

[平成27年 第5回定例会]-[12月21日-09号]-P.543

◆50番（織田勝久） 私は、事前に通告した4点について、一問一答で質問してまいります。

まず、認可保育所の整備に関連してお伺いをしたいと思います。今後しばらく認可保育所の整備は続けるということで、後年度負担の問題等もございますけれども、その財源のあり方が非常に心配になるわけであります。そこで、総合調整条例の手続であります事前届け出書の提出と、それに伴う事前協議の際に、事業計画の中で、自主的に保育所等託児施設の整備を行うよう要請していると仄聞しています。平成26年度までの要請対象物件数と要請に伴う整備件数について実績を伺います。

◎こども本部長（小池義教） 保育所整備の要請についての御質問でございますが、本市では、平成19年度より、事業者の計画する住宅開発が一定戸数以上の場合には、事業者による保育所の自主整備を要請してまいりましたが、地域の保育需要への影響を鑑み、対象戸数を当初の500戸から、平成20年4月に300戸、本年4月には200戸とした経過がございます。こうした中で、平成26年度までに自主整備を要請した件数は、事前届け出書提出以前の相談を含め40件程度でございますが、このうち自主整備に至った保育所は、平成23年度開設では1件、平成24年度で1件、平成27年度に3件の実績がございます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） それなりに窓口で頑張っているとは理解いたしますけれども、まだまだ多い実績とは言えない状況だと思います。マンション開発等に伴い、保育所入所の需要数をどのように見積もり、また、あわせてどのように新規整備園数の計画に反映させるのか、具体的に伺います。

◎こども本部長（小池義教） 保育需要の見積もりについての御質問でございますが、開発に伴う新たな保育需要につきましては、これまでの実績から、戸数に対する未就学児の人数をおおむね30%と予測し、そのうち入所希望者を実際の入所実績に近い35%と見込み、その数値をもとに見積もっているところでございます。また、本市は現在、認可保育所の整備計画を子どもの未来応援プランに掲げ、住宅開発等により今後も保育需要が見込まれる地域を重点化しておりますが、各年度の整備に当たりましては、未就学児の人口推計に住宅開発により急増する人数を勘案して、整備予定数を検証しながら進めているところでございます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） ただいまの御答弁で、一応需要数の見積もりの川崎市なりの算定根拠というものは用意しているということであります。そこで、昨今の集中的なマンション開発・建設に対し、保育・学校施設の整備が追いつかない。特に、義務教育ではない保育園の整備を目的に、マンション開発事業者に保育所整備もしくは協力金の要請を検討できないのか伺います。また、緑化協力金と同様なスキームで基金を活用することは検討できないのか、あわせて伺います。

◎こども本部長(小池義教) 開発事業者への協力要請についての御質問でございますが、市内のさまざまな地域で現在もマンションなどの住宅開発が計画されておりますが、本市は増加する保育需要に的確に対応する必要がございますので、マンション開発事業者に対して保育所整備の協力を要請する必要は高いものと認識しているところでございます。こうしたことから、本年6月に関係局で構成する庁内検討会議を立ち上げ、他都市の事例も参考にしながら、自主整備の促進策について検討を進めているところでございます。現時点では、自主整備を要請すべき住宅開発の規模や協力金要請のあり方など、今後も精査が必要な課題が多くあるところでございますが、早期の導入を図っていきたいと考えているところでございます。次に、基金の活用についてでございますが、保育所の整備期間は単年度である場合が多く、複数年で活用するケースがまれであること、また、例えば10年後、20年後の長期の保育需要が現段階では不透明であることなどから、基金を活用することは難しいものと考えております。以上でございます。

◆50番(織田勝久) 保育施設に対し、要綱による協力金の要請は江東区と台東区で既に実施され、特に江東区では、30戸以上のマンション建設において任意の協力要請の実績があると仄聞をしています。今回の質問で早期の導入を図るとのことですので、なるべく早い実施を要望しておきます。推移を見守ってまいりたいと思います。

