

第1回(中間答申でのご意見のうち個別路線に関するものについて) 市民意見に対する小委員会の考え方

① 隣接都市との接続道路等について		
No1	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>隣接している東京都や横浜市が、交通量の多い幹線道路を早々に4～6車線に拡幅している中、川崎市はただ時間を浪費するだけで、渋滞が慢性化してこれだけ危険な状況を放置しているのはどういうことなのか？</p> <p>南部の幹線道路は早々に拡幅整備されているのに北部はおざなりというのは、あまりに偏重しすぎる。川崎市は南部と北部がひとつで川崎市のはずであり、なぜ早い内から先見の明を持って拡幅整備ができなかったのか？ 普段車を運転していて感じたこれらの幹線道路整備への不満を踏まえて、道路整備への意見をまとめます。</p> <p>1) 隣接都市との接続道路はそのほとんどが4～6車線での整備をされている現状で、川崎市側の接続路が片側1車線に狭められ、その結果道路の許容量をオーバー、慢性的渋滞に結びついているという現実をふまえ、幹線道路整備は、多摩区内の府中街道のように、車1台悠々通れるような歩道の拡幅整備でお茶を濁すのではなく、片側2車線(交差点では右折レーンの整備による3車線化)での整備を最低限の条件として欲しい。</p> <p>2) 尻手黒川道路や南武沿線道路のように、部分的・断片的な片側2車線では、車線減少地点がボトルネック・渋滞の元凶になることは明白であるから、幹線道路は最低でも片側2車線(交差点では右折レーンの整備と、交通量によって右折レーンの区間を長く取るなどの配慮も)での整備を切に望む</p> <p>3) 小田急沿線の津久井道では小田急の立体交差なども念頭に、踏切に起因する慢性渋滞の解消と円滑な交通の流れの確保のため、多摩水道橋～町田市境手前(麻生通りとの交差点)までの市内全区間の4車線拡幅と宅地整備が急速に進む麻生区内(新百合ヶ丘駅周辺)のさらなる整備(麻生警察前～尻手黒川道路までの市道も含む)の道路拡幅整備を切に望む。「生活道路」という建前では慢性渋滞は未来永劫解消できないだろう。以上3点、川崎北部で平日休日問わず、運転する機会のある住民の一人として意見させて頂きました。</p>	<p>1)・2)・3)</p> <p>隣接都市との接合道路につきましては、線形や幅員などの都市計画の不整合により、市民生活に支障が生じないように、隣接都市と協調して課題解決を図るように川崎市に求めてまいります。なお、今回の都市計画道路網の見直しにつきましては、これまでに事業が実施されていない既定の都市計画道路の必要性検証を中心に行っています。</p> <p>また、尻手黒川線や津久井道(世田谷町田線)など既存の都市計画道路の幅員や車線数の検討につきましては、難しい課題と考えていますが、今後の検討課題として、川崎市に求めてまいります。</p> <p>3) 都市計画道路と鉄道の構造形式につきましては、地形的な条件や事業の視点を踏まえて、検討することになることから当小委員会では、お答えできる内容ではございませんが、御意見として、川崎市にお伝えします。</p> <p>また、津久井道(世田谷町田線)など川崎市北部における道路渋滞などの現状や課題を的確に捉え、計画的かつ効果的に都市計画道路の整備を進めるために、「道路整備プログラム」に基づき、市北部幹線道路網の充実を目指し、一定の交通環境の改善を行う必要があると考えられます。</p>

② 尻手黒川線の早期整備等について		
No2	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>尻手黒川線の早期全面開通を優先して行ってください。麻生区上麻生4丁目付近で路線が途切れている為に迂回車両が小田急線新百合ヶ丘駅周辺に流れ込み、駅周辺の買い物客などと合流して酷い渋滞を引き起こしています。バスもまったく動かず歩いたほうが早いんです。</p> <p>駅周辺の開発が終わり商店が建ち並ぶと、もうどうなってしまうのかと心配です。</p> <p>あと市境をまたぐ道路は見直さないで最後まで作ってください。知人からよく言われる言葉が川崎市に入ると道がなくなるとか細くなるとかで非常に不便だということです。厳しい財政の中大変だとは思いますが、よろしくお願いします。</p>	<p>尻手黒川線につきましては、市域を縦断する重要な幹線道路と認識しております。また、効率的かつ効果的に都市計画道路の整備を進めるため、川崎市が策定中の「道路整備プログラム」に基づき、整備推進する必要性があると考えられます。</p> <p>市境道路などの存続路線(区間)につきましては、道路整備プログラムに基づき、計画的かつ効果的に整備することが重要と考えられます。</p>

