

登戸土地区画整理事業は 革新市政の産物!

事業開始から既に 34 年…

令和4年第3回定例会(6月議会)の一般質問で私は、『登戸土地区画整理事業』(以下、登戸区画整理事業)について質問しました。

当該事業は事業開始以来、すでに34年を過ぎています。ここ数年は集団移転方式などの工夫が実って、ようやくある程度の目処がついて参りましたが、残念ながら当該事業に34年もの歳月を費やしてしまったことにより、長きにわたって登戸駅、向ヶ丘遊園駅周辺のまちづくりを停滞させ、経済的発展を阻害してしまった、という事実は否めないところです。

そもそも土地区画整理事業とは、例えば『新百合ヶ丘駅周辺特定土地区画整理事業』(以下、新百合区画整理事業)がそうであったように、数人の地権者がもつ広大な未開発用地、かつ道路や公園などの公共施設が不十分な地域において区画を整理し、それによって地権者が得られた権利に応じて少しずつ地権者に土地を減歩してもらうことで都市形成を図るという事業です。

新百合ヶ丘区画整理事業は わずか8年で事業完成

新百合ヶ丘区画整理事業は、都市計画決定から換地処分公告まで僅か8年で終了しておりますが、登戸区画整理事業ほどに時間を要しなかったのは、どうみても地権者数の違いにあるうかと思われまます。

登戸区画整理事業のように758人も地権者がいて、ある程度の都市化が進んでいた地域においては「土地区画整理事業」ではなく、駅前の「再開発事業」を先行して行っていこうがはるかに効率的に道路整備が進み、道路整備とともに街と各種の都市施設が効率よく整備されていったはずで

プロとしての視点が欠けた事業計画

過ぎたこととはいえ、当該地域において「土地区画整理事業」という大きな網をかけてしまったことは実に悔やまれるところです。

当該地域のような大勢の地権者がいるところで「土地区画整理事業」を行うに至ったのか、当時の行政としての判断と経緯について質問したところ、当局からは「地元権利者等の皆様で組織された“懇談会”で議論を重ね、区画整理手法を基本とする答申を頂いて事業判断に至った」というものでした。行政としてのプロフェッショナルな判断が欠如していたことは、実に残念なことです。これが、都市計画ゼロの「革新市政」の最大の欠点とも言えましよう。

ウツテガエシ用の用地が足りない

なお、都市形成は一般的に駅を中心に道路網が広がっていきますが、建築物の寿命や人口動態の変化、あるいは新たに求められる都市ニーズなどもあって、何十年に一回かは駅周辺の街全体をリニューアルしなければなりません。

その際、公園や緑地、あるいは容積率を使い切っていない市の施設用地など、ある程度の公共用地が確保されていることが重要な条件となります。

なぜなら、そうでないと再整備上の「打手返し」(ウツテガエシ)ができないからです。

そこで、登戸区画整理事業の事業完成後の公共用地をみますと、小さな街区公園がたった3箇所あるだけで、どうみても将来的に必要な打手返し用の、道路を除いた公共用地が少ない。今回の質疑でも明らかなように、そうした用地は事業面積に対して僅か4.79%しかありません。

このことは、50年後、60年後、駅前を再開発する際の大きなネックになります。

計画策定の際、どうしてもっと公共用地(打手返し用地)を確保することを考えなかったのでしょうか…

政治行政というものには学問の分野でいうと、いわば社会科学に分類されるほどに、ある程度の知識、見識、専門性が求められます。誤解を恐れず言えば、大衆の意見が常に正しいとは限らないのです。とくに都市計画や都市基盤整備においては個々の住民に利害関係が生じてしまうため、どうしても合意形成に至りかねます。

登戸区画整理事業が30年以上も続いていること、打手返し用の公共用地が少ないこと、街の玄関ともいえる駅前広場のスペースが十分に確保されていないこと等々、当時(34年前)の川崎市には、議会にも行政にも都市計画のプロフェッショナルがいなかったことは誠に残念です。

まちづくりのハードウェア整備に失敗してしまった以上、あとはソフトウェアで補っていくほかないと思います。

事業施行前後の土地の対照

区分	施行前		施行後		
	面積(m ²)	割合(%)	面積(m ²)	割合(%)	
公共用地	公園	-	-	6,500.09	1.75
	緑地	-	-	1,116.55	0.30
	広場	1,284.00	0.35	10,000.00	2.69
	水路	13,941.77	3.74	180.00	0.05
	道路	35,065.20	9.43	90,782.24	24.41
宅地	300,946.90	80.92	263,316.77	70.80	
測量増	20,657.78	5.56	-	-	
総計	371,895.65	100.00	371,895.65	100.00	

出典：川崎市の資料を基に、三宅隆介 作成



川崎市議会議員

三宅隆介

Ryusuke Miyake Custom

Title 3

登戸土地区画整備事業
当該事業は革新市政の産物だった!
「打って返し用地」の少なさは
はやくも将来の課題に…

Title 2

南武線下河原踏切の拡幅
このままでは片側にしか
歩道が確保されず危険
JR東日本との政治的交渉を…

Title 1

稲生橋交差点の
渋滞緩和策
五反田川放水路の事業効果を活かせ



詳しい内容はYou Tubeでも!



