

令和 8 年度川崎市政策評価審査委員会 第 2 部会 議事録

日 時 令和 8 年 5 月 2 8 日 (木) 午後 0 時 5 8 分 ～ 午後 3 時 3 9 分

場 所 川崎市役所本庁舎 7 階 総務企画局第 5 会議室

出席者 委員 田島委員 (部会長)、川崎委員、小関委員、山本委員

事務局 神山総務企画局都市政策部長

野和田総務企画局都市政策部企画調整課長

小西総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

玉木総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

江津総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

説明局 (1) 施策 1-2-2 交通安全対策の推進【市民文化局】

石床市民文化局市民生活部地域安全推進課長

野崎市民文化局市民生活部地域安全推進課担当課長

千田建設緑政局総務部企画課担当課長

鈴木建設緑政局道路河川整備部施設維持課長

佐野建設緑政局自転車利活用推進室担当課長

(2) 施策 4-5-2 個性を活かした地域生活拠点等の整備【まちづくり局】

若狭まちづくり局総務部企画課長

内藤まちづくり局市街地整備部地域整備推進課長

柏原まちづくり局市街地整備部地域整備推進課担当課長

西山まちづくり局防災まちづくり推進課長

佐藤まちづくり局登戸区画整理事務所担当課長

小島まちづくり局登戸区画整理事務所担当課長

(3) 施策 1-2-4 地域の生活基盤となる道路等の維持・管理【建設緑政局】

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

加藤建設緑政局道路河川管理部管理課長

鈴木建設緑政局道路河川整備部施設維持課長

小野建設緑政局道路河川整備部河川課長

荒木建設緑政局総務部企画課長

(4) 施策 4-7-2 市域の交通網の整備【建設緑政局】

荒木建設緑政局総務部企画課長

新西建設緑政局道路河川整備部道路整備課長

山本建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

川本まちづくり局計画部都市計画課担当課長

1 審議対象施策の説明及び質疑応答

(1) 施策 1-2-2 交通安全対策の推進【市民文化局】

(2) 施策 4-5-2 個性を活かした地域生活拠点等の整備【まちづくり局】

(3) 施策 1-2-4 地域の生活基盤となる道路等の維持・管理【建設緑政局】

(4) 施策 4-7-2 市域の交通網の整備【建設緑政局】

- 2 審議内容の総括
- 3 その他

公開及び非公開の別 公開

傍聴者 なし

議事

江津総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

ただ今から、「川崎市政策評価審査委員会第2部会まちづくり部会」を開催させていただきます。

私は、総務企画局都市政策部企画調整課の江津でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、資料の確認をさせていただきます。お手元のタブレットを御確認いただけますでしょうか。本日の資料は、次第、出席者名簿、座席表、資料1から資料3-4まで、参考資料1から参考資料5まで、ならびに別添資料として第4期実施計画成果指標一覧及び第4期実施計画全体版を入れてございます。また、参考にはなりますが、冊子で第3期実施計画を机上に置かせていただいております。今回御審議いただく案件は、薄緑色の付箋が貼っているページになります。こちらで以上になりますが、不足などはございませんでしょうか。

議事に入る前に事務連絡をさせていただきます。

初めに、本日の部会は公開とさせていただいております、傍聴及びマスコミの取材を許可しておりますので、あらかじめ御了承いただきたいと存じます。

次に、議事録の作成につきましては、本日の委員会の様子を録音させていただき、後日要約方式にて作成し、委員の皆様にご確認いただいた上で、公開の進めさせていただきたいと存じます。また、川崎市審査会等の会議の公開に関する条例施行規則第5条第2項の規定に基づきまして、委員会で指定された者の確認を得るものとされておりますので、確認者を各委員とさせていただくこと、さらに、会議録は発言者が分かるように委員名を記載するものとし、文書開示請求等があった場合には、委員名は原則公開されることとなりますので、そちらについても御了承いただきたいと存じます。よろしいでしょうか。

(委員了承)

江津総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

続きまして、本日の会議の進め方でございます。資料1を御覧ください。

本日は第2部会でございます、まちづくり分野に関する4つの施策について御審議をいただきます。

次に、資料2を御確認ください。こちらが外部評価における部会の役割と進め方になります。資料の下部に部会の流れがございますが、本日は審議対象施策ごとに関係局によるプレゼンテーションを10分、プレゼンを踏まえた関係局との質疑応答20分程度を1サイクルとして、4つの施策について順番に行ってまいります。4つの施策全ての審議終了後に、総括として30分程度、部会意見の取りまとめを行いまして、部会の終了は15時45分頃を予定してございます。

現時点では傍聴の申出はございませんが、以後、傍聴の方がもしお見えになりましたら、事務局にて適宜入室させていただきます。

それでは、これより審議に入らせていただきます。

これ以降の議事につきましては、部会長である田島委員にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

します。

田島部会長

それでは、早速審議に入りたいと思います。

(1)「交通安全対策の推進」について御説明をお願いします。

石床市民文化局市民生活部地域安全推進課長

(資料3-1の内容に沿って説明)

田島部会長

御説明ありがとうございます。それでは、質疑に入ります。御発言いただく場合には、手を挙げていただいて、私から指名させていただきますので、最初にお名前をおっしゃっていただくようにお願いします。

山本委員

スライド18に交通安全教室を行ったという実績が記載されていますが、対象が高齢者の場合に、具体的などのような教室が実施されたのか教えていただけますでしょうか。私は高齢者ですが、交通安全教室への参加の案内を見たことがないため、どのように広報されているのか、お聞きしたいと思います。

市民文化局市民生活部地域安全推進課係長

交通安全教室は、町内会、自治会からの要望に応じて、区・支所の職員が調整し、対象者に応じた内容で実施しています。また、市のホームページ等で募集や業務の広報を行っています。

