

総務委員会資料

所管事務の調査（報告）

臨海部の交通機能強化に向けた実施方針の策定に伴う パブリックコメントの実施結果について

資料１ 「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針（案）」に関する
パブリックコメントの実施結果について

資料２ 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針 概要版

資料３ 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針

令和３年３月１５日

臨海部国際戦略本部

「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針（案）」に関する パブリックコメントの実施結果について

1 概要

川崎市では、京浜工業地帯の中核となる川崎臨海部を「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、また「産業と環境が高度に調和する地域」として持続的に発展させるため、平成30年3月に目指す将来像となる「臨海部ビジョン」を策定し、その取組のひとつとして交通機能の強化に向けた取組を進めております。

この度、臨海部の通勤環境の改善を図り、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るため、臨海部がめざす交通ネットワークの将来像や今後の取組等を示す「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針（案）」を取りまとめ、皆様からの御意見を募集しました。

その結果、26通（意見総数55件）の御意見をお寄せいただきましたので、その内容とそれに対する本市の考え方を次の通り公表します。

2 意見募集の概要

題 名	「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針（案）」について
意見の募集期間	令和2年12月14日（月）から令和3年1月19日（火）まで
意見の提出方法	電子メール（専用フォーム）、FAX、郵送、持参
募集の周知方法	・川崎市ホームページ ・かわさき情報プラザ（市役所第3庁舎2階） ・各区役所・支所及び出張所の閲覧コーナー、各市民館、各図書館 ・市政だより（12月21日号） ・臨海部国際戦略本部 戦略拠点担当（市役所第3庁舎10階）
結果の公表方法	・川崎市ホームページ ・かわさき情報プラザ（市役所第3庁舎2階） ・各区役所・支所及び出張所の閲覧コーナー、各市民館、各図書館 ・臨海部国際戦略本部 戦略拠点担当（市役所第3庁舎10階）

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		26通（55件）
内訳	電子メール	26通（55件）
	FAX	0通（0件）
	郵送	0通（0件）
	持参	0通（0件）

4 意見の内容と対応

今回のパブリックコメント手続きで寄せられた御意見は、臨海部の通勤環境の改善を求める意見や、臨海部の交通ネットワークを形成する交通拠点及び基幹的交通軸の今後の整備に関する要望などが寄せられました。寄せられた意見が、その趣旨が案に沿ったもののほか、今後の取組を進める上で参考とするものや要望などであったことから、用語の統一などを行った上、案のとおり臨海部の交通機能強化に向けた実施方針を策定します。

【意見に対する対応区分】

- A：御意見を踏まえ、案を加筆・修正するもの
- B：御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見を踏まえ取組を推進するもの
- C：今後取組を進める中で参考とするもの
- D：案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる御意見）

【意見の件数と対応区分】

項目	A	B	C	D	E	計
(1) 実施方針全般及び交通ネットワークに関すること	0	9	4	6	0	19
(2) 交通拠点に関すること	0	1	1	6	0	8
(3) 基幹的交通軸に関すること	0	4	5	9	0	18
(4) 端末交通、その他に関すること	0	0	0	9	1	10
合計	0	14	10	30	1	55

具体的な意見の内容と本市の考え方については、次ページ以降を御参照ください。

5 具体的な意見の内容と市の考え方

(1) 実施方針全般及び交通ネットワークに関すること (19 件)

No.	意見の概要	意見に対する本市の考え方	区分
1	臨海部ビジョンにて想定している通り、 <u>臨海部の交通機能強化は臨海部の持続的な発展を支え、価値を向上するために必要不可欠なものであり、是非実現に結び付けてほしい。</u> (同趣旨の意見 計4件)	本方針におきまして、効率的な移動を可能とするため、 <u>4つの交通拠点と川崎駅やこれらを結ぶ4つの基幹的交通軸を位置付け、それぞれの役割と機能を明確化し、新たな交通ネットワークの形成を図ること</u> で円滑な移動の実現を目指すこととしております。また川崎臨海部を取り巻く環境変化に柔軟に対応するとともに、 <u>臨海部への通勤環境等を改善し、活力ある臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化を図ることが重要であると考えております</u> ので、 <u>今後、本方針に基づき、各拠点間を結ぶ基幹的交通軸及び交通拠点の整備とともに、交通結節機能の強化と端末交通が充実する交通ネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</u>	B
2	川崎臨海部の交通機能強化のための施策については賛成する。臨海部側に物流拠点等が新設され、 <u>就労者数も増加している中、朝夕の通勤混雑緩和のための対策は必要。</u> また臨海部横断軸により公共交通機関の活用も可能となり、利便性も高まる。		
3	臨海部の交通機能強化の方向性、交通ネットワーク形成の考え方等、実施方針の概要について賛同するとともに、ぜひ実現してほしい。特に <u>大師橋駅を交通拠点としたアクセスルートの増強は、川崎駅集中の分散化に大きく寄与する。</u> スケジュールに沿った取り組みを希望。		
4	臨海地区へのアクセスの大変さを理解している者として、施策の趣旨に大いに賛同する。この施策が <u>通勤環境改善に寄与し、先進的な取り組みとして国内各地から注目されることを期待する。</u> フェーズ III まで実行してほしい。		
5	川崎駅から臨海部の複数の拠点に分散させるハブアンドスポークの考え方はよい。 <u>川崎区民の移動を、川崎駅を経由せずに池上塩浜に直接移すことは、駅前混雑の緩和対策としてよい。</u>		
6	交通機能の強化は、通勤環境改善により <u>企業から選ばれる地域であり続けるために必要なだけでなく、観光等の地域活性化、エリア価値向上にも繋がる施策</u> であり、趣旨に賛同する。		
7	<u>新型コロナウイルスによる世界的なパンデミックがあり、今後の新たな課題として感染症対策も考慮した整備は避けて通れない。</u> 今後進めるにあたっては、 <u>このような新たな側面も適宜付加していきながら、時代に即した臨海部ビジョンを実現してほしい。</u>	臨海部の企業は製造業や運輸業等の現地で <u>の従事者が多いため、これまでの通勤環境に加え、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う新たな変化が生じる可能性についても認識しております。</u> <u>今後、新たな社会環境の変化や企業活動の動向等に柔軟に対応し、交通機能強化に向けた取組を継続してまいります。</u>	D

8	交通機能の強化にあたり、<u>できるだけ CO2 削減と両立できる方策が望ましい。</u> そして、コロナ禍を受けて今後「通勤」はどうあるものか変化することが考えられるため、<u>変化に柔軟に対応できる策であることも必要。</u>	交通機能強化に向けては、公共交通機関への転換を図る等、<u>交通分野における低炭素化の促進</u>にも努めてまいります。また新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響を含め、今後、<u>新たな社会環境の変化や企業活動の動向等に柔軟に対応し、交通機能強化に向けた取組を継続</u>してまいります。	D
9	キングスカイフロントとなる「<u>殿町3丁目地区</u>」は、川崎臨海部土地利用誘導ガイドラインでは臨海部の戦略拠点に設定され、都市計画マスタープラン全体構想の位置付けも臨空・臨海都市拠点である「<u>殿町・大師河原地域</u>」の中核である。 国際戦略拠点である<u>キングスカイフロントへの移動手段が端末交通</u>というのは、都市戦略拠点への交通手段としてはあまりにも脆弱ではないか。将来的にはキングスカイフロント周辺に鉄道駅を設ける前提で交通計画の構想を定めてほしい。	本方針におきまして、交通拠点と基幹的交通軸と端末交通が充実する交通ネットワークの形成を図り、円滑な移動の実現を目指すこととしております。キングスカイフロントへのアクセスにつきましては、<u>フェーズⅠにおいて、大師橋駅から羽田空港方面へのバス路線の新設に向けて取組を進めてまいります。</u>なお、川崎臨海部土地利用誘導ガイドラインにおきましても<u>大師橋駅（旧産業道路駅）は、交通結節点として、戦略拠点・羽田空港・臨海部などに対する公共交通網をサポートすることと設定</u>しております。	D
10	川崎臨海部土地利用誘導ガイドラインでは、臨海部のトリガー戦略となる地区やエリアとして、<u>浮島地先</u>が、戦略拠点である「<u>殿町3丁目地区</u>」「<u>浜川崎駅周辺地区</u>」、重点整備地区である「<u>水江地区</u>」を支援・補完するサポートエリアの一つに設定され、浮島1期地区土地利用基本方針では浮島1期地区は「<u>陸海空の結節点としての特性や恵まれた立地ポテンシャルを活用した『新たな交流拠点』の形成</u>」が予定されており、<u>臨海部の将来を展望すれば、国道357号川崎航路トンネルの開通を見越して、P.7に記載している「臨海部アクセスの交通ネットワーク将来像イメージ図」には、浮島地先－東扇島間の端末交通（将来イメージ）の回遊ルートも想定して記載しておくべき。</u>	本方針におきまして、効率的な移動を可能とするため、4つの交通拠点と川崎駅やこれらを結ぶ4つの基幹的交通軸を位置付け、それぞれの役割と機能を明確化し、新たな交通ネットワークの形成を図ることで円滑な移動の実現を目指しております。川崎臨海部土地利用誘導ガイドラインにおきまして<u>浮島地先は高速道路網を中心とする広域交通の結節点としてサポートエリアに設定されており、また、P.3下図にありますように浮島地区に滞在する方の居住地の80%が川崎市又は横浜市となっている状況でございます。</u>今後、臨海部の交通機能強化にあたりましては、<u>臨海部の環境変化に対応して取り組んでまいります。</u>	D
11	臨海部の企業にとって交通機能強化は非常に重要な施策。<u>臨海部内外の移動や輸送に利用しやすい公共交通機関は限られ、自家用車の使用が多くなり、結果として内外への交通網は時間帯により非常に混雑する。</u>また<u>羽田連絡道路の開通により、臨海地区から東京に出るルートが増える一方で、臨海地区に入って来る車両も確実に増</u>	鉄道駅から離れた地域では自動車通勤が多いことから、川崎駅東口を発着する主たる公共交通である路線バスにおいて、通勤時間帯における走行環境の混雑が見られる地域があります。 今後、<u>新たな交通基盤となる羽田連絡道路、臨港道路東扇島水江町線等の整備とともに、基幹的交通軸及び端末交通等の段階</u>	D

