

第94回川崎市都市計画審議会議事録

1 開催日時 令和5年8月28日(月) 午後1時30分～午後4時11分

2 開催場所 川崎市役所第3庁舎15階会議室

3 出席者

○委員

中村会長、石川委員、岩田委員、上原委員、押本委員、浜田委員、大沢委員、水庭委員、宮下委員、村上委員、岩山委員、中尾委員、渡部委員、大澤委員、佐々木委員、庄委員、浦野委員、川名委員
(代理白砂)、藤巻委員(代理三條)

○事務局

まちづくり局計画部 武藤部長

都市計画課 大場課長、久木田担当課長

企画調整担当 玉木課長補佐

都市調査担当 張戸担当係長

都市基盤担当 市橋担当係長

まちづくり局景観・地区まちづくり支援担当 川本課長補佐、岩本職員

まちづくり局市街地整備部地域整備推進課 亀山担当課長、田中担当係長、白岩職員

まちづくり局指導部建築管理課 西垣担当課長、山田担当係長

まちづくり局拠点整備推進室 里館担当課長、五十嵐担当係長、柏原担当係長、埴担当係長、
江森職員

4 議題

○都市計画議案

諮問第450号 川崎都市計画第一種市街地再開発事業の決定
(鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業)

諮問第451号 川崎都市計画地区計画の変更(鷺沼地区地区計画)

諮問第452号 川崎都市計画高度利用地区の変更(鷺沼駅前地区、京急川崎駅西口地区)

諮問第453号 川崎都市計画道路の変更(3・4・13号久末鷺沼線ほか1路線)

諮問第454号 川崎都市計画交通広場の決定(鷺沼駅前交通広場)

諮問第455号 川崎都市計画第一種市街地再開発事業の決定
(京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業)

諮問第456号 川崎都市計画用途地域の変更(京急川崎駅西口地区)

諮問第457号 川崎都市計画地区計画の決定(京急川崎駅西口地区地区計画)

諮問第458号 川崎都市計画道路の変更(3・2・2号駅前本町線の廃止)

5 傍聴者数 5名

第94回川崎市都市計画審議会議事録

(武藤部長)

それでは、定刻になりましたので、始めさせていただきますと思います。

本日は、お忙しい中、川崎市都市計画審議会に御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

今年度から本審議会の事務局を務めさせていただきますまちづくり局計画部長の武藤でございます。よろしくお願いいたします。

川崎市では、5月1日から省エネルギー対策を推進するため、ノーネクタイ、ノー上着による夏の軽装勤務を実施しております。本日の服装について、あらかじめ御了解をいただきたいと存じます。

また、本日の会議につきましては、ペーパーレス促進の観点から、紙資料に替えてタブレット端末を御用意させていただいております。端末の中に資料を格納しておりますので、お手元に配付しておりますタブレット端末の資料表示方法についてを御確認いただき、使用していただきたいと存じます。

次に、本日の審議会における会議の公開についてでございます。本日の審議会は、川崎市審議会等の公開に関する条例に基づき公開とさせていただきます。本日の会議録に、個々の発言者の氏名を記載することをあらかじめ御確認ください。

続きまして、今年度に入りまして新しく御就任いただきました委員の御紹介をさせていただきます。

初めに、市議会議員の皆様でございます。

日本共産党、石川建二委員でございます。

(石川委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

日本維新の会、岩田英高委員でございます。

(岩田委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

自由民主党、上原正裕委員でございます。

(上原委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

みらい、押本吉司委員でございます。

(押本委員)

よろしくお願いいたします。

(武藤部長)

公明党、浜田昌利委員でございます。

(浜田委員)

よろしくお願ひいたします。

(武藤部長)

次に、市民委員の皆様でございます。

初めに、公募委員、大澤仁委員でございます。

(大澤委員)

よろしくお願ひいたします。

(武藤部長)

川崎市全町内会連合会副会長、浦野一吉委員でございます。

(浦野委員)

浦野です。よろしくお願ひします。

(武藤部長)

次に、関係行政機関でございます。

国土交通省関東地方整備局長、藤巻浩之委員でございます。なお、本日は代理といたしまして、川崎国道事務所副所長、三條様に御出席をいただいております。

(三條委員)

よろしくお願ひします。

(武藤部長)

よろしくお願ひいたします。

続きまして、今年度の事務局職員の紹介をさせていただきます。

改めまして、まちづくり局計画部長の武藤でございます。

まちづくり局計画部都市計画課長の大場でございます。

(大場課長)

大場です。よろしくお願ひします。

(武藤部長)

担当課長の久木田でございます。

(久木田担当課長)

よろしくお願ひいたします。

(武藤部長)

それでは、定足数の報告をいたします。本日は、委員総数20名中19名の出席を得ており、半数以上の御出席をいただいておりますので、川崎市都市計画審議会条例第6条第2項の規定により、本審議会は成立していることを御報告させていただきます。

それでは、これからの司会進行は会長にお願ひいたします。

中村会長、よろしくお願ひいたします。

(中村会長)

承知しました。

それでは、ただいまから第94回川崎市都市計画審議会を開会いたします。

本日の議事につきましては、お手元にごございます議事次第に従いまして進めてまいります。

なお、本日の議事録署名人でございますが、大沢昌玄委員と渡部委員にお願いをいたします。よろしくお願いをいたします。

傍聴の申出はございますか。

(山口担当係長)

はい、ございます。

(中村会長)

それでは、事務局で傍聴者を入室させてください。また、引き続き傍聴の方をお見えになりましたら、以後、事務局で適宜入室させてください。

—— 傍聴人入室 ——

(中村会長)

それでは、議事についてでございますが、次第に従いまして、本日付で川崎市長から諮問を受けております鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業に関する議案として、諮問第450号、諮問第451号、諮問第452号、諮問第453号、諮問第454号につきまして、一括して審議を行いたいと思います。

なお、諮問第452号、高度利用地区の変更につきましては、ここでは鷺沼駅前地区に係る部分のみを審議することといたします。

また、関係職員といたしまして、まちづくり局景観・地区まちづくり支援担当、地域整備推進課、そして建築管理課から職員が出席をしております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

事務局、お願いいたします。

(大場課長)

それでは、諮問第450号川崎市都市計画第一種市街地再開発事業の決定、諮問第451号川崎市都市計画地区計画の変更、諮問第452号川崎市都市計画高度利用地区の変更、諮問第453号川崎市都市計画道路の変更、諮問第454号川崎市都市計画交通広場の決定について御説明させていただきます。

これらの案件は、鷺沼駅前地区の関連案件でございますので、一括して御説明させていただきます。

スクリーンを御覧いただくとともに、お手元のタブレット端末のファイル1、鷺沼駅前地区関連案件をお開きください。

スクリーンを用いて御説明いたしますが、説明内容に応じてスクリーンに表示されるスライドにファイルの該当ページを記載しておりますので、適宜御確認ください。

それでは、スクリーンを御覧ください。

初めに、鷺沼駅前地区の位置関係について御説明いたします。こちらは位置図でございます。今回御説明する本地区は、東急田園都市線鷺沼駅に隣接した地区でございます。本地区に隣接する周辺の主な幹線道路でございますが、赤色で示す都市計画道路久未鷺沼線、黄色で示す都市計画道路鷺沼線、紺色で示す国道246号線がございます。

こちらは航空写真でございます。今回、再開発事業を予定している鷺沼駅前地区は、赤枠で示す範囲でございます。

続いて、上位計画の位置づけについてでございます。

まず、川崎市総合計画でございます。

本市が目指す都市像やまちづくりの基本目標を定めた川崎市総合計画では、鷺沼駅前地区が位置する鷺沼・宮前平駅周辺地区については、民間活力を生かした駅前広場の再整備等により、駅を中心とした多様な都市機能の集積と交通結節機能の強化に向けた取組を推進するとしております。

次に、都市再開発の方針でございます。青枠で示す区域は、都市再開発の方針における2号再開発促進地区に位置づけられており、駅を中心に多様なライフスタイルに対応した都市機能集積や優良な都市型住宅の誘導、交通結節機能の強化を目指すとしております。

さらに、本市の都市計画に関する基本方針を示す都市計画マスタープランにおいては、鷺沼・宮前平駅周辺地区は、「本市における主要な駅として特性を生かすとともに、商業・業務、文化、良質な都市型住宅等の諸機能の集積及び交通結節機能の強化を図り、地域生活ゾーンの核となる拠点の形成を目指す。」としております。

続きまして、現在の都市計画の概要について御説明いたします。

まず、本地区周辺の用途地域等の状況でございます。

赤枠が今回の市街地再開発事業を予定している区域でございます。用途地域は商業地域、容積率500%、建蔽率80%、防火地域に指定しており、建築物の高さを制限する高度地区は指定しておりません。

こちらは、地区計画でございます。緑色の枠で示す区域が現在の地区計画の区域で、昭和62年に都市計画決定しております。

次に、本地区の現状と課題について御説明いたします。

まず、駅前の交通広場及び周辺交通についてでございますが、鷺沼駅周辺は、路線バスによる駅へのアクセスが多く、バス交通の需要増への対応が求められておりますが、現在の交通広場では、バス乗り場が4か所のみとなっております。1か所の乗り場当たりのバス便数は市内主要駅の中で最大となっており、需要に応える増便等の対応が難しい状況にあります。

さらに、現状の交通広場内は、都市の広場として憩える場所や待合スペースなどの交流

機能が不足しているといった状況にあります。スクリーン下段の写真は、駅前広場の様子でございます。

周辺交通につきましては、交通広場の出入口周辺に三つの信号が近接するため、交通処理能力の低下や、右左折レーンが整備されていないことによる交通混雑など、交通課題が顕在化しております。

次に、土地利用の状況についてでございますが、地区内には現在、7棟の建築物が建築されており、そのうち、水色で示す4棟の建築物が昭和56年以前の旧耐震基準で建てられた建築物、また、オレンジ色で示す土地については、駐車場として利用されているなど、駅前にもかかわらず、地区内に老朽化した建築物や低未利用地が存在し、まちの安全性やにぎわいの不足などが課題となっております。

こうしたことから、これらの課題を解決するために、都市計画マスタープランなどをはじめとする上位計画に基づき、今回、市街地再開発事業による駅を中心とした多様な都市機能集積及び交通広場整備など、交通結節機能の強化を図り、宮前区の核となる地域生活拠点の形成を目指すものでございます。

続きまして、再開発事業の概要について御説明いたします。

こちらは、配置イメージ及び施設建築物概要でございますが、鷺沼駅の駅舎に面する街区を駅前街区、久末鷺沼線を隔てて北側の街区を北街区としており、いずれの街区も現行規制の容積率500%の範囲内で計画しております。

駅前街区は、主要用途として、商業、業務、市民館、図書館、都市型住宅、駐車場等が入居し、地上37階建て、地下2階、高さ約140メートルの建築物を計画して、北街区は、主要用途として、区役所、市民館、都市型住宅、駐車場等が入居し、地上20階、地下2階、高さ約86メートルの建築物を計画しております。

次に、本事業にて整備される都市基盤でございますが、現在、鷺沼駅の交通広場は、バスの増便等の対応が難しいことや、信号が近接しているなどの交通課題があることから、これらを踏まえ、現状の図で示す緑色の鷺沼線の区域を一部変更することで大きな街区とした中に、赤色でお示しした現行の約2倍の広さの交通広場を整備いたします。

また、黄色で塗られた部分を駅前広場として整備するとともに、青色の久末鷺沼線部分の一部を拡幅するなど、路線バスネットワークの拡充や交通課題の解決を図る計画でございます。スクリーンには、完成予想パース及び断面図をお示ししております。左側が駅前街区、右側が北街区の施設建築物となります。

それでは、都市計画案について御説明いたします。

まず、諮問第450号第一種市街地再開発事業の決定について御説明いたします。

初めに、市街地再開発事業の仕組みについて御説明いたします。

市街地再開発事業は、地権者の生活再建、建物の機能更新、道路等の整備再編を図る上で地権者の権利保全を行いながら進める事業の手法で、建築物の共同化や土地の高度利用により創出された保留床の売却益により、新たに道路等の公共施設を整備するものとなり

ます。

それでは、今回の都市計画に定める内容について御説明いたします。

名称は鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業、面積は計画図面赤枠で示した区域、約2.3ヘクタールでございます。

公共施設の配置及び規模でございますが、青色で示した都市計画道路久未鷺沼線について一部拡幅するとともに、緑色でお示した都市計画道路鷺沼線については、付け替え及び一部拡幅を行います。黄色の区域について、新たに鷺沼駅前交通広場を配置いたします。なお、これらの詳細につきましては、後ほど道路の変更及び交通広場の決定にて御説明いたします。

次に、建築物の整備に関する計画でございます。

駅前街区の建築物の建築面積、延べ面積、容積率、建蔽率、高さ及び建築物の主要用途はスクリーンにお示したとおりでございます。

北街区の建築物の建築面積等につきましては、こちらのスクリーンにお示したとおりとなっております。

続いて、建築敷地の整備に関する計画ですが、駅前街区の建築敷地の面積は約1万1,170平方メートル、北街区の建築敷地の面積は約3,680平方メートルでございます。

最後に、今回の第一種市街地再開発事業を決定する理由ですが、公共施設の整備とともに、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、第一種市街地再開発事業を本案のように決定しようとするものでございます。

続きまして、諮問第451号地区計画の変更について御説明いたします。

初めに、地区計画制度について御説明いたします。

地区計画とは、用途地域や都市施設が広域の土地利用を調整・実現するものであるのに対し、街区単位できめ細かな市街地像を実現するものであり、関係権利者の意向を踏まえつつ、その地区の特性に合ったまちづくりを行うものでございます。