それ以外に、高齢者に対しましては、キャンペーンやイベントの中で交通安全教室を実施するほか、町内会館や市民館等に市職員が出向き、道路交通法改正の説明等を行っています。

山本委員

最近、高齢者のお茶会に警察の方が巡回で来て、「このように交通安全教室に取り組んでいます。高齢者はこういうことに注意しましょう」という話をしてくれました。高齢者はホームページをあまり見ないことや、町内会もイベントが多く、なかなかそこまで手が回らないということが多いため、町内会に伝達があっても、その下までは情報が行き届かないことがあると感じました。もう少しきめ細かく、地域のサロンのような場で周知し、小さな単位で交通安全教室が行われると、さらに裾野が広がっていくと思いました。

川崎委員

施策としての成果が一定程度出ていることは確認できました。交通事故件数が令和4年から7年にかけて増加傾向にあり、その要因については、経済活動の活発化やコロナ収束後の影響という御説明でしたが、増加した要因をもう少し精査した上で、対策を講じる必要があると思います。スライド6では、自転車事故が増えていることが説明されていますが、自転車を利用した配達などが増えているため、それに関連した事故も増えていることがデータから推察できます。そのため、改正道路交通法の話もありますが、自転車の利用に関して事業者に向けた啓発も必要ではないかと思った次第です。増加傾向にある要因については、現時点では経済活動の影響という御認識だけなのでしょうか。

石床市民文化局市民生活部地域安全推進課長

複合的な要因があり、市が保有するデータのみで分析をすることは難しいです。ただし、全国の交通事故

の推移を見ますと、昨年はほぼ同水準、もしくは微減という傾向でした。

一方で、都道府県別では、東京、神奈川、名古屋、大阪といった大都市で軒並み増加しています。こうした状況から分析しますと、コロナ禍が明けて、人流や物流が増加したことが、一つの要因であると考えています。

それ以外にも、生活様式の変化により、Uberなどのサービスが増加してきたことも要因の一つと考えられ、様々な細かい要因があると認識しています。委員の御指摘のとおり、どこに向けて発信するのかについては、世代や属性によって情報取得手段が大きく異なることから、従来の手法にとどまらず、情報をどのように幅広く届けるかを検討していく必要があると考えています。

川崎委員

様々な要因があることは重々承知しており、発信チャネルも広げていく必要があると思います。また、自転車事故の増加は、市民文化局だけで解決できる問題ではないため、歩道だけではなく、自転車通行帯などの整備についても、まちづくりの観点から検討していく必要があると考えます。

小関委員

川崎委員と同様の意見ですが、令和7年の事故件数の増加について、データを見ると、微増ではなく、かなりの件数が一気に増えたという印象があります。当然、経済活動の活性化の影響があるとは思いますが、市の人口増も交通量の増加につながっていると感じました。そうすると、今後、人口が増えていく中で、事故件数もそれに比例して増えていくという推測ができますが、高齢者だけではなく、登下校中の子どもについてもリスクがあるため、そのための整備も同時に進めていかなければ、事故件数は減らないと思います。私は多摩区在住ですが、都市開発によって人口が増えていることを肌で感じており、交通量が増加したことも強く感じています。その中で、まだ信号が設置されていない箇所も多く見受けられ、そういった箇所が小学生の通学路に当たっていると非常に危険だと感じています。多摩区だけの話ではありませんが、今後、そのような整備も視野に入れて政策は進められていくのでしょうか。

石床市民文化局市民生活部地域安全推進課長

川崎市では、徐々に人口が増加するというよりも、マンション建設に伴い一気に人口が増加することや、大規模な事業所の立地によって人流が大きく変化することがあります。こうした変化に的確に対応していくことは非常に重要であると認識しているため、危険箇所に関する情報を収集するとともに、通学路については、毎年、教育委員会と情報を共有したうえで、具体的な対応を検討しています。

また、信号機の設置については、市に権限がないことから、所管である神奈川県公安委員会に対し、警察を通じて要望を行う形となりますが、危険箇所の状況を共有しています。神奈川県とも連携し、縦割りではなく、ハード、ソフトの両面から一体的に取り組む形で進めています。

小関委員

教育委員会や警察と連携しながら取り組むに当たり、年齢層や事故の内容などについて、より詳細にデータ化することで、その原因や課題が明確になり、より対策が考えやすくなると思いました。

石床市民文化局市民生活部地域安全推進課長

データの見える化は我々にとっても非常に重要であり、地域の方々にとっても有益であると考えています。町丁別の発生件数を基に、見える化ができないかについて、現在検討を進めています。

田島部会長

交通事故発生件数の増加は令和4年からのトレンドですが、過去10年程度のトレンドを教えていただきたいです。また、これは交通事故の発生件数であり、事故の内容は様々かと思います。例えば、重大な事故が減って軽微な事故が増えている可能性や、街路整備や再開発が進んでいる中で、今まで自転車に怖くて乗れなかった箇所で乗れるようになったなどの前向きな変化も、場合によっては事故の増加につながっている可能性があると考えられます。どのような場所で事故が増えているのかなど、事故の内容に関する精査を今後進めていただければよいと思います。

また、今まで自転車やバスで担われていた交通が、シェアサイクルなどの新しい移動手段に置き換わっている側面もあると思われますが、その点についてどのように捉えているのか教えていただければと思います。

石床市民文化局市民生活部地域安全推進課長

約10年の傾向で見ますと、平成24年は4,470件で、4,000件を超えていました。その後、以前からの傾向ではありますが、毎年減少しており、令和4年の2,592件が最も少ない件数となっています。コロナ禍が明け、物流が戻り始めた時期が令和4年頃であり、そこから再び増加傾向となり、令和7年の実績値となっています。大きな流れとしては、減少傾向にあったものの、下げ止まりの状況にあった中でコロナ禍が始まり、その影響で大きく減少したものが、現在は再び戻っている状況です。

