

【令和2年第5回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

令和2年10月12日 まちづくり委員長 市古 次郎

- 「議案第112号 川崎市建築基準条例及び川崎市特別工業地区建築条例の一部を改正する条例の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

- 「議案第113号 川崎市道路附属物自転車等駐車場の標識の設置に関する条例の一部を改正する条例の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

- 「議案第117号 都市計画道路殿町羽田空港線ほか道路築造工事請負契約の変更について」

《主な質疑・答弁等》

- \* 羽田連絡道路建設の経緯、期待する効果及びキングスカイフロントとの関係性について

建設の経緯としては、以前から整備の計画があり、平成29年によりやく事業着手したものである。完成すれば羽田空港とキングスカイフロントの近接性による効果や、羽田空港跡地地区第1ゾーン及び第2ゾーンとキングスカイフロントの連携による成長戦略拠点としての更なる発展が期待される。

- \* キングスカイフロントにおける医療の研究開発の前進との関係性について

キングスカイフロントの企業と羽田空港跡地地区第1ゾーン及び第2ゾーンの企業との連携強化が期待されることや、羽田空港との近接性から国内外の企業や研究者が訪れやすいという利便性をいかして、研究開発の発展に寄与できるのではないかと考えている。

《意見》

- \* 台風の影響により建設費が増加しているが、市民に歓迎されるような税金の使い方をしてほしい。また、羽田連絡道路の完成によってナノ医療イノベーションセンターでの膠芽腫治療の研究開発などが大きく前進することを期待しているため、1人でも多くの人を救う可能性のある研究開発をしているキングスカイフロントと今回の工事の関係について、改めて幅広く市民に周知してほしい。
- \* 付近に大師橋があり、高速道路や地下トンネルの整備も進められている中で、羽田連絡道路の建設自体は不要不急の事業であると考えている。また、橋脚の影響で生態系保持空間の干潟が姿を変えてしまうのであれば由々しき事態であり、自然保護団体からも中止を求める声が挙がっているにもかかわらず工事を進めてきた市の責任は大きいと考えている。台風の影響による工期延長及び経費の増加によって工事業者への負担が大きくなることに対する補填という意味で、今回の契約変更による増額は重要であると考えているが、羽田連絡道路の建設に反対の立場で

あるため本議案には賛成できない。

《審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第122号 市道路線の認定及び廃止について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第132号 令和2年度川崎市墓地整備事業特別会計補正予算」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第16号 都市計画道路「3・4・9号 尻手黒川線」に係るⅣ期事業区間の約680mの早期開通を求める請願」

《請願の要旨》

都市計画道路尻手黒川線の「仲町橋」から「片平2丁目交差点」間の早期開通を求めるもの。

《理事者の説明要旨》

本事業は、都市計画道路尻手黒川線Ⅳ期工区道路整備事業として進めており、事業区間は、川崎市麻生区片平2丁目地内から片平4丁目地内までの、事業延長約680メートルであり、計画幅員は16メートルである。

本路線の整備目的は、東名川崎インターチェンジへのアクセス性向上や市街地の交通混雑緩和、近隣に位置する柿生小学校の通学児童の安全な歩行空間の確保、災害時の地域防災力の向上を図るものである。

道路整備プログラムでの位置付けは整備推進路線であり、令和4年度から令和7年度までの後期期間に完成予定としている。なお、事業の進捗状況として、令和2年6月末現在の用地取得率は約98%である。

本路線は、昭和21年8月に都市計画決定を行っており、平成19年4月、片平土地区画整理事業により仲町橋付近の道路が完成した後、平成21年11月、尻手黒川線Ⅳ期工区の事業認可を取得し、事業に着手した。平成22年10月には、隣接する尻手黒川線Ⅲ期工区が完成したことから、尻手黒川線全線開通まで本工区の整備を残すのみとなっている。

本路線は、片平2丁目交差点を起点とし、柿生緑地の区域を通り、県道上麻生連光寺と接続する仲町橋付近を終点として、片平土地区画整理事業で整備した道路に接続する計画となっている。なお、道路構造については、柿生緑地の区域とその周辺は、トンネル構造にて整備を行う計画としており、開削トンネル区間が約100メートル、山岳トンネル区間が約180メートルである。

