

1. はじめに

本市では、平成30年3月に「臨海部ビジョン」、交通機能強化プロジェクトを策定し、臨海部の発展を支える交通機能の強化の実現に向けた取組を進めております。

本方針は、臨海部の通勤環境を改善し、臨海部ビジョンに掲げる臨海部の発展を支える交通機能強化の実現に向けて、臨海部が目指す交通ネットワークの将来像及びこれを構成する基幹的交通軸及び各交通拠点の役割や機能、交通ネットワーク形成の考え方やプロセス等の中長期的な交通機能の強化に向けた方向性と今後5年間の取組を示すものです。

2. 臨海部へのアクセスに関する現状と課題

① 就業者の状況

・臨海部では、大規模物流施設の進出が続いており、今後もさらに**従業員数の増加**が見込まれます。

② 通勤の実態

・臨海部の滞在者数は、昼間の方が夜間より多く、朝夕の**通勤時間帯に移動が集中**しています。滞在者の居住地は、主に川崎区や横浜市が多くなっています。

・通勤者の多くは川崎駅発着の路線バスを利用しており、ピーク時におけるバス車内や駅前広場の混雑、長蛇のバス待ち列が生じています。

・雇用の確保や従業員の福利厚生の一環として、企業が独自で運行する**企業送迎バスの利用**があります。

・新型コロナウイルス感染症拡大に伴い通勤環境に対する一定の影響が生じましたが、臨海部では製造業や運輸業の現地での従事者が多く、また川崎臨海部が企業から選ばれる地域であり続けるためにも、アクセス機能の向上に資する交通機能の強化が求められています。

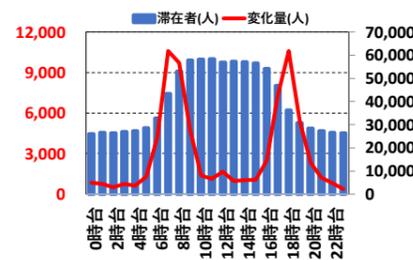


図 臨海部全体の時間帯別滞在者数及び1時間あたりの変化量



写真 川崎駅東口駅前広場の混雑及びバス待ち列の様子 (令和2年10月21日午前7:30頃撮影)

3. 臨海部の交通機能強化の方向性

【臨海部へのアクセスに関する課題】

- ・川崎駅から臨海部各方面への増加する**通勤需要への対応**
- ・川崎駅発着のバス車内の混雑、長時間乗車、長蛇のバス待ち列等の**利用環境の改善**
- ・自動車通勤から公共交通利用への**転換促進**
- ・企業送迎用のバスによる路上駐車や歩道でのバス待ち列等の改善

【上位計画・関連計画に掲げる取組内容】

【臨海部ビジョン（平成30年3月策定）】

- **基本戦略9 臨海部の発展を支える交通機能強化**
 - ・川崎臨海部への基幹的交通軸の整備
 - ・円滑な移動の実現
 - ・誰もが快適に感じる交通環境の実現

【総合都市交通計画（平成30年3月改定）】

- **重点施策5 臨海部の公共交通機能の強化**
 - ・既存インフラの活用（道路や鉄道）
 - ・鉄道や路線バスの機能強化、交通結節機能の強化
 - ・公共交通サービスレベルの向上・先進技術の導入促進

【臨海部の交通機能強化の方向性】

各拠点間を結ぶ**基幹的交通軸**（鉄道やバスの機能強化）や**交通拠点**の整備とともに、交通結節機能の強化と末端交通が充実する**交通ネットワークの形成**を図る

4. 交通ネットワーク形成の考え方

臨海部の交通機能の強化に向けて、次の考え方に基づく交通ネットワーク形成を目指します。

【交通ネットワーク形成の考え方】

- ① 臨海部の交通ネットワークは、臨海部へ向けて、**交通拠点及び基幹的交通軸による効率的な移動を可能とする骨格形成**を目指します。
- ② 各交通拠点では交通結節機能の強化を図り、拠点から目的地までの移動手段には**利用者のニーズに対応できる多様な末端交通の活用**を目指します。
- ③ 都市基盤整備や土地利用転換の機会を捉えた交通ネットワークの改良等、**臨海部の環境変化に柔軟に対応できる交通ネットワーク形成**を目指します。

