川崎市都市計画公聴会

川崎都市計画道路の変更（３・４・２９号殿町羽田空港線の追加）

ほか関連案件

公述意見の要旨と市の考え方

平成２８年７月

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

川崎都市計画道路の変更（３・４・２９号殿町羽田空港線の追加）

ほか関連案件

(2)　土地の区域

川崎市　川崎区　殿町３丁目及び小島町地内

２　公聴会の開催の日時及び場所

(1)　日時

平成２８年7月２日（土）午前１０時００分から午前１０時３５分まで

(2)　場所

川崎市立殿町小学校（川崎市川崎区殿町１－１７－１９）

３　公述意見の要旨と市の考え方

(1)　公述人　４名

公述人	ページ番号
A　公述人	１～２
B　公述人	３～４
C　公述人	5
D　公述人	6

	公述意見の要旨	市の考え方
Ａ公述人	１点目は、殿町羽田空港線の新設により、交通量が１日１万１千台増加することで、更なる交通渋滞の発生と排気ガスによる大気汚染を懸念している。田町から殿町小学校に向かう場合、大型車がかなりのスピードで通過する国道４０９号線を越えなければならない。子供たちは歩道橋を渡ることが出来るが、歩道橋を渡れない杖をついたお年寄り、車椅子などの障害者は、距離の長い横断歩道を渡らなければならない。しかし、健常者が走って渡らなければ渡り切れないほど歩行者信号の時間が短く、障害のある方は、渡り切れずに道路の中央帯で大型車が行き交う中を次の信号が変わるまで待たなければならない。地域住民の方々は、信号の短さを指摘しているが、１万１千台の車が加われば、車を優先して信号機の時間がさらに短くされるのではないかと懸念している。今でも国道４０９号線は渋滞しており、１万１千台も車が増加すれば、誰が考えても渋滞が悪化するはずだが、「自主的環境影響評価準備書のあらまし」では、工事中も供用中も環境保全目標を満足するとなっているが、何を根拠に結論を出したのか。かつて川崎駅西口再開発において、同様の記述があり、完成後、ラゾーナ渋滞で住民が苦労している。道路整備ありきで、都合のよい結論を後づけしているのではないか。完成してしまったらどうすることもできないということを、肝に銘じて欲しい。	１点目の交通量の増加による渋滞や大気への影響に関する御意見でございますが、本計画は「川崎市環境影響評価に関する条例」の対象事業に該当しませんが、同条例第７４条の規定に基づき、「自主的な環境影響評価」の手続きを実施しており、この中で「(仮称) 都市計画道路殿町羽田空港線（以下、「殿町羽田空港線」という。)」と国道４０９号線の接続部におきましては、国道４０９号線の接続部の交差点の改良を行うことにより、ピーク時間帯における将来交通量の交差点需要率は、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回ると予測しております。また、ピーク時間帯における車線別の混雑度は、いずれの断面も、円滑な交通処理が可能とされる車線別の混雑度 1.0 を下回るものと予測しております。 なお、殿町羽田空港線の整備に伴い、周辺の交通に変化が生じることから、計画交通量１１，０００（台/日）が国道４０９号線の現在の交通量にそのまま付加されるものではございません。 また、殿町羽田空港線の工事中における建設機械や工事用船舶の稼動によるもの及び完成後の計画交通量を見込んだ自動車走行による大気への影響につきましては、環境基本法に基づく環境基準を満足する値となっております。 今後、御指摘があった殿町小学校前の国道４０９号線を横断する歩行者信号の青時間が短いといった御意見につきましては、交通管理者に伝えてまいります。事業の実施にあたりましては、引き続き、交通管理者や道路管理者などとの協議を実施し、周辺の住環境に十分配慮して進めてまいります。
	２点目は、車両が１日１万１千台も増加すれば、トラックなど大型車が、生活道路を抜け道として進入することを懸念している。今でも大型車が進入禁止になっている道路を走っており、抜け道として進入してくる車が更に増え、小学校の通学路等で、交通事故が起きないか不安が募る。この殿町地区で数年前、女の子が亡くなる事故が発生している。以前住んでいた中原区でも交通量が多い南武沿線道路を避ける抜け道の交差点付近で、細い路地ぎりぎりにとまっていた親子３人がトラックに自転車もろとも押し潰されるようにひかれてしまう交通死亡事故が起きている。一刻を争って仕事をするドライバーにとって、裏道を抜けたほうが便利であり、生活道路に侵入してくる可能性は、ドライバー心理として否定できない。川崎市も認めているように、新しいルートができれば、予測できない不慮の事態が起こり得るため、新たな問題を持ち込む計画はやめて頂きたい。この地域は高速川崎縦貫道路によってまちが分断され、工場が移転し、自動車の騒音と大気汚染がひどい。その上、殿町羽田空港線の新設により、新しい自動車公害がもたらされる。我々住民のことなど二の次、三の次の計画はやめて頂きたい。	２点目の生活道路が抜け道に使用される懸念に関する御意見でございますが、殿町羽田空港線の整備に伴いまして、生活道路が抜け道に使用されることを抑制するため、必要な対策を講じてまいりたいと考えております。対策案の一例でございますが、羽田空港側から生活道路に流入出来ないようセンターライン付近にラバーポールを設置するなどを検討しております。 今後、地元の皆さまの御意見や、交通管理者との協議を踏まえ、生活道路への車両の流入抑制について、引き続き、検討してまいります。

