

第98回川崎市都市計画審議会議事録

1 開催日時 令和6年7月31日（木）午後2時00分～午後4時45分

2 開催場所 川崎市役所本庁舎2階 ホール

3 出席者

○委員

中村会長、井口委員、工藤委員、重富委員、島田委員、大沢委員、水庭委員、宮下委員、吉田委員、
岩山委員、中村委員、渡部委員、大澤委員、佐々木委員、伴委員、中川委員、倉林委員（代理荏部）、
岩崎委員（代理小島）

○事務局

まちづくり局計画部 武藤部長

都市計画課 大場課長、吉尾担当課長

管理担当 山口担当係長

企画調整担当 玉木課長補佐

都市調査担当 張戸担当係長

都市基盤担当 市橋担当係長

まちづくり局拠点整備推進室 町井担当課長、高橋課長補佐

建設緑政局道路河川整備部道路整備課 志村担当課長、大平担当係長

4 議題

○都市計画議案

諮問第473号 川崎都市計画都市高速鉄道の変更（東日本旅客鉄道南武線）

諮問第474号 川崎都市計画道路の変更（3・5・2号矢向鹿島田線ほか11路線）

○その他議案

「低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドライン」に基づく評価結果について（小杉町一丁目地区）

5 傍聴者数 10名

第98回川崎市都市計画審議会議事録

(武藤部長)

定刻でございます。本日は大変お忙しい中、川崎市都市計画審議会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本審議会事務局のまちづくり局計画部長の武藤でございます。よろしくお願いいたします。

川崎市では、脱炭素社会の実現に向けて、通年輕装勤務を実施しておりますので、あらかじめ御了解いただきたいと存じます。

次に、本日の審議会における会議の公開についてでございます。本日の審議会は、川崎市審議会等の公開に関する条例に基づき、公開とさせていただきます。本日の会議録に個々の発言者、氏名を記載することをあらかじめ御了解ください。

続きまして、川崎市都市計画審議会委員についてでございます。同委員は2年の任期でございます。本年は改選期となり、公募委員以外の方々は前期から継続されている方も含めまして、本年5月1日付で新たに委員の委嘱をさせていただいており、また公募市民委員の方々につきましても、6月1日付で新たに委嘱をさせていただいております。

議事に入ります前に、本日御出席していただいております今期の都市計画審議会委員の御紹介をさせていただきます。

初めに市議会議員の皆様方でございます。日本共産党、井口真美委員でございます。

(井口委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

公明党、工藤礼子委員でございます。

(工藤委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

あしたの川崎・日本維新の会、重富達也委員でございます。

(重富委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

みらい、嶋田和明委員でございます。

(嶋田委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

次に、学識経験者の皆様でございます。日本大学教授、大沢昌玄委員でございます。

(大沢委員)

大沢でございます。よろしくお願いします。

(武藤部長)

日本大学教授、中村英夫委員でございます。

(中村英夫委員)

どうぞよろしくお願いいたします。

(武藤部長)

東京農業大学教授、水庭千鶴子委員でございます。

(水庭委員)

水庭です。よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

拓殖大学教授、宮下量久委員でございます。

(宮下委員)

宮下です。

(武藤部長)

横浜国立大学教授、吉田聡委員でございます。

(吉田委員)

吉田です。よろしくお願いします。

(武藤部長)

川崎商工会議所副会頭、岩山眞士委員でございます。

(岩山委員)

岩山です。よろしくお願いします。

(武藤部長)

神奈川県宅地建物取引業協会常務理事、中村公則委員でございます。

(中村公則委員)

中村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(武藤部長)

川崎地域連合議長、渡部堅三委員でございます。

(渡部委員)

渡部です。よろしくお願いします。

(武藤部長)

次に、市民委員の皆様でございます。大澤仁委員でございます。

(大澤委員)

大澤です。よろしくお願いします。

(武藤部長)

佐々木良司委員でございます。

(佐々木委員)

佐々木です。よろしくお願いします。

(武藤部長)

伴行江委員でございます。

(伴委員)

伴です。よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

川崎市全町内会連合会副会長、中川潔委員でございます。

(中川委員)

はい。よろしくお願いします。

(武藤部長)

次に、関係行政機関として、神奈川県警察本部交通部長、倉林徹委員でございます。本日は代理といたしまして、交通規制課交通規制官、荏部様に御出席をいただいております。

(荏部氏)

代理で来た荏部です。よろしくお願いします。

(武藤部長)

国土交通省関東地方整備局長、岩崎福久委員でございます。本日は代理といたしまして、川崎国道事務所副所長、小島様に御出席をいただいております。

(小島氏)

代理で参りました小島です。どうぞよろしくお願いいたします。

(武藤部長)

また本日欠席されております自由民主党、山田瑛理委員、川崎市農業委員会会長、小川耕平委員につきましては、お名前だけの御紹介とさせていただきます。

なお、委員名簿につきましては、お手元のタブレット端末に格納してございますので、後ほど御参照ください。

続きまして、本年度の審議会事務局となる川崎市職員を紹介させていただきます。改めまして、まちづくり局計画部長の武藤でございます。

よろしくお願いいたします。

都市計画課長の大場でございます。

(大場課長)

大場でございます。よろしくお願いします。

(武藤部長)

担当課長の吉尾でございます。

(吉尾担当課長)

吉尾です。よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

課長補佐の玉木でございます。

(玉木課長補佐)

玉木でございます。よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

担当係長の張戸でございます。

(張戸担当係長)

張戸でございます。よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

担当係長の市橋でございます。

(市橋担当係長)

市橋でございます。よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

担当係長の山口でございます。

(山口担当係長)

山口です。よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、川崎市都市計画審議会会長の選出について御報告いたします。川崎市都市計画審議会では、都市計画審議会運営要領第3条におきまして、会長の任期は委員の任期とすると定められており、前回の都市計画審議会まで会長を務めていただきました中村英夫会長が本年4月30日で任期が満了となったことから、今回新たに会長を選出することとなりました。本来であれば、改選後の都市計画審議会において選挙を実施し、会長選出を行うところでございますが、今期につきましては、審議会より先に小委員会を開催する予定だったことから、委員皆様の同意の下、書面による選挙を実施いたしました。選挙の結果、委員総数の同意をもって、会長は中村英夫委員に決定しておりますので、改めて御報告いたします。

また、中村会長から職務代理者として大沢昌玄委員の御指名をいただいておりますこと、大沢委員の御承諾をいただいておりますことを併せて御報告いたします。

次に、小委員会に属すべき委員についての御報告です。小委員会委員は、川崎市都市計画審議会条例施行規則第3条第2項の規定により、川崎市都市計画審議会の会長が指名することとなっております。本日配付しております名簿のとおり、会長から指名をいただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は今季最初の都市計画審議会となりますことから、中村会長から御挨拶を頂戴したいと存じます。よろしくお願いいたします。

(中村会長)

改めまして、前期に引き続きまして、会長に選出いただきました中村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

この審議会、前期と言いましょうか、前の期から、いわゆる線引きの見直しでございましたり、立地適正化計画でございましたり、そういった議論を進めておりまして、今、ちょうど大詰めの段階にもなっております。そういったこともあって、引き続きということなのかなとも理解をしております。

また先ほど、会場の大きなスクリーンに流れておりましたけれども、川崎市さん、100周年、市制100周年というところもございます。これから次の時代へ向けて、さらなる発展、今で言いますと持続可能な発展ですね。それに向けた議論が、この都市計画審議会としても非常に大事になるのかなとも思います。そういった中で、しっかりと審議会の役割を果たせるように、運営に努めてまいりたいと考えてございます。どうぞ、委員皆様の御協力をよろしくお願いをする次第でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

(武藤部長)

中村会長、ありがとうございました。

それでは、定足数の報告をいたします。本日は委員総数20名のうち18人出席で、半数以上の御出席をいただいておりますので、川崎市都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、本審議会は成立していることを報告させていただきます。

それでは、これからの司会進行は会長にお願いいたします。中村会長、よろしくお願いいたします。

(中村会長)

承知しました。ただいまから第98回川崎市都市計画審議会を開会いたします。本日の議事につきましては、お手元にごございます議事次第に従いまして進めてまいります。

なお本日の議事録署名人は、大沢昌玄委員と伴委員にお願いをいたします。よろしくお願いいたします。

傍聴の申出はございますか。

(山口担当係長)

はい。ございます。

(中村会長)

はい。それでは事務局で傍聴者を入室させてください。また引き続き、傍聴の方がお見えになりましたら、以後、事務局で適宜入室させていただくようお願いします。

—— 傍聴人入室 ——

(中村会長)

それでは、都市計画議案でございます。本日付で川崎市長から諮問を受けております、「川崎都市計画都市高速鉄道の変更（東日本旅客鉄道南武線）」に関する議案として、諮問第473号、諮問第474号につきまして、一括して審議を行いたいと思います。

関係職員として、建設緑政局道路整備課から職員が出席をしております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

(吉尾担当課長)

はい。それでは諮問第473号「川崎都市計画都市高速鉄道の変更（東日本旅客鉄道南武線）」、諮問第474号「川崎都市計画道路の変更（3・5・2号矢向鹿島田線ほか11路線）」について御説明いたします。

これらの案件は、都市高速鉄道、東日本旅客鉄道南武線の関連案件でございますので、一括して御説明させていただきます。スクリーンを御覧いただくとともに、お手元のタブレット端末のファイル1-1、諮問第473号及び474号東日本旅客鉄道南武線ほか関連案件をお開きください。スクリーンを用いて御説明いたしますが、説明内容に応じて、スクリーンに表示されるスライドにファイルの該当ページを記載しておりますので、適宜御確認ください。

始めに、位置関係について御説明いたします。こちらは位置図でございます。方位はスクリーン上が北となります。始めに鉄道の位置関係でございますが、こちらがJR東日本南武線で、画面の下側から矢向駅、鹿島田駅、平間駅、向河原駅、武蔵小杉駅でございます。また、こちらはJR東日本横須賀線で、新川崎駅、武蔵小杉駅でございます。

今回、南武線連続立体交差事業の具体化に伴いまして、都市計画に、都市高速鉄道として南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間を追加するものでございます。

また、あわせて、関連する都市計画道路の変更として、矢向鹿島田線、大田神奈川線、古市場矢上線、塚越南加瀬線の各幹線街路の変更、また新たに平間駅付近から向河原駅付近の間における南武線の西側に区画街路の追加、塚越踏切付近から向河原駅付近の間における南武線の東側に自転車歩行者専用道路として、特殊街路南武線沿道の追加をするものでございます。

スクリーンでは、対象地域周辺の航空写真を映しております。方位はスクリーンの上が北となっております。

続きまして、南武線連続立体交差事業の対象となる矢向駅から武蔵小杉駅間の沿線の課題について御説明いたします。

課題といたしましては、複数ある開かずの踏切などに起因して、踏切遮断による交通渋滞など、通学路の安全性の低下、生活利便性等に関する課題、災害発生時の緊急輸送等に関する課題が生じており、これら課題の解決に当たり、抜本的な踏切対策が必要となっております。

次に、上位計画の位置づけについて御説明いたします。始めに、川崎市総合計画第3期実施計画でございます。川崎市総合計画とは、本市が目指す都市像やまちづくりの基本目標を定めたものでございます。

南武線連続立体交差事業につきましては、渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の立体化による利便性の向上などに向け、長期的な事業を進める中で生じる社会変容等に適切に対応しながら進めることを位置づけております。

続きまして、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針でございます。整備、開発及び保全の方針は、広域的、根幹的な都市計画に関する基本的な方針を定めるもので、地域の発展の動向や将来の見通し等を勘案して、長期的な視野に立った本市の将来都市像の実現に向けて、その道筋を明らかにしようとするものでございます。南武線連続立体交差事業につきましては、交通事故の防止、交通の円滑化等を目的として進めることを位置づけております。

最後に都市計画マスタープランでございます。都市計画マスタープランは、本市の都市計画に関する基本方針を示すものでございます。南武線連続立体交差事業につきましては、渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による生活利便性の向上、歩行者等の安全性向上など、暮らしやすいまちの実現に向け、関係機関との連携を図りながら進めることを位置づけております。

次に、ＪＲ東日本南武線連続立体交差事業について御説明いたします。

初めに事業の概要についてでございます。本事業は、矢向駅から武蔵小杉駅間の約４．５キロの区間を連続立体交差化し、踏切を９か所除却するもので、これにより道路交通の円滑化、地域分断の解消等の、安全で利便性が高く、災害に強いまちづくりを推進していくものでございます。

続きまして、スクリーンでは、南武線連続立体交差事業の高架化整備イメージを映しております。

引き続き、各駅の整備イメージを映しております。こちらは鹿島田駅周辺、こちらは平間駅周辺、こちらは、向河原駅周辺でございます。

続きまして、関連する都市計画道路整備について御説明いたします。

初めに、スクリーン下の平面図に水色でお示ししている矢向鹿島田線についてでございます。ピンク色で示す矢向駅付近から南武線が高架になっていくすりつけ区間と、同じくピンク色で示す鹿島田、平間駅間の南武線から離れる区間につきましては、中段の参考断面図のとおり、幅員１５メートルで整備する予定でございます。矢向駅付近からのすりつけ区間につきましては、スクリーン中段に平面図をお示ししておりますが、黄色の現在の都市計画道路の区域から、南武線連続立体交差事業に併せて道路の区域が西側に移動し、赤い色の区域に変更となります。

