

1. 全体構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	P	意見の要旨	市の考え方
まちの現状課題	101	9	5. 個性と魅力が輝くまちの項について この項目に書かれていることをどうやって知ってもらえるか。市内には、川崎大師をはじめ、工場地帯、自然、歴史、文化の資源、資産(市内の北部にも)が多くあります。これらの場所を観たいと思います。また、知らない人に見せたいと思います。この件について、市外から来た人、市民の親類、知人等が来た時に知らせるために市内を一巡する定期観光バスを走らせることを希望します。 それは、市民が個々に案内しなくても良くなり、喜んで案内すると思います。また、市外から来て利用する人が多くなり、市民の活性化に貢献すると思います。全国の主要都市には定期観光バスを行っています。	御意見の趣旨につきましては、素案においても、めざすべき都市像や都市環境の方針の中に反映されているものと考えております。また、定期観光バスの運行の御提案については、政策領域別基本計画等の具体的な施策に関する御意見として、参考とさせていただきます。
めざすべき都市像	102	11	基本目標として、「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」をめざして、が掲げられていますが、全体として風格が感じられない。「主権者は市民である」ことが表現されるべき。また、「持続可能」という言葉は、大変曲者である。経済活動と環境等との調和が基礎にあると思われるが、現実には炭酸ガスの排出実態の例を見るまでもなく、経済活動が優先されているし、開発も止まるところを知らない。「3活力あふれ躍動するまちづくり」の項にも、「環境と産業が調和した持続可能な社会をめざし」とあるが、「持続可能」という言葉を不用意に使わない方が良い。	市民本位の自治のまちづくりを進めることを基本方針として、「市民都市かわさき」という表現の中に反映されていると考えております。 また、「持続可能」という表現につきましては、さまざまな社会経済や環境の変化の中においても、市民が安心して生きがいと幸せを感じながら生活していくことのできる「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる」まちづくりが前提となっており、そのためには経済的な持続性をはじめ、地球温暖化への取組や廃棄物の発生抑制・リサイクルの推進、また、環境関連産業の振興や臨海部の環境技術を活用した国際貢献など、環境面での持続可能な社会をつくっていくことが重要であると考えております。都市計画マスタープラン素案では、この考え方をもとに第3章で分野別方針を示しております。
都市構造	103	16	水と緑の骨格構造(全体構想P16)において3つの軸が設定されているが、(仮称)多摩川軸と(仮称)多摩川崖線軸に平行して走る二ヶ領用水は、川崎市が過去の歴史においてその都市構造を形成してきた骨格である。現状において下流部を中心に暗渠化が進み、水と緑の軸としての明示的認識は薄れてきているにせよ、その重要性は他の2つに劣らないものである。むしろ文化的側面からは他の2つの軸よりも重要度の高い景観要素(景観軸)と考えられる。よって、「黙示的な都市軸」としてその他の軸と同等に重要な位置づけをすべきである。	御意見の趣旨につきましては、二ヶ領用水は他の河川等とともに多摩川水系として川崎市の骨格を形成しているという観点から、市全体の都市構造のあり方を記述している全体構想素案においては、同素案P16 5 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした、水と緑のネットワークを育みますの項の中に反映されているものと考えております。なお、二ヶ領用水の河川・水路につきましては、全体構想素案の都市環境の方針、多摩区構想素案や高津区構想素案の都市構造の方針・都市環境の方針等においても位置づけております。
	104	16	「全体構想素案」P16 5 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした水と緑のネットワークを育みます (1)水と緑の将来目標、(2)水と緑の骨格構造の項について 約20年にわたって標記に関する活動を続けている私達には都市計画マスタープランに、市を主体としつつも、市民と協力して水と緑のまちづくり資源を保全する将来目標を明確にしたことは、大きな喜びです。生田緑地を中核とした多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地の保全、多摩川、二ヶ領用水を中心に水辺空間の水と文化を伝え、潤いのあるまちなみ形成に大切な環境資源の保全・再生など、ひとつひとつを具体的に実現する積極的な推進(市民に協力の呼びかけを含む)を期待します。	都市計画マスタープラン策定に向けた御支援と考え、今後の取組にいかしてまいります。

