

【平成28年第3回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

平成28年10月17日 まちづくり委員長 木庭 理香子

○「議案第112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》

* 建築計画概要書等の写しの主な交付対象者及び利用目的について

建築計画概要書等の写しの交付対象者の約9割以上が、建築に関わる不動産業者である。

主な利用目的としては、不動産の取引に係る調査のための使用等が考えられる。

* 新設する手数料を交付1件につき300円とする算出根拠について

手数料新設に当たっては、平成26年に策定された「使用料・手数料の設定基準」に基づき、職員の人件費及び物件費の2つの支出に分けて算出している。

人件費については、現在、建築計画概要書等の写しの1件当たりの交付に要する時間として約6分、全庁的な時間当たりの人件費の単価を約3,300円と算出しているため、これに建築計画概要書等の写しの交付実績件数である約2万件を掛けたものを支出額として算出している。

物件費については、複写品費として1枚当たり1.8円の単価で算出しており、これに実際の交付枚数を掛けて支出額を算出している。

平成25年度を例に挙げると、建築計画概要書等の写しの交付に係る人件費と物件費に基づき算出された支出額が約729万7,000円であり、原価計算を行った結果、1件当たり339円となった。

《意見》

* 今回、手数料を新設する建築計画概要書等の写しの交付は、本来、市民からの税金で行う業務であることを考慮すると、市民の負担はできるだけ少ないほうが良いと考える。手数料などを検討する際の受益者負担という考え方については、問題があると考えますが、本議案に関しては、建築計画概要書等の利用目的のほとんどが、営業目的ということもあり、新設される手数料も含めて不相当であるとまでは考えない。ただし、受益者負担という考え方については、議論の余地があることを市として認識すべきである。

* 建築計画概要書等を利用するのが、特定の事業者等であることを踏まえると、低い金額設定を行った場合、一般の市民にしわ寄せが及ぶ恐れがあるため、今回の新設手数料は妥当であると考えます。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第136号 市道路線の認定及び廃止について」

* 多摩区菅稲田堤1丁目及び菅1丁目地内の市道路線認定に関して、現在道路が未完成の状況で認定することの妥当性について

公共事業により道路を築造する場合は、道路が完成していない場合でも、あらかじめ道路の範囲を決定して路線認定を行っている。本件についても、JR

南武線稲田堤駅の橋上駅舎化に伴う自由通路を整備するために、先行して路線認定を行うものである。

《意見》

* 多摩区菅稲田堤 1 丁目及び菅 1 丁目地内の市道路線は、JR 南武線稲田堤駅の橋上駅舎化に向けて、地権者と交渉を進めている箇所である。早期の自由通路完成及び橋上駅舎化の実現に向けた取組を進めてほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第 21 号 麻生区内万福寺 4 丁目交差点に横断歩道橋の設置を求めることに
関する請願」

《請願の要旨》

万福寺 4 丁目交差点に小田急線をまたぐ跨線人道橋と連結した横断歩道橋を新設することを求めるもの。

《理事者の説明要旨》

請願箇所の交差点は小田急線新百合ヶ丘駅と百合ヶ丘駅の間に位置しており、平成 21 年 2 月に整備したものである。車道幅員は約 11 メートル、歩道は小田急線側に約 5 メートル、万福寺 3 丁目及び 4 丁目側に約 8 メートルで整備しており、横断歩道と歩行者用信号機を設置している。

小田急線をまたぐ跨線人道橋については、小田急多摩線新百合ヶ丘駅の新設の際に、従来から設置されていた百合丘第 1 号踏切が廃止となり、その代替施設として昭和 48 年 11 月に小田急電鉄株式会社が設置したものであり、同社が管理している。利用者数は平成 28 年 7 月 4 日に調査を行ったところ、ピーク時の午前 7 時台で、1 時間当たり約 200 人が利用している。

当該交差点では、平成 28 年 1 月 20 日に小学校児童 3 人が横断歩道を万福寺 4 丁目側から渡っている際に、新百合ヶ丘駅側から来た脇見運転による信号無視の車両にはねられる事故が発生した。事故後、教育委員会や区役所、道路及び交通管理者で構成する通学路安全対策会議を開催し、安全対策に係る検討を行うとともに、平成 28 年 7 月 12 日に、当該交差点の信号機の改良を実施した。