	えることから、<u>臨海地区から産業道路へ出る道も今以上に混雑するのでは、という不安もある。その緩和や解消のための施策に期待する。</u>	<u>的な整備に向けて取り組むことで、公共交通への転換を促し、円滑な移動の実現に向けて交通ネットワークの形成を進めてまいります。</u>	
12	既存企業の産業構造の変化に応じ、臨海部エリアの土地利用構造は変換期にあり、これは交通基盤の在り方により大きく影響を受けるため、「<u>扇島への公共交通アクセス</u>」、「<u>国道 357 号一般部羽田～大黒ふ頭間の整備並びに首都高速湾岸線扇島 IC の新設</u>」についても検討してほしい。 この実現により、川崎駅～池上新町～臨港道路皐月橋水江町線～東扇島を結ぶ南北軸、これに交差する臨海部横断軸、扇島～東扇島を結ぶ第三層横断軸及びインター新設により、川崎市内交通の新たな価値向上と、交通分散による環境負荷低減が実現し、産業道路の渋滞緩和、バス定時性確保が可能。これらより、臨海部の交通網充実を利用した 2050 カーボンニュートラル実現に大きく寄与する。	本方針におきましては、交通拠点と基幹的交通軸及び端末交通が充実する交通ネットワークの形成を図り、円滑な移動の実現を目指すこととしております。<u>扇島につきましては、公共交通によるアクセスができない民有地であり、今後、臨港道路東扇島水江町線の整備等による環境変化を踏まえ、臨海部の交通機能強化に対応してまいります。</u>	D
13	現状や課題は利用者の捉え方と大きな乖離はないと考える。各企業は BCP・BCM の整備が進められており、交通機能の影響により大きく左右されることから、平時に加え、有事にもマヒすることない交通軸として機能するものとなれば、更に臨海部は発展していくと考える。<u>臨海部は物流施設だけでなく各種製造所も多いことから、通行車両は多岐にわたる。各交通軸の役割と機能を明確化して進めることで、各種課題が改善されることを期待する。</u>	本方針におきまして、効率的な移動を可能とするため、4つの交通拠点と川崎駅やこれらを結ぶ4つの基幹的交通軸を位置付け、それぞれの役割と機能を明確化し、新たな交通ネットワークの形成を図ることで円滑な移動の実現を目指しております。<u>今後、基幹的交通軸及び交通拠点の整備等、具体的な取組を進める上においても、各課題との関連性を考慮し改善に努めてまいります。</u>	C
14	P. 8 <u>交通拠点の役割と機能について、大師橋駅、池上塩浜、浜川崎駅の整備を行うことで川崎駅集中の分散化を図るとあるが、利用者に周知する方法も明記するべき。川崎駅利用者はこの分散化政策を知らない限り、他の駅や方法を利用する考えに至らないため、大師橋駅、池上塩浜、浜川崎駅等を利用するメリットも併せて訴求できる周知方法の具体的な検討が必要。</u>	川崎駅の集中が分散するには、通勤ルートの変化が必要不可欠であり、利用者への効果的な周知が必要と考えております。P. 17②<u>交通機能強化に有効な取組に記載がありますように、基盤整備の供用、BRT導入等の機会を捉え、エリア単位での時差通勤や公共交通利用への転換等の啓発活動を行う考えであり、今後、個々の取組を進める中で交通事業者等と連携を図り、交通ネットワークの全体像や利用するメリット等、効果的な利用者への周知に努めてまいります。</u>	C

15	まずはハード面の施策が主になると思うが、利用者の目線に立ったソフト面での施策についても詳細な検討してほしい。（特に乗継抵抗の軽減）	道路や交通拠点等の <u>都市基盤の整備等の機会をとらえ、時差通勤の推奨や公共交通の利用促進等、交通機能強化に有効となるソフト施策を進めてまいります。</u> また、乗継抵抗の軽減につきましても利用者にとって大変重要な視点と認識しており、検討してまいります。	C
16	施策の実現にあたっては、臨海部に立地している企業の協力が必須になるため、早期から各企業と調整して進める必要がある。	臨海部ビジョンの策定など、これまでも臨海部企業や市民の皆様と意見を交わしながら臨海部の発展に向けた取り組みを進めてきており、 <u>地域の声に耳を傾けることが重要</u> であると考えております。引き続き、 <u>臨海部企業や交通事業者等の皆様と連携して取り組みを進めてまいります。</u>	C

（２）交通拠点に関すること（８件）

No.	意見の概要	意見に対する本市の考え方	区分
17	新たな交通ネットワーク形成に向けて、大師橋駅、池上塩浜、浜川崎駅、東扇島の <u>４つの交通拠点</u> を設けて取組を進めるとあり、 <u>臨海部の各島や拠点へのアクセス充実・増強、川崎駅集中の分散化とともに新産業創出拠点の推進に向けて大きな役割を果たすものと評価する。将来の発展や需要増を見据え、供給力に大きな余裕をもった拠点広場等の整備を進めてほしい。</u>	臨海部への通勤環境等を改善し、活力ある臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化に向けて、交通拠点及び基幹的交通軸等による交通ネットワークの形成を図ることとしております。今後、 <u>各交通拠点の整備に向けて、機能や規模等の整備の方向性について検討してまいります。</u>	B
18	交通結節点となる臨海部の <u>４つの交通拠点</u> が、計画通りに従来の交通手段からの転換や分散により、 <u>多くの移動者に利用されるためには、交通手段を乗り換える利用者が快適な環境で待機出来るようなアメニティの充実と、交通拠点がまちとしての魅力も備わっていること、この２つが不可欠であり、このようなまちづくりや基盤整備もあわせた実行計画としてほしい。</u>	交通ネットワークの形成において、 <u>交通拠点における交通結節機能は大変重要な要素と捉えております。今後、各交通拠点の整備に向けて、交通結節機能が十分機能するよう快適な環境整備等、機能や規模について検討してまいります。</u>	C
19	浜川崎駅は、「川崎アプローチ線の整備による川崎駅との直通化」「東海道貨物支線貨客併用化による臨海部横断軸の形成」に関わる重要な交通結節点である。 <u>しかし、現状は鶴見線と南武線の駅が離れており、交通広場もなく、このままでは交通結節点としての機能を十分に発揮することができない。駅を東側に移設し鶴見線・南武線駅を一体化するとともに、ＢＲＴを効果的に活用することを前提とした交通広場を設置するなど、浜川崎駅の移設統合と周辺整備が必要。</u>	交通ネットワークの形成において、 <u>各交通拠点における交通結節機能は大変重要な要素と捉えております。今後、各交通拠点の整備に向けて、それぞれが求められる機能や規模等の整備の方向性について検討してまいります。</u>	D

20	大師橋駅の駅前はそれほど広くなく、江川一丁目交差点は朝夕非常に混雑するため、アクセスに課題はあるものの<u>キングスカイフロントを拠点にした方が、羽田空港アクセス及び臨海部横断の基幹軸の定時性が確保できる</u>と思う。	本方針におきまして、効率的な移動を可能とするため、<u>4つの交通拠点と川崎駅やこれらを結ぶ4つの基幹的交通軸と端末交通が充実する交通ネットワークの形成を図り、円滑な移動の実現を目指しております</u>。なお、川崎臨海部土地利用誘導ガイドラインには、<u>大師橋駅（旧産業道路駅）は、交通結節点として、戦略拠点・羽田空港・臨海部などに対する公共交通網のサポートが設定されており、駅前交通広場の整備に向けた取組を進めております</u>。	D
21	大師橋駅拠点の整備に関連し、JR 川崎駅と京急川崎駅間のアクセス改善にも引き続き取り組んでほしい。	JR 川崎駅と京急川崎駅間のアクセス改善につきましては、駅間連携強化、歩いて移動しやすい歩行者空間の充実を図るため、検討を進めてまいります。	D
22	<u>池上塩浜地区の臨海部交通拠点化は早期の実施をお願いしたい。</u> また、交通拠点としてバスターミナルのような施設があると、利用者の多いところなどでは防犯上良いと考える。	臨海部への通勤環境等を改善し、活力ある臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化に向けて、交通拠点及び基幹的交通軸等による交通ネットワークの形成を図ることとしております。<u>今後、各交通拠点の整備に向けて、機能や規模等の整備の方向性について検討してまいります。</u>	D
23	<u>川崎駅東口駅前広場の混雑緩和のため、バスタ新宿をイメージした再整備を実施し、併せて企業送迎バス乗降場も設置してほしい。</u>また、<u>浜川崎駅の交通広場新設の際にも同様の検討をしてほしい。</u>	臨海部への通勤環境等の改善や川崎駅東口の集中の分散化等を図るため、<u>交通拠点及び基幹的交通軸等による交通ネットワークの形成を進めてまいります。</u>また、<u>昨年11月には川崎駅東口の小川町において、企業送迎バスが利用できるバス乗降場が整備されております。</u>今後、<u>各交通拠点の整備に向けて、機能や規模等の整備の方向性について検討してまいります。</u>	D
24	<u>川崎駅東口駅前バスターミナルにある乗り場案内がはじめての利用者には分かりにくく、案内に工夫が必要。</u> 川崎駅東口からキングスカイフロントまでは、昼間のバスの運行本数が極端に少なく、京急大師線川崎駅を利用する必要があった。<u>バス停の案内と合わせて、電車利用の案内も必要。</u>	発着する路線バスの運行が特に多い川崎駅東口については、<u>分かりやすい案内表示等により利用者が快適に利用できる環境整備について検討を進めてまいります。</u>	D

（３）基幹的交通軸に関すること（18 件）

No.	意見の概要	意見に対する本市の考え方	区分
25	川崎駅から乗車する早朝のバスは大変混雑しており、改善が必要と感じる。B R T	<u>B R T の導入は、車内の混雑や長時間乗車の改善だけでなく、川崎駅東口駅前広場に</u>	B

