

J R南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第3回） 開催要旨

開催日時 平成28年9月5日（月） 14時00分～15時10分

開催場所 幸区役所4階 第2会議室

- 議 事
- 1 第2回の主な意見と基本的な考え方について
 - 2 連続立体交差化の構造工法について
 - 3 これまでの連続立体交差化の事例について
 - 4 環境配慮と連続立体交差事業の効果をさらに高める取組（関連事業など）について

《開 会》

1 第2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 ○ サウザンドシティとパークシティの自治会から勉強会への参加は求めないのか。
- 地域勉強会 ○ 私は、鹿島田のペDESTリアンデッキに支障が生じるのであれば、問題と考えているので、呼んだ方が良いと思う。
- 事務局 ○ 沿線地域の皆様への説明は、勉強会後の地域説明会で行う予定になっています。この勉強会に参加いただくべきとの意見があれば、調整させていただきます。なお、ペDESTリアンデッキの機能は残す方向で検討しています。
- 地域勉強会 ○ 個々の町会等へは、勉強会後に地域説明会があるので、この勉強会のメンバーは今のままでいいのではないかと。
- 事務局 ○ 前回までに、ご意見としていただいた、矢向駅周辺と平間駅周辺から参加していただくかという点についても、この場でご議論いただければと思います。
- 地域勉強会 ○ 前回までの勉強会にて、事業で直接影響を受ける方々の意見をできるだけ多く聞くべきではないかとの意見もあったが、基本的にこの勉強会では、地区町連など各団体の代表者で意見交換し、(直接事業の影響を受ける) 該当者には、また別に説明会の機会があるので、平間と矢向駅周辺からの参加の件についても、この勉強会では現在のメンバーで検討を進めることでいいのではないかと。
- 地域勉強会 ○ それでは、この勉強会については、現在のメンバーで進めて行くことでよいでしょうか。(参加者賛成多数)

2 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 ○ 構造工法について、川崎市の基本的な方針は、どれを推しているのか。
- 事務局 ○ 市としては、最小の費用で最大の効果を出していくことを考えると、仮線高架が総合的に優位と考えています。しかし、今回お出しした比較表は、できるだけフラットに長所、短所が皆様に分かりやすいようにお示したところです。
- 地域勉強会 ○ 鹿島田のペDESTリアンデッキとの接続性や近年頻発している豪雨の問題を考えると、個人的には仮線高架が優位であると思う。
- 地域勉強会 ○ どの案でも、用地買収の難航が予想される。西側を道路にすると、おそらく75%程度は既に道路ができているため、他と比べると容易と考えるが、矢向から鹿島田間の工場が立ち並ぶ地域が大変になるのではないかと。昔、町工場だったため、アスベストとか薬品を使っていたような工場があると、用地買収時の土壌汚染の処理について、方針を明確に決めておかなければならないのではないかと。用地買収のときに、売る、売らないということで長引く可能性があるのではないかと。直上高架にして、側道は鉄道の高架化を待たずに用地買収した時点で作る。つまり、側道を先に整備することは考えられないか。勉強会に参加している方々が生きているうちに、道路を完成させるためにも。

