

素案に対する御意見と市の考え方について

0. 策定の趣旨等素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理P NO	意見の要旨	市の考え方
位置づけ	001	3 都市計画マスタープランは川崎市の計画の最上位に位置づけられるものであり、行政が住民に約束する基本的な計画である。このことを明快に書き込んでほしい。素案説明会を聞くと再生プランが上位であるかのような説明だったが、それは誤りではないか。	御指摘の都市計画マスタープランの位置づけについては、策定の趣旨等素案P32 都市計画マスタープランの位置づけ、及びP5[計画の体系]で示すとおり、市が定める都市計画の基本方針として、本市の「基本構想」と「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即するものとして、都市計画法第18条の2において規定されており、都市計画マスタープランの上位計画となっております。その上で、総合的、かつ、計画的な行政運営を図るため、川崎再生フロンティアプランで示された実行計画や政策領域別基本計画、事業計画と整合を図っております。 なお、本市の都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P4 2(5)に示すとおり、公民の役割分担を踏まえたまちづくりの指針として活用しているものであり、文章表現についても同素案P8 6(3)において実施主体等によって表現方法を整理しております。したがって、計画の実現・推進方策においても、同素案P12以降に示すとおり、市民、事業者、行政の役割分担や市民・行政との協働のまちづくりの推進が不可欠と考えております。
	002	どの時点から20年なのか。	都市計画マスタープランは、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」や県の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」と整合を図ってきておりますが、目標期間の「おおむね20年後」という設定は、おおむねの目安として設定しており、策定した時点からの想定となっております。
	003	都市マスでは、多摩川プランなど他の計画に委ねているようだが、どのような関係になっているのか。	策定の趣旨等素案P4 2(4)及びP5[計画の体系]において示すとおり、多摩川に関する政策領域別基本計画として整合を図っております。
策定手続き	004	策定の趣旨等に記述されている都市計画審議会及び都市マス小委員会に区民は入っているのか。	現在、本市の都市計画審議会の委員構成は、学識経験者や関係行政機関等の他に、市議会議員5名、市民4名(公募3名、川崎市全町内会連合会長1名)となっております。また、同審議会都市計画マスタープラン小委員会は、学識経験者を中心とした構成となっておりますが、市民委員の方もオブザーバーとして参加していただきアドバイスを頂いております。
	005	今年度中に決定とあるが、都市計画審議会で決定とは、どういうことが教えてほしい。議会で決めるということですか。	説明会、縦覧等を行い、市民意見を広く伺った上で、都市計画審議会に諮問・答申し、都市計画決定ではございませんが、行政計画として決定してまいります。なお、都市計画マスタープランは議会で議決された「川崎市基本構想」に即して定めるもので、議会での議決を行うものではありません。
	006	決定過程が市民に見えない。その過程に市議会はどのように関係してくるのか。	これまで市政だよりやホームページ等で都市計画審議会のお知らせを行ってまいりました。都市計画審議会には、市議会議員5名が委員となっており、素案の段階でまちづくり委員会への報告や全議員への素案配布(選出区毎)等を行っております。
	007	区の素案(区民提案)は5つの分野別で構成されているが、今後5つの分科会を開いて議論していくのか。	今後、分科会等を開いて議論していくものではありません。都市計画マスタープランは、公民の役割分担を踏まえたまちづくりの指針として活用するものです。

策定手続き	008	<p>中学校での素案説明会 各区で説明会、縦覧により意見を募集しているが、中学校を対象にして学校別の説明会を行って計画の実現時期に川崎市民として成人しているであろう中学生の意見を聞いてはどうか。子ども達にとって、自分と自分が住んでいる市・町との関わりに目を向ける良い機会になると思います。</p>	<p>広く市民の意見を反映させたマスタープランとするために、策定の趣旨等素案P6 (2)決める参加の項において示すとおり、素案説明会の開催や素案の縦覧、パブリックコメント等を実施してまいりました。今後、都市計画マスタープランの見直しに際して、御意見の趣旨についても検討させていただきます。</p>
	009	<p>これからを担う若い人が説明会に出席できるように、土曜に開催すべき。</p>	<p>今後、都市計画マスタープランの見直しに際して、御意見の趣旨についても検討させていただきます。</p>
文章表現	010	<p>8 策定趣旨、推進方策等に文章表現について整理されていますが、例えば中原区構想のP31などに「…を図ります」という表現があります。図りますはどのような位置づけになるのか整理してほしい。</p>	<p>御意見の文章表現について再整理してまいります。</p>
	011	<p>8 策定の趣旨等の中で「検討します」等の語尾表現が記載されているが、全区の基準となっているのか。</p>	<p>策定の趣旨等素案P8 (3)文章表現についての項については、都市計画マスタープラン素案の全体構想、区別構想すべての基準として策定しております。</p>
	012	<p>8 策定の趣旨等素案に語尾の表現が記述されているが、他の政策領域別計画でも同様の語尾表現で整理されているのか。</p>	<p>策定の趣旨等素案P8 (3)文章表現についての項については、都市計画マスタープラン素案独自の表現として整理しております。</p>
	013	<p>8 「検討します」という表現は、あいまいで信用に欠けるように感じる。これに替わる表現を検討願う。</p>	<p>都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P3 2 (1)市が定める都市計画の基本方針の項において示すとおり、今後、市が定める個別・具体の都市計画の基本方針となることから、行政計画として責任を持って記述していく必要があると考えております。策定の趣旨等素案P8 (3)文章表現についての項に示すとおり、実施主体が決定していない事項や、目標の実現に向けて、庁内・関係機関・市民等との協議・調整・検討が必要な事項については、「検討します」という表現がふさわしいと考えております。</p>
進行管理	014	<p>13 長期の都市計画マスタープランのタイムスケジュールとアクションプログラムの構成、時間をかけた住民への説明会開催 多摩区構想素案の骨格については大きな異論はない。ただし、20年という長期間にわたる構想のため、空白が生じないよう短期(1年～6年)、中期(7年～13年)、長期(14年～20年)にわたる計画案について、各項目の達成度合いが必要です。達成スケジュールのないものは机上論であり実現性に乏しい。区民としても他人事で、一生懸命汗を流しているのは行政関係者のみとなる恐れあり。主要項目でも良いので(骨格となるもの)実施状況が把握できるタイムスケジュールが(短期・中期・長期)作成され、年間四半期ごとあるいは半年ごとに報告されるか、閲覧できるものがあれば、区民に斬新さをもたらす長期間、他人事とならない身近なプランニングとして実行スケジュールが浸透していくものと思います。</p>	<p>都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P3 2 (1)市が定める都市計画の基本方針の項において示すとおり、今後、市が定める個別・具体の都市計画の基本方針であり、個別の事業計画とは異なることから、達成スケジュールを明示することは行っておりませんが、道路・公園等の都市施設の計画目標、市街地開発事業の計画目標については、優先的におおむね10年以内に取り組み事項を示しております。なお、具体的な進行管理手法については、今後検討を行ってまいります。</p>
	015	<p>13 策定の趣旨等での策定期間20年程度とのことだが、案件ごとに3年・5年・10年・15年・20年(あるいは短期、中期、長期)で達成ゴールを設定しないと行政も市民も達成意欲が出ないのではないか。同様に、案件ごとに、主管事業局とそが作る実行プランの提出時期を入れた一覧表を作成してください。</p>	<p>都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P3 2 (1)市が定める都市計画の基本方針の項において示すとおり、今後、市が定める個別・具体の都市計画の基本方針であり、個別の事業計画とは異なることから、達成スケジュールを明示することは行っていませんが、道路・公園等の都市施設の計画目標、市街地開発事業の計画目標については、優先的におおむね10年以内に取り組み事項を示しております。したがって、案件ごとの一覧表を都市計画マスタープランとして作成することは想定していません。</p>

進行管理	016	13	<p>都市計画マスタープランは20～30年先を見込むとなっているが、私達住民のライフサイクルは、長寿化に伴いもっと長くなっている。人生の途中で、しかも老年期に入り経済力も知力も衰えた頃に周辺が激変するのは困る。例えば、20年後に住宅地が商業地になったり、逆に住民が少なくなって周辺が過疎化して暮らしにくくなるようなことが起きたりしたら、新しい生活地を探して新規まき直しをできよう力は残っていない。従って、もっと先までを計画に組み込んでほしい。</p> <p>また、現在生じている行政上の課題、例えば交通輻輳地点の解消、緊急時の避難通路の安全性の確保、防災避難場所の確保、危険エリアと居住エリアの分離などは日本においては長期的に取り組まないと解決できない課題である。</p> <p>このようなことを考えれば、都市計画マスタープランは、少なくとも50年先の都市の姿を描くことが必要である。ぜひ、このような方向性を盛り込んでほしい。</p>	<p>長期的な視点を持って都市計画マスタープランを策定することが必要であると考えておりますが、今後50年先の社会経済情勢、都市の状況等を予測して策定することは極めて難しいことから、本市の都市計画マスタープラン素案では、おおむね20年後の都市の将来像を見据えて策定しております。</p> <p>御意見の中で挙げられた個別課題については、全体構想素案及び区別構想素案の分野別方針の中に反映されているものと考えております。</p>
	017		<p>5年先の予想もはずれるのに、という担当者の嘆きはわかるが、日本全体では少子化が進み、特に生産年齢人口が大幅に減ることを考慮して、無駄な市街地拡張や、高密度化、高層化を図らないようにしていただきたい。川崎市の人口推移の傾向についても他の都市よりも5～10年遅れる程度で、大差はないと思う。発展！、拡大！ではなく、50年後に、生き生きとした落ち着いた暮らしができる豊かな都市にしたい。</p>	<p>御意見の趣旨については、全体構想素案及び区別構想素案の中原区構想素案の中に反映されているものと考えております。</p>
	018	13	<p>川崎区から始まったの策定ですが、時間がかかりすぎています。各区の構想は各区役所がある程度、策定できる体制整備/人材育成を行って、次回の策定時には全体として、2～3年で策定できる組織作り・仕組み作りが必要です。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、今後の都市計画マスタープランの見直しに際して、参考とさせていただきます。</p>
	019	13	<p>市民の活動、発意を「支援」していくことが示されていますが、全てを市民自らで形にしていくのは、人材の面でも難しいです。多くの内容を「絵に書いた餅」に終わらせないためにも、何らかのきっかけ作り、支援体制を整えていくことが必要です。</p> <p>行政と市民が協働で行う、全市の範囲、区の範囲における、長い目で見た進ちょく管理、あるいは計画推進の仕組み作りが必要です。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、都市計画マスタープランの実現に向けて、今後、市民主体のまちづくり活動を支援する体制、仕組みを整えてまいります。</p>
	020		<p>1. 財源の創出:財源の創出がないと実行に対する不安が募る。</p> <p>2. 行政組織間の横縦が通った実行計画であって欲しい。</p> <p>2-1. ムダの排除</p> <p>2-2. 必要なものを、必要な時期に、必要な場所へ</p> <p>2-3. 維持管理の明確化</p>	<p>都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P3-2(1)市が定める都市計画の基本方針の項において示すとおり、今後、市が定める個別・具体的都市計画の基本方針であり、個別の事業計画とは異なることから、財源については記述しておりませんが、個別事業の財源の裏づけを持った実行計画を定めている市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図って策定しております。</p> <p>2項目の御意見については、市政に関する御意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
	021		<p>理念的であるマスタープランの進行管理(PDCA)をどうやって具体的に評価するのか、どのように進行管理するのかまで、マスタープランの中に記述すべきである。</p> <p>また、プランの中で、予算や期限がないと進行管理(PDCA)できないのではないかと、マスタープランの実現にはどのくらいの予算が必要となるのか。</p> <p>そういった予算的な担保や事業の予定年度をいれるべきである。</p>	<p>都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P3-2(1)市が定める都市計画の基本方針の項において示すとおり、今後、市が定める個別・具体的都市計画の基本方針であり、個別の事業計画とは異なることから、達成スケジュールを明示することは行っておりませんが、道路・公園等の都市施設の計画目標、市街地開発事業の計画目標については、優先的におおむね10年以内に取り組み事項を示しております。</p> <p>また、予算的な担保については、個別事業の財源の裏づけを持った実行計画を定めている市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図って策定しております。</p>

進行管理	022	マスタープランの策定経過において、現在は中間にあたると思うが、今後マスタープランを地域にどのように浸透させていくのか。	都市計画マスタープランの実現に向けて、今後、市が主体となるものは、案の縦覧、ホームページでの公開、説明会等によりその都度周知してまいります。なお、市民が主体となるものは、市民主体のまちづくり活動を支援する体制、仕組みを整えてまいります。
	023	地域で問題が挙がってからでは、すでに手遅れになっていることが多い。市民が本気で地域の課題を解決しようとする時に、行政がどれだけ手伝ってくれるのが重要である。 素案には地区計画策定が多く記述されているが、そんなに簡単にできないのではないかと。また、マンション建設の際に建築協定があっても、強制力がない。これら制度の中身をきちんと市民に周知すべき。	御意見の趣旨を踏まえ、都市計画マスタープランの実現に向けて、今後、市民主体のまちづくり活動を支援する体制、仕組みを整えてまいります。 また、まちづくりに関する様々な制度を市民に周知する方法についても検討してまいります。
	024	地域別構想に法的強制力がないが、どうやって事業者にやらせるのか。	策定の趣旨等素案P4 (5) 公民の役割分担を踏まえたまちづくりの指針としての活用 の項において示すとおり、都市計画マスタープランには大規模な開発行為や建築行為、土地利用転換に対する法的強制力はありますが、誘導指針として活用するものと考えております。
	025	実行(具体の事業)の段階で市民は参加できるのか。	具体の事業に対する市民参加については、事業の性格や事業主体等によって様々な方法が考えられますので、各事業の実施段階において各所管部局において具体的に決定されるべきものと考えております。
	026	市長が替わると都市マスも新しいものになってしまうのか。	都市計画マスタープランは、長期的に安定が求められるものですが、策定後の社会経済情勢等の変化や市の基本構想等の動向を受けて、必要に応じて適切な見直しを図られるものと考えております。
市民活動支援について	027	全般にみられる住民発意による主体的なまちづくり活動を支援するという文言について 素案全般に多く目立つ言葉ですが意図は理解できません。しかしすべて住民発意を待っていたら進まないことが沢山出てきてしまうのではないのでしょうか。マスタープランに計画されたことは行政が進める責任をもって、積極的に住民との協働をどうとらえようかを本気で考えてもらいたい。住民は思いは強くても推進の仕方については、よく分からないことが多い。行政担当者の(課長クラス以下)の熱意とスキルがものをいうとも、ご一考下さい。	御意見の趣旨を踏まえ、今後の市民主体のまちづくり活動を支援する体制、仕組みを整えてまいります。
	028	これからの「まちづくり」は行政と市民が協働して取り組む必要があるということはある程度理解していたうえで、素案を拝見させていただきました。 全体の印象としては良くできているのではないのでしょうか。ただ、市と市民が協働していくためにはマスタープランの推進・進行管理とともにマスタープランの内容を実現させるために地域の市民がどのように参加し、地域の具体的な問題や提案をどのようにまちづくりに活かしていくかという仕組み作りとその仕組みを広く市民に浸透させることが大切だと思います。言葉で言うには簡単ですが、これを実現していくには大変な労力と時間と努力、そして市民の理解が必要ですが、職員の皆様には大きな期待を抱いております。 都市計画マスタープランと市民参加の「まちづくり」を広く市民に浸透させ、より良い川崎市となることを期待するとともに、構想案を拝見しながら、機会があればぜひ私もまちづくりに参加してみたいと思いました。	素案に対する御期待、御感想、都市計画マスタープラン策定に向けた御支援と考え、都市計画マスタープランの実現に向けて、今後、市民主体のまちづくり活動を支援する体制、仕組みづくりに取り組んでまいります。

市民活動支援について	029	<p>全般に第3の公といわれるNPOや市民協働に期待するところがあるようですが、 無償の市民活動にも期待はありますが、義務とか責任についてまわりからとやかくいえません。善意に期待するのみです。継続が困難になることが、多々あります。</p> <p>今の市民活動センター機能や区役所機能のなかではNPOや市民力を育て力をつけさせる支援策がぜんぜん未整備です。一方市民健康の森施策、多摩川プラン作成施策のように、行政担当者の企画力、施策運営熱意が住民の潜在力・善意を引き出している良い施策も見えております。</p> <p>NPO事務局に若い人材が職業として成り立つための、制度支援の必要性がマスタープランには見えないようにも思います。まちづくりコストの低減に期待されるNPO活用であってはならず、よりきめ細かい住民本位のまちづくりをしてもらうための活用と、捉えるべきと考えます。</p> <p>したがって、力のあるNPOは、多くのコストを払ってもどんどん活用し、また育てる支援もすべきだと思います。それでも行政の丸抱えで進める場合のコストに比べれば、大幅に安くできるのではないのでしょうか。</p> <p>特に最も大切な住民合意形成づくりのまちづくり世話役NPO人材は大事でこの職能の価値コストを制度で早期に検討し養成・育成する必要があると思います。</p> <p>今回都市計画マスタープランの構成では、区別構想からさらにまちづくり推進地域別構想が位置づけられました。熟度の高まった地域で順次策定となっておりますが、この業務推進にはその世話役にふさわしいスキルのある人材養成・育成が制度作りとして必要と思います。</p> <p>今、各局ばらばらの市民活動支援策がとられているのがみえます。もっと川崎市当局として大事な課題としてまちをつかってゆく根幹の要素としての市民活動支援をして欲しい。(分野によって支援の内容、専門性もある)</p> <p>分野別(分野はいくつもダブル場合もある)に大きな力をつけさせる、(多くの市民の理解と合意がある)市民力をつけさせる施策が必要と思います。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、都市計画マスタープランの実現に向けて、今後、市民主体のまちづくり活動を支援する体制(専門家の派遣等を含む)、仕組みを整えてまいります。</p> <p>また、区役所における地域のまちづくり拠点としての整備や計画等の調整機能強化といった区行政改革の方向性を踏まえた関係区・局との調整を行ってまいります。</p>
	030	<p>市民の主体的な活動支援の考え方は良いが、市民はボランティアであってすぐにやめることもできる。活動を継続し計画を実現していくには、市民の力を活用するための制度をつくるなどすることが必要。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、今後の市民主体のまちづくり活動を支援する体制、仕組みを整えてまいります。</p>
まちづくり推進地域別構想	031	<p>16 計画の実現・推進方策の中で、「まちづくり推進地域別構想」を作成すると述べられています。また、「都市計画マスタープランの見直しを基礎調査等の結果を踏まえ、おおむね5年ごとの定期的な見直し」と記されていますが、具体的な内容が明確ではありません。</p> <p>つきましては、それらを行う主体(構想作成、検証・評価の主体)、行政組織担当、スケジュール、内容(構想、検証評価内容等)について、具体的に回答願います。</p> <p>たとえば、構想策定委員会、検証評価委員会等を行政・区民・学識者等で編成する組織の立ち上げが必要ではないでしょうか。</p>	<p>「まちづくり推進地域別構想」と「都市計画マスタープランの見直し」については、策定の趣旨等(案)の中でその基本的な考え方を示しておりますが、具体的な方法については現在検討中です。</p> <p>おおむね5年ごとの定期的な見直しに関しては、説明会やパブリックコメント(縦覧等)を行い、市民意見を広く伺った上で、都市計画審議会に諮問・答申し、決定していくものと考えております。</p>
	032	<p>16 計画の実現・推進方策の中で、「まちづくり推進地域別構想」を作成すると述べられています。具体的な内容が記されていません。</p> <p>行政主体、行政の窓口、スケジュール、構想内容等について、具体的に回答願います。</p>	<p>「まちづくり推進地域別構想」と「都市計画マスタープランの見直し」については、策定の趣旨等(案)の中でその基本的な考え方を示しておりますが、具体的な方法については現在検討中です。</p>

域 まち づくり 推進地	033	まちづくり推進地域別構想の具体的なイメージが 来ない。策定のスケジュールや窓口等、具体的に示し てほしい。	「まちづくり推進地域別構想」と「都市計画マスター プランの見直し」については、策定の趣旨等(案)の中 でその基本的な考え方を示しておりますが、具体的 な方法については現在検討中です。
そ の 他	034	全体構想や宮前区構想で地区計画や建築協定等 の制度が書かれているが、制度の内容など簡単にわ かるような説明が必要だと思ふ。他にも専門的な用語 や市独自の計画などわかりにくいものは用語の説明 が必要だと思ふ。	御意見の趣旨を踏まえ、用字用語の説明を加えてま いります。
	035	<p>全体意見・麻生区の区民提案にはかなりソフト面の 提案が盛り込まれています。これからますます“市民 自治”、“市民社会”がメインストリウムになろうとして いるとき、しかも20年後のまちづくりを考えようという ときに、私たちは敢えてソフトを重視して討議を重ねて きました。都市計画にソフトは必ずしも馴染むものでは ないとは自覚してはありましたが、やはり…と偽らざると ころでしょうか。地域交通の視点からというサブタイト ルは、別の表現をすれば生活者の視点からといって いいでしょう。さまざまなアイデアを検討しているとき、私 たちはローカルコミュニティの再生のとおききのノ ハウを見出したような気持ちになったものです。注記 でもどのような方法でも市民はこんな提案をしていま すという記録を工夫していただきたいと思ふ。</p> <p>上位計画、下位計画があるとすれば、システムはど のように作られるのか、そのフローを明示していただ きたいと思ふ。つい最近、保健福祉センターの職 員から、区民提案の住宅市街地でのアイデアをぜひ 実践したいという声を聞いたばかりです。素案を読め ば、そんなアイデア、提案もよくわかるように示され ている。そんな素案をぜひ作成していただきたいと思 ふ。</p>	<p>都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P3-2 (1)市が定める都市計画の基本方針の項において 示すとおり、今後、市が定める個別・具体の都市計 画の基本方針となり、個別具体の事業内容を列記する ものではありませんが、区民提案で示された個別のアイ デアについては、法定都市計画以外のいわゆるソフト 面の内容も、可能な限り記述できるように調整をし、 現在の素案となっております。</p> <p>都市計画マスタープランと他の計画との関係につ いては、策定の趣旨等素案P5【計画の体系】の中 で示されているものと考えております。</p> <p>なお、区民提案につきましては、引き続きホーム ページ等で閲覧できるような工夫をまいりたいと考 えております。</p>

<p>その他</p>	<p>036</p>	<p>文書の内容に対して今コメントするつもりはない。共通的なことについてコメントしたい。</p> <p>1. 文書量の多さ</p> <p>(1) 市民は、鳥瞰的な目線ではなく、蟻の目線から物事をとらえているものである。そのような観点から、文書は地域 区の施策とのリンク 市の施策とのリンクのような構造で示して欲しい。</p> <p>(2) 一般的に、市のこのような文書は膨大である。かつ、ミスの指摘がないように文書は吟味され抽象化される場合がある。こんなことで真面目な市民が見れば見るほどわからなくなる場合がある。一般市民へは(区民会議委員も含み)(1)のような構造で、かつ10ページ(自分の住む地域と区、市全体)などのまとまりのある文書(この量では言い足りないところが出て)が欲しい。</p> <p>(3) 将来的には、このような文書は、区役所がまとめられる能力を持って欲しい(今は本庁と区役所の協働作業となるが)。</p> <p>(4) このように、文書が膨大で総花的でまとまりがなく、優先順位などもないし、他に仕事を有する市民に、これを読めというの「読んでいただく」というサービス精神が足りない。正直言って目を通す気もしない。高津区の第1回区民会議では都市計画マスタープランなど説明する時間もなかったが、当然である。こんな大量のものを説明時間があると思っていた方がおかしい。</p> <p>2. 区民会議の運営が都市計画マスタープラン実践に絡むものとして</p> <p>(1) 区民会議が、準備段階として昨年度どのような準備をしてきたかは不明である。</p> <p>(2) 私の推測だが、テーマの抽出や選定には力を注いできたのかも知れないのだが、その位置付けや運営方法(文書上は存在するか)について、どのような議論をしてきたかには大きな疑問がある。</p> <p>(3) しかし、位置付けや運営方法が行政は勿論、委員の頭に入っていないければ、実効は上がらない。以前の区政推進委員会と同じになってしまう可能性が極めて高い。</p> <p>(4) このような観点から下記のようなフォーラムの実施を提案したい。</p> <p>このようなフォーラムを提案する理由は、市長から諸々直接聞きたいところだが、忙しい市長に個人的にコンタクトなど求めたくない、行政や市民委員(勿論私を含め)、区民会議への理解不足は多いだろう。このような状況で市長の意図と市民のギャップを埋めるのは困難である。</p> <p>このギャップを一挙に埋めるためを目的としている。</p> <p>こんなことで、フォーラムのイメージは、メンバー 市側(市長・区長・関連局長)、議員、区民会議委員(出たい人が出ればよい)</p> <p>議題 区民会議の位置付けと運営について (具体的な課題は扱わない。課題は区民会議に)</p> <p>時間 役所に多い2時間では足りないだろうから、3時間</p> <p>現状のままでは(高津区の場合)十中八九、過去の区政推進委員会の二の舞となりそうである。言いたいことは山ほどある。</p>	<p>文書量については、この都市計画マスタープランは、市民の意見を反映し、おおむね20年後の将来の都市像を展望し、地域地区等の土地利用の方針や道路・公園等の市民の生活・経済活動を支える都市施設整備の方針、市街地整備の方針を明らかにしながら、関係部局が所管する政策領域別基本計画との整合性を確保して定めるものとなっており、行政計画として一定の分量の文書とならざるを得ないものと考えております。</p> <p>構成については、本市の都市計画マスタープランは、「全体構想」、「区別構想」、「まちづくり推進地域別構想」の三層の構成としており、今回策定する「全体構想」と「区別構想」は、第2部でめざすべき都市像を示し、第3部で分野別の基本方針として各区の地域特性を活かした方針としておりますが、三層目の「まちづくり推進地域別構想」につきましては、おおむね小・中学校区や町内会・自治会の区域等の一定の地域を単位とし、地域の住民等の発意と合意で策定する地域のまちづくりの方針として、より地域に密着した見地から定めることを想定しております。</p> <p>優先順位につきましては、都市計画マスタープランは、今後市が定める個別・具体の都市計画の基本方針であり、個別の事業計画とは異なることから、達成スケジュールを明示することはありませんが、道路・公園等の都市施設の計画目標、市街地開発事業の計画目標については、優先的におおむね10年以内に取り組む事項を示しております。</p> <p>区役所との関係につきましては、御意見の趣旨を踏まえ、今後の都市計画マスタープランの見直しに際して、参考とさせていただきます。</p> <p>また、区民会議の運営についての御提案につきましては、関係部局へ伝えてまいります。</p>
------------	------------	--	---

