



#バス #自動運転 #運転席

参考資料

旧総合都市交通計画について

(1)政策目標に基づく取組状況

・平成25(2013)年3月の計画策定及び平成30(2018)年3月の改定(中間見直し)以降、交通政策の目標の実現に向けて、各種の施策・事業に取り組んできました。

・ここでは、計画策定後の主な施策・事業の取組状況を示すとともに、交通政策の目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として設定している目標水準(指標)の状況を把握します。

・なお、本計画は計画策定から概ね20年後を目標年次としており、令和7(2025)年度時点における目標水準(指標)の状況を整理したものです。

目標水準(指標)の状況の見方

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39% (H20(2008))	約39% (H27(2015))	😊 約43% (H30(2018))
次世代自動車の普及向上	普及率向上	約2.9% (H22(2010))	約9.6% (H27(2010))	😊 約17.5% (R4(2022))
CO2排出量の削減	H17(2005)年度より削減	約110万t/年 (H17(2005))	約110万t/年 (H27(2015))	😊 約96万t/年 (R3(2021))

指標の状況



指標の改善が見られる



指標の変化なし



課題あり

※目標水準の評価に用いる調査データによって調査年度が異なるため、目標水準ごとに評価年度を示しています。
 ※評価年度に下線の付いたものの計画策定時や現況値の指標値は当該年度の推計値を示しています。

旧総合都市交通計画について

政策目標

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

連続立体交差事業

- ・京浜急行大師線連続立体交差事業(小島新田駅～京急川崎駅)推進
- ・JR東日本南武線連続立体交差事業(矢向駅～武蔵小杉駅)推進

鉄道事業

- ・横浜市高速鉄道3号線の延伸に向けた取組

道路事業

- ・羽田連絡道路(多摩川スカイブリッジ)の整備完了
- ・都市計画道路の整備促進



産業道路における踏切の除却



多摩川スカイブリッジ

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回
広域拠点間の所要時間の短縮 (自動車利用)	25%以上短縮 (34分以内)	約45分 (H17(2005))	約54分 (H27(2015))	😊 約51分 (R3(2021))
新幹線駅まで45分圏域の拡大 (公共交通利用)	90%以上 (対市域面積)	約62% (H24(2012))	約60% (H27(2015))	😊 約63% (R5(2023))
羽田空港までの所要時間の短縮	20%以上短縮 (35分以内)	約44分 (鉄道:H24(2012)、 自動車:H17(2005))	約45分 (鉄道:H29(2017)、 自動車:H27(2015))	😐 約45分 (鉄道:R7(2025)、 自動車:R3(2021))
臨海部の移動圏域の拡大	30%以上拡大 (2,400km ²)	約1,900km ² (H17(2005))	約2,000km ² (H27(2015))	😊 約2,100km ² (R3(2021))

取組状況を 踏まえた課題

- ・交通ネットワークの形成に向け、引き続き長期的な取組の推進が必要
- ・臨海部(扇島等)の大規模な土地利用転換を踏まえた新たな交通ネットワークの検討が必要

誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

安全・安心な移動環境の確保

- ・安全な歩行環境の整備(歩道や自転車通行環境等)
- ・自転車を活用したまちづくりに向けた取組
(駐輪場の整備、シェアサイクル事業の実施)



自転車通行環境整備のイメージ

ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

- ・ユニバーサルデザインタクシー普及やノンステップバス導入の促進
- ・鉄道駅におけるホームドア等の整備促進に係る取組



ユニバーサルデザインタクシー

地域(交通)分断の解消(交流の推進)

- ・JR南武線の踏切横断の軽減と安全性や利便性の向上に向けた取組



橋上駅舎化されたJR稻田堤駅

旧総合都市交通計画について

政策目標

2

誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

目標水準(指標)		目標値	計画策定時	中間見直し時	今回
駅へのバスの所要時間の短縮		10%以上短縮	約15分 (H20(2008))	-	- ※1
高齢者等の 外出のしやすさの向上		外出率向上	約69% (H20(2008))	- ※2	 約59% (H30(2018))
交通事故件数の減少		大都市1位	1位 (H22(2010))	1位 (H27(2015))	 5位 (R5(2023))
鉄道混雑率の改善	180%超 区間	解消	約8.5km (H19(2007))	約4.3km (H27(2015))	 0.0km (R5(2023))
	150%超 区間	減少	約30.6km (H19(2007))	約19.6km (H27(2015))	 0.8km (R5(2023))
踏切を横断する 交通量の削減	歩行者 ボトルネック	約8万人	約20万人 (H21(2009))	約18万人 (H27(2015))	 約13万人 (R6(2024))
	自動車 ボトルネック	約2万台	約13万台 (H21(2009))	約12万台 (H27(2015))	 約3万台 (R6(2024))

※1 駅へのバスの所要時間は、これまで国土交通省の東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて算定していましたが、平成30年の同調査から同項目が除外されました。

※2 東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて確認していましたが、中間見直しでは同調査が未実施

取組状況を
踏まえた課題

- ・安全な歩行環境に向けた取組が進められているが、引き続き長期的な取組の推進が必要
- ・鉄道混雑率は改善しているが、今後の状況を踏まえながら、オフピーク通勤等の取組の推進が必要
- ・連続立体交差事業等の取組による地域分断の解消が図られているが、引き続き長期的な取組の推進が必要
- ・高齢化の進展等を踏まえ、引き続きユニバーサルデザインに関する取組の推進が必要

