

■ 市民意見に対する小委員会の考え方

「見直しの基本的な考え方に対するご意見について」

1 見直し検討対象路線について		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	今回の見直しの検討対象路線は、幹線街路を中心に行うこととなっており、自動車専用道路との関連性を踏まえて検討する、ということですが、自動車専用道路の検討スケジュールがあいまいな中、今後何年も放置されることが危惧されます。 自動車専用道路がどのくらいの期間に決まったとき、あるいはどのくらいの期間で決まらなかったとき、幹線街路をこのようにすべきとの方針を川崎市の方針として国に要望する前向きな考え方を議論しておいた方がよいかと思いますが、その点、配慮の程よろしくをお願いします。	自動車専用道路の必要性等について検証する場合は、首都圏の道路体系などを踏まえた広域的な観点から検証、評価することが必要であるため、本委員会とは別に検討することが望ましいと考えました。 しかしながら、都市計画道路網は自動車専用道路、幹線街路、区画街路等がネットワークを形成することにより、一体的に機能するものであることから、特に幹線街路の見直しについては、自動車専用道路との関係性を踏まえ、検討を行う必要があります。 このため、本検討では、完成済みの路線だけでなく、現在事業中（事業承認取得済）の路線も含め、自動車専用道路との関係性を踏まえ、幹線街路の見直しを行うこととしています。 なお、今回の見直しの後にも、自動車専用道路計画の動向を見定めながら、適時適切に、本市の都市計画道路網への影響を検証し、関係する幹線街路等の見直しの必要性について判断を行うべきと考えます。

2 整備状況や課題に応じた見直しの実施について		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	必要性の検証によって必要性が確認された路線や区間について、基本的に事業実効性の検証は行わないとありますが、どうしてでしょうか？今後の事業の動向や社会経済情勢の変化などを見極めながらとなっておりますが、これでは今までと変わらないのではないかな？ どの程度の予算が今後見込まれ、そのうちどのくらいが都市計画道路に使えて、そしてその路線はいつくらいにどの程度つぎ込めそうですという考え方（がんじがらめに決めるといことでは決してありませんが）があった上で、この路線は必要です、できそうです、ということが必要だと思います。今まで出来なかったことの反省を検討の中に加え、生かすべきだと思います。	都市計画決定後、長期にわたって事業が実施されていない路線や区間の中には、時間の経過とともに、道路に求められる機能や役割が変化しているものも生じている可能性があることから、今回、事業が実施されていない路線や区間の必要性検証を中心に、都市計画道路網の見直しを行うものです。 また、今回の見直しにより必要性が確認された路線や区間についても、今後の事業化の動向、社会経済情勢の変化、事業の実施による沿道地域への影響などを踏まえ、適時適切に、事業実行性を検証し、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進めることとしています。 さらに、今後は、市内各地域における現状と課題を的確に捉え、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進める必要があり、そのためには、整備効果が早期に発揮されることを重視した「道路整備プログラム」の策定が重要であると考えます。 なお、現在、市では、「道路整備プログラム」の策定が進められており、都市計画道路の見直しの趣旨を踏まえ、効率的、効果的整備についての検討が行われています。

