

地下鉄3号線延伸による 麻生区のまちづくり

次世代へつなぐ

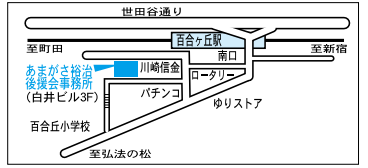
<裏面もご覧下さい>

- ・横浜市は整備すべき路線と考えています
横浜市に直接確認しました。
- ・路線決定が早期整備のポイント

市役所内 〒210-8577 川崎市川崎区宮本町 1
 事務所 〒215-0011 川崎市麻生区百合丘 1-20-7
 ホームページ: <http://www.e-amagasa.net/>
 Eメール: amagasa@khaki.plala.or.jp

TEL 044-200-3355 FAX 044-245-4135
 TEL・FAX 044-955-2417

後援会事務所 ・小田急線百合ヶ丘駅下車徒歩1分、
 ・川崎信用金庫百合ヶ丘支店並び、白井ビル3F



発行所 民主党川崎市議会議員団事務局

平成26年7月22日横浜市ではあざみ野、新百合ヶ丘間の調査着手を決定いたしました。この時点で横浜市が川崎市へ求めているスタンスについて懇意にしている横浜市議会議員を通じて確認を取りましたところ、「横浜市として調査関係の予算をいただいておりますが、準備が整いまして、8月下旬から調査に入る」となり記者発表させていただきます。川崎市とは引き続き協議を重ねていくところですが、事業化を検討する

横浜市はルート検討、地質調査、航空測量を実施

皆様にかかれましてはいかががお過ごしでしょうか。さて9月から実施させていただきます横浜市営地下鉄3号線へのルートなどを含めたアンケート結果を一旦取りまとめを行いましたのでご報告させていただきます。今回の集約はわずか2ヵ月半ではありますがが大勢の皆様からこの調査に對して回答をいただきました。心から感謝申し上げます。ご返送、ご持参頂いた御意見は一枚一枚すべて目を通し、スタッフ皆で慎重に集約させていただきますが、非常に参考になる点が多く、統計上も充分かつ大変貴重なデータとなったと思えます。真摯にご検討を頂きましたこと冒頭心より御礼申し上げます。

あざみ野駅には地下鉄の延伸建設のためにシールドマシンの発進口が出来上がっております。工事着手には終着駅である新百合ヶ丘駅の位置を確定しなければなりません。また、麻生区内の中間駅について、住民の要望や需要、経済効果の観点での必要性から、その位置などを積極的かつ主体性に検討を進め、「川崎市のまちづくり」として早期に作り上げる必要があるのです。事業主体は横浜市交通局が行っていくことは必然と思えます。国において

川崎市のまちづくりとして主体的に積極的整備推進を

①ルートについては、検討中です。
 ②地質調査のうちボーリング調査については9月に実施済みです。
 ③空中写真測量については、11月に調査着手したところなので来年度も引き続き実施していく。



民主党
川崎市議会議員

あまがさ裕治

新たな、安定的な税収確保に、 地下鉄延伸は不可欠な整備です

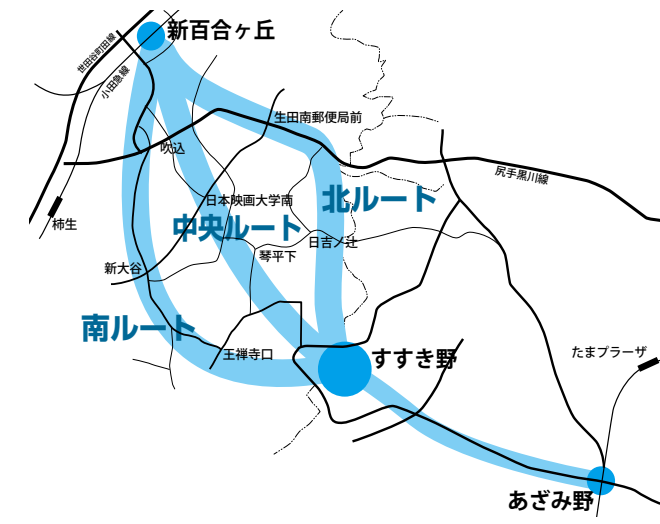
「次世代につなぐ」広域的まちづくりを進めるために麻生区はこれまで区画整理事業等による良好な住宅街を形成しながら、文化・芸術の街としても発展してきました。しかしながら全市の中でも急速な高齢化が進展し、向こう三軒両隣のうち半分が空き家の地域も出ています。土地の資産価値も、これまでのように「駅近」など利便性や環境で評価されるだけではありません。場所によってはすでに地区計画による敷地面積の規制などから取引困難になり、土地価格が値崩れしている地域も出てきています。

