

川崎市都市計画公聴会
(古沢沿道北・南地区及び上麻生地区等)

公述意見の要旨と市の考え方

平成21年3月

公述意見の要旨と市の考え方

1 都市計画案の種類、名称及び土地の区域

(1) 種類及び名称

川崎都市計画用途地域の変更（古沢沿道北・南地区及び上麻生地区等）

川崎都市計画高度地区の変更（古沢沿道北・南地区及び上麻生地区等）

川崎都市計画防火地域及び準防火地域の変更（古沢沿道北・南地区及び上麻生地区等）

川崎都市計画地区計画の決定（古沢沿道北地区）

(2) 土地の区域

川崎市 麻生区 古沢、万福寺、上麻生3丁目、上麻生6丁目、上麻生7丁目、
下麻生3丁目、王禅寺東1丁目、東百合丘3丁目及び黒川地内

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時 平成21年2月28日（土）午前10時から午前10時45分まで

(2) 場所 麻生区役所 4階第3会議室

3 公述意見の要旨及び市の考え方

公述人	公述意見の要旨と市の考え方
A 公述人	別紙 №1～№2
B 公述人	別紙 №3～№5

	公述意見の要旨	市の考え方
A 公 述 人	古沢沿道北・南地区について、今回の都市計画素案は、周辺の都市計画がどのようになっているのか、古沢が将来どのようになっていくのか、市民として大きな不安を感じている。まちづくりの全体構想はどうなってしまうのか。 区域区分の変更で、市街化調整区域から市街化区域に編入される理由が、既に市街化した区域だからという説明であるが、本来、調整区域は、開発されないはずである。既に店舗や病院等の建築物の立地が図られて、市街化が進んだ状態になっているというのは、おかしいのではないか。 今回の区域区分の変更は、都市計画の実態が矛盾している状況を追認するための変更であると考えられる。調整区域が、現状の追認により、なし崩しに解除され、そのことが繰り返されていくと、市街化調整区域の設定そのものが、無意味なものであったということになる。	本市の都市計画マスタープラン全体構想では、今回の古沢沿道北・南地区が隣接する新百合ヶ丘駅周辺地区については、川崎北部の「広域拠点」として、商業・業務・文化等の諸機能の集積を図るとともに、優良な都市型住宅の建設を適切に誘導し、計画的な複合的土地利用による都市機能の強化を図り「商業業務エリア」の形成をめざすこととしております。また、周辺の古沢地区を含む市街化調整区域については、良好な自然環境の保全と優良な農地の保全、計画的な土地利用を誘導することとしております。 区域区分の変更につきましては、都市計画基礎調査の結果を踏まえ、見直すことが想定されております。現在、この調査結果を基に、神奈川県が都市計画手続きを進めております。 また、市街化調整区域の開発行為につきましては、平成19年11月30日に都市計画法が改正されましたが、改正前は、病院や学校、福祉施設などの公共公益施設は、市街化調整区域内であっても、都市計画法第34条の許可不要で建築することができました。また、もともと宅地性があつた敷地についても、建築の許可をしており、そのような個別の手続きを経て、長期間を経て、市街化が進んだものと考えております。 今回の市街化区域への編入については、都市計画基礎調査のデータを用いて、店舗や住宅などの建築用地、広場、公園、鉄道用地等の都市的土地利用割合や区域に占める4m以上の道路割合を示す道路率などの指標を基に、本市の基準を策定し、市内に存在する市街化調整区域を16地区に分類し、基準に適合した4地区について、市街化区域への編入地区として、選定したものでございます。 また、区域区分制度は、前述したように個別の手続きを経て、長期間を経て、市街化が進んだものについては、土地利用の動向や基盤施設の整備状況を子細に検討し、街区単位、土地単位等の小規模なものでも、市街化区域に編入することが望ましいとされており、必ずしも、現状追認ということではないと考えております。

