

臨海部の交通機能強化に向けた実施方針



令和3（2021）年3月

川崎市

目 次

1. はじめに	1
2. 臨海部へのアクセスに関する現状と課題	2
3. 臨海部の交通機能強化の方向性	6
4. 交通ネットワーク形成の考え方	7
5. 交通拠点の役割と機能	8
6. 基幹的交通軸の役割と機能	10
7. 交通ネットワーク形成のプロセス	12
8. 基幹的交通軸（BRT導入の考え方）について	14
9. 端末交通の活用や交通機能強化に有効な取組	16
10. 今後5年間の取組とスケジュール	18
参考：用語解説	19

1. はじめに

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、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」として持続的に発展させるため、平成30年3月に30年後を見据えたためざす将来像となる「臨海部ビジョン」と、これを実現するための13のリーディングプロジェクトを策定し、臨海部が持続的に新たな価値を創造する地域であり続けるために交通機能の強化に向けた取組を進めております。

川崎臨海部への通勤環境については、朝夕の通勤時間帯に集中する特性があり、通勤者の多くは川崎駅発着の路線バスを利用していることから、ピーク時間帯におけるバス車内や駅前広場の混雑、所要時間の長さなど、その利用環境の改善が課題となっております。

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。

また、コロナ禍、働き方改革、就業者の高齢化など社会環境の変化やこれに伴う企業活動の動向等、川崎臨海部を取り巻く環境変化に対応するとともに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、川崎臨海部が企業から選ばれる地域であり続けるため、交通機能の強化を継続して進めてまいります。

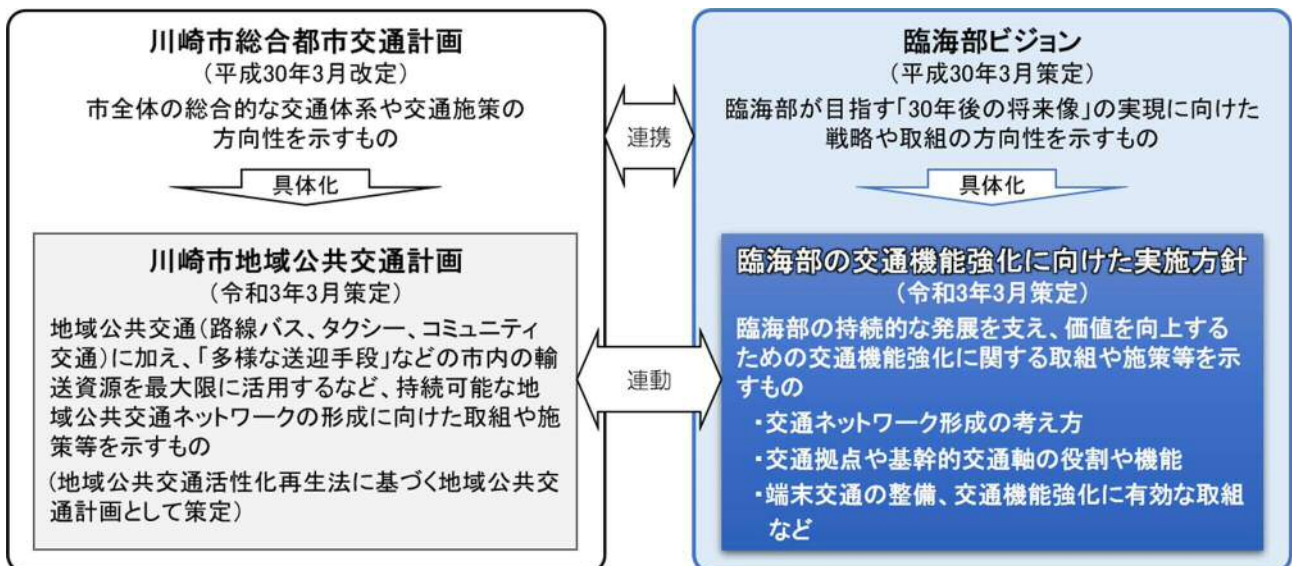


図 計画の位置づけ

2. 臨海部へのアクセスに関する現状と課題

川崎臨海部とは、川崎市川崎区のうち概ね産業道路より海側の区域を指し、約2,800ヘクタールの広さがあり、鉄鋼、石油、エネルギー、物流等の工場や事業所が集積し、コンビナートを形成しています。浮島町や千鳥町を中心に石油産業が集積、また、南渡田や扇島を中心に鉄鋼業の集積があり、千鳥町、水江町、扇町、東扇島を中心にエネルギー施設の集積も見られます。さらに、東扇島には物流施設が集積し、日本最大級の冷凍冷蔵倉庫群も立地しています。



① 就業者の状況

臨海部の従業者数は、平成28年時点では約63,100人で、川崎区内の約39%を占めています。平成24年と比較すると増加(1.06)しており、拠点開発が進むキングスフロントを擁する多摩川リバーサイド地区、臨海部第3層の東扇島地区の伸びが大きくなっており、特に東扇島地区では、令和元年度以降、大規模物流施設の進出が続いており、今後もさらに従業者数の増加が見込まれます。臨海部の業種構成をみると、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。

表 臨海部の従業者数の推移

地区	H24		H26		H28		伸び (H28/H24)	
	従業者数	構成比	従業者数	構成比	従業者数	構成比		
川崎市	514,781	100.0%	574,553	100.0%	543,812	100.0%	1.06	
川崎区	159,104	30.9%	170,027	29.6%	161,842	29.8%	1.02	
川崎駅周辺地区(川崎区)	24,531	4.8%	27,246	4.7%	28,464	5.2%	1.16	
臨海部	多摩川リバーサイド地区	2,245	0.4%	2,756	0.5%	3,007	0.6%	1.34
	第1層	6,417	1.2%	7,918	1.4%	6,392	1.2%	1.00
	塩浜西地区	9,498	1.8%	8,923	1.6%	9,879	1.8%	1.04
	塩浜東地区	9,095	1.8%	7,587	1.3%	7,629	1.4%	0.84
	浜川崎駅周辺・浅野町地区	7,107	1.4%	6,830	1.2%	6,759	1.2%	0.95
	浮島町地区	3,254	0.6%	3,171	0.6%	3,469	0.6%	1.07
	第2層	3,238	0.6%	3,355	0.6%	3,494	0.6%	1.08
	千鳥町地区	3,229	0.6%	3,504	0.6%	3,521	0.6%	1.09
	水江町地区	4,230	0.8%	4,900	0.9%	4,560	0.8%	1.08
	扇町地区	6,351	1.2%	11,072	1.9%	11,005	2.0%	1.73
	東扇島地区	4,626	0.9%	3,772	0.7%	3,338	0.6%	0.72
	第3層	59,290	11.5%	63,788	11.1%	63,053	11.6%	1.06
	扇島地区	75,283	14.6%	78,993	13.7%	70,325	12.9%	0.93
	臨海部小計							
その他川崎区								