地区計画は、地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針と地区整備計画で構成されております。

今回の地区計画では、それぞれ赤字でお示しする事項について定めるものでございます。

それでは、現在の地区計画について御説明いたします。

現在の鷺沼地区地区計画は赤枠で示す区域であり、水色のエリアを商業・業務施設の一層の集積及び土地の高度利用を促進する中心商業業務地区に、黄色のエリアを近隣住民のための利便施設等が立地し、商店街としての一層の充実を図る周辺商業業務地区に指定し、土地利用の維持及び誘導を行っております。

続いて、今回の変更の概要について御説明いたします。

まず、スクリーン右上の緑枠の区域について、地区計画の区域を拡大いたします。その上で、現在の中心商業業務地区の地区を区分し、オレンジ色の再開発事業施行区域を駅前拠点地区に、駅のホーム等の鉄道施設が立地する紫色とピンク色の区域をそれぞれ鉄道施

設地区A、鉄道施設地区Bに変更等をいたします。

ここからは、地区計画の新旧計画書に沿って変更部分を中心に御説明いたします。なお、下線部分が現状の地区計画から変更する部分でございます。

まず、地区計画の名称は鷺沼地区地区計画で変更はございません。位置は、川崎市宮前区鷺沼1から4丁目のほか、御覧のとおりでございます。鷺沼2丁目及び4丁目は、町丁目界の位置が変わったことで追加となっております。面積は約9.7ヘクタールから約10.7ヘクタールに増加いたします。

続いて、地区計画の目標でございますが、適正かつ合理的な土地利用を図り、商業地としての健全な土地環境を形成、保持すること、また市街地再開発事業等により、バリアフリーに配慮した都市基盤の再整備及び多様な機能の集積を図ることで、安全で快適な利便性の高い都市機能がコンパクトに集約したまちづくりを進めることを追加いたします。

土地利用の方針につきましては、1、駅前拠点地区は、合理的かつ健全な土地の高度利用と都市機能の更新を図るため、地区施設を適切に配置し、商業・業務、文化・交流、都市型住宅、市民サービス等の機能の集積を促進するとしており、4、鉄道施設地区は、鉄道施設等が立地しており、公共交通機能の充実を図ることとしております。

地区施設の整備の方針につきましては、1、駅前拠点地区に、安全で快適な歩行空間の確保並びに人々が憩い、集い、語らう場として、交流機能の確保のため、駅、交通広場及び周辺道路と連携した広場及び通路を適切な位置に配置するとしており、2、駅前拠点地区に歩道状空地を確保し、ゆとりある都市空間を形成するとしております。

建築物等の整備の方針につきましては、1、駅前拠点地区は、市街地再開発事業により、バリアフリーに配慮した交通広場や地区施設等と一体となった商業・業務、文化・交流、都市型住宅、市民サービス等の機能が集積した施設を複合的に整備し、駅前にふさわしい市街地環境が形成されるよう規制誘導するとしており、4、鉄道施設地区は、鉄道施設及びその関連施設を整備し、適正かつ合理的な土地利用を図るとしております。

続いて、地区整備計画について御説明いたします。

地区整備計画とは、地区計画の目標を実現するために、方針に従い、地区施設の配置や建築物の制限等の具体的な内容を定めるものでございます。

それでは、具体的な制限内容について御説明いたします。

まず、地区施設の配置及び規模でございますが、駅と交通広場の間に緑色で示す広場1を、交通広場と周辺道路の間に赤色の広場2を配置し、ゆとりある都市空間を形成するために、紫色の歩道状空地を確保するものでございます。

さらに、周辺道路と広場1を交通広場をつなぐ位置に、黄色で示す通路1、青色で示す通路2、緑色で示す通路3を配置し、駅前街区と北街区を結ぶ位置に赤色で示す通路4を地下に配置いたします。

地区の区分についてですが、駅前拠点地区は約2.3ヘクタール、鉄道施設地区Aが約1.0ヘクタール、中心商業業務地区は、一部を地区分けしたことから、従前の約7.5

ヘクタールから4.4ヘクタールとなります。

次に、建築物の用途の制限についてでございますが、スクリーン上には駅前拠点地区が位置している商業地域で建築できる代表的な用途を示しており、今回、地区計画で建築物の用途の制限を行います。

駅前拠点地区においては、住宅を制限するとともに、共同住宅等については、2階以下に店舗等を有する建築物に限るとしております。工場については、パン屋等の食品製造業に限定するとともに、自動車教習所、マージャン屋、パチンコ屋、キャバレー、個室つき浴場等を禁止いたします。

続いて、建築物の敷地面積の最低限度についてですが、建築物の敷地の統合を促し、細分化を防止するため、公益上必要な建築物の敷地を除き1,000平方メートルと規定いたします。また、その他地区につきましても、今回この敷地面積の最低限度の適用除外項目を追加する所要の整備を行います。

最後に、地区計画を変更する理由でございますが、本案は、鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業の決定並びに都市施設の道路及び交通広場の変更・決定に併せて、地区計画を変更しようとするものでございます。

続いて、諮問第452号高度利用地区の変更について御説明いたします。

高度利用地区とは、建築物の敷地の統合を促進し、建築物の共同化等を図るとともに、敷地内に歩行者の通行の用に供する空地を確保するなど、市街地の環境を改善することにより、土地の高度利用と都市機能の更新を図るものでございます。

今回は、鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業の決定と併せて高度利用地区を決定する必要があるため、高度利用地区の変更を行うものでございます。

スクリーンには計画図をお示ししております。赤枠が高度利用地区の区域でございます。

まず、高度利用地区の制限内容でございますが、建築物の容積率の最高限度及び建蔽率の最高限度は、現在の用途地域による制限と同様に、容積率が500%、建蔽率80%といたします。

また、適切な土地の高度利用や敷地の共同化を促進するため、建築物の容積率の最低限度については200%、建築物の建築面積の最低限度につきましては、200平方メートルとし、敷地面積の最低限度は1,000平方メートルとしております。

また、壁面の位置の制限につきましては、適切な空間の確保を図るため、外壁またはそれに代わる柱は、道路境界線から1メートル以上後退するものといたします。

最後に、高度利用地区の変更理由でございますが、鷺沼駅前地区は、本市の地域生活拠点としてふさわしい土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業の決定に併せて高度利用地区を変更しようとするものでございます。

続いて、諮問第453号道路の変更について御説明いたします。

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、都市における人や自動車などの円滑な移動を

確保するとともに、都市の将来像を方向づけ、市街地環境の形成に大きな影響を与える根幹的な都市施設のことをいいます。

それでは、今回変更する久末鷺沼線及び鷺沼線の都市計画変更の内容について御説明いたします。

スクリーンには、久末鷺沼線の計画図をお示ししております。青色の区域が現在の久末鷺沼線で、変更する対象の区域は赤枠の箇所となります。

こちらが変更対象区域を拡大したものでございます。

現在の久末鷺沼線の道路幅員は16メートルでございます。

今回、赤枠で示す延長約140メートルの区間の区域を拡幅し、こちらの部分については交差点部に新たに右折と左折の付加車線、また駅前街区側にバス降車場を設けることといたします。

続きまして、鷺沼線の変更について御説明いたします。

青色の部分が現在の鷺沼線で、変更する対象の区域が赤枠の箇所でございます。

こちらが変更対象区域を拡大したものでございます。

現在の鷺沼線の道路幅員は16メートルでございます。

今回、こちらの赤色の斜線のハッチで示す延長約190メートルの区域へ変更するとともに、変更区間の北側に鷺沼駅南口駅前広場、約800メートルを追加いたします。

最後に、道路の変更理由でございますが、本案では、鷺沼駅前の交通結節機能の強化及び交通流の円滑化を図るため、久末鷺沼線の区域の一部変更と車線の数を定める等の変更を行うものでございます。

また、鷺沼線は、起点の変更及び鷺沼駅南口駅前広場を追加することから、延長及び区域の一部を変更するほか、車線の数を定める等の変更を行うものでございます。

続きまして、諮問第454号交通広場の決定について御説明いたします。

都市計画交通広場とは、鉄道駅等交通結節点において、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行える機能を確保するとともに、交通結節点を中心とした市街地の形成の促進にも寄与する都市施設をいいます。

スクリーンには、都市計画交通広場、1号鷺沼駅前交通広場の計画図をお示ししております。

今回、都市計画決定する区域は、赤枠の区域、面積約4,500平方メートル、また、この交通広場は、建築物と複合的な空間となることから、立体都市計画制度を活用し、必要な範囲を担保するため、区域全体に立体的な範囲を定めます。

次に、交通広場の断面図をお示ししております。

A-A断面の位置関係は、スクリーン左側が鷺沼線、右側が久末鷺沼線でございます。

今回、立体的な範囲を定める区域は、赤枠の地上1層部分の範囲となり、車道部につきましては4.5メートルの範囲を、歩道部につきましては2.5メートルの範囲を立体的な範囲として定めます。

続きまして、B-B断面図につきましては、スクリーン左側が鷺沼駅、右側が鷺沼線となります。A-A断面と同様に、地上1層部分の範囲について立体的な範囲を定めます。

最後に、広場の決定理由でございますが、本案では鷺沼駅前の交通結節機能の強化、交通流の円滑化及び駅利用者の安全性や利便性等を確保するため、鷺沼駅前交通広場を都市計画決定するものでございます。

最後に、都市計画案の策定経過について御説明いたします。

令和2年7月27日及び28日に、都市計画の素案について説明会を開催いたしました。

説明会后、7月28日から8月12日まで、素案の縦覧を行い、8月29日に公聴会を開催し、12名の方から公述意見をいただいております。

公聴会の後、令和2年11月に準備組合から、新型コロナ危機を契機として高まったオープンスペースの重要性や職住近接に対応した施設計画や機能となるような検証を行う申入れを受け、都市計画手続を中断しておりましたが、令和4年11月に検証結果の報告を受け、公述意見を踏まえた形での計画であることから、都市計画手続を公述意見と市の考え方から再開することといたしました。

公述意見と市の考え方の縦覧を、令和5年2月10日から3月9日まで行いました。鷺沼地区地区計画の原案縦覧につきましては、駅前街区に業務用途を追加する変更を加え原案とし、2月21日から3月6日にかけて実施いたしました。この際、川崎市地区計画等の案の作成手続に関する条例第2条の規定に基づく縦覧を行い、4名の方から意見書の提出がございました。

その後、6月13日から6月27日まで、都市計画法第17条の規定に基づき、案の縦覧をいたしましたところ、4名の方から意見書の提出がございました。詳細につきましては、後ほど御説明させていただきます。

以上でございます。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(久木田担当課長)

続きまして、鷺沼駅前地区における公述意見の要旨、都市計画(原案)及び都市計画(案)に対する意見の要旨と市の考え方について御説明いたします。

お手元のタブレット端末のファイル、1、別添資料、鷺沼駅前地区関連案件をお開きください。

それでは、スクリーンを御覧ください。

まず、公述意見の要旨と市の考え方でございます。公述人は12名でございます。

いただいた御意見は重複する御意見も多数あり、また、工事や事業認可の要件に関するものもございましたので、まず、御意見の概要をお示しいたします。

こちらは賛成意見でございます。ロータリー拡幅に賛成、早期に事業を進めてほしいなどの御意見をいただきました。

続いて、こちらは反対意見でございます。工事期間が長い、高層マンションは地元利益がない、区役所・市民館等を現地に残し、2拠点としてほしいなどの御意見をいただきました。

それでは、これらの御意見のうち、都市計画に関連性が高い主なものについて、その意見の要旨と市の考え方を御説明いたします。そのほかの御意見を含め、全文につきましては、別添資料に記載しておりますので、適宜御覧ください。

まず、都市型住宅についての御意見でございます。

川崎市の考える都市型住宅と私が考える都市型住宅の意味が全く異なっており、都市型住宅とは、せいぜい10階建ての建物と考える。

これに対する市の考え方でございますが、拠点地区の駅周辺における再開発においては、良質な都市型住宅等を誘導することとしており、本計画においても、都市型住宅の供給と併せて、都市機能の集積と交通結節機能の充実を図ることで、駅前にふさわしい拠点形成を図ってまいりたいと考えております。

なお、都市型住宅につきましては、都市においての敷地を有効に活用した共同住宅という意味で使用しており、都市型住宅の記載をもって超高層や高層といった建物形状を誘導することまでは意図しておりません。

続いて、バスロータリーの混雑についての御意見でございます。鷺沼はバス路線が非常に不便で、ロータリーが大変混み合っているのですが、このロータリーを広げないといけないと思っているときに、この再開発の話が初めて出てきて、ロータリーが倍になるということを知った。これは、ぜひともやってもらいたい。

これに対する市の考え方でございますが、今回、市街地再開発事業を実施することで、現行の約2倍の広さの交通広場や駅南側への駅前広場の整備、都市計画道路久末鷺沼線の一部拡幅などの公共施設整備により、駅周辺交通環境の改善や路線バスネットワークの充実を図ってまいります。

次に、施設計画について、サテライトオフィスを設置してほしいという御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、公述でいただいた御意見を受けて、地区計画（案）における土地利用の方針及び第一種市街地再開発事業（案）における主要用途に、業務機能を追加することといたしました。

続けて、施設計画についてでございます。

市民館のホールについて、座席は常設の椅子ではなく、多目的に使えるようにしてほしいなどの御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、素案におきましては、駅前街区のみにホールを配置する計画としておりましたが、第一種市街地再開発事業の北街区にも文化交流機能を追加することとし、規模の異なる二つのホールを設けることで、より一層多様な市民ニーズに対応できると考えております。

こちらは、道路の廃止についての御意見でございます。

駅前、鷺沼線を廃止しても交通渋滞は解消されず、かえって交通不便が拡大する。交通渋滞は市道と信号を廃止すれば解消できると説明するが、同時に交通広場前の3車線化をしないと時間短縮につながらない。この3車線化は無理である。