その他	037	区民の提案も大事だが、区民の視点、力は小さな範囲に限られている。行政はプロとして責任を持ってやるべき。大きなマンションができれば、周辺の交通量が増えるが、そうした情報を持っているのは行政であり、そうした情報を活かして計画を立てるべき。また、机上のプランではなく、現場を歩いて計画を立てるべき。	御意見の趣旨を踏まえつつ、市民、事業者、行政の役割分担と協働の考え方を重視し、都市計画マスタープランの推進に取り組んでまいります。
	038	マスタープランの説明会で感じたことですが区選出の市会議員が誰も出席していなかったと思います。議員として計画内容の事前説明を受けているとしても、市民あるいは区民からどのような反応があるのか肌で感じるために立ち会うのが議員としての仕事ではないかと感じ、失望した次第です。	御意見として整理させていただきます。なお、説明会当日の名簿につきましては、個人情報の関係から作成しておりませんが、多くの区で、市会議員の方も参加されております。

1. 全体構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	P	意見の要旨	市の考え方
まちの現状課題	101	9	5. 個性と魅力が輝くまちの項について この項目に書かれていることをどうやって知ってもらえるか。市内には、川崎大師をはじめ、工場地帯、自然、歴史、文化の資源、資産(市内の北部にも)が多くあります。これらの場所を観たいと思います。また、知らない人に見せたいと思います。この件について、市外から来た人、市民の親類、知人等が来た時に知らせるために市内を一巡する定期観光バスを走らせることを希望します。 それは、市民が個々に案内しなくても良くなり、喜んで案内すると思います。また、市外から来て利用する人が多くなり、市民の活性化に貢献すると思います。全国の主要都市には定期観光バスを行っています。	御意見の趣旨につきましては、素案においても、めざすべき都市像や都市環境の方針の中に反映されているものと考えております。また、定期観光バスの運行の御提案については、政策領域別基本計画等の具体的な施策に関する御意見として、参考とさせていただきます。
めざすべき都市像	102	11	基本目標として、「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき」をめざして、が掲げられていますが、全体として風格が感じられない。「主権者は市民である」ことが表現されるべき。また、「持続可能」という言葉は、大変曲者である。経済活動と環境等との調和が基礎にあると思われるが、現実には炭酸ガスの排出実態の例を見るまでもなく、経済活動が優先されているし、開発も止まるところを知らない。「3活力あふれ躍動するまちづくり」の項にも、「環境と産業が調和した持続可能な社会をめざし」とあるが、「持続可能」という言葉を不用意に使わない方が良い。	市民本位の自治のまちづくりを進めることを基本方針として、「市民都市かわさき」という表現の中に反映されていると考えております。 また、「持続可能」という表現につきましては、さまざまな社会経済や環境の変化の中においても、市民が安心して生きがいと幸せを感じながら生活していくことのできる「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる」まちづくりが前提となっており、そのためには経済的な持続性をはじめ、地球温暖化への取組や廃棄物の発生抑制・リサイクルの推進、また、環境関連産業の振興や臨海部の環境技術を活用した国際貢献など、環境面での持続可能な社会をつくっていくことが重要であると考えております。都市計画マスタープラン素案では、この考え方をもとに第3章で分野別方針を示しております。
都市構造	103	16	水と緑の骨格構造(全体構想P16)において3つの軸が設定されているが、(仮称)多摩川軸と(仮称)多摩川崖線軸に平行して走る二ヶ領用水は、川崎市が過去の歴史においてその都市構造を形成してきた骨格である。現状において下流部を中心に暗渠化が進み、水と緑の軸としての明示的認識は薄れてきているにせよ、その重要性は他の2つに劣らないものである。むしろ文化的側面からは他の2つの軸よりも重要度の高い景観要素(景観軸)と考えられる。よって、「黙示的な都市軸」としてその他の軸と同等に重要な位置づけをすべきである。	御意見の趣旨につきましては、二ヶ領用水は他の河川等とともに多摩川水系として川崎市の骨格を形成しているという観点から、市全体の都市構造のあり方を記述している全体構想素案においては、同素案P16 5 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした、水と緑のネットワークを育みますの項の中に反映されているものと考えております。なお、二ヶ領用水の河川・水路につきましては、全体構想素案の都市環境の方針、多摩区構想素案や高津区構想素案の都市構造の方針・都市環境の方針等においても位置づけております。
	104	16	「全体構想素案」P16 5 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした水と緑のネットワークを育みます (1)水と緑の将来目標、(2)水と緑の骨格構造の項について 約20年にわたって標記に関する活動を続けている私達には都市計画マスタープランに、市を主体としつつも、市民と協力して水と緑のまちづくり資源を保全する将来目標を明確にしたことは、大きな喜びです。生田緑地を中核とした多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地の保全、多摩川、二ヶ領用水を中心に水辺空間の水と文化を伝え、潤いのあるまちなみ形成に大切な環境資源の保全・再生など、ひとつひとつを具体的に実現する積極的な推進(市民に協力の呼びかけを含む)を期待します。	都市計画マスタープラン策定に向けた御支援と考え、今後の取組にいかしてまいります。

都市構造	105 16, 17	<p>区民提案における多摩のよこやまについては、「(仮称)多摩川崖線軸」と名称を変更して扱われていますが、それが市域の貴重な環境資源と位置づけられていることがしっかりと確認されるときに、その保全に重点的に取り組むことが重要です。したがって、名称の変更は差し支えありませんが、上記の位置づけと保全への取り組みの重み付けをより明確に示していただきたい。(P17上から7行目、「保全に努めます」「保全に取り組めます」)</p> <p>また、水と緑の骨格構造(P16)における3つの軸「(仮称)多摩川崖線軸」「(仮称)多摩丘陵軸」「(仮称)多摩川軸」については、等分に重要な位置づけであり、土地利用や景観形成においてほぼ同等の施策展開が行われることが重要であると考えます。「(仮称)多摩川崖線軸」の斜面緑地保全の実効性の高い取り組みのためには、都市計画手法による土地利用の適正化と緑地等の保全手法による都市環境整備の双方を推し進める必要があります。その点では都市環境の方針の記述はありますが、土地利用の方針の記述が住宅地の中に埋没していて、明確になっていません。</p> <p>持続可能なまちづくりをめざす川崎市の都市像においては、良好な環境を構成する重要な資源であり、重点的に保全すべき緑である「(仮称)多摩川崖線軸」の区域においては、適切な土地利用が図られるよう項目をたてて、誘導の指針を明記していただきたい。</p>	<p>都市計画マスタープラン素案の文章表現については、策定の趣旨等素案P8 に示すとおり、実施主体や計画熟度に従って整理しております。「(仮称)多摩川崖線軸」の良好な斜面緑地の保全については、「取り組む」という計画熟度に達しているものもありますが、都市構造の観点からは目標の実現に向けて、時間はかかっても継続して取り組む事項と考えており、「保全に努めます」と表現しております。</p> <p>また、各構想素案の方針記述を分野別の方針として整理していることから、「(仮称)多摩川崖線軸」の位置する丘陵部の土地利用については、都市計画上の考え方として、市街化を図るべきである市街化区域となっているエリアについては住宅地の方針に記述しております。具体的には、全体構想素案P27、28 <土地利用の区分> 丘陵部住環境向上エリアにおいて、住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地、住環境の形成を促進する旨記述、丘陵部住環境保全エリア及び 丘陵部住環境保全エリアにおいて、保全を図るべき斜面緑地については、地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策により保全に努める旨記述しております。</p> <p>なお、各分野の骨格的事項となる都市構造の方針においても、多摩丘陵の緑の保全の項目をたて、都市構造方針図において(仮称)多摩川崖線軸として位置づけしております。</p>
そ都の市他構造	106	<p>川崎市が将来にわたり都市力を維持し存続していくためには、 縦方向の鉄道・道路網の整備拡充 街の美化 商業施設など魅力的な集客施設の誘致促進 この3点を、市が特に意識して力を入れて頂くことが望まれます。</p> <p>都市計画にもこれらの視点に留意し、配慮していただきたいとお願ひ申し上げます。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、縦方向の鉄道・道路網の整備拡充については広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる交通幹線網の整備という観点から、街の美化については景観づくり等の観点から、商業施設などの誘致推進については商業機能等の都市機能の集積という観点から、都市計画マスタープランの推進に取り組んでまいります。</p>
土地利用	107 20, 108 24, 29	<p>地域生活拠点の整備 2(1) 新川崎・鹿島田駅周辺地区 の項について 「商業・業務機能の導入、既存商店街のにぎわいや環境資源・歴史的文化資源を活かした安全で利便性のある拠点整備」と提言しているが、にぎわいをもたらさなければならない商店街の狭い中心に古市場矢上線の通過交通としての機能・苔むした行政施行をいまだ改善せず、鹿島田駅の南武線踏切の交通停滞のひどさに目をつぶり交通改善の引き伸ばしで住民に苦渋を与え続ける。この解決には、ガス橋から御幸跨線橋・三菱重工の前から尻手黒川道路にいたる(ガス橋通り)新しい通過交通の要路としての整備を優先すべきである。これがとりもなおさず将来の住民の年齢構成からも「環境に配慮し、安全に通行できる道路整備」と提言した行政施行の目標と合致すること判断でき、住民が安全に快適に移動できる歩行者空間の整備であり確保である。</p> <p>準工業地域の土地利用 について 準工業地域は住工調和で望むとしているのは従来から住工調和して暮らしているので結構です。問題は昔の地上げのような宅地買取業者が入ってきて、後継者のいない土地を買ってワンルームマンションなどを近隣の住民の生活環境を無視して法律の限度いっぱい建てるなどの乱開発の動きが顕著になっている。これらは、当プランとは別に緊急課題として、まちづくり局で対策を立てていただきたいと思ひます。</p>	<p>幹線道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられたガス橋通り(大田神奈川線)については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後おおむね10年間に行われる事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、これらの検討を進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>御意見の趣旨につきましては、都市計画の基本方針として、全体構想素案 土地利用の方針の中に反映されているものと考えておりますが、住民の発意による、地区計画等の土地利用のルールづくりの支援など、都市計画の具体的な課題として、地域の状況に応じて検討してまいります。</p>

土地利用	109	川崎市には、高層、超高層マンションは、現在の人口を手っ取り早く増やすのによいが、将来お荷物になると思う。都市計画マスタープランの中に、高層、超高層マンションを否定する文言を入れてほしい。集合住宅の住民の高齢化、空室の増加によるメンテナンスの社会化の要請などについては、川崎市も経験してよく分っていると思います。将来の維持費が少なくなるような都市計画マスタープランが必要といえるでしょう。また、他の地方都市が取っているようなコンパクトシティ的発想は、面積が狭く全市が都市計画区域である川崎市には不要です。	主に住居系の市街地においては、安全で快適な住環境の整った住宅地を育むとしており、一部、中密度の土地利用を維持していくエリアも想定しております。御指摘の高層マンション等につきましては、「広域拠点」や「地域生活拠点」等鉄道駅を中心にした拠点地区や大規模工場跡地等の計画的な土地利用転換を誘導すべき地区においては、限られた土地の計画的な高度利用という観点から、画一的に否定すべきではないと考えております。また、コンパクトシティにつきましては、様々な概念がございますので、御意見として参考にさせていただきます。
	110	36 交通体系と都市環境[矢向駅と新鶴見操車場開発を面的に位置づけた課題]について 矢向駅改札口を2階にして乗降を東西に振り分けることと、南側の踏切を広げることは緊急課題であるが、矢向駅の問題は新鶴見操車場跡地南側の開発による人の移動、交通量増加による環境変化として捉える必要がある。ここは新川崎地区、鹿島田駅周辺地区の関係と同じ位置づけで問題提起することが必要。 また、道路、駅が横浜市に位置するので、川崎・横浜の行政間で緊密に協力することを強調してください。	全体構想素案にも該当する御意見として頂いておりますが、全体構想素案につきましては、市域全体の記述であり、本市の広域拠点、地域生活拠点を中心とした記述となっているため、矢向駅周辺を特定する記述はございません。幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、矢向駅周辺の生活拠点としての市街地の改善について記述しております。御意見の趣旨を踏まえ、幸区構想素案において、交通環境の現状・課題を追加修正し、横浜市との連携についての記述を方針部分に追加、修正してまいります。なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。
交通体系	111	32 川崎縦貫高速鉄道の整備に向け、財政状況をもみても、無理な計画と思ひ撤回していただきたいです。小杉駅へ出て、再度乗り換えて川崎へ行くなれば、登戸乗換え等で十分。	川崎縦貫高速鉄道線の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。
	112	32 1(2)鉄道網の整備 新線整備 「首都圏における広域鉄道網の形成を促進するため、川崎縦貫高速鉄道網(新百合ヶ丘～武蔵小杉)の整備に向けた取組を進める…」の提言について、小田急などの民間鉄道網の複線化高速鉄道網の整備進行が現在進行中であり川崎からの直行連絡についてのメリットは、民間鉄道網にとってはない。相互乗り入れの運賃収入についてもコスト配分上利益がありえるのだろうか最大の疑問である。それよりも臨海部再生や都市活力の向上に寄与するJR東海道貨物支線の貨客併用線化などの臨海部鉄道網の新設整備を進めるべきである。また、羽田空港拡張にともなう横浜市地下鉄3号線の延長について、協議進ちょくを強く進めるべきである。	鉄道網の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。

<p>交通体系</p>	<p>113 32, 34</p>	<p>1(5) 効率的、効果的な幹線道路網の整備 の項について 文中4行目「特に、比較的遅れている縦方向の幹線道路や、市北部の幹線道路の整備を推進します。」とあるのを「特に、整備が遅れている縦方向の幹線道路尻手黒川道路や、市北部の幹線道路津久井道(世田谷町田線)の整備を促進します。」と修正願います。 理由： (1)麻生区の交通整備にあたって特に急がれており、区内の交通計画に直接影響しており、重要路線であること。 (2)この路線は市、区のみならず、隣接市、区に関連して整備され「広域幹線道路」に相当する、市、麻生区の通過路線としても重要であること。 (3)「道路整備計画」で実施検討予定、「麻生区構想素案」に記述とあっても「全体構想素案」に具体的に記述する意味が重要と考えます。 (4)「全体構想素案」の中では、欠かせない事項は具体的に記述していること。「全体構想」への具体的な事項には、記述し難いことは、多々有りますが、一般に認識度の高い事項は記述すべきと考えます。</p>	<p>全体構想素案P34 1(5) 効率的、効果的な幹線道路網の整備 の項につきましては、都市計画マスタープランとしては具体的な路線名等を記述せず、市全体の基本方針を記述しているため、「特に、比較的整備が遅れている縦方向の幹線道路や、市北部の幹線道路の整備を推進します。」としております。当該項目の具体的な記述は麻生区構想素案等において示しております。御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画等の具体的な施策を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	<p>114 34</p>	<p>「全体構想素案」のP9に掲示された「都市計画道路区別整備率表」によると、川崎市7区平均61%、特に宮前区は81%の整備状況に対して、多摩区41%、麻生区39%と、この2区が著しく遅れております。 特に多摩区においては、東京部分(例えば多摩水道橋周辺及び多摩河原橋からJR矢野口駅を通過し、稲城市役所に達する新幹線道路の貫通など)の整備が進み、格差がついており、結果的に世田谷町田線などの例を取ってみても慢性渋滞等の混乱が続き、市民生活に支障をきたしているため、早期の改善が必要です。 したがって、「全体構想素案」P34 1(5) 効率的効果的な幹線道路網の整備 の項における2番目の文章について、「特に比較的整備が遅れている縦方向の幹線道路や、整備率の低い市北部(または多摩区及び麻生区)の幹線道路の整備を推進します。」としていただきたい。</p>	<p>全体構想素案P34 1(5) 効率的、効果的な幹線道路網の整備 の項につきましては、都市計画マスタープランとしては具体的な路線名等を記述せず、市全体の基本方針を記述しているため、「特に、比較的整備が遅れている縦方向の幹線道路や、市北部の幹線道路の整備を推進します。」としております。当該項目の具体的な記述は多摩区構想素案や麻生区構想素案等において示しております。御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画等の具体的な施策を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	<p>115</p>	<p>全体構想の記述にあるように、多摩区や麻生区は、宮前など他の区に比べて都市計画道路整備率が低いですが、マスタープランで示された20年後には多摩区の道路整備率はどのくらいになっているのか。</p>	<p>20年後の都市計画道路整備率の数値をお示しすることはできませんが、全体構想素案P34 1(5)市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備 の項において示すとおり、比較的整備が遅れている縦方向の幹線道路や市北部の幹線道路の整備を推進することとしております。</p>
	<p>116 35</p>	<p>交通ボトルネックの解消【JR南武線の立体交差化】について 立体交差化の問題は幸区では川崎縦貫道路計画以前からの何十年も前からの最優先の要求です。幸区町内会連合会も毎年のように要求を上げており、具体化の兆しも見えないことに対する市民の行政への不信任は町内会関係者があきれるほど強烈です。まちづくり局も南武線の立体化が実現しないと南武線東西の交通改善は解決しないと認識されている。また、JR東日本としても市のプランで強調されていないような案件なら市民の要求度合いは低いと考えるでしょう。20年先を見たプランならこの問題を【JR南武線の立体交差化】として独立させて最優先に取り上げてください。</p>	<p>JR南武線の連続立体交差化については、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、御意見の趣旨を踏まえ、幸区構想(案)において、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を設けて記述してまいります。</p>

交通体系	117 35	<p>JR南武線高架化について 全体構想及び幸区構想の中において南武線の高架化について「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します」との記述がありますが、この問題は幸区民の長年にわたる悲願であります。特にラッシュ時の鹿島田塚越踏切の状況を見るに、一刻も早い高架化の実現を願うばかりです。交通体系ばかりでなく、新しい幸区の都市計画を考えていく上でも大きな障害となっているJR南武線の問題を解決していただけるよう川崎市の更なる努力を期待いたします。</p>	<p>JR南武線の連続立体交差化については、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な地域課題であることから、御意見の趣旨を踏まえ、幸区構想(案)において、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を設けて記述してまいります。</p>
交通体系 (尻手黒川線整備への要望)	118	<p>縦貫高速鉄道のアンケートの時に、幸区の一歩の課題が南武線の立体化であると出ているが、南武線の高架化に関する記述が全体構想にないのではないか。</p>	<p>全体構想素案P35 1(6)交通ボトルネックの解消の項において記述しております。</p>
	119	<p>マンション住民は入居時に尻手黒川線産業道路建設を理解した上で住まい始めています。従いまして、尻手黒川線産業道路の建設自体への全面反対というような無理難題で勝手な要望は毛頭ございません。</p> <p>ただ、私達は川崎市の道路開発を単なる経済活性化の道具と考えているならば、このことは問題があると感じています。根本的な理念を今までの「経済/開発優先」から「自然/人間優先」に変えていかなければならないと思います。自然が豊かでゆっくりと穏やかな時間が流れていたところに騒音や振動、汚れた空気が流れ込んでくるとは、近隣住民は困惑してしまいます。これからは、大切な自然が後世まで財産として残るような都市計画/開発が実施されなければならないと思います。</p> <p>これらを土台に今、地域に住む住民、一人ひとりが元気になるようなまちづくりが求められています。地域からのまちづくりはとても大切で、そこに住んでいる人たちの生活空間づくり、緑化保全、防災などへの積極的な参加で町は変わっていきます。もちろん道路においても物理的機能に加え、住民の感性に訴える価値というものが必要になります。住民の求める環境や地域性とかけ離れた開発は、周辺環境の悪化を招き、その結果、地域全体の価値が下落し、自治体にもその責任や資質が問われます。さらには将来的に負の遺産として私たちの子供達に引き継がれてしまいます。</p> <p>つきましては、尻手黒川線の基本設計、詳細設計さらに今後の工事、施工に関して マンション住民総意として下記のとおり要望いたします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路はつぐらなないでほしい(基本的にはマンション住民の都合による無理難題的要望で現実的には不可能との認識) 2. 作るならルートを変更してほしい(上記同様、無理難題的要望で現実的には不可能との認識) 3. ルートが変更できないならトンネル深度を深くしてほしい(トンネル開口部位置の変更、延長:開口部分の位置を図面上で確認できるように要望) 4. 公害対策の要望 <ul style="list-style-type: none"> ・振動対策(振動吸収材料の使用、防振材の使用)、騒音対策(騒音吸収材料の使用、消音材の使用、吸音材の使用)、大気汚染対策(大気汚染物質処理装置の設置、光触媒材料の使用)、地下水汚染対策、土壌汚染対策(防水シート等の使用) 	<p>幹線道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられた尻手黒川線については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後おおむね10年間に行われる事業は、その中で明らかにしてまいります。</p> <p>都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であることから、個別具体の事業手法について記述することはできませんが、御意見の趣旨につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。詳細につきましては、事業実施前に計画の説明を行ってまいります。</p>

		<p>5. 地震対策の要望:トンネル内の躯体、骨格(梁)の強化、骨格(梁)などへの補強材使用、その他、免震対策等の最新技術による設計、施工</p> <p>6. 自然環境破壊対策の要望:一度破壊された自然は元には戻らないとの認識から柿生緑地の取り崩しはしないしてほしいあるいは極力、避けてほしい トンネル化及びその延長を要望</p> <p>万が一取り崩しの場合、柿生緑地はどの程度破壊されるのかを明確にしてほしい。現在生息している樹木の種類、本数等の現況調査報告の要望。樹木の伐採の程度、本数、面積と環境への影響(環境アセスメント)</p> <p>7. 情報公開等の要望:対応窓口の設置。最新情報の定期的公開の要請。大気汚染の具体的数値の公開。環境破壊の実態調査。自然環境データ収集と整理。温暖化等による世界的な環境保全の動向を確認。事業説明。データ提供。周辺住民へのアンケート実施。</p>	
その市 他環境	120	<p>これから川崎区小川町で飲食店を開業する者です。細かなことはよくわかりませんが、旧東海道の小川町から日進町交差点にかけてのゴミ分別box(缶、瓶、ペットボトル、生ゴミ)、ゴミ収集場所の美化を提案したいと思います。他国の方にも分かるよう三か国語表示を分別boxに記載し、収集日、時間と呼びかける看板を収集場所に設置するなどをして、まずは町をきれいにすることをお願いしたいと思います。現在の環境問題を見直すと共にゴミの分別に対する意識を市民が向上しなければいけないと思います。ゴミ収集場所が今の現状では市民が悪いとは言い切れないと私は思います。旧東海道の歴史を見直すより今を見直してもらいたいです。</p>	<p>都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であることから、ごみ収集方法について記述していくことはできません。しかしながら、ごみ問題については、地域の景観や環境にとって重要な問題であり、御意見の趣旨につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
都市防 災	121	<p>都市防災として、学校等を地域防災拠点として一時生活できる場所としていますが、大災害直後(三日間程度)は救援体制が整うまでのつなぎとして町内会単位の「いっつき避難所」で安全を確保してほしいというのが危機管理室の方針と理解しています。そのため、本プランにも、「いっつき避難所」「地域防災拠点」「広域避難所」の段階避難体制を明確にしてそれぞれの避難所で救援を得られるように明文化してください。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画である川崎市地域防災計画に記述しておりますが、都市計画マスタープラン素案の記述内容をわかりやすくするため、避難についての考え方を参考図として追加修正いたします。</p>
その他	122	<p>多摩川や幹線道路、多摩丘陵の崖線など、他区にわたる部分について、区毎に違いはあるのか。</p>	<p>全体構想素案及び区別構想素案につきましては、整合を図り記述しております。</p>