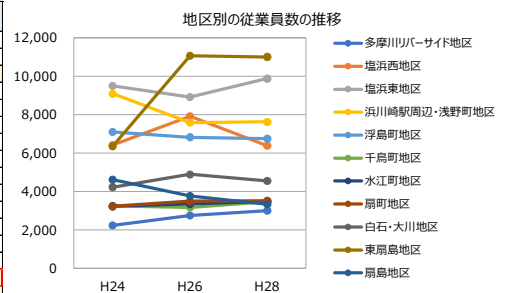


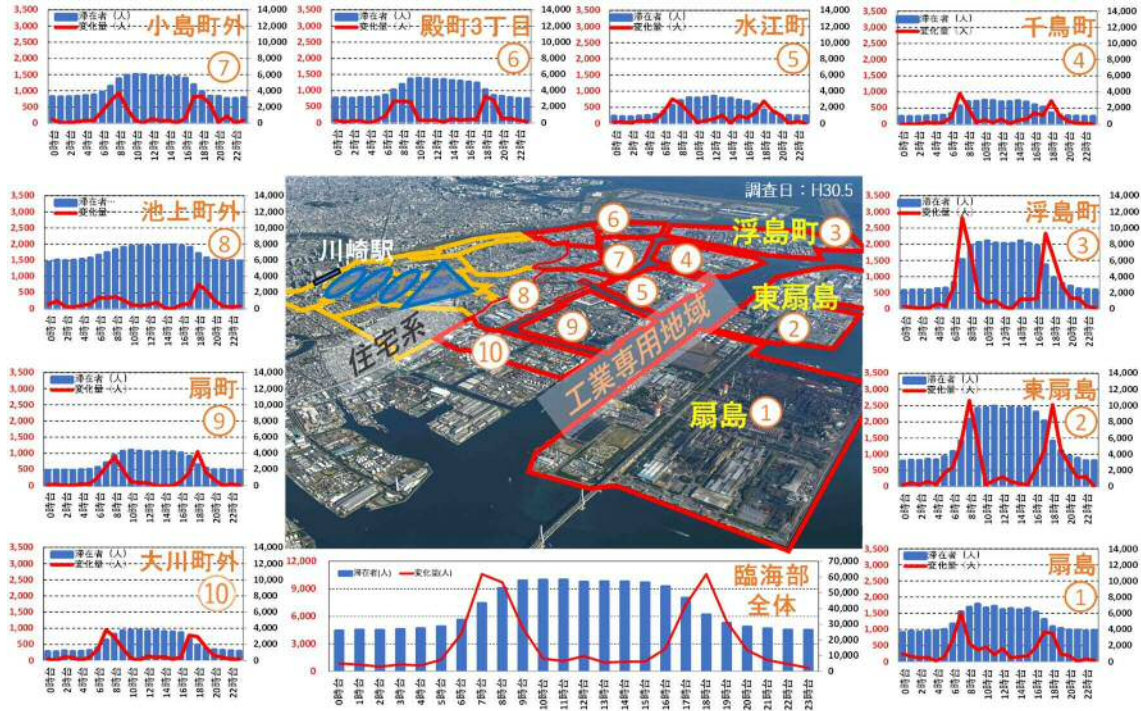
表 臨海部の業種別従業者数(平成28年)

地区	各地区で最も多い業種																	計	
	A~B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R		
	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	学術研究、専門・技術サービス業	宿泊業、飲食サービス業	生活関連サービス業、娯楽業	教育、学芸、医療、福祉	医療、福祉	複合サービス業	サービス業(他に分類されないもの)		
川崎市	650	0	30,420	68,482	1,626	38,364	36,745	100,393	8,893	15,772	32,983	53,534	20,298	21,819	71,516	3,524	38,793	543,812	
川崎区	162	0	10,524	27,558	1,053	6,517	21,103	22,367	3,283	3,585	8,027	14,980	5,569	3,831	13,365	1,594	18,324	161,842	
川崎駅周辺地区(川崎区)	0	0	134	95	84	1,544	562	5,206	1,483	793	973	7,045	2,431	2,497	1,013	20	4,584	28,464	
臨海部	多摩川リバーサイド地区	0	0	143	805	0	438	215	490	4	96	280	114	124	5	159	0	134	3,007
	第1層	20	0	280	1,181	0	1	1,161	738	1	202	693	338	69	24	1,180	0	504	6,392
	塩浜西地区	27	0	590	5,485	0	7	1,278	321	0	81	845	415	64	5	7	2	752	9,879
	塩浜東地区	0	0	232	2,659	0	252	1,472	337	32	177	500	36	26	0	4	747	1,155	7,629
	浜川崎駅周辺・浅野町地区	0	0	195	4,227	0	10	872	40	0	133	169	73	0	10	4	0	1,026	6,759
	浮島町地区	0	0	33	1,470	128	0	967	30	0	84	219	25	0	43	2	0	468	3,469
	第2層	0	0	327	1,693	28	0	814	122	0	49	96	3	0	0	30	0	332	3,494
	千鳥町地区	0	0	234	1,340	134	8	1,091	47	0	32	102	13	0	0	3	0	517	3,521
	水江町地区	92	0	193	2,365	0	0	562	442	0	67	298	36	0	0	4	0	501	4,560
	扇町地区	0	0	116	618	128	14	8,123	1,003	0	66	89	61	0	0	22	0	765	11,005
	東扇島地区	0	0	444	2,325	0	0	235	51	0	2	9	8	0	0	0	0	264	3,338
	扇島地区	139	0	2,787	24,168	418	730	16,790	3,621	37	989	3,300	1,122	283	87	1,415	749	6,418	63,053
	臨海部小計																		
	その他川崎区	23	0	7,603	3,295	551	4,243	3,751	13,540	1,763	1,803	3,754	6,813	2,855	1,247	10,937	825	7,322	70,325

※川崎駅周辺地区(川崎区): 砂子1・2丁目、駅前本町、小川町
 ※経済センサス(平成24年、平成26年、平成28年(公務を除く))

