

総務委員会資料

2 所管事務の調査（報告）

（3）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

参考資料1 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針の改定について

参考資料2 臨海部の交通機能強化に向けた実施方針

臨海部国際戦略本部
令和8年2月10日

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

本市では、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、さらに今後5年間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（令和3（2021）年3月策定）を見直し、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、本計画案について市民の皆様からの御意見を募集しました。

その結果、15通（意見総数23件）の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表します。

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7年11月27日（木）～令和7年12月26日（金） |
| 意見の提出方法 | 意見提出フォーム、FAX、郵送、持参 |
| 意見募集の周知方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・市政だより（令和7年12月1日号掲載） ・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館（本館・分館）、市民館（本館・分館）、臨海部国際戦略本部基盤整備推進部ほか） |
| 意見の公表方法 | <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページ ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館（本館・分館）、市民館（本館・分館）、臨海部国際戦略本部基盤整備推進部） |

3 意見募集の結果

| | | |
|-------------|----------|----------|
| 意見提出数（意見件数） | | 15通（23件） |
| 内訳 | 意見提出フォーム | 15通（23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

(1) 意見に対する対応区分

- A : 意見を踏まえ、案に反映したもの
- B : 意見の趣旨が案に沿ったものであり、意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの
- C : 今後の取組を進めていく上で参考とするもの
- D : 案に対する質問・要望の意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E : その他

(2) 意見の件数と対応区分

| 項目 | A | B | C | D | E | 計 |
|-------------------------------|---|---|---|----|---|----|
| 1 計画全般に関すること | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 2 円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成に関すること | 2 | 4 | 0 | 6 | 0 | 12 |
| 3 交通混雑に対応する道路機能強化に関すること | 0 | 2 | 0 | 4 | 1 | 7 |
| 4 その他 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 合計 | 2 | 8 | 0 | 10 | 3 | 23 |

(3) 主な意見と本市の対応

ア 主な意見

鉄道やBRTなど基幹的交通軸の導入や強化などに関する事を始め、臨海部幹線道路や内陸部アクセス道路等などの整備に関する御意見などが寄せられました。

イ 本市の対応

いただいた御意見は、その趣旨が案に沿ったものや、案に対する御要望・御提案などであったことから、案の趣旨をより丁寧に示すために、一部御意見を踏まえた説明の補足を本案に加え、「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」をとりまとめました。

5 具体的な意見の内容と市の考え方

(1) 計画全般に関するここと (2件)

| No. | 主な意見（要旨） | 市の考え方 | 対応区分 |
|-----|--|--|------|
| 1 | <p>臨海部の交通ネットワーク形成のための取組方針及び臨海部の道路機能強化のための取組方針につきまして、賛同致します。周知の通り、<u>臨海部へのバスの混雑、路上駐車等でアクセスとしてはあまり良くありません。</u>しかしながら、橋がかかり、また緑道の整備等魅力は向上し、多くの市民が利用するエリアとなりつつあります。</p> <p><u>是非、今後交通ネットワークおよび道路機能強化を推進して頂きたく思います。</u></p> | <p><u>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に向けて、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、引き続き取組を推進してまいります。</u></p> | B |
| 2 | <p>臨海部の交通課題、及び臨海部の交通機能強化の考え方や方向性についてお示しを頂きましたが、同意致します。是非とも、早期の課題解決に向けて取り組みを進めて頂ければと考えております。</p> | <p><u>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に向けて、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、引き続き取組を推進してまいります。</u></p> | B |

