

川崎市総合都市交通計画



平成 30 (2018) 年 3 月

川崎市

はじめに

私たちのまち川崎では、昨年4月に、人口が150万人を超えるという大きな節目を迎えました。我が国の人口が減少するなか、本市では人口増加が続いており、この傾向は、当面続く見込みとなっています。

また本市は、交通・物流の利便性をはじめ、豊富な文化芸術資源、先端産業・研究開発機関の集積などの優れたポテンシャルを有し、特に若い世代の方々に選ばれるなど、多くの魅力に彩られ、活気にあふれた都市となる一方、人口増加に伴う駅の混雑や高齢化の進展に伴う身近な交通手段の確保など、交通政策に関わる課題も顕在化しています。



現在本市は、当面続く人口増加に対応しながら、その先に確実に訪れる人口減少も見据え、市政の舵取りを行わなければならない時期にあり、交通政策においても、来るべき将来に向けて、今なすべきことをしっかりと取り組んでいく必要があります。

本市では、平成25(2013)年3月に川崎市総合都市交通計画を策定し、関係者の皆様と連携を図りながら、広域的な交通ネットワークの形成から身近な交通環境の整備に渡る各種の取組を着実に進めてまいりましたが、計画策定から5年が経過し、その間には少子高齢化の進展、災害対策や環境問題への対応、産業構造の変化や働き方の多様化、社会経済環境を大きく変え得る技術革新など、交通政策を取り巻く状況も変化してまいりました。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、「かわさきパラムーブメント」をコンセプトとして掲げ、インクルーシブなまちづくりに向けた取組を進めています。

こうしたことから、当初計画を策定した後の状況の変化に的確に対応するとともに、平成29(2017)年に行った本市の将来人口推計を踏まえ、今年の3月に策定した本市の第2期実施計画をはじめとする関連計画等と整合した施策・事業を展開していくため、このたび、交通政策を戦略的に展開する5つの重点施策を中心に、計画の見直しを行いました。

本市がめざす「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」を実現していくうえで、市民生活や産業経済を支える都市交通の役割は、ますます重要になってくると考えます。

今後は、本計画にお示しする交通政策の方向性を市民、交通事業者、各種団体、国や周辺自治体など、多くの皆様と共有し、御理解と御協力をいただきながら、市民が愛着と誇りを持つことのできる活力と魅力にあふれたまちづくりを進め、未来の子供たちに引き継いでいけるよう、取り組んでまいりたいと考えております。

最後になりますが、本計画の改定にあたり、市民の皆様や関係機関の方々から多くの貴重な御意見、御提案をいただきましたことに、心から感謝申し上げます。

平成30(2018)年3月

川崎市長 福田紀彦

目 次

1	計画の見直しの背景と目的	1
2	計画の位置付け	2
3	交通政策の理念	3
4	本市がめざす都市構造	4
5	本市の交通政策を取り巻く状況	5
6	本市の交通事情・交通特性	12
7	計画策定後の取組状況	24
8	本市の交通課題と見直しの方向性	30
9	本市の交通政策の目標と方向性	34
10	各交通施策の方向性	35
11	目標水準	42
12	重点施策	46
13	行政・交通事業者・市民の責務・役割	87
14	計画の進行管理	88
	資料編	

1 計画の見直しの背景と目的

(1) 計画の見直しの背景と目的

- ・本市では、鉄道・道路ネットワークから身近な地域交通などに渡る様々な交通課題に対応した、総合的かつ持続可能な交通政策を推進するため、「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を交通政策の理念に掲げ、平成 25(2013)年 3 月に川崎市総合都市交通計画を策定しました。
- ・計画策定後は、めざすべき交通環境の実現に向け、計画に位置付ける各種の施策・事業を関係者の連携・協力のもと、戦略的に実施してきました。
- ・計画策定から 5 年が経過し、この間には、本市の総合計画の策定や都市計画マスタープランの改定など、上位計画や関連計画の策定や改定が行われています。また、高齢化の一層の進展や産業構造の変化、ICT（情報通信技術）などの急速な技術革新など、社会経済状況にも変化が生じています。
- ・また、本計画は、計画策定から 10 年毎に計画の全体見直しを行い、その間にも計画を取り巻く状況変化等を踏まえ、施策展開等の見直し（中間見直し）を行うこととしています。
- ・こうしたことから、これまで取り組んできた施策・事業の進捗や成果を踏まえるとともに、上位計画等との整合を図り、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、本計画の中間見直しを行うものです。

(2) 計画期間（目標年次）

- ・本計画の目標年次は、平成 25(2013)年 3 月の計画策定から概ね 20 年後とします。

2 計画の位置付け

- ・本計画は、本市のめざす都市像とまちづくりの基本目標等を定める「川崎市基本構想」を踏まえるなど、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画となるものです。また、策定（改定）に当たっては、都市計画マスタープランや環境、防災、福祉分野等の関連計画とも整合を図っています。
- ・本計画において、総合的な交通体系や交通施策の基本方向等を示し、今後その内容を道路整備プログラム等の個別の交通計画に反映することにより、体系的、計画的な各種の施策・事業展開を図ります。

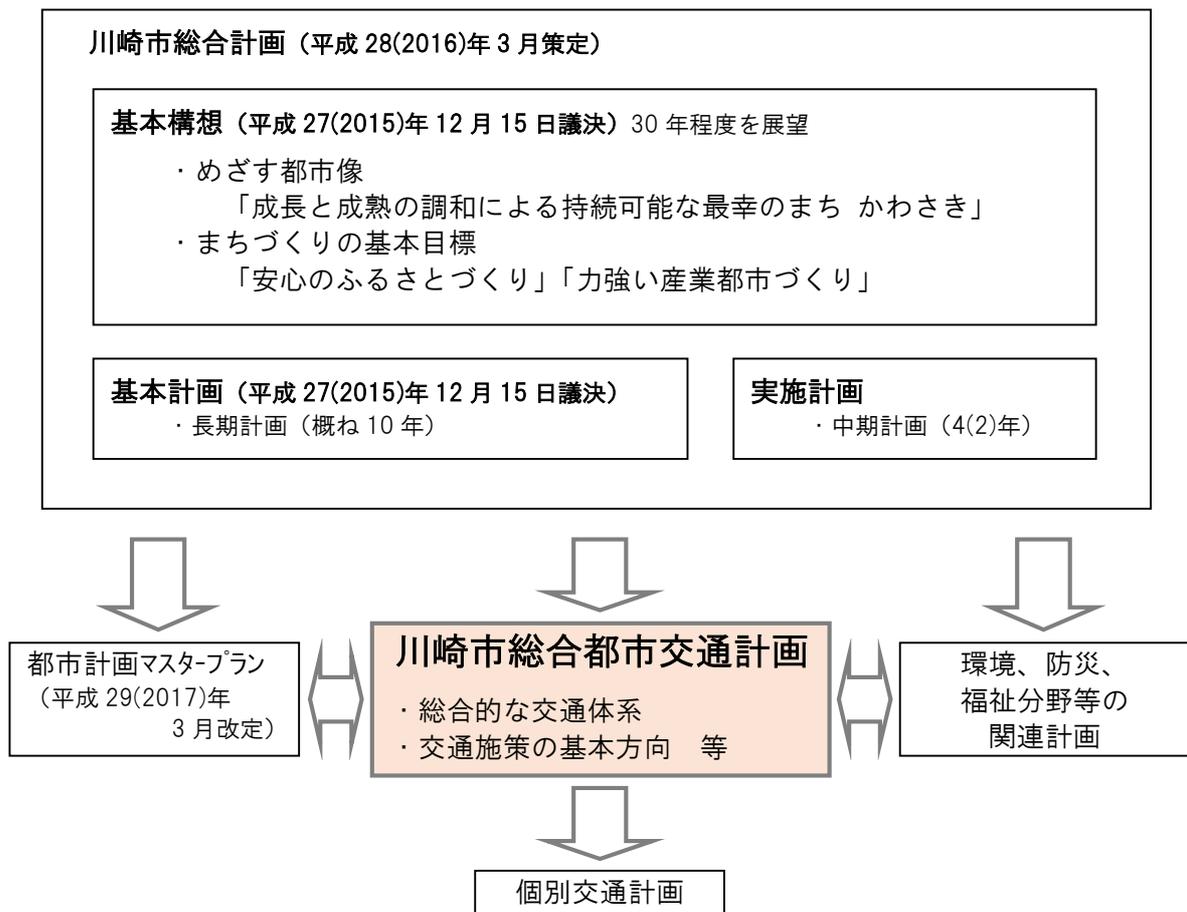


図 計画の位置付け

3 交通政策の理念

- ・川崎市基本構想では、めざす都市像として、「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまちかわさき」、まちづくりの基本目標として、「安心のふるさとづくり」、「力強い産業都市づくり」を掲げています。
- ・こうした、めざす都市像やまちづくりの基本目標を踏まえ、「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を交通政策の理念とし、計画の策定（改定）と取組の推進を図ります。

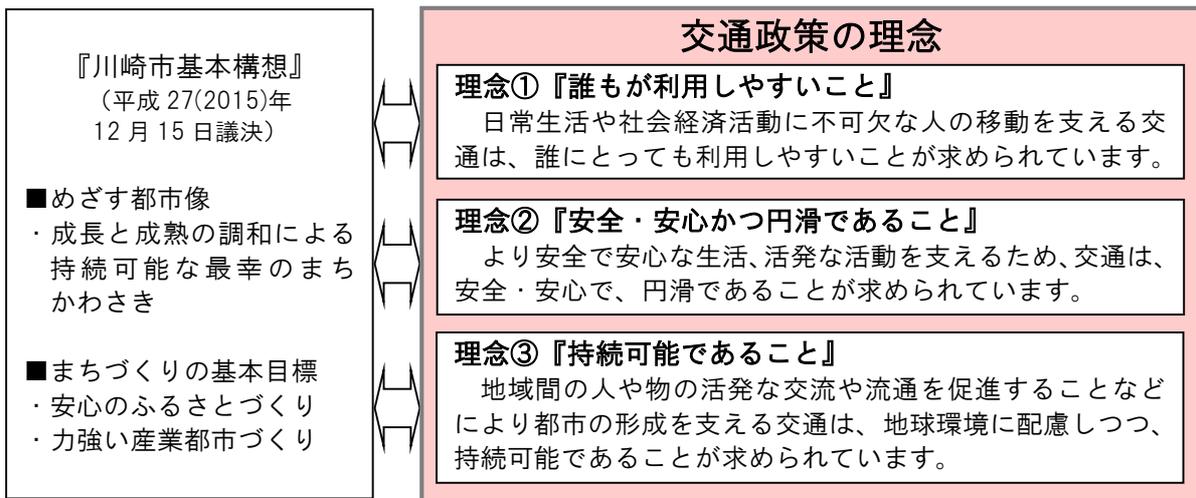


図 交通政策の理念の概念図

- ・これらの交通政策の理念のもと、交通政策の目標と方向性等を設定するとともに、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、目標の実現に向け、重点的に取り組む施策（重点施策）を中心に施策展開を図ります。

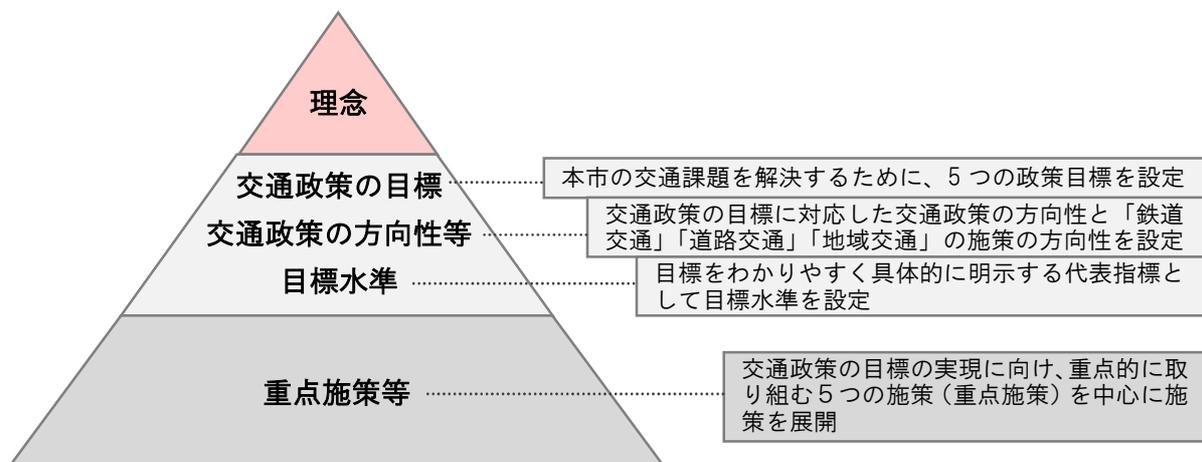


図 本計画の体系

4 本市がめざす都市構造

・総合計画や都市計画マスタープラン全体構想に示す「広域調和・地域連携型の都市構造」を本計画における、めざすべき都市構造とします。

○首都圏機能の強化、まちの魅力や活力の向上等のため、これまで積み重ねてきたストックや地理的優位性を活かした広域拠点、臨空・臨海都市拠点の整備等により、「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」を推進

○鉄道路線に沿ったエリアで展開する市民の行動圏を意識するとともに、今後の少子高齢化に伴う社会的要請を見据え、地域課題にきめ細やかに対応するため、地域生活拠点等の整備をはじめとした、「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり」を推進

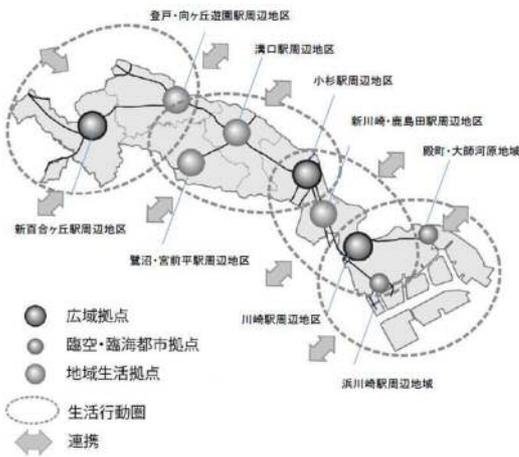


図 めざす都市構造のイメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン全体構想 (H29(2017).3)

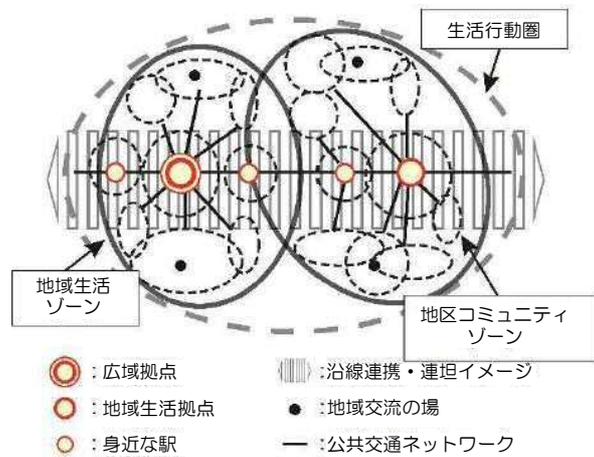


図 身近な地域連携の概念イメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン全体構想 (H29(2017).3)

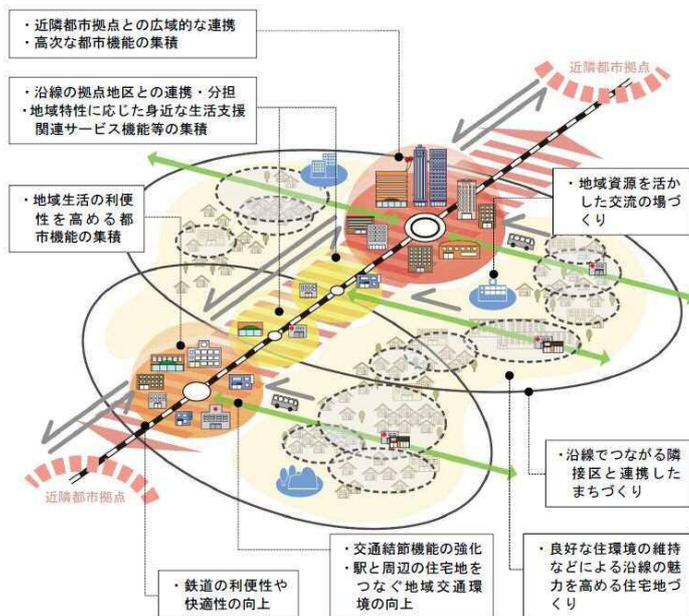


図 生活行動圏の沿線まちづくりイメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン全体構想 (H29(2017).3)

5 本市の交通政策を取り巻く状況

(1) 首都圏整備の考え方

- ・首都圏は、我が国の政治・経済の中枢を担い様々な都市機能が高度に集積する世界有数の大都市圏であり、国際競争のもとで、引き続き発展していくためには、さらなる首都圏の機能強化が必要とされています。
- ・本市は首都圏の中心部に位置し、羽田空港に隣接するとともに川崎港を擁するなど、首都圏における重要な位置に立地する地理的な優位性を備えた地域となっています。
- ・首都圏広域地方計画（平成 28(2016)年 3 月）では本市は「空港との近接性を活かした産業集積等の強化」「自然との共生や環境に配慮したまちづくりの推進」等を図る拠点群創出エリアとして位置付けられています。



図 川崎市周辺の状況

出典：川崎市都市計画マスタープラン
全体構想（H29(2017).3）

(2) 人口、高齢化等の動向

- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、首都圏の人口は平成 27(2015)年にピークを迎え、その後減少に転じるとされています。
- ・一方、本市の人口は、現在も増加が続いており、平成 29(2017)年 4 月に 150 万人を突破しました。
- ・本市の推計では、市の人口は平成 42(2030)年まで増加した後、減少へ転じ、平成 62(2050)年には現状とほぼ同じ水準となる見込みとなっています。
- ・本市でも高齢化が進展しており、平成 32(2020)年には本市の人口の約 21%が 65 歳以上となり、平成 62(2050)年には 33%に達すると見込まれます。

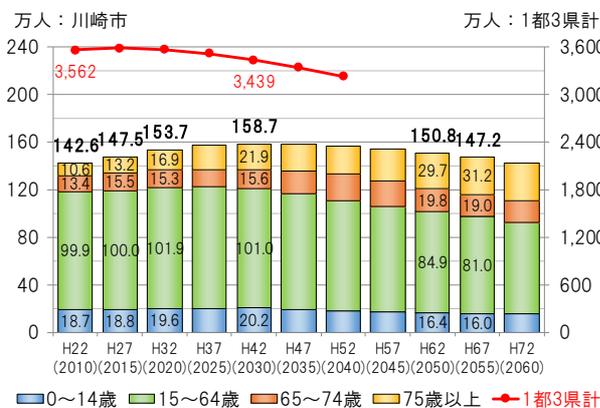


図 川崎市と 1 都 3 県の将来人口推移

出典：川崎市推計（H29(2017).5）、人口問題研究所推計（H25(2013).3）より作成

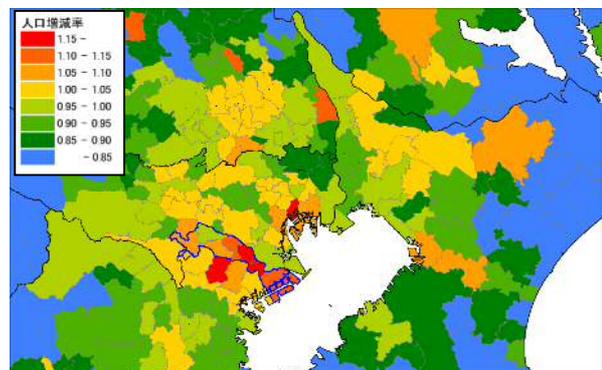


図 市区町村別夜間人口増減率
(H42(2030)/H22(2010))

出典：川崎市推計（H29(2017).5）、人口問題研究所推計（H25(2013).3）より作成

(3) 産業構造や集積の変化

- ・国際競争の激化や国内市場の成熟等を背景に、事業の再編、事業所の集約が進んでいる中で、市内の大企業や中小企業の事務所の多くが、これまでの生産拠点から研究開発拠点へと転換するなど、産業構造が大きく変化しています。
- ・市内には、約400の研究開発機関が立地しており、臨海部やJR南武線沿線を中心に世界的企業が立地するなど、高度な産業集積が進んでいます。
- ・また、市内では、本市の立地優位性や陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点の形成なども進められています。

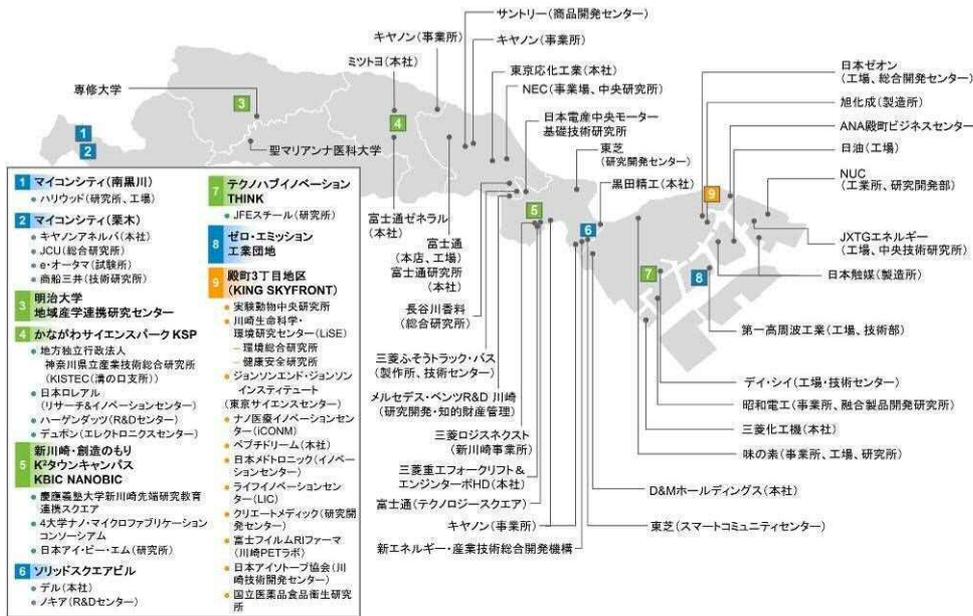


図 主要企業と研究開発機関の立地状況
出典：川崎市資料

(4) 防災への取組の強化

- ・平成 23(2011)年に発生した東日本大震災では東北地方を中心に甚大な被害が生じました。首都圏及び本市も被害を受け、全ての鉄道がストップし、道路交通が混乱したことで、多くの帰宅困難者の発生や物資輸送の停滞が見られました。また、平成 28(2016)年に発生した熊本地震でも、交通網が寸断するなど打撃を受け、市民生活や産業経済に大きな影響が生じました。
- ・今後 30 年間に約 70%の確率で大規模な地震の発生が想定されていることから、過去の震災等の教訓を踏まえた対策が求められています。



図 運行障害発生時の川崎駅東西自由通路における滞留状況

出典：川崎駅周辺の災害時における行動ルール
(川崎駅周辺帰宅困難者等対策協議会)

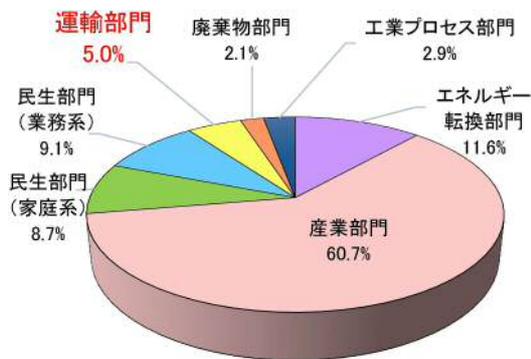


図 熊本地震により損傷し通行止めとなった橋梁（熊本停車場線 白川橋）

出典：熊本市・熊本河川国道事務所プレスリリース資料

(5) 地球環境への取組

- ・IPCC（国連気候変動に関する政府間パネル）の第 5 次評価報告書では、世界平均地上気温は、1880 年～2012 年の期間に 0.85℃上昇し、大気や海洋の温暖化、海面水位の上昇など、世界中で広範囲にわたる影響がでてきており、一層の温室効果ガスの削減に向けた取組が求められています。
- ・本市においても、平成 42(2030)年度までに、平成 2(1990)年度比 30%以上（川崎市地球温暖化対策推進基本計画・平成 30(2018)年 3 月改定）の温室効果ガス排出量の削減をめざしており、運輸部門においても、一層の削減が求められています。
- ・市内の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門の占める割合は約 5.0%となっています。



※国の算定マニュアルの改定等に伴い再算定した値であり、これまでの公表値と異なる。

図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比（平成 27(2015)年度暫定値）

出典：川崎市資料

(6) ライフスタイル・働き方の変化

- ・本市の就業率をみると、非高齢者では女性が上昇傾向にあり、高齢者では男女ともに上昇傾向にあります。
- ・高齢者の1人1日当たりトリップ数は、就業をはじめとする社会参加の活発化により、近年増加しています。

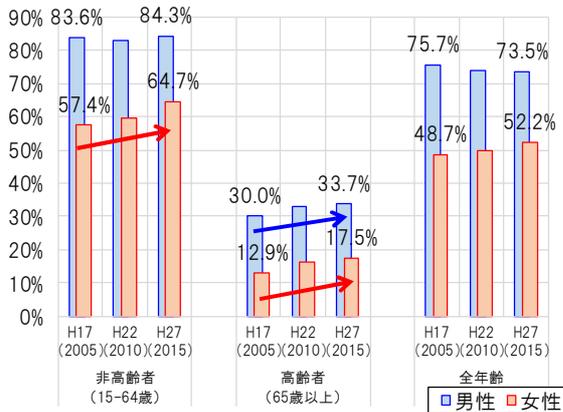


図 市民の性・年齢階層別就業率の推移
出典：国勢調査 (H17(2005), H22(2010), H27(2015)) より作成

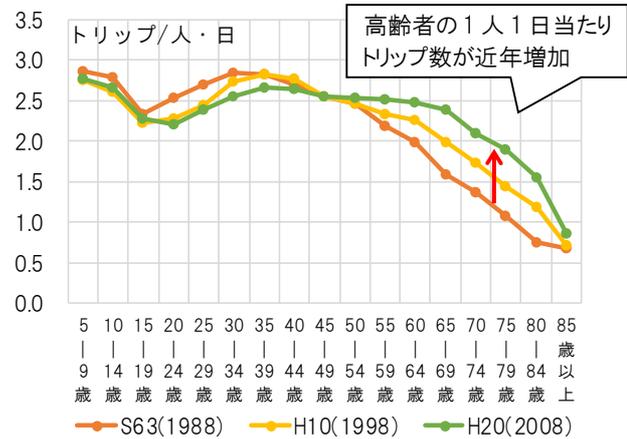


図 市民の年齢別1人1日当たりトリップ数の推移
出典：国土交通省東京都圏パーソントリップ調査 (S63(1988), H10(1998), H20(2008)) より作成

- ・仕事と生活の調和のとれた働き方を実現するため、これまでの働き方を見直す動きが広がっています。
- ・「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(交通政策審議会答申第198号)では、国民生活をさらに豊かなものにするため、複々線化、車両の長編成化等の混雑緩和の取組とともに、ソフト面の対策として、働き方が変容していくことも踏まえつつ、オフピーク通勤の取組も進めるべきとしています。

JR東日本の取組

JR東日本が開発し、無料で提供している専用のアプリ「JR東日本アプリ」により、山手線では、列車ごと車面ごとの車内温度や混雑度をリアルタイムで把握することが可能。

リアルタイム混雑状況表示画面の例

主な機能

- 列車ごとの混雑状況
- 車内温度
- 列車ごとの混雑状況
- 車内温度

（出典）JR東日本ホームページから引用

東急電鉄での取組

東急電鉄では、東横線と田園都市線の全駅における朝ピーク時間帯の列車ごとの混雑状況や車両ごとの混雑状況を自社ホームページ等にて広く公開することで、利用者に対し、分散乗車とオフピーク通勤・通学を促す取組を行っている。

池尻大橋駅における列車別混雑状況

オフピーク通勤・通学と分散乗車のお問い合わせ

田園都市線の朝の混雑は、急行線が8時0分～8時30分がピークです。

（出典）東急電鉄ホームページから引用

図 鉄道事業者によるオフピーク通勤の促進や時間帯別混雑率の「見える化」の取組

出典：混雑の緩和の現状と今後の取組のあり方について (第16回東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会 H28(2016).1.15、国土交通省資料)

(7) 東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした交通環境の向上

- ・オリンピック・パラリンピックを契機に、交通環境やサービスが向上することへの期待が高まっています。
- ・東京大会の開催時における鉄道やバスによる移動に関する期待についてみると、高齢者は、情報提供や案内サインが良くなることへの期待が最も高く、障害者は、駅や車両のバリアフリー化が進むことへの期待が高まっています。



注：本調査は、首都圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）在住の一般利用者、高齢者（70歳以上）及び障害者を対象に実施
資料：(公財)交通エコロジー・モビリティ財団「オリンピック・パラリンピック開催に向けた移動と交通に関する基礎調査」結果より国土交通省総合政策局作成

図 オリンピック・パラリンピック東京大会開催時における鉄道・バス移動に期待すること

出典：平成 28(2016)年度交通の動向（交通政策白書）



図 多言語による案内表示（浜松町駅）

出典：川崎市資料



図 ユニバーサルデザインタクシー

(トヨタ自動車株式会社 JPN TAXI)

出典：神奈川トヨタ㈱



図「こころのバリアフリー」ガイドブック

出典：国土交通省関東運輸局

(8) ICTの進展などの技術革新

- ・ ICT（情報通信技術）などの技術革新は、今後の市民生活や都市活動など、社会経済の様々な領域で大きな変化をもたらす可能性があります。
- ・ 交通分野においても、ICTを活用した交通に関する情報の提供やタクシーの配車サービスの導入などが進んでいます。
- ・ また、実用化に向けて研究開発が進められている自動運転技術は、安全性の向上、輸送効率の向上、新たな交通サービスの創出など、現在の交通環境を大きく変えるものとして期待が高まっています。



図 国家戦略特区における自動走行の取組

出典：ITS・自動運転を巡る最近の動向（内閣官房 IT 総合戦略室資料）掲載の図より一部抜粋



図 ラストマイル自動走行、端末交通システム

出典：自動走行プロジェクト実現に向けた政府の取組
 （第5回未来投資会議 H29(2017).2.16、経済産業省資料）掲載の図より一部抜粋

(9) 交通政策関連の国等の動向

- 平成 25(2013)年 12 月、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた「交通政策基本法」が公布・施行され、交通施策に関する基本的な計画「交通政策基本計画」が策定されました。



図 交通政策基本法の概要 出典：国土交通省資料

- 平成 28(2016)年 4 月、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(交通政策審議会答申第 198 号)が答申されました。この答申では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、それを実現する上で意義のあるプロジェクトが示され、本市に係る路線についても位置付けられました。



図 交通政策審議会答申第 198 号に位置付けられた川崎市関連の鉄道プロジェクト

出典：交通政策審議会答申第 198 号に位置付けられたプロジェクト一覧図(川崎市)

6 本市の交通事情・交通特性

(1) 交通網の整備状況

- ・本市では、JR 東海道線・京浜東北線・横須賀線、京急本線、東急東横線・田園都市線、小田急小田原線などの東京都心から放射状に広がり市内を横断する鉄道路線と、JR 南武線や京急大師線などの市内や地域を縦断する鉄道路線により、本市の骨格となる鉄道網が形成されています。
- ・市内には 55 の鉄道駅があり、市域における鉄道駅の密度（面積 1 平方キロメートル当たりの鉄道駅数）は、大都市の中で大阪市、東京都区部、名古屋市に次いで 4 番目に高くなっています。



図 鉄道網の整備状況(平成 28(2016)年度末時点)

出典：川崎市資料

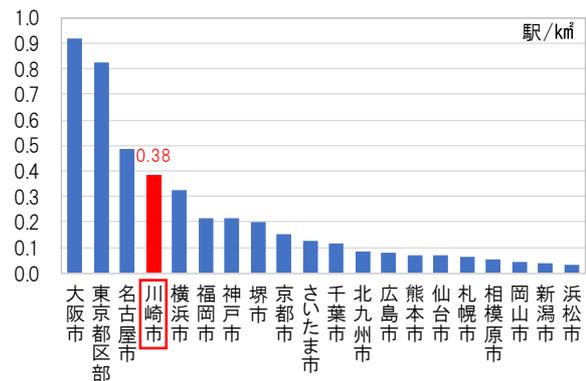


図 市域面積 1 km²当たり鉄道駅数

※平成 28(2016)年度末時点。駅数は JR・民鉄・地下鉄の駅数の合計。

出典：大都市統計表、川崎市資料より作成

- ・本市では、東京都心から放射状に広がり市内を横断する高速道路や国道などと、市域を南北に連絡する国道 409 号などにより、本市の主要な幹線道路網が形成されています。
- ・市内の路線バスネットワークは、ターミナル駅などへのアクセスを中心に、市内各地や隣接都市に広がる路線網が形成されています。

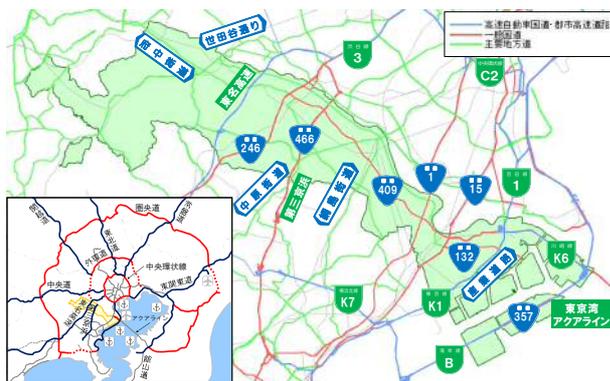


図 道路網の整備状況
(平成 28(2016)年度末時点)

出典：川崎市資料

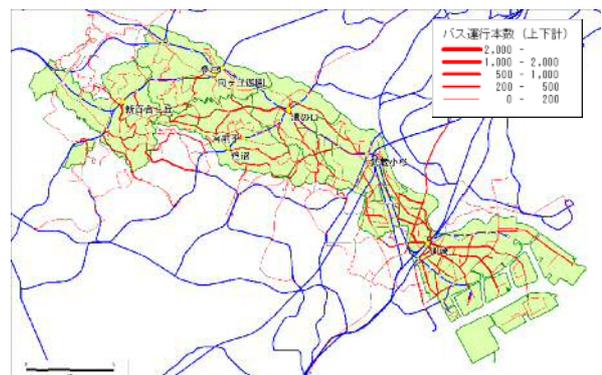


図 市内の路線バス運行本数
(平成 28(2016)年度末時点)

出典：川崎市資料

(2) 本市のトリップ特性

- ・本市推計では、本市の人口がピークを迎える平成 42(2030)年の発生集中交通量は 602 万トリップエンドと平成 27(2015)年比で 1.04 倍となり、平成 62(2050)年には平成 27(2015)年の水準をやや下回る見込みとなっています。
- ・本市は、横方向をはじめとする通過交通が多く、平成 27(2015)年では本市の移動の約 43%を占めています。平成 42(2030)年では、市内から市内への移動である内々交通量が 192 万トリップ（平成 27(2015)年比 1.05 倍）、通過交通量は 323 万トリップ（同年比 1.08 倍）となる見込みとなっています。

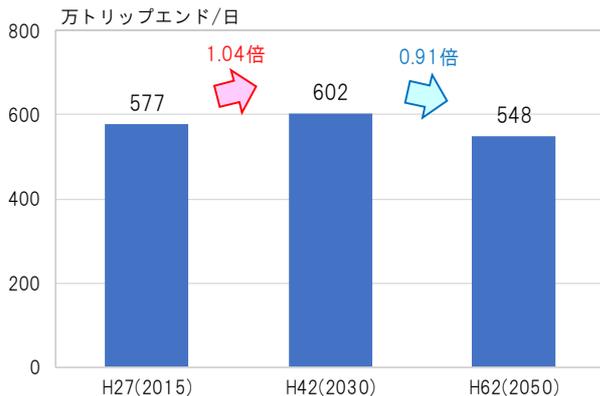


図 川崎市の発生集中交通量の推移

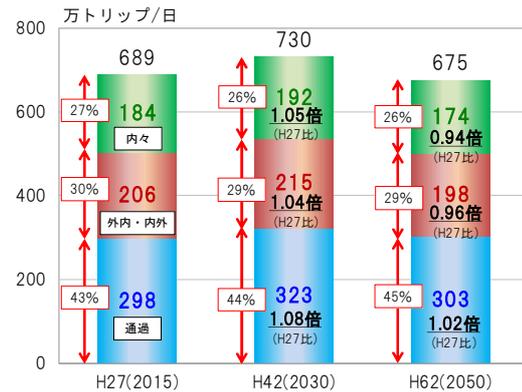


図 川崎市の分布交通量の推移

出典:国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査 (H20(2008))、H27(2015)国勢調査等より推計

- ・市域を越えて広域的に展開する市民の行動圏は、鉄道路線を中心に形成されています。平成 42(2030)年の本市～東京区部間の交通量は平成 27(2015)年比で 1.11 倍となり、本市～横浜市間の交通量は現況とほぼ変わらない見込みとなっています。
- ・市民アンケートによると、今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所は、「東京都心方面（東京駅、渋谷駅、新宿駅周辺ほか）」「羽田空港」「横浜駅・新横浜駅周辺」の順となっており、その後には、川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺と本市の広域拠点が続いています。

