

説明会での主な質問と回答

令和4年3月17日、18日に開催しました説明会で、皆さまからいただいた質問と回答をお知らせします。

質問● 回答○

【3月17日（木）】（開催場所：中原市民館）

●鹿島田駅のペDESTリアンデッキは地元の反対を押して造ったもので、今回それをまた落として、高架を造るとすると今までやってきたまちづくりを否定するような形になる。いくら200億縮減してもまちが死んでしまっは元も子もない。

○今のペDESTリアンデッキは改札が2階にあり、踏切を跨いで2階にある商店を繋いでいる状況ですが、高架化により改札口が1階になるので、こういった形でペDESTリアンデッキを接続する形がよいのか皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。

●仮線高架工法から別線高架工法に変更した理由は？

○新型コロナウイルス感染症が拡大する中で今後の社会経済状況や本市の長期的な行財政運の見通しが立たないことから、都市計画道路矢向樫島田線の幅員など既存の都市計画を見直して検討した結果、仮線高架工法よりも事業費の縮減と事業期間の短縮が可能な別線高架工法で事業を実施する判断をさせていただきました。

●説明会資料の寸法は正確に入れていただきたい。

○今回はイメージとして書かせていただきました。4月から設計をやっていくので詳細は今後お示しします。

●パークシティー新川崎前に幅10mの道路ができるということにびっくりした。私たちの住環境はどうなってしまうのか。以前の工法はお金がかかるかも知れないけれど、なるべく住環境をそのままにして、それでいて良くなるようなまちづくりをしてほしい。

○道路計画は昭和20年代からあり、パークシティーの前では既に幅15mで完成していますが、南武線を高架化して踏切が取れないと都市計画道路の全線が整備できない状況です。環境に与える影響は来年度に調査や予測などを行い改めて説明します。

●私共住民はあまりこの話を聞いていない。今まで説明会はされたことはありますか。

○見直しをしている最中は新型コロナウイルス感染症の蔓延状況から説明会を開催できませんでしたが、用地買収の対象の方々には郵送で事業の見直しを行う旨を郵送でお知らせ

せいたしました。また、従前の計画の時は平成29年度にオープンハウス型説明会や平成30年度に用地測量の説明会などでお知らせしてまいりました。

●今回の見直しで高架下利用は変わるのか、高架下利用は一つの判断材料になるので、イメージを示していただきたい。

○高架下は基本的にJRの土地ですが、一定程度行政でも使えるルールになっています。高架化まで事業期間だけで16年かかりますので、今後、皆様の意見を伺いながら検討してまいります。

●高架化や工法の変更で周辺地域の資産価値にどのような影響があるか

○そこまでの検討は行っていません。

●資料の断面図は寸法を示している箇所が間違っていないか。

○断面図の表示に誤りがあります。申し訳ありません。訂正させていただきます。

(18日の説明資料、HPに掲載している説明資料は修正いたしました。)

●工事費の比較表で1601億円から1387億円に減額とあるが、工事費と用地費の内訳を教えてください。

○手元に資料がないので後日報告します。

【事業費1387億円の内訳】

工事費 約995億円、用地費 約311億円、その他(管理費など)約81億円

●本日、質疑があったことは、市民全体に伝えた方がよいと思う。

○少しお時間をいただきますが、ホームページで公表させていただきます。

●今の計画だと矢向駅にある「開かずの踏切が」が残ってしまう。矢向駅の高架化を横浜市と協議しなかったのか。

○矢向駅は一部、横浜市域となるため、今回の計画では地上のままとしております。しかしながら、横浜市は尻手駅から矢向駅間を連続立体交差事業の候補区間と位置付けており、本市としては横浜市に同時完成に向けた協力を求めています。

●東側は用地買収の対象がないということでよいか。

○東側に用地買収の計画はありませんが、今後、計画を進める中で施工上、部分的に必要な個所は出てくるかもしれません。

●説明会の回数が少ない。重要なことを回覧1枚で案内したのでは、これから川崎市に住み

たいと思う人も少なくなると思う。川崎市に住みたいと思えるまちづくりをしていただきたい。

○見直しをしている最中は新型コロナウイルス感染症の蔓延状況から説明会を開催できませんでしたが、今後は様々な形で説明会を行ってまいりたいと考えています。私たちも皆様に住みやすいまちづくりを目指しています。

●計画を決めてから説明をするのではなく、住民の意見を聞いてからまちづくりを進めてほしい。踏切除却すればよいとだけ思ってやっていただきたくない。

○通学路となっている向河原の踏切は「開かずの踏切」に起因する交通渋滞等の地域課題を解消するため、事業計画を進めています。様々な御意見があると思いますので、今後も皆様の御意見を伺える場を設けていきたいと思ひます。

●別線高架工法は当初からあったものか、あったとすれば何故、当初は仮線高架工法としたのか。

○別線高架工法は当初からあった工法ですが、昭和20年代から都市計画決定されている道路やペデストリアンデッキなどの既存の都市施設を活かしながら高架化する前提で検討したため、別線高架工法の検討は行いませんでした。今回、既存の都市施設を見直して検討を行い、仮線高架工法よりも事業費の縮減や事業期間の短縮が見込まれる別線高架工法を進める方針といたしました。

