

第24回 芝樋ノ爪及び芝4・5丁目地区まちづくり協議会

議事要旨

(1) 日時

平成28年10月26日(水) 午後1時30分～3時45分

(2) 場所

芝樋ノ爪及び芝4・5丁目地区現地、及び芝神戸町会会館

(3) 出欠者(会員数19名)

- ・ 会 員：13名(欠席者6名)
- ・ 傍 聴：2名
- ・ 事務局：川口市4名、(株)首都圏総合計画研究所3名

(4) 議事次第

- 1) 開会
- 2) 主要区画道路6号・7号のつくり方について
- 3) 当地区のまちづくりにおける最近の課題について
- 4) その他
- 5) 閉会

【配布資料】

- ・ 次第
- ・ まち歩きルート図
- ・ 資料1：主要区画道路6号・7号のつくり方検討



▲視察の様子



▲意見交換の様子

(5) 議事概要 (○：質問・意見、→：回答)

1) 開会

「芝樋ノ爪及び芝4・5丁目地区の主要区画道路6号・7号の視察」

2) 主要区画道路6号・7号のつくり方について

「事務局より主要区画道路6号・7号のつくり方について道路横断面の考え方等を説明」

【主要区画道路6号・7号のつくり方検討】

- ：主要区画道路6号・7号の拡幅にかかる土地・建物の所有者にとっては、補償費が重要である。土地については、昔と違い、地価・路線価がほぼ同じという話もある。今後も自宅を改修等をしながら10年から20年は住むつもりだが、私が地権者だとして、税務評価額どおりの金額を提示されても、実際には困ると思った。拡幅後にどのような道とするかよりも、沿道の土地・建物所有者に拡幅のために協力をしてもらえる方法を考えるのが先ではないか。
- ：先ほどの視察の際に、主要区画道路の拡幅にかかってマンションが建てられている箇所があった。建てる際に条例等による何らかの規制はできなかったのか。
- ：視察をして皆さまが感じたことだと思うが、主要区画道路の完成はいつ頃になるのか見当がつかない。土地・建物の評価額等の目先のことについて捉われがちになるが、大切なのは手を付けやすいところからでも市が道路事業用地に看板を立てる等、具体的に動くことだと思う。行政の本気度が見えないままだと、なかなか事業の進捗は難しいと感じる。
- ：主要区画道路6号・7号の整備後に想定される課題についてだが、既存の幅員8mの道路は相互通行だが、拡幅した道路が一方通行で良いかという問題もある。拡幅した道路の交通規制を相互通行にすると、芝本町通りの商店街の方から、「JR蕨駅へ客を送り返すことになる」と課題が出るのではないかと。さらに言えば、地元商店街から芝本町通りを相互通行とする要望が出てくる可能性がある。また、現在はシャッターが閉まっていますが、商店が多いが、主要区画道路6号・7号の拡幅後は、店舗がなくなり、幅員が広だけの寂れたまちになってしまうのではないかと。
- ：当地区を視察して、意外に新しい家が多いと思った。聞いた話では、市が主要区画道路沿道の地権者に説明に来たきり、しばらく音沙汰がないという方が芝樋ノ爪町会にいる。買収済みの道路用地がなぜ空き地になったのか疑問に持つ住民もいる。事業について周知するためにも、買収済みの道路用地では、「建設予定地」と看板を掲げる等、PRを大々的にやってもらいたい。
- ：本日の視察ルートは、芝神戸町会の範囲内が多かったように思う。住民は道路拡幅に関する取り組みについて、ほとんど知らないようなので、協力を得るのは難しいと思うが、主要区画道路6号・7号に関係する方を呼んで説明会を開くなど、道路拡幅について周知する方法はあると思う。
- ：主要区画道路7号は相互通行だが、車同士がすれちがう際に歩道側を自転車が通行するのは、ドライバーとしては怖い。また、猫橋のある通りと主要区画道路7号の交差する松の湯付近の交差点には、電柱があるが、信号待ちをしていると、電柱と車の隙間が狭く、車同士がすれ違う際に、その横を自転車は通れなくなることがある。歩道を幅員2mにしようとする

