

総務委員会資料

1 所管事務の調査（報告）

- (1) 「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」改定に向けた中間とりまとめについて

資料 「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」
改定に向けた中間とりまとめについて

臨海部国際戦略本部
令和7年2月10日

1 実施方針について

1-1 概要

「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」(以下、実施方針)は、臨海部ビジョンに掲げる臨海部が目指す交通ネットワークの将来像及び交通機能の強化に向けた中長期的な方向性と今後5年間の取組を示すものです。

これまで、現実施方針に基づき交通ネットワークの形成に向けた取組を進めてきました。

本改定では、臨海部ビジョンの改定に基づき、川崎臨海部を取り巻く社会経済環境の変化のみならず、大規模土地利用転換等に伴う新たな企業立地を踏まえ、臨海部における人の移動を支える交通ネットワークの考え方及び、新たな交通量発生に対応する道路機能強化の考え方について、中長期的な方向性と今後5年間の取組を示すものです。

1-2 改定の背景と目的

(1) 交通機能強化に向けた実施方針 令和3(2021)年3月策定

臨海部ビジョンが示す30年後を見据えた臨海部の目指す将来像、取り組むべき方向性の実現に向けて、交通機能の強化に向けた中長期的な方向性と今後5年間の取組を示す

(2) 社会環境等の変化

世界的な社会・経済状況の変化により、川崎臨海部を取り巻く環境は大きく変化
⇒高炉休止に伴う大規模な土地利用転換や2050年カーボンニュートラル化など

(3) 臨海部ビジョン[リーディングプロジェクト2023] 令和5(2023)年6月改定

直近10年以内に先導的・モデル的に取り組むものとして、達成目標・取組内容を設定

【①交通機能強化プロジェクト】

- ・環境変化を踏まえた臨海部における交通アクセスの最適化に係る検討
- ・交通拠点の構築とともに、臨海部の基幹的交通軸や末端交通の強化
(4交通拠点⇒3交通拠点・3交通結節点)
- ・最新のモビリティについても積極的に導入

(4) 交通機能強化に向けた実施方針 改定

川崎臨海部が直面する大規模な土地利用転換や新たな企業立地等の大きな環境変化、臨海部ビジョン改定を踏まえ、実施方針を改定

【改定の目的】

臨海部ビジョンの改定内容の実現に向けた中長期的な方向性と今後5年間の取組

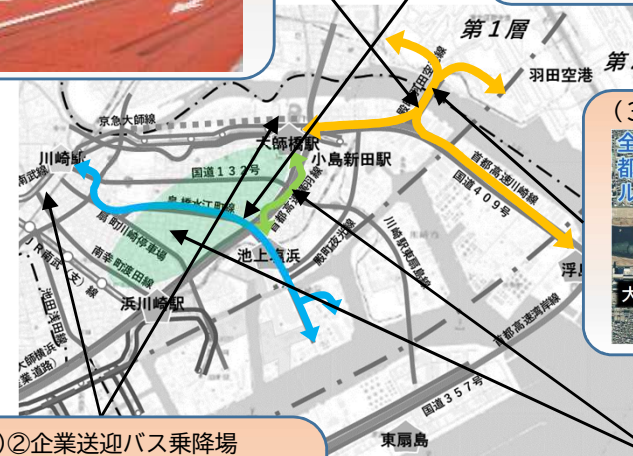
2 これまでの主な取組

- | | | |
|-------------------|----------------------|---------------------------|
| (1)羽田空港方面への路線バス運行 | ①大師橋駅及び浮島BT～天空橋駅 | 2022. 4. 1 |
| | ②大師橋駅～羽田空港第3ターミナル | 2024. 9. 1 |
| (2)BRT(連節バス)の運行 | ①臨海部中央軸(川崎駅～水江町) | 2023. 3. 31 |
| | ②臨海部中央軸(川崎駅～江戸パワー前) | 2024. 12. 23 |
| (3)自動運転バス等の実証実験 | ①AIオンデマンドバス | 2023. 10. 2～2023. 12. 15 |
| | | 2024. 10. 1～2025. 1. 31 |
| | ②自動運転バス(LV2) | 2023. 10. 23～2023. 10. 27 |
| | ③LV4実装を目標とした自動運転EVバス | 2025. 1. 27～ |
| (4)企業送迎バス乗降場の整備 | ①小川町バス乗場供用開始 | 2020. 2. 11 |
| | ②大師河原バス乗り場供用開始 | 2024. 12. 9 |

