

臨海部の 交通機能強化 に向けた 実施方針

令和8(2026)年2月

川崎市

目次

1 はじめに	1
2 臨海部の概要及び社会経済環境の変化	2
2-1 臨海部の概要	2
2-2 社会経済環境の変化	4
2-3 公共交通の変遷	8
2-4 これまでの取組	9
3 臨海部の現状	10
3-1 道路	10
3-2 鉄道	15
3-3 バス	17
3-4 人の移動	20
4 臨海部の交通課題	23
4-1 人の移動に関わる課題	23
4-2 交通混雑に関わる課題	23
5 臨海部の交通機能強化の考え方・方向性	24
5-1 臨海部ビジョンにおける交通機能強化の目指す姿	24
5-2 臨海部の交通機能強化の考え方	24
5-3 臨海部の交通機能強化の方向性	25
6 臨海部の交通ネットワーク形成のための取組方針	28
6-1 交通拠点、交通結節点の整備	28
6-2 基幹的交通軸の形成<鉄道・BRT等>	30
6-3 主要な端末交通の再編<路線バス等>	31
6-4 自動運転バス等の新たなモビリティの導入	32
6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化	33
6-6 公共交通等に必要環境整備等	33
6-7 交通機能強化に有効な施策	34
7 臨海部の道路機能強化のための取組方針	35
7-1 臨海部幹線道路の検討	35
7-2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路	35
7-3 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)	36
7-4 既存ストックの活用	37
8 取組プロセス	38
8-1 交通ネットワーク・道路機能強化の形成プロセス	38
8-2 計画の進行管理	40
補足資料	41
用語解説	68
参考資料	参-1

本市では、京浜工業地帯の中核となる川崎臨海部が、本市のまちづくりの基本目標である「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、さらには日本の成長を牽引する「産業と環境が高度に調和する地域」として発展し続けるため、30年後を見据えた臨海部の目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示す「臨海部ビジョン」を平成30（2018）年3月に策定しております。また、川崎臨海部が直面する大きな環境変化の中においても、これからも持続的に発展していくために、令和5（2023）年6月に「臨海部ビジョン〔リーディングプロジェクト2023年6月改定〕」を策定し、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に向けた取組を進めております。

本方針は、臨海部が目指す交通ネットワークの将来像及び交通機能の強化に向けた中長期的な方向性、今後5年間の取組等を示すものとして令和3（2021）年3月に策定し、取組を進めてきました。

こうした中、臨海部においては、カーボンニュートラルと経済成長の同時実現等を図る国の政策の進展に伴う産業構造の転換や、大規模土地利用転換等に伴う新たな企業の立地が見込まれるなど、社会経済環境に変化が生じています。

本改定では、臨海部ビジョンの改定に基づき、これらの諸課題に対応し、臨海部の持続的な発展につなげるため、臨海部における「人の移動を支える交通ネットワークの形成」に加え、「交通混雑に対応する道路機能強化」について、中長期的な方向性と今後5年間の取組を示すものです。

今後は、本方針に基づき、関連計画と整合を図りながら臨海部ビジョンの実現を目指し、引き続き交通機能強化に取り組むとともに、臨海部を取り巻く環境に変化があった場合には、取組内容の再検討や見直しを行うなど、柔軟に対応しながら取組を進めてまいります。

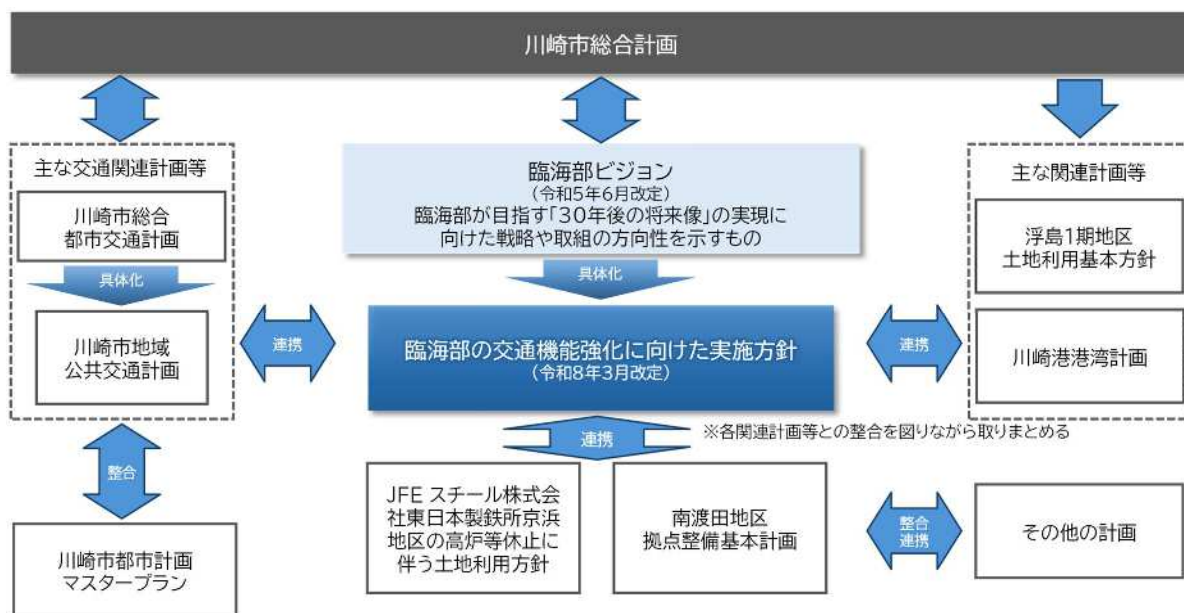


図 計画の位置づけ

2-1 臨海部の概要

(1) 臨海部の特徴、地理的特性

臨海部は、川崎市川崎区のうち概ね県道東京大師横浜(以下、産業道路)より海側の約 2,800 ヘクタールの広さを持つ地域で、多摩川を挟んで羽田空港に近接した立地環境にあります。

また、京浜工業地帯の中心に位置し、埋立により造成された浮島地区、東扇島地区等複数の島構造※で構成されており、各地区の特徴として、浮島町や千鳥町を中心に石油産業、千鳥町や水江町、扇町、東扇島を中心にエネルギー施設の集積が見られ、さらに東扇島には日本最大級の冷凍冷蔵倉庫群を中心に多くの物流施設が立地しています。

更に東扇島のみならず、令和元（2019）年以降複数の大型物流施設が開業しており、今後も更なる物流施設の立地が予定されています。

扇島地区、周辺地区（池上町、扇町、水江町）及び南渡田地区においては、JFE スチール株式会社の高炉等休止に伴い、大規模な土地利用転換が進められています。

臨海部は、本市の「力強い産業都市づくり」の中心として、さまざまな産業分野における技術や人材の相互連携を進めながら新たなイノベーションを生み出し、先端技術によって地球規模の課題を解決する新しい価値の創出をする重要な役割を担っています。

※臨海部の島構造：臨海部は産業道路から運河へ至るまでのエリアを臨海部第1層、千鳥町、扇町等を臨海部第2層、東扇島、扇島等を臨海部第3層とした、3層からなる島構造となっています。



出典：JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針（令和5（2023）年8月）

図 臨海部の概要と土地利用転換の動向



出典：日本立地ニュース社 日本立地総覧
本市 川崎臨海部地区カルテ・アクションマップより確認
(令和元（2019）年以降の開業及び立地予定の施設)

図 主な物流施設の立地状況

(2) 大規模土地利用転換

扇島における JFE スチール株式会社の高炉等休止に伴う、扇島地区、周辺地区（池上町、扇町、水江町）及び南渡田地区を含めた大規模な土地利用転換に向けて、扇島地区等の果たすべき役割、土地利用の方向性、導入機能、基盤整備に関する本市の考え方などを取りまとめた「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」を策定し、大規模土地利用転換の実現に向けた取組を進めています。



出典:JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針（令和 5（2023）年 8 月）

図 土地利用転換の対象範囲

1) 扇島地区

扇島地区の先導エリアにおいては、令和 10（2028）年度からの一部土地利用開始に向け、水素等供給拠点やバース等を活用した港湾物流拠点及び最新技術等を活用した高度物流拠点形成の取組を進めています。

2) 南渡田地区

南渡田地区においては、臨海部全体の機能転換を牽引する新産業創出拠点形成に向けて「南渡田地区拠点整備基本計画」を策定し、令和 9（2027）年度に北地区北側のまびらきが予定される等、段階的な土地利用転換の取組を進めています。南渡田地区は北地区、南地区、操車場地区で構成され、鉄軌道施設で分断されており、南地区は現状では接道がありませんが、北地区では土地利用の可能性を広げるための重要な基盤として、川崎駅扇町線に接続する東西道路を中心に一般交通の用に供するためのインフラ整備の取組を進めています。

(3) 他地区の土地利用

多摩川リバーサイド地区においては、ライフサイエンス関連分野における、世界最高水準の研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点である殿町国際戦略拠点キングスカイフロントが令和 5（2023）年 11 月に概成しています。



出典：川崎市撮影 令和 5 年度空中写真（斜め写真）

図 殿町国際戦略拠点キングスカイフロントにおける拠点形成の状況

2-2 社会経済環境の変化

(1) 人口動向の変化

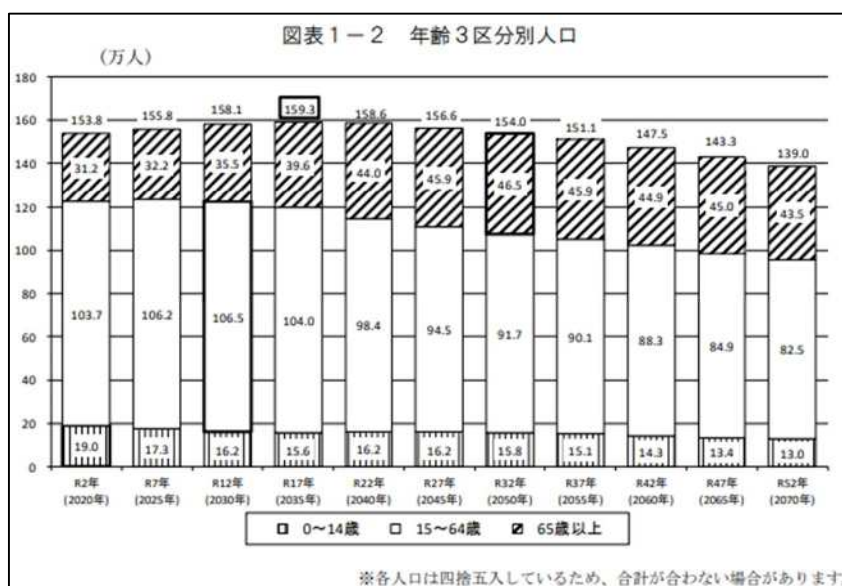
国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、日本の人口は平成 22 年（2010）年をピークに減少傾向に転じており、令和 7（2025）年以降の将来人口も減少が続くとともに、少子高齢化がさらに進展することが見込まれ、産業を支える生産年齢人口（15～64 歳）も減少が続く見込みとなっています。



出典：第3回社会保障審議会年金部会（令和5（2023）年5月8日）

図 日本人口推計

本市では、令和 17（2035）年にかけて人口の増加が見込まれています。人口は令和 17（2035）年、生産年齢人口（15 歳～64 歳の人口）は令和 12（2030）年をピークに減少に転じるとの推計結果が示されています。



出典：川崎市総合計画改定に向けた将来人口推計（川崎市 令和7（2025）年5月）

図 川崎市年齢3区分別人口

(2) 働き方の変化

新型コロナウイルス感染症の拡大により、企業の働き方が大きく変化しました。

国土交通省の「令和 5 年度 テレワーク人口実態調査」によると、首都圏の勤務地域別雇用型テレワーカー※の割合は他地域より高くなっています。全国的にみても、令和 3 年度をピークに、その後はやや低下しているものの、新型コロナウイルス感染症の拡大前（令和元（2019）年）と比較して大きく上昇しています。

一方で、本市内のテレワーク実施状況について、「川崎市内中堅・中小企業経営実態調査レポート」によると、製造業においては、テレワークの実施割合が低く、また「導入を検討していない」割合も高くなっています。

※雇用型就業者のうち、これまでテレワークをしたことがある人

(3) 自動車運送事業を取り巻く動向

路線バスやトラック輸送、タクシー等といった自動車運送事業に関して、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」が改正され、令和 6（2024）年 4 月より労働時間等に関する基準が変更されています。これにより、自動車運送事業に従事する運転者の業務の拘束時間の短縮や、休息期間の下限引上げ等、運転者の過労防止への寄与が期待される一方、労働時間が制限されることにより物流及び公共交通の輸送力の維持が困難な状況になってきています。

中でもバス事業においては、路線バスを運転するために必要な大型自動車第二種免許の全国の保有者数が平成 15(2003)年から令和 5(2023)年までの間に約 3 割減少、交付件数は約 6 割減少する等、路線バスを運転する担い手の不足が進行しています。

従来の運転者不足に加えて、改善基準告示の改正によるバス運転者の拘束時間減少により、バス運転者の必要人員も増加するため、バス路線の減便や廃止を防ぐための人手の確保が必要とされています。

本市の路線バスについても、平成 30（2018）年には 12,400 便/日運行していましたが、令和 6（2024）年には 9,900 便/日と、6 年間で 2,500 便/日が減便しており、川崎市内の人口が増加傾向にある中で運行便数は減少傾向が続いています。

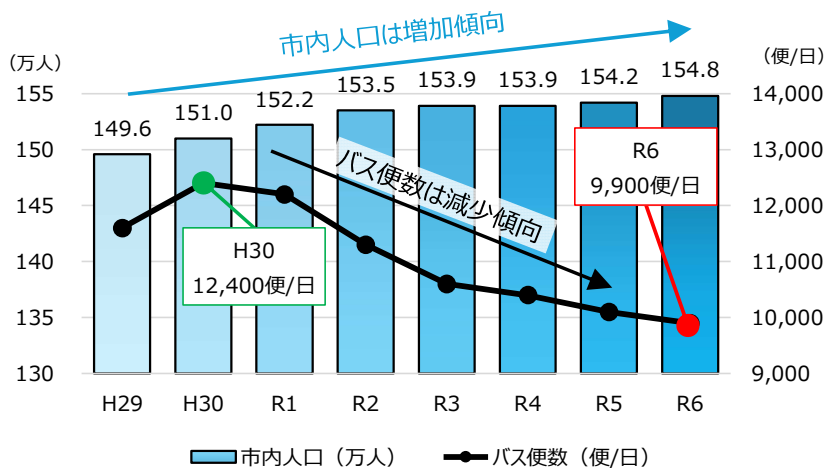


図 川崎市内人口と路線バス運行便数の推移

(4) **カーボンニュートラルに向けた取組**

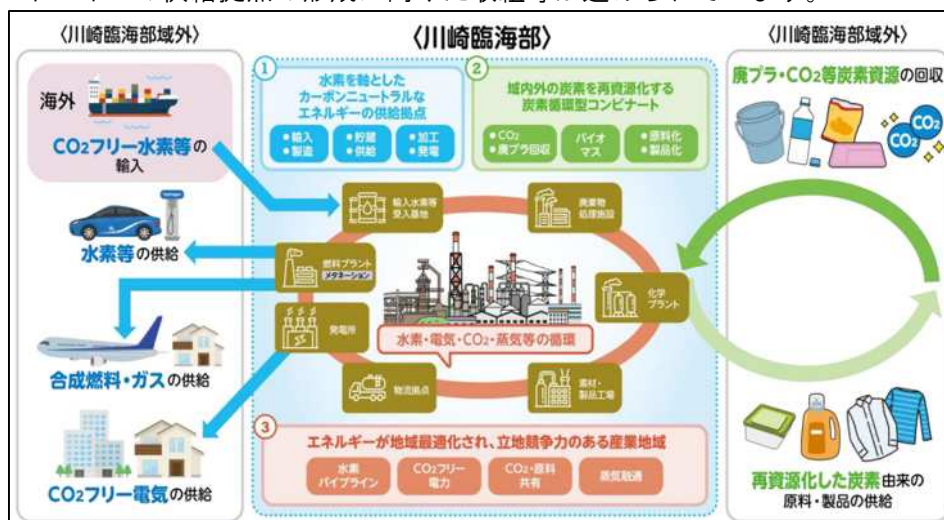
平成 28（2016）年 11 月にパリ協定が発効され、地球温暖化の原因である温室効果ガスの排出削減に向けて、これまで様々な国際会議や協定を通じて対策が進められてきました。

日本においても、令和3（2021）年10月22日、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」「地球温暖化対策計画」が閣議決定されたのち、令和7（2025）年2月18日、前回の計画を改定した地球温暖化対策計画が閣議決定され、令和32（2050）年のカーボンニュートラルに向けた取組が進められています。また、経済成長と脱炭素等の同時実現を図るため、脱炭素エネルギーの利用やDX（デジタルトランスフォーメーション）によって高度化された産業構造への転換を目指すことが「GX2040 ビジョン 脱炭素成長型経済構造移行推進戦略 改訂」において示されています。

電化・水素化等による非化石エネルギーへの転換等を図るため令和5（2023）年4月1日より施行された「エネルギーの使用の合理化及び非化石エネルギーへの転換等に関する法律」により、非化石エネルギーへの転換に関する判断基準に定められた事項の実施に努めることが求められています。その中で、令和12（2030）年度までに、バスについては保有台数の5%、タクシーについては同8%を非化石エネルギー自動車へ更新すること、鉄道（電気車）については使用電力の59%を非化石エネルギー化することが定量的目標として定められています。

各輸送機関の単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を比較すると、自家用乗用車に比べバスは約 55%、鉄道は約 16%程度となっています。自家用乗用車に比べて、公共交通は単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量が少ないことがわかります。

本市臨海部においては、コンビナートが社会的な要請を踏まえた機能転換を図ることにより、その効果を広域にわたって波及させ、市民生活や産業活動のカーボンニュートラル化に寄与し、産業競争力を強化し続けるよう、あるべき将来像とその実現に向けた戦略を示すための「川崎カーボンニュートラルコンビナート構想」を策定し、令和 32（2050）年のカーボンニュートラル社会の実現を目指しています。これらの構想に基づき、GX（グリーントランスフォーメーション）を図る国の政策の進展を踏まえながら、液化水素サプライチェーンの構築など、水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成に向けた取組等が進められています。



出典：川崎市 川崎カーボンニュートラルコンビナート構想

図 川崎臨海部における令和 32（2050）年の将来像イメージ

(5) 自動運転技術に関する取組

交通事故の削減、渋滞の緩和、地域公共交通の活性化、トラック・バスなどの運転者不足等の自動車及び道路を巡る諸課題の解決に向けて、自動運転の実用化に向けた取組が進められています。

国土交通省自動運転戦略本部においては、自動運転の今後の取組方針として、令和 7（2025）年度を目途に 50 か所程度、令和 9（2027）年度 100 か所以上で自動運転移動サービスを実現すべく、令和 5 年（2023 年）を交通モード間連携による「電動化・自動運転実装化元年」と位置付け、「自動運転の導入支援」や「道路インフラによる支援」の環境整備の取組が示されています。

本市においても、運行事業者や関係事業者と協力し、令和 9（2027）年度の自動運転バス実装に向けた取組を進めています。



自動運転 Lv4：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態
出典：川崎市 KAWASAKI L4 Bus Project - 自動運転バス -

図 自動運転バス実装に向けたロードマップ

2-3 公共交通の変遷

(1) 路線バスの利用状況の推移

川崎区内の従業者数、事業所数は近年ほぼ横ばいで推移しており、臨海部においても、従業者数は横ばい傾向に推移しています。そのような中、川崎区における路線バスの乗車人員は、令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあります。



図 従業者数、事業所数の推移（川崎区内）

(2) 鉄道の利用状況の推移

川崎区内にある主な駅の乗車人員の推移をみると、令和2（2020）年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあります。特に八丁畷駅（JR）では、令和5（2023）年の乗車人数が、感染症の流行前（令和元（2019）年）を上回っています。

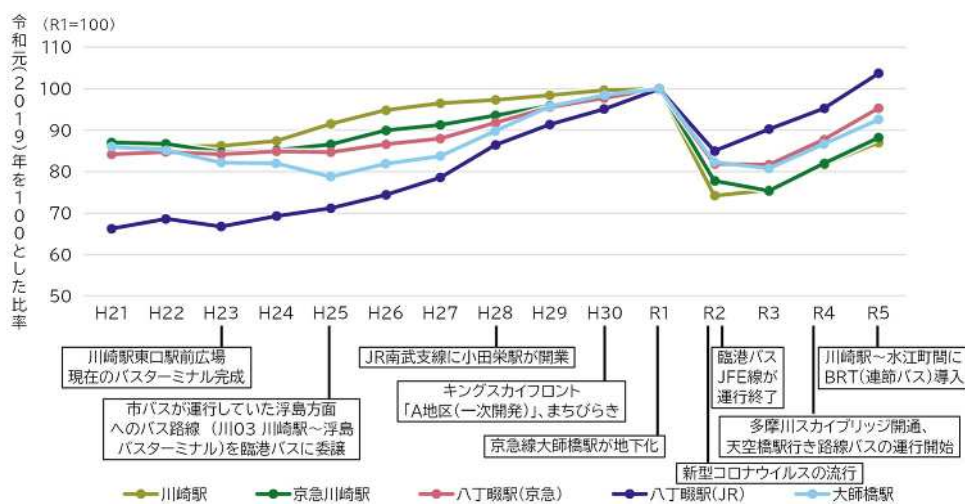


図 主な駅の乗車人員の推移（令和元（2019）年を100とした比率）

2-4 これまでの取組

前回の実施方針に基づき実施した主な取組は、新たな路線バス運行、BRT の運行、自動運転バス等の実証実験、企業送迎バス乗降場の整備があります。

表 主な取組一覧

取組	内容	実施時期
(1) 羽田空港方面への路線バスの運行	①大師橋駅及び浮島 BT～天空橋駅	令和 4（2022）年 4 月 1 日
	②大師橋駅～羽田空港第 3 ターミナル	令和 6（2024）年 9 月 1 日
(2) BRT の運行	①臨海部中央軸（川崎駅～水江町）	令和 5（2023）年 3 月 1 日
	②臨海部中央軸（川崎駅～エリパワー前）	令和 6（2024）年 12 月 23 日
(3) 自動運転バス等の実証実験	①オンデマンドバス	令和 5（2023）年 10 月 2 日～ 令和 5（2023）年 12 月 15 日 令和 6（2024）年 10 月 1 日～ 令和 7（2025）年 1 月 31 日
	②自動運転バス（LV2）	令和 5（2023）年 10 月 23 日～ 令和 5（2023）年 10 月 27 日
	③LV4 実装を目標とした自動運転バス	令和 7（2025）年 1 月 27 日～
(4) 企業送迎バス乗降場の整備	①小川町バス乗降場供用開始	令和 2（2020）年 2 月 11 日
	②大師河原バス乗降場供用開始	令和 6（2024）年 12 月 9 日

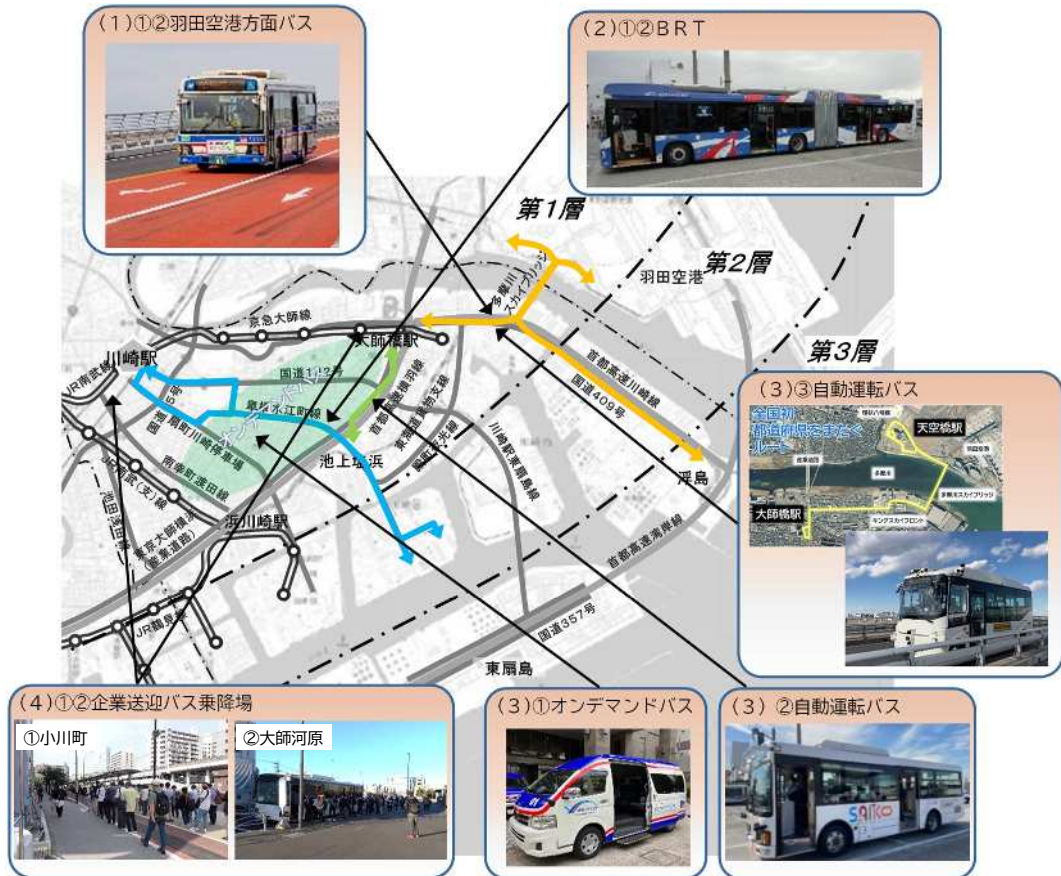


図 主な取組位置

3-1 道路

(1) 道路ネットワーク

臨海部における主要な道路は、川崎駅方面と臨海部を結ぶ縦断方向では自動車専用道路である首都高速川崎線、一般道である国道 409 号、国道 132 号、県道扇町川崎停車場等が、東京・横浜方面の横断方向では自動車専用道路である首都高速湾岸線、首都高速横羽線、一般道である国道 357 号（一部区間）、産業道路があります。

令和 4（2022）年 3 月 12 日には、殿町地区（キングスカイフロント）と羽田空港地区（羽田グローバルウイングズ）をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」が開通しました。

臨港道路東扇島水江町線は、東扇島地区と内陸部を結ぶルートとして、また、国道 357 号の多摩川トンネルは浮島地区と羽田空港地区の区間を結ぶルートとして、それぞれ整備が進められています。

川崎縦貫道路については、東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）との一本化の検討を含めた幅広い検討が進められています。

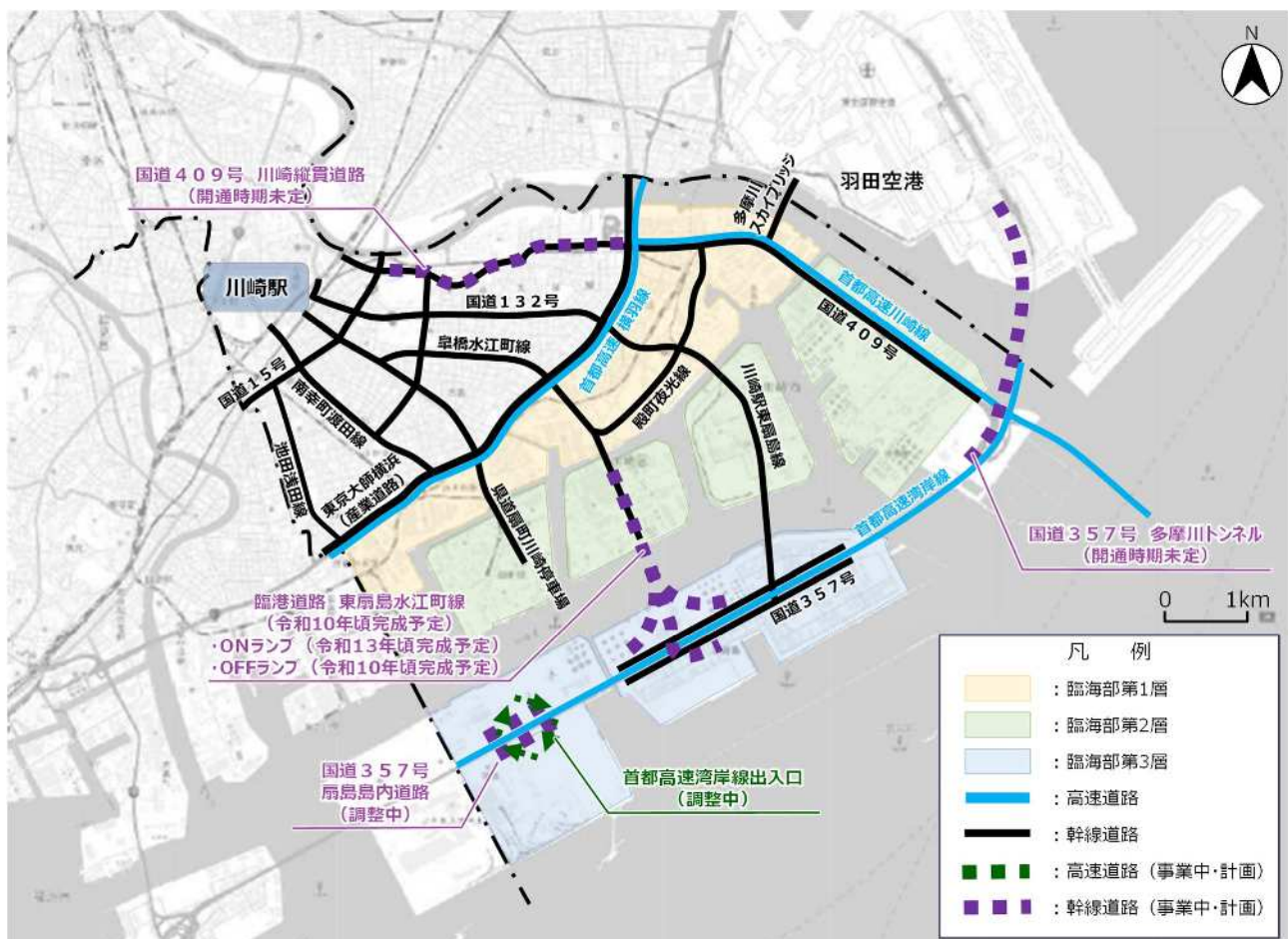
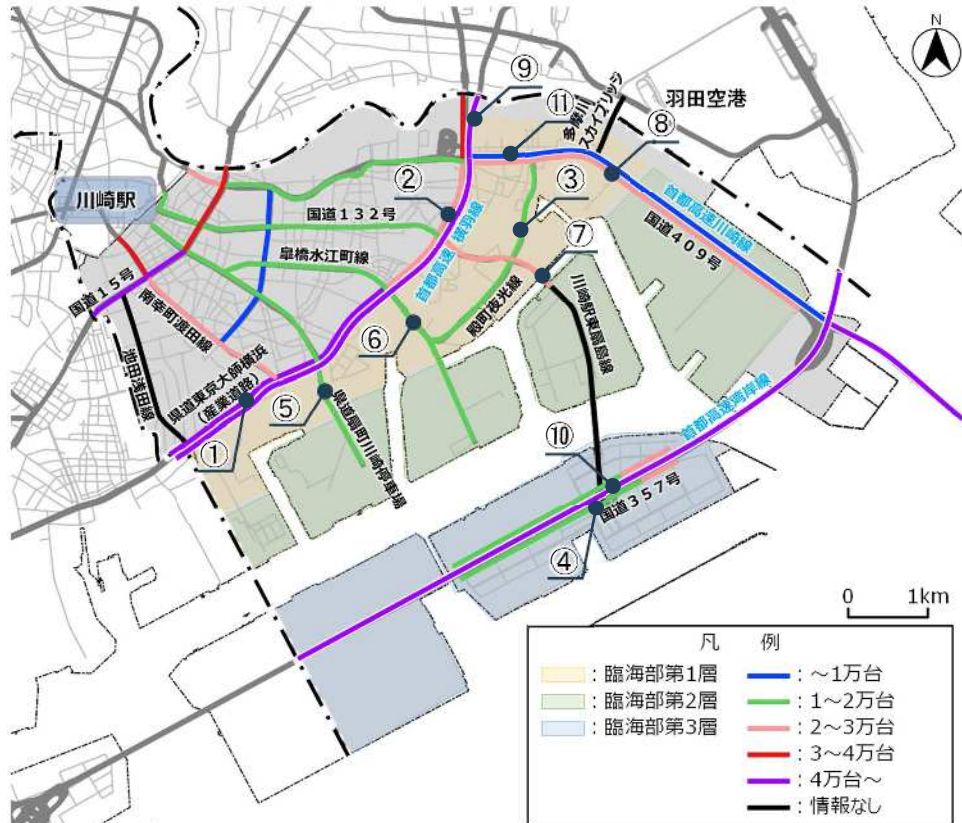


