

平成25年4月17日
まちづくり委員会資料

川崎市総合都市交通計画の策定について

<資料>

- | | |
|-----|-------------------------------------|
| 資料1 | 川崎市総合都市交通計画の策定経過について |
| 資料2 | 川崎市総合都市交通計画(案)に対する意見募集の結果について |
| 資料3 | 市民意見等を踏まえた川崎市総合都市交通計画(案)からの変更箇所について |

<参考資料>

- ・川崎市総合都市交通計画
- ・川崎市総合都市交通計画 概要版

川崎市総合都市交通計画の策定経過について

- | | |
|------------------|--|
| 平成 22 年 11 月 | ・「川崎市総合都市交通計画検討委員会設置要綱」を策定 |
| 平成 23 年 2 月 | ・まちづくり委員会へ「川崎市総合都市交通計画検討委員会の設置等」について、報告 |
| 平成 23 年 3 月 | ・第 1 回検討委員会を開催 |
| 平成 24 年 5 月 | ・まちづくり委員会へ「川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）」を報告
・「川崎市総合都市交通計画（中間取りまとめ）」を公表 |
| 平成 24 年 6 月 | ・「川崎市総合都市交通計画（中間とりまとめ）」に対する意見募集を実施（6 月中旬～7 月中旬） |
| 平成 24 年 7 月 | ・中間とりまとめ市民説明会を開催（市内 3 ヶ所） |
| 平成 25 年 1 月 | ・第 7 回検討委員会を開催
・まちづくり委員会へ「川崎市総合都市交通計画（案）」を報告 |
| 平成 25 年 2 月 | ・「川崎市総合都市交通計画（案）」に対する意見募集を実施（2 月上旬～3 月上旬）
・「川崎市総合都市交通計画（案）」市民説明会を開催（市内 3 ヶ所） |
| 平成 25 年 4 月 17 日 | ・まちづくり委員会へ「川崎市総合都市交通計画の策定」について、報告
・「川崎市総合都市交通計画（案）」に対する意見募集の結果」及び「川崎市総合都市交通計画」について、公表 |

「川崎市総合都市交通計画（案）」に対する意見募集の結果について

1 概要

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さまざま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に取りまとめた「川崎市総合都市交通計画（案）」について、市民の皆様から御意見を募集いたしました。

その結果、242件の御意見をいただきましたので、御意見の内容及び御意見に対する本市の考え方を次のとおり公表いたします。

2 意見募集の概要

題名	川崎市総合都市交通計画(案)について
意見の募集期間	平成25年2月1日(金)～平成25年3月4日(月)まで
意見の提出方法	電子メール、FAX、郵送、持参
募集の周知方法	市ホームページ、市政だより、紙資料の設置(かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、まちづくり局交通政策室)、説明会の開催(計3回)
結果の公表方法	市ホームページ、かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、まちづくり局交通政策室

3 結果の概要

意見提出数(意見件数)	31通(242件)
電子メール	8通(113件)
FAX	12通(73件)
郵送	3通(44件)
持参	8通(12件)

※持参のうち6通は市民説明会で「意見欄」を活用し提出されたものを含む(後日、再提出されたものを除く)

4 意見の内容と対応

パブリックコメントの結果、寄せられた意見は、概ね計画(案)の趣旨に沿った意見や個別施策に対する要望等のほか、意見内容を反映することで計画の内容をより明確に、分かりやすくなる意見等があったことから、それらの意見を反映し、「川崎市総合都市交通計画」を策定します。

【御意見に対する市の考え方の区分説明】

- A 御意見の趣旨を踏まえ、計画の内容に反映させるもの
- B 計画案の趣旨に沿った意見であるもの
- C 今後の施策・事業を推進する中で参考とするもの
- D 計画案や施策に対する要望等であり、計画案や施策の内容を説明・確認するもの
- E その他

【御意見の件数と対応区分】

項 目	A	B	C	D	E	計	
(1) 計画案の基本的事項に関すること	2	16	0	0	0	18	
(2) 目標、目標水準に関すること	0	19	0	0	0	19	
(3) 施策に関すること	－ 1 鉄道交通	0	26	25	7	9	67
	－ 2 道路交通	0	34	6	7	0	47
	－ 3 地域交通	5	35	11	1	0	52
(4) 責務・役割に関すること	0	12	0	0	0	12	
(5) 計画の進行管理に関すること	0	6	0	0	0	6	
(6) その他	0	0	0	0	21	21	
合 計	7	148	42	15	30	242	