	の導入の考え方等はこれらの解消の一つになるのではないかと考える。	における混雑や長蛇の乗車待ち等の改善にも効果があると考えております。今後、通勤環境の改善に資する取組として、着実に進めてまいります。	
26	B R Tの構想は臨海部の企業や産業構成の変化に伴う従業者数の増減が生じたとしても、柔軟な対応が可能であるため、実施方針案に違和感はない。	B R Tの導入にあたり、既存都市基盤（道路）を活用できることから早期導入による効果発現や柔軟な運行計画の見直しができ、臨海部への通勤需要への柔軟な対応が可能と考えております。今後、通勤環境の改善に資する取組として、着実に進めてまいります。	B
27	<u>B R TはRapidという名の通り速達性が重要であり、連節バスによる輸送力増大のみならず、専用道路、専用車線等による速達性確保も必要。ハード的な対策に加え、バス接近時の優先信号などソフト対策も併せて検討してほしい。</u>	<u>B R Tについて、P. 20 に記載のとおり、バス専用道等による速達性・定時性を確保していく必要があると考えております。そのため、まずは既存都市基盤を活用できる路線バスの機能強化として導入し、段階的な機能強化として、B R T専用道の整備やバス接近時に優先する信号システム（P T P S）の効果的な運用も含め、検討してまいります。</u>	B
28	4つの基幹的交通軸の取組は、川崎駅集中の分散化、利便性向上とともに臨海部の土地利用高度化につながるものと期待する。浜川崎・南渡田アクセス軸及び臨海部横断軸については川崎アプローチ線の整備、東海道貨物支線貨客併用化の整備を見据えながらB R Tによる輸送力強化に取り組むとあるが、鉄道系の整備は長期的な視点が必要。利用者等の実感を伴う展開として<u>早期のB R T導入を期待する。連節バスの導入等による地域のイメージアップも期待できるため、早期の事業化、事業全体の進捗につながることを期待する。</u>	本方針におきまして、効率的な移動を可能とするため、4つの交通拠点と川崎駅やこれらを結ぶ4つの基幹的交通軸と末端交通が充実する交通ネットワークの形成を図り、円滑な移動の実現を目指しております。浜川崎・南渡田アクセス軸及び臨海部横断軸につきましては、<u>鉄軌道構想の整備が進むまでの間、早期のネットワーク効果発現を目的として、B R Tの運行による補完の検討を進めてまいります。今後、通勤環境の改善に資する取組として、着実に進めてまいります。</u>	B
29	基幹的交通軸（川崎駅－水江町）としてB R Tを運行する場合、<u>車線制限・専用車線化等も検討すると思われるが、その際に他の幹線道路（例えば富士見通：川崎駅－千鳥）への自家用車流入による混雑増加等の影響を緩和する施策も併せて検討してほしい。</u>	B R T導入に際して、B R T専用道の整備など、<u>段階的な機能強化に向けて検討を進める上で他の幹線道路への影響等について留意する必要があると考えており、周辺交通への影響を考慮して検討してまいります。</u>	C
30	B R T又は連節バスは交通計画のシンボリックな要素がある。新しい交通計画が市民に親しまれるためには、<u>バスの内外装や停留所など統一したブランディングが重要。川崎市</u>のB R Tが交通の利便性に加えデザイン性の高さを担保したトータルデザ	新たな基幹的交通軸となるB R Tは、活力ある臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化として、<u>市民や臨海部企業の皆様に親しまれる公共交通であることが望ましいと考えております。導入にあたりましては、交通事業者等と連携を図ってまい</u>	D

	<u>インを目指すことで、他の市にはない魅力を持ち、市民にとっても誇りとなる交通環境となるのでは。</u>	<u>ります。</u>	
31	<u>川崎駅からの移動を京急大師線に誘導するとあるが、ホーム有効長が4両であり車両の長編成化はできないはずである。誘導した結果、混雑が激化しないか心配である。4両編成のまま現状の混雑時5分ヘッド運転を2.5分ヘッドにするのか。</u>	<u>川崎駅東口への集中を分散するため、各交通拠点と基幹的交通軸による交通ネットワークの形成を図ってまいります。個々の交通需要への対応につきましては、利用状況を踏まえ、交通事業者等と調整を図ってまいります。</u>	D
32	<u>川崎貨物駅建設時に、京急大師線塩浜方面の線路が分断され廃線になったことが、今となってはとても残念。大師橋駅付近から地下に潜って川崎貨物駅を通り越し、キングスカイフロントまたは塩浜方面に延伸できないか。特にキングスカイフロント方面であれば羽田空港に直結しないまでも、空港との連節には便利になる。</u>	<u>本方針におきまして、効率的な移動を可能とするため、4つの交通拠点と川崎駅やこれらを結ぶ4つの基幹的交通軸と端末交通が充実する交通ネットワークの形成を図り、円滑な移動の実現を目指すこととしております。羽田空港方面へは、大師橋駅から新規バス路線の開設に向けた取組を進めてまいります。</u>	D
33	<u>臨海部の円滑な移動を実現し効率的な移動を可能とする有機的な交通ネットワークの形成には、基幹的交通手段同士の乗り換えが円滑に行えることが必要不可欠のため、東海道貨物支線貨客併用化の整備の際には、浮島・羽田アクセス軸（京急大師線）との乗換駅を設置してほしい。</u>	<u>東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会において、整備に向けた取組を進めておりますので、ルート等を検討する際の参考とさせていただきます。</u>	C
34	<u>東海道貨物線の貨客併用時には JR 東日本が計画する都心ー羽田空港アクセス路線整備に乗じて川崎貨物駅に旅客駅を新設し、小島新田駅と乗り換えができる構造としてほしい。羽田側からのぼり勾配途中の駅設置となるが、工夫を。</u>		
35	<u>東海道貨物支線貨客併用化については、JR横断の不便さや踏切での渋滞の発生が想定されるため、十分な検討・議論、各企業などへの説明が不可欠と考える。</u>		
36	<u>P. 10 臨海部横断軸の「臨海部第一層における拠点間連携を促す」ため、「浜川崎駅～池上塩浜～キングスカイフロント・羽田方面への交通基盤」に関し、「浜川崎駅～池上塩浜」間のBRT導入の際には、「第一層・第二層の事業所の価値向上と再開発可能性を視野に、他の事業所内通路についても同様な通行」の検討、更に将来的には、第二層臨海部各地・各事業所を東西に結ぶBRTルートの新設を検討してほしい。</u> <u>これによりこれまで往路復路のいずれか</u>	<u>臨海部横断軸について、東海道貨物支線貨客併用化の整備に向けた取組を進めると共に、早期のネットワーク効果発現を目的に、鉄道構想の整備が進むまでの間、BRTの運行による補完の検討を進めてまいります。なお、ルート等について民間敷地を排除せず、検討してまいります。</u>	D

	が空いた状態で走行していた路線バスのデメリット解消し、回転率アップや乗車率充実によるバス・ドライバーの合理化とバス事業収益の向上の可能性が期待できる。		
37	P. 10 基幹的交通軸にて、川崎駅を中心とする放射線状の交通軸(①②③)と、臨海部横断軸(④)について検討しているが、これに加えて、 <u>臨海部横断軸(④)と川崎駅をループする循環軸を構築することにより「川崎駅集中の分散化」「臨海部第一層における拠点間連携」を更に促進することができると考える。</u>	臨海部の交通ネットワークは、 <u>交通拠点及び基幹的交通軸による効率的な移動を可能とする骨格形成を目指すこと</u> としており、池上塩浜においては臨海部各方面へアクセスできるハブ拠点として整備することで、区内を走る路線バス等の末端交通の利用を促し、川崎駅集中の分散化を図ることとしております。また臨海部第一層の拠点間連携を促す役割を担う臨海部横断軸の整備に向けた取組を進めてまいります。	D
38	JR 南武支線の川崎駅乗り入れと JR 鶴見線の接続を早期に実現し、JR 利用者の増加と通勤時の混雑解消に期待すると共に、温室効果ガス削減にも期待する。	川崎駅東口への集中を分散するため、各交通拠点と基幹的交通軸による交通ネットワークの形成を図ってまいります。また公共交通機関への転換による交通分野における低炭素化の促進にも努めてまいります。	D
39	B R Tは川崎アプローチ線および貨客併用化が整備されるまでの補完機能として検討されているが、必ずしも二者択一ではなく鉄軌道とB R Tの併用により、将来的な交通軸の確立を目指すべき。	川崎市総合都市交通計画において、 <u>臨海部の基幹的交通軸は、鉄道または路線バス等の機能強化と位置付けられております。</u> また、浜川崎・南渡田アクセス軸及び臨海部横断軸については、国の交通政策審議会の答申において鉄道構想が示されておりますが、 <u>鉄道構想の実現には時間を要するため、早期のネットワーク効果発現を目的に、路線バスの機能強化となるB R Tによる補完について検討してまいります。</u>	D
40	浜川崎・南渡田アクセス軸の基幹的交通が、B R Tによる補完だけということにはしないほしい。	浜川崎・南渡田アクセス軸につきましては、鉄軌道構想の整備が進むまでの間、早期のネットワーク効果発現を目的として、B R Tによる補完の検討を進めることとしております。	D
41	P. 3～5 <u>川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇のバス乗車待ち列が課題</u> となっているが、解決の有効な手段として、川崎駅から交通機能拠点への移動手段をバスのみではなく JR 線に誘導することが考えられる。浜川崎駅は他の3拠点(大師橋駅、池上塩浜、東扇島)と異なり、既に JR 線が乗り入れているため、実現可能性を持つ唯一の拠点であると言える。 <u>川崎駅前の混雑を緩和する観点からも、川崎アプローチ線を早期に実現してほしい。</u>	川崎駅東口の集中の分散化等、臨海部への通勤環境等を改善し、活力ある臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化に向けて、 <u>交通拠点及び基幹的交通軸等による交通ネットワークの形成を図り、効率的な移動を可能とする骨格形成を目指すこと</u> としております。浜川崎・南渡田アクセス軸につきましては、 <u>鉄軌道構想の整備が進むまでの間、早期のネットワーク効果発現を目的として、B R Tの運行による補完も含め、検討を進めてまいります。</u>	D

42	朝夕の通勤時における<u>主要道路の渋滞は、移動に要する目安時間の精度を下げる、或いは長時間、バスや自家用車の車中に拘束される場合があります、機能を強化しても効果が十分に発揮できる環境ではない。</u> 例えば時間帯別による自家用やトラック等の交通量や動線にあわせた車線の再構築・交通指示（具体的には信号機の時間）をタイムリーに調整し、渋滞緩和を図り、<u>まずは公共交通機関で理想的な交通機能が発揮できる環境を整えて次のフェーズを検討すべき。</u>なぜなら、<u>交通渋滞が変わらないと仮定した中でBRTを導入しても、快適性の観点から臨海部の従業者は自家用車から公共交通機関へシフトするとは考えにくいからである。</u>	本方針におきましては、<u>まずは既存都市基盤が活用できる路線バスの機能強化としてBRTを導入し、さらに輸送効率や速達性の向上等の個々の機能強化策の導入検討や実証実験等を行い、効果検証を繰り返すことで、段階的な機能強化に向けた取組を進めることとしております。</u>P.17②交通機能強化に有効な取組に記載がありますように、<u>公共交通の利用促進としては、BRTの機能強化策の実施時も含め、BRT導入等の機会を捉え、エリア単位での時差通勤や公共交通利用への転換等の啓発活動を行う考えであります。</u>ご指摘いただきました<u>自家用車から公共交通機関への転換につきましましては、いただいた御意見と合わせて検討する際の参考とさせていただきます。</u>	C
----	--	--	---