次に参ります。都市計画道路の進捗について、ディスプレイの表示をお願いします。ちょっと細かくて恐縮ではありますが、これは宮前区であります。この赤い部分が宮前区で都市計画決定をされていますが、一部工事に入っておりますが、基本的にはまだ未着工の部分ということであります。改めて見ますと、それなりに合理的に都市計画決定がなされているということがわかるわけであります。それで、過去にも質問させていただいておりますが、まず丸子中山茅ヶ崎線野川高津工区の進捗について伺います。平成26年6月の第2回定例会において、事業着手の時期について、早期に効果を発現するために、野川交差点に的を絞って工夫ができないか質問をいたしましたところ、野川交差点の早期の渋滞緩和を図るため、平成26年度中に事業に着手してまいりたいと御答弁をいただいたわけであり、その後の進捗について、あわせて次期道路整備プログラムへの位置づけについて建設緑政局長に伺います。

◎建設緑政局長(金子正典) 丸子中山茅ヶ崎線野川高津工区についての御質問でございますが、野川高津工区につきましては、尻手黒川線と交差する野川交差点で恒常的な渋滞が発生しておりますことから、本交差点から野川橋に向けて道路の拡幅を行うものでございます。当該工区では、これまで路線測量や交通量調査を実施し、現在、道路設計を進めており、今後、交通管理者と協議を行うとともに、用地測量の実施や地元説明会を開催し、整備内容やスケジュール等について説明してまいりたいと存じます。なお、本路線の整備に当たりましては、現在策定中の第2次川崎市道路整備プログラムに位置づけ、着実な推進を図ってまいりたいと考えております。以上でございます。

◆50番(織田勝久) 過去の経緯もございますので、今のパブコメ案では平成28年から平

成33年の前期の着手となっておりますけれども、ぜひ着手ではなく完成を要望しておきたいと思います。

次に、横浜生田線水沢工区の進捗についても伺っておきたいと思います。本年2月から用地を取得するための測量に着手し、9月末に完了したと仄聞をしています。さらに、周辺環境への影響や経済性などを踏まえ、掘り割り形式やボックス形式など道路の基本構造について横浜市と調整を図りながら、早期完成に向けて取り組むと、かつての質疑で答弁をいただいております。その後の進捗について、あわせて次期道路整備プログラムへの位置づけについて伺います。

◎建設緑政局長（金子正典） 都市計画道路横浜生田線水沢工区についての御質問でございますが、初めに、水沢工区の進捗状況につきましては、現地において測量を実施し、本年9月末に完了したところでございます。来年度には道路の基本構造について横浜市と協議を進め、道路予備設計として取りまとめてまいります。その後、道路予備設計をもとに道路詳細設計を実施して、事業用地の取得につなげたいと考えております。次に、本路線の整備に当たりましては、現在策定中の第2次川崎市道路整備プログラムに位置づけ、平成33年度までの着手、完成を目指し、横浜市と密接に調整を図り、横浜市民の方々の御理解が得られるよう事業に取り組んでまいります。以上でございます。

◆50番（織田勝久） ただいま御答弁をいただきました。今回、平成33年度までの着手、完成と時期が明らかになりました。これは宮前区選出の他の議員からの質問もあるわけでありまして、一刻も早い供用をお願いしたいと思います。ただし、予備設計、詳細設計と、それにそれぞれ1年ずつかける必要があるのかどうか、それも極力前倒しということで、少しでも早い供用を要望しておきたいと思います。

そして、この横浜生田線水沢工区の供用にかかわり、これと接する梶ヶ谷菅生線の整備の優先順位への効果についてお伺いしておきたいと思います。

◎建設緑政局長（金子正典） 都市計画道路梶ヶ谷菅生線についての御質問でございますが、横浜生田線水沢工区の完成による効果につきましては、向ヶ丘遊園駅菅生線や稗原線など横浜市と連絡する道路の選択肢が広がり、交通の分散化が図られることや、災害時における緊急時の道路の多重性や代替性に寄与するものと考えております。その結果、周辺道路の交通量や交通流動に変化が生じ、尻手黒川線を補完する梶ヶ谷菅生線が果たす役割が変化する可能性も想定されるところでございます。したがって、梶ヶ谷菅生線の整備の優先順位につきましては、横浜生田線の完成後における周辺道路の交通量などの調査結果を改めて把握した上で判断してまいりたいと考えております。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 今御答弁いただきました。梶ヶ谷菅生線の果たす役割が変化する可能性が想定されるということでありまして、つまり、優先順位が浮上する可能性が示唆されたわけでありまして、実はこのテーマは次の鷺沼駅前周辺整備のバスアクセス問題に関連してくるわけでありまして、次に移ってまいりたいと思います。

