これまでのオープンハウス型説明会での主な質問及び回答について

これまでに開催しましたオープンハウス型説明会で、来場者の皆さまからいただいた質問等をお知らせします。

【事業に関すること】

（質問１）南武線連続立体交差事業のスケジュールを教えて欲しい。

（回答１）令和 7 年 1 月 17 日に事業認可取得（事業着手）後、関係権利者の方々を対象とした用地補償説明会を開催し、現在、高架化工事に必要となる用地の取得を進めております（令和 6 年度～令和 10 年度）。
高架化工事に必要となる用地の取得後は、令和 11 年度の下り線高架化工事の着手、令和 15 年度の開かずの踏切の解消、令和 20 年度の踏切の除却、令和 21 年度の完成を計画しております。
また、関連する都市計画道路については、早くとも開かずの踏切が解消された後に、整備を進めてまいります。

（質問２）関連する都市計画道路の整備スケジュールは？（また整備スケジュールの考え方は？）

（回答２）関連する都市計画道路については、南武線の下り線を高架化し、開かずの踏切が解消された後、整備を進めてまいります。
関連する都市計画道路は、開かずの踏切が解消される前に整備を進めた場合、踏切に起因する渋滞が悪化する恐れがあることから、早くとも開かずの踏切が解消された後に、整備を進めることとしており、令和 11 年度から高架化工事に必要な用地以外の用地取得を進め、令和 24 年度の完成を計画しております。

（質問３）上り線から高架化した方が、片側を高架化した時の踏切遮断時間が短くなると思うので、上り線から高架化して欲しい。

（回答３）本事業においては、別線高架工法による高架化を計画しており、施工にあたっては、現在の南武線の西側にある都市計画道路などの道路用地を活用したいと考えております。そのため、現在の南武線の西側にある下り線から高架化工事を進めてまいります。

（質問４）別線高架工法の方が、早くて安いというのであれば、当初から、仮線高架工法ではなく、別線高架工法を採用するべきだったのではないか？

（回答４）当初計画においては、既存の事業計画（都市計画道路矢向鹿島田線）などを踏まえ、仮線高架工法による高架化を計画しておりましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受け、既存の事業計画等に捉われず、見直しを図ることとし、更なる事業費の縮減と事業期間の短縮に向けた検討を行ったことで、別線高架工法による高架化を採用することといたしました。

（質問５）事業費を教えて欲しい。また、鉄道事業者の負担はあるのか？負担があるのであればその金額は？

（回答５）事業費については、連続立体交差に要する費用と、関連する都市計画道路の整備に要する費用とを合わせ、現時点で約 1,387 億円を見込んでおります。
鉄道事業者の負担については、国の基準において、高架化した後の高架下貸付益額等を鉄道事業者の負担としており、本事業においては、連続立体交差に要する費用に対して、9 %の負担としております。

（質問６）鹿島田駅のペデストリアンデッキの一部を撤去するとあるが、将来的にどのようになるのか？工事期間中はどのようになるのか？
（回答６）鹿島田駅のペデストリアンデッキについては、鉄道高架橋の上下を通す案や鉄道橋をさらに高くするなどの検討を行いましたが、バリアフリーの確保や事業費の増加、駅ホームへのアクセス性などの課題があり、鉄道を跨ぐ部分については、復旧が困難です。
そのため、鉄道の高架化に伴い改札口が地上レベルに変更となることを踏まえ、現在、駅まで接続しているペデストリアンデッキにつきましては、改札口のある地上レベルの駅前に接続させる方針としております。
高架橋を築造する際に鉄道を跨ぐ箇所と都市計画道路矢向鹿島田線を跨ぐ箇所はペデストリアンデッキが支障となるため、工事に伴いデッキの撤去が必要になりますが、なるべく既存の施設を存続できるよう検討したいと考えております。

（質問７）鹿島田駅のペデストリアンデッキに関する方針において、エスカレーターの設置予定は？
（回答７）鹿島田駅のペデストリアンデッキに関する方針においては、バリアフリーの観点からエレベーターを設置することとしております。
エスカレーターについては、地域の皆さまの御意見を伺いながら、エレベーター等の施設の配置計画などを踏まえ、検討してまいります。

（質問８）高架化した後の平間駅の改札口の位置は？
（質問８）平間駅の位置につきましては、現在とほぼ同じ位置を計画しておりまして、改札口の位置につきましても、現在の位置と大きく変えることなく、都市計画道路大田神奈川線側に向けて設置する計画としております。

