

1 実施方針について【本編 1 章】

1-1 概要

「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」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あり、これまで、本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。

こうした中、臨海部においては、カーボンニュートラルと経済成長の同時実現等を図る国の政策の進展に伴う産業構造の転換や、大規模土地利用転換等に伴う新たな企業の立地が見込まれるなど、社会経済環境に変化が生じています。

本改定では、臨海部ビジョンの改定に基づき、これらの諸課題に対応し、臨海部の持続的な発展につなげるため、臨海部における「人の移動を支える交通ネットワークの形成」に加え、「交通混雑に対応する道路機能強化」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 改定の経緯

(1) 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

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) 社会経済環境の変化

世界的な社会・経済状況の変化により、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端末交通の強化
(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) 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 (令和7(2025)年2月 総務委員会報告)

**臨海部の交通機能強化に向けた実施方針
令和8(2026)年2月 改定**

2 これまでの主な取組【本編 2 章】

(1) 羽田空港方面への路線バスの運行

- ①大師橋駅及び浮島バスターミナル～天空橋駅 令和4年 4月 1日
- ②大師橋駅～羽田空港第3ターミナル 令和6年 9月 1日

(2) BRTの運行

- ①臨海部中央軸(川崎駅～水江町) 令和5年 3月 1日
- ②臨海部中央軸(川崎駅～エリーパワー前) 令和6年12月23日

(3) 自動運転バス等の実証実験

- ①オンデマンドバス 令和5年10月 2日～令和5年12月15日
令和6年10月 1日～令和7年 1月31日
- ②自動運転バス(LV2) 令和5年10月23日～令和5年10月27日
- ③LV4実装を目標とした自動運転バス 令和7年 1月27日～

(4) 企業送迎バス乗降場の整備

- ①小川町バス乗降場供用開始 令和2年 2月11日
- ②大師河原バス乗降場供用開始 令和6年12月 9日

(1) ①②羽田空港方面バス



(2) ①②BRT



(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



(3) ②自動運転バス



図1 主な取組一覧

3 臨海部における現状【本編2章、3章】

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 GX(グリーントランスフォーメーション)を図る国の政策の進展を踏まえながら、臨海部の産業の持続的な発展に向け、カーボンニュートラルコンビナート構想の取組が進められている。
- ③ 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



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の多くは、川崎駅発着の縦断方向のバスを利用して、横断方向への移動は路線が限られる
 - 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

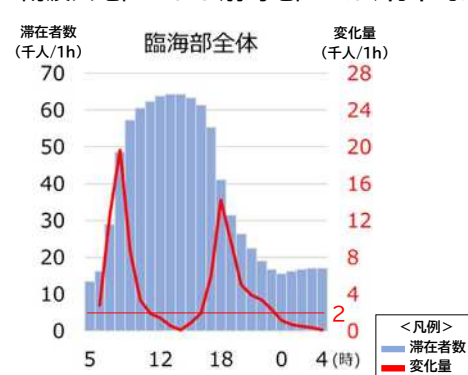


図3 時間帯別滞在者数及び1時間当り変化量

分析期間:
令和6(2024)年10月の平日(計22日間)
各日5時~翌5時(24時間) ※180分以上の滞在者数を対象

データ提供:
KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
調査に用いたデータはau(KDDI)スマートフォンの位置情報ビッグデータ。
(auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性(性別・年齢層)情報データ)
・データには20歳未満、およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
・分析結果の数値は全人口推計値(サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値)となります。



図4 臨海部の鉄道及び主なバス路線

3-3 バス

(1) バスネットワーク

- ① 臨海部方面への路線バスの多くは、川崎駅東口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、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 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) 川崎駅東口駅前広場の利用状況及び路線バスの運行状況

- ① 川崎駅東口から臨海部には、路線バスが1日に1,500便以上運行され、通勤時間帯は、駅前広場が混雑
- ② 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
- ③ 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

(3) 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)



令和6(2024)年11月28日撮影

写真1 川崎駅東口駅前広場のバス乗車待ち列の様子

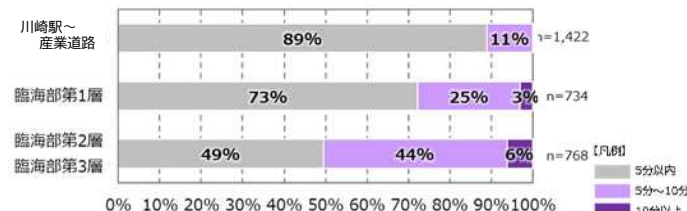


図5 路線バスの下り方向の遅延時間

※公共交通オープンデータセンターの情報(令和6(2024)年10月時点)をもとに、川崎駅→臨海部方向のみ整理。
※10分間隔で取得した、各便の次のバス停における予測遅延時間(終点バス停を除く)を示している。
※集計対象期間:2024年10月16~22日(平日5日間)、各日朝ピーク時(7~8時台)の2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 JR南武支線とJR鶴見線の浜川崎駅は、道路を挟んで離れた場所に立地
- 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 臨海部における現状【本編2章、3章】