（４）端末交通、その他に関すること（10件）

No.	意見の概要	意見に対する本市の考え方	区分
43	P.16 端末交通の活用 1) 路線バスについて、<u>バス1本で行けるところを、大師橋駅でわざわざ鉄道とバスを乗り継ぐ人がいるのか。乗り継がせるために直通バスの本数が減るようなことになると、不満を抱く人も出てくるのではないか。</u> <u>乗り継ぎをすることのメリットを利用者に示すことが重要。</u>	川崎駅を起点とする長大路線については、ピーク時におけるバス車内の混雑や所要時間の長さなどの利用環境が課題となっていることから、大師橋駅駅前交通広場整備にあわせた長大バス路線の再編により、速達性・定時性の向上など利便性の向上についてバス事業者と連携しながら検討を行っております。 また、ご指摘のように<u>利用者にとっては乗換が発生することから、バス運行の効率化によるバス待ち時間の短縮や料金体系の工夫など乗換抵抗の軽減方策のほか、交通広場整備にあわせた憩い空間や商業施設等の立地など快適に乗り継げる環境整備について検討して参ります。</u> なお、バス路線の再編にあわせて、乗り継ぎすることによる利用者のメリットや乗換抵抗軽減に向けた取組について、利用者に対して丁寧に情報発信してまいります。	D
44	P.16①端末交通の活用 1) 路線バスについて、<u>鉄道とバスの乗継利用へ転換を図るべく大師橋駅を起点としたバス路線に再編する取組は、朝夕のみならず昼間も乗継に転換されれば乗換回数、バス待ち時間、所要時間が増し、高齢者のみならず、車椅子、ベビーカー他末端の利用者の負担が増大</u>	川崎駅を起点とする長大路線については、<u>ピーク時におけるバス車内の混雑や所要時間の長さなどの利用環境が課題となっていることから、大師橋駅駅前交通広場整備にあわせた長大バス路線の再編により、速達性・定時性の向上など利便性の向上についてバス事業者と連携しながら検討を</u>	D

	する。<u>定期券利用者以外は実質的な値上げともなるため反対。</u> 自宅から区役所や駅等地域公共施設までバス一本でアクセス出来るのも市民サービスである。<u>川崎駅と臨海部の交通手段を一気通貫のバス利用から、鉄道とバスの乗継利用へ転換を図るべく、の文言を削除した方が良い。</u>それでも通勤環境改善のため乗継に転換する必要がある場合は乗継制度を実施するべき。	<u>行っております。</u> また、ご指摘のように利用者にとっては乗換が発生することから、<u>バス運行の効率化によるバス待ち時間の短縮や料金体系の工夫など乗換抵抗の軽減方策のほか、交通広場整備にあわせた憩い空間や商業施設等の立地など快適に乗り継げる環境整備について検討して参ります。</u>	
45	昨年、<u>小島新田駅とキングスカイフロント間で試行されたシャトルバスについて、小島新田駅周辺にバス停車場がなく、不便であった。駅の近くにバス発着場を整備してほしい。</u> また、<u>浮島通りと殿町夜光線の交差点の歩行者用青信号の時間が短いため、長くしてほしい。信号のない横断歩道では、歩行者を無視する自動車もいて危険なため、信号を設置してほしい。</u>	通勤の快適性や利便性から、臨海部では、企業送迎バスが公共交通を補完する交通手段として定着しており、本市としても、共同運行等の利活用に向けた取組を進めております。 こうした中、昨年秋に実施したキングスカイフロント地区における循環バスの試走運行は、<u>企業送迎バスの共同運行化に向けた調査検討の一環として行ったもので、運行を通じて、様々な課題を確認いたしました。</u> 循環バスの本格運行に向けては、こうした課題を踏まえながら、<u>今後、送迎バスへの参加企業と運行事業者との間で議論が進められていくものと考えており、本市としても、運行に向けて引き続き協力してまいりたいと考えております。</u> また、小島新田駅からキングスカイフロントへの歩行者に対しては、本市として<u>安全な経路を歩いていただけるよう、案内サイン等で適宜誘導しておりますが、信号機等に関するご意見については、交通管理者へ伝えながら、引き続き交通アクセスの改善に努めてまいります。</u>	D
46	現在はコロナのためバスの本数が減便されているが、それまでは朝8時台はキングスカイフロント入口経由の急行バスがあり、1本待てば座ることができた。また、京急大師線が一部地下化され、踏切による混雑が大幅に解消されて、川崎から約20分でキングスカイフロント入口に着くようになった。<u>もし京急大師橋駅始発となると、乗り換え回数が増え、かつ乗り換えのため時間ロスが生じる。京急大師線が延長されれば理想的であるが、鉄道の延長が無</u>	川崎駅を起点とする長大路線については、<u>ピーク時におけるバス車内の混雑や所要時間の長さなどの利用環境が課題となっていることから、大師橋駅駅前交通広場整備にあわせた長大バス路線の再編により、速達性・定時性の向上など利便性の向上についてバス事業者と連携しながら検討を行っております。</u> バス路線の再編成に向けては、コロナ禍後の将来を見据えた需要予測とともに、<u>既存バス路線の存続の必要性も含めた検討を</u>	D

	理ならば、現在の川崎駅始発 <u>キングスカイフロント</u> 入口経由の急行バスを、 <u>コロナ以前の便数で維持することを希望する。</u>	<u>実施し、効率的で効果的な交通ネットワークの形成に向けた取組を進めてまいります。</u>	
47	キングスカイフロントへの通勤者は、都内からの出勤者が比較的多いようであるが、現状では川崎駅を経由し、バスの場合は非常に混雑し渋滞によって時間も読みづらく、かといって大師線を使用するとキングスカイフロントはいささか遠く感じる。そのため、<u>JR 蒲田駅とキングスカイフロントの通勤時間での直通バスの運転について検討してほしい。</u> JR 蒲田駅と JR 川崎駅は京急と直結しておらず、それが通勤の不便さの一端となっている。この区間の運行のシミュレーションを検討してほしい。	<u>川崎臨海部の交通ネットワークは、臨海部に向けて、川崎駅から大師橋駅他の交通拠点間を鉄道他の基幹的交通軸で結ぶことによる効率的な移動を可能とする骨格形成を目指しております。</u> また、<u>各交通拠点においては、交通結節機能の強化を図りつつ、目的地までの移動手段について、利用者のニーズに対応し、路線バスや企業送迎バス他の多様な端末交通の活用を目指しております。</u> <u>太田区側からキングスカイフロントへのアクセスについては、羽田連絡道路などの道路ネットワークの構築にあわせて、羽田空港周辺地区への新規バス路線の開設による新たな輸送需要に対応したバスネットワークの形成を図ってまいります。</u>	D
48	<u>小島新田駅からキングスカイフロントへは徒歩 15 分程あり、歩けない距離ではないが、一部で歩行が危険な場所がある。例えば、大型トラックが通行する道路に歩行者用信号がない場所、舗装状態が悪い場所などがあるため、対策が必要。</u>	<u>小島新田駅からキングスカイフロントへの歩行者に対しては、本市として安全な経路を歩いていただけるよう、案内サイン等で適宜誘導しておりますが、歩行者信号や路面の改善等に関するご意見については、交通管理者へ伝えながら、引き続きキングスカイフロントへのアクセスの改善に努めてまいります。</u>	D
49	キングスカイフロントの川沿い（殿町第 2 公園）は、特に夕方は夕焼けなど景観が良いところである。<u>小島新田駅～キングスカイフロントは川沿いルートで歩くように案内すると良いのではないか。</u> 川沿いを利活用することで、キングスカイフロントの就業者以外にも訪れる活気ある場所になると考える。	キングスカイフロント周辺においては、多摩川沿道をはじめ、高機能な基盤整備を進めており、今後もキングスカイフロントの価値向上に向けて、アクセス機能の強化に取り組んでまいります。	D
50	<u>企業バス利活用については、公共バス利用とのコスト比較がついてまわるため、何らかの工夫や仕掛けが必要。</u>	臨海部では、鉄道駅から離れた公共交通が利用しづらい地域の企業が雇用確保や福利厚生の一環として企業送迎バスを運行するなど、公共交通を補完する交通手段として定着しており、本市としても、共同運行等の利活用に向けた取組を進めております。 <u>今後も企業送迎バスと路線バスのお互いの特性を活かしながら、効率的・効果的な通勤環境の整備に取り組んでまいります。</u>	D

51	川崎臨海部の東西(田辺～大師)ルートの新設と増便を図り、市民・従業員の利便性向上に期待する。	<u>路線バスの新規路線については、持続可能な地域交通環境を整備していく上で重要な取組であるため、鉄道輸送等への転換や既存路線の効率化を図ることで生じた輸送資源を他の路線へ振り分けるなど、移動需要に合わせた効果的な運行に向けて関係者と調整してまいります。</u>	D
52	<u>自然災害による公共交通断絶時の対応についても方針に加えることを検討してほしい。</u> 当然、自然災害の被害状況によっては、臨海部に孤立した各社従業者を市街地・川崎駅周辺まで輸送する手段や実施可否の判断は変わると思うが、大枠の対応案を検討することで理解を得やすいものとなるのではないかと。	ご提案いただきました多発する自然災害への備えについて、本市では、<u>臨海部における交通機関の運行停止や交通アクセスの遮断による孤立化等に伴う帰宅困難者の発生に関する対応については、「川崎市地域防災計画」や「川崎市臨海部防災対策計画」において定めており、安全が確保されるまでの間は事業所へ留まっていたいただく事や、移動をむやみに開始しないという基本原則について、引き続き周知・啓発に努めてまいります。</u> また、防災対策の取組として、帰宅困難者一時滞在施設の指定、臨海部の事業所・関係機関、行政で構成された「川崎臨海部防災協議会」や区役所等において、孤立化対策訓練や情報受伝達訓練等を実施しておりますので、引き続き、事業所・関係機関と連携した防災対策の取組を推進してまいります。 こうした取組に加え、臨海部の特性を踏まえ、「臨海部ビジョン」の「災害対応力向上プロジェクト」として、災害対応力の高い地域の実現に向けた対応策の検討を進めてまいります。	E

以上

8. 基幹的交通軸（BRT導入の考え方）について

臨海部の新たな交通ネットワーク形成に向けて、4つの交通拠点を設けます。

【交通拠点】

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

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

【基幹的交通軸】

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

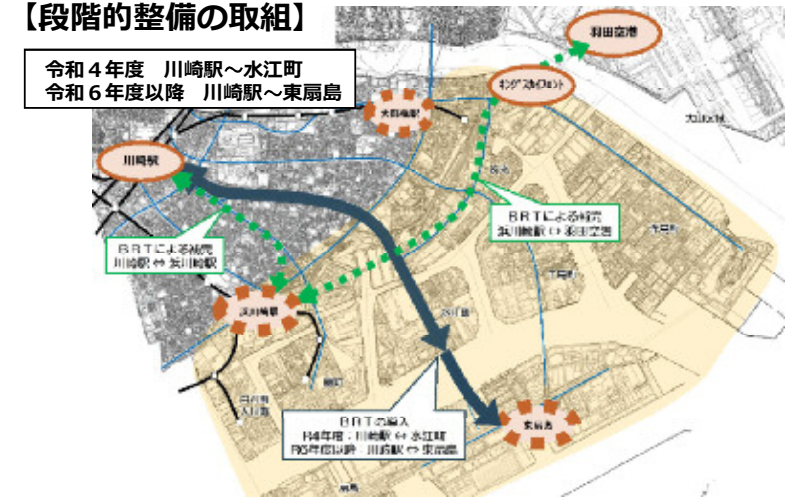
路線バスの機能強化を目的として、川崎市で初めての取組となるBRTの導入について、次のように進めます。

