

【令和3年第2回定例会 まちづくり委員会委員長報告資料】

令和3年6月17日 まちづくり委員長 露木 明美

○「議案第97号 川崎市都市景観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》

* 壁面の長さが70メートルを超える建築物の建築等の事例について

大規模なマンション、臨海部における工場及び物流施設の建築において、壁面の長さが70メートルを超える例が見受けられる。

* 本条例の事前協議における擁壁の扱いについて

擁壁については、事前協議の対象外である。

* 事前協議に係る例外規定が当初案から追加された理由及び想定される事例について

都市景観審議会に中間報告を行った際に、委員より定量的な基準だけでなく、景観に影響を及ぼすことが想定される場合も事前協議に含めるべきとの意見があったため、定性的な例外規定を追加した。想定される事例としては、二ヶ領用水沿いの建築物が二ヶ領用水の景観へ影響を与えるといったような場合に事前協議の対象とすることを考えている。

* 景観アドバイザーの権限及び影響について

事前協議の対象となる行為については、景観アドバイザー会議に諮ることになる。事業者に与える影響については、川崎市景観計画が全ての事業者に適用されることを前提として、定性的な部分についてより具体的にデザインのポイント等をアドバイスしていくことで、事業者にとって分かりやすい環境を構築できるものと考えている。

* 本市が培ってきた景観の在り方を景観アドバイザーへ引き継ぐ方法について

本市が目指す景観の在り方は、川崎市景観計画に示されている。本計画を景観アドバイザーへ丁寧に説明し、理解を深めていただきたいと考えている。

* 景観アドバイザーを設置したことによる景観の在り方に対する考えについて

本市は、エリアごとに景観の要素が異なるが、エリアごとの特徴を景観のデザインにいかしながら全体としての調和を図ることを考えている。また、川崎駅周辺などの拠点地区は、都市機能の充実とともに拠点らしい景観の形成を図っていく方向である。今後は景観アドバイザーと考えを共有し、より良い景観を目指していきたい。

* 本市における都市景観形成地区及び景観計画特定地区の地区数について

本市内には、都市景観形成地区は7地区、景観計画特定地区は6地区存在している。

* 都市景観形成地区及び景観計画特定地区が存在しない2つの区の状況について

宮前区及び多摩区について都市景観形成地区及び景観計画特定地区の指定に係る具体的な検討があったとは聞いていない。

* 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区及び鷺沼駅周辺地区における都市景観形成地区及び景観計画特定地区の指定の方向性について

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、形態意匠条例における地区計画で色彩の基準を定めており、その枠組みで景観の取組を進めている。鷺沼駅周辺地区は、開発の進捗に応じて必要な対応を行う方向が確認されている。

*** 大山街道地区及び中原街道地区の範囲について**

大山街道地区は、二子橋から溝口までの旧大山街道沿線が指定されている。また、中原街道地区は、小杉御殿町を中心とした府中街道の沿線が指定されている。

*** 中原街道における都市景観形成地区としての方向性について**

当該地区における都市景観形成地区の廃止予定はない。都市景観形成地区は、地域の個性を生かして地元主体で景観形成を図っていくことを目的としている。また、基準についても、地元住民と協議しながら運用していくこととしており、建物の改築を規制するものではなく、建物の色彩や看板のデザインなどをその地域に調和するように建築行為者が設けるものである。

*** 事前協議における市民の声の反映について**

景観アドバイザー制度は、専門的な見地からアドバイスを行うもので、市民の声を反映させる制度ではない。しかしながら、景観行政において、市民への啓発活動が重要であると考えているため、景観アドバイザーからのアドバイスによって得られた成果を事業者の理解を得た上で、ホームページなどで開示し、どのような点に配慮された計画なのかを御覧いただくことで、市民との情報共有を図りたいと考えている。

*** 景観行政全般における市民の声の反映に関する考えについて**

より良い景観は、市民全体にとって非常に大きな価値を持つと考えている。景観アドバイザー制度の運用を適切に行うことで、全体の景観的な価値を向上させる取組を進めていきたい。

《意見》

* 都市景観形成地区及び景観計画特定地区が存在しない2つの区についても、指定がなされるよう適切に検討してほしい。

* 各地域の再開発において景観の視点から市民の意見を反映できるように取り組んでほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第98号 川崎市地区計画の区域内における建築物等の形態意匠の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」

