

7-1. 臨海部幹線道路の検討

対象エリア

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～



【臨海部の交通基盤の整備】

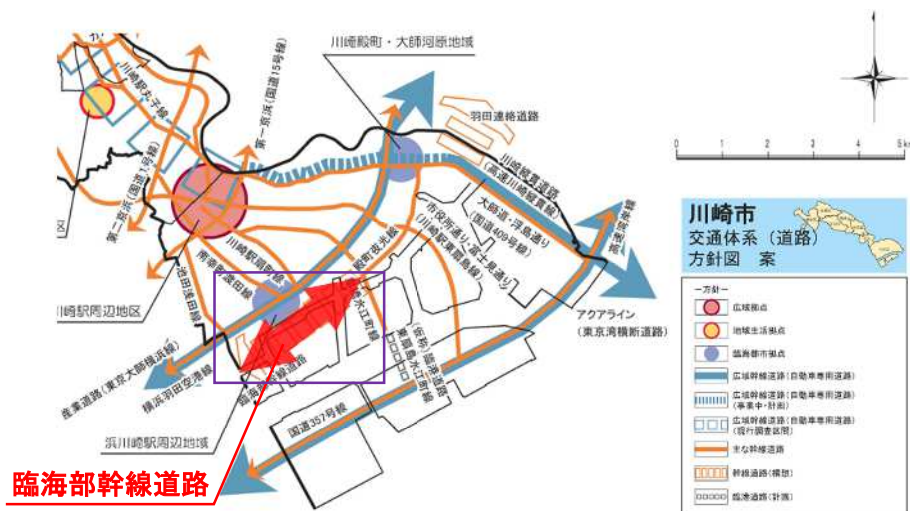
大規模土地利用転換に伴う交通需要の増加に対応する道路機能の強化

■取組概要

交通基盤の整備

臨海部幹線道路は、臨海部の交通の円滑化や、産業道路の交通の分散と沿道の環境改善等に資する道路として、整備を検討することとされていましたが、新たな道路整備の経路として想定していた地域では、大規模な施設が立地し、産業活動が行われていることから事業推進が困難でした。

昨今の地球環境の変化や社会情勢の影響から、JFE スチール株式会社の高炉等休止に伴う臨海部における大規模土地利用転換を契機と捉え、これと連携しながら臨海部幹線道路の実現に向けた可能性の検討を進めます。



資料：「都市計画マスタープラン川崎区構想」に加筆

図 交通体系構想図

■関連する取組

連携計画	—	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市		

7-2. 扇島地区の土地利用転換に伴う道路

対象エリア

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～



【臨海部の交通基盤の整備】

扇島地区の土地利用転換に合わせ、都市活動に必要なインフラを整備

■取組概要

交通基盤の整備

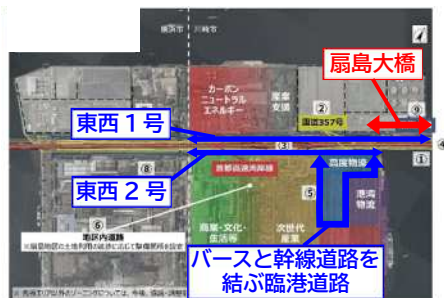
扇島地区の土地利用転換は、大規模かつ長期にわたる整備が想定されることから、短期的取組を確実に推進するとともに、土地利用転換の概成に焦点をあわせて、一部土地利用開始後も切れ目なく基盤整備等に取り組んでいきます。

扇島地区で様々な企業や人々が活動できるよう、令和 10(2028)年度からの一部土地利用開始に向けて、一般道路及び高速道路によるアクセス整備が必要となります。

一部土地利用開始以降も、扇島地区の土地利用転換の進捗に応じて、国道 357 号や臨港道路以外の島内道路についても検討を進めます。その他、扇島と扇町間を繋ぐアクセス軸など、扇島地区と内陸部の円滑な接続や防災機能の強化に繋がるアクセス強化、及びルートの多重化に関する検討を進める必要があります。

短期的な取組

一般道アクセスについては、既存ストックである JFE スチール株式会社の構内通路の一部を公道化に向けた検討を進めるとともに、バスと幹線道路を繋ぐ臨港道路の整備を行います。



資料:「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」に加工

図 扇島内の整備・改修検討路線

内陸部アクセス道路等(扇島～扇町間)(構想)

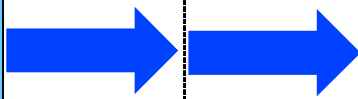
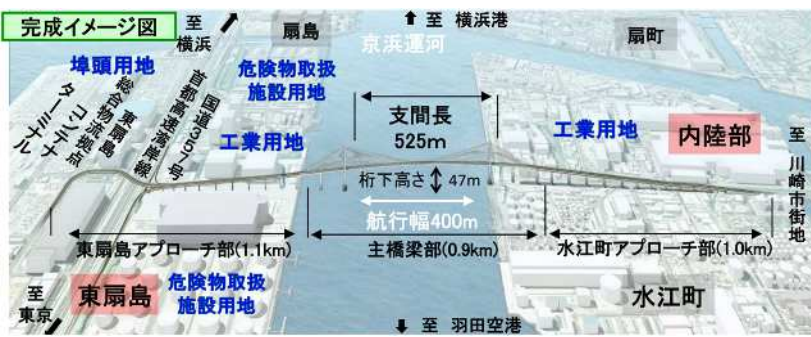
将来的な交通需要への対応やリダンダンシー確保のためのルートの多重化の観点から、扇島と扇町間のアクセスルートなど、東扇島を経由しないで直接内陸部にアクセスするルート整備の必要性について検討を行っていきます。

「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」より

■関連する取組

- ・6-4 1) 実用的な自動運転(レベル4)による移動サービス
- ・6-4 2) 新たなモビリティ等の検討
- ・7-3 3) 首都高速湾岸線扇島出入口
- ・7-3 4) 国道357号(扇島内)

連携計画	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 川崎港港湾計画	取組に関する交通モード	
実施主体	川崎市		

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)				対象エリア
1) 臨港道路東扇島水江町線				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【臨海部の交通基盤の整備】 東扇島と内陸部のアクセスを多重化する新たな道路機能を整備				
■取組概要 交通基盤の整備 東扇島と内陸部を結ぶルートの多重化、及び臨海部中央軸となる交通ネットワークの形成に寄与する道路として整備が進められています。 川崎港海底トンネルの交通が分散され、交通渋滞の緩和が期待されるとともに、国際戦略港に位置付けられる川崎港における交通ネットワークが充実し、東扇島と内陸部との円滑な接続による物流機能が強化されます。 また、災害時における東京湾臨海部基幹的広域防災拠点施設に指定されている東扇島と内陸部を結ぶ緊急物資輸送ルートの多重化により、災害時の避難、救助や物資輸送に対するリダンダンシーの確保による防災機能強化が図られます。				
短期的な取組 本線、OFF ランプについては、令和 10 年頃完成を目指して整備が進められています。  資料:令和 6 年度 第3回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料 5 図 臨港道路東扇島水江町線完成イメージ				
■関連する取組 ・6-1 4) 交通結節点(東扇島) ・6-2 2) 臨海部中央軸				
連携計画	川崎港港湾計画			取組に関する交通モード 
実施主体	国土交通省 関東地方整備局			

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)

2) 国道357号(多摩川トンネル)

スケジュール	短期	中期	長期
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～
			

対象エリア



【羽田空港方面へのアクセスの強化】

東京湾沿岸地域との交流、連携を促進

■取組概要

交通基盤の整備

国道 357 号は、本市の都市機能を強化する広域的な道路ネットワーク形成や、市内の交通混雑解消及び沿道環境の改善、災害時における物資輸送ネットワークの確保等のためにも重要な路線です。

多摩川トンネルは、臨海部(浮島地区)と羽田空港とを一般道で結び、東京湾岸地域の物流拠点とのアクセス性を向上するものであり、令和元年度から工事着手されています。多摩川トンネルの整備により、さまざまな都市機能の効率的な交流と効果的な連携を促すことで、物流・人流の効率化や防災機能の強化が図られます。

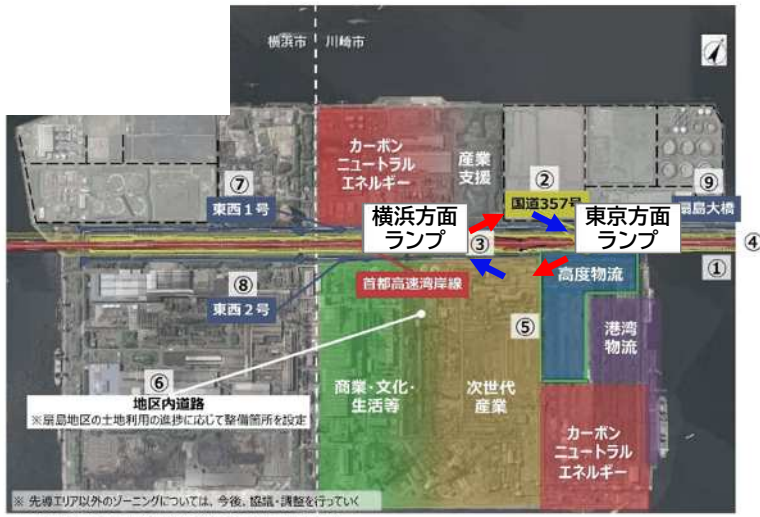


資料:国土交通省関東地方整備局川崎国道事務所 HP

図 多摩川トンネル付近 航空写真

■関連する取組

連携計画	—	取組に関する交通モード	
実施主体	国土交通省 関東地方整備局		

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)				対象エリア
3) 首都高速湾岸線扇島出入口				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【広域的な交通アクセスの向上】 扇島の土地利用転換に合わせ、都市活動に必要なインフラを整備				
■取組概要 交通基盤の整備 扇島地区の土地利用転換にあたり、扇島の産業活動と都市活動を支える広域的な交通アクセス機能となる、首都高速湾岸線の出入口の整備により、扇島島内から高速道路へのアクセスが可能となります。 出入口は、東京方面の 2 ランプで計画されていましたが、令和 6 年 4 月に横浜方面の出入口を加えた 4 ランプとする都市計画の変更が行われました。 引き続き、早期の事業化を目指し、関係機関(国・高速道路事業者等)と調整を行っていきます。  資料:「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」に加工 図 首都高速湾岸線扇島出入口の位置イメージ				
■関連する取組 ・7-2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路 ・7-3 4) 国道357号(扇島内)				
連携計画	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			取組に関する交通モード
実施主体	高速道路事業者			
	川崎市			
				

7-3. 関連事業(東扇島水江町線・国道357号等)				対象エリア
4) 国道357号(扇島内)				
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和12年度	～令和17年度	令和18年度～	
				

【臨海部の交通基盤の整備】

扇島の土地利用転換に合わせ、都市活動に必要なインフラを整備

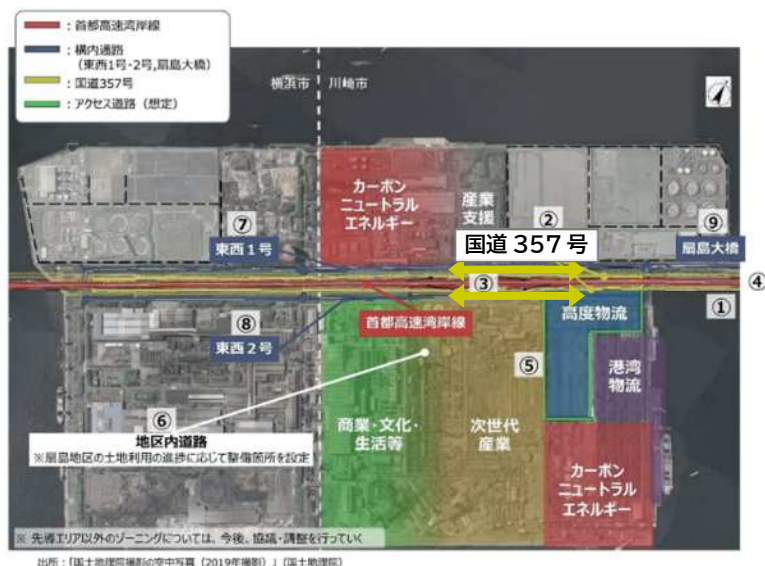
■取組概要

交通基盤の整備

扇島地区の土地利用転換にあたり、首都高速湾岸線の出入口整備と連携し、出入口と扇島島内道路を接続します。

高速道路とのアクセスに必要な国道が整備されることで、扇島島内から高速道路へのアクセスが可能となります。

引き続き、早期の事業化を目指し、関係機関(国・高速道路事業者等)と調整を行っていきます。



資料:「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」に加工

図 国道357号(扇島内)整備区間イメージ

■関連する取組

- ・7-2 扇島地区の土地利用転換に伴う道路
- ・7-3 3) 首都高速湾岸線扇島出入口

連携計画	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	取組に関する交通モード  
実施主体	国土交通省 関東地方整備局	

7-4. 既存ストックの活用				対象エリア
スケジュール	短期	中期	長期	
	～令和 12年度	～令和 17年度	令和 18年度～	
				
【既存道路が持つ機能を更に高めるための取組の検討】 ソフト施策等の導入等により道路機能を適正化				
■取組概要 交通ネットワーク形成に向け、施設整備や交通機関の導入等の取組と併せて、自動車交通を支える道路を効果的に活用するための検討を進めます。 道路に関しては、「殿町夜光線における大型車の路上駐停車の抑制対策に関する社会実験」等の実施を踏まえ、既存の幹線道路における路上駐車対策やバス専用レーン・優先レーンの適正な運用等、交通阻害要因を抑制する取組を進めるとともに、企業への働きかけを行うことにより、道路機能の適正化や、短期的な効果の発現が期待できます。				
設置前  設置後  <調査期間及び回数> ラバーポール設置前 10月27日～12月7日 のうち 土日祝日を除く 平日29回 ラバーポール設置後 12月8日～3月27日 のうち 土日祝日を除く 平日81回 図 大型車の路上駐停車抑制対策(ラバーポール)の設置効果				
■関連する取組 —				
連携計画	—			取組に関する交通モード 
実施主体	川崎市			

用語解説

臨海部へアクセスする際の起点となる拠点。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い、スムーズな乗換えを行う拠点機能を有する。

● 交通結節点

臨海部のネットワークを形成するとともに、基幹的交通軸と端末交通、または端末交通同士の結節機能としての役割を担い、スムーズな乗換えを行う結節機能を有する。

● 基幹的交通軸

輸送力と速達性を備えたネットワークにおける主要な交通軸。本方針においては、主に鉄道、BRT、バス等の公共交通のこと。

● 端末交通

基幹的交通とともに、交通拠点・交通結節点を結ぶ交通。本方針においては、主に路線バス等の公共交通のこと。

● フィーダー交通

英語で「支流」「支線」の意味を持つ“Feeder”から、主要な交通手段（基幹的交通軸、幹線）が通る拠点を起終点として、接続または分岐をする支線の役割をもって複数の方面へアクセスを可能とする交通手段のこと。

本方針においては、臨海部各地区への移動の主な最終交通手段となる路線バスは端末交通として取り扱う。

● BRT

「Bus Rapid Transit」の略で、バス高速輸送システムと呼ばれ、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより速達性・定時性・輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮するため、連節バス、快速運行、公共車両優先システム（PTPS）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。

● 東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線

東海道貨物支線貨客併用化とは、品川・東京テレポートから浜川崎を通り桜木町まで、既存の東海道貨物支線を活用（一部区間は路線の新設が必要）して旅客輸送を行う鉄道構想のこと。

川崎アプローチ線とは、JR 南武支線を一部改良及び路線を新設して、浜川崎と川崎を結び旅客輸送を行う鉄道構想のこと。

いずれも、平成 28（2016）年 4 月に国の交通政策審議会による答申を受けている。

● MaaS

「Mobility as a Service」の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での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。

● 自動運転

自動運転車の安全技術ガイドライン（国土交通省自動車局）より、自動運転はレベル 0～5 に分かれて定義されている。

令和 6 年度に大師橋駅～天空橋駅間、及び川崎駅～市立川崎病院間で自動運転バスによる社会実験が行われた際の運行形態である「レベル 2」は、「システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行するもの（部分運転自動化）」と定義されている。