これに対する市の考え方でございますが、交通利便性向上のための取組として、市街地再開発事業に伴う交通広場の拡充による安全性等の確保、鷺沼線の廃止による交差点の集約や周辺道路への右左折レーンの設置などによる通過交通等に配慮した駅周辺の交通流の改善などにより、駅周辺における交通渋滞の緩和が図れるものと考えております。

続いて、学校の教室数についての御意見でございます。

教育委員会の推測では、タワーマンション建設による児童数の増加を無視しても、タワーマンション完成時点で鷺沼小学校で3教室、土橋小学校で2教室不足するとしている。これにタワーマンションの影響が加わったなら、深刻な教室不足になり、少人数学級の実現は前進するどころか、逆行する事態となる。こうした問題とセットで都市計画を考える必要がある。

これに対する市の考え方でございますが、令和4年12月に事業者により公表された条例環境影響評価準備書によると、土橋小学校は現有の普通教室数で対応可能と予測されており、鷺沼小学校は教室数の不足が予測されるものの増築を予定しており、必要な教室数を確保できる見込みとなっております。

今後も地域の児童数の推移を十分に注視しながら、必要に応じて対応を行うことで良好な教育環境の確保に努めてまいります。

続きまして、都市計画（原案）に対する意見の要旨と市の考え方について御説明いたします。

いただいた御意見につきましては、要旨としてまとめておりますが、意見書の全文につきましても御確認いただけますので、適宜御確認ください。

御意見は、反対2通、その他2通となっております。主な意見は御覧のとおりでございます。

それでは、いただいた意見の要旨と市の考え方を御説明いたします。

まずは、車両規制に関する御意見でございます。

小台35号線の利用に関し、工事関係者車両、竣工後の来庁者等の駐車場への抜け道とさせないように措置を考えていただきたい。

これに対する市の考え方でございますが、工事関係車両の走行ルートにつきましては、交通法規遵守や安全運転を徹底するなど、適切な対応が図られるよう、準備組合に対して指導をしてまいります。

施設関連車両の走行ルートは、居住者に対しては、入居時に来退場ルート等の周知を図り、施設利用者に対しては、ホームページ等で退場ルートの周知を図る計画としております。

次に、施設計画についての御意見でございます。駅ビルと一体化した南北コンコースの

整備を希望する。

これに対する市の考え方でございますが、本計画を契機として、駅、駅前広場、周辺市街地を一体的に捉え、線路を挟んだ南北のまちの一体感の醸成や、駅等へのスムーズな誘導、商店街等との連携によるにぎわいの創出などが図られることが望ましいと考えており、引き続き、その実現に向けて関係者との調整を行ってまいります。

続いて、交通対策についての御意見でございます。

朝の人流は、ロータリーバス停から駅改札に横断が激しいため、バス停から駅改札までの動線を考慮したバス停配置と一方通行の検討を希望する。

これに対する市の考え方でございますが、バス停の配置については、施設関連車両や歩行者の動線等を勘案し、関係法令や運用方針も踏まえ、今後事業者による検討が進められるものとなります。

次に、日照についての御意見でございます。

日照阻害は非常に広範囲に及び、多くの住戸の環境が悪化し、資産価値が損なわれる。

これに対する市の考え方でございますが、本件の計画地を含む周辺の用途地域は、商業地域の指定となっており、日影規制のない地域でございますが、本計画では、日照阻害などの周辺環境への影響を極力抑えるため、スリムな塔状の建築物となっております。

今後も周辺環境に配慮した計画的なまちづくりを推進するよう、事業者に対して適切に指導してまいります。

次に、アセスについての御意見でございます。

条例環境影響評価準備書についての説明は、客観性を欠き、結論ありきのものであった。日照阻害のみならず、景観、テレビ受信障害、風環境、交通増加等は現住民には耐えられないと感じている。

これに対する市の考え方でございますが、施設建築物が周辺市街地の日照、景観等の環境に与える環境影響については、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、予測、調査を行い、環境保全のための措置を適切に講じることとしておりますが、引き続き必要な対策を講じるよう、事業者に対して適切に指導してまいります。

なお、都市計画（原案）そのものに対する意見は見受けられなかったため、原案をそのまま案にすることといたしました。

最後に、都市計画（案）に対する意見の要旨と市の考え方について御説明いたします。

いただいた意見につきましては、要旨としてまとめておりますが、意見書の全文につきましても御確認いただけますので、適宜御確認ください。

意見書は、賛成2通、反対2通となっており、主な内容としては御覧のとおりでございます。

それでは、いただいた意見の要旨に対する市の考え方を御説明いたします。

まず、工事期間中の代替施設について、買物難民が発生しないように、具体的な計画を早急に発表してほしいという御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、工事中の既存店舗の扱いにつきましては、準備組合により検討が進められていますが、仮設店舗の設置など、極力御不便をおかけしない方法を検討していくものと伺っており、詳細が決まった際には、速やかにお示しするよう働きかけてまいります。

次に、バス交通について、支障が出ないように、市バス等事業者間でしっかり調整をしてほしいという御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、バス広場の運用については、準備組合より、工事期間中も仮設バスロータリーを整備して、交通機能を確保しながら工事を進めるものと伺っております。

工事期間中においては、バス事業者とも連携し、安全に留意しながら運用していくとともに、引き続き宮前区全体の発展に資する取組となるよう、準備組合と調整を図ってまいります。

続いて、住環境についての御意見でございます。

鷲沼36号線沿いに居住する住民への風害、大気汚染、交通渋滞等の住環境を守る計画としてほしい。

これに対する市の考え方でございますが、施設建築物が周辺市街地の風害、大気汚染、交通渋滞等に与える環境影響については、川崎市環境影響評価に関する条例に基づき、予測、調査を行い、環境保全のための措置を適切に講じることとしております。

引き続き、関係法令等に基づき、適切に検討されるよう、準備組合に指導してまいります。

次に、電車の混雑について、東急田園都市線のラッシュがひどく、これ以上人が増えるのは困るとの御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、準備組合より、駅の混雑については、再開発によって大きな影響はないものの、新型コロナや働き方改革の推進などの影響に鑑みながら、鉄道事業者と連携していくものと伺っています。

続いて、ムクドリの被害で騒音問題があり、先に解決していただきたいという御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、ムクドリの問題に関する御意見については、道路管理者と共有し、対応を検討いたします。

次は、反対を表明された方からですが、駅前にスーパーマーケットが一つしかなく混雑しているので、商業施設や区役所の移設には賛成ですとの御意見をいただいております。

これに対する市の考え方でございますが、本事業では、多様なライフスタイルに対応した都市機能集積に向けた再開発事業の実現について、引き続き事業者働きかけていくとともに、再開発事業の早期事業着手及び早期効果発現に向けて、取組を着実に進めてまいります。

続いて、区役所等の移転について、今後30年以内に70%確率で直下型地震の予測が

出ている中で、区役所・図書館だけを鷺沼に移転することには反対との御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、公共機能の移転に伴い、区役所、消防署、警察署が隣接している状況ではなくなりますが、鷺沼と宮前平の2拠点体制として被災リスクを分散し、それぞれが連携・協力することで、新たに回復力と多重性を確保できるものと考えています。

次に、風害について、宮前区で最も標高の高いところにタワマンが建てられれば、宮前区全体の突風被害が予測されるという御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、環境影響評価の結果、全ての調査地点において、住宅街や公園等の風環境評価尺度であるランク2以下に収まる結果となっており、総合的に地域の生活環境の保全に著しい支障はないものと評価されています。

続いて、工事期間が約10年と長いと、工事期間中の特別な安全対策が必要と考えますという御意見でございます。

これに対する市の考え方でございますが、工事中の対策については、生活環境に著しい影響を及ぼすことはないとの評価されています。

また、工事用車両の運転者に対し、随時、安全運転教育を実施し、交通法規遵守や安全運転を徹底するなど、適切な対応が図られるよう、準備組合に対して指導してまいります。

御説明は以上でございます。御審議のほどよろしく願いいたします。

(中村会長)

御説明ありがとうございました。

議案の内容につきましては、以上のとおりでございます。

それでは、諮問第450号から諮問第454号までについて御審議をお願いいたします。

御意見等がございます委員の方は、どうぞ、挙手の上御発言をお願いいたします。

どうぞ。お名前が見えませんが、どうぞ御発言ください。

(中尾委員)

中尾です。私は、宮前区に住んでいて、鷺沼は、しょっちゅう車で通ったり行ったり来たりするところなんですけれども、今、車で通ると、結構な車の渋滞があることが多いんですね。それは信号がたくさんあったり、少し複雑な形をしているのが原因だと思うんです。

それを、ある意味でシンプルにすることはいいんですけれども、これを今度つくったときに、何台ぐらい駐車場を準備する予定でいるのか、まず、それが一つ聞きたいです。

というのは、駐車場に入るために車がまた渋滞してしまうようでは困ってしまうと思いますので、北街区、それから南街区、駐車場を何台ぐらい予定しているかを教えてください。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

地域整備推進課からお答えさせていただきます。

まさに、駐車場については重要な問題とっておりまして、今回の計画におきましては、駐車場につきましては、まず駅前街区につきましては、施設の南側、市道鷺沼36号線から地下の駐車場へ入るような計画になってございます。

また、北街区につきましては、北街区の建物の東側の道路から、地下の駐車場に入っただく計画になってございまして、それぞれ駅前街区の駐車場につきましては400台ですね。

それから、北街区の駐車場については105台の今計画になってございまして、まさに今委員がおっしゃられましたように、入出庫において渋滞等が生じないように、計画の中では地下の駐車場に入るときに十分な車路を確保するなど、渋滞にならないような考えで計画されておりますというのが状況でございます。

以上でございます。

(中村会長)

中尾委員、どうぞ。

(中尾委員)

今の、その駐車場の件なんですけれども、役所の施設は北街区に入るんですよね。その北街区の駐車場の中で、どのくらい役所が使えるように、役所のお客さん、来館者が使えるようにする予定でしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

今回、公共施設としましては、区役所が北街区に入りまして、市民館と図書館につきましては、駅前街区に入るということで、両方の街区にそれぞれ公共施設が入るような形になっておりまして、駐車場につきましては、いわゆるマンションの住宅の方の駐車場と、それ以外の商業ですとか、業務ですとか、あと、公共施設を利用される方が同じような形で、公共の駐車場がこれとかというわけではなくて、一体として使っていただけるような計画になってございます。

状況でいいますと、住宅以外の駐車場でいいますと、駅前については200台、それから、北街区につきましては45台というような計画になってございます。

ちなみに、現在の宮前区役所、市民館、図書館の駐車場につきましては、来客用の駐車場としては98台、市民館と図書館と区役所を合わせて98台が現状あるというような状況でございます。

(中尾委員)

分かりました。ありがとうございます。

(中村会長)

ほかにかがでございましょうか。

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

石川でございます。

今の駐車場に関して、もう少しお聞きをしたいんですけども、商業地域、業務、公共施設の利用台数が、駅前街区が200台、また、北街区が45台ということでしたけれども、現在の鷺沼駅周辺の駐車可能台数というのは幾らぐらいなのでしょう。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

今委員がおっしゃられているのは、今ある駅の周辺の駐車場の台数ということでよろしかったでしょうか。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

再開発に伴ってなくなる駐車場、フレルという商業施設の地下の駐車場ですとか、そういう駐車場もなくなるというふうに思います。

周辺には、コインパーキングもたくさんありますけれども、それは再開発との関係性はあまりないかと思うんですが、現在のそうした、なくなる駐車場、そして、及び現在の宮前平にある公共施設としての駐車場、この台数は合計で幾らになるのかを教えてください。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

現状、フレルには二つ、第1、第2という駐車場がございまして、合わせると180台。それから、あと、現地を見ていただくと、ケンタッキーの裏などの駐車場が31台ございますので、合計すると211台という状況でございます。

今回、駐車場につきましては、当然川崎市のほうでも駐車場の附置義務条例等がございますので、そういったところに基づいて計画されているというところでございます。

以上でございます。

宮前平の先ほどの台数は、98台でございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

そうしますと、現在、商業施設にある駐車場が211台、区役所のほうからも移転してくるわけですから、そうしたキャパも加わると、大体309台、310台近い現状の駐車

台数、それが再開発に伴って245台、これが住宅以外の駐車スペースということで、少し減ってしまう状況があるかと思いますが、そういう理解でよろしいのでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

現在の計画でございますと、非住宅でいいますと、駅前が200台、北街区は45台という形になってございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

そうしますと、やはり先ほど他の委員からも御指摘があったように、やはり車は、今よりもキャパシティーが少なくなるということでは、当然今までどおりの車が入ってくれば、渋滞等も心配になるというのは、この寄せられた意見の中でもそうした御意見がありましたけれども、非常にそれが懸念されると思うんですが、大丈夫だという何か根拠というか、そういうシステムというんでしょうかね、こういうふうにやれば大丈夫だよというようなことが事業者のほうからも示されているんでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

それぞれ、行政施設の駐車場の利用というのが、平日がメインというような形になりまして、商業施設の利用が大きくなってくるのが土日祝日といった、休日というところがメインになって、そういったピークの違いがあるというようなことは準備組合のほうから伺っております。

以上でございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

そうしますと、先ほど構造的なシステムとしてこういうふうにやれば渋滞がなく、いわゆる道路で入庫待ちをすることがないような、そうした対策が講じられるというニュアンスの御回答もありましたけれども、そこら辺は具体的にもう少し教えていただけますか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

駐車待ちでどうしても課題になるのは、本線、道路から駐車場に入る際に、例えばゲートが道路に近いところにありますと、左折して入ろうとするときに、どうしても停車する車で、道路まで車が出てきてしまうようなことがございます。

