

川崎市と横浜市に陳情書を提出



川崎市役所にて八尾副市長(左)と小塚会長



横浜市役所にて(左から)三村交通局長、小塚会長、角野道路・交通政策局長

○ 川崎市表敬訪問

令和8年8月20日(木) 午後2時45分

〈対応者〉

八尾 光洋
川崎市副市長
久木田直史
川崎市まちづくり局交通政策室担当課長

〈訪問者〉

小塚 良雄 会長
富山 省吾 副会長
(事務局) 福田豊治、北條秀衛

〈内 容〉

福田紀彦川崎市長宛
陳情書の提出及び懇談

○ 横浜市表敬訪問

令和8年8月20日(木) 午後4時15分

〈対応者〉

角野 智史
横浜市道路・交通政策局長
栗本 高史
横浜市道路・交通政策局政策担当理事
古性 敏幸
横浜市道路・交通政策局交通政策部交通政策課長
三村 庄一
横浜市交通事業管理者交通局長
高木 一行
横浜市交通局工務部長
六渡 淳一
横浜市交通局工務部建設改良課長

〈訪問者〉

小塚 良雄 会長
富山 省吾 副会長
(事務局) 福田豊治、北條秀衛

〈内 容〉

山中竹春横浜市長宛陳情書・
三村庄一横浜市交通事業管理者宛
陳情書の提出及び懇談

陳 情 書

令和8年8月20日

川崎市長
福田 紀彦 様

横浜市営地下鉄3号線延伸早期完成期成同盟会
会長 小塚 良雄

横浜市営地下鉄3号線延伸(あざみ野～新百合ヶ丘) 事業 推進についてお願い

横浜市営地下鉄3号線延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)事業につきましては平成31年川崎市長と横浜市長の間で事業の整備効果、延伸区間の費用対効果及び採算性が認められることから事業化決定の覚書が締結されて以来8年間が経過しました。

この事業は川崎市、横浜市両市のまちづくりに大きく寄与するとともに通勤、通学、買い物、新幹線利用の向上、文化・芸術の発展、商業の振興、居住環境の整備、更には首都圏の広域交通ネットワークの強化につながります。この間事業の概要や概略ルート、駅位置、事業の進め方等についての説明会が開催され、令和2年には概略ルート、駅位置の決定がなされたところです。

しかしながら、物価高騰やコロナの影響など事業化判断時に想定されていたなかった諸課題への対応、更には鉄道事業許可の取得に必要なコストの削減や新駅周辺の土地利用誘導による需要の創出など採算の確保が課題となっていることから、現在、工事費の精査、収支計画の見直しに基づく国との調整を両市が連携しながら鋭意行っている状況と伺っております。

また、新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりにつきましては基本的考え方が示され、現在、着々と事業が進捗しているところでございます。新百合ヶ丘駅の南北事業が密接に連携することによりまちづくりがより効果的に進められると思われま

す。
横浜市営地下鉄3号線延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)事業の推進につきましては事業主体者はもとより川崎市・横浜市の更なる連携強化と強力なバックアップが必要となります。スケジュールを含む新たな事業計画案(駅位置等の詳細を含む)をお示し下さるとともに早期の工事着手、着工、完成を強くお願いいたします。更には時宜を得た情報公開を重ねてお願いいたします。