<http://ryusuke-m.jp/>

三宅隆介



三宅隆介プロフィール

昭和46年3月23日生まれ。
大東文化大学文学部 卒業。コアサ商事株式会社を経て、
国会議員秘書。
平成15年4月 川崎市議会議員 初当選、現在5期目。
川崎市多摩区中野島在住。

Title 1

五反田川放水路整備事業の事業効果を渋滞緩和に活かせ!

川崎市議会 令和4年第3回定例会(一般質問)において私は、

- ①稲生橋交差点の渋滞緩和策について
- ②JR南武線下河原踏切の拡幅問題について
- ③登戸土地区画整理事業の進捗について

それぞれ質問に立ちました。以下、質疑要約です。

稲生橋交差点の交通渋滞を緩和せよ!

三宅隆介 質問 ▶

稲生橋交差点、本村橋交差点のピーク時における交差点需要率と県道川崎府中の混雑度はどうなっているのか伺う。

建設緑政局長(福田賢一) 答弁 ▶

交差点需要率は、本村橋交差点で平日7時台に0.52、稲生橋交差点では平日7時台に0.61です。また、混雑度につきましては、本村橋交差点では、川崎方面への上りの直進車線で平日に0.52、府中方面への下り車線で平日に0.75、稲生橋交差点では、上りの右折車線で休日に0.92、下りの直進左折車線で平日に0.89です。

三宅の視点、隆介の発想 ▶

交差点需要率は「0.6」を超えると、運転している者の感覚として「大分渋滞しているな…」というストレス感のある数値です。答弁では朝7時台の数値(0.61)を示されましたが、稲生橋交差点の交差点需要率は最大ピーク時で0.631となっています。

なお当該交差点については平成30年度に渋滞対策工事を実施していますが、川崎から府中方面の右折レーンは既に設置済みであるものの、右折レーンが短く、残念ながら交通需要を満たしていません。



稲生橋交差点の未使用用地



二ヶ領本川と合わせれば、交差点の大幅な拡幅が可能!

五反田川放水路の事業効果を交差点拡幅に活かせ!

三宅隆介 質問 ▶

当該交差点の府中方面から川崎方面については、向ヶ丘遊園駅方向の左折車両により直進方向が影響を受けているようだが、現状の把握状況について伺う。

右上に続きます▶

建設緑政局長(福田賢一) 答弁 ▶

本交差点が混雑しているとの声も寄せられていることから、現在、交通ビッグデータを用いて交通状況を分析しているところです。

三宅隆介 質問 ▶

当該交差点には使用されていない歩道空間や撤去した歩道橋の足場跡などの余剰空間がある。加えて、遅れに遅れていた五反田川放水路整備事業がようやく来年にも完成する運びとなった。当該施設が完成することにより洪水時の二ヶ領本川への負荷が大幅に軽減されることから、場合によっては二ヶ領本川上に道路を張り出して拡幅することも可能になるはず。二ヶ領本川全体に蓋をしるとまでは言わないが、五反田川放水路が整備された際には、ぜひその事業効果を十分に発揮すべきであると考え。そこで、二ヶ領本川側に最大限で交差点を拡幅する場合、すなわち二ヶ領用水上に道路を張り出して拡幅する形で右左折レーンを増設することは可能なのかどうか伺う。

建設緑政局長(福田賢一) 答弁 ▶

既存資料による調査では、二ヶ領本川上に歩道を張り出し、上り線側の歩道を車道に転換することは可能であると考えております。

三宅の視点、隆介の発想 ▶

遅れに遅れていた五反田川放水路整備事業がようやく来年にも完成します。毎秒150立方メートルの処理能力を持つ当該施設が完成することにより、洪水時の二ヶ領本川への負荷は大幅に軽減されることとなります。

そこで、二ヶ領本川に蓋をかけるなどして交差点を拡幅することが物理的に可能なのかどうかの言質を本市当局からとったわけです。むろん、河川管理者である神奈川県との交渉や財源問題などの政治的な問題は抜きに、まずは物理的な面での可能性について質問したわけですが、建設緑政局長の答弁は「可能!」とのこと。です。

五反田川放水路整備事業とは... Topics

五反田川放水路整備事業は、平瀬川水系全体の抜本的な治水対策として、平瀬川と二ヶ領本川の負担を軽減するため、五反田川の水を地下トンネルにより直接多摩川へ放流するものです。例えば、その整備効果は、二ヶ領本川の稲生橋付近の流断面は現在90立方メートルとなっていますが、当該事業の完成により、整備水準である時間雨量35ミリの降雨時には毎秒55立方メートルの軽減が見込まれます。



稲生橋付近の二ヶ領本川、五反田放水路整備事業の整備効果により蓋をすることも可能

Title 2

JR南武線 下河原踏切の拡幅を急げ!