いわゆるモビリティ交通については、東京に比較すると川崎市はステーションが少なく、あまり見かけない状況です。この分野についても、市として法整備等を行うことはできませんが、安全な利用方法の啓発は必要であると考えています。交通安全の大きな方針を5年に一度改定しており、今年度の改定に当たり、その点も取り入れられるよう、現在、改定の考え方を整理しているところです。

田島部会長

川崎市は、例えば最終バスを逃してしまった場合に、シェアサイクルなどを利用して帰宅するなど、活用すれば便利な地域が多くありますので、ぜひ早めに対応していただければと思います。また、目標として設定したのは全体の件数ですが、先ほど御指摘があったように、人口が増えている状況では、一人当たりではどうなのかといった点も踏まえながら結果を解釈していくことも必要かと思います。

佐野建設緑政局自転車利活用推進室担当課長

先ほどシェアサイクルに関する御質問がありましたが、交通事故削減を主目的とするものではないものの、自転車は、自動車やバイクと比較して排気ガスがなく、気軽に利用することから、数年前より事業者と協力して取組を進めています。L U U Pやダイチャリの認知度や、利用回数を調査したところ、いずれも倍増している状況ですので、こうしたニーズを踏まえ、総合計画においてもこれまでの取組を推進していくこととして位置づけています。

田島部会長

ぜひよろしく願いいたします。

川崎委員

田島委員の御発言のとおり、死亡事故が増えることが望ましくないのはもちろんですが、接触事故による負傷をできるだけ減らしていくことも、安全・安心なまちという意味においては重要かと思います。達成していないから駄目だというつもりは全くなく、なぜ増えているのかを探りながら、新たな施策展開につなげていただければと思っております。

田島部会長

非常に小さな単位で見ると、例えば、あるマンションができ、最初は親と一緒にしか動かない年齢だった子どもたちが、小学生になった途端に事故が増えるということは起こり得るため、その街区で何が必要なのかを把握する取組を、ぜひ進めていただければと思います。

以上で、（１）「交通安全対策の推進」の審議を終了します。

担当部署の入替えをお願いします。

それでは、（２）「個性を活かした地域生活拠点等の整備」について御説明をお願いします。

若狭まちづくり局総務部企画課長

（資料３－２の内容に沿って説明）

田島部会長

御説明ありがとうございます。それでは、質疑に入りたいと思います。委員の皆さんは、御発言をお願いします。

山本委員

鷺沼の方に区役所が移転すると、宮前平の辺りが寂しい状態になり、人の動きも少なくなるのではないかという不安はあります。まちづくりの一環として、住民のために区役所や市民館の有効活用を考えてほしいという意見はよく聞きますので、鷺沼だけが開発されるのではなく、その周辺のことも考慮していただけたら、全体として、まちづくりがうまくいくのではないかと考えております。

柏原まちづくり局市街地整備部地域整備推進課担当課長

区役所、市民館、図書館の移転により、宮前平が寂しくなるという御意見は地元の方からもいただいています。我々もその点は懸念しており、単に鷺沼のみを開発すればよいとは考えていません。現在の区役所跡地に加え、区役所前にあるショッピングセンター跡地についても動向を注視しており、土地利用誘導についても検討しているところです。

鷺沼への区役所移転だけでなく、その他の取組も含めて一体的に進めています。まだ時間はかかる状況です。今後、今後も引き続き地元の方の御意見を伺いながら進めていきたいと考えています。

山本委員

楽しみにしています。

小関委員

登戸・向ヶ丘遊園地域は、以前と比べて大分まちが様変わりしたことをひしひしと感じており、また、スライド11のイメージ像はとても素敵だと思いました。一方で、「暮らしやすく住み続けたいまちづくり」の、「暮らしやすい」という部分は何を指しているのでしょうか。大型のマンションが建ったことで、純粋に人口が増え、子ども世代も増えているとは思いますが、その世代の「暮らしやすい」という部分はあまり変わっていないという印象を受けます。公園もあるにはありますが、遊具が充実しているわけではなく、遊び続けられる公園ではないことから、子どもが自由に遊べる場所がもっとあればよいと感じており、商業施設も増えましたが、もっと子ども向けの洋服が買えるところがあればよいと思います。どちらかといえば飲み屋やカフェが増え、大学生や仕事帰りの利用者が多いという印象であり、子育て世代の利便性から考える

と、「暮らしやすい」という面では、そこまで以前と変わっていないと感じています。「暮らしやすい」がどこを目指しているのか、着地点はどこなのかを伺いたいです。

佐藤まちづくり局登戸区画整理事務所担当課長

登戸土地区画整理事業については、概成を迎え、基盤整備は概ね完了に近づいていると認識しています。

今後は、ソフト面を含めて、いかに暮らしやすさを高めていくかという段階に移行していきます。例えば、登戸駅前再開発については昨年度3月末に着手しており、特に物販関係について多くの御要望をいただいていることから、現在、再開発組合と協議を行いながら、当該機能の導入について検討しています。

また、お子様の遊び場の観点から、地上レベルの広場等を整備する予定です。活用方法については、地域の商店街や町内会の皆様の御意見を伺いながら、決定していきたいと考えています。

さらに、向ヶ丘遊園駅南側については、今年度7月にまちづくり方針を策定する予定です。今後は本方針に基づき、若い世代から高齢者まで暮らしやすいまちづくりを目指して取り組んでいきます。

小関委員

多世代で活気のあるまちづくりというのは理想的で、そこに向かっていきたいという思いはあります。その地域に暮らす人たちのコミュニティをしっかりと作り、様々なイベントを開催している中で、私も商店街などに関わらせてもらっていますが、ハロウィンのイベントは、子どもも喜びますし、商店街の方たちも含め、多世代で盛り上がるイベントの一つであることから、非常に良いと思っております。そのようなイベントが定期的に開催できるように、私も商店街の方たちと動きながらいろいろと考えておりますので、よろしく願いいたします。

