

平成27年 7月 16日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

新たな総合計画における交通体系（交通政策審議会への提案）
について

- 資料1 新たな総合計画における交通体系の考え方について
- 資料2 交通政策審議会への提案について
- 資料3 川崎縦貫鉄道計画の取扱について

まちづくり局

(1) 新たな総合計画の策定方針と検討状況について

【新たな総合計画の策定方針 (H26.8)】

- 子どもたちの笑顔があふれ、元気な高齢者が社会に貢献しながら生きがいを持つことができ、産業都市として力強く発展し続ける、そのような成長と成熟が調和し、誰もが幸せを感じられる川崎をめざす

【新たな総合計画の策定方針を踏まえた対応状況】

- 多くの市民からご意見・ご提案をいただき、川崎の未来を切りひらく計画を検討

01 新たな総合計画のポイント

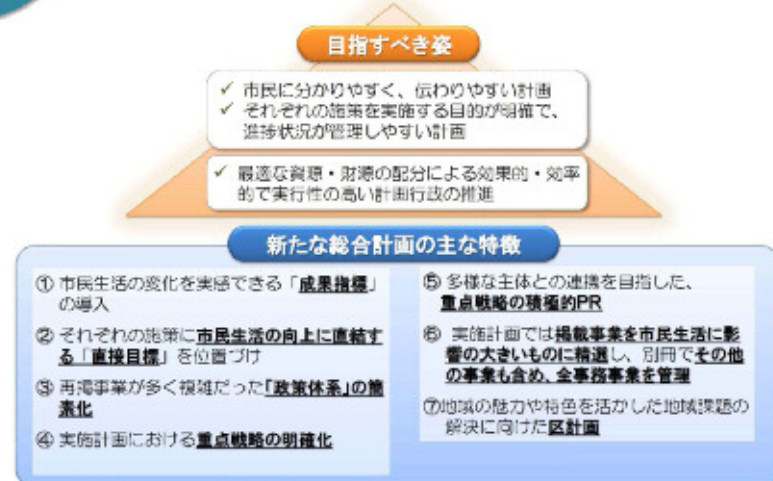


図 新たな総合計画策定作業中間報告 (H27.6.10公表)
資料2 新たな総合計画のポイントより抜粋

新たな総合計画及び行財政改革に関する計画の策定に向けたスケジュール(案)