「次世代につなぐ」とは、3号線の延伸により街が活気を吹き返し、新世代が再び住みたい街を作る。また、今住んでいる人にとっても交通網の結節による経済効果により良好な固定資産を担保することが必要と考えます。また、ほとんど売却資産が残っていない川崎市にとっても、新たな街づくりによって安定的な固定資産の確保が果たせれば、税収の増加につながることもできるのです。

阿部前市長の時代に武蔵小杉は再開発が進み新たな安定的な固定資産税を確保しています。町田と新宿の間にある新百合ヶ丘が、二子玉川やたまプラーザと並ぶような街づくりとして転換が出来るか、駅南北ロータリーの再構築とともに北口再開発は大きな課題といえます。

「賛成」が9割を超えました。再整備をすべきだという意見を多く伺ってきましたが、予想以上の結果です。普通の施設等では、「近くに住んでいる人は賛成か反対」に分かれ、「遠い人は無関心」という傾向が現れがちですが、地下鉄延伸計画については、設問5で聞いた「3ルートの範囲に住んでいるかどうか」にかかわらず、「賛成」は賛成という結果です。想定コースの選択の結果にも居住エリアでの差異がほとんどありません。回答していただいた皆さんが、真摯に検討してくださった現れです。

9月の区民アンケート中間報告 地下鉄延伸 92%が「賛成」



「賛成」が9割を超えました。再整備をすべきだという意見を多く伺ってきましたが、予想以上の結果です。普通の施設等では、「近くに住んでいる人は賛成か反対」に分かれ、「遠い人は無関心」という傾向が現れがちですが、地下鉄延伸計画については、設問5で聞いた「3ルートの範囲に住んでいるかどうか」にかかわらず、「賛成」は賛成という結果です。想定コースの選択の結果にも居住エリアでの差異がほとんどありません。回答していただいた皆さんが、真摯に検討してくださった現れです。

「設問1」 事業費は、私の試算として総事業費1500億円中、本市300億円程度の見込みで、起債を含め長期間で応分負担も妥当な事業といえます。川崎市域についても、川崎市が自ら地質調査など実質的な予算確保を行う時期にあると思いますが、地下鉄延伸による新たな再整備を推進させることに賛成ですか？

選択項目	総計		北ルート		中央ルート		南ルート	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
住んでいる	238	45.8%	51	49.0%	125	45.5%	48	44.4%
住んでいない	255	49.0%	47	45.2%	136	49.5%	58	53.7%
無回答	27	5.2%	6	5.8%	14	5.1%	2	1.9%
合計	520	100.0%	104	100.0%	275	100.0%	108	100.0%

選択項目	総計		賛成		反対		どちらでもない	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
住んでいる	238	45.8%	214	44.8%	19	65.5%	4	44.4%
住んでいない	255	49.0%	245	51.3%	5	17.2%	5	55.6%
無回答	27	5.2%	19	4.0%	5	17.2%	0	0.0%
合計	520	100.0%	478	100.0%	29	100.0%	9	100.0%

総計と各回答の構成比がほとんど変わりません。住んでいる地域にかかわらず、回答者が事業推進の是非、路線のルート選択を検討したことが分かる調査結果です。

ホームページ、SNS でも情報発信しています

- ホームページ「あまがさ 川崎市」で検索
http://www.e-amagasa.net
- Facebook「雨笠裕治」で検索
- Twitter「@amagasayuji」で検索
- メールでご意見もお寄せください。amagasa-@khaki.plala.or.jp