(2) 円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成に関すること (12件)

| N.o. | 主な意見（要旨） | 市の考え方 | 対応区分 |
|------|---|--|------|
| 1 | <u>P 4 6 の補足資料「交通拠点、交通結節点の整備」</u> 交通結節点（扇島）の「J F E 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」で示しているB R T や鉄軌道などの・・と記述された内容に沿って、長期も対象とした本資料の本ページの取組に関する交通モードの図にはバスだけでなく鉄道のピクトグラムも掲示してください。 | 現時点、鉄道に関する計画はありませんが、今後、土地利用の進展に合わせた移動需要等を踏まえた検討を行うことから、「鉄道のピクトグラム」を追記しました。 | A |
| 2 | 川崎臨海部の再開発に大変興味があります。 祖父祖母がかつて桜木に住んでおり、大変好きな思い入れのある地域です。 臨海部が再開発されると聞き、新しく川崎に橋が架かる水江線など大変ワクワクしております。 横浜と東京に挟まれた日本有数の物流拠点、空港アクセスも良く大変期待できる立地でございます。ぜひ、旅客貨物併用の鉄道を施設されることを強く願っております。桜木町から横浜駅を経由していただければ大変流動性が高く、活用される路線となると思っております。 鉄道新線期待しております。 川崎の世界に向けて輝く街となるよう、より一層の発展を楽しみにしております。 宜しくお願い致します。 | 東海道貨物支線貨客併用化につきましては、交通政策審議会第198号答申等を踏まえ、本方針に位置付け、長期的な取組としております。 | B |
| 3 | 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、臨海部横断軸と縦断方向の3つの基幹的交通軸との結節点において <u>基幹的交通同士の乗り換えが円滑に行えることが必要不可欠なため、浮島・羽田アクセス軸と臨海部横断軸の結節点においては、東海道貨物支線貨客併用化の際には、京急大師線と東海道貨物支線貨客併用化整備線の乗換駅を設置する内容</u> とください。 | 東海道貨物支線貨客併用化の経路等につきましては、神奈川県・横浜市・川崎市・東京都・大田区・品川区により構成される東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会において検討しております。 | D |

| | | | |
|---|--|--|---|
| 4 | P 2 6 の図の紫色の2軸、浜川崎・南渡田アクセス軸と・臨海部横断軸については、鉄道構想の整備が進むまでの間、B R Tの運行等による補完とありますので、基幹的交通がB R Tで結局終わりといったことのないよう最終的には川崎アプローチ線と東海道貨物支線貨客併用化による鉄道整備を実現させることを前提としてください。 | 川崎アプローチ線及び東海道貨物支線貨客併用化につきましては、交通政策審議会第198号答申等を踏まえ、本方針に位置付け、長期的な取組としております。 | B |
| 5 | キングスカイフロントには企業や研究所が数多くありますが、小島新田駅から結構遠い、ということもあり、不便に感じています。ご検討よろしくお願ひいたします。 | 令和8年1月17日（土）から大師橋駅駅前広場を起終点としたバスの運行が開始され、鉄道とバス等との乗り換え利便性や結節機能が向上しています。臨海部の交通アクセスの向上に向けて、引き続き取組を推進してまいります。 | B |
| 6 | 京急大師線もピーク時に混雑しており、大師橋駅までの基幹交通として、受け皿になる余力があるのか疑問に感じた。 | 京急大師線につきましては、神奈川県と県内全ての市町村等で構成される神奈川県鉄道輸送力増強促進会議等を通じて、需要に応じた輸送力増強等について、引き続き鉄道事業者へ要望してまいります。 | D |
| 7 | 可能であれば、大師線小島新田駅より羽田空港までキングスカイフロントを通過して大師線を伸ばしていただけるとありがたいです。羽田空港も近いのですが、なかなか便利な交通手段がなく、不便を強いられています。 | 現時点、京急大師線の延伸等の計画はございませんが、頂いた御意見につきましては、鉄道事業者に伝えてまいります。 | D |
| 8 | 川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想においては臨空・臨海都市拠点の形成が謳われ、殿町・大師河原地域では殿町3丁目地区すなわちキングスカイフロントにおいて「国内外の人材、もの、情報の交流拠点となる都市機能の集積を進め、国際競争力の強化を先導する中核拠点の形成を図ります」ということが明記されておりますが、交通ネットワークの将来像イメージを見ると、その臨空・臨海都市拠点の殿町・大師河原地域の中核拠点であり人材・もの・情報の交流拠点となるキングスカイフロントへの交通移動手段が大師橋駅等からの端 | 現時点、京急大師線の延伸等の計画はございませんが、頂いた御意見につきましては、鉄道事業者に伝えてまいります。 | D |