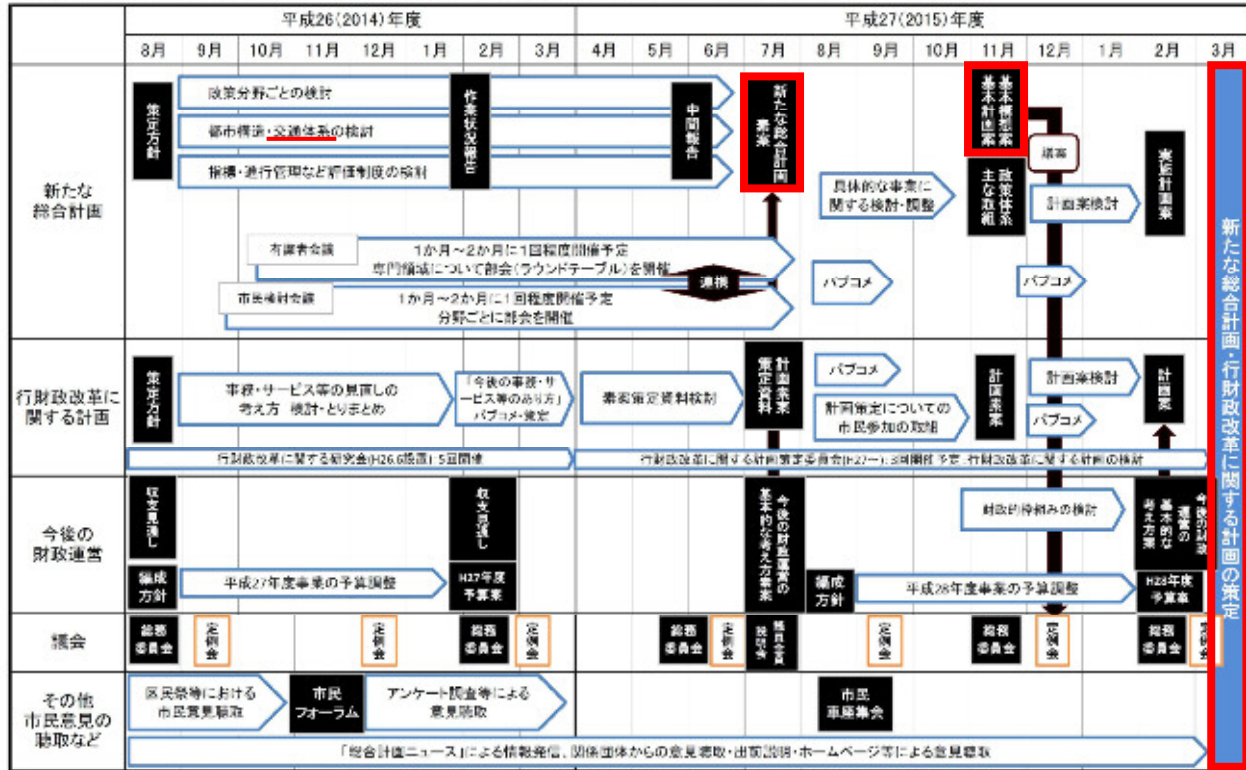


図 新たな総合計画策定作業中間報告 (H27.6.10公表)
資料4 計画の策定に向けたスケジュール(案)に加筆

(2) 新たな総合計画における交通体系の考え方

新たな総合計画素案 総論 【5 都市構造・交通体系の考え方】に記載

持続可能なまちづくりに向け効率的、効果的な交通体系の構築を推進

a 広域的な交通網の整備

首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が、本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成を進めます。

さらに、本市の新たな飛躍に向けた拠点形成や首都圏機能の強化を図るため、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化などを進めます。



b 市域の交通網の整備

慢性的な渋滞は大きな経済損失を招き、環境や交通安全、路線バスの運行など、市民生活にさまざまな影響を与えています。このことから、広域的な鉄道・道路網と一体となったまちづくりや地域交通を支える機能的な市域の交通網を形成するため、幹線道路等の整備を推進するとともに、駅との交通結節機能の強化や交差点改良を展開するなど、早期に効果が発現する取組を推進します。

c 身近な交通環境の整備

超高齢社会の到来を見据えて、身近な交通の一層の充実を図るため、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進します。

市民生活を支えるバス等の公共交通は、駅を中心に利便性の向上や機能強化を図ることで、効果的な利用促進を図ります。駅へのアクセス向上は、路線バスを基本とし、バス事業者と連携した取組を推進するとともに、地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組を支援するなど、持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を推進します。