3 見直しの基本方向について		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	都市道路交通網の見直しを読んだが、乗客数が少ないマイカー台数を減らし、公共バスや電車で大量の客を運び、カーシェアリングによって車を共有し、道路交通の混雑を防ぎ、地域がどんどん汚れていき異常気象が続く温暖化する緊急の問題、即ち、車のCO2排気の削減という基本点に触れていないのが残念である。 道路が狭いところは拡張などすぐ考えずに公共マイクロバスも検討してもらいたい。 駐車違反の摘出が近時厳しくなったが、タクシーや貨物車などは摘出をもっとゆるくしてもらいたい。 即ち車社会という便利さだけの考えから、別の時代に入っていることを認識して欲しい。	本格的な高齢社会を迎える中で、市民生活を支える身近な交通手段である公共交通の役割は、ますます高まっていくものと考えます。 このため、中間答申では、都市計画道路網見直しの基本的な考え方として、9つの基本方向を定めています。 この中で、「公共交通の利便性の向上のための都市計画道路」を基本方向のひとつとして掲げ、都市計画道路の整備により、公共交通の利便性が向上し、マイカー利用からの転換を促進したり、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減に寄与する路線や区間については、今後も必要な都市計画道路であると考えてまいります。 また、見直しに際して都市計画道路の幅員が不足する場合においても、直ちに拡幅を検討するのではなく、現在の計画幅員はそのままに、道路空間の再配分（幅員構成の再整備）交通規制の見直し、沿道と一体となった道路空間の形成等による対応の可能性について検討することとしています。 なお、路上駐車を取り締まりについては、基本的に交通管理者である神奈川県警の所管となりますが、都市計画道路網の見直しに際しては、路上駐車とも関係がある車道や歩道などの道路構造も留意すべき事項と考えますので、自動車だけでなく、歩行者や自転車など様々な道路利用者のニーズを踏まえ、道路の特性や地域の実情を考慮して見直しを行ってまいります。
(2)	見直しの基本方針に示された計画の視点は、道路の基本的な機能を全て網羅しており、計画論としてはいいが、事業実施実現の可能性の視点がないのはどうか。理想論としての必要性をわかりやすく整理する意義はあるが、実現の可能性のない机上の空論で終わってしまっては、せっかくの見直しの意味がない。事業の視点の中に「用地、地形、予算といった事業実現の可能性の高い都市計画道路」といった項目を追加してもらいたい。できもしない都市計画道路をいつまでも放置しないための視点と考えます。	中間答申では、都市計画道路網見直しの基本的な考え方として、9つの基本方向を定めています。基本方向では、「効率的、効果的な都市計画道路の整備」を掲げ、事業の視点も考慮した見直しを行うこととしています。 このため、事業の実施が予定されている路線や区間であっても、地形条件や沿道状況等によっては、都市計画で定めるとおり整備することが困難な場合には、事業実行性のある都市計画道路となるよう道路の線形や構造などの見直しを検討することとしています。

(3)	事業が実施されていない路線の検証について、現在現道にかかっている負荷を評価の中に入れてもらいたい。都市計画道路がなくて仕方なしに使われている現道周辺の方は相応の負荷を負っているものと考えられるからです。	中間答申では、都市計画道路網見直しの基本的な考え方として、9つの基本方向を定めています。 この中で「混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路」及び「歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路」を基本方向に掲げています。 このため、既存道路の交通集中を改善し、自動車交通の流れをスムーズにしたり、生活道路へ流入する通過交通が幹線街路などへ転換するための都市計画道路については、今後も必要であると考えていますので、既存道路の交通状況を考慮したうえで、都市計画道路の必要性について検証を行ってまいります。
-------	--	--

4 見直しの検討手順について		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	事業の実施が予定されている路線の検証について、事業の実行性に問題がある場合とありますが、何を持って問題ありとするのか。お金だけでなく、地域の発展にとってその位置にあることが望ましい場合も考えられ、そういったところはお金をかけてでもやるべきとの考え方もあるのではないかと。そういった視点を考えてもらいたい。	中間答申では、事業が予定されている路線や区間を現計画どおり整備しようとしても、地形条件や沿道状況などにより、事業実施が困難な場合を「事業の実行性に問題がある場合」としています。 このため、事業の実行性に問題がある場合には、効率的、効果的に事業が実施できるよう、必要に応じて都市計画道路の線形や構造などの見直しを検討することとしています。
(2)	既存道路の代替性について、既存道路が迂回や交差点の右左折を繰り返すような設定の場合は、そのことによって発生する環境負荷、走行経費の負荷等時間や利便性だけで図ることが難しい項目についても評価に加えていただきたい。	中間答申では、既存道路による機能代替性を検証するにあたっては、道路規格、起終点、ルート及び既存道路の交通渋滞などの交通状況を考慮し、機能代替性を評価することとしていますので、大幅な迂回や交差点におけるボトルネックなどが生じないように検討してまいります。