例えば、この鷺沼の隣のたまプラザなどが横浜市側にありますけれども、そちら側の地下の駐車場ですと、道路から入ってかなり地下の深いところまで降りたところにゲートがあって、要は、そのゲートから道路までの十分な車路を設けることで道路側まで、車による影響が出ないような設計がされてございますが、そういった考えが今回の鷺沼においても考えられているというところでございます。

ここら辺の混雑につきましても、具体的に警察ですとか、そういった管理者とも具体的な協議はこれからしていかなければいけないというふうに考えてございます。

(中村会長)

どうぞ、石川委員。

(石川委員)

石川です。たまプラも、私はよく利用しますけれども、デパートのところに1車線を潰してガードマンが誘導するというようなことで、あそこも、地下がゲートで、結構深いところなんですけれども、やっぱり利用台数が多くなれば、また、よりその地域が活性化してお客さん等が増えれば、土日でそういう公的な施設を使う方ももちろん出てくるでしょうし、また、商業施設も土日は人数も増えるということで、そうした意味では、非常に懸念が出てくると思うので、そこはもっと突っ込んだ対策、また、たまプラザのほうなんかもよく見ていただいて、検討が必要かなというふうに思います。

あと、もう二点だけ、今日この場でお聞きしたい点があって今日伺いましたけれども、一つは、道路の廃道が、今回大きな課題になっています。

失礼いたしました。道路の付け替えということが言われていますけれども、今度、廃道になる道路というのは、現在ある道路、3・4・14号鷺沼線ですか、それに名称として置き換えられることになるんですが、使っている道路を廃止するというのは、それなりに何か基準というか、制約があるというふうに思うんですけれども、今回のフレルとバスターミナルの間の道路の、いわゆる廃道に関しては、どんなことを根拠にそれが可能なのか、少し御説明いただけますか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

道路の付け替えにつきましては、今回の再開発事業をやっていくに当たって、平成31年3月に公共機能の基本方針というのを立てて、その中で今回の道路を廃道して付け替えるというような計画の中で、現在課題になっているような駅前広場、交通広場がかなり手狭というところで、そこを現行の倍ぐらいの大きさに付け替えていくということで、それに当たって、廃道については方針を定めてございます。

今後の手続の中では、もちろん道路法の手続などが必要になってまいりますので、そちらにつきましても、今後、組合設立を認可する時点で、具体的な廃道の面積、今、大体南口の駅前広場に追加する部分が約800平米あたり、数字をしっかりと出した上で、廃

道についても手続を含めて整理してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

道路法を少し調べてみましたら、廃道する基準というのが、一般の交通の用に供する必要がなくなった場合、またこれに代わるべき道路が新たに建設された場合には、従前の道路を廃止する手続を行えるということが道路法上で認められているんですけども、今回別に新しく道路を築増するわけではありませんので、なぜ、今使っている道路が廃止手続になるのか、あるいは、付け替えという名で廃止という手続を逃れているのか、これを説明していただけますか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

今回の御指摘いただいている道路につきましては、今回の再開発事業の真ん中を通っている道路でございますけれども、新しくほかに造る道路があるというわけではございませんが、こちらの道路を使わなくとも、市道久末鷺沼線ですとか、市道鷺沼36号線を使うことで十分に交通処理ができるというところと、あと、現状、そこの道路についている交差点の信号ですとか、今3か所あるんですけども、そういったところを集約することで、交通流についても十分円滑に処理できることが可能であるということで、今後手続をして、道路法については対応してまいりたいというふうに考えてございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

それでは、その対応する道路法、こうした条文に基づいてこの廃止に付け替えというのが可能ですよというのを、後ほどで結構ですので、お知らせをいただきたいというふうに思います。

それと、この道路は大分広い道路なんですけれども、その廃止される面積、これを教えていただけますでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

おおむねの面積というところで、現時点ではですけども、大体1,000平米程度でございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

1, 000平米程度ということですが、もともと再開発は、冒頭の説明でもあったように、障害がいろいろと、小さな建物が建っているところを、それをどかして空地をつくると、それが防災だとか、まちの景観だとかに寄与するということが、税金も投入した再開発事業というのが行われると、基本は理解をしています。

今回の場合は、市民の財産でもある道路というのを1, 000平米もなくして、狭くなって、再開発というか、事業が行われるという意味では、今度の開発で公共の面積というのが減ってしまうのではないのでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

道路の廃道というところだけで考えるとそうかもしれませんが、今回の再開発事業で一番大事なところは、まさに地域の課題になっている交通ネットワーク、バス路線を充実させるという上で一番ネックになっているのは、現在の駅前広場が約2, 200平米でございますけれども、こちらが手狭で、どうしてもバス路線の拡充というのは困難になってございます。

今回の再開発事業においては、ここの交通広場を約4, 500平米に拡大をして交通機能を充実させていこうというのが、まさにここのテーマでございますので、そういう意味では、公共機能というところが低下するというふうには考えてございません。

以上でございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

交通広場が広がることは誰も否定する方はいらっしゃらないと思うし、実際の大変な状況も、私も日々利用して分かっております。さりとて、交通広場広がることは非常にいいんですけれども、問題なのは、そこにタワーマンションである必要はないというのが住民の皆さんの率直な声だというふうに理解しています。

今回、読ませていただいた意見書の中にも、風害に対する御質問もありましたけれども、私も、風害については議会でも取り組ませていただいておりますが、本当に風の強い場所なんですね。

それが、例えば秒速10メートルの風が、今、年間10%生じるという地域が、今度は22%生じる地域に変わってしまう。でも、これでも環境影響評価では、住宅の良好な環境だと言われてしまいます。でも、秒速10メートルの風というのは、傘が折れそうになるとか、風に向かって歩きにくいというのが生活者の実感の風の強さです。

必ずしもいいというふうにはならないと思うんですが、こういう超高層マンションの計画が住民に対して非常にこう被害をもたらすという点に関しては、今回、こういう計画を

立てられる中で、どんなように市は感じていらっしゃるのでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

今回の市街地再開発事業につきましては、超高層マンションを建てたくてやっているとか、そういうことではございませんで、超高層マンションもご置きますし、川崎市の市民館、図書館ですとか、区役所、それから駅前広場を整備するですとか、あと、商業機能も充実させていくですとか、そういったものがセットになって、市街地再開発事業というのは構成されるものであると考えてございますので、超高層マンションだけを何かという考えはございません。

ただ、一方で、委員が御指摘のように、ビル風ですとか、いろいろ環境影響に対する御懸念、御不安というところは、声としてもいただいておりますので、そこは、当然環境アセスメントの手续の中でも、予測、評価をして、環境保全に関わる措置等をしっかり対応していくということになってございますので、我々としては、そこをしっかりと確認しながら、事業としては進めていくものというふうに考えてございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

最後に一言、対応をお願いしたいんですけども、今、超高層マンションだけを目指して再開発するわけではないというふうにお答えいただきましたけど、とにかく地元では超高層マンションをやめてほしいと、これからの時代にもそぐわないということは、本当に切実な声です。

川崎市は、土地の高度利用という形で、小杉においても、また今回は登戸地域においても、超高層の建物が建つ計画、再開発事業という公共事業の中で行われようとしています。

超高層マンションを造ることを目的としているわけではないということを、ぜひ改めて表明をしていただきたいと思いますけれども、市の超高層マンションに対する考え方、これを最後に聞かせていただければと思います。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

川崎市におきましては、この鷺沼にかかわらず、先ほどお話が少し出ました武蔵小杉についてもそうですし、登戸もそうですけれども、川崎市においては広域拠点ですとか、地域生活拠点、いわゆる区の中でも中心になるような駅を中心としたまちづくりというのをやっておりまして、その中で、鷺沼駅については、地域生活拠点として、もちろん都市型住宅、住宅機能というのも入っているんですけども、商業ですとか、業務ですとか、そういった機能の集積を図っていくというような地域になってございます。

我々としては、高層マンションだけを建てていくという考えではなくて、まさに商業ですとか、様々な機能を集積させて地域生活拠点にふさわしい、鷺沼の場合でいいますと、宮前区全体の核になるような、そういったエリアにしていくために、この市街地再開発事業を推進してまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

最後に、これらの議案に対する私の回答だけ表明して終わりたいと思います。

先ほど、再開発事業について、本来狭隘な地域を、もう少し整理をして、安全な地域、防災上も強い地域にするというのが公金も入った再開発事業だと理解をしています。

今回は、交通機能が高まるとしても、道路の廃道によって面積そのものを、公共の面積そのものが減ってしまうという問題。また、その計画の中で、本丸とも言われる超高層マンション計画が風害の問題、教育環境の問題、また駐車場の問題など、様々な懸念、また疑問が地域からも出されていると。

こうした事業で、やはり当審議会として積極的に推進することは、私はやっぱり問題があると。これからの新しい時代に即した新しいまちづくりを住民と一緒に進めるという、そうしたまちづくりにぜひ川崎市がなしてほしいという思いがあります。

今回提案されました幾つかの議案がありますけれども、こうした立場から、私は今回の諮問に関しては賛成できないということを、表明をしておきたいと思います。

どうもありがとうございました。

(中村会長)

どうもありがとうございます。

最後の件は、事務局のコメントはよろしゅうございますね。ありがとうございました。

他に質問、御意見などがございましたら、お願いをいたします。

それでは、上原委員の後、佐々木委員という順番で、それでは、上原委員からどうぞ。

(上原委員)

先ほどの委員の質問で、防災上の観点から、公共空地が減少するというような答弁があったのかなと思っているんですけども、話の質問が、廃道から交通広場とって、少しちぐはぐしたように思うんですが、もう一度確認です。防災上の観点から、公共空地は減るのか、増えるのか。

(中村会長)

事務局、お願いいたします。

(亀山担当課長)

防災上で言いますと、今回、いわゆる駅前広場を新たに整備しますので、その部分が防災で活用できるというところもございますし、あと、今回市民館が移転整備してくる計

画になってございますが、市民館につきましては、これはこれからですけれども、地域防災計画の中でも、帰宅困難者の一時滞在施設として活用するなど、そういった今回の再開発をやることで、防災機能は上昇していくものというふうに考えてございます。

以上でございます。

(中村会長)

上原委員、どうぞ。

(上原委員)

質問の内容は、空地が増えるか、増えないかの話をしています。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

道路は減りますけれども、駅前広場という部分は増えます。

以上でございます。

(中村会長)

上原委員、どうぞ。

(上原委員)

ありがとうございます。

冒頭に、地区施設の整備方針として、8ページですかね、右側で御説明いただいたように、この整備の方針というのは、安全で快適な歩行空間の確保、並びに人々が憩い、集い、語らう場として交流機能の確保のためということと、歩道状空地を確保するということがあるので、先ほど廃道になる面積は1,000平米というふうなお話もあったと思うんですけど、それ以上に、公共利用ができる場所は増えるというふうに私は認識しておりますが、これでよろしいということですよ。

(中村会長)

事務局、お願いいたします。

(亀山担当課長)

委員のおっしゃるとおりでございます。

(上原委員)

ありがとうございます。理解できました。

(中村会長)

それでは、続いて、佐々木委員、お願いいたします。

(佐々木委員)

市民委員の佐々木でございます。

三つあるんですけれども、まず一つ目に、先ほど駐車場の話を皆さんでされていたと思うんですが、今回、現区役所がある場所と、鷺沼の駅前に移動してきた場合、交通の利便性を考えて、圧倒的に後者のほうが高いと思うんですね。

そうすると、車で来るというよりは、公共機関、バスや電車を使って来る人が増えることが十分想定されるんですが、その中で、せっかくターミナルが倍になるということで、現状、宮前区内はバスのそれぞれ路線で行き来が結構不便な地域で、鷺沼から行けない地域も結構あったりするんですが、逆に、鷺沼に区役所が来た場合、宮前区のあらゆるところからバスで、例えば一本で来られるようになるというような交通計画が将来あるのかなのかというのを、まず1点目です。

二つ目は、最近、北口に昭和大学ができるというのが公表されていたと思うんですね。そうすると、約2,000人の生徒さんが通学されると思うんです。

そうすると、鷺沼の駅にとっては、結構インパクトがある数字かと思うんですが、今回の計画には、北口のことあまり触れられていないんですが、将来的でもいいんですが、学生さんが増えるのと、今度、北口にはロータリーが一切ないので、朝に結構通勤、通学の方を送って、道端で止めてすぐになくなるという、その辺の交通の安全性をどう確保される予定なのかというのが2点目。

それと、3点目が、高層マンションは、賛成、反対、いろいろ御意見があるとは思いますが、もし造るのであれば、最上階を、せっかくランドマークとして、現在ただのマンションになるのかは分からないんですけど、展望台的なものを設置して、ランドマークというんですかね、市民の皆さんが利用できるような方法を御検討いただければと思います。

以上、三つです。

(中村会長)

3点、御質問、あるいは御意見がございました。

事務局、よろしいですか。お願いいたします。

(亀山担当課長)

まず、バス路線につきましては、今回の鷺沼の駅前に公共機能を移転整備するに当たって、また交通広場を拡充させるに当たって、基本方針の中で、交通ネットワークの強化についても位置づけ、記載しております。現状でいうと、鷺沼駅から小田急線側、あるいは向ヶ丘側の路線というのがなかったり、かなり少なかったり、特に例えば聖マリ病院に向かう便数についても、かなりニーズが高いという中でも、なかなか増便するのはキャパ的にも難しいというところでございまして、今後の交通広場を拡充整備していくに当たっては、そういった新規のバス路線ネットワークですとか、既存の路線でも少ないところを増やしていくですとか、そういったところを具体的に、バス事業者、あるいは交通局等を含めて協議調整を進めていくというのが、今回基本方針の中でも記載しておりますので、それに沿って取り組んでまいりたいと考えてございます。

それから、順番が前後してしまいますけれども、タワーマンションの上に最上階に展望台というところについては、こちらについては、完全に事業の中身の話になっていきますので、準備組合のほうには御意見としてお伝えさせていただきたいと思っております。

