

川崎市都市計画公聴会

川崎都市計画都市高速鉄道の変更  
(東日本旅客鉄道南武線) ほか関連案件

公述意見の要旨と市の考え方

令和5年6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

川崎都市計画都市高速鉄道の変更（東日本旅客鉄道南武線）

川崎都市計画道路の変更

変更 3・5・2号 矢向鹿島田線、3・5・3号 大田神奈川線  
3・5・9号 古市場矢上線、3・5・10号 塚越南加瀬線  
追加 7・7・8号 区画街路13号線、7・7・8号 区画街路14号線  
8・7・7号 南武線沿道1号線、8・7・8号 南武線沿道2号線  
8・7・9号 南武線沿道3号線、8・7・10号 南武線沿道4号線  
8・7・11号 南武線沿道5号線、8・7・12号 南武線沿道6号線

(2) 土地の区域

川崎市 幸区 塚越1丁目、塚越2丁目、塚越3丁目、塚越4丁目、東小倉、小倉、鹿島田1丁目及び鹿島田2丁目地内

中原区 上平間、田尻町、北谷町、市ノ坪、中丸子、下沼部、上丸子及び上丸子山王町2丁目地内

2 公聴会の開催の日時及び場所

(1) 日時

令和5年4月15日（土）午前10時00分から午前11時13分まで

(2) 場所

川崎市幸区役所4階 会議室（川崎市幸区戸手本町1-11-1）

3 公述意見の要旨と市の考え方

(1) 公述人 6名

公述人	ページ番号
A 公述人	2～4
B 公述人	5～7
C 公述人	8
D 公述人	9～12
E 公述人	13～15
F 公述人	16～17

	公述意見の要旨	市の考え方
A 公述人	<p>高架化による地域分断の解消ということが理由書に記載されている。高架下で川崎市が活用できるのは法律上15%だと思われるが、地域分断の解消に向けた高架下の土地の有効活用の展望を具体的に表して欲しい。高架下の土地の利用というのは、側道など付帯して整備される土地利用に大きく影響を及ぼすものであり、ビジョンを、やりながら作るのではなく、ある程度固めていくべきと考える。</p> <p>最初に市の方針としては地域分断の解消という話は無かったようだが、学識経験者からの指摘を参考にしていると認識した。高架下空間の土地利用形態に関する研究という論文があり、このような研究結果も参考にされると良いと思う。また、国が作成しているテーマ別事例集も参考になるのではないかと思う。</p> <p>矢向鹿島田線、塚越南加瀬線、大田神奈川線の道路構造について、法令等に則って、広さ、勾配等を決定して欲しい。幅員は2m確保し、工法はセミフラットにして、車道と歩道の舗装の色を変えて歩車分離を図るとともに、車両乗り入れ部の段差、勾配が生じないような設計にして欲しい。横断歩道上には集水柵を設置しないで欲しい。全線に渡って無電柱化を図って欲しい。自転車については、矢羽根方式ではなく、最低75cm以上の自転車通行帯を確保して欲しい。高架と並行する矢向鹿島田線の反対側には自転車歩行者専用道が出来るということで、これが出来るから少し自転車の通り道を減らしても良いという考え方もあると思うが、並行する道路については、高架を安全に行き来できるように、普通の道路と同じように両方に歩道と自転車専用道を設けて欲しい。有識者の先生で、高架下の側道をきちんと作らないと高架下が暗くなり、そうすると高架の利活用というのはどうしても制限が出てくるという考えを述べている方もいる。高架下に何か作ったとしても、いきなり車が通っていたら危ないため、緩</p>	<p>高架下の利用につきましては、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」等において、鉄道事業者の業務に支障のない限り高架下に公共の用に供する施設を設置することができるとされています。連続立体交差事業により生じた高架下利用等につきましては、別線高架工法による鉄道の高架化と合わせて、都市計画道路等を整備することから、社会環境の変化や地域のニーズなどを踏まえた活用が図れるよう、今後、鉄道事業者と協議・調整を行ってまいります。</p> <p>JR東日本南武線連続立体交差事業に伴い、合わせて整備する都市計画道路等につきましては、「川崎市移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例」等に基づき、整備を行ってまいります。</p> <p>都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市における人や自動車交通などの円滑な移動を確保するとともに、都市の将来像を方向付け、市街地環境の形成に大きな影響を与える根幹的な都市施設であり、今後も引き続き、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、安全、安心、快適な道路整備に取り組んでまいります。</p> <p>無電柱化の取組につきましては、都市の防災性の向上や安全性・快適性の確保、良好な景観等に寄与する重要な取り組みであることから、本市では、「川崎市無電柱化整備基本方針」に基づき、整備を推進しており、連続立体交差事業に合わせて整備を計画している都市計画道路につきましても、同基本方針に基づき、取り組んでまいります。</p> <p>自転車の通行環境につきましては、本市では、「川崎市自転車活用推進計画」に基づき、通行環境整備を進めており、整備にあたりましては、交通管理者</p>

