

## 「川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方」についての意見募集結果

### 1 目的

- 横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う川崎市側の概略ルート・中間駅について、本市北部地域の現状を踏まえ、新たに設置する中間駅の役割として、本市にとって大きなメリットとなるよう、「北部地域の公共交通ネットワークの充実等に資すること」、「より広い地域から多くの人が身近な駅として利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資すること」を掲げております。
- これに向けて実現可能な3つのルートを比較評価し、その上で、「東側ルート（ヨネツティー王禅寺付近）」をより整備効果の高い有力ルート案とする考え方について、意見募集を行ってまいりました。
- このたび、その意見募集の結果及びそれを踏まえた本市の基本的な考え方を取りまとめました。

### 2 意見募集の概要

|         |  |
|---------|--|
| 意見募集期間  | 令和元年9月17日（火）～令和元年10月16日（水）   |
| 意見の提出方法 | 電子メール、FAX、郵送・持参  |
| 募集の周知方法 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市政だより（令和元年9月21日号）</li> <li>・川崎市・横浜市ホームページ</li> <li>・資料の閲覧</li> </ul> 川崎市：まちづくり局交通政策室、宮前・多摩・麻生区役所<br>宮前区向丘出張所、多摩区生田出張所<br>川崎市情報プラザ、<br>横浜市：都市整備局都市交通課、交通局建設改良課、青葉区役所、<br>あざみ野駅行政サービスコーナー<br>横浜市市民情報センター |
| 結果の公表方法 | ・川崎市・横浜市ホームページ等  |

### 3 意見募集の結果

#### (1) 提出方法別内訳

| 意見提出数（意見件数） |       | 104通 | （261件） |
|-------------|-------|------|--------|
| 内訳          | 電子メール | 80通  | （205件） |
|             | 郵送・持参 | 13通  | （37件）  |
|             | FAX   | 11通  | （19件）  |

#### (2) 意見提出者の区分

| 意見提出数          |      | 104通 |
|----------------|------|------|
| 川崎市<br>(小計59通) | 麻生区  | 50通  |
|                | 宮前区  | 4通   |
|                | ほか市内 | 5通   |
| 横浜市<br>(小計9通)  | 青葉区  | 7通   |
|                | ほか市内 | 2通   |
| 県外（東京都、茨城県）    |      | 2通   |
| 区分（住所）記入       |      | 70通  |
| 区分（住所）未記入      |      | 34通  |

#### 4 意見の要旨と本市の考え方の区分

##### 【全体総括表】

| 項目                              | ①  | ②  | ③  | ④  | ⑤  | 計   |
|---------------------------------|----|----|----|----|----|-----|
| 1 ルートや駅位置の評価について                | 81 | 21 | 54 | 42 | 0  | 198 |
| ア 費用対効果や事業採算性に関する<br>こと         | 0  | 0  | 17 | 0  | 0  | 17  |
| イ 地域交通の視点（地域交通との連<br>携）に関すること   | 16 | 2  | 12 | 16 | 0  | 46  |
| ウ まちづくりの視点（機能分担や波<br>及効果）に関すること | 53 | 16 | 8  | 19 | 0  | 96  |
| エ その他評価全般に関すること                 | 12 | 3  | 17 | 7  | 0  | 39  |
| 2 事業の推進に関すること                   | 16 | 15 | 0  | 0  | 0  | 31  |
| ア 早期開業に向けた事業推進に関す<br>ること        | 16 | 0  | 0  | 0  | 0  | 16  |
| イ 周辺環境や住環境等への配慮に関<br>すること       | 0  | 7  | 0  | 0  | 0  | 7   |
| ウ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに<br>関すること      | 0  | 8  | 0  | 0  | 0  | 8   |
| 3 その他                           | 0  | 0  | 0  | 0  | 32 | 32  |
| ア 事業全般に関すること                    | 0  | 0  | 0  | 0  | 21 | 21  |
| イ 事業以外の内容に関すること                 | 0  | 0  | 0  | 0  | 11 | 11  |
| 合計                              | 97 | 36 | 54 | 42 | 32 | 261 |