(1)①②羽田空港方面バス



(2)①②BRT(連節バス)



(3)③自動運転バス



(4)②企業送迎バス乗降場



(3)①オンデマンドバス ②自動運転バス



図1 主な取組一覧

「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」改定に向けた中間とりまとめについて

3 川崎臨海部における現状

3-1 臨海部の概要

- ① 川崎臨海部は約2,800haの広さがあり、複数の島で構成され、石油・エネルギー・物流施設等が集積している
- ② JFEスチール(株)の高炉休止に伴い、扇島地区、南渡田地区及び周辺地区においては、大規模な土地利用転換が進められている



図2 臨海部の概要と土地利用転換の動向

3-2 臨海部の人の移動

- (1) 臨海部への来訪者(就業者)の居住地
 - ① 川崎区が30%、横浜市が30%、その他が40%
- (2) 臨海部への人の移動の特性
 - ① 臨海部の滞在者の移動は、朝夕の通勤・帰宅時間帯が多く、昼間は極端に少ない
 - ② 臨海部への公共交通による移動は、川崎駅発着の縦断方向のバスに依存しており、横断方向への移動路線が限られる
 - ③ 南渡田地区および扇島地区では、将来的に人の移動の増加が見込まれる

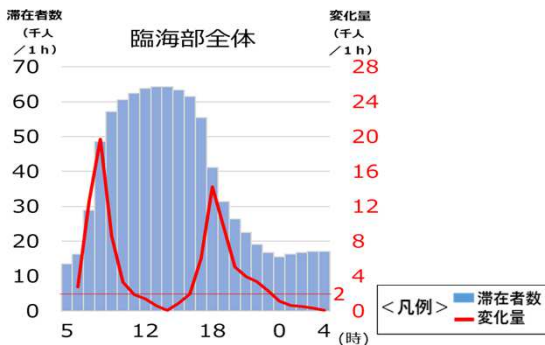


図3 時間帯別滞在者数及び1時間当り変化量

図4 臨海部の鉄道及び主要バス路線

3-3 バス

(1) バスネットワーク

1) 路線バス

- ① 臨海部に向かう路線バスの多くは、川崎駅東口バスターミナルを起終点として運行
- ② 浮島、東扇島行き路線の運行距離は10kmを超え、運行時間が長く、川崎駅から東扇島への所要時間は30～40分程度、浮島へは40～50分程度
- ③ また、浮島と東扇島へは、横浜駅(YCAT)からの高速バスも利用されている
- ④ 将来の新産業拠点としての南渡田地区の玄関口である浜川崎駅と大師橋駅・羽田空港方面を乗り換えなしに運行するバス路線はない

2) 企業送迎バス

- ① 企業送迎バスは、臨海部に立地する企業の通勤手段の一つとして利用されている
- ② 本市が整備した企業送迎バス乗降場(小川町、大師河原)では、約30社が利用(令和6年12月末時点)

(2) 川崎駅東口バスターミナルの利用状況

- ① 川崎駅東口バスターミナルから臨海部には、路線バスが1日に1,500便以上運行され、通勤時間帯は、バスターミナルが混雑
- ② BRT導入に伴う乗り場の分散により、一部の待機列で延長が減少

