

【令和5年第1回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

令和5年3月17日 まちづくり委員長 赤石 博子

- 「議案第1号 川崎市附属機関設置条例の一部を改正する条例の制定について（建設緑政局に関する部分）」

《意見》

\* 本議案は都市公園法の改正によるPFI導入を前提としており、PFI事業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3号 川崎市手数料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》

\* 建築基準法の改正内容について

既存建物の省エネ性能を上げるための改修において、容積率、建蔽率、床面積などの建築基準法上の制限をやむを得ず超える場合に対し、多少制限を超えた建物も特例許可によって認めるという制度が創設された。

\* 制限緩和の程度及び悪用される懸念について

制限を緩和する程度に一律の基準はないが、特例許可の審査において制度の趣旨に基づいたものに限り、ケースバイケースで適用していくこととなる。例えば、断熱性能を高めるために、断熱材を外壁に取り付ける場合が考えられるが、床面積は壁の中心線から算定するため、本制度の適用対象となるか否かは案件ごとに判断することになる。

《審査結果》

全会一致原案可決

- 「議案第11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」

《審査結果》

全会一致原案可決

- 「議案第12号 川崎都市計画事業登戸土地区画整理事業施行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》

\* 工区の表示方法について

本条例施行規程に基づき、事業計画ごとに工区を定めている。事業計画では対象区域を図面に落とし込み、条例では対象区域の名称を本文に記載することとなるが、地番を表記するような工区の表示方法については定められていない。

\* 工区を分ける理由について

本市として登戸駅前の共同化を推進する方針があり、将来の権利者を定める換

地計画は工区単位で定めることができることから、工区を分けることで本市の目指す駅前の円滑な共同化が推進されると考えている。

**\* 第2工区を作ることの市民周知について**

事業計画の変更図書では第2工区を図示しており、その図書を市民に対し縦覧している。

**\* 委員会に対し工区分けの説明がなかった理由について**

まちづくり委員会では、事業計画変更の縦覧前に、総事業費の見直しや登戸駅前の街区統合等の影響が大きいと思われる変更内容について説明を行った。工区を分けることによる権利者への制限等は特段ないことから、委員会資料の主な変更内容として工区分けは記載せず、説明においても省略したものである。

また、縦覧後の都市計画審議会では、事業計画変更の縦覧手続の際に出された意見について諮っており、事業計画の主な変更内容は説明しているが、工区分けについては示していない。

**\* 第6回事業計画変更の縦覧手続における実施主体、実施時期及び対象について**

施行者である本市が、令和4年7月4日から同年7月17日まで、法規に定められた2週間の期間で市民向けに事業計画変更の縦覧を行い、縦覧後2週間を期限とし、区画整理区域内の関係権利者から意見書の提出を受けた。

**\* 事業計画変更に係る国への申請内容について**

事業計画の変更は国土交通省の認可が必要であり、認可の申請に当たっては、施行地区、工区、設計概要、施工期間、資金計画等を国に提出し審査を受けることとなる。事業計画変更の縦覧手続においては、工区の変更を明示して縦覧しており、その結果を踏まえ国に申請を行った。

**\* 第2工区に係る換地計画の作成手続について**

第2工区は共同化の推進に向けて市街地再開発事業の手法を取っている。手続として都市計画決定が必要となることから、都市計画決定手続の進捗を確認しつつ換地計画を定めることとなる。換地計画の作成に当たっては縦覧を実施し、関係権利者の意見を聴取しながら手続を進める流れとなる。

**\* 換地計画の作成における清算金について**

土地区画整理事業において換地計画の作成時期は最終盤となるが、市街地再開発事業を実施する一体的施行においては事業途中で換地計画を定める場合があるため、清算金を算定できない状況が土地区画整理法の中で想定されており、換地計画には清算金を記載する項目があるものの、清算金を除いて換地計画を定めることが可能となっている。

**\* 第2工区における清算金の算定方法について**

清算金は従前の土地と換地後の土地の評価が同等となるように調整するためのものだが、再開発事業が進むことにより土地の価値が上昇したとしても、区画整理事業に関する要綱において、換地後の土地利用は土地の評価を算定する項目ではないため、清算金は変わらない。

**\* 市街地再開発事業に係る事業費及び国からの補助金の用途について**

事業計画変更した土地区画整理事業の総事業費は約994億円となるが、当該

地における市街地再開発事業に係る事業費は把握していない。国からの補助金は、設計や工事費の一部を対象とするものである。

**\* 予算案における補助金の計上額及び用途について**

令和5年度予算案において、市街地再開発事業に係る補助金は、設計調査費として3,600万円を計上している。

**\* 低炭素都市づくりガイドラインで評価された容積率について**

容積率は740パーセントの予定であり、低炭素都市づくりガイドライン評価委員会では、都市空間、都市機能、都市防災、環境配慮に関して地域への貢献等の視点から、容積率緩和の適正性が評価されたものである。

