

第4篇 川崎市の都市基盤

第7章

川崎市の交通ネットワークの現状と課題

第7章 川崎市の交通ネットワークの現状と課題*

商学部教授 太田和博

本稿では、川崎市を対象として、産業活動及び市民生活の基盤となる交通基盤（交通インフラストラクチャー）についてその現状と課題を分析する。交通基盤はそれ自体が存在するだけでは便益を生み出すものではない。交通基盤は、使われて初めて、換言すれば交通移動（交通需要）が発生して初めて、効果を発揮するという性質を持つ。このため、まず第1節において、川崎市の交通移動の特性を分析し、その課題を明らかにする。この交通政策上の課題を解決するために、交通基盤整備を含めた交通政策が実施される。市バスの運行などのソフト的な交通政策とは異なり、交通基盤の整備には、民間企業の産業活動と比較しても極めて長期の期間が必要である。川崎市においても交通基盤の整備のために、中長期の整備計画を策定している。そこで、第2節では、川崎市の交通基盤整備のための計画体系を概観する。第3節では、第2節での全体計画を受けて、川崎市における個別の交通基盤整備計画の概要を簡単に紹介する。第4節では、以上の分析を受けて、川崎市に対する交通政策上の課題を整理するとともにいくつかの提言を提示する。

目次

- 第1節 川崎市の交通の特徴
- 第2節 川崎市の交通政策及び交通計画の体系
- 第3節 川崎市における交通インフラ整備プロジェクト
- 第4節 川崎市の交通基盤及び交通政策のあるべき方向

第1節 川崎市の交通の特徴

ここでは、川崎市における交通移動の現状を分析する。まず、1.1において、人々の移動特性を中心に川崎市の交通の現状を明らかにする。次に、1.2では、道路等の交通インフラを含めて、供給されている交通サービスの観点から、川崎市の交通の現状を分析する。最後に、1.3において、川崎市の調査に基づき川崎市の交通特性を整理する。

1.1 交通行動及び流動の現況及び問題点

1.1.1 川崎市の人流の特徴

川崎市は首都圏の拠点都市であるとともに、東京都と横浜市に隣接しているため、市域を超えた広域的な人・モノの流動が著しい。図表Ⅱ.7-1は、昭和63年（1988年）と平成10年（1998年）における川崎市の内々交通量、内外交通量および通過交通量を表わしたものである。川崎市の内々交

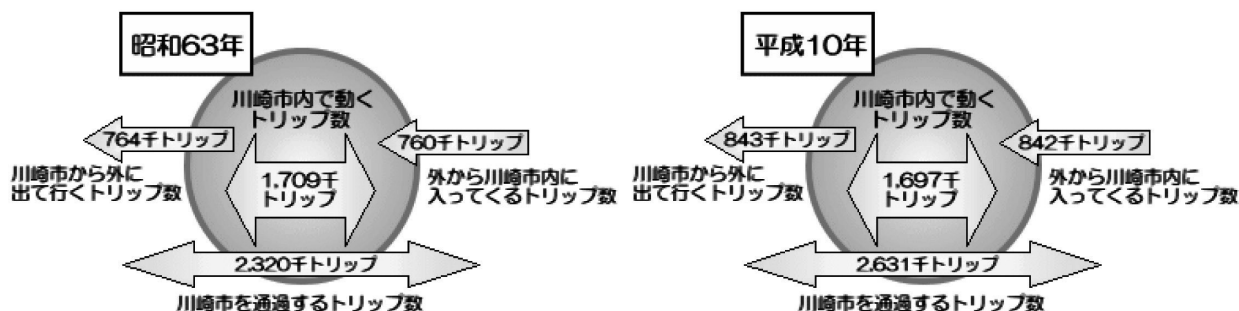
通量は通過交通量よりも小さい点に特徴がある。昭和63年（1988年）と平成10年（1998年）を比較してみると、川崎市を通過するトリップである通過交通量は13%増加し、市内と市外の移動が10%増加している一方で、川崎市内での移動トリップである内々交通量は微減であり、通過都市としての特性が強まっていることがわかる。

以下では、人流に関する交通問題がもっとも顕著に出現する通勤トリップを中心に見てみよう。川崎市の通勤行動（図表Ⅱ.7-2）を見ると、東京区部へのトリップが約2万3千トリップ増加しており、最大の増加数となっていることから、今後も市外との交流は拡大していくといえる。ただし、都市再開発等の事業展開によっては流動パターンが変化する可能性もある。

川崎市の通勤行動（図表Ⅱ.7-2）をみると、東京区部への通勤、市内通勤がそれぞれ4割程度であることがわかる。また、各区の通勤先構成比（図表Ⅱ.7-3）をみると、最大の流出先はすべて

*）本稿は、文部科学省オープンリサーチセンター整備事業「イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言」（専修大学大学院社会知性開発研究センター都市政策研究センター）の都市基盤ユニットの研究成果を要約したものである。本研究のより詳しい研究成果については、太田和博（2009）「川崎都市圏の交通実態と交通基盤整備：現状と課題」『イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言論文集』第5号を参照されたい。本稿では、インターネットのホームページ等からなる参考資料のリストを付記していないので、これらについても同論文を参照されたい。

図表Ⅱ.7-1 川崎市の内々交通量、内外交通量及び通過交通量



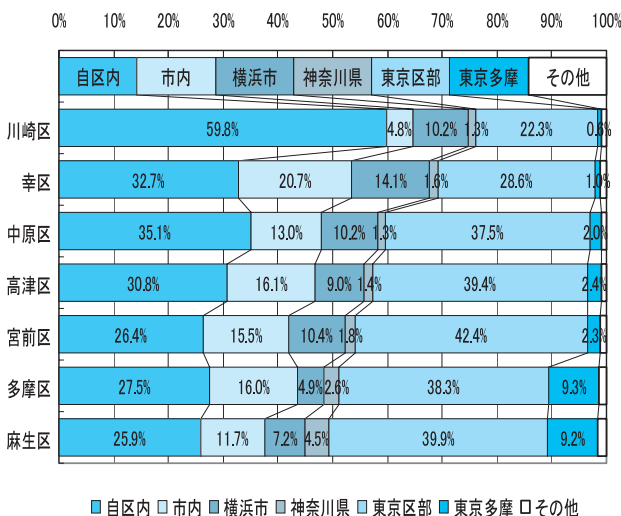
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図表Ⅱ.7-2 川崎市の通勤トリップ数

