

川崎の交通ネットワークの課題と問題点

開催日：2005年5月10日

講師：川崎市まちづくり局都市部交通計画課課長 伊達 知見
川崎市まちづくり局都市部交通計画課 石川 貴一

(原田) 「川崎の交通ネットワークの課題と問題点～新総合計画での位置づけを通じて～」をテーマに議論したいと思います。

あらかじめご持参いただいた資料が随分たくさんあります。多分5種類あるはずですが、後ろにあります。それからもう1つは、私、原田と太田がそれぞれ、部分的ではありますがこの交通問題にかかわっておりますので、そのあたりを中心にしたコメントをとということで想定しております。具体的には、私、原田は、川崎市事業評価検討委員会委員長として、川崎市地下鉄プロジェクト案の事業評価をこの2月に行いましたので、その関連資料です。大田の方は、元々交通論が専門ですから、その観点からの資料を用意してあります。そこで私のほうも太田のほうも、それぞれが数枚、私が4枚もので太田のほうは1枚のコメント及び資料をつけています。したがって、資料としては7種類、7点になるかと思います。

予定では、大体冒頭45分ぐらい伊達さんにお話しただいて、その後私と太田のほうで5分から10分ぐらいずつコメントをし、その後は自由に皆さんのほうからやりとりしていただくという形にしたいと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

(伊達) 昨年度末からほぼ一年半かけて総合計画を策定いたしました。そのときに、私は広域幹線道路とそのネットワークづくりのことを担当いたしました。その中で作成した資料により話を進めます。もう1つ、川崎市行財政改革プランを阿部市長さんが当選されて、翌年の9月に公表されています。こうした取組みを踏まえてお話に入りたいと思います。

最初に、川崎市における都市基盤整備の構造的な課題を歴史的な部分を振り返ってみたいと思います。昭和38年に川崎市の最初の総合計画ができております。その後、ハード系の事業がどういう特徴をもっていたかということをお話しいたします。

まず1点目は、地理的な特異性ですけれども、川崎は東京と横浜に挟まれている地理的な特性、つまり細長い地理的な特性から、いろいろな問題点があったと考えております。特に昭和30年代から、首都東京へ資本とか人口が集中していることによって急激に都市化の波が川崎まで広がっていったということで、東京への通勤者の住宅地としての性格を負ってきたという経

過があります。これへの対応の不十分なところから、住宅問題とか、公共施設の問題とか、通勤の問題などの問題が発生しました。

もう1つは、地理的に細長いことから、日本の大きな物の流れが、横切っていること。具体的に言いますと、幹線道路が9本横切って、鉄道が7本、市域を分断しているという状況があります。そこに大きな物流が通過している。それに伴って、交通問題とか、公害問題が発生していたということが言えると思っています。通常、都市というのは1つの核を持ってそれへの求心力があるものですが、川崎の場合は、単一の核を持った地域というのがとらえづらくて、都市計画自体がつくりづらいう状況になっている。市域を一体的に見るというのはなかなか難しく、分断的に見ていかざるを得ない。都市拠点が分節状に連らなって、分節連鎖都市とも言ってきておりました。それと同時に市民の活動も分断にしている。交通インフラによって多方面に動いているという状況があって、求心的に動いている街ではないという認識から、いろいろなことを考えていく必要があったということです。

次は、幹線道路の中でも、東京から横浜へ向かう横方向に比べて、海から北の内陸に向けて縦方向の道路の整備がおこなわれていることです。

こうした地理的特性が影響して、川崎市に目的を持たない通過交通量が、当然ながら多いということになります。道路について言えば、宅地開発に伴う区画整理事業、あるいは拠点開発に伴って、関連公共事業とか開発行為の中で、提供施設としての道路などのインフラが多くできています。都市計画道路も路線が短い道路、途中でぶち切れになった道路が、市内にたいへん多くあるということです。北部では、関連公共事業として道路をつくってもらえるという状況が、30年代から40年代にかけて多かったからではないだろうかと思っています。

もう1つは歩道の問題です。市内では幅員18~20メートルの都市計画道路ばかりなんですけれども、道路構造令がどんどん変わって行って、歩道の幅員が今は4.5メートルということになると、最低3.5メートルをとっても、植樹帯を入れたり、自転車専用道路を入れたりすると、せっかく用地買収したものが、車線側の受け皿としての増分に貢献できない。たとえ税金を投入したとしても、受け皿としての交通量の増加に対応できなくて、歩道と緑とかにどんどん食われていくという状況にならざるを得ない。幹線道路である国道409号（川崎-府中）も、小杉のあたりから国道246号までの間が非常に混雑している。これらの改善策として、小杉駅の周りを一方通行にしようがよいのではないかとこの考え方もあります。バリアフリーの歩道にしたり、歩道が広いことによって、車道がいじめられる。2車線通っても、駐車帯にとられてしまって、結局は片側1車線の道路にしかならない。いくら投資しても、交通容量のアップ、混雑の解消につながっていないということが言えると思います。

もう1つは、戦後50年間、都市計画決定して手つかずの都市計画道路があるということとか、着手してもなかなか完成に至らない道路があるということ。長期間に未着手の都市計画道路のことです。今年からきちんと見直していきますということを総合計画に位置付けました。こうしたことが幹線道路としてざっくり言えると思います。

つぎに開発行為のことですけれども、かつて多摩区、麻生区の小田急沿線とか、あるいは東横線も含めてですけれども、無秩序な農地の転用が続いていたことがあって、急激な団地開発に対して、川崎市としてもインフラが追いつかないので、いわゆる団地の要綱行政ですね、い

ろいろ公共施設をつくっていただくという行政指導をしてきた経緯がございます。そういった中で、公園とか道路というのがかなりできています。要するに、直接川崎市が予算計上しなくても整備できたということです。当時の状況からむしろそうした対応をせざるを得なかったのです。税金を使って道路をつくるのは、川崎区とか、幸区とかであって、北の方は直接投資をしてこなかったということが、今日の整備状況のアンバランスの一因となっているのではないかと考えております。また、再開発事業の長期化というのは、結局、土地価格が上昇することを前提とした事業手法だったので、土地価格が急激に上昇することが見こめない時代には事業そのものが難しくなってきたといわれております。

ただ、登戸土地区画事業では、仮換地指定が全体面積の43%となっており、ようやく登戸駅前などが動いているという感じがするようになってきました。以前は、駅から遠いところから順番にやっていたので進み具合が見えてこないところがあったんですね。1つは、下水道の整備が下流から整備する必要があるというインフラ整備の都合とか、駅の前に土地を持っている方は、直接商売に影響していきますので、玉突き状態にうごいてもらっても、なかなか最後にそここのところが整理されないと動けないという状況があります。

公園事業の話ですけれども、川崎市は緑が少ないといわれますが、多摩川とか北部は結構緑があるように見えますが、都市公園の面積を全国ベースで比較すると、全国13大都市の中の11番目です。全国平均7.5平米ですが、川崎市は、市民1人当たりに対して半分ぐらいしかないという状況です。これも宅地開発による提供公園が北部に多いということと、特に中部の中原とか幸区は、多摩川が近くにあって、公園のかわりになっていたのかなという考えております。市民の意識からしても、やはり多摩川という存在は大きかったと考えてられます。そういったことも含めて、1ヘクタール前後ぐらいの中規模の公園が川崎市には少ないです。

あと、緑の保全ですけれども、「かわさき緑30プラン」を平成13年に策定しておりますけれども、北部の高津、宮前、多摩、麻生が、人工衛星で測定した結果によりますと、緑被率は昭和43年で60%が、平成11年で36.3%になってきている。急激に緑が減ってきているということです。市としても、緑の保全地域を指定したり、地主さんとの保全協定を結んだりいろいろ対応しておりますけれども、今日の財政状況などから、買い上げるところまでなかなかいかないのが現状です。そういった意味では、機動力には欠けると思います。たくさん土地を持っておられる市民の方としても、緑を維持していくのは難しく、市民と一緒に下草刈りをするとか、地域住民がいろいろな作業のお手伝いさせていただくとか、そういうことで、持ち主の方と市とコミュニケーションを図りながら、例えば、相続のために売却されないように、事前にいろいろな情報を市民の方々と一緒に活動していく中で得ていくことなども大事なことと考えます。きょう日、ヘクタール単位で買い取るというのは難しいということ、1ヘクタールぐらいですと、節税対策で寄附していただける場合も考えられますが、それ以上となると難しいということで、細切れになった緑が残るのは防ぎようがないという状況です。

下水道に関してですけれども、人口普及率は98.5%（平成15年度末）です。下水道というのはまだこれから必要だと行政側は言い続けているますが、下水道は概ね完成したという宣言を

するべきだろうと私は思っています。それから次のステップにいかないと、グレードアップを繰り返して、いつ終わるのかわからないものですから、今後も一般会計からの繰出し金を支出しつづける財源構成というのは説得力に欠ける。終結宣言、あるいは概成宣言をして、次の時代に向けた政策転換を図っていく必要があると考えます。当然ながら、高度処理とか、雨水対策とか、昭和36年に最初の下水処理場が稼働しておりますが、こういった処理場などの施設が、既に老朽化していますので、更新時期を迎えてきている。一方では、多額の起債を背負っているという償還金の問題です。なぜかという、土地が高くなる時期に集中的に川崎市は予算がふえて、下水道事業に投資しています。これが今になってボディブローとして、響いています。10大都市の中で、大阪のように早い時期に普及率100%近くに達成しているところは、起債償還のペースが順調で、全体事業費の中で、起債償還の構成比が低いです。本市のように、下水道整備の後発部隊がお金がかかっているというのは、資材や土地高騰の時期に集中的に整備してきたということが一因だったのかと思います。

港湾についても、川崎市の場合は、ほとんどが民間バースであり、公共バースが少ないということ。定期航路は少なく、不定期船が多いのも川崎港の特徴になっております。

あと、工場地帯のため、市民が容易に海辺にアクセスできる環境整備も課題です。

きょうのテーマである、交通ネットワークの話に入らせていただきたいと思います。今回の総合計画における川崎市域をどうとらえようかということで、川崎というのは、結局のところ4つのエリアに大きく分かれざるを得ないのかなというようなことなんですね。1つは川崎駅周辺。もう少し新川崎のところまで、あるいは小杉まで入れた部分のまず1つのエリア。つぎに小杉を中心とした溝ノ口、宮前平を入れたエリア。もう1つは新百合ヶ丘を中心に登戸まで含めたエリア、あとは産業の臨海部ということです。4つのエリアが川崎としての特徴を形成しているのかなと考えました。総合計画の位置づけも、これらのエリアでさまざまなインフラを整備し、市街地の開発を支援するような施策を盛り込んでいます。

都市構造の構成概念ということでいいますと、広域の大きなエリアとして、市域の枠を超えて鉄道沿線に形成された行動圏というのがあると。それから、もう1つのエリアの中の緑色のところは、それぞれの地域拠点の駅を中心とした、おおむね区レベルの生活圈、これを地域生活圈というふうに位置づけております。さらに日常生活、町内会とか、小中学校区程度のコミュニティ単位の生活圈ということで、こういう3つのエリアの概念を持っていることです。

つぎに「広域調和、地域連携」のまちづくりの考え方ですが、2つの概念を持っています。1つは広域的な調和したまちづくりと、もう1つは地域の中の連携するまちづくり、2つの役割をまちづくりに持たせようという考えです。いわゆる首都圏全体で考える地域とその核となる地域のまちづくりと、2つを分けて考えております。これが総合計画の基本的なゾーニングの考え方です。

