

4) 川崎区の現在の課題と今後の方向

ワークショップでは交通体系、都市環境（水と緑・景観）、土地利用、防災という4つの分野について議論しました。土地利用と防災は関連性が強いことから、1つのグループにまとめ、3グループに分かれて議論しました。

第2回ワークショップでは、各分野における区づくり白書の意見、ワークショップでの意見について課題の分類を行ったり、他の人の立場に立って課題を付け加えたりしました。

第3回ワークショップでは課題の解決方法と、分野ごとのまちづくりの基本方針を議論しました。

●4つの分野と3つのグループ



【コラム】

分野ごとの課題については、第2回ワークショップで検討しました。

①まちづくりの課題を整理する

まちづくりの課題についてはこれまでも区づくり白書や第1段階ワークショップで議論してきたので、それらの意見も含めて課題の整理を行いました。

具体的には「区づくり白書」、「第1段階ワークショップ」、「第2段階ワークショップ」、「新中期計画（2010プラン）」それぞれに色分けした課題のカードをグループで議論してもらいながら整理しました。

②いろいろな立場から課題を補足する

「変身ゲーム」と称して、こどもや若者、障害者などの絵を首からかけて、その立場になりきって、課題を出していきました。こうすることで、より幅広い視点からまちを見ることができ、様々な意見が出されました。

③個人的に深めていきたい課題を決める

課題を具体的な提案と結びつけていくために、個人的に深めていきたい課題を選び、それについては第3回ワークショップにおいて質問形式で議論し、イメージを拡げていきました。

また、ワークショップメンバー以外の区民の方には中間報告会の際に意見をいただきました。



交通体系

1 課題の分類

ワークショップで出された交通体系の課題を分類し、図にまとめました。

●課題のまとめ図



地域交通の体系化

産業道路、旧市電通り、新川通り、市役所前通り、塩浜陸橋の渋滞の解消

NKKまでの貨物線跡地を障害者でも利用できる緑道として整備する

バスルートの拡充

渋滞区間のバス専用レーンの設置

● 市営バスと臨港バスの重複経路の検討

緊急用道路整備として多摩川の河川敷を利用する。

● 観光用のおしゃれなレトロバスの運行

富士見鶴見駅線の早期着工

富士見鶴見駅線の早期完成

バス路線の整備、新交通システムの検討

NKKの海底トンネル道路の公共化

大師地区の循環バス

小田菜廻りバスの増便

池田浅田線（小田公園～浅田ランプ迄）の道路拡幅工事の早期着工

〔多摩川にかがかる3橋の整備（大師橋整備）〕

● 駅を中心に南北の交通網を循環にする

ちどり公園を良くしたい。交通の便を良くする

南北直通や循環する交通手段がない

生活環境道路の整備（一般）

自動車・自転車・人の共存できる道づくり

歩道整備

安心して歩くことのできる専用道路

生活道路にお金をかけるべき

交差点改良

自転車と歩行者中心の道づくり

通学道路、交通道路の信号化を促進
交通整理のおばさんのロボット化

コミュニティゾーンの形成（コミュニティ道路や歩車共存道路を市民参加で整備）

生活環境道路の整備（福祉）

車椅子でも安心して安全に歩ける道づくり

目の不自由な人、足の不自由な人のための道路対策

危険な道路を記した「ひやりマップ」をつくって町内に配った

車椅子利用者は一人では川崎駅周辺のデパート等に買い物に行くことができない

歩道の整備
（段差の解消、歩道と車道の区別）

点字ブロック・音声誘導装置の整備

生活環境道路の整備（特定の地域）

歩道の整備

田島地区全体を回遊するコミュニティ道路を整備
新川通りの追分け～産業道路間について歩道の整備を検討
大島デパート前の歩道を、重点地区として早期に整備
歩道にはわかりやすくデザインされた案内標識を整備
電柱の地下埋設を推進し、狭い道路の有効活用を図る

