

【平成30年第4回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

平成30年12月13日 まちづくり委員長 堀添 健

- 「議案第163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164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》

いずれも登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区地区計画等に関する内容であるため、2件を一括して審査

《主な質疑・答弁等》

\* 地権者の合意形成に向けたこれまでの取組経過について

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の地区整備計画における地権者の合意形成については、住民主体のまちづくり勉強会が平成28年10月に発足し、これまでに開催した12回の会合の中で、地権者の意向を確認してきたところである。

\* まちづくり勉強会での検討内容及び地権者の意向について

これまでに実施した勉強会において、登戸駅周辺の将来像のイメージ、建物の用途制限、外観に使用する色彩の制限等のまちづくりのルールについて検討を行ってきた。また、土地や建物の所有者からは、計画を進めることについて前向きな意見が多かったと認識している。

《意見》

\* 土地や建物の所有者からだけではなく借家人や借地権者の意見も計画に反映できることが望ましいと考えるが、地区計画は住民の意見を聞くよう法律に定められていることから、今後においても適正に対応をしてほしい。

\* 新聞報道等に「平成37年度までに何がなんでも事業を完了させる」と市の意向が報道されたが、まちへのニーズが変化し、地域住民が求めるものも変化することから、事業完了は一つの手段であり、手段が目的となることのないよう、先を見据えたまちづくりを進めてほしい。

《議案第163号の審査結果》

全会一致原案可決

《議案第164号の審査結果》

全会一致原案可決

- 「議案第165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》

\* 公募設置管理制度の対象となる公園の種別について

公園の種別としては、総合公園、地区公園、近隣公園及び街区公園があり、いずれも公募設置管理制度の対象となり得るが、制度の導入については個々の公園の特色等を踏まえた上で、公園ごとに検討していきたいと考えている。

\* 公募設置管理制度によって設置可能な公園施設について

都市公園法における公園施設については、便益施設であるカフェ、レストラン、売店等を想定しているが、事業の内容によっては屋外運動施設等の建築物ではない施設も含まれると考えている。

**\* 公園施設の設置管理許可期間の考え及び許可期間内の事業撤退の対応について**

従来の設置管理制度では許可期間を最長10年としていたが、本条例の改正によって当初の10年間に加えて更に10年間の更新が可能となることから、最長で20年の範囲内で事業を計画することができるようになる。また、制度導入の際には、マーケットサウンディング調査等を実施して公園ごとに収益性を検討した上で公募を行うため、事業採算性が取れないということがないよう計画していきたいと考えている。また、許可期間内の事業撤退については保証金や代替等の対策を公募の際に示したいと考えている。

**\* 宿泊施設が公園施設に含まれる可能性について**

都市公園法及び同施行令に定める公園施設のうち、公募設置管理制度の対象となる公園施設に宿泊施設も含まれると考えるが、今後検討を行う際には公園の特色や立地条件等を踏まえる必要があると考えている。

**\* 利便増進施設として自転車駐車を設置した場合の自転車駐車の利用対象者及び駅利用者が近接する公園にある自転車駐車場を利用することの可否について**

公募設置管理制度導入における公募の指針を定める際に、自転車駐車場等の利便増進施設の設置についても求めることができる。この場合、自転車駐車場が設置された場合には、公園施設の利用者以外も広く利用することも可能と考えている。また、駅利用者についても自転車駐車場を利用することも可能と考えている。

**\* 利便増進施設としてのシェアサイクルポートの設置可能性について**

国のガイドラインにおいては、自転車駐車場にレンタサイクルポートも想定されていることから、シェアサイクルについても設置が可能であると考えている。

**\* 公募設置管理制度により公園施設を設置する場合の費用負担の考えについて**

基本的には事業者負担になるものと考えているが、公園の特色等によって異なることから、負担割合は公園ごとの公募の際に自由に定められるものと考えている。

**\* 公園施設から得られた収益による公園整備への還元の考え方及び還元割合について**

事業者が設置する施設から得られた収益については、園路やベンチ等の公園施設の整備や維持管理等に使用するものと考えており、具体的には公園ごとに決めるものと考えている。また、制度上は、還元割合を定めていないことから公園ごとに設定していくことを考えている。

