

平成30年4月12日

## まちづくり委員会資料

### 所管事務報告

#### 川崎市総合都市交通計画の改定について

**資料1** 川崎市総合都市交通計画の改定案に関する意見募集の実施結果について（概要版）

**資料2** 川崎市総合都市交通計画の改定について

**参考資料1** 川崎市総合都市交通計画の改定案に関する意見募集の実施結果について

**参考資料2** 川崎市総合都市交通計画（平成30年3月）

**参考資料3** 川崎市総合都市交通計画 概要版（平成30年3月）

## まちづくり局

## 1 はじめに

- 川崎市総合都市交通計画は、「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を交通政策の理念に掲げ、「広域調和・地域連携型の都市構造の構築」に向けた交通環境の整備を推進するため、平成 25 年 3 月に策定。
- 本計画は、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画であり、計画期間は概ね 20 年間。
- 計画策定後は、交通事業者や市民・団体・企業、国や自治体等の多様な主体と連携・協力して、計画に位置付けた各種の施策・事業を展開し、交通環境の整備を推進してきた。
- こうした中、計画策定から 5 年が経過し、総合計画の策定や社会経済状況の変化など、計画を取り巻く状況に変化が生じていることから、計画の中間見直しを行った。

## 2 改定案に関する意見募集

- 計画の中間見直しに当たっては、改定案について、パブリックコメントを実施。
- (1) 意見の募集期間
  - ・平成 29 年 11 月 27 日(月)から平成 30 年 1 月 12 日(金)まで
- (2) 意見の提出方法
  - ・電子メール、ファックス、郵送、持参
- (3) 募集の周知方法
  - ・市政だより（平成 29 年 12 月 1 日号）
  - ・市ホームページ
  - ・資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館、市民館、教育文化会館、公文書館、まちづくり局交通政策室）
- (4) 説明会の開催
  - ・12 月 17 日（日）市役所第 4 庁舎
  - ・12 月 23 日（祝）宮前区役所
  - ・12 月 24 日（日）麻生区役所

## 3 意見募集の実施結果

### (1) 結果の概要

意見提出数（意見件数）		46 通（119 件）
内訳	電子メール	32 通（59 件）
	ファックス	8 通（14 件）
	郵送	2 通（12 件）
	持参	4 通（34 件）

### (2) 意見の件数と対応区分

項 目	(件数)					計
	A	B	C	D	E	
計画全般、計画の改定方法に関すること	0	3	1	4	0	8
交通事情・交通特性に関すること	2	0	0	2	0	4
これまでの取組、見直しの方向性に関すること	0	2	0	12	0	14
重点施策 1（都市の骨格を形成する交通機能の強化）に関すること	1	3	0	27	0	31
重点施策 2（交通の安全・安心の強化）に関すること	1	9	0	16	0	26
重点施策 3（市民生活を支える公共交通の強化）に関すること	0	5	8	9	0	22
重点施策 4（環境に配慮した交通の低炭素化）に関すること	0	0	0	1	0	1
重点施策 5（臨海部の交通機能の強化）に関すること	0	0	6	3	0	9
その他	0	0	0	2	2	4
合 計	4	22	15	76	2	119

#### 【対応区分】

- A 御意見を踏まえ、当初案に反映したもの
- B 御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの
- C 今後の取組を進めていく上で参考とするもの
- D 案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E その他

### 主な意見（意見件数 5 件以上）

意 見 の 内 容	件数
地域公共交通（路線バス、コミュニティ交通、LRT等）について	20
川崎縦貫鉄道計画について	13
横浜市営地下鉄 3 号線の延伸について	9
都市計画道路・新規道路計画について	6
鉄道駅の混雑対策・ホームドアの設置について	6
道路安全対策について	5

### (3) パブリックコメントを踏まえた改定案の修正（対応区分 A の意見を踏まえ修正したもの）

意 見 の 要 旨	改 定 案 の 修 正	委員会資料
①本市の交通事情・交通特性に掲載する市域の駅密度について、鉄道駅だけでなく地下鉄駅も加えて集計してほしい。	・地下鉄の駅を加味して駅密度を再集計	P.79
②本市の交通事情・交通特性に掲載する市民アンケート結果の「今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所」について、上位の 3 番まで紹介されているが、3 番と僅差の 4 番も紹介してほしい。	・4 番、5 番が川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺と本市の広域拠点が続いていることを追記	P.80
③川崎縦貫鉄道の廃止に当たっては、南武線の速達性向上が必要である。	・神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じた鉄道事業者に対する南武線の速達性向上に向けた要望活動の取組「鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組」を重点施策 1 に追記	P.119
④自転車の車道左側走行が進んでいないので、市民の自転車利用に関する教育が必要である。	・「交通安全教育の実施」を重点施策 2 に追記	P.123

## 1 見直しの方向性

### 1 今回の中間見直しについて

- ・本計画の基本的な考え方となっている「広域調和・地域連携型の都市構造を支える交通体系の形成」を引き続き推進するため、交通政策の理念をはじめ、めざすべき都市構造や交通政策目標などの基本的な考え方は、従来の計画から継承する。
- ・計画策定後の状況変化等を踏まえ、目標の実現に向けて取組が必要な交通課題の解決に向け、重点施策などの施策展開を中心に必要な見直しを行う。

### 2 川崎縦貫鉄道計画について

- ・川崎縦貫鉄道計画は、財政負担が極めて大きいこと、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、計画を廃止する。
- ・今後は、身近な地域の交通を支える公共交通ネットワークの充実や既存鉄道の輸送力増強等による混雑緩和、周辺都市と連携した鉄道ネットワークの形成などに重点を置き、取組を進める。

### ※改定案からの修正

- ・パブリックコメントに基づく修正
- ・改定案策定後（平成 29 年 11 月以降）の時点修正  
（例：川崎駅北口通路の供用開始に伴い、完成イメージ図から写真に入れ替え）  
など

## 2 改定の主な内容

### 1 鉄道・道路ネットワーク形成事業の取組時期の見直し

各事業の進捗や計画熟度等を踏まえ、取組時期の確認と必要な見直しを行う。（計画を廃止した川崎縦貫鉄道計画や事業を中止した京急大師線連立事業 2 期以外は、基本的に従来の位置付けを継承する。）

なお、京急大師線連立事業 2 期については、「都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化する」ことを示す。⇒重点施策 1 参照

### 2 鉄道の混雑緩和と安全性・利便性向上

混雑緩和に向けたオフピーク通勤の取組、駅の安全性、利便性の向上に向けたホームドアの設置や駅施設の改良など、鉄道事業者との連携による取組の推進を示す。

⇒重点施策 1、2 参照

### 3 自転車の安全利用と活用

自転車を身近な地域における交通手段ととらえ、歩行者などに配慮した通行環境の整備等による自転車の安全利用の推進とともに、自転車の活用に向けた取組の推進を示す。

⇒重点施策 2 参照

### 4 身近な地域の公共交通ネットワークの形成

駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、路線バスサービスの一層の充実を図るとともに、多様な主体との連携によるコミュニティ交通の取組への支援や、幅広い観点から、地域の足を確保するための様々な手法に関する検討を行うなど、地域の特性やニーズに応じた取組の推進を示す。⇒重点施策 3 参照

### 5 臨海部における公共交通機能の強化

既存ストックの活用と新たな公共交通機能の強化の観点から、施策展開の考え方を示すとともに、次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入促進等に向け、臨海部ビジョンと連携した取組の推進を示す。

⇒重点施策 5 参照

### 6 目標水準の一部見直し

目標水準の「道路橋りょうの耐震化」について、目標としていた 124 橋の耐震化を完了したため、目標値を再設定するなど、一部の指標について必要な見直しを行う。

⇒目標水準参照



連続立体交差化や混雑緩和に向けた長編成化、オフピーク通勤による需要の調整などに取り組む JR 南武線



新百合ヶ丘への延伸について横浜市との事業化に向けた調整を進める横浜市営地下鉄 3 号線



鉄道駅の安全性・利便性向上のため、鉄道事業者と連携した取組を進める必要がある JR 武蔵小杉駅



歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備等により、自転車の安全利用を推進するとともに、活用という視点からも取組を進める



周辺地域における路線バスネットワークの拠点として、再開発に合わせて再整備を行う 鷺沼駅交通広場



幅広い観点から地域の足を確保するための手法について検討を行い、持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を進める



臨海部ビジョンと連携した次世代モビリティ等の活用など、先進的・先導的な技術の導入促進等に向けた取組を進める



目標水準の「道路橋りょう 124 橋の耐震化」を完了したため、川崎市橋梁耐震化計画（H28.6）を踏まえ 199 橋の耐震化を追加設定

## 川崎市総合都市交通計画の改定案に関する 意見募集の実施結果について

### 1 概要

平成 25 年 3 月に策定した「川崎市総合都市交通計画」について、これまで取り組んできた施策や事業の成果を踏まえ、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、計画の中間見直しを行い、川崎市総合都市交通計画の改定案について、市民の皆様の御意見を募集しました。

その結果、46 通 119 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次のとおり公表します。

### 2 意見募集の概要

題名	川崎市総合都市交通計画の改定案に対する意見の募集について
意見の募集期間	平成 29 年 11 月 27 日(月)から平成 30 年 1 月 12 日(金)まで
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市政だより（平成 29 年 12 月 1 日号）</li> <li>・ 市ホームページ</li> <li>・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館、市民館、教育文化会館、公文書館、まちづくり局交通政策室）</li> <li>・ 説明会の開催（計 3 回：市役所第 4 庁舎、宮前区役所、麻生区役所）</li> </ul>
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市ホームページ</li> <li>・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館、市民館、教育文化会館、公文書館、まちづくり局交通政策室）</li> </ul>

### 3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		46 通（119 件）
内訳	電子メール	32 通（59 件）
	ファックス	8 通（14 件）
	郵送	2 通（12 件）
	持参	4 通（34 件）

#### 4 御意見の内容と対応

川崎市総合都市交通計画の改定案の内容に対する御意見として、路線バスやコミュニティ交通などの地域公共交通に関することをはじめ、川崎縦貫鉄道計画、横浜市営地下鉄3号線の延伸、武蔵小杉駅などの混雑対策やホームドアの設置、都市計画道路の整備などについて御意見等が寄せられました。

また、その内容については、御意見の趣旨が案に沿ったもののほか、案に対する質問や要望、施策・事業の御提案、記載内容への加筆を求める御意見等がありました。

そのため、記載内容への加筆を求める御意見等を一部反映し、「川崎市総合都市交通計画」を改定します。

なお、御意見等については、その内容に応じ、交通事業者等の関係者とも情報共有いたします。

##### 【対応区分】

- A 御意見を踏まえ、当初案に反映したもの
- B 御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの
- C 今後の取組を進めていく上で参考とするもの
- D 案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E その他

##### 【意見の件数と対応区分】

(件数)

項 目	A	B	C	D	E	計
計画全般、計画の改定方法に関すること	0	3	1	4	0	8
交通事情・交通特性に関すること	2	0	0	2	0	4
これまでの取組、見直しの方向性に関すること	0	2	0	12	0	14
重点施策1に関すること	1	3	0	27	0	31
重点施策2に関すること	1	9	0	16	0	26
重点施策3に関すること	0	5	8	9	0	22
重点施策4に関すること	0	0	0	1	0	1
重点施策5に関すること	0	0	6	3	0	9
その他	0	0	0	2	2	4
合 計	4	22	15	76	2	119

【意見の内容】

項 目	内 容	件数
計画全般、計画の改定方法に関すること	計画全般について	4
	市民協働について	1
	事例掲載について	1
	調査データについて	2
交通事情・交通特性に関すること	掲載内容について	4
これまでの取組、見直しの方向性に関すること	目標水準の達成状況について	1
	川崎縦貫鉄道計画について	13
重点施策 1 に関すること	京急大師線連続立体交差事業について	4
	J R 南武線連続立体交差事業について	3
	横浜市営地下鉄 3 号線の延伸について	9
	小田急小田原線複々線化について	2
	東急田園都市線複々線化について	1
	J R 南武線の機能強化について	2
	京急湘南線連続立体交差事業について	1
	新規鉄道計画について	1
	武蔵野南線の旅客運行について	1
	都市計画道路・新規道路計画について	6
	京急川崎駅の乗継について	1
重点施策 2 に関すること	道路安全対策について	5
	踏切対策について	4
	自転車と公共交通の考え方について	1
	自転車について	4
	鉄道駅の混雑対策・ホームドアの設置について	6
	鉄道駅のバリアフリーについて	1
	ノンステップバスについて	1
	ユニバーサルデザイン（案内サイン等）について	3
防災について	1	
重点施策 3 に関すること	地域公共交通（路線バス、コミュニティ交通、LRT等）について	20
	京急川崎駅周辺整備について	1
	鷺沼駅周辺整備について	1
重点施策 4 に関すること	次世代自動車について	1
重点施策 5 に関すること	臨海部の道路ネットワーク機能の強化について	2
	東海道貨物支線貨客併用化について	2
	臨海部の公共交通機能の強化について	4
	京急大師線の延伸について	1
その他	福祉有償運送について	2
	市域外の鉄道整備について	2
合 計		119

## 5 具体的な意見の内容と市の考え方

### (1) 計画全般、計画の改定方法に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	<p>本市は東京都と横浜市に挟まれ通過交通が多く、中心部から放射状の交通体系が求められる他の多くの政令都市とは異なる交通環境にあることが正しく認識されており、その下での交通計画は予算、期間等の制約を考慮すれば概ね妥当なものであると判断します。</p> <p>またエネルギー効率やCO2排出といった環境面から公共交通の利用割合を維持向上するために自動車利用からの転換を促進すると謳っていることにも賛同します。</p>	<p>本計画にお示しするめざすべき交通環境の実現に向け、市民、交通事業者、各種団体、国や他の自治体などの関係者と連携・協力し、総合的かつ持続可能な交通政策を推進していきます。</p>	B
2	<p>計画の改訂案については賛成である。</p>	<p>本計画にお示しするめざすべき交通環境の実現に向け、市民、交通事業者、各種団体、国や他の自治体などの関係者と連携・協力し、総合的かつ持続可能な交通政策を推進していきます。</p>	B
3	<p>本案 p30 において、本市の交通課題として「地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応」が掲げられている一方で、具体的にどのような地域特性があるのかは、本計画および本案からは見えてこない。</p> <p>市内平均に比べて傾斜がきつく公共交通が存在しない地域への支援（既存のコミュニティバス施策）がすでに実施されているが、他にも少子高齢化の進展が早い、傾斜がきつく電動アシスト付き自転車の利用割合が高い、工場跡地が宅地化され急激に人口増加している、工業地帯で産業構造が変化しているなど、全市的な傾向から外れた特徴を持つ地域にも着</p>	<p>地域課題への対応については、本計画にお示しする交通施策の基本方向等に基づき、取組を進めていきますが、地域の特性や交通課題は、様々であることから、地域の関係者などとも連携を図り、必要な交通実態調査やアンケート調査なども行いながら、地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応を図っていきます。</p> <p>また、こうした地域での取組成果や取組により得られた経験なども積み重ねていくことで、さらなる施策展開に活かしていきます。</p>	B

	<p>目し、そうした地域への支援策をモデル的に実施することで、来るべき少子高齢化社会に向けた経験を積み重ねるよう求めたい。</p>		
4	<p>本計画および本案で示されている施策等は、川崎市まちづくり局だけでなく、他部署、区役所、および警察や鉄道・バス・タクシー事業者などの主体が実施するものが含まれている。例えば鉄道駅へのホームドアの設置などは主に鉄道事業者が実施している。</p> <p>各施策について、本市が実施するものは担当部署名を、警察や他事業者が実施するものは本市の担当部署名と関係事業者等の名前を示すとともに、各々の役割分担を示していただきたい。</p>	<p>本計画では、「13 行政・交通事業者・市民の責務・役割」をお示ししていますが、本計画に位置付ける施策・事業に関する各主体の役割分担については、計画の巻末資料-1にお示ししています。</p> <p>また、本市の担当部署については、本計画に位置付ける施策・事業を具体化する事務事業の内容や担当部署が、年度ごとに変わる場合があることから、毎年度ホームページでも公表している、川崎市総合都市交通計画の進行管理年次報告書に掲載することとしています。</p>	D
5	<p>横浜等、他都市では総合交通計画の策定等に市民委員が参加し、市民の立場に立った意見を述べている例がある。パブリックコメントによる市民意見募集という手段自体は否定する訳でもなく、必要だと考えているが、我が国の過去の事例に多く見られる通り、官・業・学が中心となった計画がニーズに合わず、むしろ反対を受けるなど、実現に至らない失敗例も多いことから、川崎でも環境対策などで行われている通り、日常的な市民との協働、P I手法を取り入れていくべきだと思う。</p>	<p>今回の改定は、従来の計画の基本的な考え方などを継承した中間見直しであったことから、従来の計画を策定したときのような学識経験者や市民などで構成する委員会は設けませんでした。見直し作業に当たっては、平成28年11月に都市交通に関する市民アンケート（対象者3,000名：有効回収45%）を実施しており、その結果も踏まえて、検討を行っています。今回のパブリックコメントでいただいた御意見についても、内容を踏まえ、計画のとりまとめに反映しています。</p> <p>また、今後は、本計画にお示しする交通施策の基本方向等に基づき、取組を進めていきますが、地域の特性や交通課題は様々であることから、地域の関係者などとも連携を図り、必要なアンケート調査なども行いながら、地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応を図っていきます。</p>	D
6	<p>接続バス、BRT、LRTなど、たとえ現時点では計画に盛り込めずとも、海外の先進事例など、参考として記載し、</p>	<p>本計画は、本市における交通施策の基本方向等を示すものであることから、今後の施策・事業展開などを見据え、重点施策等において、市外の先進事例なども含めた関連する取組等を例示するため、図や</p>	D

