

J R南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第2回） 開催要旨

開催日時 平成28年7月22日（金） 19時00分～20時30分

開催場所 中原区役所5階 501会議室

- 議 事**
- 1 第1回の主な意見と基本的な考え方について
 - 2 踏切対策の手法について
 - 3 連続立体交差化の必要性について
 - 4 沿線まちづくりの必要性について
 - 5 連続立体交差化の構造工法について

《開 会》

1 第1回の主な意見と基本的な考え方について

[意見要旨]

地域勉強会 ○ 事務局から第1回地域勉強会の主な意見と基本的な考え方（議事録）について説明（確認） 明し、内容についてご確認いただいた。

2 踏切対策の手法について

[意見要旨]

地域勉強会 ○ 踏切対策の単独立体交差と連続立体交差の場合、それぞれどの程度費用がかかるのか。
事務局 ○ 先ほど資料2でもご説明いたしましたが、単独立体交差化で数百億円、連続立体交差化で数百億円～千億円規模の費用を要します。

3 連続立体交差化の必要性について

[意見要旨]

地域勉強会 ○ 資料3の対策手法毎の比較表は、この地区に限ったものなのか。他の地区では、連続立体交差以外の対策をすべき場合もあるのか。
事務局 ○ 資料3は、尻手駅～武蔵小杉駅間の連担した踏切がある沿線の課題に対しての効果を比較したものであり、他地区の場合は、評価が異なることもあると考えています。
地域勉強会 ○ 駅ホームの混雑の項目に△と×があるが、対策手法によって効果は異なるのか。
事務局 ○ △の評価としている橋上駅舎化と連続立体交差化の場合でも、踏切対策だけでは駅ホームの混雑改善効果は低く、これと併せて駅ホームを延長する対策を行うことで効果がでるため、△の評価としています。
地域勉強会 ○ 単独立体交差化の場合でも、駅ホームを延長すればいいのではないか。
事務局 ○ 一般的に単独立体交差化の場合には、道路を立体化する対策の性質上、駅舎の改築は行わないため、駅ホームを延長する契機となる可能性が低いです。橋上駅舎化と連続立体交差化の場合には、駅舎の改築を行うことから駅ホームの延長の契機となるため、△の評価としています。

4 沿線まちづくりの必要性について

[意見要旨]

地域勉強会 ○ 資料4の広域拠点の半径はどれくらいなのか。
事務局 ○ 広域拠点の広さは特に決めはなく、駅周辺のひとまとまりの目安として理解していただければと思います。

5 連続立体交差化の構造工法について

[意見要旨]

- 地域勉強会 ○ 構造工法の比較表の概算事業費は、用地買収の費用も含めているのか。
- 事務局 ○ 概算事業費には、必要面積に路線価から求めた価格を乗じた用地費と建物補償費も含めています。
- 地域勉強会 ○ 概算事業費が計算できているということは、支障となる建物件数も分かっているのか。
- 事務局 ○ 確定ということではないが、検討の中での支障建物件数は算定しています。
- 地域勉強会 ○ 路線価と実際の売買の価格はあっていないのではないかと。
- 事務局 ○ 一般的に路線価は実売価格の8割で設定されているため、路線価を0.8で割り戻した価格で用地費を算定しています。
- 地域勉強会 ○ 資料の事例写真は高架化のものばかりだが、比較検討には高架の場合に必要な用地取得期間も含めた工期を踏まえて検討しているのか。
- 事務局 ○ 工期について、高架化の場合の方が長期間を要するとのご意見ありましたが、地下化の事例は、京王線調布、小田急線下北沢、京急大師線、仙台の仙石線などがあり、京王線は延長3.7kmを工事に11年間、小田急線は複々線化であり、一概に比較はできませんが延長2.2kmを工事に14年間（予定）、京急線は延長1.9kmを13年間（予定）、仙石線は延長3.0kmを工事に10年間以上要しており、今回の区間よりも短い区間の地下化で約10年以上の工事期間を要しています。
高架化の工事期間は約10年間を想定しており、地下化と比べて工事期間が特別長いわけではないと考えております。
- 地域勉強会 ○ 地下化はそんなに期間がかかるのか。
- 地域勉強会 ○ 大江戸線の場合はどうなのか。
- 事務局 ○ 大江戸線は地下鉄であり、連立事業とは工事の現場条件が異なります。連立事業は、電車を営業しながら工事を行うため、難易度の高い工事であり、長い期間を要します。
- 地域勉強会 ○ 高架化の場合、橋脚が多く残るため、高架下空間がバリアフリーにならないのではないかと。また、まちづくりの観点からは、高架化よりも地下化の方が地域を分断しないので良いのではないかと。
- 事務局 ○ 高架化、地下化のどちらの場合でも、東西を行き来する道路は整備させていただきます。
鹿島田駅と平間駅には2階にデッキの整備を検討しており、高架化の場合、デッキ階に改札口を設け、そこからエスカレーターで登るとホームになります。
地下化の場合、ホームの深さは、トンネルの土被り11m+約5～6mとなり、地表からの深さが約16～17mになります。建物の1階分の高さを約3mとすると、地下5階までの高低差をエレベーターまたはエスカレーターで移動することになります。災害発生時やエレベーター、エスカレーターの点検時は、地下5階までの高さを階段で移動することになります。