5 その他		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	1.現在の道路整備の問題点 私は市内のほぼ全域の移動に自転車を活用していますが、自転車で走っていると、特に近年市内で整備されている都市計画道路に関して、非常に問題を感じます。まず、自転車の特徴を確認すると、 ○自転車は本来車道を走るものである。 ○自転車は環境負荷が低く、自動車をもたらす高い環境負荷（排ガス、騒音、道路への負荷、事故時の殺傷能力など）を考慮すると推奨されるべき移動手段である。 ○自転車は定常 20～30km/h 程度での走行も可能であり、などらかな市内東部・南部においては中距離移動手段としても利用可能。 また、川崎市内の特徴として、 ○比較的歩行者や自転車利用者が多く、また公共交通網が比較的充実しており、人口密度が高いものの自動車を利用せずとも生活できる恵まれた環境にある。 しかし、たとえば次のような問題点が日々実感されます。 □直近供用開始された宮内新横浜線・又玄寺～西下橋間では、住宅街の中の道路を多数分断しているが、その中でも二ヶ領用水沿いの道路（大ヶ谷戸橋付近）を分断し、ここには歩行者・自転車横断帯すら設けられていない。 二ヶ領用水など河川沿いの道は、歩行者や自転車利用者にとってはクルマに妨げられにくく排ガス公害にさらされにくい、また見通しもよく走りやすい生活道路として利用されている実態があるが、市の都市計画はその事に全く配慮されておらず、専ら自動車の為に後から造られた道路が地域交通を遮断してしまっている。 □むやみに余裕のある道路を造った場合、その道路が駐車場として使われ（違法駐車）、しかも夏季・冬季にはエンジンをかけっぱなしで休憩している者が後を絶たず、交通の障害	中間答申では、都市計画道路網見直しの基本的な考え方として、9つの基本方向を定めており、この中で、「歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路」を基本方向のひとつとして掲げています。 また、歩行者や自転車のネットワークや需要を考慮して、歩道や自転車道等の設置を進めるとともに、高齢者や障害者など誰もが移動しやすいバリアフリーに考慮した道路整備を進めることが必要であると考え、市長へ中間答申いたしました。 このため、見直しを検討するにあたっては、歩行者や自転車の安全性、快適性向上を図るための都市計画道路は、今後も必要であると考えてまいります。 また、車道や歩道の幅員などは、「道路構造令」という道路法に基づく政令によって、一般的な技術的基準が定められていますが、この基準も道路交通を取り巻く社会経済情勢の変化などに対応するため、改正が行われてきました。 現在は、自動車だけでなく、歩行者や自転車など様々な道路利用者のニーズを踏まえ、道路の特性や地域の実情を考慮して、地域に適した道路構造を採用するという考え方へ転換しつつありますので、都市計画道路網の見直しについてもこうした道路構造令の趣旨を踏まえ、検討を行ってまいります。 また、持続可能な都市を実現し、人々の暮らしを確かなものにしていくためには、道路網の整備においても、地域環境の形成や調和に配慮するとともに、環境負荷の低減にも寄与していくことが求められていると考えますので、環境面については、見直しの基本方向の「環境対策のための都市計画道路」や「公共交通の利便性向上のための都市計画道路」などにおいて、考慮してまいります。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1) つづき	になるばかりか排ガス・騒音公害を蔓延させる一因となっている。 □大師道と府中街道の交差点（国道409号）も先頃改修されたが、かつてあった横断歩道が排除され（歩道橋が設置された）、しかし自転車が走ることについては考慮されず、自転車で通過するには大変危険かつ不便な道路になってしまった。 ■そもそも川崎市では、自転車を交通手段として位置づけず、自転車は「対策するもの」としてしか認識していない（川崎市ホームページなどを見れば明らか）。 そこで、都市計画道路の整備にあたり次のような方針を盛り込むよう提案します。 2.改善提案 自転車を、利用を推奨すべき交通手段のひとつとして明確に位置づける。 生活道路では歩行者および自転車が優先されるべきである事を確認する。 川沿い（二ヶ領用水、平瀬川、江川、五反田川、矢上川など）の道路は 歩行者（車椅子などを含む）および自転車優先とし、これに交差する道路を非優先（一時停止）にすることで安全性を確保する。 また、これに幹線道路が交差する場合は必ず横断歩道および自転車横断帯を設ける。 自転車は本来車道を走るべきものである法規を反映した道路構造にする。 交差点などで、自転車を排除する構造にしない（たとえば自転車に歩道橋を利用させるような造りにはせず、必要ならば自転車横断帯などを適切に設ける）。 自転車にとっても走りやすい車道にする。特に、比較的道幅に余裕があり交通量が逼迫していない道路（たとえば宮内新横浜線など）は、車道をひとつ削って自転車専用道を設	6 ページに掲載しています。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1) つづき	けるとともに歩道を拡幅し、電動車椅子なども走りやすいような造りにする配慮があつていいように思われる。 不必要に幅広い車道を設けることはせず、またアイドリングを禁止する標示をするなど、啓蒙活動を行い、違法駐車を排除するとともに、運転手の休憩などによる違法駐車と排ガス・騒音公害の蔓延を抑止するような計画に改める。 透水性舗装を活用するなどして、道路の灌水やヒートアイランド現象の抑制に努める。 地域交通を護るため、また環境負荷を抑制し住みやすいまちづくりに貢献する道路整備になるよう、以上を是非ご検討ご採用いただけるようお願いしております。	6 ページに掲載しています。
(2)	隣接都市との整合性について、川崎市という枠の中だけで考えるのではなく、隣接都市の都市計画道路とのネットワークとして必要性を考えていただきたい。 川崎市にとっては不利益となる路線もあるかもしれませんが、市民としてはネットワークがつながることによって複数の代替路線が得られるメリットの方が大きいのではないかと考えます。積極的に関係機関と協議を持っていただきたい。	本市の新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」では、広域調和・地域連携型都市構造の構築を掲げ、市外の隣接拠点との役割や機能の適切な分担、補完を図りつつ、個性と魅力ある拠点整備を進め、持続可能な広域調和型のまちづくりに取り組むとしています。 また、都市活動も市域を越えて行われていることから、本市の都市計画道路網にとって、隣接都市とのネットワークは重要であると考えます。 このため、必要性が確認された都市計画道路の市境部分に計画の不整合などの都市計画上の課題がある場合には、隣接都市と協調して課題解決を図ることが必要であると考えます。