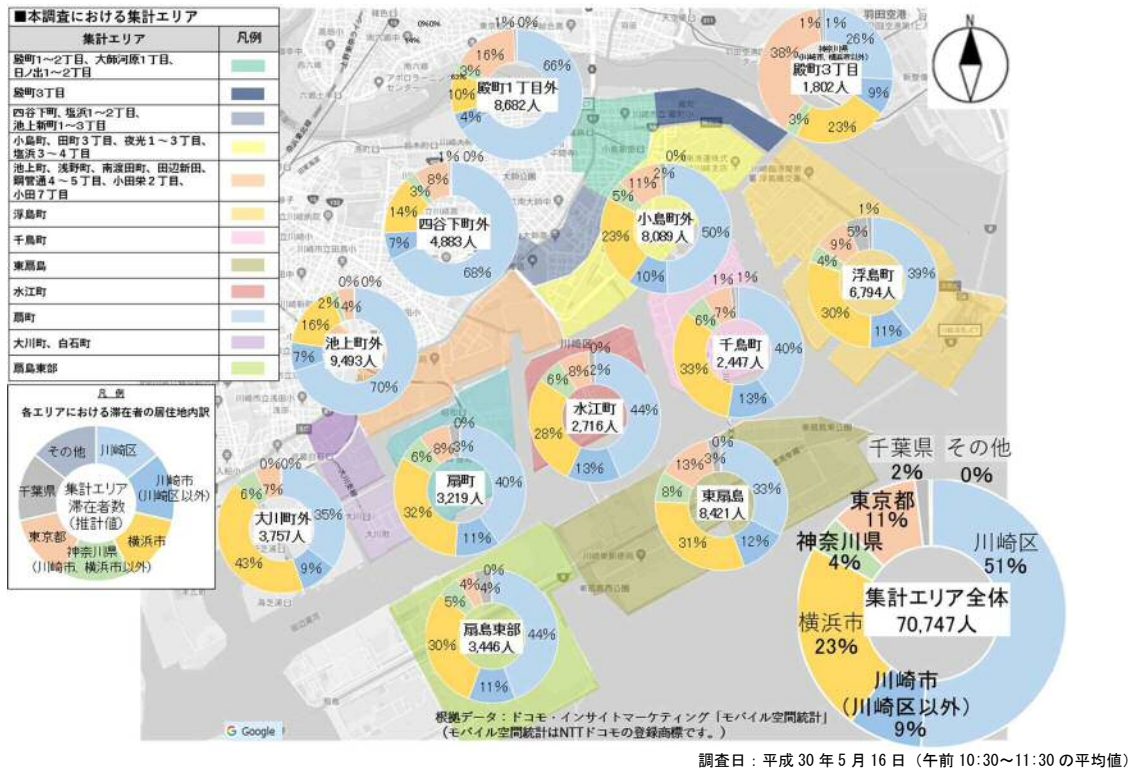
② 通勤の実態

臨海部全体の滞在者数の一日の変化をみると、一般に夜間人口が多くなる住宅地とは異なり、昼間の滞留者数が夜間より多く、従業員の移動によるものと考えられます。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、浮島町では7時台から8時台の変化量が2,500人以上の増加となっております。また、滞在者の居住地は、主に川崎区が約51%、横浜市23%と多くなっています。



※ドコモ・インサイトマーケティング[モバイル空間統計]による推定値 (モバイル空間統計はNTTドコモの登録商標) 調査日:平成30年5月16日

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



調査日:平成30年5月16日 (午前10:30～11:30の平均値)

図 地区別の滞在者数及び滞在者の居住地構成

浮島町や東扇島など川崎駅から遠距離で公共交通が利用しにくい地域では、雇用の確保や従業員の福利厚生の一環として、通勤時間帯に独自で送迎バスを運行する企業があります。このような企業送迎バスは、就業者全体の通勤手段の約1割を占め、通勤の快適性や利便性から公共交通を補完する臨海部の交通手段として定着しています。

しかしながら、企業送迎バスは、鉄道駅周辺における無秩序な路上での乗降が、自動車や歩行者等の通行に支障をきたしていることも見受けられており、安全性の高い場所への乗降場の整備・集約化が求められています。



図 東扇島・浮島町地区の通勤手段 (交通実態調査 (令和元年7月実施) より)



写真 企業送迎バスの待ち状況

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言下では、臨海部の移動需要は一時的に低下しましたが、臨海部の企業は製造業や運輸業の現地での従事者が多いことから、宣言解除後において、従来の通勤環境に戻りつつあります。

このような臨海部の現状を踏まえ、路線バスのピーク時の車内混雑や長時間乗車など、通勤環境の改善を図るとともに、活力ある臨海部の持続的な発展を支え川崎臨海部が企業から選ばれる地域であり続けるため、各地域へのアクセス機能の向上に資する交通基盤の整備が重要であることから、交通機能強化に取り組む必要があります。

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を抱える中で、臨海部の交通機能強化の方向性については、下記にまとめられるように、上位計画・関連計画である臨海部ビジョン及び川崎市総合都市交通計画に示されており、これらを踏まえ、各拠点間を結ぶ基幹的交通軸（鉄道や路線バスの機能強化）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ります。

臨海部へのアクセスに関する課題

- 東扇島など新たな企業進出等に伴う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が必要
- 川崎駅発着の路線バスのピーク時におけるバス車内の混雑や所要時間の長さ等の利用環境や川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇の乗車待ち列の改善
- 鉄道駅から離れた地域では、自動車通勤が多く、公共交通への転換促進が必要
- 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】

「目指すシナリオ」

- 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

「戦略アプローチ」

- 川崎駅と臨海部をつなぐ基幹的交通軸の整備
- 土地利用転換を捉え、拠点間の円滑な移動を実現する交通ネットワークの整備
- 次世代モビリティなど、新たな移動手段・交通システムの導入による移動の快適性の向上



川崎市総合都市交通計画(平成30年3月改定)

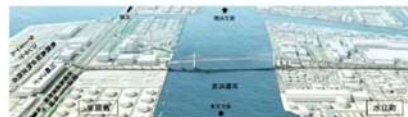
【重点施策5 臨海部の公共交通機能の強化】

「取組の方針」

- 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
(速達性や大量輸送力の確保など)
- 先進技術の導入促進
(環境対策:FC、EV、ハイブリッド)



