

都市計画マスタープラン案に対する御意見と市の考え方

1 駅周辺の拠点整備等について

意見の要旨	御意見に対する市の考え方
<p>登戸駅に何十もの再開発ビルを建設し、また、登戸駅付近のJR南武線を地下化し、あわせて地下街を建設することにより、日本一の歓楽街にして欲しい。また、将来の大規模再開発に備えて、道路を格子状に張りめぐらし、幅員25～100m以上とすること。野川登戸線は幅25～50mに拡幅すること。</p>	<p>登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区につきましては、全体構想案P2-21、土地利用の方針、「2(1) 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」の項において、基本的考え方を記述しています。さらに多摩区構想案P8-16、土地利用、「1多摩区の地域生活拠点として、特色ある登戸・向ヶ丘遊園駅周辺のまちを育みます」の項において、(1)個性ある利便性の高い地域生活拠点、(2)自然や歴史といった地域固有の資源を活かした拠点形成、(3)地域生活拠点にふさわしい都心居住のための良好な住環境形成のルールづくり、(4)地区の特性を活かした土地利用と街なみ景観のルールづくり、(5)交通結節点の機能強化と2つの鉄道駅を核にした拠点構造を活かしたまちの回遊性強化等の基本的考え方を記述しております。</p>
<p>柿生駅前の柿生町田線を完全に拡幅し、歩行者と自動車の分離、ガードレールの設置をおこなってみてはどうか。そして、柿生駅前は、まちの顔として恥ずかしくないような地区にして欲しい。まちのイメージ図ができれば早く見せて欲しい。</p>	<p>柿生駅周辺地区につきましては、麻生区構想案P9-28、土地利用、「3(2)柿生駅周辺地区」の項において、安全に安心して暮らせるまちづくりの推進、商店街振興と連携し、歴史的資源を活かしたまちづくり等の基本的考え方を記述しています。</p>
<p>小田急小田原線の生田駅、読売ランド前駅、百合ヶ丘駅、柿生駅の都市再開発事業に着手して欲しい。</p>	<p>また、通勤・通学や買物などの日常生活で、身近な空間である鉄道駅等につきましては、全体構想案P2-23、土地利用、「5(1)鉄道駅等を中心とした生活拠点の整備」の項等において、基本的考え方を記述しております。</p>
<p>JR南武線各駅の駅前広場の整備、面的再開発を促進して欲しい。</p>	<p>その他の具体的な提案につきましては、御意見として参考とさせていただきます。</p>
<p>宮前区の尻手黒川道路の清水台～麻生区境までの区間を面的な都市再開発事業の区域に組み入れ、沿道整備型の土地区画整理事業を大規模にやって欲しい。</p>	
<p>小田急線百合ヶ丘駅から聖マリアンナ医大までのバス通りを商業地域に用途を変更して欲しい。(第一団地前バス停～菅早野線合流点)</p>	