(3)	都市計画道路の構想は、数十年も前のまだ車による公害（排気ガス、騒音、心理的圧迫、コミュニティの分断等）が深刻でない時代に、車を主役とみて作られたものであり、現在の社会状況では時代錯誤的なものといえる。 構想が作られた時代の、車は人々の生活を豊かにするものとの期待は、現在では誤ったものであったことが、車公害問題から証明されているといえる。 そして、いまや車公害は現在問題となっている地球温暖化をみても分かるように、地球的規模の問題となっており、この温暖化の問題は人類存続にも係っている重大な問題となっている。	中間答申では、都市計画道路網見直しの基本的な考え方として、9つの基本方向を定めています。 この中で、「公共交通の利便性の向上のための都市計画道路」、「歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路」及び「環境対策のための都市計画道路」を基本方向に掲げています。 このため、見直しを検討するにあたっては、都市計画道路の整備を行うことにより、公共交通の利便性が向上し、マイカー利用からの転換を促進したり、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減に寄与する路線や区間については、今後も必要な都市計画道路であると考えてまいります。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(3) つづき	本当に人間らしい豊かな生活をおくるために、人間や自転車のための道路をこそ整備し、車のための道路は制限すべきであるといえる。今後は、基本的には車の代替手段を採用し（自転車等）、車の数を減らすようにしてゆく必要があり、生活道路への車の遠慮ない侵入も他に迂回路を作って解決するのではなく、通行を制限する（歩行者、自転車専用とする）などして車の通行自体を少なくするような処置を採ることによって解決すべきである。 新たに車の道路ができることで、その沿線の環境は生活するに耐え難いほどに悪化する。今後は、現在あふれている車を通すために道路を作るのではなく、車を使用しないで済むような都市計画（自転車道路の整備等）を行う方向で状況の解決を図って欲しい。	また、自動車だけでなく、歩行者や自転車など様々な道路利用者のニーズを踏まえながら、都市計画道路が担うべき機能に応じて、地域に適した道路構造を採用するということも必要と考えますので、都市計画道路網の見直しについても、こうした点を踏まえ検討を行ってまいります。
(4)	川崎市は羽田へのアクセスが一番近いのに横浜経由でわざわざ遠回りするのか。とにかく川崎市の道路はアクセスが悪い。 なぜ川崎を縦断する高速道路ができないのか。まず無理だと思う。永遠に。	中間答申では、都市計画道路網見直しの基本的な考え方として、9つの基本方向を定めています。 この中で、「都市の骨格形成のための都市計画道路」を基本方向のひとつとして掲げています。 このため、見直しを検討するにあたっては、本市の拠点性と都市機能の向上を図るため、自動車専用道路とともに、空港、港湾などの広域交通結節点への連絡性を高め、広域的な交通機能の強化を図る路線や区間については、今後も必要な都市計画道路であると考えてまいります。 なお、自動車専用道路の必要性等について検証する場合は、首都圏の道路体系などを踏まえた広域的な観点から検証、評価することが必要であることから、本委員会とは別に検討することが望ましいと考えました。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(5)	今回の見直しでは新しい都市計画道路の追加はないかもしれませんが、多摩区や麻生区の道路網はひどいと感じております。都市計画道路も少ないし、整備率も低い。見直しにあわせ、実現可能そうな現道の強化策を同時に考えてもらいたい。せっかくの魅力ある住宅地を貧相な道路のために台無しとならないために。	本市の都市計画道路の整備は、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などにより事業が長期化しており、道路財源の縮小も相まって、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。 こうした中で、都市計画道路の整備については、重点的な取り組みにより早期にその効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換することが、より一層、求められていると考えます。 このため、今回の見直しでは、既存ストックを有効に活用する観点から、事業が実施されていない路線等を既存道路によって機能代替する可能性について検証することとしています。
(6)	私の住む麻生区は、都市道路計画整備率は市内で最も低い状況であると知りました。 川崎市の南北格差を改めて認識いたしました。 今回の都市道路計画の見直しでこの南北格差がますます広がらないようにして頂きたいと思います。	本市の都市計画道路の整備は、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などにより事業が長期化しており、道路財源の縮小も相まって、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。 こうした中で、都市計画道路の整備については、重点的な取り組みにより早期にその効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換することが、より一層、求められていると考えます。 このため、今後は、市内各地域における現状と課題を的確に捉え、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進める必要があります。そのためには、整備効果が早期に発揮されることを重視した「道路整備プログラム」の策定が重要であると考えます。 なお、現在、市では、「道路整備プログラム」の策定が進められており、都市計画道路の見直しの趣旨を踏まえ、整備が遅れている市北部地区や縦方向の幹線道路網の効率的、効果的整備についての検討が行われています。

