

平成26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26年11月26日(水) 午前9時00分～11時30分
- 2 開催場所 第4庁舎4階第5会議室
- 3 出席者 委員 佐土原会長、中野副会長、室町委員、窪田委員
総合企画局都市経営部 唐仁原担当理事
総合企画局都市経営部企画調整課 久万課長、宮崎担当課長
財政局財政部財政課 水澤担当課長
まちづくり局登戸区画整理事務所 石本所長、長澤担当課長、井口担当係長
まちづくり局小杉駅周辺総合整備推進室 原嶋担当課長、鈴木担当係長
まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課 矢島課長、長瀬担当課長
後藤担当係長
総合企画局臨海部国際戦略室 河合担当課長、下村担当係長
事務局(企画調整課) 対馬担当課長、青木担当係長、小西職員
- 4 議題 (1) 平成26年度第1回事業評価実施事業の審議について(公開)
ア 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区都市再生整備計画
イ 小杉駅周辺地区市街地の活性化
ウ 新川崎駅周辺地区市街地の活性化
エ 京浜臨海部地域への交通アクセスの改善
(2) 審議内容の総括(非公開)
- 5 傍聴者 なし
- 6 会議内容

(1) 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区都市再生整備計画

<事業について担当局からの説明後、質疑>

中野副会長) 登戸区画整理事業地区内下水道の整備の内容について、今回整備を行ったエリアは、未整備であったのか。それとも、下水道管を更新する内容の整備であったのか。また、これまでの期間でどれだけ下水道の整備が進んだのか。

長澤担当課長) 一部商店街地区で整備されている部分はあるが、ほとんどが未整備地区である。

下水道の整備進捗率を直接示すものはないが、宅地使用開始率が下水道整備の進捗を示すものとして分かりやすく、平成26年7月末時点での現況値が52.2%となっている。

唐仁原担当理事) 市内全域で下水道の整備率は99%以上であるが、未整備地区として残っているの

が登戸周辺であり、区画整理に合わせて下水道の整備を行っていくことになっている。

中野副会長) 資料の中で、道路を整備することで回遊性を高めると記載しているが、回遊性を高める対象は歩行者なのか。

長澤担当課長) そのとおりである。生田緑地や藤子・F・不二雄ミュージアムなど、市内外から来られる方も多いことから、歩行者が利用しやすいよう歩道を整備したり、景観を高めたり、案内サインを設置するなどの整備を行った。

中野副会長) 歩行者アンケートでは満足度が高くなっているのは分かるが、実際の歩行者の通行量は増えたのか。

長澤担当課長) 具体的な通行量が増えたかについては、調査していない。

石本所長) 補足だが、今回調査した歩行者アンケートの中では、駅から藤子・F・不二雄ミュージアムや生田緑地へ向かう外国の方が多く見受けられるなど、今までにない方々がこのエリアに訪れているという意見が寄せられている。

窪田委員) 生田緑地への回遊性の向上については、緑地がどれだけ街に溶け込み、それが都市の魅力向上にどのように繋がっているかが重要であると思うが、そういった部分への評価についてどのように考えているか。

長澤担当課長) 生田緑地とその周辺の回遊性については、指標を設定していないが、生田緑地への来館者数については、発現効果として資料に記載している。

窪田委員) 回遊性については、歩行者の利便性を高めることも重要であると思うが、こういった事業を契機に川崎の美しい緑が市街地の中に溶け込み、緑地と市街地が交ざり合う契機ともなるため、そういった視点での評価があってもよいと思う。

長澤担当課長) 窪田委員が発言された点については、今回の計画で評価の視点として入れ込んでいないが、今後の関連エリアを整備する際には、委員の意見を参考にしたいと思う。

窪田委員) また、まちづくり協議会の回数を指標として設定していることについて、回数よりは定性的なことでも構わないと思うが、まちづくり協議会の議論の中身等を評価すべきである