《意見》

**\* まちづくり委員会の参考資料として地図を添付するなど、議案審査に対し分かりやすい工夫をしてほしい。**

**\* 条例改正にもかかわらず、工区分けについて委員会への報告もなかった。土地区画整理事業及び市街地再開発事業により税金が二重に掛かる整備のための工区分けは認め難く、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31号 等々力緑地再編整備・運営等事業の契約の締結について」

○「議案第32号 等々力緑地の指定管理者の指定について」

○「議案第33号 等々力緑地内施設の公共施設等運営権の設定について」

《一括審査の理由》

いずれも等々力緑地の再編整備に伴う施設の運営等に関する内容であるため、3件を一括して審査

《主な質疑・答弁等》

**\* コンセッション方式の導入例について**

地方の空港事業や上下水道事業への導入例を複数確認しているほか、スポーツ文化施設としては、有明アリーナがコンセッション方式を導入している。

**\* 運営権に対する抵当権の設定について**

コンセッション事業においては、施設の運営権に対し抵当権を設定することが可能となっている。一般的なPFI方式では、民間資金を活用し施設を建設するものの、基本的な整備費用は事業期間中に本市が分割して支払い、施設の所有権は本市に帰属することとなる。さらにコンセッション方式では、質の高いサービスの供給を目的として事業者が増築などの付加価値のある事業を実施する場合において、運営権に対し抵当権を設定し、金融機関や投資家などから資金調達できる仕組みである。等々力緑地においては、3つの施設を運営権設定の対象としている。

**\* 金融機関の担保及び事業者撤退時の補償について**

金融機関等による事業者への融資は、行政のプロジェクトに対する投資が前提となっている。事業収支等事業の健全化については、本市ではモニタリングとい

う形で評価するとともに、金融機関からも独自に評価されると聞いている。

万一、事業者が倒産した場合においても本市による資金の補償は発生しないが、金融機関が運営権を持つことになる。現実には、そのような事態が発生する前に、新たな事業者を探すことになると思われるが、金融機関が新しい事業者を決められるわけではなく、本市と協議調整する手続となると考えている。

**\* 川崎ブレイブサンダースのアリーナ移転による影響について**

川崎ブレイブサンダースの新しいアリーナが京急川崎駅前に建設されるという報道により、ホームゲーム等は移転することが想定されるが、今後もスクールやアカデミーなどで等々力緑地が活動の拠点となるよう連携を図っていきたいと考えている。

また、運営事業者にとって、川崎ブレイブサンダースは興行的に強いコンテンツであったと思われるが、新たなコンテンツを探す幅が広がったとも考えている。

**\* 誰もが利用できる公園の在り方について**

等々力緑地におけるPFI導入は、まさに誰もがいつでも居心地よく楽しめる公園を目指し、導入を判断したものである。事業者による自由提案施設として収益施設を設置し、また興行利用により生じた利益は、公園の魅力向上に還元することを目的としており、本末転倒になってはならないと考えている。目指すべき等々力緑地の将来像は本市が持ち、事業者を指導し、連携しながら、利益が適正に還元されるよう取り組んでいく。

《意見》

\* 議案第31号は、PFI導入により公共施設における市民利用の自由度を損なうため、議案第32号は、PFI事業に反対の立場であるため、議案第33号は、抵当権の設定により金融機関の介入が強まることで公的施設と言えない事態が発生する懸念があるため、これらの議案には賛成できない。

《議案第31号の審査結果》

賛成多数原案可決

《議案第32号の審査結果》

賛成多数原案可決

《議案第33号の審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第34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60号 令和4年度川崎市墓地整備事業特別会計補正予算」

《主な質疑・答弁等》

**\* 不祥事の再発防止策について**

指定管理者における不祥事については、毎月のモニタリングにおいて再発防止に努めるとともに、監視カメラ及び発券機を令和5年2月から導入しており、今

後検証を進めていく。

#### 《審査結果》

全会一致原案可決

### ○「請願第40号 西加瀬プロジェクト計画の中止を求める請願」

#### 《請願の要旨》

住宅の密集する中原区西加瀬の工場跡地に、国内最大級の巨大物流倉庫を造るという西加瀬プロジェクトについて、地域の住環境を守るため、計画の中止を求めるもの。

#### 《理事者の説明要旨》

西加瀬プロジェクトは、平成29年1月に三菱ふそうトラック・バス株式会社が敷地面積約9万3,700平方メートルの第2工場敷地を大和ハウス工業株式会社へ売却したことにより、工場跡地に地上7階建て、延べ面積は約23万2,720平方メートル、物流倉庫を主要用途とする施設を建築する計画である。計画地の東側に市道荻宿小田中線、南側に市道中原12号線が位置し、また、西側に直接計画地への出入りはできないものの尻手黒川道路が位置している。なお、計画地の用途地域は、工業地域である。

