第9回川崎市総合計画策定検討委員会 議事録

日 時 平成16年5月26日(水) 午後6時09分 ~ 午後8時40分

場 所 いさご会館 第6・7会議室

出席者 委員 大西委員、辻委員長、内海委員、加藤(三)委員、柴田委員、柳川委員、
中村(ノ)市民会議委員、伊中市民会議委員、上野市民会議委員、
阿部市長、東山副市長、鈴木副市長、砂田総務局長、糊澤財政局長、
石井環境局長、海野緑政部長、脇領建設局長、池永土木建設部長

事務局 北條総合企画局長、三浦企画部長、木場田政策部長、瀧峠企画調整課長、
伊藤企画調整課主幹、鈴木企画調整課主幹、飛弾政策部主幹

議 題 1 環境を守り自然と調和したまちづくり
2 安全で快適に暮らすまちづくり
3 その他

公開及び非公開の別 公開

傍聴者 29名

議事

瀧峠企画調整課長

若干おくれていらっしゃる方もいらっしゃいますけれども、定刻を過ぎておりますので、始めさせていただきたいと存じます。これから第9回総合計画策定検討委員会を始めさせていただきますと存じます。

議事に入ります前に若干事務連絡をさせていただきたいと存じます。毎回でございますけれども、本日の会議も公開ということでさせていただいておりますので、マスコミの

方々、それと会議録の作成の業者の方も入っていらっしゃいますので、ご了承いただきたいと存じます。

それから、本日の会議でございますけれども、加藤仁美委員、島田委員、三浦委員、村田委員から所用によりご欠席というご連絡をいただいております。それから、総合計画の市民会議からは、本日の委員会に3名の委員さんが参加をされております。上野浩委員でいらっしゃいます。それから中村ノーマン委員と伊中悦子委員がご参加の予定ですが、若干おくれていらっしゃいますので、後ほどご到着になると思います。

それから、本日のテーマに合わせまして、市側の方から関係局の職員も同席をさせていただいておりますので、ご紹介させていただきます。環境局の石井局長でございます。

同じく環境局緑政部の海野部長でございます。

建設局の脇領局長でございます。

同じく土木建設部の池永部長です。

それでは、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じますが、次第のほかに資料1といたしまして1枚物の「環境を守り自然と調和したまちづくり」というタイトルがついている資料がございます。それからその関連の資料でございますが、資料2ということで十数ページの資料をご用意させていただきました。それから資料3は「安全で快適に暮らすまちづくり」の1枚物の資料でございます。それから資料4がその関連の附属の資料でございます。それと資料番号を振ってございませぬけれども、1枚、市の方で総合計画の中間報告を先般取りまとめさせていただきましたが、その全体の構成について中間報告における基本目標と基本政策の関係図という資料をご参考に用意をさせていただいております。資料の方はよろしゅうございませうか。

それでは事務連絡を終わらせていただきまして、進行の方を委員長さん、よろしく願いいいたします。

大西委員長

それでは、前回からちょっと飛んだんですね。5月の初旬にやる予定であったのが、ちょっと1回飛んだ感じになりますが、きょうは文化担当を標榜しておられる島田・村田委員がそろってご欠席なので、皆さん文化をカバーしていただいて、活発なご議論をお願いしたいと思います。中村委員、伊中委員、ちょっとおくれて来ると、おっつけ見えると思います。

それでは、会議録の確認ということで、お手元に第7回の会議録が配付をされています。第7回というのはきょうが9回ですから前々回です。修正が施されているはずですが、それについて会議終了までにご確認をいただいて、間違いがなければ事務局で公開の手続きを進めてもらうということにしたいと思います。いつものことです。よろしくお願いいたします。第8回の会議録の修正につきましては、本日が締め切りとなっておりますので、修正がある方は事務局へお伝えしてください。よろしくお願いいたします。会議録については以上ですが、よろしいでしょうか。

(はい)

ありがとうございました。それでは本日の議事に入りたいと思います。本日の議題は、次第にあります中間報告で示された基本政策の枠組みのうち、「環境を守り自然と調和したまちづくり」と、「安全で快適に暮らすまちづくり」についてご議論いただく予定にしています。初めに「環境を守り自然と調和したまちづくり」を取り上げまして、議論したいというふうに思います。事務局から説明を受け、その後意見交換をさせていただくということで進めます。15分ぐらい説明に要するというのでありますので、事務局の方ではこれは瀧崎課長からよろしくお願いいたします。

瀧崎企画調整課長

(資料1, 2について説明)

大西委員長

それでは今の環境を守り自然と調和したまちづくりということで、意見交換したいと思います。ご発言をお願いいたします。では加藤先生。

加藤(三)委員

加藤ですけれども、今の事務局の説明の資料、コメントに対して若干のコメントをしてみたいというふうに思います。実は私自身は川崎駅から南武線というのが出ていますけれども、南武線の二つ目の矢向というところに住んで50年、半世紀矢向というところに住んでいます。矢向というのはご存じかもしれませんが、横浜市鶴見区という、行政的には横浜市の市民ということですが、私自身は中学生のときから矢向にずっと住み続けております。公害環境問題をちょうどことして40年になるのですが、40年間公害環境問題を

やってきた一つのきっかけが、まさに川崎の当時昭和30年代の公害問題だったわけです。古くから川崎にいらっしゃる方は容易に想像がつくと思うのですが、昭和20年代から30年代にかけての川崎というのは大変公害が非常に激しかったまちです。夜なんかは溶鉱炉の明かりで空が赤く燃えるという、そういうような中で中学生から高校生時代過ごしまして、これじゃいかんというので公害対策やらなくてはいけないというので、公害対策の道に入った者です。

そういう意味で、川崎の公害環境問題について長いこと関心を持ち続けておりまして、仕事の上でもいろいろな形で直接、間接かなり川崎市ないしはこの周辺の公害問題にも関係してきました。そういう面からいうと、今起こりつつある川崎の臨海部とか、臨海部だけではないのですが、川崎の内陸部の産業界で起こりつつあることというのは、私が今言った昭和20年代、30年代、40年代の動きとはかなり異にしまして、大変なことが起こっている。「大変な」というのは新しいいい意味の、まさに私の言葉で言えばもしかしたらご異論のある方もいらっしゃるかもしれませんが、私自身は今川崎の産業で起こっている変化というのは、エコ産業革命とか環境産業革命という名に値するぐらいのことが起こっているのだというふうに、実は思っております。

特にこの半年ほど、いろいろな川崎の工場を見て回ったり、それから仕事の関係で内陸部の企業と随分いろいろなことをしてきましたけれども、そういうのを見ておりますと、まさにかつての公害をまき散らす産業のやり方と全然違ったやり方で新しいやり方をやっている。それは必ずしも環境を守るために各企業が頑張っていますという、単にそれだけではなくて、むしろ21世紀に企業が生き残っていくためには、これはもうそういう道を選ばないわけにはいかないと、その道を選ばなかったら企業自身の存立がない。何か川崎市とか環境省とか、そういうところから言われてしょうがなくやっているというのではなくて、もうみずから新しい道を選び出している。

もちろん企業ですので、当然ながら企業の論理と申しますが、ロジック、資本の論理というのはもちろん働いてはいるわけですが、その企業の論理の中で、もう環境を無視してと申しますが、環境を積極的にむしろ経営の中に取り組みなかつたら、企業が成り立たない。それは製鉄所であれ化学工場であれ、あるいは電気電子関係のいわゆるハイテク工場と言われるものであれ、それから中小企業であれ、もうそういう動きをしている。そういうことをこの資料2はよくとらえているなというふうに思っております、事務局の資料というのは、私から見るとかなりよくできているのではないかと、そういう息吹の一端

といった方が正確ですが、息吹の一端を伝えているなというふうに思っております。では何がそんなに加藤さん、環境産業革命なんて偉そうなことを言っているのだと、今の企業って昔とちっとも変わっていないではないかという、多分そういうご意見もあると思います。

しかし後で議論になればもうちょっと詳しいこといろいろと申し上げたいと思いますけれども、やはり持続可能な社会といいますが、そういうものにすると。つまり循環型といいますが、資源循環、エネルギーを非常に節約して行って、環境負荷を非常に少なくしていく。エコタウンとかゼロ・エミッション工業団地というのが川崎市内にありますけれども、ゼロ・エミッションというと外に廃棄物が出ないということ、ゼロにするということですから、もちろんゼロということはなかなか難しいのですが、しかし、このゼロ・エミッション工業団地に集まっている12社でしたか中小企業、規模で言えば必ずしも大きな企業ではないのですが、そういったものが非常に頑張ってゼロ・エミッションを目指して頑張っているわけです。

それから昔ながらの大企業、かつて川崎の夜空を真っ赤に染めた溶鉱炉だとか、そういったものを持っている会社、今JFEとっておりますけれども、そういうところもいろいろな廃棄物、プラスチックのリサイクルとかそういうことをいろいろやっている。リサイクル、リサイクルといいますが、溶鉱炉に投入して還元剤として使うとか、エネルギーの一翼を担わせるとか、そういうことをやっております。これは何も製鉄工場だけでなく、化学工場、例えば昭和電工だとかそれから製鉄、冶金だとか、そういういろいろな川崎に立地する企業が今、それぞれ21世紀における生き残りを目指してやっていることが、結果的に環境エコ産業革命と、私のような人間から見るとそういうふうに思われるようなことをやっているということでもあります。

そういう息吹を伝える言葉として、「環境を守り自然と調和したまちづくり」という表現が果たして適切なのかなという感じがちょっと正直しております。実は先ほど資料番号がついていない中間報告における関係図という1枚紙はこういうのがあるのですが、皆様方お持ちだと思うのですが、番号振っていませんが、中間報告における何とかかんとかの関係図というふうに書いてあるものです。これは前から出ている資料ですが、ここに基本政策として六つが挙がっています。安全で快適云々から始まって、地域の魅力が輝く云々と、六つ出ておりまして、きょうの今私が問題にしたのは環境を守り自然と調和したまちづくりというのと、そのすぐ隣を見ると、活力にあふれ躍動するまちづくりと、