続きまして、スクリーン下の平面図、ピンク色で示す南武線高架化区間と平行する区間につきましては、現在の都市計画決定の道路幅員は１５メートルでございますが、別線高架工法により、南武線が西側に移動すること、また、南武線の高架下を一部活用することにより、当該区間における矢向鹿島田線の道路幅員を１２メートルに変更いたします。なお、当該区間の自転車歩行者の通行機能の一部につきましては、南武線の東側の鉄道跡地に設ける幅員５メートルの自転車歩行者専用道路が担うこととなります。また矢向鹿島田線につきましては、事業の具体化により、南武線と並行する区間において、現在の都市計画の区域よりも西側区域を変更する箇所がございます。

次にピンク色の矢印でお示した鹿島田駅付近でございますが、南武線の工法変更やホームなどの駅施設を構築する必要があることから、都市計画道路の区域が約10メートル程度西側へ変更いたします。

次にスクリーン下、平面図、ピンク色の矢印で示した矢向鹿島田線と国道409号線との交差箇所付近でございます。当該箇所は矢向鹿島田線の整備に併せてT字交差点となり、国道409号線につきましては、南武線より西側の区間は矢向鹿島田線に移る予定でございます。

次に、スクリーン下の平面図、黄緑色でお示しております平間駅付近から向河原駅付近の区間におきましては、南武線の西側に幅員6メートルの区画街路を設けます。また、南武線の反対側、紫色でお示しております東側の鉄道跡地には、幅員5メートルの自転車歩行者専用道路を設けます。

続きまして、スクリーン下の平面図、緑色でお示している都市計画道路大田神奈川線についてでございます。オレンジ色の矢印、平間駅付近の参考断面図をお示しておりますが、平間駅付近では幅員20メートルで整備する予定でございます。

また現計画では、矢向鹿島田線との交差部は、お示しのような区域で都市計画決定しておりますが、安全性向上の観点から、交差角の見直しを行います。これに伴い、大田神奈川線の区域を変更いたします。また、川崎駅丸子線との交差点付近でも整備に当たりまして、安全性向上の観点から線形変更に伴う区域変更を行います。

続きまして、スクリーン下の平面図、茶色でお示している古市場矢上線についてでございます。古市場矢上線につきましては完成区間でございまして、矢向鹿島田線との交差部で、区域の変更は行わず、右折車線を確保する再整備を行う予定でございます。

最後にスクリーン下の平面図、群青色でお示している都市計画道路、塚越南加瀬線についてでございます。塚越南加瀬線につきましては、ピンク色の矢印の箇所付近の参考断面図をお示しております。現計画では、矢向鹿島田線の交差部まで幅員12メートルの区域となっておりますが、道路交通円滑化に向けた右折車線の確保のため、オレンジ色の矢印の交差部において、幅員15メートルまで区域を広げる変更を行います。拡大図をお示しておりますが、黄色が現在の都市計画区域で、赤色の区域に変更するものでございます。

関連する都市計画道路整備についての御説明は以上です。

続きまして、今後の事業スケジュールについて御説明いたします。

本都市計画審議会後、令和6年8月に都市計画決定し、令和6年度中の事業認可取得、その後5年間で工事に必要な用地を取得し、下り線高架工事、下り線切替えを行い、工事着手から10年目に開かずの踏切の解消、その後、上り線高架工事を行い、令和21年度の完成を目指しております。

続きまして都市計画案について御説明いたします。

こちらはこれまで御説明させていただいた事業内容の実現に向けて、都市計画に位置づ

ける案の内容でございます。

始めに、南武線についてでございます。こちらは都市高速鉄道として追加する変更を行うものでございます。これまでの都市計画の経緯でございますが、昭和50年11月に中原区上丸子山王町から高津区久本まで、武蔵小杉駅から武蔵溝ノ口駅間の連続立体交差事業に関する都市計画決定をしております。平成4年1月には東京都稲城市側の連続立体交差事業に合わせて追加をしております。これらにつきましては、いずれも事業は完了しております。

次に都市計画の案の内容になりますが、始めに構造形式の表記について御説明いたします。今回、構造形式として、嵩上式と地表式との表記が出てまいりますが、嵩上式とは、線路の施工基面が地表面よりおおむね5メートル以上である高架橋の区間、地表式とは5メートル未満の区間、いわゆるすりつけ区間をお示ししております。

それでは案の内容について御説明いたします。こちらは計画図でございます。資料5ページから7ページになります。

都市高速鉄道として追加変更する区間は延長約4,400メートルで、構造形式としては、画面左側の川崎方から、延長約420メートルの区間が地表式、そこから画面右側、立川方に向かって延長約3,570メートルの区間が嵩上式となり、資料6ページに変わります。引き続き嵩上式、延長約3,570メートルの区間が続き、資料7ページに移ります。向河原駅北側付近から延長約410メートルの区間が地表式となります。

次に都市高速鉄道の計画書を映しております。資料は戻りまして4ページでございます。

名称は東日本旅客鉄道南武線、延長約4,400メートル、その内訳として、構造形式ごとに延長等を定めるとともに、鹿島田駅、平間駅、向河原駅を設けることなどを位置づけるものでございます。

理由書を映しております。資料は4ページでございます。

都市計画の追加の理由でございますが、南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差事業により、9か所の踏切を除却し、道路交通の円滑化や地域分断の解消等の、安全で利便性が高く、災害に強いまちづくりを推進するためでございます。

次に、関連する都市計画道路の変更について御説明いたします。

始めに水色でお示ししている矢向鹿島田線の変更でございます。これまでの都市計画の経緯でございますが、昭和21年8月に戦災復興計画上、必要な路線として都市計画決定し、以降、御覧の変更を行っております。

次に計画図をお示ししております。資料は12ページです。

矢向鹿島田線につきましては、路線全体を幅員15メートルで都市計画決定しておりましたが、先ほど御説明しましたとおり、南武線連続立体交差の地表式区間と並行する区間は、画面左側から道路幅員15メートルのまま、道路区域の変更を行います。また、嵩上式の区間と並行する区間は幅員を12メートルに変更するとともに、鹿島田駅周辺において、西側へ道路の線形を移動させるなどの区域の変更を行います。次に画面右側、北側へ

移動しまして、資料１３ページです。当該区間におきまして、幅員を１２メートルに変更する区間が続き、南武線から離れていく区間につきましては、現都市計画と同じく幅員１５メートルですが、一部で区域の変更を行います。矢向鹿島田線終点部ですが、先ほど御説明しましたとおり、交差部の変更に伴い、区域の変更とともに延長が約１０メートル延伸となります。

次に計画書を映しております。資料が戻りまして１０ページでございます。

矢向鹿島田線はこちらで、変更する箇所としては延長約２，６２０メートル、標準となる幅員は１２メートルとなります。また当該路線においては、車線数を都市計画に定める事項となってから初めての都市計画変更となりますので、新たに２車線と位置づけるものでございます。

こちらは理由書でございます。資料１０ページでございます。

矢向鹿島田線の都市計画変更の理由でございますが、南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間における連続立体交差事業を別線高架工法で行うこと、及び大田神奈川線との交差部の安全性を向上させるために、位置、区域及び幅員の変更を行うとともに、車線数を全数において定めるものでございます。なお、幅員変更に伴う自転車歩行者の通行機能は、線路東側に整備される特殊街路と併せて確保するものとなります。

次に緑色をお示ししている大田神奈川線の変更でございます。始めに、これまでの都市計画の経緯でございますが、昭和２１年８月に戦災復興計画に必要の路線として、平間北加瀬線の名称で都市計画決定しており、以降、御覧の変更を行っております。

次に計画図をお示しします。資料は１３ページでございます。

先ほど御説明しましたとおり、矢向鹿島田線の交差角の見直しなどによる区域変更や、連続立体交差事業に伴い、交差の構造が南武線と平面交差から立体交差へ変更するものでございます。

こちらは計画書でございます。資料は戻りまして１０ページでございます。

大田神奈川線はこちらで、変更する箇所としましては、車線数はこちらにも新たに２車線、鉄道等の交差の構造は南武線と立体交差となります。

こちらは理由書でございます。資料１０ページでございます。

大田神奈川線の変更の理由でございますが、南武線が高架となるために交差の構造の変更及び矢向鹿島田線との交差部等の安全性を向上させるために区域の変更を行うとともに、車線数を全数において定めるものでございます。

次に、茶色でお示ししている古市場矢上線の変更でございます。始めに、これまでの都市計画の経緯でございますが、昭和２４年５月に古市場住宅付近の交通安全を図るため、鹿島田古市場線の名称で都市計画決定しており、以降、御覧の変更を行っております。

次に計画書を映しております。資料は１０ページでございます。

古市場矢上線は、こちらに変更する箇所として、交差の構造が南武線と立体交差となります。

こちらは理由書でございます。資料 10 ページでございます。

古市場矢上線の変更の理由でございますが、南武線が高架となるために交差の構造の変更を行うものでございます。

次に、群青色でお示ししている塚越南加瀬線の変更でございます。始めにこれまでの都市計画の経緯でございますが、昭和 32 年 12 月に既定の都市計画路線と連絡させるため、都市計画決定しており、以降、御覧の変更を行っております。

次に計画図を映しております。資料 12 ページでございます。

先ほど御説明しましたとおり、矢向鹿島田線との交差部において、右折車線の設置に伴う区域の変更を行うものでございます。

こちらは計画書でございます。資料は戻りまして 10 ページでございます。

塚越南加瀬線はこちらで、変更する箇所は車線の数で、こちらにも新たに 2 車線となります。

こちらは理由書でございます。資料 10 ページでございます。

塚越南加瀬線の変更の理由でございますが、矢向鹿島田線との交差部の右折車線設置に向けた必要な幅員を確保するために区域の変更を行うとともに、車線数を全数において定めるものでございます。

なお、以上の既定の都市計画道路の変更に併せて、今回交差する鉄道の名称について更新及び統一を図るとともに、位置において地名を更新する変更を行います。

次に、黄緑でお示ししている区画街路の追加でございます。こちらは計画図でございます。資料 13 ページでございます。

南武線の西側に区画街路 13 号線、幅員 6 メートル、区画街路 14 号線、幅員 6 メートルを追加変更いたします。

資料 14 ページに移りまして、区画街路 14 号線ですが、向河原駅西側の交通広場に接続する計画でございます。

次に計画書を映しております。資料戻りまして 10 ページでございます。

7・7・8 号区画街路 13 号線、7・7・9 号区画街路 14 号線を追加いたします。幅員 6 メートルでございます。

こちら理由書でございます。資料では 10 ページです。

区画街路 13 号線、14 号線の都市計画決定の理由でございますが、南武線の西側において、連続立体交差事業区間と並行し、都市環境の保全等を図るために都市計画決定するものでございます。

最後に紫色でお示ししている自転車歩行者専用道路である特殊街路、南武線沿道 1 号線から 6 号線の追加でございます。

こちらは計画図でございます。資料は 12 ページから 14 ページでございます。

現在の塚越踏切付近から画面右側へ、南武線の東側に南武線沿道 1 号線から 3 号線、さらに北側に 4 号線から 6 号線、幅員 5 メートルの自転車歩行者専用道路を向河原駅付近ま

で追加するものでございます。

次に計画書を映しております。資料戻りまして10ページでございます。

特殊街路の8・7・7号から8・7・12号、南武線沿道に1号線から6号線を追加し、各路線において幅員5メートルなどを追加するものでございます。また備考欄には、自転車歩行者専用道路であることをお示ししております。

こちらは、理由書でございます。資料10ページでございます。

南武線沿道1号線から6号線の都市計画決定の理由でございますが、南武線の東側において、連続立体交差事業区間と並行し、都市環境の保全を図るために、また、1号線から4号線は、矢向鹿島田線の自転車歩行者の通行機能の一部を担うために、都市計画決定するものでございます。

都市計画案に関する説明は以上でございます。

続きまして、都市計画案の策定の経過について御説明いたします。

令和5年3月16日、17日に都市計画の素案について説明会を開催いたしました。説明会后、3月20日から4月3日まで素案の縦覧を行ったのち、公聴会を開催し、6名の方から公述意見をいただきました。

口述意見と市の考え方の縦覧を6月19日から7月19日まで行いました。その後、令和6年5月7日から5月21日まで、都市計画法第17条の規定に基づき、案の縦覧をいたしましたところ、9名の方から意見書の提出がございました。

では続きまして、各意見の詳細について御説明させていただきます。

(大場課長)

続きまして、都市高速鉄道の変更ほか関連案件について、公述意見の要旨及び都市計画案に対する意見の要旨と、市の考え方について御説明いたします。お手元のタブレット端末のファイル、別添資料、東日本旅客鉄道南武線ほか関連案件をお開きください。スクリーンを用いて御説明いたしますが、説明内容に該当するファイルページをスクリーンに表示しておりますので、適宜御覧ください。

それではスクリーンを御覧ください。

初めに、資料構成について御説明いたします。資料は4種類ございます。別添資料の1ページから20ページ、公述意見の要旨と市の考え方、21ページから32ページに都市計画(案)に対する意見の要旨と市の考え方、33ページから38ページ、都市計画(案)に対する意見の要旨と市の考え方、意見書全文、こちらは意見の内容ごとに分類し、市の考え方をまとめさせていただいております。

次に、参考資料2は公述意見及び都市計画案に対する意見の要旨と市の考え方の概要、こちらは別添資料の概要版としてまとめたものでございます。公述意見及び都市計画案に対する意見は重複する内容も多いため、本日は参考資料を用いて御説明させていただきます。