平成31年3月に、本市として地域に必要な都市機能や都市基盤整備などを適切に誘導するため、「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方を策定している。令和元年11月に、事業者が環境影響評価方法書手続に着手し、令和2年10月には、計画内容に関する地元町連への説明を行い、中原区住吉町連及び幸区日吉町連より要望書を受理している。令和2年11月以降、事業者において本市の土地利用誘導の基本的考え方及び地元町連の意見等を踏まえた計画内容の見直しが行われ、令和3年4月から同年6月に、見直し案について地元町連への説明を実施し、令和4年5月に環境影響評価準備書縦覧手続が開始され、同年6月に条例準備書説明会が行われたところである。令和4年7月以降は、地域からの要望を踏まえ、事業者が町内会単位で任意の説明会を継続して開催している。同プロジェクトでは、令和5年度に解体工事等を実施し、令和6年度に本体建物工事に着手、令和8年度に建物が竣工する予定である。

事業者から提案された西加瀬プロジェクトの計画案は、「地域との共存を目指す物流施設の開発」をコンセプトとしており、地域に開かれた地域共存施設やスポーツ施設等を導入し、地域と共存する物流施設を整備するものとなっている。

令和2年10月に地元町連から寄せられた要望書の内容は、「市道中原12号線の交通規制に関し、現行の交通規制を維持した車両の分散通行」、「防災に関する取組において、一時避難場所の利用を考慮した防災施設の建設」、「災害対策として、備蓄物資の保管等に使用可能なスペースの確保」の3点を要望するものであった。本市の土地利用誘導の基本的考え方や地元町連からの要望等を踏まえた地域共存に関する主な取組は、①地域交流、利便性・魅力向上に関する取組、②周辺環境との調和に関する取組、③防災に関する取組の3つにまとめられる。

1つ目の地域交流、利便性・魅力向上に関する取組としては、計画地東側において

地域の利便性向上に資する店舗や生活サービス等を整備し、計画地の外縁部では、地域共存施設と連携し地域に開かれた魅力ある空間を形成するとともに、潤いや憩いを感じられる公園広場等、緑地を整備する。また物流施設の屋上に、市民間の交流や健康促進に貢献するスポーツ施設を配置する計画が示されている。

2つ目の周辺環境との調和に関する取組としては、まず、計画地東側に位置する市道荊宿小田中線では、大型車入庫レーンやバスベイを整備・改良するとともに、安全・快適に歩ける歩道状空気を敷地内に整備するものである。また、計画地南側に位置する市道中原12号線では、既存歩道を再整備し有効幅員を2メートル以上確保する。また、計画地南東側の荊宿歩道橋交差点では、円滑で安全な交通処理を目的とした道路拡幅及び右折レーンの新設を行う予定である。さらに、地域に配慮した景観形成、騒音や環境負荷の少ない建物整備を行うことや、近隣住宅への配慮のため建物の壁面を後退するとともに、緩衝帯となる緑地を整備することが示されている。

3つ目の防災に関する取組としては、公園広場等は一時避難場所にもなるよう、マンホールトイレ、かまどベンチ等の防災施設を設置するとともに、物流施設の南側に、地域の方々が利用できる民間の防災倉庫や会議スペースを整備する予定である。

同プロジェクトは、現行規制の中で計画された民間事業であり、事業者は本市の土地利用誘導の基本的な考え方を踏まえつつ、本市の働きかけに応じ、地元町連への説明、意見交換を行うとともに、大型車の入庫ルートの変更、乗用車の台数の削減など地元要望を踏まえた計画の見直し、町内会単位で任意の説明会を継続して実施している。また、同プロジェクトにおける地域交通や騒音・振動等の周辺環境への影響は、環境アセスメントの手続の中で適正な配慮が検討されるとともに、引き続き、安全で円滑な交通の確保に向けた交通管理者や道路管理者との協議が進められるものである。

以上の経過から、本市としては、今後も事業者が同プロジェクトを進めるに当たり、関係法令等に基づき適切に手続等を進める必要があるものと考えている。同プロジェクトで創出される地域交流の促進や防災性の向上に資する公園、広場、歩道状空地等の維持及び保全等に向けた地区計画の活用について、さらに事業者との調整を進めるとともに、引き続き、事業者に対し周辺住民への丁寧な説明及び周辺環境への配慮などを求めていく。

#### 《主な質疑・答弁等》

##### \* 市道中原12号線の大型車規制について

現状、最大積載量が5トン以上のいわゆる大型車は、尻手黒川道路から市道中原12号線には時間帯にかかわらず進入できない交通規制となっている。事業開始後も交通規制は継続する。

##### \* 大型車の通行に伴う周辺住民の懸念への対応について

大型車の通行に対し、騒音、振動、交通渋滞など、周辺住民の懸念もあると考えるが、個々の影響については、環境アセスメントの手続において調査をしている。交通渋滞については、平日1日の車両の利用計画台数である1,347台が当該道路又は交差点を通行するシミュレーションを行い、交通処理上の問題にならないことを確認している。また、騒音、振動等の対策については、環境影響