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

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

- ・ 浜川崎・南渡田アクセス軸
- ・ 臨海部横断軸

【段階的整備の取組】



【行政と交通事業者との役割分担】

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

7. 交通ネットワーク形成のプロセス

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

【交通ネットワーク形成に向けたプロセスイメージ】



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

フェーズⅠ ～令和7年

- ・羽田連絡道路の整備
- ・東扇島水江町線の整備
- ・大師橋駅駅前広場の整備
- ・端末交通の導入
(新たなバス路線の開設)
- ・企業送迎バス利活用
(共同運行等)
- ・新たな基幹的交通軸の導入
(BRTの導入)

フェーズⅡ ～令和12年

- ・基幹的交通軸の機能強化
- ・新たな交通拠点の整備
- ・BRTによる鉄軌道構想の補完

フェーズⅢ 将来

- ・川崎アプローチ線の整備
- ・東海道貨物支線貨客併用化の整備

9. 端末交通の活用や交通機能強化に有効な取組

各交通拠点から、多様な端末交通の利用環境を充実させます。

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

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

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

10. 今後5年間の取組とスケジュール

フェーズⅠの取組期間を令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

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

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

取組の継続

臨海部の環境変化等を踏まえた実施方針の改定

臨海部の交通機能強化に向けた実施方針



令和3（2021）年3月

川崎市

目 次

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

1. はじめに

本市では、京浜工業地帯の中核となる川崎臨海部が、本市のまちづくりの基本目標のひとつである「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、さらには日本の成長を牽引する「産業と環境が高度に調和する地域」として持続的に発展させるため、平成30年3月に30年後を見据えためざす将来像となる「臨海部ビジョン」と、これを実現するための13のリーディングプロジェクトを策定し、臨海部が持続的に新たな価値を創造する地域であり続けるために交通機能の強化に向けた取組を進めております。

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

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

また、コロナ禍、働き方改革、就業者の高齢化など社会環境の変化やこれに伴う企業活動の動向等、川崎臨海部を取り巻く環境変化に対応するとともに関連計画と整合を図りながら臨海部ビジョンの実現を目指し、川崎臨海部が企業から選ばれる地域であり続けるため、交通機能の強化を継続して進めてまいります。

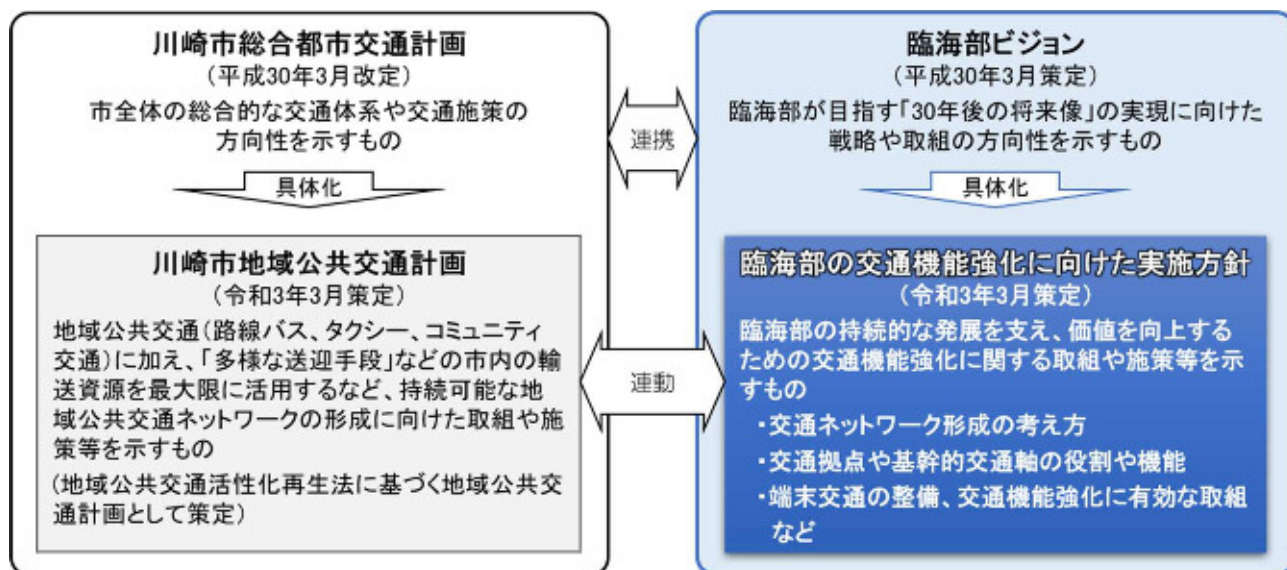


図 計画の位置づけ

2. 臨海部へのアクセスに関する現状と課題

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



① 就業者の状況

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

表 臨海部の従業者数の推移

地区		H24		H26		H28		伸び (H28/H24)	
		従業者数	構成比	従業者数	構成比	従業者数	構成比		
川崎市		514,781	100.0%	574,553	100.0%	543,812	100.0%	1.06	
川崎区		159,104	30.9%	170,027	29.6%	161,842	29.8%	1.02	
川崎駅周辺地区（川崎区）		24,531	4.8%	27,246	4.7%	28,464	5.2%	1.16	
臨海部	第1層	多摩川リバーサイド地区	2,245	0.4%	2,756	0.5%	3,007	0.6%	1.34
		塩浜西地区	6,417	1.2%	7,918	1.4%	6,392	1.2%	3.95
		塩浜東地区	9,498	1.8%	6,036	1.0%	9,879	1.8%	1.04
	第2層	浜川崎駅周辺・浅野町地区	9,095	1.8%	7,587	1.3%	7,629	1.4%	0.84
		浮島町地区	7,107	1.4%	6,830	1.2%	6,759	1.2%	0.95
		千鳥町地区	3,254	0.6%	3,171	0.6%	3,469	0.6%	1.07
	第3層	水江町地区	3,238	0.6%	3,355	0.6%	3,494	0.6%	1.08
		扇町地区	3,229	0.6%	3,504	0.6%	3,521	0.6%	1.09
		白石・大川地区	4,230	0.8%	4,900	0.9%	4,560	0.8%	1.08
		東扇島地区	6,351	1.2%	11,072	1.9%	11,005	2.0%	1.73
臨海部小計		59,290	11.5%	63,788	11.1%	63,053	11.6%	1.06	
その他川崎区		75,283	14.6%	78,993	13.7%	70,325	12.9%	0.93	

地区別の従業員数の推移

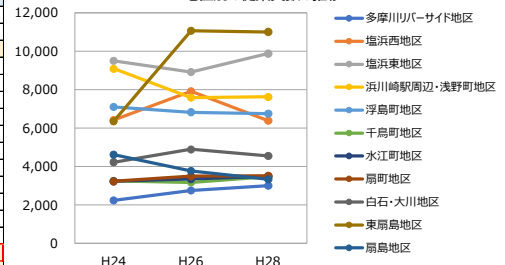


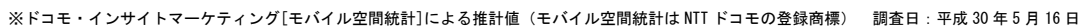
表 臨海部の業種別従業者数(平成28年)

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

※川崎駅周辺地区(川崎区): 砂子1・2丁目、駅前本町、小川町

※経済センサス(平成24年、平成26年、平成28年(公務を除く))

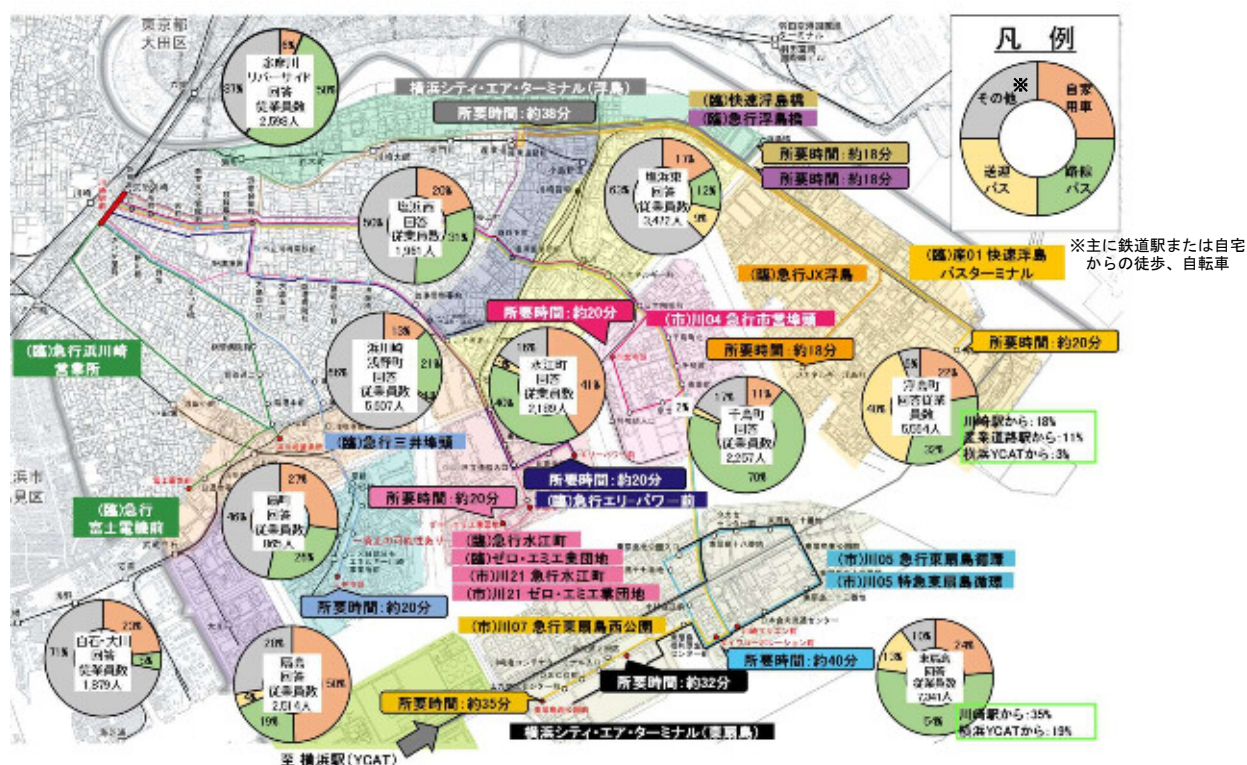
臨海部全体の滞在者数の一日の変化をみると、一般に夜間人口が多くなる住宅地とは異なり、昼間の滞留者数が夜間より多く、従業者の移動によるものと考えられます。臨海部に到着する移動のピークは、6時～8時台の3時間に集中し、特に東扇島、浮島町では7時台から8時台の変化量が2,500人以上の増加となっております。また、滞在者の居住地は、主に川崎区が約51%、横浜市23%と多くなっています。