川崎委員

配下にある事務事業を拝見していると、4つの地域生活拠点以外にも、柿生駅周辺地区や南武支線沿線なども含まれているかと思いますので、そういったところも成果の中に組み込めるような形にした方がよいというのが一点目でございます。定性的な成果で少し触れられてはいますが、登戸地区と南武支線沿線では個性も課題も全く異なるものであり、南武支線沿線は、防火などの安全・安心が中心になってくるものと思いますので、そういった指標もあった方がよいと思いました。

もう一点は、新川崎・鹿島田駅周辺地区には、慶應義塾大学と川崎市が連携しているK2などがあり、鷺沼などとは異なる地域の魅力、まさに個性だと思いますので、書き方が難しいのかもしれませんが、コメントが若干手薄であるため、そこについてもある程度触れておいた方がよいと思います。

あと、達成状況等については、このとおりで問題ないと思います。乗降客数の考え方については微妙であり、川崎市もいろいろと考えていらっしゃると思いますが、増えればよいかというと若干疑問がありますので、その表現の仕方については、少し検討していただいた方がよいと思った次第です。

若狭まちづくり局総務部企画課長

配下の事務事業については、各地区でそれぞれ取り組んでいることから、成果として記載したほうがよいのではないかとこの激励と受け止めたので、それについては検討させていただきます。

駅ごとに課題や魅力が異なる点について、御指摘のとおり、南武支線沿線は住宅が密集していることから、防災力の向上に取り組んでいます。登戸もかつては密集市街地でしたが、長年にわたる区画整理により、当時の状況を知らない人もいほど大きく変化しています。以前は、消防車や救急車が通行できない状況でしたが、現在は魅力向上につながる土地利用誘導ができる段階になってきていると認識しています。

南武支線沿線についても、安全性を高めながら、将来的には魅力の向上につなげていきたいと考えていま

す。

また、乗降客数については、インフラ整備や安全面、混雑への対応の観点から、単に増加すればよいというものではないと認識しています。拠点整備にあたっては、同時にインフラ整備を進めることが不可欠であることから、引き続き、拠点の魅力形成に向け、インフラ整備と併せて取り組んでまいります。

田島部会長

向ヶ丘遊園と登戸の状況が全く想像できなかったため現地を見てきましたが、街路が整備されており、保育園のお散歩に何回も出会うなど、非常によくなったと子育て世帯目線で感じたところです。以前から住んでいた方々との合意形成などは大変だと思いますが、川崎市が強力に進められていることは評価すべきところだと思います。一方で、よく言われるジェントリフィケーション、要は、以前から住んでいた住宅がなくなり、お困りの方がもしかしたらいるのではないかと考えられますが、昨今の住宅価格の高騰も絡めて、どのような配慮をされながら進めておられるのかが気になりました。

もう一つは、例えば、JR中央線の高架化が終わった時に、改札を出た際に三鷹で降りたのに小金井だと思って歩き始めるなど、どの駅で降りたか分からなくなるという問題があり、民間の活力に依存しすぎると、そうした心配も起こり得ると思っています。「個性を活かした」とおっしゃっているのに配慮されているとは思いますが、どのようなことを個性として位置付けて事業を進められているのかを、資料の中に一言分かりやすく書かれているとよいと感じました。

若狭まちづくり局総務部企画課長

御指摘のとおり、どの駅も同様の取組を行っているのではないかと御意見は多くいただいています。拠点開発にあたっては、各地域の資源を整理し、それと親和性のある取組を行うことを意識して進めているところで、整備完了後に、地域の皆様とソフト面の取組を進めていく中で、それぞれの地域の個性が反映されるものと考えています。

資料への追記については検討させていただきます。

小島まちづくり局登戸区画整理事務所担当課長

登戸土地区画整理事業については、約40年にわたり、地元の方々の御協力を得ながら進めてきたものであり、ようやく概成にいたりしました。事業自体は引き続き行われますが、基盤整備としては区切りを迎えたところです。これまで住まわれていた方には多大なる御協力を得たことから、非常に感謝しています。また、新たに転入された方もいる中で、新旧住民のコミュニケーションが希薄化しないよう、行政としても支援していく必要があると認識しています。そのため、交流の場の創出やイベントの実施などにより、地域住民同士の交流を促進する取組を進めていきたいと考えています。

田島部会長

以上で、（２）「個性を活かした地域生活拠点等の整備」の審議を終了します。

担当部署の入替えをお願いします。

それでは、（３）「地域の生活基盤となる道路等の維持・管理」について御説明をお願いします。

鈴木建設緑政局道路河川整備部施設維持課長

（資料３－３の内容に沿って説明）

田島部会長

御説明ありがとうございます。

不法占拠については、記述として表現することが難しい点もあるかと思いますが、住居として利用されている事例が多いのでしょうか。どのような状況であるのか、具体的なイメージが持ちにくいので、御説明ください。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

道路というと、自動車が通行できるものを想像されることが多いかと思いますが、従前から存在する道路の中には、幅員の狭いものもあります。そうした場所に住宅が建っていたり、物置が設置されている場合もあり、一般的には、不動産が存在している状態を不法占拠と呼んでいます。

田島部会長

継続的にそのような状態にある箇所を事業の対象としているのでしょうか。また、新たに発生しているケースもあるのでしょうか。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

資料内のグラフでお示ししているとおり、継続している物件がある一方で、新たに確認される物件もあります。毎年度、解消するものがある一方で、新たに増えるものもあるため、数値は変動している状況です。

田島部会長

目標値はどのような考え方に基づいて設定されていますか。例えば、一定割合の解消を目標として設定された数値なのでしょうか。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

対応に要する人員やコストとの比較衡量も踏まえ、年間の解消件数を見込み、前期においては累計で970件の目標を設定したところです。

田島部会長

スライド9に記載されている件数が、現在把握している件数という理解でよろしいでしょうか。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

