

第5回 川崎市総合計画策定検討委員会 議事録

日 時 平成16年3月24日(水) 午後6時04分 ~ 午後8時43分

場 所 産業振興会館・第3研修室

出席者 委員 大西委員、辻委員、島田委員、三浦委員、村田委員、柳川委員
柴田委員、加藤(仁)委員、中村(ノ)市民会議委員、北島市民会議
委員
阿部市長、東山副市長、砂田総務局長、糊澤財政局長、木下まちづくり
局長、梶川建設局長、寒河江まちづくり局計画部長、本木まちづくり
局企画課長、山元建設局広域幹線道路整備室長、斎藤建設局計画調整
担当主幹、

事務局 北條総合企画局長、三浦企画部長、木場田政策部長、田中企画調整課長、
瀧峠企画調整課主幹、伊藤企画調整課主幹、飛弾政策部主幹

議 題 1 都市構造と総合交通体系について
2 その他

公開及び非公開の別 公開

傍聴者 15名

議事

田中企画調整課長

それでは、定刻を4分ほど過ぎましたので、始めさせていただきたいと思います。ただいまから第5回川崎市総合計画策定検討委員会を開催させていただきます。

議事に入ります前に、若干のお時間をちょうだいいたしまして、事務局からのご連絡

をさせていただきます。本日の委員会につきましては、いつもどおり公開とさせていただいておりまして、マスコミ及び速記業者が入っておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。

次に本日の委員会の出欠についてでございますが、加藤三郎委員から所用によりご欠席というご連絡をいただいております。加藤仁美委員から10分ほど遅れるという電話連絡が入っております。ただいま、島田委員、内海委員、市民会議の中村ノーマン委員につきましては、若干遅れられているようでございます。

本日の策定検討委員会に、市民会議からの参加されている委員の方のご紹介を申し上げます。市民会議の北島信夫委員でございます。

また、本日のテーマに合わせまして、市の方から関係局でございますまちづくり局と建設局の職員を同席させておりますので、ご紹介させていただきます。

最初にまちづくり局長の木下真でございます。

同じく、まちづくり局計画部長の寒河江啓壹でございます。

同じく、まちづくり局企画課長の本木紀彰でございます。

続きまして、建設局長の梶川敏雄でございます。

同じく、建設局広域幹線道路整備室長の山元百樹でございます。

同じく、建設局土木建設部計画調整担当主幹の斎藤彰でございます。

それでは、事務連絡の最後に本日お手元にお配りをさせていただきます。資料の確認をさせていただきます。本日配付をさせていただいている資料は三つでございます。資料1「都市構造と総合交通体系」、資料2「都市構造とまちづくり 参考資料」、資料3「総合交通体系 参考資料」、以上3つの資料をご用意させていただいております。お手元の資料に不足等ございませんでしょうか。

よろしければ、これで事務連絡を終わらせていただきまして、議事進行を委員長にお願いをしたいと思います。大西委員長、よろしくお願いいたします。

大西委員長

それでは議事に入る前に、第3回と4回の委員会の会議録について確認をいたします。会議録については、事務局から各委員にお送りして、修正したものを、お手元に配付しているということでありまして、大分修正があったのでしょうか。

田中企画調整課長

あったようでございます。

大西委員長

まだ修正が足りないということがありましたら、3月29日の次回の委員会までに事務局へご連絡いただきたいということでもあります。それで一応締め切りということにいたしまして、両回の会議録ともに公開の手続を進めるということにしたいと思います。よろしいでしょうか。

(はい)

では、3月29日締め切りということで、よろしく願いいたします。

それでは、本日の議事に入りたいと思います。本日の議題は、「都市構造と総合交通体系について」ということでもあります。初めに事務局から川崎市の今後の都市構造と総合交通体系のあり方について説明していただいて、その後に意見交換をさせていただくという格好で進めたいと思います。説明は結構長いということで50分ということでもあります。全体としては8時半までの予定でありますので、どうぞよろしく願いいたします。

では、説明をお願いします。

飛弾政策部主幹

政策部主幹の飛弾と申します。よろしく願いいたします。

(資料1、資料2について説明)

大西委員長

11ページ、二酸化窒素ですか。表そのものを書いてあると思ったんですが、ないのね。

飛弾政策部主幹

失礼いたしました。左側が二酸化窒素のデータでございます。右側がSPMのデータでございます。

大西委員長

それではちょうど50分ぐらいだったので、1時間半ぐらい残っておりますので、意

見交換をしたいと思います。ご自由にお願いいたします。大きく言えば都市構造とまちづくりと総合交通体系ですね。大きく二つに分かれております。都市構造とまちづくりからまず行きましょうか。両者が関連するので飛んでも構わないと思います。ご意見、ご質問があれば願いいたします。

どうぞ、中村委員。

中村ノーマン委員

基本的なことがわからないんですけども、川崎市は例えばこのまちづくりに関してどこまで規制できるというか、プランを立てたらどこまで実現できるかということについて、よくわからないというところが、まちづくりにかかわってみた感想としてあるんですけども、そういうことを明らかにしていただけると考えやすいかなというふうに思いました。

大西委員長

規制とおっしゃるのは建築の規制とか、そういう意味。

中村ノーマン委員

そうですね。今までの議論の中でも計画を立てても実際実現するのが難しいかのような話がたくさんこの会議の中で出ております。それを考えると都市構造とまちづくりというのはもうまさにだれの意見を聞いて、どういうふうにしていくかという話になっていくんだと思うんですよ。今ある状況というのはどちらかということ、例えば持っている人が自由に建ててもいいですよ。もっと広域で考えていくということが現実に可能になるような方向性というのがないと、その都市構造とまちづくり、市民参画の中でのそういうことというのは実際あり得ないわけです。だからこの議論、どういう議論になるのかは私、わからないんですけども、総合計画として今後規制をかけていくというか、住民の声を聞いていくという方針がやはりあるのか、それとも一応夢はかくんだけど、実態はなかなかそのとおりにならないということなのか、そういうところについて少し委員長の考えなのか、事務局の考えなのか、願いたいんですけども。

大西委員長

まず、事務局のお考えを。規制的な側面と、事業的な側面と両方あると思いますが、言っていることは絵空事なのか、具体的な手段があって実現できることなのか、その両者の中間なのかという趣旨のご質問だと思いますが、いかがでしょうか。

どうぞ。

木下まちづくり局長

まずおっしゃったように、土地を持っている人が自由に建てられるのか建てられないのかという話については、これはもう全国レベルの制度として都市計画や建築基準法というのがある。その中でさらにそのベースとしての憲法やそういうものでの所有権なり所有しているものを自由に扱えるという、基本的な我が国の土地所有に対する考え方というのが、やはりベースにあると思っていて、今までの流れで行けば都市計画法や建築基準法についても、最低限という言い方はちょっといろいろ語弊があるかと思いますが、そうしたもともと土地を持っているのは土地を利用することは基本的に自由ですよと、それに対して最低限その周辺に対して公共の福祉に反するような使い方は、それはやめましょう。だからその規制としての都市計画法や建築基準法というベースがつくられてきた。それは我が国の国民のコンセンサスとしての土地利用に対する概念、そういうものがそういうベースであるというふうに考えています。

だから、その上で今後例えばドイツやヨーロッパの諸国がどこまでそれなのかというのは私も詳しくはわからないんですが、一般的には例えばそういうところで土地を持っている場合には周辺と調和した利用でなければ、利用できないという制限は当然の考え方としてコンセンサスとしてあるという違いが、やはり基本的に日本のそういう制度と、ヨーロッパなどのそういう制度とは違う面があるということは事実だと思います。その上で、今度のこの計画の中で今いろいろな形で提案させていただいているとか、方法みたいなものを提案させていただいているものは、それはそういう意味で言えばそうしたものをベースで、なお我々行政としてどこまでできるかということを書いているということだと思います。

そのための制度として当然いろいろな制度がある中で、もちろん市民の協力なくては、例えば地区計画にしてもできませんけれども、そうした方向でご協力がいただけるのであれば、当然そういうのは実現していくと。そうした協力がいただけるような方向でさまざまな施策を積み重ねていくという計画だというふうに考えておきまして、そうした意味で、

では決めてそのとおりやらなければ絶対だめなのかというところまでの制限がかけられるかといったらそうでもないと思いますし、一方で、全然これは絵空事で、全く実現可能性のないものかといえば、誘導やさまざまな規制施策ももちろん限度がありますけれども、打つことによってその方向に向けてまちづくりが進められるように誘導していくことはできるということで、ゼロから1ではないですけれども、そうした中でのコンセンサスが得られる範囲での誘導なり規制をしていくということでのまちづくりが進められていくということだというふうに思っています。

三浦企画部長

ちょっと補足ということによろしいでしょうか。今まちづくり局長が言われたということがベースなわけですけれども、今回の総合計画については長期を見据えた上の10年程度の基本構想と、それから3年の実行計画という状況の中で、ここに基本的な方向として首都圏における川崎の位置なり、あるいは財源というような状況を見据えた中で、今後の川崎の全体的なまちづくりを、広域を意識しながらそれぞれ川崎の拠点なりあるいはその地域の状況を意識しながら、効率的・効果的なまちづくりを展開していこうということですので、ノーマン委員が言われた部分について、オール・オア・ナッシングということではないということだと思っておりますけれども、川崎市の方向としてはこういう方向でどうだろうかと。当然対民間のいろんな投資については市のさまざまな先ほど話がございましたような制度を活用しながら誘導ということもありませんし、あるいは限られた市の財源ということからいけば、こういったような方向に沿って財源の投下なり、あるいは人も含めた資源の投下ということが、こういうまちづくりに沿ってなされるという、そういったような考え方なのかなというふうに思っておりますけれども。