	公述意見の要旨	市の考え方
A 公述人	古沢沿道北地区が市街化区域に編入されることにより、次はその隣接地が、ひいては古沢全体が市街化区域になることは自明のことと思われる。 地図を見てもわかるように、古沢地区は、川崎市に残された数少ない素晴らしい里山景観をなしている。 しかも、今回市街化区域に編入する区域は、里山景観のまさに入り口にあたる。調整区域であるうちに、きちんと緑地を保全しないと、将来に必ず禍根を残すことになる。緑地は、今の私たちのためのものではなく、次の世代のためのものであると思われる。 今回、市街化区域に変更される場所の隣接地が、川崎市が定めたAランクの斜面緑地であるということを心に強くとどめていただきたい。 農業の重要性は、改めて言うまでもないが、農家に対して支援する施策が急がれる。行政は農協にも働きかけ、農家ともっとじっくり話し合うことが必要なのではないか。 ぜひとも、初心に立ち戻り、環境保全という意味から、市民も巻き込んで、調整区域をきちんと守るように知恵をしばって欲しい。	古沢沿道北地区の市街化区域への編入につきましては、神奈川県が定める基準等により、都市計画道路世田谷町田線の道路整備が進み、店舗や住宅などの建築用地、広場、公園、鉄道用地等の都市的土地利用割合や区域に占める4m以上の道路割合を示す道路率が、麻生区の市街化区域の平均を超えており、既に市街化した区域であることから、市街化区域へ編入いたします。御指摘の隣接地や古沢地区全体につきましては、神奈川県が作成した基準に適合しないことから、市街化調整区域からの変更はありません。 緑地の保全につきましては、本市の都市計画マスタープラン麻生区構想において、まとまった緑地は、斜面緑地総合評価に基づき、地権者の協力を得ながら、特別緑地保全地区の指定や緑地保全協定等の緑地保全施策を活用し、その保全と適正な維持管理に努めることとしております。なお、優先的に保全すべき緑地については、緑地保全施策における各事業の中で対応しております。 農業の重要性につきましては、本市の都市計画マスタープラン麻生区構想においては、優良な農地として保全すべき区域については、引き続き市街化を抑制し、里地里山環境の保全に努めることとしております。なお、具体的な農業支援施策については、農業振興施策における各事業の中で対応しております。 本市の市街化調整区域については、都市計画マスタープランにおいて、良好な自然環境の保全と優良な農地の保全、計画的な土地利用を誘導することとしております。特に、優良な農地と良好な緑地が一体となって里地里山景観が残されていることから、優良な農地として保全すべき区域や災害防止上保全すべき区域、都市の環境を保全すべき区域については、引き続き市街化を抑制し、里地里山環境の保全に努めます。また、良好な自然環境が残されている一方で、望ましくない土地利用が進み、集落としての住環境が悪化している地域もみられることから、土地利用の整序を図るために、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、農地や緑地の保全や集落環境の維持改善等に向けた土地利用のルールづくりを検討します。

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公述人	新百合ヶ丘駅周辺については、小田急線の複々線化や地下鉄3号線の延伸も計画されているが、今後の新百合ヶ丘駅周辺はどうなっていくのか。民間開発にのっかるような小さい計画ではなく、市としての方針を大きく変更するなどして欲しい。 その際、お金がないから道路ができないのであれば、お金のかからない容積率を前渡しして沿道を活用し、知恵と力とお金のある人に来てもらい、麻生区を良くして欲しい。大きい開発などはこれまでもあるが、都市計画の中で沿道という言葉を使い、用途地域の変更がなされるということは大変うれしい。	新百合ヶ丘駅周辺地区については、川崎市新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」において、利便性や快適性、文化性の高い商業・業務・文化機能の集積を活かして、職、遊、住の機能が融合した、多世代にとって魅力ある広域拠点の形成を推進することとしております。 また、拠点機能を支える幹線道路網の整備や駅周辺の交通環境の向上、バリアフリー対策など、安全で快適な暮らしを支える都市基盤整備を進めるとともに、芸術、文化などをとおした市民活動の蓄積や音楽・映画などの教育施設の立地など、地域の資源を活かしたまちづくりを推進することとしております。 市としては、これらの方針に基づき、民間活力を活かした個性と魅力にあふれた広域拠点の形成を進めてまいります。 次に、容積率を規定している用途地域は、都市全体にわたる都市機能の配置及び密度構成の観点から検討し、望ましい市街地の形成を誘導するため、本市の用途地域等指定基準に基づき、地域ごとの市街地像にあった内容を指定しております。 その中で幹線道路の沿道については、都市構造上の位置、土地利用の現況及び動向、道路の機能及び整備状況等を勘案して定めており、麻生区の世田谷町田線沿いにおいては、居住環境に配慮しつつ、自動車関連施設、沿道サービス等、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を誘導する区域として主に準住居地域を指定しており、今回市街化区域に編入する区域につきまして、本市の用途地域等指定基準に基づき、世田谷町田線沿道にふさわしい土地利用を誘導するため、準住居地域、建ぺい率60%、容積率200%を指定することとしております。 なお、未整備な幹線道路を整備しつつ、土地の有効利用を図るため、暫定容積率や目標容積率などを用いて容積率で誘導する土地利用手法につきましては、本市の幹線道路沿道は、既に本市の用途地域等指定基準に基づき適正な容積率を指定しておりますので、現時点で活用する予定はございません。