評価審議会の専門家の意見を聞きながら手続の中で適正な配慮がなされるものと考えている。

**\* 大型車通行に伴う交差点の改良予定について**

県道大田神奈川線の苅宿歩道橋交差点については、交差点東側の一部を拡幅及び右折レーンを整備する計画である。尻手黒川道路の矢上交差点については、現状では改良の予定はないが、それぞれの交差点について交通処理のシミュレーションを行った結果、交差点需要率0.9が交通処理の目安となるところ、苅宿歩道橋交差点は交差点需要率が0.368、矢上交差点は交差点需要率が0.6となっており、交通処理上は問題ないと確認している。

**\* 大型車の通行を減らす工夫について**

事業者が大型車の利用台数を削減することは事業上困難であるが、従業員の車両など乗用車900台の利用を予定していたところ、乗用車の利用台数は586台へ削減する対応を取ると聞いている。

**\* 物流車両及び一般車両の車両出入口について**

物流車両及び一般車両の出入りについては、環境アセスメントの手続の際の資料では施設北側の出入口を共用することとなっているが、今後、交通管理者と協議し、安全性の観点から出入口を分ける方向性で調整していくと聞いている。

**\* 入庫ルート別の車両数について**

市道中原12号線側から入庫する車両数は平日556台、市道苅宿小田中線側から入庫する車両数は791台と聞いている。

**\* 交通管理者等との協議の余地について**

現在、環境アセスメントの手続の中で、地域の要望や専門家の意見を聞き取っているさなかであり、協議部分は様々あると考える。例えば、騒音対策として外壁設置の要望があることや、大型車の入庫レーンの幅等については事業者、交通管理者と協議し、具体的に今後検討することとなる。

**\* 土地利用誘導の基本的な考え方の策定期間及び本市が当該計画を認識した時期の関係性について**

令和元年11月に、事業者が環境影響評価方法書手続に着手した際に、市としても本計画を確認しており、具体的には「西加瀬地区における大規模工場跡地の土地利用の基本的な考え方」の策定後の時期に該当する。

**\* 土地利用誘導の基本的な考え方の策定に向けた住民説明会について**

住民説明会という形ではないが、策定前に町内会に対し説明している。

**\* 住民に対する事業説明の機会について**

法令上は、既に条例準備書説明会が開催されているが、別途、影響の大きい地域の住民、町内会関係者及び沿線の住民に対し、事業者との意見交換などの機会を設定しており、引き続き丁寧に対応していきたい。

**\* 地元要望を踏まえた計画の見直し内容について**

令和2年10月に、地元町連から2点の要望を受けている。1つ目は、市道中原12号線に関し、大型車規制を解除しないこと、2つ目は、防災の取組として、一時避難場所となる防災施設の建設又は防災物資の受入れスペースを設けるこ

とである。

1つ目の対応として、大型車の入庫ルートを見直している。条例方法書時点では、尻手黒川道路からの入庫ルートは市道中原12号線の大型車規制を解除するという計画であったが、見直し後は、大型車は県道大田神奈川線を通り市道荊宿小田中線から入庫するルートとなっている。また、大型車以外の5トン未満の貨物車両については、市道中原12号線を通るルートとし分散通行を図っている。2つ目の対応として、計画地の外縁部に公園、緑地等を整備するとともに、一時避難場所として使用できるよう、マンホールトイレやかまどベンチ等の防災設備を配置し、あわせて、物流施設の南側に、地域の方々が利用できる防災倉庫や会議スペースを整備する予定である。そのほか、交通量増加に伴う渋滞の懸念等も踏まえ、計画地東側の市道荊宿小田中線は大型車入庫レーンを整備し、本線を通行する自動車がスムーズに通過できる計画としている。

#### \* 総合調整条例の手続の進捗について

事業者は令和元年11月に総合調整条例の事前届出書に着手し、令和4年5月に事業概要書を提出している。今回、環境アセスメントの手続対象であることから、総合調整条例における地域への説明、住民から寄せられた意見に対する事業者の見解書の提出に関しては適用除外となり、環境アセスメントの手続の中で行うこととなる。

環境アセスメントの手続としては、令和4年6月に関係住民を対象とした条例準備書説明会の開催、同年10月に条例見解書の提出、同年12月に条例準備書に関する公聴会が開催されている。今後は、環境影響評価審議会からの答申をもって市が審査書を事業者に送付し、事業者は審査書を踏まえた条例評価書を提出するという流れになる。総合調整条例の手続は、事業者が協議書を提出し公共施設管理者との協議等を行った後、市が承認通知を送付する流れとなる。

#### \* 総合調整条例の手続が省略された直近例について

環境アセスメントの手続に伴い総合調整条例の手続が省略された直近例については、把握していない。

#### \* 総合調整条例の手続終了後の事業者による手続について

総合調整条例及び環境アセスメントの手続終了をもって工事着手の制限解除となるものの、工事を進める上で建築確認や開発申請などの必要な手続は発生する。

#### \* 解体工事における事業者への指導について

事業地は工場跡地であり、解体工事についても周辺住民への影響を考慮し、土壌汚染対策法や川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例などに基づき対策を講じるとともに、解体工事の着手前に地域に対して工事内容を丁寧に説明するよう、事業者に指導していく。