目的地	昭和63年		平成10年		増減数	増減率
	1988年	構成比	1998年	構成比		
東京区部	175,445	39.7%	199,230	41.0%	23,785	13.6%
横浜市	44,083	10.0%	51,570	10.6%	7,487	17.0%
川崎市	194,178	44.0%	202,202	41.6%	8,024	4.1%
その他	27,716	6.3%	32,605	6.7%	4,889	17.6%
計	441,422	100.0%	485,607	100.0%	44,185	10.0%

資料出所：川崎市提供資料より抜粋

図表Ⅱ.7-3 通勤先構成比（平成12年）



資料出所：『川崎市提供資料』より抜粋

の区で東京区部となっている。また、ここではデータを提示していないが、1990年のデータと比較すると、東京区部以外では、すべての区で横浜市の割合が高まっており、横浜市のベッドタウンとしての側面もある。なお、多摩区及び麻生区で東京多摩や神奈川県が比較的高くなっており、他区とは異なる特徴を有している。これらの通勤行動から川崎区は地元（自区内）率が過半数を超えており産業拠点としての性質が高いことを示す一方で、その他の区は過半数以上の出超となっており

東京及び横浜市で雇用されている者の住居地区の性格が強いことがわかる。

また、ここではデータは提示していないが、各区の発生集中量の変化(1988年と1998年との比較)を見ると、川崎市北部の麻生区や多摩区では、トリップ数が10%伸びている一方で、市中心部の川崎区や隣接する幸区で減少傾向にあることがわかる。交通手段も同様に地域特性をもっている。たとえば、自動車の利用率は川崎北部が高く、特に麻生区や宮前区で30%を超えており、隣接する東京多摩部や横浜市の平均値に比べても高く、異なる地域特性を持っていることが考えられる。

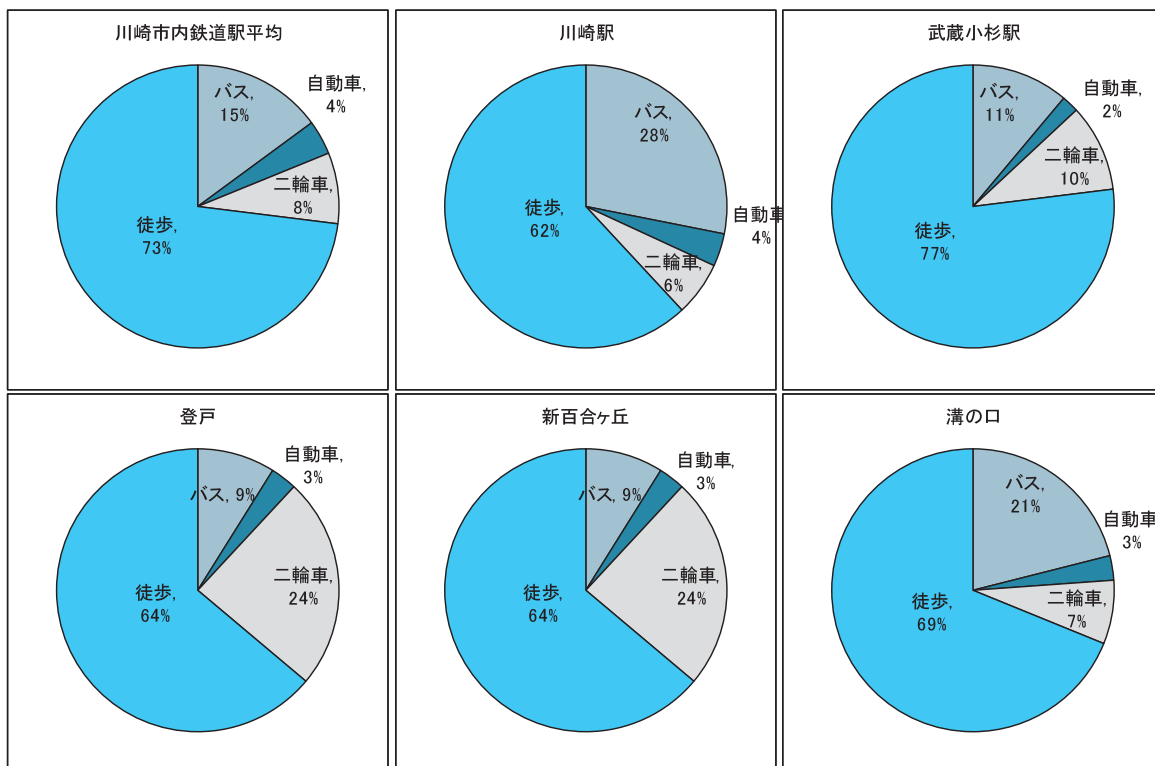
次に、鉄道駅へのアクセス手段（鉄道端末交通）について、主要駅での状況を概観してみよう。鉄道端末交通に関して、主要駅の鉄道端末手段構成（図表Ⅱ.7-4）をみると、二輪車、自転車及び徒歩という自家用交通が主要な交通手段であることがわかる。その一方で、公共交通であるバスも全市で15%の分担率を担っており、市民の重要な交通手段になっていることが明らかである。

図表Ⅱ.7-4に基づいて駅別に見てみると、川崎駅、新百合ヶ丘駅及び溝の口駅（武蔵溝ノ口）がバスの利用割合が高く、バスによる乗降人員が多い地域となっている。登戸駅及び新百合ヶ丘駅では、自転車を含む二輪車の割合が4分の1近くにまで達している。徒歩のシェアが概ね安定していると考えられる。二輪車とバスは代替関係にあると言える。このように鉄道駅にアクセスする端末交通の手段は、徒歩が中心とはいえ、駅により特性があるため、アクセス改善の方策や放置自転車対策などについては、駅ごとの特性を見極めた上で実施する必要があることがわかる。

1.1.2 川崎市の物流の特徴

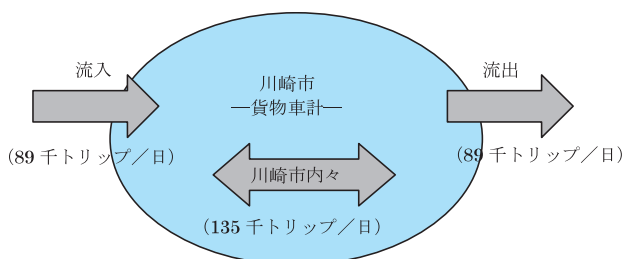
物流交通に関して川崎市を発着地とする地域間

図表Ⅱ.7-4 主要駅の鉄道端末手段構成（平成10年）



資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図表Ⅱ.7-5 川崎市関連貨物車トリップ数（平成11年）

