

川崎都市圏の交通実態と交通基盤整備：現状と課題

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さない。交通基盤は使われて初めて、換言すれば交通移動が発生して初めて、効果を発揮する。そのため、まず1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。交通基盤の整備には、民間企業の産業活動と比較すると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。2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。3では、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。4では、以上の分析を受けて、川崎市に対する交通政策上の提言を行う。

1 川崎市の交通特性と交通政策上の課題

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 人々の交通行動

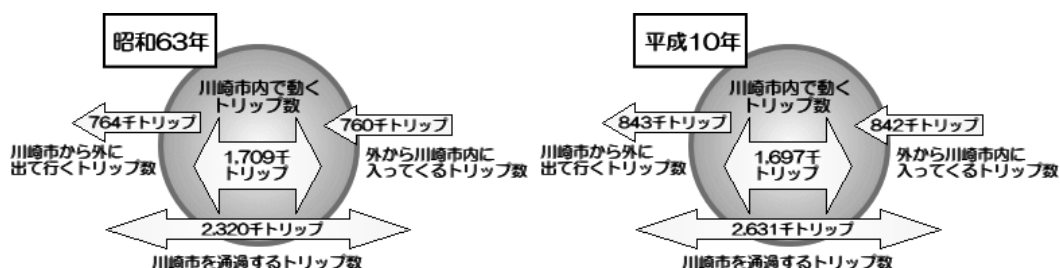
(1) 人々の流動

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、ものの交流が著しい。図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。また川崎市の通勤行動（表1）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市内外の移動がより活発化して可能性があるといえる。

また人々の交通行動を区別にみると、各区の地域特性が伺える。図2は各区の発生集中量を示しているが、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(図3)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。

図1 川崎市の内々交通量、内外交通量及び通過交通量



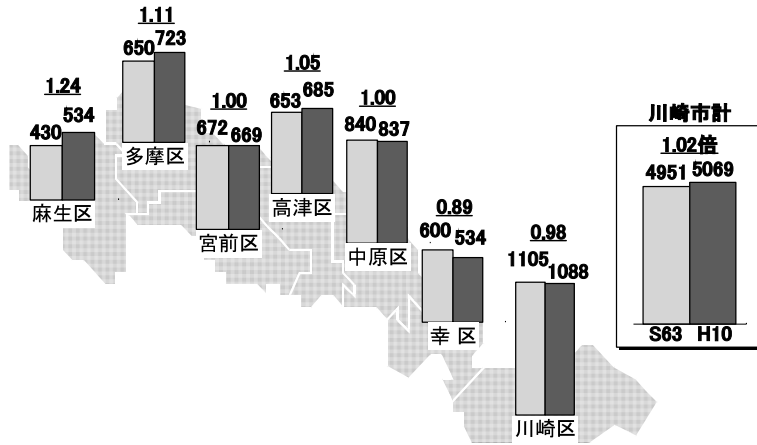
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

表1 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 2 発生集中交通量 (昭 63、平 10)



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 3 代表交通手段分担率 (区別：平 10)

凡例	鉄道	バス	自動車	二輪・徒歩
川崎市計	28.0	3.8	24.5	43.6
川崎区	26.2	5.4	25.0	43.4
幸区	26.5	4.6	18.2	50.8
中原区	30.3	2.8	15.8	51.1
高津区	30.6	3.6	23.5	42.3
宮前区	24.1	4.2	33.1	38.4
多摩区	30.5	1.7	24.2	43.6
麻生区	27.9	4.5	34.4	33.2
(参考)東京区部	41.4	2.6	15.3	40.7
(参考)東京多摩部	22.8	3.0	30.5	43.7
(参考)横浜市	28.3	4.7	29.9	37.0

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

(2) 通勤・私事移動

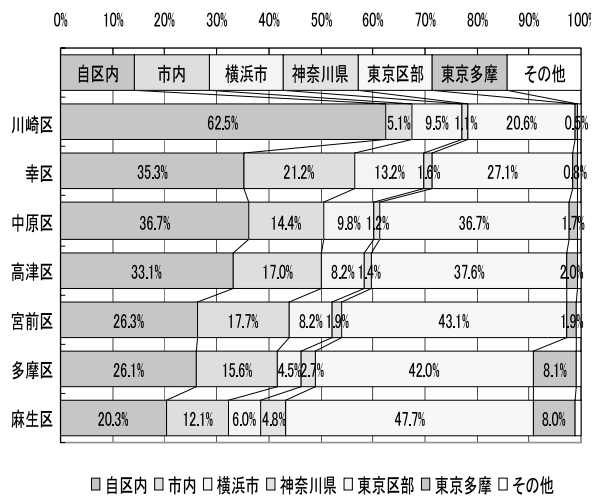
川崎市の通勤行動(表 1)をみると、東京区部への通勤、市内通勤がそれぞれ 4 割程度であることがわかる。また、各区の通勤先構成比(図 4、図 5)をみると、最大の流出先はすべての区で東京区部となっており、東京区部以外では、すべての区で横浜市の割合が高まっている。なお、多摩区及び麻生区で東京多摩や神奈川県が比較的高くなっており、他区とは異なる特徴を有している。これらの通勤行動から川崎区は地元(自区内)率が過半数を超えており拠点性が高いことを示す一方で、その他の区は過半数以上の出超となっており住宅地区の性格が強いことがわかる。

各区の通勤先を昭和 63 年(1988 年)と平成 10 年(1998 年)との間で比較してみよう。各区

の通勤先の増加数上位（図 6）をみると、各区とも近隣市区が増加し近隣市区との往来が活発化していることがわかる。また、江東区、藤沢市および府中市などへの通勤の増加もみられ、通勤圏の多様化・広域化も進んでいるといえよう。

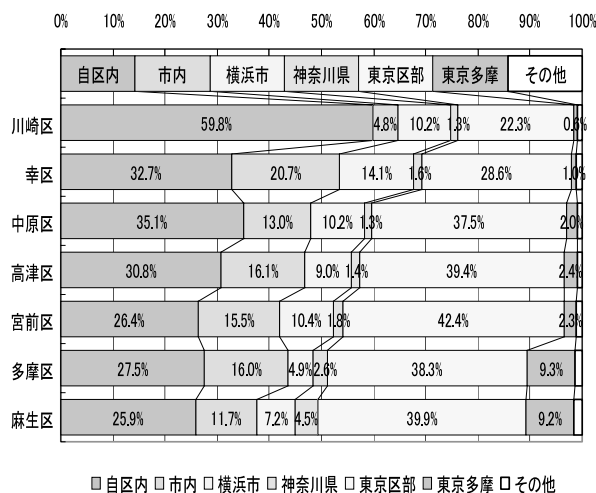
次に、私事移動をみると、買物、娯楽など私事目的の行動圏域（図 7）は、東海道線、東急線及び小田急線の各沿線（ヨコ）方向を中心に広がるとともに、タテ方向は南武線によって隣接区程度までの広がりとなっている。また日常的な買物などは自区や隣接市区が多く、拠点性があまり高くない内陸各区では東京都心部との関係が強い。余暇の行動場所（図 8）を見ると、全体的に市外の施設利用が多く、おしゃれ品のショッピングや美術館等、音楽会等は特に市内利用が低いことがわかる。スポーツ観戦（約 7 割）、おしゃれ品の買い物（約 8 割）、美術館・博物館利用（約 9 割）、音楽会等（約 9 割）も市外施設の利用意向が強いといえる。

