

平成 21 年度 第 3 回川崎市事業評価検討委員会 摘録

- 1 開催日時 平成 22 年 2 月 19 日（金） 午前 10 時 00 分～11 時 30 分
- 2 開催場所 第 3 庁舎 15 階 第 2 会議室
- 3 出席者 委員 興水会長、高千穂副会長、室町委員、中野委員、窪田委員  
説明局 まちづくり局神奈川口推進室  
藤倉主幹、岩田主幹、高橋課長補佐、  
阿久津主査、北村主査  
総合企画局臨海部活性化推進室 亀川主幹  
事務局 総合企画局都市経営部 土方部長  
まちづくり局総務部企画課長 堤課長  
総合企画局都市経営部企画調整課 高橋課長、渡邊主幹、  
森田主幹、柳下主査、鈴木主任
- 4 議題 「京浜臨海部地域都市再生総合整備事業」再評価の審議について  
(1) 平成 21 年度評価対象事業の審議について（公開）  
(2) 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>

興水会長）それでは、質問をお願いしたい。

高千穂副会長）では、次の 3 点を質問したい。

1 点目は、この事業の上位計画との整合性について。

2 点目は、この事業の取組として、幹線道路や東海道貨物支線貨客併用化に伴う駅前広場などの整備があるが、これらへの対応としては周辺自治体との連携が欠かせないのではと思うが、東京都や横浜市などとの連携はどうなっているか。

3 点目としては、経営の観点からの質問だが、このような事業で大事なことは持続性ということだが、企業が誘致された後、うまく事業を続けていくために、ソフト事業的なサポートなどがなければ、再び空洞化などの問題を招いてしまうのではないかと思う。そこで、川崎市としてどのように関わっていくのか、もしくは関わる方法についてお示しいただきたい。

岩田主幹）まず、上位計画との整合性については、臨海部は川崎市において産業の中心

地となっており、本事業の特定地区整備は、本市の新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」にも明記されている。

次に、自治体との連携についてだが、本事業は、横浜市も含めて 4,400ha の重点地域として指定されており、その地域として一体性を持って臨海部の再生を図っていかねばならないと考えている。本事業においては、臨海部の骨格となる臨海部幹線道路や東海道貨物支線貨客併用化事業に伴う駅前広場を整備していくが、横浜市と川崎市の拠点連携により交通ネットワークの構築を推進していきたいと考えている。

最後に、持続性についてだが、川崎市としては、企業間での環境や景観の維持、価値の向上のため、NPO法人などによるエリアマネジメントなどを側面的に支援していきたいと考えている。

中野委員) 費用便益分析についてだが、便益については、地価データを基に算入されているとのことだが、長期に渡っての地価を出すとなると、様々な経済条件の変動があると思われる。その辺りは、どのような考えをもって条件設定されているのか。

また、この分析は横浜市の分析と同様に行っているのか。

岩田主幹) 国土交通省のマニュアルに沿って算出しており、マニュアルにある社会的割引率など一定の条件により、計算している。

また、横浜市においても同じマニュアルに沿って算出している。

中野委員) 工場敷地の開発とはどのようなものなのか。

岩田主幹) 工場が土地利用転換を図った場合を想定し、内奥運河沿いに臨海部幹線道路、周回道路、親水空間等の基盤整備をしていくという計画である。

中野委員) 今後の展開はどうなるのか。

岩田主幹) 具体的な土地利用転換の話はまだ出ていない。

窪田委員) では、私から 3 点質問する。

1 点目は、今回の特定地区は、トリガーとして、今後、周辺への波及効果を発揮していくとのことだが、トリガーとして選択された理由は何であり、またどういう効果を発揮するという位置付けなのか。

2 点目は、ソフト事業として、コーディネートしているとのことだが、全体

をどのようにしていくか。例えば居住地区や環境関連産業といったイメージがあるとよいのだが。また、例えば、駅前広場整備については、コーディネーターとしては、この後の展開について、シナリオをある程度見せていかないと事業者も不安だと思うが、その辺りはどうか。

3点目は、本事業の位置図を見ると、居住や商業工業などの機能が混ざり合った新しいまちとしての空間像が見えないように思える。しかしながら、経営の持続性も含めて、空間の質を高めていくという視点はとても大事なことはないかと思う。例えば、アムステルダムアイ川周辺は、まさに多摩川に似ているように思えるが、様々な開発があったところに川と市民の生活をいかに結びつけるか、どういう空間を作り上げていくかということを経営戦略として打ち出しているからこそトリガーとして成功している事例であると考えられる。そのような空間的な戦略があれば、示して欲しい。

岩田主幹) 重点地域 4,400ha のうち、他の地区にも移転に伴う低未利用地等の発生はあったが、塩浜周辺地区及び南渡田周辺地区については大規模工場の移転が予定もしくは予想されたため、特定地区として指定した。

コーディネートについては、特定地区を対象として行っているが、区域外のエリアについても「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」で拠点地区やサポートエリアを設定しており、これに基づき誘導を図っている。

また、空間についてだが、塩浜周辺地区では、多摩川との親水空間、また南渡田周辺地区についても内陸運河沿いに親水空間の整備を考えている。そこが市民にとって憩いの場となるようにしていきたい。

興水会長) 京浜臨海部都市再生予定地域協議会とは、どのような役割なのか。

藤倉主幹) 京浜臨海部都市再生予定地域協議会は分野ごとに改編して、現在「京浜臨海部基盤施設検討会」という組織として京浜臨海部の道路網を検討している。検討会では関東地方整備局が事務局となっており、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市が参加しているほか、オブザーバーとして、国土交通省航空局が参加している。最近では、羽田連絡道路も含めた臨海部全体の交通網の検討を進めている。

また、企業との定期的な会合やヒアリングを実施しており、関連自治体と連携して協議を行っている。その頻度は、道路についてであれば2か月に1回程度となっている。

室町委員) この事業は、東海道貨物支線の貨客併用化と関連した事業もあるので、横浜

市との連携により事業を進めていくという説明があった方がよいと思う。

また、後背地との共生という観点から、臨海部での事業が、この周辺以外の住民にとっても便益として享受されるようになればよいと思う。臨海部はかなりポテンシャルがあるように思えるので、川崎市民全体に対してもアピールできるところがあればよいと思う。

岩田主幹) 川崎市において、本事業で整備予定の臨海部幹線道路及び東海道貨物支線は、本市の特定地区と横浜市の特定地区である東神奈川周辺地区を結ぶ計画となっている。この周辺は、工場等の産業集積地であり、道路等の交通網の整備を行っていかうというものである。

後背地への取組については、親水空間を設け、広場や地区施設などを地区計画で指定するなどしている。特定地区以外についても工場地帯への見学会を開催する取組などがあり、また、市民が訪れやすいような施設を誘致し、これにより工場地帯というイメージを払拭し、クリーンなまちというイメージを打ち出している。

高千穂副会長) 質問というよりコメントだが、さきほど川崎市全体の観点から上位計画との整合性について伺ったこととも関係しているが、臨海部は産業などの拠点として様々な取組があることは分かるが、川崎市は南北に長いということもあり、それに対しての南北交流のトリガー、例えば雇用機会が増大するといったような工夫を行うという説明がないと、単なるハード系の事業という印象は拭えない。本質的に何が持続的に事業を進めるためのポイントなのかということを出していくということを検討する必要があるのではないかという印象を受けた。

興水会長) 以上でよろしいか。

委員一同) 異議なし。