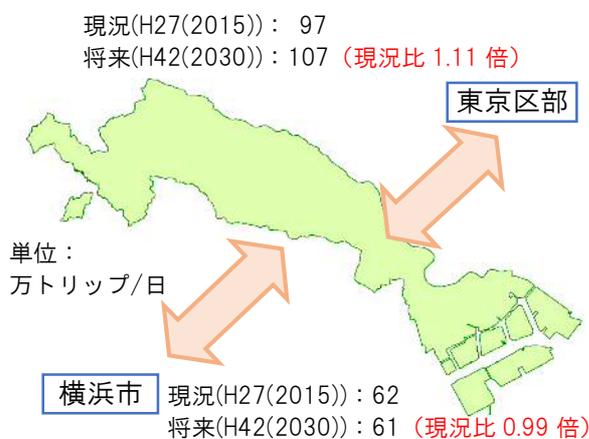


図 川崎市の内外・外内交通量の推移

出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査 (H20(2008))、H27(2015)国勢調査等より推計

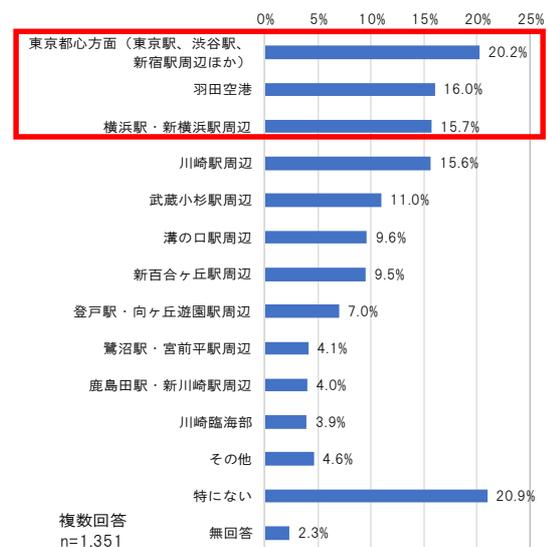


図 今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所

出典：平成 28(2016)年度第 2 回かわさき市民アンケート結果

(3) 市民が利用する交通手段

- ・本市は、周辺都市に比べると自動車分担率（利用割合）が低く、鉄道やバスなどの公共交通の分担率が高い傾向にあります。
- ・年齢別には、高齢者（65歳以上）は年齢とともに、バスの分担率が高まる傾向にあります。また、高齢者は、自動車や自転車の分担率も高い傾向にあります。

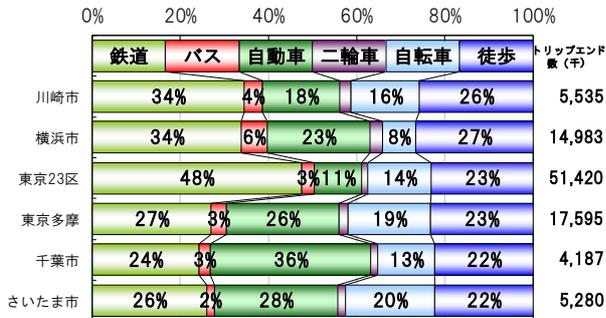


図 代表交通手段分担率（他都市との比較）

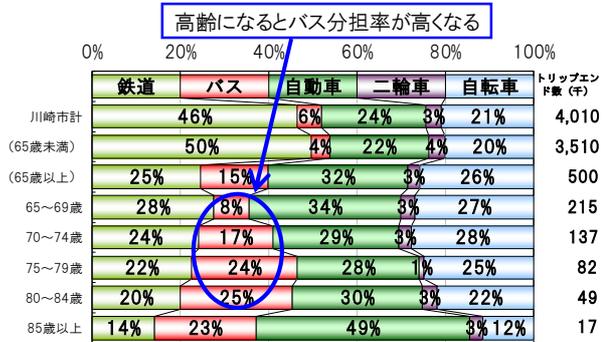
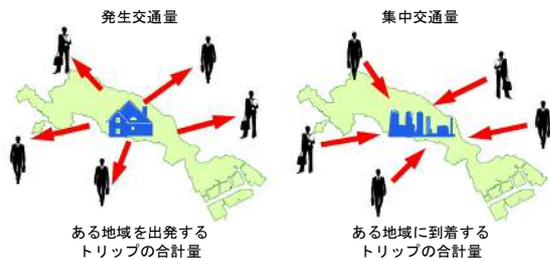


図 年齢別代表交通手段分担率（徒歩を除く）

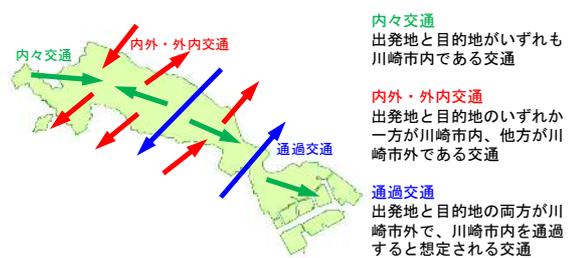
出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査（H20(2008)）より作成

<参考>用語等

■発生集中交通量と分布交通量

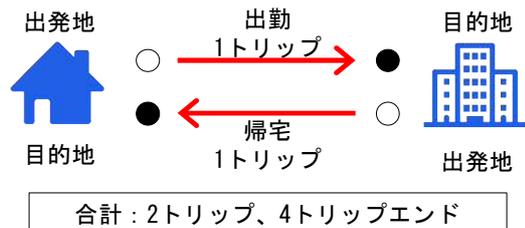


■内々交通、内外・外内交通、通過交通



■トリップとトリップエンド

- ・人の移動する単位を「トリップ (T)」といい、1つのトリップの出発地○と目的地●をそれぞれ「トリップエンド (TE)」といいます。
- ・発生集中交通量はトリップエンド数ですので、分布交通量の内々のトリップ数の2倍と内外・外内のトリップ数を加えた数字となります。



■代表交通手段分担率

- ・「代表交通手段」とは、1回のトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段のことで、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっています。
- ・「分担率」とは交通手段別の利用割合のことで、例えば全てのトリップのうちバスを利用するトリップが2割であるとき、「バスの分担率が2割」と言います。



- 平成 62(2050)年の交通量を想定する際に用いた平成 62(2050)年の市区町村別人口の推計方法（川崎市以外）
- ・人口問題研究所の市区町村別人口推計値は H52(2040)までであるため、それ以降は市区町村別の H47(2035)→H52(2040)の人口増減率を適用して H62(2050)を推計しています。

注) 分析等に用いている基礎データは、調査ごとに年度がそれぞれ異なるため、現況の時点が異なっています。

(4) 鉄道やバスの利用状況

- ・近年、市内の鉄道駅の利用者数はターミナル駅を中心に増加傾向にあります。また、バス利用者数も増加傾向にあります。

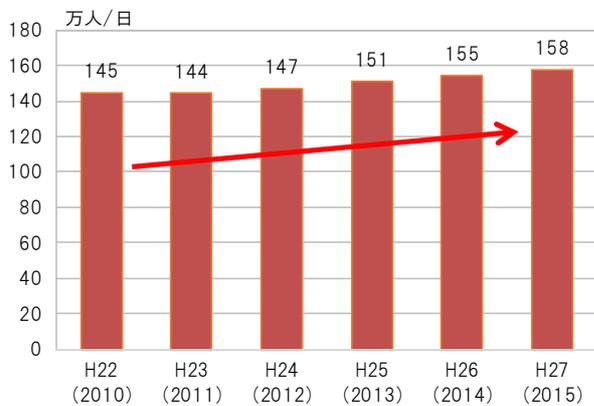


図 市内鉄道駅の1日平均乗車人員

出典：川崎市統計書より作成

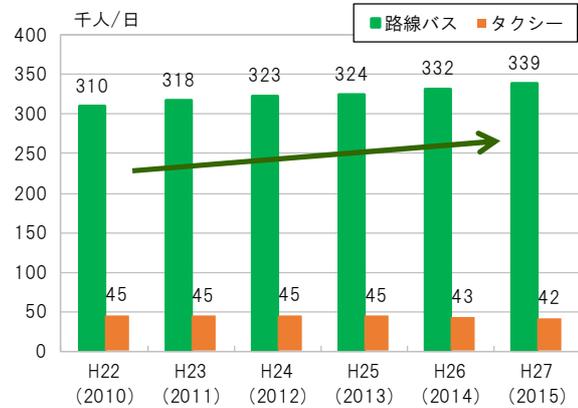


図 市内路線バスとタクシー1日平均乗車人員

出典：川崎市統計書より作成

- ・市民アンケートによると、交通に関連する生活環境の満足度については、約7割の市民が満足（「満足している」「まあ満足している」の合計）と回答しています。
- ・鉄道とバスの利用において不便に感じている点は、鉄道では「車内の混雑が激しい」、バスでは「道路混雑で遅れる・時間がかかる」が最も多くなっています。

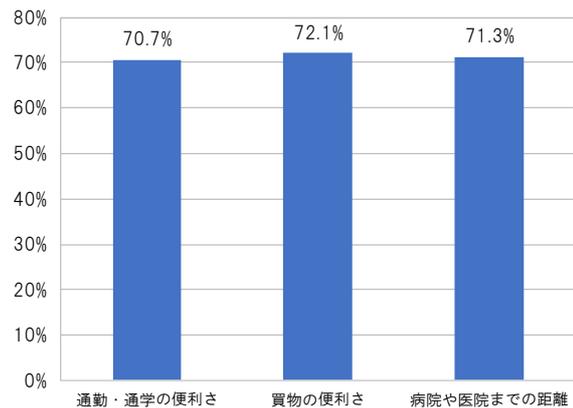
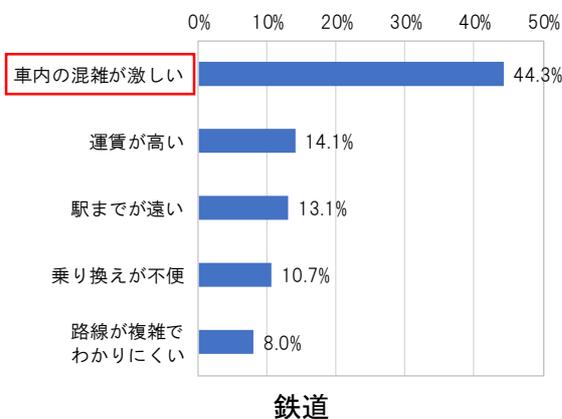


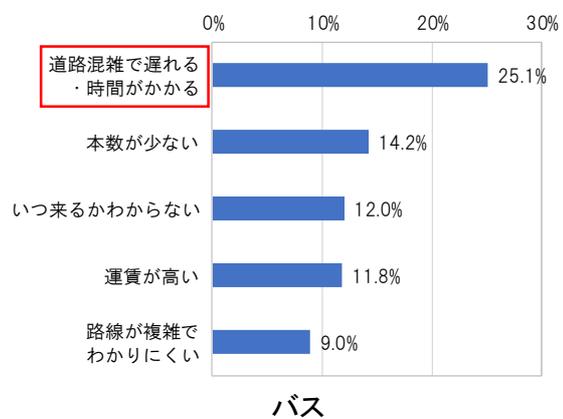
図 交通に関連する生活環境の満足度

※「満足している」「まあ満足している」の率の合計。

出典：平成28(2016)年度第2回かわさき市民アンケート結果より作成



鉄道



バス

図 鉄道・バスの利用に関して不便に感じている点（複数回答、上位5項目）

出典：平成28(2016)年度第2回かわさき市民アンケート結果より作成

(5) 鉄道や道路の混雑状況

- ・ 鉄道では、通勤ラッシュ時を中心に混雑があり、JR 南武線などで混雑率が 180%を超える区間があります。利用者が増加している JR 武蔵小杉駅などでは、駅の混雑も発生しています。
- ・ 道路では、市内各地で道路混雑度が 1.75 を超える区間があります。

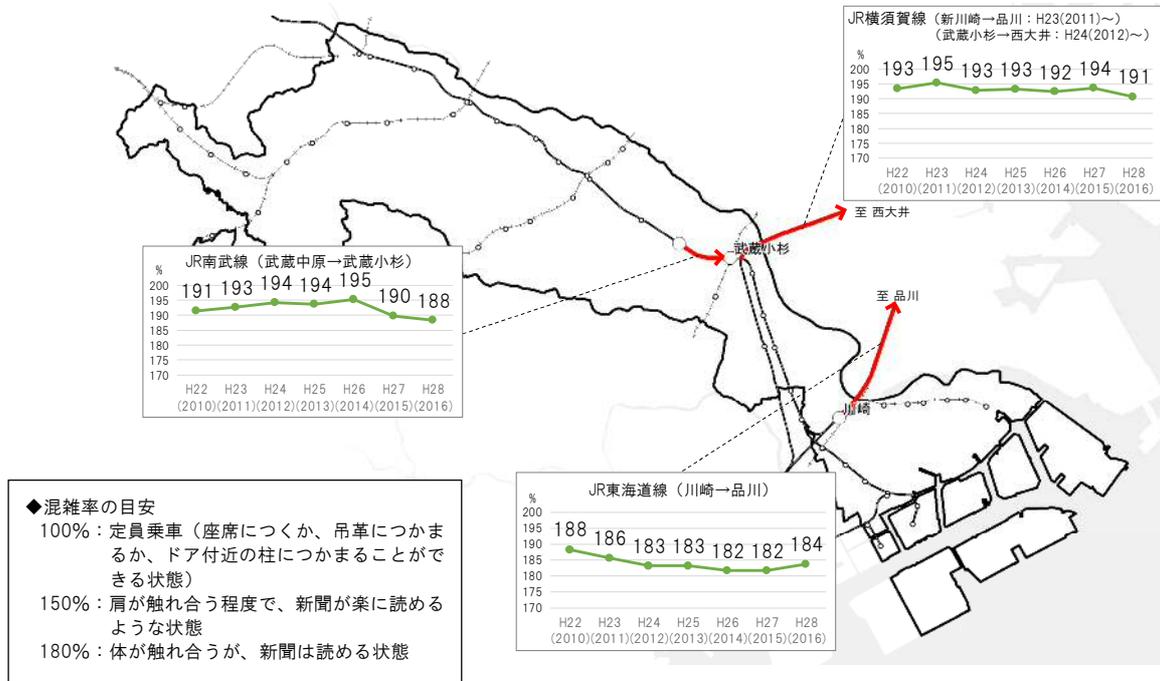


図 川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率の推移

出典：国土交通省公表値より作成

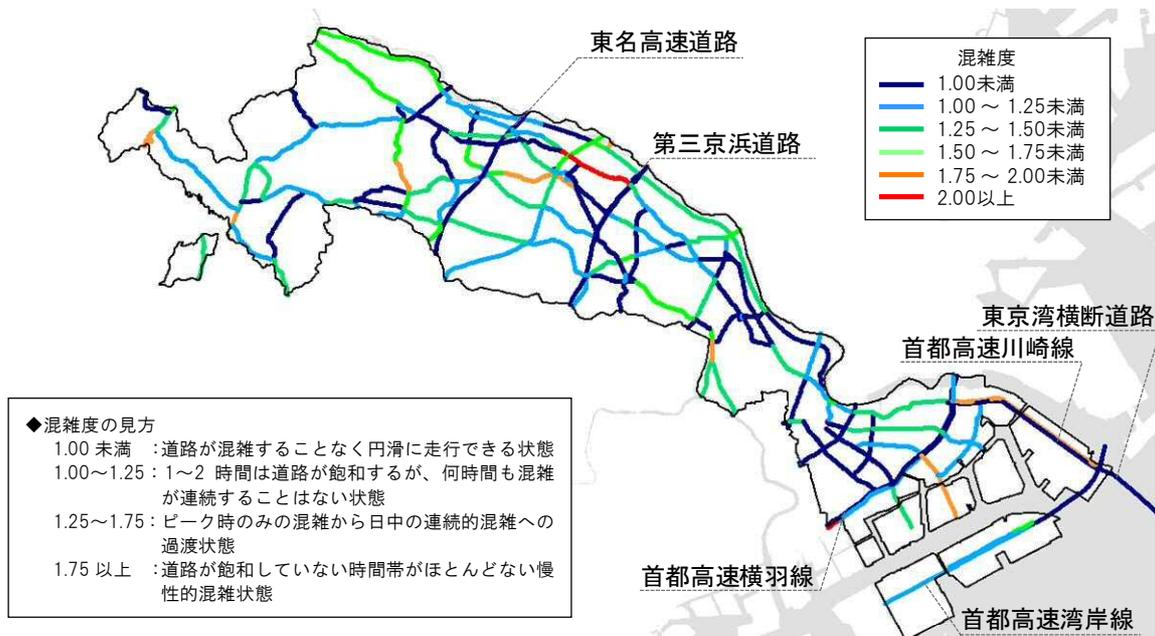


図 川崎市内の道路混雑度（平成 27(2015)年）

出典：全国道路・街路交通情勢調査（一般交通量調査）（H27(2015)）結果より作成

(6) 市民の運転免許保有状況

- ・市民の運転免許保有率（平成 28(2016)年）は約 7 割※、高齢者の運転免許保有率は約 4 割※となっています。（※出典：神奈川県警察資料、川崎市資料より集計）
- ・市民の年齢別運転免許保有率の推移をみると、昭和 63(1988)年から平成 20(2008)年までの間に、ほとんどの年代で免許保有率が上昇しており、高齢者の免許保有率も高まっています。
- ・一方、免許を返納する人も増えています。その理由として、「運転の必要がない」が 7 割を超えており、次いで「身体機能の低下を自覚」が 2 割弱となっています。なお、運転免許非保有者は、保有者に比べて外出率が低いことが分かっています。

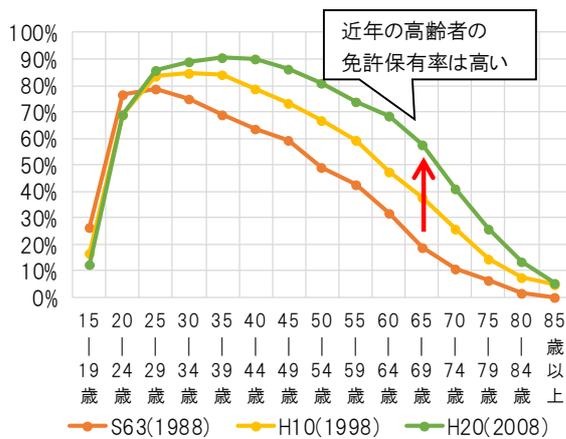


図 市民の年齢別運転免許保有率

出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査 (S63(1988), H10(1998), H20(2008)) より作成

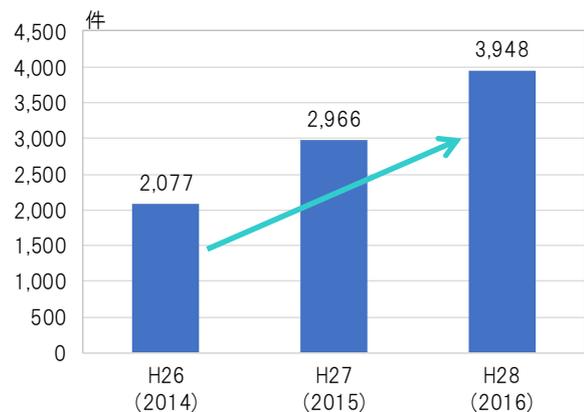


図 市民の運転免許返納件数の推移

出典：神奈川県警察資料より作成

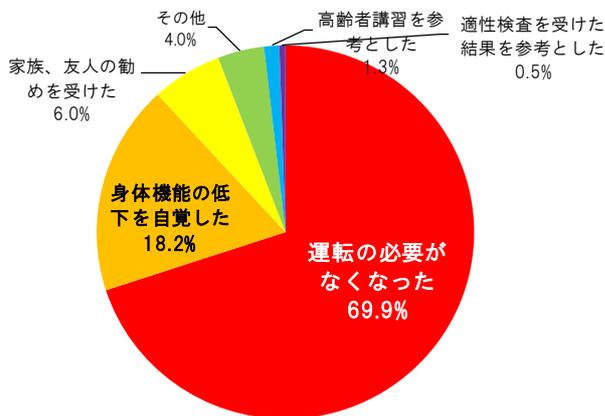


図 運転免許返納の理由

(平成 28(2016)年中に自主返納した人に対する調査)

出典：神奈川県警察資料より作成

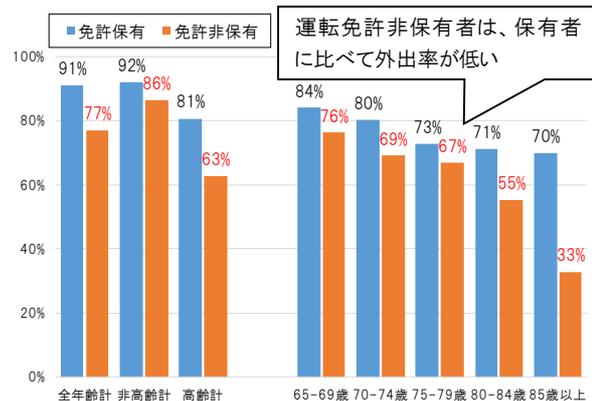


図 市民の年齢別外出率

出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査 (H20(2008)) より作成

(7) 地域別の交通手段特性

- ・ 交通手段分担率（交通手段ごとの利用割合）は地域によって異なります。
- ・ 自動車は、通勤や業務での自動車利用が多い臨海部をはじめ、鉄道から離れた北部の地域などで分担率が高くなっています。
- ・ バスは、北・南部などの鉄道から離れた地域で分担率が高くなっています。
- ・ 自転車は、平坦な中・南部などの地域で分担率が高くなっています。

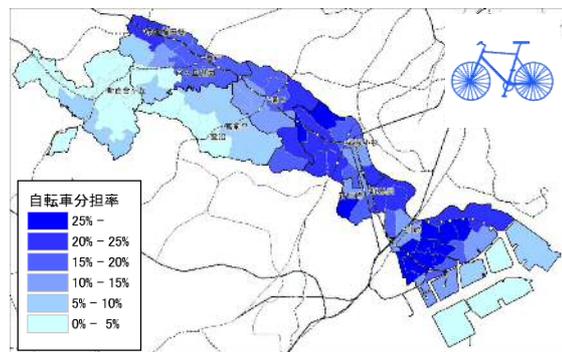
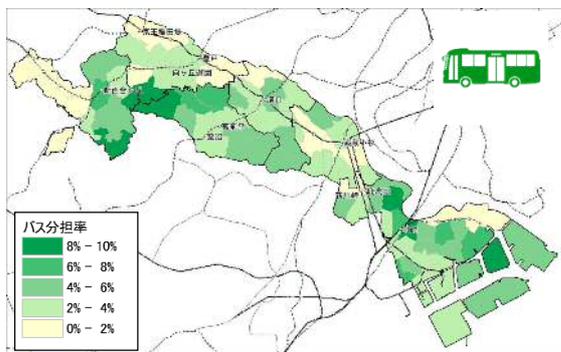
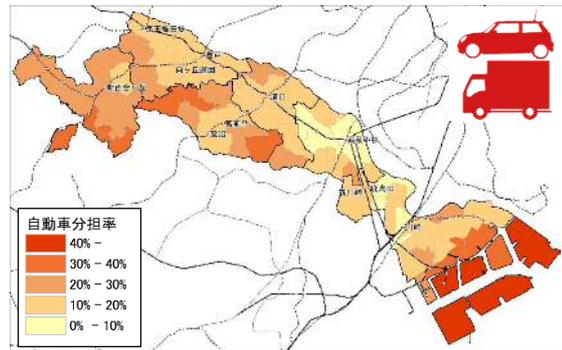


図 地域別交通手段別分担率（発生集中交通量ベース）

出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査（H20(2008)）より作成

- ・ 駅へのアクセスがあまり良くない地域や、バス停までの高低差があることなどによりバスを利用しにくい地域が存在します。また、地域の交通事情や駅の性格等によって、駅までの利用交通手段が異なっており、川崎駅のようなターミナル駅ではバスの利用が多くなっています。

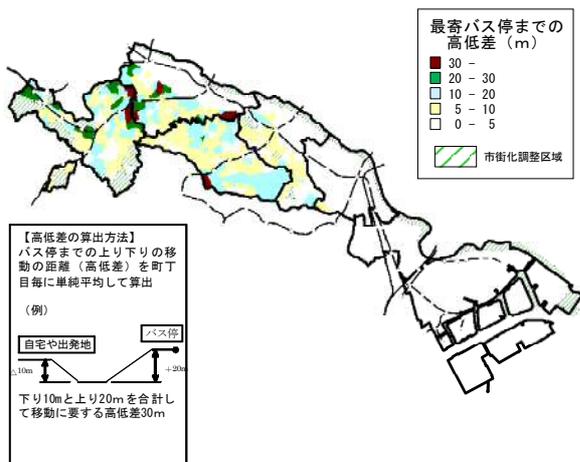


図 最寄バス停までの高低差

出典：川崎市資料

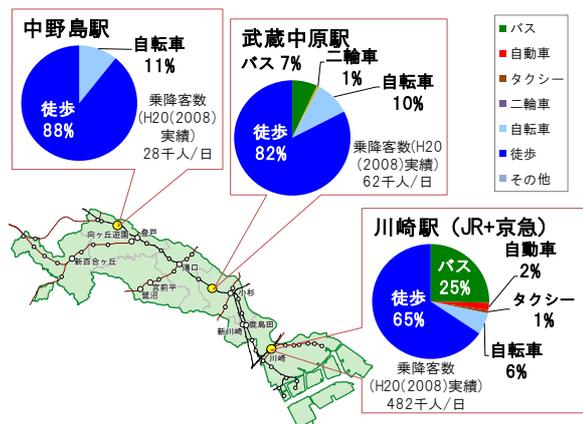


図 駅端末手段分担率

出典：国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査（H20(2008)）、都市交通年報より作成

(8) 道路交通の安全・安心

- ・市内の交通事故件数は年々減少しており、人口当たりの交通事故件数は全国の大都市内で最も少なくなっています。
- ・市内の自転車事故（平成 28(2016)年）は、全交通事故の 27.9%を占めており、県平均の 21.7%に比べて高くなっています。全交通事故に占める歩行者事故、高齢者事故の割合は近年上昇しています。

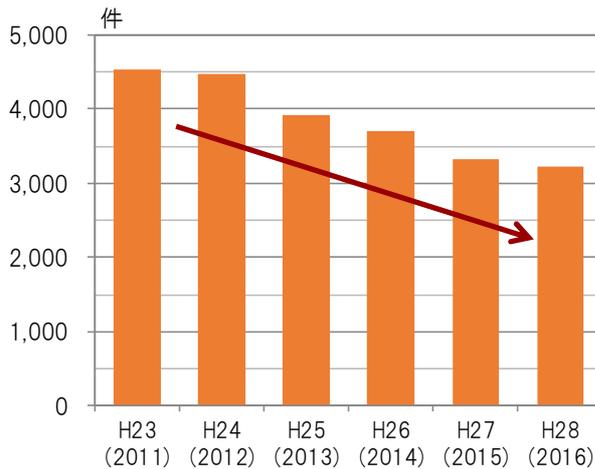


図 市内交通事故件数の推移

出典：交通事故発生状況（川崎市資料）より作成

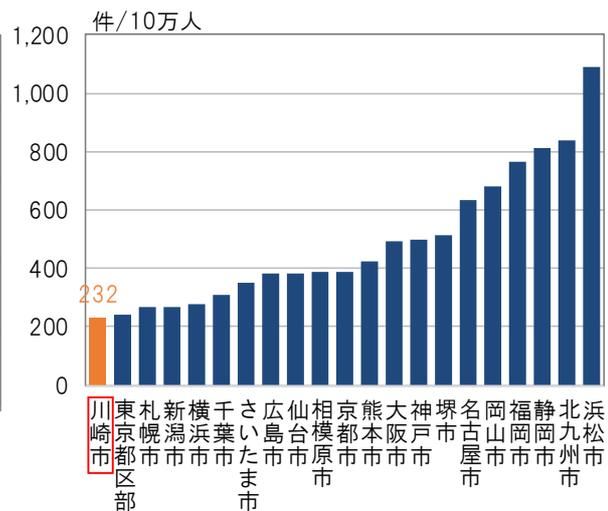


図 人口 10 万人当たり交通事故件数の比較 (平成 27(2015)年)

出典：大都市データランキング カワサキをカイセキ！より作成

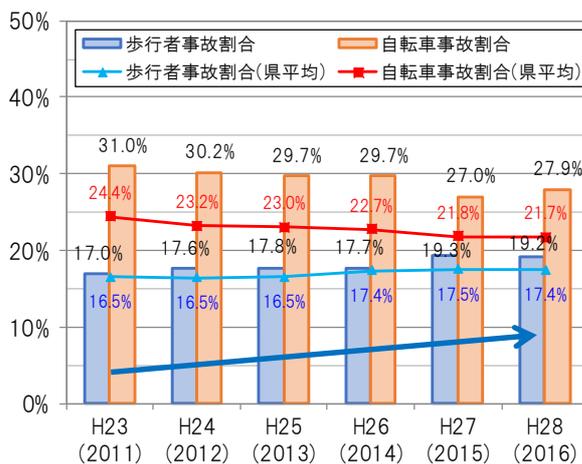


図 市内交通事故件数に占める歩行者事故と自転車事故の割合

出典：交通事故発生状況（川崎市資料）、かながわの交通事故（神奈川県資料）より作成

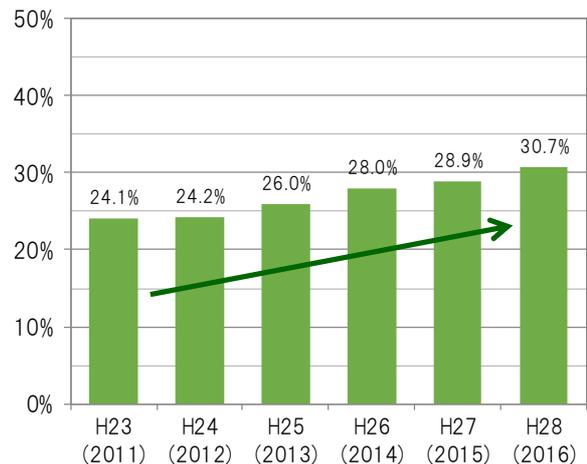


図 市内交通事故件数に占める高齢者事故の割合

出典：交通事故発生状況（川崎市資料）より作成

(9) 踏切や鉄道の安全・安心

- ・ 鉄道による道路の遮断や地域の分断が起きているところもあり、踏切において歩行者や車の集中による混雑が見られます。
- ・ 鉄道の安全性や利便性の向上に向けて、駅のバリアフリー化が進んでいます。また、さらなる安全・安心の向上に向けて、ホームドアの設置等の転落防止策も進められています。



図 現況の平間駅前踏切
出典：川崎市資料



図 ホームドアの設置（東急東横線新丸子駅）
出典：川崎市資料

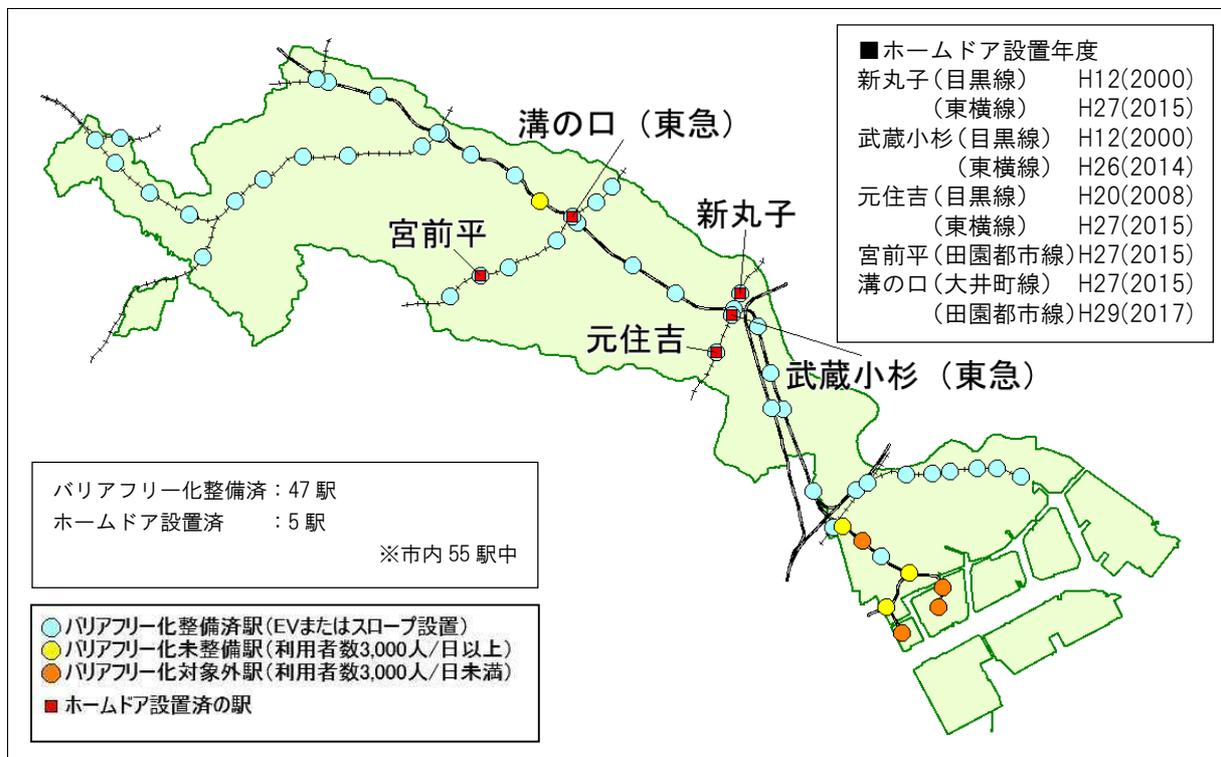


図 市内鉄道駅におけるバリアフリー状況（平成 29(2017)年 12 月末時点）
出典：市内駅バリアフリー状況（川崎市資料）より作成

(10) 災害への対応

- ・ 緊急輸送道路は、震災時における救難・救助活動や物資の輸送など広範な応急活動のため重要な道路であり、市内では、平成 28(2016)年度までに約 8 割が整備されています。
- ・ 市内の道路橋梁については、緊急輸送道路にある橋や、跨線橋・跨道橋、比較的規模の大きな橋など主要な橋梁のうち、古い設計基準で建設された 124 橋を対象に耐震対策を進め、平成 29(2017)年度に全ての橋梁の耐震対策が完了しています。
- ・ 平成 28(2016)年 6 月には、新たな橋梁耐震化計画を策定し、新しい年代に建設された橋梁を含め、耐震性能が不足するもの、また人道橋や比較的小規模な橋梁のうち防災上の観点から重要性の高いもの 199 橋を新たに対象とし、耐震対策を進めています。



図 緊急輸送道路の指定状況

出典：川崎市域緊急交通路及び緊急輸送道路指定路線図（川崎市資料）

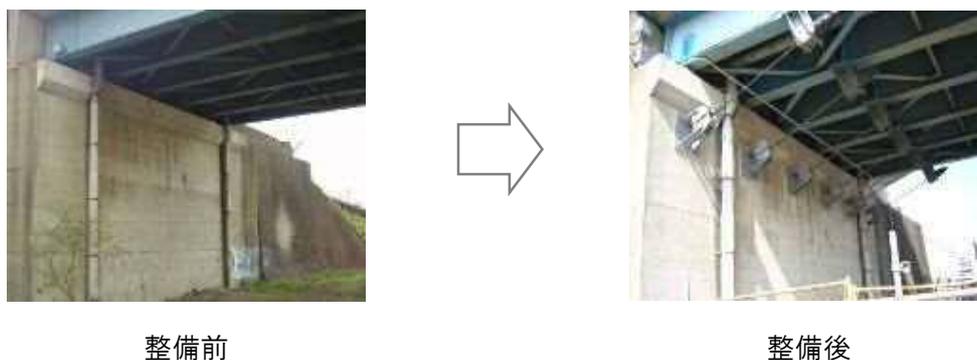


図 橋りょうの耐震化工事（小倉跨線橋）

出典：川崎市資料

(11) 環境への配慮

- ・本市は公共交通の利用割合が高いことなどから、運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量は大都市の中で最も低くなっています。
- ・本市では、大型貨物自動車の交通量が多い臨海部周辺などにおいて、自動車交通量に占める大型車の割合が高くなっています。
- ・自動車利用に起因する環境負荷の低減に向けて、国や周辺自治体などと連携を図りながら、対策を進めています。

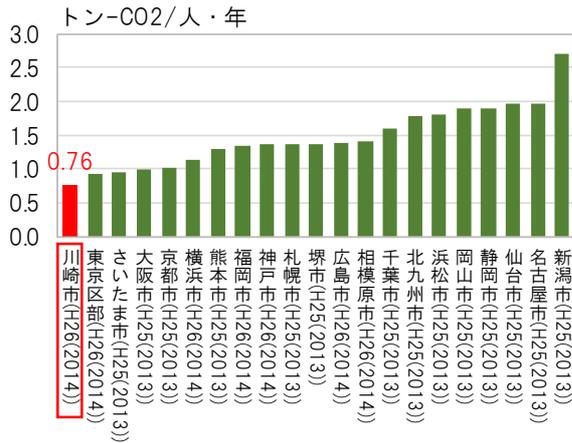


図 運輸部門における人口一人当たり二酸化炭素排出量の大都市間での比較

出典：各自治体資料より作成

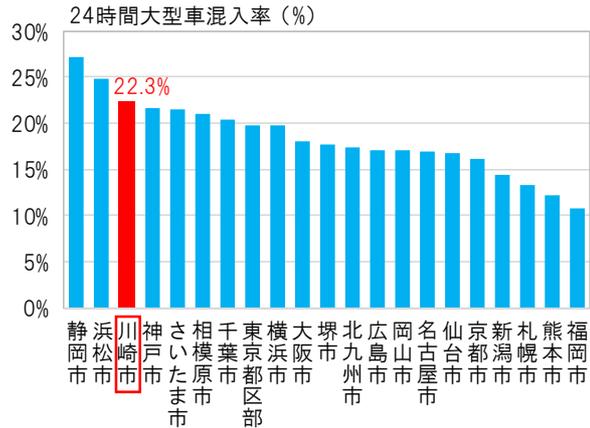


図 大都市別平均大型車混入率(平成27(2015)年)