リニア中央新幹線工事車両の通行ルートは、世田谷町田線を町田市方面から進み、柿生交差点を左折して、県道上麻生連光寺を通る一方通行のルートである。

柿生交差点は、平成24年度から25年度に掛けて、交通混雑緩和や安全な歩行

空間の確保を目的として、車線の幅を広げ、道路の両側に歩道を整備した。

計画道路の幅員構成は、標準となる道路部で、路肩を含む9メートルの2車線の車道と車道の両側に植樹帯を含めた幅員3.5メートルの歩道で、総幅員16メートルの道路である。

現在、権利者の協力を得られるよう用地取得に向けた交渉を行っているが、仲町橋側の道路延長約300mの区間については、令和2年度中に必要な用地の取得がおおむね完了することから、現在、道路の詳細設計を行っており、令和3年度に工事着手する。この区間については、道路に隣接している民地部分の樹木を伐採し、山を削り、擁壁を築造した後、水道や下水道などのライフラインの整備を行い、道路を築造する。

片平2丁目交差点側の道路延長約100mの区間については、令和4年度から擁壁を築造し、トンネル工事に必要となる施工ヤードの整備を行い、令和5年度からトンネル工事に着手する予定としている。トンネル工事が完了した後、片平2丁目側の約100mの区間の道路を築造し、Ⅳ期工区の整備完了及び供用開始となる。

本路線は、地域からの早期整備を求める要望が多く、平成18年7月には、川崎商工会議所及び川崎市の幹線道路の整備を促進する会から、「尻手黒川道路の早期の全線開通を求める」旨の要望があった。

また、平成30年7月には、片平土地管理組合との意見交換の中で、先行整備できる箇所から工事を進め、目に見える形で進捗を示すこと及び工事期間の短縮などを検討し、早期開通を求める旨の要望があった。本市としては、県道上麻生連光寺の道路拡幅部については、用地取得完了後、速やかな工事着手の検討及び工期短縮を見据えた重複施工の検討を実施すると回答した。

また、令和元年9月には、麻生区町会連合会から尻手黒川線の早期の用地取得と早期整備に関する要望があり、本市としては、着工するためには残る用地の取得が不可欠であることから、引き続き地権者の協力を得られるよう交渉を進めていくと回答した。

柿生交差点において過年度に交差点改良工事を実施し渋滞が緩和されたが、解消までには至っていないことや、山岳トンネル区間について世田谷町田線側からの施工となるため、関係する区間における全ての用地取得が完了しないと工事に着手できないことが課題である。

尻手黒川線Ⅳ期工区の現状と課題に対する本市の今後の取組については、仲町橋側の区間は、今年度中におおむね用地取得が完了する見込みであることから、令和3年度に工事着手する。その際、新たに取得した用地も含めたスペースを有効に活用しながら、児童や歩行者が安全に通行できるよう、十分な歩行空間の確保に努める。

事業用地の取得については、地権者の要望や不安に対して丁寧に対応し、粘り強く交渉を進め、道路整備プログラムに基づき、令和7年度までの尻手黒川線の全線開通に向けた取組を推進していく。

地域住民の期待も大きいことから、一日も早い完成に向け取り組んでいく。

《主な質疑・答弁等》

**\* 開削トンネルと山岳トンネルの工事工程について**

開削トンネルは山を掘り、崩れないよう土留めをして、ボックス状の構造物を造って埋め戻すのに約1年から1年半を見込んでいる。山岳トンネルは山に穴を掘る際の出水の状況により工事の進捗に支障を来すおそれがあるため、おおむね2年から3年の工事期間を要するものと考えている。

**\* 開削トンネル工事と山岳トンネル工事の同時進行について**

開削トンネル区間は仲町橋側から作業を進め、山岳トンネル区間は片平2丁目交差点側から作業を進めていく。できる限りの工期短縮を目指しているため、同時並行で進めていく予定である。

**\* 道路築造工事に2年を要する理由について**

道路築造工事に電線共同溝を整備する工事が含まれることや、同時期に開削トンネル施工関係車両等の出入りがあることに加えて、開削トンネルの整備後に最終的な道路舗装等を行うことから、このようなスケジュールになっている。