羽田連絡道路完成図



東扇島水江町線完成図

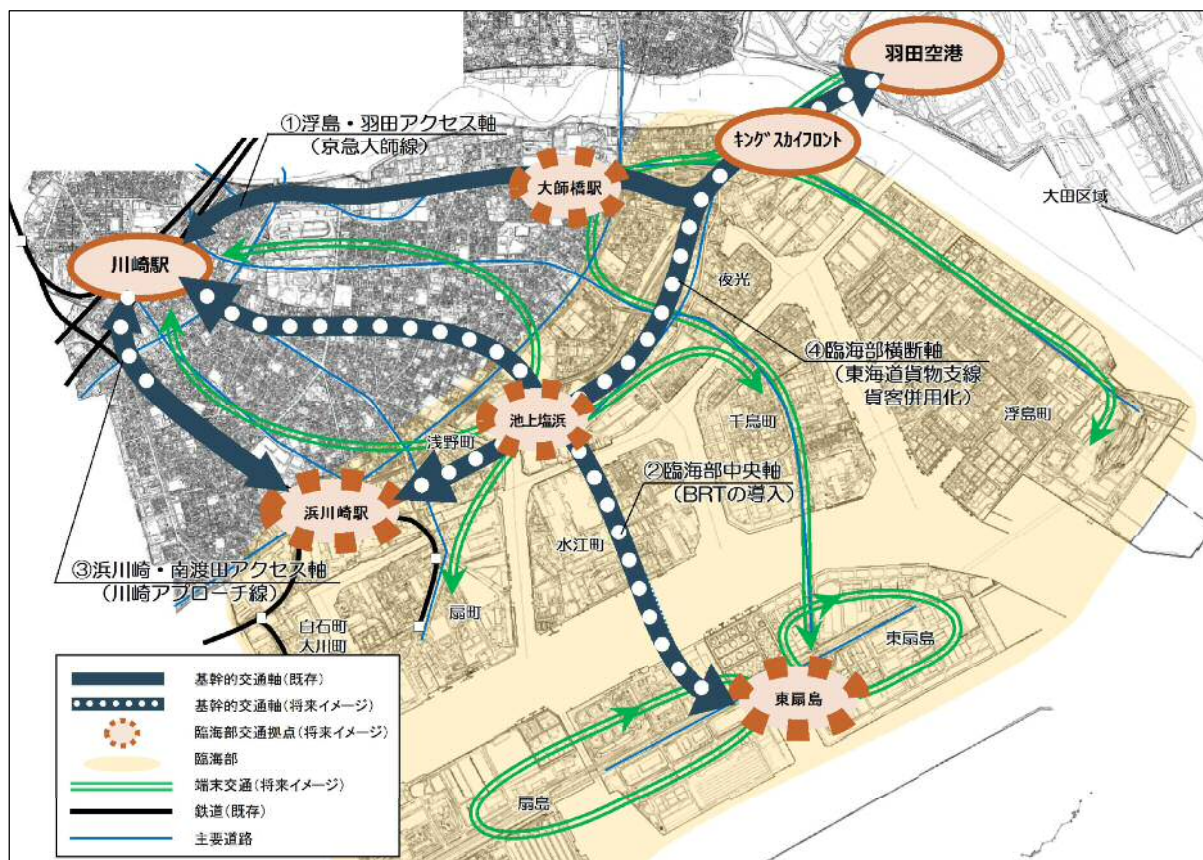
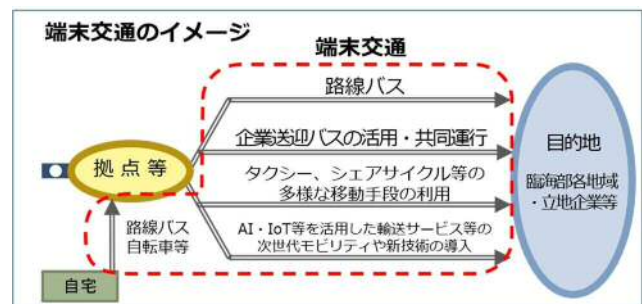
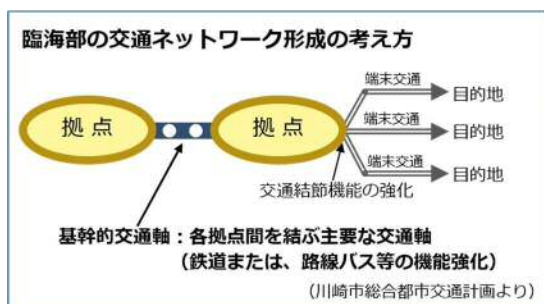
臨海部の交通機能強化の方向性

- 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。

- 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。



臨海部アクセスの交通ネットワーク将来像イメージ図

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。臨海部の交通ネットワーク形成の考え方から、次のような役割と機能を備えた交通拠点の整備に向けた取組を進めます。

① 大師橋駅

(役割)

- ・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
- ・川崎駅から路線バスを利用する就業者等による川崎駅集中の分散化を図る。
- ・京急大師線の利用促進を図ることで、路線バスの長時間乗車の改善を図る。
- ・新たに千鳥町及び東扇島へのアクセスルートの増強を図る。

(機能)

- ・基幹的交通軸（鉄軌道）と羽田空港方面、東扇島方面とを結ぶ端末交通との結節機能

② 池上塩浜

(役割)

- ・臨海部中央軸と臨海部横断軸の交通結節点であり、臨海部各方面へアクセスできるハブ拠点
- ・川崎区内から臨海部各方面への公共交通によるアクセスを充実させることで、川崎区民の就業先の選択肢を広げることが可能となり、また企業の安定的な雇用創出の環境づくりを図る。
- ・これまで一旦、川崎駅に出てから臨海部にアクセスしていた川崎区民の移動を、川崎駅ではなく池上塩浜に転換させることで川崎駅への集中を軽減する。

(機能)

- ・基幹的交通軸である臨海部横断軸、臨海部中央軸（BRT）及び端末交通との結節機能

③ 浜川崎駅

(役割)

- ・扇町、大川町、南渡田町方面へのアクセスの拠点
- ・川崎駅から路線バスを利用する就業者等による川崎駅集中の分散化を図る。
- ・新産業創出拠点（南渡田地区）における川崎駅や羽田空港等への交通アクセス機能をもつ。

(機能)

- ・基幹的交通軸である鉄軌道と臨海部横断軸及び端末交通との結節機能

④ 東扇島

(役割)

- ・膨大な移動需要に対する効果的な輸送対応を図る基幹的交通軸の起終点
- ・東扇島内各企業へのアクセス拠点（企業送迎バス等の多様な端末交通の発着拠点）

(機能)