今後実装を目指す自動運転「レベル 4」は、「システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行するもの」と定義されている。

● 新たなモビリティ

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。

都市部の交通空白地帯や多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待できる AI オンデマンド交通、高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待されるグリーンスローモビリティ、近年の運転者不足や大量輸送を可能とする自動運転による移動サービス等が挙げられる。

● リダンダンシー

リダンダンシーとは、「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、災害や事故などによって一部の道路が使えなくなった場合でも、他のルートで交通を確保できるように、代替ルートや複数の経路を確保しておくことを指します。

● 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

平成 31（2019）年 4 月の法改正により時間外労働の上限が罰則つきで法律に適用された。バス・タクシー・トラックの職業ドライバーの業務は労働環境の特殊性に鑑み、令和 6（2024）年 4 月までその施行が猶予されていたが、この猶予がなくなるのが令和 6（2024）年 4 月なので、いわゆる「2024 年問題」として取り上げられている。

現状、路線バス事業者はどこも人手不足であり、法律の改正によって、路線バスのダイヤにも影響が出ること、運賃コストの上昇が予想されている。

● 南渡田

南渡田地区は、川崎駅から南東に約 3km の距離に位置しており、JR 鶴見線及び JR 南武支線の浜川崎駅が所在する。平成 30（2018）年 3 月に策定された「臨海部ビジョン」で示される「新産業拠点形成プロジェクト」において、臨海部全体の機能転換の牽引や、土地利用転換を踏まえた高度な価値の創出、及びキングスカイフロント等の拠点間連携による相乗効果を生み出す拠点として、位置付けられている。

● 扇島

扇島は、川崎市川崎区と横浜市鶴見区の臨海部に位置する人工島であり、首都高速湾岸線による横断通過を除いて、道路アクセスは立地企業が所有する構内通路に限定され、公道によるアクセスができない状況である。令和 5（2023）年 9 月の 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決定に伴い扇島島内（川崎区内）で生じた約 280ha の広大な土地が土地利用転換の対象範囲となること、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（案）」にて示されている。

参考資料

【2 臨海部の概要及び社会経済環境の変化】関連

2-1 臨海部の概要

(1) 臨海部の特徴、地理的特性

国際貿易港に位置付けられる川崎港からは、主に自動車や化学薬品が輸出され、外国からは主にLNG（液化天然ガス）や原油、鉄鉱石、石炭等の原材料のほか、家具類や食料品が輸入されています。川崎港で陸揚げされた原材料は、京浜工業地帯や首都圏で加工製品やエネルギーとして生まれ変わり、食料品や雑貨類は身近な店舗の店頭には並ぶなど市民生活を支える重要な役割を果たしています。



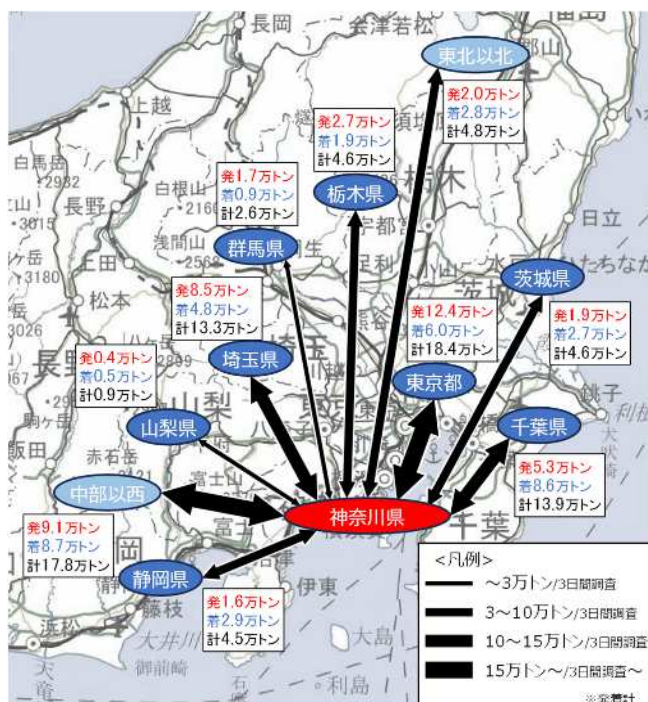
図 川崎港外貨輸出品目



図 川崎港外貨輸入品目

出典：令和4年川崎港の港勢・図表でみる川崎港（令和5年12月）

また、臨海部を含む神奈川県を発着するトラック貨物の流動をみると中部以西を始め、隣接する東京都、東京湾アクアラインや首都高速湾岸線などで結ばれる千葉県および埼玉県との流動が多くなっています。

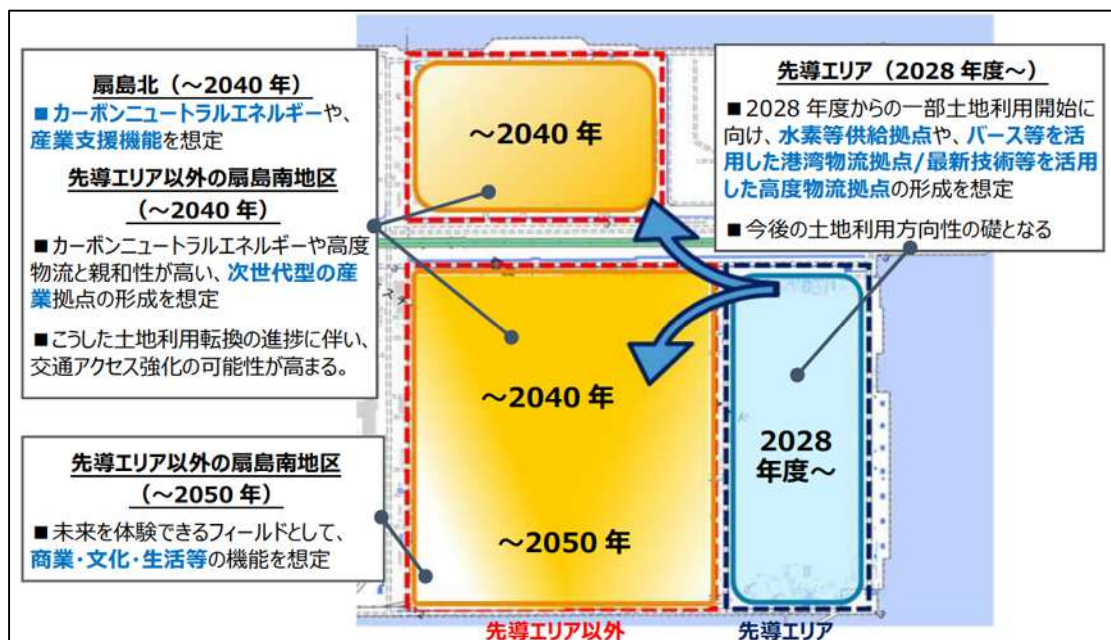


都道府県間流動量（代表輸送機関別）のうち営業用トラックの値を用いて集計（3日間調査の値）
出典：第11回全国貨物純流動調査（令和3（2021）年10月）を元に作成

図 都道府県間トラック貨物流動

(2) 大規模土地利用転換

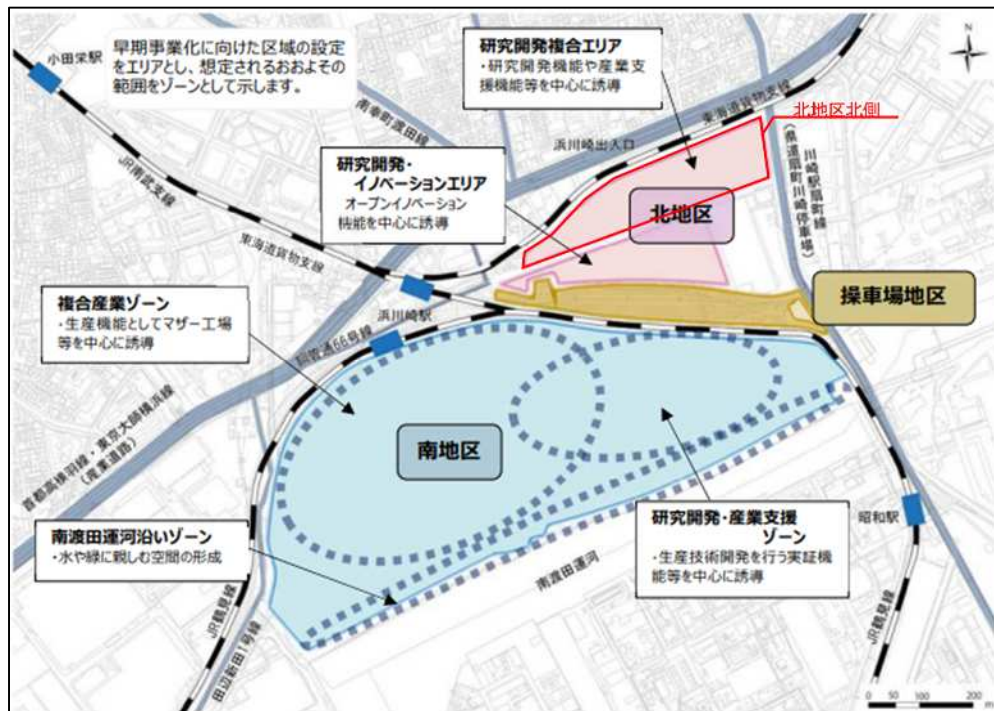
1) 扇島地区



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）

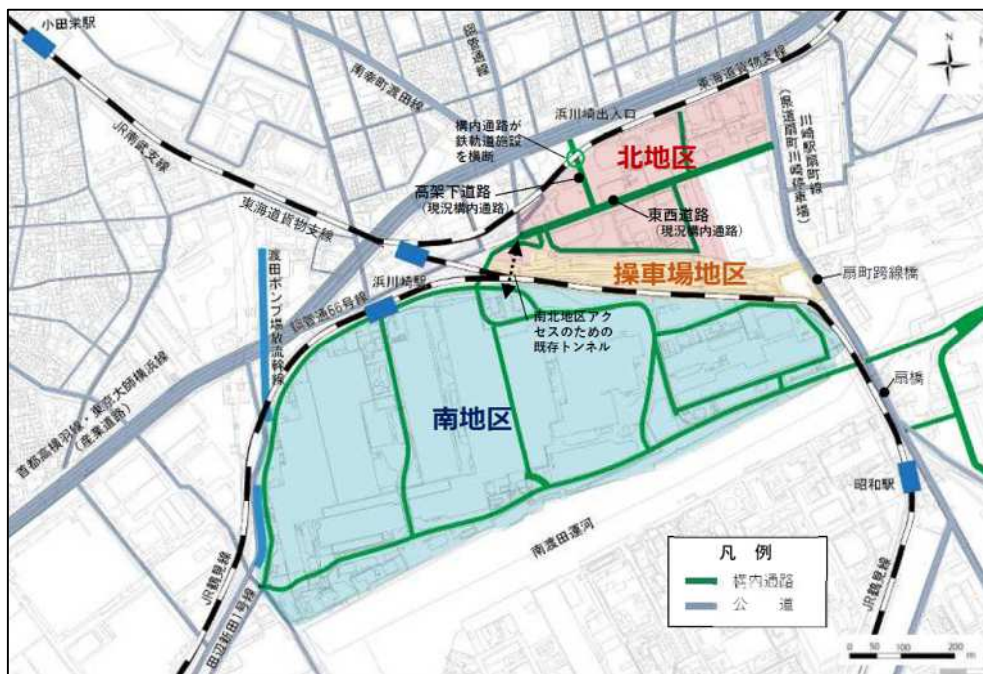
図 土地利用転換の進捗イメージ

2) 南渡田地区



出典:川崎市 南渡田地区拠点整備基本計画（令和4年8月）

図 土地利用転換の概要

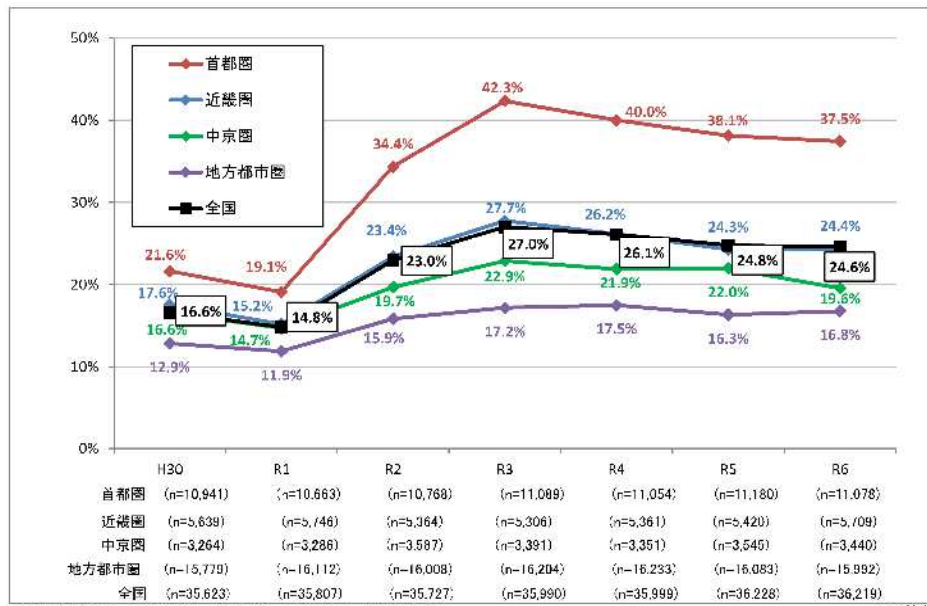


出典:川崎市 南渡田地区拠点整備基本計画（令和4年8月）

図 南渡田地区の道路及び周辺環境（土地利用転換前）

2-2 社会経済環境の変化

(2) 働き方の変化



(※) 首都圏: 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県
 中京圏: 愛知県、岐阜県、三重県
 近畿圏: 京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
 地方都市圏: 上記以外の道県

出典: 国土交通省 令和6年度テレワーク人口実態調査(令和7年3月)-調査結果

図 勤務地域別雇用型テレワーカーの割合

業種	テレワークの実施状況について					合計	回答企業数(社)
	新型コロナウィルスの影響前に導入	新型コロナウィルスの影響後に導入	導入を検討している	導入を検討していない	無回答		
製造業	2.2%	14.2%	5.7%	70.8%	7.2%	100%	318
印刷・関連産業	0.0%	26.7%	6.7%	66.7%	0.0%	100%	15
電子部品・デバイス・電子回路製造業	6.3%	18.8%	12.5%	50.0%	12.5%	100%	16
業務用機械器具製造業	9.1%	9.1%	0.0%	81.8%	0.0%	100%	11
電気機械器具製造業	2.0%	16.0%	8.0%	68.0%	6.0%	100%	50
プラスチック製品製造業	5.0%	10.0%	0.0%	75.0%	10.0%	100%	20
生産用機械器具製造業	0.0%	14.3%	14.3%	64.3%	7.1%	100%	14
金属製品製造業	1.1%	9.0%	3.4%	77.5%	9.0%	100%	89
非鉄金属製造業	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100%	15
その他の製造業	2.5%	25.0%	5.0%	57.5%	10.0%	100%	40
製造業以外・その他	13.7%	27.5%	11.8%	39.2%	7.8%	100%	51

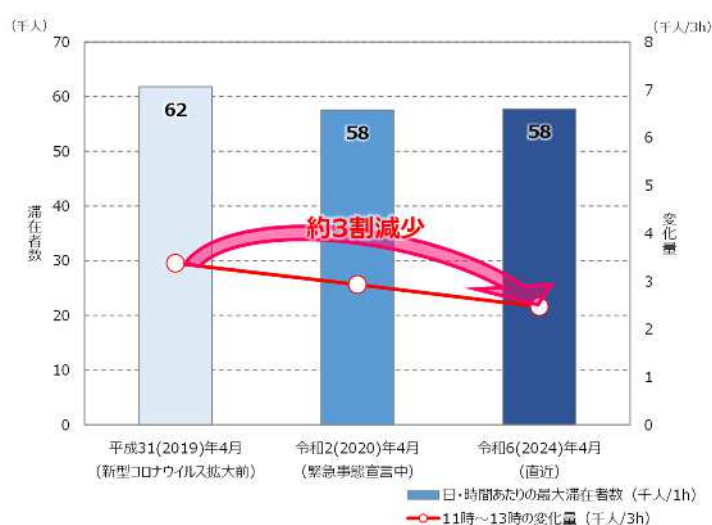
出典: 川崎市 川崎市内中堅・中小企業経営実態調査レポート(令和2年9月実施)

