

JR南武線 連続立体交差事業の計画に関する説明会 における代表的な質問に対する回答について

平成 29 年 2 月 5 日と 6 日に開催した計画に関する説明会に参加された皆様からいただいた質問のうち、代表的な質問に対する回答をお知らせいたします。

※当日の回答に【補足説明】を追加するとともに、説明会後にいただいた質問についても併せて回答させていただきます。

●環境に関すること

1 構造工法の比較において、地震と風害の影響はどのように考えているのか。

地震については、阪神淡路大震災以降、構造基準が改正されており、高架構造物は背割れ式ラーメン構造^(※)と呼ばれる地震に強い構造を採用する予定になっています。【地下化の場合も、比較的地震に強い構造となっております。】

風害については、今後の環境調査で検討しますが、高架構造物の想定している高さでは、大きな影響はでないものと考えています。

(※柱と梁を一体化した構造をラーメン構造といい、隣接するラーメン構造物の柱を背中合わせで配置し、同一の杭で支持する方式)

2 多摩川の地下水脈と地盤状況については、どのように考えているのか。

平成 26～27 年度の 2 年間で行った事業調査の中で、ボーリング調査を行っており、この地域は地下水位が高く、平均よりも軟弱な地盤であり、向河原駅から鹿島田駅に向かって、支持地盤面が深くなっている傾向にあります。

地下化の場合、先日の博多の陥没等と同様のリスクがありますが、高架化の場合には、杭を固い地盤面まで打ち込み、熊本の地震等でも大きな被害を出していない背割れ式ラーメン構造を採用する予定であることから、地盤のリスクは少なくなります。

3 工事中の騒音対策について、必ず配慮してほしい。また、高架化後の騒音と振動については、どのように考えているのか。

工事中の騒音対策については、適切に実施していきます。また、完成後の騒音・振動については、今後の環境影響評価で検討していくこととなりますが、現況よりは悪化させないように検討してまいります。

4 高架化の場合、電車の中からの視線が気になる。

電車の中からの視線については、完成済の事例でも駅部では目隠し板を設置するなどの対策を講じています。また、駅部以外の一般部（駅間）についての適用については、今後の検討になります。

5 工事中の迂回路はどのように考えているのか。

仮線高架の場合、工事中の迂回路は主に南武線の西側に発生すると考えています。南武線の東側については仮囲いの設置などさせていただく場合があると思いますが、区間全体に渡っての影響は少ないと考えています。工事中に通行止めになる区間等が発生する場合は、安全に留意しながら、必要に応じて適切に迂回路などを設置していきたいと考えています。【他の構造形式の場合でも、必要に応じて適切に迂回路などを設置させていただきます。】

●まちづくりに関すること

6 高架下空間の活用については、コミュニティハウスや駐車場など地元の要望も考慮して欲しい。

高架下空間の活用については、JR中央線の高架化の事例にもあるように、どのように活用するかが重要であり、今後、地域の要望も考慮して検討していきたいと考えています。

7 平間駅の位置は変わるのか。

現時点での検討では、平間駅の位置は変わりません。【その他の駅についても、位置は変わらない予定になっています。】

8 戦略的誘導地区とはこういったものなのか。

駅の顔づくりや駅へのアクセス性の向上など、駅を中心としたまちづくりを進めていく上で、都市計画的な手法などを活用して、土地利用を的確に誘導すべき地区として位置づけております。

9 向河原駅前の踏切が除却されると、駅から東側の道路が危険になるのではないか。

向河原駅前踏切の東側道路（市道下沼部 29・30 号線）の両側には、鉄筋コンクリート造 3～4 階などの建物が連担しており、この道路の拡幅整備は難しいと考えています。この道路の交通負荷については、整備する側道等の一部も活用しながら、周辺道路への交通の分散化などについて検討していきたいと考えています。

●計画に関すること

10 今後のスケジュールについて説明して欲しい。

今後のスケジュールとしては、地域の皆様のご意見などを伺いながら、都市計画決定に向けた取組を 3 年程度かけて進めていく予定であり、事業認可取得後、用地買収に約 5 年間、工事に約 10 年間とお答えしていますが、あくまでも順調にいった場合ですので、遅れる可能性もあります。

11 このような説明会は、川崎市だけではなく、JR東日本も一緒に説明して欲しいが、どのように考えているのか。

連続立体交差化に対する皆様の要望を反映していくためには、JR東日本との連携が重要であることから、都市計画決定の手続きからは、JR東日本と一緒に説明会等を行いたいと考えています。

12 線路用地の幅は現況と将来で、それぞれどのくらいなのか。

現在の線路用地の幅は約11mで、将来も同程度を想定しています。

13 高架化後の線路の位置は同じ位置なのか。別の位置に配置するなどの計画はないのか。

高架構造物の位置は、現況の線路敷地と同じ位置を予定しています。

14 高架化の場合、完成後の高さはどのくらいで、マンションの何階に相当する高さになるのか。

将来の高架の高さ（レールの高さ）については、7.4～11.4mを想定しており、マンションの3～4階相当になる見込みです。

15 高架化の場合、鹿島田駅は現在よりも高くなるのか。

現在のデッキは下に電車を通してあり、通常の歩道橋よりも高い位置に設置しています。高架化の場合、デッキを約1m下げて、電車をデッキの上に通すこととなりますが、詳細は今後の検討となります。