※大型車混入率:自動車交通量に対する平日大型車交通量の割合
一般交通量調査における全交通量調査基本区間を対象
12時間交通量観測区間は昼夜率により24時間交通量に換算

出典：全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))結果より作成

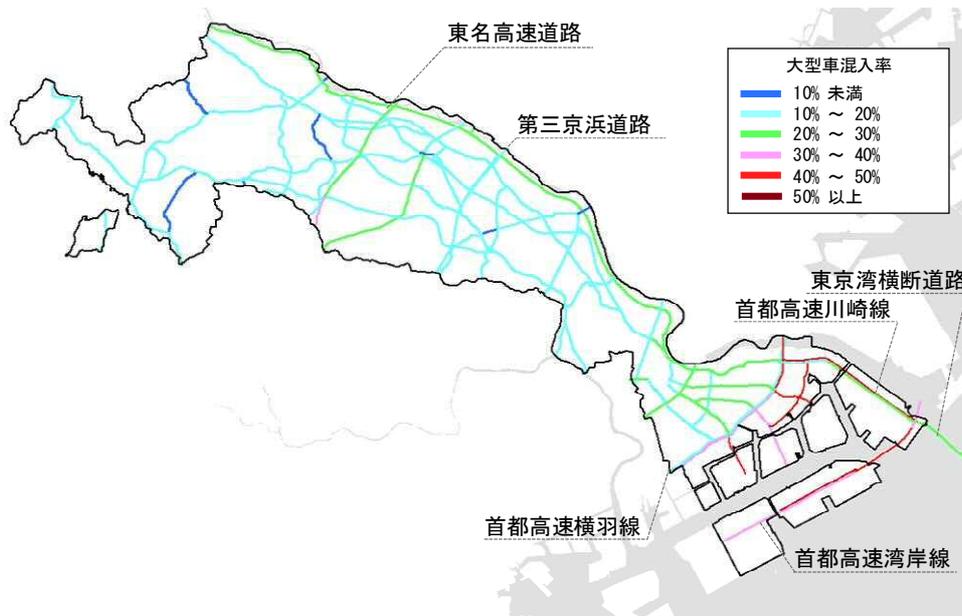


図 市内道路の大型車混入率(平成27(2015)年)

出典：全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))結果より作成

(12) 市民が重要と考える交通政策の取組

- ・平成 28(2016)年の市民アンケートによると、市の交通政策に関して重要と考える取組として、「歩道の設置や自転車利用マナーの向上など歩行者などへの安全対策」や「災害に強い交通網の整備」が上位となっており、約 9 割が重要と回答しています。この傾向は、5 年前の調査と変わっておらず、市民は交通の安全や安心に対する重要度が高いことが分かります。
- ・また、5 年前の調査に比べて、重要と考える割合が高まった取組については、「路線バスのサービスの充実や利便性の向上」「障害者や子育て世帯などが幅広く利用できるタクシーの普及」の順となっており、身近な交通サービスの充実を重要と考える割合が高まっています。

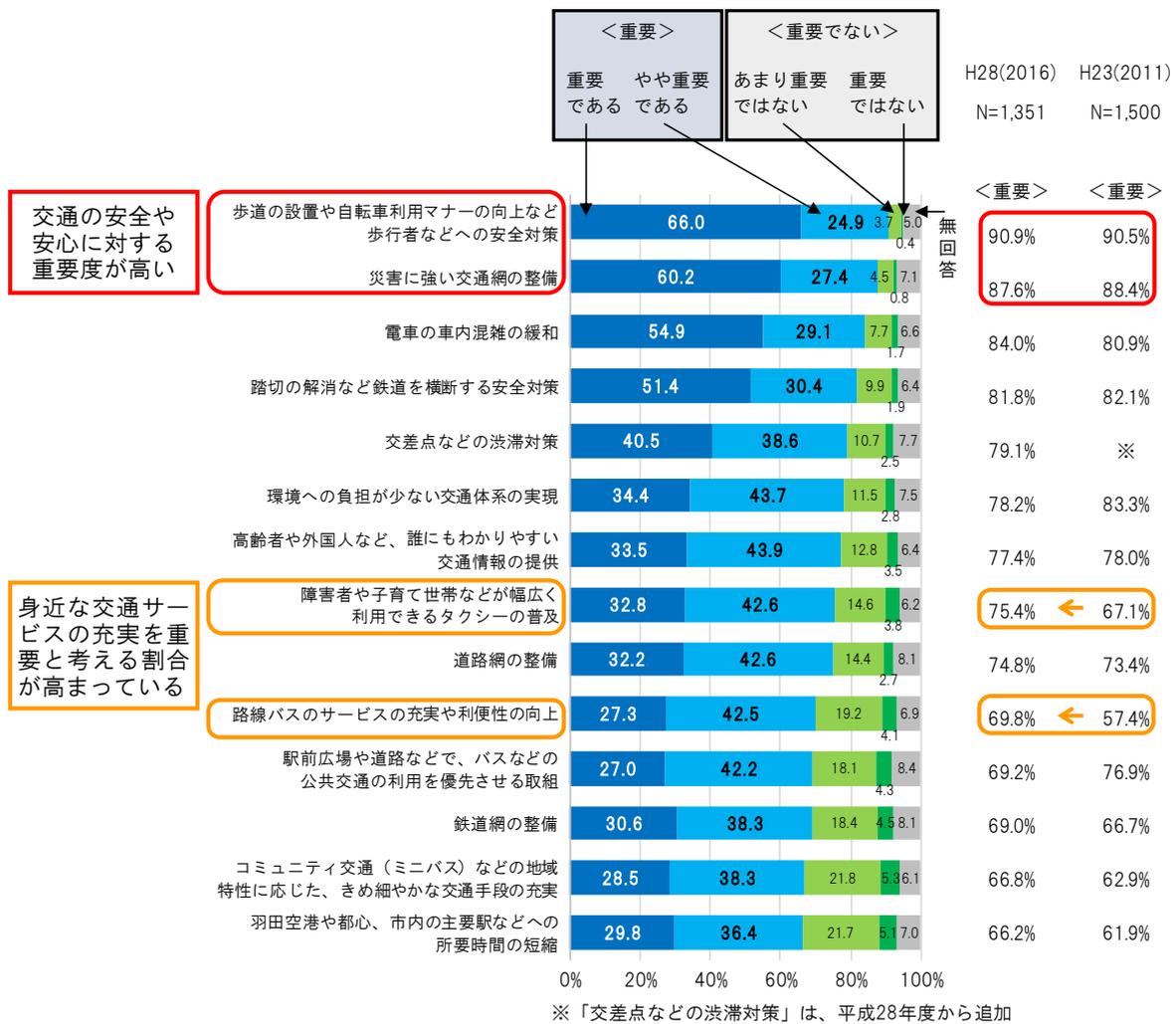


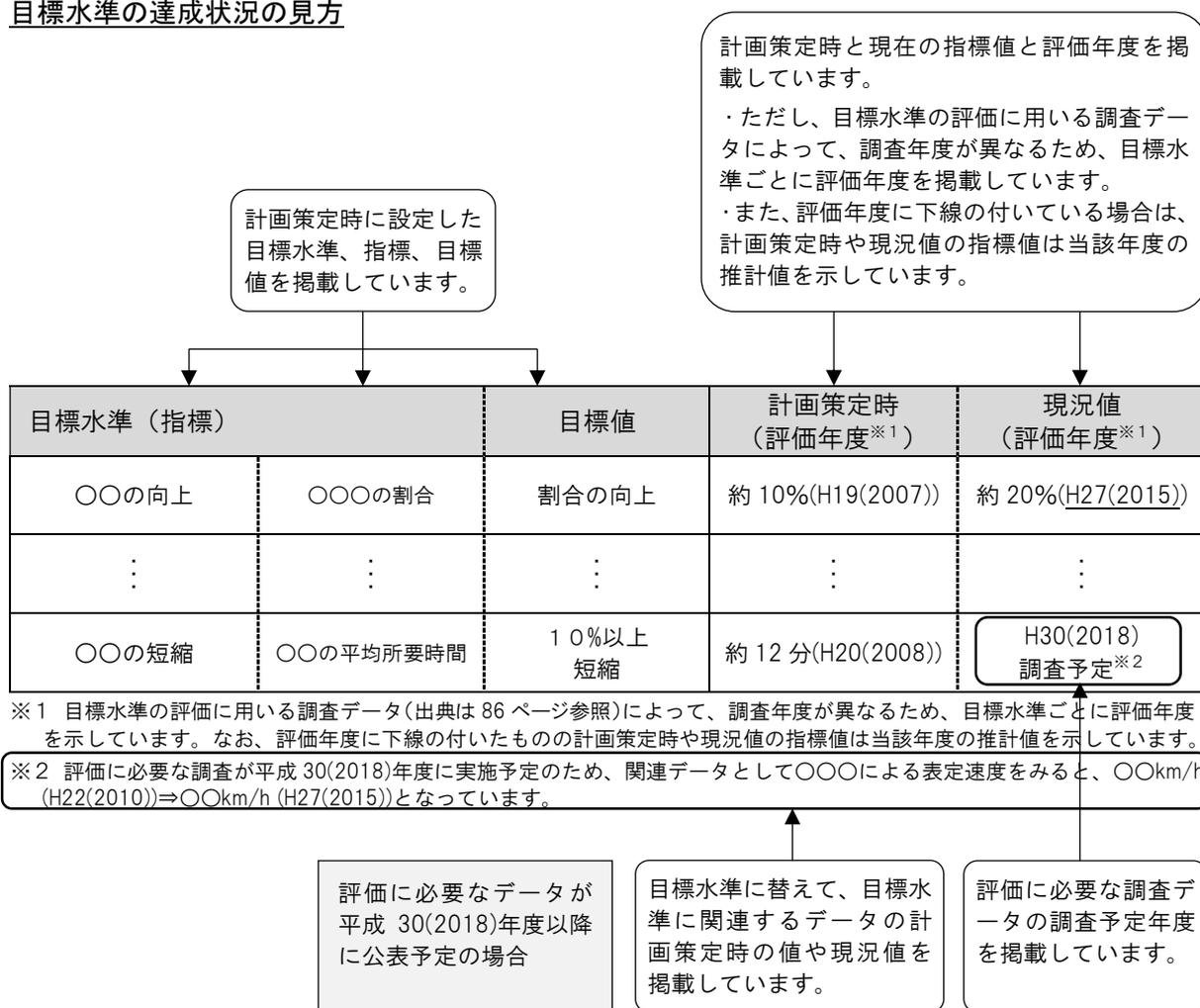
図 今後の交通政策における各取組の重要度（＜重要＞の回答比率の高い順）

出典：平成 23, 28(2011, 2016)年度第 2 回かわさき市民アンケート結果より作成

7 計画策定後の取組状況

- ・平成 25(2013)年 3 月の計画策定以降、交通政策の目標の実現に向けて、各種の施策・事業に取り組んできました。
- ・ここでは、計画策定後の主な施策・事業の取組状況を示すとともに、交通政策の目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として設定している目標水準の達成状況を評価します。

目標水準の達成状況の見方



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

○計画策定後の主な取組としては、平成 28(2016)年 3 月の JR 小田栄駅の開業をはじめ、国道 357 号の多摩川トンネルや羽田連絡道路が事業着手しました。東京丸子横浜線(木月工区)の供用開始など都市計画道路の整備も進んでいます。

○目標水準については、計画策定後には、鉄道及び道路ネットワークに大きな変化はなかったため、自動車利用による広域拠点間の所要時間(本市推計)が、自動車の旅行速度の低下により計画策定時よりも長くなっているほかは、どの指標もあまり変化が見られません。

■主な取組の状況

※【カッコ】内の数字はH25(2013)～28(2016)年度の実績数

連続立体交差事業

- ・京急大師線連続立体交差事業 1 期①(小島新田駅～東門前駅間)の推進
- ・JR 南武線尻手駅～武蔵小杉駅間の連続立体交差化に向けた取組の推進



図 開業した JR 小田栄駅と増便された南武支線

鉄道事業

- ・JR 小田栄駅の開業と南武支線の増便(H27(2015))
- ・「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」(交通政策審議会答申 198 号:H28(2016))にて本市に係る 6 路線を位置付け

道路事業

- ・臨港道路東扇島水江町線の整備促進
- ・国道 357 号多摩川トンネルの事業着手(H27(2015))
- ・都市計画道路「殿町羽田空港線」の都市計画決定(H28(2016))と事業着手(H28(2016))
- ・第2次川崎市道路整備プログラムの策定(H27(2015))
- ・都市計画道路の整備【約 4km】(東京丸子横浜線(木月工区)、古市場矢上線(鹿島田駅西部地区再開発事業区域)等)



東京丸子横浜線
(木月工区)



古市場矢上線
(鹿島田駅西部地区再開発事業区域)

図 都市計画道路の整備

出典：開業した JR 小田栄駅(川崎市ホームページ(平成 28(2016)年川崎市 10 大ニュース))、増便された南武支線(川崎市資料)、都市計画道路の整備(川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準(指標)		目標値	計画策定時 (評価年度※)	現況値 (評価年度※)
広域拠点間の所要時間の短縮	自動車利用による本市広域拠点間平均所要時間	25%以上短縮	約 45 分 (H17(2005))	約 54 分 (H27(2015))
新幹線駅まで 45 分圏域の拡大	公共交通利用による市域の新幹線駅 45 分圏域カバー率	90%以上	約 62% (H24(2012))	約 60% (H27(2015))
羽田空港までの所要時間の短縮	公共交通・自動車利用による本市拠点から羽田空港までの平均所要時間	20%以上短縮	約 44 分 (鉄道:H24(2012)、 自動車:H17(2005))	約 45 分 (鉄道:H29(2017)、 自動車:H27(2015))
臨海部の移動圏域の拡大	自動車利用による臨海部拠点 60 分圏域拡大率	30%以上拡大	約 1,900 km ² (H17(2005))	約 2,000 km ² (H27(2015))

※ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

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

- 計画策定後の主な取組としては、歩道整備や自転車の通行環境の整備、踏切の安全対策などの交通環境の整備、ユニバーサルデザインタクシーの普及やホームドアの設置促進などを進めました。
- 目標水準については、人口あたりの交通事故件数は大都市で最も少なくなっています。鉄道混雑率は、JR南武線の幅広車両の導入等により、最混雑区間では平成 26(2014)年の 195%から平成 28(2016)年には 188%になるなど、JR南武線での改善が見られます。なお、踏切横断交通量は、向ヶ丘遊園駅連絡通路の整備等による減少のほか、横断交通量自体が減少している踏切も見られました。

■主な取組の状況

※【かっこ】内の数字はH25(2013)～28(2016)年度の実績数

<p>交通安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備、交差点改良(カラー舗装等) ・自転車通行環境の整備【約 9km】 (川崎府中線、東京丸子横浜線 等) ・踏切の安全対策【12 踏切】 ・向ヶ丘遊園駅連絡通路の整備(H26(2014))等 		
<p>ユニバーサルデザイン都市の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの普及 【市内新規登録台数 22 台】 ・UD タクシー対応乗場の整備【H29(2017).9 までに 10 箇所】(川崎駅東口・武蔵小杉駅東口等) ・ホームドアの設置【5 駅】 (東急武蔵小杉駅、溝の口駅等) 等 	<p>図 自転車通行環境の整備 (国道 409 号)</p>	<p>図 JR 南武線幅広車両の導入</p>
<p>鉄道の混雑の緩和</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR南武線幅広車両の導入【H28(2016)導入完了、混雑率 H26(2014):195%→H28(2016):188%】 		
<p>出典：自転車通行環境の整備 (川崎市資料)、JR 南武線幅広車両の導入 (川崎市資料)、UD タクシー乗場の整備 (川崎市資料)、ホームドアの設置 (川崎市資料)</p>		

■目標水準の達成状況

目標水準 (指標)		目標値	計画策定時 (評価年度※1)	現況値 (評価年度※1)
駅へのバスの所要時間の短縮	バス平均所要時間	10%以上短縮	約 15 分 (H20(2008))	H30(2018) 調査予定※2
高齢者等の外出のしやすさの向上	高齢者外出率	外出率向上	約 69% (H20(2008))	H30(2018) 調査予定※3
交通事故件数の減少	人口あたりの交通事故件数の低さ	大都市 1 位	大都市 1 位 (H22(2010))	大都市 1 位 (H27(2015))
鉄道混雑率の改善	180%超区間	解消	約 8.5km (H19(2007))	約 4.3km (H27(2015))
	150%超区間	減少	約 30.6km (H19(2007))	約 19.6km (H27(2015))
踏切を横断する交通量の削減	歩行者ボトルネック踏切通行者数	約 8 万人	約 20 万人 (H21(2009))	約 18 万人 (H27(2015))
	自動車ボトルネック踏切通行台数	約 2 万台	約 13 万台 (H21(2009))	約 12 万台 (H27(2015))

※1 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

※2 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成 30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、大都市交通センサスによる駅までのバスの平均乗車時間を見ると 17 分(H22(2010))⇒16 分(H27(2015))となっています。

※3 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成 30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、市の高齢者実態調査から「ほぼ毎日外出している」の回答割合をみると 45.3%(H22(2010))⇒50.8%(H28(2016))と増加しています。

目標③ 災害に強い交通環境の整備

- 計画策定後の主な取組としては、緊急輸送道路の整備、道路橋りょうの耐震化、道路の無電柱化の整備を進めました。また、帰宅困難者対策として一時滞在施設の確保や徒歩帰宅支援マップの作成などを進めました。
- 目標水準については、緊急輸送道路の整備を計画的に進めてきた結果、整備率は上がっており、道路橋りょう(124 橋)の耐震化率については、100%を達成しました。東扇島広域防災拠点へのアクセスルート数に変化はありませんが、4 ルート目の臨港道路東扇島水江町線の整備が進んでいます。

■主な取組の状況

※【カッコ】内の数字はH25(2013)～28(2016)年度の実績数

災害に強い交通基盤の整備

- ・緊急輸送道路の整備【約 8km】
(世田谷町田線(万福寺工区)、古市場矢上線(鹿島田駅西部地区再開発事業区域)等)
- ・道路橋りょうの耐震化【H29(2017).12 までに 11 橋】
- ・新たな橋梁耐震化計画の策定(H28(2016))
- ・道路の無電柱化の推進【約 5km】
(武蔵小杉駅南口地区、南幸町渡田線(元木交差点～渡田交差点)等) 等



図 道路橋りょうの耐震化・橋台部分の縁端拡幅(宮前区山下橋)

帰宅困難者対策

- ・一時滞在施設の確保、備蓄の確保
- ・帰宅困難者対策訓練の実施 等



図 帰宅困難者対策訓練の様子



図 無電柱化された道路(南幸町渡田線)

出典：道路橋りょうの耐震化(川崎市資料)、帰宅困難者対策訓練の様子(川崎市資料)、無電柱化された道路(川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準(指標)		目標値	計画策定時 (評価年度※)	現況値 (評価年度※)
緊急輸送道路整備率の向上	緊急輸送道路整備率	100%	約 81% (H21(2009))	約 84% (H28(2016))
道路橋りょうの耐震化	道路橋りょうの耐震化率 (対象 124 橋)	100%	約 59% (H21(2009))	100% (H29(2017))
広域防災拠点のアクセスルートの多重化	東扇島広域防災拠点へのアクセスルート数	6 ルート	3 ルート (H24(2012))	3 ルート (H29(2017))

※ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

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

- 計画策定後の主な取組としては、路線バス社会実験支援制度を創設するとともに、社会実験の実施により、バス路線の拡充を図りました。また、地域住民によるコミュニティ交通の取組への支援を行い、長尾台地区では本格運行が開始されました。駅前広場については、武蔵小杉駅東口、新川崎、溝口駅南口などが整備を完了し、拠点地区の交通結節機能の強化を図りました。
- 目標水準については、交通環境が改善されたと思う人の割合(本市総合計画の実感指標「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」)は 64.2%となっています。

■主な取組の状況

※【カッコ】内の数字はH25(2013)～28(2016)年度の実績数

<p>駅などへのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス社会実験支援制度の創設 (H25(2013)) ・バス路線の拡充(向ヶ丘遊園駅～たまプラーザ駅(H29(2017))、溝口駅～新百合ヶ丘駅(H29(2017))等) ・コミュニティ交通の取組への支援(長尾台地区の本格運行開始(H26(2014))、岡上西地区運行実験(H28(2016))等)等 		
<p>駅周辺における交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備(武蔵小杉駅東口(H25(2013))、新川崎(H26(2014))、溝口駅南口(H28(2016))等) ・駐輪場の整備【11,370台】(武蔵小杉駅第5、武蔵溝ノ口南口第4等) ・鹿島田三線歩道橋の整備(H25(2013)) ・橋上駅舎化等の推進(JR 稲田堤駅、津田山駅等)等 		
		<p>左下：武蔵小杉駅東口駅前広場 左：溝口南口駅前広場 上：新川崎交通広場</p>
	<p>図 駅前広場の整備</p>	

出典：社会実験を活用して新設された路線(川崎市資料)、長尾台地区コミュニティ交通(川崎市資料)、駅前広場の整備(川崎市ホームページ(平成26(2014)年川崎市10大ニュース)及び川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準(指標)	目標値	計画策定時(評価年度※1)	現況値(評価年度※1)
交通環境が改善されたと思う人の割合の増加	70%以上 本市総合計画の策定から概ね10年後の目標値	約62% (H27(2015))	64.2% (H28(2016))
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮	約15分 (H20(2008))	H30(2018)調査予定※2
高齢者等の外出のしやすさの向上	外出率向上	約69% (H20(2008))	H30(2018)調査予定※3
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39% (H20(2008))	約39% (H27(2015))

※1 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は86ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

※2 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、大都市交通センサスによる駅までのバスの平均乗車時間をみると17分(H22(2010))⇒16分(H27(2015))となっています。

※3 評価に必要な調査(国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査)が平成30(2018)年度に実施予定のため、関連データとして、市の高齢者実態調査から「ほぼ毎日外出している」の回答割合をみると45.3%(H22(2010))⇒50.8%(H28(2016))と増加しています。

目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

- 計画策定後の主な取組としては、道路交通の円滑化に向けた取組や燃料電池自動車などの次世代自動車の普及促進、エコドライブなどの環境に配慮した自動車利用の促進等を図ってきました。
- 目標水準については、本市の人口増加が続く中、公共交通利用の割合は約 39%(本市推計)で維持されており、次世代自動車の普及率は約 9.6%に上昇しています。鉄道(旅客)及び自動車の二酸化炭素排出量は、約 110 万トン-CO2/年(本市推計)となっており、平成 17(2005)年度と同水準となっています。

■主な取組の状況

※【カッコ】内の数字はH25(2013)～28(2016)年度の実績数

環境に配慮した交通体系の構築

- ・渋滞緩和のための緊急渋滞対策の推進【4 箇所】
- ・エコドライブやエコ運搬の取組推進
- ・産業道路におけるクリーンライン化事業の推進や環境レーンの導入(H25(2013)～) 等

公共交通や自動車の低炭素化

- ・次世代自動車や低公害車等の普及促進
- ・スマートEVバス(電気バス)運行開始(H27(2015))
- ・移動式水素ステーション運用開始(H27(2015))
- ・市公用車に燃料電池自動車「MIRAI」を導入(H27(2015))
- ・JR 武蔵溝ノ口駅がエコステとしてリニューアル(H29(2017)) 等



図 スマートEVバス(電気バス)



図 燃料電池自動車(市公用車)



図 エコステ(JR 武蔵溝ノ口駅)

出典：スマートEVバス(川崎市資料)、燃料電池自動車(市公用車)(川崎市資料)、エコステ(川崎市資料)

■目標水準の達成状況

目標水準(指標)	目標値	計画策定時(評価年度※)	現況値(評価年度※)
公共交通利用割合の維持向上	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	約 39% (H20(2008))	約 39% (H27(2015))
次世代自動車の普及向上	次世代自動車普及率(川崎市内保有台数シェア)	約 2.9% (H22(2010))	約 9.6% (H27(2015))
CO2 排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車 CO2 排出量	H17(2005)年度より削減	約 110 万 t / 年 (H27(2015))

※ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は 86 ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

8 本市の交通課題と見直しの方向性

(1) 本市の交通課題

- ・平成 25(2013)年 3 月の計画策定時には、次のとおり、「首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成」や「高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上」など 5 つの交通課題を設定しています。
- ・計画策定後は、これらの交通課題を解決し、交通政策の目標の実現を図るため、「7 計画策定後の取組状況」に示すとおり、各種の施策・事業に取り組み、一定の成果を上げてきましたが、目標水準の達成状況からも、交通政策の目標の実現に向けては途上にあり、今後も引き続き、取組を進めていく必要があります。

本市の交通課題

①首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成

- ・市内外の拠点間連携を高める交通機能の強化が求められている。
- ・市内拠点から羽田空港へのアクセスの向上を図ることが求められている。
- ・臨海部の交通機能の強化が求められている。

②高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上

- ・将来にわたり、路線バスのサービスを維持していくことが求められている。
- ・駅やバス停までのアクセスをより一層向上することが求められている。
- ・鉄道や道路の混雑の改善が求められている。
- ・歩行者などに対して、より一層の安全性の向上が求められている。
- ・障害者や高齢者をはじめ誰もが安心して移動できる環境が求められている。
- ・鉄道により地域間の移動が阻害されているところの改善が求められている。

③災害に強い交通の実現

- ・災害に強く、復旧を支える交通基盤の充実が求められている。
- ・交通ネットワークの多重性（リダンダンシー）の向上が求められている。
- ・災害時や非常時の交通混乱への対応が求められている。

④地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応

- ・地域特性を踏まえたきめ細かな対応が求められている。
- ・駅の特徴を踏まえた結節機能の強化が求められている。

⑤地球環境へのさらなる配慮

- ・鉄道や自動車など交通の低炭素化が求められている。
- ・道路交通の円滑化や自家用車から公共交通利用への転換を図ることが求められている。

- ・また、高齢化の進展や産業構造の変化、ライフスタイルやワークスタイルの多様化など、本市の交通政策を取り巻く状況は変化しており、今後もその変化は一層進展していくことが見込まれます。こうした中、これからの交通政策は、社会経済状況の変化から生じる交通需要の量的・質的な変化をはじめ、交通ニーズの多様化などに、柔軟かつ、的確に対応していく必要があります。
- ・今後の様々な状況変化に対応しながら、交通課題の解決に向けて、より一層の成果を上げていくためには、本市が有する強みや既存ストックの最大活用を図り、多様な主体と連携して取組を進める必要があります。「選択と集中」による取組の重点化や交通需要の調整などのソフト施策の展開、ICT（情報通信技術）などの新たな技術の活用なども進めていく必要があります。
- ・以上から、計画策定時に設定した5つの交通課題の解決に向けては、次に示す留意すべき事項を踏まえ、引き続き、取組を進めていくこととします。

交通課題の解決に向けて留意すべき事項

①社会経済状況の変化への対応

- ・高齢化の進展や産業構造の変化、ライフスタイルやワークスタイルの多様化など、社会経済状況の変化から生じる交通需要の量的・質的な変化をはじめ、交通ニーズの多様化などに、柔軟かつ、的確に対応していく必要がある。

②本市が有する強みや既存ストックの活用

- ・本市の立地優位性をはじめ、市内に展開される鉄道路線や路線バスネットワークなど、本市が有する強みや既存ストックを最大限活用していく必要がある。

③多様な主体との連携

- ・本市がめざす交通環境の実現には、交通事業者や市民・団体・企業、国や自治体等の多様な主体と目標を共有し、各主体が有する特長などを活かして、一層の連携を図っていく必要がある。

④効率的・効果的な取組の推進

- ・「選択と集中」による取組の重点化や抜本対策と即効対策の効果的な展開等を図るとともに、交通需要の調整などのソフト施策の展開やICT（情報通信技術）などの新たな技術の活用を進めるなど、効率的・効果的に取組を推進していく必要がある。

(2) 計画の見直しの方向性

- ・平成 25(2013)年 3 月の計画策定後には、本市の総合計画の策定や都市計画マスタープラン全体構想の改定があり、本計画の基本的な考え方となっている「広域調和・地域連携型の都市構造を支える交通体系の形成」については、引き続き、推進していくこととなりました。
- ・こうしたことから、今回の見直しでは、交通政策の理念をはじめ、めざすべき都市構造や目標などの基本的な考え方は継承しつつ、引き続き、目標の実現に向けて取組が必要な交通課題や計画策定後の状況変化に対応するため、重点施策などの施策展開を中心に必要な見直しを行います。
- ・目標水準については、「道路橋りょうの耐震化」が目標としていた 124 橋の耐震化を完了したことから、新たな目標設定を行います。また、「交通環境が改善されたと思う人の割合」については、本市の総合計画の実感指標との整合を図り「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」とします。
- ・計画の進行管理については、今回の中間見直しを計画策定後 5 年目に行ったことや計画の見直しに必要な交通実態調査等の調査年次などを踏まえ、次の見直しは計画策定から 10 年後を目途に実施する「計画の全体見直し」とし、その後の見直しサイクルなどについては、次の全体見直しにおいて決定していくこととします。
- ・そのほか、交通政策の方向性や交通施策の方向性についても、必要な見直しを行います。
- ・なお、川崎縦貫鉄道計画は、財政負担が極めて大きいこと、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止します。(次ページ参照)

◆川崎縦貫鉄道計画の廃止について

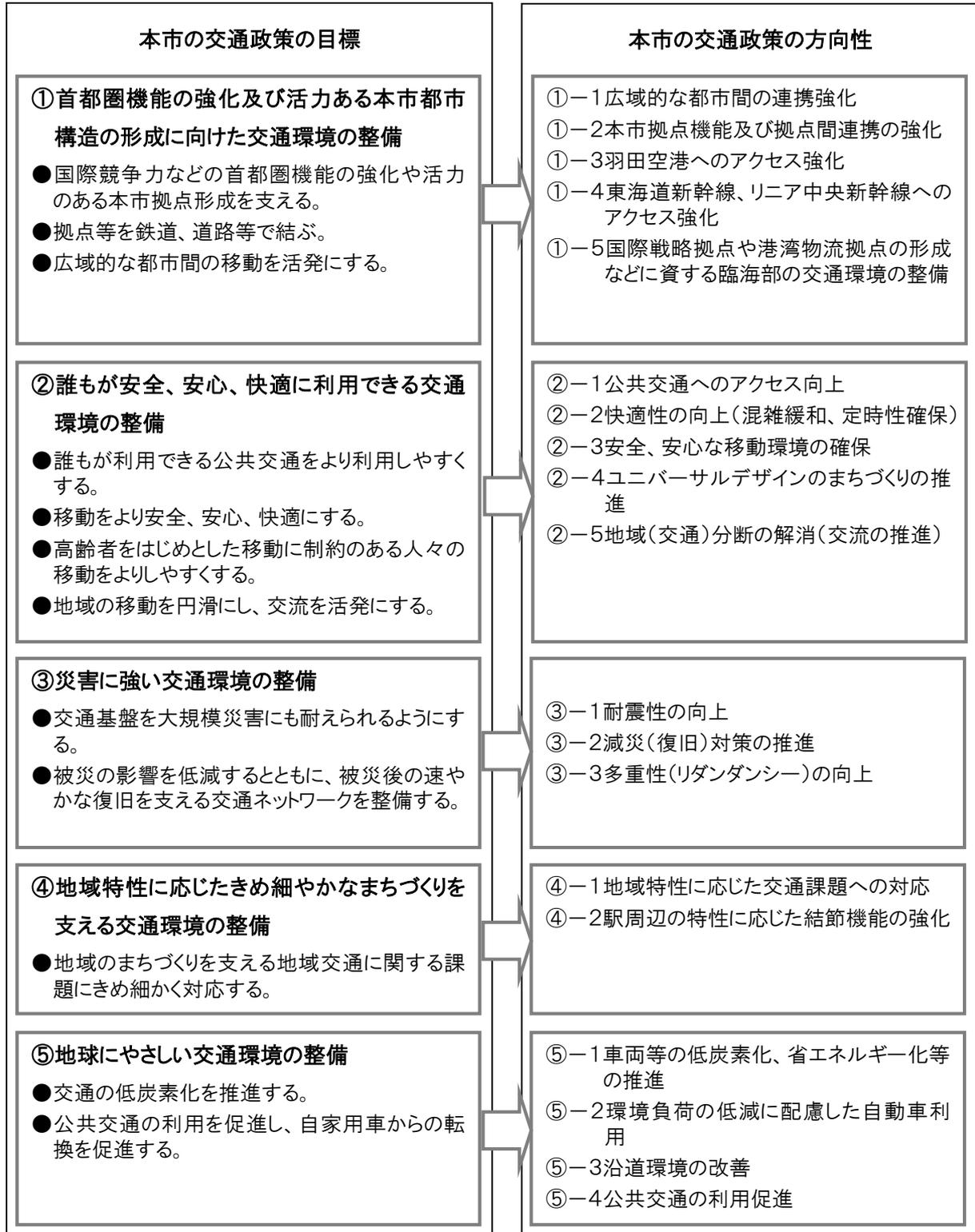
- ・川崎縦貫鉄道計画は、市内の鉄道不便地域の改善及び既存鉄道の混雑緩和等を図るため、新百合ヶ丘駅から川崎駅までの区間を地下鉄で整備する計画です。
- ・本計画は、平成 13(2001)年に初期整備区間として「新百合ヶ丘～宮前平～元住吉」までの区間について第一種鉄道事業許可を取得しました。
- ・その後、平成 17(2005)年 3 月の事業再評価により、経由地を「元住吉から武蔵小杉」に変更し、早期の事業化に向け、さらなる事業の効率化を図るための調査・検討及び関係機関との協議・調整を進めてきましたが、平成 25(2013)年、事業着手が長期になることから高速鉄道事業会計を閉鎖しました。
- ・平成 27(2015)年 7 月、本市財政が本計画策定時よりも一層厳しい状況となり、限られた財源の中で様々な市民ニーズに対応しなければならない本市にとって財政負担が極めて大きいことなどを踏まえ、事業着手できる環境にはないと判断したことから、本計画を休止することとし、東京圏における今後の都市鉄道のあり方について検討する交通政策審議会（国土交通大臣の諮問機関）への提案を見送りました。
- ・さらに、平成 28(2016)年 4 月、交通政策審議会答申において、都市鉄道の整備について、既存ストックの有効活用や投資の選択と集中を徹底するとともに、鉄道整備財源確保の方策についても検討を進めることが必要とされたことから、休止時から引続き事業着手できる環境にはないと判断し、総合都市交通計画の見直しの中で、川崎縦貫鉄道計画について廃止いたします。
- ・今後は、身近な地域の交通を支える公共交通ネットワークの充実や既存鉄道の輸送力増強等による混雑緩和、周辺都市と連携した鉄道ネットワークの形成などに重点を置き、取組を進めていきます。

【これまでの経緯】

年月	内容
平成 12(2000)年 1 月	運輸政策審議会答申第 18 号 「新百合ヶ丘～宮前平～元住吉～川崎」までの区間を「平成 27 年までに開業することが適当である路線」として位置付け
13(2001)年 5 月	初期整備区間として「新百合ヶ丘～宮前平～元住吉」までの区間について第一種鉄道事業許可を取得
15(2003)年 5 月	市民 1 万人アンケートの実施
6 月	5 年程度着工を延期とする市の方針決定
17(2005)年 3 月	市の事業再評価対応方針の決定 (経由地を元住吉から武蔵小杉に変更)
18(2006)年 4 月	第一種鉄道事業許可の廃止（元住吉接続計画）
7 月	小杉接続計画案の公表
21(2009)年 12 月	「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」設置
24(2012)年 5 月	「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」による提言書取りまとめ
25(2013)年 3 月	高速鉄道事業会計閉鎖
27(2015)年 7 月	計画休止（交通政策審議会への提案見送り）
28(2016)年 4 月	交通政策審議会答申

9 本市の交通政策の目標と方向性

・「8 本市の交通課題と見直しの方向性」に示す、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。



10 各交通施策の方向性

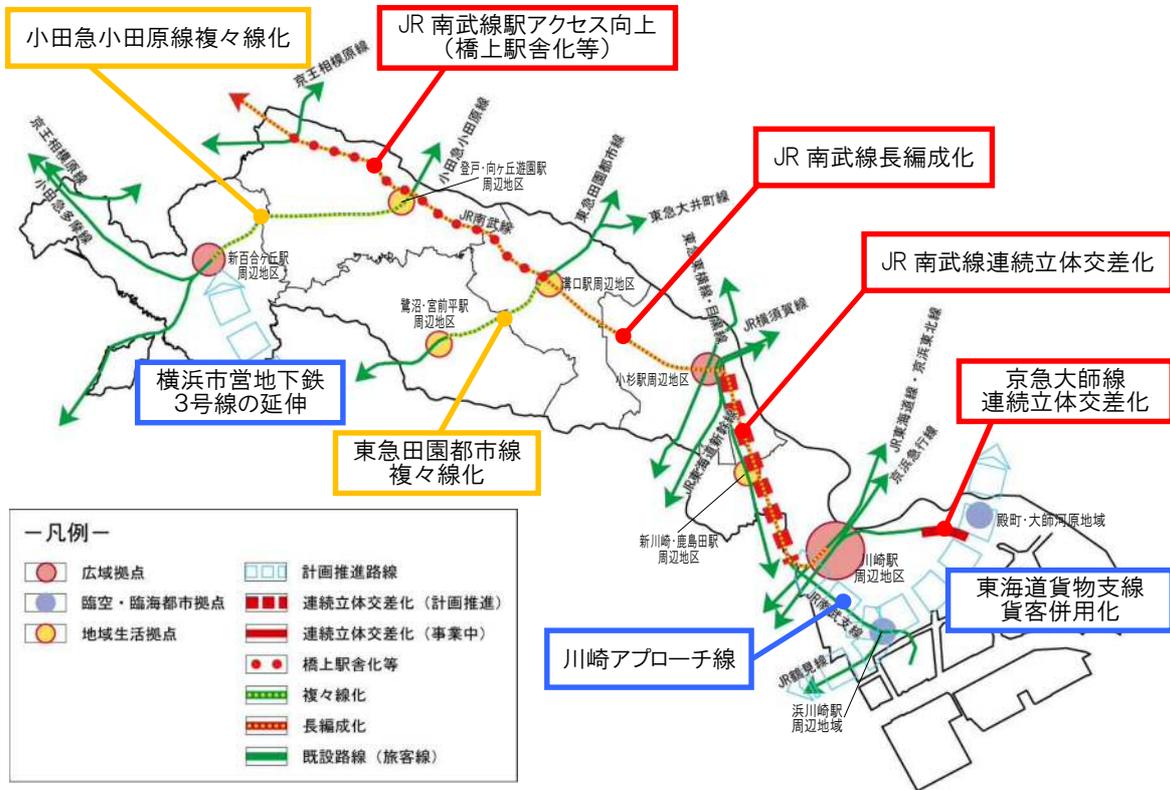
・本市の交通政策の目標や方向性に基づく施策の方向性を、体系的に整理するため、鉄道交通、道路（自動車）交通、路線バスなどの地域交通の3つの施策分野別に示します。

