

前回見直し検討会議の意見聴取について(全体)

資料1

1

第1回見直し検討会議(令和5年8月)において指摘された事項について、総合都市交通計画の見直しにおける対応の方向性を検討する。

主な指摘事項	主な対応の方向性
計画期間中に人口増加・減少時期が混在 ➢ 川崎市全体では人口がしばらく増加し、その後減少する見通しだが、増加期間と減少期間とでは取りうる施策は真逆である ➢ 市内でも人口が増加する地域と減少する地域が混在	◆ 本市の交通政策を取り巻く状況の一つとして、整理・検討していく。輸送需要の変化など社会の変革期に対応した地域公共交通の維持・確保を推進することを「交通政策の目標」などの中で、検討する
高齢化の進展を踏まえた、高齢化が進む地域の移動手段の確保や外出を促す取組 ➢ 団地が集積する地域など一帯で高齢化が進む地域は、交通不便とは別の視点で取組が必要である ➢ 地域コミュニティの強化や高齢者の外出・社会参加を促すための交通の関わりを計画に取り入れるべきではないか	◆ まちづくりと連携し、地域交通に関する課題にきめ細かく対応することを「交通政策の目標」の中で検討する。 ◆ 交通政策の目標④「地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備」の中で、多様な主体等との連携などを検討する。
他の計画(市内外)に対する総合都市交通計画の位置づけ ➢ 市の総合計画や立地適正化計画と連携しながら計画を策定すべき ➢ 交通政策審議会や港湾計画、首都圏広域地方計画などに、総合都市交通計画をどう反映させるのかを意識すべき	◆ 総合計画や立地適正化計画等との整合には十分に留意しながら見直しの検討を進める。 ◆ 見直しにあたっては、市内外の計画への反映を見据え、各事業の記載方法等を検討する。
鉄道の混雑率やピーク率の考え方 ➢ コロナ禍を経て、ピーク時の利用者の平準化(前後時間へのシフト)、利用目的・区間・時間帯で異なる利用者の動きの変化、混雑に対する忌避感などが起きており、これまでと同じ評価はできないのではないか	◆ 鉄道混雑率において、ピークの平準化傾向について分析を行い、検討する。 ◆ 混雑率等の数値の捉え方・評価方法について、目標水準(指標)の見直しの中で、分析・検討する。
計画期間と取組時期 ➢ 現計画のB事業(短中期に着手をめざす事業)の位置づけを無くし、概ねの取組時期が不明瞭になることで、ネットワーク形成事業を推進する姿勢が見えなくなることを懸念	◆ 総合都市交通計画の活用方法を踏まえ、計画期間を20年としつつ、今後10年間以内に重点的に取り組む短中期事業(施策)を明確化するとともに、長期にわたる事業の推進や検討が必要となる事業は中・長期事業(施策)として整理を検討する。 ◆ 取組時期を可視化するため、各事業・施策の取組時期をスケジュール表として施策毎に整理し、検討する。

