

【小杉駅周辺地区】

事業説明後、質疑応答

(委員) 3点質問する。まず、最終的なイメージとしては、副都心といったものをイメージすればよいのか。もしくは、住宅供給戸数が、指標に入っているが、住宅地をイメージしているのか。だとすると、住居、生活、教育、いわゆる居住者がいることで必要とされる機能の整備との関連はどうなっているのか。

2つ目は、そうした場合には、当然、環境配慮といったことも必要になるが、環境配慮は、この事業のうち、どのように反映されているのか。

3つ目は、昼間の人口と夜間の人口といったものを、どう考えているのか。というのも、昼の人口は多いが、夜の人口は少ない場合と、昼夜の人口が同じくらいの場合とでは、安全確保の面から、差異がでてくるかと思うので、その辺りの説明を伺いたい。

(まちづくり局) まず、この地区の最終的なイメージについては、川崎市の新総合計画においては、小杉駅周辺、川崎駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺のそれぞれの地区を広域的な拠点として整備している。したがって、都市の機能としては、周辺地域の方々にも、川崎にお越しいただくことを想定している。しかしながら、商業業務に特化した土地利用にするのかという点については、都市型居住や文化交流といったものを含めた、いわゆるコンパクトシティ的な考え方の中で、居住と商業を駅周辺に集積して、効率的なまちの運営を行うこととしている。

また、環境への配慮については、基本的に高度利用を図っているので、十分な空地を確保していく。宅地の中に公開空地をたくさんとり、住民も来訪者もくつろぐことができることとしている。また、それは、災害時においても防災スペースとして利用することができるものである。

昼夜間人口については、小杉駅周辺地区は基本的に居住と商業がミックスしたまちづくりを目指しており、およそ 5,000 戸の住宅が供給されているところであるので、夜間人口については、1戸3人とすると、人口が 15,000 人位増える。一方、この地区では、大手 IT 企業があり、JR 横須賀線武蔵小杉新駅の開業に合わせて、駅前に、新しい業務ビルもできている。ここに既に 12,000 人の業務人口があり、新しい業務ビルには、3,000 人レベルの業務人口が発生することが、想定される。したがって、昼夜人口のバランスからすると 1 対 1 位で人口が増加することとなる。

(委員) 生活環境、例えば、多摩川との連携といったものは、どのように配慮されて

いるか。

(まちづくり局) 今回の都市再生のエリアでは、等々力緑地や多摩川は含まれていないが、小杉駅周辺都市計画マスタープランにおいて、等々力方面への歩行者動線の整備も盛り込んでいる。

(委員) 東急東横線の武蔵小杉駅からＪＲ横須賀線武蔵小杉新駅へ向かう場合には、東京丸子横浜線を渡ることになるのか。

(まちづくり局) 東急東横線の武蔵小杉駅とは、直接つながっていない。距離は、300メートル以上あるが、通常、東京丸子横浜線を渡ることが想定される。ＪＲ南武線武蔵小杉駅とＪＲ横須賀線武蔵小杉新駅の間には、連絡通路を設けることにしているが、東急東横線からＪＲ南武線の今の改札を抜けてホームを降りていくと連絡通路から新駅に行くことができる。

(委員) 東急東横線武蔵小杉駅からＪＲ横須賀線武蔵小杉新駅に乗り換える人も相当いるように思えるが、割合としては、どの程度か。

(まちづくり局) 新駅の利用者数は、推計で70,000人と出ており、そのうち40,000人は駅周辺で乗降される方、30,000人がＪＲ南武線との乗り換えと予想している。東急東横線との乗り換えについては、具体的な数字は出ていない。考え方としては、40,000人に含まれている。ただ、東急東横線から、ＪＲ横須賀線への乗り換えは、定性的な見方として、東急東横線は渋谷駅に接続しているが、横浜駅を経由するのであれば、そこから東急東横線に乗る。また、渋谷駅からＪＲ横須賀線を御利用になりたい方は、東急東横線を利用せずに、ＪＲ湘南新宿ラインを利用することが、想定される。そうすると、沿線の途中駅を利用される方が、乗り換え対象になると想定される。よって、数としては、それほどは、多くないのではないかと考えている。

(委員) 若干でも、相当な人数が東京丸子横浜線を渡ることとなるのか。

(まちづくり局) そうなる。ただし、ＪＲ南武線武蔵小杉駅の改札から入っていけば、連絡通路からＪＲ横須賀線武蔵小杉新駅に乗り継げる。

(委員) 将来的にアクセスを改善する予定はあるのか。

(まちづくり局) 物理的な距離の問題は、どうにもならない。また、小杉駅周辺地区はバリアフリーの取組があるので、基本的には平面利用が原則になり、デッキ、地下通路という話は今のところない。

