

【平成26年第2回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

平成26年6月19日 まちづくり委員長 川島 雅裕

- 「議案第70号 川崎市地区計画の区域内における建築物等の形態意匠の制限に関する条例の一部を改正する条例の制定について」
- 「議案第71号 川崎市地区計画の区域内における建築物に係る制限に関する条例の一部を改正する条例の制定について」

《一括審査の理由》

いずれも地区計画の区域内における建築物に関する内容であるので、2件を一括して審査

《主な質疑・答弁等》

* 市街地再開発事業を実施するに当たっての重要事項について

市街地再開発事業を実施するに当たっては、権利者が準備組合を設立し、十分に権利者間の合意形成を図っていくことが重要と認識している。

* 小杉町3丁目東地区以外で、武蔵小杉駅周辺で実施されている再開発事業における権利者間の合意形成の状況について

武蔵小杉駅周辺では、小杉町3丁目東地区以外に3地区で再開発事業が実施されており、その3地区とも権利者間の合意形成は十分に図られている。

* 地区内の権利者間の合意形成に対する市の見解について

現時点では、準備組合未加入者に対する準備組合としての合意形成の取組や、市の努力が不足していたと認識している。再開発事業や権利変換の仕組み等も丁寧に説明し、その後事業への同意を得たいと考えている。再開発事業は権利者全員の合意の下で進めたいと考えており、引続き準備組合を指導するとともに、市も役割を果たしていきたいと考えている。

* 市街地再開発事業に伴う都市再開発法の補償について

市街地再開発事業に伴う都市再開発法の補償は、同法第91条に基づく補償と第97条に基づく補償の2種類がある。第91条に基づく補償は地区外に転出する者のみが対象となり、第97条に基づく補償は権利変換に応じる者も地区外に転出する者も両方対象になる。

* 今後の合意形成の進捗状況による事業の一時中断の可能性について

合意形成が重要であると考えているが、一方で事業の進捗を希望している関係者もいる状況のため、今後の事業の進め方については状況に応じて総合的に判断していきたい。

* 国と県に提出した資金計画調書や地区計画調書を権利者に提示しなかった理由について

国と県に提出した資金計画調書や地区計画調書は、計画の概要や概算を示したものであり、都市計画決定後の建物調査等の実施によって確定する権利変換の金額とは差が出るのが想定される。そのため、異なる金額の資料を示すことで混乱を来さないように権利者には示さなかった。現在、土地評価、建物調査、資金計画の作成などの手続を実施中であり、7月以降には権利変換のモデ

ルを権利者に提示する予定である。

*** 地区計画調書に早期の都市計画決定を目指すに記載した理由について**

地区計画調書は国と県に提出するため、本市単独ではなく、準備組合が協議して作成した資料であり、本年1月時点で、事業を進捗させるためには都市計画決定をする必要があるという意味で、早期の都市計画決定を目指すに記載した。合意形成の重要性についても認識していたが、当時は都市計画決定により事業の枠組みを固める段階でもあり、権利者に説明しながら都市計画決定するという進め方で取り組んでいた。

*** 権利者の中で準備組合未加入者が生じた場合の対応について**

現在本市としては権利者全員の準備組合加入を目指している。現時点では準備組合未加入者が生じた場合を想定しておらず、引き続き理解を得られるよう努力していく。

*** 都市再開発法における権利変換の全員合意方式で事業を実施することに対する見解について**

都市再開発法における権利変換は地上権設置方式、土地共有方式及び全員合意方式の3方式があり、どの方式を選択するかは準備組合がまだ決定していない。どの方法で進めるかは各準備組合が判断することと考えており、市としては権利変換認可に向けて最適な方法を準備組合と協議していく考えである。

*** 小杉3丁目東地区市街地再開発事業に伴う周辺の風対策及び交通環境への影響について**

武蔵小杉駅周辺の風対策については、駅北側の開発事業者が参加する風対策部会で協議しているが、小杉町3丁目東地区の開発事業者もこの風対策部会に参加し、風対策を実施していく。また、当地区では大規模な商業施設等が出店する予定はなく、交通環境への影響は大きくないと考えている。