何をもってバリアフリーと捉えるかは様々な考え方がありますが、地下化したことにより上下移動が大きくなり、乗り継ぎが不便になったとの声がでている事例もあることから、このような事例も踏まえて、比較検討していきたいと考えています。

構造工法の比較表の地下形式の縦断図にある、シールド地下の区間はそれほど期間を要せずに工事ができるが、前後の擦り付け区間と駅部は開削工法で地下構造物を建設することになります。開削地下は現在線で営業しながら工事するため、終電から始発までの限られた時間で施工するために、京急大師線でも行っているが、期間と費用を要してしまいます。

地下化でもメリットが大きければよいが、発生する土砂の量は高架化に比べて数倍以上になり、仮に土壌汚染等があるとその処分費で事業費の増加が想定されます。事業費が増加した場合には、単年度で負担できる額には限界があることから、完成までの期間が延びてしまうことも考えられます。川崎市としても早期に完成させたいと思いますので、どのような計画であれば事業をやり抜けるかという視点も含めて、検討していきたいと考えています。

- 地域勉強会事務局 ○ 地下化後の線路跡地の所有権は誰のものになるのか。
- 鉄道事業者であるJR東日本の所有となります。
- 京王線の事例では、地下化後の跡地活用を検討しているが、その場合には、鉄道事業者から調布市が土地を購入する計画になっています。今回ご提示した地下化の概算事業費には線路跡地の買収費用は含めていないため、跡地を買収して活用する場合には現在の約1.7倍の事業費が更に増加することになります。
- 地域勉強会事務局 ○ 高架化の場合は、高架下の土地はどうなるのか。
- 高架化の場合も高架下の土地は地下化の場合と同様に、鉄道事業者の所有になるが、国の定める要綱で高架下利用可能面積のうち、15%は無償で行政が利用可能となります。
- 地域勉強会事務局 ○ 地震やゲリラ豪雨などの自然災害に対しては、どの構造が有利なのか。
- 水害時には、地下化の場合どうしてもトンネル内に水が入るリスクがあるが、高架化の場合には比較的、鉄道の運行や復旧には支障がないと考えています。
- 地震に対しては、高架化の場合、阪神淡路大震災で橋が落ちたイメージが強いですが、震災後に基準の見直しがあり、構造物の耐震性が強化されています。鉄道高架は、ラーメン構造と呼ばれる構造が多く採用されており、先日の熊本地震や東日本大震災の際にも大きな損傷や倒壊は起こっていません。
- 貴重なご意見いただきましたので、次回勉強会の資料にこの点を踏まえて比較表に追加させていただきます。
- 地域勉強会事務局 ○ 以前に市議会で、「平成28年度から3ヶ年程度で都市計画手続きを行い、その後、用地取得を5年程度、工事を10年程度と想定」と建設緑政局長が答弁しているが、これは仮線高架形式を想定しているのではないか。また用地取得を5年で完了させることなど出来ないのではないか。
- その議会答弁については、川崎市で総合的に優位と判断している仮線高架を想定してお答えしています。実際、用地取得を5年で完了させることは大変な作業ではありますが、この勉強会も含め都市計画決定に向けたこの3年間のなかで、地