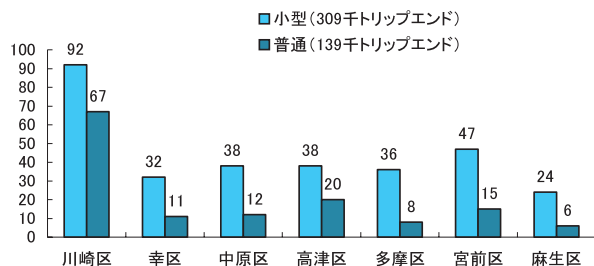


資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

の貨物車の動きを1999年のデータに基づいて見ると、川崎区と横浜市間が2.8万トリップで最も多く、次いで川崎区と東京都が1.9万トリップとなっている。川崎市関連の貨物車の総流動量を示す図表Ⅱ.7-5によると、川崎市内々で13.5万トリップ（43%）、流出入で17.8万トリップ（57%）であり、川崎市内外の貨物流動が約6割となっており、市外との物流の往来が活発であることがわかる。

また、区別に貨物車発生集中交通量（図表Ⅱ.7-6）を見てみると、川崎区発着の貨物車交通量は全市の36%を占め、特に普通貨物車では45%を占めており、臨海部を背景とする川崎区が貨物の最大の発着地となっていることがわかる。

図表Ⅱ.7-6 区別の貨物車発生集中交通量（平成11年）



資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

1.2 交通インフラと交通サービスの現状と問題点

本節では、1.1において交通及び移動の需要側面について検討したことを受けて、交通サービスの供給側面について川崎市の現状を分析する。交通サービスの供給には、交通及び移動のための施設（交通インフラ）を提供するという間接的な方法と、バスサービスのように直接的に交通サービスを提供する方法の2つがある。ここでは、道路、鉄道、バス、駐輪場の順で川崎市の現状を検討する。

1.2.1 道路

(1) 道路整備の現況

ここでは、川崎市の道路整備の状況を概説する

が、データ等については注記したように別稿を参照されたい。川崎市の都市計画道路の改良率（2007年4月）は約63%であり、他の大都市（政令指定都市）と比較すると、全18都市中11番目の水準となっており、決して高いとはいえない。

川崎市の区別に都市計画道路の整備状況を、改良率を指標として見てみると、改良率が70%以下の区が多く、十分ではない。特に、多摩区と麻生区では改良率が50%以下に留まっており、道路整備が明らかに遅れているといえる。ちなみに、もっとも改良が進んでいるのは宮前区であり、84%に達している。

川崎市の5つの拠点地区（川崎駅周辺、小杉駅周辺、溝口駅周辺、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺及び新百合ヶ丘駅周辺）における地区内幹線道路整備率を見てみると、ばらつきが見られる。川崎駅周辺地区では整備率が100%であり、整備が完了している。一方、小杉駅周辺地区（整備率54%）を初めその他の地区では、未整備区間が多く残っているという現状である。ゆえに、川崎駅周辺地区を除く、拠点地域内の幹線道路の整備が遅れているといえる。

鉄道の立体交差化事業は、踏切が除去されるため踏切事故が減少するという意味においては鉄道にメリットがあるが、その主な目的な道路混雑の解消である。大都市において、鉄道の連続立体交差化事業は、道路混雑を解消し、都市の魅力及び競争力を高めるために早急に取り組みなければならない事業である。川崎市では、現在、南武線及び京急大師線において、連続立体交差化事業が行われている。南武線及び京急大師線は多摩川と概ね並行するものであり、東京への通貨交通の障害となる等、対策が必要とされてきた路線である。南武線においては、市の南部では第三京浜から武蔵小杉までの区間が完了しており、武蔵小杉から川崎間の連立立体交差化事業が進められている。北部については、東名高速道路等の高架道路の存在により、立体交差化事業が難しく、駅アクセス改善等の事業を進めている。

(2) 道路交通の現況

ここでは、主に2005年度の道路交通センサスのデータに基づいて、川崎市の道路利用の状況を概観する。

政令指定都市の24時間平均交通量（1日の平均通行台数）を見てみると、川崎市の1日当たりの自動車交通台数は、平日26,211台、休日22,026台であり、ともに15大都市の中6番目に交通量が多

い。道路混雑の指標のひとつである平日昼間12時間平均混雑率を見てみると、全国の平日12時間平均混雑率は0.75であるのに対し、川崎市は1.09である。この値は、15大都市中3番目に高い数値となっており、混雑が激しいことがわかる。

道路別に交通量と混雑率の関係を見てみると、以下のことがわかる。東名高速道路と第三京浜国道及び首都高湾岸線は自動車専用道路であることから、交通量は多いものの混雑率はそれほど高くない。しかしながら、一般道である主要幹線道路の多くが混雑率1.0を上回っており、混雑している状況がわかる。前述したように、川崎市は横浜と東京に挟まれているという地理的特性上、通過交通が多く、縦方向（東京・横浜方向）の路線では混雑率1.5を超える著しい渋滞が発生している。特に、第一京浜国道（国道15号線）、第二京浜国道（国道1号線）及び国道246号線の混雑は早急に緩和されるべきものであるといえよう。

平均旅行速度は低ければ低いほど混雑していることを表わすものである。川崎市の平均旅行速度は、15大都市のうち、5番目に低い数値となっている。しかしながら、1999年と比べると2005年には平均旅行速度が時速0.8キロ上昇しており、改善の兆しが見られる。

(3) 問題点

道路整備の問題点は、一言で表現すれば、着実に整備が進むものの、依然として道路混雑が激しいことである。まず、東京及び横浜との幹線道路交通、それに関連する通過道路交通における混雑は、川崎市の産業競争力にとって大きなマイナスである。次に、域内交通においても、拠点地区内の幹線道路の整備が遅れていることが都市の魅力低下させていると考えられる。道路交通全般として、他大都市と比較して平均旅行速度が低いことは都市間競争の観点から問題である。

1.2.2 鉄道

(1) 鉄道混雑の現況

川崎市を通過する鉄道路線の路線別最混雑率を2000年と2004年で比較すると、以下のことがわかる。2000年と2004年を比較すると、京浜急行本線を除く、すべての路線で混雑率が減少している。しかし、運輸政策審議会において設定された首都圏における最混雑率の目標である180%以下を達成しているのは、京浜急行本線と東急東横線のみであり、他の路線は未達成である。特に、JR東日本の東海道線と京浜東北線は200%となってお

