

8 本市交通政策の目標と方向性

本市の5つの交通課題を解決するために、それぞれの交通課題に対応した本市交通政策の目標と方向性を設定します。

本市の交通政策の目標

①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

- 国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。
- 拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。
- 広域的な都市間の移動を活発にする。

②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

- 誰もが利用できる公共交通をより利用しやすくする。
- 移動をより安全、安心、快適にする。
- 高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりしやすくする。
- 地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。

③災害に強い交通環境の整備

- 交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。
- 被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。

④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備

- 地域のまちづくりを支える地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。

⑤地球にやさしい交通環境の整備

- 交通の低炭素化を推進する。
- 公共交通の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。

本市の交通政策の方向性

- ①-1 広域的な都市間の連携強化
- ①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化
- ①-3 羽田空港へのアクセス強化
- ①-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化
- ①-5 国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備

- ②-1 公共交通へのアクセス向上
- ②-2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）
- ②-3 安全、安心な移動環境の確保
- ②-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進
- ②-5 地域（交通）分断の解消（交流の推進）

- ③-1 耐震性の向上
- ③-2 減災（復旧）対策の推進
- ③-3 リダンダンシー（多重性）の向上

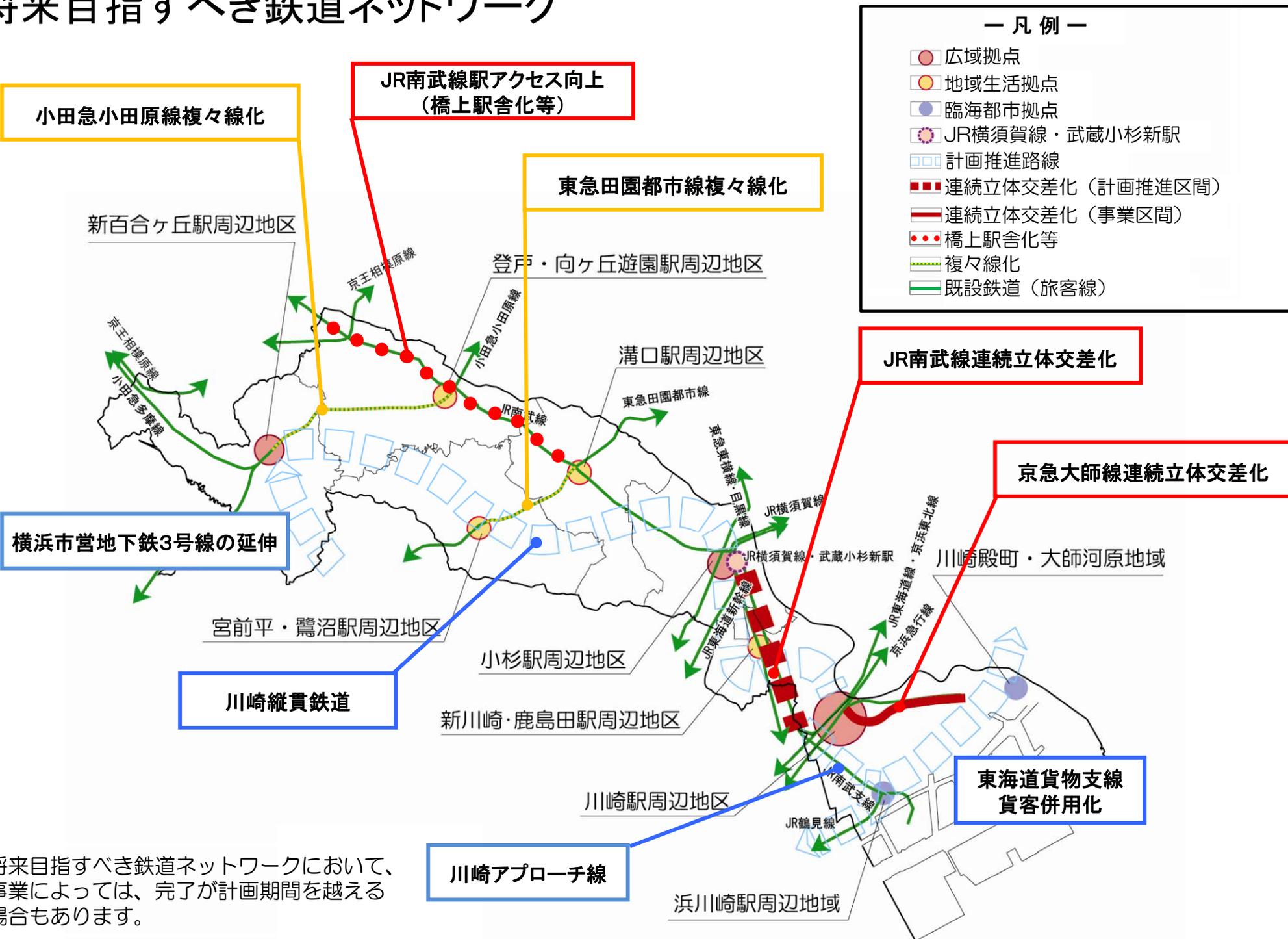
- ④-1 地域特性に応じた交通課題への対応
- ④-2 駅周辺の特性に応じた結節機能の向上

- ⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進
- ⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用
- ⑤-3 沿道環境の改善
- ⑤-4 公共交通の利用促進