「個々の路線に対するご意見について」

1 道路整備に対する要望について		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	川崎区小川町の旧東海道路線歩道の整備を提案します。駅前本町方面は歩道が整備されていますが、小川町方面から日進町交番前の交差点方面はまだ歩道の整備がされていないようなので見直していただきたいと思います。	ご意見をいただきました旧東海道は都市計画道路ではありませんが、都市計画道路以外の道路についても、高齢者や障害者など誰もが移動しやすいようバリアフリーを考慮した道路整備が求められていると考えます。
(2)	川崎市が未来に向かって永続的に魅力的な都市として残っていくためには、都市イメージの向上と並んで、縦貫方向の交通網の整備・強化が、ほんとうに最も重要な鍵になると予想されます。 それゆえ、今回の都市計画道路網見直しにおいて、“縦貫方向の”「都市の骨格形成のための都市計画道路」の機能を担う路線の整備を優先的・重点的に進めて頂きたいと存じます。 具体的に申し上げますと、川崎市域の縦方向の幹線道路網としては、自動車専用道路1本と主要一般道路が2本あればよいとは考えますが、主要一般道として想定される尻手黒川線と府中街道は現行の完成幅員・計画幅員のままでは、たとえ全て事業完成したとしても、川崎の骨格を担う道路としてはあまりにも貧弱です。この2路線については少なくとも全線片側2車線（両側4車線）以上に右折可能交差点では右折レーンをプラス確保できるよう、十分な幅員の計画に変更することをお願い致します。	本市の都市計画道路の整備は、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などにより事業が長期化しており、道路財源の縮小も相まって、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。 こうした中で、都市計画道路の整備については、重点的な取り組みにより早期にその効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換することが、より一層、求められていると考えます。 このため、今後は、市内各地域における現状と課題を的確に捉え、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進める必要があります。そのためには、整備効果が早期に発揮されることを重視した「道路整備プログラム」の策定が重要であると考えます。 なお、現在、市では、「道路整備プログラム」の策定が進められており、都市計画道路網の見直しの趣旨を踏まえ、整備が遅れている市北部地区や縦方向の幹線道路網の効率的、効果的整備についての検討が行われています。 個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(2) つづき	また今回の基本方針の対象外の事項ではありますが、川崎縦貫高速道路についても上記理由からその整備はとても大事なことと考えます。東京外環自動車道との一本化は財源の効率的使用の点で大変結構なこととは思いますが、万一、川崎駅以西のルートが東京都内となってしまうのは元も子もありませんので、ルートはあくまでも川崎市域内とすることを死守して頂けますよう切にお願い申し上げます。	自動車専用道路の必要性等について検証する場合には、首都圏の道路体系などを踏まえた広域的な観点から検証、評価することが必要であるため、本委員会とは別に検討することが望ましいと考えました。
(3)	私は川崎に住んで１４年ほど、自分で車を運転するようになってから１０年ほどになります。 しかしながら、川崎市、特に北部の道路事情の酷さには毎度の事ながらうんざりし続けています。 川崎市はなぜこうも幹線道路整備について後手後手なのでしょう？ 津久井道は多摩水道橋～根岸陸橋間がいつまでたっても完全開通せず、高架橋も途中で放置。 府中街道は稲城市内が４車線で整備されているのに、川崎市境で２車線に縮小され、多摩区内区間全体が慢性的な渋滞で、多摩警察前や稲生橋などでは車線も少なくボトルネック状態。交差する道路も裁ける許容量を超えているため連鎖的な渋滞の酷さ。 府中街道においては全線４車線化、多摩警察前周辺は６車線化にしても良い位なのに、まったく放置。 さらに尻手黒川道路は全線４車線化してこそ幹線道路として機能するはずなのに、清水台や馬絹は中途半端な線形のため、渋滞を誘引して非常に走りづらく危険。尻手黒川は馬絹以南がよい加減な整備で４車線なのか２車線なのか分からない。 逆に王禅寺以北は「生活道路」として整備したとか聞いたが、新百合ヶ丘駅への誘導路でもあるのに２車線での整備はどういうことか？新百合ヶ丘駅周辺と相まって、土日祝日はたった数キロの距離を１時間近くかけて進まなければならない状況は異常。	個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(3) つづき	麻生通りも4車線拡幅を早々に済ませた横浜市と大違いで2車線のまま手つかず。 隣接している東京都や横浜市が、交通量の多い幹線道路を早々に4～6車線に拡幅している中、川崎市はただ時間を浪費するだけで、渋滞が慢性化してこれだけ危険な状況を放置しているのはどういうことなのか？ 