（質問９）線路を高架化するとどのぐらいの高さになるのか？
（回答９）地上から高架橋の高欄（壁の部分）までは約１０ｍになります。一般的なマンションの３階天井高（約９ｍ）より少し高い位置となります。

（質問 10）線路を高架化することによる日照への影響は？
（回答 10）南武線の矢向駅～武蔵小杉駅間については、概ね南北方向に線路があり、本事業の実施にあたっては、西側には、都市計画道路矢向鹿島田線や、幅員６ｍの区画街路を、東側には、幅員５ｍの自転車歩行者道を新たに設置する計画であり、環境影響評価においては、補償を要するような日照への影響はないものと予測しております。

（質問 11）マンションの住民だが、今より線路の位置が近くなり、さらに高くなるので、騒音が大きくなるのでは？
（回答 11）本事業の実施にあたっては、軌道にロングレールを採用するとともに、レールの重軌条化、弾性バラスト軌道の採用などを計画しており、環境影響評価においては、現在の騒音レベルより低下するものと予測しております。

（質問 12）騒音・振動について、供用開始後の実測値が、環境影響評価の予測値を上回った場合、どのように対応するのか？
（回答 12）本事業の環境影響評価においては、供用開始後、騒音や振動の調査を計画しております。
供用開始後の調査において、環境影響評価の予測値を上回るような騒音や振動が測定された場合においては、原因を調査し、調査結果に応じて、原因の解消や対策を行うことなどにより、騒音や振動が環境影響評価における環境保全目標（事業前の現地調査値）を下回るようにいたします。

（質問 13）線路を高架化することにより、目隠し版（のぞき見防止）は設置するのか。
（回答 13）線路の高架化により、目隠し版の設置は検討しておりませんが、皆さまからのご要望や他事例も踏まえながら、検討や設計を進めてまいります。

（質問 14）中丸子老人いこいの家の移転先は？いつ移転するのか？
（回答 14）連続立体交差事業の実施により、ＪＲ向河原変電所の移設が必要となるため、現在の中丸子老人いこいの家を変電所の移設地として、計画を進めており、中丸子老人いこいの家については、令和 7 年 10 月に線路の反対側の市有地へ仮移転し、事業を継続しております。

（質問 15）高架下はどのように利用されるのか？また、南武線の東西を行き来できるところを多く設けて欲しい。
（回答 15）高架下については、鉄道事業者の土地となりますが、国の基準に基づき、鉄道事業者の利用のほか、一定の割合で公共利用することができるものとなっており、社会環境の変化や地域のニーズなどを踏まえた活用が図られるよう、今後、鉄道事業者と協議・調整を行ってまいります。
また、高架下における店舗などの活用については、鉄道事業者において検討が進められていると伺っております。
南武線の東西の行き来する機能については、これまで踏切があった位置に加え、新たに東西を往来できる道路等を計画しておりますが、今後においても、東西の往来機能の確保について検討してまいります。

（質問 16）矢向駅前の踏切など尻手駅から矢向駅間も立体交差化して欲しい。また、矢向駅の東側にも改札口を設置して欲しい。
（回答 16）連続立体交差事業は、踏切に起因する道路渋滞の解消等を目的として、道路を管理する者が、道路と鉄道とを連続して立体交差化する事業です。
横浜市域の尻手駅から矢向駅間については、横浜市が「踏切整備計画」を策定し、「矢向駅周辺」を「連続立体交差候補区間」として位置付けられているものの、現時点では、優先的に事業化を検討する区間にはなっておりません。
そのため、本市といたしましては、横浜市域と本市域の同時完成について、引き続き、横浜市に働きかけてまいります。

（質問 17）南武線の第 3 京浜より北側（立川駅側）の連続立体交差の予定は？
（回答 17）本市では、現在、本事業のほか、京浜急行大師線において連続立体交差事業を行っており、連続立体交差事業については、多くの費用と長い期間を要する事業であることから、現時点で、新たな区間の連続立体交差の事業化を検討できる状況ではないと考えております。

（質問 18）南武線を 8 両編成にした場合に対応できるのか？
（回答 18）本事業においては、現在の南武線の 6 両編成に基づいて、駅などの施設を計画しております。
南武線を 8 両編成にする際には、駅などの施設について、8 両編成に対応する改良が行われるものと考えております。

