

【平成30年第3回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

平成30年10月15日 まちづくり委員長 堀添 健

○「議案第113号 川崎市建築物における駐車施設の附置等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》

* 大型商業施設の開設時における地域の実態に即した駐車対策について

駐車場の設置については、本条例と経済労働局が所管する大規模小売店舗立地法上の手続があり、それぞれの局で協議・調整しており、条例改正後も地域の実態を把握した上で、駐車場の附置に関し、条例の適切な運用を行っていきたいと考えている。

* 駅からの距離に応じた大型商業施設の駐車需要及びラゾーナ川崎プラザへの対応について

駐車施設の附置義務は、建築物の規模に応じて必要な駐車台数の確保を求めるものであり、川崎駅前にあるラゾーナ川崎プラザについては、大規模小売店舗立地法で必要台数の確保を求めている。なお、現状では基準の2倍の駐車施設が設置されている。

* 周辺道路で渋滞が発生している大型商業施設への対応について

大型商業施設においては、大規模小売店舗立地法に基づいて必要な駐車台数の確保を義務付け、周辺道路に影響が出ないように配慮しているところであるが、周辺道路の円滑な交通の確保については、必要な調整を行っていきたいと考えている。

* 今年度実施するパーソントリップ調査による条例の見直しについて

現在、実施しているパーソントリップ調査は、取りまとめに概ね2年掛かることから、当面の間は条例に基づき適切に運用していきたいと考えているが、今後は最新のパーソントリップ調査の結果、地域の実態、都市計画の基礎調査等を把握した上で、必要に応じて見直しの検討をしていきたいと考えている。

《意見》

* 大型商業施設については、本条例の基準以上の整備がなされている状況はあるものの、駐車場の整備を促進し、環境負荷を軽減すべき行政が規制緩和を強調することは、新たな渋滞を誘発する懸念が生じることから、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114号 川崎市営住宅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》

* 使用期間満了時の住居の安定への配慮及び具体的な取組について

入居者が引き続き低所得であるなど市営住宅の入居資格を満たす場合については、他の市営住宅への申込みを認めるなど、使用期間満了時の住居の安定確保に配慮していきたいと考えている。また、今後実施予定の常時募集について

は、先着順で入居が可能であることから、期間満了前に案内することなどを考えている。

*** 定期借家制度の導入における今後の検証方法及びポイントについて**

応募状況の分析や3年後の平成33年度にアンケートを実施し、アンケート結果等を踏まえて、制度の導入効果について検証していきたいと考えている。

*** 子育て世帯及び同じ市営住宅の入居者を検証の対象にすることについて**

平成33年度に行う予定の検証については、子育て世帯に加え、同じ市営住宅の入居者へのアンケート等を行い、子育て世帯向け区分新設の効果を把握していきたいと考えている。

*** 事前調査の実施及び制度を導入していない住宅との比較による導入効果の把握について**

平成33年度に予定している検証を行う際には、子育て世代が入居する前後の状況について、アンケートの項目に加えたいと考えている。また、制度を導入していない住宅との比較による効果の把握については、現時点では想定していないため、今後検討していきたいと考えている。

*** 市営住宅の戸数を増やすことへの考え及び民間住宅との兼ね合いについて**

住宅セーフティネットの根幹は公営・市営住宅であると考えているが、国や地方の財政が厳しい中で、住宅ストック全てを行政が抱えていくことは困難であると考えている。市営住宅の戸数は現状維持を基本とした上で、民間賃貸住宅の活用強化による重層的なセーフティネットの構築を図り、子育て世帯等の住宅確保要配慮者と家主のマッチング等による入居支援の取組を行っていききたいと考えている。

*** 定期借家制度を導入する20戸の募集住戸及び募集時期について**

定期借家制度を導入する20戸については、今後の空き家の状況によって選定したいと考えており、予定どおり本年12月に募集を行っていききたいと考えている。

《意見》

* 平成30年5月の公募状況を見ても住戸が不足している状況であることから、民間賃貸の借上げを含めて、住居を確保するという行政の役割を果たしてほしい。

また、3年後の検証における見直しを見守り、子育て世代の利便性の向上に取り組んでほしい。

* 市営住宅入居者の高齢化が深刻化する中、高齢者が生活しやすいよう高層階から低層階への移転ができるような制度の検討をしてほしい。

* 若年層が入居することによって高齢化の抑制や改善が図られることになると考えることから、アンケートを実施する際には検証の項目に追加してほしい。

* 子育て世代が入居することに伴う、団地内活動における貢献状況や課題等を把握し、制度導入の目的に沿った成果が得られるようにしてほしい。

* 制度導入による環境の変化の因果関係を把握するため、制度導入の有無によるものなのか社会的環境の変化によるものなのかを研究してほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第118号 塩浜3丁目地区内土地造成工事請負契約の変更について」

《主な質疑・答弁等》

* 工事請負契約金額の増額分の内訳及び運搬費と処分費の積算根拠について

工事請負契約の主な増額変更の内訳は、掘削、大型土のう製作及び袋詰めに関し約3.1億円、運搬費及び処分費に約4.2億円、伐採、仮設及び分析調査他に約0.3億円である。また、運搬費及び処分費の約4.2億円については、アスベストを運搬することから、飛散防止の処理をしたダンプカーによる運搬経費と、基準値を超える有害物質を含むアスベスト含有廃棄物を処分できる管理型の処分場に係る費用である。

* アスベスト含有廃棄物の処理費用の更なる増額の可能性について

今回の変更契約は、現時点で見込まれるアスベスト含有廃棄物の処理費用について、増額分を計上したものであり、今後の工事進捗により、想定以上のアスベスト含有廃棄物が発見された場合には、処理費用が更に増額となる可能性があると考えている。なお、搬出する廃棄物の全量にアスベスト含有廃棄物が含まれていると想定した場合は、総額で約20億円となる見込みである。また、設計段階で想定されていないアスベスト含有廃棄物以外の埋設物や特定廃棄物等が発見された場合については、変更となる可能性があることから、今後確認できた時点で議会に報告したいと考えている。