こうなっているわけです。

要は恐らくこの基本政策の整理としては、この四つ目の箱で環境政策を言おうと、それからその隣の箱では、これは産業政策のことを言おうということで、環境に対しては「自然と調和したまちづくり」という表現を与え、そして産業については「活力にあふれ躍動するまちづくり」と、多分こういう表現を与えたと思うのですが、今私が申し上げているコンテキストからいっても果たしてこれでいいのかなと、活力にあふれ躍動してしまうと、うっかりするとまた昔ながらの公害を引き起こしてしまうかもしれない。昔ながらの公害ではありませんが、新しいタイプの公害が起こる。

もちろん産業というのは、活力あふれていただいて一向に構わないのですが、それはあくまでも環境と調和した範囲内で活力をあふれてほしいと、そういう意味でいうと、私はむしろ産業は産業で活力でやってください。環境は自然と調和したまちづくりでいきましょうという、その仕分けよりもむしろこれとこれ、二つをくっつけた、いわば環境と産業というものが調和して、産業活動、経済活動として大事な活動ですが、それをしながら同時に環境を守り、環境を守りながら産業を生かしていくという、環境と産業の抽象的な表現になるかもしれませんが、調和ないしは循環といいますか、そういうものの循環を目指していくというような方がいいのかなという感じがちょっとします。しかしこの議論は、後でまたもう一度最後にこの政策体系を整理するときに、また委員長や皆さんと一緒にみんなで議論すればいいことだと思いますが、そういうことをちょっと申し上げておきます。

それから、環境分野で例として三つ、エコタウン関係、ごみと緑と三つ出たわけですが、いずれも先ほど言いましたように適切な資料になっているというふうに思います。たださらに大きな問題としては、温暖化というのはもちろんあります。川崎にはもちろん温暖化対策も実はしっかりやっつけらっしゃいまして、温暖化というのは非常に大きな問題になると思います。それは産業との絡みでも全部関係してくる意味で、非常に重要な分野になると思います。温暖化については京都議定書というものができてもう間もなく7年になろうとしているのですが、いまだに発効していない。これは皆さんご存じのとおり、ロシアさえ批准すれば京都議定書は発効するという、こういうことなのですが、最近の報道によると、ロシアもやっと前向きになってきたという報道もありますので、ロシアが京都議定書を批准すれば、京都議定書そのものはもう法的に発効する。つまり日本国ももちろん川崎も含めて、京都議定書の達成ということが法的に義務づけられるということにな

ります。そうすると、非常に大きな対策としても、また企業も市民もそれからN G Oもみんな取り組まなければならない非常に大きな分野になってくると思います。きょうのところは、もちろんこの三つを例としてお出しただいて一向構わないと思うのですが、温暖化という非常に大きな問題があるということも、一応とりあえず明示をしておきたいと思います。

あともう1、2点、ほんの数分で申し上げたいと思うのですが、ごみ問題も川崎はごみの近代化を最も最初に戦後始めた自治体ですが、また最近ごみ問題にもかなり力を入れてきて、今ご説明があったように、1人当たりの市民から出る排出量も比較的下がってきたということで、他の大都市と比べても成績がいいという資料が出ています。これをさらに進めるためには、市民も事業者も行政もみんな一致してやはりやらなくてはいけないことだなというふうに改めて思っております。

それから緑は、もちろん緑は川崎といえどももちろんあるわけですが、川崎という土地柄、比較的ボリューム感からいくとそう大きくはない。しかし残された緑を守っていくということは非常に重要で、特に臨海部、南部地区に緑が少ないなど、このいろいろな資料なんかを見ておっても、やはり南部の方の緑、造成といいますか、そういったことも行政だけでできるわけではありませんが、企業のご協力もいただきながらやっていく必要があるなど、こんなふうに思っております。とりあえず、ごく総論的な話をしまして、また後で必要ならばコメントもしたいと思います。

大西委員長

それでは皆さん、どうぞご自由にご意見をいただきたいと思います。資料2ですね。いかがでしょうか。

加藤(三)委員

1点だけ言い落としまして、ちょっと大事なことを言い落としまして。先ほど事務局の3ページの関係で、U N E Pというのと川崎が非常に連携してやっていこうということですが、これはきょうもご出席の阿部市長が昨年の10月にU N E Pのトップ、テプファーといいまして、ドイツの元環境大臣だった方なのですが、その方が今U N E Pのトップになっているのですが、U N E Pというのは国連の中の環境省ですが、それと阿部市長が会っていただいて、阿部市長の方から今川崎で起こりつつあるいろいろな産業なり環境なりの

非常におもしろい動き、そういったものをUNEPというチャンネルを通して、国際的に発信していきたいと、そういうようなご意向を伝え、またUNEP側から見ても今川崎で起こっていることは非常に関心が深いというわけです。UNEPも昔と違って単に大気汚染対策とか、水質汚濁対策だけをやっているわけではなくて、産業との絡みとか、そういったものを非常に重視していますので、今川崎で臨海部を中心に起こっていることというのは、非常に注目しまして、UNEPから見ても川崎と連携するメリットを認め、もちろん川崎は川崎として国連の環境省と連携をとるということのメリットを認めて、そして連携を広め、深めていこうというところについているわけです。これもちょっと頭に置いていただきたいと思います。

どうも長いこと失礼しました。

大西委員長

いかがでしょうか。最初にゼロ・エミッションの1ページ絵があって、イメージだということでしたけれども、全体に例えばこれが川崎市の資源の循環とか、廃棄物の再利用とか循環にどういうふうに役に立っているのかという、定量的な数字というのは示せないのですか。これ後の方でごみについては随分詳しく出てくるわけですね。これ市の事業としてやっているからデータがあるということなのでしょうけれども、企業とあわせてさっき産業と環境というか、特に廃棄物も含めてですけれども、それは一体として考えていく必要があるというお話が加藤さんからありましたけれども、そういうのは数字、定量的に把握できないのですか。

8ページのところにさっきちょっと加藤さんも言及されましたけれども、政令市の比較、廃棄物1人当たりごみ総排出量の比較があって、川崎は左から4番目にあって、広島が一番この棒は短いのですけれども、川崎も下から3番目ですね。これ中を見ると一番下の濃い灰色のところは、これは普通ごみで、普通ごみは801という数字で、結構多いのです。神戸市がかなり多かったり、北九州が多かったりするのです。川崎の特徴は、この上の事業系ごみというのが物すごく少ないのです。だからこの辺が今のエコタウンと結びついて、物すごくこんなに減っているとすれば、絶大な効果があるので、そんなにはいきなりは出ないとは思いますが、何かそういうストーリーがあると、もうちょっとそれぞれの要素が連関してくるような感じがしますよね。

加藤（三）委員

事務局からお答えがあるのかもしれませんが、私の方から知っている限りちょっと申しますと、まさに今座長がご指摘になったとおりで、私は先ほど来、繰り返し川崎で今起こっているのは非常におもしろいと。エコ産業革命と言ってもいいようなことだというふうに言っています。これはどっちかという、定量的に非常に深い分析をした結果、そういう認識になったというよりは、直感なのです。私の40年に及ぶ直感で言っているという。

ただ直感だけではどこでもだめだということで、恐らくいろいろなご異論もこのテーブルを囲んでいる皆様方の間にもあるかもしれませんが、直感だけではだめですねということで、当然ながらそういうことで、今事務局とそれから大西先生もご存じだと思いますが、東洋大学の藤田教授とそれからUNEP、特に大阪にありますIETCというのがあるのですが、それとつまり東洋大学の教授を中心とする1グループと、それから先ほど来繰り返し言っておりますUNEPと、それから川崎市とが協働でそういう数字、量的な分析もやっていこうというプロジェクトが動きつつあります。実は私もそれに少しかんでおりますが、そういう量的に把握して行って、本当に川崎がエコ産業革命の方向に向かっているのか、他の大都市、例えばヨーロッパの都市やほかの都市と比べてどうなのだと、量的にも分析をしていこうということになっています。

大西委員長

どうぞ。

瀧崎企画調整課長

先ほどのこの統計的なデータがとらえられるかというような部分なのですが、このプラントなりエコタウンというのができて、まだ少し日が浅いということもございませぬけれども、実績の統計データという形ではございませぬけれども、幾つかのリサイクルのプラントが先ほどの資料にもございましたけれども、既に立地をしてございまして、そのどちらかという設備の処理能力というような形にはなるのですが、ご参考に2～3ご紹介いたしますと、一つ廃プラスチックから製鉄用の還元剤と申しますか、そういったものをつくり出すプラントがございませぬけれども、それにつきましては年間当たり2万5,000程度の廃プラスチックの処理量ですとか、あるいは家電のリサイクルの施設という

ものも臨海部にございますけれども、これにつきましては年間40万台ないし50万台程度、またペットボトルのリサイクルを図るプラントというのも稼働をしておりますけれども、これにつきましては年間2万7,500トン程度の廃ペットボトルの処理量というような、どちらかという設備の処理規模というような形になりますけれども、ご参考のデータとしては若干そのようなものもございます。

大西委員長

よく言われる話に、そういう今の廃プラだとか家電というのが、廃棄物をかなり川崎市以外からも集めてきて処理しているというケースもあると思うのです。そうすると何となくごみを集めてくるというので、それだけだとちょっといいイメージだけではないですね。だからもちろんそんなけちなことを言わずに川崎のごみもほかで処理してもらい、それぞれプラントの効率性というのがあるから、自市内で全部やればいいということではないと思うのですが、しかしそういう疑問に答えられるような格好で川崎のこのエコタウンの役割というのが示せないといけないのかなという気がするのです。何となくここがイメージになっていて、数字で出てくるのが市の清掃事業だけという、少し整合性がないような気もするのです。

石井環境局長

今のご指摘ももっともだと思いますけれども、このエミッションの中でぐるぐる物が回っているわけですね。それが8ページのデータとダイレクトにどう関連するのかというのはちょっと、少し時間をいただいて勉強をしなければ何とも言えないと思いますけれども、加藤先生のご紹介のあった作業とか、それから確かにこのゼロ・エミッションの中には表から持ち込まれている量というのがそれなりにあるのだらうと思います。だからその辺のチェックとか、要するにこのエリアが川崎市全体とどういう相関を持っているかということになるわけです。そこについて少し勉強させていただかないとと思いますけれども、ちょっとお時間をいただければと思います。