	公述意見の要旨	市の考え方
Ａ 公述人	３点目は、干潟についてだが、干潟は住民にとって唯一残された自然の風景である。かつて工場排水や生活排水により、海苔が全滅し、多摩川はギラギラ光る油で汚れ、ヘドロが息を吐く死の川であったが、市民が研究者や専門家とともにヘドロの川に入り、自転車やタイヤを引き上げ、来る日も来る日も多摩川をさらった。こうして蘇ったのは、多くの市民の努力の賜物であり、都市の真ん中で国は生態系保持空間として貴重な干潟を保全している。 今回の計画では川底をさらい、道路整備しようとしているが、渡り鳥などが飛来しにくくなるという環境保護団体の指摘に対し、今でも大師橋の上流に鳥は来ているから大丈夫と回答をしているが、上流と下流とでは鳥の数が全く違う。殿町羽田空港線の完成後、鳥の来る保障はどこにあるのか。 川崎市は自然に配慮していると言うが、その配慮について専門家には一度も相談していない。客観的な根拠を示せず、私たちが配慮しているから大丈夫という回答で、誰が納得するのか。川崎市は、市民の心のふるさとと呼べる多摩川を市民共有の財産として位置づけているが、本当に貴重な財産と考えているのか。半世紀もの時間をかけて、ようやくここまで取り戻した自然を簡単に壊さないで欲しい。一度壊された自然を取り戻すことは容易なことではない。 架けなければならない必然性は何も説明できないが、架けることによるマイナスの影響については枚挙にいとまがない。そのために３００億円という莫大な税金をかけて、環境を犠牲にし、住民生活を犠牲にし、一体何のための整備なのか。今ならまだ間に合うので計画をやめて頂きたい。	３点目の多摩川の干潟及び鳥類に関する御意見でございますが、多摩川の自然環境などへの配慮は大変重要なことと考えておりますので、「川崎市環境影響評価に関する条例」第７４条に規定される「自主的な環境影響評価」を用い、条例に基づく手続きを実施しております。干潟や鳥類への影響につきましても、この手続きにおいて、予測、評価を行っております。干潟につきましては、橋りょう工事の際、工事用船舶が進入できるよう干潟の一部を浚渫する計画ですが、工事完了後、可能な限り速やかに埋戻すことや、工事中、工事完了後においてモニタリング調査を行い、橋脚設置による干潟の地形変動の影響や、埋戻しの効果を把握し、その結果、必要に応じた対策を検討するなどの環境保全のための措置を講じることから、干潟の保全・回復が図れるものと考えております。 また、橋梁の計画にあたり、路面上の構造突出物のない橋梁形式にするなど、鳥類への飛翔に配慮しております。 なお、「環境省モニタリングサイト１０００　シギ・チドリ類調査」における大師橋の上流部と下流部の個体数の違いにつきましては、干潟の分布面積や調査時間帯の違いなどによるものであると考えられます。 次に、殿町羽田空港線の追加の経緯につきましては、国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、羽田空港跡地地区と殿町地区の連携を強化し、羽田空港を中心とした一体的な成長戦略拠点の形成を図ることで、我が国の産業を強化し、経済の持続的発展に寄与する取組を推進していくこと、また、この連携強化を支える両地区間を結ぶ連絡道路や国道３５７号線（多摩川トンネル）の整備実現などが関係者間で確認されたことによるものです。今後、市民の皆様から頂いた御意見を踏まえ、引き続き、環境の保全や配慮などに努めてまいります。

