

川崎市都市計画公聴会
(新川崎地区)

公述意見の要旨と市の考え方

平成20年7月

1 都市計画案の種類、名称及び土地の区域

(1) 種類及び名称

川崎都市計画地区計画の変更（新川崎地区）

(2) 土地の区域

川崎市幸区鹿島田、北加瀬1丁目、小倉、新川崎及び新小倉並びに中原区大倉町地内

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時 平成20年6月28日（土）午前10時から午前10時30分まで

(2) 場所 新川崎・創造のもりK2ハウス 会議室（川崎市幸区新川崎7-1）

3 公述意見の要旨及び市の考え方

公述人	公述意見の要旨と市の考え方
A 公述人	別紙 No.1~2

	公述意見の要旨	市の考え方
A 公 述 人	<p>周辺住民の生活に大きな影響を与える新川崎地区の都市計画は計画段階から実行段階に入り計画に基づいた建設が開始されています。新川崎地区計画の中のF・E地区及びD地区には大規模共同住宅、企業、福祉センター、大型商業施設等が予定されています。更に新川崎地区の東側の幸区御幸地区に於いては民間による工場跡地に大型マンションや企業の研究所が建設されています。これらの官民の開発プロジェクトによって周辺地域の人と車の交通量が従来に比べて大幅に増加することが予測されています。</p> <p>このような環境の中で、新川崎地区隣接の東部市街地の整備が必要との観点から、平成17年11月にまちづくり局と東小倉、塚越三丁目町内会が協力して地区住民へのアンケート調査を実施しました。その結果、まちづくりに関しては地域住民と行政が協力して進めるのが良いとの意見が多く出されました。そこで平成18年2月に住民からの公募による委員によって、住みよく魅力あるまちづくりを進めるための「新川崎地区東部市街地まちづくり検討会」が発足しました。検討会ではアンケート調査で出された地域の問題点の分析、現地調査を行い平成19年3月にその検討結果を報告書としてまとめました。検討会は次のとおりまちづくりの課題を抽出して改善策を提案しました。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 歩道空間の向上 2. 交通安全性・マナーの向上 3. 街路灯の増設 4. 道路余剰地・街路樹の整備 5. 道路・抜け道の確保 6. 交差点の安全性 7. 踏切環境の改善 8. 地域活動拠点（避難場所）の確保 9. 防災・防犯に優れたまち 10. 緑豊かなまちづくり 11. 地域にふさわしいまちなみ <p>これにもとづいて川崎市では平成19年度から東部市街地の整備計画に取り組み、平成19年度には幸4号線の塚越踏切と小倉袴線橋の間の変則4差路を中心とした安全性改善のための調査を行い平成20年度には改善計画が地域に提示され実行の段階になりました。これは地域にとって長年の懸案解決の大きな喜びであり、行政の努力に感謝するしだいでもあります。川崎市におかれましては今後の整備について一層のご尽力を賜りたく、お願い申し上げます。</p>	<p>新川崎地区東部市街地につきましては、平成18年度に、地域課題の解決や住みよいまちをつくるための方策を検討するため、「新川崎地区東部市街地まちづくり検討会」（以下、「検討会」という。）を発足し、地域住民と行政の協働により、まちづくりの課題やその解決策について検討を行っております。</p> <p>この検討会では、「歩道空間の向上」や「交通安全性・マナーの向上」等、11の項目がまちづくりの課題としてあげられています。その内容は、本市で対応できるもの、地域住民の協力も含めて対応できるもの、本市と地域と地権者等との継続的な話し合いを必要とするもの、中長期的な期間を要するもの等があります。</p> <p>これらの課題解消の一環として、東小倉地区三叉路のカーブミラーの設置や市道幸4号線の塚越交差点改良計画の推進など、順次、具体的な対応策を実施しておりますが、今後も、検討会においてこのまちづくりの課題に対して、本市と地域住民の協力により課題解決に向け、一層の話し合いと検討を行ってまいりたいと考えております。</p> <p>次に、「矢向駅の橋上駅舎化と南側踏切の歩道の拡幅の改善」についてですが、踏切対策や地域分断への対応は、本市のまちづくりにおける課題であると認識しており、JR南武線の尻手駅から武蔵小杉駅までの区間につきましては、踏切の現状や沿線におけるまちづくりの急速な進展などから、それらを踏まえた取り組みが必要であると考えております。このため、平成20年3月に策定しました川崎再生フロンティアプラン第2期実行計画におきまして、尻手駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差事業の事業実施に向けた調査や関係機関との調整に取り組むことを位置付けたところでございます。今後、東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR東日本」という。）や国、横浜市など関係機関との調整が必要であり、事業化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>なお、本市といたしましても、矢向駅等の駅施設につきましては、多くの市民が利用していることから、バリアフリー化を行い、より安全で快適な施設とすることが必要と考えております。</p> <p>なお、事業者であるJR東日本からは、一日の乗降客数5,000人以上の駅全てについて、平成22年度までにバリアフリー化を目指すと同っております。</p> <p>次に、「幸4号線の塚越交番と変則4差路の間の歩道の安全性と塚越踏切の改善」ですが、塚越踏み切り以西の幸町4号線（都市計画道路塚越南加瀬線）の歩道について、変則4差路交差点改良計画と</p>