○「議案第100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」

《一括審査の理由》

いずれも登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の地区計画に関する内容であるため、2件を一括して審査

《主な質疑・答弁等》

*** 対象地域における関係権利者の総数及び合意形成の状況について**

関係権利者は、約640人である。登戸土地区画整理事業について地区別方針図を定めており、策定時には説明会や意見募集を行ったが、この内容について反対意見はなかった。

*** 合意形成における基準について**

区画整理事業の地区内の町内会で構成しているまちづくり推進協議会において、ワークショップ等による検討を行い、景観の基本的なルールを提案してもらい、その提案に基づいて地区別方針図を策定している。その過程で意見等もいただきながら策定しているため、ベースの部分については合意が図られているものと考えている。

*** それぞれの区域における民間事業者との連携について**

権利者が駅前の顔づくりを検討している中で、民間事業者の協力を得ながら検討を進めている状況である。

*** 地権者を含めた地域住民の意見が反映されるための連携方法について**

権利者の意向に沿った形にする必要があるため、民間事業者だけで進められるものではない。区画整理事業区域内で事業を進める上で、市も助言等を行っていきたいと考えている。

*** 基準に沿った民間事業者との協定の締結について**

現段階では、民間事業者との協定締結に関する検討には至っていない。先般、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区まちづくりビジョン（案）」を示したところであるため、ビジョンで示した将来像に向けて、権利者や事業者と協議しながら検討を進めていきたい。

《議案第98号の審査結果》

全会一致原案可決

《議案第100号の審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第99号 川崎市斜面地建築物の建築の制限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》

*** 本市における田園住居地域の現状及び今後の状況について**

平成30年に都市計画法において田園住居地域が新たに定められたが、現状、本市内には当該地域に指定された例はなく、今後指定される予定もない。令和3年3月の本市の用途地域等指定基準改正に当たり、市内で農業を営んでいる方にアンケート調査を実施したが、指定を求める意見はなかった。なお、地域に指定されると農地の開発に大きな制限が課せられることとなる。

*** J Aセレサ川崎における田園住居地域の指定に関する計画の有無について**

J Aセレサ川崎において田園住居地域の指定を求める意向は伺っていない。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第101号 川崎市都市公園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》

* 大師公園における駐車場利用料金の変更について

普通自動車の利用料金を2時間400円、30分超過ごとに50円加算というものから、1時間200円、30分超過ごとに100円加算という内容に変更を予定している。テニスコート及び野球場については、利用料金の変更はない。

* 今回の改正で30分超過ごとの利用料金が上がる可能性について

条例で定めているのは上限額であり、今後指定管理者を募集する段階で、指定管理者からの提案を受け、市が了承した上で利用料金が決定するものである。

* 等々力球場等の管理状況及び稼働率について

等々力球場等の管理は業者へ委託している。等々力球場の稼働率は、平日は42%、土日祝日は95%、全体で57%である。また、室内練習場の稼働率は、平日は34%、土日祝日は78%、全体で51%である。

* リーグ戦及び市民大会における室内練習場の貸出し方法について

日程調整会議後に室内練習場の利用時間について調整を行い、申請された時間のみ貸し出している。それ以外の時間帯は、一般利用の貸出しが可能となっている。

* 等々力球場及び室内練習場の利用時間単位の差異について

等々力球場は、主に試合での利用を想定しているため、2時間単位での貸出しを行っている。また、室内練習場については、少人数での利用を想定しており、より短い時間での貸出しを可能にするため、1時間単位としている。

* 等々力球場を貸切りで利用する場合の室内練習場の利用料金について

等々力球場を貸切りで利用する際には、室内練習場の利用申請があった場合のみ利用料金を徴収している。

《意見》

* 野球場やプールの利用者は2時間を超えて駐車場を利用することが想定されるため、料金設定に当たっては利用者の負担が大幅に増えないように市からも要望してほしい。

* 状況の確認が困難であると思うが、等々力球場の管理者と十分に意見交換を行い、また、現場を確認した上で室内練習場の利用実態についての的確に調査してほしい。

* 等々力球場は市の施設であるため、市民が公平に利用できるように配慮してほしい。また、大師球場のスコアボードのライトが点灯しないという声も聞いているので、市民サービスの一環として施設の整備についても適切に対応してほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第105号 五反田川放水路設備その3工事請負契約の締結について」