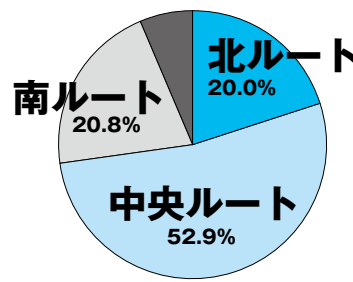


約束・実現の 行・動・宣・言

区民アンケート調査結果中間報告

9月から麻生区内全域で独自調査を実施しました

「設問2」ルート確定には今後も様々な調査検討が必要です。現時点での路線決定条件等の情報から、麻生区内のルートを下記の3ルートと想定してみました。自宅から近く、便が良くなるからという視点のみではなく、沿線の開発（再開発、乗降客の安定的な確保など）、麻生区のこれからの発展という視点に立ったとき、どの路線が良いと考えますか？



（9月のアンケートでは「中央ルート」を「最短ルート」と表記しましたが表現を改めます）

「中央ルート」は途中、白山のグリーンタウンを通り、最短で結びます。ほとんどが住宅地の中を通過するので、権利関係の調整が問題に

市営地下鉄3号線延伸計画の概要

横浜市の取組について、横浜市都市整備局に直接確認しました。「横浜市における鉄道を軸とした交通体系」をまとめ、2014年2月17日に公表しました。その概要を整理すると、

- 1 路線の役割
- 広域的な鉄道ネットワークの形成
- 横浜と川崎北部・多摩地区を結ぶ新たな都市軸が形成される
- 新幹線へのアクセス機能の強化
- 川崎市北部・多摩地区などの広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能が強化される

新百合ヶ丘駅発の所要時間の短縮

	現行(乗換あり)	開通後(乗換なし)
あざみ野	約30分	約10分
新横浜	約40分	約25分
横浜	約50分	約40分

2 路線の効果
新横浜へ大幅な時間短縮で新幹線へのアクセスが格段に改善。あざみ野・新百合ヶ丘間が、横浜線・南武線を経

由せず、直接移動することができ、事故、災害時の代替経路の拡充。
3 路線の事業性
市営地下鉄3号線のあざみ野〜新百合ヶ丘への延伸需要規模は45〜53千人/日(輸送密度)。現在の相鉄いずみ野線と同規模です。概算事業費はおおむね1300〜1500億円、累積資金収支は23〜31年目で黒字転換すると試算。広域的な交通利便性の向上が期待される路線であり、かつ事業としての採算性が比較的高いことから、優先度の高い路線とする。また、沿線バスネットワークと合わせた利便性の高い交通体系を構築するとともに、鉄道整備と合わせた駅周辺のまちづくりを検討すると考えています。

