

川崎市都市計画公聴会

川崎都市計画通路の決定（1号 川崎駅北口自由通路線の決定）

公述意見の要旨と市の考え方

平成24年4月

1 都市計画案の種類、名称及び土地の区域

(1) 種類及び名称

川崎都市計画通路の決定（1号 川崎駅北口自由通路線の決定）

(2) 土地の区域

川崎市 川崎区 駅前本町地内
幸 区 堀川町地内

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時

平成24年3月24日（土）午前10時30分から午前11時00分まで

(2) 場所

川崎市産業振興会館 9階 第2研修室（川崎市幸区堀川町66番地20）

3 公述意見の要旨及び市の考え方

(1) 公述人

| 公 述 人 |
|-------|
| A |
| B |
| C |
| D |
| E |

(2) 公述要旨に基づく意見の分類

| | |
|-----------------|------|
| I 都市計画通路全般 | (5件) |
| II 通路形状・機能 | (2件) |
| III 自転車通行帯の設置 | (4件) |
| IV 駐輪場の設置 | (4件) |
| V 自転車通行環境整備 | (1件) |
| VI 都市計画手続 | (3件) |
| VII 川崎駅周辺総合整備計画 | (1件) |
| VIII その他 | (2件) |

(3) 公述要旨と公述人

| | A | B | C | D | E | 別 紙 |
|------|---|---|---|---|---|--------|
| I | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | No.1 |
| II | ○ | | ○ | | | No.2 |
| III | | ○ | ○ | ○ | ○ | No.3～4 |
| IV | | ○ | ○ | ○ | ○ | No.5 |
| V | | ○ | | | | No.6 |
| VI | | | ○ | ○ | ○ | No.7 |
| VII | | | | | ○ | No.8 |
| VIII | | | ○ | | ○ | No.9 |

| 類型 | I | 区分 | 都市計画通路全般 | 延べ人数 5人 (5件) |
|---------|---|----|----------|---|
| 公述意見の要旨 | | | 市の考え方 | |
| A | 川崎駅北口自由通路線の立派な計画案をまとめ上げられたことに近隣住民として感謝している。 | | | 都市計画通路川崎駅北口自由通路線については、都市計画素案を元に、今後都市計画案を取りまとめ、手続きを進めてまいります。 |
| B | <p>川崎駅北口自由通路線が設置されることになり、市民の長い願いが6年後に完成と、遅きに失した感はあるが、心から歓迎したいと思う。それぞれ担当部局努力に敬意を表したいと思う。JR川崎駅は西口が再開発され、又東口も整備された結果、高齢者や市民がアゼリアの地下階段を上ったり下りたりすることなく、地上を平面横断して銀柳街方面へ行けるようになり、市民から大変喜ばれている。</p> <p>ようやく川崎市の表玄関にふさわしい駅になりつつあると思っている。今回の北口自由通路線の設置にあたっては、将来を見通して市民の強い願いを川崎市としても正面から受け止めて、それを取り入れた計画として是非実現していただきたい。</p> | | | |
| C | 川崎駅北口自由通路線を作るのは、以前はそこにJRの改札口があったため、それを元に戻すということであり、また、川崎駅東西自由通路線が出来たときに、改札口と券売機が通路の逆側で不便であったため、それが解決されるひとつの手段だということで、いいと思う。 | | | |
| D | 川崎駅東西自由通路線というのは、駅利用者や生活圏を行き来する人々でぶつかることも日常茶飯事である。通勤利用も含めて、全てがそこに集約されるため、川崎駅東西自由通路線の混雑緩和という意味で、北口開設というのは大変良かったと思う。 | | | |
| E | 川崎駅北口自由通路線自体は大変いいことだと思う。 | | | |