(3) 路線バスの運行状況

- ① 臨海部では、令和2(2020)年から令和6(2024)年の4年間で、約200便の減便
- ② 路線バスの運行距離が長くなるにつれて、遅延割合が増加する

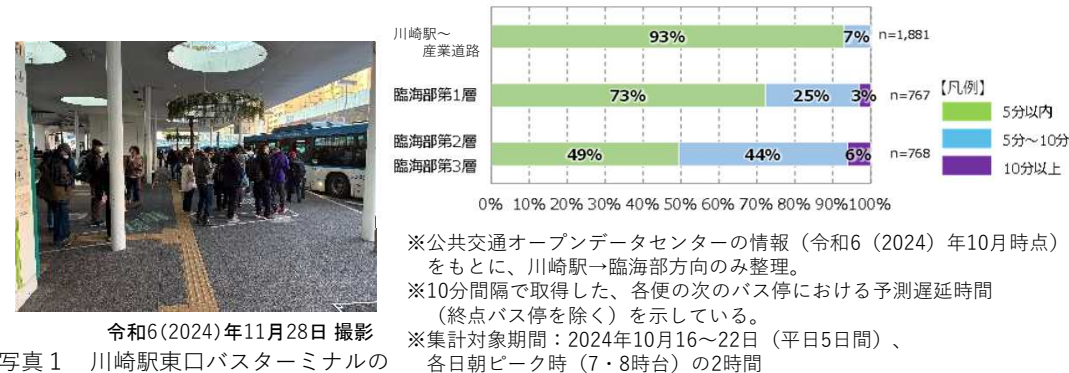


写真1 令和6(2024)年11月28日撮影
川崎駅東口バスターミナルのバス乗車待ち列の様子

図5 路線バスの下り方向の遅延時間

3-4 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

- ① 臨海部の鉄道は、京急大師線、JR南武支線が臨海部第1層、JR鶴見線が臨海部第2層まで運行
- ② 浜川崎駅は、JR南武支線とJR鶴見線の両線の駅舎が道路で分断されている
- ③ 「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」の具体的なプロジェクトとして、東海道貨物支線貨客併用化、川崎アプローチ線の新設が位置付けられている

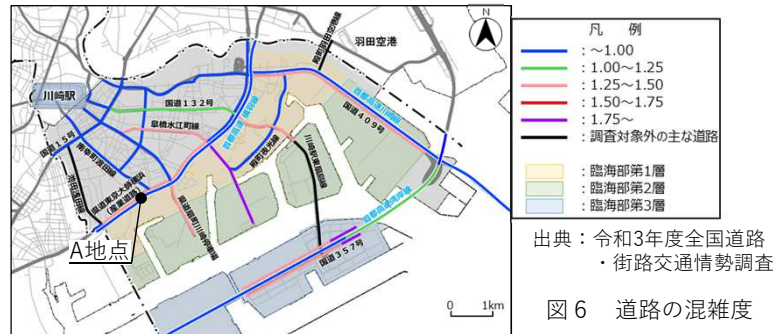
(2) 運行状況

- ① ピーク時間帯1時間当たり、京急大師線9～10本、JR南武支線4～5本、JR鶴見線4本
- ② 昼間の時間帯1時間当たり、京急大師線6本、JR南武支線1～2本、JR鶴見線0～1本

3-5 道路

(1) 道路ネットワーク

- ① 横断方向の一般道の幹線道路は産業道路、殿町夜光線、国道357号の東扇島島内であり、現在国道357号(多摩川トンネル)事業が進められている
 - ② 水江町と東扇島をつなぐ臨港道路東扇島水江町線事業が進められている
- (2) 交通状況
- ① 産業道路(A地点)の交通量は4万台／日を超えており、並行路線がない横浜側は混雑
 - ② 臨海部の一般道の大型車混入率は40%以上(※国道15号川崎区東田町付近は22.4%)
 - ③ 塩浜地区の殿町夜光線において、路上駐停車抑制対策(ラバーポール設置)の社会実験を実施
 - ④ 令和元(2019)年以降、複数の大型物流施設が開業、今後も更なる立地(扇町・扇島・東扇島)が予定されており、大型車が増加する見込み



3-6 大規模土地利用轉換

(1) 扇島地区

- ① 扇島地区の先導エリアでは、令和10(2028)年度からの一部土地利用開始を予定
② 扇島地区へは、JFE スチール(株)の構内通路のみ

(2)南渡田地区

- ① 南渡田地区の北地区北側は令和9(2027)年度のまちびらきを予定
- ② 南渡田地区は北地区、南地区、操車場地区で構成され、鉄軌道施設で分断されている
- ③ 北地区は地区内の東西道路の整備により、川崎駅扇町線に接道、南地区は接道がない