都市構造	105 16, 17	<p>区民提案における多摩のよこやまについては、「(仮称)多摩川崖線軸」と名称を変更して扱われていますが、それが市域の貴重な環境資源と位置づけられていることがしっかりと確認されるときに、その保全に重点的に取り組むことが重要です。したがって、名称の変更は差し支えありませんが、上記の位置づけと保全への取り組みの重み付けをより明確に示していただきたい。(P17上から7行目、「保全に努めます」「保全に取り組みます」)</p> <p>また、水と緑の骨格構造(P16)における3つの軸「(仮称)多摩川崖線軸」「(仮称)多摩丘陵軸」「(仮称)多摩川軸」については、等分に重要な位置づけであり、土地利用や景観形成においてほぼ同等の施策展開が行われることが重要であると考えます。「(仮称)多摩川崖線軸」の斜面緑地保全の実効性の高い取り組みのためには、都市計画手法による土地利用の適正化と緑地等の保全手法による都市環境整備の双方を推し進める必要があります。その点では都市環境の方針の記述はありますが、土地利用の方針の記述が住宅地の中に埋没していて、明確になっていません。</p> <p>持続可能なまちづくりをめざす川崎市の都市像においては、良好な環境を構成する重要な資源であり、重点的に保全すべき緑である「(仮称)多摩川崖線軸」の区域においては、適切な土地利用が図られるよう項目をたてて、誘導の指針を明記していただきたい。</p>	<p>都市計画マスタープラン素案の文章表現については、策定の趣旨等素案P8 に示すとおり、実施主体や計画熟度に従って整理しております。「(仮称)多摩川崖線軸」の良好な斜面緑地の保全については、「取り組む」という計画熟度に達しているものもありますが、都市構造の観点からは目標の実現に向けて、時間はかかっても継続して取り組む事項と考えており、「保全に努めます」と表現しております。</p> <p>また、各構想素案の方針記述を分野別の方針として整理していることから、「(仮称)多摩川崖線軸」の位置する丘陵部の土地利用については、都市計画上の考え方として、市街化を図るべきである市街化区域となっているエリアについては住宅地の方針に記述しております。具体的には、全体構想素案P27、28 <土地利用の区分> 丘陵部住環境向上エリアにおいて、住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地、住環境の形成を促進する旨記述、丘陵部住環境保全エリア及び 丘陵部住環境保全エリアにおいて、保全を図るべき斜面緑地については、地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策により保全に努める旨記述しております。</p> <p>なお、各分野の骨格的事項となる都市構造の方針においても、多摩丘陵の緑の保全の項目をたて、都市構造方針図において(仮称)多摩川崖線軸として位置づけております。</p>
そ都の市他構造	106	<p>川崎市が将来にわたり都市力を維持し存続していくためには、 縦方向の鉄道・道路網の整備拡充 街の美化 商業施設など魅力的な集客施設の誘致促進 この3点を、市が特に意識して力を入れて頂くことが望まれます。</p> <p>都市計画にもこれらの視点に留意し、配慮していただきたいとお願ひ申し上げます。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、縦方向の鉄道・道路網の整備拡充については広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる交通幹線網の整備という観点から、街の美化については景観づくり等の観点から、商業施設などの誘致推進については商業機能等の都市機能の集積という観点から、都市計画マスタープランの推進に取り組んでまいります。</p>