域の皆様は事業の目的や意義を理解していただき、皆様と意見交換しながら計画をまとめていくことで、この事業に対する地権者さんの理解を広げていきたいと考えています。また用地取得にあたっては皆様のニーズを聞きながら、川崎市としてできることは丁寧に対応させていただきたいと考えています。ただ、ある程度の期間がたった場合には、事業効果の早期発現の観点からも、土地収用法に基づく手続きを見据えた対応をさせていただくことになると考えています。

地域勉強会 ○ 費用と期間の観点から、川崎市は高架形式の方が良いと考えているとのことだが、将来的な土地利用の観点からみると地下形式の方が良いではないか。

事務局 ○ 京王線や小田急線で地下化している事例はあるが、どちらも将来的な土地利用のために地下化を選んだというよりは、鉄道事業者の運行面の事情、地形的要件、更にコストなどを総合的に検討して選んでいると考えています。高架化の場合に、まちづくりに支障があるかという点、今度機会があれば皆様に現場を見ていただきたいが、中央線の高架化事例では、沿線のまちづくりを併せて行っており、高架下を活用し、駅前や駅間など魅力的な空間を形成している事例もごございます。

地域勉強会 ○ 鹿島田周辺ではマンションは都市計画線からセットバックしているが、平間周辺では用地取得の対象となる中規模、小規模のマンションが多い。このマンションの地権者の合意を得なければならないのに、この勉強会には平間の住民が参加していない。

地域勉強会 ○ なぜ平間の住民は、この勉強会のメンバーに含まれていないのか。商店街が4つもあるのに。

事務局 ○ 平間の方に参加していただく場合、この人が良いなどご意見、ご推薦があれば、事務局までご連絡をお願いします。

今回の構造工法の比較表で検討している4つの工法のうち、仮線高架の場合には片側の用地取得、直上高架と開削地下の場合には両側で用地取得が必要となります。仮線高架の場合の片側の用地取得を西側とするか東側とするかは決まっていますが、本市としては、沿線の土地利用状況等から西側に仮線とすることが優位であると考えています。

地域勉強会 ○ 平間の中原区商店街連合会として参加しているが、実際に用地買収される人の意見を聞かなければならない。もっと平間の住民を呼ぶべきである。

川崎市として高架とするのか、地下とするのか考えが決まっていないうちで、このような勉強会をしても、何も決まらず意味がないので、勉強会ではなく、川崎市として決めた考え方を示す説明会をすべきである。

地域勉強会 ○ そのような意見もあるが、この勉強会で方向性を決めた後に、説明会などで各論を議論していくことでいいのではないか。

なんとか我々が生きているうちに完成できるよう、お願いしたい。

事務局 ○ この勉強会で方向性を決めた後に、説明会などを行い、実際に影響を受ける地権者の方々のご意見を伺いたいと考えています。

地域勉強会 ○ 地下化した場合に、多摩川が氾濫して堤防が決壊した際にはどうなるのか。

事務局 ○ 一度にトンネルへ水が入らないようにする対策はあるが、トンネルの開口部や駅の入口などから完全に水が入らないようにすることは難しいと考えております。

- 地域勉強会 ○ 高架と地下の比較では、環境に与える影響も含めて総合的に判断して欲しい。
- 事務局 ○ ご意見ありがとうございます。ご意見を反映した構造工法の比較表を作成し、可能であれば、第3回勉強会の前に資料を事前配布させていただきます。
- 地域勉強会 ○ 構造工法についての詳細な資料を事前にもらっても分からないので、比較検討の内容について勉強会当日に資料配布してもらい、議論できればいい。
- 事務局 ○ 皆様のご希望に併せて対応させていただきます。

《閉 会》

- 本日、5つの議事に係る内容について、事務局より説明し、JR南武線（尻手駅～武蔵小杉駅間）の連続立体交差化の必要性についてご理解いただきました。
- 次回、第3回の開催は9月5日（月）14：00～
- 幸区役所 4階 第2会議室にて開催。