具体的な御意見の内容と市の考え方

(1) 計画案の基本的事項に関すること (18件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
1	リダンダンシーといった言葉の意味がわかりにくいので表現をわかりやすくしてほしい。 (同様意見 計2件)	リダンダンシーとは、交通手段や経路等を複数確保して多重化することを意味していますので、わかりやすい表現とするため、多重性(リダンダンシー)に修正します。 ・計画書16ページ 他	A
2	交通に関する課題点についてのデータ分析などが簡潔にまとまっている点は評価できる。 (同様意見 計13件)	今回の計画案に沿った御意見として受け止めさせていただき、趣旨を踏まえ計画の策定と取組の推進を図っていきます。	B
3	交通計画は都市計画や将来のまちづくりなどとの整合を図る必要がある。 (同様意見 計3件)	本計画では川崎市新総合計画で示している「広域調和・地域連携型」都市構造の構築を支えていくとともに、都市計画など関連計画とも整合を図っています。	B

(2) 目標、目標水準に関すること (19件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
4	CO ₂ 対策の目標はあるが、NO _x 対策も含め、環境に配慮した計画にすべきである。 (同様意見 計2件)	本計画では、「地球にやさしい交通環境の整備」を目標に掲げており、「車両等の低炭素化」、「環境負荷軽減に配慮した自動車利用」、「沿道環境の改善」などCO ₂ やNO _x 対策に向けた交通政策の方向性を示しています。	B

5	<p>安全・安心やユニバーサル化を重視すべきである。</p> <p>(同様意見 計3件)</p>	<p>本計画では、急速に進行する高齢化などの社会環境の変化に的確に対応するため、交通政策の目標のひとつに「誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備」を掲げています。</p>	B
6	<p>交通ネットワークは道路と鉄道の整備の2つが中心となっているが、歩行者や自転車に対する比重を高めるべきである。</p> <p>(同様意見 計4件)</p>	<p>歩行者や自転車に関する取組については、交通政策の目標達成に向けて重点的に取り組む「重点施策」に各種の取組を位置付けています。</p> <p>重点施策(2)では、安全、安心な歩行空間づくりの推進や放置自転車対策、自転車利用者の交通ルール遵守等に向けた取組の推進を位置付けているほか、重点施策(3)でも、歩行者や自転車が集中する駅周辺の特性に応じた交通環境整備を位置付けています。</p>	B
7	<p>目標水準を設定したことなどは本計画において評価できる項目である。</p> <p>(同様意見 計6件)</p>	<p>今回の計画案に沿った御意見として受け止めさせていただき、趣旨を踏まえ計画の策定と取組の推進を図っていきます。</p>	B
8	<p>目標水準のなかで、公共交通の利用割合とCO₂排出量の削減が曖昧で貧弱に思えるので、積極的な数値目標を掲げるべきである。</p> <p>(同様意見 計3件)</p>	<p>公共交通利用割合の向上については、今後、自動車利用割合の高い前期高齢者人口が増加することで、自動車利用割合が増加し、反対に公共交通利用割合が減少していくことが想定されますので、目標水準は、高齢化が進むなかでも、交通環境整備によって公共交通の利便性の向上を図り、高齢者にとっても公共交通を使いやすくしていくことで、公共交通利用割合を現状よりも高めていくという目標設定をしています。</p> <p>CO₂排出量の削減については、本市における運輸部門のCO₂排出量は、全体量の約5%と低い値となっていますが、今後も本市の交通量は増加することが見込まれるため、このままではCO₂の排出量も増加していくと想定されますので、目標水準は、公共交通の利用促進や道路交通の円滑化、低炭素な車両の普及促進等によって、交通量が増加するなかでも排出量を平成17年より削減するという目標設定をしています。</p>	B