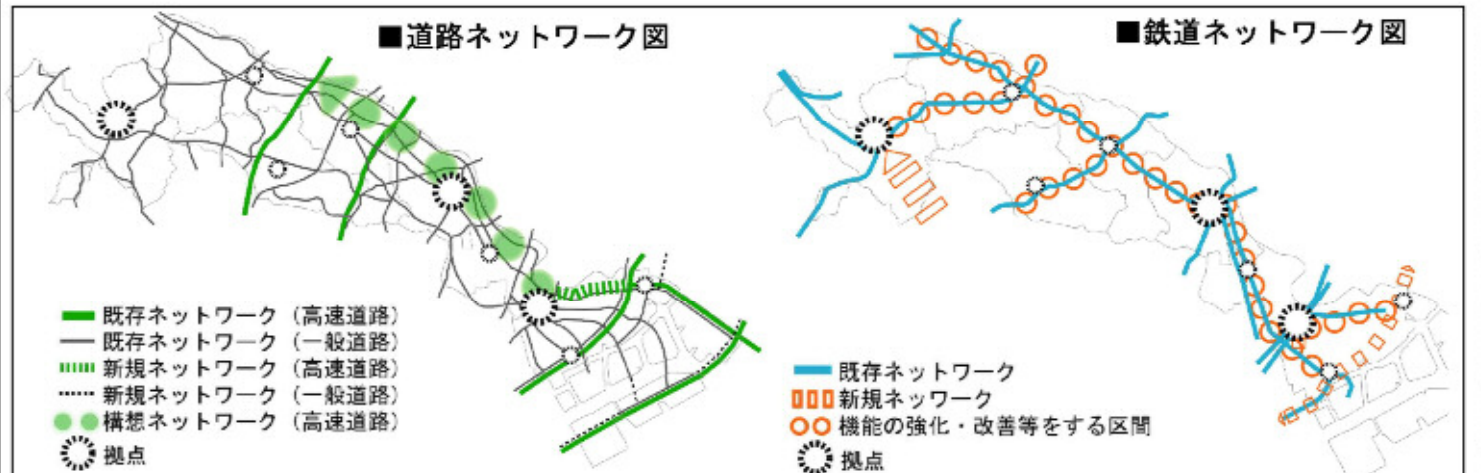


図 新たな総合計画策定作業中間報告 (H27.6.10公表)
資料4 計画の策定に向けたスケジュール(案)に加筆

交通政策審議会の概要

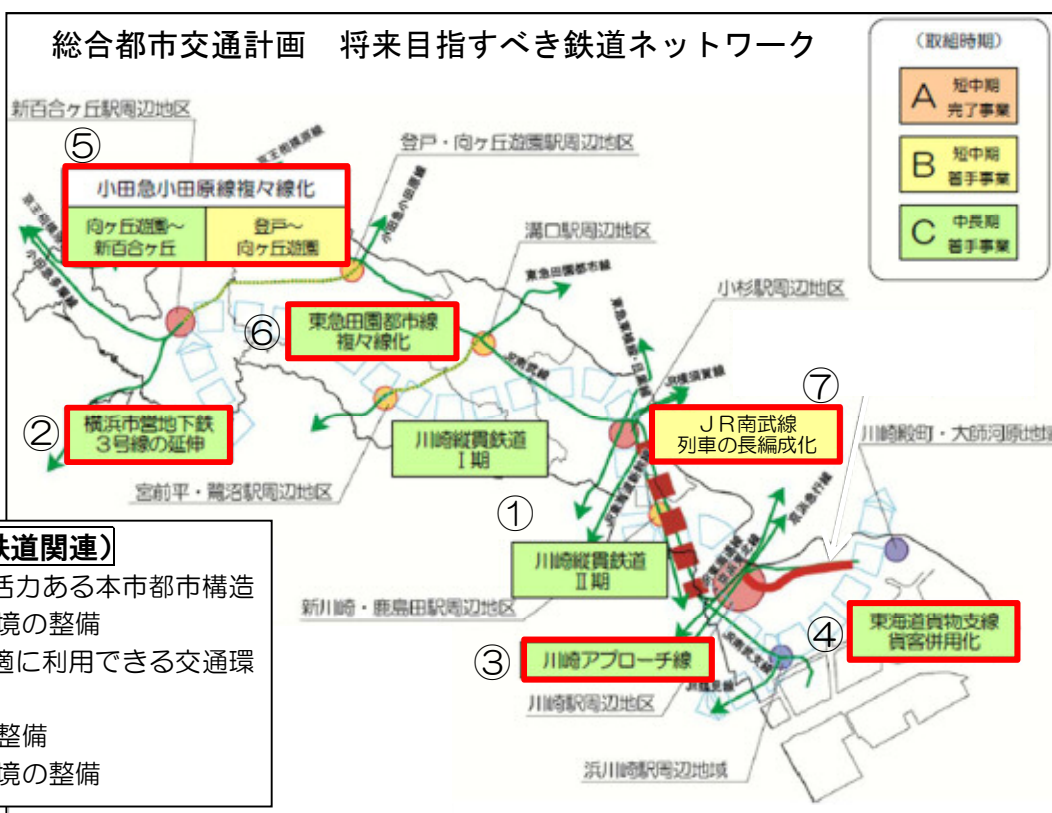
- 国土交通大臣の諮問に依りて交通政策に関する重要事項を調査審議することを目的に設置
- 概ね15年後を見据えた、東京圏における鉄道計画のマスタープランの策定に向け、審議が進められている（平成27年度中に答申予定）
- 自治体等における、今後の鉄道路線の 신설・改良などに関する考え方を把握するため、具体的な事業の提案等について、アンケートが実施された

