

第98回川崎市都市計画審議会において市長へ答申が行われました

第98回川崎市都市計画審議会(会長 中村英夫)が、令和6年7月31日(水)午後2時から開催され、川崎市長から諮問された議案について審議を行い、原案どおり答申が行われました。

1 議案の概要

【都市計画議案】

(1) 川崎都市計画都市高速鉄道の変更(東日本旅客鉄道南武線)

東日本旅客鉄道南武線は、川崎駅から立川駅を結び、首都圏において環状方向の鉄道輸送の一翼を担う重要な鉄道路線であり、川崎市域を縦断しながら市内の各拠点を結ぶ、本市にとって重要な鉄道路線です。

南武線においては、沿線の市街化の進展に伴い、踏切を起因とした交通渋滞、バスなどの公共交通機関の定時性・速達性の低下、緊急避難路の遮断といった課題が顕在化してきたことから、武蔵小杉駅から北側の第三京浜道路高架下までの区間等について、連続立体交差化を実施してきたところです。

一方、武蔵小杉駅から南側の区間においても、開かずの踏切が複数存在するなど踏切に起因し、渋滞といった道路交通に関する課題、また、路線バスの速達性低下・通学路の安全性の低下など地域の生活利便性や生活環境に関する課題、さらに、災害発生時の物資輸送を担う緊急輸送道路や広域避難場所への避難路確保といった災害応急対策に関する課題が顕在化しています。このたび、南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差事業により、9箇所の踏切を除却し、道路交通の円滑化や地域分断の解消等の安全で利便性が高く災害に強いまちづくりを推進するため、本案のとおり追加するものです。

(<https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000165479.html>)

(2) 川崎都市計画道路の変更(3・5・2号矢向鹿島田線ほか11路線)

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市における人や自動車交通などの円滑な移動を確保するとともに、都市の将来像を方向付け、市街地環境の形成に大きな影響を与える根幹的な都市施設です。

本案の矢向鹿島田線は、東日本旅客鉄道南武線と並行し、本市川崎・小杉駅周辺エリアの南北を結ぶ幹線道路であり、昭和21年8月の都市計画決定以来、現在まで、総延長約545mが完成しております。本路線において、南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間における連続立体交差事業を別線

高架工法で行うこと、及び大田神奈川線との交差部の安全性を向上させるために、位置、区域及び幅員の変更を行うとともに、車線数を全線において定めるものです。なお、幅員の変更に伴う自転車歩行者の通行機能の一部は特殊街路とあわせて確保するものとなります。

本案の大田神奈川線は、南武線と交差し、本市川崎・小杉駅周辺エリアの東西を横断する幹線道路であり、昭和21年8月の都市計画決定以来、現在まで、総延長約1,945mが完成しております。本路線において、南武線が高架となるためによる交差の構造の変更、及び矢向鹿島田線との交差部等の安全性を向上させるためによる区域の変更を行うとともに、車線数を全線において定めるものです。

本案の古市場矢上線は、南武線と交差し、本市川崎・小杉駅周辺エリアの東西を横断する幹線道路であり、昭和24年5月の都市計画決定以来、現在まで、総延長約2,826mが完成しております。本路線において、南武線が高架となるために、交差の構造の変更を行うものです。

本案の塚越南加瀬線は、本市川崎・小杉駅周辺エリア西側に位置する幹線道路であり、昭和32年12月の都市計画決定以来、現在まで、総延長約472mが完成しております。本路線において、矢向鹿島田線との交差部の右折車線設置に向けた必要な幅員を確保するために、区域の変更を行うとともに、車線数を全線において定めるものです。

本案の区画街路13号線及び14号線は、南武線の西側において連続立体交差事業区間と並行し、都市環境の保全等を図るために、都市計画決定するものです。

本案の特殊街路南武線沿道1号線から6号線は、南武線の東側において連続立体交差事業区間と並行し、都市環境の保全を図るために、また、1号線から4号線は矢向鹿島田線の自転車歩行者の通行機能の一部を担うために、都市計画決定するものです。

(<https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000165480.html>)

2 今後の手続

都市計画議案については、国の協議を経たのち、都市計画決定の告示を行う予定です。

問合せ先

川崎市まちづくり局計画部都市計画課 大場

電話 044-200-2710