* 処分費用を約20億円と想定したにもかかわらず、約16億4,000万円とした理由について

今後、工事を進める中でアスベスト含有廃棄物が発見されない状況も考えられることから、現時点で見込まれる処理費用について、今回の増額費用を計上し、変更後の契約金額を約16億4,000万円としたものである。

* 今後工事が進捗したことによる工事請負契約金額の減額の可能性について

搬出する堆積物については、その都度中身を確認する必要があると考えており、今回の増額分は、現時点で見込まれるアスベスト含有廃棄物の処理費用を増額分として計上したものであるが、工事状況を確認し、経済性や合理性を考慮した上で減額の可能性についても検討していきたいと考えている。

* 工事請負変更契約の締結に当たって専決処分を行った理由及び時期について

工事着手後の土壌及び堆積物の詳細調査により、堆積物の中から非飛散性アスベスト含有スレート建材が含まれていることが判明したことから、処理方法等の検討に時間を要し、工事着手後におけるやむを得ない事由により、完成期限の延期が必要となったため、市長の専決処分を平成30年4月24日に行った。

* アスベスト含有廃棄物を確認した時期及び工事請負契約の変更に至った経緯について

平成29年8月にアスベスト含有廃棄物を確認し、その後、アスベストを含んだ廃棄物の処理方法や工期について詳細な検討を行ってきた。完成期限につ

いては、本年7月を予定していたことから、その間の調査や検討が生じ、本年4月に市長の専決処分で完成期限の変更を行ったところである。その後、工事費の積算や工期の設定を行い、今回の工事請負契約金額の増額と完成期限の変更の議案を提出するに至った。

*** 専決処分を決定する際の工事請負契約金額が増額となる可能性の認識について**

工事請負契約金額については、本年2月の時点で、ある程度の概算額を算出していたことから、市長の専決処分の時点において増額となることは認識していた。

*** 廃棄物の含有物の把握、事前調査の方法及び産業廃棄物の不法投棄の実態把握について**

廃棄物の含有物については、事前調査で、目視による堆積物の調査及び3か所でのボーリング調査を実施したが、樹木が茂っていたこともあり、アスベスト含有廃棄物の確認はできなかった。また、ボーリング調査では、コンクリート殻、ガラス片、プラスチック等の確認はできたものの、アスベスト含有廃棄物は確認できなかった。その後、工事着工の際に、樹木の伐採等を行った上での調査において、スレート建材を確認して分析した結果、アスベストの含有を確認した。なお、不法投棄がされたことの確認はできないが、産業廃棄物が集積されていることは類推できたと考えている。

*** 工事請負契約金額の増額の積算根拠について**

本工事で発生する堆積物約2万6,000トンのうち、約60パーセントにアスベストが含有していると想定して積算を行った。

*** 塩浜3丁目周辺地区整備基本方針の策定期限、同地区の土地利用計画の策定期限及び策定期限における不法投棄の認識について**

塩浜3丁目周辺地区整備基本方針は平成25年3月に策定し、塩浜3丁目周辺地区土地利用計画は平成29年5月に策定した。また、不法投棄の問題について、平成25年3月の時点では具体的に把握していなかったが、産業廃棄物の集積等の課題があることは認識していた。

*** 管理型処分場への運搬量を軽減するための廃棄物の分別について**

廃棄物については、特定有害物質で基準値を超えている土壌やアスベストを含有する建材が混合されている状況であり、これらを分別して処理することは非常に困難であると考えている。今後工事を進めていく中で、状況に応じて、分離できる状況が確認できた場合には、少量でも分別するなどの対応をしていきたいと考えている。

*** 廃棄物処分場の選定方法及び検討した処分場について**

本工事で発生する堆積物は、特定有害物質で基準値を超えている土壌及びアスベストを含有する建材が含まれている。この2種類の廃棄物を処理できる処分場の選定に当たっては、神奈川県を始め、千葉県、茨城県、宮城県、福島県、山形県、静岡県、石川県、富山県、愛知県等の処分場への受入れ可否や運搬距離の検討をした結果、処理可能で最も近接な静岡県と併せ、石川県及び富山県にある3つの処分場を選定した。

*** 廃棄物処分場の 1 日当たりの受入可能量について**

本工事で発生する堆積物約 2 万 6, 0 0 0 トンのうち、静岡県 of 処分場については、受け入れ可能な想定量は 1 日当たり 2 0 トンの見込みである。また、石川県及び富山県の処分場については、1 日当たりの受入量の制限はないと伺っている。

*** 石川県と富山県の処分場への搬出量、月ごとの搬出量及び工事完成期限について**

工事を進めながら処分量を決めているところであり、石川県及び富山県の処分場への搬出量については、処分していく中で計画していきたいと考えているが、一月当たりの搬出量は約 3, 0 0 0 トンで計画している。また、どの処分場に対してどれ位の量を搬出するかの内訳は計上できていないが、今後の作業ペースを把握し、搬出量をコントロールすることで、平成 3 1 年 1 2 月の工事完成期限までに処分が完了するよう進めていきたいと考えている。

*** 被告の相続人への損害賠償請求の進捗状況について**

損害賠償の請求については、昨年度からこの間、被告の妻に対して 4 回の面談や電話による状況の確認を行ってきた。平成 2 7 年の強制執行に要した費用については、請求を続けているところである。また、昭和 5 5 年に提訴し、昭和 6 0 年に確定した地代相当額の約 3 億 2, 0 0 0 万円については、被告の妻以外に被告の子ども等がいることから、適正な請求に向けて、承継人の特定のため裁判所に申立てを行い、現在、課題整理を行っているところである。