そのとおりです。

田島部会長

街路を含めると、当該箇所が道路であるという認識が市民に十分浸透していない状況であるということですね。

小関委員

スライド17を見ると、令和4年度から令和7年度にかけての解消の実績値は600～700件台となっていますが、不法占拠物件数の推移に大きな変動が見られないことから、毎年解消件数と同程度の件数が新たに発生していると解釈してよろしいでしょうか。不法占拠物件数から解消件数を差し引いても全体件数が変わらないということは、同程度の件数が継続的に発生しているという理解でよろしいでしょうか。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

資料 9 ページの下赤線のグラフを確知件数としており、これは新たに把握した件数を示しています。例えば令和 4 年度は 27 件を新たに不法占拠として確認しています。御指摘のとおり、解消に至るケースがある一方で、新たに把握するケースもある状況です。必ずしも適切な表現ではないかもしれませんが、いたちごっこのような状況にあります。

鈴木建設緑政局道路河川整備部施設維持課長

道路の境界を全て正確に把握することは難しく、市民からの苦情や陳情を契機として不法占拠が判明する場合もあります。

田島部会長

第 2 期の目標値が累計 650 件以上、第 3 期の目標値が累計 970 件以上であることから、令和 3 年度から令和 7 年度までの期間で 320 件を解消する目標であったと理解してよろしいでしょうか。その中で、新たに把握される件数が増加しているため、解消した件数の半数程度が新規発生分として積み上がっている状況ということでしょうか。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

スライド 17 の下赤線は、各年度における解消件数を示しています。例えば令和 4 年度は 45 件、令和 5 年度は 41 件を解消したことを示しています。

川崎委員

不法占拠については課題があると強く認識しました。そのような状況の中で A 評価とされていますが、評価が妥当であるのか疑問があります。目標は達成したとのことですが、評価の考え方について御説明ください。

鈴木建設緑政局道路河川整備部施設維持課長

一部達成していない部分はありますが、総合的に判断しています。

川崎委員

道路や河川については、予防保全など他自治体に先行した取組が進められていると認識しています。一方で、不法占拠については件数が横ばいであり、本来は解消を図るべき市の大きな課題であると考えます。課題が存在することを明確に示した上で、この課題を解消するにはどのようにすればよいのか、建設緑政局のみでなく市全体として取り組むべきであると考えます。他自治体においても同程度の件数が存在するのでしょうか。

神山総務企画局都市政策部長

そのような認識です。

川崎委員

解消は困難なことなのでしょうか。

神山総務企画局都市政策部長

不法占拠解消に向けた交渉などについて、具体的に説明してください。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

川崎市では、各区に道路公園センターを設置しており、その職員が不法占拠者に対して指導を行っています。その指導回数は、成果指標としています。

具体的には、現地で撤去に向けた交渉を行い、合意に至った場合には、自主撤去という形で対応しています。資料にも記載のとおり、市の事業との兼ね合いで、撤去が必要となる場合には、法的措置を講じています。今年度も複数件で措置を講じている状況です。

他都市においても同様の状況であり、不法占拠が全く存在しない自治体はないと認識しています。

川崎委員

減少傾向にある自治体はないのでしょうか。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

対策を講じて進めていることから、基本的には減少傾向にありますが、先ほど申したとおり、新たに確知されるものも発生するため、全体としては緩やかに減少している状況にとどまっています。

田島部会長

常時車両が駐車されている場合は、不法占拠となるのでしょうか。

神山総務企画局都市政策部長

駐車場にされてしまう場合もあるという認識です。

田島部会長

東京都の場合、都道の境界が未確定であることは想定しにくい一方で、川崎市のような基礎自治体では、住宅前のどこまでが道路かについて境界が明確でない場合もあると考えられます。また、境界が確定していても認識に差異が生じている可能性もあると推察されます。

鈴木建設緑政局道路河川整備部施設維持課長

境界が未確定の場合は指導が難しい一方で、境界が確定している場合には、不法占拠として対応することとなるため、その点が重要となります。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

東京都においても、例えば世田谷区などでは、従前の土地区画のまま市街化が進んだ地域もあります。かつては田んぼであり、田んぼの間に水路が存在していたところから、急速に宅地化された経過があり、その過程で水路が埋め立てられ、建築物が建てられているケースもあると考えられます。このような地域においても、不法占拠が全く存在しないとは言えない状況です。

川崎委員

評価の大きな目的は課題を明確化することですが、A評価とすることで全く課題がないものとして見過ごされてしまうおそれがあるため、それでよいのかについては疑問が残るところです。不法占拠物件数は容易

に解消できるものではないことを承知した上で発言しますが、このままでよいのかについて、市としても検討が必要ではないでしょうか。新たな不法占拠物件が生じる中で、ある程度厳しい部分も見せていかないと、減少にはつながらないと思います。そういった意味合いも含めて、評価については考えさせてください。

小関委員

成果指標の分析において、高齢化の進行に伴う資金不足が課題として挙げられていますが、今後も高齢化が進展する中で、さらに深刻化することが懸念されるため、この課題については別途対策を講じる必要があると感じました。

猿渡建設緑政局道路河川管理部路政課長

検討させていただきます。

田島部会長

道水路台帳のデジタル化及び公開の推進は、全国的にも先進的な取組であると評価できます。台帳に登録される座標値が増加している点は評価できますが、全体に対する進捗状況が把握しにくい状況です。全体点数に対してどの程度進捗しているのか、ご説明ください。

加藤建設緑政局道路河川管理部管理課長

現時点では事業開始から間もないこともあり、進捗は13～4%となっていますが、今後も引き続き取り組んでいく予定です。

本システムについては、データを一括して取り込む仕組みではなく、地籍調査の成果や、既存の台帳の座標情報の一つずつ入力していく必要があることから、目標数値に近づけるため、毎年度必要な作業を進めています。