2 多摩川崖線軸における土地利用など、地域の実情に応じた土地利用について

意見の要旨	御意見に対する市の考え方
<p>素案に対するパブリックコメントにおいて、私の所属していた都市計画マスタープラン多摩区構想区民提案検討委員会が、(仮称)多摩川崖線軸における適切な土地利用がはかれるよう、「(仮称)多摩川崖線軸」として、重点的に保全すべき緑と位置づけ、「その保全に取り組めます」と記述すべきとの意見を差し上げ、土地利用の規制に関する具体的御提案を申し上げましたところ、意見708に対する回答として、「(仮称)多摩川崖線軸」の良好な斜面緑地の保全については、目標の実現に向けて、時間はかかっても継続して取り組む事項と考えており、「保全に努めます」と表現しております。(中略)</p> <p>全体構想素案P27、28 <土地利用の区分> 丘陵部住環境向上エリアにおいて「住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地、住環境の形成を促進」と記述、丘陵部住環境保全エリア及び丘陵部住環境保全エリアにおいて「保全を図るべき斜面緑地については、地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策により保全」と記述しております。との回答を得ました。</p> <p>区民提案における「多摩のよこやま」すなわち「(仮称)多摩川崖線軸」は全市的な貴重な環境資源として位置づけられ、その保全に重点的に取り組む必要があると考えています。加えて、持続可能なまちづくりを目指す多摩区の都市像においては、それらは良好な環境を構成する重要な資源です。よって、長期的に継続的に取り組むことが重要なのは言うまでもありませんが、タイムリーに今できることを迅速かつ効果的に実行していくことが重要です。</p> <p>過去十数年間の動向をみても、「(仮称)多摩川崖線軸」における民間所有の斜面緑地については、適切な施策の施されていない区域を中心に、相続時に処分されるなどを契機として急激に失われてきているのが現状です。よって、この構造的問題に的確に対処することが重要です。過去の動向の観察から、私たち(市民、専門家、そして行政)は近未来を予見し、それに応答する当事者能力を持つべきです。この部分の斜面緑地は必要な対策が取られなければ、確実に減少していくでしょう。そして保全に必要な資源(土地利用の規制にはさほど大きな財源が必要なものとは思えません)と将来それを回復するための資源を比較するのなら、後者が過大となることは明白です。よって、公共的利益の見地から上記の問題に対して都市計画的に必要な対応を取るとともに、合わせて固定資産税の優遇や特例的土地利用(空中権の移転など)も含めた総合的方策を検討すべきです。</p> <p>上記の目的への実効性の高い取組みのためには、都市計画的な手法による土地利用の適正化と緑地等の保全手法による都市環境整備の双方を押し進める必要があります。その点では、都市計画マスタープラン(案)における(仮称)多摩川崖線軸の斜面緑地の保全については、土地利用の方針の記述が不十分と考えます。この部分は、多摩区構想区民提案において、「骨格的な都市基盤の整備」として提案されている部分であり、「生活圏のまちづくり」(今回の案では「生活圏を単位にした身近なまちづくり」、以降は「身の丈まちづくり」と略称)に関する部分ではありません。</p>	<p>多摩川崖線軸の良好な斜面緑地の保全については、素案に対するパブリックコメントの対応において、緑地保全施策を含めた対応を記述しております。また、都市計画マスタープランは都市計画の基本的方針であり、個別・具体の土地利用については、この基本方針に基づき今後の施策展開の中で明らかにしていくとともに、当該土地権利者の合意を図りながら進めていくことが重要であることから記述しておりませんので、今回公表した案のままとさせていただきます。なお、政策領域別基本計画である緑の基本計画については、現在改定作業を進めているところです。</p> <p>御提案の高度地区につきましては、用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定める地区であり、都市の合理的土地利用に基づき、将来の適正な人口密度、交通量その他都市機能に適応した土地の高度利用及び居住環境の整備を図ることを目的として定める手法です。また、特別用途地区は、用途地域の指定の目的を基本とし、これを補完するため、用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るために定める手法です。</p> <p>また、緑地の保全等の特定の目的のためには大幅な土地利用規制が想定されます。こうしたことから、特別緑地保全地区等の土地利用規制や、地権者等の地域の合意形成を図った上で地域の実情に応じた地区計画制度の活用等の土地利用手法によって対応していくべきものと考えております。</p> <p>なお、安全で快適な居住環境の整った住宅地を育むため、建築物の規模(容積率)については、全体構想P2-24、土地利用、「5(2) 地域の実情に応じた土地利用ルールの運用」の項において、安定、成熟した都市型社会を踏まえて、用途地域等の根幹的な土地利用ルールの基本的枠組みを維持しつつ、現に立地している建築物の規模(容積率)に比べて指定されている容積率の最高限度が特に大きい地区については、地域の実情に応じた質の高い住宅地を形成するために、きめ細かな土地利用誘導方策を検討する旨、記述しております。</p>

よって、この部分の対応としては、「住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地、住環境の形成を促進」することでは甚だ不十分です。住民の発意による地区計画等の活用は、土地利用のルールとしては重要なとは言うまでもなく、身の丈まちづくりにおいては、その熟度の高い地区への最高位の到達地点として、目標とされるべきものですし、そのような身の丈まちづくりには今後より多くの資源が投入されるべきです。しかし、住民の発意による地区計画等の活用については、地権者等が反対であった場合など、その都市計画決定が極めて困難である、地区計画を定めても方針のみの決定で地区整備計画(建築物等の基準)が定められず事実上骨抜きにされる、などの問題も危惧されるところです。よって、本件については、(仮称)多摩川崖線軸の斜面緑地の保全を推進するため、「骨格的な都市基盤の整備」として土地利用の誘導指針を明記すべきで、高度地区・特別用途地区などの都市計画手法を念頭において、より公共的な見地から土地利用の適正化をはかれるよう記述すべきです。