り、激しい混雑が続いているといえる。また、東京方面、横浜方面でない南武線も依然として高い混雑率であり、対応が求められるところである。

方面別の鉄道混雑率を見てみると、神奈川から東京方面のピーク時混雑率が平均して200%と高い。これは、川崎方面から見て通勤行動における最大の流出先が東京区部となっていることも東京方面の混雑の一因になっていると考えられる。路線新設の余地がほとんどないため、既存路線における何らかの輸送力増強が必要である。

川崎市当局が意識している方向の人流を担っている南武線を見てみると、通過人員はほぼ一定だが、混雑率は減少傾向にあることより、輸送力増強等の効果が伺える。しかしながら、依然として混雑率は192%と高い。そのため、南武線においてもさらなる輸送力増強等の対策が望まれる。

(2) 駅前広場整備の現況

鉄道輸送には結節点である駅が不可欠であり、それゆえ駅前広場の整備はその都市の魅力に直結するものである。川崎市内において都市計画決定された駅前広場は17箇所ある。この17箇所の駅前広場のうち、現在では8箇所の整備完了しており、残り9箇所が未整備の状況である。なお、都市計画上の整備は完了していても、放置自転車が駅周辺に溢れているなどの問題を抱えている駅もあり、駅周辺の人流における課題は依然として散見される。

(3) 問題点

鉄道サービスに関する問題点としては、第1に、依然として、東京方面へのピーク時の混雑が激しいことが挙げられる。第2に、川崎市の縦方向の人流にとって重要である南武線が混雑していることが挙げられる。南武線は東京方面への鉄道路線のフィーダーとしての役割も有しており、南武線の混雑緩和は多面的な効果を持つといえるため、検討する価値がある。第3に、鉄道サービスそのものではないが、1.2.4で後述する放置自転車問題を含めて、駅前広場等の整備による総合的な人流対策が課題である。

1.2.3 バス

(1) バスサービスの現況

川崎市内のバスサービスを示す実車走行キロ（市営バスのみ）と需要量を示す乗車人員を見てみると、利用者数である乗車人員は、市営バス、民間バスともに、2003年まで減少し続けてきたが、2004年度から増加傾向にある。ただし、この増加

には統計上の要因がある。2003年までは高齢者の運賃が無料であったため、高齢者が乗車人員に含まれていなかったが、2004年度に「川崎市高齢者フリーパス」が導入され、運賃の一部を高齢者が負担するようになり、乗車人員として集計されるようになったのである。このため市営バス乗車人員が2004年度から増加していると考えられる。

一方、民間バスも2003年を底として若干増加している。その要因は必ずしも明らかではないが、川崎市は全国的な高齢化の進展の中では生産年齢人口を維持しており、景気の回復によって通勤需要が回復したためと考えられる。なお、市営バスの実車走行キロは現状を維持してきたが、市当局の財政事情のために、経営改革を推進しており、今後の動向は必ずしも明確ではない。

ピーク時（道路混雑時）の自動車走行速度とバス交通量（1日当たりバス走行台数）の関連を見てみると、当たり前と言え当たり前であるが、バスルートの多くはピーク時に混雑しており、円滑なバス輸送サービスが妨げられていると考えられる。今後、高齢者の移動を支える上でもバスの重要性が高まると考えられるため、PTPS（Public Transport Priority System：公共交通優先システム）の導入やバスレーンの導入による定時性の確保、バス路線の効果的な設定やダイヤ見直し等による利便性の向上が必要である。

(2) 交通空白不便地域の現況

人口が130万人を超え、政令指定都市であっても、交通不便地域は存在する。交通不便地域は公共交通サービス空白地域ともいえ、公共交通サービスへのアクセスが困難な地域である。川崎市では、公共交通にアクセスが困難な地域として、鉄道駅より750m以上離れている地域であり、かつバス停より300m以上離れている地域と定義している。川崎市のほとんどの地域は、概ね駅勢圏（鉄道駅より750m以内）、バス停勢圏（バス停より300m以内）に入っており、広範囲にわたる交通空白不便地域は見られない。しかし、臨海部の工業地帯において、交通空白不便地域が見られ、イグレス交通としてのバス路線の必要性がある。また、北部の宮前区、麻生区において交通空白不便地域が見られ、現在では区が主体となって、宮前区ではコミュニティバスの本格運行が、麻生区では運行実験が行われている。

(3) 問題点

バスサービスに関する問題点は、第1に、バスサービスが提供されている地域の多くで、バス路

線がピーク時に道路混雑に巻き込まれていることである。第2に、臨海部のイグレス交通としてのバス路線が不足していると考えられることである。第3に、生活圏における交通サービスの確保に関連して、川崎市の北西部の一部において、交通空白不便地域が存在していることが挙げられる。

1.2.4 自転車と自転車駐輪場

現在わが国においては、自転車の保有および使用に関して特段の制限はない。その意味において、もっとも市民に密着した交通手段である。その一方で、特に駅周辺における多量の放置自転車は都市計画及び街づくり、さらには、身体障害者を含む歩行者等の移動においても問題となっている。また、川崎駅周辺は特に放置自転車問題が顕在化しており、無視し得ない。ここでは、駐輪問題に集中して、川崎市の現状を整理する。

(1) 自転車駐輪場の現況

川崎市全体における駐輪の需要と供給の関係をしてみると、駐輪の需要量が駐輪スペースの供給量を2割程度上回り、また放置駐輪台数は駐輪需要量の約3割（20,000台）に及んでいることがわかる。これにより、歩行者や車両の通行に支障を来すほか、駅周辺の景観を悪化させている可能性がある。放置駐輪は、利用者のモラルの欠落とともに、駐輪場の容量不足がその一因であり、駐輪場整備の必要性がある。

鉄道路線別の放置自転車台数と放置率を見てみると、放置台数がJRで約89百台、私鉄で約108百台であり、特にJR南武線において多い。また、放置率に関しては京急大師線、東急東横線で50%以上と高い。JR鶴見線、小田急多摩線において、放置率が100%となっているが、これはこの2路線では駐輪場の整備がまったくなされていないためである。もっとも駐輪場が整備されたからと言って、放置自転車がなくなるわけではなく、利用者モラルの向上及び駐輪場の利用を促進するインセンティブの付与が必要である。

(2) 問題点

自転車等の駐輪問題は、局地的な問題であるため、これまでも交通政策としては等閑視されてきたものである。しかしながら、街づくり及び街の魅力の観点からすると、適切に対応されなければならない。放置自転車問題は、単に駐輪場を整備するだけでは解決されず、利用者モラルの向上運動やさらには利用ルールを強制させるようなペナ

ルティの徹底（放置自転車の撤去など）が必要である。

1.3 川崎市の交通政策の課題

1.1及び1.2での分析を踏まえて、『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』の交通特性の現況と特性に関する課題整理に基づき、川崎市の交通政策における課題を整理すると、以下のとおりになる。