図 テレワーク制度の実施状況(業種別)

臨海部全体の滞在者数を新型コロナウイルス感染症の拡大前（平成 31（2019）年 4 月）、緊急事態宣言中（令和 2（2020）年 4 月）、直近（令和 6（2024）年 4 月）で比較すると、各期間の 1 日あたりの最大滞在者数（13 時台）は若干の減少傾向が見られます。

また、昼間（11～13 時台）の滞在者数の変化量※について、緊急事態宣言中及び直近では、新型コロナウイルス拡大前と比較して減少傾向にあり、その減少割合は 1 日あたりの最大滞在者数（13 時台）の推移よりも大きくなっています。

※変化量：各時間帯（11 時～13 時）の滞在者数とそれぞれ前の時間帯の滞在者数の差分量より示した



	分析概要
分析期間	2019・2020・2024/4_全日（30日間）
分析時間	5:00～翌5:00（24時間）
滞在時間	180分以上

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。

集計結果は千人単位で四捨五入した値

図 臨海部全体の滞在者数及び変化量の推移

(3) 自動車運送事業を取り巻く動向



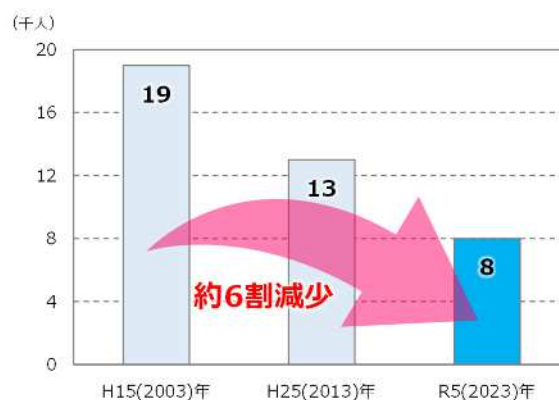
出典：厚生労働省 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

図 改正された改善基準告示の主な内容（令和6（2024）年4月適用開始）



出典：警察庁 運転免許統計より作成

図 大型自動車第二種免許保有数の推移



出典：警察庁 運転免許統計より作成

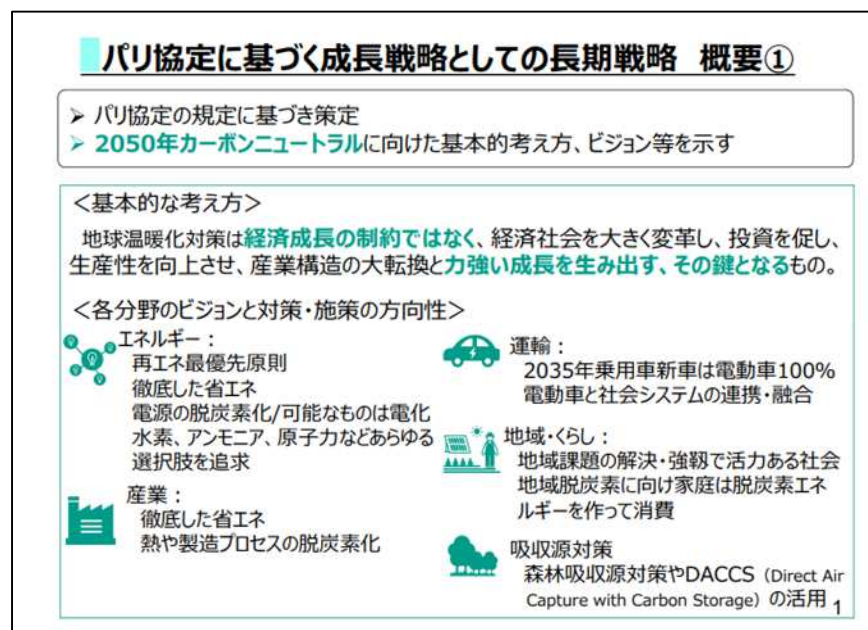
図 大型自動車第二種免許の交付件数の推移



出典：国土交通省 第58回国土幹線道路部会 配布資料（資料4）（令和5（2023）年10月5日）

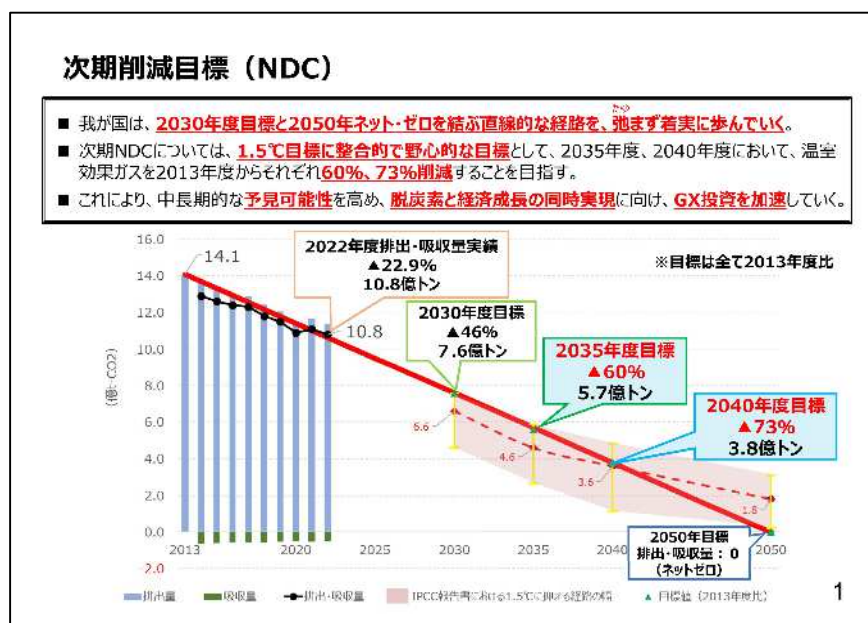
図 バス運転者数の推移及び必要人員の不足見込みについて

(4) カーボンニュートラルに向けた取組



出典：環境省 パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略（令和3（2021）年10月22日）

図 パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略 概要



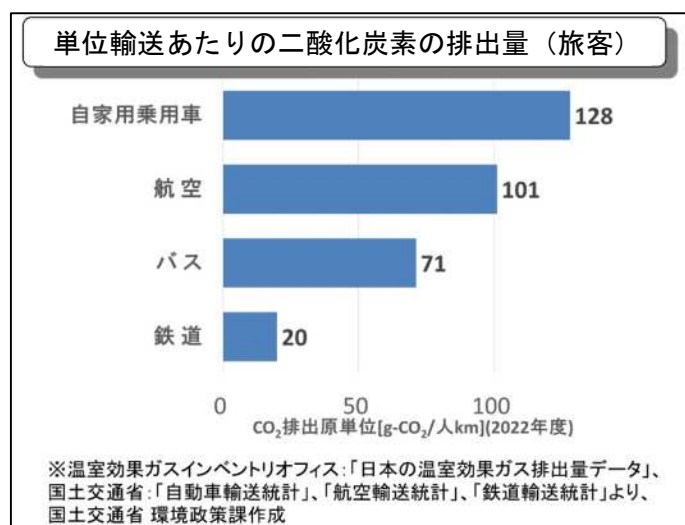
出典：内閣官房・環境省・経済産業省 地球温暖化対策計画の概要（令和7（2025）年2月18日）

図 地球温暖化対策計画 概要

輸送事業	定量的目標の目安	定性的目標の目安
小型トラック (8トン以下)	2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
大型トラック (8トン超)	なし (2030年度までに定量的目安の設定を検討)	2030年度までに非化石エネルギー自動車を導入(運行体制の構築を含む)
バス	2030年度までに保有台数の 5% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
タクシー	2030年度までに保有台数の 8% を非化石エネルギー自動車へ更新	車両に使用する電気の使用量に占める非化石エネルギーの割合の増加
鉄道	2030年度における使用電力の 59% を非化石エネルギー化(電気車の場合)	2030年度までに電気車、FC車又は非化石エネルギー車両の導入(運行体制の構築を含む)(内燃車の場合)
船舶	なし (2030年度までに定量的目安の設定を検討)	2020年代後半以降、水素FC船、バッテリー船、LNG船の導入(運航体制の構築等を含む)
航空機	2030年度における燃料使用量のうちSAF使用量の割合を 10%* とする。 ※ 国際・国内便の合算値	航空機環境新技術を搭載した機材の積極的導入

出典：国土交通省 輸送事業者の皆様へ（省エネ法）

図 非化石エネルギーへの転換に関する目標



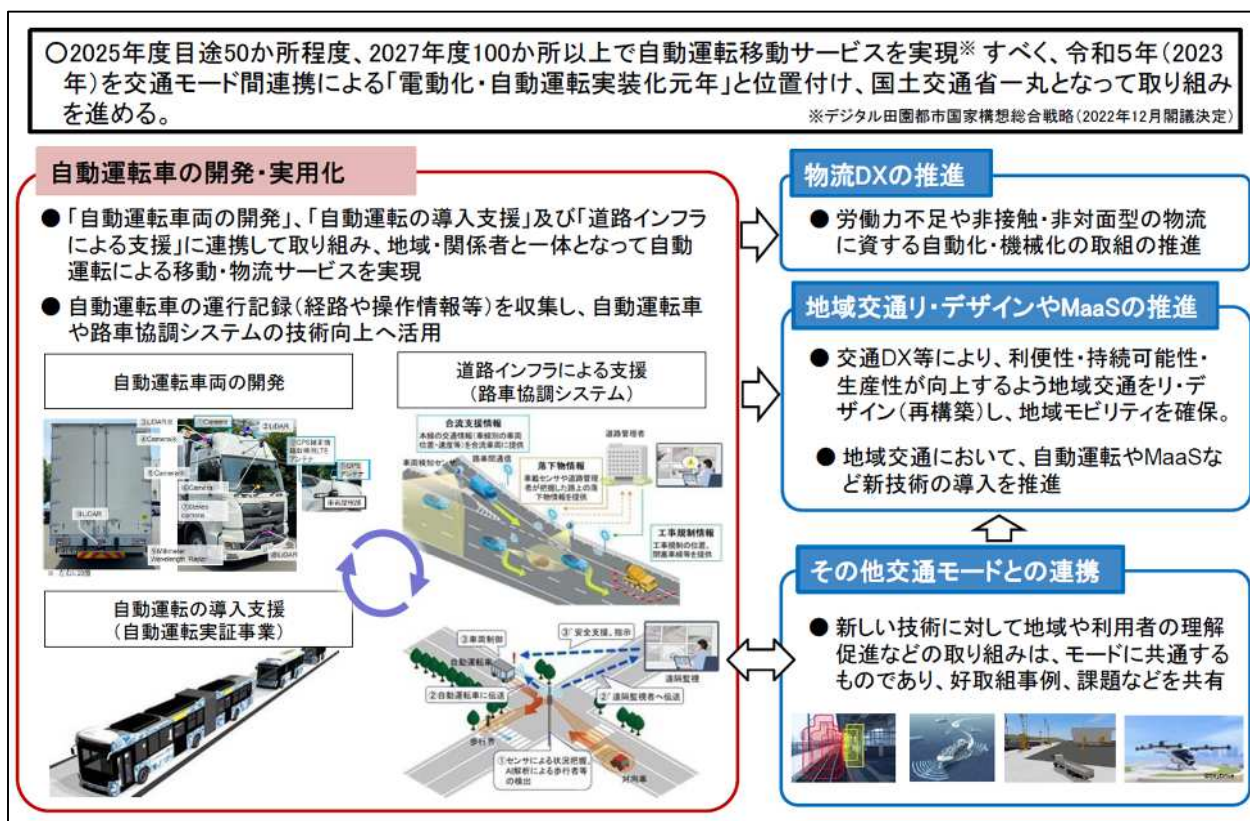
単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量：

（各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量）÷（輸送量（輸送した貨物の重量に輸送した距離を乗じたもの））

出典：国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量

図 輸送手段別の単位輸送量当たりの二酸化炭素の平均的な排出量

(5) 自動運転技術に関する取組

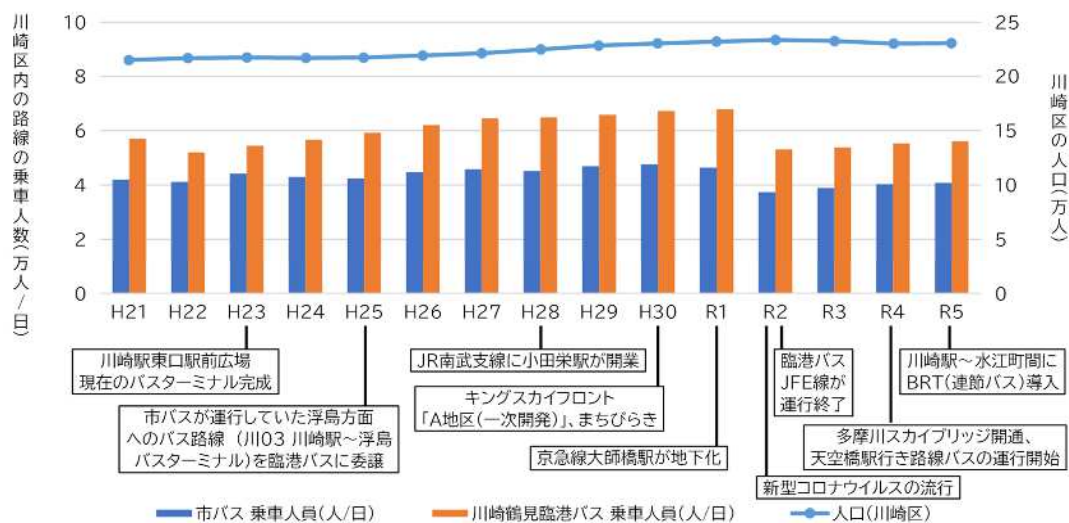


出典：国土交通省 国土交通省自動運転戦略本部第7回会合(資料3)(令和5年1月20日)より抜粋

図 今後の取組方針

2-3 公共交通の変遷

(1) 路線バスの利用状況の推移



川崎区を通る路線を対象
出典：川崎市交通局事業概要、川崎市統計書、川崎鶴見臨港バス提供データ

図 川崎区の人口推移とバスの乗車人数

1) 路線バスの運行状況の推移

市バス、川崎鶴見臨港バスの個別状況をみると、平成 25（2013）年に浮島方面に向かう路線（川 03 系統）を市バスから川崎鶴見臨港バスに移管したことで、市バスの路線長、停留所数は減少していますが、以降は大きな変化もなく推移しています。