(3) 周边地区

- ① 池上町・扇町・水江町の3つのエリアでも土地利用転換が見込まれている



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

図7 土地利用転換の対象範囲



出典:南渡田地区拠点整備基本計画(令和4年8月)

図8 南渡田地区 土地利用イメージ

4 川崎臨海部における課題

- ### (1)人の移動に係る課題

①川崎駅に集中する臨海部アクセスの起終点

臨海部への移動の起終点が川崎駅に集中しており、特に通勤時間帯には移動需要が集中することでバスターミナルが混雑している。そのため、起終点を他の鉄道駅等に分散させる必要がある。

②ピーク時の輸送力に合わせた運転者の確保

運転者不足により人員の確保が困難な状況において、通勤時間帯に集中するピーク時の臨海部への移動需要に応じた輸送力確保の必要がある。

③持続的な事業運営等

臨海部への移動は、ピーク時に合わせて確保した輸送力に対して、11時台から16時台における滞在者数の変化量が時間当たり2千人以下と少ないため、公共交通としての役割と持続的な事業運営の両立を高める改善の必要がある。

④運行時間が長い路線

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

⑤新たな土地利用に伴う就業者等の発生

大規模土地利用転換等により、今後、人の移動の増加が見込まれることから、新たに生じる就業者等の移動需要への輸送力確保の必要がある。

⑥JR南武支線・JR鶴見線の利便性

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

- ## (2)新たな交通量発生の課題

①横断方向道路(産業道路)の交通渋滞

産業道路は、並行路線がない横浜側(皐橋水江町線以西)の混雑度が高く、断続的に交通渋滞が発生していることから、交通分散を図る等の対策の必要がある。

②扇島地区や南渡田地区等における新たな交通量の発生

扇島地区や南渡田南地区においては公道の接続がないため、大規模土地利用転換の進展等に伴い交通基盤(接続道路等)を確保するとともに、新たな交通量に対して適切な交通配分を図る必要がある。

③新たな企業立地に伴う大型車等の交通量の発生

大規模土地利用転換以外にも、複数の新たな大型物流施設等の立地が予定されており、新たな大型車等の需要の発生により産業道路への交通集中が見込まれるため交通負荷軽減の必要がある。

「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」改定に向けた中間とりまとめについて

5 臨海部の交通機能強化の考え方・方向性

5-1 上位計画(臨海部ビジョン)における交通機能強化の目指す姿

- ①市内をはじめ首都圏や全国から川崎臨海部の各地域にアクセスしやすい最適な交通ネットワークが形成
- ②全国各地へ輸送がしやすい、産業活動の活性化に寄与する道路ネットワークが形成
- ③災害時における首都圏のエネルギー供給や物流拠点としての機能が維持される強靱な交通基盤を実現

5-2 臨海部の交通機能強化の考え方

- ①臨海部の交通ネットワークは、交通拠点・交通結節点及び基幹的交通軸等による効率的な移動を可能とする骨格形成を目指します。
- ②路線バス等の運転者の不足等による減便が課題となっている中で、公共交通の持続性を高めるため、多様な末端交通や自動運転技術を活用したバス、新たなモビリティ等の導入を目指します。
- ③都市基盤整備や土地利用転換の機会を捉えた交通基盤の整備等、臨海部の環境変化に対応できる道路機能強化を目指します。