南部の幹線道路は早々に拡幅整備されているのに北部はおざなりというのは、あまりに偏重しすぎる。川崎市は南部と北部がひとつで川崎市のはずであり、なぜ早い内から先見の明を持って拡幅整備ができなかったのか？普段車を運転していて感じたこれらの幹線道路整備への不満を踏まえて、道路整備への意見をまとめます。 1)隣接都市との接続道路はそのほとんどが4～6車線での整備をされている現状で、川崎市側の接続路が片側1車線に狭められ、その結果道路の許容量をオーバー、慢性的渋滞に結びついているという現実をふまえ、幹線道路整備は、多摩区内の府中街道のように、車1台悠々通れるような歩道の拡幅整備でお茶を濁すのではなく、片側2車線(交差点では右折レーンの整備による3車線化)での整備を最低限の条件として欲しい。 2)尻手黒川道路や南武沿線道路のように、部分的・断片的な片側2車線では、車線減少地点がボトルネック・渋滞の元凶になることは明白であるから、幹線道路は最低でも片側2車線(交差点では右折レーンの整備と、交通量によって右折レーンの区間を長く取るなどの配慮も)での整備を切に望む 3)小田急沿線の津久井道では小田急の立体交差なども念頭に、踏切に起因する慢性渋滞の解消と円滑な交通の流れの確保のため、多摩水道橋～町田市境手前(麻生通りとの交差点)までの市内全区間の4車線拡幅と宅地整備が急速に進む麻生区内(新百合ヶ丘駅周辺)のさらなる整備(麻生警察前～尻手黒川道路までの市道も含む)の道路拡幅整備を切に望む。「生活道路」という建前では慢性渋滞は未来永劫解消できないだろう。以上3点、川崎北部で平日休日問わず、運転する機会のある住民の一人として意見させて頂きました。 以上	12 ページに掲載しています。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(4)	尻手黒川線の早期全面開通を優先して行ってください。 麻生区上麻生4丁目付近で路線が途切れている為に迂回車両が小田急線新百合ヶ丘駅周辺に流れ込み、駅周辺の買い物客などと合流して酷い渋滞を引き起こしています。バスもまったく動かず歩いたほうが早いんです。 駅周辺の開発が終わり商店が建ち並ぶと、もうどうなってしまうのかと心配です。 あと市境をまたぐ道路は見直さないで最後まで作ってください。知人からよく言われる言葉が川崎市に入ると道がなくなるとか細くなるとかで非常に不便だということです。 厳しい財政の中大変だとは思いますが、よろしくお願いします。	本市の都市計画道路の整備は、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などにより事業が長期化しており、道路財源の縮小も相まって、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。 こうした中で、都市計画道路の整備については、重点的な取り組みにより早期にその効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換することが、より一層、求められていると考えます。 このため、今後は、市内各地域における現状と課題を的確に捉え、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進める必要があります。そのためには、整備効果が早期に発揮されることを重視した「道路整備プログラム」の策定が重要であると考えます。 なお、現在、市では、「道路整備プログラム」の策定が進められており、都市計画道路網の見直しの趣旨を踏まえ、整備が遅れている市北部地区や縦方向の幹線道路網の効率的、効果的整備についての検討が行われています。 また、個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。
(5)	J R 宿河原駅前広場整備（登戸野川線の一部）について当該都市計画道路の建設と一体となって早急に行なって欲しい。	個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(6)	市街地が形成されていく市民生活の緑の里山、都市農業とベッタウン化、これとの住み分けで沿道の両側に多目的ゾーンを促す幹線道路を整備するとともに、街並みに近隣商業的に空間利用し、民間活力の発揮出来る帯状に造って頂きたい。 麻生区進捗 39% は驚きです。7 頁 4 用途地域等関連都市計画との調整を充実させてください。 尚一点、市 61% には 1 年に 1% で 20 年かかります。使う金コストは考えているのですが、20 年先を考えて、市債を発行してでも完成して欲しい。 1 年間 500m 位の進捗では困る。 野川柿生線の交差点、下麻生ー石橋交差点 600m の着工の計画の認可を進めていただきたい。生活拠点の大切な地点です。	都市計画道路の見直しに伴う用途地域等の変更については、道路の整備状況や道路の有する機能、土地利用の状況や動向などを考慮しながら、適切な土地利用が図られるよう総合的な見地から見直しを行う必要があると考えます。 なお、個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。

