

第2回（路線別見直し方針等について） 市民意見に対する小委員会の考え方

① 二子千年線について		
No1	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>昭和56年、現住地に新築する際、市役所都市計画担当部門に確認したところ、計画が廃止になり、制限が無い事の回答を頂き、問題なく新築できました。</p> <p>ところが、数年前ある手続きの際、「道路状況の変更があるべきことを承知せよ」とした趣旨の条件付でした。意味不明でしたが、とりあえず手続きが済みました。</p> <p>そんな経過がありました。このたびの計画廃止に接し、当然と存じます。</p> <p>代替道に沿って、公園あり（地域の憩いの場）、マンションありの現状です。しかし、町内会の会員の問題としてはいまままで話題になったことはありません。都市計画とは地域住民と共に考えてこそ納得のできるものができるかと存じます。</p> <p>必要であれば、町内会の意見書を提出したいと存じます。</p>	<p>今回の都市計画道路網の見直しにつきましては、長期にわたって事業が実施されていない路線や区間を対象に必要性検証を中心に行いました。その結果、御意見の二子千年線の枝線部につきましては、周辺の既設道路でその機能を代替できるため廃止検討候補区間としました。</p>
② 小杉駅再開発地区の道路について		
No2	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(2)	<p>これだけの大都市が出現するにあたり、不用意に都市へ流入する道路を拡張せずに商用車や自家用車が都市へ流入せずすむ道路網を再構築して頂きたい。</p> <p>特に、国道409号は拡張したとしても、都市へ直線的に伸びている道路の為、慢性的な道路渋滞、都市環境の悪化に繋がることは容易に想像できます。</p> <p>都市の環状線を整備し、パークアンドライドの精神を武蔵小杉地区に導入してほしい。</p>	<p>今後の道路整備の考え方として、まずは今回の都市計画道路網の見直しにおいて存続となった路線の整備を進めていくことが重要であると考えられます。</p> <p>道路網の再構築については、その整備による効果や課題を見極めた上で検討することが重要であると考えられます。</p> <p>なお、武蔵小杉地区におけるパークアンドライドの導入等につきましては、必要な土地の確保の問題や民間を含めた事業主体の検討など様々な視点による検討が必要なため、難しい課題と考えますが、貴重な御意見として、川崎市にお伝えします。</p>

③ 尻手黒川線について		
No3	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>清水台交差点は、黒川から尻手方向だけではなく、反対側の尻手から黒川方向も右折レーンの距離不足により滞っています。解決のためには、交差点から尻手方向の沿道土地の買収により、片側各2車線+右折専用レーン（両側5車線）を完全に確保できる幅員に拡幅することが最低限必要で、それを前提に計画を立てなければ話にならないと思います。</p> <p>また、清水台交差点だけではなく、尻手黒川線は全般的に幹線道路としてあまりにもインフラが脆弱です。全線にわたって計画幅員の大胆な拡張見直しを図り、全線片側各2車線（両側4車線）以上+右折可能交差点での右折レーン確保を実現して頂きますよう、切にお願い致します。</p>	<p>清水台交差点は、今回の見直しにおきまして、道路交通問題が生じている既存路線等として、対策の検討が必要な改良検討候補交差点としています。従いまして、具体的な改良方法等につきましては、今後、川崎市で検討することになります。</p> <p>また、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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。</p> <p>従いまして、尻手黒川線など都市計画道路の幅員の変更等につきましては、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p>

④ 長尾宮崎線について		
No4	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>自分の所有地の一部が長尾宮崎線にかかる予定になっています。この道路は今から7年以内に道路整備はされないとの事です。その後においても計画はあっても、いつできるかわからないとの事です。今の路線の位置から子母口宿河原線までの既存道路を少し拡幅すれば早く皆さんが利用できます。また、当該地近傍の十字路から南へ土地所有者の協力を得れば宮前区役所へ行くにも便利になります。</p> <p>今の路線は昭和39年の計画であり、長年待たれましたが今後10年でもできないと言うことで、こちらにも計画が色々あります。造ることに反対です。</p>	<p>長尾宮崎線につきましては、今回の見直し検証の結果、当該路線と子母口宿河原線の交差部の北側の一部を廃止検討候補区間としています。そして、それ以外の区間につきましては、現在も必要な機能があり、周辺部にその機能を受け持つことのできる既存道路がないことから「存続」としてあります。</p> <p>また、存続となった都市計画道路の整備は、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などの理由により長期化した経緯もあり、今後も道路財源の拡大が望めないことから、道路整備の進捗が飛躍的に増加することは難しい状況にあると考えられます。</p>