(1) 鉄道交通施策の方向性

交通政策の目標	交通政策の方向性	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 広域的な都市間の連携強化	・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、新規路線整備を推進します。
	①-2 本市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 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化	・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組を推進します。
	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 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	・誰もが安心、快適に利用できる駅への取組を推進します。
	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組を推進します。
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 多重性(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、省エネルギー化等の推進	・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、環境負荷の低減を推進します。

【将来めざすべき鉄道ネットワーク】

・ 鉄道交通施策の方向性を具現化する将来めざすべき鉄道ネットワークは、次のとおりです。



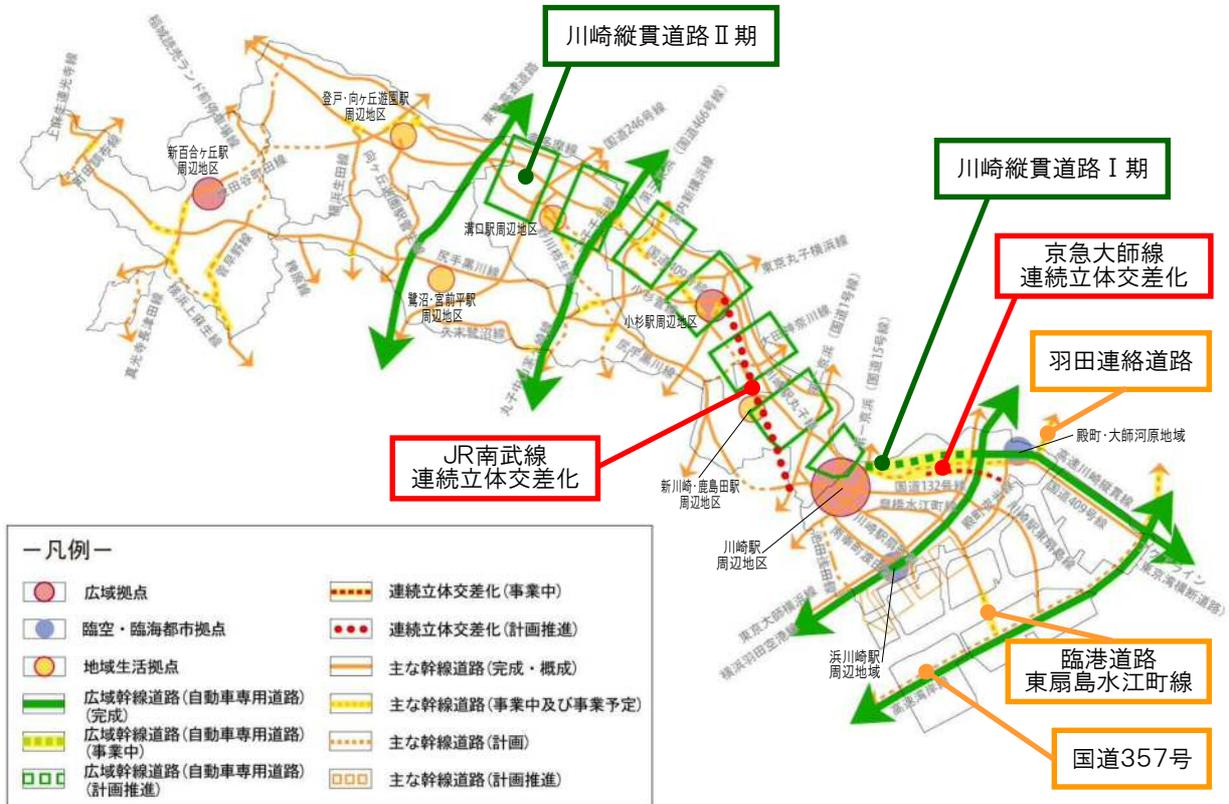
※将来めざすべき鉄道ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を超える場合もあります。

(2) 道路交通施策の方向性

交通政策の目標	交通政策の方向性	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 ①-5 臨海部の交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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、その効果を市内に波及させる道路整備を推進します。 ・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) ②-3 安全、安心な移動環境の確保 ②-4 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 ②-5 地域(交通)分断の解消(交流の推進)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・歩行者空間や自転車通行環境の整備などによる安全、安心な移動環境の整備を推進します。 ・駅周辺などで歩道の段差解消などの整備を推進します。 ・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組を推進します。
③ 災害に強い交通環境の整備	③-1 耐震性の向上 ③-2 減災(復旧)対策の推進 ③-3 多重性(リダンダンシー)の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・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組を推進します。 ・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。 ・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、省エネルギー化等の推進 ⑤-2 環境負荷の低減に配慮した自動車利用 ⑤-3 沿道環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の低炭素・低公害化を推進します。 ・環境負荷の低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。 ・道路交通の円滑化を推進します。

【将来めざすべき道路ネットワーク】

・ 道路交通施策の方向性を具現化する将来めざすべき道路ネットワークは、次のとおりです。



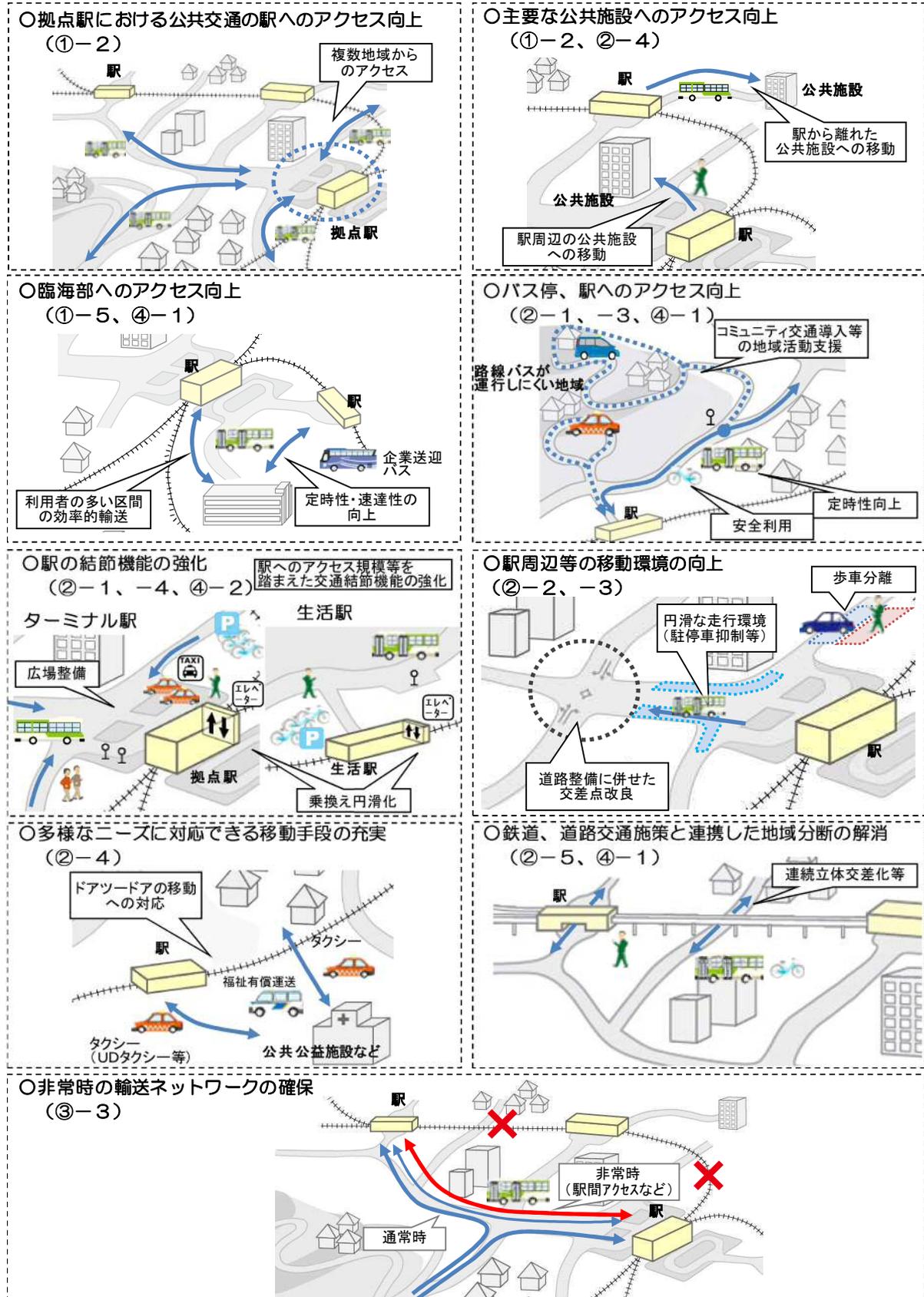
※将来めざすべき道路ネットワークにおいて、事業によっては、完了が計画期間を超える場合があります。

(3) 地域交通施策の方向性

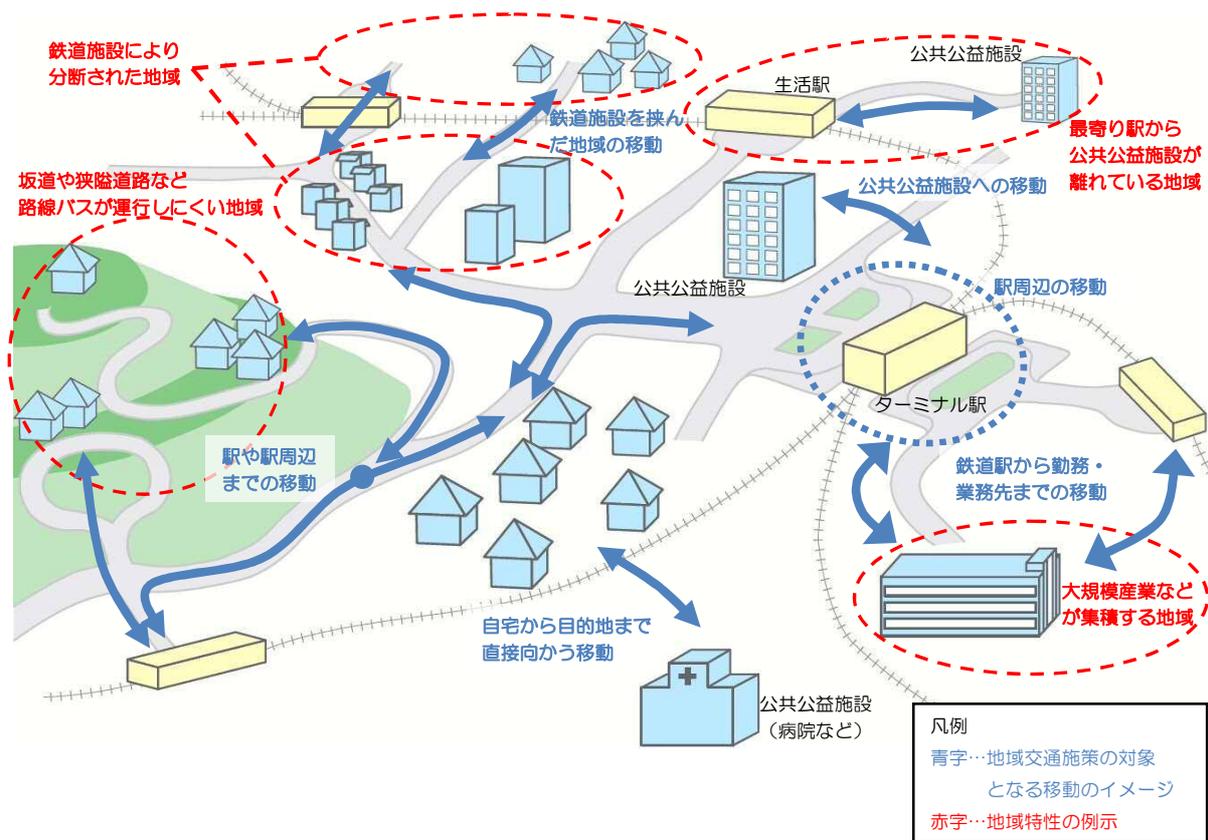
交通政策の目標	交通政策の方向性	交通施策の方向性
①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	①-2本市拠点機能及び拠点間連携の強化 ①-5臨海部の交通環境整備	・公共交通による駅へのアクセスや主要な公共公益施設へのアクセスの向上を推進します。 ・臨海部への公共交通によるアクセス向上及び定時性、速達性の向上を推進します。
②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	②-1公共交通へのアクセス向上 ②-2快適性の向上(混雑緩和、定時性確保) ②-3安全、安心な移動環境の確保 ②-4ユニバーサルデザインのまちづくりの推進 ②-5地域(交通)分断の解消(交流の推進)	・駅やバス停などへのアクセスの向上や駅の交通結節機能の向上を推進します。 ・駅周辺における移動の円滑化や路線バスの走行環境を改善する取組を推進します。 ・歩行者空間や自転車通行環境の整備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。 ・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。 ・鉄道、道路交通施策と連携して駅へのアクセスの向上を推進します。
③災害に強い交通環境の整備	③-3多重性(リダンダンシー)の向上	・非常時の輸送ネットワークの確保に向けた取組を推進します。
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	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強化	・地域特性に応じ、身近な公共交通の充実や様々な交通手段の活用など地域別の対応を推進します。 ・駅周辺や駅の特性に応じ、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、省エネルギー化等の推進 ⑤-4公共交通の利用促進	・地球環境にやさしい車両の導入を推進します。 ・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

・地域交通施策の方向性の具体的な取組のイメージは、次のとおりです。



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。

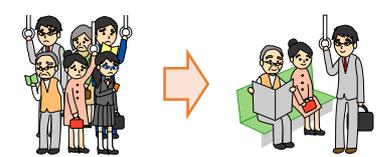
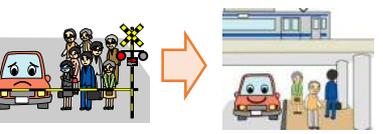
1 1 目標水準

- ・ 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・協力して達成をめざす指標として共有するとともに、計画の進行管理にも役立てます。

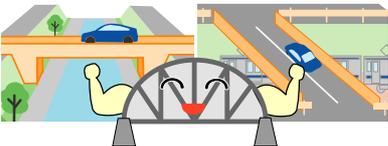
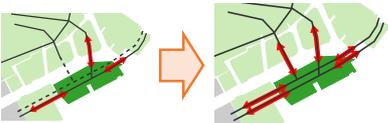
目標① 首都圏機能の強化及び活力ある 本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	説明
<p>広域拠点間の所要時間の短縮</p> <p>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。</p>	<p>広域拠点間平均所要時間 25%以上短縮 約45分→34分以内</p> 	<p>・本市広域拠点からの移動圏域の拡大や拠点間の連携強化に向けて、交通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を平成17(2005)年度の約45分(本市推計)から25%以上短縮することをめざします。</p>
<p>新幹線駅まで45分圏域の拡大</p> <p>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。</p>	<p>新幹線駅まで45分以内のエリア 市域の約62%→90%以上</p> 	<p>・新幹線へのアクセス強化に向けて、交通ネットワークを充実することにより、新幹線駅まで45分以内でアクセスできるエリアの割合を平成24(2012)年度の約62%(本市推計)から90%以上に拡大することをめざします。</p>
<p>羽田空港までの所要時間の短縮</p> <p>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。</p>	<p>羽田空港平均所要時間 20%以上短縮 約44分→35分以内</p> 	<p>・羽田空港へのアクセス強化に向けて、交通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を約44分※(本市推計)から20%以上短縮することをめざします。</p> <p>※鉄道利用(平成24(2012)年度)と自動車利用(平成17(2005)年度)の平均値</p>
<p>臨海部の移動圏域の拡大</p> <p>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。</p>	<p>自動車利用60分圏域30%以上拡大 約1,900k㎡→2,400k㎡以上</p> 	<p>・臨海部の交通機能の強化に向けて、交通ネットワークを充実することにより、臨海部の拠点から自動車を利用して60分で到達できる圏域を平成17(2005)年度の約1,900k㎡(本市推計)から30%以上拡大することをめざします。</p>

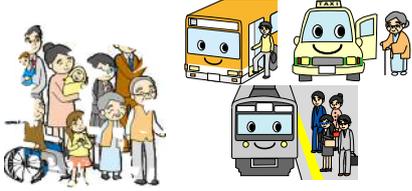
目標② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	説明
<p>駅へのバスの所要時間の短縮</p> <p>市内各地から駅へのバスの平均所要時間を短縮します。</p>	<p>駅への平均所要時間 10%以上短縮 約15分→13分以内</p> 	<p>・路線バスによる駅へのアクセス向上に向けて、都市計画道路や駅前広場整備など路線バスの走行環境の改善を図ることにより、駅までのバスの平均乗車時間を平成20(2008)年度の約15分から平均で10%以上短縮することをめざします。</p>
<p>高齢者等の外出のしやすさの向上（外出率の向上）</p> <p>交通環境の整備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。</p>	<p>高齢者外出率 約69%→外出率向上</p> 	<p>・高齢者等の外出のしやすさの向上に向けて、交通環境の整備や公共交通の利便性向上等を図ることにより、高齢者の外出率を平成20(2008)年度の約69%から向上を図ることをめざします。</p>
<p>交通事故件数の減少</p> <p>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。</p> <p>※大都市：東京都区部と政令市</p>	<p>人口あたり事故件数の低さ 大都市1位を維持</p> 	<p>・交通事故件数の減少に向けて、安全・安心な歩行空間の整備や交通安全対策の推進等により、大都市の中で人口10万人当たりの事故件数の低さ「1位」の維持をめざします。</p>
<p>鉄道混雑率の改善</p> <p>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。</p>	<p>鉄道混雑率 180%超：約8.5km→解消 150%超：約30.6km→減少</p> 	<p>・鉄道混雑率の改善に向けて、複々線化などの鉄道事業者による輸送力増強や需要の調整等により、平成19(2007)年度に約8.5km(本市推計)であった180%を超える区間の解消や、約30.6km(本市推計)であった150%を超える区間の減少をめざします。</p>
<p>踏切を横断する交通量の削減</p> <p>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。</p>	<p>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</p> 	<p>・踏切を横断する交通量の削減に向けて、連続立体交差事業等の踏切対策により、平成21(2009)年度の歩行者ボトルネック踏切通行者数約20万人を約8万人に、同年の自動車ボトルネック踏切通行台数約13万台を約2万台に削減することをめざします。</p>

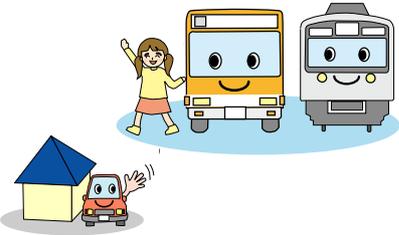
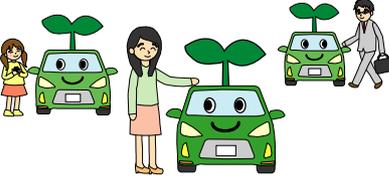
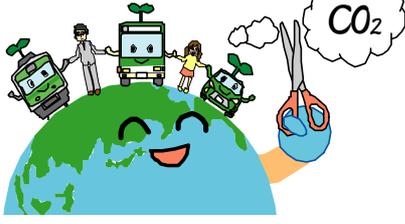
目標③ 災害に強い交通環境の整備

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	説明
<p>緊急輸送道路整備率の向上</p> <p>災害時の重要なライフラインとなる緊急輸送道路の機能強化に向け、整備率を向上します。</p>	<p>緊急輸送道路整備率 約 81%→100%</p> 	<p>・緊急輸送道路の整備率の向上に向けて、指定された緊急輸送道路の整備を着実に推進することにより、緊急輸送道路整備率を平成 21(2009)年度の約 81%から 100%にすることをめざします。</p>
<p>道路橋りょうの耐震化</p> <p>災害に強いまちづくりの実現に向け、緊急輸送道路等に架かる重要な橋りょうを耐震化します。</p>	<p>道路橋りょう耐震化率 約 59%（対象 124 橋） →100%（対象 124 橋） →100%（追加対象 199 橋）</p> 	<p>・市内の道路橋りょうの耐震化については、対象 124 橋の平成 21(2009)年度の耐震化率は約 59%でしたが平成 29(2017)年度に全ての橋梁（124 橋）の耐震化を完了しています。</p> <p>・このため、平成 28(2016)年 6 月策定の川崎市橋梁耐震化計画で新たに対象とした耐震性能が不足するものなど 199 橋の耐震化を本計画の目標値として追加設定し、100%の実現をめざします。</p>
<p>広域防災拠点のアクセスルートの多重化</p> <p>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。</p>	<p>アクセスルート数 3 ルート→6 ルート</p> 	<p>・災害に強い交通環境の実現に向けて、臨港道路東扇島水江町線などを整備することにより、東扇島へのアクセスルートを平成 24(2012)年度の 3 ルートから 6 ルートに多重化することをめざします。</p>

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

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	説明
<p>交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加</p> <p>地域特性に応じた施策展開等により、交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合を増やします。</p>	<p>交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合 約 62%（H27(2015)年度）→70%以上</p> 	<p>・平成 28(2016)年 3 月に策定した川崎市総合計画の実感指標である「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」を本計画の目標水準（指標）として設定し、交通環境のさらなる向上に向けて取組を行うことにより、割合の増加をめざします。</p> <p>・なお、本指標の目標値は、総合計画の策定から概ね 10 年後の目標値として設定します。</p>
<p>駅へのバスの所要時間の短縮（目標②の再掲）</p>		<p>※目標④では、上記目標水準「交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合」のほか、左記（斜字）についても目標水準として設定します。</p>
<p>高齢者等の外出のしやすさの向上（目標②の再掲）</p>		
<p>公共交通利用割合の維持向上（目標⑤の再掲）</p>		

目標⑤ 地球にやさしい交通環境の整備

目標水準（指標）	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	説明
<p>公共交通利用割合の維持向上</p> <p>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よく、CO₂排出量が少ない公共交通の利用割合を維持向上します。</p>	<p>公共交通分担率 約 39%→40%以上</p> 	<p>・公共交通利用割合の維持向上に向けて、鉄道やバスなどの公共交通の利便性向上を図ることより、公共交通分担率を平成 20(2008)年度の約 39%から 40%以上にすることをめざします。</p>
<p>次世代自動車の普及向上</p> <p>電気自動車等の次世代自動車の普及に向けた取組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。</p>	<p>次世代自動車普及率 約 2.9%→普及率向上</p>  <p>※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</p>	<p>・次世代自動車の普及促進や環境整備を図ることにより、川崎市における次世代自動車の普及率を平成 22(2010)年度の約 2.9%から向上を図ることをめざします。</p>
<p>CO₂排出量の削減</p> <p>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CO₂排出量を削減します。</p>	<p>平成 17(2005)年度排出量→削減 (約 110 万トン/年)</p> 	<p>・CO₂排出量の削減に向けて、道路交通の円滑化や公共交通の利用促進、低炭素な車両の普及促進等により、本市における鉄道（旅客）・自動車からのCO₂排出量を平成 17(2005)年度の約 110 万トン/年（本市推計）から削減することをめざします。</p>

※目標水準の設定に用いる調査データ（出典は 86 ページ参照）によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに「H24(2012)年度 計画策定時」の時点が異なります。

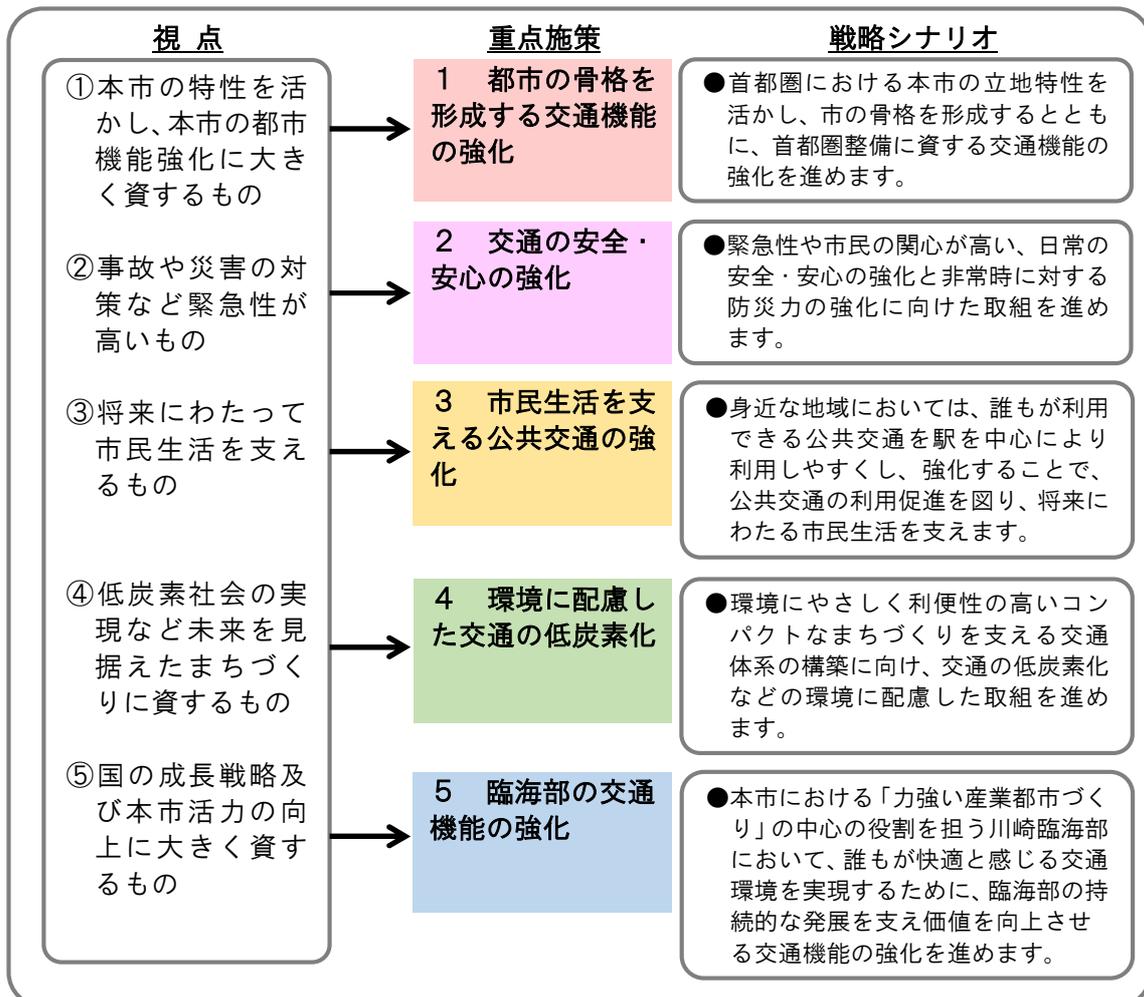
1 2 重点施策

- ・ 交通政策の目標の効果的な達成に向け、以下の視点から、重点的に取り組む5つの施策を設定し、戦略的に取り組みます。
- ・ 重点施策は、鉄道、道路及び地域交通に係る取組を横断的、機能的に連携して展開することによって、より高い効果発現を図ります。
- ・ これらの取組により重要な課題の解決や成果を達成するとともに、他の施策を牽引し、計画全体の着実な推進をめざします。

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
- ②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- ③災害に強い交通環境の整備
- 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
- ⑤地球にやさしい交通環境の整備

5つの重点施策と戦略シナリオ



- 各施策または事業については、戦略シナリオをはじめ、各施策・事業の計画熟度や財政負担なども考慮し、概ねの取組時期を定め、計画的な施策・事業展開を図ります。取組時期は、次の区分とします。

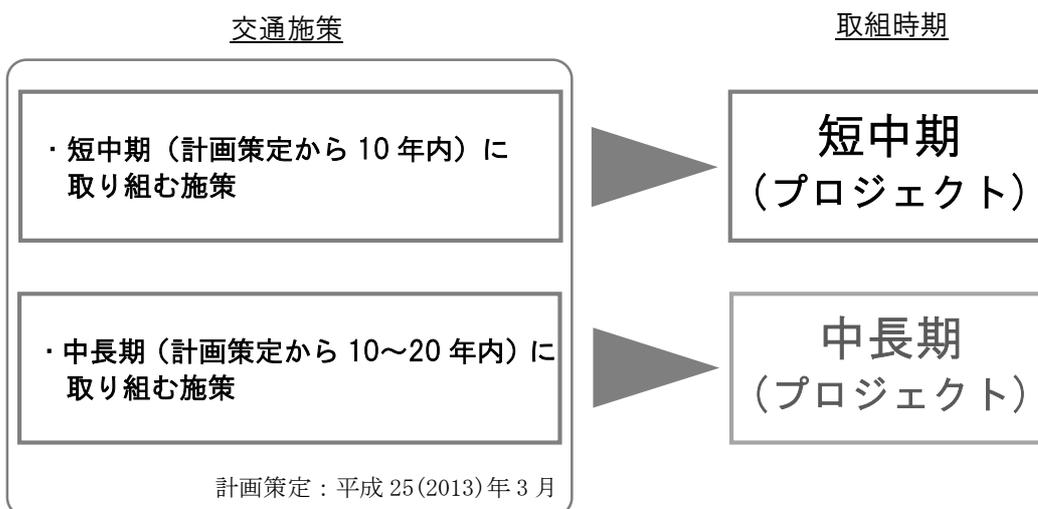
■ 鉄道及び道路ネットワーク形成事業



※1 着手（事業化）とは、都市計画事業の認可又はこれに相当する事業化段階（用地取得や工事等に着手する段階）に至ることをいう。ただし、事業化されている京急大師線連続立体交差事業については各事業区間の工事着手をいう。

※2 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、取組時期の変更について適切な対応を図る。

■ その他の施策



※3 原則として、「短中期」を基本とし、一部施策についてのみ「中長期」とする。

重点施策 1

都市の骨格を形成する交通機能の強化

■ 戦略シナリオ

首都圏における本市の立地特性を活かし、市の骨格を形成するとともに、首都圏整備に資する交通機能の強化を進めます。

- 首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の整備を進めます。
- 都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市の一体性や都市機能の向上を図る交通網の整備を進めます。
- 24時間国際拠点空港化とともに更なる機能強化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を都市拠点を中心に市内に波及させる交通網の整備を進めます。
- 本市の地理的優位性を踏まえ、東海道新幹線やリニア中央新幹線へのアクセス強化を図り、広域的な交流を促進する交通網の整備を進めます。

■ 取組の方針

ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ① 本市の拠点機能や拠点間連携の強化に向け、鉄道を主軸とした沿線まちづくりを支える既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備を進めるとともに、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組等を進めます。

あわせて、既存鉄道路線の混雑緩和に向けた需要の調整に取り組むとともに、広域的な鉄道・道路網と一体となった機能的な市域の交通網を形成する鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良など、効率的・効果的な取組を推進します。

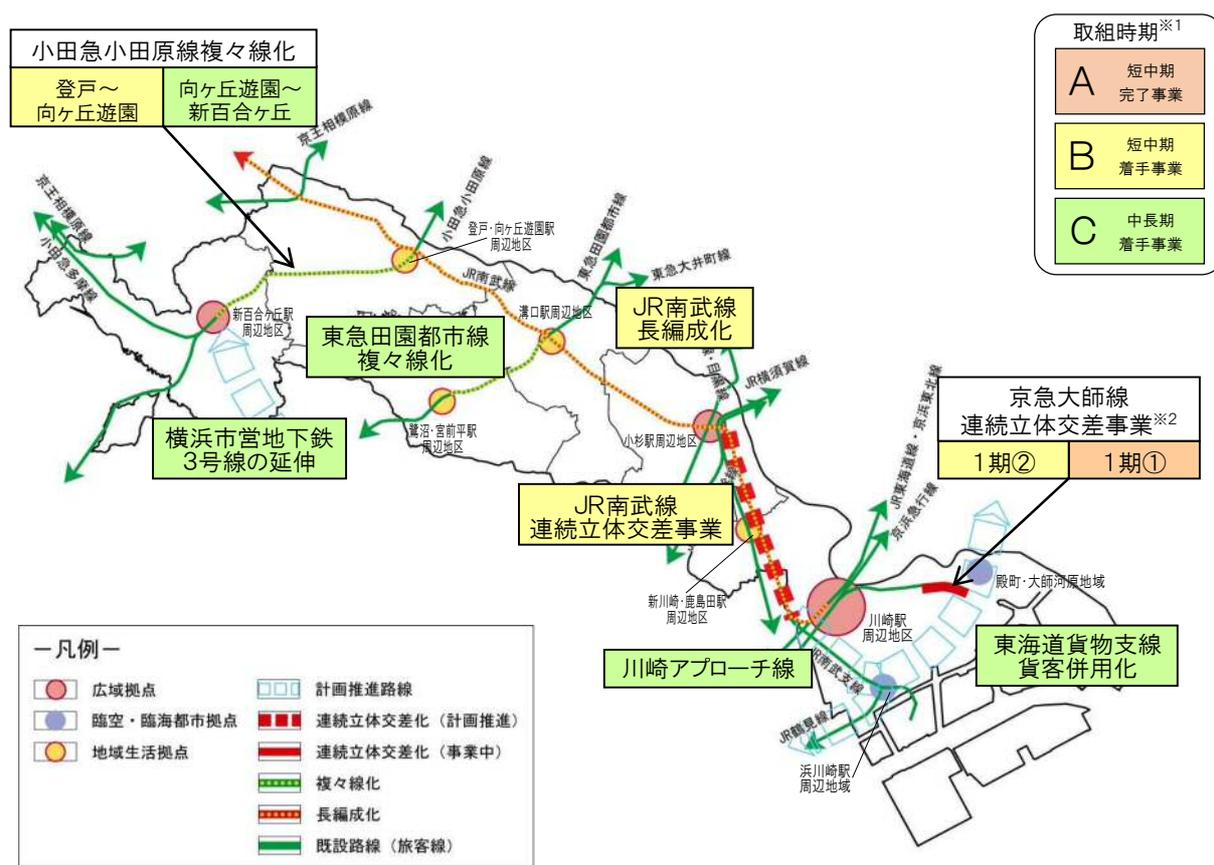
イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

- ① 本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等へのアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備を進めるとともに、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組を進めます。
 - ② 本市拠点から羽田空港へのアクセス強化に向けて、鉄道路線の整備や羽田空港と連絡する道路の整備を進めるとともに、ターミナル駅での乗り継ぎ円滑化の取組を推進します。
-

■ 鉄道ネットワークの形成に向けた取組の考え方

- ・本市の骨格形成や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和に向けて、鉄道事業者や他自治体等との連携により、既存ストックを最大限に活かした鉄道ネットワークの形成を図ります。
- ・既存鉄道路線の機能強化や混雑緩和に向け、JR南武線の長編成化、東急田園都市線や小田急小田原線の複々線化、オフピーク通勤等の輸送需要の調整に向けた取組を進めます。
- ・新たな鉄道ネットワークの形成に向け、横浜市営地下鉄3号線の延伸や臨海部の公共交通機能の強化を図る川崎アプローチ線の整備や東海道貨物支線貨客併用化の取組を進めます。
- ・鉄道による交通遮断や地域分断、踏切事故の解消に向け、京急大師線（小島新田駅～川崎大師駅・鈴木町駅すりつけ）やJR南武線（武蔵小杉駅～尻手駅）の連続立体交差化の取組を進めます。
- ・なお、事業を中止した京急大師線連続立体交差事業2期（川崎大師駅～京急川崎駅）については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化します。

