

2013年10月17日

川崎市長候補（君嶋千佳子）（秀嶋善雄）（福田紀彦）様

川崎の交通とまちづくりを考える会（K-cube）

代表 野口 浩史

持続可能な地域交通を考える会（SLTc）

代表 井坂 洋士

次代の川崎市制を担う方を決める選挙を控え、貴殿のお考えを伺いたく、質問を申し上げます。

つきましては、大変お忙しい中、誠に恐縮に存じますが、来る 10月24日（木）迄に、郵送・FAX・E-Mailのいずれかにてご回答を賜りますようお願い申し上げます。

### 公開質問状

私たち2団体は、川崎市内を拠点に主に交通に関する諸活動に取り組む市民団体です。川崎市総合都市交通計画に対する意見提出をはじめ、視察会・自転車タクシー提案事業・自転車の安全・快適な利用促進事業等において、かわさき市民公益活動助成金を活用するなど、行政と連携した様々な活動に取り組んでおります。

さて、川崎が直面する「少子高齢化社会」「地球温暖化」といった様々な課題をはじめ、臨海部や主要駅周辺等の拠点開発、7年後の東京オリンピックなどを迎えるにあたり、将来の交通政策についてはどのようなお考えをお持ちであるか、様々な分野で行政と市民との「協働」が進められていくなか、交通・まちづくりについては市民とどのように関わられていくのかなど、以下の点についてお伺い申し上げます。

#### 〈質問 1〉公共交通について

欧米の先進都市をはじめとして、歩行者の利便性・安全性重視、温暖化防止対策、中心市街地活性化などを目指し、従来の電車・バスだけではなく、新しい交通システムであるLRT・BRT・連節バスなど公共交通機関を優先した交通政策とまちづくりが急ピッチで進んでおります。我が国でも富山市など、コンパクトシティ構想の下、公共交通を優先したまちづくりの成功例が徐々に出ております。

川崎においては、東京オリンピック開催や羽田空港国際化の進展等に伴い、海外の先進都市から来られる方の増加が予想され、超高齢化社会の到来により、市内の公共交通への期待が高まる中、将来における公共交通のあり方についてはどのようにお考えでしょうか。

次のうち、当てはまるものをチェックし、その理由や補足するべきご意見などがございましたら、自由記入欄にご記入下さい。

- ①様々な交通手段の中で、公共交通を最優先するための施策を新たに積極展開する。  
例えば、中心市街地へのマイカー抑制をはじめとする交通需要マネジメント、終日バス専用レーンや公共車両優先信号システム（PTPS）の拡大等、積極的な公共交通優先の交通政策を実施する。

- ②公共交通は重視するものの、マイカーの規制などはとらず、現状の交通政策を踏襲する。
- ③公共交通よりも、幹線道路や生活道路の整備等による自動車交通優先の交通政策をとる。
- ④その他 ( )

〔質問 1 自由記入欄〕

### 〈質問 2〉交通政策・事業と市民活動について

現在、川崎市では地球温暖化防止対策をはじめ、様々な分野で市民と行政の「協働」による市政運営が取組まれており、一定の成果をあげていますが、交通政策に関する「協働」や、市民活動との関わりについてはどのようにお考えですか。

次のうち、当てはまるものをチェックし、その理由や補足すべきご意見などがございましたら、自由記入欄にご記入下さい。

- ①現状よりも交通政策への市民参加を積極的に進め、地域公共交通会議の設置等、区毎や地域の意見を積極的に反映させる仕組みづくりを行う。
- ②現状通り、市民向け説明会・意見交換会・パブリックコメント意見募集、その他市が必要と認めた委員会・協議会等に関わり、市民委員若干名を参加する方式を踏襲する。
- ③交通政策や交通事業は、あくまでも行政や交通事業者で行うものであり、協働も市民が関与することも特段必要ではない。
- ④その他 ( )

〔質問 2 自由記入欄〕

### 〈質問 3〉コミュニティバスへの取組みについて

川崎市では、北部地域の高台にお住まいの方をはじめとして、高齢化社会の到来に伴い、マイカーが使えなくなる市民が増えるなどの理由から、最寄駅・病院等への移動困難者や日常の買い物にも困る方(=買い物難民)が増加する傾向にあります。