まず、意見書の数についてですが、公述意見につきましては6名の方から御意見をいた

だいております。

次に、都市計画案につきましては、9名の方から御意見をいただいております。

意見の区分ごとの件数につきましては、賛成0通、反対7通、その他2通でございます。

次に、意見の分類でございます。いただいた意見を内容ごとに3種類の大分類に整理しております。計画全般に関する意見につきましては、小分類としまして、細かな分類を行っております。

意見の件数につきましては、提出された意見の中には、1通の中に複数の意見が含まれている意見書もございましたので、それぞれ抽出すると、合計で12件の御意見となっております。

それでは、大分類の①計画全般について御説明いたします。9件の御意見がございまして、意見の区分はスクリーンでお示しするとおりでございます。

小分類、鹿島田駅ペデストリアンデッキについての御意見です。一般的に不動産価値というのは、対象不動産単体に加えて、周辺の環境も価値形成の要因となる。私が現在のマンションを購入決定した要因の一つはペデストリアンデッキであり、J R新川崎駅まで行ける利便性にあった。資産価値に直結するペデストリアンデッキの方向性が不明確な上、前述の資産価値の観点に対する見解・回答・代案を行政が言及していない以上は反対である。

これに対する市の考え方ですが、鹿島田駅の鉄道を東西につなぐペデストリアンデッキにつきましては、鹿島田駅前に接続させる方針です。鹿島田駅東側の大規模マンションとJ R新川崎駅間の歩行者動線につきましては、地域の皆様の御意見を伺いながら、1階レベルの歩行者空間の整備について、安全性・利便性の確保が図られるよう検討を行ってまいります。

不動産の資産価値につきましては、鉄道高架化により分断された市街地の一体化による影響や、各々の目的や評価する方によって異なるものになりますので、意見を述べることは難しいと考えております。

次の御意見です。鹿島田駅ペデストリアンデッキは工事中も存続させるべき。今後、用地取得や工事費高騰による事業費が現状見込みより増加することが予想されるため、今後の人口減少やテレワークの増加などを加味した上で、将来の現状計画との差異が明確となった場合では、将来に負の遺産を残さない事業計画とすべき。

これに対する市の考え方ですが、工事施工中における駅周辺の歩行者の動線につきましては、今後行う詳細設計において、施工計画や代替通路の設置などについて検討を行ってまいります。本事業については、令和5年度の「川崎市公共事業評価審査委員会」において、事業継続が「妥当である」との審議結果でございましたが、今後においても定期的の実施している事業評価に際しては、人口減少などの社会環境の変化や事業費も考慮した中で、事業としての評価を行い、その結果に基づいて事業を進めたいと考えております。

次の御意見です。南武線を高架化しても、現在鹿島田から新川崎に通っているペデスト

リアンデッキを分断してしまうことに疑問を感じる。しかも、矢向については横浜市となるため高架化にならないという何とも信じがたい計画。そもそもＪＲの朝のダイヤに異常性を感じる。踏切の開く時間を確保したダイヤに変更してから計画を見直すこと。鹿島田のデッキの撤去は絶対認められない。

これに対する市の考え方ですが、本事業はＪＲ東日本南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の約４．５キロにおける鉄道を高架化にすることにより、９箇所の踏切を除去し、踏切に起因する事故や渋滞を解消することで地域交通の安全性・円滑性等の向上を図るとともに、分断された地域の一体化による生活利便性の向上を図り、誰もが安心して暮らしやすく、災害に強いまちづくりを推進するものです。

そのため、尻手駅から矢向駅間の横浜市域につきましては、横浜市において連続立体交差候補区間と位置づけられていることから、横浜市に対して立体交差化が図られるよう協力を求めています。

続きまして、都市計画道路についての御意見です。

ペDESTリアンデッキの機能低下に伴い、古市場矢上線の地上部分の歩行者が増加するものとする。歩行者・自転車の交通安全上、矢向鹿島田線の一般部分と同程度に、古市場矢上線側の歩道及び自転車通行帯についても、歩道幅員３メートル、路肩１．５メートルを確保するようにしてほしい。

これに対する市の考え方ですが、古市場矢上線の断面構成につきましては、鹿島田駅の鉄道を東西につなぐペDESTリアンデッキを利用している歩行者を転換すること、また、改札前ということも踏まえ、必要な機能が確保できる空間とする計画としております。

次の御意見です。別線工法変更により鹿島田駅改札口が２階から１階に変更され、歩行者動線が地表面となり、改札前の高架下を利用する東西自由通路の設置で朝夕乗降の混雑緩和措置を求める。古市場矢上線、矢向鹿島田線が交わる鹿島田駅前の交差点計画は、ペDESTリアンデッキの除去により歩車分離から歩車共存へととなりますが、交差点構造は歩行者が安全、快適に通行できるよう配慮が最重要と考えて、スクランブル交差点化、車道の幅員適正化での整備を求める。

これに対する市の考え方ですが、新たに１階レベルに設置される鹿島田駅の改札前については、安全かつ円滑な利用環境となるよう、東西を結ぶ歩行者空間を確保いたします。

鹿島田駅付近の交差点につきましては、「川崎市道路の構造の技術的基準に関する条例」に基づいた交差点形状として計画しております。整備に当たりましては、地域の皆様の御意見を伺いながら、安全性・利便性が向上するよう、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。

次の御意見です。矢向鹿島田線１．５８０メートルのうち、川崎堀踏切から朱印橋入口交差点までの３５０メートル区間について、既存国道４０９号線道路を有効活用した手法を活用し、８・７・１０南武沿線４号線の新たな整備により補完代替えをすることで、変更予定の新設の都市計画道路整備費用が既存道路の代替えにより大幅に減り、事業費の削

減を求める。

矢向鹿島田線の一部変更を見直すことで区画街路 13 号との連携を図り、利害関係住民の不安、負担の軽減を図るとともに総事業費の節減、早期着工を図る。

仮称川崎堀踏切交差点が丁字路交差点構造に変更整備することで、既存 409 号線は車止めポールが設置されて、現行主要な自動車道通行は直進方向ではなくなり、渋滞や横断歩道の巻き込み事故の危険性がある右折をしなければならない。また逆方向からの左折になり、交差点の歩道の高架橋脚による見通し不良により同様の危険性が懸念される。

昭和 21 年に計画した都市計画について、いまだに実行しようとしていることに疑問を感じる。住宅街に幹線道路を造ることに反対である。高架化しても幹線道路を造ることで、幹線道路の横断、渋滞、大型車両の通行の増大に伴う騒音、排気ガス等の環境の変化が考えられる。

これに対する市の考え方ですが、矢向鹿島田線は、東日本旅客鉄道南武線と並行して、本市川崎・小杉駅周辺エリアの南北を結ぶ幹線道路であり、広域的なネットワークから必要な道路となっています。国道 409 号の川崎堀踏切から朱印橋入口交差点付近までの約 350 メートルの区間につきましても、当該箇所の前後部分の道路線形なども考慮した上で、「川崎市道路の構造の技術的基準に関する条例」に基づいた道路構造とすること、また、円滑かつ安全な交通流の確保等を図るため、並行する都市計画道路矢向鹿島田線の整備を計画しております。

つきましては、隅切りを設け視認性の確保を図るとともに、信号による制御によって歩行者と車両を分離するなど、安全性・利便性が向上するよう検討などを行ってまいります。

都市計画道路の整備に伴う周辺環境への配慮に当たり、「川崎市環境影響評価に関する条例」の第 74 条に基づき自主的に環境影響評価を行っており、選定した環境影響評価項目はいずれも環境保全目標を満足するものと考えており、周辺環境との調和が保たれ、環境保全に十分に配慮した事業であると評価しております。

次の御意見です。矢向鹿島田線の幅員が 15 メートルから 12 メートルに 3 メートル狭まれた歩道部分が狭くなった上に、新設道路の歩行者通路に高架線路肩部分がはみ出した状態になっているだけではなく、歩行者の直上を 360 メートルにわたり電車の運行による騒音、落下物の危険を承知の上で歩かざるを得ないのは看過できない。

これに対する市の考え方ですが、工法変更による用地面積の影響を極力抑えるため、「川崎市道路の構造の技術的基準に関する条例」に基づき必要な歩道幅員、車道幅員等の確保、また、南武線の東側においては、連続立体交差事業区間と並行する南武線沿道（自転車歩行者専用道路）において、矢向鹿島田線の歩行者及び自転車の通行機能の一部を担うものとしていることから、道路幅員を 12 メートルとする計画としております。

高架橋につきましては、ロングレールや弾性バラスト軌道の採用、レールの重軌条化により鉄道騒音の低減に努めるとともに、歩行者の通行の安全性が確保されるよう、各法令に準拠した点検など適切な管理について、鉄道事業者と協議・調整してまいります。

次の御意見です。川崎市によって強引に都市計画道路の変更が進められた場合には、再建築補償、解体費補償、テナント補償、オーナー補償、用地収用補償、事業継続の担保、生活再建と保全、市所有地（指定済み）との等価交換、その他についての要望書を令和4年4月に内容証明にて提出しており、何の回答もないまま現在に至っており、今回の都市計画道路の変更には絶対に臨まざるを得ない。

これに対する市の考え方につきましては、令和3年度の大規模投資事業の見直しにおいて、仮線高架工法と別線高架工法を比較検討した結果、優位性の高い別線高架工法に変更し、都市計画変更の手続などに取り組んでいるところでございます。

事業用地の取得につきましては、都市計画法等の規定により、都市計画事業によって損失を受けることとなる権利者に対しては、事業者である市がその損失を補償することとなっております。

次の御意見です。古市場矢上線の鹿島田駅前通り商店街側に、矢向鹿島田線の平間方向への右折レーンを設けてほしい。右折レーンがないため、指定方向外進行禁止指定となり、利便性が低下する可能性が危惧する。

これに対する市の考え方ですが、鹿島田駅付近の矢向鹿島田線と古市場矢上線の交差における古市場矢上線の鹿島田駅前通商店街側につきましては、右折車への対応も含め、整備に当たりましては、安全性・利便性が向上するよう交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。

続きまして、大分類の②都市計画手続きに関する意見についてです。

都市高速鉄道の変更（東日本旅客鉄道南武線）の工事範囲が自宅にかかる。当件の案内事項を当該地に住む住民（建物の所有者でもある）にも必ず送付してほしい。当該地の住民である私自身には一切送られてこない。

これに対する市の考え方ですが、都市計画手続における周知方法ですが、対象の都市計画施設からおおむね計画地周辺の地域（対象地からおおむね100メートル以内）については、『法定縦覧のお知らせ』を各住戸等のポストに投函しております。さらに半径500メートル以内に接する町内会に対し、「法定縦覧のお知らせ」の回覧もしくは掲示板への掲示を行っているところでございます。

また、都市計画線内に土地を所有している方につきましては、必要な調査を行い、現地にお住みではない方へは郵送にて周知を行っております。

続きまして、大分類の③事業・用地の取得に関する意見についてでございます。

南武線高架により開かずの踏切がなくなり、住民の生活等、利益が多くなるのはよいことだと思う。しかし、府中街道（矢向鹿島田線）の拡張により、私の土地が半分になってしまうのは大変に困る。道路がかかる私有地については土地全部を買い取っていただきたい。

これに対する市の考え方につきましては、土地の取得につきましては、土地や既存建物の広さや形状など、個々の状況により取得の考え方も異なることから、用地交渉時に相談

させていただきたいと考えております。

次の御意見です。工事がどれだけ土地や建屋に食い込むのかの詳細を早く明確にしてほしい。立ち退きや改修など直接的な影響を受ける住民に対しての情報提供やアプローチが極端に不足していないか。

これに対する市の考え方ですが、測量につきましては、令和4年から5年度に実施しており、土地所有者の方には現地立会いなどに御協力いただいております。詳細な説明につきましては、土地の形状、御協力いただく面積、建物の配置など個々に異なるものがございますので、今後も丁寧な説明を行ってまいります。

御説明は以上でございます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

(中村会長)

ありがとうございました。議案の内容につきましては以上のとおりでございます。

それでは、諮問第473号及び第474号につきまして御審議をお願いいたします。御質問、御意見等のある方は挙手の上、御発言をお願いいたします。

はい。渡部委員、どうぞ。

(渡部委員)

川崎地域連合の渡部と申します。御説明ありがとうございました。

私ども、川崎地域連合、川崎市さんに対して政策制度要求ということで、毎年、予算の審議に併せまして要求をさせていただいておりますが、この南武線の立体交差工事というのも、もちろん、渋滞回避と安全性の確保ということで、要望をさせていただきました。一方で、これは、長くにわたりまして要求をしてまいりましたから、感慨深いものがありますけれども、やっと実現できるなと思います。

それと、一方で輸送量の増というのも要求をさせていただいてまいりました。南武線、御案内のとおり、非常に混雑をしております。ただし、尻手と矢向の間は横浜市さんとの共同というか、横浜市の計画保持ということになりますと、今のホームの長さで6両編成というのが限られていますから、その間が延びないと輸送量の増につながらないと思うんですが、どう理解しておけばよろしいでしょうか。

(中村会長)

はい。事務局、お願いします。

(志村担当課長)