図 道路ネットワーク

(2) 交通状況

1) 交通量

交通量は、川崎駅方面と臨海部を結ぶ縦断方向では、国道 132 号や国道 409 号の産業道路以南で 2～3 万台/日となっています。東京・横浜方面を結ぶ横断方向では、産業道路のうち殿町夜光線が並行しない区間（皐橋水江町線以西）において 4 万台/日以上となっています。



出典：令和 3（2021）年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の交通量（24 時間）

平成 27（2015）年から令和 3（2021）年を比較すると、一部（首都高速横羽線、皐橋水江町線）の道路を除いて交通量が増加しています。

表 道路の交通量(24 時間)の変化

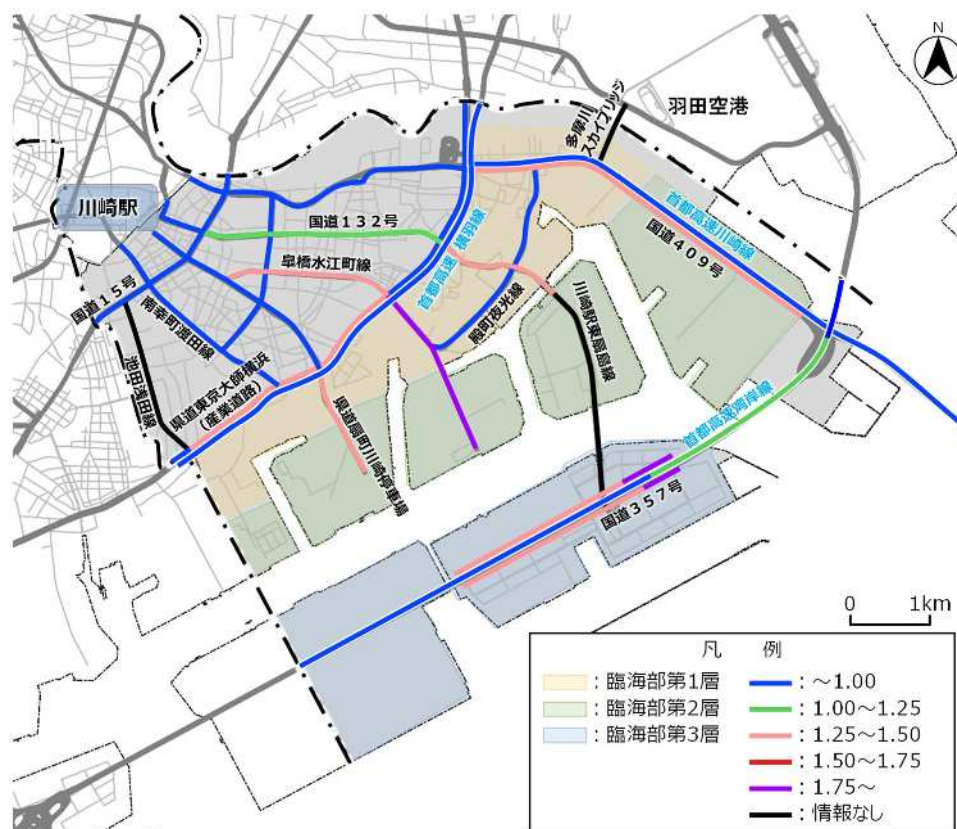
No.	道路名	車線数	平成 27（2015）年	令和 3（2021）年	増減率 (平成 27（2015）年 →令和 3（2021）年)
①	産業道路（浜川崎付近）	6	41,682	42,827	3%
②	産業道路（塩浜付近）	6	24,176	23,139	-4%
③	殿町夜光線	4	14,043	12,456	-11%
④	国道 357 号	2	16,256	18,224	12%
⑤	県道扇町川崎停車場	2	13,208	13,497	2%
⑥	皐橋水江町線	4	18,921	18,402	-3%
⑦	国道 132 号	6	29,270	29,617	1%
⑧	国道 409 号	4	24,847	25,793	4%
⑨	首都高速横羽線	4	87,763	86,077	-2%
⑩	首都高速湾岸線	6	93,181	98,020	5%
⑪	首都高速川崎線	4	5,189	6,044	16%

上図の No.①～⑪と対応

2) 混雑度

道路の混雑状況を表す混雑度は、国道 357 号、市道皐橋水江町線等で 1.75 以上と特に高いほか、川崎駅方面と臨海部を結ぶ縦断方向、東京・横浜方面を結ぶ横断方向ともに 1.0 以上の区間が見られます。

産業道路では、殿町夜光線と並行している区間では 1.0 以下ですが、並行道路が無い区間（皐橋水江町線交差点以西）では混雑度が 1.25 を超えています。



出典：令和 3（2021）年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の混雑度

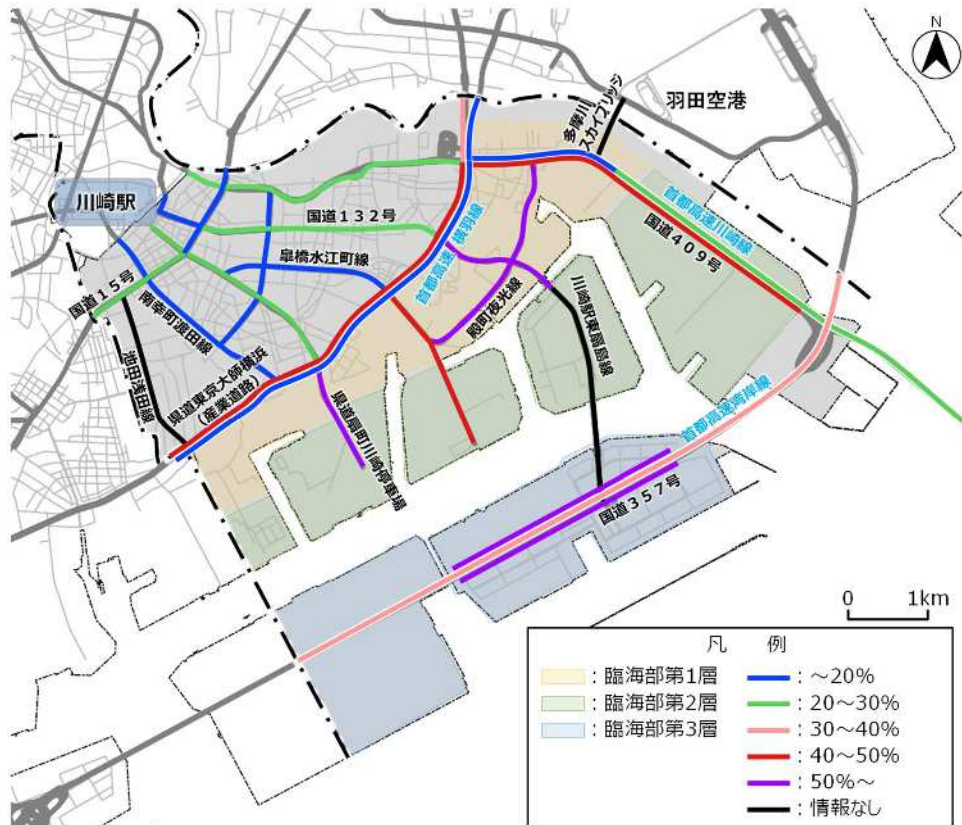
表 混雑度の目安

混雑度	交通状況
~1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路がほとんど混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極 端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	昼間 12 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25~1.75	混雑する時間帯が加速的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：社団法人日本道路協会 道路の交通容量（昭和 59（1984）年）

3) 大型車の状況

臨海部の道路の大型車混入率は、国道 357 号、市道殿町夜光線、県道扇町川崎停車場、国道 132 号で 50%以上、国道 409 号、産業道路、皐橋水江町線で 40%以上となっています。産業道路以南では産業道路以北と比較して、大型車混入率が高くなっています。



出典：令和 3（2021）年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の大型車混入率

また、臨海部の幹線道路では大型車による長時間の路上駐車等が多く見られます。駐車車両等により、幹線道路の交通容量を低下させています。



図 臨海部の幹線道路で見られる路上駐車

本市では、臨海部立地企業の持続的な産業活動を支援することを目的に、塩浜 3 丁目周辺地区の市道殿町夜光線を対象に、道路交通の円滑化や渋滞緩和に関する社会実験を実施しました。

社会実験では、路肩へのラバーポール設置による物理的な路上駐車抑制対策やトイレ等を備えた仮設トラック待機場等の開設等を実施しました。

社会実験の結果、ラバーポール設置区間では特に路上駐車台数減少の効果が確認されました。

(3) 事業中の取組

1) 臨港道路東扇島水江町線

水江町と東扇島を結ぶ縦断方向の道路として、臨港道路東扇島水江町線の整備が進められており、本線、OFF ランプは令和 10（2028）年頃、ON ランプは令和 13（2031）年頃の完成が予定されています。

2) 国道 357 号（多摩川トンネル）

臨海部（浮島地区）と羽田空港地区を結ぶ道路として、国道 357 号（多摩川トンネル）の整備が進められています。

3-2 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

臨海部に乗入れる鉄道は、京急大師線（京急川崎駅～小島新田駅）、JR 南武支線（尻手駅～浜川崎駅）、JR 鶴見線（鶴見駅～扇町駅、大川駅）が運行されています。

このうち、臨海部第1層には大師橋駅と小島新田駅（いずれも京急大師線）、浜川崎駅（JR 南武支線及び JR 鶴見線）及び武蔵白石駅（JR 鶴見線）が、臨海部第2層には扇町駅と昭和駅及び大川駅（いずれも JR 鶴見線）がそれぞれ所在しています。

JR 南武支線と JR 鶴見線は浜川崎駅で乗換が可能です。両駅舎は道路を挟んだ位置に立地しています。

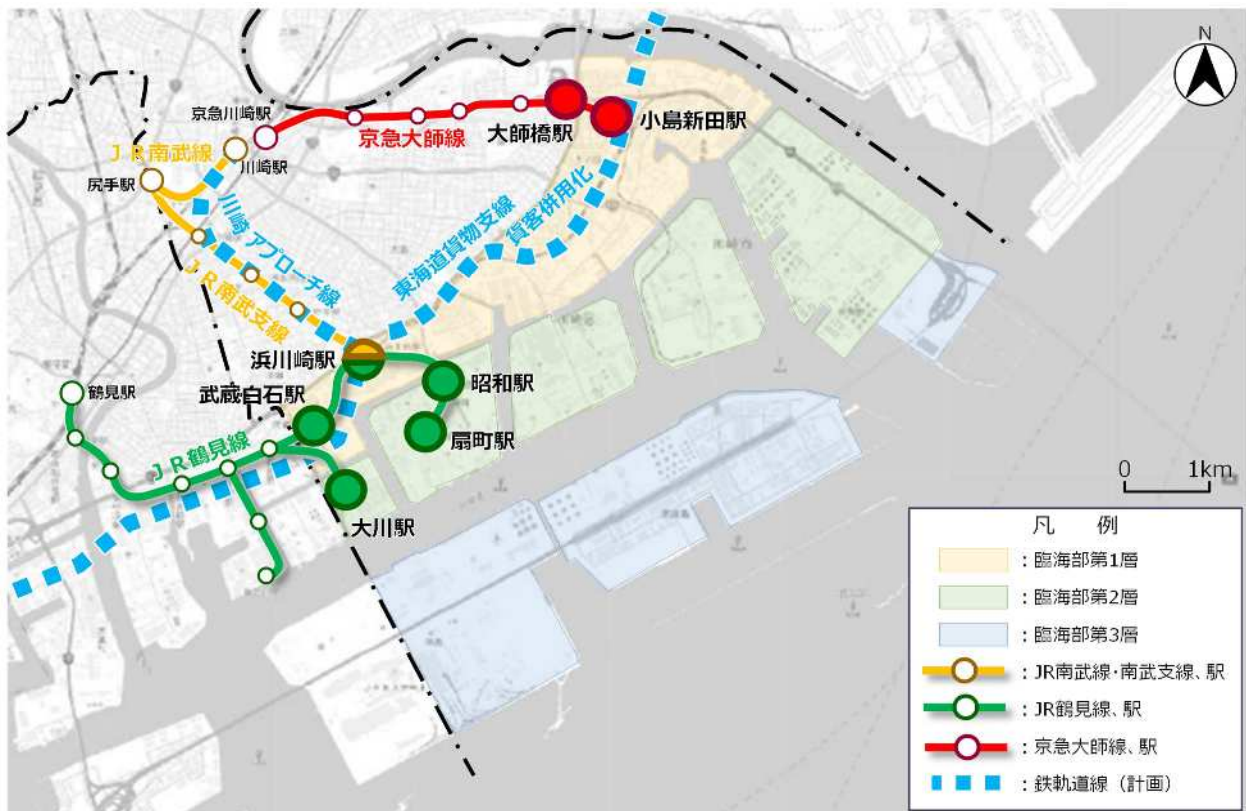


図 臨海部の鉄道ネットワーク模式図

(2) 運行状況

1) JR

JR 南武支線は 39 本/日（上下線）運行しており、そのうち、朝の通勤時間帯（7 時～8 時台）は 4～5 本/時、昼間は 1～2 本/時、夕方の帰宅時間帯（17～18 時台）は 2～3 本/時程度運行しています。

JR 鶴見線は鶴見駅から浜川崎駅間で 45 本/日（下り）・46 本/日（上り）運行しており、そのうち、朝の通勤時間帯（7 時～8 時台）は 4 本/時、昼間は 0～1 本/時、夕方の帰宅時間帯（17～18 時台）は 3～4 本/時程度運行しています。

2) 京浜急行電鉄

京急大師線は 134 本/日（下り）・133 本/日（上り）運行しており、そのうち、朝の通勤時間帯（7 時～8 時台）は 9～10 本/時、昼間は 6 本/時、夕方の帰宅時間帯（17～18 時台）は 11 本/時程度運行しています。

(3) 検討路線

「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」の具体的なプロジェクトとして以下が位置づけられています。

- ・ 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)
- ・ 川崎アプローチ線の新設（浜川崎～川崎新町～川崎）

これらのプロジェクトにおいては、東海道貨物支線貨客併用化は事業性に、川崎アプローチ線の新設は採算性にそれぞれ課題があるため、関係地方公共団体等が協調してそれぞれ事業性、採算性の確保に必要な需要の創出に繋がる沿線開発の取組等を進めた上で、貨物輸送への影響等も考慮しつつ、事業計画について十分な検討が行われることを期待するとされています。



出典：国土交通省 交通政策審議会東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）
（平成 28（2016）年 4 月 20 日）の図に一部加筆

図 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線の新設

(2) 川崎駅東口駅前広場の利用状況

朝の通勤時間帯には臨海部に立地する企業の就業者等の利用が集中することから、駅前広場は混雑し、各方面のバス停に乗車待ちの列ができており、通行者との錯綜等が見られます。

また、令和 5（2023）年 3 月 1 日より BRT の運行が開始され、乗り場が分散されたことにより、一部の乗車待ち列の改善が見られました。

(3) 路線バスの運行状況

1) 運行便数

① 川崎駅東口発着路線バス

川崎駅東口を発着し臨海部へ向かう路線バスは市バス、川崎鶴見臨港バスが運行しています。

令和 6（2024）年 12 月現在、それぞれ市バスが 10 系統、約 600 便/日、川崎鶴見臨港バスが 14 系統、約 900 便/日運行されています。令和 2（2020）年 10 月時点と比べると、市バス、川崎鶴見臨港バスともに約 100 便/日ほど減っています。

表 臨海部へ向かう路線バスの系統数と運行便数

	令和 6(2024)年 12 月時点		(参考) 令和 2(2020)年 10 月時点	
	系統数	運行便数 (便/日)	系統数	運行便数 (便/日)
市バス	10	約 600	10	約 700
川崎鶴見臨港バス	14	約 900	14	約 1,000

バスの運行便数等は、各バス会社の時刻表より整理（令和 6（2024）年 12 月時点）

川崎駅を発着し内陸部および臨海部第 1～第 3 層を結ぶ路線バスは、朝及び夕方はいずれも多く運行されていますが、日中は臨海部第 1 層から第 3 層にかけて、海側に行くほど運行便数少なくなっています。

② その他路線バス

川崎駅東口を発着し臨海部へ向かう路線バス以外に、大師橋駅と臨海部や羽田空港方面を結ぶ路線バス、横浜駅（YCAT）と浮島や東扇島を結ぶ高速バスも運行されています。

2) バスの輸送力

バスの輸送力は車両タイプごとに異なります。BRT（2 連節タイプ）の輸送力は定員 113 人で、路線バス（都市型 11m 車）に比べ約 4 割多くなっています。混雑情報の表示に基づく「かなり混雑（乗車率 52.5%～）」時の輸送力においても、同様のことがいえます。そのため、BRT が導入されている水江町方面は、他の路線に比べ少ない便数でもより高い輸送力を確保しています。

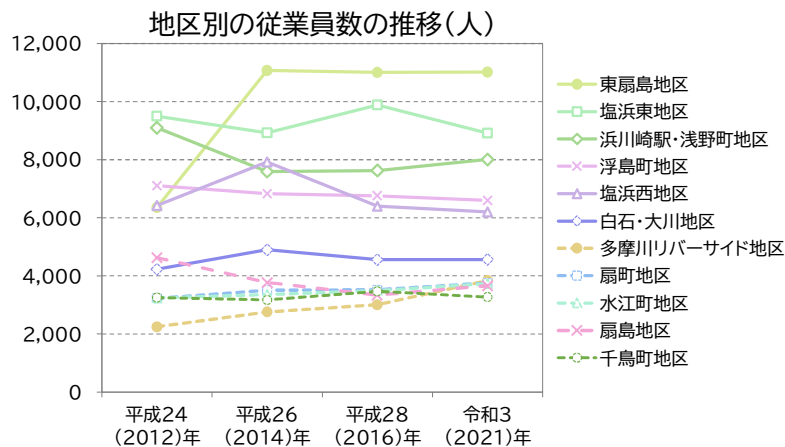
(3) 就業者数

臨海部の従業者数は、令和 3（2021）年時点では約 63,500 人で、川崎区内の約 40%を占めています。

平成 24（2012）年の従業者数と比較すると伸び率が 1.07 と増加しています。特に、拠点開発されたキングスカイフロントを含む多摩川リバーサイド地区、物流施設の立地による東扇島地区の伸びが大きくなっています。



図 臨海部各地区名称



出典：経済センサス（平成 24（2012）年、平成 26（2014）年、平成 28（2016）年、令和 3（2021）年（公務を除く））

図 地区別の従業員数の推移

臨海部の従業者について業種構成をみると、東扇島地区では運輸業が多く、それ以外の地区では製造業が多くなっています。

(4) 臨海部への将来の人の移動

臨海部における将来の移動状況については、特に大規模土地利用転換の取組が進められている南渡田地区及び扇島地区への移動量の増加が見込まれます。

(5) 公共交通の状況

臨海部への移動は、京急大師線や JR 南武支線などの鉄軌道に加え、鉄軌道がない地区は川崎駅などと臨海部の各地区を結ぶ路線バスが運行されており、移動者の多くは川崎駅発着の路線バスを利用されています。

また、臨海部への公共交通による移動の多くが、川崎駅発着の縦断方向のバスを利用しており、横断方向への移動は路線が限られています。

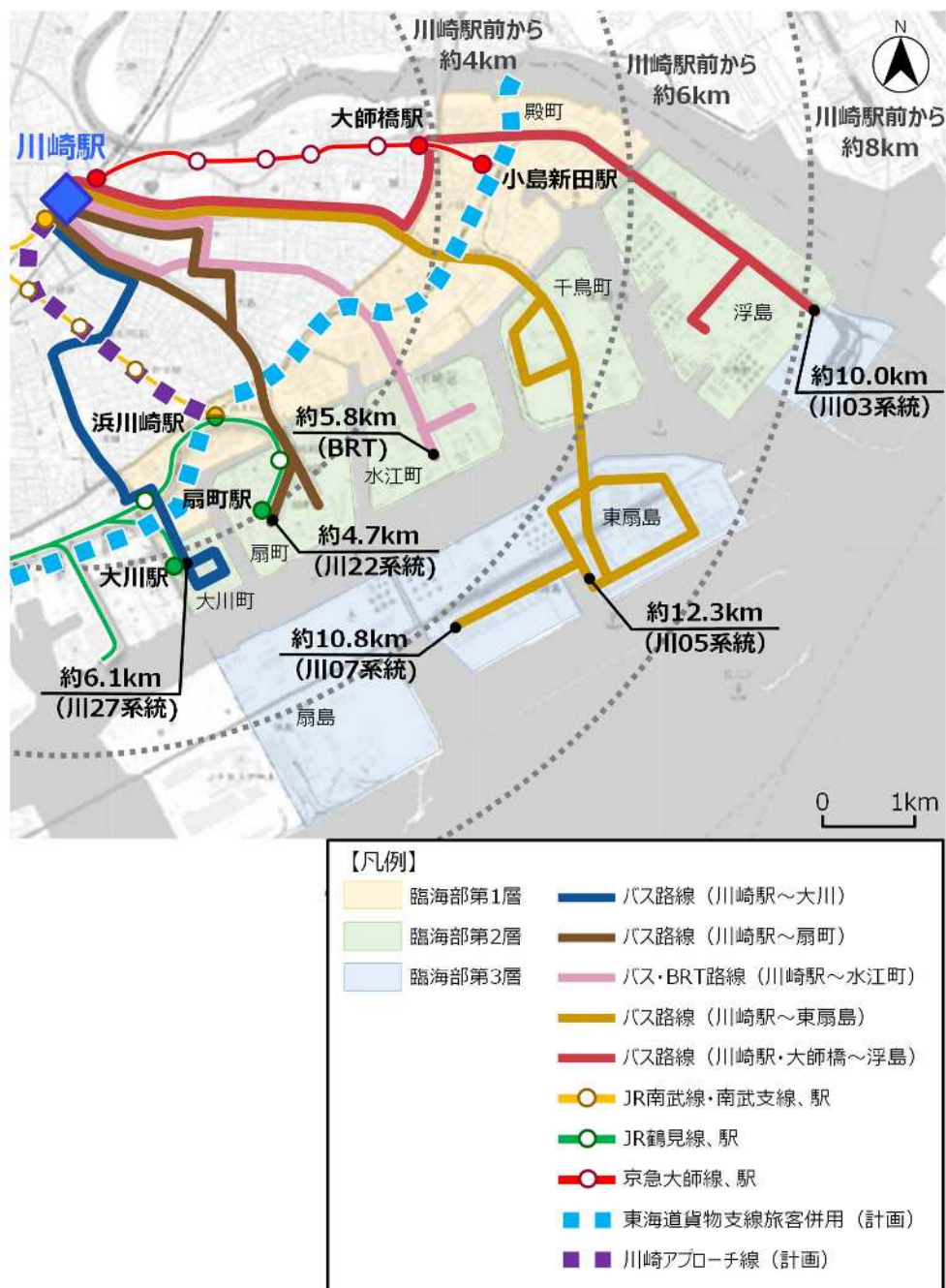


図 臨海部の鉄道及び主なバス路線

前章までに示した社会経済環境の変化や臨海部の現状を踏まえ、今後の交通機能強化に向けた課題を以下に整理します。

4-1 人の移動に関わる課題

(1) 川崎駅に集中する臨海部アクセスの起終点

臨海部への移動の起終点が川崎駅に集中しており、特に通勤時間帯には移動需要が集中することで駅前広場が混雑しています。このため、起終点を他の鉄道駅等に分散させることが必要となります。

(2) ピーク時の輸送力の確保

運転者の不足により人員の確保が困難な状況において、通勤時間帯に集中するピーク時の臨海部への移動需要に応じた輸送力の確保や需要ピークの分散などが必要となります。

(3) 持続的な事業運営等

臨海部への移動は、ピーク時に合わせて確保した輸送力に対して、11時台から16時台における人の移動（滞在者数の変化量）が少ないため、公共交通としての役割と持続的な事業運営の両立を高める改善が必要となります。

(4) 運行時間が長い路線

臨海部への長大路線は、運行時間が長く定時運行に影響が出やすいとともに、運行区間に重複が生じているため、長大路線を再編し、バス路線の運行効率化を図ることが必要となります。

(5) 新たな土地利用に伴う就業者等の発生

新たな企業立地や、南渡田や扇島における大規模土地利用転換等により、今後、人の移動の増加が見込まれることから、新たに生じる就業者等の移動需要への輸送力の確保が必要となります。

(6) JR 南武支線・JR 鶴見線の利便性

今後の臨海部における拠点形成等の進展に伴う利用者の増加に応じて、JR 南武支線、JR 鶴見線の利便性向上や交通手段間の結節性を高めることが必要となります。

4-2 交通混雑に関わる課題

(1) 横断方向道路(産業道路)の交通混雑

産業道路は、殿町夜光線が並行する東京側（皐橋水江町線以東）に比べ、並行路線がない横浜側（皐橋水江町線以西）の混雑度が高くなっています。このため、横浜側（皐橋水江町線に接続する区間を含め）の交通分散を図ることが必要となります。

(2) 大規模土地利用転換による交通量の発生

扇島地区や南渡田地区においては、高炉等の休止に伴い、一時的に交通量が減少するが、道路等の交通基盤の整備や、大規模土地利用転換の進捗により、交通量の増加が見込まれます。このため、交通基盤の確保や交通分散を図ることが必要になります。

(3) 土地利用の変更に伴う大型車等の交通量の発生

臨海部の立地企業の土地売却等に伴い、新たな物流施設等が予定されており、大型車等の需要が発生することにより、産業道路等の幹線道路への車両の流入増が見込まれます。このため、交通負荷軽減や交通分散を図ることが必要となります。

本市のまちづくりの基本目標のひとつである「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させるため、交通機能を強化し、誰もが快適に感じる交通環境の実現に取り組みます。交通ネットワークの形成、道路機能強化により拠点間連携などを促すことで、企業活動等を活性化し、人材の交流、異分野連携を促進し、高度人材が集まり育ち、新たな価値を創出する地域を目指します。

5-1 臨海部ビジョンにおける交通機能強化の目指す姿

臨海部ビジョンにおいて、今後の取り組むべき方向性として臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化について以下の3つの目指す姿を示しています。

臨海部ビジョンにおける交通機能強化の目指す姿

- 交通拠点等を構築し、各拠点間を結ぶ基幹的交通軸として、BRTや鉄軌道などが整備されるとともに、交通拠点等を起点とした末端交通の強化や新技術による次世代モビリティの導入等、陸海空を活用した様々な交通モードが確保され、市内をはじめ首都圏や全国から臨海部の各地域にアクセスしやすい、最適な交通ネットワークが形成されることを目指します。
- 臨海部における広域ネットワークとして幹線道路や高速道路が整備され、首都圏及び全国各地へ輸送がしやすい、産業活動の活性化に寄与する道路ネットワークが形成されることを目指します。
- 災害時にも活用できるよう、様々な交通モードのネットワークが構築され、臨海部に滞在する人の安全が確保されるとともに、災害時における首都圏のエネルギー供給や物流拠点としての機能が維持される強靱な交通基盤となることを目指します。

5-2 臨海部の交通機能強化の考え方

交通機能強化の目指す姿の実現に向けた考え方を以下のとおり整理しました。

臨海部の交通機能強化の考え方

- 臨海部の交通ネットワークは、交通拠点・交通結節点及び基幹的交通軸（鉄道・BRT等）等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。
- 路線バス等の運転者の不足等による減便が課題となっている中で、公共交通の持続性を高めるため、多様な末端交通や自動運転技術を活用したバス、新たなモビリティ等の導入を目指します。
- 産業活動の活性化に寄与する道路ネットワークの形成に向けて、幹線道路等の整備や既存インフラの活用による道路機能の強化を目指します。
- 都市基盤整備や土地利用転換の機会を捉えた交通基盤の整備等、臨海部の環境変化に対応できる道路機能強化を目指します。

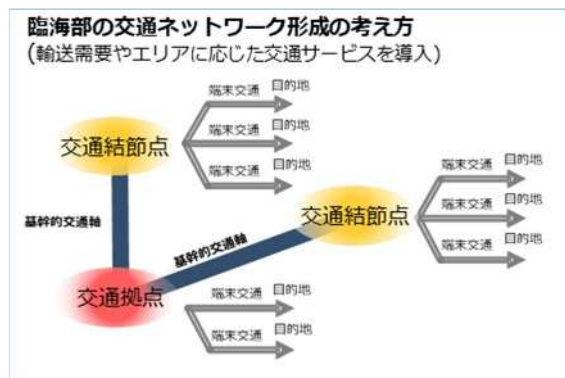


図 臨海部の交通ネットワーク形成の考え方

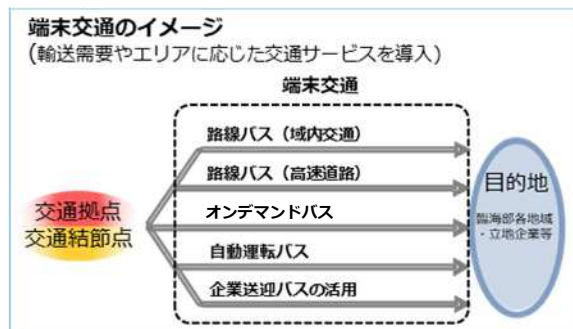


図 末端交通のイメージ

5-3 臨海部の交通機能強化の方向性

臨海部ビジョンにおける交通機能強化の目指す姿、臨海部の交通機能強化の考え方を踏まえて、次の2つにより方向性を整理します。

(1) 円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成

- ① 交通拠点による、臨海部への移動の起終点を海側に転換、交通分散
- ② 交通結節点により、内陸部等からの交通を受け止め、端末交通との結節機能を強化
- ③ 基幹的交通軸を骨格とした輸送力の強化(大量輸送)、速達性、定時性の向上
- ④ 端末交通による各交通拠点等からの各地域のアクセス性の向上
- ⑤ 運転手が不足する中でも移動を支える交通手段の確保
- ⑥ 移動ニーズに応じた新たなモビリティの導入
- ⑦ 長大バス路線の再編による長時間乗車の解消、運行の効率化
- ⑧ 既存の交通資源の最大活用、鉄道等の機能強化

臨海部への人の移動のしやすさの実現に向け、鉄道、BRT、路線バス等の移動手段を組み合わせ、新しい交通ネットワークを形成することを目指します。

川崎駅に集中する臨海部への交通の起終点を、海側に転換・分散するため、臨海部へのアクセスの起終点となる「交通拠点」と、臨海部第3層において交通を乗り継ぎ、人の移動を円滑化する「交通結節点」を形成します。

川崎駅から臨海部への輸送力を強化し、速達性・定時性を向上するため、交通ネットワークの根幹となる鉄道やBRTによる「基幹的交通軸」を形成します。基幹的交通軸とともに交通ネットワークを形成し、臨海部第3層の島内の循環交通等を担う「主要な端末交通」の強化を進めます。これにより、交通ネットワークの多重化、交通分散の効果が期待されます。

