

令和7年11月13日

まちづくり委員会資料

1 所管事務報告

(3) 第2次川崎市総合都市交通計画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 第2次川崎市総合都市交通計画の策定に伴うパブリックコメント実施結果と主な変更について

資料 2 第2次川崎市総合都市交通計画（案）【概要版】

参考資料 第2次川崎市総合都市交通計画（案）

まちづくり局

「第2次川崎市総合都市交通計画」（素案）に関する意見募集（パブリックコメント手続）の実施結果について

1 概要

本市では、めざすべき都市像や首都圏における本市の役割を踏まえ、市民生活や経済活動などを支える総合的な交通体系の構築に向けた川崎市総合都市交通計画（平成25年3月策定、平成30年3月中間見直し）を見直し、第2次川崎市総合都市交通計画（素案）を取りまとめ、本計画素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、28通（意見総数57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	「第2次川崎市総合都市交通計画」（素案）の策定について
意見の募集期間	令和7年9月5日（金）～令和7年10月6日（月）
意見の提出方法	郵送、持参、FAX、電子メール
意見募集の周知方法	・ 市政だより（令和7年9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）、教育文化会館、まちづくり局交通政策室 ・ オープンハウス型説明会（市役所本庁舎、エポック中原、多摩市民館）・説明動画の公開（市YouTube）ほか
意見の公表方法	・ 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）、教育文化会館、まちづくり局交通政策室

3 意見募集の結果

意見提出数（意見件数）		28通（57件）
内 訳	郵 送	0通（0件）
	持 参	1通（3件）
	FAX	2通（9件）
	電子メール	25通（45件）

4 御意見の内容と対応

(1) 実施結果

ア 実施期間：令和7年9月5日（金）～令和7年10月6日（月）

イ 意見総数：28通57件

ウ 意見の対応区分

項目	A	B	C	D	E	計
1 計画全般に関すること	1	3	0	5	0	9
2 目標1に関すること	0	6	0	13	1	20
3 目標2に関すること	0	3	0	3	0	6
4 目標3に関すること	0	0	0	5	0	5
5 目標4に関すること	1	7	0	4	0	12
6 目標5に関すること	0	1	0	2	0	3
7 その他	0	0	0	1	1	2
合計	2	20	0	33	2	57

【対応区分】 A：意見を踏まえ、反映したもの B：意見の趣旨が素案に沿ったもの C：今後の参考とするもの

D：質問・要望で、素案の内容を説明するもの E：その他

(2) 主な意見と本市の対応

ア 主な意見

路線バスやコミュニティ交通などの地域交通施策に関することを始め、横浜市高速鉄道3号線の延伸、都市計画道路の整備など鉄道や道路施策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、その趣旨が素案に沿ったものや、素案に対する御要望・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素案に加え、「第2次川崎市総合都市交通計画」（案）を取りまとめました。

今後、案について、外部有識者等で構成される「川崎市総合都市交通計画見直し検討会議」へ報告し、その後「第2次川崎市総合都市交通計画」の策定を行います。

1 計画全般に関すること（9件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
1	「受け身の交通計画」とならないよう、大都市への人口集中を抑制するなど、他局との都市計画連携を呼びかけてほしい。	本計画の策定に当たっては、都市計画マスタープランや立地適正化計画などの関連計画と連携し、取組を推進してまいります。	B
2	全体的に見やすく分かりやすい計画でした。川崎市の益々の発展を期待しています。	本市の将来を見据えた上で、鉄道・道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応するとともに、市民の暮らしやすさと移動しやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を図り、個別計画等と連携し、取組を推進してまいります。	B
3	<u>本素案の32ページは交通計画の目標・戦略の取組の方向性が記載される、この長期計画の大上段となるページにもかかわらず、5つのエリアのうち、中部エリアだけが具体的な記述がないので、鉄道・道路ネットワークの形成の方向性に【中部エリア】の記述も追記願います。</u>	<u>本計画32ページの「鉄道・道路ネットワークの形成の方向性」に記載の「既存ストックを活かした広域的な都市間連携」につきましては、中部エリアを含む、全エリアを対象としていますので、「全エリア」を追記しました。</u>	A
4	本編参考資料の指標の状況を「指標の改善が見られる」「指標の変化なし」「課題あり」でマークを分類していますが、たとえばP3では、広域拠点間の所要時間の短縮(自動車利用)の目標値が34分以内のところ今回はまだ51分、新幹線駅まで45分圏域の拡大(公共交通利用)の目標値が90%以上なのが今回はまだ63%、羽田空港までの所要時間の短縮の目標値が35分以内なのが今回はまだ45分と、いずれも大きく劣後している状況であるのに、課題があまりないかのよう誤認させます。指標の状況の分類は、「目標値を達成」「目標値を未達だが指標の改善が見られる」「目標値を未達で指標に変化なし」「目標値	本計画は、長期的な取組を視野に入れた総合的な交通体系の在り方を示す交通政策のマスタープランであるため、参考資料に記載の指標の状況につきましては、現時点の取組状況と合わせ、指標の状況を整理したものでございます。 今後につきましては、より分かりやすい指標とするため、関連計画を含めた、将来めざすべき総合的な目標として、交通政策全体に係る市民の実感に即した全体目標を設定するとともに、社会環境や交通需要動向等の変化や傾向をきめ細やかに把握する、モニタリングを実施する計画としております。	D

	を未達で指標悪化」の5つで表示してください。		
5	川崎市のめざす都市像「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」を未来に亘って実現させていく過程において、実現を阻む足かせとなり得る最も大きな課題が市民の一体感の醸成です。その為には地域毎にバラバラになりがちな市民の、一体感の醸成を図り、川崎全7区に亘り、より多くの住民が川崎市民としての自覚と川崎への愛着と誇りを持つようになることが不可欠な基礎基盤です。 各市民の市内他エリアへの物理的・心理的な距離が近づき親しみと好感の気持ちが育まれれば、自ずと市民が自立的・自発的に川崎市全体に貢献する行動や判断、情報発信を行う状況が随所に生まれ続けていく状態が期待できますし、そのような状況が随所に継続されていけば、外からの見え方も、ともすると分散しやすい各所での魅力が点から線につながり面に広がり、そこで初めて個々の魅力が川崎全体のイメージ向上に昇華し結実していきます。その段階を経て、それらの魅力の中からさらに市民が世代や時代も超えて共通の心の拠り所となる真のシンボルが育成され、市民の川崎市への愛着や誇りの意識の基盤が盤石なものとなり、成長と成熟の調和が好循環に蓄積され続けていく構造が確立されることとなります。 反対に各市民の市内他エリアへの距離感が遠い状況だと、いくら個別に施策を打っていても、川崎市は中都市が野合しているだけの状態に陥り、中期的には劣勢に立たされ競争力を失い、衰退に向かっ	交通は、市民の諸活動の基盤であり日常生活や地域社会の形成、社会経済の発展を支えるなど重要な役割を果たしています。 また、長期的な視点と持続性が求められると同時に、交通基盤整備だけではない、各分野と連携した総合的な交通体系が求められており、合わせて市民への啓発・意識醸成が重要となることから、「広域調和・地域連携型の都市構造の形成」に向け、本計画（交通政策のマスタープラン）を策定し、個別計画等と連携し、取組を推進してまいります。	B

	ていくことになります。 川崎市の未来像に大きく影響する川崎市総合都市交通計画は、以上の視点を以て策定していただけますよう、よろしくお願い申し上げます。		
6	旧総合都市交通、政策目標 2「高齢化等の外出のしやすさ向上」と「交通事故件数の減少」が大きく目標を下回っている。その原因やデータ分析がされておらず、現計画の総括はたった 4 行しか書かれていない。これでは検証が不十分である。DX 等を活用して原因を分析し、まず客観的な数値目標や計画を作るべきある。(例：事故多発交差点やカルテ踏切の数やその改善策)	本計画は、長期的な取組を視野に入れた総合的な交通体系の在り方を示す交通政策のマスタープランであるため、現計画の総括につきましては、社会環境の変化や各施策の取組状況等を整理し、概要を取りまとめたものでございます。 今後につきましては、より分かりやすい指標とするため、関連計画を含めた、将来めざすべき総合的な目標として、交通政策全体に係る市民の実感に即した全体目標を設定するとともに、社会環境や交通需要動向等の変化や傾向をきめ細やかに把握する、モニタリングを実施する計画としております。	D
7	脱炭素社会の実現に向けた取り組みの進展に記載の「図 市域の CO2 排出量イメージ」について、文字が小さすぎて読めない。A4 で読める大きさにしてもらいたい。5 刻みで掲示されているので 2023 年度の棒グラフが必要。また 2030 年度 50% 目標とされているが、現状から削減目標 1200 万トンにするためにはあと何トンを削減する必要があるのか目標数値を記載してもらいたい。	御意見を踏まえ、「図 市域の CO2 排出量の将来イメージ」につきましては、文字を大きくするなど修正いたしました。 本計画は、総合的な交通体系の在り方を示す交通政策のマスタープランであるため、具体的な施策に関連する目標値等につきましては、個別計画等において設定し、進行管理をまいります。 なお、本計画につきましては、社会環境や交通需要動向等の変化や傾向をきめ細やかに把握し、施策の方向性等の見直しに活用するため、経年的にモニタリングを実施してまいります。	D
8	目標値の設定が「市民が便利な都市と感じる割合」としているが、余りにも漠然としており、事後客観的に検証することができない。DX を応用し、各課題はその解決手法のデータ分析を行い、数値目標とすべきである。	本計画は、交通政策のマスタープランであるため、関連計画を含めた、将来めざすべき総合的な目標として、交通政策全体に係る市民の実感に即した全体目標を設定しております。 また、社会環境や交通需要動向等の変化や傾向をきめ細やかに把握し、施策の方向性等の見直しに活用するため、経年的にモニタリングを実施する計画としております。 なお、具体的な施策に関連する目標値等につきましては、個別計画等にお	D

		いて設定し、進行管理をしてまいります。	
9	基準値に対して目標年度の数値を示すべきではないか。基準年度がばらばらになっており、これでは総合都市交通計画とは言えない。基準年度を合わせる必要がある。また社会の変化がこれほど激しい時代に調査間隔が5年ではあまりにも遅すぎる。主要項目は毎年度モニタリングを行い、スピード感を持ってマネジメントサイクルを回して、随時見直しや改善を図ってもらいたい。	本計画は、総合的な交通体系の在り方を示す交通政策のマスタープランであるため、交通に関する傾向や今後の動向を的確に把握することが重要となります。 モニタリング項目につきましては、社会環境や交通需要動向等の変化や傾向をきめ細やかに把握し、施策の方向性等の見直しに活用するため、経年的にモニタリングを実施するものでございます。	D