ると、無電中化をしなければならないが、実現可能か。現在、8mの幅員があっても車両通行により歩行者や自転車にとって危険な箇所もあるので、主要区画道路6号・7号の拡幅後に、現状のような危険な交通環境の道路をつくっても仕方ない。主要区画道路6号・7号の交通規制を一方通行とするか、あるいは相互通行にするかについては、様々な方から意見が出ると思うので、協議会だけでは勝手に決められない。主要区画道路6号・7号が安全な交通環境となるためには、どうすべきか検討したい。

- ：夜間に当地区を散歩していると、車と自転車がよく走行しており、暗いため、歩行者にとっては危険であると感じることが多い。主要区画道路6号・7号の整備の際には、照明を設置して明るくしてほしい。歩行者の安全性を考えるなら、猫橋周辺で行われている、無電中化を行うのが良いのではないか。
- ：主要区画道路6号・7号はいつ頃整備が終わるのかわからないという声も聞く。主要区画道路の拡幅に関するグループ説明会等の機会を設け、相談等をするための窓口を広げてもらいたい。また、主要区画道路6号・7号の拡幅事業を進めているというPRを積極的に行うべきである。
- ：視察してみて、当地区の道路では歩行者が危険であると感じた。車のための道路ではなく、人にやさしい道路にするため、主要区画道路6号・7号では、交通規制を一方通行にするのが良いと思った。ただし、道路が拡幅されて、幅員8mに拡がれば、本当に一方通行が守られるかどうか疑問にも思う。自宅の前の道路（都市計画道路）も拡幅予定であるが、いつも信号の前に多くの車が信号待ちで並んでおり、介護用の車両も立ち往生するほどで、停車しているとドライバーに怒鳴られることもある。道路を拡幅すれば、拡幅したなりの問題がある。
- ：主要区画道路6号・7号はいつ頃、整備されるのかわからないといった意見もある。主要区画道路の拡幅事業の進捗をPRするため、6号線の買収済みの角の空き地に、幅員8mの道路を一部整備するのはどうか。目に見えてわかりやすいPRをすると良い。芝本町通りは車で逆走する人が多いため、事故が起こるのではないか。災害に備えるのなら、無電中化を進めてもらいたい。
- ：先日、福島県の郡山へ行ってきたが、東日本大震災以降の道路整備では、幅員8m以下の道路は私道以外にほとんどない状況で、幅員8mでも狭いほうであった。最近の状況を踏まえると、関東でも、いつ地震が起きるかわからない状態である。実際には、災害が起きてからでは遅いため、主要区画道路の幅員8mは、最低でも確保しなければいけないと思う。整備をするなら幅員8mにして良かったと言われるような道路にするべきである。当協議会は、密集市街地の状況を改善する目的で立ち上げたプロジェクトチームであるため、住民ファーストを念頭に置いた検討が必要ではないか。震災時には、ガソリンを積んだ車で逃げるのは危ないので、徒歩で移動するのに適した道路とするため、歩行者を優先するカラー舗装は有効な手段に思える。また、災害時には自転車で逃げる方もいると思うが、基本的には徒歩での移動を考え、主要区画道路6号・7号の交通規制については安全性に配慮するため、一方通行にしたほうが良い。
- ：主要区画道路6号・7号の拡幅は、緊急車両がスムーズに行き来できるようになるためのものである。芝銀座通りも北風が吹いていて火災にでもなれば、火がまわり危険な可能性がある。そのような時に緊急車両が火元まで入れないのは困る。主要区画道路6号・7号は、