旧東海道・大師道・川崎宿の史跡を活かす
ストリートファニチャー（ベンチゴミ箱など）の設置、カラー舗装によるふれあいのある商店街の形成

住民の暮らしに役立ち商店街の振興につながる環境づくり
臨海部浮島地区の交通網の整備

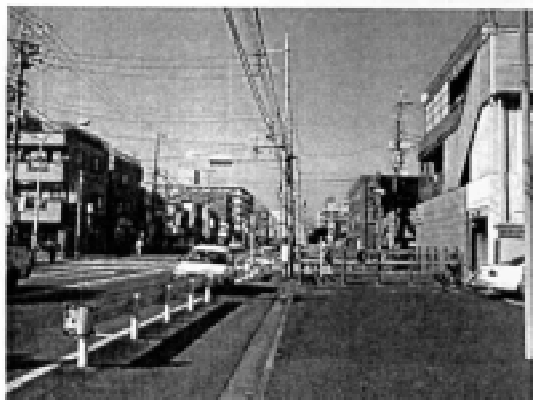
旧市電通りの自転車道と歩道の段差の解消

小田地区のバス道路の一方通行を双方通行

小田地区の道路整備

八丁堀駅前の三叉路の改善と混雑の解消

浜町3丁目水門から産業道路への桜川通り桜本1丁目側の緑道整備



【コラム】

ワークショップや中間報告会での意見を紹介します。

【道路について】

- ・川崎縦貫道の建設工事はこれから住宅地にはいるために、大気汚染を削減するための対策を立てるべきです。住宅地は地下化と大型シェルター化などを。後で再生することは経営性からも問題がある。
- ・交通の利便性を高めたい。東西の交通整備。
- ・高速道はあまりつukらない。車を減らさなければならない。路面電車の復活をする。
- ・富士見鶴見駅線の整備とまちの交流。

【公共交通について】

- ・バスについては効率的な運用など、あまりお金をかけなくてもできることもあるのではないかと。例えば、細かいバスルートの拡充など比較的やりやすいことから取り組む。
- ・多摩川へ小田地区からいくと、バスをのりついで一人往復 800 円くらいかかる。海も遠い。

【臨海部への交通について】

- ・臨海部第2層と第3層の中央部のNKKの海底トンネル道路の公共化。
- ・塩浜陸橋の混雑が臨海部への足を遠のかせている。
- ・ちどり公園を良くしたい。交通の便をよくする。

【その他】

- ・交通量が増えることから排気ガス等の公害問題がある（特に産業道路）。東京の道路はできるまで30年40年かかるが、川崎ではどうなるのか？どのくらいの未来を見て考えるのか？
- ・道路をつくるにはお金の問題もある（10年～20年では無理か？）

② 今後の方向

基本方針を考えるワークショップでは、鉄道やバスといった公共交通手段を中心とした交通体系づくりの評価が高く、自動車の交通網が整備されることで歩行者道路も整備されていくという意見が出されました。

【コラム】

第3回ワークショップでは分野ごとの大切にしたい考え方をみんなで共有化するために、事務局の準備した基本方針を旗揚げ方式で評価し、その理由について議論しました。

①車のための交通体系づくり

- ・道路（車・人）
- ・人と車の調和
- ・車の流れが良くなるために
- ・違法駐車（歩道に止めることが危ない。）
- ・人の環境を思うと③であるが、車の流通整備が出来て人々の通る道が出来る。逆にすると、交通網の渋滞等又、土地買い上げ等の問題がおきて費用の増大となる。

②公共交通手段（鉄道・バス）を中心とした交通体系づくり

- ・路面電車の復活
- ・公共交通の整備による道路の整備
- ・住みやすい町にするのに、交通利用の便利さを考える。
- ・人の行き来はまず公共の交通手段が必要。その整備が大事。

③歩くことを中心とした交通体系づくり（自転車を含む）

- ・人や自転車も安心して利用できる。