2 目標1に関すること（20件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応区分
1	過去の地下鉄新設計画は破綻したが、LRTを導入してはどうか。 鉄道に恵まれていない地域から計画を始めるのがよい。例：川崎区水江地区～皐橋・川崎駅～中原区等々力公園の路線。市街地への自動車流入防止のため。	現時点、LRTの整備の予定はございませんが、鉄道路線の整備、幹線道路網の整備等につきましては、関係部局等と連携しながら、既存ストックを最大限に活用した取組を推進してまいります。	D
2	臨海部の脱炭素計画において、「大規模土地利用転換」などにより交通公害の頻度が高まらないよう、慎重な計画を望む。	本計画では、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「大規模土地利用転換に対応した、京浜港の国際競争力を強化する幹線道路等の整備促進、内陸部交通の湾岸転換による道路交通の円滑化等、臨海部の道路ネットワークの機能強化」及び目標5「脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備」において、「都市計画道路等の整備や交差点改良などを進め、効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化」を位置付けており、個別計画等において、脱炭素化に向けた取組を推進してまいります。	B
3	<u>横浜市高速鉄道3号線の延伸は是非とも実施、実現してほしい。（他同趣旨3件）</u>	<u>本計画では、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等や新幹線駅へのアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、広域的な幹線道路網の整備」を位置付けており、横浜市等と連携し、横浜市高速鉄道3号線延伸の取組を推進してまいります。</u>	B
4	南武線について、高架化に加え、快速列車などの8両編成化を検討し、混雑緩和を図ってほしい。	本計画では、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「既存鉄道路線の混雑緩和に向けた取	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応区分
5	本都市拠点機能及び拠点間連携強化において南武線の連続立体交差化が書かれているが、同時に混雑率緩和のために8両化計画は不可欠である。ホームの8両化は当然であるが、鎌倉車両センター中原支所の施設・ヤードは6両編成用に作られているため、そもそもキャパがない。例えば浜川崎ヤードへの移転を川崎市・JR東・JR貨物で協議会を作り今からでも計画を検討すべきである。8両化（混雑緩和）は高架化のホーム延伸だけでは実現できない。また南武線は川崎市だけを走っている訳ではないので谷保－立川間や尻手－矢向間は近隣自治体にも力強く働く掛けを行い、その進捗状況を掲示して頂きたい。	組、鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良など」を位置付けており、南武線の混雑緩和等に向けては、鉄道事業者と連携し、鉄道の輸送力、輸送需要の調整の取組を推進してまいります。 なお、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
6	川崎市の都市力強化に資する川崎市域縦方向の時間距離を短縮させる交通ネットワーク強化のため、南武線の快速を増発するとともに、広域拠点・地域生活拠点である登戸・武蔵溝ノ口・武蔵小杉・鹿島田・川崎のみに停車する急行を新設。南武線快速・急行増発を可能にしつつ各駅停車利用者も含めた利便性も向上させるため、急行と各駅停車列車の待ち合せを急行停車駅で行い、ホーム対面で乗り換えが出来るように駅舎設備を改修。JR南武線連続立体交差事業に際しても、鹿島田駅については武蔵中原駅のようなホームを島式2面5線のプラットホームを持つ構造に改築することを実現してください。		D
7	交通計画において高齢化率が高くなる地域では、駅との円滑な交通網としてバスを充実させるにして	本計画では、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「既存鉄道路線の混雑緩和に向けた取	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	も、自動車も引き続き多く利用されることを前提として、自動車の円滑な通行を阻害しない道路網の整備をセットで策定することは必須条件とする必要があります。麻生区は本計画において横浜市営地下鉄3号線の延伸が盛り込まれており鉄道駅徒歩圏となる地域を増やす計画なのでまだいいとしても、宮前区は1km2当たり鉄軌道駅数が、いくら川崎市全体では0.38と大都市で4番目に高くても、宮前区は0.16でしかないのに駅増設の計画も見込まない本計画においては、区内3つの駅周辺街路と周辺地域とを結ぶ都市計画道路が駅徒歩圏までは整備済なのに、駅徒歩圏の先の地域との区間がブツ切れになっている道路ばかりという状態をきちんと手当する必要がある、3つの駅から周辺徒歩圏外地域を結ぶ道路の整備促進を重点的にを行うことを計画に盛り込んでください。	組、鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良」を位置付けており、具体的な道路の整備につきましては、都市の活力や市民生活を支える市域の道路網の構築に向け、優先的に整備する路線抽出し、整備路線の重点化など、引き続き「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備に向け、個別計画等と連携してまいります。	
8	道路整備の強力な推進をしてください。 とくに中原区内の府中街道、および中原街道のクランク部が20年間停滞しているように見えます。強力に進めてください。 道路整備の進捗を棒グラフなどによりビジュアルを川崎市ホームページで見えるようにしてください。		D
9	都市計画道路世田谷町田線は慢性的に渋滞発生しているが解決に向け取組んでいないといわざるをえない。対策として、並行する小田急小田原線の複々線化、立体交差化事業があるが、これは3章3-3交		D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	通戦略にある通り 20 年以内に事業の着手を目指すものであり、これはこの先 20 年以上は現況のままということで緊急輸送道路としても機能できない事が見込まれる。即効的な対策として、周辺都市計画道路 3・6・5 長沢線の整備を都市計画道路世田谷町田線の渋滞緩和対策と位置付け、リダンダンシーの高い世田谷町田線のバイパス（根岸陸橋～浄水場通り～長沢線～王禅寺公園北側～尻手黒川道路～柿生）となるよう早期整備に取り組むことを要求する。		
10	道路の車線の均質化を推進してください。 例えば、尻手黒川道路は、幅員 18m が基本であり場所により 22m とかあり片側 2 車線になっていますが、急に右折専用車線になり、その車線を走っていた車両は車線変更を余儀なくされ、交通の流れが悪くなるように考えます。尻手黒川道路の場合は原則片側 1 車線にし、自転車専用交通帯や荷下ろし用やバス停留所のスペースとゆとりある歩道スペースに充てるべきだと思います。 そして、交差点で幅員 20m を確保できるのであれば直進車線と右折専用車線だけでなく左折専用車線も設けて交通の流れを改善すべきだと思います。 中原区内の府中街道と中原街道の交差点は府中街道側は左折車線をきちんと設けて下さい。 幅員 20m にて片側 2 車線を設けるならば、市内を走る県道 3 号線の様に確実に片側 2 車線、交差点では直進車線が 2 車線、右折車線 1 車線を必ず設け	本計画では、目標 1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「既存鉄道路線の混雑緩和に向けた取組、鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良」を位置付けており、具体的な道路の整備につきましては、都市の活力や市民生活を支える市域の道路網の構築に向け、優先的に整備する路線を抽出し、整備路線の重点化など、引き続き「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備とともに、交差点改良など局所的かつ即効的な対策の取組を進め、早期の効果発現に向け、個別計画等と連携してまいります。	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	て下さい。		
1 1	川崎縦貫道路Ⅱ期の整備は早期に実現して頂きたいですが、東京外かく環状道路との調整のために時間がかかるようであれば、まずはⅠ期の未整備区間（大師ジャンクション～国道15号）とあわせて国道15号から国道2号までの区間を、東京外かく環状道路のルートに関係なく整備する区間として再整理して開通を目指してください。この区間が開通するだけでも、ボトルネックとなる川崎駅をバイパスすることができるようになるので、市内陸部拠点と臨海部や羽田空港へのアクセス改善と都市拠点の交通円滑化に非常に効果があります。	本計画では、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「既存鉄道路線の混雑緩和に向けた取組、鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良」において、広域的な幹線道路等の整備を位置付けており、国等と連携し、川崎縦貫道路の整備に向けた取組を推進してまいります。 なお、川崎縦貫道路につきましては、国土交通省、東京都及び川崎市の3者で構成員する「羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会」において、東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）との一本化の検討を含めた幅広い検討を進めており、計画の早期具体化に向け国土交通省などと協議調整を進めてまいります。	B
1 2	川崎市にも新幹線が停車する駅を誘致し、長距離移動の利便性を向上させてほしい。	現時点、市内に新幹線駅を整備する計画はございませんが、新幹線駅へのアクセスの向上につきましては、横浜市高速鉄道3号線延伸等の取組を推進してまいります。	D
1 3	J R 東日本南武線連続立体交差事業について、矢向駅～尻手駅の横浜市域についても次の提案を川崎市より横浜市に働きかけることで、川崎市の都市基盤強化と交通円滑化につながる同区間の連続立体交差化の早期実現を図って頂くことを提案します。 「矢向駅的位置を現状より50～100メートル程北側（鹿島田駅方面）に、駅長室や改札の所在地が川崎市内になるように移設して矢向駅の住所が川崎市となる計画とすることを前提条件として、矢向駅舎及び矢向駅周辺区間の立体交差事業費用の地方公共団体負担分を川崎市が拠出することで調整。」これに	連続立体交差事業は、踏切に起因する事故や渋滞の解消等を目的として、道路を管理する者が、道路と鉄道とを連続して立体交差化する事業であり、J R 東日本南武線の矢向駅～武蔵小杉駅間の踏切道を管理する川崎市が、令和7年1月に神奈川県からの都市計画事業認可を受けて、事業に着手しました。 横浜市域の尻手駅～矢向駅間については、横浜市が、「踏切整備計画」を策定し、「矢向駅周辺」を「連続立体交差候補区間」として位置付けていますが、現時点では、優先的に事業化の検討を進める区間としていないため、本市としては、本市域（矢向駅～武蔵小杉駅間）の事業認可取得から工事着手まで5年程度見込んでいることから、横浜市域と本市域の同時完成に向けて、引き続き、働きかけてまいります。	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	より、川崎市民の移動や交通にも大きな障害となっている矢向第二踏切を除却し交通課題を解消し、また南武線が名実共に完全に川崎市のアイデンティティを体現した川崎市の一体感を象徴する路線になるとともに、横浜市が厳しい財政状況かつ南武線の立体交差化に対する横浜市全体の中での都市政策上の重要度が低いという現実として進展が困難な課題がある横浜市域での立体交差を実現させます。		
1 4	道路名称の設定と標識を設置してください。 市道かつ都市計画道路で整備されている道路に名称がなく、緊急車両やタクシーを呼ぶ際に支障があります。例：3・5・9号 古市場矢上線とか。 少なくとも都市計画道路に指定されているすべての道路や、新川崎地区で慶応大学の研究所の横を走る南北の道路（のような都市計画道路になっていないのに都市計画道路並みに整備されている道路）には名称を公募、または市にて名称を付けて、かつ標識を設置ください。	本市が道路法に基づいて管理している道路には、すべて路線名が付されています。 そのうち、市内の主だった20路線については、道路の愛称を定め、道路愛称名標識を各所に設置しております。 現在のところ、新たな名称の設定や標識設置の予定はございませんが、いただいた御意見は今後の参考とさせていただきます。	D
1 5	鉄道ネットワークの取組時期の方向性は交通審議会答申第198号を流用しているに過ぎず、川崎市としての独自性が足りない。短中期推進と中長期着手も言葉遣いがあいまいでわからない。 中長期着手の内、現在各交通事業者において計画化されていないものは外すべきである。逆に小田急小田原線の複々線化計画は登戸－向ヶ丘遊園間（3線）は早急に4線化を図るよう要請すべきである。	小田急小田原線複々線化につきましては、交通政策審議会第198号答申等を踏まえ、鉄道事業者と連携し、鉄道ネットワークの取組時期を中長期事業として位置付けており、既存鉄道路線につきましては、混雑緩和に向けた取組など効率的・効果的な取組を推進してまいります。	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	登戸の区画整理事業には川崎市が多額の補助金を投入し、4線化の用地を確保したにも係わらず、3線化のままでは市民に説明がつかない。		
1 6	横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴い、ヨネッティ一王禅寺付近に新駅が計画されているが、現地周辺には市街化調整区域が多数ある。この開業時期を見据えて早急に麻生区都市マスタープランを見直し、計画的なまちづくりを進めるべきである。乱開発やミニ開発が進んでしまうと取返しがつかなくなってしまう。	本計画では、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等や新幹線駅へのアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、広域的な幹線道路網の整備」を位置付けており、新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針等と連携し、取組を推進してまいります。	E
1 7	南武線の羽田延伸を計画に織り込むことを提案します。過去に同様の提案がなされていると思います。が却下されている状況だと思います。 隣に羽田空港があり、南武線があるのに理解できません。JR川崎から京急川崎駅へ歩いて乗り換えるなど不便極まりません。いろいろ障害があるのでしょうが、解決できないものはないと思います。現状は市長以下強い意志が足りないのではと推察します。 東京方面からの羽田アクセスは、JRが千葉方面を含めて新線を2本、蒲蒲線が認可。報道によると東京都が中央線からの羽田直通を計画。 これらはたくさんの障害を乗り越えていると思います。何故、川崎市・神奈川県・JRは手をこまねいているのでしょうか。 川崎市は東京都と横浜市にはさまれ、その間の通	現時点、「南武線の羽田空港までの延伸」の計画はございませんが、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「本市拠点から羽田空港アクセス強化に向けて、交通ネットワークやターミナル駅等での乗り継ぎ円滑化」を位置付けており、取組を推進してまいります。	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	過交通でしかありません。南武線一本しかなく本数も少なく、市の北部・中部・南部の交流がほとんどありません。神戸市は川崎と同じ150万都市ですが、JR・阪神・阪急・新幹線が通っており、空港まで持っています。川崎市が鉄道利便な都市であるとは決して言えません。 新百合ヶ丘在住ですが、鉄道不便のため羽田まで直通バスを利用しますが、経路は尻手黒川線・第三京浜港北・北西線青葉インター・湾岸線大黒インター経由となりますが、これも何とかならないかと思っています。		

