



### 3 「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」の提言

- 平成21年12月に既存技術にとらわれない新技術の導入とそれによる全体事業費の3割削減を目標としたコスト削減方策などを検討するとともに、事業計画の再検証を行うため「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」を設置した。
- 現計画の検証、新技術の導入等幅広い視点から事業推進に向けた検討を行い、平成24年5月に検討結果のとりまとめである提言を受けた。

**事業推進に向けた考え方**

- 事業性が見込めること、整備目的が達成されること、社会的ニーズへ寄与することから、本事業には整備意義・必要性が十分ある。
- ただし、導入意義のある蓄電池あるいは燃料電池といった動力システムは、実用化に向けた技術開発に時間を要する。
- 本事業については、次の3つの視点をもって取組を進め、効果が十分発現する事業化の時機を見極めて、事業計画案を選定していくことが肝要である。

【事業推進イメージ】

- 本提言の趣旨を踏まえて、中長期的な視点にたち、「川崎市総合都市交通計画」の中での位置づけを検討する必要がある。

### 4 川崎縦貫鉄道整備推進事業について

#### (1) 提言を踏まえた基本的な考え方

- 川崎縦貫鉄道については整備意義・必要性が十分にあるものの、新技術の技術開発に一定の時間を要し、短期での事業化は見込めないことから、新技術の開発動向・社会環境等の変化についてモニタリングなど、事業化に向けた取組をまちづくり局において推進していく。

### (2) 川崎市総合都市交通計画（案）での事業の位置づけ

- 本市の将来を見据えた上で、鉄道及び道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応した、総合的かつ持続可能な交通政策を関係者の連携のもと、戦略的に実施するために、川崎市総合都市交通計画を策定し、取組時期を定める。
- 川崎縦貫鉄道は、新技術の導入に一定の時間を要することからも中長期（20年内）に事業着手を目指すべき事業に位置付けていく。

**鉄道ネットワーク形成事業の取組時期**

**関連施策**

- 幅広車両の導入（JR南武線）
- 列車の長編成化（JR南武線）

**取組時期**

- A(事業)
- B(事業)
- C(事業)

**交通施策・事業**

- ・短中期(10年内)に事業完了を目指す事業
- ・短中期(10年内)に着手(事業化)を目指す事業
- ・中長期(20年内)に着手(事業化)を目指す事業  
(※上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、事業への変更について適切な対応を図る。)

※C事業については、上位の政策や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じて、事業への変更について適切な対応を図る。

#### (3) 川崎市高速鉄道事業会計について

- 川崎市高速鉄道事業会計については、事業着手に一定の時間を要し、川崎市総合都市交通計画で中長期に事業着手を目指す事業に位置づけることから、平成24年度末をもって廃止する。
- 会計廃止に関連する条例改正議案は、平成25年第1回定例会で上程を予定する。



# 提言書概要 (平成24年5月)

## 新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会

### 【検討の背景】

- 事業推進に向けて、開業後の安定した経営の確保および市財政の負担軽減がより一層求められていることから、事業費のさらなる削減が必要
- 事業推進に向けて、地球温暖化や大きな自然災害の発生といった社会状況の変化を踏まえつつ、社会的ニーズに対応した方策の導入が必要

### 【検討の目的】

- 現計画の検証を行い整備意義・必要性を確認
- 現計画への新技術の導入とそれによる全体事業費の3割を目標としたコスト削減方策および環境問題や災害時の対応への貢献など、社会的ニーズへの寄与を検討し、整備意義・必要性を確認

## 検討結果

### 【現計画の検証】

- 従来の設定条件(表1・ケース1)で新たな需要予測結果に基づき、事業性などを検証
- 事業性があり、整備目的(都市機能の向上、鉄道アクセスの改善、既存鉄道路線の混雑緩和)が達成されることから整備意義・必要性があることを確認
- 一方、マイナス要因(事業費増加・需要減少)を踏まえて設定条件を変更した場合、事業性が見込めないケース(表1・ケース5、6)があることが判明

### 【新技術の導入に向けた検討】

- 新技術として、①～③の3つを取り上げ、導入による効果などについて検討

- ① 交通システム → トンネル断面縮小によるコスト削減など
- ② 動力システム → 新たな動力システムによる社会的ニーズへの寄与など
- ③ トンネル施工技术 → 工期の短縮によるコスト削減など

### さらなるコスト削減が必要

### 新技術の導入

設定条件	ケース1 (従来の設定条件)						
	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6	
小田急多摩線との相互直通運転	あり	あり	なし	なし	なし	なし	
JR南武線のピーク時快速運転	あり	あり	あり	なし	なし	あり	
横浜市営3号線の新百合ヶ丘延伸	なし	あり	なし	あり	あり	あり	
定着率の反映	なし	なし	なし	なし	あり	あり	
輸送需要 (千人/日)	204.1	190.1	199.4	199.1	199.1	185.8	
事業費 (億円)	4,336	4,336	4,855	4,855	4,855	4,855	
収支採算性	損益収支 累積欠損解消年	開業後18年目	開業後40年目	開業後39年目	開業後40年目	開業後48年目	開業後79年目
	資金収支 累積資金不足解消年	開業後11年目	開業後36年目	開業後35年目	開業後36年目	開業後40年目	開業後57年目
費用対効果	費用便益比 (B/C)	評価期間30年	1.5	1.4	1.3	1.3	1.3
		評価期間50年	1.7	1.5	1.4	1.5	1.5

評価指標40年以内  
評価指標1以上

新技術	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6	
	交通システム (車両サイズ)	普通		小型 (リニアモーター駆動方式)		小型 (リニアモーター駆動方式)	
動力システム	蓄電池	燃料電池	蓄電池	燃料電池	蓄電池	燃料電池	
トンネル施工技术	最新工法・高速施工		最新工法・高速施工		最新工法・高速施工		
不確定要素	小田急多摩線との直通運転	片方向直通運転あり	直通運転なし (駅に乗り、ホームで乗換)		直通運転なし		
	既存車両基地・駅活用	活用あり	活用あり (新百合ヶ丘～車両基地間は回送)		活用なし (車両基地・新百合ヶ丘駅新設)		
	JR南武線ピーク時快速運転	あり	あり		あり		
横浜市営3号線延伸	あり	あり		あり			
定着率	あり		あり		あり		
新技術導入	需要予測 (千人/日)	190.1	191.1	185.8	186.7	185.8	
	総事業費 (億円)	3,656	3,616	3,246	3,216	3,566	
事業性	採算性	開業24年目	開業22年目	開業23年目	開業21年目	開業28年目	
	損益収支	開業24年目	開業21年目	開業21年目	開業11年目	開業32年目	
	資金収支	開業30年目	開業21年目	開業21年目	開業11年目	開業31年目	
	費用対効果	評価期間30年	1.6	1.5	1.7	1.7	1.5
効果	評価期間50年	1.7	1.7	1.8	1.8	1.7	
	整備目的に対する達成度	いずれのケースも整備目的である「都市機能の向上」、「鉄道アクセスの改善」、「既存鉄道路線の混雑緩和」に寄与する。					
	コスト削減 (億円)	-680(16%)	-720(17%)	-1,090(25%)	-1,120(26%)	-770(18%)	-800(18%)
社会的ニーズ	○	◎	○	◎	○	◎	

