

2026年に向けた交通政策改善要請


1 全区に関するもの			
要請地区	交通課題・改善要望等	回答	地図・写真等
1 北部	<p>自転車の取り締まり強化と法改正の周知徹底について</p> <p>イヤホン、ヘッドホンで音楽を聴きながらの走行、スマホを操作しながらの走行、信号を無視した走行、進行方向の逆走行は減少するどころか増加の一途をたどり悪質な法令違反を繰り返す自転車乗りが増加し危険である。</p> <p>駅周辺、学校付近での違反行為が多く、常態化していることから取り締まりの強化を要請する。</p> <p>また、2026年4月から自転車の交通違反に対して反則金の納付を通告するいわゆる「青切符」による取締りが実施されることから、対象となる16歳以上への周知と遵守の徹底を図る啓発活動の強化を要請する。</p>	<p>令和8年4月1日から自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の導入が決定しており、警察庁が自転車の基本的な交通ルールと警察の指導取締りの基本的考え方についてとりまとめた「自転車ルールブック」を公表しました。県警察では、自転車利用者による重大な事故に直結するような、悪質・危険な違反を検挙の対象とするとともに、各警察署が指定した「自転車指導啓発重点地区」等において、交通事故の発生が多い時間帯等を中心に重点的に指導・取締りを推進してまいります。</p> <p>また、県警察においては、県内で多発する自転車の交通事故を受け、これまでも、ヘルメットの着用を訴えるなどの各種交通キャンペーンのほか、自転車のルール・マナーの向上を目的とした県警アプリにおけるスマートチリリンスクール等を実施しておりますが、引き続き自転車の関係する交通時事故抑止に向け、関係機関・団体等とも連携しながら取り組んでまいります。</p>	
2 麻生区に関するもの			
なし			
3 多摩区に関するもの			
要請地区	交通課題・改善要望等	回答	地図・写真等
2 北部	<p>多摩区登戸駅下河原踏切付近交差点の信号機設置と安全対策について</p> <p>登戸野川線登戸駅下河原付近の交差点は、登戸土地区画整理事業の進捗に伴って、歩行者、自転車、自動車の通行量が増加しており、交差点規模が大きいにも関わらず制御されていないことから混とんとした状況になっています。運転手の見落としや自転車等の強引な通行からいつ事故がおきても不思議ではない危険な状況にあります。</p> <p>通行者の安全と交通の滞留を防ぐ観点から、早期の信号設置と交差点の形状改善、交通ルール・マナーの啓発など安全対策を講じることを要請します。</p>	<p>御要望の交差点は、主道路側に一定量の車両交通が認められ、特に通勤時間帯等を中心に登戸駅に向かう歩行者交通量も非常に多い状況ですが、歩行者が横断する際は、車両が停止しており、歩行者が横断できずにいる場面はなく、危険な交錯等は見受けられませんでした。</p> <p>当該交差点の踏切側の道路は、朝の7時から8時30分までの間、時間による歩行者用道路の交通規制が行われています。</p> <p>このような状況下で、仮に信号機を設置した場合には、車両の通行が禁止されているにも関わらず、歩行者側も信号機に従う義務が生じ、駅に向かう歩行者が赤信号で足止めされることで、歩道部分の歩行者滞留場所が不足して車道部分に溢れ、車両と接触等するおそれがあるほか、歩行者側の信号無視等を誘発する懸念があります。</p> <p>また、信号機を設置することで車両の運転者が踏切側の歩行者用道路を通行できるものと誤認し、かえって歩行者の安全が損なわれる事態となることも懸念されます。</p> <p>よって、現時点において、信号機設置はメリットに対してデメリットが大きく、困難と判断しますが、当該交差点については、今後も、警察官による交通監視や交通指導取締りを継続実施していきます。</p> <p>なお、登戸地区の土地区画整理が継続事業中であるため、今後、交通環境等が変化した際には、あらためて信号機設置の必要性等を検討します。</p>	

<p>3 北部</p>	<p>宮前区菅生長沢交差点、隣接する長沢下交差点信号機</p> <p>長沢交差点は浄水場通り清水台方向への直進・右折が時差式となっているが、隣接する信号間が短いため一定数の車両が進入すると聖マリアンナ方向からの信号が青になっても3、4台しか進めない状況が発生し渋滞しています。また、時差が長い世田谷町田線方向への車両が長沢交差点を起点として滞留し尻手黒川線菅生車庫付近まで渋滞することがほぼ毎日毎朝発生しています。</p> <p>世田谷町田線方向への青現示を延長することで時差は短縮となることから新たな時間は必要なく、従道路側の渋滞の可能性は低いと見られ、現問題の解消を図るよう現示調整を要請します</p>	<p>当該箇所については、以前にも同様の要望を受理しておりますが、聖マリアンナ方面から清水台方面の交通渋滞の解消については、長沢下交差点の主道路青色時間を延長する必要があり、同交差点の従道路への影響を踏まえるとこれ以上の調整は困難です。また、長沢交差点を起点とした世田谷町田線方向への交通渋滞については、昨年度時差時間を短縮し主道路の青時間を延長する調整を実施しております。こちらについても、これ以上の調整については各方向の青時間に余裕がないことから調整は困難です。</p>	