9	目標水準になっている広域防災拠点のアクセスルートの多重化は、今後整備する具体的なルートを踏まえて推進すべきである。	東扇島にある広域防災拠点のアクセスルートについては、現在、首都高速道路湾岸線の東京・横浜方面と川崎駅東扇島線の計3ルートがありますが、今後は、国道357号の東京・横浜方面と臨港道路東扇島水江町線を整備して、計6ルートにする計画です。	B
---	---	--	---

(3) - 1 施策に関すること【鉄道交通】(67件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
10	南武線の機能強化、駅構内のバリアフリー化、鉄道ネットワークの整備など、鉄道の利便性の向上や輸送力増強、安全対策等を進めて欲しい。 (同様意見 計23件)	鉄道ネットワーク形成事業や安全対策などを重点施策として掲げていますので、趣旨を踏まえて、計画を推進していきます。	B
11	川崎縦貫鉄道を推進して欲しい。 (同様意見 計3件)	川崎縦貫鉄道は、本市縦方向の骨格を形成する重要な路線であり、市民の利便性向上などの効果が見込まれますので、趣旨を踏まえて、計画を推進していきます。	B
12	公共交通利用促進に向け、LRTやBRTなどの新たな交通システムを計画に位置づけて欲しい。 (同様意見 計16件)	公共交通への新たな交通システムの導入については、公共交通の利用促進、環境負荷の軽減などのほか、そのシンボル性から観光効果も期待される場所ですが、一方で、本市への導入につきましては、導入空間の確保や採算性など課題も多いものと考えていることから、引き続き研究していきたいと考えています。 ご提案の趣旨は、今後の施策展開の参考とさせていただきます。	C
13	計画案に示される鉄道ネットワーク形成事業や鉄道関連施策だけでなく、周辺都市とのさらなる連携強化や、より利便性が高まる新たな取組も推進してほしい。 (同様意見 計9件)	本計画では、交通政策の目標や方向性等から、将来目指すべき鉄道ネットワークや鉄道関連施策をお示していますので、これらの取組の着実な推進を図っていきます。 ご提案の趣旨は、今後の施策展開の参考とさせていただきます。	C

14	川崎縦貫鉄道は、事業を中止すべきである。 (同様意見 計5件)	川崎縦貫鉄道は、本市縦方向の骨格を形成する重要な路線であり、市民の利便性向上などの効果が見込まれます。 また、蓄電池あるいは燃料電池といった新たな動力システムを導入することで、環境面や災害時の対応といった社会的ニーズにも貢献できることから、整備意義・必要性のある事業であると考えています。	D
15	リニア中央新幹線へのアクセス強化について、今の段階で強化策を総合都市交通計画に入れる必要はない。 (同様意見 計2件)	リニア中央新幹線については、全国新幹線鉄道整備法による国の整備計画の決定に基づき、JR東海が2027年の開業を目指しておりますが、本計画の計画期間が概ね20年後としていることから、計画期間内の開業が想定されます。 また、本市周辺では、品川のほか、相模原市域に新駅が設置される予定であり、本計画の目標①「首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」の政策の方向性のひとつとして、リニア中央新幹線を含む新幹線へのアクセス強化を掲げているところです。	D
16	鉄道事業者に、市内の鉄道ホーム上屋の整備など、施設・サービスの向上に取り組んで欲しい。 (同様意見 計9件)	いただきました御意見につきましては、鉄道事業者にお伝えします。	E

(3) - 2 施策に関すること【道路交通】(47件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
17	首都圏機能の強化や環境負荷低減などに寄与する道路整備や施策を推進して欲しい。 (同様意見 計11件)	本計画では、目標に「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」や「地球にやさしい交通環境の整備」を掲げるとともに、重点施策においても関連する取組方針を示しており、今後、個別具体の事業及び施策展開を推進していきます。	B
18	踏切の除却や歩道整備などの道路の安全対策を進めて欲しい。 (同様意見 計7件)	本計画では重点施策(2)「交通の安全・安心の強化」において、安全・安心な歩行空間づくりの推進に取り組むこととしています。	B