[illegible]

調査日：平成30年5月16日（午前10:30～11:30の平均値）

22

臨海部への通勤環境は、京急大師線や JR 南武支線などの鉄軌道に加え、川崎駅などと臨海部の各拠点間を結ぶ路線バスが運行されております。東扇島をはじめ、通勤者の多くは、川崎駅発着の路線バスを利用しており、ピーク時におけるバス車内の混雑や所要時間の長さなどの利用環境や、川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇の乗車待ち列が課題となっております。



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



図 東扇島・浮島町地区の通勤手段（交通実態調査（令和元年7月実施）より）



写真 企業送迎バスの待ち状況

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

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

3. 臨海部の交通機能強化の方向性

臨海部へのアクセスに関する課題を抱える中で、臨海部の交通機能強化の方向性については、下記にまとめられるように、上位計画・関連計画である臨海部ビジョン及び川崎市総合都市交通計画に示されており、これらを踏まえ、各拠点間を結ぶ基幹的交通軸（鉄道や路線バスの機能強化）や交通拠点の整備とともに、交通結節機能の強化と端末交通が充実する交通ネットワークの形成を図ります。

臨海部へのアクセスに関する課題

- ・ 東扇島など新たな企業進出等に伴う川崎駅から臨海部各方面への増加する通勤需要への対応が必要
- ・ 川崎駅発着の路線バスのピーク時におけるバス車内の混雑や所要時間の長さ等の利用環境や川崎駅東口駅前広場の混雑や長蛇の乗車待ち列の改善
- ・ 鉄道駅から離れた地域では、自動車通勤が多く、公共交通への転換促進が必要
- ・ 企業送迎用のバスによる路上駐車や歩道でのバス待ち列等の改善

上位計画・関連計画に掲げる取組内容

臨海部ビジョン(平成30年3月策定)

【基本戦略9 臨海部の発展を支える交通機能強化】

「目指すシナリオ」

- ・ 川崎臨海部への基幹的交通軸の整備
- ・ 円滑な移動の実現
- ・ 誰もが快適に感じる交通環境の実現

「戦略アプローチ」

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



川崎市総合都市交通計画(平成30年3月改定)

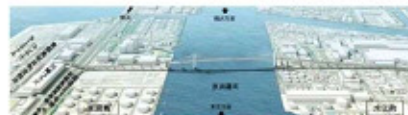
【重点施策5 臨海部の公共交通機能の強化】

「取組の方針」

- ・ 既存インフラの活用(道路や鉄道)
- ・ 鉄道や路線バスの機能強化、交通結節機能の強化
- ・ 公共交通サービスレベルの向上
(速達性や大量輸送力の確保など)
- ・ 先進技術の導入促進
(環境対策:FC、EV、ハイブリッド)



羽田連絡道路完成図



東扇島水江町線完成図

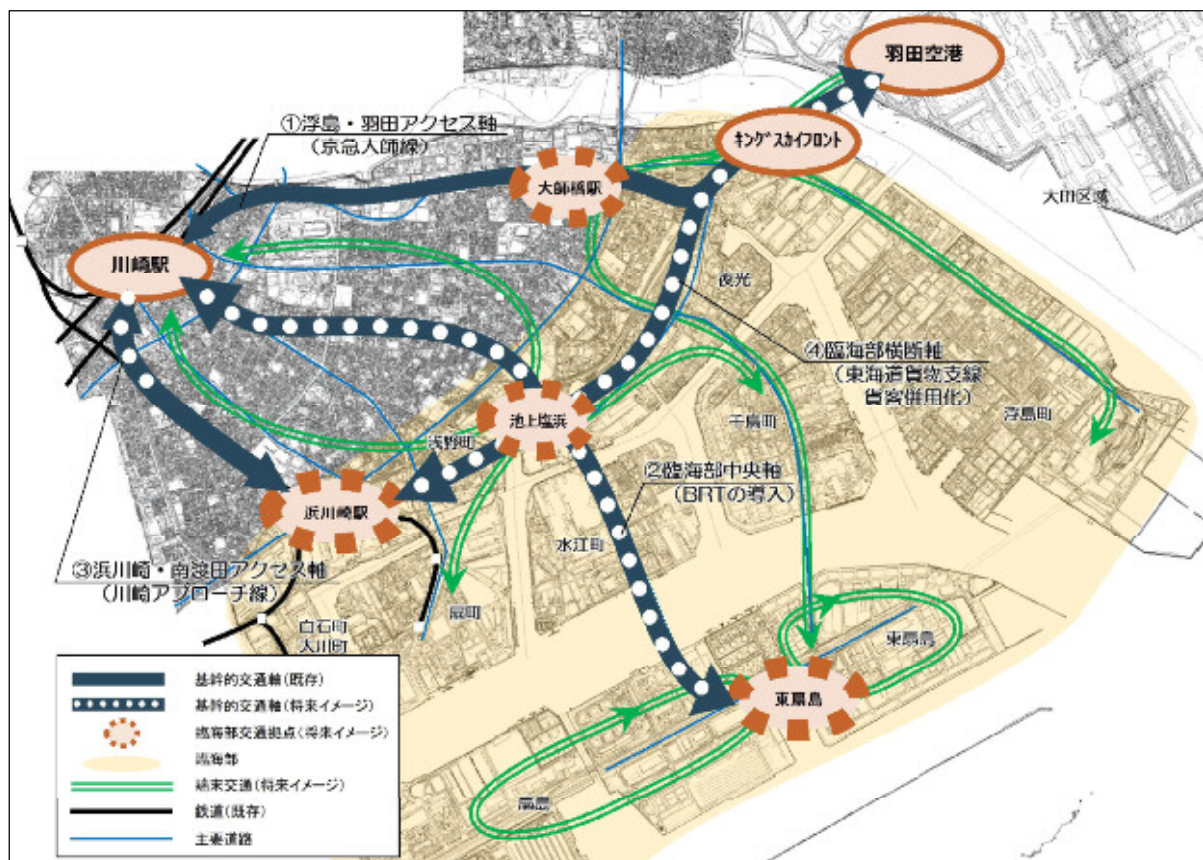
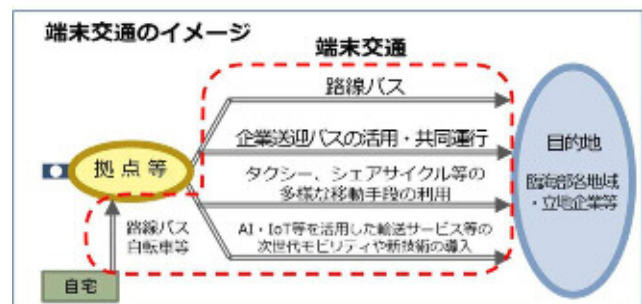
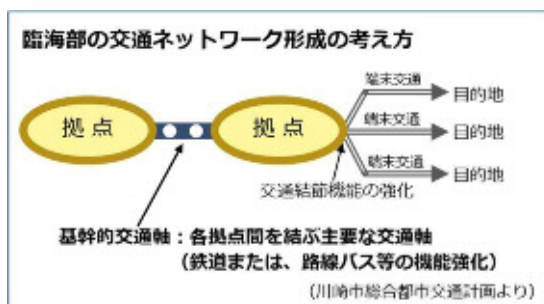
臨海部の交通機能強化の方向性

- ・ 各拠点間を結ぶ基幹的交通軸（鉄道やバスの機能強化）や交通拠点の整備とともに、交通結節機能の強化と端末交通が充実する交通ネットワークの形成を図る

4. 交通ネットワーク形成の考え方

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

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



臨海部アクセスの交通ネットワーク将来像イメージ図

5. 交通拠点の役割と機能

臨海部の新たな交通ネットワーク形成に向けて、4つの交通拠点を設けます。臨海部の交通ネットワーク形成の考え方から、次のような役割と機能を備えた交通拠点の整備に向けた取組を進めます。

① 大師橋駅

(役割)

- ・浮島町、千鳥町（東扇島）、キングスカイフロント、羽田空港方面へのアクセスの拠点
- ・川崎駅から路線バスを利用する就業者等による川崎駅集中の分散化を図る。
- ・京急大師線の利用促進を図ることで、路線バスの長時間乗車の改善を図る。
- ・新たに千鳥町及び東扇島へのアクセスルートの増強を図る。

(機能)

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

② 池上塩浜

(役割)

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

(機能)

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

③ 浜川崎駅

(役割)

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

(機能)

- ・基幹的交通軸である鉄軌道と臨海部横断軸及び端末交通との結節機能

④ 東扇島

(役割)

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

(機能)