図 4 通勤先構成比（1990 年）



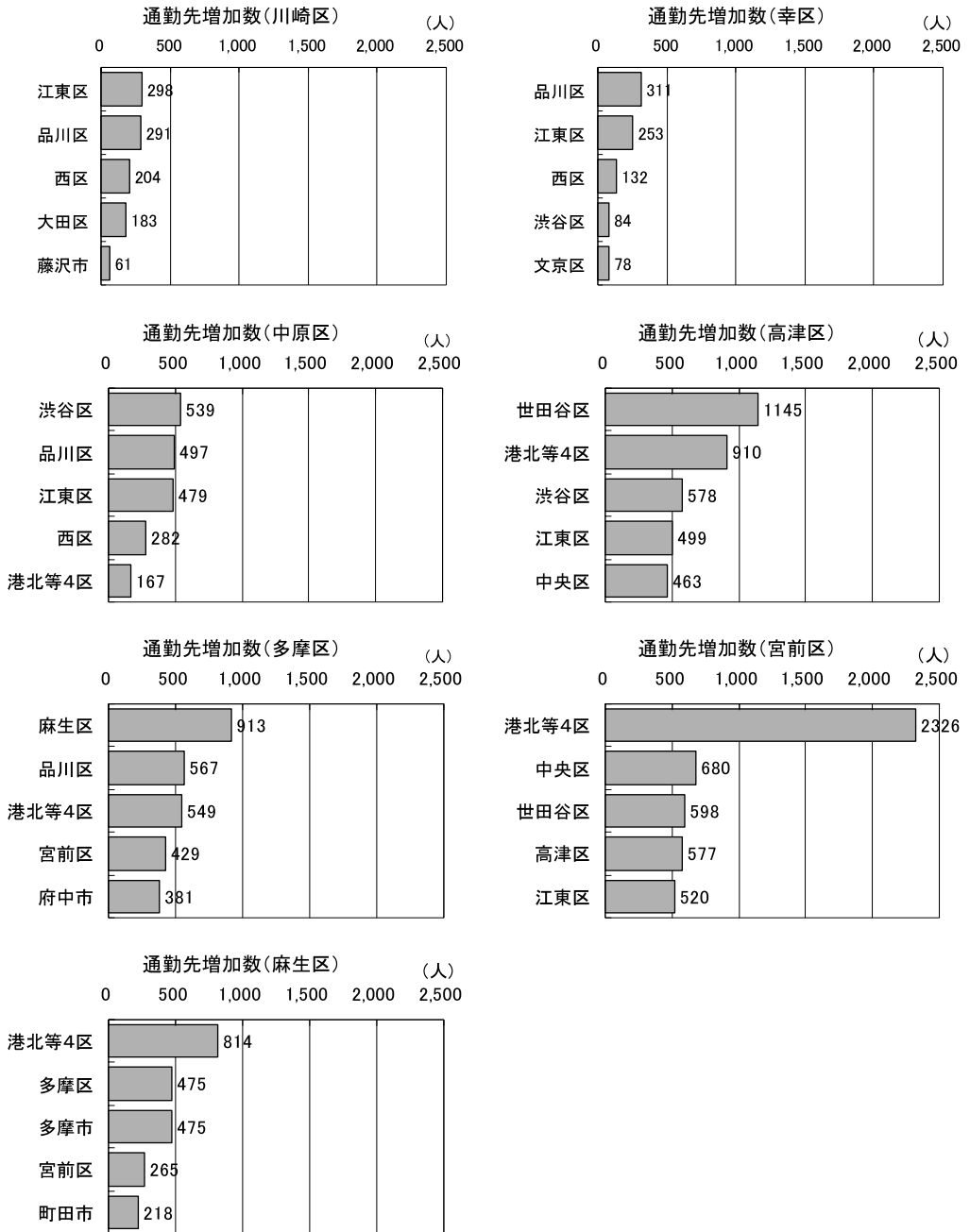
資料出所：『川崎市提供資料』より抜粋

図 5 通勤先構成比（2000 年）



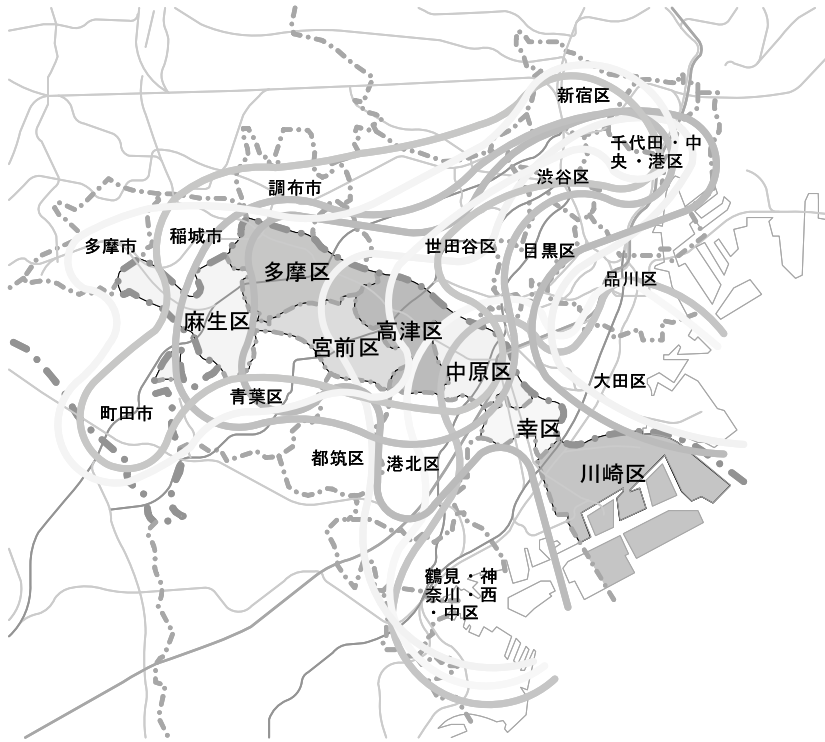
資料出所：『川崎市提供資料』より抜粋

図 6 区外通勤先増加数（上位 5 通勤先）



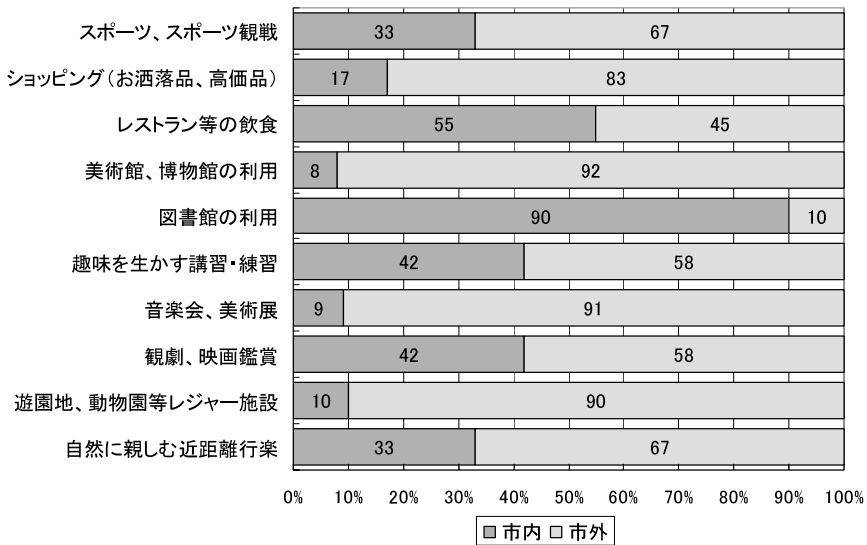
資料出所：『川崎市提供資料』より作成

図 7 川崎各区の私事行動圏域イメージ



資料出所：『川崎市提供資料』より抜粋

図 8 川崎市民の消費行動等の場所



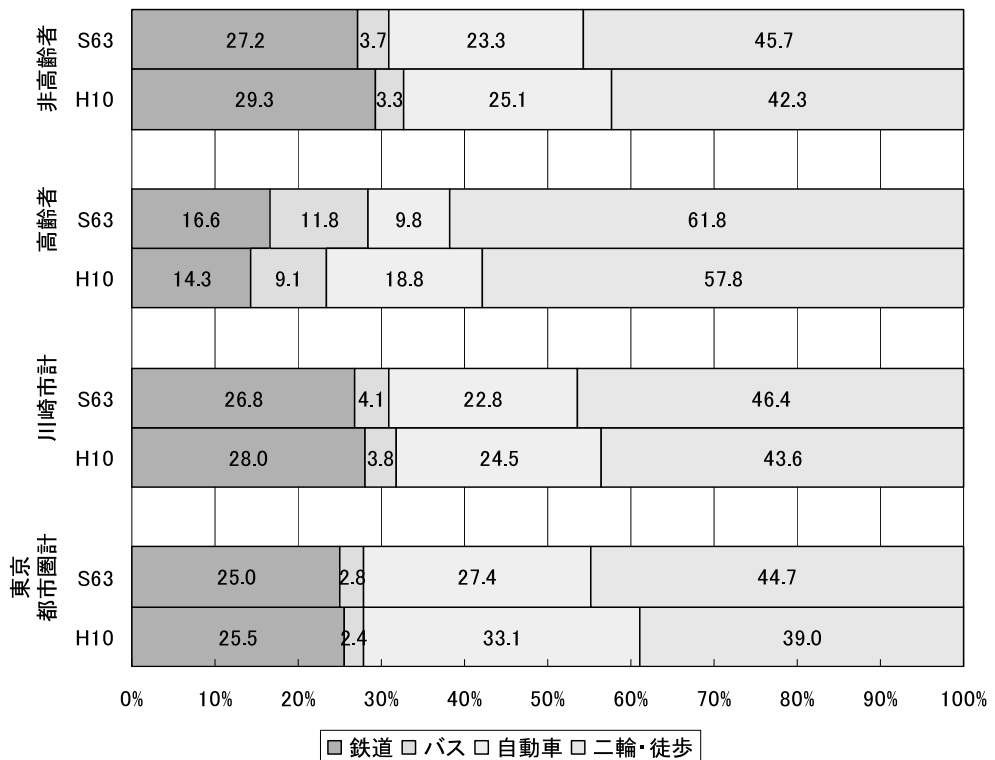
資料出所：『川崎市提供資料』より作成

(3) 高齢者の交通行動

高齢者は、非高齢者と比べると移動制約や行動目的等が異なることから、交通行動に特徴があるといえる。高齢者と非高齢者で手段別構成比（図 9）をみると、昭和 63 年（1988 年）から平成 10 年（1998 年）までの期間で、高齢者の自動車利用率が 9%増加しており、自動車利用の増加が著しい。自動車免許保有者の高齢化や将来の定年延長など就業構造の変化から、高齢者の自動車分担率の増加傾向は続くものと考えられる。

また、高齢者の交通手段別・目的別発生量（図 10 及び図 11）をみると、1）徒歩・自転車・バスの合計が 66%になっており、非高齢者の（42%）の約 1.5 倍であり、比較的短トリップの移動が多いこと、2）私事の割合（全外出中の私事の割合）が 38%であり、非高齢者（15%）の約 2.5 倍となっており、日常の買物等による外出が多いことなどが、高齢者の交通行動に特徴として挙げられる。これらの特徴から、高齢者のバスと自動車のトリップ数（図 12）をみると、昭和 63 年（1988 年）から平成 10 年（1998 年）までの期間で、自動車利用と同様に高齢者の私事目的によるバス利用が増加しており、バスは高齢者にとって短トリップの移動を支える重要な交通手段であることがわかる。

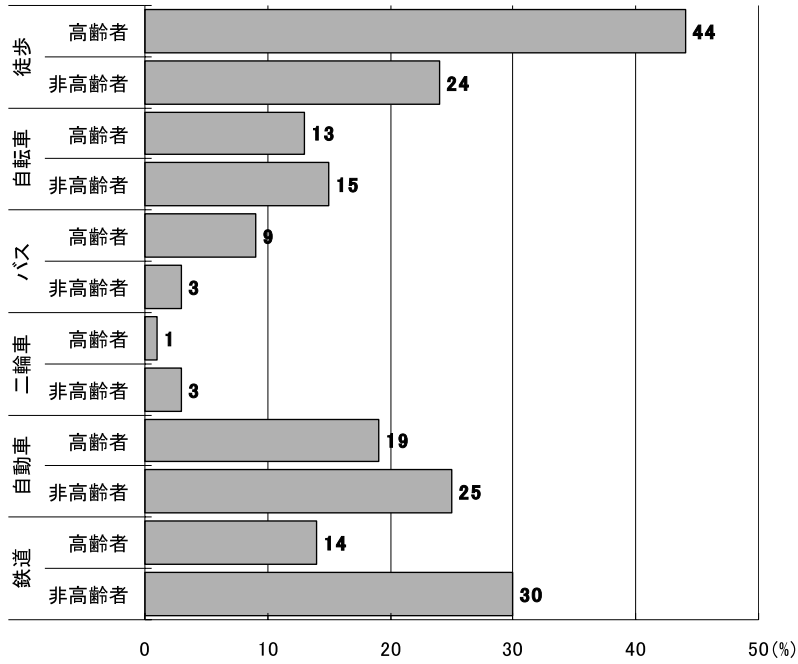
図 9 手段別構成比（高齢者・非高齢者）



注) 高齢者は 65 歳以上

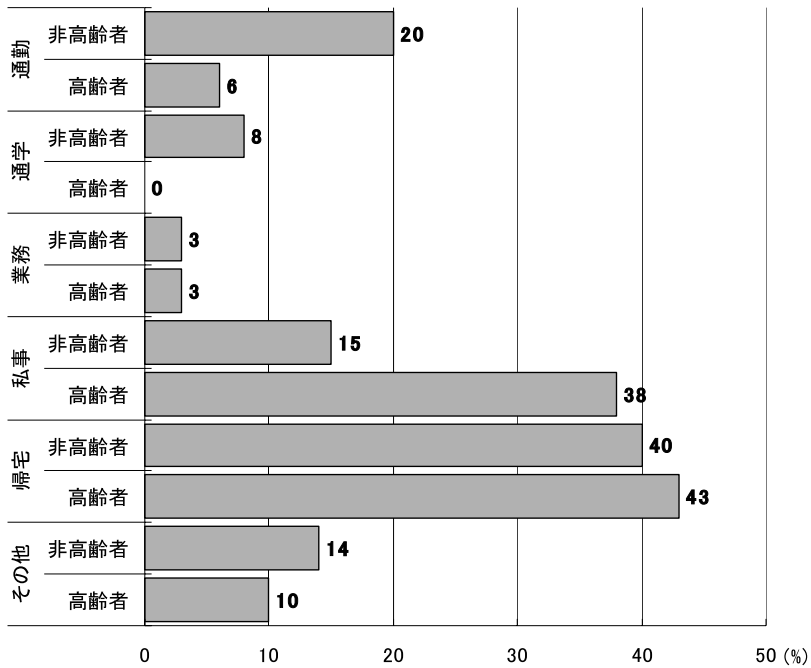
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より作成

図 10 川崎市の対象年齢別交通手段別発生量（平成 10 年）



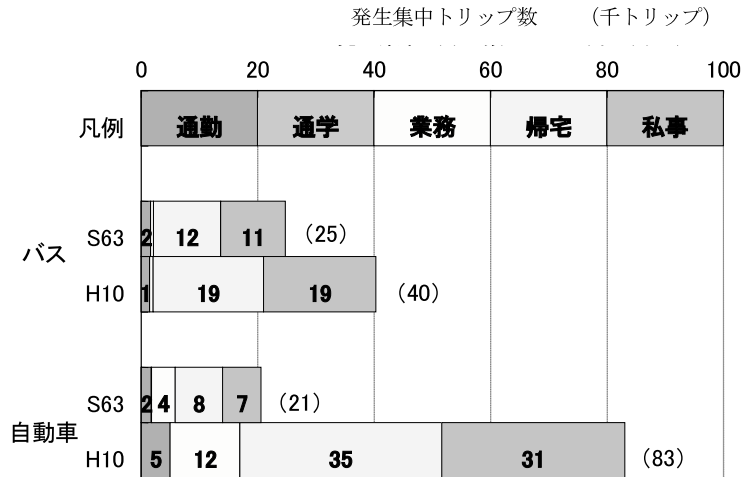
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』により作成

図 11 川崎市の対象年齢別目的別発生量（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）』により作成

図 12 高齢者のトリップ数（バス・自動車）の変化



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

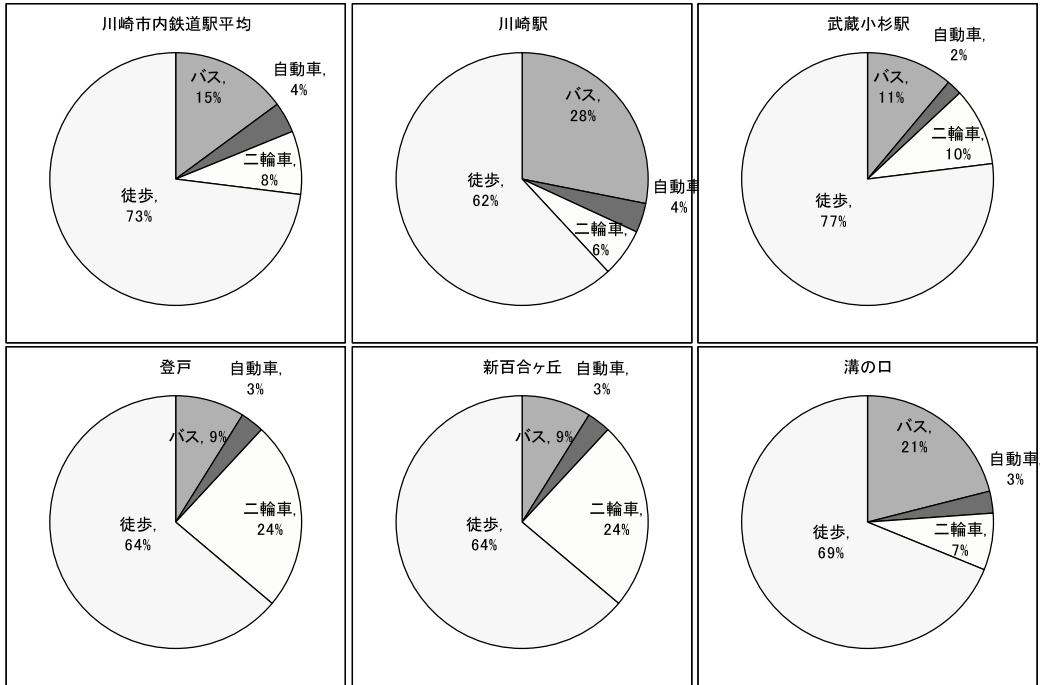
(4) 鉄道端末交通

鉄道端末交通に関して、主要駅の鉄道端末手段構成（図 13）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。

次に、端末交通手段別の利用状況を見ると、まず端末バス交通（図 14）に関しては、川崎駅、新百合ヶ丘駅及び溝の口駅（武蔵溝ノ口）がバスの利用人員が多い地域となっている。端末自動車交通（図 15）に関しては、川崎駅、新百合ヶ丘駅及び小島新田駅が自動車の利用人員が多い地域となっている。端末自転車交通（図 16）に関しては、元住吉駅、登戸駅、武蔵小杉駅及び武蔵新城駅が自転車の利用割合が高く、自転車による乗降人員が多い地域となっている。端末徒歩交通（図 17）に関しては、武蔵小杉駅、武蔵中原駅及び元住吉駅が徒歩の利用割合が高く、徒歩による乗降人員が多い地域となっている。

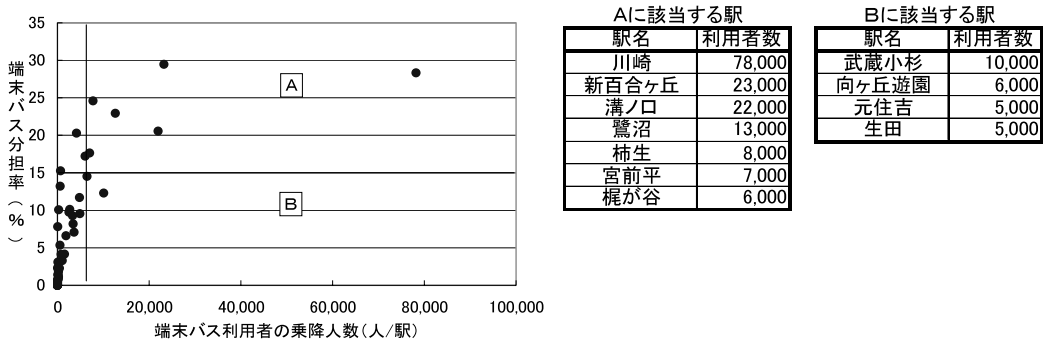
このように鉄道駅にアクセスする端末交通の手段は、徒歩が中心とはいえ、駅により特性があるため、アクセス改善の方策や放置自転車対策などについては、駅ごとの特性を見極めた上で実施する必要があることがわかる。

図 13 主要駅の鉄道端末手段構成（平成 10 年）



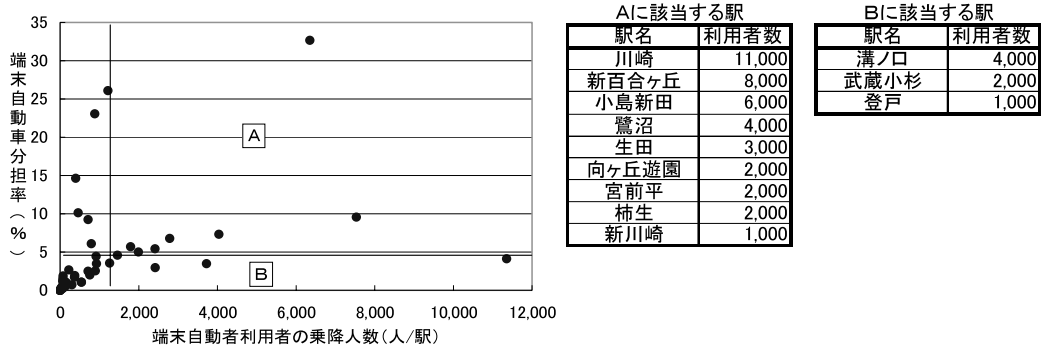
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図 14 鉄道端末バスの利用状況（平成 10 年）