⑤ 道路整備プログラム案について		
No5	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>昭和39年より計画された道路がいまだにできないというのは、最初の計画がまちがっていたためではないか？</p> <p>この問題を現在まで長びかせ、私達（地主）泣かせの対策には、もうこりごりです。YES. NOをはっきりしてください。現在の川崎市では、道路に多額の税金をつぎこむことより、住民重視の「福祉」や「教育」に力を入れて財政をかけてほしい。人口が増えるから道路整備が必要だと言われますが、増加するのはほんの一時期であとは減ります。今、使用している道路を整備して使えば、予算も少なくてすみます。これから老人の国・日本となることですから、その予算で「福祉」、「教育」にかけて下さい。道路プログラム案が廃止となるようお願い申し上げます。数年先が「夕張市」では市長が困ります。</p>	<p>都市計画道路は、都市の将来像を支える交通体系として配置するなど、長期的な視点から、その必要性について位置づけられているものでありますが、川崎市の道路網の整備は現在、発展途上段階にあると考えられます。今後は、道路整備プログラムに基づき、整備の推進を行う必要があると考えられますが、川崎市の財政状況などもあり、早急な整備が困難なケースもあると考えられます。</p> <p>また、福祉や教育分野への重点化などの予算配分割合につきましては、川崎市の政策論であり、当小委員会でお答えできる内容でないことから、貴重な御意見として川崎市にお伝えします。</p>

⑥ 各個別路線等について		
No6	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>1. 尻手黒川線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世田谷街道～片平2丁目・柿生緑地のトンネルにおいてトンネル内の幅員を自動車同士がすれちがっても安全なように歩道を3m以上（両側6m）、車道を16～17mに計画変更して欲しい。（全幅22～23m） ・トンネル以外の区間の幅員を20m以上として欲しい。 <p>2. 菅早野線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・王禅寺地区～日本テレビスタジオ（菅馬場地区）の計画幅員を16mから18～30mにして欲しい。 ・菅馬場（北終点）～府中街道の計画幅員を16mから18～30mにして欲しい。 <p>3. 鹿島田菅線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・登戸駅前から菅野土呂の計画幅員を16mから18～30mにして欲しい。 ・要所の交差点付近は30m以上の幅員にして欲しい。 	<p>1. 尻手黒川線について</p> <p>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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。</p> <p>従いまして、尻手黒川線など都市計画道路の幅員の検討につきましては、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p> <p>2. 菅早野線について</p> <p>菅早野線における王禅寺地区～日本テレビスタジオ区間につきましては、市外との連絡性を確保する機能や周辺への緑のアクセス機能があり、菅馬場（北終点）～府中街道区間につきましては、市外との連絡性を確保する機能や広域避難場所である多摩川へのアクセス機能があり、両区間とも代わりとなる既存道路が周辺にないことから、今回の見直しにおいて、存続区間としています。なお、都市計画道路の幅員の検討につきましては、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p> <p>3. 鹿島田菅線について</p> <p>鹿島田菅線における登戸駅周辺から菅野土呂の計画幅員は、18～20mとなっています。</p> <p>また、要所の交差点につきましては、計画幅員の整備後に交通渋滞が発生するなどの道路交通問題が生じる状況があれば、改良方針の検討を行う必要があると考えられます。</p> <p>今回の見直しにおいては、同事例として、清水台交差点を改良検討候補としています。</p>

