

# 意見書

令和2年 月 日

(宛先) 川崎市長

住所 〒

フリガナ

氏名 (法人の場合は名称及び代表者の氏名)

川崎市環境影響評価に関する条例 (平成11年川崎市条例第48号) 第21条第1項の規定による意見書を次のとおり提出します。

提出意見に関連する条例準備書の該当  
ページ数又は環境影響評価項目等

市道鷺沼線廃止と交通広場

<意見>

**鷺沼再開発は、公共用地が減るという全国的にも珍しく、問題ある開発です。**

<理由>

市の「29年度鷺沼駅周辺地区まちづくり推進業務報告書」によれば、「道路廃止と交通広場設置問題は本開発の根幹である」として検討内容は非公開のまま。

全国例では、需要のない道路を廃止しその分を周辺道路の拡幅に付け替えるのが普通だ。しかし、鷺沼再開発の場合は、廃道面積分の周辺道路への拡幅がない。市は「公共用地は減少するが、交通広場 (バスターミナル) を広げ公共性が担保されるから問題はない」という。

なにも問題がないのでしょうか？

交通広場は開発後も東急が所有し、管理運営権を東急が所有することになる。

区の交通結節点という重要な位置づけをしながら、市の自由にならない交通広場となる。

市と東急は、「鷺沼に交通広場を整備することで、交通渋滞解消とバス路線が整備され、区民にとって大変便利になる」と大宣伝し、それを最大理由に移転を決めたが、実際にはそのようにならない。公共性が担保されるとは言えない。

- ① 駅前街区・北街区に出入する車は一方通行となるために、遠廻りの不便が強要される。大型車進入禁止の現行道路に、拡幅しないまま3車線化を図っても狭くて危険である。
- ② バス路線の具体的計画は示されていない。準備組合は、バス路線整備は市の仕事だという。市は運行の採算性を踏まえて検討するというのだから、相互に無責任だ。
- ③ これでは、黒川線道路以北の地域は、今以上に交通不便地域となり、鷺沼から足が遠のいてしまう。

交通広場は市が所有し、廃道分を周辺道路の拡幅に充て交通渋滞解消をして欲しい。

意見記入欄