この広域的なまちづくりの中には、隣接の都市とのいろいろな都市機能の役割分担とか、相互に補完するというようなこととか、あるいは首都圏全体の中での一翼を担う機能も必要だろ

うと。そういった意味では、川崎市の核となる、例えば川崎駅周辺が、その拠点性をますます高めていくような都市整備を進めていく必要があるだろうということで、こうした広域的な視点を踏まえまちづくりです。

もう1つは、その中の地域連携のまちづくり。つまり、地域のコミュニティゾーンを中心とした身近なまちづくりをしていきたいということで、その核は何かということ、いわゆる地域のターミナルの駅とか、その周辺の駅を中心としたまちづくりというようなこと。先ほど来の小学校校区とか、中学校区とか、あるいは、さまざまなコミュニティゾーンのきめ細かやかなまちづくりをすすめていきたいという考え方です。

これが都市ゾーンのところです。

この資料の200ページのところが、開発事業が進行しているところ、計画中のところが盛り込まれています。例えば川崎駅を中心のところは、駅前のDICEとか、東芝川崎事業所跡地の11.7ヘクタールところに、現在、ラゾーナ川崎という、商業・住宅・業務複合施設の建設が始まっています。その隣のところには、昨年7月にミューザ川崎シンフォニーホールがオープンしました。今、川崎駅周辺は、大きな開発行為がつぎつぎに動いております。もう1つはキヤノンの研究所が東芝の柳町工場跡地に研究開発機能を集結させることになりました。

小杉につきましては、南口を中心に開発が進んでおります。横須賀線の新駅ができることになりました。19年完成の予定です。登戸駅周辺は、引き続き区画整理事業を進めておりますが、JR登戸駅の橋上駅舎化と自由通路、南口の小田急登戸駅とペDESTリアン・デッキで結ばれ、乗換えが便利になります。また、向ヶ丘遊園駅についても、橋上駅舎化と自由通路を計画しております。新百合ヶ丘駅については、あさひ銀行グラウンド跡地に昭和音楽大学が移転してきて、すでに建設が始まっています。万福寺地区では土地区画整理事業が進んでいます。そういった拠点の代表的な開発の事業名が載せてございます。

201ページは本題の交通特性で、これは昭和63年と平成10年のパーソントリップ調査の結果ですけれども、川崎市が通過量が多いということで、トリップ数が昭和63年のものと平成10年度を比較いたしますと、230万トリップから約260万トリップ、約13%になりますけれども、全体として増になっているとか、市内と市外の移動につきましては、昭和63年は76万4,000トリップに対して、84万3,000トリップということでございますので、約10%ぐらい増加しているということで、川崎市を通過するトリップは13%増で、市内の内外の移動は10%ぐらい増加していると。ちなみに、市内の移動については大体横ばい状態だということです。

つぎに、発生集中交通量ですが、これは区別に出しております。例えば麻生区が昭和63年が少し薄い青で、平成10年が濃い青ということで比較しております。麻生区が1.24に対して、多摩区は1.11、そのあとはずっと下がっていくと、大体横ばい状態なんですけれども、北部の発生集中交通量がこの間伸びているということが言えるかと思えます。特に、自動車のほうを見ていただければ、麻生区や宮前区では、自動車は黄色です。右の横線ですけれども、麻生区と多摩区は20から30%ぐらいの構成比になっています。また、交通不便地域もあって、自動車の利用率が非常に高いというような、当たり前と言えば当たり前ですけれども、こんなようなデータが出ております。

次ですけれども、高齢者にとってはバスは重要な交通手段になっております。非高齢者と高

高齢者の比率がここで少しかがえると思いますけれども、3倍ぐらいになりますか。パーソントリップの手段別の発生の割合も、これは5歳から64歳と65歳以上、徒歩は当然ですけれども、バスの利用が3%に対して9%。比率そのものはあまり大きくはないんですけども、高齢者のバスの需要というのは多いことです。

バス交通はこれから非常に重要になると考えます。これから力を入れていく必要がある施策だと思います。いま宮前区の地元の方とコミュニティバスのいろいろな議論をしてきたところなんですけれども、団塊の世代の方々が高齢化することになってくると、移動手段の確保が問題になってくる。北部の地域は丘陵地帯なので、外に出るのに阻害要因とということで、市内でコミュニティバスを何とか走らせてほしいという要望がでています。

つぎに、貨物車の主な流動ということで、市内の貨物流動の状況ですけれども、内々で13.5万トリップで、大体全体の43%ぐらいになるんですけども、あと、流入は足した数字ですね。こちらは区別も全部出ていますけれども、小型普通自動車の貨物車が川崎区発が多いというような状況ですね。

202ページですが、鉄道の関係になりますけれども、やはり市域を横方向に動くということからして、縦方向の流れの少ないということがよくわかると思います。中原区にしても、高津区にしても、多摩区にしても、小田急線、田園都市線、東横線、それに東海道線という鉄道があるということで、横方向の地域間の動きがよくわかりなるかと思います。若干、縦方向の流動もふえていますが、圧倒的に横方向が主流で、特に東京都の区部の流動が非常に増加しているという状況がうかがわれます。

203ページについては、鉄道の混雑度ですけれども、東京方面のピーク時の混雑率が大体平均200%ということですので、既存の鉄道の輸送力増加が課題になっております。本市としては、東横線、小田急線、田園都市線の3つの路線に対して、輸送力増強対策として、複々線化の支援をしております。東急東横線も元住吉の駅の改良を進めておりますけれども、これも日吉までの複々線化、元住吉まで目黒線が入ってくることになります。事業費約300億のうち約50億円を川崎市から補助しています。資料の2ですが、市内の混雑した道路の状況です。縦方向と横方向の都市計画道路の整備率が60.7%に対して横方向は65%ということで、4車線の道路が横方向になって縦方向にないということから、混雑しているところが縦方向に集中しています。この図を見ていただければ、縦線のほうに赤線が入っていますけれども、混雑度が1.7です。混雑度は道路の容量に対して実際に走っている車の比率で出しておりますので、1未満ならば何とかいいんですけども、1.5を超えると、日常的に慢性的な渋滞ということになりますので、そういった意味からすると、1.75のところというのは、ほぼ日常的に混雑している時間帯が存在するということになります。数えると10カ所になります。縦方向と横方向の主要な交差点がみんな渋滞をしているということです。旅行速度は、本市の場合は平均時速18キロですけれども、これは旅行速度を色でかいたのが右の表ですけれども、10キロを割っているのが、やはり縦方向の赤のラインが市内のそこそこにあるというようなことです。

あと、縦方向の道路が足りないというのは、この右上の大きな図ですけれども、整備済みと未整備済、4車線の道路というところから見ると、どうしても川崎区の道路の密度が高くて、

北に行くにしたがって、20メートル以上の道路が非常に少ないというようなことが、わかると思います。

最後に、総合計画のところで、都市構造というところがございますが、広域調和に基づくまちづくりと、地域限定に基づくまちづくりというのが、まちづくりの基本のところがございます。4つのエリアの中での、さらに地域の課題をコミュニティ単位でつくっている、解決していくというまちづくりを基本に据えているというのが総論の中でうたわれております。

交通系からすると、都市拠点の形成を支援する基幹的な交通網の整理とか、首都圏の多角的な都市構造を支える広域交通網の形成の支援、そういった都市構造と交通体系の連携を強化します。総合計画の中で、まず都市構造のあるべき姿を示して、そこに交通体系図があるべきなのかなということを議論していきましょうという流れでやってきました。

最後のところが交通体系ですけれども、道路系では、川崎縦貫道路、右側のは川崎縦貫高速鉄道の計画路線を示しています。交通体系では、3つの基本的な視点を持ちます。地域再生の活力の問題、安全、安心、あるいは環境に配慮したといったキーワードでさまざまな事業、施策を展開していくというようなことでございます。

最後に、交通体系の整備としては、基幹的な交通体系の構築というところで、広域的な道路交通網と鉄道網の整備ということと、あわせて身近な地域交通の環境整備という中で、市民ニーズに対応した地域交通をいかに充実させていくということが、広域的な交通網に対して、もう一つの重要な部分があるというふうにとまとめてあります。

(原田) ありがとうございます。

それでは続いて、一応の予定討論者というか、直接、話題そのものは必ずしも我々も承知していなかったんですけれども、私のほうから地下鉄がらみの話、それから、太田さんのほうから道路、バス関連あたりを中心に、ちょっと補足的なお話をいたしたいと思います。

私のほうはA4で4枚つけて。実はこの2月に「川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する事業再評価対応方針案について」という、これは既に川崎市のホームページに出ておりますけれども、その中から抜粋したものであります。

先ほどもちょっと冒頭に伊達さんのほうからお話がありましたように、実は、私は川崎市事業再評価検討委員会の委員長になっているんですけれども、事業再評価検討委員会というのは、要するに、公共事業について、国からの補助事業で整備が進んでいない、進捗していないものについて、ある時期が来ると、それをチェックするというのが趣旨であります。ですから、必ずしも地下鉄を専門にやっているわけではなくて、たまたま出くわしたものが地下鉄問題だったというので、ちょっと不幸だったなというふうにそのときは思ったんですけれども、たまたまそういうことでこれを検討することをこの2月にやったわけです。

そもそも縦貫鉄道、地下鉄は、どういう経緯でなっているかというのが、この配付資料の3ページということになっています。平成12年の運輸政策審議会の答申に出ていると。ちょうどこの資料はきょう川崎市のほうから持ってきていただいた資料のところにも出ているんですね。このところの左側のほうに出ているのが、この運輸政策審議会です。これは何か15年おきぐらいのインターバルで開かれる委員会だそうであります。私もちょっとそれはある種驚いた

んですけれども、毎年やる必要はないと思うんですけれども、きめ細かいというか、5年おきぐらいのタイミングでやってもいいのではないかと思うんですけれども、なぜか15年おきのインターバルで考えるんだそうでありますが、そのいちばんの直近が平成12年。その中に、川崎縦貫高速鉄道（仮称）というのがあって、新百合、宮前平、元住吉、川崎というので、川崎駅で京浜急行、大師線と相互直通運転（相直）するということを考えたかどうかという提案があって、それを受けた形で、以下、ずっとそういうプロセスがあった。

とりあえず住民の説明会とか何かというのが、平成13年あたりに行われていたわけですが、結局、どこの時点になるんでしょうか。平成15年の4月のところでしょうか。これはもう既に阿部市長さんが当選されたのが平成13年10月ですから、その後に説明会などを行って、それを受けた形で行財政改革プランが公表されたりして、15年の4月に見直し結果をとりまとめたというようなことになっているわけですね。

そういう形でしばらくお蔵入りになっていたわけですが、それを復活したい、あるいは復活せざるを得ないというか、このあたりが微妙なんですけれども、そういうことになったわけがあります。当初の案は、運輸政策審議会でもありますように、基本的には、川崎駅から新百合ヶ丘駅まで、途中通るところは元住吉と。事業計画としては、元住吉から新百合ヶ丘のところを最初に1期でやって、2期のほうで元住吉駅から川崎駅、相直の部分京浜急行、そういうのがもともとなんだと。

しかし、この計画を再開するに当たって、何度か計画が練り直されたりしまして、いろいろと変わってきた点がありまして、いちばん大きい点が2つあります。1つは、小田急線と新百合で相直にするというほうが、むしろ前面に出てきたということが1つです。前は新百合でストップしていたんですけれども、小田急多摩線と相直しないか。それから、東横線との接続が、当初は元住吉だったのが、今度は武蔵小杉と接続するという案が出てきました。そして、加えて等々力緑地駅をそこにちょっと膨らんだ形でつくると。そもそも武蔵小杉駅との接続ということは、やはり先ほども話がありましたけれども、横須賀線がJRで武蔵小杉駅の新駅ができる、それとの接続がいちばん大きいと思います。