次に、当該交差点に関するこれまでの請願について、平成 16 年 11 月に提出された請願第 58 号は、跨線人道橋の延長又は新設が主旨であった。当時のまちづくり委員会での審査の結果、継続審査となり、その後、平成 17 年 6 月に請願は取り下げられた。平成 17 年 6 月に提出された請願第 73 号は、跨線人道橋のバリアフリー化と横断歩道の整備が主旨であり、審査の結果、横断歩道の整備については本市が行い、跨線人道橋のバリアフリー化については、管理者である小田急電鉄株式会社に本市の要望として伝えていくことで、趣旨採択された。こうした経緯を踏まえ、平成 17 年 9 月に小田急電鉄株式会社に対して川崎市長名で要望書を提出し、平成 21 年 2 月には交差点への横断歩道の整備と歩行者用信号機の設置を行った。

次に、本市で管理する跨線人道橋等の状況について、本市が管理する跨線人道橋は市内に 12 橋あり、内訳は鉄道敷だけをまたぐ跨線人道橋が 9 橋、鉄道敷と道路

敷をまたぐ跨線人道橋が3橋である。

請願の内容に対する本市の考え方としては、当該交差点は世田谷町田線の拡幅工事に合わせ、交通管理者等の関係者と協議調整を行い、高齢者や障害者を始め歩行者の誰もが自由に移動でき、信号機や横断歩道を設置した見通しの良い平面交通が可能な交差点として整備していることから、新たな横断歩道橋の設置については大変困難であると考えている。しかし、今回発生したような事故が二度と起こらないよう、通学路安全対策会議を構成する関係機関等と連携し、交差点を通過しようとする車両に対して、路面表示やカラー舗装等の対策を実施するなど、今後もドライバーに対して十分に注意喚起や速度抑制を図り、安心・安全の確保に取り組んでいきたいと考えている。

《主な質疑・答弁等》

* 通学路安全対策会議における検討項目について

検討項目として、飛び出し注意の標示等の路面標示の設置について要望が挙がり、路面標示について本年度中に実施する方向で調整を行っている。

* 午前7時台の跨線人道橋の利用状況について

通学時間帯ということもあり、百合丘小学校に向かう児童が多い状況であった

* 当該交差点の利用者のうち、百合ヶ丘駅、新百合ヶ丘駅方面に向かう児童以外の一般利用者数について

午前10時から午後2時までの4時間の平均で、1時間当たり56人となっている。

* 当該交差点における高齢者及び障害者に対する横断時の注意喚起の標示設置の有無について

既に路面シールや左右確認の標示を設置しているほか、児童に対しては学校関係者による通学時間帯の交通安全指導を行っている。

* 平成17年の請願審査時以降の状況の変化について

万福寺土地区画整理事業が平成19年10月に完成したことを受けて人口が増加し、新たな地域間交流の発生等が状況変化として挙げられる。また、跨線人道橋の利用者数についても学区変更に伴って増加している。

* 学区変更の経緯について

平成19年から20年にかけて、万福寺3丁目及び4丁目に1,500戸を超える大型マンションが建設されたことを受け、本来ならば麻生小学校の学区であった万福寺3丁目及び4丁目について、児童数の増加、教室不足、教室環境への影響などから、平成24年4月から通学区域を変更し、隣接する百合丘小学校学区への変更を実施した。

* 当該跨線人道橋の寿命に対する本市の考え方について

一般的に、橋梁については定期的な点検や補修、補強などによってその寿命は変わるものと考えている。現在、当該跨線人道橋を管理している小田急電鉄株式会社からは、2年に一度定期点検を行っており、安全上問題ない旨報告を受けているが、今後、歩行者の安全を確保できない状況になった場合には、本市として小田急電鉄株式会社と協議を行う予定である。

*** 当該跨線人道橋の補修や点検に関する小田急電鉄株式会社への本市からの要請について**

小田急電鉄株式会社に対してはこれまでも補修についての要望を行っており、小田急電鉄株式会社からは、塗装の実施や損傷発生した場合には修復する旨の回答があった。

*** 平成17年の請願第73号審査後の小田急電鉄株式会社との交渉経緯について**

平成17年の請願第73号の審査後、小田急電鉄株式会社に対して川崎市長名で跨線人道橋のバリアフリー化について要望を行っている。これとは別に、地域の方々からの要望を平成23年2月と平成24年9月、平成27年1月、8月及び10月に小田急電鉄株式会社に伝えている。

小田急電鉄株式会社からは、当該跨線人道橋のバリアフリー化の計画はないが、本市の意向に協力する方向で検討するとの回答があり、平成24年には、本件事案はまちづくりの一環として行政が対応すべき課題であるとの回答を得ている。

*** 小田急電鉄株式会社への要望時における本市の対応について**

小田急電鉄株式会社に対して要望を伝える際には、直接職員が地域住民の要望を伝えるなど、電話等でのやり取りも含めて直接交渉を行っている。しかし、小田急電鉄株式会社としては、要望内容にあるような跨線人道橋の改良や拡幅については、あくまでも行政が対応すべき課題であるとの認識と捉えている。