衝として、歩道があって、自転車通行帯があって車道がある道を作って欲しい。気を付けて欲しいのは、あまり良い道路をつくと自転車も車も速度があがってくるので、そういうところは注意が必要だと思う。

川崎堀踏切を挟んだ国道409号、府中街道のことだが、矢向鹿島田線の川崎堀踏切先で409号と合体する構想については賛成する。

国道409号はとても問題の多い道路で、川崎堀踏切より西側は本当に色々な問題がある。歩道が狭い、電柱が立っている、歩道がそもそも断絶している、横断勾配、縦断勾配が明らかに法令等の範囲を逸脱している、30mm幅のグレーチングが通行部分の真ん中にあり、杖をついた方、車いすの方、ハイヒールの方などがつまってしまうなど安全性に問題がある。これらを今回の道路の作り直しとともに改めて欲しい。

その先の合流した国道409号の先が安全かという、安全ではない。同じような問題が沢山あるので、それも含めて改めて欲しい。

一方、堀踏切の東側、これも同様の問題がある。下平間交番から分岐した先の道路は本当に問題が多い。計画エリアではないので関係ないということではなく、是非ともこの機会に改善して欲しい。東側のエリアは、バリアフリーの空白地帯、バリアフリーの構想にも入っていない、都市計画にも入っていないということで、悪い言い方をすると野放しである。地域の住民の方が再三、市に要望していると思うが、この機会を利用して、是非直して欲しい。

自転車歩行者道について、立体交差の東側に出来ると聞いているが、直線が長いので、どうしても速度が速くなると思う。自転車と歩行者の通行帯を明確に区分して、接触事故がおこら

と協議の上、安全に配慮した構造を検討してまいります。

国道 409 号の川崎堀踏切から朱印橋入口交差点付近までの約 350mの区間につきましては、道路の拡幅等の計画はございませんが、並行する都市計画道路矢向鹿島田線の整備を計画しております。また、国道 409 号の朱印橋入口交差点付近から北側の区間につきましては、都市計画道路矢向鹿島田線として整備を計画しております。本路線につきましても「川崎市移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例」に基づき、整備を行ってまいります。

道路の維持管理につきましては、「川崎市道路維持修繕計画」に基づき、適切な維持管理に努めてまいります。また、バリアフリーの取組につきましては、本市はこれまで、8 地区の「バリアフリー基本構想」及び 19 地区の「バリアフリー推進構想」を策定し、買い物や通勤・通学などの日常生活で利用する駅やその周辺を対象に高齢者や障害者等の移動を支援するバリアフリー化の推進に取り組んでおります。国道 409 号の川崎堀踏切から下平間交番交差点までの区間につきましては、各要望箇所の改善方法の検討を行い、実施可能な箇所については、道路の維持補修工事などの機会を捉えて、順次整備を行ってまいりたいと考えております。

特殊街路南武線沿道 1 号線から 6 号線（自転車歩行者専用道路）につきましては、南武線の東側において連続立体交差事業区間と並行し、整備する計画であり、また、1 号線から 4 号線は矢向鹿島田線の

<p>ないような安全対策を構築して欲しい。対面構造にするのであれば、正面衝突も考えられるので、十分に配慮した空間配分を行って欲しい。</p> <p>整備が行われるまでの塚越南加瀬線の改善として、この場所は塚越踏切から、横須賀線の線路の手前の約400mくらいの道だと思うが、とても問題の多い道路である。歩道が狭い、段差がある、車両の乗り入れ部があるため、歩行者にとって、とても問題の多い道路である。10年くらい前に、塚越踏切で事故があったが、それを機会に踏切の周辺付近は直している。踏切の周辺が直るのであれば、その先も直せると思う。これについては、本格工事を待たずに、前倒しでやって頂きたい。このことについては、第5回の地域学習会でも事務局の方から、対応できるところは対応を考えるということも述べているので、続けて欲しい。</p> <p>横浜市との調整で、矢向駅については煮詰まっていないかもしれないが、横浜市との調整が出来てから工事を進めて欲しい。調整前に工事を行ってしまうと、お金が余計にかかるため、調整が済んでから、矢向駅のところは手を付けて欲しい。それから、横浜市から、川崎市の考え方と違ったものが示される可能性があるが、その場合についても十分に調整をして、歩行者等に有利な規格にして欲しいと思う。</p>	<p>歩行者及び自転車の通行機能の一部を担うものがあります。整備にあたりましては、交通管理者と協議の上、安全に配慮した構造を検討してまいります。</p> <p>市道幸4号線につきましては、平成25年の自転車事故の対策として、歩道の改良や自転車通行位置の明示を行いました。</p> <p>塚越踏切は、本事業による踏切の除却後に、関連道路である都市計画道路塚越南加瀬線を整備する計画でございますが、現状の道路で、歩道が狭い、段差がある等の問題については、本市バリアフリー基本構想で定める重点整備地区内の特定道路及びバリアフリー経路を優先し対応を行っております。ただし、現地の状況等を鑑みたくえて、早急に整備・対策を要する箇所については優先度を上げ、関係機関や沿道近隣住民と協議・調整を行った上で、対応を行ってまいります。</p> <p>本事業の事業区間は矢向駅から武蔵小杉駅間の川崎市域であり、尻手駅から矢向駅間の横浜市域につきましては、横浜市において連続立体交差候補区間と位置付けておりますことから、本市といたしましては、横浜市に対して立体交差化が図られるよう協力を求めています。</p>
--	---