川崎市では、本年、工業地域に条件付きで高度地区を導入しました。この高度地区の変更は、都市計画を地域や地区の特性にあわせてきめ細やかに対応させていくという意味において望ましいものでした。そして、住宅用途として用いる場合に限って高度地区を適用するということは、建物高さ(高度地区)、建物の大きさ(建ぺい/容積率)、建物用途(用途地域)の各々の規制を、定型的にセットで運用する従来のやり方ではなく、地区の特性に合うように個別にカスタマイズして決めて行くという方向性を意味するもので、土地利用の適正化という観点においても望ましい方向性です。この導入の際に、工業地域に第3種高度地区が設定され(合わせて当該地域が第1種住居地域および第2種住居地域に変更されて第3種高度地区となったため)、一部の共同住宅が既存不適格となるという課題が存在しました。しかし、その際には、住民の発意による地区計画等の活用により解決しているようです。(現行の川崎市の制度では地区計画による整備方針に適合した建築物を高度地区の適用の除外としています。)よって、場合によっては同様の手法で一部の既存不適格物件を救済することをやむなしとしても、必要な地区に迅速かつ確実に効果的な都市計画手法を適用し、より高次元の政策目的を実現すべきです。

加えて、前回の意見でも申し上げましたように、この問題の対処については、短視的ではなく、住み続けたい住環境を持続する観点から考える必要があり、土地利用の誘導を行う際には過去数十年間の土地利用の経緯に着目することが重要です。イ. 都市環境方針図において重要度の高い緑と位置づけられている部分およびその周辺地区について、ロ. 過去数十年間非住宅系の用途の建物が立地し、ハ. その用途を適法とするために周辺の低層住宅系の地区より、ゆるやかな都市計画が定められている区域で、かつニ. 現に立地している建物の規模(容積率や高さ)に比べて定められている容積率や高さの最高限度が大きい地区については(4つの条件を満たす地区を中心に)、その是正を行う、あるいは、住宅系の用途に土地利用が変更される際に緑の保全を妨げる開発が抑制されるよう、住宅系の利用に転用する際に限定してより厳しい土地利用ルール(高度地区など)を設定するなどして、より適正な土地利用を誘導するような方策を講ずるべきです。

向ヶ丘遊園跡地の土地利用変更等については十分な説明責任が果たされるよう明記すべき

区民提案では「多摩のよこやま」すなわち(仮称)多摩川崖線軸を全市的な環境資源として「特段の位置づけ」をし、生田緑地はその中核的な環境資源として保全・活用をはかる方針としています。そして、その位置づけを明確にするためには、同様の主旨から風致地区(又は景観地区)を指定するなどの対応を行ない、生田緑地整備基本計画に基づいて、それぞれのエリアに応じた適切な保全・活用を行なうよう意見を申し上げましたところ、意見750に対する回答として、

生田緑地につきましては、多摩区構想素案P43 3(3)1生田緑地の整備を図りますの項において、「生田緑地整備基本計画」に基づく整備、保全の基本的考え方を記述しております。風致地区または景観地区指定の御提案につきましては、今後の参考とさせていただきます。向ヶ丘遊園跡地につきましては、多摩区構想素案P43 3(3)2向ヶ丘遊園跡地の適正な土地利用の項において、良好な緑地の保全や既存緑地や周辺の景観に配慮した計画的土地利用に関する基本的考え方として反映されていると考えております。都市計画の変更等の御説明につきましては、今後の具体の都市計画の手続きの中で、果たされるものと考えております。との回答を得ました。これに関して以下に意見を申し上げます。

生田緑地については、多摩区構想区民提案検討委員会では、「特段の位置づけ」を明示し、緑地と調和の取れた整備を行なっていくための都市計画手法として風致地区に指定するという提案を行ないました。その後「美しい国づくり政策大綱」を受けて、景観法を含む景観緑三法が制定・施行されました。川崎市でも、現在景観計画の策定および都市景観条例の改正(景観法への対応)の準備が進んでいると聞きます。よって、今回景観法で新しく追加されたメニューも最大限活用し、中核的な環境資源である生田緑地の保全・活用をはかる必要があります。従って、川崎市が決定する個別の都市計画の基本方針である都市計画マスタープランでは、このような社会状況の変化と施策展開にタイムリーに対応すべく、適切な記述をすべきと考えます。