*** 再開発ビル内に市施設が移転することによる市有地及び市施設の減少について**

市施設が市有地から再開発ビル内に移転すると、もともと施設があった市有地が無くなってしまいが、市有地に単独で市施設を建築すると歩道状空地などの確保が困難となるため、武蔵小杉駅周辺では再開発ビルへの移転が最適であると判断した。

《意見》

*** 再開発事業では権利者全員の合意形成が前提であり、今後も準備組合未加入者には丁寧に説明してほしい。**

《議案第70号の審査結果》

賛成多数原案可決

《議案第71号の審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第72号 川崎市営住宅条例の一部を改正する条例の制定について」

《主な質疑・答弁等》

*** 条例改正により、市営住宅の申込みが可能になる市民の有無について**

現在市内で、「中国残留邦人等の円滑な帰国の促進及び永住帰国後の自立の支援に関する法律」による支援給付の受給者が、単身者で5名いる。条例改正により、同居親族がいない支援給付の受給者は市営住宅の申込みが可能になるため、この5名については対象になる可能性があると考えている。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第73号 川崎市地域防災計画に定める大規模な工場その他の施設の用途及び規模の基準に関する条例の制定について」

《主な質疑・答弁等》

* 条例案のパブリックコメントに対する意見がなかったことについて

パブリックコメントは、5,000平方メートル以上の工場にパブリックコメントを実施する旨の案内を送付した上で実施したが、結果として意見がなかった。したがって、条例案に対して、概ね異論はなかったと考えている。

* 行政が実施する水防対策について

水防対策においては、自助、共助、公助のいずれも重要であるが、水防対策の実効性をより高めるため、民間部門においても対策を行うことが水防法改正及び今回の条例制定の趣旨になっている。条例制定後も、国、県及び市は河川管理者として治水対策を実施する責任があり、河川管理者としての治水対策を民間部門に代替させることは考えていない。

* 本条例の対象工場が実施する水防対策の内容について

水防対策の内容としては、浸水防止計画の作成、水防訓練の実施等がある。浸水防止計画は、浸水予防のための計画、浸水発生時の組織体制の作成や事業継続のための計画など、浸水発生前、発生後の各段階に対応することを想定している。

* 対象事業所の面積要件を1万平方メートルとした理由について

条例制定のきっかけとなった水防法の改正には、サプライチェーンの寸断で地域の経済活動に影響を与えた事例が背景となっている。本市で対象とする工場の規模を検討した結果、国土交通省で定めた基準と同じ1万平方メートルを面積要件とした。

《意見》

* 本条例は事業者努力義務を課すものであることから、制定に当たっては事前の説明を丁寧にして事業者の理解を得ることが必要であるが、パブリックコメントに対して意見がなかったことから、説明が不足していると考えられる。実効性を担保するためには更に精度を上げてから条例を制定すべきと考えることから、本議案には賛成できない。

《審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第74号 川崎市道路標識の寸法の基準に関する条例の一部を改正する条例

の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第75号 川崎市都市公園条例の一部を改正する条例の制定について」

《主な質疑・答弁等》

* 指定管理者制度の導入に伴う富士見公園内の補修体制について

指定管理者が実施できる補修は日常的なものに限定され、大規模補修の実施は困難であると考えている。そのため、指定管理者による実施が困難な補修については、関係部署と連携し、指定管理開始前に市が実施していきたいと考えている。

* 指定管理者の収益向上のための管理費減少により、管理基準が低下する可能性について

指定管理者の収益向上のための管理費減少による管理基準の低下を防ぐため、仕様書で現状の管理基準を維持するとの内容を盛り込み、管理基準を確保していきたいと考えている。