土地利用	107 20, 108 24, 29	<p>地域生活拠点の整備 2(1) 新川崎・鹿島田駅周辺地区 の項について 「商業・業務機能の導入、既存商店街のにぎわいや環境資源・歴史的文化資源を活かした安全で利便性のある拠点整備」と提言しているが、にぎわいをもたらさなければならない商店街の狭い中心に古市場矢上線の通過交通としての機能・苔むした行政施行をいまだ改善せず、鹿島田駅の南武線踏切の交通停滞のひどさに目をつぶり交通改善の引き伸ばして住民に苦渋を与え続ける。この解決には、ガス橋から御幸跨線橋・三菱重工の前から尻手黒川道路にいたる(ガス橋通り)新しい通過交通の要路としての整備を優先すべきである。これがとりもなおさず将来の住民の年齢構成からも「環境に配慮し、安全に通行できる道路整備」と提言した行政施行の目標と合致すること判断でき、住民が安全に快適に移動できる歩行者空間の整備であり確保である。</p> <p>準工業地域の土地利用 について 準工業地域は住工調和で望むとしているのは従来から住工調和して暮らしているので結構です。問題は昔の地上げのような宅地買取業者が入ってきて、後継者のいない土地を買ってワンルームマンションなどを近隣の住民の生活環境を無視して法律の限度いっぱい建てるなどの乱開発の動きが顕著になっている。これらは、当プランとは別に緊急課題として、まちづくり局で対策を立てていただきたいと思ひます。</p>	<p>幹線道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられたガス橋通り(大田神奈川線)については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後おおむね10年間に行われる事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、これらの検討を進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>御意見の趣旨につきましては、都市計画の基本方針として、全体構想素案 土地利用の方針の中に反映されているものと考えておりますが、住民の発意による、地区計画等の土地利用のルールづくりの支援など、都市計画の具体的な課題として、地域の状況に応じて検討してまいります。</p>

土地利用	109	川崎市には、高層、超高層マンションは、現在の人口を手っ取り早く増やすのによいが、将来お荷物になると思う。都市計画マスタープランの中に、高層、超高層マンションを否定する文言を入れてほしい。集合住宅の住民の高齢化、空室の増加によるメンテナンスの社会化の要請などについては、川崎市も経験してよく分っていると思います。将来の維持費が少なくなるような都市計画マスタープランが必要といえるでしょう。また、他の地方都市が取っているようなコンパクトシティ的発想は、面積が狭く全市が都市計画区域である川崎市には不要です。	主に住居系の市街地においては、安全で快適な住環境の整った住宅地を育むとしており、一部、中密度の土地利用を維持していくエリアも想定しております。御指摘の高層マンション等につきましては、「広域拠点」や「地域生活拠点」等鉄道駅を中心にした拠点地区や大規模工場跡地等の計画的な土地利用転換を誘導すべき地区においては、限られた土地の計画的な高度利用という観点から、画一的に否定すべきではないと考えております。また、コンパクトシティにつきましては、様々な概念がございますので、御意見として参考にさせていただきます。
	110	36 交通体系と都市環境[矢向駅と新鶴見操車場開発を面的に位置づけた課題]について 矢向駅改札口を2階にして乗降を東西に振り分けることと、南側の踏切を広げることは緊急課題であるが、矢向駅の問題は新鶴見操車場跡地南側の開発による人の移動、交通量増加による環境変化として捉える必要がある。ここは新川崎地区、鹿島田駅周辺地区の関係と同じ位置づけで問題提起することが必要。 また、道路、駅が横浜市に位置するので、川崎・横浜の行政間で緊密に協力することを強調してください。	全体構想素案にも該当する御意見として頂いておりますが、全体構想素案につきましては、市域全体の記述であり、本市の広域拠点、地域生活拠点を中心とした記述となっているため、矢向駅周辺を特定する記述はございません。幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、矢向駅周辺の生活拠点としての市街地の改善について記述しております。御意見の趣旨を踏まえ、幸区構想素案において、交通環境の現状・課題を追加修正し、横浜市との連携についての記述を方針部分に追加、修正してまいります。なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。
交通体系	111	32 川崎縦貫高速鉄道の整備に向け、財政状況をもみても、無理な計画と思ひ撤回していただきたいです。小杉駅へ出て、再度乗り換えて川崎へ行くなれば、登戸乗換え等で十分。	川崎縦貫高速鉄道線の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。