- ・基幹的交通軸である臨海部中央軸（BRT）と端末交通との結節機能

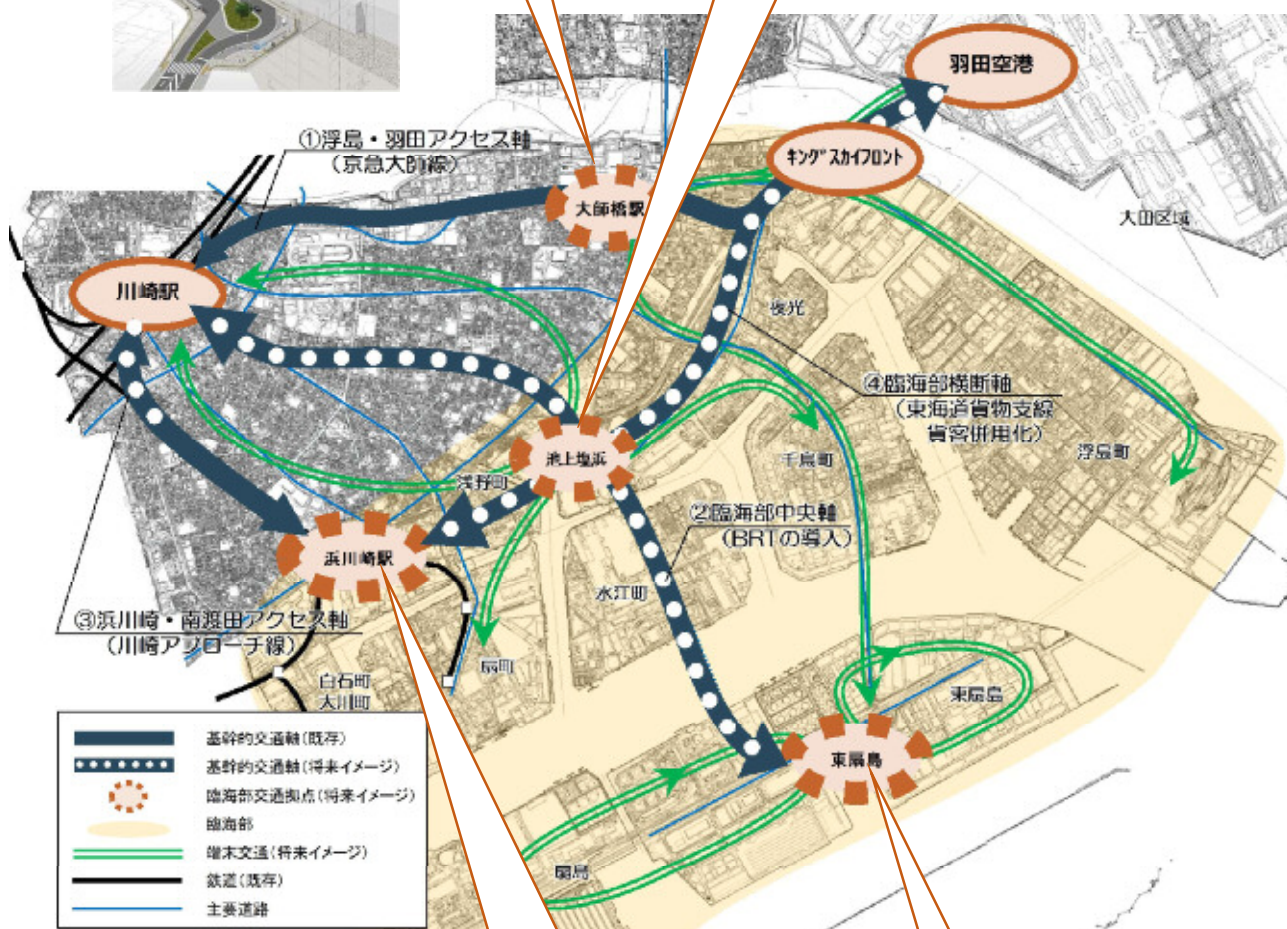
① 大師橋駅

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

② 池上塩浜

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

大師橋駅前交通広場整備イメージ



③ 浜川崎駅

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

④ 東扇島

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

6. 基幹的交通軸の役割と機能

臨海部の交通ネットワークにおいて、臨海部の円滑な移動の実現を目指し、効率的な移動を可能とするため、川崎駅や4つの交通拠点間を結ぶ次の4つの基幹的交通軸を位置付けます。臨海部の交通ネットワーク形成の考え方から、次のような役割と機能を備えた基幹的交通軸の整備に向けた取組を進めます。

① 浮島・羽田アクセス軸（京急大師線）

（役割）

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

（機能）

- ・鉄軌道による移動需要への対応（京浜急行電鉄 大師線）

② 臨海部中央軸（BRTの導入）

（役割）

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

（機能）

- ・BRT（路線バスの機能強化）による移動需要への対応

③ 浜川崎・南渡田アクセス軸（川崎アプローチ線の整備・BRTによる補完）

（役割）

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

（機能）

- ・鉄軌道またはBRT（路線バスの機能強化）による移動需要への対応

④ 臨海部横断軸（東海道貨物支線貨客併用化の整備・BRTによる補完）

（役割）

- ・浜川崎駅～池上塩浜～キングスカイフロント・羽田方面への主要交通で、臨海部第一層における拠点間連携を促す交通基盤
- ・羽田空港接続による臨海部地域のグローバル化のポテンシャルが向上
- ・早期ネットワーク効果発現を目的に、東海道貨物支線貨客併用化整備までの間、BRTによる補完を検討

（機能）

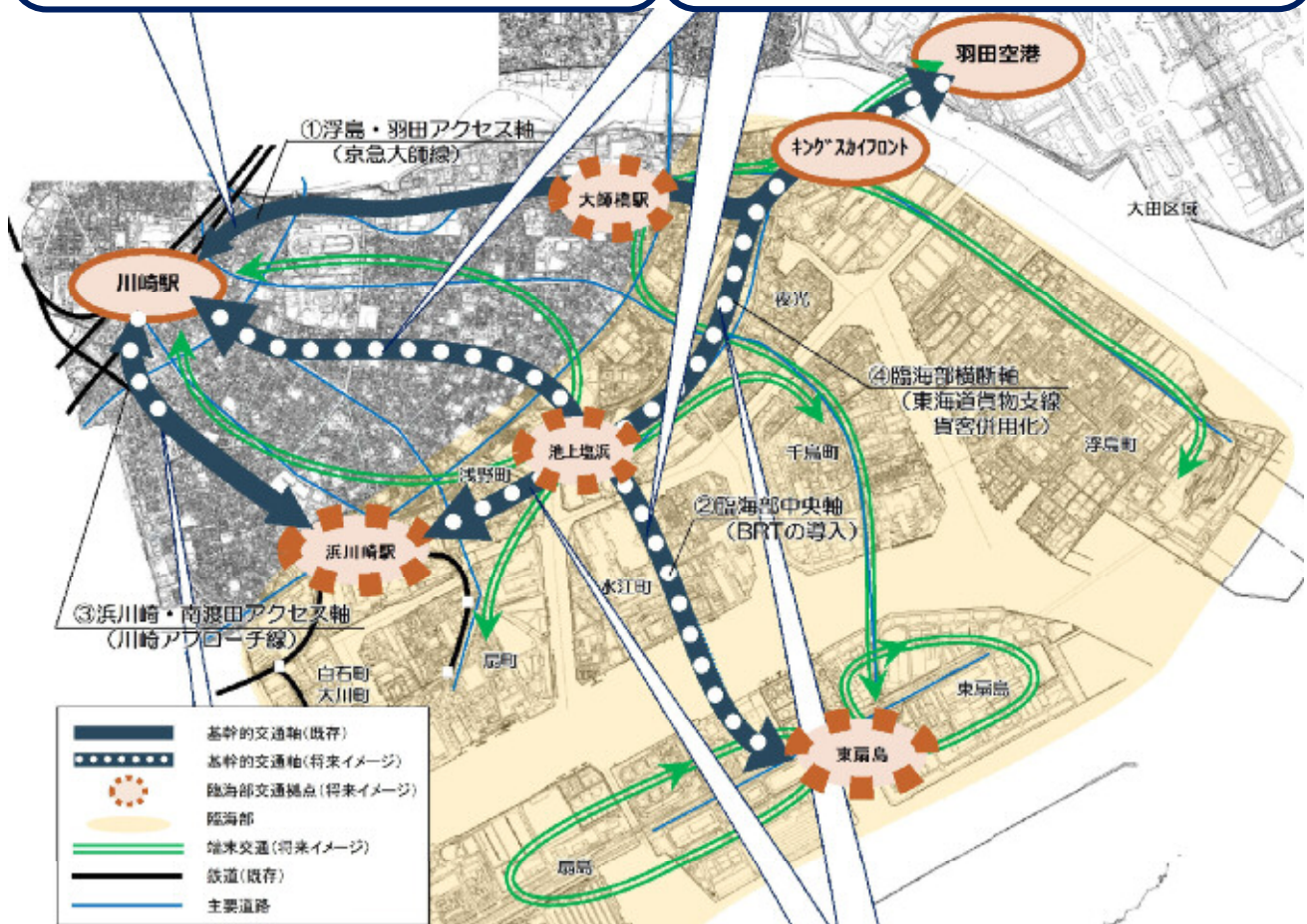
- ・鉄軌道またはBRT（路線バスの機能強化）による移動需要への対応

① 浮島・羽田アクセス軸

- ・京急川崎駅から大師橋駅・小島新田駅（終点）への主要交通
 - ・浮島町、千鳥町（東扇島）、キングスフロント、羽田空港方面へ向けた基幹的交通軸
- 【機能】鉄軌道による輸送

② 臨海部中央軸

- ・川崎駅から池上塩浜及び東扇島を結ぶ主要交通
 - ・臨海部中央部（水江町及び東扇島）に向けた基幹的交通軸
- 【機能】BRT（路線バスの機能強化）による輸送



③ 浜川崎・南渡田アクセス軸

- ・川崎駅から浜川崎駅を結ぶ主要交通
 - ・扇町、大川町、南渡田町方面へ向けた基幹的交通軸
- 【機能】鉄軌道またはBRT
（路線バスの機能強化）による輸送

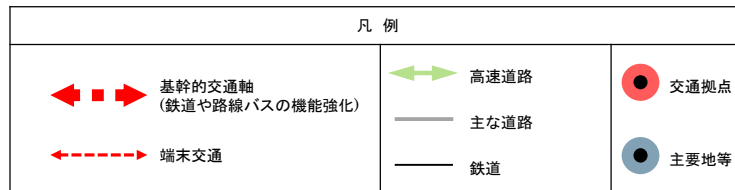
④ 臨海部横断軸

- ・浜川崎駅～池上塩浜～キングスフロント・羽田方面への主要交通
 - ・臨海部第一層における拠点間連携を促す交通基盤
- 【機能】鉄軌道またはBRT
（路線バスの機能強化）による輸送

7. 交通ネットワーク形成のプロセス

臨海部の交通ネットワークの形成を実現するため、本方針が示す方向性に沿って、下図のプロセスのように交通ネットワークを構成する交通拠点、基幹的交通軸及び端末交通等の段階的な整備推進を図ります。また、今後、大きな社会情勢の変化（コロナ禍、働き方改革、業務自動化、AI・IoT化、高齢化など）に対して、本方針の見直しを含めた柔軟な対応を行います。

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



フェーズ I ～令和7年

- ・羽田連絡道路の整備
- ・東扇島水江町線の整備
- ・大師橋駅駅前広場の整備
- ・端末交通の導入(新たなバス路線の開設)
- ・企業送迎バス利活用(共同運行等)
- ・新たな基幹的交通軸の導入(BRTの導入)

フェーズ II ～令和12年

- ・基幹的交通軸の機能強化
- ・新たな交通拠点の整備
- ・BRTによる鉄軌道構想の補完

- ・バスネットワークの最適化(適宜)
- ・端末交通の導入(適宜)