以上です。

大西委員長

いかがでしょうか。恐らく方向性の2ページに書いてあるような何々地区はどうしたいとか、こういうのはある施設ができるとか、あるいは幾つかの施設ができるとか、そういうことで方向づけられるというか、具現化されるようなものだろうと思うんです。中村委員がご指摘になったの、もう少し普通のまちなみがよくなっていくのか悪くなっていくのかとか、そういうことも含まれているように思うんですが、そういう意味で言うと局長

の話もありましたけれども、日本の町は二次元のレベル、平面で今まで考えてきた。余り建物について自由に任せてきたというところがあると思うんです。二次元についても特に問題なのは宅地が安定しなくて細分化されていってしまって、せっかくいい町ができて少し時代がたつと切り売りされてまちなみが変わってしまうというような、そういう問題があったということです。これはまだとめる手段は余りないんです。

立体的な意味ではやはり色だとかデザインが非常に自由にゆだねられていて、徐々にそういう意味では景観という、立体的なまちなみをみんなが気にするようになってきたと。気にする以上に統一感を保とうとかということも議論されてきて、今国会で景観法をつくるということになっていますけれども、かなり画期的な、諸外国から比べると少し遅きに失した感じはあるけれども、画期的な一歩だということで、そういう意味では中村委員の真意がそういう美しいまちなみをつくるためのツールがあるのかという、そういうことであれば、そういう方向にゆっくり向かっているとも言えると。それは条例によって強化するということも可能で、川崎市の意思というのはそこで働くということだろうと思います。どなたでも結構ですが、いかがでしょうか。

どうぞ柳川委員。

柳川委員

よろしいですか。都市構造からちょっと交通体系とのかかわり合いにおいて、少し生々しい話を申し上げて恐縮なんですけれども、一つは川崎市という都市構造の中で、今まで川崎の地理的な形状からいって、どうしてもそれぞれの都市拠点がそれらしい特徴を持ちながらお互いに発展していくということにならざるを得ないと思うんです。それについてはかつてから「分節連鎖都市」とか、そういうような呼び方で呼ばれたときもありますし、そういった中でちょっと5年凍結の地下鉄問題に若干触れることになってしまいうんですけれども、川崎市といういわゆる東西というか、南北に長いこの町を同じレベルでイメージしつくり上げようと行政は考えているのか、それとも従来のようにそれぞれの拠点がすべて特徴を持っているので、それがかかわり合いを持ちながら、川崎市という複合された都市という形で特徴づけていくのか、この辺がやはり私は非常にキーポイントのように思うんです。

ですから、川崎区には今度川崎が誇るミュージアム川崎もできますし、それからイタリアの町も誕生いたしましたし、それはそれで川崎の街の中の核、川崎区として位置づけられ

ていいんじゃないだろうかと。1万人アンケートを見ても、結局川崎区の65%の人が「転居したい」というんです。逆に私の住んでいる麻生区は、すべての人が自然環境に恵まれ、素晴らしい希望が持てる町だと、こう言っているわけです。これは両極端ですけども。それぞれ違った顔を持った都市拠点が複合し合って、新しい川崎という街の特徴をつくり出していく以外、ちょっと選択の方法がないんじゃないかと、こういうふうに思うのです。

それと都市交通について考えてみると、いつも当然のことのよう話題に出ますけれども、全市を私鉄、あるいは高速道、全部ラダー状に東西というか南北を横断している。したがって例えば北の麻生区区民を川崎へ連れてくるというのは、これは容易ならざることなわけなんです。そこで、私はこの中に反対の意見の方もいらっしゃるかと思えますけれども、運政審の答申が出てすぐ地下鉄というところに来るわけです。今度一方、今までは何を言っていたかという、やはりアクアラインをつなぐ高速道が15号線でおしまいになっているので、期を考えようよ、期を考えようよ、それを第三につなごうよ、東名へつなごうよと、こういうことを言っていたわけです。これがいつの間に計画では東京外環高速道路が、多摩川沿いに東京側へとずっと入ってきているし、この上川崎縦貫道を考えると非常に効率の悪い様に思えてくる。

この辺について私は今はっきりした川崎の方向を決めておかないと、やはり将来までも禍根を残すんじゃないか。こちらが出るとそれ地下鉄、こちらが出ると高速道路となる。また話が長くなってすみませんけれども、先ほどのご説明にもありましたが、南北の幹線道路の整備、これについては尻手黒川線がご案内のとおり新百合ヶ丘のところへ行って、あの先700メートルが未開通。あれが世田谷町田線まで用地がどうなっているのかよくわかりませんが、したがってあそこへ行った大型車は全部新百合ヶ丘駅の方へ流れざるを得ないんです。私は行政ももう少し投資したお金に見合う、早期の着工と幹線道路への結びつけをしていただきたいと、こういうふうに考えます。

話が長くなりましてすみません。

大西委員長

今のお話の運政審答申が出たというよりも、出るように働きかけたという意図があるんだろうと思いますが、しかし今どう考えるかというのはまさに現実の問題であります。非常に重要な点の一つの話題が出ましたけれども、ご意見がありましたら。

どうぞ。

北島委員

私も川崎市の山奥の麻生区から来ている者ですけども。

大西委員長

麻生区の方が多いな。

北島委員

今柳川さんの方からおっしゃっていた、ちょっともう少し具体的に話しますと、資料1の3ページで、実はぜひこのことだけは言ってほしいと私も何度も前から話したんですが、3ページの(2)に「時代の変化や事業化を見据えた都市計画道路の見直しと制度上の課題の検証」と。これ実は言おうかと思ったら、パンとここに出ていましたんです。いいなと思ったんですけども、ついでに資料3の6ページ、先ほど説明ありましたけれども、この都市計画道路の整備状況、右上に進捗率が書いてある。これは私は前から言ったんですけども、都市計画道路というのは一番右側をごらんになるとわかると思うんですけども、決定されるのが昭和20年とかごく最近でも昭和44年、もう30年も40年もたっているんです。それをベースにして進捗率が50%だの0%だのと言っていることが、そもそもちょっとおかしいかなと。

今ご存じのように先ほどもちょっと話出ていましたけれども、環境も変わっていますし、そのときから市の財政も変わっていますし、人も変わっています。どんどん考え方が変わっているわけです。それをこの市の方がいつもこういうふうに進捗率が幾らと、私も麻生区が一番進捗率が悪い。それがいつも出てくるんです。いつもその問題になるのは今おっしゃっていた尻手黒川線なんです。そういう話で本当に必要なところは何か、それからもうそろそろ考え方変わってどうだという、ぜひこの都市計画道路、非常に具体的な話で申しわけないんですが、せめてこの進捗率ということを云々する前に、都市計画の見直しということをぜひ今回この総合計画に取り上げて、せめて腰の重い国ですら高速道路を変えようとか、ダムを変えようとかしていますので、もう少し身の軽い川崎市ですので、ぜひこれを見直して進捗率云々じゃなくて、本当に必要なのは何か、いやそんなのはちょっと後回しにするという形でやっていただきたいと。ぜひ今おっしゃった尻手黒川線は切

実なんです。ほかの全部だめでも、あそこの700メートルだけやってほしいぐらいのあれを思って、これは非常にローカルな話で申しわけないんですが、ここに書いてありますように0%なんていうのは、これも多分市の方は念頭にないんじゃないかと思うんですけども、一応載っけるんです。載っけるとこれ問題が出てくるんですよ。住民は必ず進捗率云々というそれを言いますから。

大西委員長

決定されている制限がありますからね。

北島委員

それはそう。ですからその基本的なところをまず変えていこうという考えが、ぜひ計画したからどうしてもそのまま通すという話じゃなくて、具体的な例で申しわけないんですが、ぜひこれを取り上げていただきたい。

木下まちづくり局長

今北島委員のご質問二つありまして、都市計画道路のネットワーク、計画論として今のネットワークが適正なのかという点が一つありまして、大きな問題の一つは都市計画決定してから30年以上たってもまだ整備ができないということで、そういう意味からいうと、未整備あるいは未着手の都市計画道路、ただこの9路線ありますが、川崎市域で完結しているというわけでもなくて、横浜市域とか東京都の都市計画道路とこれは一体になってネットワークを形成している路線もありますので、これ全部がそのまますぐに再検討が可能という路線でもないんですが、一応この未着手の路線については見直しをしていく必要があるんじゃないかというのが1点あります。

それからもう一つは、先ほど北島委員のお話の中では、どこから優先的にその整備をしていくのかというのがもう1点あると思うんです。これについては今回の総合計画の改定作業とあわせて、どこの路線もどの区間から優先的にプライオリティをつけて整備をしていく必要があるのか、これは検討すべき事柄ではないかというふうに考えております。