**\* 公募設置管理制度における建ぺい率の緩和による生田緑地に整備可能な建築物の面積について**

生田緑地については、ゴルフ場を含めた面積が約117万4,200平方メートルであることから、建ぺい率の上限を12パーセントにした場合、計算上、

約9万7,000平方メートルまでの公園施設の建築が可能となる。

**\* 事業者を公募する際の選定や評価の過程を公表する考えについて**

事業者を公募する際は、都市公園法において、2名以上の学識経験者から意見を聞くことになっているが、その選定過程や評価については、透明性や公平性の観点から公表できるよう今後検討していきたいと考えている。

**\* 公園施設を設置する際の住民意見の反映について**

制度導入の検討に当たっては、管理運営協議会や公園緑地愛護会等が管理する公園については、これまでも市民との協働により公園の管理運営を行ってきたことから、今後も地域で活動している方の意見を踏まえて検討していく必要があると考えており、また、再編整備計画がある公園については、市民意見を踏まえた計画とすることになっている。さらに、環境審議会緑と公園部会では、市民公募の委員もおり、公園の管理運営についても審議事項となっていることから、こうした既存の制度を活用し、市民の意見の把握に努め、新たな取組を進めていきたいと考えている。

**\* 住民の意見聴取を条例等に明文化する考えについて**

公募設置管理制度を導入する際には、市民の意見を踏まえながら事業を進めていきたいと考えている。また、環境審議会緑と公園部会等において意見を聴取し、制度導入の考え方について整理してきたが、これまでのまちづくり委員会に対する説明資料等により考えを示してきたものを一つにまとめて文書に残すことは必要だと考えている。

**\* 公園内に保育所を整備する考えについて**

保育所の整備については、子ども・子育て支援事業計画の子どもの未来応援プランに基づき行っているが、今後、整備計画どおりに進捗せず、更なる保育所の整備の必要性が生じた場合には、公園内の整備についても検討していきたいと考えているが、今回の条例改正を受けて直ちに公園内に保育所を整備するものではない。

**\* 保育所等の占用物件を設置する際のオープンスペース機能を損なわない範囲の考え方について**

保育所その他社会福祉施設の占用物件を公園内に設置するに当たり、都市公園法施行令において、広場を占用する場合の技術的基準として、敷地面積の合計が公園全体の広場の面積の30パーセント以内にと定められている。

**\* 保育所等の占用物件を設置する際の広場の考え方について**

都市公園法や同施行令において広場についての明確な定義がないことから、本市としては遊具や植栽帯等を除いた一定のまとまりのある公園敷地を広場として考えている。

**\* 公園における貴重なオープンスペースとしての価値に対する考え方について**

公園におけるオープンスペースの機能については、憩いの場としての空間、災害時における広域避難場所や一時避難場所等があることから、保育所その他の社会福祉施設の占用物件を設置する際は、公園本来の機能を損なうことなく、公園の利便性が増進するよう、設置の際には許可の判断をしていきたいと考え

