

# 川崎市都市計画マスタープラン全体構想改定案に対する意見の要旨と市の考え方

平成29年3月

## 1 概要

川崎市都市計画マスタープラン全体構想改定素案に関する意見募集の結果や改定素案策定後の関連計画の進捗等を踏まえ、素案の修正案として「川崎市都市計画マスタープラン全体構想改定案」を策定し、意見募集を実施しました。

その結果、12通43件の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方をまとめました。

## 2 意見募集の概要

題名	「川崎市都市計画マスタープラン全体構想改定案」に対する意見募集について
意見の募集期間	平成29年1月18日（水）～平成29年2月1日（水）
意見の提出方法	電子メール、ファックス、郵送、持参
募集の周知方法	市政だより（1月1日号掲載） 市ホームページ 資料の閲覧（情報プラザ、各区役所（市政資料コーナー）、支所、図書館・分館、市民館、教育文化会館、公文書館、都市計画課）
結果の公表方法	市ホームページ 資料の閲覧（情報プラザ、各区役所（市政資料コーナー）、支所、図書館・分館、市民館、教育文化会館、公文書館、都市計画課）

## 3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		12通（43件）
内訳	電子メール	11通（30件）
	ファックス	0通（0件）
	郵送	1通（13件）
	持参	0通（0件）

案 件 名	分類別 意見数	意見の区分		
		ア	イ	ウ
川崎市都市計画マスタープラン全体構想改定案について	43	24	15	4

ア：案の内容に賛同する意見や基本の方針として既に案に反映されている意見

イ：個別・具体の事業の要望に関する意見

ウ：本計画の対象とならないその他の意見

※ 案の内容そのものに反対する意見はなかった

	ア	イ	ウ	計
① 第3部 都市づくりの基本理念に関すること	2件	0件	0件	2件
② 第4部 分野別の基本方針に関すること（土地利用）	6件	5件	0件	11件
③ 第4部 分野別の基本方針に関すること（交通体系）	11件	9件	0件	20件
④ 第4部 分野別の基本方針に関すること（都市環境）	2件	1件	0件	3件
⑤ 第5部 生活行動圏別の沿線まちづくりに関すること	3件	0件	0件	3件
⑥ その他	0件	0件	4件	4件

#### 4 具体的な意見の内容と市の考え方

##### ①第3部 都市づくりの基本理念に関すること

意見の区分	ア	延べ意見 2件
意見の要旨		市の考え方
(1) 善良な人々が好んで住み、働き、集うようなまちに川崎市の質を高め、風格・環境・インフラ・イメージを促進する内容としてください。		(1)～(2) 将来に向けた都市づくりにあたり、全体構想案P14、Ⅲ都市づくりの基本方針の項に掲げた「魅力ある都市づくり」や「市民が主体となる身近な地域づくり」を進め、市民の親しみや好感の気持ちを育むことで、川崎市全体のイメージ向上につながるものと考えています。
(2) 各市民の親しみと好感の気持ちが育むことで、各所での魅力が広がり、川崎市全体のイメージ向上に昇華・結実し、市内のすべての町へと還元されるような視点に立って策定してください。		めざす都市像を市民と共有し、その実現に向け、今後とも都市の魅力や地域のつながりを高めるまちづくりに向けた取組を進めてまいります。