| | | | |
|----|---|---|---|
| | 末交通でつなぐというのでは、都市戦略の要であり街づくりの骨格となるマスタープランにおける位置づけに比してあまりにも脆弱ですので、長期的な構想も含まれる本指針においては、キングスカイフロント周辺に京急大師線の延伸等による鉄道駅を設ける検討可能性にも含みを持たせた内容としてください。 | | |
| 9 | J R 鶴見線の増便。扇町地区及び渡田地区の再開発により、今後の当該地区の就業者や来場者は大幅に増加することと考えます。J R 鶴見線（鶴見～浜川崎～扇町）は朝と夕の時間は便数もあり便利ではあるが、昼間の時間帯は運行されておりません。増便への働きかけなどをお願いできればと考えます。鶴見線の便数が増えれば、就業者や来場者の当該地区へのアクセス方法が分散され、渋滞問題への解決さくにもつながるものと考えます。 | J R 鶴見線の増便につきましては、神奈川県と県内全ての市町村等で構成される神奈川県鉄道輸送力増強促進会議等を通じて、引き続き鉄道事業者へ要望してまいります。 | D |
| 10 | 川崎市の臨海地区の交通に関する取り組みは理解できました。 弊社は水江町に位置しており、社員の通勤は川崎市からのバス路線に依存をしています。この数年で川崎市バスの本数が相当削減され、鶴見臨港バスのB R Tバスの運行も開始されました。19時以降の本数が相当削減され、退勤時の時間ロスのため社員からの不満も増えてきています。従業員の採用においても川崎駅からの距離が障害になっている状態です。臨港地区全体の交通改善がされるなか、水江線に扇島への橋梁がかかり、水江町に停車しないバス路線が追加される際に水江町行き・発のバスの影響が懸念されます。この地区でも重要な企業が集中しておりますので、これ以上の交通事情の悪化がされないよう、十分な配慮を願います。 | 川崎駅から水江町方面へのバス路線につきましては、令和5年3月の水江町行きB R Tの導入に加え、令和6年1月にはエリーパワー前行きの運行が開始されております。 本方針におきましては、効率的かつ利便性の高い移動を実現するため、B R T等による輸送力の強化や速達性の確保に向けた取組を引き続き推進してまいります。 頂いた御意見につきましては、バス事業者に伝えてまいります。 | B |
| 11 | 扇島の交通結節点で将来、端末交通と結節する基幹的交通軸に鉄軌道を導入してください。 | 土地利用の進展に合わせ、移動需要に応じた公共交通等の導入検討を行ってまいります。 | D |

| | | | |
|----|---|--|---|
| 12 | <p><u>P 54の補足資料「主要な端末交通の再編」</u> 端末交通（東扇島島内循環交通等）での「扇島地区へのアクセスの効率化が図られるよう、BRTや鉄軌道など、移動需要に応じた多様な交通手段の検討を行う」と記述された内容に沿って、長期も対象とした本資料の本ページの取組に関係する交通モードの図にはバスだけでなく鉄道のピクトグラムも掲示してください。</p> | <p><u>土地利用転換の進捗を踏まえた扇島への将来アクセスにつきましては、移動需要を踏まえた幅広い検討を行いま すが、当該頁は端末交通を対象とした取組であり、誤解を招くおそれがあることから、「BRTや鉄軌道など、」の表 現を削除しました。</u></p> | A |
|----|---|--|---|