(2)	<p>4. J R 宿河原駅前広場の整備（登戸野川線の一部）について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路の建設と一体に早急に行って欲しい。 <p>5. 丸子中山茅ヶ崎線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・未整備区間の幅員を15mから30mにして欲しい。 <p>6. 柿生町田線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全線の幅員を30mにして欲しい。 <p>7. 稗原線（ひえばらせん）の延伸について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該道路を南生田地区土地区画整理区域内の22m幅員の道路とつなげ、世田谷町田線と交差して、更に菅馬場地区土地区画整理地区の道路につなげ、最終的に府中街道まで延伸して欲しい。 	<p>4. <u>J R 宿河原駅前広場の整備（登戸野川線の一部）について</u></p> <p>駅前広場における具体的な整備手法については、当小委員会でお答えできる内容でないことから、貴重な御意見として川崎市にお伝えします。</p> <p>5. <u>丸子中山茅ヶ崎線について</u></p> <p>丸子中山茅ヶ崎線につきましては、今回の見直し検証の結果、市外と接続する機能や一部に緊急輸送道路の指定などの防災機能などがあり、周辺部にその機能を受け持つことのできる代替りの既存道路がないことから、存続区間としています。</p> <p>なお、都市計画道路の幅員の検討につきましては、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p> <p>6. <u>柿生町田線について</u></p> <p>柿生町田線につきましては、今回の見直し検証の結果、市外と接続する機能や交通不便地域へのアクセス機能があり、周辺部にその機能を受け持つことのできる代替りの既存道路がないことから、存続区間としています。</p> <p>なお、都市計画道路の幅員の検討につきましては、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p> <p>7. <u>稗原線の延伸について</u></p> <p>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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。</p> <p>従いまして、稗原線の延伸などの新設路線の検討は行っていませんが、当該路線の新設部と平行に位置する菅早野線や横浜生田線の存続路線の整備を行うことで、市域横断方向の連絡性を確保できるものと考えられます。</p>
-----	---	--

No6	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(3)	<p>8. 国道246号線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 22m幅員で事業化済みの川崎市内線を路面電車が走れるように幅員を30～50mにして欲しい。 <p>9. 100m道路の築造について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 下記に100m幅員道路を築造して欲しい。 <ul style="list-style-type: none"> ① 川崎区の臨海部 ② 世田谷町田線の未整備区間と小田急小田原線が密接に併走している区間 <p>10. 新たな都市計画道路について(県立生田東高校付近)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 世田谷街道「生田東高校入口」交差点から府中街道までの区間に幅員25～30mの都市計画道路を線引きして欲しい。 ・ 上記を事業化して欲しい。 ・ この道路の名称は「日米国際平和大通り」 <p>11. 多摩沿線道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多摩沿線道路の幅員を30～50mにして欲しい。(川崎区～菅野戸呂) ・ 路面電車が走れる十分な広さと幅にすること。 	<p><u>8. 国道246号線について</u></p> <p>国道246号線につきましては、川崎市域においては、完成済みの道路であることから、今回の見直しにおきましては、現況として道路交通問題が生じていない場合は、検討対象外路線となっています。従いまして、国道であることも踏まえて、貴重な御意見として、川崎市にお伝えします。</p> <p><u>9・10. 100m道路の築造及び新たな都市計画道路について</u></p> <p>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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。従いまして、臨海部や生田東高校周辺部などの新設路線の検討は行っていません。</p> <p>また、生田東交差点から東側に中野島生田線が計画されていることから、今後は、存続となった都市計画道路を道路整備プログラムに基づき、計画的かつ効果的に整備を行っていくことが重要であると考えられます。</p> <p><u>11. 多摩沿線道路について</u></p> <p>多摩沿線道路につきましては、川崎市都市計画道路でないことから、今回の見直し検討の対象外ですが、貴重な御意見として、川崎市にお伝えします。</p>
(4)	<p>12. 尻手黒川線について(事業済み及び事業予定区間)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幅員を30～50mにして欲しい。 ・ 川崎市営地下鉄の駅付近やその他必要な場所に市営バス等の駅前広場、交通広場を新たに計画して欲しい。具体的な場所は、井田(中原区)、梶ヶ谷(宮前区)有馬(宮前区)、土橋(宮前区)、長沢(多摩区)、南生田(多摩区)、東百合丘(麻生区)。但し、必用に応じて、それらを付け加える。 ・ 当該道路の地下(直下)に駐車場の建設をして欲しい。 	<p><u>12. 尻手黒川線について</u></p> <p>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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。従いまして、尻手黒川線など都市計画道路の幅員の検討につきましては、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p> <p>また、駅前広場や地下駐車場等の建設につきましては、今回の見直しにおける回答として、当小委員会でお答えできる内容でないことから、貴重な御意見として川崎市にお伝えします。</p>

<p>(4) のつづ き</p>	<p>13. 横浜・川崎市境の道路建設について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・横浜市営地下鉄3号線の頭上に幅員25～30mの道路を建設して、麻生区と青葉区の市域の一体化を図る。 ・横浜市の環状4号線を川崎市内まで延長して欲しい。 	<p><u>13. 横浜・川崎市境の道路建設について</u></p> <p>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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。従いまして、横浜市営地下鉄関連道路や横浜環状4号線などの新設路線の検討は行っていません。</p> <p>今後は、存続となった都市計画道路を道路整備プログラムに基づき、計画的かつ着実に整備を行っていくことが重要であると考えられます。</p>
--------------------------	---	--