交通政策審議会に対する事業の提案について

【事業の提案の考え方について】

- 最新データを基に交通課題を分析し、将来像を踏まえて課題解決に向けた交通政策の目標を定めた上で、目標達成のために必要な鉄道路線を、整備を目指す路線として位置付けた総合都市交通計画を基本とする。

ただし、新たな総合計画の策定に向け、都市構造や交通体系のあり方等について、検討を進めており、その状況も踏まえて対応する。



本市交通政策の目標（鉄道関連）

- 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備
- 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備
- 災害に強い交通環境の整備
- 地球にやさしい交通環境の整備

【交通政策審議会に対する事業の提案について】

審議会に対しては、①の川崎縦貫鉄道を除く、次の6路線について提案を行う。

■新線

- ②横浜市営地下鉄3号線延伸【あざみ野～新百合ヶ丘】
- ③川崎アプローチ線【川崎～浜川崎】
- ④東海道貨物支線貨客併用化【品川・東京テレポート～桜木町】

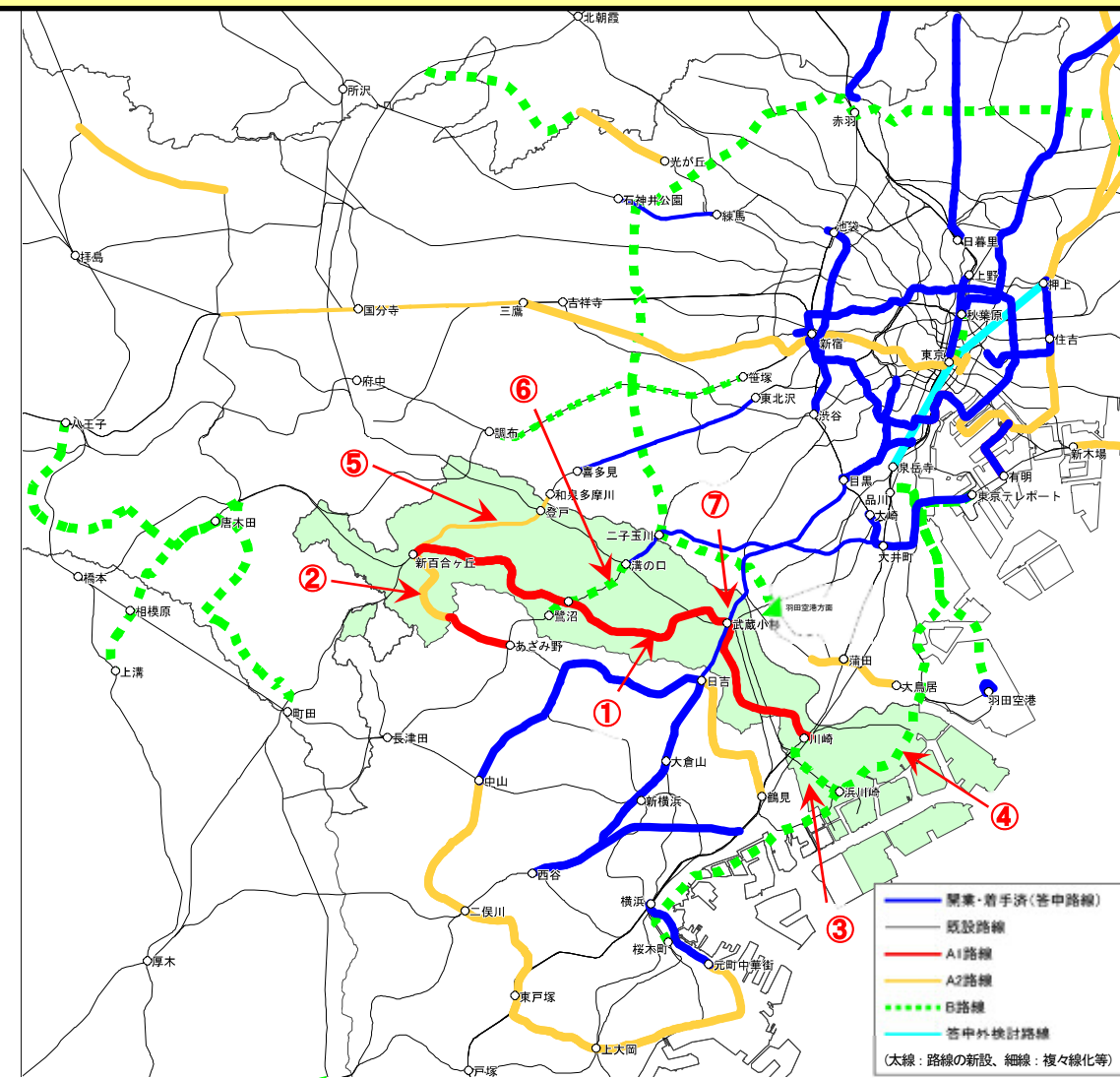
■線増

- ⑤小田急小田原線複々線化【登戸～新百合ヶ丘】
- ⑥東急田園都市線複々線化【溝の口～鷺沼】

■改良

- ⑦JR南武線輸送力増強（長編成化）

旧 運輸政策審議会（現 交通政策審議会）第18号答申（平成12年1月）路線の現状



- ◇ A1 目標年次(H27)までに開業すべき : ■開業・着手済（26路線） ■未着手（5路線）
- ◇ A2 目標年次(H27)までに整備着手すべき : ■全路線未着手（13路線）