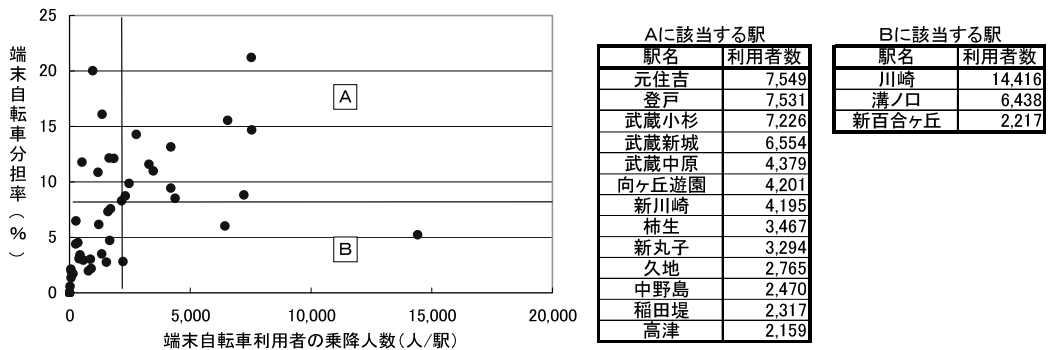
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図 15 鉄道端末自動車の利用状況（平成 10 年）



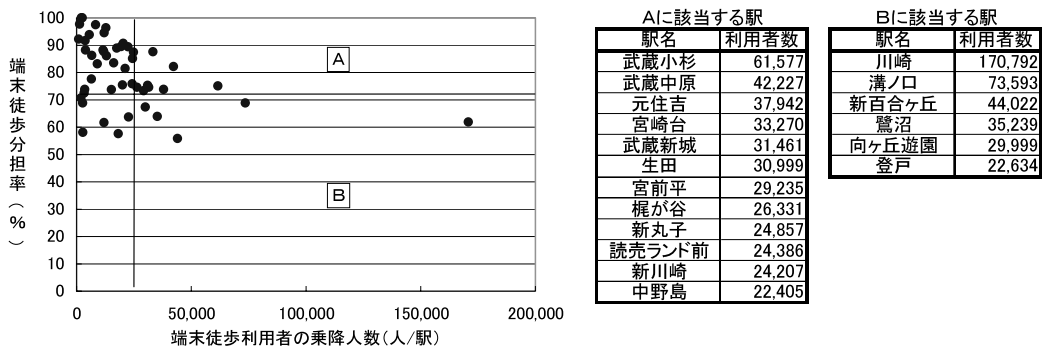
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図 16 鉄道端末自転車の利用状況（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 17 鉄道端末徒歩の利用状況（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

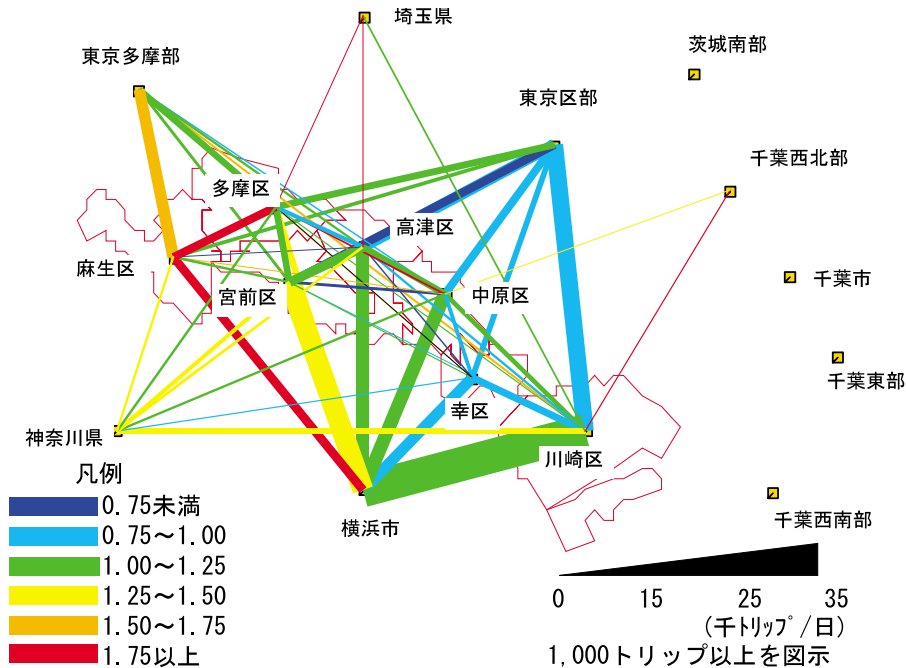
1.1.2 自動車・二輪車・自転車・徒歩交通

(1) 自動車・物流車両の交通流動

自動車交通に関して川崎市を発着地とする地域間の自動車交通の動き(図18)をみると、市外との流動が主体であり、特に横浜方面との流動が最も大きく、その量も増加していることがわかる。また、川崎市内の自動車交通の状況(図19)をみると、市内を移動する交通量(内々交通量)は全体の3割にとどまり、内外交通が3割、通過交通も3割も占めており、市内の道路を走行する自動車の約6割が市外への交通ということがわかる。

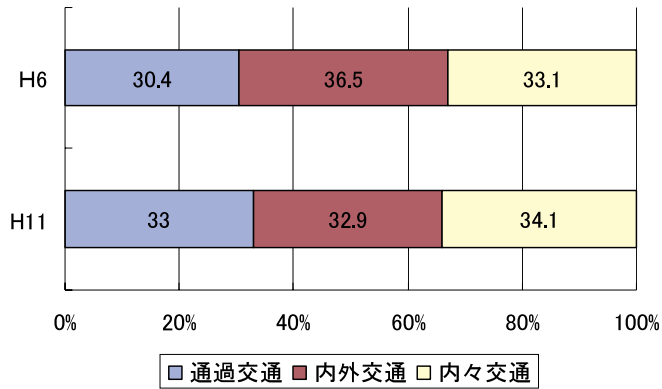
次に、物流交通に関して川崎市を発着地とする地域間の貨物車の動き(図20)をみると、川崎区と横浜市間が2.8万トリップで最も多く、次いで川崎区と東京都が1.9万トリップとなっている。川崎市関連の貨物車の総流動量を示す図21によると、川崎市内外で13.5万トリップ(43%)、流出入で17.8万トリップ(57%)であり、川崎市内外の貨物流動が約6割となっており、市外との物流の往来が活発であることがわかる。また、区別に貨物車発生集中交通量(図22)をみると、川崎区発着の貨物車交通量は全市の36%を占め、特に普通貨物車では45%を占めており、臨海部を背景とする川崎区が貨物の最大の発着地となっていることがわかる。

図18 地域間の自動車交通流動量(太さ:平10交通量, 色:増減率(平成10年/昭和63年))



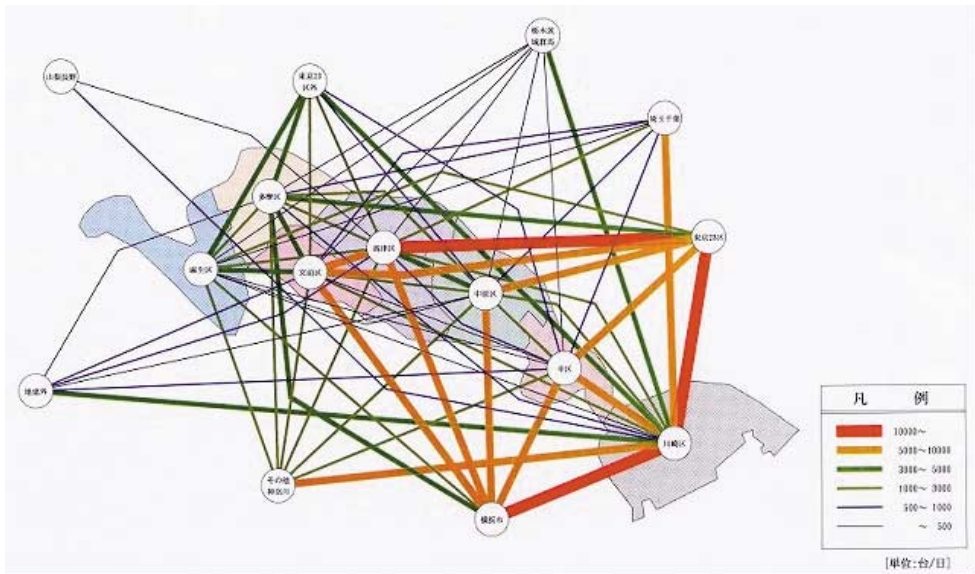
資料出所:『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系(総括版)』より抜粋

図 19 川崎市内の自動車交通のシェア（平成 6 年、平成 11 年）



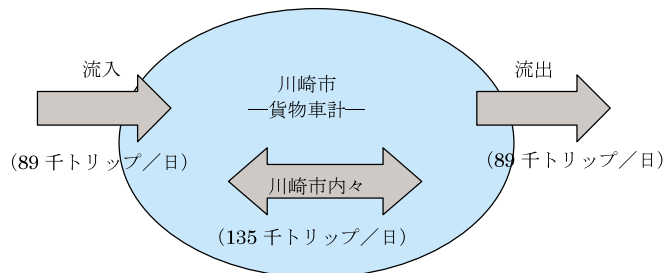
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より作成

図 20 地域間トリップ数（全貨物車）



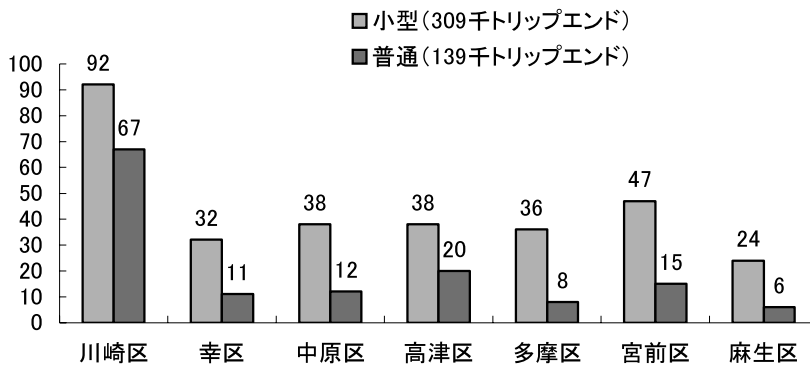
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図 21 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

図 22 区別の貨物車発生集中交通量（平成 11 年）

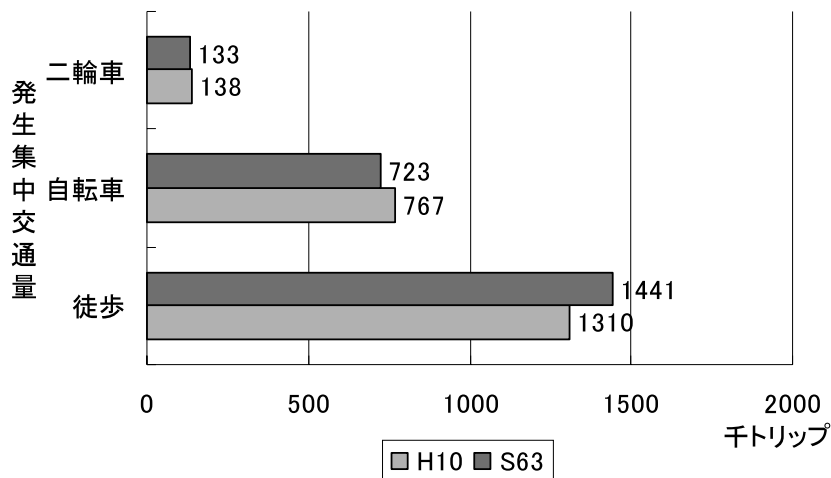


資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

(2) 二輪車・自転車・徒歩交通

短トリップを担う二輪車、自転車及び徒歩交通に関して、二輪車・自転車・歩行者トリップ数の推移（図 23）をみると、徒歩交通は減少しているが、二輪車は3%増加し、自転車は6%増加している。二輪車や自転車の需要の増加に対して、鉄道駅等の交通結節点における駐車場や駐輪場の供給がひとつの課題となっている。

図 23 二輪車・歩行者トリップ数の推移



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）』より作成

1.2 交通インフラと交通サービスの現状と問題点

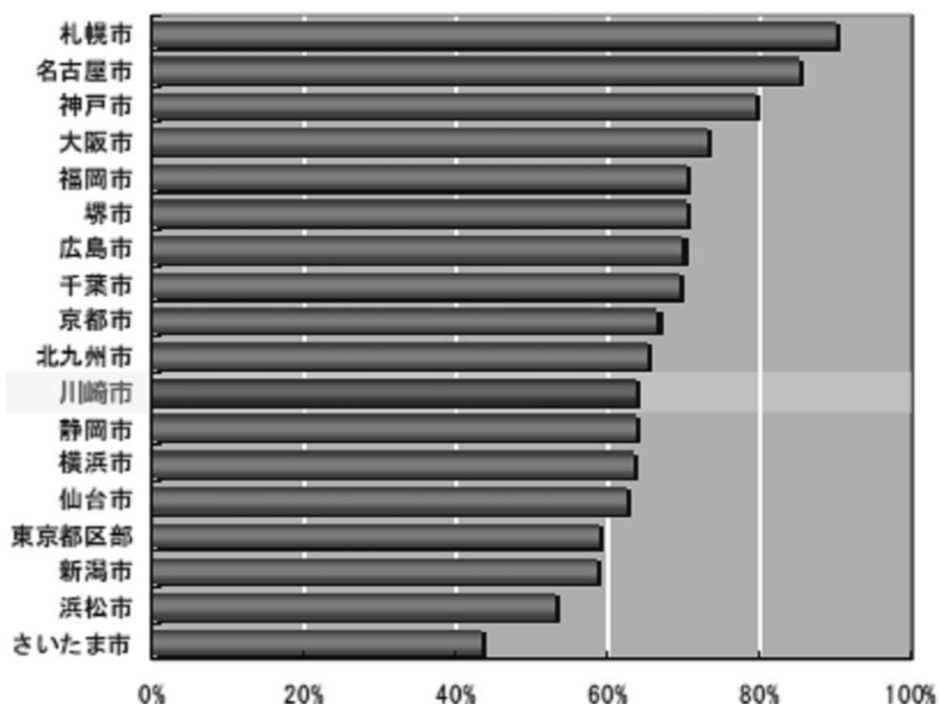
本節では、1.1 において交通及び移動の需要側面について検討したことを受けて、交通サービスの供給側面について川崎市の現状を分析する。交通サービスの供給には、交通及び移動のための施設（交通インフラ）を提供するという間接的な方法と、バスサービスのように直接的に交通サービスを提供する方法の2つがある。ここでは、道路、鉄道、バス、駐輪場及び歩行者道路（歩道）の順で川崎市の現状を検討する。

1.2.1 道路

(1) 道路整備の現況

図 24 は、都市計画道路の整備率を示しているが、川崎市とその他の大都市（政令指定都市）を比較すると、川崎市の整備率は約 63%であり、全 18 都市中 11 番目の水準となっている。そのため、他の大都市に比べ、都市計画道路の整備状況は低い水準にあるといえ、整備をさらに進めていく必要がある。