(田中担当係長)

続きまして、昭和大学の計画が発表されたことによる、駅舎の計画についての御質問でございますけれども、先日の住民説明会がございまして、確かに、学生数2,000人規模の教育施設が北口近辺に計画されるということが提示されております。

その中で、まず学生さんの通学のピークというのが、大体8時半から9時ぐらいの時間帯というふうに、学校側からは説明を受けております。

一方で、もともとの駅舎の利用しているお客さんのピークというのが、大体、渋谷駅に8時から8時半ぐらいに到着するような電車ということで、7時半から8時頃の時間帯がもともとの駅利用者の方のお客さんのピークだというふうに伺っておりまして、一旦、そこでのピークのずれというのは出てくるというふうに説明を受けております。

ただ、それも一つの要素ではあるんですけども、駅舎そのものについても、今回の鷺沼駅前の再開発の中でも、準備組合のほうから、駅舎については、駅ですとか、駅前広場、あるいは周辺市街地を一体的に捉えた魅力的な駅まち空間を実現していくというような流れの中で、線路を挟んだ南北のまちの一体感を醸成していくという話は、冒頭の説明でもあったかと思っておりますけれども、そういった中で、充実した駅前広場活用に向けて、関係者と調整を行っていくという話は伺っておりますので、引き続き川崎市としても、準備組合と調整していくというようなことになろうかと思っております。

以上でございます。

(中村会長)

佐々木委員、どうぞ。

(佐々木委員)

ありがとうございます。

最後の北口の話に絡んでなんですけれども、北口は、もうスペース的に何となく余裕がなさそうなのは、地元の住民なので理解しているんですが、南口に、今度は一般車両が車を置いて、また出ていくという場所が1か所できると思うんですね、現在のマックの前ぐらいに。

あれ1個で足りるかどうかがというのが、若干地元の住民として不安なところもありますので、その辺、どういう計算かは分かりませんが、御考慮というか、検討いただければと思います。

以上です。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

御意見については、しっかりと受け止めて、もちろん、あそこの南側の交通広場についても、しっかり予測しながらやってはいただきますけれども、今日いただいた御意見につきましても、準備組合と協議しながら、特に冒頭も渋滞ですとか、そういった御懸念の御意見もいただいていると思っておりますので、しっかりと協議しながら進めてまいりたいと考えてござ

います。

以上です。

(佐々木委員)

ありがとうございます。

(中村会長)

他にございますでしょうか。

それでは、浜田委員、お願いいたします。

(浜田委員)

公述人の意見の中にも、とにかく若者が減るとまちが循環しないとかいうようなことで、若い人が来られる、活気のあるまちにしてほしいとありますので、商業施設とか、業務施設とか、働く場があるという、そういったこととか、また住宅ということも分かるんですけども、一方では、やっぱり区役所、図書館、市民館という、こういう公の性格を持ったものもきちんとあるんですよということを示すということが、市民の皆さんには大事なと思うんですね。

例えば、全床面積に占める公的な施設、公の性格を持っている施設の割合なんていうのは、大体何%ぐらいになるのかとか、分かるのでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

割合という形ではないので恐縮なんですけれども、環境アセスメントの中で建築計画の概要が出ておりまして、それによりまして、例えば駅前街区につきましては、全部で8万6,000平米の床面積がございます。

そのうち、商業については約1万5,500平米、それから、公共に関する部分については約8,400平米、それから、業務につきましては約1,800平米というようなところが記載されてございます。

また、北街区につきましては、延べ面積が約2万9,000平米ございますが、その中で、公共に関する部分が約9,700平米というような形で示されてございます。

以上でございます。

(中村会長)

浜田委員、どうぞ。

(浜田委員)

分かりました。北街区のほうは、2万9,000分の9,700だから、割と割合が高いかと思うんですけど、駅前街区のほうは8万6,000分の8,400ということは、1割ぐらいということなんですかね。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

はい、そうですね。駅前については、公共機能としては、市民館、図書館の入ってくる部分で約8,400平米という形になってございまして、どちらかというところ、駅前については、駅から降りて、商業機能なんかとも一緒に、商業と市民館、図書館を融合して使っていただくようなことを考えて計画してございます。

(浜田委員)

分かりました。そういう公的な性格を持ったものも、市民の皆さんに関わる、そういったものも割合があるんですよということを、しっかりとアピールしていただきたいと思えます。

以上です。

(中村会長)

ありがとうございました。

それでは、押本委員も、御発言をありがとうございます。お願いいたします。

(押本委員)

ほかの委員からもなかったもので、議事録を残す意味で伺いたいというふうに思いますけれども、本市では初めてになるんでしょうか、今回、第1号ということで、交通広場の決定をするとのことでした。

それで、この都市計画で交通広場を決定するという、その効果ですね。例えば、都市基盤を将来にわたって確保するとか、そういう答弁になるかと思うんですけども、どのように認識をしているのかを伺いたいのと、2点目として、先ほど、基本の方針に定められている交通ネットワークの強化についての議論がございまして、それについては、今バス事業者さんの等々の今後の増便に当たっての情報共有等は、今、関係局ですね、交通局とか、まち局とか、どの程度まで進んでいるものなのか、その進捗について、この2点ですね、教えていただければと思います。よろしく申し上げます。

(中村会長)

事務局、お願いします。

(久木田担当課長)

交通広場についての御質問になりますけれども、川崎市で一般的に駅前広場、道路等を含めて指定している駅前広場というのは、川崎駅もそうですし、ほかの駅でも多数あるんですけども、今回、道路の一部ではない形での交通広場が、鷺沼が川崎市として初めてという形になります。

今回、あくまで鷺沼の計画が、歩行者空間を中心とするものとか、あと、そういった建物と複合的な空間になるということもありまして、立体的な形で、交通広場という形で都市計画として担保していきたいと考えておりますので、第1号という形で指定させていただきたいというところの案件となってきます。

以上でございます。

(亀山担当課長)

続きまして、バス事業者との共有ですとか、そういった取組の状況でございますが、今回の鷺沼再開発、あるいはこの公共機能の再移転整備につきましては、庁内の局長級の会議体、庁内検討会議をもってございまして、その中で、交通局につきましても、当然この基本方針をつくったときから、今まさに都市計画の審議会を開いていただいているところでございますけれども、そういった情報共有というところをやってきてございます。

また、川崎市のほうで地域公共交通計画というのがございまして、令和3年3月に策定してございますが、その中でも、今回、基本方針に定めている鷺沼駅から小田急線、あるいは向ヶ丘方面へのバス路線の強化ですとか、方向性というのを、その地域公共交通計画の中でも位置づけをしているというようなところでございます。

以上でございます。

(中村会長)

押本委員、どうぞ。

(押本委員)

ありがとうございました。

後段の交通ネットワークの強化については、進捗に当たって、しっかりと市民の皆さんに周知をしていただく。特に、先ほどもございましたけれども、大体溝の口の辺りから鷺沼に行かれる方もいらっしゃいますし、宮前の北部のほうに行かれる方もいらっしゃいますし、あと、鷺沼を使う方もいらっしゃいますし、こういった方々がしっかりとこういった路線が非常に強化されたことによって、鷺沼駅も使えるんだという、こういったことを、進捗に当たってしっかりと周知をしていただきたいというふうに思いますので、どうぞよろしく願います。結構です。

(中村会長)

どうもありがとうございます。

ほかに質問、御意見等はございますでしょうか。

失礼しました。岩田委員、どうぞ。

(岩田委員)

岩田です。説明のほうをどうもありがとうございました。

私からは1点だけ、公衆トイレについての考えをお伺いしたいと思います。

私、この資料を隅から隅まで一字一句読んだわけではないので、見逃していたら申し訳ないんですが、駅前で行き交う人々、それから、バスのロータリーで待っている人にとっても、トイレというのは重要だと思うんですね。

これ、トイレがあれば、それでいいかということ、実際はそうでもなくて、私、溝の口駅のほうをよく利用するんですが、溝の口駅には、確かにトイレがかなりの数あります。ただ、お世辞にもどれもきれいとは言えない。

しかも、先ほど若者が集うまちにしたいという考えということなんですけれども、今の

若者にとっては、トイレというのは、ただ単に用を足すだけのものではなくて、着替える場所なんですね。何かイベントがあったときに着替えるような場所。そうになると、トイレの数、それから清潔度というのが重要になってくると思うんです。

市としては、トイレは商業施設の中にあるトイレを使えというのか、それとも、公共トイレについての配慮などあるのかどうか、その辺りをお伺いしたいと思います。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

まず、トイレにつきましては、今回、駅前広場、交通広場が建物の下に入ってくるということで、先ほど、委員がおっしゃっていただいた、恐らく建物の中のかかなり衛生管理がされたトイレを使っていただくような形になろうかと思えます。

ここら辺の施設の具体的な内容につきましては、今後、準備組合のほうで具体的な設計を進めていく中で、トイレの在り方みたいなところも議論されていくものというふうに考えてございますので、今日いただいた御意見を準備組合のほうにしっかり伝えて、検討してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

(中村会長)

岩田委員、どうぞ。

(岩田委員)

ありがとうございます。

そういたしますと、この駅前を通る人にとっては、商業施設のトイレを使うというのは、自然な流れだと思うんですけども、問題は、バスを待っている人なんです。

バスを待っている人に対して、わざわざ商業施設まで行って用を済ますというのか。そうすると、駅前の近くにトイレが欲しいのではないかと、私はそのように考えますが、いかがでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

例えば、溝の口ですと、交通広場と商業施設というのが、敷地が分かれた形で、かなり移動していただくような形になろうかと思えますが、今回の鷺沼の場合ですと、交通広場の上に、すぐ建物があるというような状況で、敷地が同じところにあるということがございますので、そういったところも踏まえながら、今後、準備組合のほうで、具体的にトイレの位置も含めて検討されていくものと考えてございます。

(中村会長)

岩田委員、どうぞ。

(岩田委員)

ありがとうございました。以上になります。

(中村会長)

ほかにかがでございましょうか。

宮下委員、どうぞ。

(宮下委員)

拓殖大学の宮下です。議論を伺いまして、非常に大事な問題だというふうに考えております。

まず、コメントとしては、今回、オープンスペースができて、にぎわいづくりとして、防災という観点から、そういう配慮をされるのは望ましいのではないかというふうに私は思っています。

あと、もう一点は、今回、バリアフリーということがかなり強調されていまして、鷺沼駅はたしかスロープとか、あまりそういうのがないので、そういう観点できちっとまちづくりしていただくのはいいのかなと思っています。

その上で、一つ質問があります。駐輪場がどうなるのかということが気になっています。今日の話ですと、駐車場、バスという話もあったと思うんですけども、今後、恐らく図書館と区役所がここに集積しますと、自転車で来られる方も多くなると思っています。

先ほど見たら、1, 430台分確保されるということなんですけれども、これはどこら辺に来るのかと。関心があって調べたら、6階ぐらいに、スペースがあるような計画案を見たので、この駐輪場がどういうふうに確保されるのかというところを、皆さんの話を伺って思いましたので、確認させてください。

以上です。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

駐輪場につきましては、駅前街区ですと、住宅棟は別にして、それ以外の部分で約650台を予定してございまして、位置としましては、地下の1階の部分に駐輪場を配置するような計画になってございます。

以上でございます。

(宮下委員)

では、先ほどの私の6階というのは勘違いだったと思いますので、お騒がせしてすみませんでした。

そういった意味で、地下1階ということですけども、ぜひ、そこら辺にいろんな方がいらっしゃるので、自転車も含めて、特にバリアフリーというところが考慮されればいいかなというふうに、お話を伺っていて思いました。

私からは以上です。ありがとうございました。

(中村会長)

ありがとうございます。

他に質問、意見等はございますか。

大沢昌玄委員よろしく申し上げます。

(大沢委員)

駐車場で確認なんですけど、これ、大店立地法の台数も充足できるという前提でよろしいでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(亀山担当課長)

はい、充足できるというふうに認識をしてございまして、今後、実際に交通管理者との実施協議をやっていくものと認識してございます。

(大沢委員)

それは、200の台数の内訳に入るという理解でよろしいでしょうか。

(亀山担当課長)

はい。

(大沢委員)

分かりました。

(中村会長)

ほかにいかがでございますか。

出尽くしたようでもございますので、この辺りで御質問はこれまでというふうにさせていただきます。

それでは、これより採決に入りたいと思います。

ただいま御審議をいただきました議案につきましては、鷺沼駅前地区に関連する議案でございます。これらは一括をして採択をさせていただきますけれども、諮問第452号の高度利用地区の変更につきましては、これは、この後に御審議いただきます京急川崎駅西口地区の内容も含んでございますので、今回の一括採択から外しまして、後ほどということにさせていただきます。

したがって、これからは、諮問の第450号、諮問第451号、そして諮問第453号、諮問第454号につきまして採択をいたします。

ただいまの四つの諮問につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

—— 賛成多数 ——

(中村会長)

ありがとうございます。賛成多数をもちまして、原案どおり可決されました。

本日付で市長宛て答申をいたします。

ここで、関係職員の入替えがございますので、5分ほど休憩を取りたいと思います。再開は3時15分とさせていただきます。

—— 休憩 ——

(中村会長)

時間にもなりましたので、再開をさせていただきたいと思います。

それでは、次に、本日付で川崎市長から諮問を受けております京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業に関連する議案に入ります。

それらに関連する議案といたしまして、諮問第455号、諮問第456号、諮問第457号、そして諮問第452号、諮問第458号、これらにつきまして一括して審議を行いたいと思います。

なお、諮問第452号高度利用地区の変更につきましては、ここでは京急川崎駅西口地区に係る部分のみを審議することといたします。

また、関係職員といたしまして、まちづくり局景観・地区まちづくり支援担当、拠点整備推進室、建築管理課から職員が出席をしております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