生田緑地では、今後近い将来に向ヶ丘遊園跡地を含むエリアで、都市計画の変更や複数の施設整備が予定されています。また、都市計画マスタープラン案においても、緑との調和の取れた整備の方針が示され、既存の緑地や周辺の景観に配慮した計画的な土地利用の誘導が記述されています。この部分は、多摩区構想区民提案において、「骨格的な都市基盤の整備」として提案されている部分であり、「身の丈まづくり」に関する部分ではありません。よって、この部分の対応としては、「住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくり」ではなく、より高次の公共性に応答する都市計画手法の採用が求められるところです。住民の発意による地区計画等の活用については、縦覧の段階までその内容が公開されないため作成過程や協議の経過が不透明であり、公聴会などが開催されないなど都市計画手続きとしてより簡素化されたものとなっています。また、過去十数年間の動向をみても、景観アセスメントなどは甚だ無力であったと言わざるを得ません。よって、(仮称)多摩川崖線軸の中核的な環境資源である生田緑地については、より実効性の高い方策を選択すべきです。

素案に対する御意見と市の考え方の中でもお示ししておりますが、生田緑地につきましては、多摩区構想案P8-43、都市環境、「3(3)生田緑地の保全・活用を推進する」の項において、「生田緑地整備基本計画」に基づく整備、保全の基本的考え方を記述しております。風致地区又は景観地区指定の御意見につきましては、個別具体の土地利用規制になりますので、今後の施策展開に向けての参考とさせていただきます。

なお、景観施策に関する取組としましては、現在景観法第8条に規定する法定計画である「景観計画」の策定を進めており、平成19年度に策定予定となっております。この景観計画の中で、市の今後の景観施策の基本方針及び法令に基づく基準等を明らかにすることになりますので、関連性の高い都市計画マスタープランとの調整を図りながら作業を進めております。

また、向ヶ丘遊園跡地につきましては、多摩区構想案P8-43、都市環境、「3(3)向ヶ丘遊園跡地の適正な土地利用」の項において、良好な緑地の保全や、既存緑地や周辺の景観に配慮した計画的土地利用に関する基本的考え方を記述しております。

都市計画の変更等の御説明につきましては、今後の具体の都市計画の手続きの中で果たされるものと考えております。

なお、地区計画制度の手続きに関する御指摘については、本市では、地区計画を含め、身近なまちづくりに関する都市計画について、「案」を作成する前の段階で、広く市民の皆様から御意見を伺うため、まず、素案説明会で市民の皆様から都市計画の「素案」を御説明し、その後、公述の申し出があった場合に公聴会を開催して「素案」に対する御意見を伺い、その御意見を参考に都市計画の「案」を作成することとしております。その後、都市計画法第17条に基づき2週間縦覧し、その期間中に意見書を提出することが可能となっております。

さらに、地区計画については、対象となる区域の特性にふさわしい様態を備えた良好な環境の街区を整備、開発及び保全することを目的として、区域内の開発行為や建築行為を規制・誘導するものであることから、土地の所有者等の参画と協力、その意向の反映が特に求められます。そのため、上記の手続きに加え、法に基づく縦覧の前に地区内の土地の権利者を対象として、都市計画法第16条第2項及び「川崎市地区計画等の案の作成手続きに関する条例」に基づく縦覧を2週間(意見書提出は3週間)おこなっております。

今回制定された景観法においては、より積極的に景観の形成や誘導をはかっていきたい場合の都市計画手法として美観地区を発展させるかたちで景観地区が新設されました。よって、向ヶ丘遊園跡地を含む生田緑地全体を景観地区に指定し、特段の位置づけを明示することが望まれます。景観地区内で行為の基準を適切に設定することで、既存の緑地や周辺の景観に対して、質的に一段グレードの高い整備を行なうことを担保して行くことが可能になると考えます。さらに具体的に申し上げるならば、行為の基準において、建物の高さやスカイライン(既存の緑の稜線との関係)などを設定すると共に、建築物の形態・色彩・意匠について認定行為とすることで、より公開性の高い協議プロセスを通して、個々の建築物について周辺との調和を吟味し、景観に配慮した整備の質を担保していくことが可能になると考えます。加えて、「土地の形質の変更」「木竹の伐採」「廃棄物等の物件の堆積」についても行為規制していくことが可能になります。景観法を用いたこれら施策の総合化により、望ましい方向で生田緑地の保全・活用がはかっていけるのではと考えます。