図 24 大都市の都市計画道路の整備率



注) H19年4月現在（東京都区部はH18年4月現在）

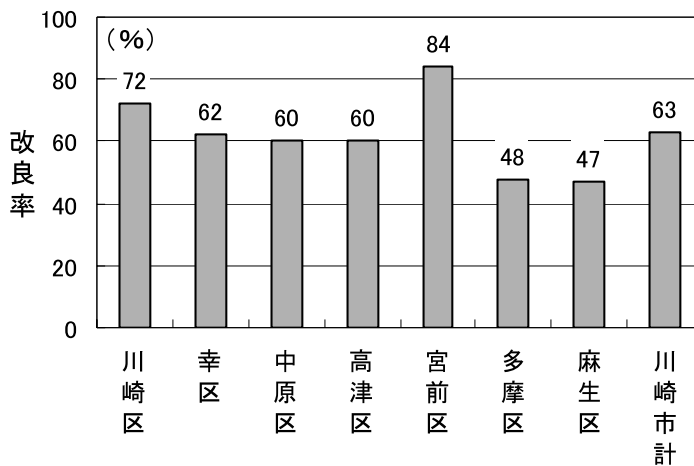
仙台市、さいたま市、川崎市、静岡市、京都市、北九州市は自動車専用道路を含む

資料出所：『川崎市の道路整備プログラムHP』より転載

図 25 は、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示している。図 25 からわかるように、改良率が 70%以下の区が多く、特に多摩区と麻生区では改良率が 50%

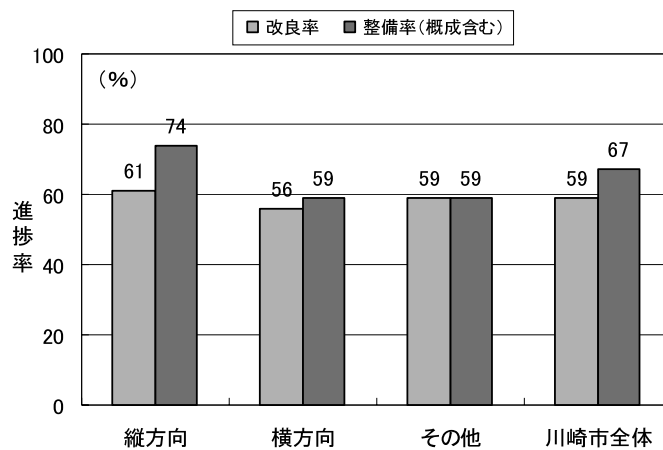
以下であり道路整備が明らかに遅れているといえる。

図 25 都市計画道路の改良率（区別：H18）



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 26 都市計画道路の整備状況（方向別：H15）



注) 方向別の「縦方向」は麻生区・多摩区から川崎に向かう方向、「横方向」は東京区部から横浜市に向かう方向の自動車専用道路または幹線道路とした。「その他」は区画街路、特殊街路、駅周辺の短区間街路を含めた。

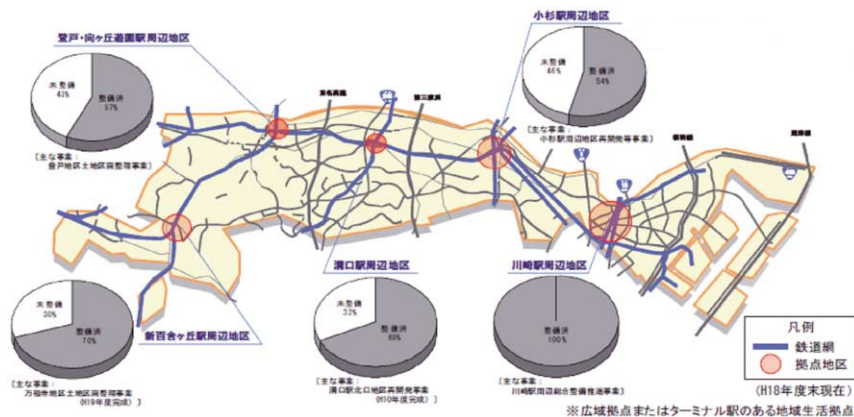
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託総合交通体系（総括版）』より抜粋

次に、図 26 の方向別都市計画道路の整備状況を見ると、縦方向に比べ、横方向の改良率と整備率が低くなっており、横方向の道路整備が遅れている。つまり、放射状方向の道路整備は進んでいるが、環状道路の整備は遅れているといえ、その整備の必要性がある。また、通過交通が大きなシェアを占めるのであるが、川崎市を通過して東京方向及び横浜方向から来る及び向

かう大きな自動車交通需要への対応が遅れていると評価されよう。

図 27 は、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示している。図 27 から読み取れることとして、川崎市の拠点地区内の幹線道路整備率を見ると、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。しかしながら、小杉駅周辺地区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。

図 27 拠点地区内の幹線道路整備率



資料出所：『川崎市道路整備プログラム HP』より転載

表 2 は、川崎市内における鉄道の連続立体交差化事業の進捗状況を示している。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、その主な目的は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まなければならない事業である。表 2 からわかるように、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。

表 2 都市高速鉄道の連続立体交差化事業の概要及び進捗状況

名称	延長	決定年月日	備考
京浜急行湘南線	約1,280m	昭和48.11.6	一部整備済
東日本旅客鉄道南武線	約5,080	昭和50.11.21	整備済
東日本旅客鉄道南武線	約320	平成4.1.7	整備中
京浜急行大師線	約5,040	平成5.6.8	整備中

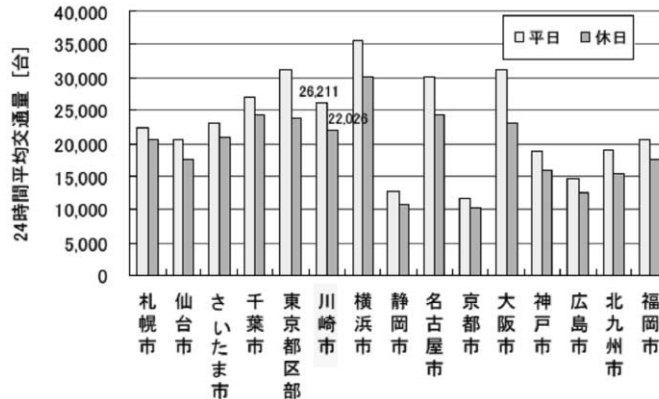
資料出所：『かわさき都市計画』より抜粋

(2) 道路交通の現況

ここでは、主に平成 17 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。

図 28 は、政令指定都市の 24 時間平均交通量（1 日の平均通行台数）を示している。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 番目に多い交通量であることがわかる。

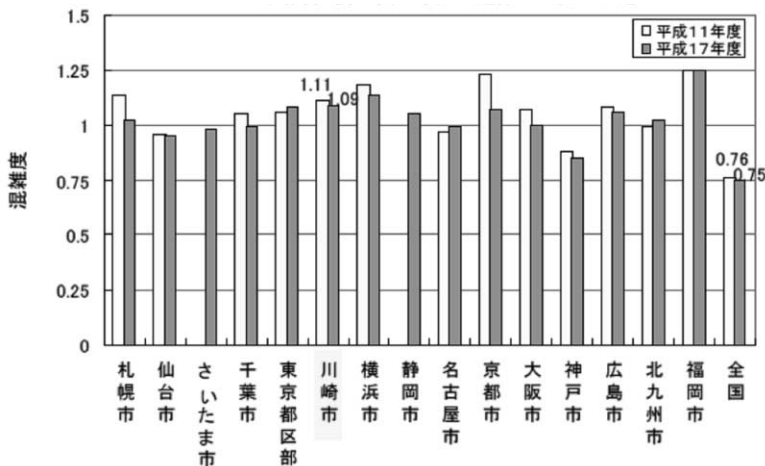
図 28 大都市別平日 24 時間平均交通量



資料出所：『平成 17 年度道路交通センサス一般交通量調査結果の概要について～川崎市版～HP』より転載

図 29 は、道路混雑の指標のひとつである平日昼間 12 時間平均混雑度を政令指定都市別に示している。平成 17 年度の全国の平日 12 時間平均混雑度は 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。

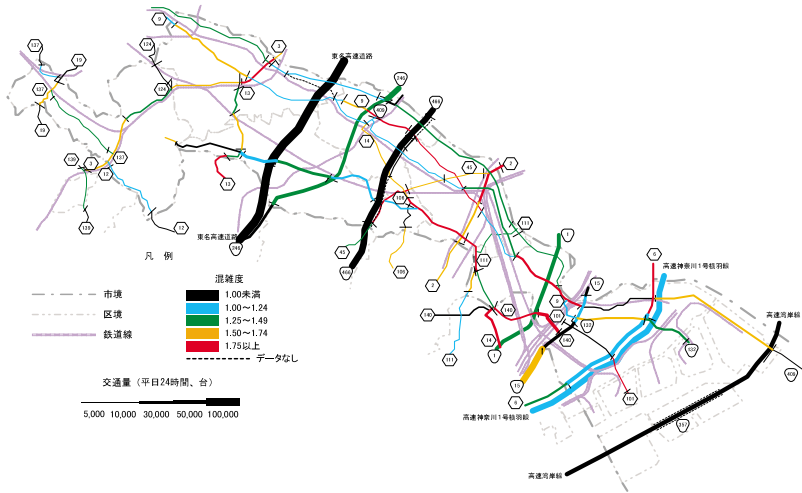
図 29 大都市別平日昼間 12 時間平均混雑度



資料出所：『平成 17 年度道路交通センサス一般交通量調査結果の概要について～川崎市版～HP』より転載

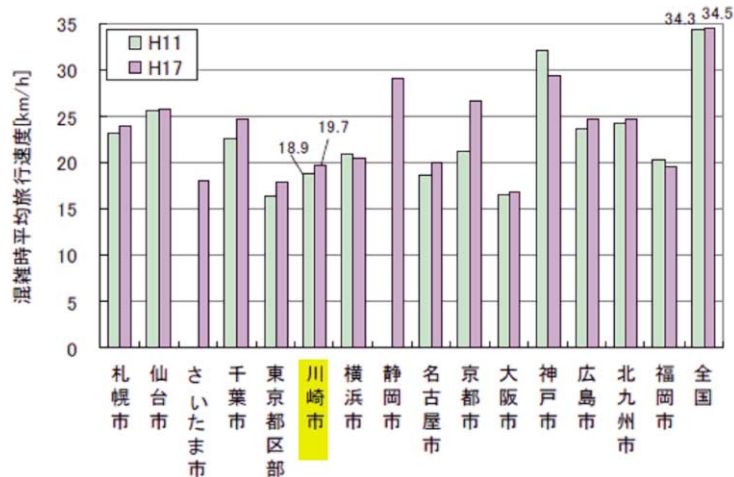
図 30 は、道路別に交通量と混雑度を示している。東名高速道路と第三京浜国道及び首都高湾岸線は自動車専用道路であることから、交通量は多いものの混雑度はそれほど高くない。しかしながら、一般道である主要幹線道路の多くが混雑度 1.0 以上で、混雑している状況がわかる。1.1.2 (1) でも述べたように、川崎市は横浜と東京に挟まれているという地理的特性上、通過交通が多く、横方向の路線では混雑度 1.5 を超える著しい渋滞が発生している。特に、第一京浜国道（国道 15 号線）、第二京浜国道（国道 1 号線）及び国道 246 号線の混雑は早急に緩和されるべきものであるといえよう。

図 30 道路混雑状況（交通量と混雑度：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

図 31 大都市別混雑時平均旅行速度（平日）



資料出所：『平成 17 年度道路交通センサス一般交通量調査結果の概要について～川崎市版～HP』より転載

図 31 は、平成 17 年度の平日平均旅行速度を政令指定都市別に示している。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、平成 11 年に比べ平成 17 年の方が平均旅行速度が時速 0.8 キロ増加しており、改善の傾向が見られる。

(3) 問題点

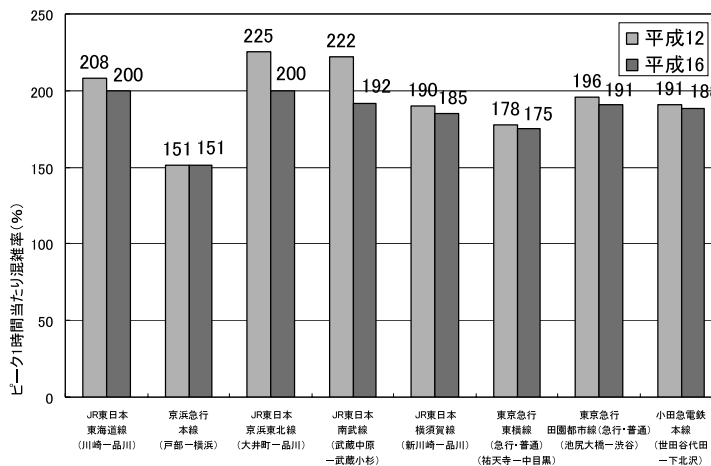
道路整備の問題点は、一言で表現すれば、着実に整備が進むものの、依然として道路混雑が激しいことである。まず、東京及び横浜との幹線道路交通、それに関連する通過道路交通における混雑は、川崎市の産業競争力にとって大きなマイナスである。次に、域内交通においても、拠点地区内の幹線道路の整備が遅れていることが都市の魅力を低下させていると考えられる。道路交通全般として、他大都市と比較して平均旅行速度が低いことは都市間競争の観点から問題である。

1.2.2 鉄道

(1) 鉄道混雑の現況

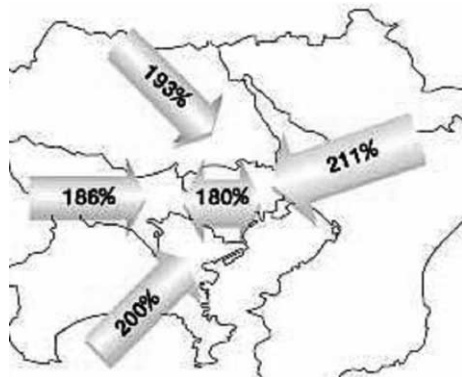
図 32 は川崎市を通過する鉄道路線の路線別最混雑率（平成 12 年及び平成 16 年）を示している。図 32 によれば、平成 12 年から平成 16 年にかけて、京浜急行本線を除く、すべての路線で混雑率が減少している。しかし、運輸政策審議会において首都圏における最混雑率の目標である 180%以下を達成しているのは、京浜急行本線と東急東横線のみであり、他の路線は未達成である。特に、JR 東日本の東海道線と京浜東北線は 200%となっており、激しい混雑が続いているといえる。また、東京方面、横浜方面でない南武線も依然として高い混雑率であり、対応が求められるところである。