(3) 交通混雑に対応する道路機能強化に関すること (7件)

| No. | 主な意見（要旨） | 市の考え方 | 対応区分 |
|-----|---|---|------|
| 1 | <p><u>臨海部幹線道路の早期実現。</u>扇町地区では、ニトリ大型物流センター、国内最大級の冷凍・冷蔵物流センター、その他水素関連の設備の稼働が計画されています。また、扇町の入口にあたる渡田地区では、新産業創出拠点としての再開発が進んでいます。一方で<u>扇町へのアクセスは産業道路からの県道扇町川崎停車場線（扇町内は片側一車線）</u>しかなく、車両の渋滞などが予想され、扇町立地企業の事業活動において大きな障害になるとを考えます。このような状況において、<u>殿町夜光線を延長させる形となる臨海部幹線道路が実現できれば、今後予想される渋滞の解消につながるのではないかと考えます。</u></p> | <p>本方針では、「<u>臨海部の道路機能強化のための取組方針</u>」に<u>臨海部幹線道路の検討を位置付けており、実現に向けた可能性の検討を進めてまいります。</u></p> | B |
| 2 | 県道扇町川崎停車場線の拡幅についても是非検討願います。 | <p>本市の幹線道路の整備につきましては、第2次川崎市道路整備プログラムに基づき、客観的な指標等により、整備効果の高い箇所を選定して、効率的、効果的な道路整備を推進しております。</p> <p>県道扇町川崎停車場の扇町跨線橋が架かる区間につきましては、同プログラムにおいて、令和8年度から令和11年度までに着手する路線としており、着手時期については、同プログラム全体の進捗状況などを踏まえ、検討してまいります。</p> | E |
| 3 | <p>扇町地区の土地利用転換に伴い、物流施設が2つ（ニトリDC, GLP川崎II）新設予定であるかと存じますが、扇町地区へのアクセスが片側1車線の扇橋のみであるため、通勤退勤時間をピークに渋滞が発生すると考えられます。交通量についてはニトリDC片道1000台/日、GLP川崎IIについては交通量は不明ですが、駐車スペースは約</p> | <p>本方針では、土地利用の変更等による交通量の発生を踏まえ、交通負荷軽減や交通分散などを「<u>臨海部の道路機能強化のための取組方針</u>」に位置付けております。</p> <p>県道扇町川崎停車場の扇町跨線橋が架かる区間につきましては、道路整備プログラムにおいて、令和8年度から</p> | D |

| | | | |
|---|--|--|---|
| | 650台ほど（トラック駐車場49台、乗用車589台）とのことで同等の交通量となるのではと考えております。渋滞の緩和策や、あらたなアクセス道路（現JFEスチール様の橋の市道化など）をご検討いただけますと幸甚です。以上よろしくお願ひいたします。 | 令和11年度までに着手する路線としており、本プログラム全体の進捗状況などを踏まえ、取組んでまいります。 | |
| 4 | JFEスチール株式会社の構内道路の活用ができれば、早期の実現ができるものと考えます。ただし、当該構内道路と扇町川崎停車場線との接続がありませんので、是非とも検討願いたいです。また、ニトリ物流センタかたの臨海部幹線道路への直接の接続があれば、扇町地区における渋滞緩和に寄与するものと考えます。更に、将来的には渡田地区の更なる再開発が予定されております。また、扇町地区はカーポンニュートラルコンビナート構想においても、重要な役割を担う地区であると考えます。 | 本方針では、土地利用の変更等による交通量の発生を踏まえ、交通負荷軽減や交通分散などを「臨海部の道路機能強化のための取組方針」に位置付けており、段階的な事業推進等を含め、交通混雑の対応に向けた取組を推進してまいります。 | D |
| 5 | 内陸部アクセス道路等（扇島～扇町間） 内陸部アクセス道路の構想が示されましたら、是非とも進めて頂きたく考えます。扇町へアクセスが分散化されることは扇町の交通機能強化につながるものと期待します | 内陸部アクセス道路等につきましては、土地利用転換の進捗にあわせて、検討を行ってまいります。 | B |
| 6 | 扇町に入りする道（橋）が1本しかなく新たに日本GLPやニトリの物流拠点が出来ると道路の混雑が懸念されます。また、災害時にこの道（橋）が崩落したら孤立してしまいます。渋滞緩和、災害時のこととも含め複数の入りする道を作つて頂きたいです。 | 本方針では、土地利用の変更等による交通量の発生を踏まえ、交通負荷軽減や交通分散などを「臨海部の道路機能強化のための取組方針」に位置付けております。 県道扇町川崎停車場の扇町跨線橋が架かる区間につきましては、道路整備プログラムにおいて、令和8年度から令和11年度までに着手する路線としており、同プログラム全体の進捗状況などを踏まえ、取組んでまいります。 | D |
| 7 | 扇町の既存道路は片側1車線しかなく、構想の沿った道路となるかは疑問です。扇町立地企業などへのヒアリングなどを実施いただき、既存道路の拡幅など扇町内道路の機能強化も合わせて検討願います。 | 扇町内の既存道路の拡幅は、沿道に企業が立地しているなど、用地的な課題等もあり、非常に困難な状況となっております。 | D |