現在、南武線は6両編成で運行しているところでございまして、先ほど、横浜市の区域のほうのお話もいただきましたが、駅の前後に踏切がある駅というものがございまして、6両編成の長編成化は難しいと伺っているところでございますが、先々週、鉄道事業者から令和5年度の乗車人員の公表がございまして、コロナのときには、乗車人員が減っているという傾向がございましたが、ここ最近は、5%、6%程度増えており、大分回復してきているなというところがございまして、長編成化のほうも要望させていただきつつ、私どもといたしましては、まずはしっかり、連続立体交差事業を進めてまいりたいなと考

えているところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

渡部委員、どうぞ。

(渡部委員)

ありがとうございます。

そうしますと、尻手、矢向間の横浜市とタイアップで同時に工事をすれば、これは輸送量増になるんでしょうか。もしくは、武蔵新城以降はまだ地表式なのかな。立体にされていないと思いますので、ここが全部、立川まで立体交差しないと、これはホームが延長できない、延伸できない、こういう理解でよろしいでしょうか。もう1本待たないと乗り切れないような状況ですね。

以上です。

(中村会長)

はい。事務局、お願いします。

(志村担当課長)

私どもが見させていただいている中では、南武線の混雑している区間が川崎駅寄りや、武蔵中原駅とか武蔵新城駅の辺りという形でございまして、川崎駅から武蔵中原駅で折り返しの電車などがございしますので、現状、特に今回の事業の区間と横浜市の区間につきましては、ダイヤが大分本数も多くなっており、開かずの踏切という状況になっておりますので、この開かずの踏切の中で本数を増やすというのは、正直、なかなか難しいと思いますが、この連続立体交差化を図ることによって、本数の増加について対応をできればなどというふうに考えているところでございます。

また、先ほどいただきました横浜市側のほうのお話でございしますが、横浜市は、先ほど御説明させていただきました踏切整備計画というのを策定しておりまして、連続立体交差化の候補区間を5区間を示されております。残念ながら、その中で横浜市で重要性ということで、相模鉄道の鶴ヶ峰駅周辺を令和4年度から事業を進めているところでございますが、南武線の矢向駅周辺区間につきましても、事業のほうを行っていただけるように、私どもは求めているところでございます。

以上でございます。

(渡部委員)

はい。ありがとうございました。

(中村会長)

ほかにいかがでございましょうか。

失礼しました。大澤仁委員、どうぞ。

(大澤委員)

どうも御説明ありがとうございました。

私、立体交差化事業で生み出される線路の下の空間とまちづくりのことについて、意見でございますけれども、申し上げたいと思います。

特に線路の西側のほうにつきましては、用地買収もかけてということでございまして、地域の住民の方々にいろいろと、多大なる協力をいただくわけなんですけれども、その線路の下の空間をうまく使って、駅とまちが一体になるような事業というのは、日本の中でいろいろ取り組まれている状況かと思いますが、意見の中には、高架下というのは事業者のものだと、鉄道事業者のものだということで、まだ行政のほうでうまく話を持っていていないというようなこともありありと見えただけなんですけれども。

例えば、駅前広場とロータリーとかそういったところが、それから、駅の輸送量の問題もありますけれども、非常に重要になってくると思ひまして。駅広の整備というのは考えられているとは思ひますけれども、その何か、駅の高架の下を使って、うまく、例えば、送迎のバスとかというものをこれからどんどん入れていくということによって、空間の下に何か施設を入れるというよりは、アクセスを高めて、駅が非常に使いやすくなるといったこととか、周辺の土地利用を誘導するといったようなことに、今後検討していただけたらなということでございます。

以上です。

(中村会長)

はい。ただいまの御意見に関しまして、事務局から何かコメントはございますか。事務局、お願いいたします。

(志村担当課長)

はい。ありがとうございます。

連続立体交差化を行うことによって、高架下の利用と周辺の交通機能の関係という御質問ですけれども、高架下の土地に対しまして、鉄道事業者の土地になりますが、連続立体交差化したことによって、15%、都市側のほうで、公租公課相当額で利用できるというルールになっておりまして、南武線につきましては1期区間という形で、武蔵中原駅、武蔵新城駅あたり的高架下を利用させてもらっておりまして、実際に使っているものとしたしましては、例えば、コミュニティ施設であったり、公園があったりというような施設でございます。

今回の区間につきましては、これから事業をさせていただくという中で、この高架下の区間を有効に使えないかなというふうに考えておりまして、先ほどの交通機能の話もあらうかと思ひますし、地域の皆様のいろいろ御要望もあらうかと思ひますが、一方で、やはり連続立体交差事業、長い時間がかかる事業でございますので、そのときの需要とか必要性のほうをよく考慮させていただきながら、私どもは取り組んでまいりたいと思ひております。

また今回、別線高架方式という形で連続立体交差化を図ろうと考えておりまして、先ほど、委員からもいただきましたとおり、地域の方の御協力をいただいて、土地をお譲りい

ただいて、私ども事業をやらせていただきまして、そこに道路であったり、鉄道であったり、整備する形でございますが、新たに整備した後、南武線が1線分西側のほうに動くものでございますので、空いた土地は、私どもは事業で取得した土地に対して等価で互いに帰属するというような形になりますので、そういう部分も土地として活かしながら、地域の方だったり、公共交通機能だったり、そういうところにうまく使っていきたいなと考えております。

以上でございます。

(大澤委員)

どうもありがとうございました。

(中村会長)

ほかにいかがでしょうか。

はい。井口委員さん、お願いいたします。

(井口委員)

井口でございます。

二つほど、ちょっと教えていただきたいので質問をいたします。

事前にいろいろ、伺いをしましたら、今回のこの都市計画の変更によって、南武線の高架化によって約250件のお宅、それから道路の変更によって約210件、合計450件のお宅が、もちろんビルもあるでしょうし、一軒家もあるでしょうけれども、移転なり何らかの影響を受けるということを、初めに伺いました。

こうした大きな事業の中で450件程度というのは、大変、少なくできてよかったなという感じがしないでもないんですけど、やっぱり多くの方々が先ほどのような御意見も出されているということで、この御意見や、住んでいらっしゃる方の思いというのも、やっぱり、納得、完全納得はできないにしても、なるほどと思っただくのかということが大事だと思っているところで、その点で二つお話を伺いたいんですが。

まず最初に、道路のほうなんですけど、南武線の高架化については、本当に前からやってほしいという御意見も強かったので、何となく皆さんも思っていると思ったんですけども、このたび、御一緒に道路を改善されるというか、都市計画道路を幾つか改善されるということで、御説明を実は受けて、ああ、そういうものなのかと思ったのですが、この中で、ちょっとどうしてもイメージが湧かないのが、ガス橋通り、大田神奈川線なんですね。この大田神奈川線のどこの部分を移住というか、都市計画決定をして、その線形を変更するとかということを、具体的にするのかということを、もう少し、出していただいて、そうですね、平間駅から上ですね、このスクリーンで言えば。上の方向のこの緑色のところは、全部、都市計画決定をして、いわゆるこの事業決定と呼ぶんですか、お家もどいてもらって、新しく道路をばーっと引くというふうに、いよいよなると考えていいわけですか。

(中村会長)

はい。二つあると言いました。まず一つ目の質問でございますね。

ただいまの質問の件について、お答えいただけますでしょうか。事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

連続立体交差化に併せての都市計画道路の整備ということで、大田神奈川線でございますが、今回、都市計画決定をお願いさせていただきますのは、モニターに出ているところ、下側が都市計画道路川崎駅丸子線でございまして、上側、こちら西側でございますが、ＪＲ横須賀線をまたぐ、御幸跨線橋がございまして、こちらは都市計画道路として整備されておりますので、これまで開かずの踏切という部分の整備がなかなかできなかったところを、まず連続立体交差化した後に、関連する都市計画道路の整備を行ってまいりたいなというふうに考えております。

以上でございます。

(井口委員)

会長。すみません、いいですか。

(中村会長)

はい。でも、ちょっと補足をさせて……。

今、御質問があった、例えば、上の丸いところ、矢向鹿島田線との交差点のところで、変更すると書いてあるんだけど、どういう変更なのかと。例えば、あれで言うと、南側というか左側のところが、今、非決定の、薄いですけど黄色い線が入っているエリアですけど、多分、変更内容は、少し北側に振って、右側に振って、緑の、そのはみ出した線形で新しく計画をして整備をしていくという、そういう変更をするということですよ。多分その御質問だったのかなと思いますので。

よろしいですか、事務局、じゃあ、お願いいたします。

(吉尾担当課長)

今、御覧いただいているのが、今回の都市計画案で、こちらがもともとの計画案で、この変更のポイントというのが、水色の矢向鹿島田線と緑色の交差角度を、道路構造令上、適正にするというのが趣旨になります。見ていただいように、これは、これだと斜めにすりつく形が、本来でいきますと、当然直角に近い形で交差点処理を計画するというところで、今回新たに、一部どうしても直角になる関係性上、手前、この画面ですと下側のほうから、少しならかに曲線を新たに引き直して、最終的に矢向鹿島田線と直角に近い形ですりつくということの変更になります。今までの、黄色の部分がこれまでのところだったんですけども、交差点のコンパクト化は、どうしてもこれまで対象ではなかった方々のこともあるのかもしれませんが、交差点をコンパクトに、かつ交差点の処理上を安全にするという趣旨で、このたび変更を行うといった次第でございます。

以上です。

(中村会長)

ありがとうございます。井口委員さん、どうぞ。

(井口委員)

立て続けですみません。本当に理解が不足して申し訳ないんですけど、都市計画道路を整備するという場合、最終的には用地買収が始まって、お家がどいて、そこに道路ができるというのが最終的な形なんですけど、今回のこの決定によって、いよいよそこまで行くというふうに理解してよいのか、当面また、先ほどちょっと御答弁の中で、取りあえず連続立体交差が先なので、それはまず、その後の話みたいな。時間軸ではどんな感じになるんですか。

(中村会長)

はい、事務局、お願いいたします。どうぞお願いいたします。

(志村担当課長)

はい。モニターは出ていますね。ありがとうございます。

今回、本日、令和6年8月都市計画決定のほうをお願いしております、その後、事業認可という形で事業着手という形になります。この段階で、連続立体交差事業と都市計画道路の事業認可という形で用地の取得を行ってまいりたいと考えておりますが、まず最初に、連続立体交差事業に必要な用地取得、ちょっとこちらにはお示しできていなくて申し訳ないのですが、連続立体交差事業の用地を取得した後に、関連する都市計画道路のほうの用地取得も行ってまいりまして、令和11年度から、必要な用地を取得できましたら、下り線の高架化工事、下り線の切替えを行った後に、上り線の高架化工事を行ってまいりたいと思ひまして、令和21年度の完成を目指しております。その段階で踏切がなくなりますので、先に道路を整備してしまいますと、やはりそこがボトルネックになってしまいますので、基本的には、令和21年度の完成した後に、道路の整備を行ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

(中村会長)

井口委員、どうぞ。

(井口委員)

分かりました。私はつい自分のところを考えてしまうので、私は多摩区ですので、世田谷町田線はいつまでたっても何の変化もない。事業決定がされないまいるということを見ると、ぱっぱと進んでいいなと思っていたんですけども。いずれにしても、本当にこういう事業というのは、皆さんにどいていただかなくてはいけないという問題が起こるので、いきなり決定しました、さあ、じゃあ来年から事業認可をしましたから、さあ、しますみたいなことをされると、本当に大変ではないかなというふうに思ったものですから、時間軸を伺いました。

ぜひ次の話も関わるんですけど、丁寧な御説明をしていただきたいと思っているのと、これは御意見だけなので、いずれその頃には話をしていただければいいんですけど、今の線形変更によって、市ノ坪住宅の皆さんが、うちの真横を通るので、騒音や光、車の光が

入るんじゃないかということをお懸念されているということをお伺いしましたので、その点については、ぜひしっかりとした御説明なり対策をお願いしたいと思っております。

二つ目ですけれども、皆さんの御意見という問題なんですけど、大変、そういう意味では、多くの方々の強い御意見が、今、たくさん説明をされましたので、この事業を進めるに当たって、誰も彼もが全部いいとは、もちろんならないのでしょうけれども、でも、もう少し、ちゃんとお話をすれば分かっていた話もあるんじゃないかなというのを、聞いていて思ったんですね。それで、この間、都市計画決定の手續というのは、ちゃんと決まっていますから、説明会など、意見の評価、アセスも含めてあったとは思いますが、それにもちゃんと加えて、お話し合いなり、ちゃんと理解していただく御説明というのは、引き続きしていくことが必要んじゃないかなと思ったんですが、その辺はいかがでしょう。

(中村会長)

はい。事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

今回の事業につきましては、工法変更も行わせていただいたという経緯がございますので、住民の方々への対応につきましては、町会単位であったり、地権者の方々であったり、一般の方々であったり、説明会のほうをこれまでも行ってきたところでございます。

一方、本日のように、説明に対して意見をいただいているところでございますので、今後、事業の着手に向けましては、しっかりと取組状況のほうを説明させていただくとともに、実際に事業着手、用地取得の御協力をお願いする際も、丁寧な説明を行ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

(中村会長)

井口委員、どうぞ。

(井口委員)

ぜひよろしくお願いいたします。一方的に言って、話したから、説明をしたというような印象を受けるようなことがないように、ぜひお願いしたいと思います。

結構です。ありがとうございました。

(中村会長)

はい。どうもありがとうございました。

幾つか御要望といえましょうか、御意見がございましたので、よろしくお願いいたします。

ほかに。それでは、工藤委員さん、どうぞ、よろしくお願いいたします。

(工藤委員)