2. 川崎区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	P	意見の要旨	市の考え方
めざすべき都市像	201	13	2(3)歩行者、自転車、自動車が共存する道路をめざします の項について 例えば四谷下町、塩浜陸橋(132号線)まで樹木、電柱で人も安心して歩けない。先日2~3ヶ所は直してくれましたけど、自転車、車いす、また老人には危険です。一層のこと、観音交差点から樹木をなくして歩道優先にしてほしい。(バリアフリー化)、四谷下町21~22~23-2	都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であることから、個別具体の事業については詳細に記述しておりません。御意見の趣旨につきましては、関係部局に伝えてまいります。
	202		都市構造と関係すると思うが、川崎に行けばこれがあるといった、まちをテーマパークのようにする考え方はあるか。	御意見の趣旨につきましては、川崎区構想素案P12 1魅力ある川崎駅周辺や身近な生活の拠点を育みますの項において、めざすべき都市像の基本的な考え方として記述しております。なお、都市計画マスタープラン素案において、まちをテーマパークにするという考え方は記述しておりませんが、川崎区構想素案P44 5 地区の特性を活かした心地よい調和の取れた街なみを育みます の項において、歴史的、文化的な資産を活かした街なみ景観づくりについて記述しております。
都市構造	203	17	1(1)広域拠点としての川崎駅周辺地区の整備 駅周辺の活性化についていろいろ書いてありますが、6月14日の市議会の本会議で傍聴していましたところ、〇〇議員の質問の要旨の17項目において、「駅周辺総合整備計画について」バリアフリーに関して質問していました。市側は担当局長の回答では、交通信号機を設置しましてと言っていました。その他には、川崎駅北口に自由通路(東西通路)を新設すると回答していましたが、東京新聞(H18. 4. 29)の地方版には4月28日に駅周辺のバリアフリー他(別紙新聞参照)北口改札を新設(2010年度)することも書いてありました。この件については素案とは別に考えて良いのですか。なぜかは、1日も早く実行していただきたいと思えます。	御意見の趣旨については、川崎区構想素案P22 1(1)川崎駅周辺地区 の項の中に反映されていると考えておりますが、具体の事業の推進に向けた御意見として関係部局に伝えてまいります。
	204		海に開いたまちの具体的なイメージはどのようなものか。	川崎区は海に面した唯一の区であり、貴重な財産であると考えております。川崎区構想素案P19 4(1)海に面し、海に開いたまちを育みます の項において示すとおり、臨海部の土地利用転換等の機会をとらえて、市民が海にアクセスすることができ、水に親しむことのできる空間づくりや、水際線を活かした景観づくり等をめざすこととしております。
土地利用	205		広域拠点とされる主要駅等は、現在無秩序と雑踏以外の何物でもない。車と人の流れを地上と地下、高架を組み合わせて、明確に区分すべきである。 また、地域生活拠点も含めて、交通の利便性を生かし、医療・福祉や文教などの公共施設を中心に整備を行うべきである。駅等から、公共交通機関以外の車を締め出し、駐輪場や歩行者道路の整備に力を入れる(自転車の利用者には、無料の駐輪場の使用権を支給することを検討する)。	広域拠点である川崎駅周辺地区の整備に関しては、川崎区構想素案P22 1(1)川崎駅周辺地区 の項において示すとおり、広域的な商業機能、文化・交流、行政等の都市機能の集積、さらに交通結節点機能の強化、施設のバリアフリー化等について記述しております。さらに、川崎区構想素案P39 3(6)バリアフリーの推進 の項において、駅周辺の公共公益施設等への主要な移動経路についてのバリアフリー化について記述しております。また、駐輪場の整備については、川崎区構想素案P39 3(5)自転車と共生するまち の項において、基本的な考え方を記述しております。具体的な整備提案については、都市計画マスタープラン素案では反映できませんが、川崎駅周辺総合整備計画に基づく具体的取組を進める上で、参考とさせていただきます。

土地利用	206	大型店の出店等により商店街の衰退は進んでいる。この件についてどう考えるか。	御意見の趣旨につきましては、川崎区構想素案P24 3「人と人がふれあえる身近な商店街の活性化をめざします」の中の項の中に反映されているものと考えております。
	207	景観とも関係するが、「人間の顔」をもった街並づくりのためには、我が物顔の超高層ビルの建設を阻止し、ヨーロッパのように建物の高さに一定の制限をしなければならぬ。	建物の高さにつきましては、川崎区構想素案P44 5地区の特性を活かした心地よい調和の取れた街なみを育みますの項に示すとおり、広域拠点である川崎駅周辺地区から住宅地まで、さまざまな地区の特性を活かした街なみ景観の形成が必要と考えております。御指摘の超高層化につきましては、拠点地区や大規模工場跡地等の計画的な土地利用転換を誘導すべき地区においては、限られた土地の計画的な高度利用という観点から、画一的に否定すべきではないと考えております。 なお本市では、住居系の用途地域を中心に高度地区を定め、一定の高さ制限を行っているとともに、川崎区構想素案P25 4(1)住宅地の環境改善の項において示すとおり、現に立地している建築物の規模(容積率)に比べて指定されている容積率の最高限度が特に大きい地区については、地域の実情の応じた質の高い住宅地を形成するために、きめ細かな土地利用誘導方策を検討することとしております。
	208	工場跡地(日本コロンビア)の巨大マンション計画が、来年には本格的工事が始まるように聞いているが、行政として、まちづくり、都市計画としてはどのように考えているか。	御意見の趣旨につきましては、川崎区構想素案P26 4(3)住工混在地域の環境改善の項において、基本的考え方が盛り込まれていると考えております。
交通体系	209	36 高速道路は、都市と都市をつなぐものであり、川崎縦貫道は建設すべきでない。広域交通幹線道路網の整備が掲げられているが、市内にはすでに手に余るほどの幹線道路が通っている。1(1)⑧環境対策のための幹線道路という項目があるが、全くの時代遅れの考え方である。自動車公害対策の強化と、交通総量の削減こそ必要な対策である。地下鉄や市電、モノレール等の整備を進めるべき。	川崎縦貫道路の記述につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。環境対策のため、自動車の走行性向上を図り、地域間の連携を強くする、安全で快適な幹線道路網の整備が必要と考えております。また、川崎区構想素案P38 2(4)公共交通の利用促進と一体となった交通需要の管理の項において、交通需要管理手法の活用や道路沿道の環境改善についての基本的な考え方を示しております。なお現在のところ、川崎区において市電(路面電車)やモノレール等の整備を行う予定はございません。
	210	川崎大師駅前のロータリー化、京浜急行大師線の地下化、国道の跨線等を考え、将来には歩行者、特に川崎大師への参拝客が、地下から階上へ上がる方法として、エスカレーター(エレベーター)の設置を考えてほしい。 観光バスも大師駅前まで客を降ろし、参拝客がゆっくり裏参道→仲見世→本堂→瀧秀園(公園)→東門前駅→駐車場へと歩けるよう、観光協会、川崎大師、市が協力して交通アクセスを生かすことができれば、浅草、巣鴨、亀戸天神のように、一年中にぎわう。川崎区のPRももっと必要かもしれません。	都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であり、具体的な整備計画を記述することはできませんが、御意見の趣旨につきましては、具体的観光施策、道路整備等の検討を進める上での参考意見とさせていただきます。
	211	地域の商店街の振興という観点から、田島、大師を結ぶバス網ができないか。 川崎区の道路体系は川崎駅を扇の要として、放射状に構成されているため、小田地区の住民が、直接市立病院等へ行くバスルートがない。このような状況を採算性だけでなく、住民のことを考えて検討してほしい。バスルートに関しては、採算性とは別に企業としての社会的責任があるのではないか。	路線バスにつきましては、川崎区構想素案P37 2(2)地域の公共交通網の整備の項において、市民生活を支える地域の足を確保していくために、市民と事業者、市が連携・協力し、地域特性や利用者ニーズ等を踏まえた地域交通の改善に取り組むとともに、市や事業者と協働して、新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動支援についての基本的考え方を記述しております。

交通体系	212	池田浅田線の道路整備が小田公園の手前で止まっている。その先についても計画はあるものの、市の計画と反して、住宅が建てられているがどうか。	小田公園付近の道路用地については、事業認可区間でないことから、都市計画法に基づき、一定の条件のもと、建築を許可しております。当該地を含む区間の整備につきましては、今年度、策定予定の「道路整備計画」において検討してまいります。
都市環境	213	43 都市環境の方針について かつて、川崎は豊かな多摩丘陵と、縦横に張り巡らされた水の都とも言える土地柄であった。従って、都市再生の基本は、年々減少している樹林地・農地の保全はもちろん、緑の拠点とネットワーク及び水路の復活に全力を尽くすべきである。 川崎区においては、緑の拠点は富士見公園だけでなく、大師地区と田島地区にも設けるべき。これらの公園では、大きく場所を占めている野球場などをなくし、もっと樹木を増やし森のようにすべきである(将来の少子化を考えれば、野球場などは河川敷なり学校のグラウンド等の拡充に替えればよい)。 水辺は、市民にとって多摩川だけでは全く不十分。交通量の少ない道路から順次、水路を復元するとともに、臨海部の企業から海岸を市民に開放させることが必要だ。	緑の拠点につきましては、川崎区構想素案P47 都市環境方針図素案に示すとおり、富士見公園、大師公園、桜川公園等、区内の10の公園を位置づけております。具体の整備につきましては、川崎区構想素案P43 3 富士見公園や身近な公園の充実をめざします の項において、市民の参加による市民に親しまれる公園としての再整備の基本的考え方を記述しております。また、臨海部に関する御意見の趣旨につきましては、全体構想素案P42 2 市民に開かれた、親水性豊かな臨海部の再生・整備をめざします の項において、盛り込まれていると考えます。 なお、川崎区のような既成市街地の水路を復元することは、現在のところ困難と考えております。
	214	45 6 環境調和型のまちをめざします の項について 〈現状・課題〉の囲み欄に記載のある「川崎区は、産業のまちであると同時に、公害問題を克服してきたまちです。…」について、川崎区をはじめ川崎市全域を見渡してみても「克服してきた」との行政の認識は、なにを根拠としているのか。川崎大気汚染公害訴訟で示された事実上の原告側主張を認めた「和解」をどのように理解されているのか、お示しいただきたい。 大気汚染の現状は、「人間生活に有害」な工場から排出される硫黄酸化物は、最悪時から見るなら一定の低減はみられるものの、窒素酸化物の排出については、工場移転などによって微減しているが、その「深刻さ」は一向に改善されておらず、加えて移動発生源である自動車排気ガスも一因してSPM(浮遊粒子状物質)も改善されてはいないと私は理解しているが、前述同様に見解を明らかにされたい。	公害問題に関しては市民・事業者・行政が丸となってその克服に向け取り組んでまいりました。工場などの固定発生源対策や自動車排出ガス対策を実施することによって、平成17年度において、硫黄酸化物では長期的評価で全局(9局)で環境基準を達成するとともに、浮遊粒子状物質でも長期的評価で全局(18局)で環境基準を達成しております。しかし、窒素酸化物におきましては全18測定局のうち3局が環境基準を非達成であり、今後とも、これらの対策を推進してまいります。 従いまして、川崎区構想案P45 「6環境調和型のまちをめざします」の項における〈現状・課題〉の記述を「公害防止に取り組んできたまち」と修正いたします。
	215	川崎区構想45ページに「公害を克服してきた」という記述がある。策定委員報告会で指摘した事項で、今回も修正されていないが、市としての認識なのか。どのような修正を行う予定なのかお聞きしたい。	公害問題に関しては市民・事業者・行政が丸となってその克服に向け取り組んでまいりました。工場などの固定発生源対策や自動車排出ガス対策を実施することによって、平成17年度において、硫黄酸化物では長期的評価で全局(9局)で環境基準を達成するとともに、浮遊粒子状物質でも長期的評価で全局(18局)で環境基準を達成しております。しかし、窒素酸化物におきましては全18測定局のうち3局が環境基準を非達成であり、今後とも、これらの対策を推進してまいります。 従いまして、川崎区構想案P45 「6環境調和型のまちをめざします」の項における〈現状・課題〉の記述を「公害防止に取り組んできたまち」と修正いたします。
	216	多摩川へのアクセスについてどのように考えているのか。 多摩川の自然をどのように守るのか。	御意見の趣旨につきましては、川崎区構想素案P13 4(1)自然環境豊かな多摩川の保全と活用をめざします、同素案P19 4(2)多摩川を活かしたまちを育みます、同素案P41 1多摩川の自然を市民生活に活かしていくことをめざします の項などに反映されているものと考えております。

都市防災	217	49	臨海部の拠点として、浜川崎地域や殿町・大師河原地域の整備を掲げているが、真っ先にやるべきは、コンビナートの防災対策(東亜石油のような事故は、今後もいくらでも起こる可能性がある)と市街地との間に設ける防災遮断帯の整備である。また、企業側がいま臨海部で要求している緑関連法規の緩和を許さず、企業の加害責任・社会的責任を踏まえ、現行以上の緑地・緑化を求めることが必要。	臨海部の防災対策につきましては、川崎区構想素案P49 1(1)④臨海部の安全性向上 の項の中に反映されているものと考えております。
	218		臨海部の防災について具体的な考えを示すべき。	臨海部の防災対策につきましては、川崎区構想素案P49 1(1)④臨海部の安全性向上 の項の中に反映されているものと考えております。
	219		小田地区は、戦後区画整理を行っておらず、危険なことは明白である。耐震補強など補助制度について記述しているが、実際には何軒もできていない。木造密集市街地に関する記述はあるが、耐震補強の補助などだけでなく、墨田区のような様々な取組を検討すべきである。	小田地区等の密集住宅市街地におきましては、川崎区構想素案P25、26 4 住宅地の住環境の改善と用途混在地区の改善をめざします の項において、密集住宅市街地改善に向けた基本的な考え方を記述しているとともに、同素案P49 1(2)②及び③において、災害予防対策や建物の耐震・不燃化の促進等について記述しております。都市計画マスタープランは、全ての事業について列挙しておりませんが、御意見の趣旨をふまえ、関係部局を中心に今後もさまざまな取組を進めてまいります。
	220		密集住宅市街地として、小田2・3丁目、小田栄1丁目、浅田3丁目の地区名が記載されているが、記載の基準はなにか。	「川崎市密集住宅市街地等の整備方針策定に関わる基礎調査(平成15年3月)」の中で、一定の条件により緊急に改善すべき密集住宅市街地として抽出された地区を記載しております。
	221		都市防災について 小学校区に、主要資機材、非常食の備蓄をすべきである。 避難順序:1-町会内公園(非常食300食、飲用水100ℓ)600世帯 2-小学校(ナシ) 3-中学校(アリ) (災害発生時に中学校まで受け取りに行くのは困難)	御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画である川崎市地域防災計画に記述しておりますが、都市計画マスタープラン素案の記述内容をわかりやすくするため、避難についての考え方を参考図として追加修正いたします。

<p>その他</p>	<p>222</p>	<p>総論的には東京、川崎、横浜の現状を前提には言わず、世界の中で川崎の存在感は、の組立てではとも思われます。世界1で何かアピールするものがあれば(誇れるもの)それを掲げるとか。 (例)臨海部では、世界1のヨットハーバー(東洋1)(日本1)とか。 優良市民の取り合い、住民税の取り合い、囲い込み、沢山市が潤う人に市民になっていただく様に、港のイメージも良いし、接岸料も入るし、高齢でも所得があるので、保険も住民税も全部プラスに入ります。 音楽で市おこしも、箱物をつくるだけでなく各町会ごととかにテーマソングを選定させ、公認をクリアしたものは町会で曜、時を決め流さすとかして、町会ごと自分の決めた曲が街を歩くと流れているとか。市の花、木鳥の選定を町会にもやらすみたいに曲を流さして、音楽で川崎の各地を歩くと町ごとに心地良いBGMがどこからともなく風に乗って耳に届く文化発信ではどうか。 桜の木2000本を河口から植えるのも1本1万円とか価格を決めて寄付を募り、プレートに名前を入れて設置してあげ、育成は市の所有管理とするとか。首都圏に所得が高い人が多いので、何万本にも土手が桜で並木ができ、世界1、東洋1、日本1の桜街道土手(多摩川)になり、観にくる、ロケをやる、住人になるというようになったら、文化度も上がります。 土手も特区申請して、50年単位で個人に法人に、河川敷での商行為権を市で定期借地権方式で貸し出すとか。ジョグや散歩をしても(オープン)カフェ的なハウスもないが、あったら良いのにも思えます。ただし、国、県、市の事業が計画があった時は、すみやかに引き渡す条件付の特約付で権利金の売出しをしてはどうか。 古新聞だけでなく、アルミ缶、資源回収物の回収を今とは別に収集事業として事業化してはどうか。防犯、安全への必要処置への財源として、収入がきびしい折、独自財源としての道を開いてはどうか。そして、それは町内会へ、その対策費補助として還元さすということであれば、住民はためておき、特定曜日に出してくれるのではとも思えなくはないとも思うのですが。 また、市の会館・遊園地的なものへの入場料は市民(住民)は10%引とか〇〇引とかして優遇する。本籍のある人は△△引(5%とか)してあげるとかすれば、市民、隠れ市民が我が市を誇れるし、PRもするし、新住民にもなりたい(子ども有夫婦世帯の)しと、若年齢化が市としても企れるようになるし、若夫婦が集まって住みつくようになるのでは、とも思います。 何をするにも金がいる。民活、アイデア活で乗り切り、すばらしい川崎にしたいし、なって欲しい。(世界に誇れるような)永年の世話になったところだし、何とかしたい。 転勤族で各地に住み、改めて川崎に戻り、考えるに、かつて(40年前)より良くなるはなったが、それはそれ、もっともっと良くなってほしい。羽田が近く、品川も近く、こんな良い立地(小杉もありますし)はない。東京、川崎、横浜でなく、世界の川崎から発想が創られてほしいものです。</p>	<p>御意見の世界1をめざすという考え方で記述しておりませんが、川崎区構想素案めざすべき都市像の項において示すとおり、川崎区の海に面した地理的特性や歴史的経緯を踏まえ、他にない川崎区の特徴をいかしていくという考え方で記述しております。具体的御提案につきましては、都市計画の基本方針である都市計画マスタープランに記述することはできませんが、市政に関する御意見として参考とさせていただきます。</p>
	<p>223</p>	<p>区民提案として、具体的にどのようなことが提案されたのか。</p>	<p>区民提案につきましては、都市計画課窓口、都市計画課ホームページ(http://www.city.kawasaki.jp/50/50tosike/home/tosimasu.htm)をご覧ください。</p>

3. 幸区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	P	意見の要旨	市の考え方
都市構造	301	14	<p>3(1)幸区を特徴づける自然環境を活かしたまちづくりの項において、豊かな景観と自然の残る加瀬山周辺の保全・再生に努め、区民が身近に触れあえる…「水と緑の拠点」の形成をめざします。の文言があるが、都市景観の加瀬山としては緑の孤島であるが植物動物の生態系保存地、虫類、鳥類の渡りの点などとして存在する価値は計り知れないものがあると言わねばならない。しかしながら、古木がほとんどで林床には新生の幼樹は少なく、森林としては貧相で世代交代も停滞し、昭和の始めまで里山として人の管理が行き届いていたが、放置と一部のオーバーユースのため荒廃してしまった。</p> <p>従って、「水と緑の拠点」の形成をめざします。と計画達成の注力度が川崎で一番低い緑被率である幸区の唯一の緑の拠点としては、ぜひにも「水と緑の拠点」とすべく進めます。”との方向性にしてほしい。</p> <p>幸区が多摩川河川敷を緑被率面積に加えるべきではない。幸区カルテの作成時において「緑がもっと育ってほしい場所」には、夢見ヶ崎動物公園(加瀬山)、さいわい緑道、新鶴見操車場跡地、御幸公園、川崎駅西口、今後に期待して、小倉緑道、尻手黒川道路、府中街道の街路樹、古市場緑道などが挙げられた。市民の念頭には、加瀬山から発した緑の軸線として豊かな景観があるものと言わなければならない。</p>	<p>都市計画マスタープラン素案の文章表現については、策定の趣旨等素案P8 に示すとおり、実施主体や計画熟度に従って整理しております。「水と緑の拠点」の形成については、具体的な単一の事業を進めるものではなく、市民と行政の協働のもと、様々な施策、市民活動等により「水と緑の拠点」の形成に向けて進めていくものであることから、目標や方向性に関する事項として整理しております。</p> <p>幸区構想素案において、緑被率面積の記述はございませんが、本市緑の保全及び緑化の推進に関する条例第2条にて、「緑」は「樹木等の植物、樹林地、水辺地、農地等の自然環境を有する土地…」と規定していることから、多摩川河川敷を緑被率面積に加えております。御理解いただきたいと存じます。</p> <p>御意見であげられた「緑がもっと育ってほしい場所」につきましては、幸区構想素案 都市環境の方針 の項において記述されていると考えております。</p>
土地利用	302	20, 21	<p>新川崎・鹿島田駅周辺地区の地域生活拠点の整備について</p> <p>にぎわいをもたらさなければならない商店街の狭い中心に古市場矢上線の通過交通としての機能・呑むした行政施行をいまだ改善せず、鹿島田駅の南武線踏切の交通停滞のひどさに目をつぶり交通改善の引き伸ばして住民に苦渋を与え続ける。この解決には、ガス橋から御幸跨線橋・三菱自工の前から尻手黒川道路にいたる(大田神奈川線)新しい通過交通の要路としての整備を優先すべきである。これがとりもなおさず将来の住民の年齢構成からも「環境に配慮し、安全に通行できる道路整備」と提言した行政施行の目標と合致することと判断でき、住民が安全に快適に移動できる歩行者空間の整備であり確保である。</p>	<p>幹線道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられたガス橋通り(大田神奈川線)については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後おおむね10年間に行われる事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、これらの検討を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	303		<p>新鶴見操車場跡地では、急激な住宅工事が進みつつあるが、周辺道路は貧弱である。都市マスの中でもそういった問題について記述はされているが、現実には開発が進みつつある。そういったことも見越して計画を立てないとマスタープランの実現は難しいのではないか。</p>	<p>幸区構想素案 土地利用の方針及び交通体系の方針において、御意見の趣旨について盛り込まれていると考えておりますが、都市計画の具体的な課題として、御意見を参考に取り組んでまいります。</p>

土地利用	304	20, 21	<p>交通体系と都市環境【矢向駅と新鶴見操車場開発を面的に位置づけた課題】について</p> <p>矢向駅改札口を2階にして乗降を東西に振り分けること、南側の踏切を広げることは緊急課題であるが、矢向駅の問題は新鶴見操車場跡地南側の開発による人の移動、交通量増加による環境変化として捉える必要がある。ここは新川崎地区、鹿島田駅周辺地区の関係と同じ位置づけで問題提起することが必要。</p> <p>また、道路、駅が横浜市に位置するので、川崎・横浜の行政間で緊密に協力することを強調してください。</p>	<p>幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、矢向駅周辺の生活拠点としての市街地の改善について記述しておりますが、幸区構想素案において、交通環境の現状・課題を追加修正し、横浜市との連携についての記述を方針部分に追加、修正してまいります。なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。【再掲】</p>
	305		<p>矢向駅では、マンションや企業の開発が進んでいるが、今の矢向駅周辺の道路基盤では、もたなくなる。矢向駅は横浜市というが、矢向駅の開発を進めてほしい。</p>	<p>矢向駅については、横浜地域であることから、本市が矢向駅周辺の開発を進めていくことはできませんが、周辺にお住まいの区民にとっては身近な問題であることから、幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、交通環境の現状・課題、横浜市との連携についての記述を追加、修正してまいります。</p>
	306	22	<p>準工業地域の土地利用について</p> <p>準工業地域は住工調和で望むとしているのは従来から住工調和して暮らしているので結構です。問題は昔の地上げのような宅地買取業者が入ってきて、後継住人のいない土地を買ってワンルームマンションなどを近隣の住民の生活環境を無視して法律の限度いっぱい建てるなどの乱開発の動きが顕著になっている。これらは、当プランとは別に緊急課題として、まちづくり局で対策を立てていただきたいと思います。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、都市計画の基本方針として、幸区構想素案P25 3(5)住工調和のまちづくり の項において、盛り込まれていると考えておりますが、住民の発意による地区計画等の土地利用ルールづくりの支援など、都市計画の具体の課題として、御意見を参考に地域の状況に応じて検討してまいります。</p>
	307		<p>塚越の準工業地域では、密集地に5階ぐらいのマンションが建ち始めている。マスタープランでは住工調和について記述されているが、現実には必ずしもそうならない。こういった問題は、短期的な問題であり、条例等で迅速に手を打つべき。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、都市計画の基本方針として、幸区構想素案P25 3(5)住工調和のまちづくり の項において、盛り込まれていると考えておりますが、住民の発意による地区計画等の土地利用ルールづくりの支援など、都市計画の具体の課題として、御意見を参考に地域の状況に応じて検討してまいります。</p>

<p>土地利用</p>	<p>308 22</p>	<p>「住環境向上エリア」における良好な景観形成のためのルール(条例)づくりについて 1 斎場への宮型霊柩車等の乗り入れ禁止(バン型霊柩車のみ認める) 現状、住居系エリアに斎場がどんどん進出している。これらの施設が建ち、営業を行うことは合法であると思われるが、住居系エリアの景観としてはあまり好ましくないと考えます。 他の自治体で既に行われている方法(景観条例の制定)で景観を改善していくことが必要だと思います。具体的には、斎場への宮型霊柩車等の乗り入れ禁止(バン型霊柩車のみ認める)等の対策が必要だと思います。 2 ラブホテルの屋上看板・ネオン・料金表表示(休憩料金表示)等の規制 現状、住居系エリアにラブホテルが立地しています。住居系エリアの景観としてふさわしくないばかりでなく、あえて建物の上部に突出する形で照明付き看板が設置されており、近隣との協調性を全く感じる事ができません(悪意すら感じます)。当施設が建ち、営業を行うことは合法であると思われませんが、住居系エリアの景観としては大いに問題があると考えます。 どのような施設をラブホテルと定義つけるのかは難しいですが、他の自治体で既に行われている方法など、あらゆる方法を駆使して景観(屋上看板・ネオン・料金表示(休憩料金表示)等)を改善していくことが必要だと思います。 また、地域から嫌悪されるラブホテルではなく、地域と共生するビジネスホテルとしての外観・営業内容となるよう自治体も取り組む必要があると考えます。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランは、個別具体の規制について記述することはできませんが、幸区構想素案P22 2 豊かな生活を育む住宅地の形成をめざします の項において示すとおり、地域の特性にあわせた土地利用や街なみ景観づくりに関する基本的考え方を記述しております。具体的な御提案については、素案に示すとおり、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援するなかで実現していくものと考えております。</p>
-------------	---------------	---	---