- 事務局 ○ 側道の工事は、どの工法でも連続立体交差化の完成後に予定しています。側道として取得する土地は、まず仮線路や工事ヤードとして活用し、連続立体交差化完成後に道路整備を考えています。
- 地域勉強会 ○ 直上高架であれば、京浜急行の蒲田周辺で行われていた連続立体交差化のように整備が早いのではないかと。高架化後もまだ用地買収を行っているようだが、高架化しながら道路も整備できるのではないかと。事業費が 1.1 倍程度なら、事業期間の短い直上高架の方が費用対効果の面から有効なのではないかと。また、工区を 2 期に分けたらいいのではないかと。矢向の先の JR 貨物も通る日枝踏切から高架化するのか、横浜市と検討しなければならないのではないかと。川崎市域で 1 期、横浜市域で 2 期とすると工期を短縮できるのではないかと。
- 事務局 ○ 横浜市とはこれから詰めなければならないが、現時点において川崎市としては、横浜市域を含めて一度に仕上げたいと考えています。しかし、今後の状況によっては最終的に、川崎市域が 1 期で、横浜市域が 2 期と工区を分けることも可能性としては否定できないと考えています。
- 地域勉強会 ○ 今の意見で直上高架は工期が短くなるということだが、資料には直上高架の工期に $+ \alpha$ になっているが、この意味は。
- 事務局 ○ 直上高架の場合は、南武線の敷地の両側に用地買収が生じてしまいます。仮線高架の場合では用地買収が片側でほぼ終わります。両側の用地買収となると単純に地権者数が 2 倍近くになることが想定されます。川崎市としては、直上高架より仮線高架の方が進めやすいと考えています。 $+ \alpha$ の部分に関しては、それよりも短くならないという意味でつけています。
直上高架は、電車を走らせながら線路の真上や真横で工事をするため、例えば京浜急行の場合は車両の窓が全開しないなど、子供たちが電車から顔や手をだす危険性がない車両を使っています。南武線の場合、修学旅行などで臨時列車を運行することもあり、列車と高架柱との間に一定の離隔をとらないと安全上、問題が生じます。鉄道事業者が安全上の責任を自らで確保できることが判断の大前提になるものと考えています。
- 地域勉強会 ○ 貨物列車について、川崎市はどのように考えているのか。
- 事務局 ○ 昔は、ジェット燃料を横田基地まで運ぶ貨物列車が一部走っていましたが、現在貨物列車はほぼ、武蔵野南線を通っているため、南武線を通る貨物列車は一日に 2 本程度の運行になっていると思います。
ただし、構造としては、貨物列車が運行できる基準も満たした構造にしておく必要があります。
- 地域勉強会 ○ 貨物の尻手短絡線も連続立体交差化しなければ、踏切はなくなるのではないかと。
- 事務局 ○ 短絡線をそのままとしても、遮断時間は大幅に改善され、通行はそのままできることから、今より改善が図られるものと考えています。

3 これまでの連続立体交差化の事例について

[意見要旨]

- 地域勉強会 ○ 高架化した場合でも、地下化の事例にある④の写真のような緑道整備が可能なのか。
- 事務局 ○ 現在、都市計画決定している矢向鹿島田線については、緑道ではなく車も通行できて、歩道が両側にある道路として整備を予定しており、現在、鹿島田のパークシティの前に一部完成しているところがありますが、そのような道路になる予定です。都市計画決定していない、それ以外の側道については、どのような整備とするかは、今後の検討となります。
- 地域勉強会 ○ 他の道路事業もあまり進んでいない中で、連続立体交差事業と併せて行う道路事業の完成時期については、どのように考えているのか。
- 事務局 ○ まず用地取得をした後、連続立体交差化の工事に入るため、その時点では、道路整備は完了しておりません。連続立体交差化による踏切除却と同時に道路整備を完了させることが望ましいと考えていますが、難しい場合には、連続立体交差化により踏切が除却された後に、道路整備を行う予定です。東京都のJR南武線稲城連立についても、連続立体交差化後も関連する道路整備を行っています。
- 地域勉強会 ○ 都市計画道路も連続立体交差事業と同時に着手することはできないのか。
- 事務局 ○ 方向性としては、連続立体交差事業と関連する都市計画道路事業は同時に事業着手したいと考えていますが、同時に事業着手できるかどうかについては、その時の予算状況等に応じて一番良い手法を選んでいくことになると考えています。
- 地域勉強会 ○ 高架化後に、側道が整備されるのであれば、沿線地域には狭隘な道路が多いため、防災の観点から、人しか通行できない緑道よりも緊急車両が通行できる道路を整備する方が良いではないか。
- 事務局 ○ 川崎市としても踏切を解消した後に、緊急車両の通行を確保することは重要であると考えています。緊急時の車両の通行機能も一定程度確保しながら、防災にも資するような計画としていきたいと考えています。また、道路空間は今後、地域のイベントなどへの活用など、新しい文化やライフスタイルをつくる視点でまちづくりを考えた場合に、貴重な空間となることを見据えて、計画していきたいと考えています。

4 環境配慮と連続立体交差事業の調査をさらに高める取組（関連事業など）について

[意見要旨]