9 (1) 鉄道交通施策の方向性

①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	①-1 広域的な都市間連携強化	・広域的な都市間の連携強化及びアクセス強化に資する既存路線の機能強化の促進、新規路線整備を推進します。
	①-2 拠点機能及び拠点間連携の強化	・本市拠点を連絡する既存路線の機能強化や新規路線整備を推進します。
	①-3 羽田空港へのアクセス強化	・本市臨海部や市北西部からのアクセス強化に向けた既存路線の機能強化、新規路線整備及び川崎駅の乗換利便性の向上を推進します。
	①-4 新幹線、リニア中央新幹線アクセス強化	・東海道新幹線やリニア中央新幹線へアクセスする既存路線の機能強化、新規路線整備を推進します。
	①-5 臨海部の交通環境整備	・臨海部の拠点形成を支える既存路線の機能強化、新規路線整備を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	②-1 公共交通へのアクセス向上	・鉄道利用割合の低いエリアの駅へのアクセス性改善や鉄道利用を促進する新規路線整備等を推進します。
	②-2 快適性の向上(混雑緩和、定時性確保)	・通勤・通学のピーク時間帯の混雑を緩和する取り組みを推進します。
	②-3 安全、安心な移動環境の確保	・駅構内における安全対策を促進します。
	②-4 ユニバーサル化(バリアフリー化)の推進	・誰もが安心、快適に利用できる駅への取り組みを推進します。
	②-5 地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・ボトルネック踏切・片側改札の解消等に向けた取り組みを推進します。
③災害に強い交通環境の整備	③-1 耐震性の向上	・鉄道施設の耐震化を促進します。
	③-3 リダンダンシーの向上	・鉄道ネットワークの多重化、他交通機関との連携を推進します。
⑤地球にやさしい交通環境の整備	⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進	・環境にやさしく、省エネルギーに寄与する新技術の鉄道への導入を推進します。
	⑤-4 公共交通の利用促進	・既存路線の機能強化や新規路線の整備などにより鉄道利用を促進し、環境負荷の軽減を推進します。

将来目指すべき鉄道ネットワーク



※将来目指すべき鉄道ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を越える場合もあります。

9 (2) 道路交通施策の方向性

①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

①-1 広域的な都市間連携強化

・隣接都市との連携強化を支えるネットワークを構築する道路整備を推進します。

①-2 拠点機能及び拠点間連携の強化

・拠点機能の強化や通過交通の拠点への流入を抑制するための道路整備を推進します。

①-3 羽田空港へのアクセス強化

・国際化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を市内全体に波及させる道路整備を推進します。

①-5 臨海部の交通環境整備

・臨海部における拠点形成を支えるとともに、交通量や機能集積に対応する道路整備を推進します。

②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

②-2 快適性の向上
(混雑緩和、定時性確保)

・本市の道路混雑や旅行速度を改善する道路整備を推進します。

②-3 安全、安心な移動環境の確保

・歩行者と車両を分離・共存を図るための歩道整備等を推進します。

②-4 ユニバーサル化
(バリアフリー化)の推進

・駅周辺などで歩道の段差解消などの整備を推進します。

②-5 地域(交通)分断の解消(交流の推進)