と思うがどのように考えているのか。

長澤担当課長) まちづくり協議会の活動回数について、これまで区画整理事業を進めるにあたっては、市が一方向的に住民に提案していくことが多く、その結果事業が長期化してしまった経緯があった。まちづくりという視点では市と住民とが協働し一体となって整備していくことが重要であると考え、地域住民と市が話し合いの機会を設けることが事業の推進にも繋がることから、まちづくり協議会等の活動回数を指標とした。委員の指摘のとおり、開催回数ではなく、何が成果としてあらわれるのかという観点は大事であると考えているが、5年間の計画を作る中で、協議会で何をやるということまでは想定することができなかったため、今回は話し合いの機会を設けることを目標とした。委員の指摘については、次回以降目標数値の設定の際に参考にさせていただきたい。

窪田委員) 例えば、次回以降、まちづくり協議会の参加者の一部の方に、満足のいく議論ができたか意見を聞くなどの定性的な評価を行ってもよいのではないかと思う。

長澤担当課長) 参考にさせていただきたい。

室町委員) 開催回数だけであると、一所懸命にやっても内容が顧みられないため、ネガティブな印象を与えてしまうかもしれないので、質的な面も評価した方がよいと思う。また、蛇足であるが、向ヶ丘遊園という施設はすでになくなっていると思うが、新しい街ができており、市の事業名としてこのままでいくのか、どのように考えているのか。

宮崎担当課長) 向ヶ丘遊園駅という名称は、地域の方々に浸透しており、市としては、登戸と向ヶ丘遊園を一体として、住民の方々の御意見を踏まえながらまちづくりを進めている。遊園地がなくなった後の土地利用については、事業者が検討中であり、そういった状況を踏まえながら中長期的に考えていきたいと考えている。

室町委員) 東京圏の駅名については、地域のアイデンティティになっている例が見受けられるので、実態がない中でどのように考えていくのか、検討して行ってほしい。

佐土原会長) 防災性が向上したと記載されているが、災害のリスクが何で、どのエリアが課題なのか、またその課題が今回の整備でどのように改善されているのか教えていただきたい。

長澤担当課長) 防災性が向上したエリアは、登戸区画整理事業を行っているエリアであり、このエ

リアは既成市街地で住宅が密集し、災害に弱い側面がある。区画整理事業で一定の区画道路や都市計画道路を整備し、建物が更新されることで、防災性の向上に繋がっていると認識している。具体的な数値としては、移転棟数進捗率であらわされると思うが、区画整理事業が始まって 25 年経つが、平成 26 年 7 月末時点での現況値が 53.2%となっている。今回の計画の指標として、移転棟数進捗率は未達成になっているが、平成 25 年 8 月に策定した整備プログラムの中で新たな目標を設定し、平成 37 年度の区画整理事業終了を目指して事業を推進している。

(2) 小杉駅周辺地区市街地の活性化

<事業について担当局からの説明後、質疑>

中野副会長) 武蔵小杉駅南口地区西街区市街地再開発事業について、整備を行う前は武蔵小杉駅前ターミナルや駐車場であったのか。

原嶋担当課長) 従前は、東京電力の変電所と駐車場が大分部分を占めていた。

中野副会長) 中原図書館は、市が一部所有権を買う形で入ったということか。

原嶋担当課長) 区分所有者として、市が権利を取得してこの建物の中に入っている。

中野副会長) 今回の再開発は、東急武蔵小杉駅周辺を中心に行っているように見えるが、横須賀線武蔵小杉駅から東急武蔵小杉駅に向かう道路や歩道については、今回の計画で整備しているのか。

原嶋担当課長) 横須賀線武蔵小杉駅から東急線武蔵小杉駅間の道路・歩道は、平成 20 年度までに周辺の民間開発に伴い整備されている。

佐土原会長) 横須賀線武蔵小杉駅は南北に長いため、東急武蔵小杉駅からの横須賀線の駅の北側へアクセスできると近くてよいと思うが、そのようなことは将来的に考えていないのか。

原嶋担当課長) 横須賀線武蔵小杉駅から東急線武蔵小杉駅間に南北に走る綱島街道（東京丸子横浜線）と JR 南武線が交差するあたりからのアクセスということになるが、構造上困難であり、具体的な検討は行っていない。

佐土原会長) 横須賀線武蔵小杉駅は南北に長いため、南側の改札だけでなく、北側にもできれば駅へのアクセス性も高まりよりよいと思うので、将来的に検討してもよいかと思う。

室町委員) 市民に対する意見募集の中で、武蔵小杉周辺地区に今後整備・充実を図るべき施設や機能について、歩行空間が一番多くなっているが、なぜ多くなっているのかについて分析を行っているのか。