<p>土地利用・交通体系</p>	<p>309 20, 36</p>	<p>1 幸区構想区民提案P43 3 まちづくりの提案 居住者の利便性を高める駅前整備 望まれる整備の方向性 南武線の連続立体化と踏切問題については大きな予算がかかりますが、地域の基盤整備の優先事項として問題解消を目指します。 幸区構想区民提案P98 3 まちづくりの提案 (3) 南武線の立体化による渋滞の解消 南武線の連続立体化(高架化、地下化)事業を早期に進めることにより、踏切を解消し、渋滞の発生を解消するとともに、歩行者の安全性を確保します。 上記の幸区構想区民提案のまちづくりの提案に記述されている内容について、幸区構想素案P20 (3) 地域の生活拠点としての鹿島田駅周辺地区 <現状・課題> の記述にまったくないので追加記述していただきたい。また当初記述されなかった理由について解答されたい。 2 幸区構想区民提案P118 公共交通ネットワーク (1) 鉄道網体系 幸区の鉄道網体系は南武線を基本軸とし、~川崎縦貫高速鉄道線の整備よりも南武線の立体交差化を優先します。 上記の幸区構想区民提案の公共交通ネットワーク基本方針に記述されている内容について、幸区構想素案P36 5(1) 鉄道利便性の向上 の項における、「市域の交通機関の~川崎縦貫高速鉄道の2期整備及び京急大師線との相互直通運転について検討を進めます。」との記述について、区民提案の中で京急大師線との相互直通運転について一切議論されおらず、個別の幸区構想素案にどういった経緯で記述にいたったか理由について回答されたい。 さらに、また幸区構想区民提案にもとづいて「川崎縦貫高速鉄道線の整備よりも南武線の立体交差化を優先します。」との記述の併記を要望するとともに、当初併記しなかった理由について回答されたい。</p>	<p>鹿島田駅前の踏切については、幸区構想素案P20 (3) 地域の生活拠点としての鹿島田駅周辺地区 <現状・課題> の項において、自動車や歩行者、自転車、安全で快適に通行できる交通環境の整った拠点の形成が課題であると記述しております。JR南武線の連続立体交差化については、具体的方策であり、現状・課題の記述にはふさわしくないために記載しておりませんが、「通勤・通学の時間帯には『歩行者や自転車で』大変な混雑」と、記述を追加、修正してまいります。 鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。 なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承ください。</p>
<p>交通体系</p>	<p>310 30, 33</p>	<p>交通ボトルネックの解消【JR南武線の立体交差化】について 立体交差化の問題は幸区では川崎縦貫道路計画以前からの何十年も前から最優先の要求です。幸区町内会連合会も毎年のように要求を上げており、具体化の兆しも見えないことに対する市民の行政への不信任は町内会関係者があきれるほど強烈です。まちづくり局も南武線の立体化が実現しないと南武線東西の交通改善は解決しないと認識されている。また、JR東日本としても市のプランで強調されていないような案件なら市民の要求度合いは低いと考えるでしょう。20年先を見たプランなら、この問題を【JR南武線の立体交差化】として独立させて最優先に取り上げててください。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。 なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承ください。</p>
	<p>311</p>	<p>幸区構想を進めていく上で、交通体系の整備が必要。幸区の南武線で真2つに別れている状態、流通、生活道路を考慮した場合は、計画を盛り込む前に、実施計画を先行してほしい。(幸町連要望済)</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。 なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御承下さい。 御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>

交通体系	312	<p>JR南武線高架化について</p> <p>全体構想及び幸区構想の中において南武線の高架化について「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します」との記述がありますが、この問題は幸区民の長年にわたる悲願であります。特にラッシュ時の鹿島田塚越踏切の状況を見るに、一刻も早い高架化の実現を願うばかりです。交通体系ばかりでなく、新しい幸区の都市計画を考えていく上でも大きな障害となっているJR南武線の問題を解決していただけるよう川崎市の更なる努力を期待いたします。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>
	313	<p>JR南武線の連続立体交差化について</p> <p>幸区を東西に分断している南武線の連続立体化は、幸区民にとって長年の希望であり要望をしてきました。また、川崎縦貫高速鉄道線 期整備は、1万人アンケートでも幸区民の意向はその必要性を望んでいません。</p> <p>都市計画マスタープラン幸区民提案の公共交通ネットワークにおいて「川崎縦貫高速鉄道の整備より南武線の立体化を優先する」を第1の基本方針とし、幸区域の分断解消、交通渋滞の緩和、安全な歩行空間の確保のため南武線の立体化(高架化もしくは地下化)を推進するまちづくり提案を阿部市長に行いました。しかし、今回の幸区構想素案では「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します。」の表現となっています。これでは納得しかねます。</p> <p>「JR南武線の連続立体交差化の整備は早期に進めます。」の表現への変更をお願いするとともに、はっきりとした回答をお願いいたします。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>
	314	<p>幸区を縦に分断している南武線の高架化は、幸区民にとって長年の都市計画整備の希望であり、要望をしてきましたが「京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します。」の表現では納得しかねます。</p> <p>はっきりとした説明をお願いいたすとともに、早期の整備を要望いたします。川崎縦貫高速鉄道 期整備は、幸区民のアンケートでも必要性を望んでいません。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体の取組みの参考とさせていただきます。</p>
	315	<p>幸区交通に関する将来構想の最優先課題は、JR南武線の立体化ですが、これについて重要な課題として取り上げていただきたいのは、現在陸橋にあわせて上下しているJR貨物線と横須賀線の完全立体化です。新鶴見操車場跡地の開発に合わせて、御幸/日吉地区を分断している両線が立体化されれば、日吉/新鶴見操車場跡地/御幸地区を平面道路で結ぶことになり、交通渋滞に抜本的な改善が期待できます。地下鉄計画などに先んじて古くからの懸案を解決することが幸区民にとって重要です。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞と地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。</p> <p>JR貨物線と横須賀線の立体化については、御意見として参考にさせていただきます。</p>

<p>交通体系</p>	<p>316</p>	<p>JR南武線の立体化については、30年以上前から言ってきた。「京急大師線の進ちょくを見極めながら…」と総合計画と同様の記述であるが、JR南武線と京急大師線にどのような関係があるのか。また、幸区では中心部を南武線が通り、地域を分断し、不便であるが、それにも関わらず矢野口から先の区間がなぜ先に行われるのか。幸区の最優先の課題として具体的に進めてほしい。</p>	<p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1 幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御了承下さい。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体的な取組みの参考とさせていただきます。</p>
	<p>317</p>	<p>矢向駅へのアクセス改善・バリアフリー化を望みます。</p> <p>矢向駅前の踏切は、道路と3本の線路(うち最も東側の線路は他の2本の線路からやや離れている)が斜めに交差している上、歩行者、自転車、自動車の交通量が非常に多く、大変危険な踏切といえます。また、駅に近接しているせいか、朝夕のラッシュ時を中心に、遮断時間が非常に長いように感じます。以前、踏切の遮断機が閉まりきるまでに渡りきれなかった老人を見付け、遮断機の外へ出られるよう補助したこともあります。</p> <p>現在の危険な状態を改善し、誰もが安全かつ快適に駅を利用することができるようにするため、駅の橋上化、またはJR南武線の立体交差化を望みます。</p> <p>駅の敷地の大部分は横浜市にあるようですが、川崎市民の利用も多いので、課題の改善のため、積極的に動いていただきたい。</p> <p>また、矢向駅へのアクセスには上記のような危険や問題点があるため、矢向駅が最寄りであるにも関わらず、川崎駅へ自転車で出る方も多いようです。よって、矢向駅付近の改善は、川崎駅西口の自転車問題の改善にもつながると思います。</p> <p>危険な状況を一刻でも早く解消していただきたいので、「京急大師線の進ちょくを見極めながら」ではなく、早急に進めていただきたいと思います。なお、矢向駅付近にはJRの電留線があるため、立体交差化の方法を採用した場合、莫大な費用がかかるか、または本線のみ立体化(電留線と踏み切りは残る)になりかねないと思われるので、本箇所に関しては、駅の橋上化が最も望ましいと考えます。この橋上駅の改札口に接続する歩道橋については、最低でも「さいわい歩道橋(幸町)」と同等の仕様(スロープ・エレベータ付き)が望ましく、できればエスカレーターもついていればなお良いと思います。</p>	<p>矢向駅については、横浜地域であることから、本市が矢向駅周辺の開発を進めていくことはできませんが、周辺にお住まいの区民にとっては身近な問題であることから、幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点 の項において、交通環境の現状・課題、横浜市との連携についての記述を追加、修正してまいります。なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16 「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。</p> <p>鉄道の立体化や整備については、それぞれ市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。しかしながら、JR南武線による交通の渋滞や地域の分断は、幸区においては特に重要な課題であることから、幸区構想(案)交通体系 1 幹線道路のネットワーク形成をめざします の項に(5)を新設し、JR南武線の連続立体交差化に関する項目を分割して記述してまいります。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは施策の優先度を定めるものではありませんので御承ください。しかしながら、立体交差化事業には多額の費用が必要であることから、JR南武線については、現在事業が進められている京急大師線連続立体交差事業の進ちょくを見極めながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>御意見の趣旨については、政策領域別基本計画等の具体的な取組みの参考とさせていただきます。</p>

交通体系	318	<p>矢向駅は横浜市に位置するが、矢向駅と操車場跡地の間の道路についても、横浜市と連携をとって整備を進めてほしい。</p>	<p>矢向駅については、横浜市域であることから、本市が矢向駅周辺の開発を進めていくことはできませんが、周辺にお住まいの区民にとっては身近な問題であることから、幸区構想素案P21 1(4)鉄道駅を中心とした生活拠点の項において、交通環境の現状・課題、横浜市との連携についての記述を追加、修正してまいります。</p> <p>なお、他市区との連携につきましては、幸区構想素案P16「都市構造 4 交通を育みます」の(8)において別途位置づけております。【再掲】</p>
	319	<p>歩行者や自転車が安心して通行できる歩道等の整備を望みます。</p> <p>国道1号線とさいわい緑道が交差するところにある横断歩道へ進入する際の視界が非常に悪いです。南河原公園の出入口にあるブロック塀やさいわい緑道の塀などが、歩行者や自転車運転者の視界を悪くしています。また、横断歩道へ進入しようとする歩行者・自転車と、国道1号線脇の歩道を進む歩行者・自転車とがぶつかりそうになる場面をよく見かけます。見通しを悪くするこれらの塀などの撤去(または一部除去)を望みます。</p> <p>また、現状、南河原公園～川崎幸病院～梅園幼稚園間の細い通路・道路に自転車・歩行者が集中しており、危険な状況になりつつあります(特に川崎幸病院～梅園幼稚園間は主に住宅街のため、見通しが悪い)。南河原公園に隣接する国道1号線脇の歩道部分を歩行者・自転車が安全に通れるよう拡幅していただきたいです。</p> <p>また、ハードの整備だけでなく、ソフトの面でも歩行者・自転車のための交通安全対策を行っていただきたいです。具体的には、自転車の危険運転(携帯使用・無灯火・二人乗り・三人乗りなど)に対して罰則(反則金など)付きで直ちに取締まれるような条例を制定する等の対策が必要だと思えます。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランに、個別具体的な道路整備や自転車の運転に関して記述するものではありませんが、御意見の趣旨につきましては、幸区構想素案P33 2(1)歩行者・自転車・自動車が共存する安全な道路整備の項において、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズへの考慮、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路についての歩車分離を図るための歩道や自転車歩行者道の設置、交通安全施設の設置や道路構造の工夫などの安全対策についての基本的考え方を反映していると考えております。また、自転車利用に関しては、幸区構想素案P36 5(3)自転車利用の促進、自転車と共生するまちの項において、自転車等の利用マナーの向上等、周辺等での放置自転車問題対策について記述しております。具体的な御提案につきましては、参考とさせていただきます。</p> <p>また、ハードの整備だけでなく、ソフトの面でも歩行者・自転車のための交通安全対策を行っていただきたいです。具体的には、自転車の危険運転(携帯使用・無灯火・二人乗り・三人乗りなど)に対して罰則(反則金など)付きで直ちに取締まれるような条例を制定する等の対策が必要だと思えます。</p>
都市環境	320	14 <p>3 水と緑を育みます(2)街なかの水辺と緑の創出との関連で一考察とさせていただきます。</p> <p>幸区内の公園の未設置と矢上川周辺の水辺と緑空間について</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 新整備をしていただきたい 2 小倉緑道の大再整備、夢見ヶ崎公園との緑のネットワークによる街づくりの創出 3 (日吉地区)これらの水辺と緑のあふれる豊かな景観を守りつつ区民・市民が身近に自然とふれあう環境学習の拠点をづくり、自然環境を活かしたまちづくりの構想を考えていただきたい。 4 環境学習を全小中学校に実施していただきたい。環境を良くするも悪くするも人である。したがって、人間教育をすることである。色々な政策といっても人間を育てることが第一義である。 	<p>公園未設置地区の解消、小倉緑道など街なかの身近な緑地の整備、夢見ヶ崎公園の豊かな緑を活かしたまちづくりなど、水と緑のネットワークづくりににつきましては、幸区構想素案P39 2 鶴見川・矢上川の水辺空間の活用、P40 4 緑の拠点としての既存公園の整備と身近な緑の創出の項の中に反映されているものと考えております。</p> <p>環境教育、環境学習の推進につきましては、都市環境の形成にとって重要と考えおりますが、都市計画の基本的方針である都市計画マスタープランにおいて、環境学習の全小中学校実施という項目を記述することはできないと考えております。なお、市立小中学校を中心に環境関連の副読本等が、さらに市立小学区を中心にまちづくり副読本が配布されているとともに、環境教育を含めたまちづくり学習の実践につきましては、すでにいくつかの取り組みが進められております。御意見の趣旨につきましては関係部局に伝えらるとともに、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

都市環境	321	<p>幸区構想素案の「都市環境方針図素案」の中で、幸区のシンボルマークのようなメビウスリングの交点である新鶴見操車場跡地の部分は既存公園もあり、将来の幸区の水と緑のネットワークの拠点となる「環境に優しい循環型のまちづくり」のシンボルとなるような公園・広場の整備を行ってはいかがでしょうか。現在、開発が進められておりますが、既存公園と開発区域・新規道路等の整備や将来の管理等について、開発事業者と区民・行政の話し合いができるような行政からの調整をお願いしたい。具体的にお答え願います。</p> <p>また、区民提案されている「エコ・シティ新川崎」にふさわしい水と緑の拠点としたいかがでしょうか。</p>	<p>新川崎地区(新鶴見操車場跡地)につきましては、日吉地区と御幸地区をつなぐ重要な位置にあることから、幸区構想素案P19 1(2) ゆとりと潤いのある街なみ景観づくりの項において、環境と防災機能に配慮した民有地の緑化やオープンスペースの確保による、ゆとりと潤いのある良好な都市環境の形成について記述しております。また、本地区は緑化推進重点地区の候補エリアとして位置づけており、都市環境の方針図で示しております。資源の循環・再利用・省エネルギー等の循環型まちづくりについては、全市的な課題として、幸区構想素案P43 6(3)環境に優しい循環型のまちづくりの項において、御意見の趣旨について盛り込んでいると考えております。なお、水と緑のネットワークの標記は概念図として示したものであり、交差部分の位置づけが他と比較して高くなるという優先度を示したものではありません。</p> <p>今後の具体的な整備、管理等につきましては、地区計画に基づき、市民、事業者、行政の協働により、進められるものと考えておりますが、御意見の趣旨につきましては、今後の参考意見とさせていただきます。</p>
都市環境	322	<p>方針図に水と緑のネットワークが記載されているが、新鶴見操車場跡地の部分の緑が不足している。</p>	<p>新川崎地区(新鶴見操車場跡地)につきましては、日吉地区と御幸地区をつなぐ重要な位置にあることから、幸区構想素案P19 1(2) ゆとりと潤いのある街なみ景観づくりの項において、環境と防災機能に配慮した民有地の緑化やオープンスペースの確保による、ゆとりと潤いのある良好な都市環境の形成について記述しております。また、本地区は緑化推進重点地区の候補エリアとして位置づけており、都市環境の方針図で示しております。</p>
都市防災	323	<p>都市防災として、学校等を地域防災拠点として一時生活できる場所としていますが、大災害直後(三日間程度)は救援体制が整うまでのつなぎとして町内会単位の「いっとき避難所」で安全を確保してほしいというのが危機管理室の方針と理解しています。そのため、本プランにも、「いっとき避難所」「地域防災拠点」「広域避難所」の段階避難体制を明確にしてそれぞれの避難所で救援を得られるように明文化してください。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画である川崎市地域防災計画に記述しておりますが、都市計画マスタープラン素案の記述内容をわかりやすくするため、避難についての考え方を参考図として追加修正いたします。</p>
	324	<p>防災について、一時避難に関する記述がない。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、政策領域別基本計画である川崎市地域防災計画に記述しておりますが、都市計画マスタープラン素案の記述内容をわかりやすくするため、避難についての考え方を参考図として追加修正いたします。</p>

<p>その他</p>	<p>325</p>	<p>都市計画マスタープラン素案説明会における意見項目について マスタープランの素案の段階では、抽象的文言の表現で行政施行の具体的な指摘でのプラン言及や表現にいたり難しいのかもしれないが、説明会出席の市民の意見において次の傾向が見られたのではないかと思うので計画案成立において配慮いただければと考え暫時述べておきます。 1. 地域分断化の原因である南武線の立体化の推進について 2. 都市計画道路の整備推進と都市計画道路の見直し等の検討状況について 3. 準工業地域等の工場跡地におけるマンション建設への対策の具体的記述について 4. 横浜市域である矢向駅改良及び周辺道路整備における連携強化について 5. 新鶴見操車場跡地の整備における緑化の推進と道路整備の推進について 6. 不適地が存在する地域の実態に合わせた二ヶ領用水の親水化の検討について 7. 各区の特性や目玉となるポイントの更なる強調について</p>	<p>御意見の1、3、4、5、につきましては、別途意見書を頂いておりますので、各項目に対する考え方を御参照ください。 2. 都市計画道路の整備推進と都市計画道路の見直し等の検討状況につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っておりますので、今後おおむね10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、これらの検討を進める上で参考とさせていただきます。 6. 不適地が存在する地域の実態に合わせた二ヶ領用水の親水化の検討につきましては、幸区構想素案P39 3 身近な水辺の整備 の項において記述されていると考えております。 7. 各区の特性をいかした都市計画マスタープランになるよう素案の作成に取り組んでまいりましたが、総合計画等との整合や全市的な記述方法の整合を図るなかで、特に分野別の方針において区の特性がわかりにくくなっている可能性があります。さまざまな事項に配慮して総合的に都市計画の基本的目標・基本的方向を定める行政計画であるという性格上、特定の項目に特化して強調することが困難となっておりますことに御理解いただければと考えております。なお、各区の特性は、「めざすべき都市像」において特に記述されていると考えております。</p>
------------	------------	---	--

4. 中原区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理P NO	意見の要旨	市の考え方
めざすべき都市像	401	<p>中原区の顔ともいべき等々力緑地をはじめ、多摩川河川敷はまちの財産だと思います。知人から聞いたのですが、中原という工場の多い街のイメージが強いようです。等々力緑地のような緑があることが知られていないようです。これからはまちのイメージづくりが大切だと思います。せっかくのこれだけの緑があるので、もっとPRできるような街づくりを期待します。駅を降りたところから、緑の街を予感させるような演出や、等々力緑地への楽しい歩道など魅力あるまちづくり、まちの顔づくりが必要と思います。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、中原区構想素案におきましても、P16 3(3)水と緑のネットワーク、P37 1(2)豊かな緑をつなぐ緑のネットワークの形成、P41 1「まち」の魅力向上のための環境整備をめざします等の項目の中に反映されているものと考えております。御意見の趣旨につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
土地利用	402 18	<p>土地利用の基本方針に示されているように、小杉駅周辺地区を、広域拠点にふさわしい、にぎわいのあるまちとして、整備・発展させてゆくことが、中原区全体のまちとしての核作りという観点から非常に重要な課題であると感じております。現在の東急東横線武蔵小杉駅の東南側は、大きく開発が進められ、今後の発展が大変期待されます。</p> <p>一方で、JR武蔵小杉駅の北側方面については、駅前には整備されているものの、現状のまちの奥深さに欠ける状況であり、南の開発が進むとさらに南北の格差が拡大し、取り残されてしまうのではないかと危惧しております。ぜひ、北側についても、南側と同じように街づくりを進めていただき、商業やサービス、公共施設、憩いの施設など街の機能を誘導していただきたいと思っております。また、南側のようなランドマークとなる建物も期待します。</p> <p>川崎の広域拠点として、業務核都市に位置づけられている小杉地区については、中原区の小杉駅から北西方向のエリアのまちの顔としての均衡のとれた発展が重要と考えます。すでにJR武蔵小杉駅の北側地区も再開発を促進すべき地区として指定されているとうかがっております。小杉駅周辺地区については、現在の駅から全方面への均衡な発展が推進されるような基本構想の策定を希望いたします。</p>	<p>小杉駅周辺地区では、現在駅南側の再開発等が進められておりますが、中原区構想素案P18 1の項に示すとおり、駅北側も含め、商業・業務・文化・交流・研究開発等の諸機能集積と優良な都市型住宅の建設を適切に誘導し、本市の広域拠点にふさわしい、にぎわいのあるまちをめざすこととしております。小杉駅周辺地区の再開発等具体的取組に対する御期待、御意見と考慮、今後の取組にいかしてまいります。</p>
	403	<p>小杉周辺の発展が大変楽しみです。鉄道のターミナルとして便利な街になると思います。ぜひ、二子玉川や自由が丘、代官山とかのようなおしゃれで人気のある街にしてください。</p>	<p>小杉駅周辺地区の再開発等具体的取組に対する御期待、御意見と考慮、今後の取組にいかしてまいります。</p>
	404	<p>インターネットで膨大な数の資料を拝見しました。都市計画というと、川崎駅とか小杉駅とか最近ますます発展していくようで、いろいろ楽しみです。</p> <p>その中の「策定の趣旨等」というのがあり、「市の基本構想」との整合、県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」との整合というのがありました。「川崎再生フロンティアプラン」というのはわかるのですが、県の計画との整合性というのが具体的にどうなっているのかよくわかりません。</p> <p>以前、開発事業の都市計画の説明会で、再開発の方針のエリアを示した図があったのですが、確か県が何かの方針だったと思います。マスタープランというあの様な事柄との整合性という意味なのでしょうか。そうであれば、あの様なエリアは、どの部分に示されているのでしょうか。</p>	<p>全体構想構想素案P18 都市構造の方針図 について、神奈川県が決定する川崎都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(川崎都市計画都市再開発の方針)において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区として定める「2号再開発促進地区」等についても表現を追加してまいります。</p>

<p>土地利用</p>	<p>405</p>	<p>私は、以前中原区に長年生活しておりました。そして今回、武蔵小杉の再開発区域に入居が決まり、大変愛着ある中原区に戻ることとなりました。実際に計画を立てる際、住民の意見として取り入れてくだされば幸いです。</p> <p>再開発の内容から見てくるとは、交通の利便性ばかりを頼る予想以上の住居の乱立でした。大げさに書かせていただければ、電車が便利であれば、人はいくらでも集まる。しかし、これには限界があるのではと不安になりました。折角の再開発ですから、利用する人々が心地良くなる街、また将来的にも価値が上がる街になることを願っております。</p> <p><不安点></p> <ul style="list-style-type: none"> ・風の心配 : NECの辺りを通ると強風が多いため、高層完成後には更に悪化するのではと心配です。 ・圧迫感: 工事が進むたび毎に、高層の圧迫感が増してきています。更に増えるとなると窮屈で、非常に居心地が悪いのではと心配です。 ・将来の過疎化 : 今後、人口は減少していくにもかかわらず、これ以上多量な住戸を供給すると将来的には過疎化が進み、負の地域になってしまうのではと不安です。 ・幼稚園、保育園等が少ない : 住戸が大量に増加するにも関わらず、幼稚園、保育園等が少なすぎるのではないかと感じております。もしも、子供の流入が一時的と考えていらっしゃるのであれば、なおさら心配です。一時的な増加であるなら、武蔵小杉の将来は、高齢化、人口減少、過疎化、負の街ということになります。そうならないためには、学校等を充実させ住み心地をUPすることが重要だと思われます。結果、自ずと魅力的な街になり、人口も流入するのではないのでしょうか。また、交通の便が良いということは、共働きの夫婦も多いのではと予測できます。ならば、給食を増やす、バスの送り迎えをする等の付加価値も大きなポイントになってくると思います。そういった多種多様なソフト面も併せて充実させれば、インターネットが普及している昨今、評判も口コミで広がりフレッシュな人口流入も可能だと思います。 	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランには具体的な施策の列挙はできませんが、御意見の趣旨につきましては、中原区構想素案 土地利用の方針、交通体系の方針及び都市環境の方針において、反映されてるものと考えておりますが、小杉駅周辺地区のにぎわいのあるまちをめざし、具体の再開発事業等の取組を進めてまいります。</p> <p>以下で、個別の御指摘に対して回答いたします。</p> <p>具体の開発が進んでいる高層建築物につきましては、日照、風、景観など周辺環境へ与える影響については条例環境影響評価を実施する一方、地区計画を活用しながら適切な土地利用を誘導しております。幼稚園、保育園等が少ないという御指摘につきましては、中原区構想素案P22 3(4)良好な住宅づくりとコミュニティを活かしたまちづくりの項において、基本的考え方として反映されていると考えております。</p>
-------------	------------	---	--