以上です。

大西委員長

これまで都市計画道路を見直して廃止した例とか、川崎市ではそういうのあるんですか。1回都市計画決定した道路を廃止した例です。どのくらいあるか。

木下まちづくり局長

1カ所だけです。

大西委員長

1カ所だけですか。何メートルですか。距離あるの。後でも結構ですが。どうぞ。

梶川建設局長

具体的な話が出ましたので、ちょっと私の方から尻手黒川線のことについて。確かに分節連鎖都市という話も出ました。それとラダー構造に重きを置いてやっているということで、確かに横方向の整備はかなり進んできているといいながら、縦方向が弱いと。確かに尻手黒川線があれば縦のラダーの一角、縦の一角をなすのかというその問題はあるかもしれませんが、今我々の事業サイドからしまして、やはり世田谷町田線までのタッチを今重点的な目標を立てて鋭意努力してやっているところでございます。確かに今途中で切っていますから、大型ダンプが住宅街を走ったりということはよく見受けられます。私もあそこですがよくわかっておりますので、早く世田谷町田線にタッチするように今努力しているような状況でございます。

大西委員長

ここで制度上の課題があるということを書いてあるんですが、要するに都市計画道路として決定されると、建築制限がかかるわけですよ。建築制限がかかってある時期でやめると、今までの制限は一体何だったのかということになると、そういう問題があるということなのですが、だから恐らく今までの考え方は、1回必要だと国あるいは市が決めたら、それは未来永劫必要なんだからいつかつくと、何十年かかるか何百年かかるかわからないけれどもいつかつくと。現在もストックを全部こなすのに150年かかるという試算が、たしか川崎であったと思いますが、進捗率を少しずつ上げていっても随分時間がかかる。だけど絶対つくるんだということ、建築制限というのも正当化されるということですよ。

しかしそうじゃなくて、時代に対応して見直していくということになると、逆に余り長く建築制限をかけたままほっぽらかしにはしておけなくなりますよね。だからやはり考え方を変えて、計画を決めたら5年以内、長くても10年以内でつくると。その場合にはもう計画が正しいので、みんなが合意すれば収用をかけてもとにかくつくるということで決めたものはつくると。そのかわりほったらかしにはしておかないというふうな考え方の転換をしていかないといけないのかなと私は思って、昭和40年とか20年とかいうその時代からほとんどつくっていないというのは、これは必要性が非常に薄いだろうし、あるいは場合によっては代替する道路ができたりして、機能的にはほかで満たされているということもあるので、そういう体系を見直さないで古いものは残したまま新しく必要になったものをつけ加えてきたのが今の体系だというふうに考えれば、体系そのもの、計画そのものにやはり問題がはらまれているということなのかなと思うんです。だからそういう点では見直すというだけではなくて、やはり道路のつくり方を変えていくということが要るのかなというふうにも思いますけれども。その中で恐らくさっきの尻手黒川線の残りの部分というのは非常に重要な優先度が高いということになるんで、こういうところを重点的にやるというのは必要なことなんだろうと思いますけれども。

ご意見、今の点。あと都市構造で縦をどう考えるのか、これは地下鉄も絡む。きょうの資料はお気づきになると思いますけれども、全体に少し横を強調してあるんですよ。だからさっき柳川さんがおっしゃったように、やはりそれぞれの個性というのは東京とか横浜、いわゆる私鉄沿線の特徴というのを川崎もそれぞれの地域が持っているんだと。そういう特性は重視していくという、生活圈もそういうところにかなり川崎の中で収束するというよりは、横浜東京のそういう横の一体感の中で生活が行われているという面があって、そこは重視しようということで、少し横を強調して縦のトーンを落としてあるという、18ページの絵なんかを見ますと、横には矢印がたくさん出ていますけれども、縦には一つもかいていないという、そういう絵になっているんですけどね。

私は今までの議論からすると、南武線なんかは少し強調した方がいいのかなと思うんですけど。それと多摩川というのが縦に結んで、多摩川と南武線と真ん中の丘陵地帯、これは散策とかレクリエーションとか、そういうのが縦方向の動線を与えるということになるんだろうと思いますが。どうぞ。

加藤（仁）委員

今話題に出ました18ページの都市構造のイメージは非常に興味を持って見ていたんですけども、この中のまず地域生活圏を充実させるというのは当然のことだと思うんですが、その外側の広域行動圏、これも比較的重要だと思うんです。それで、先ほど大西先生の方からお話がございましたけれども、やはりこれ全体を見ていきますと非常に高齢者がふえていくとか、いろんな問題がありまして、あるいは子育て世代がどういうふうに川崎市内で余暇を楽しむかということです。それはやはり今後考えていかなきゃいけないことなのではないかなというふうに思うんです。

例えば私事行動圏の広がりというような図があったり、あるいは余暇等の行動場所というのがあったと思うんですけども、人の流れをもう少し川崎市内の青いエリアとあと縦につなげるエリアの部分にきちんと整備していくというふうにしますと、生活圏がそこで完結するといいますが、なぜ完結しなきゃいけないかというのがあると思うんですけども、例えば子育て世代とか高齢者というのは、私は麻生区なんですけれども、小田急線に乗って新宿へ行くの結構つらいんです。

今話がずれてしましますが、ついつい口マンスカーとかサポートで私も乗ってしまうぐらい、やはり疲れるんです。そういう意味では、そういう家族で余暇を過ごす空間が川崎市内にもっと充実してあれば、非常にいいなというふうに日ごろから思っております。ですから、この18ページの図を青いエリアを少し縦につなげるお話が当然あってもいいのかなというふうに思っています。そうしますと、これも既にご提言なさっているみたいで、資料1の1ページ目の方向性のところがございますが、2番です。都市構造と市民生活の なんていうのは、ぜひ充実していただきたいなというふうに思っているところであります。

あとは、交通の方では比較的高齢者がバスを利用しているとか、自転車というのはどうかかわからないんですけども、徒歩の利用が多いというようなことが挙げられていますので、バスの整備なんていうのもたしか麻生区ではコミュニティバスでしたっけ、何か走り始めたというふうに伺っているんですけども、ああいうことをどんどんやっていただくというのが、これからのいろんな人口構成なんかを考えますと、いい方向に行くんじゃないかなと思います。そうすると川崎市内から転居する、川崎市内で住み続けようかなという方が多分ふえていくんじゃないかなというふうに思いました。ちょっと感想めいたお話ですけども。

大西委員長

どうぞ自由に、どういう角度でも結構です。ご発言いただきたいと思います。どうぞ。

柳川委員

ちょっと当局の方のお考えをお聞かせいただきたいんですが、市内で事業をしておりますと、自動車というものはもちろん環境を汚染いたしますし、さまざまな障害はありますけれども、川崎縦貫道に対してのいわゆる市の基本的な考え方というのはどういうふうにお考えなんでしょうか。

大西委員長

さっきのとあわせると、二つ縦方向の幹線の鉄道と道路についてご質問なので、そこはじゃちょっと、はい。

山元広域幹線道路整備室長

先ほど来お話がございましたように、縦貫道の縦方向の道路の整備につきましては、いささか必要性は高いものと思っております。川崎市では今この見直しといたしますが、ルートだとか構造を見直して何とか縦方向の整備を考えているところでございますけれども、今こちらの方で方向性の中でちょっと書いてございますように、縦貫道路につきましては首都圏の自動車専用道路の進捗状況などを見据えた川崎縦貫道のルート、構造等の見きわめというようなことで今のところ考えているところでございます。ただ市民の多くの方々のご意見もいろいろと聞いた上で、当然のことながら川崎市としての態度を決めていきたいと、そのように考えております。

梶川建設局長

ちょっと補足しますけれども、やはり川崎市が細長いということで、先ほども話がいろいろ出ていますけれども、横は充実すると、縦が弱いということで、いろいろなまちづくりの観点から四つのゾーンに分かれていますよという、それとそれぞれの連携をとるにはどうしたらいいかということ。やはり縦の線、これが必要だろうと。位置は別にしまして、縦方向はやはり川崎市のバックボーンとなるような道路は考えていかざるを得ないというような考えは持っていますけれども。

大西委員長

これは自動車専用道路ですよ。

梶川建設局長

ええ、今のところ自動車専用道路ということで。

大西委員長

そうするとこの資料3、の1ページの絵でいくと、さっきも説明がありましたけれども、要するに東京外かく環状道路、外環道と川崎縦貫というのは多摩川を挟んで平行して走っているわけですよ。だから今何も無いんだけど、ここに2本両側にいるのかと、この絵のとおりできてくると、2本並ぶわけですよ。という問題もかなり根本にあると思うんですけど、それはどうなんですか。1本にするということになると、どっちを通るかという話になるんだけど、自動車専用道路なんて自分の市の中になくてもいいじゃないですか。

梶川建設局長

昔、やはり先ほど分節連鎖都市の中で各拠点を結ぶアクアラインの受け皿ということで、くし刺しのような縦貫道が構想という形で発表されていると思いますが、確かに今お話に出ましたように、わきに外かく環状があるということで、また社会情勢がいろいろ変わってきた中で、やはりその辺の見直し、川崎縦貫道のあり方についていろいろ検討せざるを得ないときだというふうに我々考えています。これについては、またこれからいろいろ皆さんの意見を聞きながら、ある程度方向性を出していただきたいと、このように考えています。

大西委員長

あえて言えば、そういう議論が今のおっしゃり方だとこの場ではなくて、どこか別の場所で議論するというふうにも聞こえるんだけど、これ一番重要な川崎市の計画ですよ。こういうところで詰められなくてどこで詰めるのかと思うんですけど。それは国が詰めるということですか。