評価指標を満たすため  
事業性が見込める

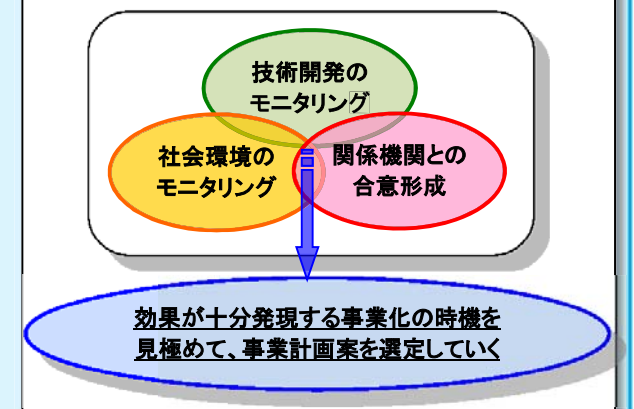
本事業への新たな動力システムの導入は有意義

## 事業推進に向けた考え方

- 本事業に新技術を導入した場合、コスト削減については、現時点で仮定できる最善の条件を満たしたケース(表2・ケース4)でも約26%の削減に止まり、目標とした3割には届かなかった。
- 一方、事業性が見込めること、整備目的が達成されること、社会的ニーズへ寄与することから、本事業には整備意義・必要性が十分あるものと考えられる。
- ただし、導入意義のある蓄電池あるいは燃料電池といった動力システムは、実用化に向けた技術開発に時間を要する。
- 本事業については、次の3つの視点をもって取組を進め、効果が十分発現する事業化の時機を見極めて、事業計画案を選定していくことが肝要であり、本提言の趣旨を踏まえて、中長期的な視点にたち、「川崎市総合都市交通計画」の中での位置づけを検討する必要がある。

- ① 新技術の実用化に向けた技術開発動向のモニタリング
- ② 関係機関との合意形成への取組
- ③ 社会環境の変化のモニタリング

### 【事業推進イメージ】



# 川崎市総合都市交通計画（案）概要

参考資料2

## 1 計画策定の背景と目的

### 計画策定の背景と目的

#### (1) 計画策定の必要性（背景）

- 交通には、長期的視点や持続性、交通基盤整備だけではない総合的な計画が必要です。
- 社会経済の変化（高齢化、経済のグローバル化等）に的確に対応できる計画、行政、交通事業者、市民が責任と役割分担を踏まえた上で連携できる計画が必要です。

#### (2) 計画策定の目的

- 本市の将来を見据えた上で、鉄道及び道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応した、総合的かつ持続可能な交通政策を関係者の連携のもと、戦略的に実施するために、総合都市交通計画を策定します。

### 計画期間（目標年次）

- 目標年次は概ね20年後とします。

## 2 計画の位置付け

- 本計画の上位計画である『川崎市基本構想』（平成16年12月16日議決）、『都市計画マスタープラン』、その他個別の交通計画や関連計画の内容と整合を図りつつ、本計画を策定します。

## 3 交通政策の理念

- 本計画における交通政策の理念は、『川崎市基本構想』を踏まえ次のとおりとします。

交通政策の理念

- 理念①『誰もが利用しやすいこと』
- 理念②『安全・安心かつ円滑であること』
- 理念③『持続可能であること』

## 4 本市が目指す都市構造

- 川崎市新総合計画に示されている「広域調和・地域連携型」都市構造の構築を支える交通機能が求められています。

## 5 本市の交通をめぐる環境の変化

### (1) 首都圏整備の考え方

- 本市臨海部では、京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区など、日本経済を牽引する拠点形成を進めています。
- 羽田空港の24時間国際化や、リニア中央新幹線整備などが進められており、本市は、首都圏の機能強化に大きな役割を担っています。

### (2) 人口、高齢化等の動向

- 将来の本市の人口は平成42年まで増加し、平成62年でも現状とほぼ同じ数となる見込みです。
- 高齢化が進行し、平成62年までに後期高齢者が2.3倍に増える見込みです。

### (3) 防災への取組の強化

- 災害に対する市民意識が高まるとともに、首都圏における防災への取組が急がれています。

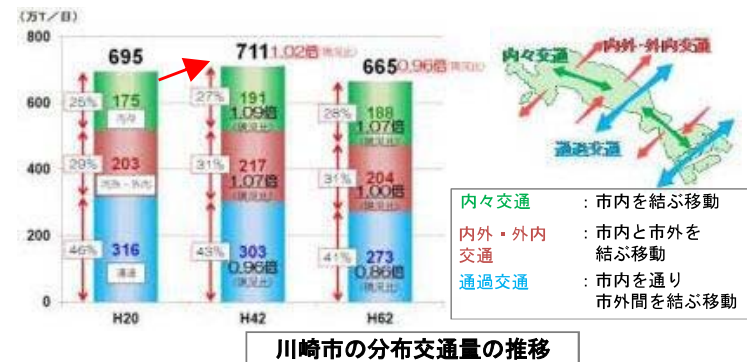
### (4) 地球環境への取組

- 本市では、平成32年までに、平成2年比で市域の温室効果ガス排出量の25%以上に相当する量の削減を目指しており、運輸部門においてもいっそうの削減が求められています。

## 6 本市の交通事情・交通特性

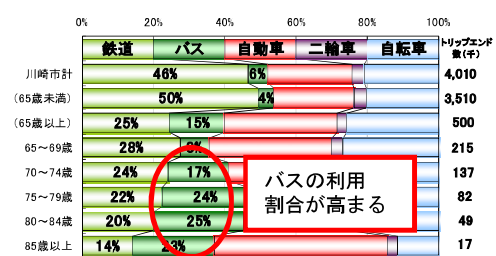
### (1) 首都圏における本市の交通事情、特性

- 現況では通過交通が本市の移動の約46%を占めています。
- 将来(平成42年)では、内々交通、内外・外内交通が増加し、通過交通は減少する見込みとなっています。



### (2) 市民の交通事情、特性

- 自動車利用割合が低く、公共交通の利用割合が高くなっています。高齢になるほどバスを利用する傾向があります。
- 交通事故は減少傾向にあり、全事故に占める歩行者、自転車、高齢者の事故割合が増加しています。
- 踏切において歩行者や車の集中による混雑が見られます。



高齢者年齢階層別代表交通手段分担率 (徒歩を除く)

現況の平間駅前踏切

### (3) 災害への対応

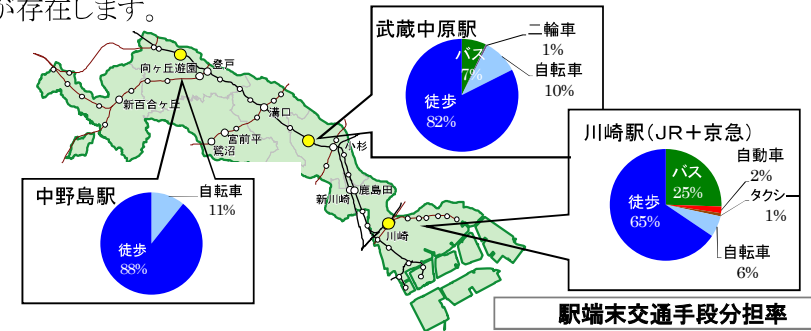
- 橋梁(道路橋)の耐震対策等が進んでおり、市内緊急輸送路は約8割が整備されています。
- 災害に対する市民の意識は高くなっています。



橋梁の耐震化 (市内整備事例)