<p>交通 地利 体系</p>		<p>・商業施設が住戸に比べて少ない：上記の学校同様、魅力的な店舗が増えれば済み心地が良くなることは必死です。再開発が完了していないと言う理由もありますが、現状あまりに乏しい施設内容だと思われます。例えば、仙川などは、クリーンな街づくりで都心から離れていても、値崩れせず人気が出ているようです。風俗店・パチンコ店等は排除、昔ながらの優しい商店街を残しつつも、おしゃれで実用的な店舗を増やし、美術館も設ける。活性化の一例だと思われます。武蔵小杉は、非常に広範囲な大規模再開発。もっとももっとももっと魅力的な街づくりができるのではないかと期待しております。</p> <p>・高齢者への対応：素案にもバリアフリーのことは記載されておりましたが、具体的ではないので見えてきませんでした。武蔵小杉は、交通網が発達して非常に便利なため、人の流れが非常にはやく、高齢者、障害者には大変歩きづらいと思われます。再開発後は、バリアフリー化を徹底することで高齢者、障害者に優しい街が形成されることを期待しております。(専用通路、ベンチ、バス、見やすい表示方式、憩いの場等)</p> <p>・モータリゼーションへの対応：現状では綱島街道・府中街道の渋滞が間違いなく予想されます。結果、バスなどの利用が倦厭されるばかりでなく、駅周辺の無法駐車・違法駐輪が続発し、小杉駅そのものの魅力が落ちていくことが懸念されます。そのため、これ以上の乱立されないよう、正しい規制を取り入れることが必要ではないでしょうか。無法駐車・違法駐輪は大変見苦しいです。徐々に、武蔵小杉で降りた時、違法駐輪の多さで街が大変汚く見え愕然としました。</p>	<p>商業施設の不足という御指摘につきましては、中原区構想素案P18 1(1)広域拠点にふさわしいにぎわいのあるまちづくりの項において、基本的考え方として反映されていると考えております。なお、現在進められている再開発等において、一定の商業施設の整備が予定されております。</p> <p>バリアフリーに関する御指摘につきましては、具体的なバリアフリー施策は記述しておりませんが、中原区構想素案P19 1(2)地域と連携したまちづくりの項において、基本的考え方として反映されていると考えております。</p> <p>駅周辺の違法駐車、放置自転車対策につきましては、中原区構想素案P34 3(2)自転車等駐車場の整備と利用環境の向上の項において、基本的考え方として反映されていると考えております。</p> <p>公園・緑地等の整備につきましては、中原区構想素案P42 4(1)都市的資源と歴史的資源を活かした中原区らしい街なみづくりの項において、基本的考え方として反映されていると考えております。</p>
<p>都市 市地 環利 境用</p>	<p>406</p>	<p>・公園など緑地化計画の欠如：真の「にぎわいのあるまちづくり」とは何でしょうか。前記の例にもございます仙川・たまプラーザ・二子玉川などは、住居とともに商業施設・文化施設が集積されておりますが、さらに一定の割合で公園・緑地が随所に配置されています。これは、行政のマスタープランに基づく指導にほかなりません。こういった「量」より「質」を求めた都市計画こそが、武蔵小杉という未来都市に必要なだと思っております。</p> <p>以上、大変稚拙な文章となってしまったこと、お許し下さい。ただ、中原区への愛着、そして期待は大変大きなものと自負しております。より良い再開発になることを切に願っております。</p>	

交通体系	407	33	<p>「歩くことが楽しく、自転車と共生できるまちを育む」大賛成です。小杉周辺は開発が進み、横須賀線の新駅ができるなど、大変便利になるのが楽しみです。この中心部へ安心して快適に歩いてゆけるまちは素晴らしいと思います。</p> <p>今は、たとえば南武線沿線道路も歩道はあるのですが、狭いので、人や自転車がすれ違うのに、はらはらする状況です。特に傘をさしているときや、荷物を持っていると、落ちていて歩けません。ぜひ、安心して楽しく歩き、すれ違えるような歩行者のことを配慮した街づくりが進むような基本構想としてください。</p>	<p>中原区構想素案及び小杉駅周辺地区の再開発等具体の取組に対する御期待、御意見と考え、今後の取組にいかしてまいります。</p>
	408		<p>元住吉駅へのアクセスが徒歩に限られています。そこで、2点、意見を述べさせていただきます。</p> <p>自動車でのアクセスが可能なように、駅東側の線路沿い道路(オズ通り側で駅から武蔵小杉側に延びている道路)を自動車路とし、駅へ自動車で送迎できるようにお願いします。または、元住吉駅の改良に合わせて、市も駅広整備をお願いします。</p> <p>自転車でアクセスが可能なように、駅直近に自転車とバイクの駐輪スペースを設けてください。駅の北側にありますが、遠くて利用が不便です。特に、駅に接する三菱銀行の前は民間施設とは言え、ロープを張り、さらに歩道にはコンクリートの固まり(ポラード)が置かれ、買物・通勤路を塞いでいます。バス交通が不便ですので、遠くから駅に来る方は自転車を使わざるを得ません。バスは日中は運行していませんので、自転車は必須です。</p> <p>構想ではプレーメン通りから西にしか都市計画道路が延びていませんが、この道路は歩行者専用化しているので、オズ通りにも繋がるように整備してください。より住みよいまちにするために、よろしく願いいたします。</p>	<p>都市計画マスタープランでは、具体的な整備事業等の記述をしておりませんが、御指摘の駅周辺の交通施設の改善や道路空間の改善につきましては、中原区構想素案P20 2(2)交通結節点としての地域交通環境の整備の項において、市民・事業者と連携した取組の基本的考え方等を記述しております。</p> <p>都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っておりますので、今後10年間に進む事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、これらの検討を進める上で参考とさせていただきます。</p>

5. 高津区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	P	意見の要旨	市の考え方
都市構造・都市環境	501	16	<p>都市構造のP16において、円筒分水周辺が、水と緑の拠点に位置付けられておりますが、都市構造方針図において、水と緑の拠点の記号が記入されておられませんので、記入をお願いします。</p> <p>円筒分水周辺地区は、高津区の重点課題として位置付けられており、今後の整備の方針を今年度、ワークショップで検討いたします。円筒分水まわりは、公共用地として、将来にわたり担保された土地です。また、周辺緑地も、緑地保全地区、特別緑地保全地区など、保全を担保された緑地があります。久地梅園公園もあります。以上の点から、高津区の水と緑の拠点として、最も重要な場所としての位置付けをお願いいたします。</p>	<p>国の登録有形文化財に指定されている二ヶ領用水久地円筒分水を、高津区構想素案P18都市構造の方針図において、水と緑の拠点として追加、修正いたします。あわせて、同素案P16 1(3)の項目において、二ヶ領用水久地円筒分水を新たに別項目として分割記述いたします。</p>
都市構造	502	16	<p>橘地区について、拠点としての表現が弱い。P16において、縦貫高速鉄道線の鉄道駅等の整備の機会をとらえて誘導しますと記述しているが、抽象的で分かりづらい。イメージしやすいように、具体的に説明してほしい。</p>	<p>橘地区につきましては、用途地域として近隣商業地域もあり、商業系土地利用が可能となっておりますが、現状は商業施設が分散立地しており、本市の拠点として位置づけるほどの集積が見込めない状況となっております。現在、市として拠点整備事業を進める予定はありませんが、今後の縦貫高速鉄道線整備等の機会をとらえて、生活を支える拠点形成を誘導する方策として、都市計画の観点からの検討を考えております。</p>
土地利用	503	22	<p>P22の計画的な拠点形成の記述について、手法として地区計画を記述しているが、事業者は利益を優先とすることから、事業者も含めた地権者の合意は難しいのではないかと、よって、区民提案では、巨大マンションの林立を規制するルールづくりを提案した。20年後のマスタープランとしては記述が足りない。</p>	<p>工業地域における住宅系の建築物につきましては、平成18年3月から高度地区制限をかけており、工業地域における大規模工場跡地等の土地利用転換に際して、一定の効果があると考えております。また、拠点地区の商業系地域におきましては、生活拠点としての機能強化を図るため、地区コミュニティの核としての商業、サービスその他の業務の利便を増進する中密度の複合的な土地利用の誘導を第一に考えておりますが、高層の住宅を建築する場合には、高津区構想素案P22 1(2) 鉄道駅を中心とした拠点地区等における土地の高度利用と再開発の促進の項において、商業振興施策や周辺市街地の環境改善に資する計画的土地利用の誘導について、基本的考え方として反映されているものと考えております。</p>
	504	23	<p>高津区の人口増加に対して、公共施設が不足している。例えば、市民館の音楽室が曜日によっては倍率が100倍に達するような状況である。市民活動の場を確保するためには、商店街の空き店舗利用を可能にするために、内装費の補助を実施するなど、具体的なことをやるべき。</p>	<p>都市計画マスタープランでは御意見のような詳細な補助制度等まで記述するものではありませんが、基本的な考え方につきましては、高津区構想素案P23 1(5) 身近な暮らしを支える公共公益施設の活用とコミュニティの拠点づくりの項において反映されているものと考えております。</p>
	505	27	<p>P27において、北見方・下野毛地区は、工場の操業環境の維持と住宅地との調和をめざすと記述されているが、現状のままで良いということなのか。意味がよくわからないので、ご説明願いたい。</p>	<p>高津区構想素案P31 <土地利用の区分>「住工調和エリア」の項において、工場の操業環境維持と住民主体による住環境との調和誘導の基本的方向を記述しております。</p>

土地利用	506	27	大規模工場跡地等について、計画的な土地利用の誘導に努めますと記述されているが、具体的な手法を記述すべき。	個別の計画や土地利用については、様々なものが考えられますので、高津区構想素案P27 3(1) 大規模な工場等の土地利用転換の適切な誘導 の項において、基本的考え方として反映されているものと考えております。
土地利用・都市環境	507		良好な斜面緑地の保全の記述について、土地利用のルールづくりと記述しているが、具体的にはどういったものなのか。「地権者の理解と協力を得て」といっても、具体的な施策なしでは、斜面緑地は失われていくと思います。	良好な斜面緑地の保全については、さまざまな具体的施策がありますので、高津区構想素案P24 2(2) 自然環境と調和した住宅地の形成、P40 1(1)高津を特徴づける多摩丘陵の崖線の緑の保全 の項において、様々な緑地保全施策の活用や、開発事業等における緑地の保全配慮に関する基本的考え方を記述しております。
都市環境	508	44	策定委員報告会では、梅林や菖蒲園といった記述は民有地緑化として表現を調整したという説明があったが、P44の<現状・課題>において、梅林や菖蒲園といった記述があるのはなぜか。	基本的考え方を示す方針部分には具体的名称を記述しておりませんが、現状・課題につきましては、例示的に梅林や菖蒲園を記述しております。
その他	509		区民提案の記述が素案でどのように変わったのかわかりやすく示して欲しい。	案の縦覧に際して、区民提案書、区民提案と都市計画マスタープラン案との対応表をあわせて縦覧してまいります。

6. 宮前区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	意見の要旨	市の考え方
都市構造	601	<p>菅生、長沢などでは、田園都市線沿線より小田急線沿線、世田谷町田線との連携が強い。宮前区でも端のほうは、周辺地域との関連性が強い。昔からの地形や交通体系を踏まえた上で、周辺地域との関連性を骨格としてしっかり記述すべき。</p> <p>また、梶ヶ谷ターミナル周辺では、コンテナトラックが増大し渋滞が起きている。行政は都市の骨格づくりをしっかりと記述すべき。</p>	<p>宮前区構想素案につきましては、区別の構想となっているため、区内の記述が中心となっておりますが、隣接する地域との関係性につきましては、全体構想素案P14 1 広域調和・地域連携型のまちをめざしますの項において反映されていると考えております。</p> <p>都市の骨格となる幹線道路の整備等の考え方につきましては、宮前区構想素案P32 1快適に移動できる道路網のあるまちをめざしますの項において基本的な考え方を記述しております。</p>
土地利用	602 19, 24	<p>川崎縦貫高速鉄道の宮前区における都市基盤での位置づけについて</p> <p>宮前区都市計画マスタープランにおける川崎縦貫高速鉄道は5駅の設置計画となっており、まちの都市基盤整備では、もっとも重要な大黒柱の要素である。路線変更による国の認可はまだこれからにしても、20年先を見据えた計画ならなおのこときちっと5駅を活用したまちのありようを文言でいれるべきである。便利さだけでなく、土地利用のすすめかたについては早くから地域の合意があったほうが良く、この業務への行政の姿勢意気込みが見えてないと思います。(P19 1 (3) 計画的な土地利用転換の誘導について)</p> <p>P24 5 地域別のまちづくりの方針の項において、インターチェンジ周辺及び幹線道路沿道地域、については項目があるが鉄道についてはなぜ記されていないのか。5駅を新しいまちの核としながらも地域特性を活かした方針も入れてもらいたい。</p> <p>川崎市全体計画では何千億円もの一大投資事業推進を決定しているにもかかわらず、もし中止になっても使える抽象的な文言の都市構造、交通体系の骨格になっている。</p> <p>川崎市全体計画で地下鉄ができればまちの顔や形がかなり変わるはずだが、プランの中では特徴的に見えません。もっと見せるべきだと考えます。</p>	<p>川崎縦貫高速鉄道線の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、現段階では、駅位置の詳細については、決定しておりません。したがって内容につきましては、宮前区構想素案P15 2(1)地域の交流を支える交通体系の項において、川崎縦貫高速鉄道を周辺都市との連携や区内の各拠点・地区の交流・連携を支える「鉄道軸」として位置づけ、同素案P17の都市構造方針図において、基本的方針に該当する内容を記述しております。また、同素案P18 1(1)魅力ある地域生活拠点の形成の項において、川崎縦貫高速鉄道線の整備の機会をとらえた記述を行い、同素案P19 1 (3)鉄道駅を中心とした拠点地区等における土地の高度利用と再開発の促進の項において、駅整備に際しての基本的考え方を記述、さらに同素案P28 <土地利用の区分> 地域商業エリアの土地利用の基本的方向にも、土地利用の誘導について記述しております。</p> <p>以上の記述は、全体に通じる考え方であり、より具体的な生活圏の特性ごとに整理したP24 5地域別のまちづくりの方針の項には記述しておりませんが、御意見の趣旨につきましては、今後の具体的な取組の参考とさせていただきます。</p>
	603 21	<p>2(7)誰もが住み続けられる住環境づくりについて</p> <p>内容が住宅づくりに偏っているように思います。例えば、都市ガスや下水道などのインフラ整備促進支援を記述する。</p> <p>支援のひとつとして河川敷道路の活用がある。河川の景観を愛する歩行者に配慮した道路として維持・管理するだけでなく、ライフライン強化にも利用できるよう規制緩和を進めていく必要がある。</p>	<p>御指摘の箇所は、分野別の方針として、特に住環境・住まいづくりに関して重点的に記述している部分となっており、下水道分野も含めた記述とはなっておりません。下水道の整備につきましては、宮前区構想素案P43 3(2)都市の安全、快適な環境づくりをめざした下水道の整備の項において、基本的考え方を記述しております。</p> <p>ライフライン強化につきましては、防災上重要な事項でございますので、宮前区構想素案P48 1(4)都市施設の防災性向上の項において、基本的考え方を記述しております。河川敷道路活用の具体的御提案につきましては、御意見として参考とさせていただきます。</p>

<p>土地利用・都市環境・都市防災</p>	<p>604 25</p>	<p>宮前区水沢・平瀬川水源域を守る土地利用について 北部市場西側、菅生水沢の森計画地北側の生産緑地一帯は今後地主さんの相続があるたびに開発が進むと思われます。多摩川に二子でつながる平瀬川は8km弱の都市河川ですが、流域にとつてはこの大地に人が住み始めた太古の時代から、命の水、生活環境資源として大切な川でした。都市マス素案の中では平瀬川を活かすまちづくりは要素としてあっても、どう都市河川の維持管理をしてゆくのか、特に平常時の維持管理用水確保のための施策がありません。そして大雨時対策では今50mm対応ですが上流部水沢地区の開発に伴う、雨水処理を考えると平瀬川で飲み込めるのか非常に心配です。地形の特徴をつかんで、水源域の土地利用を考えると緑のダム構想が必須要素で、規制しても緑と畑を守れるマスタープランが必要と考えます。(P25(2)平瀬川地域の～河川を中心としたまちづくり～、関係) 市民の主体も大切だが、政治、行政の市民の意を汲んだ先をみつめた施策決断がないと、手遅れになることが往々にしてある。都市計画こそ網をかけたたり規制したりできるはず、この先見性が問われます。</p>	<p>河川関係につきましては、宮前区構想素案P41 1(5)水に親しめる河川づくりの項において、基本的考え方を記述しておりますが、都市計画マスタープランでは詳細な事業手法までの記述は行っておりません。 御意見の趣旨である維持管理用水確保につきましては、関連する項目として、同素案P40 1(4)住宅地と農地が調和したまちづくり 優良な農地の保全の項において、「農地が雨水の保水や地下水の涵養等の多面的な機能を持っていることから、良好な都市環境の形成に資する一団の優良な農地は、生産緑地地区に指定し、保全に努めます」と記述し、さらに同素案P41 1(6)水と緑のネットワーク形成の項において、「健全な水循環を回復し、地下水の保全を図るため、地下水涵養の取組や湧水地の整備に努めます」と記述、さらに同素案P44 3(5)環境に優しい循環型のまちづくりの項において水循環構造の保全・再生等の視点に立つ旨の記述を行っております。あわせて都市防災の観点からも、同素案P48 1(3)市街地の浸水対策の項において、「河川流域の保水・遊水機能の向上を図るため、流域の優良な農地や良好な緑地の保全、浸透機能を有する下水道や透水性・保水性のある舗装材を用いた道路舗装の検討などを進めます」と記述しております。 御指摘部分の同素案P26 5土地利用の地域別のまちづくり方針(2)平瀬川～河川を中心としたまちづくり～の項においては、基本的考え方を記述し、具体的な事業手法等までの記述は行っており、さらに土地利用誘導方針における具体的な地域の土地利用規制に関する内容は、住民の発意による主体的な活動をふまえた土地利用ルール策定という観点が必要不可欠であると考えておりますので、御承ください。御意見の趣旨につきましては、今後の具体的な取組における参考とさせていただきます。</p>
<p>交通体系</p>	<p>605</p>	<p>縦貫高速鉄道線の整備について、市長が5年間延期し、現在は小杉に重点を置いてやっていくということだが、素案には5行程度しか記述されていない。もう少ししっかりと記述してほしい。</p>	<p>川崎縦貫高速鉄道線の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。内容につきましては、宮前区構想素案P15 2(1)地域の交流を支える交通体系の項において、川崎縦貫高速鉄道を周辺都市との連携や区内の各拠点・地区の交流・連携を支える「鉄道軸」として位置づけ、同素案P17の都市構造方針図において、基本方針に該当する内容を記述しております。また、同素案P18 1(1)魅力ある地域生活拠点の形成の項において、川崎縦貫高速鉄道線の整備の機会をとらえた記述を行い、同素案P19 1(3)鉄道駅を中心とした拠点地区等における土地の高度利用と再開発の促進の項において、駅整備に際しての基本的考え方を記述、さらに同素案P28 <土地利用の区分> 地域商業エリアの土地利用の基本的方向にも、土地利用の誘導について記述しております。</p>
<p>都市防災</p>	<p>606</p>	<p>行政と市民の役割分担について、行政が何をどこまでできるのかを明確に記述してほしい。河川整備を例にとると、平瀬川上流部には、生産緑地がかなりあるが、相続発生後は保全されるかどうかかわからない。平瀬川は現在時間雨量50mm対応になっているが、大雨の時には下の尻手黒川道路は水浸しになる。川崎市では90mm対応をめざしているというが、いつになるかわからない。行政としてどこまでできるのかを明示すべき。</p>	<p>都市計画マスタープランでは詳細な事業計画を示すものではないことから、平瀬川の治水対策につきましては、宮前区構想素案P47 1(3)河川の整備の項において、基本的考え方を記述しております。なお、市として今後10年間は時間雨量50mmに対応できる整備が図られていない区間につきまして、整備を進めてまいります。御意見の趣旨につきましては、今後の具体的な取組の参考とさせていただきます。</p>

7. 多摩区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理P NO	内容	市の考え方	
めざすべき都市像	701	8,9	多摩区のめざすべき都市像の基本的な考え方として最初に「ひと・水・緑 - 住み続けたいまち 多摩区」が大きくとりあげられています。ところがP9ではその項目が4として最後に記述されています(基本的考え方には4はありません)。基本的考え方と同様な扱いで、1の前に移動してください。	基本的な考え方の「ひと・水・緑 住み続けたいまち 多摩区」の図と合わせて方針記述を冒頭に移動し、基本的な考え方の項目を1～3の3項目に修正いたします。
	702	8,9	区民提案では「(仮称)多摩川崖線軸」については特段の位置づけによる保全と継承を重要な柱としています。その取り組みの重みづけをより明確にしてください。「(仮称)多摩川崖線軸」の斜面緑地保全の実効性の高い取り組みのためには、その区域の適正な土地利用が必要で、その方針の記述が住宅地の中に埋没していて、明確になっていません。「ひと・水・緑 - 住み続けたいまち」をめざす多摩区の都市像においては、良好な環境を構成する重要な資源であり、重点的に保全すべき緑である「(仮称)多摩川崖線軸」の区域においては、適切な土地利用が図られるよう項目をたてて、誘導の指針を明記していただきたい。	各構想素案の方針記述を分野別の方針として整理していることから、「(仮称)多摩川崖線軸」の位置する丘陵部の土地利用については、都市計画上の考え方として、市街化を図るべきである市街化区域となっているエリアについては住宅地の方針に記述しております。具体的には、全体構想素案P27、28 <土地利用の区分> 丘陵部住環境向上エリアにおいて「住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地、住環境の形成を促進」と記述、丘陵部住環境保全エリア及び丘陵部住環境保全エリアにおいて「保全を図るべき斜面緑地については、地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策により保全」と記述しております。なお、各分野の骨格的事項となる都市構造の方針においても、多摩丘陵の緑の保全の項目をたて、都市構造方針図において(仮称)多摩川崖線軸として位置づけております。
	703	8	2の項を「身の丈にあった(生活圏中心・修復型・市民と協働の)まちづくりを推進します。」にする。 <理由> ・提案のイメージ(生活圏中心・修復型・市民と協働のまちづくり)に戻したい。 ・「身の丈」という言葉は差別語になっていない。	「身の丈にあった(生活圏中心・修復型・市民と協働の)」という表現の趣旨につきましては、多摩区構想素案P9 2 身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます の項の中に反映されているものと考えております。また、より広く市民の皆様に分かりやすい表現として記述いたしました。
	704	9	多摩区構想素案の第2部、めざすべき都市像のP9 2 身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます。について 多摩区の区民提案は「市民生活に必要な骨格的な都市基盤整備」と「身の丈にあった生活圏のまちづくりの推進」の2項目からなっていますが、多摩区素案では「身の丈にあった…」の考え方は継承しながらも、「身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます」とわかりやすい表現に変更されています。 多摩区都市マス推進会議に途中から参加した私は「身の丈にあった…」にとまどいを感じました。まちづくりに関心のある仲間とも議論しましたが、変更後の表現がわかりやすいとの意見で一致しました。区民一般に理解されやすい変更(案)に賛成です。 注)長い間熱心に討議を続けられた多摩区都市マスメンバーの方々には、どのような想いがあるのかわかりませんが…。	「身の丈にあった(生活圏中心・修復型・市民と協働の)」という表現の趣旨につきましては、多摩区構想素案P9 2 身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます の項の中に反映されているものと考え、素案の表現のままとさせていただきます。

めざすべき都市像	705	9	<p>1の項において、「身の丈にあった生活圏のまちづくりの推進」という表現の復活を要望します。</p> <p>区民提案ではP13及びP14に「(1)市民生活に必要な骨格的な都市基盤の整備、(2)身の丈にあった生活圏のまちづくりの推進」と項目を立て、バランスよく整備していくことを提案しており、これは基盤の整備を主軸とする従来型のまちづくりから修復型のまちづくりへとシフトすべきであるという提案で、区民提案の最も基本的で重要な提案であります。しかも、「身の丈にあった生活圏のまちづくり」の考え方が「骨格的な基盤の整備」に影響を及ぼす項目もあります。</p> <p>一方、多摩区構想素案のP9において、「2 身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます」と表現されていますが、これは区民提案P14 (2) 「つまりこれまでの成長拡大型のまちづくり理念を見直し、新しい時代状況に応じたまちづくりの考え方として「生活圏中心のまちづくり」や「修復型のまちづくり」、「市民協働のまちづくり」といった身の丈にあった生活圏中心のまちづくりを進めていく必要があります。」とうたったものとまったくニュアンスが異なり、「市民の暮らしの視点」といった表現に置き換えられるものではありません。</p>	<p>「身の丈にあった(生活圏中心・修復型・市民と協働の)」という表現の趣旨につきましては、多摩区構想素案P9 2 身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます の項の中に反映されているものと考えております。また、より広く市民の皆様に分かりやすい表現として記述いたしました。</p>
	706	10	<p>図中「生活拠点」を「身近な生活拠点」に変更する。(以下同該当部分は変更する。)</p> <p>「地域に応じた整備手法」を「身の丈にあった(生活圏中心・修復型・市民と協働の)整備手法」に変更する。</p> <p><理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域生活拠点との違いをはっきりさせる。 ・提案のイメージ(生活圏中心・修復型・市民と協働のまちづくり)に戻したい。「身の丈」という言葉は差別語になっていない。 	<p>「生活拠点」の表現につきましては、他の区の区別構想を含めた都市計画マスタープランの概念として整理しておりますので、素案の表現のままとさせていただきます。御意見の趣旨につきましては、参考とさせていただきます。</p> <p>御意見の趣旨(生活圏中心・修復型・市民と協働)につきましては、多摩区構想素案P10 図の右側の列「生活圏を単位にした身近なまちづくり」に関する概念として整理しておりますので、その意図は図中に示されていると考えております。</p>
都市構造	707	14	<p>方針図に 生田緑地～多摩川の軸線 を入れるべき。</p> <p><理由> 軸線を強調するため。</p>	<p>生田緑地及び多摩川とのアクセスにつきましては、多摩区構想素案 都市環境の方針等において記述しておりますが、都市構造の方針図においては、多くが民有地となっている部分に具体的な整備事業等を示すような矢印を表記することは適当でないと考えておりますので、素案のままとさせていただきます。御意見の趣旨につきましては、今後の取組に向けた御意見として参考にさせていただきます。</p>