1.3.1 首都圏レベルの広域交通

(1) 首都圏におけるネットワーク形成に資する広域的な交通機能の強化や利便性の向上

川崎市の交通サービスレベルについて、鉄道に関しては、東京方面のピーク時の混雑度が高く、また川崎市を縦貫する南武線の混雑も激しい。また道路に関しても、特に縦方向で主要幹線道路の多くが混雑しているため、川崎市の交通サービスレベルは低下している現状にある。

このような状況の中で、今後、地域間の流動や発生集中量の増減、都市再開発事業等の動向を見定めた上で、横方向・縦方向の交通需要に対応した利便性の高い交通体系の確立が必要となってくるとともに、川崎市の特性を活かした周辺都市との連携・強調が重要となってくるといえる。

(2) 羽田空港国際化と神奈川口構想など首都圏・全国レベルの連絡性・利便性の向上

交通サービスレベルが低下している現状において、羽田空港国際化や神奈川口構想を転機として、首都圏や川崎市の交通特性を生かした鉄道輸送サービスの増強や、効率的な道路整備を行い、首都圏・全国レベルの連絡性・利便性の向上させる必要がある。

1.3.2 市域レベルの幹線交通

(1) 交差点や踏切における渋滞箇所の早期解消

特に縦方向で主要幹線道路の多くが混雑し、他大都市と比較すると平均旅行速度が低い現状に対して、交差点や交通制御の改良や連立立体交差事業により、渋滞箇所の早期解消が求められている。

(2) 拠点形成等まちづくりを支える幹線道路が未整備

首都圏において、放射状インフラは整備が進んでいるが環状インフラの整備は遅れている現状において、特に川崎市では、川崎駅周辺地区を除き、拠点地区内や他地域と連絡する幹線道路の整備が遅れていることから、早期に拠点形成等まちづく

りを支える幹線道路の整備が必要となっている。

(3) 計画中の都市計画道路の見直し

計画されている都市計画道路の一部に対して、都市構造や社会経済環境等に対応するため、見直しが必要となっている。

(4) 川崎縦貫高速鉄道線整備計画や川崎縦貫道路計画を取り巻く社会経済環境等の変化への対応

当該2計画については、その必要性は堅固であるものの、費用対効果等、今後整備を推進する際の課題を整理する必要がある。

1.3.3 地域・身近な交通

(1) 高齢化の進展への対応や市民参加による身近な道路づくりの重要性の増大

今後も高齢者の交通需要の増加が見込まれる中、高齢者の自動車利用は交通事故発生率を増加させると考えられるため、自動車利用の抑制を促す施策の実行や、足を持たない交通弱者に対応し生活拠点への私事目的などの移動の自由性を支える地域における公共交通の充実が求められるといえる。

また、自転車走行空間の確保や放置自転車規制等の自転車交通の円滑化、適正化や、駅周辺での歩行者空間の確保やバリアフリー化など、歩行者交通の円滑化、安全性の向上が求められている。

(2) 歩行者と自動車が混在する生活道路の安全性の確保に向けた改善

歩道の整備率が低水準にある川崎市では、歩道の整備促進や生活道路における通過交通の排除、歩行者空間のバリアフリー化が求められている。

(3) 身近な生活圏における徒歩・自転車環境の改善と利用の促進

身近な生活圏である駅において、駅端末交通に関しては自動車から公共交通への転換を促すTDM（交通需要管理：Transport Demand Management）の実施や自動車利用者の受け皿となる公共交通の整備など駅端末自動車利用の適正化や、二輪車駐車場や駐輪場の容量拡大、自転車走行空間の確保及び放置自転車規制等の自転車交通の円滑化、適正化、歩行者空間の確保やバリアフリー化など、歩行者交通の円滑化、安全性の向上が求められている。

(4) 公共交通機関としてのバス交通の環境改善と利便性の向上による利用促進

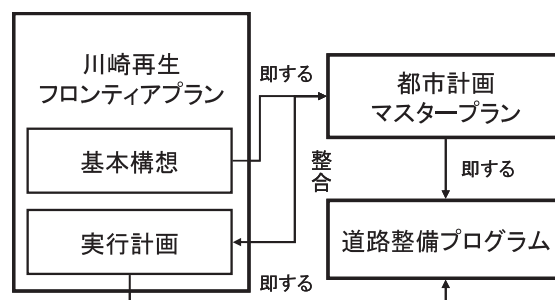
川崎市のバス交通は、多くのバス路線におけるピーク時の混雑、臨海部へのイグレス交通として

のバス路線の不足、北部における交通空白不便地域の存在が問題となっている中で、今後走行空間の改善や優遇化、バス利用の利便性向上、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上が求められる。

第2節 川崎市の交通政策及び交通計画の体系

本節では、川崎市において策定された交通に関連する計画の概要を説明する。交通に関連する計画は、新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」、都市計画マスタープラン、道路整備プログラム、の3つの計画に盛り込まれている。これら3つの計画の計画体系を図表Ⅱ.7-7に示したとおりである。

図表Ⅱ.7-7 交通に関連する計画の計画体系



以下、2.1では、新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」、2.2では、「都市計画マスタープラン」、2.3では、「道路整備プログラム」について、それぞれその計画の趣旨や位置付け、交通に関連する内容を簡単に説明する。

2.1 川崎再生フロンティアプラン

2.1.1 趣旨

新総合計画「川崎再生フロンティアプラン（2005年3月策定）」は、高度成長から低成長経済への移行や少子高齢化の急速な進行、さらにはこれに起因する人口減少過程への転換など、我が国全体における社会経済環境が大きく変化する中、こうした時代状況に対応した、川崎市が進めるまちづくりの基本方針として策定されたものである。

また、実行計画は、川崎市が取り組むすべての施策・事業を計画の対象とした上で、行財政改革の取組との整合、施策を推進する執行体制面の調整を行うことにより、川崎市の「地域経営プラン」として位置付けられている。

2.1.2 総合計画の構成

新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」は、今後の急速な社会経済環境の変化の中においても、その変化に適切に対応し、計画の実行性を確保するために、これまでの計画に比べて計画期間を短期に設定するとともに、計画の構造についても、「基本構想」と「実行計画」の2層構造となっている。

「基本構想」は、川崎市が進めるまちづくりの基本方針として、市政運営や施策の基本方向を掲げる具体性を持った10年程度の計画とし、「実行計画」は、基本構想に掲げるまちづくりの基本目標「『誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき』をめざして」の実現に向け取り組む施策の具体的内容及び目標を明示した、3ヵ年の計画としている。