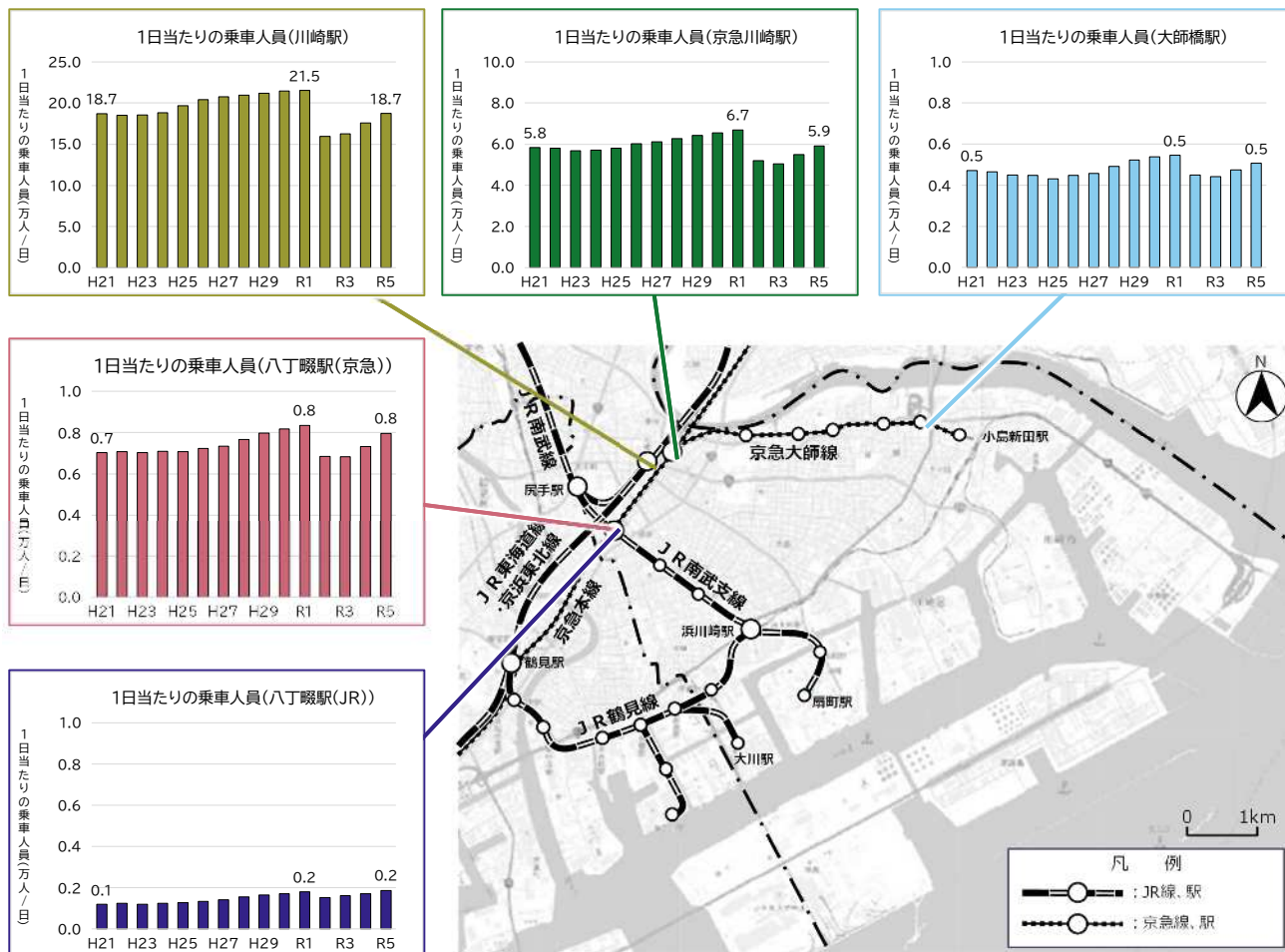
年	乗車人員（万人/日）		路線長(km)		停留所数		川崎区の人口（万人）	臨海部の交通に関するできごと
	市バス	川崎鶴見臨港バス	市バス	川崎鶴見臨港バス	市バス	臨港バス		
H21	4.2	5.7	63.52	374.10	108	データ無し	21.5 万人	
H22	4.1	5.2	63.52	372.60	108	データ無し	21.7 万人	
H23	4.4	5.4	63.66	375.80	114	798	21.7 万人	・川崎駅東口駅前広場 現在のバスターミナル完成
H24	4.3	5.7	63.66	370.90	114	798	21.7 万人	
H25	4.2	5.9	63.66	373.90	113	800	21.7 万人	・市バスが運行していた浮島方面へのバス路線（川03 川崎駅～浮島バスターミナル）を臨港バスに委譲
H26	4.5	6.2	53.88	387.60	94	803	21.9 万人	
H27	4.6	6.5	53.88	385.30	96	822	22.1 万人	
H28	4.5	6.5	53.88	385.30	93	822	22.5 万人	・JR南武支線に小田栄駅が開業
H29	4.7	6.6	53.88	396.10	93	827	22.8 万人	
H30	4.8	6.7	53.88	396.90	93	828	23.0 万人	・キングスカイフロント「A地区（一次開発）」、まちびらき
R1	4.6	6.8	52.69	391.10	92	823	23.2 万人	・京急線大師橋駅が地下化 ・JR川崎駅中央改札口前におけるバス総合案内表示板の供用開始
R2	3.7	5.3	52.69	380.10	92	データ無し	23.4 万人	・新型コロナウイルスの流行 ・臨港バスJFE線が運行終了
R3	3.9	5.4	52.69	291.60	92	データ無し	23.3 万人	
R4	4.0	5.5	52.69	311.60	92	823	23.0 万人	・多摩川スカイブリッジ開通、天空橋駅行き路線バスの運行開始（臨港バス、京急バス）
R5	4.1	5.6	54.35	317.60	91	823	23.1 万人	・川崎駅～水江町間にBRT（連節バス）導入（臨港バス）

乗車人員、市バス路線長、停留所数は、臨海部に関係する路線の合計

出典：川崎市交通局事業概要、川崎市統計書、川崎鶴見臨港バス提供データ

図 路線バスの運行状況（川崎区）

(2) 鉄道の利用状況の推移



浜川崎駅など、臨海部に位置する JR の駅は、無人駅のため乗車人員を公表していない
出典: 川崎市統計書

図 主な駅の乗車人員の推移

2-4 これまでの取組

(1) 羽田空港方面への路線バスの運行

臨海部からのアクセス性向上のため、多摩川スカイブリッジ開通を機に、新たな路線として、令和4（2022）年4月より、大師橋駅及び浮島バスターミナルと天空橋駅を結ぶ路線バスの運行が開始されました。

また、令和6（2024）年9月より、大師橋駅と天空橋駅を結ぶ路線が延長され、大師橋駅～羽田空港第3ターミナルの運行が開始されました。

バス路線の開設(天空橋行き路線バス)

大師橋駅 ～天空橋駅間

浮島バスターミナル ～天空橋駅間

(キングスカイフロント経由)

令和4(2022)年4月1日 運行開始



天空橋行き路線バスの延長運転

大師橋駅 ～羽田空港第3ターミナル

令和6(2024)年9月1日 延長運転開始(日中時間帯のみ)

(2) BRT の運行

大量輸送・速達性向上を図るため、本市初の取組として、令和5（2023）年3月より、川崎駅東口～水江町間に BRT の運行が開始されました。

基幹的交通【BRT】の導入

川崎駅 ～水江町間

令和5(2023)年3月1日 運行開始

川崎駅 ～エリーパワー間

令和6(2024)年12月23日 運行開始



(3) 自動運転バス等の実証実験

地域交通のサービスの維持に向けて、オンデマンドバスの実証実験（令和 5（2023）年 10 月～12 月）（令和 6（2024）年 10 月 1 日～令和 7（2025）年 1 月 31 日）や自動運転バス（レベル 2）の実証実験（令和 5（2023）年 10 月）を実施しました。

令和 7（2025）年 1 月から、全国初の都道府県をまたぐ「大師橋駅～キングスカイフロント～天空橋駅」ルート、1 日 30 万人以上の人々が利用する川崎駅前を走行する「川崎駅～川崎病院」ルート
の 2 つのルートで自動運転バス車両による実証実験を実施しました。

表 自動運転バス等の実証実験

取組	車両イメージ	実施時期	運行区間	備考
オンデマンドバス		令和 5（2023）年 10 月 2 日 ～12 月 15 日 令和 6（2024）年 10 月 1 日 ～ 令和 7（2025）年 1 月 31 日	産業道路 ～市街地部エリア	
自動運転バス （レベル 2）		令和 5（2023）年 10 月 23 日 ～10 月 27 日	大師橋駅 ～塩浜営業所間	一般の乗客 の乗車は 無し
LV4 実装を目標と した自動運転バス		令和 7（2025）年 1 月 27 日～	羽田連絡線 （大師橋駅 ～天空橋駅）	レベル 2 で運行 （一部区間 を除く）

(4) 企業送迎バス乗降場の整備

路線バス等の公共交通を補完する企業送迎バスの利便性を高めるため、企業送迎バス乗降場を令和 2（2020）年 2 月 11 日（小川町）、令和 6（2024）年 12 月（大師河原）に整備しました。

企業送迎バス乗降場の整備

小川町バス乗り場

令和 2（2020）年 2 月 11 日 供用開始



大師河原バス乗り場

令和 6（2024）年 12 月 9 日 供用開始



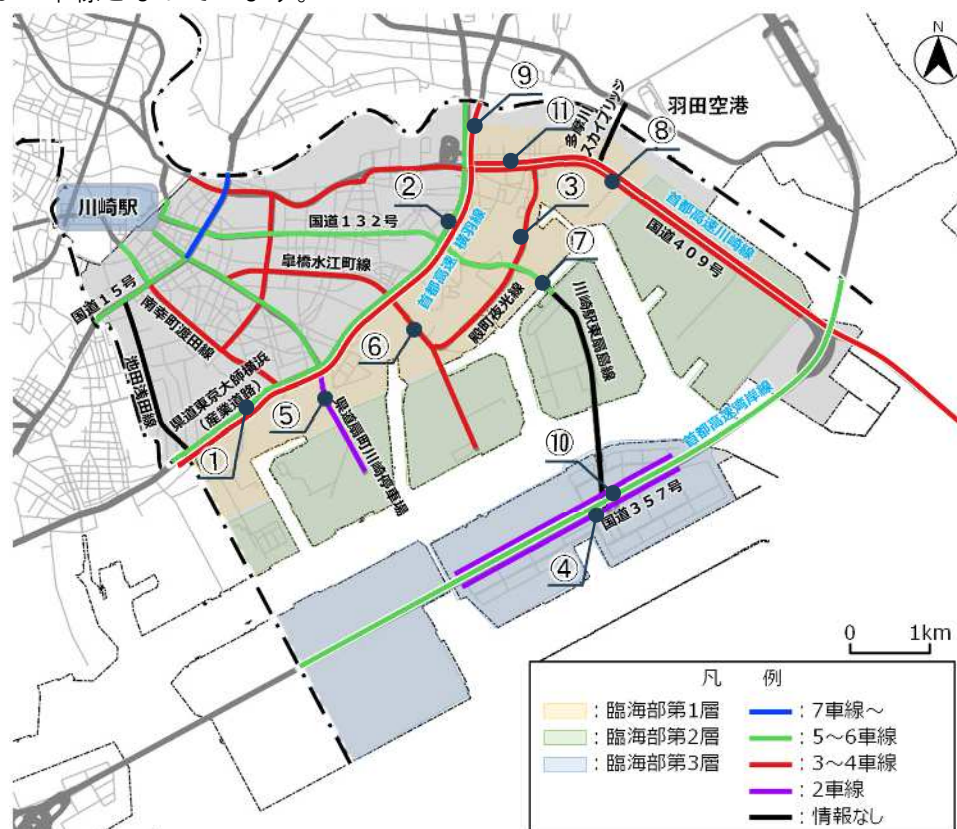
【3 臨海部の現状】関連

3-1 道路

(2) 交通状況

1) 車線数

臨海部の道路の車線数は、首都高速湾岸線、産業道路、国道 132 号などが 6 車線、その他の道路の多くは 4 車線となっています。



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査を加工

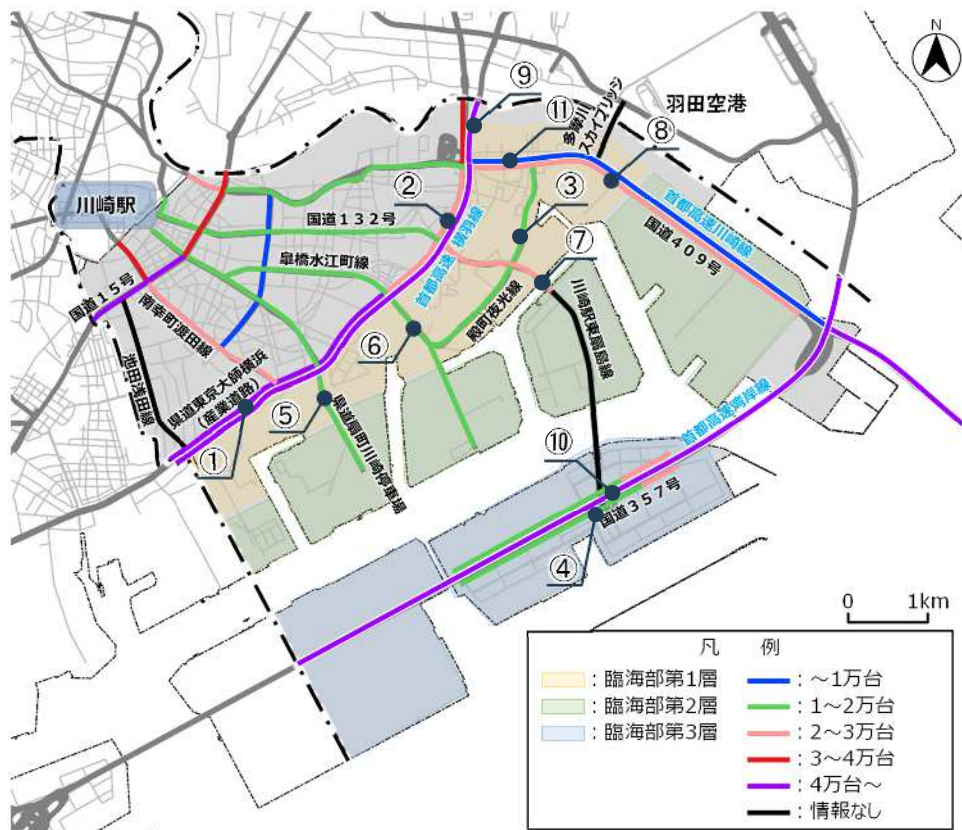
図 道路の車線数

表 道路の車線数の変化

No.	道路名	車線数
①	産業道路（浜川崎付近）	6
②	産業道路（塩浜付近）	6
③	殿町夜光線	4
④	国道 357 号	2
⑤	県道扇町川崎停車場	2
⑥	皐橋水江町線	4
⑦	国道 132 号	6
⑧	国道 409 号	4
⑨	首都高速横羽線	4
⑩	首都高速湾岸線	6
⑪	首都高速川崎線	4

上図の No.①～⑪と対応

2) 交通量



出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の交通量（24 時間）

表 道路の交通量(24 時間)の変化

No.	道路名	車線数	交通量（台/24 時間）		
			平成 27（2015）年	令和 3（2021）年	増減率 （令和 3（2021）年／ 平成 27（2015）年）
①	産業道路（浜川崎付近）	6	41,682	42,827	3%
②	産業道路（塩浜付近）	6	24,176	23,139	-4%
③	殿町夜光線	4	14,043	12,456	-11%
④	国道 357 号	2	16,256	18,224	12%
⑤	県道扇町川崎停車場	2	13,208	13,497	2%
⑥	皐橋水江町線	4	18,921	18,402	-3%
⑦	国道 132 号	6	29,270	29,617	1%
⑧	国道 409 号	4	24,847	25,793	4%
⑨	首都高速横羽線	4	87,763	86,077	-2%
⑩	首都高速湾岸線	6	93,181	98,020	5%
⑪	首都高速川崎線	4	5,189	6,044	16%