2 都市計画道路の廃止について

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	都市計画道路として麻生区西部に「栗木線」あり、これが開通すると東京都町田市鶴川から東京都稲城市平尾に抜ける通過交通が大幅に増える心配がある。しかも、栗木台部分は平尾に向かい登り坂となり、排ガス、騒音の被害に周辺の住宅地がさらされる。従って、この道路を都市計画道路から外し、工事しないでいただきたい。	個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。
(2)	柿生町田線の計画道路に反対します。 住環境へ悪影響が心配されるため。	
(3)	麻生区岡上地区内を東西に走る「柿生町田線」は、昭和 39 年に計画されたとのことですが、岡上から見て、東側は町田市三輪町に住宅地が密集していることから事実上分断されており、また、西側は「玉川学園学校敷地」に突き当たることから、元々何を目的として計画されたものが全く不明であります。また、岡上地区内は、東光院を中心とした旧集落から和光大学近辺まで、これ以上開発の余地なく住宅が密集しているなかで、現状交通に支障を来している点は全く認められません。 さらに、岡上から世田谷街道に抜ける陸橋は、近年著しい渋滞を招いており、計画線が実施された場合、陸橋内に交差点が生じることから更なる渋滞を来す恐れがあります。 渋滞解消を目的として、世田谷街道の手前で東に迂回するなら、現状緑山住宅内の抜け道で充分であり、西に抜ける者は大蔵方面を目指すわけで、現在の計画線は渋滞解消には全く意味がありません。 岡上地区内の「柿生町田線」は当時の担当者が、地図上に勝手に路線を引き入れただけの、必然性のない杜撰な計画が、長年放置されているものと考えます。よって「計画の廃止」を強く求めるものです。岡上地区内の「柿生町田線」は当時の担当者が、地図上に勝手に路線を引き入れただけの、必然性のない杜撰な計画が、長年放置されているものと考えます。よって「計画の廃止」を強く求めるものです。	

3 都市計画道路の変更について		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	尻手黒川線の事業化済み及び事業化予定の区間の計画変更について 幅員を30m～50mに計画変更して欲しい。 川崎市営地下鉄の駅付近やその他の必要な場所に、市営バス等の駅前広場（交通広場）を新たに計画して欲しい。 当該都市計画道路の地下（直下に）に駐車場を計画して欲しい。 の市バス等の駅前広場、交通広場の場所は以下のとおり。但し、必要により応じてそれらを付け加える。 井田地区（中原区）、梶ヶ谷（宮前区）、有馬（宮前区）、土橋（宮前区）、長沢（多摩区）、南生田（多摩区）、東百合ヶ丘（麻生区）	個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。
(2)	稗原線の延伸について 当該道路を南生田地区土地区画整理区域内の22m幅員の公園とつなげ、世田谷町田線と交差して、さらに菅馬場地区の土地区画整理地区の道路につなげ、最終的に府中街道まで延伸して欲しい。 22m幅員で計画して欲しい。	
(3)	尻手黒川線の幅員変更について 世田谷街道から片平2丁目と柿生緑地のトンネルについて トンネル内の幅員を自転車がすれ違って安全なように、歩道を3m以上（両方あわせ6m）、車道を16m～17mに計画変更して欲しい。（全幅員22～23mのトンネルにして欲しい。） トンネル以外の区間の幅員を20mとして欲しい。	
(4)	菅早野線の幅員変更について 王禅寺地区からNTVスタジオ（菅馬場地区）を計画幅員16mから18m～20mして欲しい。（小田急線高架部を除く。） 菅馬場（北終点）から府中街道を計画幅員16mから18m～20mにして欲しい。	