山元広域幹線道路整備室長

川崎縦貫道路を考えている川崎縦貫道路の計画調整協議会というのがございまして、それに国だとか首都高速道路公団、それから道路公団、川崎市、神奈川県が構成している団体なんですけれども、こちらの方でも実は議論している話でございまして、まずもって川崎市の意思をはっきりさせないといけないということでございまして、そのためにはやはりこういう会議でいろいろな意見を聞いて決定していかなければいけないものだと思います。ですからこの場で今早急にという話にはならないと思うんですが。

大西委員長

いやもうきょう決めるわけじゃないんですけれども。どうぞ。

三浦企画部長

一応今回の総合交通体系、あるいは都市構造ということについても一番我々も議論の中では、先ほど資料3の1ページなりあるいは資料2の1ページなり、やはり大きい川崎単体だけのまちづくりを考えるということではなくて、首都圏における川崎の位置、今まで東京、横浜に挟まれているという、ややマイナスの表現もございましたけれども、そうではなくてきちんと東京に近い、あるいは横浜に近いという、そういったことを市民の先ほどの生活行動なり、あるいは臨海部を中心とした経済、物流というか、そういったことを考えた中でも、かなり川崎のポテンシャルが高いんじゃないかということがまず一つです。そういったことを意識して川崎のまちづくりを進めていこうという考え方が大きな一つだと思います。

そういったことを踏まえて、では川崎のいわゆる川崎だけを見れば、縦方向というふうになるわけなんですけれども、首都圏の交通体系ネットワークということを考えれば、これは先ほど大西先生も言われましたけれども、東京外かく環状なんかと平行で行くんじゃないかという、こういった議論が当然あるわけです。そういう首都圏全体の交通ネットワークなり、あるいはまちづくり全体の動きなどを見ながら、これは当然自動車専用道路ということですので、事業の主体も川崎市が主体という部分だけでは決め切れない部分が当然あるわけですから、ただ川崎のまちづくりにとってこの次線道という、今の縦貫の道路の期については、構想段階という格好で今東京都側の外かく環状と平行したような格好の

線がとりあえず置かれているわけですがけれども、そういった状況もそれぞれ町全体の動きなり、あるいは東京の外かく環状の動きなり、さらには財源等々のいろいろなことを考えながらやっていかざるを得ないと思いますし、逆にやっていく必要があるんだろうと。

大西委員長

もちろん、きょうはそのことについてのデータも示されていませんし、何本要るかとかいうことを判断できるような材料はないわけですから、しかしそういうことが総合計画の中で議論する必要があるということであれば、きちんとした、つまり2本この部分要るのか、あるいはどっちか1本でいいのか。もちろんそれに加えて相手がある、川崎だけでは決められないことなので、どこまでここで先行的に何か一つに決めちゃうと交渉上、損をするというようなこともあるわけだから、そういうことも勘案しなきゃいけないけれども、どういうところまで総合計画の中で求めるのかということも少し整理をしていただいきたいと思います。

柳川委員は、さっき鉄道についてもちょっと見解を求められた……。

柳川委員

今、委員長のお話で了解いたしました。東京側のいわゆる環状の自動車専用道路を使うのが一番実現性が高いということであるとすれば、やはり市民の足の南武線に川崎市としては力を入れるとか、いわゆるそういった意味のこの会議だろうと思うんです。ですからある程度実現性の高いものをここでは話し合い、計画に盛らないとまた抽象論で終始して、二つ高速も通しますよ、南武線もよくしましょうよというんじゃ、やはりまた計画の焦点が定まらないと。

三浦企画部長

そういった意味で、まさしく私どももそういう形で考えておまして、今回の総合計画については先ほど言った10年の基本構想と3年の実行計画ということで、基本的には目に見えるような形で計画をご提示したいというふうに考えておまして、資料1のところでもまちづくりの方向性1ということで、基本的な考え方ということで、今申し上げた首都圏における川崎の位置と、あるいは限られた財源の中で効率的・効果的なまちづくりをやっていくという、こういったような基本的な考え方。あるいは2ページ目ですけれども、

基本方向の方向性というところの右上になりますけれども、各拠点地区の方向性の考え方にもそれぞれの広域行動圏を意識しながら、限られた資源の効率的・効果的な投入によって最大限の効果を得的を絞った、ある意味ではそういった意味のメリ張りをつけた拠点形成を推進していこうということで、先ほども開発延べ単でまちづくりをやっていくのかというお話が柳川委員からございましたけれども、そういうことではなくて、それぞれの地区の個性なりを生かした、メリ張りのつけたまちづくりを進めていきたいと、こういったような基本的な考え方でおります。

ただ今の段階というか、きょうの段階という意味、そういう意味では少しまだ方向性という言い方をさせていただいていますので、当然まだ16年度いろいろ財源のことを考えながら、この議論も積み重ねていく必要もございますし、いろいろ他の機関との調整というのも当然先ほどお話がございましたような形でもございますので、もう少し最終の計画の中では、ある意味ではきちっと命令がつけられたような計画にしていきたいという段階。きょうの段階ではなかなかそこら辺、イエスかノーかという部分がお答えし切れない部分もあるわけですけども。

大西委員長

この会議で議論する場合にも、ヤマカンでやるわけにいかないで、それぞれの費用と便益、それが判断できるような資料が提供されないと、また鉄道の場合に例えば南武線を増強するのに市がどのくらい負担することになるのか、その場合にどの程度の便益が市民に返ってくるのか、そういうのがないとなかなか見えにくいと思うんです。5年間凍結の地下鉄についてはどういうふうになるのかわかりませんが、凍結の間は議論も凍結するのか、凍結の間もその費用・便益という観点からの議論はやるとすれば、それもそういう議論をするときには一応一つの代替案として出てこないか議論がしにくいことだろうと思います。

阿部市長

地下鉄の今後の扱い方と、この総合計画とのタイムスケジュールとの関係でちょっと説明したらいかがでしょう。地下鉄について国のアセスメントとか、その辺。

三浦企画部長

一応、地下鉄につきましては、昨年の6月の段階で検証を行って、5年間延期ということになったわけですが、既に国の免許を取っている事業ということで、先ほどの運輸審の事業の位置づけの中で進んできている事業ということですが、国の再評価という制度の中で、平成の17年度、再評価があるということで、そこに向けて市としてもきちんとした再評価に向けた作業を進めていきたいという形です。

阿部市長

総合計画は平成16年度に策定しますので、地下鉄について国のアセスメントの扱い方が決まる前にこれが先に出るということを理解しておいていただかないといけません。

大西委員長

国のアセスですか。

阿部市長

そうです。それから縦貫の期につきましては、ここでは大いに議論していただきたいと思うんですが、市側、行政に実際に携わっている人間が、今の時点で答えるわけにいかない事情がございますので、したがって大いに市民というか専門家それぞれの立場から、そういう事務手続だとか何か、そういうことではなくて、全体の広域交通体系とか、あるいは川崎の町全体をどうするかというふうな観点から議論をしておいていただかないと、逆に我々が判断するときにもまた困るということが起こります。

ご参考までに資料3の7ページをごらんいただきますと、資料3の7ページの特に左側の下です。川崎道路の混雑状況と渋滞箇所、赤の濃いところというのは縦方向と交差点のところ。東京と結ぶ交差点のところは赤が強いということと、それから右上ごらんいただきますと、東京横浜等の通過交通は非常に便利になっているんですが、縦方向についてはかなり困った状態があるということでございます。それで仮に今度は縦方向の交通がもう少しスムーズになった場合に、交通量が増えるだろうと思うんです。交通量が増えた場合にどう扱うかというところまで予測して、そして高速道路について考えていただけないといけないという状況がございます。

大西委員長

だからそういう意味では、少し広域のデータをハンドリングできないとわからないんですよね。通過交通も出てくるということですよね。特に川崎縦貫というのは割と短い計画ですよね。東名からですか。そうするとそこを利用する人は川崎市民だけではなくて、バイパス的に利用する人も出てくる可能性があるということですよね。その扱いについては、ちょっときょうの段階ではデータがありませんので、余り議論が深まらないと思いますので、ちょっと事務局と話し合っただけで議論できるような格好で材料を提供するという機会をつくるということにしたいと思います。

ほかの点でご議論、ご意見がありましたらお願いします。

島田委員

幸多摩線というのは、縦方向の移動にとって全く基幹的な意味をなさない、ローカルな道路というふうに位置づけられているのでしょうか。

斎藤計画調整担当主幹

多摩川の堤防を使っている道路ですね。これは川崎市が国土交通省の京浜河川事務所に占用届というものを申し出て、道路として使わせていただいています、いろいろな制約がございます。しかしながらこの道路に関しましては、皆さんお使いになったことがあると思いますけれども、交差点が少ないということをもちまして、かなり評判のいい道路ですか、人気があるといいですか、いい道路として夜間などは相当なスピードが出るところです。ただ、交差点におきまして一部昼間、朝晩、渋滞が生じる場所があるんですけれども、建設省、国土交通省が京浜河川ともいろいろお話をし、もう少し交差点の改良などができないかというお話もしているところなんですけれども、まだ具体的な改良の計画ができていないわけではございませんけれども、今後もそういう検討、ないしお話し合いを続けていきたいというふうに思っております。