鷺沼駅前周辺まちづくり推進事業についてお伺いをします。幾つか質問させていただきます。

すが、最後に市長から答弁を頂戴したいと思いますので、どうぞよろしくお願ひいたしたいと思ひます。今回の総合計画素案の中で、正式に鷺沼駅周辺まちづくり推進事業が位置づけられました。さきの議会答弁で、本年はこの総合計画の策定にあわせて、土地利用方針案等の策定を進め、東急電鉄との包括協定の期間中である平成29年度末をめどに、駅前広場や駅舎等を含め、再整備に向けた具体的な計画内容を検討するとしています。さらに、引き続き平成30年度当初より直ちに整備に入るように、これは前回要望もさせていただいたところであり、その後の進捗状況と事業計画スケジュールについてお伺いをいたします。

◎まちづくり局長（金子督） 鷺沼駅周辺まちづくりについての御質問でございますが、初めに、鷺沼駅周辺再整備に向けた進捗状況につきましては、昨年度取りまとめた土地利用ゾーニング案の方向性を踏まえ、駅を中心とした多様なライフスタイルに対応する機能や駅アクセスの向上など、必要な機能の考え方などを整理する土地利用方針案の策定に向けた検討を進めているところでございます。次に、今後のスケジュールにつきましては、今年度内に本方針案を策定し、来年度からこれを踏まえ事業計画につなげていくため、引き続き東急電鉄を初め関係者等との調整を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 改めて、平成30年度当初より直ちに整備に入ることができるよう、スケジュールの調整を強く要望しておきます。

さて、改めまして、この土地利用ゾーニング案の主要な柱は、駅を中心としたまちづくりやアクセス向上の取り組みでありますし、また、土地利用方針案での機能の調整は、駅前ロータリーの拡充とバス路線の充実が2つの柱ということでもあります。いずれにいたしましても、バスによる鷺沼駅へのアプローチが最大の課題になっているということでもあります。そこで、改めて確認をしておきたいと思ひますが、鷺沼駅周辺まちづくり推進事業の取り組みへの評価、期待について、宮前区の顔づくりとある都市計画マスタープラン宮前区構想の視点からも宮前区長にお伺ひします。

◎宮前区長（野本紀子） 鷺沼駅周辺まちづくり推進事業についての御質問でございますが、鷺沼駅周辺は宮前区の商業の拠点として重要な地区であり、これまでも関係局と連携して、北口改札の新設など駅周辺地区の機能向上に努めてきたところでございます。都市計画マスタープランにおいても、宮前平・鷺沼駅周辺地区は本市の地域生活拠点として位置づけられており、宮前区の顔として魅力ある都市拠点の形成が求められております。今後の鷺沼駅周辺の再整備が駅アクセスの一層の向上や高齢社会への対応につながっていくものと期待しているところでございます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） 今、改めて宮前区長からも御答弁いただきましたけれども、いわばまちづくりの憲法とも言える都市計画マスタープランにおきまして、宮前平・鷺沼駅周辺地区は地域生活拠点として位置づけられている、鷺沼駅周辺地区では宮前区の顔として魅力ある都市拠点の形成が求められている、駅アクセスの一層の向上が求められるという答

弁を改めていただきまして、その点について確認をさせていただいたところであります。

次に伺いますけれども、このたび路線バス社会実験支援制度により、向ヶ丘遊園駅とたまプラーザ駅を接続するバス路線の新設、実証実験を行うということであります。これを実施するについて、都市計画マスタープラン宮前区構想にある地域生活拠点とのアクセスの課題をどのように整理したのか、さらに、乗客の需要と採算性の予測をどのように推計したのか伺います。次に、この事業により、いわゆる白幡台地区の移動制約、要は自宅からバス停に行くまでが大変だという問題についてどのように改善されるのか、あわせてまちづくり局長に伺います。