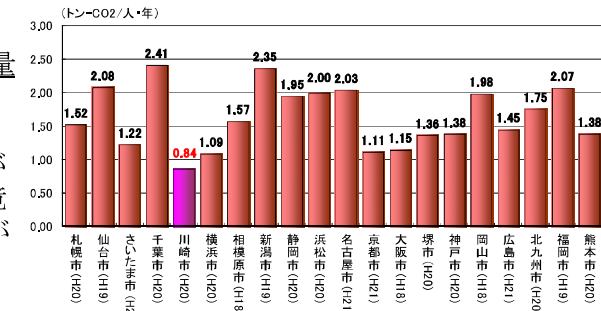
### (4) 地域別の特徴

- 北部及び臨海部では自動車の利用割合が、中・南部では自転車の利用割合が高く、地域によって駅までの交通手段が異なっています。
- また、鉄道不便地域やバス停までの高低差により、バスを利用しにくい地域が存在します。



### (5) 環境への配慮

- 運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量が政令市中、最も低くなっています。
- 大型車等の混入割合が高く、二酸化窒素の環境基準を超えている箇所があります。



運輸部門における一人当たりCO2排出量の比較 (t/年・人)

## 7 本市の交通課題

① 首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成

② 高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上

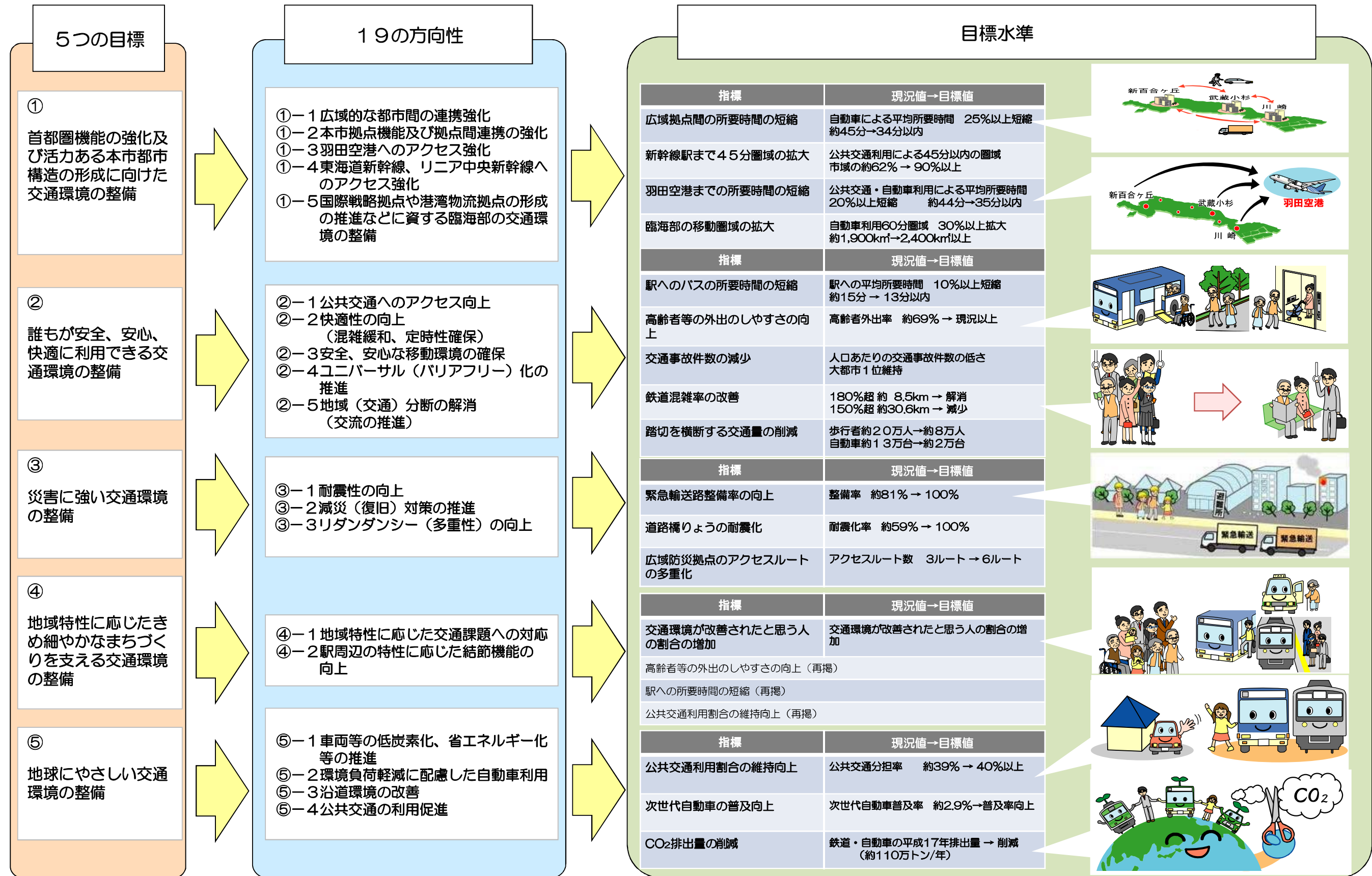
③ 災害に強い交通の実現

④ 地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応

⑤ 地球環境へのさらなる配慮



8・9・10 本市交通政策の目標と方向性及び目標水準

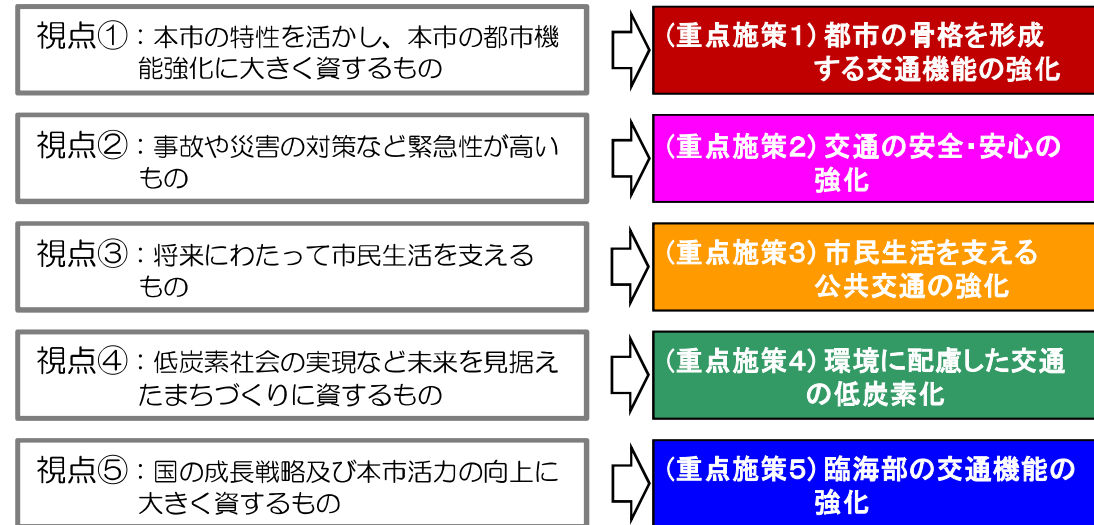


# 11 重点施策

## 重点施策の考え方

- 交通政策の目標の効果的な達成に向け、次の視点から、重点的に取り組む5つの施策を設定し、戦略的に取り組めます。
- 重点施策は、鉄道、道路及び地域交通に係る取組を横断的、機能的に連携して展開することによって、より高い効果発現を図ります。
- これらの取組により重要な課題の解決や成果を達成するとともに、他の施策を牽引し、計画全体の着実な推進をめざします。

