

【平成26年第3回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

平成26年10月10日 まちづくり委員長 川島 雅裕

○「議案第103号 川崎市地区計画の区域内における建築物に係る制限に関する条例の一部を改正する条例の制定について」

《主な質疑・答弁等》

* 新丸子東3丁目南部地区地区計画のA-1地区において保育所・老人ホーム等の建築を制限していた理由について

A-1地区は、当初商業・サービスを中心としたにぎわいを創出することを誘導するため、保育所・老人ホーム等はなじまないことから、建築を制限していた。

* 従来建築を制限していた保育所を建築可能とした理由について

事業者からA-1地区に保育所を整備したいとの要望があったため、この要望や、中原区で保育所が不足している状況も踏まえ、保育所を建築可能とした。

* 従来保育所建築になじまないとしていた商業地区に保育所を導入することに対する見解について

当該地区は駅至近の立地であり、東急武蔵小杉駅ビル内の保育所が定員に達していること等を考えると、保育所の需要があると考えている。商業地区に整備された保育所についての評価は、市民ニーズが多様化している中、それぞれの利用者が行うことと考えている。

* 容積率の緩和対象の拡大による周辺環境への影響について

建築基準法の改正による容積率の緩和対象は近年拡大傾向にあり、今回新たにエレベーターが対象に追加された。容積率の緩和による建物の体積の増加に対しては、建蔽率制限や高さ制限、外壁後退等の容積率以外の形態規制が緩和されるわけではないため、容積率緩和による周辺環境への影響は限定的と考えている。

* 容積率の緩和を、居住者の高齢化やバリアフリー改修によりエレベーターを設置する建物に限定し、特例により実施することについて

建築基準法では、容積率の緩和を実施する特例許可の規定もあるが、対象となる建物用途が限定されている。そのため、建物用途を限定せず、一律にエレベーターの容積率を緩和できるように法改正が行われたと考えている。

《意見》

* 当該地区への保育所を整備に当たっては子どもたちの安全に配慮するとともに、園庭をできるだけ確保するよう努めてほしい。

* 従来、保育所建築が制限されていた地区において保育所を建築可能にする場合は、入所する子供たちの視点や保育の質の担保等も含め、十分な議論を経て結論を出すべきである。

* 近年、建築物の容積率の緩和が進み、周辺環境に影響を及ぼしていると考えため、容積率緩和の要件を設定する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110号 等々力陸上競技場メインスタンド改築工事請負契約の変更について」

《主な質疑・答弁等》

* 本議案における契約の変更内容及び金額について

本議案の変更内容及び金額は、ガラの処理費用が約3億5,000万円、外構整備範囲の拡張による費用が約3,000万円、庇の拡幅による費用が約1億9,000万円、シートの追加による費用が約5,200万円、トイレの追加による費用が約9,600万円、避難器具等の変更による費用が約5,100万円、関係者諸室の変更による費用が約2,800万円である。

* 敷地内のガラの量及び処理費用約3億5,000万円の具体的内容について

敷地内の掘削残土は約2万3,000立方メートル、ガラの量は約400立方メートルである。本工事における掘削残土は、浮島に運搬して処分するが、ガラが混在した掘削残土は浮島で処分することができない。そのため、ガラが混在した掘削残土を一時保管場所に保管した上で、一時保管場所でガラと残土を分別し、残土は当初の方法どおり浮島に運搬して処分し、ガラは残土と別に単独で処分した。ガラが混在した掘削残土の保管、分別及びガラの処分に要する費用が約3億5,000万円である。

* 庇及びトイレに係る設計変更の具体的内容について

メイン階段の庇については、当初の設計では幅3メートルの予定だったが、関係者ヒアリングを踏まえ、幅8メートルに変更した。トイレについては、当初149台の予定だったが、ヒアリングを踏まえ、29台増やし178台とした。

* 庇、トイレ等の仕様が工事開始後に変更される理由について

本件は設計・施工一括発注方式により発注しており、工事開始時点では設計が確定していない。工事開始後であっても関係者ヒアリング等を踏まえて、必要な場合には設計変更を実施する場合がある。