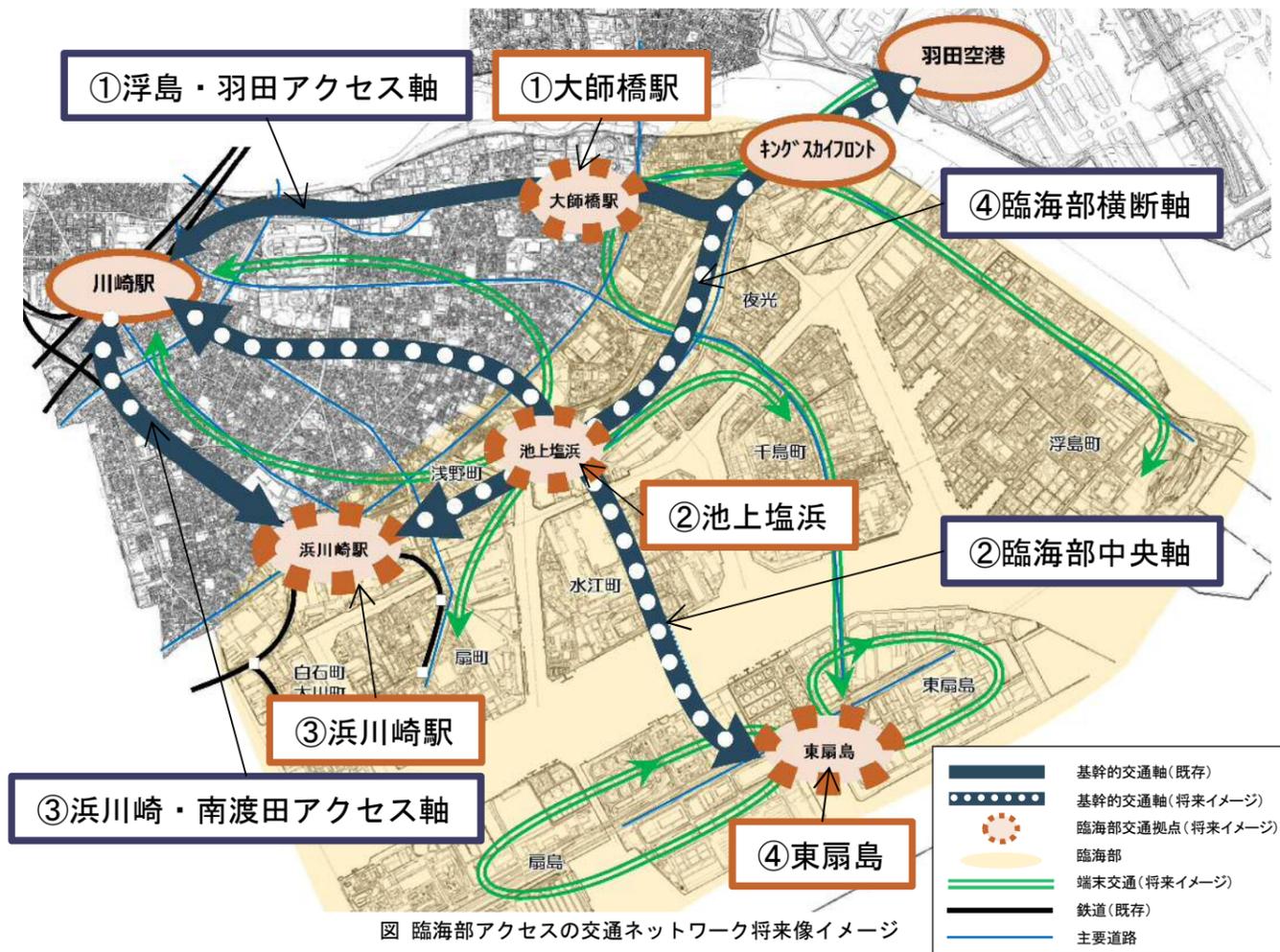
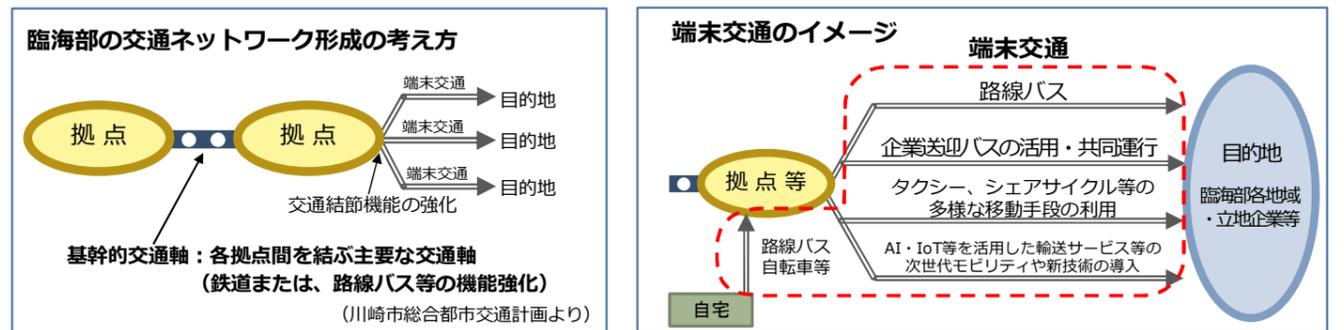