②第4部 分野別の基本方針に関すること（土地利用）

意見の区分	ア	延べ意見 6件
意見の要旨		市の考え方
<p>(1) 川崎駅や武蔵小杉駅周辺では、駅前に大型商業施設ばかりではなく、商店街や比較的賃料の安い区画を存続させ、多様な人が集まり、多様なビジネスやサービスが展開されるようになってほしい。</p> <p>(2) 新百合ヶ丘駅は、川崎縦貫高速鉄道構想の見直しなどの状況変化を踏まえ、地域生活拠点のひとつとして位置づけ、拠点機能を充実してほしい。</p> <p>(3) 新百合ヶ丘駅の拠点整備は十分であり、再開発が進んでいない登戸駅と向ヶ丘遊園駅に</p>	<p>ア</p>	<p>(1) 全体構想案P24、1-①川崎駅周辺地区の項においては、本市の玄関口としてふさわしい多様な賑わいや交流が生み出す魅力と活力にあふれた拠点の形成をめざすとしています。</p> <p>川崎駅東口地区では、既存ストックの活用などにより、民間活力を活かした多様な都市機能の集積を図るとし、リノベーションスクールやリノベーションまちづくり検討会を開催する等、民間活力を活かし、地域に根差したまちづくりの推進を展開しています。</p> <p>また、全体構想案P24、1-②小杉駅周辺地区の項では、武蔵小杉駅を中心に多様な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちをめざすとしており、JR 南武線武蔵小杉駅北側の地区では、商業、医療・福祉、教育、文化・交流機能を中心としたまちづくりを進め、多くの都市機能が集積した誰もが暮らしやすいまちづくりを推進しています。</p> <p>小杉駅周辺まちづくり推進地域構想においても、新旧の街なみが融合したにぎわいのある商業施設の形成に向けた、住民や商店街組織の発意による地域の個性を活かした主体的なまちづくり活動を支援する方針としています。</p> <p>(2) 本市では、広域から人を呼び込むことができる個性と魅力にあふれた広域拠点の一つとして、新百合ヶ丘駅周辺地区を位置づけており、質の高い、魅力ある拠点の形成を推進してまいります。</p> <p>(3) 全体構想案P26、2-(2)-④登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の項に、登戸土地区画整理</p>

<p>力を注いでほしい。</p> <p>(4) 市全体を広葉樹林に覆われた街とし、商業地域（既存の各区で中核となる商業地域を継続、発展させる）、住宅地域（自然に囲まれた“智の都”にふさわしい自然と調和した住宅地域の建設）、学術研究地域（各区が分担する目的に応じた日本や世界の教育研究機関の誘致と支援のための環境整備）を指定し、長期的視野に立った環境整備を行ってほしい。</p> <p>(5) 各地域（区）で、産業や芸術など、それぞれ異なる分野に特化した教育・研究機関を育てるため、関連する研究施設や産業、さらにベッドタウンを配置し、各分野で世界の中心となることをめざしてほしい。</p> <p>(6) オープンスペースなど、公共空間の利用・運用を地域に任せていくことで、使いやすく、地域の個性を發揮し、地域の魅力向上につなげてほしい。</p>	<p>事業の推進を示しており、商業、業務機能の強化を図るとともに、安全で快適な市街地を形成することをめざしています。</p> <p>また、早期の事業完了に向けた効果的な事業手法の検討に取り組みながら、事業を推進してまいります。</p> <p>(4)～(5) 都市計画マスタープランでは、緑と水の豊かな都市づくりに向け、多摩丘陵や多摩川などを緑や水の骨格として、それらを事業所や住宅地の緑、街路樹などでつなぐ、緑と水のネットワークの形成をめざしています。</p> <p>また、市全域を対象とした土地利用の方針として、商業・業務系、住居系、工業・産業系などに区分し、各区分における土地利用の基本的方向を示しています。工業・産業系の区分では、産業高度化エリア、新産業誘導エリア及び新産業複合エリアを設定し、各エリアにおいて、新たな産業の創出・育成機能の集積や研究開発機能の集積などを適切に誘導する方針としています。</p> <p>(6) 全体構想案P25、2-(2)-③オープンスペース等の活用の項に示すとおり、再開発等で整備された公共的空間において、適切な維持管理とともに、積極的な活用を促進し、地域の活性化やまちのにぎわいの創出等、地域の魅力向上につながるまちづくりを推進してまいります。</p>
---	---

意見の区分	イ	延べ意見 5件
意見の要旨		市の考え方
(1) 生田、読売ランド前、百合ヶ丘、柿生の駅前にバスロータリーを整備するとともに、商業施設も古びているため、区画整理事業を行ってほ		(1)～(4) 全体構想案では、小田急線沿線の地域を北部エリアとして、P90、4の項に、まちづくりの考え方を示しており、拠点駅以外の