図 交通ネットワーク形成に向けたプロセスイメージ

8. 基幹的交通軸（BRT導入の考え方）について

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

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

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

① BRT導入の目的

- ・臨海部の交通ネットワーク形成及び通勤環境の改善を図る基幹的交通軸（路線バスの機能強化）の整備

② BRT導入による改善効果

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

③ BRT導入による波及効果

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

④ BRTが目指す機能強化

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

①BRT導入時：連節バスの導入、急行運転

②更なる機能強化の検討の方向性

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

● 段階的整備の取組について

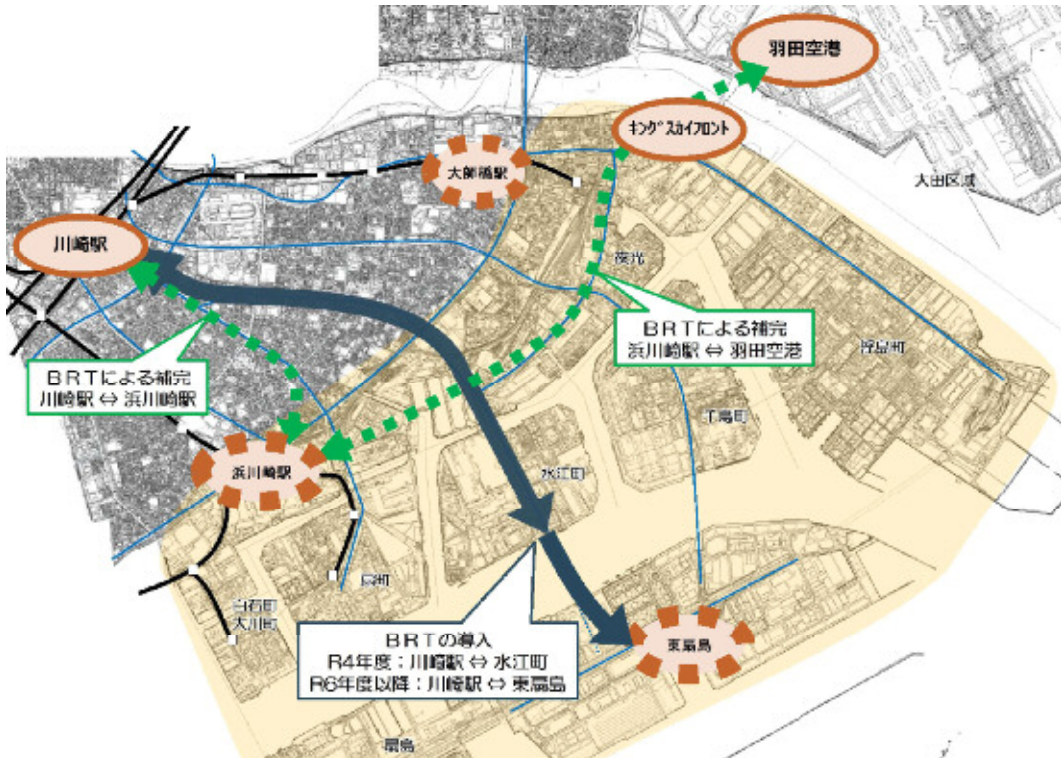


図 BRT導入に向けた段階的な整備

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

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

表 行政と交通事業者との役割分担

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

● 鉄軌道整備までの間、基幹的交通軸として柔軟な運行の検討

次の 2 つの軸については、鉄軌道構想の整備が進むまでの間、早期のネットワーク効果発現を目的として、基幹的交通軸として B R T の運行による補完の検討を進めます。

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

9. 端末交通の活用や交通機能強化に有効な取組

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

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

① 端末交通の活用

1) 路線バス（バスネットワークの再編）

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

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

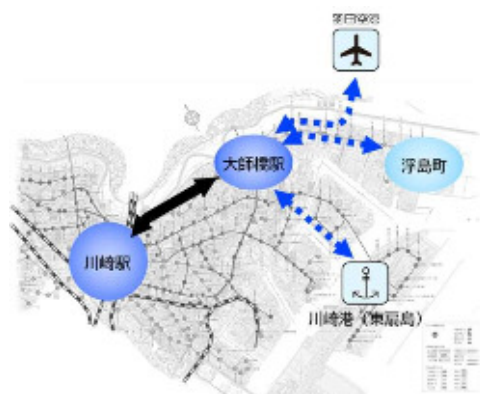


図 大師橋駅を起点としたバス路線再編イメージ

2) 企業送迎バス

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

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

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

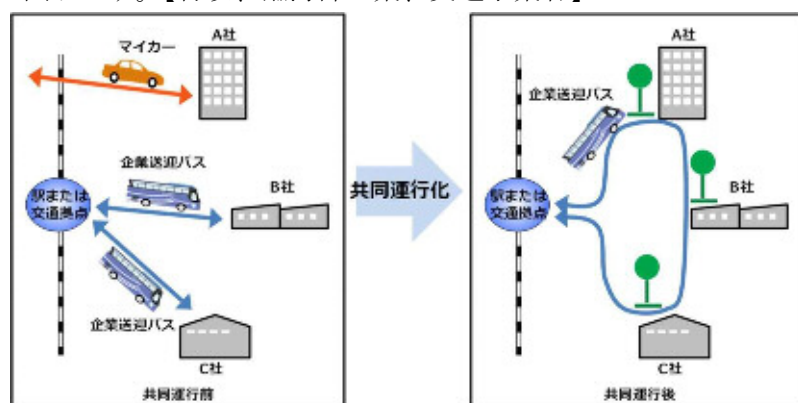


図 企業送迎バスによる共同運行イメージ



図 川崎駅東口（小川町）バス乗降場

3) タクシー、自転車、シェアサイクル等の多様な移動手段

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



4) 新しいモビリティや新技術の導入

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



② 交通機能強化に有効となる取組

・時差通勤の推奨・公共交通の利用促進

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

・乗継抵抗の軽減

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

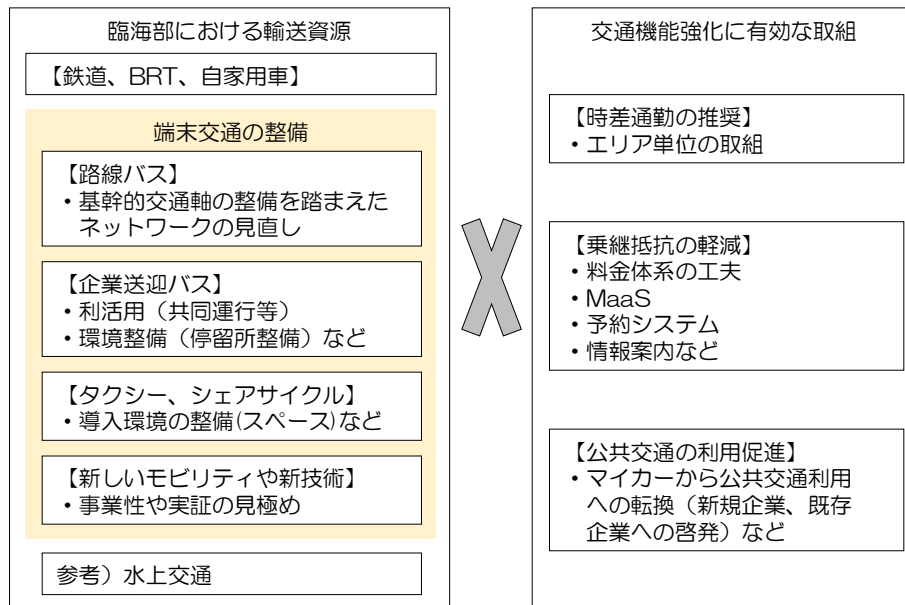


図 交通機能強化に効果的な取組のイメージ

参考) 水上交通

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



10. 今後5年間の取組とスケジュール（フェーズⅠ）

本方針の実施にあたり、フェーズⅠの取組期間を令和3年度から令和7年度までの5年間として、今後、下記の取組を進めます。また、フェーズⅠの取組期間後は、臨海部の環境変化に応じ必要な見直しを行い、交通機能強化に向けた取組を継続します。

①交通基盤の整備・・・

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

②基幹的交通軸の整備・・・

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

③端末交通の利用環境整備・・・

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

④交通機能強化に有効な取組・・・

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

● フェーズⅠの取組

取組内容		R3年度	R7年度
交通基盤の整備	基盤整備	羽田連絡道路整備	
		東扇島水江町線整備	
	交通拠点整備	整備の方向性の検討 ※1大師橋駅前交通広場整備	その他交通拠点の整備
基幹的交通軸の整備			
BRT導入・整備		※2 水江町BRT運行開始 東扇島BRT運行開始	
		更なる機能強化の検討	
		BRTによる補完の検討（浜川崎・南渡田アクセス軸、臨海部横断軸）	
	川崎アプローチ線 東海道貨物支線貨客併用化	川崎アプローチ線、東海道貨物支線貨客併用化の整備に向けた取組	
端末交通の利用環境整備			
バス路線の新設		羽田路線	
企業送迎バスの利活用		企業送迎バスの共同運行の取組（東扇島、浮島町方面） 乗降場、上屋等の利用環境の整備（川崎駅東口、各交通拠点、京急大師線沿線駅周辺）	
新技術等の導入		自動運転走行等の新たなモビリティの導入に向けた取組	
交通機能強化に有効な取組		基盤整備の供用や土地利用転換の機会を捉え、効果的に実施	

臨海部の環境変化等を踏まえた実施方針の改定

取組の継続

※1. 京浜急行大師線 連続立体交差事業と調整をしながら進めます。

※2. 川崎港臨港道路 東扇島水江町線整備事業と調整をしながら進めます。

参考：用語解説

● 基幹的交通軸

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

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

川崎区殿町地区（羽田空港の南西、多摩川の対岸）に位置する約40haの地域に広がる研究開発エリア。世界的な成長が見込まれるライフサイエンス分野を中心とする世界最高水準の研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点のこと。

● 交通拠点

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

● 次世代モビリティ

次の時代の人や物の移動に関する社会的な課題解決を目的とする乗り物や移動手段のこと。例えば、自動運転走行による自動車、軽自動車よりさらに小さい1～2人乗りの超小型モビリティ、必要なときにだけ利用できる自転車や自動車等のシェアリング等。

● 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線

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

● 羽田連絡道路

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

● 東扇島水江町線（臨港道路）

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

● B R T （バス高速輸送システム）

「Bus Rapid Transit」の略で、バス高速輸送システムと呼ばれ、バス専用道等による速達性・定時性を確保し、連節バス、公共車両優先システム（P T P S）、乗降時間の短縮化などを組み合わせることで、機能強化を図るバスシステムのこと。

● M a a S

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

● P T P S （公共車両優先システム）

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

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

◆臨海部ビジョン推進懇談会委員

東京工業大学 教授（都市計画・都市デザイン）

中井 検裕 様

◆川崎市地域公共交通活性化協議会学識経験者

横浜国立大学 教授（都市交通計画）

中村 文彦 様

東海大学 教授（都市計画・交通計画）

梶田 佳孝 様

臨海部の交通機能強化に向けた実施方針

発 行：令和3（2021）年3月

編 集：川崎市 臨海部国際戦略本部

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市



41