*** 当該跨線人道橋に対する本市の認識について**

当該跨線人道橋は、もともと踏切を廃止して、その代替施設として小田急電鉄株式会社とその責任において設置したものであり、現在も小田急電鉄株式会社が管理を行っている状況を踏まえると、本市としては、今後も引き続き小田急電鉄株式会社に対して適切な管理を行うよう求めていく考えである。

*** 子どもたちや地域住民の安全確保のために、当該跨線人道橋と連結した横断歩道橋を設置することに対する本市の考え方について**

近年では、周辺住環境の変化により、横断歩道橋を撤去し、横断歩道や信号を設置する整備形態の事例もあり、請願箇所の変換点における横断歩道橋の新設に関しては、困難かつ厳しい状況ではある。しかし、まちづくりの観点という視点を踏まえると、検討の余地もあるのではないかと考えている。

*** 高石歩道橋の形態と同様に、請願箇所の変換点においても、道路をまたぐ部分に関しては本市において横断歩道橋を整備して、当該跨線人道橋につなげることを検討していくことに対する考え方について**

高石歩道橋は、小田急電鉄株式会社が昭和47年に跨線橋を設置し、その10年後に横断歩道橋を接続して現在の形状となっているが、設置当初は、世田谷町田線には横断歩道や信号機が設置されていなかった。

一方、当該請願箇所の変換点においては、すでに世田谷町田線に横断歩道が設置されている状況であり、設置経緯が異なっている。安全を確保する上では、平面通行が可能な形態が適切と考えているため、現在の状況で高石歩道橋のような、新たな歩道橋の接続は困難であると考えている。

*** 横断歩道橋の物理的または構造的な設置可能性について**

横断歩道橋の設置自体は物理的には可能であるが、交通管理者からは、仮に当該交差点に横断歩道橋を設置した場合には、下にある横断歩道を撤去すると伺っており、乱横断の可能性が危惧される。また、横断歩道橋が設置された場合、景観が悪化し、周辺住民やドライバーにとって見通しが悪くなることが考えられる。このため、現在の交差点の状況や利用者数、事故の発生状況から判断すると、平面交差が適切であると考えている。

*** 跨線人道橋に横断歩道橋を接続して設置した場合における、横断歩道の撤去について**

交通管理者からは、横断歩道橋と併設となる直下の横断歩道については撤去されるが、それ以外の横断歩道は撤去されないと伺っている。

*** 横断歩道橋の設置に関する交通管理者の立場について**

交通管理者においては、交差点形状や横断歩道橋の設置、又は横断歩道の撤去については、いずれも道路管理者である本市との協議により決定されるものとして捉えていると考える。

*** 小学校区を擁する地域コミュニティである点を踏まえた横断歩道橋の設置の可能性について**

横断歩道橋の設置は物理的には可能であり、地域のコミュニティにおいて求められている要望事項も変化していることも認識している。当該跨線人道橋の老朽化の進行も含めて、交通管理者も交えながら、要望事項を整理していきたい。また、財政的な状況も勘案しながら、設置の可能性について検討を進めていきたいと考えている。

*** 当初4車線化の予定が、幅員の状況変化により通常より幅員の広い2車線となったことで、車両の滞留等、想定と異なった事態が生じていることに対する認識について**

通常の幅員よりも広い片側1車線の道路となったことで、路上駐車が発生しやすい構造となってしまっていることは認識している。

一方、歩道も広く取られていることもあり、市としては、平面通行で当該交差点を利用した方がより早くスムーズに横断できるものと考えている。まずは当面できる安全対策を早急に行い、投資効果や将来のバリアフリー化に関しても考慮した上で、費用の算出が可能かどうか総合的に判断したいと考えている。

*** 既存の跨線人道橋及び今後架け替えが行われる場合の跨線橋にも接続可能な横断歩道橋の設置に関して、小田急電鉄株式会社と協議することについて**

現在の跨線人道橋が将来的に使用できなくなった場合について、小田急電鉄株式会社と協議していきたいと考えている。

*** 平面通行に対する本市の一般的な方針について**

安全面の確保の観点から、基本的には平面通行が適切であると考えている。

しかし、地域特性も踏まえた上で、跨線人道橋の架け替え等も含めて小田急電鉄株式会社と協議を進めていきたいと考えている。

*** 地域住民との話し合いを含めた今後の協議の進め方について**

まずは小田急電鉄株式会社と本市の間で、たたき台となる素案を作成し、それ

を基に地域住民と協議を進めていきたいと考えている。

*** 計画段階における住民要望の反映について**

地域住民の要望は、町会を通じて確認しているため、町会から要望が上がった段階で真意を詳しく確認しながら、計画への反映に努めていきたいと考えている。また、学校関係者や安全対策協議会などの関係団体からも様々な意見を伺いながら検討を進めていきたいと考えている。