| 類型 | II | 区分 | 通路形状・機能 | 延べ人数 2人 (2件) | |
|---------|--|----|---------|---|--|
| 公述意見の要旨 | | | 市の考え方 | | |
| A | <p>川崎駅北口自由通路線の堀川町線側、東西のエスカレーターを支えるP3支柱及びEV2を植栽部に移してほしい</p> <p>現在は、支柱及びEV2が歩道を大きくさえぎる形で計画されている。EV2については、バス停の上屋に近接しており、バス待ちの乗客がいる場合は、一人一人分が通行するほどの歩道幅しか確保できていない可能性がある。また、建設省発注第37号『道路の上空に設ける通路の取扱等について』という通知によれば、通路は、これを支える支柱を出来るだけ道路内に設けないとされていることも考慮いただければ幸いです。</p> <p>ラゾーナ川崎プラザ側の自由通路の北側にはマンションが隣接している。素案説明会の際に、通路に開放性を持たせて欲しいという要望が出ていたが、マンションの住民としては、マンション住民のプライバシーの確保や騒音への配慮から、通路の側面や天井を住民に配慮した素材としてほしい。</p> | | | <p>川崎駅北口自由通路線については、駅周辺における歩行者の回遊性、利便性強化を図るものとして都市計画に定めるものでございます。計画策定にあたっては、道路の移動等円滑化整備ガイドライン等の指針をもとに、バリアフリー施設であるエレベーターを配置するとともに、現行の歩行者交通量調査結果及び今後の開発に伴う人口増を踏まえ、歩行者交通を適正かつ円滑に処理するための階段及びエスカレーターの昇降施設を配置しております。</p> <p>既存公共交通施設への配置については、限られた空間を有効活用しながら、歩行者等の流動に必要な幅員を確保できるよう計画しておりますが、支柱の配置を含めた、当該区間の詳細な施設形状および通路の意匠・構造については、今回いただいた御意見を踏まえ、より良い施設となるよう、今後の設計にて検討してまいります。</p> | |
| C | <p>北口自由通路線の計画にあたっては、JR川崎駅の利用者や周辺商業施設の利用者等の裏付けデータから、完成時に東西自由通路からどれだけ利用転換がなされるのかなどの予測に基づいて、適正に計画してもらいたい。</p> <p>ラゾーナエスカレーターには上りだけではなく下りも設置してほしい。</p> <p>改札内にはトイレがあるが、北口自由通路にはないのか。</p> <p>地盤調査のうえ、耐震性をしっかり確保して、遺漏の無いよう、計画が遅れないようにしてほしい。</p> | | | | |

| 類型 | Ⅲ | 区分 | 自転車通行帯の設置 | 延べ人数 4人 (4件) |
|----|--|----|-----------|--|
| B | <p>駅東西を結ぶ安全・安心な自転車通行帯が無い ため、北口自由通路線に自転車通行帯の設置を要望する。</p> <p>現在、川崎区と幸区を結ぶ自転車が通行可能な道路は3箇所しかなく、プール道路（都市計画道路南幸町渡田線）、都市計画道路国道409号線、堀川町の道路（都市計画道路川崎駅丸子線）、地図では南河原架道橋があるが、プール道路（都市計画道路南幸町渡田線）と都市計画道路国道409号線は遠回りであり不便であるとともに、堀川町の道路（都市計画道路川崎駅丸子線）は事故が多くて非常に危険である。</p> <p>そのため、北口自由通路線に自転車通行帯を設置していただきたい。スペースの関係で無理だという話は聞いているが、ぜひとも工夫して設置して欲しい。</p> <p>もうひとつは、西口交番と日航ホテルを繋いでいる東西連絡歩道橋を拡幅し、スロープをつけて自転車が通行できるようにして欲しい。</p> | | | <p>川崎駅北口自由通路線については、川崎駅周辺の土地利用転換や都市基盤整備により利用者が増加している川崎駅東西自由通路線の混雑緩和や歩行者通行の分散、駅周辺の回遊性強化と利便性向上を図るために、北口改札及び駅施設等の整備と合わせた歩行者専用の通路として都市計画決定するものであります。</p> <p>駅前広場のような多くの歩行者が利用する場所では自転車の通行は危険なため自転車の押し歩きエリアに設定するなど、歩行者と自転車の分離をすることが望ましいと考えております。</p> <p>川崎駅北口自由通路線や東西連絡歩道橋は東西の駅前広場間を結ぶ歩行者専用の通路として計画されていることから、当該通路に自転車を通行させることは、駅前広場内へ多くの自転車を流入させることになり、歩行者の安全が確保できなくなる恐れがあるため望ましくないと考えております。</p> <p>そのため、駅東西を結ぶ安全・安心な自転車通行帯については、周辺道路と連続した自転車ネットワークの考え方と整合を図りながら、限られた道路空間の中で最も効果的な整備形態の選定などを示した自転車通行環境の整備方針を策定してまいります。</p> |
| C | <p>川崎駅周辺総合整備計画では、駅周辺の回遊性強化と利便性向上を行うものとしているが、元々、川崎区と幸区はJR線の線路で商業区域が分断されており、また、私は以前千鳥のコンビナートに勤めていたが、バス路線についても、西口北バスのりば（西口第一駅前広場）が出来てバスの発着場が東口から移転したため、不便に感じている。</p> <p>今は、自宅から市役所付近まで自転車で出かけるが、旧明治製菓下の道路については、急坂をこいで路肩を走行しなければならず、非常に危険である。</p> <p>そこで、北口自由通路線に自転車道や動く歩道を整備するなど、夢のある通路にしてほしい。</p> | | | |