	市民に紹介するような形式を取って欲しい。	<p>写真を掲載しています。</p> <p>なお、交通政策を取り巻く状況は、日々変化していることから、国内外の先進事例などについては、引き続き情報収集に努め、今後の施策・事業展開などに活かしていきます。</p>	
7	<p>本計画は10年毎に全体的な見直しをすることになっており、さらに今回のように5年目で見直すこともあるようだが、本計画の基礎データとして使われているパーソントリップ(PT)調査は10年毎の調査であり、PDCAを実施する上で時間的な粗さを感じる。</p> <p>PT調査では把握しきれない直近の変動を把握し、隙間を埋めるために、簡易的な情報収集を行うべきではなかろうか。例えば市バスなどのデータは直接収集できるはずだし、他の交通事業者等にも乗降等のデータ提供の協力を求めるなど、情報収集と分析の時間的な精度を高めていただきたい。</p>	<p>東京都市圏パーソントリップ調査は、10年ごとに実施される調査であり、本計画の改定においては、平成20年の東京都市圏パーソントリップ調査を主に活用していますが、調査実施から時間が経過していることから、平成27年に実施した大都市交通センサス(交通手段別交通データ)、全国道路・街路交通情勢調査(道路交通データ)なども活用し、交通特性の分析や目標水準の達成状況の評価、将来交通量の推計等を行っています。</p> <p>また、現在、本市を含む首都圏の10都県市で構成している東京都市圏交通計画協議会では、平成30年に第6回東京都市圏パーソントリップ調査の実施を予定しています。</p> <p>今後、同協議会では、平成30年のパーソントリップ調査データと交通ビッグデータを活用して、東京都市圏が抱える課題や様々な状況変化を踏まえ、今後めざすべき交通と都市の方向性について検討を進めていきます。本市においても、こうした動きを踏まえ情報収集等を行い、今後の交通政策に活かしていきます。</p>	D
8	<p>他市では市民によるスマートフォンアプリでの道路陥没等の報告の仕組みを導入した事例もあるが、交通は様々なデータを生み出し、また課題解決にデータを必要とする分野である。</p> <p>市民や交通事業者等からの情報提供を積極的に受け付けるとともに、別部署で取り組まれているオープンデータの取り組みとも連動して、市バスをはじめとする交通分野のデータ開示を積極的に進めるとともに、交通関連で収集したデータ</p>	<p>現在、本市を含む首都圏の10都県市で構成している東京都市圏交通計画協議会では、平成30年に第6回東京都市圏パーソントリップ調査の実施を予定しています。</p> <p>また、平成30年のパーソントリップ調査に併せて、様々な交通ビッグデータの収集を行うとともに、相互のデータを組み合わせることで、都市圏内の広域的な平日の交通流動だけでなく、都市圏外・都市内・拠点内、休日交通など従来よりも充実した交通流動の把握に向けて検討を進めています。</p> <p>なお、パーソントリップ調査データの結果について</p>	C

	<p>や、今後スマートフォン等およびIoTの活用により収集・分析したデータもオープンデータのプラットフォームに乗せてゆくことで、行政と市民の双方にとって有益な取り組みが生まれるよう期待したい。</p>	<p>ては、これまでも東京都市圏交通計画協議会のホームページ上において公開していますが、平成30年調査についてもデータの公開を予定しています。</p> <p>本市においても、同協議会の取組や他都市の様々な事例等を参考にデータの収集や活用について検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	
--	--	--	--

(2) 交通事情・交通特性に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
9	<p>本市の交通事情・交通特性について、12ページに市域面積当たりの鉄道駅数の記載がありますが、宮前区に限っては3駅：面積当り0.16駅/km<sup>2</sup>と少なく、川崎市の中で圧倒的に鉄道利便性に恵まれていない現状がありますので、「市内には55の鉄道駅があり、市域面積当たりの鉄道駅数は、大都市の中で大阪市、東京都区部に次いで3番目に高くなっていますが、宮前区は鉄道駅から離れた地域が比較的多くなっています。」と事実を追記願います。</p>	<p>本市では、市域における鉄道駅の密度（面積1平方キロメートル当たりの鉄道駅数）は大都市の中でも高くなっていますが、地域をきめ細かく見ると鉄道駅から離れた地域も存在しており、こうした交通環境の違いが交通特性にも影響していると考えています。</p> <p>このため、本計画の「6 本市の交通事情・交通特性」の（7）地域別の交通手段特性において、本市においても鉄道から離れた地域があり、こうした地域では、自動車やバスの交通手段分担率が高いことをお示ししています。</p>	D
10	<p>12ページの市域面積当たり鉄道駅数の図の注釈では「市営電車、地下鉄、新交通システム駅数は含まない。」となっていますが、地下鉄は多くの大都市で地上の鉄道と変わらないかそれ以上の役割を果たしていますので、地下鉄駅を入れると各都市の数値がいくつになるのかも算出して、川崎市と比較してください。</p>	<p>本計画の12ページ「6 本市の交通事情・交通特性」の（1）交通網の整備状況に掲載する「図市域面積1km<sup>2</sup>当たり鉄道駅数」のグラフについては、地下鉄の駅数を加味したグラフに修正し、グラフに関する記載も修正します。</p>	A
11	<p>13ページに『市民アンケートによると、今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所は、「東京都心方面（東京</p>	<p>本計画の13ページ「6 本市の交通事情・交通特性」の（2）本市のトリップ特性に掲載する「図今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所」に</p>	A

	<p>駅、渋谷駅、新宿駅周辺ほか)」「羽田空港」「横浜駅・新横浜駅周辺」の順となっています。』とありますが、横浜駅・新横浜駅周辺 15.7%と川崎駅周辺 15.6%は殆ど同じですので、『市民アンケートによると、今よりもアクセスが向上すると良いと思う場所は、「東京都心方面（東京駅、渋谷駅、新宿駅周辺ほか)」「羽田空港」「横浜駅・新横浜駅周辺」「川崎駅周辺」の順となっています。』と記載願います。</p>	<p>関する記載については、「その後には、川崎駅周辺、武蔵小杉駅周辺と本市の広域拠点周辺が続いています。」を追記します。</p>	
12	<p>23ページの市民が重要と考える交通政策の取組において、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民アンケートによると、市の交通政策に関して重要と考える取組の記述がありますが、重要と考える取組の3番目に「電車の車内混雑の緩和」、重要と考える割合が高まった取組の3番目に「羽田空港や都心、市内の主要駅などへの所要時間の短縮」が入っていることも記述願います。</li> </ul>	<p>本計画の「6 本市の交通事業・交通特性」の(12)市民が重要と考える交通政策の取組では、市民アンケートで得られた結果から、交通安全や災害への対応などは、約9割の方が重要と回答しており、この傾向は、5年前の調査と変わっていないことや、5年前の調査に比べて、身近な交通サービスの充実を重要と考える割合が他に比べても大きく伸びていることから、市民が重要と考える交通政策の取組における主な特徴としてお示ししています。</p> <p>なお、3番目に重要と考える割合が高く、5年前に比べても割合が増加している「電車の車内混雑の緩和」については、同じ「6 本市の交通事業・交通特性」の(4)鉄道やバスの利用状況において、市民アンケートの結果では、鉄道利用に関して不便と感じている点として「車内の混雑が激しい」という回答が最上位であったことや、次の(5)鉄道や道路の混雑状況では、市内には鉄道混雑率が180%を超える区間があることなどをお示ししています。</p>	D

(3) これまでの取組、見直しの方向性に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
13	<p>7. 計画策定後の取組状況の「首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備」の目標水準の達成状況を見ると、「広域拠点間の所要時間の短縮」については、自動車利用による本市広域拠点間平均所要時間の目標値が25%以上短縮のところ、計画策定時(H17)の約45分が現況値(H27)は約54分と逆に長くなってしまい、他の目標指標と比べても乖離が非常に大きいため、広域拠点間の所要時間の短縮は、危機感をもって何としても図ることが必要です。</p>	<p>本計画の目標水準として設定している「自動車利用による広域拠点間の所要時間の短縮」に向けて、川崎縦貫道路などの広域的な幹線道路網の整備に向けた取組をはじめ、都市計画道路の整備、鉄道の連続立体交差化、緊急渋滞対策による交差点改良などに取り組み、道路ネットワークの形成や道路交通の円滑化を推進するとともに、鉄道ネットワークの形成や路線バスサービスの一層の充実などにより公共交通の利便性向上を図り、自家用車から公共交通への転換を促進するなど、重点施策にお示しする施策・事業を総合的に展開し、計画目標年次における目標水準の達成をめざしていきます。</p>	B
14	<p>川崎市は今後もしばらくは人口増加が続いていく見通しではあるが、莫大な費用がかかる川崎縦貫鉄道の整備については現実的ではなく、計画を廃止とし、南武線の輸送力増強や田園都市線の複々線化、端末交通のバスを活用する計画を中心としていることは評価できる。</p>	<p>本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、川崎縦貫鉄道計画は財政負担が極めて大きいこと、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないと判断から、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p> <p>今後は、身近な地域の交通を支える公共交通ネットワークの充実や既存鉄道の輸送力増強等による混雑緩和、周辺都市と連携した鉄道ネットワークの形成などに重点を置き、取組を進めていきます。</p>	B
15	<p>本案において、川崎縦貫高速鉄道（新百合ヶ丘駅～宮前区向丘地区～宮前平駅～高津区橋地区～武蔵小杉駅）計画が廃止されることになった。財政負担の抑制に理解する一方で、計画の前提にあったはずの交通不便対策が盛り込まれていないのは残念だ。とりわけ高速鉄道計画があった地域は、本計画で掲げられている公共交通の利用促進に関して課題の大き</p>	<p>本計画の改定をもって、川崎縦貫鉄道計画を廃止しますが、今後は、本計画の重点施策3にお示しするように、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を進めていきます。</p> <p>具体的には、鷺沼駅周辺の再編整備を契機とした路線バスサービスの充実に取り組むとともに、社会実験支援制度の活用などによるバス事業者と連携し</p>	D

	<p>な地域でもあるのだから、代案が示されないことは残念である。</p>	<p>た取組を進めていきます。</p> <p>また、都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良により、駅へのアクセス向上を図るとともに、地域課題にきめ細かく対応するため、地域住民が主体となったコミュニティ交通の実現や運行の維持に向けた取組などを、多様な主体とも連携しながら支援していきます。</p> <p>さらに、南武線の需要調整や長編成化などの輸送力増強による混雑緩和、横浜市営地下鉄3号線延伸といった重点施策1にお示しする鉄道ネットワークの形成など中長期的な対応を含め、取組を進めていきます。</p>	
16	<p>川崎縦貫鉄道計画の廃止により、南北間の市内鉄道交通が南武線のみとなり、バス交通など、補完する交通計画の見直しが必要となってくる。</p> <p>これまでも様々な調査があり、本計画でも方向性が示されているが、廃止に伴い、代替案を検討するには、パーソントリップ調査等、データをとっていくことも必要と思われる。</p> <p>今回の見直しでは、川崎縦貫鉄道を補完するための計画や方向性、裏付けとなるデータ等について、分かりやすく記載する必要がある。</p>	<p>本計画の改定をもって、川崎縦貫鉄道計画を廃止しますが、今後は、本計画の重点施策3にお示しするように、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心に利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を進めていきます。</p> <p>具体的には、鷺沼駅周辺の再編整備を契機とした路線バスサービスの充実に取り組むとともに、社会実験支援制度の活用などによるバス事業者と連携した取組を進めていきます。</p> <p>また、都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良により、駅へのアクセス向上を図るとともに、地域課題にきめ細かく対応するため、地域住民が主体となったコミュニティ交通の実現や運行の維持に向けた取組などを、多様な主体とも連携しながら支援していきます。</p> <p>さらに、南武線の需要調整や長編成化などの輸送力増強による混雑緩和、横浜市営地下鉄3号線延伸といった重点施策1にお示しする鉄道ネットワークの形成など中長期的な対応を含め、取組を進めていきます。</p> <p>なお、本計画の改定においては、平成20年の東京都市圏パーソントリップ調査を主に活用していますが、調査実施から時間が経過していることから、</p>	D

		平成27年に実施した大都市交通センサス（交通手段別交通データ）、全国道路・街路交通情勢調査（道路交通データ）なども活用し、交通特性の分析や目標水準の達成状況の評価、将来交通量の推計等を行っています。	
17	<p>川崎市のめざす都市像として「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまちかわさき」を掲げられていますが、この目指すべき都市像を未来に亘って実現させていく過程において、実現を阻む足かせとなり得る最も大きな懸念要因としてあげられるのが、市民の一体感の欠如です。</p> <p>交通課題の解決に大きく寄与するということだけでも十分に意義のある川崎縦貫高速鉄道が、さらに川崎市全体の未来のために貢献していく真の価値は、市民の一体感の醸成を図り、川崎全7区の住民が市民としての自覚と川崎への愛着や誇りの意識の基盤が盤石なものとなり、成長と成熟の調和が好循環に蓄積され続けていく構造が確立されること、この点にあること、川崎市にかかわるすべての皆様に、このことは深長にご理解頂きたいと思います。</p>	<p>本計画の改定をもって、川崎縦貫鉄道計画を廃止しますが、今後は、本計画の重点施策1にお示しするように、都市の骨格を形成する交通機能の強化に向け、都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市の一体性や都市機能の向上を図る交通網の整備を進め、「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」の実現をめざしていきます。</p>	D
18	<p>川崎縦貫高速鉄道が平成13年に事業許可まで取得したにもかかわらず休止された経緯は、平成14年に市から財政危機が宣言され、平成15年に市民1万人アンケートが実施され、市の財政が非常に厳しいことをアンケートの前段で強調した上で回答を求めた記入用紙であったにもかかわらず、その結果は「財政状況等が良くなるまで着工を延期すべき40%」「地下鉄事業は中止すべき33%」「予定どおり地下鉄の建設を進めるべき</p>	<p>本計画の改定にあたっては、麻生・宮前・川崎の各区で説明会を開催するとともに、パブリックコメントを実施し、川崎縦貫鉄道計画の廃止や今後の施策・事業展開等について、市民の皆様の御意見を伺ってまいりました。</p>	D

	<p>16%」「よくわからない11%」と、中止を求める声は1／3未満、裏を返せば半数以上の55%以上の市民が中止までは望んでいないことが実は明らかとなった結果でしたが、行財政改革を進める上で、川崎市は5年程度着工を延期とする方針を決定されました。一旦は事業採択された計画ですので、休止はともかく廃止するのであれば、中止までの民意は過去にまったく確認していない中で、何故今回はアンケートを取らないのでしょうか。</p>		
19	<p>川崎縦貫高速鉄道の早期建設について、事業を中止するなんておかしい。今すぐ建設・運営するべきである。鉄道の整備効果ははかり知れないものがある。4000億の巨額を投じても見合う税収は見込めるはずである。</p>	<p>川崎縦貫鉄道の整備を行うためには、膨大な費用が必要となります。本市財政需要が増加の一途をたどり、一般財源総額の大きな増加は見込まれない中、財政負担が極めて大きく、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p>	D
20	<p>限られた財源の中で様々な市民ニーズに対応しなければならない本市にとって財政負担が極めて大きいことが、川崎縦貫鉄道計画の廃止の背景としてあげられましたが、ピーク時でも年間約100億円で一般会計約7,000億円の予算規模の1.4%ですが、例えば競輪開催・運営費に毎年200億円の支出をしているのと比べてどうなのでしょう。競輪事業は収益もあると言われるかもしれませんが、川崎縦貫鉄道も開業後は収益を生む点では同じです。事業優先度合いにおいて川崎縦貫鉄道計画が競輪事業の半分以下の価値すらないとはどうしても思えないのですが。</p>	<p>川崎縦貫鉄道の整備を行うためには、膨大な費用が必要となります。社会保障や防災・減災対策、都市機能の充実などによる財政需要が増加の一途をたどり、一般財源総額の大きな増加は見込まれない中、財政負担が極めて大きく、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p>	D

21	<p>「川崎縦貫鉄道計画の廃止について」の中で廃止の原因として「本市財政が本計画策定時よりも一層厳しい状況となり」とありますが、平成13年の本計画事業許可取得後、平成14年に本市から財政危機が宣言されたため平成15年に市民1万人アンケートが実施されることとなり、平成16年に発表された川崎市行財政改革プランでは平成14年～平成19年の財政見通しが出され、平成19年時点の歳入が6,118億円（うち市債が1,378億円）、歳出が6,893億円（うち公債費が1,225億円）、△775億円の収支不足が警告されましたが、関係者の努力の結果、実際の平成19年度の決算は、歳入が5,313億円（うち市債が520億円）、歳出が5,243億円（うち公債費が760億円）、と借金による財源確保を抑えながら71億円の繰越財源が確保され、財政健全化判断指標も、実質黒字確保、実質公債費比率16.3%、将来負担比率147.3%と早期健全化基準を全てクリアし、市民1万人アンケートの当時の着工延期の前提となった財政危機の状況からは脱しました。現在は、平成28年の歳入が6,148億円（うち市債が471億円）、歳出が6,111億円（うち公債費が728億円）、実質黒字継続の上で、実質公債費比率7%、将来負担比率118%と、財政構造の健全化はさらに進んでいます。本市財政は少なくとも本計画策定時から大幅に改善しているというのが正しい評価ではないでしょうか。</p>	<p>川崎縦貫鉄道の整備を行うためには、膨大な費用が必要となります。本市では、市税収入は堅調に推移しているものの、社会保障や防災・減災対策、都市機能の充実などによる財政需要が増加の一途をたどり、一般財源総額の大きな増加は見込まれない中、財政負担が極めて大きく、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p>	D
22	<p>88ページの鉄道及び道路ネットワーク形成事業の表に関して、従前の川崎市総合都市交通計画では19項目の交通政</p>	<p>本計画の重点施策1にお示しする鉄道・道路ネットワーク形成事業については、巻末資料-1において、関連する主な交通政策の方向性をお示してい</p>	D