途中駅を想定し、利便性、経済効果を検証する実現可能調査を

「設問4」選択したルート上に駅をもう1か所駅を建設する可能性が有ります。どのような場所を想定されますか？

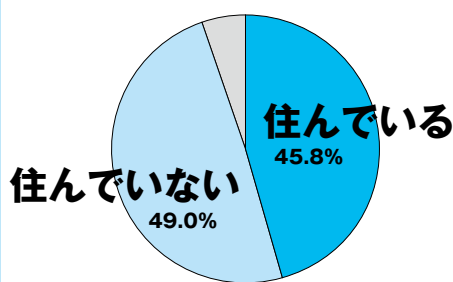
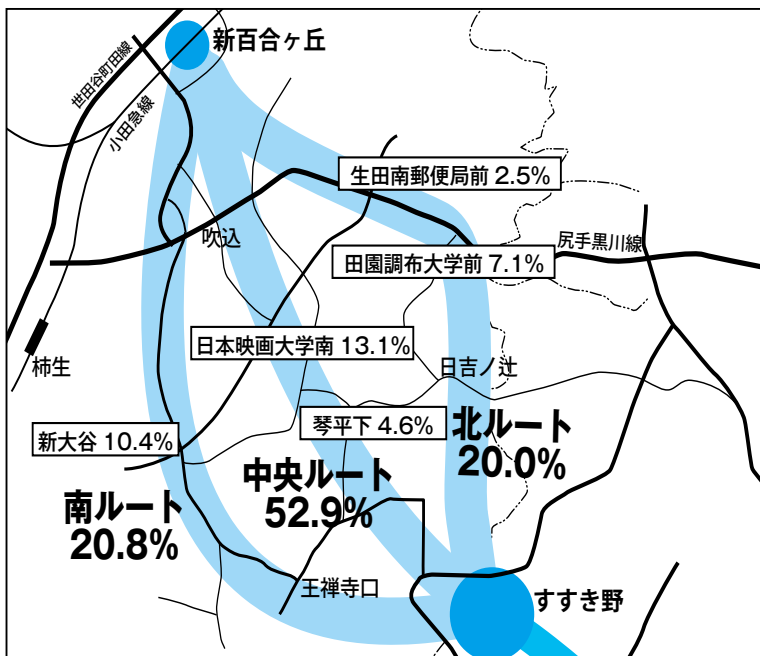
設問4の「途中駅をどこに想定するか」ということが、設問2のルート選択の判断になったと考えられます。

「中央ルート」を選択した人は「日本映画大学南」「琴平下」「南ルート」を選択した人は「新大谷」「北ルート」を選択した人は「田園調布大学前」「生田南郵便局前」を想定しています。

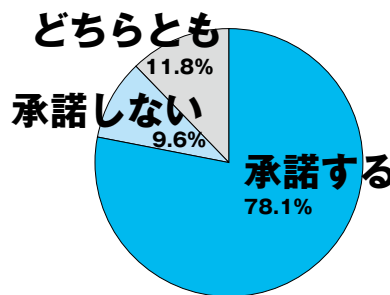
このことから、麻生区の発展の視点にたつて途中駅を想定し、利便性、経済効果などを検証するフェイジビリティ・スタディー(プロジェクトの実現可能性を事前に調査・検討すること)、「実行可能性調査」を、早急に進め、路線決定をして行くべきだということです。

選択項目	総計		北ルート		中央ルート		南ルート	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
日本映画大学南	68	13.1%	1	1.0%	65	23.6%	2	1.9%
琴平下	24	4.6%	0	0.0%	23	8.4%	1	0.9%
新大谷	54	10.4%	0	0.0%	0	0.0%	54	50.0%
生田南郵便局前	13	2.5%	13	12.5%	0	0.0%	0	0.0%
田園調布大学前	37	7.1%	33	31.7%	3	1.1%	1	0.9%

※各ルートの構成比は各ルートの選択者総数との割合



「設問5」あなたは3ルートの範囲にお住まいですか？
想定3ルート内だけでなく、麻生区全域から多くの回答をいただき、皆さんの関心の高さを実感しています。



「設問5の1」(設問5で「住んでいる」と答えた方にうかがいます) 調査に基づき、十分な騒音振動対策が施されれば、「ご自分の敷地の下を通過することをどう思いますか。」

自分の敷地の下を通過することについて聞いていますが、推進に「反対」(全体の5.6%)の方の半数は、自分の敷地の下を通過することを「承諾しない」(全体の2.6%)と回答しています。敷地内の下を通過することを承諾しない方がいるということは、ルート決定を進める上で、十分に配慮する必要がある点だと考えます。

調査の概要
調査方法: アンケートを掲載した麻生通信(平成26年第3号)を、麻生区内に5万4千枚を個別ポストで配布。郵送とFAXで返信。
調査時期: 平成26年9月~
有効回答: 520通(平成26年11月20日まで)

【お願い】
1人でも多くの方の意見をうかがいたいと考え、調査を継続しています。まだ回答をしていないという方には調査票をお送りしますので、住所、氏名をFAX、メールなどでお知らせください。