また、課題の重要性や手法・発想の戦略性、取組の重点性などの視点から、特に重点的・戦略的に取り組むことにより、大きな施策効果の達成を目指すとともに、本計画の推進を先導していく施策を取りまとめた「重点戦略プラン」についても、取組期間は実行計画と同様に3ヵ年としている。

2.1.3 都市構造と交通体系の考え方

(1) 都市構造

「分散型ネットワーク構造」を目指している首都圏において、川崎市は、拠点都市のひとつとして、生活、文化、福祉等の機能などを備えた自立性の高い都市機能の形成や、隣接都市との連携の強化、広域都市機能を支える交通ネットワークの強化などの役割を担っている。その中で今後の都市構造を考える上では、地域に密着した身近なまちづくりを意識し、首都圏における位置付けや役割、そして川崎市の特性を的確に踏まえた都市構造をめざすまちづくりに取り組んでいくことが求められている。

このような背景の下、「広域調和・地域連携型」都市構造のまちづくりを挙げるとともに、都市拠点整備の方向性を示している。

(2) 交通体系

社会経済環境や市民の意識・行動などが変化の中で、都市活動や経済活動などを支える交通体系については、こうした変化により生じる課題を的確に捉え計画やその整備に向けた取組を進める必要があった。

その中で、首都圏の拠点都市である川崎市は、圏域全体の都市再生に向けた取組として、市域を

超えた広域的な人・もの・情報の交流や連携を促進するなど、活力ある社会の実現をめざし、都市機能の向上や広域的な拠点地区の形成を支える広域交通幹線網の整備が必要となっている。

また、活力ある持続可能なまちづくりを進めていくために、多様な人々の地域におけるいきいきとした暮らしを支える地域交通環境の整備とともに、積極的に社会との関わり合いを望む高齢者や障害のある人たちが、より広域的に社会への参画を続けることができるような交通環境の形成が課題となっている。さらに、地球温暖化防止の取組があらゆる分野で展開されるなど、交通体系の整備においても環境に配慮した施策の推進が必要となっている。

このような背景の下、交通体系整備の基本的な視点を踏まえた上で、基幹的な交通体系の構築、身近な地域交通環境の整備、交通需要管理・環境対策の推進を挙げるとともに、交通幹線網整備の方向性を示している。

2.1.4 フロンティアプランにおける交通幹線網整備の方向性

(1) 道路

フロンティアプランにおいて、川崎市は、進めべき道路網整備の方向性として広域調整型の都市構造を支える基幹的な広域幹線道路網の整備を掲げている。

計画の中で、環状方向の高速道路ネットワークの一翼を担うとともに、川崎市の臨海部から内陸部への縦軸方向の交通需要に対応するものとして、川崎縦貫道路整備を挙げている。この整備事業は、段階的に整備が行われ、第Ⅰ期事業の殿町・大師ジャンクション間を2010年度に供用し、残る国道15号までの区間は工事着手に向けた取り組みを促進するとしている。第Ⅱ期事業については、今後の社会経済情勢や高速道路ネットワーク構築の動向等を見定めながら、東京外郭環状道路との調整を含めて、ルート、構造等について幅広く検討を進めるとしている。

また、神奈川方面からの羽田空港アクセスを向上させる羽田連絡道路については、国際的な交通結節点である羽田空港と市内の連絡道路とを連絡することによって、道路ネットワークの広域性を強化するための起爆剤と位置付けており、臨海都市拠点としての価値の増進と活力の創出という目標に向けて、羽田連絡道路と連携した臨海部交通ネットワーク基盤の整備に向けた調査、検討を進

めるとしている。

市内交通の円滑化や市民の利便性を図る国道409号線や東京丸子横浜線、尻手黒川線など、地域の幹線道路網の整備については、重点化による効率的かつ円滑な整備により、都市の活力や魅力を向上させるとともに、安全で快適な市民生活の確保を図るとしている。

(2) 鉄道

鉄道整備の方向性については、市内及び広域的な拠点間の連絡ならびにネットワーク機能の強化に向けた取り組みを推進し、都市機能の向上と利便性の推進を図る取り組みを進めるとしている。

東京都心部を中心として放射方向に充実、発展してきた鉄道路線は、川崎市内を横軸方向に横断しているが、通勤時を中心に混雑が激しい。このため、これらの路線については、複々線化などによる機能の強化、改善等を推進し、利便性の向上を図るとしている。

縦軸方向の鉄道網については、新たなネットワークとして、川崎縦貫高速鉄道線の整備、計画の具体化に向けた取り組みを推進し、公共交通機関網の強化や首都圏の鉄道網の形成を図るとしている。

また、広域拠点の機能強化に向けた取り組みとして、JR横須賀線の武蔵小杉新駅を2009年度に開設し、拠点性の向上を図るとしている。さらに、既存ストックを最大限活かし、臨海部の鉄道ネットワークの形成に向けた検討を進めるとしている。

交通の安全の確保と円滑化、さらに都市機能の向上に資する連続立体交差事業については、京浜急行大師線の早期事業効果発現に向け、段階的整備区間の事業を推進し、2010年度に産業道路の立体化完了を目指している。またJR南武線については、尻手駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差事業の事業実施に向けた調査や関係機関との調整を進めるとしている。

2.2 都市計画マスタープラン

2.2.1 都市計画マスタープランの趣旨

都市計画マスタープランは、長期的視点立った都市の将来像を明らかにし、計画的な都市計画行政を進めるにあたっての指針となるものである。マスタープランの策定過程に、広く市民の参加を求め、どのような都市をどのような方針の下に実現しようとするのかを示すことにより、市民と共に都市の将来像を考え、都市づくりの方向性についての合意形成が促進されることも目的としている。市民と行政との協働により、望ましい都市像

を実現していくための指針としての性格を持っている。

川崎市の都市計画マスタープランでは、総合的、かつ計画的な行政運営を図るため、「川崎再生フロンティアプラン」との整合を図って定められており、また都市計画法の規定に基づき、神奈川県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画法第6条の2）」に即して定められている。

2.2.2 都市計画マスタープランの目標期間

本マスタープランでは、おおむね20年後の将来の都市像（市街地像）を展望し、都市計画の基本的目標・基本的方向が定められおり、かつ道路・公園等の都市施設の計画目標、市街地開発事業等の計画目標については、優先的におおむね10年以内に取り組み事項が示されている。また、策定後の社会情勢の変化に対応するため、5年ごとの都市計画基調調査等を踏まえた適切な見直し、または必要な時期における機動的見直しが行われることになっている。