・鉄道により分断されているボトルネック踏切の解消等に向けた取り組みを推進します。

③災害に強い交通環境の整備

③-1 耐震性の向上

・大規模災害に対する道路の被害及び寸断を予防するための取り組みを推進します。

③-2 減災(復旧)対策の推進

・災害時における迅速な救難救助活動等を支えるための道路及び沿道整備を推進します。

③-3 リダンダンシーの向上

・臨海部などで、災害時における代替ルートとなる道路整備を推進します。

⑤地球にやさしい交通環境の整備

⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化の推進

・自動車の低炭素・低公害化を推進します。

⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用

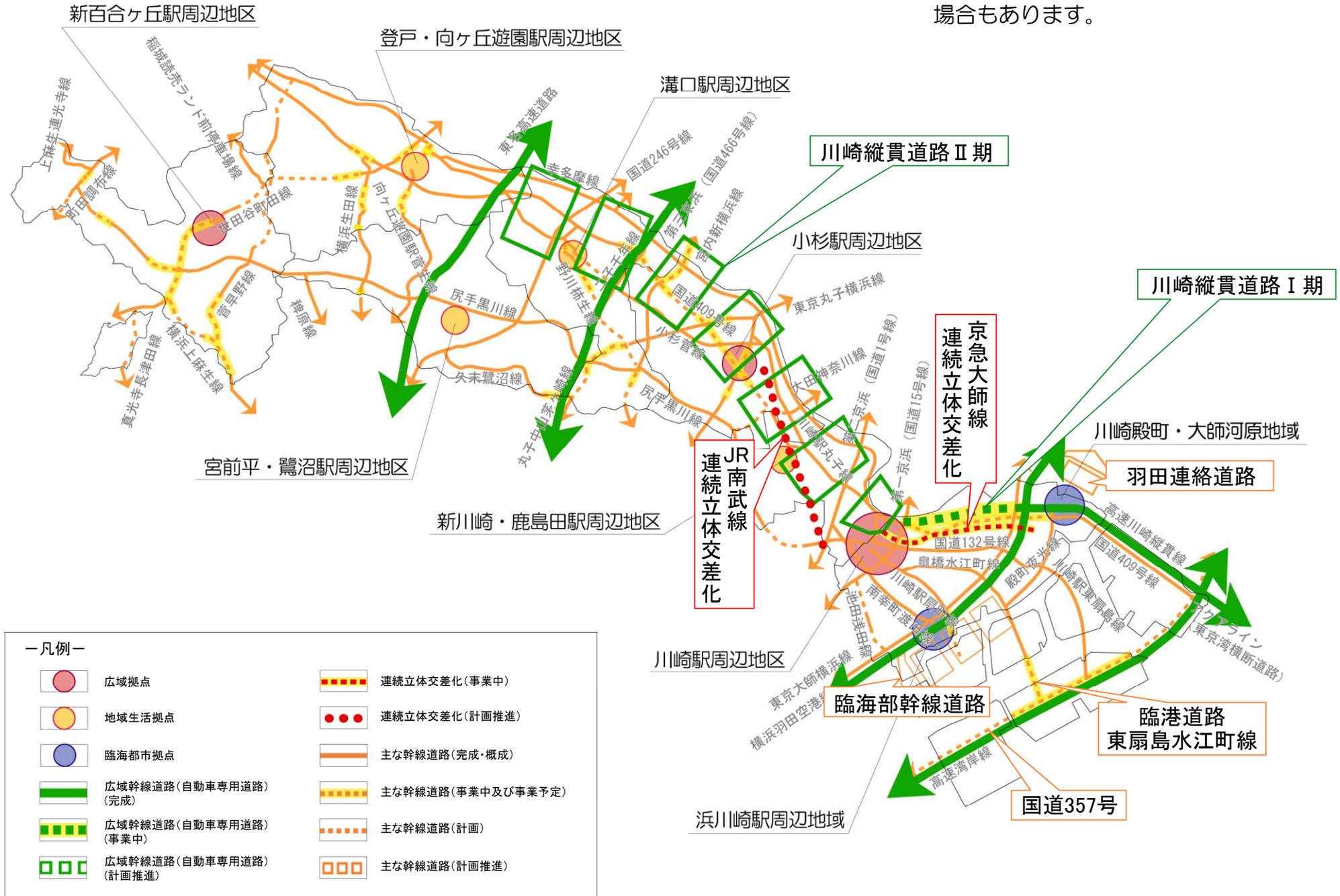
・環境負荷軽減に配慮した運転や利用など適正な自動車利用を促進します。

⑤-3 沿道環境の改善

・渋滞を解消し、自動車交通流の円滑化を推進します。

将来目指すべき道路ネットワーク

※将来目指すべき道路ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を越える場合もあります。



9 (3) 地域交通施策の方向性

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

①-2 拠点機能及び
拠点間連携の強化

・公共交通による駅へのアクセス性や主要な公共施設へのアクセス性の向上を推進します。

①-5 臨海部の交通
環境整備

・臨海部への公共交通によるアクセス性向上及び定時性、速達性の向上を推進します。

②誰もが安全、安心、
快適に利用できる
交通環境の整備

②-1 公共交通への
アクセス向上

・バスや鉄道へのアクセス性の向上や駅の交通結節機能の向上を推進します。

②-2 快適性の向上
(混雑緩和、定時性確保)

・駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を確保する取組みを推進します。

②-3 安全、安心な移
動環境の確保

・歩行者空間の確保や自転車通行環境の創出などによる安全性の向上、公共交通の利用環境整備、インフォメーション機能の充実を推進します。

②-4 ユニバーサル
(バリアフリー)化の推進

・多様なニーズに対応できる移動手段の充実、駅周辺における乗換え円滑化を推進します。

②-5 地域(交通)分断
の解消(交流の推進)