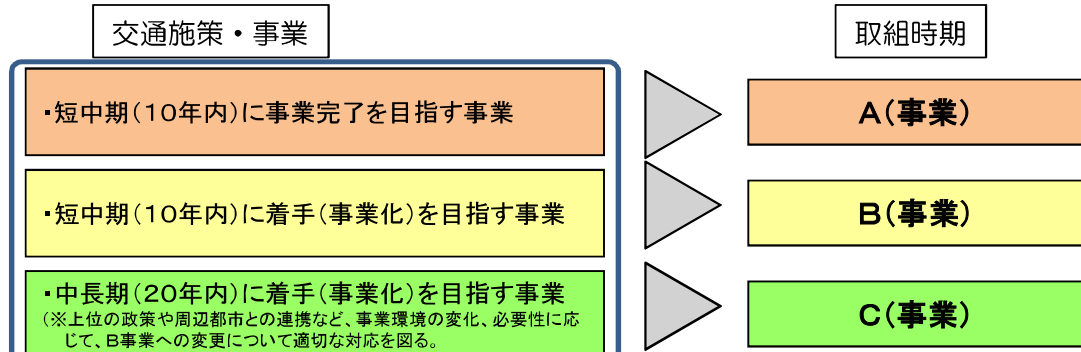
## 重点施策の視点



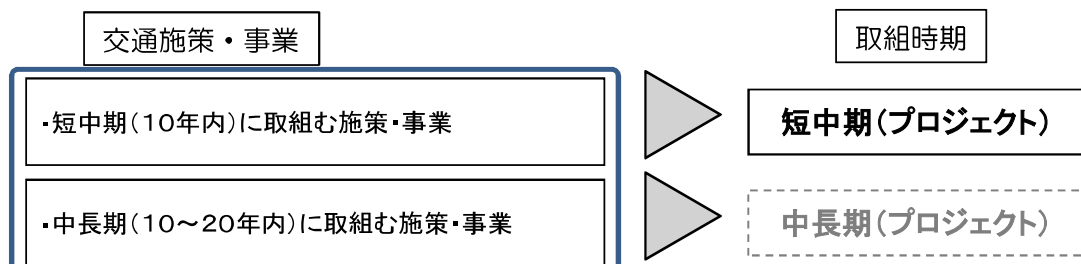
## 取組時期の考え方

各重点施策に分類される個別の施策または事業については、戦略シナリオをはじめ、各施策・事業の計画熟度や財政負担なども考慮し、次の区分で、概ねの取組時期を定め、計画的な施策・事業展開を図ります。

### (1) 鉄道及び道路ネットワーク形成事業



### (2) その他施策・事業



※原則として、「短中期」を基本とし、一部事業についてのみ「中長期」とする。

# (重点施策1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化

## 戦略シナリオ

- 首都圏における本市の立地特性を活かし、市の骨格を形成するとともに、首都圏整備に資する交通機能の強化を進めます。

## 取組の方針

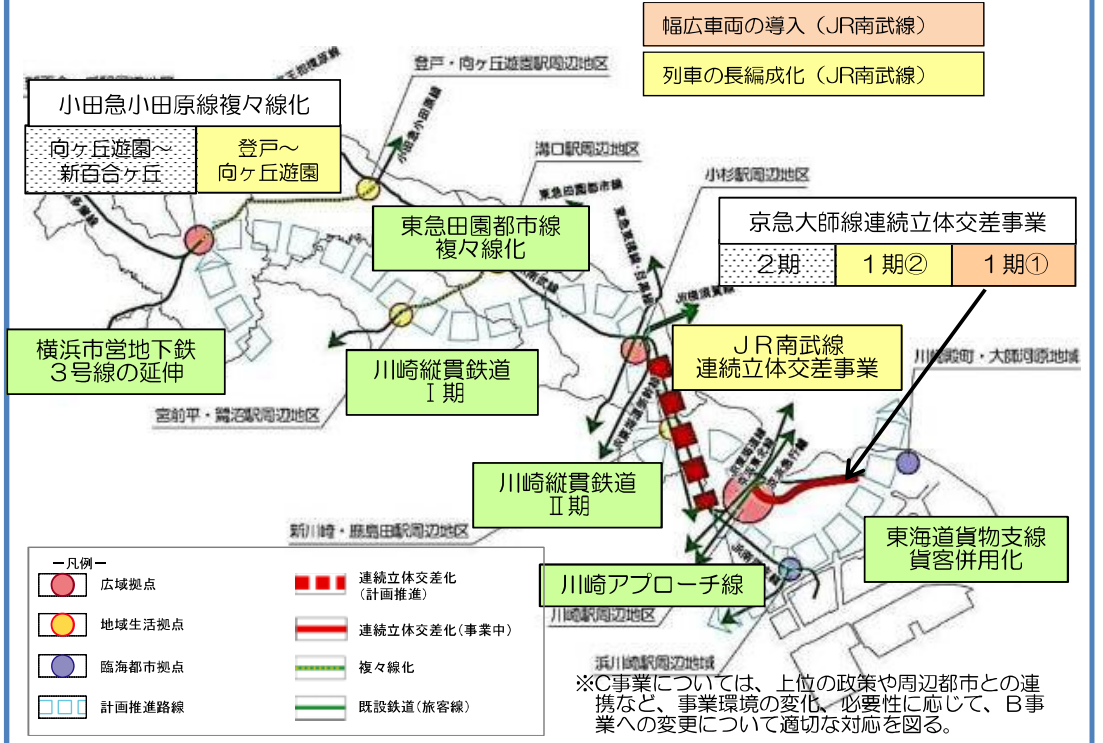
### ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化

- ①北部拠点から臨海部まで拠点間のアクセス強化に向けて、既存鉄道路線の機能強化や道路整備を推進します。
- ②中長期的には、拠点機能の一層の強化に向けて、JR南武線をはじめとした本市縦方向の鉄道や道路の機能強化・整備を推進します。

### イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化

- ①本市拠点から横浜・新横浜、東京都心方面へのアクセス強化に向けて、道路整備を推進します。また、本市拠点から羽田空港へのアクセス強化に向けて、羽田空港と連絡する道路の整備を推進するとともに、ターミナル駅での乗り継ぎ円滑化の取組を推進します。
- ②中長期的には、横浜・新横浜、東京都心方面との一層のアクセス強化に向けて、本市横方向の鉄道路線や道路整備を推進します。また、羽田空港とのアクセス強化に向けて、本市縦方向の鉄道の機能強化や新たな道路整備を推進します。