	公述意見の要旨	市の考え方
B 公述人	<p>鹿島田駅周辺の南武線の線路嵩上式に伴う新塚越から新川崎駅に通じるペDESTリアンデッキの撤去についてであるが、古市場矢上線と南武線との踏切は、通勤時間等は歩行者利用が極めて多いにもかかわらず、当該踏切はいわゆる開かずの踏切であるため、踏切通過が歩行の妨げになっていること、また、踏切及び付近は歩行者、自転車が通過する幅が極めて狭く移動するための安全上の問題があること等により、新塚越から新川崎駅に通じるペDESTリアンデッキが設置されている。古市場矢上線を通して、南武線を東西に渡る歩行者にとって、本デッキは安全性、利便性が極めて高く、必要不可欠なものである。しかし、南武線の連続立体交差事業により、南武線踏切付近の本デッキは撤去される予定で、これは、本デッキを利用して南武線を渡る歩行者にとって、安全性、利便性の大きな不利益を被ることとなる。この都市計画の目的は、理由書から抜粋すると、道路交通の円滑化や地域分断の解消等の安全で利便性が高く災害に強いまちづくりを推進するためとなっている。上述の通り、開かずの踏切の解消と歩行者の安全性を理由として設置された本デッキを撤去することは、事業本来の目的に反するものである。また、新塚越地区の住民は新川崎駅を利用することを前提に転居してきたものも多いのが実態であり、この地区の住民は、新川崎鹿島田地区の開発等のために都市計画税も負担しているところである。したがって、本デッキが撤去され、同地区の安全性、利便性が後退することは、税金の適切な利用の観点からも不適切であり、税負担をする地域住民の観点からも許容できない。以上から、鹿島田駅踏切付近の本デッキの撤去に反対する。</p> <p>一方、高架によって現在の高さの本デッキがそのまま使用できない点があることは理解する。そのため、本デッキの踏切付近は、高架の下を通るように高さを調整するか、一旦地上と</p>	<p>川崎都市計画都市高速鉄道の変更の素案につきましては、従来検討を行ってきた「仮線高架工法」から、仮線路を敷設せず直接高架橋に切替えることにより、事業費の削減とあわせて、事業期間の短縮や下り線高架化時点で事業効果の早期発現が可能な「別線高架工法」を採用しております。</p> <p>鹿島田駅の鉄道を東西に跨ぐペDESTリアンデッキにつきましては、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋を更に高くするなどの検討を行った結果、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅ホームへのアクセス性などの課題があり、復旧が困難であります。鉄道の高架化に伴い、改札口が1階レベルに変更となることを踏まえながら、現在、駅まで接続しているペDESTリアンデッキについては、駅前に接続させる方針です。今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p>

するなどして、本デッキとして継続するように改修すべきだと考える。そして、それによって発生する高低差については、エスカレーターを設置して、歩行者の通行が安全で円滑にできるようにすることが必須である。なお、説明会において、本デッキ撤去に関して、鹿島田駅から新川崎駅までデッキを通すような案を示していたが、デッキの方向がまったく異なること、駅と駅を繋ぐ目的であり、現在の本デッキ趣旨と異なり、新塚越から南武線を渡るためには距離があり、まったく使えないことから本デッキの代案とは一切ならない。ただし、鹿島田駅の利便性のために、別途このようなデッキを作ることに反対するものではない。

線路を嵩上式とした理由の一つである上下線一方が完成した場合の踏切の閉まる時間の短縮についてであるが、この都市計画は鉄道を地下式にせず嵩上式で行うこと理由として、費用の問題に加えて、嵩上式により、上下線の一方が先に完成することで、早期に踏切による渋滞が緩和するとの説明があった。その点について、朝夕の南武線は上下線でみると極めて頻回に電車が通ること、更に駅付近では駅に電車が入ってくる時点で踏切が閉まるため、電車通過まで長時間にわたり踏切が閉まることとなる。このようなことから、上下線の片方だけが完成しても、朝夕の混雑時には踏切が閉まっている時間はほとんど短くならないのではないのかと考えられる。これについて、説明会で質問したところ、回答は、片方だけが電車が通ることによる踏切の開閉時間の違いを調査したことはなく、見た感じの感覚で多分短くなるとの趣旨であった。本都市計画の事実上の目的が、いわゆる開かずの踏切の問題の解消にあるところ、このようなずさんな想定を主要な理由として地下式ではなく嵩上式と決定していることは極めて問題であるとする。周辺環境、開発後の土地利用、計画実施により立ち退きとなる現在の土地占有者のことを考慮すれば、地下式をまず検

本事業の構造工法の検討にあたり、地下化案は高架化と比較し、事業費が2倍程度必要なことや、構造物の維持管理性、自然災害へのリスクなども踏まえ、不採用としております。