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公述人	本素案は、国家戦略特区の目標達成への寄与が不明で無駄な公共事業となる疑いが強いので、反対する。本素案には、殿町羽田空港線の新設が国家戦略特区の目標達成にどの程度寄与するか、具体的な数値の記述がない。当該道路を新設する場合と、既存の国道１５号線、首都高速道路、建設予定の国道３５７号線で国家戦略特区を運用した場合とを比較して、どの程度の利益・不利益があるべきか示すべきである。国家戦略特区の利用者は、年間１万人を見込んでいると川崎市は説明しているが、これは１日あたり３０人程度となる。このようなわずかな利用のために、３００億円もの費用を投じて道路を新たに作るのは、無駄な投資と考える。	国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」では、我が国の国際競争力の強化に向けて、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、必要な都市・交通インフラ整備等に取り組むこととしております。 また、川崎市総合計画では、臨海部の活性化の取組の一つとして、羽田空港との近接性を活かしながら国際競争力を有し、日本経済の発展を牽引する高度な産業集積と新産業を創出するオープンイノベーションの拠点形成を目指しており、あわせて基盤整備を進めることとしております。 このため、川崎区殿町３丁目地区と羽田空港跡地地区を結ぶ成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして新たな都市計画道路「３・４・２９号殿町羽田空港線」を都市計画に追加することとしたものであり、この道路の整備による両地区の連携強化で、「ヒト・モノ・ビジネスの交流活性化」などの相乗効果を高め、我が国の産業を強化し、経済の持続的な発展に寄与することが期待されております。 また、他の道路との比較についてですが、国道１５号線、首都高速道路、国道３５７号線については、首都圏を代表する広域的なネットワークを形成する道路であることから、道路としての役割や、担う交通は異なるものと考えております。なお、その利用につきましては、主に、産業、ビジネスの交流などの来訪者、就業者による利用等を含む羽田空港周辺地域との移動を中心に、約１１，０００（台／日）程度の交通量を見込んでおります。 利用者に関係するものとしては、国公表の「第２回羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」の資料において、羽田空港跡地地区と殿町地区の両地区で合計約９０００人超の就業者が将来的に発生し、年間３６０万人超の来訪者が見込まれることが示されております。
	本素案は、広域的な道路網との関係性を考慮した環境影響を考慮していないため、反対する。当該道路は、国家戦略特区としての主目的の利用以外の一般車両の流入が考えられる。しかし、当該道路が建設された際の、広域的な道路網との関係性を考慮した検討がなされていない。当該道路から殿町地区へ流入する車両について、交通規制は出来ない。 また殿町夜光線からの車両が、当該道路を通じて大田区へ流入することで、周辺住民への排気ガスや騒音などの環境負荷が増大すると考えられる。このような未成熟な道路計画には反対する。	交通量の増加による渋滞や大気への影響に関する御意見でございますが、本計画は「川崎市環境影響に関する条例」の対象事業に該当しませんが、同条例第７４条の規定に基づき、「自主的な環境影響評価」の手続きを実施しております。まず、広域的な道路網との関係性の考慮についての御意見でございますが、計画交通量の予測におきましては、幹線道路ネットワークの整備が概ね完成した状態を想定した平成４２年における計画交通量を予測しておりまして、川崎市域においては、現在事業中である国道３５７号線（多摩川トンネル）や臨港道路東扇島水江町線の整備など、広域的