## 鉄道ネットワーク形成事業の取組時期



## 道路ネットワーク形成事業の取組時期





## (重点施策2)交通の安全・安心の強化

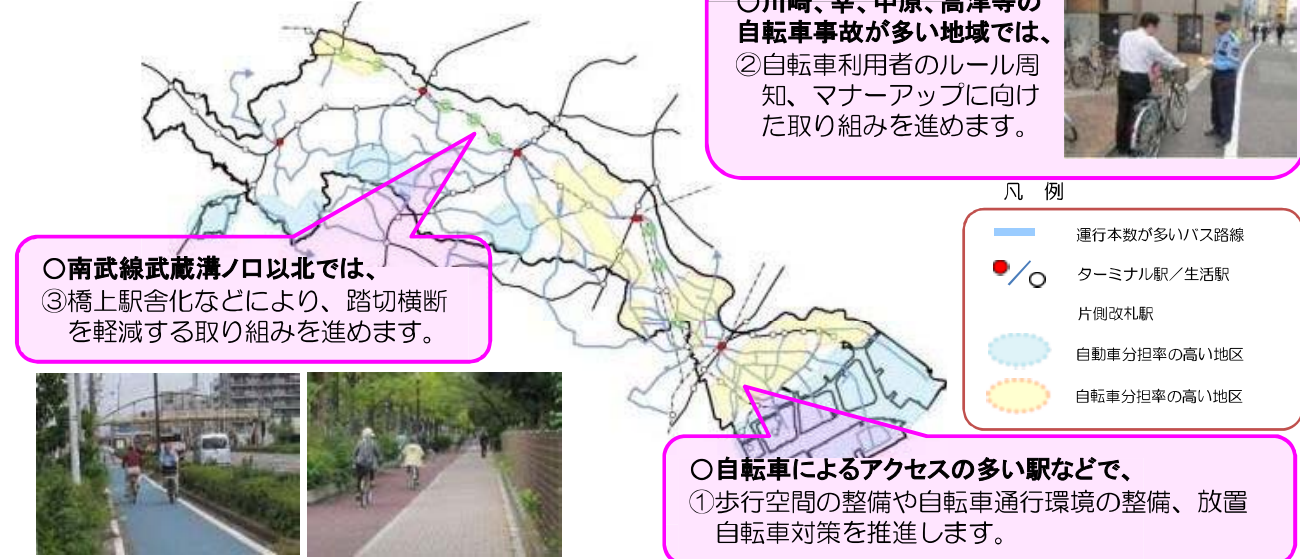
### 戦略シナリオ

- 緊急性が高く、市民の関心が高い、日常の安全・安心の強化と非常時に対する防災性の強化に向けた取り組みを進めます。

取組の方針と施策展開の考え方

#### ア 安全性の向上(安全・安心な歩行空間づくりの推進)

##### ○取り組み地域のイメージ



##### 短中期プロジェクト

安全な歩行環境の整備/自転車通行環境の整備/放置自転車の削減/自転車交通ルールの普及啓発/駐車施策の推進/JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上/駅周辺におけるバリアフリー化/駅構内のバリアフリー化/道路の無電柱化

#### イ ユニバーサル(バリアフリー)化の推進とグローバル化への対応

- ①誰もが利用しやすい交通環境の創出のために、移動手段のユニバーサル化を進めます。



- ②駅構内、駅周辺のバリアフリー化を推進し歩行経路の安全性向上を図ります。



- ③外国人や来街者にもわかりやすくするために、ユニバーサルデザインに基づき、誰もが使いやすい、案内情報を誰もがわかりやすい場所に設置します。



##### 短中期プロジェクト

安全な歩行環境の整備/JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上/駅周辺におけるバリアフリー化/駅構内のバリアフリー化/ノンステップバスの導入促進/ユニバーサルデザインタクシーの普及/ターミナル駅などにおける案内情報の充実/道路の無電柱化

#### ウ 災害に強い交通基盤の整備(減災・復旧対策の推進)

- ①道路施設等の耐震化を進めます。



- ②緊急交通路、輸送路の整備と機能確保に向けた取り組みを進めます。



- ③大規模災害時の公共交通への集中を緩和する取り組みを進めます。



##### 短中期プロジェクト

ターミナル駅などにおける案内情報の充実/橋梁の耐震化/鉄道施設の耐震化/道路の無電柱化/緊急交通路・輸送路の整備・機能確保/災害時における帰宅困難者対策の推進

## (重点施策3)市民生活を支える公共交通の強化

### 戦略シナリオ

- 誰もが利用できる公共交通を駅を中心に利用しやすくし、強化することで、利用促進を図り、将来にわたる市民生活を支えます。

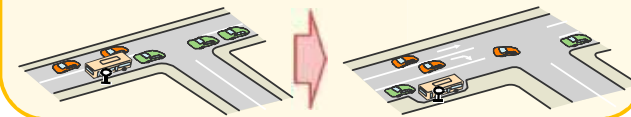
取組の方針と施策展開の考え方

#### ア 公共交通へのアクセス向上

##### ○施策展開の基本方針

バス有	本数: 多	取組の方針	①
	本数: 少	・速達性などサービスの向上 ・バス走行優先化	○取り組み地域のイメージ
	必要: 少 バス非行線: 良	・需要喚起による本数増	
バス無	必要: 多 バス走行不適(需要多)	・需要喚起による本数増 ・コミュニティ交通の検討(コミュニティバスなど)	②
	需要少なく、走行不適	・コミュニティ交通の検討(相乗りタクシーなど)	

- ①道路整備による右折帯設置やバスベイスの設置等、また、無秩序な路上荷さばきを抑制すること等により、路線バスの走行環境を改善し駅へのアクセス向上を図ります。



##### 短中期プロジェクト

都市計画道路等の整備/バス優先レーンの機能確保/バス事業者との連携体制の強化/バス運行社会実験制度の導入・実施/コミュニティ交通等の導入検討・支援/駅前広場の整備/自由通路・連絡通路の整備

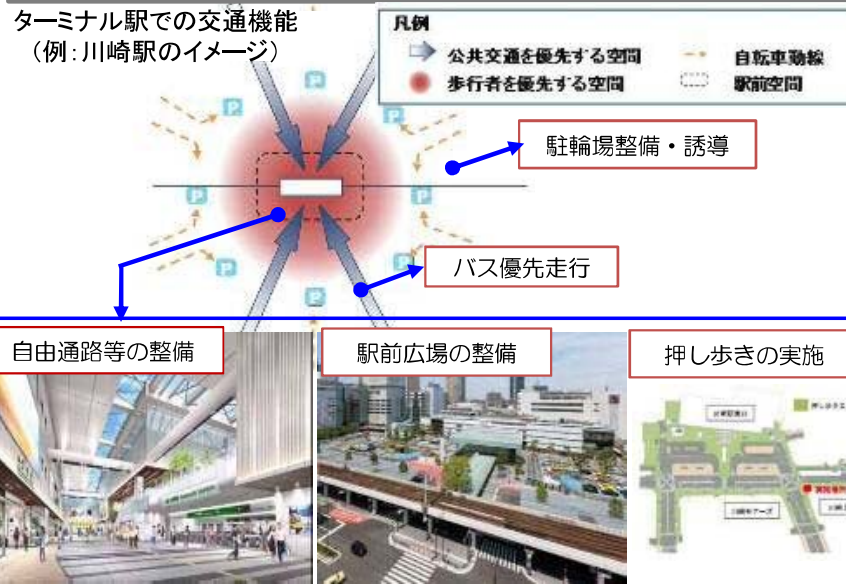
- ②社会実験への支援等により、バスサービスの向上を図ります。バスが運行しにくい地域における住民主体の交通環境改善の取組を支援します。



#### イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

- ①自由通路や駅前広場等の整備、駐輪場の効率的な運用により、乗継等の交通結節機能の強化や交通集中による混雑緩和に取組みます。

ターミナル駅での交通機能(例:川崎駅のイメージ)



##### 短中期プロジェクト

駐輪場の効率的な運用/ターミナル駅などにおける案内情報の充実/JR南武線武蔵溝ノ口以北の駅アクセス向上/公共交通利用の喚起施策の推進/連続立体交差化と連携した地域交通網の整備/駐車施策の推進