3 目標2に関すること（6件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応区分
1	ICTの“C”の部分（コミュニケーション）に関するバリアフリーの推進を強く要望します。（特に、聴覚障害者対策としての要望です） 「ICTを活用した小型で電動・自動化された新しいモビリティにより、これまでのバスを補完する乗り物が普及していくことが想定されます。」と書かれているように、新たな乗り物を作るのであれば、ITだけでなく“C”の部分を考えて最初からそのような設備・装置を実装してください。	本計画では、目標2「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」において、「(2) 人にやさしい交通環境の整備と社会参加の促進等に向けた取組の推進」を位置付けており、個別計画等において、バリアフリーのまちづくりに向けた取組を推進してまいります。	B
2	<u>歩行者の安全と自由の確保に向け、川崎は大都市なので、交通機関中心の計画はやむを得ないが、高齢化社会に向けて歩道整備や安全確保が重要ではないか。</u>	<u>本計画では、目標2「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」において、「歩行者等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備」を位置付けており、個別計画等において、歩道設置等の取組を推進してまいります。</u>	B
3	一部幹線道路では自転車道整備は進んでいるが不十分。車道・歩道ともに危険があるため、専用道の本格整備が必要。	本計画では、目標2「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」において、「歩行者等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備」を位置付けており、具体的な取組につきましては、個別計画等と連携してまいります。	D
4	電動キックボードについて、川崎でもやっているのですか。渋谷とかでよく見かけますが、マナーが悪く、怖いです。	本計画では、目標2「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」において、「自転車等の利用者に対する交通ルールの周知等」を位置付けており、個別計画等において、交通ルールの遵守の取組を推進してまいります。	B
5	0歳と3歳の子供を持つ母です。今後、保育園・幼稚園へ通うことになるのですが、新川崎駅の駐輪場がいつも満車で、通勤時の自転車での送り迎えが出来ないなと思っています。子供を持つ親が優先的に	本計画では、目標2「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」において、「(1) 安全、安心、快適な交通環境の整備と交通安全対策の推進」を位置付けており、具体的な取組につきましては、個別計画等と連携してまいります。	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	月極の駐輪場を使えるようにするなど、駐輪場の更なる使い方・整備を進めてほしいです。	今後につきましても、歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備に向け、駐輪場の適正な配置・確保など取組を推進してまいります。	
6	主要幹線道路の交差点を除く、市内歩道橋の原則撤去を推進してください。 歩道橋の老朽化が進み、修繕や撤去が必要になっています。錆ついた歩道橋は都市景観を悪化させ市のイメージダウンにつながります。 また、少子高齢化やバリアフリー化の進展により、歩道橋の利用者が減少しているため、機能や利用実態から存続の必要性が低下していると考えます。 歩道橋の撤去により、歩道の拡幅、信号機付き横断歩道を充実させて下さい。 おそらくは60年代から70年代の交通事故死者が全国1万人を超えた時代に必要性に迫られて、歩道橋を充実させたかと思いますが、時代の流れを踏まえて改めて必要性を検討しなおしてください。	川崎市では、少子高齢化やバリアフリー化の進展を踏まえ、横断歩道橋の老朽化や利用状況の変化、平面通行の推進などを考慮したうえで既設横断歩道橋の必要性を総合的に検討し、撤去も含めた対応を行っています。 撤去にあたっては、地元からの要望や市の提案に基づき、歩行者の安全性や利便性を確保できるよう、交通管理者と協議したうえで、信号機付き横断歩道の整備なども併せて検討しています。 今後も、時代の変化に応じて、適切に対応してまいります。	D

4 目標3に関すること（5件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
1	<u>災害に強い交通環境の整備によるリダンダンシー（多重性）の向上のための鉄道交通施策である鉄道ネットワークの多重化の課題には、本来は川崎縦貫高速鉄道が解決となるはずですが、残念ながら廃止を決めてしまったため、川崎市鉄道網のラダー型・複層化を実現するため、代替に、川崎駅から鹿島田・新川崎を経由して日吉まで至り、日吉で横浜市営地下鉄グリーンラインに乗り入れる路線計画を新規検討ください。</u>	<u>現時点、「川崎駅から鹿島田・新川崎を経由して日吉まで至り、日吉で横浜市営地下鉄グリーンラインに乗り入れる路線」の計画はございませんが、本市拠点機能及び拠点間連携の強化に向けた交通ネットワークの形成につきましては、既存ストックを最大限に活用した鉄道路線の整備、幹線道路網の整備等の取組を推進してまいります。</u>	D
2	緊急輸送路の整備率が85%（令和4年度）となっているが、15%の未整備区間を図示してもらいたい。いざという時に使用できない可能性があるのでハザードマップ同様に市民に情報を公開すべきである。	緊急輸送道路とは、地震などの大規模災害が発生した直後に、救助活動に従事する人員や物資などの緊急輸送を円滑かつ確実にを行うために指定された道路です。 川崎市内の緊急輸送道路については、「ガイドマップかわさき（かわさきハザードマップ）」にて御確認いただけます。 また、緊急輸送道路の整備状況については、「ガイドマップかわさき（都市計画道路事業進捗図）」から御確認いただけます。 今後も、市民の皆様にとって分かりやすい情報提供を目指し、引き続き取り組んでまいります。	D
3	各区のハザードマップにアンダーパス（過去冠水した）を記載すべきである。また現地の冠水表示板だけではなく、手前の交差点にも設置し、迂回ルートを表示できるようにした方が良い。現地だけの表示では玉突き渋滞となり、Uターンができなくなってしまう。	洪水ハザードマップにおいては、大雨によって河川が増水し、堤防が決壊するなどの氾濫が発生した場合に、浸水が想定される範囲とその程度、及び地域の避難場所等を示した地図です。また、冠水実績の有無によらず、道路等として管理しているアンダーパスについても、位置を明示しており、必要に応じ明示の追加等についても行なってまいります。 道路冠水時における通行者の安全確保および財産保護を図るため、冠水状況を視認可能な表示板を設置し、迅速かつ的確な避難行動や通行判断を支援	D

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
		する体制を整備しております。しかしながら、近年の降雨は従来の想定を超える規模となっており、市内の全ての道路にて冠水が発生する可能性が高まっておりますので、これまで冠水が確認された箇所を中心として、冠水地点直前のみならず、手前部にも冠水表示板を設置することの必要性を検討してまいります。 一方で、道路冠水は、局地的かつ予測困難な形で発生する可能性があり、冠水箇所が特定の地点に限られないことから、事前に迂回路を恒常的に設定することは現実的には技術的に困難であると考えております。	
4	横須賀線武蔵小杉駅は何回も冠水しており再発防止策が実施されていない。そもそも地下通路は設計上ハザードマップ等の災害対策が考慮されておらず、突貫工事で作ったひずみが出ているのではないかと。早急にＪＲ東と協議を行い、抜本的な駅施設の改善を図るべきである。	本計画では、目標３「災害に強い交通環境の整備」において、「交通基盤の予防保全型等の管理の活用」を位置付けており、市民等が安全安心して利用できるよう、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
5	電柱の地中化は災害対策だけでなく、歩行者の安全対策にも有効である。歩車道が分離されておらず、交通量が多い道路は電柱の地中化し幅員を広げ、歩行者の安全対策を早急に進めるべきである。（例えば大山街道）電柱の地中化計画図を明示して頂きたい。	本市では、川崎市無電柱化推進計画に基づき、主要駅周辺や緊急交通路等の重点エリアにおいて、都市計画道路などの整備に併せ、電線類の地中化を行っており、効率的かつ効果的に無電柱化を進めているところでございます。 電柱の地中化に関する計画図につきましては、「無電柱化整備対象路線図」として、同計画に掲載しております。なお、同計画は市の公式ホームページからご覧いただけますので、御参照ください。	D

