

京浜急行大師線連続立体交差事業

2期区間に関する説明会

平成30年2月13日、14日、18日に開催した2期区間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、説明会后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。

1 川崎大師駅の京急川崎駅側にある踏切（鈴木町第1踏切）は、除却されるのか。

除却されます。

2 1期区間の踏切数を平面図で数えると11箇所になり、除却数（10ヶ所）と合わないが。

小島新田駅直近の踏切（産業道路第3踏切）は地下化されない区間で、踏切は除却されません。

3 2期区間の代替案はいつ頃決まるのか。

平成31年4月を目途に代替案を取りまとめ、公表していく予定です。

4 川崎大師駅から鈴木町駅まで大変短い距離ですが、この中で急こう配であることを考えているのか。駅の位置は変わらないのか。

駅の位置は基本的に変えておりません。参考資料1を見ていただきますと、川崎大師駅のところからオレンジ色の点線で現在の鈴木町駅に向かっていきます。川崎大師駅を地下化して、地上にある鈴木町駅に向かってスロープであがっていく形になります。

（資料では「すりつけ」という表現で説明しています）短い距離ですけれども鉄道の規定の勾配であがりきれないように検討しているところです。

5 長期計画として大師線地下化を変えず羽田アクセスの計画を検討できないか。

鉄道事業者に意見をお伝えいたします。京急大師線を地下化するにあたり、計画当時、羽田アクセス・臨海部アクセスの具体的な計画等が無かったことから、どちらでも対応できるよう小島新田駅は地上に残したという経緯があったと聞いております。

6 川崎駅の下に地下鉄用の駅が出来あがっているのか。

2期区間は、用地買収等を行なっている箇所が一部ございます。その他は、地下の必要範囲だけ権利を取得（区分地上権）している部分もございます。ただし、トンネルの躯体があるのは、タワーリパークビルの地下部分のみとなります（駅のホームはありません）。その他の地下部分には、躯体はございません。

7 資料1 ページ目に『川崎縦貫道路（高速部）1期事業も事業休止中である』とあるが、どこまでの区間が休止中なのか。今後再開されるのか。

川崎縦貫道路Ⅰ期事業（浮島ジャンクション～国道15号間）のうち、高速部については大師ジャンクションから国道15号間の整備が事業採算性の観点から休止となっております。

その整備再開のためには、Ⅱ期計画（国道15号～東名高速道路間）の具体化が必要であり、国からは外環道東名以南との調整を含めた幅広い検討を行うとの方針が示されています。

本市としても、Ⅱ期計画について、外環道との一本化を含めた検討を要望しているところですが、外環道については既に東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会が設立されており、当該区間の計画の具体化に向けた検討が進められています。

8 国道409号線の港町あたりから川崎大師あたりまでの除草がされていないが、川崎縦貫線の休止によるものなのか。

川崎縦貫道路は、高速部の高速川崎縦貫線と一般部の国道409号から構成されており、一般部につきましては、休止中の高速部に先行して川崎国道事務所が道路拡幅整備などを進めているところです。

除草のご意見については、川崎国道事務所にお伝えいたしました。川崎国道事務所からは、競馬場前の区間から順番に除草を進めている状況であると伺っております。

9 資料1-1に『本町踏切で代替案立案の可能性有』と書いているが、例えば、どのような代替案があるのか。

例として、「本町踏切の鉄道地下化もしくは鉄道高架化」、他には「国道409号を鉄道の上空または地下に通す方法」も想定されます。こうした抜本的な対策は多額の費用と期間を要することから、短期的に効果を発現できる手法も併せて検討したいと考えています。今年度は、周辺の地形などを把握するため、本町踏切付近の測量に着手して、実現可能性を検討してまいります。

10 産業道路に踏切がなくなると、交通の流れが変わると思います。うまく誘導すれば交通の円滑化が図られると思いますので、検討してほしい。

鉄道の地下化・高架化などの抜本的な対策は多額の費用と期間を要することから、御意見にあるように、交通ルートを変えるとか本町踏切を通行する交通量を減らすなどのソフト面の対策も併せて検討したいと考えています。

11 代替案の検討前に2期区間の中止を決めた理由は。

(同様の質問が1件)