| | | |
|----------|--|--|
| <p>D</p> | <p>川崎駅を中心として、川崎区、幸区で約30万人近い人数が駅を利用、もしくはお互いの生活圏を行き来している。自転車は健康的で安価な乗り物で、特に川崎区・幸区は平地であるため利用者も多いが、駅周辺における学校・職場・買物それから病院も含めて、お互いの地域を行き来する、生活圏は一体であるものの、川崎区と幸区を結ぶ道路は、事故が多いソリッド側（都市計画道路川崎駅丸子線）とプール道路側（都市計画道路南幸町渡田線）の2本しかなく、特に自転車道は整備されておらず、危険な状態が放置されてきた。</p> <p>この度の北口自由通路線の計画では、回遊性、利便性は歩行者のみではなく自転車、自動車にも考慮されるべきものであると考えるが、自転車道の整備は遅れている。</p> <p>そのため、今回の北口自由通路線が最後の機会だと捉え、住民の安全や生活圏の保障のため、2階建ての構造も含めて自転車道を整備してもらいたい。</p> | |
| <p>E</p> | <p>川崎駅周辺の回遊性強化、利便性向上のため、川崎駅北口自由通路線に自転車道を併設してほしい。計画が無いこと自体が考えられない。時勢にあっていないのではないか。</p> <p>国の方針としても、各種道路に自転車道を整備すべきと指導しているはずである。</p> <p>自転車は大気汚染や騒音をおこさない、地域にとっては非常に大切な乗り物である。</p> <p>川崎市の対応が遅れている。せっかくみんなに歓迎される自由通路なので、絶対に自転車道は整備すべきである。多少無理をしてでも、あるいはJR東日本に土地を提供させてでも自転車道の整備を行ってほしい。</p> | |