	<p>策の方向性のうち、全事業中でも最も多い15項目に川崎縦貫鉄道は関連するようになっていましたが、これらの15項目への川崎縦貫鉄道の関連度自体が特に変わったということはありませんでしょうか。</p>	<p>ますが、川崎縦貫鉄道計画については、計画を廃止するため、交通政策の方向性との関連性を示す対象とはしていません。</p>	
23	<p>平成24年5月に新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会により作成された検討報告書の52ページ「現計画の検証のまとめ」では『現計画で本路線を整備した場合、最近の社会環境や交通環境などの変化を考慮しても、現計画が交通事業として自立した経営が可能で、社会的に見ても投資価値がある効率的な事業であることが確認された。</p> <p>また、本路線の整備目的である「都市機能の向上」、「鉄道アクセスの改善」、「既存鉄道路線の混雑緩和」が図られることが確認された。特に本市において交通体系上の課題となっている市域を縦方向に連絡する新たな交通軸の形成や鉄道不便地域の解消に大きく寄与するものと考えられ、本路線の整備意義・必要性は十分あると言える。』との報告がありますが、この検証内容自体は間違いないでしょうか。</p>	<p>学識経験者、研究者等で構成された「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」（以下、「検討委員会」といいます。）は、当時の川崎縦貫鉄道計画の検証を行うとともに、環境にやさしく、コストの削減に資する新技術の導入など、幅広い視点から検討を行い、事業推進を図ることを目的に、平成21年に設置したものであり、平成24年5月に検討委員会により検討報告書及び提言書がとりまとめられています。</p> <p>平成25年3月に策定した従来の川崎市総合都市交通計画では、検討委員会の提言を踏まえ、川崎縦貫鉄道計画を位置付けましたが、その後の本市の総合計画の策定（平成28年3月）や交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）など、様々な交通政策を取り巻く状況の変化を踏まえ、本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、川崎縦貫鉄道計画は財政負担が極めて大きいこと、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p> <p>今後は、本計画の重点施策3にお示しするように、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心に利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を進めていきます。</p> <p>具体的には、鷺沼駅周辺の再編整備を契機とした路線バスサービスの充実に取り組むとともに、社会</p>	D

		<p>実験支援制度の活用などによるバス事業者と連携した取組を進めていきます。</p> <p>また、都市計画道路等の整備によるバスベイの設置や交差点改良により、駅へのアクセス向上を図るとともに、地域課題にきめ細かく対応するため、地域住民が主体となったコミュニティ交通の実現や運行の維持に向けた取組などを、多様な主体とも連携しながら支援していきます。</p> <p>さらに、南武線の需要調整や長編成化などの輸送力増強による混雑緩和、横浜市営地下鉄3号線延伸といった重点施策1にお示しする鉄道ネットワークの形成など中長期的な対応を含め、取組を進めていきます。</p>	
24	<p>平成24年5月に新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会により作成された検討報告書の52ページでは『現計画の設定には、既存鉄道への相互直通運転や他社線の整備や運行サービスなどの不確定な要素が含まれており、設定条件を変更した場合、条件によっては費用対効果からみた事業性には問題がないものの、収支採算性においては採算が確保されない場合があることが確認された。』との報告もありますが、費用対効果からみた事業性については、川崎縦貫鉄道はリスク分析でマイナスシナリオケースを設定した上で、感度結果が最も悪くかつ費用も基本ケースより大幅に増加した最悪の場合でも費用対効果がある盤石の計画であること、「収支採算性においては採算が確保されない場合」とは、リスク分析でいくつものマイナスシナリオケースを設定した中で、小田急多摩線相互直通運転不可かつ横浜市営3号線新百合ヶ丘延伸実現かつ開業後の定着率悪化のマイナス要因が全部重なった場合のみ損益</p>	<p>川崎縦貫鉄道の整備を行うためには、膨大な費用が必要となります。社会保障や防災・減災対策、都市機能の充実などによる財政需要が増加の一途をたどり、一般財源総額の大きな増加は見込まれない中、財政負担が極めて大きく、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p> <p>「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」の検討報告書（平成24年5月）によると、収支採算性については、評価指標である損益収支・累積欠損解消年、資金収支・累積資金解消年が、運輸政策審議会答申第19号（平成12年8月1日）で収支採算性を見込む上で目安とされた開業後40年以内となれば収支において採算性があると判断されています。</p> <p>当時の計画について検証したケースのうち、ケース5（小田急多摩線との相互直通運転なし、J R南武線のピーク時快速運転なし、横浜市営地下鉄3号線の新百合ヶ丘延伸あり、定着率の反映あり）につ</p>	D

	<p>収支・累積欠損解消年が目標より長期間になるというだけで、裏を返せばそれ以外のケースでは川崎縦貫鉄道はマイナス要因が重なった場合でも収支採算性が確保される計画であると認識していますが、理解に間違いはないでしょうか。</p>	<p>いては、損益収支・累積欠損解消年が開業後48年目、資金収支・累積資金解消年が開業後40年目、ケース6（小田急多摩線との相互直通運転なし、JR南武線のピーク時快速運転あり、横浜市営地下鉄3号線の新百合ヶ丘延伸あり、定着率の反映あり）については、損益収支・累積欠損解消年が開業後79年目、資金収支・累積資金解消年が開業後57年目となっており、上記2ケースにおいては収支採算性は確保されないこととなっています。</p> <p>なお、新技術を導入した場合、損益収支・資金収支は全てのケースにおいて40年以内に累積黒字転換するため、経営的に収支採算性が見込める事業であるとされています。</p>	
25	<p>平成24年5月に新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会により作成された検討報告書の50ページでは、川崎縦貫鉄道の整備効果に関して「整備有の場合、小田急小田原線や東急田園都市線などで混雑率が減少しており、特にJR南武線に至っては50%近く減少している区間がある。」との検証結果が記され、51ページの図を見ると川崎縦貫鉄道を整備すれば、武蔵小杉ー武蔵中原ー武蔵新城の間の混雑率が40%～50%減少することが検証されたようですが、川崎市の認識は基本的には変わっていないでしょうか。</p>	<p>川崎縦貫鉄道の整備を行うためには、膨大な費用が必要となります。社会保障や防災・減災対策、都市機能の充実などによる財政需要が増加の一途をたどり、一般財源総額の大きな増加は見込まれない中、財政負担が極めて大きく、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p> <p>「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」の検討報告書（平成24年5月）によると、川崎縦貫鉄道の整備により、JR南武線に至っては混雑率が50%近く減少している区間があり、武蔵小杉～武蔵新城間の混雑率は40%～50%減少するとの検証結果となっています。</p> <p>現在もJR南武線の混雑緩和は課題であり、当時、こうした検証が行われたことについても認識しています。本計画の改定においても、JR南武線におけるオフピーク通勤等の需要の調整や長編成化の取組を重点施策1に位置付けるなど、混雑緩和に向け、取組を進めることとしています。</p>	D

26	<p>川崎市の将来人口予測は、平成17年の川崎縦貫鉄道計画の事業再評価市対応方針説明時は2015年にピークの139万人・2030年に134万人とされていたものが、平成24年の新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会の報告時は2015年に147万人・2025年の150万人を経て2030年にピークの151万人・2040年においても148万人・2050年でも141万人と大幅に上方修正されていましたが、実際には2017年に150万人を早くも突破し、2017年11月公表の「川崎市総合計画 第2期実施計画 素案」によると2025年に157万人、2030年にピークの159万人・2040年においても157万人・2050年でも151万人とさらに大幅に上方修正されていますので、今回廃止方針を出すにあたっての川崎縦貫鉄道の事業再評価結果について、平成17年の川崎縦貫高速鉄道線整備事業に関する事業再評価対応方針資料のように「収支試算」「費用対効果分析」「市財政への影響（今後の公債費等の推移）」について公表をお願いします。</p>	<p>川崎縦貫鉄道の整備を行うためには、膨大な費用が必要となります。社会保障や防災・減災対策、都市機能の充実などによる財政需要が増加の一途をたどり、一般財源総額の大きな増加は見込まれない中、財政負担が極めて大きく、また、今後の超高齢化や人口減少を踏まえると、事業着手できる環境にはないとの判断から、本計画の「8 交通課題と見直しの方向性」にお示しするように、交通政策の目標の実現に向けた将来めざすべき鉄道ネットワークとして位置付けは行わず、計画を廃止することとしました。</p> <p>事業再評価とは、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業等について、事業を巡る社会経済情勢等の変化を踏まえ、事業の必要性を評価するものですが、川崎縦貫高速鉄道線整備事業は、平成13年度の国の予算において補助事業採択を受けているので、着工を延期したことで補助採択後5年が経過した時点（平成17年度）で未着工の事業に該当し、再評価の対象となりました。</p> <p>本市では、事業再評価に係る手続きを平成16年度に前倒しして実施し、平成17年3月に事業再評価対応方針の決定後、平成18年4月に鉄道事業を廃止したため、現在は事業再評価の実施対象ではありません。</p>	D
----	--	--	---

(4) 重点施策1に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
27	京急大師線の地下化1期工事の第2工区については、早期の完成を期待する。	本計画の重点施策1などに位置付ける京浜急行大師線の1期②区間については、「短中期に着手をめざす事業（平成25年3月の計画策定から10年以内に着手をめざす事業）」としていますので、踏切の除却に向けて、関係機関との協議等を円滑に進めながら、今後も着実に取組を進めていきます。	B
28	京急大師線の地下化第1期第2工区の川崎大師駅の地下駅は、急行通過が可能な8両編成の島式2ホームの設置を考慮した都市計画の変更を行うべきと考える。	本計画の重点施策1などに位置付ける京浜急行大師線連続立体交差事業の1期②区間については、駅のホームを長くすることや急行の通過を可能とする改良を行う場合には、既存の駅施設より機能を高める取組として、鉄道事業者がその費用を負担することになります。このため、鉄道事業者の将来的な運行計画なども整合を図り整備を進めていきます。	D
29	<p>京急大師線連続立体交差事業2期区間については、実現見通し、コスト削減の可能性が低いこと、費用便益比の結果等から、2017年11月に中止が決定されたところである。</p> <p>しかし、事業目的である踏切除却の実現に向け、現在線区間に残る4つの踏切について、都市計画変更を前提に、抜本的対策を基本とした代替案を検討し、今後の方向性を明確化することを総合都市交通計画に追記をお願いする。</p>	京急大師線連続立体交差事業2期区間については、本計画の重点施策1などに「事業を中止した京急大師線連続立体交差事業2期（川崎大師駅～京急川崎駅）については、都市計画変更を前提に代替案を検討し、今後の方向性を明確化します」とお示しするとおり、2期区間の踏切に対する代替案の検討を今後も着実に進めていきます。	D
30	<p>京急大師線の地下化2期工事が白紙となり、本町踏切渋滞対策は別途検討することとなった。財政的な観点から一部を見直す視点は納得できる。</p> <p>市の改定案で言及している代替措置として、港町駅から地下化し、旭町、国道15号、稲毛公園を経由し、京急川崎駅（横浜方面に300メートルJR正面の市有地交通広場まで移設）本線の地下に</p>	<p>京急大師線連続立体交差事業の対応方針を決定するにあたっては、事業の実現見通し、社会経済状況の変化、代替案立案の可能性、費用対効果、交通利便性の向上・移動円滑化、安全性向上などの観点から検討を進めました。</p> <p>その結果、2期区間（別線区間）については、費用対効果が得られないこと、川崎駅東口駅前広場の再整備が進み、計画当初と比べて鉄道とバスの乗り換え利便性が高まっており、新駅設置や鉄道ルート</p>	D

	<p>至る新たな都市計画を決定すべきと考える。提案したルートにおいても、これまでの都市計画決定と同様に宮前駅を設置するのは当然の措置である。</p>	<p>を変更する必要性は低下していることなどから、京急川崎駅への速達性と京急大師線と京急本線との乗り換え利便性も考慮し、現在の駅位置で4ヶ所の踏切対策の代替案を検討する方針を判断したものです。</p> <p>この方針を踏まえ、本計画の重点施策1などにお示しするように、代替案の検討を進めていきます。</p>	
31	<p>J R南武線連続立体交差事業の区間の一部には横浜市域（尻手駅～矢向駅間）が含まれますが、次の提案を川崎市より横浜市に働きかけ、同区間の連続立体交差化の早期実現と、川崎市の都市基盤強化を図って頂くことを要望致します。</p> <p>高架化後の矢向駅の位置を現状より50～100メートル程北側（鹿島田駅方面）に移し、駅長室や改札の所在地が川崎市内になるように設置。高架化後の矢向駅の住所が川崎市となる計画とすることを前提条件として、矢向駅舎及び矢向駅周辺区間（矢向第二踏切含む）の立体交差事業費用の地方公共団体負担分を川崎市が拠出することで調整。」</p> <p>これにより南武線が名実共に完全に川崎市のアイデンティティーを体現し、川崎市の一体感を象徴する路線になるとともに、横浜市が厳しい財政状況かつ南武線の立体交差化に対する横浜市全体の中での都市政策上の重要度が高いとは言えないなかで、横浜市との協議を前進させる有効な案となります。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付けるJ R南武線の連続立体交差事業のうち、本市では、市内の矢向駅から武蔵小杉駅間の事業化に向けた取組を進めています。横浜市域の矢向駅周辺については、横浜市が連続立体交差区間として位置付けており、横浜市と十分な連携を図り、横浜市域と川崎市域の同時完成に向けて協力を求めているところです。</p> <p>なお、連続立体交差事業は本市としても負担の大きい事業であり、現時点では高架化後の駅舎は現在の位置に設置する予定で検討しています。</p>	D
32	<p>南武線の川崎～武蔵小杉間が完全高架化が望まれます。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付けるJ R南武線の連続立体交差事業のうち、本市では、市内の矢向駅から武蔵小杉駅間の事業化に向けた取組を進めています。横浜市域の矢向駅周辺については、横浜市が連続立体交差区間として位置付けており、横浜市と十</p>	D

		分な連携を図り、横浜市域と川崎市域の同時完成に向けて協力を求めているところです。	
33	南武線（武蔵新城から矢野口まで）を高架にするか、地下化して欲しい。	<p>本計画の重点施策 1 にお示しするように、南武線については、尻手駅～武蔵小杉駅間の連続立体交差事業を位置付けています。</p> <p>連続立体交差化は整備に長期間を要するため、計画的に進めており、武蔵新城駅から立川方面への市内区間の連続立体交差化は、現時点では検討できる状況にはないと考えていますが、武蔵溝ノ口駅以北の駅（津田山駅、久地駅、宿河原駅、中野島駅、稲田堤駅）については、重点施策 2 にお示しするように、駅周辺における踏切横断の軽減や駅アクセスなどの安全性・利便性の向上に向け、鉄道事業者との連携による橋上駅舎化などを推進していきます。</p>	D
34	横浜市営地下鉄を 3 号線延伸による街づくりですが、新百合ヶ丘駅まで延伸となっていますが、私は必要です。	<p>本計画の重点施策 1 に位置付ける横浜市営地下鉄 3 号線の延伸については、平成 30 年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p>	B
35	<p>横浜市営地下鉄 3 号線延伸の事業化は、横浜市の事業費で行う分には特に問題はありませんが、もし川崎市も事業費の一部を負担することが必要になるのであれば、川崎市域区間は川崎市営地下鉄として建設して川崎市に収益が帰属する事業フレームとしてください。</p> <p>収益は川崎市には入らず横浜市にすべて入る事業に、費用だけ川崎市が負担するというような事態にだけは万が一でも絶対に陥らないようにしてください。</p> <p>また、事業化方針決定の前に、収支採算性と費用対効果を算出し、川崎縦貫高速鉄道と比較した資料を公開してください。</p>	<p>本計画の重点施策 1 に位置付ける横浜市営地下鉄 3 号線の延伸については、平成 30 年度末までに横浜市として事業化判断を行うことになり、横浜市交通局が鉄道利用者の需要予測や収支採算性などについて、鉄道事業者としての視点で検討の深度化を図っているところです。</p> <p>本市としても、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p>	D

36	<p>横浜市営地下鉄3号線の延伸について、今すぐにも事業計画決定して、この鉄道の建設にとりかかるべきである。推進ランクがC事業のままではおかしい。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける横浜市営地下鉄3号線の延伸については、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としていますが、平成30年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p> <p>なお、重点施策1で取組時期をお示している各事業については、周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性などに応じて、取組時期について適切な対応を図ることとしています。</p>	D
37	<p>横浜市営地下鉄のあざみ野駅からの延伸計画は30年近く前からありました。しかしそれは川崎市が立ち上げた川崎縦貫市営地下鉄案により反古にされたように記憶しています。やっと平成25年に改定案が出ているようですが、何でも概ね20年以上先の完成？実用化案にも受け取れて、どこまで地域住民の生活を軽視しているかと気が遠くなる思いがします。</p> <p>川崎市はたった2駅の地下鉄の延伸という費用の少ない延伸案が出来てから何と半世紀近くもだらだらと無駄に時間を費やそうとしていないでしょうか？それと実現化の決定さえ未だに出せない市なのではないでしょうか。</p> <p>川崎市のホームページには、横浜地下鉄延伸計画案の積極的な記事は皆無で横浜市のやることとして傍観状態であることは嘆かわしいと私は市区民として思っています。</p> <p>横浜市と川崎市が市区民の為に利害を乗り越えて協力し合って取り組んでいけないのでしょうか？</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける横浜市営地下鉄3号線の延伸については、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としていますが、平成30年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p> <p>なお、重点施策1で取組時期をお示している各事業については、周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性などに応じて、取組時期について適切な対応を図ることとしています。</p>	D