5 目標4に関すること（12件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応区分
1	公共交通の拡充は大賛成。自家用車が狭い道路にまで入り安全上問題がある。通勤・通学時間帯以外では中型バスを導入するなど柔軟な運行を検討すべき。	本計画では、目標4「地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」において、「ICT等の新技術を活用したコミュニティ交通等の多様なモビリティの導入や地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能の取組」を位置付けており、具体的な取組につきましては、個別計画等と連携してまいります。	D
2	バスは到着時間が守られていないのが難点。渋滞解消のため、渋滞税やナンバープレートの奇数・偶数制などの導入を検討すべき。	本計画では、目標4「地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」において、「地域特性に応じ、駅前広場の整備や道路等のバスの走行環境の改善」を位置付けており、頂いた御意見につきましては、交通管理者等に伝えてまいります。	D
3	モビリティハブというのは、これまでにないもので、期待している。しかし具体的には、どんなものか？何かお店とかが出るのですか？広い敷地を使うのですか？だとすれば、あまりたくさんは作れないと思う。そのあたりはどうなのか？	本計画では、目標4「地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」において、「ICT等の新技術を活用したコミュニティ交通等の多様なモビリティの導入や地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能（モビリティステーション）の形成」を位置付けており、個別計画等と連携し、取組を推進してまいります。	B
4	<u>新しい交通結節機能【モビリティハブ】だと、よくわからないので、まちのえき、交通スポット、など、わかりやすい名前をつけたらいいと思う。</u>	<u>御意見を踏まえ、地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能としての説明を付記し、「モビリティステーション」と名称を変更いたしました。</u> <u>なお、より分かりやすい名称につきましては、今後、取組を進める中で検討してまいります。</u>	A
5	これ以上バスが少なくなならないよう、代替案も含めて、しっかりと取り組んでほしい。	本計画では、目標4「地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」において、「運転手不足の交通課題に対応した自動運転バス等の導入など、地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組」や「ICT等の新技術を活用したコミュニティ交通等の多様なモビリティの導入や地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能（モビリティステーション）」	B
6	少子高齢化や長寿命化によるライフスタイルの変化に合わせた交通環境の整備を進め、高齢者から若者、子供達など幅広い世代が快適に生活出来る市と		B

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	なるよう頑張っで欲しい。	の取組」を位置づけており、個別計画等において、身近な交通環境の整備に向けた取組を推進してまいります。	
7	高齢者が増加することによりバスの重要性が増していくと考えられる。市バスと民間バス会社と連携をとり、現在の本数や路線を維持するような方法を検討してほしい。		B
8	バスの運転手が不足している中、川崎市交通局は一部民間への委託を行っている。また、東急バス等の民間事業者と重複している路線（例えば鷺沼02系統）があるが、このような場合、果たして今後も公営事業を続けることが適切なのか。民間にできることは、むしろ民間に任せるべきではないか。（整理・統合・路線の一部売却等の対策）	本計画では、目標4「地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」において、「運転手不足の交通課題に対応した自動運転バス等の導入など、地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組」を位置づけており、個別計画等において、バスネットワークの形成に向け、路線バスの利用実態等を踏まえた効率化など取組を推進してまいります。 なお、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
9	「麻生区の交通の未来を考える活動」を提案。麻生区は広域交通の利便性に恵まれている一方、丘陵地で急な坂道が多く、高齢化が進むなどの地域特性から、地域交通に課題を抱えている。特に、バス運転手の高齢化や採用難、2024年問題による運転手不足の懸念があり、今後の交通確保に向けた先手を打つことが得策である。そこで、住民や学生による勉強会・意見交換会を通じて、地域交通の現状を学び、課題を共有し、地域特性に応じた交通のあり方を探る活動が展開されている。活動では、関係機関・研究教育機関・団体等との協働による調査研究を進め、将来的には自動運転やデマンドバスの導入を視野に入れたモデルづくりを目指す。中期的には、大学や関係機関と連携し、体験会や啓発活動を通じて住民の	本計画では、目標4「地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」において、「市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携し、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成」を位置付けており、個別計画等において、多様な主体との連携による地域主体のコミュニティ交通への支援及び導入の促進の取組を推進してまいります。	B

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	理解と参加を促し、地域交通の課題解決力を高めるとともに、他地域への展開も図る。		
1 0	コミュニティ交通については、もう少し補助金等の支援を充実してほしい。	本計画では、目標 4「地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」において、「ICT 等の新技術を活用したコミュニティ交通等の多様なモビリティの導入や地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能（モビリティステーション）の取組」を位置づけ、個別計画等において、多様な主体と連携したコミュニティ交通の導入の促進など取組を推進してまいります。	B
1 1	横須賀線の混雑緩和（武蔵小杉駅）について、駅の混雑が深刻化しており、駅構内の拡張や南武線との乗換距離の短縮を検討してほしい	横須賀線武蔵小杉駅については、開業以降、駅利用者の増加により、ラッシュ時に駅構内及び駅周辺で混雑が生じていたことから、駅構内及び駅周辺の歩行者の分散化による混雑緩和を図るため、平成 30 年に JR 東日本と覚書を締結し、抜本的な混雑緩和対策として、横須賀線下りホームの新設及び新規改札口設置を連携・協力して取組み、令和 4 年に下りホームが供用開始、令和 5 年に新規改札口である綱島街道改札が供用開始されたところです。 なお、頂いた御意見につきましては、鉄道事業者等に伝えてまいります。	D
1 2	武蔵小杉駅からの分散に向け、新丸子駅の急行停車化や北口開発時のホーム拡張・出入口新設により、混雑の分散を図ってほしい。	現時点、「新丸子駅の急行停車化や北口開発時のホーム拡張・出入口新設」の計画はございません。 なお、頂いた御意見につきましては、鉄道事業者等に伝えてまいります。	D

6 目標5に関すること（3件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応区分
1	大気汚染対策と温暖化対策が急務。都市交通分野でも実効ある行動を望む。川崎縦貫道のような大型高速道路は人口密集地帯への建設に慎重であってほしい。	大型高速道路の整備につきましては、首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、広域的な幹線道路網整備の取組を進めてまいります。 なお、頂いた御意見につきましては、国等に伝えてまいります。	D
2	幹線道路等の通過交通量とそこから発生している排ガスやCO2発生量を環境面からモニタリングすべきではないか。光化学スモッグ注意報が昨年度は9回、今年度は4回発生している。これは環境基本計画において2030年度ゼロを目指しており、交通計画と密接な関係があるため。	本市では、自動車排出ガスの大気環境への影響を把握するため、市内幹線道路の沿道9か所において、光化学オキシダントの原因物質の一つである二酸化窒素をはじめ、浮遊粒子状物質等の環境濃度を常時監視しています。 また、二酸化炭素の濃度測定については、地球全体の濃度測定が重要であることから、気象庁の測定データを活用しております。 なお、自動車に係る大気環境の更なる改善や脱炭素化に向けた取組として、次世代自動車の普及促進や利用環境の整備など、今後も取組を進めてまいります。	D
3	<u>自動運転バス等の導入によるバス路線充実や、道路を利用する新たなモビリティの導入、自転車の活用は、幹線道路においては、安全面および道路交通円滑化の妨げとなる渋滞やスピード減退の原因とならないような環境配慮の観点から、十分な道路幅員が確保されていることが不可欠です。本素案の60ページに都市計画道路等の整備という記載はありますが、都市計画道路の拡幅実現を最初に最も力を入れ</u>	<u>本計画では、交通政策の理念に基づき、5つの目標を定めており、目標5「脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備」において、「都市計画道路等の整備や交差点改良などを進め、効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を進めること」を位置付けており、個別計画等において、取組を推進してまいります。</u>	B

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
	<u>てください。</u>		

7 その他（2件）

No	主な意見（要旨）	市の考え方	対応 区分
1	横浜市高速鉄道3号線延伸の収支採算性と費用対効果を算出し、川崎縦貫高速鉄道検討の際に算出した資料と比較して公開してください。	本計画では、目標1「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」において、「本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等や新幹線駅へのアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、広域的な幹線道路網の整備」を位置付けており、具体的な取組につきましては、横浜市と連携してまいります。	D
2	平成24年5月の新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会の提言書では、25ページのまとめにおいて「本路線は経営的に収支採算性が見込め、また、費用に対して十分な社会的便益が見込めることが確認されている。」と記載されていますが、この認識は間違いないでしょうか。	本計画の中間見直し（平成30年3月）において、川崎縦貫鉄道計画は、財政負担が極めて大きいこと、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止しております。	E

5 素案からの変更点

(1) パブリックコメントによる市民意見を踏まえた変更

※下線は変更箇所

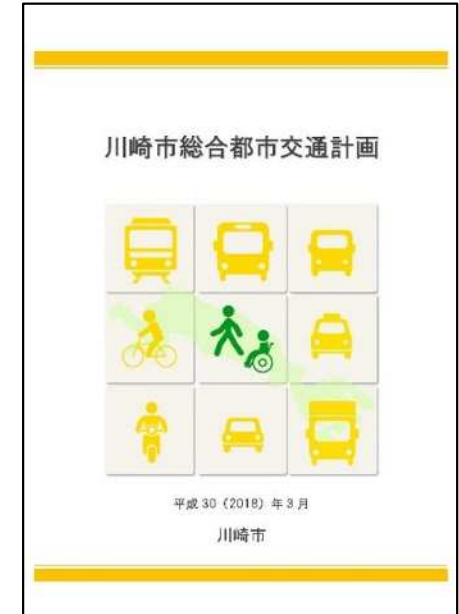
変更の概要	変更内容【変更後】	【変更前】
【第2次川崎市総合都市交通計画】 ・鉄道・道路ネットワークの形成の方向性に関する御意見を受け、記載を加筆 （項目1 No.3）	（本編 P32） ・既存ストックを活かした広域的な都市間連携 【全エリア】	（本編 P32） ・既存ストックを活かした広域的な都市間連携
【第2次川崎市総合都市交通計画】 ・新たな交通結節機能（モビリティハブ）の名称に関するご意見を受け、記載を変更 （項目5 No.4）	（概要版 P18、19、本編 P53、55、118、137） ・地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能 （モビリティステーション）	（概要版 P18、19、本編 P53、55、118、137） ・新たな結節機能（モビリティハブ）

その他、用語・用字の修正など、所要の整備を行っております。

1 第2次川崎市総合都市交通計画の背景と目的

(1) 計画策定の背景

- ・交通は、市民の諸活動の基盤であり日常生活や地域社会の形成、社会経済の発展を支えるなど重要な役割を果たしています。また、長期的な視点と持続性が求められると同時に、交通基盤整備だけではない、各分野と連携した総合的な交通体系が求められていることから、「広域調和・地域連携型の都市構造の形成」に向けた交通政策のマスタープランとして、平成25(2013)年3月に策定し、平成30(2018)年3月に中間見直しを実施しています。
- ・計画策定から10年が経過し、本市でも今後直面する急速な高齢化や人口減少、ICTを活用した新たなモビリティの普及、脱炭素社会へ向けた動きのほか、路線バスの運転手をはじめとした、様々な交通の担い手不足が深刻化するなど、社会環境が大きく変化するとともに、激甚化する自然災害や、新型コロナウイルス感染症を経験し、市民の防災への意識やライフスタイル・働き方を見直す動きも高まっています。
- ・社会環境の変化など計画を取り巻く状況の変化を踏まえ、計画の策定から10年後を目途に全体見直しを行うこととなっており、令和7(2025)年度に計画策定するものです。