* ネーミングライツの導入について

ネーミングライツの導入については現在検討中である。

* 株式会社川崎球場の今後の動向について

株式会社川崎球場に対しては指定管理者制度導入について説明し、理解を得ていると考えている。株式会社川崎球場は川崎球場を管理するため設立された会社であり、指定管理者に管理を引き継いだ後は、仮に解散しても市としては支障がないと考えている。今後の会社の動向については経営者側が判断し、株主に説明する手順が必要であり、本市は一株主の立場で、会社から示された内容に対して対応することになると考えている。

* 株式会社川崎球場が解散する場合の株主への影響について

株式会社川崎球場の今後の動向は未定だが、株主総会で、指定管理者制度を導入することについて株主に説明がされ、理解を得ていると考えている。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第82号 市道路線の認定及び廃止について」

《主な質疑・答弁等》

* 戸手4丁目の再開発事業に係る河川敷居住者の権利保障について

本議案の整理番号32番の路線は、戸手4丁目北地区の再開発事業に伴い廃止するものである。戸手4丁目北地区については、平成28年度までに都市計画決定し、区画整理が開始される予定である。対象地区内の地権者と借地権者は国、市を含め合計8名で、全員の要望を受けて事業が進められていく予定である。

* 提外地居住者等権利を保有していない住民への配慮について

権利を保有していない住民については、今後区画整理事業の実施に当たり調整を行っていく予定である。

《意見》

- * 戸手4丁目区画整理事業の実施に当たっては、河川敷や提外地に長年住み続けている住民に配慮して進めてほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第85号 訴えの提起について」

○「議案第86号 訴えの提起について」

《一括審査の理由》

いずれも市営住宅の建物明渡請求に関する内容であるので、2件を一括して審査

《主な質疑・答弁等》

- * 議案第85号の事例による損害賠償金約1,300万円の算定方法について

損害賠償金額は、被害者から提出された被害品目の書面を、日本損害補償協会に送付し、時価で減価償却して算定された。同時期に浸水被害を受けた被害者は数名いたが、議案第85号の被害者はその中で一番浸水深度が深かったため、賠償の金額が高額となった。

- * 議案2件の被告となるべき者が居住していた2軒の住居の現在の状況について

現在、2軒の住居は取り壊され、敷地には工場が建設されている。

- * 浸水事故後の損害賠償の示談内容について

損害賠償については、あくまで浸水した物品の価値に対する補償であり、被告となるべき者が継続して居住するかについては補償要件となっていない。また被害者と建物所有者は別人物であり、建物所有者には取壊し費用を含めた建物についての補償として約474万円を支払っている。

- * 被告となるべき者が市営住宅を不法占拠していた期間の賠償請求について

本事例においては、避難先の施設として市営住宅を行政財産の目的外使用許可により期限を付けて使用させたものであり、入居ではないため、賠償金額は市営住宅の家賃相当分ではなく近傍同種の住宅家賃で算定した金額を請求している。

- * 損害賠償請求に対する相手方の反応について

被告となるべき者は市営住宅への入居を希望しており、継続して居住する権利があると主張している。面談では市営住宅への入居ができれば、家賃を支払うとの意向を示している。

- * 浸水事故の原因及び責任を負う主体について

浸水事故の原因は、市が管理する二ヶ領本川の水門を開けるための水位計の設置に誤りがあったことであり、本市に管理上の瑕疵がある。

《意見》

- * 本事例では不法占拠開始から訴えの提起まで、期間が長いと感じる。これが前例となり、類似事例が発生することのないよう、今後の同種事例には毅然とした対

応をしてほしい。

《議案第 85 号の審査結果》

全会一致原案可決

《議案第 86 号の審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第 72 号 JR 東海による中央（リニア）新幹線計画に関する請願」

○「請願第 73 号 リニア新幹線建設に関する請願」

《一括審査の理由》

いずれもリニア中央新幹線に関する内容であるので、2 件を一括して審査

《請願第 72 号の要旨》

JR 東海が計画中的のリニア新幹線について、国土交通省、県に対し建設工事期間中や運転開業後における問題点、技術や事業採算性等に対する疑問の解決策の明示を要請すること、及び三井百合ヶ丘第三地区において排出残土の搬送のため大型車両の通行許可関係を含む規制解除がされないことを求めるもの。