最後に地下鉄の延伸、北口のまちづくりにつきましては市民の関心は強く、完成を心から熱望していることを申し添えさせていただきます。

期成同盟会 第8回総会 記念講演会【前編】

日時：令和8年4月23日(木) 午後2時30分
会場：新百合トウェンティワンホール



『第2次川総合都市交通計画』説明会

説明者：川崎市まちづくり局交通政策室 くきた なおふみ 久木田 直史 担当課長

1 第2次川崎市総合都市交通計画の背景と目的

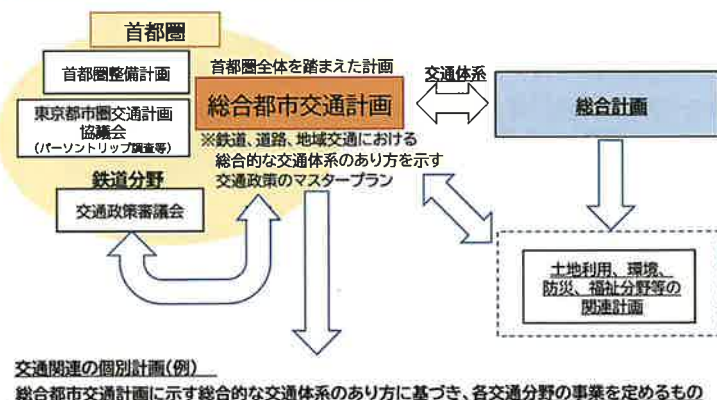
総合都市交通計画とは、広域調和・地域連携型の都市構造の形成に向けた交通政策のマスタープランとして、平成25(2013)年3月に策定、平成30(2018)年3月に中間見直しを実施したものであります。計画策定から10年が経過し、今後直面する急速な高齢化や人口減少、新たなモビリティの普及、脱炭素社会に向けた動き、様々な交通の担い手不足の深刻化など、社会環境が大きく変化するとともに、新型コロナウイルスを経験いたしまして、ライフスタイル・働き方を見直す動きも高まっております。こうした社会環境の変化など計画を取り巻く状況の変化を踏まえ、計画の策定から10年後を目途に全体見直しを行うこととなっておりますので、昨年度、新たな計画の策定を行ったところです。

計画策定の目的ですが、川崎市の将来を見据えた上で、様々な交通課題に対応するとともに、市民の暮らしやすさと移動しやすさを組み合わせた持続可能な交通環境の形成を図ることを目的としております。

計画期間ですが、本計画の目標年次は計画策定からおおむね20年後としており、計画策定からおおむね5年後に中間見直しを行い、おおむね10年後に次期計画策定を行っていくものとなっております。

2 川崎市総合都市交通計画の位置づけ

川崎市総合都市交通計画の位置づけ



総合都市交通計画に示す総合的な交通体系のあり方に基づき、各交通分野の事業を定めるもの

道路分野	自転車分野	地域公共交通分野	駐車対策分野
道路整備プログラム 平成28年度～ 令和11年度	自転車活用推進計画 令和4年度～ 令和7年度	地域公共交通計画 令和3年度～ 令和7年度	川崎駅東口地区 駐車対策推進計画 令和3年度～ 令和7年度

上の図で中央にお示した「総合都市交通計画」は、首都圏全体の各種計画と連携した、本市の鉄道、道路、地域交通における総合的な

交通体系のあり方を示す交通政策のマスタープランとなっています。本市の「総合計画」と連携するとともに、総合都市交通計画の総合的な交通体系のあり方に基づき、各交通分野の事業を定めています。本計画の理念は、「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」の3つとしており、これらの理念のもとに、社会環境の変化を踏まえた新たな交通政策の目標、交通戦略を定めています。

3 交通政策を取り巻く状況

「首都圏や本市に係る現状」の主なものとして、まず人口、高齢化などの動向については、本市の人口は令和17年に増加のピークを迎え、その後、緩やかに減少へ転換する見込みとなっております。また、進展する高齢化の度合いはエリアによる違いがあり、地域ごとのきめ細やかな対応が求められています。

次に、人の移動については、テレワークの普及などによる働き方の変化や、インターネットショッピング利用の増加などのライフスタイルの変化によって、外出時の移動距離が短くなっています。

そして、交通に係る人の推移については、バス・タクシーの運転手などは令和元年に比べ減少しており、また有効求人倍率が全産業平均より高く推移するなど、担い手不足が深刻化している状況にあります。

4 交通課題

これまでの取組状況や社会環境の変化を踏まえた「交通課題」としては、「首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成」、「誰もが安全・安心・快適に利用できる交通環境の形成」、「災害に強い交通の実現」、「地域特性に応じた交通課題へのきめ細やかな対応」、「脱炭素社会の実現に向けた地球環境へのさらなる配慮」の5つの課題を整理しております。

課題を踏まえた計画策定のポイントについては、社会環境の変化に対応するため、これまでに構築した交通環境を最大限に活用しながら、市民の移動しやすさに暮らしやすさを組み合わせ、持続可能な交通環境の形成を図ってまいります。