バス運転者の担い手不足が問題化している中で、地域公共交通の持続性を高めることなどを狙いとして大型二種免許を有さずに運行できるレベル4の自動運転バス等の新たなモビリティの導入の検討を進めます。また、長大路線を再編し交通拠点を起終点とする路線バスにフィーダー化することにより、バス輸送の効率化を進めます。BRT等や企業送迎バスのための環境整備については本市とバス事業者との役割分担により進めます。

さらに、利用者の利便性向上、公共交通の運行効率化に向け、交通機能強化に有効な取組の検討を進めます。

このような考え方に基づく交通ネットワークの形成により、輸送力や速達性の向上が図られ、長時間乗車や混雑が緩和されることで、利用者の利便性や回遊性を向上するとともに、公共交通の運行の効率化や持続性の向上などの効果が期待されます。

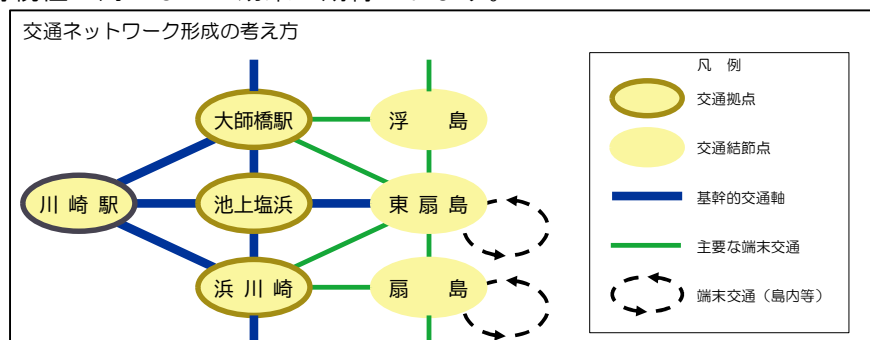


図 交通ネットワーク形成の考え方

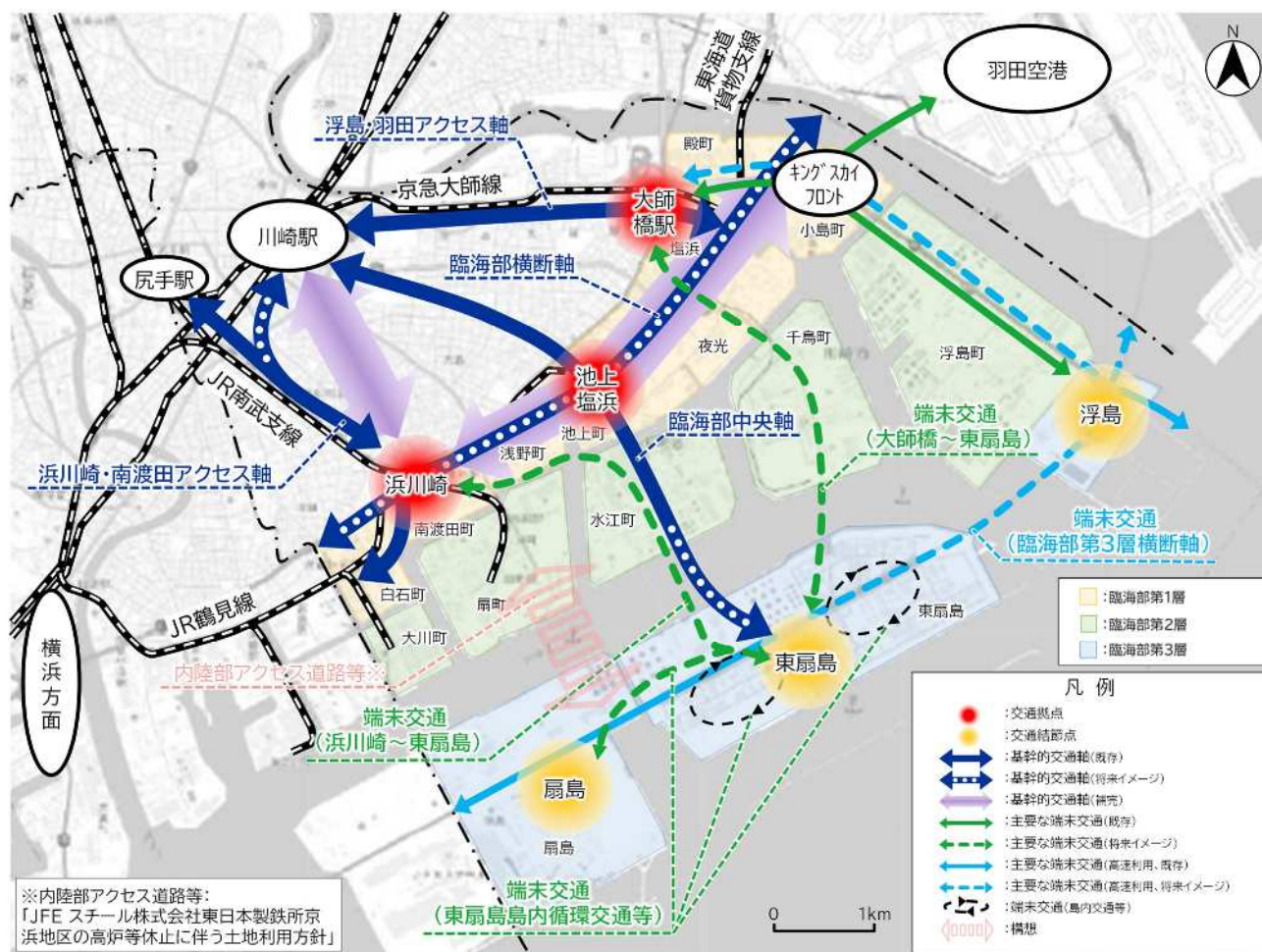


図 交通ネットワークの将来像イメージ

基幹的交通軸の補完によるネットワーク効果の早期発現

次の2軸(上図の紫色の線)については、鉄道構想の整備が進むまでの間、早期のネットワーク効果発現を目的として、基幹的交通軸として BRT の運行等による補完について検討を進めます。

- ・浜川崎・南渡田アクセス軸：南渡田地区の拠点形成に合わせた BRT による補完
- ・臨海部横断軸：デマンド交通等の端末交通、BRT による段階的な補完

(2) 交通混雑に対応する道路機能強化

- ① 横断方向の道路整備や既存ストックの活用による交通分散、産業拠点間連携の促進
- ② 扇島地区へのアクセス性を向上させる道路の整備
- ③ 首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路等の整備
- ④ 既存道路の円滑性の向上

交通混雑に対応するため、新たな道路整備、事業中の道路整備等を進め、臨海部全体としての道路機能の強化を目指します。

臨海部第1層を横断方向に結び、産業道路のバイパスとして機能することで、交通分散、混雑緩和、産業拠点間の連携促進が期待される「臨海部幹線道路」の実現に向けた検討を進めます。

扇島地区の一部土地利用開始に向けては、東扇島と繋ぐ一般道路等の整備を進めるとともに、新たなモビリティ等の導入を想定した交通基盤について検討します。

臨海部では、首都圏の広域的な道路ネットワークを構築する国道357号や、東扇島水江町線等の事業が進められています。扇島地区の首都高速湾岸扇島出入口等の早期事業化に向けて関係機関との調整を進めます。

これらより、臨海部における道路ネットワークの多重化などが進み、既存道路の交通渋滞の緩和、リダンダンシーの確保等の効果が期待されます。



6-1 交通拠点、交通結節点の整備

臨海部における交通ネットワークは、鉄道、BRT、路線バス、さらには新たなモビリティ等の異なる交通モードを結びつけることで形成されます。

このような複数の路線、異なる交通モードをネットワークとして機能させるためには、相互の交通を結びつけるための交通結節機能の役割が重要であり、臨海部においては、主に臨海部第1層に位置する3つの交通拠点、臨海部第3層に位置する3つの交通結節点の整備を進めます。

交通拠点は主に基幹的交通軸同士の結節機能に加え、端末交通との結節機能としての役割を担います。交通拠点の整備により、川崎駅に集中する臨海部への交通の起終点を海側に転換・分散することで、川崎駅東口駅前広場の混雑緩和や、臨海部へのアクセス性向上・移動時間の短縮などの効果が期待されます。

交通結節点は、基幹的交通軸と端末交通の結節機能、または端末交通同士の結節機能としての役割を担います。交通結節点の整備により、川崎駅、交通拠点からの交通を受け止め、島内、臨海部第3層内を移動する端末交通との乗り換えの円滑化、利便性の向上が期待されます。

交通拠点、交通結節点の整備は、大規模土地利用転換等による新たな移動需要の高まり、基幹的交通軸の形成に対応して段階的に進めることとし、各交通拠点、交通結節点において、以下に示す取組を進めていきます。

1) 交通拠点(大師橋駅)

(役割・機能)

- ・浮島・羽田アクセス軸、臨海部横断軸を結節する交通拠点
- ・東扇島、浮島、千鳥、キングスカイフロント、また羽田空港方面等と結ぶ端末交通との乗り換え拠点

(取組方針)

- ・京急大師線と接続した拠点として、基幹的交通軸や端末交通が結節する拠点機能の強化に向けた駅前交通広場の活用

2) 交通拠点(浜川崎)

(役割・機能)

- ・浜川崎・南渡田アクセス軸、臨海部横断軸を結節する交通拠点
- ・川崎駅等の市内、横浜方面及び東扇島、扇島、扇町方面等と結ぶ交通との乗り換え拠点
- ・南渡田地区における大規模土地利用転換に伴う新たな移動需要に対応する交通拠点

(取組方針)

- ・鉄道等を利用した拠点として、基幹的交通軸や端末交通が結節する拠点機能の強化
- ・既存ストックの有効活用と、乗り換え等利便性の向上に向けた検討
- ・南渡田地区における段階的な土地利用の進展にあわせた交通広場等の拠点機能の強化
- ・令和9年度の南渡田地区北地区北側のまちびらきに対応したバス等の乗降場・転回場の整備

3) 交通拠点(池上塩浜)

(役割・機能)

- ・各交通拠点・交通結節点及び臨海部各方面へのアクセス性向上に資する拠点
- ・臨海部横断軸を経由した羽田空港方面、横浜方面等の市外と東扇島等のアクセス性を向上する乗り換え拠点

(取組方針)

- ・臨海部中央軸と臨海部横断軸が交差する位置における乗り換え拠点の整備により臨海部各方面へのアクセス性の向上に資する拠点機能の導入

4) 交通結節点(東扇島)

(役割・機能)

- ・ 臨海部中央軸、交通拠点（大師橋駅、浜川崎）からの端末交通と、東扇島島内や臨海部第3層の端末交通の結節箇所
- ・ 土地利用転換の取組が進められている扇島へのアクセスの起点

(取組方針)

- ・ 基幹的交通軸や主要な端末交通の起終点となる第3層における中心的な交通結節点として、島内の移動の円滑化や扇島、浮島等との連携の強化に資する結節機能の導入
- ・ 来訪者の利便性、就業者の就労環境の向上のため、飲食店等と一体的な利活用による相乗効果の創出

5) 交通結節点(扇島)

(役割・機能)

- ・ 島外と接続する交通と島内の端末交通の結節箇所
- ・ 扇島地区における大規模土地利用転換に伴う新たな移動需要に対応する結節箇所

(取組方針)

- ・ 端末交通の起終点として、交通拠点、交通結節点等との連携を強化し、島内の円滑な移動に対応する拠点を整備
- ・ 大規模土地利用転換の進展に伴う、BRTや鉄軌道などの新たな交通手段の導入可能性を検討
- ・ 自動運転車両など新たなモビリティの社会実装に対応する各種インフラ整備を検討
- ・ 扇島における段階的な土地利用にあわせた拠点機能の強化
- ・ 新たな技術開発や社会実装を下支えするフィールド形成との一体的な利活用の検討

6) 交通結節点(浮島)

(役割・機能)

- ・ 交通拠点（大師橋駅）や、交通結節点（東扇島、扇島）との連携を図る結節箇所
- ・ 浮島1期地区で進められる土地利用との連携
- ・ 隣接する羽田空港、及び東京、千葉方面との連携を図る結節箇所

(取組方針)

- ・ 浮島1期地区で進められる土地利用との連携による結節機能導入の検討

6-2 基幹的交通軸の形成＜鉄道・BRT 等＞

川崎駅を中心とした臨海部各方面への移動需要を分散し、効率的かつ利便性の高い移動を実現するため、交通拠点、交通結節点を相互に連携した交通ネットワークを形成します。

この交通ネットワークの根幹となる交通軸として4つの基幹的交通軸を形成します。

これらの基幹的交通軸では、川崎駅から臨海部への主要なアクセス動線として、BRTの導入、鉄道の活用により、輸送力を強化し、速達性・定時性の向上を図ります。

基幹的交通軸の導入により、土地利用転換に伴う移動需要に対応するとともに、市内外からの臨海部へのアクセス性向上により、地域としての価値が向上し、企業、人材の集積が促進するとともに、移動の利便性向上により産業拠点間の連携の促進が期待されます。

これまでと同様に川崎区内陸部の利用状況も考慮し検討を行います。

1) 浜川崎・南渡田アクセス軸

（役割・機能）

- 川崎駅等と浜川崎駅とを繋ぎ、東扇島、扇島、扇町等の移動需要に加え、新産業拠点が形成される南渡田地区に新たに生じる移動需要に対応する交通軸

（取組方針）

- 川崎アプローチ線の実現可能性の検討
- 鉄道輸送力増強の促進等
- BRTの導入による川崎駅からのアクセス機能の強化

2) 臨海部中央軸

（役割・機能）

- 川崎駅から交通結節点（東扇島）に至る臨海部における交通ネットワークの骨格的な交通軸

（取組方針）

- 新たに開通する臨港道路東扇島水江町線を利用した基幹的交通軸の導入
- BRTの運行等による輸送力の強化、速達性、定時性の向上

3) 臨海部横断軸

（役割・機能）

- 浜川崎、池上塩浜、大師橋駅・キングスカイフロント方面を結び、横浜方面、羽田空港方面とアクセスする臨海部第1層の横断方向の交通軸
- 新産業拠点が形成される南渡田地区において新たに生じる移動需要に対応する交通軸

（取組方針）

- 東海道貨物支線貨客併用化の実現可能性の検討
- デマンド交通等の端末交通やBRTの段階的導入による早期ネットワーク効果の発現

4) 浮島・羽田アクセス軸

（役割・機能）

- 交通拠点（大師橋駅）を起終点とするフィーダー交通利用者の移動需要を支える交通軸
- 京急大師線を活用し、浮島、千鳥町・東扇島、キングスカイフロント、また羽田空港方面等へのアクセス拠点となる交通拠点（大師橋駅）や臨海部に位置する小島新田駅への輸送力、速達性及び定時性の確保

（取組方針）

- 交通拠点（大師橋駅）を起点とした路線バス等のフィーダー化に資する基幹的交通軸として、既存交通手段である京急大師線を有効活用

6-3 主要な端末交通の再編＜路線バス等＞

臨海部における交通ネットワークの形成に向け、基幹的交通軸とともに、主に交通拠点・交通結節点間を結ぶ主要な端末交通の再編を進めます。

これにより臨海部の交通ネットワークの多重化や、交通を分散する効果が期待されます。また、端末交通と基幹的交通軸との連携により、定時性の向上、バスの長時間乗車の解消等の効果も期待できます。

また、川崎区内陸部の途中停留所利用者にも同様の効果が期待できます。

1) 端末交通(大師橋駅～東扇島)

(役割・機能)

- ・京急大師線沿線等や羽田空港方面から交通結節点（東扇島）へのアクセス性向上（川崎駅を經由しないアクセス）
- ・川崎駅から交通結節点（東扇島）への移動経路の多重化

(取組方針)

- ・基幹的交通軸（浮島・羽田アクセス軸）を担う京急大師線と連携し、交通拠点（大師橋駅）から交通結節点（東扇島）への端末交通（路線バス等）の導入

2) 端末交通(浜川崎～東扇島)

(役割・機能)

- ・JR 南武支線沿線等や横浜方面から交通結節点（東扇島）へのアクセス性向上（川崎駅を經由しないアクセス）
- ・川崎駅から交通結節点（東扇島）への移動経路の多重化

(取組方針)

- ・基幹的交通軸（浜川崎・南渡田アクセス軸）と連携し、交通拠点（浜川崎）から交通結節点（東扇島）への端末交通（路線バス等）の導入検討

3) 端末交通(東扇島島内循環交通等)

(役割・機能)

- ・東扇島島内を効率的に移動する循環交通
- ・東扇島と扇島を繋ぐ移動手段

(取組方針)

- ・東扇島島内の交通利便性、回遊性を向上する、交通結節点（東扇島）を起終点とした循環交通の導入
- ・扇島の土地利用の進展に合わせた、移動需要に応じた公共交通等の導入・強化

4) 端末交通(臨海部第3層)

(役割・機能)

- ・交通結節点（東扇島、扇島、浮島）と交通拠点（大師橋駅）相互を連携する交通
- ・市外（横浜方面、羽田空港方面）から臨海部第3層に直接アクセスする交通

(取組方針)

- ・高速道路を活用した、臨海部第3層内及び、横浜方面、羽田空港方面へのアクセス性の強化

6-4 自動運転バス等の新たなモビリティの導入

全国的に路線バス運転者の担い手不足が社会問題化しており、臨海部においてもバス路線の維持など、地域公共交通の持続性を高めることが必要となります。

本市では、「川崎市自動運転実装推進協議会」を設立し、多様な主体との連携・共創により都市部における自動運転バスの実装を目指す等、持続可能な地域交通環境の形成に向けた取組を推進しています。自動運転バスの導入にあたっては道路環境や施設・設備の条件を踏まえて、運行可能な路線を検討します。

今後、臨海部においても自動運転技術を用いたバス等、臨海部を移動する人々の多様なニーズに対応した新たなモビリティの導入可能性の検討を進めていきます。

1) 実用的な自動運転(レベル4)による移動サービス

(役割・機能)

- 公共交通の持続性を向上する、鉄道、BRT、路線バス等とともに移動を支える、大型二種免許を有さずに運行できる交通手段

(取組方針)

- 路線バスへの自動運転技術の導入によるバス路線の維持、持続可能な地域交通環境の形成
- 自動運転車両等の運行に向けた道路環境、関連施設・設備、及び対象路線等の検討

2) 新たなモビリティ等の検討

(役割・機能)

- 交通ネットワーク形成のため、中長期的に臨海部の多様な移動需要に応えるための移動手段
- 運転者を要さない移動手段

(取組方針)

- 臨海部における移動需要に対応した大量輸送や個々の移動ニーズに対応した移動手段について、最先端技術の動向を踏まえ移動しやすく持続可能な新たなモビリティ等の導入を検討

6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化

各交通拠点を起終点として路線バス等をフィーダー化し、バス輸送の効率化を進めます。

川崎駅を起終点とする長大路線の再編により、臨海部にアクセスする交通の分散、長時間乗車の改善、定時性の向上、運行効率化によるバス路線の持続性向上が期待されます。

また、川崎区内陸部の利用状況等も考慮し検討を行います。

（役割・機能）

- 交通拠点を起終点とした路線バスによるフィーダー交通

（取組方針）

- 川崎駅から臨海部への路線バスの長時間乗車の改善、運行効率化に向けた、交通拠点を起終点とした路線バスへの再編の検討

6-6 公共交通等に必要環境整備等

交通ネットワークの形成に向けて導入、再編される BRT 等、また公共交通を補完する役割を持つ企業送迎バスのための環境整備を進めます。

BRT の導入に必要な施設や車両等の整備については、本市とバス事業者の役割分担により進めます（下表参照）。詳細やその他の施設については協議により検討を行います。

（役割・機能）

- BRT の導入にあたり、円滑な運行のために必要な環境の確保
- 公共交通を補完する企業送迎バスの利用環境の確保

（取組方針）

- BRT の導入に必要な乗降場の改善、道路改修等の走行環境の整備
- 企業送迎バスの利用環境の向上の支援（乗降場等）

表 BRT の導入に関する本市とバス事業者との役割分担

項 目	内 容	市	バス事業者
走行環境の整備に関する事	道路改修等	○	
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		○

6-7 交通機能強化に有効な施策

前節までの交通ネットワーク形成の取組を進めるとともに、利用者の利便性向上や公共交通の運行の効率化を図るため、交通機能強化に有効となる取組の検討を進めます。

（役割・機能）

- 複数の交通機関をシームレスな利用を可能とし、乗継利便性や快適性を向上させるなど、交通ネットワーク（交通機関等）の利用環境を向上
- 路線バスの混雑緩和、運行の効率化、持続性向上のため、移動時間帯を分散（ピーク時間帯の移動量抑制）

（取組方針）

- 複数の交通機関を利用した移動を円滑に実施する新たな技術やサービス（MaaS等）の検討
- 経路選択における料金の不均衡等を解消する料金体系の検討

「交通機能強化に有効となる取組」

・乗継の利便性や快適性向上

新たな技術やサービス（MaaS等）の活用による乗継利便性の検討に加え、交通拠点等の結節機能や魅力の向上等に関する検討を進めます。【市・事業者】

・料金体系等

臨海部への交通手段について、料金体系に関する検討を進めます。【市、交通事業者】

・時差通勤の推奨・公共交通の利用促進

基盤整備の供用、BRT導入や交通拠点等の整備の機会を捉え、エリア単位での時差通勤や公共交通利用への転換等の啓発活動など、交通機能強化に有効な取組を進めます。【市・臨海部企業】

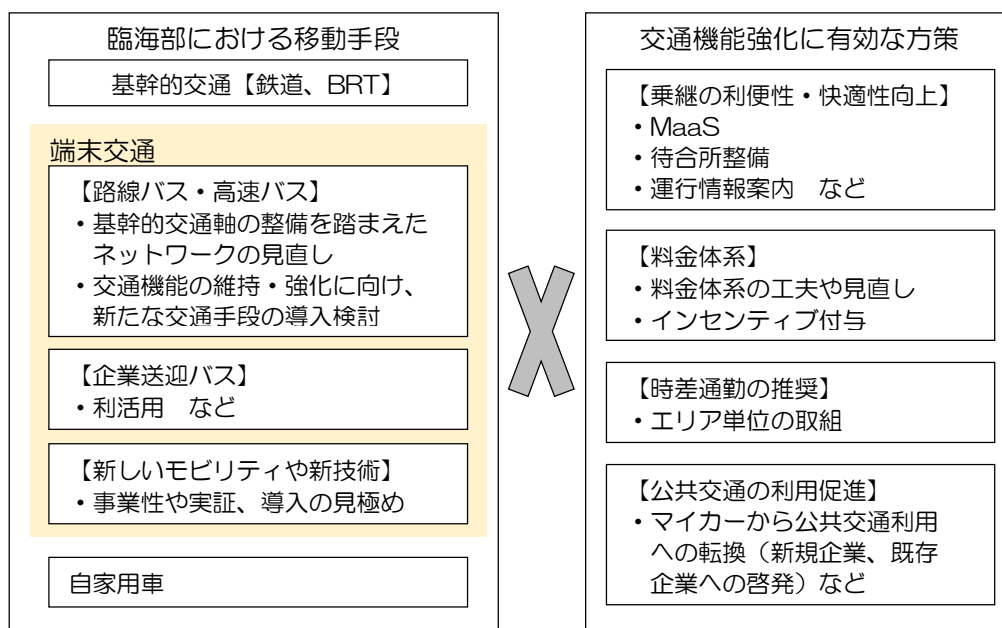


図 交通機能強化に効果的な取組イメージ

参考)水上交通

現在、臨海部の水上交通に関連する取組として、川崎臨海部や多摩川にある船着き場等を活用した防災訓練やイベント等が行われています。水上交通活用の可能性については、交通拠点とそこに近接する船着き場との関係性を踏まえて検討します。



図 主な船着き場、浮桟橋

7-1 臨海部幹線道路の検討

臨海部幹線道路は、「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」において、臨海部の交通の円滑化に資する道路として「主な幹線道路 構想ネットワーク」として位置づけられ、また、「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」においては、産業道路の交通の分散と沿道の環境改善等に向けて、整備を検討することとしていました。

新たな道路整備の経路として想定していた地域では、大規模な施設が立地し、産業活動が行われていることから事業推進が困難でしたが、昨今の地球環境の変化や社会情勢の影響から、JFE スチール株式会社の高炉休止に伴う臨海部における大規模土地利用転換を契機と捉え、これと連携しながら臨海部幹線道路の実現に向けた可能性の検討を進めます。

新たな道路整備には長期間を要することに加えて、土地利用転換の動向等に大きく影響を受けることから、段階的な事業推進等を含めた検討が必要となります。

臨海部幹線道路は、殿町夜光線とともに臨海部第1層を横断する産業道路のバイパスとして、産業道路に集中する交通の分散や混雑の緩和、土地利用転換や産業拠点間の連携の促進などに寄与することが期待されます。

（役割・機能）

- ・臨海部における道路の利便性向上、新たな企業立地や産業拠点間の連携などを促進する道路
- ・産業道路のバイパス機能、リダンダンシーの確保の役割を担うとともに、主に臨海部第1層における横断方向の移動を担い沿道に立地する企業の活動等を支える道路

（取組方針）

- ・土地利用転換の機会を捉えた実現に向けた可能性の検討
- ・既存ストックの活用・段階整備・早期効果発現

7-2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路

現在、扇島地区へのアクセスは、JFE スチール株式会社の構内道路に限られています。そのため、扇島地区で企業や人々が活動できるよう、一部土地利用開始に向けて東扇島と繋ぐ一般道によるアクセスの確保が必要です。

令和10（2028）年度からの一部土地利用開始に向けた短期的取組として、東扇島と扇島を繋ぐアクセス道路、扇島内を移動するための幹線道路、バースと幹線道路を繋ぐ臨港道路等を整備するとともに、段階的に島内の道路機能を強化します。また、新たなモビリティ等の導入や災害対応を踏まえた島内道路等の交通基盤について検討します。

（役割・機能）

- ・一部土地利用開始に向けた公道による東扇島とのアクセス道路
- ・土地利用転換による企業活動等を支える島内道路

（取組方針）

- ・土地利用転換の進捗に合わせた段階的な道路整備
- ・先導エリアの一部土地利用開始に向けた公道接続及び島内道路の確保

7-3 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)

臨港道路東扇島水江町線整備事業は、国際戦略港湾川崎港における交通ネットワークの拡充による物流機能の強化及び緊急物資輸送道路の多重化による防災機能の強化に資する道路として整備が進められています。

一般国道 357 号は、首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路として位置づけられ、首都圏の国際競争力の強化を図るための空港、港湾の連携軸として、また、本市の都市機能を強化する広域的な道路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、災害時における物資輸送を支えるネットワークの確保等の観点から重要な道路として多摩川トンネルの整備が進められています。

また、扇島地区における土地利用転換に伴う広域的な交通アクセスの向上を図る出入口（4 ランプ）及び出入口に接続する国道 357 号（扇島内）の早期事業化に向けて、関係機関との調整を進めます。

1) 臨港道路東扇島水江町線

(役割・機能)

- ・ 東扇島地区と内陸部との円滑な接続により物流機能を強化する道路
- ・ 東扇島地区と内陸部を結ぶ緊急物資輸送ルートの多重化により防災機能を強化する道路

(取組方針)

- ・ 着実な事業推進に向けた調整

2) 国道357号(多摩川トンネル)

(役割・機能)

- ・ 羽田空港や東京湾岸地域の物流拠点とのアクセス性を向上する道路
- ・ 交通の臨海部への転換を促し、内陸部の交通混雑の緩和に寄与する道路

(取組方針)

- ・ 着実な事業の推進に向けた協議・調整

3) 首都高速湾岸線扇島出入口

(役割・機能)

- ・ 扇島地区における土地利用転換に伴う高速道路アクセスの確保
- ・ 扇島の産業活動、都市活動を支える広域的な交通アクセス機能

(取組方針)

- ・ 土地利用転換に伴う高速道路出入口整備の事業化に向けた調整

4) 国道357号(扇島内)

(役割・機能)

- ・ 首都高速湾岸線と島内道路を接続し、島内の幹線道路として移動を効率化する道路

(取組方針)

- ・ 土地利用転換に伴う国道整備の事業化に向けた調整

5) 内陸部アクセス道路等(扇島～扇町間)(構想)

- ・ 土地利用方針に検討路線として位置付けられている内陸部アクセス道路等については、土地利用転換の進捗にあわせて検討を行います。

7-4 既存ストックの活用

臨海部の交通ネットワークを形成し、その効果を高めていくため、自動車交通を支える道路を効果的に活用するための取組とあわせて、新たな施設整備等の取組について検討を進めます。

（役割・機能）

- ・ 臨海部の自動車交通を支える幹線道路等の交通阻害の要因を抑制し適切な道路機能の確保
- ・ 公共交通等の定時性の向上等に向けた走行環境の改善

（取組方針）

- ・ 臨海部の幹線道路における大型車の路上駐停車の抑制対策の検討
- ・ 路上駐停車抑制に向けた臨海部立地企業への働きかけ、連携や協働の進め方の検討
- ・ 臨海部の幹線道路におけるバス専用レーン・優先レーンの適正運用対策の検討

8-1 交通ネットワークの形成・道路機能強化のプロセス

臨海部の交通ネットワークの形成を実現するため、下図のプロセスのように、短中長期の3段階に分けて取組を進めます。

市域外を含めた広域的な視点での交通ネットワーク形成については、市内の交通基盤や幹線道路の整備に加えて、より効果的・効率的な交通機能強化に向けて、市域外の交通基盤との連携についても検討を行います。

1) 交通ネットワーク形成のためのプロセス



短期

～令和12年

- 交通拠点(大師橋駅・浜川崎(暫定))
- 交通結節点(東扇島)
- 浜川崎・南渡田アクセス軸【BRT】
- 臨海部中央軸【BRT】
- 臨海部横断軸【デマンド交通等】
- 端末交通(大師橋駅～東扇島・東扇島島内循環交通等)
- 実用的な自動運転(レベル4)による移動サービス ※大師橋駅～天空橋駅



中期

～令和17年

- 交通拠点(池上塩浜)
- 交通結節点(浮島)
- 端末交通(浜川崎～東扇島)
- 端末交通(臨海部第3層) ※高速利用

- 新たなモビリティ等の検討

- 実用的な自動運転(レベル4)による移動サービス ※適宜
- 公共交通等に必要な環境整備等 ※適宜
- 長大路線の再編によるバス輸送の効率化 ※適宜
- 交通機能強化に有効な施策(MaaS等) ※適宜

2) 道路機能強化のためのプロセス



短期

～令和12年

- 扇島地区の土地利用転換に伴う道路【東扇島とのアクセス道路】
- 首都高速湾岸線扇島出入口 <関連事業> ※土地利用方針より
- 国道357号(扇島内) <関連事業> ※土地利用方針より
- 臨港道路東扇島水江町線 <関連事業>



中期

～令和17年

- 臨港道路東扇島水江町線 <関連事業>

- 臨海部幹線道路の検討
- 既存ストックの活用 ※適宜



<凡例>

-  : 交通拠点・交通結節点 (取組中)
-  : 交通拠点・交通結節点 (暫定供用)
-  : 交通拠点・交通結節点 (取組完了)
-  : 鉄道・BRT・急行運行バス等 (取組中)
-  : 鉄道・BRT・急行運行バス等 (対象期間内に完了する取組)
-  : 鉄道・BRT・急行運行バス等 (取組完了・既存)
-  : 端末交通 (取組中)
-  : 端末交通 (対象期間内に完了する取組)
-  : 端末交通 (取組完了)
-  : 構想
-  : 高速道路
-  : 主な道路
-  : 鉄道
-  : 主要地等

長期

令和18年～

- 交通結節点 (扇島)
- 交通拠点 (浜川崎)
- 浜川崎・南渡田アクセス軸 [川崎アプローチ線]
- 臨海部横断軸 [BRT・東海道貨物支線貨客併用化]
- 端末交通 (東扇島島内循環交通等)



<凡例>

-  : 事業化取組道路 (取組中)
-  : 事業化取組道路 (取組完了)
-  : 扇島地区の土地利用転換に伴う道路 (取組中)
-  : 扇島地区の土地利用転換に伴う道路 (取組完了)
-  : 関連事業 (取組中)
-  : 関連事業 (取組完了)
-  : 構想
-  : 高速道路
-  : 主な道路
-  : 鉄道
-  : 主要地等