●通学路となっている向河原の踏切は「開かずの踏切」の解消まで時間がかかるので、それまでの対策をJRと協力してほしい。

○これまでにJRと連携して踏切を拡幅したり、自転車用の迂回路の整備に取り組んできました。また、「賢い踏切」の導入など遮断時間の短縮についても連携して取り組んでまいります。

●5年間で用地買収とあるが、NECの周りは既に土地が空いているので早めに着工して少しでも早く完成させてほしい。

○向河原駅周辺を先に着工しても切り替えは全線同時に行うため、工期は他の箇所を足引っ張られてしまうが、先に着工することが有利な場合は実施してまいります。

●今回の見直しで用地買収の範囲が広がり何件くらいから何件くらいに増えたか。また、その分、1件当たりの補償費が削られることになるのか。

○用地取得の件数は400件くらいから20件くらい増えたが、補償費は全体の費用が決まっていてその中からお支払するものではなく、交渉時に市の基準を基に1件ごとに算出しますので、今回の見直しで皆様の補償費が下がることはございません。

- 高さが変わることによって日影の影響が変わると思う。いいことばかりではなく、問題点も出していただきたい。
- 来年から環境影響評価を行い、日影や騒音などの環境に与える影響を評価して皆様に説明させていただきます。

【3月18日（金）】（開催場所：幸市民館）

- 先日の地震で東北新幹線の高架橋は現在の耐震基準による改修工事が終わっても損傷している。工事中、一本足で走らせている間に地震が来たらひっくり返るのではないか。
- 阪神淡路や東日本大震災を踏まえて今の構造基準があり、大きな地震に対しても耐えられるよう計画いたします。

- 用地買収の説明が一切ない。しっかり説明してほしい。
- 今回は構造工法を変更して事業を再開することを説明させていただいた。補償に関する説明は今後実施してまいりたいと考えております。

- 今の計画は矢向駅周辺のどのあたりで地上に降りるのか。
- 塚越踏切を越えてから矢向駅に向かって高架橋が下がってまいりまして、矢向駅のすぐ手前で地上にすり付く計画です。

- 高架橋の東側は自転車歩行者道ができるとのことだが、東側の駐車場からは西側の道路に出られるようになるのか。
- 詳細は決まっていますが、現在、東側の敷地から線路側に入出入りしていることはないと思いますので、今よりもご不便をお掛けすることはないと思います。

- 工事中の状況を町内会ごとに詳しく説明してほしい。
- 少し先になりますが、設計がまとまりましたら、施工中の状況などを町内会ごとに説明いたします。

- 総事業費のうちJRの負担、国庫補助があるのかなど知りたい。
- 総事業費のうち関連道路など除いた高架化事業費の約1割をJRが負担し、残りの約半分を国から補助をいただくことを考えています。

- 事業は特別会計を作るのか、一般会計か。
- 一般会計で市費は起債を活用したいと考えています。

- 以前は事業区間を尻手駅から武蔵小杉駅としていたが、今回の説明では矢向駅からとなった。矢向駅前の踏切は横浜市ですが、事業区間に入っていてよかったと思っていた。横浜市は地下鉄3号線を川崎市と共同で進めており、もっと粘り強く交渉して、尻手駅まで高架化してほしい。
- 横浜市は尻手駅から矢向駅間を連続立体交差事業の候補区間と挙げていますので、川崎市としては横浜市に同時完成に向けた協力を求めています。

- 小田急線では高架化で計画していたものを住民の反対で地下となった。南武線は武蔵中原駅あたりでは高架でやっているが、高架は廃墟のようで高架下は使い道がゼロである。高さ8mの高架橋といった万里の長城みたいなものを作るのは時代遅れではないか。
- 地下化については以前から多くの要望をいただき検討していましたが、事業費が当時検討していた仮線高架工法よりも1.7倍ほど高く、用地買収も今の南武線の幅では足りず両側に必要で、用地買収の件数は高架化よりも多くなります。

- 全線を地下化するのが難しければ、南武線を横断する道路を地下化すればよく、その方が用地買収も減るのではないか。労災病院の隣の道路ではやっているではないか。
- 南武線を横断する道路を上げ下げすることも検討しましたが、道路の両側に新たに側道が必要となるため、多くの用地取得が必要となり、対象区間には9個所の踏切がありますが、これらをそれぞれ上げ下げすることは効率的ではなく、また、横須賀線と南武線との離隔、或いは府中街道と南武線との離隔などが狭く、この幅で道路を上げ下げすることは物理的に困難でもあります。

- 高架化は近代的ではない。どこかが原子爆弾を落とすぞという時に地下化はシェルターにもなるといったことも考えて近代都市川崎市としてもう一度考え直すべきである。職員は頭が凝り固まっている。
- そこまでの検討は行っていません。