- 地域勉強会 ○ 駅の利便性が高まると自転車も増えると思うが、駐輪場についてはどのように考えているのか。品川駅などにある、地下空間の有効活用を図ることができる、自動の地下駐輪場がいいのではないか。
- 地域勉強会 ○ 地下の機械式の駐輪場は、維持管理費が高くなることが課題である。
- 地域勉強会 ○ 受益と負担のバランスを見ながら、検討してほしい。
- 地域勉強会 ○ 関連事業によるメリットばかりの説明だが、デメリットは無いのか。

- 事務局 ○ デメリットとすると、費用がかかることが挙げられます。また、整備した道路にどの程度の交通量を担わせるかにもよりますが、交通量が増える場合は騒音等の問題も考えられます。
- 地域勉強会 ○ 将来的には人口が減少していくので、交通量が増えることはないのではないか。
- 事務局 ○ 交通量が増えない場合は、騒音等のデメリットは小さくなります。
- 地域勉強会 ○ 南武線の西側のNEC、平間グランドや完成済の道路などの現況を考えると、仮線路を西側とした方が優位となるのは理解できる。高架化のメリットが大きいのであれば、高架化でいいので早く事業を進めて欲しい。
- 地域勉強会 ○ 早期の踏切除却による効果発現が、地域としての要望である。
- 地域勉強会 ○ 鹿島田のペDESTリアンデッキはどうするのか。高架化に併せて撤去するのか、それとも今のままにしてその上に鉄道の高架橋を通すのか。
- 事務局 ○ 決定事項ではありませんが、工事中は仮のデッキをつくり、迂回させながら工事を進め、高架化後も現況のデッキの機能を残す予定です。現在のデッキは、電車の建築限界から高さを決めていることから、通常よりも高い位置にあります。高架化後は道路の建築限界に併せて、もう少し低い位置にデッキを整備する予定です。
- 地域勉強会 ○ 現在のデッキはサウザンドシティの2階に併せた高さになっているのではないかと。
- 事務局 ○ 現在のデッキはサウザンドシティの2階の高さより高い位置にあり、今より少し低い位置にデッキを設けても、接続性は確保されますし、鉄道高架橋の高さを抑えることができます。
- 地域勉強会 ○ 平間についても、同様にデッキの機能が求められている。
- 事務局 ○ 平間駅前についても、大田神奈川線の跨ぐことができるデッキの整備を検討しています。平間駅についてもデッキを設けて、デッキの階に改札を設置することを検討しています。
- 地域勉強会 ○ 平間駅周辺は、鹿島田に比べて空間が少ないので、施設の配置にあたり工夫が必要ではないかと。
- 地域勉強会 ○ 平間グランド跡地に駅を移動しないのか。
- 事務局 ○ 昨年度行なった測定の説明会などでも説明させていただいていますが、現時点で平間駅をグランド跡地に移設する計画はありません。
- 地域勉強会 ○ 平間駅付近の都市計画道路は駅直近を通るのか。
- 事務局 ○ 現在の計画では、駅の北側直近を道路が通って、川崎駅丸子線まで接続する予定です。
- 地域勉強会 ○ ガス橋通りは両側に拡幅するのか。また、駅前にデッキを作る余地はあるのか。
- 事務局 ○ 平間駅付近の大田神奈川線については、幅員20mで拡幅予定であり、改札口を出て幅員20mの道路を跨ぐところまでのデッキ機能は確保していきたいと考えています。
- 地域勉強会 ○ 資料4について、勉強会の資料としては問題ないが、地域全体に対する説明会の時には、もう少し一般の人に分かりやすいように、地域の人々の生活に焦点をあてて説明内容を絞った利用の方がいいではないかと。
- 地域勉強会 ○ ご意見を踏まえて、今後の資料を修正いたします。

《閉 会》

- 本日、4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構造工法についてご理解いただきました。次回は、連続立体交差化された事例を2箇所程度、現地視察を行う予定。日時等は事務局から地域勉強会のメンバーにアンケートを行い、希望者を把握して調整する。基本的に現地集合、現地解散とし、交通費は自己負担でお願いします。