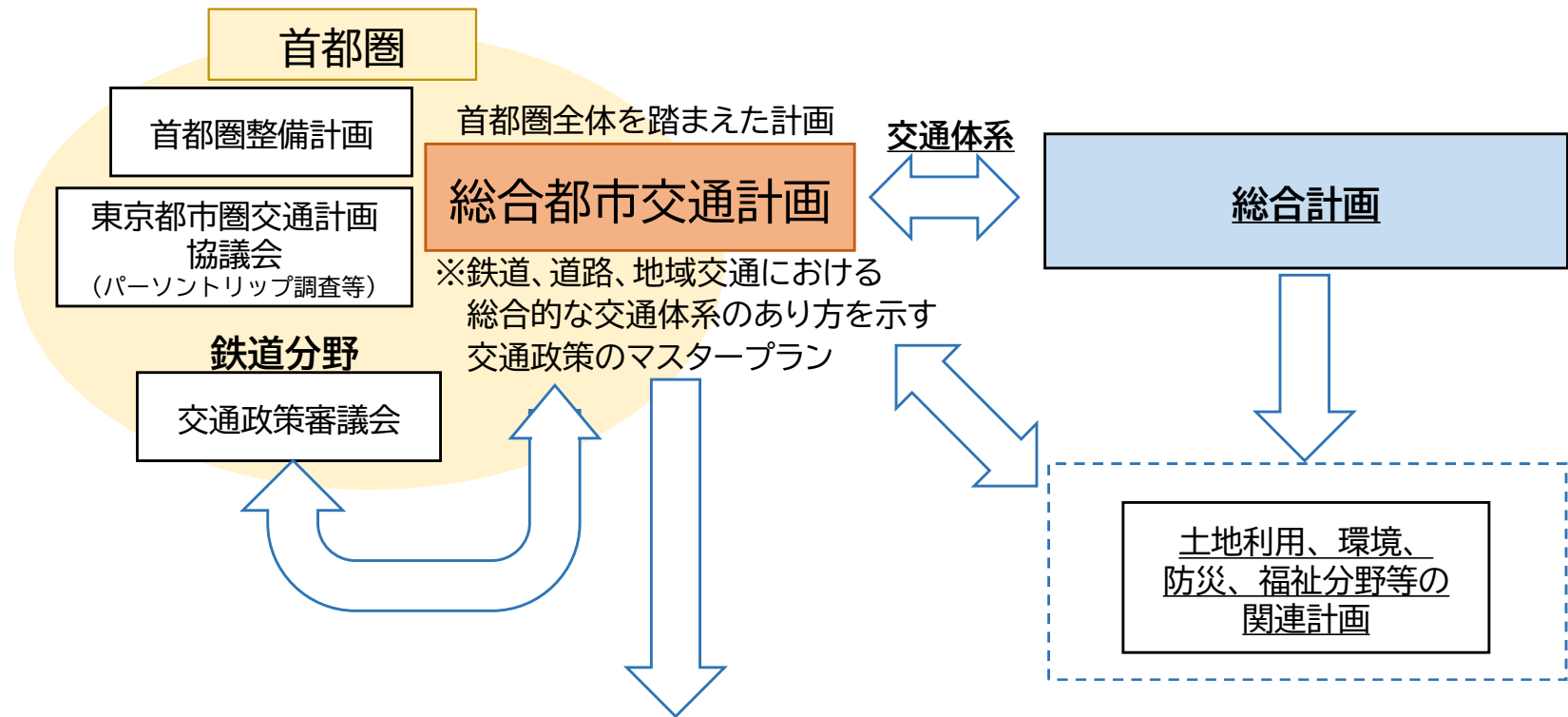
(2) 計画策定の目的

- ・本市の将来を見据えた上で、鉄道・道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応するとともに、市民の暮らしやすさと移動しやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を図るため、新たな総合都市交通計画を策定するものです。

(3) 計画期間

- ・本計画の目標年次は、令和7(2025)年度の計画策定からおおむね20年後とします。
- ・また、計画策定からおおむね5年後に中間見直しを行い、おおむね10年後に次期計画策定を行います。

2 川崎市総合都市交通計画の位置づけ



交通関連の個別計画(例) 総合都市交通計画に示す総合的な交通体系のあり方に基づき、各交通分野の事業を定めるもの

道路分野	自転車分野	地域公共交通分野	駐車対策分野
道路整備プログラム 平成28年度～令和11年度	自転車活用推進計画 令和4年度～令和7年度	地域公共交通計画 令和3年度～令和7年度	川崎駅東口地区 駐車対策推進計画 令和3年度～令和7年度

3 交通政策の理念

交通政策の理念

理念① 『誰もが利用しやすいこと』

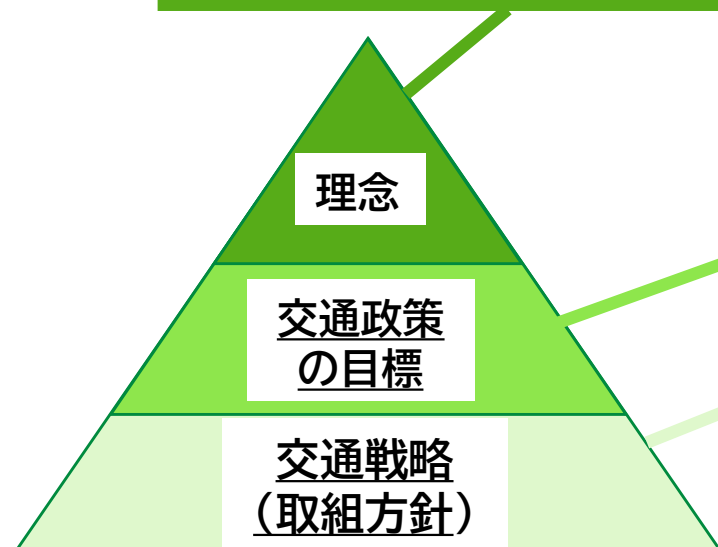
日常生活や社会生活、経済活動に不可欠な人の移動を支える交通は、誰にとっても利用しやすいことが求められています。

理念② 『安全・安心かつ円滑であること』

より安全で安心、活発な生活や活動を支えるため、交通は、安全・安心で、円滑であることが求められています。

理念③ 『持続可能であること』

地域間の人や物の活発な交流や流通を促進することなどにより都市の形成を支える交通は、地球環境に配慮しつつ、持続可能であることが求められています。



交通政策の目標

- 1 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
- 2 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- 3 災害に強い交通環境の整備
- 4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備
- 5 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

交通戦略

戦略的に取り組む方針を示すもの

4 計画(本編)の構成

1章 川崎市総合都市交通計画について

- 1-1 計画策定の背景と目的
- 1-2 計画の位置づけ
- 1-3 交通政策の理念
- 1-4 本市がめざす都市構造

2章 交通政策を取り巻く状況

- 2-1 首都圏における現状
- 2-2 首都圏の交通に係る現状
- 2-3 本市の現状
- 2-4 本市の交通に係る現状
- 2-5 本市の抱える交通課題

3章 交通政策の目標、交通戦略

- 3-1 目標値の設定
- 3-2 本市の交通政策の目標
- 3-3 交通戦略
- 3-4 行政・交通事業者・市民の責務・役割
- 3-5 計画の進行管理
- 3-6 検討経過

関連資料

首都圏における現状
首都圏の交通に係る現状
本市の現状
本市の交通に係る現状
首都圏整備に資する交通ネットワーク
交通施策の方向性
主な取組一覧
各拠点事業の取組
国の予算上の支援措置
用語解説

----- 以下 別冊 -----

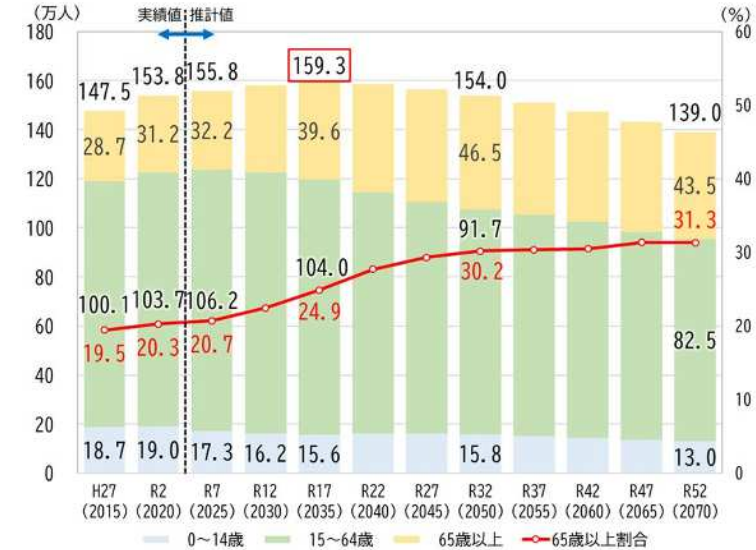
参考資料

旧総合都市交通計画について

5 交通政策を取り巻く状況

(1)人口、高齢化等の動向

- 本市の人口は増加が続いていますが、令和17(2035)年にピークを迎え、その後減少へ転換する見込みです。
- 高齢化は、市の全域で進展しますが、その度合いは区による違いがあり、地域ごとのきめ細やかな対応が求められます。



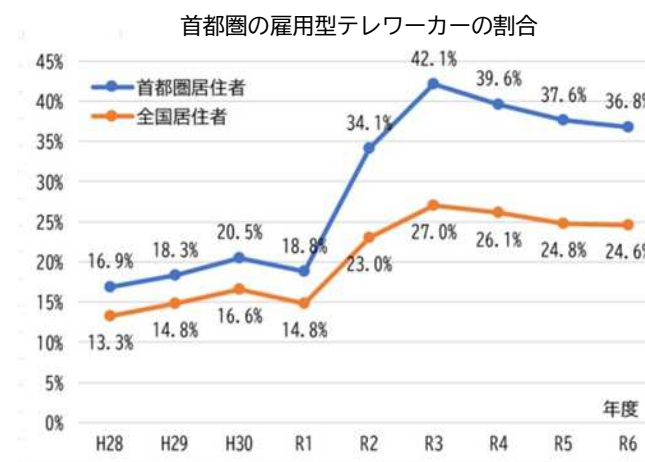
(出典)2020年までは国勢調査、2025年以降は川崎市総合計画の改定に向けた将来人口推計(令和7(2025)年5月)