- ・基幹的交通軸である臨海部中央軸（BRT）と端末交通との結節機能

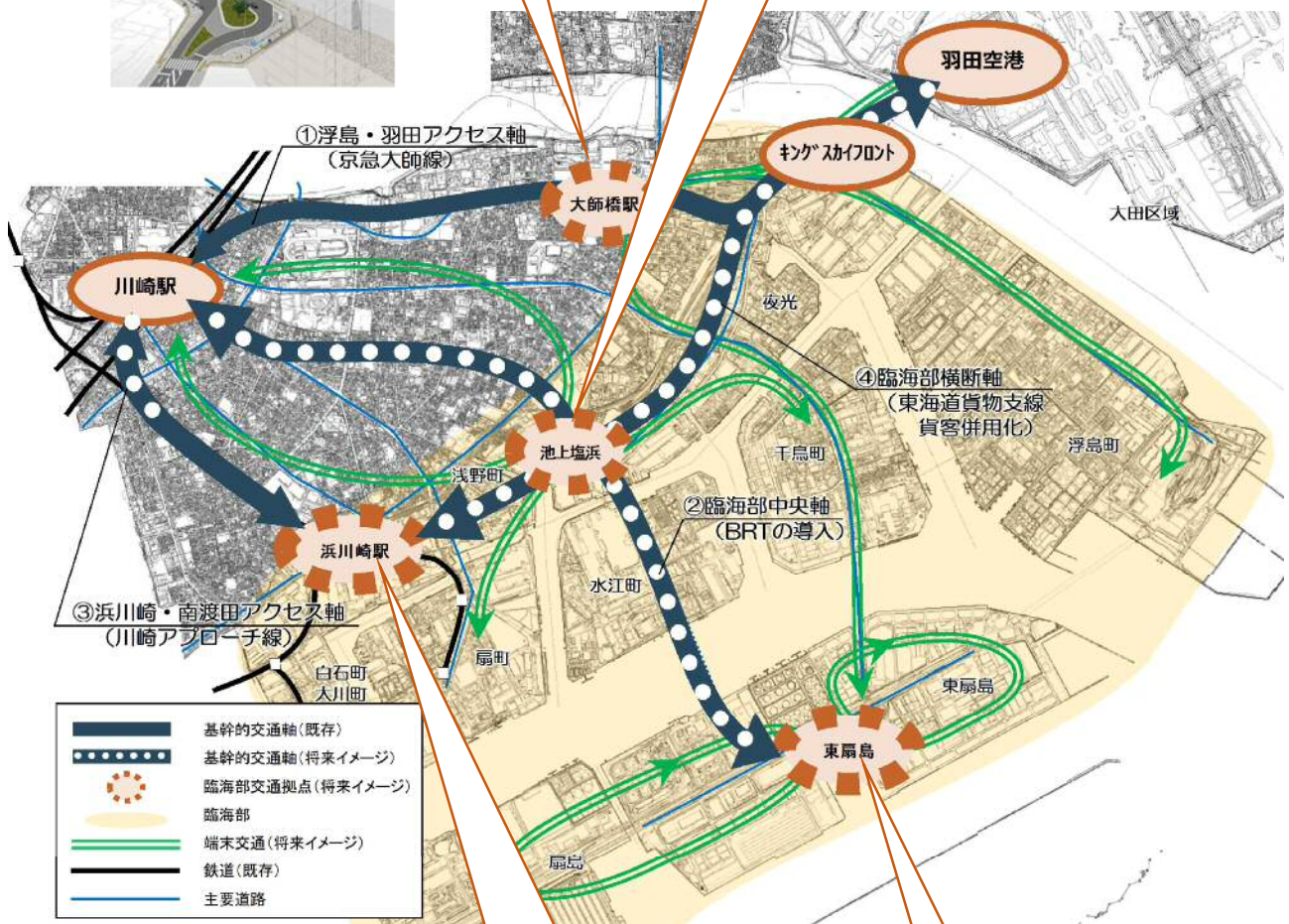
① 大師橋駅

- ・川崎駅集中の分散化
- ・浮島町、千鳥町（東扇島）、キングスフロント、羽田空港方面へのアクセスの拠点
- ・路線バスの長時間乗車の改善（浮島町、千鳥町（東扇島））

② 池上塩浜

- ・臨海部中央軸と臨海部横断軸の交通結節点（アクセスハブ拠点）
- ・川崎区民の就業選択肢の拡大、企業の安定的な雇用創出が可能

大師橋駅前交通広場整備イメージ



③ 浜川崎駅

- ・川崎駅集中の分散化
- ・扇町、大川町、南渡田町方面へのアクセスの拠点
- ・新産業創出拠点（南渡田地区）の交通拠点

④ 東扇島

- ・BRTの起終点となることで、増加する移動需要への効果的な対応が可能
- ・東扇島内各企業へのアクセス拠点（企業送迎バス等の多様な端末交通の発着拠点）

6. 基幹的交通軸の役割と機能

臨海部の交通ネットワークにおいて、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。臨海部の交通ネットワーク形成の考え方から、次のような役割と機能を備えた基幹的交通軸の整備に向けた取組を進めます。

① 浮島・羽田アクセス軸（京急大師線）

（役割）

- ・京急川崎駅と大師橋駅・小島新田駅（終点）を結ぶ主要交通で、浮島町、千鳥町（東扇島）、キングスカイフロント、羽田空港方面へ向けた基幹的交通軸
- ・大師橋駅駅前広場の整備による臨海部へのアクセス機能を強化

（機能）

- ・鉄軌道による移動需要への対応（京浜急行電鉄 大師線）

② 臨海部中央軸（BRTの導入）

（役割）

- ・川崎駅と池上塩浜及び東扇島を結ぶ主要交通で、京急大師線及び川崎アプローチ線ではカバーできない臨海部中央部（水江町及び東扇島）に向けた基幹的交通軸

（機能）

- ・BRT（路線バスの機能強化）による移動需要への対応

③ 浜川崎・南渡田アクセス軸（川崎アプローチ線の整備・BRTによる補完）

（役割）

- ・川崎駅から浜川崎駅を結ぶ主要交通で、扇町、大川町、南渡田町方面へ向けた基幹的交通軸
- ・浜川崎・南渡田アクセス軸の整備により、新産業創出拠点（南渡田地区）におけるアクセス機能の強化、JR鶴見線との利便性等の連携強化を図る。
- ・早期のネットワーク効果発現を目的に、川崎アプローチ線整備までの間、BRTによる補完を検討

（機能）

- ・鉄軌道またはBRT（路線バスの機能強化）による移動需要への対応

④ 臨海部横断軸（東海道貨物支線貨客併用化の整備・BRTによる補完）

（役割）

- ・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で、臨海部第一層における拠点間連携を促す交通基盤
- ・羽田空港接続による臨海部地域のグローバル化のポテンシャルが向上
- ・早期ネットワーク効果発現を目的に、東海道貨物支線貨客併用化整備までの間、BRTによる補完を検討