・道路、鉄道施策と連携して駅へのアクセス性の向上を推進します。

③災害に強い
交通環境の整備

③-3 リダンダンシー
(多重性)の向上

・非常時における主要拠点間を結ぶ路線バス網の確保を推進します。

④地域特性に応じた
きめ細かなまちづく
りを支える交通環境
の整備

④-1 地域特性に応じ
た交通課題への対応

・地域特性に応じ、様々な交通手段を活用した地域別の対応を推進します。

④-2 駅周辺の特性に
応じた結節機能の強化

・駅の特長と性格を踏まえ鉄道とバスの乗換の円滑化をはじめとした交通結節機能の強化を推進します。

⑤地球にやさしい交
通環境の整備

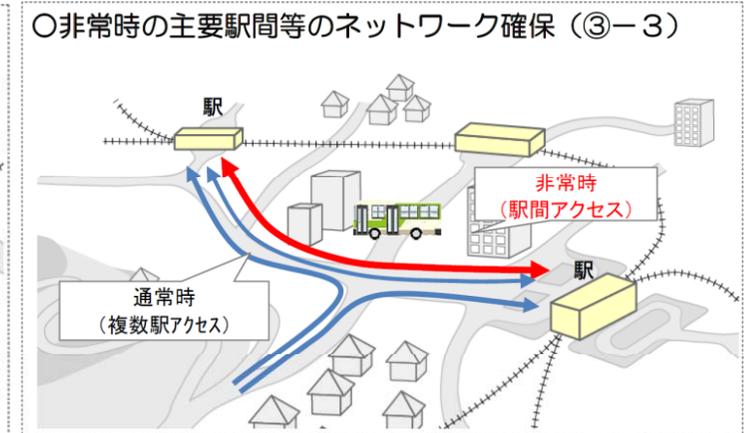