(2)働き方、ライフスタイルの変化

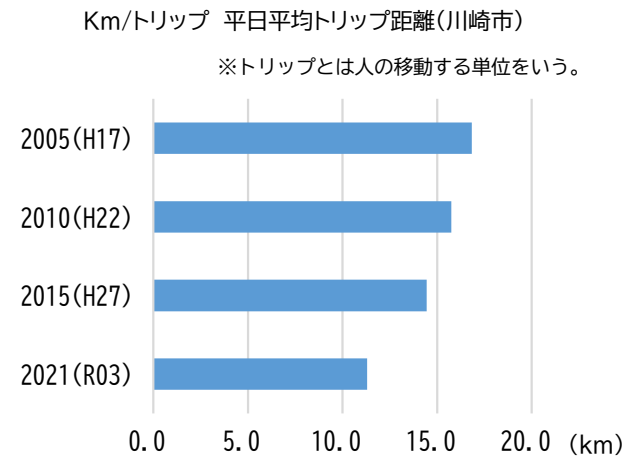
- テレワークの普及等による働き方の変化やインターネットショッピング利用の増加等のライフスタイルの変化により、外出時の移動距離が短くなっています。



(出典)家計消費状況調査(総務省)より作成



(出典)テレワーク人口実態調査(国土交通省)より作成



(出典)国土交通省資料より作成

(3)さまざまな交通の担い手不足

・バス・タクシーの運転手等は、令和元年に比べ減少しており、また有効求人倍率が全産業平均より高く推移するなど、担い手不足が深刻化しています。

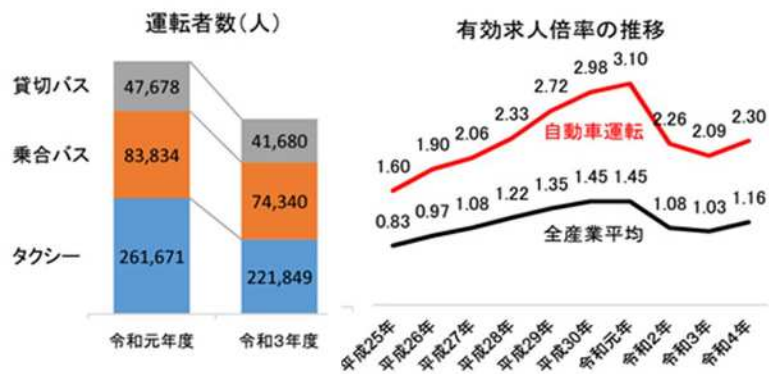


図 バス・タクシー業界の運転者数の推移

(出典)ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会(国土交通省)

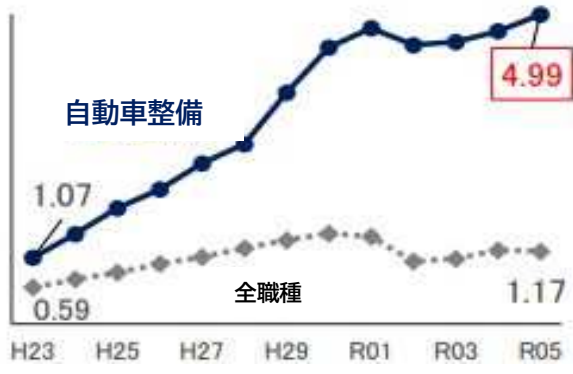


図 自動車整備職種の有効求人倍率の推移

(出典)厚生労働省「職業安定業務統計」から作成

(4)臨海部の大規模土地利用転換

・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(令和5(2023)年9月)により、扇島地区や南渡田地区など、川崎臨海部に新たに生まれる約400ヘクタールの広大な土地について、大規模土地利用転換の取組が進められています。



図 扇島地区において必要と想定する主な道路・交通アクセス路線と整備箇所
(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)(川崎市)

(5) 脱炭素社会の実現に向けた取組の進展

- ・平成30(2018)年に公表された IPCC(国際気候変動に関する政府間パネル)「1.5℃特別報告書」では、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言されました。
- ・本市においては、令和2(2020)年11月に脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」を策定するとともに、令和4(2022)年3月には「地球温暖化対策推進基本計画」を改定し、2050年までに市域の温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指しています。
- ・脱炭素社会の実現に向け、運輸部門においては、次世代自動車等の更なる普及促進や公共交通の利用促進が重要です。

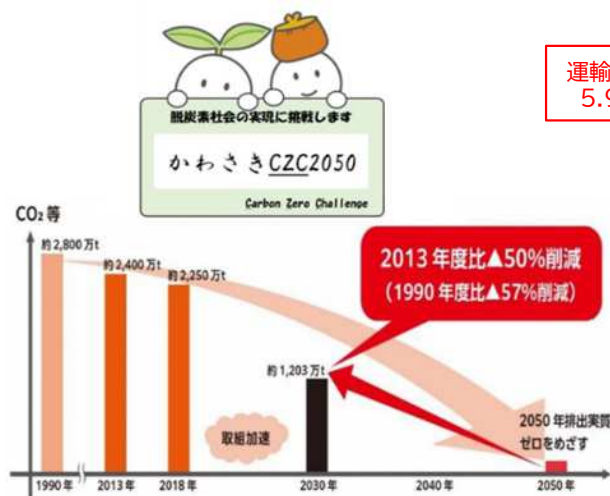


図 市域のCO₂排出量の将来イメージ
(出典)川崎市地球温暖化対策推進基本計画

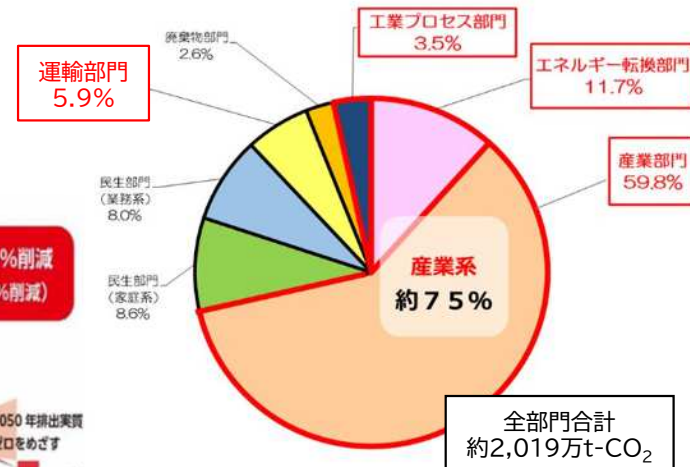


図 市内の二酸化炭素排出量の部門別構成比(2022年度暫定値)
(出典)川崎市資料

(6) ICTの進展による様々な身近な乗り物の普及

- ・ICTの進展によりMaaSやデマンド交通、小型車両を用いたグリーンスローモビリティ、超小型モビリティが登場している他、電動キックボードや自転車などのシェアリングサービスも開始されるなど、ICTを活用した小型で電動・自動化された新しいモビリティにより、これまでのバスを補完する乗り物が普及していくことが想定されます。



のるーとKAWASAKI

6 交通課題

これまでの取組状況や社会環境などの変化を踏まえ、5つの交通課題を整理

交通課題		主な内容
①	首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成	・臨海部の大規模な土地利用転換を踏まえた交通機能や市内外の拠点間の連携強化が求められています。
②	誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の形成	・人口減少、超高齢社会に対応した、人にやさしい交通環境の整備が求められています。
③	災害に強い交通の実現	・激甚化する風水害や大規模地震等の災害に強く、復旧を支える交通基盤の充実が求められています。
④	地域特性に応じた交通課題へのきめ細やかな対応	・地域特性に応じたきめ細やかな対応や市民の暮らしに応じた、新技術等の多様なモビリティの活用による移動手段の確保が求められています。 ・様々な交通の担い手不足に対応した、地域公共交通ネットワークの形成や拠点駅等のまちづくりと連携した、結節・交流機能の強化が求められています。
⑤	脱炭素社会の実現に向けた地球環境への更なる配慮	・公共交通の利用促進や次世代自動車の普及促進、環境に配慮した自動車利用の推進等による交通の脱炭素化が求められています。

計画策定のポイント

これまでは、首都圏における立地特性を活かした交通環境の形成を中心に進めてきましたが、高齢化の進展や交通の担い手不足等の社会環境の変化に対応するため、これまでに構築した交通環境を最大限に活用しながら、都市の骨格形成と交通機能の強化、安全、安心、防災、環境に対応した交通環境の整備等を進めるとともに、市民の移動しやすさに暮らしやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を図ります。

7 目標値の設定

- ・本計画は交通政策のマスタープランであるため、関連計画を含めた、将来目指すべき総合的な目標として、交通政策全体に係る市民の実感に即した全体目標を設定します。
- ・川崎市都市イメージ調査において、「『川崎市』のイメージに当てはまるもの」として、「便利」を選択した川崎市民の割合が最も多いことを踏まえ、「便利な都市かわさき」を将来につなぐため、本計画の総合的な目標として設定します。
- ・目標値については、本計画の目標年次である計画策定から、おおむね20年後の令和27(2045)年とします。
- ・分析間隔については、本計画の見直しに合わせ、おおむね5年とします。

全体目標

川崎市が便利な都市と 感じる市民の割合

各ネットワーク形成事業等の推進や
地域公共交通ネットワークの形成等により、
都市の利便性の向上をめざします。

引用元調査データ:川崎市都市イメージ調査
の質問項目「『川崎市』のイ
メージに当てはまるもの」
(複数回答可)として、「便
利」を選択した川崎市民の
割合

引用元調査の間隔:各年
本計画の分析:おおむね5年
(本計画見直し時)

基準値

基準年度

約48%

R6(2024)年



目標値

令和27(2045)年度

約55%

向上



※各年で実施する川崎市都市イメージ調査結果に基づき、本計画では5年ごとに都市の利便性の実感の推移を分析等を行う。

8 交通政策の目標、交通戦略

交通政策の目標

1 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

2 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

3 災害に強い交通環境の整備

4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

5 脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

交通戦略(取組方針)

- (1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化
- (2) 首都圏機能の強化に資する広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化
- (3) 臨海部の交通機能強化
- (4) 首都圏機能に資する交通ネットワークに関する取組時期の方向性

- (1) 安全、安心、快適な交通環境の整備と交通安全対策の推進
- (2) 人にやさしい交通環境の整備と社会参加の促進等に向けた取組の推進

- (1) 災害に強い交通基盤の整備
- (2) 災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

- (1) 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成
- (2) 駅周辺等の特性に応じた交通・交流環境の整備及び公共交通の利用促進

- (1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化
- (2) 次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化
- (3) 環境に配慮した自動車利用の推進

目標

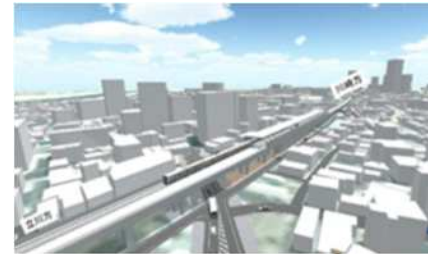
1

首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

(1) 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ・既存ストックを最大限に活用した既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、幹線道路網の整備を進めます。
- ・既存鉄道路線の混雑緩和に向けた取組、鉄道の連続立体交差化、幹線道路等の整備、早期に効果が発現する交差点改良など効率的・効果的な取組を進めます。

