

J R南武線 連続立体交差事業に関する 有識者への意見聴取の結果について

J R南武線連続立体交差事業に関する、これまでの市の取組について、各分野の専門的な知見を有する7名の有識者から意見聴取を行いました。

次の(1)に意見聴取の結果を一覧表にまとめました。

また、意見の内容を「(2) これまでの取組に対する意見」、「(3) 今後の計画段階評価を進める際の留意事項等」、「(4) 専門分野からの技術的助言」の項目で分類したものを示します。

(1) 有識者意見聴取結果

※ 敬称省略

	有識者名	専門	主な意見
1	豊橋技術科学大学学長 大西 隆	都市工学	<ul style="list-style-type: none"> • 連続立体交差化を計画する上で、利用者の視点から安全性の改善に向けた議論があるべきではないか。 • 連続立体交差化で駅舎の改築を行うのだから、現代のニーズとして、ホームドアはなくてはならないと考える。 • まちづくりを進めるうえでは、川崎市が土地を保有し、有効に活用することも重要である。 • J Rが高架下を活用する際に、地元との連携が大切であり、利便施設のニーズなど沿線住民も変化するので、10年から20年後のそれぞれの駅のあり方を考えるほうがよい。 • 将来のそれぞれの駅のあり方を考えるうえで、川崎市がまちづくりのビジョンを示す必要があり、丁寧に街の資源を発掘していくことが重要である。
2	横浜国立大学副学長 中村 文彦	交通工学	<ul style="list-style-type: none"> • 情報公開は率先して行うことが大切だと考える。現在、市の公式ホームページ等で、構造工法の検討経緯などの情報を積極的に公表していることはよい取組であり今後も行うべきである。 • ホームページは、スマホでもパソコンと同じ情報が見られるように、スマホ対応ページの作成が重要である。 • 駅や駅から近い川崎市の掲示板等を活用して、「連立NEWS」を掲示するとよい。 • 事業で直接影響を受ける市民と直接影響を受けない市民（納税者）への説明は、別々に説明を行うべきである。 • 通学路関係の問題は、昨今注目を集めている関心が高い問題であるため、丁寧な説明が求められていると考える。

			<ul style="list-style-type: none"> • 景観の観点から、高い位置からまち全体を見渡せることは魅力であり、高架化後の車内から見える景観はアピールできる要素である。 • 川崎市として南武線の将来のイメージを持っていることが重要であり、同線の位置関係から見ると、川崎市にとって不可欠な交通基盤であることを念頭にまちづくりを考える覚悟を持つことが重要である。 • 市民に説明する際は、現道の状況が分かる図面、資料で説明した方がより伝わると考える。 • 一般的に歩いて暮らせるまちづくりとえば、駅周辺から車は排除して自転車と歩行者の通行環境を整備することが望ましい。 • 近隣の企業等から寄付を募るなどの方策は検討できないのか。
3	千葉大学大学院教授 村木 美貴	都市計画	<ul style="list-style-type: none"> • 構造工法の比較表で、高架化によるデメリットの説明もあってもよいのではないか。 • 模型やパースなどを用いて、工事期間中の状況や完成後のイメージを見られるようにした方がよい。 • 線路側の前面の建物が無くなり、高架化後の線路が目の前に現れることを認識してもらい、残地と併せて建替えるなどどうなるかなど土地活用の方案を検討できる資料が提示できるとよいのではないか。 • 高架化と併せて、側道が整備された際の沿線全体の価値の高まりが想像してもらえるとよい。 • 高架下活用は、将来のニーズの変化に対応できるよう、フレキシビリティの高い建物が望ましく、若年層が使えるフットサルコートやちょっとした買い物ができる空間などもよいのではないか。 • 高架化後の線路の両側に家屋が立ち並び、高架下空間が暗くなってしまい、空間活用の面からも側道の整備は必要である。 • 市民参画は、地域に関心を持っている人の責任のある意見を拾う努力が必要であり、専門家を入れることが大切である。土地利用については、マーケットリサーチなどを行い、何が必要とされているのか調べた方がよい。 • 駅前の価値をかなり高めることができなければ、駅への目的のある移動は生み出せない。 • 中学生がマーケットリサーチを行い、ディベートを通じ景観形成地区の要否について議論する取組を行ったことがある。率直に、事業を賛成・反対の立場に立って、客観的に議論することに大きな意味があった。南武線の事例でも、テーマを決めてディベートしてもらい、市長が優勝チームを表彰するなどのイベントを行っても面白いのではないか。 • 改札増設に伴う人員増は、高速道路のスマートインターのように無人で