19	道路橋りょうを安心・安全で利用しやすくしてほしい。	道路橋りょうについては、緊急輸送路に架かる橋りょうや、落橋により2次災害の恐れのある跨線橋などを対象として、震災時の倒壊や落橋を防止する耐震対策を実施していきまして、平成26年度には、全ての橋りょうが耐震対策済みとなる見込みです。	B
20	電気自動車にこだわることなく、環境にやさしい車両や燃料の導入を推進してほしい。 (同様意見 5件)	本計画では、重点施策に(4)「環境に配慮した交通の低炭素化」を掲げ、ウの「自動車の低炭素化」として、電気自動車やハイブリッド自動車等の次世代自動車の導入や利用促進の環境整備をしていきます。	B
21	自動車の利用を抑制する施策を推進してほしい。歩行者やバス等が安全で使いやすい道路として欲しい。 (同様意見 計8件)	本計画では、モビリティマネジメントの展開などにより、自動車利用の削減を促すほか、公共交通について駅を中心に利用しやすくすることで利用促進を図っていきたく考えています。また、安全で歩行者が安心して利用しやすい空間づくりを推進していきます。	B
22	道路ネットワーク形成事業の整備にあたっては、改めて関係住民への理解を求めるなど手続きをきちんと踏んで欲しい。 (同様意見 計2件)	本計画では、交通政策の目標や方向性等から、将来目指すべき道路ネットワークを示しております。これらは、事業の進捗に応じ適切に手続きを進めていきます。	B
23	計画案に示される道路ネットワーク形成事業や道路関連施策だけでなく、周辺都市とのさらなる連携強化や新たな通過交通対策などの取組も推進してほしい。 (同様意見 計6件)	本計画では、交通政策の目標や方向性等から、将来目指すべき道路ネットワークや道路関連施策をお示しておりますので、これらの取組の着実な推進を図っていきます。 ご提案の趣旨は、今後の施策展開の参考とさせていただきます。	C
24	道路事業を見直すべきではないか。 (同様意見 計7件)	交通政策の目標と方向性にお示しておりますとおり、道路等については、首都圏機能の強化や本市都市構造の形成のみならず、交通の安全・安心、快適性の向上、災害対応力の強化、地球環境にやさしい交通環境整備などにも寄与するものであることから、将来目指すべき道路ネットワークとして位置づけています。	D

(3) - 3 施策に関すること【地域交通】(52件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
25	<p>コミュニティ交通への支援や鉄道整備までの対応などについて、地域特性に応じた取組みをもう少し詳しくした方が良い。 (同様意見 計4件)</p>	<p>重点施策(3)「市民生活を支える公共交通の強化」における公共交通へのアクセス向上に関する施策展開の考え方とし、地域の特性やニーズに応じた住民主体の交通改善に向けた取組等への支援の推進として「社会実験への支援等によりバスサービスの向上を図る」、「バスが運行しにくい地域における住民主体の交通改善の取組を支援する」としてはいますが、地域の特性やニーズに応じていく取組が明確でないことから、御意見の趣旨を踏まえ地域特性に応じた支援等の充実を検討していく旨の記載を追記します。</p> <p>・計画書 41、42、44 ページ 他</p>	A
26	<p>交通の安全・安心の強化について、自転車通行環境の整備の事例紹介写真は、わが国で「車道左側通行」が進められようとしている中、写真では交互通行で逆走している例と、歩道を走りかつ車道であれば右側走行という、いわば典型的な「駄目な」事例である。市民に誤った情報を植え付けないで頂きたい。</p>	<p>自転車通行環境整備の事例写真は、共に原則、双方向通行は可能となっている事例ですが、御意見の趣旨を踏まえ、写真左側の自転車道について、写真を差し替え、写真タイトルについても適切な表現とします。</p> <p>・計画書 37 ページ</p>	A
27	<p>公共交通優先を推進して欲しい。 (同様意見 計21件)</p>	<p>公共交通の利便性の向上や利用促進を重視し、重点施策において、「市民生活を支える公共交通の強化」として「公共交通へのアクセス向上」を位置づけていますので、社会実験への支援などによりバスサービスの向上などの地域の特性やニーズに応じた施策の推進に取り組んでいきます。</p>	B