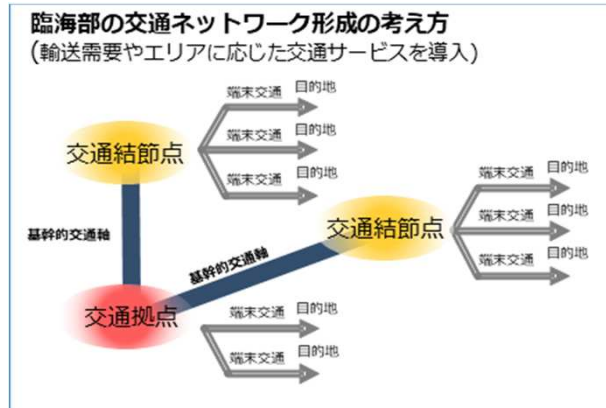


図9 臨海部の交通ネットワーク形成の考え方

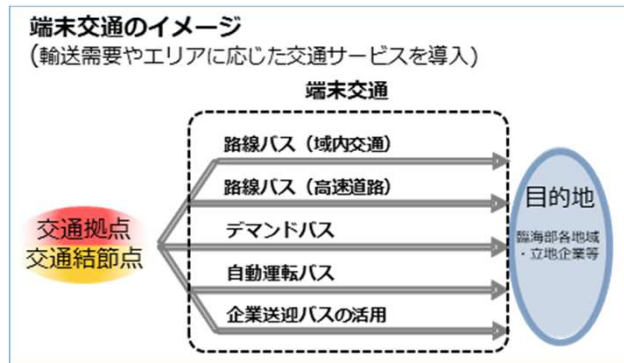


図10 末端交通のイメージ

5-3 臨海部の交通機能強化の方向性

上位計画における交通機能強化の目指す姿、臨海部の交通機能強化の考え方を踏まえて、次の2つにより方向性を整理する

(1) 円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成

- ア)交通拠点により、臨海部への移動の起終点を海側に転換、交通分散
- イ)交通結節点により内陸部等からの交通を受け止め、末端交通との結節機能の強化
- ウ)基幹的交通軸を骨格とした輸送力の強化(大量輸送)、速達性、定時性の向上
- エ)末端交通の再編による各交通拠点等からの各地域のアクセス性の向上、人の移動分散
- オ)運転手が不足する中でも移動を支えるために、運転手を要さない交通手段の確保
- カ)移動ニーズに応じた新たなモビリティの導入や公共交通の運行等の最適化
- キ)長大バス路線の再編等による長時間乗車の解消、運行の効率化
- ク)既存の交通資源の最大活用、鉄道等の機能強化

(2) 新たな交通量発生に対応する道路機能強化

- ア)横断方向の道路整備による交通分散や混雑緩和、産業拠点間連携促進
- イ)扇島地区へのアクセス性を向上させる道路整備
- ウ)首都圏の広域的なネットワークを構築する幹線道路の整備
- エ)既存道路の円滑性向上

「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」改定に向けた中間とりまとめについて

6 今後の取組

6-1 交通ネットワーク形成

(1) 交通拠点・交通結節点 <鉄道・BRT・路線バス等>

複数の路線、異なる交通モードをネットワークとして機能させるために、3つの交通拠点と3つの交通結節点の整備に向けた取組を推進します。

【交通拠点】：交通拠点は主に基幹的交通軸同士の結節機能に加え、端末交通との結節機能としての役割を担う施設

①大師橋駅 ②浜川崎 ③池上塩浜

【交通結節点】：交通結節点は、基幹的交通軸と端末交通の結節機能、または端末交通同士の結節機能としての役割を担う施設

①東扇島 ②扇島 ③浮島

(2) 基幹的交通軸 <鉄道・BRT等>

交通拠点・交通結節点を相互に連携する交通ネットワークの根幹となる鉄道やBRT等の4つの基幹的交通軸の形成に向けた取組を推進します。

【基幹的交通軸】：交通拠点・交通結節点間を結び、輸送力が高く、定時性・速達性に優れた公共交通

①浜川崎・南渡田アクセス軸※1 ②臨海部中央軸
③臨海部横断軸※1 ④浮島・羽田アクセス軸

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

・浜川崎・南渡田アクセス軸：南渡田地区の拠点形成に合わせたBRTによる補完
・臨海部横断軸：基幹的交通軸の形成に向けた端末交通、BRTによる段階的な補完

(3) 主要な端末交通 <路線バス等>

交通ネットワークの形成に向け、基幹的交通軸とともに、端末交通の再編による、臨海部の各地域へのアクセス性の向上に向けた取組を推進します。

【端末交通】：交通拠点または交通結節点から目的地周辺を結び役割を担う路線バス等

①大師橋駅～東扇島 ②浜川崎～東扇島
③東扇島島内循環交通等 ④臨海部第3層横断交通
⑤大師橋駅～羽田空港(導入済)