<p>しい。</p> <p>(2) 生田、読売ランド前、柿生の駅前がひどすぎる。読売ランド前駅は、駅前広場が無く、建物も寂れているため、区画整理とともに、バスターミナルを整備してよみうりランドへのアクセスを確保してほしい。</p> <p>(3) 読売ランド前駅の駅前に大型の商業施設を作り、商業施設と丘陵地をデッキでつないでほしい。</p> <p>(4) 小田急線の各駅停車駅前の利便性の無さに関する記述が抜けている。駅前の再開発は小田急の複々線化の決定を待っているのであれば、その旨知らせてほしい。</p> <p>(5) キングスカイフロントや新川崎地区の周辺エリアには、ホテルやコンベンション施設、インターナショナルスクール、外国企業・外資系企業、外国人向け店舗の誘致を図ってほしい。</p>	<p>身近な駅周辺においても、鉄道沿線の拠点地区と連携しながら、機能の分担を図り、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能を集積するとともに、奥行の広さや高低差のある地形等の北部エリアの地域特性を考慮した駅や駅周辺へのアクセスの向上を図るなど、北部エリアの魅力づくりをめざしてまいります。</p> <p>また、こうしたまちづくりの考え方のもと、本市では、小田急電鉄株式会社と包括連携協定を締結しており、駅を中心としたまちづくりや公共交通機能の強化、鉄道沿線の魅力向上・活性化に関する取組を連携・協力して推進しています。</p> <p>(5) 全体構想案P30、5—(1)—①殿町大師河原地域の項に、殿町3丁目地域において、ライフサイエンス・環境分野の研究開発等の中枢機能、国内外の人材、もの、情報の交流拠点となる都市機能の集積を進め、国際競争力の強化を先導する中核拠点の形成を図ることなどを示しています。</p> <p>キングスカイフロントでは、現在までに国内外のライフサイエンス分野等の企業・研究機関の集積が進んでおります。また、ライフサイエンス機能と賑わい・交流機能、憩い機能をコンセプトとして開発するエリアでは、研究開発ラボのほかホテル棟が整備されるなど、国際戦略拠点の形成に向けた取組を進めています。</p>
--	--

③第4部 分野別の基本方針に関すること（交通体系）

意見の区分	ア	延べ意見 11件
意見の要旨		市の考え方
<p>(1) 各エリアの市民が、他の生活行動圏エリアの広域拠点へアクセスする時間と距離を短縮するため、鉄道と道路の新設、強化整備が重要です。</p> <p>(2) 市内鉄道体系と道路網の多重化構築をめざしてほしい。</p> <p>(3) H20パーソントリップ調査より推計された川崎市の内々交通量は、今後も増加した状態が維持されることを踏まえたうえで、都市の骨格を形成する鉄道網と道路網の整備計画を策定してほしい。</p> <p>(4) 交通体系の検討にあたっては、宮前区の駅数は0.16駅/km<sup>2</sup>であり、川崎市平均の0.37駅/km<sup>2</sup>と比べて少なく、また、宮前区の人口予測は今後も増加することを課題として認識してほしい。</p> <p>(5) 小田急線向ヶ丘遊園駅から新百合ヶ丘駅までの複々線化案は評価する。</p> <p>(6) 鉄道は様々な都市を通過する交通手段であることから、他都市のラッピング電車の事例などを参考とした川崎市の知名度向上への寄与な</p>	<p>(1)～(3) 全体構想案P40、1-(1)都市の骨格を形成する交通網の整備の項に示すとおり、市内外の拠点間を連携する交通機能の強化を図ることなどを方針としています。</p> <p>都市の一体性と都市機能の更なる向上に向け、既存の鉄道網と道路網を活かした広域的な交通機能の強化や公共交通を主体とした駅へのアクセスの向上を図るなど、効率的、効果的な交通体系の構築を推進してまいります。</p> <p>(4) 全体構想の策定にあたっては、地域ごとの特性を踏まえた地域交通の形成が必要であると認識しており、全体構想案P43、2-(1)駅周辺の特性に応じた交通環境の整備の項などに示すように、公共交通の利用促進に向けた交通体系の確立とともに、安全に安心して、快適に移動できる地域交通環境の形成をめざし、駅周辺の交通環境の整備や路線バスを基本とした駅へのアクセスの向上に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>(5) 全体構想案に対する御期待、御感想と考え、今後の取組を推進してまいります。</p> <p>(6) 川崎市では、東日本旅客鉄道株式会社、東京急行電鉄株式会社、小田急電鉄株式会社と包括連携協定を締結しており、鉄道事業者へご要望</p>	