島田委員

太くするのは絶望的ですか。

斎藤計画調整担当主幹

一つ難しいのは、もともと河川というのが治水ということで、多摩川でも以前氾濫があ

りましたけれども、やはり国土交通省の中でも河川の氾濫から財産、人命を守るというのが非常にプライオリティが高いところでして、堤防をいじることに対する国の姿勢というのは非常にしっかりしています。道路に関してはある意味では少しぐらい誤解なきように言いますと、渋滞が起きても堤防を守りたいという姿勢がございまして、その辺で我々道路管理者としても河川管理者として、お互いの立場を尊重しつつ、今お話をしているところなんです。

島田委員

多摩川の話が出たついでに、あの土手の上はサイクリングロードになっているわけですが、ちょっとプリミティブな交通の話をしたと思うんですけども、またこれちょっとノスタルジーが入りますけれども、多摩川に徒歩で渡る渡しとか橋、あるいは渡し船、ああいうものをかろうじて覚えておりますけれども、河川敷というのは一つ公園的な意味合いが強くて、近隣の住人に限らず車や鉄道で流域にやってきて、そこで何か楽しむ人も多いようなんですけれども、もし昔ながらの渡しとか、徒歩で渡れる機能、橋とか、ああいうものがポイント、ポイントにあると東京側から川崎市の方にきょうは天気がいいからと、雨の日は渡りたくないでしょうけれども、そういうハイキング的移動というのかしら、あるいは非常にローカルな、例えば登戸から和泉多摩川の居酒屋に行くとか、そういうような徒歩の交通というものが世田谷通りのような太い自動車の通っている橋を渡るというよりは、もうちょっと風情のある粹な交通ということで考えられるのではないかと。だからこれは公園整備とかそちらの方ともかかわる問題だと思いますけれども。そういうような多摩川沿線、ちょうど南武線沿線の駅が直接的にかかわるようなポイントにあるわけなんですけれども、南武沿線のローカルリティを逆手にとったというか、そのローカルリティを粹に見せる方法というか、何かそういうものとして例えばご一考いただけるとおもしろいんじゃないかというようなことをちょっと思いました。

大西委員長

隅田川に「桜橋」という徒歩の橋がしばらく前にできましたよね。多摩川ではそういう計画はあったことはないんですか。どうぞ。

北島委員

ちょっといいですか。NPO法人、多摩川エコミュージアムの理事でもありまして、まず一つは今の多摩川沿線のアクセスの問題で、これは市の方から、国だったかな、ちょっと事業があれして、多摩川に入り込むのに非常に難しいというので、何かうまいアクセスの方法はないかというので1回まとめたことがございます。それからもう一つ、今の簡単に渡れる、これ管理が一番問題なんですけれども、沈下橋か流れ橋か潜り橋かとかいろいろありまして、その話は必ず出るんです。簡単に向こう岸と東京とを渡っていけると。これは国土交通省との話も時々出まして、まだ実現には至っていないんですけれども、ぜひNPO法人の川崎市さんの方も援助を受けていますので、できたら本当に真剣に今までは絵にかいたもちだけになっているものですから、中には近代的にこうやって雨が降ったらすっと変わるという、3メートルぐらいずつこうやって、そういうような構想も考えたりしてやっていますが、まだ楽しい段階で現実になるとどうなるかわかりません。一応ちょっと考えています。

大西委員長

どうぞ。

三浦企画部長

一応、今回多摩川という部分についても、総合計画の中では一つの大きな位置づけをしていきたいなというふうに考えています。島田委員も言われたように、多摩川、あるいは南武線、それぞれ南武線の駅から多摩川に行く近いポイントもあるわけですし、川崎の構造なんかを考えても、まさしく縦方向のということからいけば、大きな二つの軸になっていることも間違いないので、そういった中でいろんなアイデア、そういったこともいろいろ取り入れていながら、次の計画にもぜひ盛り込んでいきたいなと思っています。

実際上の多摩川については、国の京浜河川事務所というところが管理をしていますけれども、この間も国と一緒に今回の総合計画の策定に当たったの勉強会を開いておりますけれども、そういった中でも国も今回の川崎のいろいろな計画に協力してやっていきたいというふうにもいただいていますので、今北島委員の方からも言われましたけれども、歩いて対岸に行かれたり、あるいは交通という部分の中でも徒歩の問題もそうですし、あるいはサイクリングロードという一つの位置づけもございますけれども、少し自転車の縦方向の交通としての利用なんかもできないかどうか、そういったような検討も今回ぜひして

いきたいなというふうに考えています。

大西委員長

どうぞ。

中村ノーマン委員

都市構造ということなんですけれども、資料2の18ページにありますように、四つの広域圏があるでしょうということだと思んですけど、市としてこれを連携させようとするというのは、住民の感覚としては非常に難しいというふうに私の方はどうしても考えてしまいます。何かしようと思ったときに、もちろん縦方向の交通の問題があります。縦方向の交通の問題というのは実は道路が細いということだけじゃなくて、そこでいろんな商店とかコンビニとか、いろんな荷物を積みおろすような空間が必要なんですけれども、片側2車線の道路の半分は必ず車がとまっている状態であり続けることができるというのが一つの問題というか、特徴になってしまっています。

そういうことを考えたときに、川崎という、実は車の移動はできるんだけど、車をとめるということ考えたときに、そこに利便性が全くないといっていいほど車社会なのかもしれないけれども、例えば川崎市の駅の周りとか、大きな拠点であれば駐車場はいっぱいあるんですけども、それ以外の部分でももう少しうまく今の構造のままでも改善するということを考えなければならないんじゃないかなというふうに思います。特に積みおろしはある程度離れたところでもきちんとそれが空間としてあって、道路を交通として使うためということであれば、それによって少なくとも縦方向に移動しようとする気持ちは少しは出てくるんじゃないかなとは思いますが。

それからある施設を川崎で設置しても、鉄道が大前提ですというふうに言われたらそれまでなんですけれども、もしもどこかへ車で行こうと思ったら、そこで安心して車をとめられるスペースというのが自信を持ってそこにあるんだと思わないと、やはりそこに行けないんです。だから川崎の中で例えば長距離で移動するぐらいだったら、もうそれは横方向の道路を使って違う地域に行った方が、安心してそこに移動できるという実情というのがあります。

だからそれぞれの地域で魅力あるものをつくっていったとしても、そこで規模としてたくさんの方が来れるような仕組みをつくれるか、つくれないか。もともと今の川崎のい

ろんな地域というのは、どちらかというところに住んでいる人たちがコンパクトに生きていこうよというふうに思っている面の方が強いんじゃないかなと、私は自分自身がそう思っているから感じるところがあるので、縦方向の連携をとろうということは、それだけ細かいところからの整備、もちろん大きな話もあるんですけども、細かいところからの整備で縦方向につながろうよというメッセージが出ないと、先ほどから何度か麻生区の方は川崎に来ない。恐らくこの総合計画がなかったら北島さんはそんなに頻繁に来ないんじゃないかなと私勝手に思っちゃっているんですけども、総合計画の市民会議でも麻生区でやってくださいという要望を受けているぐらいですから。

北島委員

そんなことはありません。本庁に呼ばれますから、どこでも行きますから。

中村ノーマン委員

そういうふうに活発に動いている方でも、やはり川崎までというふうに来るということは、移動しようと思ったら用事は一つじゃだめなんです。たくさんの用事がそこでこなせないといけないので、自分の地域で充足されるのであればその地域で閉じられていくので、川崎の中をみんなで知っていこうよ、そのための整備もしますよというメッセージが出てこない、その方向に今住んでいる人々が連携感を持つようにはならないんじゃないかと思うんです。例えば南部に住んでいる人は、高津区ぐらいまでが川崎市でもいいと思っている人もきっといらっしゃるんじゃないかと思います。市としてそうではないということをするためには、縦方向の連携のメッセージがもっとクリアに出てこないといけないんじゃないかと思うんです。

例えばミュージアムができてそれで新百合ヶ丘というか、麻生区の小田急線沿いに住んでいる人が乗りかえしてまで川崎駅まで来るつもりになるか、それとももう小田急線で都心に入った方がいいと思うか、今は非常に難しいです。やはり縦方向の連携が必要ですよというメッセージというのは出しているつもりかもしれないけれども、メッセージがないというふうに思います。何でつながらなきゃいけないかというのは、住んでいる人の立場からでは案外なくて、事業をする立場からその縦方向の必要性があるんで、住んでいる人にとっても縦方向の川崎が魅力あるんだよということが、何か見えてこないと非常に難しいだろうな。その意味では島田さんが何度か言われている快速の南武線、何らかの方法でも

う少し早く縦方向に行った方が横方向でグルッと違う自治体に回った方よりもいいという状況ができないといけないので、まず縦方向につながるよというメッセージ、そのメッセージを考えるとということがまず第1じゃないかなというふうに思います。