事務局、どうぞ。

(大場課長)

それでは、諮問第455号川崎都市計画第一種市街地再開発事業の決定、諮問第456号川崎都市計画用途地域の変更、諮問第457号川崎都市計画地区計画の決定、諮問第452号川崎都市計画高度利用地区の変更、諮問第458号川崎都市計画道路の変更について御説明いたします。

これらの案件につきましては、京急川崎駅西口地区の関連案件でございますので、一括して御説明させていただきます。

お手元のタブレット端末のファイルにつきましては、2、京急川崎駅西口地区関連案件をお開きください。

鷺沼駅前地区と同様に、スクリーンを用いて御説明させていただきます。説明の内容に応じて、スクリーンに表示されるスライドに当ファイルのページ数を記載しておりますので、適宜御確認ください。

それでは、スクリーンを御覧ください。

初めに、京急川崎駅西口地区の位置関係について御説明させていただきます。

こちらは位置図でございます。本地区は、京急川崎駅に隣接した地区でございます。

続いて、本地区周辺の主な幹線道路でございますが、地区内には青色で示す都市計画道路駅前本町線、隣接して緑色で示す川崎駅丸子線、オレンジ色で示す川崎駅東扇島線がございます。

続いて、川崎駅周辺地区における開発動向でございます。JR川崎駅を中心としたエリアには大型施設が立地しており、川崎駅西口では地区計画を用いた大規模再開発による土地利用転換等が実施されており、ラゾーナ川崎プラザ、ホテルメトロポリタン、カワサキデルタ等が整備されております。

また、川崎駅東口には、高度利用地区を活用した再開発により、川崎DICEや川崎駅前タワー・リパークなどが整備されたほか、川崎フロンティアビル等が整備され、都市基盤においては、JR川崎駅東口駅前広場の再整備やJR川崎駅北口自由通路などが整備されております。

一方で、ピンク色でお示ししている京急川崎駅周辺地区においては、これまで大規模な開発や土地利用転換等が行われてきていない状況でございます。

次に、上位計画の位置づけについて御説明いたします。

まず、川崎市総合計画でございます。川崎駅周辺地区は、本市の広域拠点に位置づけられており、民間活力を生かした都市機能の集積、駅周辺の回遊性・利便性のより一層の向上や公共空間を活用したにぎわい創出等に取り組み、本市の玄関口としてふさわしい活力と魅力あふれるまちづくりを推進することとしております。

次に、都市再開発の方針でございます。黄色で網かけしている範囲が2号再開発促進地区に位置づけ、高水準の公共施設整備等と中枢業務機能や、広域的な商業・業務、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積と、優良な都市型住宅を適切に誘導し、広域的な拠点の形成を目指すとしております。

次に、都市計画マスタープランでございます。京急川崎駅西口地区は、羽田空港や臨海部の玄関口としての地理的優位性を生かし、国際化に対応したまちづくりとともに、JR川崎駅との連携を図りながら、高度で多様な都市機能やグローバル企業の活動拠点などが集積したにぎわいと魅力ある市街地の形成を目指すとしております。

最後に、京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針でございます。当方針は、川崎の玄関口としてふさわしいまちづくりを計画的に推進するための整備方針であり、広域拠点にふさわしい商業・業務を主体とした高度で多様な都市機能の集積、土地の高度利用の誘導、グローバル企業の活動拠点の形成、都市基盤の再編による交通結節機能の充実や乗換え利便性の向上を図ることとしております。

続いて、現在の都市計画の概要について御説明いたします。

まず、本地区周辺の用途地域等の状況でございます。本地区周辺は、用途地域を商業地域に指定しており、建蔽率は全域80%、防火地域の指定をしております。また、容積率は黄色の線でお示しする区域に区分されており、JR川崎駅周辺は800%、本地区周辺は、こちらが600%、こちらが500%の指定となっております。

また、都市計画道路につきましては、地区内に青色で示す駅前本町線、黄色でお示しする川崎駅丸子線、オレンジ色で示す川崎駅東扇島線が位置づけられております。

次に、本地区の現状・課題について、周辺の現況写真を用いて御説明いたします。

こちらは、京急川崎駅西口改札付近の写真でございますが、駅前にもかかわらず、にぎわいが不足しており、駅前にふさわしいオープンスペースも不足しているといった状況でございます。

こちらは、西口改札付近の道路の写真ですが、駅前でありながら、低未利用地が点在しているなど、駅前にふさわしい土地の高度利用が図られていないといった状況でございます。

こちらは、駅前から一本入った通りの写真でございますが、緊急車両が入りにくい細街路や老朽建物が密集しているという状況でございます。

こちらは、中央口改札付近の写真でございますが、駅前に駅前本町線があり、歩行者や自転車、自動車動線など、交通が輻輳し、駅前の滞留空間が不足しているといった状況でございます。

続いて、本地区に求められる取組について御説明いたします。

上位計画や地区の現状・課題を踏まえ、土地利用につきましては、国際化に対応したまちづくりの推進や地区全体の活性化につながる先導的な取組の推進とともに、オープンスペース等の確保、防災機能の強化や環境に配慮した市街地の形成、都市基盤につきましては、安全・安心な歩行者空間の充実などによるウォークアブルなまちづくり、駅間の乗換え利便性の向上、都市活動を支える都市基盤の再編が本地区に求められる取組となっております。

続きまして、事業概要について御説明いたします。

本案に係る事業の計画的な整備誘導のため、京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方が令和2年11月に策定されております。

この考え方は、民間再開発事業によるまちづくりと、官民が連携して進める都市基盤の整備について示されており、民間再開発事業によるまちづくりでは、グローバル企業の活動拠点の形成、地区内道路の整備、滞留空間の確保など、官民が連携して進める都市基盤の整備では、京急川崎駅前の歩行者空間の充実、JR及び京急川崎駅間の乗換え利便性の向上に向けた自動車交通の集約などが位置づけられております。

それでは、それぞれの内容について御説明いたします。

民間再開発事業によるまちづくりですが、スクリーンには本地区の再開発事業による土地利用計画図を示しております。

地区内には、幅員12メートルの道路を新設し、京急川崎駅に隣接するA-1街区には、商業・業務機能を主体とした地上24階建て、高さ約119メートルの建物を、新設道路を挟んだ西側A-2街区においては、文化・交流機能、商業・業務などを主体とした地上11階建て、高さ約46メートルの建物を計画しております。

スクリーンには、A-1街区における施設計画図を示しております。

建物に導入する機能としては、低層部に駅周辺のにぎわいや利便性を強化する商業施設、高層部にはグローバル企業の活動拠点となる業務施設を導入いたします。また、敷地の南

北に、それぞれ広場、それらをつなぐ通路、区画道路に沿った歩道状空を整備し、駅前
のゆとりある空間を確保いたします。

震災対策としましては、防災備蓄倉庫の整備や防災広場の整備、また、風水害対策とし
て、水害時における施設開放などを行う計画となっております。

続いて、官民が連携して進める都市基盤の整備ですが、現在、J R川崎駅前、京急川崎
駅前に幹線道路があることで、京急川崎駅前の歩行者空間や滞留空間が不足するとともに、
J R及び京急川崎駅間の乗換えに幹線道路を二つ横断する必要があるといった状況である
ことから、J R川崎駅側の川崎駅丸子線を相互通行化し、自動車交通の集約化に併せ、京
急川崎駅前の空間を歩行者専用道路として整備し、また地権者の合意が前提ではありませ
が、タワー・リパークと連携した立体横断施設を検討しており、京急川崎駅前の歩行者空
間や滞留空間の充実、駅間の乗換え利便性の向上を図る計画となっております。

本案は、ただいま御説明した京急川崎駅西口地区について、広域拠点にふさわしい魅力
あるまちづくりを実現するために、必要な都市計画の決定及び変更を行うものでございま
す。

それでは、都市計画案について御説明いたします。

まず、諮問第455号第一種市街地再開発事業の決定でございます。

初めに、都市計画に定める内容について御説明いたします。

スクリーン左側に計画書、右下に計画図をお示ししております。名称は、京急川崎駅西
口地区第一種市街地再開発事業、面積は計画図の赤枠で囲われた区域、約1.2ヘクター
ルでございます。

次に、公共施設の配置及び規模でございますが、都市計画道路川崎駅丸子線と接続する
形で、計画図の青色で示す幅員12メートル、延長約330メートルの区画道路を整備い
たします。

現在は幅員約6メートルの車道みの道路ですが、A-1街区側に拡幅し、両側に2.
5メートルの歩道を整備する計画となっております。

また、川崎駅丸子線と区画道路が接続する部分に、計画図のオレンジ色で示す面積約8
0平方メートルの広場を整備いたします。

次に、建築物の整備に関する計画ですが、まず、A-1街区につきましては、建築物の
建築面積は約4,300平方メートル、延べ面積は約8万3,000平方メートル、容積
率は約1,000%、建蔽率は約60%、高さは約11.9メートル、主要用途は商業、業
務等でございます。

A-2街区につきましては、建築物の建築面積約210平方メートル、延べ面積約2,
200平方メートル、容積率は約600%、建蔽率約60%、高さ約4.6メートル、主要
用途は文化・交流施設・商業、業務等でございます。

備考欄の高度利用地区の制限の概要につきましては、後ほど御説明する高度利用地区の
変更において御説明をさせていただきます。

次に、建築敷地の整備に関する計画ですが、建築敷地面積はA-1街区が約7,300平方メートル、A-2街区が約350平方メートルでございます。

最後に、第一種市街地再開発事業を決定する理由でございますが、本市の広域拠点としてふさわしい、にぎわいと魅力ある市街地を形成する地区として、公共施設の整備とともに、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、第一種市街地再開発事業を本案のように決定しようとするものでございます。

続きまして、諮問第456号用途地域の変更について御説明いたします。

用途地域とは、良好な市街地環境の形成や機能的な都市活動の確保を目的として、土地利用の現況や動向を勘案して定め、建築できる建築物の用途を制限するもので、全部で13種類ございます。

スクリーンには計画図を映しております。青い破線で示す第一種市街地再開発事業の区域のうち、黄色の線と赤色の線で囲われた区域について、商業地域、容積率500%の指定から、商業地域、容積率600%に変更いたします。

また、用途地域境界の根拠となる界線表示については、後ほど御説明する緑の破線で示す都市計画道路の廃止に伴い、オレンジ色の線を都計道界から道路界に界線表示を変更いたします。

最後に、用途地域を変更する理由でございますが、市街地再開発事業による、周辺地区と連携した都市基盤の整備・再編を行うとともに、広域拠点にふさわしい商業・業務、文化・交流機能等の都市機能の集積及び安全で安心な市街地の形成を図るため、用途地域を変更しようとするものでございます。

続きまして、諮問第457号地区計画の決定について御説明いたします。

京急川崎駅西口地区地区計画では、スクリーンに赤字でお示しする事項について定めるものでございます。

それでは、地区計画の決定について御説明いたします。

スクリーン左側に計画書、右側に計画図をお示ししております。名称は、京急川崎駅西口地区地区計画、位置は、川崎市川崎区駅前本町及び砂子1丁目地内、面積は、計画図赤枠で囲われた約2.2ヘクタールでございます。

地区計画の目標でございますが、京急川崎駅と隣接する街区の一体的かつ総合的な土地の高度利用と適切な都市機能の更新により、本地区の地理的優位性を最大限に生かした拠点形成を図るため、五つの目標を定めております。

1、都市基盤の再編による安全・安心な歩行者空間の確保と駅周辺の回遊性、利便性の強化、2、国際化に対応した広域拠点にふさわしい複合市街地の形成などとしております。

次に、土地利用の方針ですが、四つの土地利用の方針を定めております。

1、A-1地区は、グローバル企業の活動拠点となる業務機能や、駅前のにぎわい形成に寄与する商業機能、A-2地区には地域の交流、グローバル人材の育成等に資する文化・交流機能などを配置し、高度で多様な都市機能が集積した活動拠点の形成を図る。

2、B地区は、公共交通機能の充実を図るとともに、鉄道の高架下への商業機能等の導入により、A-1地区と連携したにぎわいと魅力あふれる駅前拠点の形成を図る。

3、C地区は、駅を中心としたにぎわい機能と多摩川との連携を誘導する土地利用を図る。

4、駅前の拠点性を高める必要のあるA-1地区には、指定容積率より高い容積率を、B地区及びC地区には、指定容積率より低い容積率を定め、地区内で容積を適正に配分することにより、良好な市街地環境の形成及び合理的な土地の高度利用を図るとしております。

次に、地区施設の整備の方針について、四つの方針を定めております。

1、周辺市街地との回遊性や連続性を生み出すため、区画道路を整備する。

2、歩行者の利便性及び快適性、地区の回遊性の向上を図るため、歩道状空地や通路を整備するなどとしております。

次に、建築物の整備の方針について、四つの方針を定めております。

1、それぞれの地区の特性に応じて、必要な基準を定めること。2、周辺の市街地環境に配慮することなどとしております。

続いて、地区整備計画について御説明いたします。

まず、地区施設の配置及び規模でございますが、地区施設の整備の方針に即した施設として、幅員12メートルの区画道路、区画道路に沿ってA-1地区の敷地側に幅員2メートルの歩道状空地、幅員4メートルの通路、区画道路の沿道に面積約80平方メートルの広場1、A-1地区内に面積約1,000平方メートルの広場2及び面積約500平方メートルの広場3、A-2地区内に面積約90平方メートルの緑地をそれぞれ地区施設として位置づけます。

次に、建築物等の用途の制限でございます。

本地区が位置する商業地域において、建築可能な建築物のうち、A-1地区及びA-2地区には住宅や工場、自動車教習所やマージャン屋、パチンコ屋など、B地区は住宅、共同住宅、自動車教習所、畜舎やマージャン屋、パチンコ屋など、C地区は住宅、共同住宅、工場、自動車教習所、畜舎やマージャン屋、パチンコ屋など、地区ごとにそれぞれの建築物の建築を制限することとしております。