**\* 仲町橋側の区間の擁壁工事から道路築造工事までの約半年の空白期間について**

ガス等のライフラインの整備を行う期間であるため空白となっている。

**\* 仲町橋側の区間の擁壁工事の工程について**

仲町橋側の約300メートルの区間の中に、高さがおおむね5メートルの擁壁を150メートル程度造成する予定である。

**\* 仲町橋側の区間における令和3年度の工事開始について**

仲町橋側の区間は、未取得用地があるものの、一定の連続した区間の用地が確保できているため、予定どおり進められると考えている。

**\* 仲町橋側の区間の擁壁工事に2年を要する理由及び工期短縮の可能性について**

擁壁工事のみであれば2年掛からないが、仮設道路の敷設や擁壁の前処理に時間が掛かることから2年を見込んでいる。その中でできるだけ工期が短くなるように検討することとしており、工期短縮の可能性はあると考えている。

**\* 片平2丁目交差点側の区間の擁壁工事の開始時期の前倒しについて**

片平2丁目交差点側の区間の擁壁工事は、予算調整ができれば半年早められる可能性はあると考えている。全体を令和7年度中に完成予定としているため、関連工事等との全体のバランスについて今後検討する必要がある。

**\* 予算措置を含めた工期の前倒しへの見解について**

本市ではトンネル工事の前例があまり無く、現在想定する範囲で工期を定めているが、これから詳細な検討を進め、一日も早い完成を目指していきたい。

**\* 未取得の用地の件数及び調整状況について**

現在の用地取得率は98%で、残りの権利者について交渉中のものは6件である。令和3年度の早い時期に全ての区間の用地を取得できるよう努めていきたい。

**\* 未取得の用地6件の位置について**

令和3年度工事着手区間に1件、片平2丁目交差点付近に2件、片平2丁目交差点側のトンネル入口となる箇所付近に3件ある。

**\* 令和2年度中の用地取得について**

取得対象用地が数平米にとどまる権利者については、令和2年度中に取得完了に至る可能性もあるが、移転を伴う権利者については、今年度中の取得は難しいものと考えている。

**\* 用地取得の補償額の算定に係る予算への計上時期について**

用地取得に係る土地の評価のための予算は、令和2年度予算で確保されている。

**\* 補償額の算定から用地取得までの期間について**

補償額については、国が示す公共用地の基準に基づいて適正な価格を算出する必要があるため、一定の期間は必要と考えている。

**\* 補償額の決定後の変更について**

補償額の決定後の変更は基本的にできないが、調査漏れがあった場合は額を上乗せすることになる。

**\* 補償額の算定作業に関する権利者からの了解について**

現在、多数の権利者から調査への同意をいただいている。

**\* 権利者の要望や不安に対する解決方法及び解決の見通しについて**

補償額の正当性を丁寧に説明し、御理解いただくとともに、移転の必要性が生じた場合、移転先を一緒に探す等の対応が必要であると考えている。未取得用地の権利者には、交渉の中で事業の必要性をある程度理解していただいております、粘り強く交渉していきたい。

**\* 仲町橋側の区間の擁壁工事区間及び歩行空間の安全対策について**

擁壁工事に入る前に、片平川側に切り回し道路を造ることとしている。また、片平川の河川管理用通路の幅を利用し、工事を円滑に進め、歩行者の安全対策にも努めていきたいと考えている。

**\* 切り回し道路の幅員について**

歩行者の安全のため、できるだけ歩道幅員の余裕を確保したいと考えているが、作業スペースを十分に確保する必要があるため、現在検討中である。

**\* 工事期間中の交通規制について**

切り回し道路築造の際、樹木伐採のため一時的に片側通行になるが、通行止めは行わない予定である。

**\* ピーク時の一日当たりの土砂搬出車両の通行台数について**

現在詳細設計を進めているところであり、1日当たりの台数等は把握していない。

**\* 柿生交差点における県道上麻生連光寺側の拡張について**

既に拡張工事が完了しており、今のところ工事の予定はない。現在は柿生交差点部分の世田谷町田線の工事を行っているため、リニア中央新幹線工事車両通行の影響を含め、安全対策を考えていく。

**\* 開通後の片平2丁目交差点の安全対策について**

警察とも協議を進めており、安全に歩行者や車両が通行できるよう調整しているところである。

**\* 児童の通学への影響に対する見解について**

柿生小学校の児童が毎日20人から30人、県道上麻生連光寺の歩道を通行しているが、工事車両が走行することもあり得るため、小学校と連携を図りながら安全対策に努めていきたい。