市民の皆様に分かりやすく、丁寧に説明するためには、定量的、定性的、客観的に評価を行い、事業の対応方針を判断するに至った背景、理由、課題、今後の対応の方向性など、市の考え方をお示したうえで、意見を頂くかたちが望ましいと考えているところでございます。

市の対応方針については、「川崎市公共事業評価審査委員会」から、妥当との具申をいただいたところですので、今回、地域の皆様へ対応方針や今後の取組について説明を行い、ご理解、ご協力をお願いするとともに、意見を本町踏切等の代替案の検討の参考とさせていただきます。

12 事業協力者への説明も取り入れることを考慮されているのか。

2期区間にかかっている沿線の地権者の方々、企業さん含めましてこの説明会とは別に個別で説明をさせていただく予定です。今後、地権者さんに事業再評価の結果や理由、今後の取組などを説明したいと考えております。

13 今回カルッツができて、バスだけではとても不便だと感じています。

川崎駅東口からカルッツまで、徒歩で約15分、バスを利用した場合で約5分となっています。仮に現在の計画で鉄道を地下化した場合、地上から地下約20mの深さ（建物6階分）のホームに移動して、日中10分間隔で運行される列車で移動して、同程度の深さの新駅から地上まで上がる上下移動の多い動線となります。

また、京急本線の京急川崎駅から駅位置が離れるため、乗り換えの移動距離も現状より増加します。

計画当初と比べて川崎駅前広場の再整備が進み、鉄道とバスの乗り換え利便性が高まっていることなども考慮すると、大師線のルートを変更して新たに駅を設ける必要性は低下していると考えております。

14 川崎縦貫道路（高速部）の整備が進まないと本町踏切の抜本的対策も進まないのか。

川崎市は縦方向に縦貫する高速道路がなく、国道409号をはじめとする一般幹線道路が混雑・渋滞していることから、市内縦方向の交通機能を強化するためにも、長期的には川崎縦貫道路の計画などもございますことから、関係機関と連携を図りながら検討を進めてまいります。

本町踏切の対策を検討するにあたっては、抜本的な対策は多大な費用と長い期間を要することから、短期的に効果を発現する手法や他の計画との整合を必要としない速効的な対策も含め、幅広く検討したいと考えています。

15 一般市民をいれた説明会を行う場合、いつごろになるか。

都市計画変更の手続きを行う際は、都市計画素案について市民への説明会を行うことになっております。代替案の検討内容についても議会や市民の皆様方に説明をさせていただきます。そうした手続きを踏みまして、最終的には2期区間の代替案を取りまとめてまいります。

16 都市計画変更で中止が決まるということか。

最終的に2期区間の都市計画変更がなされますと現在の別線での計画はその時点で正式に廃止となります。

2期区間は事業を中止する対応方針を決定していますが、今後はこの対応方針に基づき、平成32年度以降に都市計画の廃止と、都市計画されていない川崎大師駅から鈴木町駅の地上にすりつける部分の都市計画決定を併せて行いたいと考えています。

17 現在の工事区間（1期①区間）の完成時期と、事業が継続される川崎大師駅周辺の調整は、町会、商店街などの関係者を入れて行うのか。

1期①区間は、平成30年度の地下化切り替え予定で進めています。これにより、車両は産業道路の踏切を一旦停止しないで通行できるようになります。

川崎大師は川崎有数の観光名所であり、沿線には町内会の方々、商業を営んでいる方、企業活動されている方から様々な視点からご意見をいただき、まち全体が発展する方向で進めたいと考えています。様々な関係者の方々に参加いただく場の中で意見交換をしていきたいと考えています。

18 大師駅から鈴木町駅までの区間（1期②区間）の完成予定は？

1期区間は事業認可期間がございまして、現在は平成36年度末となっております。一方で、1期①区間の工事期間は約12年を要しており、1期②区間の延長もほぼ同じです。

工事に伴って生じる地下のガス管、電気の管の移設等の課題や今後の進捗状況に応じて説明したいと考えています。

19 公共事業評価審査委員会の委員の方々は現場状況を見ているのか。

川崎市公共事業評価審査委員会の委員の方々には、それぞれご専門の立場から、客観的かつ専門的な見地から意見を頂くため、大師線連立事業の工事現場だけでなく、2期区間の踏切状況を確認するため、現地の視察を行っております。

また、現状を正確に捉えていただくため、視察中だけでなく、定量的指標や定性的指標等についても別途、説明を行っております。

その他、様々な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。