2.2.3 2007年都市計画マスタープランの構成

川崎市のマスタープランは、「全体構想」、「区別構想」および「まちづくり推進地域別構想」の3層構成となっている。「全体構想」は川崎市全体のまちづくりの方針を、「区別構想」は行政区ごとのまちづくりの方針を、「まちづくり推進地域別構想」はおおむね小中学校区や町内会・自治会の区域等の一定の区域を単位とした地域住民等の発意と合意で策定する地域のまちづくりの方針を、それぞれ示している。

「全体構想」は、「川崎再生フロンティアプラン基本構想」に即して定められる。「区別構想」は、全体構想に即するとともに、市民参加による「区民提案」の基本的考え方や枠組みを尊重し、「市民と行政が協働して取り組むまちづくりの指針」や「市民発意によるまちづくりルール策定の指針」の性格を併せ持つ方針として定められている。

2.2.4 全体構想における交通体系の基本的方向

2007年都市計画マスタープランの全体構想において、交通体系については3つの基本的方向を示している。

- ① 広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる交通幹線網の整備をめざす
- ② 快適な生活を支え、安全に安心して移動

できる地域交通環境の整備をめざす

③ 生活環境を守り、環境に優しい道路環境整備と交通施策をめざす

この基本方針に基づき、交通機関別の方針が策定されている。

2.3 道路整備プログラム

2.3.1 概要

川崎市は、1998年度に道路整備プログラム（1998年度～2007年度）を策定し、概ね10年間の整備予定を公表しながら道路整備を進めてきた。2007年度に計画期間が満了したこと、及び社会経済環境の変化や多様な課題へ対応するため等の理由により、道路整備プログラムの改訂を2008年に実施した。新道路整備プログラムでは、客観的な指標などを用いて整備路線や整備区間を選定し、達成目標や整備効果を広く公表しながら幹線道路などの整備を進める方針が打ち出されている。

2.3.2 道路整備プログラムの目的

新道路整備プログラムは、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定することにより、整備箇所の重点化を図ることを目的としている。また、整備路線やその決定方法、整備効果などの公表を通して、より適正なまちづくりの誘導や促進を図るとともに、計画や目標を市民と行政が共有することにより、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進することを目的としている。

2.3.3 対象事業・期間

(1) 対象事業

川崎市が管理する都市計画道路と一般国道、県道及び市道のうち主要地方道に指定された幹線道路に関わる道路整備を対象としている。ただし、都市計画道路のうち区画街路は対象路線から除くとともに、土地区画整理事業や市街地再開発事業による道路整備や連続立体交差事業は評価対象から除かれている。

(2) 対象期間

目標年次は、川崎市新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の目標年次である2014年度とし、2008年度～2014年度までの7年間を対象期間としている。

2.3.4 基本的考え方

道路整備プログラムでは指標に基づく計画づくりを行っており、効率的・効果的な道路整備を推

進するため、新総合計画における「交通体系整備」に基づき、「再生・活力」、「安全・安心」及び「環境」の3つの基本的な視点に即して指標が定められ、総合評価により整備路線が決定されている。また、客観的な指標である「渋滞」と「事故」については、特に改善を要する箇所について優先的に整備を進めることとなっている。

新道路整備プログラムでは、整備路線の最終決定において、都市計画道路見直し状況や関連事業との連携、継続性や事業実施による地域への影響など「事業性の担保」が考慮され、可能な限り実効性の高い計画となるように工夫されている。また、「再生・活力」、「安全・安心」及び「環境」という3つの基本的な視点については、各視点において計画期間内の目標を極力具体的に設定するとともに、新総合計画と連携した進行管理を導入することにより、計画やその達成度を市民と行政が共有できるように配慮されている。

第3節 川崎市における交通インフラ整備プロジェクト

本章では、川崎市内において構想中もしくは進行中である交通関連プロジェクトの概要を一覧表を用いて簡単に説明する。図表Ⅱ.7-8は、川崎市において構想中もしくは進行中の交通プロジェクトのうち主要と思われるものを、道路系で3プロジェクト、鉄道系で6プロジェクト選択したものである。

図表Ⅱ.7-8 川崎市内主要交通プロジェクト一覧

	プロジェクト	整備主体	進捗状況
道路系	A 川崎縦貫道路	I期：川崎国道事務所（一般国道） 首都高速（自動車専用道） II期：未定	I期：一部供用中 II期：調整中
	B 国道357号線	国土交通省他	計画済み
	C 東京神奈川臨海部連絡道路（神奈川口）	国土交通省、神奈川県、川崎市、横浜市	協議中、検討中
鉄道系	D 川崎縦貫鉄道	川崎市	検討中
	E 京急大師線地下化	川崎市、京急	第1期施工中
	F 南武線連続立体化	川崎市、JR東日本	一部事業完了
	G 東海道貨物支線貨客併用化	未定	構想段階
	H 川崎駅周辺地区整備	川崎市、関連組織	計画策定済み
I 武蔵小杉駅新駅設置	川崎市、JR東日本	施工中	

資料出所：『川崎フロンティアプラン第2期実行計画』等より作成

これらのプロジェクトは、川崎市内のみならず首都圏全体の交通体系に影響を及ぼすものである。川崎市は南北方向（北西から東南への方向）の交通ネットワークが相対的に弱いという課題から、その解決のため、南北方向にプロジェクトが集中している。川崎市の視点からすれば、川崎市

内の交通流ということになるが、首都圏全体の交通体系にも影響を与えると言う観点も重要であり、川崎縦貫道路はこの点からも重要プロジェクトである。しかしながら、川崎縦貫鉄道はいわゆる市営地下鉄建設プロジェクトであり、「交通空白不便地域の解消」や「川崎市民の一体感の醸成」などの理念的な効果はあるものの、現実の移動ニーズを反映したものではないため、財源問題ともあいまって、棚上げ状態となっている。

また、港湾、空港や工場などが立地する臨海部においても主要プロジェクトが進行中であり、川崎臨海部の再活性化の観点からも最重要視されるものである。しかしながら、残念なこととして、東京神奈川臨海部連絡道路（羽田空港神奈川口連絡道路）と東海道貨物支線貨客併用化は効果が高いプロジェクトと目されるものの、実現の目処が立っていない。東京神奈川臨海部連絡道路については、縦割り行政の弊害（国レベルでの空港部局と道路部局、及び国と地方自治体）がプロジェクトの進捗を阻害している懸念がある。東海道貨物支線貨客併用化については、事業主体が決まらないことが最大の問題点となっている。財源問題と事業主体問題は、大規模交通基盤整備プロジェクトでは常に問題となるものであるが、交通基盤整備の遅れは当該地区の競争力低下に結びつくため、英知を結集して解決するべきである。