ど、他都市の人とのつながりを取り持つ役割にも注目した取り組みを期待したい。

(7) 羽田空港を便利に利用できるよう、殿町～羽田架橋のような羽田へのアクセスの整備を促進してほしい。

(8) 将来の人口減少や高齢化を踏まえ、公共交通の独立採算性の仕組みでは、利用者が減るとバス路線の維持ができなくなることも考えられることから、現状の運賃負担での維持を原則とする方法を含め、考え直す機会を持ってほしい。

(9) 駅周辺では、交通の優先順位を最上位が歩行者、最下位を自家用車とし、自動車の侵入抑制及び低速化を図り、歩行の円滑化や安全性を向上してほしい。

(10) 道路に関する計画等でも自動車中心になっている点を見直し、歩行者や自転車などの望ましい交通モードが優先的に考慮される計画および構造へと改善してほしい。

(11) 高齢化の進展等を踏まえ、自家用車依存からの脱却と公共交通および歩行空間の拡充、自転車走行空間の拡充を優先する施策を展開してほしい。

をお伝えするとともに、沿線の魅力向上に向けた取組を連携・協力して推進してまいります。

(7) 全体構想案P40、1-(1)都市の骨格を形成する交通網の整備の項に示すとおり、国際化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を市内全体に波及させる交通網の整備をめざしてまいります。

なお、御意見にある殿町と羽田を結ぶ橋りょうについては、平成28年12月に都市計画道路殿町羽田空港線として、都市計画決定したところであり、引き続き整備を推進してまいります。

(8) 全体構想案P44、3-(1)バス交通の利便性の向上の項に示すとおり、輸送需要、地形、道路基盤や走行環境など、地域の特性を踏まえた効率的・効果的な運用や隣接都市とも連携した路線見直しなど、路線バスサービスの維持、向上に向け、バス事業者と連携した取組を推進してまいります。

(9)～(11) 全体構想案P43、2-(2)-①安全・安心な歩行空間づくりの推進の項などに示すとおり、歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組を推進し、歩行者が安全で安心して利用しやすい空間づくりに取り組んでまいります。

また、地域特性に応じた自転車道・自転車レーンなどの通行環境整備により、道路を利用するすべての人が安全・安心で快適に通行できる道路空間の形成に向けた取組を進めてまいります。

公共交通の利用環境の向上については、全体構想案P44、2-(3)ユニバーサルデザイン化の推進の項に示すとおり、高齢者等をはじめ、誰もが利用しやすい交通手段の確保や外出の支援

	<p>に向け、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の普及、利用環境の整備を促進してまいります。</p> <p>また、全体構想案P44、3-(1)バス交通の利便性の向上の項に示すとおり、地域のニーズや特性に応じて、路線バスを基本とした公共交通による駅へのアクセス向上に向けた取組や、路線バスサービスの維持、向上をめざし、バス事業者と連携した取組を推進してまいります。</p>
--	--

