

川崎市都市計画公聴会

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) ほか関連案件

公述意見の要旨と市の考え方

令和5年4月

1 都市計画案の種類、名称及び土地の区域

(1) 種類及び名称

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)

川崎都市計画用途地域の変更(京急川崎駅西口地区)

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)

川崎都市計画高度利用地区の変更(京急川崎駅西口地区)

川崎都市計画道路の変更(3・2・2号駅前本町線の廃止)

(2) 土地の区域

川崎市 川崎区 駅前本町及び砂子1丁目地内

幸区 堀川町地内

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時

令和5年2月18日(土) 午前10時00分から午前10時22分まで

(2) 場所

川崎市役所第4庁舎4階 第4・第5会議室(川崎市川崎区宮本町3-3)

3 公述意見の要旨と市の考え方

(1) 公述人 2名

公述人	ページ番号
A 公述人	2～3
B 公述人	4～6

	公述意見の要旨	市の考え方
A 公述人	<p>川崎区で生まれ育ち、現在、川崎駅前周辺を利用している。約50年間の変遷と実際の体験をもとに、川崎都市計画道路3・2・2号駅前本町線の廃止に伴う川崎駅丸子線の対面通行化について意見を申し上げる。</p> <p>この件は、1月17日の素案説明会でも私を含めた複数の方が危惧していたが、現在の京急駅前の状況は、計画時に予想されたものと相違点があると感じている。JRと京急の乗換えに地下街アゼリアを利用する人がもっと多くなると試算したのではないか。この相違点の見直し、反省は、今回の計画では参考にされているのだろうか。実際、私を例にすると、大雨で傘を携帯していなければ、地下街を利用するが、階段やエスカレーターを利用すると駅間の距離が遠くなるため、普段は横断歩道を優先する。通勤者は無意識に時間的効率を考えるとと思う。また、高齢者の中には、エスカレーターは便利なものではなく、自動で動く板に自分の歩調を合わせることが困難で、結局は危険な横断歩道を選択する人がいる。これは、高齢の両親介護における実体験である。</p> <p>また、北口横断歩道上及び周辺での自家用車からの乗降の問題もある。モラルの問題だと思うが、横断歩道を渡ろうとしているところに駐車して、乗降させたりする自分のことしか考えていない利用者がいる。</p> <p>説明会では、ほかに乗降できる島があると説明があったが、実際に使用している人数と、北口の違法乗降している人数の差を確認されているのだろうか。調査をしているのであれば、調査資料をご提示いただきたい。</p>	<p>JR川崎駅・京急川崎駅間の乗換動線については、地上及び地下街の動線があり、JR川崎駅北口通路の整備により、地上部乗換の需要が高まっているものと認識しております。その中で、地上部の乗換にあたっては、川崎駅丸子線と駅前本町線を横断する必要があり、安全面の課題の解決や、駅間の乗り換え利便性の更なる向上を図る必要があります。また、京急川崎駅前交差点においては、朝夕のラッシュ時において、幹線道路の歩道に人々が滞留し、歩行者の輻輳が見られるなどの課題があります。</p> <p>これらを踏まえ、本計画は、再開発事業にあわせて、広域拠点にふさわしい複合市街地を形成し、駅周辺の回遊性や利便性の向上に寄与する安全で快適な歩行者空間や駅前のゆとりや賑わいを生む滞留スペースの創出などによる人中心の空間へ転換する「ウォーカブルなまちづくり」を推進するため、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ことから都市計画道路3・2・2号駅前本町線の廃止を行うものです。</p> <p>川崎駅東口駅前広場においては、幹線道路と接続する海島・空島それぞれに、一般車・身障者用の乗降スペースを設置しております。北口横断歩道（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、パトロールや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。</p> <p>なお、川崎駅は、鉄道乗車人員や路線バスの発車本数等が他拠点駅と比べ非常に多く、公共交通の利便性が高い市内最大のターミナル駅となっています。本市では、自宅から駅までの移動などは徒歩のほか誰もが利用できる公共交通を主要な交通手段と捉え、利用しやすい交通環境の整備を推進することとしており、川崎駅周辺においては、公共交通の利便性を活かし、公共交通利用促進等を図ることによる自動車需要の抑制などにより、駅周辺における安心して歩けるまちづくりの推進を図ってまいります。</p>

<p>説明会では、いずれは京急とJRをデッキという可能性を言及されていたが、それが進行しているのであれば、3D動画などで、アイデアのシミュレーションを提示いただきたい。2Dではなくて3Dで見せていただくと、イメージが湧き、現実感があれば安心して繋がる。デッキになれば横断歩道も廃止できて、川崎駅前タワー・リパークの建物外の歩道を縮小しても道路幅拡張のイメージもできる。</p> <p>京急駅前の西口の活性化が目的なら、人流も車も今よりも増えることを期待していると思う。そうなってほしいと思うが、それならば、京急川崎駅西口の予定道路は、ドレナージ部分、車が出ていく部分がスムーズではない。自動車学校の横の道を、車が出ていくほうの一つとして考えているのだろうか。土手側の道の交通量を考えると非現実的だと思う。教習車も西口前を利用するならば、渋滞や事故の発生はよりリスクが高いと考えている。</p>	<p>次に、JR川崎駅と京急川崎駅の連携強化については、既成市街地の限られた空間の中で、効率的・効果的な整備を行うため、関係権利者との意向を踏まえつつ、川崎駅丸子線を跨ぐ立体横断施設（歩行者デッキ）の整備の検討を進めているところです。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。なお、今回の検討にあたり、交差点部分等を除いて、歩道を縮小して、車道を拡幅する予定はございません。</p> <p>次に、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区内道路として整備してまいります。</p> <p>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。</p>
--	---