（質問 19）長い事業になると思うが、この事業は継続してやるのか。途中で頓挫したりしないのか。
（回答 19）南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差化する本事業により、9 箇所の踏切を除却し、道路交通の円滑化や地域分断の解消等の安全で利便性が高く災害に強いまちづくりを推進するため、都市計画法に基づき都市計画決定し、都市計画事業として実施している事業になります。現在、用地取得に着手しており、引き続き関係機関と連携しながら事業を推進してまいります。

（質問 20）鉄道事業なのに、なぜ川崎市が事業者なのか。鉄道事業者は説明会などに来ないのか。
（回答 20）JR 東日本南武線連続立体交差事業の矢向駅から武蔵小杉駅間では、開かずの踏切に起因する道路渋滞の解消等を目的として、道路を管理する者が、道路と鉄道を連続的に立体交差化する都市計画事業です。
そのため、本事業は道路管理者である川崎市が「事業主体」となり、「道路整備」の一環として施行するものであり、説明会や地域の皆様への情報提供についても、事業主体である川崎市が実施しております。
なお、必要に応じて、鉄道事業者にも説明会等へ参加いただくことがあります。

（質問 21）スケジュールどおりに事業は進んでいるのか。
（回答 21）令和 6 年 1 月 17 日より都市計画事業認可を取得し、現在、高架化工事に必要な用地の取得などを進めているところでございまして、引き続き、令和１１年度の工事着手、令和 21 年度の事業完了を目指し、取り組んでまいります。

【用地補償に関すること】
（質問１）一般的な補償の流れについて説明して欲しい。
（回答１）一般的な補償の流れについては以下のようになります。

●用地測量及び物件調査
土地の形状や、建物等の用途や権利関係等について、用地測量及び物件調査をさせていただきます。

●面積・数量等の確認
用地測量及び物件調査が完了しますと調査等の結果を土地の権利者、物件の所有者等の方々に確認していただきます。

●補償金の算定
国が定めた補償基準を準用した、川崎市の事業の施行に伴う損失補償基準に基づき、土地価格、物件移転等の補償金を算定いたします。

●補償金の提示・説明
土地価格や建物等の補償金を算定後、それぞれの権利者ごとに補償内容、移転方法、補償金の支払方法等について説明いたします。

●契約の締結
御提示した補償金について、了解が得られますと所定の契約書に署名・押印（実印）していただき契約が成立します。

●土地の登記
お譲りいただいた土地の所有権移転の登記は川崎市が行います。

●補償金の前金の支払い
補償金を前払いする場合、土地代金については所有権の移転登記完了後、物件移転等補償金については契約締結後、契約額の７０％以内の範囲でお支払いいたします。

●建物等の移転、土地の引渡し
契約で定められた期限までに、建物等を移転していただき、更地の状態で土地の引渡しをしていただきます。

●土地の引渡しを受けたのち、更地であることを確認してから、残金をお支払いいたします。

（質問２）移転先の物件情報を教えて欲しい。
（回答２）民間事業者と連携し、相談窓口の設置、移転先に関する相談やニーズに的確かつ迅速に対応できる体制の構築など関係権利者の皆様から御協力を得られるよう、寄り添った対応と丁寧な説明を行ってまいります。

（質問３）移転先地については、市側で確保して欲しい。
（回答３）損失の補償は、「川崎市の事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき、原則として、金銭としておりますので、御理解くださいますようお願いいたします。
また、民間事業者と連携し、相談窓口を設置するなど、移転先に関する相談やニーズに、的確かつ迅速に対応できるよう努めてまいります。

（質問４）市営住宅への斡旋などあるのか。
（回答４）市営住宅等の入居につきましては、川崎市営住宅条例において、申込資格を満たし、都市計画事業の施行に伴う住宅の除却に該当する者を公募によらないで入居させることができるとしております。

（質問５）連立事業のために移転するのに、持ち出しはしたくない。
（回答５）損失の補償は、権利者の皆様が所有する土地と建物について、現在の状況を適正に評価のうえ土地価格、物件移転等の補償金を算定いたします。

（質問６）解体は市側で行ってもらい、その費用は補償費から相殺して欲しい。
（回答６）損失の補償は、「川崎市の事業の施行に伴う損失補償基準」に基づき、原則として金銭補償としておりますので、解体につきましても御協力をお願いいたします。

（質問７）借家人に対しては、どのような対応をしてくれるのか。
（回答７）移転していただくこととなる借家等に居住されている方には、賃借を継続することが困難と認められる場合、新たな借家等に移転していただくうえで必要な費用（一時金等）の補償をいたします。