生田緑地内に整備が予定されている施設の大半は、市が建設する(あるいは関与する)公共的性格の高い建築物です。よって、上記のような認定プロセスを導入し、自治体自らが景観に配慮した質的に一段グレードの高い整備の手本を示すことが重要と考えます。これらの取組みが、全市的な環境資源である生田緑地の価値増大につながり、ひいては、住み続けたいまち多摩区の実現につながるものと考えます。

3 鉄道網の整備等について

意見の要旨	御意見に対する市の考え方
<p>鉄道網の整備</p> <p>1 JR南武線を日本一高級な路線にして欲しい。 (1)JR南武線の全駅を高級感あふれる駅舎に建替えること。 (2)JR南武線の全駅前広場を整備すること。 (3)JR南武線の駅周辺を約20ha～30haにわたり再開発すること。 2 南武線に10輛編成の電車を走らせて欲しい。 3 南武線に快速と特急を走らせて欲しい。 4 南武線のすべての駅に待避線をつくって優等列車が通過できるようにすること。</p> <p>小田急小田原線の県内複々線事業については、向ヶ丘遊園～新百合ヶ丘駅までではなく、相模大野駅まで、一気に建設すべきである。</p> <p>多摩区・麻生区など、北部地区の交通部門の整備に力を入れて欲しい。鉄道各社が立体化や複々線化、踏切改善などの取組を進めているので、小田急小田原線についても、川崎市内全線で立体化してほしい。特に登戸駅周辺は完全に立体化してください。また、柿生駅の踏み切りもどうかしてください。</p> <p>また、駅整備に関するアイデアを小中高生から募集するなどの取組を行っている都市もあるらしいので、小田急小田原線各駅前を親しみを持てる空間とするため、川崎市でも各駅のデザイン画募集などの後援を行ってはどうか。</p>	<p>鉄道網の整備につきましては、全体構想P2-32、交通体系、「1(1)広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる体系的な鉄道網の整備のあり方」、「1(2)複々線化等による輸送力増強の支援」、全体構想P2-35、交通体系、「2(1)公共交通機関網の整備」等において、それぞれ基本的考え方を記述しております。</p> <p>また、踏切横断対策につきましては、全体構想P2-35、交通体系、「1(6)交通ボトルネックの解消」の項において、基本的考え方を記述しております。</p> <p>都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であり、鉄道の車輛編成や駅整備等、個別・具体の事業・計画等について記述しておりませんので、頂いた御意見につきましては、参考とさせていただきます。</p>
<p>バリアフリー</p> <p>JR南武線のバリアフリーを促進して欲しい。</p>	<p>バリアフリーの推進につきましては、全体構想P2-36、交通体系2(3)の項において、鉄道駅施設等のバリアフリー化について、基本的考え方を記述しております。</p>