38	<p>横浜市営地下鉄3号線の新百合ヶ丘延伸について、早期実現を強く望みます。現在は推進ランクCですが、麻生区在住としては寧ろ小田急の新百合ヶ丘から向ヶ丘遊園までの複々線化より低いことに違和感を持ちます。</p> <p>小田急線の発展は社会人や私学に通う学生には便利ですが、学生全体にとっては今はまだ不便のままである横浜方面のアクセスを高めるほうがメリットが高く、これからの子供の未来のためにもできるだけ早期に横浜市営地下鉄3号線の新百合ヶ丘延伸を強く希望します。その意味で、まずは推進ランクCからBへに格上げを望みます。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける横浜市営地下鉄3号線の延伸については、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としていますが、平成30年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p> <p>なお、重点施策1で取組時期をお示している各事業については、周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性などに応じて、取組時期について適切な対応を図ることとしています。</p>	D
39	<p>横浜市営地下鉄3号線の新百合ヶ丘駅までの延伸は国の交通政策審議会でも横浜川崎両市が協調して進めるべき優先度の高い路線と位置づけられています。</p> <p>しかしながら、川崎市の計画では、計画策定から20年以内に事業着手をめざすC事業にランクされており、あまりにもおかしいです。ここ数年の進捗状況を鑑みると、率直に申し上げて行政の怠慢ではないかと感じております。</p> <p>福田市長は数多くの判断・決断で大変ご多忙とは思いますが、是非とも、トップダウンで、スピード感を持って事業を推進していただきたいです。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける横浜市営地下鉄3号線の延伸については、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としていますが、平成30年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p> <p>なお、重点施策1で取組時期をお示している各事業については、周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性などに応じて、取組時期について適切な対応を図ることとしています。</p>	D
40	<p>事業の推進ランクがCのまま進展していないのは問題です。計画を進めてください。</p> <p>経路として、すすき野団地内・嶮山公園から新ゆりグリーンタウン内・むじなが池公園まで真っ直ぐ通っている送電線下部を利用することは出来ないのではよ</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける横浜市営地下鉄3号線の延伸については、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としていますが、平成30年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきま</p>	D

	<p>うか。地権者の理解も比較的得やすいかもしれません。</p> <p>また、映画学校辺りに中間駅を設けると真福寺や王禅寺の住宅街の空き家阻止や麻生台団地やグリーンタウンの再活性化に繋がると思います。</p>	<p>す。</p> <p>なお、重点施策1で取組時期をお示している各事業については、周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性などに応じて、取組時期について適切な対応を図ることとしています。</p>	
41	<p>横浜市営地下鉄3号線延伸は、推進ランクCのままではおかしい。人口の増加地域における交通網のネットワーク化は市民にも極めて有効な事業であり、推進ランクはAとして積極的に進めて頂きたい。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける横浜市営地下鉄3号線の延伸については、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としていますが、平成30年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p> <p>なお、重点施策1で取組時期をお示している各事業については、周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性などに応じて、取組時期について適切な対応を図ることとしています。</p>	D
42	<p>横浜市営地下鉄3号線延伸計画が推進ランクC事業のままであるのはおかしいと思います。</p> <p>出来れば2020年には着手しリニアが開通するまでにこっちも開通というのが理想です。あざみ野駅から新百合ヶ丘までそんなに距離も無いから横浜市と協力して早く実現してもらいたいです。</p> <p>あと、事業化判断には川崎市内の駅位置確定が必要とのことですが王禅寺中央小中学校付近がいいと思います。あの辺りに1つ駅があってもいいのではないのでしょうか。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける横浜市営地下鉄3号線の延伸については、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としていますが、平成30年度末までに、横浜市として事業化判断を行うことになりましたので、引き続き、延伸部のルートなどについて、様々な観点から検討を進め、横浜市と連携して取り組んでいきます。</p> <p>なお、重点施策1で取組時期をお示している各事業については、周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性などに応じて、取組時期について適切な対応を図ることとしています。</p>	D
43	<p>小田急線向ヶ丘遊園-新百合ヶ丘間の複々線化について、複々線化だけで、立体交差化については触れられていないが、地上複々線化では開かずの踏切は解消できない。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける小田急小田原線複々線化については、その実現に向けて、神奈川県及び県内全ての市町村、経済団体によって構成される神奈川県鉄道輸送力増強促進会議において、新百合ヶ丘駅までの複々線化の早期完成を小田急電鉄に</p>	D

	<p>列車の本数が増えるのは大歓迎だが、踏切が閉まっている時間は長くなるだろう。また、踏切が長くなるので、高齢者、障がい者、乳母車などは、渡り切れなくなる恐れがある。</p> <p>立体化は必至だが、その検討を始めて欲しい。検討は、住民に対してオープンにやってほしい。住民の希望・意見を聞いてほしい。</p> <p>複々線化の立体化については、地下二層化を提唱する。すでに下北沢付近ではやっていて技術的問題はない。高架だと、どうしても日照、騒音などさまざまなマイナスの影響が大きい。地下化ではこれまでの線路部分がなにかに使えるメリットも考慮すべき（高架下の利用はどうしても駅周辺に限られる）。</p> <p>平成44年度（2032年度）までに事業着手をめざすとのことだが、説明会では、「までに」はそれ以前の時期もありとのことだった。なるべく早くやってほしい。</p>	<p>対し要望しています。</p> <p>当該路線の複々線化については、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）にも、混雑緩和に意義あるプロジェクトとして位置づけられたことを踏まえ、引き続き、同社へ要望していきます。</p> <p>なお、同交通政策審議会の答申では、当該路線の複々線化の構造等については示されていません。</p> <p>また、開かずの踏切等に対する抜本的な対策としては連続立体交差事業などが考えられますが、連続立体交差化は整備に長期間を要するため、計画的に進めており、向ヶ丘遊園～新百合ヶ丘間の連続立体交差化は、現時点では検討できる状況にはないと考えています。</p>	
44	<p>世田谷・町田線（都市計画道路）の真下に小田急小田原線の複々線を建設して欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コスト削減と用地確保の簡素化のため。</li> <li>・工期短縮のため。</li> <li>・街づくりと一体整備のため。</li> </ul>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける小田急小田原線複々線化については、その実現に向けて、神奈川県及び県内全ての市町村、経済団体によって構成される神奈川県鉄道輸送力増強促進会議において、新百合ヶ丘駅までの複々線化の早期完成を小田急電鉄に對し要望しています。</p> <p>当該路線の複々線化については、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）にも、混雑緩和に意義あるプロジェクトとして位置づけられたことを踏まえ、引き続き、同社へ要望していきます。</p> <p>なお、同交通政策審議会の答申では、当該路線の複々線化の構造等については示されていません。</p>	D

		<p>また、開かずの踏切等に対する抜本的な対策としては連続立体交差事業などが考えられますが、連続立体交差化は整備に長期間を要するため、計画的に進めており、登戸～新百合ヶ丘間の連続立体交差化は、現時点では検討できる状況にはないと考えています。</p>	
45	<p>東急田園都市線複々線化は取組時期がC事業とされている。B事業への格上げが必要と考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・二子玉川～溝の口の複々線化が完了して成果もあり、定着した。</li> <li>・いまでは、溝の口～鷺沼の複々線化が忘れられている。</li> <li>・いまの田園都市線の混雑緩和のためにも必要度が増加し、少なくとも早期着手が必要。</li> <li>・また、鷺沼駅周辺再開発事業の実施がひとつのきっかけでもある。</li> </ul>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける東急田園都市線複々線化については、その実現に向けて、神奈川県及び県内全ての市町村、経済団体によって構成される神奈川県鉄道輸送力増強促進会議において、鷺沼駅までの複々線化の早期完成を東急電鉄に対し要望しています。</p> <p>当該路線の複々線化については、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）にも、混雑緩和に意義あるプロジェクトとして位置づけられたことを踏まえ、引き続き、同社へ要望していきます。</p> <p>なお、交通政策審議会からは、課題として整備方式を含めた事業計画について十分な検討を行うことが示されており、C事業（平成25年3月の計画策定から20年以内に着手をめざす事業）としています。</p>	D
46	<p>毎日電車を利用しているが、車内の混雑などが非常に激しいと感じている。南武線の長編成化などの具体策を実施していただき、混雑緩和に実現してもらいたい。</p>	<p>輸送力増強に資する南武線の長編成化については、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）にも盛り込まれたところであり、本計画の重点施策1に位置付けています。</p> <p>今後も引き続き、事業主体となるJR東日本と協議を進め、実現に向け取り組んでいきます。</p> <p>また、同じく重点施策1にお示しするように、南武線の混雑緩和に向けた輸送需要の調整にも取り組むこととしており、昨年11月に市職員を対象として、時差勤務の試行によるオフピーク通勤の実験的取組を行いました。</p> <p>1日あたり平均で約690人が参加し、計算上は</p>	B

		混雑率が約2%低減しましたが、混雑緩和を実感するためには、民間企業なども含めて、より多くの参加が必要ですので、今後、他都市とも連携しながら取組を進めていきます。	
47	<p>川崎市の抱える交通課題を構造的に、根本から解決する上で中軸となる、本来不可欠な事業であったはずの川崎縦貫高速鉄道を本当に単純に廃止するとなると、同じ効果を他の策で取り返すことは不可能であり、将来立ち返って愚策の誹りを受けることは免れないとは予測しますが、代替策としてせめて南武線の速達性向上を図ることは必要最低限ですので、以下の計画を盛り込んで頂けませんか。</p> <p>・川崎市の都市力強化に資する川崎市域縦方向の時間距離を短縮させる交通インフラ強化のため南武線の快速を増発するとともに、広域拠点・地域生活拠点である登戸・武蔵溝ノ口・武蔵小杉・鹿島田・川崎のみに停車する急行を新設。南武線快速・急行増発を可能にしつつ各駅停車利用者も含めた利便性も向上させるため、急行と各駅停車列車の待ち合せを急行停車駅で行い、ホーム対面で乗り換えが出来るように駅舎設備を改修。JR南武線連続立体交差事業に際しても、鹿島田駅については武蔵中原駅のようなホームを島式2面4線のプラットホームを持つ構造に改築。</p> <p>これにより川崎市域縦方向移動の所要時間の実質的短縮と、心理的負担の軽減を図ることができ、活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備においては必要な取り組みであり、有用とされます。</p>	<p>本計画の重点施策1において、南武線を含めた鉄道路線の機能強化を取組の方針として掲げており、これまでも、神奈川県及び県内全ての市町村、経済団体によって構成される神奈川県鉄道輸送力増強促進会議において、南武線の快速運転の朝・夕の導入等をJR東日本に対し要望しています。今後も、市民の利便性の向上に向けた取組を要望していきます。</p> <p>また、南武線の速達性向上という御意見の趣旨を踏まえ、「鉄道の輸送力増強等の促進に向けた取組」を重点施策1の関連施策（52ページ）に追記します。</p> <p>なお、南武線の連続立体交差事業における鹿島田駅の構造については、鉄道事業者の将来的な運行計画などとも整合を図り整備を進めていきます。</p>	A

48	<p>京浜急行湘南線連続立体交差事業（京急川崎駅～花月園前駅間）は、踏切除却等を目的に、昭和48年に都市計画決定されて、未着手のまま都市計画を残し現在に至っている事業である。</p> <p>京急川崎第1踏切道は2017年4月15日に、同踏切内に入った高齢男性を助けようとし、二人の男性が犠牲になる痛ましい事故が発生し、改めて踏切の抜本対策の必要性を社会から求められたところである。</p> <p>貴市の財政状況等から、直ちに着手することは困難であることは理解するが、都市計画が定められている以上、踏切を解消する社会的責任があることから、総合都市交通計画への記載をお願いする。</p>	<p>京浜急行湘南線については、昭和48年に駅前本町から池田1丁目までの区間と隣接する横浜市域とあわせて都市計画決定されています。連続立体交差化は踏切を一度に除却することができるなど効果の大きい対策ですが、一方で事業規模が大きく、費用や期間もかかります。当該区間については、本市単独での事業化が困難であることに加え、本市では、京浜急行大師線、JR南武線の2つの連続立体交差事業を進めていることから、この区間の連続立体交差化に直ちに着手できる状況ではありません。</p> <p>一方で短期的に実現可能な対策については、当該区間だけでなく、課題のある踏切については、鉄道事業者と連携、協力をしながら進める必要があることから、本計画では、重点施策2の施策展開の考え方「ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進」の主な取組において、「踏切の安全対策」を位置付けているところです。今後も踏切の安全対策について、鉄道事業者と連携、協力をしながら着実に取組を進めていきます。</p>	D
49	<p>武蔵野南線の旅客化と早期開業について事業を凍結するなんておかしい。今すぐ駅を800mおきに建設して、開業するべきである。</p> <p>鉄道の整備効果、はかり知れない。駅を800mおきに建設して、その上を都市再開発すれば莫大な利益を見込めるはずである。</p>	<p>武蔵野南線の旅客化については、以前、本市でも検討した経緯がありますが、貨物ダイヤへの影響や旅客化に伴う駅の設置など膨大な事業費が生じることなど様々な課題があり、実現は難しいと考えています。</p> <p>鉄道ネットワークの形成については、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う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、本計画の「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>	D
50	<p>交通政策の目標「災害に強い交通環境の整備」、交通政策の方向性「多重性（リダンダンシー）の向上」のための鉄道交通施策の方向性として鉄道ネットワークの多重化が社会的要請としても求められていますが、川崎市においては、川</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、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う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、本計画の「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</p>	D

	<p>崎市内の地域・拠点間を広域に移動できる縦方向の鉄道手段が南武線のみであるがために、軸となる南武線が分断されると簡単に機能不全に陥りますし、川崎市の横方向の鉄道路線にしてもどこかの線路が一旦分断されると分断されたエリアから円滑にバイパスする代替ルートがなくなるといったように、鉄道網のリダンダンシーが確保されていないことが構造的な脆弱性であり大きな懸念事項です。</p> <p>この構造的な問題を抜本的に解決出来るはずであった川崎縦貫高速鉄道の廃止方針は大変遺憾であり、後世に禍根を残すことになるとは思いますが、川崎市鉄道網のラダー型・複層化を実現するため、代替に、川崎駅から鹿島田・新川崎を經由して日吉まで至り、日吉で横浜市営地下鉄グリーンラインに乗り入れる路線計画を検討頂くことを真剣に要請します。</p>	<p>いきます。また、重点施策2にお示しするように、交通事業者とも連携し、災害時の応急輸送対策も図っていきます。</p>	
51	<p>神木方面から南武線アクセスの場合、登戸の手前の宿河原駅近くまでバスを進められるよう整備して欲しい。</p> <p>また、自家用車の場合も家族を迎えに行くに付近の道路が狭い。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける都市計画道路の整備については、厳しい財政状況の中、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度から平成37年度までの10年間（前期6年、後期4年）を計画期間とした「第2次道路整備プログラム」を定め、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し、取組を進めているところです。</p> <p>宿河原駅周辺には、道路幅員16mの都市計画道路登戸野川線が都市計画決定されていますが、本プログラムにおいて整備推進路線に位置付けておらず、現時点では事業着手の見通しをお示しすることができない状況となっています。</p> <p>今後とも、市民の皆様の御協力を得ながら、計画的な道路整備を進めていきたいと考えていますので、御理解をお願いします。</p>	D

52	<p>川崎市のような人口密集地域においては鉄道空白地帯の解消は特に大変有効で、川崎縦貫高速鉄道の廃止方針は勿体なく誠に残念な判断でなりません。宮前区の大部分を鉄道不便地域として放置されるのであれば、せめて貴重な区内の3駅とアクセスする都市計画道路は川崎縦貫高速鉄道の代替として直ちに整備が図られるべきと考えますので、本来は駅と周辺エリアをつなぐべき都市計画道路が未整備のために分断されてしまっている以下の路線について、すぐに事業着手して頂くことを要望します。</p> <p>&lt;宮崎台駅周辺&gt;登戸野川線（東平台交差点―野川団地入口交差点間）、登戸野川線（宮崎台小学校以北）、梶ヶ谷菅生線（長坂下交差点―梶ヶ谷4丁目間）</p> <p>&lt;鷺沼駅周辺&gt;梶ヶ谷菅生線（鷺沼4丁目―犬蔵間）</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける都市計画道路の整備については、厳しい財政状況の中、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度から平成37年度までの10年間（前期6年、後期4年）を計画期間とした「第2次道路整備プログラム」を定め、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し、取組を進めているところです。</p> <p>御意見をいただいた各路線については、いずれも本プログラムにおいて整備推進路線に位置付けておらず、現時点では事業着手の見通しをお示しすることができない状況となっています。また、鷺沼駅周辺の梶ヶ谷菅生線（鷺沼4丁目～犬蔵間）については、本計画にお示しする交通施策の方向性や重点施策とともに、鷺沼駅周辺再編整備に関連した交通アクセスなどの施策と連携を図る必要があると考えていますので、今後、策定が予定される「鷺沼駅周辺再編整備に伴う公共機能に関する基本方針」を踏まえ、適切に判断していきます。</p> <p>今後とも、市民の皆様の御協力を得ながら、計画的な道路整備を進めていきたいと考えていますので、御理解をお願いします。</p>	D
53	<p>以下の都市計画道路を5年以内に完成させてほしい。</p> <p>①小杉・菅線（登戸駅前から稲城市境まで）</p> <p>②菅・早野線（生田病院から日本テレビ生田スタジオまで）</p> <p>③登戸・野川線（登戸駅前から宿河原駅前まで）</p> <p>④麻生通り（上麻生交差点から下麻生交差点まで）</p> <p>⑤尻手・黒川線（世田谷通り交差点からトンネルを出た所まで）</p> <p>⑥菅・早野線（王禅寺2丁目地区から生田病院まで）</p> <p>⑦上水浄通り（清水台交差点から横浜</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける都市計画道路の整備については、厳しい財政状況の中、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度から平成37年度までの10年間（前期6年、後期4年）を計画期間とした「第2次道路整備プログラム」を定め、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し、取組を進めているところです。</p> <p>御意見いただいた路線のうち、麻生通り（横浜上麻生）の一部、尻手黒川線、浄水場通り（横浜生田）、世田谷町田線の一部、野川柿生線の一部については、本プログラムにおいて整備推進路線として位置付け事業に取り組んでおり、残りの路線については、本プログラムにおいて整備推進路線に位置付けておらず、現時点では事業着手の見通しをお示しすることができない状況となっています。</p>	D