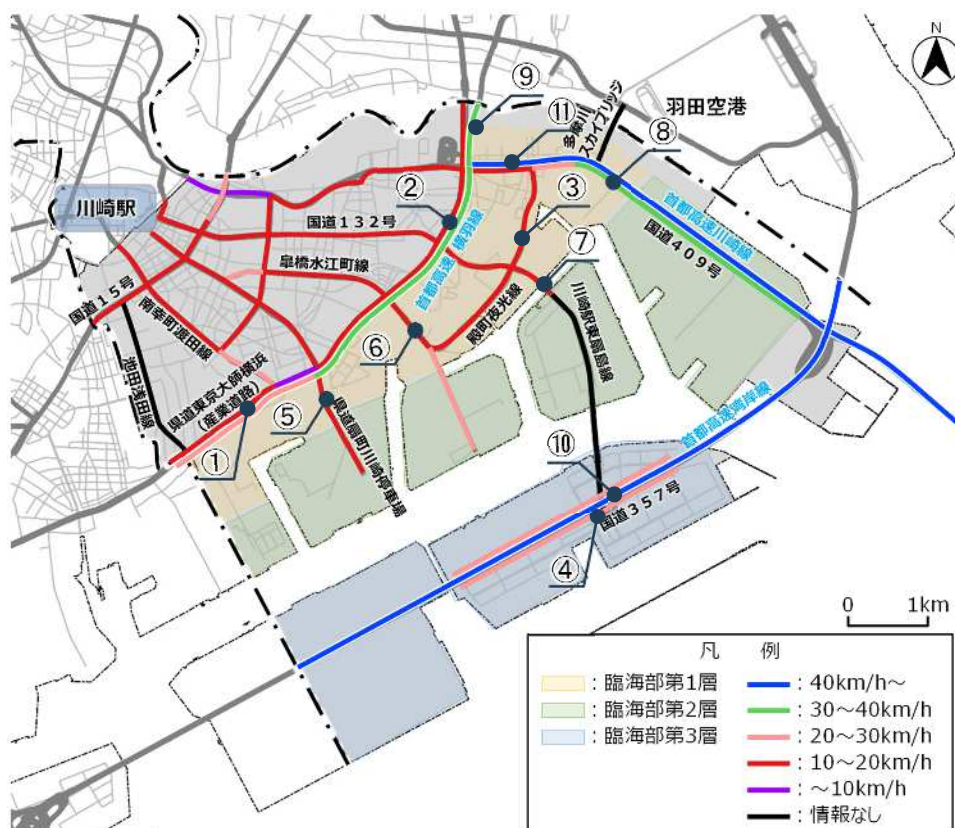
上図の No.①～⑪と対応

3) 旅行速度

朝夕の混雑時間帯（7:00～9:00/17:00～19:00）※¹の旅行速度は、川崎駅方面と臨海部を結ぶ縦断方向、東京・横浜方面を結ぶ横断方向ともに、旅行速度が20km/h以下※²の区間が見られます。

※¹：各路線の混雑時間は、朝2時間（7時台から8時台まで）、夕2時間（17時台から18時台まで）のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度を適用。

※²：国家公安委員会における渋滞・混雑の定義（平成14年国家公安委員会告示第12号）により、一般道路で「混雑」と表現すべきとされている速度



各路線の混雑時間は、朝2時間（7時台から8時台まで）、夕2時間（17時台から18時台まで）のそれぞれの時間帯において平均旅行速度を集計し、その遅い方の時間帯の旅行速度を適用。

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の混雑時旅行速度

表 道路の混雑時旅行速度の変化

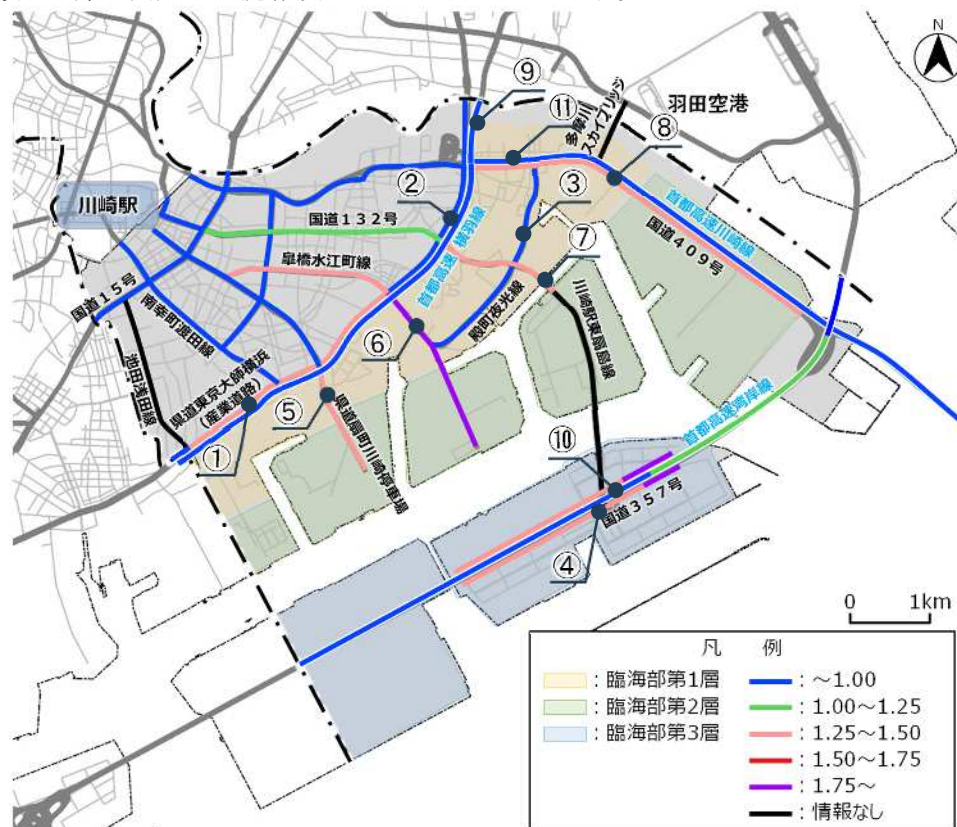
No.	道路名	車線数	混雑時旅行速度 (km/h)		
			平成 27 (2015) 年	令和 3 (2021) 年	増減率 (令和 3 (2021) 年 / 平成 27 (2015) 年)
①	産業道路 (浜川崎付近)	6	24.7	19.5	-21%
②	産業道路 (塩浜付近)	6	12.3	14.4	17%
③	殿町夜光線	4	17.6	13.0	-26%
④	国道 357 号	2	24.8	27.4	10%
⑤	県道扇町川崎停車場	2	16.6	13.7	-17%
⑥	皐橋水江町線	4	13.3	13.3	0%
⑦	国道 132 号	6	13.1	13.1	0%
⑧	国道 409 号	4	37.8	32.2	-15%
⑨	首都高速横羽線	4	41.1	30.5	-26%
⑩	首都高速湾岸線	6	80.2	42.4	-47%
⑪	首都高速川崎線	4	60.7	64.2	6%

上図の No.①～⑪と対応

4) 混雑度

道路の混雑状況を表す混雑度は、国道 357 号、市道皐橋水江町線等で 1.75 以上と特に高いほか、川崎駅方面と臨海部を結ぶ縦断方向、東京・横浜方面を結ぶ横断方向ともに 1.0 以上の区間が見られます。

産業道路では、殿町夜光線と並行している区間では 1.0 以下ですが、並行道路が無い区間（皐橋水江町線交差点以西）では混雑度が 1.25 を超えています。



出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査

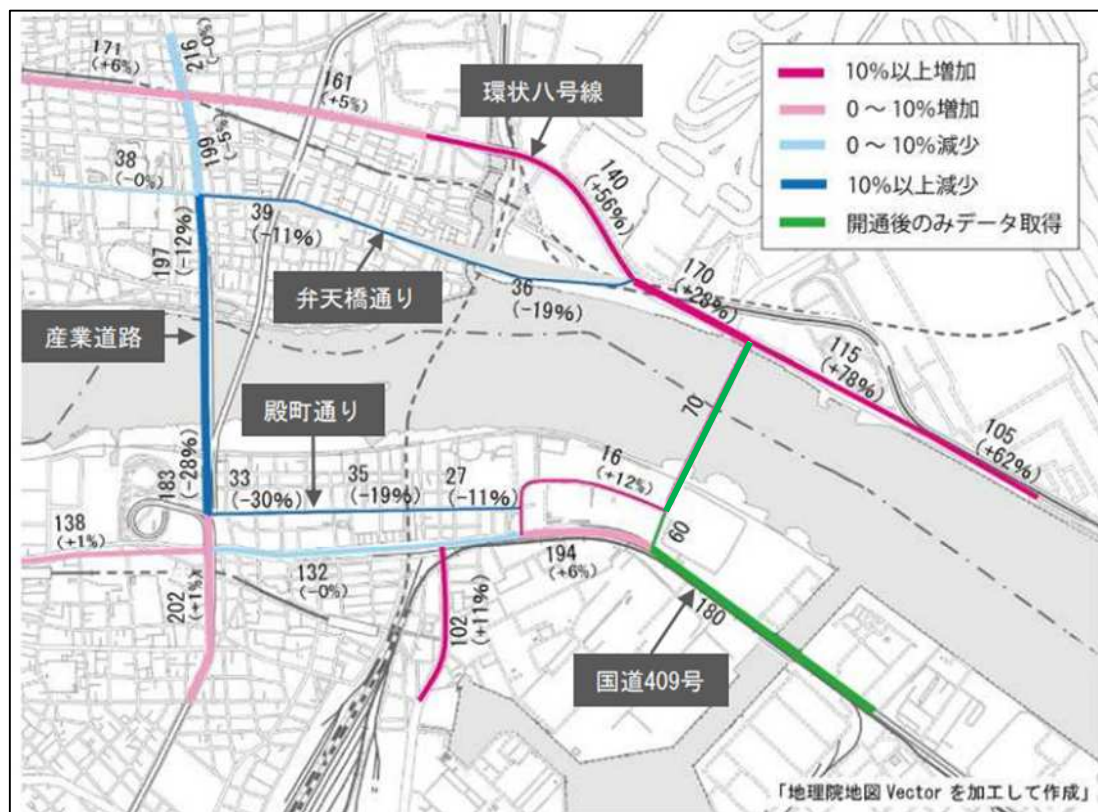
図 道路の混雑度

表 道路の混雑度の変化

No.	道路名	車線数	混雑度		
			平成 27 (2015) 年	令和 3 (2021) 年	増減率 (令和 3 (2021) 年/ 平成 27 (2015) 年)
①	産業道路 (浜川崎付近)	6	1.16	1.35	16 ポイント
②	産業道路 (塩浜付近)	6	0.85	0.60	-29 ポイント
③	殿町夜光線	4	1.05	0.83	-21 ポイント
④	国道 357 号	2	1.04	1.40	35 ポイント
⑤	県道扇町川崎停車場	2	1.30	1.45	12 ポイント
⑥	皐橋水江町線	4	1.98	1.91	-4 ポイント
⑦	国道 132 号	6	1.24	1.27	2 ポイント
⑧	国道 409 号	4	1.92	1.42	-26 ポイント
⑨	首都高速横羽線	4	0.91	0.90	-1 ポイント
⑩	首都高速湾岸線	6	1.00	0.95	-5 ポイント
⑪	首都高速川崎線	4	0.11	0.10	-9 ポイント

上図の No.①～⑪ と対応

川崎市殿町地区（キングスカイフロント）と羽田空港（羽田グローバルウイングズ）をつなぐ横断方向の道路として、多摩川スカイブリッジが開通（令和4（2022）年3月12日）した結果、産業道路などの周辺道路では交通転換が図られました。



時間帯：7時～19時、交通量調査日：【開通前】令和4（2022）年2月15日【開通後】令和4（2022）年9月13日

出典：国際競争拠点都市整備事業（羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域）に関する事後評価に一部加筆

図 多摩川スカイブリッジ開通後の周辺道路における断面交通量の変化

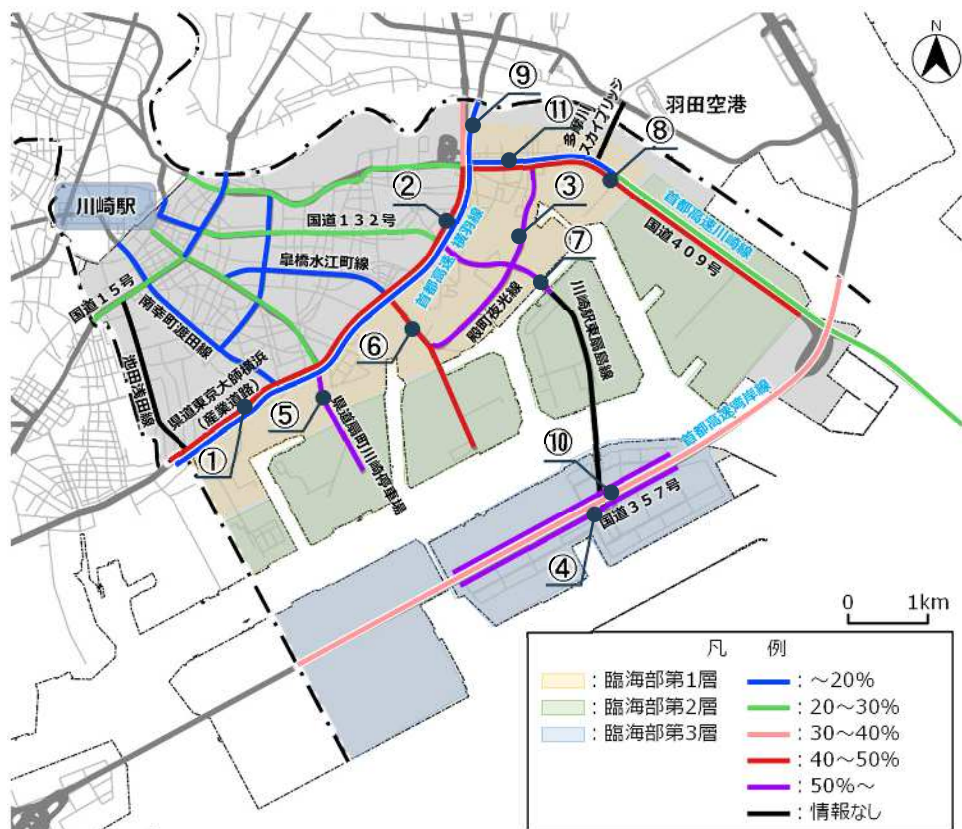


出典：川崎市 市長記者会見資料（令和3（2021）年12月22日）

図 多摩川スカイブリッジ

5) 大型車の状況

臨海部の道路の大型車混入率は、国道 357 号、市道殿町夜光線、県道扇町川崎停車場、国道 132 号で 50%以上、国道 409 号、産業道路、皐橋水江町線で 40%以上となっています。産業道路以南では産業道路以北と比較して、大型車混入率が高くなっています。



出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査

図 道路の大型車混入率

表 道路の大型車混入率の変化

No.	道路名	車線数	大型車混入率		
			平成 27 (2015) 年	令和 3 (2021) 年	増減率 (令和 3 (2021) 年/ 平成 27 (2015) 年)
①	産業道路 (浜川崎付近)	6	38.7	40.2	4 ポイント
②	産業道路 (塩浜付近)	6	40.9	40.6	-1 ポイント
③	殿町夜光線	4	62.2	58.5	-6 ポイント
④	国道 357 号	2	58.5	67.9	16 ポイント
⑤	県道扇町川崎停車場	2	59.7	61.9	4 ポイント
⑥	皐橋水江町線	4	46.1	47.0	2 ポイント
⑦	国道 132 号	6	49.5	50.0	1 ポイント
⑧	国道 409 号	4	48.8	47.5	-3 ポイント
⑨	首都高速横羽線	4	13.1	18.7	43 ポイント
⑩	首都高速湾岸線	6	38.5	38.1	-1 ポイント
⑪	首都高速川崎線	4	13.2	13.2	0 ポイント

上図の No.①～⑪と対応

本市では、臨海部立地企業の持続的な産業活動を支援することを目的に、塩浜3丁目周辺地区の市道殿町夜光線を対象に、道路交通の円滑化や渋滞緩和に関する社会実験を実施しました。