- ②本市拠点地域で複数路線が乗り入れる駅については、利便性に優れた交通結節機能の整備に向け、案内情報等の充実を推進します。

- ③橋上駅舎化等により地域分断や踏切混雑が解消し、駅へのアクセス性が向上します。

- ④路線バスサービスの維持、向上に向けて、利用促進を図り、公共交通を共に支えていく環境を作ります。

- ⑤JR南武線連続立体交差化と連携し、駅アクセスの向上を図ります。



## (重点施策4)環境に配慮した交通の低炭素化

### 戦略シナリオ

●環境にやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりや複合的な取組による都市の低炭素化を目指すスマートシティの実現を支える、環境に配慮した交通体系の構築を進めます。

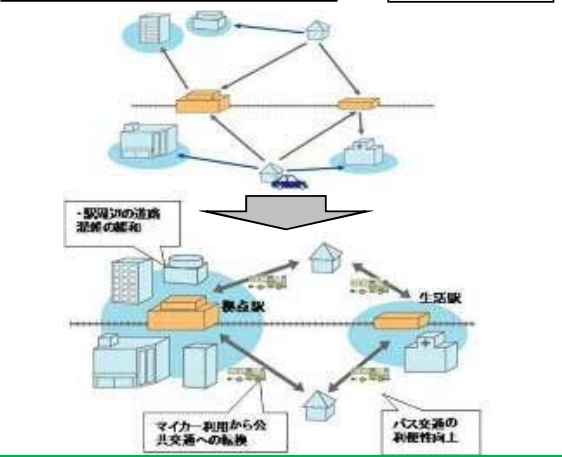
取組の方針と施策展開の考え方

### ア 環境に配慮した交通体系の構築

#### 〇コンパクト化の基本概念

- ・公共施設など様々な都市機能を拠点駅や駅に集約
- ・バスなどの公共交通による駅アクセス性を向上

- ・利便性の向上
- ・交通の低炭素化



①バスの走行環境改善やバス停までのアクセス向上  
道路整備による右折帯やバスベイの設置等により、路線バスの走行環境を改善し、駅へのアクセス性を高め、自動車から公共交通利用への転換を促進していきます。社会実験への支援等により既存の路線バスサービスの向上に取り組み、バスが運行しにくい地域における住民主体のコミュニティ交通等の導入検討・支援などにより駅へのアクセス性を高めます。

②道路の渋滞対策及び環境負荷軽減に配慮した自動車利用の普及  
市内幹線道路での渋滞の発生状況を把握し、交差点改良などの渋滞の改善を進めていきます。自動車の利用について、モビリティマネジメントの展開などにより、利用の削減を促すと共に、利用する場合でも、環境に配慮した利用を促す、エコドライブの普及促進や環境ロードプライシングの実施促進などを進めていきます。

#### 短中期プロジェクト

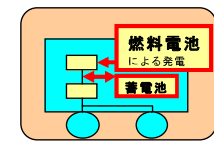
都市計画道路等の整備/駅前広場の整備/緊急渋滞対策/環境ロードプライシングの実施/エコドライブ普及促進/マイカー通勤の削減/カーシェアリングの普及促進

### イ 公共交通車両の低炭素化

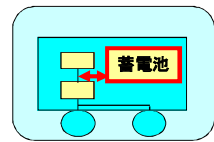
①バスやタクシーなどの公共交通車両において、低炭素化を推進する電気自動車など導入を支援していきます。

②新たな鉄道やバスへの導入に向けて、燃料電池や蓄電池などの新技術に関するモニタリングを進めていきます。

短中期プロジェクト  
公共交通における次世代自動車の導入推進及び普及促進



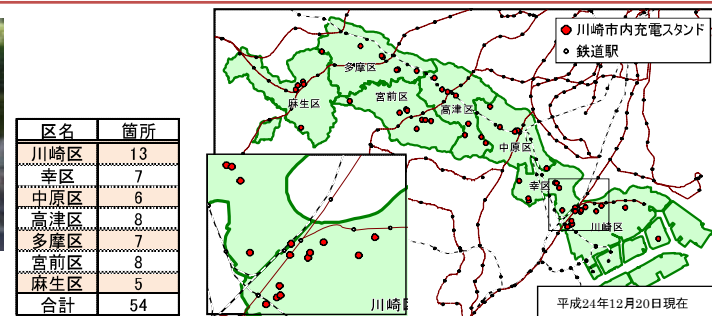
燃料電池システム  
(燃料電池と蓄電池とのハイブリッド)



蓄電池システム  
(外部電力と蓄電池とのハイブリッド)

### ウ 自動車の低炭素化

電気自動車等の次世代自動車への転換を促すため、導入に向けて充電スタンドの設置等支援していきます。



#### 短中期プロジェクト

公共交通における次世代自動車の導入推進及び普及促進/電気自動車等の次世代自動車の普及促進及び環境整備の推進/カーシェアリングの普及促進

## (重点施策5)臨海部の交通機能の強化

### 戦略シナリオ

●臨海部の国際戦略拠点等の形成を支えるとともに、その効果を市内外の拠点に波及させる交通機能の強化を進めます。

取組の方針と施策展開の考え方

### ア 羽田空港へのアクセスの強化

#### ①羽田連絡道路の整備

臨海部から羽田空港へのアクセス強化に向けて、キングスカイフロントと羽田空港を結ぶ連絡道路の整備を推進します。

#### ②臨海部と羽田空港を結ぶバス路線等の整備

臨海部と羽田空港の近接性を活かすために、羽田連絡道路等を活用することにより、臨海部拠点等と羽田空港を結ぶバス路線の開設等を促進します。



### イ 臨海部交通ネットワークの強化

#### ①臨港道路東扇島水江町線の整備

東扇島地区などの臨海部拠点の形成や防災機能強化などを図るため、東扇島と後背部を結び、臨海部の交通ネットワークを強化する臨港道路東扇島水江町線の整備を推進します。



#### ②京急大師線の連続立体交差化

踏切を解消し、産業道路や国道409号線などの広域幹線道路の渋滞緩和を図ると共に、川崎駅など周辺拠点と臨海部を結ぶ鉄道機能の強化を図るため、京浜急行大師線連続立体交差化を推進します。

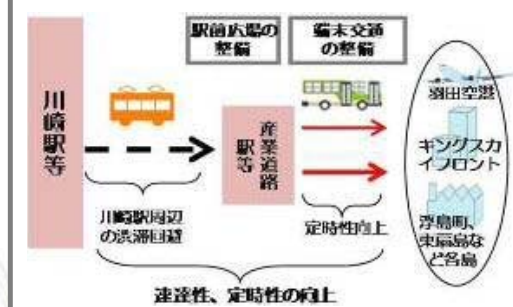
#### 短中期プロジェクト

駅前広場の整備/バス交通の機能強化/フィーダー交通の検討・実施/既存鉄道の機能強化/環境ロードプライシングの実施/マイカー通勤の削減/臨海部交通機能強化に向けた方策検討

### ウ 臨海部各地へのアクセス性の向上

#### ①臨海部最寄駅における駅前広場及びフィーダー（端末）交通整備の推進

臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、臨海部最寄の産業道路駅等に駅前広場と併せ、バスなどの端末交通の整備を推進します。



#### ②バス交通の機能強化の促進

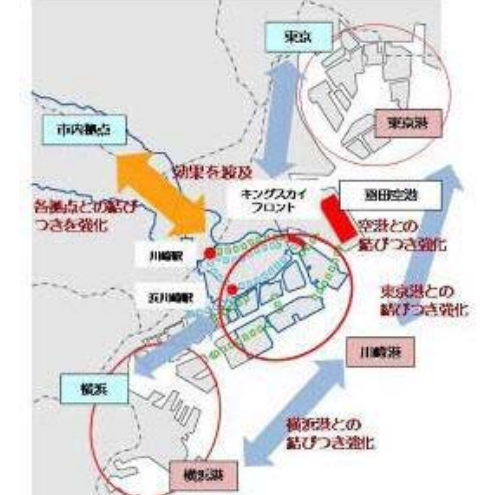
臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、川崎駅や横浜駅からのバス交通機能強化（輸送力の増強、路線網の強化等）を促進します。