JR 上層部との政治的交渉を行うべき

三宅隆介 質問 ▶

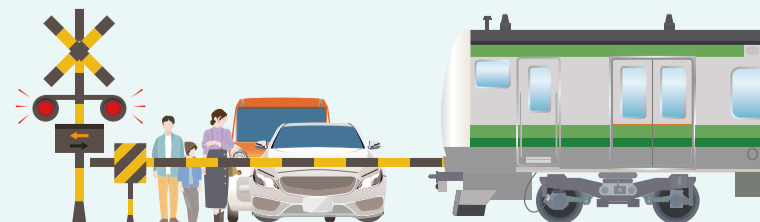
去る4月にJRと結ばれた協定によると、これまで幅員6メートルであった下河原踏切が2メートル拡幅されて8メートルとなり、道路線形も真すぐに改善されるとのことだが、歩道については残念ながら登戸駅側の片側にしか確保できず、踏切内の立川側の歩道は確保することが難しいとのこと。ということは、歩行者が立川側の歩道から登戸新町方面に向かって踏切を渡る際、踏切手前で行き止まりとなってしまう、結局は反対側、すなわち登戸駅側の歩道に一旦横断しなければならないことになる。これを解消するには両サイドに歩道を確保する必要があるが、線路の分岐器に支障を来してしまうことから、現段階においては歩道の確保は難しいとのこと。

そこで新たな提案をしたい。線路の分岐器を移動させるには南武線そのものの幅員が足りないということも仄聞しているが、同時にJRは民間鉄道に比べて広めに幅員を確保しているとも仄聞している。当局が示した整備図を見ると、確かに下り線の線路敷には若干のゆとりがあるように見える。線路敷は登戸駅に向かって広がっていることなどから、分岐器を移動するスペースが何とか確保できるのではないかと推察できるが、むろん確保の仕方にはいくつかのパターンがあり、それぞれの方法に多額の費用が必要になることは十分に承知している。

その上で申し上げるが、これまでの私の市議会議員としての経験上、この種の課題については藤倉副市長あたりに御出座を頂き、JRの相応の役職を持った方に掛け合って頂くことが得策かと存ずる。前述のとおり、踏切外に分岐器を移動させるにはいくつかのパターンが考えられるものと思われるので、その柔軟な対応について、並びに費用面も含め、ぜひJRに再調査をしていただければ、ぜひ藤倉副市長からお願いをして頂きたい。藤倉副市長に見解を伺う。

副市長(藤倉茂起) 答弁 ▶

同踏切の幅員8メートルの暫定整備については、令和5年度の整備完了に向け、JR東日本が設計に着手したところですが、都市計画道路登戸2号線の計画幅員である12メートルへの踏切の拡幅については、JR東日本からは「技術的な基準や隣接地への影響、費用負担割合などの課題がある」と伺っております。同社に対しましては、JR南武線連続立体交差事業の構造工法の見直しなどについても直接伺い調整を行ってまいりましたので、本踏切の拡幅につきましても機会を捉え、改めて様々な整備手法の検討について働きかけてまいります。



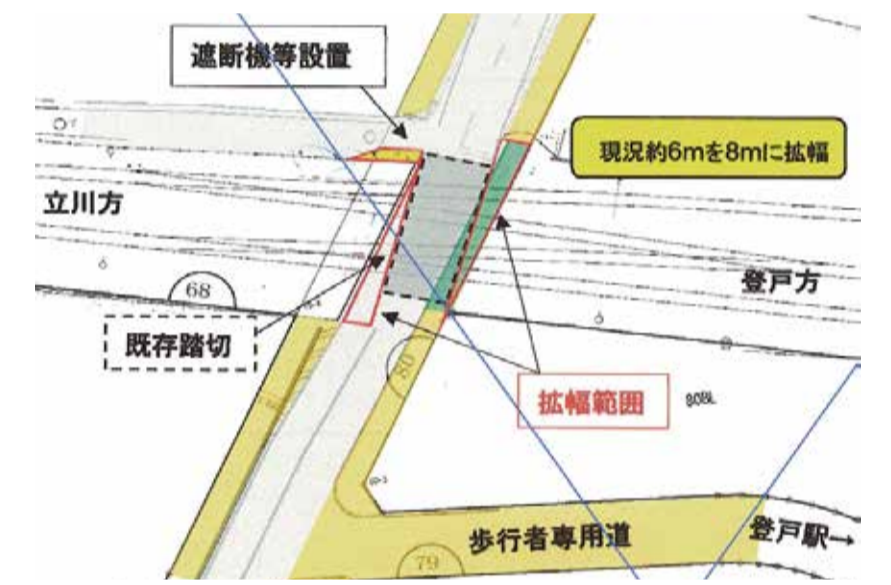
三宅の視点、隆介の発想 ▶

下河原踏切の両サイドに歩道を確保するため、これまで本市の担当者とJRの担当者同士でかなりの調整がなされています。そのことについては心より敬意を表したい。

質問でも述べているとおり、こうした困難な事案はJR東日本、川崎市双方の上層部同士で政治的交渉をすることが何よりも不可欠です。藤倉副市長は「JR東日本との交渉に臨む」と答弁されましたので、その交渉力に期待します。

JR 下河原踏切の拡幅

現計画のままだと、歩行空間は片側にしか確保されない



現況の踏切



分岐器