

日時:平成 27 年 3 月 13 日(金)10:00~12:00

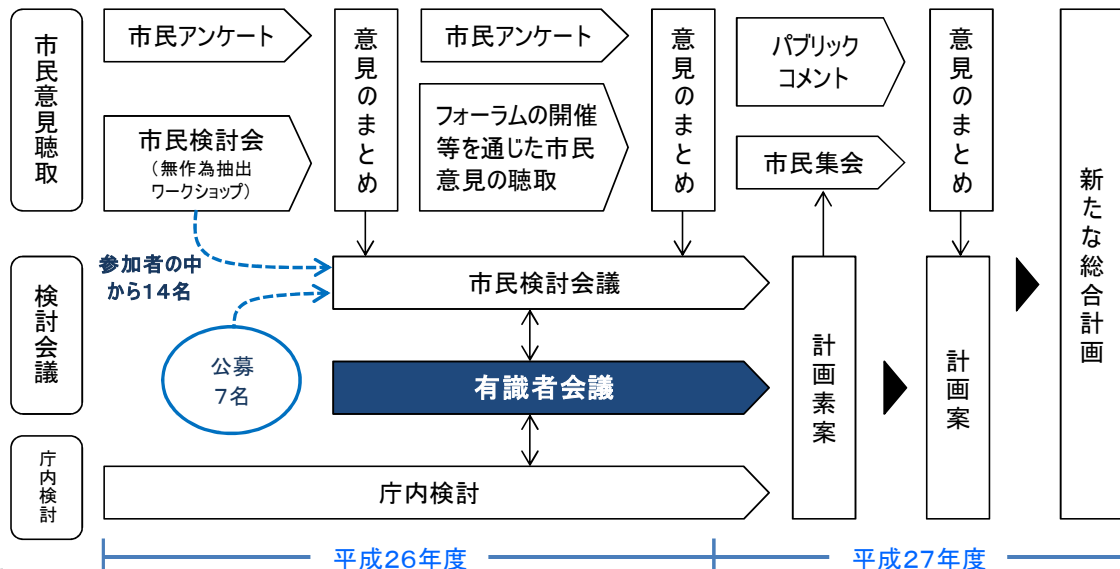
会場:川崎市役所 第 4 庁舎 第 3 会議室

川崎市総合計画有識者会議

第3回ラウンドテーブル 開催結果概要

1. 「川崎市総合計画有識者会議」について

- これからの川崎の目指すべき方向性や取組を明らかにする「新たな総合計画」の策定にあたり、専門的な意見や助言をいただく場として、「川崎市総合計画有識者会議」を開催しています。
- 「川崎市総合計画有識者会議」では、それぞれの政策分野の重点テーマを中心に検討を行います。
- また、新たなアイデア等を創造する場として、ゲストアドバイザー等を招いた「ラウンドテーブル」を各回の会議と並行する形で開催しています。
- 併せて、別途設置する市民の声を幅広く集める取組である「川崎市市民検討会議」と検討内容を共有化し、市民の視点からの意見として活かしていきます。



2. スケジュールについて

- 平成 26 年 10 月 27 日 (開催済) 第 1 回会議 (策定方針、全国的な動向、市の概況)
 10 月 29 日 (開催済) 第 1 回ラウンドテーブル (医療・介護連携)
 11 月 27 日 (開催済) 第 2 回ラウンドテーブル (社会デザイン)
 平成 27 年 2 月 1 日 (開催済) 第 2 回会議 (社会福祉、子育て支援・教育等)
3 月 13 日 第 3 部ラウンドテーブル (都市拠点・交通体系)
 3 月 23 日 第 3 回会議 (まちづくり・防災等)
 4 月 (予定) 第 4 回ラウンドテーブル (イノベーション)
 5 月 (予定) 第 4 回会議 (経済・環境・文化・スポーツ)
 6 月 (予定) 第 5 回ラウンドテーブル (住民自治)