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公 述 人	麻生区は、商業・業務基盤がなく、商業・業務基盤はどこにできるのか。幹線道路沿道の人が住みよくなるよう、商業・業務基盤を配置して欲しい。	麻生区の商業・業務基盤につきましては、本市の都市計画マスタープラン麻生区構想において、「広域拠点」である新百合ヶ丘駅周辺地区は、新たな都市機能の集積により、商業機能や文化・交流機能の集積を生かした広域的にも魅力あるまちをめざすこととしており、また、百合丘駅周辺地区や柿生駅周辺地区をはじめとした、各鉄道駅周辺地区は、市民の日常生活を支える地区コミュニティの「生活拠点」として、地域の歴史や文化の資源を活かした、特徴のある拠点形成をめざすこととするなど、各都市拠点において、まちの資源を活用した、商業・業務及び産業の拠点として位置づけております。
	古沢沿道北・南地区の市街化区域への編入は良い計画で賛成であるが、新百合ヶ丘駅から500から600メートルの場所に位置することから、世田谷町田線沿いの用途地域を近隣商業地域にし、幹線道路沿道の商業・業務的な土地利用を図って欲しい。	古沢沿道北地区の世田谷町田線沿いの用途地域につきましては、周囲の用途地域との都市計画的整合性や、既に市街化している土地利用の状況等を勘案し、本市の用途地域等指定基準に基づき、幹線道路沿道の住宅地で、居住環境に配慮しつつ、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を誘導する区域として準住居地域を指定することとしております。また、商業系用途地域を指定しない理由としては、本市の総合計画や都市計画マスタープラン等において商業施設等の集積を図るべき区域としての位置づけがないことや、神奈川県が定める区域区分の変更基準等において、既に市街化した区域として市街化区域に編入する区域のうち、地区計画の決定等によりその環境が保全されると認められる区域であることが条件とされていることなどから、商業系土地利用を誘導すべき区域ではないと判断し、近隣商業地域の指定をしないこととしております。
	緑の回廊など、緑を大事にするには道路を良くしなければいけない。道路をつくるお金がないなら沿道を利用して欲しい。市街化調整区域の緑を残すためにも、沿道利用を加速させ、沿道部分を市街化区域に編入して欲しい。古沢沿道北地区と南地区の間の沿道になっていない、まとまった農地部分は市街化調整区域のままなのか。この次の見直しはいつになるのか。	本市の都市計画マスタープラン麻生区構想において、市街化調整区域のうち、まとまった緑地や優良な農地は保全を図ることとしておりますが、沿道利用を加速させて沿道部分を市街化区域に編入することと、緑を残すことは、都市計画上、直接的な関連はないものと考えております。古沢沿道北地区と南地区の間の農地部分につきましては、神奈川県が定める基準である既に市街化された区域の基準に達しておらず、さらにまとまった農地が多くあることから、市街化区域の編入地区になっておりません。見直しにつきましては、おおむね5年毎とされておりますが、詳細な時期については未定であるとともに、具体的な編入区域につきましては、次回線引き見直し作業において神奈川県が定める基準により、改めて判断することとなります。

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公 述 人	上麻生地区については、亀井橋までが市街化編入となっているが、それより南の下麻生から早野の間はどうなるのか。市街化区域編入されるのか。 今回の市街化区域編入において、平成12年の人口調査の密度で調整区域を市街化区域に編入としているが、数値を使用しているが、平成18年(平成17年)の人口調査の数値を使うべき。 区域区分の変更に対する、神奈川県と川崎市の基本的な考え方が違う。 世田谷町田線と尻手黒川線の交差点付近の交通環境の劣悪な部分が、数ヵ年計画で道路ができるという説明会があり、大変うれしく思う。麻生区の都市計画道路は約4万3千メートルあるが、昭和20年代に都市計画決定されて約50年経ち、進捗状況が48%(50%)である。いつになったら道路ができるのか。もう少し進捗スピードを上げて欲しい。	今回の編入地区の南に位置する下麻生から早野の間につきましては、農地が多く存在し、県が定める基準に適合しないことや、農業振興地域に指定されている区域が存在しているため、引き続き市街化調整区域において農地の保全を図る必要があることなどから、市街化区域編入地区としておりません。 今回の、区域区分の変更の基準年次につきましては、区域区分等を定める神奈川県が平成12年を基準年次としております。 区域区分の変更等につきましては、神奈川県の基準に基づき、本市が作成した案を都市計画法第15条の2第1項に基づき申し出を行っており、その案を基に神奈川県が都市計画案を作成しているため、基本的な考え方の整合性は図られているものと考えております。 幹線道路網の整備については、川崎市新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」において、比較的遅れている市北部の幹線道路網については、尻手黒川線や世田谷町田線などの整備を進め、拠点地区などを中心とした自動車交通の円滑化や市街地への通過交通の流入抑制などを推進するとしております。 また、本市が平成20年3月に策定した「川崎市の道路整備プログラム」において、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定することにより、整備箇所の重点化を図るとともに、計画や目標を市民と行政が共有することにより、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進することとしております。 なお、具体的な道路整備については、各事業の中で対応していくことになります。