こうした中、麻生区高石、宮前区有馬東有馬、多摩区長尾台などでは、地域住民が行政の支援を受けながらコミュニティバスの導入に取組み始めました。今後も地域住民による活動が更に増えることが予想されるなか、コミュニティバスに対する支援についてはどのようにお考えですか。

次のうち、当てはまるものをチェックし、その理由や補足するべきご意見などがございましたら、自由記入欄にご記入下さい。

- ①現状よりも、人員・予算・運行実験用車両等を増やし、地域住民の要望が強く、組織体制の整備など、一定の条件が揃った場合については積極的に支援する。
- ②支援体制は現状程度とし、あくまでも市民による自主運営に委ねて、市はサポートに留める。
- ③交通事業については、行政または民間事業者が主体的に取り組むべきであり、コミュニティバスという仕組みは特段必要ない。
- ④その他 ( )

[質問 3 自由記入欄]

#### 〈質問 4〉川崎縦貫高速鉄道について

川崎縦貫高速鉄道については、本年策定された「川崎市総合都市交通計画」では「今後20年以内に着手・事業化」と位置づけられていますが、その実現についてはどのようにお考えですか。

次のうち、当てはまるものをチェックし、その理由や補足するべきご意見などがございましたら、自由記入欄にご記入下さい。

- ①実現を目指す
  - ア) 川崎市総合都市交通計画の通り、20年以内の事業化を目指す。
  - イ) 現行の計画ではなく、ルート・整備方式等を変更して早期の事業化を目指す。
- ②中止する
  - ウ) PTPS 導入等による路線バスの速達化、快適性が向上する接続バスの導入、将来のBRT・LRT導入を含めた検討、コミュニティバスの拡充等、代替の公共交通の整備を図る。
  - エ) 市内交通は鉄道等の公共交通ではなく、縦貫道路等の道路整備を推進する。
  - オ) 特に何も取組まない。
- ③その他 ( )

[質問 4 自由記入欄]



◆ 自転車走行空間について

- ①.自転車の安全で快適な利用を促進するため、ガイドラインに沿う形で車道左側通行の自転車レーンを主軸に整備するとともに、違法駐停車は排除し、自転車・自動車双方の利用者への教育を実施する。
- ②上記①に加え、現在は役所内で検討中の自転車ネットワーク計画に関する策定過程を公開し、各区の市民や市民団体の参加を得て計画検討を行う。
- ③ガイドラインは義務ではないので、川崎市においては現行の施策を踏襲する。
- ④自転車が車道を走ると自動車の円滑な走行を妨げるから、車道は自動車のためだけに使うべきであり、法律の例外規定を総動員し、国の方針に反してでも自転車は歩道に誘導するか、利用者を減らすべきである。
- ⑤自転車について関心がないので分からない。

◆ 駐輪場について

- ①自転車利用が多いことは、自動車利用者が少ないことと表裏一体であり、道路整備の負担や渋滞が軽減され、自転車利用者のみならず自動車利用者や市民全体にとり有益であるから、自転車利用者の負担を引き下げるために既存の自動車駐車を自転車駐輪場に転換する等、自動車よりも自転車利用を便利にする施策を行う。
- ②現状の施策を踏襲し、川崎市役所は駐輪場整備と放置自転車の撤去を強化し、その費用は専ら自転車利用者からの利用料等で賄えるようにする。
- ③駐輪場経営を黒字化するため、自転車利用者の負担をもっと引き上げるべきである。
- ④行政が自転車対策に煩わされずにすむよう、市民は自転車利用を抑制すべきである。

[質問 6 自由記入欄]

※ご回答有難うございました。なお、回答内容は、当会のホームページ等にて公開させて頂きますので、予めご了承願います。

《 回 答 先 》

(郵送の場合) 〒211-0004

中原区新丸子東3-1100-12 かわさき市民活動センターブース5  
川崎の交通とまちづくりを考える会 (K-c u b e)

(F A Xの場合) 044-246-5385

(E-M a i lの場合) q u e r y @ s l t c . j p

《お問合せ先》川崎の交通とまちづくりを考える会 (K-cube) 代表 野口浩史

(電 話) 070-5551-3809

(U R L) <http://kcube.zouri.jp/index.html>

以 上