本計画素案につきましては、仮線路を敷設せず、上下線1本ずつ直接高架橋に切替える「別線高架工法」を採用しており、下り線の高架化の時点で地上部の線路が上り線のみとなることから、1日190本の下り列車（令和5年5月の時刻表より）が高架橋を通ることになりますので、踏切遮断時間の短縮が図られ、いわゆる開かずの踏切が解消されるものと考えております。

今後につきましても、引き続き、市民の皆様から本事業について御理解と御協力を頂けるよう、事業効果の見える化など、積極的な広報活動に努めてまいります。

<p>討すべきであり、嵩上式の重要な理由の一つがそのようなずさんな想定で決定したのであるなら、再度、嵩上式と地下式を明確なデータに基づき、メリット、デメリットを比較して、計画を見直すべきである。仮に、計画の見直しを直ちにしないとしても、少なくとも、上下線が一方完成することにより、どの程度踏切の閉まる時間が短縮されるか正確に調査をして客観的なデータに基づき嵩上式を選択したことを説明して、説明責任を果たすべきと考える。</p>	
---	--



	公述意見の要旨	市の考え方
C 公述人	<p>多摩川氾濫時における橋脚の構造の安全性について尋ねたい。計画区間及びその周辺は、多摩川下流部の三角州性低地に位置し、地質は多摩川に沿って分布する泥層よりなる低湿地堆積物及び旧河道堆積物、砂層よりなる自然堤防及び砂州堆積物となっているという文章が環境影響評価準備書にあり、いわゆる軟弱地質だと思われる。幸区、中原区の洪水ハザードマップでは、JR鹿島田駅から武蔵小杉駅間において、家屋倒壊等氾濫想定区域に隣接している。水害による地層の流出及び建物との衝突によって橋脚の安全度の低下が気になる。また、直下型地震による軟弱層の液状化も懸念される。以上を踏まえたうえで、安全な構造体として頂きたい。</p> <p>洪水発生時の土砂の流出についてであるが、オープンハウスの説明では、深い所では地下30mの地盤までの杭を2本ずつ打ち、強度を出すとのことであった。土砂流出した上で、安全の確保が出来る構造体として欲しい。</p> <p>直下型大地震等による土壌の液状化や津波に耐えられるのか。東日本大地震時に多摩川の津波が遡上したし、近年の豪雨、大潮、大地震が同時発生ということも考えられる。そういう時にも耐えうる橋脚、特に駅と駅の間で2本立ての橋脚の安全を保全できる構造体として欲しい。</p>	<p>鉄道の構造物については、国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」及び「特定鉄道等施設に係る耐震補強に係る省令」に基づき設計を行うものでございまして、また、高架橋の耐震設計につきましては、中小規模の地震に対しては機能の保持、大規模地震に対しては倒壊防止を目的に、現地においてボーリング調査を行い地質の状況を確認し、高架橋につきましては地質特性を考慮しつつ、耐震性に配慮した構造設計としているとJR東日本から伺っております。</p>

	公述意見の要旨	市の考え方
D 公述人	<p>令和4年2月7日新川崎・鹿島田駅周辺整備事務所にてJR南武線連続立体化交差事業に関する説明会が開催されて、矢継ぎ早に令和5年1月に南武線連続立体事業の環境影響評価書の縦覧、準備書の住民意見書提出、提出意見の準備書に対する反映すら確認できないうちに、令和5年3月に本件の環境影響評価書内容を根拠としない都市計画素案変更説明会の開催、その後わずか27日間後、土日を除くと19日間の素案縦覧を経て、市民、利害関係人の公述申出書提出は短期間で締切り、当初配られた提出期限に間違いが発覚するも見切り発車し、4月15日現在に至っている。川崎市行政が令和4年2月の市議会において、本件については地域住民、利害関係人に理解を得るために、丁寧な対応をするようにと議員に求められているにもかかわらず、利害関係人が公述書作成のため、都市計画素案の貸し出しをもとめるも、貸し出しは出来ません、の一言。これでは行政との信頼関係の構築など不可能である。行政は市議会での答弁を誠実に実践することを求める。</p> <p>今日までの経緯として、令和3年1月、南武線連続立体交差事業の都市計画決定の見送り、朝令暮改のごとく令和3年11月に仮線高架工法から別線高架工法へ突然の変更、令和4年2月には、工法変更からわずか3か月余りで用地買収対象者追加の説明会の開催となり、私達はいきなり追加用地収用対象者になるという衝撃的な説明には晴天の霹靂である。連続立体化事業再検討期間中に、工法変更についてさえ、重大な影響を受ける住民に一切の説明すら無く、工法変更に伴い新たな収用対象者となりました、とたった一枚のお知らせであった。それでは私達、関係利害人の生活設計、生涯設計、事業計画に甚大な影響を与えること明白である。私達は断固として抗議する。</p>	<p>JR東日本南武線連続立体交差事業につきましては、令和2年度中に都市計画の手続きを行う予定でしたが、令和3年1月に、今後の社会経済動向を踏まえた慎重な検討を行う時間を確保するため、年度内の手続きの実施を延期し、既存の事業計画にとらわれず、設計や前提条件の見直しを図るなどの検討を行いました。</p> <p>令和3年11月に、従来検討を行ってきた「仮線高架工法」から、仮線路を敷設せず直接高架橋に切替えることにより、事業費の削減とあわせて、事業期間の短縮や下り線高架化の時点で事業効果の早期発現が可能な「別線高架工法」による事業化に向け、都市計画手続き等を進めていく取組方針を公表いたしました。</p> <p>また、令和4年1月から地権者の方々や市民の皆様への説明会を33回開催するとともに、オープンハウス型の説明会を6日間開催いたしました。</p> <p>環境影響評価制度は、事業者環境の保全について適正な配慮を促すための制度でございまして、事業者は、大規模な工事や開発事業などを行うに当たり、自らの事業が周辺の環境にどのような影響を及ぼすかについて事前に調査、予測及び評価を行うものであり、条例環境影響評価準備書等の説明会を令和5年2月4日、7日、8日、11日の4回開催いたしました。</p> <p>また、都市計画素案説明会は、都市計画法第16条に、都道府県又は市町村は、都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとするとしてされており、本市では、公聴会における公述の申出にあたり、都市計画素案に対する内容の理解を深めて頂くために開催するものであり、令和5年3月16日、17日に開催しております。公聴会につきましては、公述の申し出があったことから、令和5年4月15日に開催しており、住民の意見に対する市の考えを縦覧する予定でございます。</p> <p>素案縦覧用の資料につきましては、これまでの他案件でも貸し出しはしておらず、その場での確認と</p>