都市構造	708 14	<p>(仮称)多摩川崖線軸の適切な土地利用が図られるよう誘導の指針を明記すべき P14 4 (2)多摩丘陵の緑の保全 2行目「(仮称)多摩丘陵崖線軸」として、重点的に保全すべき緑と位置づけ、「その保全に努めます」「取り組みます」にすべきです。</p> <p>また、その実効性の高い取り組みのためには、都市計画的手法による土地利用の適正化と緑地等の保全手法による都市環境整備の双方を推し進める必要がある。その点では、(仮称)多摩川崖線軸の斜面緑地の保全について、都市環境の方針の記述はあるが、土地利用の方針の記述がないのは不適切である。</p> <p>市街化区域が区域の大半である多摩区において、かつて都市が拡大・成長する時代には、緑地や農地は未利用地として、将来開発され土地利用がされる対象の土地であった。しかし、時代は変わり持続可能なまちづくりをめざす多摩区の都市像においては、それらは良好な環境を構成する重要な資源である。よって、重点的に保全する緑である(仮称)多摩川崖線軸の区域においては、適切な土地利用が図られるよう誘導の指針を多摩区構想に明記すべきである。土地利用の方針としてその旨明記されたい。</p> <p>そして、その土地利用の誘導を行う際には過去数十年間の土地利用の経緯に着目することが重要である。イ.都市環境方針図において重要度の高い緑と位置づけられている部分及びその周辺地区について、ロ.過去数十年間非住宅系の用途の建物が立地し、ハ.その用途を適法とするために周辺の低層住宅系の地区より、ゆるやかな都市計画が定められている区域で、かつニ.現に立地している建物の規模(容積率や高さ)に比べて定められている容積率や高さの最高限度が大きい地区については(4つの条件を満たす地区を中心に)、その是正を行う、あるいは、住宅系の用途に土地利用が変更される際に緑の保全を妨げる開発が抑制されるよう、住宅系の利用に転用する際に限定してより厳しい土地利用ルール(高度地区など)を設定するなどして、より適正な土地利用を誘導するような方策を講ずるべきである。</p>	<p>都市計画マスタープラン素案の文章表現については、策定の趣旨等素案P8に示すとおり、実施主体や計画熟度に従って整理しております。「(仮称)多摩川崖線軸」の良好な斜面緑地の保全については、目標の実現に向けて、時間はかかっても継続して取り組む事項と考えており、「保全に努めます」と表現しております。</p> <p>また、土地利用方針への記述につきましては、各構想素案の方針記述を分野別の方針として整理していることから、「(仮称)多摩川崖線軸」の位置する丘陵部の土地利用については、都市計画上の考え方として、市街化を図るべきである市街化区域となっているエリアについては住宅地の方針に記述しております。具体的には、全体構想素案P27、28 <土地利用の区分> 丘陵部住環境向上エリアにおいて「住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地、住環境の形成を促進」と記述、丘陵部住環境保全エリア及び丘陵部住環境保全エリアにおいて「保全を図るべき斜面緑地については、地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策により保全」と記述しております。</p> <p>なお、各分野の骨格的事項となる都市構造の方針においても、多摩丘陵の緑の保全の項目をたて、都市構造方針図において(仮称)多摩川崖線軸として位置づけております。</p> <p>土地利用の規制に関する具体的御提案につきましては、住民発意による地区計画等の土地利用ルールの策定支援や地域の実情に応じた質の高い住宅地を形成するためのきめ細かな土地利用誘導方策の検討の際の参考とさせていただきます。</p>
土地利用	709 17	<p>1(1) 3つめの文 …、土地の高度利用及び適正利用を図るため… <理由> 高度利用だけでなく適正利用という視点も入れたい。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、多摩区構想素案P17 1(1) 建物の建替え更新を適切に誘導し、新しい魅力的な都市機能の集積をめざします の項における「適切に誘導」、「計画的な誘導」という表現の中に反映されているものと考えております。</p>
	710 17	<p>1(3) の文章に追加。 …。また、連続する低層階の商業施設と中高層階の住宅をそれぞれ適切なかたちに誘導するためのルールづくりや土地利用の誘導を行います。 <理由> 商業施設の連続した活性化を図るとともに地域生活拠点にふさわしい街なか居住のための良好な住環境をつくる(商業地域内のドミノマンション対策)のため。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、多摩区構想素案P17 1(3) 商業地域等における都市型住宅の適切な誘導 の項において、基本的考え方として反映されているものと考えております。</p>
	711 19	<p>1(5) 4つめの文(P19上から2つ目)「…改善を検討します。」から「…に努めます。」に強めるべき。 <理由> 策定趣旨等の文章表現でレベルアップ。</p>	<p>登戸駅と多摩川とを結ぶ歩行者動線の改善につきましては、現在のところ、実現に向けて、庁内・関係機関・市民との協議・調整・検討が必要な事項であることから、策定の趣旨等素案P8 6(3)文章表現 の項において示すとおり、「検討します」という表現が適切であると考えております。</p>

土地利用	712	19	2(1)1つめの文「各鉄道駅から約300mの周辺地区(商業等利用圏)は、…日常生活を支える歩いて暮らせる地区コミュニティの…」下線部の追加すべき。 <理由> 身近な生活拠点についての記述はここしかないので、基本的な事項は落ちのないよう書いてもらう。	生活拠点としての鉄道駅周辺地区の圏域につきましては、必ずしも300mで規定できるものではないと考えております。また、「歩いて暮らせる」という表現の趣旨につきましては、地区コミュニティの「生活拠点」という表現に反映されているものと考えております。
	713	19	2(1)2つめの文について 「…住民や商店街組織、その他関係者の主体的な…」下線部の追加。 「…街なみ景観の形成を5年、10年のニーズにも応えながら20年後に目標を置く身の丈にあった(生活圏中心・修復型・市民と協働の)まちづくりをめざします。」という表現にすべき。 <理由> ・まちづくりには、地元にある大学、鉄道事業者、地元密着企業等もありうる。 ・身近な生活拠点についての記述はここしかないので、基本的な事項は落ちのないよう書いてもらう。	まちづくりには、地元大学等もございますので、「その他関係者」という記述を追加修正してまいります。 「…街なみ景観の形成を5年、10年のニーズにも応えながら20年後に目標を置く身の丈にあった(生活圏中心・修復型・市民と協働の)まちづくりをめざします。」という表現につきましては、都市計画マスタープランは20年後の将来像を描いているものであること、御指摘の記述につきましては生活拠点に関する記述であること、市民主体のまちづくり活動の支援につきましては、文中で既に記述していることから、御意見の趣旨につきましては、反映されているものと考えております。
	714	20	2(2)1つめの文「…の強化に努めるとともに、電線類の地中化等でまちの…」下線部追加すべき。 <理由>「電線類の地中化」は政府の経済財政諮問会議でも日本の都市美化と社会資本の形成の観点から議論されている市民権を得た事項であり、身近で現実味のある具体例として文章に入れたい。また、本都市防災欄では同じ扱いをしている。	電線類の地中化につきましては、当面、主要な幹線道路や広域拠点、地域生活拠点等、拠点となる地区等で進めていくものと考えておりますので記述しておりません。
	715	20	2(3)1つめの文について 「…、商店街組織や住民、その他関係者の発意による…」 「…支援するとともに、電線類の地中化等で景観に配慮した…」下線部追加すべき。 <理由> ・まちづくりには、地元にある大学、鉄道事業者、地元密着企業等もありうる。 ・都市美化と社会資本の形成の観点から議論されている市民権を得た事項であり、身近で現実味のある具体例として文章に入れたい。また、本都市防災欄では同じ扱いをしている。	1点目については、まちづくりには、地元大学等もございますので、「その他関係者」という記述を追加修正してまいります。 2点目については、電線類の地中化につきましては、当面、主要な幹線道路や広域拠点、地域生活拠点等、拠点となる地区等で進めていくものと考えておりますので記述しておりません。

土地利用	716	21	<p>住宅地の特性に合わせた適正な規制・誘導をはかる多摩区内の住宅地は、それぞれの形成過程が異なる。「水・緑の存在によりその豊かな住環境が確保されており、相互の相関関係の中で考える」という原則に基づいて、各地区の特性に対応したかたちで規制・誘導をはかることが重要である。</p> <p>二ヶ領用水沿いなどを中心にスプロールの住宅地化が進んだ住宅地では、地区の防災性を高めるため狭い道路の整備を進めながら、安全で快適な住宅地の形成を進めることが重要である。この際、農地と住宅地が調和した良好な住宅地をめざすため、一律的に広幅員な道路整備を優先するのではなく、農地としてのオープンスペースと農道などの通路が適切なネットワークを形成し、上記の目的を達成するという視点も重要である。</p> <p>丘陵部で計画的に開発がされた住宅地では、既に良好な住宅地を形成しその住環境を保全していくべき地区もある一方で、宅地造成等規制法などの制定前に開発が行われた住宅地などでその基盤に課題を残す地区もあるのが現状である。よって、地区の特性に合わせるという原則によりきめ細やかに規制の適正化を行うことが重要である。特に現行の土地利用のルール(建ぺい率・容積率、高さ、用途のそれぞれ)に対して、過去数十年間立地してきた建物の規模が小さい地区(残余部分の大きい地区)については、将来住民が暗黙に合意している築造を上回る開発が行われるリスクを軽減するために、土地利用ルールの適正化など見直しを積極的に推進すべきである。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、多摩区構想素案P213 地域の特性を活かした安全・快適な住環境を育みます の項において、盛り込まれていると考えておりますが、土地利用ルールの適正化など具体の御提案につきましては、住民発意による地区計画等の土地利用ルールの策定支援や地域の実情に応じた質の高い住宅地を形成するためのきめ細かな土地利用誘導方策の検討の際の参考とさせていただきます。また、道路整備の視点につきましては、都市防災の考え方として参考にさせていただきます。</p>
	717		<p>多摩区構想では「生活圏のまちづくり」についての項目立てがありません。できる限り各分野別の方針に生かして記述したとの説明を受けましたが、実際は「生活圏のまちづくり」についての具体的な記述がほとんどなく、まちづくり推進地域別構想に委ねられている状況です。まちづくり推進地域別構想の具体案が示されていない現段階では、「生活圏のまちづくり」が地域別構想の策定の中でどのように位置づけられるかも分からないし、位置づけられるという保証もありません。多摩区構想素案の中で、「身の丈にあった生活圏のまちづくり」に言及すべきと考えます。</p>	<p>区民提案第3章 身の丈にあった生活圏のまちづくりの御提案内容につきましては、全体構想、他の区別構想と整合を図り、広く市民の皆様に分かりやすいものとするため、多摩区構想素案の各分野別方針の中に反映されていると考えております。また、「まちづくり推進地域別構想」の考え方につきましては、策定の趣旨等(案)の中で記述しておりますが、制度の詳細につきましては、今後検討してまいります。</p>
	718		<p>生田緑地の保全に関して、計画的な誘導という記述があるが、このマスタープランで、例えば生田緑地のところで、20mを超えるような建物の建築を規制することができるのか。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランでは、個別具体の建築計画について直接規制することはできません。</p>
	719		<p>区別構想素案には、大規模住宅団地の建替えについて記述しているが、自分の住まいにも関係するため、具体的な多摩区における建替え・改修計画を教えてください。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランでは、建替えについての基本的な考え方を示しており、具体的な建替え計画等も含めての記述は行っておりません。現在進められている建替え計画等の具体的な内容についてお調べの場合は、所管部署を御紹介いたします。</p>

交通体系	720	14	<p>「鉄道と道路網」を「道路網と鉄道」とすべき。 <理由> 市が主体的に取り組み、明確なアクションを示せるのは道路である。従って、記述の優先順位は、道路>鉄道である。</p>	<p>都市計画マスタープランは具体的な事業の優先順位を定めるものではないこと、さらに用語の順番が優先順位を示すものではないことから、素案のとおりとさせていただきます。</p>
	721	14	<p>「大量輸送を担う…、未整備の…努めます」の部分を「未整備の都市計画道路の見直しや効率的な幹線道路の整備に努め、大量輸送を担う鉄道網の強化を図ります」とすべき。 <理由> 市が主体的に取り組み、明確なアクションを示せるのは道路である。従って、記述の優先順位は、道路>鉄道である。</p>	<p>都市計画マスタープランは具体的な事業の優先順位を定めるものではないこと、さらに用語の順番が優先順位を示すものではないことから、素案のとおりとさせていただきます。</p>
	722	29	<p><現状・課題>の1 鉄道不便地域の…以下を削除し、として挿入すべき。 に続けて、「しかしながら、幹線道路に関しては、川崎市の他区と比較して整備率が低く、渋滞原因の踏み切り解消のための、駅舎の橋上化などの対策も遅れていて、交通需要を処理しきれていないのが課題です。」とすべき。 「鉄道や道路」を「道路や鉄道」とすべき。 <理由> ・多摩区では、川崎縦貫高速鉄道線の優先順位は高くないし、区民提案の時点では、まだ事業として決定していなかった。 ・現状と課題の共通認識が必要であり、特に都市計画道路の整備率の遅れにともなう課題は、重要な認識事項である。 ・市が主体的に取り組み、明確なアクションを示せるのは道路である。従って、記述の優先順位は、道路>鉄道である。</p>	<p>1点目につきましては、の後段は特に鉄道網關することが中心の項目であることから削除し、多摩区構想素案P32 2都市の活力の向上に資する環境に優しい鉄道網の増強をめざします の項の<現状・課題>に取りまとめて記述いたします。 2点目の前半の御意見の趣旨につきましては、特に及び に反映して記述していると考えております。 2点目の後半の御意見の趣旨につきましては、踏切や鉄道駅舎の改善に関する課題記述について、多摩区構想素案P33 3鉄道駅周辺のまちづくりと連携した駅へのアクセス環境の改善をめざします の項の<現状・課題>の記述の中に反映されているものと考えております。 3点目につきましては、都市計画マスタープランは具体的な事業の優先順位を定めるものではないこと、さらに用語の順番が優先順位を示すものではないことから、素案のとおりとさせていただきます。</p>
	723	30	<p>(1) ~ をカットすべき。 のタイトルを(1)のタイトルに格上げすべき。 新しく(1)に「構築や見直しに当たっては、自動車へ過度に依存しない人と環境に優しい都市構造形成をめざすとともに、都市防災性、歩行者等の安全性・快適性、景観形成、環境対策に十分考慮した整備をめざします。」を追加する。 <理由> ・全体構想素案と重複記述になっている。多摩区素案は、多摩区の現状と課題に即したものに絞り、わかりやすくすべきである。 ・道路の特性と機能に応じた利用は、重要な実現期待項目である。 ・人の生活を尊重した対策のあり方として配慮してほしい。</p>	<p>1点目の ~ は、幹線道路網のあり方として基本的な内容となっておりますので、全体の考え方をわかりやすく示すという観点からも、素案のとおり記述させていただきます。 2点目の追加項目については、交通体系全体の内容に反映されているものと考えております。</p>

交通体系	724	31	<p>(2)広域…は、(5)広域…と順番を下げるべき。 (3) 及び を、それぞれ(2)及び(3)に格上げすべき。 (5)を新しい(4)に順番を変えるべき。 (4)を新しい(6)に順番を変えるべき。 新しい(3)の「幹線道路以外にも…体系的な幹線道路網の考え方に従って、地域の実情に応じた道路整備や道路改良に努めます」の下線部「に従って」を「や市民の安全を確保する視点に立って」とすべき。 新しい(4)「世田谷町田線における渋滞の原因となっている交差点の改良に、優先順位を高めて、取り組みます。」を追加すべき。 <理由> ・多摩区では、川崎縦貫高速道路の優先順位は高くない。 ・重要希望事項なのでこのレベルで記述してほしい。 ・優先順位付けから。 ・新しい(5)の追加により。 ・市民の安全の視点が重要(効率優先によって生じた重大事故が多発している) ・世田谷町田線の早急な整備が待たれている(ずっとずっと待っていますが、いつまで待てばよろしいのでしょうか)</p>	<p>記述の順番につきましては、施策の優先度と関係するものではなく、道路の体系に応じて記述しております。また、都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられた世田谷町田線につきましては、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。 また、世田谷町田線の整備に関する御意見につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。</p>
	725	32	<p>2の<現状・課題>について、「多摩区の公共交通網…」をカットして、3の現状・課題に追加すべき。 <理由> 内容が、3の方に相応しい。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、記述を修正してまいります。</p>
	726	32	<p>2(1)「隣接都市へのネットワークを…新百合ヶ丘駅までの複々線化事業を促進します。」の記述を変更してほしい。 <理由> 複々線化事業と立体化事業は一体的なものであり、市も主体的かつ積極的に取り組んでほしい。</p>	<p>複々線化事業につきましては、市が事業者の取組を促進するものでございますので、策定の趣旨等素案P8 6(3)文章表現 の項において示すとおり、「促進します」という表現が適切であると考えております。</p>
	727	32	<p>2(2)「多摩区から川崎中心地へのアクセスの利便性を高めるため、所要時間の短縮も、鉄道事業者に働きかけます」を追加すべき。 <理由> 川崎市の南北方向の所要時間は旧態のままで、30年前とほとんど変わらない。市の自立性を高めるためにも、新宿、渋谷、横浜へ行くより時間を短縮してほしい。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、多摩区構想素案P32 2(2)JR南武線の輸送力向上 の項において、基本的な考え方として反映されているものと考えております。</p>
	728	33	<p>3<現状・課題>について 「多摩区の公共交通網の大きな課題としては、小田急小田原線、JR南武線は、道路との平面交差が多く、地域が分断され、通勤・通学時における踏切遮断による渋滞の発生や横断者の安全性確保が緊急課題となっています。」に変更すべき。 「小田急小田原線は、世田谷町田線と五反田川に沿って走っていることから、生田駅・読売ランド前駅周辺での渋滞発生が課題となっており、鉄道の立体化(地下化)も求められています」を追加すべき。 <理由> ・2<現状・課題>より移動し、前からそこにある「小田急小田原線、JR南武線は…」と合体させた。 ・2<現状・課題>より移動、また「区民提案」では地下化について検討し、現実性があるとして、地下化を強く提案している。</p>	<p>御意見の趣旨を踏まえ、「多摩区の公共交通網の大きな課題としては、小田急小田原線、JR南武線は、道路との平面交差が多く、地域が分断され、通勤・通学時における踏切遮断による渋滞の発生や横断者の安全対策が課題となっています。」と修正し、「小田急小田原線は、世田谷町田線と五反田川に沿って走っていることから、生田駅・読売ランド駅周辺での渋滞発生が課題となっており、鉄道の立体化も求められています。」と修正いたします。 なお、緊急性等の優先順位付けは都市計画マスタープランでは定めないために記述せず、地下化については具体的な事業手法の一つとなるため記述いたしません。御意見として参考とさせていただきます。</p>

交通体系	729	33	3(2)踏切横断対策 「・通勤通学時における…歩行者横断の安全性が緊急改善の課題となっている…踏切横断対策を検討します。」と下線部を追加すべき。 「・小田急線と世田谷町田線がごく近くを走っている生田駅、読売ランド前駅周辺での踏切での渋滞発生が問題になっていることから、鉄道事業者との連携により、車の踏み切り横断対策を検討します。」を追加すべき。 <理由> ・重大事故が発生する前に、ぜひ改善してほしいものです。 ・南北の分断、世田谷町田線の渋滞など、特に、渋滞による経済的ロスも大きい。地域住民・商店街など、皆が本当に困っています。ミュージアムで流れる音楽のようにスムーズに流れてほしい。	1点目の記述は、都市計画マスタープランでは緊急性等の優先順位付けは行わないことから、素案の記述のままとさせていただきます。 2点目の鉄道による地域分断に対する取組につきましては、多摩区構想素案P33 3(1)鉄道による地域分断や鉄道駅へのアクセスの改善の項において、基本的考え方として反映されているものと考えております。
	730		鉄道による地域分断や鉄道駅へのアクセスの改善などの記述に、語尾表現では出ていない「…に働きかけます」という記述があるが、市に主体性がないのか。	鉄道駅施設の改善につきましては、鉄道事業者が取組を進めていくものと考えておりますが、鉄道事業者につきましても、整備には多額の費用がかかってくることから、市としましては、鉄道事業者に働きかけているところでございます。策定の趣旨等素案P8 6(3)文章表現についての項において、「働きかけます」という表現を追加、修正いたします。
	731	34	バリアフリー化された歩道の整備 について 横浜生田線の一部、世田谷通り(生田商店街)手前に、生田大橋の三叉路の信号の改善。現状のままでは、交通事故が何時発生するかわからない。また、小田急線の跨線橋の下に大型ダンプカー等が違法駐車しており道路を狭くしている。明確に駐車禁止区域と指定されたい。また、幹線道路にかかっている人道の跨線橋を撤去願いたい。人は下の横断歩道が便利のため利用していない。高齢者、子供達、自転車の利用者は不便である。(エレベーターは良いが金がかかる)	都市計画の基本方針である都市計画マスタープランにおきましては、個別具体的な整備計画について記述しておりませんが、具体的御提案につきましては、今後の取組を進める上で参考とさせていただきます。
	732	34	4の<現状・課題>について 公共交通機関…の文章から、「さらに、幹線道路の整備の…地域も見られます」の部分をカットし、5の現状・課題に移すべき。 <理由> 5の方が相応しい。	記述を修正してまいります。
	733	34	(2)として、新しいコミュニティ交通の立ち上げを追加し、坂が多い丘陵地や…を(2)に移すべき。 <理由> 新しいコミュニティ交通が必要な弱者が沢山います。	地域特性で2つの項目に分けて示すことが望ましいと考えられることから、記述を修正してまいります。
	734	34	新しい(2)に、「坂が多い…市民の主体的な活動を支援し、地域交通の改善に取り組みます」に下線部を追加すべき。 <理由> もっと積極的に取り組む姿勢を示してほしい。	新しいコミュニティ交通の運営や検討につきましては、地域の協議会等による主体的な活動により進められるものであり、市としてはそれらの活動に対して支援していくものと考えております。
	735	34	コミュニティバスの検討について 川崎市内でコミュニティバスを利用している地域は、いずれも比較的フラットなところであり、生田、三田、五反田地区のような坂の多い街ではない。世田谷通り南北側を一体化した地域こそコミュニティバスの運行が必要と思う。まして川崎北部病院、聖マリアンナ病院は大型バスの運行はない。地域住民の協力が必要な時は大いに力を注ぎたい。	コミュニティバスの検討につきましては、多摩区構想素案P34 4 環境への負荷が少ない公共交通網の整備をめざしますの項において、具体的なルートについては記述しておりませんが、新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動支援についての基本的考え方を記述しております。
交通体系	736	35	5の<現状・課題>に、4の<現状・課題>でカットした「・幹線道路の整備の立ち遅れ…」を追加すべき。	記述を修正してまいります。

737	35	<p>5(1) 「生活道路の安全性の…歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路については、歩車分離を図るための…安全対策に努めます。」の下線部を「多い道路については、道路整備と一方通行など交通規制を組み合わせる」に変更すべき。</p> <p><理由> 交通量の多い狭い道は、本当に危険を感じます。(車よ道をゆずれ)</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、多摩区構想素案P35 5(1) 地区・街区を単位にした道路整備と交通安全対策の取組 の項において、基本的考え方として反映されているものと考えております。</p>
738	36	<p>違法駐輪車の撤去について 生田駅前、駅裏五反田川周辺道路は歩行に支障をきたしている。現在、建造中の駐輪場は一時しのぎである。五反田川に蓋をするか、そして駐輪場とするくらいの決断が必要。救急車、消防車は入れない。また、駅裏の柿畑は無用の長物。所有者の英断による活用を望む。</p>	<p>放置自転車対策につきましては、多摩区構想素案P36 6(2)自転車と共存したまちづくり の項において、基本的考え方として反映されているものと考えております。具体的御提案につきましては、今後の取組を進める上で参考とさせていただきます。</p>
739	36	<p>6(2) 「歩行者と自転車とともに安心、安全に行動できるみちづくり、ルールづくりに努めます」を追加する。</p> <p><理由> 自転車による重大事故が多発しています。特に、老人、子供が生活する生活圏では重要である。</p>	<p>生活道路における安全なみちづくりににつきましては、多摩区構想素案P35 5(1)安全性、快適性を備えた住宅地内の生活道路づくりを進める の項において、基本的考え方として反映されているものと考えております。</p>
740		<p>交通ネットワークについて 区内の道路整備率は47%と全市平均61%と比較し低く着工が進んでいない。特に横浜生田線は私がこの地に転居30年以上、全く着手されていない。大型車優先の道路で人が通るのは極めて危険である。特に専大前から聖マリアンナ大病院の三叉路間約500mはシーボンのパビリオンができてから特に目立つ。即刻、人の通行を禁止してもらいたい。人身事故発生の危険あり。</p>	<p>都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられた横浜生田線につきましては、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間に行われる事業は、その中で明らかにしてまいります。 横浜生田線の整備に関する御意見につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。</p>