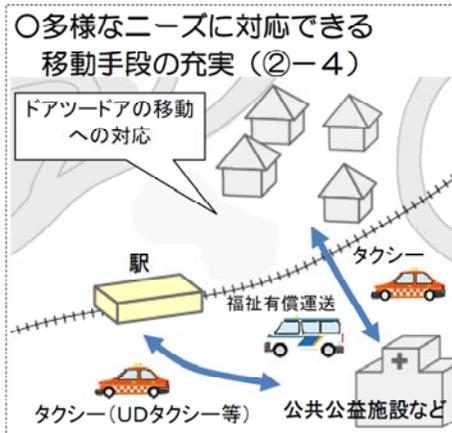
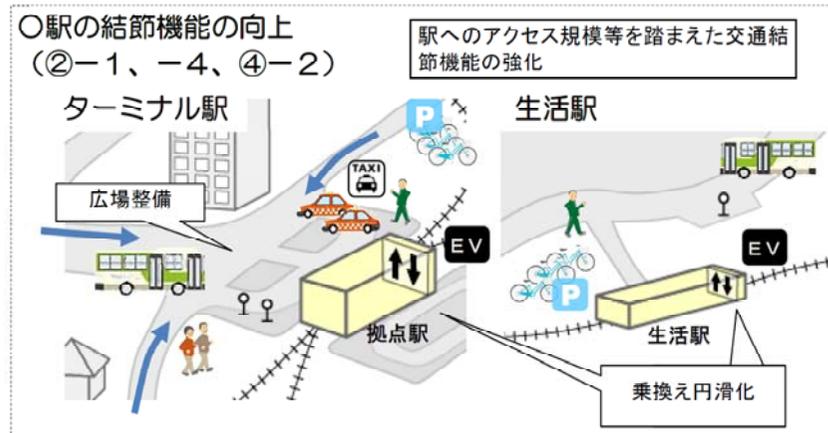
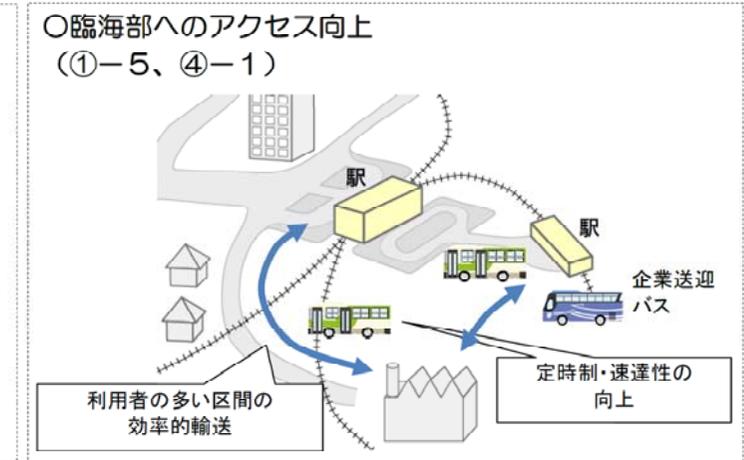
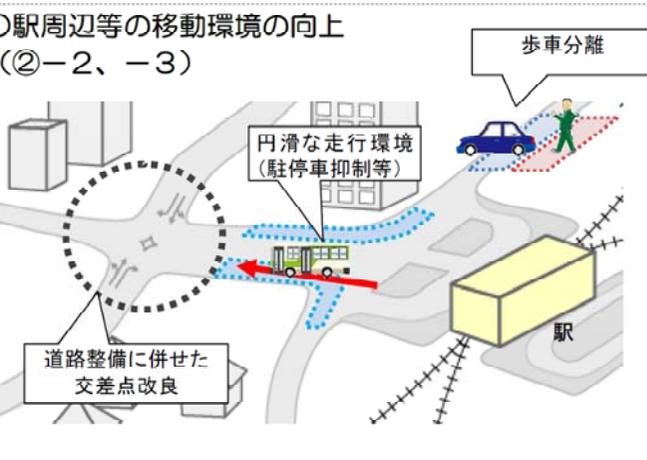
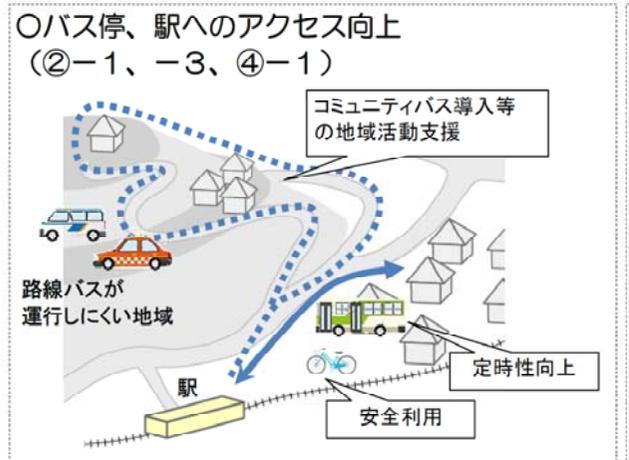
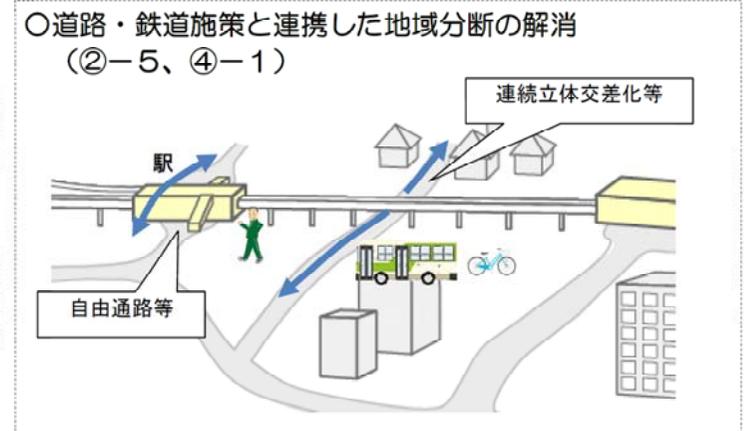
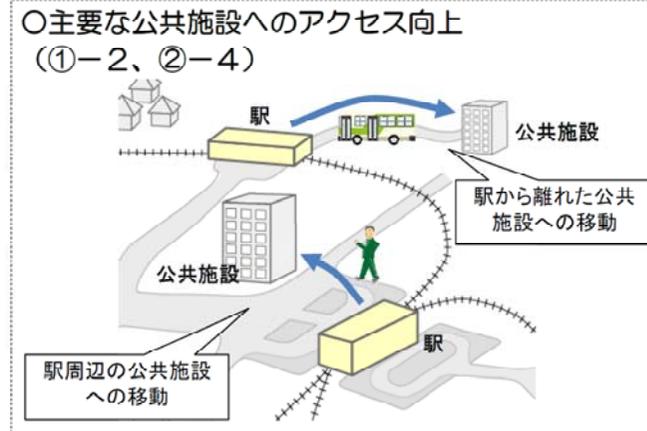
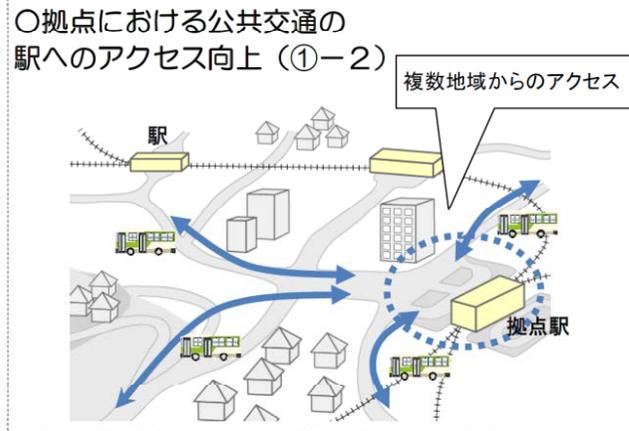
⑤-1 車両等の低炭素
化、省エネルギー化の推進