図 臨海部アクセスの交通ネットワーク将来像イメージ

5. 交通拠点の役割と機能

臨海部の新たな交通ネットワーク形成に向けて、4つの交通拠点を設けます。

【交通拠点】

- ① **大師橋駅**
 - ・浮島町、千鳥町（東扇島）、キングスカイフロント、羽田空港方面へのアクセスの拠点
- ② **池上塩浜**
 - ・臨海部中央軸と臨海部横断軸の交通結節点で、臨海部各方面へのアクセスハブ拠点
- ③ **浜川崎駅**
 - ・扇町や南渡田町方面へのアクセスの拠点
- ④ **東扇島**
 - ・東扇島内各企業へのアクセス拠点で、企業送迎バス等の端末交通の発着拠点

6. 基幹的交通軸の役割と機能

臨海部の円滑な移動の実現を目指し、効率的な移動を可能とするため、川崎駅や4つの交通拠点間を結ぶ次の4つの基幹的交通軸を位置付けます。

【基幹的交通軸】

- ① **浮島・羽田アクセス軸**
 - ・京急川崎駅から大師橋駅、小島新田駅への主要交通
- ② **臨海部中央軸**
 - ・川崎駅から池上塩浜及び東扇島を結ぶ主要交通
- ③ **浜川崎・南渡田アクセス軸**
 - ・川崎駅から浜川崎駅を結ぶ主要交通
- ④ **臨海部横断軸**
 - ・浜川崎駅～池上塩浜～キングスカイフロント、羽田方面への主要交通