ということで、基本的に北部のほうは、先ほどの資料にもありましたけれども、22ページで交通不便地域というふうに位置づけられておりますので、そのあたりを解消するというので、それが最大の目的だということになったわけでありまして。そういう形で出された案について、私どもの事業評価検討委員会は、結論とすれば、より採算性は上がるだろうし、よろしいのではないですかということで、一応答申は出したわけでありまして。

1つのポイントは、元住吉との接続ではいまいち利便性は高まらないだろうけれども、やはり小杉駅との接続というのは大きいだろうなということ。

それからもう1つは、いろいろと順繰り順繰りに先送りしてきた結果、これは幸か不幸か、いちばん最後につけてあるところなんですけれども、川崎市の財政状況を見たときに、もともとの案で言いますと、いちばん最初の案ではないんですけれども、途中で1回手直した案ですけれども、平成15年4月の時点でのものと言いますと、公債費の増加がもともとのところはそういう形になっていて、そして、下水の繰り出し金がある上に載って、さらにその上に地下鉄をもし平成17年からスタートしていれば、平成22、23年あたりに相当ピークになって、山

がどんどん高くなってしまふ。財政にこういう負担をかける。ところが、たまたま先延ばしでやってきたために、公債費の増加と下水道事業の繰り出し金のピークが過ぎたあたりから、次の地下鉄の事業費がかかってくるということで、ピークがどんどん積み重なる形ではなくなるだろうということで、ゴーサインを出したところです。

しかし、ここから先は私のコメントというか、ひとり言なんですけれども、はっきり言って、元住吉よりは武蔵小杉のほうが接続はいいと思うんですが、しかし、残念ながら、この大規模開発計画のところを見ればわかりますが、元住吉あたりはものすごく住宅系の再開発が進んでいるんです。あそこが住宅系の再開発が進んでいるということは、逆に言うと、そこに接続しても、新百合のほうからのお客さんは別に元住吉の住宅系のところに行くわけではありませんから、人の流れとするとちょっと違うのではないかというのが1つありますね。つまり、元住吉近辺での再開発が進んでいるということと、そこに路線をつくるということは、必ずしも収益を上げるということにはつながらない。現在その周辺に住んでいる人にとっては、元住吉に接続してくれることはありがたいのは確かなんですけれども、それが1つ。

それからもう1つは、そもそもこの事業の、これがよくわからないんですけれども、この1期と2期の進め方が、どうして川崎駅と元住吉のほうを最初に着手して、そして、交通不便地域とは言いながらも、住宅地域のほうを先にやっているのか。むしろ、ビジネス街のほうからやるべきではないかなど。もしそうであれば、小田急と相直というのはもう全最後の話になって、小田急としては乗らなかつたかもしれませんが、京急との相直をまず最優先して、なぜそこでやれないのかなというのが、どうも今もって私の腑に落ちない点なんです。とりあえず、もう既に進んできたいろいろな計画の流れの中では、前の計画よりは多少は改善しているだろうという意味で、ゴーサインを出したという経緯がございます。とりあえず私のコメントとしては、そういうことでございます。

では、あと、太田さんのほうから。

(太田) 私は論点として3つの話をさせていただきます。

1つは交通政策の時間軸の話があります。個別の交通プロジェクトを対象として議論し始める場合には必要なことなんですけれども、産業政策のお話をしていますと、長くても10年であり、20年後の産業政策というのはなかなか難しい我々のこの研究プロジェクトは、やはり10年ぐらいの先を見ていなければならず、一方地下鉄もそれより長い時間がかかります。地下鉄のことも頭の片隅にあるものの、産業政策を議論する場合には、道路系のほうに中心にあり、かつ現在進められているものを前提に議論しなければならないと思います。

2番目は、都市政策は一体だれが決めているんですかというのがよくわからないことがあげられます。先ほど原田先生の話に運輸政策審議会18号答申の話がありましたが、これも運政審が、都市鉄道に関して、答申を出して、そのなかで関連する路線がA1路線、A2路線、B路線のどれに組み入れられるかということが問題になります。ところが新幹線ではなくて、都市鉄道というのはローカルな話なのに何で国がやっているんでしょうねというのが基本的な問題点です。そういう意味では、都市交通政策というのを本来どこで決めるべきかというそもそも論もあるし、現状の制度の中で、どこまで市が独自でできるのか。きょうはあまりお話がありませんでしたけれども、県道・市道問題というのもなかなか難しい。道路系にしても、鉄道系

にしても市が独自の交通政策を打ち出すのはなかなか難しいのかなというふうに思っております。

その意味では、交通政策の意思決定をどのようにやっていくのかということと、だれが意思決定の責任をとるかが今後大きな議題になると思います。市長が責任をとるのか、市議会が責任をとるのか、今後議論されるべきであると思っています。

3つ目は、市バス関係の話です。私は川崎市の「市バスの事業経営問題検討会」に参加しまして、ことしの1月に答申を出しました。これについて若干感想めいたことをお話をさせていただきます。議論としては、経営問題に特化してコスト削減をしなければならないというのが提言の内容です。一昨日の「日経新聞」にも載っておりましたから、人件費削減、つまりバスの運転手さんのお給料ちょっと高すぎますねという議論とがやはり主題になりました。

そういう意味では、交通政策としてどうしたらいいのかというようなことはあまり議論として取り上げておらず、政策の視点が欠落している。事務局は現業局の交通局でした。そして提言は市長に答申する。市長の側としては、行財政の話があるから、補助金を全額カットしたいという前提があります。カットするという前提のもとで、現業局のためのアクションプログラムとしての答申なのかと思う一方で、市長に出すものですから、市バス政策としてあるべき姿を申告するのか。つまり、スタンスがよくわからなかったんですね。例えば市バスですから、市のニーズにもとづいて走らせていく。市のニーズに基づいて走らせていくのは、当然そこで赤字が出るわけだから、それは市に対して、その分は補助金を出してくれというふうに現業局は言うべきだと私は思うわけですが、出すべきものは市長への答申なので、どういうふうを書くのかなかなか難しかったのです。そういう意味で、交通政策として議論するのか、バス事業体の経営問題として議論するのか、財政の側面から議論するのか、かなりあいまいなまま論じていました。その一方で、川崎市という1つの組織の中から動いているので、何となく落しどころがありながら動いていたような気がします。

それから、当初にやはり結論はあったんだろうなど。それは、やはり人件費問題にメスを入れたかったんだろうなどという感じがいたしました。横浜市とは対照的ということなんですけれども、横浜市の場合は、JR東日本の松田さんが入っていたことがありまして、民営化しろという答申を出して、市のほうがそんなのはできないと蹴飛ばしたという刺激的なのがあつて、その後にやったものですから、なかなかその辺が難しい議論ではあったのかなという気がします。

結論があつたこととの背景として、地下鉄問題があります。地下鉄にストップをかけている上に、バスを民営化するということは市としては言えない。そこでどういうふうにしたら生き残れるのかとなると、もうコスト削減しかなくて、どこでコスト削減するんですかといったら、人件費しかないというような構造ができあがっていたのかなと思います。このように制約がいろいろあつて、交通政策としての議論というよりは財政問題、政治問題であり、パッチワーク的な形で行われたのかなという気がいたします。

最後に1点だけ申し上げておくと、私はあちこちで言っているのですが、日常交通圏の大きさと行政区画の大きさが違うと。川崎市というのは、非常に横長というんですか、縦長というんですか、細長い形をしているものですから、川崎市だけで交通政策を立てても、横浜市がど

う動くか、東京都がどう動くかで大きな影響を受ける。市バスは原則として市外へ出たらだめなんですね。特にこういう形になっているところでは、少し横浜のほうも走ってもいいんじゃないかと思うんです。走りたい場合には横浜市議会の承認を得ないと川崎市の市バスは横浜市に入れないというようような形になっています。

その一方で、道路運送法が改正されて、市バスというのをどういうふうに位置づけるか、なかなか議論として難しく、方向性が決まっていなくて議論していました。5年後までに成果が出せないと、もう一度議論し直すという答申だった。そういう意味では、非常に短期的な議論であったものですから、経営問題としてのみ議論しました。やはり5年後に見直すべき論点が出てくるのかなと思います。地下鉄のほうはどう動くかに依存しますので、地下鉄の議論が動いてからバスが動く、それから再検討するべきものなのかなと思っています。

(原田) ということで、2人のコメントは、必ずしもきょうのご報告にどんぴしゃりと合っていないですけども、メインの報告と、それからお2人の話、及びそれ以外の論点もあると思いますけれども、どうぞ、皆さんのほうから、いろいろなところからご提案、ご意見を出していただければと思います。どうぞ。

(原田) 私たちの専門委員会で、臨海部というのは強いと思うんですね。ところが川崎市の線路というか、それは多分北部と中部と南部、その差が出ているので、ある程度は行政としては較差を解消していく必要がある。しかしなかなか川崎市だけでやるには難しい。

だから、一応これでA路線に位置づけてくれたところには、事業を進めるという意味があると。B路線の段階では、ちょっとこれは手を挙げにくいと。A路線だからというので、そこで言えば、川崎から元住吉、宮前平、新百合、ここのところが1つの候補として挙がってきていると。

だけど、実はもう1つ先ほど、私も言い忘れたけど、南武線をもうちょっと何とかしてくれという話もあるわけですね。南武線の利便性をもっと上げて、かつ、先ほどのバスで言うくと、南武線の不便地域はむしろバスを活用してもいいじゃないかというのも選択肢としてあるわけですね。

(伊達) 要するに、市民の動きとか物の動きというのは、いろいろなデータがもちろんあります。ただ、結果は、我々が日常的に認識しているのほとんど変わらない。というのは、例えば演劇とか映画を見に行くにはやっぱり東京とかに出るわけですよ。いい物を買に行くときは、どうせなら渋谷か銀座か、それとも新宿かということでしょうか。コンサートは、こんどミュージカかわさきが駅前にできたから行くにしても、百合ヶ丘の人がわざわざ来ないでしょうとか、やっぱり地理的な特性で、川崎市というのは求心力がなくて拡散している構造パターンであることは確かなんですよ。

今度首都高速や道路公団などが民営化になると、色濃く出ると思います。要するに、国が道路特財を使って、直接道路、高速道路をつくれるように法律が変わりましたから、街路事業との合併事業とか、自治体と国と新会社が合併で道路をつくることのできる。阪高（阪神高速道路公団）でそれを既にやろうとしています。国と市と新会社で合併施工でやりましょうと。要するに、9,340キロをつくらなければいけないから、これはガソリン、道路特財を財源に、地

元に25%負担させて、国が直轄で税金で整備するということになったんですね。それでは首都圏ではどうかというと、地方とは事情が違って来る。首都高のように、国や自治体の出資金が投入されて整備する高速道路については、国の新直轄方式は適用されないので、将来需要から採算性に課題のこの路線は現時点では厳しいということになるでしょう。

(伊達) 逆にみんな吸い取られているんですね。木更津の経済も全部横浜、川崎とか、品川方面に。以前は川崎からのフェリーで木更津港からの入口があったものが、市街地へのアプローチがアクアラインの道路側からになったため商店街が衰退してしまっている。これまでとは逆方向の、背中から攻められているような感じです。海側に駅があって、市役所があって、その商店街が栄えていたんだけど、その交通のゲートウェイがなくなったから、こっち側は冷えちゃっているんですね。