大西委員長

きょうの資料ですと資料2のところに、いろいろ5ページ以降、通勤とか私事行動圏、それから9ページ以降、一つ一つの区を中心にして、どこにみんなが行っているのかというのを書いてあって、ちょっとかなり細かくなっているんで、なかなか読解するのに骨が折れるという資料ですが、5ページなんかだとこれ1%になっているんで、広くなり過ぎているのかもしれないですね。5%とか10%ぐらいでもう一つつくと、もうちょっと結びつきが強いところが浮き出てくるかもしれないですね。さっき市長さんが指摘されましたけれども、やはり縦方向の道路が混んでいるという資料3の方のデータがありましたですね。資料3の7ページですね。これでいくと交通量として道路混雑がこの7ページの道路だと赤いのが混雑ですから、真っ赤っ赤のやつは1.75以上、相当な混み方ですよ。だから縦方向の結びつき、人々の行動の割にインフラが弱いということは、こういうことに示されているんだらうというふうに思いますが、それが縦方向といってもどこからどこまでかと。麻生区から川崎区まで行く人にとって混雑しているから大変なのか、もうちょっと短いトリップなのか、そこはちょっとわからないんです。

今回は、資料2の18ページのところで比較的縦方向の動きは短いんじゃないかと、何となくそれぞれの中心、小杉だとか溝口とか新百合ヶ丘とかを中心に、その近隣の人が集まってくるという、こういう動きが強いんじゃないかということで、こういう絵にしてあるんです。その辺も少し検証されてこうなっているのかもしれませんが、もう少し浮かび上がるようにデータを整理して、間違いがないことを確認するというのも必要だというふうに思いますけれども。ほかのデータでもなかなか新百合ヶ丘の人は川崎区までは来ないというのは出ているので。南武線の混雑率なんか出ていましたっけ。乗車率とか。そういうのも南武線利用者というのはどういうタイプの人が多いのかです。ありましたっけ。

木下まちづくり局長

資料3の8ページです。

大西委員長

これは南武線のがわかるんですね。鉄道は南武線しかないからわかるということですね。何かごちゃごちゃしちゃってよくわからない。これか。200%という……違うね。

木下まちづくり局長

右側の棒グラフです。南武線の混雑率をあらわしている。平成12年222%となっています。

大西委員長

これが南武線ですか。

中原から小杉までですね。

木下まちづくり局長

そうです。

大西委員長

これは相当のものですね。

阿部市長

ちょっとよろしいですか。縦と横と分離して議論をしておられるようですけれども、縦と横が1本線につながっているわけございまして、横に行く車も縦に走ってくるということですから、ですから縦の距離が短くても部分的には混む。それから南武線も1駅とか2駅で物すごく混む場所があるということなんです。そういう点も考えていただきたいと思います。

大西委員長

そういうのが浮き彫りになるような格好で、それは縦につながっていくと南武線全体が改良された方がいいという議論にもつながるんだろうと思いますけれどもね。

阿部市長

そういうことになります。

大西委員長

ではあと20分ぐらいになりましたので、まだご発言のない委員の方で、どうぞ。全体であと20分しか残っていませんから、割り算してやってください。

村田委員

私が出る幕じゃないと思って。さっきから聞いていると、非常に最初のこの都市構造のところではやさしい理念がいっぱいあったんだけど、あとの方になったら途端にもう物すごい道路のことで、その格差がすごいんで、僕はびっくりしちゃっているんですけども、例えば素朴な質問なんですけれども、先ほど区ごとにいろんな違いがあって、中村委員も周りに動かないということも、その土地での生活を楽しむということもありますし、それからこの私事圏の行動圏の広がりなんていうんでも日常的な買い物でも自分たちの近くでやっている。そういうところで主に生活のことがいっぱいその土地であるわけですね。

そうすると、一番先の資料1の1のところ、「現状・背景」はわかるんですが、課題と対応と方向性が、一体方向性とその二つがどのくらい矢印で違っているのかと思って、さっきから言葉の揚げ足取りになるかもしれませんが、例えば「課題と対応」の2の(3)の です。資料1の1ページの真ん中の一番下。「子育て環境の向上における地域コミュニティに対する期待の高まり」というのがあります。それで矢印の右に行きます。「方向性」の方に。そうすると一番下に「地域コミュニティの中で安心して子育てができる環境づくり」これは一体どの程度にこれが問題が解決方向に向かっているんでしょうか。これつまり私これじゃ議論にならないと思うんですよ。だから私それでいきなり縦方向だか横方向だか私は縦横よくわからないものですから、道路のことなんかよくわからないから、ただただすごい計画があるようだという、それからそれが古い資料だというようなことだけはちょっとわかりましたけれども。

それでまだそれに近いのが今の真ん中の「課題と対応」の下の方に(3)がありますね。その上に というのがありますね。「地域に存在する歴史的資源や豊かな自然環境を核に、市内各地で展開されている緑地保全や地域環境保全、まちづくりなど活発な市民活

動への対応」これを右の方にいきますと、(3)の上の です。これをずっとお読みになって、やはりこれも先ほどの子育てほどじゃないけれども、それで方向性がこれで出てはいるけれども、やはり議論をするにはもうちょっと具体的な問題が提起されて、あるいは我々がそういった具体的なものをくみ上げるような決定について出さないとわかりにくい。私みたいに特に外側にいる人間にとっては、それからこれに専門でない人間にとっては、都市構造の問題にまだ行くほどじゃないような生活状況。しかもこれ、区ごとにいろいろ違いがあるんだっただらば、こういう生活問題こそ区の特徴と結びつけて論議する方が、ここで論議することにしても方法論としてはいいんじゃないかということです。

柴田委員

私も全く同じで、きょうたまたま早く来てこれをさあっと読んだら、私何も言いたくないという気持ちになった。みんな書いてあるけど何もできないのではないかという、この実現性、具体性が全然見えてこなかった。それで例えば私は川崎でついの住みかとして住もうと思うんですけども、子育てからだんだんだんだん自分の暮らしが変わってくる。例えば私、年をとってマイカーをやめたんです。マイカーをやめたときに外出をするということについても本当に今までと全然違った交通の形式が欲しいし、道路が欲しい。これを見ている限り、自分の暮らしとこの計画とが全く直結してこないという感じがするんです。だからさっき委員長がおっしゃった三次元で見えるまちづくりという、道路だけが見えてもしょうがない。建物だけが見えてもしょうがない。その三次元で見えて私はその町をどうやって歩くのかというのが全然イメージできなくて、言おうとすると全部形容詞はここにあるんですけども、嫌になってしまうというのが何かさっきからすねていたのはそういうことなんで。

大西委員長

すみません、失礼しました。

柴田委員

いえいえ。それで例えば多摩川の話が出ました。私も多摩川で昔泳いで遊んだんですけども、多摩川なんて本当に子供にとってはいい遊び場だったと思うんです。東京だ、川崎だなんていう意識したことなくて、渡し船であっち行ったりこっちへ行ったりして遊

んでいたわけです。そういう東京の町もうまく連携をとって、あそこを川崎の多摩川というイメージを非常に強く出したらいんじゃないかなと思うんです。そのときに例えばリーダーシップをとっていただいて、多摩川はこんな変わった川にして川崎の市民のものにしましょうとあって、市民としてあなたたちは何をしてくれますかと言ってくれば、じゃ私たちは桜を植えましょうとか、少しお金を出しましょうとか、何かそういう参加の仕方ができると思うんですけれども、市民参加と言われても具体性がないと動けないなという感じがして。

ですからある意味では川崎はあなたたちが住む町としてこういう町をつくりたいと思っていますよという、具体的なイメージを出していただければ、我々ももっと参加できるし、もっと意見が言えると思うんです。そんなことでさっきからずっと黙っていたの申しわけないと思うんですが、もうちょっと暮らし、人間が見える町、道であってほしいと思いました。

ごめんなさい、以上です。

大西委員長

ありがとうございました。

村田委員

ちょっと一言、今に関連して。この町のこっちのデータには各区に対するいろんなアンケートの集計がありましたね。だからこういうことはそのまま生かせるんじゃないかと思うんです。だからそういうこともこちらの議論の方に反映しながらつくっていただくと、もう少し具体的な話ができるんじゃないかと思うんです。以前のこの資料もったいないです。

大西委員長

事務局の立場に立って弁解すれば、今回は少し基礎的な客観的なデータでまず整理してみようということなんだろうと思うんです。このままで計画にしようとはしていないと思いますけれども。三浦さん、もし……。

三浦委員

専門外のことではありますけれども、特に先ほどやはり18ページのことにかかわってくるわけで、一応三つの広域行動圏、それから地域生活圏、日常生活圏、これは一般にごくありがちに出てくる。それで整備をするということはよくわかるわけですが、そのとき実は先ほど出ているように、どちらかというソフトのつながり、人間的にいったらつながりがうまくいかん。ここで言うと一番最後の真ん中のところでいきますと、3の「地域に住み続けられる市民主体のまちづくり」ということです。実はそのところがただ単に小地域に限定されるだけじゃなくして、これが日常生活圏にもつながってきておるといふ、そういう広がりを持つわけです。

ですからもちろんハードの計画をつくる場合にはこういったことが必要だと思いますけれども、と同時にこれにこだわることじゃなくして、実はそれを貫いていけるようなもの、もう人間の交流圏がそうです。先ほど交通だけじゃない形で、もっといろいろな多様の形のつながり方が非常に必要なのではないだろうかというふうに実は思いました。だからその辺のところがこれから計画をどう押し込むかというのが非常に難しい議論だとは思いますが、そういった点の切り込みがないと、従来のハード屋さんのまちづくりという、そういうふうになってしまう危険性があるんじゃないかなということを感じながら聞いていました。