大西委員長

どうぞ。

柳川委員

よろしいですか。今エコタウンのご説明がありましたが、私不勉強で当初発足したときに2～3実際を見学させていただいたわけですが、新聞報道等によりますと、使用済みペットボトルはもうかなりリサイクルとして流れに乗ったようなのですが、いわゆる家電リサイクルの現場もちょっと見せていただいたのですが、まだスタートしたばかりという事もあって、非常に手作業に依存する工程の占めるウエイトが高かったように感じました。エコタウンの中の主だった事業というのが、ここで評価はするというわけにはいかないと思いますけれども、採算面と産業資源の再利用という大きな事業目的があるわけですから、もう少し長い目で見なければいけないと思いますが、この辺のところを行政の方は、時間の経過と共に当初の目的どおり動いていくというふうに各セクションをごらんになっておられるのですか。

大西委員長

どうなのでしょう。

三浦企画部長

基本的には市内だけという形ではやはり産業活動は成り立っていない部分があります。そういう中でもってできるだけ企業間で連携するというのが一つありますけれども、それだと紙なんかですとある程度このゼロ・エミッション工業団地の中でもって古紙の再生利用という形でいきますよね。それが川崎市だけという形で考えるよりも、一つの産業圏の中で考えていかないと、経済活動として今後やっていく。ただごみを処理していくという形であれば、一つの地域という考え方だけでもっておさまるとは思いますけれども、そうではなくて経済圏という考えの中でもってやはり企業さん、採算をとってそれは資源化して、古紙を一応トイレットペーパーなり何なりつくって出荷するという中でもって、ごみとして入ってきたものが、ごみではなくて資源なり何なりでもって有用に使われる、そういった形をどんどん増長していかなければいけないのかなということでもって、このゼロ・エミッション工業団地等をつくってやっていかなければいけないというような観点でやっていきたいと思っております。ですからもう本当の狭い地域だけというよりも、やはりある程度の経済、採算性をとれるようなものを考えていかないと……。

大西委員長

その実績はどうかというお尋ねなのです。

三浦企画部長

はい。実態的には古紙の場合、ほぼ入ってくるものは一応すべてやっているのですけれども、量的な問題としての数量的にちょっと私どもまだ先ほど来あるように、数量として幾つという形でとらえていないので、出てきていないのですけれども、業者さんなんかに聞きますと、紙なんかもっと大量に入ってきて、十分処理できるということは言われているのですけれども。

大西委員長

稼働率が低いのですか。

三浦企画部長

効率というか、稼働率はまだそんなに高くないと。だから実態的に先ほどプラスチックなんかも数量を示されていますけれども、実態としては入ってきていないと。ですからプラスチックなんかの場合ですと、容器リサイクル法等で国全体でもって何カ所かの集積場があって、そこで入札します。ですから国の制度自身が川崎のプラスチックは川崎ではなくて、その集積場ごとの入札価格によってどこへ行くかわからないようなシステムになっていますので、そういう中ではまだまだ処理はできる形。ですからペットボトルを今やっているところは、またペットボトルに戻せると。ですから今までは焼却なり何なり捨てていたものが捨てないで済む、また新しくできるという形。ですから100%本来ならば再生できればごみにならないのしょうけれども、そういう面ではまだまだ数量的には余裕というか、相当回収率の問題その他があるかと思えますけれども、十分量的な問題としては今後ともまだ進めなければいけない部分があるかと思っています。

柳川委員

いわゆるこのエコタウン事業は、さっき加藤委員がおっしゃったように環境と産業の調和、あるいは資料1の四角の左端に書いてあるように、まさに国際環境都市川崎が、世界へ向け、特に発展途上の中国とか東アジアだとか、いわば環境問題を克服した川崎として

のノウハウを、この成功によって発信していく。あるいは技術提供をしていく。私は川崎の灰色イメージを余り悲観していません。むしろ灰色というのは川崎の南部にあっては当然の結果であって、むしろ灰色を克服して世界にノウハウを発信できるのがこの川崎のエコタウン事業だと思ふのです。ですからぜひこれは環境と産業の調和のシンボルとして、かつまた公害を克服したまち、そして国際環境都市川崎としての誇れる事業として、ぜひ成功させたいという考えで期待しております。

大西委員長

ほかにご意見ありましたら。はいどうぞ。

上野委員

市民会議の上野ですが、市民会議の中の議論は、もっと身近なところにこの環境に関するものがあるのです。といいますのは、確かに南の方は空が青くなって雲が白くなったと、非常に環境が改善されたということなのですが、実は空気の汚染ということを私ども市民会議の中で委員の人がそういうことを実際にはかかったことがあるというか、はかっている方がいまして、空気の汚染からいうと南の方はきれいになったけれども、実は北の方は昔より悪くなっているのだと。現在の値をとると、恐らく南の方よりも北の方が汚染度は高いというふうなことを。

大西委員長

NO_xとかそういうこと……。

上野委員

そういうことです。つまり北の方に行きますと、特にいろいろな高速道路があります。したがって通過交通が非常に多いと。これをどうするのよという話が市民会議の中では非常に大きな議論なのです。その視点がどうもこの中に抜けているのではないかというふうに思われます。それをどういうふうに取り上げるのだということが一つ大きな問題だと思います。これから議論の中ではそういう小さなバス、最近いろいろなことでコミュニティのバスという問題が、北の方ではいろいろとそういうことが議論になっているわけなのですが、しかも小さなバスをもうちょっと効率よく、それから機能的に機動的に運用

するということによって、マイカーのそういうライフスタイルを変えていくということになるということが一つだと思います。それからあと、最近レンタカーの事業というやつがこまめに各地で見られるようになってきているのです。個々に車を持つのではなくて、そういうレンタカーの会社から必要なときに車を借りるというふうなことをすれば、みんながその車を持ってじゃんじゃん乗ると、必要なときだけ乗ればいいというふうな社会がこれから来るだろうというふうなことも、これは川崎市として取り上げていただければ非常にいいのではないかと思います。

それからもう一つは、川崎区の方、確かに産業関係の環境というのは改善されているわけですがけれども、依然としてこちらに来ますと、非常に交通がまちの中に渋滞しているというか、大変な状況にあります。地下鉄の問題というのが南から北の方へ通そうという、そういうことがあるわけなのですけれども、むしろ川崎区の中に地下鉄を走らせるということにして、川崎の中、南の方というか、川崎区の中をバスはもう走らないのだと、あるいは最小限のマイカーしか走らないのだというふうな視点も、これから必要なのではないかと。北の方から南に来たりする地下鉄は、どれだけの人が乗るかということがなかなか想定が難しいわけですがけれども、南の方につくればこれは恐らく利用者はきっと数えられると。川崎の駅前から南の方の臨海部の工場に行く人たちは、みんな地下鉄に乗るというふうなことをやる事ができれば、さらに川崎駅のまちがもうちょっとイメージがよくなるし、もうちょっと近代化されたまちだというふうに、そういう評点も上がる。観光的にもプラスになるだろうというふうなことを、私としては考えておるわけなのですけれども、いかがでございましょうか。

大西委員長

今の中で大気汚染の測定局等のデータですね、これは何か特に特筆すべきところはなかったもので取り上げなかったということでしょうか。

瀧崎企画調整課長

特筆すべきということではなくて、今回は幾つかの後ほどの安全快適の部分もそうでございますけれども、少し事例というような形で出させていただきまして、大気汚染等の環境の改善と申しますか、防止と申しますか、それについては基本的に非常に重要な課題というか、施策というか、それについては認識しているというか、もちろん受けとめている

ところでございまして、上野委員からございましたいろいろな車関係のライフスタイルの転換とか、後ほどもちょっと自転車のお話も少し出てまいりますけれども、そういった生活様式と申しますか、行動様式のようなものと、大気も含めまして安全性、道路と申しますか、交通事故等の道路環境の安全性のような、そういうような部分も関連が出てくると思われますので、なかなか大気の改善なり防止ということで、要因が一つに絞れるという部分もなかなか難しい部分はあるかと思っておりますけれども、そういった意味で少し発想の転換と申しますか、別の視点からそういったものについて検討していくというようなことも大事な視点かなというふうには思っております。

大西委員長

ちょっとよくわからなかったけれども、ほかにご意見ありましたら。どうぞ。

中村（ノ）委員

まずごみの問題というのは、市民が創出する一般ごみが非常に大きな問題だということですが、市民がそれを分別していくと、質の問題というのが恐らく出てくるのだと思うのですが、そういうことについて何か特に、そういう視点でとらえることはないか。もしも川崎の、例えばそういうごみの質が高いということになると、それは逆にごみではなくて資産になっていくわけで、そのような形の取り組みを考えていないかというのが1点。

それからもう1点は、企業で特に大きな企業であれば、その企業の中で大量に生ごみが出ます。企業で出す生ごみというのは質が高いのではないかと思います。実際幾つかの企業ではそこで出たごみを処理して、それを堆肥として地方にある農家と提携して、それでごみを精製してそれで農産物を仕入れていくというような循環に取り組んでいる企業もあるのですけれども、それを川崎市の中で積極的にやるというような考え方というのはありませんかというのが2点目。

それから緑に関してなのですけれども、市民、事業者、行政の三者の協働での取り組みというのは、これからの創出には効果はあると思うのですけれども、保全という意味ではもう少し積極的なことがないと、特に緑を守ろうとする市民の声としては非常にむなしさがあるという声を聞きます。これはもう黙っていても例えば土地を持っている人がそこをもう開放せざるを得ない状況になったときに、そこが緑から市街地、何らかの形で転用さ

れていくわけです。そこに対してこれまでも多分何度か出ている話だと思うのですが、所有権とそれから地域に対する義務というような観点での制度化、それからその観点における調査といったことはありませんでしょうか。この緑がどんどんとなくなっていくさまを見ると、南部に緑がないのではなくて、もうこのまま行くと南部でも北部でも緑はなくなっていくのではないかと懸念している市民は大勢おりますので、その観点でのお答えをお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