*** 被告の相続人への求償状況について**

強制執行費用については、被告の妻に対して請求することを考えているが、地代相当損害金については、現在、弁護士等を通じて課題の整理を行っている状況であり、一つ一つ整理を進め、適正な請求手続を進めていきたいと考えている。

*** 事前調査でアスベストが検出されなかったことに対する今後の事前調査の手法の検証及び検証の報告書作成の考えについて**

事前調査については、都度、適切な調査を実施しているところではあるが、今後、廃棄物の堆積の存在が予想される場合には、調査範囲を拡大するなどの対応を行いたいと考えている。なお、今回の事案を重く受け止め、今後の貴重な教訓とし、財産管理その他業務にいかしていきたいと考えている。また、今までの先達が検証をした結果を基に対応してきたところであるが、今回の事前調査については若干至らない点があったと認識していることから、検証の一つとして考えていきたい。さらに、状況が変わった際には、委員会や議会に対して、適時適切に説明していきたいと考えている。

*** 工期延長による入江崎クリーンセンターやその跡地利用への影響について**

塩浜 3 丁目地区内造成工事の工期延長により、造成工事完了後の入江崎クリーンセンター整備事業の工事着手時期が 1 年 6 か月程度遅れる見込みであり、これに伴い、入江崎クリーンセンターの移転時期も遅れる見込みである。また、現入江崎クリーンセンター移転後の跡地については、隣接する入江崎公園と一体利用することで、公園機能を充実させていく予定であるが、その利用開始時

期も遅れる見込みである。

*** 工期延長による入江崎クリーンセンター跡地に整備する公園の機能及び整備スケジュールへの影響について**

当該公園の整備については、塩浜3丁目地区内造成工事の工期延長により、社会状況等が変わることが考えられることから、工事スケジュールの状況を踏まえ、公園の整備計画についても検討していきたいと考えている。

《意見》

- * 当該地については、不法投棄が続けられていたが止められなかった経緯があることから、今後は、今回を一つの事例として、不法投棄や地中埋設物の存在が予想される場合には慎重に事前調査を行うなど、次回以降の工事にいかしてほしい。
- * 入江崎クリーンセンター跡地に整備する公園については、大規模な公園となることから、地域住民からどのような機能を持たせたいのか意見を聞き、地域住民と連携協力した新しい公園の整備に向けた検討をしてほしい。
- * 本来であれば、関係者等に求償するなどの対応も考えられるが、現実的には難しいところもあると思われるため、最低限、被告の相続人への求償については対応を適切に行ってほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第121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122号 黒川西谷特別緑地保全地区用地の取得について」

《主な質疑・答弁等》

*** 取得予定地の現在の管理状況について**

当該地については、貴重な自然環境が残された緑地であり、これまで土地所有者が樹林地として管理してきたものであるが、手入れが行き届いた状況ではない。

*** 取得予定地の今後の維持管理について**

取得予定地の周辺には樹林地が多く残っていることから、地域住民の意見を聞いた上で、管理手法について検討し、良好な緑地管理の取組を進めていきたいと考えている。なお、特別緑地保全地区において市が取得した土地については、地域住民等との協力により、保全管理計画を策定することができるため、計画に基づき地域住民等と管理を行っていききたいと考えている。

*** 緑地保全の進め方における地域住民からの意見聴取について**

これまでの特別緑地保全地区の緑地の管理については、地域住民、町内会・自治会、農業従事者等から、将来における緑地及び樹林地の管理について意見聴取を行い、保全管理計画の策定を行ってきたことから、当該地についても地域住民等との協働により、保全管理計画の策定等を進めていきたいと考えてい

る。

*** 約 1 億 6, 000 万円を掛けて取得予定の緑地に見合った利活用について**

特別緑地保全地区における緑地については、土地所有者からの買入れの申出があった場合に当該土地を取得しなければならないものであり、利活用についての費用対効果は考慮していないが、当該緑地は市の所有となることから、散策路の整備など市民が利用しやすく親しめるよう整備していきたいと考えている。

*** 特別緑地保全地区一帯の保全に向けた緑地の拡大について**

1, 000 平方メートル以上の樹林地については、樹林地ごとに緑地総合評価を行い、優先的に保全を図るべき樹林地を A ランクと位置付けている。特別緑地保全地区内の未取得地については、当該地の植生状況を踏まえ、樹林地の所有者に対して緑地保全施策の推進について説明し、協力を求めていると考えている。

*** 隣接する多摩市の緑地に関する考えについて**

現在のところ、多摩市と緑地保全等に関する協議調整の場を設けていないため、緑地保全の方針の違いなどの詳細については確認できていない状況である。

《意見》

* 緑地の保全については、隣接する横浜市、多摩市、稲城市等と広域的な連携を図り、一連の緑地として検討してほしい。

* 樹林地について適切な管理を行うことは、災害時の流木を防げるなどの効果がある。また、伐採した樹木については、ベンチの材料として活用している都市もあり、黒川地区ではかつて竹で炭を作ることを生業としていた伝統技術が現在も継承されている。防災面からも定期的な伐採や間伐を行うとともに、樹木の利活用の検討をしてほしい。

* 緑地については、開発行為との競争という側面もあることから、市として積極的な保全対策をしてほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第 42 号 JR・京王稲田堤ゾーンの交通利便性向上に関する請願」

《請願の要旨》

高齢化しつつある住民や海外を含む訪問客に対する利便性を考慮して、橋上駅舎化後の JR 稲田堤駅前、京王稲田堤駅前ロータリーにタクシー乗り場を設置することを求めるもの。

《理事者の説明要旨》

JR 稲田堤駅については、一日平均乗降人員は約 5 万 2, 000 人で、駅前には稲田堤駅停留所が 2 か所あり、小田急バスが乗り入れている。また、平成 30 年秋頃に、自由通路新設及び橋上駅舎整備に向けた工事が着手される予定である。

京王稲田堤駅については、一日平均乗降人員は約 5 万 5, 000 人で、府中街道と市道菅 56 号線に城下停留所が 4 か所あり、市バスと小田急バスが乗り入れている。