（機能）

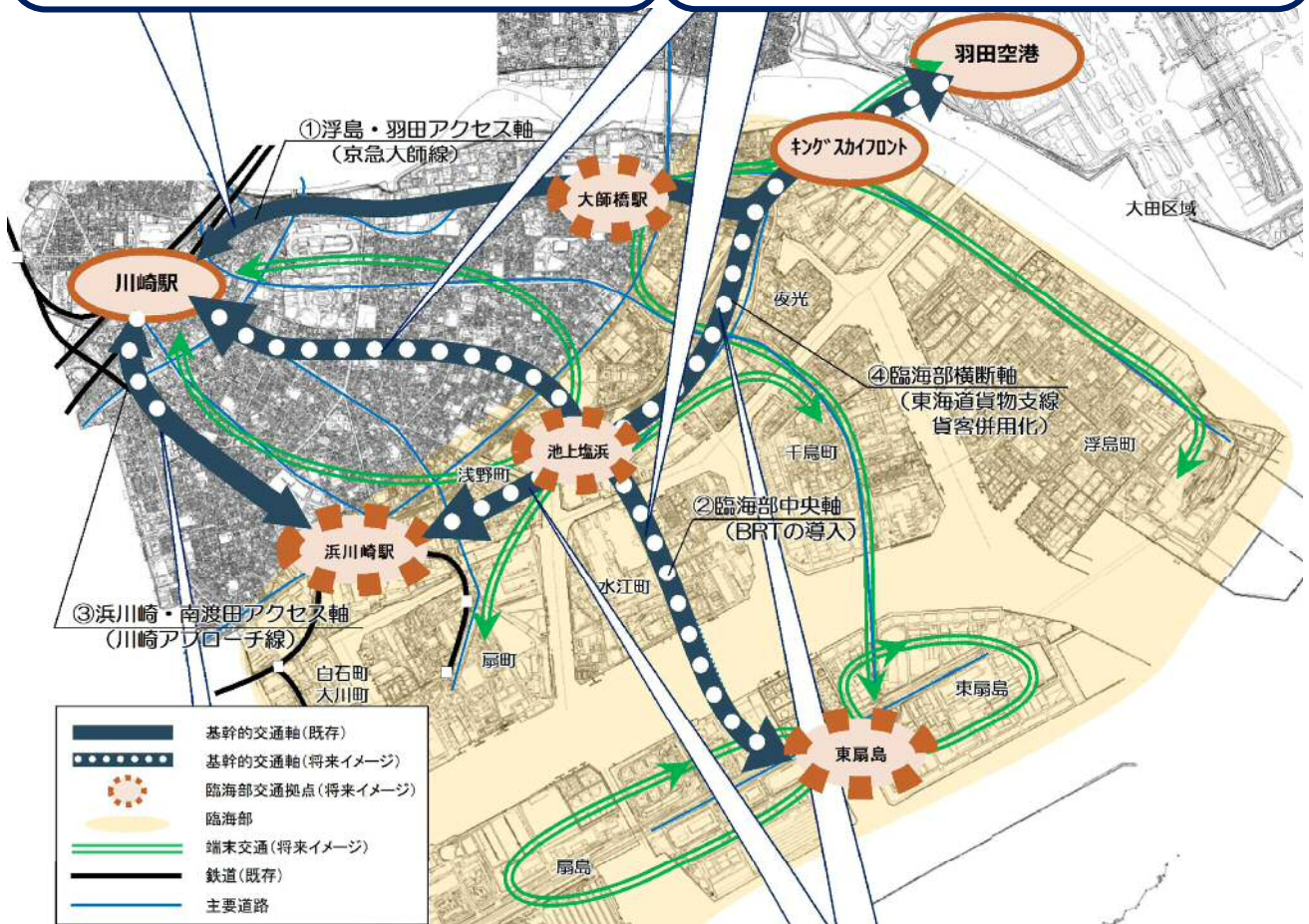
- ・鉄軌道またはBRT（路線バスの機能強化）による移動需要への対応

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（終点）への主要交通
 - ・浮島町、千鳥町（東扇島）、キングスカイフロント、羽田空港方面へ向けた基幹的交通軸
- 【機能】鉄軌道による輸送

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
 - ・臨海部中央部（水江町及び東扇島）に向けた基幹的交通軸
- 【機能】BRT（路線バスの機能強化）による輸送



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
 - ・扇町、大川町、南渡田町方面へ向けた基幹的交通軸
- 【機能】鉄軌道またはBRT
(路線バスの機能強化)による輸送

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
 - ・臨海部第一層における拠点間連携を促す交通基盤
- 【機能】鉄軌道またはBRT
(路線バスの機能強化)による輸送

7. 交通ネットワーク形成のプロセス

臨海部の交通ネットワークの形成を実現するため、本方針が示す方向性に沿って、下図のプロセスのように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。また、今後、大きな社会情勢の変化（コロナ禍、働き方改革、業務自動化、AI・IoT化、高齢化など）に対して、本方針の見直しを含めた柔軟な対応を行います。

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、市域内の交通基盤整備に加えて、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。

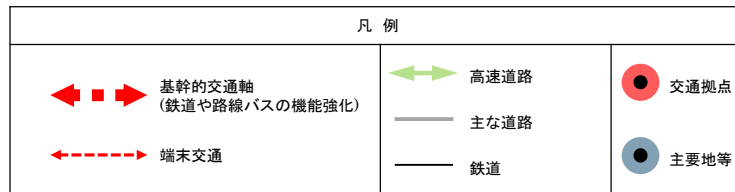


図 交通ネットワーク形成に向けたプロセスイメージ



フェーズⅢ	将来
<ul style="list-style-type: none"> ・川崎アプローチ線の整備 ・東海道貨物支線貨客併用化の整備 	

※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、次のように進めてまいります。

BRTとは、BusRapidTransitの略で、バス高速輸送システムと呼ばれ、連節バスやPTPS（公共車両優先システム）、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるバスシステムです。

基幹的交通軸として臨海部中央軸にBRTを導入することにより、道路等の既存都市基盤を活用できる既存路線バスの機能強化として、連節バスの導入や急行便の運行などによる輸送力や速達性の向上を図り、課題となっている通勤ピーク時のバス車内の混雑や所要時間の長さなどの通勤環境の改善を図ります。

① BRT導入の目的

- ・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基幹的交通軸（路線バスの機能強化）の整備

② BRT導入による改善効果

- ・連節バスの活用や急行便の運行による車内の混雑、長時間乗車の改善（輸送力・速達性の向上）
- ・川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇の乗車待ちの改善
- ・通勤ピーク時のBRT導入により1人当たりの輸送にかかる二酸化炭素排出量の削減が可能

③ BRT導入による波及効果

- ・既存都市基盤を活用できる路線バスの機能強化策であり、早期導入による効果発現と更なる段階的な機能強化が可能
- ・川崎区民の利用が中心となる既存バス路線の運行と川崎駅から臨海部への移動需要に対応するBRTの運行を分けることで、それぞれに求められるサービスへの対応が可能
- ・鉄軌道と違い道路を使用できるため、柔軟な運行計画の見直しが可能
- ・全国的に路線バス運転手の不足が問題視される中、連節バスによる効率的な輸送が実現
- ・公共交通の利用促進及び環境に配慮された車両の導入による交通分野における低炭素化の促進

④ BRTが目指す機能強化

まず既存都市基盤を活用できるBRTを導入し、さらに段階的な機能強化に向けて検討を進めます。個々の機能強化策の導入検討、実施（実証実験）、効果検証を繰り返すことで、更なる機能強化に向けた取組を進めます。

①BRT導入時：連節バスの導入、急行運転

②更なる機能強化の検討の方向性

- ・輸送効率の向上：バス路線全体の運行効率化、端末交通との連携、連節バス車両の増量など
- ・速達性の向上：PTPS（公共車両優先システム）の効果的な運用
BRT専用道の整備を図ることによる輸送力、速達性の向上 など
- ・環境性の向上：新技術による環境配慮型車両の導入、効率的な移動の実現に伴う環境負荷の低減