ている。

《意見》

- \* 公園には本来の目的があり、本市は他の政令市に比べても公園面積が少ないことから、今後、公園内に保育所を整備する必要がある場合においても慎重な検討をしてほしい。
- \* 公募設置管理制度による公園施設導入の際には、市民の意見聴取が義務付けられていないことから、市民の意見が反映されるよう市民参加の仕組みを文書化してほしい。
- \* 公園施設の設置に係る公募選定については、評価方法や選定結果を公表してほしい。
- \* 等々力緑地や夢見ヶ崎動物公園においてマーケットサウンディング調査を市民サービスの向上を目指して実施しているが、一方で、シティセールスの観点から考え、市民が都内にある公園やプールに行っている実態もあることから、市民や市外の方も本市にある公園を利用したいと思えるような公園となるよう等々力緑地にプールを設置するなど公園施設の検討を進めてほしい。
- \* 本条例の改正については、公園内にホテル等の設置が可能となり、収益による公園管理の考え方に対する問題や、改正に対する市民意見を反映させる義務がないこと、公園周辺における小売店への影響等に対する改善が必要であり、また、保育所その他社会福祉施設の必要性は理解するものの公園本来の機能を条例上担保することができないと考えるため、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166号 川崎市墓地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167号 川崎市屋外広告物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》

\* 国が定める屋外広告物条例ガイドラインの改正内容について

平成29年3月の改正では、広告料収入を公益上必要な施設の維持管理等の取組に要する費用に充てる場合は禁止地域及び禁止物件の規定を適用しないとし、また、同年12月の改正では、広告掲載団体が広告料収入を地域における公共的な取組やにぎわいの創出に関する取組の費用に充てる場合は禁止地域及び禁止物件の規定を適用しないとする改正の通知がそれぞれあった。

《意見》

- \* 広告内容は審議会での審査を経ることから不適切な内容になることはないと考えますが、行政としては駅前の案内サイン等の情報を分かりやすくシンプルにして利用者に伝わるようにすべきであると考えます。また、公共空間の維持管理は通常の予算の範囲内で行うべきであり、禁止地域への広告掲載を除外対象にすることは

本来の公共空間の役割を損なうおそれがあると考えため、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173号 市道路線の認定及び廃止について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第174号 黒川宮添特別緑地保全地区用地の取得について」

《主な質疑・答弁等》

\* 今後の特別緑地保全地区用地の取得における住民を含めた管理運営の考えについて

黒川宮添地区については、既に特別緑地保全地区で取得した用地があり、地域の方も参加して緑地保全管理に努めているところであることから、当該地区についても同様に地域の方等の協力を得ながら、良好な緑地管理の取組を進めていきたいと考えている。

\* 取得予定地内の一部除外された場所について

高压線の鉄塔があるため、取得の対象から除外したものである。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第189号 多摩川緑地パークボール場の指定管理者の指定について」

《主な質疑・答弁等》

\* 収支計画における利用料収入を平成31年度以降増額している理由及び利用料収入が増額しなかった場合の市の対応について

利用料金の改定等ではなく、利用者の増加を見込んで利用料収入を増額したものである。また、利用料収入については、指定管理事業者が計算し計画したものであることから、計画を下回ったとしても市が補てんするものではないと考えている。

\* 収支計画における平成31年度の指定管理料が200万円増額となっている理由について

指定管理者が管理運営する施設のホームページにおいて、平成31年度に市が示すウェブアクセシビリティの考えに配慮した改修を行うため、指定管理料を200万円増額したものである。

《意見》

\* 指定管理制度は前年度の予算を下回ることを求めることがあることから、施設で働く職員に対して、賃金に悪影響がないよう適切な指定管理料を設定するとともに、特に今年のような猛暑が続く場合の労働環境への配慮をしてほしい。

\* 当該施設に初めて訪れる人でも入口を分かりやすくするため、多摩沿線道路沿い

に入口までの距離を示す案内等を表示することについて指定管理者と協議してほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第192号 平成30年度川崎市生田緑地ゴルフ場事業特別会計補正予算」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第51号 横浜市営地下鉄3号線の延伸に伴う中間駅の設置に関する請願」

《請願の要旨》

横浜市営地下鉄3号線の新百合ヶ丘駅までの延伸計画について、高齢化が進む麻生区白山地域の活性化や住民の生活環境の向上と、日本映画大学の学生及び教職員の通学・通勤の利便性向上のため、白山地域に中間駅の設置を求めるもの。