■ 鉄道ネットワーク形成事業の取組時期



※1 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。

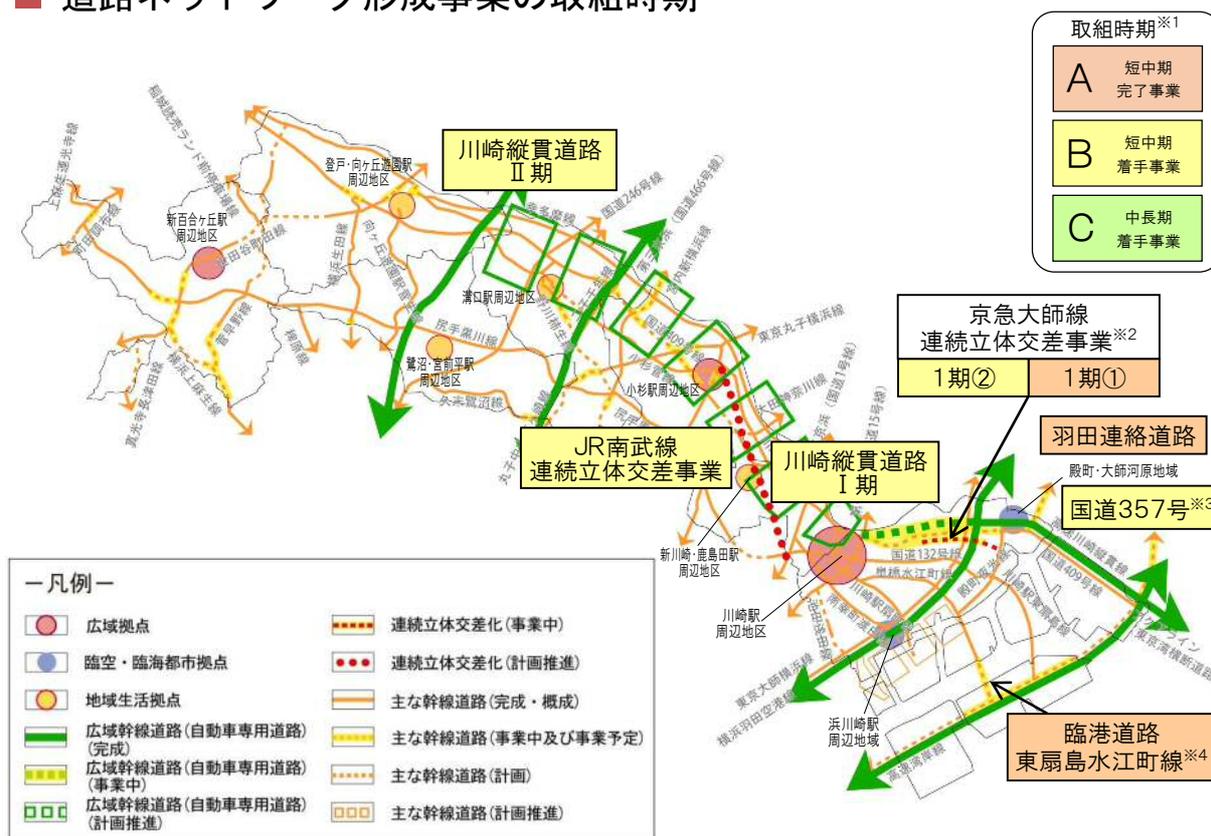
※2 京急大師線連続立体交差事業2期（川崎大師駅～京急川崎駅）については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

■ 道路ネットワークの形成に向けた取組の考え方

- ・首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的な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、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、川崎縦貫道路や国道357号など広域的な幹線道路網整備の取組を進めます。
- ・羽田空港周辺地域との連携を強化し、羽田空港を中心とした一体的な成長戦略拠点の形成に寄与する羽田連絡道路の整備を進めるとともに、臨海部における港湾貨物の円滑な輸送、防災機能の強化、交通混雑の緩和に向け、臨港道路東扇島水江町線の整備を進めます。
- ・都市の活力や市民生活を支える市域の道路網の構築に向け、整備を優先する路線を厳選し、整備路線の重点化など、これまで以上の「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備を推進します。また、交差点改良など局所的かつ即効的な対策の取組を進め、早期の効果発現を図ります。

※鉄道の連続立体交差化については、前ページの鉄道ネットワーク形成に向けた考え方に記載しています。

■ 道路ネットワーク形成事業の取組時期



※1 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

※3 国道357号(羽田～扇島)については、多摩川トンネル(羽田～浮島)が平成27(2015)年度に事業着手している。

※4 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了(平成35(2023)年度予定)を踏まえ、A事業としている。

■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

区分	事業名称	区間	取組の方針		取組時期 ^{※1}		
			ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化	イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化	A (10年内に完了をめざす事業)	B (10年内に着手をめざす事業)	C (20年内に着手をめざす事業)
連続立体交差事業	京急大師線連続立体交差事業 ^{※2}	1期① (小島新田駅～東門前駅) 1期② (東門前駅～川崎大師駅・鈴木町駅すり付け)	○	○	○1期①	○1期②	
	J R南武線連続立体交差事業	尻手駅～武蔵小杉駅	○	○		○	
鉄道事業	横浜市営地下鉄3号線の延伸	あざみ野～新百合ヶ丘	○	○			○
	川崎アプローチ線	川崎～川崎新町～浜川崎	○	○			○
	東海道貨物支線貨客併用化	品川・東京レポート～浜川崎～桜木町	○	○			○
	小田急小田原線複々線化	登戸～向ヶ丘遊園 向ヶ丘遊園～新百合ヶ丘	○	○		○	○
	東急田園都市線複々線化	溝の口～鷺沼	○	○			○
	J R南武線長編成化		○			○	
道路事業	臨港道路東扇島水江町線	東扇島～水江町	○		○ ^{※3}		
	羽田連絡道路	殿町～羽田	○	○	○		
	川崎縦貫道路	I期(大師～国道15号) II期(国道15号～東名高速道路)	○	○		○I期 ○II期	
	国道357号	羽田～扇島	○	○		○ ^{※4}	
	その他都市計画道路等	道路整備プログラム等に基づき順次決定	○	○			道路整備プログラム等に基づき順次整備

※1 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

※3 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了(平成35(2023)年度予定)を踏まえ、A事業としている。

※4 国道357号(羽田～扇島)については、多摩川トンネル(羽田～浮島)が平成27(2015)年度に事業着手している。

関連施策

施策名	取組の方針	
	ア	イ
輸送需要の調整(J R南武線等)	○	
鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組	○	○
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化(J R川崎駅北口通路、京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進(京急川崎駅とJ R川崎駅との乗換利便性向上等))		○
緊急渋滞対策	○	

■ 戦略シナリオ

緊急性や市民の関心が高い、日常の安全・安心の強化と非常時に対する防災力の強化に向けた取組を進めます。

- 超高齢社会の到来を見据え、身近な交通の一層の充実を図るため、高齢者や障害者など誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮し、歩行者空間の整備や公共交通などの利用環境の整備を進めるとともに、自転車の通行環境の整備や関係団体、警察などと連携した交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めることで、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進します。
- 大規模災害による被害を軽減し、都市全体の復旧、復興を牽引する災害に強い交通基盤の整備を進めるとともに、災害発生時における主要駅での滞留及び混乱防止、一斉帰宅抑制のため、帰宅困難者対策の取組を推進します。

取組の方針

ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進

- ① 歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組や放置自転車対策、交通安全施設の整備や踏切の安全対策等を推進し、歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備を進めるとともに、自転車の活用という視点を踏まえた取組を進めます。
- ② 自転車利用者に対する交通ルールの周知・徹底や交通マナーの向上に向けた取組など、交通安全関連団体、警察、市民等と連携し、年代や地域の特性等を踏まえながら、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた取組を進めます。
- ③ 鉄道事業者との連携による橋上駅舎化の取組など、駅周辺における歩行者の踏切横断の軽減や安全性・利便性の向上に向けた取組を進めます。
- ④ 幹線道路等の整備による通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組を推進します。

イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組の推進

- ① 高齢者や子育て世代、車椅子利用者をはじめとした、誰もが利用しやすい交通手段の確保に向け、ユニバーサルデザインタクシー等の普及促進や利用環境の整備を進めます。
- ② 鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道事業者と連携した取組を進めます。
- ③ 誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざして、バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを推進します。
- ④ 外国人にも配慮した多言語表示や誰もがわかりやすい統一的な公共サインの整備など、ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組を進めます。

ウ 災害に強い交通基盤の整備

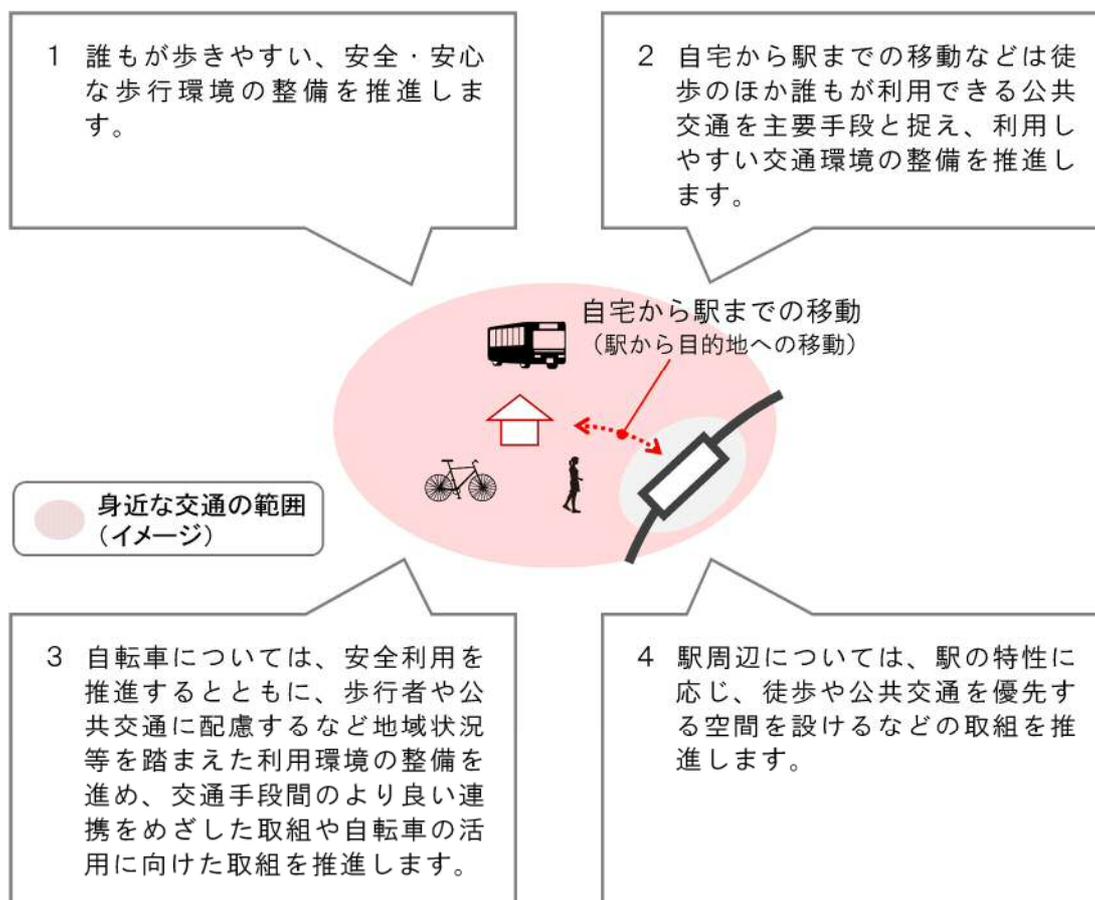
- ① 災害発生時の救出・救助活動や救援物資の輸送等を円滑に行うため、緊急輸送道路の整備を進めるとともに、市民や道路利用者への指定路線の周知に向けた取組を進めます。あわせて、緊急輸送道路等の道路機能の確保に向けた沿道建築物の損壊を防ぐ取組を進めます。
- ② 災害による被害を軽減し、交通機能を確保するため、関係機関と連携し、鉄道施設や道路施設の耐震化、道路の無電柱化を進めます。
- ③ 大規模災害に伴う主要駅での混乱防止のため、一斉帰宅の抑制の周知や帰宅困難者用一時滞在施設の確保等の帰宅困難者対策を推進します。
- ④ 首都圏や本市の防災力の強化に向け、鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成を進めます。

■ 施策展開の考え方

ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進

○身近な地域における交通施策（徒歩、自転車、路線バスなど）の考え方

- ・本市がめざすコンパクトなまちづくりの実現や高齢化の進展等の環境変化への対応を図るため、歩行者にやさしい交通環境の整備や身近な公共交通の一層の充実などに取り組む必要があります。
- ・自転車については、身近な交通手段として安全利用を推進するとともに、地域の状況や特性等を踏まえ、通行環境や駐輪場などの利用環境の整備や自転車の活用などに取り組む必要があります。



※1～4の取組には、重点施策3などの取組も含まれます。

①歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備を推進します。

【主な取組】

- ・ 歩道設置や交差点改良
- ・ 踏切の安全対策
- ・ 自転車ネットワークの構築
- ・ 駐輪場の適正な配置・確保
- ・ 自転車の活用に向けた取組の検討



図 自転車通行環境整備

出典：川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方(概要版)(H27(2015).2)

②交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた活動を進めます。

【主な取組】

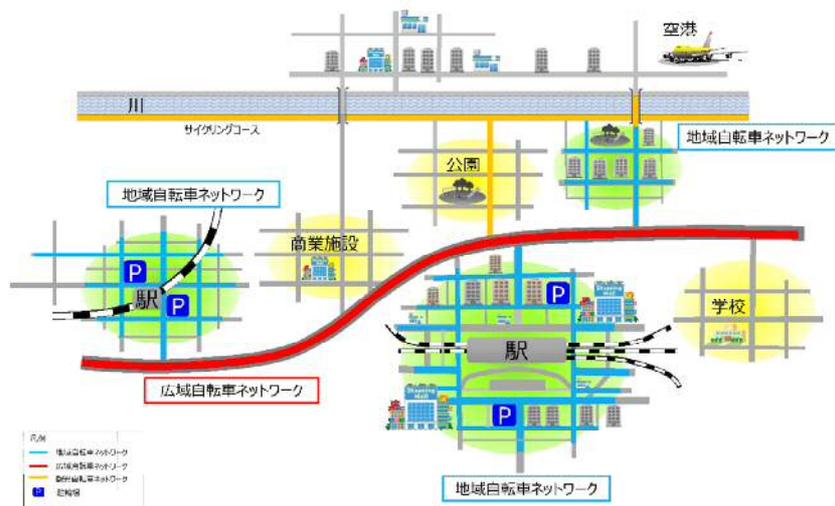
- ・ 交通安全教育の実施
- ・ 自転車利用者に対する交通ルール遵守の徹底や交通マナーの向上に向けた巡回活動
- ・ 高齢運転者の事故防止を目的とした免許証自主返納等の啓発活動



図 自転車マナーアップ指導員による指導

出典：川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方(概要版)(H27(2015).2)

○自転車ネットワークのイメージと構築の考え方



- ・ 広域拠点や地域生活拠点の駅及び自転車利用者の多い身近な駅の周辺には、地域の状況等を踏まえ、歩行者や路線バスなどに配慮して、地域自転車ネットワークを構築するとともに、駐輪場の適正な配置・確保を図る。
- ・ 自転車ネットワークを市内全域に展開するため、地域自転車ネットワーク間を結ぶ広域自転車ネットワークを構築する。
- ・ 自転車ネットワークの構築にあたっては、自転車通行環境の整備済み路線を考慮する。など

③ 駅周辺における踏切横断の軽減と安全性や利便性の向上に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・ JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセスの向上（橋上駅舎化）
- ・ 鉄道の連続立体交差化（⇒重点施策1参照）



図 JR南武線津田山駅イメージパース
出典：川崎市報道発表資料（H26(2014).5.20）

④ 幹線道路等の整備による通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組を推進します。

【主な取組】

- ・ 都市計画道路の整備、川崎縦貫道路の整備（⇒重点施策1参照）

イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組の推進

①誰もが利用しやすい交通手段の普及促進や利用環境の整備を進めます。

【主な取組】

- ・ユニバーサルデザインタクシーの普及促進（車両導入の促進、乗り場の整備など）



図 ユニバーサルデザインタクシー
出典：神奈川県タクシー協会 川崎支部

②鉄道駅の安全性と利便性の向上に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組
- ・駅構内のバリアフリー化



図 ホームドアの設置（東急目黒線元住吉駅）
出典：川崎市資料

③誰もが安心して安全に暮らし、移動できる鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを推進します。

【主な取組】

- ・バリアフリー基本構想・推進構想に基づくバリアフリーのまちづくりの推進



図 川崎駅東西連絡歩道橋のバリアフリー整備
出典：川崎市資料

④外国人にも配慮したユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく、多言語表示された統一的な公共サインの整備



図 多言語案内サイン（川崎駅中央通路）
出典：川崎市資料

ウ 災害に強い交通基盤の整備

①緊急交通路、緊急輸送道路の整備と機能確保に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・緊急交通路、緊急輸送道路の整備
- ・緊急交通路、緊急輸送道路の周知
- ・緊急交通路、緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化の促進



図 緊急交通路案内板
出典：川崎市資料

②災害による被害を軽減し、道路機能を確保する取組を進めます。

【主な取組】

- ・道路橋りょうの耐震化
- ・道路の無電柱化



図 橋りょうの耐震化工事（再掲）（小倉跨線橋）
左：整備前、右：整備後
出典：川崎市資料

③大規模災害に伴う主要駅での混乱防止に向けた取組を進めます。

【主な取組】

- ・帰宅困難者対策（一斉帰宅の抑制の周知、帰宅困難者用の一時滞在施設や備蓄の確保、帰宅困難者への確かな情報提供を行う体制の確立など）



図 帰宅困難者対策訓練実施事例
出典：川崎市資料

④首都圏や本市の防災力の強化に向け、鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成を進めます。

【主な取組】

- ・鉄道の連続立体交差化、横浜市営地下鉄3号線の延伸、臨港道路東扇島水江町線、国道357号、川崎縦貫道路（⇒重点施策1参照）

■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称	概要（個別事業等）	取組方針		
		ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進	イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組の推進	ウ 災害に強い交通基盤の整備
重点施策（２） 短中期プロジェクト				
安全な歩行環境の整備	交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などの整備推進 ・踏切の安全性向上に向けた取組の推進、地方踏切道改良計画書の策定に向けた検討、計画策定	○	○	
自転車通行環境の整備	自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進 ・自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進	○		
自転車の活用の推進	自転車活用推進計画の策定および計画に基づく取組の推進	○		
放置自転車の削減	放置自転車等の撤去 ・駐輪場への誘導・啓発活動の実施 ・駐輪場の整備（適正な配置と台数の確保） ・川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進	○		
交通安全活動の推進	交通安全教育の実施 ・自転車マナーアップ指導員による自転車事故多発地域を中心とした巡回活動の実施 ・高齢運転者の事故防止を目的とした免許証自主返納等の啓発活動の実施 など	○		
駐車施策の推進	駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○		
J R南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	橋上駅舎化などの推進（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅）	○	○	
駅周辺におけるバリアフリー化	バリアフリー基本構想・推進構想に基づくバリアフリーのまちづくりの推進	○	○	
鉄道駅構内の安全性、利便性の向上	ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進（京急川崎駅、川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅、新百合ヶ丘駅など） ・ホームドアの設置等に対する補助	○	○	
ユニバーサルデザインタクシーの普及促進	導入への補助、乗り場の整備推進		○	
ノンステップバスの導入促進	導入への補助		○	
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	パラムーブメント推進ビジョンに基づく取組の推進 ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進 ・バスロケーションシステム導入への補助 ・バスロケーションシステムを活用したバス停表示器、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実		○	○
道路橋りょうの耐震化	川崎市橋梁耐震化計画に基づく道路橋梁の耐震化の推進			○
鉄道施設の耐震化	駅舎等の耐震対策の促進			○
道路の無電柱化	川崎市無電柱化整備基本方針に基づく整備推進	○	○	○
緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保	緊急交通路、緊急輸送道路の整備推進 ・緊急交通路、緊急輸送道路の周知 ・耐震改修促進計画に基づく取組の推進（指定路線の沿道建築物に対する耐震改修等費用への助成）			○
災害時における帰宅困難者対策の推進	帰宅困難者用一時滞在施設の確保 ・帰宅困難者啓発資料の作成（一時滞在施設マップ等） ・帰宅困難者用備蓄物の整備 ・災害時帰宅支援ステーションの確保 ・帰宅困難者対策訓練の実施 ・災害時の応急輸送対策			○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

事業名称	効果	取組時期			取組方針		
		A	B	C	ア	イ	ウ
京急大師線連続立体交差事業 1期①・②	・踏切解消による歩行者等の安全性向上 ・防災性の高い交通ネットワークの形成	○	○		○		○
JR 南武線連続立体交差事業	・踏切解消による歩行者等の安全性向上 ・防災性の高い交通ネットワークの形成		○		○		○
横浜市営地下鉄 3号線の延伸	・防災性の高い交通ネットワークの形成			○			○
臨港道路東扇島水江町線	・防災性の高い交通ネットワークの形成	○ ※1					○
国道 357号	・防災性の高い交通ネットワークの形成		○ ※2				○
川崎縦貫道路 I期・II期	・防災性の高い交通ネットワークの形成 ・生活道路への通過交通の流入防止		○		○		○

※1 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね 10 年後の事業完了（平成 35(2023)年度予定）を踏まえ、A事業としている。

※2 国道 357号（羽田～扇島）については、多摩川トンネル（羽田～浮島）が平成 27(2015)年度に事業着手している。

■ 戦略シナリオ

身近な地域においては、誰もが利用できる公共交通を駅を中心により利用しやすくし、強化することで、公共交通の利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

- 身近な地域が連携したまちづくりに向け、地域の特性に応じ、路線バスを基本とした公共交通による駅などへのアクセスを向上することにより、市民生活を支える公共交通を利用しやすくし、効果的にその利用促進を図ります。
- 駅の交通結節機能の強化などにより、駅を中心に公共交通をより利用しやすくし、その利用促進を図ることで、将来にわたって、公共交通を維持し、市民生活を支えます。

■ 取組の方針

ア 駅などへのアクセス向上

- ① 身近な地域の交通を支える持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、バス事業者等との連携による地域の特性やニーズに応じた取組を進めます。
 - ② 路線バスの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じ、道路や駅前広場の整備などバスの走行環境の改善に向けた取組を進めます。
 - ③ 地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への積極的な情報提供や技術的支援等を行うとともに、タクシーや送迎バス等の既存資源の有効活用、ICT（情報通信技術）の効果的な活用、路線バスとの連携など、多様な主体との連携の検討・調整などを重点的に行いながら、幅広い観点から地域の足を確保するための様々な手法について検討を行い、持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を進めます。
 - ④ 鉄道路線の整備により、駅へのアクセス向上させる取組を推進します。
-

イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

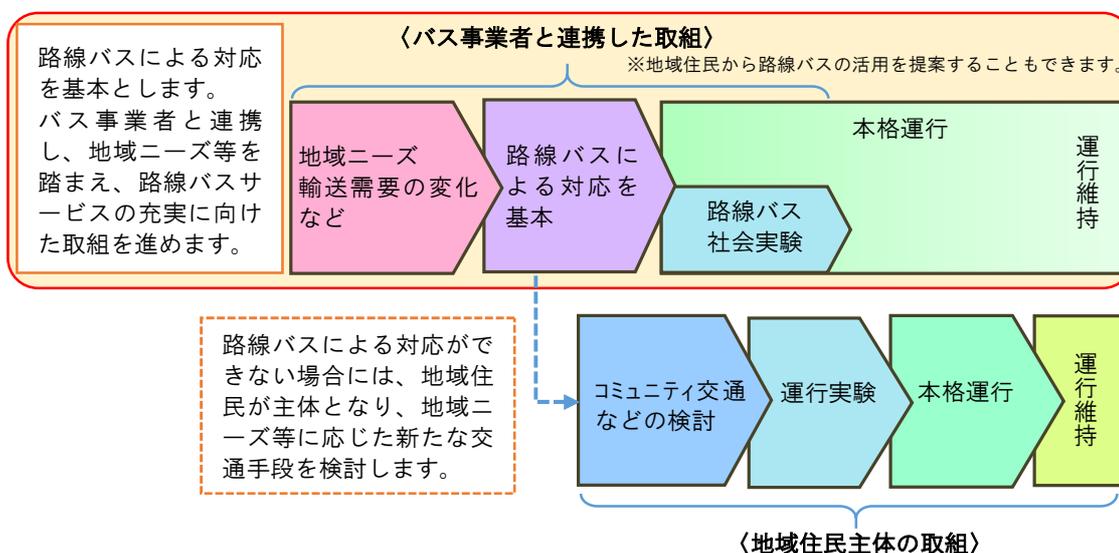
- ① 駅の特性や利用者数等に応じ、駅へのアクセスや乗継の利便性の向上、駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化や駅への交通集中の緩和等に向け、駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を図るとともに、案内情報の充実等の取組を進めます。
 - ② 鉄道による地域分断の改善や駅アクセスの安全性・利便性の向上に向け、鉄道事業者との連携による橋上駅舎化などの取組を進めます。
 - ③ 交通遮断、地域分断を解消する鉄道の連続立体交差化と連携した地域交通網の見直しや駅前空間の充実など、駅アクセスの向上に向けた取組を進めます。
 - ④ 路線バスなどの運行案内等に関する情報提供の充実や利用者サービスなどに関するPR等を行うなど、路線バスなどの公共交通の利用を促進する取組を進めます。
-

■ 施策展開の考え方

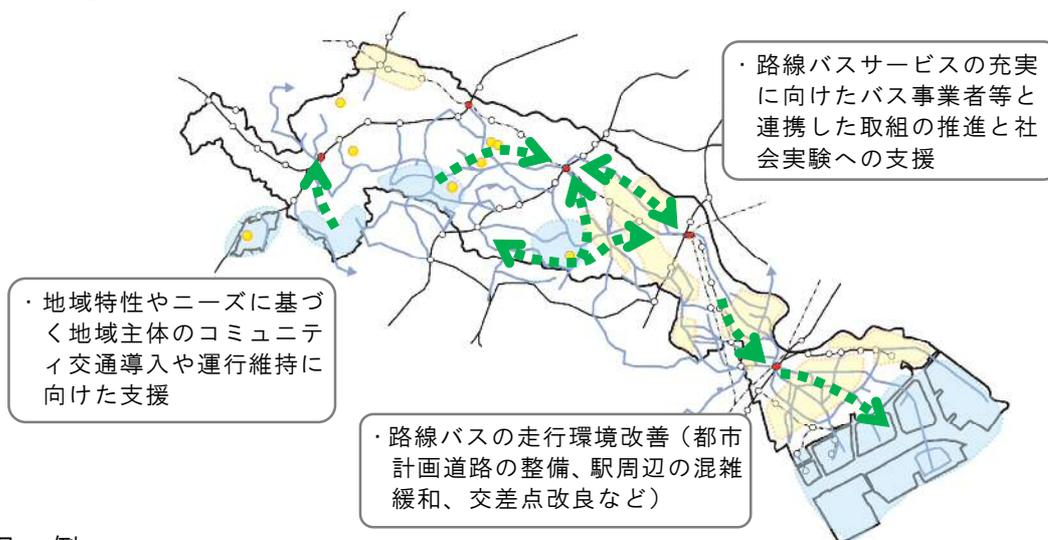
ア 駅などへのアクセス向上

○駅などへのアクセス向上に関する施策展開の考え方

- ・ 駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、地域ニーズや路線バスの走行環境、運行本数等の地域特性を踏まえ、必要に応じて路線バス社会実験を行うなど、路線バスサービスの一層の充実に向け、バス事業者等と連携した取組を進めます。
- ・ 路線バスによる対応ができない場合には、地域住民が主体となり、コミュニティ交通（タクシーの活用等）など、地域の特性やニーズに応じた新たな交通手段を検討します。



○取組地域のイメージ



凡例

- 運行本数が多いバス路線
- ターミナル駅/生活駅
- 自動車分担率の高い地区
- 定時性の確保等を促進するバス路線方向（例）
- 地域交通の手引きに基づく取組地区（平成29(2017)年10月時点）
- 自転車分担率の高い地区

① 駅やバス停などへのアクセスの向上に向けては、路線バスによる対応を基本とし、バス事業者等と連携した取組を進めます。

【主な取組】

- ・ 路線バス社会実験支援制度の活用や駅前広場や道路の整備等による路線バスサービスの充実
- ・ バス路線の役割に応じた機能強化の検討



図 路線バス社会実験実施事例
出典：川崎市資料



図 駅前広場整備による路線バスサービスの充実
出典：川崎市資料

② 路線バスの走行環境を改善し、駅へのアクセス向上を図ります。

【主な取組】

- ・ 駅前広場（交通広場）の整備
- ・ 都市計画道路等の整備によるバスベ이의設置や交差点改良

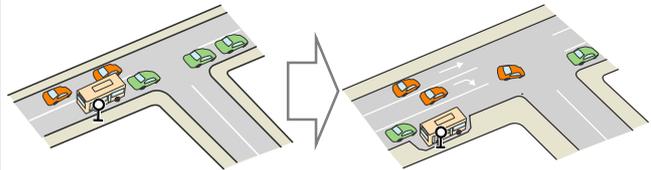


図 都市計画道路の整備による交差点改良やバスベ이의設置

③ 地域住民が主体となったコミュニティ交通の実現や運行の維持に向けた取組などを、多様な主体とも連携しながら支援します。

【主な取組】

- ・ 地域交通の手引きに基づく、地域住民の取組への支援
- ・ 地域住民の取組を多様な主体との連携により効果的に支援する方策の検討や実証



図 コミュニティ交通運行実験の実施事例
出典：川崎市資料

④ 鉄道路線の整備により、駅アクセスの向上を図ります。

【主な取組】

- ・ 横浜市営地下鉄3号線の延伸（⇒重点施策1参照）

イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

①駅の特性や利用者数等に応じ、駅へのアクセスや乗継の利便性の向上、駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化や駅への交通集中の緩和等に向け、駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を図るとともに、案内情報の充実等の取組を進めます。

○ターミナル駅での交通結節機能の強化（例）



図①



図②



図③

- 図① 川崎駅北口通路
- 図② 川崎駅東口駅前広場
- 図③ 歩行者専用道路
- 図④ 川崎駅東口
バス乗場案内サイン
- 図⑤ 川崎駅東口自転車
押し歩きエリア



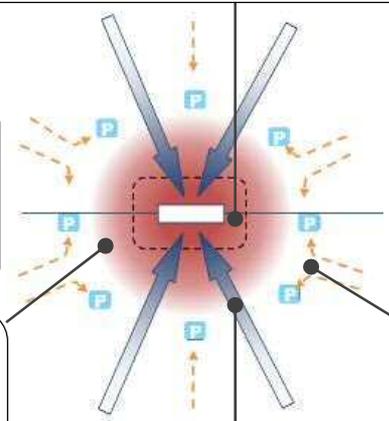
図④



図⑤

川崎駅のイメージ

- 凡例
- 歩行者や公共交通を優先する空間
 - ➡ 公共交通を優先する動線
 - ➡ 自転車動線
 - 駅前空間



図⑥ 高速バス乗場



図⑦ 共同荷さばき場



図⑧ バス優先走行



図⑨ 自転車通行環境



図⑩ 宮本町機械式駐輪場

出典：①川崎市資料、②・③・⑦川崎駅周辺総合整備計画（H28(2016).3改定）、④川崎市資料、⑤川崎市報道発表資料（H29(2017).1.27）、⑥川崎市資料、⑧川崎市資料、⑨川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方 - 概要版 -（H27(2015).2）⑩川崎駅東口周辺地区総合自転車対策第2期実施計画（H26(2014).3）

②橋上駅舎化等により駅アクセスの安全性や利便性の向上を図ります。

【主な取組】

- ・ JR 南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（橋上駅舎化）
- ・ 駅周辺における踏切の安全対策や自由通路等の整備
- ・ 鉄道の連続立体交差化
（⇒重点施策 1 参照）



図 JR 南武線稲田堤駅イメージパース
出典：川崎市報道発表資料（H26(2014).5.20）

③鉄道の連続立体交差化と連携した交通環境の整備により、駅アクセスの向上を推進します。

【主な取組】

- ・ JR 南武線の連続立体交差化と連携した、地域交通網の見直しや駅前空間の充実など



図 踏切による渋滞の発生、周辺道路の混雑
出典：事業概要パンフレット
（JR 南武線連続立体交差化に向けて（H28(2016).4））

④路線バスなどの公共交通の利用を促進する取組を進めます。

【主な取組】

- ・ ICT（情報通信技術）などを活用した路線バスなどの運行案内等の情報提供の充実
- ・ 路線バスサービスなどに関するPR



図 タブレット型停留所運行情報表示器
出典：川崎市報道発表資料（H29(2017).1.25）

■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称	概要（個別事業等）	取組方針	
		ア 駅などへのアクセス向上	イ 駅周辺の特성에応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進
重点施策（３） 短中期プロジェクト			
バス事業者との連携の推進	バス事業者連絡会議等を通じたバス事業者との連携による路線バスサービスの充実に向けた取組の推進	○	
路線バス社会実験支援制度の活用促進	路線バス社会実験支援制度の活用等による路線のサービスの充実	○	
バス路線の役割に応じた機能強化の検討	路線バスの機能強化に関する検討 地域の需要等に応じた車両の活用に関する検討	○	
路線バスの走行環境の改善	都市計画道路等の整備によるバスベ이의設置や交差点改良 PTPS（公共車両優先システム）導入路線の拡大に向けた取組の検討 バス優先レーン上の駐停車対策の推進	○	○
コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域交通の手引きに基づく、地域住民の取組への支援 地域住民の取組を多様な主体との連携により効果的に支援する方策の検討や実証 地域特性等に応じた地域の足を確保する様々な手法の検討	○	
身近な地域の公共交通における新技術の導入促進	タクシー事業者等と連携した取組におけるICT（情報通信技術）の効果的な活用に向けた検討 新技術を活用した先進的・先導的な取組に関する動向把握	○	○
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化	J R川崎駅北口通路等の整備 J R川崎駅周辺の利便性・回遊性等の向上に向けた取組の推進 京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進（京急川崎駅とJ R川崎駅との乗換利便性向上等）	○	○
武蔵小杉駅周辺における交通結節機能の改善・強化	小杉駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進	○	○
新百合ヶ丘駅周辺における交通結節機能の改善・強化	新百合ヶ丘駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の検討・推進	○	○
鷺沼駅周辺における交通結節機能の改善・強化	鷺沼駅交通広場の整備、周辺道路の改良	○	○
登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺における交通結節機能の改善・強化	登戸駅南口及び向ヶ丘遊園駅北口の駅前広場の整備、周辺道路の改良	○	○
身近な駅周辺における交通結節機能の改善・強化	柿生駅南口駅前広場の整備、周辺道路の改良、駅南北地区の回遊性強化に向けた取組の検討・推進 など	○	○
自転車通行環境の整備（再掲）	自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進 自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進		○
放置自転車の削減（再掲）	放置自転車等の撤去 駐輪場への誘導・啓発活動の実施 駐輪場の整備（適正な配置と台数の確保） 川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		○
ターミナル駅などにおける案内情報の充実（再掲）	パラムーブメント推進ビジョンに基づく取組の推進 誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進 バスロケーションシステム導入への助成 バスロケーションシステムを活用したバス停表示器、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実	○	○

施策名称	概要（個別事業等）	取組方針	
		ア 駅などへのアクセス向上	イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進
重点施策（３） 短中期プロジェクト（つづき）			
J R南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（再掲）	・橋上駅舎化などの推進（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅）	○	○
公共交通利用の促進	・公共交通に関する情報提供の充実、サービスの周知、P R等の推進 ・公共交通に関する学習会等の開催	○	○
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	・南武線沿線まちづくり方針に基づく取組の推進	○	○
駐車施策の推進（再掲）	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○	○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

事業名称	効果	取組時期			取組方針	
		A	B	C	ア	イ
京急大師線連続立体交差事業 1 期①・②	・交通遮断、地域分断の解消	○	○			○
JR 南武線連続立体交差事業	・交通遮断、地域分断の解消		○			○
横浜市営地下鉄 3 号線の延伸	・駅へのアクセス向上			○	○	

■ 戦略シナリオ

環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支える交通体系の構築に向け、交通の低炭素化などの環境に配慮した取組を進めます。

- 環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支えるため、拠点となる駅周辺への公共公益施設をはじめ様々な都市機能の効率的な集約化にあわせて、駅アクセスの向上による公共交通の利用促進や道路交通の円滑化に向けた取組などを推進します。
- さらなる交通の低炭素化に向け、環境負荷低減に配慮した自動車利用や次世代エネルギーや新技術を活用した取組などを推進します。

■ 取組の方針

ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備

- ① 路線バスによる駅アクセスの向上や鉄道ネットワークの機能強化などにより、公共交通の利便性の向上を図ることで、公共交通の利用を促進します。
 - ② 都市計画道路等の整備や交差点改良などの局所的かつ即効的な対策を進め、効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を推進します。
-

イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進

- ① 自動車交通による環境負荷の低減に向け、環境に配慮した自動車利用の普及促進や低公害・低燃費車の普及促進を図ります。
 - ② 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等を湾岸線等へ誘導するため、関係機関との連携により、環境ロードプライシング等の迂回対策を進めるとともに、産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組を促進します。
-

ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化

- ① 電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進や利用環境の整備に向けた取組など、交通事業者や企業等との連携により、次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化への取組を進めます。
-

■ 施策展開の考え方

ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備

○コンパクトなまちのイメージ

- ・ 少子高齢化の進展による社会的要請や今後の人口減少を見据えた地域課題に効果的に対応するとともに、地球環境に配慮した都市の形成を推進するため、コンパクトで効率的なまちをめざします。