長期

令和18年～

- 扇島地区の土地利用転換に伴う道路 [島内道路]
- 国道357号 (多摩川トンネル) <関連事業>

8-2 計画の進行管理

臨海部ビジョンでは、リーディングプロジェクト⑪交通機能強化プロジェクトを位置づけ、達成目標等の進捗管理を実施しています。本方針策定後においても、臨海部ビジョンのリーディングプロジェクトにて進行管理を行います。

また、大規模土地利用転換、国等の事業状況や社会経済環境等に変化があった場合は、取組内容を見直すなど柔軟に対応します。

第6章 臨海部の交通ネットワーク形成のための取組方針、第7章 臨海部の道路機能強化のための取組方針で示した各取組について、今後の内容、関連する取組、連携計画等について次ページ以降に整理しています。

<表の見方>

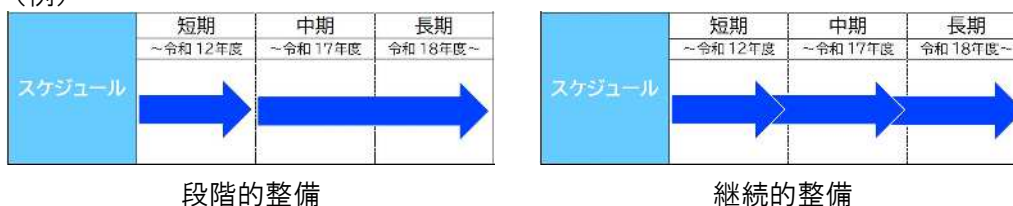
○表題

- ・各取組について章立てに対応した項目になっています。

○スケジュール

- ・各取組の完成（完了）時期を示しています。
- ・短期、中期、長期の各期間に複数の矢印が記載されている場合は、段階的な整備を示しています。
- ・適宜、継続的に取り組む場合は矢印が連続的になっています。

（例）



■取組概要

- ・スケジュール期間内での取組を記載しています。

■関連する取組

○連携計画

- ・上位計画・交通関連計画（総合都市交通計画と地域公共交通計画）については、関連することを前提としています。
- ・その他、各取組に特に関連する計画について、連携計画として記載しています。

○実施主体

- ・整備や運行・運用の主体を指しています。

○取組に係る交通モード

- ・主要な交通モードをピクトグラムで示しています。



鉄道



バス



自動車類

6-1. 交通拠点、交通結節点の整備

対象エリア

1) 交通拠点(大師橋駅)

	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			



【臨海部への新たなアクセス拠点の整備】

臨海部へのアクセス性を強化し、川崎駅から臨海部に向かう交通を分散

■取組概要

拠点機能の強化

大師橋駅の駅前広場整備(事業中)により、京急大師線を利用した乗り換え拠点として、浮島・羽田アクセス軸、臨海部横断軸の基幹的交通軸同士、また基幹的交通軸と端末交通が結節する交通の拠点機能を強化します。

東扇島、浮島、キングスカイフロントや羽田空港方面等に向かう端末交通との乗り換え拠点として整備することで、鉄道、バス等の乗り換え利便性、結節性が高まり、バス路線の再編等によって大師橋駅を起終点とした各方面へのアクセス性が向上します。



図 大師橋駅前交通広場



図 大師橋駅前交通広場(俯瞰)

■関連する取組

- ・6-2 3) 臨海部横断軸
- ・6-2 4) 浮島・羽田アクセス軸
- ・6-3 1) 端末交通(大師橋駅～東扇島)
- ・6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化
- ・6-6 公共交通等に必要環境整備等

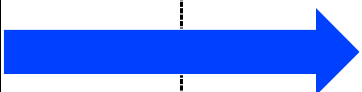
連携計画	大師橋駅前地区地区計画	取組に関する 交通モード  
実施主体	川崎市	

2) 交通拠点(浜川崎)				対象エリア
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【臨海部への新たなアクセス拠点の整備】 新たな交通需要に対応しながら川崎駅から臨海部に向かう交通を分散				
■取組概要 拠点機能の強化 鉄道等による基幹的交通軸や路線バス等による端末交通が結節する交通拠点の形成に向け、南渡田地区の土地利用転換の機会を捉えた交通広場の整備など、段階的な拠点機能の強化に向けた取組を進めます。  資料：南渡田地区拠点整備基本計画 短期的な取組 南渡田地区では新産業拠点の形成に向け、段階的な整備が進められており、先行地区である北地区北側では、令和9年度にまちびらきを予定しています。 先行地区の土地利用開始に伴う新たな就業者・来街者等の移動需要に対応するため、バス等の乗降場や転回場の整備を進めます。  資料：川崎市 HP「南渡田地区(新産業拠点プロジェクト始動中!)」 図 南渡田地区 土地利用イメージ 図 北地区北側 土地利用計画図				
■関連する取組 ・6-2 1) 浜川崎・南渡田アクセス軸 ・6-2 3) 臨海部横断軸 ・6-3 2) 端末交通(浜川崎～東扇島) ・6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化				
連携計画	南渡田地区拠点整備基本計画			取組に関する交通モード  
実施主体	川崎市 民間事業者等			

6-1. 交通拠点、交通結節点の整備

対象エリア

3) 交通拠点(池上塩浜)

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			



【臨海部への新たなアクセス拠点の整備】

縦方向と横方向の乗り換えにより、臨海部各方面へのアクセス性を向上

■取組概要

拠点機能の導入

臨海部中央軸と臨海部横断軸が交差する位置における縦方向と横方向の乗り換え拠点を整備します。

交通拠点の整備により各交通拠点・交通結節点及び臨海部各方面へのアクセス性の向上、交通ネットワークにおけるリダンダンシーが強化されます。

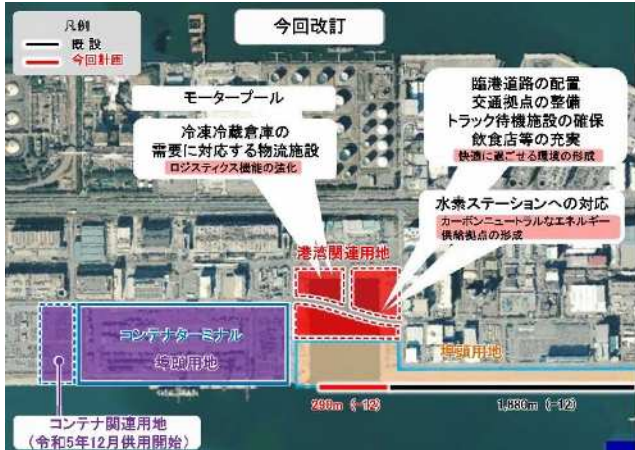


図 交通拠点(池上塩浜)形成イメージ

■関連する取組

- ・6-2 2) 臨海部中央軸
- ・6-2 3) 臨海部横断軸
- ・6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化

連携計画	—	取組に関する交通モード	 
実施主体	川崎市		

6-1. 交通拠点、交通結節点の整備				対象エリア
4) 交通結節点(東扇島)				 地理院地図 Vector を加工して作成
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【臨海部第 3 層における基幹的交通軸と末端交通の結節機能の導入】 民間活力の活用、新たなモビリティ導入を視野に結節性、機能性を向上				
■取組概要				
交通結節機能の導入				
基幹的交通軸や主要な末端交通の起終点となる臨海部第 3 層における中心的な交通結節点として、港湾事業による埋立地を活用した BRT、路線バス等の乗降場を整備します。 結節機能の導入においては、民間活用を想定したトラック待機施設や飲食店等との一体的な利活用により、乗り換え利便性の向上、島内移動の円滑化や、扇島、浮島等との連携の強化に加え、来訪者の利便性や就労環境の向上に向けた検討を行います。				
 資料：川崎港港湾計画改訂(令和6年11月)の概要 図 東扇島堀込部等の土地利用計画				
交通基盤の整備				
中長期における自動運転車両等の新たなモビリティ等の導入の可能性を見据え、周辺道路も含めて道路計画等を検討します。				
■関連する取組				
・6-2 2) 臨海部中央軸 ・6-3 1) 末端交通(大師橋駅～東扇島) ・6-3 2) 末端交通(浜川崎～東扇島) ・6-3 3) 末端交通(東扇島島内循環交通等) ・6-3 4) 末端交通(臨海部第3層) ・7-3 1) 臨港道路東扇島水江町線				
連携計画	川崎港港湾計画			取組に関する交通モード 
実施主体	川崎市			

6-1. 交通拠点、交通結節点の整備

5) 交通結節点(扇島)

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			

対象エリア



【大規模土地利用転換に対応した結節機能の導入】

段階的な交通需要に対応し、臨海部各方面、市内外との結節性を向上

■取組概要

交通結節機能の導入

扇島地区では長期かつ段階的な土地利用転換が見込まれており、土地利用の進展に伴う就業者等による島内交通需要の増加が予想されます。そのため、「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」で示している BRT や鉄軌道などの新たな交通手段の導入のほか、自動運転車両等の新技術の導入の可能性を見据え、拠点が備えるべき機能や、周辺道路も含めた道路計画等を検討します。また、島内端末交通にスムーズに乗り継げるよう、交通結節機能の位置等についても検討を進めます。

また、令和10(2028)年度から一部土地利用開始を予定している先導エリアにおいて新たに生じる移動需要に対応するため、土地利用の進捗状況に応じた必要な交通手段の導入にあわせて乗降場等について検討を行います。

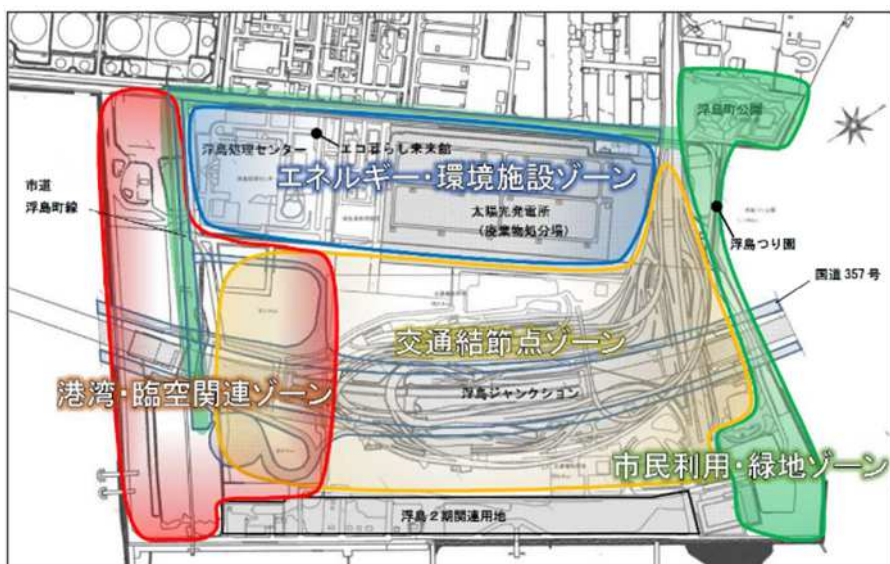


資料：「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」に加筆
図 扇島島内土地利用のモデルケース

■関連する取組

- ・6-3 3) 端末交通(東扇島島内循環交通等)
- ・6-3 4) 端末交通(臨海部第3層)

連携計画	JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針	取組に関する交通モード	 
	川崎港港湾計画		
実施主体	川崎市		
	民間事業者		

6-1. 交通拠点、交通結節点の整備				対象エリア
6) 交通結節点(浮島)				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【空港、港湾と近接した広域的な結節機能の導入】 交通拠点、交通結節点、東京、千葉方面との結節性を向上				
■取組概要 交通結節機能の導入 交通拠点(大師橋駅)や交通結節点(東扇島、扇島)、羽田空港及び東京、千葉方面の交通の連携を図る交通結節機能を導入します。 浮島地区は空港・港湾とのアクセス性が高く、東京湾横断道路や首都高速湾岸線を利用しやすい立地優位性を有していることから、今後の土地利用の進展等による移動需要の増加が見込まれます。  資料:浮島1期地区土地利用基本方針 図 土地利用のイメージ図				
■関連する取組 ・6-2 4) 浮島・羽田アクセス軸 ・6-3 4) 端末交通(臨海部第3層)				
連携計画	浮島1期地区土地利用基本方針			取組に関する 交通モード
実施主体	川崎市			
				

6-2. 基幹的交通軸の形成

1) 浜川崎・南渡田アクセス軸

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			

対象エリア



【川崎駅と浜川崎駅を結ぶ交通軸の導入】

川崎駅から浜川崎駅へのアクセス性を向上

■取組概要

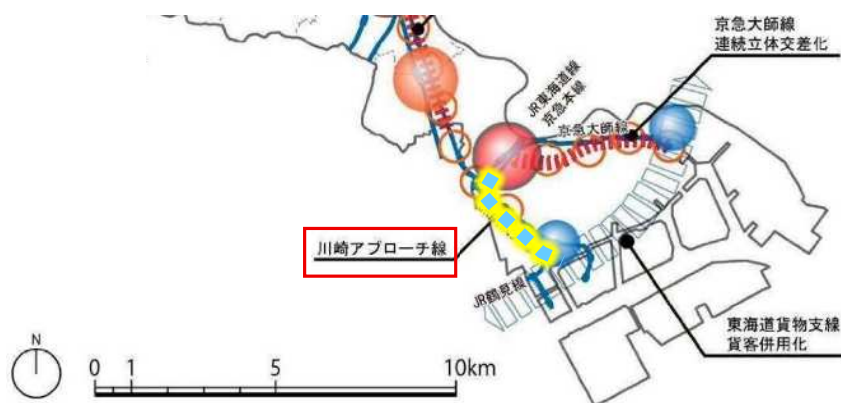
基幹的交通軸の導入

川崎駅等と浜川崎方面とを繋ぎ、東扇島、扇島、扇町等の需要に加え、新産業拠点が形成される南渡田地区に新たに生じる移動需要に対応するため、基幹的交通軸を導入し輸送力の強化を図ります。

構想段階の鉄道による基幹的交通軸(川崎アプローチ線)の実現可能性の検討、鉄道輸送力増強の促進等を進めます。

段階的な交通軸の整備

基幹的交通軸の補完によるネットワーク効果の早期発現を目的として、南渡田地区に新たに生じる移動需要に対応するため、令和 9(2027)年度の北地区北側のまちびらきにあわせ、BRT 導入による輸送力の強化を図ります。



資料:「川崎市都市計画マスタープラン全体構想 第4部」に加筆
図 川崎アプローチ線

■関連する取組

・6-1 2) 交通拠点(浜川崎)

連携計画	—	取組に関する交通モード	 
実施主体	川崎市		
	鉄道事業者 バス事業者		

6ー2. 基幹的交通軸の形成				対象エリア
2) 臨海部中央軸				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【川崎駅から東扇島方面を結ぶ交通軸の導入】 川崎駅から東扇島方面へのアクセス性向上				
■取組概要 基幹的交通軸の導入 川崎駅から水江町、東扇島、扇島等への移動需要に対応する輸送力の強化のため、BRT による交通軸を導入します。臨海部における交通ネットワークの骨格的な交通軸となり、特に東扇島への輸送力を強化するとともに、速達性、定時性を向上させます。				
				
図 交通ネットワーク(臨海部中央軸)				
■関連する取組 ・6ー1 3) 交通拠点(池上塩浜) ・6ー1 4) 交通結節点(東扇島) ・6ー3 3) 端末交通(東扇島島内循環交通等) ・7ー3 1) 臨港道路東扇島水江町線				
連携計画	JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針			取組に関する交通モード 
実施主体	川崎市 バス事業者			

6-2. 基幹的交通軸の形成

3) 臨海部横断軸

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～

対象エリア



【浜川崎～羽田空港方面を結ぶ交通軸の導入】

臨海部第 1 層における交通拠点間のアクセス性向上

■取組概要

基幹的交通軸の導入

市内移動の円滑化や市外から臨海部へのアクセス性を向上するため交通拠点(浜川崎・池上塩浜・大師橋駅)やキングスカイフロント方面を結び、横浜方面、羽田空港方面と連携する臨海部第 1 層における横断方向の交通軸を導入します。

川崎駅を経由しない横断方向のアクセスが可能となり、臨海部域内の移動利便性の向上や、川崎駅の混雑緩和に繋がることが期待されます。

段階的な整備

構想段階の鉄道による基幹的交通軸(東海道貨物支線貨客併用化)の実現可能性の検討とともに、土地利用転換の進展に伴い増加する移動需要に対応した交通モード(端末交通等)の段階的導入による早期ネットワーク効果の発現に向けた検討を進めます。

川崎駅を経由しない横断方向の移動利便性が高まることで、川崎駅の混雑緩和に繋がることが期待されます。

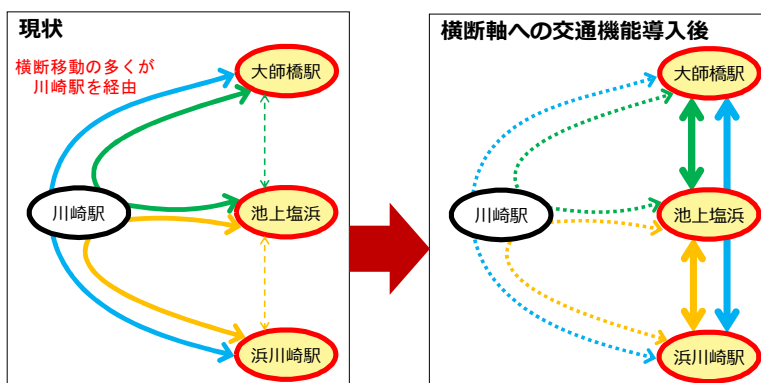


図 横断軸への新たな交通機能導入前後簡略イメージ

■関連する取組

- ・6-1 1) 交通拠点(大師橋駅)
- ・6-1 2) 交通拠点(浜川崎)
- ・6-1 3) 交通拠点(池上塩浜)

連携計画	—	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市 鉄道事業者 東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会(会員を構成する関係各都県市区)		

6-2. 基幹的交通軸の形成				対象エリア
4) 浮島・羽田アクセス軸				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
	既存機能の活用			
【京急川崎駅～浮島町、千鳥町、東扇島、羽田空港方面を結ぶ交通軸の導入】 京急大師線を活用した臨海部へのアクセス性向上				
■取組概要 基幹的交通軸の活用 京急大師線により京急川崎～小島新田間の鉄道路線による基幹的交通軸が形成されており、途中駅には交通拠点の整備が進められている大師橋駅があります。 フィーダー交通利用者の移動需要を支える交通軸として、輸送力、速達性及び定時性に優れる鉄道の有効活用により、ネットワーク機能の強化が期待されます。  資料:川崎市 HP「京急大師線連続立体交差事業(1期(1)区間)地下運行を開始しました。」 図 京急大師線				
■関連する取組 ・6-1 1) 交通拠点(大師橋駅) ・6-1 6) 交通結節点(浮島) ・6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化				
連携計画	—			取組に関する交通モード
実施主体	川崎市			
				

6-3. 主要な端末交通の再編

対象エリア

1) 端末交通(大師橋駅～東扇島)

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			



【大師橋駅と東扇島を結ぶ新たな交通経路の導入】

東扇島への新たな経路の導入によるアクセス性の向上

■取組概要

臨海部アクセスの強化

交通拠点(大師橋駅)と交通結節点(東扇島)を主要な端末交通(路線バス等)で結ぶことで、京急大師線沿線等や羽田空港方面から交通結節点(東扇島)へのアクセス性を向上します。

川崎駅から交通結節点(東扇島)への移動経路が多重化され、交通分散が図られることで、川崎駅東口駅前広場の混雑緩和が期待されます。



図 端末交通(大師橋駅～東扇島)による臨海部への交通の分散イメージ

■関連する取組

- ・6-1 1) 交通拠点(大師橋駅)
- ・6-1 4) 交通結節点(東扇島)
- ・6-3 3) 端末交通(東扇島島内循環交通)
- ・6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化

連携計画	大師橋駅前地区地区計画	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市 バス事業者		

6-3. 主要な端末交通の再編				対象エリア
2) 端末交通(浜川崎～東扇島)				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【浜川崎と東扇島を結ぶ新たな交通経路の導入】 東扇島への新たな経路の導入によるアクセス性の向上				
■取組概要 臨海部アクセスの強化 交通拠点(浜川崎)と交通結節点(東扇島)を主要な端末交通(路線バス等)で結ぶことで、JR 南武支線沿線等や横浜方面から交通結節点(東扇島)へのアクセス性を向上します。 臨港道路東扇島水江町線の開通を見据え、移動需要に応じた端末交通(路線バス等)の導入の検討を行います。  図 端末交通(浜川崎～東扇島)による臨海部への交通の分散イメージ				
■関連する取組 ・6-1 2) 交通拠点(浜川崎) ・6-1 4) 交通結節点(東扇島) ・6-3 3) 端末交通(東扇島島内循環交通) ・6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化				
連携計画	南渡田地区拠点整備基本計画			取組に関する 交通モード
実施主体	川崎市 バス事業者			
				

6-3. 主要な端末交通の再編

対象エリア

3) 端末交通(東扇島島内循環交通等)

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～



【東扇島島内における交通機能の再編】

基幹的交通軸、循環交通の接続により、東扇島島内や扇島へのアクセス性向上

■取組概要

新たな移動手段の導入

新たな移動手段の導入については、扇島における土地利用の進展に合わせて、移動需要に応じたアクセス手段の導入の検討を行います。

また、土地利用転換の進捗状況にあわせて、扇島地区へのアクセスの効率化が図られるよう、移動需要に応じた多様な交通手段の検討を行うとともに、土地利用転換に伴い必要となる交通環境対策について検討を進めます。

短期的な取組

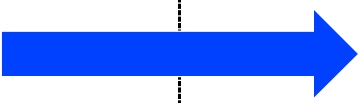
交通結節点(東扇島)を起終点とした島内循環交通の導入により島内移動の円滑化が図られます。基幹的交通軸(臨海部中央軸)や主要な端末交通(大師橋駅～東扇島、浜川崎～東扇島)と併せて導入することで川崎駅から東扇島島内への移動の効率化を促進します。



■関連する取組

- ・6-1 4) 交通結節点(東扇島)
- ・6-1 5) 交通結節点(扇島)
- ・6-2 2) 臨海部中央軸
- ・6-3 1) 端末交通(大師橋駅～東扇島)
- ・6-3 2) 端末交通(浜川崎～東扇島)
- ・6-3 4) 端末交通(臨海部第3層)
- ・6-4 1) 実用的な自動運転(レベル 4)による移動サービス
- ・6-5 長大路線の再編によるバス輸送の効率化

連携計画	川崎港港湾計画	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市 バス事業者		

6-3. 主要な端末交通の再編				対象エリア
4) 端末交通(臨海部第3層)				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和12年度	～令和17年度	令和18年度～	
				
【臨海部第3層と川崎市外とのアクセス性の強化】 高速道路を活用した臨海部と羽田空港方面、横浜方面との結節性の向上				
■取組概要 横断方向の交通機能強化 臨海部第3層の交通結節点(東扇島、扇島、浮島)、交通拠点(大師橋駅)及び横浜方面、羽田空港方面のアクセス性強化に向けて、首都高速湾岸線を活用した主要な端末交通の導入を目指します。 端末交通の導入により臨海部第3層内の回遊性向上、連携強化が期待されます。				
  資料:川崎市撮影 令和5年度空中写真(斜め写真)に加筆 図 臨海部第3層と各方面の位置関係イメージ図				
■関連する取組 ・6-1 4) 交通結節点(東扇島) ・6-1 5) 交通結節点(扇島) ・6-1 6) 交通結節点(浮島) ・6-3 3) 端末交通(東扇島島内循環交通)				
連携計画	JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針			取組に関する交通モード
	浮島1期地区土地利用基本方針			
実施主体	川崎市			
	バス事業者			

6-4. 自動運転バス等の新たなモビリティの導入

1) 実用的な自動運転(レベル4)による移動サービス

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			

対象エリア



■取組概要

自動運転による移動サービスの導入

川崎市では、持続可能な交通環境の形成に向け、都市部における自動運転バスのレベル 4 (L4) 実装を目指しています。

令和 9 年度の L4 実装を目標とした取組として、令和 7 年 1 月から「大師橋駅～天空橋駅(東京都)(全国初の都道府県を跨ぐ路線バスルート)」と「川崎駅～市立川崎病院付近」の 2 つのルートで自動運転 EV バス車両を導入した実証実験を実施しました。

昨今のバス運転者の担い手不足に対する取組の一つとして、利便性の確保と持続可能な地域公共交通環境の形成を目指し、人によらない交通手段として、自動運転バスの導入に向けた取組とともに、自動運転車両の運行に向けた道路環境、関連施設・設備、及び対象路線等の検討を進めます。



資料：川崎市記者発表資料

図 左：自動運転バス(現行モデル)、右：自動運転バス運行ルート

■関連する取組

- ・6-3 3) 端末交通(東扇島島内循環交通等)
- ・6-6 公共交通等に必要環境整備等
- ・7-2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路

連携計画	—	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市 共創コンソーシアム		

6ー4. 自動運転バス等の新たなモビリティの導入				対象エリア
2) 新たなモビリティ等の検討				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【新たな交通の導入】 移動需要に合わせた臨海部の多様な移動手段の導入				
■取組概要 ネットワーク形成効果をより高める取組 臨海部における移動需要に対応するため、最先端技術の動向を踏まえ、大量輸送や運転手を要さない移動手段など、移動しやすく持続可能な新たなモビリティ等の導入可能性について検討を進めます。				
 資料：デジタルシフトタイムズ 図 自動運転(レベル 5)イメージ  資料：神奈川県 県土整備局 都市部交通政策課HP 図 自走式ロープウェイの走行実験(秦野市内)				
■関連する取組 ・7ー2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路				
連携計画	—			取組に関する交通モード
実施主体	川崎市			

6-5. 長大路線の再編によるバス輸送の効率化

対象エリア

スケジュール

短期

～令和 12年度

中期

～令和 17年度

長期

令和 18年度～



地理院地図 Vector を加工して作成

【路線バスネットワークの再編】

バス運行を効率化し、持続性を向上

■取組概要

路線バスネットワークの再編

交通拠点整備や道路・橋梁等の完成の時機を捉え、バス輸送(路線バスネットワーク)の効率化を促進します。

現状の川崎駅を起終点として臨海部を結ぶ長大路線を再編し、交通拠点等を起終点とした路線バスによるフィーダー化を図ります。

これにより長時間乗車の改善や、臨海部への移動起点の分散・転換、また運行効率化によるバス路線の持続性向上が期待されます。川崎区内陸部の利用状況等も考慮し検討を行います。

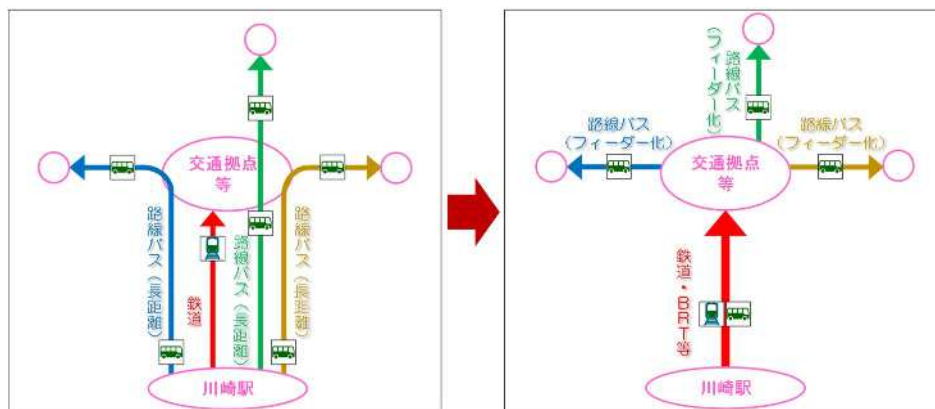


図 臨海部アクセスのフィーダー化イメージ図

■関連する取組

- ・6-1 1) 交通拠点(大師橋駅)
- ・6-1 2) 交通拠点(浜川崎)
- ・6-1 3) 交通拠点(池上塩浜)
- ・6-2 2) 臨海部中央軸
- ・6-2 4) 浮島・羽田アクセス軸
- ・6-3 1) 端末交通(大師橋～東扇島)
- ・6-3 2) 端末交通(浜川崎～東扇島)
- ・6-3 3) 端末交通(東扇島島内循環交通等)

連携計画

—

実施主体

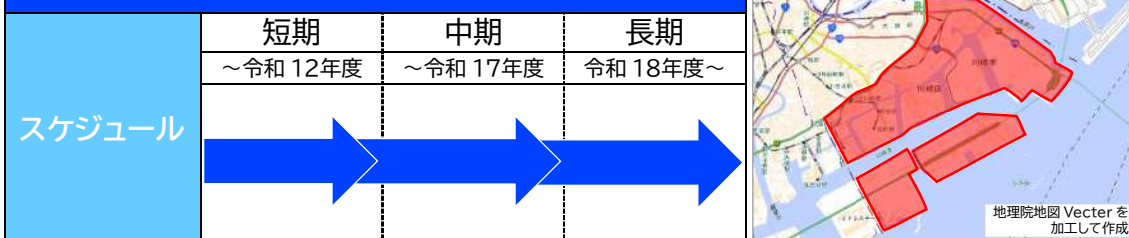
バス事業者

取組に関する
交通モード

6ー6. 公共交通等に必要な環境整備等				対象エリア
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【交通ネットワーク形成に向けて導入・再編される交通機能の環境整備】 BRT、企業送迎バスに必要な環境整備等				
■取組概要 BRT の導入にあたり、円滑な運行に必要な道路や乗降場等の環境を整備・改善します。 公共交通を補完する企業送迎バスに関しては、小川町、大師河原の 2 箇所に乗降場を整備しました。企業送迎バスの利用環境向上を支援(乗降場等)することで、利用者の安全性・快適性の向上、交通円滑化による交通渋滞や交通事故の低減が期待できます。				
  資料:川崎市資料に加筆 図 BRT 乗降場(川崎駅東口 21 番乗り場) 図 企業送迎バス乗降場(大師河原)				
■関連する取組 ・6ー1 1) 交通拠点(大師橋駅) ・6ー4 1) 実用的な自動運転(レベル4)による移動サービス				
連携計画	—			取組に関する交通モード 
実施主体	川崎市			

6-7. 交通機能強化に有効な施策

対象エリア



【利用者の行動変容を促すための有効な取組】

有効な取組の促進により利便性を向上、交通ネットワークの負荷を軽減

■取組概要

交通ネットワーク形成の取組を進めるとともに、利用者の利便性向上や公共交通の運行の効率化に向けて、複数の交通機関を利用した移動を円滑に実施する新たな技術、サービス(MaaS等)や、経路選択における料金の不均衡等を解消する料金体系、移動時間帯の分散(ピーク時間帯の移動量抑制)など、交通機能強化に有効となる取組の検討を進めます。