<p>私達は2019年川崎市総合計画並びに2017年都市マスタープラン幸区構想の地域生活拠点としての新川崎・鹿島田地区まちづくり方針に、鹿島田駅から新川崎駅に至る通りでは、商店街のより一層の賑わいが求められており、安全で快適に買い物できる環境を整備し、住民の活動や交流の場としての商店街の活性化が課題とある。この課題解決に向け事業計画を策定、第一期事業計画2015年、繁盛店として賑わいの拠点、第二期事業計画2022年、1階は繁盛店として賑わいの拠点、2階は保育施設として子育ての拠点、第三期事業2022年8月竣工で1階2階にフィットネスクラブを入居させており、地域の健康増進の拠点になっている。総事業費10億円、事業は順調に展開しているが、さらに強引に都市計画道路の変更が求められた場合、再建築補償、解体補償、テナント補償、オーナー補償、用地収用補償、事業継続の担保、生活再建と保全のため、市所有地との等価交換を求める。その他補償も前提として、補償交渉に臨まざるを得ない。特に第三期事業については、2018年より川崎市と事業計画策定に向けて2021年までの4年間余りの協議調整のうえ、建築確認を取得し、川崎市都市計画マスタープラン幸区構想、連続立体化仮線工法、並びに矢向鹿島田線都市計画道路に十二分な配慮をして本事業を実施している。今回は4度目の公共事業による道路用地収用である。市街地再開発事業などを含めて、精神的経済的に苦痛を受けている。地域の発展に向けて、私達の事業の継続性を損</p>	<p>させて頂いております。なお、本案件の素案縦覧資料は、素案説明会配布資料とほぼ同じ内容でございます、こちらでも主な内容についてご確認頂けるものと考えております。また、一部資料で郵送の場合の公述申出期日が誤っていましたが、その他資料等は正しい期日でございましたので、予定通りの期日とさせて頂きました。地権者の方々から本事業について、御理解と御協力を頂けるよう、丁寧な説明を行ってまいります。</p> <p>都市計画法等の規定により、都市計画事業によって損失を受けることとなる権利者に対しては、事業者である市がその損失を補償することとなっております。</p> <p>補償につきましては、用地測量、物件調査の結果を基に、国の補償基準に準拠した川崎市の補償基準に基づき土地、物件移転等の補償金を算定いたします。営業をされている方に関しましては、店舗、事務所等が移転することにより、一時休業する必要があると認められる場合は、移転期間中に生ずる営業上の損失を補償いたします。</p>
---	---

なわめように都市計画道路の変更を要望する。

川崎都市計画都市高速鉄道の変更について公述する。京都大学名誉教授が、今後、日本で20年以内に起こるとされている大きな災害が3つあり、1つは、南海トラフ巨大地震、もう1つは首都直下地震、最後は富士山噴火と述べられている中で、今回の仮線工法から別線工法への変更により支柱一本構造の状態での建設工期中の数年間は営業運転が実施される。建設工期中に大地震発生が懸念される中で、本来ならより地震に強い仮線工法の二本支柱構造での営業運転が安全であり、危機管理の観点からも仮線工法に戻すべきと考える。