3. 委員

- 会議は下記の各分野に専門性を有する有識者により構成されています。

氏名（敬称略）	分野	役職等
涌井 史郎（座長）	ランドスケープ・環境	東京都市大学 環境学部 教授
出石 稔（副座長）	地方自治・地方行財政・コミュニティ	関東学院大学 副学長・法学部 教授
秋山 美紀 ※	社会福祉・ソーシャルデザイン	慶應義塾大学 環境情報学部 准教授
垣内 恵美子	文化・教育	政策研究大学院大学 政策研究科 教授
中井 検裕	都市計画・交通計画	東京工業大学大学院 社会理工学研究科 教授
平尾 光司	地域経済・産業振興・イノベーション	昭和女子大学 学事顧問

※は欠席

4. 第3回ラウンドテーブル（3/13）の開催結果について

(1) テーマとゲストアドバイザー

- テーマ「都市構造と交通体系」
- ゲストアドバイザー：大西隆氏（豊橋技術科学大学 学長・日本学術会議 会長）

(2) ゲストアドバイザーのご講演の概要

- ゲストアドバイザーとしてご参加頂いた大西隆日本学術会議会長（豊橋技術科学大学学長）は、都市計画・地域計画等を専門とされ、多くの自治体の都市・交通計画に関わっています。川崎市においても、川崎市総合都市交通計画検討委員会委員をはじめ、多くの計画・プロジェクトの立案・見直しにあたって、御提言・御助言をいただいています。
- 今回、新たな総合計画の策定にあたって、川崎市の考える都市構造や交通体系について、現状の課題を踏まえながら、御提言・御助言をいただきました。



大西隆 日本学術会議会長（豊橋技術科学大学学長）

(3)主な意見

①大西ゲストアドバイザーの講演内容

*広域的な観点から都市構造について新たに検討すべき要素

- 川崎市は、横浜市と東京都に挟まれ、都心と横浜をつなぐ横断方向の交通体系が発達した。今後も、羽田空港やリニア新幹線整備なども踏まえつつ、川崎市は首都圏の一部として考えていくことが重要である。
- 一方、近年の武蔵小杉や川崎駅周辺の都市開発による進展と生活圏と上手く結び付けることができるなら、川崎市の縦断方向（川崎から多摩・麻生を結ぶ方向）の意味あも増すとも言える。
- これまでの経験上、鉄道事業の多くが、計画事業費の2～3倍かかっている。今後の人口減少を考えると、首都圏の環状方向で、川崎市の縦断方向の川崎縦貫鉄道整備については、採算性確保は相当難しいと考えられる。

*近隣生活圏の交通の利便性、安全性向上

- 最寄り駅や地域の拠点駅に向けた路線バス、自転車などのサービスをきめ細かく配置するなど、交通不便地域の住民の交通利便性を少しでも向上させる必要がある。市内各所の交通課題ひとつひとつに取り組んでいくことが大事で、市は交通事業者と協調・連携していく必要がある。
- その際、輸送事業者が人・モノの輸送に関する業界の垣根を越え、連携することも有効である。市だけではなかなか難しい関連規制の整理が必要だが、例えば、病院に行くときは宅配便の車に乗せてもらうなど、従来の人とモノの輸送に関する役割を柔軟にすることで、交通サービスを充実させる案も考えられる。

*その他の課題

- 南武線の連続立体交差事業の推進、鉄道駅におけるホームドアの設置促進、自転車専用道・専用レーンの整備など、交通における安全性向上の取組が必要である。
- ハイブリッド・電気自動車の普及、燃料電池開発などによる低炭素化や、乗降客のバリアフリーについても考えていく必要がある。
- 川崎市はバス事業だけで鉄道事業がないため、市役所内部に交通の専門家が育ちにくい。市も交通マネジメントには深く関わっていく必要があることから、交通事業者との人事交流を通じて、事業者の事情も理解した上で適切な計画を策定できる能力を持つ職員を育成することが重要である。

