

# 前回見直し検討会議の意見聴取について(全体)

資料1

第2回見直し検討会議(令和6年3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
<b>政策目標3 災害に強い交通環境の整備</b> ✓ どのような大規模災害を前提とするのか明記した方がよい。 ✓ 浸水リスクについても考慮した方がよい	◆ かわさき強靱化計画等の被害想定を踏まえ、関連計画と連携し、検討してまいります。
<b>政策目標5 地球にやさしい交通環境の整備</b> ✓ 脱炭素化に向けた取り組みを見据え、標題を再検討した方がよい	◆ 標題を国の取組等を踏まえ、「カーボンニュートラルの実現に向けた交通環境の整備」に変更した。
<b>臨海部における大規模土地利用転換</b> ✓ 指標に記載すると埋もれてしまうため、特出しし、その部分をぜひ国の公共交通政策としてもやるべきだということを強く訴えるべき。	◆ 指標ではなく、主な見直しのポイントとして特出しし記載する。
<b>まちづくりと連携した交通環境の整備</b> ✓ 道路や鉄道整備と連携したまちづくりという視点があった方がよい	◆ 鉄道整備等と連携したまちづくりの視点を追記します。(連立事業、横浜市高速鉄道3号線延伸事業等)
<b>市民アンケート</b> ✓ 「重要である」の回答割合が上がっているが、特定の場所についてなのか、全体なのか。	◆ 区別の市民アンケート結果を追記しました。

## (参考)第2回見直し検討会議における関係団体の主な指摘事項

	指摘事項の概要
JR東日本	✓ 地球に優しい交通環境の整備という表現が、現計画と見直し案とで変わっていないが、GX(グリーントランスフォーメーション)が言われている中で、表現を再考しても良いのではないかと。
小田急電鉄	✓ まちづくりとの連携について、鉄道事業者だけでは難しいので、鉄道事業者だけではなく、企業や社会への働きかけが必要。
東急電鉄	✓ 地震対策は非常に大事で耐震などを進めていくが、浸水についても、長期間にわたり鉄道に影響を与えるリスクもあるので考える必要がある。 ✓ 外出回数や移動量が多いほど、幸福度だとか健康にも繋がると考える。自発的に移動する機会を増やし、なぜ外出したのか背景要因も含めて分かれば、増減の理由も分かると思うのでご検討いただきたい。
京急電鉄	✓ 健康福祉局のアンケートの活用について、具体的の活用イメージがあれば教えてほしい。

## (参考)第2回見直し検討会議における学識経験者の主な指摘事項

	指摘事項の概要
<p>東海大学 梶田委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 現在は川崎駅に交通利用者が集中している状況なので、どう分散させるのか。大師線の活用や企業バスの乗り場の話もあるため、今後どのように臨海部に影響するのか、南武線の活用も含めて考えていくのが良いのではないかと。</li> <li>✓ 市民アンケートで市民が重要と考える交通政策について、ユニバーサルデザイン、路線バスの利便性向上、また道路や鉄道の整備といったハード面の項目の「重要である」の回答割合が前回よりも上がっている。これは特定の場所についての考えなのか、全体なのか。</li> </ul>
<p>芝浦工業大学 岩倉委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 皆にやさしい交通という記載になっているが市民アンケート結果を考慮し、高齢者をターゲットに押し出すのかご検討いただきたい。</li> <li>✓ 川崎市内の南北の移動、南北の市民の交流みたいところが非常に弱い。縦貫鉄道計画の見直しを踏まえ、環境が変化した中で代わって何をやるのかを考えた方がよい。</li> </ul>
<p>日本大学 大沢委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 災害に強い交通網の整備について、大規模地震による火災の発生だけでなく、浸水リスクについても考慮し、河川、津波、高潮といったものに区分する必要があるのではないかと。浸水リスクは都市計画道路のあり方、交通網の見直しに関わってくると思うので、どのような大規模災害を前提とするのか明記した方がよい。</li> <li>✓ 首都圏機能の強化など、本市の構造で、拠点等を鉄道・道路で結ぶとあるが、この拠点は、物流系の拠点も入っているのか否か。大規模土地利用転換以外にも工場跡地の土地利用転換で物流施設が多数出てきて、それに対して様々な地域との問題が出てきているような状況もあるので、物流拠点をきちんと位置付けた方がよい。</li> <li>✓ 駐車場関連の施策との関係は今回出さなくてよいのか。川崎市では川崎駅のみ駐車場整備計画があって、武蔵小杉駅等には駐車場整備計画がなく、それが本当に大丈夫なのか。滞留する場所、駐車場のあり方を、しっかりここで位置づけて、個別の駐車場計画にもっていかなければならないのではないかと。</li> <li>✓ 道路や鉄道整備と連携したまちづくりという視点が良かった方がよいのではないかと。川崎大師駅は、道路の真ん中に駅があるため、見直しは連立だけでなくまちづくりと合わせてやるべき。将来的には高速道路計画とも関わってくると思う。</li> </ul>

## (参考)第2回見直し検討会議における学識経験者の主な指摘事項

	指摘事項の概要
政策研究大学院大学 岸井委員	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ 臨海部における大規模土地利用転換について、指標に記載すると埋もれてしまうため、特出しし、その部分をぜひ国の公共交通政策としてもやるべきだということを強く訴えるべき。</li><li>✓ 公共公益施設等の更新時期を見据え、交通政策との連携ができないか。特に駅周辺にある公共施設が変わるときは、そういうことを考えるべき。公共公益施設を更新する側に発しておくことが良いのではないか。</li><li>✓ 生産年齢人口の減少を見据え、外国人の雇用やAIをはじめとするロボットによる自動運転も含めて、機械によるサポートを本格的に考える時期になっている。川崎市の中では外国人はどのように住まい働いているのか、交通として本当にサポートできているのか、サービスがインクルーシブに社会の人を受け入れる仕組みを持っているのか先んじて実態を見ておく必要がある。</li></ul>