#### ③JR南武支線の機能強化の促進

臨海部各地へのアクセス性の向上を図るため、JR南武支線の利用促進を図り、輸送力の強化を促進します。

#### ④環境負荷軽減に配慮した自動車利用の促進

公共交通利用促進や環境ロードプライシングなどにより、道路混雑緩和や環境負荷軽減に配慮した自動車利用を促進します。





## 12 行政、交通事業者、市民の責務・役割

交通は行政や交通事業者、市民(交通サービス利用者)、という様々な主体により支えられています。この総合都市交通計画を推進し、安全、円滑、快適な交通環境を実現していくためには、各主体がそれぞれの責任と役割分担のもと、目標を共有し、連携しながら力を合わせて取り組む必要があります。

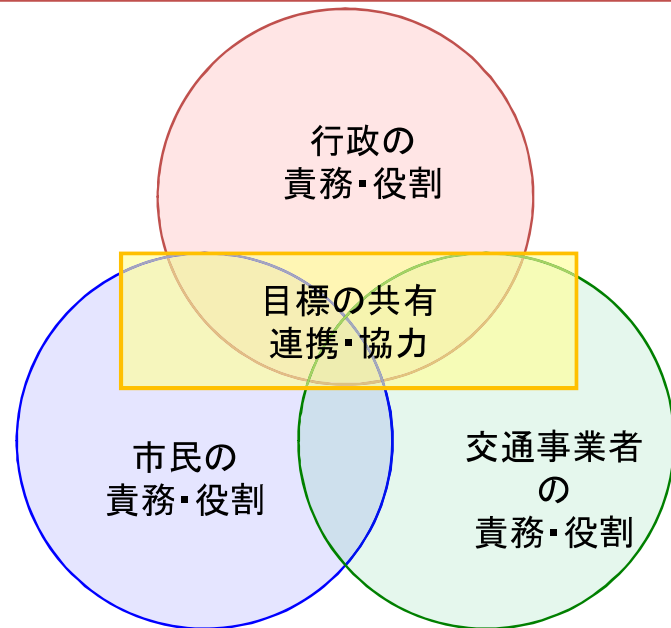
### <行政の責務>

川崎市は、市民に係る交通の機能の確保、向上が将来にわたり円滑に図られることを目指し、他の主体や国、周辺自治体等と連携、協力を図りながら、まちづくりや環境、福祉分野における交通に関連する様々な施策と連携して、交通の施策を推進する責務があります。

### <川崎市の役割>

川崎市においては、本計画に示す交通政策の理念や目標について各主体での共有化を図り、国等と連携し道路などの基盤整備や交通環境整備を進めるとともに、各主体が行う取組について、必要な支援を行い主体間の連携強化などを図りながら、目標の実現に向けて施策を推進します。

※市民には、川崎市に暮らす人々をはじめ、市内に通勤、通学する人々、市内の事業者や市内で市民活動を行う団体などを含まれます。



### <市民の責務>

市民は、交通政策の目標実現に向けた積極的な協力や交通ルールの遵守等自ら取組むことができる交通環境の向上への主体的な取組みに努める必要があります。

### <市民の役割>

市民は、本計画に示す交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを享受するだけでなく公共交通を支え、環境負荷の軽減や交通の安全・安心を確保するため交通環境の向上に努めます。また、地域団体、NPOなどによる交通環境の向上に関する主体的な施策の推進や他の主体との連携・協力により目標の実現に向けた積極的な取組みが期待されます。

### <交通事業者の責務>

交通事業者は公共交通を担う主体として、交通政策の目標の実現に向け、積極的な協力を努めるとともに、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等に努めるなど、主体的な取組みを推進する責務があります。

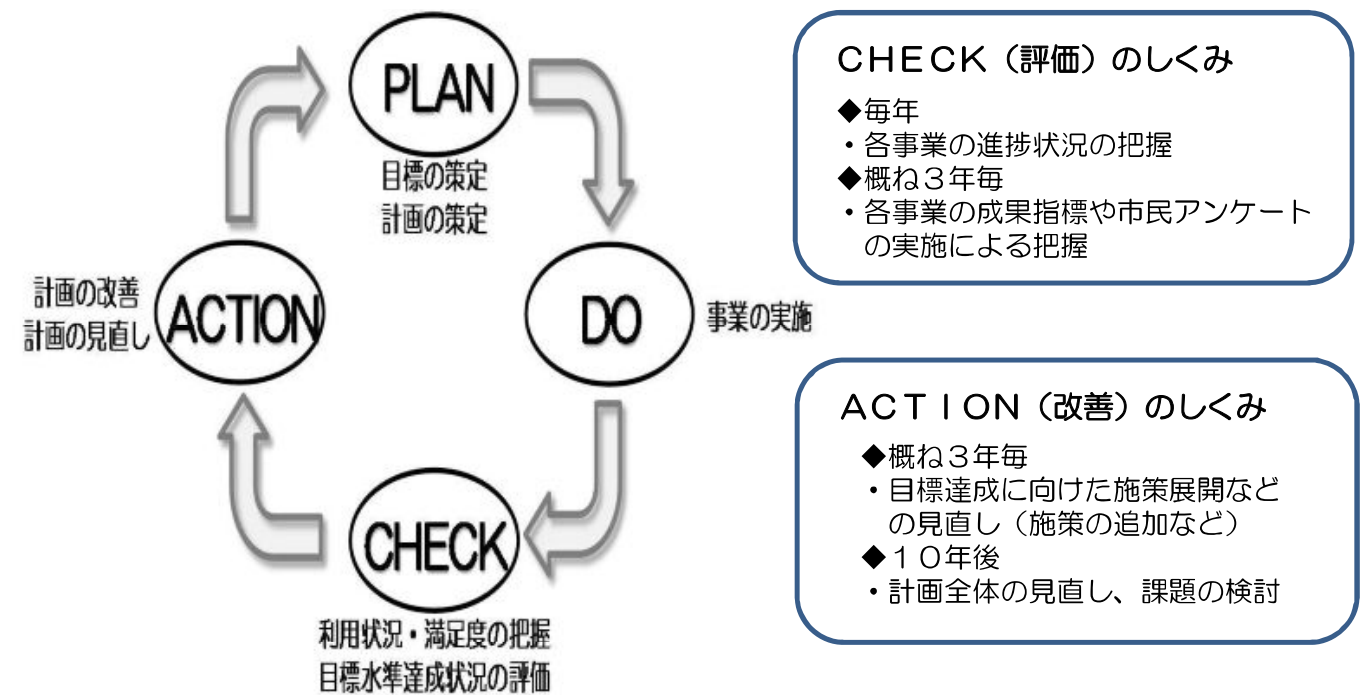
### <交通事業者の役割>

交通事業者は交通政策の理念や目標について理解に努めるとともに、交通サービスを安定的に提供し、安全性、円滑性、快適性の向上や環境負荷の軽減等交通環境の向上に主体的に取り組むとともに他の主体の取組みへの積極的な協力が求められます。