交通体系・まちの現状	741	<p>交通・道路に関して、前向きで具体的な計画とその推進方法の記述を要望します。</p> <p>1 現行計画とのすり合わせ、新総合計画との整合、庁内各部署との調整等を経ているためか、構想素案では多くの問題点が平板かつ見えにくい記述となっています。区民提案にこめられた区民の熱意、思いが消されています。</p> <p>2 一番重要視され、区民提案で多くのページを費やして提案した道路問題について、前述のごとく計画道路整備率が著しく遅れている多摩区についての改善策が示されていません。</p> <p>3 さらに都市計画道路のあり方は、マスタープラン策定と別個に平成18年度中に「道路整備計画」が策定され、そこで今後10年間にわたる事業計画が明らかにされると説明がなされ、市から「都市計画道路網の見直しの基本的な考え方」に対して市民意見の募集が始まりました。まさに区民提案がこの部分に時間をかけて議論してきた訳ですが、構想素案に一番書いてほしい部分が「道路整備計画」策定中というブラックボックスに封じ込められていて、私どもを含め一般に分りにくいものになっています。</p> <p>4 特に、日常的に地域住民が困っている道路(渋滞、通過交通への整備)、鉄道(線増、利便性、踏切)についての整備事業的記述がかけられており、区民提案にあるものは触れましたという素案になっているが、より詳細な具体策を示していただきたい。</p> <p>5 多摩区構想素案「第1部まちの現状」P2からP6の記述で、土地利用、住環境などには触れているが、交通・道路に関する項目がなく、バランスを欠いている。この部分に都市計画道路の整備率の現状を表示するなどにより、判り易い「まちの現状」とすべきであります。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランにおきましては、個別具体の事業を列挙するものではないとさせていただきます。また、策定の趣旨等素案P3～P5で示すとおり、都市計画マスタープランは、都市計画法の規定に基づき、上位計画である市の「基本構想」、県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即するとともに、都市計画に関する一体的・総合的な方針とするために、様々な政策領域別基本計画や事業計画と整合を図る必要がございます。御意見の趣旨は、今後の取組の参考とさせていただきます。都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。区民提案で挙げられた具体の御提案につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。多摩区構想素案 第1部まちの現状 の記述につきましては、広く市民の皆様に分かりやすいものとするため、現状のデータ等の記述を追加、修正してまいります。</p>
都市環境	742	<p>43 43ページ(1)について、と同様の理由で、生田緑地内の私有地の緑の保全を明記していただきたい。</p> <p>理由： に特別緑地保全地区等の指定による斜面緑地の保全は生田緑地内の緑の保全にはふれられていません。</p> <p>・4年前、生田緑地の中心地(通称どんぐり山)で約1000㎡の開発行為がはじまった時点で、「生田緑地の保全に関わる住民」が市に申し出て、市が購入することとなった。</p> <p>・今後も、この種の開発問題が起きたらどうするのか。(すでに開発の噂は出ています。)生田緑地内の斜面緑地も保全する。と明記していただきたい。</p>	<p>多摩区構想素案P43 3(1) は、民有地を多く含む斜面緑地の保全の基本的な考え方として、「(仮称)多摩川崖線軸」とし、斜面緑地総合評価に基づいて、地権者の協力を得ながら、「特別緑地保全地区」等のさまざまな緑地保全施策を活用し、保全に努めるという記述にしており、特定の区域の民有地を個別具体には明示しておりません。生田緑地については、特に同素案P43 3(3)として全体の考え方を示しております。なお、都市計画マスタープランでは、大規模な開発行為等に対する誘導の指針として活用してまいります。が、具体の土地利用規制を法的に行うことはできませんので御了承ください。</p>
	743	<p>43 3(1)多摩区の都市の骨格を形づくる緑地帯として多摩丘陵の斜面緑地の保全します の項について 斜面緑地の保全対策のひとつとして、相続税の課税評価額の8割評価減など具体策を明示してほしい。</p> <p><理由> 斜面緑地の失われるのは、相続発生時の相続税が大きな要因であり、これの対策を講じなければ、今後も緑の減少は止まらない。</p>	<p>緑地保全に係る税法上の軽減措置等の拡充に向けた取組につきましては、個別具体の緑化施策のなかで、取り組んでいくものと考えております。御意見の趣旨につきましては、関係部局に伝えてまいります。</p>
	744	<p>44 3(4) 公園緑地等の緑の拠点をつなぐ散策路の設定 の項について の2番目の文章について、既存の4遊歩道の他に、…住民等と協働して散策路の設定を「検討します。」「取り組みます。」とすべき。</p> <p><理由> 「東生田自然遊歩道」と「長尾の里めぐり」を連続するために生田緑地内に散策路を設けることが「生田緑地整備基本計画」で決まっています。</p>	<p>記述を修正してまいります。</p>

都市環境	745	<p>「平成18年3月 川崎市都市計画マスタープラン多摩区構想素案」を拝読し、多摩区の市民健康の森の活動組織・日向山うるわし会事務局を担当しております経験から、2点意見を申しあげたく、本書を提出いたします。</p> <p>1 「多摩区都市環境方針図・素案」中の「緑の拠点」に、東生田緑地(日向山の森)を加えてください。「素案」におきまして、「緑の拠点を核に…水と緑のネットワークの形成をめざす」(P44)とあり、また今後の緑の管理保全については「生田緑地・東生田緑地(緑の保全地区)…において、…里山ボランティア等の市民が協働して維持管理を進めていきます」とありますが、上記の「都市構造方針図」のなかでは東生田緑地に緑の拠点マークがついておりません。「緑の拠点」の主旨からしますと、この地は緑のネットワークの中心地であり、しかも地形的に多摩川崖線軸のマークの入っている五反田川沿い、あるいは山下川沿いからも外れておりますので、明確なマーク付けをする必要があります。また、次項に記しますが、すでに市民ボランティアの活動が行われている地域でもあり、「緑の拠点」として明記していただきたく思います。</p>	東生田緑地について、緑の拠点として記載してまいります。
	746	<p>2 東生田緑地(日向山の森)を、「市民健康の森」として位置づけ、本文ならびに方針図中に、その名称を明記してください。</p> <p>素案における緑地帯への方針は、細やかに、かつ十分に配慮されていることに感謝いたしておりますが、本素案中に「市民健康の森」の位置づけが見出せません。市民健康の森の活動は、「行政と市民の協働により、緑の創出と保全をめざし、新しいコミュニティをつくる」という行政の呼びかけに応じて活動が始まり、5年後の現在も継続しています。この活動の仕方が、今後の川崎市の緑政活動にとって新しい指針になるべきものであることが、本素案からも読み取れます。「市民健康の森」の主旨からいいたしても、川崎市の将来像を大きく左右する「都市計画マスタープラン」の中にしかるべく位置づけ、永続的な活動が行われるよう配慮していただくことを期待いたします。</p> <p>なお、東生田緑地については、「都市環境方針図素案」のなかでは、「多摩川崖線軸」「遊歩道」「緑の保全地域」の各マークが、「土地利用方針図素案」のなかでは「主な公園・緑地等」のマークがつけられています。</p>	東生田緑地における市民健康の森の活動につきましては、多摩区構想素案P44 3(4) 緑のふれあい活動や斜面緑地・公園緑地等の維持管理 の項において、里山ボランティア等の市民と協働して維持管理を進めていくという基本的考え方に反映されているものと考えております。 <p>なお、都市計画マスタープランの方針記述においては、市民健康の森という事業名称は方針記述の本文において例示として使用し、方針図等には緑地の名称を基本に使用することで統一いたしますので御了承ください。</p> <p>御意見の趣旨につきましては、今後の施策を進める上での参考とさせていただきます。</p>

都市環境	747	<p>「川崎市都市計画マスタープラン」(平成18年3月)の「全体構想 素案」及び「多摩区構想 素案」を拝読させていただきました。壮大な計画に取り組むことは行政と市民の協働がなによりも大事だと思います。わたしどもも時間の許す限り協力をいたしたいと思います。さて、「多摩区構想 素案」のなかで、49頁の「多摩区都市環境方針図・素案」中、「緑の拠点」を示した図がありますが、その中に「東生田緑地(通称:日向山の森)」を「緑の拠点」として明記いただきたくお願いいたします。</p> <p>東生田緑地は市有地ですが、長い間、人手が入らず孟宗竹が伸びて雑木林を駆逐し、昼でも暗く人影もない状態になっていました。平成14年7月、ボランティアによる多摩区市民健康の森活動組織「日向山うるわし会」を結成し、里山再生のために孟宗竹伐採、笹や下草刈等を行い、雑木林を見事に蘇らせてまいりました。最近では散歩する人も増え、近くにある東生田小学校の総合学習のフィールドとしても活用されています。東生田自然遊歩道の一部にもなっており、歴史的にも見るものがあります。</p> <p>日向山うるわし会は、このような背景のある東生田緑地(日向山の森)を市民の手で整備・保全しようとの活動を続けて5年目を迎えました。今後も未永く活動が続けられますよう、また「市民健康の森」の主旨からしましても、是非とも多摩区の「緑の拠点」のひとつとして位置づけていただきたく思います。</p>	東生田緑地について、緑の拠点として記載してまいります。
	748	<p>47 (2)多摩丘陵や多摩川・二ヶ領用水等の風景資産を活かした街なみの形成。について、以下の追記を望みます。</p> <p>・二ヶ領用水の新川橋より下流の親水整備に努めます。</p> <p><理由></p> <p>五反田川の洪水対策として、田中橋付近(東生田小学校の近く)から多摩川への放水路が完成すれば、二ヶ領用水との合流点付近の洪水対策は完成します。その後は、当初計画どおり、二ヶ領用水の3面コンクリート張りから、上流部分(新川橋から宿河原の取水口)のように親水整備が可能となり、多摩区の重要な風景資産である二ヶ領用水の親水整備が完成します。</p>	河川の親水整備につきましては、多摩区構想素案P46 5(1)まちづくりと一体となった河川・水路等の整備の項において、地域の実情にあわせた親水整備の基本的考え方として反映されていると考えております。具体的御提案につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
	749	都市マスでは20年後を目標としているが、今建っている建物の建て替えサイクルを考えるともう少し長い目で見ていく方が良いのではないかと。都市の観光や美観の面でも、建て替えにあわせて、大きさや高さ、配置、色彩などを計画的に誘導していくべき。	都市計画マスタープランにおきましては、おおむね20年後の都市の将来像を描いておりますが、御意見の趣旨につきましては、今後の景観施策の検討において参考とさせていただきます。

都市環境	750	<p>43 生田緑地は風致地区または景観地区に指定する、向ヶ丘遊園跡地の土地利用変更等については十分な説明責任が果たされるよう明記すべき。</p> <p>生田緑地は、(仮称)多摩川崖線軸の中核的な環境資源である。よって、その位置づけを明確にするためにも風致地区(又は景観地区)を指定するなどの対応が望まれる。そして、生田緑地整備基本計画に基づいて、それぞれのエリアに応じた適切な保全と活用が行われることが望ましい。向ヶ丘遊園跡地を含むこの地域において事業や整備等が行われる場合(特にその結果として土地の高度利用が可能となる場合)には、上記の位置づけを強く認識し、既存の緑地や周辺の景観に対して、質的に一段グレードの高い配慮を行うことが求められる。よって、計画的な土地利用の誘導や都市計画の変更に際しては、その配慮が事前にわかりやすく明示されることが重要で、公聴会などを開催し複数の代替選択肢を示して公開性の高い協議が行われるなど、十分な説明責任が果たされるようにすべきである。よって、P43にはその旨明記されたい。</p>	<p>生田緑地につきましては、多摩区構想素案P43 3(3) 生田緑地の整備を図ります の項において、「生田緑地整備基本計画」に基づく整備、保全の基本的考え方を記述しております。風致地区または景観地区指定の御提案につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>向ヶ丘遊園跡地につきましては、多摩区構想素案P43 3(3) 向ヶ丘遊園跡地の適正な土地利用 の項において、良好な緑地の保全や既存緑地や周辺の景観に配慮した計画的土地利用に関する基本的考え方として反映されていると考えております。</p> <p>都市計画の変更等の御説明につきましては、今後の具体の都市計画の手続きの中で、果たされるものと考えております。</p>
	751	<p>45、46 多摩川へのアクセスの整備の明記・まちなか河川の親水整備に取り組むべき</p> <p>多摩川のバランスの取れた整備・活用に向けては、合わせてまちとのつながり(インターフェース)を改善していくことが重要である。相当な交通量のある幹線道路である多摩川沿線道路を越えて、市街地から多摩川に安全にアプローチするためにも、その結節点となりうる複数の箇所においてアクセスポイントを整備することが必要である。よって、P45の「魅力ある水辺空間づくり」及び「歩行者空間の改善」については、整備する方針を明記すべきである。その取り組みの推進に向けてより重点的な記述が望まれる。</p> <p>P45 4 (1) 治水・親水・自然環境のバランスの取れた整備をめざします 7行目:「魅力ある水辺空間づくりに努めます」「取り組みます」とすべきである。</p> <p>P45 4 (2) 多摩川と市街地の連続性を向上させるため、アプローチを改善する 2行目:「歩行者空間の改善を検討します」「努めます」にすべきである。</p> <p>まちなか河川の保全再生へ向けには、二ヶ領用水や多摩川支流の治水をベースにした親水整備が重要である。よって、都市防災の部分(P52)に記述のある治水対策と合わせて、親水整備の取組を進めることが重要である。</p> <p>P46 5 (1) まちづくりと一体となった河川・水路等の整備 6行目:隣接する道路等の緑化等により水と緑のネットワークの「形成に努めます」「取り組みます」にすべきである。</p>	<p>都市計画マスタープラン素案の文章表現については、策定の趣旨等素案P8 に示すとおり、実施主体や計画熟度に従って整理しております。</p> <p>魅力ある水辺空間づくりにつきましては、目標の実現に向けて、時間はかかっても継続して取り組む事項と考えており、「努めます」と表現しております。</p> <p>多摩区構想素案P45 4(2) 国による人と川とのふれあい事業と連携した歩行者空間の改善につきましては、目標の実現に向けて、庁内・関係機関・市民との協議・調整・検討が必要でございますので、「検討します」と表現しております。</p> <p>多摩区構想素案 都市防災における記述につきましては、防災に関する基本的考え方を記述してございます。河川の親水整備につきましては、多摩区構想素案P46 5(1) まちづくりと一体となった河川・水路等の整備 の項において、基本的考え方として反映されていると考えております。</p> <p>水と緑のネットワークの形成につきましては、目標の実現に向けて、時間はかかっても継続して取り組む事項と考えており、「努めます」と表現しております。</p>

都市環境	752	<p>多摩区構想素案について、意見を記します。何年か前にフォーラムかシンポジウムが行われたときにも発言したのですが、このプランの中には子どもの視点、あるいは子どもの生活を考慮した視点が入っていません。特に子どもの遊び場、外遊びができる場については記されておられません。子どもの権利条例に基づき、川崎市には高津区に「子ども夢パーク」ができていますが、多摩区の子どもは電車に乗っていかないと行けないため、非常に不便です。多摩区内にもそうしたプレーパークができるよう、私たちは働きかけておりますが、どこも本気で取り扱ってはくれません。仕方なしに独自で「多摩区でプレーパークをやっちゃおう会」(通称たまプレ)を作り、活動していますが、現在活動に使えるのは区内でもたった?箇所。しかも日常は鍵がかかって入れない里山です。開催する日には100名を越える親子が集まりますが、常時使えるわけではありません。このような状態の中で、子どもの遊びはほとんど限られ、狭められ、子どもの育ちは益々歪んできています。特に登戸地区は子どものための広々とした公園が少なく、私どものNPOにもよく問い合わせが来ます。私は生田緑地内か遊園跡地に子どものためのプレーパークを、そんなに広いスペースでなくていいからぜひ作って欲しいと訴えかけてきましたが、皆さんそうですねーと言いながら一向に反映されない状態です。次世代育成行動計画においても子どもの遊び場の確保は謳われていますが、一体どこが実現してくださるのでしょうか。計画だけなののでしょうか。ぜひマスタープランの中に子どもの遊び場、プレーパークの確保を入れてください。そうでないと高津の子どもは幸せ、でも多摩区の子は、、、というような差ができてしまいます。それでいいのでしょうか?どうぞよろしく願いいたします。また、ほかの内容においても、高齢者や障害者という言葉は随所に見られますが、「子ども」という言葉は非常に少ないですね。「子どもたちへ引き継げる持続可能なまちづくり」ということでしたら尚更、配慮が必要ではないかと思えます。これは全体構想素案にも言えることだと思います。拙論ですが、どうぞ検討くださいますよう、お願い申し上げます。</p>	<p>・多摩区構想素案P44 3 多摩丘陵の緑地保全と公園・緑地を育みます (4)緑地のふれあい活動と維持・管理を推進する 子どもが十分に自然にふれあえる場の創出 の項において、子どもが自由に自然にふれられて、思いきり遊び、学ぶことができる場として公園・緑地を活用するために、地域住民や小中学校の総合学習等の取組の支援について記述しております。御意見の趣旨につきましては、今後の参考とさせていただきます。また、次世代育成支援対策行動計画(かわさき子ども「夢と未来」プラン)に関しましては、関係部署へ伝えてまいります。</p>
------	-----	--	--

都市環境・都市防災	753	<p>1 基本的考え方 (1)過去の歴史的遺産の保全に努める、(2)現状を正しく認識する、(3)未来構想をできるだけ具体的に示す、(4)来訪する人に好感を持たれるような町、(5)勿論、現在在住の人に快適な町であること、(6)残念ながら、都合により移住した人も過去を振り返り、良き思い出になる町であること、(7)多摩丘陵と街並と多摩川を大切にす。</p> <p>2 多摩区の玄関である登戸駅頭及び向ヶ丘遊園駅頭にモニュメントの設置 (例) 登戸駅頭 アイヌを象徴する碑(登戸の地名の由来による)、万葉集の歌碑(多摩のよこやまの歌)、歴史の道、津久井街道の碑 向ヶ丘遊園駅南口頭 枳形山頂の風景、枳形城主 稲毛三郎重成の像、高浜年尾の句碑(廃院になった稲田登戸病院正面玄関前にあるものを移設) 向ヶ丘遊園駅北口頭 歴史の道、津久井街道の碑、多摩川音頭の碑、多摩川梨もぎとり風景の碑</p> <p>3 登戸研究所(陸軍第9技術研究所)を貴重な戦争遺産として、保存維持する。平和宣言した自治体の責務。老朽化が著しい早期に。</p> <p>4 隣接する狛江市、調布市との防災等について連携強化</p> <p>5 歴史の道、津久井街道の標記の是非について、川崎市当局では道で統一されているやに思いますが、一部書物では街道の表記もあります。</p> <p>6 多摩区3大学との連携による地域活性化の推進により言及すべき。</p> <p>7 日常的な環境美化(タバコのポイ捨て禁止、自転車放置禁止)への罰則強化</p>	<p>1 基本的考え方は、御意見として参考とさせていただきます。</p> <p>2 モニュメントの設置につきましては、個別具体の事業の提案となりますので、都市計画の基本方針となる都市計画マスタープランでは記述しておりませんが、多摩区構想素案P46、6時の積み重ねが分かる歴史文化資源の保全活用と街なみ景観を育みますの項における基本的な考え方の具体的御提案として参考にさせていただきます。</p> <p>3 登戸研究所の保存維持についてですが、都市計画マスタープランでは特定の建物の保存については記述できませんので、多摩区構想素案P46 6時の積み重ねが分かる歴史文化資源の保全活用と街なみ景観を育みますの項における基本的な考え方の具体的御提案として参考にさせていただきます。</p> <p>4 隣接する狛江市、調布市との防災等については連携強化につきましては、多摩川河川敷等を含めて空間的な距離がありますので、特に都市計画に関連する防災性の向上等について大きく影響を及ぼすものではないと考えられますが、避難対策や防災まちづくり活動等において関連が出てくるものと考えられます。都市計画の基本方針を示す都市計画マスタープランとしては記述いたしません、今後の地域防災施策の参考にさせていただきます。</p> <p>5 津久井街道という表現につきましては、都市計画マスタープランでは、「津久井道」として統一しておりますので御了承ください。</p> <p>6 多摩区3大学との連携による地域活性化につきましては、都市計画マスタープランとしましては、多摩区構想素案P17 1(1)の項において、「多摩区内やその周辺の大学や専門学校の集積を活かし、学校(大学・専門学校)、企業、NPO、市民と連携した、コミュニティビジネスや都市型サービス産業の誘致・創造に向けた活動を支援」という記述をしております。御意見として参考にさせていただきます。</p> <p>7 放置自転車対策につきましては、多摩区構想素案P20 2(2)の項の中に記述しておりますが、都市計画マスタープランにおいて罰則強化等までは定めておりません。タバコのポイ捨て禁止と合わせて関係部署に伝えてまいります。</p>
その他	754	<p>たくさんの計画が記述されているが、多摩区で言えば小田急線の立体化など、重点的に実施する計画をしばっていくべき。計画の優先度を決める際に住民意見を聞くべき。</p>	<p>都市計画マスタープランにつきましては、5つの分野別方針からなる総合的な計画となっております。また、都市計画マスタープランは都市計画の基本方針を示すものであり、具体の事業の優先順位や年次目標を定めるものではありません。御意見として参考とさせていただきます。</p>
	755	<p>区民提案とは具体的にどこが違うのか。</p>	<p>区民提案につきましては、都市計画課窓口、都市計画課ホームページ (http://www.city.kawasaki.jp/50/50tosike/home/tosimasu.htm)で御覧いただけますので御参照ください。</p>

8 . 麻生区構想素案に対する御意見と市の考え方

対象項目	整理NO	P	内容	市の考え方
都市構造	801	17	全体的に具体性に欠けると思われる。 例えば、岡上地区の多摩丘陵の一角である里地里山は市街化調整区域等です。都市構造の4で、この市街化調整区域等の土地利用のルールづくりを検討し、農地や緑地の保全や集落環境の維持改善等に努めます。と素案に明記できないのは何故でしょう。20年先が見えません。	麻生区構想素案P17 4 持続可能な里地里山環境の保全と地域の活性化に向けた土地利用の整序をめざします P34 7(4)里地里山景観と調和した土地利用の整序と地域の活性化 の項などにおいて御意見の趣旨を記述しておりますが、新たな土地利用規制については住民の発意による主体的なまちづくり活動が不可欠となることから、「住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、農地や緑地の保全や集落環境の維持改善等に向けたきめ細かな土地利用のルールづくりを検討します」等の記述としております。素案のままの記述とさせていただきます。
	802	19	都市構造の5 安全でスムーズな移動を考えた交通ネットワークづくりについて記述しているが、県道真光寺長津田線の岡上交番から和光大学前の少し先までは麻生11号線になっており、現在地域住民は重要な生活道路として利用しております。この麻生11号線は都市計画道路ですが、和光大学の先で行き止まりになっており、この接続が横浜市になるのかどうか、どの方針図の素案を見ても明確でないのは何故でしょうか。都市構造からも、都市防災でも行き止まりは大変心配です。方針は素案の中で明確にしたいと思います。	川崎市の都市計画マスタープランにおきましては、市域のみ図示しておりますが、御意見で挙げられている柿生町田線につきましては、横浜市域におきましても都市計画決定されており、行き止まりの道路計画ではございません。御意見の趣旨につきましては参考とさせていただきます。
	803		緑の回廊をめざすと記述されているが、その途中にマンションができる話があった場合は、行政内の都市計画部門と建築部門で対立するののか。	都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であり、また土地利用の誘導指針としての活用を考えており、直接具体的な建築を規制するものではありません。別途、各種法令手続きに従って建築確認等がなされることとなります。
土地利用	804	28	麻生区構想区民提案では、 P127 2)まちづくり方針 A.生活圏を単位とした施設整備(ハード面の対応)の項において、コミュニティ施設や社会福祉施設等への転用促進(行政の各セクションにおける横の連携が不可欠) C.コミュニティ施設の柔軟な利用を可能とする仕組みづくり(ソフト面の対応)の項において、行政の各セクションにおける横の連携強化の記述があったが、素案では、 4(1)生活圏を単位としたコミュニティ形成による住宅地の適切な土地利用と施設配置の項において、学校などの既存施設の有効利用を図るとの記載のみで、その前提条件として行政の機構改革、意識改革なしには不可能な提案にも関わらず削除されている。	都市計画マスタープランにつきましては、行政の機構改革や意識改革等の方針を示すものではありませんので、今後の取組の参考とさせていただきます。

土 地 利 用	805	28	<p>麻生区構想区民提案では、 P136 2)まちづくり方針 の項において、 住宅市街地内に通過交通を流入させない方策の 検討、狭隘道路の拡幅整備の推進、コミュニティ 道路の整備、歩行者の安全を獲得できる道路網の 整備、歩道のバリアフリー化整備など、コミュニテ ィゾーン内の交通処理の考え方の提示、コミュニティ 道路の整備イメージ(複数の具体策の提示)が示されて いたが、素案では 2 安全性と快適性を兼ね備えた生活道路の整備を めざします の項において、住宅地における安全で快 適な生活道路の改善・地区内の生活道路の安全性を 向上させるため、地区の実情に応じた交通安全施設 の設置や道路構造の工夫による安全対策に努めま す。という記述になっている。 区民提案における、地域交通の視点からというサブ タイトルはイコール生活者の視点からということに尽き る。基本計画という机上の文言に置き換えることのよう に無味乾燥になってしまうという典型を見た思いがす る。委員として討議した中で市民自治を具現化するベ ストアイデアと密かに確信するほどに楽しいアイデア の数々ただただに、ただただ残念という他にない。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、麻生区構想素案P28 4(2)住宅地における安全で快適な生活道路の改善 及び P43 2 安全性と快適性を兼ね備えた生活道 路の整備をめざします の項において、基本的考え 方として反映されていると考えております。都市計画 の基本方針である都市計画マスタープランにおきまし ては、個別具体の事業や計画を列記していくことはで きませんが、区民提案で示された個別のアイデアに つきましては、具体的取組を進めていく上で参考とさ せていただきます。</p>
	806	29	<p>麻生区構想区民提案では、 P131 B.バリアフリーのまちづくり の項におい て、分け隔てなく一定水準の市民生活を送ることの 出来る社会づくり(ユニバーサルデザインの導入)と 記述していたが、 素案では、 P29 5(2)バリアフリーのまちづくり の項において、 ユニバーサルデザインは記載されず、20年後のまち づくりをデザインするときこそ、全てに先立ちユニバ ーサルデザインの基本理念が導入されて然るべきかと思 う。</p>	<p>麻生区構想素案P29 5(2)バリアフリーのまちづくり、 P45 3(4)バリアフリーの推進 の項において、鉄道 駅施設やバス等の交通施設のバリアフリーに対応し た施設改善、地域の実情に応じた歩道や生活道路の バリアフリーに配慮した整備等について記述しており ます。ユニバーサルデザインの考え方につきましては は、平成18年6月にバリアフリー新法(高齢者、障害 者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)が成立 するなど、国においても「どこでも、だれでも、自由に、 使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に 基づき、各種の取組まれているところであり、本市でも これらの動向を踏まえ、現在進めているバリアフリー 対策なども着実に推進し、ユニバーサルデザインの 考え方を生かしたまちづくりを進めてまいりたいと考 えておりますので、御意見の趣旨につきましては、今 後の取組を進めていく上での参考とさせていただきます。</p>