A 公 述 人	<p>今後の整備計画の中で、次の2件を喫緊の改善課題として推進していただきたくお願い申し上げます。</p> <p>1. 矢向駅の橋上駅舎化と南側踏切の歩道の拡幅改善</p> <p>新川崎F・E地区、及びD地区の一部の人の流れは矢向駅が拠点になると予測されています。既にパイオニア、キヤノンの研究所からは数千人の人の流ができています。また矢向駅東側の戸手本町、塚越地区には既に大型マンションが建設され、矢向踏切は朝夕の混雑時は人と自転車が歩道から溢れ自動車とすれすれの危険な通行が行われています。ここは横浜市に位置していますが新川崎地区からの新規流入を計算すると通行人は川崎市関係者が横浜市より多くなると考えられますので、川崎市にリーダーシップをとっていただいて横浜市及びJRに働きかけてぜひ改善をお願いします。矢向駅が鹿島田駅と同様の橋上駅舎になると、駅の東と西側の人は踏み切りを渡らずにすみますので、駅のバリアフリー計画と併せて鹿島田駅と同じく橋上駅舎化の推進をお願いいたします。</p> <p>2. 幸4号線の塚越交番と変則4差路の間の歩道の安全性と塚越踏切の改善</p> <p>幸4号線は新川崎地区からの車が増えると予測されます。塚越踏切とそれに沿った幸4号線は児童の通学路になっていますが歩道が狭く、非常に危険です。今まで、塚越踏切には交通指導員が2名配置され児童の安全横断を守っていただいていたのですが、平成19年度末で廃止され、現在1名の方が当面の間、アルバイトで勤務していただいている状況です。そのため、歩道の安全性改善、遮断機の設置場所の移動とともに、踏切東側のできるだけ近い場所に人の横断用の信号機を設置していただくよう要請いたします。</p> <p>以上、川崎市におかれましては、新川崎地区東部市街地及びその周辺地域を含めた住環境の改善について新川崎地区と同様の努力を傾注していただきたく、お願い申し上げます。</p>	<p>併せて段差解消等の安全性の向上を図るなど改良を進めておりますが、今後も歩道空間の安全性確保に向けて取り組んでまいりたいと考えております。また、踏切遮断機の移設や信号機の設置などの鉄道事業や交通規制に関する対応は、鉄道事業者や交通管理者との協調が不可決であり、本市以外の関係機関との調整もあることから、課題の解決にあたっては長期的な取組みとなる場合もあります。本市として、これらの安全性の確保につきましては、地域住民と行政が連携して取り組むことが大切と考えておりますので、その連携方法を模索しながら、地域課題の解決に向け、継続して取り組んでまいりますが、本市といたしましては、踏切対策や地域分断の根本的な解決策は、連続立体交差事業が有効であり、尻手駅から武蔵小杉駅間の事業実施に向けた調査や関係機関との調整を行い、事業化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。</p>
------------------	---	---