* 関係者諸室等の具体的な変更内容について

関係者諸室等の具体的な変更内容としては、選手浴室の個別浴槽への変更、ドーピングコントロール室への個室トイレ・シャワーの追加、記者・カメラマン室への可動間仕切りの設置等である。

* 設計・施工一括発注方式において、当初の契約金額の精度を向上させる取組について

設計・施工一括発注方式においては、発注の際に事業者に示す要求水準書の中で、受注者が負担すべき変更事項を定めている。しかし、本議案における契約変更については、工事開始前に受注者に提供した資料や、現場確認では予見できなかった内容や、工事が進捗する中で明らかになった現場状況への対応及び関係者ヒアリングを踏まえて発注者である本市が追加した項目等である。そのため、発注者である本市が変更に関する費用を負担すべきと決定したもので

あり、変更内容については十分精査している。

《意見》

- * 本議案による契約変更は要求水準書の内容に沿ったものと理解している。設計・施工一括発注方式は今後とも活用してほしいと考えるが、当初設計の精度を高め、変更等が最小限になるようにしてほしい。
- * 今後、本工事と、設計・施工一括発注方式以外の契約方法で発注した工事を詳細に比較して、設計・施工一括発注方式の有効性について検証してほしい。
- * 契約金額の変更で上程される議案については、議案書に変更理由だけでなく、変更内容も記載してほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第112号 神奈川県道高速横浜羽田空港線等に関する事業の変更の同意について」

《主な質疑・答弁等》

* 料金徴収期間延長の理由及び延長期間の設定方法について

首都高速道路株式会社が実施する道路構造物の大規模更新・修繕に要する費用を償還するため、料金徴収期間を延長するものであり、費用償還のため料金徴収が必要な期間を算出し、延長期間を15年と設定した。

* 路線ごとの利用料金償還の実現可能性及び利用料金徴収期間の長期化に対する見解について

民営化による首都高速道路株式会社発足前は、路線ごとに建設費用を利用料金で償還する計画だったが、首都高速道路株式会社が発足した際に路線ごとの償還計画を整理し、それまでの建設債とその時点で決定していた新設道路の建設費を、平成62年までの45年間の全路線の利用料金で償還し、以降は無料化すると決定しており、この建設費償還に関しての考え方は現在も変更されていない。その後、平成62年までの償還計画時に考慮されていなかった更新・修繕について、費用の償還方法を首都高速道路株式会社が数年掛けて検討した結果、15年間の料金徴収期間延長により償還することとした。現時点では、延長した15年が経過した平成77年以降は無料化される予定である。

《意見》

- * 以前に東京湾アクアラインの建設費償還が困難となり、他の道路と収支を合計して利用料金で償還する方式に変更された例もあり、建設・整備費用を利用料金で償還するという手法が、不採算道路が整備される原因となっている。そのため、この手法による利用料金の徴収期間延長を実施する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113号 市道路線の認定及び廃止について」

《主な質疑・答弁等》

*** 廃止対象路線の敷地の所有者及び所有者変更の手続について**

本議案における廃止対象路線の敷地は、全て本市が所有している。そのため、本議案の議決後、市道の廃止手続を行い、行政財産から普通財産に区分を変更し、売払いを実施する。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第84号 国道409号線・京急川崎大師線第2踏切（川崎区本町）周辺の交通渋滞対策についての請願」

《請願の要旨》

交通渋滞の実情や原因、ぜん息等の健康被害、大気汚染についての調査及び調査結果を受けた次善策、立体化等工事の施工による抜本的な解決策、市が主体となった住民説明会の実施を求めるもの。

《理事者の説明要旨》

請願対象踏切は、交通遮断量が著しく多いボトルネック踏切と位置付けられており、付近では交通渋滞が発生している。請願対象踏切は京浜急行大師線連続立体交差事業の2期区間が完成すれば除却されるが、2期区間は、20年以内に工事着手を目指す事業に位置付けられている。また、請願対象踏切は「新たな緊急渋滞対策」の対象となっており、今年度からのおおむね3か年で対策を実施する予定である。今年度は現地の調査や対策方法の検討、関係者との事前協議を行う予定である。