<p>4 北部</p>	<p>多摩区京王稲田堤駅前交差点</p> <p>府中街道京王稲田堤駅前交差点は自動車の通行量が多く、横断者も多いことから歩車分離式交差点となっています。</p> <p>しかし、直前のスペースに待機する一般車や転回する車両が多いことから府中街道への進入車両がスムーズに進行できない状況が散見され車両が滞留しています。</p> <p>府中街道へ進入する現示の延長を要請します</p>	<p>従道路側の車両交通量は多くはなく、現在の車両青時間で支障がある状況は認められず、主道路の府中街道の交通量が多いことから、従道路側の現示の延長は困難です。しかしながら、府中街道を稲木方面から当該交差点を右折する際に対向直進車両により、右折できない車両が従道路側の信号が青になっても交差点内に留まり、従道路側から流入してきた車両の通行支障となっている状況が認められたため、10月24日に主道路側の全赤時間の設定変更をいたしました。</p>	
<p>5 北部</p>	<p>南部沿線道路多摩区堰交差点</p> <p>南部沿線道路で登戸方向から堰交差点を右折する際、対向車、歩行者が多い為に右折しにくく、信号無視気味でないと右折出来ない状況です。</p> <p>右折矢印信号機の設置を要請します。</p>	<p>御要望の交差点を調査したところ、朝・夕方の時間帯に歩行者の横断を一定数認めましたが、登戸方向から当該交差点を右折する車両は少なく、殆どがクリアランス時間で通過する状況を確認しました。</p> <p>このような交通状況で、右折右矢印信号を設置した場合、青色表示時間が短くなるため、比較的交通量が多い直進車両の通過が滞り、渋滞が発生させるおそれがあります。</p> <p>よって、右折矢印信号設置の必要性は低いと考えます。</p>	

4 宮前区に関するもの			
要請地区	交通課題・改善要望等	回答	地図・写真等
6 北部	<p>尻手黒川線犬蔵交差点</p> <p>東名川崎ICからの合流もあり交通量が多く右折レーンが延長されましたが、右折矢印が現示されても直進車の進行がとまらず右折できない状況にあります。朝夕ラッシュ時間帯では矢印現示時間が短く4台程度しか右折出来ず右折車が滞留し直進・左折レーンまで潰れており、混雑が一層酷くなっています。</p> <p>ラッシュ時間帯の右折感応制御の適正化を要請します。</p>	<p>当該交差点については、以前にも同様の要望を受理しておりますが、各流入路において車両の滞留が発生している状況であることから、青時間については均衡を保つような運用となっております。よって、一方向のみの青時間の延長については、他方向の交通状況に影響を及ぼす可能性があることから、調整は困難です。</p>	
7 北部	<p>野川柿生線蔵敷交番前交差点</p> <p>野川柿生線を稗原方向から溝の口方向へ向かい、蔵敷交番前交差点は車両が2台並列で通り抜けるには狭く、右折車が複数台並ぶと直進、左折車が滞留し、渋滞の起点となっています。第4次緊急渋滞対策箇所として車道部の拡幅工事を実施したものの滞留の解消には至っていない状況です。</p> <p>黄色実線の中央線を引き直し溝の口方向の渋滞緩和を図るよう要請します。</p>	<p>道路車線の再構成及び道路拡幅については、警察所管外となります。</p>	
8 北部	<p>宮前区久末交差点から有馬3丁目28付近</p> <p>久末鷺沼線野川住宅前交差点から有馬3丁目28付近までは30kmの制限速度となっているが、道路も拡幅されており実勢速度を考慮すべきと考えます。</p> <p>制限速度を30kmから40kmへの緩和を要請します。</p>	<p>御要望場所については、時速40キロへの引上げを検討しているところですが、片側1車線の両側歩道の道路であり、道路管理者に設計速度を確認したところ時速40キロであること、実勢速度についても時速40キロで通行している車両が多いことなどを踏まえ、今後も変更に向けて更なる検討を進めていきます。</p>	

5 高津区に関するもの			
要請地区	交通課題・改善要望等	回答	地図・写真等
9 北部	<p>高津区久本1丁目4（溝の口駅南口ロータリー出入口）</p> <p>都市計画道路野川柿生線の溝の口南口ロータリー出入口は導入後の効果が低いとの検討結果ですが、朝のバスや送迎車両が多い時間帯などは歩行者、自転車の通行により左折ができないことから数台しか進まず直進車も滞留し渋滞の原因となっている状況も見受けられ、雨天時などはロータリー内が車列で繋がり混雑している状況です。一方で右折矢印現示時間は長いことから他の時間へ廻す調整も可能です。</p> <p>右折矢印現示時間などを調整し、完全歩車分離式への変更を要望します。</p>	<p>御要望については、以前にも同様の要望を受けており、車両、自転車及び歩行者の交通量が多いという交通実態から、歩車分離式を導入した場合、信号現示の増加に伴い信号の待ち時間が長くなることによって、車両の渋滞が延伸するだけでなく、信号を待ちきれない歩行者の信号無視を誘発するおそれがあることから、改良による効果は低いとしておりました。</p> <p>改めて御要望交差点の調査を行いました。交通環境に変化が認められないことから歩車分離式信号への改良は依然メリットに対してデメリットが大きく、困難と考えます。</p>	