社会実験では、路肩へのラバーポール設置による物理的な路上駐車抑制対策やトイレ等を備えた仮設トラック待機場等の開設等を実施しました。

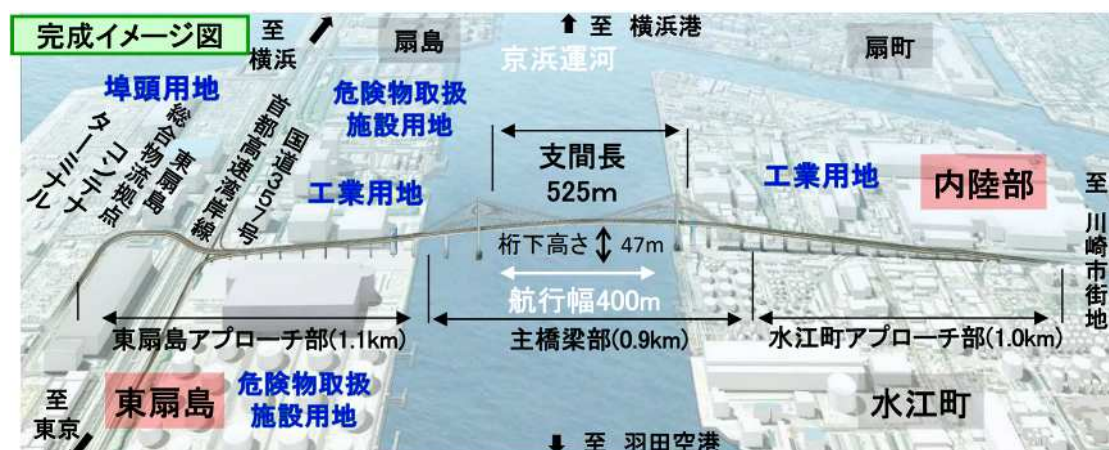
社会実験の結果、ラバーポール設置区間では特に路上駐車台数減少の効果が確認されました。



図 社会実験による路上駐車台数の変化

(3) 事業中の取組

1) 臨港道路東扇島水江町線



資料：令和6年度 第3回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料5

図 臨港道路東扇島水江町線完成イメージ

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 事業の見込み等 1) 事業期間の変更

- ・本線、OFFランプについては、令和10年頃完成を目指して整備中(前回評価から変更なし)。
- ・ONランプについては、扇島地区等の土地利用方針が公表されたことを踏まえ、環境影響評価の調査・手続き等に入り、令和13年頃の完成を目指す。



7

出典：令和6年度 第3回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料5（抜粋）

図 臨港道路東扇島水江町線の整備概要

2) 国道 357 号(多摩川トンネル)

2. 事業の進捗状況と見込み等

(3) 多摩川トンネルの概要

- ・多摩川トンネルは、平成27年度に事業着手。令和元年度に準備工に着手し、トンネル立坑工事を実施中。
- ・多摩川トンネルの整備により、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部へのアクセス性の向上や拠点間の連携強化により、産業・物流等の効率化など国際競争力が強化される。



出典：令和4年度 第4回 関東地方整備局 事業評価監視委員会 資料6 に一部加筆

図 多摩川トンネルの概要

3-2 鉄道

(2) 運行状況

表 各鉄道路線の運行本数(平日ダイヤ)

路線・区間		運転本数（平日ダイヤ）					編成 【定員】
		1日あたり （本/日）		時間帯ごと （令和6（2024）年11月時点） （本/時）			
		令和6（2024）年 11月時点	（参考） 令和2（2020）年 4月時点	朝 （7・8時台）	日中	夕方 （17・18時台）	
JR 南武支線		上下各：39	下り：38 （浜川崎→尻手） 上り：39 （尻手→浜川崎）	4～5 （尻手→浜川崎）	上下各：1～2 （尻手↔浜川崎）	2～3 （尻手↔浜川崎）	2両編成 【約300人】
JR 鶴見線 運行区間は下 図参照	① 鶴見駅 ～浜川崎駅 ～扇町駅	上下各：31	下り：31 （鶴見→扇町） 上り：32 （鶴見←扇町）	4 （鶴見→扇町）	上下各：0～1 （鶴見↔扇町）	2～3 （鶴見↔扇町）	3両編成 【約450人】
	② 鶴見駅 ～浜川崎駅	下り：14 （鶴見→浜川崎） 上り：15 （鶴見←浜川崎）	上下各：14	無し （鶴見→浜川崎）	上下各：0～1 （鶴見↔浜川崎）	1 （鶴見↔浜川崎）	
	③ 鶴見駅 ～大川駅	上下各 9	上下各： 9	2 （鶴見→大川）	運行無し	1～2 （鶴見↔大川）	
京急大師線		下り：133 （京急川崎→小島新田） 上り：134 （京急川崎→小島新田）	上下各： 133	9～10 （京急川崎 →小島新田）	上下各：6 （京急川崎 ↔小島新田）	11 （京急川崎 ↔小島新田）	4両編成 【約500人】

各鉄道会社等の時刻表より整理
途中駅発着の列車は除く
() 内は列車の運行方向を示す
時間帯は列車の始発駅基準

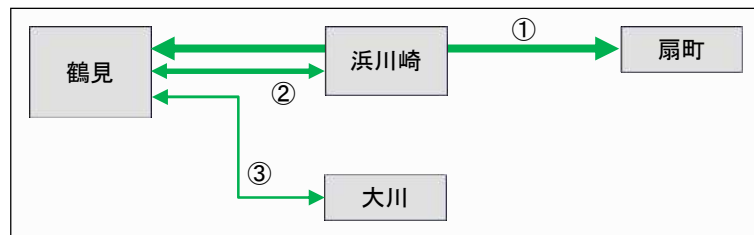


図 JR 鶴見線 路線概略図

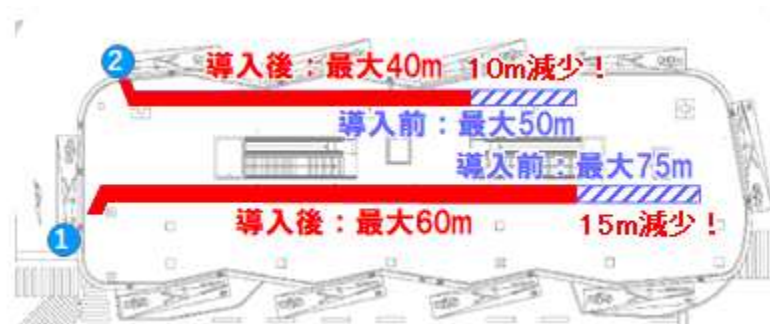
3-3 バス

(2) 川崎駅東口駅前広場の利用状況



令和6（2024）年11月28日 午前7時頃撮影

図 川崎駅東口駅前広場のバス乗車待ち列の様子



調査日

BRT導入前：2023年2月2日（木）

BRT導入後：2024年2月8日（木）

図 最大待機列の減少（7時台）

(3) 路線バスの運行状況

1) 運行便数

① 川崎駅東口発着路線バス

川崎駅と臨海部を結ぶバスの便数を、発着するエリア（内陸部および臨海部第1～第3層）別にみると、朝の川崎駅発、夕方の川崎駅発はどのエリアも多くなっていますが、日中の便は臨海部第1層から第3層にかけて、海側に行くほど少なくなっています。

表 川崎駅東口を発着するバスの便数

発着エリア	運行便数（平日ダイヤ）			
	1日あたり (便/日)	時間帯ごと（便/時）		
		朝 (7・8時台)	日中	夕方 (17・18時台)
内陸部	川崎駅発：416 川崎駅着：455	29～36 (川崎駅発)	発着各 22～31	26～32 (川崎駅着)
臨海部第1層	川崎駅発：518 川崎駅着：531	30～34 (川崎駅発)	発着各 26～33	32～40 (川崎駅着)
臨海部第2層	川崎駅発：352 川崎駅着：360	35～44 (川崎駅発)	発着各 16～19	34 (川崎駅着)
臨海部第3層	川崎駅発：235 川崎駅着：230	25～40 (川崎駅発)	発着各 5～10	22～31 (川崎駅着)

図 川崎駅東口 バス発着概念図

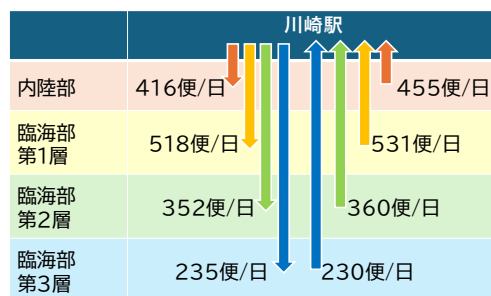


図 川崎駅を出発するバスの便数

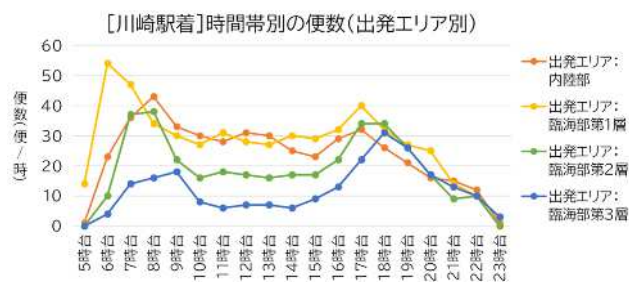


図 川崎駅に到着するバスの便数

方面別にみると、臨海部を横断方向に結ぶバス路線は限られており、浜川崎駅方面と大師橋駅・羽田空港方面を乗り換えなしに運行するバス路線はありません。

また、水江町地区や扇町地区に向かうバス路線では2路線が重複して運行している区間が見られます。

表 川崎駅と臨海部を結ぶ主なバス路線の便数

方面	系統	運行便数（平日ダイヤ）				車両 【定員】
		1 日あたり （便/日）	時間帯ごと（便/時）			
			朝 （7・8 時台）	日中	夕方 （17・18 時台）	
大川方面	川 27	川崎駅発：27 川崎駅着：26	3 （川崎駅発）	発着各 1	3 （川崎駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】
扇町方面	川 13・川 22	川崎駅発：108 川崎駅着：110	10～12 （川崎駅発）	発着各 6	9～11 （川崎駅着）	
水江町方面	川 10・川 12・川 21・川 40	川崎駅発：240 川崎駅着：251	18～19 （川崎駅発）	発着各 12～16	16～18 （川崎駅着）	
	BRT 快速・BRT 特快	川崎駅発：54 川崎駅着：53	6～8 （川崎駅発）	発着各 0～2	6～8 （川崎駅着）	
千鳥町・東扇島 方面	川 04・川 05・川 07・川 73	川崎駅発：332 川崎駅着：354	29～46 （川崎駅発）	発着各 14～17	28～31 （川崎駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】
殿町・浮島方面	川 01・川 02・川 03 ・快速・急行	川崎駅発：124 川崎駅着：122	11～13 （川崎駅発）	発着各 4～6	12 （川崎駅着）	
その他方面	川 24・川 28	川崎駅発：220 川崎駅着：205	14～16 （川崎駅発）	発着各 10～14	16～20 （川崎駅着）	

公共交通オープンデータセンターの情報（令和 6（2024）年 12 月時点）をもとに整理
 内陸部発着は除く
 時間帯は、川崎駅発は川崎駅の発時刻、川崎駅着は川崎駅の着時刻
 （ ）内は運行方向を示す

② その他路線バス

表 大師橋駅を発着するバスの便数(大師橋駅始発・終着のみ)

発着エリア	運行便数(平日ダイヤ)			
	1日の運転便数 (便/日)	時間帯ごとの運転便数(便/時)		
		朝 (7・8時台)	日中	夕方 (17・18時台)
臨海部第2層	発着各43	5~6 (大師橋駅発)	発着各2	3~4 (大師橋駅着)
臨海部第3層	大師橋駅発:5 大師橋駅着:3	1~3 (大師橋駅発)	運行無し	1 (大師橋駅着)
羽田空港方面 (川崎市外)	発着各23	1~2 (大師橋駅発)	発着各2	1~2 (大師橋駅着)

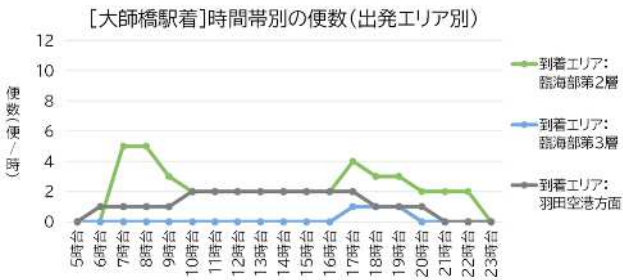
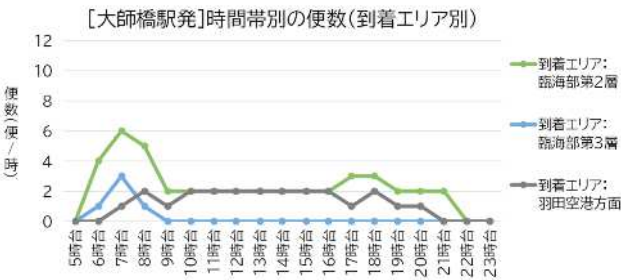


図 大師橋駅を出発するバスの便数(始発のみ)

図 大師橋駅に到着するバスの便数(終着のみ)

表 大師橋駅と臨海部を結ぶ主なバス路線の便数

方面	系統	運行便数（平日ダイヤ）				車両 【定員】
		1日あたり （便/日）	時間帯ごと（便/時）			
			朝 （7・8時台）	日中	夕方 （17・18時台）	
殿町・浮島方面	大 01・大 02	大師橋駅発：48 大師橋駅着：46	6～9 （大師橋駅発）	発着各 4	5 （大師橋駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】
天空橋・ 羽田空港方面	大 109・空 84	大師橋駅発：23 大師橋駅着：23	1～2 （大師橋駅発）	発着各 2	1～2 （大師橋駅着）	都市型 11m 車 【約 79 人】

公共交通オープンデータセンターの情報(令和6(2024)年12月時点)をもとに整理
内陸部発着は除く
時間帯は、大師橋駅発は大師橋駅の発時刻、大師橋駅着は大師橋駅の着時刻
()内は運行方向を示す

表 横浜駅(YCAT)と臨海部を結ぶ主なバス路線の便数

方面	ルート	運行便数（平日ダイヤ）				車両 【定員】
		1日あたり （便/日）	時間帯ごと（便/時）			
			朝 （7・8時台）	日中	夕方 （17・18時台）	
東扇島方面	東・西・東西・循環	YCAT 発：40 YCAT 着：44	都市型 11m 車 【約 79 人】	発着各 0～1	8～11 （YCAT 着）	高速バス 【約 49 人】

バス事業者公表の時刻表等をもとに整理

2) バスの輸送力

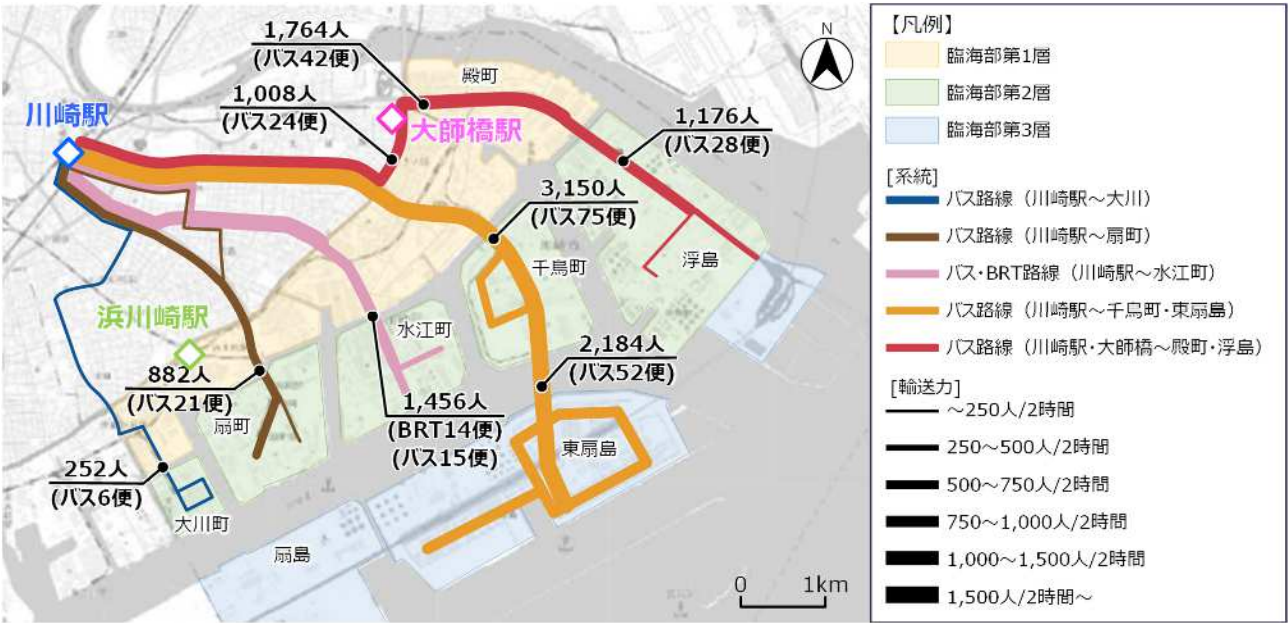
表 路線バスの車両と単位輸送力

車両	輸送力（1便あたり）		備考
	定員 （乗車率 100%）	（参考）「かなり混雑」時 （乗車率 52.5%）	
BRT （川崎駅～水江町・エリーパワー方面）	113 人/便	59 人/便	2 連節タイプ
路線バス	79 人/便	42 人/便	都市型 11m 車