本システムでは、地図上での位置関係を確認することは可能ですが、そこから直接座標値を抽出することはできません。仮にこれをする場合、データ量が膨大となるため、今後の課題と認識していますが、デジタル化により、現段階でも、民間業者が当該データを基に測量を行うことが可能となっています。道路公園センターや管理課では、各点の座標情報を取得することができるため、より正確な境界確認が可能となっているものと認識しています。

田島部会長

データは蓄積するだけでなく、その活用方法が重要ですが、システムの構築方法によっては、特定のベンダーとの契約を継続しなければデータの利用が制限される可能性もあります。市の財産としてデータを有効活用できるよう、活用しやすい形で整備を進めていただきたいと思います。

加藤建設緑政局道路河川管理部管理課長

本システムは、昨年度に導入されたものであり、今後の活用については、事業者や利用者からの要望等を踏まえ、適宜取り入れながら改善していく必要があると考えています。一方で費用を伴う取組であることから、その点も考慮しながら進めていきたいと考えています。

田島部会長

以上で、（３）「地域の生活基盤となる道路等の維持・管理」の審議を終了します。

担当部署の入替えをお願いします。

それでは、（４）「市域の交通網の整備」について、御説明をお願いします。

荒木建設緑政局総務部企画課長

（資料３－４の内容に沿って説明）

田島部会長

御説明ありがとうございます。

南武線連続立体交差事業の事業認可が遅れた理由について、御説明ください。

山本建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

国やＪＲ東日本との間で、事業区域の取扱い等に関する調整を行っていたことから、令和６年度の事業認可が半年遅れたところです。

川崎委員

スライド１８において、都市計画道路進捗率が未達成となった分析の一つとして、南武線連続立体交差事業により分母となる計画延長が大きく増加したことが挙げられていますが、この要因がなかった場合には目標を達成できていたのでしょうか。

荒木建設緑政局総務部企画課長

当該要因がなくても未達成となります。

川崎委員

その点を明確にし、遅れた要因を適切に説明された方がよいのではないのでしょうか。現状の記載では、計画延長の増加が未達成の主要因であるかのように受け取られる可能性があります。

荒木建設緑政局総務部企画課長

要因の一つではありますが、用地取得等が難航していることにより、工事が進められていないのが未達成の主要因です。

川崎委員

当該課題を明確化することで、今後の予算調整等につながっていくと思います。

荒木建設緑政局総務部企画課長

成果指標を進捗率とした場合、都市計画道路の増加により分母が変動し、委員の御指摘のとおり、成果の推移が分かりにくくなることから、この点が指標設定における課題であると認識しています。

山本委員

向丘中学校のバス停は交通渋滞がある路線だと認識していますが、バスベイは他にも設置されている箇所があるのでしょうか。

川本まちづくり局計画部都市計画課担当課長

本事業はモデル的な取組として実施しており、現在、向丘出張所でも工事に着手しています。現時点では計

2か所での実施が決定しています。今後については、2か所の工事完了後に効果の発現状況を検証したうえで、今後の展開を検討していく予定です。

山本委員

バスベイの設置は交通渋滞に対し非常に有効な取組だと思います。

田島部会長

上麻生交差点および高石歩道橋下については、通行環境が改善されたものと推察されます。これらの整備にあたっては、新たに用地を取得して幅員を拡幅したのでしょうか。それとも既存の道路幅員内でのレイアウトの工夫によってセンターラインの位置を変更し広幅員化したのでしょうか。低コストで実施可能な取組なのかについて伺います。

荒木建設緑政局総務部企画課長

基本的には、現道の幅員内で広幅員化が図れることが望ましいと考えていますが、それが難しい場合には、一部で用地を取得できた場合に中央線に移設し、車線の広幅員化を行っています。例えば、上麻生交差点がその事例にあたります。

また、高石歩道橋下交差点については、現道の範囲内で空間を確保することができたため対応を行いました。

このように場所ごとに実施可能な対応を検討し、実行しているところですが、対応が困難な箇所もあることから、短期的に効果を発現するため、その時点で可能な対策を検討しています。

田島部会長

市全体で対応することは時間を要するため、引き続き局所的な対策を継続していただきたいと思います。

荒木建設緑政局総務部企画課長

都市計画道路の整備が進まない状況においても、交差点改良を局所的に実施することによって効果が見られることから、局所的かつ重点的な対策が必要であると認識しています。

小関委員

J R南武線連続立体交差事業に係る用地取得の進捗率について、目標値に対して実績値が大きく乖離している状況です。次期の目標値をどの程度に設定することが妥当であるか、検討していく必要があると思います。

山本建設緑政局道路河川整備部道路整備課担当課長

事業としては、令和10年度までに高架化工事に必要な用地を取得する計画としており、その実現に向けて取り組んでいるところです。

計画策定時は、令和7年度当初に、対象者の一部に対して建物調査の結果を提示し、その後、用地交渉の期間を確保する予定でしたが、半年の事業認可の遅れにより、令和7年度下半期に価格提示を行うこととなりました。現在は、早期に合意いただいた方と契約をしている状況です。

今年度についても、過年度に価格提示を行った方との用地交渉を継続しており、今後、合意・契約に至る件数は増加していくものと見込んでいます。今年度及び来年度の取組状況を踏まえ、令和10年度までの用地取得計画が予定通り進捗するかを見極めていきたいと考えています。

田島部会長

事業認可後、5年、10年と経過することで事業の再評価にも関係してくると思います。川崎市総合計画の改定時期が事業のどの段階に該当するかについては見通しが難しいと感じながら説明を伺いました。事業の推進にあたっては、計画改定の時期にこだわらず、着実に進めていただきたいと思います。