	公述意見の要旨	市の考え方
		な道路網も考慮し、予測を実施しております。なお、当該道路の完成後の計画交通量を見込んだ自動車走行による大気及び騒音への影響につきましては、環境基本法に基づく環境基準を満足する値となっております。 　事業の実施にあたりましては、生活道路への車両の流入抑制など、引き続き、交通管理者や道路管理者などとの協議を実施し、周辺の住環境に十分配慮して進めてまいります。 　殿町羽田空港線は、川崎区殿町３丁目地区と羽田空港跡地地区を結ぶ成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして、新たに都市計画に追加することとしたものであり、この道路の整備による両地区の連携強化で、「ヒト・モノ・ビジネスの交流活性化」などの相乗効果を高め、我が国の産業を強化し、経済の持続的な発展に寄与することが期待されております。
B 公述人	本素案は環境影響の検討が不十分で、特に多摩川河口の貴重な生物多様性を損なう恐れがあるため、反対する。本素案では当該道路の建設による環境へのマイナスの影響、即ち、干潟環境への影響や、自動車流入による大気環境への影響が検討されていない。計画地である多摩川河口の干潟は、日本野鳥の会神奈川支部や公益財団法人日本野鳥の会、公益財団法人日本自然保護協会、公益財団法人世界自然保護基金ジャパンが再三指摘しているとおり、干潟環境のほとんどが人為的に破壊された東京湾奥部にあって、今なお良好で、かつ地域を特徴づける干潟生態系をとどめている場所である。特に多くの鳥類のレッドデータ種の生息地となっており、中でもシギ・チドリ類を中心とした水鳥の渡りの中継地、採食地として重要な場所となっている。こうした場所に、巨大な人工構造物を構築することによる、鳥類の飛翔経路や餌場間の移動経路への障害効果、流速の変化による餌生物の種構成や量の変化は、少なからぬ悪影響を生じることが予測されるにも関わらず、事業ありきの影響予測しか行われていない。 　このように東京湾全域にとっても非常に価値のある生息地を、事業効果の薄い、未熟な道路計画で破壊することは、わが国が加盟している生物多様性条約で謳っている生物多様性の観点からも、許されないことである。	環境影響の検討につきましては、当該道路は２車線のため、「川崎市環境影響評価に関する条例」の対象事業には該当いたしませんが、本市としましても、多摩川の自然環境などへの配慮は大変重要なことと考えていることから、同条例第７４条に基づく、「自主的環境影響評価」の手続きを実施しております。 　干潟や大気への影響につきましても、この手続きにおいて予測、評価を行うとともに、計画区間及びその周辺の環境影響を低減するために環境保全措置の検討を行っております。準備書においては、本事業は周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないと評価したところですが、同手続きにて皆様から頂いた御意見を踏まえ、引き続き、事業の実施にあたり環境の保全や配慮などに努めてまいります。

	公述意見の要旨	市の考え方
C 公述人	殿町羽田空港線の新設は、地元住民のことを何も考えておらず、形ばかりの説明会で地元ニーズと食い違いがある。地元住民にとっては、生活道路を使われる不安や、多摩川の環境を考えると、簡単に構造物を造ることに抵抗があるが、今回は橋の建設が進められていくことを前提で危惧していることを説明したい。 橋の耐震性、耐震強度に問題ないのか。環境に配慮し橋桁を薄くし、位置を低くして災害時に大丈夫か。近い将来、震度５強の地震が首都圏に発生すると想定されているが、そのような地震に耐えられるのか。多摩川の津波対策はどうなっているのか。津波の水圧に耐えられるのか。高さの低い橋で冠水しないのか。スーパー堤防との調整はどうなっているのか。橋が出来ることにより堤防の１箇所を切り崩し、津波対策の弱点にならないのか。津波の進入口になってはならない。災害時に命を助ける橋になって欲しい。２０１１年の震災時には帰宅困難者が東京から多摩川を渡り帰宅した。そうしたときに命を助ける橋になってほしい。災害時に殿町と羽田を支え、助け合い、物資、人材を担う橋になってほしい。そうしたことにより初めて地元住民に役立つ橋といわれる。地震・津波に備えた橋にして欲しい。スーパー堤防は国、橋は川崎市が施行者だが、管轄が異なると簡単なことも情報共有できない例が見かけられる。標高の低い殿町に津波の避難所を設けるなど、橋の計画とは別に震災対策をして欲しい。地元に有益となり、この地域に必要なものを作って頂きたい。	橋りょうの耐震性についての御意見でございますが、橋りょうの設計にあたりましては公益社団法人日本道路協会が発行しております「道路橋示方書」に準拠して、耐震性能を確保してまいります。なお、「道路橋示方書」の規定としては、平成７年兵庫県南部地震のような内陸直下型地震や、平成２３年東北地方太平洋沖地震のようなプレート境界型の大規模な地震に対して、必要な耐震性能を確保することとなっております。 次に、津波対策に関する御意見でございますが、平成２５年３月に本市が作成した「津波ハザードマップ」によりますと、計画区間における津波浸水深は、多摩川河川敷で約０．８～２．０m程度とされております。一方、本橋りょうにおきましては、橋けたの下から多摩川の現況の堤防までの高低差を５m程度確保しております。したがいまして、津波による浸水が道路の路面高に及ぶものではないと考えております。 次に、高規格堤防（スーパー堤防）整備事業との調整についての御指摘ですが、本橋りょうは、高規格堤防（スーパー堤防）整備事業の計画を考慮し、現況の堤防より約５m程度高い位置に橋けたの下面が位置される計画でございますので、現状の護岸に水の入口を作るようなものではなく、津波対策の弱点になるようなことはございません。 今後も多摩川の堤防や護岸などを管理する国土交通省と連携を図り、計画を推進してまいります。 また、本市の「川崎市地域防災計画　震災対策編」の津波対策において津波避難施設の指定を行っております。殿町地域においては、殿町小学校（殿町１丁目）、ラウンドワンスタジアム川崎大師店（殿町１丁目）、川崎生命科学・環境研究センター（殿町３丁目）、ナノ医療イノベーションセンター（殿町３丁目）が津波避難施設の指定を受けております。 今後、地域の皆さまの防災対策についても、国等関係者と連携を図ってまいります。 ※津波避難施設のナノ医療イノベーションセンターは平日の８時３０分～１７時１５分において利用可能です。（祝祭日及び年末年始の休業日は利用できません。）