鹿島田駅については、現行の快速停車駅であることから当初より8両編成に対応した駅ホームの建設を望む。

ホームドアの設置を望む。

通常の改札の他に、各駅の実情に合わせたスマート改札口、無人電子改札の設置検討を望む。

用地交渉の難航が予想されるなか、連続立体化早期実現のため、道路計画は鉄道高架建設に必要な最小限度の6m側道として用地収用に係る期間短縮と住民への影響軽減を望む。

ペDESTリアンデッキの撤去、並びに現行2階改札口から新規改札口が1階改札口に変更になり、歩車分離から地表面の歩車共存になることから、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるように配慮して、交差点計画、道路幅員のコンパクト化によって、歩行者優先の歩車共存の道路、歩道拡充、交差点をスクランブル方式とすることを求める。

川崎市都市計画道路の変更における意見である。鹿島田・新川崎駅地区の古市場矢上線、矢向鹿島田線の2線は、既存道路を有効に活用した都市計画道路機能の分担、代替や、接道道路状況等、下平間商店街側の幅員9mと現行通りなので、整合性をどう考えているのか。自動車

川崎都市計画都市高速鉄道の変更の素案につきましては、従来検討を行ってきた「仮線高架工法」から、仮線路を敷設せず直接高架橋に切替えることにより、事業費の削減とあわせて、事業期間の短縮や下り線高架化時点で事業効果の早期発現が可能な「別線高架工法」を採用しております。

鉄道の構造物については、国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」及び「特定鉄道等施設に係る耐震補強に係る省令」を遵守し、耐震設計や安全対策などについて、鉄道事業者と連携し、取り組んでまいります。

鹿島田駅及び各駅についていただいたご意見については、社会環境の変化や地域のニーズも踏まえ、今後、鉄道事業者と調整を行ってまいります。

川崎都市計画道路の変更につきましては、JR東日本南武線連続立体交差事業に合わせて、沿線地域の都市計画道路等を「川崎市道路の構造の技術的な基準に関する条例」に基づき整備するため、行うものであり、南武線沿線地区における渋滞緩和や広域・地域生活拠点としての機能性向上に寄与するも

<p>等の流入を現行よりも増さずに、歩行者優先の歩車共存を目指すことが望ましい。連続立体化事業の動向を踏まえながら、必要に応じて都市計画の見直しを行うなど、無駄をなくして効率よく、効果的な矢上、鹿島田の計画道路の変更を求める。最後に、連続立体化事業の円滑な実現のために利害関係者の不安の払拭とともに、柔軟な問題解決、素案の道路の形状改良、用地買収の縮小、具体的な対応策の検討を求める。</p>	<p>のです。</p> <p>都市計画道路矢向鹿島田線と古市場矢上線の交差点については、踏切除却により交通環境が改善するほか、関連道路の整備により、歩道や信号機の設置を計画しており、今後、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります</p> <p>都市計画道路古市場矢上線は、川崎・小杉駅周辺エリアの東西を横断する幹線道路であり、南武線の高架化により、交差の構造の変更を行うものです。</p> <p>また、都市計画道路矢向鹿島田線は、川崎・小杉駅周辺エリアの南北結ぶ幹線道路であり、高架化や大田神奈川線との交差部の安全性を向上させるために、位置、区域及び幅員の変更を行うものです。</p> <p>都市計画道路は、都市の骨格を形成し、都市における人や自動車交通などの円滑な移動を確保するとともに、都市の将来像を方向付け、市街地環境の形成に大きな影響を与える根幹的な都市施設であり、今後も引き続き、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、安全、安心、快適な道路整備に取り組んでまいります。</p>
--	--