			もよいのではないか。ロンドンの事例では抜き打ち検査を行い、不正乗車には多額の罰金を科するなどの対応は効果的である。
4	東京大学大学院准教授 瀬田 史彦	都市政策	<ul style="list-style-type: none"> • 勉強会、説明会の議事録の内容を公表していることはよい取組だ。 • 今後は、川崎市からの説明だけではなく、様々な世代に参加してもらい自ら考えて作業するワークショップなども行った方がよい。 • 新たに生まれる高架下の空間を活用できるところや、マンション等に近接する箇所での影響が分かるようにするとともに、高架下の空間を通り抜けるようになることを分かりやすく説明できるとよい。日影の影響度合いも見せられるようにできれば更によい。 • 中高生を対象としたワークショップで、社会基盤学の先生や沿線企業の方を講師として招き、社会基盤の重要性について説明してもらい、同日または別日に現地を歩いて地域資源を認識してもらってから、高架下の活用案について検討する手法もよいのではないか。 • 地権者への影響や、用地買収の影響範囲も単独の項目として、比較表に挿入するとよい。 • 様々な観点から比較検討して、地域への影響度合いを極力小さくしていることを地権者にしっかり伝えた方がよい。 • 構造工法を仮線高架が優位と市が考えている点について、特に異論ない。 • 踏切を除却して地域分断を解消し、地域全体の一体性を高めることについて記載してもよいのではないか。 • 市民の方々が沿線に集積している企業の工場や研究所などを見学して、沿線のポテンシャルを再認識する機会があってもよい。 • 新設区画街路の自転車の通行方法について、整理が必要であり、歩行者の安全性を高めるためにクランクや狭窄部などを整備して、花壇を配置するのはよいのではないか。 • 駅前の一部区間だけを歩行者自転車専用道路とすることも考えられる。車が通行可能としても、一般車は駅前に入れない規制が一般的である。
5	東洋大学教授 福手 勤	コンクリート工学	<ul style="list-style-type: none"> • 地域とのコミュニケーションの取組は十分できていると考える。 • 説明会で連立に反対の意見があまり出てこなかったのは、この事業に対する地域の意識が高いということが理解できる。 • 構造工法の比較表で、地下形式の水害に対するリスクは記載のとおり大きな要因である。 • どの構造工法でも少なくとも片側に側道が必要なことは理解でき、仮線高架であれば、用地買収の影響が片側に抑えられることは合理的で、かなり大きなメリットである。 • 維持管理の観点からは、地下のトンネルの裏側の点検・維持管理が容易

			<p>でないのに対し、地上に建てている構造物の方が目視できるため維持管理上の課題は少ない。</p> <ul style="list-style-type: none"> 高架の場合で、構造物の意匠面のデザインは、着色するよりも、構造物として合理的でデザイン性の高いものが良く、例えば直線のみで構成されるものよりも曲線を取り入れた方が景観的に受け入れられやすくなることが多い。 鋼構造物とコンクリート構造物では、維持管理の面ではコンクリート構造物が有利であり、鋼構造物は、定期的に塗装が必要になるなど維持管理の手間がかかる。
6	元工学院大学教授 工学博士 北林 興二	大気環境	<ul style="list-style-type: none"> 高架化の場合、マンションに対する影響評価は、高架化後の高さで行うなど、丁寧に確認する必要がある。 高架化後の影響は、ダイヤが過密なJR中央線などの整備済事例を参考に対策を行うことで十分な対策になる。 工事中に、高い位置で稼働する重機等の排出ガスの影響については、常に同じ位置で工事を行っているわけではなく、頻度も少ないことが想定されるので、高い位置で工事をする際の重機等の影響は、特にシュミレーションを行う必要はないと考える。 レールの鉄粉については、他事例で話を聞いたことはあるが、実際に鉄粉による被害が報告されている事例はなく、整備後に高欄が設置されることから影響評価までは必要ないと考える。 大気の現況調査は、中原区と幸区の区役所の観測データを準用しても問題なさそうな位置関係である。もし、観測するのであれば、夏と冬の2季の1週間調査して、両区役所の観測データとの相関性の確認も必要と考える。延長が約4.5キロメートルと長いので、中原区と幸区の2地点で観測した方がよい。 大気環境についての環境影響評価の際は、近接したマンション、平地などの代表箇所でも2～3点でシュミレーションが必要と考える。 勉強会や説明会、ホームページでの資料、議事録の公表など、これまでの検討の進め方については、概ね妥当である。 現在の社会情勢から見ると、高架下の活用は、保育園や学童保育、災害時に利用できる施設などを入れて地域の利便性を高める取組が重要である。 線路の両側を歩行者が行き来することができる道路は、一定の間隔で必要と考える。 高架化された線路側の状況（レールの高さ、塀の高さ、電車の運行状況）が分かる写真を入れた方が、より市民の理解が深まるのではないかと考