歩道の幅員を広く確保できるため、交通規制を一方通行にできるところは実施したほうが良い。また、路面はカラー舗装のほうが、通常の場合よりも、車両が歩道まで乗り出してしまふのを防ぎやすくなるので、良いと思う。主要区画道路6号・7号のための道路用地の買収についてだが、緊急車両を入りやすくする目的を考えると、事業期間10年間で3～4年間で終わらせるつもりで早く進めてもらいたい。主要区画道路7号沿いの買収対象には、店舗の半分が拡幅線にかかるため、店の営業ができなくなるという方もいる。そのような方もいるようなので、事務局には、他地区ではどのように整備促進したか、研究してもらいたい。

○：車を優先するか、人を優先するかという話が出たが、まちづくりの先進地では、人を優先している。ただし、災害時は緊急車両が通れないと困るので、普段は車が通れないようにして、歩行者を優先にしつつ、災害時は緊急車両も通れるようにするのが良いのではないかと。特に住宅地では人が歩くための道にするのが良い。主要区画道路6号・7号を幅員8mに拡幅した後は、沿道の店舗がなくなり、まち並みはきれいだが、静かなまちとなる懸念がある。私は6尺道路等の、人の通行を基本としてできた路地通りが好きだが、路地に町会の若い人等、人が集まるようなまち並みになり、なおかつ災害時には緊急車両も通行可能という道路ができないか。矛盾した内容のようだが、当地区で実現できれば素晴らしいと思う。また、買収後に、道路用地に事業PRのための看板を立てるという話があったが、町会やボランティアの方に、無償で使わせてあげればよい。子どもたちが落書きをするような感覚で看板を描いてもらうこと等は、やろうと思えばできるのではないかと。目に見えて何かまちが変わると、当地区の住民の意識も変わると思うので、できるところから協議会で知恵を出して、まちを変える活動を行うのが良い。

○：当地区内に、バス路線があると良い。高齢者は自転車に乗れないので、幅員8mの道路が整備されるのなら、栄通り、みゆき通り、芝中央通り等に停車するようになると良い。また、主要区画道路6号・7号の整備の進め方についてだが、沿道の拡幅線にかかる地権者のみが事業に協力するのではなく、地区全体で危機感を持って主体的に事業に協力をしていく体制をつくる必要がある。事業のPRについて、協議会として主体的に関わるべきであろう。

○：現状では、当地区で利用できる市のバスは1時間に1本程度の頻度で本数が少ない。当地区からJR蕨駅に直行するのではなく、遠回りしてからJR蕨駅に到着する路線となっており、使い勝手が良いとは言えない。

○：これまでは、当地区内では車の通行量自体も少ないので、交通事故も少ないが、主要区画道路6号・7号の拡幅後は、交通規制を一方通行にする等の対策に加えて、さらに交通安全面の対策を検討する必要があると思う。

○：先日、読売新聞に掲載された埼玉県の密集市街地に関する記事は、当地区の取組みについての内容であるのか。火災や災害時を想定した広幅員道路を前提にしたまちづくりについて掲載されていたようだが、会計検査院からの指摘も掲載されていた。

→：読売新聞の記事は当地区に関する内容を含んでおり、この内容は会計検査院の「危険とされる密集市街地に避難所が位置しているのは不適切ではないか」という指摘に基づくものである。

ただし、この記事の内容には誤解がある。芝樋ノ爪及び芝4・5丁目地区には、避難所（芝樋ノ爪小学校）と、一とき避難広場（堀代公園、芝樋ノ爪公園）がある。一とき避難広場とは、災害の際、避難所へ向かう前に、一時的に避難し身の安全を図る広場として位置づけら

れたものである。当地区における一とき避難広場は危険密集市街地の範囲内に存在するが、避難所である芝樋ノ爪小学校は、危険密集市街地の範囲外にある。記事の内容はこれを混同しており、本来であれば当地区は該当しないこととなる。

先ほど、幾つか質問があったため、それに関して回答させてもらいたい。買収の際の土地・建物の補償費等については、市街地整備室が専門のコンサルタントに委託して物件調査を行い、金額を算定する。主要区画道路沿線で自宅の物件調査を希望する方がいた場合は、市街地整備室に連絡をもらいたい。算定結果を生活設計の検討材料としてもらうため、市としても物件調査を積極的に進めたいと思っている。また、建物の評価額についてだが、建物の規模や築年数によるが、これまで物件調査の算定結果で出た補償費は、いずれも税務評価以上の額が出ている。また、建物の解体費用も補償費として計上している。