(伊達) これは、実を言うと、首都高速道路というのは、いわゆる3環状9放射と言いまして、都心に車を入れないようにというのが道路政策上の考え方なんですよ。要するに、こういう環状線があって、例えば西側から来たクルマは、都心に入らないで東北道とかに行けると。そのための整備計画ですので、放射型の道路は90%近く完成しているんですけども、環状型がまだ20%そこそこなんです。もともと、通過交通は放射の幹線道路になくなるから、今の料金体系のままでは都心部収益が上がらなくなる。首都高、新会社にとってはたまらないです。これもまた、去年あたりから議論になっていたことですが、東京外かく環状道路の内側の放射型高速道路は、首都高に入れるべきという考えです。そうしないと、全部他の新会社に持っていかってしまうから経営的には厳しいですから。これは通らなかったですね。

(原田) それはもちろん首都高の問題でもあるけれども、川崎のほうだって。

そういう話がありましたね。市民1万人アンケートを受けて、やれるというのは、どういうことなんですか。40%が延期して、33%がやめろと言っていて、16%の人が推進で、やっぱりやりますというのは、どういうことなんですか。アンケートが民意を反映していないんですか。

(伊達) 延期の「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべき」(40%)と「予定通り地下鉄を進めるべき」(16%)の地下鉄建設を前提とした考えを示された方が半数を超えている(平成17年市議会における市長答弁)、としているもの。

(伊達) 実を言うと、コミュニティバスの運営について出すときには人口密度とか、あるいは、いわゆる高低差みたいないろんな要件を入れて作り出して、市内で55カ所としていました。ただ、それを解消する手段は、さまざまな方法があります。コミュニティバスが走らせることが、唯一の手段とは考えておりません、場合によっては、市民の方々がお互いに乗合いのクルマで駅まで行くという話もあるだろうしね。それこそ、アシストの自転車をどこかに置くのもいいだろうし、いろんなことが考えられます。

(伊達) 恐らく、将来の鉄道が事業者ごとに既存エリアを守るのではなくて、平成19年にスイカとパスネットの統合IC化を図る話があります。これができると、長期には、お互いの営業線がシームレスになって、お客さんを取り合うのではなくて、客がどこでも行けるような電車を走らせてもらって、その間の料金をそれぞれの事業者が取っていくということ。料金を払う抵抗など、人の動きを阻害している部分が円滑化するというので、統合ICカード化がもたら

す効果は利用者サービスとしては大きいものとなると思う。

(太田) ICカード化の話は論点がいろいろあります。公共交通もすべて市場原理に基づくべきであるとして、2000年前後に事業法が改正されて、競争を基本として、独立採算でやりなさいと言っている。しかし、少子高齢化、団塊の世代の方々が引退して、お客さんが減っていく中で、2015年ぐらいになると、税金を注ぎ込まないことには公共交通が維持できない時代が来ると。そのときに、競争よりも調整型になっているんですね。ICカードは共働・調整型の交通政策の手段になります。

調整型になるための枠組みというか、政策ができていないので、それをどういうふうにつくっていくかが課題となります。そういう意味では、都営地下鉄は、大江戸線があるから問題があるわけですが、大江戸線がなければ、ほかは全部、例えば新宿線だったら、京成と京王で入札させて、安くしてくれるほうに運営させればいいわけで、都営地下鉄が運転手を持っている理由は全然ないわけですよ。大江戸線がなければ、相直なんかをやり始めると、基本的には線路だけを持っているというやり方が可能となります。ですから、みなとみらい線なんて、第三種鉄道事業者のトンネル会社にしてしまっただけで、東急に全部運営を委託すればいいのに、それでもやっぱり横浜市は自分のところで運営したがる。なかなか合理的な政策決定ができない。

(伊達) 公共交通にどこまで公的資金を出すべきなのかなというのは、これから大きなテーマであると考えます。今回策定した総合計画の中でも、行財政改革プランの中でも、民間でできることは民間でというキャッチフレーズを使っていますが、逆に言うと、公共がどこまでやるべきなのかということは、それぞれの施策の中で、きちんと議論していく必要があります。これこそがこれからの行政の新しい役割になってくるのかなということ考えています。

本日、午前中に宮前区の人たちとコミュニティバスの議論してきました。やはり、市民の皆さんと行政と事業者、これらの3者が共同して運行していく交通システムというのは何かないでしょうか。要するに、経常的な赤字運行というのは、今の川崎市では難しい。一方では、福祉事業と一緒に、赤字は市が補てんするのは当たり前だろうと。市民は税金を払っているんだと。宮前区の皆さんが利用するコミュニティバスに対して、利用できない市内の他の地域の方々の税金が使われることの納得が得られるかということなんです。ですから公共の役割として、行政がどこまで担うのか、あるいは、受益者負担というのはどこまでなのかといったときに、たとえば、毎日乗っている車を3日に一度に切りかえていただけますでしょうかと市民の皆さんに申し上げます。そうすると、この地域は環境問題も一生懸命、CO2を自分たちの地域で削減させようとしていると。そういうところにはモデル地域として川崎市の一般財源を年間何万円ぐらいは投入していいだろう、という話にももしかしたらなるかもしれない。そういう話とセットでないと、いわゆる公的資金の投入というのは、今難しい。既に路線バスが走っている中で、さらにその間をコミュニティバスを走らせようという時代ですから。一応、シビルミニマムは充足したと見た場合、そのサービス水準を次のステップのどこに置けばいいかといったときに、受益者の負担の部分と行政側の負担の部分と事業者さんの部分というのはどうなのかなと。これは僕はやっぱり公共交通のこれからの課題で、その応用編というのは、恐らく鉄道にも言えるし、路線バスにも言えるだろうし、もしかしたら、高速道路にもそうい

うものが言えるのかもしれないと考えています。

(太田) 日本で一番問題なのは、公共政策の本質をみんな知っているんだけど、だれもそれに基づいて議論しない。公共政策というのはすべての人を幸せにするためにやっていますというのが公共政策の表向きのスローガンですけれども、すべての人が幸せになるような政策だったら、別にだれも反対しないで実行されているわけです。それゆえ、議論されているすべての公共政策は、だれかに負担を負わせて、その負担のもとにおいて、だれかが利得を得るという構造になっています。つまり、損失者のもとに、利得者が発生するというのが公共政策の本質です。そこでだれが損をして、だれが得をするかを決めるのは、民意の代表者しかその資格がない。したがって、変な利得者と損失者の決め方をする人は次の選挙で落ちるとというのが、本来の政治のデザインのはずです。

(原田) 本当に、どうも国のほうから相当言われたという感じだね。川崎市がやりたかったのかどうかもわからないという気にだんだんできてきたんだけど。国に相当後ろからつつかれていたという。

(太田) 本来、官僚機構というのは、利害調整に関わってはならないわけです。公務員なわけですから。公務員は代替案を幾つか示して、こういう場合はこういう人が得をする、損しますよという情報を提供する。全部、代替案を議会に示して、議会はそれを選ぶ。あるいは、首長がそれを選ぶというのが官僚機構の仕事なんだけれども、ところが、官僚機構のほうは政治家のほうから、どれか一個にしてくれないと、と言われるわけですよ。そうすると、官僚機構のほうは、いちばんこの辺がよさそうなんですよというのを持ってきて、それを政治がオーソライズするという形になっています。このため、だれが決めるのかよくわからない。そこがいちばん問題なんですね。だから、審議会でもそうで、今回のバスの検討会もそうです。市バスの検討会の報告書に基づいては、市長の決断で職員の給料を削ることに決めましたと本来言わなければいけないのに、検討委員会のご意見がこうなので、君たちの給料を10%ずつ削りますと言う。私たちはバスの運転手さんに批判されても仕方ない立場に立たされます。行政と政治の関係が本来の姿になるためには10年、20年かかると思います。

(原田) 一方的に質問しているだけなんです。

そういう議論の進め方もなかなか重要なことであります。

あと、せっかく持ってきていただいた資料で、いくつかまだないのは。これは何ですか。今、説明してください。せっかくお持ちいただいたので。

(交通計画課 石川) 川崎市の石川です。

本日、持参したものは主にパーソントリップ調査からの抜粋です。

これは国の旧建設省がやっているパーソントリップと物資流動調査というのを10年ごとに、お互いに5年おきごとに交替交替でやっているものなんですけれども、今回は平成15年に、物資流動、物の流れの調査をしましたので、そのことについて一応結果が出てきていますので、この結果をまとめてきているという状況です。

ことしの7月ぐらいに、これよりも少し詳細に、経済とかに働きかけられるぐらいの分析の入口みたいなものを出す予定です。最終的には、政策について、方針程度にはなるんですけども、そういうものを出していけたらということで、今後ともこれを引き続きやっていきま

すので、また、皆様のほうに、シンポジウムとか、ニューズレターを通じてお知らせができると思います。

(原田) これは何年おきぐらいやっているんですか。10年おき？

(石川) はい、そうですね。

(原田) 基本的に、この10年間の間の変化みたいなものは、これでわかるんですか。パーソナルトリップ物資流動調査。

(石川) はい。1枚目の下にあります。

(伊達) これは、国が、例えばインターチェンジのところの市街化調整区域の中に、物流センターができるとか、そういう立地法みたいなものを新たにつくろうという、来年あたり、国会に上程する予定となっています。それをデータにしたいというのがあります。あと、やはり佐川急便なんか、実際に事業者として物流センターを運営しているところに、周辺にマンションが建ってきたりすると、彼らの行き場がなくなり双方が困る状況がある。物流の視点から土地利用を何とか規制できないかとか、コントロールできないかというもくろみも、現実の問題としてあります。ただ、物流というのは、非常に効率的な世界で動くことと、それに対して行政計画は長期的な時間軸を持っているので、それとどう折り合いがつくかというのは、非常に難しいことだと思って。そういうので自治体は非常に困っているという。我々の自治体からも、それは実際の政策に反映させるというのはなかなか難しいですねという意見が出ています。

(原田) でも、恐らく政策とか、道路とか、鉄道とか、そういうものの変化が、この物流の流れの変化になって出てきているんでしょうね。

(伊達) 実際は、交通量の調査データの中で、貨物車だけしかとらえていなくて、貨物の中身というのはとらえるところまでいっていないんですよ。物流というのは、実はその中身が非常に大きな影響力を持っているので、今回はそこに注目して調査研究している。ある意味で、画期的なデータになるものと考えている。

(原田) ということで、もうだいぶ時間がたちました。どうもありがとうございました。伊達さんは、もうきょうはずっと早めから入ってきていただきましたありがとうございます。