			える。
7	一般財団法人小林理学 研究所理事 吉村 純一	騒音振動	<ul style="list-style-type: none"> • 構造・工法の比較表で、地下型式とすると地下トンネルの出入口付近の騒音振動の対策が難しいので、「対策が必要」ではなく「対策が必要だが現在の技術では難しい」との表現にした方が適切ではないか。 • 現在、南武線はロングレール化されていないが、ロングレール化されることにより騒音の低減が図られると考えられる。 • 弾性バラスト軌道を採用した事例の事前と事後の比較データがあれば、説明し易いのではないか。 • 軌道に隣接する低層建物は高架化により静かになるが、少し離れた建物では、高架構造が直接見えるようになり、音が伝わり易くなる可能性がある。少し離れた建物に対して音の影響がどうなるか検討すべきである。 • バラスト軌道を採用するとメンテナンスが必要であるが、防振効果だけでなく、防音効果も一定程度考えられる。 • トンネルの出入口の騒音対策を講じる場合、大規模な対策が必要となり対策を行った場合はコスト増となる。 • 高架構造物を覆う騒音対策が考えられなくはないが、費用がかなりかかる。 • 地下化した場合の地盤の振動対策を講じることはかなり難しく、費用対効果が得られない。 • 隣接するマンション等に対しては、高架化により音源が近づくことになるので、基準に基づく高さ以外でも、できれば軌道の高さに近いところの騒音について予測検討すべきである。

(2) これまでの取組に対する意見

これまでに説明会等で配布した「連続立体交差化の構造・工法について」まとめた資料については、これら有識者からの意見を踏まえ修正いたします。※ 敬称省略

- 連続立体交差化を計画する上で、利用者の視点から安全性の改善に向けた議論があるべきではないか。
 - 連続立体交差化で駅舎の改築を行うのだから、現代のニーズとして、ホームドアはなくてはならないと考える。
- (以上、大西)
- 情報公開は率先して行うことが大切だと考える。現在、市の公式ホームページ等で、構造工法の検討経緯などの情報を積極的に公表していることはよい取組であり今後も行うべきである。
 - 景観の観点から、高い位置からまち全体を見渡せることは魅力であり、高架化後の車内から見える景観はアピールできる要素である。(以上、中村)
- 構造工法の比較表で、高架化によるデメリットの説明もあってもよいのではないか。
 - 高架化後の線路の両側に家屋が立ち並ぶと、高架下空間が暗くなってしまう、空間活用の面からも側道の整備は必要である。(以上、村木)
- 勉強会、説明会の議事録の内容を公表していることはよい取組だ。
 - 地権者への影響や、用地買収の影響範囲も単独の項目として、比較表に挿入するとよい。
 - 様々な観点から比較検討して、地域への影響度合いを極力小さくしていることを地権者にしっかり伝えた方がよい。
 - 構造工法を仮線高架が優位と市が考えている点について、特に異論ない。
 - 踏切を除却して地域分断を解消し、地域全体の一体性を高めることについて記載してもよいのではないか。
- (以上、瀬田)
- 地域とのコミュニケーションの取組は十分できていると考える。
 - 説明会で連立に反対の意見があまり出てこなかったのは、この事業に対する地域の意識が高いということが理解できる。
 - 構造工法の比較表で、地下形式の水害に対するリスクは記載のとおり大きな要因である。
 - どの構造工法でも少なくとも片側に側道が必要なことは理解でき、仮線高架であれば、用地買収の影響が片側に抑えられることは合理的で、かなり大きなメリットである。(以上、福手)
- 勉強会や説明会、ホームページでの資料、議事録の公表など、これまでの検討の進め方については、概ね妥当である。
- (以上、北林)
- 構造・工法の比較表で、地下型式とすると地下トンネルの出入口付近の騒音振動の対策が難しいので、「対策が必要」ではなく「対策が必要だが現在の技術では難しい」との表現にした方が適切ではないか。(以上、吉村)