| 類型 | IV | 区分 | 駐輪場の設置 | 延べ人数 4人 (4件) |
|----|---|----|--------|--|
| B | <p>川崎駅西口に十分に収容可能な駐輪場を整備してほしい。</p> <p>川崎市では数年前に駐輪場設置の附置義務条例を制定しているが、有効に機能していないのではないかと。自転車を利用するお客が多い施設こそ、駐輪場設置の義務を果たすべきと考える。</p> <p>特に、JR東日本に強く働きかけて、西口に大型の駐輪場を作っていただきたい。</p> | | | <p>川崎駅周辺においては、その地域特性を踏まえ、平成22年8月には東口における『川崎駅東口周辺地区総合自転車対策』を策定し、各種施策を展開しているところです。</p> <p>川崎駅西口周辺における駐輪場の利用状況等については、昨年6月に実施しました実態調査によりますと、収容台数4,469台に対して利用台数が3,543台となっており、利用率は約79%となっております。</p> |
| C | <p>集客力のある商業施設に自転車で来る人もいるため、川崎駅及び駅周辺に無料又は安価な駐輪場を増設してほしい。自動車からの利用転換や健康づくり、低公害の自転車利用が社会の動きであり、市として力を入れていくべきである。</p> <p>北口自由通路線の下を駐輪場にするなど、JR東日本に強気に働きかけて空間の有効利用を行ってほしい。</p> | | | <p>次に、駐輪場の適正利用については、昨年12月のラゾーナ川崎プラザと、本年4月の川崎市営駐輪場について利用料金の見直しを行っておりますことから、今後その利用状況の推移を注視してまいります。</p> <p>また、商業施設等の集客数が多い施設に対しましては、「自転車等駐車場の附置等に関する条例」に基づく駐輪場の設置について適正に指導するとともに、JR東日本等に対しましては、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律」などを踏まえ、駅周辺の駐輪場の設置の協力を求めています。</p> |
| D | <p>川崎駅へのアクセス向上という観点から、大規模駐輪場の整備を要望する。</p> <p>川崎駅西口周辺においては、大型マンションが工場跡地に整備され、非常に賑やかになっている。</p> <p>駅への通勤通学、もしくは商業施設の利用は、安価で便利な自転車を使う人が多いが、現在、公的な駐輪場は小規模なものばかりである。ラゾーナ川崎プラザについては、大規模な駐輪場をあわせて整備しており、以前は通勤通学利用者が多く、開店時には満車状態となっていた。昨年の12月から駐輪場の料金を値上げした結果、通勤通学利用者がこの駐輪場を利用できなくなっている。</p> <p>そのため、西口に人口増にあわせた大規模駐輪場を設置してほしい。</p> <p>JR東日本に対しては、今も附置義務は存在しているが、これまでJR東日本は駐輪場を設置してきていない。この度、北口とあわせて新たに商業施設を整備するうえで、附置義務も努力義務ではなく義務化されたため、義務付けされた台数だけではなく、幸区の現状を踏まえた大規模駐輪場を設置してほしい。</p> | | | |
| E | <p>川崎駅西口周辺の駐輪場を充実させて欲しい。自転車利用者はますます増えていく。</p> <p>ラゾーナでは大規模の駐輪場整備に努力してもらったと認識しているが、料金を値上げした結果、JR東日本に向かう通勤通学利用者が利用できなくなった。</p> <p>そこで、不法駐輪などが出ないよう、隙間が出来るほど十分なスペースを確保し、無料又は安価な駐輪場を、川崎市とJR東日本の責任で整備すべきと考える。</p> | | | |

| 類型 | V | 区分 | 自転車通行環境整備 | 延べ人数 1人 (1件) |
|----|---|----|-----------|---|
| B | <p>幸区と川崎区を結ぶ自転車通行帯ということで、プール道路（都市計画道路南幸町渡田線）も都市計画道路国道409号線も不便なので、南河原架道橋（都市計画道路川崎駅丸子線）を改善してほしい。構造上無理だということは再三聞いているが、非常に危険な状態である。</p> <p>具体的には、都市計画道路川崎駅丸子線のポンプ場側の階段及び旧東芝側の階段を撤去することで、一定の余地があるはずなので、歩道を拡幅してもらいたい。</p> <p>私は、以前幸区から川崎区へ自転車で向かう際、堀川町の道路（都市計画道路川崎駅丸子線）で後ろから来た乗用車にハンドルを引っ掛けられて転倒した。このような危険が多い場所であり、事故件数を幸警察署で調べたところ、過去5年で15件（H19：2件、H20：3件、H21：6件、H22：1件、H23：3件）発生している。川崎区については、行政側で調査して、有効な手を打ってもらいたい。</p> | | | <p>南河原架道橋は、都市計画道路川崎駅丸子線とJR線が交差する立体交差となっており、構造的に道路拡幅が困難な状況にありますことから、これまで路面標示や看板等による注意喚起や自転車利用者へのマナーアップに向けた広報・啓発活動に取り組んできたところでございます。</p> <p>なお、駅周辺における自転車通行環境整備については、現況の道路に新たなスペースを設けるための用地取得が困難であるなど多くの課題があることから、限られた道路空間の中で最も効果的な整備形態の選定などを示した自転車通行環境の整備方針を策定してまいります。</p> <p>また、警察庁は、各都道府県警察のほか関係機関に、自転車に係る新たな総合対策を推進するための通達を行うとともに、国土交通省と共同で自転車走行空間などの具体的な整備方法や、走行ルール周知方法を盛り込んだガイドラインを策定することと伺っております。</p> <p>したがって、今後の国や神奈川県警察本部の動向を踏まえた上で、自転車と歩行者と自動車それぞれが、安全・安心に通行できる道路空間の確保に向けた検討を進めてまいります。</p> |