る。市道菅56号線における交通規制は、路線バスを除き駐車禁止で、また、降車場から停留所に向かう範囲が一方通行となっている。

タクシー乗り場を設置する場合の課題について、JR稲田堤駅は駅前に踏切があり、歩行者と車両がふくそうすることから、安全上の課題がある。また、周辺には公共的な用地がないことから、駅前広場等の確保が難しい状況にある。さらに、駅前周辺の道路は幅員が狭く、一般車等の駐車によって円滑な通過交通に支障を来すことから駐車禁止となっている。

次に、京王稲田堤駅は市道菅56号線において、バスが走行しており、朝夕を中心に一般車による送迎があり、バスと一般車がふくそうすることから、安全上の課題がある。また、複数のバス停留所が設置されており、限られたスペースの中でバスを運行していることから、一般車等の停車によって円滑な乗降ができないことによる運行ダイヤ等への影響が懸念される。さらに、バスの円滑な転回と運行を確保するため、バスを除き駐車禁止の交通規制が課題となっている。一方、府中街道においては、一般車等の駐車によって通過交通に支障を来すことから駐車禁止の交通規制が課題となっている。

請願に対する本市の見解と対応として、JR稲田堤駅は、駅前の道路空間が十分ではないことから、タクシー乗り場の整備は難しい状況であるが、高齢者や障害者等の乗降場については、橋上駅舎化の整備の機会を捉え、周辺の道路状況等を踏まえ、安全性等を勘案した上で、今後、設置の可能性について検討していきたいと考えている。

次に、京王稲田堤駅は、タクシー協会からタクシーの利用状況について、夕方17時以降の夜間の時間帯で利用があり、22時以降が多くなると伺っているところではあるが、まずは、詳細なタクシーの需要や乗り場設置の必要性について、タクシー事業者の意向を確認していきたいと考えている。その上で、必要性が見込まれる場合には、安全性等の確保や交通規制の変更等が不可欠となることから、道路管理者と連携し、交通管理者を始め、関係機関との協議を進めていきたいと考えている。

《主な質疑・答弁等》

* 京王稲田堤駅周辺におけるタクシーの利用状況及び乗降場所について

今年7月3日の現地調査では、49台のタクシーの利用があったことを確認した。タクシーは、利用者の乗り降りのために城下停留所1番乗り場の手前辺りに停車し、また、バス運行後はバス停の中まで入って待機している状況であった。なお、JR稲田堤駅については、改札前において数台の利用があったことを確認している。

* 京王稲田堤駅周辺のバス運行後におけるタクシーの利用状況について

今年7月3日の現地調査では、城下停留所1番乗り場付近において、客待ちをするタクシーが4台停車しており、タクシー利用者についてもこの付近で待機している状況であった。

* 京王稲田堤駅周辺におけるタクシー乗り場の設置に向けた検討について

京王稲田堤駅周辺については、安全性や交通流動への課題があることから、

道路管理者と連携し、交通管理者を始め、関係機関との協議を行い、バスの運行への影響、安全対策、タクシー乗り場の物理的な設置可能性等を検討していきたいと考えている。

*** 京王稲田堤駅周辺へのタクシー乗り場の設置に係る法令上の制約について**

バス停留所の移設や駐車禁止規制への対応について、交通管理者と協議し、警察、近隣の住民、バス事業者等の合意を得ることができれば、法令上問題なく設置が可能だと考えている。

*** タクシー乗り場を設置する際の本市の基準等について**

これまでタクシー乗り場の設置に当たっては、民間再開発事業等の機会を捉え、広域拠点や地域生活拠点を中心に、鉄道事業者等と協力して、道路構造令の基準に基づいて整備を進めてきた。

*** タクシー車両に対する京王稲田堤駅周辺における駐車禁止の規制解除について**

京王稲田堤駅前ロータリーは路線バスを除き駐車禁止となっているため、タクシーについては、停車は可能だが駐車はできない状況にある。今後は、タクシー事業者に対して、詳細なタクシーの需要や乗り場設置の必要性について速やかに確認を行いたいと考えている。

*** 京王稲田堤駅前ロータリー内における交通状況について**

城下停留所3番乗り場付近では、バスが停車していると一般車が通過できない状況や、一般車の一方通行の逆走も見受けられる。このため、安全性や円滑な交通流動への対応が必要であると考えている。

*** 京王稲田堤駅前ロータリー内におけるバス乗り場の拡充の検討について**

城下停留所周辺については、安全性や交通流動への課題があることから、まずはバスの運行への影響がないよう対応していくことが必要であると考えている。なお、歩道空間の幅員が十分でないことから、車道を広げることは難しいと考えている。

*** 城下停留所4番乗り場の前にあるビルに入居している公共施設について**

民間ビルに、多摩区の菅行政サービスコーナーや、多摩図書館の菅閲覧所が入居している。

*** 城下停留所周辺施設に人が並ぶことによる滞留状況について**

城下停留所周辺には、飲食店や遊技場等があるが、ここを通過する歩行者とバスを待っている方がふくそうするような状況はないと認識している。

*** JR稲田堤駅橋上駅舎化後におけるタクシー乗り場の設置の可能性について**

JR稲田堤駅橋上駅舎化後の駅への入口は、線路を挟んで南側と多摩川側の両方にできるが、いずれも私有地である。南側については、エレベーターまでの歩道を整備する必要があることから、この場所にタクシー乗り場を設置することは難しいと考えている。一方、多摩川側については、エレベーターまでの歩道とたまり空間を整備する計画であり、また、この道路は相互通行が可能であるがバス通り側からは入ってこられない交通規制があることから、タクシー乗り場の設置は難しいと考えている。

*** JR稲田堤駅橋上駅舎化後における多摩川側の道路上へのタクシー乗り場の設置**

の可能性について

この道路は市で管理しているが、駐車禁止の交通規制が掛かっていることから、交通規制の変更について交通管理者との協議が必要であり、また、現在の道路幅員では狭いことから、民有地の確保をしなければタクシー乗り場の設置は難しいと考えている。