#### \* 住民の意見を聞き取る姿勢について

都市計画マスタープランにおいて、大規模土地利用転換の際には、周辺状況を鑑み、都市基盤整備、周辺環境の改善又は市街地との調和に配慮するよう、誘導することが示されている。当該地のような大規模な土地利用転換が想定される

場合は、今後も土地利用誘導の考え方を持っていきたいと考えており、その中で、地域の意見を聞き取ることは重要視している。

《意見》

- \* 計画地は住宅街の中心にあることから、住民の意見を的確に反映した土地利用転換を行ってほしい。
- \* 実際にトラック等の通行が増加することから、安全対策という観点で道路管理者、交通管理者との協議を丁寧に行ってほしい。
- \* 交差点の安全対策としては歩車分離が一番望ましい。車両出入口については、物流車両と一般車両の出入口が近いように見えるので、十分に安全対策を講じてほしい。
- \* マンホールトイレなどの設備を設けるだけでなく、標識を設置するなど、地域住民から安心拠点という認識を持ってもらえるよう工夫をしてほしい。
- \* 今後対応可能な要望や協議していかなければならない課題については、柔軟に対応してほしい。

《取り扱い》

- ・ 請願者の思いに大変共感しており、何としても計画を中止し、まちづくりを考え直してほしいと考えるため、本請願は採択すべきである。
- ・ コロナ禍で対話が難しい面もあったと思うが、答弁や委員会資料で事業者が地域の要望に真摯に対応していることが確認できた。計画の中止については賛成しかねるため、本請願は不採択とすべきである。
- ・ 様々な意見について、今後とも丁寧に対応していくことが大変重要と考えるものの、計画の中止については賛成しかねるため、本請願は不採択とすべきである。
- ・ 様々な懸念について理解するものの、基本的に民地の活用について中止するという権限は、そもそも議会にも行政側にもないことから、本請願は不採択とすべきである。
- ・ 地元町連による事業者との協議を支持している。手続上の違法性や逸脱行為があるものでなく、計画の中止という願意に賛成の立場を取れないことから、本請願は不採択とすべきである。

《審査結果》

賛成少数不採択

○「請願第41号 多摩川河川敷グラウンドの水道設備設置に関する請願」

《請願の要旨》

多摩川河川敷における水道設備（上水道・トイレ）の設置数が十分であるか利用者ニーズ等の把握を行うとともに、特に、水道設備が不足していると思われる中原区内宮内地区に水道設備を設置することを求めるもの。

《理事者の説明要旨》

昭和39年の東京オリンピックを契機に、国民の健康と体力の維持増進を目指す施策の一環として河川敷を開放する政策が取られ、多摩川においては、昭和41年からの第1次開放計画において、河川敷の延長25キロメートルを多摩川緑地として

都市計画決定し、昭和49年の第2次開放計画によって開放された河川敷を含め、本市による施設整備を進めてきた。緑地内には野球場やサッカー場、多目的広場などとともに、トイレや水飲み場などの水道施設も合わせて整備しており、スポーツとレクリエーションの場として、広く市民に利用されている。

河川区域内である多摩川緑地内に水道施設を整備する場合には、河川管理者である国土交通省の許可が必要となる。また、水道管は堤防を横断して敷設されることから各種の施工条件がかかる。下水処理については、堤防を越えて排水することが困難なことから、基本的に水飲み場の排水は浸透ますによる処理、トイレの排水はくみ取り式となっている。さらに、トイレについては、台風などの大雨により河川が増水する可能性がある場合には事前に堤防の外へ撤去する必要がある、そうでない場合においても、トイレが撤去できる状況であることを国に報告するため、年1回、撤去作業を実施している。

本市の管理する多摩川緑地の面積は、河川敷に立地している稲田多摩川公園を含め、約84万7,000平方メートルとなる。管理区域を27地区に分け、各地区には、トイレ1基及び水飲み場1基を基本として整備しているが、陸上競技場がある幸区古市場地区や、駐車場があり利用者の多い中原区上平間地区、丸子橋地区、バーベキュー広場がある高津区瀬田地区、パークボール場がある高津区宇奈根地区などにおいては、施設内容や規模を考慮し、トイレ及び水飲み場を増設している。

これまで本市に寄せられたトイレ及び水飲み場に関する要望は、水漏れや詰まり、清掃・落書きなどの補修に関するものが多く、トイレの増設要望は、令和4年度に北見方地区における1件、水飲み場の設置要望は、令和2年度に等々力地区における1件のみである。

本請願の対象地である宮内地区には、隣接する等々力地区と合わせ、トイレ及び水飲み場を3基ずつ設置している。当該地は、多目的かつ自由に利用できる広場であるが、宮内地区の5か所及び等々力地区の3か所において、地域の利用者が自主的に整備、管理している野球施設が存在する。当該地におけるトイレ間の距離は、上流側が約219メートル、下流側が約269メートル、各野球施設のホームベース付近からトイレまでの平均距離は約72メートルとなっており、当該地のどの広場からも、比較的容易にトイレを利用することができる状況にある。