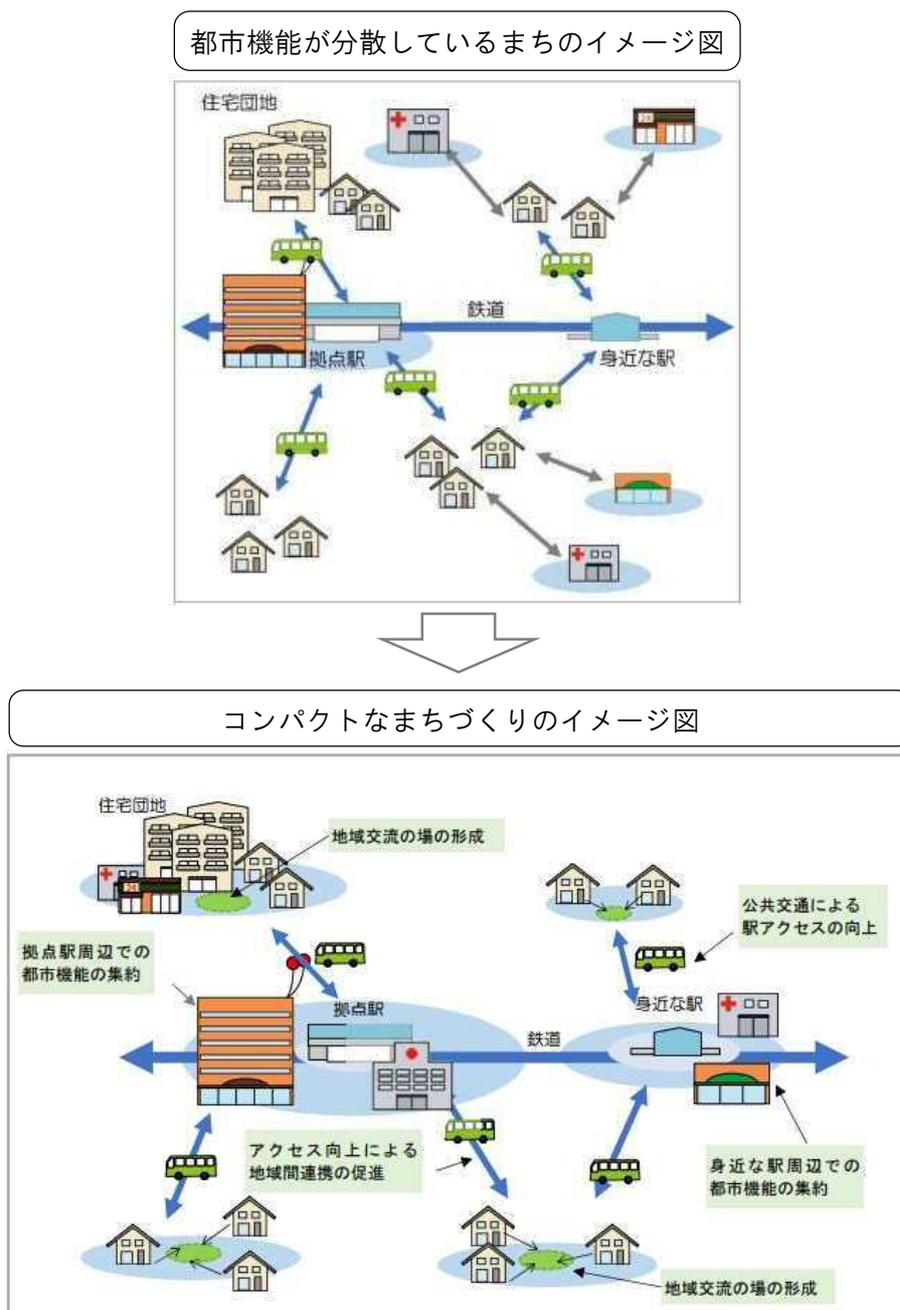


図 コンパクトなまちのイメージ

出典：川崎市都市計画マスタープラン全体構想（H29(2017).3）

①公共交通の利便性の向上を図ること
で、公共交通の利用を促進します。

【主な取組】

- ・鉄道ネットワークの機能強化
（⇒重点施策1参照）
- ・路線バスなどによる駅アクセスの向上
（⇒重点施策3参照）



図 公共交通の利便性向上に向けた駅前広場の整備事例（川崎駅東口駅前広場）
出典：川崎駅周辺総合整備計画（H28(2016).3改定）

②効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を推進します。

【主な取組】

- ・都市計画道路等の整備
- ・交差点改良などの局所的かつ即効的な渋滞対策



図 渋滞対策事例（宮前区 清水台交差点）
出典：川崎市資料

イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進

①環境に配慮した自動車利用や低公害車等の普及促進を図ります。

【主な取組】

- ・環境に配慮した自動車利用の普及促進（エコドライブやエコ運搬の取組推進、マイカー通勤の抑制など）
- ・低公害・低燃費車の普及促進



図 エコドライブ
出典：川崎市資料

②産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策を進めるとともに、産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組を促進します。

- 【主な取組】 ・環境ロードプライシングの実施、産業道路クリーンライン化の実施

ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化

①次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化への取組を進めます。

【主な取組】

- ・乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進
- ・充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組の推進
- ・バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組の推進



図 燃料電池バス
出典：東京都ホームページ

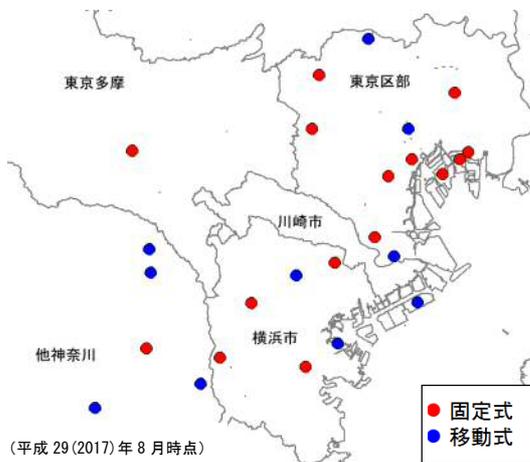


図 川崎市周辺の水素ステーション位置図
出典：川崎市資料



図 川崎マリエン移動式水素ステーション
出典：川崎市ホームページ（環境局）

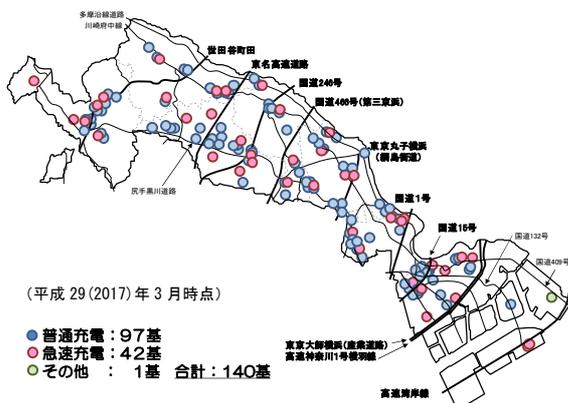


図 市内充電インフラ位置図
出典：川崎市資料



図 電気トラック用急速充電設備
(三菱ふそうトラック・バス(株)川崎工場内)
出典：三菱ふそうトラック・バス(株)

■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称	概要（個別事業等）	取組方針		
		ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備	イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進	ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化
重点施策（４） 短中期プロジェクト				
路線バスの走行環境の改善（再掲）	・都市計画道路等の整備によるバスベ이의設置や交差点改良 ・公共車両優先システム（PTPS）導入路線の拡大に向けた検討 など	○		
駅周辺における交通結節機能の改善・強化（再掲）	（川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺、鷺沼駅周辺、登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺、柿生駅周辺などにおける交通結節機能の改善・強化の集約再掲）	○		
緊急渋滞対策（再掲）	・交差点改良等による渋滞の改善	○		
駐車施策の推進（再掲）	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○	○	
エコドライブの普及促進	・環境配慮型ライフスタイルの普及促進によるエコドライブの推進		○	
エコ運搬の普及促進	・運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進		○	
マイカー通勤の抑制	・環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進		○	
低公害車等の普及促進	・低公害車・低燃費車の普及促進、導入への補助など		○	○
環境ロードプライシングの実施	・首都高速道路湾岸線への誘導の推進		○	
産業道路のクリーンライン化の実施	・産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進		○	
次世代自動車の普及促進	・乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進 ・充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組の推進 ・バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組の推進		○	○
カーシェアリングの普及促進	・企業等によるカーシェアリング導入に向けた取組の促進	○	○	

鉄道及び道路ネットワーク形成事業（代表的な事業を記載）

事業名称	効果	取組時期			取組方針		
		A	B	C	ア	イ	ウ
京急大師線連続立体交差事業 1期①・②	・道路交通の円滑化	○	○		○		
JR 南武線連続立体交差事業	・道路交通の円滑化		○		○		
横浜市営地下鉄 3号線の延伸	・公共交通の利用促進			○	○		
川崎縦貫道路 I 期・II 期	・道路交通の円滑化		○		○		

■ 戦略シナリオ

本市における「力強い産業都市づくり」の中心の役割を担う川崎臨海部において、誰もが快適と感じる交通環境を実現するために、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を進めます。

- 国際競争力を有し、日本経済の発展を牽引する高度な産業が集積する臨海部の持続的発展を推進するため、臨海部へのアクセス機能の強化を進めます。
- 臨海部の国際戦略拠点等の形成を支えるとともに、その効果を市内外に波及させるため、臨海部と市内外の都市拠点等との連携強化に向けた交通機能の強化を進めます。
- 臨海部の30年後の将来像を見据えた「臨海部ビジョン」と連携し、施策・事業の取組を進めます。

■ 取組の方針

ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

- ① 臨海部の持続的発展に向けて、羽田空港や川崎駅周辺をはじめとする市内外の拠点との連携の強化や、京浜港（川崎港、東京港、横浜港の三港）の国際競争力を強化する幹線道路等の整備や道路交通の円滑化に向けた取組により、道路ネットワーク機能の強化を図ります。

イ 臨海部の公共交通機能の強化

- ① 臨海部の通勤環境等を支え、持続的な発展に寄与する利便性の高い交通体系の構築に向け、川崎駅周辺地区と臨海部を結ぶ道路や鉄道路線などの既存ストックを活かした取組や、新たな交通機能の整備に向けた取組により、公共交通機能の強化を図ります。

ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

- ① 自動車交通による環境負荷の低減に向け、環境に配慮した自動車利用の普及促進や公共交通の利用促進を図ります。
- ② 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等を湾岸線等へ誘導するため、関係機関との連携により、環境ロードプライシング等の迂回対策を進めるとともに、産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組を促進します。（再掲）

■ 施策展開の考え方

ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

①臨海部の持続的発展に向けて、羽田空港や市内外の拠点との連携を強化し、京浜港の国際競争力を強化するため、道路ネットワーク機能の強化に向けた取組を進めます。

【羽田連絡道路の整備】

- ・羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、我が国の経済の発展を牽引する成長戦略拠点の形成を図るため、キングスカイフロントと羽田空港を結ぶ羽田連絡道路（都市計画道路殿町羽田空港線）の整備を進めます。



図 羽田連絡道路

出典：羽田連絡道路事業リーフレット
(川崎市資料)

【臨港道路東扇島水江町線の整備】

- ・東扇島の発展及び機能強化に向けた新たなアクセスルート及び災害時の緊急輸送道路として、臨港道路東扇島水江町線の整備を促進します。



図 臨港道路東扇島水江町線完成イメージ

出典：関東地方整備局 京浜港湾事務所

【国道357号の整備】

- ・東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市及び東京、横浜、川崎港を結ぶ広域的な道路ネットワークを強化する国道357号の整備を推進します。

- ・多摩川トンネルの事業推進



図 国道357号 多摩川トンネル区間

出典：関東地方整備局 事業評価監視委員会資料(H28(2016).1)より作成

【川崎縦貫道路の整備】

- ・Ⅰ期事業の高速部（大師ジャンクション～国道15号間）の整備やⅡ期区間（国道15号～東名高速道路間）の早期具体化に向けた取組を推進します。



図 川崎縦貫道路（大師ジャンクション）

出典：首都高速道路(株)

【京急大師線の連続立体交差事業】

- ・産業道路などの渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などに向けて、京浜急行大師線（小島新田駅～川崎大師駅・鈴木町駅すりつけ）の連続立体交差事業を進めます。

【東扇島における道路交通対策の推進】

- ・ コンテナ・ラウンドユースやシャーシの共同利用等の促進を図り、コンテナ取扱貨物量増加に伴う交通対策を推進します。
- ・ 東扇島における道路交通の円滑化に向けた検討及び取組の促進を図ります。

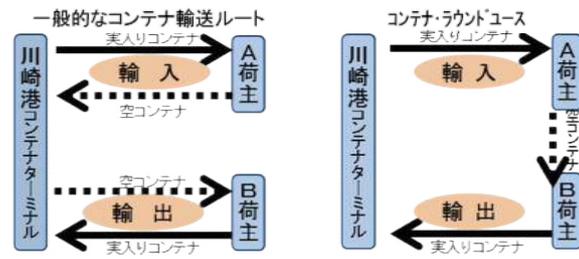
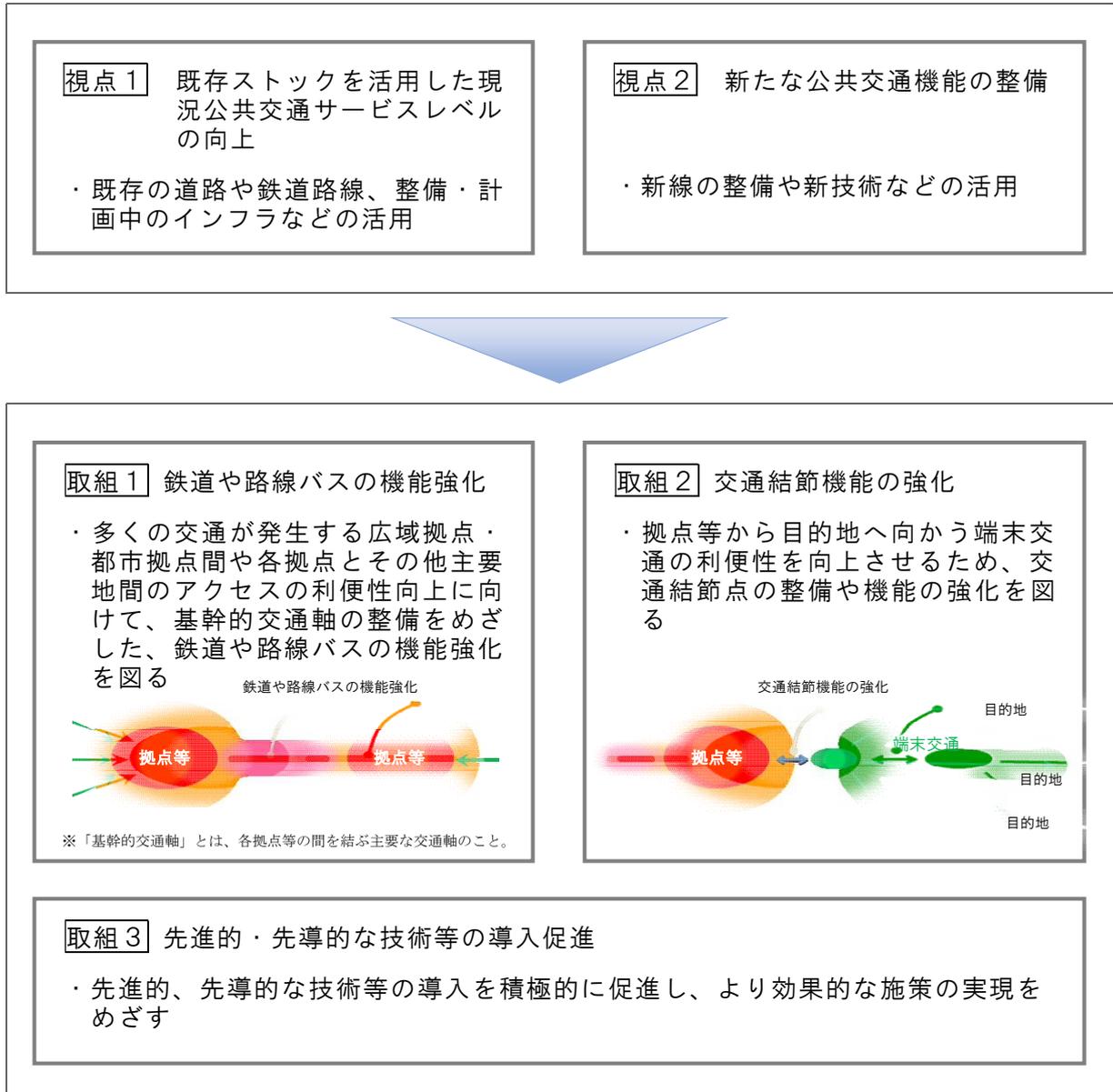


図 コンテナ・ラウンドユース

出典：川崎市資料

イ 臨海部の公共交通機能の強化

○臨海部の公共交通機能強化に向けた「2つの視点」と「3つの取組」



○施策展開の考え方

- ・ 現況を踏まえて取り組む施策・事業として「路線バスに関する機能強化」による、現況公共交通サービスレベル向上の早期効果発現を図ります。
- ・ 土地利用転換等の動向や将来像を踏まえて取り組む施策・事業として「鉄道等に関する機能強化」による、速達性や大量輸送力の確保などの、さらなる公共交通サービスレベルの向上をめざします。

①臨海部の通勤環境等を支え、持続的な発展に寄与する利便性の高い交通体系の構築に向け、道路や鉄道路線などの既存ストックを活かした取組や、新たな交通機能の整備に向けた取組により、公共交通機能の強化を図ります。

1 現況を踏まえて取り組む施策・事業 ⇒ **路線バスに関する機能強化**

【路線バスネットワークの充実】

- ・川崎駅や羽田空港周辺地区などの拠点等と臨海部へのアクセスの利便性向上を図るため、羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進など、路線バスネットワークの充実に向けた取組を推進します。
- ・臨海部各地へのアクセスの利便性向上を図るため、臨海部の最寄駅である産業道路駅等の交通結節機能の強化等とあわせて、端末交通（路線バス）の充実に向けた取組を推進します。



図 羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進（イメージ）

2 臨海部の動向等を踏まえて取り組む施策・事業 ⇒ **鉄道等に関する機能強化**

【JR南武支線の利便性向上】

- ・臨海部へのアクセスの利便性向上を図るため、JR南武支線の利用促進を図るとともに、輸送力の増強を促進します。

【川崎アプローチ線の整備や東海道貨物支線の貨客併用化】

- ・臨海部の持続的な発展に向けては基幹的交通軸が必要であることから、臨海部と川崎駅を結ぶ川崎アプローチ線の具体化に向けた取組を進めます。
- ・横浜、東京、羽田空港を連絡し臨海部における鉄道ネットワークの機能強化を図るために、東海道貨物支線貨客併用化に向けた取組を進めます。

3 路線バス・鉄道に関する機能強化とあわせた取組

【交通結節機能の整備や機能の強化】

- ・京急大師線産業道路駅 駅前広場の整備等を進めます。

【先進的・先導的な技術の導入促進】

- ・PTPS（公共車両優先システム）の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入促進を図ります。



図 PTPS（公共車両優先システム）の高度化

出典：2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた科学技術・イノベーションの取組に関するタスクフォース事業計画(H29(2017).4.25改定)

ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

①自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組や公共交通の利用促進等を図ります。

【主な取組】

- ・環境に配慮した自動車利用の普及促進（エコドライブやエコ運搬の取組推進、マイカー通勤の抑制など）

②産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策を進めるとともに、産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組を促進します。（再掲）

【主な取組】

- ・環境ロードプライシングの実施、産業道路クリーンライン化の実施



図 産業道路を迂回しよう（川崎市域）
出典：川崎市普及啓発品（環境局）



図 産業道路クリーンライン化のポスター
出典：川崎市ホームページ（環境局）

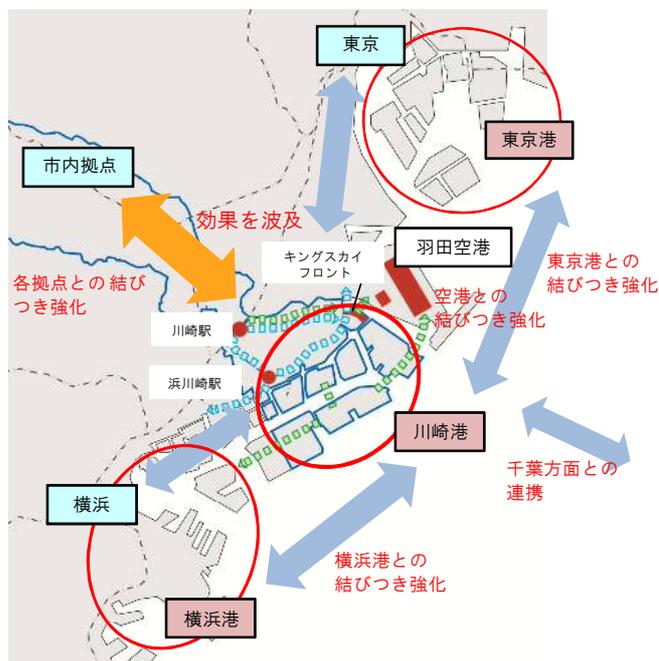
重点施策5の鉄道・道路ネットワーク形成事業等 位置図



- ※1 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。
- ※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。
- ※3 国道357号(羽田～扇島)については、多摩川トンネル(羽田～浮島)が平成27(2015)年度に事業着手している。
- ※4 臨海部幹線道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了(平成35(2023)年度予定)を踏まえ、A事業としている。

○臨海部と周辺拠点との連携強化

・羽田空港や東京港・横浜港、周辺の各拠点との連携強化を図り、臨海部の活性化や持続的な発展を支えるとともに、その効果を市内拠点に波及させていきます。



■ 事業一覧及び各事業の取組時期について

施策名称 重点施策（５） 短中期プロジェクト	概要（個別事業等）	取組方針		
		ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化	イ 臨海部の公共交通機能の強化	ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進
東扇島における道路交通対策の推進	・コンテナ・ラウンドユースやシャーシの共同利用等の促進によるコンテナ取扱貨物量増加に伴う交通対策の推進 ・東扇島における道路交通の円滑化に向けた検討及び取組の促進	○		○
路線バスネットワークの充実	・羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進 など		○	
端末交通の検討・実施	・様々な手段を活用した端末交通の検討・実施（最寄鉄道駅→バス、自転車→バスなど）		○	
J R南武支線の利便性向上	・J R南武支線（浜川崎線）の輸送力増強等		○	
臨海部の交通結節機能の整備・強化	・産業道路駅、川崎大師駅 など		○	
先進的・先導的な技術の導入促進	・PTPS（公共車両優先システム）の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入促進		○	○
エコドライブの普及促進（再掲）	・業務用車両等でのエコドライブの推進			○
エコ運搬の普及促進（再掲）	・運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進			○
マイカー通勤の抑制（再掲）	・環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進			○
環境ロードプライシングの実施（再掲）	・首都高速道路湾岸線への誘導の推進			○
産業道路のクリーンライン化の実施（再掲）	・産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進			○

鉄道及び道路ネットワーク形成事業等（代表的な事業等を記載）

事業名称（施策名称）	区間	取組時期			取組方針		
		A	B	C	ア	イ	ウ
京急大師線連続立体交差事業	・1期①：（小島新田駅～東門前駅） ・1期②：（東門前駅～川崎大師駅・鈴木町駅すり付け）	○	○		○	○	
川崎アプローチ線	・川崎～浜川崎			○		○	
東海道貨物支線貨客併用化	・桜木町～品川			○		○	
臨港道路東扇島水江町線	・東扇島～水江町	○ ※1			○		
羽田連絡道路	・殿町～羽田	○			○		
川崎縦貫道路	・Ⅰ期：（大師～国道15号） ・Ⅱ期：（国道15号～東名高速道路）		○ ○		○		
国道357号	・羽田～扇島		○ ※2		○		
（関連施策）臨海部幹線道路				○	○		

※1 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了（平成35(2023)年度予定）を踏まえ、A事業としている。

※2 国道357号（羽田～扇島）については、多摩川トンネル（羽田～浮島）が平成27(2015)年度に事業着手している。

鉄道及び道路ネットワーク形成事業による目標水準の達成状況

鉄道及び道路ネットワーク形成事業については、重点施策に示す取組時期に基づき事業展開を図っても、事業完了が計画期間を超える場合も想定されますので、参考として、「A、B事業が完了したとき」及び「C事業まで完了したとき」の推計データ等から想定できる目標水準の達成状況を次表に示しています。

指標によってはA、B事業の完了により達成又はほぼ達成すると想定しています。

A、B事業に引き続きC事業の実現を図るとともに、その他施策・事業を展開することで、市民・交通事業者・行政等の連携・協力により全ての目標水準の達成をめざします。

〔・A、B事業には、平成28(2016)年3月策定の道路整備プログラムに位置付けられている都市計画道路を含む。
・「***」は、具体的に想定値を示すことが難しいもの。〕

目標	目標水準（詳細は第11章参照） 指標	目標値	計画策定時 (評価年度※)	現況値 (評価年度※)	A、B事業が 完了したとき (想定値)	C事業まで 完了したとき (想定値)	
①	●広域拠点間の所要時間の短縮	自動車利用による本市広域拠点間平均所要時間	25%以上短縮	約45分 (H17(2005))	約54分 (H27(2015))	約21%短縮 約36分	約21%短縮 約36分
	●新幹線駅まで45分圏域の拡大	公共交通利用による市域の新幹線駅45分圏域カバー率	90%以上	約62% (H24(2012))	約60% (H27(2015))	約82%	約88%
	●羽田空港までの所要時間の短縮	公共交通・自動車利用による本市拠点から羽田空港までの平均所要時間	20%以上短縮	約44分 (鉄道:H24(2012)、自動車:H17(2005))	約45分 (鉄道:H29(2017)、自動車:H27(2015))	約16%短縮 約38分	約16%短縮 約37分
	●臨海部の移動圏域の拡大	自動車利用による臨海部拠点60分圏域拡大率	30%以上拡大	約1,900k㎡ (H17(2005))	約2,000k㎡ (H27(2015))	約29%拡大 約2,400k㎡	約30%拡大 約2,400k㎡
②	●駅へのバスの所要時間の短縮	バス平均所要時間	10%以上短縮	約15分 (H20(2008))	H30(2018) 調査予定	約6%短縮 約14分	約9%短縮 約13分
	●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)	高齢者外出率	外出率向上	約69% (H20(2008))	H30(2018) 調査予定	***	***
	●交通事故件数の減少	人口あたりの交通事故件数の低さ	大都市1位	大都市1位 (H22(2010))	大都市1位 (H27(2015))	***	***
	●鉄道混雑率の改善	180%超区間	解消	約8.5km (H19(2007))	約4.3km (H27(2015))	約7.5km	約7.5km
		150%超区間	減少	約30.6km (H19(2007))	約19.6km (H27(2015))	約14.7km	約13.8km
	●踏切を横断する交通量の削減	歩行者ポトルネック踏切通行者数	約8万人	約20万人 (H21(2009))	約18万人 (H27(2015))	約8万人	約8万人
自動車ポトルネック踏切通行台数		約2万台	約13万台 (H21(2009))	約12万台 (H27(2015))	約4万台	約4万台	
③	●緊急輸送道路整備率の向上	緊急輸送道路整備率	100%	約81% (H21(2009))	約84% (H28(2016))	約90%	100%
	●道路橋りょうの耐震化	道路橋りょうの耐震化率	100%	約59% [対象124橋] (H21(2009))	100% [対象124橋] (H29(2017))	100% [対象323橋]	100% [対象323橋]
	●広域防災拠点のアクセスルートの多重化	東扇島広域防災拠点へのアクセスルート数	6ルート	3ルート (H24(2012))	3ルート (H29(2017))	6ルート	6ルート
④	●交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	市民アンケート調査	70%以上	約62% (H27(2015))	約64% (H28(2016))	***	***
	●駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】	バス平均所要時間	10%以上短縮	約15分 (H20(2008))	H30(2018) 調査予定	約6%短縮 約14分	約9%短縮 約13分
	●高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)【再掲】	高齢者外出率	外出率向上	約69% (H20(2008))	H30(2018) 調査予定	***	***
	●公共交通利用割合の維持向上【再掲】	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	40%以上	約39% (H20(2008))	約39% (H27(2015))	約39%	約39%
⑤	●公共交通利用割合の維持向上	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	40%以上	約39% (H20(2008))	約39% (H27(2015))	約39%	約39%
	●次世代自動車の普及向上	次世代自動車普及率(川崎市市内保有台数シェア)	普及率向上	約2.9% (H22(2010))	約9.6% (H27(2015))	***	***
	●CO ₂ 排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車CO ₂ 排出量	H17(2005)年度より削減	約110万t/年 (H17(2005))	約110万t/年 (H27(2015))	***	***

※ 目標水準の評価に用いる調査データ(出典は86ページ参照)によって、調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。なお、評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

目標水準の達成状況の評価や将来想定に用いた調査データ等の出典一覧

表中の「***」は、目標水準の達成状況の評価や将来想定において、値を示していないもの。

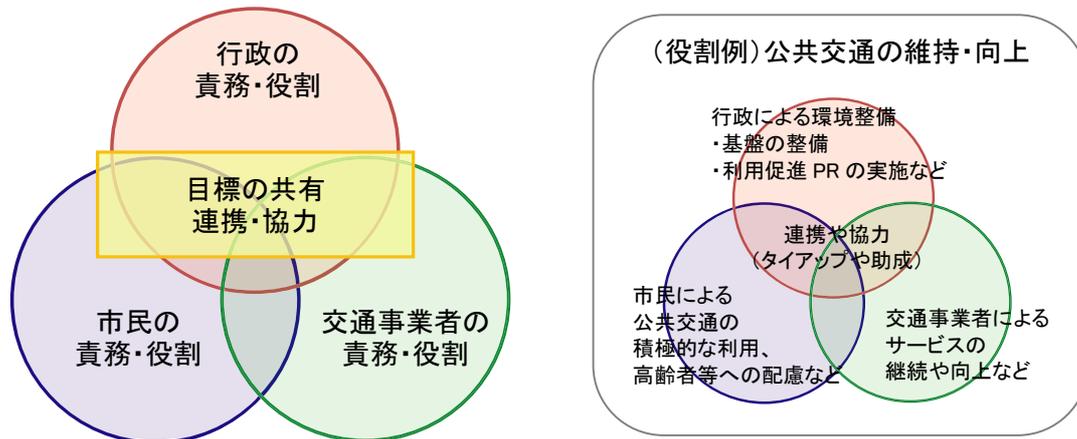
目標	目標水準指標	計画策定時	現況値	A、B事業が完了したとき(想定値)	C事業まで完了したとき(想定値)
①	● 広域拠点間の所要時間の短縮	・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	・※2より推計	
	● 新幹線駅まで45分圏域の拡大	・乗り換え案内サイトによる検索(H25(2013).1)、川崎市資料より推計	・乗り換え案内サイトによる検索(H29(2017).9)、川崎市資料、大都市交通センサス(H22(2010)、H27(2015))より推計	・川崎市資料より推計	
	● 羽田空港までの所要時間の短縮	【公共交通利用】 ・乗り換え案内サイトによる検索(H25(2013).1) 【自動車利用】 ・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	【公共交通利用】 ・乗り換え案内サイトによる検索(H29(2017).9) 【自動車利用】 ・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	【公共交通利用】 ・川崎市資料より推計 【自動車利用】 ・※2より推計	
	● 臨海部の移動圏域の拡大	・道路交通センサス(一般交通量調査)(H17(2005))より推計	・全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))より推計	・※2より推計	
②	● 駅へのバスの所要時間の短縮	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	・※2より推計	
	● 高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***		***
	● 交通事故件数の減少	・H22(2010)年度版大都市比較統計年表から見た川崎市	・H27(2015)年度版大都市データランキング カワサキをカイセキ!		***
	● 鉄道混雑率の改善	・※1及び大都市交通センサス(H17(2005))より推計	・※2及び大都市交通センサス(H27(2015))より推計	・※2及び大都市交通センサス(H27(2015))より推計	
	● 踏切を横断する交通量の削減	・踏切道調査(H22(2010).1)	・踏切道調査(H28(2016).1)	・踏切道調査(H28(2016).1)より除却等される踏切を踏まえて集計	
③	● 緊急輸送道路整備率の向上	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
	● 道路橋りよの耐震化	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
	● 広域防災拠点のアクセスルートの多重化	・川崎市資料	・川崎市資料	・川崎市資料	
④	● 交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	・総合計画に関する市民アンケート調査(H27(2015))	・総合計画に関する市民アンケート調査(H28(2016))		***
	● 駅へのバスの所要時間の短縮【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***	・※2より推計	
	● 高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	***		***
	● 公共交通利用割合の維持向上【再掲】	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	・※2より推計	・※2より推計	
⑤	● 公共交通利用割合の維持向上	・国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))	・※2より推計	・※2より推計	
	● 次世代自動車の普及向上	・川崎市資料	・川崎市資料		***
	● CO ₂ 排出量の削減	【鉄道】 ・各鉄道事業者の環境報告書(H21(2009)年度:H20(2008)実績)、H20(2008)年度版鉄道統計年報(H20(2008)実績)より推計 【自動車】 ・※1及び「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(H22年度版)」より推計	【鉄道】 ・各鉄道事業者の環境報告書(H27(2015)年度:H26(2014)実績)、H26(2014)年度版鉄道統計年報(H26(2014)実績)より推計 【自動車】 ・※2及び「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠(H22年度版)」より推計		***

※1 国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、国勢調査(H17(2005))、道路交通センサス(自動車起終点調査及び一般交通量調査)(H17(2005))等

※2 国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、国勢調査(H22(2010)、H27(2015))、道路交通センサス(自動車起終点調査)(H22(2010))、全国道路・街路交通情勢調査(一般交通量調査)(H27(2015))等

13 行政・交通事業者・市民の責務・役割

- ・交通は行政や交通事業者、市民（交通サービス利用者）、という様々な主体により支えられています。
- ・この総合都市交通計画を推進し、安全、円滑、快適な交通環境を実現していくためには、各主体がそれぞれの責任と役割分担のもと、目標を共有し、連携しながら力を合わせて取り組む必要があります。



- ・ ※市民には、川崎市に暮らす人々をはじめ、市内に通勤、通学する人たち、市内の事業者や市内で市民活動を行う団体などを含みます。

<行政の責務>

川崎市は、市民に係る交通の機能の確保、向上が将来にわたり円滑に図られることをめざし、他の主体や国、周辺自治体等と連携、協力を図りながら、まちづくりや環境、福祉分野等における交通に関連する様々な施策と連携して、交通の施策を推進する責務があります。

<行政の役割>

川崎市においては、本計画に示す交通政策の理念や目標について各主体での共有化を図り、国等と連携し道路などの基盤整備や交通環境整備を進めるとともに、各主体が行う取組について、必要な支援を行い主体間の連携強化などを図りながら、目標の実現に向けて施策を推進します。

<交通事業者の責務>

交通事業者は、公共交通を担う主体として、交通政策の目標の実現に向け、積極的な協力に努めるとともに、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等に努めるなど、主体的な取組を推進する責務があります。

<交通事業者の役割>

交通事業者は、交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを安定的に提供し、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等交通環境の向上に主体的に取り組むとともに、他の主体の取組への積極的な協力が求められます。

<市民の責務>

市民は、交通政策の目標実現に向けた積極的な協力や交通ルールの遵守等自ら取り組むことができる交通環境の向上への主体的な取組に努める必要があります。

<市民の役割>

市民は、本計画に示す交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを楽しむだけでなく公共交通を支え、環境負荷の軽減や交通の安全・安心を確保するため交通環境の向上に努めます。また、地域団体、NPO などによる交通環境の向上に関する主体的な施策の推進や他の主体との連携・協力により目標の実現に向けた積極的な取組が期待されます。

1 4 計画の進行管理

- ・本計画では、計画に示す各種の施策・事業を着実に推進していくために、「計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）」のしくみであるPDCAサイクルによって進行管理を行います。
- ・進行管理では、定期的に、交通政策の目標をもとに設定した目標水準の達成状況の評価などを踏まえて計画の見直しを行うほか、毎年度、施策・事業の進捗状況を把握していきます。

計画の全体見直し

- ・本計画の策定（平成 25(2013)年 3 月）から 10 年後を目途に、計画の全体見直しを行います。
- ・全体見直しでは、PDCAサイクルに基づき、目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を行ったうえで、さらに先を見据えた交通課題に対応するため、目標年次を更新し、新たな計画期間における本市の交通政策の目標や方向性を設定するとともに、それを実現するために展開する施策や事業等の見直しを行います。
- ・なお、次の全体見直しにおいて、その後の見直しサイクルなどについて判断していくこととします。

施策・事業の進捗状況の把握

- ・本計画に示す施策・事業の進捗状況を毎年度把握するとともに、関連データの収集などにより動向を把握します。

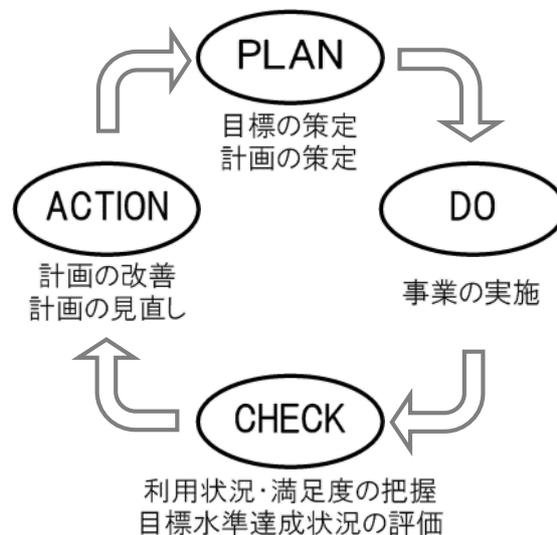


図 PDCAサイクル

資料編

取組時期について（計画策定：平成 25(2013)年 3 月）

- A 事業…短中期(計画策定から 10 年内)に事業完了をめざす事業
 - B 事業…短中期(計画策定から 10 年内)に着手(事業化)をめざす事業
 - C 事業…中長期(計画策定から 20 年内)に着手(事業化)をめざす事業
- ※上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、取組時期の変更について適切な対応を図る。

重点施策について

- 1 都市の骨格を形成する交通機能の強化
- 2 交通の安全・安心の強化
- 3 市民生活を支える公共交通の強化
- 4 環境に配慮した交通の低炭素化
- 5 臨海部の交通機能の強化