・地球環境にやさしい車両の導入を推進します。

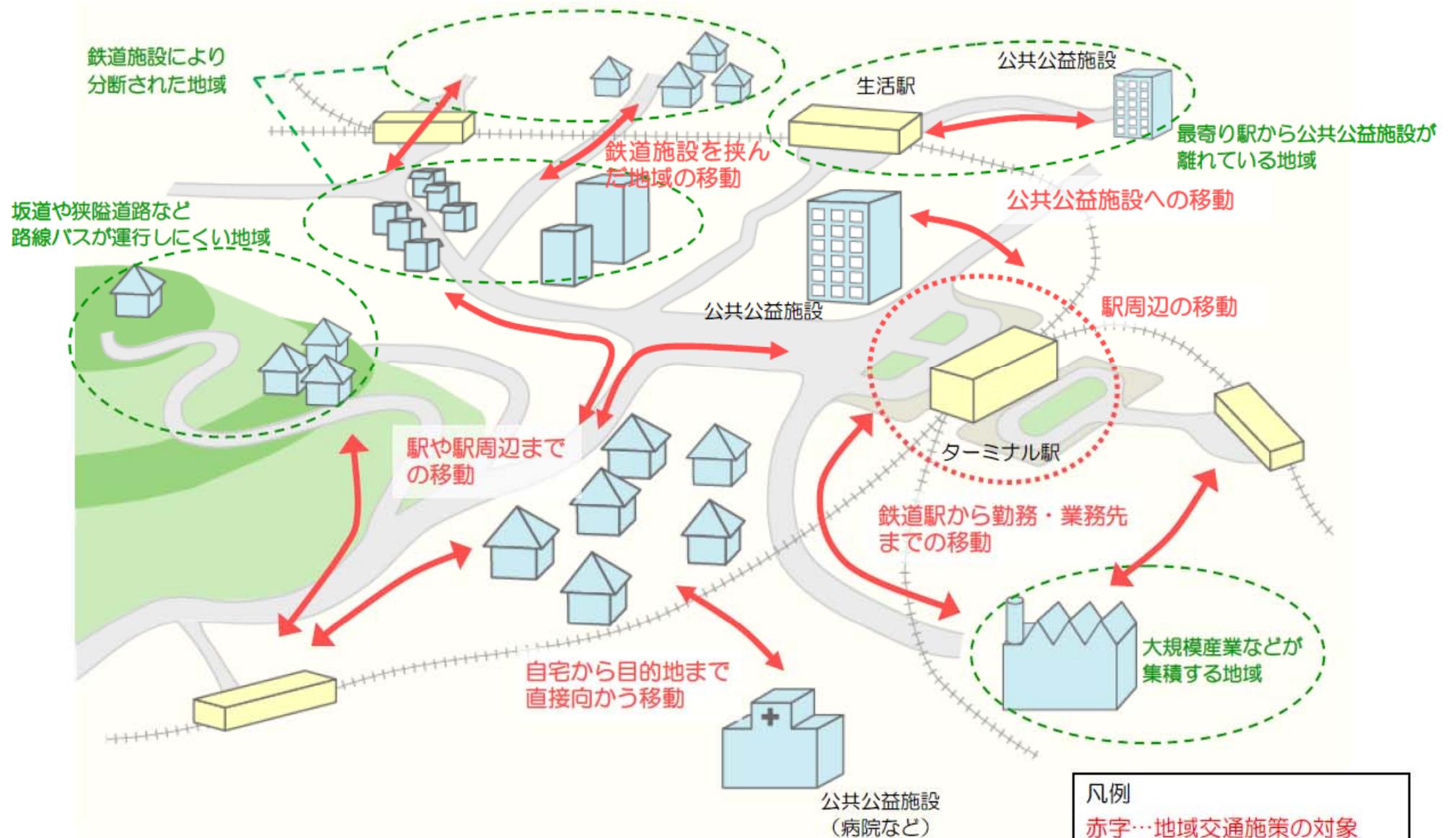
⑤-4 公共交通の
利用促進

・自家用車から公共交通への転換を促進します。

地域交通施策の方向性



地域交通施策の対象と地域特性



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

凡例
 赤字…地域交通施策の対象となる移動のイメージ
 緑字…地域特性の例示

10 目標水準

目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として目標水準を設定します。目標水準は、より良い交通環境の実現に向け、市民・交通事業者・行政等が連携・協力して達成を目指す指標として共有化するとともに、計画の進行管理にも役立てます。 ※計画の進行管理については、55ページ参照

目標	目標水準 (指標)	(現況値→目標値)	説明
目標① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	広域拠点間の所要時間の短縮 ○本市広域拠点(川崎、小杉、新百合ヶ丘)間の自動車利用による所要時間を短縮します。	広域拠点間平均所要時間 25%以上短縮 約45分→34分以内 	○都市計画道路整備などにより、自動車利用で本市広域拠点間の平均所要時間は約45分(本市推計)となっています。 ○将来は、さらにネットワークを充実することにより、本市広域拠点間の平均所要時間25%以上の短縮を目指し、本市広域拠点からの移動圏域を拡大し拠点間の連携強化を図ります。
	新幹線駅まで45分圏域の拡大 ○公共交通利用による市内各地と新幹線駅間を45分以内で結ぶエリアを拡大します。	新幹線駅まで45分以内のエリア 市域の約62% → 90%以上 	○武蔵小杉新駅の整備などにより品川駅など新幹線駅まで、市域の各地から約45分以内で到達することができる圏域は約62%(本市推計)となっています。 ○将来は、さらにネットワークを充実することにより、市域の90%以上が到達できることを目指し、新幹線へのアクセスを強化します。
	羽田空港までの所要時間の短縮 ○公共交通及び自動車利用による本市拠点(広域拠点及び新川崎・鹿島田、溝口、鷺沼・宮前平、登戸・向ヶ丘遊園)から羽田空港までの平均所要時間を短縮します。	羽田空港平均所要時間 20%以上短縮 約44分→35分以内 	○川崎縦貫道路の開通などにより、本市拠点から羽田空港まで公共交通利用及び自動車利用での平均所要時間は約44分(本市推計)となっています。 ○将来は、さらにネットワークを充実することにより、本市拠点から羽田空港までの平均所要時間20%以上の短縮を目指し、羽田空港へのアクセスを強化します。
	臨海部の移動圏域の拡大 ○臨海部の拠点(殿町、浜川崎、東扇島)から、自動車利用で60分以内に到達できる圏域を拡大します。	自動車利用60分圏域 30%以上拡大 約1,900km ² → 2,400km ² 以上 	○川崎縦貫道路の開通などにより、臨海部各拠点から自動車利用で60分以内で到達できる圏域は約1,900km ² (本市推計)となっています。 ○将来は、さらにネットワークを充実することにより、臨海部拠点から自動車利用で60分で到達できる圏域を30%以上拡大することを目指し、臨海部の交通環境を強化します。

(これまでの主な取組による効果)

- ◆武蔵小杉新駅の設置(平成22年):横須賀線に新駅を整備したことにより、武蔵小杉駅から品川、東京方面への所要時間が10分短縮となりました。
- ◆京急蒲田駅総合改善事業(平成24年):京急蒲田駅の平面交差の解消や空港線の複線化により、京急川崎駅から羽田空港への直通列車が約1.5倍に増え、利便性向上となりました(京急蒲田駅周辺の連続立体交差化により、環状8号線などの踏切も解消)。
- ◆高速川崎縦貫線の開通(平成22年):浮島JCTと大師JCTが繋がったことにより、川崎駅から自動車利用による羽田空港への朝の所要時間が42分から29分と13分短縮になりました。



目標

目標水準 (指標)

(現況値→目標値)

説明

目標② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

駅へのバスの所要時間の短縮

○市内各地から駅へのバスの平均所要時間を短縮します。

駅への平均所要時間 10%以上短縮
約15分 → 13分以内



○都市計画道路や駅前広場整備などバス走行環境の改善を図ってきたことにより、平成20年の駅までのバスの平均所要時間は約15分となっています。
○将来も引き続き走行環境を改善し、バスの乗車時間を平均で10%以上短縮を目指し、駅へのアクセス向上を図ります。