| 類型 | VI | 区分 | 都市計画手続 | 延べ人数 3人 (3件) |
|----|--|----|--------|--|
| C | <p>公聴会の傍聴人が少ない。商店街の人や地域住民の人たちに関心を持ってもらえるよう周知を図り、アンケートを取るなどして意見交換した上でまとめて欲しい。</p> | | | <p>都市計画公聴会については、都市計画公聴会規則に則り、都市計画課、関係区役所・出張所窓口、図書館及びインターネットホームページにてお知らせを行っているほか、公聴会の前段で実施する都市計画素案説明会のお知らせとあわせて、計画地から半径500m以内の町内会を対象に、回覧依頼を行うなどの周知を図っております。</p> <p>さらに、本件については、川崎駅周辺における主要な公共施設の整備であることを勘案し、周辺商業者、交通事業者等にも周知を図っております。</p> |
| D | <p>公聴会というのは地域住民の声を聞く場だということと設けられていると思う。このような場がただ意見を聞き置くということはないと思うが、ひとつの過程だから公聴会を行うというのではなく、市への切実な市民の声をしっかりと受け止め、反映していただけるようにお願いしたいと思う。</p> | | | <p>また、都市計画手続きとしては、前述の都市計画素案説明会により、質疑とあわせて御意見を伺っております。今回の公聴会も、都市計画素案に対して住民の皆さまの御意見を反映させるための方法のひとつであり、公述の申し出を希望された方々が意見を発表する場として開催しております。</p> <p>なお、公聴会に対する庁内の御案内等について、御不便をおかけしたことは大変恐縮に存じますので、今後は、より丁寧な周知を心掛けるなど、努力してまいりたいと考えております。</p> |
| E | <p>公聴会開催にあたり、公聴会のあり方について発言したい。</p> <p>公述人が5名、傍聴人が4名ではまずいのではないかと。南河原地区の住民は関心がないわけではない。公聴会規則の第4条には公聴会の開催について公告するとしか書いてないが、少なくとも回覧や掲示板など、周知を行うべき。私も気付くのが遅かったが、ビラを自作し知り合いに配布するなどしたが、みんな急な話で出席できなかった。幸区役所に対して問合せも行ったが、区役所でも担当部署を把握しておらず、窓口すら分からない状況だった。少々無関心すぎるのではないかと。</p> <p>また、この公聴会は、公述人が発表して終わりというのをおかしいと感じる。規則11条では、議長は、公述人に対して質疑することができることとされ、2項では、公述人は、議長が認めるときは、公聴会に出席している市職員に質疑することができることとある。規則からも、質疑応答の時間を設けるべきではないのか。</p> <p>なるべくなら1問1答で質疑ができて、充実した公聴会となるよう、規則を変えてでも対応してもらいたい。</p> <p>アセス対象外だとのことなので、あえてこの場を借りて述べさせてもらった。</p> | | | |