請願の要旨に対する本市の考え方は、まず交通渋滞の実情や原因の調査については、「新たな緊急渋滞対策」の取組の中で、請願対象踏切について調査を行う予定である。

ぜん息等の健康被害の調査については、環境省の疫学調査の結果により、ぜん息等の主たる原因が大気汚染ではないと認識しており、健康被害の調査は困難であると考えている。

騒音及び振動の実態調査については、混在した騒音や振動の実態把握は可能であり、今後、調査地点等を検討し、実態把握を行う予定である。

大気環境の測定については、PM2.5の簡易測定機は正確なデータを把握することが難しく、市では保有していないため、市民の要望に応じてすぐに測定することは困難である。

交通渋滞対策については、京浜急行大師線連続立体交差事業の完成に伴う請願対象踏切の除却までには長期間を要するため、「新たな緊急渋滞対策」により、関係機関と協議調整を図り、周辺調査や対策内容の協議等に取り組んでいく予定である。

住民説明会については、「新たな緊急渋滞対策」において対策案が整った時点で、関係住民の意向を踏まえ、検討していきたい。

《主な質疑・答弁等》

*** 請願対象踏切の改良の余地について**

現在、請願対象踏切の上下線の間幅1.7メートルのコンクリートの分離帯がある。この分離帯の幅を狭くすることができれば、踏切内の通行可能な幅

員を現在より広げることが可能となるので、今後鉄道事業者と調整したい。

*** 大師線連続立体交差事業 2 期区間の今後の見通しについて**

現在大師線連続立体交差事業は 1 期①区間である小島新田駅から東門前駅までを施工中であり、その後 1 期②区間である東門前駅から鈴木町駅までを施工し、2 期区間はその後の着手予定である。2 期区間は、平成 25 年 3 月策定の川崎市総合都市交通計画において、20 年以内に着手する予定の事業と位置付けているが、現段階では着手時期は未定である。

*** 二酸化窒素の大気中濃度の目標値について**

二酸化窒素の大気中濃度は、平成 27 年までの可能な限り早期に環境基準の市内全測定局での達成を目指し、達成後は環境基準と同値である対策目標値の下限値である 0.04 ppm またはそれ以下を目指すという目標を掲げており、環境基準の達成が最終的な目標ではないと考えている。

*** 大気汚染物質の簡易測定について**

PM2.5 については、ポータブル簡易測定器が市販されているが、測定の精度が不十分で、環境基準を評価する方法として認められていないため、市では保有していない。また、二酸化窒素についても簡易測定の方法があるが、環境基準の評価ができないため、現在は実施することは考えていない。

*** 新たな緊急渋滞対策の内容について**

現在、請願対象踏切周辺の交通量、信号等の調査を実施している。調査結果を踏まえて、交通管理者、鉄道事業者と対策内容を検討したい。

*** 広域的な交通量調査の実施について**

請願対象踏切の交通量が 1 日に約 3 万 2 千台で、川崎大師の踏切の交通量が 1 日に約 1 万台である。当該踏切を通り、川崎大師の踏切を通らない 2 万 2 千台の交通量調査の実施については今後検討したい。また、交通量調査については国が 5 年ごとに全国的な調査を実施している。直近では平成 22 年度に実施しており、データが近日中に公表されるので、まずはこのデータを解析していきたいと考えている。

*** 請願対象踏切の地下にバイパス道路を整備し、将来的に川崎縦貫道路Ⅱ期と接続する可能性について**

請願対象踏切地下へのバイパス道路の整備は過去に検討した経緯があるが、現状では川崎縦貫道路Ⅱ期のルートが未定で、将来の接続が担保できない。また仮にバイパス道路を地下に整備しても、沿道住民の生活上、地上部の道路は残す必要があり、大師線の地下化による踏切の除却については工事着手時期が未定のため、大師線の線路が地上にある間は踏切も残ってしまうという課題がある。

