

「南武支線沿線まちづくり方針(案)」に関する パブリックコメントの実施結果について

1 概要

南武支線沿線地域については、密集市街地の条例に基づく「不燃化推進等の取組」や「小田栄駅の設置」などを契機に、沿線地域の持続的な発展に向け、にぎわいの創出や防災性の向上、住環境の改善などを図り、身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりを推進するため、「南武支線沿線まちづくり方針（案）」を取りまとめ、パブリックコメントを実施しました。

その結果、16通(36件)の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する本市の考え方を次のとおり公表します。

2 意見募集の概要

題名	「南武支線沿線まちづくり方針(案)」について
意見の募集期間	平成30年1月19日(金)から平成30年2月19日(月)まで
意見の提出方法	電子メール、ファクス、郵送、持参
意見の周知方法	市ホームページ、情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、まちづくり局市街地整備部防災まちづくり推進課
結果の公表方法	市ホームページ、情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、まちづくり局市街地整備部防災まちづくり推進課

3 結果の概要

意見提出数(意見件数)	16 通 (36 件)
電子メール	7 通 (9 件)
FAX	6 通 (21 件)
郵送	2 通 (3 件)
持参	1 通 (3 件)

4 御意見の内容と対応

主な御意見として、臨海部ビジョン(平成30年3月策定予定)との整合や小田周辺戦略エリアにおける小田踏切の安全対策、狭あい道路の改善などに関する御意見が寄せられました。寄せられた御意見は、主に「南武支線沿線まちづくり方針(案)」の趣旨に沿った御意見や、今後取組を進めていく上で参考とする御意見などであり、いただいた御意見を踏まえ、「南武支線沿線まちづくり方針」を策定するとともに、この方針に基づく取組を推進します。

【御意見に対する対応区分】

- A 御意見を踏まえ、方針(案)に反映させるもの
- B 御意見の趣旨が方針(案)に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの
- C 今後、取組を進めていく上で参考とするもの
- D 質問・要望の御意見であり、方針(案)の内容を説明するもの
- E その他

【御意見の件数と対応区分】

	A	B	C	D	E	計
(1)方針(案)全般に関すること		1				1
(2)土地利用に関すること	1			1		2
(3)交通体系に関すること		9	5	7	1	22
(4)環境に関すること				5		5
(5)防災に関すること		1	3	1		5
(6)その他					1	1
合計	1	11	8	14	2	36

御意見の要旨と本市の考え方

(1)方針(案)全般に関すること(1件)

No.	御意見の要旨	本市の考え方	区分
1	南武支線沿線まちづくり方針に基づき、沿線地域の持続的な発展、身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりを進めてほしい。	御意見の通り、沿線地域の持続的な発展に向け、沿線地域の魅力向上や鉄道軸の強化などの取組を進め、身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりを推進してまいります。	B

(2)土地利用に関すること(2件)

No.	御意見の要旨	本市の考え方	区分
2	先日パブリックコメントの募集があった「臨海部ビジョン(素案)」では、リーディングプロジェクトの一つとなる職住近接促進プロジェクトにおいて「高度人材を臨海部に呼び込む住居、空間、生活利便施設等の生活環境を整備する」との記述があるので、これに沿って、本方針の中でも「高度人材が魅力的に感じ暮らしたいと思える住居、空間、生活利便施設等の環境整備」を記載してほしい。	本方針においても、「職住近接のまちづくりの促進」を掲げており、川崎市の産業を支える臨海部との近接性を踏まえ、臨海部ビジョン(平成30年3月策定予定)の考え方と整合を図り、P17「職住近接のまちづくりの促進」に、「臨海部で働く人材を呼び込む生活環境の整備」を追記し、本方針に基づく住環境の改善や地域の活性化などの取組を推進してまいります。	A
3	南部防災センターや多目的広場周辺は治安が悪く、子供を近づかせたくない。	御意見をいただいた南部防災センターや多目的広場については、本方針において「公共空間の有効活用」を戦略的取組としており、地域の防災性向上や、にぎわいの創出、地域交流の活性化などの検討に取り組む考えを示しています。 また、本市では地域での見守り活動を支援するとともに、様々な主体と連携し、町内会等を中心とした地域における自主防犯活動を行うなど、地域防犯力の向上に取り組んでいるところでございます。今後につきましても、引き続き安全・安心なまちづくりの推進に向け、地域の実情に応じた活動を支援してまいります。	D