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公述人	<p>3・2・2号駅前本町線の廃止に伴う川崎駅前タワー・リパーク前からニッポンレンタカー京急駅前営業所間の相互通行について、この区間は、荷捌き車両の路上駐車が多数存在しているが、具体的な移転先の提示はあるのだろうか。</p> <p>また、川崎駅前タワー・リパーク前には送迎車が停車することも多いが、JR川崎駅西口のように、一般車両の車寄せを東口に設ける計画はあるのだろうか。呼びかけて解決するというふうに素案説明会のときには言っていたが、呼びかけて解決する問題であれば、駅前本町線の廃止を待たずして速やかに実施してもらい、その結果を見れば、市民の安全が確保されているのを確認できて、安心して計画を見守ることができるのではないかと思う。</p> <p>駅前本町線の廃止を確定する前に、仮封鎖をして、72時間の実証実験を行い、タクシーの運転手等から、実際本当にやっても大丈夫かどうかヒアリングをしたほうがよいと思っているので、検討してもらいたい。</p> <p>川崎駅前タワー・リパークからのデッキ通路について、A1街区に商業ビルを建設する京急電鉄側の審議のほうが先行しているが、リパークとの調整が失敗し、デッキ通路が建設できない場合、商業ビルの工事計画が遅延する可能性はあるのだろうか。審議の順番が逆だというふうに感じているので確認したい。</p> <p>また、個人的には、デッキよりも同じ場所に地下通路を設けてJR川崎駅のホームから直接地下通路を経てアゼリアの出口34番に繋がるようにしたほうがJR南武線とかの利用者にとっては上り下りが少ないので楽なのではないかと思っている。デッキよりも地下通路のほうが、地下通路に広告を出させるなどして収入が得られ、ランニングコストもかからないのでよいのではないかと思っている。</p>	<p>駅を中心に公共交通をより利用しやすくするため、幹線道路沿いについては、荷さばき車等の路上駐停車を抑制することにより、公共交通等の交通流動の円滑化を図るとともに、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。</p> <p>また、川崎駅東口駅前広場においては、幹線道路と接続する海島・空島それぞれに、一般車・身障者用の乗降スペースを設置しております。北口横断歩道（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、パトロールや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。</p> <p>次に、今回の都市基盤の再編検討につきまして、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。これまでもバス事業者やタクシー事業者への周知を図ってきたところですが、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。</p> <p>立体横断施設（歩行者デッキ）の整備の検討を含めた都市基盤の再編については、民間再開発事業にあわせて実施するものであり、関係権利者及び関係機関と調整の上、民間再開発事業の遅延が生じないように計画的な検討・整備を進めてまいります。</p> <p>JR川崎駅と京急川崎駅の連携強化については、既成市街地の限られた空間の中で、効率的・効果的な整備を行うため、関係権利者との意向を踏まえつつ、川崎駅丸子線を跨ぐ立体横断施設（歩行者デッキ）の整備の検討を進めているところです。</p> <p>御意見にある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。</p> <p>また、京急川崎駅との接続については、周辺商業</p>

<p>もし、デッキにする場合でも、京急電鉄が計画している京急の駅舎と商業ビルの間にある2階の連結部分に市が設置するデッキも連結していただきたい。</p> <p>京急電鉄の計画によると、建設予定の商業ビルは延床面積が83,000㎡なので、JR川崎タワーオフィスビルの66,000㎡より広く、収容人数もJR川崎タワーオフィス棟の1万人を上回るものと思われる。</p> <p>駅舎があるB地区の計画を知ることができなかったが、京急電鉄にて、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だろうか。武蔵小杉のようにホームから人があふれてしまう問題が繰り返されるのは困る。</p> <p>京急大師線の改修計画については、今まで市側の都合により、京急電鉄を振り回すような形になっているが、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だろうか。</p> <p>京急大師線には、将来有望な殿町キングスカイフロントがあり、沿線の住民も増えている。京急川崎駅にて本線への直通運転を期待したいが、市として京急電鉄にいま一度陳情できるか、可能性の有無について教えてもらいたい。</p>	<p>施設への影響や京急川崎駅の構造等の理由から、歩行者デッキレベルで直接接続する計画とはしていません。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。</p> <p>A-1街区の建築物(延べ面積約83,000㎡)におけるオフィスの貸室総面積は、JR川崎タワーオフィス棟の約66,000㎡に対し、約50,000㎡を予定していると伺っています。</p> <p>京急川崎駅においては、これまでホームドアの設置など、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浜急行電鉄株式会社から伺っています。</p> <p>京浜急行大師線につきましては、渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による利便性の向上などに向けて、鉄道を地下化する『京浜急行大師線連続立体交差事業』を推進しており、現在、東門前駅から小島新田駅間の1期①区間につきまして、令和5年度の完成に向けて工事を進めております。</p> <p>また、東門前駅から鈴木町駅間の1期②区間につきましては、事業費と工期の縮減や周辺地域との一体的なまちづくりなどの検討を進めておりますが、京急川崎駅から川崎大師駅間の2期区間につきましては、費用対効果や取り巻く社会経済状況の変化などを総合的に鑑みて事業を中止とする方針としております。</p> <p>なお、2期区間の現在線に残される4箇所の踏切のうち、対策の必要性が高い京急川崎(大)第2踏切は、鉄道を地下化する方式を基本に検討を行い、また着手時期は1期区間完了後としております。残りの3箇所の踏切は、周辺環境の変化等を踏まえながら対策の検討を行ってまいります。</p> <p>最後になりますが、大師線と本線との直通運転に</p>
--	---

		については、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浜急行電鉄株式会社から伺っています。
--	--	---