10 北部	<p>中原街道久末交差点</p> <p>中原街道久末交差点はバスも右折するなど交差点を右折する車両が多いにも関わらず、右折矢印信号が無い場合スムーズに車両が通行できず頻りに渋滞が発生しています。</p> <p>右折矢印信号機の設置を要望します。</p>	<p>御要望の交差点は、以前にも同様の要望を受けており、車両交通量が多く右折車両の滞留が見られることから、改良の必要性は高いと考えられましたが、幅員等の道路環境に照らして、改良は困難としておりました。</p> <p>現況を調査したところ、以前と同様の交通環境でしたが、道路構造に変化はないことから、右折矢印信号の設置は困難です。</p>	
11 北部	<p>野川柿生線平瀬踏切西側交差点</p> <p>野川柿生線を溝の口駅から宮ノ下方向へ向かい。平瀬踏切西側交差点は車両が2台並列で通り抜けるには狭く、踏切先の信号機が近いことから朝夕の時間帯や雨天時は右折車が進行できずに滞留し、しばしば渋滞の起点となっています。</p> <p>右折禁止や時間規制も難しいことから、黄色実線の中央線を引き直し宮ノ下方向の渋滞緩和を図るよう要望します。</p>	<p>道路車線の再構成及び道路拡幅については、警察所管外となります。</p>	

<p>12 北部</p>	<p>溝の口駅南口ロータリーの進入規制について</p> <p>溝の口駅と富士通ゼネラル（末長3-3-17）とを結ぶ連絡バスは、平日の8:55から16:45頃まで、1時間に1、2便、1日に14回往復しています。2017年1月に溝の口駅南口広場が整備されるまで、長期にわたって進入許可が出ていましたが、広場が整備されてからロータリー内に進入・停車ができなくなりました。そのため、溝の口駅側の乗降場所は「ラーメンのくち」（県道14号線／久本1-4-31）付近となっています。これにより、以下のような課題が生じております。</p> <p>①関係者の乗降・連絡バスの停車により、近隣住民の通行や交通の妨げとなっている</p> <p>②富士通ゼネラルへ向かう際、高津区役所東側の交差点を右折し、道幅が狭い坂道を運行せざるを得ず、接触事故発生リスクが高くなる</p> <p>③現在の乗降場所である「ラーメンのくち」付近は、日陰や屋根がなく、直射日光下での待機を強いられるため、夏季は時間帯によって利用者の熱中症リスクが懸念されるとともに、雨天や降雪時に滑倒や転倒のリスクが高くなる</p> <p>これらのことから、以下の要請を申し入れます。</p> <p>A.富士通ゼネラルの連絡バスについて、溝の口駅南口ロータリーへの進入を許可すること</p> <p>B.万一、南口ロータリーへの進入が認められない場合には、民間企業の従業員用の送迎バスや、サイエンスパーク専用のバスが発着している北口ロータリーでの発着を許可するとともに、富士通ゼネラルへ向かう際に坂戸踏切での右折通行の許可（なお、北口発着ルートは、慢性的な渋滞や通行遅延が発生する時間帯もある、溝の口駅北口から坂戸踏切までの南武沿線道路を運行することになるため、できるだけ南口ロータリーへの乗り入れを認めていただきたい）</p> <p>C.上記に関する協議の場の設置および、必要な手続き・条件の整理と明確化</p> <p>なお、これまでの改善要望に対し、「路線バス等への影響が大きい／顧客の送迎が目的であることから公益性が低いために許可を出していない」「通行許可の特別な事情（電気、ガス、水道の工事、冠婚葬祭等）に該当しない」旨の回答がありました。改善要望提出にあたっては、当該箇所における道路管理者や民間バス事業者等にヒアリングを行い、いずれも「特に大きな問題はない」との見解が示されているとともに、南口ロータリーへ進入している学校の送迎バスと比較して富士通ゼネラルの連絡バスの便数はその20%にも満たないこと、朝夕の通勤・通学ラッシュの時間帯に運行していないことなどから、路線バス等への影響は極めて軽微だと認識しています。</p> <p>富士通ゼネラルの特例子会社は、川崎市内の特別支援学校の実習生受け入れ等も継続しており、必ずしも顧客や取引先だけでなく、福祉団体や川崎市の関係者なども多く利用していますので、企業として地域に根ざした公益性を有していると捉えています。</p> <p>南口ロータリーには学校や病院、北口ロータリーには民間企業の従業員用やサイエンスパーク用のバスの進入を許可している一方、富士通ゼネラルに対しては「路線バス等への影響」「公益性が低い」等が課題とのことですので、南口ロータリーへの進入の許可がいただけない場合は、これについての協議の場の設置および、必要な手続き・条件の整理と明確化を求めます。