〔了〕

発言者

原田博夫 専修大学経済学部教授

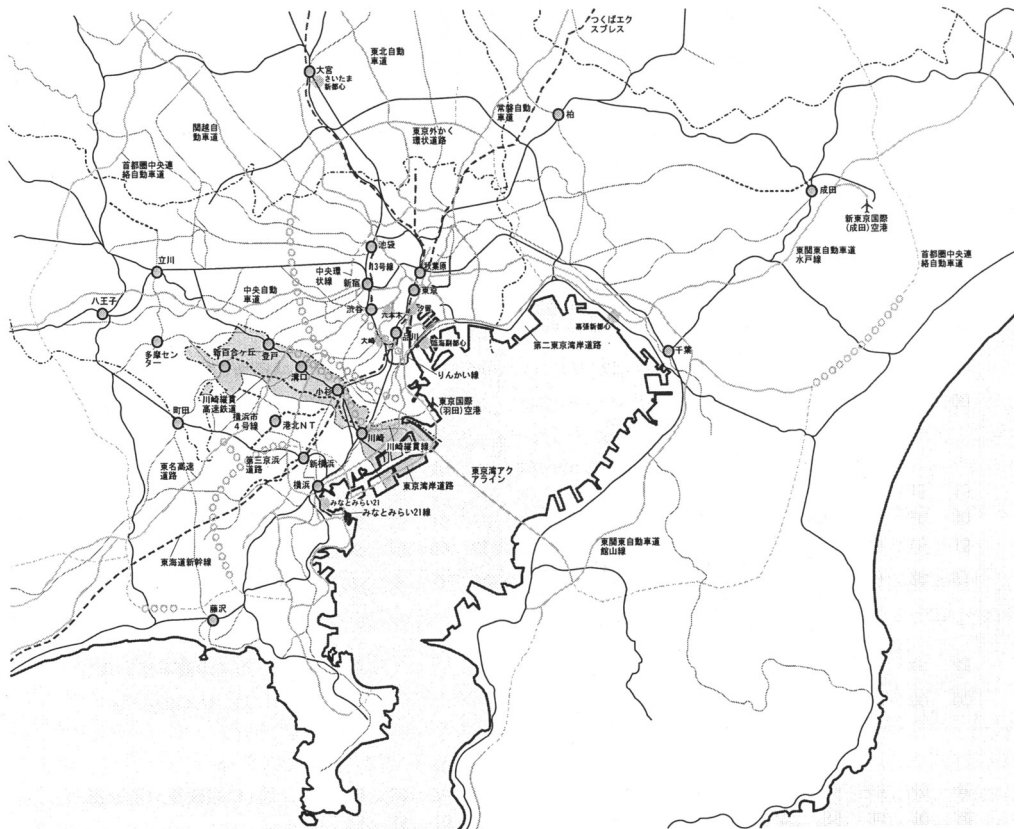
太田和博 専修大学商学部教授

(発言順)

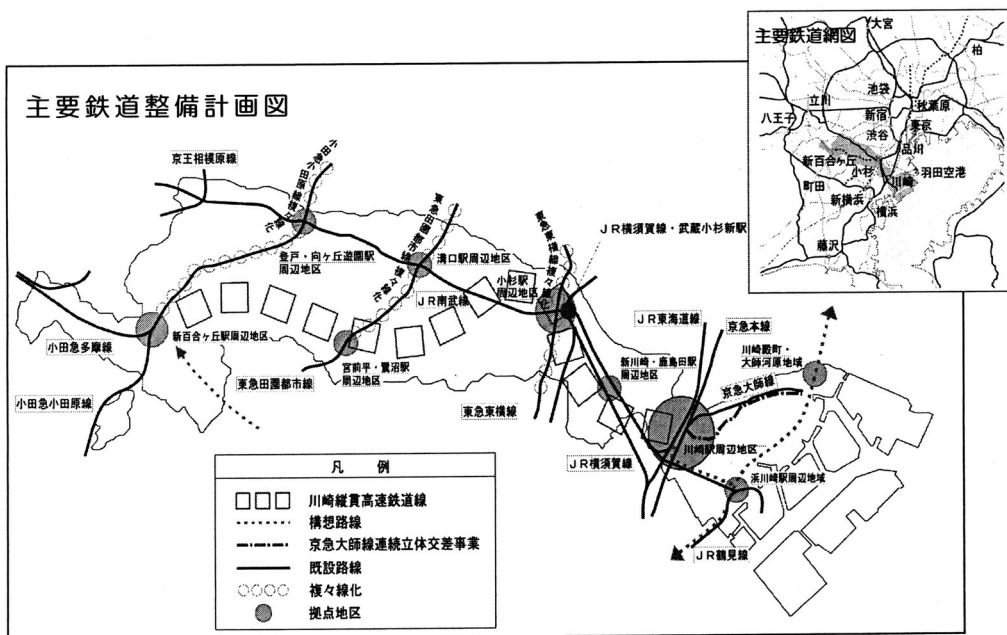
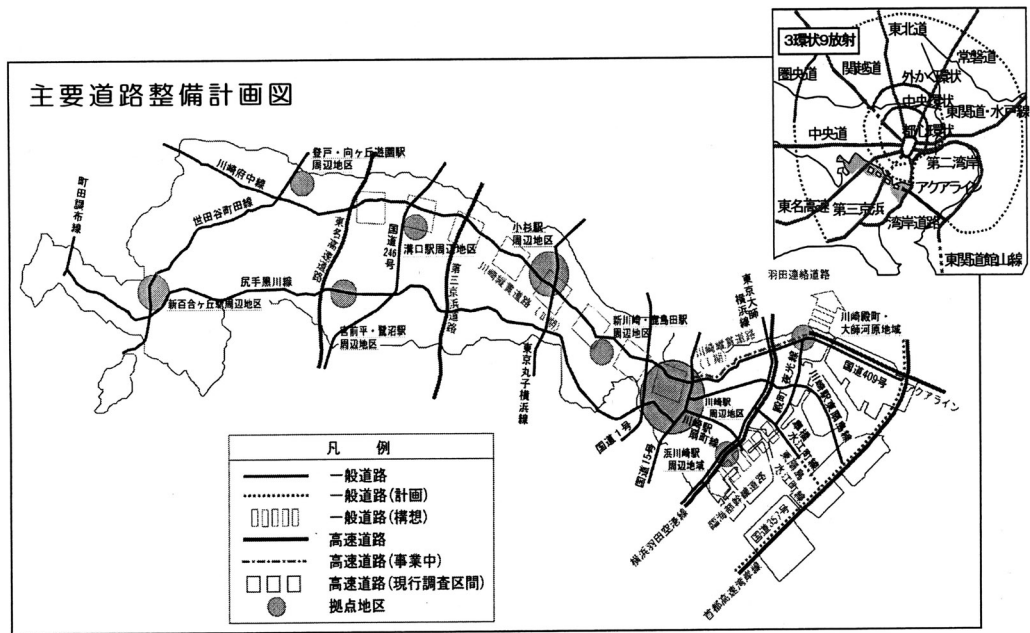
「川崎再生」拠点と連携した交通ネットワーク整備(資料編-1)

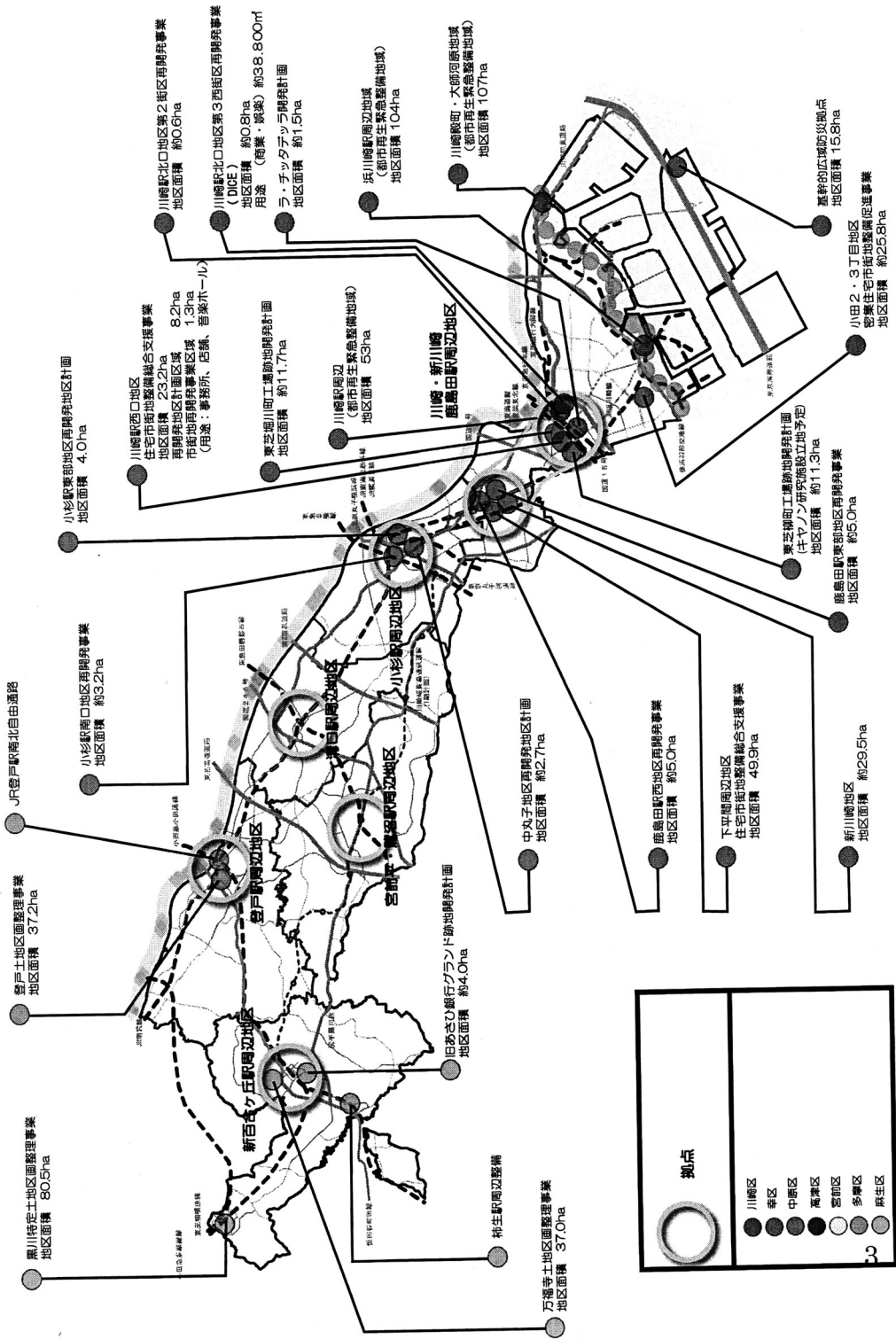
1. 川崎市の基幹的な交通網と都市拠点の現状

(1) 首都圏における川崎市の位置



(2) 幹線道路と鉄道による交通体系





2. 川崎市の交通特性

(1) 川崎市内トリップ

市外との交流は拡大しており、川崎市の特性を生かした周辺都市との連携・協調が重要（川崎市を通過するトリップは13%増、市内と市外の移動は10%増加）
市内間の交流はほぼ横這い

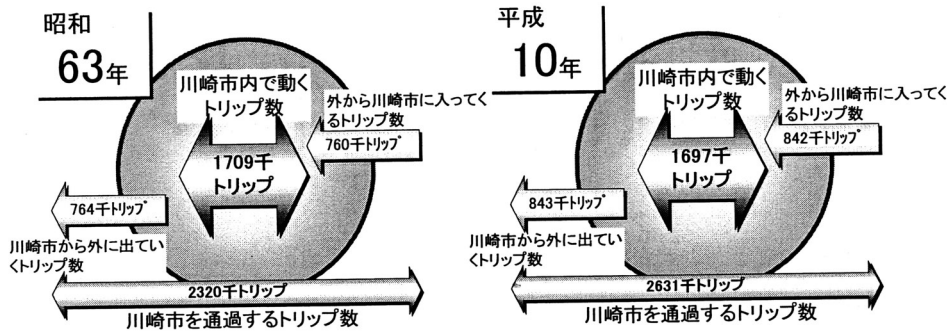


図 内々・内外・通過交通量

注) 平成10年、昭和63年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

(2) 発生集中交通量、交通手段分担率

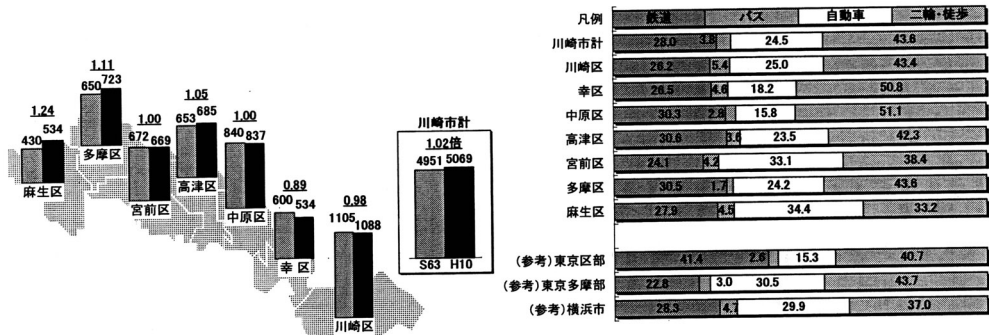


図 発生集中交通量 (昭63、平10) 図 代表交通手段分担率 (区別：平10)