それが実はこの基本的な考え方の中に、首都圏とのかかわりは結構ですが、まちづくりの進め方のところで、特に効率的・効果的なまちづくりという、まちづくりというのは確かに効率的・効果的であると同時に、実は人間はもっと潤いのあるとか交流のあるとか、そういった視点が少くとも、人間同士がもっと交流し合えるような、そういうような視点というのは実は非常に必要じゃないかと。だからこれを見た限りではどうもハードが非常に強いです。当然これは都市構造とかそういうことですが、当然だと思いますが、そこら辺のところどうやってまちづくりの中に組み込むかという、その工夫が必要なのかなということを感じました。いわばハード・ソフトというやつを具体的にどういう形で落とし込めるといふ、これは言うのは簡単ですが、大変難しい課題だと思います。そういったことを若干反映できるようなまちづくりというふうなものが一つ考えられないかというようなこと、若干素人みたいな形ですが、感じさせられております。

大西委員長

どうぞ。

柴田委員

電車の色というのは、あれは勝手に変えちゃいけないんですか。南武線の色。

大西委員長

そうですね、大分変わってきていますよね。南武線ね。

柴田委員

南武線のイメージ。電車の車両の色というのは、あれは全く変えることはできないんですか。

大西委員長

ラッピングというの、今はやっていますよね。

柴田委員

何か南武線というと、田舎っぽくって暗っぽいという、何かあの辺を花色に塗っちゃったとか何かして、ポンとイメージを変えるようなことができないかな。そんなことを考えました。

大西委員長

それは提案したら持ってくるかもしれませんね。

村田委員

地下鉄は色分けしていますよね。

柴田委員

そうですね。

村田委員

だからここら辺でも色分けした方が路線図としても見やすくなります。

大西委員長

山手線でしたっけ、フォルクスワーゲンが宣伝全部していましたよね。あれ山手線じゃなかったでしたっけ。

柴田委員

時々いろいろなことをやっていますよね。

大西委員長

ええ。最近都バス以来、ラッピングカーを宣伝として使うようになって、宣伝じゃないやり方もあるかもしれませんし。

三浦企画部長

先ほど来、一つ川崎の中で「南武線」という言葉が何人かの委員さんから出ていました。私どもも南武線というものが川崎の中でやはり大きな一つの交通手段でありますし、実際人がいろいろ交流する手段でありますし、また非常にまちづくりにとっても大事な資源というか、基本的な資源というふうに考えています。今柴田先生の方から話があった色の方が変えられるかどうかは、それはこの場で変えられるとか変えていきたいとかというのはなかなか申し上げられませんが、この間も南武線のイメージアップみたいな形の事業の取り組みをやってきていまして、例えば電車の中の中ぶりのところを利用していただいて、JRさんとタイアップして子供たちの絵を掲げていくとか、いろんな南武線に対して、JRでしようがないんだということではなくて、そういう意味のまちづくりの大きな資源なんだということで、取り組みをやってきております。今回もこの総合計画の中で、南武線というものについてどこまで快速電車が走らせられるかどうか、ちょっとわかりませんが、何らかの色出しというか、位置づけをできればいいなというふうには思っています。

柴田委員

「南武線」じゃなくても、名前も変えたらどうでしょうか。何で「南武線」なんですか。

川崎線とか。

北島委員

ただ、僕なんかS Lなんかは復活しておもしろいなと。南武線なんかも昔のチョコレート色を走らせると楽しいなと思うんですけれども。

柴田委員

そうですね。

北島委員

そうすると余りにも回顧主義でまずいかもしれないですけれども。ああ南武線が通ったと思っている、チョコレート色を復活したらどうかと思うんですけれども。

柴田委員

何で南武線というんですか。南部だから。

北島委員

そうそう。小田急線の沿線。今小田急線が部分的に昔のあれを走らせています。今市長がやられているネクタイのような色で走っています。

島田委員

だから僕も興味があるのはただ一つ、いつ登戸発南武エクスプレス品川行きが発車するのかという。

大西委員長

その可能性はあるよね。いや、可能性はあるんですよ。尻手からずっとこっちへ来て回っていけば。

島田委員

そうすれば東横線とか、田園都市線と同じように、確かに今は縦のラインでしかないか

もしれないけれども、直通で品川に行くということは、そのまま京浜東北や田園都市線と同じ立場に変わるわけで、しかも新たに線路をつくらなくてもそうできるわけで、これはもう南武線の位置づけの劇的な転回という、コペルニクスの転回ということになります。

大西委員長

ぜひ登戸発じゃなくて谷保も含めて。そうじゃないと私乗れないから……。じゃ辻先生、お願いします。

辻副委員長

とにかくいろいろ皆さんからのお話がありまして、皆さんの意見の中にあっと思ったんですが、資料の方はかなり広範囲にわたりますけれども、充実した資料ができて、これを踏まえて方向性のところはかなり慎重に書いていますので、「見直す」とか抽象的に書いていて、やはり実像の流れがよく出てこなかったところがあると思うんです。それで今の結論についてもそうなんですが、各事業者が判断しなきゃならないところもあって、こちらの希望とそれから向こうとの関係があって、今の時点で出ないところというのがあると思うんですが、ただ大きく現時点でわかる点で確認の意味を込めてお伺いしたいのは、従来の計画に対して今回の計画の中で違う点、一番ここのところに今までの計画の考え方と違う今回の違いがあるんですよというのは、やはりメッセージとして出す必要があると思うんです。それは現時点でとらえられている範囲でどうなのかというのが一つです。

それからもう一つ、南北を縦貫する道路や鉄道ということを仮にやると考えても、10年ということを考えたら絶対供用しないわけです。となると、この10年はないことを前提にまちづくり、少なくとも計画してやらなきゃだめなわけですよ。そういうことで将来に向かってもしかすると30年後、40年後を考えてやる事業とは別に、いずれにしてもないことを前提にこの10年間、どうやっていくのかということをもう少しイメージ的に出してもいいのではないかなという感じがしたんですが、この2点についてちょっとコメントなりご感想をいただきたいんですが。

大西委員長

いかがでしょうか。どうぞお願いします。

木下まちづくり局長

おっしゃるとおり、10年間というタームでこの都市構造の違いをどう考えるかという話がございます、そういう意味で言えば、今までのやはり北から南までつながなければいけないという基本的な発想というのは、もちろん市としての一体性という意味では当然あるわけですが、確かにそういう意味で10年間でそれを実現するというのはかなり実務的に厳しい。

そういった中で、一方で市民の方々の生活もやはり東京方向との連携でふだんの生活が成り立っている率が非常に高いということで、例えばこの10年間でそうした市民の満足度を少しでも上げる方法を考えるということであれば、やはりそういった方向での利便性を一定充実させることと、一方で南武線の非常に短区間でも乗りやすいようにするとか、そういうのがあって、全体としてはつながるわけですが、実質の行動は例えばそこで南武線を1駅乗って、また都心に行かれるというような行動が非常に多いわけですから、そうした利便性を高めるという意味での、そういう縦方向の評価みたいなものはもちろんあるわけですが、そういう中での利便性の強化ということで、例えば今拠点性みたいなものを挙げておりますのも、少なくとも大きな買い物とか大きな行動というと、やはりどうしてもこの10年間で急激に首都圏から川崎へ乗ってくるのはなかなか難しいだろうと。

だけでもその次の段階に来るものは、例えばここで形成される拠点で生活をしてほしい。生活ができるようにして満足度を高めていける方向にしたいということが、やはり大きな今回の10年間というタームで見たときの違いだというふうに考えていまして、そうした意味で、ここの拠点性とか三層構造で書いた広域行動圏というのも、そういう位置づけをさせていただいている。やはり地域生活圏ということで一つの川崎市の地域、地域の拠点へ行って、やはり満足できるような生活をしていただけるようにすると。それが将来的にはその地域の個性をもっと発揮していただくことによって、互いに縦方向にもつながっていくというような、そうした構造展開を図っていけるのではないかとということで、そのあたりがやはり違う点として考えられるのではないかと考えております。

大西委員長

10年間たつと大分変わるわけですね。人口は減り始めますから。だから非常に今の議論は重要で、10年から先はちょっと環境が変わるんだから、余りその先まで視野に入れて大きなこと考えてもしょうがないという、非常に割り切った議論もあり得ると。

きょうはそのぐらいにしまして、最後に阿部市長さんにご発言いただきたいと思えます。

阿部市長

いろいろとご議論、ありがとうございました。まず最初に10年との関係なんですけれども、きょうお示したものはとても10年でおさまるようなものではございません。ほとんどが30年とか50年のものがございますので、当然10年計画としてどこの部分を切り取るかということが整理の仕方としては大きな課題になると思いますが、10年計画で書くものについて、その将来がどこに行くかというのはやはり書いておかないといけないわけですので、実際には30年とか40年の計画とこれはセットになるということがございます。書き方だけの問題になるだろうと思えます。

それからもっとソフトの面、三次元でというお話、全くごもっともでございまして、今回はまちづくり局とそれから建設局という、ハードを中心に扱っているところからの提案という形でご議論をいただいたわけがございますので、最後にまとめるときには当然全部セットでまとめるということになるかと思えます。それからこれまでと今回との違いなんです、まだ明確に出てはおりませんが、幾つかあるかと思えます。一つはこれから従来もっと広域的に行動してきた人たちが、まあまあ主として東京の大手の企業や何かで活躍して、しかも活動の舞台は国際舞台だというような人たちが年をとって、行動半径が狭くなっていくというようなこと、そういったことも当然考えないといけないわけでありまして、それから昔みたいにどんどんお金をつぎ込んで拡大すればいいという時代じゃありませんので、町そのものをコンパクトにしていけないといけない。したがって大勢の人たちが利用するような施設の利用効率をうんと上げないといけませんので、駅周辺にそういうものが集中するとか、あるいは駅周辺にあるものの利用効率を上げるというようなことを考えないといけませんので、全体としては地域単位の定着度が高くなって、施設類の利用効率を上げるということが大きな課題になってきます。この点は非常に大きく違うと思うんです。