第4節 川崎市の交通基盤及び交通政策のあるべき方向

ここでは、以上の分析を踏まえて、川崎市の交通インフラ及び交通政策のあるべき方向について検討する。

4.1 産業政策・立地政策と協調した交通政策の立案

従来は、交通インフラ整備政策及び交通政策は、産業政策や立地政策とは切り離されて立案・実行されてきた傾向がある。これは、何も川崎市に限ったことではなく、全国的な傾向であり、その根本原因はわが国の国を中心とした縦割り行政にある。しかしながら、今後は否応なしに、地方分権が進展し、地域ごとの総合的な政策決定が推進することになる。このように大きな行政の枠組みが変更された後には、産業政策・立地政策と交通政策が一元的に、そして合理的、協働的に展開されることが可能となるが、それに対する備えが必要

である。

産業政策・立地政策と交通政策を融合させる場合に、産業構造の変化をどのように把握するかがポイントとなる。川崎市が往年得意とした重厚大型の装置型産業から最近急速に拡大している軽薄短小型さらには知的集約型の産業への転換を見据え、臨海部再開発あるいは他の知的集約型産業の集積可能地域のポテンシャルを高めるという視点からの交通インフラ整備及び交通政策の策定が求められる。

4.2 長期的な交通インフラ整備と中短期的な交通施策

交通インフラ整備には、産業政策とは異なる時間軸が必要である。鉄道整備には30年を超える時間が必要であるし、道路整備も同様である。しかも、鉄道インフラ及び道路インフラについては、事業主体が必ずしも川崎市とは限らない。また、事業主体がすべての整備費用を負担するわけではなく、国からの補助制度も複雑に絡んでいる。つまり、川崎市独自で意思決定を行うことができる範囲はかなり小さいのが実態である。したがって、交通インフラ整備に関しては、国及び民間事業者との密なる連携を進めるとともに、長期的視点を持っての折衝が不可欠である。その際に、川崎市としては、産業政策及び立地政策における明確な戦略を堅持しながら、行うべき主張をし負担を負う姿勢が肝要である。

産業政策及び立地政策に資する交通インフラ整備は中短期的には期待できないとすると、既存の交通インフラを前提として、それを有効に使う施策を検討する必要がある。この点に関しては検討すべき項目が多く残されている。つまり、道路混雑及び鉄道混雑に対して、ソフト的な対応策はほとんど検討されていない。市営バスにおいては経営健全化策が強力に推し進められているが、これは必ずしも公共交通サービスの改善に結びつくとは言えず、産業政策や立地政策に資するとも考えられない。諸外国やわが国のいくつかの都市が取り組んでいるPTPS（Public Transport Priority System：公共交通優先システム）やTDM（Transport Demand Management：交通需要管理）を進化させたMM（Mobility Management：モビリティ・マネジメント）などを積極的に検討するべきである。

4.3 通過交通に対する合理的な対応

川崎市はその形状、及び東京都区部と横浜市の中間に位置すると言う地理的状況のために、通過交通が多いという特徴がある。また、北西部住宅地からは川崎駅周辺への通勤交通よりも東京都区部への通勤交通が多いという現実がある。確かに、市当局としては、喜ばしいことではないが、交通インフラ整備や交通政策を通じて、通過交通を減少させることや市北西部から川崎臨海部への通勤交通を増加させようとするのは、必ずしも合理的であるとはいえない。特に、市営地下鉄の整備は、その費用対効果を慎重に検討の上、実施の是非を判断しなければならない。

通過交通等に関しては、それを削減することを目指すよりも、通過交通が引き起こす混雑等のマイナスの効果を緩和し、川崎市の産業政策のネットワークを解消することに集中すべきである。主要駅周辺の駐輪対策や臨海部に対するイグレスの利便性を高めるためのバスの活用など、すでに検討が進められている施策は、それほど注目されていないとはいえ、川崎市の都市の魅力を向上させるための地味ではあるが着実に実行しなければならない項目である。

4.4 交通政策の総合化と「選択と集中」による効率化

上述したように、産業政策や立地政策との総合化が肝要であることに加えて、道路政策と公共交通政策の総合化も重要である。市の道路部局、交通局の市営バス部門、市の公共交通政策部門との連携と言う市内部に加えて、道路交通管理者である警察との連携が不可欠である。「選択と集中」は財源が逼迫してきている現在の公共が置かれている状況において強調されることであるが、単一の部局内及び行政組織（市、国、県警察）を超えて、合理的な「選択と集中」がなされる必要がある。交通と言う移動行為及び輸送行為を行うのは、市民及び国民であり、何れも民間である。民間から見れば、交通インフラ及び交通サービスを提供する主体を区別する理由はない。したがって、行政組織を超えた交通政策の総合化と「選択と集中」による交通政策の効率化が追及されなければならないのである。

謝辞

本稿の執筆に当たり、資料の収集、整理及び草稿の準備については、横浜国立大学大学院工学府交通研究室の中村文彦教授のご指導の下、同研究室の大学院生である榎本拓真君、河合啓太郎君、橋爪翔君に助力をいただいた。ここに記して御礼申し上げる。

また、関係諸機関等から資料提供及びヒアリング調査へのご協力をいただいた。すべての方々のお名前を記すことはできないが、日本プロジェクト産業協議会業務部主任研究員内野善之様、国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課企画第二係長藤田幸也様、同課主任調査員赤羽根薫様、国土交通省関東地方整備局道路部計画調整課課長鈴木通仁様、川崎市役所建設局道路計画課主幹矢島浩様、同課三亀修様、同課宮川昌之様、同課埜綾子様、まちづくり局交通計画課主幹森田孝様、総合企画局企画調整課塚本猛様には特にお世話になった。ここに記して御礼申し上げます。

参考文献

- 伊達知見・石川貴一（2006）「川崎の交通ネットワークの課題と問題点」『専修大学都市政策研究センター年報』第2号、専修大学都市政策研究センター、pp.179-211.
- 川崎市（2003）『かわさき都市計画』
- 川崎市（2005）『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託総合交通体系（総括版）』
- 川崎市（2007）『川崎市都市計画マスタープラン全体構想』
- 川崎市（2008）『新総合計画川崎再生フロンティアプラン第2期実行計画2008～2010』
- 首都高速株式会社・関東地方整備局（2001）『高速川崎縦貫線』
- 運輸政策研究機構（2007）『平成18年度版都市交通年報』運輸政策研究機構。