御説明ありがとうございました。

地域住民の方としっかり話していただきたいという、井口委員からの御意見もあり

ましたけれども、地域住民の方を含め、視覚障害者の団体さんなんかとは話し合いはしているのでしょうかということを伺いたいんですが。

(中村会長)

はい。事務局、お願いをいたします。どうぞ。

(志村担当課長)

すみません。視覚障害者の方という形での御説明のほうは、現状においてはしていないというのが実情でございます。

以上でございます。

(中村会長)

じゃあ、工藤委員さん、どうぞ。

(工藤委員)

ありがとうございます。

生活動線が変わっていくというのは、先々なんですけれども、生活動線が変わっていくということは、障害のある方にとってはとても不安ではないかなと思いますので、その辺も含めて話し合いの中で検討していただきたいなと思いますので、これは意見、要望ではございますけれども、よろしくお願いいたします。

(中村会長)

はい。何かございますか、事務局から。

(志村担当課長)

御指摘いただきありがとうございます。私どものほうも、今、まさに委員のおっしゃったとおりで、生活動線のほうも変わるというところがございますので、その部分についてはしっかりと説明してまいりたいと思います。ありがとうございます。

(中村会長)

そのほかいかがでしょうか。

はい、佐々木委員さん、よろしくお願いいたします。

(佐々木委員)

はい。市民委員の佐々木です。

市民の皆さんの御意見を見ていると、鹿島田駅のペDESTリアンデッキについての意見が、数字でいうと、一番、今、映してもらっています。5件という、反対が4件ということで、非常に地元の方にはインパクトの大きな話になっているんだと思うんですね。今回の南武線全体については、もともと踏切をなくしてほしいという意見が大きく、それを実現するので、全体的には、総論としては多分賛成の人がきっと多いだろうと想像できるんですが、このペDESTリアンデッキがなくなるわけじゃないとは書いているんですが、雨に濡れないで、時間も変わらず駅まで行けるのか行けないのかとか、あるいは逆に、1階の地上に下りることによって、両側にお店があって、急いでいない方にとっては、ゆっくり買物をしながら、駅の間、新川崎と鹿島田を行き来できるとか、何かそういうメリット

もあるはずなんですけど、それが全然見えてこないということで。この中で具体的に出すのは難しいと思うんですが、ぜひその辺の、何かイメージづけを早くしてあげて、皆さんが不安に思っていることを解消していただければなという意見です。

以上です。

(中村会長)

はい。どうもありがとうございます。

ペDESTリアンデッキに関する意見が多いということに関連しての御意見でございますけれども、事務局のほうで何かございますか。はい。事務局、お願いいたします。

(志村担当課長)

まさに、今、御意見をいただいた部分でございまして、鹿島田駅のペDESTリアンデッキの鉄道の部分につきましては、どうしても撤去せざるを得ないという形でございまして、連続立体交差化を行うことによりまして、鹿島田駅の改札が1階になるというところでございますので、そちらのほうには接続させていただく。その部分につきましては、雨に濡れない形で接続してまいりたいという方針としているのですが、どうしてもやはりそこで、上下の移動というのは生じてしまうのかなと思います。

その中で、今回、委員の御指摘がありましたように、動線のほうも、今まではペDESTリアンデッキの利用をされていた方もいらっしゃるところでございますが、踏切がなくなるというところで、1階、地表レベルのほうがメインの動線になってくるのかなと思いますので、その部分も空間として、高架橋があるような部分もございますので、できる限り利便性が低下しないようにであったり、地域の実際に通行している方にメリットを感じていただけるような整備をしていただければなというふうに思います。

以上でございます。

(中村会長)

ありがとうございます。

そのほかはいかがでしょうか。

はい。伴委員さん、お願いいたします。

(伴委員)

今回の審議に関係ないかもしれないんですけど、道路とか鉄道ができることによって、何名の方が家を壊して移動しなきゃいけないということになっていると思うんですけど、その代替地の用意とかが川崎市にあるのか。それとも自分たちで探すと、お金は出すから自分たちで探せというスタイルなのか。その辺りを確認させてください。

(中村会長)

はい。事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

今回、高架化ということで、短い期間で多くの方に土地をお譲りいただきたいと私どもお願いさせていただいているところでございます。

現状、川崎市のほうで、こちらに移転していただきたいというような土地は御用意できていないところですが、今回、事業を行うに当たりまして、これから実際に土地をお譲りいただきたいのですけれども、御希望の時期を伺ったり、あとやっぱり、お困りのことはどういう点がございませうかというアンケートを取らせてもらっております。その中に、やはり移転先の御要望、まさに、今、委員がおっしゃられましたような御要望も多くいただいております、代替地は用意できていないのですけれども、私ども今回、多くの方に移転していただくということで、そういう不動産の移転先の情報を、移転される方に提供できるような仕組みを、やはりつくる必要性があるのかなと考えているところでございます、今月、そういうことを行うに当たりまして、私どもなかなかそういうノウハウを持ち合わせているものではございませんので、サウンディング調査という形で、事業者側の方とかコンサルの方に、こういうやり方がありますよというのを伺っているところでございます。

それを踏まえまして、私どもといたしましては、実際に事業を開始する際には、こういう形で土地のお譲りをお願いしたいというものを示させていただいて、御協力をお願いできればなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

(伴委員)

はい。ありがとうございます。

やっぱり、移動、引っ越しは、すごく大変なこととして、東京都の補助52号線の移転のお手伝いをちょっとしたことがあるんですけど、やっぱり対象の方々のストレスです。相当なものなので、その辺り、そうですね、まちづくりというのも大切ですけど、移動する人たちのサポートはすごく大事だと思いますので、力を入れていただければと思います。よろしくお願いします。

(中村会長)

ありがとうございます。

そのほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

重富委員さん、どうぞ。

(重富委員)

別添資料1-2の38分の29ページの御意見について、少し確認をさせていただきたいんですが、令和4年4月に内容証明で要望書を市のほうに提出したとあるわけなんですが、回答がないという御説明でしたので、任意の要望に対してどれだけ市が答えるかというのは、それぞれ御判断があったんだろうと思いますが、恐らく、皆さんは特定されていると思いますので、この方とのやり取りというか、この間の経過をお伺いをしたいと思います。

(中村会長)

はい。事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

南武線連続立体交差事業を行う中で、今回、要望書という形でいただいている方が1件ございまして、御意見では、回答もないというお話をいただいておりますが、こちらの地権者の方と御要望の内容をお伺いさせていただいております。数回、お会いさせていただいております。いろいろな御要望をいただいているところございまして、当然、私どもとしても、できるもの、なかなか難しいものというのも正直ございまして、そういうところは、要望者の方とまずお話しさせていただいております。御事情などもよく伺わせていただいている中で、今後、実際に事業着手させていただいた後、具体的な補償の項目等についてお話しさせていただければなというような形で、対応させていただいているところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

重富委員さん、どうぞ。

(重富委員)

分かりました。ありがとうございます。

もう一点、2ページ飛ばして、38分の31なんです。用地買収に関して、個々で今後相談していきますよという御回答をいただいているんですが、基本的なことで申し訳ないんですが、この書きぶりであれば、場合によっては、この工事には必要のない私有地であっても買収するということが多々あり得るという、そういう理解でよろしいんでしょうかね。

(中村会長)

はい。事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

多々というのは、なかなかお答えが、今、しづらいなというのが正直なところでございますが、やはり、私どもとしては、都市高速鉄道であったり、都市計画道路という形で土地をお譲りいただく形になりますが、どうしても全ての方の土地を、筆ですね。その筆をいただくような形ではございませんので、どうしてもその残った土地の評価が著しく下がるとか、残った土地で、例えば支障となる家屋等があるかと思いますが、そういう建物を残地内に再建することがどうしてもできないような状況がございましたら、そういうところを取得するという場合がございましてということです。

以上でございます。

(中村会長)

はい。重富委員さん、どうぞ。

(重富委員)

ありがとうございます。

それは何か、定量的な指標が、例えばA、B、Cという項目があって、全体を買う、買

わないという判断があるのか、ないのか。場合によっては、あつちは全部買い取ってもらったけど、うちは何か結局、ごねなかったから、全部買い取ってもらえなかったみたいな、そういう定性的なことというのは起こり得るということですか。

（中村会長）

はい。事務局、どうぞ。

（志村担当課長）

そのようなものが当然ないと、少し問題なのかなというふうなところがございまして、一般的に一つの目安としては、残地が25平米というような数値が、確かにございます。ただ、私どもは25平米いかないから買うとか買わないとかいうところもないように、それぞれ土地の形とか、そういうところをしっかりと見させていただいた中で、最終的に一つの目安として25平米というところも出てくることもあるのかなというような状況でございます。

以上でございます。

（中村会長）

重富委員さん、どうぞ。

（重富委員）

分かりました。ありがとうございました。

もし全体を買うということであれば、恐らく残地みたいな形になろうかと思います。その場合に、その残地をどう活用していくのかというのは後から考えることではなく、同時に考えていく必要があると思いますので、土地に関する要望ということで、区役所等と連携をするということになろうかと思いますので、個人的には、やはり事業のスピードというのが、効果の発現もそうですし、事業の期間を短縮するということはコストにも影響すると思いますので、可能な限り、スピード感を持ってとは思いますが、併せて残地の取扱いについては、事業期間中にも検討をぜひお願いをしたいというふうに思います。

（中村会長）

はい。事務局、どうぞ。

（志村担当課長）

はい。もうまさに、本日御議論いただいた部分で、私どもも考えているところでございまして、今回、高架工事に必要な土地が約240件で、高架化工事以外の部分は210件と、本当に多くの土地をお譲りいただくことになります。

先ほど、多々というのは、というお話をさせていただいたんですが、やはり残地というのは生じてくるかなというところがございます。一方で、先ほど令和4年度から地権者の方にアンケートをさせていただいているという中に、御心配になられていることが、今まで地域のコミュニティがあった中で、遠くに引っ越しをするというのは、難しいというお話をいただいております。そういう残地が出た場合に、例えば今回、多くの件数が短い期間で出てまいりますので、そういうところを御紹介できるような、うまいことマッチ

ングというか、結びつけられるようにしながら、事業を進めていきたいなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

はい。重富委員さん。

(重富委員)

ありがとうございます。

これが最後になるんですけど、今回、反対の御意見が多くて賛成がなかったということですが、その反対の件数というのが、先ほども申し上げましたけれども、事業期間に今後影響してくるんだろうなというふうに思います。今回のその反対の御意見の数というのが、この今回の事業規模に対して多いのか、少ないのかというのが、これまで皆さんが交渉じゃないですけども、御説明をしてきた中で、その説明の質と量に対する評価が一定できるんだろうというふうに思います。

今回の事業規模でこの反対の件数というのは、多いという評価をすべきなのか、少ないという、皆さんが頑張ったという評価をすべきなのか、これは事務局ならば、もし都市計画で御専門の先生がいらっしゃいますので、会長でも大沢委員でも結構なんですけれども、どういう評価をしたほうがいいのかというのがちょっと疑問なので、御意見をいただければというふうに思います。

(中村会長)

はい。なかなか御回答が難しいところでございますけれども。

事務局のほうから、どうぞ。

(吉尾担当課長)

ほかの案件とか、いろいろある中で、この事業規模だから大きいだろうとか、なかなかちょっと明言は、やっぱりどうしてもしにくいかなというのが、率直な認識でございます。いろんな地域の方々にとって、思い方も当然違いますし。ここの場では、述べさせていただくのは控えさせていただければと思います。申し訳ございません。

以上です。

(中村会長)

個人的感想といえましょうか、申し上げさせていただきますと、中村でございますけれども。一般的に、新しく道路であったり、公園であったり、鉄道であったりというのを決定するような場合は、やはり様々な意見が100件、あるいは1,000件以上という単位で出てくる場合がございますが、今回の場合は区域の変更といったことがかなりございましたので、そういった意味では、件数は少なかったのかなと思います。と思いますが、ただそれは件数の大小ではなくて、やはり、その個々、それぞれの意見を出されている方々の御事情といったものが現にあって、それがこういった形での意見書であったり、公述という形で出てきたということでございますから、そこはやはり、大小にかかわらず、しっ

かり事業者あるいは都市計画決定をする立場の市としては、対応をしっかりとっていくことが大事かと思います。

そういう意味で、今回の9件、6名といったことが、数的には少なく見えるんですけど、それは別に市が頑張ったからということではなくて、案件の中身によった結果論かなということでございますので、重富委員さん、ほか委員さん、皆さんがおっしゃっているとおり、今後の事業の推進の話もでございますので、地権者の方々の御意見、しっかり受け止めながら、解決に向けて取り組んでいくことが大事なのかなと思ってございます。答えになりませんが。

(重富委員)

ありがとうございます。

(中村会長)

重富委員さん、よろしゅうございますか。ありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。

はい。嶋田委員さん、どうぞ。

(嶋田委員)

はい。御説明ありがとうございます。2点ほど質問したいと思います。

鹿島田駅の視察をさせていただきました。その説明の中では、やっぱり何ていうか、敷地が狭いために、いわゆる歩道橋が新たに造られた場合、エスカレーターが造られないという話も聞きました。しかしながら、今まで2階にあった改札が1階になり、当然、1階から2階に上がってホームに行く必要性が出るわけですから、駅構内にはエスカレーターの設置は必要だと思うんですけども、その辺は駅の設計段階でそういうことは配慮されていくものなんでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