	112	32 1(2)鉄道網の整備 新線整備 「首都圏における広域鉄道網の形成を促進するため、川崎縦貫高速鉄道網(新百合ヶ丘～武蔵小杉)の整備に向けた取組を進める…」の提言について、小田急などの民間鉄道網の複線化高速鉄道網の整備進行が現在進行中であり川崎からの直行連絡についてのメリットは、民間鉄道網にとってはない。相互乗り入れの運賃収入についてもコスト配分上利益がありえるのだろうか最大の疑問である。それよりも臨海部再生や都市活力の向上に寄与するJR東海道貨物支線の貨客併用線化などの臨海部鉄道網の新設整備を進めるべきである。また、羽田空港拡張にともなう横浜市地下鉄3号線の延長について、協議進ちょくを強く進めるべきである。	鉄道網の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。

<p>交通体系</p>	<p>113 32, 34</p>	<p>1(5) 効率的、効果的な幹線道路網の整備 の項について 文中4行目「特に、比較的遅れている縦方向の幹線道路や、市北部の幹線道路の整備を推進します。」とあるのを「特に、整備が遅れている縦方向の幹線道路尻手黒川道路や、市北部の幹線道路津久井道(世田谷町田線)の整備を促進します。」と修正願います。 理由： (1)麻生区の交通整備にあたって特に急がれており、区内の交通計画に直接影響しており、重要路線であること。 (2)この路線は市、区のみならず、隣接市、区に関連して整備され「広域幹線道路」に相当する、市、麻生区の通過路線としても重要であること。 (3)「道路整備計画」で実施検討予定、「麻生区構想素案」に記述とあっても「全体構想素案」に具体的に記述する意味が重要と考えます。 (4)「全体構想素案」の中では、欠かせない事項は具体的に記述していること。「全体構想」への具体的事項には、記述し難いことは、多々有りますが、一般に認識度の高い事項は記述すべきと考えます。</p>	<p>全体構想素案P34 1(5) 効率的、効果的な幹線道路網の整備 の項につきましては、都市計画マスタープランとしては具体的な路線名等を記述せず、市全体の基本方針を記述しているため、「特に、比較的整備の遅れている縦方向の幹線道路や、市北部の幹線道路の整備を推進します。」としております。当該項目の具体的な記述は麻生区構想素案等において示しております。御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画等の具体的施策を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	<p>114 34</p>	<p>「全体構想素案」のP9に掲示された「都市計画道路区別整備率表」によると、川崎市7区平均61%、特に宮前区は81%の整備状況に対して、多摩区41%、麻生区39%と、この2区が著しく遅れております。 特に多摩区においては、東京部分(例えば多摩水道橋周辺及び多摩河原橋からJR矢野口駅を通過し、稲城市役所に達する新幹線道路の貫通など)の整備が進み、格差がついており、結果的に世田谷町田線などの例を取ってみても慢性渋滞等の混乱が続き、市民生活に支障をきたしているため、早期の改善が必要です。 したがって、「全体構想素案」P34 1(5) 効率的効果的な幹線道路網の整備 の項における2番目の文章について、「特に比較的整備の遅れている縦方向の幹線道路や、整備率の低い市北部(または多摩区及び麻生区)の幹線道路の整備を推進します。」としていただきたい。</p>	<p>全体構想素案P34 1(5) 効率的、効果的な幹線道路網の整備 の項につきましては、都市計画マスタープランとしては具体的な路線名等を記述せず、市全体の基本方針を記述しているため、「特に、比較的整備の遅れている縦方向の幹線道路や、市北部の幹線道路の整備を推進します。」としております。当該項目の具体的な記述は多摩区構想素案や麻生区構想素案等において示しております。御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画等の具体的施策を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	<p>115</p>	<p>全体構想の記述にあるように、多摩区や麻生区は、宮前など他の区に比べて都市計画道路整備率が低いが、マスタープランで示された20年後には多摩区の道路整備率はどのくらいになっているのか。</p>	<p>20年後の都市計画道路整備率の数値をお示しすることはできませんが、全体構想素案P34 1(5)市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備 の項において示すとおり、比較的整備の遅れている縦方向の幹線道路や市北部の幹線道路の整備を推進することとしております。</p>