28	交通安全教育を徹底して欲しい。	全事故の件数は減少しているものの、歩行者、自転車等の事故割合が増加しています。また、市民の関心も高いことから、自転車交通ルールの普及啓発を重点施策(2)交通の安全・安心の強化に位置付けるなど、緊急性の高い取組として施策展開を図っていきます。	B
29	自転車の走行空間の整備などについて位置付けてほしい。 (同様意見 計 12 件)	重点施策(2)「交通の安全・安心の強化」において、自転車通行環境の整備を掲げ、安全で歩行者が安心して利用しやすい空間づくりを推進していくこととしています。 なお、策定を予定している自転車通行環境整備基本方針で整備手法などを検討していきます。	B
30	自動車から公共交通への転換を計画にうたっている一方で、駐車場附置義務を過度に課している事例もあるようだが、駐車場スペースを減らし、高層化を必要としない計画を可能とすれば、大地震の際に、建物内の移動距離が減り避難に有利となり、人にやさしいまちづくりとなると考えられる。	駐車場附置義務については、駐車需要に応じた駐車施設の設置を推進するため、市内の駐車需要の実態を調査しながら、適正な附置義務基準への見直しを検討していきたいと考えています。	B
31	終日バス専用レーン化や駅周辺のマイカー乗り入れ禁止などを図ってほしい。 (同様意見 計 6 件)	本計画では、自動車の適切な利用を推進するとともに、公共交通の利便性の向上や利用促進を重視しており、重点施策に(3)	C
32	地域の公共交通のため、バス会社間の乗継割引やコミュニティ交通の 1 年以上の運行実験などを導入して欲しい。 (同様意見 計 5 件)	「市民生活を支える公共交通の強化」を掲げ、公共交通は駅を中心に利用しやすくすることで利用促進を図っていきたいと考えています。 御提案の施策は沿道を利用される市民の理解や財政負担などの課題もあることから、今後の施策展開の参考とさせていただきます。	C

33	自転車の押し歩きエリアは、今後市内で導入が広がるのであろうか疑問である。	<p>本市は神奈川県警とともに、平成 24 年 11 月に県道川崎府中アンダーパス部及び京急川崎駅周辺地区において、歩行者、自転車、自動車の安全な通行空間の確保に向けた社会実験を実施し、この中で自転車道の設置や駅周辺における自転車押し歩きエリアの拡大などを行いました。</p> <p>実験期間中に行ったアンケート調査によると、押し歩きエリアの利用者の約 7 割がその必要性に賛成していただいた結果が得られ、同地区の通行環境改善計画にも反映されています。</p> <p>こうした検証を踏まえ、他地区への展開の可能性などについて検討していきます。</p>	D
----	--------------------------------------	---	---

(4) 責務・役割に関すること (12件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
34	<p>主体的に取り組む市民と連携・協力や支援をするための仕組みを作ること。また、まちづくり局交通政策室だけでなく、環境局や建設緑政局とも常に協議・協力しながら推進して欲しい。</p> <p>(同様意見 計 11 件)</p>	<p>本計画では、行政、交通事業者、市民の責務・役割を位置づけ、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、連携しながら取り組むとともに、行政においては、まちづくり施策や環境施策などと連携して、地域の特性やニーズに応じた住民主体の交通改善に向けた取組等への支援など住民と連携した取り組みを推進していきます。</p>	B
35	市、事業者、警察、国、県、他市等との関係を明確にして欲しい。	<p>本計画案の資料編の交通施策・事業の一覧の中で、川崎市等、交通事業者、市民という欄を設け、役割を整理しています。</p>	B

(5) 計画の進行管理に関すること (6件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
36	<p>P D C A サイクルについて、記載したごとと、具体的な年数を出した点は評価できる。実施にあたり市民の意見を反映して欲しい。</p> <p>(同様意見 計 4 件)</p>	<p>本計画では、計画の進行管理を示し、概ね 3 年ごとに、各事業の成果指標や市民アンケートの実施による把握により、短中期施策を中心に施策の追加や事業内容の変更を行うこととしています。また 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うこととしています。</p>	B

37	<p>全ての都市計画道路において「時のアセスメント」を行うことなど見直しをしていくべきだ。</p> <p>(同様意見 計2件)</p>	<p>本計画では策定後、概ね3年毎に短中期施策を中心に計画を見直し、概ね10年後を目途に、中・長期施策を含めた全体的な計画の見直しを行うこととしています。</p> <p>なお、本市の都市計画道路では、長期未整備となっている路線の中には、時間の経過とともに道路に求められる機能や役割に変化が生じている可能性があることから、平成20年6月に「都市計画道路網の見直し方針」を策定し、個別路線の見直しに取り組んでいます。</p>	B
----	---	--	---