(4) 自動運転等の新たなモビリティの導入 <路線バス・新技術>

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

①実用的な自動運転(レベル4)による移動サービスの導入
②新たなモビリティ等の導入検討

(5) 長大路線の再編によるバス輸送の効率化 <路線バス>

各交通拠点を起終点として、路線バス等をフィーダー※2化し、バス輸送の効率化を促進します。

※2 幹線と接続し、支線の役割をもって運行される路線

(6) 公共交通等に必要な環境整備 <BRT・企業送迎バス>

BRTの導入に必要な施設や企業送迎バスのための環境整備を進めます。

(7) 交通機能強化に有効な施策(MaaS等)の検討 <鉄道・BRT・路線バス等>

利用者の利便性向上、公共交通の運行の効率化など、交通機能強化に有効となる取組の検討を進めます。

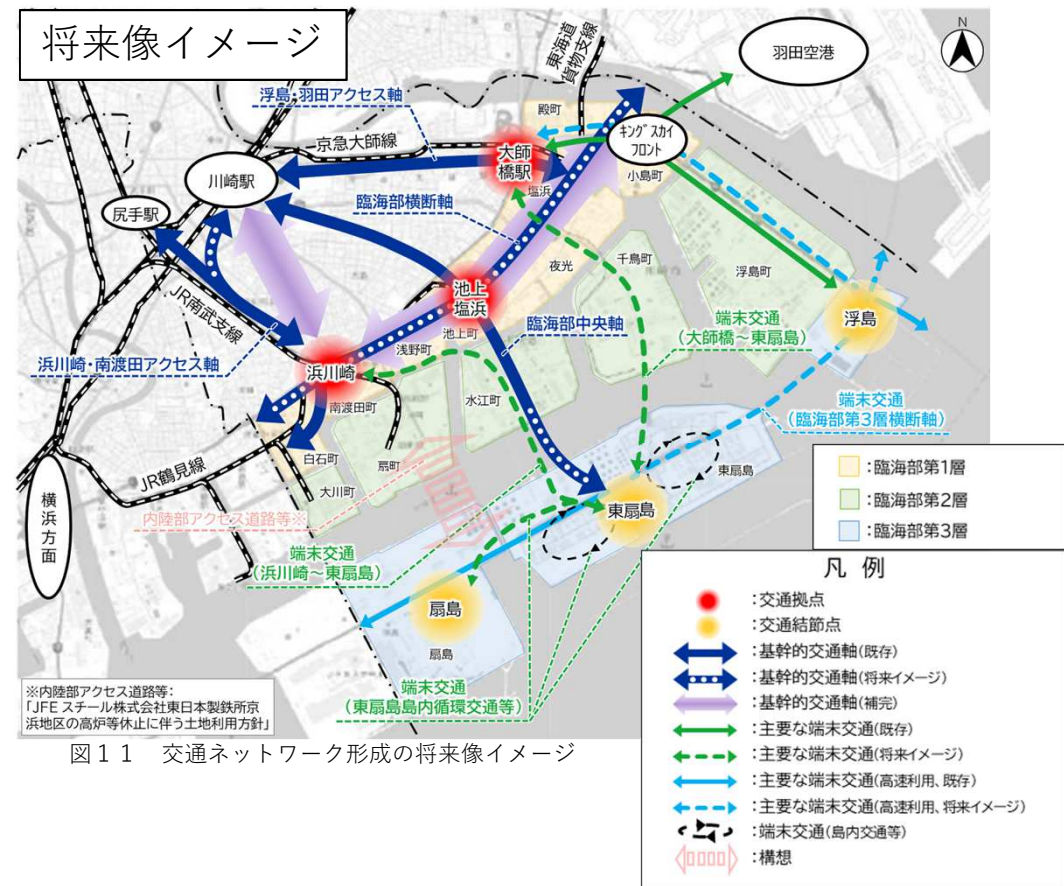


図11 交通ネットワーク形成の将来像イメージ

「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」改定に向けた中間とりまとめについて

6-2 道路機能強化

(1) 臨海部幹線道路の検討 (新規)