5 交通政策の目標、交通戦略

計画策定のポイントに基づき、全体目標と5つの交通政策の目標を設定しましたので、まず全体目標についてご説明します。目標の設定にあたっては、川崎市都市イメージ調査において、毎年「便利」という回答が最も多く、川崎市の特徴となっており、「便利な都市かわさき」を将来につなぐため、本計画の目標として設定しています。5つの交通政策は、次のとおりになります。

☆ 目標 1

目標1「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」では、交通政策の目標を4つの区分で設定しており、これらに向けての交通戦略として、「本市拠点機能および拠点間連携の強化」、「首都圏機能の強化に資する広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化」、「臨海部の交通機能強化」、「首都圏機能に資する交通ネットワークに関する取組時期の方向性」を位置づけています。

☆ 目標 2

目標2「誰もが安全・安心・快適に利用できる交通環境の整備」では、交通政策の目標を2つの区分で設定しており、これらに向けての交通戦略として、「安全・安心・快適な交通環境の整備と交通安全対策の推進」と「人にやさしい交通環境の整備と社会参加の促進などに向けた取組の推進」を位置づけています。

☆ 目標 3

目標3「災害に強い交通環境の整備」では、交通政策の目標を2つの区分で設定しており、これらに向けての交通戦略として、「災害に強い交通基盤の整備」と「災害発生時等における帰宅困難者対策の推進」を位置づけています。

☆ 目標 4

目標4「地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整理」では、路線バスの減便などにより路線がなくなった場合でも、新たな交通結節機能を形成して多様なモビリティサービスと連携することにより、地域の公共交通ネットワークを形成する考えです。この考え方を踏まえた目標4では、交通政策の目標を2つの区分で設定しており、これらに向けての交通戦略として、「社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成」と「駅周辺等の特性に応じた交通交流環境の整備及び公共交通の利用促進」を位置づけています。

☆ 目標 5

目標5「脱炭素社会の実現に向けた交通環境の整備」では、交通政策の目標を3つの区分で設定しており、これらに向けての交通戦略として、「公共交通利用促進と道路交通円滑化」、「次世代自動車の普及等による交通の脱炭素化」、「環境に配慮した自動車利用の推進」を位置づけています。これまでに構築した交通環境を最大限に活用しながら、市民の移動しやすさに暮らしやすさを組み合わせた、持続可能な交通環境の形成を図ってまいります。

6 横浜市高速鉄道（横浜市営地下鉄）3号線の延伸

総合都市交通計画の内容は以上になりまして、最後に3号線の延伸状況につきまして簡単にご報告をさせていただきます。

今年の2月20日の横浜市議会の予算関連質疑におきまして、横浜市の山中市長がスケジュールに関する質問に対して、「令和12年の開業目標の見通しについては、物価高騰やコロナの影響など、平成31年の事業化判断時に想定していなかった諸課題への対応に時間を要しており、残りの期間を考慮すると、令和12年の開業は困難な状況。」

3号線延伸は、横浜市北部地域の活性化につながる重要な事業であり、心待ちにしている沿線の皆様の期待に応えられるよう、しっかりと取り組みを進めていく」と、3号線延伸の事業化に向けまして、前向きな答弁をされております。私ども川崎市といたしましても、横浜市としっかりと連携いたしまして、できるだけ早期に、今後のスケジュールを含む新たな事業計画をお示しできるよう取り組んでまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

首都圏機能に資する交通ネットワーク

鉄道ネットワークの取組時期の方向性



※1 各事業については、上位の計画や周辺都市との連携など、事業環境の変化、必要性に応じ、取組時期の変更について適切な対応を図ります。

※2 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、都市計画の廃止を前提とし、京急川崎(大)第2踏切を含めた4踏切の踏切対策を定めます。

横浜市営地下鉄3号線延伸事業についての横浜市会での議会質疑

2026年5月26日(金)の横浜市会本会議基本計画特別委員会において、藤代哲夫市会議員が横浜市高速鉄道(横浜市営地下鉄)3号線の延伸事業推進の具体的取り組みについて市長に問うた質問に対して、山中竹春横浜市長が次のような答弁を行いました。