主な取組



JR南武線
連続立体交差化
完成イメージ
(平間駅周辺)
(出典)川崎市資料

関連計画等

- ・交通政策審議会
答申第198号
- ・関東ブロック
新広域道路交通計画
- ・第2次道路整備プログラム 等

(2) 首都圏機能の強化に資する広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

- ・本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面等や新幹線駅へのアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線の整備、広域的な幹線道路網の整備に向けた取組を進めます。
- ・首都圏における交通混雑の緩和による都市機能・物流の強化や、空港・港湾アクセスに資する高規格道路の計画の具体化に向けて、国などと連携した取組を進めます。
- ・本市拠点から羽田空港アクセス強化に向けて、交通ネットワークやターミナル駅等での乗り継ぎ円滑化の取組を進めます。

主な取組



横浜市高速鉄道
3号線延伸
概略ルート・駅位置図
(出典)川崎市・横浜市
報道発表資料

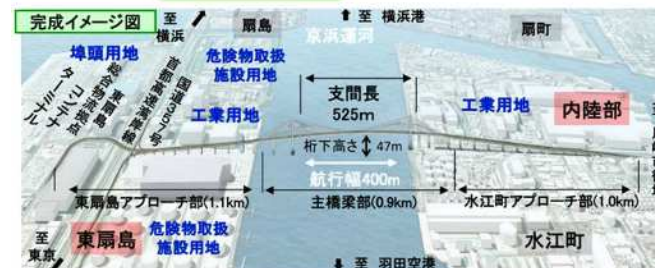
関連計画等

- ・交通政策審議会
答申第198号
- ・関東ブロック
新広域道路交通計画
- ・第2次道路整備プログラム
- ・川崎駅周辺総合整備計画 等

(3) 臨海部の交通機能強化

- ・大規模土地利用転換に対応した、京浜港の国際競争力を強化する幹線道路等の整備促進、内陸部交通の湾岸転換による道路交通の円滑化等、臨海部の道路ネットワークの機能強化に向けた取組を進めます。
- ・臨海部のより良い通勤環境等に向け、既存の交通ネットワークを活かした取組や、臨海部全体の交通ネットワーク形成を進めます。

主な取組



臨港道路東扇島水江町線の完成イメージ図
(出典)国土交通省資料

関連計画等

- ・臨海部ビジョン
- ・川崎港港湾計画
- ・臨海部土地利用方針
- ・臨海部交通機能強化実施方針
- ・第2次道路整備プログラム 等

(4)首都圏機能に資する交通ネットワークに関する取組時期の方向性

鉄道及び道路ネットワーク形成事業に関する取組時期の考え方

鉄道及び道路ネットワーク形成事業については、交通戦略をはじめ、各施策・事業の計画熟度や財政負担なども考慮し、おおむねの取組時期の方向性を定め、計画的な施策・事業展開を図ります。

取組時期の方向性は、次の区分とします。

鉄道及び道路ネットワーク形成事業

事業の実現※1、着手(事業化)※2を目指し、
短中期(計画の策定から10年以内)に
事業を推進するもの

事業の検討・調整に一定の時間を要し、
中長期(計画の策定から20年以内)に
事業の着手(事業化)をめざすもの

取組時期の方向性

短中期推進事業

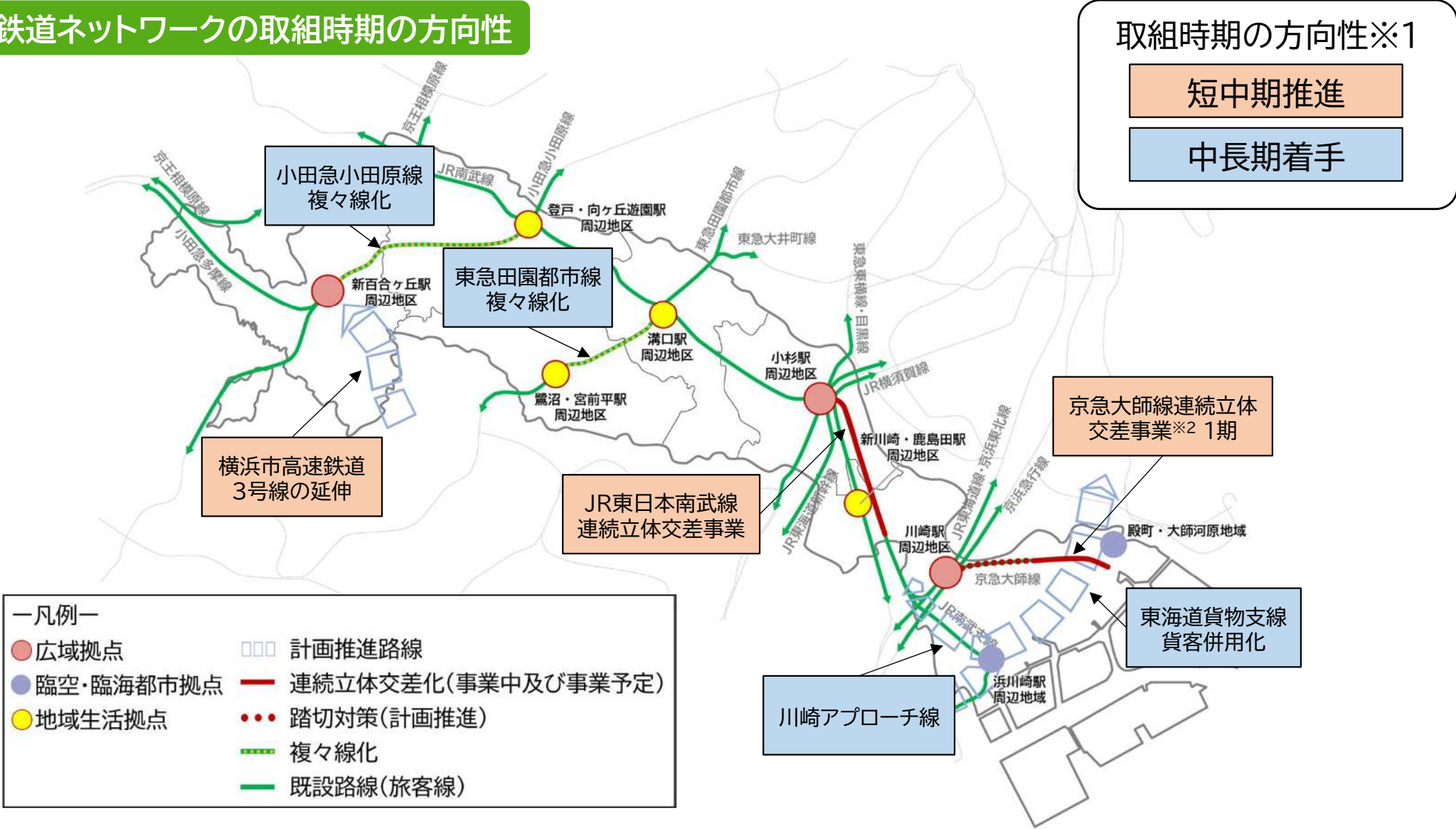
中長期着手事業

※1 事業の実現とは、整備推進により、全部又は、一部の効果(一部区間供用開始等)が実現をすることをいいます。

※2 着手(事業化)とは、都市計画法の事業認可、これに相当する事業化段階(用地取得や工事等に着手する段階)に至ることをいいます。

首都圏機能に資する交通ネットワーク

鉄道ネットワークの取組時期の方向性



※1 各事業については、上位の計画や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図ります。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画の廃止を前提とし、京急川崎(大)第2踏切を含めた4踏切の踏切対策を定めます。

首都圏機能に資する交通ネットワーク

道路ネットワークの取組時期の方向性



※1 各事業については、上位の計画や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図ります。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画の廃止を前提とし、京急川崎(大)第2踏切を含めた4踏切の踏切対策を定めます。

※3 国道357号(羽田～浮島)については、多摩川トンネルにおいて、工事が進められています。

※4 川崎縦貫道路については、東京外かく環状道路(湾岸道路～東名高速間)の計画と一本化する場合について、検討を進めております。

首都圏機能に資する交通ネットワーク

臨海部における鉄道・道路ネットワーク形成事業等



※1 各事業については、上位の計画や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図ります。

※2 京急大師線連続立体交差事業2期(川崎大師駅～京急川崎駅)については、都市計画の廃止を前提とし、京急川崎(大)第2踏切を含めた4踏切の踏切対策を定めます。

※3 国道357号(羽田～浮島)については、多摩川トンネルにおいて、工事が進められています。

※4 川崎縦貫道路については、東京外かく環状道路(湾岸道路～東名高速間)の計画と一本化する場合について、検討を進めております。

目標 2

誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

(1) 安全、安心、快適な交通環境の整備と交通安全対策の推進

- ・歩行者等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備を進めます。
- ・安全・快適で身近な自転車の活用に向けた取組を進めます。
- ・自転車等の利用者に対する交通ルールの周知等の取組を進めます。
- ・駅周辺における歩行者の安全性・利便性の向上に向けた取組を進めます。
- ・地域特性を活かした官民連携による安全・快適な道路空間の活用を進めます。

主な取組



安全・快適なシェアサイクルの推進
(出典)川崎市資料

関連計画等

- ・道路維持修繕計画
- ・第11次交通安全計画
- ・自転車活用推進計画
等

(2) 人にやさしい交通環境の整備と社会参加の促進等に向けた取組の推進

- ・ホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道事業者と連携した取組を進めます。
- ・バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーなど誰もが暮らしやすいまちづくりを進めます。
- ・高齢者・障害者等の社会参加に向けて、路線バスの優待乗車や移動サービスなど外出を支援する取組を進めます。

主な取組



ホームドアの設置(JR南武線武蔵小杉駅)
(出典)川崎市資料

関連計画等

- ・地域公共交通計画
- ・バリアフリー基本構想・推進構想(地区別)
- ・かわさきいきいき
長寿プラン 等

目標

3

災害に強い交通環境の整備

(1) 災害に強い交通基盤の整備

- ・緊急輸送道路等の整備、指定路線の周知、沿道建築物の倒壊防止による機能保全等の取組を進めます。
- ・鉄道や広域的な幹線道路等の整備による防災性の高い交通ネットワークの形成を進めます。
- ・道路施設等の耐震化、道路の無電柱化を進めます。
- ・交通基盤の予防保全型等の管理を進めます。

主な取組



道路斜面



冠水表示板

適切な維持修繕や維持管理(道路斜面・冠水表示板)
(出典:川崎市道路維持修繕計画)

関連計画等

- ・かわさき強靱化計画
- ・第2次道路整備プログラム
- ・道路維持修繕計画
- ・橋りょう長寿命化修繕計画
- ・耐震改修促進計画 等

(2) 災害発生時等における帰宅困難者対策の推進

- ・災害時における公共交通への集中回避のため、主要駅等での混乱防止に向けた取組(一時滞在施設への誘導等)を進めます。

主な取組



図上訓練の様子(出典:川崎市資料)