高齢者等の外出のしやすさの向上 (外出率の向上)

○交通環境のユニバーサル化や公共交通の利便性向上等により、市内の高齢者外出率を向上します。

高齢者外出率 約69% → 現況以上



○ノンステップバスの普及などにより、高齢者の外出率は平成20年では約69%となっています。
○将来も引き続きユニバーサル化の推進や公共交通の利便性を高めることなどにより、各年代の外出率が現状より向上し、高齢化が進み外出率の低下が懸念される将来においても、高齢者等の移動しやすい交通環境を実現します。

交通事故件数の減少

○大都市における人口あたりの交通事故割合の低さ「1位」を維持します。
※大都市：東京都区部と政令市

人口あたり事故件数の低さ
大都市1位を維持

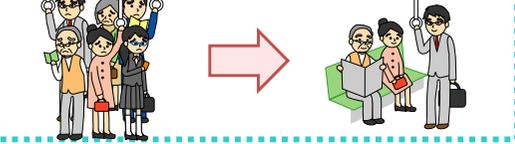


○歩道設置・交差点改良や交通安全教育など交通安全対策の推進により、平成23年の人口10万人当たりの事故件数は約340件と大都市で最も低くなっています。
○将来も引き続き交通安全対策を推進し、交通事故割合の低さ「1位」の維持を目指し、安全・安心な交通環境を実現します。

鉄道混雑率の改善

○輸送力増強等により、鉄道混雑率180%超の区間を解消し、150%超の区間を減少します。

鉄道混雑率 180%超 約 8.5km → 解消
150%超 約30.6km → 減少



○複々線化など交通事業者による輸送力増強により混雑率は減少し、平成19年で180%を超える区間は約8.5km(本市推計)となっています。
○将来も引き続き輸送力増強を促進するとともに、新線整備などにより180%を超える区間の解消、150%を超える区間の減少を目指し、快適な交通環境を実現します。

踏切を横断する交通量の削減

○ボトルネック踏切を横断している歩行者、自動車の交通量を削減します。

踏切横断交通量 歩行者 約20万人→約8万人
自動車 約13万台→約2万台



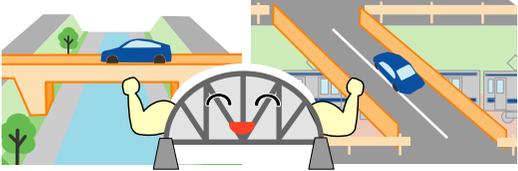
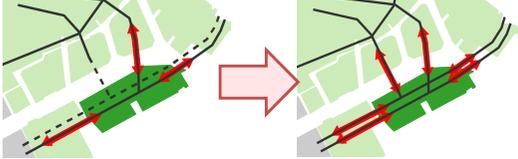
○連続立体交差事業等の踏切対策により、平成22年時のボトルネック踏切を横断している交通量は歩行者約20万人、自動車約13万台となっています。
○将来も引き続き踏切対策を行うことにより、当該踏切の交通量を歩行者約8万人、自動車約2万台に削減することを目指し、地域交通の円滑化や安全性向上を実現します。

(これまでの主な取組による整備効果)

- ◆都市計画道路向ヶ丘遊園駅管生線の開通及びバス路線の開設(平成22年):多摩区おし沼付近から拠点駅までの所要時間が12分短縮されました(バスで20分かけて溝口駅まで行っていたのが、向ヶ丘遊園駅まで8分で行けるようになった)。
- ◆ノンステップバスの普及:平成23年の普及率は70%となっています。(ノンステップバスの導入前後を比較して外出率が増えたという国の調査結果があります。)
- ◆コミュニティバス山ゆり号の本格運行(平成23年):最寄駅までの所要時間が9分短縮する地区があるとともに、外出頻度が増えたとする高齢者が多く見られます。
- ◆都市計画道路の整備:都市計画道路完成・既成区間は未整備区間と比べて、死傷事故率では30%減少しています。(H16年川崎市調査)
- ◆JR南武線連続立体交差事業(武蔵小杉駅～第3京浜間)(平成8年):踏切が12箇所なくなり、歩行者で約6万人、自動車で約5万台の踏切横断がなくなりました。

心のバリアフリー

誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の実現にはハード・ソフトの取組に加え、誰もが、支援を必要とする方々への理解を深め、高齢者・障害者・妊産婦などに席を譲り合うなど自然に支え合うことができるようにする「心のバリアフリー」が大切です。