	<p>116 35</p>	<p>交通ボトルネックの解消【JR南武線の立体交差化】について 立体交差化の問題は幸区では川崎縦貫道路計画以前からの何十年も前からの最優先の要求です。幸区町内会連合会も毎年のように要求を上げており、具体化の兆しも見えないことに対する市民の行政への不信任は町内会関係者があきれるほど強烈です。まちづくり局も南武線の立体化が実現しないと南武線東西の交通改善は解決しないと認識されている。また、JR東日本としても市のプランで強調されていないような案件なら市民の要求度合いは低いと考えるでしょう。20年先を見たプランならこの問題を【JR南武線の立体交差化】として独立させて最優先に取り上げてください。</p>	<p>JR南武線の連続立体交差化については、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、御意見の趣旨を踏まえ、幸区構想(案)において、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を設けて記述してまいります。</p>

交通体系	117 35	<p>JR南武線高架化について 全体構想及び幸区構想の中において南武線の高架化について「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します」との記述がありますが、この問題は幸区民の長年にわたる悲願であります。特にラッシュ時の鹿島田塚越踏切の状況を見るに、一刻も早い高架化の実現を願うばかりです。交通体系ばかりでなく、新しい幸区の都市計画を考えていく上でも大きな障害となっているJR南武線の問題を解決していただけるよう川崎市の更なる努力を期待いたします。</p>	<p>JR南武線の連続立体交差化については、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な地域課題であることから、御意見の趣旨を踏まえ、幸区構想(案)において、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を設けて記述してまいります。</p>
交通体系 (尻手黒川線整備への要望)	118	<p>縦貫高速鉄道のアンケートの時に、幸区の一歩の課題が南武線の立体化であると出ているが、南武線の高架化に関する記述が全体構想にないのではないか。</p>	<p>全体構想素案P35 1(6)交通ボトルネックの解消の項において記述しております。</p>
	119	<p>マンション住民は入居時に尻手黒川線産業道路建設を理解した上で住まい始めています。従いまして、尻手黒川線産業道路の建設自体への全面反対というような無理難題で勝手な要望は毛頭ございません。</p> <p>ただ、私達は川崎市の道路開発を単なる経済活性化の道具と考えているならば、このことは問題があると感じています。根本的な理念を今までの「経済/開発優先」から「自然/人間優先」に変えていかなければならないと思います。自然が豊かでゆっくりと穏やかな時間が流れていたところに騒音や振動、汚れた空気が流れ込んでくると、近隣住民は困惑してしまいます。これからは、大切な自然が後世まで財産として残るような都市計画/開発が実施されなければならないと思います。</p> <p>これらを土台に今、地域に住む住民、一人ひとりが元気になるようなまちづくりが求められています。地域からのまちづくりはとても大切で、そこに住んでいる人たちの生活空間づくり、緑化保全、防災などへの積極的な参加で町は変わっていきます。もちろん道路においても物理的機能に加え、住民の感性に訴える価値というものが必要になります。住民の求める環境や地域性とかけ離れた開発は、周辺環境の悪化を招き、その結果、地域全体の価値が下落し、自治体にもその責任や資質が問われます。さらには将来的に負の遺産として私たちの子供達に引き継がれてしまいます。</p> <p>つきましては、尻手黒川線の基本設計、詳細設計さらに今後の工事、施工に関して マンション住民総意として下記のとおり要望いたします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路はつくりたくない(基本的にはマンション住民の都合による無理難題的要望で現実的には不可能との認識) 2. 