(3) 今後の計画段階評価を進める際の留意事項等

これらの意見は、今後の説明会等に取り組む際の参考といたします。※ 敬称省略

- ホームページは、スマホでもパソコンと同じ情報が見られるように、スマホ対応ページの作成が重要である。
- 駅や駅から近い川崎市の掲示板等を活用して、「連立NEWS」を掲示するとよい。
- 事業で直接影響を受ける市民と直接影響を受けない市民（納税者）への説明は、別々に説明を行うべきである。
- 川崎市として南武線の将来のイメージを持っていることが重要であり、同線の位置関係から見ると、川崎市にとって不可欠な交通基盤であることを念頭にまちづくりを考える覚悟を持つことが重要である。
- 近隣の企業等から寄付を募るなどの方策は検討できないのか。（以上、中村）

- 模型やパースなどを用いて、工事期間中の状況や完成後のイメージを見られるようにした方がよい。
- 線路側の前面の建物が無くなり、高架化後の線路が目の前に現れることを認識してもらい、残地と併せて建替えるとうなるかなど土地活用の案を検討できる資料が提示できるとよいのではないか。
- 高架化と併せて、側道が整備された際の沿線全体の価値の高まりが想像してもらえるとよい。
- 市民参画は、地域に関心を持っている人の責任のある意見を拾う努力が必要であり、専門家を入れることが大切である。土地利用については、マーケットリサーチなどを行い、何が必要とされているのか調べた方がよい。
- 駅前の価値をかなり高めることができなければ、駅への目的のある移動は生み出せない。
- 中学生がマーケットリサーチを行い、ディベートを通じ景観形成地区の要否について議論する取組を行ったことがある。率直に、事業を賛成・反対の立場に立って、客観的に議論することに大きな意味があった。南武線の事例でも、テーマを決めてディベートしてもらい、市長が優勝チームを表彰するなどのイベントを行っても面白いのではないか。
- 改札増設に伴う人員増は、高速道路のスマートインターのように無人でもよいのではないか。ロンドンの事例では抜き打ち検査を行い、不正乗車には多額の罰金を科するなどの対応は効果的である。（以上、村木）

- 今後は、川崎市からの説明だけではなく、様々な世代に参加してもらい自ら考えて作業するワークショップなども行った方がよい。
- 新たに生まれる高架下の空間を活用できるところや、マンション等に近接する箇所での影響が分かるようにするとともに、高架下の空間を通り抜けできる様になることを分かりやすく説明できるとよい。日影の影響度合いも見せられるようにできれば更によい。
- 中高生を対象としたワークショップで、社会基盤学の先生や沿線企業の方を講師として招き、社会基盤の重要性について説明してもらい、同日または別日に現地を歩いて地域資源を認識してもらってから、高架下の活用案について検討する手法もよいのではないか。
- 市民の方々が沿線に集積している企業の工場や研究所などを見学して、沿線のポテンシャルを再認識する機会があってもよい。（以上、瀬田）

- 現在の社会情勢から見ると、高架下の活用は、保育園や学童保育、災害時に利用できる施設などを入れて地域の利便性

を高める取組が重要である。

- 線路の両側を歩行者が行き来することができる道路は、一定の間隔で必要と考える。
- 高架化された線路側の状況（レールの高さ、塀の高さ、電車の運行状況）が分かる写真を入れた方が、より市民の理解が深まるのではないかと考える。（以上、北林）