大西委員長

どうぞ。

石井環境局長

議論の段階がかなりまだ抽象レベルなので、少し表現が難しいのかもしれませんが、ただ前段のごみの分別の話なんか、例えばごみをつくらない社会の構築という、この辺の概念が議論されてきて深まってくると、多分その中である程度表現ができてくるのではないかと思います。それから後段の緑の問題についても、基本的に行動としては多分一緒に、緑の保全とか創出とか育成とか、そういう一定の目標に向けてどういう具体的な行動をとっていくかというようなあたりが、このあたりを議論として展開されてきたとき、多分かなり明確な答えにつながっていくのだと思いますけれども、どっちにいたしましても、おっしゃったような三者間の協働の具体的な取り組みの姿というのは、多分熟度として今の段階ではなかなか表現し切れていないのかなという。次の段階での表現レベルの話になるのかなという感じもございますけれども、ただ、この後の議論としては、そういったご指摘を踏まえて展開していく必要があると思いますけれども。この程度の扱いでございます。

海野緑政部長

10ページの左上に緑地保全の目標と実績という表がございます。緑の保全地区、緑の保全地域ということであわせて約45.5ヘクタールぐらいが今保全という対応になっております。ちなみに昨年1年間で10.5ヘクタールぐらいがこういうエリアにおさめられると。確かに市域の88%が市街化区域ということで、大変厳しい状況にありますけれども、ここへ来て法制度上の法整備といいますか、相続関係に対する課税が緩和されたこ

ととかいったような追い風も若干ございます。いずれにしても保全に向けた数値というのが従前の数値からいいますと、昨年1年間で通常の1年分の3倍ぐらいが保全されているというところは、一つあるのかなと。ただ、いずれにしても現状、これは所有権をというお話がございましたけれども、必ずしも所有権を公的なものに変えなければ保全できないということではないといったこともございますので、そこらあたり今後の流れの中、先ほど局長がお話ししましたように、次のステップのところでもそこらあたりの議論ができればなというふうに考えてございます。

大西委員長

どうぞ。

加藤（三）委員

私ばかり発言しても問題かもしれませんが、せっかく中村さんから北部なんかの緑の南部だけが足りないのではなくて、北部の方もこのまま行ったらどんどん減っていってしまうよと、何かいい手はちゃんとしっかりやらしてもらわなくては困りますねという趣旨のご発言がありましたので、それに関連してちょっとお話ししたいと思うのですが、私今もう自治体にだけ何かやってくれというのはちょっと無理だと思うのです。私自身10年ぐらい前にイギリスのグラウンドワークというものをちょっと調査に行き調べてきたことがあります。この中にもグラウンドワークに詳しい人がいらっしゃると思うのですが、要は自治体とそれから地元の市民、企業とそれとあとボランティアといいますか、専門家、日本の普通の言葉で言えばNPO、NGOといったような、そういう三者が力を出し合っ、本来ならば、もし市なり県なり国なりに財政が物すごく豊かであれば、何もそんな市民だとか企業だとか頼らないでも財政力だけでもいろいろなことができる、こういうことですが、今はそういう時代ではない。

当時、10年前のイギリスももちろん全くそういうことでありまして、国の財政も市の財政も非常にちょうど今の日本と同じように逼迫していて、しかし環境を守る必要はある。それでどうしたらいいかといったら、結局税金だけで手当するのは大変ですねと、市民やそれから企業とかそういった人たちにも入ってもらわなくてはいけない。なぜ企業かという、やはり地域を放っておくと税金が少なくなってしまうから、税収が少なくなってしまうから市はできませんよとっておくと、どんどんどんどん地域の環境が悪化して

いく。悪化していくとスラム街になったり、お客さんが来なくなったりするというのは、企業にとっても非常に困ることなのです。特に商店街とかそういった商売をやっている人たちには非常に困ると。ですからそういうところは少しお金出してもいいですよと。それから自治体も昔ほどお金は出なくても、若干なら出ますよと。それから市民の中に一生懸命頑張ってやってもいいですよという人がいれば、そういう人が集まってグラウンドワークというのを構成して、あっちこっちでかなり復元なり、そういったものに貢献したわけです。

私は川崎だけではないですが、今の地方自治体の財政状況とか、それから一方で市民が育ってきたとか、NGO、NPOが育ってきたとか、そういうことを考えると、ちょうどグラウンドワークのようなものが機能し得る可能性があるということで、多分川崎の中にもそういうことに熱心な方がいらっしゃると思うのですが、私はこういう方式も一つあるのだと。それから税制のようなもので緑を守っていく手も一つはあるかなと。よく言われますように、相続税とかそういうところでやっていくという手、手当していくという手はあるのかなと。税の専門家は市長さんを初め川崎市にたくさんいらっしゃいますから、そういう方々に検討してもらえばいいのかなというふうに思います。

それからついでに、先ほど車の話が出ました。私は上野さんから出た話というのは、私がちょっと触れた地球の温暖化問題を本格的に議論するとき、どうやって車とか、そういう問題を議論しなくてはいけないということで、温暖化のような問題が本格的に議論するとき、車の使い方、シェアの仕方とか、それからいわゆるマストランスポートーションと言われるもの、上野さんは地下鉄つくったらどうかだということをおっしゃいましたけれども、私は地下鉄というのは非常にコストがかかって、そのコストの割よりも、むしろほかの道があるのではないかというふうに私自身は思っていますけれども、例えば多摩川の水面をつかった水上交通とか、いろいろな可能性があるかと。それから鉄軌道を使うとか、地下鉄ではなくて現状にある鉄軌道とか、そういったものを活用していくとか、それから多摩川とか運河とか、そういった水面を活用するとかそういうことはありますが、いずれにしても環境分野のうち、恐らくそう遠くないときに温暖化問題を本格的にやらなくてはならない。そういうときの一つの弾かなというふうに思っています。

大西委員長

きょうはもう一つ議題がありますので、またそちらの説明を受けてそちらの議論をして、

場合によってはこの環境問題にも戻るといふことにしたいと思いますが、いろいろ提案を含めているいろいろなご意見をいただきました。ちょっと特に前半の循環型社会とか、廃棄物のところは基礎的データの整理が不十分な気がするのです。全貌がわからないと。突出したエコタウンとかそういう事業の紹介はいいのですが、川崎市が廃棄物とか循環型社会でどういう現状にあって、どういう問題を抱えているのか、あるいは今まではどういう成果があったのかとか、そこがこういった特筆すべき事業との関係で見えないという、そういう感じがするのです。ですからちょっとそこは全体がわかるような格好で問題がどこにあって、市として何ができるのか、あるいは民間が何をやっていくのかということが、土台を共有しながらわかるような整理を、ぜひしていただきたいと思います。緑は一応これについては全体が把握できるような格好で整理はされていると思いますが、なかなか対策が難しいということかもしれません。どうぞ、いいですよ。

伊中委員

すみません緑に関して。ほかに行きたいのでしょうけれども、ほんの短くちょっと発言させていただいてよろしいでしょうか。

川崎市に、斜面緑地のこの優先順位を明らかにするという総合評価が行われまして、特に多摩川の崖線に対して残っている斜面緑地が、いかに大切かということは評価されたと思うのですけれども、優先的に保全すべきとされたAランクの斜面というのがどんどん消えていくという状況は、歯どめがかかっていないのです。ですから何のための評価、カルテだったのかなというふうに思いますし、また川崎市の緑の条例というのがありますし、また総合調整条例の中に自然的環境に配慮するという条項はあるのですけれども、それに対してちゃんと協議されたかということをも市民側は把握することができないという状況です。

ですから、緑を保全するための施策はたくさん打っていらっしゃるのが特徴的な総合調整条例なり、緑の条例なり、またこの斜面緑地の評価なりがされているのだけれども、これが連動してこの保全に対する働きかけになり得ていないと、それはなぜかということ、市民がそういうところに対して何らか意見を言ったり、一緒に何かやっつけようというような、そういうかみ合った議論ができる場をつくれていない。せっかくの条例が生かされていないというふうに私は思っています。実際問題として、自分が今かかわっている開発に関して、この緑地はどうしても守ってもらいたいと思って働きかけたとしても、この自然

的環境配慮というのははっきりと明らかにされていないし、そこに意見を言うこともできなかったということがありますので、せっかく打たれた施策が生かされるように、そして市民とともにそれが生かされるような、かみ合った議論ができるような場を設定することが必要だろうというふうに思っております。

大西委員長

保全カルテというのは、まだできたばかりなのですね。14年度に整備された。

伊中委員

できたばかりですね。

大西委員長

実績はまだ守られたかどうかというデータは、まだとっていないということですか。指定のデータだけですか。10ページの右の表1というのはカルテの要約の表ですよ。これが14年度にできたというと、1年ちょっとたっているわけですけども、それがどうなっているかというのはわからない。

伊中委員

私の方から言っていていいですか。私はこのカルテができたときに市民に縦覧されましたから、それがどこがどういうふうに評価されたか全部拝見しまして、意見も市民が提出することができたからしました。しかし1年たっている間に恐らくここもあそこも開発されているなというのは、私は市民側として把握しています。しかし恐らく公園の方もきっとそれは把握していらっしゃるでしょうけれども、それに対して歯どめはかかっているとは思えないというのが私の。

大西委員長

まずこれだけ減ったとかというデータが提示されないと、普通の人にはわかりません。そういう問題もあると。どうぞ。

海野緑政部長

ただいまの伊中委員のお話でございますけれども、自然的配慮保全書なるものを提出する義務がございまして、その配慮に基づいた開発計画を進めるという一つ考え方があります。数値上についてはもちろんAランクのところがどういうふうになつているか、この1年間のデータということだけですけども、持っております。ご案内のとおり、地権者がおられまして、デベロッパーが買い取ってやるケースと、地権者みずからみずからの財産を保全しつつ、しかも自然地を配慮しながら計画をするというケースもございまして、そういった場合にその土地をすべて公共のものとする、あるいはそれを強制的に緑を保全するということはやはりできませんので、その範囲の中で私どもの条例では自然地の配慮を可能な限りしていただくということで、調整を進めさせていただいております。具体的には、ことしになってから条例の施行が始まりましたので、数字的にはまだかなり少ないということで、データとして出せるような状況ではないということは申し添えられると思っております。

大西委員長

データはあるけれど出せないとおっしゃったのですか。

海野緑政部長

まだ幾つもないという。

大西委員長

さっき1年間のデータはあると言われたのだが、最後に出せないと言われたから。

海野緑政部長

3条例の施行はことしからということでございますので、という意味です。

大西委員長

ではちょっとまたこれ次の話題に多少関係があるので、戻ってくることになるかもしれませんが、時間の関係もありますので、第2番目のテーマは「安全で快適に暮らすまちづくり」ということで、これについても事務局の方からまず説明を受けて、意見交換をしたいと思っております。飛弾主幹からお願いします。