(6) その他 (21件)

番号	意見要旨	意見に対する市の考え方	区分
38	<p>市民説明会で市民の数が少ないと感じる。やり方を改善すべきではないか。</p>	<p>本計画案についての意見募集に併せて、意見募集期間に市内3会場で説明会を開き、計画の内容を説明する機会を設けてきました。</p> <p>また、説明会の開催にあたっては、新聞、市政だより、ホームページ、ポスターなど様々な媒体により広報を図ってきました。</p>	E
39	<p>市活性化のため、市内勤務者の市内居住を促進するべきである。</p>	<p>御意見の趣旨はこの計画の対象範囲とはなりません。活力あるまちづくりに向けましては、引き続き様々な取組を進めていきます。</p>	E
40	<p>緑と水辺・花のある道路・駅舎を作ってほしい。</p>	<p>緑や花などは、まちに潤いを与え、景観づくりなどにも寄与するものであり、交通環境整備においても、道路や駅前広場などに樹木や花を配置するなどの取組を進めているところです。</p>	E
41	<p>宮前平～鷺沼間の橋りょうへのPC枕木の採用など、鉄道事業者の設備等を変更してほしい。</p> <p>(同様意見 計3件)</p>	<p>いただきました御意見につきましては、鉄道事業者にお伝えします。</p>	E
42	<p>武蔵小杉駅南口の西口は(再開発)整備したが、完成時期がはっきりしていないので、ホームページで知らせてほしい。</p>	<p>再開発事業は本計画の対象としておりませんが、小杉駅周辺の開発動向については、市のホームページに完成予定時期も含めて、掲載しています。</p>	E

43	<p>トンネルの点検は目視ではなく、直接欠陥があるかないかを定期的に確認してほしい。</p> <p>(同様意見 計3件)</p>	<p>交通基盤の維持管理は本計画の対象としておりませんが、市内のトンネルの点検については、各道路の管理者が行っています。</p> <p>また、本市が管理しているトンネルで、笹子トンネルと同じ構造のトンネルはありませんが、照明設備等についても固定箇所等の点検を行っています。</p>	E
44	<p>リニア中央新幹線が川崎市内を通過するのを許さないでほしい。需要が無く、莫大なコストがかかり、多大な電力を浪費し電磁波が健康被害をもたらすのに利便性は後退する。またトンネル工事により土砂運搬トラックの危険性や騒音やほこりなどの懸念が増す。</p> <p>このため、リニア新幹線の説明会をするべきだ。</p> <p>(同様意見 計6件)</p>	<p>リニア中央新幹線の事業主体であるJR東海では、ルートや立坑位置などについては、現時点では検討段階であり、本年秋以降に公表予定の環境影響評価準備書の中で明らかにするとしていますが、本市といたしましては、本市域への環境影響を可能な限り低減させるとともに、早期の説明会開催について要請をしているところです。</p>	E
45	<p>FAZやライフイノベーション国際戦略総合特区等があるが、交通機関に関しては民間に任せ、税金の無駄な投資はやめるべきだ。</p>	<p>京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区やFAZなどが立地する東扇島物流拠点など本市臨海部拠点は、本市の活力ある都市構造の形成やわが国の成長戦略、首都圏の国際競争力の強化に資する拠点でありますので、そ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が必要と考えています。</p> <p>このため、本計画案では、重点施策として「臨海部の交通機能の強化」を位置付け、臨海部の拠点形成に向け、羽田空港へのアクセスの強化に向けた羽田連絡道路や東扇島水江町線の整備などの推進を図っていきます。</p>	E
46	<p>町田駅や藤沢駅の改良など、他都市の鉄道施設の改良等を行ってほしい。</p> <p>(同様意見 計4件)</p>	<p>川崎市に係る内容ではありません。</p>	E