《請願第 73 号の要旨》

リニア新幹線建設に関して、本市が JR 東海に対して、建設工事の影響を再評価した結果の公開、建設工事による健康への影響についての専門家の見解書の提出、ルート決定の経緯及び根拠を示す書面の提出、建設工事による沿線住民の損害を補填する旨の書面の提出を指示すること、及び本市が独自に振動、騒音、大気汚染、交通渋滞などによる影響の調査をすることを求めるもの。

《理事者の説明要旨》

リニア中央新幹線計画は、平成 23 年 5 月、国が法に基づき整備計画を決定し、JR 東海に対して建設の指示を行い、昨年 9 月には、JR 東海が環境影響評価準備書を公告し、具体的なルート及び非常口 5 か所の位置などが示された。

その後、説明会や公聴会、環境影響評価審議会などが開催され、本年 2 月に、本市が、環境影響評価準備書に対する市長意見を県知事に提出及び公表するとともに、法対象条例審査書を JR 東海宛て送付及び公告した。

今後、評価書の公告・縦覧等の環境影響評価の手続、工事実施計画認可の手続、大深度地下使用法に基づく使用認可の手続が進められ、平成 26 年度の着工、平成 39 年度の営業開始を想定している。

環境影響評価準備書についての意見書は、環境影響評価準備書について 14, 046 件、法対象条例環境影響評価準備書について 3, 791 件の意見が寄せられ、法対象公聴会及び法対象条例公聴会は、本年 1 月 18 日と 19 日の 2 日間本市が開催し、意見書、公聴会等において市民等から工事用車両の台数、工事用車両が走行する道路の安全対策、列車の地下走行時の騒音・振動による影響などの意見があった。

法対象条例審査書では、工事が長期に及ぶため、環境影響の低減に努めること、住民の問合せ窓口となる事務所を速やかに設置すること、大型自動車の通行が規制され、通学路でもある市道王禅寺 35 号の走行を回避することなどの指摘をしてい

る。

市長意見では、環境保全に最大限の配慮をすること、モニタリング地点等を評価書で明らかにし、実施結果を速やかに公表すること、大気質等の予測結果は「等値線図」で示すこと、工事開始前から地下水位・地盤変位のモニタリングを行い、工事終了後も工事の影響がないことを確認すること、発生土置き場が明らかになった時点で、位置、規模及び環境保全措置を速やかに公表し、選定した環境保全措置を確実に実施することなどの意見を述べている。

請願第72号に対する市の見解としては、事業者のJR東海自らが市民の疑問や不安に対し、丁寧に対応し、生活環境への影響を極力低減する必要があると考えており、これまでも丁寧な説明を行い市民の理解を得るよう要請してきたが、その趣旨を改めて伝えていく予定である。

また、三井百合ヶ丘第三地区の生活通学道路の走行を回避するよう、交通管理者、道路管理者等と協議することをJR東海に求めており、尻手黒川道路から直接右折で工事ヤードに進入する方向で調整を進めていると聞いている。

請願第73号に対する市の見解としては、工事の実施等による環境影響について、事業者は現地調査に基づき予測及び評価するとともに、列車の地下走行に伴う地上での振動、磁界の影響について実験線における測定結果を公表している。また、事業者は、工事中も、大気質等のモニタリング調査を市内で実施するとの見解を示しており、調査を適切に実施し、結果を速やかに公表する必要があると考えている。

市による環境影響に係る調査の実施については、事業者であるJR東海自らの責任と負担において実施されるべきものと考えている。

リニア中央新幹線の建設及び工事による健康への影響については、住民の不安解消に向けて、JR東海による一層丁寧な説明が必要であると考えている。

ルート決定の経緯及び根拠については、JR東海に確認したところ、路線選定に当たっては、「リニアの超高速性を踏まえ、できる限り短い距離で結ぶ」、「市街化、住宅化が高度に進展している区域はできる限り回避する」、「5か所の非常口計画地をできる限り直線に近い線形で結ぶ」等、準備書に記載されている考え方をもち、路線の絞り込みを行ったとの回答があった。