* J R 稲田堤駅橋上駅舎化後における停車ができるスペースの確保について

タクシー車両にかかわらず緊急車両も含めた駐停車ができるスペースについては、工事を進めていく中で、周辺の道路状況への影響も考慮して、今後、検討していきたいと考えている。

* タクシー協会からのタクシー乗り場の設置を求める要望等について

タクシー協会からは、タクシー乗り場があった方が良いとの話は伺っているが、タクシー利用は夜間の時間帯が中心であり、タクシー乗り場が設置されたとしても常時タクシーを待機させるのは難しいと伺っている。

* これまで稲田堤駅周辺が発展してきた中で、バス停やタクシー乗り場の設置を求める要望等の有無について

これまでの間、市への要望はなかったと認識している。なお、バスについては、昭和62年頃から乗り入れが行われている。

* 京王稲田堤駅の城下停留所におけるバスの利用状況及び増便の可能性について

京王稲田堤駅においては、市バスと小田急バスが乗り入れており、市バスについては、平成28年度は年間で69万7,000人余が利用し、一日当たり約1,910人が利用している。また、決算では営業係数が118.1の赤字路線となっていることから、現状の利用状況では、直ちに増便することは難しいと考えている。

なお、今年7月3日の現地調査では、市バスと小田急バスを含めた利用者数は、乗車が1,375人、降車が988人、合計で2,363人だった。

* 京王稲田堤駅の城下停留所1番乗り場から出発する市バスの運行頻度について

平日は市バスのみが運行しており、日中の時間帯は、約40分間隔で運行していることから、1時間に1本から2本程度の便数である。

* 京王稲田堤駅の城下停留所から西菅方面に出発するバスの運行頻度及び待ち時間について

西菅方面には城下停留所2番及び3番乗り場から出発しているが、日中の時間帯について、市バスは、1時間に3本出発していることから、最大で20分程度の待ち時間がある。また、小田急バスは、1時間に2本から3本出発していることから、最大で30分程度の待ち時間がある。

* J R 登戸駅の乗降人員数及び J R 稲田堤駅の乗降人員数との差について

J R 登戸駅の一日の平均乗降人員数は約16万3,000人であることから、J R 稲田堤駅の乗降人員数と比べると約3倍の差がある。登戸駅は、J R と小田急の乗換えの距離が近く、また、小田急小田原線や多摩線へとつながっていることで延長距離が京王相模原線よりも長いことから、J R 登戸駅の乗降人員数の方が多いと考えている。

*** 市バスにおける採算性の検証について**

検証は行っていないが、誰もが安全で安心してかつ利便性のある公共交通として、バスやタクシーの利用環境を整えていくことは重要だと考えていることから、利便性の向上に向けて検討を進めていきたいと考えている。

*** タクシー乗り場が設置されることによるバス車両への影響について**

京王稲田堤駅の城下停留所1番乗り場の手前にタクシー乗り場が設置された場合、タクシーが停車することによって、バスが歩道に寄り切れず、後部扉から歩道にかけて段差ができるため、高齢者や車椅子利用者の乗降に支障が出る可能性があると考えている。

*** リニア中央新幹線が停車する予定の橋本駅に続く京王稲田堤駅への観光施策について**

鉄道事業者と連携を図るとともに、駅周辺にあるよみうりランド等の地域資源を生かしたまちづくりを進めていくことが重要だと考えている。

*** 外国人訪問客のタクシーの利用状況について**

今年7月3日の現地調査では、利用実態は把握できなかった。

《意見》

* 請願提出者だけではなく多くの方がタクシーの利用を望んでおり、また、タクシー乗り場ができることで昼間の時間帯の利用も増えると思われるから、タクシー協会と知恵を出し合い、タクシー乗り場の設置に向けた検討をしてほしい。

* タクシー乗り場の物理的なスペース確保や交通規制といった課題はあるが、タクシー利用を望む方がいることから、設置に向けた様々な手法を考えてほしい。

* JR稲田堤駅橋上駅舎化に伴ってエレベーターやエスカレーターを設置する際には、駐停車するためのスペースを確保できるよう検討してほしい。

* バス運行後の城下停留所1番乗り場については、タクシー乗り場として定着しつつあることから、この手前へのタクシー乗り場の設置について検討してほしい。

* 城下停留所4番乗り場の前にある公共施設が入っている民間ビルの建て替えがされる際には、1階部分をタクシー乗り場、2階部分を公共施設にする提案をする等あらゆる可能性について検討してほしい。

* 武蔵新城駅前ロータリーには個人タクシー専用の乗り場があることから、他の設置状況を参考にして、タクシー乗り場の設置に向けた検討をしてほしい。

* よみうりランド駅まで運行する市バスは現在ないが、その途中には、よみうりランド、サッカーグラウンド、野球球団の練習場等があることから、各協会との協力体制を整え、採算性の確保が図られる新たなルートを検討してほしい。

* 近年の豪雨を考慮すると、京王稲田堤駅前ロータリーにおいてバスを待つ人が列をなす可能性があるため、安全性の確保について検討してほしい。

《取扱い》

・ タクシー乗り場の設置については、課題があることは十分理解するが、今後、事業者や交通管理者と協議をする中で、議会の意思を示すことも大切だと考えるため、趣旨採択すべきである。

・ JR稲田堤駅については橋上駅舎化を進める中で検討が必要であるが、地域的に

考えると、ＪＲ稲田堤駅と京王稲田堤駅の両方の駅にタクシー乗り場の設置が必ずしも必要なわけではなく、京王稲田堤駅への設置については、交通規制の変更に向けたタクシー事業者等との協議を重ね、検討の余地があるのであれば、本市の対応を後押しすべきと考えるため、趣旨採択すべきである。