川崎委員

渋滞対策については、現時点で実施可能な対策に着実に取り組まれており、交差点改良やバスベイ設置は有効な取組であると考えます。この他に考え得る対策として、混雑箇所の利用を避けてもらう観点も重要であり、例えば、ごみ収集等の市の事業で利用している時間を避けてもらうというような、交通のピークを抑制するための情報発信や工夫も有効な方策となり得ると思っています。

田島部会長

成果指標②「市内幹線道路における混雑時（朝夕ピーク時）の平均走行速度」の達成状況については、道路交通センサスの結果が未公表であるため評価が困難である点は理解していますが、次回はいつ結果が出るのでしょうか。川崎市がどうこうできるものではないですが、見通しがあれば教えてください。

建設緑政局総務部企画課課長補佐

道路交通センサスについては、令和7年度に調査を実施しています。現時点では国から結果公表の時期について正式な案内はありませんが、例年の傾向から、来年中には公表される見込みです。

田島部会長

取組の成果が把握できることを楽しみにしています。

以上で、（４）「市域の交通網の整備」の審議を終了します。

担当部署は御退出をお願いします。

以上で、４つの施策についての説明及び質疑が終了しました。一旦休憩とし、１５時１０分に再開します。

（休憩）

田島部会長

引き続き、「審議内容の総括」に入ります。

本で行った４つの施策の審議結果について、１施策ずつ順番に総括を行っていききたいと思います。

本日の部会の審議結果については、７月９日に開催予定の政策評価審査委員会に報告し、他の部会における審議結果とともに委員会として取りまとめ、最終的に市長に対して意見具申を行うことになります。

総括に当たっては、まずは、内部評価結果が妥当であるかどうかについて御審議いただき、その後、こうしていけばより施策の推進が図られる、このような周知・ＰＲを行ったほうがよいなど、今後の施策の方向性に関して各委員から御意見をいただきたいと思います。

その後、事務局が作成する議事録案ができるのを待って、部会としての意見案を、私と事務局で調整しながら作成し、各委員に議事録案と意見案をお送りした上で、内容について改めて確認させていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

（異議なし）

田島部会長

それでは（１）「交通安全対策の推進」から始めたいと思います。

内部評価結果として、施策の達成状況については、『Ｂ 一定の進捗があった』と施策所管局は判断しておりますが、この評価結果について、妥当とすることでよいでしょうか。

（異議なし）

田島部会長

内部評価結果については妥当とします。

続いて、附帯意見の作成に向けて、先ほどの質疑の中でも多くの御意見がありましたが、それ以外に何か付け加えることがありましたらお願いします。

川崎委員

高齢者の自動車の利用については、高齢者の免許証の返納など様々な対応がなされていますが、実は自動車の利用に関する課題も結構あります。おそらく、川崎市でも近い将来顕在化する課題だと考えられますので、高齢者の自転車の利用について、注意が必要だと思います。

田島部会長

先ほど山本委員からも御意見がありましたが、交通安全と一口に言っても、住民の個々の属性や特徴によって変わってくるため、そういったことにきめ細かく対応していただきたいと思います。

川崎委員

高齢者の自転車・自動車の利用に対して様々な制約を課すのであれば、それに代わるモビリティについて、市としても考える必要があると思います。

山本委員

子どもたちの自転車のマナー教室はあっても、高齢者を集めた自転車の乗り方講習会はないため、個別に当たるとしたらどのような方法があるのか、検討が必要だと思います。

川崎委員

車の免許の場合は、複数年に一度、更新手続きがありますが、自転車にはそういった手続きがないので、皆さん、自分は問題ないと思って乗ってしまうと推測されます。

田島部会長

道路上に自転車の走行位置が明示されたり、道路交通法の改正によりルールが変わったりしていることから、昔に自転車の乗り方を覚えた人にとっては難しい状況となっており、そうした状況に対してどのような対応がとれるのかということだと思います。

神山総務企画局都市政策部長

高齢者の自転車教室について、区役所で開催している可能性もありますが、周知が行き届いていないかもしれません。

山本委員

周知に関しては、月1回開催される民生委員協議会などにおいて、高齢者対策を考えてくださいということとは言えますが、高齢者を集めて教室を開催することまではできないと思います。あとは、自転車の安全な乗り方の冊子を作成するなどの対応が考えられると思います。

田島部会長

最近の高齢者は動画配信サイト等も利用していると思われますので、15年ほど前の感覚で「デジタルだと高齢者は」という思い込みがあるとすれば、そういった認識もアップデートしていく必要があると思います。

田島部会長

それでは、（１）「交通安全対策の推進」については、以上とします。

次に、（２）「個性を活かした地域生活拠点等の整備」の総括を行います。内部評価結果として、施策の達成状況については、『B 一定の進捗があった』と、施策所管局は評価しておりますが、その評価結果について、妥当とすることによってよいでしょうか。

（異議なし）

田島部会長

内部評価結果については妥当とします。

附帯意見の作成に向けて、付け加えの御意見等がありましたらお願いします。

川崎委員

南武支線等について記載した方がよいと、先ほどの質疑応答の中でもお話しさせていただきました。柿生駅周辺は、少し離れると町田市や横浜市になると思いますが、開発想定エリアも全て川崎市になるのでしょうか。

玉木総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

町田市や横浜市とはさほど近接しておらず、開発想定エリアは全て川崎市内です。

田島部会長

先ほど、多く議論させていただいたので、この他に御意見がなければ、（２）「個性を活かした地域生活拠点等の整備」は、以上とします。

次に、（３）「地域の生活基盤となる道路等の維持・管理」の総括を行います。内部評価結果として、施策の達成状況については、『A 順調に推移した』と、施策所管局は判断しておりますが、その評価結果について、妥当とすることによってよいでしょうか。

川崎委員

不法占拠への対応が困難であるのであれば、指標ではなく、長期的な目標として位置付けるといった考え方もありますが、いずれにしても、不法占拠は最終的には件数をゼロとすべき性質のものであると考えます。この資料と説明内容でA評価とすることには違和感があります。