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(5)	鹿島田菅線(登戸駅前から菅野戸呂)について 登戸駅前から菅野戸呂までの区間を幅員 1 8 m ~ 2 0 m に都市計画変更して欲しい。 要所、要所の交差付近は 2 0 m に幅員を変更して欲しい。	個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。
(6)	丸子中山茅ヶ崎線（通称、中原街道）について 未整備区間の幅員を 1 5 m から 2 0 m、2 2 m に計画変更して欲しい。	
(7)	柿生町田線について 全線を 1 8 ~ 2 0 m に計画変更して欲しい。	
(8)	国道 246 号線の計画幅員の見直しについて 2 2 m 幅員で事業化済の川崎市内線を 2 5 m ~ 3 0 m 幅員に計画変更して欲しい。 を事業化して欲しい。	

4 その他		
No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(1)	野川柿生線の計画道路がいつまでも宙に浮いている状態のために、当該道路にかかる私道が用地買収を狙って、いつまでも公道にならず沿道住民は種々の問題を抱え困っています。中止にするか、早急に実施に移すかの見直しをお願いします。	個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。
(2)	野川柿生線の見直しについて 現在、公道移管してほしいと住民等で活動が続けておりますが、土地所有者である不動産会社が都市計画道路にあたるため、公道移管することを渋っている状態と考えられます。 この野川柿生線の計画は発足から長期間実行されないまま現在に至るとお聞きしますが、住民の道路使用に於ける安全性・管理性（現時点に於いても私道修復等、不動産会社より納得のいく解答は得られず。）及び私的財産等の価値基準にも深く関わっている次第です。 是非とも早急な見直しを希望いたします。	
(3)	現在、麻生区では尻手黒川道路（万福寺王禅寺線～世田谷町田線）の工事が着工しています。また片平地区では現在の上麻生蓮光寺線に変わる道路として片平区画事業整備と共に工事が進んでいます。これらの工事後、何年後になるかわかりませんが、片平と世田谷町田線をつなぐ路線（トンネル部分）が整備され、名実共に尻手と黒川を結ぶ尻手黒川道路が完成されると言われています。この都市道路計画は、若干の変更はあっても、名前のとおり実現されると思って期待しております。 その尻手黒川道路と麻生区内で南北に交差をする「栗木線」とよばれる都市計画道路があります。 今回ご意見を申し上げたいのは、その「栗木線」についてです。栗木線の北側は、川崎市側の工事が完了していて、残りは東京都稲城市、また南側は、川崎市側の工事が4割ほど残っていて、あとは東京都町田市の管轄だと思われます。 東京都では、本年4月に「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」を発表しました。残念ながら、稲城市、町田市、共にこの路線を優先整備路線に位置	

No	ご意見	ご意見に対する小委員会の考え方
(3) つづき	づけることはしませんでした。 今回の見直しの資料の 32 ページで、「隣接都市の都市計画との整合性」をうたっていますが、町田市及び稲城市が優先整備路線として位置づけなかった関係上、どう対処していくのか。また、「栗木線」の北側も南側も共に丘陵地であり、事業費も相当かかるのではないかと推測されます。 そんな中、この路線が今回の見直しで、実現不可能の路線に位置づけられるのではないかと心配しております。 しかし、私はこの「栗木線」は都市間を結ぶ大切な路線であると考えています。 またこの「栗木線」のような必要な道路がないために、渋滞の発生なども起こってきています。現に稲城市では、「栗木線」を渋滞緩和の為に道路として、議会で取り上げられております。(http://asp.db-search.com/inagi-c/ で「栗木線」というキーワードでヒットします。) 今回の見直しでこの都市計画道路計画が中止になることのない様に、前向きに検討をして頂きたくお願い申し上げます。	19 ページに掲載しています。
(4)	県立生田東高等学校に新たに築造する都市計画道路について 世田谷道路（生田 7 丁目、生田 8 丁目付近）から府中街道（生田 3 丁目付近）までの区間に幅員 20 m から 25 m の都市計画道路を線引きして欲しい。（必ず、当該高校を経由すること。） 当該高校に連絡する道路として計画し、沿道整備計画（地区計画）と併せて施行して欲しい。 、 を早期に事業化して欲しい（ のみでも可 ）。 、 の計画は必ず当該高校の発展に寄与するものである。また、生田 7 丁目、8 丁目、3 丁目地区の再開発計画を促進するものである。 の事業化をして欲しい。	個々の路線や区間の見直し方針については、今後、検討してまいりますので、いただきましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきますとともに、個々の路線や区間の見直し方針案がまとまり次第、あらためて、市民意見を募集し、ご意見を伺ってまいりますので、その際に、回答させていただきます。
(5)	川崎市内に 100 m 幅員道路を築造して欲しい。 候補地は以下のとおり 川崎区の臨海部 世田谷町田線の未整備区間と小田急電鉄(株)小田原線と密接して併走している区間。	