</p>	<p>御要望の溝の口駅ロータリーについては、南口、北口ともに路線バスを除いた大型等の車両の通行を禁止する規制を行い、路線バスに当たらない事業所のバスについては、公益性の認められるもののみ、通行許可を行っています。なお、事業所の送迎バスの中には、乗車料金の支払いがあるため、路線バスとして扱っているものがあり、許可を受けたバスのほか、そのようなバスもロータリーを通行している可能性があります。</p> <p>いずれにせよ、事業所の連絡バスがロータリーを利用することの可否は、駐車場の確保、交通環境への影響等について、関係機関の意見を聴いた上で検討する必要がありますので、御要望の「協議の場」の設置について、警察署まで御相談下さい。なお、坂戸踏切の通行許可は他の交通への影響が大きく、う回も可能であるため、困難であると考えます。</p>	
------------------	--	--	--

<p>13 北部</p>	<p>中原街道千年交差点から能満寺交差点</p> <p>中原街道能満寺交差点から千年交差点までは道路の拡幅工事も終了し歩行者の安全確保もはかられており、千年から先の区間との連続性の観点からも見直しを図る必要があります。</p> <p>制限速度を30kmから40kmへの緩和を要請します。</p>	<p>御要望場所については、道路整備が完了したことで片側1車線の両側歩道の道路となり、車両と歩行者が分離された路線として供用されたことから、時速40キロへの引上げも視野に入れておりましたが、地元町内会から「能満寺側に信号機のない横断歩道があることから、安全性を考えて現状の30キロを維持して欲しい。」との意見も頂戴していることを踏まえ、慎重に検討していく必要があると考えています。</p>	
------------------	---	--	---

6 中原区に関するもの			
要請地区	交通課題・改善要望等	回答	地図・写真等
14 幸	<p>中原区宮内交差点</p> <p>当該交差点は電柱が交差点内に点在し、非常に狭小となっている。また、中原駅への通路としても使用者が多く、特に、朝夕ラッシュ帯は歩行者の横断利用、自転車や車の交通量も多く大変危険な状態である。また、等々力緑地で各種イベントが開催されると中原駅に向かう人で溢れることも多々ある。</p> <p>歩行者保護の為、事故防止の為、歩車分離式信号の設置または時間帯一通の導入を要望。</p>	<p>御要望の交差点の交通量を調査したところ、主道路、従道路からの右左折車両は共に少なく、歩行者交通量は一定数認められましたが、危険な交錯等はありませんでした。</p> <p>歩車分離式信号の導入は、信号待ち時間の増加が見込まれるところ、従道路に歩道が設置されていない道路構造等から信号待ちをする歩行者の滞留場所が確保できず、車道に溢れて交通事故を誘発するおそれがあることから困難です。</p> <p>また、一方通行規制についても、この場所が路線バスの運行路線であるため、付近住民等の生活環境に大きく影響を与えることになり、付近にう回路ないことから、困難です。</p> <p>したがって、いずれの御要望にも沿えませんが、交通実態に関する御指摘は今後の参考とさせていただきます。</p>	 <p>赤矢印方向車両も右左折が出来ずに停止線を越えての信号待ちの停車に成ることも多い。</p>
15 幸	<p>中原区上平間付近</p> <p>上平間営業所前を古市場方向から下平間方向へ左折する際、対向の停止線が交差点寄りである。バスはフロントオーバーハングがあり左折前に対向車線へはみ出して左折せざるを得ない。危険な状態である。</p> <p>大型車両が左折することを考慮し、停止線後方へ下げることがを要望。</p>	<p>現地調査を実施したところ、2m程度後方へ下げることが可能なので、停止線の移設手続を進めていきます。</p>	 <p>赤の停止線にて車両が正着すると、バスなどの大型車は左折する為には『必ず』対向車線にはみ出して走行する必要がある。</p>
16 幸	<p>中原区上平間441 交差点停止線</p> <p>バスが既存の停止線で赤信号停車中、対向する大型車両が進入してくると、電柱が交通の妨げとなり、往来が困難な状況である。</p> <p>車両同士の往来の際に、電柱との接触の可能性もあり危険な為、停止線を後方に（5m程度）移行するように要望。</p>	<p>現地調査を実施したところ、現状で停止線から横断歩道までの距離がかなりあるので、停止線をさらに5m下げた場合、交差道路を通行する車両との交通事故の発生が懸念され、停止線の移設は困難です。</p>	 <p>停止線にて車両が正着すると、電柱（青○）が妨げとなり往来が困難な状況。</p>
