

# 道路問題があるのをご存じですか？(その3)

2回にわたって道路問題についての現在までの経緯について述べてきました。この号では何故我々の自治会が40年余にわたって道路貫通に反対して来たのかについてご説明したいと思います。

もう一度、川崎市境と美しが丘3丁目交差点に立てられている看板を見てみましょう。この看板には緑に白抜きで「**緑豊かな静かな街を よりよい環境の創造へ**」と書かれています。東急電鉄が提供したハード（遊歩道、クルドサック、ユリノキの並木等）を基に自分達で創ってきた「**良好な住環境**」を守りたいという当時の中部自治会の皆さまの強い意思が読み取れます。

「なぜ、私はこの美しが丘に住むことを選んだのか？」と改めて皆さんも自問してみませんか？「たまたま」、「都心に近い」「便利だから・・・」といろいろな理由があるかも知れません。しかし、恐らく皆さまに共通してあげられる答えは「**環境が素晴らしいから**」ではないでしょうか？

素晴らしい環境の例をあげるとすると、

- \* 交通量が少なく安全、空気がきれい、騒音も少なく静か
- \* 緑も多く、街並みがきれい
- \* 地域内に延長3.3km弱に及ぶ遊歩道（歩行者専用道路）が廻らされ、子供たちや高齢者が自動車に遭遇せずに学校、幼稚園などに行くことが出来る等など

しかし、このような良い環境が創られ、保全されて来たのは第1次の道路貫通反対運動を始めとして、その時々**の住民（自治会員）が自らの手でこの「まち」の運営に努力して来たから**です。それでは、良い環境を創造するために、住民はどのようなことをしたかを振り返って見ましょう。

## (1) 大型車の進入禁止

この地域は「路線バスを除く大型車進入禁止」となっています。警察がこのような措置をしたのは「道路貫通反対運動」を受けてのことと思われる。

## (2) 北部市場関連（緩衝地帯を設け、性能の良い焼却設備の導入）

- 1) 北部市場開設を自治会として了承するに際し、緩衝地帯を設けることを条件の一つとしましたが、そこで出来た菅生緑地は現在のそれよりも樹木の少ない公園でした。そこで自治会は川崎市に樹木の増殖をお願いし15本の樹木を追加してもらいました。（騒音、大気汚染対策）
- 2) 北部市場が出来た当時の焼却設備は性能が悪く汚臭をまき散らしたので、自治会から強く申し入れ、性能の良い機器を導入してもらいました。これで今に至るまで我々は汚臭に悩まされることはなくなりました。

## (3) マンション建設問題（隣接住民の希望を建物に反映）

自治会は昭和47年に建築協定を発足させましたが、建築協定は任意加入の民間契約のため、非加入者を縛ることは出来ませんでした。その頃はまだ東急電鉄に売られなかった土地が残っており、その地主さん達が建築協定の隙間を突いてマンションの建設を始めました（アンディベールマンション：桑原医院隣接地、たまプラーザ・アベニュー・マンション：北川酒店隣接）。自治会（建物・環境委員会）は、それぞれの建物について、階数、棟の配置、駐車台数等につき、隣接住民の希望を建物に反映させるようそれぞれの地主さんと交渉、地主さん方も協定非加盟ながら可能な限りの協力をして下さり、今の形のマンションとなりました。

## (4) かえで幼稚園の遊具（手創りでお手伝いしました）

これは自治会としての活動ではありませんが、「かえで幼稚園」の遊具の多くは当時の園児のお父様方が毎週末にボランティアとして作業を行い設置したものと伝えられています。

## (5) 防犯灯

中部自治会域内の防犯灯は440灯余を数えますが、これは横浜市の自治会中最も多い設置数です。歴代の自治会が増設の機会ある毎に手を挙げて増設に努めた結果と言えます（青葉区の平均：0.13（防犯灯数/加入世帯数）、中部自治会：0.42・夜間歩行の安全性の確保）。

## (6) 建築協定（2期にわたる）

まだ個人住宅会の時代の昭和40年代の中頃、この地域の敷地は個人住宅を作るというコンセプトで東急が売り出したにも関わらず、一部の買主が会社の寮や社宅を作る動きに出たことをきっかけに、何とかそのような乱開発を阻止しようと、東急電鉄の意見も聞きながら、すでに住んでいる居住者が建築協定を結ぶのは前例がないと言われる中で、昭和47年に協定が締結されました。

この時の考え方は“好ましくないものだけを排除しよう”というもので、珍しかったのは「浄化槽の設置」を義務付けたことです（当時はまだ汲み取り式が残っていたそうです）。

昭和57年に建築協定第1期の期限が来たため2年だけ延長（当時横浜市から「地区計画」への移行を勧められていて、その検討期間とした）。その検討は建築協定のままで行くことが望ましいという結果となり、昭和59年に第2期に入りました。

第2期協定の改正点は

- (イ) 2～3世帯住宅への配慮、
- (ロ) 敷地の分割規制（200㎡）、
- (ハ) 隣地境界線までの距離規制の新設、
- (ニ) 車庫入口は遊歩道に面して設置できない 等々でした。

## (7) 地区計画への移行（H16.4.1）

(6)の様自治会は、一度地区計画を退けましたが検討課題として残し、「地区計画検討委員会」を設置。そこで数年かけて検討の結果、協定非加入者による協定破り建築を防止するには地区計画の方が有効であるとの結論に達し、横浜市と折衝、平成15年11月に移行を決定、平成16年4月1日施行の運びとなりました。

## (8) 遊歩道の歩行者専用道路への認定替え(道路交通法上)

開発当時以来「遊歩道」と称していた歩行者専用道路は、それが出来た頃は道路交通法（以後「道交法」）に歩行者専用道路の規定がなかったので、道交法の一般道路のままになっていました。

地区計画で「遊歩道」が地区計画上の地区施設に位置付けられることとなり、地区計画の施行と同時に「遊歩道」は道交法上の「歩行者専用道路」として認定。

これに伴い車両の乗り入れが格段に厳しく規制されることとなり、現在の乗り入れ車両への「許可証」制度や自治会と郵便局、大手宅配会社との間に乗り入れ制限の協定が締結され、歩行者の安全がより多く図られることとなりました。

## (9) ユリノキ並木の保全

ユリノキ通りの並木は美しが丘地域の名所となっていますが、土木事務所は「ユリノキ」を街路樹不適格樹として、倒れたり、枯れたりした場合、同じ樹種を補植しないの方針を採っています。そのため、将来この並木が虫食い状態になることを心配した自治会（アセス委員会）は樹木医に各株の健康診断をしてもらい、それをベースに「ユリノキ台帳」を作成し自治会と土木事務所各1部保管し、並木を自治会と土木事務所共同管理していく代わりに「ユリノキ」の補植を継続してほしいと提案、これが受け入れられ「ユリノキ通り」の景観が保証されました。

このように、住民は問題が起こる度に自ら考え、自ら解決策を見出し、解決し、今日の「良好な住環境」を育み、守って来たのです。

## 道路問題についても、

### 自治会員の皆さまお一人、お一人が

## 「今の良い住環境を次世代に残す」

という観点からお考えいただければ幸いです。



# “美しが丘”を大型車両から守っている進入規制標識

## と歩行者専用道路