《意見》

*** 環境基準評価には使用できないとしても、簡易測定については要望があるので是非実施してほしい。**

*** 踏切内の分離帯があると、幅員不足のため、トラックが 1 台ずつ交互でないと通行できないと聞いている。改善に向けて、綿密な調査を実施してほしい。**

* 踏切内は段差があり、停車車両が発進する際に段差が原因で騒音が発生すると聞いている。緊急渋滞対策を実施する際には道路形態の改善についても検討してほしい。

* 来年度に更新する道路整備プログラムに請願対象踏切周辺の渋滞解消の対応策を盛り込むため、来年度中に広域的な交通量調査を実施してほしい。

《取り扱い》

・踏切の除却には非常に時間が掛かるため、早急な抜本的解決は困難であるが、緊急渋滞対策や国の調査データの解析など、すぐに取り掛かれることもあるため、趣旨採択とすべきである。

・大気や振動、騒音の問題についても市が対応できることがあり、ぜん息についても、患者数実態調査等の実施は可能ではないかと考えており、趣旨採択とすべきである。

《審査結果》

全会一致趣旨採択

○「請願第87号 麻生区上麻生7丁目緑地の保全に関する請願」

《請願の要旨》

麻生区上麻生7丁目の緑地について、開発による緑の消滅を回避するため、本市による買取保全に向けた取組を求めるもの。

《理事者の説明要旨》

請願対象地は緑地総合評価で、優先的に保全を図るべき評価であるAランクとなっており、請願対象地周辺はまとまった緑地として保全されている。

本市では、請願対象地を保全するため、平成18年度から20年度にかけて、旧地権者と特別緑地保全地区指定に向けた交渉を行ったが、最終的に旧地権者からは緑地保全への理解が得られず、平成21年6月に現事業者へ売却された。

その後は、平成21年度から現在まで、計16回にわたり、現事業者に対し緑地保全への理解と協力を要請してきた。

請願対象地におけるマンション計画は、総合調整条例及び環境影響評価の手続を行っており、現在は、環境影響評価における条例審査書の公告に向けて準備をしているところである。

請願に対する市の考え方については、請願対象地は重要な樹林地であると認識しており、旧地権者に対し計3回、現事業者に対し計16回にわたり、緑地保全への理解と協力を要請し、特別緑地保全地区への指定に向けた要請をしてきた。

しかし現事業者からは、共同住宅の用地として請願対象地を購入し手続を進めており、本市からの全面的な緑地保全の要請を受諾することは困難であるとの回答を受けているが、事業着工までの間は、緑地保全への要請を行う旨を現事業者に伝えており、緑地保全への協力を選択していただけるよう協議を継続していきたい。

《主な質疑・答弁等》

* 旧地権者との交渉が不調に終わった原因について

旧地権者は、自身が所有していた請願対象地と、請願対象地と隣接し、別の

地権者が所有していた現在の柿生の里特別緑地保全地区の土地を併せた一体開発を計画していた。しかし、柿生の里特別緑地保全地区の当時の地権者が緑地保全地区指定に同意したため、一体開発が不可能になった経過がある。そのため、緑地保全制度には協力したくないとの意向があり、不調に終わった。

*** 今年度を実施した緑地保全交渉の内容について**

現事業者に対し、市による買取りを前提とした緑地保全地区の指定をしたい旨を伝え、理解を求めた。現事業者は共同住宅の分譲を手掛けている企業であり、請願対象地を事業用地として取得したため、事業推進の意向がある。また、現事業者は近隣の柿生の里特別緑地保全地区の買取価格を知っており、市による買取価格と現事業者が希望する買取価格とは大きな乖離があると思われる。そのような状況ではあるが、市としては、特別緑地保全地区の指定に向けて引き続き交渉していきたい。