表（参考）路線バスの混雑状況と乗車率

バス車内の状況	乗車率
空席多い	～ 13.8%
空席少ない	13.8% ～ 27.5%
やや混雑/立ち客少ない	27.5% ～ 40.0%
混雑/立ち客多い	40.0% ～ 52.5%
かなり混雑	52.5% ～

出典：国土交通省 混雑情報の表示のあり方

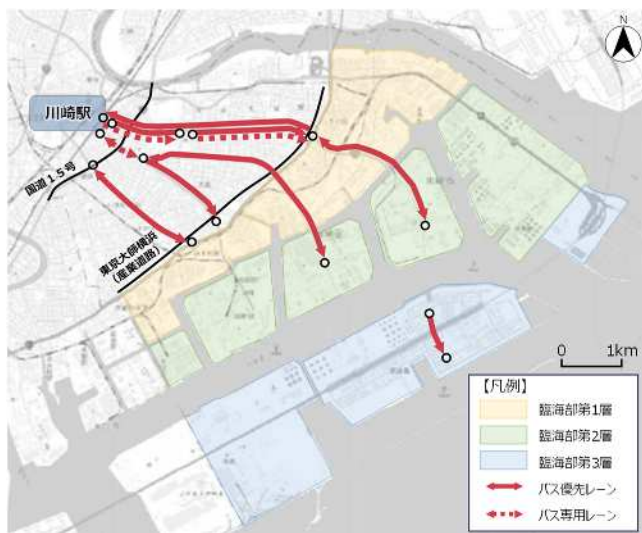


集計方法：バスの便数に、上表の単位輸送力（「かなり混雑」時）を乗じて算出
集計対象：各日朝ピーク時（7・8 時台）の 2 時間に川崎駅を出発し臨海部方向に向かうバスを対象
バスの便数は、公共交通オープンデータセンターの情報（令和 6（2024）年 10 月時点）を使用

図 臨海部への主なバス路線の輸送力（7～9 時の 2 時間）

3) 定時性

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は 30～40 分程度、浮島へは 40～50 分程度かかります。また路線バスの運行距離が長くなるにつれて遅延が発生しやすくなっており、臨海部の第 1 層～第 3 層に向かうにつれて、遅延時間も大きくなる傾向にあります。



(令和 7 (2025) 年 6 月 24 日撮影)

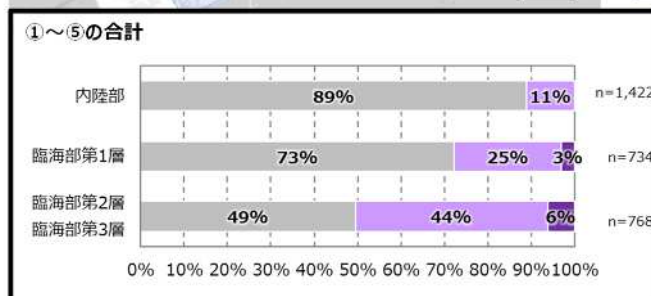
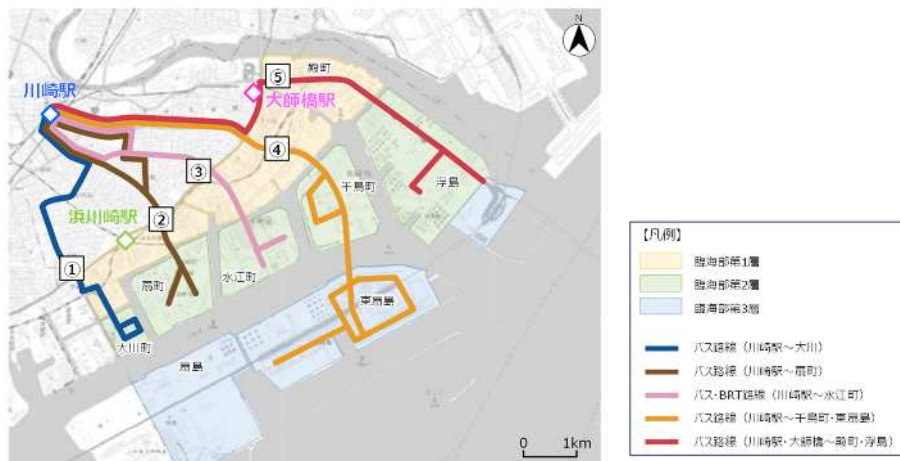
図 専用レーンの駐車状況<国道 132 号>

図 バス専用・優先レーンの設定路線

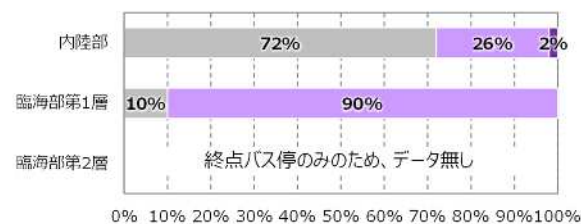
表 臨海部への主なバス路線の距離・運行時間

方面	系統	行き先 (終点)	距離	運行時間
浮島	川 03	浮島バスターミナル	10.0km	41 分
東扇島	川 07 (区間急行)	東扇島西公園前	10.8km	37 分
				36 分
	川 05 (急行)	ダイワコーポレーション前	12.3km	43 分
				38 分
水江町	特快 (BRT)	水江町	5.8km	18 分
	快速 (BRT)			22 分
扇町	川 22	三井埠頭	4.7km	23 分
大川	川 27	日清製粉前	6.1km	19 分

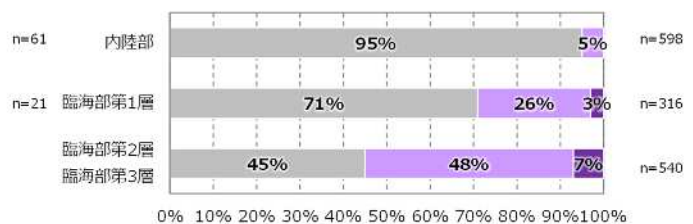
所要時間は朝 8 時台の便の値 (特快 (BRT) 水江町行は 5 時台しか運行が無いため、5 時台の便の値)
バス事業者の WEB サイト等より整理 (2025 年 5 月時点)



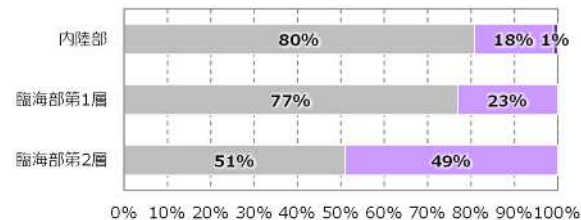
① 大川方面の遅延時間（川27）



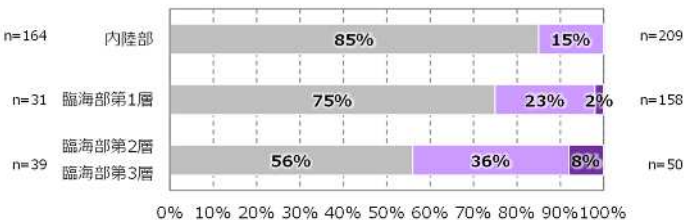
④ 千鳥町・東扇島方面の遅延時間（川04・川05・川07）



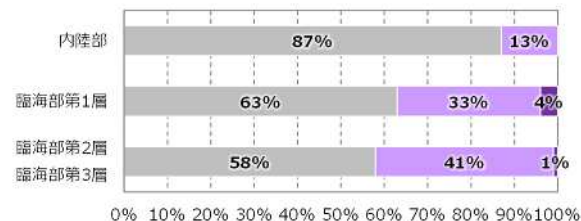
② 扇町方面の遅延時間（川13・川22）



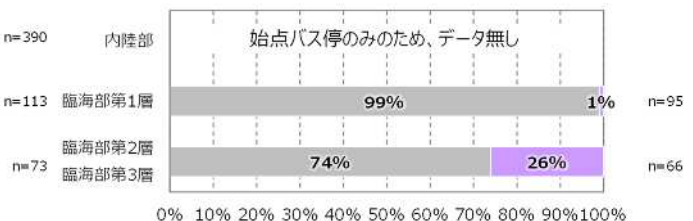
⑤ 殿町・浮島方面（川崎駅発）の遅延時間（川02・川03・急行）



③ 水江町方面の遅延時間（川10・川21・BRT快速・BRT特快）



⑤ 殿町・浮島方面（大師橋駅発）の遅延時間（大01・大02・大109）



公共交通オープンデータセンターの情報をもとに、川崎駅→臨海部方向のみ整理
 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
 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（始点・終点バス停を除く）を示している
 小数点以下第1位を四捨五入しているため、個々の数値の合計が100%にならない場合がある
 循環部分がある路線は、データ上の終点（川04：市営埠頭、川27：日清製粉前）までを対象
 「大109」系統の都県境以遠のデータは含めていない

図 路線バスの下り方向の遅延時間

(4) 企業送迎バス

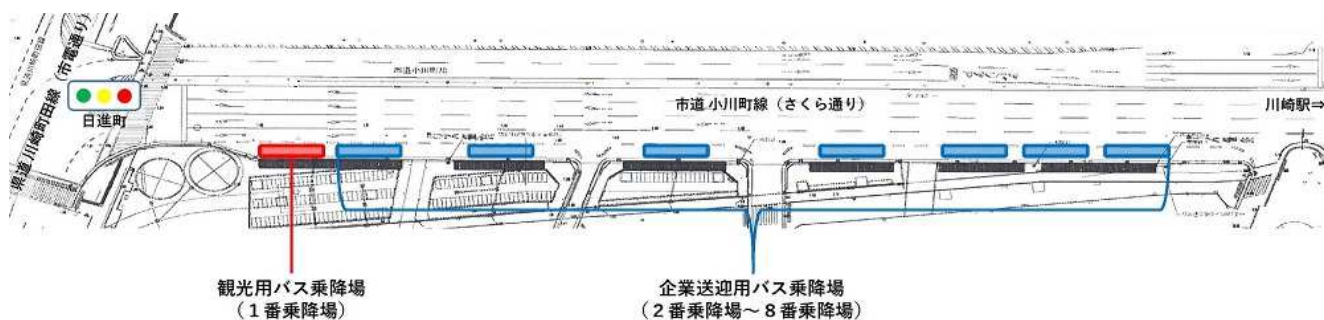


図 企業送迎用バス乗降場（小川町）の平面図



図 企業送迎用バス乗降場（大師河原）の平面図



(令和7(2025)年5月20日撮影)

図 企業送迎用バス乗降場（左：小川町 右：大師河原）

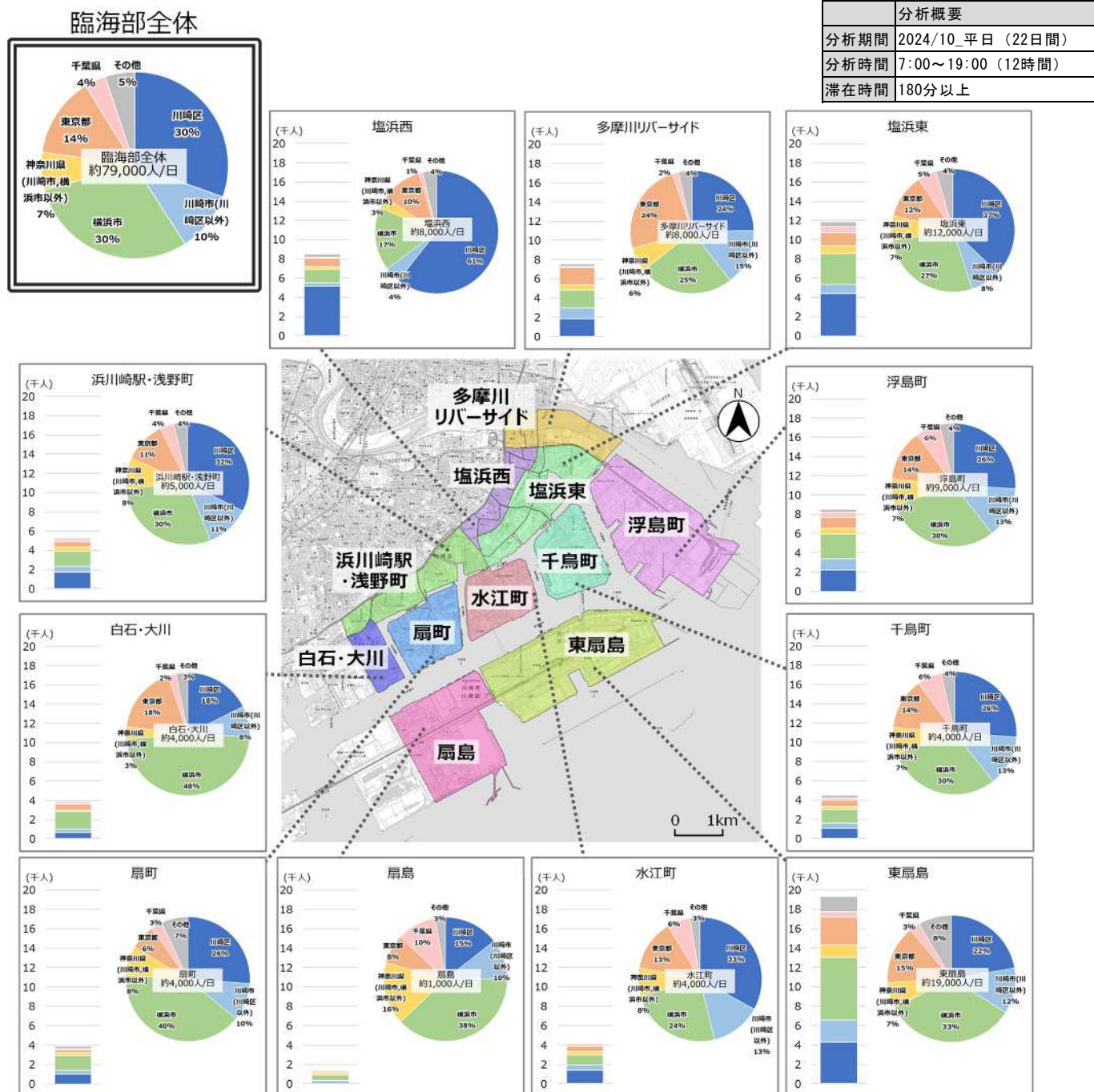
3-4 臨海部の人の移動

(1) 来訪者の居住地

臨海部全体の来訪者（就業者）は川崎区、横浜市がそれぞれ 30%と多くなっています。

臨海部への来訪者（就業者）の居住地を地区ごとに見ると、塩浜西、塩浜東、浜川崎駅・浅野町、水江町では川崎区内が多くなっています。

臨海部第 2・3 層である浮島町や扇町、白石・大川、扇島、東扇島は、横浜市からの来訪者割合が多くなっています。



データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDILocation 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 地区別の来訪者の居住地（滞在時間 180 分以上・分析対象時間 7:00～19:00）