## 13 計画の進行管理

本計画の策定後、各施策・事業の進行状況を把握していきます。概ね3年毎には評価指標による達成状況の評価を行い、短・中期施策を中心に計画の見直しを行います。また、概ね10年後を目途に、中・長期施策を含め、全体的な計画の見直しを行います。

- 本計画の策定後には、目標水準を基に下記のPDCAサイクルによって、計画の進行管理を行っていきます。
- 本計画に示す施策・事業の進捗状況を毎年把握するとともに、関連データの収集などにより動向を把握します。
- 概ね3年毎に、目標水準の達成状況や各事業の成果指標を評価し、方向性や施策の取組方針などを確認することで、必要に応じて、短中期施策を中心に施策の追加や事業内容の変更を行っていきます。
- 上記の評価では、できるかぎり地域別に評価することで、地域特性に応じた的確な施策展開に活かしていきます。
- 10年後を目途に、中長期施策を含め、計画全体の見直しを行います。見直しにおいては、本計画における中長期的な取組が10年後には短中期の取組となることから、さらに先を見据えた計画とし、目標年次も見直すこととなります。
- また、概ね10年後の達成評価以外にも、本市総合計画における実行計画期間との整合を軸に、最新の交通実態調査データなどを活用しながら、目標水準の達成状況等を確認し、必要に応じて見直しを図ります。



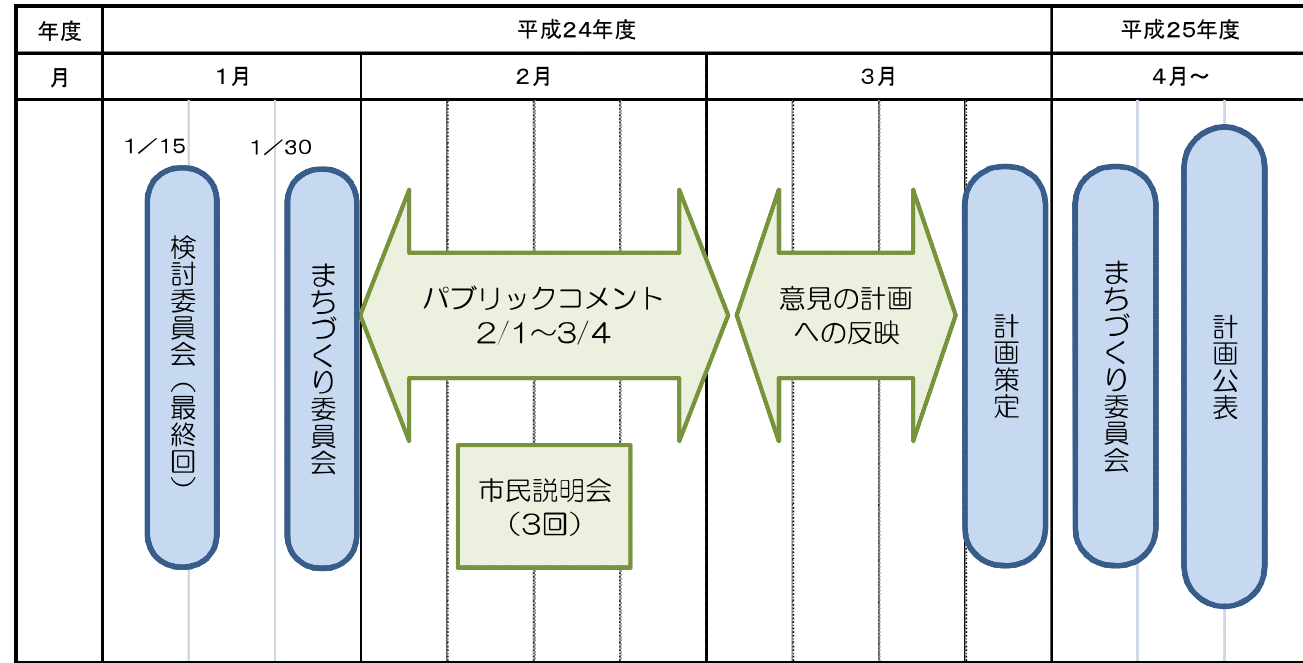


(参考) これまでの検討体制及び今後の予定について

(1) これまでの検討体制

計画案策定にあたっては、「川崎市総合都市交通計画検討委員会」(委員長：大西隆 東京大学大学院教授)を通じ、学識経験者や市民委員などから意見をいただき検討を進めてきました。

(2) 今後の予定について



(ア)パブリックコメントの実施について

パブリックコメントを次の『「川崎市総合都市交通計画(案)」に対する意見の募集について』のとおり行います。

(イ)市民説明会の開催について

パブリックコメントの実施に併せて、本計画案の考えを多くの方々に理解いただくため、市内3会場にて市民説明会を開催いたします。

・川崎市総合都市交通計画(案)市民説明会

日程及び会場

- 2月15日(金)19:00～ 高津区役所5階 第1会議室 (150名)
- 2月17日(日)14:00～ 麻生区役所4階 第1会議室 (200名)
- 2月19日(火)19:00～ 川崎市産業振興会館 ホール (470名)

(案)

「川崎市総合都市交通計画(案)」に対する  
意見の募集について

交通をめぐる環境の変化を的確に捉え、本市の将来を見据えた上で、鉄道ネットワークや道路ネットワーク、身近な地域交通などに係る様々な交通課題に対応した、総合的かつ持続可能な交通政策を、戦略的に実施するため、本市では「川崎市総合都市交通計画」の策定を進めてまいりました。

計画の策定にあたり、「川崎市総合都市交通計画検討委員会」を計7回開催し、委員会での議論などをふまえ、計画(案)をとりまとめましたので、市民の皆様のご意見を募集します。

■案の公表場所

- ・市ホームページのパブリックコメント専用ページ
- ・情報プラザ(市役所第3庁舎2階)
- ・各区役所(市政資料コーナー)
- ・川崎市役所まちづくり局交通政策室

■意見募集期間

平成25年2月1日(金)～平成25年3月4日(月)

■意見提出方法

電子メール、ファクス、郵送、持参

(意見書の書式は自由ですが、添付する書式を必要に応じてご活用ください。)

■意見提出先

- ・ファクスの場合 044-200-3967
- ・郵送の場合 〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地 川崎市役所まちづくり局交通政策室
- ・持参の場合 川崎市役所まちづくり局交通政策室(明治安田生命ビル8階)
- ・電子メール 市ホームページのパブリックコメント専用ページから所定の方法により送信

■意見提出の注意事項

- ・意見提出は、上記のいずれかの方法で行ってください。
- ・電話や来庁による口頭での御意見はお受けできません。
- ・意見書には、必ず「題名」、「氏名(法人又は団体の場合は、名称及び代表者の氏名)」及び「連絡先(電話番号、メールアドレス又は住所)」を記入してください。

■意見を提出できる方の範囲

市内に在住、在勤、在学の方、又はこの案件の内容に利害関係のある方(個人、団体を問いません)。

■結果の公表予定時期

平成25年3月下旬

■その他

- ・お寄せいただいた意見に対する直接の回答はいたしませんので御了承ください。
- ・記載していただいた個人情報は、提出された意見の内容を確認する場合に利用します。また、個人情報は川崎市個人情報保護条例に基づき厳重に保護・管理します。
- ・意見などの概要を公表する際は、個人情報は公開いたしません。
- ・上記記載の事項は予定ですので、予告なく変更する場合があります。あらかじめご了承ください。

■お問合せ

川崎市役所まちづくり局交通政策室 総合交通計画担当 電話：044-200-3549