図 32 川崎市内鉄道路線別最混雑率の推移



資料出所：『専修大学都市政策研究センター年報第 2 号』より抜粋

図 33 東京を中心とする鉄道混雑状況概観（平成 10 年）

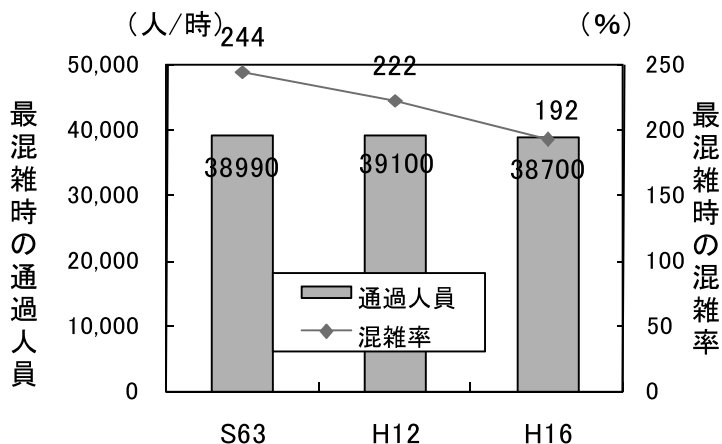


資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託総合交通体系（総括版）』より抜粋

図 33 は東京を中心とした方面別の鉄道混雑率を示している。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 1.1.1 (2) 通勤・私事移動で述べたように、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。

図 34 は、南武線の通過人員及び混雑率の推移である。川崎市当局が意識している縦方向の人流を担っている南武線である。図 34 から読み取れることは、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。

図 34 縦方向（南武線）の鉄道利用状況と混雑率



資料出所：各年『都市交通年報』に基づき作成

(3) 駅前広場整備の現況

表 3 は、川崎市市内において都市計画決定された駅前広場の整備状況を示している。表 3 によ

れば、全 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。

表 3 駅前広場の整備状況

番号	駅名	鉄道路線名	整備状況
1	川崎大師駅	京浜急行大師線	未整備
2	川崎駅(東口)	JR東海道本線	整備済
3	川崎駅(西口)	JR東海道本線	整備済
4	川崎駅(西口第一)	JR東海道本線	整備済
5	鹿島田駅(西口)	JR南武線	未整備
6	武蔵小杉駅	JR南武線・東急東横線	整備済
7	武蔵小杉駅(南口)	JR南武線・東急東横線	未整備
8	武蔵溝ノ口駅(北口)	JR南武線・東急田園都市線	整備済
9	武蔵溝ノ口駅(南口)	JR南武線・東急田園都市線	未整備
10	登戸駅(北口)	JR南武線・小田急小田原線	未整備
11	登戸駅(南口)	JR南武線・小田急小田原線	未整備
12	向ヶ丘遊園駅(東口)	小田急小田原線	整備済
13	向ヶ丘遊園駅(西口)	小田急小田原線	未整備
14	新百合ヶ丘駅(南口)	小田急小田原線	整備済
15	新百合ヶ丘駅(北口)	小田急小田原線	整備済
16	柿生駅	小田急小田原線	未整備
17	はるひ野駅	小田急多摩線	未整備

(H19年4月現在)

凡例	
●●駅	整備済
●○駅	未整備

資料出所：『川崎市の道路整備プログラムHP』より転載

(4) 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。

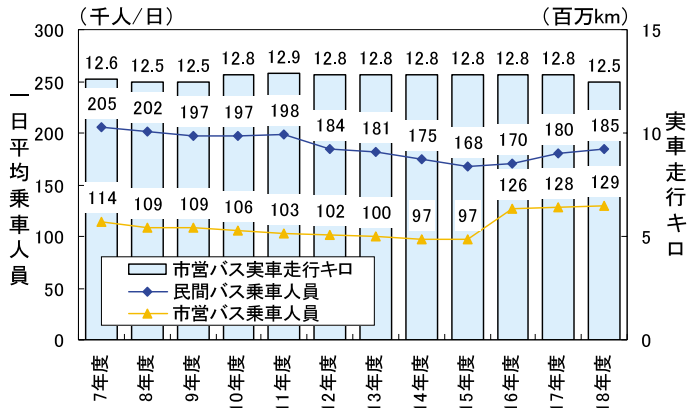
1.2.3 バス

(1) バスサービスの現況

図35は、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示している。利用者数である乗車人員は、市営バス、民間バスともに、平成15年まで減少し続けてきたが、平成16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。平成16年度には、「川崎市高齢者フリーパス」の導入が導入された。平成15年度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、平成16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平成16年度から増加して

いると考えられる。一方、民間バスも平成15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、今後の推移は必ずしも明らかではない。

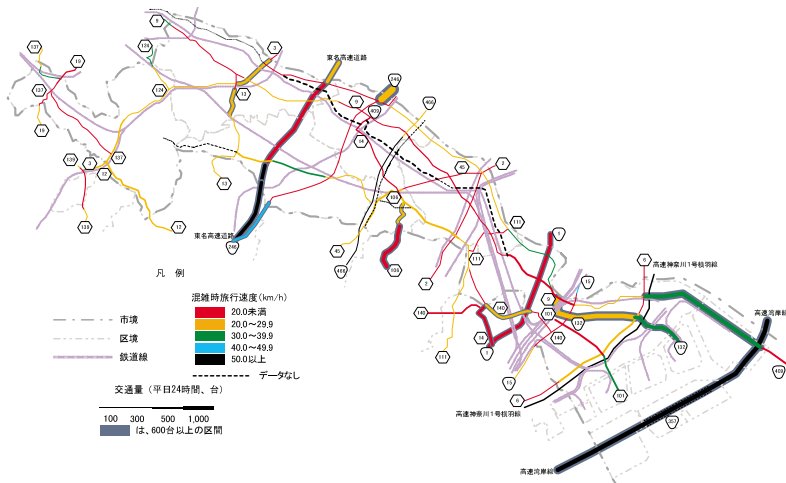
図 35 バスの乗車人員（市営・民間）と実車走行キロ（市営）の推移



資料出所： 各年『川崎市統計書HP』に基づき作成

図 36 は、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）を示している。図 36 から読み取れることは、バスルートが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ことである。さらに 1.1.1 (3) で述べたように、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。

図 36 道路混雑状況（バス交通量とピーク時走行速度：平成11年）

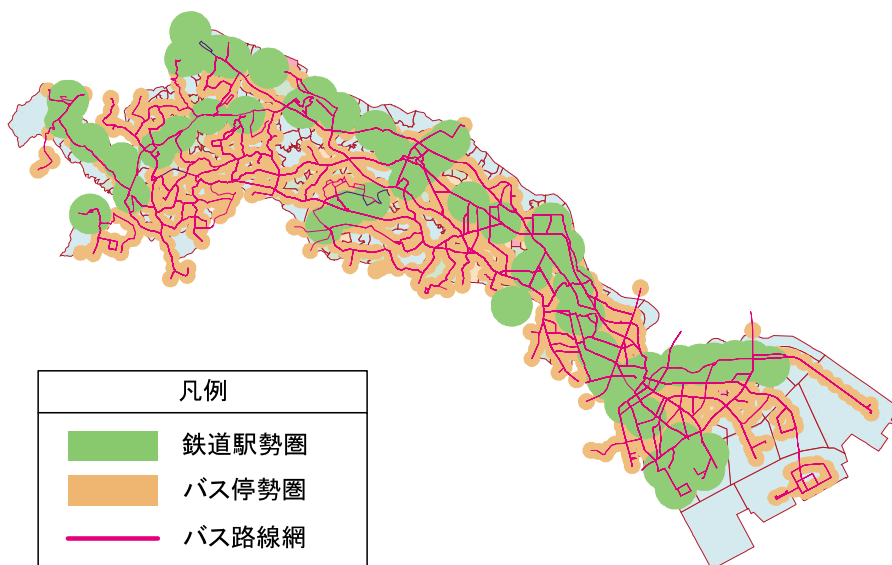


資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託総合交通体系（総括版）』より抜粋

(2) 交通不便地域の現況

図 37 は、交通不便地域の現況を示している。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。図 37 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。図 37 より明らかなように、川崎市のほとんどの地域は、概ね駅勢圏、バス停勢圏に入っており、広範囲にわたる交通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。

図 37 交通不便地域の状況



注) 鉄道圏は 750m、バス停圏は 300m と設定

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

(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ということであるが、川崎市の北西部の一部において、交通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

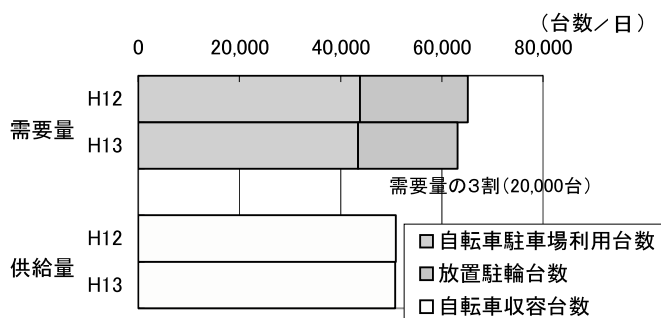
現在わが国においては、自転車の保有および使用に関して特段の制限はない。その意味において、もっとも市民に密着した交通手段である。その一方で、特に駅周辺における多量の放置

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

図 38 は、川崎市全体における駐輪の需要と供給の関係を示している。図 38 によると、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。また、図 38 では、平成 12 年から平成 13 年にかけて駐輪場需要が減少しているが、移動手段としては、1.1.2 (2) で述べたように、自転車を含む二輪車の需要は増加している。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、駐輪場整備の必要がある。

図 38 放置駐輪等の状況と自転車収容台数 (平成 12 年、13 年)

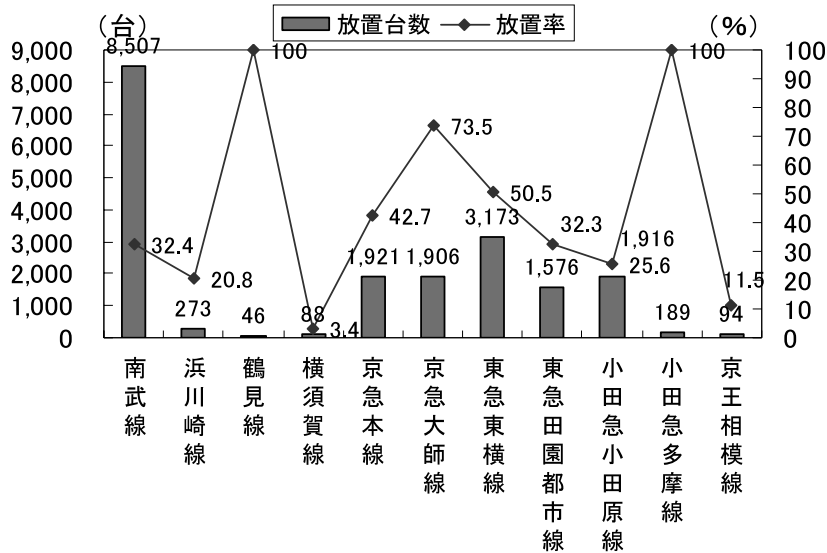


資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託総合交通体系 (総括版)』より作成

図 39 は、路線別の放置自転車台数と放置率を示している。放置台数が JR で約 89 万台、私鉄で約 108 万台であり、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% となっているのは、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。

図 40 は、路線別の駐輪場収容台数と駐輪場利用率を示している。駐輪場利用率は、1 日当たりの 1 駐輪スペース当たりの駐輪台数を表わしているため、100% を超えることがある。まず、上述したように、鶴見線、小田急多摩線では、放置台数は少ないとはいえ、駐輪場がまったく整備されておらず、駐輪場の整備等を含めて何らかの対策が必要である。その他の路線では既存の駐輪場の利用率は高いが、依然として放置自転車が多いため、駐輪場の容量拡大及び利用者モラルの向上が必要である。

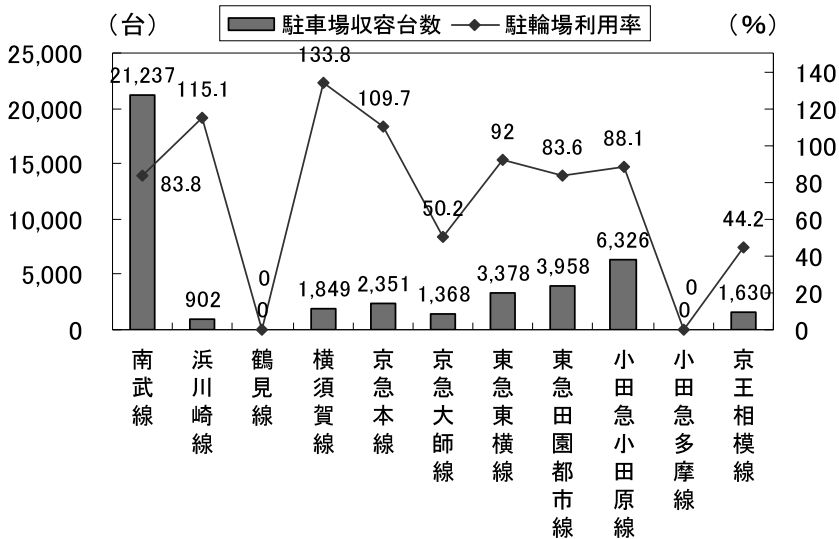
図 39 路線別の放置自転車等台数、放置率 (H13)



(注) 放置率 (%) = 放置自転車等台数 / 駅周辺駐輪台数 × 100

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 40 路線別の駐輪場収容台数、駐輪場利用率 (H13)



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

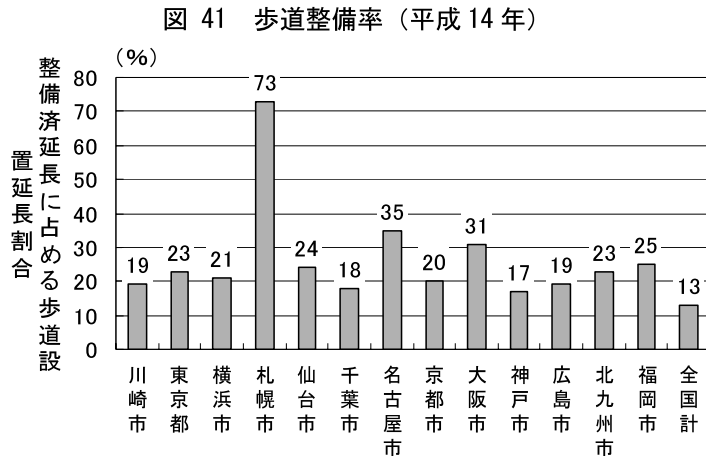
(2) 問題点

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。

1.2.5 歩行者

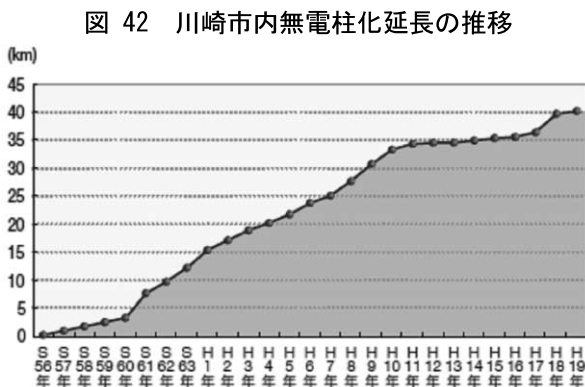
(1) 歩行者道路（歩道）の現況

図 41 は、政令指定都市の歩道整備率を示している。図からも明らかなように、川崎市の歩道の整備率 19%は、他の政令市と比較すると低い水準にあり、バリアフリーに対応した歩行空間整備のためにも、歩道整備の促進を図る必要がある。