- ◇ B 今後整備について検討すべき : ■全路線未着手（12路線）

■川崎市内の答申路線の現状

答申路線名	区間	答申	現状
①川崎縦貫高速鉄道（仮称）の新設	新百合ヶ丘～川崎	A1	未着手
②横浜3号線の延伸（川崎市域部分）	すすき野付近～新百合ヶ丘	A2	未着手
③川崎アプローチ線（仮称）の新設	浜川崎～川崎	B	未着手
④東海道貨物支線の旅客線化等	品川・東京テレポート～桜木町	B	未着手
⑤東京9号線（小田急小田原線）の複々線化	和泉多摩川～新百合ヶ丘	A2	未着手※
⑥東京急行電鉄田園都市線の複々線化 及び大井町線の改良	大井町～溝の口	A1	開業済
	溝の口～鷺沼	B	未着手
⑦東京急行電鉄東横線の複々線化 及び目蒲線の改良	目黒～日吉	A1	開業済

■参考

- 東京都内：A1路線は、全て開業・着手済
- 横浜市内：A1未着手路線は、横浜3号線延伸横浜市域部分（あざみ野～すすき野付近）のみ

※一部区間は3線で暫定整備済

(1) 本市鉄道政策におけるこれまでの主な取組と成果

【これまでの取組】

・効果的、計画的な取組推進を図るため平成 25 年に総合都市交通計画策定

【これまでの主な成果】

- ・南武線幅広車両の導入 (H26～H27) 【混雑率 194→184% (見込) ⇒混雑緩和】
- ・JR 横須賀線武蔵小杉新駅 (H22) 【品川まで 21→9 分・成田 EXP 停車⇒広域交通アクセス強化】
- ・南武線快速導入・拡大 (H23～27) 【川崎～立川 57→42 分⇒都市間連携強化】
- ・東急大井町線 (H21)・目黒線 (H20) 延伸 【都心方面へ直通⇒都心との連携強化】
- ・JR 東日本との包括連携協定 (H26)、(仮称)小田栄新駅 【臨海部交通機能強化】