交通政策の方向性について

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 ユニバーサルデザインのまちづくりの推進／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 多重性（リダンダンシー）の向上／④-1 地域特性に応じた交通課題への対応／④-2 駅周辺の特長に応じた結節機能の強化／⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進／⑤-2 環境負荷の低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

交通施策（その1）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
重点施策 1 都市の骨格を形成する交通機能の強化							
輸送需要の調整（JR南武線等）	・オフピーク通勤等の取組の推進	○	②-2	1	○	○	○
鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組	・神奈川県鉄道輸送力増強促進会議等を通じた鉄道事業者への要望等の実施		①-1、2、3、4、5 ②-1、2、3、4、5	1	○	○	
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化（JR川崎駅北口通路、京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進（京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等）	・JR川崎駅北口通路等の整備 ・京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進（京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等）	○	①-2、3、5 ②-1、2、 ④-2、⑤-4	1 (3) (4)	○	○	
緊急渋滞対策	・交差点改良等による渋滞の改善		②-2、⑤-3	1 4	○		
鉄道及び道路ネットワーク形成事業については、89 ページ参照							
重点施策 2 交通の安全・安心の強化							
安全な歩行環境の整備	・交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などの整備推進 ・踏切の安全性向上に向けた取組の推進、地方踏切道改良計画書の策定に向けた検討、計画策定		②-3、4	2	○	○	
自転車通行環境の整備	・自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進 ・自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進	○	②-3	2 3	○		
自転車の活用の推進	・自転車活用推進計画の策定および計画に基づく取組の推進	◎	②-3	2	○		○
放置自転車の削減	・放置自転車等の撤去 ・駐輪場への誘導・啓発活動の実施 ・駐輪場の整備（適正な配置と台数の確保） ・川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		②-3	2 3	○	○	○
交通安全活動の推進	・交通安全教育の実施 ・自転車マナーアップ指導員による自転車事故多発地域を中心とした巡回活動の実施、交通安全教育の実施 ・高齢運転者の事故防止を目的とした免許証自主返納等の啓発活動の実施 など	○	②-3	2	○		○
駐車施策の推進	・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進		②-2、3、④-2、 ⑤-3	2 3 4	○	○	○
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	・橋上駅舎化などの推進（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅）		②-5、④-1、⑤-4	2 3	○	○	
駅周辺におけるバリアフリー化	・バリアフリー基本構想・推進構想に基づくバリアフリーのまちづくりの推進		①-2、②-4、④-2	2	○	○	

交通施策（その2）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
鉄道駅構内の安全性、利便性の向上	・ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進（京急川崎駅、川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅、新百合ヶ丘駅など） ・ホームドアの設置等に対する補助	○	②-3、4	2	○	○	
ユニバーサルデザインタクシーの普及促進	・導入への補助、乗り場の整備推進		②-4	2	○	○	
ノンステップバスの導入促進	・導入への補助		②-4	2	○	○	
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	・パラメータ推進ビジョンに基づく取組の推進 ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進 ・バスロケーションシステム導入への補助 ・バスロケーションシステムを活用したバス停表示器、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実	○	②-3、4、④-2	2 3	○	○	
道路橋りょうの耐震化	・川崎市橋梁耐震化計画に基づく道路橋梁の耐震化の推進		③-1	2	○		
鉄道施設の耐震化	・駅舎等の耐震対策の促進		③-1	2	○	○	
道路の無電柱化	・川崎市無電柱化整備基本方針に基づく整備推進		②-3、③-1	2	○		
緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保	・緊急交通路、緊急輸送道路の整備推進 ・緊急交通路、緊急輸送道路の周知 ・耐震改修促進計画に基づく取組の推進（指定路線の沿道建築物に対する耐震改修等費用への助成）		③-2、3	2	○		○
災害時における帰宅困難者対策の推進	・帰宅困難者用一時滞在施設の確保 ・帰宅困難者啓発資料の作成（一時滞在施設マップ等） ・帰宅困難者用備蓄物の整備 ・災害時帰宅支援ステーションの確保 ・帰宅困難者対策訓練の実施 ・災害時の応急輸送対策		③-2、3	2	○	○	○
重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化							
バス事業者との連携の推進	・バス事業者連絡会議等を通じたバス事業者との連携による路線バスサービスの充実に向けた取組の推進		①-2、 ②-1、2、3、4、 ④-1、⑤-4	3	○	○	
路線バス社会実験支援制度の活用促進	・路線バス社会実験支援制度の活用等による路線のサービスの充実		①-2、②-1、 ④-1、⑤-4	3	○	○	○
バス路線の役割に応じた機能強化の検討	・路線バスの機能強化に関する検討 ・地域の需要等に応じた車両の活用に関する検討	◎	①-2、②-1、 ④-1、⑤-4	3	○	○	

交通施策（その3）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
路線バスの走行環境の改善	・都市計画道路等の整備によるバスベ이의設置や交差点改良 ・PTPS（公共車両優先システム）導入路線の拡大に向けた取組の検討 ・バス優先レーン上の駐停車対策の推進	○	①-2、②-1、2、 ④-1、⑤-4	3 4	○	○	
コミュニティ交通等の導入検討・支援	・地域交通の手引きに基づく、地域住民の取組への支援 ・地域住民の取組を多様な主体との連携により効果的に支援する方策の検討や実証 ・地域特性等に依じた地域の足を確保する様々な手法の検討	○	②-1、④-1	3	○	○	○
身近な地域の公共交通における新技術の導入促進	・タクシー事業者等と連携した取組におけるICT（情報通信技術）の効果的な活用に向けた検討 ・新技術を活用した先進的・先導的な取組に関する動向把握	◎	②-1、④-1	3	○	○	
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・JR川崎駅北口通路等の整備 ・JR川崎駅周辺の利便性・回遊性等の向上に向けた取組の推進 ・京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進（京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等）	○	①-2、3、5 ②-1、2 ④-2、⑤-4	1 3 (4)	○	○	
武蔵小杉駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・小杉駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進	○	①-2、②-1、2、 ④-2、⑤-4	3 (4)	○	○	
新百合ヶ丘駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・新百合ヶ丘駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の検討・推進	◎	①-2、②-1、2、 ④-2、⑤-4	3 (4)	○	○	
鷺沼駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・鷺沼駅交通広場の整備、周辺道路の改良	◎	①-2、②-1、2、 ④-2、⑤-4	3 (4)	○	○	
登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・登戸駅南口及び向ヶ丘遊園駅北口の駅前広場の整備、周辺道路の改良		①-2、②-1、2、 ④-2、⑤-4	3 (4)	○	○	
身近な駅周辺における交通結節機能の改善・強化	・柿生駅南口駅前広場の整備、周辺道路の改良、駅南北地区の回遊性強化に向けた取組の検討・推進 など	○	②-1、2、 ④-2、⑤-4	3 (4)	○	○	
自転車通行環境の整備（再掲）	・自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進 ・自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進	○	②-3	2 3	○		
放置自転車の削減（再掲）	・放置自転車等の撤去 ・駐輪場への誘導・啓発活動の実施 ・駐輪場の整備（適正な配置と台数の確保） ・川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		②-3	2 3	○	○	○

交通施策（その4）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～ 41 ページ	本編 46～ 84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
ターミナル駅などにおける案内情報の充実（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・パラメータ推進ビジョンに基づく取組の推進 ・誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進 ・バスロケーションシステム導入への助成 ・バスロケーションシステムを活用したバス停表示器、携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実 	○	②-3、4、④-2	2 3	○	○	
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・橋上駅舎化などの推進（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅） 		②-5、④-1、⑤-4	2 3	○	○	
公共交通利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する情報提供の充実、サービスの周知、PR等の推進 ・公共交通に関する学習会等の開催 	○	②-2、⑤-4	3	○	○	○
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・南武線沿線まちづくり方針に基づく取組の推進 		②-5、④-1	3	○	○	
駐車施策の推進（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進 		②-2、3、④-2、 ⑤-3	2 3 4	○	○	○
重点施策4 環境に配慮した交通の低炭素化							
路線バスの走行環境の改善（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路等の整備によるバスベ이의設置や交差点改良 ・公共車両優先システム（PTPS）導入路線の拡大に向けた検討 など 	○	①-2、②-1、2、 ④-1、⑤-4	3 4	○	○	
駅周辺における交通結節機能の改善・強化（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> （川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺、鷺沼駅周辺、登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺、柿生駅周辺などにおける交通結節機能の改善・強化の集約再掲） 	○	①-2、3、5、 ②-1、2、④-2、 ⑤-4	(1) (3) 4	○	○	
緊急渋滞対策（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点改良等による渋滞の改善 		①-2、②-2、⑤-3	1 4	○		
駐車施策の推進（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場附置義務条例に基づく取組の推進 ・荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進 ・社会状況を踏まえた駐車施策の推進 		②-2、3、④-2、 ⑤-3	2 3 4	○	○	○
エコドライブの普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ・環境配慮型ライフスタイルの普及促進によるエコドライブの推進 		⑤-2	4 5	○		○
エコ運搬の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ・運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進 		⑤-2	4 5	○		○

交通施策（その5）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～ 41 ページ	本編 46～ 84 ページ	役割		
			関連する主な 交通政策の 方向性	重点 施策 カッコ書きは 一部再掲等	川 崎 市 等	交 通 事 業 者	市 民
マイカー通勤の抑制	・環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進		④-1、⑤-3	4 5	○	○	○
低公害車等の普及促進	・低公害車・低燃費車の普及促進、導入への補助		⑤-1、2	4	○	○	○
環境ロードプライシングの実施	・首都高速道路湾岸線への誘導の推進		④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
産業道路のクリーンライン化の実施	・産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進	◎	④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
次世代自動車の普及促進	・乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進 ・充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組の推進 ・バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組の推進		⑤-1	4	○	○	○
カーシェアリングの普及促進	・企業等によるカーシェアリング導入に向けた取組の促進		⑤-2	4	○		○
重点施策 5 臨海部の交通機能の強化							
東扇島における道路交通対策の推進	・コンテナ・ラウンドユースやシャシーの共同利用等の促進によるコンテナ取扱貨物量増加に伴う交通対策の推進 ・東扇島における道路交通の円滑化に向けた検討及び取組の促進	◎	①-5、④-1、 ⑤-2、3	5	○		
路線バスネットワークの充実	・羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進 など	○	①-3、5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	○
端末交通の検討・実施	・様々な手段を活用した端末交通の検討・実施（最寄鉄道駅→バス、自転車→バスなど）		①-5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	
J R南武支線の利便性向上	・J R南武支線（浜川崎線）の輸送力増強等		①-5、④-1、⑤-4	5	○	○	○
臨海部の交通結節機能の整備・強化	・産業道路駅、川崎大師駅 など		①-2、5、②-1、2、 ④-2、⑤-4	5	○	○	
先進的・先導的な技術の導入促進	・PTPS（公共車両優先システム）の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入促進	◎	①-5、②-1、2、 ④-1、⑤-4	5	○	○	
エコドライブの普及促進（再掲）	・業務用車両等でのエコドライブの推進		⑤-2	4 5	○		○
エコ運搬の普及促進（再掲）	・運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進		⑤-2	4 5	○		○

交通施策（その6）

施策名称	概要（個別事業等）	新たな取組と拡充	本編 34～41 ページ	本編 46～84 ページ	役割		
			関連する主な交通政策の方向性	重点施策 カッコ書きは一部再掲等	川崎市等	交通事業者	市民
マイカー通勤の抑制（再掲）	・環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進		④-1、⑤-3	4 5	○	○	○
環境ロードプライシングの実施（再掲）	・首都高速道路湾岸線への誘導の推進		④-1、⑤-2、3	4 5	○		○
産業道路のクリーンライン化の実施（再掲）	・産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進	◎	④-1、⑤-2、3	4 5	○	○	○
臨海部幹線道路の整備			①-5、④-1	5	○		
その他の施策							
高齢者の外出支援	・川崎市高齢者特別乗車証明書及び高齢者フリーパスによる市内路線バス乗車の助成 ・在宅高齢者を対象とした車いす用リフト付きのワンボックスカー（おでかけGo!）による送迎		②-4	—	○	○	
福祉有償運送の推進	・高齢者・障害者等を対象としたNPO等による有償送迎サービス		②-4	—	○	○	○
障害者の外出支援	・川崎市ふれあいフリーパスによる市内路線バス乗車や福祉タクシー利用券による乗車の助成 ・車いす用リフト付きのワンボックスカー（福祉キャブ）による送迎		②-4	—	○	○	
難病患者等の外出支援	・車いす用リフト付きのワンボックスカー（らくだ）による送迎		②-4	—	○	○	
市公用車への次世代自動車導入の推進	・市環境配慮契約推進方針や市グリーン購入推進方針に基づく、市公用車における電気自動車や低燃費自動車等の導入に向けた取組の推進		⑤-1	—	○		
事業活動に伴う温室効果ガスの排出削減の推進	・市地球温暖化対策推進条例に基づく事業活動・地球温暖化対策計画書報告書制度を通じた自動車からの温室効果ガス排出量の削減に向けた取組の推進		⑤-1、2	—	○	○	○
ディーゼル車対策の実施	・ディーゼル車運行規制に基づく検査・指導の実施 ・他関係自治体と連携した取組の実施		⑤-1、2	—	○	○	○
廃棄物の鉄道輸送の推進	・環境に優しい鉄道を用いた北部から南部への廃棄物輸送の取組の推進		⑤-4	—	○		
総合都市交通計画の周知等	・市民にわかりやすいパンフレットの作成やホームページによる周知など、取組に関する周知の推進と関係者との情報の共有化		全方向性	—	○	○	○

資料— 2 用語解説

用語	解説
あ行	
アクセス	ある所への移動のこと、又はある所への移動のしやすさのこと。
インフォメーション機能	来街者などに案内情報を伝達するシステムのこと。例えば、バスの運行情報、乗り場案内など。
エコ運搬	市内の荷主や荷受人が主体となって、製品や貨物の出荷、原材料の購入、廃棄物の運搬などの際、運送事業者や取引先事業者に対して、環境に配慮した運搬（エコ運搬）の実施を書面等で要請する制度のこと。
エコステ	ＪＲ東日本が推進している省エネルギー・再生可能エネルギーなど様々な環境保全技術（エコメニュー）を駅に導入する取組のこと。 ＪＲ東日本と川崎市は、平成 27(2015)年 1 月に締結した包括連携協定に基づき、水素エネルギーの利活用を推進しており、その一環として「エコステ」を推進している。
エコドライブ	自動車の運転手が運転方法等を改善し、環境に優しく無駄のない運転をすること。ふんわりアクセル・加速もゆっくりなどを行うことで、燃費がよくなり、大気汚染物質・二酸化炭素などが削減される。
大型車混入率	全体の自動車交通量に対する大型車（バス、普通貨物車（ナンバープレートが 1・8・9・0 の車両））交通量の占める割合のこと。
オフピーク通勤	朝のラッシュ時などの混雑時間帯（ピーク時間帯）を避けて通勤すること。
か行	
（東海道貨物支線）貨客併用化	既存の貨物線を活用して、旅客の輸送を行う鉄道計画のこと。
カーシェアリング	個別に自動車保有するのではなく、複数人で共同利用すること。自動車の効率的かつ適切な利用が図られ、環境負荷の軽減に寄与する。
環境ロードプライシング	首都高横浜羽田空港線（以下横羽線）沿線の住宅地域の沿道環境を改善することを目的に、首都高湾岸線・川崎線を利用する大型車の料金を割引くことで、横羽線と料金に差を設け、横羽線から湾岸線への転換を図る施策のこと。
帰宅困難者	勤務先や学校、外出先などにおいて災害に遭遇し、帰宅が困難になった人のこと。
緊急交通路、緊急輸送道路	震災時における救出救助活動、救命救急活動、消火活動及び救援物資の輸送等を効率的かつ円滑に実施するために確保された道路のこと。 緊急交通路は、県公安委員会が、災害応急対策の円滑な実施のために交通規制を行う道路で、緊急輸送道路は、神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会が被災者の避難や物資を輸送するために指定した道路のこと。
キングスカイフロント	川崎区殿町地区の愛称。当地区ではライフサイエンス・環境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「国際戦略拠点」の形成が進んでいる。
（産業道路）クリーンライン化	産業道路沿道の大気環境の改善に向けた企業等との連携により実施する取組のことで、産業道路における低公害車の優先使用やエコドライブの徹底、産業道路を迂回できるルートを選択、公共交通の積極的な利用などの自動車環境対策のこと。

用語	解説
(交通) 結節機能	鉄道とバスなど交通手段相互の乗換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
公共車両優先システム (PTPS)	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。
交通政策審議会	交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の審議会のこと。 東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する審議が行われ、平成28(2016)年4月に答申された。
国家戦略特区	「産業の国際競争力を強化するとともに、国際的な経済活動の拠点の形成を促進する区域」として国が指定するものであり、神奈川県全域を含む東京圏が、平成26(2014)年5月に指定を受けている。
コミュニティ交通	在来の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域などを対象に、地域の住民などが中心となって導入する基本的に誰もが利用できる交通手段のこと。
(道路) 混雑度	道路の混み具合を示す指標のこと。交通量を道路設計上の基準交通量で除した値で、値が大きくなるほど混雑が激しく、1.25～1.75でピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態であると表されている。
(鉄道) 混雑率	鉄道の車内の混み具合を示す指標のこと。輸送人員を輸送力で除した値で、150%は、肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読めるような状態と表されている。
コンテナ	一定の規格・寸法が定められた輸送容器のこと。このうち海上コンテナはコンテナ船による海上輸送に使用される。
コンテナ・ラウンドユース	輸入貨物にかかる輸送と輸出貨物にかかる陸送をマッチングさせることにより、物流の効率化、環境負荷の低減およびコンテナの有効活用を行うこと。
コンパクトなまちづくり	本市においては、駅の周辺に公共公益施設や商業施設、住宅等を集積して土地利用の高度化を図ることで、効率的かつ環境負荷の少ない都市構造を形成していくことをいう。

さ行

次世代エネルギー	水素、太陽光、風力、バイオマスなどのエネルギーのこと。交通分野では、水素エネルギーを利用した燃料電池自動車などの導入が進んでいる。
次世代自動車	川崎市総合都市交通計画では、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、燃料電池自動車を指す。
シャーシ	自動車の台車のこと。港湾ではコンテナを乗せて移動できる台車のことをいう。
充電インフラ	電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド自動車(PHV)を充電する施設のこと。
水素ステーション	燃料電池自動車(FCV)に水素を充填供給する施設のこと。
(既存)ストック	既に整備されている鉄道や道路といった交通基盤のこと。現在整備、計画中の鉄道や道路等が完成したのちに活用することも既存ストックの活用としている。
成長戦略拠点	平成27(2015)年5月18日に開催された、国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「第2回 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として、羽田空港跡地地区(第一ゾーン及び第二ゾーン)と殿町地区の連携を強化し、2020年に向けて成長戦略拠点の形成を図ると位置付けられている。

用語	解説
全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス)	自動車などの使われ方や道路の交通量などを調べるために、国や地方自治体などが連携して、全国を対象に概ね5年に1度行う調査のこと。
スマートEVバス	環境負荷の低減を目的とする電気バスに、スマート機能を搭載したバスのこと。スマート機能としては以下のものを搭載(運行実態把握のための利用者乗降・属性把握システム、利便性・防災性の向上を目指したデジタルサイネージ、非常用コンセント)

た行

大都市交通センサス	公共交通の使われ方や鉄道の交通量などを調べるために、国・地方自治体・交通事業者などが連携して、三大都市圏で概ね5年に1度行う調査のこと。
代表交通手段	1回の移動で複数の交通手段を使用した場合において、その中の主な交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は利用した交通手段で決まり、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
ターミナル駅	複数の鉄道路線が乗り入れ、バスやタクシー、自転車など様々な交通が集中する利便性が優れている駅のこと。
端末交通	幹線交通に対して支線の役割をもつ交通のこと。たとえば、幹線が鉄道の場合は、バスや自転車等が駅端末交通となり、バスの場合は、自転車や徒歩等がバス端末交通となる。
通過交通	川崎市内を起点終点としないで通り過ぎる交通のこと。
道路整備プログラム	客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定することで整備箇所の重点化を図るとともに、整備路線やその決定方法、整備効果などを公表することにより、計画や目標を市民と行政が共有し、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進するための計画のこと。 ※第2次川崎市道路整備プログラム(平成28(2016)年3月策定)第1次計画の策定以降、東日本大震災の発生や、全国的な少子・高齢化の進展、さらには国際競争力の強化に向けた成長戦略など社会経済環境に大きな変化が生じており、これまでの取組結果を客観的に検証するとともに、社会経済環境の変化に的確に対応するために見直しを行ったもの。
都市構造	都市の特徴や骨格を空間的かつ概念的に表した全体像のこと。
トリップ	人がある場所(出発地)からある場所(到着地)へ移動することを目的単位でカウントする交通量の単位のこと。出発地から到着地(目的地)まで、距離、交通手段、所要時間などに関係なく、その移動の目的が達成されるまでは、1トリップとなる。
トリップエンド	その地域でどれ位の交通量が発生集中しているかを示すのに使用する交通量の単位のこと。1つのトリップの起点(出発地)と終点(到着地)それぞれをカウントするため、1つのトリップは2つのトリップエンドを持つことになる。

な行

内外・外内交通	川崎市内を起点として、市外へ出ていく移動のことを内外交通、逆に、市外から入ってきて、川崎市内が終点の移動のことを外内交通という。
内々交通	川崎市内を起終点とする移動のこと。
燃料電池	「水素」と空気中の「酸素」を反応させて電気を起こす発電システムのこと。自動車の動力源としての利用などの技術開発・実用化が進められている。

用語	解説
ノンステップバス	入口から出口まで床面に段差のない低床式の路線バスのこと。車いすの乗車も可能である。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズに行える。

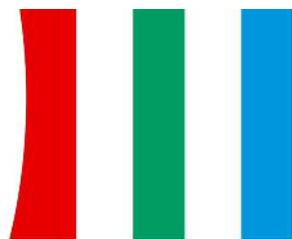
は行

バスベイ	バス乗降で停車している間、後続車が渋滞しないように、バス停付近の道路に設けてある切り欠きの専用停車スペースのこと。
バスロケーションシステム	GPS（衛星測位システム）等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに、到着時間などを情報提供するシステムのこと。
発生集中交通量	ある地域を起点とする交通量（発生交通量）及びある地域を終点とする交通量（集中交通量）の総量のこと。
幅広車両（E 233 系通勤形車両）	以前、JR南武線などで使用されていた 205 系車両と比較し、全幅が 15cm 拡大し、定員が約 1 割増加となり、輸送力増強・混雑緩和が図られる JR 東日本の通勤形車両のこと。
（国土交通省東京都市圏）パーソントリップ調査	東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県と茨城県南部地域にお住まいの人の内、約 140 万世帯（平成 20(2008)年調査時）を対象に、どのような人が、いつ、どのような目的・交通手段で、どこからどこへ移動したかなど 1 日の人の動きを対象とした調査のこと。次回の東京都市圏パーソントリップ調査は平成 30(2018)年に実施予定。
P D C A サイクル	Plan(計画)、Do(実行)、Check(確認)、Action(行動)の 4 つの過程を示し、この 4 つの過程を循環させていくことで改善を図っていく仕組みのこと。
福祉キャブ	車いすやストレッチャーのまま乗降できるリフト（昇降装置）付き自動車のこと。
福祉タクシー	道路運送法第 4 条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送のこと。
福祉有償運送	タクシー等の公共交通では、要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、社会福祉法人等が、実費の範囲内かつ営利とは認められない範囲の対価で、会員に対して行う、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用したドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。
複々線化	鉄道において、上下線ともに 2 線ずつの計 4 線の線路を敷設すること。
分布交通量	ある地域からある地域に向かう交通量のこと。
ボトルネック踏切	自動車又は歩行者の交通量が多く、遮断時間も長いことで、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切のこと。

や行

ユニバーサルデザイン	年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、はじめからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者の立場や考え方に立って、快適な環境とするようデザインすること。
ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）	高齢者や子育て世代、車いす利用者をはじめとした、誰もが利用できるタクシーのこと。川崎市内を運行するユニバーサルデザインタクシーは、一般のタクシーと同料金で利用できる。

用語	解説
ら行	
リダンダンシー（多重性）	ある地域間を移動するための交通手段や経路等を複数確保して多重化すること。災害や事故等により、ある交通手段・経路が利用できなくなっても、他の交通手段・経路により、地域間のアクセスが確保される。
リニア中央新幹線	JR 東海が計画している東京と名古屋、大阪間を超伝導リニア方式で結ぶ高速鉄道のこと。東京―名古屋間は 2027 年、東京―大阪間は 2045 年に開業予定であり、それぞれの区間を 40 分、67 分で結ぶ予定。
臨海部	川崎区の概ね産業道路より海側の地域で、長年にわたり国際経済を牽引してきた日本を代表する工業地帯。臨海部では、首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながりなどの優れたポテンシャルを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野など先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまで培った環境技術を活かした国際貢献などが進められている。
連続立体交差事業（連続立体交差化）	鉄道を連続的に立体化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通の円滑性、安全性等を向上するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業のこと。



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

川崎市総合都市交通計画

発行：平成 30(2018)年 3 月

編集：川崎市まちづくり局交通政策室

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町 1 番地

TEL：044-200-3549（直通）

川崎市総合都市交通計画 概要版



平成 30 (2018) 年 3 月

川崎市

1 計画の見直しの背景と目的 〈本編:1に対応〉

川崎市総合都市交通計画の策定（平成 25(2013)年 3 月）から 5 年が経過し、この間には、本市の総合計画や都市計画マスタープランなど、上位計画や関連計画の策定や改定が行われています。また、高齢化の一層の進展や産業構造の変化、ICT（情報通信技術）などの急速な技術革新など、社会経済状況にも変化が生じています。

こうしたことから、これまで取り組んできた施策・事業の進捗や成果を踏まえるとともに、上位計画等との整合を図り、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、本計画の中間見直しを行うものです。

2 計画期間（目標年次）〈本編:1に対応〉

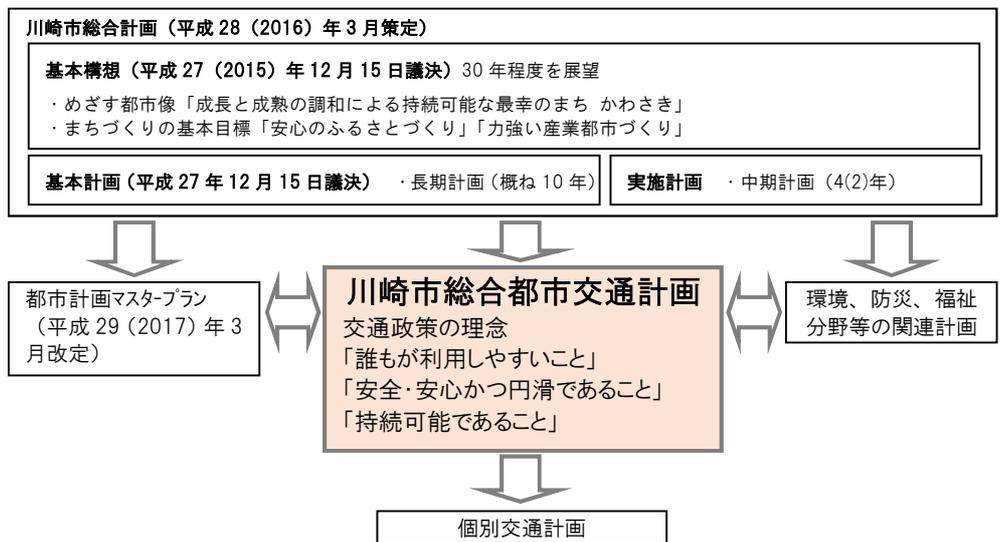
平成 25(2013)年 3 月の計画策定から概ね 20 年後とします。

3 計画の位置付けと交通政策の理念 〈本編:2、3に対応〉

本計画は、「川崎市基本構想」を踏まえるなど、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画となるものです。

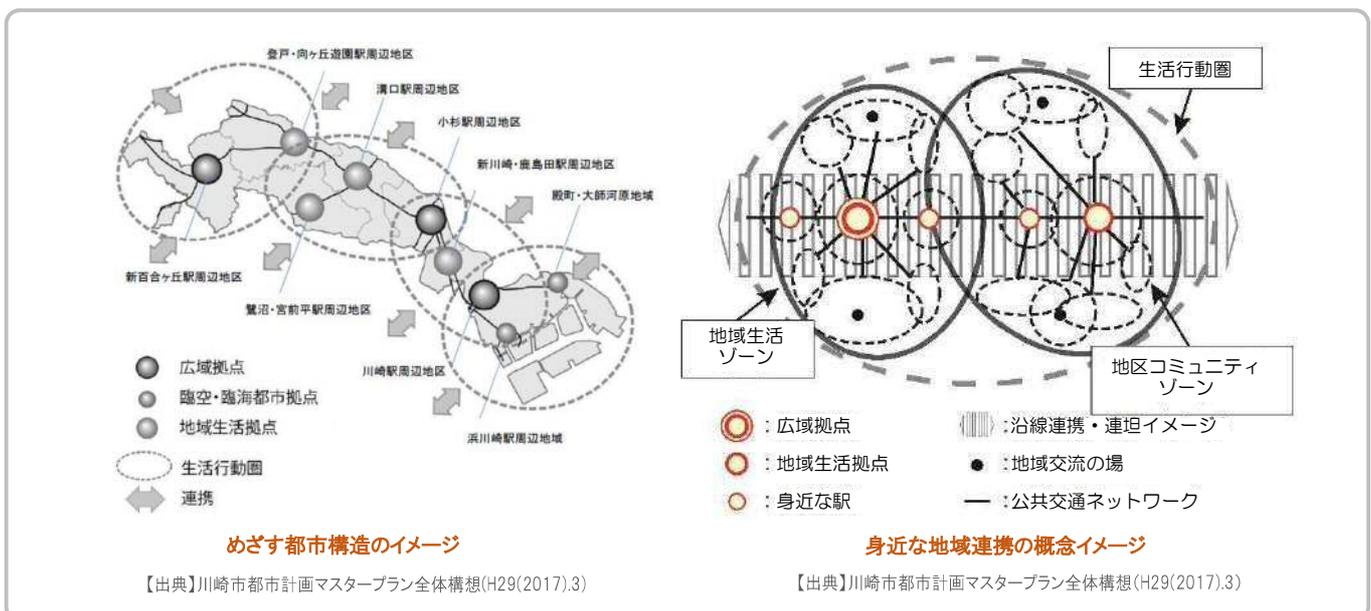
また、策定（改定）に当たっては、都市計画マスタープランや環境、防災、福祉分野等の関連計画とも整合を図っています。

本計画に示す交通施策の基本方向等を個別の交通計画に反映することにより、体系的、計画的な各種の施策・事業展開を図ります。



4 本市がめざす都市構造 〈本編:4に対応〉

総合計画や都市計画マスタープラン全体構想に示す「広域調和・地域連携型の都市構造」を本計画における、めざすべき都市構造とします。



5 本市の交通政策を取り巻く状況 〈本編：5に対応〉

①首都圏整備の考え方

- 世界有数の大都市圏である首都圏は、国際競争のもと、さらなる機能強化が必要とされています。
- 首都圏の中心部に位置する本市は、羽田空港に隣接し川崎港を擁するなど、地理的な優位性を備えています。

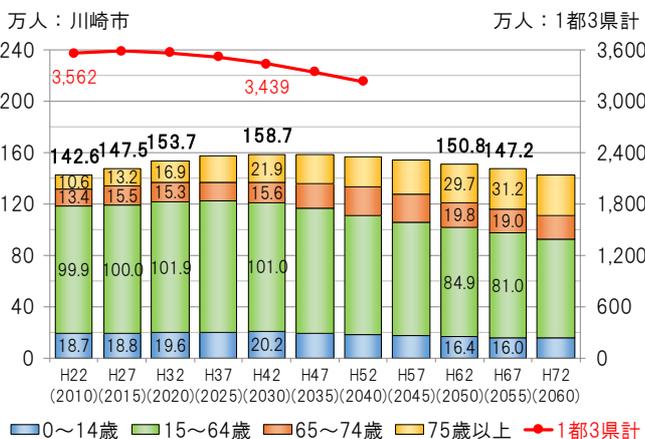


川崎市周辺の状況

【出典】川崎市都市計画マスタープラン全体構想(H29(2017).3)

②人口、高齢化等の動向

- 本市の人口は平成 42(2030)年にピークを迎え、平成 62(2050)年には現状とほぼ同じ水準となる見込みです。
- 高齢化率は平成 32(2020)年には約 21%となり、平成 62(2050)年には 33%に達する見込みです。



川崎市と1都3県の将来人口推移

【出典】川崎市推計(H29(2017).5)、人口問題研究所推計(H25(2013).3)より作成

③産業構造や集積の変化

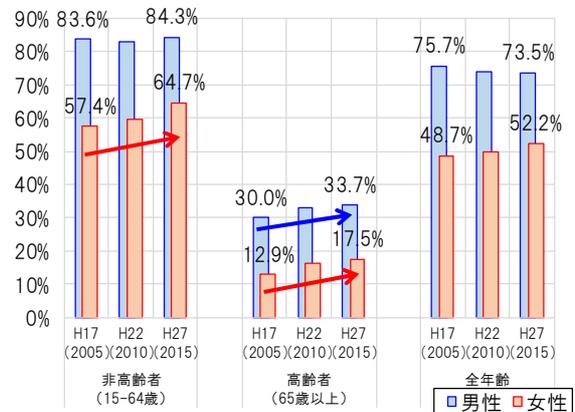
- 市内では産業が高度に集積しており、生産拠点から研究開発拠点への転換が進んでいます。
- 本市の立地優位性や陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点の形成などが進められています。

④防災への取組の強化および地球環境への取組

- 今後 30 年間に約 70%の確率で大規模な地震の発生が想定されており、過去の震災等の教訓を踏まえた対策が求められています。
- 本市では平成 42(2030)年度までに、平成 2(1990)年度比で 30%以上の温室効果ガス排出量の削減をめざしており、運輸部門においても一層の削減が求められています。

⑤ライフスタイル・働き方の変化

- 本市では女性や高齢者の就業率が上昇傾向にあります。
- 仕事と生活の調和のとれた働き方の実現に向けた動きが広がっています。



市民の性・年齢階層別就業率の推移

【出典】国勢調査(H17(2005),H22(2010),H27(2015))より作成

⑥東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした交通環境の向上

- オリンピック・パラリンピックを契機に、情報提供や案内サインが良くなることや、駅や車両のバリアフリー化が進むことなど、交通環境やサービスが向上することへの期待が高まっています。

⑦ ICT の進展などの技術革新

- 交通分野においても、ICT（情報通信技術）を活用した新たなサービスの導入などが進んでいます。
- 実用化に向けて研究開発が進められている自動運転技術は、現在の交通環境を大きく変えるものとして期待が高まっています。



国家戦略特区における自動走行の取組

【出典】ITS・自動運転を巡る最近の動向(内閣官房 IT 総合戦略室資料)掲載の図より一部抜粋

⑧交通政策関連の国等の動向

- 交通政策審議会答申第 198 号(平成 28(2016)年 4 月)において、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、それを実現する上で意義のあるプロジェクトが示され、本市に係る 6 路線についても位置付けられました。

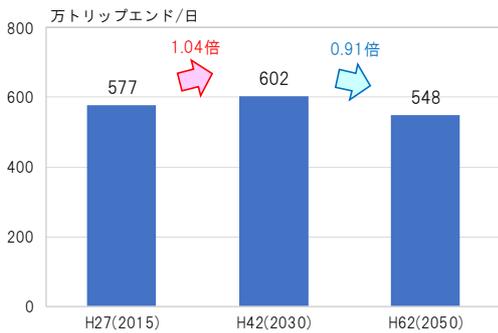
6 本市の交通事情・交通特性 〈本編:6に対応〉

①交通網の整備状況

- 本市の骨格を鉄道網が形成しており、鉄道駅の密度は大都市で4番目に高くなっています。
- 本市を横断する高速道路等と縦断する国道等により主要な幹線道路網が形成されています。

②本市のトリップ特性

- 本市を発着する交通量は、人口がピークを迎える平成42(2030)年には平成27(2015)年比で1.04倍に増加し、平成62(2050)年には平成27(2015)年の水準をやや下回る見込みです。
- 本市は、横断(東西)方向をはじめとする市域を通過する交通が約4割を占めています。

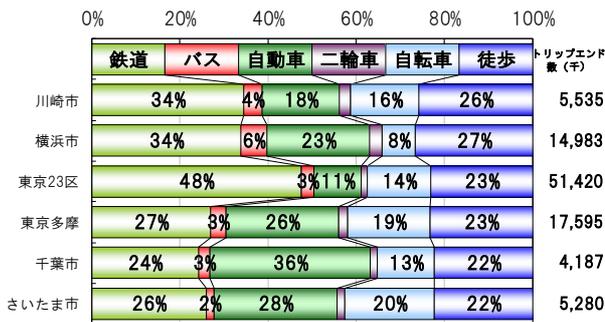


川崎市の発生集中交通量の推移

【出典】国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))、H27(2015)国勢調査等より推計

③市民が利用する交通手段

- 本市は、周辺都市と比べると自動車の分担率(利用割合)が低く、鉄道やバスなどの公共交通の分担率が高い傾向にあります。
- 高齢になるとバスの分担率が高まる傾向にあります。



代表交通手段分担率(他都市との比較)