意見の区分	イ	延べ意見 9件
	意見の要旨	市の考え方
	<p>(1) 南武線の輸送能力が限界に近づいているため、新幹線と同じ標準軌道とした成田空港～羽田空港～横田空港を結ぶ鉄道路線を新設してほしい。</p> <p>また、新たな鉄道路線は、羽田空港からJR川崎駅をつなぎ、そこから2つに分岐し、府中街道、尻手黒川道路沿いとし、新川崎、武蔵小杉、溝口、登戸などの商業圏を結び、川崎市内を東西に走るJRや私鉄に接続、乗り換えできるようにしてほしい。</p> <p>(2) 市を東西に横断する幹線道路について、市内に用のない車両が通過するよう、専用のバイパスを建設してほしい。</p> <p>(3) 市を南北に縦断する府中街道と尻手黒川道路などを幅員100mとし、将来の自動運転、無人運転に対応できるものとしてほしい。</p>	<p>(1) 本市では、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促進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の整備をめざしています。</p> <p>また、南武線については、全体構想案P40、1-(2)-②輸送力増強等による混雑緩和の促進の項に示すとおり、鉄道事業者との連携を図りながら、車両の長編成化等による混雑緩和に向けた取組を促進してまいります。</p> <p>(2)～(3) 道路は、人や自動車交通等の移動を支える交通機能をはじめ、都市構造や街区の形成等を担う市街地形成機能など、多様な機能を有する根幹的な都市施設であるため、全体構想案P41、1-(3)-①道路網の強化の項に示すとおり、体系的、機能的に連携し、市民生活や都市活動を支える道路網の整備をめざしてまいります。</p> <p>なお、自動車の自動運転については、国土交通省による自動運転戦略本部が設置された状況もあり、国等の動向を注視してまいります。</p>



<p>(4) 菅早野線の開通を無電柱化と共に急いでほしい。</p> <p>(5) 読売ランド前駅の無電柱化を進めてほしい。</p>	<p>(4)～(5) 全体構想案P42、1-(3)-③市域の幹線道路網の整備の項に示すとおり、道路整備にあたっては、事業効果を早期に発揮するために、効率的・効果的な幹線道路の整備を進めてまいります。</p> <p>なお、道路の効率的・効果的な整備に向け、平成28年3月に策定した今後10年間の整備計画を示した「第2次川崎市道路整備プログラム」では、整備推進路線として、菅早野線の下麻生工区を位置づけています。</p> <p>また、無電柱化については、全体構想案P61、2-(1)-①交通環境の整備の項に示すとおり、国の動向を踏まえるとともに、川崎市無電柱化整備基本方針に基づき、円滑かつ効率的な無電柱化を推進してまいります。</p>
<p>(6) 将来予想される滑走路不要の航空機（ヘリアーやオスプレイが進化した垂直離着陸の航空機）が発進できるミニ空港（大型ヘリポート）の建設用地をプランに入れてほしい。</p>	<p>(6) 都市計画マスタープランは、都市計画の基本的な方針として定めるものであり、個別具体の建設用地などを位置づけるものではありませんので、御意見として参考とさせていただきます。</p> <p>なお、空港の新設にあたっては、国土交通大臣の諮問に応じる交通政策審議会の航空分科会答申により、今後の地方空港の整備は、離島を除き抑制するものとされています。</p>
<p>(7) 羽田に隣接した浮島港を、客船やクルーズ船の首都圏の港として整備してほしい。</p>	<p>(7) 浮島地区は、多摩川を挟んだ羽田空港の対岸に位置し、以前は木更津航路及び宮崎航路の民間のフェリー乗り場がありましたが、現在は撤去されており、公共の係留施設がありません。</p> <p>また、浮島地区では、羽田空港の航空制限、川崎航路の危険物船の輻湊、多摩川からの土砂流入による定期的な浚渫などの制約等があります。</p> <p>しかしながら、港全体としては活性化の観点からも客船やクルーズ船の誘致は重要であると認</p>