##### 【考え方の区分】

- ①：御意見の趣旨が本市の考え方に沿ったもの
- ②：御意見の趣旨を踏まえ、今後、計画の検討を進めていく上で参考とするもの
- ③：質問・要望の御意見であり、「本市の考え方」を説明するもの
- ④：質問・要望の御意見であり、新たに「本市の考え方」を補足説明するもの
- ⑤：その他

① 御意見の趣旨が本市の考え方に沿ったもの（97件）

| 意見要旨  | 市の見解  |
|---|---|
| <p>1ーイ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関すること（16件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共施設であるヨネッティー王禅寺や大学、聖マリアンナ医大病院に近く、公共交通機関としての役割を担うことが出来る。（同趣旨ほか8件）</li> <li>●多方面へ向かうバス路線が整っており、鉄道とのアクセスが良好。（同趣旨ほか6件）</li> </ul>  | <p>本市は、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人が利用できる環境が確保されることから、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、東側ルートを有カルート案としたものです。</p> <p>いただいた御意見は、本市の考え方に沿ったものであることから、今後も引き続き横浜市と連携して、今年度内を目途に1案に選定してまいります。</p> |
| <p>1ーウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関すること（53件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●中間駅設置による駅前広場等の整備により、駅周辺の活性化が期待できる。（同趣旨ほか27件）</li> <li>●多方面かつ広範囲の地域と連携し、より広い地域の人々の利用が可能。（同趣旨ほか20件）</li> <li>●新百合ヶ丘駅との機能分担が期待できる。（同趣旨ほか2件）</li> <li>●既存の駅と最も離れており、中央、西側ルートに比べ波及効果が大きい。</li> </ul> |   |
| <p>1ーエ その他評価全般に関すること（12件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●東側ルートは他案より住宅地を避けたルートだと思う。（同趣旨ほか4件）</li> <li>●尻手黒川道路の渋滞緩和が期待できると思う。（同趣旨ほか3件）</li> <li>●東側ルートは、市有地の有効活用が可能ではないか。</li> <li>●リニア非常口工事により地質状況が調査済であること。</li> <li>●すすき野周辺に駅ができれば、東側ルートに賛成。</li> </ul>             |   |
| <p>2ーア 早期開業に向けた事業推進に関すること（16件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●東側ルートにて、早期着工、開業を期待。（同趣旨ほか12件）</li> <li>●全員が満足する解決策はないが、早期決定、早期着工を望む。</li> <li>●高速鉄道3号線が新百合ヶ丘まで延びると便利になる。開業に向けて頑張ってもらいたい。</li> <li>●開業を楽しみにしている。</li> </ul>   |   |

② 御意見の趣旨を踏まえ、今後、計画の検討を進めていく上で参考とするもの（36件）

| 意見要旨  | 市の見解  |
|---|---|
| <p>1-イ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関すること（2件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●新百合ヶ丘駅や中間駅で既存バスの再編や買い物バス等の検討に取り組んでほしい。</li> <li>●西側ルートは、中間駅設置より新百合ヶ丘へのアクセス向上（バス増便、タクシーベイ設置等）が効果的。また、総合病院へバス路線等を開設してほしい。</li> </ul>   | <p>本市は、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、より広い地域から多くの人が利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資するものとして、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p> <p>地域公共交通については、高齢化の進展等を踏まえ、身近な地域における交通の一層の充実を図るため、地域特性や市民ニーズを適切に踏まえた交通環境の整備が重要になるものと考えています。このため、誰もが利用できる路線バスや、買い物送迎バスの活用など多様な主体と連携した取組を進めているところです。</p> <p>いただいた御意見は、今後、事業を実施していく上での参考とさせていただきます。</p>  |
| <p>1-ウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関すること（16件）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●中間駅設置により、周辺への利便性向上等の波及効果が高まるよう、駅前広場等の整備をお願いしたい。（同趣旨ほか7件）</li> <li>●中間駅設置により、多方面かつ広範囲の地域と連携し、より広い地域の人の利用が可能となるよう、バス路線の新設・増便をお願いしたい。（同趣旨ほか4件）</li> <li>●ヨネッティー王禅寺付近の駅周辺まちづくりのイメージを示してほしい。（同趣旨ほか1件）</li> <li>●東側ルートを選定するのであれば、中央・西側ルート周辺のまちの活性化を図ってほしい。</li> </ul> | <p>新たに設置する中間駅は、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、より広い地域から多くの人が利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資することで、本市にとって大きなメリットとなるよう取組を進めてまいります。</p> <p>意見募集資料として、ヨネッティー王禅寺付近の駅周辺まちづくりの参考イメージをお示ししたところですが、中間駅周辺のまちづくりの方向性等については、ルートを1案に選定した後、ルートや駅位置を踏まえながら具体的な検討を進めてまいります。</p> <p>川崎市域の中間駅については、北部地域の公共交通ネットワークの充実や駅周辺の活性化などの視点も加え、総合的に評価し、東側ルートを有力案としたものです。</p> <p>一方で、麻生区内においては、高度成長期に計画的に建設された住宅地や団地型マンションにおいて、建物の経年に併せて高齢化が進行し、住宅地においては、地域活力の低下等が懸念されております。</p> <p>これらの状況を踏まえ、地区の特性や地域の意向に応じて、住宅地や団地型マンションの維持・再生に向け、土地利用の動向を踏まえた適切な誘導とともに、地域の活動等を支援してまいります。</p> |