◎まちづくり局長（金子督） 路線バス社会実験についての御質問でございますが、初めに、宮前区における地域生活拠点につきましては、鷺沼駅及び宮前平駅が位置づけられておりますが、両駅とも路線バスのターミナルとなっており、今後さらなる充実が求められておりますことから、鷺沼駅前の広場が再編されるなどの際には、改めてバス事業者と協議をしてまいりたいと考えております。次に、需要と採算性についてでございますが、社会実験においてバス事業者が当該路線の需要採算性を見きわめられるよう、バスの利用者や沿線地域の方々に対するアンケート調査の実施について、事業者と連携して取り組んでまいります。次に、白幡台地区についてでございますが、コミュニティ交通の取り組みにおいて実施した行動特性調査では、バス停までの高低差や移動距離について100件ほどの御意見が寄せられており、その対策について白幡台地区の地域協議会と検討を重ねているところでございます。今回の社会実験路線は既存のバスルートを運行いたしますので、バス停までの移動について改善が図られるものではございませんが、路線に関する要望で最も多くの意見に応えるものであり、市民生活を支える地域の足として利便性の向上に寄与するものと考えております。以上でございます。

◆50番（織田勝久） ただいま答弁いただきましたが、とりあえず移動制約という議論とは全く違う次元の議論だということであります。まず、そこだけ押さえておきます。この実証実験については、実はいろいろ課題があると認識をしております。1つ目、まず何といても、これは需要予測や採算性を正確に考慮していないということであります。バスを走らせながら、その需要等を予測する調査をするという答弁でありましたが、今までのまちづくり局の考え方からすると、ちょっと考えられない。その中で、この路線を敷くについて、市長への手紙が3通来たと言うんですね。たまプラーザ駅への要望が平成26年10月と平成27年3月に2通来た。それから、多摩区東生田の方から向ヶ丘遊園駅とたまプラーザ駅での要望、これは平成26年12月に1通ということであります。これは皮肉ではありませんが、市長への手紙の効果は本当に絶大と言わねばならないと思うわけであります。そことあわせて、あと白幡台地区の皆さんへのアンケート調査結果で要望を集約したとのことですが、これはあくまでも宮前平へつなぐ、そのコミュニティ交通を議論した人たちでありますから、そもそも既存の幹線路線バスのバス停まで出ることができないからコミュニティバスを走らせたい、そういう方たちにアンケート調査をとったといいますが、皆さんどこに行きたいですかと言ったら、行きたいところをいっぱい書くわけですよ。例えば、私の住んでいる有馬から言えば、宮前平に行きたい、区役所に行きたい、

聖マリアンナ医科大学に行きたい、また、都筑区にあります北部病院に行きたい、そんな要望は幾らでも出てくるわけですよ。だから、その要望をどういう形で集約していくのかということについて、本当に私はいろいろ課題があるなと思っています。

もう一つは、このバスでありますけれども、基本的には中休ダイヤと。市バスも東急バスも、人員もバスも余っていませんから、結局、朝晩を除く昼間の時間に、運転手と車両を集中して走らせるというふうになりますから、これは採算性は非常に難しいですよ。素人が考えてもわかります。また、そこで働く人件費については、場合によっては残業、時間外ということにもなりますから、特に市バスの経営に対して、これは経営を圧迫するという事にならないのかどうか、本当に心配するところです。仮に、市バスも東急バスもそうありますけれども、採算性がとれないという議論が出たときに、市バスについては行政路線として走らせろという議論にもまたなるのかならないのか、それについても今から懸念があるということをはっきり申し上げておきたいと思います。1つ目は需要予測と採算性が正確に考慮されていないという問題点を指摘しました。