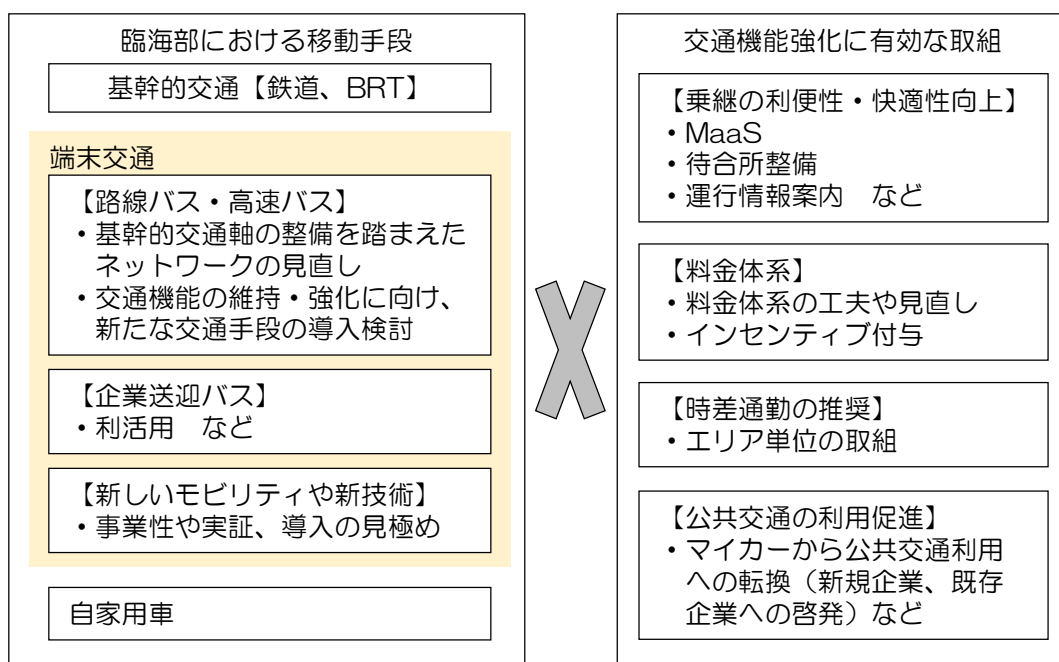


図 交通機能強化に効果的な取組イメージ

■関連する取組

連携計画	—	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市 バス事業者		

7-1. 臨海部幹線道路の検討

対象エリア

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～



【臨海部の交通基盤の整備】

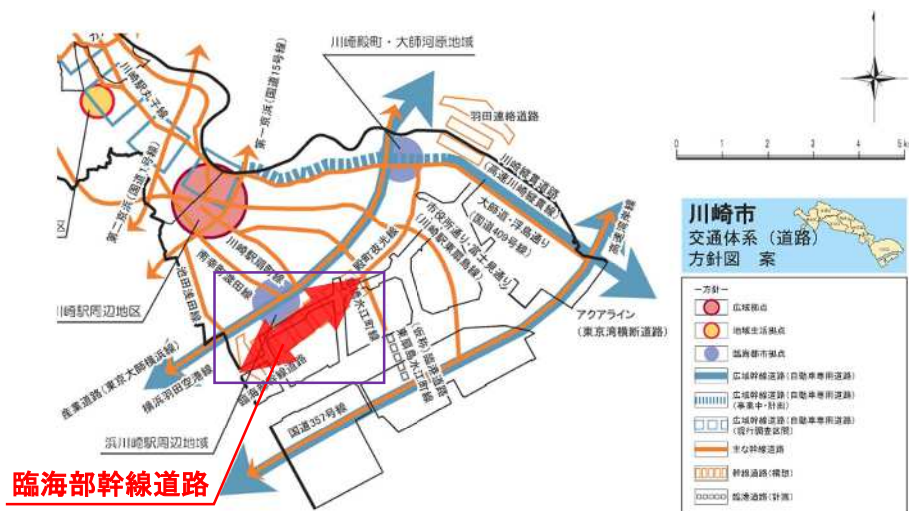
大規模土地利用転換に伴う交通需要の増加に対応する道路機能の強化

■取組概要

交通基盤の整備

臨海部幹線道路は、臨海部の交通の円滑化や、産業道路の交通の分散と沿道の環境改善等に資する道路として、整備を検討することとされていましたが、新たな道路整備の経路として想定していた地域では、大規模な施設が立地し、産業活動が行われていることから事業推進が困難でした。

昨今の地球環境の変化や社会情勢の影響から、JFE スチール株式会社の高炉等休止に伴う臨海部における大規模土地利用転換を契機と捉え、これと連携しながら臨海部幹線道路の実現に向けた可能性の検討を進めます。



資料：「都市計画マスタープラン川崎区構想」に加筆

図 交通体系構想図

■関連する取組

連携計画	—	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市		

7-2. 扇島地区の土地利用転換に伴う道路

対象エリア

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			



【臨海部の交通基盤の整備】

扇島地区の土地利用転換に合わせ、都市活動に必要なインフラを整備

■取組概要

交通基盤の整備

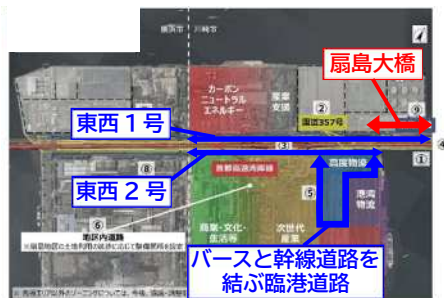
扇島地区の土地利用転換は、大規模かつ長期にわたる整備が想定されることから、短期的取組を確実に推進するとともに、土地利用転換の概成に焦点をあわせて、一部土地利用開始後も切れ目なく基盤整備等に取り組んでいきます。

扇島地区で様々な企業や人々が活動できるよう、令和 10(2028)年度からの一部土地利用開始に向けて、一般道路及び高速道路によるアクセス整備が必要となります。

一部土地利用開始以降も、扇島地区の土地利用転換の進捗に応じて、国道 357 号や臨港道路以外の島内道路についても検討を進めます。その他、扇島と扇町間を繋ぐアクセス軸など、扇島地区と内陸部の円滑な接続や防災機能の強化に繋がるアクセス強化、及びルートの多重化に関する検討を進める必要があります。

短期的な取組

一般道アクセスについては、既存ストックである JFE スチール株式会社の構内通路の一部を公道化に向けた検討を進めるとともに、バスと幹線道路を繋ぐ臨港道路の整備を行います。



資料:「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」に加工

図 扇島内の整備・改修検討路線

内陸部アクセス道路等(扇島～扇町間)(構想)

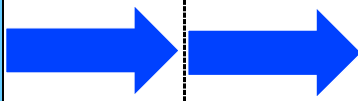
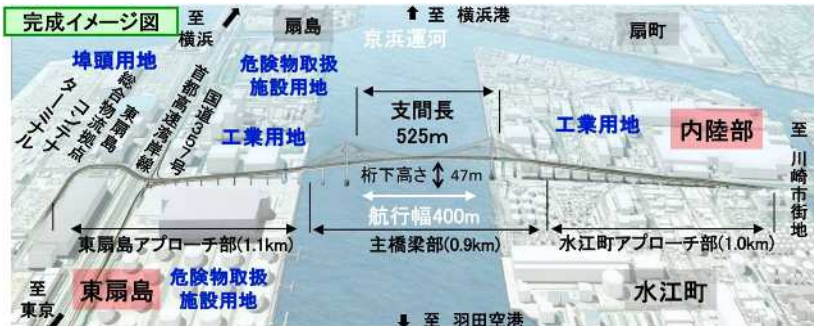
将来的な交通需要への対応やリダンダンシー確保のためのルートの多重化の観点から、扇島と扇町間のアクセスルートなど、東扇島を経由しないで直接内陸部にアクセスするルート整備の必要性について検討を行っていきます。

「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」より

■関連する取組

- ・6-4 1) 実用的な自動運転(レベル4)による移動サービス
- ・6-4 2) 新たなモビリティ等の検討
- ・7-3 3) 首都高速湾岸線扇島出入口
- ・7-3 4) 国道357号(扇島内)

連携計画	JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針	取組に関する交通モード	 
	川崎港港湾計画		
実施主体	川崎市		

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)				対象エリア
1) 臨港道路東扇島水江町線				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【臨海部の交通基盤の整備】 東扇島と内陸部のアクセスを多重化する新たな道路機能を整備				
■取組概要 交通基盤の整備 東扇島と内陸部を結ぶルートの多重化、及び臨海部中央軸となる交通ネットワークの形成に寄与する道路として整備が進められています。 川崎港海底トンネルの交通が分散され、交通渋滞の緩和が期待されるとともに、国際戦略港に位置付けられる川崎港における交通ネットワークが充実し、東扇島と内陸部との円滑な接続による物流機能が強化されます。 また、災害時における東京湾臨海部基幹的広域防災拠点施設に指定されている東扇島と内陸部を結ぶ緊急物資輸送ルートの多重化により、災害時の避難、救助や物資輸送に対するリダンダンシーの確保による防災機能強化が図られます。				
短期的な取組 本線、OFF ランプについては、令和 10 年頃完成を目指して整備が進められています。  資料:令和 6 年度 第3回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料 5 図 臨港道路東扇島水江町線完成イメージ				
■関連する取組 ・6-1 4) 交通結節点(東扇島) ・6-2 2) 臨海部中央軸				
連携計画	川崎港港湾計画		取組に関する交通モード	
実施主体	国土交通省 関東地方整備局			

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)

2) 国道357号(多摩川トンネル)

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			

対象エリア



【羽田空港方面へのアクセスの強化】

東京湾沿岸地域との交流、連携を促進

■取組概要

交通基盤の整備

国道 357 号は、本市の都市機能を強化する広域的な道路ネットワーク形成や、市内の交通混雑解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送ネットワークの確保等のためにも重要な路線です。

多摩川トンネルは、臨海部(浮島地区)と羽田空港とを一般道で結び、東京湾岸地域の物流拠点とのアクセス性を向上するものであり、令和元年度から工事着手されています。多摩川トンネルの整備により、さまざまな都市機能の効率的な交流と効果的な連携を促すことで、物流・人流の効率化や防災機能の強化が図られます。



資料:国土交通省関東地方整備局川崎国道事務所 HP

図 多摩川トンネル付近 航空写真

■関連する取組

連携計画	—	取組に関する交通モード	
実施主体	国土交通省 関東地方整備局		

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)				対象エリア
3) 首都高速湾岸線扇島出入口				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	

【広域的な交通アクセスの向上】

扇島の土地利用転換に合わせ、都市活動に必要なインフラを整備

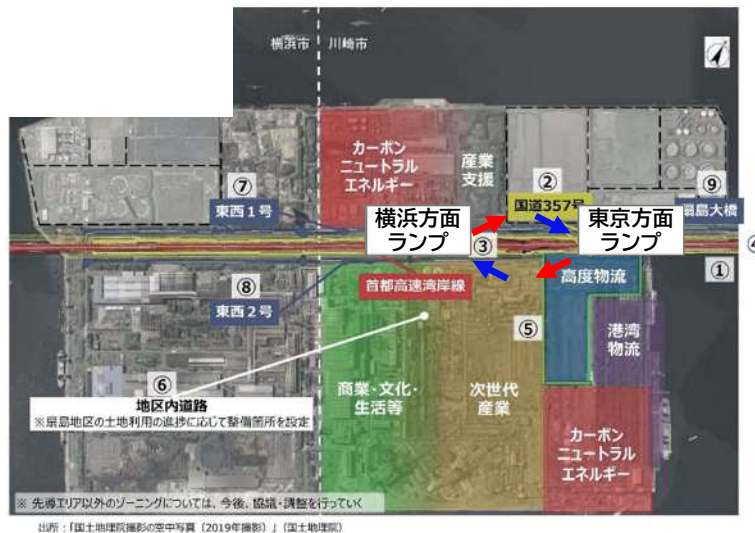
■取組概要

交通基盤の整備

扇島地区の土地利用転換にあたり、扇島の産業活動と都市活動を支える広域的な交通アクセス機能となる、首都高速湾岸線の出入口の整備により、扇島島内から高速道路へのアクセスが可能となります。

出入口は、東京方面の 2 ランプで計画されていましたが、令和 6 年 4 月に横浜方面の出入口を加えた 4 ランプとする都市計画の変更が行われました。

引き続き、早期の事業化を目指し、関係機関(国・高速道路事業者等)と調整を行っていきます。



資料:「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」に加工

図 首都高速湾岸線扇島出入口の位置イメージ

■関連する取組

- ・7-2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路
- ・7-3 4) 国道357号(扇島内)

連携計画	JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針	取組に関する交通モード	
実施主体	高速道路事業者 川崎市		

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)				対象エリア
4) 国道357号(扇島内)				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【臨海部の交通基盤の整備】				
扇島の土地利用転換に合わせ、都市活動に必要なインフラを整備				
■取組概要				
交通基盤の整備				
扇島地区の土地利用転換にあたり、首都高速湾岸線の出入口整備と連携し、出入口と扇島島内道路を接続します。 高速道路とのアクセスに必要な国道が整備されることで、扇島島内から高速道路へのアクセスが可能となります。 引き続き、早期の事業化を目指し、関係機関(国・高速道路事業者等)と調整を行っていきます。				
				
資料:「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」に加工 図 国道357号(扇島内)整備区間イメージ				
■関連する取組				
・7-2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路				
・7-3 3) 首都高速湾岸線扇島出入口				
連携計画	JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針			取組に関する交通モード
実施主体	国土交通省 関東地方整備局			
				

7-4. 既存ストックの活用

対象エリア



スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～

【既存道路が持つ機能を更に高めるための取組の検討】
ソフト施策等の導入等により道路機能を適正化

取組概要

交通ネットワーク形成に向け、施設整備や交通機関の導入等の取組と併せて、自動車交通を支える道路を効果的に活用するための検討を進めます。

道路に関しては、「殿町夜光線における大型車の路上駐停車の抑制対策に関する社会実験」等の実施を踏まえ、既存の幹線道路における路上駐車対策やバス専用レーン・優先レーンの適正な運用等、交通阻害要因を抑制する取組を進めるとともに、企業への働きかけを行うことにより、道路機能の適正化や、短期的な効果の発現が期待できます。



図 大型車の路上駐停車抑制対策(ラバーポール)の設置効果

関連する取組

連携計画	—	取組に関する交通モード	 
実施主体	川崎市 鉄道事業者		

用語解説

臨海部へアクセスする際の起点となる拠点。基幹的交通軸同士の結節機能に加え、端末交通との結節機能としての役割を担い、スムーズな乗換えを行う拠点機能を有する。

● 交通結節点

臨海部のネットワークを形成するとともに、基幹的交通軸と端末交通、または端末交通同士の結節機能としての役割を担い、スムーズな乗換えを行う結節機能を有する。

● 基幹的交通軸

輸送力と速達性を備えたネットワークにおける主要な交通軸。本方針においては、主に鉄道、BRT、バス等の公共交通のこと。

● 端末交通

基幹的交通とともに、交通拠点・交通結節点を結ぶ交通。本方針においては、主に路線バス等の公共交通のこと。

● フィーダー交通

英語で「支流」「支線」の意味を持つ“Feeder”から、主要な交通手段（基幹的交通軸、幹線）が通る拠点を起終点として、接続または分岐をする支線の役割をもって複数の方面へアクセスを可能とする交通手段のこと。

本方針においては、臨海部各地区への移動の主な最終交通手段となる路線バスは端末交通として取り扱う。

● BRT

「Bus Rapid Transit」の略で、バス高速輸送システムと呼ばれ、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより速達性・定時性・輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮するため、連節バス、快速運行、公共車両優先システム（PTPS）などを組み合わせることで、機能強化を図るバスシステムのこと。

● 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線

東海道貨物支線貨客併用化とは、品川・東京テレポートから浜川崎を通り桜木町まで、既存の東海道貨物支線を活用（一部区間は路線の新設が必要）して旅客輸送を行う鉄道構想のこと。

川崎アプローチ線とは、JR 南武支線を一部改良及び路線を新設して、浜川崎と川崎を結び旅客輸送を行う鉄道構想のこと。

いずれも、平成 28（2016）年 4 月に国の交通政策審議会による答申を受けている。

● MaaS

「Mobility as a Service」の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での出発地から目的地までの移動ニーズに対して、乗換えを含む最適な移動手段（鉄道、バス、タクシー、車、シェアサイクル等）を 1 つのアプリで提供する等、移動を単なる手段ではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念のこと。

● 自動運転

自動運転車の安全技術ガイドライン（国土交通省自動車局）より、自動運転はレベル 0～5 に分かれて定義されている。

令和 6 年度に大師橋駅～天空橋駅間、及び川崎駅～市立川崎病院間で自動運転バスによる社会実験が行われた際の運行形態である「レベル 2」は、「システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行するもの（部分運転自動化）」と定義されている。

今後実装を目指す自動運転「レベル 4」は、「システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行するもの」と定義されている。

● 新たなモビリティ

次の時代の人や物の移動に関する社会的な課題解決を目的とする乗り物や移動手段のこと。

都市部の交通空白地帯や多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待できる AI オンデマンド交通、高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待されるグリーンスローモビリティ、近年の運転者不足や大量輸送を可能とする自動運転による移動サービス等が挙げられる。

● リダンダンシー

リダンダンシーとは、「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、災害や事故などによって一部の道路が使えなくなった場合でも、他のルートで交通を確保できるように、代替ルートや複数の経路を確保しておくことを指します。

● 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

平成 31（2019）年 4 月の法改正により時間外労働の上限が罰則つきで法律に適用された。バス・タクシー・トラックの職業ドライバーの業務は労働環境の特殊性に鑑み、令和 6（2024）年 4 月までその施行が猶予されていたが、この猶予がなくなるのが令和 6（2024）年 4 月なので、いわゆる「2024 年問題」として取り上げられている。

現状、路線バス事業者はどこも人手不足であり、法律の改正によって、路線バスのダイヤにも影響が出ること、運賃コストの上昇が予想されている。

● 南渡田

南渡田地区は、川崎駅から南東に約 3km の距離に位置しており、JR 鶴見線及び JR 南武支線の浜川崎駅が所在する。平成 30（2018）年 3 月に策定された「臨海部ビジョン」で示される「新産業拠点形成プロジェクト」において、臨海部全体の機能転換の牽引や、土地利用転換を踏まえた高度な価値の創出、及びキングスカイフロント等の拠点間連携による相乗効果を生み出す拠点として、位置付けられている。

● 扇島

扇島は、川崎市川崎区と横浜市鶴見区の臨海部に位置する人工島であり、首都高速湾岸線による横断通過を除いて、道路アクセスは立地企業が所有する構内通路に限定され、公道によるアクセスができない状況である。令和 5（2023）年 9 月の JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止決定に伴い扇島島内（川崎区内）で生じた約 280ha の広大な土地が土地利用転換の対象範囲となること、JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針（案）」にて示されている。

参考資料

【2 臨海部の概要及び社会経済環境の変化】関連

2-1 臨海部の概要

(1) 臨海部の特徴、地理的特性

国際貿易港に位置付けられる川崎港からは、主に自動車や化学薬品が輸出され、外国からは主にLNG（液化天然ガス）や原油、鉄鉱石、石炭等の原材料のほか、家具類や食料品が輸入されています。川崎港で陸揚げされた原材料は、京浜工業地帯や首都圏で加工製品やエネルギーとして生まれ変わり、食料品や雑貨類は身近な店舗の店頭に並ぶなど市民生活を支える重要な役割を果たしています。



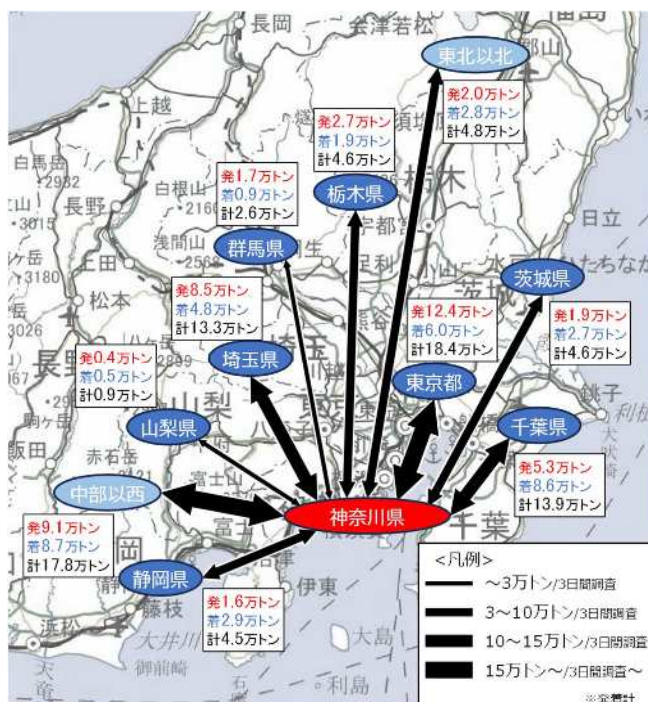
図 川崎港外貨輸出品目



図 川崎港外貨輸入品目

出典：令和4年川崎港の港勢・図表でみる川崎港（令和5年12月）

また、臨海部を含む神奈川県を発着するトラック貨物の流動をみると中部以西を始め、隣接する東京都、東京湾アクアラインや首都高速湾岸線などで結ばれる千葉県および埼玉県との流動が多くなっています。

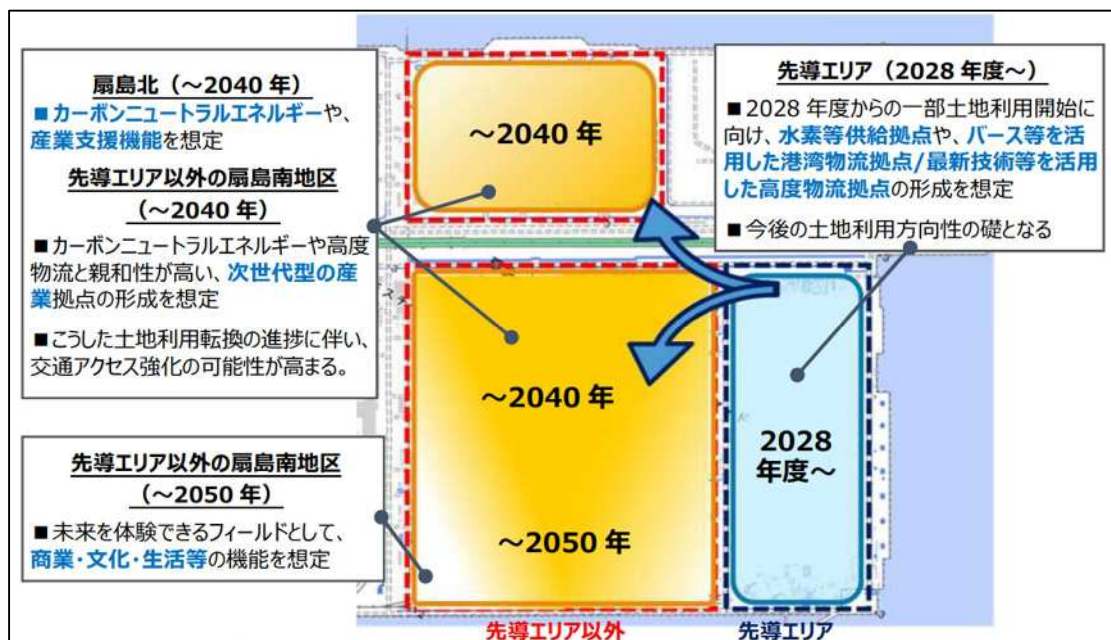


都道府県間流動量（代表輸送機関別）のうち営業用トラックの値を用いて集計（3日間調査の値）
出典：第11回全国貨物純流動調査（令和3（2021）年10月）を元に作成

図 都道府県間トラック貨物流動

(2) 大規模土地利用転換

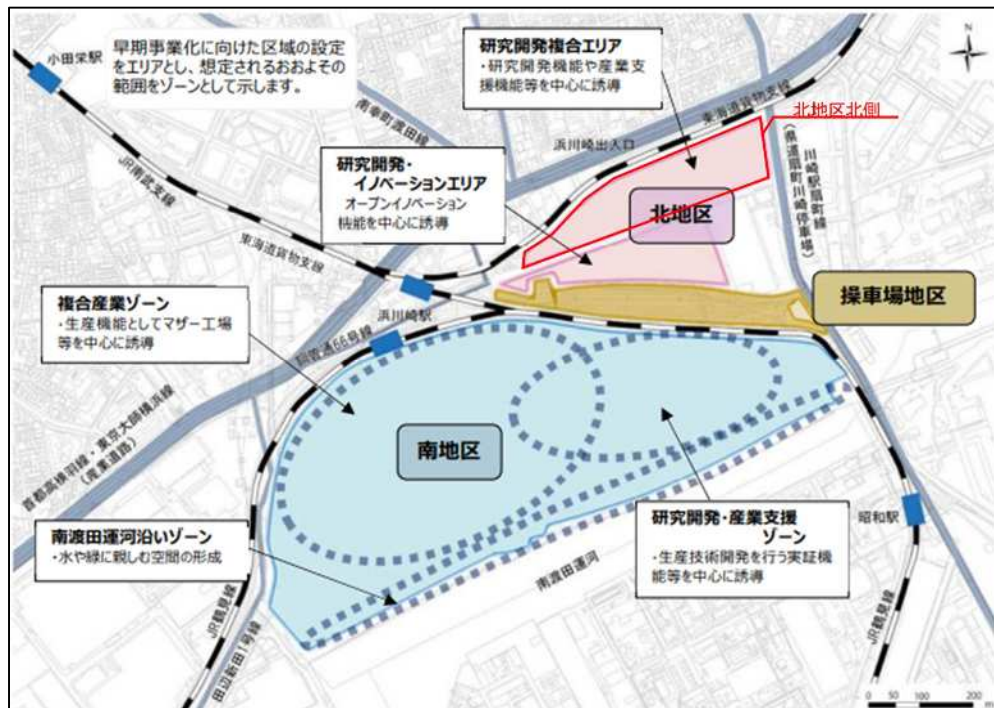
1) 扇島地区



出典:JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針（令和 5 年 8 月）

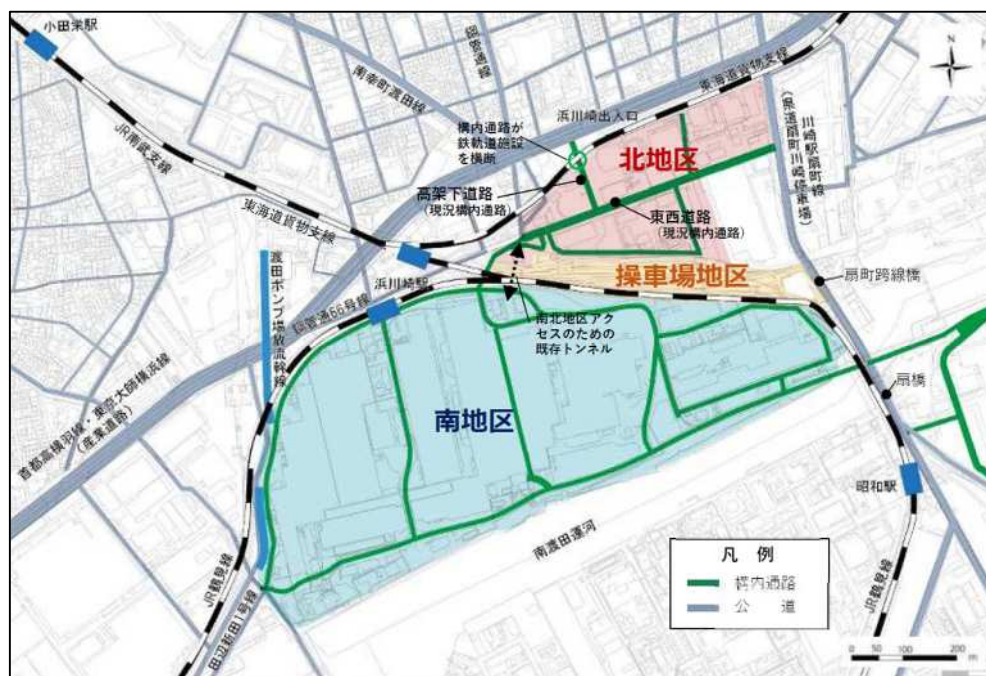
図 土地利用転換の進捗イメージ

2) 南渡田地区



出典:川崎市 南渡田地区拠点整備基本計画（令和4年8月）

図 土地利用転換の概要

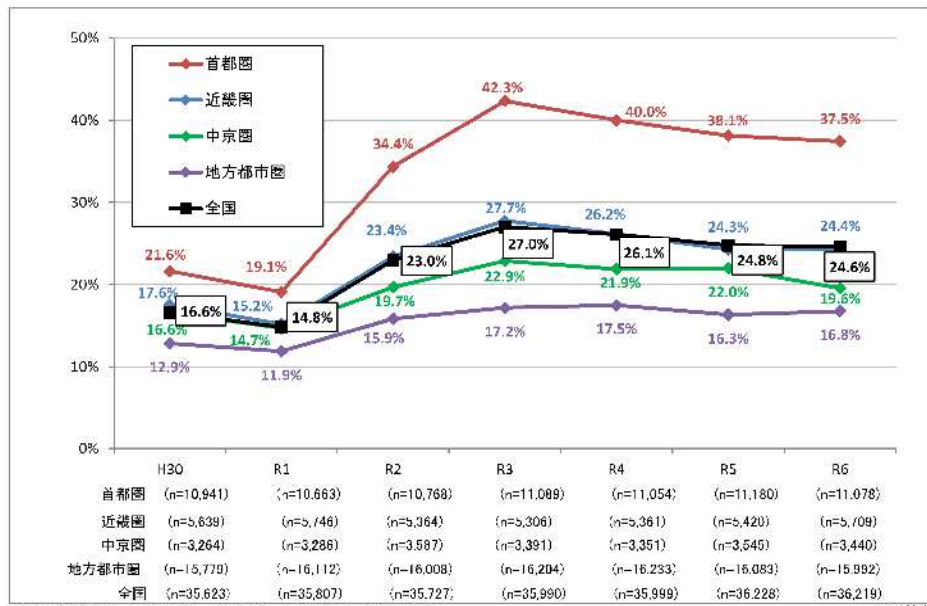


出典:川崎市 南渡田地区拠点整備基本計画（令和4年8月）

図 南渡田地区の道路及び周辺環境（土地利用転換前）

2-2 社会経済環境の変化

(2) 働き方の変化



(※) 首都圏: 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県
 中京圏: 愛知県、岐阜県、三重県
 近畿圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
 地方都市圏: 上記以外の道県

出典: 国土交通省 令和6年度テレワーク人口実態調査(令和7年3月)-調査結果

図 勤務地域別雇用型テレワーカーの割合

業種	テレワークの実施状況について					合計	回答企業数(社)
	新型コロナウィルスの影響前に導入	新型コロナウィルスの影響後に導入	導入を検討している	導入を検討していない	無回答		
製造業	2.2%	14.2%	5.7%	70.8%	7.2%	100%	318
印刷・関連産業	0.0%	26.7%	6.7%	66.7%	0.0%	100%	15
電子部品・デバイス・電子回路製造業	6.3%	18.8%	12.5%	50.0%	12.5%	100%	16
業務用機械器具製造業	9.1%	9.1%	0.0%	81.8%	0.0%	100%	11
電気機械器具製造業	2.0%	16.0%	8.0%	68.0%	6.0%	100%	50
プラスチック製品製造業	5.0%	10.0%	0.0%	75.0%	10.0%	100%	20
生産用機械器具製造業	0.0%	14.3%	14.3%	64.3%	7.1%	100%	14
金属製品製造業	1.1%	9.0%	3.4%	77.5%	9.0%	100%	89
非鉄金属製造業	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100%	15
その他の製造業	2.5%	25.0%	5.0%	57.5%	10.0%	100%	40
製造業以外・その他	13.7%	27.5%	11.8%	39.2%	7.8%	100%	51

出典: 川崎市 川崎市内中堅・中小企業経営実態調査レポート(令和2年9月実施)

図 テレワーク制度の実施状況(業種別)

臨海部全体の滞在者数を新型コロナウイルス感染症の拡大前（平成 31（2019）年 4 月）、緊急事態宣言中（令和 2（2020）年 4 月）、直近（令和 6（2024）年 4 月）で比較すると、各期間の 1 日あたりの最大滞在者数（13 時台）は若干の減少傾向が見られます。

また、昼間（11～13 時台）の滞在者数の変化量※について、緊急事態宣言中及び直近では、新型コロナウイルス拡大前と比較して減少傾向にあり、その減少割合は 1 日あたりの最大滞在者数（13 時台）の推移よりも大きくなっています。