- ・ 請願は、ＪＲ稲田堤駅と京王稲田堤駅の両方の駅にタクシー乗り場の設置を求めており、ＪＲ稲田堤駅については更なる検討が必要であると考え、継続審査とすべきであるとするが、京王稲田堤駅へのタクシー乗り場の設置については、検討・協議を早急に進めるべきと考えるため、趣旨採択すべきである。
- ・ ＪＲ稲田堤駅については、設置の可能性についての検討を進めるべきで、議会としてはその推移を見守る必要性があると考え、継続審査とすべきであるとするが、現実的に設置が難しいのであれば、京王稲田堤駅については具体的に進めるべきと考えるため、趣旨採択すべきである。
- ・ タクシー乗り場の設置については、検討を進めるべきと考えるため、趣旨採択すべきである。
- ・ タクシー乗り場の設置について協議をする余地がまだあり、また、これからニーズ調査も行い、検討していくことから、趣旨採択すべきである。

《審査結果》

全会一致趣旨採択

○「請願第４５号 リニア新幹線立坑（片平非常口）の工事用道路建設に関する請願」

《請願の要旨》

リニア中央新幹線計画に関してＪＲ東海に対し、片平非常口から富士見橋を經由して県道上麻生連光寺線に至る工事用道路の建設に関する説明会の開催等について申入れを求めるもの。

《理事者の説明要旨》

リニア中央新幹線計画の内容について、計画路線は中原、高津、宮前及び麻生の４つの区を通過する計画となっており、非常口の建設は片平非常口を含めて市内５か所で予定されている。

リニア中央新幹線計画の主な経緯については、平成２５年度にＪＲ東海が法令等に基づく環境影響評価準備書を公告、平成２６年度に国土交通大臣が工事实施計画の認可、平成２８年度に東百合丘と梶ヶ谷非常口の工事着手、平成２９年度にＪＲ東海が大深度地下使用法に基づく認可を国土交通大臣に申請した。また、今後、等々力非常口の工事説明会が開催され、平成３９年度に品川・名古屋間の営業開始が予定されている。

片平非常口周辺の川崎市側の状況は、畑や樹林地があり、その中に県立麻生総合高校などが立地し、県道上麻生連光寺線に沿って住宅地が広がっている。隣接する町田市側の状況は、斜面緑地や住宅地となっている。

次に、ＪＲ東海からは地形等の技術的な条件や、地域の生活環境等にできるだけ配慮し、なるべく短い距離で幹線道路に至るよう計画し、関係者との調整を行っていると同っている。本市としては、片平非常口から県道上麻生連光寺線までの工事

用道路を整備することが環境影響評価準備書で示されてから、生活環境、自然環境、交通環境等に十分配慮することなどをＪＲ東海に対して求めてきた。

ＪＲ東海からは、計画をまとめる中で、検討・調整を進め、搬送ルート選定の考え方や生活環境等への配慮策と併せて、工事中道路についての具体的な提案について、本市及び地元に対して説明すると伺っている。

請願に対する本市の見解と対応として、「住民への事前の説明もなく、個々の住民に道路建設への協力を求めることを止め、全体の住民説明会を開催すること。」については、現在、ＪＲ東海から地形等の技術的な条件及び生活環境等にできるだけ配慮し、なるべく短い距離で幹線道路に至るよう計画し、関係者との調整を行っており、その状況については地元町内会の役員会で説明したと伺っている。本市としては、地元の意見も踏まえながら、生活環境や自然環境、交通環境等に十分配慮して、慎重に計画の検討を進め、周辺住民に対する説明会を行うよう申入れを行ってきており、ＪＲ東海からは計画をまとめるプロセスにおいて説明会を開催すると伺っている。

次に、「道路建設工事による交通渋滞や大気汚染等、生活環境悪化が生じないことを保障すること。」については、本市としては、これまでも環境影響評価の手続において求めてきており、工事中道路整備も含め、片平非常口の工事の際にも同様に、生活環境等に十分配慮することを引き続き求めていく。

次に、「工事の強行、住居の立ち退き要請等を行わせないこと。」については、本市としては、ＪＲ東海に対し、周辺住民に対して丁寧な説明を行うとともに、御意見を十分受け止め、慎重に検討するよう求めてきており、ＪＲ東海からは、工事中道路の整備について、現時点では立ち退きを求めることはなく、生活環境への配慮、安全対策をしっかりと検討して、改めて周辺住民に対して説明を行うものと伺っている。

《主な質疑・答弁等》

* ＪＲ東海が現在調整中の搬送ルートに工事車両が通ることへの安全対策について

搬送ルートについては、現在、ＪＲ東海で調整中であることから、詳細な搬送ルートが判明した時点で、具体的な安全対策についても提案してもらうよう求めていきたいと考えている。

* 環境影響評価準備書で示された搬送ルートからＪＲ東海が現在調整中の搬送ルートへと変更となった理由及び経過について

平成２５年９月の環境影響評価準備書で概念図として記された搬送ルートについては、ＪＲ東海が片平非常口から県道上麻生連光寺線に工事車両を通す内容が示されたものであり、あくまで概念図である。また、ＪＲ東海が検討中の搬送ルートについては、地元町内会の役員会において示されたものであり、本市に対しては、現時点で、詳細な搬送ルートは示されていない状況である。今後、詳細な搬送ルートが判明した時点で、搬送ルートを変更した理由及び経過について、改めてＪＲ東海から本市や周辺住民に示されるものと理解している。

* 環境影響評価準備書で示された搬送ルートから変更があった場合の対応について

搬送ルートが変更となった際には、ＪＲ東海に対して変更届等の提出を求め

ることを考えている。

*** J R 東海が現在調整中の搬送ルートに対して環境影響評価を改めて実施することについて**

環境影響評価については、主に工事車両について、交通量を把握できる路線で評価を行うとしていることから、県道上麻生連光寺線において実施されたものである。工事用道路が県道上麻生連光寺線に接続する限りにおいては、環境影響評価の結果に変化が生じないことから、J R 東海が現在調整中の搬送ルートに変更したとしても、再度、環境影響評価を行う必要はないと考えている。