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)の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の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ける社会実験では、ラバーポールを設置により路上駐車台数減少の効果を確認
- 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)予定

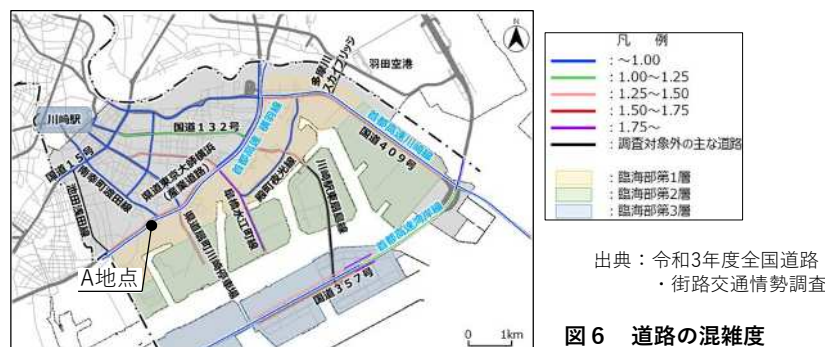


図6 道路の混雑度

3-6 大規模土地利用転換

(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) 周辺地区

- 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 臨海部における課題【本編4章】

産業構造の転換や、大規模土地利用転換等に伴う今後の企業立地の進捗に柔軟に対応する交通ネットワークの形成に向けた諸課題に対応し、臨海部の持続的な発展につなげるため、人の移動と交通混雑の2つの視点から課題を次のとおり整理

(1) 人の移動に関わる課題

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駅前広場が混雑している。このため、起終点を他の鉄道駅等に分散させる必要がある。

② ピーク時の輸送力の確保

運転者の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の確保や需要ピークの分散などの必要がある。

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時台における人の移動(滞在者数の変化量)が少ないため、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

新たな企業立地や、南渡田や扇島における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を確保する必要がある。

⑥ JR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) 交通混雑に関わる課題

① 横断方向道路(産業道路)の交通混雑

産業道路は、殿町夜光線が並行する東京側(皐橋水江町線以東)に比べ、並行路線がない横浜側(皐橋水江町線以西)の混雑度が高い。このため、横浜側(皐橋水江町線に接続する区間を含め)の交通分散を図る必要がある。

② 大規模土地利用転換による交通量の発生

扇島地区や南渡田地区においては、高炉等の休止に伴い、一時的に交通量が減少するが、道路等の交通基盤の整備や、大規模土地利用転換の進捗により、交通量の増加が見込まれる。このため、交通基盤の確保や交通分散を図る必要がある。

③ 土地利用の変更に伴う大型車等の交通量の発生

臨海部の立地企業の土地売却等に伴い、新たな物流施設等が予定されており、大型車等の需要が発生することにより、産業道路等の幹線道路への車両の流入増が見込まれる。このため交通負荷軽減や交通分散を図る必要がある。

6 今後の取組【本編6章】

6-1 交通ネットワーク形成

(1) 交通拠点・交通結節点

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ぶ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) 自動運転バス等の新たなモビリティの導入