目標	目標水準 (指標)	(現況値→目標値)	説明
目標③ 災害に強い交通環境の整備	緊急輸送路整備率の向上 ○災害時の重要なライフラインとなる緊急輸送路の機能強化に向け、整備率を向上します。	緊急輸送路整備率 約81% → 100% 	○都市計画道路の整備などにより、平成21年度末では緊急輸送路整備率は約81%となっています。 ○将来も引き続き整備を推進し、整備率100%を目指します。また併せて、沿道建築物の耐震化の促進などにより災害に強い交通環境を実現します。
	道路橋りょうの耐震化 ○災害に強いまちづくりの実現に向け、緊急輸送路等に架かる重要な橋りょうを耐震化します。	道路橋りょう耐震化率 約59% → 100% 	○市内の橋りょうについては阪神・淡路大震災以降、順次耐震補強を進め、平成21年度末で対策が必要な124橋のうち73橋(約59%)を耐震化しています。 ○将来も引き続き耐震補強を進め、124橋すべての耐震化を目指し、災害に強い交通環境を実現します。
	広域防災拠点のアクセスルート多重化 ○災害時における市内の重要拠点である東扇島広域防災拠点のアクセスルートを多重化します。	アクセスルート数 3ルート → 6ルート 	○これまで、道路整備により交通ネットワークを充実させ、東扇島へのアクセスルートが現在3ルート確保されています。 ○将来は、さらに広域防災拠点である東扇島への3方向からのアクセスルートを2重化し、ルート数を6に増やすことで災害に強い交通環境を実現します。
目標④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備	交通環境が改善されたと思う人の割合の増加 ○地域特性に応じた施策展開等により、地域の交通環境が改善されたと思う人の割合を増やします。	交通環境が改善されたと思う人の割合の増加 	○これまで、路線バスにアクセスしにくい地域におけるコミュニティ交通の導入支援や新規バス路線の整備など地域の交通課題の改善を図っています。 ○将来も引き続き地域の交通環境の改善を図り、市民へのアンケートにおいて改善されたと思う人の割合が増加することを目指します。
	高齢者等の外出のしやすさの向上		
	駅への所要時間の短縮		
	公共交通利用割合の維持向上		※目標④は、上記目標水準「交通環境が改善されたと思う人の割合」のほか、左記の目標水準(斜字)の地域別評価や地域特性に応じた施策展開の進捗状況等を評価します。

(これまでの主な取組による整備効果)

- ◆緊急輸送路については、平成19年度から平成21年度の間に、国道409号など約4km(約2%)を整備し、地域の防災機能が向上しました。
- ◆道路橋りょう耐震化については、平成20年度から平成21年度の間に、震災時の橋りょうの倒壊や落橋を防止する耐震対策を、柿生陸橋などの23橋で実施し、耐震性が向上しました。

目標	目標水準 (指標)	(現況値→目標値)	説明
目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備	公共交通利用割合の維持向上 ○自動車利用からの転換を促進し、輸送量当たりのエネルギー効率が高く、CO ₂ 排出量が少ない公共交通の利用割合を維持向上します。	公共交通分担率 約39% → 40%以上 	○鉄道駅の新設・整備や新規バス路線の開設など鉄道やバスなどの公共交通の利便性向上を図ることなどにより、平成20年で公共交通の代表交通分担率は約39%と東京23区、横浜市に次いで、高い数字となっています。 ○将来も引き続き公共交通の利便性の向上や公共交通利用を促進することにより、将来増加が懸念される自動車利用を抑え、公共交通の分担率40%以上を目指し、地球にやさしい交通環境を実現します。
	次世代自動車の普及向上 ○電気自動車等の次世代自動車の導入に向けた助成や環境整備の推進により、次世代自動車の普及率を向上します。	次世代自動車普及率 約2.9%→普及率向上 	○電気自動車などの次世代自動車導入や充電スタンドの整備への助成などにより、川崎市における次世代自動車の普及率(保有台数シェア)は、平成23年で約2.9%となっています。 ○将来も引き続き次世代自動車の普及の促進を図り、普及率の向上を目指し、地球にやさしい交通環境を実現します。
	CO₂排出量の削減 ○公共交通利用促進、道路交通の円滑化、より低炭素な車両の普及促進等により、鉄道・自動車からのCO ₂ 排出量を削減します。	平成17年排出量 → 削減 (約110万トン/年) 	○本市における運輸部門のCO ₂ 排出量は、市全体の約5%と低く、また、公共交通利用促進や道路交通の円滑化などにより、運輸部門の1人あたりの排出量は約0.84トン/年(本市推計)と政令指定都市の中でも最も低く、平成17年の鉄道・自動車からのCO ₂ 排出量は約110万トン/年(本市推計)となっています。 ○将来も引き続き公共交通利用促進や道路交通の円滑化、より低炭素な車両の普及促進等により鉄道・自動車からのCO ₂ 排出量を、平成17年の排出量より削減を目指し、地球にやさしい交通環境を実現します。

※次世代自動車：電気自動車、ガソリンハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、ディーゼルハイブリッド自動車、ディーゼル代替天然ガス自動車、クリーンディーゼル自動車、燃料電池自動車

(これまでの主な取組による整備効果)

- ◆公共車両優先システム(PTPS)の導入(平成15年～):国道132号など臨海部への道路において、バス専用・優先レーンの整備とともに公共車両優先システム(PTPS)を導入により、速達性の向上が図られました(東扇島循環線の特急バスなど)。
- ◆道路整備や交差点改良などにより平成11年から17年の間に道路の走行速度が約1km/h向上しました。この速度向上効果は、平成17年の自動車交通のCO₂排出量において、約1.6%削減相当になります。
- ◆電気自動車の導入助成や充電スタンドの助成(平成21年～):電気自動車52台、倍速充電スタンド7台の普及を図りました。

エコな行動の効果について
 アイドリングストップやふんわりアクセルなどのエコドライブを、走行している自動車のドライバーの内、半分が実施すると、自動車全体のCO₂排出量が約10万t/年の削減となります。また、10回に1回、自動車の利用を控え、鉄道やバスなどの公共交通を利用すると、公共交通分担率が約1.8%向上し、自動車全体のCO₂排出量も約6万t/年の削減となります。

注) 分析等に用いている基礎データは、調査ごとに年次がそれぞれ異なるため、目標水準における現況値などは時点が異なります。