| 意見要旨  | 市の見解  |
|---|---|
| <p>1-エ その他評価全般に関すること (3件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ヨネッティー王禅寺付近はリニア中央新幹線の非常口工事と重複しているが、地盤の状況や工事の長期化などを懸念している。(同趣旨ほか2件)</li> </ul>   | <p>地下鉄の走行による振動や工事中の騒音などの周辺環境への影響については、環境影響評価手続の中で、調査・予測・評価を行ってまいります。</p>  |
| <p>2-イ 周辺環境や住環境等への配慮に関すること(7件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●駅新設に際し、周辺環境や住環境に配慮して工事を進めてほしい。(同趣旨ほか3件)</li> <li>●施工中の工事車両増大などに適切に対応してほしい。(同趣旨ほか1件)</li> <li>●地下部分の騒音振動対策が不明。事前に市民に説明してほしい。</li> </ul> | <p>地下鉄の走行による振動や工事中の騒音などの周辺環境への影響については、環境影響評価手続の中で、調査・予測・評価を行ってまいります。</p>  |
| <p>2-ウ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに関すること (8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●新百合ヶ丘駅北口・南口の魅力向上をぜひ実施してほしい。(同趣旨ほか6件)</li> <li>●駅周辺まちづくりの際は、魅力ある新百合ヶ丘を保全するため、景観に配慮してほしい。</li> </ul>                                   | <p>新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりについては、高速鉄道3号線の延伸計画進捗など周辺環境の変化に合わせ、景観面にも配慮しつつ、民間活力を活かした土地利用転換の誘導や交通結節機能の強化、駅周辺の回遊性向上をめざし、ハード・ソフト両面での総合的な取組により、広域拠点にふさわしいまちづくりを進めてまいります。</p> |

③ 質問・要望の御意見であり、「本市の考え方」を説明するもの (54件)

| 意見要旨   | 市の見解  |
|--|---|
| <p>1-ア 費用対効果や事業採算性に関すること (17件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●費用対効果や事業採算性を踏まえると、中央ルートを選択すべき。(同趣旨ほか13件)</li> <li>●まちづくりの構想が先にあって、利用者数が算出されるのでは。</li> <li>●西側ルートの費用対効果は甘すぎるのではないかと。</li> <li>●極力コストが安い案にしてほしい。</li> </ul>                         | <p>費用対効果や事業採算性等については、3案選定にあたって実現可能性を確認するために算出したもので、いずれの案も費用対効果や事業採算性が認められることを確認しています。</p> <p>本市は、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人が利用できる環境が確保され、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p> |
| <p>1-イ 地域交通の視点(地域交通との連携)に関すること(12件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バスを利用して中間駅を利用する人は少ないのではないかと。(同趣旨ほか9件)</li> <li>●交通拠点としても、新百合ヶ丘駅始発で、中間駅は経由地となる。尻手黒川線を活用すれば中央ルートでも問題ないと思う。</li> <li>●高齢者にとっては、路線バスの方が利便性が高い。本数の少ないバス路線をルートとすべきでは。</li> </ul> | <p>既存の土地利用から3案ともに多くの人の利用が見込めるなか、ヨネッティー王禅寺付近については、既存バス路線が整っていることを踏まえ、地域交通との連携などによる相乗効果が期待できることをお示ししてきましたが、その地域の人口の目安として、中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる概ねの地域を考慮した人口(資料1)を確認したところ、東側ルートが最も多いことから、引き続き、利用できる環境が整っているものと考えております。</p>                                     |