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 42 は、川崎市の無電柱化延長距離を示している。平成 19 年現在の無電柱化延長は 40 km となっており、必ずしも進んでいないとはいえないが、バリアフリーを考えた安全で快適な通行空間確保のために、無電柱化をさらに進めるべきであろう。



資料出所：『川崎市の道路整備プログラム HP』より転載

(2) 問題点

快適な歩行空間の確保は、高齢化の進展とともに、ますます魅力ある都市の条件となりつつある。特に、19%となっている歩道整備率を引き上げることが、他の都市との間での競争と言う観点からも必要である。

1.3 川崎市の交通特性とその課題

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、特に横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

川崎縦貫高速鉄道線については、財政状況等諸環境の悪化から着工を5年程度延期しており、財政状況や広域レベルでの事業環境を見極めた対応が必要となっている。また川崎縦貫道路については事業主体の民営化やⅡ期計画ルート案公表からの期間経過等事業環境が変化していることから、首都圏の自動車専用道路の進捗状況などを見据えたルート及び構造等を

見極める必要があるといえる。

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

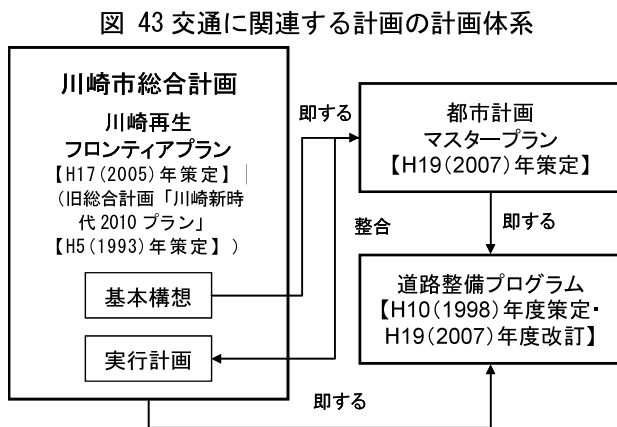
身近な生活圏である駅において、駅端末交通に関しては自動車から公共交通への転換を促すTDM（交通需要管理：Transport Demand Management）の実施や自動車利用者の受け皿となる公共交通の整備など駅端末自動車利用の適正化や、二輪車駐車場や駐輪場の容量拡大、自転車走行空間の確保及び放置自転車規制等の自転車交通の円滑化、適正化、歩行者空間の確保やバリアフリー化など、歩行者交通の円滑化、安全性の向上が求められている。

(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、北部における交通不便地域の存在が問題となっている中で、今後走行環境の改善やバス優先化、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。

2 川崎市の計画体系

本章では、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43に示す。



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づけ、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（平成17（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・行動などが変化する中で、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、進めるべき道路網整備の方向性として広域調整型

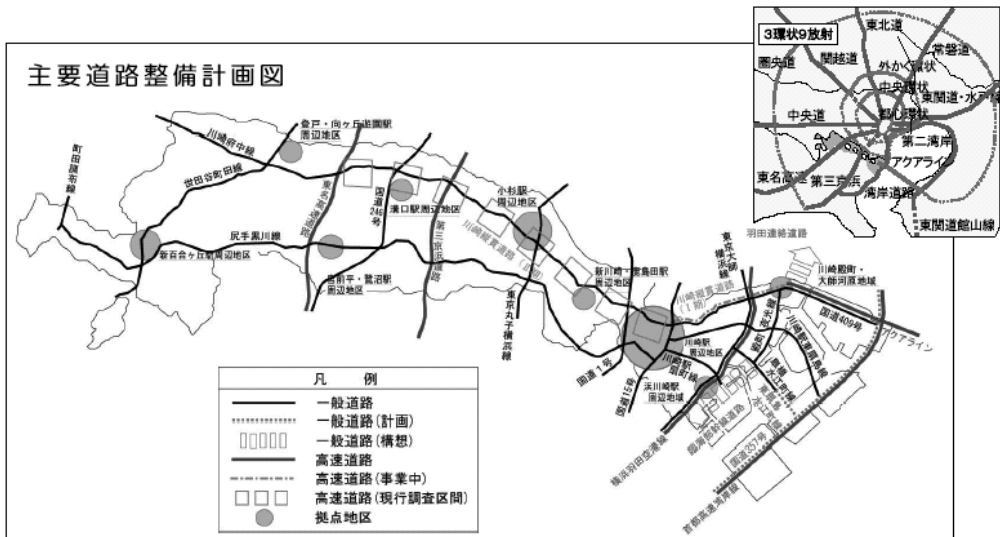
の都市構造を支える基幹的な広域幹線道路網の整備と定めている。

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、市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。

図 44 主要道路整備計画図



資料出所：『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』より抜粋

(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

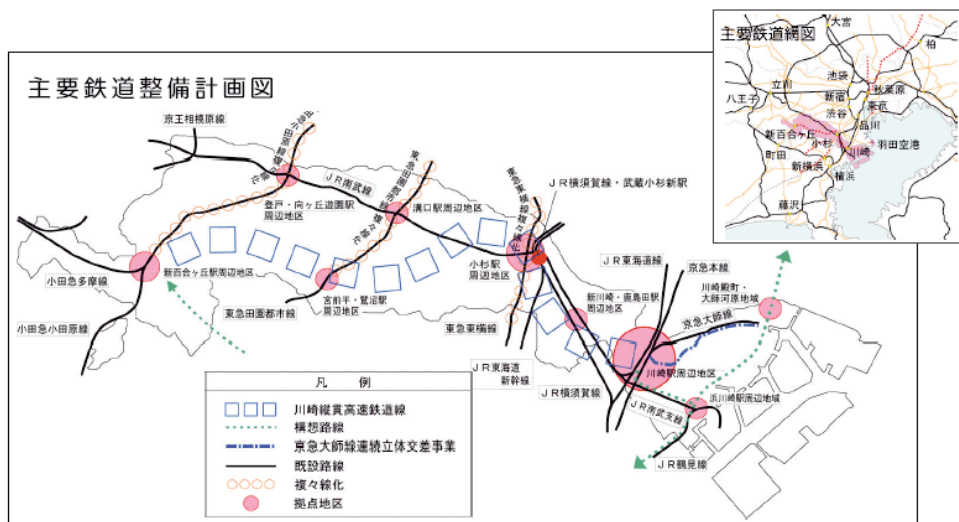
化などによる機能の強化、改善等を推進し、利便性の向上を図るとしている。

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。

図 45 主要鉄道整備計画図



資料出所：『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』より抜粋

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、長期的視点に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。

平成 19 (2007) 年 3 月に初めて策定された川崎市の都市計画マスタープランは、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ており、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定期的な見直し、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 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の基本構想」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」の策定の指針」の性格を併せ持つ方針として定められている。

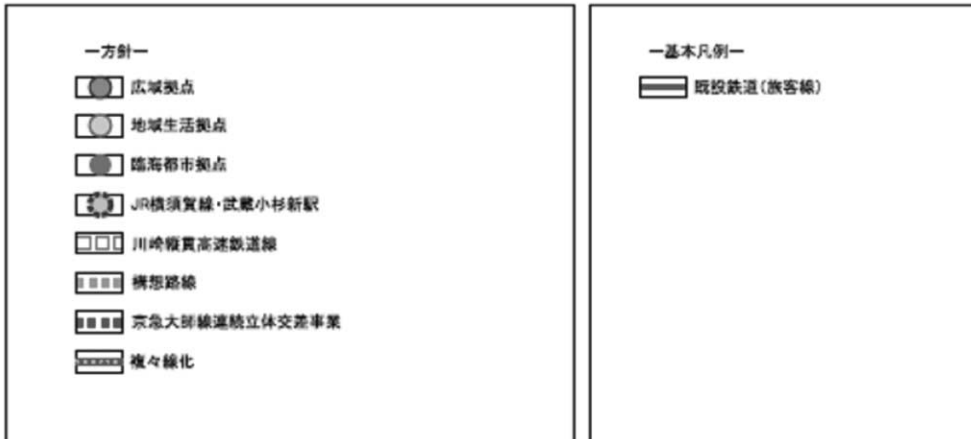
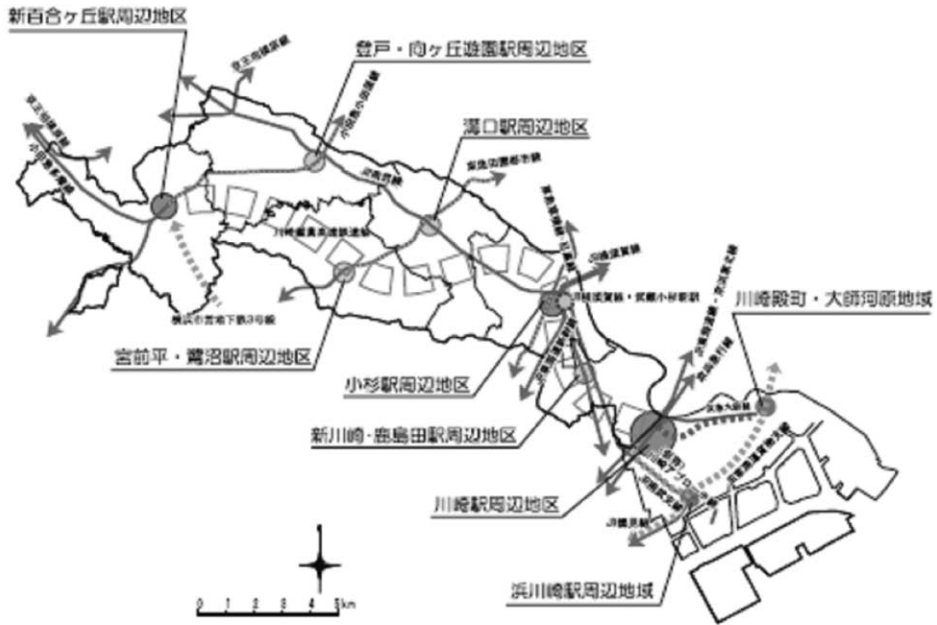
2.2.4 全体構想における交通体系の基本的方向

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

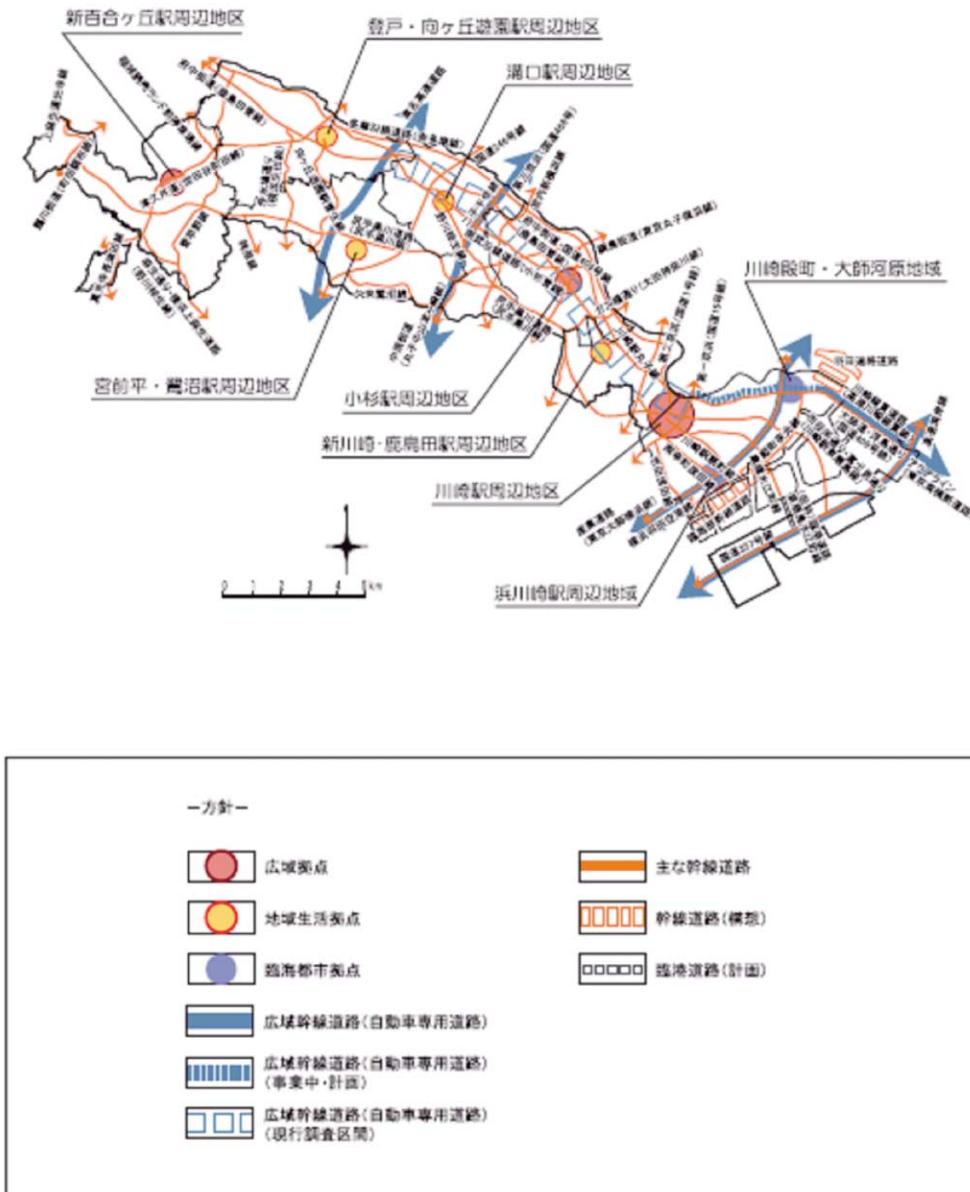
この基本方針に基づき、交通機関別の方針が策定されている。図46は鉄道網の交通体系方針図であり、図47は道路網のそれである。

図 46 交通体系（鉄道）方針図



資料出所：『川崎市都市計画マスタープラン全体構想』より転載

図 47 交通体系（鉄道）方針図



資料出所：『川崎市都市計画マスタープラン全体構想』より転載

2.3 道路整備プログラム

2.3.1 概要

川崎市は、平成 10 年度（1998 年度）に道路整備プログラム（平成 10～19 年度：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平成 19 年度（2007 年度）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