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

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進めます。

※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等

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

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。

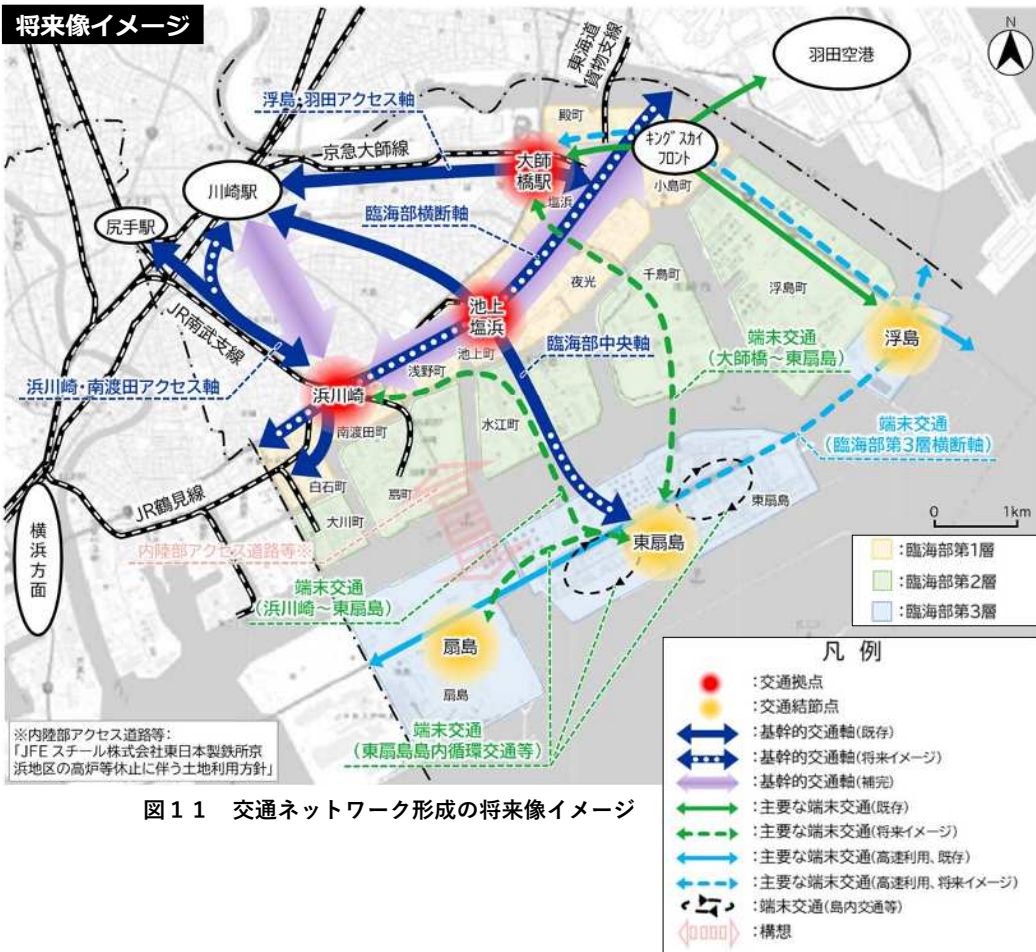


図11 交通ネットワーク形成の将来像イメージ

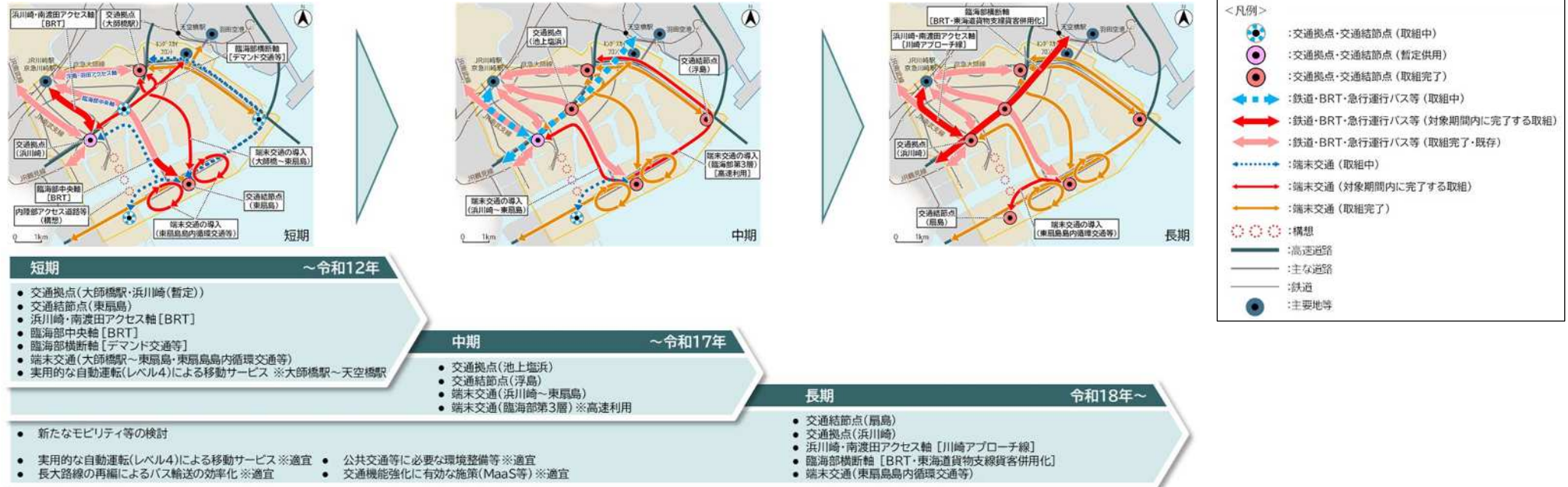
7 取組プロセス【本編8章】

臨海部の交通ネットワークの形成を実現するため、以下のプロセスのように、短中長期の3段階に分けて取組を進めます。

臨海部ビジョンでは、リーディングプロジェクト⑪に交通機能強化プロジェクトを位置づけ、達成目標等の進捗管理を実施しています。本方針改定後においても、臨海部ビジョンのリーディングプロジェクトにて進行管理を行います。

また、大規模土地利用転換、国等の事業状況や社会経済環境等に変化があった場合は、取組内容を見直すなど柔軟に対応します。

7-1 交通ネットワーク形成のための取組プロセス



7-2 道路機能強化のための取組プロセス