(4) 専門分野からの技術的助言

これら意見をふまえて、事業計画の検討を進めてまいります。※ 敬称省略

- まちづくりを進めるうえでは、川崎市が土地を保有し、有効に活用できることも重要である。
- JRが高架下を活用する際に、地元との連携が大切であり、利便施設のニーズなど沿線住民も変化するので、10年から20年後のそれぞれの駅のあり方を考えるほうがよい。
- 将来のそれぞれの駅のあり方を考えるうえで、川崎市がまちづくりのビジョンを示す必要があり、丁寧に街の資源を発掘していくことが重要である。(以上、大西)
- 通学路関係の問題は、昨今注目を集めている関心が高い問題であるため、丁寧な説明が求められていると考える。
- 市民に説明する際は、現道の状況が分かる図面、資料で説明した方がより伝わると考える。
- 一般的に歩いて暮らせるまちづくりと言えば、駅周辺から車は排除して自転車と歩行者の通行環境を整備することが望ましい。(以上、中村)
- 高架下活用は、将来のニーズの変化に対応できるよう、フレキシビリティの高い建物が望ましく、若年層が使えるフットサルコートやちょっとした買い物ができる空間などもよいのではないか。(以上、村木)
- 新設区画街路の自転車の通行方法について、整理が必要であり、歩行者の安全性を高めるためにクランクや狭窄部などを整備して、花壇を配置するのはよいのではないか。
- 駅前の一部区間だけを歩行者自転車専用道路とすることも考えられる。車が通行可能としても、一般車は駅前に入れないう規制が一般的である。(以上、瀬田)
- 維持管理の観点からは、地下のトンネルの裏側の点検・維持管理が容易でないのに対し、地上に建てている構造物の方が目視できるため維持管理上の課題は少ない。
- 高架の場合、構造物の意匠面のデザインは、着色するよりも、構造物として合理的でデザイン性の高いものが良く、例えば直線のみで構成されるものよりも曲線を取り入れた方が景観的に受け入れられやすくなることが多い。
- 鋼構造物とコンクリート構造物では、維持管理の面ではコンクリート構造物が有利であり、鋼構造物は、定期的に塗装が必要になるなど維持管理の手間がかかる。(以上、福手)
- 高架化の場合、マンションに対する影響評価は、高架化後の高さで行うなど、丁寧に確認する必要がある。
- 高架化後の影響は、ダイヤが過密なJR中央線などの整備済事例を参考に対策を行うことで十分な対策になる。
- 工事中に、高い位置で稼働する重機等の排出ガスの影響については、常に同じ位置で工事を行っているわけではなく、頻度も少ないことが想定されるので、高い位置で工事をする際の重機等の影響は、特にシュミレーションを行う必要はないと考える。
- レールの鉄粉については、他事例で話を聞いたことはあるが、実際に鉄粉による被害が報告されている事例はなく、整

備後に高欄が設置されることから影響評価までは必要ないとする。

- 大気の現況調査は、中原区と幸区の区役所の観測データを準用しても問題なさそうな位置関係である。もし、観測するのであれば、夏と冬の2季の1週間調査して、両区役所の観測データとの相関性の確認も必要とする。延長が約4.5キロメートルと長いので、中原区と幸区の2地点で観測した方がよい。
- 大気環境についての環境影響評価の際は、近接したマンション、平地などの代表箇所でも2~3点でシュミレーションが必要とする。(以上、北林)
- 現在、南武線はロングレール化されていないが、ロングレール化されることにより騒音の低減が図られると考えられる。
- 弾性バラスト軌道を採用した事例の事前と事後の比較データがあれば、説明し易いのではないかと。
- 軌道に隣接する低層建物は高架化により静かになるが、少し離れた建物では、高架構造が直接見えるようになり、音が伝わり易くなる可能性がある。少し離れた建物に対して音の影響がどうなるか検討すべきである。
- バラスト軌道を採用するとメンテナンスが必要であるが、防振効果だけでなく、防音効果も一定程度考えられる。
- トンネルの出入口の騒音対策を講じる場合、大規模な対策が必要となり対策を行った場合はコスト増となる。
- 高架構造物を覆う騒音対策が考えられなくはないが、費用がかなりかかる。
- 地下化した場合の地盤の振動対策を講じることはかなり難しく、費用対効果が得られない。
- 隣接するマンション等に対しては、高架化により音源が近づくことになるので、基準に基づく高さ以外でも、できれば軌道の高さに近いところの騒音について予測検討すべきである。(以上、吉村)