No6	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(5)	<p>14. 市域の道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道246号、世田谷街道、国道1号等の整備された市道や国道等の幅員を広げるために取組むこと。 ・特に、多摩区、麻生区、高津区において道路の形状を幅員25～50m程度の格子状にすること。 ・副都心(稲田堤、登戸、溝ノ口等)の大規模再開発の需要に見合う幅広い道路(幅員50～100m)とし、網の目状に道路を張りめぐらせること。 ・川崎市全域において丘陵部における土地区画整理事業を促進するため幅の広い、地域の象徴的な道路を何百ヶ所も計画・建設すること。 ・将来、路面電車が走れるように道路の幅員は広くすること。 ・川崎の都市計画上、特に重要なので川崎の象徴となるように幅員25～100mとすること。 ・隣接する東京都、横浜市より広い道路を何百ヶ所建設すること。 ・小田急線・生田駅の市街地再開発事業の促進と世田谷街道の建設(幅員100m) ・北西部(多摩、麻生、高津、宮前区)にそれぞれ環状道路を計画し建設して欲しい。 <p>15. 新たな都市計画道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県立生田東高校を經由して、多摩区生田3・4・7・8丁目に日米国際平和大通りを建設して欲しい。 ・生田東高校付近に幅員25～50mの当該道路を建設して欲しい。 ・麻生区高石4～6丁目に格子状に幅員30～50mの都市計画道路を計画、建設して欲しい。 	<p>14. 市域の道路について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備済みの国道246号、世田谷町田線などについては、今回の見直しの対象検討路線ではないことから、当小委員会では検討していませんが、貴重な御意見として川崎市にお伝えします。 ・本市の都市計画道路網は、川崎市が目指す「広域調和・地域連携型都市構造」を支える交通体系として配置しており、今回の見直しでは、新設路線の検討は行っていません。しかし、今後の課題として、3区における格子状の道路や登戸などの駅周辺における網の目状の道路配置、環状道路の整備などは、必要性の需要などが整った段階で検討が必要であると考えられます。同様に、土地区画整理事業や市街地再開発事業、路面電車計画に伴う新設道路計画や拡幅につきましては、事業の需要や確実性などを踏まえて、検討するものと考えられます。 <p>15. 新たな都市計画道路について</p> <p>本市の都市計画道路網は、川崎市が目指す「広域調和・地域連携型都市構造」を支える交通体系として配置しており、今回の見直しでは、新設路線の検討は行っていません。御意見の生田東高校周辺部や高石4～6丁目における新設道路の機能は、横浜生田線及び菅早野線でその機能を確保できると考えられることから、それらの存続路線の整備を進めていくことが重要であると考えられます。</p>

No6	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(6)	<p>16. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世田谷街道から生田東高校までの通学路(既設)は、勾配がきつすぎるので、きついところを削って緩やかにして欲しい。 ・小田急百合丘駅から菅早野線までの市道周辺部の用途を商業地域に変更して欲しい。 ・スーパー堤防を建設すること。 ・清水台交差点から麻生区境における尻手黒川線沿道周辺部を面的な都市再開発事業エリアにするべきである。 <p>17. 登戸野川線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員を25～50mにして欲しい。 	<p><u>16. その他</u></p> <p>都市計画道路ではない通学路や市街地における用途変更等については、当小委員会でお答えできる内容でないことから、貴重な御意見として川崎市にお伝えします。</p> <p><u>17. 登戸野川線について</u></p> <p>登戸野川線につきましては、広域避難場所への誘導や緑のネットワークの形成を図るなどの機能があることから、今回の見直しにおいて、必要な都市計画道路としており、存続路線としています。</p> <p>なお、都市計画道路の幅員の検討につきましては、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p>