(3)交通体系に関すること(22件)

No.	御意見の要旨	本市の考え方	区分
4	小田に25年前から住んでおり、小田栄駅が設置されたことは大きな出来事である。自身も家族も通勤・通学に小田栄駅を利用しているが、朝6時～9時と夕方5時～9時の間を15分間隔で運行したら利用しやすく、住む方も増えると思う。 小田や京町の商店街も人が増えることで活性化されると思う。	JR南武支線は、川崎臨海部の通勤者や多くの沿線住民、学生等にとって重要な交通機関と考えております。JR南武支線の増発につきましては、市民の皆様の利便性向上のため、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、JR東日本に輸送力増強を要望しているところです。	B
5	小田栄駅から武蔵小杉、武蔵溝ノ口、登戸方面に出かけるときに南武支線を利用することがあるが、帰りは、電車の本数が少ないので川崎駅に出てバスを利用することが多い。JR東日本と協議し本数の増発を検討してほしい。	今後も引き続き要望するとともに、駅を中心とした住みやすく暮らしやすいまちづくりを進め、鉄道利用者の増加や地域の活性化を図ってまいります。	B
6	小田栄駅が設置され大変便利になったが、朝の時間帯以外は本数が少ないため、駐輪場の整備よりも先に、JR南武支線の増発を検討してほしい。		B

7	<p>小田踏切は、以前から、変則交差点、踏切内の雑踏や遮断時間が長いなどの課題を持つ踏切であり、小田栄駅の新設により、更なる課題の拡大が発生している。</p> <p>小田栄駅前の工事期間中には、バス停を踏切を越えた小田栄公園付近へ一時的に移設していた。近隣居住者は多少遠くなり不便を感じた方もいるかもしれないが、困ったとの話は聞いていない。</p> <p>駅開設後のバス停周辺は高齢者等が利用しにくい形状で、交通事故が数件発生しているものと思う。現地を確認した上で、小田踏切の安全対策として、バス停の早期の移転を要請する。</p>	<p>小田踏切周辺の安全対策につきましては、交通管理者(警察)やバス事業者と協議を行い、小田栄駅の開業に伴って、既存道路において車道と歩道の幅員を見直すことにより可能な限り歩道を確保するとともに、視覚的に歩行者と自動車等との分離を図る路肩のカラー化やバス停留所の整備などを実施してきたところです。</p> <p>バス停留所の移設につきましては、平成28年5月に地元町内会及び関係団体からの連名で、停留所の移設に伴う利便性の低下や、高齢者が踏切横断の危険性などの理由から、停留所移設に反対する旨の要望書をいただいております。バス事業者等とも協議し、現在の停留所位置としております。</p> <p>停留所及びその利用者の安全確保につきましては、バス事業者により管理が行われておりますが、本市といたしましても、路線バス利用者の利便性と安全を確保することは重要と考えており、バス事業者に御意見を伝えるとともに、今後も小田栄駅やバス停留所周辺の利用動向を注視してまいります。</p>	D
8	<p>小田栄駅線路沿いの狭い道路は、東小田小学校の通学路でもあり、毎日自転車の往来がはげしく、非常に危険な道路となっている。東小田小学校の北側の角より小田栄駅まで自転車と歩行者が安心して通行できる道路を整備してほしい。</p>	<p>御意見の道路につきましては、小田栄駅の新設や駅前の駐輪場整備などにより、通行環境に影響を及ぼす可能性があり、狭い道路であることから、今後も、駅周辺の利用動向や周辺道路環境の影響を十分注視するとともに、本方針においても、「駅へのアクセスの改善」を掲げていることから、歩行者等が安心して利用できるよう整備に向け、検討を進めてまいります。</p>	B
9	<p>小田栄駅の開業は良いことだが、小田踏切の遮断時間が長く、朝の急いでいる時間帯などは困っているので、何とかしてほしい。また、小田踏切付近での交通事故も良く見かける。 (同趣旨 他2件)</p>	<p>小田栄駅開業による小田踏切の遮断時間増加に伴い、踏切周辺の安全対策として、交通管理者(警察)と協議し、視覚的に歩行者と自動車等との分離を図るためのカラー化や滞留スペースの確保及び注意喚起の取組などを行ってきました。今後も、駅周辺の利用動向や周辺道路環境の影響を十分注視し、変化があった場合にはその状況を踏まえ、適切な対応を検討したいと考えています。</p>	C
10	<p>小田地区から小田栄地区の商業施設等へ行くためには、小田踏切でしか線路を渡れず、アクセスが悪い。市営小田住宅や東小田小学校付近に踏切を設置してほしい。 (同趣旨 他2件)</p>	<p>鉄道と道路が平面的に交差する踏切は、交通渋滞や事故の原因となる恐れがあり、原則として、踏切の設置は交通管理者の了解を得ることが難しいものとなります。そのため、鉄道と交差する道路を新たに整備する場合には、跨線橋や地下通路を設ける必要があります。しかしながら、跨線橋の設置につきましては、線路の上空にJR東日本所有の架空電車線及び東京電力が所有する特別高圧線があるなど、技術的な課題が多いことから設置は困難と考えております。また、地下連絡通路の設置については、多大なコストを要するものと考えており、今後の課題と認識しております。</p>	D