③ 栗木線について		
No3	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>都市計画道路として麻生区西部に「栗木線」あり、これが開通すると東京都町田市鶴川から東京都稲城市平尾に抜ける通過交通が大幅に増える心配がある。しかも、栗木台部分は平尾に向かい登り坂となり、排ガス、騒音の被害に周辺の住宅地がさらされる。従って、この道路を都市計画道路から外し、工事しないでいただきたい。</p>	<p>栗木線につきましては、市外と接続する機能や調整区域へのアクセス機能があり、代わりとなる既設道路が周辺部に存在しないことから、今回の見直しにおいて、存続路線としています。また、川崎市域内においては一部の区域を除いて、既に完成していることから、都市計画道路の整備効果の観点からも整備する必要があると考えられます。</p>

④ 栗木線について		
No4	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>現在、麻生区では尻手黒川道路（万福寺王禅寺線～世田谷町田線）の工事が着工しています。また片平地区では現在の麻生蓮光寺線に変わる道路として片平区画事業整備と共に工事が進んでいます。これらの工事後、何年後になるかわかりませんが、片平と世田谷町田線をつなぐトンネル部が整備され、名実共に尻手と黒川を結ぶ尻手黒川道路が完成されると言われています。この都市道路計画は、若干の変更はあっても、名前のとおり実現されると期待しております。</p> <p>その尻手黒川道路と麻生区内で南北に交差をする「栗木線」とよばれる都市計画道路があります。</p> <p>今回ご意見を申し上げたいのは、その「栗木線」についてです。栗木線の北側は、川崎市側の工事が完了していて、残りは東京都稲城市、また南側は、川崎市側の工事が4割ほど残っていて、あとは東京都町田市の管轄だと思われます。</p> <p>東京都では、本年4月に「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」を発表しました。残念ながら、稲城市、町田市、共にこの路線を優先整備路線に位置づけることはしませんでした。</p> <p>今回の見直しの資料の32ページで、「隣接都市の都市計画との整合性」をうたっていますが、町田市及び稲城市が優先整備路線として位置づけなかった関係上、どう対処していくのか。また、「栗木線」の北側も南側も共に丘陵地であり、事業費も相当かかるのではないかと推測されます。</p> <p>そんな中、この路線が今回の見直しで、実現不可能の路線に位置づけられるのではないかと心配しております。しかし、私はこの「栗木線」は都市間を結ぶ大切な路線であると考えています。</p> <p>また、この「栗木線」のような必要な道路がないために、渋滞の発生なども起こってきています。現に稲城市では、「栗木線」を渋滞緩和の為の道路として、議会で取り上げられています。今回の見直しでこの都市計画道路計画が中止になることのない様に、前向きに検討をお願い申し上げます。</p>	<p>栗木線につきましては、市外と接続する機能や調整区域へのアクセス機能があり、代わりとなる既設道路が周辺部に存在しないことから、今回の見直しにおいて、存続路線としてあります。また、川崎市域内においては一部の区域を除いて、既に完成していることから、都市計画道路の整備効果の観点からも整備する必要があると考えられます。</p> <p>最終答申における「隣接都市との都市計画との整合性」につきましては、市域を越えた道路の一体性を図るために都市計画上における線形や幅員の不整合などが生じている場合に隣接都市と協調し、課題の解決を図ることを意味しています。</p> <p>従いまして、隣接都市の道路整備の優先順位は、整備時期に影響を与える可能性はありますが、都市計画道路の見直し（必要性検証）における判断要素（評価項目）とはなっておりません。</p>

⑤ 柿生町田線について		
No5	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	柿生町田線の計画道路に反対します。 住環境へ悪影響が心配されるため。	柿生町田線につきましては、市外と接続する機能や交通不便地域へのアクセス機能などがあり、代わりとなる既設道路が周辺部に存在しないことから、今回の見直しにおいて、存続路線としています。事業にあたっては、周辺への環境に十分に配慮し、進めていく必要があると考えられます。