● 段階的整備の取組について

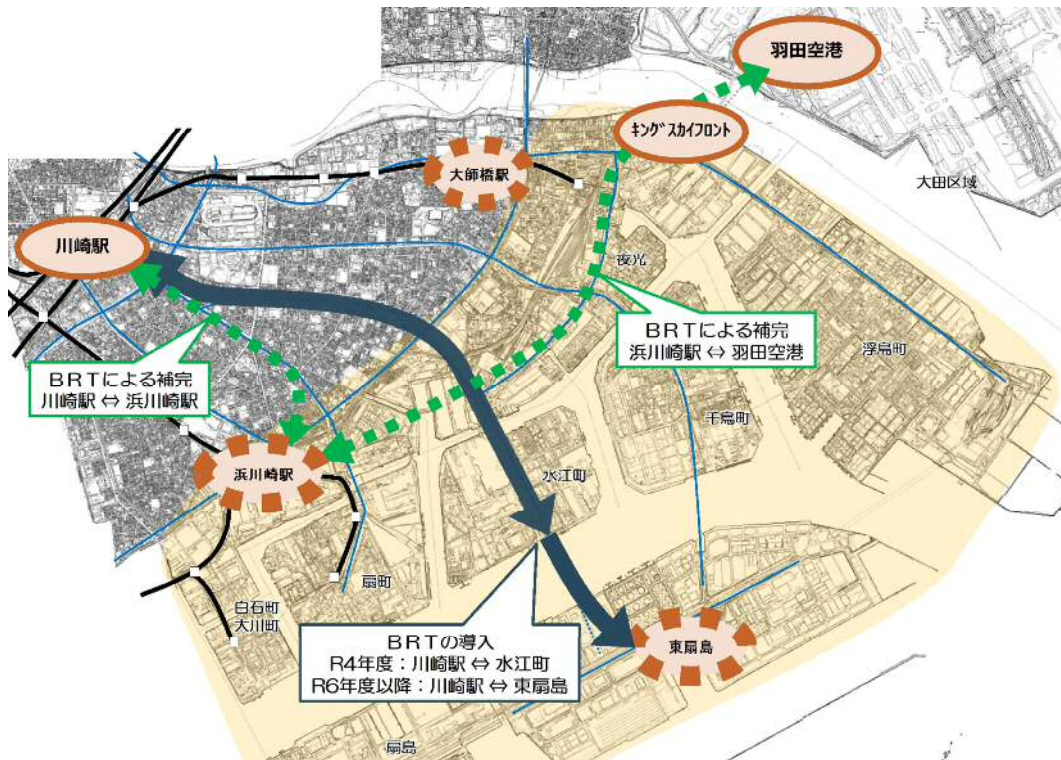


図 BRT導入に向けた段階的な整備

- ・ 臨海部中央軸にBRTの導入を図ります。(令和4年度 川崎駅～水江町)
- ・ 東扇島水江町線完成後にBRT路線を新設します。(令和6年度以降 川崎駅～東扇島)

BRTの導入に際し、必要となる施設や車両等の整備について、行政と交通事業者との役割分担は、次のとおりとします。詳細やその他の施設については、川崎市と交通事業者で協議を行います。

表 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こと	道路整備等	○	
車両の運行や整備、調達に関すること	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		○

● 鉄軌道整備までの間、基幹的交通軸として柔軟な運行の検討

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、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の運行による補完の検討を進めます。

- ・ 南渡田地区の拠点形成に合わせた浜川崎・南渡田アクセス軸のBRTによる補完
- ・ 臨海部横断軸のBRTによる補完

9. 端末交通の活用や交通機能強化に有効な取組

今後、交通ネットワーク形成において、新たな交通拠点や基幹的交通軸の整備を進めるとともに、臨海部の移動需要を踏まえ、あらゆる交通資源や新技術を活用した多様な端末交通の確保が求められます。

端末交通の活用にあたっては、各交通拠点において多様化するニーズに応じた端末交通の利用環境を充実させ、バス運行情報の充実や公共交通の利用促進策等の交通機能強化に有効な取組と組み合わせることで、効率的・効果的な交通ネットワークの形成を目指します。

① 端末交通の活用

1) 路線バス（バスネットワークの再編）

長大路線による所要時間の長さや運行効率の悪化、川崎駅東口駅前広場の混雑などバス路線を取り巻く課題を踏まえ、鉄道やBRTなど基幹的交通軸や新たな交通結節点の整備にあわせて路線バスネットワークの最適化を促進し、バス輸送の効率化を図りながら、定時性の向上や臨海部へのアクセス時間の短縮等に向けて取り組みます。また、羽田連絡道路など臨海部の道路ネットワークの構築にあわせて、羽田空港地区への新規バス路線の開設など、新たな輸送需要に対応したバスネットワークの形成を図ります。【行政、交通事業者】

京急大師線大師橋駅では、駅前広場の整備を推進するとともに、川崎駅と臨海部の交通手段を一気通貫のバス利用から、鉄道とバスの乗継利用へ転換を図るべく大師橋駅を起点としたバス路線に再編し、バス運行の効率化や新たなバスネットワークの形成により通勤の利便性・快適性の向上を図ります。【行政、交通事業者】



図 大師橋駅を起点としたバス路線再編イメージ

2) 企業送迎バス

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。【行政】

共同運行化について、東扇島や浮島町など企業送迎バスの運行が多い地域を対象に、運行の効率化やマイカー通勤の抑制に向けて、賛同する企業間の共同利用が促進されるよう取り組みます。

また、川崎駅東口や京急大師線各駅周辺の様々な場所から発着する企業送迎バスの乗降場所については、安全性の高い場所への乗降場の整備・集約化を進めるなど、共同運行化にあわせて乗降環境の改善を図ります。【行政、臨海部企業、交通事業者】

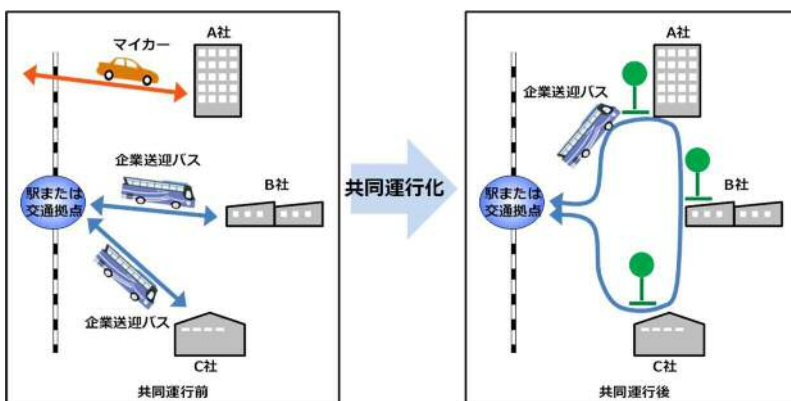


図 企業送迎バスによる共同運行イメージ



図 川崎駅東口（小川町）バス乗降場

3) タクシー、自転車、シェアサイクル等の多様な移動手段

多様なニーズに対応し必要となる移動手段について、各交通拠点におけるスペースや駐輪場等の整備を検討します。【行政・事業者】



4) 新しいモビリティや新技術の導入

交通分野における最先端技術の動向を踏まえ、臨海部地域を自動運転走行等の新技術の実証フィールドとして、臨海部企業との協働による展開を図るなど、次世代モビリティ等の新たな移動手段の導入に向けた検討を進めます。【行政・臨海部企業・事業者】