※変化量：各時間帯（11 時～13 時）の滞在者数とそれぞれ前の時間帯の滞在者数の差分量より示した



分析概要	
分析期間	2019・2020・2024/4_全日（30日間）
分析時間	5:00～翌5:00（24時間）
滞在時間	180分以上

データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDILocation Analyzer」
 調査に用いたデータは au（KDDI）スマートフォンの位置情報ビッグデータ。（au スマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性（性別・年齢層）情報データ）
 ・データには 20 歳未満、およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
 ・分析結果の数値は全人口推計値（サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値）となります。
 集計結果は千人単位で四捨五入した値

図 臨海部全体の滞在者数及び変化量の推移

(3) 自動車運送事業を取り巻く動向



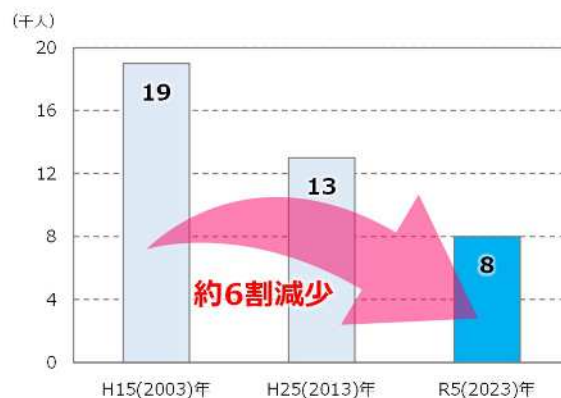
出典：厚生労働省 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

図 改正された改善基準告示の主な内容（令和6（2024）年4月適用開始）



出典：警察庁 運転免許統計より作成

図 大型自動車第二種免許保有数の推移



出典：警察庁 運転免許統計より作成

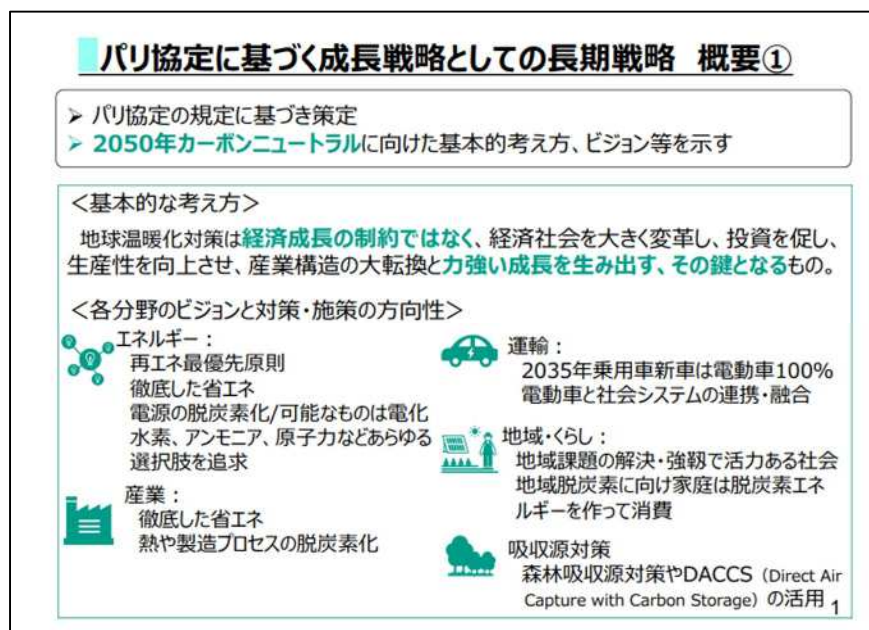
図 大型自動車第二種免許の交付件数の推移



出典：国土交通省 第58回国土幹線道路部会 配布資料（資料4）（令和5（2023）年10月5日）

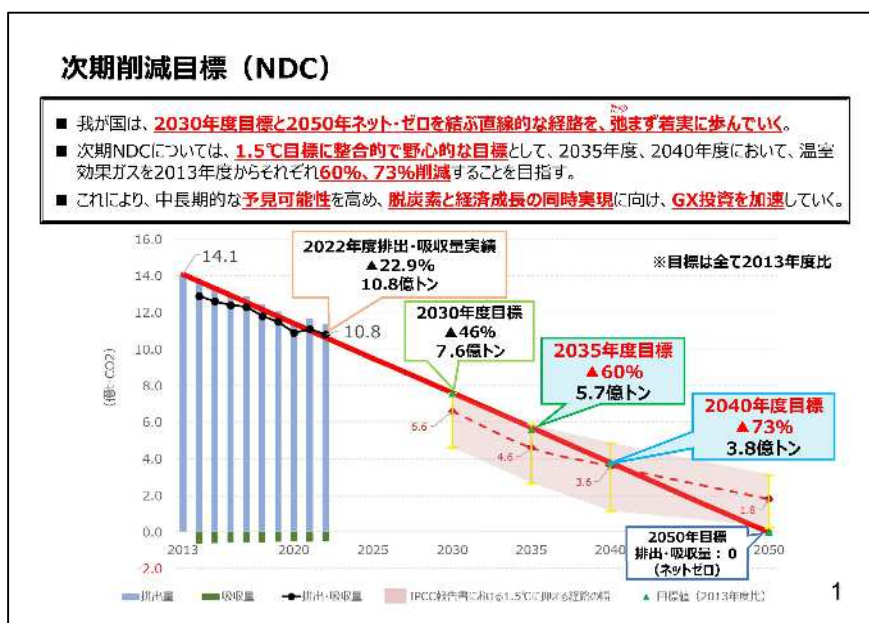
図 バス運転者数の推移及び必要人員の不足見込みについて

(4) カーボンニュートラルに向けた取組



出典：環境省 パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略（令和3（2021）年10月22日）

図 パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略 概要



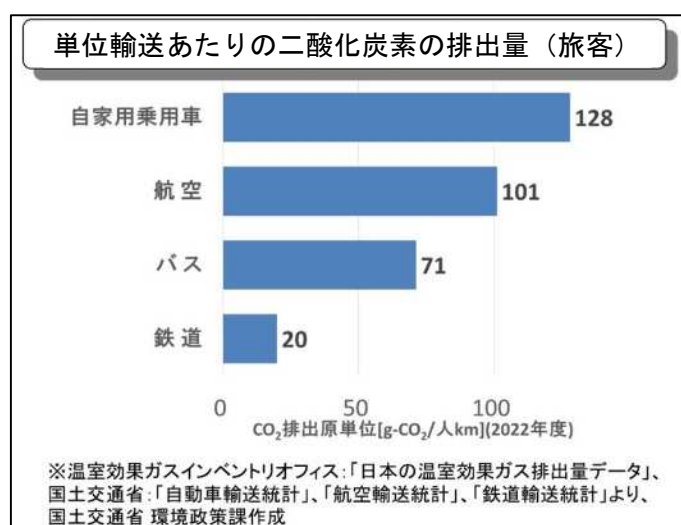
出典：内閣官房・環境省・経済産業省 地球温暖化対策計画の概要（令和7（2025）年2月18日）

図 地球温暖化対策計画 概要

輸送事業	定量的目標の目安	定性的目標の目安
小型トラック (8トン以下)	2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
大型トラック (8トン超)	なし (2030年度までに定量的目安の設定を検討)	2030年度までに非化石エネルギー自動車を導入(運行体制の構築を含む)
バス	2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
タクシー	2030年度までに保有台数の 8% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
鉄道	2030年度における使用電力の 59% を非化石エネルギー化(電気車の場合)	2030年度までに電気車、FC車又は非化石エネルギー車両の導入(運行体制の構築を含む)(内燃車の場合)
船舶	なし (2030年度までに定量的目安の設定を検討)	2020年代後半以降、水素FC船、バッテリー船、LNG船の導入(運航体制の構築等を含む)
航空機	2030年度における燃料使用量のうちSAF使用量の割合を 10%* とする。 ※ 国際・国内便の合算値	航空機環境新技術を搭載した機材の積極的導入

出典：国土交通省 輸送事業者の皆様へ（省エネ法）

図 非化石エネルギーへの転換に関する目標



単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量：

（各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量）÷（輸送量（輸送した貨物の重量に輸送した距離を乗じたもの））

出典：国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量

図 輸送手段別の単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量

(5) 自動運転技術に関する取組

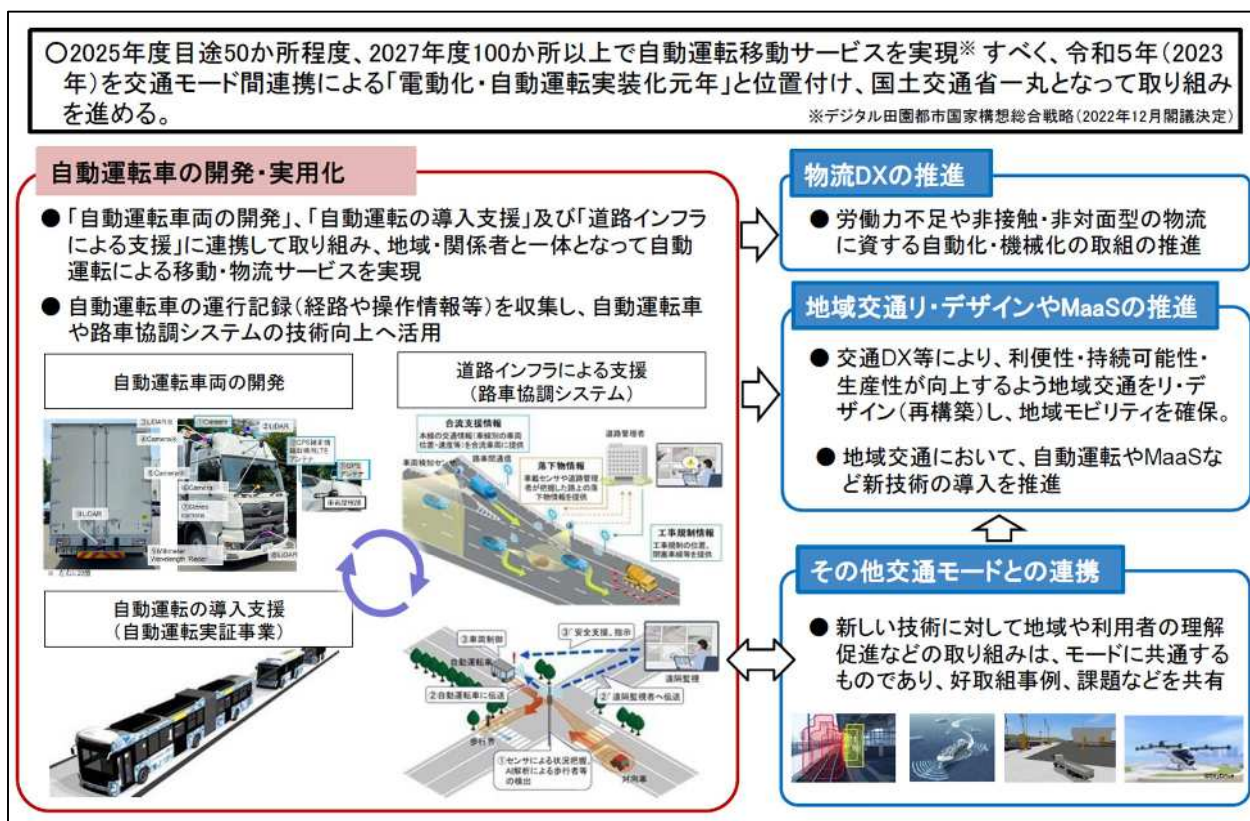
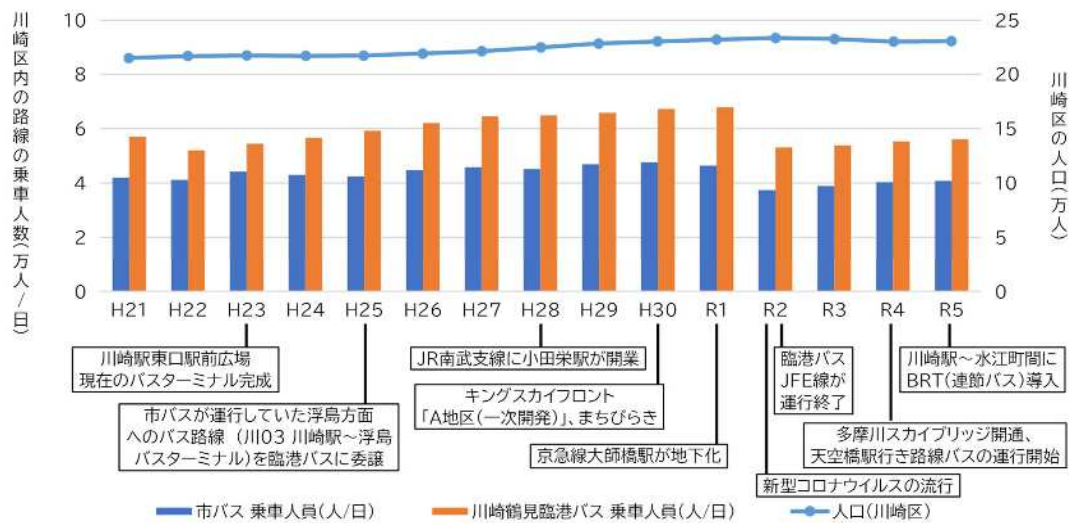


図 今後の取組方針

2-3 公共交通の変遷

(1) 路線バスの利用状況の推移



川崎区を通る路線を対象
出典：川崎市交通局事業概要、川崎市統計書、川崎鶴見臨港バス提供データ

図 川崎区の人口推移とバスの乗車人数

1) 路線バスの運行状況の推移

市バス、川崎鶴見臨港バスの個別状況をみると、平成 25（2013）年に浮島方面に向かう路線（川 03 系統）を市バスから川崎鶴見臨港バスに移管したことで、市バスの路線長、停留所数は減少していますが、以降は大きな変化もなく推移しています。

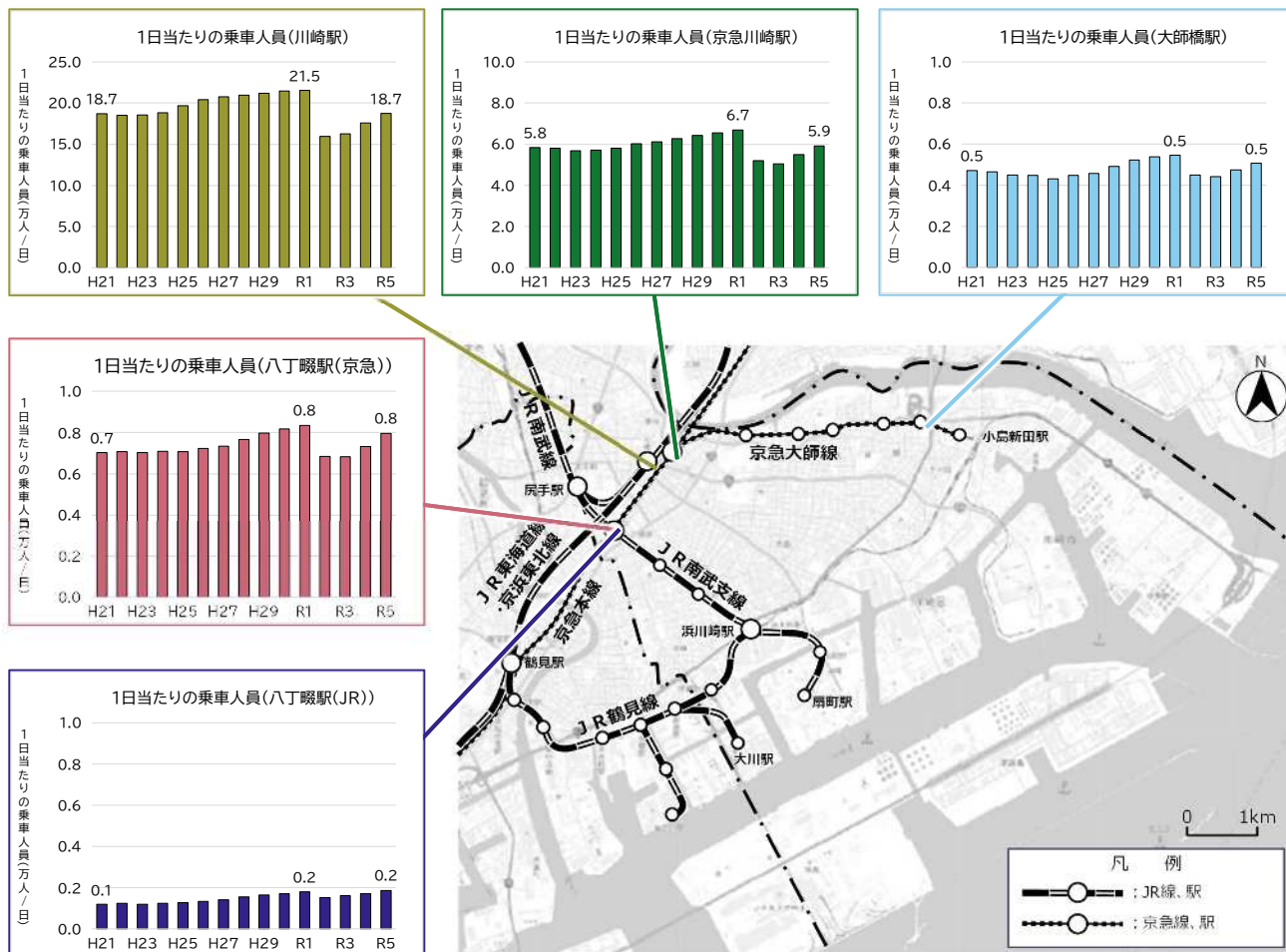
年	乗車人員（万人/日）		路線長（km）		停留所数		川崎区の人口（万人）	臨海部の交通に関するできごと
	市バス	川崎鶴見臨港バス	市バス	川崎鶴見臨港バス	市バス	臨港バス		
H21	4.2	5.7	63.52	374.10	108	データ無し	21.5 万人	
H22	4.1	5.2	63.52	372.60	108	データ無し	21.7 万人	
H23	4.4	5.4	63.66	375.80	114	798	21.7 万人	・川崎駅東口駅前広場 現在のバスターミナル完成
H24	4.3	5.7	63.66	370.90	114	798	21.7 万人	
H25	4.2	5.9	63.66	373.90	113	800	21.7 万人	・市バスが運行していた浮島方面へのバス路線（川03 川崎駅～浮島バスターミナル）を臨港バスに委譲
H26	4.5	6.2	53.88	387.60	94	803	21.9 万人	
H27	4.6	6.5	53.88	385.30	96	822	22.1 万人	
H28	4.5	6.5	53.88	385.30	93	822	22.5 万人	・JR南武支線に小田栄駅が開業
H29	4.7	6.6	53.88	396.10	93	827	22.8 万人	
H30	4.8	6.7	53.88	396.90	93	828	23.0 万人	・キングスカイフロント「A地区（一次開発）」、まちびらき
R1	4.6	6.8	52.69	391.10	92	823	23.2 万人	・京急線大師橋駅が地下化 ・JR川崎駅中央改札口前におけるバス総合案内表示板の供用開始
R2	3.7	5.3	52.69	380.10	92	データ無し	23.4 万人	・新型コロナウイルスの流行 ・臨港バスJFE線が運行終了
R3	3.9	5.4	52.69	291.60	92	データ無し	23.3 万人	
R4	4.0	5.5	52.69	311.60	92	823	23.0 万人	・多摩川スカイブリッジ開通、天空橋駅行き路線バスの運行開始（臨港バス、京急バス）
R5	4.1	5.6	54.35	317.60	91	823	23.1 万人	・川崎駅～水江町間にBRT（連節バス）導入（臨港バス）

乗車人員、市バス路線長、停留所数は、臨海部に係る路線の合計

出典：川崎市交通局事業概要、川崎市統計書、川崎鶴見臨港バス提供データ

図 路線バスの運行状況（川崎区）

(2) 鉄道の利用状況の推移



浜川崎駅など、臨海部に位置する JR の駅は、無人駅のため乗車人員を公表していない
出典：川崎市統計書

図 主な駅の乗車人員の推移

2-4 これまでの取組

(1) 羽田空港方面への路線バスの運行

臨海部からのアクセス性向上のため、多摩川スカイブリッジ開通を機に、新たな路線として、令和4(2022)年4月より、大師橋駅及び浮島バスターミナルと天空橋駅を結ぶ路線バスの運行が開始されました。

また、令和6(2024)年9月より、大師橋駅と天空橋駅を結ぶ路線が延長され、大師橋駅～羽田空港第3ターミナルの運行が開始されました。

バス路線の開設(天空橋行き路線バス)

大師橋駅 ～天空橋駅間
浮島バスターミナル ～天空橋駅間

(キングスカイフロント経由)

令和4(2022)年4月1日 運行開始



天空橋行き路線バスの延長運転

大師橋駅 ～羽田空港第3ターミナル

令和6(2024)年9月1日 延長運転開始(日中時間帯のみ)

(2) BRT の運行

大量輸送・速達性向上を図るため、本市初の取組として、令和5(2023)年3月より、川崎駅東口～水江町間に BRT の運行が開始されました。

基幹的交通【BRT】の導入

川崎駅 ～水江町間

令和5(2023)年3月1日 運行開始

川崎駅 ～エリーパワー間

令和6(2024)年12月23日 運行開始



(3) 自動運転バス等の実証実験

地域交通のサービスの維持に向けて、オンデマンドバスの実証実験（令和 5（2023）年 10 月～12 月）（令和 6（2024）年 10 月 1 日～令和 7（2025）年 1 月 31 日）や自動運転バス（レベル 2）の実証実験（令和 5（2023）年 10 月）を実施しました。

令和 7（2025）年 1 月から、全国初の都道府県をまたぐ「大師橋駅～キングスカイフロント～天空橋駅」ルート、1 日 30 万人以上の人々が利用する川崎駅前を走行する「川崎駅～川崎病院」ルート
の 2 つのルートで自動運転バス車両による実証実験を実施しました。

表 自動運転バス等の実証実験

取組	車両イメージ	実施時期	運行区間	備考
オンデマンドバス		令和 5（2023）年 10 月 2 日 ～12 月 15 日 令和 6（2024）年 10 月 1 日 ～ 令和 7（2025）年 1 月 31 日	産業道路 ～市街地部エリア	
自動運転バス （レベル 2）		令和 5（2023）年 10 月 23 日 ～10 月 27 日	大師橋駅 ～塩浜営業所間	一般の乗客 の乗車は 無し
LV4 実装を目標と した自動運転バス		令和 7（2025）年 1 月 27 日～	羽田連絡線 （大師橋駅 ～天空橋駅）	レベル 2 で運行 （一部区間 を除く）

(4) 企業送迎バス乗降場の整備

路線バス等の公共交通を補完する企業送迎バスの利便性を高めるため、企業送迎バス乗降場を令和 2（2020）年 2 月 11 日（小川町）、令和 6（2024）年 12 月（大師河原）に整備しました。

企業送迎バス乗降場の整備

小川町バス乗り場

令和2(2020)年2月11日 供用開始



大師河原バス乗り場

令和6(2024)年12月9日 供用開始



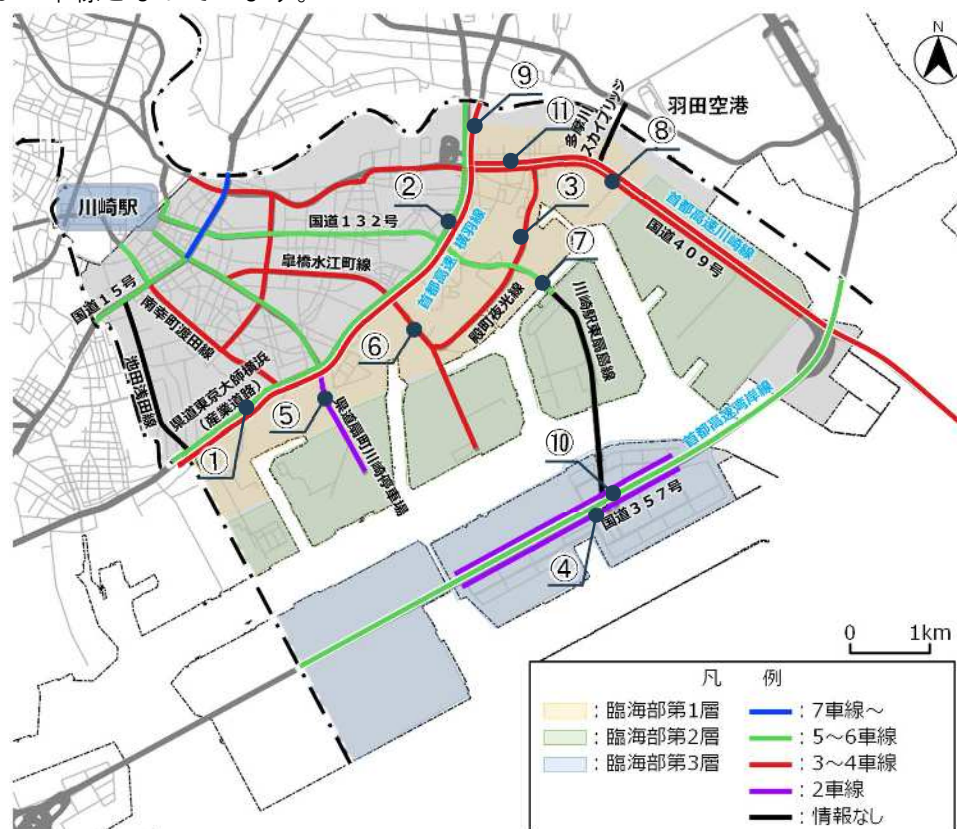
【3 臨海部の現状】関連

3-1 道路

(2) 交通状況

1) 車線数

臨海部の道路の車線数は、首都高速湾岸線、産業道路、国道 132 号などが 6 車線、その他の道路の多くは 4 車線となっています。



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査を加工

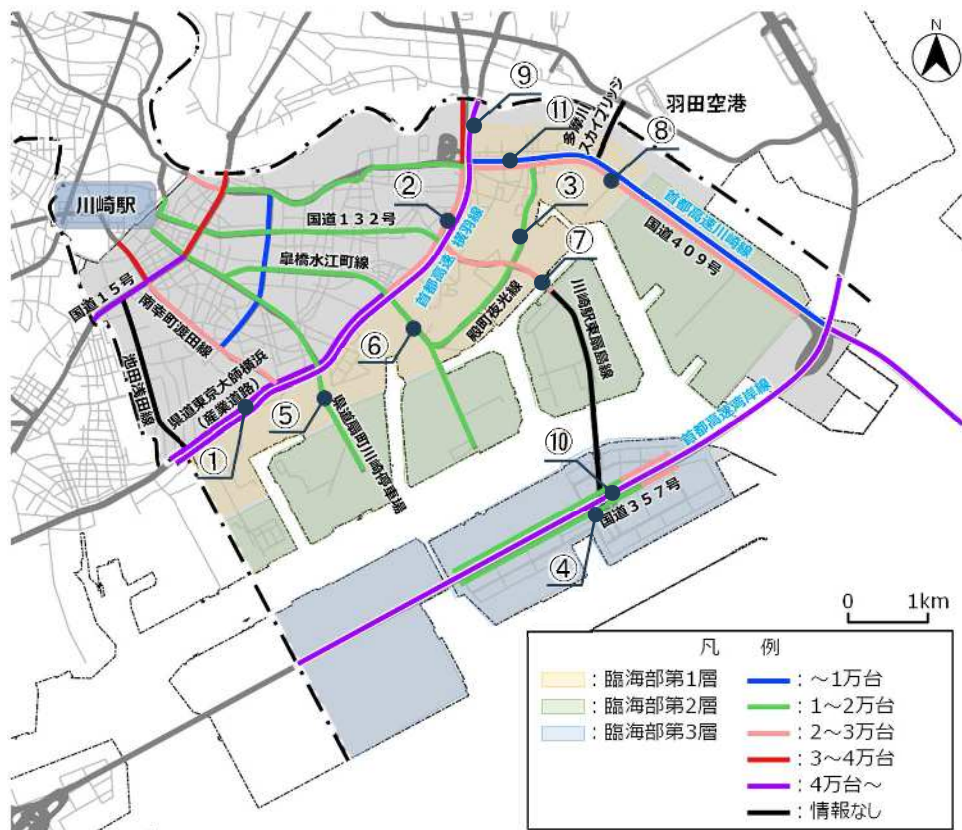
図 道路の車線数

表 道路の車線数の変化

No.	道路名	車線数
①	産業道路（浜川崎付近）	6
②	産業道路（塩浜付近）	6
③	殿町夜光線	4
④	国道 357 号	2
⑤	県道扇町川崎停車場	2
⑥	皐橋水江町線	4
⑦	国道 132 号	6
⑧	国道 409 号	4
⑨	首都高速横羽線	4
⑩	首都高速湾岸線	6
⑪	首都高速川崎線	4

上図の No.①～⑪と対応

2) 交通量



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の交通量（24 時間）

表 道路の交通量(24 時間)の変化

No.	道路名	車線数	交通量（台/24 時間）		
			平成 27（2015）年	令和 3（2021）年	増減率 （令和 3（2021）年／ 平成 27（2015）年）
①	産業道路（浜川崎付近）	6	41,682	42,827	3%
②	産業道路（塩浜付近）	6	24,176	23,139	-4%
③	殿町夜光線	4	14,043	12,456	-11%
④	国道 357 号	2	16,256	18,224	12%
⑤	県道扇町川崎停車場	2	13,208	13,497	2%
⑥	皐橋水江町線	4	18,921	18,402	-3%
⑦	国道 132 号	6	29,270	29,617	1%
⑧	国道 409 号	4	24,847	25,793	4%
⑨	首都高速横羽線	4	87,763	86,077	-2%
⑩	首都高速湾岸線	6	93,181	98,020	5%
⑪	首都高速川崎線	4	5,189	6,044	16%

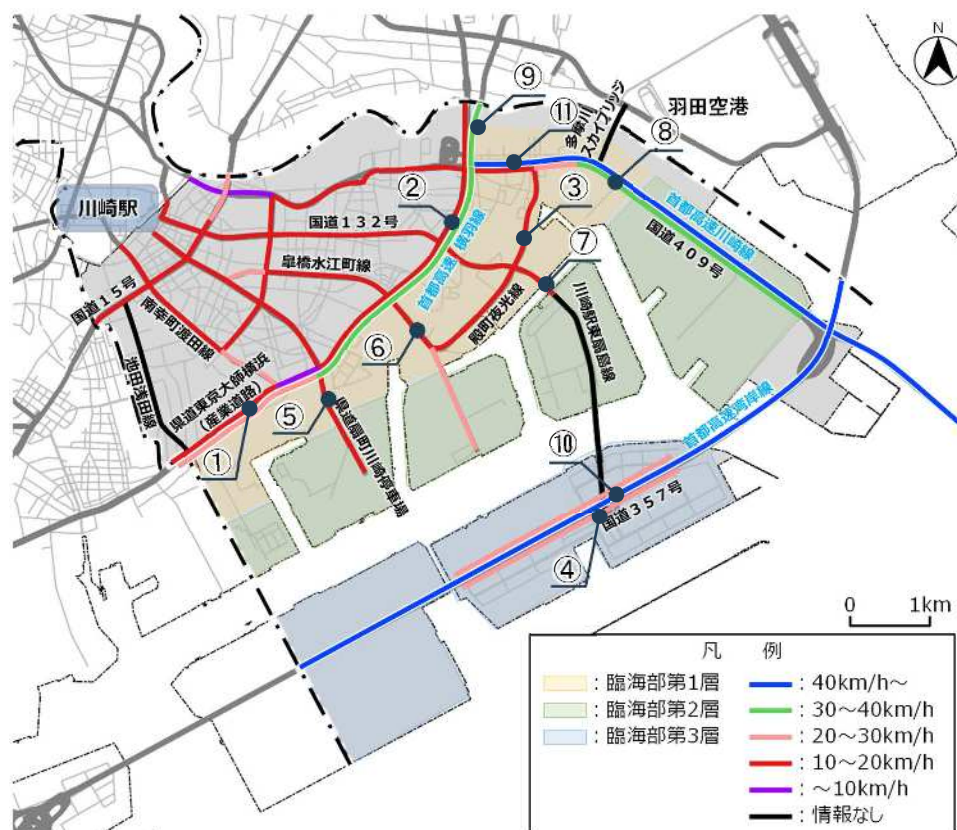
上図の No.①～⑪と対応

3) 旅行速度

朝夕の混雑時間帯（7:00～9:00/17:00～19:00）※¹の旅行速度は、川崎駅方面と臨海部を結ぶ縦断方向、東京・横浜方面を結ぶ横断方向ともに、旅行速度が20km/h以下※²の区間が見られます。