	公述意見の要旨	市の考え方
Ｄ　公述人	日本野鳥の会　神奈川支部として発言させて頂く。１９６０年代から観測会を開始し、１９７３年から貴重な生態系調査を行っている。当地区は国土交通省による生態系保持空間、環境省による重要湿地としての位置付けがあり、バードライフインターナショナルのＩＢＡ、重要な野鳥生息地として認定している。また神奈川県のレッドデータブックの湿地植生分布として、アサクサノリの原種が発見されたのは多摩川河口であり、とびはぜの生息地は東京湾ではここだけとなっている。 こうした非常に貴重な多摩川河口の生態系を壊す計画に関して、反対の立場で公述する。 我々は、２００６年から川崎市や国に対し協議を呼びかけているが、様々な協議会を開こうとするも一度も開かれていない。また昨年１２月と今年２月にも要望書を出しているが、川崎市から現在まで回答はない。仮に会議が開かれて、環境と殿町羽田空港線の整合性があり道路計画が正しければ仕方ないとなるが、協議や市民が意見を聞く場が開かれておらず、２００７年、２０１５年に我々が主催となり、行政を呼びシンポジウムを開いている状況である。	国、東京都、大田区、川崎市等で構成する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」では、我が国の国際競争力の強化に向けて、国家戦略特別区域の目標を達成するプロジェクトの一環として、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携を強化し、成長戦略拠点の形成を図るため、必要な都市・交通インフラ整備等に取り組むこととしております。 また、川崎市総合計画では、臨海部の活性化の取組の一つとして、羽田空港との近接性を活かしながら国際競争力を有し、日本経済の発展を牽引する高度な産業集積と新産業を創出するオープンイノベーションの拠点形成を目指しており、あわせて基盤整備を進めることとしております。 このため、川崎区殿町３丁目地区と羽田空港跡地地区を結ぶ成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして新たな都市計画道路「３・４・２９号殿町羽田空港線」を都市計画に追加することとしたものでございます。 本事業に対しましては、昨年１２月に日本野鳥の会神奈川支部から、本年２月には公益財団法人日本野鳥の会、公益財団法人世界自然保護基金ジャパン及び公益財団法人日本自然保護協会の連名による要望書が本市へ提出されております。御要望の内容には、国等の関係機関の参加による協議会の設置など、本市単独では判断出来ない内容も含まれていることから、文書による回答は行っておりません。 しかしながら、本市としましても、多摩川の自然環境などへの配慮は大変、重要なことと考えていることから、計画地周辺の自然環境を調査し、環境へ与える影響を低減する構造の検討を行うとともに、都市計画手続きにあわせて、「川崎市環境影響評価に関する条例」第７４条に基づく、「自主的環境影響評価」の手続きを実施することで、自然環境などについて、広く市民の意見を伺うこととしております。
	２点目は以前の神奈川口構想と呼ばれる協議会等において４つの課題があった。・土地利用・事業性・環境・交通を検討していたが、今回の国際戦略特区の中でいくつかは検討がなく、環境に対しての検討が不十分である。川崎市は、アセスにおいても道路計画においても橋が造られても生態系は保持されると回答している。生態系とは連続しているものであり、橋りょうで乗り越えて生態系が保持されるという考え方は誤っている。道路計画そのものが、環境破壊であるため、事業についてはもっと大きな形で合意形成、議論を目指して欲しい。拙速な道路計画は今からでも間に合うので中止して頂きたい。	平成２８年４月に開催された「第３回羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」では、自然環境や景観にも配慮し、構造形式の最有力案を選定したところであり、引き続き、事業の実現に向け、環境への影響に配慮しつつ、必要な取組を推進することを確認しております。 なお、この度は都市計画手続きにあわせて、「川崎市環境影響評価に関する条例」第７４条に基づく、「自主的環境影響評価」の手続きを実施し広く市民の意見を伺っております。準備書においては、本事業は周辺環境に著しい影響を及ぼすことはないと評価しておりますが、同手続きにて皆様から頂いた御意見を踏まえ、引き続き、事業の実施にあたり環境の保全や配慮などに努めてまいります。