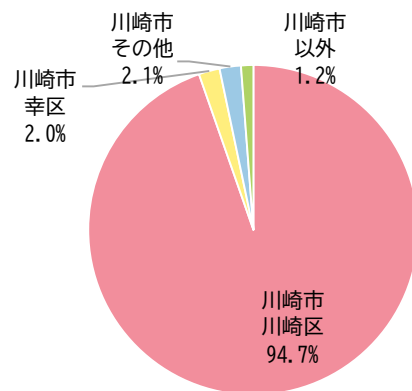


アンケートの結果

1 回答者属性

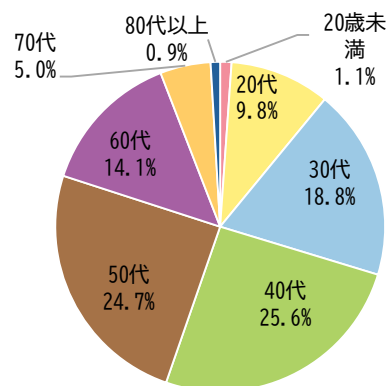
- 回答数は1,616件であった。
- 「回答者の居住地」は、川崎市川崎区が約9割であり、「回答者の年代」は、30～60代を中心に各年代から回答があった。
- 「2期区間の事業中止の認知度」は、「事業の進捗状況を知っている」、「中止について聞いたことはある」が、約6割であった。一方、「今回初めて中止を知った」、「事業について知らなかった」が、約4割であった。

■ 回答者の居住地



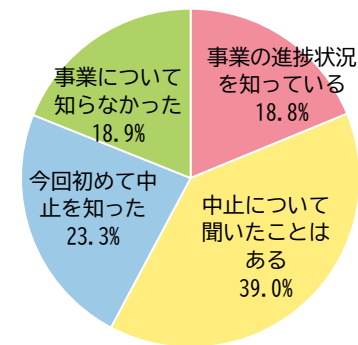
n=1616

■ 回答者の年代



n=1616

■ 2期区間の事業中止の認知度



n=1616

順位	居住地	回答数	構成比
1	川崎市 川崎区	1,530	94.7%
2	幸区	33	2.0%
3	その他	34	2.1%
4	川崎市以外	19	1.2%
有効回答数計		1,616	

順位	年代	回答数	構成比
1	20歳未満	18	1.1%
2	20代	159	9.8%
3	30代	303	18.8%
4	40代	414	25.6%
5	50代	399	24.7%
6	60代	228	14.1%
7	70代	80	5.0%
8	80代以上	15	0.9%
有効回答数計		1,616	

順位	認知度	回答数	構成比
1	事業の進捗状況を知っている	304	18.8%
2	中止について聞いたことはある	630	39.0%
3	今回初めて中止を知った	376	23.3%
4	事業について知らなかった	306	18.9%
有効回答数計		1616	

アンケートの結果

2 踏切利用状況

- 京急川崎（大）第2踏切は、2期区間の踏切の中で利用頻度が最も高く、移動手段として「自家用車（オートバイを含む）」の割合が高い。
- 京急川崎（大）第1踏切は、移動手段として「徒歩」の割合が高く、次いで「自家用車」、「自転車」の割合が高い。
- 港町第1踏切は、移動手段として「徒歩」の割合が高く、次いで「自家用車」、「自転車」の割合が高い。また、移動目的として「買い物・娯楽」に次いで、「通勤」、「通院」、「子供の送迎」の割合が高い。
- 港町第3踏切は、2期区間の踏切の中で利用頻度が最も低く、移動目的として「買い物・娯楽」に次いで、「通勤」の割合が高い。

