

1 目的

- 横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う川崎市側の概略ルート・中間駅について、本市北部地域の現状を踏まえ、新たに設置する中間駅の役割として、本市にとって大きなメリットとなるよう、「北部地域の公共交通ネットワークの充実等に資すること」、「より広い地域から多くの人々が身近な駅として利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資すること」を掲げております。
- これに向けて実現可能な3つのルートと比較評価し、その上で、「東側ルート（ヨネッティー王禅寺付近）」をより整備効果の高い有カルート案とする考え方について、意見募集を行ってまいりました。
- このたび、その意見募集の結果及びそれを踏まえた本市の基本的な考え方をお示しします。

2 取組の経過

	参加者数
平成31年3月20日（水）オープンハウス型情報提供①（麻生区役所）	約130名
3月23日（土）オープンハウス型情報提供②（麻生区役所）	約150名
合計	約280名
令和元年8月23日（金）説明会①（麻生区役所）	212名
8月25日（日）説明会②（麻生区役所）	250名
8月26日（月）説明会③（あざみ野第一小学校：横浜市）	263名
8月31日（土）説明会④（嶮山小学校：横浜市）	436名
合計	1,161名

3 川崎市側の有カルート案（東側ルート）の考え方についての意見募集の結果

- 募集期間：令和元年9月17日（火）～10月16日（水）
- 意見提出数：104通 意見件数：261件

4 意見の要旨と本市の考え方の区分

（「川崎市側の有カルート案（東側ルート）の考え方についての意見募集結果」の詳細は別添資料2参照）

項目	①	②	③	④	⑤	計
1 ルートや駅位置の評価について	81	21	54	42	0	198
ア 費用対効果や事業採算性に関する事	0	0	17	0	0	17
イ 地域交通の視点（地域交通との連携）に関する事	16	2	12	16	0	46
ウ まちづくりの視点（機能分担や波及効果）に関する事	53	16	8	19	0	96
エ その他評価全般に関する事	12	3	17	7	0	39
2 事業の推進に関する事	16	15	0	0	0	31
ア 早期開業に向けた事業推進に関する事	16	0	0	0	0	16
イ 周辺環境や住環境等への配慮に関する事	0	7	0	0	0	7
ウ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに関する事	0	8	0	0	0	8
3 その他	0	0	0	0	32	32
ア 事業全般に関する事	0	0	0	0	21	21
イ 事業以外の内容に関する事	0	0	0	0	11	11
合計	97	36	54	42	32	261

【考え方の区分】

- ①：御意見の趣旨が本市の考え方に沿ったもの
- ②：御意見の趣旨を踏まえ、今後、計画の検討を進めていく上で参考とするもの
- ③：質問・要望の御意見であり、「本市の考え方」を説明するもの
- ④：質問・要望の御意見であり、新たに「本市の考え方」を補足説明するもの
- ⑤：その他

◎意見のまとめについて

- 本市の考え方の趣旨に沿った御意見が寄せられる一方で、中央・西側ルートを希望する御意見も寄せられました。

5 新たに「本市の考え方」を補足説明する内容

- ④に区分した御意見については、意見・要望の趣旨を踏まえ、これまでに説明してきたことに加え、一定の補足を要する内容のため、精査を行い、新たに本市の考え方を補足して説明いたします。