以上の状況から、多摩川緑地へのトイレ及び水飲み場の設置数に関する市民からの要望はあまりなく、設置数に関しては一定のサービス水準を満たしていると考えている。引き続き、多摩川緑地の利便性の向上に向け、利用者ニーズ等の把握方法も含めた検討を行っていきたい。また、宮内地区のトイレ及び水飲み場の増設については、他の地区と比較して同程度の設置数であることから、現時点では考えていない。

#### 《主な質疑・答弁等》

##### \* 当該グラウンドの利用状況について

当該グラウンドは、地域で自主管理している野球施設であり、利用人数等は把握していない。利用団体からの報告によると、週末や夏場の利用状況は多く、冬場は少ない状況である。

##### \* 河川敷の水道施設の設置経緯について

多摩川緑地の整備は昭和41年に都市計画決定されて以降順次進めており、河川敷施設の整備に合わせて水道施設を設置している。水道施設のみを対象とした設置基準や整備計画はない。

**\* 自主管理部分の水道施設の整備について**

当該地のように地域の自主管理となっている部分は、本市として施設整備はしていないものの、一定の利用状況を確認した部分については、必要に応じて水道施設を整備している。

**\* 水道施設の設置要望への対応について**

市民から水道施設に関する要望を受けて、施設を設置したことはない。

**\* 水道施設に関する議会における議論について**

これまでに議会において河川敷の利用に関する質問及び要望を受けており、平成24年には、議会からの要望を受けて宮内地区上流側のトイレを整備している。

**\* 水栓の増設に掛かる費用について**

堤防を越えて水道管を引き込む距離により経費が掛かるが、設置費用は1か所当たり40万～50万円程度と見込まれる。維持管理費用は水道料金のみであるが、立水栓は河川増水時の撤去ができないため、撤去費用は掛からないものの、台風等により破損する懸念がある。

**\* 水栓のみ増設する考えについて**

基本的にトイレ及び水飲み場はセットで整備している。必ずしも合わせる必要はないものの、立水栓は、トイレ使用後の手洗いを目的として整備しているものである。

**\* 台風時のトイレ撤去に掛かる費用について**

台風等により河川増水が懸念される場合は、河川敷のトイレを事前に堤防の外へ撤去する必要がある。トイレ数基の撤去を合わせて委託に出しており、平均すると1基当たり約14万円掛かっている。台風の際は全て撤去するため、47基分の費用が掛かることとなる。

**\* トイレの配置状況のばらつきについて**

各地区でトイレ間の距離が遠い部分がある理由は、地区内に国から河川敷の占用許可を受けていない部分があるためである。こうした部分は民間事業者による利用があるか、又は土地所有者がいるため、本市が占用許可を受けることはできず、トイレを整備することは困難である。

**\* 多世代の河川敷利用に向けたニーズ調査を実施する考えについて**

トイレの設置については施設利用者に向けたニーズ調査を検討しているが、調査対象は必ずしも若年層向けではない。トイレ間の適正な距離に関する基準はなく、ニーズ調査をしてみないことには判断できない状況であるため、今後、ニーズの把握方法も含めた検討を行っていきたい。

**\* トイレの設置要望に対する検討状況及び取組期間について**

河川敷の利用目的を踏まえながら、公平性という観点でトイレ間の距離を目安に整備してきた。昨今の社会状況の変化等を受け、河川敷の利活用状況が変化

していることは認識しているものの、まずはニーズの把握に努めたいと考えている。高齢化社会における健康増進という観点も含め幅広いニーズに対し、今後、多様なニーズを適正に把握する方法について検討を進め、1年を目安にスピード感を持って、利用団体などに広く調査を実施したいと考えている。

**\* 宇奈根パークボール場及び瀬田バーベキュー場のトイレ設備について**

宇奈根パークボール場は、くみ取り式トイレを設置している。浄化槽に微生物を使用し汚水を処理するバイオトイレとなっているが、全て浄化できるものではないため、くみ取り作業は必要となる。瀬田バーベキュー場は、バーベキュー場利用者のためのトイレとなるが、水洗トイレを導入している。どちらも河川増水時に建物を撤去できる仕様であり、便槽は地下に埋まっており、建物はジョイントでつなげている。

**\* 水洗トイレの整備条件について**

汚水を堤防の外へ排出する大型排水設備の設置可能な場所では、水洗トイレを導入している。河川敷の排水管までの距離及び排水ポンプの能力によっては、他にも水洗トイレを導入できる場所がある可能性は否定できないが、把握していない。

**\* 多摩川緑地内のトイレの整備計画について**

新多摩川プランの重点施策として、簡易水洗トイレの整備を計画に位置付けている。便槽が地上に出ているくみ取り式トイレが数基残っているため、これらは簡易水洗化を進める計画となっている。