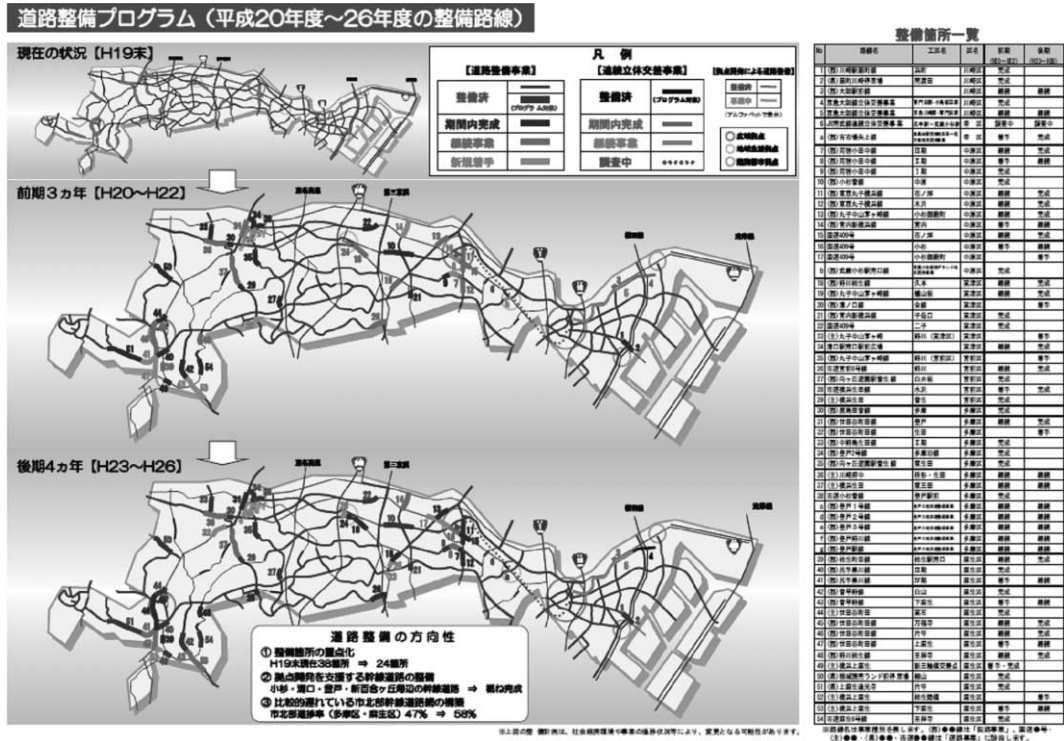
目標年次は、川崎市新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の目標年次である平成 26 年度（2014 年度）とし、平成 20 年度～平成 26 年度（2008 年度～2014 年度）までの 7 年間を対象期間としている。

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において選定された整備プロジェクトについては図 48 を参照されたい。

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。

図 48 道路整備プログラムにおける整備計画図及び整備箇所一覧



資料出所：『川崎市の道路整備プログラム HP』より転載

3 川崎市における交通インフラ整備プロジェクト

ここでは、川崎市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について説明する。表 4 および図 49 は、ここで取り上げたプロジェクト（3つの道路系プロジェクトと6つの鉄道系プロジェクト）の位置等を示している。これらのプロジェクトは、川崎市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。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る。以下では、3.1 において道路系の主要プロジェクトを、3.2 において鉄道系の主要プロジェクトの概要をそれぞれ整理する。

表 4 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) :首都高速道路株式会社(自動車専用道) II期: -	I期:供用中(浮島一殿町間) :施工中(殿町-国道15号) II期:調査中
	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 ●●●●●●	国土交通省, 神奈川県, 川崎市, 横浜市	協議, 検討中
鉄道系	1 川崎縦貫鉄道 ●●●●●●	川崎市	協議中
	2 京急大師線 地下化 ●●●●●●	川崎市, 京浜急行電鉄	第I期工事区間施工中
	3 南武線 連続立体化 ●●●●●●	川崎市, 東日本旅客鉄道	事業完了:武蔵小杉駅-第三京浜間(1996年) 調査中:武蔵小杉駅-尻手駅間
	4 東海道貨物支線 貨客併用化 ●●●●●●	-	構想段階
	5 川崎駅 周辺地区整備 ○	川崎市, 関係組織	計画策定済 各プロジェクトを段階的に整備中
	6 武蔵小杉駅 新駅設置 ○	川崎市, 東日本旅客鉄道	施工中(2009年開業予定)

資料出所:『川崎市HP』,『川崎フロンティアプラン第2期実行計画』等より作成

図 49 川崎市内主要交通プロジェクト地図



資料出所:『川崎市HP』,『川崎フロンティアプラン第2期実行計画』等より作成

3.1 道路関連プロジェクト

1) 川崎縦貫道路

[概要]

川崎縦貫道路は、川崎市の南北を結ぶ幹線道路として整備が行われ、主要拠点とのネットワークの強化を目的としている。計画延長は約 23km であり、川崎浮島出入口から国道 15 号間の約 8.4km を I 期区間、国道 15 号から東名高速道路間の約 14km を II 期区間とし、段階的に整備が行われている。

I 期区間のうち川崎浮島出口から殿町間は、高架式構造で整備が行われ、現在すでに供用が開始されている。殿町から国道 15 号に至る区間については、地下式構造で整備が行われ、共同構が併設される。この区間については、現在施工中である。

II 期区間については、現段階では、ルート、構造などの方向性は固まっていないが、市街化された区域を通過するために、地下式構造を中心に、都市計画に向けた調査、検討が進められている。II 期区間の整備にあたっては、整備費用の財源負担、東京外郭環状道路との接続が課題となっている。

[整備効果]

- ・川崎市内幹線道路ネットワークの南北軸強化
- ・羽田空港や川崎港へのアクセス性の向上
 - ▽川崎駅－羽田空港：35 分⇒15 分
 - ▽川崎駅－川崎港：35 分⇒15 分
- ・渋滞解消とそれに伴う環境改善

図 50 川崎縦貫道整備位置図



資料出所：『川崎国道事務所 HP』、『高速川崎縦貫線』より作成

2) 国道 357 号線整備

[概要]

一般国道 357 号線は、通称、東京湾岸道路と呼ばれ、東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路を整備する事業である。整備によって都市内交通が緩和されるほか、空港や湾岸などのアクセス道路として物流の効率化が図られる。

国道 357 号は、東京湾岸道路のうち東京都江東区新木場（荒川右岸）から神奈川県川崎市川崎区扇島（横浜市境）間の約 28.4km の区間において整備が行われる。また同時に、共同溝の整備も行われ、ライフラインを収容することで都市の防災性、安全性の向上が図られる。

川崎市内区間は、川崎縦貫道路と東京湾アクアライン方面からの交通を受け入れ、川崎港の物流や周辺産業の生産に欠かせないルートである一方で、埋立地を貫く経路が設定されており、埋立地間を結ぶためのトンネルや橋梁等の構造物の整備にかかる事業費用が膨大であるため、費用負担の課題が残されている。また、神奈川口構想、羽田空港の再拡張、国際化に伴う周辺交通の変化等を勘案し、整備の必要性、時期について検討、調査が必要とされている。

[整備効果]

- ・東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市の交通渋滞緩和
- ・空港や湾岸へのアクセス性向上とそれに伴う物流の効率化
- ・都市の防災性、安全性の向上

図 51 国道 357 号線整備区間図



資料出所：『川崎国道事務所HP』より転載（一部加筆）

3) 東京神奈川臨海部連絡道路整備（神奈川口構想）

〔概要〕

羽田空港再拡張、国際化に伴う、さらなる京浜臨海部の連携強化を目指し、東京湾岸地域を結ぶ広域的な一般幹線道路ネットワークを形成することを目的としている。

多摩川断面において東京臨海部と神奈川臨海部を結ぶ一般幹線道路として、両臨海部の連携強化に資する連絡道路を、国道 357 号線などとあわせて整備することにより、東京湾岸地域の広域連携の強化、周辺一般道路交通の整序化、羽田空港へのアクセス改善に繋がると想定されている。

ルートは、多摩川の上流側、中央、下流側の 3 パターンが検討されており、構造についても羽田空港跡地及び大規模工場跡地などの土地利用計画との調整を図りながら、橋梁案とトンネル案があり、それぞれについて検討が進められている。それぞれのルートの特徴については以下に示すとおりである。

▽上流案：羽田空港と川崎側の京浜臨海地域との交通軸を強化しつつ、大田区をはじめとする市街地内の通過交通を分担することも考慮

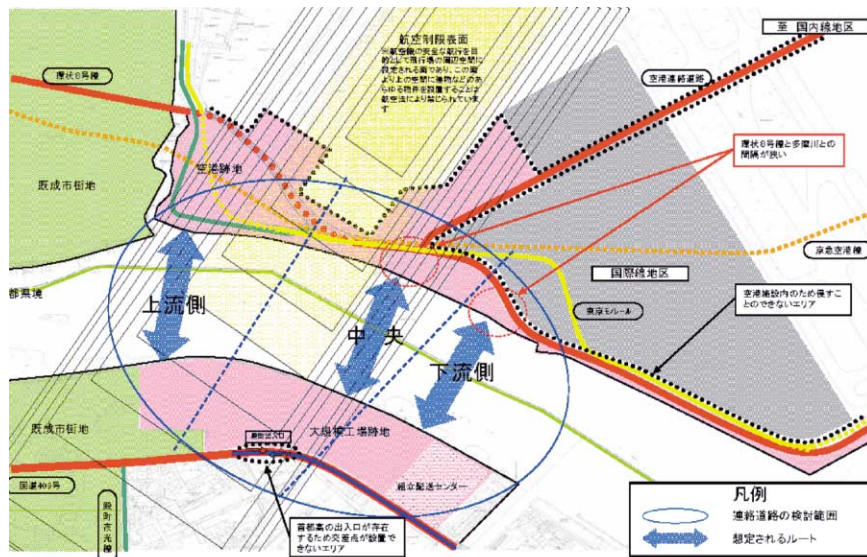
▽中央案：羽田空港のターミナルと川崎側の京浜臨海地域との交通軸の強化を考慮

▽下流案：交通軸の強化の観点以上に、連絡道路と空港跡地利用などの競合を最小限にすることを優先

〔整備効果〕

- ・東京湾岸地域の連携強化
- ・羽田空港周辺の一般道路交通の整序化
- ・羽田空港へのアクセス改善

図 52 東京神奈川臨海部連絡道路の概略ルート



資料出所：『京浜臨海部幹線道路網整備検討会議資料』より転載

3.2 鉄道関連プロジェクト

1) 川崎縦貫高速鉄道

[概要]

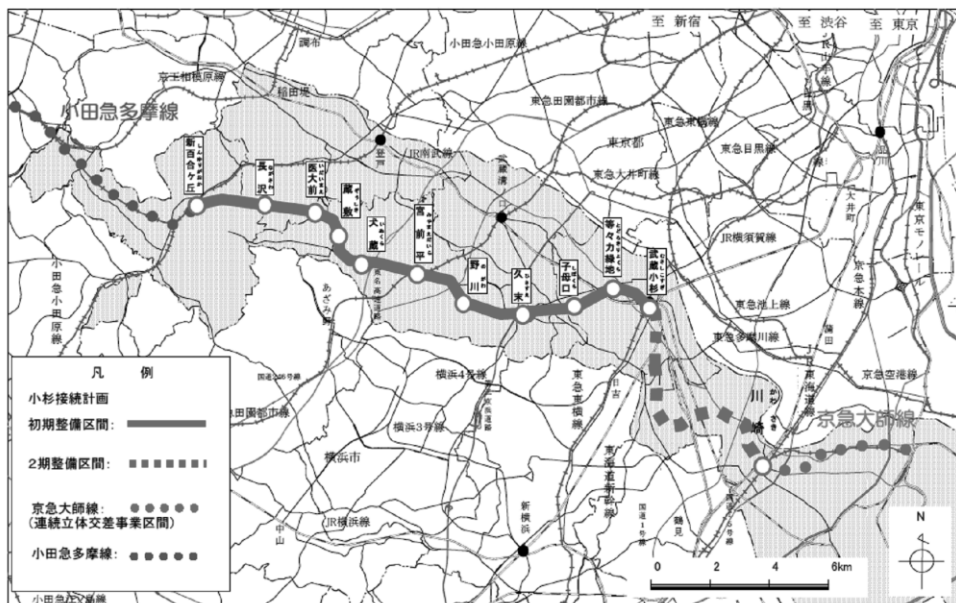
川崎縦貫高速鉄道は、2000年1月に運輸政策審議会第18号答申において、2015年までに開業すべき路線として位置付けられ、翌2001年5月に初期整備区間（新百合ヶ丘－宮前平－元住吉）には、川崎市が鉄道事業許可を取得した。しかし、研究会での検討や市民アンケートを通じて、高額な建設費による市財政への影響が問題となり、2003年6月に5年程度の着工延期を決定し、2006年4月に第1種鉄道事業が廃止された。翌2007年に、計画案を小杉接続案に変更し、初期整備区間（武蔵小杉－新百合ヶ丘）の早期着工を目指している。2期整備区間については、現時点で、ルートも未定である。

[整備効果]

- ・沿線地域の活性化
- ・鉄道不便地域の改善
- ・広域鉄道ネットワークの形成及び既存鉄道路線の混雑緩和
- ・移動時間の短縮

▽宮前平－東京：元住吉経由 53分⇒48分(川崎縦貫線・東横線・横須賀線利用)
武蔵小杉経由 53分⇒37分(川崎縦貫線・横須賀線利用)
※現況：田園都市線・丸の内線利用

図 53 川崎縦貫高速鉄道路線計画図



※駅名は全て仮称であり、2期整備区間のルートは想定

資料出所：『川崎縦貫高速鉄道路線整備事業HP』より転載

2) 京急大師線連続立体交差事業

[概要]

京浜急行大師線の連続立体交差事業は、大師線約5kmのほぼ全線を地下化し、産業道路をはじめとする15カ所の踏切のうち、14カ所の踏切を除去し、道路交通の円滑化、踏切事故の解消を目的とする事業である。

本事業では、事業の効果を早期に発揮させるために、段階的整備を行っている。2006年8月より始まった東門前駅・小島新田駅間の約980mの区間の地下化工事は2010年の完成をめざしている。この工事の完了に伴い、産業道路を含む3カ所の踏切がなくなり、周辺道路交通の円滑化等が期待されている。今後、第1期工事区間（東門前駅・小島新田駅間）の完了後、2011年度から第2期区間として、川崎大師駅・東門前駅間に着手予定であり、その完了予定年は2015年である。なお、2008年11月の時点で、第2期区間と位置付けられていた川崎大師駅の地下化は前倒しをして第1期工事区間に組み入れることが検討されている。

[整備効果]