11	<p>小田栄駅の開業に伴い、小田踏切バス停周辺の道路の一部が変更されたが、「道路の狭小による渋滞の発生」、「遮断機がおりているときは救急車や消防車も左折ができない」など小田5丁目方面から小田交番方面へ左折するのに大変不便となった。周辺住民等の意見を聞き利便性のある道路の改良に努めてほしい。</p>	<p>小田周辺地区においては、狭あい道路や老朽木造建築物が多いなどの課題を抱えている地域と認識しており、本方針においても「道路機能の強化」を戦略的な取組としております。</p>	B
12	<p>小田地区では、高齢者、歩行困難な人が多く、避難所へ自動車、車椅子等に向かうことが想定される。東小田小学校沿いや周辺道路は狭いところが多く、早期に道路拡幅することが必要と考える。</p>	<p>歩行者等の安全性・快適性の向上にも必要と考えられる路線を地区主要道路と位置付け、道路の機能強化を進めるとともに、避難経路や緊急車両の進入経路の強化につながる地区内の身近な生活道路の拡幅を促進しようと考えています。地域の皆様の意見を伺いながら、誰もが安全で安心して利用できる通行環境の確保をめざしてまいります。</p>	B
13	<p>小田地区内は全体的に道路が狭く、車の通行も多いため、子供と二人で歩きにくく危ない。道路を拡幅してほしい。</p>		B
14	<p>小田踏切の付近は、最近整備されたが段差が大きくて歩きにくい。年寄りが歩くには危険である。</p>	<p>小田栄駅や駅周辺道路等につきましては、交通管理者(警察)やバス事業者と協議し、小田栄駅の開業に伴って、既存道路において車道と歩道の幅員を見直すことにより可能な限り歩道を確保するとともに、バリアフリー法に基づくバス停留所の整備や視覚的に歩行者と自動車等との分離を図る路肩のカラー化などを実施してきたところです。今後も引き続き、利用動向等を注視してまいります。</p>	D
15	<p>最近、ゲリラ豪雨が多くあり、雨水がすぐにたまる。道路側溝の網目がとても細かく、小石がつまった状態で流れがとても悪くなっている。安心して住めるように整備してほしい。</p>	<p>道路排水柵の網目は、車道内で使用する「普通目」と、歩道内や横断歩道付近など歩行者が通行する場所における靴底の挟み込みを防ぐため「細目」を使用しています。効率的な道路排水につきましては、周辺の状況や地域住民の御意見を踏まえ、適切に雨水柵を設置するとともに、良好な維持管理に努めてまいります。</p>	E
16	<p>自動車をよく運転するのだが、一方通行の道路が多すぎて不便である。交互通行にはならないのか。</p>	<p>道路の交通に関する一方通行等に関しましては、交通管理者(警察)が生活道路や狭あい道路において、交通安全を確保するために規制しているものとなります。</p> <p>小田周辺地区に関しましては、今後、防災性向上の観点で、地区内の道路機能の強化を図っていくこととしておりますので、道路の拡幅整備等を実施する際には、道路を利用する誰もが安全で便利となるよう交通管理者と協議してまいります。</p>	D