はい。今、お示しさせていただいている図面のほうで、ペDESTリアンデッキのほうから歩いて、通行していただいた中で、やはりエスカレーターを設置すると、なかなか幅もございますし、これまでの都市計画道路に対して西側に約10メートル、これに影響が出るというところの部分も実情としてはございまして、バリアフリーという観点では、エレベーターは設置していただくところでございます。

今後、いただいた御意見や、動線のほうも確認させていただきながら、必要性について検討してまいりたいなというふうに思います。

以上でございます。

(中村会長)

はい、嶋田委員さん。

(嶋田委員)

1階が改札口ということでございますので、1階からホームに上がるところについては、エレベーターと加えてエスカレーターの設置することは、可能性はあり得るということでよろしいでしょうか。

(中村会長)

はい。事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

説明が至らず、申し訳ございませんでした。現在、鹿島田駅につきましては、1階のホームから2階の改札という形でございまして、そちらにつきましてはエスカレーターがございまして、そちらについては必要なものとして、私どもの整備後につきましても、エスカレーターを設置したいと考えております。

以上でございます。

(中村会長)

嶋田委員さん、どうぞ。

(嶋田委員)

ありがとうございます。

二つ目の質問です。私も以前、地域連合の役員もしておりましたので、南武線の高架化、非常に期待をしているところでございます。とりわけ、向河原の駅のところでは、小学生が本当に長時間、踏切の前で待たされている様子を見ましたので、何とか解消しなきゃという思いがありました。

実際、ほかにも平間駅であるとか、鹿島田駅とかそれぞれ踏切があると思いますけれども、そこが学校の通学路となっているという現状は把握されていますでしょうか。

(中村会長)

はい。事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

はい。今回の連続立体交差化を行う区間にあります踏切の中には、通学路の踏切もあるというのも、当然、承知しているところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

嶋田委員さん、どうぞ。

(嶋田委員)

ありがとうございます。要望になると思うんですけども、やはり高架化していくと、通学路として、そこを横断していくということもあると思いますから、新たに車道とか自転車道も立派になりますので、通学路の安全性というところでも、ぜひ配慮をして計画をお願いしたいと思っております。

以上です。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

委員がおっしゃるとおりでございます。私ども、今回の南武線の沿線の課題という中で、開かずの踏切による交通渋滞というものを示しており、通学路の安全性というか、まさに向河原駅前の踏切のほうはこれまで拡幅を行わせていただきました、開いている時間に渡るのが危ないという形で交通指導員の方も配置していただいているような踏切でございますので、そういうところにつきましては、今後、高架化した際には、通学路として安全に通学していただけるように取り組んでまいりたいと思います。

以上でございます。

(中村会長)

嶋田委員さん。

(嶋田委員)

はい、ありがとうございます。本当に新たに車道もできると交通量も増えると思いますので、それも含めて配慮をお願いいたします。

以上です。

(中村会長)

ありがとうございました。そのほかにもございますでしょうか。

大沢昌玄委員さん、お願いいたします。

(大沢委員)

御説明ありがとうございました。1点確認ですけど、例えば、今回のような都市計画決定する道路のやり取りというのは非常に多いんですが、今回、連立と併せて新たな都市計画道路が決定される中で、例えば塚越南加瀬線と矢向鹿島田線のところ、交差部分は、現在は多分4差路かなと思うんですけど、今度やるとなると多分6差路ぐらいに増えることになる。今回の道路再編も含めて、都市計画決定はされない普通の道路が一部改良せざるを得ない箇所というのが何か所か出てくるかなと思うんです。今後そういうこともぜひ配慮して交通安全上、向上するような計画を展開されるという理解でよろしいでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

現状、交差の路線数が多い踏切もございまして、また今回、連続立体交差化を行うことで、矢向鹿島田線という新たな道路ができてまいりますので、現状、計画といたしましては、交差点の形状は基本的には4差路までということはございますので、4差路という形で現状計画にさせていただいておりまして、地域の方にも、そういうお話をさせていただいております。

その中で、これまで交差点につながっていたような道路をそのままつなげるというのは、まずいだろうという状況もございますので、委員がおっしゃられましたように、安全に配

慮しながら、かつ地域の方々には御不便をおかけしないような整備を行ってまいりたいなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

大沢昌玄委員さん。

(大沢委員)

ありがとうございます。多分交通の運用が変わると思いますので、ぜひ、その辺も含めて地域の皆様に対応いただければと思います。

以上です。

(中村会長)

ありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。

宮下委員さん、お願いいたします。

(宮下委員)

ありがとうございます。宮下です。長くなっていますので、手短に、1点コメントと、1点確認を。

1点目は、南武線、非常に重要な事業だと感じました。今日、東海道線と京浜東北線、人身事故で止まって、私はそれを使って南武線で来られたので、非常に南武線という鉄道はいいという改めて感じました。同時にペDESTリアンデッキもちょうど使って日差しを避けて来られたので、非常にいいところだなという感じがしておりまして、こういう住民の方の御意見というのも非常に理解できたところです。そういった意味で非常に重要な事業だというふうに感じておるんですけども。

一つ確認は、改めて地図を見ていると、ここら辺の地域は多摩川に近くて、浸水のおそれもあるのかなというふうに感じています。ハザードマップを見ても、浸水するエリアが迫っています。そういった中で、この事業が今回高架化されることで、逆にそういう重要なインフラを守るといえるのか、浸水から鉄道を守るといえるのかなというふうに考えたんですけども。そこら辺、何か、これまで御議論はあったのか。今回の事業、いろいろ反対なんですけれども、プラスの面をさらに考えると、そういう重要なインフラを、浸水とかから守るといえる面もあるのかなと思いましたので、何かそこら辺の御議論があればお聞かせいただければなというふうに思います。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(志村担当課長)

今回の事業を行うに当たりまして、目的は道路と鉄道の立体交差化でございますので、高架方式でやると限られているものではございませんので、工法の選定に当たりましては、今回進めようと思っている別線高架方式、あと仮線高架方式、それと現在の鉄道の上に現

線直上だったり、地下に現線地下とか、そういう方式はございます。

そのような方式を選定する中では、今回まさにこのモニターに出ておりますように、多摩川が非常に近く、浸水した記憶も新しいところでございまして、当然、地下に浸水しないような構造にはするのですけれども、やはり地下と高架という中で、今、委員のほうから御意見いただきました、防災の観点からも、高架のほうが優れているのかなというのは、私どもとしては検討させていただいた上で、今回、このような方式のほうを計画とさせていただいているところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

ありがとうございます。ほかにございますでしょうか。

—— なし ——

(中村会長)

それでは、質疑、意見、出尽くしたようでございますので、御質問等はこれまでとさせていただきます、これより採決に入りたいと思います。

それでは、諮問第473号「川崎都市計画都市高速鉄道の変更(東日本旅客鉄道南武線)」及び諮問第474号「川崎都市計画道路の変更(3・5・2号矢向鹿島田線ほか11路線)」につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

—— 総員挙手 ——

(中村会長)

ありがとうございます。総員の賛成をもちまして、原案どおり可決をされました。

本日付で市長宛て答申をいたします。

ここで5分ほど休憩をさせていただければと思います。5分間休憩いたしまして、55分から再開とさせていただきます。

—— 休憩 ——

(中村会長)

それでは、ただいまより会議を再開いたします。

続きまして、次第の2番、その他(報告)でございます。

「低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドライン」に基づく評価結果について(小杉町一丁目地区)」について報告をいただきます。

関係職員として、まちづくり局拠点整備推進室から職員が出席をしております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

(大場課長)

それでは、「低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドライン」に基づく評価結果について、お手元のタブレット端末を用いて御説明させていただきます。

ファイルの3(2)「低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドライン」に基づく評価結果について」をお開きください。なお、スクリーンにはお手元の資料と同じものを映し、説明する部分については赤枠で表示を行いますので、適宜御覧ください。

本年3月に小杉町一丁目地区について、低炭素都市づくり等検討及び評価小委員会、以下評価小委員会と言いますが、が開催されました。評価小委員会の評価結果につきましては、都市計画審議会にて報告することとなっておりますので、本日御報告させていただきますのでございます。

初めに、本ガイドラインの概要について御説明をさせていただき、その後、事業計画の概要、取組内容及び評価結果について、御説明させていただきます。

それではお手元の資料2ページを御覧ください。「低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドライン」、以下ガイドラインと言いますが、の概要について御説明いたします。

まず、1、概要でございますが、本ガイドラインは、環境に配慮された持続可能で豊かなまちづくりを推進し、本市のまちづくりにおける地球環境への配慮並びに都市の成長に資する取組等を適切に誘導するため、容積率特例制度の運用基準を定めるものでございます。

2、対象となる都市計画制度といたしましては、民間開発を誘導する都市計画制度のうち、高度利用地区及び再開発等促進区を定める地区計画が対象となります。

3、評価方法でございますが、本市都市計画審議会が設置する評価小委員会において、事業者による環境配慮、都市機能、都市防災、都市空間の取組について、それぞれa、b、cで評価を行い、それらを基に4段階の総合評価を決定いたします。これにより資料に記載のとおり、総合評価に基づく割増し係数が決まることとなります。

4、容積率の割増の考え方につきましては、まずSTEP1で、空地評価による割増の容積率(α)を算出いたします。この割増容積率は、活用する都市計画手法により算出する方法が異なりますが、高度利用地区では高度利用地区指定指針を、再開発等促進区を定める地区計画は総合設計制度に、それぞれ準拠し算出することとしております。

その後、STEP2といたしまして、STEP1で算出した容積率(α)に総合評価に基づく割増し係数(K)を乗ずることにより、割増容積率を算出いたします。

割増容積率のイメージを資料右下にお示ししております。積極的かつ優れた取組を行う計画については、従来よりも高い容積、割増容積率を得ることができ、取組が消極的な計画については、割増容積率は低くなる制度となっております。

ガイドラインの概要は以上でございます。

続きまして、お手元の資料3ページを御覧ください。小杉町一丁目計画の概要と、これ

までの手続経過について御説明いたします。

初めに、評価対象となる小杉町一丁目地区の位置を説明いたします。資料3ページの左上の位置図を御覧ください。上側が北となっております。JR南武線武蔵小杉駅の北西側に示されている赤枠で囲われている区域が評価対象である計画地となっております。

次に、資料左下を御覧ください。小杉駅北口周辺につきましては、小杉駅北口駅前まちづくり方針を作成し、まちづくりの基本的な考え方が整理されておりますので、こちらについて御説明させていただきます。

この計画において、小杉駅北口駅前のゾーニングを、にぎわい・交流ゾーンと駅前広場再編ゾーンに分けて整備していきます。にぎわい・交流ゾーンでは、駅前広場に面して、にぎわい・交流機能等の様々な都市機能を集積し、駅前にふさわしい、にぎわいと人々の交流を創出するなど、広域拠点にふさわしい魅力ある駅前空間の創出をすることとしております。

駅前広場再編ゾーンでは、適正な駅前広場の規模、配置となるよう、民間敷地の開発と連動して駅前広場の拡充を図り、バスや歩行者の円滑かつ安全な通行環境を確保することとしております。また、将来的な歩行者デッキ動線として、コンベンションホールや病院、福祉施設への円滑な移動を可能とするなど、歩行者ネットワークを強化し、駅北側の滞留性の向上を図ることとしています。

続いて、本計画の事業概要について御説明します。資料右上を御覧ください。

計画施設の敷地面積は約4,100平方メートル、延べ床面積は約5万3,200平方メートル、階数は地上43階地下2階、建物用途は住宅・商業施設を計画しております。低層部に商業等を配置し、高層部は都市型住宅を整備、地下には駐車場や駐輪場を整備する計画でございます。この下の図は施設配置をお示ししております。建物の周辺の歩道状空地や広場の整備、計画地北西側の既存ペデストリアンデッキと連続し、小杉駅北口方面へ延伸する計画となっております。

次に、ガイドライン手続の経過について御説明いたします。資料右下を御覧ください。

ガイドラインの規定に基づく事業者説明会は令和5年5月と8月に開催されており、その後、令和6年3月28日に評価小委員会を開催しております。評価結果につきましては、令和6年5月17日から本市のホームページに掲載し公表しております。ホームページで公開している資料は、これから説明します資料5ページから15ページと同じ内容でございます。計画概要とこれまでの手続経過につきましては以上でございます。

次に、5ページを御覧ください。評価の基本的な考え方をお示ししております。

まず、1、評価対象地区についてでございますが、当計画は高度利用地区を活用し、基準容積率から容積率を割り増す計画であることから、ガイドラインによる評価を受ける必要がございます。

2、評価方法につきましては、評価対象地区の取組について、評価要素である環境配慮、都市機能、都市防災の3項目の基本要素と都市空間を補助的な要素とし、合計4項目につ

いて、それぞれ a、b、c の 3 段階で評価を行います。それらの総合評価を S、A、B、C の 4 段階で評価を行います。

3、各項目における評価の基準については、環境配慮を例に挙げますと、非常に高い水準での機能導入が認められ、同規模の開発と比較しても非常に優れた環境配慮が行われていると認められる計画については、a 評価。高い水準での機能導入が認められ、優れた環境配慮が行われていると認められる計画については、b 評価。一般的な水準を上回る環境配慮が行われていると認められる計画については、c 評価といったように 3 段階で評価を行っております。ほかの項目につきましても、この 3 段階の評価基準により評価をしております。