【出典】国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))より作成

④鉄道やバスの利用状況や市内の混雑状況

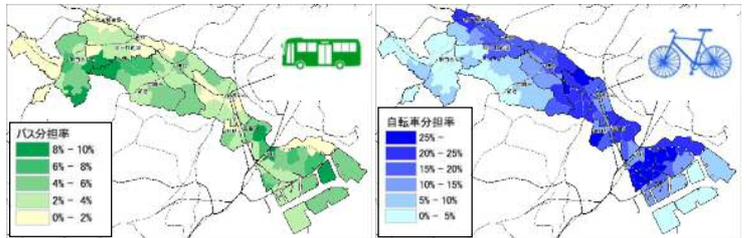
- 市内の鉄道駅やバスの利用者数は増加傾向にあります。
- JR南武線などで混雑率が180%を超える区間があるなど、通勤ラッシュ時を中心に混雑しており、道路も各地で渋滞が発生しています。

⑤市民の運転免許保有状況

- 市民の運転免許保有率は約7割(平成28(2016)年)となっており、高齢者の免許保有率も高まっている一方で、免許を返納する人も増えています。
- 運転免許非保有者は、保有者に比べて外出率が低いことが分かっています。

⑥地域別の交通手段特性

- 北部や臨海部などでバスや自動車の分担率が高く、平坦な中・南部などで自転車の分担率が高くなっています。
- 駅へのアクセスがあまり良くない地域やバス停までの高低差があることなどによりバスを利用しにくい地域が存在します。



地域別交通手段別分担率(発生集中交通量ベース)

【出典】国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査(H20(2008))より作成

⑦道路交通の安全・安心

- 市内の交通事故件数は年々減少しており、人口当たりの交通事故件数は全国の大都市内で最も少なくなっています。
- 市内の全交通事故に占める自転車事故の割合は県平均より高く、歩行者事故、高齢者事故の割合は近年上昇しています。

⑧踏切や鉄道の安全・安心

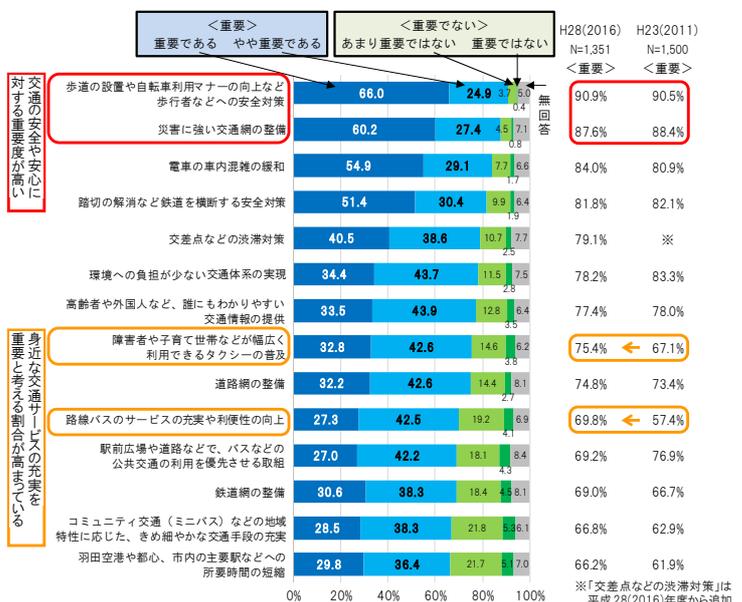
- 鉄道による道路の遮断や地域の分断、踏切において歩行者や車の集中による混雑が見られます。
- 鉄道の安全性や利便性の向上に向けて、駅のバリアフリー化が進んでいます。

⑨災害への対応および環境への配慮

- 震災時に重要な役割を担う緊急輸送道路は約8割が整備されており、道路橋りょうの耐震対策も進めています。
- 本市は運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量が大都市の中で最も低い一方、臨海部周辺などで自動車交通量に占める大型車の割合が高くなっています。

⑩市民が重要と考える交通政策の取組

- 市民アンケートによると、市民は歩行者などへの安全対策や災害に強い交通網の整備などを重要視しています。
- 身近な交通サービスの充実を重要と考える市民の割合が5年前より増加しています。



今後の交通政策における各取組の重要度(重要)の回答比率の高い順

【出典】平成23、28(2011、2016)年度第2回かわさき市民アンケート結果より作成

7 計画策定後の取組状況 〈本編:7に対応〉

(計画策定:平成 25(2013)年 3月)

鉄道・道路ネットワーク

- JR小田栄駅の開業と南武支線の増便
- JR南武線幅広車両の導入
- 国道357号多摩川トンネルや都市計画道路「殿町羽田空港線」の事業着手
- 都市計画道路の整備 など



開業したJR小田栄駅
【出典】川崎市ホームページ(平成 28(2016)年川崎市10大ニュース)



JR南武線幅広車両の導入
【出典】川崎市資料

主な目標水準

◇公共交通・自動車利用による本市拠点から羽田空港までの平均所要時間の短縮

約44分 → 約45分 ⇒ 35分以内
(計画策定時) (現況) (目標値)

※計画策定時と現況の値は、川崎市の推計値

交通の安全・安心

- ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの普及、乗場の整備
- ホームドアの設置(5駅)
- 緊急輸送道路の整備、道路の無電柱化
- 帰宅困難者対策 など



UDタクシー乗場の整備
【出典】川崎市資料



無電柱化された南幸町渡田線
【出典】川崎市資料

主な目標水準

◇道路橋りょうの耐震化

目標水準
達成

約59% → 100% ⇒ 100%
(計画策定時) (現況) (目標値)

※目標水準を達成したため、新たな目標値を設定

身近な地域公共交通、地球環境への配慮

- バス路線の拡充
(向ヶ丘遊園駅～たまプラーザ駅、溝口駅～新百合ヶ丘駅など)
- コミュニティ交通の取組への支援
- 駅前広場の整備(溝口駅南口等)
- スマートEVバス(電気バス)運行開始 など



長尾台地区コミュニティ交通
【出典】川崎市資料



溝口南口駅前広場
【出典】川崎市資料

主な目標水準

◇公共交通利用割合の維持向上

約39% → 約39% ⇒ 40%
(計画策定時) (現況) (目標値)

※現況の値は、川崎市の推計値

8 本市の交通課題 〈本編:8に対応〉

- ① 首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成

- 市内外の拠点間連携を高める交通機能の強化
- 市内拠点から羽田空港へのアクセス向上
- 臨海部の交通機能の強化

- ② 高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上

- 将来にわたる路線バスサービスの維持
- 駅やバス停までのアクセスのより一層の向上
- 鉄道や道路の混雑の改善
- 歩行者などのより一層の安全性の向上
- 障害者や高齢者をはじめ誰もが安心して移動できる環境の実現
- 鉄道による地域間移動の阻害の改善

- ③ 災害に強い交通の実現

- 災害に強く復旧を支える交通基盤の充実
- 交通ネットワークの多重性(リダンダンシー)の向上
- 災害時や非常時の交通混乱への対応

- ④ 地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応

- 地域特性を踏まえたきめ細かな対応
- 駅の特徴を踏まえた結節機能の強化

- ⑤ 地球環境へのさらなる配慮

- 鉄道や自動車など交通の低炭素化
- 道路交通の円滑化や自家用車から公共交通利用への転換

9 計画の見直しの方向性 〈本編:8に対応〉

- ☞ 交通政策の理念をはじめ、めざすべき都市構造や目標などの基本的な考え方は継承します。
- ☞ 重点施策などの施策展開を中心に必要な見直しを行います。
- ☞ 川崎縦貫鉄道計画は、財政負担が極めて大きいこと、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないと判断から、計画を廃止します。

今後は、身近な地域の交通を支える公共交通ネットワークの充実や既存鉄道の輸送力増強等による混雑緩和、周辺都市と連携した鉄道ネットワークの形成などに重点を置き、取組を進めていきます。

10 本市の交通政策の目標と方向性 〈本編:9~10に対応〉

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

- 広域的な都市間の連携強化
- 本市拠点機能及び拠点間連携の強化
- 羽田空港へのアクセス強化
- 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化
- 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

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

- 公共交通へのアクセス向上
- 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）
- 安全、安心な移動環境の確保
- ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
- 地域（交通）分断の解消（交流の推進）

目標3 災害に強い交通環境の整備

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

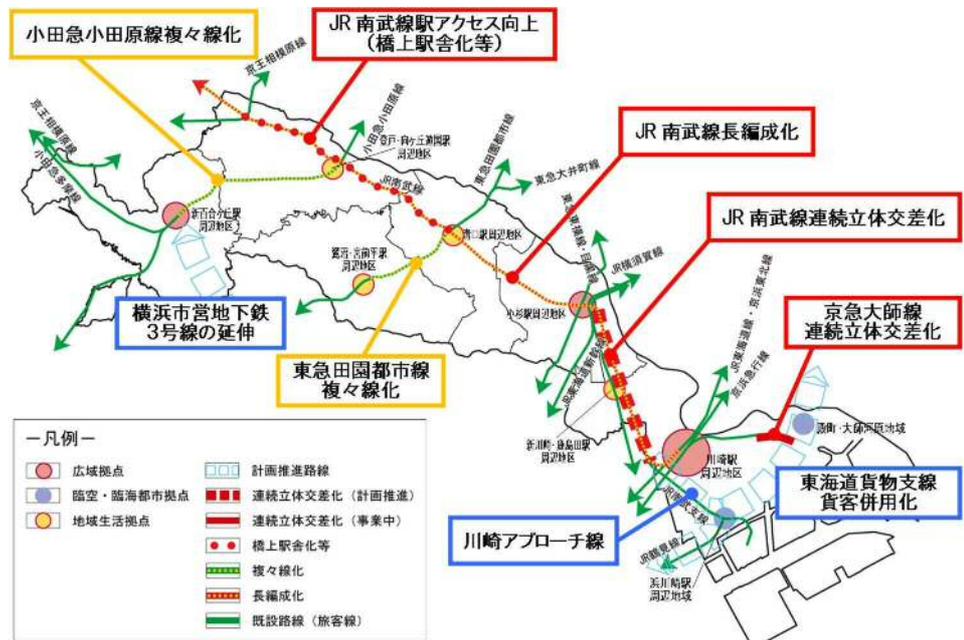
目標4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備

- 地域特性に応じた交通課題への対応
- 駅周辺の特性に応じた結節機能の強化

目標5 地球にやさしい交通環境の整備

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

将来めざすべき 鉄道 ネットワーク



11 目標水準 <本編: 11に対応>

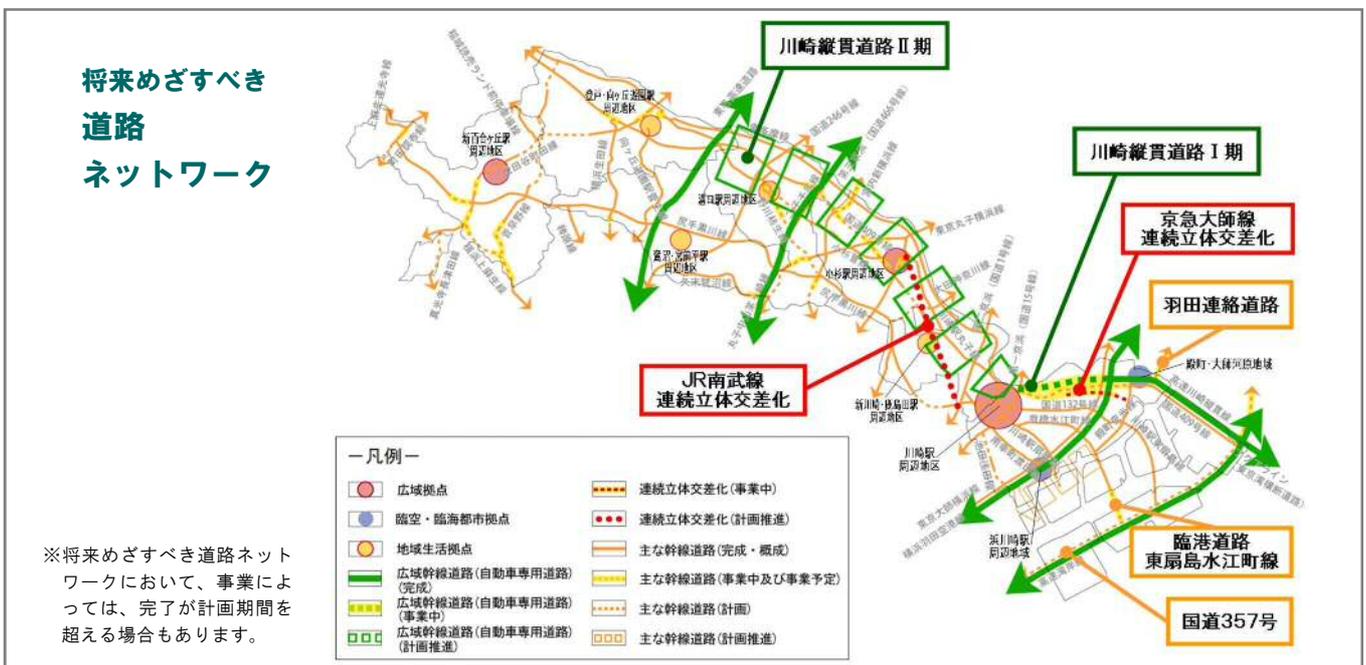
目標水準(指標)	(H24(2012)年度 計画策定時→目標値)	目標水準のイメージ
広域拠点間の所要時間の短縮	広域拠点間平均所要時間 25%以上短縮 約 45分 (H17(2005)) → 34分以内	
新幹線駅まで45分圏域の拡大	新幹線駅まで45分以内のエリア(市域内の比率) 約 62% (H24(2012)) → 90%以上	
羽田空港までの所要時間の短縮	羽田空港平均所要時間 20%以上短縮 約 44分 → 35分以内 (鉄道利用 H24(2012)、自動車利用 H17(2005))	
臨海部の移動圏域の拡大	自動車利用 60分圏域 30%以上拡大 約 1,900k㎡ → 2,400k㎡以上 (H17(2005))	

駅へのバスの所要時間の短縮	駅への平均所要時間 10%以上短縮 約 15分 (H20(2008)) → 13分以内	
高齢者等の外出のしやすさの向上(外出率の向上)	高齢者外出率 約 69% (H20(2008)) → 外出率向上	
交通事故件数の減少	人口あたり事故件数の低さ 大都市1位 (H22(2010))を維持	
鉄道混雑率の改善	鉄道混雑率 180%超 150%超 約 8.5km (H19(2007)) → 解消 約 30.6km (H19(2007)) → 減少	
踏切を横断する交通量の削減	踏切横断交通量 歩行者 約 20万人 (H21(2009)) → 約8万人 自動車 約 13万台 (H21(2009)) → 約2万台	

緊急輸送道路整備率の向上	緊急輸送道路整備率 約 81% (H21(2009)) → 100%	
道路橋りょうの耐震化	道路橋りょう耐震化率 約 59% (H21(2009)) → 100% (対象 124 橋) → 100% (追加 199 橋) (対象 124 橋)	
広域防災拠点のアクセスルートの多重化	アクセスルート数 3ルート (H24(2012)) → 6ルート	

交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合の増加	交通利便性の高いまちだと思ふ市民の割合 約 62% (H27(2015)) → 70%以上	
駅へのバスの所要時間の短縮 (目標②の再掲)		
高齢者等の外出のしやすさの向上 (目標②の再掲)		
公共交通利用割合の維持向上 (目標⑤の再掲)		

公共交通利用割合の維持向上	公共交通分担率 約 39% (H20(2008)) → 40%以上	
次世代自動車の普及向上	次世代自動車普及率 約 2.9% (H22(2010)) → 普及率向上	
CO2排出量の削減	鉄道(旅客)・自動車排出量 約 110万トン/年 (H17(2005)) → 削減	



12 重点施策〈本編:12に対応〉

重点施策の考え方

視点

- ① 本市の特性を活かし、本市の都市機能強化に大きく資するもの
- ② 事故や災害の対策など緊急性が高いもの
- ③ 将来にわたって市民生活を支えるもの
- ④ 低炭素社会の実現など未来を見据えたまちづくりに資するもの
- ⑤ 国の成長戦略及び本市活力の向上に大きく資するもの

重点施策

- 重点施策1 都市の骨格を形成する交通機能の強化
- 重点施策2 交通の安全・安心の強化
- 重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化
- 重点施策4 環境に配慮した交通の低炭素化
- 重点施策5 臨海部の交通機能の強化

取組時期の考え方

鉄道及び道路ネットワーク形成事業

- 短中期(計画策定^{※1}から10年内)に事業完了をめざす事業
- 短中期(計画策定^{※1}から10年内)に着手(事業化)^{※2}をめざす事業
- 中長期(計画策定^{※1}から20年内)に着手(事業化)^{※2}をめざす事業

取組時期^{※3}

- A (短中期完了事業)
- B (短中期着手事業)
- C (中長期着手事業)

その他の施策

- 短中期(計画策定^{※1}から10年内)に取り組む施策
- 中長期(計画策定^{※1}から10~20年内)に取り組む施策

取組時期^{※4}

- 短中期(プロジェクト)
- 中長期(プロジェクト)

※1 計画策定：平成25(2013)年3月

※2 着手(事業化)とは、都市計画事業の認可又はこれに相当する事業化段階(用地取得や工事等に着手する段階)に至ることをいう。ただし、事業化されている京急大師線連続立体交差事業については各事業区間の工事着手をいう。

※3 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※4 原則として、「短中期」を基本とし、一部施策についてのみ「中長期」とする。

重点施策1

都市の骨格を形成する交通機能の強化

■ 戦略シナリオ

首都圏における本市の立地特性を活かし、市の骨格を形成するとともに、首都圏整備に資する交通機能の強化を進めます。

■ 取組の方針

ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- 鉄道を主軸とした沿線まちづくりを支える既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備
- 広域的な幹線道路網の整備に向けた取組
- 既存鉄道路線の混雑緩和に向けたオフピーク通勤等による輸送需要の調整に向けた取組
- 鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、交差点改良

イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

- 本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等へのアクセス強化に向けた既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組
- 羽田空港へのアクセス強化に向けた鉄道路線の整備、羽田空港と連絡する道路の整備等

■ 戦略シナリオ

緊急性や市民の関心が高い、日常の安全・安心の強化と非常時に対する防災力の強化に向けた取組を進めます。

■ 取組の方針

ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進

- 歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備、自転車の活用という視点を踏まえた取組
- 交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた取組
- 駅周辺における歩行者の踏切横断の軽減や安全性・利便性の向上に向けた取組
- 幹線道路等の整備による通過交通の生活道路への流入防止に向けた取組



自転車通行環境整備

【出典】川崎市の自転車通行環境整備に関する考え方(概要版)(H27(2015).2)

イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組の推進

- ユニバーサルデザインタクシー等の普及促進や利用環境の整備
- ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道駅の安全性と利便性の向上に向けた取組
- 鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくり
- 誰もがわかりやすい多言語表示された統一的な公共サインの整備



ホームドアの設置(東急目黒線元住吉駅)

【出典】川崎市資料



多言語案内サイン(川崎駅中央通路)

【出典】川崎市資料

ウ 災害に強い交通基盤の整備

- 緊急交通路、緊急輸送道路の整備と道路機能の確保に向けた取組
- 鉄道施設や道路施設の耐震化や道路の無電柱化
- 大規模災害に伴う主要駅での混乱防止に向けた帰宅困難者対策
- 鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成



橋りょうの耐震化工事(小倉跨線橋)

【出典】川崎市資料



帰宅困難者対策訓練実施事例

【出典】川崎市資料

■ 戦略シナリオ

身近な地域においては、誰もが利用できる公共交通を駅を中心により利用しやすくし、強化することで、公共交通の利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

■ 取組の方針

ア 駅などへのアクセス向上

- 駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とするバス事業者等との連携による地域の特性やニーズに応じた取組（路線バス社会実験支援制度の活用や駅前広場や道路の整備等による路線バスサービスの充実、バス路線の役割に応じた機能強化の検討、新技術の導入促進）
- 駅前広場（交通広場）や都市計画道路等の整備による路線バスの走行環境の改善
- 地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への支援、多様な主体との連携による地域の足を確保するための様々な手法の検討
- 鉄道路線の整備による駅アクセスの向上



路線バス社会実験実施事例

【出典】川崎市資料



コミュニティ交通運行実験の実施事例

【出典】川崎市資料

イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

- 駅の特性や利用者数等に応じた駅へのアクセスや乗継の利便性の向上、駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化や駅への交通集中の緩和、案内情報の充実
- 橋上駅舎化などの駅アクセスの安全性・利便性の向上に向けた取組
- 鉄道の連続立体交差化と連携した駅前空間の充実などの駅アクセスの向上に向けた取組
- 運行案内情報の充実などによる路線バスなどの公共交通の利用を促進する取組



交通結節機能の強化(川崎駅北口通路)

【出典】川崎市資料



JR 南武線稲田堤駅イメージバス

【出典】川崎市報道発表資料(H26(2014).5.20)



タブレット型停留所運行情報表示器

【出典】川崎市報道発表資料(H29(2017).1.25)

重点施策4

環境に配慮した交通の低炭素化

■ 戦略シナリオ

環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支える交通体系の構築に向け、交通の低炭素化などの環境に配慮した取組を進めます。

■ 取組の方針

ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備

- 公共交通の利便性の向上による公共交通の利用促進
- 都市計画道路の整備等による道路交通の円滑化



公共交通の利便性向上に向けた駅前広場の整備事例
(川崎駅東口駅前広場)

【出典】川崎駅周辺総合整備計画(H28(2016).3改定)



渋滞対策事例(宮前区 清水台交差点)

【出典】川崎市資料

イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進

- エコドライブやエコ運搬等の環境に配慮した自動車利用の普及促進
- 低公害・低燃費車の普及促進
- 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策
- 産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進



【出典】川崎市資料

ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化

- 乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進
- 充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組
- バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組



電気トラック用急速充電設備
(三菱ふそうトラック・バス(株)川崎工場内)

【出典】三菱ふそうトラック・バス(株)



川崎マリエン移動式水素ステーション

【出典】川崎市ホームページ(環境局)

重点施策5

臨海部の交通機能の強化

■ 戦略シナリオ

本市における「力強い産業都市づくり」の中心の役割を担う川崎臨海部において、誰もが快適と感じる交通環境を実現するために、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を進めます。

■ 取組の方針

ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化

- 羽田連絡道路、臨港道路東扇島水江町線、国道357号、川崎縦貫道路の整備
- 京急大師線の連続立体交差事業
- 東扇島における道路交通対策

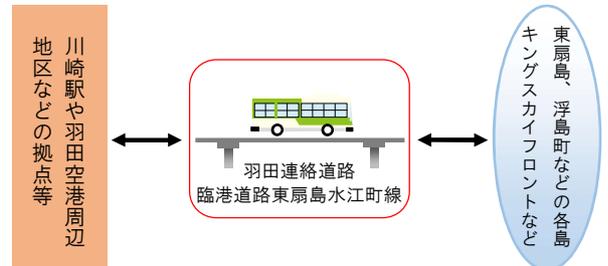


羽田連絡道路

【出典】羽田連絡道路事業リーフレット(川崎市資料)

イ 臨海部の公共交通機能の強化

- 羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バスの運行の促進
- 臨海部へのアクセスの利便性向上に向けた JR 南武支線の利用促進と輸送力増強の促進
- 川崎アプローチ線の整備や東海道貨物支線の貨客併用化
- PTPS（公共車両優先システム）の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入の促進



羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進(イメージ)

ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

- 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組や公共交通の利用促進
- 産業道路や首都高速横浜羽田空港線を走行する大型車等の迂回対策（再掲）
- 産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進（再掲）

■ 重点施策5の鉄道・道路ネットワーク形成事業等 位置図



※1 各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期（川崎大師駅～京急川崎駅）については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

※3 国道357号（羽田～扇島）については、多摩川トンネル（羽田～浮島）が平成27(2015)年度に事業着手している。

※4 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了（平成35(2023)年度予定）を踏まえ、A事業としている。

取組時期^{※1}

A 短中期完了事業

B 短中期着手事業

C 中長期着手事業

13 施策・事業一覧

重点施策1 都市の骨格を形成する交通機能の強化		取組時期 ^{*1}			取組方針 ^{*2}	
事業名称	区間	A	B	C	ア	イ
交通事業 連続立体	京急大師線連続立体交差事業 ^{*3}	1期①(小島新田駅～東門前駅) 1期②(東門前駅～川崎大師駅・鈴木町駅すり付け)	○1期①	○1期②		○ ○
	JR南武線連続立体交差事業	尻手駅～武蔵小杉駅		○		○ ○
鉄道事業	横浜市営地下鉄3号線の延伸	あざみ野～新百合ヶ丘			○	○ ○
	川崎アプローチ線	川崎～川崎新町～浜川崎			○	○ ○
	東海道貨物支線貨客併用化	品川・東京レポート～浜川崎～桜木町			○	○ ○
	小田急小田原線複々線化	登戸～向ヶ丘遊園 向ヶ丘遊園～新百合ヶ丘		○	○	○ ○
	東急田園都市線複々線化	溝の口～鷺沼			○	○ ○
	JR南武線長編成化			○		○ ○
道路事業	臨港道路東扇島水江町線	東扇島～水江町	○ ^{*4}			○ ○
	羽田連絡道路	殿町～羽田	○			○ ○
	川崎縦貫道路	I期(大師～国道15号) II期(国道15号～東名高速道路)		○I期 ○II期		○ ○
	国道357号	羽田～扇島		○ ^{*5}		○ ○
	その他都市計画道路等	道路整備プログラム等に基づき順次決定	道路整備プログラム等に基づき順次整備			○ ○
関連施策	輸送需要の調整(JR南武線等)				○	
	鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組				○	○
	川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化(JR川崎駅北口通路、京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進(京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等))					○
	緊急渋滞対策				○	

重点施策2 交通の安全・安心の強化		取組方針 ^{*2}		
施策名称	概要(個別事業等)	ア	イ	ウ
安全な歩行環境の整備	交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などの整備推進、踏切の安全性向上に向けた取組の推進、地方踏切道改良計画書の策定に向けた検討、計画策定	○	○	
自転車通行環境の整備	自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進、自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進	○		
自転車の活用の推進	自転車活用推進計画の策定および計画に基づく取組の推進	○		
放置自転車の削減	放置自転車等の撤去、駐輪場への誘導・啓発活動の実施、駐輪場の整備(適正な配置と台数の確保)、川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進	○		
交通安全活動の推進	交通安全教育の実施、自転車マナーアップ指導員による自転車事故多発地域を中心とした巡回活動の実施、高齢運転者の事故防止を目的とした免許証自主返納等の啓発活動の実施 など	○		
駐車施策の推進	駐車場附置義務条例や荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進、社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○		
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上	橋上駅舎化などの推進(稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅)	○	○	
駅周辺におけるバリアフリー化	バリアフリー基本構想・推進構想に基づくバリアフリーのまちづくりの推進	○	○	
鉄道駅構内の安全性、利便性の向上	ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進(京急川崎駅、川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅、新百合ヶ丘駅など)、ホームドアの設置等に対する補助	○	○	
ユニバーサルデザインタクシーの普及促進	導入への補助、乗り場の整備推進		○	
ノンステップバスの導入促進	導入への補助		○	
ターミナル駅などにおける案内情報の充実	バラムーブメント推進ビジョンに基づく取組の推進、誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進、バスロケーションシステム導入への補助、バスロケーションシステムを活用したバス停表示器や携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実			○ ○
道路橋りょうの耐震化	川崎市橋梁耐震化計画に基づく道路橋梁の耐震化の推進			○
鉄道施設の耐震化	駅舎等の耐震対策の促進			○
道路の無電柱化	川崎市無電柱化整備基本方針に基づく整備推進	○	○	○
緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保	緊急交通路・緊急輸送道路の整備推進、緊急交通路・緊急輸送道路の周知、耐震改修促進計画に基づく取組の推進(指定路線の沿道建築物に対する耐震改修等費用への助成)			○
災害時における帰宅困難者対策の推進	帰宅困難者用一時滞在施設の確保、帰宅困難者啓発資料の作成(一時滞在施設マップ等)、帰宅困難者用備蓄物の整備、災害時帰宅支援ステーションの確保、帰宅困難者対策訓練の実施、災害時の応急輸送対策			○

※1 取組時期については、A(短中期完了事業)、B(短中期着手事業)、C(中長期着手事業)としている。(7ページ参照)

なお、各事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図る。

※2 取組の方針については、7～12ページの各重点施策を参照。

※3 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する。

※4 臨港道路東扇島水江町線については、計画策定から概ね10年後の事業完了(平成35(2023)年度予定)を踏まえ、A事業としている。

※5 国道357号(羽田～扇島)については、多摩川トンネル(羽田～浮島)が平成27(2015)年度に事業着手している。

重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化		取組方針 ^{※2}	
施策名称	概要(個別事業等)	ア	イ
バス事業者との連携の推進	バス事業者連絡会議等を通じたバス事業者との連携による路線バスサービスの充実に向けた取組の推進	○	
路線バス社会実験支援制度の活用促進	路線バス社会実験支援制度の活用等による路線のサービスの充実	○	
バス路線の役割に応じた機能強化の検討	路線バスの機能強化に関する検討、地域の需要等に応じた車両の活用に関する検討	○	
路線バスの走行環境の改善	都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良、PTPS(公共車両優先システム)導入路線の拡大に向けた取組の検討、バス優先レーン上の駐停車対策の推進	○	○
コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域交通の手引きに基づく地域住民の取組への支援、地域住民の取組を多様な主体との連携により効果的に支援する方策の検討や実証、地域特性等に応じた地域の足を確保する様々な手法の検討	○	
身近な地域の公共交通における新技術の導入促進	タクシー事業者等と連携した取組におけるICT(情報通信技術)の効果的な活用に向けた検討、新技術を活用した先進的・先導的な取組に関する動向把握	○	○
川崎駅周辺における交通結節機能の改善・強化	JR川崎駅北口通路等の整備、JR川崎駅周辺の利便性・回遊性等の向上に向けた取組の推進、京急川崎駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進(京急川崎駅とJR川崎駅との乗換利便性向上等)	○	○
武蔵小杉駅周辺における交通結節機能の改善・強化	小杉駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の推進	○	○
新百合ヶ丘駅周辺における交通結節機能の改善・強化	新百合ヶ丘駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の検討・推進	○	○
鷺沼駅周辺における交通結節機能の改善・強化	鷺沼駅交通広場の整備、周辺道路の改良	○	○
登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺における交通結節機能の改善・強化	登戸駅南口及び向ヶ丘遊園駅北口の駅前広場の整備、周辺道路の改良	○	○
身近な駅周辺における交通結節機能の改善・強化	柿生駅南口駅前広場の整備、周辺道路の改良、駅南北地区の回遊性強化に向けた取組の検討・推進 など	○	○
自転車通行環境の整備(再掲)	自転車通行環境整備実施計画に基づく整備の推進、自転車ネットワーク計画の策定および計画に基づく整備の推進		○
放置自転車の削減(再掲)	放置自転車等の撤去、駐輪場への誘導・啓発活動の実施、駐輪場の整備(適正な配置と台数の確保)、川崎駅東口周辺地区総合自転車対策実施計画に基づく総合的な対策の推進		○
ターミナル駅などにおける案内情報の充実(再掲)	バラムーブメント推進ビジョンに基づく取組の推進、誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドラインに基づく取組の推進、バスロケーションシステム導入への助成、バスロケーションシステムを活用したバス停表示器や携帯端末等の複数手段での情報取得環境の構築、運行情報の充実	○	○
JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上(再掲)	橋上駅舎化などの推進(稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅)	○	○
公共交通利用の促進	公共交通に関する情報提供の充実、サービスの周知、PR等の推進、公共交通に関する学習会等の開催	○	○
連続立体交差化と連携した地域交通網の整備	南武線沿線まちづくり方針に基づく取組の推進	○	○
駐車施策の推進(再掲)	駐車場附置義務条例や荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進、社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○	○

重点施策4 環境に配慮した交通の低炭素化		取組方針 ^{※2}		
施策名称	概要(個別事業等)	ア	イ	ウ
路線バスの走行環境の改善(再掲)	都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良、公共車両優先システム(PTPS)導入路線の拡大に向けた検討 など	○		
駅周辺における交通結節機能の改善・強化(再掲)	(川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺、鷺沼駅周辺、登戸駅・向ヶ丘遊園駅周辺、柿生駅周辺などにおける交通結節機能の改善・強化の集約再掲)	○		
緊急渋滞対策(再掲)	交差点改良等による渋滞の改善	○		
駐車施策の推進(再掲)	駐車場附置義務条例や荷さばき対策推進計画に基づく取組の推進、社会状況を踏まえた駐車施策の推進	○	○	
エコドライブの普及促進	環境配慮型ライフスタイルの普及促進によるエコドライブの推進		○	
エコ運搬の普及促進	運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進		○	
マイカー通勤の抑制	環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進		○	
低公害車等の普及促進	低公害車・低燃費車の普及促進、導入への補助 など		○	○
環境ロードプライシングの実施	首都高速道路湾岸線への誘導の推進		○	
産業道路のクリーンライン化の実施	産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進		○	
次世代自動車の普及促進	乗用車やトラックなどの電気自動車や燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進、充電インフラや水素ステーションの整備に向けた取組の推進、バスなどの公共交通車両等の低炭素化に向けた取組の推進		○	○
カーシェアリングの普及促進	企業等によるカーシェアリング導入に向けた取組の促進	○	○	

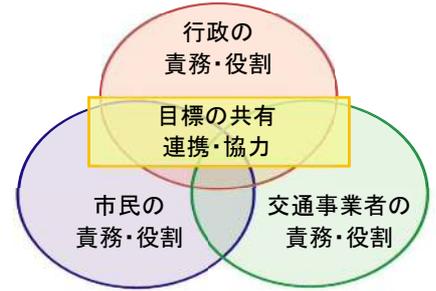
重点施策5 臨海部の交通機能の強化		取組方針 ^{※2}		
施策名称	概要(個別事業等)	ア	イ	ウ
東扇島における道路交通対策の推進	コンテナ・ラウンドコースやシャーシの共同利用等の促進によるコンテナ取扱貨物量増加に伴う交通対策の推進、東扇島における道路交通の円滑化に向けた検討及び取組の促進	○		○
路線バスネットワークの充実	羽田連絡道路や臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進 など		○	
端末交通の検討・実施	様々な手段を活用した端末交通の検討・実施(最寄鉄道駅→バス、自転車→バスなど)		○	
JR南武支線の利便性向上	JR南武支線(浜川崎線)の輸送力増強等		○	
臨海部の交通結節機能の整備・強化	産業道路駅、川崎大師駅 など		○	
先進的・先導的な技術の導入促進	PTPS(公共車両優先システム)の高度化や、臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入促進		○	○
エコドライブの普及促進(再掲)	業務用車両等でのエコドライブの推進			○
エコ運搬の普及促進(再掲)	運送事業者や取引先事業者に対するエコ運搬の実施要請の推進			○
マイカー通勤の抑制(再掲)	環境配慮行動メニューなどの周知による事業者の自主的な取組の促進			○
環境ロードプライシングの実施(再掲)	首都高速道路湾岸線への誘導の推進			○
産業道路のクリーンライン化の実施(再掲)	産業道路での低公害車の優先的な配車など、事業者の自主的な取組の促進			○
(関連施策)臨海部幹線道路		○		

14 行政・交通事業者・市民の責務・役割 〈本編:13に対応〉

交通は行政や交通事業者、市民（交通サービス利用者）、という様々な主体により支えられています。

この総合都市交通計画を推進し、安全、円滑、快適な交通環境を実現していくためには、各主体がそれぞれの責任と役割分担のもと、目標を共有し、連携しながら力を合わせて取り組む必要があります。

※市民には、川崎市に暮らす人々をはじめ、市内に通勤、通学する人たち、市内の事業者や市内で市民活動を行う団体などを含みます。



行政の責務

川崎市は、市民に係る交通の機能の確保、向上が将来にわたり円滑に図られることをめざし、他の主体や国、周辺自治体等と連携、協力を図りながら、まちづくりや環境、福祉分野等における交通に関連する様々な施策と連携して、交通の施策を推進する責務があります。

行政の役割

川崎市においては、本計画に示す交通政策の理念や目標について各主体での共有化を図り、国等と連携し道路などの基盤整備や交通環境整備を進めるとともに、各主体が行う取組について、必要な支援を行い主体間の連携強化などを図りながら、目標の実現に向けて施策を推進します。

交通事業者の責務

交通事業者は、公共交通を担う主体として、交通政策の目標の実現に向け、積極的な協力を努めるとともに、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等に努めるなど、主体的な取組を推進する責務があります。

交通事業者の役割

交通事業者は、交通政策の理念や目標について理解を努めるとともに、交通サービスを安定的に提供し、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等交通環境の向上に主体的に取り組むとともに、他の主体の取組への積極的な協力が求められます。

市民の責務

市民は、交通政策の目標実現に向けた積極的な協力や交通ルールの遵守等自ら取り組むことができる交通環境の向上への主体的な取組に努める必要があります。

市民の役割

市民は、本計画に示す交通政策の理念や目標について理解を努めるとともに、交通サービスを楽しむだけでなく公共交通を支え、環境負荷の軽減や交通の安全・安心を確保するため交通環境の向上に努めます。また、地域団体、NPO などによる交通環境の向上に関する主体的な施策の推進や他の主体との連携・協力により目標の実現に向けた積極的な取組が期待されます。

15 計画の進行管理 〈本編:14に対応〉

■ 計画の全体見直し

本計画の策定（平成 25(2013)年 3 月）から 10 年後を目途に、PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクルに基づき、計画の全体見直しを行います。

- 目標水準の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価
- 目標年次を更新し、新たな計画期間における本市の交通政策の目標や方向性を設定
- 施策・事業等の見直し
- 全体見直し後の進行管理に向けた見直しサイクルの設定 など



■ 施策・事業の進捗状況の把握

本計画に示す施策・事業の進捗状況を毎年度把握するとともに、関連データの収集等により動向を把握します。

川崎市総合都市交通計画 概要版

発行：平成 30(2018)年 3 月

編集：川崎市まちづくり局交通政策室

TEL：044-200-3549(直通)