| 意見要旨  | 市の見解   |
|---|--|
| <p>1ーウ まちづくりの視点(機能分担や波及効果)に関すること(8件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢化が進む新ゆりグリーンタウン、麻生台団地などの街の再生にとって、西側ルートは大きな起爆剤になることから、西側地区に駅をつくり、街の再生を図って欲しい。(同趣旨ほか4件)</li> <li>●既存駅から離れすぎている。(同趣旨ほか1件)</li> <li>●東側ルートはゴミ処理施設などイメージが悪く、選定すべきではない。</li> </ul>  | <p>川崎市域の中間駅については、北部地域の公共交通ネットワークの充実や駅周辺の活性化などの視点も加え、総合的に評価し、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p> <p>一方で、麻生区内においては、高度成長期に計画的に建設された住宅地や団地型マンションにおいて、建物の経年に併せて高齢化が進行し、住宅地においては、地域の活力の低下等が懸念されております。</p> <p>これらの状況を踏まえ、地区の特性や地域の意向に応じて、住宅地や団地型マンションの維持・再生に向け、土地利用の動向を踏まえた適切な誘導とともに、地域の活動等を支援してまいりたいと考えております。</p> <p>川崎市側の中間駅については、北部地域の公共交通ネットワークの充実や駅周辺の活性化などの視点も加え、総合的に評価し、東側ルートを有力案としたものです。</p> |
| <p>1ーエ その他評価全般に関すること(17件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ルート決定方法を明確にしてほしい。(同趣旨ほか3件)</li> <li>●住民へ納得のいく説明をしてほしい。</li> <li>●ルートの評価方法について確認したい(同趣旨ほか1件)。</li> <li>●川崎市北部地区のランドデザインを示したうえでルートの評価、選定を行うべき。(同趣旨ほか1件)</li> <li>●横浜市に配慮したルートになっているのでは。(同趣旨ほか3件)</li> <li>●中央ルートが尻手黒川道路の渋滞解消に寄与すると思う。(同趣旨ほか1件)</li> <li>●中央ルートに一票。</li> <li>●王禅寺公園駅は側線の設置が可能で駅事務所も広くとれる。</li> </ul> | <p>高速鉄道3号線の延伸につきましては、市民の関心も非常に高いことから、費用対効果や事業採算性等については、3案選定にあたって実現可能性を確認するために算出したもので、いずれの案も費用対効果や事業採算性が認められることを確認しています。有力ルート案については、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人々が利用できる環境が確保され、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、川崎市が主体的な役割を担い、東側ルートを有力ルート案として取りまとめたものです。</p>   |