- 将来必ず来ると言われている大地震で高架橋は壊れることを考えれば、地下化の事業費が2倍、3倍であっても高くない。現に先日の東北の地震で高架橋が壊れている。以前からずっと地下化の話をしているのに市は全く検討していない。職員は頭が固まっている。
- 今回、仮線高架工法を見直し、別線高架工法の説明を行っていますが、説明会は平成28年度からスタートさせていただいて、仮線高架工法その他、地下工法、直上高架工法3つの案の比較検討を行い、費用のほか、用地取得の件数が最も少ない仮線高架工法を採用することを説明させていただきました。

●今回、検討期間が約1年で計画変更して事業を進めること決定したが、決定する前にもっと地元への説明責任があるのではないか。新計画になって用地買収が必要な方が増えているのに説明期間が短すぎる。皆さん誤解されているが、高架下が全部自由に使えるのではなく、高架化でも地下化でも通り抜けができるのは、踏切のところだけで、それを説明する必要があるのではないか。

○見直しをしている最中は新型コロナウイルス感染症の蔓延状況から説明会を開催できませんでしたが、今後は様々な形で説明会を行ってまいりたいと考えています。

●自動車交通量はコロナの影響をあまり受けなかったと説明があったが、鹿島田踏切では減っている実感がある。最新のデータを示すべき。

○A3資料の2枚目に各踏切の自動車交通量を示していますが、各踏切でバラツキがあり、確かに鹿島田踏切ではコロナ前より減っています。ただ、神奈川県全体のデータとして、コロナ前に比べて平日の自動車交通量が94%というデータもあり、全体として自動車交通量はあまり変化が無かったと判断しました。

●40年くらい前は塚越踏切では交通量も多くて、踏切を子供たちが渡るのはとても危なかった。今は東小倉小学校ができて通学路に踏切を使わなくなり、また人口もこれからどんどん減っていく。本当にこのまま進めてよいのか。私たちは住む場所を奪われ、ちょっと心が痛む計画だと思う。幸区のため、後で後悔することが無いようよく考えてお願いします。

○今後も定期的に交通量の調査を行い事業の必要性をチェックしながら進めていきたいと考えています。

●鹿島田駅周辺で西側に最大で12m拡幅とありますが、どのくらい広がるのか。

○A3資料の5枚目に破線でイメージを示しておりますが、一番広がる箇所が12mで全体が12m広がるものではありません。

●鉄道が西側に5m移動するイメージがわからない。鉄道が5m近づくとパークシティーの線路側では電車に乗っている方と目が合ってしまうのでは。

○大体ですが、鉄道との敷地境界から5mくらいです。パークシティーの前ですと線路との間の幅15mの道路が幅10mになります。

●今回の計画変更の内容は分かったが、計画にかかった人たちの全財産を取られ、どこへ行けばいいのかといった話を聞いて、市で決めたことだからと説明するのではなく結果を知らせる前にもっと時間をかけて丁寧に進めてほしい。

○説明会は関係地権者を対象に20回程行いまして、その他、個別にも対応させていただい

ています。また、今後、コロナの状況もございましたが、今回のような大規模説明会の他、オープンハウス型説明会も再開させていただき、説明会で出たご質問や回答は、少しお時間をいただきたいと思いますが、ホームページでお示しするなど、情報発信してまいりたいと考えております。

- 最近 JR もスマート踏切とか、いろいろと考えている。私の家の前では快速電車が必ず 1, 2 分止まるが、これは鹿島田踏切の通過を上下線同時にしているのではないかと踏切対策を他に考えれば立体化は本当に必要なのか？必ずしも必要ではないのではないかとと思うが、どうも立体化ありきで話をされていて、もう 1 度白紙に戻してほしい。
- 確かに JR も踏切の遮断時間短縮に取り組んでいて、昨年度は平間駅前踏切に遮断時間を短縮する装置を導入して、それまで情報番組で取り上げられていたような遮断中に多くの人が踏切をくぐってしまう状況は改善しました。ただ、それでも開かずの踏切である状況は変わらず、高架化による踏切課題の解消は必要と考えています。
- テレビで見たが、国土交通省は 2600 箇所踏切があると言っていた。その中で平間駅前踏切に 1000 万以上の費用を掛けることはないのでは。国土交通省の中でも平間駅前踏切はトップではない。
- 国土交通省は踏切の順位付けはしていないが、平間駅前踏切など計画区間の踏切をピーク時間が 40 分以上の「開かずの踏切」などの課題がある踏切として、法律による指定をしています。様々な対策を検討した結果、計画区間に 9 箇所踏切があることから、連続立体交差が最も合理的な対策と判断しました。
- 他の方法を考えないのか。考えが一直線で柔軟性がない。
- 平成 28 年度に様々な対策について説明させていただき、その後、仮線高架工法を進めることを決定いたしました。今回は 1 日でも早く踏切の課題を解消するため、更なる事業期間短縮の検討を行った結果、工法の変更を行うことを説明させていただいた。
- それはもう間違いです。間違いという指摘をしたことをきちんと公表してください。
- 少しお時間をいただきますが、ホームページで公表させていただきます。