関連計画等

- ・エリア防災計画 等

目標 4 地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

身近な地域における交通施策の考え方

【社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成など】

- ・市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携し、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成を推進します。
- ・地域特性やニーズに応じ、高齢者や子育て世代等の誰もが移動しやすい、きめ細やかな対応を図るため、多様な主体と連携し、新たなモビリティの導入などに向け、持続的な実施体制の構築を推進します。
- ・自動運転バス等の導入や路線バスと多様なモビリティが連携する新たな交通結節機能の形成を推進します。
- ・自転車の活用などの関連施策については、地域特性に応じ、身近な交通環境の整備を進めるとともに、シェアモビリティと公共交通との連携など交通手段間のより良い連携を推進します。

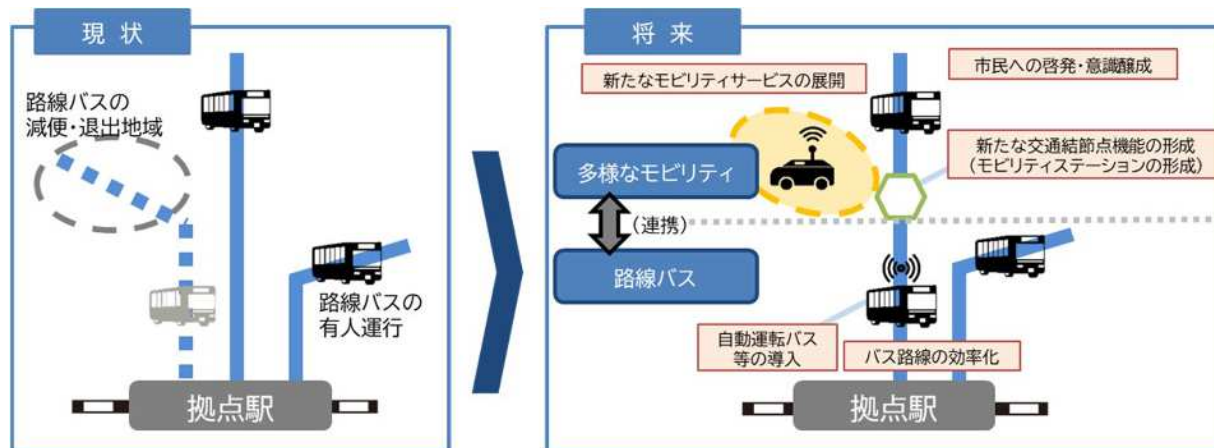


図 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成のイメージ



図 シェアモビリティのイメージ

(出典)
シェアサイクル・EV
カーシェア・電動キ
ックボード：
川崎市資料
超小型モビリティ：
トヨタ自動車(株)

目標 4 地域に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

(1) 社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成

- ・運転手不足の交通課題に対応した自動運転バス等の導入など、地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組を進めます。
- ・地域特性に応じ、駅前広場の整備や道路等のバスの走行環境の改善に向けた取組を進めます。
- ・ICT等の新技術を活用したコミュニティ交通等の多様なモビリティの導入や地域のにぎわい創出にも寄与する新たな結節機能(モビリティステーション)の取組を進めます。

主な取組



自動運転バスが川崎駅で走行する様子(レベル0運行)

関連計画等

- ・地域公共交通計画
- ・駅周辺地区まちづくり方針
- ・第2次道路整備プログラム
- ・住宅基本計画 等

(2) 駅周辺等の特性に応じた交通・交流環境の整備及び公共交通の利用促進

- ・ウォーカブルな(「居心地が良く歩きたくなる」)まちなかづくりを進めます。
- ・駅へのアクセスや乗継の利便性の向上等に向け、駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を進めます。
- ・駐車場の適切な整備や既存ストックの活用など、駐車場マネジメントの取組を進めます。
- ・鉄道の連続立体交差化等と連携した地域交通の効率化や駅前空間の充実などの取組を進めます。
- ・運行案内等に関する情報提供の充実やバス停の利用環境の改善など、公共交通利用促進の取組を進めます。

主な取組



駅前広場イメージ

鷺沼駅前地区再開発事業 駅前広場イメージ
(出典)「鷺沼駅前地区再開発事業の進捗状況について」(川崎市)

関連計画等

- ・地域公共交通計画
- ・自転車活用推進計画
- ・川崎駅東口地区駐車対策推進計画
- ・駅周辺地区まちづくり方針 等

目標

5

脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備

(1) 公共交通利用促進と道路交通円滑化

- ・公共交通機関の利用促進により、自家用車の利用からの転換を促進します。
- ・都市計画道路等の整備や交差点改良などを進め、効率的・効果的に渋滞緩和を図り、道路交通の円滑化を進めます。

主な取組



渋滞対策の効果の例
(高石歩道橋下交差点)
(出典)川崎市資料

関連計画等

- ・地球温暖化対策推進基本計画
- ・道路整備プログラム
- ・地域公共交通計画
- ・駅周辺地区まちづくり方針 等

(2) 次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化

- ・次世代自動車の普及促進や利用環境の整備、EVカーシェアリングサービスなどの地球環境に配慮した取組により、交通の脱炭素化を進めます。

主な取組



川崎市EVバス
(出典)川崎市資料

関連計画等

- ・環境基本計画
- ・地球温暖化対策推進基本計画
- ・大気・水環境計画
- ・脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」
- ・地域公共交通計画 等

(3) 環境に配慮した自動車利用の推進

- ・エコドライブやエコ運搬の推進、産業道路の迂回対策など、自動車利用における環境配慮行動の自主的な取組を促進します。

主な取組



産業道路
クリーンライン化
キャンペーンポスター
(出典)川崎市資料

関連計画等

- ・環境基本計画
- ・地球温暖化対策推進基本計画
- ・大気・水環境計画 等

9 計画の進行管理

本計画は総合的な交通体系のあり方を示す交通政策のマスタートプランであるため、交通に関する傾向や今後の動向を的確に把握することが重要となります。

社会環境や交通需要動向等の変化や傾向をきめ細やかに把握し、施策の方向性等の見直しに活用するため、経年的にモニタリングします。

主なモニタリング項目

・各年に調査する項目は、交通に係る社会環境の変化をきめ細やかに把握し、動向を注視していくものです。

主なモニタリング項目	説明	基準値 (基準年度)		調査 間隔
鉄道混雑率	主な鉄道路線の混雑率 ※市外を含む代表的な混雑区間を記載	JR南武線(武蔵中原→武蔵小杉)	153%	各年
		JR東海道線(川崎→品川)	154%	
		JR横須賀線(武蔵小杉→西大井)	134%	
		小田急小田原線(世田谷代田→下北沢)	146%	
		東急田園都市線(池尻大橋→渋谷)	133%	
		(R6(2024)年)		
CO ₂ 排出量 (運輸部門)	運輸部門におけるCO ₂ 排出量	約117万t/年 (R4(2022)年)		各年
市内鉄道駅の乗車人員	市内鉄道駅の1日合計乗車人員	144万人/日 (R5(2023)年)		各年

主なモニタリング項目	説明	基準値 (基準年度)		調査 間隔
市内全路線バスの乗車人員	市内全路線バスの1日平均乗車人員 (川崎市バス、川崎鶴見臨港バス、東急バス、小田急バス、京急バス)	31.8万人/日 (R5(2023)年)		各年
市内タクシーの乗車人員	市内タクシーの1日平均乗車人員	3.0万人/日 (R5(2023)年)		各年
コミュニティ交通の利用者総数	コミュニティ交通の利用者の年間総数 ※総数にはコミュニティ交通の実証実験等の利用者を含む	11.3万人/年 (R5(2023)年)		各年
広域拠点の駅平均乗車人員	広域拠点の駅の川崎市統計書等による乗車人員の合計	川崎駅	23.2万人/日	各年
		武蔵小杉駅	19.1万人/日	
		新百合ヶ丘駅	5.4万人/日	
		(R5(2023)年)		
地域生活拠点の駅平均乗車人員	地域生活拠点の駅の川崎市統計書及び鉄道会社公表資料による乗車人員の合計	新川崎・鹿島田駅	3.8万人/日	各年
		溝口駅	16.5万人/日	
		鷺沼・宮前平駅	5.0万人/日	
		登戸・向ヶ丘遊園駅	17.0万人/日	
		(R5(2023)年)		
市内鉄道駅におけるホームドア設置状況	市内鉄道駅55駅におけるホームドア設置駅数	27駅 (R6(2024)年)		各年

・各施策の効果を総合的に把握し、次期計画に反映するためおおむね5年おきに調査を行います。

主なモニタリング項目	説明	基準値 (基準年度)	調査間隔
広域拠点間の所要時間	本市広域拠点(川崎・小杉・新百合ヶ丘)間の自動車利用による平均所要時間	約51分 (R3(2021)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
新幹線駅まで45分圏域	新幹線駅まで鉄道利用により45分以内のエリアの市域全体に占める割合	約63% (R5(2023)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
羽田空港までの所要時間	本市拠点から羽田空港までの鉄道利用と自動車利用の平均所要時間 鉄道利用と自動車利用の平均値	約45分 鉄道:R7(2025)年 自動車:R3(2021)年	おおむね5年 (本計画見直し時)
臨海部の移動圏域	臨海部の拠点から自動車を利用して60分で到達できる圏域の面積	約2,100km ² (R3(2021)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
踏切横断交通量	市内の歩行者ボトルネック踏切通行者数及び自動車ボトルネック踏切通行台数	歩行者:約13万人 自動車:約3万台 (R6(2024)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
緊急輸送道路整備率	緊急輸送道路の整備率	約85% (R4(2022)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
広域防災拠点のアクセスルート数	広域防災拠点である東扇島へのアクセスルート数	3ルート (R6(2024)年)	おおむね5年 (本計画見直し時)
公共交通利用割合	鉄道・バス・タクシーの代表交通手段分担率	約43% (H30(2018)年)	10年 ※パーソントリップ調査

・その他、関連計画で把握する動向等も施策の方向性を見直しに活用します。

本計画は、おおむね20年後を目標年次とした、長期的な視点に立った計画であり、本計画を効果的・効率的に推進していくため、計画の進捗状況などを定点観測し、施策の方向性等の見直し、改善を行います。

また、社会環境の変化や法改正、技術の進展、上位計画の見直しに応じて、計画の見直しを検討し、おおむね5年後に中間見直しを予定します。

年度 (想定)	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	令和 12	令和 13	令和 14	令和 15	令和 16	令和 17
川崎市 総合都市交通計画	計画策定					中間見直し					計画策定
国勢調査											
東京都市圏 パーソントリップ調査											
交通政策審議会 第198号答申	目標年次 令和12年頃										
大都市交通センサス 全国道路・街路交通 情勢調査											
全体目標の分析											
モニタリング項目 の調査											