17 幸	<p>中原区上平間377-20交差点停止線</p> <p>多摩沿線道路側から平間駅方向へ左折する際、対向の右折レーン停止線が直進レーンと横一列の並びになっているが、バスはフロントオーバーハングがあり、左折前に対向車線へはみ出して左折せざるを得ない。危険な状態である。</p> <p>停止線にて車両が正着すると、バスなどの大型車が多摩沿線道路から県道111号に左折する際に、対向車線側にはみ出して走行する必要がある。対向右折レーン停止線を後方へ下げることがを要望する。</p>	<p>現地調査を実施したところ、右折レーンを2m程度後方へ下げることが可能なので、停止線の移設手続を進めていきます。</p>	

<p>18 幸</p>	<p>中原区上小田中6丁目付近</p> <p>富士通裏門バス停付近から中原駅にかけての道路において、朝タラッシュ帯は、スクールゾーンである事と多数の歩行者が、車道に広がり通行しており、路線バスと対向車輛とのすれ違いの際に、歩行者との接触の危険性が極めて高い状況。</p> <p>富士通裏門バス停から中原駅へ車両の一方通行への変更の要望する。</p>	<p>現地調査を実施したところ、武蔵中原駅付近に脇道があるため歩道のない側を歩く歩行者も認められましたが、車道幅員は6.1m、歩道幅員は片側に2mあり、車両相互通行に十分なスペースがあるため、一方通行規制を実施する必要性は低いと考えます。</p> <p>また、規制を実施した場合には、う回路が隣の豊学校入口交差点から富士通の周りを通るルートとなることから、う回路が遠くなり、付近住民等の生活環境に大きく影響を与えることも考えられるため、規制の実施は困難と考えます。</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ・スクールゾーンである事から子供の飛び出しの危険が高い。 ・雨天時は傘をさす歩行者が道路に広がり危険な状況。
<p>19 中原</p>	<p>中原区新丸子東3丁目</p> <p>武蔵小杉グランツリー周辺は多くの人出があり、特に休日になるとその様子が顕著になります。こうした中、「新丸子東3丁目」の交差点では、綱島街道に交差する道路からの右左折車両が横断歩道を渡る歩行者を待つことが多く、無理な右左折を試みる車両によって歩行者との接触事故が発生する懸念があります。</p> <p>歩車分離式信号機の導入など、歩行者と車両双方のスムーズな通行に向けた対策を要望します。</p>	<p>御要望の交差点を調査したところ、車両及び歩行者交通量は一定数認められ、従道路からの右左折車両が断続する横断歩行者により、通過しづらい状況を確認しましたが、歩行者との危険な交錯は認められませんでした。</p> <p>また、仮に歩車分離式を導入した場合、信号現示の増加に伴い信号の待ち時間が長くなることにより、車両の渋滞が延伸する懸念があります。</p> <p>よって、歩車分離式信号への改良は困難です。</p>	
<p>20 中原</p>	<p>井田小学校付近の道路</p> <p>井田小学校への登校の際、井田中ノ町交差点を元住吉方面に向かう路側帯が狭いため井田消防側を歩くことになることから、井田無線前で道路を横切って井田小学校へ登校する子供が多く危険な状況です。</p> <p>幅員の拡幅・整備、または横断歩道、信号の設置等の対策を要望します。</p>	<p>○横断歩道 御要望場所については、直近に信号機のある横断歩道があることから、設置の必要性は低いと考えます。</p> <p>○信号機 御要望の交差点は、以前にも同様の要望を受けており、隣接する信号機が設置された交差点から近距離にある等から、設置の必要性は低いとしておりました。</p> <p>改めて調査を行いました。主道路及び従道路の交通量は少なく、交通環境、道路構造に変化がないことから、信号機設置の必要性は低いと考えます。</p> <p>なお、歩道拡幅及び整備については、警察所管外となります。</p>	
<p>21 中原</p>	<p>JR横須賀線武蔵小杉駅新南改札（横須賀線口）付近</p> <p>利用者が、新丸子東3丁目交差点から向河原駅方向につながる道路を南北に横断するためには、武蔵小杉駅横須賀線口交差点の横断歩道か、NEC玉川事業場の前にある横断歩道を利用する必要がありますが、特に朝夕の通勤時間帯などは改札口からの直線距離が短く、両横断歩道の間位置する高架下付近で道路を横断する方が多く見られるなど、危険な状態が継続しています。</p> <p>過去には接触事故等も発生しており、注意喚起も行っていただいておりますが、横断者が後を絶たない現状に鑑み、当該箇所への横断歩道の 신설、あるいは注意喚起の看板等の設置や柵・ロープによる通行経路の明示等の安全対策ならびに注意喚起を要望します。</p>	<p>高架下西側は、どちらにも線路に行くためのゲートや駐輪場、コインパーキングがあり、道路両側が切下げになっていますが、現状は塞ぐことはできず、車両の動線となっており、横断しようとする歩行者と車両が交錯することから横断歩道を設置することは困難です。</p> <p>また、高架下東側は、片側が線路につながるゲートがあり、対向側は植栽で横断防止柵がないことから、道路管理者に横断防止策の延長の検討を依頼しています。横断歩道の設置にあつては、高架下西側に横断する動線があることから、実効性の確保が難しいと考えます。</p>	