④ 質問・要望の御意見であり、新たに「本市の考え方」を補足説明するもの（42件）

| 意見要旨   | 市の見解  |
|--|---|
| <p>1ーイ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関すること（16件）</p> <p>●将来のバス路線で評価すべきではないか。（同趣旨ほか7件）</p> <p>●中央ルートของバス本数は、近隣バス停を含め再評価すべきではないか。（同趣旨ほか7件）</p>         | <p>地下鉄の開業目標である令和12年の本市北部地域における人口は、現在とほぼ変わらない推計となっており、バス利用者数も一定程度見込まれるものと想定されることや、既成市街地においてはバスネットワークが構築されているため、現在の状況を踏まえ、将来のバス路線の検討を要することから、既存のバス路線を基に評価しております。</p> <p>バス本数等については、道路や土地利用などの周辺状況を勘案するとともに、当該地に中間駅を設けた場合に、多くの人が利用しやすいアクセス性を考慮した主要な道路からのバス停留所の運行本数と方面をお示ししたものです。</p> <p>中央ルートについては、この考え方に基づき、尻手黒川線を主要な道路として、当該道路上のバス停留所の方面数や本数等で評価しており、いただいた御意見の菅早野線上のバス停留所については、良好な住宅沿道を多くの人が往来することを想定した場合のアクセス性が懸念されることから、含めていないものです。</p> <p>なお、菅早野線上の停留所を含めた場合、7方面、約400本/日（資料1）となりますが、東側ルートのバス路線の方が、多方面かつ広範囲となるため、評価としては変わらないと考えます。</p> |
| <p>1ーウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関すること（19件）</p> <p>●中間駅における将来のまちづくりを示し、判断すべきではないか。（同趣旨ほか13件）</p> <p>●利用者が多く見込まれる中間駅のルートとすべきではないか。（同趣旨ほか4件）</p> | <p>まちづくりの評価としては、駅周辺の活性化や利便性の向上等に向けて、より広い地域から多くの人が利用できる環境となる観点から、既存駅からの距離等で評価しております。</p> <p>中間駅の役割の実現に向けて、ルート選定後、具体的なまちづくりの方向性をお示ししてまいります。</p> <p>事業採算性等が認められる中で、東側ルートは、既存のバス路線が整っていることを踏まえ、多方面かつ広範囲の地域と連携していることで、より広い地域の人の利用が期待できます。</p> <p>その地域の人口の目安として、中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる概ねの地域を考慮した人口（資料1）を確認したところ、東側ルートが最も多いことから、引き続き、利用できる環境が整っているものと考えております。</p>  |

| 意見要旨  | 市の見解   |
|---|--|
| <p>1-エ その他評価全般に関すること(7件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●宮前区を通るルートとすべき。(同趣旨ほか3件)</li> <li>●用地取得が容易なルートとすべき。(同趣旨ほか2件)</li> </ul> | <p>本市としてルートを検討したところ、延長の長大化により、費用対効果や事業採算性が認められない結果となったことから、鉄道事業において費用対効果等が認められないルートを設定することは難しいと判断しました。</p> <p>3案いずれのルートにおいても、民有地を通る可能性はあり、その場合は権利設定に御理解いただきながら事業を進めていくこととなるため、ルートの選定においては用地取得の容易性を評価項目とするものではないと考えております。</p> |

⑤ その他(32件)

| 意見要旨  | 市の見解  |
|---|---|
| <p>3-ア 事業全般に関すること(21件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●リニア中央新幹線との交差について、技術的に問題は無いのか。(同趣旨ほか3件)</li> <li>●リニア非常口に駅が出来れば利便性が格段に向上すると思う。(同趣旨ほか1件)</li> <li>●新百合ヶ丘駅は小田急線の真下に設置し、リニア新幹線橋本駅方面の交通利便性も視野に入れ、多摩線等、延伸可能性を残しておいた方がよい。(同趣旨ほか1件)</li> <li>●東側ルートを基に、①新駅を東百合ヶ丘側に移動。②吹込付近に新駅追加。③小田急との接続。④新百合ヶ丘駅を山口台に。⑤新駅から聖マリアンナ医大、グリーンタウンへコミュニティバスやLRTを検討してほしい。</li> <li>●日吉地区方面には深夜バスがなく、付近には空き地も多いため商業施設の建設も期待できる。日吉地区こそ駅を作る意味があると思う。</li> <li>●地表の起伏が不明だが、トンネルではなく高架構造とした方が予算の節約になるのではないか。</li> <li>●中間駅は、相対式ホームにしてほしい。</li> <li>●新駅名について、単なる市民投票ではなく、広く公募し住民の意見を取り入れ、周辺の資産価値が高まるような駅名としてほしい。</li> <li>●反社会勢力が工事等を受注しないよう、厳格な審査・監査をお願いしたい。</li> <li>●青葉区の方にとっても、延伸によるメリットがあることをアピールしたら如何か。</li> </ul> | <p>概略ルート3案は、リニア中央新幹線の計画位置を踏まえたトンネルの計画としております。交差部については、今後、具体的なルート・駅位置を定めていく中で、関係者と協議を行っていきます。</p> <p>なお、リニア中央新幹線の駅については計画されておりません。</p> <p>小田急線と高速鉄道3号線は、線路の幅や電気の供給方法など、鉄道施設の規格が異なるため、相互直通運転を行う予定はありません。</p> <p>本市は、地域交通やまちづくりの評価の視点を踏まえ、中間駅を適切に配置することで、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、拠点駅へのアクセス性向上に資するとともに、より広い地域の人が利用できる環境が確保されることから、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与するものとして、東側ルートを有力ルート案としたものです。</p> <p>中間駅周辺のまちづくりの方向性等については、ルートを1案に選定した後、ルートや駅位置を踏まえながら具体的な検討を進めてまいります。</p> <p>概略ルート検討の基本的考え方として、周辺の地形や土地利用、交差構造物等への影響を考慮し、地下トンネル構造を基本としております。</p> <p>いただいた御意見は、今後、事業を実施していく上での参考とさせていただきます。</p> |