作るならルートを変更してほしい(上記同様、無理難題的要望で現実的には不可能との認識) 3. ルートが変更できないならトンネル深度を深くしてほしい(トンネル開口部位置の変更、延長:開口部分の位置を図面上で確認できるように要望) 4. 公害対策の要望 <ul style="list-style-type: none"> ・振動対策(振動吸収材料の使用、防振材の使用)、騒音対策(騒音吸収材料の使用、消音材の使用、吸音材の使用)、大気汚染対策(大気汚染物質処理装置の設置、光触媒材料の使用)、地下水汚染対策、土壌汚染対策(防水シート等の使用) 	<p>幹線道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられた尻手黒川線については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後おおむね10年間に行われる事業は、その中で明らかにしてまいります。</p> <p>都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であることから、個別具体の事業手法について記述することはできませんが、御意見の趣旨につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。詳細につきましては、事業実施前に計画の説明を行ってまいります。</p>

		<p>5.地震対策の要望:トンネル内の躯体、骨格(梁)の強化、骨格(梁)などへの補強材使用、その他、免震対策等の最新技術による設計、施工</p> <p>6.自然環境破壊対策の要望:一度破壊された自然は元には戻らないとの認識から柿生緑地の取り崩しはしないしてほしいあるいは極力、避けてほしい トンネル化及びその延長を要望</p> <p>万が一取り崩しの場合、柿生緑地はどの程度破壊されるのかを明確にしてほしい。現在生息している樹木の種類、本数等の現況調査報告の要望。樹木の伐採の程度、本数、面積と環境への影響(環境アセスメント)</p> <p>7.情報公開等の要望:対応窓口の設置。最新情報の定期的公開の要請。大気汚染の具体的数値の公開。環境破壊の実態調査。自然環境データ収集と整理。温暖化等による世界的な環境保全の動向を確認。事業説明。データ提供。周辺住民へのアンケート実施。</p>	
その市 他環境	120	<p>これから川崎区小川町で飲食店を開業する者です。細かなことはよくわかりませんが、旧東海道の小川町から日進町交差点にかけてのゴミ分別box(缶、瓶、ペットボトル、生ゴミ)、ゴミ収集場所の美化を提案したいと思います。他国の方にも分かるよう三か国語表示を分別boxに記載し、収集日、時間と呼びかける看板を収集場所に設置するなどをして、まずは町をきれいにする事をお願いしたいと思います。現在の環境問題を見直すと共にゴミの分別に対する意識を市民が向上しなければいけないと思います。ゴミ収集場所が今の現状では市民が悪いとは言い切れないと私は思います。旧東海道の歴史を見直すより今を見直してもらいたいです。</p>	<p>都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であることから、ごみ収集方法について記述していくことはできません。しかしながら、ごみ問題については、地域の景観や環境にとって重要な問題であり、御意見の趣旨につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
都市防 災	121	<p>都市防災として、学校等を地域防災拠点として一時生活できる場所としていますが、大災害直後(三日間程度)は救援体制が整うまでのつなぎとして町内会単位の「いっとき避難所」で安全を確保してほしいというのが危機管理室の方針と理解しています。そのため、本プランにも、「いっとき避難所」「地域防災拠点」「広域避難所」の段階避難体制を明確にしてそれぞれの避難所で救援を得られるように明文化してください。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画である川崎市地域防災計画に記述しておりますが、都市計画マスタープラン素案の記述内容をわかりやすくするため、避難についての考え方を参考図として追加修正いたします。</p>
その他	122	<p>多摩川や幹線道路、多摩丘陵の崖線など、他区にわたる部分について、区毎に違いはあるのか。</p>	<p>全体構想素案及び区別構想素案につきましては、整合を図り記述しております。</p>