※¹：各路線の混雑時間は、朝2時間（7時台から8時台まで）、夕2時間（17時台から18時台まで）のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度を適用。

※²：国家公安委員会における渋滞・混雑の定義（平成14年国家公安委員会告示第12号）により、一般道路で「混雑」と表現すべきとされている速度



各路線の混雑時間は、朝2時間（7時台から8時台まで）、夕2時間（17時台から18時台まで）のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度を適用。

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の混雑時旅行速度

表 道路の混雑時旅行速度の変化

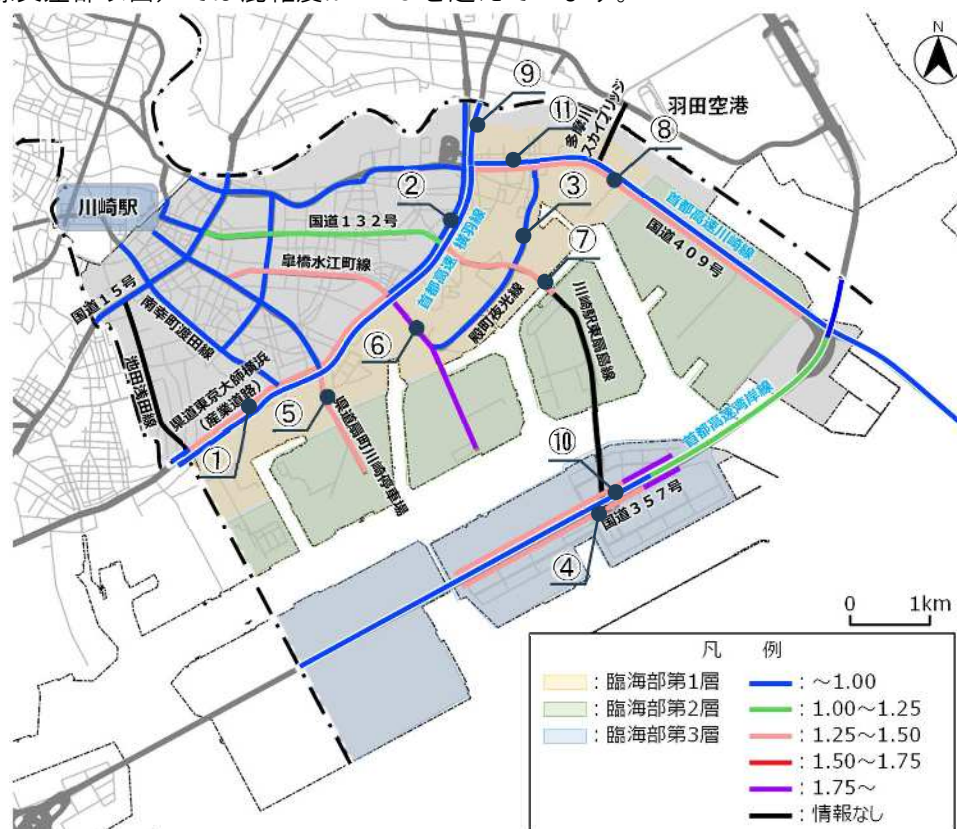
No.	道路名	車線数	混雑時旅行速度 (km/h)		
			平成 27 (2015) 年	令和 3 (2021) 年	増減率 (令和 3 (2021) 年 / 平成 27 (2015) 年)
①	産業道路（浜川崎付近）	6	24.7	19.5	-21%
②	産業道路（塩浜付近）	6	12.3	14.4	17%
③	殿町夜光線	4	17.6	13.0	-26%
④	国道 357 号	2	24.8	27.4	10%
⑤	県道扇町川崎停車場	2	16.6	13.7	-17%
⑥	皐橋水江町線	4	13.3	13.3	0%
⑦	国道 132 号	6	13.1	13.1	0%
⑧	国道 409 号	4	37.8	32.2	-15%
⑨	首都高速横羽線	4	41.1	30.5	-26%
⑩	首都高速湾岸線	6	80.2	42.4	-47%
⑪	首都高速川崎線	4	60.7	64.2	6%

上図の No.①～⑪と対応

4) 混雑度

道路の混雑状況を表す混雑度は、国道 357 号、市道皐橋水江町線等で 1.75 以上と特に高いほか、川崎駅方面と臨海部を結ぶ縦断方向、東京・横浜方面を結ぶ横断方向ともに 1.0 以上の区間が見られます。

産業道路では、殿町夜光線と並行している区間では 1.0 以下ですが、並行道路が無い区間（皐橋水江町線交差部以西）では混雑度が 1.25 を超えています。



出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査

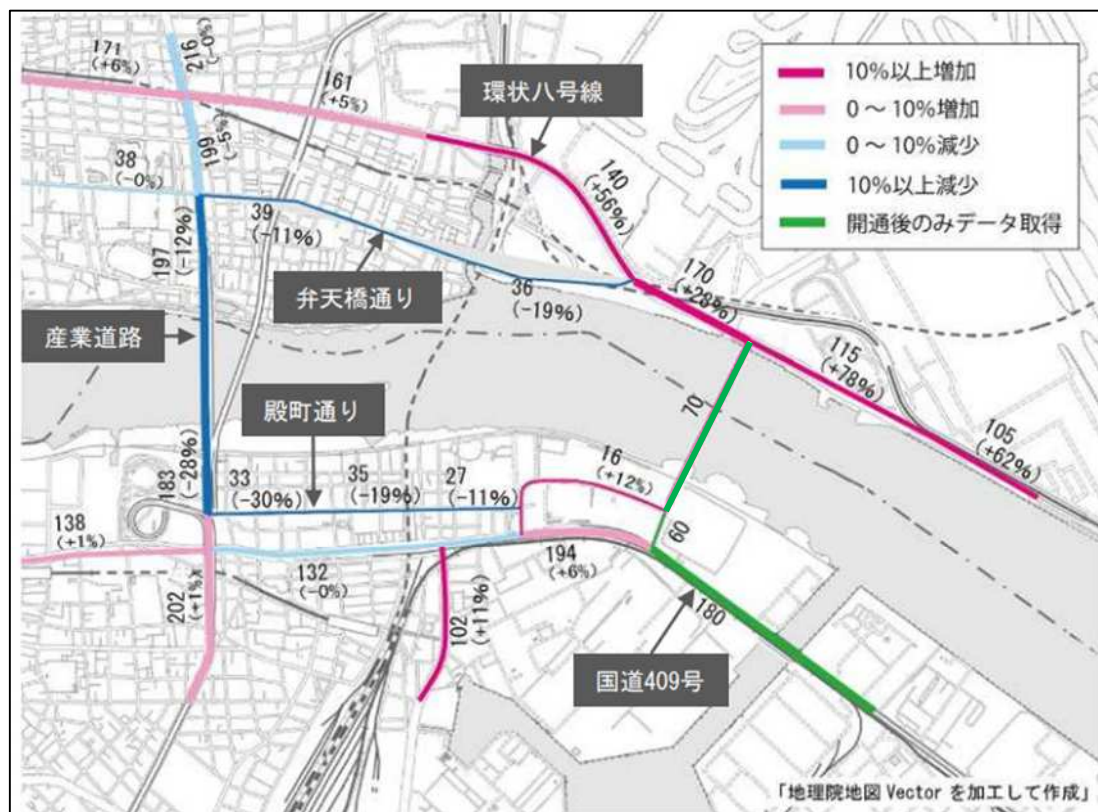
図 道路の混雑度

表 道路の混雑度の変化

No.	道路名	車線数	混雑度		
			平成 27 (2015) 年	令和 3 (2021) 年	増減率 (令和 3 (2021) 年/ 平成 27 (2015) 年)
①	産業道路 (浜川崎付近)	6	1.16	1.35	16 ポイント
②	産業道路 (塩浜付近)	6	0.85	0.60	-29 ポイント
③	殿町夜光線	4	1.05	0.83	-21 ポイント
④	国道 357 号	2	1.04	1.40	35 ポイント
⑤	県道扇町川崎停車場	2	1.30	1.45	12 ポイント
⑥	皐橋水江町線	4	1.98	1.91	-4 ポイント
⑦	国道 132 号	6	1.24	1.27	2 ポイント
⑧	国道 409 号	4	1.92	1.42	-26 ポイント
⑨	首都高速横羽線	4	0.91	0.90	-1 ポイント
⑩	首都高速湾岸線	6	1.00	0.95	-5 ポイント
⑪	首都高速川崎線	4	0.11	0.10	-9 ポイント

上図の No.①～⑪と対応

川崎市殿町地区（キングスカイフロント）と羽田空港（羽田グローバルウイングズ）をつなぐ横断方向の道路として、多摩川スカイブリッジが開通（令和4（2022）年3月12日）した結果、産業道路などの周辺道路では交通転換が図られました。



時間帯：7時～19時、交通量調査日：【開通前】令和4（2022）年2月15日【開通後】令和4（2022）年9月13日

出典：国際競争拠点都市整備事業（羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域）に関する事後評価に一部加筆

図 多摩川スカイブリッジ開通後の周辺道路における断面交通量の変化

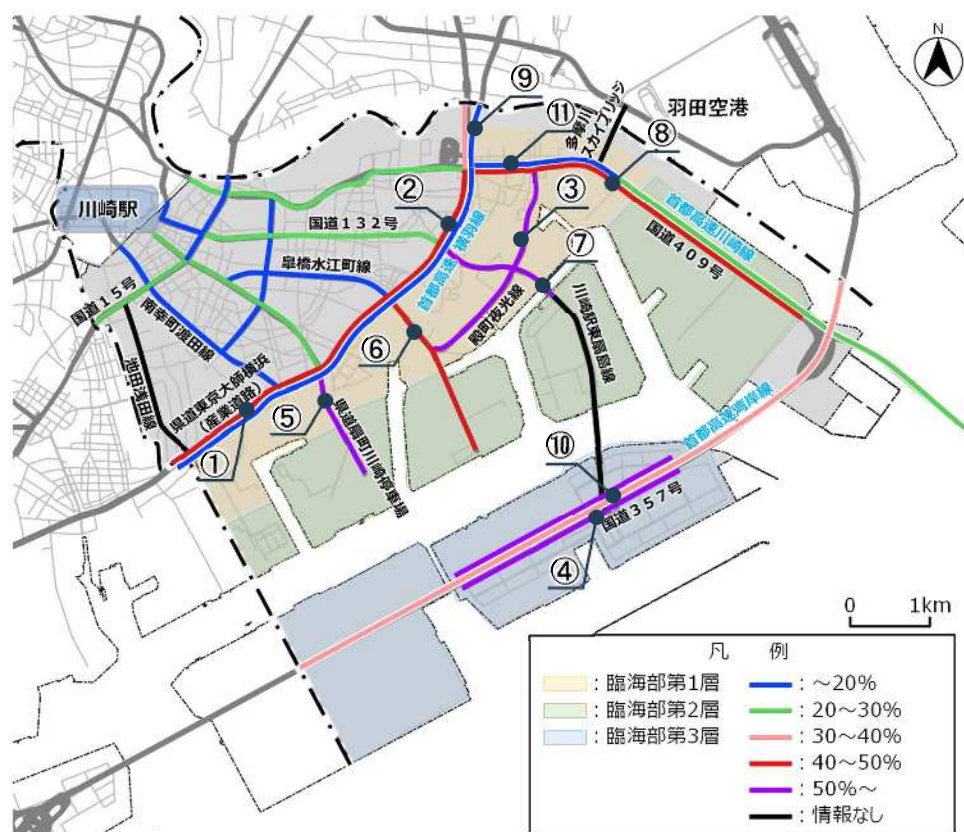


出典：川崎市 市長記者会見資料（令和3（2021）年12月22日）

図 多摩川スカイブリッジ

5) 大型車の状況

臨海部の道路の大型車混入率は、国道 357 号、市道殿町夜光線、県道扇町川崎停車場、国道 132 号で 50%以上、国道 409 号、産業道路、皐橋水江町線で 40%以上となっています。産業道路以南では産業道路以北と比較して、大型車混入率が高くなっています。



出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の大型車混入率

表 道路の大型車混入率の変化

No.	道路名	車線数	大型車混入率		
			平成 27 (2015) 年	令和 3 (2021) 年	増減率 (令和 3 (2021) 年/ 平成 27 (2015) 年)
①	産業道路 (浜川崎付近)	6	38.7	40.2	4 ポイント
②	産業道路 (塩浜付近)	6	40.9	40.6	-1 ポイント
③	殿町夜光線	4	62.2	58.5	-6 ポイント
④	国道 357 号	2	58.5	67.9	16 ポイント
⑤	県道扇町川崎停車場	2	59.7	61.9	4 ポイント
⑥	皐橋水江町線	4	46.1	47.0	2 ポイント
⑦	国道 132 号	6	49.5	50.0	1 ポイント
⑧	国道 409 号	4	48.8	47.5	-3 ポイント
⑨	首都高速横羽線	4	13.1	18.7	43 ポイント
⑩	首都高速湾岸線	6	38.5	38.1	-1 ポイント
⑪	首都高速川崎線	4	13.2	13.2	0 ポイント

上図の No.①~⑪ と対応

本市では、臨海部立地企業の持続的な産業活動を支援することを目的に、塩浜3丁目周辺地区の市道殿町夜光線を対象に、道路交通の円滑化や渋滞緩和に関する社会実験を実施しました。

社会実験では、路肩へのラバーポール設置による物理的な路上駐車抑制対策やトイレ等を備えた仮設トラック待機場等の開設等を実施しました。

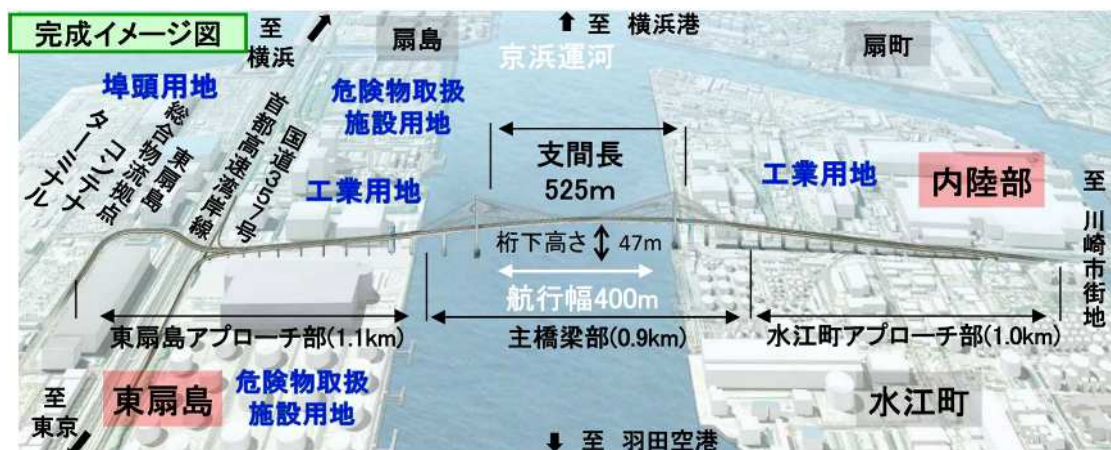
社会実験の結果、ラバーポール設置区間では特に路上駐車台数減少の効果が確認されました。



図 社会実験による路上駐車台数の変化

(3) 事業中の取組

1) 臨港道路東扇島水江町線



資料：令和6年度 第3回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料5

図 臨港道路東扇島水江町線完成イメージ

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 1) 事業期間の変更

- ・本線、OFFランプについては、令和10年頃完成を目指して整備中(前回評価から変更なし)。
- ・ONランプについては、扇島地区等の土地利用方針が公表されたことを踏まえ、環境影響評価の調査・手続き等に入り、令和13年頃の完成を目指す。



出典：令和6年度 第3回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料5 (抜粋)

図 臨港道路東扇島水江町線の整備概要

2) 国道 357 号(多摩川トンネル)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 多摩川トンネルの概要

- ・多摩川トンネルは、平成27年度に事業着手。令和元年度に準備工に着手し、トンネル立坑工事を実施中。
- ・多摩川トンネルの整備により、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部へのアクセス性の向上や拠点間の連携強化により、産業・物流等の効率化など国際競争力が強化される。



出典：令和4年度 第4回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料6 に一部加筆

図 多摩川トンネルの概要

3-2 鉄道

(2) 運行状況

表 各鉄道路線の運行本数(平日ダイヤ)

路線・区間		運転本数（平日ダイヤ）					編成 【定員】
		1日あたり （本/日）		時間帯ごと （令和6（2024）年11月時点） （本/時）			
		令和6（2024）年 11月時点	（参考） 令和2（2020）年 4月時点	朝 （7・8時台）	日中	夕方 （17・18時台）	
JR 南武支線		上下各：39	下り：38 （浜川崎→尻手） 上り：39 （尻手→浜川崎）	4～5 （尻手→浜川崎）	上下各：1～2 （尻手↔浜川崎）	2～3 （尻手←浜川崎）	2両編成 【約300人】
JR 鶴見線 運行区間は下 図参照	① 鶴見駅 ～浜川崎駅 ～扇町駅	上下各：31	下り：31 （鶴見→扇町） 上り：32 （鶴見←扇町）	4 （鶴見→扇町）	上下各：0～1 （鶴見↔扇町）	2～3 （鶴見←扇町）	3両編成 【約450人】
	② 鶴見駅 ～浜川崎駅	下り：14 （鶴見→浜川崎） 上り：15 （鶴見←浜川崎）	上下各：14	無し （鶴見→浜川崎）	上下各：0～1 （鶴見↔浜川崎）	1 （鶴見←浜川崎）	
	③ 鶴見駅 ～大川駅	上下各 9	上下各： 9	2 （鶴見→大川）	運行無し	1～2 （鶴見←大川）	
京急大師線		下り：133 （京急川崎→小島新田） 上り：134 （京急川崎←小島新田）	上下各： 133	9～10 （京急川崎 →小島新田）	上下各：6 （京急川崎 ↔小島新田）	11 （京急川崎 ←小島新田）	4両編成 【約500人】

各鉄道会社等の時刻表より整理
途中駅発着の列車は除く
() 内は列車の運行方向を示す
時間帯は列車の始発駅基準

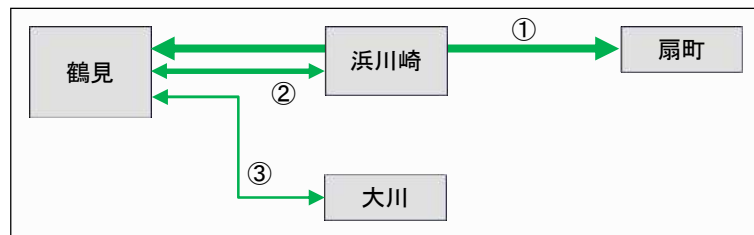


図 JR 鶴見線 路線概略図

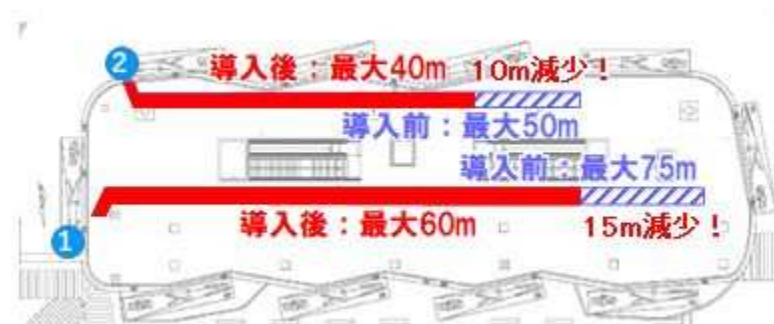
3-3 バス

(2) 川崎駅東口駅前広場の利用状況



令和6（2024）年11月28日 午前7時頃撮影

図 川崎駅東口駅前広場のバス乗車待ち列の様子



調査日

BRT導入前：2023年2月2日（木）

BRT導入後：2024年2月8日（木）

図 最大待機列の減少（7時台）

(3) 路線バスの運行状況

1) 運行便数

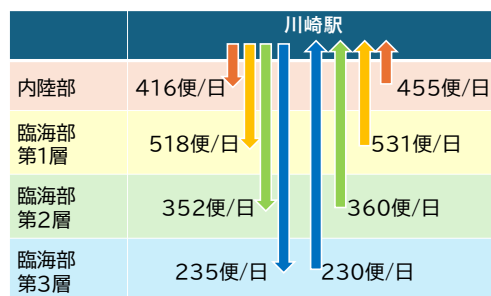
① 川崎駅東口発着路線バス

川崎駅と臨海部を結ぶバスの便数を、発着するエリア（内陸部および臨海部第1～第3層）別にみると、朝の川崎駅発、夕方の川崎駅発はどのエリアも多くなっていますが、日中の便は臨海部第1層から第3層にかけて、海側に行くほど少なくなっています。

表 川崎駅東口を発着するバスの便数

発着エリア	運行便数（平日ダイヤ）			
	1日あたり (便/日)	時間帯ごと（便/時）		
		朝 (7・8時台)	日中	夕方 (17・18時台)
内陸部	川崎駅発：416 川崎駅着：455	29～36 (川崎駅発)	発着各 22～31	26～32 (川崎駅着)
臨海部第1層	川崎駅発：518 川崎駅着：531	30～34 (川崎駅発)	発着各 26～33	32～40 (川崎駅着)
臨海部第2層	川崎駅発：352 川崎駅着：360	35～44 (川崎駅発)	発着各 16～19	34 (川崎駅着)
臨海部第3層	川崎駅発：235 川崎駅着：230	25～40 (川崎駅発)	発着各 5～10	22～31 (川崎駅着)

図 川崎駅東口 バス発着概念図



【川崎駅発】時間帯別の便数(到着エリア別)

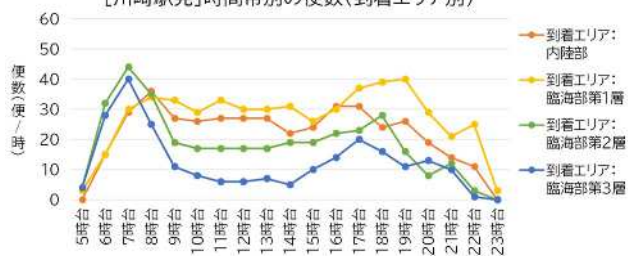


図 川崎駅を出発するバスの便数

【川崎駅着】時間帯別の便数(出発エリア別)

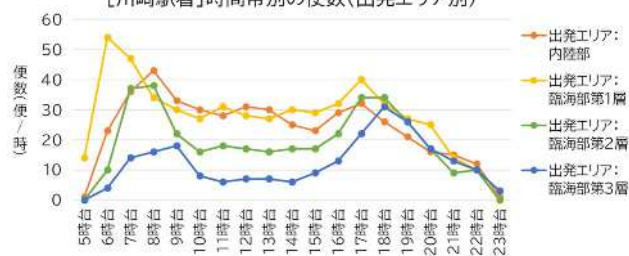


図 川崎駅に到着するバスの便数

方面別にみると、臨海部を横断方向に結ぶバス路線は限られており、浜川崎駅方面と大師橋駅・羽田空港方面を乗り換えなしに運行するバス路線はありません。

また、水江町地区や扇町地区に向かうバス路線では2路線が重複して運行している区間が見られます。

表 川崎駅と臨海部を結ぶ主なバス路線の便数

方面	系統	運行便数（平日ダイヤ）				車両 【定員】
		1 日あたり （便/日）	時間帯ごと（便/時）			
			朝 （7・8 時台）	日中	夕方 （17・18 時台）	
大川方面	川 27	川崎駅発：27 川崎駅着：26	3 （川崎駅発）	発着各 1	3 （川崎駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】
扇町方面	川 13・川 22	川崎駅発：108 川崎駅着：110	10～12 （川崎駅発）	発着各 6	9～11 （川崎駅着）	
水江町方面	川 10・川 12・川 21・川 40	川崎駅発：240 川崎駅着：251	18～19 （川崎駅発）	発着各 12～16	16～18 （川崎駅着）	
	BRT 快速・BRT 特快	川崎駅発：54 川崎駅着：53	6～8 （川崎駅発）	発着各 0～2	6～8 （川崎駅着）	2 連節タイプ 【約 113 人】
千鳥町・東扇島 方面	川 04・川 05・川 07・川 73	川崎駅発：332 川崎駅着：354	29～46 （川崎駅発）	発着各 14～17	28～31 （川崎駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】
殿町・浮島方面	川 01・川 02・川 03 ・快速・急行	川崎駅発：124 川崎駅着：122	11～13 （川崎駅発）	発着各 4～6	12 （川崎駅着）	
その他方面	川 24・川 28	川崎駅発：220 川崎駅着：205	14～16 （川崎駅発）	発着各 10～14	16～20 （川崎駅着）	

公共交通オープンデータセンターの情報（令和 6（2024）年 12 月時点）をもとに整理
 内陸部発着は除く
 時間帯は、川崎駅発は川崎駅の発時刻、川崎駅着は川崎駅の着時刻
 （ ）内は運行方向を示す

② その他路線バス

表 大師橋駅を発着するバスの便数(大師橋駅始発・終着のみ)

発着エリア	運行便数(平日ダイヤ)			
	1日の運転便数 (便/日)	時間帯ごとの運転便数(便/時)		
		朝 (7・8時台)	日中	夕方 (17・18時台)
臨海部第2層	発着各43	5~6 (大師橋駅発)	発着各2	3~4 (大師橋駅着)
臨海部第3層	大師橋駅発:5 大師橋駅着:3	1~3 (大師橋駅発)	運行無し	1 (大師橋駅着)
羽田空港方面 (川崎市外)	発着各23	1~2 (大師橋駅発)	発着各2	1~2 (大師橋駅着)

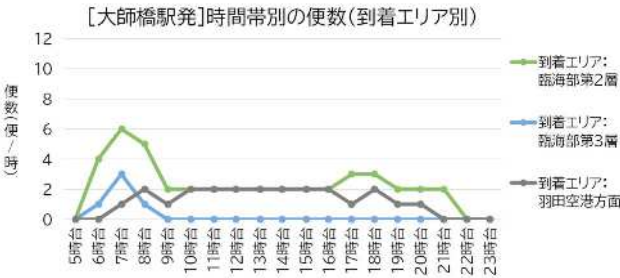


図 大師橋駅を出発するバスの便数(始発のみ)

図 大師橋駅に到着するバスの便数(終着のみ)

表 大師橋駅と臨海部を結ぶ主なバス路線の便数

方面	系統	運行便数（平日ダイヤ）				車両 【定員】
		1日あたり （便/日）	時間帯ごと（便/時）			
			朝 （7・8時台）	日中	夕方 （17・18時台）	
殿町・浮島方面	大 01・大 02	大師橋駅発：48 大師橋駅着：46	6～9 （大師橋駅発）	発着各 4	5 （大師橋駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】
天空橋・ 羽田空港方面	大 109・空 84	大師橋駅発：23 大師橋駅着：23	1～2 （大師橋駅発）	発着各 2	1～2 （大師橋駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】

公共交通オープンデータセンターの情報(令和6(2024)年12月時点)をもとに整理
内陸部発着は除く
時間帯は、大師橋駅発は大師橋駅の発時刻、大師橋駅着は大師橋駅の着時刻
()内は運行方向を示す

表 横浜駅(YCAT)と臨海部を結ぶ主なバス路線の便数

方面	ルート	運行便数（平日ダイヤ）				車両 【定員】
		1日あたり （便/日）	時間帯ごと（便/時）			
			朝 （7・8時台）	日中	夕方 （17・18時台）	
東扇島方面	東・西・東西・循環	YCAT 発：40 YCAT 着：44	都市型 11m 車 【約 79 人】	発着各 0～1	8～11 （YCAT 着）	高速バス 【約 49 人】

バス事業者公表の時刻表等をもとに整理

2) バスの輸送力

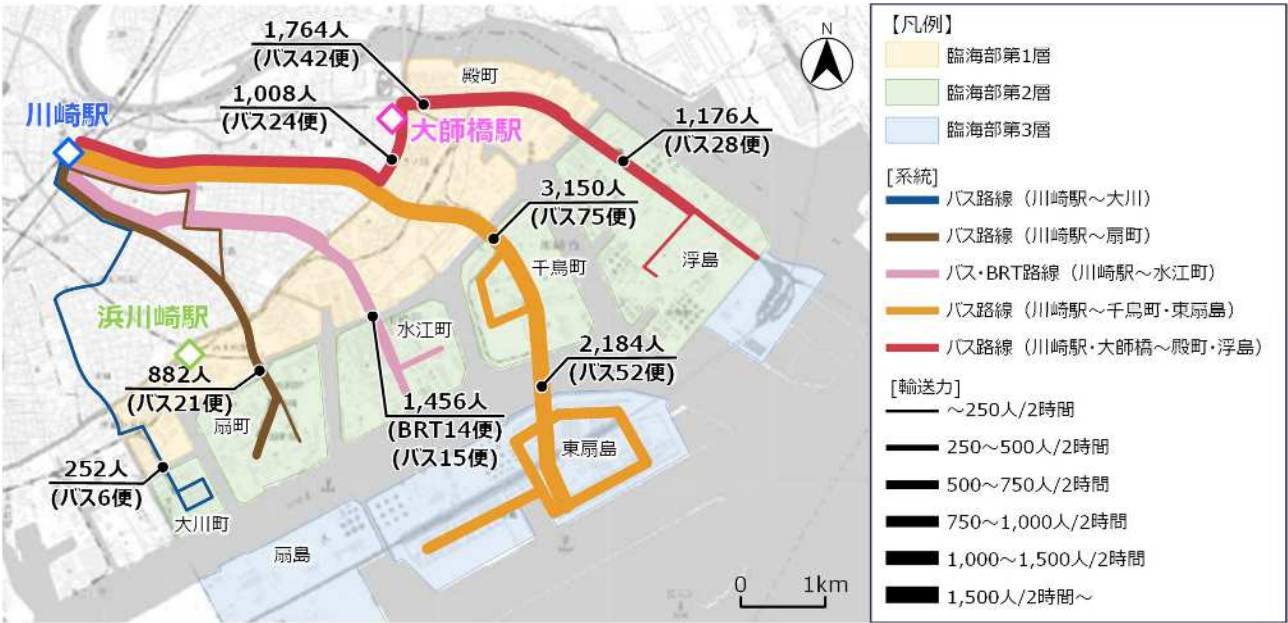
表 路線バスの車両と単位輸送力

車両	輸送力 (1 便あたり)		備考
	定員 (乗車率 100%)	(参考)「かなり混雑」時 (乗車率 52.5%)	
BRT (川崎駅～水江町・エリーパワー方面)	113 人/便	59 人/便	2 連節タイプ
路線バス	79 人/便	42 人/便	都市型 11m 車

表 (参考)路線バスの混雑状況と乗車率

バス車内の状況	乗車率
空席多い	～ 13.8%
空席少ない	13.8% ～ 27.5%
やや混雑/立ち客少ない	27.5% ～ 40.0%
混雑/立ち客多い	40.0% ～ 52.5%
かなり混雑	52.5% ～