飛彈政策部主幹

(資料3、4について説明)

大西委員長

どうもありがとうございました。では意見交換したいと思いますが、4月に合同でやった会議のときには、防犯とか安心ということも随分意見として出たように思いましたが、この基本政策では安心な暮らしを確保するというのは幸せな暮らしをともに支えるまちづくりというところに入っていますけれども、これがいわゆる防犯というのはここにあるということなのですか。きょうのところではないのですかね。

飛彈政策部主幹

きょうのところは資料はちょっと用意しておりません。

大西委員長

本来は安全で快適に暮らすまちづくりの中に、安心というのがあってもいいように思うのですけれども、整理はどういうふうに行っているのですか。

飛彈政策部主幹

今回、事例も多いということで、2事例ほど紹介させていただいたということでございます。

大西委員長

それではご意見がありましたらお願いします。

柳川委員

よろしいですか。主なテーマとして放置自転車の問題がきょうの会議は資料が多いわけですが、放置自転車についての撤去というのは、自治体が行うわけですか。

飛彈政策部主幹

はい。

柳川委員

そうするとさっきのCタイプではないのですけれども、必ずしも駐輪場が整備されているから、良識ある自転車の利用者がそこを利用するというふうにも限らない面もあるので、放置自転車についての撤去というのは、川崎市はほかの他都市と比べて緩いのですか、それともきついのですか。甘い、辛いというのは。

大西委員長

どうでしょうか。

脇領建設局長

特に他都市との比較の資料はとっていませんけれども、標準的な対応だとは思っていますが。

大西委員長

標準的というのは余り何もしていないという、どういう意味ですか。

脇領建設局長

標準的というのは、私ども1日平均約350台撤去しておりまして、これ保管場所の方に実は整理要員がいて、保管場所の収用台数の関係でその程度で撤去活動をやっています。

大西委員長

1日350台というのは撤去対象の何%ぐらいになるのですか。大づかみでいいですけども。350台違法駐輪があって、350台撤去したら100%ですよね。これは非常にすぐれたことです。

脇領建設局長

放置自転車が2万台ぐらいです。

大西委員長

撤去対象が2万台あって、350台ですか。そうすると350台しか放置自転車を撤去したものを置く場所がないということですか。

脇領建設局長

保管場所が私ども1カ月保管をしますので、それが累積して。それでここにも出ていますけれども、保管場所の整備が一つの対策の要件になっております。

柳川委員

とにかく市民に周知徹底して、若干強制力を持った形で、放置のままの自転車はエコタウンへ持って行ってリサイクルして採算にのせるぐらいの強硬手段をとらないと解決しない。良識ある市民だけが対象ではなくて、ともかく私鉄駅なんかもここに写真が出ていますが、1台か2台が置かれていると、どんどんとごみのポイ捨てみたいに重なります。何らかの形でもっと厳しい対応が求められているのではないのでしょうか。

大西委員長

恐らくきょうの資料は、今の点ももちろん市民生活にとっては重要な問題ですが、自転車そのものの利用促進というのをもっと考えていこうと。日本の場合には駅まで行って駅で電車に乗るというタイプが多いわけですね。そうするとどうしても駅の周りで駐輪すると。ここに違法駐輪が出てくるわけですが、自転車をもう少し長い距離乗ってもらおうという動きもあるわけです。そうすると駅でとめないで目的地まで10キロ程度までなら自転車で行く人が出てきてもいいのではないかと。

そうなると、やはり自転車が通れる道というのがきちんと整備されなければいけないというので、日本の今のやり方は歩道を走ってもいいと。車道は余り自転車走らないわけです。ところが実際に統計をとってみると、歩道を走っているときに、結局交差点のところで歩道を出て道路を渡るわけです。その事故が結構多いと。車道を走っているときの車道の交差点と交差点の間は余り事故に遭わないというのです。だからたまたま私のところに自転車博士というか、研究者がいるのですが、その人の研究によると世界的な趨勢は車

道を走らせるというのが世界の趨勢なんだと。日本のやり方は非常におくれているというわけです。

ちょっとその人の意見も参考にして資料をつくっていただいたりしているみたいなのですが、そこのところはいきなりそういうふうに変換して事故が起きたりしたら、これは大変ですから、やはり独自の調査なりということは要ると思うのですが、少し総合的に自転車をどうやって活用していくかということ、これは川崎区なんかを例に考えていこうという、そういう資料と理解したのですが、そういうことですかね。

脇領建設局長

そのとおりでございます、現在先ほど図面を見ていただきましたけれども、水色のところは既に自転車道として整備ができています。これは実は私ども道路構造令でいいますと、歩道と自転車道で本来5.5メートル必要といたしますが、それが理想的な整備の仕方になっていまして、そういう用地を確保できれば、そういう形はやれますし、そこを無視して逆に白線で歩道と車道を分けてやる方法もありますけれども、これは議論が多分あるだろうと思います。多分事故が起こりますので。それで先生のおっしゃった車道走行への転換の場合には、これはちょっと行政的で申しわけないのですが、道路管理者が責任ないのかという話が出てくるのではないかと。要するに分けないでそこを走らせるという意思表示ができるかどうか。それは自己責任で走ってもらう分には構いませんけれども。

大西委員長

いや、だからその論拠は、歩道の方が事故が多いというのです。だから今の方が危険だと。

脇領建設局長

危険だというのでしたら……。

大西委員長

もっと安全にするには車道を走らせた方がいいと。

脇領建設局長

白線で分けるやり方は、ちゃんと自転車がその白線の中を走っていただければいいのですが、白線だけですと歩道の方へ入ってくる可能性がありますね。

大西委員長

いやいや、だから歩道がある道路で車道を走らせないで、歩道走行可ということになっている場所がありますよね。だからそういうところでは歩道を走っている自転車の事故がむしろ多いのだと。だから車道を走らせた方が安全だという説もあると。

脇領建設局長

言いたかったのは、きちんとした整備をしようとするれば、2メートルずつの4メートルプラス0.5メートルの用地が必要になるので、それをどういう工夫をしてやっていくかというのを、これから川崎区ではいろいろ検討させていただきたいという趣旨です。

大西委員長

それができれば理想ですけれどもね。できない場合にどうするかということです。

脇領建設局長

要するに道路を削れるのかは別ですけれども、例えばの話として車道を狭めて自転車道をつくるとか。

加藤（三）委員

道路構造令が変わって、何か方向としてはそういう方向になったのですか。

脇領建設局長

それは考えです。構造令上というか、それが基本の考え方で、ただそれをやってはいかんということではないですから。

加藤（三）委員

まあそうですね。

脇領建設局長

何か工夫ができればやっていきたいということでございます。

砂田総務局長

今現実には歩道の幅員が一定以上でないところは車道を走らなければだめなんでしょう。

脇領建設局長

だめです。

砂田総務局長

歩道を自転車が走るの、特に指定されている箇所以外は禁止なのでしょう。たしかだめなんじゃない。

脇領建設局長

だめです。

砂田総務局長

歩道は走っちゃだめなんでしょう。

脇領建設局長

だめです。3メートル以上。

砂田総務局長

けどみんな走っている。

脇領建設局長

あれは多分指定をしないとだめですよ。3.5の幅員があって、なおかつ自歩道ということで指定をしないと自転車は通ってはだめだと。

砂田総務局長

警察が指定しない限り、ここは走ってはだめだと。だから車道を走るのが原則です。

大西委員長

それで日本では車道を走っているときの自転車の事故と、歩道を走っているときの事故のデータがあるらしいのですよ。それをこれからいろいろ調査していかなければいけないようなテーマでもありますので。ともかくそういう自転車の利用を全体として促進しよう。その中でこの問題、違法駐輪の問題も扱おうという、そういうことですよ。そうでないと自転車をいじめるということになりますから。

三浦企画部長

ちょっとよろしいですか。一応、今回事例として先ほどの今やっている自転車なり、生活道路というのを出して、大きな6本の柱のうちのある特定の部分を一応事例的にお出しをしているということなのです。今回なぜ自転車を選んだかということ、今議論になっている一つには、今までは川崎の自転車の問題については、放置自転車対策が非常に今でも当然大きいわけですし、前に1度お出ししましたけれども、1万人アンケートの中でもほとんどの区の中で、やはり自転車の問題を何とかしてほしいというのが大きな課題になった。当然これは何とかしなければいけないというふうに思っております。その中で先ほど附置義務の条例の検討ですとか、あるいは料金も一律の料金を取るのではなくて、やや少し使い勝手の悪いところは安くするなり無料にするなり、そういう工夫ができないとか、こういうことはきちんとやりたいと。

ただ今話になっているのは、大西先生整理していただきましたけれども、自転車をもうちょっと交通手段として使うことができないか。特に川崎区は非常にフラットな地形でして、それで非常に今の交通道路の形態もバスにしる、みんなそれぞれ大師ですとか田島から川崎駅に放射状に出ているわけです。ところが川崎は戦災復興したところで非常に道路もしっかりしていますし、今図面上で整理していますけれども、ブルーで既に自転車の専用道はかなり整備をされていると。あるいはただいまも国道15号なんかについては、これから自転車の専用道をきちんとつくっていくというような形ができていまして、かなりネットワークが少しずつできてきている。

あるいはこの多摩川なんかでも、サイクリングロードというような形で整備がされているところがございますので、もう少しそこら辺の多摩川へのアクセスなんかを考えると、

まだまだ実際上は国道15号だとか東海道、鉄道だとか、非常に通りにくいところは何カ所があるわけですが、そういうことをうまくいけば、例えば川崎の道路を使って多摩川に出て、多摩川から小杉だとか、そういったところに行けないかという、一つの発想の転換というのですか、そういうことを少し検討をきちんとこれからやっていきたいという趣旨で、今回お出しをしているということなので、ちょっとそういうことで先ほどもございましたけれども、ほかの重要なことが落ちているのではないかというお話もございましたけれども、当然そういったことはきちんとやっていくということなのですが、時間上の都合だとか議論の深まりも考えて、今回はこの二つを出させていただいている、そういう趣旨ですので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