*** 市の基準に基づいた買取価格より高い金額を提示する可能性について**

市の基準に基づいた買取価格より高い金額を提示することは困難である。また、特別緑地保全地区の制度では、まず緑地保全地区に指定し、その後地権者からの買取りの申出により市が買い取るため、交渉の時点で買取金額を示すことが不可能である。地権者の保全に対する理解と協力を得ることが前提になるため、今後も交渉していきたい。

*** 請願対象地取得のためミニ公募債を起債する可能性について**

緑地取得のためのミニ公募債の起債については過去に議論したが、当時に起債した実績がある緑地関係のミニ公募債は施設整備を目的としたもので、特定箇所の緑地取得を目的とした起債は困難であると考えたため、実施していない。

また、ミニ公募債1回の起債で充足するには、請願対象地の買取りに必要な金額が高額であるという課題がある。さらに、事業者は計画したスケジュールに従って事業を進めており、時間的にも対応することが困難と考えている。

*** 緑化基金を活用した請願対象地取得の可能性について**

本市の緑地保全の取組に対して国土交通省が理解を示し、本市の要望どおり社会資本整備交付金が交付されている。そのため、特別緑地保全地区の買取りのための予算としては当交付金を活用するのが望ましいと考えている。

*** 現事業者が請願対象地でマンション開発を実施する理由について**

現事業者は請願対象地で一度実施した環境影響評価を破棄し、再度実施している。会社として、開発を実施するという判断を下したという事実が現事業者の強い意志であると考えているが、それ以外の理由は不明である。

*** 工事における大型トレーラーの計画経路の通行可否について**

大型トレーラーの通行については、現事業者が交通管理者と協議するものと考えている。事業実施に当たっては交通管理者の許可が必要であり、この事業は許可が取れることを前提としたものであると考えている。

*** 環境影響評価の現状及び今後の予定について**

環境影響評価の手続は、条例見解書の縦覧が終了し、今後市の審査書を現事業者に送付する。

*** 大型トレーラーが計画経路を通行不可能だった場合の環境影響評価の手続について**

大型トレーラーが計画経路を通行不可能だった場合には、変更届の提出が必要である。本事案は規則で定められた環境影響評価の再手続が必要な場合に該当しないため、再手続は不要である。

*** 開発により高木が低木に代替されることによる緑の質の低下について**

緑化指針の植栽本数の基準では、低木の係数が1平方メートル当たり0.48本、高木の係数が1平方メートル当たり0.08本で、低木6本が高木1本分と設定されている。通常、樹齢が10から20年の高木は、100平方メートルでおおむね4本くらいが適当な本数とされているが、本市は緑が少ないことを考慮し、高木の係数を100平方メートル当たり8本と高めに設定している。また、高木だけを多く植えると木が成長した際に間伐する必要があるため、請願対象地におけるマンション計画の緑化についてもこの考え方に基づき、高木と低木のバランスを考慮した計画になっていると考えている。今後開発が進むとすれば本市との緑化協議を実施するので、協議の中で再度樹木の配植等を綿密に確認する必要があると考えている。

*** 開発により失われた緑を植栽で代替することについて**

市街化が進んでいる本市においても、緑地保全が必要な場所については現状のまま保全することが望ましいと考えているが、私有地が開発されて緑が失われてしまい、現状のままの保全が困難となった場合には、植栽により最大限の緑の育成・回復を図ることが必要と考えている。

《意見》

* 現事業者と交渉するに当たっては、双方の上位役職者同士が出席し、迅速な意思決定が可能な交渉としてほしい。

* 市は法令の根拠に基づいた行動や発言しかできないという立場であるが、最大限請願対象地の保全に向けて努力していることは十分理解できる。引き続き粘り強く交渉を継続してほしい。

《取り扱い》

- ・ 請願対象地は緑地総合評価Aランクの貴重な緑地であり、是非保全が必要と考えるため、趣旨採択とすべきである。
- ・ 請願対象地の保全に向けた今後の交渉を後押しするため、議会としての意志を示すことが必要であり、趣旨採択とすべきである。

《審査結果》

全会一致趣旨採択