注) 平成10年、昭和63年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

(3) 鉄道の現状と課題

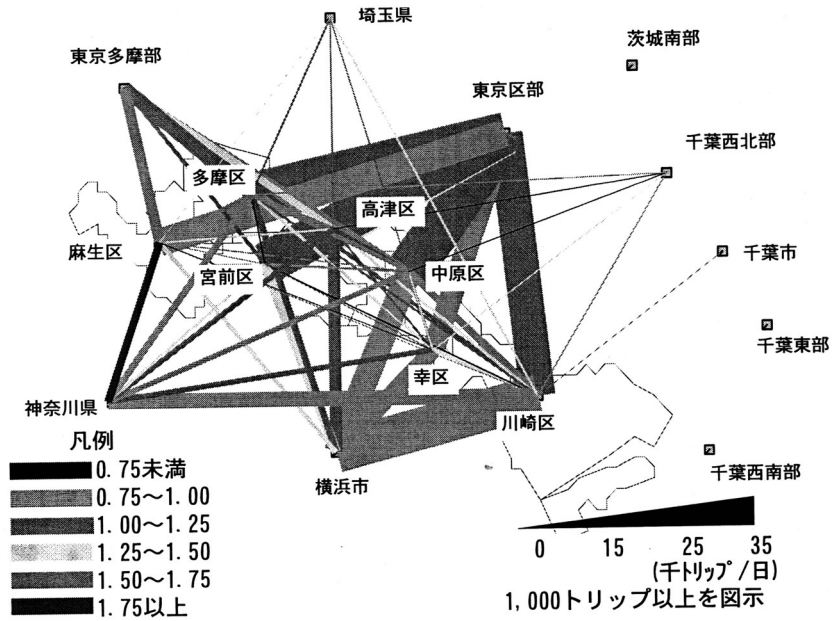


図 鉄道利用による地域間の人の動き

(太さ：平10交通量、色：増減率(平10/昭63))

注) 平成10年、昭和63年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

1) 鉄道の混雑状況

東京方面のピーク時混雑率は平均して 200% と高く、既存鉄道網の複々線化による輸送力増強が必要（東急田園都市線、東急東横線、小田急小田原線の複々線化）
縦方向の南武線の鉄道混雑率は 220% と高く、縦方向の輸送力強化が望まれる

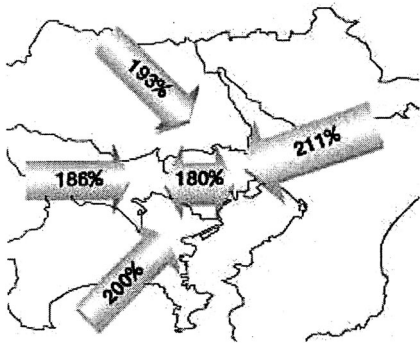


図 鉄道混雑状況（平 10）

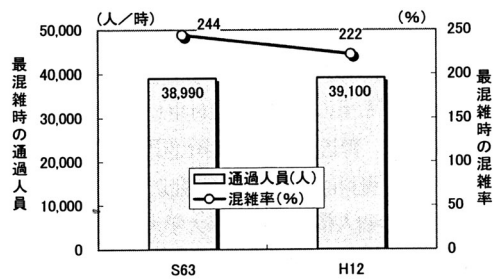
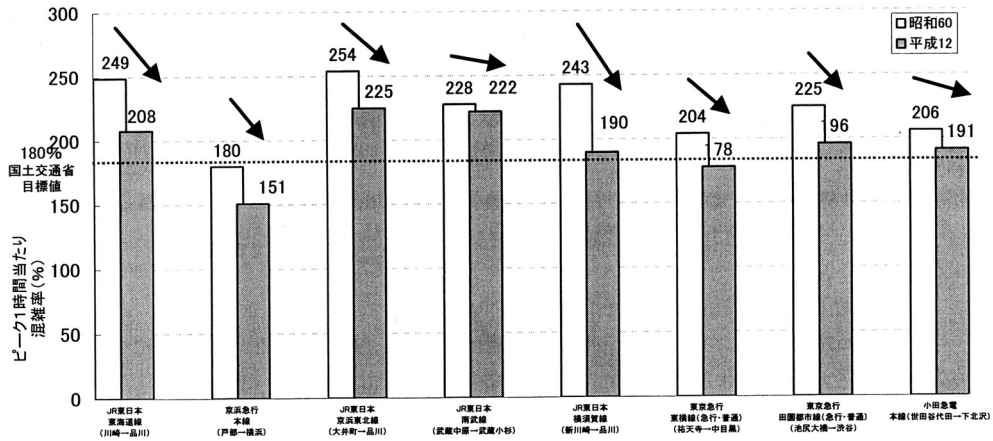


図 縦方向（南武線）の鉄道利用状況と混雑率

注 1) 左図は、「平成 10 年度東京都市圏パーソントリップ調査パンフレット」より抜粋。

2) 右図は、各年「都市交通常報」に基づき作成。

2) 川崎市内 鉄道路線別 最混雑率の推移



ほとんど路線が、輸送力増強等の努力もあり、国土省の目標値に近づきつつある。しかし、依然として南武線、京浜東北線の混雑が残る。

3) 南武線の通過人員

南武線は、市内を縦貫し、結節点である武蔵小杉、登戸、稲田堤で、格差が大きい。また、上下線とも武蔵小杉駅一登戸駅間での混雑が伺える。また、格差の部分は鉄道の結節点であるため、縦方向線、横方向線相互への乗換が多いことが伺える。また、グラフの形から、上下線で一定の増減が見られず、極端な球心性を持たず、川崎駅一登戸間では、変化の少ない形状なので環状線の性格を持ち合わせているといえる。

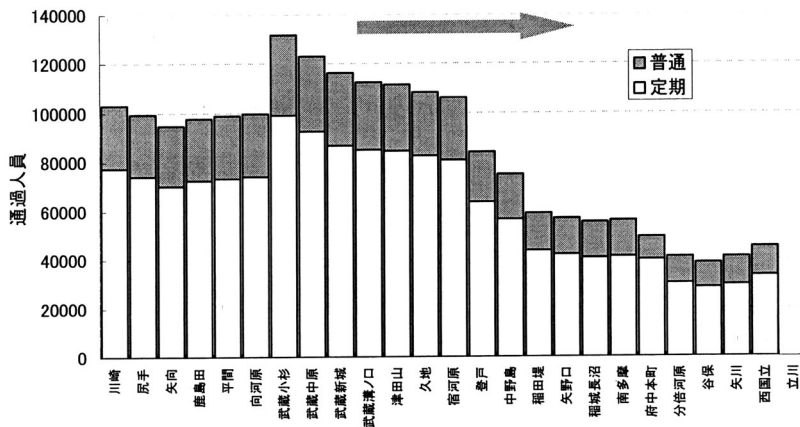


図 南武線の乗車通過人員（下り方向）

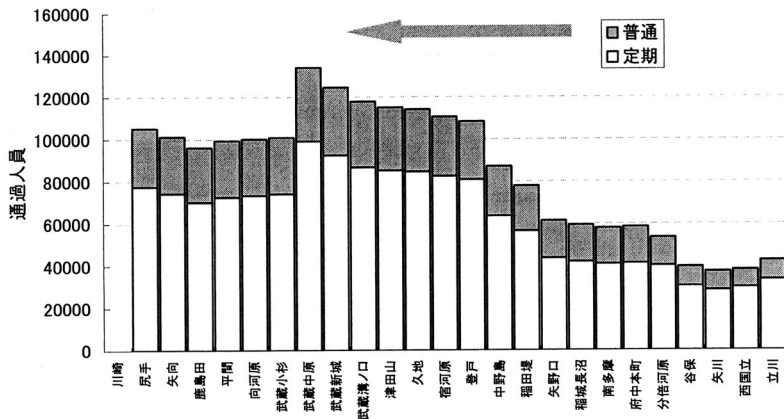
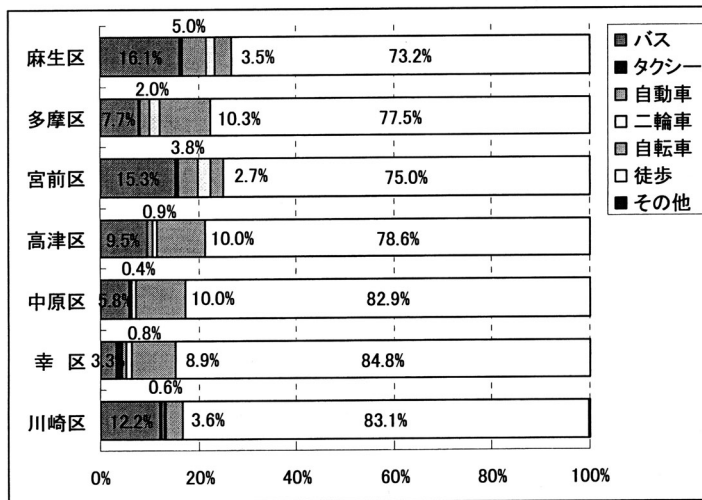


図 南武線の乗車通過人員（上り方向）

4) 区別の駅端末交通手段

表 区別の駅端末交通手段率(H10PT)

	バス	タクシー	自動車	二輪車	自転車	徒歩	その他
麻生区	16.1%	0.5%	5.0%	1.6%	3.5%	73.2%	0.0%
多摩区	7.7%	0.4%	2.0%	2.1%	10.3%	77.5%	0.0%
宮前区	15.3%	0.6%	3.8%	2.6%	2.7%	75.0%	0.0%
高津区	9.5%	0.1%	0.9%	0.9%	10.0%	78.6%	0.0%
中原区	5.8%	0.1%	0.4%	0.8%	10.0%	82.9%	0.0%
幸区	3.3%	1.1%	0.8%	1.2%	8.9%	84.8%	0.0%
川崎区	12.2%	0.2%	0.6%	0.1%	3.6%	83.1%	0.2%



麻生区、宮前区、川崎区でバス交通の割合が高い。また、自動車の利用も高い。到着地まで鉄道駅から遠いため、バスや自動車といった利用が考えられ、また自転車の割合が少ないことから、丘状の地形ということも伺える。これらの地域は、鉄道不便地域といえる。