大西委員長

はい、どうぞ。

柳川委員

まず自転車の市民利用を目の仇にするつもりは毛頭ございません。しかし、自転車を利用するならば、やはり一つの自覚を持った形で使っていただきたい。現実の問題として買い物に自転車が出てきて、雨が降ってきたらそこへ置いて帰ってしまう。自転車自体一台の価格が安くなってきており、8,000円とか7,000円とか、中古だったらもっと安い。だから、警察は盗難届が出るから、探して連絡しても取りにもこない。

ですから目の仇にするわけではないんですが、やはり自転車を利用する市民は、利用するなりの自覚を持った形でやっていただかないと、先ほど先生がおっしゃったような歩道に全部置いてありますから。歩道を走ろうと思ったって、歩行者が危なくて走れないです。まずルールをきちんとしていただく。それには強硬な手段かもしれないけれども、再三注意の荷札をつけて撤去の勧告しても持ち帰らない自転車は全部持っていってもらおうと。それで受け取るには何がしかのお金を払わなければ受け取れないと、こういう仕組みというのは、もうぼつぼつ必要なのではないかと。

大西委員長

川崎市は撤去された場合、引き取るのに幾ら取るのですか。

脇領建設局長

保管料として2,500円いただきます。

大西委員長

何日置いても。

脇領建設局長

1カ月です。1カ月過ぎますと処分。

大西委員長

1日で取りにきても1カ月後に来ても同じですね。

脇領建設局長

ただ取りにこない人の方が逆に多いという現象があります。

大西委員長

どうぞ。

中村(ノ)委員

自転車を活用しやすいまちにした方がいいというのはすごくよくわかるのです。実際自動車よりも自転車が活用されれば、その分環境にもいいまちになっていくのだと思うのですが、今言われている施策だけでいくと、例えば自転車の利用がどんどんふえても、実際駐輪スペースに対する何らかの対策、自転車が使いやすくなったら、むしろあちこちに放置自転車というよりは、僕は迷惑駐車に近い、実際放置しているつもりの人の方が少なく、どこか置く場所がないからそこに置きちゃえという形になると思うのですけれども、そのような形の対策のさらなる充実が実は必要なのではないかと考えているのです。

同じことが安全・安心という意味では、その前にも言ったかもしれないのですが、自動車の駐車場、住宅地の中の自動車の駐車場、それから市民活動を行う場所での駐車場、そういうものについても目を持っていかないと、自転車というのは自転車に乗れる人が使

える場所の交通手段で、交通手段として例えば障害を持っているとか、年を取ってくるとちょっと足が不自由になってくるから車が必要である。そうなったときに今車の置くスペースというの、実は安全のために必要、例えば路上駐車が物すごく小学校の前に多かったりすると、実は危険な地域をつくり出したりしているの、この交通、私むしろ交通網だと思ふのですけれども、交通網をもう少し総合的にどんなビジョンを持っているか、そこがちょっとわからないのですが、実験的に自転車道をつくるというのはわかるのですけれども、最終どういうところを到着点にしようとしているか、何かちょっと断片的な計画に見えるので、恐らく奥の方に何かあるのではないかと思ふので、恐らく溝口まではかなり開けているので、総合的に交通体系を含めてどういう方向に持っていきたいか、そういう話は何か出てこないのかなというのが期待しているところなのですけれども。

大西委員長

しばらく前に道路網の話とか、鉄道の話とか、そういう資料も出していただいて議論したのですが、そういう総合交通体系の中で、自転車をどう位置づけるかという、そういう視点も要るということだろうと思ふのですけれども、どうぞ。

上野委員

よろしいですか。ノーマンさんみたいな一つのアイデアなのですけれども、自転車を駅まで行ってそこからバスに乗ったり、それから電車に乗るというふうなことで最終目的地に行くわけですね。一たんそこでもって自転車をとめなければならないということから非常に多くの問題、ほとんどの問題が出てくるわけです。先ほどお話がありましたように、例えば10キロくらいは自転車で行くのだというふうなライフスタイルが出てくるというふうなことの前提というか、もっとさらには例えば南武線の1両には自転車を乗せて川崎まで行けるのだというふうな施策というやつは、ここにおっしゃっているところの新しい時代にふさわしい価値観の創造と先駆的な取り組みの一つなのではないですか。というのはドイツへ行きましたら、ドイツはそうになっています。通勤で使っているのかどうかわかりません。要するに平気で列車の中にスッと入れてくるのです。そして次の都市に行ってその自転車でもって自分の行きたいところに行くというふうなスタイルが、私たまたまそういうことを見受けまして、日本ではまだそこまで行っていないようですから、そういうこともだんだん取り入れることができる時代になってきたのではないかというふうに思い

ます。そうすると駐輪場をどうするのだということが、かなりの部分が解決されると思います。

大西委員長

通勤電車の混雑の度合いがちょっと違うのですけれども。でも確かにおっしゃるような仕組みになっていますよね。事務局の方で。

脇領建設局長

私ども自転車のネットワークにつきましては、きょうお話しをさせていただいている中身で、とりあえず川崎区についてはネットワークをやってみようかということで、残念ながら全市の自転車などの整備についての基本計画については、まだ策定をしてございません。

大西委員長

だから恐らく川崎区についても、このバスですか、電車の駅とかどういう人たちがこの自転車道ネットワークをどういう目的で使うのかという、そういう体系が示されていないと、自転車道がポコッとできてみただれが利用するのかというイメージがわからないと、そういうご指摘だと思うのですけれども。どうぞ。

伊中委員

よろしいですか、ほかの観点からなのですけれども、私は一番放置自転車の多いと言われている溝口駅に住んでいるのですけれども、私も自転車愛用でして、駅まで自転車で行きます。山ほど自転車が置いてありますところに、実は最近は魅力ある区づくりのための予算を使って、この自転車放置防止員というのでしょうか、指導員というのでしょうか、整理してくれる人がたくさん配備されています。以前は視覚障害の方が歩けないほどのとめ方をしていたのですけれども、それをきちんときれいにとめてくれるのです。どんなに急いでいっても、そこにいるおじさんがこうやってとめてくれるのです。そうするとすごく整備されてスキッとしているのです。

ですから、お金はかかっているのかもしれないけれども、人的な配置、その人たちは恐らくそのことがある程度の収入にはなっているのだらうなと思うのだけれども、非常に朝

のコミュニケーションもとれますし、そのおじさんがいることできれいにすっきりするし、一つの事業というか、そういう位置づけを持ってそれに取り組むということも、何か駐輪場をつくって、あるいは附置義務をつけてというのではなくて、ボランティアではない、有償ボランティア部分でそういう人の活用というのがあっていいかなと、実は最近思っています。というのは溝口駅には有料の駐輪場があつてがらすきになっていたり、それから遠くだと全然とめなかつたりしているものですから、人の力ってすごいなと思っているところです。

大西委員長

自転車と生活道路の問題もありますので、何かお気づきの点ありましたらご発言をいただきたいと思います。いかがでしょうか、あと20分ぐらいですけれども。どうぞ。

上野委員

自転車の関係ではございません。先ほど委員長が安全で安心というふうな防犯のことをおっしゃいましたんですけれども、結局、最近非常に私の住んでいるところにも近くの人で、これ午後6時ごろに泥棒が入っている例が結構あるのです。そんなこともありまして、やはり防犯というものを抜きにして安全だとか快適だとかというのはあり得ない時代です。したがって、その視点はぜひ入れていただきたいわけなのですが、特に最近青少年の犯罪、それからあと外国人の犯罪がふえています。青少年の犯罪については教育的なことからもいろいろと対策が打たれていると思うのですけれども、外国人の犯罪、これに対しては余りいい方法はないのです。要するに我々がキャッシュを持って生活しているということが大前提にあるから、そういうふうに外国人が簡単にうちをねらって、うちの中にお金があるだろうと、あるいは路上でもってそういう人を何かしてお金をとるというふうなことであるわけです。

したがって、例えばキャッシュディスプレイなんかがあんなところにあるから、壊されてお金がとられるわけです。ああいうものをアメリカなんかにはほとんどないわけです。というのは皆さんご存じのとおり、昔からキャッシュをねらった強盗というのは西部劇をよく見ているわけですし、ああいう事例からキャッシュをもう持たない、そういう生活習慣になってしまったわけです。日本もそういうふうなことにしないと、これはやはりずっとねらわれます。いろいろな犯罪の一番の温床というか、根源にあるわけですから、一つ

川崎には幸いなことにITの企業がいっぱいいらっしゃいます。したがってITをもっともっとそちらの方に活用して、キャッシュレスの川崎というふうなものを目指しておやりになるというのも非常に川崎としての、ほかの市とは違った、ほかの自治体とは違った取り組みになってくると、川崎はこういうことをやってITを活用して、キャッシュレスの地になったよと。したがってもうそういう金銭にまつわる場所の変な犯罪は起こる根源は断ったのだというふうなことも、これからよく考えていかなければならないことだろうと私は思います。

以上です。

大西委員長

ほかにご意見ありましたら。きょうの最後の話題です。どうぞ。

伊中委員

質問よろしいでしょうか。「あんしん歩行エリア」の整備というところに……、

大西委員長

何ページ。

伊中委員

6ページなのですが、生活道路を整備していただくということで、「あんしん歩行エリア」を整備するということ、対策の例示の中で「交通信号の系統化」とあるのですが、不勉強でこの交通信号の系統化というのは一体どういうことを指すのかよくわからないので、教えていただきたいなど。特にこういう対策が例示してあるのだけれども、「あんしん歩行エリア」をどのようにつくるかというのがなかなかイメージできないものですから、ちょっとそこを説明していただきたいなど。

大西委員長

お願いします。

脇領建設局長

信号が連続している場合に、その整理を系統的にやって、特に交通渋滞を改善するというこの内容です。連続した信号。

大西委員長

一定の速度で走っていると青信号をずっと行けるとい、そういうことですか。それが「あんしん歩行エリア」と関係があるのかな。そこちょっとよくわからないな。

脇領建設局長

すみません。パンフレットで説明させていただきますけれども、「変動する交通量などの情報を収集し、適切に信号機を整理をするなど、交差点の渋滞緩和をします。LED信号機、音響式信号機などを設置して歩行者の安全を確保します。」とございます。ですから信号機の制御の方法のことだと。