原嶋担当課長) 歩行空間を選んだ理由については、直接アンケート対象者に聞いていないが、路上アンケートを実施した際は、まだ小杉駅周辺の道路整備を行っていた箇所も多く、整備中で道が凹凸し歩きづらいとの意見があり、また、エリアは特定できないが、歩道が狭くベビーカーが押しづらいとの意見もあったことから、歩行空間に意見が集まったのではないかと考えている。

室町委員) 歩行空間以外にも、福祉施設、子育て支援施設、医療施設への要望も高く、こういった施設は、人口増加に伴い行政が整備する部分でもあり、雑誌に取り上げられるような人気のあるエリアであるため、早めに対応された方がいいのではないか。

唐仁原担当理事) 確かに武蔵小杉周辺については、人口増加に伴い待機児童数も市内の中で多くなっているが、こういった施設への要望は、武蔵小杉周辺に限ったことではなく、市内のほかの地区で同様のアンケート調査を行っても同じような結果が得られるのではないかとと思われる。現在、向こう10年程度の計画として新しい総合計画を策定中であり、この計画の中で子育て支援施設を含めた福祉施設についてもどのように整備していくか検討しているところである。

室町委員) こういった拠点は、他都市と比較されることもあると思うので、ある程度優先順位をつけて整備することも大事であると思われる。

窪田委員) 大きな整備事業の評価軸として、市民ニーズに対応した施設の整備・維持補修などの進行性リスクや震災等への対応などの突発性リスクなどに対して、中長期的にどのように行政としてマネジメントをしているのかについての評価軸があってもよかったかなと思う。業務・商業ビルなどの事業者は、5年くらいでどうペイしていくかなど短期的な視点で事業を捉えがちであり、そういった意味で行政がこの事業に参画している役割は大きいと思う。

佐土原会長) 相当多くの方が密度高く日々住んだり通ったりする中で、災害時の帰宅困難者への対応や、地震で電気や水道が止まった場合の高層マンション住民に対する対応など、災害時にどう機能するかについても評価の視点として考える必要があるのではないかと思います。

中野副会長) 今後の市街地の開発事業については、どうなっていくのか。

原嶋担当課長) 駅の北側エリアで、開発事業が進んでいる。

(3) 新川崎駅周辺地区市街地の活性化

<事業について担当局からの説明後、質疑>

中野副会長) 鹿島田駅西部地区第一種市街地再開発事業について整備中とあるが、鹿島田駅側の歩行者デッキはできているのか。

長瀬担当課長) 鹿島田駅側の歩行者デッキについては、平成 27 年 3 月末の完成を目指して工事を行っている。新川崎駅側の歩行者デッキは、本年 10 月に供用開始している。

中野副会長) 歩行環境満足度について、こういったアンケートを行う場合は、こ線線歩道橋に限らず、街全体の歩行環境が良くなったかどうか訪ねる方が、計画全体の効果をあらわすものとして相応しかったのではないか。

佐土原会長) 私も同じような意見を持っており、研究施設ができるなどし全体的なまちづくりを進めていると思うが、今設定されている指標は部分的なものであり、計画全体の効果が指標にあらわれていないのではないかと思います。市民に対する意見募集でも、全体で 14 件ともう少し広く意見を聞くことができればよかったと思う。

矢島課長) 今後このような社会資本整備の評価を行う場合には参考にさせていただきたいと思う。現在の評価目標の達成状況については見込値で掲載しているが、事業完成の段階でこの指標の達成度を改めて確認するので、そのタイミングで意見の聞き方についても検討してみたい。

室町委員) 指標 1 の乗降客数の目標設定について、平成 10 年から平成 20 年までのトレンドで目標

値を設定し、結果達成できなかったということであるが、駅周辺の開発の床面積や規模に応じて、どれくらいの駅利用者が増えるか分析した上で、指標の目標値を設定した方がよかったかもしれない。