② 交通機能強化に有効となる取組

- ・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。【行政・臨海部企業】

- ・乗継抵抗の軽減

新たな技術やサービス(MaaS)の活用による乗継抵抗の軽減に関する検討を進めます。【行政・事業者】

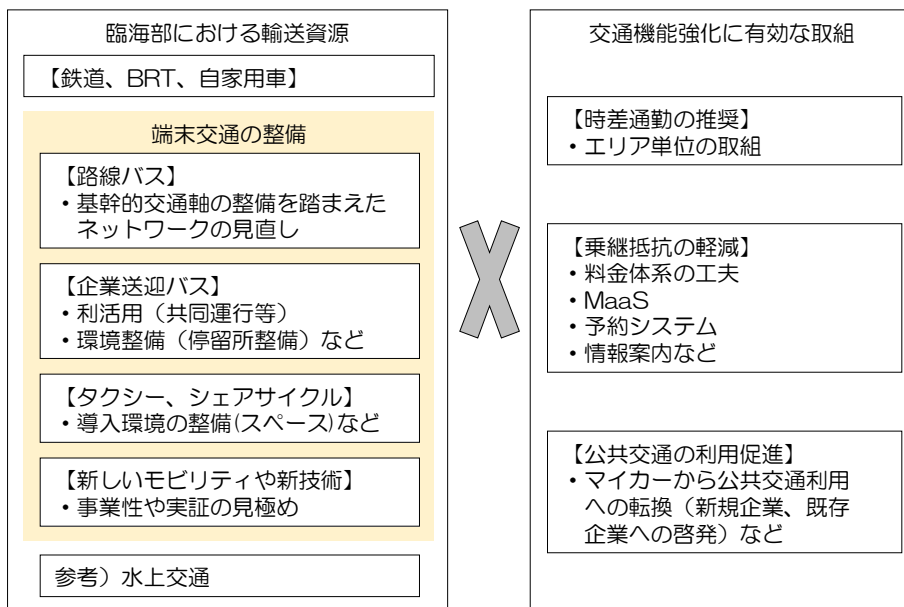


図 交通機能強化に効果的な取組のイメージ

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。



10. 今後5年間の取組とスケジュール（フェーズI）

本方針の実施にあたり、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年間として、今後、下記の取組を進めます。また、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。

①交通基盤の整備・・・

- ・各交通拠点の整備の方向性（端末交通の結節等）について検討を進めます。
- ・大師橋駅前交通広場の整備を進めます。

②基幹的交通軸の整備・・・

- ・臨海部中央軸にBRTの導入を図ります。（令和4年度 川崎駅～水江町）
- ・臨海部中央軸にBRT路線を新設します。（令和6年度以降 川崎駅～東扇島）
- ・BRT（臨海部中央軸）の更なる機能強化について検討を進めます。
- ・浜川崎・南渡田アクセス軸及び臨海部横断軸について、BRTによる補完の検討を進めます。
- ・川崎アプローチ線及び東海道貨物支線貨客併用化の整備に向けた取組を進めます。

③端末交通の利用環境整備・・・

- ・羽田連絡道路の整備に伴いバス路線を新設します。（大師橋駅～羽田空港方面）
- ・企業送迎バスの共同運行や利用環境の整備に向けた取組を進めます。（東扇島、キングスカイフロント、京急大師線沿線等）
- ・臨海部地域を自動運転走行等の新技術の実証フィールドとして、臨海部企業との協働による展開を図るなど、次世代モビリティ等の新たな移動手段の導入に向けた検討を進めます。

④交通機能強化に有効な取組・・・

- ・交通基盤の整備、BRT導入や交通拠点整備の機会を捉え、時差通勤や公共交通利用への転換等の啓発活動等、交通機能強化に有効な取組を進めます。

● フェーズIの取組

取組内容		R3年度	R7年度
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 ※1大師橋駅前交通広場整備	その他交通拠点の整備
基幹的交通軸の整備			
BRT導入・整備		車両準備・走行環境整備 ※2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、京急大師線沿線駅周辺）	
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	

臨海部の環境変化等を踏まえた実施方針の改定
 取組の継続

※1. 京浜急行大師線 連続立体交差事業と調整をしながら進めます。

※2. 川崎港臨港道路 東扇島水江町線整備事業と調整しながら進めます。

参考：用語解説

● 基幹的交通軸

多くの交通が発生する広域拠点・都市拠点間や交通拠点等とその他主要地間のアクセスの利便性向上に資する各拠点等の間を結ぶ主要な交通軸のこと。

● キングスカイフロント（Kawasaki INovation Gateway at SKYFRONT）

川崎区殿町地区（羽田空港の南西、多摩川の対岸）に位置する約40haの地域に広がる研究開発エリア。世界的な成長が見込まれるライフサイエンス分野を中心とす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のこと。

● 交通拠点

駅前広場やバスターミナルといった交通手段の乗り換えを主目的とする交通広場のこと。基幹的交通軸と端末交通のスムーズな乗換えを行う交通結節機能を有する。

● 次世代モビリティ

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。例えば、自動運転走行による自動車、軽自動車よりさらに小さい1～2人乗りの超小型モビリティ、必要なときにだけ利用できる自転車や自動車等のシェアリング等。

● 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線

品川・東京レポートから浜川崎を通り桜木町まで、既存の貨物線を活用（一部の区間では線路の新設が必要）して旅客の輸送を行う東海道貨物支線貨客併用化及び、南武線を改良して川崎駅へ接続し、浜川崎と川崎を結ぶ川崎アプローチ線と呼ばれる鉄道構想のこと。平成28年4月に国の交通政策審議会による答申を受けている。

● 羽田連絡道路

特定都市再生緊急整備地域に位置し、多摩川を挟むキングスカイフロント（川崎市殿町地区）と対岸の羽田グローバルウイングズ（羽田空港跡地地区）を橋梁で結ぶ現在整備中の道路（計画延長 約840m）のこと。両地区が互いに連携することで、世界とつながる成長戦略拠点として日本の国際競争力向上に大きく寄与することが期待されており、成長戦略の形成を支えるインフラとして整備するもの。

● 東扇島水江町線（臨港道路）

川崎区東扇島と主要地方道東京大師横浜線（産業道路）を京浜運河を跨ぐ橋梁等で結ぶ現在整備中の道路のこと。東扇島と内陸部のアクセス性の向上による物流の効率化や交通の分散化による交通渋滞の緩和を図ることによる物流機能の強化、および発災時の緊急物資輸送ルートの多重化を図ることによる防災機能の強化を目的に、整備するもの。

● **BRT**（バス高速輸送システム）

「Bus Rapid Transit」の略で、バス高速輸送システムと呼ばれ、バス専用道等による速達性・定時性を確保し、連節バス、公共車両優先システム（PTPS）、乗降時間の短縮化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。

● **MaaS**

「Mobility as a Service」の略で、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。

● **PTPS**（公共車両優先システム）

バスなどの公共交通車両の信号での停車を減らすため、対象車両を検知し信号を調整（青信号時間の延長や、赤信号時間の短縮など）することにより、優先的な走行を支援するシステムのこと。

本方針の作成過程において、次の学識経験者の皆様に御助言をいただいております。

◆ 臨海部ビジョン推進懇談会委員

東京工業大学 教授（都市計画・都市デザイン）

中井 検裕 様

◆ 川崎市地域公共交通活性化協議会学識経験者

横浜国立大学 教授（都市交通計画）

中村 文彦 様

東海大学 教授（都市計画・交通計画）

梶田 佳孝 様

臨海部の交通機能強化に向けた実施方針

発行：令和3（2021）年3月

編集：川崎市 臨海部国際戦略本部

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

