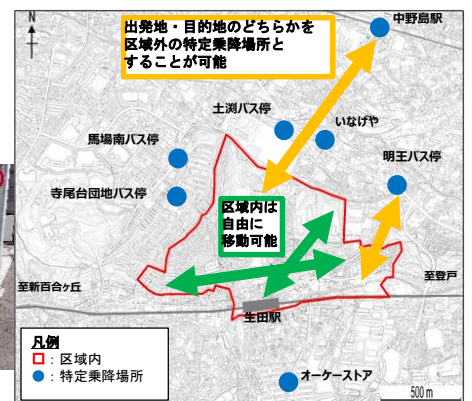
- ・実施エリア 新百合ヶ丘駅周辺約5km<sup>2</sup>
- ・実施期間 令和3年2月17日～同5月16日
- ・運行時間 7時～22時
- ・利用料金 1乗車 大人500円 子供250円  
定期券（1か月） 大人21,000円 子供10,500円
- ・乗降場所 約500か所



### ●トライアルシャトル生田山の手

川崎市と伊藤忠テクノソリューションズ株式会社が共同で実施するアプリ・電話からの利用者の予約状況に応じて、AIが最適経路を随時更新しながら運行を行うオンデマンド交通の実証実験です。

- ・実施エリア 多摩区生田4～8丁目及びその周辺
- ・実施期間 令和4年2月28日～同4月28日の平日
- ・運行時間 8時半～15時半
- ・利用料金 年齢等問わず1人1回300円  
※現金のみ利用可能
- ・乗降場所 区域内…自由に乗降場所を設定可能  
区域外…中野島駅やスーパーなど特定乗降場所





# タクシー

## ●市内タクシー台数

法人 (25社)	個人	計 (台)
約1,450	約410	約1,860

(タクシー協会川崎支部、個人タクシー組合より)



UDタクシー



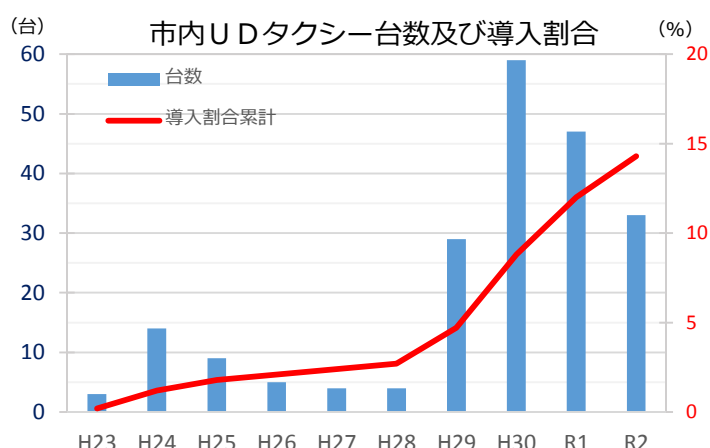
新百合ヶ丘駅南口UDタクシー乗り場

## ●ユニバーサルデザインタクシーの普及促進

川崎市では、高齢者や障害者など誰もが利用しやすい移動手段の確保に向けて、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の普及促進に取り組んでいます。

令和元(2019)年度には、市内法人タクシーに占めるUDタクシーの割合が、当初の目標である10%以上を達成しました。現在は、令和7(2025)年度までに25%以上の導入を目標に掲げ、取組を推進しています。

また、拠点駅周辺整備の機会を捉えて、UDタクシー乗り場の整備を進めています。



## 環境に配慮した交通

交通における環境負荷の低減に向けて、次世代エネルギーや新技術を活用した様々な取組を進めています。

### 川崎スマートEVバス

川崎鶴見臨港バスは、平成27(2015)年4月から川崎駅～市立川崎病院間の川崎病院線に関東地区における中型以上の路線バスでは初となる電気バス（EVバス）を導入し、運行を開始しました。ディーゼルバスと比較して、1日あたり約40%のCO<sub>2</sub>を削減できます。

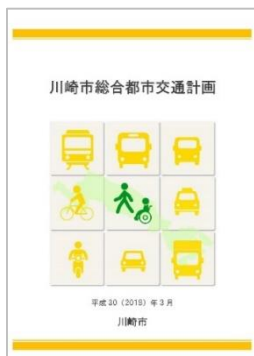


### 水素エネルギーの利活用

J R東日本は、令和4(2022)年3月から南武線の川崎～登戸間、南武支線、鶴見線で水素をエネルギー源としたハイブリッド車両（燃料電池）試験車両（愛称HYBARI：ひばり）の実証試験を開始しました。2030年の実用化を目指した取組を進めています。



(J R東日本提供)



## 川崎市総合都市交通計画

川崎市総合都市交通計画は、さまざまな交通課題に対応した、総合的かつ持続的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」を交通施策の理念に掲げ、平成25(2013)年3月に策定し、平成30(2018)年3月に中間見直しを行いました。

総合都市交通計画  
(川崎市ホームページ)



## 川崎市地域公共交通計画

川崎市地域公共交通計画は、地域公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、川崎市が主体となって市域全体の持続可能な地域交通環境の向上を目指すために、交通事業者や市民等の地域関係者と連携して令和3(2021)年3月に策定しました。

地域公共交通計画  
(川崎市ホームページ)



## コミュニティ交通導入に関する手引き

コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化等を踏まえ、平成19年(2007)年3月に策定した「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等を見直すとともに、ICTや新制度等を活用した新たな取組を推進することで、より利用しやすい地域公共交通環境を形成するため、令和4(2022)年3月に改定しました。

コミュニティ交通導入に関する手引き  
(川崎市ホームページ)



新型コロナウイルスの感染予防のため、鉄道・バス・タクシー等ではマナーアップ（マスクの着用、会話を控える）や、車内換気の窓開けにご理解、ご協力をお願いいたします。



例 川崎市交通局

川崎市内に営業所がある事業者のバスをモデルにしたペーパークラフトの素材を、市のホームページにPDFデータで公開中です。

市内を走る身近なバスのペーパークラフトでお楽しみください。

ペーパークラフト  
(川崎市ホームページ)



## かわさきの交通

令和4(2022)年3月発行  
川崎市まちづくり局交通政策室  
電話 044-200-3549  
FAX 044-200-3970  
E-mail 50kousei@city.kawasaki.jp