市民意見等を踏まえた川崎市総合都市交通計画（案）からの変更箇所について

新（計画）	旧（計画案）								
<p>p 2 2 計画の位置づけ</p> <p>本計画は、本市が進めるまちづくりの基本方針である「川崎市基本構想」を踏まえ、都市計画マスタープランや環境、防災、福祉分野等の関連計画と整合を図り、都市交通分野のマスタープランとして策定したものです。</p> <p>また、本計画において、総合的な交通体系や交通施策の基本方向等を示し、今後その内容を道路整備プログラム等の個別の交通計画に反映することにより、体系的、計画的な各種の施策展開を図ります。</p> <p>p 3 3 交通政策の理念</p> <p>本市では、これまでの多くの英知と努力により育てられてきたこの川崎を、さらに様々な課題を解決しながら、川崎に暮らす人々が活力とうるおいのある生活を送ることができるまちへと発展させていくため、川崎市基本構想において「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」をまちづくりの基本目標を掲げています。</p> <p>こうした、まちづくりの基本目標を踏まえ、「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を交通政策の理念とし、計画の策定と取組の推進を図ります。</p> <p>p 9 (2) 市民の交通事情、特性</p> <p>本市は、周辺都市と比較し自動車利用割合が低く、<u>鉄道やバスなどの公共交通の利用割合が高い傾向にあります。</u></p> <p>p 10 (2) 市民の交通事情、特性</p> <p>また、<u>市民アンケートの結果から、市民は安全対策を交通政策の中で最も重要視しています（13ページのグラフ参照）。</u></p> <p>公共交通や駅周辺では誰もが使いやすい環境となるよう<u>駅構内のエレベーター設置などバリアフリー化が進んでいます。</u></p> <p><u>市民アンケートの結果では、今よりもアクセスが向上すると良い場所として、横浜・新横浜周辺、東京都心方面、羽田空港、川崎駅周辺が上位になっています。</u></p> <p>p 11 (2) 市民の交通事情、特性</p> <p>鉄道では、通勤ラッシュ時を中心に混雑があり、<u>JR南武線などで混雑率が180%を超える区間があります。</u></p> <p>道路では、<u>道路混雑度が高い地点が見受けられることから、市内各所に渋滞している箇所があります。</u></p> <div data-bbox="329 1577 842 1850"> <table border="1"> <tr> <td>150% (東京圏の目標)</td> <td>180%</td> <td>200%</td> <td>250%</td> </tr> <tr> <td>広げて楽に新聞を読める。</td> <td>折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。</td> <td>体がふれあい相当の圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。</td> <td>電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きできず、手も動かせない。</td> </tr> </table> </div> <p>図 混雑率の目安 出典：国土交通省</p>	150% (東京圏の目標)	180%	200%	250%	広げて楽に新聞を読める。	折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相当の圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きできず、手も動かせない。	<p>p 5 2 計画の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計画と本市の他主要計画との関係は以下のとおりで、他主要計画の内容と整合を図りつつ、本計画を策定します。 <p>p 6 3 交通政策の理念</p> <ul style="list-style-type: none"> 本計画において、交通政策の理念は、『川崎市基本構想』を踏まえ以下のとおりとします。 <p>p 12 (2) 市民の交通事情、特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市は、周辺都市と比較し自動車利用割合が低く、公共交通の利用割合が高い傾向にあります。 <p>p 13 (2) 市民の交通事情、特性</p> <p>また、市民は安全対策を交通政策の中で最も重要視しています（P 15 グラフ参照）。</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通や駅周辺では誰もが使いやすい環境となるようバリアフリー化が進んでいます。 今よりもアクセスが向上すると良い場所として、横浜・新横浜周辺、東京都心方面、羽田空港、川崎駅周辺が上位になっています。 <p>p 14 (2) 市民の交通事情、特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道では通勤ラッシュ時を中心に混雑があり、道路では市内各所に渋滞している箇所があります。
150% (東京圏の目標)	180%	200%	250%						
広げて楽に新聞を読める。	折りたたむなど無理をすれば新聞を読める。	体がふれあい相当の圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。	電車がゆれるたびに体が斜めになって身動きできず、手も動かせない。						