	<p>市・美しが丘3丁目まで)</p> <p>⑧梶ヶ谷・菅生線（長坂下交差点から梶ヶ谷4丁目まで)</p> <p>⑨長沢線（全区間)</p> <p>⑩世田谷・町田線（全区間)</p> <p>⑪菅・早野線（稲田堤駅前から菅馬場地区まで)</p> <p>⑫野川・柿生線（下麻生交差点からヨネッティ王禅寺まで)</p> <p>⑬登戸・野川線（宿河原駅から国道246号線まで)</p>	<p>今後とも、市民の皆様の御協力を得ながら、計画的な道路整備を進めていきたいと考えていますので、御理解をお願いします。</p>	
54	<p>川崎に100m幅員道路を計画・建設して欲しい。川崎区から幸区を抜け、中陸を縦貫して、麻生区に至る延長24km、幅員100mの巨大な道路を建設・計画してほしい。</p> <p>多摩沿線道路、府中街道、南武沿線道路、尻手黒川道路を片側2～3車線、幅員50mくらいの道路にして欲しい。</p>	<p>都市計画道路は、将来交通量等を踏まえ、複数の路線が適切に連携し、効果的なネットワークを形成するよう計画されています。</p> <p>縦貫方向の道路としては、鹿島田菅線や尻手黒川線などが都市計画決定されており、本計画の「10各交通施策の方向性」にお示しするように、川崎縦貫道路の事業化にも取り組んでいきますので、それらに接続する路線等と併せて、将来めざすべき道路ネットワークを形成していきます。</p>	D
55	<p>川崎市北部（多摩区、麻生区、宮前区等）に環状道路を建設して欲しい。</p>	<p>都市計画道路は、将来交通量等を踏まえ、複数の路線が適切に連携し、効果的なネットワークを形成するよう計画されています。</p> <p>北部地域については、尻手黒川線や世田谷町田線、横浜生田線などの基幹となる路線と、それらに接続する路線が都市計画決定されていますので、こうした都市計画道路等によって、本計画の「10各交通施策の方向性」にお示しする将来めざすべき道路ネットワークを形成していきます。</p>	D
56	<p>梶が谷の246号交差点付近における渋滞について、立体交差にするなどの対策をお願いしたい。</p>	<p>慢性的な渋滞は、大きな経済的な損失を招くとともに、環境の悪化や交通の安全性の低下など、市民生活の豊かさに大きく関わる重要な課題です。当該交差点の渋滞については、一般国道246号の道路管理者である国土交通省や神奈川県警察本部などの関係機関と情報を共有していきます。</p>	D

57	<p>J R川崎駅と京急川崎駅の位置関係の不適切な状況が川崎の発展に大きなマイナス要因となっている。京急川崎駅を横浜方面に300メートルJR正面の市有地交通広場まで移設し、移設に合わせて駅前本町1番地から7番地の街区を市街地再開発促進区域に指定すべきである。</p> <p>再開発ビルは当然、駅ビル機能を持つ超高層複合ビルとなるが、JR駅との水平移動の動線は確保するものとする。政令指定都市の表玄関にふさわしい都市環境を創出してもらいたい。強力なデベロッパーとのコラボも不可欠となろう。</p> <p>当市の都市計画道路で最悪状態は駅前本町線である。商圈を分断し、歩行者の多い地区での混雑輻輳する現状は抜本的に見直す必要がある。そのためには、提案した京急川崎駅の移転により生じるスペースを活用し、本道路を地下化することである。</p>	<p>京急電鉄とは、昨年4月に包括連携協定を締結し、京急電鉄が持つノウハウや両者が持つ資源や強みなどを生かし、産業や暮らしを支える沿線の機能強化やさらなる発展、地域活性化の実現に向けて相互に協力してまちづくりを進めているところです。</p> <p>京急川崎駅の移設は構造的な課題が多くあることから困難な状況ではありますが、京急川崎駅西口街区におけるにぎわい・交流の創出や、本計画の重点施策1などに位置付けています交通結節機能の改善・強化に向けて、JR川崎駅との乗り換え利便性向上等、京急電鉄と連携して取組を進めていきます。</p>	D
----	---	---	---

(5) 重点施策2に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
58	<p>本計画および改定案において、交通安全対策、とりわけ歩行者の安全対策が掲げられており、その基本方針には共感するが、商店街や住宅地等における実効的な具体策が掲げられていないのが残念である。</p> <p>本計画でめざす「安全・安心な交通環境」を実現するには、まずもって自動車偏重の道路構造や交通規制を改めることが欠かせない。そもそも道路上における危険の主因は自動車なのだから、原因に</p>	<p>本市では、歩行者と車両の安全確保や円滑化を図るため、歩道の設置や交差点の改良、交差点・路側帯内のカラー化など、交通安全施設の整備を行っています。</p> <p>また、「ゾーン30」の導入や歩車分離信号機の設置については、交通管理者（警察）の所管ではありますが、生活道路の安全対策については地域からの要望を考慮して進めるとともに、必要に応じて交通管理者（警察）と連携を図っていきます。あわせて、「ゾーン30」の周知についても、引き続き、交通管理者（警察）と連携を図り、交通安全運動の</p>	D

	<p>手をつけずして「安全・安心」を実現できるはずがない。警察庁では具体的に「ゾーン30の推進」と「歩車分離式信号」の普及を提示している。本市においても、これらを数値目標を伴う形で本計画に盛り込み、実施するよう求める。</p>	<p>キャンペーンや交通安全教室等において行っていきます。</p> <p>本計画では、目標水準という数値目標を設定しており、このなかで、大都市における人口当たりの事故割合の低さ「1位」を維持することを掲げていますので、今後も、重点施策2にお示しするように、交通管理者（警察）などと連携した交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めることで、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進していきます。</p>	
59	<p>生活道路においては、歩道を整備することで自動車の速度が上がり、かえって危険になることがある。歩道整備ではなく、「ゾーン30」などの施策により、歩行者を最優先する道路であることを自動車利用者に周知徹底させる取り組みこそが有効である。</p>	<p>本市では、歩行者と車両の安全確保や円滑化を図るため、歩道の設置や交差点の改良、交差点・路側帯内のカラー化など、交通安全施設の整備を行っています。</p> <p>また、「ゾーン30」の導入については、交通管理者（警察）の所管ではありませんが、生活道路の安全対策については地域からの要望を考慮して進めるとともに、必要に応じて交通管理者（警察）と連携を図っていきます。あわせて、「ゾーン30」の周知についても、引き続き、交通管理者（警察）と連携を図り、交通安全運動のキャンペーンや交通安全教室等において行っていきます。</p> <p>今後も、重点施策2にお示しするように、交通管理者（警察）などと連携した交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めることで、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進していきます。</p>	D
60	<p>本案 p54 取組の方針で示されている「幹線道路等の整備による通過交通の生活道路への流入防止」という実効性が全く担保されない（逆に自動車通行空間の増加による誘発需要等による危険性増加のおそれすらある）空文は削除し、そもそも生活道路を通過できない構造や規制に改めることによる実効性ある流入防止策を実施するよう求める。</p>	<p>本市では、歩行者と車両の安全確保や円滑化を図るため、歩道の設置や交差点の改良、交差点・路側帯内のカラー化など、交通安全施設の整備を行っています。</p> <p>また、進入禁止等の交通規制については、交通管理者（警察）の所管ではありませんが、生活道路の安全対策については地域からの要望を考慮して進めるとともに、必要に応じて交通管理者（警察）と連携を図っていきます。あわせて、自動車ドライバーに</p>	D

		<p>対する安全運転の啓発キャンペーン等についても、引き続き、交通管理者（警察）と連携を図り実施していきます。</p> <p>今後も、重点施策2にお示しするように、通過交通の生活道路への流入防止に向け、幹線道路等の整備を進めるとともに、交通管理者（警察）などと連携した交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めることで、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進していきます。</p>	
61	<p>高齢者ドライバーや危険運転等による自動車事故の増加が社会現象となっている。自然災害対策だけでなく、市民の安全を守る上で、駅周辺・住宅街における自動車交通対策（乗り入れ制限、20km未満の速度制限等）を計画に取り入れて欲しい。</p>	<p>本市では、歩行者と車両の安全確保や円滑化を図るため、歩道の設置や交差点の改良、交差点・路側帯内のカラー化など、交通安全施設の整備を行っています。</p> <p>また、通行規制や速度規制等の交通規制については、交通管理者（警察）の所管ではありますが、生活道路等の安全対策については地域からの要望を考慮して進めるとともに、必要に応じて交通管理者（警察）と連携を図っていきます。あわせて、自動車ドライバーに対する安全運転の啓発キャンペーン等についても、引き続き、交通管理者（警察）と連携を図り実施していきます。</p> <p>今後も、重点施策2にお示しするように、交通管理者（警察）などと連携した交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めることで、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進していきます。</p>	D
62	<p>宮崎台駅は大型マンションが次々建設され、駅北口の線路沿いの道路は車が対向するのがやっとの道幅に、駅に向かう人と送迎の車が入り混じり、いつ事故が起きても不思議ではない状況です。</p> <p>警察署を訪問し、対処法などについて話をしましたが、路面標示の内容によって、道路公園センターや区役所に担当が分かれているとのことでした。是非、早期の対応をお願いするとともに、こうし</p>	<p>本件については、道路公園センターにおいて現地調査を実施し、必要に応じて交通管理者（警察）とも連携しながら、道路管理者として対応可能な安全対策の検討を進めていきます。</p> <p>なお、鉄道事業者に対しては、御意見の内容を伝えるとともに、御要望についてお話しを伺う場を設けるよう対応いたしました。</p> <p>今後も本計画の重点施策2にお示しするように、交通管理者（警察）などと連携した交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めること</p>	D

	<p>た市民の意見や要望に対応できる相談窓口を川崎市（区役所）の中に常設で設置し、交通に関係する警察署、道路公園センター、市役所（区役所）、電鉄会社等全体で協議できる場を設定してほしい。</p>	<p>で、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進していきます。</p>	
63	<p>小田急線の生田駅とよみうりランド駅間の踏切が3ヶ所ありますが、両駅に近い2ヶ所の踏切の内、生田駅の踏切を調査したところ1時間に車が通れる時間が5・6分でした。特に信号待ちの車が3台つながると踏切を渡れない。ランド駅の踏切は世田谷通り接近で人と車が接触しそうな危険なところ。</p> <p>開かず・危険の踏切をなくすとりくみを計画してください。</p>	<p>本計画では重点施策2に踏切の安全対策等を位置付けており、踏切を除却する連続立体交差事業などの抜本対策や踏切内のカラー化などの速効対策などに取り組んでいます。</p> <p>開かずの踏切等に対する抜本的な対策としては連続立体交差事業などが考えられますが、連続立体交差化は整備に長期間を要するため、計画的に進めており、生田駅～読売ランド前駅間の連続立体交差化は、現時点では検討できる状況にはないと考えています。</p>	D
64	<p>小田急の場合は、まず、世田谷町田線の道路を完全に拡幅して、整備してほしいと思います。市政100年2024年になる頃には着手していないなんて認めません。小田急線沿線の踏切がどんどん減ることを期待しています。</p>	<p>本計画の重点施策1に位置付ける都市計画道路の整備については、厳しい財政状況の中、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度から平成37年度までの10年間（前期6年、後期4年）を計画期間とした「第2次道路整備プログラム」を定め、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し、取組を進めているところです。</p> <p>世田谷町田線の拡幅整備については、多摩区登戸周辺の登戸工区、麻生区片平周辺の片平工区、及び麻生区上麻生周辺の上麻生I期工区において事業を進めており、登戸工区及び片平工区については、道路拡幅工事を施工中であり、上麻生I期工区については、来年度以降、道路拡幅工事を推進していく予定となっています。</p> <p>今後とも、市民の皆様の御協力を得ながら、計画的な道路整備を進めていきたいと考えていますので、御理解をお願いします。</p> <p>また、本計画の重点施策2には、踏切の安全対策等を位置付けており、踏切を除却する連続立体交差事業などの抜本対策や踏切内のカラー化などの速効対策などに取り組んでいます。</p>	D

		踏切を除却する連続立体交差化は整備に長期間を要するため、計画的に進めており、登戸～新百合ヶ丘間の連続立体交差化は、現時点では検討できる状況にはないと考えています。	
65	麻生区内の踏切は立体化して廃止してほしい。	<p>本計画では重点施策2に踏切の安全対策等を位置付けており、踏切を除却する連続立体交差事業などの抜本対策や踏切内のカラー化などの速効対策などに取り組んでおります。</p> <p>踏切を除却する連続立体交差化は整備に長期間を要するため、計画的に進めており、麻生区内の踏切を除却する連続立体交差化は、現時点では検討できる状況にはないと考えています。</p>	D
66	柿生駅は橋上駅舎化か地下化して、踏切2ヶ所除去してほしい。	<p>現在、柿生駅直近の踏切除却の計画はありませんが、踏切を横断する歩行者の安全性の確保は地域の課題であると認識しています。</p> <p>本計画の重点施策3では、柿生駅をはさんだ南北地区の回遊性強化に向けた取組の検討・推進を位置付けていますので、鉄道事業者とも連携して駅周辺のまちづくりのタイミングを捉えた対応方策の検討など、地域課題の解決に向けた検討を今後進めていきます。</p>	D
67	<p>ロンドンオリンピックは、自転車交通の利便性を大幅に改善し、オリンピック期間中のみならず、開催後の交通環境改善、街づくりなど、様々な点で大きな効果を上げた。</p> <p>オリンピックが川崎に交通面でどのような影響を与えるのか、正直理解しているとは言い難いが、ロンドンの好例を参考に自転車・公共交通優先を参考にする必要はある。</p> <p>神奈川口、オリンピックを本計画に盛り込むのであれば、分かりやすく対策を明記するようにした方が良い。</p>	<p>身近な地域における交通施策の考え方については、本計画の重点施策2にお示ししており、自宅から駅までの移動などは徒歩のほか誰もが利用できる公共交通を主要手段と捉え、利用しやすい交通環境の整備を推進するとともに、自転車については、安全利用を推進するとともに、歩行者や公共交通に配慮するなど地域状況等を踏まえた利用環境の整備を進め、公共交通などとの交通手段間のより良い連携をめざした取組や自転車の活用に向けた取組を推進することとしています。</p>	D

68	<p>自転車道の新設などにより、安心して歩行できる交通環境の整備を推進してもらいたい。</p>	<p>本計画の重点施策2にお示しするように、交通の安全・安心の強化に向けて、歩行者や自転車等が安全で安心して移動しやすい交通環境の整備を進めていきます。</p> <p>自転車通行環境整備については、これまで自転車事故多発箇所などへの整備を実施しており、今後、道路利用者のさらなる安全性・快適性の向上に向け、通行環境を網目状に整備する自転車ネットワークの構築に取り組んでいきます。</p>	B
69	<p>本案にて新たに「自転車の安全利用と活用」が盛り込まれたことは大いに評価し、期待したい。</p> <p>経済的で環境負荷が低く（＝持続可能性が高く）、健康的で、正しく利用すれば最も安全な乗り物とも言われる自転車の、安全な利用はもちろん、正しく活用できるようにするには、これまでの自動車偏重の道路構造の見直しが欠かせない。</p> <p>自転車活用の推進が社会的・世界的に求められている中で、本市においてはその要請に応え、市民生活に資する政策を実施していただきたい。</p>	<p>本計画の重点施策2にお示しするように、自転車については、安全利用を推進するとともに、自転車の活用に向けた取組を推進することとしており、「通行環境整備」や「駐輪対策」「ルール・マナー啓発」のさらなる取組の充実を図るとともに、「自転車の活用」という視点での新たな取組の実施に向け、「川崎市自転車利用基本方針（平成30年3月策定）」に基づき取組を進めていきます。</p> <p>自転車通行環境整備については、これまで自転車事故多発箇所などへの整備を実施しており、今後、道路利用者のさらなる安全性・快適性の向上に向け、通行環境を網目状に整備する自転車ネットワークの構築に取り組んでいきます。</p> <p>また、自転車の活用については、地域の実情に応じた施策を検討し、自転車に親しむ機会の創出などに取り組んでいきます。</p>	B
70	<p>近年における海外からの訪日観光客増加に加えて、オリンピックを控え、我が国では自転車の車道左側走行が未だに進んでいない現状を鑑み、外国人の交通事故対策だけではなく、市民の自転車利用に関する教育も必要である。</p> <p>神奈川口、オリンピックを本計画に盛り込むのであれば、分かりやすく対策を明記するようにした方が良い。</p>	<p>自転車の左側走行を含む交通安全教育については、小学生には、「自転車の安全な乗り方教室」を行い、自転車になれた中学・高校生以上を中心に、スクエアドストレイト方式の交通安全教室を開催し、段階的な交通安全教室を行っています。</p> <p>今後も、本計画の重点施策2にお示しするように警察署や関係団体と連携を図り、交通安全教室等の交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた取組を進めていきます。</p> <p>なお、御意見を踏まえ、重点施策2に掲載する主</p>	A