	公述意見の要旨	市の考え方
E 公述人	<p>結論を先に申し上げる。川崎都市計画都市高速鉄道の変更については、本来は当初の予定通り仮線方式にて実施されることが望ましいと思う。ペデストリアンデッキの上を跨ぐようなかたちで、当初は考えられていたと思う。様々な工法があることは承知しているが、現在検討されている別線工法によって新川崎・鹿島田地区のまちづくりの基礎となる社会インフラへのダメージを防ぐためには、地域の生活の拠点、歩行者優先、歩いて生活が出来る空間の創出、歩車分離、地域の3大再開発地区の回遊性、商業の賑わい等を維持するために、肝となるペデストリアンデッキを跨ぐ構造にすべきであると思う。現行の改札口、駅舎、2階レベルになっているが、それを今後も継承すると、より地域の回遊性も高くなると思う。別線工法による橋脚の高さの変更は、現行は8mとなっているが、11mまで変更すると、概ねペデストリアンデッキを跨げると思う。費用増加分については、節減を考えており、それを充当するというかたちを公述意見のなかで述べる。川崎市都市計画道路の変更については、道路行政のガラパゴス化を感じてしまう。現時点での無理、無駄を指摘する公述意見とする。</p> <p>川崎市計画道路の変更について、3・5・2 矢向鹿島田線1,580mのうち、塚越踏切から矢向方面横浜市境までの490mの区間は、連続立体交差化が地表式の構造整備であり、塚越3丁目西側と塚越4丁目東側の南武線による地域分断の改善に全く寄与していない。地域住民の歩行者、自転車による回遊性利便性の改善にも全く寄与していない。現時点での素案、計画道路の変更は、費用対効果がなく、さらに当初に地表式で整備して、将来の高架で再整備するには多額の費用が二重にかかる。素案、都市計画道路の接続先の横浜市では、現時点では、都市計</p>	<p>J R 東日本南武線連続立体交差事業につきましては、令和2年度中に都市計画の手続きを行う予定でしたが、令和3年1月に、今後の社会経済動向を踏まえた慎重な検討を行う時間を確保するため、年度内の手続きの実施を延期し、既存の事業計画にとられず、設計や前提条件の見直しを図るなどの検討を行いました。</p> <p>令和3年11月に従来検討を行ってきた「仮線高架工法」から、仮線路を敷設せず直接高架橋に切替えることにより、事業費の削減とあわせて、事業期間の短縮や下り線高架化の時点で事業効果の早期発現が可能な「別線高架工法」による事業化に向け、都市計画手続き等を進めていく取組方針を公表し、現在、川崎都市計画都市高速鉄道の変更の素案をお示ししているところです。</p> <p>鹿島田駅の鉄道を東西に跨ぐペデストリアンデッキにつきましては、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋を更に高くするなどの検討を行った結果、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅へのアクセス性などの課題があり、復旧が困難であります。鉄道の高架化に伴い、改札口が1階レベルに変更となることを踏まえながら、現在、駅まで接続しているペデストリアンデッキの機能回復として、駅前に接続させる方針です。今後も地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p> <p>本事業の事業区間は矢向駅から武蔵小杉駅間の川崎市域であり、尻手駅から矢向駅間の横浜市域につきましては、横浜市において連続立体交差候補区間と位置付けておりますことから、本市といたしましては、横浜市に対して立体交差化が図られるよう協力を求めています。</p>

画道路の整備、事業化計画はないとされている。素案、川崎市都市道路の変更を連続立体化別線高架工法に必要な6m側道の整備に変更することで、難航している用地収用交渉の件数を減少し、利害関係者の不安、負担の軽減を図るとともに、総事業費の節減、早期着工を図ることが望ましいと思う。

川崎市計画道路の変更、3・5・2矢向鹿島田線1,580mのうち、仮称塚越南加瀬線交差点（塚越踏切から東小倉10-23付近までの240mの区間について）は、別線高架工法変更により、計画道路の幅員が当初の15mから12mに変更になったことにより、既に接続道として整備された既存道路塚越44号が新しい道路と同一の幅員12mであることから、接続道として整備された道路を有効活用して都市計画道路機能を代替するとともに、幸4号線へ接続することで、交通動線の塚越踏切への集中を分散させ、塚越南加瀬線踏切交差点における既存の交通動線を整理することが重要であると考え。また、当該240m区間は、連続立体交差化に必要な6m側道として計画道路を変更して整備し、難航している用地収用交渉の件数を減少し、利害関係住民の不安、負担の軽減を図るとともに、総事業費の節減、早期着工を図るべきである。

川崎市計画道路の変更についてであるが、3・5・2矢向鹿島田線1,580mのうち、川崎掘踏切から朱印橋入口交差点までの360m区間について、別線高架工法変更により、新規計画道路の幅員が12mになった。中原区では、既存国道409号を有効活用した都市計画道路機能整備の事業の着実な進捗状況に鑑み、素案道路計画の360m区間の道路新設の費用対効果を考え、素案道路計画と同一の幅員12mである既存国道409号を有効活用した手法により、都市計画道路機能の代替をするとともに、総事業費の節減を図るべきである。また、素案計画道路の変更により、仮称国道409号川崎掘踏切交差

都市計画道路矢向鹿島田線は、川崎・小杉駅周辺エリアの南北結ぶ幹線道路であり、高架化や大田神奈川線との交差部の安全性を向上させるために、位置、区域及び幅員の変更を行うものです。

本素案につきましては、「川崎市道路の構造の技術的基準に関する条例」に基づき必要な歩道幅員、車道幅員等を確保するため、道路幅員を12mとする計画であり、また、矢向鹿島田線の塚越踏切から東小倉10-23付近までの240mの区間につきましても、都市計画道路塚越南加瀬線との交差部分の円滑化等を考慮し、交通管理者と協議した上で、連続した道路線形での計画としております。

国道409号の川崎掘踏切から朱印橋入口交差点付近までの約350mの区間につきましても、円滑かつ安全な交通流の確保等を図るため、交通管理者と協議の上、並行する都市計画道路矢向鹿島田線の整備を計画しております。また、国道409号の朱印橋入口交差点付近から北側の区間につきましては、都市計画道路矢向鹿島田線として整備を計画しております。

なお、特殊街路南武線沿道1号線から4号線（自転車歩行者専用道路）は、南武線の東側において連続立体交差事業区間と並行して、整備する計画であり、矢向鹿島田線の歩行者及び自転車の通行機能の一部を担うものであります。