**\* 新多摩川プランにおけるニーズ把握の実施時期について**

新多摩川プランにはニーズ把握等の時期に関する記載はないが、有識者を交え毎年実施している新多摩川プランの進捗確認の際に、報告できるよう検討していく。

**\* 河川敷の防災上の位置付けについて**

多摩川河川敷は、地域防災計画において広域避難場所に指定されている。広域避難場所は市が占有している部分となるが、民間占有地については、国の手続の際に災害時の活用に関する条件付けをしていると聞いている。

《意見》

\* トイレの配置についてはトイレ間の距離を目安とするのではなく、実際の運動場の利用状況やトイレ待ちの実態に合った対策を取るようにしてほしい。

\* 介護予防という観点でも高齢者の活動支援は時代のニーズであり、高齢者の活動にとってトイレの有無は非常に切実な問題となっている。より高齢者が使いやすいという見地を重視し、市民からの要望を受け止めてほしい。

\* ニーズ調査では、施設利用者のみを対象とするのではなく、長距離を移動する、かわさき多摩川ふれあいロードの利用者のニーズも把握するよう対応してほしい。

\* 多摩川は市民の財産であるため、ニーズの把握方法を工夫して、市民が河川敷を積極的に利用しやすくなるような環境を目指してほしい。

\* 河川敷の地区ごとに管理する主体が異なり統一性がないことが課題の一つと考えるため、本請願を契機に統一性を持って河川敷を管理できるよう、建設緑政局が主

体となって利用状況等の調査に取り組んでほしい。

- \* 時間軸を意識した取組を実施し、結果について委員会に報告してほしい。
- \* 宮内地区は大きなスポーツ施設等に非常に近いという地理的環境があることから、災害時など利用施設の活用をさらに広げるに当たり、河川敷内の整備と併せて周辺施設を整備する検討もしてほしい。
- \* 新多摩川プランに、構造物を造ることが可能なスーパー堤防の活用などを取り入れることも検討してほしい。

《取り扱い》

- ・ 水道施設の設置要望に対する対応は、利用者のニーズを把握した上で判断するものと考えため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・ 河川敷の利用状況やニーズをしっかりと調査する必要があるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・ 災害時の活用を見据えた水道施設の適切な配置を検討するためにも、ニーズの把握は必要であるため、本請願は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44号 宮内新横浜線（子母口工区）の信号設置に関する請願」

《審査結果》

取り下げ承認

○「請願第45号 「(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業」に伴い、同駅東側市街地の利便性向上と東西回遊性を高めるための施策を講じることを求める請願」

《請願の要旨》

計画中の(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業において、川崎区砂子1丁目又は同区本町1丁目地域への改札口の開設及び東西自由通路の新設の検討を求めるもの。

《理事者の説明要旨》

京急川崎駅周辺地区においては、道路などの都市基盤が十分でなく、建物の機能更新や土地の高度利用が進んでこなかった経過がある一方、地理的優位性やこれまで培われた資源を活かし、川崎の玄関口にふさわしいにぎわいを民間主導で創出するため、平成27年3月に、京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針を策定している。まちづくり整備方針の基本方針では、本地区の羽田空港直結の立地特性をいかした国際性豊かなにぎわいのあるまちづくり、防災性が高く地区を訪れる誰もが安心・安全で快適に利用できるまちづくり、環境に配慮したスマートなまちづくりの3点を掲げ、京急川崎駅を核とした、周辺市街地との調和を図るゾーンを形成し、民間活力によるまちづくりを誘導するとともに、JR川崎駅及び京急川崎駅周辺地区のにぎわいを結ぶ軸の創出により、地区の骨格を形成する都市像を目指している。

都市基盤の考え方としては、誰もが歩きやすく利用しやすい都市基盤の整備、災害

時における防災関連施設の整備、地球環境に配慮した潤いある都市環境の形成などに取り組むこととしており、令和2年11月に策定した「京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方」において、まちづくり整備方針をより深化・具体化するとともに、民間再開発事業によるまちづくりと官民が連携して進める都市基盤の整備について、戦略的な整備誘導の考え方を示している。戦略的な整備誘導の考え方では、民間再開発事業によるまちづくりとして、大街区化や高度利用を図り、多様な都市機能の集積等を誘導することとしており、①グローバル企業の活動拠点の形成等、②滞留空間の確保、③地区内道路の整備などを掲げている。また、官民が連携して進める都市基盤の整備として、民間再開発事業に合わせて都市基盤の再編を行い、安全面の課題を解消するとともに、回遊性、利便性の向上を図ることとしており、④京急川崎駅前歩行者空間の充実、⑤自動車交通の集約、⑥タクシー乗降場の利便性向上、⑦立体横断施設による駅間連携の強化などを図るものである。