		京急川崎（大）第2踏切	京急川崎（大）第1踏切	港町第1踏切	港町第3踏切
利用頻度	—	<p>約8割が利用 n=1616</p>	<p>約4割が利用 n=1616</p>	<p>約4割が利用 n=1616</p>	<p>約2割が利用 n=1616</p>
移動手段※					
	自家用車（オートバイを含む）	59.8%	32.1%	30.3%	26.2%
	自転車	27.6%	26.9%	30.4%	13.5%
	徒歩	40.9%	64.9%	72.8%	72.3%
	徒歩（ベビーカーを使用）	2.3%	4.7%	4.7%	5.2%
	車椅子	0.2%	0.5%	0.0%	0.0%
移動目的※					
	通勤	19.1%	32.5%	28.3%	39.4%
	通学	0.9%	1.8%	3.7%	2.5%
	業務	12.0%	10.2%	7.7%	10.5%
	買い物・娯楽	81.7%	76.0%	66.7%	65.8%
	通院	9.3%	9.5%	19.2%	7.1%
	子供の送迎	5.1%	4.0%	10.0%	5.2%
	その他	5.4%	8.1%	10.0%	4.0%

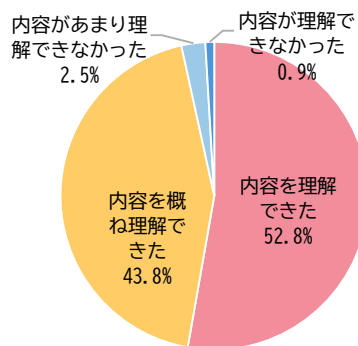
※複数回答可。踏切利用者（利用頻度「利用していない」以外の人）が回答。

アンケートの結果

3 京急川崎（大）第2踏切の踏切対策

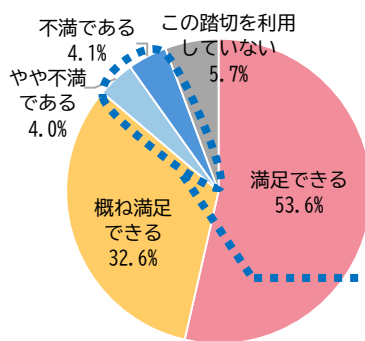
○鉄道アンダー案の理解度は、「内容を理解できた」、「内容を概ね理解できた」が約9割であった。
 ○鉄道アンダー案の満足度は、「満足できる」、「概ね満足できる」が約8割であった。
 ○鉄道アンダー案の実施で配慮してほしいことは、「早期の整備」の割合が高い。次いで、「整備時」・「整備後の堤防の安全」の割合が高く、また、整備時の「事業範囲による沿線地域への影響」の割合も高い。

■鉄道アンダー案の理解度



n=1616

■鉄道アンダー案の満足度



n=1616

「不満である」、「やや不満である」の主な理由

- ・ 夜間工事の騒音・振動が懸念される
- ・ 車両走行による騒音の悪化が心配である
- ・ 渋滞の劇的な改善にはつながらないと思う
- ・ 費用が高すぎる
- ・ 豪雨発生時に電車が運休しないか心配である など

■踏切利用者が鉄道アンダー案の実施で配慮してほしいこと（複数回答可）

取組全般	事業費の削減	18.8%
	早期の整備	74.9%
	特になし	16.0%
整備時の影響	整備時の堤防の安全	41.1%
	夜間の騒音・振動	29.5%
	事業範囲による沿線地域への影響	36.1%
	特になし	27.7%
整備後の影響	車両走行による騒音	22.9%
	整備による景観の変化	15.1%
	整備後の堤防の安全	46.7%
	特になし	36.8%

踏切利用者 n=1270

その他配慮してほしいこと（自由記載）

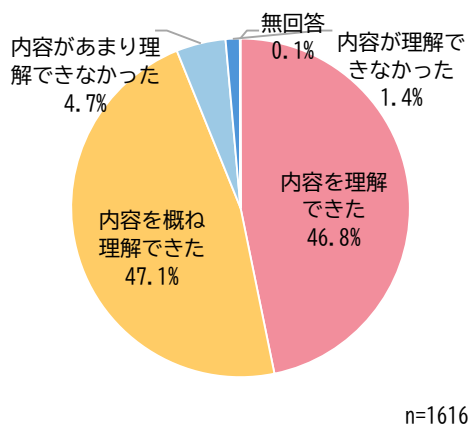
- ・ 工事期間中になるべく渋滞しないようにしてほしい
- ・ 大型車両が多いため歩道を整備してほしい
- ・ 横断歩道を整備してほしい
- ・ 歩行者と自転車の通行空間を分離してほしい
- ・ ガードレールの設置など整備後の安全な道路整備 など