《主な質疑・答弁等》

* 五反田川放水路事業の事業費において圧縮された約60億円の内訳について

トンネル部の工事が低入札となり、予定価格の38%で落札され、予定価格と比較して約100億円の余剰が発生した。本工事についても低入札となり、約1億5,000万円の余剰が発生した。このような経過により、約60億円の事業費が圧縮されたものである。

*** 事業費の算定における課題について**

トンネル部の工事においては、低入札価格調査委員会による調査を経ているが、その調査の中で、入札価格の理由については、企業努力と聞いている。当初の設計金額に課題があるとは認識していない。

*** 設計金額と入札価格の差が過大であることへの懸念について**

トンネル部の工事においては、低入札であったこともあり、下請業者への支払などを条例に基づいて業者から報告させている。当該工事のシールド工事においても、特段事故等は発生していない。また、1日約10メートルが限界と市側が想定していたが、業者から約15メートルの掘削が可能であるとの提案があり、工期の短縮が図られた。

*** 本事業における工期及び事業費の妥当性について**

妥当性に対する分析結果は示すことができないが、集中豪雨や大規模な台風も頻発しているため、令和5年の供用開始に向けて一刻も早く進めていきたい。

*** 事業費を圧縮しないことによる工期短縮の可能性について**

明確には申し上げられないが、放流部の立坑工事の期間については業者提案の工法を採用することで工期の短縮を図っている。しかし、工事以外の用地取得等に時間を要しているため、工期短縮が実現できるかは不明である。

*** 用地取得が難航したことによる工事が停止していた合計期間及び当初想定していた事業期間について**

用地取得が難航したことにより、おおよそ8年間程度工事が停止していた状況である。また、トンネル部の工事のみでも約6年間を要するため、当初10～20年間の事業期間を見込んでいたと思われる。

*** 用地取得が長引いた要因について**

トンネル部の工事における区分地上権の取得の際に、地権者からの合意がなかなか得られなかったことから、用地取得に想定以上の時間がかかってしまったものと認識している。

*** 工事が停止していた期間に発生した追加費用について**

工事が停止した期間は、当該施設を職員が維持管理していたため、追加で委託の発注等を行っていない。

*** 本工事における業者に対する過度な負担への懸念について**

本工事においても、低入札価格調査委員会において調査を行っている。また、自社で製品を作製することで本工事費の7割を占める機器費を抑えていることが工事費抑制の理由であるため、過度な負担を強いている状況はないと考えている。

*** 低入札価格調査委員会における調査方法について**

当委員会においては、市の設計金額と業者の見積価格の差について、ヒアリン

グを実施している。

*** 本工事で設置する機器の性能の確認方法について**

機器を設置する前に性能が確保されているか審査を行った上で設置を行うため、性能については、本市において確認しているところである。

*** 現場の施工に係る費用が基準を満たしていることの確認について**

契約条例で定められている作業報酬下限額の台帳を毎年報告することになっているため、最低賃金が保障された上で工事が進められていくことになる。

*** 本工事における市内事業者の活用について**

低入札価格調査委員会のヒアリングの際に、川崎市中小企業活性化条例の趣旨を説明しており、業者からは市内事業者の活用について検討する旨の回答を得ている。

*** 契約者の概要について**

本工事の入札の条件に、施設運用の実績を有していることを付しており、当該契約者は条件を満たしているため、問題なく本工事を施工できるものと考えている。本市とのやりとりは、東京の営業所が行うことになる。また、平成17年度に上下水道局の発注工事を施工した実績がある。なお、当該工事については低入札であった。

*** 本工事における入札者数、落札額及び入札方法について**

入札した事業者は6者であり、落札額は5億6,200万円である。入札方法は総合評価一般競争入札における特別簡易型であり、審査項目は12項目である。

*** 低入札価格調査委員会において専門家及び第三者が入札内容を確認する必要性について**

低入札価格調査委員会は、「川崎市建設工事低入札価格調査取扱要領」において定められた委員で審査を行っている。今後、財政局などの関係部署と適切な判断方法について情報を共有していきたい。