*** 環境影響評価における交通量の把握を生活道路ではなく幹線道路を対象とした理由について**

環境影響評価の技術指針において、交通量が把握できる地点で調査することになっており、評価地点については、原則として、事業者が選択するものである。なお、平成25年9月の環境影響評価は、工事用道路が決まっていなかったが、技術指針どおりに評価を行ったものと考えている。

*** 工事車両が通行する住宅地において環境影響評価を実施しない理由について**

環境影響評価は、車両の交通量が把握できる路線で実施することになっていることから、片平非常口から県道上麻生連光寺線までの工事用道路については対象にはならないと考えている。

*** 住宅地を工事車両が通行することによる環境影響評価の必要性について**

環境影響評価準備書で示された搬送ルートにおける環境影響評価の結果については、大気及び騒音の評価が示され、現状の環境に対して寄与率が約0.1%になっており、J R 東海が現在調整中の搬送ルートが県道上麻生連光寺線に接続する限りにおいては、環境影響評価を行う必要はないと考えている。

*** 梶ヶ谷非常口や東百合丘三丁目非常口の工事と同様に搬送ルートが決まった時点で環境影響評価を実施することについて**

梶ヶ谷非常口や東百合丘三丁目非常口については、工事用道路の出口付近の交通量が把握できる路線上で評価をした。また、片平非常口については、搬送ルートは未定だが工事用道路が接続する県道上麻生連光寺線において評価をしていることから、再度評価する必要はないと考えている。

*** J R 東海が現在調整中の搬送ルートにおいて、多くの工事車両が通行することについて**

当該地は、市道で幅員が6メートル程度であるため、乗用車や大型車両の通行も多少見込んでいるが、今回のような工事車両が通る前提で設計はしていないと認識している。

*** 工事車両が通行する住宅地において工事が始まった際の対応について**

工事が始まった際には、J R 東海に対して、環境モニタリングを行い、工事の影響が周囲に影響していないか確認するよう指導していきたいと考えている。

*** 工事用道路を通行する工事車両の台数及び工事期間について**

J R 東海からは、工事車両の台数については、1日当たり最大で169台と伺っている。また、工事期間については、具体的な工事発注がされておらず、

詳細は分からない状況である。なお、これまでの立坑の工事期間は、シールド工事も含めて約10年であったが、片平非常口は立坑だけの工事であり、JR東海が平成39年の事業開始を予定していることから10年は掛からない程度だと考えている。

*** 工事車両の通行時間、通行期間及び昼間の時間帯以外の通行の可能性について**

現時点で具体的な計画がJR東海から示されていないことから、通行時間や通行期間は分からない状況であるが、生活環境へ配慮するようにJR東海に求めていることから、通行時間は、日中に限られ、夜間になることはないと考えている。

*** 工事車両169台の車種等について**

積載量など車種は把握できていないが、片平非常口から搬出される土量は22万立米を想定していると伺っていることから、これを担う積載量の車種になると考えている。

*** 工事車両が通る道路の拡幅の必要性について**

詳細な搬送ルートは示されていない状況であり、JR東海に確認したが、現時点では回答ができる状況ではなく、拡幅の必要性については判断できないと伺っている。

*** 工事車両が通る道路の強度及び補強策について**

一般的な市道はアスファルト舗装の厚みが5センチ程度であることから、大型車両が通る場合には、JR東海に対して影響が出ないように対応を求めるとも考慮している。また、一般的な補強策としては、アスファルト舗装の厚みを増すか、路盤材を入れ替える等が考えられる。

*** 富士見橋の耐久性及び工事車両が通行することによる強度に関する実態調査の必要性並びに今後の対応について**

富士見橋は、片平の土地区画整理で整備されており、設置してから長期に渡ることを除けば、169台の工事車両の通行は十分耐え得ると考えている。工事車両が富士見橋を通ることになった場合には、道路管理者として、JR東海に対して現状の橋梁の状態、構造を確認してもらい、今後示される搬送ルートと照らし合わせた上で、必要な対応を取るよう求めていきたいと考えている。

*** 富士見橋の補強が必要になった際にJR東海が対応しなかった場合の本市の対応について**

大型車両を含めた工事車両の通行に関しては、道路管理者の許可が必要なことから、JR東海に対しては、必要な対応を求めていきたいと考えている。

*** 工事期間中に富士見橋周辺の護岸で補修の必要性が生じた場合の対応について**

護岸に補修が必要な状況が生じた場合には、原因を調査した上で、対応を検討していきたいと考えている。

*** 富士見橋周辺における護岸の補修工事实施の有無について**

河川の護岸については、河川の維持管理計画を策定しており、河川護岸の長寿命化という視点で調査を行い、その結果を踏まえて対応していくものと考えている。

*** 工事車両が通過することによる道路の破損及び道路下を通るライフラインへの影響について**

大型ダンプカー等の工事車両が通行する場合には、既存の道路に影響が出ないことが前提であるため、影響が出る恐れがある場合には必要な対応を求めていきたいと考えている。また、下水道や企業が所有するガス等の道路下のライフラインへの影響については、改めて確認したいと考えている。

*** 搬出する土砂の削減量及び削減による工事車両の台数の見直しについて**

J R 東海からは、搬出する土砂について、敷地内に敷きなおす等を行うことで、できる限り場外への搬出は行わない計画であり、その量は精査中であると伺っている。土砂の搬出量を減らすことによって、工事車両の台数も削減されるものと考えている。

*** 片平非常口周辺における地盤面の形状及び排出された土砂の埋立て場所について**

J R 東海から具体的な内容は伝えられていないが、片平非常口の地盤面は少しくぼんだ形状となっていることから、排出された土砂については、そのくぼんだ箇所に運ばれることになると考えている。