次に、建築物の容積率の最高限度でございます。

A-1地区については、建築物の容積率の最高限度について800%と規定しつつ、高度利用地区の都市計画に適合する建築物にあっては、高度利用地区で定める容積率を最高限度とする規定をしておりますが、詳しくは高度利用地区の変更の際に御説明いたします。B、C地区につきましては、容積率300%と規定しております。

建築物の容積率の最高限度につきましては、先ほど土地利用の方針で御説明したとおり、地区内で容積を適正に配分することとしており、用途地域で指定された容積の範囲内で、B地区及びC地区からA-1地区に容積を配分し、A-1地区では容積率800%、B地

区及びC地区では300%と規定しているものでございます。

次に、建築物の容積率の最低限度でございまして、A-1地区及びA-2地区では、土地の高度利用を図るため、建築物の容積率の最低限度を300%と規定しております。

次に、建築物の敷地面積の最低限度でございまして、A-1地区につきましては、敷地の細分化を防ぐため、公益上必要な建築物を除き、1,000平方メートルと規定しております。

次に、壁面の位置の制限でございまして、

良好な市街地環境の確保等を目的として、A-1地区では、スクリーン青色で示す区画道路に沿って敷地境界線から2メートル以上、A-2地区では、スクリーン緑色で示す道路に面する部分について、敷地境界線から1メートル以上、建築物の壁面を離す制限を規定しております。

次に、建築物等の形態または色彩その他の意匠の制限でございまして、建築物等の形態または色彩について、本市の広域拠点にふさわしい都市景観の形成に寄与するデザインとすることを規定しております。

最後に、地区計画を決定する理由でございまして、都市基盤の整備・再編及び土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、都市機能の集積及び安全で安心な市街地形成を図るため、地区計画を決定しようとするものでございまして、

続きまして、諮問第452号高度利用地区の変更について御説明いたします。

まず、都市計画に定める内容について御説明いたします。スクリーン左側に計画書、右下に計画図をお示ししております。

計画図の赤色で示す区域A-1地区は、面積約1.2ヘクタール、建築物の容積率の最高限度は1,000%、容積率の最低限度は300%、建蔽率の最高限度は50%、建築面積の最低限度は200平方メートル、敷地面積の最低限度及び壁面の位置の制限は、地区計画と同様の制限を規定しております。建築物の容積率の最高限度につきましては、先ほど地区計画で定めた容積率800%を基準として、高度利用地区で200%を割増し、1,000%とするものでございまして、

なお、本市で高度利用地区を活用して容積率を割り増す場合は、従来の空地等による割増し容積率に、低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドラインに基づく評価に応じた係数を乗じて割増し容積率を決定することになっておりますが、当地区につきましては、昨年9月に低炭素都市づくり等検討及び評価小委員会を実施し、評価が確定したことから、割増し容積率200%として、容積率の最高限度を1,000%と規定するものになっております。

なお、低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドラインとは、開発計画における地球環境への配慮や、都市の成長に資する事業者の取組を評価し、持続可能で豊かなまちづくりを推進するため、容積率特例制度の考え方を示すもので、低炭素都市づくり等検討及び評価小委員会を実施し、環境配慮、都市機能、都市防災、都市空間の項目を評価し、4

段階の総合評価を決定する制度でございます。当地区につきましては、B評価が確定しているところでございます。

それでは、計画書に戻りまして、計画図の青色で示す区域A-2地区は、面積約0.04ヘクタール、建築物の容積率の最高限度は600%、容積率の最低限度は300%、建蔽率の最高限度は80%、建築面積の最低限度は200平方メートル、壁面の位置の制限は、地区計画と同様の制限を規定いたします。

最後に、高度利用地区を変更する理由でございますが、本市の広域拠点としてふさわしい土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業の決定に併せて、高度利用地区を本案のとおり変更しようとするものでございます。

続きまして、諮問第458号道路の変更について御説明いたします。

スクリーンには計画図をお示ししております。

青い破線で示す第一種市街地再開発事業の区域内を通る、黄色でお示しする駅前本町線を廃止するものでございます。

道路を廃止する理由でございますが、安全で快適な歩行者空間や広場等のたまり空間を形成するため、川崎駅丸子線を相互通行化し、これにより機能代替が図られるため、廃止を行うものでございます。

最後に、都市計画案の策定に関する経緯について御説明いたします。

令和5年1月17日に都市計画の素案について説明会を開催いたしました。説明会后、1月18日から2月1日まで素案の縦覧を行いましたところ、3名の方から公述の申出があり、2月18日に公聴会を開催いたしました。1名の方は欠席し、2名の方から公述意見をいただきました。

その後、京急川崎駅西口地区地区計画につきましては、素案を原案とし、4月20日から5月10日まで、川崎市地区計画等の案の作成手続に関する条例第2条の規定に基づく縦覧を行い、1名の方から意見書の提出がございました。

その後、6月13日から6月27日まで、都市計画法第17条の規定に基づき、案の縦覧を行いましたところ、2名の方から意見書の提出がございました。各意見の詳細につきましては、後ほど御説明させていただきますが、案の変更は行っておりません。

(中村会長)

続いて、どうぞ。

(久木田担当課長)

続きまして、京急川崎駅西口地区における公述意見の要旨と都市計画（原案）及び都市計画（案）に対する意見の要旨と市の考え方について御説明いたします。お手元のタブレット端末のファイル2、別添資料、京急川崎駅西口地区関連案件をお開きください。

それでは、スクリーンを御覧ください。

まず、公述意見の要旨と市の考え方でございます。公述人は2名となっております。い

いただいた御意見は、主に当案件の事業計画に関することでございます。

それでは、意見の要旨と市の考え方を御説明いたします。

まず、路上での自家用車の乗降についての御意見でございます。相互通行化する道路の横断歩道上に自動車を停車させ、乗降させる利用者がいる。

これに対する市の考え方でございますが、川崎駅前北交差点付近の送迎車については、交通管理者等の関係機関と連携し、川崎駅東口駅前広場への案内の実施などを行い、交通流動の円滑化を図ってまいりたいと考えております。

次に、歩行者デッキについての御意見でございます。京急川崎駅とJR川崎駅をデッキでつなぐ可能性があると思うが、3D動画などでシミュレーションを提示していただきたい。

これに対する市の考え方でございますが、検討の熟度に応じて、地域の皆様にも適宜情報提供を行ってまいります。

次に、再開発事業による区画道路についての御意見でございます。京急川崎駅西口の整備予定の道路は、車が出ていく部分がスムーズではない。国道409号線の交通量を考えると、非現実的だと思う。

これに対する市の考え方でございますが、京急川崎駅西口地区の再開発事業による区画道路については、多摩川方面への地域軸となる地区内道路として整備してまいります。なお、自動車学校横の道路については、民間開発の動向等に合わせて調整してまいります。

次に、相互通行についての御意見でございます。相互通行化される区間は、荷さばき車両の路上駐車が多数存在しているが、具体的な移転先はあるのか。駅前本町線の廃止前に仮封鎖する実証実験を行い、運転手等から、廃止しても支障がないかヒアリングすることを検討してもらいたい。

これに対する市の考え方でございますが、荷さばき車の駐車需要等に対応できるよう、京急川崎駅周辺地区内の幹線道路以外の道路空間等の活用により、路上荷さばきスペースの整備に向けた調整を行います。

今回の都市基盤の再編検討につきましては、現況の交通量調査結果等を踏まえ、再開発事業による交通量の増加も見込んだ上で、交通処理が可能なことを確認しております。これまで、バス業者やタクシー事業者への周知を図ってきたところでございますが、引き続き、交通事業者への丁寧な周知・説明を行ってまいります。

次に、歩行者デッキについての御意見でございます。デッキよりもJR川崎駅のホームから直接地下でアゼリア地下街の出口につなげたほうが、利用者にとって上り下りが少なく、楽なのではないか。

これに対する市の考え方でございますが、地下通路については、アトレ川崎やアゼリア地下街の改築が必要になることや、JR川崎駅構内の限られたスペースの中で新たに改札を設置する検討も必要な計画となることから、極めて困難なものとして認識しております。

本市といたしましては、京急川崎駅前の歩行者空間の充実や、立体横断施設による駅間

連携の強化等により、まちの回遊性を強化してまいりたいと考えております。

次に、通勤時間帯の駅利用者増の対策についての御意見でございます。建設予定の商業ビルは大規模だが、京急電鉄による通勤時間帯の利用者増に対する施策を市は確認しているのか。

これに対する市の考え方でございますが、京急川崎駅においては、これまでホームドアの設置など、京急電鉄による鉄道駅の利便性と安全性の確保を進めてきたところですが、市街地再開発事業の推進に伴い、通勤時間帯における駅利用者の増加が想定されることから、鉄道駅の利便性と安全性を引き続き確保できるよう検討を進めていく旨を京急電鉄から伺っています。

最後に、京急大師線の改修計画についての御意見でございます。京急大師線の改修計画について、今後、京急大師線と連携し、利便性の向上を図る計画を市が行う可能性はなくなったのか。京急大師線から京急川崎駅にて本線への直通運転を期待したいが、可能性の有無について教えてほしい。

これに対する市の考え方でございますが、大師線と本線との直通運転につきましては、線路の構造上、本線及び大師線の輸送サービスに大きく影響することから、実現は困難であると京急電鉄から伺っています。

続きまして、都市計画（原案）に対する意見の要旨と市の考え方について御説明いたします。

いただいた意見につきましては、要旨としてまとめておりますが、意見書の全文につきましても御確認いただけますので、適宜御確認ください。なお、意見書の全文につきましては、個人が特定されてしまう内容が含まれているため、一部を黒塗りとさせていただきます。御意見は反対1通となっております、内容は区域についてでございます。

それでは、意見の要旨と市の考え方を御説明いたします。

御意見として、再開発事業の準備組合には、再開発事業の区域について、私の所有する土地全てを対象とすることを条件にしていたが、一部が範囲外となっており、当該地の今後の土地利用に大きな影響がある。私の考えとは異なるため、所有する土地について再開発の協力はできない。

これに対する市の考え方でございますが、御意見いただきました再開発事業の区域の考え方等、権利者の皆様に確実に御理解をいただけるように、引き続き丁寧に説明し、合意形成が図られるよう準備組合を指導するとともに、地権者の方々へ本事業の必要性について御説明してまいります。

また、本市といたしましては、本事業により、京急川崎駅周辺における交通機能の向上や防災性の向上、にぎわいと交流を創出などを、本地区周辺に波及させることで、京急川崎駅周辺地区全体のまちづくりを着実に推進してまいりたいと考えております。

なお、御意見をいただいた地権者には、本市及び準備組合から丁寧な説明を行い、次に御説明する案の縦覧では御意見をいただいております。

最後に、都市計画（案）に対する意見の要旨と市の考え方について御説明いたします。

いただいた意見につきましては、要旨としてまとめておりますが、意見書の全文につきましても御確認いただけますので、適宜御確認ください。意見書は反対2通となっており、いただいた御意見は主に広場及び土地利用計画についてでございます。

それでは、意見の要旨と市の考え方を御説明いたします。

まず、広場についての御意見でございます。開発地の南側と北側にそれぞれ広場が完成すると、広場に人の通りが集中し、人流の滞留も増加することが読み取れる。マンション住人の住んでいる空間と広場を隔てるような対策をし、プライバシーに配慮してほしい。

これに対する市の考え方でございますが、当該広場につきましては、駅前におけるにぎわいや憩い、潤いある都市空間の形成に資する広場となるよう、事業者と調整を図ってまいります。また、整備後の広場について、本市策定の地区計画区域内における広場等の維持管理基準に基づき、事業者による適切な維持管理を行っていくよう指導してまいります。

次に、土地利用計画についての御意見でございます。ブレイブサンダース本拠地のアリーナ建設計画が持ち上がっているが、土地利用計画に変更はないのか。アリーナと京急川崎駅の間を区画道路が横切るため、人流の妨げになることが予想される。駅と区画道路の間に広場を設けるなどの対策が必要なのではないか。

これに対する市の考え方でございますが、京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針を踏まえつつ、アリーナ建設計画の進捗に併せて、再開発事業エリアとアリーナ建設計画エリアの回遊性・連続性の向上などに向けた取組を進めてまいります。

次に、通勤時間帯の駅利用者増の対策についての御意見でございます。公述意見に対する市の考え方で、市街地再開発事業の推進に伴い、通勤時間帯における駅利用者の増加が想定されることから、鉄道駅の利便性と安全性を引き続き確保できるよう検討を進めていく旨を京急電鉄より回答を得ているとあったが、何か具体的な計画は提示されたのか。具体的な計画を得てから都市計画審議会へ進むべきである。

これに対する市の考え方でございますが、京急川崎駅においては、当該市街地再開発事業及びアリーナ建設計画を踏まえ、利便性と安全性の確保に向けて検討を行っていく旨を京急電鉄から伺っています。また、本市としましても、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議に議題として提案いたしました。引き続き、今後の事業進捗に合わせて、京急電鉄と調整を行ってまいります。

最後に、オフィス需要についての御意見でございます。建設予定ビルの貸室面積は、約5万平方メートルだが、川崎区のオフィス需要は川崎市庁舎が完成したことにより、2023年時点では比較的ゆとりがある状態である。新しいオフィスができることにより、古いオフィスの空き室が増え、治安の悪化につながらないか懸念される。入居する法人が多くないのであれば、建設予定ビルを減築し、周辺住民への負担減を検討してほしい。