窪田委員) 横須賀線武蔵小杉駅の開業などの外部要因により、新川崎駅の乗降客数が目標達成に至らなかったということであるが、このことが意味しているのは、今後非常に影響があると思われる。今回は乗降客数に影響が出ただけだが、今回の新川崎駅周辺の整備でこれがあるから住みたいと思うような特徴が若干見えづらく、長い目で見て武蔵小杉駅と住民やオフィスの取り合いになった場合に、川崎市全体の地域生活拠点として多様性を持っておかないと、どこかが一人勝ちになるようなことも想定される。今回個別の事業としてこういった指標でやることは分かるが、市全体の拠点の評価を行うには、この指標だけでは難しい。国の制度など外部環境が変化する中で、川崎市として行政の内部で市全体を見て各拠点エリアを評価できるような視点も持たれたほうがよいと思う。

(4) 京浜臨海部地域への交通アクセスの改善

<事業について担当局からの説明後、質疑>

中野副会長) 産業道路駅が地下化されるとのことだが、駅の真上はどうなるのか。

河合担当課長) 平成 30 年に産業道路駅が地下化し、平成 31 年に踏み切りの除却を行う予定であるが、現在京急電鉄で設計している段階であり、最終的には地下化しても駅舎は地上部に残るので、その部分については地上の利用はできないと思われる。東門前駅側については、地下化に伴い地上部分は利用できることになるが、所有者が京急電鉄であり、地下化後のまちづくりについては、沿線協議会とも意見交換を行いながら将来の形を現在検討している状況である。

中野副会長) 産業道路駅地下化後のバス乗り場について、川崎市営バスの乗り入れも行われるのか。

河合担当課長) 今現在、新たに設置した 2 バースについては、民間の川崎鶴見臨港バスが乗り入れている。今後、駅前広場ができた場合は、バスバースも増えることになるが、現時点では駅前広場の規模も検討中であり、最終的にどのバス事業者が入るか分からない。

中野副会長) バスターミナルを作るなら、小島新田駅に整備することはできなかったのか。

河合担当課長) 小島新田駅の周辺に貨物線が走っており、駅前広場の候補地がない状況である。

佐土原会長) 川崎駅から川崎臨海部(浮島バスターミナル)までの利用者としてはどういった方がいるのか。

河合担当課長) 終着が浮島バスターミナルになるが、その途中に JX 日鉱日石エネルギー(株)などの企業が集積しており、その間の利用者が多い。また、終着の浮島バスターミナルで降りた方も徒歩で通勤できる距離に企業があることから、最終到達点として浮島バスターミナルを設定した。

窪田委員) バス路線に転換することで時間短縮を可能としたが、乗換えのタイミングによっては、時間が短縮しない場合もあり、また運賃も結果的に高くなってしまう。アクセス改善の効果を時間短縮だけに頼ってしまうと厳しいように見えるがその点についてどう考えているか。

河合担当課長) 運賃については、品川・横浜方面から京浜急行を利用して乗り換える方は、横浜駅から京急川崎駅まで乗った場合と、産業道路駅まで乗った場合とでは 10 円しか変わらないが、JR 川崎駅利用者は、京浜急行に乗り換える関係で初乗り運賃が発生してしまい 154 円高くなってしまう部分はある。ただし、事業の効果としては、川崎駅から路線バスで一番遠い東扇島までいく場合、40~50 分かかるともあり、その間立ちっ放しで移動することは通勤環境としては厳しいことから、今回の路線に乗り換えることで、バスでの移動時間が短くなることから、通勤環境の改善が図られ利用者の利便性が向上しているのではないかと考えている。

また、企業送迎バスから路線バスへの転換で、交通安全・渋滞対策という意味では時間短縮以外の効果としても一定の評価できるのではないかと考えている。

今後こういった評価を行う場合には、誰にでも馴染むような指標について検討していきたいと思う。

室町委員) 産業道路駅が地下化した以降の駅前広場のイメージとして、バスバースも増え、企業バスからの転換も増えると思うが、全体としてどのような規模で整備するかについて、費用便益分析をしっかりとやらないといけないと思うが、どう考えているか。

河合担当課長) 現在、地区計画で A 地区に駅前広場を整備していくという方針で手続きを行っているが、まだ計画として決定している状況ではない。一方で、川崎駅前の道路は飽和状態であり、市としても喫緊の課題として認識しており、産業道路駅前に新しい結節点を設けることは必要であると考えている。委員の指摘のとおり、用地の取得も含めて多くの費用が発生することから、必要な規模はより精査して取り組んでいきたいと考えている。