7 幸区に関するもの			
要請地区	交通課題・改善要望等	回答	地図・写真等
22 幸	幸区下平間357-11 歩道に少なくとも1年以上車が駐車されており通りにくい状況となっている。 歩道への駐車を禁止させて欲しい。 駐車を禁止させることができない場合は歩道を広げて欲しい。	御要望の場所について、幸警察署で現地調査を実施したところ、添付写真と同一と思われる駐車車両を確認しました。 同車両の所有者が居たことから駐車車両を移動させるとともに、今後も駐車している場合は、繰り返し取締りを行うよう厳重に指導しました。 今後も同所付近を警戒し、指導取締り活動を実施していきます。	  写真はGoogleマップより（すぐ隣に駐車場がある）
23 幸	幸区中幸町4丁目50 「中幸マーケット 川崎西口店」前の歩道に段ボールが常時山積みされており、歩行者の通行を妨げる状況が発生している。 歩行者の安全確保と円滑な通行のため、現地調査の実施、歩道上への過剰な荷物の保管規制の強化、事業者への適切な指導を行い、安全で快適な歩行環境の整備を求めます。	御要望箇所の現状について、幸警察署が現地調査を実施した結果、歩道上に段ボールが山積みされているような状況はありませんでした。しかしながら、市道に買い物かごや野菜入り段ボールが置かれた状態で最大60センチメートルはみ出している状況が確認できたため、店舗に対し警告をしたところ、店舗側は即対応し改善がされました。同店舗は平日は毎日営業していることから、警察活動を通じて不定期に店舗の商品陳列状況を確認し、道路にはみ出していればその都度警告を実施し、交通事故防止に向け道路の安全を確保してまいります。	 日によって量は変動するものの、段ボールが積み上げられた状態が続いている。
24 幸	幸区下平間オリンピック川崎鹿島田店前の周辺 2車線の歩道側に常時（AM7:00頃）車が停まっているため自転車が通行不能の状態になっている（結果として自転車は歩道を通っている） 駐車禁止の取り締まりを強化してほしい。	御要望の場所周辺について、幸警察署で現地調査を実施したところ、建設現場等の時間待ちと思われるトラック等の駐車車両を確認しました。 同所付近については、交通量の多い国道であり、オリンピック川崎鹿島田店前にはバス停も設置されていることから、円滑で安全な交通環境を確保するためにも、同店舗関係者の駐車車両や、建設現場への時間待ちトラック等の多い時間帯に指導取締りを実施していきます。	 
25 幸	幸区古市場 多摩川沿線道路 市立古市場小学校東側及び玉川グリーンハイツマンション間の道路から河川敷へ多摩川沿線道路を渡る際に横断歩道が無い為、往來する車が歩行者を譲ってくれない。 中には、横断歩行者に気付いたら加速する車もある。 * ここの横断は、近隣住民、河川敷で運動する人など多岐にわたり利用している。 横断歩道（ゼブラ）を印字して欲しい。 * 信号は、100mほど西側にある為不要	横断する歩行者に対して、大型車を含めた車両の交通量が多く、この場所への横断歩道の追加は、時間帯によっては渋滞の発生など、交通環境への悪影響があるため、現状は困難です。	 

<p>26 幸</p>	<p>幸区新川崎7-1付近『信号機のある交差点』</p> <p>信号機のある交差点において停止線の位置が交差点のすぐ手前となっており危険である。とくに大型車の右左折では、事故となる危険性が高い。</p> <p>停止線の位置を手前に引き直して頂きたい。</p>	<p>現地調査を実施したところ、大型車等が通行する際、停止線をかすめて進行する状況を確認したので、停止線の移設を進めていきます。</p>	
<p>27 幸</p>	<p>幸区北加瀬3丁目 5 大田神奈川線ガス橋通り交差点</p> <p>押しボタン式信号機ですが、歩行者がなく押ししていなくても信号機が赤信号に変わり交通の流れが悪くなる。</p> <p>一つ手前の日吉中学前信号機も以前改善して頂いたので、同じように押しボタン式が機能するようにして頂きたい。</p>	<p>要求内容については、押しボタンが押されたときのみ、信号が渡れる運用となるよう検討します。</p>	
<p>28 幸</p>	<p>幸区都町交差点付近</p> <p>交差点のすぐ先の路地から合流する車両が一時停止の標識がない為、速い速度で確認せず合流してきて大変危険である。左折してきた車両から曲がって距離がないのでそのまま止まらず合流されると危険である。</p> <p>一時停止の標識を設置して頂きたい。</p>	<p>現地調査を実施したところ、丁字路交差点で道路幅員が2倍以上あることから、優先関係が明らかなため、一時停止を設置する必要性は低いと考えます。</p>	