新 (計画)	旧 (計画案)
<p>p 1 3 (3) 災害への対応 <u>市内の橋りょう(道路橋)については、緊急輸送路に架かる橋りょうや、落橋により二次災害の恐れのある跨線橋など124橋のうち、平成21年度までに約6割、平成23年度までに約8割の耐震対策が進んでいます。</u> <u>市内の緊急輸送路は、震災時における救難・救助活動や物資の輸送などのために重要な道路で、約8割が整備されています。</u> <u>市民アンケートの結果から、「災害に強い交通網の整備を推進する」ことが市の交通政策に関して重要だとする回答が約9割あり、災害に対する市民意識も高くなっています。</u></p> <p>p 1 4 (4) 地域別の特徴 <u>ターミナル駅ではバスの利用が多いなど駅の性格や地域の交通事情によって、駅までの交通手段が異なります。</u></p> <p>p 1 6 以降の6箇所 多重性(リダンダンシー) 意見番号1</p> <p>p 1 8 <u>9 各交通施策の方向性</u> <u>本市交通政策の目標や方向性に基づく施策の方向性を、体系的に整理するため、鉄道交通、道路(自動車)交通、路線バスなどの地域交通の3つの施策分野別に示します。</u></p> <p>(1) 鉄道交通施策の方向性</p> <p>p 1 9 (1) 鉄道交通施策の方向性 将来目指すべき鉄道ネットワーク <u>鉄道交通施策の方向性を具現化する将来目指すべき鉄道ネットワークは、次のとおりです。</u></p> <p>p 2 1 (2) 道路交通施策の方向性 将来目指すべき道路ネットワーク <u>道路交通施策の方向性を具現化する将来目指すべき道路ネットワークは、次のとおりです。</u></p> <p>p 2 3 (3) 地域交通施策の方向性 地域交通施策の方向性 <u>地域交通施策の方向性の具体的な取組のイメージは、次のとおりです。</u></p>	<p>p 1 5 (3) 災害への対応 ・橋梁(道路橋)の耐震対策等が進んでいます。 ・市内の緊急輸送路は約8割が整備されています。 ・「災害に強い交通網の整備を推進する」ことが市の交通政策に関して重要だとする回答が約9割あり、災害に対する市民意識も高くなっています。</p> <p>p 1 6 (4) 地域別の特徴 ・駅の性格や地域の交通事情によって、駅までの交通手段が異なります。</p> <p>p 1 8 以降の6箇所 リダンダンシー(多重性)、リダンダンシー</p> <p>p 2 0 9 (1) 鉄道交通施策の方向性</p> <p>p 2 1 (1) 鉄道交通施策の方向性 将来目指すべき鉄道ネットワーク</p> <p>p 2 3 (2) 道路交通施策の方向性 将来目指すべき道路ネットワーク</p> <p>p 2 5 (3) 地域交通施策の方向性 地域交通施策の方向性</p>

新 (計画)

旧 (計画案)

p 2 3 地域交通施策の方向性
エレベーター

意見番号 1

p 3 7 ア 安全性の向上 (安全・安心な歩行空間づくりの推進) に関する施策展開の考え方
☒ 自転車通行環境整備事例 (市内)
※ 写真差し替え

意見番号 2 6

p 4 1 ア 公共交通へのアクセス向上に関する施策展開の考え方

○施策展開の基本方針

駅やバス停までの公共交通へのアクセス向上については、路線バスによる対応を基本として、バスの運行本数や走行環境、駅までの距離、需要など地域の特性や住民のニーズに基づき、地域と連携した取組を進めます。

意見番号 2 5

p 4 2

②地域の特性等に応じた支援策の充実に向け、検討を進めます。
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。

意見番号 2 5

p 4 4 以降の 3 箇所 施策一覧

※ 地域特性等に応じた地域交通支援策の充実に向けた検討	「地域交通の手引き」の改訂等	○	
-----------------------------	----------------	---	--

意見番号 2 5

コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域住民の取組支援	○	
-------------------	-----------	---	--

p 2 5 地域交通施策の方向性
EV

p 3 8 ア 安全性の向上 (安全・安心な歩行空間づくりの推進) に関する施策展開の考え方
☒ 自転車道整備事例 (市内)

p 4 2 ア 公共交通へのアクセス向上に関する施策展開の考え方

○施策展開の基本方針

p 4 2

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。

p 4 4 以降の 3 箇所 施策一覧

コミュニティ交通等の導入検討・支援	地域住民の取組支援 ※「地域交通の手引き」の改訂	○	
-------------------	-----------------------------	---	--