【直近の経緯】

- ・新たな総合計画の策定に向け、交通体系のあり方について、今後の社会経済環境の変化も踏まえながら、望ましい方向性について検討
- ・概ね 15 年後を見据えた、東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関して、交通政策審議会において検討されており、審議会への対応については、中長期的な視点を踏まえた対応が必要
(多くの施策等が関連する鉄道整備については、審議会答申に位置付けられていることが原則であり、整備が望ましいと考える路線については、位置付けが必要)
- ・特に、川崎縦貫鉄道は、財政への影響も大きく、川崎市の今後に大きな影響を与えるため、本市の将来像を検討するタイミングで今後の方向性の整理を行うことが必要

(2) 川崎縦貫鉄道に関するこれまでの経緯や整備に向けた課題等

【これまでの経緯】

・市民の交通利便性確保や鉄道ネットワークの充実、市内鉄道路線の混雑緩和等を目的に川崎縦貫鉄道計画を策定

年 月	内 容
平成 12 年 1 月	・運輸政策審議会答申第 18 号において、平成 27 年までに開業すべき路線として位置付け
平成 13 年 5 月	・鉄道事業許可を取得
平成 15 年 6 月	・着工を 5 年程度延期する判断
平成 17 年 3 月	・事業再評価において経由地を元住吉から武蔵小杉に変更する事を決定
平成 18 年 4 月	・元住吉接続計画による鉄道事業許可を廃止
平成 21 年 12 月	・「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」を設置し、有識者による検討
平成 25 年 3 月	・川崎市総合都市交通計画において、20 年以内に着手を目指す C 事業として位置付け ・事業が長期になることから高速鉄道事業会計を閉鎖

【課題と今後の方向性】

- ・総合都市交通計画に位置付けられている川崎縦貫鉄道計画の必要性は認識
- ・川崎縦貫鉄道への導入を前提としていた新技術の実用化には、今後長期の時間を要する見込みであるとともに、開業を迎えるころには、超高齢化・人口減少社会が到来し、市民ニーズが変化する可能性がある
- ・当該鉄道計画は、本市の財政の負担が大きい

⇒以上のことから、事業着手できる環境にはないと判断

(3) 今後の交通体系の基本的な考え方

今後の進め方

- ・必要性はあるものの、事業着手できる環境には無いことから、川崎縦貫鉄道計画については休止とする
- ・交通政策審議会に対して、川崎縦貫鉄道の提案を見送る
- ・交通政策審議会の答申 (H28.3 予定) を踏まえて、平成 29 年度を目途に、以下に示す今後の方向性等を基に総合都市交通計画の見直しを行い、川崎縦貫鉄道計画の位置付けを明確にする
- ・見直した総合都市交通計画に基づき、計画的な取組を推進する

【現状や新たな視点】

・近年、既存の鉄道路線における改善 (川崎駅北口改札等)、機能強化 (幅広車両等) が進展

主な事例

●南武線の幅広車両導入

- ・従来の車両より定員が 1 割向上する幅広車両を導入し、既存路線の機能強化 (混雑緩和、快適性向上) が進展



図 従来車両より定員が 1 割向上する幅広車両

●既存ストック活用に向けた取組

- ・鉄道事業者と包括連携協定を締結し、早期の効果発現を考慮した機能強化に向けた取組を推進



図 JR 東日本と包括連携協定を締結

・今後一層、既存ストックの活用に力を入れるとともに、市民に身近な交通施策やまちづくりの推進に優先的に取り組み、早期に市民ニーズに応えることが重要

・よって、早期の効果発現が可能となるよう、既存の道路や鉄道を活用した機能強化や路線バスなどの公共交通を中心とした施策を推進し、今後の時代の変化に併せた柔軟な対応を図る

【今後の方向性】

- ①身近な移動を支える地域交通ネットワークの充実
 - ・地域の特性や市民のニーズを踏まえた駅を中心とする持続可能な輸送体系 (路線バスを基本) の構築
 - ・路線バスの定時性、速達性向上やバス利用者の利便性向上に向けた取組 等
- ②既存鉄道路線の輸送力増強等による、混雑緩和の促進・広域鉄道ネットワークの充実への貢献
 - ・JR 南武線の長編成化に向けた取組を推進
 - ・東急田園都市線、小田急小田原線の複々線化の促進 等