資料右側を御覧ください。4、計画全体に対する総合評価の考え方についてでございますが、各項目における評価を基に、いずれにおいても非常に高い水準の評価が得られる計画等は総合評価 S。環境配慮、都市機能、都市防災のうち、2 以上の項目において非常に高い水準での評価が得られる計画は総合評価 A。環境配慮、都市機能、都市防災において、高い水準での評価が得られる計画は総合評価 B。都市空間以外の項目において評価の低いものがあり、計画全体として優良性が認められない計画は総合評価 C となります。

それでは、評価対象となる取組内容と評価結果について、環境配慮、都市機能、都市防災、都市空間の項目ごとに御説明いたします。

まず環境配慮についてです。環境配慮の取組の内容について、お手元の資料 6 ページを御覧ください。

まず、資料上段を御覧ください。川崎市内初の L E E D 認証の取得を目指す計画であり、集合住宅を中心とした超高層マンションのみを対象とした事業としては、国内初の G O L D または S I L V E R ランクの認証レベルの取得に向けた環境配慮に取り組むことで、川崎市における環境面のリーディングプロジェクトとしての今後の開発計画における波及効果が大きい計画となっております。

資料左下を御覧ください。Z E H - M o r i e n t e d を取得し、年間一次エネルギー消費量を 2 0 % 以上削減。住宅性能表示制度における一次エネルギー消費量等級 6 などの取得を目指しております。また、資料中央下段には C A S B E E 川崎 A ランク以上の取得をしております。さらに資料の右下には、環境配慮に向けた具体的な取組として、太陽光発電システムやソーラーパネル街路灯の設置、E V 対応の充電設備や E V カーシェア、積極的な木材利用による炭素固定などが計画されております。

次に都市機能の取組について御説明します。お手元資料では、7 ページから 9 ページになります。

まず、7 ページを御覧ください。駅前広場と近接した広場を整備する計画となっております。また、新設広場と建物内のにぎわい拠点となる施設を隣接して設置し、施設内外に滞留空間を設けることで、駅前空間の利便性や滞留空間の確保に貢献する計画となっております。

続きまして、8ページを御覧ください。歩行者ネットワークの強化として、駅前空間における歩道拡幅や歩道状空地など歩行空間の整備を計画しております。

資料9ページを御覧ください。本地区北西に位置するコンベンションホールへの接続や、将来的には武蔵小杉駅へつながるペデストリアンデッキの一部を整備することで、ゆとりある歩行者ネットワークを構築するとともに、駅前の拠点、結節点として回遊性の向上に寄与する計画となっております。

さらに、資料では下段でございます。にぎわい・交流機能の拡充として、にぎわいと交流の拠点を整備するため、広場に面した位置に吹き抜けのある大空間となる中央広場やスポーツエンターテイメントの拠点となる空間を整備し、広場機能と商業機能の相乗効果によって、にぎわいを生み出す等の計画となっております。

次に、3つ目の基本要素、都市防災の取組について御説明いたします。お手元資料は10ページを御覧ください。

上段、地域防災機能を補完する施設の整備では、情報インフラ設備としてW i - F i 環境の整備や、エネルギー120時間対応として、施設共用部においては災害の長期化に対応するため、120時間のエネルギー確保。また、約600平方メートルの大型の防災備蓄倉庫を設置し、川崎市との連携により地域防災の向上に貢献する計画となっております。また、既定量の2倍の雨水貯留施設の設置をするなど整備の計画がされております。

資料左下、帰宅困難者の解消に向けた対応としては、計画地内に整備する共用部、中央広場、地下駐車場等を一時滞留スペースとして開放し、約2,500人分の受入れ可能な空間を確保することで地域課題の解消に寄与する計画となっております。

さらに、資料右下の災害に強い建築物の整備として、制振構造の採用や非常用自家発電装置等の設備機械室を3階以上に設置することで浸水対策にも配慮した計画となっております。

次に4つ目、補助的要素の都市空間についてでございます。お手元の資料は11ページを御覧ください。

右上のパークレット機能による滞在空間をデザインし、ペデストリアンデッキや歩道状空地等ではパークレット機能を設けることで滞在空間をデザインするなどの整備が計画されております。また右下、駅前空間へのグリーンスペースの確保として、広場を中心に緑化したオープンスペースを設置することで、駅前空間へのグリーンスペースの確保に寄与する計画となっております。

以上、3つの基本要素と一つの補助的要素における本件計画における取組について、それぞれ評価委員会における評価結果を御説明いたします。

まず、環境配慮について、資料では12ページでございます。下段を御覧ください。

都市の脱炭素・低炭素化に向けた非常に優れた環境配慮が行われている計画であることから、環境配慮における評価結果としては評価aをいただいております。

次に、都市機能については、資料13ページでございます。下段を御覧ください。

小杉駅前にふさわしい、にぎわいと魅力あふれた広域拠点の形成に資する計画であることから都市機能は評価 a をいただいております。

次に都市防災について、14 ページを御覧ください。下段を御覧ください。

地域または市の防災機能として、多大な効果が期待できる計画であると認められることから、都市防災におきましても評価 a をいただいております。

最後に、補助的要素である都市空間については、資料は15 ページでございます。中段の評価欄を御覧ください。

都市空間に配慮された既に計画があると認められることから、都市空間につきましては評価 b をいただいております。

これら各要素の評価を基にいただいた総合評価について御説明いたします。資料15 ページの下段を御覧ください。

環境配慮においては、川崎市初の L E E D 認証の取得など環境面のリーディングプロジェクトとして、先進的かつ積極的な環境への貢献と持続可能なまちづくりを実現する取組等が行われ、今後の開発計画における環境配慮の意識づけの波及効果にも期待できる非常に優れた環境配慮が行われている計画となっております。また、駅前にふさわしい、にぎわいと人々の交流を創出するなど、本市の広域拠点にふさわしい魅力ある駅前広場を創出するという取組や駅前空間に一時滞留スペースを確保するなど、災害に強いまちづくりの推進に資する取組が計画されており、都市機能、都市防災において、多大な効果が期待できる計画となっております。計画全体として非常に高い水準での優良性が認められる計画であることから、総合評価としては S 評価をいただいております。

評価結果につきましては、現在本市のホームページに掲載し公開しております。ホームページで公開している資料は、資料5 ページから15 ページと同じ内容となっております。

今回の評価結果を基に、5 月に事業者から企画提案を受け、本市として都市計画素案を作成し、7 月 25 日に素案説明会を開催いたしました。その後、所定の手続きを経て、本都市計画審議会に諮問することとなりますので、その場合は御審議のほど、よろしくお願いいたします。

低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドラインに基づく評価結果についての報告は以上でございます。

(中村会長)

はい、ありがとうございました。

ただいまの報告事項でございますけれども、こちら議案ではございませんので、委員の皆様方に御審議をお願いするものではございませんけれども、この機会ですので、御意見、御質問がございましたらば、お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(中村会長)

大澤仁委員さん、どうぞ。

(大澤委員)

どうも、ありがとうございます。

非常にすばらしい計画で、LEED認証を取っているということで、川崎にとっても非常に大きなメリットだと思いますが、3ページのところで、この本件とは、今のポインターがあるところですけども、直接関係ないのかもしれませんが、本件の右側というんでしょうか、そちら側のほうのところに小杉ビルというのがございまして、そこが駅広と挟まれているところなんですけれども、この3ページの右下のほうに、小杉町16号線というのがありまして、できればこの開発と駅広というのが、一体的な空間連携というのができるとすごくいいんですが、ほかのビルでございますから、軽々に言うこともできないんですけれども、ぜひとも、この計画と駅広とを何らかの形でうまく空間連携をして、より豊かな公共空間なりにして空間ができるように、今後誘導されたいかなという意見になります。

以上です。

(中村会長)

どうもありがとうございます。隣のビルとの関係ですね。

事務局のほうで何か、状況なり、御説明がありましたらお願いいたします。

(町井担当課長)

はい、ありがとうございます。拠点整備推進室、担当課長の町井と申します。よろしくお願いします。

委員の御指摘のとおり、連動して事業のほうが開発できるように、この左の下の図の黄色の枠で囲っている北口の駅前まちづくり方針に掲げている対象範囲の権利者の皆様とは、この方針と、あと今日、資料にはお示ししておりませんが、取組のスケジュールというのがございます。そちらについては関係権利者と共有しながら進めていまして、西側の街区が先行することにつきましても、権利者の皆様とは会話を進めておりますので、まちづくり方針からそれるような、計画にならないようにしっかりコントロールしていきたいと思っています。

以上でございます。

(中村会長)

そのほかはいかがでしょうか。

中川委員さん、どうぞ。

(中川委員)

中川と申します。

非常に環境に配慮した取組だとは思いますが、これ、出来上がった後に。管理組合ができると思うんです。そことのうまいすり合わせと、やっぱり管理会社ができ、そして地域の自治会または町内会、地域の方とある意味融合していただきたいと思うんです。小杉は違うねと、一つの例、1・2の例が出ておりますので、高層マンションの関係で。今後、管理組合ができ、そして、こちらに自治会をぜひつくっていただいて、

地域と融合していくような御指導といいますか、教育をしていっていただきたいと私は考えております。

以上です。

(中村会長)

ありがとうございます。何か事務局のほうございますか。

(町井担当課長)

ありがとうございます。ハードだけではなくて、そういうソフト施策といいますか、地域の課題みたいなところを、ここにお住まいの方と協力して進めていくということは重要だと思っております。小杉は、武蔵小杉エリアマネジメントという地域の団体がおりますので、そういったところと連携しながら、当然これからの取組になろうかと思いますが、ここの建築計画の中でも、エリアマネジメントのような組織の組成というところは計画されているようなので、しっかり地域と連携してやっていただくように我々からも申入れをさせていただきたいと思っております。

以上でございます。

(中村会長)

ありがとうございます。

ほかにございますか。

水庭委員さん、どうぞ。

(水庭委員)

報告ということでお話だけかなと思いますが、私も質問させていただければと思ったんですけれども。随分環境に配慮してということなんで、これだけ高い建物になると、かなりビル風とか、事業者のほうで十分に御検討されているのかなということと。あと、環境に配慮していくとなると、壁面緑化とか、いろんなところを検討されるのかなと思っております。S E G E S も取られるということが、将来的に取りたいなということで11ページにちょっとだけ書いてあるんですけれども。オープンスペースをどれぐらい緑化していきたいのかとか、そういったところを、どれぐらい検討しているのかなと。もし御存じだったら教えていただきたいのと。

あと、敷地外のところで公共空間なんですけど、イベントに活用したいというお話があるんですが、どんなイベントとかを、もし知っているところがあれば教えていただきたいと思っております。2点ほどよろしくお願いします。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(町井担当課長)

初めに、ビル風のお話だったかと思います。ビル風のほうにつきましては、今、環境アセスも並行してやっておりまして、その中で事業者が予測している評価では、現状の風速と同等レベルと想定しております。また、ビル風対策として、防風植栽の配置も建物の周

囲に配置しておりまして、緑化の面積については、必要最低限の面積、15%ほどは確保しておるんですけれども、これから詳細設計をやっていきますので、極力緑の配置というところは検討していきたいというふうに思っています。壁面緑化もそうですし、まだまだこれからというところでございます。

それとイベントなんですけれども……。

(水庭委員)

分かる範囲で大丈夫です。

(町井担当課長)

3ページをお開きいただけますでしょうか。

3ページの右下の図になるんですけれども、右側に新設の広場、オープンスペースができます。それと、計画施設1階に吹き抜けの広場、中央広場というのができますので、その中央広場の周辺に飲食店等が配置されるという計画となっておりますので、外の広場と中の広場を一体的に使ったイベントを、今まさに検討しているところです。

一つは、等々力緑地も近いのでスポーツとの親和性というところで、サッカーですとかバスケットをスクリーンに示しながら、にぎわいを創出していくというプランもございまして、それと、子育ても力を入れているというところもありますので、子育て世代の支援というようなイベント等、様々検討しているところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

水庭委員さん、どうぞ。

(水庭委員)

ありがとうございました。ビル風もうまく風を使えば、例えば今日みたいな暑い日にそういう外で過ごしやすく、植栽と一緒にミストとか、いろんなことができると思いますので、ぜひ御検討の中にコメントで入れていただければと思います。ありがとうございました。

(中村会長)

はい、ありがとうございました。

そのほかに。井口委員さん、どうぞ。

(井口委員)

私は今、川崎市議会のほうでまちづくり委員をしておりますので、先日25日の日に住民の方たちから、ここの駅前広場として空間にしてほしい、それから、低炭素のこの方法を使って高いビルは造らないでほしいという陳情が来て、その審議をさせていただきましたので、ここで繰り返して、あれこれ問題点を挙げることはしないですけれども、25日のまちづくり委員会の会議録を見ていただければ、今、まだ録画ですけど、それはそこに譲りたいと思っております、伺いたいのは一つだけ。

9ページで、今ちょっとお話もありましたイベントですとかをされるということで、こ

ここに書かれているんですけれども、その日も聞いたんですけど、4階に大型防災備蓄倉庫ができると。これはワンフロア全部が備蓄倉庫だと。これの管理、また備蓄物資の管理はどうするのかと伺いましたら、そのときの御答弁では、中原区役所と管理組合が相談して、どっちがどうするかをこれから決めるんだということで、この事業者が手を出すことはもうないんだなということは確認しました。