<p>(8) 登戸から多摩川河口（浮島）まで船舶の通行を可能とし、登戸からお台場や千葉方面への高速船の航路を設けてほしい。また、災害時の運送手段として利用するため、鶴見川と併せて、河口には何らかの津波対策が求められる。</p> <p>(9) 市民の健康のため、既存の多摩川サイクリングロードの拡大や、市を一周するサイクリングロード・遊歩道を建設するとともに、自然林での遊歩道を整備してほしい。</p>	<p>識しており、御意見は今後の検討の参考とさせていただきます。</p> <p>(8) 多摩川や鶴見川を管理している国土交通省では、現在、東京都心から羽田空港や横浜港への舟運の社会実験を実施するなど、新たな水上交通の検討に取り組んでいますが、多摩川や鶴見川では、現在、このよう取り組みは行われておりません。</p> <p>また、本市では、広域的な交通網である鉄道を主軸に、駅アクセスなどの地域の公共交通は路線バスを基本としています。</p> <p>今後も、公共交通利用の促進に向け、利便性の高い公共交通網の構築に取り組んでまいります。</p> <p>なお、本市では、国と共同により、東扇島の基幹的広域防災拠点からの河川舟運輸送時の主な中継拠点として、大師河原河川防災ステーションを整備するなどの取組を行っています。</p> <p>また、川崎港の津波対策として、現在整備されている防潮堤の防潮扉を迅速に閉鎖できるよう扉の改良を進めるとともに、国土交通省の管轄により、多摩川の高規格堤防の整備などが進められています。</p> <p>(9) 全体構想案P54、4-(2)多摩川の水辺空間の保全と活用の項に示すとおり、多摩川河川敷のサイクリングコースは、より多くの市民が利用する場として、利便性の向上に取り組んでまいります。</p> <p>また、遊歩道については、全体構想案P25、3-(2)-④多様な公園・緑地の整備・保全の項に示すとおり、環境保全などが期待できる緑道緑地の配置に努めてまいります。</p>
--	--

④第4部 分野別の基本方針に関すること（都市環境）

意見の区分	ア	延べ意見 2件
	意見の要旨	市の考え方
	<p>(1) 黒川、岡上などの調整区域はもちろん、市街化区域内においても今ある緑地をこれ以上減らさないための保全活動を推進するとともに、緑の拡大・ネットワーク化にも取り組んでほしい。</p> <p>(2) 民地や公共施設において、庭などの土が見える空間を設けることで、生態系やヒートアイランド、雨水浸透などに重要な役割を果たすことを評価し、庭的空間を増やす取り組みをしてほしい。</p>	<p>(1) 全体構想案P51、3-(1)多摩丘陵の緑の保全と育成の項などに示すとおり、多摩丘陵の一角を形成する多摩川崖線を始めとした緑地は、緑地総合評価に基づいて、地権者の協力を得ながら、「特別緑地保全地区」や「緑の保全地域」の指定、「緑地保全協定」の締結、ふれあいの森（市民緑地）として借地契約の締結等、様々な緑地保全施策を活用し、保全に努めてまいります。</p> <p>また、多摩丘陵や大規模公園などを事業所の緑、住宅地の緑、街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、「緑と水のネットワーク」の形成をめざしてまいります。</p> <p>(2) 全体構想案P51、3-(1)多摩丘陵の緑の保全と育成の項などに示すとおり、一定規模以上の開発が行われる場合には、事業者や地権者に対して、緑地保全施策への協力を求めていくとともに、開発対象区域内の自然的環境の保全への配慮の助言・指導を行ってまいります。</p> <p>また、公共空間や公共施設、私有地の緑化の推進に向け、再開発等の大規模な土地利用転換にあたっては、「緑化指針」等に基づき、敷地内緑化の推進と緑のネットワーク化など、緑の創出を適切に誘導してまいります。</p>

意見の区分	イ	延べ意見 1件
	意見の要旨	市の考え方
	<p>(1) 道路はPM（粒子状物質）など、喘息の原因物質の排出源であり、高架道路下の公園は、子どもの遊び場や人が集う場として適切ではな</p>	<p>(1) 全体構想案P51、3-(2)-②地域の核となる公園の整備・活用の項に、人口密度や誘致圏域、地域特性等に配慮しながら、利用者の</p>