池永土木建設部長

よろしいですか。「あんぜん歩行エリア」というのは、実は重点的にエリアを決めて今後やっていくということで計画をしているものですが、今年度整備計画を実は発注しております、この中で当然区役所を中心として事業そのものはやっていくようになるのですが、地元の住民の皆様方の意見を聞きながら整備をしていきたいというのが、一番主な項目になっておりまして、そういうことの中でいろいろなことがやはり一般市民の方が、ここを段差を下げて、ここに信号をと、いろいろなことが出てくるというふうに我々は考えています。その辺を生かした中で、整備を今後していきたいということで、実際の整備につきましては17年度からというふうに考えていますので、今年度につきましては各区役所を中心にいたしまして、市民の皆様方の意見を聞きながら、この「あんぜん歩行エリア」の整備計画の策定を進めていきたいということを考えておりますので、先ほど言われたようなことも当然出てくるというふうに想定をしております。

大西委員長

恐らく次のページで、自宅からゼロから500メートル以内の死亡事故が全体の6割を占めると、恐らくお年寄りとか子供さんが事故に遭われるというのと相関があると思うのですが、やはりこういうデータと連動させて整理されるといいのでしょうかね。

池永土木建設部長

そういうデータをもとに、そういう生活道路の整備というのに着眼をしているところがございまして、特にこのエリアは交通事故の多いところをエリアとして指定をしまして、目標としてやはり2割から3割の間、そういう交通事故等の削減を目指したものの事業というところに目標を置いています。

大西委員長

そういう話をするときには、安心の話なんかも一緒にするとちょっと関心が高まるのですかね。安心と安全は多少違うけれども、似ているところもあるのですよね。地域の関心というのは非常に重要ですから。

池永土木建設部長

そうですね。先ほど照明の話がちょっと出ていましたけれども、やはり交通事故だけでなく防犯の問題も当然出てくるかと思imasuので、それは防犯灯と道路照明といたらちょっと基本的に違うところがあるのですけれども、防犯灯と道路照明、中間的な形でやはりそういう防犯の問題も非常に大きいのがありますので、そこら辺も含めた形で、やはり照明をちょっとつけてあげるとか、そういうことも当然考えていかなければいけないなと。総合的にやはり安心して歩けるまちづくりということで考えていきたいというふうに考えています。

大西委員長

こういうエリアを、一つのエリア何年かけるのかわからないのですが、川崎市全体を覆うにはどのぐらいかかるのですか。

池永土木建設部長

箇所数としては先ほどもちょっと申し上げましたが、8エリアということだった。これは川崎は7区ですが、警察のエリア、警察署が臨港警察がございまして、川崎区に2警察署がございまして、合計8エリアということになっていまして、ことし16年度に整備計画を8カ所全部かけてまいります。したがって17、18、19年度までこの仕事

をある程度実行していきたいというふうに考えておりますが、実際には15年から実はもう始まっていますので、時間的に2年ぐらいちょっとロスがございます。したがってこれは国の補助をいただいてやる事業になっておりますので、若干19年度延長するというようなこともちょっと考えておかないと、3年間で8エリアを全部整備するというのは時間的に厳しいのかなというふうには考えています。

大西委員長

いやいや、だからその8エリアで済まないわけでしょう。市域全体をそのペースでやっていくと、どのぐらいかかるのか。

池永土木建設部長

8エリア全部やると、一応19年度まで。

大西委員長

8エリアというのは川崎市全部ということですか。

飛弾政策部主幹

8エリアの合計で990ヘクタールほどになっています。この「あんしん歩行エリア」の考え方は、やはり交通事故の発生が多いところ、ここをまずかけていくということですので、「あんしん歩行エリア」を全市に展開していくということではございませんで、まずこの990ヘクタールについて展開していくということです。ただ生活道路の整備に関する基本的な考え方というのは、やはり根底に出てくるかというふうには考えます。

大西委員長

これで必要な場所が990ヘクタールだということですか。

飛弾政策部主幹

事故の発生率の高い地域になります。

大西委員長

そういうことですか。

池永土木建設部長

そのほかに当然ございますよね、それはいわゆる通常の事業の中でやっていきますと。

大西委員長

何かご意見、はい、どうぞ内海さん。

内海委員

先ほどからも駐輪場の話で、駐輪をする人の意識の話が出ていましたけれども、やはり市民が快適に暮らすには皆さんがそういう他人のことを思いやる意識を持つということが大変重要だと思うのです。交通ルールを守るとか、路上駐車なども本当に迷惑だと思うのですが、それは市民の人ばかりではないとは思いますが。以前、宮前区の企業に勤めておりましたときに、社員に視覚障害者がおりまして、通勤路の信号に視覚障害者のために音楽をつけてほしいと警察にお願いしましたときに、そのあたりは高級住宅地なものですから、音がうるさくて、それはこういう住宅地には無理ですというふうに断られたことがありました。

やはりそのときにそういった障害者に対する冷たい住民の、（みんながそう言っているわけではないでしょうけれども、）意識を感じました。やはり市民がみんな快適に暮らすにはどこかが不自由しなくてはいけないようなところもあるでしょうし、そこをどういうふうにみんなの意識を持っていったら快適に暮らせるのか。最初に話があった環境問題についても、分別廃棄なども、環境に対する市民の高い意識をつくることによって、かなり進むのではないかなと思います。今日は、ハード的な側面での話が多かったかと思うのですが、ソフト的なといいますか、住民の意識はどういうふうにしたら高めていけるのだろうかというところを、もう少し考えた方がいいのではないかなと。

大西委員長

柴田さん何かご意見、ご感想か何かありましたらどうぞ。

柴田委員

言いたいことはいっぱいあるような気がいたしますけれども、ごみの問題も緑の問題もずっと一市民としていろいろかかわってきておりまして、現実にはこの新しいのを読むともう一つ、では私たちはその流れの中にどうやって参加していくのだろうかというところが、どうしても具体的に見えないのです。例えば「環境市民」なんて突然名づけられても困るという感じがしまして、環境市民という、本当にこれゼロ・エミッションですか、この工業団地なんか見ると、ああ川崎ってこんなになったんだ、かつて「公害のまち川崎」と言われたのが、今度はこういう川崎というのを言えるのだ。まさに誇りを持てる、で世界に発信できるすばらしいなと思うのですけれども、そういう川崎の中の一人として、私はどうしてもそれが結びつかないというか、自分の動きと結びつかないのです。

だから、今例えばこれを持ち帰って私なんか仲間に今こういう委員会にいるのよと言って、みんな川崎は何を目指しているのかというのがもう一つ見えないのです。どういう市をつくらうとして、市民はどうしたらいいのかということが、もう一つ見えない。だから全部書いてあるのだけれども、何も見えないという、何かそういう感じがしてずっといるもので、ずっと黙っておりました。

大西委員長

多分それをこの総合計画の中でつくらうということなのです。恐らく事務局の市役所の方も新しい市長さんになって何が方向づけられるのかというのがわかっているようでわからないから、あいまいな資料になっているわけです。この総合計画の中でその方向性がはっきりしていこうということなのではないか。後で最後に市長さんにお話ししていただく。では辻先生ちょっと。

辻副委員長

皆様のご意見をお伺いしていただきまして、私の意見もありますが、大体3点ぐらいきょうの議論、分けられるのではないかと思います。一つは今回少しでも具体的な議論をするということで、もともと非常に大きい、国のことを一度に議論しますので大変なのですが、その中でもなるべく具体的な話のネタを提供してもらったのではないかと思います。しかしやはり施策の大きいところがありますので、大きい流れのところをもうちょっとどうするかというのを、今柴田委員が言われたように一言で説明するとどうなってどうなるのかというのが、もうちょっと見えるような工夫です。具体的な施策のところは一部

プロジェクトはこういうものやっけていくというのはわかりましたので、そのところを少し今後評価する必要があるのではないかと思います。

それから2点目は、そうした中で私も今回ずっともともと加藤委員の方からも問題提起されていた中で、どうして今度新しい計画をつくるのだといったときのイメージで、今回新しい伸びそうなプロジェクトが出たわけですが、今回つくろうとする計画が今までなかった計画、やれないんじゃないことがあるから新しい計画を出す。しかし、そのほかの部分を変えないというようなことなのか、それとも新しく出すのも含めて今までやっていたことも大幅に見直さなければだめなのか、そのイメージを出さなければだめだと思うのです。だから新しいプロジェクトと並んでこれまでやってきたことは、今までどおり粛々とやれという計画なのか、それとも今までやっていた部分も少し変えなければだめなのかと、そのところを検討する必要があると。

それから3点目は、今回基本政策の大きいところを二つやったわけで、この二つの中にやはりいろいろな中身が入っていると思うのです。初めの環境と自然の方はまだ分野がはっきりしていたのですが、安全・快適の方はかなりいろいろなものが入っていて、これ以上この六つをふやすかどうかという問題がありますが、もうちょっとはっきりどこにどういう施策が入ってくるのかということをもっと明示した方が、一般の方にもわかりやすいのではないかと。そこら辺ちょっと提示の仕方を工夫しなければならないのではないかなという感じがしました。

個別、四つやったわけですがけれども、それはあとちょっと私のこれは私見なのですが、ごみの問題大幅に減ってきたとあったのですがけれども、不況だからどこでも減っているのです。川崎固有の努力でどこが減っているかというところをもうちょっと見ないと、今度何を出していくかというのが出ないのではないかなという感じがしました。それから緑は抽象的な施策は出ているのですが、やはりこれ具体的にどこまでやってどこまでやらないかというのをもうちょっと明確に出さないと、かえって不信感が出るのかなという感じもして、そこを詰める必要があると。

それから自転車が試みとしてはおもしろいのですが、なんか直感的には失敗するのではないかなと。というのは、やはりこれ整備するとますます駅まで自転車で行って、さらに潜在的な駐輪のあれがふえるのではないかと思います。ただ今回の新しい考え方として、特に区単位で気軽に実験して、成功したらどんどんやるし、失敗したら潔くすぐ退けると、やる前にぐちゃぐちゃ言わないでやってみようというのは、これはいい考え方なので、そ