旧総合都市交通計画について

政策目標

3

災害に強い交通環境の整備

耐震性の向上

- ・道路橋りょう等の耐震化
- ・道路の無電柱化

減災(復旧)対策の推進、多重性(リダンダンシー)の向上

- ・臨港道路東扇島水江町線の整備促進
- ・緊急交通路、緊急輸送道路の整備、機能確保
- ・災害時における帰宅困難者対策の推進

東扇島水江町線の
整備位置

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回
緊急輸送道路整備率の向上	100%	約81% (H21(2009))	約84% (H28(2016))	😊 約85% (R4(2022))
道路橋りょうの耐震化	100%※	約59% (H21(2009))	100% (H29(2017))	😊 100%(当初対象分) 45%(追加対象分) (R6(2024))
広域防災拠点のアクセスルートの 多重化	6ルート	3ルート (H24(2012))	3ルート (H29(2017))	😐 3ルート (R6(2024))

※ 計画策定時に対象だった124橋については、平成29(2017)年度に全ての耐震化を完了したことから、新たに199橋を追加対象とし、耐震化率100%を目指しています。

取組状況を
踏まえた課題

- ・耐震性の向上は一定の成果が得られたが、老朽化、長寿命化対策の推進が必要
- ・緊急輸送道路の整備促進等の減災対策やネットワークの多重性等について、長期的な取組が必要

旧総合都市交通計画について

政策目標

4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備

地域特性に応じた交通課題への対応

- ・川崎駅東口周辺の交通環境改善に向けた検討
- ・モデル路線における走行環境改善の推進
- ・「地域交通の手引き」の改定
- ・身近な地域の公共交通における新技術の導入促進

駅周辺の特性に応じた結節機能の強化

- ・JR武蔵小杉駅における混雑対策の取組



チョイソコかわさき



JR武蔵小杉駅綱島街道口



小川町バス乗降場

旧総合都市交通計画について

政策目標

4 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回
交通利便性の高いまちだと思 う市民の割合の増加	70%以上	約62% (H27(2015))	約64.2% (H28(2016))	 約69.6% (R5(2023))
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮	約15分 (H20(2008))	-	- ※1
高齢者等の外出のしやすさの向上	外出率向上	約69% (H20(2008))	- ※2	 約59% (H30(2018))
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39% (H20(2008))	約39% (H27(2015))	 約43% (H30(2018))

※1 駅へのバスの所要時間は、これまで国土交通省の東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて算定していましたが、平成30年の同調査から同項目が除外されました。

※2 東京都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて確認していましたが、中間見直しでは同調査が未実施

取組状況を
踏まえた課題

- ・バス路線の減便等、社会の変革期に対応した地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組の推進が必要
- ・路線バスの運行が難しい地域等、地域特性に対応した多様なモビリティの活用による移動手段の確保が必要
- ・高齢化の進展等を踏まえて、多様な主体によるコトづくりなど外出機会の創出との連携が必要
- ・駅前広場整備等一定の成果が得られたが、まちづくりと連携した結節・交流機能の強化や乗換利便性向上が必要

旧総合都市交通計画について

政策目標

5

地球にやさしい交通環境の整備

環境に配慮した交通環境の整備

- ・渋滞緩和のための緊急渋滞対策の推進
- ・新たな基幹的交通軸の整備に向けた取組の推進

自動車交通による環境負荷の低減

- ・エコドライブの普及促進に係る取組
- ・産業道路クリーンライン化事業の実施

車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進

- ・次世代自動車の普及促進



エコドライブ講習会



ハイブリッド連節バス



BRT運行ルート

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	中間見直し時	今回
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39% (H20(2008))	約39% (H27(2015))	😊 約43% (H30(2018))
次世代自動車の普及向上	普及率向上	約2.9% (H22(2010))	約9.6% (H27(2010))	😊 約17.5% (R4(2022))
CO2排出量の削減	H17(2005)年 度より削減	約110万t/年 (H17(2005))	約110万t/年 (H27(2015))	😊 約96万t/年※ (R3(2021))

※ CO₂排出量は、鉄道(旅客)と自動車の合計。鉄道は車両走行キロ、自動車は走行台キロ(平均速度・大型車混入率を考慮)にCO₂排出原単位を乗じることを基本として推計。

取組状況を
踏まえた課題

- ・交通の低炭素化は推進されているが、脱炭素化に向け、更なる取組の推進が必要
- ・道路交通の円滑化や公共交通の利用促進が図られているが、引き続き取組の推進が必要

(2) 現計画の総括

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。

交通政策審議会における鉄道ネットワークの位置づけ

本計画の鉄道ネットワーク図で示す各事業については、今後、交通政策審議会答申等の動向に応じ、取組時期の変更等が生じた場合には本計画において見直しを図ります。

交通政策審議会とは

国土交通大臣の諮問に応じて、交通政策に関する重要事項についての調査審議等を行う審議会です。

・東京圏では、都市鉄道のマスタープランとして「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（交通政策審議会答申第198号・国土交通省）が平成28(2016)年に答申され、令和12(2030)年を目標年次として、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿と、それを実現する上で意義のあるプロジェクトが示されています。



図 交通政策審議会答申第198号に位置づけられた川崎市関連の鉄道プロジェクト
(出典)川崎市資料