		な取組（５６ページ）などに「交通安全教育の実施」を追記します。	
71	<p>自転車については、本計画策定時の５年前に比べると、車道に引かれたブルーラインの自転車走行空間が増えてきたことについては、確かに評価できる。</p> <p>しかし、実際には、歩道走行、車道右側走行は依然として多いように見える。また、走行空間が駐車車両でふさがれるなど、まだまだ課題は多い。</p> <p>依然として、安全対策やマナーアップ講習など「対策」が前面に出ているが、環境にやさしく、災害にも強く、健康増進にも資する自転車交通については、利用促進という視野に立つ必要がある。</p>	<p>本計画の重点施策２にお示しするように、自転車については、安全利用を推進するとともに、自転車の活用に向けた取組を推進することとしており、「通行環境整備」や「駐輪対策」「ルール・マナー啓発」のさらなる取組の充実を図るとともに、「自転車の活用」という視点での新たな取組の実施に向け、「川崎市自転車利用基本方針（平成３０年３月策定）」に基づき取組を進めていきます。</p> <p>自転車通行環境整備については、これまで自転車事故多発箇所などへの整備を実施しており、今後、道路利用者のさらなる安全性・快適性の向上に向け、通行環境を網目状に整備する自転車ネットワークの構築に取り組んでいきます。</p> <p>また、自転車の活用については、地域の実情に応じた施策を検討し、自転車に親しむ機会の創出などに取り組んでいきます。</p>	D
72	<p>川崎縦貫鉄道計画の廃止に伴い、南武線の混雑緩和は早急に取組む課題と考えています。特に小杉駅については南武線だけでなくＪＲ横須賀線の駅は非常にホームが混雑しています。</p> <p>ホームドアの設置はＪＲが行うものだと思いますが、川崎市としてもＪＲとの協議体制を強化して、交渉してほしい。</p>	<p>南武線の混雑緩和に向けては、輸送力増強に資する南武線の長編成化が、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成２８年４月）にも盛り込まれたところであり、本計画の重点施策１に位置付けています。今後も引き続き、事業主体となるＪＲ東日本と協議を進め、実現に向け取り組んでいきます。</p> <p>また、同じく重点施策１にお示しするように南武線の混雑緩和に向けた輸送需要の調整にも取り組むこととしており、昨年１１月に市職員を対象として、時差勤務の試行によるオフピーク通勤の実験的取組を行いました。１日あたり平均で約６９０人が参加し、計算上は混雑率が約２％低減しましたが、混雑緩和を実感するためには、民間企業なども含めて、より多くの参加が必要ですので、今後、他都市とも連携しながら取組を進めていきます。</p> <p>また、重点施策２には、ホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進を位置付けています。</p>	B

		<p>鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、鉄道事業者と連携した取組を進めており、ホームドアについては、本市としても、1日当たりの駅乗降者数が10万人以上の駅を対象とした補助制度を創設し、鉄道事業者による設置のための支援を行っています。</p> <p>JR東日本においては、平成30年3月6日にホームドア整備計画を公表し、今後、整備対象駅を拡大するとともに、整備のペースアップを図り、現時点から概ね15年程度で、東京圏在来線の主要路線全駅に整備していくこととしています。</p> <p>JR武蔵小杉駅については、混雑緩和、安全対策について、鉄道事業者と協議を重ねているところです。こうした中、鉄道事業者から早期に対応可能な改善対策について順次、実施していくとの意向が示され、南武線下りホームの安全対策として隣接敷地との間の同社用地を活用したホームの一部拡幅や、横須賀線口改札前に新たな改札と上りエスカレーターを設置する工事に着手したところです。</p> <p>本市としては、ホームドア設置の取組は、人命にかかわる大変重要な施策と考えていますので、今後も鉄道事業者に対して早期設置を働きかけるとともに、横須賀線ホームの混雑緩和を図るため、大規模改修等についても協議を進めていきます。</p>	
73	南武線にホームドアの設置が望まれます。	<p>本計画の重点施策2にホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進を位置付けています。鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、鉄道事業者と連携した取組を進めており、ホームドアについては、本市としても、1日当たりの駅乗降者数が10万人以上の駅を対象とした補助制度を創設し、鉄道事業者による設置のための支援を行っています。</p> <p>JR東日本においては、平成30年3月6日にホームドア整備計画を公表し、南武線は2025年度末までに120駅程度を整備していく線区の1つに位置付けられています。</p> <p>ホームドア設置の取組は、人命にかかわる大変重</p>	B

		<p>要な施策と考えていますので、今後も鉄道事業者に対して早期設置を働きかけていきます。</p>	
74	<p>武蔵小杉駅の場合は、横須賀線と連絡しているため、横須賀線ホームにホームドアは必要だと思います。</p>	<p>本計画の重点施策2にホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進を位置付けています。鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、鉄道事業者と連携した取組を進めており、ホームドアについては、本市としても、1日当たりの駅乗降者数が10万人以上の駅を対象とした補助制度を創設し、鉄道事業者による設置のための支援を行っています。</p> <p>JR東日本においては、平成30年3月6日にホームドア整備計画を公表し、今後、整備対象駅を拡大するとともに、整備のペースアップを図り、現時点から概ね15年程度で、東京圏在来線の主要路線全駅に整備していくこととしています。</p> <p>本市としては、ホームドア設置の取組は、人命にかかわる大変重要な施策と考えていますので、今後も鉄道事業者に対して早期設置を働きかけるとともに、横須賀線ホームの混雑緩和を図るため、大規模改修等についても協議を進めていきます。</p>	B
75	<p>武蔵小杉駅等、通勤時間帯を中心にホーム・改札の混雑がひどい状態が目立つ。解消に向けた対策について踏み込んで欲しい。</p>	<p>本計画の重点施策2にホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進を位置付けています。鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、鉄道事業者と連携した取組を進めており、ホームドアについては、本市としても、1日当たりの駅乗降者数が10万人以上の駅を対象とした補助制度を創設し、鉄道事業者による設置のための支援を行っています。</p> <p>JR東日本においては、平成30年3月6日にホームドア整備計画を公表し、今後、整備対象駅を拡大するとともに、整備のペースアップを図り、現時点から概ね15年程度で、東京圏在来線の主要路線全駅に整備していくこととしています。</p> <p>JR武蔵小杉駅については、混雑緩和、安全対策について、鉄道事業者と協議を重ねているところです。こうした中、鉄道事業者から早期に対応可能な改善対策について順次、実施していくとの意向が示され、南武線下りホームの安全対策として隣接敷地</p>	B

		<p>との間の同社用地を活用したホームの一部拡幅や、横須賀線口改札前に新たな改札と上りエスカレーターを設置する工事に着手したところです。</p> <p>本市としては、引き続き、ホームドアの早期設置を鉄道事業者強く働きかけるとともに、横須賀線ホームの混雑緩和を図るため、大規模改修等についても協議を進めていきます。</p> <p>また、武蔵小杉駅以外についても、ホームドア設置の取組は、人命にかかわる大変重要な施策と考えていますので、まずは、乗降者数が10万人以上の駅を優先的に、今後も鉄道事業者に対して早期設置を働きかけていきます。</p>	
76	<p>鉄道や道路の混雑状況（16頁）において「利用者が増加しているJR武蔵小杉駅などでは、駅の混雑も発生しています。」とありますが、JR東日本と連携して武蔵小杉駅の抜本的な改良・拡充計画を立案、推進してください。</p>	<p>本計画の重点施策2にホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進を位置付けています。鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、鉄道事業者と連携した取組を進めており、ホームドアについては、本市としても、1日当たりの駅乗降者数が10万人以上の駅を対象とした補助制度を創設し、鉄道事業者による設置のための支援を行っています。</p> <p>JR東日本においては、平成30年3月6日にホームドア整備計画を公表し、今後、整備対象駅を拡大するとともに、整備のペースアップを図り、現時点から概ね15年程度で、東京圏在来線の主要路線全駅に整備していくこととしています。</p> <p>JR武蔵小杉駅については、混雑緩和、安全対策について、鉄道事業者と協議を重ねているところです。こうした中、鉄道事業者から早期に対応可能な改善対策について順次、実施していくとの意向が示され、南武線下りホームの安全対策として隣接敷地との間の同社用地を活用したホームの一部拡幅や、横須賀線口改札前に新たな改札と上りエスカレーターを設置する工事に着手したところです。</p> <p>本市としては、ホームドア設置の取組は、人命にかかわる大変重要な施策と考えていますので、今後も鉄道事業者に対して早期設置を働きかけるととも</p>	B

		に、横須賀線ホームの混雑緩和を図るため、大規模改修等についても協議を進めていきます。	
77	横須賀線ホームは島式で危ないので、下り方面に専用のホームを整備して混雑緩和したほうが良いと思います。	<p>本計画の重点施策2にホームドアの設置や駅施設の改良に向けた取組の推進を位置付けており、鉄道駅の安全性と利便性の向上に向け、鉄道事業者と連携した取組を進めていきます。</p> <p>J R武蔵小杉駅については、混雑緩和、安全対策について、鉄道事業者と協議を重ねているところです。こうした中、鉄道事業者から早期に対応可能な改善対策について順次、実施していくとの意向が示されたところです。</p> <p>本市としては、横須賀線ホームの混雑緩和を図るため、大規模改修等についても鉄道事業者と協議を進めていきます。</p>	D
78	<p>少子高齢化時代において、段差を減らして歩いて暮らせるまちづくりが求められる。</p> <p>地平を走る鉄道駅においては、近隣では東急大井町線などで見られるように、対向ホームの両側に改札口を設けることで段差を減らすこともできる。橋上駅舎化や高架化一辺倒ではなく、早く安価に実効性あるバリアフリー化を求めたい。</p>	<p>本計画の重点施策2にお示しするように、超高齢社会の到来を見据え、身近な交通の一層の充実を図るため、歩行者空間の整備や公共交通などの利用環境の整備を進めるなど、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進することを掲げており、駅改良については、鉄道事業者との連携による橋上駅舎化の取組など、駅周辺における歩行者の踏切横断の軽減や安全性・利便性の向上に向けた取組を進めていきます。</p> <p>両側改札口設置については、地域分断の改善が図られず、また安全性の向上についても十分な効果が得られないなどの課題があることから、整備手法については、橋上駅舎化等を基本として考えていますが、引き続き、安全性の向上に向けて様々な取組を進めていきます。</p>	D
79	100%ノンステップバス化にしてほしい。	<p>市内の路線バス事業者においては、ノンステップバスの割合は平成29年3月時点で85.5%となっており、ノンステップバスにワンステップバスをあわせたバリアフリー新法の適合車両は、100%となっています。</p> <p>今後も本計画の重点施策2にお示しするように、誰もが利用しやすい交通手段の確保に向け、バス事</p>	D

		業者と連携し、ノンステップバスの導入促進に取り組んでいきます。	
80	<p>生田緑地周辺や多摩川など、街頭に案内表示が整備される場所が増えてきた。これらは有意義な取り組みであり歓迎したいが、本案でも示されているように、多言語による案内の必要性が高まっているように感じられる。</p> <p>とりわけ外国人観光客に人気のある日本民家園がある生田緑地周辺をモデル地区として、日本語以外に少なくとも英語にも対応した案内表示の充実をしようか。</p>	<p>本計画の重点施策2にお示しするように、公共サインについては、広域的な連続性・統一性に配慮するため、法や条例等において明確な基準が示されていない公共サインの形状、色彩、多言語表記などの仕様等に関する基本的な考え方を定めた「誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドライン」に基づき、多言語表示された統一的な公共サインの整備を進めていきます。</p> <p>また、生田緑地では、ピクトサインや英語を併記した看板を徐々に増やしています。昨年は緑地全体の情報を掲載した英語のパンフレットを発行し、外国人観光客の皆さまにご利用いただいています。</p>	B
81	<p>近年における海外からの訪日観光客増加に加えて、オリンピックを控え、外国人向けの交通標識やバスマップ等、交通案内の整備は喫緊の課題である。</p> <p>神奈川口、オリンピックを本計画に盛り込むのであれば、分かりやすく対策を明記するようにした方が良い。</p>	<p>本計画の重点施策2にお示しするように、ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組を推進することとしており、主な取組として、公共サインについては、広域的な連続性・統一性に配慮するため、法や条例等において明確な基準が示されていない公共サインの形状、色彩、多言語表記などの仕様等に関する基本的な考え方を定めた「誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドライン」に基づき、多言語表示された統一的な公共サインの整備を進めていきます。</p> <p>また、訪日外国人や観光客等、様々な利用者にとって道路標識がよりわかりやすいものとするため、道路案内標識のローマ字表記の英語表記化や高速道路ナンバリング表記などを進めていきます。</p> <p>神奈川県警察によりますと「とまれ」の道路交通法の法定標識については、警察署が随時、英語併記への切り替えを行っていると同っています。道路交通法の法定標識等の設置は、交通管理者（警察）の所管ですので、本市としては、今後も、交通管理者（警察）と連携し、キャンペーン等での啓発活動を通して、外国人に交通安全意識の向上を図っていきます。</p>	D

		<p>路線バスについては、既に、市バス車両の車両案内における多言語表示等を行っていますが、外国人向けのバスマップ等については、バス利用促進の観点からも望ましいと考えますので、いただいた御意見については、バス事業者にお伝えします。</p>	
82	<p>歩行者については、本計画では、市民が安全・快適・自由に移動できることを第一に考えて欲しい。</p> <p>歩行者の安全対策としては、自転車との接触防止、駅のホームドア、災害対策などが挙げられている。</p> <p>高齢化社会による歩道の段差解消や外国人でも分かるユニバーサルデザインでの標識などは川崎が主体的に取り組める交通計画であり、「歩きやすいまち川崎」をもっと推進してみてもどうか。</p>	<p>本計画の重点施策2にお示しするように、バリアフリー法に基づき策定したバリアフリー基本構想及び推進構想に基づき、駅及びその周辺の段差解消などのバリアフリー化を推進していきます。</p> <p>同じく、重点施策2にお示しするように、公共サインについては、広域的な連続性・統一性に配慮するため、法や条例等において明確な基準が示されていない公共サインの形状、色彩、多言語表記などの仕様等に関する基本的な考え方を定めた「誰もが分かりやすい公共サイン整備に関するガイドライン」に基づき、市内の案内サイン及び誘導サインの整備を図っていきます。</p>	B
83	<p>貴市の地域防災計画等の計画や、ハザードマップ等で浸水対策の必要性が示されているが、対策は護岸整備および下水道整備等に留まっている状況である。</p> <p>近年の集中豪雨等を鑑み、地上、地下の鉄道インフラについて浸水対策の必要性、重要性が高まっている。総合都市交通計画に鉄道施設や道路施設の浸水対策の記載をお願いする。</p>	<p>本市における津波浸水対策については、川崎市地域防災計画（震災対策編）や川崎市地震防災戦略に基づき、住民の避難等のソフト対策と海岸保全施設の整備等のハード対策を組み合わせた総合的な取組を進めており、津波被害による「死者ゼロ」を目標に対策を推進していきます。</p> <p>また、洪水による浸水対策については、国土交通省、気象庁及び本市を含む沿川自治体により構成する京浜河川事務所災害情報協議会 多摩川下流部右岸・鶴見川大規模氾濫に関する減災対策専門部会により、「多摩川下流部右岸・鶴見川の大規模水害に対し、「逃げ遅れゼロ」、「社会経済被害の最小化」を目指す。」との目標を掲げ、「「水防災意識社会再構築ビジョン」に基づく多摩川下流部右岸・鶴見川の減災に係る取組方針」を定めていますので、この方針に基づき、ハード対策とソフト対策の両面から、関係機関と共に取組を進めていきます。</p> <p>川崎市総合都市交通計画においても、災害に強い交通環境の整備を交通政策の目標に掲げ、重点施策</p>	D

		<p>2において、首都圏や本市の防災力の強化に向けた交通ネットワークの形成を進めることとしています。</p> <p>道路の浸水対策は下水道による対応を基本としていますが、鉄道敷の下を潜るアンダーパス区間など、浸水の恐れのある道路においては、排水ポンプ施設を設置しており、現在事業を進めている京急大師線連続立体交差事業においても、鉄道施設の地下化に伴い浸水対策を図るなど、交通施設に応じた対策を進めています。</p> <p>今後も引き続き、関連する防災対策等と整合を図り、交通事業者等の関係機関等とも連携して、防災力の強化に向けた取組を推進していきます。</p>	
--	--	--	--

