

成 22 年度 第 1 回川崎市事業評価検討委員会 摘録

- 1 開催日時 平成 22 年 11 月 26 日（金） 午後 2 時 00 分～3 時 30 分
- 2 開催場所 明治安田生命ビル 2 階 第 1 会議室
- 3 出席者 委員 輿水会長、高千穂副会長、室町委員、中野委員  
総合企画局長 平岡局長  
総合企画局都市経営部 鈴木部長  
総合企画局都市経営部企画調整課 三橋課長、松元担当課長  
財政局財政部財政課 三田村担当課長  
まちづくり局総務部企画課 東担当係長、中村担当係長  
まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課  
若林担当課長、白井担当係長、  
坂本職員、江上職員  
経済労働局産業振興部商業観光課 草野課長、森担当係長  
建設緑政局自転車対策室 平井担当課長、水野職員  
事務局（企画調整課） 森田担当課長、鈴木担当係長、菊池職員
- 4 議 題 都市再生整備計画事業「川崎駅周辺地区」事後評価の審議について  
評価対象事業の審議について（公開）  
審議内容の総括（非公開）
- 5 傍 聴 者 2 人
- 6 会議内容

< 担当局による評価対象事業についての説明後、質疑 >

輿水会長）それでは、質問をお願いしたい。

高千穂副会長）では、施設整備の量的な面ではなく、質的な配慮という視点から次の 2 点を質問したい。

1 点目は、たばこの吸い殻は施設の劣化を招くおそれが高い。川崎駅東口周辺に喫煙スペースは設置されているのか。

2 点目は、自転車対策のみではなく、ベビーカーについてどのような対応策を考えているのか。

若林担当課長）川崎駅東口駅前広場には、現在 2 か所の暫定的な喫煙スペースを設けている。完成後も引き続き駅前広場の歩行者動線避ける場所に喫煙スペースを設置する予定である。

また、ベビーカー対応については、障害者及び高齢者の方々のためのバリアフリー化という目的で、エレベーター等の設置を行ってきたが、ベビーカー単独の対策については、特に行っていない。

高千穂副会長) ベビーカー対応策とは、ベビーカーの利用に規制を設けるといったものではなく、ベビーカー利用者が安全に通行できる駅周辺の整備なので、ぜひ検討していただきたい。

中野委員) 昨年度行った小杉駅周辺地区の事後評価において利用した成果指標と、本事業の成果指標の項目の違いは何か。

東担当係長) 昨年度の小杉駅周辺地区の事後評価において利用した指標の中で、駅乗降客数及び駐輪需要対応率が今回提示した成果指標と共通している。差異があるものは、住宅供給戸数や市民館施設の稼働率であるが、これは、小杉駅近辺の民間主導の開発に高層マンションなどの住宅整備が含まれていたためである。

中野委員) 放置自転車対策は重要な課題だと思うが、実施調書の成果指標として数字を提示していないのはなぜか。

平井担当課長) 駐輪場については、現在まだ整備中であるため、成果指標として、放置自転車がどれだけ減少したかを示すことはできないが、昨年度11月に行った川崎駅東口周辺における自転車対策事業(社会実験)前後の放置自転車数の変化をみると、実験前は約2,200台の自転車が放置されていたが、実験後の平成22年6月は約900台まで減少した。計画段階で成果指標として目標値を提示することは検討していなかった。

中野委員) 川崎駅東口駅前には2か所のタクシー乗り場が設置されており、他の駅に比べて広く設けてあると思うのだが、今回の事業の中で1か所に統合するなどの検討はされなかったのか。

若林担当課長) 新川通り、市役所通りという2方面別にタクシー乗り場を設置することで駅利用者の利便性の向上を図っている。

高千穂副会長) 駅利便性の向上という視点で整備を続けていくと、維持管理のコストが莫大になっていくのではないかと心配するが、今後、人口減及び税収減が予測される中で、維持管理コストがかからない配慮について、どのように考えるか。

若林担当課長)維持管理コストについては、重要な課題だと認識している。本事業では、LEDなど長寿命なものを利用したり、多用されているガラス素材については光触媒を塗布することで汚れを付きにくくするなどの配慮を行っている。今後も、維持管理コストを抑えられる効率的かつ効果的な方法の検討を続けていく。