京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業は、令和4年10月に条例環境影響評価準備書を公告し、令和5年1月17日に都市計画素案説明会を開催したところである。今後、各種手続を進め令和7年度に工事着手し、令和12年度の完成を予定している。再開発予定区域には、A-1街区及びA-2街区を併せた宅地区域が約7,650平方メートル、道路等の公共施設が約4,670平方メートル計画されている。グローバル企業の活動拠点の形成等を目指し再開発事業で整備する建物は、A-1街区では、地上24階・地下1階建て、駐車場を含む延べ面積は約8万3,000平方メートルとなり、A-2街区では、地上11階建て、延べ面積が約2,170平方メートルとなる。また、地区内の交通をさばくため、川崎府中線に接続する幅員約12メートルの道路を新設する。

現状の都市基盤整備の課題としては、川崎区と幸区をつなぐ道路が、川崎府中線及び駅前本町線という一方通行の道路に分かれていることであり、鉄道利用者が京急川崎駅とJR川崎駅を乗り換えるときは、この2本の幹線道路を横断する必要があること、また、駅前本町線は京急川崎駅前を通過しており、安全性や滞留空間を確保する上で課題となっていることである。今回の都市基盤整備では、自動車交通を川崎府中線側に集約して相互通行化し、鉄道利用者の乗換えにおける幹線道路の横断を一度で済むようにするとともに、京急川崎駅前歩行者専用道路とし歩行者空間を充実させ、中央改札の更なる利便性向上を図ることで、ウォークアブルなまちづくりへつなげていくものである。これらの工事は令和5年度に着手し、令和7年度に相互通行化する予定である。また、歩行者の利便性と回遊性の向上を図るため、川崎府中線を横断する立体横断施設の整備を検討している。

本市としては、京急川崎駅周辺地区では、川崎の玄関口にふさわしいにぎわいを民間主導で創出するためのまちづくり整備方針を策定し、また、京急川崎駅西口地区における民間再開発事業によるまちづくりと、官民が連携して進める都市基盤の整備について、整備誘導の考え方を示してきたところである。駅東側への新たな改札の設置については、京浜急行電鉄株式会社から、現在の土地利用状況などを踏まえ非常に困難と聞いているものの、引き続き、地域の要望を伝えていくとともに、まずは、市街地再開発事業や基盤再編を着実に進め、周辺地域との歩行者ネットワークの形成

など、駅南側に面する中央改札の更なる利便性向上を誘導し、駅東側を含めた周辺地域への波及効果の高いまちづくりを推進したいと考えている。

#### 《主な質疑・答弁等》

##### \* 東西の回遊性に関する具体策について

再開発事業により西口地区に導入を予定している都市機能は、上層階に業務機能、下層階に商業機能となる。当地区に進出する企業等は再開発事業の検討を進める中で具体化していくことになるが、新たな集客を呼び込み、周辺地域に相乗効果を発揮できるように誘導していきたい。

##### \* 東側の改札設置が困難な理由について

駅ホームと東側地域の間を地上を京急大師線が走っていることが、物理的な課題となっている。まずは、再開発事業等を進め、その後の状況の変化を捉えて検討していきたい。

##### \* これまでに寄せられた改札設置に関する要望への対応について

令和3年9月の市議会決算審査特別委員会において駅東側の改札設置に関する要望があったものの、鉄道事業者から現状としては実現困難と言われている。計画中の再開発事業等を着実に進め、周辺への波及効果の高いまちづくりを進めていきたいと考えている。令和4年6月及び9月に開催した事業者による住民説明会、条例環境影響評価手続の説明会、都市計画素案説明会においても同様の内容で説明している。

##### \* 改札設置等の実現可能性について

現状としては課題が多いものの、再開発事業及び都市基盤整備による人流や状況の変化によって検討していくものと考えている。

##### \* 川崎府中線の相互通行化の安全性及び自転車通行帯の有無について

道路の幅員は国の定める車線幅を確保しており相互通行可能であるが、地元説明会でも同様の質問が寄せられており、利用者の不安を真摯に受け止めている。自転車通行帯の幅の適正化及び付け替えなどにより、自転車通行帯を確保する計画である。なお、歩道は現状のままとなる。

##### \* 再開発予定区域の災害対策について

多摩川の洪水ハザードマップを踏まえた計画となっており、機械設備や避難者受入れ空間を浸水が想定される深さより高い位置に設定するという対策を検討している。

#### 《意見》

\* 平面横断のみでなく、JRも含めた川崎駅の一体的な回遊性を見据えた将来に向けた設計をしてほしい。

\* 昨年他界したアントニオ猪木氏を追悼する番組「闘魂フォーエバー」を見て、「元気があれば何でもできる」という言葉の素晴らしさに触れた。改札の設置に幾つかの課題があるとは言え、様々な方法もある。闘魂を燃やして、積極的な検討をしてほしい。

#### 《取り扱い》

・幾つかの課題はあるものの、回遊性のある魅力あるまちづくりは非常に重要であ

ると考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。

- ・本請願の方向性をしっかりと応援していきたいと考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・地域の利便性を高める要望は様々あると思われる。今後の進展を見守り再開発事業後に検討することを含めて、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・地域の要望を踏まえて事業を進めてほしいと考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。

《審査結果》

全会一致趣旨採択