そうしますと、とりわけ気になるのは、L V Sなるイベントをやるところですよ。それから中央広場。もちろんそれから当然ですけども、公開空地。これは公開空地というのは、管理組合のものになるわけですけども。特にこの1階、2階、地域交流拠点も含めて。この大変評価の高い、これがあるといいよねと言われているものの今後の管理、運営、維持、これは結局、管理組合がせざるを得ないと思うのですが、その理解でよいということと。それを本当に保証する方法というのはどうするのか。大きな町では、日本橋とか、ああいうところで実際、開発されている皆さんは、開発した大手さんがそれなりに責任を持ってやっていらっしゃるから、あの空間が維持できると思うんですけど。この1棟もののこういう空間を管理組合が、人が入れ替わる中で維持できるのかという問題について、これだけ評価をされているんですから、その維持について教えていただきたいと思います。

(中村会長)

ありがとうございます。御提案されている様々な評価されていることが、将来、管理組合の責任になることで担保なり保証なりがどうなるのかということですね。そこも含めて、含めてというか、言い方がおかしくなりますね、事務局さん、お分かりになりますか。

じゃあ、お願いします。

(町井担当課長)

ありがとうございます。まだその辺りは具体的な御説明ができないというところではございますが、近隣にもう既に竣工している3rd Avenueという建物が南側にございますが、そちらでも管理組合主体に、広場の維持ですとか植栽の剪定ですとか公共スペースの清掃等を行っていらっしゃるの、それと同等の維持管理ができると考えております。

また、その管理組合の組成の仕方も様々なと思います。住宅エリアでつくるというのもありますし、商業施設を中心に管理組合をつくるというものもあると思うので、その辺りはこれから事業者と協議を重ねて、なるべく住民の方に負担がかからないような管理というところを考えていきたいと考えております。

以上でございます。

(中村会長)

井口委員さん、どうぞ。

(井口委員)

この間もそういう御答弁で、それで大丈夫かなというのはつくづく思っているんですね。実際、この高い超高層のビルそのものの維持管理がこれからどうなっていくのか。今、本

当にちまたでも問題になっていて、大変御苦勞をされているし、私は身近でも公開空地の維持だけだって、ぼこぼこになった公園を誰がどうするんだということだって、管理組合が大変だと言っているところもある中で、こうした立派な施設を管理組合がどう維持していくのかについては、本当に誰かが責任を負わないと、許可はしました。皆さん認めました、よかったですよと言って、何年かしたら大変だということにはならないようにしなければならぬというふうには思います。

今日は報告ですし、いずれこの問題については、最後、都計審でも諮問があるわけなので、そこでまた議論をさせていただくようにはなるとは思いますが、いずれにしてもこの間ずっと見てきて、この方法が本当にいいのかなというのは、改めて問題提起はしておきたいと思います。結構です。

(中村会長)

どうもありがとうございました。

ほかにいかがですか。岩山委員、どうぞ。

(岩山委員)

大澤委員の質問とちょっと関わる内容なんですけど。7ページの資料を見ますと、ちょうど先ほどあった小杉ビルの駅前広場の再編ゾーンのところの説明で、別事業による駅前広場の整備再編と、ここの資料では記載されているんですけども、別事業ということは、具体的にどういった再開発の手法でだとか、あるいは事業主体が誰だとか、その辺ぐらいまで検討が進んでいるのかどうかというところの質問が一つと。

それと、この黄色のところ地区外貢献ということで、ペデストリアンデッキの一部を整備するというふうに書かれているんですけども、結構地区外まで、この事業者さんが整備されるというのは、珍しいことだなと思って聞いていたんですけど、この辺り地区外貢献をされるに至った背景を教えてください。その2点でございます。

(中村会長)

はい。事務局、お願いします。

(町井担当課長)

それでは、1点目の別事業の進捗といいますか蓋然性になるんですけども、こちらにつきましては、権利者さんが複数いらっしゃいます。ただ、今回の取組に関して、その別事業の権利者も合わせて、意見交換をしているところでございまして、お示しすることはまだできないんですけども、駅前広場の基本的な再編の計画等もございまして、それも共有しておりますので、我々、権利者様と一緒にその実現に向けて協議を進めているところでございます。

以上です。

(大場課長)

デッキの地区外整備につきましては、地区内の中でも、いろいろと取組をされていて、大分高評価をさせていただいたんですが、協議していく中で地区外も今回整備して貢献し

たいというふうに事業者さんとすり合いがありまして、これについては特に地区外も整備するということですから、大分高評価をさせていただいて、それで都市機能については大分高い評価としているところでございます。

以上になります。

(中村会長)

事務局、補足がありますか。

(町井担当課長)

すみません。先ほどお答えをするのを忘れてしまいました。別事業ですけれども、事業手法について今想定しているのは、西側と同じように区画整理事業で土地を入れ替えて、その中でそれぞれの権利者が開発をしていくと。ほかにも再開発もあろうかと思います。可能性としてはあろうかと思うんですけども、現段階では区画整理ベース、敷地整序型の区画整理ベースで開発をするということで考えております。

(中村会長)

岩山委員さん、どうぞ。

(岩山委員)

それは市が施行主体になるのか、それとも組合施行で。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(町井担当課長)

施行主体がどこかというところは、協議中ではございまして、権利者としてはそれほどいらっしゃらないので、個人施行で進めていくことになろうかと思っています。

(中村会長)

岩山委員さん、どうぞ。

(岩山委員)

分かりました。できる限り時期が離れないように駅前の一体的な整備がされることが望ましいなと思って質問いたしました。よろしくお願いします。

(中村会長)

じゃあ、続きまして、重富委員さん、どうぞ。

(重富委員)

1点だけお伺いしたいと思います。今回、個別で見ると、aが3つで、bが1つで、総合評価Sということになったと思うんですが、このSというのは、これまでは市内ではなかったんだと思います。今回が初めてのSを取得したということだと思います。

bが1つあってのSということですから、今後、このガイドラインの適用を目指す事業者さんにとっては、bが1つあってもSが取れるんだぞというような経験というか知見を提供することになると思うんですが、このガイドライン上、個別のaを四つ取っていただくということが、本来は望ましいというか形としてはきれいなSなんだと思うんですが、

そのbが1つ入った上でのSという評価が今回下されたことによる影響というか、今後はどう影響するのか。ある種のリスクもあろうかと思いますが、そのこのところの見解というか御意見をお伺いしたいと思います。

(中村会長)

はい、事務局、いかがですか。お願いします。

(大場課長)

評価の考え方というのも、この評価委員会の中で、まず基本項目のうちaが幾つあればSになるかという評価基準をまずつくるんですね。これまでで、今回で5事例目なんですけれども、一番最初にやったのが小杉のほうであったんですが、そのときからずっと評価基準をつくってから評価をしております。先ほど御説明の中で主要の基本要素3つ、環境、都市機能と都市防災、これが基本要素と言っておりまして、最後の空間につきましては、補助的評価項目と言っておりますので、この3項目が全てaであればSという考え方は昔から変わらないところでして、なので、これまで3つともaを取った事例がなかったんですね。

なので、初めてのSというところございまして、この補助的空間につきましては、その評価基準にも書いてあるんですけれども、例えば3つともaを取らなくても、2つ、2項目aで、1つが、主要な3項目のうち1つがbであっても、この空間補助的要素がaを取っていて、主要項目にcがなければSというふうな基準にしているので、そのときにこの補助的な要素が活用される場面が出てくるんですけれども。基本的には、この空間以外の3項目で評価をすることとしておりますので、これまでの評価の考え方とは変わらないところでございますので、問題ないというふうに考えております。

以上です。

(中村会長)

これ、あれですね。今、5ページ目、映っている資料のその辺りの考え方が書いてありますが、これは別に小杉町一丁目地区の考え方ではなくて、今、囲っているような辺りは、このガイドライン全体を通じた、これまでも、また多分今後も引き継がれる考え方であるということでございますね。

(大場課長)

そのとおりでございます。

(中村会長)

分かりました。ということでございますが、重富委員、どうぞ。

(重富委員)

そうすると、その主要3つがa、3つ取れればSは確定。都市空間が例えばcだと、漏れるんですかね、Aとかになるんですか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(大場課長)

さすがにcであれば、Sは取れないですけれども。基本的にはb以上ですね、都市空間がb以上であれば。当然、全てaであれば、Sなんですけれども、空間についてはb以上ということでございます。

(中村会長)

重富委員さん。

(重富委員)

ありがとうございます。そしたら、最後に都市空間でaを取った計画というのは今まで1個もなかったと思うんですが、今回の計画が都市空間でaを取ろうとしたら、この現状の計画に何を足したらaが取れた、例えばで結構ですけれども、あるんでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(玉木課長補佐)

都市空間がaという事例がない、まず事例がないところの理由なんですけれども、都市空間については、計画地内に造る広場であったりですとか、歩道状空地であったりですとか、そういったところのしつらえとしての空間確保、これが非常によりいいものについての評価の部分になります。ただ一方で、その部分に関しては、都市機能として一旦評価をする部分になりますので、併せて都市空間までaという形にしまうと、重複する評価にもなってしまうというところから、なかなか評価はしづらいというところが現状として、都市空間としてはaがないというところが現状になってございます。

ですが、仮にその都市機能として、地域の実情にもよると思うんですが、なかなか機能導入自体がそんなに求められていないようなケース。そういったところに関して、都市機能でaが取れないというようなところもあるのかなと思います。単純に広場と歩道状空地、それだけで、それ以外に求めるものがなかったりというような場合に関して、そのしつらえを非常によくして、都市機能としては、例えばbですが、しつらえで非常に頑張ったというようなことがあれば、それは機能としてというよりは空間確保として評価を高めるというようなことも考えられるかと思います。そのようなケースの場合ですと、都市機能をbとしながら、都市空間でaでというようなことは考えられるかなというふうには考えます。

以上でございます。

(中村会長)

重富委員さん。

(重富委員)

分かりました。この制度ができたときからずっと思っていたことなんです、割かし定性的な評価で、第三者に対して客観的に何かロジカルに説明をすることが非常に難しいなと。なぜaなのか、なぜbなのか。恐らくその事業者さんも、どの程度地域貢献をすれば

aなのかというのが、非常に手探りで始まった制度なんだと思います。これで6事例目だと思うんですが、事例を積み重ねていく中で、何となくここまでやれば、それこそ地域外の貢献もそうですけれども、ここまでやればaが取れそうなのかなという部分は見えてき始めてはいると思うんですが、対市民に対して、これがaなんだということをきちんと説明できる水準まで、この制度は、まだ至っていないのかなというふうには思いますので、ぜひまた、この事例を踏まえて、市のほうでも、この制度がより納得感のある制度になるようには、今後、検討していただきたいなというふうには、御意見としてお伝えをしておきたいと思います。

以上です。

(中村会長)

ありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。

吉田委員さん、お願いいたします。

(吉田委員)

今、都市空間のところ、bをaに、どうしたらなるだろうかという話があったのと、先ほど都市空間のところ、グリーンスペースの確保とかで、どのくらいの確保量なのかというような話があったんですけど、今年とか去年もそうですけれども、めちゃめちゃ暑いんですよね。なので、ただ緑を確保するだけではなくて、やはり居心地のいい滞在空間をつくるというところができる、一ランク上のことができるのかなと思いながら聞いていました。

なので、要望なんですけれども、今後具体的な計画づくりに入っていくかと思うんですけれども、グリーンスペースの確保というだけでなく、その質というんですか、そういったところも配慮いただきたいのと、緑だけではなくて地表面の素材とかも温熱環境に与える影響というのは大きいので、その辺りも考慮していただくとよろしいかなというふうに思いました。コメントです。

(中村会長)

事務局、ありますか。お願いします。

(大場課長)

御意見をありがとうございました。もともと都市空間については、先生もおっしゃられたとおり、快適性みたいなところ、空間だけでつくればいいわけではなくて、つくった空間を快適に利用できる、便利に利用できるという視点で、都市空間として評価をする項目になっておりましたので、先生の言われたとおりの考え方でいいのかなと考えております。また、この計画につきましても、先生のおっしゃったとおり、質が上がるように事業者のほうに御指導させていただきたいと思います。ありがとうございます。

(中村会長)

ありがとうございました。

そのほかはいかがでしょう。よろしゅうございますか。

—— なし ——

(中村会長)

どうもありがとうございます。

それでは、報告事項、御質問等はこれまでとさせていただければと思います。報告事項は以上となります。

それでは、本日の議事は全て終了いたしましたので、以上をもちまして第98回川崎市都市計画審議会を閉会といたします。

傍聴の方は退室をお願いいたします。

—— 傍聴人退室 ——

(中村会長)

皆様方、大変お疲れさまでした。それでは進行のほうを事務局のほうへお返しいたします。

(武藤部長)

長時間、皆様、お疲れさまでございました。

事務局からの事務連絡といたしまして、2点ございます。

1点目につきましては、本日、この後、都市計画マスタープラン等小委員会を予定してございますので、続いての会議で大変恐縮でございますけれども、該当する委員の方々につきましては、お残りいただくようお願いいたします。休憩と準備の時間を取りまして、審議会終了後、10分ほど、55分ぐらいから開催をさせていただきたいと存じます。

続きまして、2点目でございますけれども、次回の都市計画審議会につきましては、10月下旬の開催を予定してございます。詳細につきましては、改めて御案内を申し上げますので、よろしくお願いいたします。

事務連絡は以上でございます。

本日は大変お疲れさまでございました。ありがとうございました。