5) 駅までの交通手段別所要時間からみた勢力圏域の現況

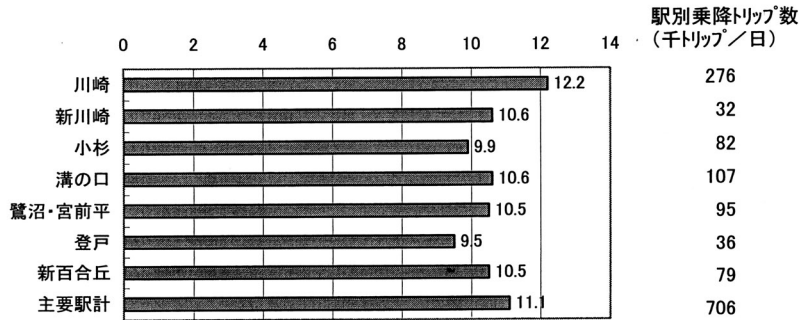


図 主要駅の平均所要時間（乗降計）

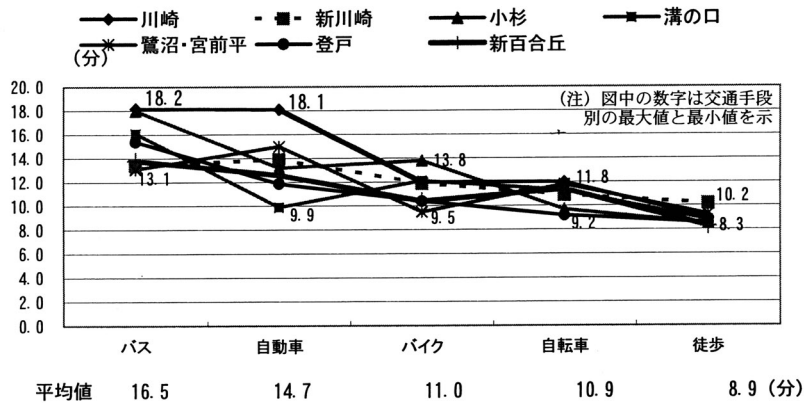


図 主要駅別手段別平均所要時間

駅	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	手段計
川崎	18.2	18.1	12.0	12.0	9.0	12.2
新川崎	13.4	13.9	11.9	10.9	10.2	10.6
小杉	18.0	13.2	13.8	9.7	8.5	9.9
溝の口	16.1	9.9	12.1	11.3	8.8	10.6
鷺沼・宮前平	13.1	15.0	9.5	11.8	9.3	10.5
登戸	15.4	11.9	10.4	9.2	8.6	9.5
新百合丘	13.8	12.6	10.4	11.4	8.3	10.5
主要駅計	16.5	14.7	11.0	10.9	8.9	11.1

6) 鉄道端末バス、自転車等の利用割合

- バス利用割合は新百合ヶ丘駅で最も高い
 - ・バス利用割合は新百合ヶ丘駅（30%）、川崎駅（28%）の順に高い
- 自転車利用割合は登戸駅で最も高い
 - ・自転車利用は登戸駅（21%）、新川崎駅（13%）の順に高い
- 自動車利用は全体量として少ないが、新百合ヶ丘駅で最も高く約10%

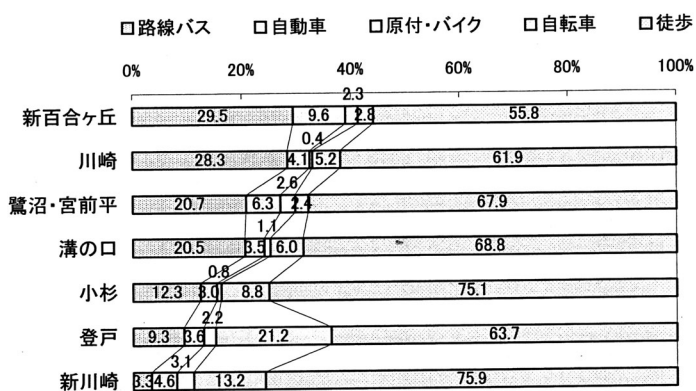


図 バス利用割合が高い駅

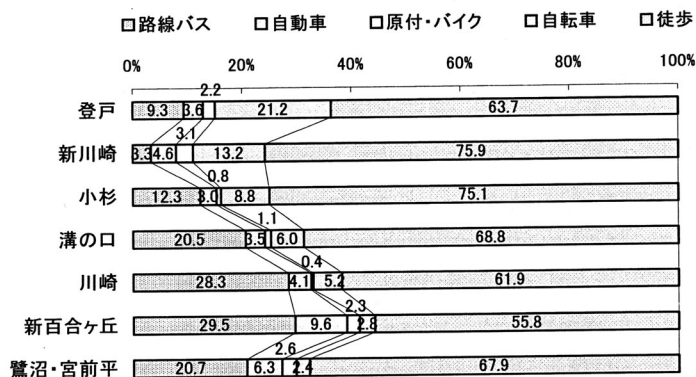


図 自転車利用割合が高い駅

(4) バスの現状と課題

市営バスの実車走行キロは現状を維持しているものの、市営バス・民間バスともにバス利用者数の減少が顕著であり、いかに減少をくい止めていけるかが課題

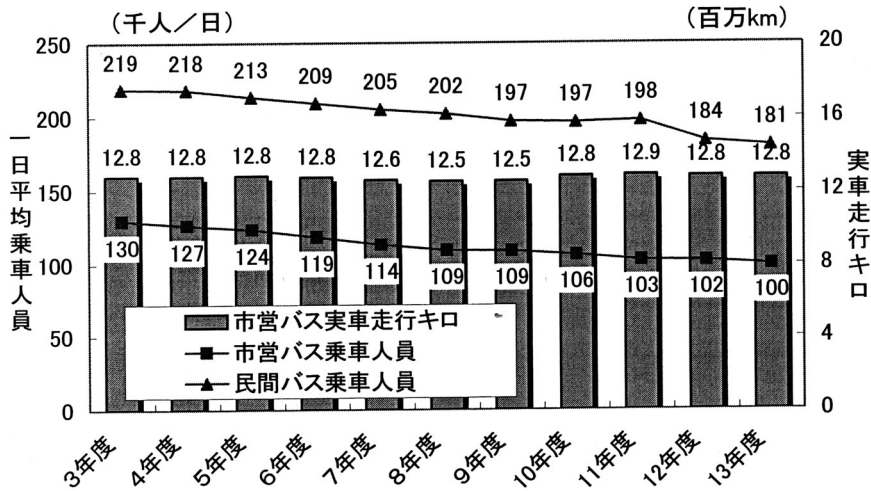


図 バス乗車人員（市営・民間）、実車走行キロ（市営）の推移

注) 各年「川崎市統計書」に基づき作成。

1) 交通空白不便地域の状況

臨海部の工業地帯を除くと、概ね駅勢圏、バス停勢圏に入っており、広範囲に渡る交通空白不便地域は見られない

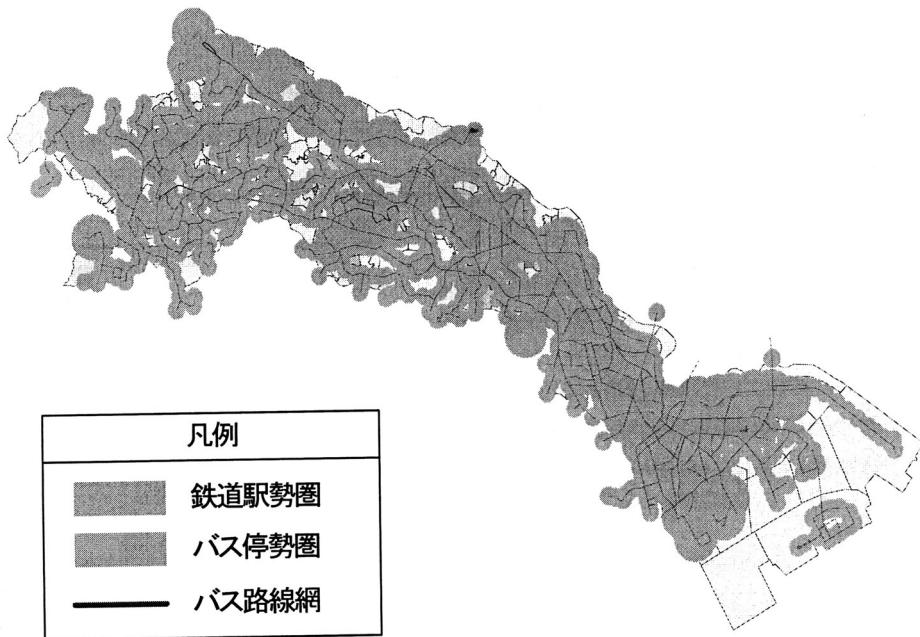


図 交通空白不便地域の状況

注 1) 川崎市バス交通調査資料に基づき作成。

2) 鉄道圏は 750m、バス停圏は 300m と設定。

(5) 道路の現状と課題

- 市内の道路網は大きな混雑が発生し、道路整備率は70%に満たない
→ 既存施設のフル稼働を前提とした、交通需要に対応した戦略的な道路整備

1) 地区間の自動車交通の動き

市外との流動が主体であり、特に横浜方面との流動が増加

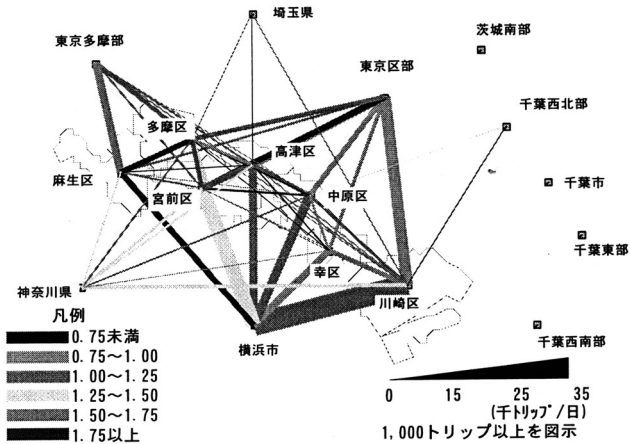


図 地域間の自動車交通の動き (太さ：平10交通量、色：増減率(平10/昭63))
注) 昭和63年、平成10年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

2) 都市計画道路の現状

都市計画道路の整備状況は70%に満たない
隣接都市に比べると、東京都区部とほぼ同じ、横浜市に比べるとやや進んでいる

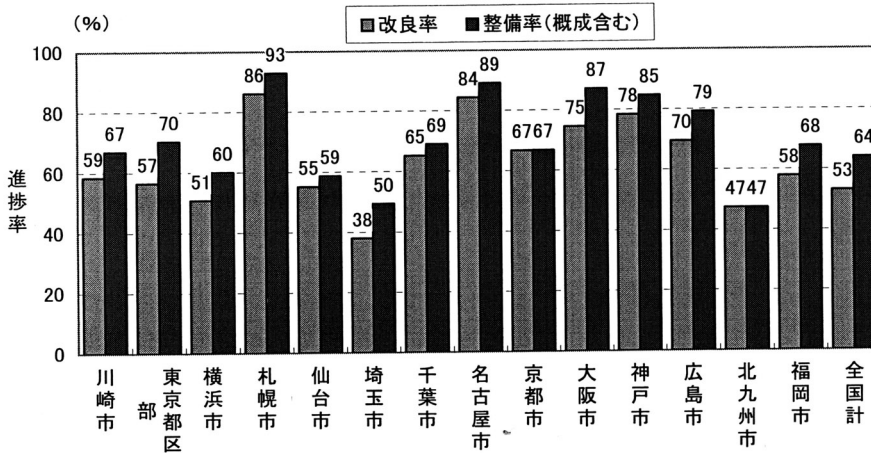


図 都市計画道路の道路状況（政令市比較：平14）

注）平成14年「都市計画年報」に基づき作成。

3) 都市計画道路の整備状況

地域別では交通需要の伸びている多摩区、麻生区の整備状況が遅れている
方向別では、交通需要の多い横方向の整備状況がやや遅れている

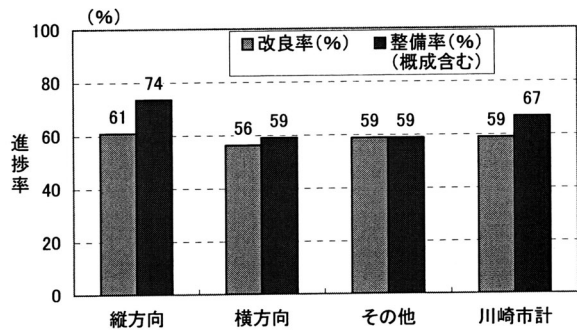
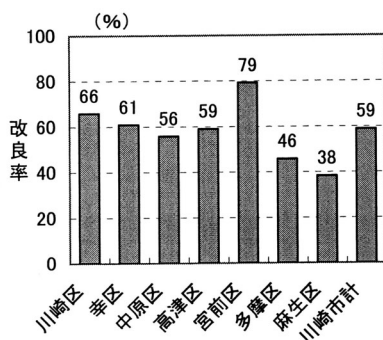