また、リニア中央新幹線の建設及び工事による損害の補填については、民法に定める不法行為による損害の賠償責任などについても、JR東海は、法令に基づく対応を図っていくこととなるため、本市から賠償責任について確約を求めることは考えていない。

《主な質疑・答弁等》

* 市条例独自項目の環境影響評価における評価書の早期公表について

リニア中央新幹線に関する環境影響評価は法対象項目、市条例独自項目のそれぞれで手続が進行中である。法対象項目については今後国土交通大臣意見が事業者へ提出され、事業者が国土交通大臣意見を踏まえて見直した評価書を公表する。市条例独自項目の手続は市長意見を掲載した条例審査書を既に提出しており、条例評価書を事業者が公表するのみであるが、法対象項目の評価書の文言等が修正された場合には市条例独自項目の評価書についても修正が必要と

なる。また、本市環境影響評価条例の規定は、「評価書を作成し、速やかに提出する」となっており、評価書を速やかに作成するのではなく、作成後は速やかに提出することを求めたものである。さらに、市条例では評価書の公表は1回のみであり、仮に早期公表した場合には、法対象項目の評価書との整合が取れない状態で確定してしまう可能性がある。以上のことから市条例独自項目の評価書のみを早期公表するよう事業者を求めることはできないと考えている。

*** 市条例独自項目の評価書の早期公表により、市民意見を法対象項目の大臣意見に反映することに対する見解について**

市条例独自項目は2項目のみで、法対象項目とは重複していない。そのため仮に市条例独自項目の評価書を早期公表しても、法対象項目に反映させることは困難であると考えている。ただし、環境影響評価の手続とは別に、事業者に要望等を伝えることは可能と考えている。

*** リニア中央新幹線計画に係る本市への土地取得依頼について**

本市内のリニア中央新幹線ルートは16キロメートルであるが、市内のルートは大深度地下を通る計画のため、本市が土地を取得する予定はない。

*** 環境大臣意見の中で事業者が自治体と協議して作成することとされた発生土管理計画の内容について**

本市内に設置される非常口から発生する残土について、事業者が管理計画を作成する際に本市が協議に参加することになると考えている。内容としては残土の処分地、搬出のための通行経路、残土発生量の管理などについての計画になると想定している。

*** 発生土管理において本市が関与できる範囲について**

本市は、道路管理者として搬出のための通行経路について、また廃棄する残土の種類による廃棄場所の選別等については関与できると考えている。市内に路線が通り、工事が実施されることから自治体の責務として、発生土管理には可能な範囲で関与しなければいけないと考えている。さらに関係自治体との連携も必要である。

*** 環境影響評価審議会です事業者からの提出資料が少なかったことについて**

リニア中央新幹線計画に係る環境影響評価についての環境影響評価審議会開催時には、等値線図等、通常は事業者から提出される資料が提出されなかった。そのため、市長意見でこれらの資料の掲載を事業者に求め、その結果、国土交通大臣に提出された評価書にはこれらの資料が掲載された。

*** 資料公表を受けて環境影響評価審議会を再度開催することに対する見解について**

環境影響評価審議会開催時には、等値線図等は提出されなかったが、数値データが提出されていたため、それに基づいて審議した。審議会会長が等値線図等がないことについて意見を述べているが、結果として合議体としての環境影響評価審議会の審議で結論を出し、答申を行った。現在は環境影響評価の手続が進んでおり、改めて環境影響評価審議会を開催することは考えていない。

*** 現時点で市の意見を国に伝えることの可否について**

市長意見を提出済のため、現時点で環境影響評価の手続の中では国に対して

市の意見を伝えることはできない。ただし事業者に対しては環境影響評価の手続以外で、要望等を伝えることは可能である。

*** 大深度地下使用法における損失補償の内容について**

大深度地下使用法の使用認可前から計画されていた事業で、リニア中央新幹線工事により損失が発生した場合には、認可から1年以内は、補償を請求できることとなっている。また、これ以外にも、事業者は地元説明会の中で、リニア中央新幹線工事が原因であることが明らかな損害については、賠償に応じることを明らかにしている。