17	<p>自転車利用のルール(左側走行など)が守られておらず、道路が狭く、歩行者と自転車が錯綜しており、非常に危険である。小田地区内においても自転車専用通路の表示を行ってほしい。 (同趣旨 他1件)</p>	<p>自転車の「通行環境整備」や「駐輪対策」「ルール・マナー啓発」のさらなる取組の充実を図るとともに、「自転車の活用」という視点での新たな取組の実施に向け、「川崎市自転車利用基本方針(平成30年3月策定予定)」に基づき取組を進めてまいります。</p> <p>自転車通行環境整備については、本方針に基づき、自転車利用者の特に多い駅周辺などを優先に、道路利用者のさらなる安全性・快適性の向上に向け、通行環境を網目状に整備する自転車ネットワークの構築に取り組んでまいります。</p> <p>また、自転車利用のルール(左側走行を含む)などの交通安全教育につきましては、小学生や中学・高校生以上などの段階的な交通安全教室を執り行っており、今後も、警察や関係団体と連携を図り、交通安全教室等の交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向けた取組を進めてまいります。</p>	C
18	<p>小田栄駅前駐輪場が今年3月1日から有料化されるが、同じ駐輪場料金なら川崎駅の方が便利なので小田栄駅の利用が減ると思う。また、有料化により放置自転車がより増えると予想されるため、有料化の撤廃を求める。</p>	<p>小田栄駅周辺につきましては、駅開設に伴い暫定駐輪場を設置して無料開放してまいりました。駅開設から約2年が経過しましたが、暫定駐輪場の利用台数が収容台数の約2倍に達し、駐輪場が無人管理であることから、道路へのはみだし駐輪や駅入口敷地への駐輪が発生するとともに、駐輪場内での自転車の将棋倒しが頻繁に発生するなど状態が発生していることから、既存駐輪場を増設し指定管理者により適正に管理運営を行ってまいります。</p> <p>駐輪場の整備に併せて、地域の安全や交通環境を確保するため、本年3月1日に、駅周辺道路等を「自転車等放置禁止区域」に指定し、放置自転車対策を実施してまいります。</p> <p>なお、市営駐輪場につきましては、受益者負担の観点から、施設の管理運営費や補修費等として、駐輪場利用される方から料金を徴収しております。</p>	D
19	<p>東京、横浜方面へは、バスにて川崎駅経由で出かける。小田栄駅から川崎駅に直行できるよう川崎アプローチ線の新設を望む。このことにより、時間の短縮と小田地区から川崎駅まで自転車を使う人が減り、川崎駅前の自転車の減少になると思う。</p>	<p>川崎アプローチ線の新設及び東海道貨物支線貨客併用化につきましては、貨物列車との運行ダイヤの調整など、実現に向けて多くの課題があるところですが、臨海部ビジョン(平成30年3月策定予定)の交通機能強化プロジェクトにおいて、臨海部の新たな基幹的交通軸の整備等の取組により、交通機能の強化を図ることとしております。また、本方針においても、整備に向けた取組を推進することとしており、国の交通政策審議会の答申などを踏まえながら、引き続き関係機関と協議調整を図り、幅広く検討を進めてまいります。</p>	B
20	<p>産業道路周辺や臨海部で勤務する従業員等の通勤時間等の短縮になることから、東海道貨物支線の貨客併用化を早期に実現してほしい。</p>	<p>川崎アプローチ線の新設及び東海道貨物支線貨客併用化につきましては、貨物列車との運行ダイヤの調整など、実現に向けて多くの課題があるところですが、臨海部ビジョン(平成30年3月策定予定)の交通機能強化プロジェクトにおいて、臨海部の新たな基幹的交通軸の整備等の取組により、交通機能の強化を図ることとしております。また、本方針においても、整備に向けた取組を推進することとしており、国の交通政策審議会の答申などを踏まえながら、引き続き関係機関と協議調整を図り、幅広く検討を進めてまいります。</p>	B

(4)環境に関すること(5件)