(1) 地域交通の視点に関する事

意見の要旨；「将来のバス路線で評価すべきではないか」
「中央ルートのバス本数は、近隣バス停を含め考慮すべきではないか」

<市の見解>

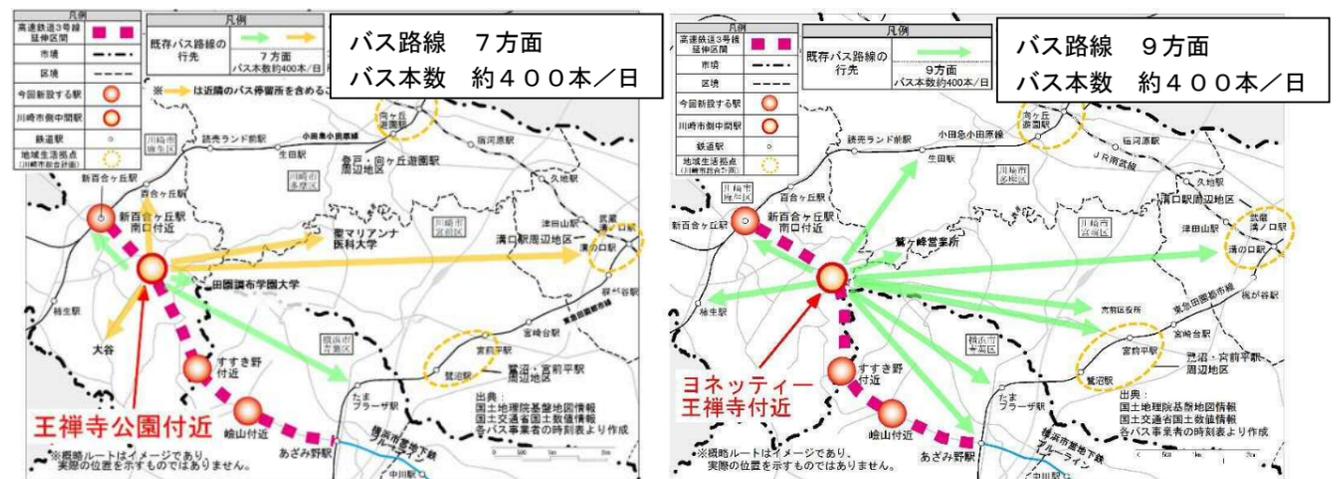
●バス路線のネットワークの評価

- 地下鉄の開業目標である令和12年の本市北部地域における人口は、現在とほぼ変わらない推計となっており、バス利用者数も一定程度見込まれるものと想定されることや、既成市街地においては、バスネットワークが構築されているため、現在の状況を踏まえ、将来のバス路線の検討を要することから、既存のバス路線を基に評価しております。

●中央ルートのバス本数等

- バス本数等については、道路や土地利用などの周辺状況を勘案するとともに、当該地に中間駅を設けた場合に、多くの人々が利用しやすいアクセス性を考慮した主要な道路からのバス停留所の運行本数と方面をお示したものです。
- 中央ルートについては、この考え方に基づき、尻手黒川線を主要な道路として、当該道路上のバス停留所の方面数や本数等で評価しており、御意見の菅早野線上のバス停留所については、良好な住宅沿道を多くの人々が往来することを想定した場合のアクセス性が懸念されることから、含めていないものです。
- なお、菅早野線上の停留所を含めた場合、7方面、約400本/日（下図参照）となりますが、東側ルートのバス路線の方が、多方面かつ広範囲となるため、評価としては変わらないと考えます。

⇒東側ルートについては、多方面かつ広範囲に向かうバス路線が整っていることを踏まえ、麻生区のみならず宮前区・多摩区の北部地域の公共交通ネットワークの充実に資することから、より整備効果が高いことを、改めて確認しました。



〈中央ルートにおける近隣のバス停留所を含めた場合の行先方面図〉

〈東側ルートにおける行先方面図〉

横浜市高速鉄道3号線延伸に関するルートの方針についての意見募集の結果及び本市の基本的な考え方

(2) まちづくりの視点に関すること

意見の要旨；「中間駅における将来のまちづくりを示し、判断すべきではないか」
「利用者が多く見込まれる中間駅のルートとすべきではないか」

<市の見解>

●中間駅周辺のまちづくり

- ・まちづくりの評価としては、駅周辺の活性化や利便性の向上等に向けて、より広い地域から多くの人が利用できる環境となる観点から、既存駅からの距離等で評価しております。
- ・中間駅の役割の実現に向けて、ルート選定後、具体的なまちづくりの方向性を示してまいります。

●中間駅利用者の見込み

- ・事業採算性等が認められる中で、東側ルートは、既存のバス路線が整っていることを踏まえ、多方面かつ広範囲の地域と連携していることで、より広い地域の人々の利用が期待できます。
- ・その地域の人口の目安として、中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる概ねの地域を考慮した人口（下図参照）を確認したところ、東側ルートが最も多いことから、引き続き、利用できる環境が整っているものと考えております。

⇒これにより、東側ルートの中間駅が適切に配置されることで、より広い地域の人々が利用できる環境となることから、整備効果が高いことを改めて確認しました。
更に、ヨネッティー王禅寺付近においては、現行の都市計画上の制約は少なく、公共用地等の活用による駅前広場等の基盤整備の充実が期待できるものと考えております。