これに対する市の考え方でございますが、今後のオフィス需要は見通せない部分もございりますが、川崎の玄関口にふさわしいまちづくりを計画的に誘導するとともに、その効果

を周辺街区に波及させるため、現在計画されている規模の建築物を誘導してまいりたいと考えております。

なお、既存のオフィスにつきましては、社会変容等を踏まえつつ、ニーズや建物の老朽化の状況等を鑑みて、既存ストックの活用や建物更新の検討が必要なものと認識しており、引き続き、事業者等と調整を行ってまいります。

御説明は、以上でございます。御審議のほどよろしくお願ひいたします。

(中村会長)

御説明どうもありがとうございました。

議案の内容につきましては、ただいまの説明のとおりでございます。

それでは、諮問第452号及び第455号から第458号までについて、御審議をお願いいたします。御質問、御意見等がございます方は、挙手の上、御発言をお願いいたします。

浜田委員、どうぞ。

(浜田委員)

先ほどの前半の鷺沼のほうのときは、北街区だと公的な施設整備が約3割、駅前街区でも約1割あったということでしたけれども、こちらの京急川崎駅西口のほうでは、そういった公共施設、また公的な性格を持ったものの整備はどのぐらいの割合であるのでしょうか。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(里館担当課長)

まず、建物の中の施設としての公共的なものは、今のところ予定されてございません。先ほど、御説明を差し上げておりますように、川崎府中線から多摩川方面へ抜けるところの幅12メートルの区画道路、それから敷地の中の広場など、こういったものの整備を予定してございます。

(中村会長)

浜田委員、どうぞ。

(浜田委員)

要望ですけれども、これからそういった商業・業務がどのぐらい需要があるのか、先ほどの御説明ではそういったものも多く駅前でございますので、皆さんが希望されるんじゃないかということがあるかとは思いますが、もともと駅の周辺では高度な公共的なものですとか、行政ですとか、こういった施設があるわけでございますし、せっかくこうやって造るので、そういった機能も考えていただきたいなと思っておりますし、そういう意味では医療とか、介護とか、健康とか、福祉とか、そのような観点の施設の整備も、またこの検討の中で考えていただければということをお願いいたします。

(中村会長)

どうもありがとうございます。要望ということでございます。

ほかにございますでしょうか。

どうぞ。

(岩山委員)

川崎商工会議所の岩山です。

2点ほどあるんですけれど、今回これは京急川崎の西口の市街地再開発が行われるとともに、公述の質問の中にもありましたけれど、この北側の、今、自動車教習所になっているところが、これからブレイブサンダースのアリーナシティーということで、ブレイブサンダースの試合だけじゃなくて、いろんなコンサートも開かれるという形で、かなり西口の顔がこれからがらっと変わっていくんじゃないかなということで、商工会議所としても非常に期待しているところではあるんですけれど、一方で、これだけの高度利用地区の開発と、それから将来のアリーナシティーのところもあって考えると、かなりの人が流れてくるのかなというふうに思っております、そういう意味で、人のさばき方というんですかね、回遊性の面で、JRあるいは京浜急行を含めて、それから将来のブレイブサンダースのほうに向けて、どのように人を流していくのかというところの市の考え方があれば、少し御説明いただきたいということが一つと、もう一点は、同じようにえてしてこういう駅の再開発をすると、駅の再開発のビルははやるんですけれど、いわゆる商店街だとか周辺に人がなかなか流れてこないというような。

人を流すために、多分恐らく説明の中で、ウォークブルとか、そういうキーワードがあったかと思えますけれども、今、道路になっているところ、これから歩行者専用道路に替えていくというところではあるんですが、その辺を活かしたウォークブルなまちづくりで、どう周辺に人を流していくかというようなところも市の考え方があれば、御説明、その2点であります。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(里館担当課長)

まず、1点目の人流の部分でございますけれども、ただいま再開発エリアのところの計画をお話差し上げているところですが、3月にアリーナのほうでの今後計画をしていきますということで発表がございました。

計画の進めていく時期としては大体重複してまいりますので、これから具体的な設計ですとか、そういったものを進めるに当たり、密接に情報交換をしながら、人の流し方ですとか、そういったものについても混乱がないように、きちんとやっていきたいというふうに考えてございます。

それから、二つ目ですね。再開発ビル等へ入ってきた人を外へ流すということでございます。ウォークブルというキーワードがございますが、やはりまちを歩きやすくしてあげる、そこに人が出てくる、沿道のお店がまた潤っていく、こういった形で、いろいろなソ

フトウェア的な対策というものなんかを今後考えていきたいというふうに思っています。

以上でございます。

(岩山委員)

ありがとうございます。

ウォークアブルのほうはソフト対策というか、イベントの実施も含めていろいろ今後検討していただきたいなということと、それと少し人の流れで気になったのが、今回新しく区画道路ということで、2.5メートルの歩道ができるわけなんですけれども、一方で、再開発側のビル側にはさらに加えて歩道状空地という形でできるんですけど、残念ながら歩道状空地が途中で切れているので、その先をどうアリーナのほうに人をスムーズに流していくかというのが課題かと思いますので、その辺りを引き続き、ブレイブサンダースというか、あちらのほうとの連携も踏まえて、そこはまたぜひ検討を継続してほしいなというふうに思っています。

以上です。

(中村会長)

ありがとうございました。

ほかにかがでございましょうか。

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

2点、お願いします。

先ほど相互通行になる道のところで、あそこは結構商店が多くて、荷さばきの問題があるという御指摘がありました。

現場を見てみても、どうするんだろうなと思う感じなんですけど、そこら辺の対策をお聞きしたいのと、今回、高度利用地区の問題では、本来容積率800%が低炭素都市づくり・都市の成長へのガイドラインによって、200%上積みをされるという規制緩和が行われます。この規制緩和の根拠を教えてくださいなと思います。

以上です。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(里館担当課長)

まず、相互通行化に伴う荷さばきの部分なんですけど、こちらは都市基盤の整備というところで、今、自動車交通の集約は、赤い大きな点線で示されているのが相互通行化している道でございます。

ここにはすごく小さく書いてあるので読めないかもしれないんですが、この京急川崎駅前の歩行者空間の充実と書いてあるあたりに、幾つか細い道がございまして、そういったところを、今、活用して、荷さばきスペースなどをやっていこうというようなことを検討

している最中でございます。

(大場課長)

200%の割増しにつきましては、根拠としては高度利用地区の都市計画制度を活用して200%緩和するもので、その根拠としては、国が示す指定標準というものがあります。それを基に計算をしています。

その指定標準の中では、空地の面積であったりとか、あと歩道状空地、あと建蔽率、この3要素で全てやると200%緩和することができることとされています。

川崎市につきましては、この200%に低炭素ガイドラインを活用して、取組が低いものについては200%に0.8掛けをして160%になりますし、いいものについては最大200%の1.6倍になりますので、320まで加算されることにはなりますが、先ほど説明したとおり、ガイドラインの評価については、昨年度はB評価を受けています。そうすると、1.0倍となりますので、200%掛ける1.0倍で200%という計算になります。

以上でございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

ありがとうございます。先ほどの荷さばきの問題で、よく聞き取りにくかったんですけども、何か荷さばきのコーナーみたいなものを造っていただけるといような計画なんでしょうか。もう一度、お願いします。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(里館担当課長)

荷さばきのための車を止められるスペースというものを整備していこうというふうに、今、考えているところでございます。

(中村会長)

石川委員、どうぞ。

(石川委員)

ありがとうございます。その件に関してはよく分かりました。

決められた高度ですとか、容積率が緩和されるということで、やはりより建てやすくなるということは、やはりまちづくりの在り方としてはどうかなというふうに思います。

この点、高度利用地区の変更は鷺沼の件と一緒にということでしたので、それに合わせてこの議案に関しては賛成できないということと、先ほど気になった報告の中に、権利者、地権者の方がやはり納得が十分っていないというお話もありました。

それでも、恐らく再開発事業は進むだろうと思うんですけども、十分に先ほどの説明でも納得がいくように説明をしていきたいということでしたので、せっかく協力をいた

だいている地権者の方、御意見は十分に反映した施行になるように、ぜひ私からも一言要望しておきたいと思います。

以上です。ありがとうございます。

(中村会長)

ありがとうございました。最後は御要望ということでよろしゅうございますかね。

ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

押本委員、どうぞ。

(押本委員)

私から、458号の計画道路の変更についてで、先ほども議論もございました、また公述意見のほうにもありましたけれども、自動車動線についてはリパーク前を相互通行にすると。渋滞対策、そして荷さばきの立地の誘導、歩行デッキの整備、このように理解をしたところですよ。

一方で、JRをくぐってくる一方通行の、これ、自転車道ですね、こちらもございますが、これについてはこれまでも一方通行化をして、逆走対策等も現在やっただけの状態ですけれども、その変更後についても、現在と同様の逆走対策というのは打っていただけるものなのかということ、まず1点お伺いしたいと思います。

(中村会長)

事務局、どうぞ。

(里館担当課長)

自転車道でございますけれども、一方の道路に相互通行化して集約したときに、自転車道も駅前本町線を幸側から来ている道だと思っておりますけれども、こちらの道路のほうに集約するような形になります。

出入口のところの逆走対策なんかは、当然何かしら検討をしていかなければいけないなというふうには考えてございますが、これから検討をするような状況でございます。

(中村会長)

押本委員、どうぞ。

(押本委員)

検討いただけるということなので、どうぞよろしく申し上げます。

また併せて、これ、利用者の周知ですね。先ほど自動車動線についても周知をやったんだということでございますので、ぜひともこの自転車に関しましても周知、そして適切な誘導ですね、実施をしていただきたいと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。結構です。

(中村会長)

どうもありがとうございました。

他にございますか。

宮下委員、どうぞ。

(宮下委員)

ありがとうございます。コメントが二つです。特に質問はありません。

まず1点目は、オフィスについてです。今回オフィス需要がかなりあるので必要ないんではないかという話が御質問でもあったと思うんですけども、経済担当なので、こちら辺の川崎の空室率、平均賃料を見ましたところ、確かに川崎駅は今、8.87%、平均空室率があって、ほかの横浜と比べると、横浜が5%なので、3ポイント超高いのは事実かなというふうに思いました。

ただ、賃料が高いかなど思っていてまして、坪単価1.3万円ぐらいで、ずっと川崎駅はそうなっていますから、これは新しいのができたことでほかの賃料が下がっていくということは期待できて、私はこの計画に対しては、オフィスについてはむしろ川崎にとってはいい新陳代謝のきっかけになると、そういうふうに考えています。これはコメントの一つ目です。

あと、もう一つは、今回やはりスポーツ施設が今後できていく、回遊性という話があって、これは個人的な経験を踏まえたコメントなんですけれども、北九州の小倉で、北九州スタジアムづくりでお手伝いをしたことがあって、今、スタジアムはどちらかというと、複合型、商業も何でも入れるというのが主流なんですけれども、小倉のほうは、あえてスポーツスタジアムだけにして、商業とかは終わったら全部小倉の駅のほうに回遊してもらおうようにしました。

要するに、スタジアムの中はスポーツだけにして、終わったら、飲食とかをしたい方は小倉の駅のほうに行ってくださいというふうにして、スタジアムをどう造るかで回遊性も変わってくるのかなと思いました。

こちら辺は、北九州市さんをはじめ、いろんな自治体さんがスタジアムと回遊性ということは考えられているので、今、私の小倉の例ですけれども、そういうことで施設整備をする上では非常に重要な商店街がありますので、そのところに配慮していきながら進めていただけたらというふうに思いました。

特に、スポーツは地域と非常に大事なところだと思うので、そのすり合わせというのは、今後大事になるかなというふうに思いました。

コメント、2点です。以上です。

(中村会長)

どうもありがとうございました。2点、コメントということでございます。

ほかにいかがでございましょうか。御質問、御意見等はございますか。

出尽くしたようでございますので、御質問等はこれまでにさせていただきたいと思いません。

それでは、これより採決に入りたいと思います。ただいま御審議いただきました議案につきましては、京急川崎駅西口地区に関する議案でございますので、一括して採決をさせていただきます。

なお、諮問第452号高度利用地区の変更につきましては、先ほど御審議いただきました鷺沼駅前地区の内容を含みますために、本採決の後に採決を行います。

それでは、諮問第455号、諮問第456号、諮問第457号、諮問第458号につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

—— 総員挙手 ——

(中村会長)

ありがとうございます。総員の賛成でございます。原案どおり可決をされました。

本日付で、市長宛て答申をいたします。

では、最後に、高度利用地区の変更につきまして、採決を行います。

諮問第452号川崎都市計画高度利用地区の変更（鷺沼駅前地区、京急川崎駅西口地区）につきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

—— 賛成多数 ——

(中村会長)

ありがとうございます。賛成多数をもちまして、原案どおり可決をされました。

本日付で、市長宛て答申をいたします。

都市計画の議案は以上でございます。

本日の審議は以上をもちまして、全て終了いたしました。長時間にわたりまして、熱心な御審議をいただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、第94回川崎市都市計画審議会を閉会といたします。

それでは、傍聴の方につきましては、御退席をお願い申し上げます。

—— 傍聴人退室 ——

(中村会長)

それでは、進行を事務局へお返しいたします。

(武藤部長)

皆様、本当にお疲れさまでございました。ありがとうございます。

事務局のほうから、事務連絡が2点ほどございます。

1点目につきましては、本日はこの後、都市計画マスタープラン等小委員会を予定してございます。続けての会議で大変恐縮でございますけれども、該当する委員の方はお残りいただくよう、よろしくお願いいたします。

休憩と準備の時間を取りまして、審議会終了10分後の26分ということで、よろしく

お願いいたします。

続きまして、2点目についてでございますけれども、次回の都市計画審議会につきましては、11月頃の開催を予定してございます。詳細につきましては、改めて御案内申し上げますので、よろしくお願いいたします。

事務連絡は以上でございます。

本日は長い間ありがとうございました。お疲れさまです。