室町委員)資料には、歩行支援施設・障害者誘導施設整備【大屋根、シェルター】に約21億円かかったと書いてあるが、駅の大屋根にそれだけの金額をかけたのか。

若林担当課長)大屋根については、約6億円である。

室町委員)実施調書には、「【目標3】駅東西地区の回遊性の強化とあわせ川崎らしいまちなみと個性的で賑わいあるまちづくりを推進する」とあるが、駅の大屋根と「川崎らしさ」がしっかりこない。他の地方都市の駅では、スペースが多くあったり、その土地を象徴するモニュメントがあったりするが、今回整備されている駅前広場は、スペースが少なく、大屋根の真下は地下に続く階段やエスカレーターが大部分を占めている。事業評価の枠組みから外れている指摘かもしれないが、駅前広場の整備がどのように「川崎らしさ」につながるのか説明してほしい。

若林担当課長)川崎駅東口駅前広場の整備に当たって、「記憶に残るシンボリックな広場をつくる。」という方針を掲げてきた。「歩車分離」という整備当初の20年以上前の方針の下、これまで歩行者は駅から地下へ直接降りるしか動線がなく、視界が悪く死角の多い駅前広場であった。現在の少子高齢化に対応したバリアフリー化の流れの中で、記憶に残るシンボリックな空間としての駅前広場とはどのようなものか、よく検討し、川崎駅周辺の全体を見通すことができるように、ガラスを多用した施設を整備する計画を立てた。

室町委員)エレベーターや駐輪場は、問題を解決するための施設であるが、川崎駅前広場の整備は、市のイメージ向上につながるものであり、マイナスをゼロにするのではなく、プラスに働きかける目的を持つ。「物を作って終わり」という印象を受けてしまうので、駅前広場の見通しを良くするための工夫として、大屋根の真下の階段を狭めるなど、今後の展開を考えてほしい。また、駅前広場の空間を確保するために、タクシー乗り場を1つに統合することを検討してみてはどうか。

若林担当課長)川崎駅東口前のタクシー乗り場は、市役所通り及び新川通りの行先方面

別に2つ設けている。交通の拠点であるため、タクシーの数が非常に多く、現在1つのタクシー乗り場で30台が駐車できるようにしているが、それでも不足しており、タクシー乗り場を狭めると交通混雑を招いたり、違法な客待ちが増加してしまう。今後の課題として、駅前広場の空間確保に努めていきたい。

室町委員) タクシー問題は市の責任だけではないが、駅前広場の中心の大部分をタクシー乗り場が占めてしまうと、どこの駅にもある光景になってしまい、駅の個性を消してしまうので、もったいないと思う。タクシーが東西に連絡可能な通路を地下に設けるなどして、タクシー乗り場を狭めることで、空間を確保し、川崎らしい駅前広場を作ることができるのではないか。

若林担当課長) 今後の課題として検討する。

輿水会長) 本事業完了後、歩行者が、駅を降りて市役所通り又は新川通りに行く方法は、どのように変わるのか。

若林担当課長) これまで地下に降りるか、地上だと駅前ロータリーを迂回しなければ行けなかったが、これからは地上を直進できるようになる。

輿水会長) その場合、駅前広場から市役所通りに行く際は、信号の設置された横断歩道を利用しなくてはいけないのか。

若林担当課長) 利用する必要がある。

輿水会長) その整備が完了すると歩行者が増加すると予測しているのか。

若林担当課長) 歩行者数は変わらないと思うが、従来限られた行き方しかなかったところに、駅と市役所通りなどを結ぶルートが増えるので、分散化により混雑解消につながると予測している。

輿水会長) 東口駅前のバス島はバス量が多いのか。

若林担当課長) 朝夕は多い。

輿水会長) ルートが増えてもバス量が多い通りを横断歩道で渡らなくてはいけないのは、歩行者が利便性及び安全性の向上したことを実感しにくいのではないかと。利便

性の向上などは、指標化しにくい点であるが、国の骨太な評価制度の枠組みとは別に、市の評価においては、きめ細やかに対応してほしい点である。

若林担当課長) 今後の課題として検討する。

輿水会長) 質問がないなら、以上でよろしいか。

委員一同) 異議なし。