⑥ 柿生町田線について		
No6	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>麻生区岡上地区内を東西に走る「柿生町田線」は、昭和39年に計画されたとのことですが、岡上から見て、東側は町田市三輪町に住宅地が密集していることから事実上分断されており、また、西側は「玉川学園学校敷地」に突き当たることから、元々何を目的として計画されたものか全く不明であります。また、岡上地区内は、東光院を中心とした旧集落から和光大学近辺まで、これ以上開発の余地なく住宅が密集しているなかで、現状交通に支障を来している点は全く認められません。</p> <p>さらに、岡上から世田谷街道に抜ける陸橋は、近年著しい渋滞を招いており、計画線が実施された場合、陸橋内に交差点が生じることから更なる渋滞を来す恐れがあります。</p> <p>渋滞解消を目的として、世田谷街道の手前で東に迂回するならば、現状緑山住宅内の抜け道で充分であり、西に抜ける者は大蔵方面を目指すわけで、現在の計画線は渋滞解消には全く意味がありません。</p> <p>岡上地区内の「柿生町田線」は当時の担当者が、地図上に勝手に路線を引き入れただけの、必然性のない杜撰な計画が、長年放置されているものと考えます。よって「計画の廃止」を強く求めるものです。岡上地区内の「柿生町田線」は当時の担当者が、地図上に勝手に路線を引き入れただけの、必然性のない杜撰な計画が、長年放置されているものと考えます。よって「計画の廃止」を強く求めるものです。</p>	<p>柿生町田線につきましては、市外と接続する機能や交通不便地域へのアクセス機能などがあり、代わりとなる既設道路が周辺部に存在しないことから、今回の見直しにおいて、存続路線としています。</p> <p>また、柿生町田線を整備することにより、通過交通と住宅に出入する交通の分散が図られるなど、幹線道路以外の交通負荷を軽減する効果も考えられます。</p> <p>事業にあたっては、陸橋との交差構造や地形上の課題、緑豊かな周辺部への配慮などを十分に検討し、進めていく必要があると考えられます。</p> <p>また、川崎市の財政事情や地価の高騰による用地取得の問題など、都市計画道路の整備が長期化したこれまでの経緯を踏まえて、今後の道路整備は計画的かつ効果的に進める必要があると考えられます。</p>

⑦ 野川柿生線について		
No7	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	野川柿生線の計画道路がいつまでも宙に浮いている状態のために、当該道路にかかる私道が用地買収を狙って、いつまでも公道にならず沿道住民は種々の問題を抱え困っています。中止にするか、早急に実施に移すかの見直しをお願いします。	野川柿生線につきましては、市外と接続する機能や広域避難場所へのアクセス機能などがあります。初山交差点から横浜生田線まで区間については、既存の道路が代替できる検証結果から、都市計画の変更候補区間としましたが、それ以外の区間については、存続区間としています。 野川柿生線などの存続路線(区間)につきましては、道路整備プログラムに基づき、計画的かつ効果的に整備することが重要と考えられます。
⑧ 野川柿生線について		
No8	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	野川柿生線の見直しについて、現在、公道移管してほしいと住民等で活動が続けておりますが、土地所有者である不動産会社が都市計画道路にあたるため、公道移管することを渋っている状態と考えられます。 この野川柿生線の計画は発足から長期間実行されないまま現在に至るとお聞きしますが、住民の道路使用に於ける安全性・管理性（現時点に於いても私道修復等、不動産会社より納得のいく解答は得られず。）及び私的財産等の価値基準にも深く関わっている次第です。 是非とも早急な見直しを希望いたします。	野川柿生線につきましては、市外と接続する機能や広域避難場所へのアクセス機能などがあります。初山交差点から横浜生田線まで区間については、既存の道路が代替できる検証結果から、都市計画の変更候補区間としましたが、それ以外の区間については、存続区間としています。 野川柿生線などの存続路線(区間)につきましては、道路整備プログラムに基づき、計画的かつ効果的に整備することが重要と考えられます。
⑨ 野川柿生線について		
No9	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	野川柿生線の交差点、下麻生一石橋交差点600mの着工の計画の認可を進めていただきたい。生活拠点の大切な地点です。	野川柿生線の交差点における下麻生一石橋交差点につきましては、今回の見直しにおいて都市計画道路を代替できる既存道路がないことから、存続区間としています。 野川柿生線などの存続路線(区間)につきましては、道路整備プログラムに基づき、計画的かつ効果的に整備することが重要と考えられます。