<p>土地利用</p>	<p>807</p>	<p>(1)若年層の定住化を支援する内容を入れる。幼保園(幼稚園、保育園)、学童保育所の面積や、密度の確保などを都市の機能として備える旨を記載してほしい。</p> <p>(2)具体的には、共稼ぎやシングルマザー支援のために、通勤時間が短くなるように、新百合ヶ丘にオフィスセンターを設ける旨を記載してほしい。</p> <p>南武線沿線は富士通、NEC、日立、東芝などIT産業の事業所がならんでいる。同様に横浜線沿線にもNECはじめ、多数のIT産業の事業所がある。IT産業は一見パソコンに向かって仕事をしているようであるが、相手と面と向かい合って会話することが非常に重要である。仕様を決めるとき、アイデアを出し合うとき、出来上がったものを吟味するとき、或いはクレーム対策を解決するときなどには会議の場お互いに刺激を受けながら、或いは妥協しながら仕事を進めることが、よりよい業務手法となる。</p> <p>新百合ヶ丘は、南武線と横浜線の間地点にあって、しかも都心へも直行できるのでIT産業のオフィス立地位置としては優れたものを持っています。此处に職場が確保できるならば、小田急沿線やJR沿線の高度の知能を持つ生産年齢人口を麻生区に集中、定住化できる。かつては臨海部の重化学工業が、近年は中原区、高津区など中部のハイテク産業が川崎市を支えたように、今後の若年層が職場と住居を求めて麻生区に住めば、新百合ヶ丘が川崎市を支える拠点となることでしょう。</p> <p>従って、新百合ヶ丘にオフィスセンターを設ける旨を記載してほしい。多摩区では、登戸のオフィス街化の計画はないようなので、是非麻生区新百合ヶ丘にほしい。栗平のマイコンシティはIT産業従事者にとっては交通不便に感じられるのでIT企業は立地しにくい。</p>	<p>子育て関係につきましては、麻生区構想素案P28 4(1)生活圏を単位とした良好なコミュニティ形成による住宅地の適切な土地利用と施設配置 の項において一部記述しておりますが、都市計画マスタープランでは施設の面積規定等に関連する事柄を記述しておりません。また、若年層の定住化という概念につきましては、同素案P29 5(1)の項の多様な世代という表現の中に含まれているものと考えております。御意見の趣旨につきましては、参考とさせていただきます。</p> <p>新百合ヶ丘にオフィスセンターを設ける旨につきましては、麻生区構想素案P24 2(1) 新百合ヶ丘の‘職’の項において、基本的考え方に盛り込まれていると考えております。</p>
	<p>808</p>	<p>・景観・集落の環境にふさわしくない土地利用の改善を</p> <p>新百合ヶ丘駅周辺の再開発にともない、景観や機能が整ってきているのに対し、一方では、従前の建築資材置場(事業所)や騒音を発する建築廃材(土・コンクリート等)の処理施設(事業所)が残存するなど、区の中央駅周辺の環境・景観として適当でない状況が見受けられ、移転に関わる行政指導等の必要性を痛感している(麻生警察署界限)。これは一例だが、この視点での区内通覧と対処が必要ではないだろうか。</p>	<p>市街化調整区域の土地利用につきましては、麻生区構想素案P34 7(4)里地里山景観と調和した土地利用の整序と地域の活性化 の項において、基本的考え方を記述しておりますが、御意見を参考に、具体的な取組に生かしてまいります。</p>
	<p>809</p>	<p>私は幼児を育てやすいまちづくりが、高齢者にとっても住みやすい街になると思います。私の希望は、世田谷町田線から黒川方面に、栗平が良いと思います。上越市にあるような三世代交流プラザを創ってほしいと思います。横浜市ですと、地区センターですね。青葉区だけでも6ヶ所もあります。この地域は人口増であり、施設がありません。ぜひお願いしたいと思います。</p>	<p>栗平において三世代交流プラザをつくる計画はございませんが、子供から高齢者まで、多世代の交流により地域コミュニティを育むことは少子高齢社会の重要な課題であり、麻生区構想素案P28 4(1)生活圏を単位とした良好なコミュニティ形成による住宅地の適切な土地利用と施設配置 の項において、コミュニティの再生・活性化をめざす住民主体のまちづくり活動支援や、学校など既存施設の有効利用に関する基本的考え方として盛り込まれていると考えております。</p>

	810	若年層(子育て世帯)支援を記述してほしい。	子育て関係につきましては、麻生区構想素案P28 4 (1)生活圏を単位とした良好なコミュニティ形成による住宅地の適切な土地利用と施設配置、P29 5(1)多様な世代が住み続けられる住宅地 の項において、基本的な考え方を記述しております。都市計画マスタープランとして具体的な支援策まで記述はいたしません。御意見の趣旨については今後のことも関連施策の参考とさせていただきます。
土地利用	811	新百合ヶ丘への職の誘致について、記述を強調すべき。	麻生区構想素案P23 2 広域拠点としての新百合ヶ丘駅周辺地区を育みます の項において示すとおり、新百合ヶ丘駅周辺地区おきましては、商業・業務などの都市機能、音楽・映画等の大学、専門学校やアートセンターなどの文化資源、良好な自然環境、住環境などの地域の資源を活かし、「職」「遊」「住」の機能がバランス良く融合した拠点づくりが必要であると考えております。都市計画マスタープランとしての記述につきましては、素案のとおりとさせていただきます。
	812	柿生駅周辺の民有地にバス発着場をつくるという話はあるのか。	柿生駅周辺のまちづくりにおいて、暫定バス広場の整備を行ってまいります。
土地利用・交通体系・その他	813	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路計画等50年前の都市計画決定の見直しを含めて今後考えられないか。 2. 麻生区としての重点、特色をもっと表現できないか。調整区域や農地の問題等に対して。 3. 都市計画マスタープランとして自主性を強調すべきではないか。他部門との調整で、中身がぼけてきている。 4. すべてだめではなく今後20年間に渡る年次的な目標として考えていけないか。 5. 区民提案と区別構想の対比を正式な文章化したものとして公表してほしい。 6. 区民提案から区別構想に至る各部局との「やりとり」を明らかにすべきでは。どこで、どの理由で変わったかを知りたい。今後の区民の取り組みの方向の参考にしたい。 7. 区別構想の中で全般的に今後の取り組みに対する姿勢が感じられない。表現として「見直すとか目指します」ではなく「改善します、推進します」という形にならないのか。 	<p>1 都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。</p> <p>2～4 都市計画マスタープランにつきましては、5つの分野別方針からなる総合的な計画となっております。また、都市計画マスタープランは都市計画の基本方針を示すものであり、具体の事業の優先順位や年次目標を定めるものではありません。御意見として参考とさせていただきます。</p> <p>5～6 御意見の趣旨を踏まえ、案の縦覧に際して、区民提案書、区民提案と都市計画マスタープラン案との対応表をあわせて縦覧してまいります。調整理由の基本的な考え方をその中で示しておりますので御参照ください。</p> <p>7 文章表現につきましては、策定の趣旨等素案P8 (3)文章表現について の項において、実施主体や計画熟度に従って整理しております。</p>
交通体系	814	44 地下鉄延伸希望します。(新百合ヶ丘 - あざみ野)	横浜市営地下鉄3号線の整備につきましては、麻生区構想素案P44 3(2)広域的な交流・連携を支える鉄道ネットワークの整備 の項において、基本的考え方を記述しておりますが、御意見の趣旨につきましては、具体的な施策への御期待と考え、今後の取組にいかしてまいります。

	815	<p>・新百合ヶ丘～あざみ野間の鉄道設置による横浜市営地下鉄との連結の実現を 高額予算を要し、川崎・横浜両市の合意形成が前提となる困難な条件克服が不可欠であるが、実現の暁には、川崎市北部を中心とする住民にとって、県都横浜が心理的にも、時間的にも身近になり、従来の利便性も極めて高まり、麻生区内の産業や区民の生活にも有意な影響が期待される。</p>	<p>横浜市営地下鉄3号線の整備につきましては、麻生区構想素案P44 3(2)広域的な交流・連携を支える鉄道ネットワークの整備の項において、基本的考え方を記述しておりますが、御意見の趣旨につきましては、具体的な施策への御期待と考え、今後の取組にいかしてまいります。</p>
交通体系	816	<p>44 交通体系について P44 3(2)広域的な交流・連携を支える鉄道ネットワークの整備の項において、小田急小田原線の複々線化、川崎縦貫高速鉄道線の整備に向けた取り組み、横浜市営地下鉄3号線の延伸、の3点が並列記述されているが、その優先順位については如何考えられているのか。 区民提案では、P78 第 章 まちづくり方針 1-1. 交通ネットワーク 公共交通体系づくりの方針には、 〔整備が望まれる路線〕として、麻生区民としての優先順位が1～3まで明記されている。敢えて優先順位を示した区民の意思を尊重して構想案を策定すべきと考える。 特に注目すべきは、「横浜市営地下鉄3号線延伸(新百合ヶ丘駅乗り入れ)」の優先順位が、かねてより市民の間でその計画に異議を呈されている「川崎縦貫高速鉄道」計画よりも高いことである。平成15年度に市が実施した所謂「市民1万人アンケート」調査結果にも同様な区民意識が窺われる。 川崎縦貫高速鉄道計画はこの4月に既存計画が見直しの上、取り下げられ目下新計画で国への再申請が図られんとしている段階だが、未だ一般市民、麻生区民には新計画の詳細は示されて居らず、それに対する市民意思、議会意思を諮る手続きも取られていない。 従い、麻生区構想素案(並びに全体構想素案)での縦貫高速鉄道に関する記述は単なる市の意向に過ぎないものの、少なくとも麻生区においては区民の意思はむしろ横浜市営地下鉄延伸整備にあることを改めて確認し、麻生区構想は「区民提案」に沿った優先意思を盛り込んだ記述とすべきである。 万一市が策定する構想に「区民提案」との乖離があるのであれば当然にその理由を広く区民に対して説明する責任がある。</p>	<p>鉄道網の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しております。御意見の趣旨につきましては参考とさせていただきます。なお、また、都市計画マスタープランは都市計画の基本方針を示すものであり、具体的な事業の優先順位を定めるものではありません。</p>
交通体系	817	<p>44 3(2)鉄道ネットワークの整備 ・川崎縦貫高速鉄道線 駅の設置場所案を見ると、区として充分検討されたとは思えない。新百合ヶ丘駅を出発すると次は長沢駅となっている。麻生区の住民は新百合ヶ丘まで行かないと利用できない人がほとんどで、狭い新百合ヶ丘駅周辺が混乱し、混雑の分散にならない。 麻生区内にもう一つ駅を設置して、区民のアクセスの利便と新百合ヶ丘混雑緩和を図るべきである。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
	818	<p>・川崎縦貫高速鉄道線開通の早期実現を 高額予算を必要とし年期的にかかることではあるが、区民の要望に強いものがある。実現後には多面的利点があるが、区民の利便性だけでなく、新百合ヶ丘駅周辺施設への集客の増大による産業の活性化が期待され、また聖マリアンナ医大への通院客を鉄道輸送できることになり、駅周辺のバス等の混雑緩和にも寄与すると考えられる。</p>	<p>川崎縦貫高速鉄道線の整備につきましては、市の「総合計画(川崎再生フロンティアプラン)」と整合を図り記述しておりますが、施策に対する御意見として、今後の取組にいかしてまいります。</p>

	819	45	<p>3(5) 駐車・駐輪対策</p> <p>効率的に自転車を利用できる仕組み検討では、川崎市全域に効率的な利用を可能にするために、川崎縦貫高速鉄道線に、自転車通勤車両を導入して欲しい。エコ問題、健康問題、駐輪問題に役立ち、日本で先鞭をつけ、川崎の鉄道の目玉になると思われる。新線ゆえに可能なことです。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、川崎縦貫高速鉄道線整備に関する具体の御提案として、整備に向けた取組の参考とさせていただきます。</p>
交通体系	820		<p>川崎市都市計画マスタープラン麻生区構想素案を拝見し、方向性は豊かな安心できるまちに、20年から30年先は、経済的にも希望がもてると感じられる。</p> <p>都市計画が決定されて何十年もそのままではと心配になる。39%の進捗では1年1%麻生区として400m - 500mの完成に当たる資金がないのが、きちりと事業決定の認可をとってやっていただきたい。遅れている事情は地主との関係などあるが、費用をかけてほしい。</p>	<p>都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。</p>
	821		<p>尻手黒川線は随分昔から計画があるが、ヨネッティ以北が1車線となっており、整備が遅れている。都市計画道路については、市が主体となって計画、及び実施するものであり、市民への説明責任、地権者への説得責任を果たすべき。</p>	<p>都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられた尻手黒川線については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。</p>
	822		<p>岡上西地区では、傾斜地に柿生町田線の計画があるが、現在は行き止まりとなっており、火災などの災害時には大きな被害が出ると思われる。周辺では、緑の保全ばかりをかけているが、保全地の中で都市計画道路をつくることのできるのか。現在、都市計画道路の見直しをやっていくということだが、もっと地元の見解を入れてほしい。</p>	<p>基本的な考え方として、特別緑地保全地区と都市計画道路を区域重複して都市計画決定することはありません。</p> <p>都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。上記の検討に際しては、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、策定してまいります。なお、具体の整備手法につきましては、事業実施の段階で検討してまいります。</p>

	823	現時点の事業着工と見直しと未着工の理由、区民の協力できることは何かを提示していただきたい。野川柿生線、柿生町田線、早野菅線を事業決定し推進していただきたい。資金がなければ市債の発行を。	都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間に於ける事業は、その中で明らかにしてまいります。御意見の趣旨につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。
交通体系	824	工事に時間と金がかかるのなら、安全な交差点の整備を1日も早く、整備されることを希望する。このことが、マスタープランへの強い応援となると信じています。 柿生駅前入口、上麻生交差点、下麻生交差点	都市計画の基本方針である都市計画マスタープランにおいては、個別具体の事業計画を記述できませんが、麻生区構想素案P42 1(3)交通ボトルネックの解消の項において、交差点改良に関する基本的考え方を記述しております。具体の御提案につきましては、今後の整備を進める上で参考とさせていただきます。
	825	道路整備について 都市計画道路内にある道路で片側を水路が走っている。この道路は幅員が4～6mで曲がりくねっており事故の危険性を内包していると言われるようなところである。このような状態は過去約40年も続きこれから先行政による整備改善の展望が示されてこない。都市計画プランと並行して優先的に取り上げて安心安全な町づくりを推進されることを願っております。詳細はいかに記す。 1. 整備内容: 道路と並行している水路に蓋をする。そして歩道を確保すること。 2. 場所: 岡上525番地先(通称・川井田橋 - 岡上西町会二番坂) 3. 参考: この場所は上流から約100mの区間は昭和57年度にボックスカルバート工法で蓋をした。	都市計画の基本方針である都市計画マスタープランにおいては、具体の整備方法等を記述することはできませんが、具体の御提案につきましては、今後の整備を進める上で参考とさせていただきます。
	826	麻生区では都市計画道路の整備が他区に比べて遅れており、具体的に今やらなければならないことをやるべき。	都市計画道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度中に「道路整備計画」が策定される予定ですので、今後10年間に於ける事業は、その中で明らかにしてまいります。都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であることから、個別具体の事業手法について記述することはできませんが、御意見の趣旨につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。
	827	交差点の安全確保など、柿生駅前の整備を速やかにやってほしい。	柿生駅前の整備につきましては、麻生区構想素案P27 3(2)柿生駅周辺地区の項において、交通広場の改善などの基本的考え方を記述しております。御意見の趣旨につきましては、施策に対する御意見と考へ、今後の取組にいかしてまいります。

	828	野川柿生線、上麻生横浜線、早野管線の交差する所、現在は三方交差になっている。交差点より、東柿生小学校方面へ、交差点の横断白線より、北へ37mの所に車の停止の白線があります。ここより、東柿生農場前へと車が止まり信号の変わるのをすれ違い反対方向を車の進行を見ながら停車している。この現場を何故こうしておかれるか、お尋ねしたい。	都市計画の基本方針である都市計画マスタープランにおいては、個別具体の事業計画を記述できませんが、麻生区構想素案P42 1(3)交通ボトルネックの解消の項において、交差点改良に関する基本的考え方を記述しております。具体の御提案につきましては、今後の整備を進める上で参考とさせていただきます。
	829	交通体系も大型ばかりに目を向けなくて、麻生区の特徴である高低差を考えて、屋外「エスカレーター」や「動く歩道」の開発(コイン投入の有料でもよいかも)、特色ある老人いきいの家を整備し、その間を「シャトルバス」で結び構想を進めてはいかがでしょう。	都市計画の基本方針である都市計画マスタープランにおいては、個別具体の事業計画を記述できませんが、麻生区構想素案P45 3(3)バス利用の利便性の向上の項において、基本的考え方を記述しております。その他の具体の御提案につきましては、御意見として参考にさせていただきます。
交通体系 (尻手黒川線整備への要望)	830	<p>マンション住民は入居時に尻手黒川線産業道路建設を理解した上で住まい始めています。従いまして、尻手黒川線産業道路の建設自体への全面反対というような無理難題で勝手な要望は毛頭ございませぬ。</p> <p>ただ、私達は川崎市の道路開発を単なる経済活性化の道具と考えているならば、このことは問題があると感じています。根本的な理念を今までの「経済/開発優先」から「自然/人間優先」に変えていかなければならないと思います。自然が豊かでゆっくりと穏やかな時間が流れていたところに騒音や振動、汚れた空気が流れ込んでくると、近隣住民は困惑してしまいます。これからは、大切な自然が後世まで財産として残るような都市計画/開発が実施されなければならないと思います。</p> <p>これらを土台に今、地域に住む住民、一人ひとりが元気になるようなまちづくりが求められています。地域からのまちづくりはとても大切で、そこに住んでいる人たちの生活空間づくり、緑化保全、防災などへの積極的な参加で町は変わっていきます。もちろん道路においても物理的機能に加え、住民の感性に訴える価値というものが必要になります。住民の求める環境や地域性とかけ離れた開発は、周辺環境の悪化を招き、その結果、地域全体の価値が下落し、自治体にもその責任や資質が問われます。さらには将来的に負の遺産として私たちの子供達に引き継がれてしまいます。</p> <p>つきましては、尻手黒川線の基本設計、詳細設計さらに今後の工事、施工に関して マンション住民総意として下記のとおり要望いたします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路はつくらないでほしい(基本的にはマンション住民の都合による無理難題的要望で現実的には不可能との認識) 2. 作るならルートを変更してほしい(上記同様、無理難題的要望で現実的には不可能との認識) 3. ルートが変更できないならトンネル深度を深くしてほしい(トンネル開口部位置の変更、延長:開口部分の位置を図面上で確認できるように要望) 4. 公害対策の要望 <ul style="list-style-type: none"> ・振動対策(振動吸収材料の使用、防振材の使用)、騒音対策(騒音吸収材料の使用、消音材の使用、吸音材の使用)、大気汚染対策(大気汚染物質処理装置の設置、光触媒材料の使用)、地下水汚染対策、土壌汚染対策(防水シート等の使用) 	<p>幹線道路の整備の考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っております。都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方について平成18年4月に中間答申を行い、パブリックコメントを実施し、広く皆様の御意見を伺い、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。御意見で挙げられた尻手黒川線については、都市計画マスタープラン素案では、「主な幹線道路」として図示しております。また、個別路線ごとの整備計画については、平成18年度に「道路整備計画」の策定作業を行っており、今後10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。</p> <p>都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であることから、個別具体の事業手法について記述することはできませんが、御意見の趣旨につきましては、上記の検討、また、今後具体的に整備を進めていく上で参考とさせていただきます。</p>

		<p>5. 地震対策の要望:トンネル内の躯体、骨格(梁)の強化、骨格(梁)などへの補強材使用、その他、免震対策等の最新技術による設計、施工</p> <p>6. 自然環境破壊対策の要望:一度破壊された自然は元には戻らないとの認識から柿生緑地の取り崩しはしないでほしいあるいは極力、避けてほしい トンネル化及びその延長を要望</p> <p>万が一取り崩しの場合、柿生緑地はどの程度破壊されるのかを明確にしてほしい。現在生息している樹木の種類、本数等の現況調査報告の要望。樹木の伐採の程度、本数、面積と環境への影響(環境アセスメント)</p> <p>7. 情報公開等の要望:対応窓口の設置。最新情報の定期的公開の要請。大気汚染の具体的数値の公開。環境破壊の実態調査。自然環境データ収集と整理。温暖化等による世界的な環境保全の動向を確認。事業説明。データ提供。周辺住民へのアンケート実施。</p>	
都市環境	831	<p>緑の保全や公園を考える前に、現状のゴミ集積場所の実態に目をつぶらないで下さい。自分達の出したゴミの処理もきちんとできぬのに、奇麗事の夢ばかり言わないでほしい。宅地販売の時は集積所を義務づけても良いと思います。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランでは、ごみ収集方法について記述していくことはできませんが、ごみ問題については、地域の景観や環境にとって重要な問題であり、市民の皆様の利用マナーの向上に努めていただきたいと思います。御意見の趣旨につきましては参考とさせていただきます。</p>
	832	<p>・里地里山の遊歩道の開発と整備を 近年、リハビリや肥満解消、体力づくりでウォーキングを楽しむ人が増大している。私もその一人で、区内、多摩区、町田市、稲城市、横浜市などの隣接地域の遊歩道を散策することが多いが、同行する仲間と歩きながらよく出る話は、区内の状況は区外に比べ、(1)遊歩道の開発(発掘)が不十分である (2)遊歩道の整備が粗末である (3)関連駐車場が有料で年金生活者にはきびしい などである。そして、「麻生区遊歩道ガイド」の改訂版が区民に紹介され、区民が一層健康づくりに励む一助になればよい。</p>	<p>遊歩道の整備につきましては、具体的取組を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	833	<p>黒川の農用地を、面的な緑地として保全してほしい。</p>	<p>麻生区構想素案P50 3 市街化調整区域の里地里山環境を活かしたまちづくり の項において、優良な農地の保全、良好な斜面緑地の保全など、「農」のある風景の保全についての基本的考え方として盛り込まれていると考えておりますが、農用地につきましては、具体の農業施策の中で取り組んでいくものと考えております。</p>

その他	834	<p>全体意見・麻生区の区民提案にはかなりソフト面の提案が盛り込まれています。これからますます“市民自治”、“市民社会”がメインストリウムになるうとしているとき、しかも20年後のまちづくりを考えようというときに、私たちは敢えてソフトを重視して討議を重ねてきました。都市計画にソフトは必ずしも馴染むものではないとは自覚してはありましたが、やはり…と偽らざるところでしょうか。地域交通の視点からというサブタイトルは、別の表現をすれば生活者の視点からといっていいでしょう。さまざまなアイデアを検討しているとき、私たちはローカルコミュニティの再生のとおきのノウハウを見出したような気持ちになったものです。注記でもどのような方法でも市民はこんな提案をしていますという記録を工夫していただきたいと思います。</p> <p>上位計画、下位計画があるとするなら、システムはどのように作られるのか、そのフローを明示していただきたいとも思います。つい最近、保健福祉センターの職員から、区民提案の住宅市街地でのアイデアをぜひ実践したいという声を聞いたばかりです。素案を読めば、そんなアイデア、提案もよくわかるように示されている。そんな素案をぜひ作成していただきたいと思います。</p>	<p>都市計画マスタープランは、策定の趣旨等素案P3 2 (1)市が定める都市計画の基本方針 の項において示すとおり、今後、市が定める個別・具体の都市計画の基本方針となり、個別具体の事業内容を列記するものではありませんが、区民提案で示された個別のアイデアについては、法定都市計画以外のいわゆるソフト面の内容も、可能な限り記述できるように調整をし、現在の素案となっております。</p> <p>都市計画マスタープランと他の計画との関係については、策定の趣旨等素案P5 (計画の体系)の中で示されているものと考えております。</p> <p>なお、区民提案につきましては、引き続きホームページ等で閲覧できるような工夫をしてみたいと考えております。</p>
その他	835	<p>何より大切な地域コミュニティづくりが欠落していません。自治会や町内会が加入率60%台です。これで地域の総意はまとまりません。地縁組織を活性化させるのか、別の地域コミュニティを創るのか、20年後を考える時ベースとなる重大なことと思います。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、麻生区構想素案P28 4 (1)生活圏を単位とした良好なコミュニティ形成による住宅地の適切な土地利用と施設配置 の項において、基本的考え方に盛り込まれていると考えておりますが、麻生区のまちづくりの今後の取組を進める上で参考とさせていただきます。</p>
	836	<p>ごく一部の方の考えで区民の意見にしないでください。</p>	<p>広く皆様の御意見を伺い、より良い都市計画マスタープランとするため、策定の趣旨等素案P5 5 策定手続 の項において示すとおり、「つくる参加」としての区民提案の作成、「決める参加」としての素案説明会の開催、ホームページでの公開、区役所や図書館における縦覧、パブリックコメントの実施、案の縦覧等の都市計画決定に準じる手続きを行うものであり、今回の意見書の募集などにつきましても、その一貫で行っております。</p>
	837	<p>市民と行政の協働についての記述はよいが、斜面地でのマンション建設等の問題は企業との間で起こっていることから、企業との協力についても記述すべき。</p>	<p>御意見の趣旨につきましては、市民、事業者、行政の役割分担と協働の考え方として、策定の趣旨等素案P12以降の計画の実現・推進方策の説明において基本的事項を示しております。マンション建設等の問題はさまざまな状況が想定されることから、基本的な考え方を記述するにとどめ、素案のままとさせていただきます。</p>
	838	<p>他の区でも通るような文章で、麻生区らしさが足りないのではないかと。</p>	<p>素案の作成にあたり、各区の区民提案を尊重するとともに、地域の現状・課題を踏まえ、地域の特性をいかした素案を作成してまいりました。都市計画マスタープランは行政計画として必要な事項を記述しているため、素案に示す構成となっております。</p>
	839	<p>区民提案作成の際には、町内会等で出前フォーラムを行い、具体的な要望が記述されていたが、素案では具体的な内容が記述されていない。</p>	<p>都市計画の基本方針である都市計画マスタープランは、具体的な事業計画を列挙するものではありませんが、御意見の趣旨につきましては、具体的取組を進める上で参考とさせていただきます。</p>