<p>いため、今後設置する際には大気汚染源から離すなど、人が集う場として相応しい場所に設置してほしい。</p>	<p>ニーズを踏まえた魅力ある公園・緑地の整備・活用に努めることを示していますが、市街化が著しい本市では、新たな用地取得を伴う公園整備は難しい状況にあることから、土地の立体的な活用など、多様な手法による公園整備を推進しています。</p>
---	--

⑤第5部 生活行動圏別の沿線まちづくりに関すること

意見の区分	ア	延べ意見 3件
意見の要旨		市の考え方
<p>(1) 改定案では、従来より一歩進んで鉄道沿線のまちづくり、駅周辺への公共・商業施設等の立地促進などが盛り込まれたことは大いに評価したい。</p> <p>(2) 鉄道網をはじめとする既存の交通網、および地形や市街地の成り立ちなどに触れつつ、新たに「生活行動圏別の沿線まちづくり」が加えられるなど、地域特性に寄り添う姿勢を評価したい。</p> <p>(3) 生活行動圏別の沿線まちづくりにあたっては、住民の生活実感と行政計画が必ずしも一致せず、既存の計画や行政界などが障害になる場合も懸念されることから、都市計画マスタープランの運用段階ではそうした場合に生活実態に合わせるための仕組みや、行政界に捉われない柔軟な仕組みを取り入れてほしい。</p>		<p>(1)～(2) 全体構想案に対する御期待、御感想と考へ、今後の取組を推進してまいります。</p> <p>(3) 都市計画マスタープラン全体構想の改定では、市民の行動圏に着目した4つの行動圏域ごとに、鉄道を中心とした、エリア内での都市機能の連携・分担や地域交通環境の向上、沿線につながる隣接区と連携したまちづくりなどの考え方を示しています。</p> <p>今後のまちづくりにあたっては、こうした考え方を踏まえ、鉄道沿線や身近な地域が相互に連携した一体的なまちづくりを促進してまいります。</p>

⑥その他

意見の区分	ウ	延べ意見 4件
意見の要旨		市の考え方
<p>(1) 公立の教育機関では日本語による考え方を育て、個々の才能を伸ばす英才教育を行うことが必要となる。</p> <p>(2) 明治神宮の植林の経験を参考とし、また、シカやハクビシンなどの野生動物との共存の道を探り、有効な被害への対策をモデルとして確立し、日本の環境行政をリードする役割を果たしてほしい。</p> <p>(3) 提案内容を実現するために、“川崎 2222”のような呼称のもと、プランの実現時期を西暦2222年とし、段階的に実行してほしい。</p> <p>(4) 全体構想改定案の意見募集結果と市の考え方を公表してほしい。</p>		<p>(1) 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、教育に関する内容は対象としておりません。</p> <p>なお、教育が果たすべき役割として、子どもたち一人ひとりの生涯にわたる学習・生活の基礎となる「生きる力」を伸ばし、将来の社会的自立に向け、必要な能力や態度を育てることが重要であると考えています。</p> <p>(2) 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、動物の被害対策については対象としていませんが、生物多様性の保全に向けて、生物の生息環境となる緑地や水辺環境の保全に関する方針を示しています。</p> <p>なお、農林水産業被害や生活環境に係る被害等をもたらす動物については、神奈川県在所管による鳥獣保護管理事業計画に基づき、地域の鳥獣の生息状況に応じた鳥獣保護管理行政が進められています。</p> <p>(3) 都市計画マスタープランは、今後30年程度を展望した「めざす都市像及びまちづくりの基本目標」を定めている本市基本構想と整合を図り、おおむね30年後の将来の都市像を展望し、都市計画の基本的目標・基本的方向を定めるものとして策定しています。</p> <p>(4) 計画策定の公表に合わせて、改定案の意見募集結果と市の考え方の公表を予定しています。</p>