(委員) 東急東横線武蔵小杉駅は高架だが。

(まちづくり局) 高架だが、駅舎、改札口は1階である。よって、デッキの場合、ホームから降りて、また昇ることになる。

(委員) 3点質問する。1つ目は、成果指標のところだが、駅乗降客数、住宅供給戸数は目標よりも上回って達成しているが、必ずしも多ければよいということではないのではないのか。それにより、混雑が激しくなったとか、住環境が悪化したとか出てくるかと思うが、上限を設けるなど値を幅で考えるということはあるのか。目標値の考え方について、示してほしい。

2つ目は、住宅供給戸数についてであるが、例えば、それぞれの広さとか周辺環境との調和といった面や、居住環境としてのサービス、福祉系の支援、コミュニティを形成する仕組みなどといった面から何かあれば、示してほしい。

3つ目は、アンケートを行ったとのことだが、これは結果として6割の方が評価している。ただし、これだけ整備されてくると、安全・安心・快適の面からすると、よくなった方に回答するのが、普通かなとも思われるが、「どちらともいえない」と「そう思わない」が4割もいるということは、個人的には多く感じる。自由意見も含めて、評価していない方の意見をどう捉えて、どう活かそうとしているか。

(まちづくり局) 1点目の目標値の考え方については、確かに、多くすればよいというものではないと思うが、例えば駅の乗降客数は、平成21年度の見込み値が、292,817人となっているが、実は、これは、統計データである「都市交通年報」から、推計として、算出したものである。しかし、これは、見方によっては、数字が、過大に出ている可能性がある。これは、駅の実際の利用者、乗り換えの利用者の両方があるが、乗換客数は年々減ってきている。これは「都市交通年報」のデータであるので、仕方のない面もあると思うが、非接触型ICカードシステムによる乗車カードが、投入されたのが、平成12年、13年頃である。乗換客数のデータの取り方が、昔は、乗り換え切符であったので、これを数えていた。しかしながら、今は、非接触型ICカードシステムによる乗車カードだと自動改札機を通して、乗り換えを行っているのが、これだと、乗り換えだと分からない。つまり、それぞれ降りた人、乗った人という数え方になってしまうと

ということである。よって、乗換客数が減る傾向となり、その分、駅乗降客数に加算されてしまう。データの取り扱い上、どうしてもこういう結果となってしまうため、やや過大に評価値が出てしまっている。駅利用客数で見ると、平成 13 年が、およそ 306,000 人だったのが、平成 18 年が、およそ 336,000 人となっており、およそ 30,000 人の増加となっている。それが、一番実態には、近いのではないかと考えている。

住宅の戸数については、5,000 戸の目標値よりも、評価値が約 300 戸多い結果となっているが、住宅の整備は、市営住宅を造っているわけではなく、民間の事業を誘導しており、実際にはマンションの戸数であるが、実計画が、民間の事業計画に基づいていて戸数は変わってくるため、若干のブレは出てくると思う。ただ、分譲マンションであるので、ワンルームマンションを増やすということではない。

それから、居住者への支援や、コミュニティ形成についてだが、約 4,000 戸、全体でもうすぐ 5,000 戸、15,000 人の新しい居住者が増えることとなる。再開発が行われたところは、従前は、工場であったり、銀行の会社の厚生施設やグラウンドであったりした地区で、元々は、居住者が、ほとんどいない地区であった。そういう意味では、自治会や町内会がないところで、開発が進められ、住民が集まったため、コミュニティ形成は、課題となっていると考えられる。そうした中で、地域住民が主体となって N P O 法人「小杉駅周辺エリアマネジメント」を立ち上げ、新旧住民の交流や新住民のコミュニティ形成に役立てられるように支援をしている。そうした中で、子育てや、地域の交流、地域の情報提供などを支援していこうとしている。

それから、3 点目のアンケートについては、まだ、分析しきれていないため、引き続き、新旧住民それぞれの傾向も含め、分析していく。

(委 員) 東京丸子横浜線の整備の内容は、どのようなものか。

(まちづくり局) 都市計画道路として、昭和 30 年代に都市計画が決定されているが、その都市計画としての幅員が 25m となっている。一方、現状は、2 車線の道路である。これを拡幅して車道を 4 車線とする。用地買収についても、99% 済みであり、工事が開始できる状況になっている。

(委 員) 完成の見通しは、どうか。

(まちづくり局) 平成 23 年度の完成目標で進めていきたいと考えている。