| 意見要旨   | 市の見解  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>●1990年代には既に東側ルート案が存在したのではない。これまでの経緯など情報公開をお願いしたい。</li> <li>●川崎市と横浜市で事業費の負担割合はどうなっているのか。</li> <li>●東側ルートなら、川崎市域の延長を最小限に抑え、1:1としている費用負担を見直すべき。</li> <li>●収益の一部を川崎市が収受する仕組みにできないか。</li> <li>●事業費を運賃だけで償却する考えは反対。また、コスト削減に知恵を使うべき。</li> <li>●横浜市の鉄道運営能力には、課題が多く、事故も多発していることから、延伸計画に反対。</li> </ul>   | <p>これまでの取組といたしましては、平成26年度から事業化に向けた基礎調査を開始し、平成29年度から、横浜市交通局を事業候補者として、鉄道事業者の視点による調査検討を実施してきました。これらを踏まえ、実現可能な3案に対し総合的に評価した結果、東側ルートを有力ルート案として、今年1月に事業化判断の公表を行ったところです。</p> <p>費用負担については、これまでの横浜市営地下鉄の延伸においても適用し、公営地下鉄事業の基本スキームである、「地下高速鉄道整備事業費補助」を想定しています。また、地方自治体の補助については、本路線の事業効果を踏まえて、横浜市と川崎市の負担割合を「1:1」とし、両市協調のもと、事業を推進してまいります。</p>  |
| <p>3-イ 事業以外の内容に関すること(11件)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●川崎縦貫鉄道の計画は復活しないのか？(同趣旨ほか2件)</li> <li>●東急と共同で、鷺沼駅から東横線多摩川駅間の地下鉄を計画してほしい。</li> <li>●高速鉄道3号線を所管する市の組織体制を知りたい。</li> <li>●都市計画法に基づく「王禅寺公園地区計画」の遵守および罰則の厳罰化を検討してほしい。</li> <li>●開業時のバス再編では、運転士を配置転換すべきではなく、福祉的な輸送を充実させるべき。</li> <li>●新百合ヶ丘駅までの幹線道路について右折レーンの延長増加、都市計画道路の早期開通、特に横浜市境部分と長沢線をお願いしたい。</li> <li>●まちの活性化を図るため、尻手黒川線の防音壁を撤去しては。</li> <li>●地下鉄に側道を設け、新百合ヶ丘まで歩けるようにしてほしい。</li> <li>●歩道側の街灯がないか薄暗いため設置を望む。道路橋の下もLED化して欲しい。</li> </ul> | <p>川崎縦貫鉄道計画については、市内の鉄道不便地域の改善等や既存鉄道の混雑緩和を図るため、計画されたところですが、本市にとって財政負担が極めて大きいことなどを踏まえ、交通政策審議会への提案を行わず、平成30年3月に計画を廃止したものです。</p> <p>鉄道ネットワークの多重性(リダンダンシー)の向上については、国土交通省の交通政策審議会の答申(平成28年4月)を踏まえ、川崎市総合都市計画の「10 各交通施策の方向性」にお示しする「将来めざすべき鉄道ネットワーク」の実現に向けて取組を進めていきます。</p> <p>今年度より、まちづくり局交通政策室に「高速鉄道3号線延伸計画推進担当」を設置し、早期開業を目指しております。</p> <p>当該地区計画における建築物の用途の制限や敷地面積の最低限度などについては、川崎市地区計画条例に規定されており、建築確認申請等の審査項目となっていることから、その実効性を担保しております。</p> <p>いただいた御意見の趣旨につきまして、関係部署と共有します。</p> |