(6) 重点施策3に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
84	高齢者ドライバーや危険運転等による自動車事故の増加が社会現象となっている。自然災害対策だけでなく、市民の安全を守る上で、自動車交通に頼らない公共交通のより一層の推進を計画に取り入れて欲しい。	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p>	B
85	身近な地域の公共交通ネットワークの形成において、路線バスサービスの一層の充実、多様な主体との連携によるコミュニティ交通への支援や地域の足の確保と書かれている。これには期待しており、是非推進してほしい。	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えていますので、今後も取組を推進していきます。</p>	B
86	川崎縦貫鉄道計画廃止後、南北を結ぶ南武線を補完する役割として、路線バス	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、身近な地域における交通の一層の充実を図</p>	D

	<p>の役割はより一層大きくなったと思う。また、コミュニティ交通の役割も出てくると思われる。</p>	<p>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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を位置付けているところであり、駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、社会実験制度の活用や、新たな道路、駅前広場の整備等を契機として、さらなる路線バスサービスの充実や機能強化を図っていきます。</p> <p>また、コミュニティ交通については、引き続き、持続可能な運行に向け、住民主体の取組について適切に支援を行うとともに、地域の各種施設等、多様な主体との連携による取組の推進など、地域特性に応じた対応を検討していきます。</p>	
87	<p>バス路線の拡充にあたって、たまプラーザ～向ヶ丘遊園の路線を社会実験から開始し、利用状況について評価した上で本格導入したことは、導入のハードルが低くなる点や、不採算路線導入がなくなることからよい方法と考える。他の新路線でも同様の方法で進めてほしい。</p>	<p>本計画の重点施策3にお示しするように、バス路線については、社会実験制度の活用や、新たな道路、駅前広場の整備等を契機として、さらなる路線バスサービスの充実や機能強化を図るため、今後も取組を推進していきます。</p>	B
88	<p>現在民間バスで運行している路線の中には、臨港バス（例、新川崎～武蔵中原駅）のように朝時間帯、夕夜間しか運行していない路線もあり、日中利用できないのが非常に不便であり外出をためらってしまう。（日中は公共交通不便地域となってしまう。）本数は少なくともよいので、1時間に1本程度の運行がされるようにしてほしい。</p>	<p>本計画の重点施策3にお示しするように、駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、バス事業者等との連携による地域の特性やニーズに応じた取組を進めていきますが、基本的にバス事業者がバス路線の設置や増便等を行う場合は、利用者の需要や周辺の道路状況、近隣既存バス路線への影響等、目的地までの速達性や定時性などを踏まえて、総合的に判断しています。</p>	D
89	<p>五所塚バス停から溝の口へ行く場合、歩いて神木本町に行くか、バスを乗り継</p>	<p>本計画の重点施策3にお示しするように、駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、バス事業者等との連携による地域の特性やニー</p>	D

	<p>がなければいけない。直通バスを運行して欲しい。</p>	<p>ズに応じた取組を進めていきますが、基本的にバス事業者がバス路線の設置や増便等を行う場合は、利用者の需要や周辺の道路状況、近隣既存バス路線への影響等、目的地までの速達性や定時性などを踏まえて、総合的に判断しています。</p>	
90	<p>ダイエー向ヶ丘遊園の駐車場出口が渋滞し、バスの運行に支障をきたしている。出入口を見直すように取り組んで欲しい。</p>	<p>本計画の重点施策3にお示しするように、路線バスの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じ、バスの走行環境の改善に向けた取組を進めていきます。</p> <p>ダイエー向ヶ丘店の駐車場出入口には交通整理員を配置し、来退店車輛の誘導を行っていることから、円滑な交通環境の維持に努めるよう求めています。</p>	D
91	<p>地域住民が主体となったコミュニティ交通の実現と運行維持には地元住民の負担が非常に大きいと考えます。本来民間事業者が運営しにくい地域について取組むのは川崎市営バスの役割と考えています。採算性も重要ですが、もうすこし地元住民の要望に沿って小型バスを運行させるなど、川崎市営バスの柔軟な運用をお願いしたい。</p>	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p> <p>今後は、路線バスの運行や利用の実態など必要な調査を実施するとともに、バス路線の役割に応じた機能強化について検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C
92	<p>公共交通優先の立場を鮮明にし、バスの優先信号の導入等は積極的に取り入れて欲しい。</p>	<p>本計画の重点施策2にお示しするように、身近な地域における交通施策の考え方として、自宅から駅までの移動などは徒歩のほか誰もが利用できる公共交通を主要手段と捉え、利用しやすい交通環境の整備を推進していきます。</p> <p>また、路線バスの優先信号については、本市臨海部方面のバス路線において公共車両優先システム（PTPS）が導入されているところですが、重点</p>	C

		<p>施策3にお示しするようにPTPS導入路線の拡大に向けた検討を行うこととしており、丸子中山茅ヶ崎線（上小田中～久末交差点間）などをモデル路線として検討を行っていきます。</p> <p>さらに、重点施策5にお示しするように、東京都で検討を進めている「PTPSの高度化」など、先進的・先導的な技術の臨海部への導入も促進していきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	
93	<p>高津区橘地区においては、武蔵新城駅、溝口駅、武蔵中原駅経由、元住吉駅経由および綱島駅方面への路線バスが頻発している。</p> <p>このうち需要が大きく市域を通る武蔵新城駅、武蔵中原駅、溝口駅方面のバス路線にて接続バスとPTPSを導入する、道路が狭く混雑する溝口駅方面は朝ラッシュ時間帯に一般乗用車通行不可（一方通行）にするなど、具体的な利便性向上策を求めたい。</p>	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p> <p>今後は、路線バスの運行や利用の実態など必要な調査を実施するとともに、バス路線の役割に応じた機能強化について検討を進めていきます。</p> <p>また、丸子中山茅ヶ崎線（上小田中～久末交差点間）などをモデル路線として、PTPSの導入に向けた検討も行っていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C
94	<p>今回の見直しの大きな方向性は、川崎縦貫鉄道の計画を正式に取止め、市内の交通ネットワークの形成に重点を移すことだと理解します。</p> <p>しかし「やめる」ということが目玉であるとするインパクトに乏しいので、縦貫鉄道に代わる尻手黒川線を走る川崎駅・新百合ヶ丘間にバス専用レーンなど</p>	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市</p>	D

	<p>の導入や2～3連結車による高速で大量輸送が可能なBRTの導入を提案します。</p> <p>そもそも縦貫鉄道の計画を立てたということは、それなりの需要を見込んでいたのでしょうし、膨大なワークロードと費用をかけて行った各種調査の結果などを生かせるはずです。</p>	<p>民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p> <p>今後は、路線バスの運行や利用の実態など必要な調査を実施するとともに、バス路線の役割に応じた機能強化について検討を進めていきます。</p> <p>なお、川崎駅と新百合ヶ丘駅を結ぶ公共交通については、本計画の重点施策1にお示しするように、JRN南武線や小田急小田原線の機能強化等の取組を進めていきます。</p>	
95	<p>バス網の再編成と運賃体系により、公共交通利用促進だけでなく川崎市の価値と知名度向上をめざすソフトによる施策の提言です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>川崎市は公共交通の潜在的利用者数が圧倒的に多い。仕組みさえうまくつくれば行政による赤字補填のない公共交通ネットワーク構築ができる。市民の買物などの市外流出を留め、自家用車からの転移により環境面、安全面での改善も進む。川崎市の先進性を訴え、市の価値を上げられる。</li> <li>バス路線網の再編については、南武線等の既存の鉄道路線と川崎駅・新百合ヶ丘間を結ぶBRTとで作る梯子上の主要駅間を結ぶバスを基幹バスと位置付け、鉄道駅や基幹路線のバス停等と郊外住宅地等を結ぶバス路線をフィーダー路線とし、道路環境や需要に合わせた形態にする。</li> <li>運賃政策については、赤字にならずに公共交通利用を促進する具体策として川崎市のみで通用するICカード「川崎カード」を作り、全ての公共交通を対象とするゾーン制運賃方式を提案する。</li> <li>また、実現には、交通事業者に対して、市の考えをもっと前面に打ち出し、</li> </ul>	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p> <p>今後は、路線バスの運行や利用の実態など必要な調査を実施するとともに、バス路線の役割に応じた機能強化について検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C

	<p>知恵とリーダーシップで、それに従わせることが必要である。地権者や道路拡張に反対する人たちへの説得とともに、路線再編に当たっては、住民自らが実現のために行動する地域を優先的に実現させ、そうでないところは断るという毅然たる態度を貫く、説得責任が求められる。</p>		
96	<p>麻生宮前区境付近では路線バスが面的に運行されており、道路も比較的広く、自家用乗用車の分担率がひとときわ高くなっている。本計画が定める政策目標である公共交通分担率を高めるためにも、目に見えて路線バスの利用を便利にする取り組みを実施していただきたい。</p> <p>例えば、バス路線が複数事業者により運行されているので、地域共通定期券の創設や、乗換利用者の運賃負担軽減、買物客への路線バス1回無料券の配付（逆に自家用車駐車場は有料化・料金引き上げ）、乗車空間を快適にするための接続バスの導入、PTPSの整備などが、他市ではすでに実施事例がある。</p>	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p> <p>今後は、路線バスの運行や利用の実態など必要な調査を実施するとともに、バス路線の役割に応じた機能強化について検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C
97	<p>宮前区向丘地区は、溝口駅行きバスが頻繁に運行しており、溝口駅方面へ出る需要が高い地域である。また、登戸駅、向ヶ丘遊園駅、宮前平駅行きのバス路線も設定されている。</p> <p>このうち最も需要が大きい溝口駅方面へのバスは、ピーク時で1時間に34本、日中でも毎時15本程度が運行されており（神木本町発溝口駅方面行き）利便性は高いが、特に朝ラッシュ時は満員で乗車できない便が続出するなど、そもそも輸送力が足りていない。</p>	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p> <p>今後は、路線バスの運行や利用の実態など必要な調査を実施するとともに、バス路線の役割に応じた機能強化について検討を進めていきます。</p>	C

	<p>ここは全て市バス・市道であり、市単独で速やかに実施できるモデル的な地域である。早急に接続バスを導入して輸送力を増強するとともに、朝ラッシュ時の溝口駅方面への道路を一般乗用車通行不可（一方通行）にするなど、早急な具体策の実施を求めたい。</p>	<p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	
98	<p>路線バスについては、少子高齢化、外国人の資格制限等の理由から、ドライバー不足が全国的な問題となっている。利用者が多い路線については、接続バスやBRTに、また、LRTも視野に入れるべきである。</p>	<p>地域公共交通については、超高齢社会の進展等を踏まえ、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ますます重要になるものと考えています。</p> <p>このため、本計画の重点施策3では、誰もが利用できる路線バスなどの公共交通を、駅を中心により利用しやすくし、強化することで、将来にわたる市民生活を支えていくための取組を位置付けているところです。</p> <p>今後は、路線バスの運行や利用の実態など必要な調査を実施するとともに、バス路線の役割に応じた機能強化について検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C
99	<p>LRT導入は世界的な潮流となっている。交通分野における環境対策の代表格でもあるLRTを導入しないということは、環境先進都市を掲げる川崎にとり、画竜点睛を欠くといしか言いようがない。</p> <p>他都市では、交通・環境面だけでなく、街づくり、商業・観光の活性化、高齢者の外出機会創出による健康増進効果等、成功例・プラス効果の事例に事欠かないにもかかわらず、本計画では全く触れられていないことから、市民にLRTのような先進的な交通手段を伝えないこと自体が問題である。</p>	<p>本計画の重点施策1にお示しするように、本市では都市の骨格形成や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和に向けて、鉄道事業者や他自治体等との連携により、既存ストックを最大限に活かした鉄道ネットワークの形成を図るとともに、重点施策3にお示しするように、駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、バス事業者等との連携による地域の特性やニーズに応じた取組を進めていきます。</p> <p>また、交通分野における燃料電池の利活用については、重点施策4にお示しするように、燃料電池自動車の普及促進等を進めていますが、本市の水素戦略の推進と併せて、さらなる利活用の拡大に向けて、研究を進めていきます。</p>	C

	<p>「水素都市 川崎」を掲げる川崎にとり、全国に先駆けて燃料電池式LRTを導入することは非常に意義深い。</p>	<p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	
100	<p>本市ではコミュニティ交通の導入支援を実施されてきた。成功事例の一方で、本格運行に至っていない地域も多く存在するし、コミュニティ交通の必要性は感じながらも導入へのハードルの高さを見聞きして断念してしまった地域もあった。</p> <p>地域交通の取り組みは一律にはゆかず、地域特性等により導入のしかたも大きく変わってくる。また、運行車両を見ても、他の地域ではスクールバスや福祉有償運送などへの同乗や、軽車両（自転車タクシー）等が用いられる事例もある。運営費捻出のあり方も、様々な事例が存在する。</p> <p>これまでの施策は継続しつつも、従来の施策では取りこぼしが生じていた様々な事例に対応できるよう、柔軟に支援策を拡充しながら、取り組み事例を積み増してほしい。</p>	<p>本市におけるコミュニティ交通については、持続可能な事業性の確保が重要であると考えています。そのため、地域住民が主体となった取組について、本格運行時に大きな負担となる初期車両費や買換えの車両費など財政的な支援を行っているところです。</p> <p>また、平成29年12月から3ヶ月間実施した麻生区岡上西地区のコミュニティ交通の運行実験では、高齢者等に対する運賃補助の割り増しの実証実験を行っており、現在はその検証を行っています。</p> <p>本計画の重点施策3にお示しするように、今後も引き続き、コミュニティ交通に取り組む地域協議会の取組状況に応じて適切に支援するとともに、さまざまな手法の導入や必要な支援のあり方について、幅広く検討を行っていきます。</p>	B
101	<p>長尾台地区コミュニティバスに代表される通り、地域住民の要望から始まり、実現に至った成功例をもっと周知して欲しい。</p>	<p>本計画の重点施策3にお示しするように、地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への積極的な情報提供や技術的支援等を行ってまいりますので、コミュニティ交通の導入について、地域住民の取組により運行に至った状況の周知についても、検討していきます。</p>	B
102	<p>コミュニティバス（コミュニティ交通）については、高齢社会の進展に伴い、如何に自動車の自動化が進もうとも、身近な交通手段としてのコミュニティ交通の重要性は益々高まる筈である。導入に至るまでの様々な支援について、より一層進めるように期待しており、本</p>	<p>本市におけるコミュニティ交通については、持続可能な事業性の確保が重要であると考えています。そのため、地域住民が主体となった取組について、本格運行時に大きな負担となる初期車両費や買換えの車両費など財政的な支援を行っているところです。</p> <p>また、平成29年12月から3ヶ月間実施した麻</p>	D

	<p>計画でもコミュニティバス等、コミュニティ交通の普及率、交通分担率を高めていく方向性を示して欲しい。</p>	<p>生区岡上西地区のコミュニティ交通の運行実験では、高齢者等に対する運賃補助の割り増しの実証実験を行っており、現在はその検証を行っています。</p> <p>本計画の重点施策3にお示しするように、今後も引き続き、コミュニティ交通に取り組む地域協議会の取組状況に応じて適切に支援するとともに、さまざまな手法の導入や必要な支援のあり方について、幅広く検討を行っていきます。</p>	
103	<p>コミュニティ交通の導入検討・支援について、現在この支援を着々と進めていることは事実であり成果もあり評価できる。</p> <p>しかし、住民の高齢化も着々と進んでおり、住民、行政、事業者の協働での導入と運行継続のためには、さらなる予算と行政職員を含めた増強が必要な時期にきている。</p> <p>課題解決に向けた、強い意志を感じる表現を期待したい。</p>	<p>コミュニティ交通の運行維持に向けては、地域における利用の継続のため、協議会と市、事業者で運行改善等を行っていくことが必要です。これまでの取組状況等を踏まえ、引き続き、地域協議会の取組状況に応じて適切に支援するとともに、さまざまな手法の導入や必要な支援のあり方について、幅広く検討を行っていきます。</p> <p>本計画の重点施策3においても、地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への積極的な情報提供や技術的支援等を行うとともに、タクシーや送迎バス等の既存資源の有効活用、ICT（情報通信技術）の効果的な活用、路線バスとの連携など、多様な主体との連携の検討・調整などを重点的に行いながら、幅広い観点から地域の足を確保するための様々な手法について検討を行い、持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を進めていくことをお示ししています。</p>	D
104	<p>駅前広場とこれが持つ都市機能は、都市交通政策に含まれるとの認識で記載する。150万都市の表玄関口となる川崎駅前の都市景観は、政令指定都市の中でどのように評価されるのであろうか。加えて言えば、政令指定都市で百貨店がないのは川崎市のみである。</p> <p>今後川崎東口の商圈を飛躍的に拡大するためには、相応の力量を持つパートナー企業との協調が不可欠と考える。東口の魅力を増大させるには、新たな資本の</p>	<p>京急電鉄とは、昨年4月に包括連携協定を締結し、同社が持つノウハウや両者が持つ資源や強みなどを生かし、産業や暮らしを支える沿線の機能強化やさらなる発展、地域活性化の実現に向けて相互に協力してまちづくりを進めているところです。</p> <p>京急川崎駅周辺地区については、京急川崎駅西口街区におけるにぎわい・交流の創出や、本計画の重点施策3などに位置付ける交通結節機能の改善・強化に向けてJR川崎駅との乗り換え利便性向上等、同社と連携して取組を進めていきます。</p>	D