②意見交換

*川崎縦貫高速鉄道について

- 川崎縦貫高速鉄道に、相模原のリニア新駅と羽田空港を結ぶフィーダー路線（都心直結路線を横で繋ぐような鉄道路線）としての役割を期待する声もあるが、多くの川崎市民は、始発駅であり、全てのリニア新幹線が停車することが確約されている品川駅を利用する可能性が高い。それだけでは、「川崎市として川崎縦貫高速鉄道の必要性である」ということにはつながらないだろう。
- 首都圏の鉄道においては、定期的通勤客だけでなく乗降客数全体も減り始めており、都心直結線でも苦しく、フィーダー路線の採算は、今後厳しさを増す一方である。フ

ィーダー路線の新規や拡大は現実的でなく、むしろ、既存のフィーダー路線のサービスをどう維持していくかという視点で検討すべきである。

- 当面は、川崎市にとって南武線が主要路線であり、新百合ヶ丘駅までの延伸が検討されている横浜市営地下鉄3号線などとも含めて、一体的に考えていく必要がある。

* 広域拠点間の結びつきの強化

- 一方で、川崎市が産業都市としての魅力を維持するためには、首都圏放射状路線の重要性も忘れてはならない。ものづくりの前線である大田区等の湾岸エリアと、大学や研究拠点の立地する知の拠点とする方向の相模原市の一带とをどう結ぶかは、依然として重要な視点である。
- 広域拠点間を縦断方向にどう結ぶかは道路の問題にも帰結する。業務利用を中心に、縦断方向の主要道路である府中街道などは特に強化が必要だろう。また、東京外かく環状道路の残り区間の整備を、東京都とうまく調整して軌道に乗せることも優先順位として高い。

* 地域生活拠点の重要性

- 広域拠点（川崎・武蔵小杉・新百合ヶ丘）の整備はかなり進んできている。今後は、鷺沼・宮前平をはじめとした地域生活拠点（他には鹿島田・新川崎・溝の口・登戸）をどのように発展させていくかが重要だろう。

* 高齢者の移動時における公共交通利用の促進

- 高齢者のトリップ（移動）数は私事目的を中心に増加しているが、車利用が多く、鉄道利用は増えていない。高齢者の移動手段として、公共交通利用を促進する必要がある。鉄道事業者も、これまで通勤時間帯のオンピーク時の環境改善を目的としてきたが、今後、オフピーク時（昼間時間帯）の料金値下げなどのサービス向上にも取り組んでいかなければならない。

* ウォーキングや自転車利用を促進する仕組みや空間づくり

- 川崎市南部には、ミュージア、東海道かわさき交流館、東海道の街並みがあり、北部にも生田緑地や多摩川、藤子・F・不二雄ミュージアム、岡本太郎美術館など、まち歩きにふさわしい魅力的な資源が数多く点在している。これらの資源を活用して、来訪者にとっては観光目的としてウォーキングを促進するような取り組みができないか。買い物や、音楽・映画などの文化と組み合わせ、人が集まり、楽しめる空間づくりができるとうい。
- パリには自転車共有システムがあり、自転車スタンドで誰でも自転車を借り、乗り捨てができ、他の公共交通機関と自転車スタンドを結びつけることで多様な移動の選択肢を提供している。こういう仕組みも考えられると良い。
- 自転車専用レーンを整備しても、利用者がルールを守らなかったり、レーンを利用しなかったりするケースが多いので、ルール遵守やマナーの向上に取り組むことは重要。また、レーンを利用しないケースについては、なぜ利用されないのかを考えるべき。全国的にも、出来るところから順に整備しており、ブツ切りの状況にある。また、自転車レーンの入口や出口がわかりづらかったり、入りにくかったり、レーンの終点が駐輪場と繋がっていなかったりと、使いにくかったりする。



委員と市長による意見交換の様子