*** 工事車両の搬送ルートを選定に係る周辺住民への説明について**

J R 東海に対しては、周辺住民の方に対し、搬送ルートがある程度決まった時点で、搬送ルートを選定の考え方や、それに対する安全対策について、説明してもらいたいと考えている。

*** J R 東海による工事開始前の周辺住民の家屋調査について**

周辺住民の方も工事に対する心配があると思われることから、事前の家屋調査については、J R 東海が責任を持って対応し、周辺住民の方に理解してもらえるよう本市としても求めていきたいと考えている。

*** J R 東海に対して工事協定を締結するよう本市として求める考えについて**

これまでの梶ヶ谷非常口や東百合丘三丁目非常口については、J R 東海が環境保全の計画を示しており、これが周辺住民との約束になることから、同様な計画が示されるよう本市としても求めていきたいと考えている。

*** 工事協定の締結等に向けた J R 東海に対する本市の対応について**

周辺住民から理解が得られるよう、J R 東海から丁寧に説明してもらい、周辺住民が理解した上で事業が進むよう、必要な対応を求めていきたいと考えている。

*** 環境保全の計画ではなく工事協定の締結の必要性及び締結に向けた事業者に対する働き掛けについて**

環境保全の計画は、J R 東海が周辺住民の意見を踏まえて策定していることから、周辺住民の意見が反映されているものと考えている。一方で、工事協定書については、J R 東海と周辺住民において締結されるものであり、締結も含めて、最終的には当事者間で決定されるものと考えている。

*** 周辺住民と J R 東海が工事協定を締結することに対する本市の考えについて**

工事協定書など、当事者同士の約束を文書で残すことは、本市としても望ましいと考えている。

*** 直近に行われたＪＲ東海と周辺住民との話合いの内容について**

ＪＲ東海からは、工事用道路の整備に際して現時点において周辺住民に対する立ち退きを求めることはなく、生活環境への配慮、安全対策の検討、周辺住民に対して改めて説明を行うこと等を伝えたと伺っていることから、請願の趣旨についてはＪＲ東海が対応していると考えている。

*** 直近に行われたＪＲ東海と周辺住民との話合いにおいて、工事による影響があった際のＪＲ東海の対応について**

工事車両が通過すること等による工事の影響が発生した場合には、ＪＲ東海が対応していくと伺っている。話合いの場では、事前の家屋調査、ダンプカーの通行時間等の具体的な話があったと伺っていることから、本市に対しても、改めてＪＲ東海から具体的な内容が示されるものと考えている。なお、工事における影響の調査をした際に、周辺に大きく影響する状況であれば、環境保全措置を更に追加する等の対策を考えている。

*** 東百合丘三丁目非常口と比べた際の土砂搬出量及び工事車両の台数について**

片平非常口は２２万立米の土砂が搬出される見込みであり、工事車両は工事開始約３年目で一日当たり最大１６９台になる見込みである。また、東百合丘三丁目非常口については、シールド工事による土砂も搬出する予定であることから、片平非常口より多くの土砂を搬出することになるが、工事期間が長いことから一日当たりの台数は平準化されるものと考えている。

*** 東百合丘三丁目非常口の工事における工事車両のＧＰＳ管理の取組及び片平非常口の工事への導入について**

ＪＲ東海からは、工事車両のＧＰＳ管理について、東百合丘で導入し、有効であったと伺っている。また、片平非常口についても導入する考えであると伺っている。

*** 工事車両の搬送ルートが都道・県道１３９号に変更になる可能性について**

ＪＲ東海から本市に対して、詳細な搬送ルートが示されていない状況であることから、現在ＪＲ東海が調整中の搬送ルートや、町田市側の都道・県道１３９号に変更になる可能性について、検討の経過と安全対策についての見解を示してもらおうよう求めていきたいと考えている。

《意見》

* 市がＪＲ東海と当事者との間に入って調整することは重要であるため、今後においても、警察を始め関係者と調整の際にはパイプ役となり、関係者同士の意思疎通が図られるよう対応してほしい。

* 環境影響評価については、地域における環境への影響を軽減し、環境に配慮することが制度の趣旨と考えることから、搬送ルートの変更によって地域に対して影響を与えるものであれば、改めて調査をし、これまでの調査を補足するよう検討を進めてほしい。

* これまで進めてきた東百合丘三丁目非常口等の工事の実績を参考にするとともに、改めてＪＲ東海が持っている情報を把握し、当事者が納得できる方法について様々な面から検討してほしい。

- * 護岸は市の財産であるため、どう守っていくのかを考える必要があり、補修が必要な事態が発生したときのために、発生原因が工事の影響だと主張できるようあらかじめ護岸の確認をしてほしい。
- * 護岸の補強をする事態になり、使用できないことで市民が不便を生じることになる可能性があるのであれば、事前に護岸の強度の補強をしてほしい。
- * 工事車両の搬送ルートについては、都道・県道139号も含めて、どの搬送ルートが幹線道路までの距離が一番近く、市民への影響が最小限で済むのか検討し、調査してほしい。
- * 工事車両が富士見橋を通る搬送ルートに決まった際には、JR東海に対して、例えば3年後や5年後に点検をするよう求め、橋梁の耐久性や劣化の進捗などを確認し、安全性の確保を図ってほしい。

《取扱い》

- ・ 請願の趣旨に沿った対応に向けて取り組み、また、今後もモニタリング等の調査を行う必要があると考えるため、趣旨採択すべきである。
- ・ 請願の趣旨は理解できるものであり、JR東海としても周辺住民に対して一定の説明をしているため、趣旨採択すべきである。
- ・ 当事者への事前説明や工事に対する合意は必要であることから、請願の趣旨は理解するものであり、趣旨採択すべきである。
- ・ 工事車両が富士見橋を通行する際に、護岸への対策が必要であると考えため、趣旨採択すべきである。

《審査結果》

全会一致趣旨採択