<p>29 幸</p>	<p>幸区幸町一丁目 幸町交差点から川崎駅周辺</p> <p>自転車や電動自転車（ペダル付き原動機付き自転車含む）で、公道を法定速度無視や信号無視等で、歩道や横断歩道に歩行者が渡っているのにも関わらず、その歩行者の間をすり抜けて行く危険運転行為を多数見受けられる。</p> <p>ラゾーナ川崎付近の交差点などでは人の往来も多く、歩行者や交通弱者を守る為、再度重大事故が起こりうる前に早期に取り締り強化を要望。</p>	<p>幸警察署において、幸町交差点から川崎駅周辺付近までの自転車やペダル付き電動バイクの交通状況について調査した結果、幸町交差点を通過する自転車はバスの運行経路及び交通量が多いため、ほとんどの自転車が車道の左側を通行していました。しかし、温泉通りの歩道を通行する自転車は、歩道に歩行者が多い場所であるため、自転車利用者が歩行者を縫うように通行する状況が確認できました。また、自転車利用者が温泉通り北側住宅街方面からラゾーナ方面に横断するにあたり、交差点手前において通行車両の切れ間に横断を開始する自転車利用者の確認ができました。県警察では、自転車利用者の交通違反を認知した場合、基本的には指導警告を行います。その上で警察官の警告に従わずに違反行為を継続したときや、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険性を生じさせたときは、交通切符等を活用した検挙措置を積極的に講じ、交通事故防止に向け交通指導取締り活動を推進してまいります。</p>	  <p>幸町交差点の信号に関係なく乱横断している。斜め横断なども散見される。</p>

<p>30 幸</p>	<p>鹿島田駅松屋近く交差点</p> <p>歩車分離となっていないため、歩行者が多く、右折車がなかなか曲がれず、渋滞の原因となっている</p> <p>歩車分離してほしい</p>	<p>御要望の交差点を調査したところ、車両及び歩行者交通量は一定数認められ、右折車両が断続する横断歩行者により、なかなか通過できない状況を確認しましたが、歩車分離式を導入した場合、信号現示の増加に伴い信号の待ち時間が長くなることによって、車両の渋滞が延伸するだけでなく、信号を待ちきれない歩行者の信号無視を誘発するおそれがあります。</p> <p>よって、歩車分離式信号への改良の必要性は低いと考えます。</p>	
<p>31 幸</p>	<p>天満天神社（東古市場）前</p> <p>天満天神社（東古市場）前押しボタン付き横断歩道が、車の交通量は多くないにも関わらず、待ち時間が長すぎる（現状2分程度）。待ち時間が長すぎて、赤でわたる人や横断歩道を無視して渡る歩行者がいて、危険。</p> <p>交通量は多くないので、待ち時間を短くしてほしい。小向のスーパーサエキ前の横断歩道のように、押したらすぐ青になるようにしてほしい。小向のスーパーサエキ前の方が車の交通量が多いが問題は起きてないので、こちらでも実現できるのではと思っている。</p>	<p>御要望箇所は、スーパーサエキ前の信号機と異なり周囲の交差点と連動していることから、押ボタンを押すタイミングによっては待ち時間が長くなる場合があります。</p> <p>押ボタンを押してすぐに変わるような調整は困難ですが、待ち時間が短くなるような調整を検討します。</p>	
<p>32 幸</p>	<p>幸区神明町2丁目-67</p> <p>カーブミラーが角度によって横断歩道の標示板と重なり見えない。</p> <p>表示板の高さを現在の2.5mから1.8mに下げること。赤丸の標識</p>	<p>現地調査をした結果、カーブミラーの視認性を高めるため、標識の移設を行う方向で検討してまいります。</p>	

8 川崎区に関するもの			
要請地区	交通課題・改善要望等	回答	地図・写真等
33 幸	<p>【国道】409号線下りNUC川崎工業所前の信号機</p> <p>409号線「下りENEOS NUC前の信号機」には右折信号がないため、朝の通勤時間帯は慢性的な渋滞が発生している。</p> <p>また、歩行者・自転車乗りに対しての信号機がないため右折時に危険である。</p> <p>右折信号もしくは時差式信号の設置及び歩行者・自転車用信号機の設置</p>	<p>御要望の交差点に設置された信号機は、主道路を横断する歩行者の安全な横断を目的としており、従道路から主道路への車両の流入を制御する運用は行っていません。</p> <p>以前も同様の要望を受けおりましたが、時差式信号等へ改良するためには、右折先の歩道と従道路も信号制御する必要がありますが、建柱する場所が確保できないことから、時差式信号等への改良は困難としておりました。</p> <p>改めて現地を調査したところ、道路構造に変化がないことから、右折矢印信号の設置、時差式信号への改良は困難です。</p>	
34 大師	<p>多摩川スカイブリッジ入口</p> <p>川崎駅からアクアライン方面へ通勤時にカーブの直後に信号機が見えるため視認しづらく、急に黄色や赤になるとヒヤリとする。</p> <p>前方に予備信号の設置をお願いしたい。</p>	<p>御要望の交差点を確認したところ、川崎駅方面からアクアライン方面の道路にあつては、交差点の手前約150メートルの地点から緩やかな右カーブとなっており、対面の車両用信号は2基設置されております。</p> <p>御指摘のとおり、道路線形上、遠方からは視認しづらいものの、灯器の必要視認距離は確保されており、法定速度を遵守して走行し、付近に大型車両が走行している場合は、適切な車間距離を取っていただくとともに、当該交差点を注視すれば、両方の車両用信号の表示を認識でき、安全に走行することが可能ですので、予告信号設置の必要性は低いと考えます。</p>	