高速鉄道3号線の延伸を進めるには国の鉄道事業許可が必要であり、その条件である採算性を確保するため事業計画の見直しを進めております。具体的には沿線の土地利用誘導による需要の創出や工事費の精査など、収支改善に向けた取り組みを進めております。検討を加速させ、川崎市と連携をしながら、今年度内に今後のスケジュールを含む新たな事業計画の案をお示しできるよう全力で取り組みます。

(「横浜市会インターネット中継」より)



日時：令和8年4月23日(木)午後2時
会場：新百合トウェンティワンホール

総会次第

1. 開 会
2. 会長挨拶
3. 来賓紹介
4. 役員紹介
5. 議長選出
6. 議 事
第1号議案 令和7年度事業報告について
第2号議案 令和7年度決算について
第3号議案 令和8年度事業計画(案)について
第4号議案 令和8年度予算(案)について
第5号議案 陳情書の提出について
その他
7. 議長解任
8. 閉 会



「新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針」の策定に伴うパブリックコメントにおける「横浜市高速鉄道3号線(横浜市営地下鉄3号線)について」の主な意見と川崎市の考え方

後編

川崎市まちづくり局が「新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針」の策定にあたり、2025年(令和7年)3月12日に開催した川崎市議会まちづくり委員会で報告を行ったパブリックコメント実施結果のうち、「横浜市高速鉄道3号線(横浜市営地下鉄3号線)」に係る意見の要旨と、意見に対する川崎市の考え方を、第14号の記事に引き続き後編として紹介します。

【意見の要旨】 新百合ヶ丘駅周辺まちづくり方針(案)の策定にあたり、横浜市高速鉄道3号線の延伸が非常に大きな影響を与えるので、開業時期を踏まえた方針とするべきである。

【市の考え方】 本まちづくり方針(案)については、昭和49年の新百合ヶ丘駅開業・小田急多摩線の開通を契機に進展したまちづくりから約50年が経過し、当地区の抱える様々な課題が顕在化していることから、これら課題に対して的確に対応したまちづくりを進めることを目的として作成したところです。

横浜市高速鉄道3号線の延伸については、横浜市と連携し、早期の鉄道事業許可取得に向けた取組を推進しているところですが、延伸を見据えたまちづくりの方向性として、都市機能の更なる集積や、交通結節機能の強化に向けて取り組むことを掲げています。

【意見の要旨】 地下鉄3号線は不要、税金の無駄、数千億円かけても出来上がったところには人がいない。40年前にやるべきだった。

【市の考え方】 横浜市高速鉄道3号線の延伸については、広域的な鉄道ネットワークの形成とともに、北部地域の一層のアクセス性、利便性の向上や地域の活性化など、本市にとっても大きなメリットをもたらすもので大変意義のある事業であると認識しております。本路線は、市民の関心も高く、一日も早い開業が望まれていることから、引き続き、横浜市と連携し、早期の鉄道事業許可取得に向けた取組を推進します。

【意見の要旨】 横浜市高速鉄道3号線の延伸の推進と合わせて、積極的な情報発信を行ってほしい。

【市の考え方】 横浜市高速鉄道3号線の延伸については、横浜市と連携し、ルート・駅位置等の具体化に向けた調査・設計の深度化とともに、国や関係機関と協議調整を行っているところです。本路線については、市民の関心が高い事業であり、3号線延伸を円滑に進める上では、地権者の皆さまをはじめ、多くの市民の皆様の御理解と御協力が不可欠になりますので、今後の横浜市や国等との協議状況を踏まえ、適時適切な情報発信に努めていきます。

編集後記

想定外

綿密に考え計画したものでハプニングはよく起きる。それでも想定内ならば何とか対応可能であるが、想定外については起きた時点から対応が始まるので、必ず後手になってしまう。今回の横浜市長のパ

ワハラ問題が正にこれに該当するのではないだろうか。今後、どう推移するのか誰にも分らない。国際園芸博覧会も間近に迫っている。地下鉄事業について影響が少ないことを祈らざるを得ない。(H記)

◆事務局

〒215-0004 川崎市麻生区万福寺1-16-30 日本映画大学内 担当:福田・北條 TEL 044-951-2511 FAX 044-951-2681