(参考)第1回見直し検討会議における関係団体の主な指摘事項

2

	指摘事項の概要
川崎商工会議所	✓ 首都圏広域幹線道路ネットワークの早期実現を要望している。「2024年問題」を踏まえ、効率的な物流の確保の視点も加えていただきたい。
川崎市全町内会連合会	✓ 臨海部工場地帯の荷待ちのトラックの駐車対応が必要。
川崎市社会福祉協議会	✓ 高齢者の要望をきめ細かく聞いた上での足の確保、市営バス・民間バスの災害時の協力体制、市内全体の効率的なバス路線のネットワークの再編等を要望する。
JR東日本	✓ 生活様式の変化により、ピーク時の利用は平準化する想定。
小田急電鉄	✓ 鉄道輸送動向の変化、担い手不足などの社会環境変化に適合した鉄道計画の見直しを検討中。
東急電鉄	✓ 新しい生活様式の定着や中長期的な利用者減を見越し、DXなどを中心として経営基盤の強化に努め、利用者への新たな価値の提供を検討している。
京急電鉄	✓ 目的・時間帯・区間によってコロナ禍の影響や回復状況が異なっており、一律で表現できないため、定量的な評価のみではなく定性的な評価の検討が必要。
神奈川県バス協会	✓ 運転手不足が大きな課題。総合都市交通計画の見直しの策定期間が後ろ倒しになるとのこと、2024年度以降の路線バスの人員の確保状況を計画に反映できる。
神奈川県警察	✓ 電動キックボードの普及のためには、新たな駐車場の整備が必要。
神奈川県タクシー協会 (前回検討会欠席のため、意見書を提出)	✓ 運転手不足で、タクシーは余っているが、乗り手がない状況の中で、さらに、2024年問題で、運転手の労働時間の短縮等、問題が山積している。 ✓ 厳しい現状において、コミュニティ交通については、手を出しづらい現状にはあるものの、今後は、交通弱者等のため、様々なニーズを考慮するなど現状の経営・労働環境の中でも、少しでも需要と供給のバランスを保てるよう、川崎市の担当部局と連絡を密にして、コミュニティ交通の役に立ちたいと考えている。

(参考)第1回見直し検討会議における市民委員の主な指摘事項

3

	指摘事項の概要
市民委員 川上委員	✓ コロナ禍における対応の評価と外出規制の対応のあり方の検討を行い、事前に緊急時の対応を市民に示し、理解を得ておくことが必要ではないか。
市民委員 坂井委員	✓ 川崎駅周辺において、ウォーカブルなまち作りの推進として、歩道の整備、京急川崎駅とJR川崎駅の乗換改善、京急川崎駅とJR線の北側への移動などの改善をしていただきたい。無人運行バスの実証実験の場を提供することも検討してはどうか。

(参考)第1回見直し検討会議における学識経験者の主な指摘事項 4

	指摘事項の概要
東海大学 梶田委員	✓ 公共交通ネットワークを維持しつつ、公共交通間の乗り継ぎやラストワンマイルを担う様々な手段との連携も踏まえた公共交通のあり方の検討が必要。 ✓ 利用促進や乗務員不足対応などの地域公共交通のソフト対策も盛り込んでどうか。
芝浦工業大学 岩倉委員	✓ 今後が見通せないから計画管理を行う期間を10年とする、それ以降は計画管理をしないと読めてしまう。策定後の計画の使い方を考慮すべきではないか。 ✓ 鉄道混雑に対する抵抗感が上がっており、今までの混雑率の考え方とは異なる検討も必要ではないか。 ✓ 高齢化や災害対応等の観点から、地域コミュニティの強化や高齢者の外出・社会参加を促すための交通の関わりを計画に取り入れるべきではないか。
日本大学 大沢委員	✓ 川崎市はまだ人口増加が見込まれるが、中長期的には人口減少へ転じる。また、人口の伸び率が地域によって異なることをしっかり示した方が良い。 ✓ 物流についての視点が薄いため、物流をどう考えるのかについて入れる必要がある。 ✓ 自動運転を踏まえた交通体系のあり方を反映させる必要がある。
東京女子大学 二村委員	✓ 川崎港に水素拠点があるという特色を生かして水素を活用した対応が望まれる。 ✓ 水素のみでのカーボンニュートラルの実現は考えにくく、当面は電気自動車の普及も選択肢の一つ。環境に優しい交通手段の促進に向け、充電施設などのインフラ整備を行っていただきたい。 ✓ 高齢者の外出について健康福祉局とも連携が必要。
政策研究大学院大学 岸井委員	✓ 川崎市総合計画や立地適正化計画と連携して総合都市交通計画を策定すべき。交通政策審議会や港湾計画、首都圏広域地方計画などの他の計画における総合都市交通計画の位置づけや他の計画にどう反映させるか意識すべき。 ✓ 現計画になかった視点として、新しいモビリティへの対応を考える必要がある。 ✓ 地域社会の目指すべきイメージを持ち、高齢者が生きがいを持つための外出を促す仕掛けが求められる。地域の拠点駅へのアクセスなど交通の視点の仕掛けを総合都市交通計画にも盛り込む必要がある。