それから2つ目、都市計画マスタープランに即した交通政策に本当になっているのかという議論であります。先ほど宮前区長からもいただきましたが、宮前区の課題は、とにかく地域のへそがないことであります。いわゆる地域生活拠点と言いながらも、鷺沼、宮前平ということが位置づけられておりますけれども、本当に地域のへそというものが無い。その致命的な欠陥は、鷺沼駅に対するバス路線のアプローチというものが十分に行われないうことでありまして、その議論をずっとやってきたわけです。そのことの中で、鷺沼商店街、宮前平商店街の皆さんの御理解もいろいろいただきながら、鷺沼駅周辺まちづくり推進事業というものが東急電鉄との包括協定も含めましてやっと動き出してきて、そういうやさきであるということでもあります。さらに、宮前区の課題として、東名高速道路で分断されて、東と西、いわゆる向丘地域と宮前地域の一体性というものができない。そういうものをどのようにカバーしていくのかということも考えて、単に向丘地域の皆さんをたまプラーザに運べばいいということでは決してないと私は思っています。都市計画マスタープランに即した交通政策に本当になっているのかどうか、それも大きな課題だということでもあります。さらには、まちづくり局、区役所、そして建設緑政局としっかり意思の疎通が図られていたのかどうか、それどころかまちづくり局内の意思の疎通がしっかり図られていたのかどうか、片や鷺沼駅前を整備するセクションと、いわゆる交通政策を所管するセクションでしっかりと意思の疎通が図られていたのかどうか、本当にいろいろ疑問を感じるわけでもあります。

ちなみに、平成19年に向ヶ丘遊園駅菅生線の犬蔵工区、今走るところであります。供用されるときに、市民の移動の動線がたまプラーザになってしまうと。川崎の人間がたまプラーザにアプローチすることは必ずしも悪いことではないけれども、しかし、鷺沼や宮前平に行くべき人たちがたまプラーザに行ってしまうと、簡単に言えばそこにお金を落としていいのだろうか、そんな議論も実はたくさんいただいたんですよ。そういうときに、道路ネットワークの強化による交通の円滑化や防災対策への貢献など、さまざまな効果があるのだからということで私が説明に回ったという経過も実はございます。そんなようなことも含めまして、たまプラーザ駅にアクセスするという事自体は決して悪いことだとは思いませんが、市民生活の利便性の向上という視点から、もちろん全てを否定するもので

はありませんけれども、しかし、宮前区の都市計画マスタープランによるまちづくりとの整合性というものをしっかりと図っていただきたい。鷺沼駅周辺まちづくり推進事業が確実に進捗する現状で、鷺沼駅へのアプローチというものを並行してしっかり進めるべきだというのが基本的な私の問題意識であります。

ここで改めて、先ほど指摘した都市計画道路梶ヶ谷菅生線の整備の課題と関連をさせたいと思います。ディスプレイの表示をお願いいたします。赤いところが既存の今の東急バス、たまプラーザから犬蔵に走っているところ、それから、青の路線、黄色い路線、東西にずっと延びていますが、これは図面で南北を逆にしていますので恐縮ですが、右が北になるわけですが、右が向ヶ丘遊園駅です。このような今回整備された案であります。ところが、一番左の下のオレンジ色の線、これが尻手黒川線から鷺沼駅にアプローチをする線であります。今、青い線が入りました。この青い線が今指摘をしております梶ヶ谷菅生線、これは都市計画決定されている部分であります。上のほうの部分が約600メートル、下のほうが約400メートル、そして上のところ、ちょっとピンク色の線が見えるかもしれませんが、これが横浜生田線、いわゆる北部市場の脇を横浜に抜く、今やっとその工事も動き出したというところであります。これはわずか100メートル。ですから、横浜生田線と梶ヶ谷菅生線との連携が大きく関連してくる、そのような指摘をさせていただいたわけであります。

第2次川崎市道路整備プログラムの策定に向けて、現在パブコメがかけられております。宮前区の地域生活拠点である鷺沼駅への交通アクセスの改善は、都市計画マスタープラン宮前区構想の分野別基本方針のかなめであり、また、東急電鉄との包括協定とともに進捗している鷺沼駅周辺まちづくり推進事業の柱でもあります。鷺沼駅バスアクセスに資する都市計画道路梶ヶ谷菅生線の整備への評価がほとんどなされず、このままでは次期プログラムでも事業着手の見込みが大変厳しい現状です。現行の評価のあり方では、そもそも現道のない犬蔵地区と鷺沼駅を結ぶ梶ヶ谷菅生線は、そもそも定量的評価の対象にならず、また、定性的評価においても環境・魅力のゼロ評価は納得できるものではありません。指標の見直しが必要と考えます。スケジュール的にも道路整備プログラムの策定が先行し、その上位計画である総合都市交通計画の策定が2年後であることに策定スケジュール上の課題があると認識をしています。次期総合都市交通計画の策定過程と連動させて、総合計画にある将来にわたる市民の暮らしを支える交通ネットワークなどの強化の視点から、この道路整備プログラムの路線評価の評価点と評価の見直しなども必要と考えます。課題の認識と対応のあり方について建設緑政局長に伺います。