⑦ 道路拡幅と横浜市境の整合等について		
No7	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>東横線以西において、国道 246 号と尻手黒川線の一部区間を除き、複車線を有する道路が計画において全く存在していないという事実をどう検討したのか。特に、府中街道、津久井道は現在の計画で良いのか。国道 246 号と尻手黒川線は、歩行環境や景観に問題があるが、都市計画変更(拡幅)を選択肢のひとつとして検討したのか。国道 246 号線は、横浜市境で不整合となるがどう考えているのか。尻手黒川線は、車線数の増減が激しいがこの問題は検討したのか。</p> <p>麻生区や多摩区は、横浜生田線と菅早野線の間(稗原線の延伸区間)など、現状計画でも路線が足りないと思われるが、新規路線の検討を行ったのか。事業可能性の検証に偏り、中長期的な都市計画の視点が欠落しているように見受けられる。</p>	<p>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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。</p> <p>従いまして、尻手黒川線や府中街道(鹿島田菅線)や津久井道(世田谷町田線)などの道路拡幅や車線数の検討は、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p> <p>また、一部の都市計画道路において隣接都市との都市計画の不整合があることについては認識しており、今後、川崎市が隣接都市と協調して課題解決に臨むよう求めてまいります。</p> <p>横浜生田線と菅早野線間の新設道路につきましては、横浜生田線及び菅早野線でその機能を確保できると考えられることから、それらの存続路線の整備を進めていくことが重要であると考えられます。</p>

⑧ 尻手黒川線等について		
No8	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>尻手黒川線は、清水台交差点以外にも、馬絹交差点、木月交差点の滞りもひどいです。根本的な問題は、川崎市の縦方向の幹線が片側 1 車線の区間が殆どという有様というのが深刻です。尻手黒川線と府中街道は、現在の都市計画を大幅に修正し、全線片側 2 車線(両側 4 車線)+右折レーン・歩道・緑地帯などを余裕に確保できる道幅(最低幅員 30 m 以上)にするように計画を徹底的に見直して頂くことを、どうかお願い申し上げます。</p>	<p>尻手黒川線における清水台交差点以外の馬絹交差点や木月交差点については、交通環境の改善の観点から、検討が必要な交差点として川崎市に伝えてまいります。</p> <p>また、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についての機能や役割などの検証を中心に行っています。</p> <p>従いまして、尻手黒川線や府中街道(鹿島田菅線)などの道路拡幅の検討は、難しい課題と考えていますが、今後の課題事項として、川崎市に求めてまいります。</p>

⑨ 路線の追加及び整備時期等について		
No9	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	<p>今回は廃止に向けた見直しとなっているが、追加すべき路線の議論も必要である。現に横浜市でも同様の都市計画道路の見直しがなされているが、廃止とともに幅員等の見直しや路線の追加も打ち出している。また、東京都や横浜市と同様に整備時期の目標を設定すべきである。</p> <p>その中で、横浜市が川崎市と幅員等について調整している「宮内新横浜線」は特に重要であり、現在の都市計画幅員22mは堅持すべきと考える。更には、東京都との接続を考え、都県境まで都市計画路線を延長すべきである。東京都は平成16年3月に策定した「区部における都市計画道路の整備方針」で宮内新横浜線に接続すべき位置にある放射3号線の多摩川橋梁区間100mは今後10年以内に整備すべき路線に位置づけているからであり、この路線の整備によって、国道246号線の渋滞緩和にとまらず、国道409号や多摩川沿線道路等、川崎市を縦断する幹線道路の混雑緩和、生活道路からの通過交通の排除につながるからである。</p> <p>また、都市計画道路でない既設道路との交差点についても、渋滞緩和を目指して幅員等の見直しを行うべきである。</p> <p>例えば、尻手黒川道路においては、ほとんどの交差点で右折レーンが無く、しばしば渋滞が発生している。具体的には、馬絹交差点では北行きが1車線しかない運用のため、JR貨物線梶ヶ谷駅付近まで渋滞が頻発している。結果として、環境上、好ましい値となっていない。(馬絹環境監視局データ)</p> <p>これらの改善のためには、追加の見直しも重要であり、その整備目標時期も示すべきである。当然、道路特定財源の活用を考えるべきである。</p>	<p>川崎市における今後の幹線道路整備時期については、現状や課題を的確に捉え、効率的かつ効果的に整備を進め、整備効果が早期に発揮できるように現在、策定中の道路整備プログラムにおいて、今後7年間の整備目標を設定しています。</p> <p>「宮内新横浜線」の計画幅員の堅持及び東京都への延伸並びに馬絹交差点の改良の必要性につきましては、貴重な御意見として川崎市に伝えてまいります。</p> <p>また、道路特定財源の活用につきましては、当小委員会でお答えできる内容ではございません。</p>