それからもう一つは、先ほど中村さんから縦方向をつなげるメッセージが必要だと、全くそのとおりなんでございますけれども、これまで川崎のまちづくりというのは、その部分が全く欠落しておりまして、しかも川崎の市内と横につながった横浜・東京との関係でも、拠点性がゼロなわけです。ですからみんな外に出ていってしまうというようなま

ちづくりであったわけでありまして、分散型になっているわけです。今商工会議所と一緒にやっておりますのは、反対に川崎にはこんなにもいいものがあるじゃないかということで光を当てて、宣伝をするだけで実際の拠点性が高まっているという実態で、buyかわさき運動でありますとか、いろいろなものです。多摩川もそうだと思うんですけども、こんなすばらしいもの、都市公園以上のものがあるわけでありまして、そういったものについてももっともっとクローズアップして、市民が公園のようにして利用できるような、そういうものにしていく必要があるかと思っております。

それから、ミュージア川崎も全くそうでした、麻生区の人が川崎の駅前まで音楽を聞きにくるということだと、恐らく時間・距離や抵抗感からいって東京の北区のあたりから来るのと同じになるし、あるいは横須賀から来るのと同じになるわけで、したがって川崎市民が全員利用できるような施設をつくらうと思えば、当然首都圏全体が利用できるような、そういう施設にしないといけないという宿命を背負っているわけでございます。またそれだけの投資をしてつくっているわけですから、そうすると当然川崎につくったその施設を利用する、麻生区の人でも利用するというメッセージは当然今後強くなっていきますし、それから市民ミュージアム、川崎市民が縦系列だけで利用するというぐあいに考えたら、あんなにかいもの要らないわけでした、あの10分の1ぐらいのもので十分なのでして、そうじゃなくて東横線の武蔵小杉の駅という、非常に便利なところがあるわけですから、東京都民が利用する、横浜市民が利用するという、施設として活用することだって利用率が高まるわけです。

当然、川崎市民は東京の施設も利用する。横浜の施設も利用する。それでツーペイになるという関係でありますので、当然市民ミュージアム、岡本太郎美術館もそうなんですけれども、首都圏全体として利用できるような扱い方をしていかなければ投資効果は非常に低くなるということでもあります。それ以外に扱って、市民ミュージアムの展示や何か変えていきますと、当然縦軸の交通網も必要になると、そういう強いメッセージになってくるわけでございます。だから東京・横浜の真ん中で交通の便が非常にいい、その交通の便利のよさを十分に活用すると、当然縦軸の交通網も必要になってくると、こういうことで、今は出ていく方向で使っているものだから、縦軸の交通網は要らないということになっているわけです。ですからその辺の川崎のいいものをもう少しクローズアップして、川崎にあるものの利用効率を高めることによって、メッセージになると、そういうぐあいに考えているわけでございます。

ですから柳川さんからお話がありました、地区単位で考えていくか、あるいは全体で考えていくかという場合、やはり日常生活圏としては地区単位に収束していくでしょうし、主要な駅周辺に収束するとは思いますが、しかし川崎全体で投資をして、施設の利用効率を考える場合には、相当首都圏全体の中での集客力を考えてやっていかないといけません。特に不特定多数の人が利用するようなものについては、川崎市民に全部恩恵を施そうと思うと、そういうものが必要になってくるわけで、したがって縦軸も当然意識したまちづくりをしないといけない、こういうことになるかと思えます。

それから、北島さんがおっしゃった都市計画の見直しで、これは全くそのとおりです。計画の姿そのものも見直さないといけないわけですが、都市計画の進め方そのものをもう見直さないといけない時期に来ているだろうと思えますし、従来から取り組んできた都市計画についても部分的に優先度を高めて、効率的な計画の進め方を優先度をしっかり決めてやらないといけないだろうというぐあいに思っているわけでございます。

それから縦貫道路の考え方はいいです。縦軸が渋滞しているということ、それから横と縦はセットだということでございますので、横の交通が便利だということが、逆に縦の交通を詰まらせているということでございますので、縦方向の交通軸は当然必要ですが、外かく環状線と縦貫 期をどうするかというのは、非常に微妙な問題でして、協議会で東京都や神奈川県とも一緒になって相談をして決めないといけません。お金の負担をどうするかという問題がありますので、むしろ我々が言うんじゃなくて、皆様方に発言してほしかったということでございます。

それから、多摩川をどうするか。先ほどもお話ししたんですけれども、今、国土交通省でも美しい国づくりということで川崎に注目しているんだそうございまして、道路沿道の景観整備だとか、多摩川に特に注目してございまして、中本賢さんが鮎100万匹遡上してきて、国土交通省の人のところに時々行って、提案をしているんですけれども、国土交通省の方でも大変関心を持っていてくれまして、ですから多摩川そのものを水辺の学校だとか、いろいろな形で利用できるようになるし、もっと牧歌的な利用も当然考えていきたいと思うんです。

今、余りきれいに整備された堤防だけじゃなくて、もう少し荒っぽく昔の河川みたいなものを復活させるというのがはやってきておりますので、そういったことも当然考えないといけませんし、実際下流部分については具体的にそういう方向に行こうかなんていう話も進んでいるわけで、上流の方も当然考えないといけないだろうと思うんです。例え

ば市民健康の森という、里山が大変評判いいんですけれども、市民健康の川なんていうのがあっていいだろうと私は思っているところでございます。

それから、家族で過ごす余暇空間というもの、これも非常に大事です。私は実際に見てさっきの拠点ごとにどう生活するかということで、高齢者あるいは子供を抱えた家族、その人たちが自分の住宅のあたりを起点にして川崎の中でどこどこが楽しめるかという、そういうマップがあってもいいような気がするんです。そこが確かに足りなかったような気がします。そういうものを前提にして拠点となるような遊び場を整備すると、そういう発想があってもいいだろうと思いますし、人が集まるものについては駅の近くということだと思わけてございます。

それから、この1ページの「課題と対応」の3の「地域に住み続けられる市民主体のまちづくり」というので三つあって、それで右側に行くとかえって本数が少なくなっちゃって、内容が少なくなって、全くそのとおりでございまして、これは私自身も感じていたんですが、例えば「安全・安心な地域に住み続けられるような市民主体のまちづくり」という、このキーワードがいいのであれば、これを中心にしてもっと膨らませれば幾らでも入ってきますので、きょうは我々頭が固い仲間だけで考えるんじゃなくて、むしろ皆様方にここに埋めるものを提案していただきたいという考え方で、私自身も例えばこの前話を聞いたばかりなのですが、防災関係をもう少し強化しても、地震対応の住宅づくりだとか、そんなことももう少し強化していてもいいのではないかとことを思っております。いろんなものが入ってきますので、まだまだ楽しみがありますので、どうぞご提案をお願いいたします。

それから南武線についても、そういうことで南武線沿線に200を超える研究開発機関がありますので、いろんなものがあるので、今南武線そのもののイメージアップを図っているところで、これは結局川崎そのもののイメージと密接不可分に関係しているんです。だから例えば南武線の名前を書いても中身が変わらないと結局は新しくできた線路の名前が落ちていくということですので、私は名前を変える場合にもう少し今のままの南武線で、もっともっと宣伝すべきじゃないかと思うんです。色やなんかも大事です。色やなんかにについてはもう少し工夫してもいいだろうと思っておりますが、いずれにしても南武線沿いにもう少し川崎全体のイメージを大きく変えていくような、そういう努力をしていく必要があると思っております。これは余り金かけなくても求心性を高める要素でありますので、今あるものを宣伝するだけで十分でございますので、ぜひともそういうことはやっていき

たいと、そういうぐあいに思っております。

いずれにいたしましても、いろいろなご意見をいただきましてありがとうございました。また担当のところで検討してまとめていくことになるかと思えます。今後ともどうぞよろしく願います。

大西委員長

どうもありがとうございました。それではその他ということで、次回の日程は来週の月曜日ですね。29日であります。どうぞよろしく願います。それで基礎的な議論が終わって、今市長のお話にもありましたけれども、計画ですから将来この10年間で何をやるかという、それが今度膨らんでいかなきゃいけないということで、その議論に4月以降入っていくということになるんだろうと思えますが、事務局の方で何かありますか。私の方の議事は以上です。

田中企画調整課長

今委員長おっしゃっていただきましたように、皆さんには大変申しわけございませんが、来週の月曜日にまとめの第6回の委員会を開かせていただきたいというふうに思います。それと既にご案内を差し上げておりますけれども、4月11日のお休みの日で大変恐縮でございますが、この策定検討委員会ともう一つの策定の支援のグループであります市民会議のメンバーと、合同の会議を開かせていただきたいというふうに思っております。4月11日の2時から市役所の庁舎内で行わせていただきます。よろしく願いをしたいと思えます。

以上でございます。

大西委員長

じゃきょうはこれで終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。