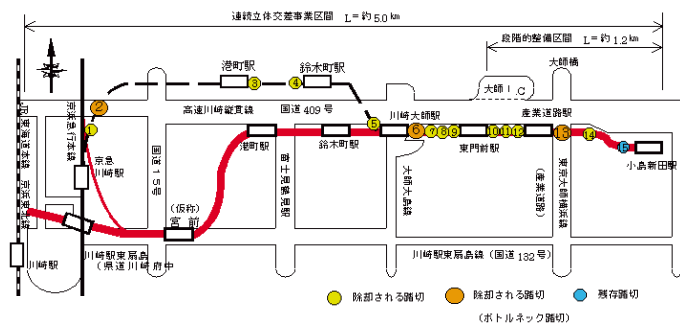
- ・踏切事故の解消
- ・交通の円滑化とそれに伴う環境改善

図 54 京急大師線連続立体交差事業計画図



資料出所：『京浜急行大師線（東門前駅付近～小島新田駅付近）連続立体交差の工事について』より転載（一部加筆）

図 55 京急大師線連続立体交差事業に伴う踏切の除去状況



資料出所：『川崎市建設局京浜急行大師線連続立体交差事業HP』より転載

3) 南武線連続立体交差化事業

[概要]

川崎市では、南武線の連続立体交差事業を進めている。連続立体事業の直接的な対象区間となるのは、第三京浜以南の区間である。

現在、武蔵小杉駅・第三京浜間の連続立体化が完了し、府中街道（都市計画道路鹿島田菅線）や中原街道（都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線）をはじめとする全12ヵ所の踏切が除去された。事業完了によって、交通の円滑化及び交通渋滞の解消が図られ、また高架化にあわせて8路線の区画街路の整備及び駅施設の改良も行われ、周辺地域の環境改善が図られている。

今後、川崎市では、1期事業区間として武蔵小杉以南の区間、2期事業として第三京浜以北の区間で事業を推進する予定である。1期事業区間については、現在、武蔵小杉駅・尻手駅間の連続立体交差事業の早期着手に向けた調査、及び関係機関との調整を進めている。また、2期事業区間である第三京浜以北の区間については、高架道路との交差が問題となっており、川崎市では、連続立体ではなく、駅の両側に改札口を設け、駅アクセスを改善することによる対応策も検討している。

[整備効果]

- ・道路交通の円滑化
- ・踏切事故の解消

図 56 南武線連続立体交差事業位置図



資料出所：『川崎市建設局 JR 南武線連続立体交差事業 HP』より作成

4) 東海道貨物支線貨客併用化

[概要]

東海道貨物支線貨客併用化は、現在の東海道貨物支線などの既存路線を有効に活用し、桜木町から品川、もしくは東京テレポートまでの区間を一部新線でつなぎ、旅客輸送の整備が立ち遅れている京浜臨海部を縦断する広域的な旅客鉄道として整備するものである。

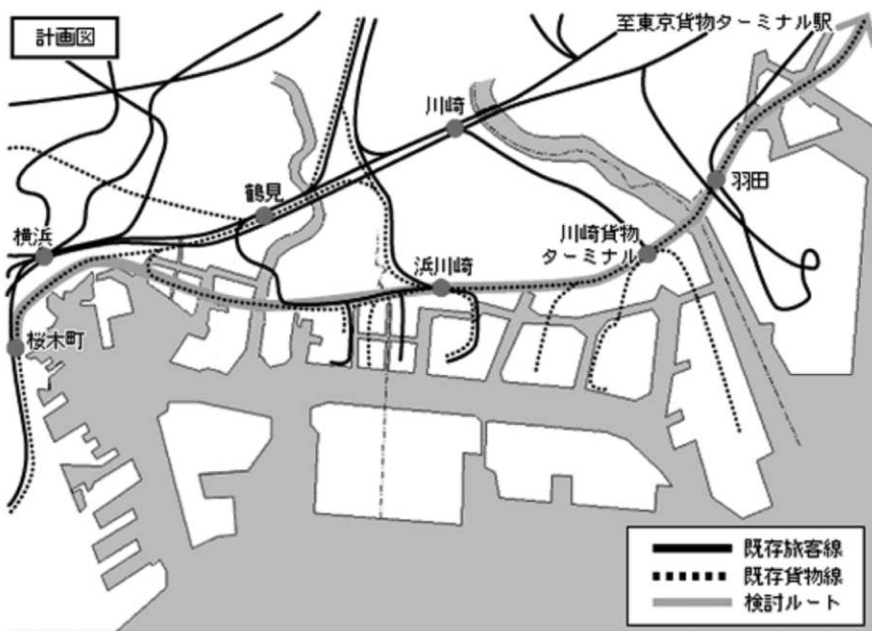
実現に向けては、関係自治体（神奈川県、横浜市、川崎市、東京都、大田区、品川区）が「東海道貨物支線貨客併用化推進協議会」を設置し、運輸政策審議会の答申路線として位置付けられるよう、取り組みを進めてきた。2000年の運輸政策審議会第18号答申「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」に位置付けられて以降、「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」に改組し、具体的な整備方策について協議、検討を行っている。

運政審18号答申に位置付けられたとしても、それは「今後整備について検討すべき路線」（いわゆるB路線）に過ぎない。整備に向けて前進するためには「A路線（目標年次までに整備を推進すべき路線）」に指定される必要がある。つまり、現状では整備目標年次も設定されていないのである。その最大の要因は事業主体が定まらないことにあるため、まずはこの点につき関係自治体、JR東日本等との協議が必要である。

[整備効果]

- ・京浜臨海部の再編への寄与
- ・首都圏における新たな鉄道ネットワーク形成への寄与
- ・JR東海道線等の既存路線の混雑緩和

図 57 東海道貨物支線貨客併用化検討ルート



資料出所：『京浜臨海部再編整備協議会HP』より転載

5) 川崎駅周辺地区整備

[概要]

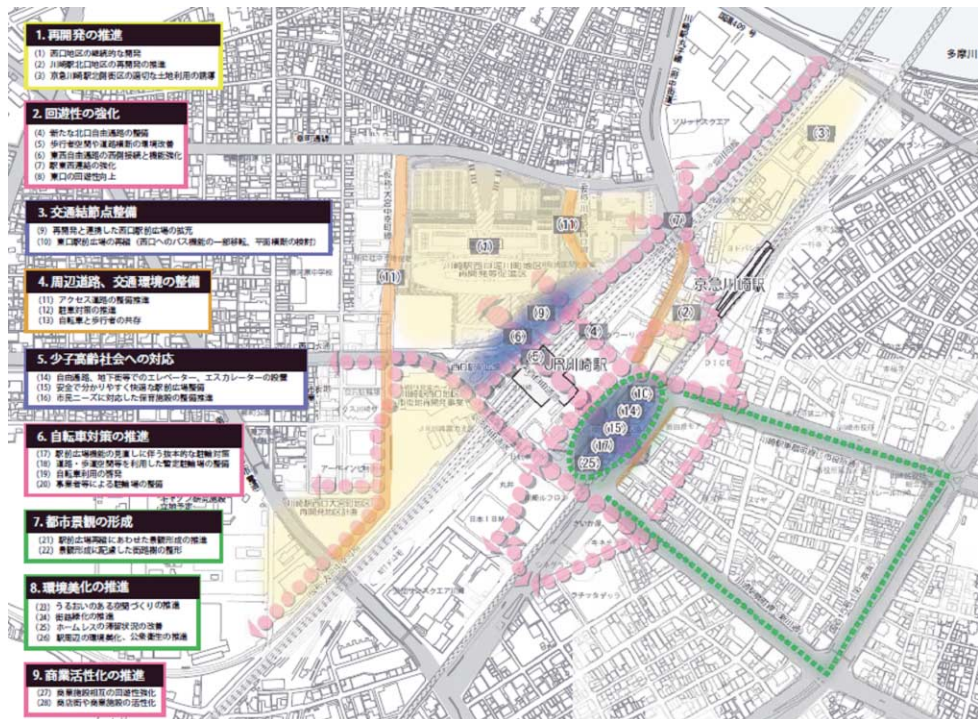
都市再生緊急整備地域に指定されているJR川崎駅、京急川崎駅の周辺地域では、にぎわいのある都市空間の形成を目指し、再開発事業をはじめとし、多くの都市基盤整備が進行している。その中で、当該地域において駅周辺地区における回遊性・利便性の向上、バリアフリー化の促進、放置自転車対策など諸課題への総合的な取り組みとして、2006年4月に「川崎駅周辺総合整備計画」が策定された。

川崎駅周辺総合整備計画における交通基盤に関連する事業としては、東口、西口両駅前広場の再編や北口自由通路の設置、東西連絡歩道橋のバリアフリー化、自由通路及び地下街でのエスカレーター、エレベーターの設置、駐輪対策等が挙げられる。それぞれの事業は、段階的に実施されることになっている。

[整備効果]

- ・駅周辺地区における回遊性・利便性の向上
- ・施設のバリアフリー化
- ・放置自転車の解消

図 58 川崎駅周辺地区整備基本施策位置図



資料出所：『川崎駅周辺総合整備計画 HP』より転載

6) 武蔵小杉駅新駅整備

[概要]

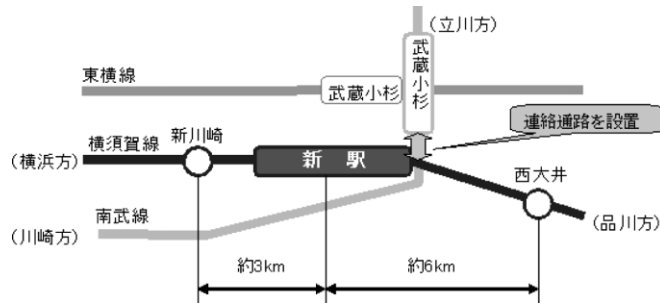
2009年度に開業予定の横須賀線武蔵小杉駅は横須賀線と南武線との交差箇所付近に新設され、西大井駅から約6km、新川崎駅から約3kmに位置する。南武線武蔵小杉駅とは連絡通路によって接続される。

新駅設置によって、南武線沿線各地から東京都心や横浜地区への所要時間が大幅に短縮されることが期待される。また、川崎市では、総合計画「川崎再生フロンティアプラン」において小杉駅周辺地区を市の広域拠点として位置付け、再開発事業や民間開発事業などを総合的に進めている。これと呼応して、新駅設置にあわせて都市開発プロジェクトも進行しており、この地区の拠点機能の大幅な向上が図られることが予想される。

[整備効果]

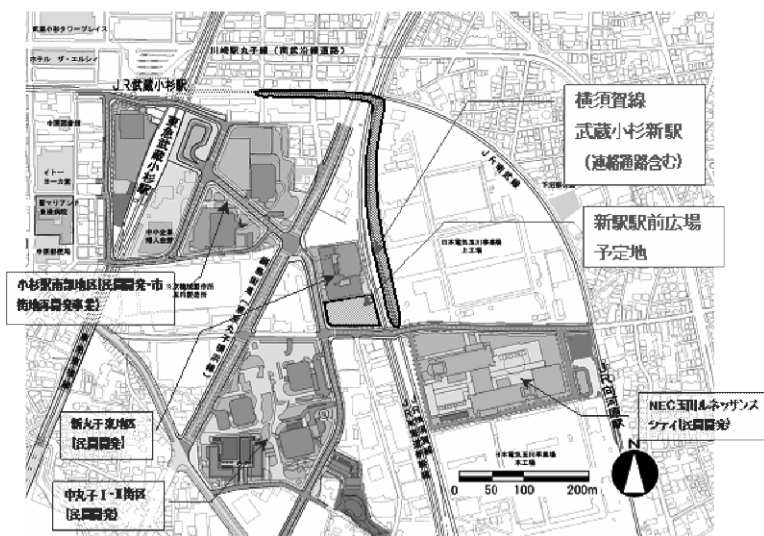
- ・ 南武線沿線各地から東京都心や横浜地区への所要時間の短縮
- ・ 駅周辺エリアの広域的都市機能の向上

図 59 鉄道路線概略図



資料出所：『川崎市ニューズレターHP』より転載

図 60 横須賀線武蔵小杉新駅等位置図



資料出所：『川崎再生フロンティアプラン第2期実行計画』より転載

4 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されることになる。そのように大きく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長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の交通施策

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、長期的視点を持つ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、行うべき主張と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が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）及びそれを進化させたMM（Mobility Management：モビリティ・マネージメント）などを積極的に検討すべきである。

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間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、喜ばしいことであるかもしれないが、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、川崎縦貫高速鉄道の整備は、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クを解消することに集中するべきである。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当局内部に加えて、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ます。

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、同課埴綾子様、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

- 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(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』
川崎市(2003)『川崎市提供資料』
川崎市(2003)『かわさき都市計画』
川崎市(2007)『川崎市都市計画マスタープラン全体構想』
専修大学都市政策研究センター(2006)『専修大学都市政策研究センター年報第2号』
首都高速株式会社・関東地方整備局(2001)『高速川崎縦貫線』
財団法人運輸政策研究機構(2007)『平成18年度版都市交通年報』財団法人運輸政策研究機構

参考資料

- 1) 『川崎駅周辺総合整備計画HP』:
<http://www.city.kawasaki.jp/50/50kikaku/home/jigyougaiyou/ekishuuhen/kawasakiekishuhen.htm>
- 2) 『川崎国道事務所HP』:
<http://www.ktr.mlit.go.jp/kawakoku/>
- 3) 『川崎市建設局京浜急行大師線連続立体交差事業HP』:
<http://www.city.kawasaki.jp/53/53rittai/home/rittai/daishisen/daishisen.htm>
- 4) 『川崎市建設局JR南武線連続立体交差事業HP』:
<http://www.city.kawasaki.jp/53/53rittai/home/rittai/nanbusen/nanbusen.htm>
- 5) 『川崎市統計書平成19年度版HP』:
<http://www.city.kawasaki.jp/20/20tokei/home/tokeisyo/tokeisyo19/html/mokuji.htm>
- 6) 『川崎市都市計画マスタープランHP』:
<http://www.city.kawasaki.jp/50/50tosike/home/tosimasu.htm>
- 7) 『川崎市ニューズレターHP』:
http://www.city.kawasaki.jp/50/50sigai/home/kosugi-sin_eki/sin-eki.html

- 8) 『川崎市まちづくり局神奈川口推進室HP』：
http://www.city.kawasaki.jp/50/50kanasu/kana_seibi/kana-setumei_top.htm
- 9) 『川崎縦貫高速鉄道線整備事HP』：
<http://www.city.kawasaki.jp/82/82tetudo/home/index.html>
- 10) 『京浜急行大師線（東門前駅付近～小島新田駅付近）連続立体交差の工事について』
<http://www.city.kawasaki.jp/53/53rittai/home/rittai/daishisen/ren-rittai.pdf>
- 11) 『京浜臨海部幹線道路網整備検討会議資料』：
<http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/kisha/h18/592/592-2.pdf>
- 12) 『京浜臨海部再編整備協議会HP』：<http://www.keihin.ne.jp/try/railway.html>
- 13) 『道路整備プログラムHP』：
http://www.city.kawasaki.jp/53/53doukei/home/seibi_program/seibi_program.htm
- 14) 『平成17年度道路交通センサス一般交通量調査結果の概要について～川崎市版～HP』：
http://www.city.kawasaki.jp/press/info20070327_3/item862.pdf