**\* 大型車両の最新の通行予定台数について**

請願文中に記載されている大型車両の台数については、リニア中央新幹線工事に関連するものであり、工事に基づく環境影響評価の資料から抜粋したものと推測されるため、まちづくり局に確認する。

**\* リニア中央新幹線工事の事業者やまちづくり局と連携した交通安全対策について**

リニア中央新幹線工事と同じタイミングで整備を進めなければならないという状況は理解しているため、しっかり連携を取りながら、安全対策や地域住民への説明に努めていきたい。

**\* 自転車通行帯等の整備の検討状況について**

トンネル外については、車道の脇に矢羽根を引き自転車の通行を促すことを考えている。トンネル区間については、歩道に人と自転車が共存することになるため、注意喚起等をしていきたいと考えている。

**\* 同時期に同じエリアで予定されている工事の状況について**

柿生交差点周辺において、令和7年度までの完成を目指して世田谷町田線の道路整備を進めている。

**\* 工事の進捗状況の丁寧な広報について**

来年度からの工事着手に対応して、本市ホームページに随時情報を掲載する予定である。また、町内会長や地域の方々にも不安や心配を抱かせないような取組を考えていきたい。

**\* 周辺住民への説明方法について**

来年度の仲町橋側の区間の着手に当たり、周辺住民へのポスティングや個別説明を考えている。トンネル工事の際は、工事車両の通行が多くなり、地域の方への影響が大きくなることから、住民説明会を開催し、丁寧に説明していきたいと考えている。

**\* 想定している住民説明会の開催時期及び周辺住民から開催要望があった場合の対応について**

住民説明会の時期については、できる限り早く開催したいと考えており、令和3年度中に行う見込みだが、まだ具体的に示せる状況ではない。住民説明会開催の要望があった場合は、町内会長を始め、地域の方々の御意見を伺いながら、どのような形式にするか検討していきたい。

**《意見》**

**\* リニア中央新幹線工事や子どもたちの安全に関わるため、用地交渉を含めて一日も早い完成に向けて進んでほしい。**

**\* 片平2丁目交差点側の区間について、擁壁工事終了後に道路築造工事をするのではなく、前倒しするなど、積極的に工夫して一日も早く完成させてほしい。**

**\* 庁内外を含めてエリア全体の工事の状況を把握し、複合的な目線で地域住民の安全安心な生活を守ってほしい。**

- \* 交通安全など工事には様々課題があるが、尻手黒川線が完成すれば、より快適で安全な片平地域や麻生区になるはずであるため、より早期に完成させてほしい。
- \* 委員会の資料には、最新の情報を反映してほしい。

《取り扱い》

- ・ 本請願は片平町内会の会長から提出されていることに加えて、各会派からの署名もあり、市からも、とにかく早く完成させたい旨の答弁があったため、本請願は採択すべきである。
- ・ 各会派からの署名があり、局長の答弁からも前倒しの完成の可能性は十分あると確認できたため、できるところから早く安全に取り組んでいただきたいという思いを込めて、本請願は採択すべきである。
- ・ 一日も早い完成が望まれており、市は請願の趣旨をしっかりと受け止める必要があるため、本請願は採択すべきである。
- ・ 早期完成は住民の願いであり、権利者の要望や不安に対して丁寧に応えていくことは大切なことである。答弁の中で児童の安全対策について具体的に示されなかったことがとても残念だが、請願の趣旨にも含まれているため、早期に学校関係者や事業者との具体的な話し合いをしてほしいという願いも込めて、本請願は採択すべきである。
- ・ これまでも早期整備については議会でも取り上げてきたが、本日の答弁から、順調に進めば1年は前倒しできるという、より具体的な感触があり、局長を始めとして職員の事業に対する意気込みがよく理解できたことから、本請願は採択すべきである。
- ・ 建設緑政局だけでなく、リニア中央新幹線工事に関わるまちづくり局としっかりと連携して、地域住民の方にも必要な情報提供をしながら、一刻も早く事業を進める必要があると考えるため、本請願は採択すべきである。

《審査結果》

全会一致採択