○：買収に応じる際、現状と同じような場所に住み替え、買収後も同じような生活を送れるという保証はあるか。実際に生活していけなくなれば困る場合があるのではないか。

→：例えば、築 50 年の建物を解体して同程度の建物を新築した場合、地権者からの費用負担がないかといえば、それは難しい。例えば延床面積を小さくして計画する等すれば建替えの検討は可能である。プライバシーの問題があるため、詳細にはお伝えできないが、正確な補償費等の金額については市街地整備室に来て相談してもらいたい。

○：当地区で行っている住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の事業期間はいつ頃までと考えているか。

→：事業期間は 10 年間である。

○：これまでに経過した期間も含めて 10 年間ということか。

→：そのとおりである。事業開始の平成 24 年度から 2 年間程度は、測量や物件調査、交渉等を実施していたため買収を行っていない。現在は事業開始から 5 年目である。平成 33 年までが事業期間で補助金が貰える期間であり、平成 34 年度以降に補助金が貰えるかどうかという保証がない。地権者にはそのように伝えている。また、先ほど主要区画道路の拡幅線にかかる新しく建てられた建物についての指摘があったが、当地区では、平成 27 年から地区計画が指定されており、条例化もされているが、それ以前に計画された主要区画道路の拡幅にかかる建物については、規制がかかる前であったため、止めることができなかった。

→：本日の意見の中で、主要区画道路 6 号・7 号沿道の方に事業を周知するための説明会を実施する、という話も出ていたが、毎年、春頃に主要区画道路 6 号・7 号沿道の拡幅対象となる方へ市とコンサルで事業や補償内容等についての説明に伺っており、要望を聞く機会を設けている。次年度に予算化をするため、年度初めの春頃に伺っている。今年で 4 年目になるが、主要区画道路 6 号・7 号沿道で拡幅対象の方は、市の行う事業等について、全く知らないということはないはずである。

また、主要区画道路 6 号・7 号の拡幅整備については、拡幅後の道路での、人と車の関係について意見をいただいたように思う。歩道の障害物をなくすため、無電中化という意見も出ていたが、地下に埋設すると、地上に変圧器を収納する大きな箱を設置しなければならないが、それがかえって通行の邪魔になることがある。電柱の設置位置についても、一部で設置しなくなると周辺の配置に影響することが考えられる。広幅員の道路で無電中化を連続的に行うケースはよくあるものの、当地区ではどう考えるか、次回以降の検討課題であろう。

もう一つ、舗装の工夫をできないかという意見があったが、次回、参考事例も交えながら

意見交換できればと思う。車の速度を抑制する目的で、車道だけ狭く見えるように塗装する事例もある。その場合、交通量は同じでも、車両の通行速度を抑制する効果がある。場合によっては、道路にあえて障害物を設置する方法もあるが、当地区の場合は、災害に強いまちづくりをテーマにしているため、適さないかもしれない。

交通規制を一方通行にするのなら、基本的にはお住まいの方の納得を得なければならない。一方通行にする場合は、当協議会のみではなく、交通規制が関係する小さな団体や、当該地域の住民の意見を伺う等、慎重な検討が必要である。

3) 当地区のまちづくりにおける最近の課題について

「時間の関係上、割愛」

4) その他

「事務局より公園用地の取得と今後のスケジュールについて説明」

→：芝樋ノ爪1丁目にある約450㎡の西松建設の社宅横の土地を、市が公園用地として取得した。

平成29年4月以降の協議会では、この公園用地において、公園のつくり方の検討を行いたい。よって、道路に関する検討については、平成28年度内に2回開催する予定の協議会でまとめる方向であることを承知いただきたい。

次回の協議会

12月15日（木）14:00～ 芝公民館

5) 閉会