*** 調節池ではなく放水路を選択したことの妥当性について**

二ヶ領本川及び平瀬川の沿線は住宅密集地であり、川幅の拡幅や掘削が困難という前提がある中で、時間雨量50ミリに対応可能とするため、五反田川に放水路を整備することを選択した。地下に調節池を整備している事例もあるが、地表面に調節池を整備することが一般的であり、土地を広大に取得する必要がある調節池ではなく、より早く整備が可能と想定された放水路の整備を採用した。令和元年東日本台風において計画高水位を超えて雨が降り、本事業のみの対策で十分であるのかは判断が難しいところであるが、時間雨量50ミリに対応可能とすることを一刻も早く達成したいと考えている。今後の河川事業については、多摩川の河川整備計画の見直し等が行われた場合には、国及び関係自治体と連携をしながら河川事業を進めていきたい。

《意見》

*** 五反田川放水路事業は、大きな事業であり工期も長いため、工期を遵守しつつ最後まで安全に工事を進めてほしい。**

*** 業界団体も様々な技術を有しているため、市内事業者の活用についてはぜひ検討**

してほしい。

- * 低入札価格調査委員会において専門家及び第三者が入札内容を確認することは他都市では行っている事例もあるため、今後の検討事項として進めてほしい。
- * 脆弱な川崎市内の河川環境の底上げのため、低入札価格調査の限界はあるものの、検査をより適切に行って本事業を進めてほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第108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》

* 首都高速道路料金の引上げ理由について

圏央道など環状道路へ利用者を誘導することで、首都圏の道路ネットワークの最適化を図ることを目的としている。

* 大口・多頻度割引の適用の基準について

当該割引は、E T Cシステムの利用を前提とした車両単位割引及び契約単位割引の2種類の通行料金割引を行う制度である。車両単位割引は車両1台ごとの1か月の高速国道の利用額が3万円を超える場合に最大の割引を行うものである。契約単位割引は、契約者の1か月の利用額が100万円を超える場合等の条件に合致した場合、割引を行うものである。

* 料金引上げによる市内中小企業への影響について

高速情報協同組合及びE T C協同組合を通じてE T Cコーポレートカードの申込みをすることで大口・多頻度割引の対象となる。

* 市内中小企業者に対する周知方法について

大口・多頻度割引における周知方法については、今後本市と首都高速道路で調整していきたいと考えている。

* E T Cシステムを利用しない場合の料金について

利用距離の把握のためにはE T Cシステムが必要である。したがって、E T Cを搭載していない車両については、高速国道の入口において上限料金を支払うこととなる。

* 首都高速道路料金の前回の引上げ時期、理由及び引上げ額について

前回は平成28年4月、圏央道の内側の料金体系を整備重視の料金体系から対距離制を基本とした利用を重視した料金制へ移行するため、普通車で930円から1,300円へ引き上げた。

* 高速道路の無料化の実現可能性について

償還計画では、2065年に償還が完了する予定となっており、その際に本来の道路管理者へ返還されることとなっている。

* 本市が道路管理者となっている理由について

神奈川県道における湾岸線及び横羽線の一部が本市に位置しているため、本来道路管理者となっている。

*** 本事業の変更の同意における他都市の議案審査状況について**

本市と同様に、関係自治体も審査を行っている。

*** 今回の料金引上げにおける激変緩和措置の適用について**

車種間比率の措置は、コロナ禍における物流事業者への配慮のため、社会実験として令和4年3月まで延長されている。

*** 今回の料金引上げに係るパブリックコメントの実施状況及び主な意見について**

令和3年3月に首都高速道路が実施しており、新たな料金体系や個別路線の料金に対して「料金を下げるべき」、「料金体系を見直すべき」等の意見があった。

*** 本市における首都高速道路の出入口の数について**

本市における首都高速道路の出入口については、全部で6か所である。

*** 料金引上げを契機とした交通施策の考えについて**

現在厚木から東北道の久喜インターチェンジまでの一番安いルートは、横浜町田インターチェンジから保土ヶ谷バイパスで狩場まで行き、そこから首都高速で久喜まで向かうルートであるが、今回の料金改定後は、厚木から圏央道で久喜インターチェンジまで向かうルートが最も安くなる。それに伴い、保土ヶ谷バイパス経由の車両が横羽線及び湾岸線を通行しなくなることにより本市にもメリットがあると考えている。