35 大師	<p>京急川崎・川崎区本町2丁目、川崎大師・川崎区中瀬2丁目1</p> <p>自動車が踏切を渡るために一時停止するタイミングを図って歩行者が踏切内及び道路を横断している。(特に朝・夕)歩行者が図ったタイミングとずれてぶつからないように自動車が踏切内で急ブレーキかけたり、歩行者が轢かれそうになったりと歩行者の大変危険な行為が常態化している。</p> <p>歩行者が踏切・道路を横断しないようにすでにカラーの通行帯にて規制しているが効果があまりなさそうなので、柵や看板を取り付けるなど歩行者が危険な横断をしないような対策を行ってほしい。</p>	<p>柵や看板の設置については、警察所管外です。</p>	
36 大師	<p>川崎区浮島町1 浮島橋</p> <p>浮島橋の歩道下り側において、自転車が減速せずに追い抜いていく状況が一向に改善されない。近年、益々高速化してきているため、衝突されたら確実に大事故になってしまう。(R6年にバス停で事故が起こっている)</p> <p>道路面の注意表示は紫外線、雨で劣化し消えてしまっている。</p> <p>①減速帯、起伏を設けられないか(費用は塗装並み、振動や騒音も場所柄問題ないと考える)</p> <p>②減速を促す看板を立ててほしい</p>	<p>減速帯、看板等については、警察所管外です。</p>	

<p>37 中原</p>	<p>JR川崎駅東口の川崎駅前交番側</p> <p>身障者用乗降スペースがありますが、特に朝、夕の通勤時間帯は、関係のない一般車両の長時間の一時利用や無断駐車が多く、自身も車椅子を常時使用しているが、その駐車している車両の横で乗降しなければならないため危険を感じる。</p> <p>障がい者が危険を感じず利用できるように要望する。</p>	<p>御要望の場所について、川崎警察署で現地調査を実施したところ、駅利用者の送迎による駐車状況が確認できました。</p> <p>同所については、これまでも警察官及び駐車監視員のガイドライン範囲内であることから、長時間駐車や放置駐車等の違法駐車車両に対しては指導取締りを実施しています。</p> <p>今後も引き続き警察官及び駐車監視員による指導取締りを実施してまいります。</p>	
<p>38 中央</p>	<p>川崎区追分町16付近</p> <p>新川通り（県道101号）の大島3丁目交差点（大島デパート）付近は、路上駐車が多くの状況である。</p> <p>また、歩道に自転車が駐輪しており危険である。</p> <p>取り締まりの強化の継続</p>	<p>御要望の場所について、川崎警察署で現地調査を実施したところ、大島デパート内のスーパー等の利用者による路上駐車及び歩道駐輪していると思われる状況が確認できました。</p> <p>大島デパートの管理者に対しては、「自転車の駐輪については川崎市に相談している、駐車車両に関しては、お客様に公共交通機関を利用してもらうように呼び掛けている」等の対策状況が確認できました。</p> <p>駐車車両については、これまでも警察官及び駐車監視員による指導取締りが実施されていますので、今後も継続していきます。</p>	
<p>39 中央</p>	<p>川崎区塩浜3丁目</p> <p>駐車禁止区間でない道路に日常的に路上駐車している車両が見受けられる</p> <p>法定違反、保管場所法違反に該当する車両の特定、指導取締りの状況確認</p>	<p>御要望の場所について、川崎臨港警察署で現地調査を実施したところ、付近会社での勤務者と思われる駐車車両が確認できました。</p> <p>同所付近の違法駐車車両に対しては、法定違反、保管場所法違反等に該当する車両に対して取締りを実施しています。</p> <p>また、付近の事業所に対する声掛けや川崎市道路公園センターとの情報共有した管理者対策を実施しています。</p> <p>今後も、継続的に指導取締り活動を実施していきます。</p>	
<p>40 中央</p>	<p>川崎区元木1・2丁目、日進町、南町</p> <p>元木交差点は歩道橋があり、歩行者用の横断歩道については県道には設置されているが、国道にはなく、自転車横断帯のみが設置されている。そのため、歩行者が自転車横断帯を渡り事故に遭遇する事例もあり危険である。</p> <p>障がい者、高齢者対策としてバリアフリーの観点から、歩道橋から平面通行等に移行するものとするが、その移行期としてのバリアフリーに沿った安全対策をされたい。</p>	<p>御要望場所については、歩道橋を撤去する際には横断歩道の設置を検討いたします。</p> <p>また、事故防止等の安全対策については、道路管理者と連携して実施してまいります。</p>	