(4) その他 (2件)

| No. | 主な意見（要旨） | 市の考え方 | 対応区分 |
|-----|--|---|------|
| 1 | <p>3つの交通拠点と3つの交通結節点が臨海部への移動者に起終点や乗継点として多く利用されるようになるためには、拠点・結節点の交通施設を、快適な環境で待機出来るアメニティが充実したものにすることは勿論のこととして、<u>拠点・結節点となる地区自体が目的地となるくらいの魅力が備わっていることが必要です</u>ので、<u>拠点・結節点となる地区的施設における商業・文化・レクリエーション機能の集積を目指した基盤整備や施設計画もあわせて行うようにしてください。</u> そうした機能の集積はオフピーク時間の交通利用者の獲得ともなり、通勤のピーク時間に合わせて確保した輸送力に対して持続的な事業運営を成立させるという公共交通としての役割と事業性を両立させる課題解決にも資することとなります。</p> | <p><u>本方針におきましては、交通ネットワークの形成に向けて、交通拠点・交通結節点整備の取組を推進してまいります。</u> <u>頂いた御意見は今後の参考にさせて頂きます。</u></p> | E |
| 2 | <p>大師線の踏切による国道409号の渋滞が大きな問題と考えております、早期の立体交差化を要望する。</p> | <p>京浜急行大師線と国道409号とが交差する踏切につきましては、川崎区大師駅前（川崎大師駅付近）と川崎区本町の2箇所があります。</p> <p>川崎区大師駅前の踏切については、京浜急行大師線連続立体交差事業により、除却を行う予定であり当該踏切を含む東門前駅から鈴木町駅間（1期②区間）につきましては、令和7年1月に、今後の取組方針とスケジュールを公表したところであり、今後、必要な都市計画や環境影響評価の手続きを進めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、川崎区本町の踏切につきましては、京浜急行大師線連続立体交差事業を中止とした区間ではありますが、1期②区間の都市計画等の手続きに合わせ、代替案をお示し</p> | E |

| | | |
|--|---|--|
| | してまいりたいと考えており、その後に代替案による事業実施に向けた検討などの取り組みを進めてまいります。 | |
|--|---|--|

6 案からの変更点

(1) パブリックコメントによる市民意見を踏まえた変更

| 変更の概要 | 変更内容【変更後】 | 【変更前】 |
|---|---|---|
| 【臨海部の交通機能強化に向けた実施方針】 ・交通結節点（扇島）に関する御意見を受け、記載を加筆 (項目2 N o.1) | (本編 P 4 6) ・交通結節点（扇島） 「鉄道のピクトグラム」 | (本編 P 4 6) ・交通結節点（扇島） |
| 【臨海部の交通機能強化に向けた実施方針】 ・端末交通（東扇島島内循環交通等）の御意見を受け、記載を変更 (項目2 N o.1 2) | (本編 P 5 4) ・・・扇島地区へのアクセスの効率化が図られるよう、移動需要に応じた多様な交通手段・・・ | (本編 P 5 4) ・・・扇島地区へのアクセスの効率化が図られるよう、B R Tや鉄軌道など、移動需要に応じた多様な交通手段・・・ |

その他、用語・用字の修正など、所要の整備を行っています。