*** 料金引上げによる渋滞解消における本市の物流への影響について**

前回の料金改定において、対距離制を導入したことで首都高速と東名高速の利用方法が変化し、短い距離における一般道からの転換が増加した。圏央道、外環、中央環状線の3つの環状線の整備が進んできており、選択肢がかなり広がっている。物流事業者に対しては料金の引上げにより負担となるが、大口・多頻度割引の割合を高めつつ、一般道からの転換がどの程度進むのか注視していきたい。また、効果の検証を国及び首都高速道路に要望していきたいと考えている。

*** ETCへの切替えに対する本市の施策について**

ETCの設置はフレキシブルな料金体系や料金所における人員の削減等による維持管理コストの低減に必要な措置であると認識している。設置の助成は首都高速道路が行っているが、周知については積極的に行うように要望しつつ、機会があれば本市でも適切に周知していきたいと考えている。

《意見》

* 利用料金の引上げについては、市民へこれまで以上の負担を強いるものであるため、本議案には賛成できない。

* 割引に対する表記が複雑なので、全ての割引に関して分かりやすい周知を心掛けてほしい。また、市民等からの相談に対しても丁寧な対応をしてほしい。

* 周辺道路に関しても様々な機運を捉えて、整備の活発化に取り組んでほしい。

《審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第109号 市道路線の認定及び廃止について」

《主な質疑・答弁等》

*** 市道路線の認定及び廃止の具体的な手順について**

路線認定は、道路法の手続において議会の承認を得て市長が道路管理者として道路を認定することになる。発生要因としては、私道を本市に寄附する場合、開発で新たに道路が整備された場合、大規模な事業で道路が整備された場合などがある。具体的な手続については、各区の道路公園センターが窓口となり、事業者あるいは所有者の申請に基づき、建設緑政局管理課において議案提出等の手続を行うものである。路線の廃止についても同様の手続となるが、道路が宅地化された場合などに隣接土地所有者からの申請に基づいて進められる。

*** 測量助成適用団地の概要について**

昭和30年代から40年代の宅地造成事業法に関連する法律が存在していない時代に宅地造成が行われた団地において、道路を市に寄附する際の必要な測量に対して費用を助成しており、団地の方々の合意に基づいて申請が行われる。また、市の標準単価に基づき、道路については全額の助成を行い、宅地については5分の4の助成を行っている。

*** 多摩区生田4丁目地内における測量助成の流れについて**

当該地区においては、平成8年から断続的に助成を行っており、合計金額は約5,800万円である。なお、今回の市道路線の認定に係る費用については、約700万円となっている。

*** 多摩区生田4丁目地内における市道ではない道路の有無について**

一部寄附されていない道路があるため、今後引き続き話し合いを進めていきたい。

*** 中原区木月3丁目地内における路線廃止について**

いわゆる「あかみち」であるが、幅が1.82メートルで、公図上は無地番の細い道であり、かつては道路としての機能及び形態があったが、その後の宅地化によって土地と一体で取り込まれてしまった状況である。県道鶴見溝ノ口の拡幅計画の部分を除いた路線を廃止し、管理期間の経過後に隣接土地所有者に売り払うものである。

*** 建物建築における路線の確認について**

現在は、建築計画がある段階で事業者と事前協議を行っているが、以前は協議が行われないうまま、宅地として取り込まれた例があった。

*** 市道が宅地に取り込まれている場合の対応について**

中原区木月3丁目地内における路線廃止においては、境界立会いの際などに地権者に対して指導を行ってきたが、今回地権者の理解が得られ、売払いをすることとなった。

*** 路線廃止に係る費用について**

測量については、申請人の負担となる。

《意見》

*** 道路が狭隘でゴミ収集車が通行しづらいという声もあるので、多摩区生田4丁目地内において地元町内会と話し合いを進めて、市道路線の認定を進めてほしい。**

*** 中原区木月3丁目地内における路線廃止と同様に、市道が宅地に取り込まれていると判明した時点で適切に地権者と協議をし、路線廃止に向けて取り組んでほしい**

い。

《審査結果》

全会一致原案可決