(3) その他評価全般に関すること

意見の要旨；「宮前区を通るルートとすべき」、「用地取得が容易なルートとすべき」

<市の見解>

●宮前区を通るルート

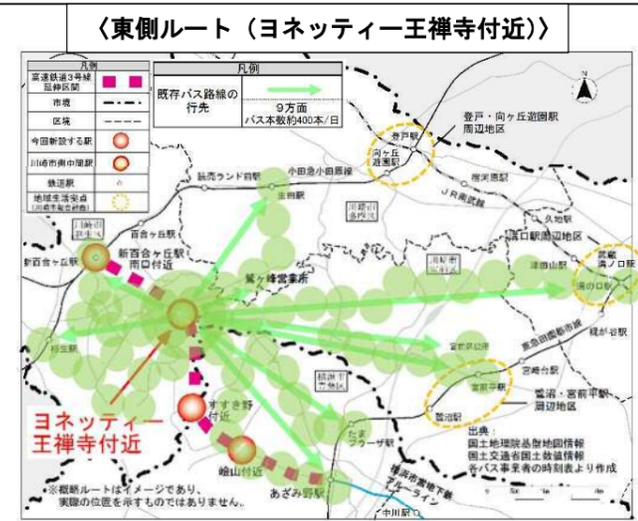
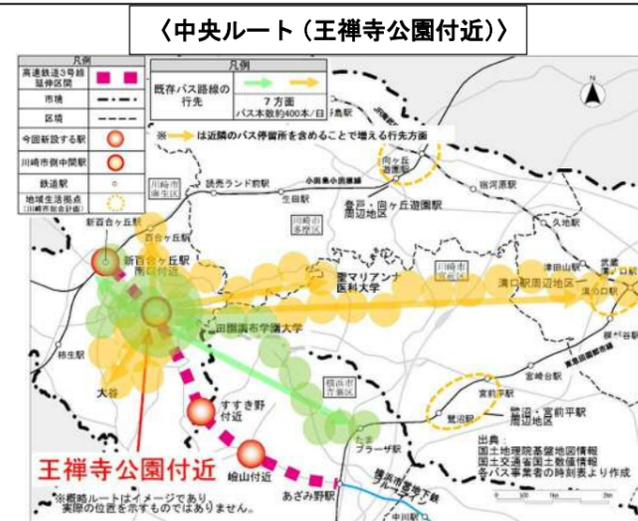
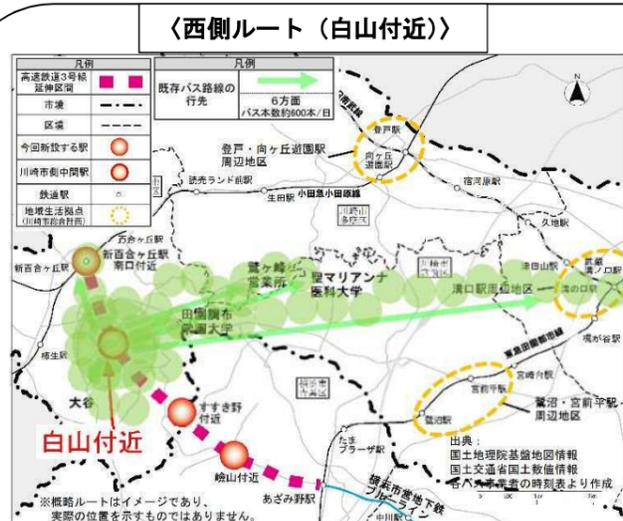
- ・本市としてルートを検討したところ、延長の長大化により、費用対効果や事業採算性が認められない結果となったことから、鉄道事業において費用対効果等が認められないルートを設定することは難しいと判断しました。

●用地取得が容易なルート

- ・3案いずれのルートにおいても、民有地を通る可能性はあり、その場合は権利設定に御理解いただきながら事業を進めていくこととなるため、ルートの選定においては用地取得の容易性を評価項目とするものではないと考えております。

6 本市の基本的な考え方

- ・川崎市側のルート案について、説明会や意見募集などを通じて、東側ルートを有力ルートとする本市の方針の趣旨に沿った御意見が寄せられる一方、中央・西側ルートを希望する意見も寄せられ、その趣旨を踏まえ、これまでの内容に新たに補足した内容を加えて精査したところ、東側ルートが、より整備効果が高いことを改めて確認いたしました。
- ・意見募集の結果を踏まえ、このたび、**本市の基本的な考え方として、東側ルートを有力候補といたします。（下図赤色ルート参照）**
- ・この内容について、情報提供等を行うとともに、**最終的なルート選定に向け、引き続き、公正かつ公平な観点から精査を行い、今年度内を目途に、横浜市と調整を進めながら、総合的に判断し選定してまいります。**
- ・本市としては、今回、頂いた御意見も参考にしながら、交通政策審議会答申の目標年次である令和12年の開業目標に向けて、横浜市と連携・協力して、取組を進めてまいります。



〈概略ルート・駅位置図 案〉
(事業化判断時の公表資料より)

- 【参考】
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口
- 西側ルート:約 10万人
 - 中央ルート:約 5万人
(近隣を含めた場合約 12万人)
 - 東側ルート:約 18万人

〈中間駅に徒歩等及びバスでアクセスできる地域概略図〉 ● はアクセスできる概ねの地域 (● は近隣を含めた場合の地域)