	<p>参画により白紙からの街づくり手法が求められているのではなかろうか。</p> <p>京急にとって、川崎がポテンシャルの高い位置にありながら、未来への志向が乏しいことは誠に残念である。みなとみらいに本社を移転することとなったが、発祥地の川崎に本拠を移そうという受け入れ側の川崎市に吸引力がなかったということであろうか。</p> <p>川崎の都市交通計画にとって、京急の存在は絶大である。今こそ行政は京急の社運を動かすべく斬新な計画を示し、支援の姿勢を示すときと考える。</p>		
105	<p>鷺沼駅周辺の交通結節機能改善は取組事業として他の駅周辺と同様に取り上げられている。</p> <p>鷺沼駅周辺再開発事業と関連して、交通広場の改善・拡張、さらにはバス路線新設も検討できる。</p> <p>これらを具体的に表現して欲しい。50年に一度のチャンスある。他と同一表現はいかがか？</p>	<p>鷺沼駅は、多くのバス路線の起終点となっていることから、鷺沼駅周辺の再編整備にあたっては、鷺沼駅を中心とした宮前区内の交通アクセスの向上を図ることが大変重要であると認識しており、本計画の重点施策3に鷺沼駅周辺における交通結節機能の改善・強化を今回新たに位置付けたところです。</p> <p>今後は、交通広場やバスバースの拡充等、交通結節点としての機能強化を図るとともに、バス路線についても、バス事業者をはじめ、関係機関との協議を進めていきます。</p>	D

(7) 重点施策4に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
106	<p>本案には「次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化」が掲げられており、このうち路線バスや貨物輸送、郵便配達などの走行距離の長い自動車の改善は期待されるが、一方で自家用乗用車などの走行距離が短い自動車への安易な補助が行われてはならない。</p>	<p>本市では、次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化の推進に向けて、市公用車への率先導入、啓発事業及びインフラ整備促進等を総合的に推進しています。導入補助についても、交通の低炭素化の推進に向けた効果的な取組の一つと考えており、現在、ハイブリッドや天然ガスのトラック・バス等の業務用車両の導入補助を行っています。</p> <p>今後も引き続き、本計画の重点施策4にお示しす</p>	D

	<p>新技術は効果の割りに費用負担が大きい側面がある。限られた予算は、走行距離が短い自家用乗用車ではなく、投資効率の高い事業用車両に集中投資すべきである。しかも自家用乗用車への補助は、本計画が定める公共交通の分担率向上や、歩行者等の安全性向上に反目するものとなる。</p>	<p>る施策展開を図り、交通の低炭素化の推進に向けて、効果的な普及方策を進めていきます。</p>	
--	--	--	--

(8) 重点施策5に関すること

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
107	<p>国道357号の多摩川トンネルの早期整備が最重要施策と思われる。また、環境に配慮した低炭素化社会の実現に向け、産業道路の役割を臨港道路・東扇島水江町線の整備で補完し、臨港地区の環境改善を具体的なものとしてほしい。</p> <p>大気汚染は以前に比べ改善されたとはいえ、なお一層の施策が必要である。産業道路を生活道路に再生させる措置として改定案では大型車等の湾岸道路への誘導策が提示されているが、実現性に強制力があるものではなく、インフラ整備で抜本的な解決をすべきと考える。</p> <p>東京・横浜間の自動車貨物輸送を国道357号線にのみ依存するのは不十分で、工事が開始された殿町羽田空港線を経由する新たな都市計画道路網を再構築する必要がある。これのカギを握るのが、日本冶金工業の工場移転であろう。</p>	<p>本計画の重点施策5にお示しするように、国道357号や臨港道路東扇島水江町線の整備による臨海部の道路ネットワーク機能の強化を推進することとしています。</p> <p>国道357号多摩川トンネルについては、国の直轄事業として平成28年2月に事業着手し、現在、トンネル設計及び関係機関との協議を行っているところであり、引き続き、国と連携して、整備に向けた取組を推進していきます。</p> <p>同じく国の直轄事業である臨港道路東扇島水江町線についても、平成27年5月に現地着手し、現在、主橋梁下部工の施工を行っているところであり、引き続き、早期完成に向けた予算の確保と周辺環境への留意等を国へ要請していくとともに、国と連携して、整備に向けた取組を推進していきます。</p> <p>また、臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化については、環境改善にも大きく貢献することから、重点施策5にお示しするように、鉄道や路線バスなど様々な交通手段の整備について、幅広く検討が必要であると考えています。</p>	D
108	<p>重点施策5 臨海部の交通機能の強化における戦略シナリオに沿って、川崎縦貫道路の整備は早期に推進して頂きたいで</p>	<p>本計画の重点施策5にお示しするように、臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化を進めるため、道路ネットワーク機能の強化を</p>	D

	<p>すが、外環道との調整のために時間がかかるようであれば、まずは大師ジャンクションから国道1号までの区間を、外環道のルートに関係なく整備する区間として再整理して開通を目指してください。</p> <p>この区間が開通するだけでも、ボトルネックとなる川崎駅をバイパスすることができるようになるので、臨海部と市内陸部拠点との時間距離短縮と交通の円滑化が図られ、連携強化に効果的となります。</p>	<p>推進することとしています。</p> <p>川崎縦貫道路のⅠ期区間の大師ジャンクション以西については、整備が先送りされていますが、工事再開までの当面の措置として、国道409号の街路整備や川崎駅周辺の交通円滑化対策の実施などを国に要請しています。</p> <p>Ⅱ期計画（国道15号～東名高速道路間）については、外環道との一本化を含めた幅広い検討を進め、早期に具体化を図るよう国に要請を行っており、平成28年2月には、本市も参画する外環道（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会が設立され、当該区間の計画具体化に向けた検討が進められています。</p>	
109	<p>横浜、東京、羽田空港を連絡し臨海部における鉄道ネットワークの機能強化を図るために、東海道貨物支線貨客併用化に向けた取組を進めるとされていますが、浜川崎駅と殿町地区を結ぶ区間については、多くの既存工場等が立地していることから、操業に影響を及ぼさないようご検討いただくとともに、貨客併用化に伴う新駅・広場等の整備に向けて、東海道貨支線に隣接した既存工場等の遊休地の活用を併せてご検討いただきたい。</p> <p>また、新たな交通手段の導入については、次世代モビリティの実証実験を臨海部立地企業の事業場で行う等、企業との協働での開発の検討を是非積極的に推進いただきたい。</p>	<p>臨海部については、本計画の重点施策5にお示しするように、臨海部ビジョン（平成30年3月策定）とも連携し、交通機能の強化をめざすこととしており、公共交通に関しては基幹的交通軸の整備の必要性を位置付けているところです。</p> <p>今後の整備に向けた取組については、環境変化を踏まえ、既存工場等の操業に配慮しつつ、遊休地の活用も含めた検討を進めていきます。</p> <p>また、重点施策5では、臨海部における先進的・先導的な技術の導入促進を位置付けており、新たな交通手段の導入については、次世代モビリティ等の有効性を検証するとともに、導入に向けた調整等を図っていきます。</p> <p>なお、次世代モビリティ等の実証実験や技術の開発・導入には、川崎臨海部企業の皆様との協働の取組が重要と考えますので、行政としての役割を踏まえ、積極的に推進していきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C
110	<p>東海道貨物支線の貨客併用化の事業優先度が、C事業にランクされていることは納得できない。南武線連立事業がBランクであることを踏まえると、特に川崎</p>	<p>東海道貨物支線貨客併用化及び川崎アプローチ線については、貨物列車との運行ダイヤの調整など、実現に向けて多くの課題があるところです。</p> <p>臨海部については、本計画の重点施策5にお示し</p>	C

	<p>支線については、優先度の認識が疑われる。京急線の高架化を実現するためには、JR尻手・八丁畷間を貨客とも廃止し、川崎駅を起点とする南武支線を高架で八丁畷新駅まで整備することが急がれる。貨物輸送ルートは鶴見経由とすることで解決できる。</p> <p>JR川崎南口東西自由通路の開設を北口通路の完成に引き続き整備してほしいという市民の強い要望を踏まえ、新設する南口通路に接続する日航ホテル裏方面に4両編成ホームを設けることが最善の措置であろう。</p> <p>また、南武川崎支線をこれまで述べた鉄道事業として整備するのではなく、JR東日本から譲渡を受けLRTの専用軌道として整備する手法も選択肢に加えていただきたい。</p>	<p>するように、臨海部ビジョン（平成30年3月策定）とも連携し、臨海部の交通機能の強化をめざすこととしており、公共交通に関しては基幹的交通軸の整備の必要性を位置付けているところです。</p> <p>今後、鉄道路線については、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）を踏まえながら、臨海部の交通機能の強化に向けて、幅広く検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	
111	<p>路線バスが幹線輸送を担っている川崎区臨海部において、京急大師線連立2期事業の中止とともに代替案を検討するとされているが、ここは市役所通り・富士見通り、新川通り、および市電通りにおいて片側3車線が確保されるなど、自動車のために広大な公共空間が割り当てられているが、違法駐車で埋まり、自転車は歩道に押しやられているありさまである。</p> <p>ここでは既存のストックを再配分するよう求めたい。車道上に幅の広い自転車レーンを確保するとともに、終日バス専用レーンを実施し、また接続バスを導入して快速バスを運行し、一部で実施されているPTPSを全域に拡大するなど、準幹線輸送を担うに相応しい輸送体制を確保するとともに、臨海部の通勤送迎バス</p>	<p>臨海部については、路線バスの定時性の確保や環境負荷の低減に向けてピーク時における専用レーン等の交通規制やPTPSの導入等が行われているところですが、路線バスの機能強化に関しては、本計画の重点施策5にお示しするように、引き続き、交通管理者やバス事業者等と連携し、検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p> <p>また、自転車通行環境整備については、これまで自転車事故多発箇所などへの整備を実施しており、今後、道路利用者のさらなる安全性・快適性の向上に向け、通行環境を網目状に整備する自転車ネットワークの構築に取り組んでいきます。</p>	C

	<p>等の乗客を路線バスに誘導するなど、路線バスおよび自転車を優先する車道空間の再配分、および路線バスの高度化を求めたい。</p>		
112	<p>神奈川口を結ぶ交通が分かりにくい。市内や近接駅からのバス交通となるのだろうか、従来通りのバスで良いのか、連接バス、BRT、LRTなども視野に入れているのか、分かりやすく記載してほしい。</p> <p>神奈川口、オリンピックを本計画に盛り込むのであれば、分かりやすく対策を明記するようにした方が良い。</p>	<p>キングスカイフロントを含む臨海部については、本計画の重点施策5にお示しするように、臨海部ビジョン（平成30年3月策定）とも連携し、交通機能の強化をめざすこととしており、公共交通に関しては基幹的交通軸の整備の必要性を位置付けているところです。</p> <p>今後は、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）に位置付けられている鉄道路線を中心に、路線バスなど様々な交通手段の整備について、幅広く検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C
113	<p>本計画全体に通じるが、20年、30年先を見据えた計画と言いながら、率直なところ、現時点で取り得る無難な内容に留まり、将来を見据えていない計画に思える。神奈川口、臨海部における交通については、その典型であり、連接バス、BRT、LRTなどの交通手段も選択肢に入れるべきである。</p> <p>特に、臨海部は特区構想もあり、海外の先進事例の導入も考えていくべきではないか。</p> <p>神奈川口、オリンピックを本計画に盛り込むのであれば、分かりやすく対策を明記するようにした方が良い。</p>	<p>キングスカイフロントを含む臨海部については、本計画の重点施策5にお示しするように、臨海部ビジョン（平成30年3月策定）とも連携し、交通機能の強化をめざすこととしており、公共交通に関しては基幹的交通軸の整備の必要性を位置付けているところです。</p> <p>今後は、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の審議会である交通政策審議会の答申（平成28年4月）に位置付けられている鉄道路線を中心に、路線バスなど様々な交通手段の整備について、幅広く検討を進めていきます。</p> <p>また、本計画の重点施策5では、臨海部における先進的・先導的な技術の導入促進を位置付けており、新たな交通手段の導入については、次世代モビリティ等の有効性を検証するとともに、導入に向けた調整等を図っていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C

114	<p>LRTは乗降時に階段など段差がなく高齢者に優しい。加えて、環境面や地区コミュニティとの連携、地域商業施設の活性化などの点で、バスに比べて高い評価を受けている。臨海エリアの工業地帯への通勤輸送と居住市民の利便性を考慮した場合、温暖化対策は言うに及ばず、少子高齢化社会を迎える本市において、最適な交通システムと考えられる。</p> <p>整備区間は、川崎駅東口または南武支線川崎新駅を起点に新川通り、皐橋、藤崎4丁目、藤崎1丁目、四谷下町近辺で南武支線と接続し、一部電車は相互乗り入れの環状運転を行うことが望ましい。</p> <p>整備は鉄道事業ではなく、南武支線と同じ軌間1067mmの軌道事業で行うこととする。軌道事業の主体は、川崎市主体の第3セクターで整備することを提案する。運営は民間に委託する。</p>	<p>臨海部については、本計画の重点施策5にお示しするように、臨海部ビジョン（平成30年3月策定）とも連携し、交通機能の強化をめざすこととしており、公共交通に関しては基幹的交通軸の整備の必要性を位置付けているところです。</p> <p>今後は、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平成28年4月）に位置付けられている鉄道路線を中心に、路線バスなど様々な交通手段の整備について、幅広く検討を進めていきます。</p> <p>いただいた御意見は今後の検討において参考にさせていただきます。</p>	C
115	<p>京急川崎駅を横浜方面に300メートルJR正面の市有地交通広場まで移設して、その地下に大師線を設け、これまでの品川方面への引き上げ線を廃止し、小川町・太田総合病院近辺で横浜方面の本線に接続させることで、横浜方面との直通運転及び神奈川新町車両区との円滑な運用が可能となる。</p> <p>京急羽田空港線は、品川がリニア中央新幹線の起点となることから、将来的には東京方面からの輸送がメインとなる。田町・東京貨物ターミナル経由の羽田空港直通新線構想は、早期の実現は困難と思われることから、京急線の優位は変わらず、結果として横浜方面からの羽田空港直通列車の増便ダイヤの設定は困難になるとと思われる。</p>	<p>鉄道ネットワークの形成については、交通政策に関する重要事項について調査審議等を行う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、本計画の「10 各交通施策の方向性」に掲げる「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>羽田アクセスの強化については、本計画の重点施策5にお示しするように、羽田連絡道路の整備を契機とした新たな路線バスネットワークの充実に向けた取組を進めていきます。</p> <p>また、横浜、東京、羽田空港を連絡し臨海部における鉄道ネットワークの機能強化を図るために、関係自治体から構成される東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会を通じて、東海道貨物支線貨客併用化に向けた取組を進めていきます。</p>	D

	<p>市民のトリップ特性からも羽田空港へのアクセス強化が望まれていることから、大師線は小島新田からキングスカイフロントを經由し、羽田空港国際線ターミナル駅で空港線と接続させることが市民感情にとって好ましいと思われる。神奈川方面からの空港アクセスのメインルートとなり、急行運転と8両編成が必要となる。事業手法は公設民営によることが最適と考えられる。</p>		
--	---	--	--

(9) その他

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
116	<p>川崎市が知らせている「福祉有償運送事業のご利用について」に書かれているサービス内容ですが、この文面では”自家用自動車を使用して”とだけであり、法律の裏付けがある車両であることを明記したほうが利用を考える人にとって安心なのではないでしょうか。</p>	<p>本計画では、誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備を交通政策の目標に掲げており、多様なニーズに対応できる移動手段の充実に向けた施策として、福祉有償運送の推進を位置付けています。</p> <p>「福祉有償運送事業のご利用について」の記載内容については、利用者により分かりやすくなるよう、いただいた御意見を踏まえて検討していきます。</p>	D
117	<p>現時点で移動困難者の生活支援の受け皿としての川崎市全体の福祉有償運送事業の事業者数をどのようにとらえているのでしょうか。</p> <p>当事業所でも、日々担い手を拡げる努力をしていますが、働き手不足の昨今、新規の受け入れを伸ばすことは容易ではなく、また事業の特性として広域から利用者を受けるとは難しく、もっときめ細かく地域に事業所が必要と思われるます。</p>	<p>本計画では、誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備を交通政策の目標に掲げており、多様なニーズに対応できる移動手段の充実に向けた施策として、福祉有償運送の推進を位置付けています。</p> <p>平成30年2月現在、市内では32団体が福祉有償運送を実施しており、新規登録を検討している事業者に対しては、登録に関する相談や、本市福祉有償運送運営協議会における新規登録協議、協議会終了後の登録証申請等、福祉有償運送事業を開始するにあたって必要な手続きの御案内等を行っています。</p>	D

	<p>それには、川崎市が設置する福祉有償          運送運営協議会が権限の委譲を受けて、          より持続可能となる福祉有償運送のあり          方や、有効と思われる事業所の運営の共          有なども含めた、川崎ならでの協議内容          になることが必要だと考えます。</p>	<p>自家用有償旅客運送は法律に基づく制度であり、          その事務・権限の移譲を実施しても本市が制度自体          を変えたり、柔軟に運用することが難しいという面          もあることから、引き続き先行実施する他市町村の          事例の調査・研究を行っていきます。</p>	
118	<p>小田急の新宿～代々木上原間は完全に          地下化すべきです。</p>	<p>小田急線の新宿～代々木上原間は、本計画では対          象としていません。</p>	E
119	<p>小田急多摩線を延長し、唐木田～上溝          間を 2027 年までに行ってほしい。さら          にこの先を宮ヶ瀬までとし、愛川町の活          性化に結び付けてほしい。</p>	<p>小田急多摩線の唐木田～上溝間の延伸やその先の          宮ヶ瀬までの延伸は、本計画では対象としていま          せん。</p> <p>なお、小田急多摩線の唐木田～上溝間の延伸につ          いては、交通政策に関する重要事項について調査審          議等を行う国土交通省の交通政策審議会の答申（平          成 28 年 4 月）に、相模原市及び町田市と都心部と          のアクセス利便性の向上を期待するものとして位置          づけられています。</p>	E