| 類型 | Ⅶ | 区分 | 川崎駅周辺 総合整備計画 | 延べ人数 1人 (1件) |
|----|--|----|-----------------|--|
| E | <p>川崎駅西口は10～20年前から再開発が進み、最終段階にきていると認識している。</p> <p>再開発の結果、ラゾーナの一人勝ちであり、地元商店街ではシャッターを下ろしている。戦後50～60年続いている店がシャッターを下ろさざるを得ない状況となっている。</p> <p>川崎駅周辺総合整備計画は地元との共存共栄が基本であるはずだが、それが出来ていないのではないかと。そのうえ、駅ナカ施設ができて商店街がさらに打撃を受けることが想定される。そのことに対する市の基本姿勢はどう持っているのか。商店、町内会等の住民ときちんと話し合いを持っていかないと、せっかくいいものを作っても、まちがさびれていくのでは意味がないと感じる。</p> <p>また、土日のラゾーナ渋滞についても、近隣の居住者が迷惑しているほか、バスやタクシーといった公共交通機関も、駅まで近づけないといった事態も生じているため、根本的な解決策を講じてほしい。</p> <p>さらに、ビル風についても近隣住民は迷惑を被っている。</p> <p>JR東日本は住民のことを考えてはいない。放置自転車の多くはJR川崎駅利用者である。それに対する責任を果たしていないのではないかと。川崎駅のホームにエレベーターが出来たのも、バリアフリー法の期限がギリギリだった。川崎駅ほどの利用者が多い駅において、設置が非常に遅れた。川崎駅東西自由通路線にて、行列ができるほどの署名運動を行い、障害者団体も含めて強く要望し、ようやく設置された。</p> <p>北口自由通路線の計画については、市長を始めとして、腹を決めた上でJR東日本にあたって欲しい。今のままではJR東日本にいいようにされてしまう。</p> <p>都市計画審議会にかけて終わりというわけではなく、引き続き交通弱者の意見を取り入れながら、市民の側に立って整備を進めてほしい。</p> | | | <p>川崎駅周辺総合整備計画は、川崎市の玄関口にふさわしい、風格ある川崎の新たな顔づくりの実現を目指し、学識者・周辺事業者・交通事業者・地元代表者で組織する、川崎駅周辺総合整備計画策定協議会の議を経て、平成18年4月に策定したものです。</p> <p>川崎駅周辺総合整備計画では、広域的拠点形成と地域連携のまちづくり、地区内を往来しやすいまちづくり、人と環境にやさしいまちづくり、個性的で賑わいのあるまちづくり、市民協働のまちづくりといった、5つの基本方針及びこれに連なる9つの基本施策をもとに各種事業を位置づけております。</p> <p>川崎駅北口自由通路線についても、このうちのひとつとして位置づけており、各種団体と協議調整を重ねた上で、このたび都市計画決定を行うものです。</p> <p>また、いわゆる駅ナカ施設等のJR東日本が設置する施設については、川崎駅北口自由通路線の計画と合わせて実施されますので、市民の皆様の御意見をJR東日本へ伝えるとともに、引き続きJR東日本との協議・調整を図ってまいります。</p> |

| 類型 | Ⅷ | 区分 | その他 | 延べ人数 2人 (2件) |
|----|---|----|-----|--|
| C | <p>J R東日本との基本的な覚書の内容をしりたい。また、経緯が分かるよう冊子等を作成してもらいたい。通路2号・3号も続けて欲しい。</p> | | | <p>J R東日本との基本覚書の内容については、概要資料を市ホームページにて掲載しておりますのでそちらをご覧ください。 (http://www.city.kawasaki.jp/50/50kousei/home/train/train.htm) 北口自由通路線の整備工事については、川崎市環境影響評価に関する条例の対象事業ではございませんが、工事の施行の際には、工事中の粉じんや騒音振動、工事車両対策について周辺への影響が最小限となるよう J R東日本及び施工業者と調整してまいります。</p> |
| E | <p>大規模な工事が5～6年続くが、工事中の埃や交通渋滞、騒音などに対して、アセスにて審議すべきと考える。周辺への影響に対して、市がどの様に配慮するのか。</p> | | | |