

鷺沼駅前地区再開発事業組合設立に際して

2025 年 3 月

現区役所を存続し、鷺沼駅前再開発を考える会（略称：宮前区を考える会）

コロナ危機を経て、当初計画から 7 年目、2024 年 11 月にようやく鷺沼駅前地区再開発事業組合が設立されました。駅前街区の供用予定は 2032 年、北街区は 2036 年頃（未定）です。

今後 7 年から 10 年は、駅改札と直結する狭い鷺沼駅前工事と工事車両の往来で住民生活の安心・安全と利便性が心配されます。

1977 年の東急田園都市線開通は、東急自身が述べているように、産業革命で発展したロンドンの環境悪化を改善するエベネザー・ハワードの都市構想・田園都市構想に由来しています。

その当時から住み始めた住民も 50 年たって、孫の世代に移っている家庭も出てき始めました。今の田園都市線沿線の住民生活・文化は長い年月をかけて、住民自身が作り出したものです。

鷺沼地域の住民が、市民館、図書館と区役所機能の移転を歓迎していることには大賛成ですが、宮前区民の大半が現在の図書館、市民館、区役所の存続を強く望んでいるのも事実です。

それを初期開発者の東急だからと勝手に都市計画を変更する権利はありません。ましてや、川崎市という行政が、東急の言いなりに鷺沼駅前再開発を進めることは問題が多すぎます。

再開発事業は本来、雑多な土地、建物を整理して道路拡張、公園、公共施設をつくるのが目的です。鷺沼駅前場合は、94%が東急の所有地で、そこに JA、横浜銀行と東急子会社 2 社を登記して、再開発の最低条件 5 者にした名ばかりの再開発事業です。

これは、開発の目玉に区役所、市民館、図書館を移転して、タワーマンション 2 棟を売り出す、東急独自の事業です。

そこから、解決しない問題が浮上します。①区役所移転の理由が曖昧。②駅前道路が狭くて計画の 4 車線は無理ではないか。③交通広場の計画でバス便は増便できるのか。④都市計画と称して市道鷺沼線を開発組合に売ってしまう。⑤タワーマンションの日照、風害問題、⑥南海沖トラフ地震、首都直下型地震に対応できる地理的条件下に区役所機能があるか、⑦災害時の工事期間がたびたび延長され、その都度、建築費がかさみ、川崎市の補助金がどれだけ出ていくのか。など問題が山積です。

建設費は当初の 500 億円から 880 億円に、その内約 30%が補助金（3 分割：事業者 1 川崎市 1 国 1）で、川崎市の補助金も 50 億円から約 95 億円に膨らみ、今後の工事延長に伴い建設費の高騰に連動して川崎市の補助金もさらに引きあがります。

今からでも地元住民との話し合い、協議を開始すべきです。鷺沼駅前再開発は東急独自の開発ですが、住民は否応なく鷺沼駅と駅前を利用します。今後 10 年以上、住民を置き去りにした工事は受け入れられません。

川崎市のワークショップのような結論ありきではなく、現在の区役所、市民館、図書館を存続させる必要性と鷺沼駅前再開発に関して、住民の意見を聞く話合いの場を積み重ね、意見が生かされる必要があります。重ねて住民との対話を求めます。

以上