《理事者の説明要旨》

横浜市営地下鉄3号線の延伸については、平成30年3月に見直した川崎市総合都市交通計画において、将来目指すべき鉄道ネットワークとして位置付けている。

国の交通政策審議会からは、平成28年4月に、2030年頃を念頭に置いた「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」が答申され、3号線は「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置付けられたところである。

次に、3号線の概要について、3号線はあざみ野駅と関内駅を結ぶ路線である。また、1号線は、関内駅と藤沢市にある湘南台駅を結んでおり、3号線は1号線と直通運転を行い、ブルーラインとして一体的に運行しているものである。3号線の延伸については、あざみ野駅から新百合ヶ丘駅までの区間約7キロメートルを整備する計画である。

これまでの3号線の延伸計画の経緯については、平成12年1月の運輸政策審議会第18号答申において位置付けられ、平成29年2月に、横浜市長が横浜市会平成29年第1回定例会において、平成30年度末までの事業化判断を表明したことから、現在、両市で連携した取組を行っているところである。

現在の取組状況については、横浜市都市整備局において関係機関との調整や関連する交通基盤等に関する検討を行い、同市交通局において3号線延伸の事業候補者として、鉄道事業者の視点でルート等の基本計画、施工性等のハード面、需要の見通しや事業採算性等のソフト面について検討を行っているところである。

本市においては、横浜市と連携を図りながら、本市にとってメリットの大きい計画となるよう、利便性向上やまちづくりへの寄与など様々な観点から、3号線の延伸に向けたルート等に関する比較検討を実施しており、中間駅の位置、ルート案、中間駅周辺のまちづくり、中間駅における都市基盤に関する整備可能性の検討等を行っているところである。また、新百合ヶ丘駅への接続によるターミナル機能の強化に向けた基礎的な検討を実施しているところである。

請願に対する本市の見解と対応として、3号線の延伸については、事業の採算性を確保した上で、両市にとって整備効果の高い路線となるよう、横浜市が平成30年度末までの事業化判断に向けて総合的に検討を進めているところであるが、ルートや駅位置等については、本市としても、横浜市が進めている調査検討と連携し、本市にとってメリットの大きい計画となるよう、あざみ野から新百合ヶ丘間の麻生区や宮前区のエリアにおいて、利便性向上やまちづくりへの効果など、様々な観点から比較検討を進めているところである。こうした取組を踏まえ、本市としては、引き続き予算調整におけるスケジュール等も勘案し、横浜市による事業化判断に向けて調整を図っていきたいと考えている。

#### 《主な質疑・答弁等》

##### \* 請願第17号及び第41号が趣旨採択となった所感について

宮前区を經由するルートで同区内に新駅の設置の検討を求める「請願第17号 高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘間）に関する請願」及び横浜市との協議を迅速に行い早期に着手・着工・完成させることを求める「請願第41号 横浜市営地下鉄3号線延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）の早期着工と完成に関する請願」が、平成30年5月のまちづくり委員会において趣旨採択されたことを横浜市と連携していく中で伝えており、引き続き検討調整を進めていきたいと考えている。

##### \* 3号線延伸による本市のメリット及び利便性の向上における検討状況について

本市のメリットは、利便性の向上やまちづくりへの寄与が大きいこと等を考えている。また、まずは事業採算性を確保する必要があるが、様々な観点から比較検討しているところであり、駅へのアクセス性の向上等について、現在、横浜市と連携しながら検討調整を進めている状況である。

##### \* 3号線延伸による中間駅の設置条件、市内における設置位置及び設置数の検討状況について

横浜市営地下鉄はおおむね1キロから1.5キロの間隔に駅が設置されているが、具体的な駅位置については、路線バスでのアクセスができる幹線道路付近であることや需要が期待できること等を踏まえて設置位置の検討が行われている状況である。また、市内に設置する駅位置や数については、現在、事業化判断に向けて検討しているところである。