*** 本市が受けた損害に対して賠償を請求する可能性について**

明らかにリニア中央新幹線工事が原因で損害を受けた場合には、自治体も事業者に対して賠償請求が可能と考えている。本市も当該事例があった場合には、賠償請求を行う考えである。

*** 工事着工前のボーリング調査の実施について**

現在、工事着工前のボーリング調査は実施されていないが、大深度地下使用法の認可申請の際にボーリング調査結果を示す必要があるため、今後認可申請の前に事業者がボーリング調査を実施する予定と聞いている。

*** 計画進行中に予測できなかった変化が起きた場合の環境影響評価の再実施について**

環境大臣意見の中で、工事期間中に予測し得なかった変化が見込まれる場合は、評価項目を再検討した上で、改めて環境影響について調査、予測及び評価を行い、適切な環境保全措置を講じるという内容がある。変化の規模や内容にもよるが、必要があれば予測、評価を再実施する形で進めていきたい。

*** 本市がリニア中央新幹線工事を監督することの可否について**

工事実施場所に職員が常駐することは困難であるが、事前に事業者から施工計画書が提出されるので、この計画書に基づいて施工管理を実施する。

*** 麻生区の非常口設置場所への工事車両走行ルート協議状況について**

工事車両の走行ルートについては、事業者が道路管理者及び交通管理者と協議中である。現在は、事業者が環境影響評価の中で示した住宅地を通行するルートではなく、尻手黒川線から非常口設置場所へ直接右折で進入するルートを取る方向性を確認した段階である。

*** 麻生区の非常口設置場所周辺道路への工事車両滞留の防止策について**

事業者は非常口設置場所周辺に工事車両の駐車場を確保し、無線で連絡を取り工事車両が滞留せずに交通するように努めると聞いている。また、導流帯への工事車両滞留についても、影響を最小限にするため交通管理者を含め協議中である。

*** リニア中央新幹線工事のために麻生区の非常口設置場所周辺道路の導流帯の幅を変更する可能性について**

導流帯は一般的には幅2.75メートル以上で、大型車では3.25メートルと規定されているが、道路状況に応じて幅を変えることができる。現在、導流帯の幅の変更も含め、周辺の安全のために最善の方法を協議中である。

* 協議に当たって想定している非常口設置場所周辺道路の交通量について

協議に当たっては一般車両と、路線バス、生活環境事業所のごみ収集車、ヨネッティ及び近隣商業施設利用者の車両数を合計した交通量を想定している。

《意見》

- * 本市の環境影響評価条例の趣旨は、「市民の福祉の増進」となっている。その趣旨を踏まえて、市民の利益になるように取り組んでほしい。
- * リニア中央新幹線については沿線自治体が多数あるため、沿線の自治体と協議会を立ち上げる等の方法により、自治体間の連携を取ってほしい。
- * 今後、市民からリニア中央新幹線についての様々な問合せがあることが予想されるため、市の問合せ窓口を一本化し、迅速に対応できる体制を構築してほしい。

《取り扱い》

- ・ 工事車両のルートについては、請願の願意に沿う形で変更の協議中であり、住民が安心できるよう市も対応しているため、請願第72号は趣旨採択とすべきである。
- ・ 住宅地内を工事車両が走行することによる影響は現地視察でも確認した。住宅地内の走行を回避する方向で協議中であるので、請願第72号は趣旨採択とすべきである。
- ・ 事業者の情報開示が不十分な状況にあるため、今後も必要な情報は事業者の開示を求めていくべきである。また、状況に応じ事業者に対して調査依頼もする必要がある。願意のうち、事業者による損害補填については因果関係の立証等、困難を伴う可能性もあると考えるが、請願全体としては願意をくみ取っていくべきと考えるため、請願第73号は趣旨採択とすべきである。

《請願第72号の審査結果》

全会一致趣旨採択

《請願第73号の審査結果》

全会一致趣旨採択