れをうまく生かせる仕組みづくりができないかなというふうに思いました。

以上です。

大西委員長

どうもありがとうございました。予定の時間になってきましたので、この個別の基本政策についてはこれから全部で六つありますので、その六つを議論していこうということで、きょうその第1弾ということで二つ取り上げたわけです。ケーススタディというのか、網羅的にやるのではなくて、少しその中で重点を置きながら議論をしたということで、全体が見えないという、そういう嫌いもあったかと思えますけれども、なかなか限られた時間で議論するのも難しいという点もありますけれども、あと四つ残っていますので、それをずっと議論していきたいというふうに思います。

では最後になりますが、市長さんどうぞ。

阿部市長

きょうは極めて具体的なテーマで、いろいろなご提言をいただきまして、ありがとうございました。きょうは比較的具体的な問題であっただけに、最初のころに議論をしました大きな方向づけだとか、基本的な考え方のところは逆に忘れられてしまっているというような嫌いがありまして、それをもう一回説明しないといけないというようなことではなからうかと思えます。

極めて簡単なことでして、今まで解決しなかった市民にとって非常に不便な問題、困った問題、これを徹底的に解決する手法を確認して実行していこうということと、それからもう一つ、これから何がしか理想を追求していくために、川崎に現にある資源を十分に活用していこうと。それが市民の幸せだとかあるいは経済の活力の増進とか、そういった一般的に望ましいと思われるものを実現する方につなげていこうと、こういうことでございます。ですから今までやっていた部分でそのまま生きている役に立つものは当然そのままやっていくということでございまして、きょうは実は環境のところから出てこなかった公害対策という、上野さんからお話が出て、何かなるほどごもっともという感じで、NO_xとか自動車排ガス対策ですよね。これ非常に大事で、川崎では今現時点でも公害対策が非常に重要でございます。生活環境を守ろうということで、新しいところだけ取り出して地球温暖化云々とかということで議論を集中していますけれども、そういったベースとな

るものは非常に重要でございますので、ここに出ていなくても最終的にまとめるときには必ず出てくると、こういうものでございます。

ただやり方が問題だったというものについては、やり方を徹底的に変えていこうということです。根本的に解決できない問題で困っているものの一つとして自転車対策があるわけですが、今回、駅に近いところから遠いところまで料金格差を設けたり、要するに経済原則で自動的に問題が解決するような、そういう仕組みを入れようかと、そういう発想が少し入ってきているわけでありまして、放置自転車を収容する場所をある程度用意しまして、例えば違法駐輪にマークをつけていく人がいて、この人は公正にやらないといけませんが、その後それを撤去する人については1台当たり幾らお金を払うとか、ホームレスの人がやってもちゃんと商売になるような、そういう仕組みを入れるとか、経済原則を入れていくことによって解決できる可能性がある。その場合に違法の自転車を集めておいて置く場所がどこだと、あるいは例えばどのぐらい所有権の問題を消すことができるとか、いろいろ法律問題とかいろいろな問題があると思いますので、それを解決していくということであるわけです。

それから、最初の環境関係で、事業系ごみと一般ごみ、全体として減っているということで、それをどう分析するかという問題があるのですが、事業系ごみと一般ごみは川崎市では今まで事業系ごみは一定数量無料扱いしていたので、一般ごみとして事業系ごみを扱っていますから、事業系ごみは少なく出てきているのだらうと思ひまして、今度事業系ごみを自己責任にして、これがかなり大きく変わってくると思うのです。その辺の仕組みの問題がありますので、それをよく考えながら対策を講じていかないといけないだらうと思ひます。基本的にはごみ減量に役に立つような仕組みをつくっていかないと、そういうぐあいに思っております。

それからエコタウンについては、これはまず第一義的には企業同士で片方で余ったエネルギーを片方で有効活用するとか、廃棄物を資源化するというような、そういうようなサイクルをつくらうということでございますので、実際にそれが稼働するまでの過程においては、例えば製鉄のために廃プラスチックを活用するということになると、川崎のペットボトル、廃プラスチックだけでは多分足りませんので、もう少し大きな視野で集めてくるという、これはよそから廃棄物を持ってくるという問題があるのですけれども、しかしこのエコタウン構想で重視しているのはそうではなくて、廃棄物を資源に使って、そして製鉄コストを下げるというような、基本的にそういう先進的な仕組みをここで定着させると

ということですので、ですからこれがきっかけになっていろいろな発展があるわけです。環境問題をクリアすると同時に、製鉄事業が先進国のこの土地の値段の高いところでも採算がとれるという仕組みをつくっていくということで、しかもエココンビナートみたいに企業群が幾つか相互関係を持ってくっつくことによって、システムとして相当コストダウンができるとか、廃棄物の処理ができるとか、そういうことをねらっているわけですし、それが最終的にはアジア初めほかの国のこれから問題を起こすようなところに対して貢献できて、いろいろな形で波及効果をもたらすだろうと、そういうことですので、ですからその処理の過程でよそのごみを持ってくるということは、ある意味では当然のことだと思います。

川崎市内の紙について、今ホチキスなんかついたものについて処理できる工場が、ゼロ・エミッション工業団地にできているのですけれども、これについてはほかで処理できないものですから、みんなそこに入ってくるのですが、一般の紙についてはこれ値段がついていて、収集した後売れるわけです。ですからどこに流れているか全然わかりません。川崎に戻ってきているとは限りませんので、そういった市場原則の中で動いておりますので、それはちょっとわからないのですが、しかし、できるだけ川崎のごみについては川崎で処理できるように、しかもそれに加えてほかのごみも処理できるような仕組みで全体として回っていくようなことも、当然考えなければいけないのだろうと思っているわけයි。

それから緑の評価と条例です。これもようやく動き出した初めなものですから、これから見守っていただきたいと思うのです。ただ今までも開発は進んでいて、進んでしまったものについてごらんになったのだろうと思いますので、今方針を出してからかなり積極的に対策をやっておりますので、少しずつ効果は出てくるだろうと思います。しかし基本的には私有財産に対する制限の制約があるものですから、なかなか難しい問題があるわけです。

それから、安全で快適なまちづくり、これはやはり防犯、非常に大事で、先ほど言われてなるほどそれは入っていない。考えてみたら防犯というのは警察の仕事なものですから、県の仕事なのです。そういうことからついつい市政の中では中心に持ってこなかったということがあるのですけれども、しかし、一面犯人を捕まえるのは警察の仕事なのですけれども、防犯をするというのはやはり地域の、町内会やなんかの大きな役割になってきますし、それから学校の防犯なんかについても、学校そのもの、あるいは学校を含む地域社会

で何とかしないといけない。またやれる分野だと思うのです。派手派手の防犯パトロール隊のブルゾンなんか着て、それで大勢で老人クラブなんか定期的に散歩をするだけで犯罪が相当減るそうでございますので、そういった取り組みが必要で、今高津区で実際にそういうことを始めているわけですので、そういった形での防犯についても何がしかやはりやっていく必要があると思うのですが、これはどちらかというとなんか分野があった中で、分権と自治、区役所単位とか、地域単位のパートナーシップやなんかの問題になってくるのだらうと思っております。

それから上野さんから提案があったキャッシュレスにするというの、これいいアイデアで、川崎で何とかできるようにキャンペーンするというのは、非常にいい発想じゃないのかなと思うのです。どこまでできるかわからないし、地域通貨、エコマネーですよ。こんなのもいいのではないかとは思いますが。

それから「あんしん歩行エリア」は、やはりできれば広げていきたいのですが、とりあえず一定の各区一つとか、警察署単位で一つとかやれるところを先にやってということになっていくのだらうと思います。

それから障害者用の信号について、地域の住民が反対したと、これもやはりどちらかという自治と分権の、そういった地域のコミュニティーづくりの問題になってくるし、それから市民の意識と市民自治です。これはまた別立てで今準備しておりますので、そっちの方の流れで、かなり目に見えるものがいずれは出てくるのではなからうかと思っております。

こういう総合計画なものですから、盛りだくさんになってきて、一人一人がこれにどういぐあいに参画していくというのは、非常に見えにくくて、もっともっと細分化した個別のプロジェクトになったときに初めて自分たちの位置づけ、役所とそれから地域社会、事業者と個人がどういぐあいに参画するかというのが、それぞれ役割分担見えてくるのだらうと思うのですが、例えば地球温暖化防止なんていうのは、これはそれだけで対策マニュアルができております。行動計画ができておりますし、それからいろいろな行動計画、男女共同参画なんかでもできていますよね。ですからあれは基本的に生きておりますので、個人個人がどういぐあいに参画するかというのは、今までやってきた蓄積は相当ありますから、それをそのまま使っておやりいただければいいのではないかと思います。どっちかという役所の仕事としての仕組みをどういぐあいに組み立てていくか、改革していくかというところに今回は焦点が合わせられておりますので、役所のやり方に対してご意

見を遠慮なく言っていただくというような、そういうようなことでよろしいと思いますので、何でもおっしゃっていただければと、そう思っております。担当者もみんな聞いておりますので、よろしくをお願いします。

どうもありがとうございました。

大西委員長

どうもありがとうございました。その意味では今までどうやっているのかというのと対比させるような資料をつくってくれればと、もうちょっとわかりやすいですね。議論もしやすいと思います。

それでは、きょうは以上にしたいと思います。特に専門的な見地からアドバイスしていただいた加藤先生、どうもきょうはありがとうございました。

加藤（三）委員

いえいえ、とんでもないです。

大西委員長

それでは、最後に日程の確認をして散会したいと思います。事務局の方で日程についてお願いします。

瀧峠企画調整課長

どうもありがとうございました。日程でございますが、次回は6月15日火曜日、時刻は同じ6時から、場所も同じこのいさご会館という場所でございますが、それでテーマといたしましては六つの基本政策のうちの「活力にあふれ躍動するまちづくり」の部分と、六つ目の「地域の魅力が輝く自治と風格のまちづくり」ということでご議論をいただければと思っております。その後につきましては6月29日、やはり火曜日でございますが、同じ時刻、同じ場所で「幸せな暮らしをともに支える」という政策の部分と、「人を育て心をはぐくむまちづくり」という部分について、ご議論をしていただければというふうに考えてございます。よろしくお願いいいたします。

大西委員長

ちょっとその最後にまとめるもう一回が要るのではないかというようなこともあって、また日程が1日ぐらい場合によっては追加させていただく可能性はありますが、それはまたお諮りしたいというふうに思います。

ではそれでいいですね。きょうはここまでにしたいと思います。どうも皆さんご苦労さまでした。ありがとうございました。