##### \* 市内に設置される中間駅の工事に関する本市の負担及び負担の考え方について

横浜市営地下鉄が本市に延伸するものであることから、本市の負担も一定程度あると考えているが、現時点では、横浜市側の負担も含めて決定していない。

##### \* 中間駅に関する都市基盤の整備の検討内容及び防災・減災に対する考え方について

都市基盤の整備については、例えば中間駅に駅前広場を整備するなど、中間駅に必要な都市基盤及び整備可能な形状等について検討をしていきたいと考えている。また、防災機能等に関しては、事業化判断を踏まえ、具体的な対応を考えていきたいと考えている。

##### \* 麻生区を含めた北部地域から横浜市方面への移動に対する意向調査及び新百合ヶ

## 丘や柿生からあざみ野方面への市バスの利用状況について

北部地域の住民の意向については、事業化判断によって事業化が見込まれた場合に、これまでの検討内容やルート案の検討過程を説明した上で、横浜市中心部への移動の意向等を伺っていきたいと考えている。また、新百合ヶ丘駅周辺からあざみ野方面への市バスの利用状況については、現在、具体的な利用者数を把握していないが、比較的利用されている印象である。

### \* 新ゆりグリーンタウン周辺のバスの運行状況及び日本映画大学経由等のバス利用者が多い地域への中間駅の設置の可能性について

白山地域にある新ゆりグリーンタウンについては、新百合ヶ丘駅等の既存の駅から少し離れているが、路線バスは比較的充実している地域だと考えている。また、一般論になるが、学校等の人が集積する施設等があれば、利用者数が期待できて需要予測の面では有利になるものと考えている。

### \* 中間駅が設置されることによる既存バス路線の見直しに関するバス事業者との協議状況について

事業化判断によって事業化が見込まれた場合には、バス事業者と具体的なバス路線の見直しについて調整していきたいと考えている。

### \* ルート案に対する本市からの意向の反映及び横浜市による本市内の調査の報告状況について

鉄道事業であることから、事業採算性が成り立つのかが大きなポイントの1つになると考えているが、その中で、利便性の向上やまちづくりへの効果など様々な観点から本市にとってのメリットを説明して意向を伝えている状況である。また、横浜市が調査や検討している内容等については、両市で共有し、横浜市と連携して取組を進めている状況である。

### \* 事業化判断に向けた地質調査の状況や調査を実施した箇所について

横浜市がボーリング調査を行い、地層の状況等を調査検討しているところであり、今回調査を実施した箇所は麻生区内であるが、1つの目安であるため調査した箇所を必ず通るものではないと考えている。

### \* 事業化判断前の検討内容及びルート案の公表時期並びに中間駅の設置による人の流れの変化やまちの活性化に対する本市の考えについて

事業化判断に向けて現在横浜市と連携しながら検討調整を進めている段階であり、ルート案や駅位置等を始め公表の時期も含めて調整していることから、現時点で検討内容を明らかにすることは難しい状況であると考えている。

### \* 本市がこれまで検討してきたルート案や中間駅の位置等に関する内容の公表方法について

横浜市による事業化判断によって事業化が見込まれる場合は、本市がこれまで検討してきたルート案や中間駅の位置等の考え方を説明した上で、具体的なルートや駅位置についての考え方を提示し、市民の意見を聴取しながら、手続を進めていきたいと考えている。また、事業化が見込まれなかった場合には、具体化に向けた検討経過や今後の対応を説明していきたいと考えている。

### \* 市民へのルート案や中間駅の位置等の検討経過の説明について



具体的な説明方法については、現在、横浜市と協議しているところであり、市民に対して丁寧な説明が行えるよう具体的な進め方等について検討しているところである。

**\* 市内における協議や検討等の連携状況について**

市内における検討体制については、交通局を始め関係局と協議を行うとともに、情報提供を行い意見交換している状況である。

**\* コミュニティ交通の取組状況及び地域交通の考え方について**

コミュニティ交通については、これまで運行実験等を行い、本格運行した地区もあるが、運転手の確保や事業採算性等の様々な課題が明らかになっていることから、運用しやすいものとなるよう検討している状況である。また、地域交通については、路線バスを基本として取り組む中で、開発機会等を捉え、路線バスの充実を検討していきたいと考えているが、コミュニティ交通の課題を踏まえ、幅広く地域交通の取組について検討を進めていきたいと考えている。

