

Column 新

鷺沼駅へのアプローチ「梶ヶ谷菅生線」は死に体のまま。尻手黒川道路を補完する都市計画道路の整備はなぜ進まないのか



鷺沼駅への路線バスなど、交通アクセスの改善には、駅前広場だけの再整備では不十分です。駅へアプローチする都市計画道路の整備も欠かせません。そこで、都市計画道路「梶ヶ谷菅生線」の整備を議会にて議論してきました。

平成27年に現行の事業見直し評価を行った際、そもそも現在は道の通っていない（行政用語では、「現道がない」といいます）犬蔵2丁目地先と鷺沼駅を結ぶ「梶ヶ谷菅生線」は、「整備の優先順位が低い判断となる」というのです。



〈図①〉青の点線部分の400メートル開通が最大のポイント

上の図①を見てください。「梶ヶ谷菅生線」は、宮前区の大動脈である尻手黒川線を補完するために計画された道路で、宮前区役所の前を通過しています。昭和39年9月に都市計画決定されています。しかし、現在進行中の第2次川崎市道路整備プログラムでも整備の対象とはなりません。

議会質議の中で再三位置づけを求めたが...

折しも、鷺沼駅周辺再開発事業にむけて、平成27年3月には「土地利用ゾーニング案」が示され、6月には事業化を確定させる意味を持つ、東急電鉄との「沿線まちづくりに関する包括連携協定」の締結もなされたところでした。「土地利用ゾーニング」で示された、求められる都市機能の方向性は「駅へのアクセス向上をめざした、駅を中心としたまちづくり」でした。

「道路整備プログラム事業」は建設緑政局の所管であり、一方の「鷺沼駅再開発事業」は、まちづくり局の所管と、それぞれに担当が異なること。さらに地域課題を解決する立場から、双方の意思の疎通を図る役割を果たすべき宮前区役所は全く関心を示さなかったために、千載一遇のチャンスを逃してしまつたのでした。まことに慚愧に堪えない事態です。



東名高速の下はすでにトンネルが用意されています

道路整備プログラムと鷺沼駅周辺再開発事業の連携ができません

現在の道路整備プログラムは、平成28年度から37年度までの10年間の都市計画道路の整備計画です。この計画策定にあたり、従前の第1次プログラムを「少子高齢化の更なる進展」との観点から見直して、「駅などの交通結節点へのアクセス性の改善」を図ることが大きな目的とされました。ところが、鷺沼駅へのバスアクセスなどに大きく資する、都市計画道路「梶ヶ谷菅生線」の整備への評価がほとんどなされず、第2次道路整備プログラムの整備対象路線とはなりません。



〈図②〉これによって向ヶ丘地区と鷺沼駅につながります

犬蔵2丁目地先の交差点で向ヶ丘地区と鷺沼駅が繋がれば宮前区新たな未来図が一気に広がる

そもそも宮前区は、東名高速道路で区が二分され、向ヶ丘地区と宮前地区の一体性を図ることがまちづくりの上での大きな課題となってきました。

その意味からも、都市計画道路「梶ヶ谷菅生線」、特に犬蔵2丁目地先から東名高速下をトンネルで抜けて、鷺沼駅へ向かう約400メートルの未着工部分の対応について(図②参照)機会を捕らえては、ねばり強く整備の議論を続けてきました。

昨年11月定例会の私の質問に対して、「鷺沼駅周辺再開発事業に関連した交通アクセスの施策と連携を図りながら、適切に対処する」との答弁をやっと得ることができました。予断は許されませんが、引き続き、具体的な進ちょくを目指して頑張ります。新たな動きがあり次第、みなさんにお知らせしていきます。

Map of the Odakatsu Office location near Sagami Station, including contact information and bus routes.

Profile of Oda Katsuhisa (織田 勝久), including his background, political career, and family information.

Postage stamp information for the Odakatsu Office, including the zip code 216-8790 and the name of the council member.

Survey information and contact details for the Odakatsu Office, including a request for opinions and a list of demographic categories.