4 道路整備等について

意見の要旨	御意見に対する市の考え方
丘陵部(麻生区、多摩区、高津区、宮前区)や平たん部における土地区画整理事業等を促進するため、幅の広い、地域の象徴的な道路を何百箇所と計画・建設すること。とにかく川崎市を日本一美しい街にすること。	幹線道路網のあり方につきましては、全体構想P2 - 33、交通体系、「1(3)広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる幹線道路網のあり方」の項において、都市の骨格形成のための幹線道路、拠点形成や地域のまちづくりのための幹線道路、円滑な道路交通のための幹線道路、歩行者等の安全性・快適性向上のための幹線道路、公共交通の利便性向上のための幹線道路、都市防災性向上のための幹線道路、景観形成のための幹線道路、環境対策のための幹線道路、道路の特性と機能に応じた体系的な幹線道路網の構築と都市計画道路の見直しについて、基本的考え方を記述しております。都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であり、個別・具体の道路整備等について記述しておりませんので、頂いた御意見につきましては、参考とさせていただきます。 なお、都市計画道路のあり方や都市計画道路の見直しの基本的考え方につきましては、都市計画マスタープランの策定と並行して、平成17年度から「都市計画道路網のあり方」検討を行っています。その中で、見直し対象路線・区間の選定、路線別見直し方針について明らかにしてまいります。個別路線ごとの整備計画につきましては、平成18年度から「道路整備計画」の見直しを行っており、今後おおむね10年間にわたる事業は、その中で明らかにしてまいります。
本市北西部(多摩区、麻生区、高津区、宮前区)にそれぞれ環状道路、路面電車が走れるような幅の広い道路を計画・建設して欲しい。	
横浜・川崎市の北部を相互に連絡する道路が少ない。あったとしても貧弱だ。そこで、横浜市営地下鉄3号線(あざみ野～新百合ヶ丘)延伸の際には、地下鉄の上を走る幅員25m～30mの本格的な道路を両市境に建設して欲しい。	
副都心(稲田堤、登戸、溝口等)の大規模再開発の需要に見合う、幅の広い道路とすること。かつ、網の目のように、丘陵部4区(麻生区、多摩区、高津区、宮前区)にそのような道路を張りめぐらすこと。	
隣接する東京都や横浜市より、もっと幅の広い道路を計画・建設して欲しい。	
現行に都市計画決定されている道路を2～5倍以上に拡幅することは無論のこと、それぞれの区に全く新しい都市計画道路(25～30m程度)をいくつも計画・建設して欲しい。	
生田駅付近の世田谷街道(世田谷町田線)の幅員を100mとして欲しい。	
新百合ヶ丘以西では、世田谷町田線の拡幅(20m以上)を望みます。	
多摩沿線道路は、川崎市の都市計画上、大変に重要な路線なので、街路の幅員は25～100m、路面電車が走れる広さとすること。また、スーパー堤防を沿道に建設すること。	
以下の道路について、新たに幅員を広くするよう取り組むこと。 国道246号線 50m以上、世田谷街道(世田谷町田線) 100m以上、中原街道(丸子中山茅ヶ崎線) 50m以上、国道1号線 100m以上	
稗原線を南生田・土地区画整理区域内長沢地区の22m幅員の公園とつなげ、世田谷街道(世田谷町田線)とつなげ、最終的には府中街道まで延伸して欲しい。	
多摩区生田3、4、7、8丁目に、県立生田東高校を經由して、日米国際平和大通りを建設して欲しい。生田東高校は生田4丁目にあるので、そこに幅員25～50m以上の当該道路を必ず建設して欲しい。日米国際平和大通りは、当該地区の面的再開発を促進させるものであること。	
生田東高校への世田谷街道(世田谷町田線)を通る通学路は勾配がきつくて登れない。勾配がきつい所を削って、ゆるやかにして欲しい。同時に、幅25～50mの象徴的な道路を建設する。	
全体構想P2 - 35、1(5) 効率的、効果的な幹線道路網の整備 の項の6つめ目の文について、「…、事業効果を早期に発現させるために、」の後に、「整備率の低い地域に配慮しながら」という文を挿入する。	

5 道路空間の整備等、快適な生活環境の創造について

意見の要旨	御意見に対する市の考え方
電柱を地下へ埋設すべき。	電線類の地中化につきましては、全体構想、都市防災、P2 - 50、「1(4)都市施設の防災性向上」の項において、基本的考え方を記述しておりますが、当面主要な幹線道路や広域拠点、地域生活拠点等、拠点となる地区等で、地域の実情に応じて進めていくものと考えております。
街路樹(いちょう、桜等)は、春は青葉で良いが、秋・冬は落葉で汚れ、掃除も大変で、地震災害時には邪魔になることも考えられる。そこで、川崎駅前からさいか屋前、追分方面に向かう道路の街路樹を、一部多摩川の土手に移設し、多摩川にいちょうや桜の並木をつくる。これで街も日当たりが良く明るくなると思う。	都市計画マスタープランは、都市計画の基本方針であり、個別・具体の街路樹の整備や道路の安全対策、病院の整備等について記述しておりませんが、頂いた御意見につきましては、参考とさせていただきます。
柿生駅付近の麻生川沿いの道路について、両側に柵をつけるなど、安全面に配慮した整備を望む。また、柿生陸橋については歩道がなく危険なので、早期に改善して欲しい。	
利用者の少ない歩道橋は撤去する。また、歩道橋撤去に伴い信号の代わりとなる進行方向を表示する電光標識を道路に埋め込む。	
現在のアゼリア地下道を歩道と地下鉄をあわせて整備し、塩浜あたりまで延伸する。未来にはさらに延伸していく。	
街中いたるところに犬の糞がある。飼い主のマナー向上のため、飼い主に散歩中は背番号をつけさせる。	
書類の提出や相談事等に行きやすくするため、市役所を富士見公園のあたりに移設する。	
これからの時代に競輪場はいらない。若い人達に夢と希望を与えるよう、跡地に企業の出資で、夜学があり、無試験で入学可能な川崎技術大学を設置する。	
麻生病院だけでは不便だ。麻生区に小児科があるような病院を整備して欲しい。	