田島部会長

川崎委員と同意見です。対応可能な範囲で成果が得られているという点については、他のB評価となっている施策と同様であることを踏まえると、この施策をA評価とするには至らないと考えます。

山本委員

他の委員の意見に賛同します。

小関委員

そもそも難しいと言ってしまうと、それまでになってしまいますので、指導に加えて改善に向けた複数の取組を重ねて実施することで、スピード感が増すと思います。過去はB評価であったものが、第2期の総括評価からA評価に転じていますが、課題が存在するのであればB評価とした上で、不法占拠解消に向けた取組を具体的に検討いただければよいと思います。

田島部会長

全会一致でB評価とすることでよろしいでしょうか。

(異議なし)

川崎委員

道路や河川の分野については、他自治体に先んじた取組が進められていると評価してよいと考えます。一方で、不法占拠対策が事業化されていることを踏まえると、評価の視点としては、少なくとも既存の不法占拠物件数を減少させていくことは示してもよいのではないのでしょうか。新たに把握した不法占拠物件数が既存の解消件数を上回ったため全体件数が増加していることから、新たに把握した案件については次の対策が必要ですが、少なくとも、継続的な指導の成果として既存案件の減少を目標とした指標を設定することはできないのでしょうか。

神山総務企画局都市政策部長

新しく確知された案件には、解消が困難なものから比較的容易なものまでであると推測されます。既存の案件を減らしていくという姿勢は大事だと認識しています。

田島部会長

不法占拠は解消すべきものであるというメッセージを発信していく必要があると思いますが、この資料の表現はやや曖昧であり、不法占拠の解消に向けて努力していくことについて、市民に十分伝わるのか不安があります。市全体での件数が1,000件程度であることから、ごく稀にしかないものであり、不法占拠が問題であるという認識が、市民にとって分かりづらい状況になっていることが課題であると感じました。

川崎委員

使用されていない水路や道路については、市が所有し続ける必要性が乏しい場合もあるのではないのでしょうか。売却等も一つの対策として考えられると思います。

神山総務企画局都市政策部長

そういったことも対策の一つに位置付けています。

川崎委員

事業自体に問題があるということではなく、施策所管局の判断に対し、委員会として目をつむるわけにはいかないということです。

田島部会長

今後の目標の設定については、ぜひ知恵を絞っていただきたいです。

それでは、（３）「地域の生活基盤となる道路等の維持・管理」については、以上とします。

最後に、（４）「市域の交通網の整備」の総括を行います。内部評価結果として、施策の達成状況については、『Ｃ 進捗が遅れた』と、施策所管局は判断しておりますが、その評価結果について、妥当とすることによってよいでしょうか。

（異議なし）

田島部会長

内部評価結果については、妥当とします。

附帯意見の作成に向けて、何か付け加えの御意見などがありましたらお願いします。

川崎委員

道路交通センサスのように、結果が事後的に公表される指標を用いて評価を行うことについては、どうなのでしょう。道路交通センサスは、結果の公表時期が不明確な調査ではないと認識していますが。

田島部会長

道路交通センサスは５年に一度の実施であったと認識しています。国勢調査についても、調査から結果公表までに２年程度かかりますので、その結果を待たなければ川崎市として実績の評価ができないという整理でよいのかについては、少し気になったところです。各路線では事業前後で交通調査を実施されているとは思いますが。

川崎委員

当該指標が重要なのであれば、別の手段で市独自に調査をしてもよいと思うのですが、そこまでの重要性がないのであれば、代替の指標を設定することもあり得ると思います。

田島部会長

市全体の平均走行速度については、市独自で詳細に取得するほどのものではないですが、路線ごとの事業効果については、説明できるようにしておいてほしいと思います。

川崎委員

目標からすると、朝夕ピーク時の渋滞長などの指標でも十分だと思います。

田島部会長

実態を把握しやすい指標を設定できるのであれば、その方がよいとは思いますが。

川崎委員

交通量調査については、比較的高い頻度で実施されているのではないのでしょうか。

玉木総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

各事業に関連する箇所について、個別に交通量等を把握しています。

田島部会長

事業完了直後に効果を発現するものばかりではなく、他の道路整備が完了して初めて効果が発現することもあるので、そのような観点から長期的に見れば、道路交通センサスを活用するということによいのではないかと思います。

川崎委員

2年前の数値を現在のものと読み替えてもよいのではないのでしょうか。

田島部会長

2年前の数値は、第3期実施計画が始まった頃のもので。

川崎市の計画期間と道路交通センサスの実施周期が一致していないため、タイミングにずれが生じている状況ですが、次期の計画では、比較的時期に近い結果が出てくると考えられます。

それでは、（４）「市域の交通網の整備」については、以上とします。

議題2「審議内容の総括」については、以上となります。事務局においては、委員の皆さんから出た意見を踏まえ、附帯意見案の作成をお願いします。

続いて、議題3「その他」ですが、事務局から何かありますでしょうか。

事務局

今後のスケジュール等について御説明いたします。

先ほど部会長からお話でしたが、部会長と事務局で意見具申案を作成いたしまして、本日の議事録案とともに、6月下旬頃を目途に、委員の皆様にご確認いただきたいと考えております。

また、次回、令和8年度第1回政策評価審査委員会全体会でございますが、7月9日（木）13時から、本庁舎7階第5会議室で開催を予定してございます。御多用のところ恐縮ですが、御出席のほど、よろしくお願いいたします。

田島部会長

それでは、進行を事務局にお返しします。御協力ありがとうございました。

江津総務企画局都市政策部企画調整課担当課長

皆様、長時間にわたり御審議いただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、「川崎市政策評価審査委員会第2部会まちづくり部会」を終了させていただきます。

本日はありがとうございました。