出典：国土交通省 混雑情報の表示のあり方

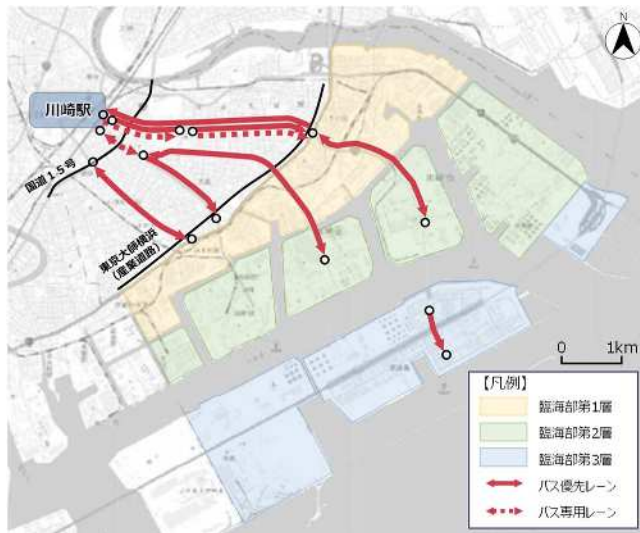


集計方法：バスの便数に、上表の単位輸送力（「かなり混雑」時）を乗じて算出
集計対象：各日朝ピーク時（7・8 時台）の 2 時間に川崎駅を出発し臨海部方向に向かうバスを対象
バスの便数は、公共交通オープンデータセンターの情報（令和 6（2024）年 10 月時点）を使用

図 臨海部への主なバス路線の輸送力（7～9 時の 2 時間）

3) 定時性

浮島、東扇島行き路線の運行距離は 10km を超え運行時間が長く、川崎駅から東扇島へは 30～40 分程度、浮島へは 40～50 分程度かかります。また路線バスの運行距離が長くなるにつれて遅延が発生しやすくなっており、臨海部の第 1 層～第 3 層に向かうにつれて、遅延時間も大きくなる傾向にあります。



(令和 7 (2025) 年 6 月 24 日撮影)

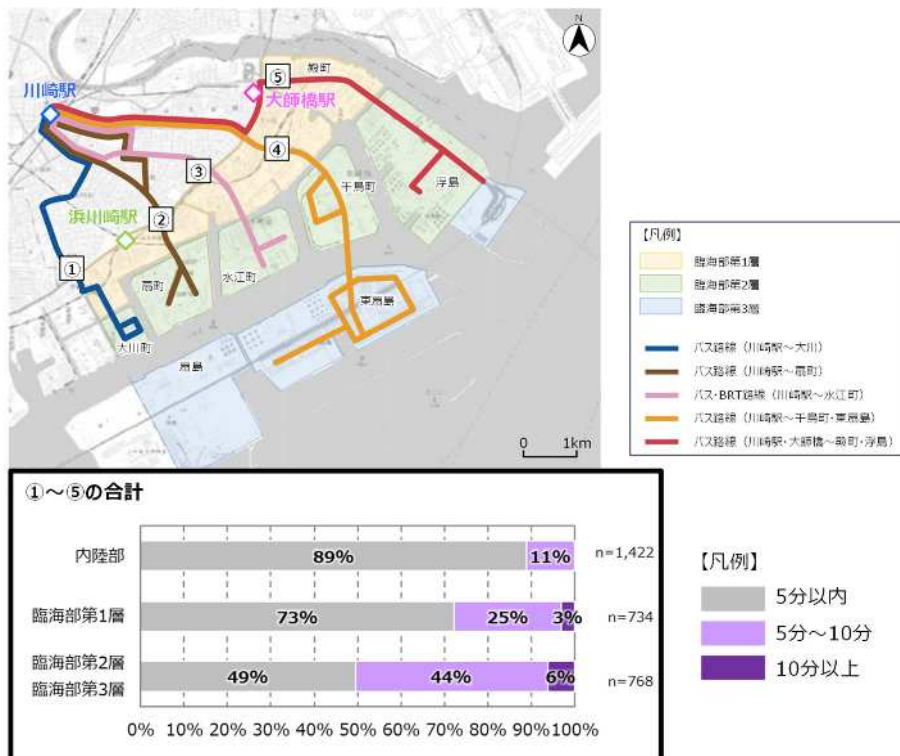
図 専用レーンの駐車状況<国道 132 号>

図 バス専用・優先レーンの設定路線

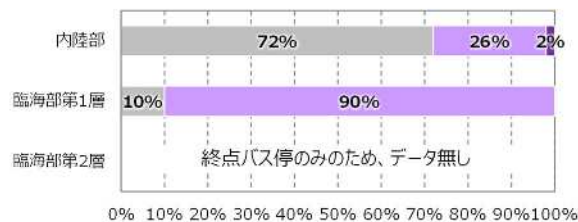
表 臨海部への主なバス路線の距離・運行時間

方面	系統	行き先 (終点)	距離	運行時間
浮島	川 03	浮島バスターミナル	10.0km	41 分
東扇島	川 07 (区間急行)	東扇島西公園前	10.8km	37 分
				36 分
	川 05 (急行)	ダイワコーポレーション前	12.3km	43 分
				38 分
水江町	特快 (BRT)	水江町	5.8km	18 分
	快速 (BRT)			22 分
扇町	川 22	三井埠頭	4.7km	23 分
大川	川 27	日清製粉前	6.1km	19 分

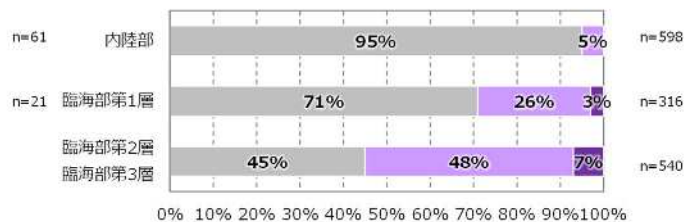
所要時間は朝 8 時台の便の値 (特快 (BRT) 水江町行は 5 時台しか運行が無いため、5 時台の便の値)
バス事業者の WEB サイト等より整理 (2025 年 5 月時点)



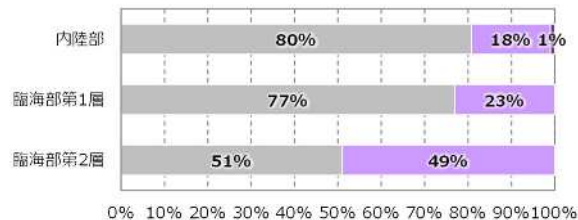
①大川方面の遅延時間（川27）



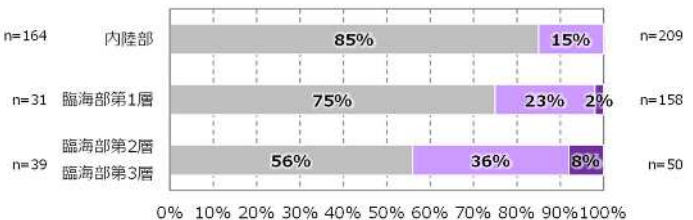
④千鳥町・東扇島方面の遅延時間（川04・川05・川07）



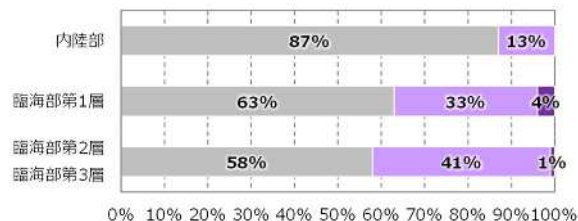
②扇町方面の遅延時間（川13・川22）



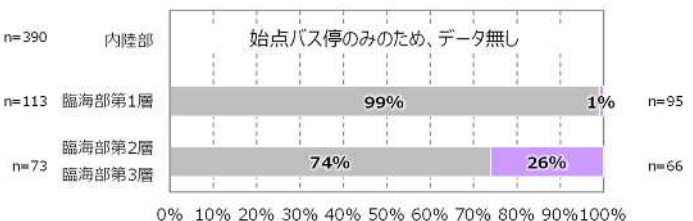
⑤殿町・浮島方面（川崎駅発）の遅延時間（川02・川03・急行）



③水江町方面の遅延時間（川10・川21・BRT快速・BRT特快）



⑤殿町・浮島方面（大師橋駅発）の遅延時間（大01・大02・大109）



公共交通オープンデータセンターの情報をもとに、川崎駅→臨海部方向のみ整理
 集計対象期間：2024年10月16～22日（平日5日間）、各日朝ピーク時（7・8時台）の2時間
 10分間隔で取得した、各便の次のバス停における予測遅延時間（始点・終点バス停を除く）を示している
 小数点以下第1位を四捨五入しているため、個々の数値の合計が100%にならない場合がある
 循環部分がある路線は、データ上の終点（川04：市営埠頭、川27：日清製粉前）までを対象
 「大109」系統の都県境以遠のデータは含めていない

図 路線バスの下り方向の遅延時間

(4) 企業送迎バス

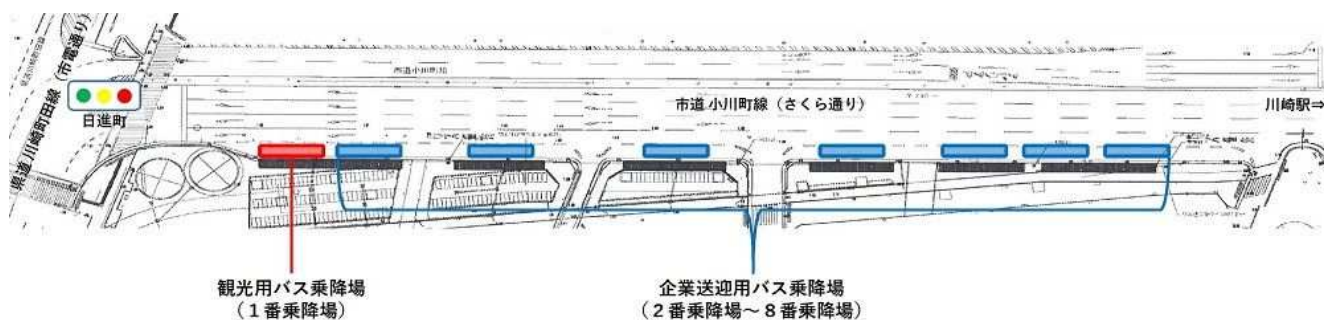


図 企業送迎用バス乗降場（小川町）の平面図



図 企業送迎用バス乗降場（大師河原）の平面図



(令和7(2025)年5月20日撮影)

図 企業送迎用バス乗降場（左：小川町 右：大師河原）

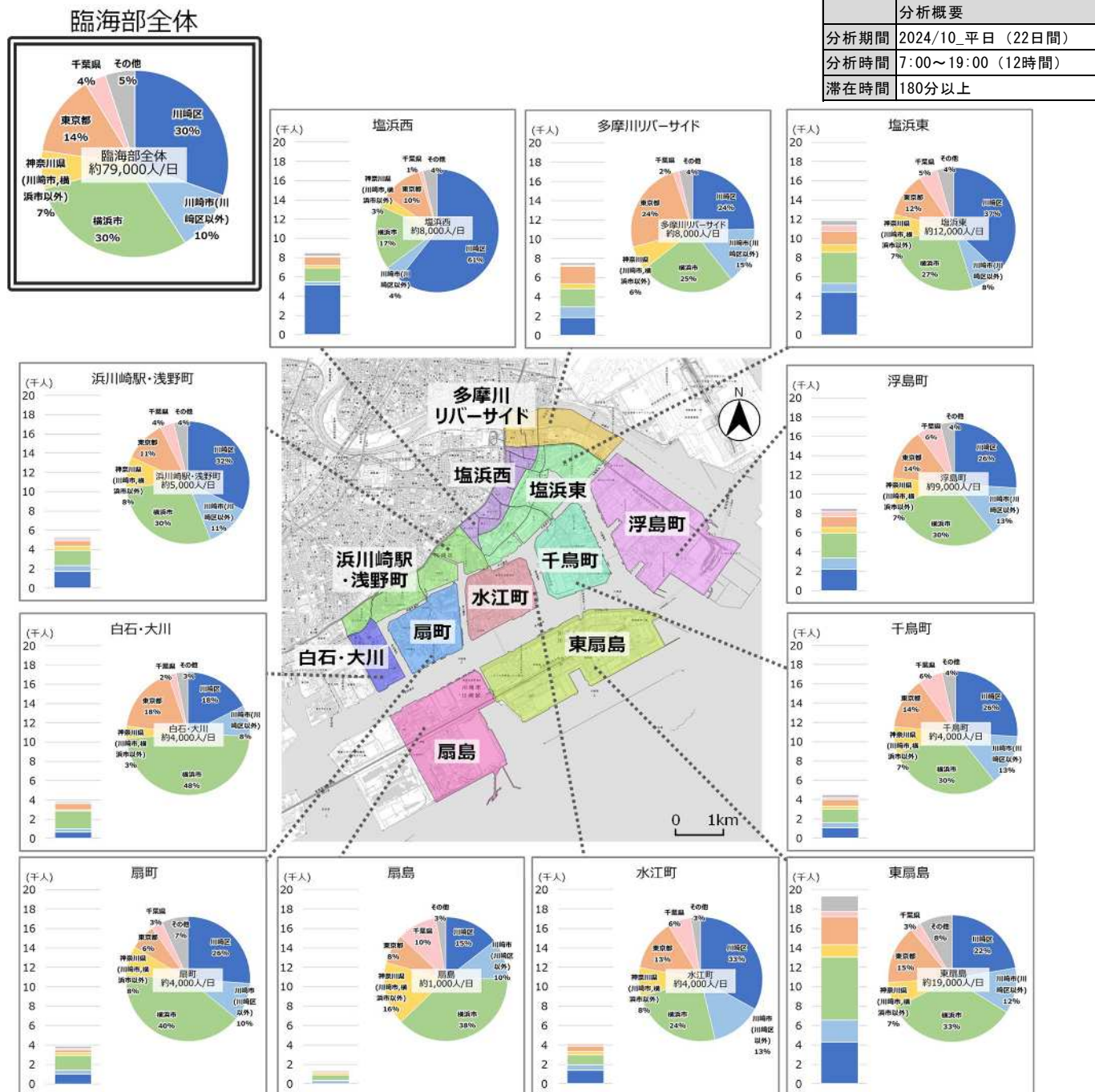
3-4 臨海部の人の移動

(1) 来訪者の居住地

臨海部全体の来訪者（就業者）は川崎区、横浜市がそれぞれ 30%と多くなっています。

臨海部への来訪者（就業者）の居住地を地区ごとに見ると、塩浜西、塩浜東、浜川崎駅・浅野町、水江町では川崎区内が多くなっています。

臨海部第 2・3 層である浮島町や扇町、白石・大川、扇島、東扇島は、横浜市からの来訪者割合が多くなっています。



データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDILocation Analyzer」

調査に用いたデータは au (KDDI) スマートフォンの位置情報ビッグデータ。(au スマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性(性別・年齢層)情報データ)

・データには 20 歳未満、およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。

・分析結果の数値は全人口推計値(サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値)となります。

図 地区別の来訪者の居住地(滞在時間 180 分以上・分析対象時間 7:00~19:00)

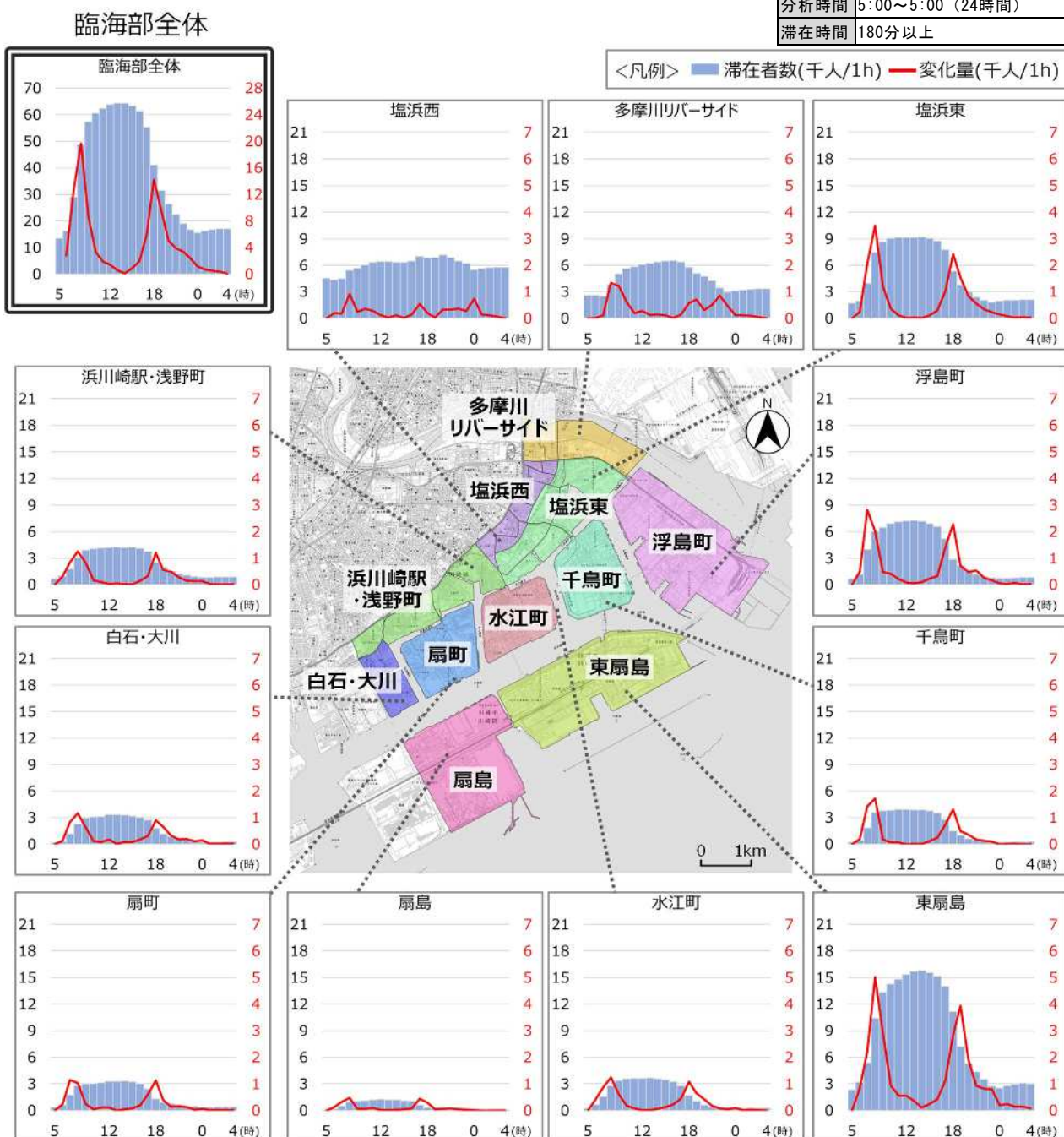
(2) 滞在者数

就業の場である臨海部では、一般的に夜間に滞在者（居住者）が多くなる住宅地とは異なり、昼間の滞在者数が夜間よりも多くなっています。

臨海部に到着する移動のピークは、6時～8時台の3時間に集中し、特に東扇島では7時台から8時台の変化量が5,000人/1時間以上となっています。

一方で、昼間の変化量は夜間に比べて少ない（移動が少ない）傾向にあります。

	分析概要
分析期間	2024/10_平日（22日間）
分析時間	5:00～5:00（24時間）
滞在時間	180分以上



データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

調査に用いたデータは au（KDDI）スマートフォンの位置情報ビッグデータ。（au スマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性（性別・年齢層）情報データ）

・データには 20 歳未満、およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。

・分析結果の数値は全人口推計値（サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値）となります。

図 地区別の時間帯別滞在者数及び 1 時間あたりの変化量（滞在時間 180 分以上）

(3) 就業者数

表 臨海部の従業員の推移

地区			平成24(2012)年			平成26(2014)年			平成28(2016)年			令和3(2021)年			伸び (2021年 /2012年)
			従業者数	川崎 市内比	川崎 区内比	従業者数	川崎 市内比	川崎 区内比	従業者数	川崎 市内比	川崎 区内比	従業者数	川崎 市内比	川崎 区内比	
川崎市			514,781	100.0%		574,553	100.0%		543,812	100.0%		547,471	100.0%		1.06
川崎区			159,104	30.9%	100.0%	170,027	29.6%	100.0%	161,842	29.8%	100.0%	158,157	28.9%	100.0%	0.99
川崎駅周辺地域（川崎区）			24,531	4.8%	15.4%	27,246	4.7%	16.0%	28,464	5.2%	17.6%	24,281	4.4%	15.4%	0.99
臨海部	第1層	多摩川リバーサイド地区	2,245	0.4%	1.4%	2,756	0.5%	1.6%	3,007	0.6%	1.9%	3,842	0.7%	2.4%	1.71
		塩浜西地区	6,417	1.2%	4.0%	7,918	1.4%	4.7%	6,392	1.2%	3.9%	6,202	1.1%	3.9%	0.97
		塩浜東地区	9,498	1.8%	6.0%	8,923	1.6%	5.2%	9,879	1.8%	6.1%	8,915	1.6%	5.6%	0.94
		浜川崎駅・浅野町地区	9,095	1.8%	5.7%	7,587	1.3%	4.5%	7,629	1.4%	4.7%	8,008	1.5%	5.1%	0.88
	第2層	浮島町地区	7,107	1.4%	4.5%	6,830	1.2%	4.0%	6,759	1.2%	4.2%	6,595	1.2%	4.2%	0.93
		千鳥町地区	3,254	0.6%	2.0%	3,171	0.6%	1.9%	3,469	0.6%	2.1%	3,273	0.6%	2.1%	1.01
		水江町地区	3,238	0.6%	2.0%	3,355	0.6%	2.0%	3,494	0.6%	2.2%	3,732	0.7%	2.4%	1.15
		扇町地区	3,229	0.6%	2.0%	3,504	0.6%	2.1%	3,521	0.6%	2.2%	3,754	0.7%	2.4%	1.16
	第3層	白石・大川地区	4,230	0.8%	2.7%	4,900	0.9%	2.9%	4,560	0.8%	2.8%	4,564	0.8%	2.9%	1.08
		東扇島地区	6,351	1.2%	4.0%	11,072	1.9%	6.5%	11,005	2.0%	6.8%	11,017	2.0%	7.0%	1.73
		扇島地区	4,626	0.9%	2.9%	3,772	0.7%	2.2%	3,338	0.6%	2.1%	3,662	0.7%	2.3%	0.79
臨海部小計			59,290	11.5%	37.3%	63,788	11.1%	37.5%	63,053	11.6%	39.0%	63,564	11.6%	40.2%	1.07
その他川崎区			75,283	14.6%	47.3%	78,993	13.7%	46.5%	70,325	12.9%	43.5%	70,312	12.8%	44.5%	0.93

川崎駅周辺地域（川崎区）：砂子1・2丁目、駅前本町、小川町

出典：経済センサス（平成24（2012）年、平成26（2014）年、平成28（2016）年、令和3（2021）年（公務を除く））

表 臨海部の業種別従業者数(令和3(2021)年)

地区		農林漁業	鉱業、採石業、砂利採取業	建設業	製造業	電気・ガス・熱供給・水道業	情報通信業	運輸業、郵便業	卸売業、小売業	金融業、保険業	不動産業、物品賃貸業	専門・技術サービス業	飲食サービス業	生活関連サービス業、娯楽業	学習支援業	医療、福祉	複合サービス事業	（他に分類されないもの）サービス業	合計	
川崎市		561	0	31,236	68,560	685	35,867	34,806	105,391	7,851	17,190	24,081	45,674	18,319	21,624	85,460	3,430	46,736	547,471	
川崎区		45	0	10,563	28,124	266	6,436	21,252	25,187	2,806	3,606	5,677	12,604	4,529	2,792	14,412	1,509	18,349	158,157	
川崎駅周辺地域（川崎区）		0	0	179	103	35	2,279	562	5,270	1,354	896	388	5,447	1,923	1,314	1,139	18	3,374	24,281	
臨海部	第1層	多摩川リバーサイド地区	0	0	193	915	1	444	418	844	3	83	296	136	144	51	195	3	116	3,842
		塩浜西地区	20	0	320	1,432	8	19	1,114	682	0	198	519	307	77	32	1,111	0	363	6,202
		塩浜東地区	0	0	576	4,068	0	11	1,848	286	0	46	687	403	67	0	6	1	916	8,915
		浜川崎駅・浅野町地区	0	0	343	2,532	0	180	1,428	424	29	315	622	34	27	0	2	615	1,457	8,008
	第2層	浮島町地区	0	0	103	4,220	0	0	1,076	52	0	38	132	62	0	0	1	0	911	6,595
		千鳥町地区	0	0	66	1,748	55	0	903	40	0	24	80	20	0	0	0	0	337	3,273
		水江町地区	0	0	137	1,693	0	0	1,162	148	0	45	64	5	0	0	27	0	451	3,732
		扇町地区	0	0	227	1,387	76	7	1,284	23	0	32	80	13	0	0	14	0	611	3,754
		白石・大川地区	0	0	182	2,476	0	0	713	582	0	53	109	36	0	0	0	0	413	4,564
	第3層	東扇島地区	0	0	52	1,253	90	16	7,054	1,624	0	20	4	51	61	0	22	4	766	11,017
		扇島地区	0	0	409	2,689	0	0	173	52	0	1	5	8	0	0	0	0	325	3,662
	臨海部小計		20	0	2,608	24,413	230	677	17,173	4,757	32	855	2,598	1,075	376	83	1,378	623	6,666	63,564
その他川崎区		25	0	7,776	3,608	1	3,480	3,517	15,160	1,420	1,855	2,691	6,082	2,230	1,395	11,895	868	8,309	70,312	

：各地区で最も多い業種

：各業種で最も多い地区

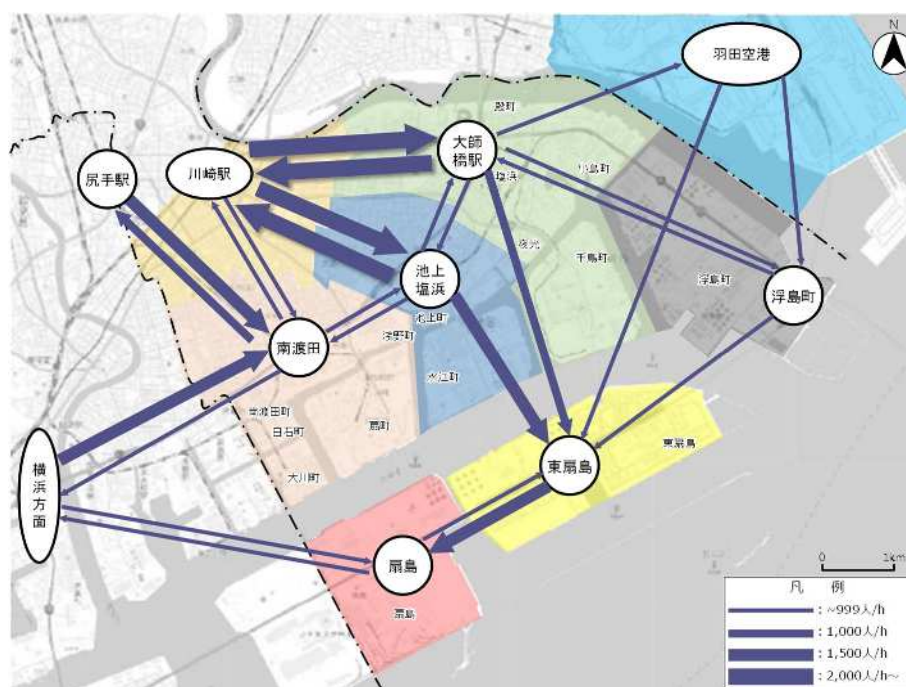
※川崎駅周辺地域（川崎区）：砂子1・2丁目、駅前本町、小川町

出典：経済センサス（令和3（2021）年（公務を除く））

(4) 臨海部への将来の人の移動

臨海部における将来の移動状況については、特に大規模土地利用転換の取組が進められている南渡田地区及び扇島地区への移動量の増加が見込まれます。

「南渡田地区拠点整備基本計画」で示されている南渡田地区、及び「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」で示されている扇島地区の土地利用転換による人の移動を考慮し、将来の拠点間の移動量を推計しています。



この図はイメージであり、実際の移動量は、交通ネットワークの整備状況により異なる可能性があります

図 将来の拠点間の移動量イメージ（朝8時台）（令和32（2050）年）【推計値】

【6 臨海部の交通ネットワーク形成のための取組方針】関連

6-4 自動運転バス等の新たなモビリティの導入

「自動運転バス導入に必要な取組」

自動運転及び導入のための取組の一つである路車協調システムについては、令和6年版国土交通白書において以下のように記載されています。

自動運転

旅客や貨物輸送の運転者不足の解消、高齢者等の移動支援や渋滞の緩和、生産性の向上等の社会課題を解決する手段の一つとして、自動運転の社会実装が求められている。

国土交通省では、2018年4月に「自動運転に係る制度整備大綱」を策定し、レベル3（時速50キロ以下、晴天、高速道路上等の一定条件下で自動運転）以上の高度な自動運転の実用化を図るなど、必要な整備を行い、自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けた取組を進めている。今後は、自家用車でのレベル4（遠隔監視の条件下で実現可能な完全自動運転）の実現と、移動サービスのレベル4の普及拡大を目標としている。

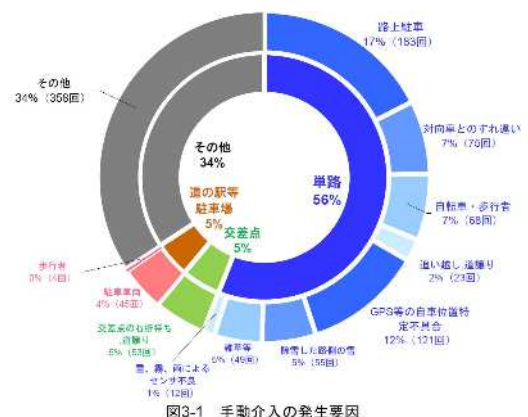
路車協調システム

「路車協調システム」は、交差点等に設置したセンサやカメラ等によって検知した道路状況を、自動運転車両等へ情報提供する仕組みである。

今後は、道路インフラによる「路車協調システム」の実証実験を実施し、一般道の交差点等における状況の検知や、高速道路における合流支援情報・落下物情報・工事規制情報等を自動運転車両等へ提供する環境について整備・検証する。

また、「国土交通省 自動運転インフラ検討会」においては、「一般道の自動運転移動サービスに求められるインフラ支援」の対象として、路車協調システムや走行空間の整備が挙げられています。自動運転の走行空間に関しては、路上駐車が大きな課題※となっています。

※「一般道路における自動運転サービスの社会実装に向けた研究」（国土交通省国土技術政策総合研究所／2021年）では、計1,046回あった手動介入の発生要因は、「路上駐車183回（17%）」が最も多くなっています。



出典：国土交通省 自動運転インフラ検討会
（第1回配布資料）

出典：一般道路における自動運転サービスの社会実装に向けた研究（国土交通省 国土技術政策総合研究所／2021年）

【7 臨海部の道路機能強化のための取組方針】関連

7-4 既存ストックの活用

「殿町夜光線における大型車の路上駐停車の抑制対策に関する社会実験」

出典:本市報道発表資料(令和 6 年 6 月 11 日)

本市では、令和 5 年 11 月 9 日(木)から令和 6 年 3 月 8 日(金)にかけて、殿町夜光線における大型車の路上駐車対策の社会実験を実施しました。

【実験内容】

- ① 殿町夜光線沿線に仮設トラック待機所を 1 か所開設（駐車面積 約 3,200 m²）
- ② 仮設トラック待機所の開設 1 か月後の 12/7 から、殿町夜光線の上下線の路肩にラバーポールを設置
- ③ 仮設トラック待機所やラバーポールの設置前と事後の路上駐停車台数、仮設トラック待機所の利用台数を調査

【社会実験結果】

- (1) 仮設トラック待機所の利用
朝（7:00～9:00 頃）と昼（12:00～13:00 頃）の時間帯に集中
- (2) ラバーポール設置後に大型車の路上駐停車が減少
- (3) 臨海部立地企業へのヒアリングから、路上駐停車の抑制対策の取組を確認

【今後について】

大型車の路上駐停車の抑制に向けて、今回の社会実験の結果や、事業所等の対応状況を踏まえながら、要因の検証と効果的な対策について、関係者と連携しながら引き続き取り組んでいきます。



図 大型車の路上駐停車抑制対策（ラバーポール）の設置効果



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