図 都市計画道路の整備状況（区別・方向別：平15）

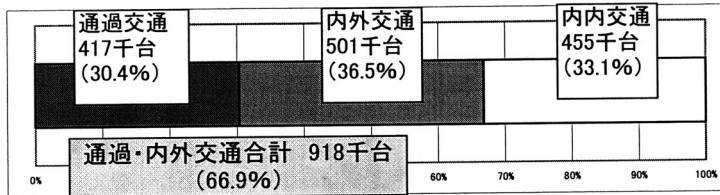
注1）川崎市建設局資料に基づき作成。

2）方向別の「縦方向」は麻生区・多摩区から川崎区に向かう方向、「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街路とした。「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。

4) 自動車交通の状況

川崎市内の自動車交通は、内々交通は約3割に過ぎず、内外交通が約3割、通過交通も3割を占めている

H6



H11

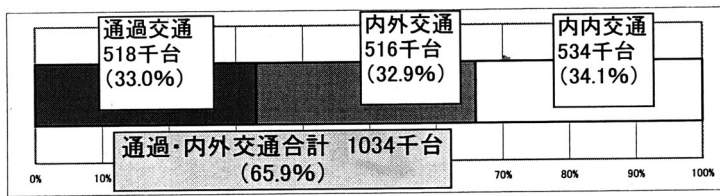


図 川崎市内の自動車交通の状況 (平6、平11)

注) 平成6年、平成11年「道路交通センサス」に基づき交通量配分した結果。

5) 二輪・徒歩の現状と課題

徒歩は減少しているが、二輪車・自転車は増加 (二輪車3%増、自転車6%増)

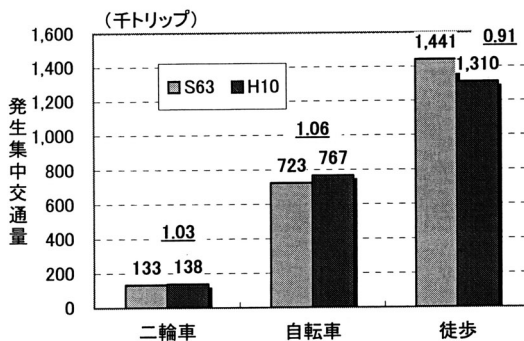


図 自転車・歩行者トリップ数の推移

注) 昭和63年、平成10年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

歩道の整備率は政令市の中でも低い水準（19％）

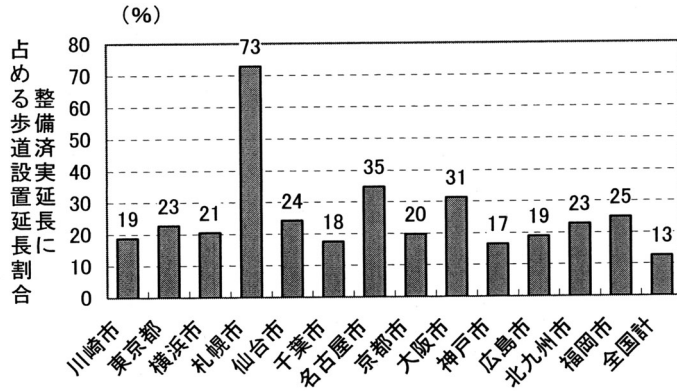


図 歩道整備率（平 14）

注) 平成 15 年度「道路統計年報」に基づき作成。

二輪、自転車、徒歩は鉄道利用の際の主要手段であり、鉄道駅周辺の駐輪施設の整備や自転車・歩行空間の確保が必要（登戸駅、武蔵小杉駅他）

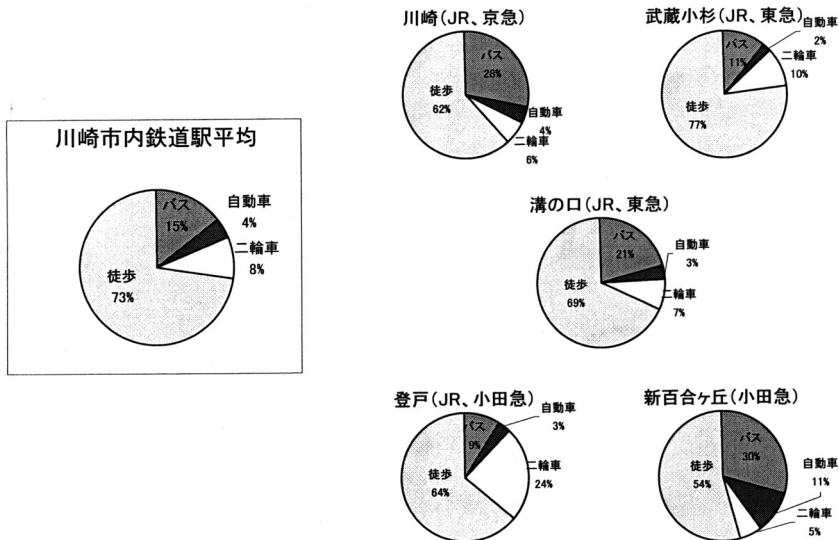


図 主要駅の鉄道端末手段構成（平 10）

注) 平成 10 年「パーソントリップ調査」に基づき作成。

6) 道路幅員別交通事故発生件数

交通事故の約7割が幅員の狭い生活道路で発生している

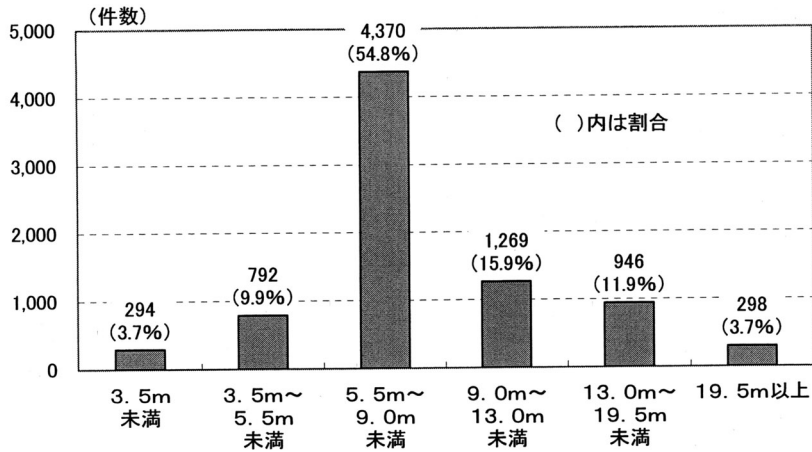


図 道路幅員別交通事故発生件数 (平 14)

注) 平成 14 年度「交通事故統計年報」に基づき作成。

7) 違法駐輪の状況

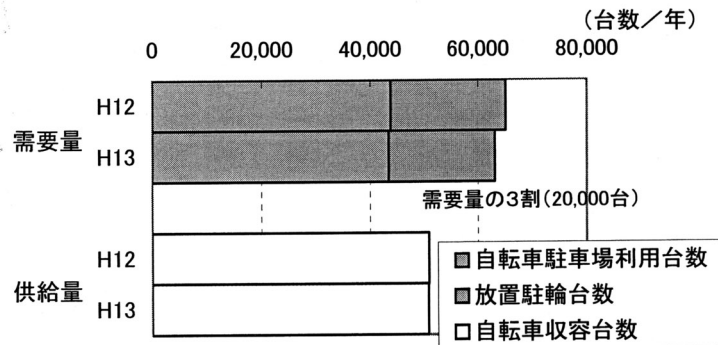


図 放置駐輪等の状況と自転車収容台数 (平 12、平 13)

注) 川崎市建設局資料に基づき作成。

8) 放置自転車

- J R 南武線で放置台数が多い
JR で約 89 百台、私鉄で約 108 百台であり、特に南武線が多い
- 放置率では、京急大師線や東急東横線が多い
京急大師線、東急東横線は 50%以上
- 放置の原因は容量不足
既存の駐輪場は十分に利用されており、放置の原因は容量不足

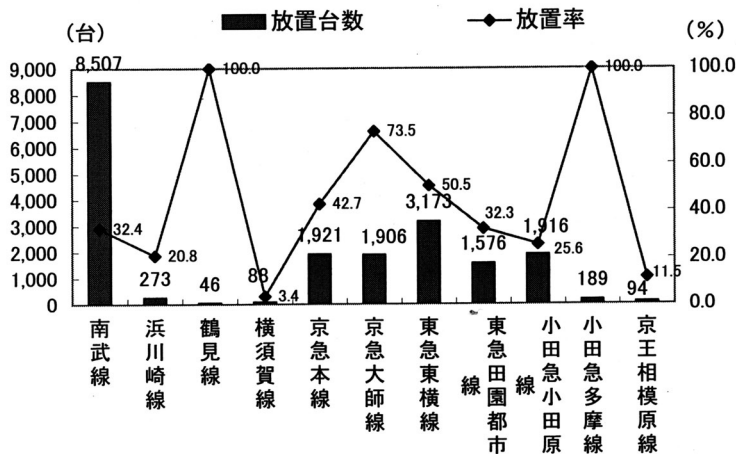


図 路線別の放置自転車等台数、放置率 (H13)

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

9) 路線別駐輪場収容台数、駐輪場利用率

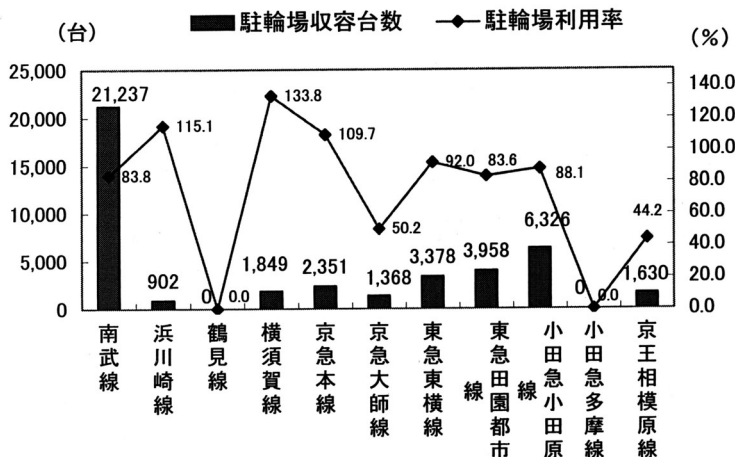


図 路線別の駐輪場収容台数、駐輪場利用率 (H13)