アンケートの結果

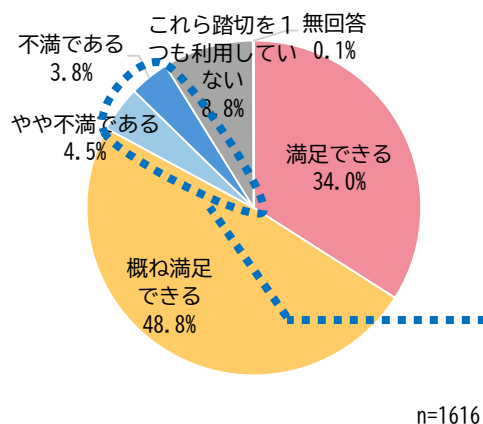
4 京急川崎（大）第1踏切・港町第1踏切・港町第3踏切（3踏切）の踏切対策

- 3踏切の踏切対策の理解度は、「内容を理解できた」、「内容を概ね理解できた」が約9割であった。
- 3踏切の踏切対策の満足度は、「満足できる」、「概ね満足できる」が約8割であった。
- 踏切利用者が望む踏切対策は、「歩行者などの安全確保に向けた対策」の割合が高い。

■ 3踏切の踏切対策の理解度



■ 3踏切の踏切対策の満足度



「不満である」、「やや不満である」の主な理由

- ・ 斜め横断のため通行に時間がかかる、ベビーカー等の車輪がはまりそう
- ・ あまり意味のない対策に感じる
- ・ 時間がかかっても地下化してほしい
- ・ 歩道橋がほしい
- ・ 現状で十分であると感じる など

■ 各踏切の踏切利用者が望む踏切対策（複数回答可）

	京急川崎（大）第1踏切	港町第1踏切	港町第3踏切
歩行者などの安全確保に向けた対策	65.6%	65.6%	64.6%
事故防止のための注意喚起	41.9%	42.9%	43.6%
ユニバーサルな視点の対応	27.5%	29.4%	27.9%
特に対策が必要と感じない	19.7%	22.8%	24.5%

踏切利用者 n=640

踏切利用者 n=613

踏切利用者 n=319

アンケートの結果

5 その他自由意見

○ 鉄道アンダー案に関すること

- ・ 早期整備して渋滞を解消してほしい。
- ・ 遅れれば遅れるほど事業費がかさむ。
- ・ 先延ばしすることで費用、不便が増大するため、工事は早急に進めてほしい。

○ 渋滞対策に関すること

- ・ 京急川崎（大）第2踏切の慢性的な渋滞緩和の為、付近の交差点を改良するなどしてほしい。
- ・ 国道409号の渋滞解消に期待している。
- ・ 周辺まちづくりと一体で取り組んでほしい。

○ 歩行者等の安全対策に関すること

- ・ 京急川崎（大）第1踏切の横断が危険、斜め横断のため車輪が挟まりそうになる。
- ・ 自転車と人、さらには車いす、ベビーカーなどそれぞれの特徴を踏まえて安全な移動ができるようにしてもらいたい。
- ・ 京急川崎（大）第2踏切以外についてはあまり重要性は無く、現状維持で良いと思う。また、港町第3踏切は周辺企業の関係者が問題なければ現状維持が妥当と考える。

○ 京浜急行大師線連続立体交差事業に関すること

- ・ 川崎大師駅付近の踏切の渋滞解消のため、1期②区間を早期に整備してほしい。
- ・ 2期区間の中止が残念。
- ・ 港町駅が移動しなくてよかった。

○ その他

- ・ 京急川崎（大）第1踏切も地下化してほしい。
- ・ 京急川崎（大）第2踏切は今のままで構わない。
- ・ 鈴木町駅はホームは狭いし、待合室やホーム柵も無く、改善してもらいたい。

など