<p>点が丁字路交差点構造に整備されることによって、現行の主要な自動車通行方向が直進方向ではなくなり、下平間川崎方面より鹿島田方面への渋滞や横断歩行者の巻き込み事故の危険性がある左折をしなければならなくなる。また、逆方向からは左折方向になり同様の危険性が懸念される。既存国道409号を活用した場合は、両方面に向かう主要な交通動線が、直進動線となり、素案の新設道路の右左折動線より、スムーズで安全性が高く優れていると思われます。同時に、素案計画道路の変更を見直すことで、収用対象地区の鹿島田2丁目付近の鹿島田12号線の現行2mの幅員から、連続立体高架事業に必要な6m幅員側道として、計画道路の変更をすることにより、車両の通行が可能になり、住民の車両、行政サービスの車両等による利便性の向上、消火栓の新設、当地区の防火防災機能の充実を実現して、地域住民の安心安全を進めるべきである。南武線敷地より現在は19mの収用対象距離を12mにすることにより、当地区の用地収用交渉の件数の減少をするとともに、利害関係住民の不安、負担の軽減を図り、総事業費の節減、早期着工に向けて進めて頂きたい。</p>	<p>川崎掘踏切の除却後は、矢向鹿島田線と国道409号を丁字路とする計画ですが、整備にあたりましては、地域の皆様のご意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p>
---	--



	公述意見の要旨	市の考え方
F 公述人	<p>南武線の線路自体の高低差について心配がある。説明会で、高架東側は5mの自転車歩行者専用道ができるとの説明を受けた。私の住宅から線路は大体2mくらい高い位置にあり、電車が通っている。終電以降、始発までの間は無人となる。それが、道路が出来ることによって、24時間通行人が発生する。説明会の後に市から、道路が出来ることによって喜ばれているとの意見があるとの説明をされたが、心配ごととしては、敷地から2m上に歩道が出来てしまうことによって住宅は地下の扱いになってしまうのではないかということである。自転車歩行者専用道は高さを調整して工事されるのかという質問をしたが、まだ計画ではそこまでは入っていないという説明であった。どうなるかという明確な計画を、近隣、直近の影響を受ける住民に対して丁寧に説明して頂きたい。</p> <p>西側は線路があるので日当たりは抜群だが、高架になることによって、日当たりや、通行人による騒音が心配される。</p> <p>西側に自転車歩行者道が一部出来ており、線路を挟んで反対側に家があるが、日中かなりの騒音になっている。自転車歩行者道が住宅側にできた時に、更なる騒音の発生が懸念される。自転車歩行者道では事故が起きる可能性もある。それが敷地から2m上のところで設置されてしまうと、住宅の2階部分が自転車歩行者道の高さにあたるので、2階部分のプライバシーの侵害、常に人から見られてしまうのではないかという懸念がある。</p> <p>説明会において、事業の工事費の負担額の割に、高架下の土地活用について、あまり川崎市に権限がないという説明があった。高架下の土地活用についてどのような使用方法がされるのか住民として凄く心配している。保育園、公園、公共的なものができるのを凄く喜ばれる方も住民の方にいると思うが、騒音やプライバシ</p>	<p>特殊街路南武線沿道1号線から6号線（自転車歩行者専用道路）は、南武線の東側において連続立体交差事業区間と並行して整備する計画であり、都市環境の保全や沿線地域から近隣の駅等へのアクセス向上とともに、矢向鹿島田線の歩行者及び自転車の通行機能の一部を担うものであります。</p> <p>本街路の高さや構造などについては、今後実施する詳細設計等において、歩行者や自転車利用者が安全、安心して通行できるよう交通管理者との協議や交通安全対策の検討を行うとともに、沿線の住民の方々のご意見を伺いながら、周辺的生活環境にも配慮した検討を行ってまいります。</p> <p>高架下の利用につきましては、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」等において、鉄道事業者の業務に支障のない限り高架下に公共の用に供する施設を設置することができるとされています。連続立体交差事業により生じた高架下利用等につきましては、別線高架工法による鉄道の高架化と合わせて、都市計画道路等を整備するこ</p>

<p>一を考えて活用方法について、JRの事業計画について、川崎市はきちんと何かしら権限をもてないのか。</p> <p>線路ではなくなるので、道路整備について先ほども述べた通り、騒音とか防犯への心配がある。高架下を挟んで車道、自転車歩行者専用道が出来ることによって、高架下に通り返しの道路の設定がどこでも可能になると思う。説明会後に質問したところ、その設定の場所は未定であるという説明だった。自分の住宅の目の前が通り返しの歩道の設定になるかもしれないと考えたとき、唐突に道路が出来ますよということが心配なので、地域住民に計画の時点で説明して頂きたい。</p> <p>迂回路、抜けられる道が出来るとは喜ばしいことだと思うが、その設定は慎重にして頂きたい。車の抜け道となっている現状もきちんと調査して頂いて、小杉方面から南武沿線道路に抜ける自動車の流れもきちんと考えて道路設定して頂きたい。</p>	<p>とから、社会環境の変化や地域のニーズなどを踏まえた活用が図れるよう、今後、鉄道事業者と協議・調整を行ってまいります。</p>
--	---