**\* 白山地域における平成15年当時の交通不便地域・空白地域の考え方及び交通不便地域・空白地域を無くして交通便利性を図るための検討状況について**

平成15年当時のまちづくり局としては、白山地域周辺には、鉄道駅がないことから、鉄道不便地域に当たると考えていた。なお、路線バスにおける交通不便地域については、一般的な考え方として、バス停から半径300メートル以遠の地域を指すが、本市の考え方としては、一律に距離によって考えるのではなく、山坂が多い等の地域特性をしっかりと捉え、交通不便地域や利用しづらい場所を改めて把握していきたいと考えている。

**\* 新百合ヶ丘駅のターミナル機能の強化に向けた基礎的検討の状況について**

事業化を想定した中で、3号線が延伸することで新百合ヶ丘駅に接続することから、乗換え等による影響を確認するため、歩行者の動線の調査を平成29年度に行っているところである。

**\* 都市計画マスタープラン麻生区構想の説明会での住民からの意見について**

都市計画マスタープラン麻生区構想については、平成30年度末までの改定を予定しているが、現時点では3号線の事業化判断がなされていないことから、検討の進捗状況を踏まえ、適切に反映させていきたいと考えている。

**《意見》**

\* 麻生区は本市全域より先に超高齢社会を迎えると推測されていることから、全市的な超高齢社会への対応に先駆けた対策が必要であることを認識し、コミュニティ交通を始め総合的な交通体系の検討をしてほしい。

\* 市内に中間駅を設置する場合には、既存のバス路線の見直しを検討する必要があるが、戦略的に交通不便地域を無くすために、交通不便地域・空白地域の定義をしてほしい。

\* 中間駅の役割について、地域の交通事情や山坂の現状等を踏まえた市民の利便性や事業採算性をどのように検討したのか議会として確認する必要があることから、検討内容を明らかにしてほしい。

**《取り扱い》**

- ・白山地域を通るルートは合理的かつ効率的なルートになる可能性があると考えますが、先日審査した請願第17号、第41号を趣旨採択したことを踏まえ、白山地域を通るルートや中間駅の設置の良し悪しではなく、今後も議会で活発な議論をするために継続審査にすべきではないと考えるため、本請願は不採択とすべきである。
- ・最終的な事業化判断やルートの判断は横浜市が主な役割を果たすものであり、現時点では白山地域を通るのがベストであるのか、どこを通るのが良いのか判断することは難しいと考えるため、白山地域を通してほしいという明確な意思表示を求められている本請願は不採択とすべきである。
- ・先日の請願第17号及び第41号を審査した際に趣旨採択としたことから、前回の審査を踏まえ、本請願を趣旨採択すると統一性が見られないと考えるため、本請願は不採択とすべきである。
- ・請願は、白山地域の住民から交通不便対策における支援の要望であり、多くの方が賛同している状況であることから、これを重く受け止め、本日の審査での提案を今後の検討に生かしてもらいたいという議会の意思を表明すべきだと考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・本請願は白山地域への中間駅の設置を求めるものであるが、採択すると白山地域に限定することになるので、本日の審査において中間駅の役割や与条件について確認をし、白山地域も中間駅の条件として当てはまることから、請願の趣旨に沿うものと考えられるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・白山地域の住民の方の思いを重く受け止め、白山地域への中間駅の設置について検討してほしいが、一方で市内における最善の中間駅の位置については様々な条件を引き続き検討することが必要であるとも考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。

《審査結果》

賛成多数趣旨採択