16 高架化に併せた改築時に、快速停車駅である鹿島田駅を快速と各駅停車の追い越しができるように、ホームを島式2面の構造にしてほしい。

鹿島田駅ホームを島式2面4線の構造にすることは、現在の施設以上の機能を整備することになります。施設の増強分は鉄道事業者の全額負担となることから、将来の運行計画などと整合を図りながら設計を進める必要があります。現在のところ鹿島田駅は快速停車駅である川崎駅に近いことから、追い越し機能を含めたホーム増強の検討はしていません。

17 用地買収の影響範囲はどこまでなのか？いつから用地買収が始まるのか。

用地買収の正確な位置をお示しできるのは、都市計画の素案説明時になり、順調に進んだ場合で3年後を想定しています。

都市計画決定後、神奈川県から事業認可を取得し、その後、用地買収に着手する予定になっています。他のインフラ関連の大規模事業も進めており、様々な事業の事業費配分の問題もありますが、できるだけ早く連続立体交差化ができるよう取組を進めていき

たいと考えております。

18 側道10mの範囲はどこまでなのか。

側道の範囲については、まだ決まっていませんが、鉄道の線路用地も一直線に境界があるわけではなく、場所ごとに必要な用地の幅は変わることになります。

19 線路の横の道路となる区域に住んでいる人は、どうなるのか。

南武線と平行する関連道路の区域内については、仮線路用地として必要であることから、用地を取得させていただくことになります。高架化後は側道として整備します。

20 立ち退きになる実際の地権者への対応についての説明が無い。また、川崎市は代替地を用意してくれるのか。

他都市の事業では、都市計画決定手続きの素案説明段階で初めて説明会等を開催していますが、今回はそれよりも早い段階から皆様に検討状況を説明させていただいています。実際に用地買収の対象となる地権者の皆様に対しては、生活再建に関する個別相談なども今後検討していきたいと考えています。

また川崎市は、代替地を保有しておりません。用地買収にあたっては、皆様のニーズに応じて、不動産情報の提供など行政としてできることを考えてまいります。

【参考：川崎市HP／補償のあらしみ】

<http://www.city.kawasaki.jp/530/cmsfiles/contents/0000018/18151/hyoshi.pdf>

21 高架化するには長期間かかるため、すぐできる対策として矢向駅を橋上駅舎化できないか。また、矢向駅付近の歩道橋にはエレベーターがなく、駅に電車が停車している間は踏切が閉まったままになっており、踏切の遮断時間を少しでも減らして欲しい。塚越踏切の機械が歩道にはみ出しているため移動して欲しい。

矢向駅の橋上駅舎化については、横浜市や鉄道事業者にご意見があった旨お伝えいたします。また、踏切の遮断時間や塚越踏切については、鉄道事業者にお伝えします。

22 今後、人口が減少していくなかで、最も高額となる連続立体交差化以外の対策を行うことも考えられるのではないかと。比較表は連続立体交差化ありきになっており、単独立体交差化でもいいのではないかと。

資料7ページの比較表は、あくまでも今回の検討区間についての評価になっており、踏切が連担していない区間では、単独立体交差化が有利となることも考えられます。

単独立体交差化の場合、踏切ごとに坂が出来てしまい、道路の両側に側道を配置するための用地買収も必要となり、高齢化社会を見据えますとバリアフリーの観点からも課題があると考えております。約4.5kmの中に9箇所の踏切が連担しているこの沿線においては、連続立体交差化が優位であると判断しています。

23 資料6ページの比較表にある各手法の費用対効果について、検討しているのか。

どの手法でも踏切除却による効果は変わらないため、費用や期間の比較からも、この沿線では、連続立体交差化が最も費用対効果が大きい手法であると考えています。

24 横浜市の計画はどうなっているのか。

横浜市は平成 27 年 4 月に「踏切整備計画」を公表しており、南武線の矢向駅周辺を5つの連続立体交差候補区間の1つとして位置付けています。その後、5つの区間のうち、優先整備する区間として、「相鉄線の鶴ヶ峰駅周辺」を選定し、その他の4つの区間には優先順位をつけておらず、鉄道事業者や関係自治体との調整状況を踏まえ、検討していくとしています。

25 横浜市域についても、側道を整備する計画なのか。

横浜市域では、都市計画道路浜町矢向線が線路の西側に都市計画決定されています。この連続立体交差化に併せて、市境から矢向駅前までは整備していただくよう横浜市と引き続き協議していきます。

その他、様々なご意見をいただきありがとうございました。いただきましたご意見は、連続立体交差事業を進める上での参考とさせていただきます。今後ともご理解・ご協力のほど、よろしくお願い致します。