No.	御意見の要旨	本市の考え方	区分
21	小田公園の遊具について、お山の一部分がはがれていたり、てっぺんの部分がへこんでいたりするため、修繕してほしい。	当該施設については公園利用者の皆様が安全にご利用いただけるよう、修繕を進めてまいります。	D
22	南武支線の沿線である八丁畷駅周辺には公園などが少なく、子どもが遊べる場所や児童センターがないので、中学校や堤根処理センターなどの敷地を利用し、子どもが過ごせる公園などをつくり、子どものためのまちづくりを進める方針を入れてほしい。	本市では、歩いて行ける範囲に子供たちの遊び場やお年寄りの休息の場となる身近な公園づくりを進めており、新たな公園の整備につきましては、全市的な配置のバランスを考慮した上で、周辺に公園がまったく無い地区を一定の基準に基づき抽出し、その解消に向けて取組を進めております。このことから、引き続きこの取組を進め、公園の充実に努めてまいります。	D
23	小田公園と同じくらいの公園がもっと欲しい。小さな公園ではなく、多く遊びまわれるような公園を整備してほしい。		D
24	多目的広場の周辺に、もっと子どもたちが遊びやすい遊具を設置してほしい。	公園は、設置目的により多様な機能が求められることから、利用形態を総合的に考慮して整備しております。このことから、遊具に関しても、公園の再整備等の機会を捉え、地域のご意見を伺いながら設置の検討を進めてまいります。	D
25	遊具が沢山ある公園を整備してほしい。		D

(5)防災に関すること(5件)

No.	御意見の要旨	本市の考え方	区分
26	小田3丁目の区画道路拡幅促進路線・寄付促進路線は、助成金等の増額を検討し、早期の拡幅を実現してほしい。	不燃化重点対策地区(小田3丁目を含む)では、促進路線の沿道を含めた建築物の建替えに対する補助制度を昨年4月から大幅に拡充し、沿道の建替えを通じた路線の拡幅を一層促進する取組に着手しております。 今後も、地域住民の方々への制度周知や啓発に努めるとともに、本方針に基づく地区内生活道路としての機能強化をめざし、戦略的に土地利用状況を把握しつつ、地域住民の方々の御意見も伺いながら、早期の実現に取り組んでまいります。	D
27	小田2・3丁目の密集市街地の道路の多くは、隅切りがされておらず、ゴミ収集車や、救急車・消防車などが通行できない。建物や塀がない土地等を所有者の了解を得て活用し、小さなものでよいので、交差点に隅切りを整備してほしい。	本方針の戦略的取組の一つに掲げた避難路や消防活動などに資する地区主要道路などの道路機能の強化として、防災上の観点から優先度を勘案しながら、小田周辺戦略エリアにおいて道路空間の確保に取り組んでまいります。	B

28	<p>防災空地に接する道路は、狭あいでごみ収集車、宅配便等が停車すると、追い越せない車両が多く、渋滞やクラクション等の騒音が発生し、救急車も停車するところを探すのに苦慮している。</p> <p>防災空地の道路側の一部を車両の片輪が乗っても沈まない構造にすることを検討してほしい。</p>	<p>防災空地の整備事業は、大規模地震時の人的・物的被害が特に大きいと想定される密集市街地の改善を目的として、今年度からスタートしたものであり、現在、川崎区小田3丁目にて本市第1号が供用を開始したところです。御意見の平常時を含めた活用方法につきましては、この管理運営に協力していただいている地元町内会とも協議しながら検討してまいります。</p>	C
29	<p>防災空地の完成イベントでは、かまどベンチが1つしかなく別途バーベキューセットを用意した。平常時にコミュニティの場として活用するにもベンチを増やして欲しいという意見があった。防災空地のかまどベンチ増設を検討してほしい。</p>		C
30	<p>防災空地を火災延焼を防止する目的と合わせ、前面道路の車両の円滑な通行や防災空地からの子どもの飛び出し対策など、密集市街地の不便性の一部解消に努めてほしい。</p>		C

(6)その他(1件)

No.	御意見の要旨	本市の考え方	区分
31	<p>このような方針を策定しても市の職員の異動が早すぎる。せめて10年は異動しないようにすべき。</p>	<p>人事異動につきましては、これまで職員が主体的に作成したキャリアプランを基に、その意欲を最大限に引き出すため、職員の能力と実績を踏まえた人事異動を実施してまいりましたが、平成28年度から高い専門性が求められる職務や職場における、人事異動サイクルを変更するなど適宜、制度の見直しを図ってきたところでございます。</p> <p>今後も職員個々の能力・適性が発揮できる機会の提供や人事配置の実施など、チャレンジする職員の育成に向けた取組を推進してまいります。</p>	E