臨海部地域内や羽田空港方面へのアクセス性向上、周辺道路の交通分散のため、臨海部における大規模土地利用転換の機会を捉え、臨海部幹線道路の実現に向けた検討を進めます。

(2) 扇島地区の土地利用転換に伴う道路 (新規)

扇島地区で企業や人々が活動できるよう、一部土地利用開始に向けて道路整備を進めるとともに、段階的に島内の道路機能を強化します。

- ①扇島と東扇島をつなぐアクセス道路
- ②島内を移動するための幹線道路
- ③パースと幹線道路をつなぐ臨港道路 等

(3) 関連事業 (東扇島水江町線・国道357号等) (新規)

事業中箇所の整備促進、首都高速湾岸線の扇島出入口及びこれに接続する国道357号(扇島内)の早期事業化に向けた関係機関との調整を進めます。

- ①臨港道路東扇島水江町線
- ②国道357号(多摩川トンネル)
- ③首都高速湾岸線扇島出入口
- ④国道357号(扇島内)
- ⑤国道357号(未着手区間)

・内陸部アクセス道路等(扇島～扇町間)(構想)※3

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

(4) 既存ストックの活用 (新規)

既存道路を効果的に活用するための取組を進めます(路上駐停車対策等)。

将来像イメージ

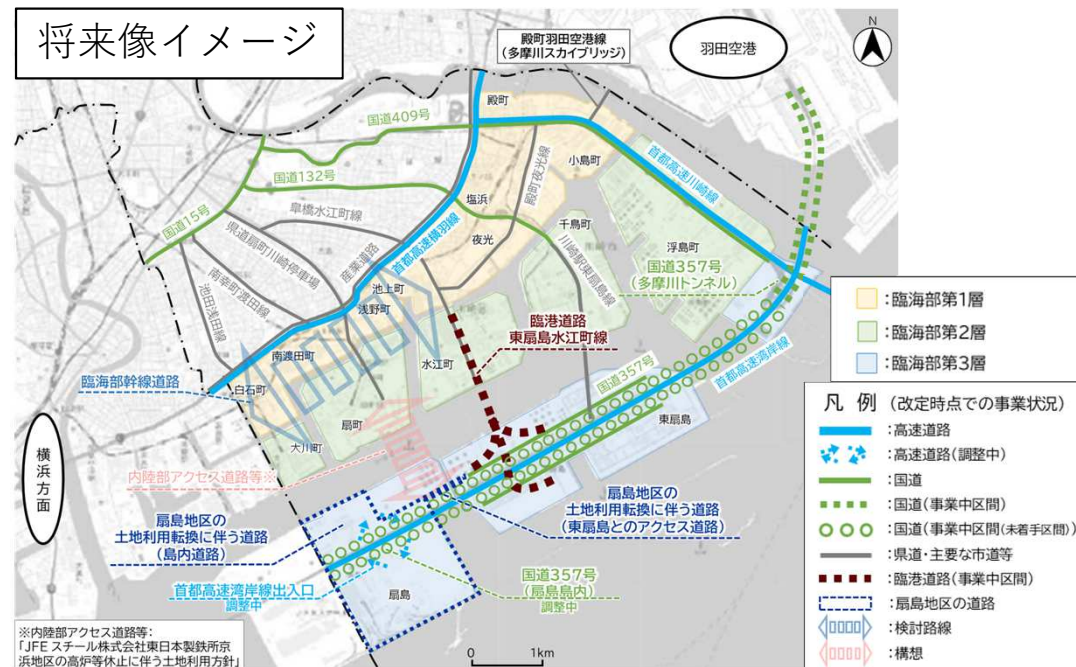


図12 道路機能強化の考え方の将来像イメージ

7 取組スケジュール(今後5年間)

取組スケジュールについては短期・中長期で検討を実施
今後、来年度の本方針の改定に向けて、短期(令和8年度からの5年間)の取組を整理

8 改定のスケジュール

川崎市総合計画・川崎市総合都市交通計画等の関連計画と整合を図りながら、令和7年度の改定を目指す

	R6年度	R7年度				
	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	
実施方針改定	中間とりまとめ	改定作業			素案	改定
議会報告	●			●	●	
	中間とりまとめ			素案	パブコメ	