◎建設緑政局長（金子正典） 道路整備プログラムについての御質問でございますが、現在策定中の第2次川崎市道路整備プログラムにおける整備箇所を選定指標につきましては、第1次プログラム期間内の社会経済環境の変化や、新たな総合計画における都市構造や交通体系の考え方などを踏まえ、新たな指標の追加や見直しを行ったところでございまして、その中の一つとして、バス等の公共交通の効果的な利用促進を図るための指標も追加したところでございます。本プログラムの見直しにつきましては、PDCAサイクルにより6年後に実施する予定でございまして、今後見直しが予定されております総合都市交通計画における交通政策の方向性を踏まえながら、時期を含めて適切な対応を図ってまいりたいと存じます。以上でございます。

◆50番（織田勝久） ただいま御答弁いただきましたけれども、バス等の利用促進を図るための指標を入れたということの御答弁でありましたが、さっきも申し上げましたが、そもそも現道がなければ事実上評価点はゼロ、これはアウトであります。さらに、現道がなくては加点の大きい定量的評価もゼロでありますから、事実上加点がされる項目というものがなくなってしまいます。道路整備プログラムの改訂の中で、第1次計画策定以降の主な社会経済環境の変化が4分類されておりますけれども、その柱の一つが少子高齢化のさらなる進展とありまして、それがすわなち駅など交通結節点へのアクセス性の改善、これが大きな項目としてうたわれているわけでありまして。先ほども指摘いたしましたけれども、今回の総合計画の基本計画の総論の中にも、路線バスを活用した駅へのアクセスの向上という文言が再三出てくるわけでありまして。横浜生田線が平成33年度供用開始、これがスケジュール的にめどがついたわけでありまして、宮前区の特に地域生活拠点としてのへそをしっかりとつくる意味からも、鷺沼駅へのアプローチである、また、さらに区別の投資的事業が毎年最低の宮前区、その宮前区のへそをつくるという意味におきましても、梶ヶ谷菅生線を前倒して整備の検討ということができないのかどうか。ここの部分であります。特に、たかだか400メートル、この400メートルで鷺沼駅へのアプローチが飛躍的に改善されるわけでありまして、このような改善というものができないのかどうか。これは同じく宮前区犬蔵にお住まいの市長にお伺いをしたいと思っております。

◎市長（福田紀彦） 今、突然の振りでありますので、今後の検討課題として受けとめさせていただきますと思います。

◆50番（織田勝久） 今度のバスの実証実験も犬蔵は通る。そういう意味では、市長がお住まいになっている宮前区の生活実感というものを、より政策にしっかりと反映していただくという意味での私は正直チャンスだと思っておりますので、とにかく宮前区にはへそがない、そのへそに対するアプローチをやっと総合計画で位置づけていただいたわけでありまして、さらに一押ししていただいて、この都市計画道路の着工のあり方について、もう一度ぜひ内部で客観的に御議論いただければありがたいと思っておりますので、それを要望しておきたいと思っております。

あともう一つ、保健所の問題がありましたが、時間が足りなくなりましたので、これは次期へ送りたいと思っております。保健所の再編整備ということにあわせまして、実は現状の保健所でやり切れていない課題がたくさんあるということ、幾つか例を出して指摘したいと思つたんですが、時間がありませんので、それについては次に譲りますが、どうぞ、これは担当副市長、地域包括が大変なものよくわかりますが、本来の保健所業務の遅滞がないようにしっかりとできますように、その監督についても改めてお願いをしておきたいと思っております。では、以上で質問を終わります。