*** 当該箇所横断歩道橋を設置する場合に要する概算費用について**

横断歩道橋の形態によって異なるが、世田谷町田線を横断する形状の場合、エレベーターを2基敷設したと想定して、概算額として約1億5,000万円要すると考えている。

*** 小田急電鉄株式会社が管理している跨線人道橋及び当該跨線人道橋等に対する長寿命化計画の策定の有無について**

小田急電鉄株式会社が管理している跨線人道橋として近隣では、当該請願箇所の跨線人道橋及び高石歩道橋並びに読売ランド前駅付近の跨線人道橋の3つがある。

小田急電鉄株式会社からは、同社が管理している跨線人道橋について、本市で策定しているような長寿命化計画を策定した等の報告は受けていない。

*** 小田急電鉄株式会社が2年に一度行っている点検について**

詳細については把握していないが、鉄道事業者が行う点検であるため、鉄道敷からの桁下の確認や作業車を用いた近接目視等を行っているものと考えられる。

*** 本市が管理している跨線人道橋に関する点検について**

基本的には近接目視であり、管理者が異なるため立ち入れない鉄道や高速道路においては、当該管理者に近接目視の点検を委託している。

*** 請願箇所の当該跨線人道橋の耐震性の確保について**

小田急電鉄株式会社側からは、耐震性については安全上問題ない旨報告を受けている。

*** 当該跨線人道橋の撤去後に、跨線人道橋が新設されない可能性について**

本市としては、あくまでも従来存在していた踏切の代替施設としての跨線人道橋との認識であるため、そうした状況にならないよう、小田急電鉄株式会社と協議していきたいと考えている。

*** 本市が管理している12の跨線人道橋の年間維持費について**

道路橋の場合、5年に一度の点検を行っており、1橋当たりの維持費は5年で30万円程度である。歩道橋の場合ではこれより低価格となり、まとめて点検を行うことによるスケールメリットがあるものと考えている。

*** 既存の跨線人道橋を撤去し、道路敷と鉄道敷をまたぐ新たな跨線人道橋を架けた場合の概算費用について**

跨線人道橋の費用については、小田急電鉄株式会社との協議になるが、歩道橋に換算すると、通常、約1億5,000万円を要すると考えている。ただし、鉄道運行の都合上、夜間のみ工事となることを考慮すると、倍以上の費用を要するものと考えられる。

《意見》

- ・小田急電鉄株式会社にとっても、当該地域において人口が増え利用者が増加している状況を踏まえると、歩行者の安全や利便性を考慮することは大変重要であると考え。本市として、今後10年先を見据え小田急電鉄株式会社に対して強い姿勢を示してほしい。
- ・地元の方たちが必要性を感じていることを踏まえ、小田急電鉄株式会社のみならず、交通管理者や教育委員会、地域の方たちと十分に協議を行い、前向きに取り組んでほしい。
- ・当該跨線人道橋の耐震性に関して、安全性が担保されているか確認してほしい。
- ・予算上の問題で安全性が確保できないというのは、政治においてあってはならないことであり、経世済民が政治の目的である。安全性に対するインフラ予算をきちんと確保するよう、市として取り組んでほしい。

《取り扱い》

- ・幅員や勾配等の道路状況や事故状況等を踏まえると、横断歩道橋設置の必要性が高いとは言えないが、学区の問題や新興住宅地における住民の増加、利便性等を踏まえると、必要であると考え。また、平成17年に議会として趣旨採択して以降、年数が経過し、いまだに多くの方々から要望が出ている中で、状況が進んでいない点も考慮すべきである。一方で、立体交差にした場合、子どもたちが横断歩道橋を使用せずに乱横断する等の危険性も考えられる。議会においては、地域の要望と安全性を勘案し、前向きに検討する必要があると考え、採択すべきである。
- ・地元等の意見を十分踏まえながら、前向きに検討可能であることなので、採択すべきである。
- ・本市において横断歩道橋の設置について検討が始められること、本日の審査を踏まえて、小田急電鉄株式会社とも今後協議が行われることは、請願の趣旨に沿うものと考え、採択すべきである。
- ・請願箇所においては、道路の幅員状況の変化による車線数の変更やそれに伴う路上駐車増加等の複雑な背景も存在しているため、そうした点も勘案し、採択すべきである。
- ・安全性の確保を目的とした場合には、費用対効果や利便性というものに余りこだわらず、柔軟に話を進めていくべきであり、請願の願意は正に安全性の確保であることを踏まえて、採択すべきである。

《審査結果》

全会一致採択