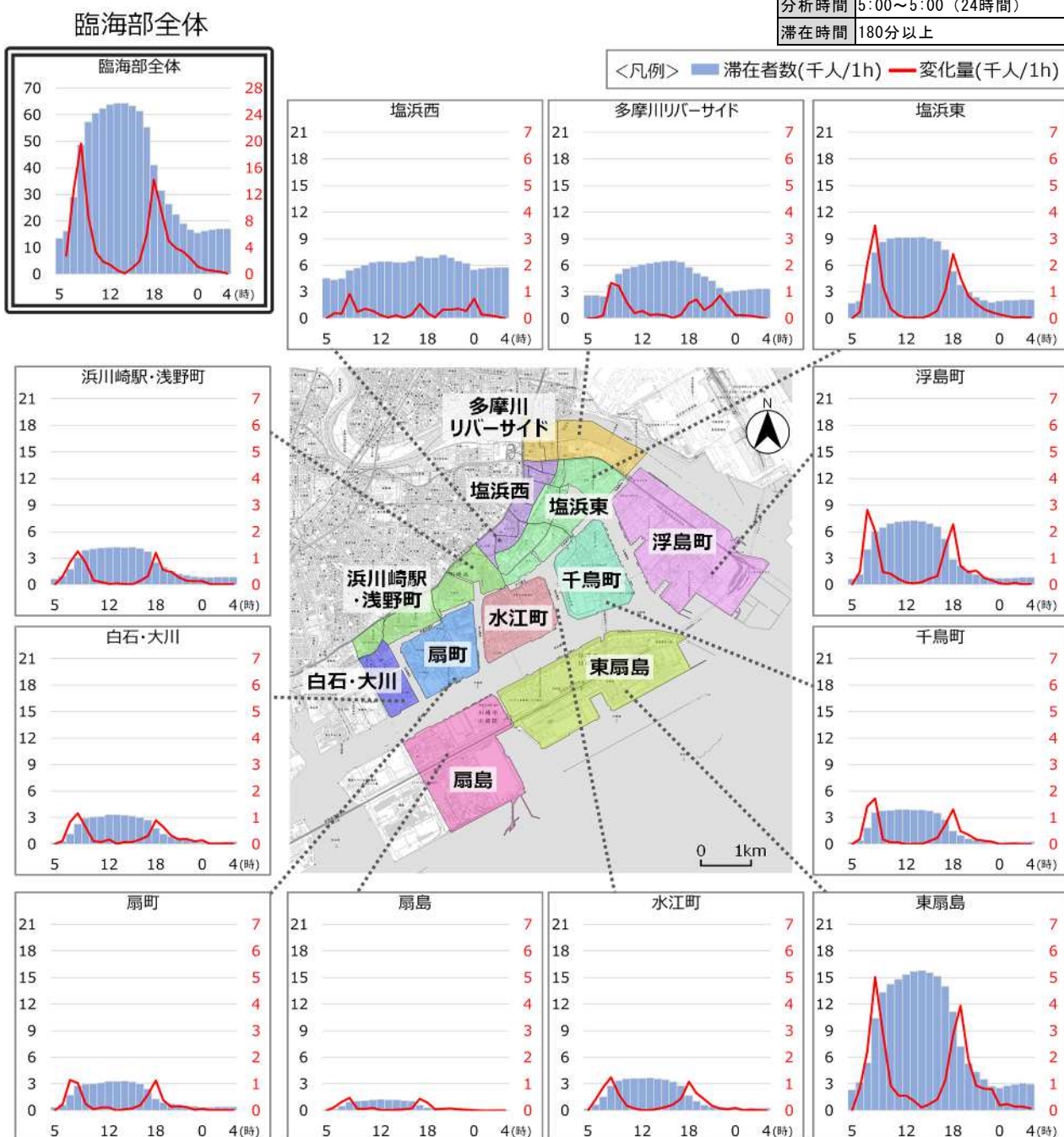
(2) 滞在者数

就業の場である臨海部では、一般的に夜間に滞在者（居住者）が多くなる住宅地とは異なり、昼間の滞在者数が夜間よりも多くなっています。

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、特に東扇島では7時台から8時台の変化量が5,000人/1時間以上となっています。

一方で、昼間の変化量は夜間に比べて少ない（移動が少ない）傾向にあります。

	分析概要
分析期間	2024/10_平日（22日間）
分析時間	5:00～5:00（24時間）
滞在時間	180分以上



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 地区別の時間帯別滞在者数及び 1 時間あたりの変化量（滞在時間 180 分以上）

(3) 就業者数

表 臨海部の従業員の推移

地区			平成24(2012)年			平成26(2014)年			平成28(2016)年			令和3(2021)年			伸び (2021年 /2012年)
			従業員数	構成比		従業員数	構成比		従業員数	構成比		従業員数	構成比		
				川崎 市内比	川崎 区内比		川崎 市内比	川崎 区内比		川崎 市内比	川崎 区内比		川崎 市内比	川崎 区内比	
川崎市			514,781	100.0%		574,553	100.0%		543,812	100.0%		547,471	100.0%		1.06
川崎区			159,104	30.9%	100.0%	170,027	29.6%	100.0%	161,842	29.8%	100.0%	158,157	28.9%	100.0%	0.99
川崎駅周辺地域（川崎区）			24,531	4.8%	15.4%	27,246	4.7%	16.0%	28,464	5.2%	17.6%	24,281	4.4%	15.4%	0.99
臨海部	第1層	多摩川リバーサイド地区	2,245	0.4%	1.4%	2,756	0.5%	1.6%	3,007	0.6%	1.9%	3,842	0.7%	2.4%	1.71
		塩浜西地区	6,417	1.2%	4.0%	7,918	1.4%	4.7%	6,392	1.2%	3.9%	6,202	1.1%	3.9%	0.97
		塩浜東地区	9,498	1.8%	6.0%	8,923	1.6%	5.2%	9,879	1.8%	6.1%	8,915	1.6%	5.6%	0.94
		浜川崎駅・浅野町地区	9,095	1.8%	5.7%	7,587	1.3%	4.5%	7,629	1.4%	4.7%	8,008	1.5%	5.1%	0.88
	第2層	浮島町地区	7,107	1.4%	4.5%	6,830	1.2%	4.0%	6,759	1.2%	4.2%	6,595	1.2%	4.2%	0.93
		千鳥町地区	3,254	0.6%	2.0%	3,171	0.6%	1.9%	3,469	0.6%	2.1%	3,273	0.6%	2.1%	1.01
		水江町地区	3,238	0.6%	2.0%	3,355	0.6%	2.0%	3,494	0.6%	2.2%	3,732	0.7%	2.4%	1.15
		扇町地区	3,229	0.6%	2.0%	3,504	0.6%	2.1%	3,521	0.6%	2.2%	3,754	0.7%	2.4%	1.16
	第3層	白石・大川地区	4,230	0.8%	2.7%	4,900	0.9%	2.9%	4,560	0.8%	2.8%	4,564	0.8%	2.9%	1.08
		東扇島地区	6,351	1.2%	4.0%	11,072	1.9%	6.5%	11,005	2.0%	6.8%	11,017	2.0%	7.0%	1.73
		扇島地区	4,626	0.9%	2.9%	3,772	0.7%	2.2%	3,338	0.6%	2.1%	3,662	0.7%	2.3%	0.79
臨海部小計			59,290	11.5%	37.3%	63,788	11.1%	37.5%	63,053	11.6%	39.0%	63,564	11.6%	40.2%	1.07
その他川崎区			75,283	14.6%	47.3%	78,993	13.7%	46.5%	70,325	12.9%	43.5%	70,312	12.8%	44.5%	0.93

川崎駅周辺地域（川崎区）：砂子1・2丁目、駅前本町、小川町

出典：経済センサス（平成24（2012）年、平成26（2014）年、平成28（2016）年、令和3（2021）年（公務を除く））

表 臨海部の業種別従業員数（令和3（2021）年）

地区		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	専門・技術サービス業	飲食サービス業・宿泊業	生活関連サービス業・娯楽業	学習支援業	医療・福祉	複合サービス事業	（他に分類されないもの）サービス業	合計	
川崎市		561	0	31,236	68,560	685	35,867	34,806	105,391	7,851	17,190	24,081	45,674	18,319	21,624	85,460	3,430	46,736	547,471	
川崎区		45	0	10,563	28,124	266	6,436	21,252	25,187	2,806	3,606	5,677	12,604	4,529	2,792	14,412	1,509	18,349	158,157	
川崎駅周辺地域（川崎区）		0	0	179	103	35	2,279	562	5,270	1,354	896	388	5,447	1,923	1,314	1,139	18	3,374	24,281	
臨海部	第1層	多摩川リバーサイド地区	0	0	193	915	1	444	418	844	3	83	296	136	144	51	195	3	116	3,842
		塩浜西地区	20	0	320	1,432	8	19	1,114	682	0	198	519	307	77	32	1,111	0	363	6,202
		塩浜東地区	0	0	576	4,068	0	11	1,848	286	0	46	687	403	67	0	6	1	916	8,915
		浜川崎駅・浅野町地区	0	0	343	2,532	0	180	1,428	424	29	315	622	34	27	0	2	615	1,457	8,008
	第2層	浮島町地区	0	0	103	4,220	0	0	1,076	52	0	38	132	62	0	0	1	0	911	6,595
		千鳥町地区	0	0	66	1,748	55	0	903	40	0	24	80	20	0	0	0	0	337	3,273
		水江町地区	0	0	137	1,693	0	0	1,162	148	0	45	64	5	0	0	27	0	451	3,732
		扇町地区	0	0	227	1,387	76	7	1,284	23	0	32	80	13	0	0	14	0	611	3,754
		白石・大川地区	0	0	182	2,476	0	0	713	582	0	53	109	36	0	0	0	0	413	4,564
	第3層	東扇島地区	0	0	52	1,253	90	16	7,054	1,624	0	20	4	51	61	0	22	4	766	11,017
		扇島地区	0	0	409	2,689	0	0	173	52	0	1	5	8	0	0	0	0	325	3,662
臨海部小計		20	0	2,608	24,413	230	677	17,173	4,757	32	855	2,598	1,075	376	83	1,378	623	6,666	63,564	
その他川崎区		25	0	7,776	3,608	1	3,480	3,517	15,160	1,420	1,855	2,691	6,082	2,230	1,395	11,895	868	8,309	70,312	

：各地区で最も多い業種

：各業種で最も多い地区

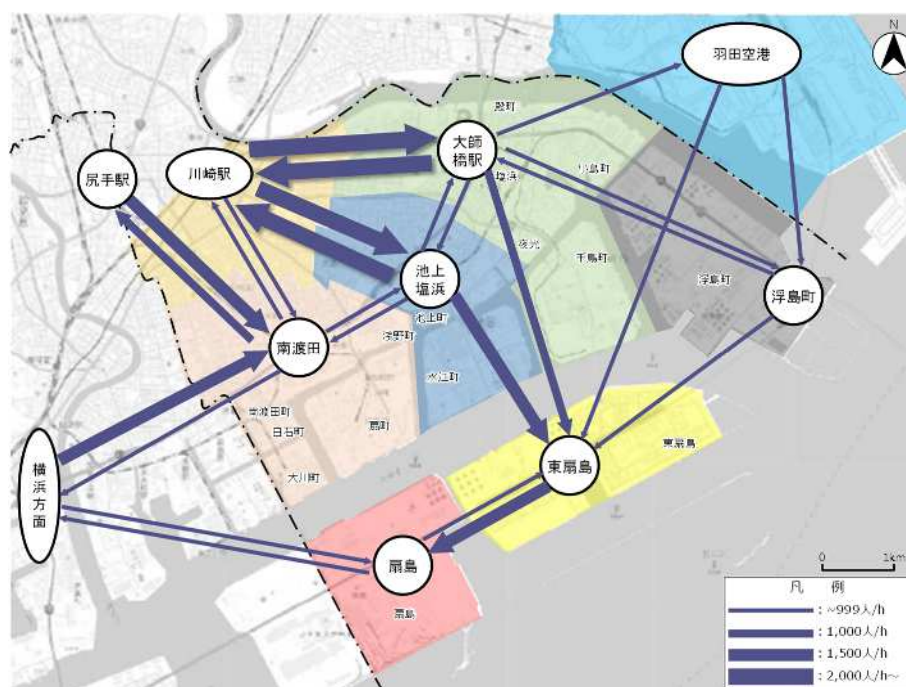
※川崎駅周辺地域（川崎区）：砂子1・2丁目、駅前本町、小川町

出典：経済センサス（令和3（2021）年（公務を除く））

(4) 臨海部への将来の人の移動

臨海部における将来の移動状況については、特に大規模土地利用転換の取組が進められている南渡田地区及び扇島地区への移動量の増加が見込まれます。

「南渡田地区拠点整備基本計画」で示されている南渡田地区、及び「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」で示されている扇島地区の土地利用転換による人の移動を考慮し、将来の拠点間の移動量を推計しています。



この図はイメージであり、実際の移動量は、交通ネットワークの整備状況により異なる可能性があります

図 将来の拠点間の移動量イメージ（朝8時台）（令和32（2050）年）【推計値】

【6 臨海部の交通ネットワーク形成のための取組方針】関連

6-4 自動運転バス等の新たなモビリティの導入

「自動運転バス導入に必要な取組」

自動運転及び導入のための取組の一つである路車協調システムについては、令和6年版国土交通白書において以下のように記載されています。

自動運転

旅客や貨物輸送の運転者不足の解消、高齢者等の移動支援や渋滞の緩和、生産性の向上等の社会課題を解決する手段の一つとして、自動運転の社会実装が求められている。

国土交通省では、2018年4月に「自動運転に係る制度整備大綱」を策定し、レベル3（時速50キロ以下、晴天、高速道路上等の一定条件下で自動運転）以上の高度な自動運転の実用化を図るなど、必要な整備を行い、自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けた取組を進めている。今後は、自家用車でのレベル4（遠隔監視の条件下で実現可能な完全自動運転）の実現と、移動サービスのレベル4の普及拡大を目標としている。

路車協調システム

「路車協調システム」は、交差点等に設置したセンサやカメラ等によって検知した道路状況を、自動運転車両等へ情報提供する仕組みである。

今後は、道路インフラによる「路車協調システム」の実証実験を実施し、一般道の交差点等における状況の検知や、高速道路における合流支援情報・落下物情報・工事規制情報等を自動運転車両等へ提供する環境について整備・検証する。

また、「国土交通省 自動運転インフラ検討会」においては、「一般道の自動運転移動サービスに求められるインフラ支援」の対象として、路車協調システムや走行空間の整備が挙げられていますが、自動運転の走行空間に関しては、路上駐車が大きな課題※となっています。

※「一般道路における自動運転サービスの社会実装に向けた研究」（国土交通省国土技術政策総合研究所／2021年）では、計1,046回あった手動介入の発生要因は、「路上駐車183回（17%）」が最も多くなっています。



図3-1 手動介入の発生要因

出典：国土交通省 自動運転インフラ検討会
（第1回配布資料）

出典：一般道路における自動運転サービスの社会実装に向けた研究（国土交通省 国土技術政策総合研究所／2021年）

【7 臨海部の道路機能強化のための取組方針】関連

7-4 既存ストックの活用

「殿町夜光線における大型車の路上駐停車の抑制対策に関する社会実験」

出典:本市報道発表資料(令和 6 年 6 月 11 日)

本市では、令和 5 年 11 月 9 日(木)から令和 6 年 3 月 8 日(金)にかけて、殿町夜光線における大型車の路上駐車対策の社会実験を実施しました。

【実験内容】

- ① 殿町夜光線沿線に仮設トラック待機所を 1 か所開設（駐車面積 約 3,200 m²）
- ② 仮設トラック待機所の開設 1 か月後の 12/7 から、殿町夜光線の上下線の路肩にラバーポールを設置
- ③ 仮設トラック待機所やラバーポールの設置前と事後の路上駐停車台数、仮設トラック待機所の利用台数を調査

【社会実験結果】

- (1) 仮設トラック待機所の利用
朝（7:00～9:00 頃）と昼（12:00～13:00 頃）の時間帯に集中
- (2) ラバーポール設置後に大型車の路上駐停車が減少
- (3) 臨海部立地企業へのヒアリングから、路上駐停車の抑制対策の取組を確認

【今後について】

大型車の路上駐停車の抑制に向けて、今回の社会実験の結果や、事業所等の対応状況を踏まえながら、要因の検証と効果的な対策について、関係者と連携しながら引き続き取り組んでいきます。



図 大型車の路上駐停車抑制対策（ラバーポール）の設置効果



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

