

## NO 1

### <現状>

現在私の住んでいる地域（麻生区）は丘陵地帯のため、駅に出るまで上り下りがあります。その道は狭く曲がりくねっていて急坂も多く、車がすれ違うのも困難なところもあります。このように道路が狭く急坂の多い地域は、近隣の百合丘、高石、千代ヶ丘、王禅寺、多摩美から西生田、南生田など、麻生区と多摩区にいたる川崎北部地域に広がっています。

今ではほとんどの所帯が、車やバイクを所有しています。住民の足となる車、それにこの地域を通過する車が加わり、朝晩はとことと交通渋滞が発生します。

一方、幹線道路といらと、北部地域を東西に走る津久井道です。この道路は上下1車線で、信号が多い上、右折レーンも少なく渋滞が多発しています。特にひどいのは新百合ヶ丘付近ですが、真福寺周辺の開発で改善されることを期待しています。

ところが、この道路と小田急線が平行していることが、さらに交通事情を悪化させています。小田急線と道路が立体交差していないところでは、踏み切りを渡り津久井道の信号を待つことになります。しかし、この間が狭く、数台の車しか入らないところが何ヶ所もあり、踏切と信号のタイミングが合わないといらいらさせられます。

ところで、北部地域は緑がかなり残されています。その緑は、傾斜地がゆえに、これまで残っていたように思えます。そして、その傾斜地を利用した住宅建設はどんどんすすみ、緑は減っています。

この地域の居住人口は増える傾向にあり、さらに道路事情の悪化が懸念されます。

### <このまま放置したら、10年後はどうなるの>

狭いまの道路に、車をもっと増えるでしょう。小田急線は向ヶ丘遊園駅から新宿方面の高架が完成し、通過する電車の本数も増えるでしょう。踏み切りの“トウセンボ”が増え、渋滞はひどくなるでしょう。子供たちは、朝夕、狭い道路上で車を避けて通学しなければなりません。また、時々見かける電動式の車椅子に乗るお年寄りも、急な坂で車の列に押しつぶされそうです。交通事故と背中合わせ、歩行者と車の関係は、もっと悪い状態になるでしょう。車に乗る側も気がきではありません。このままでは、“住みたくない”環境になっていると思います。更に土地の評価額は下がり、個人のふくみ資産は、目減りしているでしょう。市から見ると、固定資産税も下がるだろうし、いいことはありません。

### <こんな風になるとよいが>

基本的には、通過する車が流れやすいようなルート作り、地域住民には移動しやすい安全なルートづくりが望まれます。さらに、道路環境の整備は、人々の移動をスムーズにするだけにとどまらず、人々の安全や福祉にも大きく関係してきます。

以下は、“ちょっとアイデア”であり、課題提供とお考えください。

川崎北部地域の道路・鉄道の再構築を進めたい。

#### 1. 川崎北部地域を東西に走る小田急線の地下化

抜本策は、登戸から新百合ヶ丘の区間の地下化であり、長期計画で進めたいところです。

そして、地下化により、利用可能となる上部スペースを、道路として有効に活用する。

津久井道を高架にするのと、費用対効果は検討する必要があります。

## 2. バイパス道路の建設と津久井道の拡幅

新百合ヶ丘から登戸の間に、バイパスをつくる。トンネル方式となろう。

暫定策として、津久井道には右折レーンを早急につくる。

電柱の地下埋設実施、とくに交差点付近から。

路上駐車しないで済むような、公共駐車場の整備。特に駅の周辺で。

## 3. 南北に抜ける準幹線道路と津久井道の立体交差化

南北方向の移動用に、津久井道と平面交差しない道路を、何本か通す。こうすることで、地域に流れこむ通行量を低下させる。

## 4. 電柱の地下埋設

狭い道路の有効活用と、美観の向上のため。

< 予算は？ >

さてこのためには、どのくらいの予算がかかるのか。

費用対効果をどう判断するかでしょう。必要だから作れでは、今の全国高速道路網建設の動きと同じになってしまいます。バイパス道の有料化は必要でしょう。