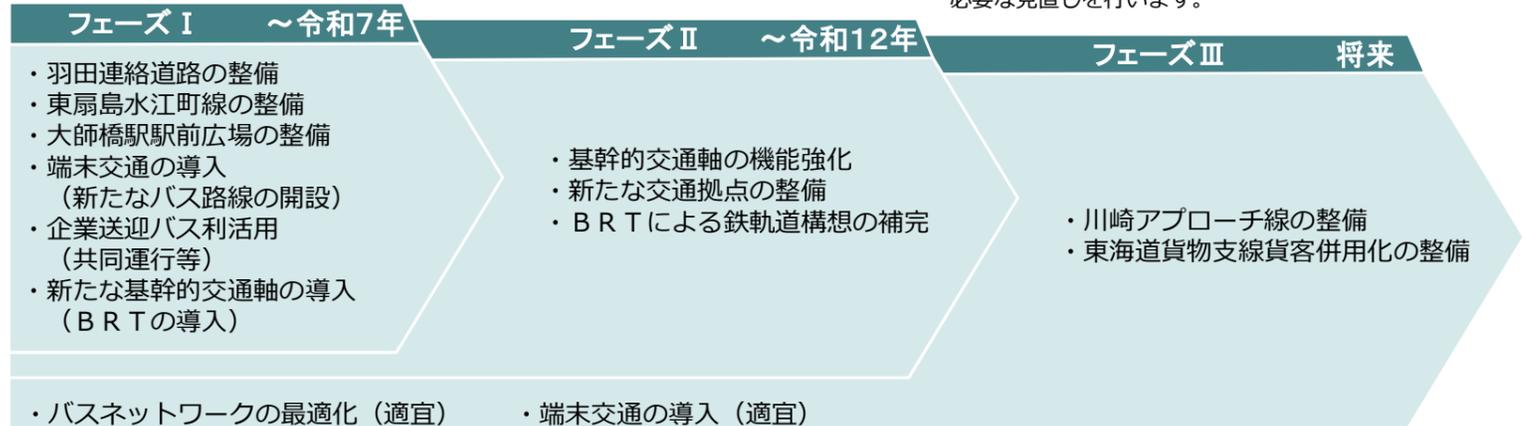
7. 交通ネットワーク形成のプロセス

交通ネットワークを構成する交通拠点、基幹的交通軸及び端末交通等の段階的な整備推進を図ります。

【交通ネットワーク形成に向けたプロセスイメージ】



※プロセスイメージについては、フェーズⅠの取組を踏まえ、必要な見直しを行います。



8. 基幹的交通軸（BRT導入の考え方）について

路線バスの機能強化を目的として、川崎市で初めての取組となるBRTの導入について、次のように進めます。

既存都市基盤を活用して連節バスの導入や急行便の運行などによるBRTを導入し、更なる**段階的な機能（輸送効率、速達性、環境性）の強化を検討**します。

導入に際し、行政と交通事業者との役割分担を定め、次の2つの軸については、鉄軌道構想の整備が進むまでの間、BRTの運行による補完の検討を進めます。

- ・浜川崎・南渡田アクセス軸
- ・臨海部横断軸

【段階的整備の取組】



【行政と交通事業者との役割分担】

項目	内容	行政	交通事業者
走行環境の整備に関する事	道路整備等	○	
車両の運行や整備、調達に関する事	バス路線の運行		○
	車両等の準備・管理等		○
	車庫・整備場の整備等		○

9. 端末交通の活用や交通機能強化に有効な取組

各交通拠点から、多様な端末交通の利用環境を充実させます。

路線バスについては、地域公共交通計画に基づき、羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線、大師橋駅前交通広場等の**都市基盤施設の整備にあわせた路線バスネットワークの構築**を目指します。

臨海部の通勤手段として定着している企業送迎バスについては、公共交通を補完する機能として**共同運行化等による利活用に向けた取組**を進めます。

その他、タクシー・自転車・シェアサイクル等の多様な移動手段や新しいモビリティ等の新技術の導入に向けた検討を進めます。

10. 今後5年間の取組とスケジュール

フェーズⅠの取組期間を**令和3年度から令和7年度までの5年間**とします。

フェーズⅠの取組期間後は、臨海部の環境変化に応じ必要な見直しを行い、交通機能強化に向けた取組を継続します。

取組内容	R3年度	R7年度	取組の継続
交通基盤の整備	基盤整備 羽田連絡道路整備 東扇島水江町線整備	交通拠点整備 整備の方向性の検討 大師橋駅前交通広場整備 その他交通拠点の整備	臨海部の環境変化に合わせた取組の継続
基幹的交通軸の整備			
BRT導入・整備	車両準備・走行環境整備 水江町BRT運行開始 東扇島BRT運行開始		
	更なる機能強化の検討 BRTによる補完の検討（浜川崎・南渡田アクセス軸、臨海部横断軸）		
川崎アプローチ線 東海道貨物支線貨客併用化	川崎アプローチ線、東海道貨物支線貨客併用化の整備に向けた取組		
端末交通の利用環境整備			
バス路線の新設	羽田路線		
企業送迎バスの利活用	企業送迎バスの共同運行の取組（東扇島、浮島町方面） 乗降場、上屋等の利用環境の整備（川崎駅東口、各交通拠点、京急大師橋沿線駅周辺）		
新技術等の導入	自動運転走行等の新たなモビリティの導入に向けた取組		
交通機能強化に有効な取組	基盤整備の供用や土地利用転換の機会を捉え、効果的に実施		