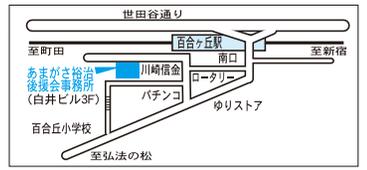




発行所/みらい川崎市議会議員団事務局  
 〒210-8577  
 川崎市川崎区宮本町1番地 川崎市役所第二庁舎内  
 TEL:044-200-3355 FAX:044-245-4135

百合丘事務所 〒215-0011  
 川崎市麻生区百合丘1-20-7 白井ビル3F  
 小田急線百合丘駅下車徒歩1分  
 TEL・FAX:044-955-2417  
 メール: amagasa@khaki.plala.or.jp



ホームページ: <http://www.e-amagasa.net> Facebook、ツイッターでも情報発信しています。

# 市内ルートは川崎市が事業推進を! まちづくりの視点がないと開業時期は守れない!

今年1月に、横浜市営地下鉄3号線(ブルーライン)の延伸事業の「概略ルート」と「駅位置」が発表されました。ルートは、単に線を引いただけであり、駅位置はエリアが直径約500mという広い円で示されたのみで具体的な場所が確定されていません。3月の川崎市議会の代表質問と私の質問で確認しました。この段階で実に具体性のない答弁です。事業の促進を意識し進める必要が求められているのに、実態に即した詳細な内容が無いままの市の判断は二度手間にすぎず仕事として稚拙なものと言わざるを得ません。

新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりの方針づくりについて、用地取得は4、5年先からという答弁。少しでも早い開業に向けて、しっかりと事業の進捗をチェックしていかなければなりません。

## 1) 今後、具体的なルートと駅位置はどのような調査と手法で決まるのか?

**まちづくり局**> 地質調査や、航空写真測量等に加え、技術基準の適合や施工性、権利設定の容易性などを考慮しながら、事業主体の横浜市が具体化する。川崎市は早期事業着手に向け連携する。

**あまがさの考え**> これまでも、私は一日でも早く開通させるには用地取得が少ないルートをイメージして臨むことが不可欠であることを主張し続けて参りました。繰り返になりますが、交通政策審議会で横浜市営地下鉄3号線延伸に対する答申が出される段階で、私は国土交通省の鉄道課長から「事業を早期に進めていくためには民地の下をなるべく避けたルート選定は重要な事項であり、これを踏まえて計画しなければ反対運動にもつながる可能性もあり、何年もの遅れにつながりますので注意してください」と言われました。大前提として考慮しておかなければならないことですよ、と念を押されたわけです。

下の航空写真を見てください。これまで私の質問に対し地下鉄の工事幅は最低でも8メートル必要と答弁がありま

した。これを元になるべく工事幅が確保可能な都市計画道路尻手黒川線を中心に仮のルートを想定し考えても今回決められたルートのヨネッティー王禅寺付近の中間駅から新百合ヶ丘駅を結ぶラインには住宅が密集しているのです。どれだけの用地交渉が必要になるでしょうか。

## 2) ルートや駅位置の環境影響評価手続きと都市計画手続きの時期は? 用地交渉は?

**まちづくり局**> 手続きに一般的には4、5年かかる。用地取得についてはその後、横浜市が行う。川崎市域内は、横浜市と協議調整し、協力して進めていきたい。

**あまがさの考え**> これだけ何度も指摘してきているのに、市はルート選定において用地取得の容易性は評価項目とするものではないと答弁しています。さらに用地取得は横浜市が行うものと説明しています。市内の状況をより知っているはずの市は、協力するというスタンスにとどまるのでしょうか? 「ルート選定の大前提として現地をよく調査のうえ、民地の下を極力避ける視点を持つように改めるべき」ということを再度強調しておきます。



## 今年度中にルート決定! 川崎市の説明に対して 皆様のご意見を!



川崎市議会議員  
**あまがさ ゆうじ**



## <2030年度開業目標。着工は5年後以降>

### 3) 工事着工の予定時期は?

**まちづくり局**> 4、5年かかる手続き終了後、2030(令和12)年度の開業目標に向け、工事を進める。

**あまがさの考え**> この開業目標を確実に、できればさらに早い開業を目指すためには、ルート選定と駅位置を川崎市が主体的に検討し、横浜市と協議すべきです。

## <駅工事は開削。工事ヤードや南口の交通機能維持が課題>

### 4) 駅前に用地がないので、開削しない工法はあるのか?

**まちづくり局**> 地下鉄の駅は開削工事が一般的。

### 5) 工事をするための暫定バスロータリーなどの考え方は?

**まちづくり局**> 新百合ヶ丘駅周辺の事業上の課題は、①施工時の工事ヤードの確保②南口広場など、駅周辺の交通機能維持がある。

## <来年度に駅周辺まちづくり方針発表>

### 6) 延伸事業と新百合ヶ丘の再開発を事業推進にあたりどう検討するのか?

**まちづくり局**> 広域拠点としての交通結節機能のあり方なども2021(令和3年)年度に「新百合ヶ丘駅周辺のまちづくり方針」を策定する。

**あまがさの考え**> あざみ野駅を参考に新百合ヶ丘新駅の大きさを赤い四角で表してみました。開削(その部分を上から掘っていく)工が必要だとすると、もし、南口ロータリーの位置に駅を造ろうと思うと、ロータリーの半分以上をつぶして穴を掘らなければなりません。ロータリーを活かしてOPAやエルミロードの裏の道を開削するには、道路幅だけでは足りません。これだけの大工事になるのに、工事期間中のまちの機能をどう確保するのか、その後のまちづくりはどのようにしていくのかという点は「課題」としか答弁がありません。市は、2021(令和3)年に「まちづくり方針」を策定するとしていますが、新百合ヶ丘駅の位置はそれまで確定されないのでしょうか?

また、ヨネッティ王禅寺周辺の航空写真に、想定される駅の大きさの赤枠を置いてみました。この辺りは高低差が大きく、さらにヨネッティの建物、リニア新幹線の通風口などが迫り、尻手黒川線は橋脚に防音壁がある部分もあります。市が説明する宮前区方面への交通結節点としての整備が可能なのでしょうか?

不確かなことばかりで、2030年という開業目標が守れるのか不安です。川崎市内は、まちのことをよく知っている川崎市が、もっと主体的に推進するべきだと考えます。

## 横浜市、川崎市が発表した概略ルート駅位置について

横浜市高速鉄道3号線の延伸(あざみ野~新百合ヶ丘)については、平成31年1月に事業化の判断を発表しました。以降、市民の皆様が事業に対する理解を深めていただくため、本事業の概要や概略ルート・駅位置、今後の事業の進め方等について、令和元年8月に説明会を開催しました。また、同年9月から10月にかけて川崎市側の有力ルート案の考え方について意見募集を実施しました。このたび、横浜市と川崎市は、市民の皆様からの御意見等を踏まえ、本路線に関する概略ルート・駅位置について協議・調整し、以下のとおり合意しました。

### ■事業概要

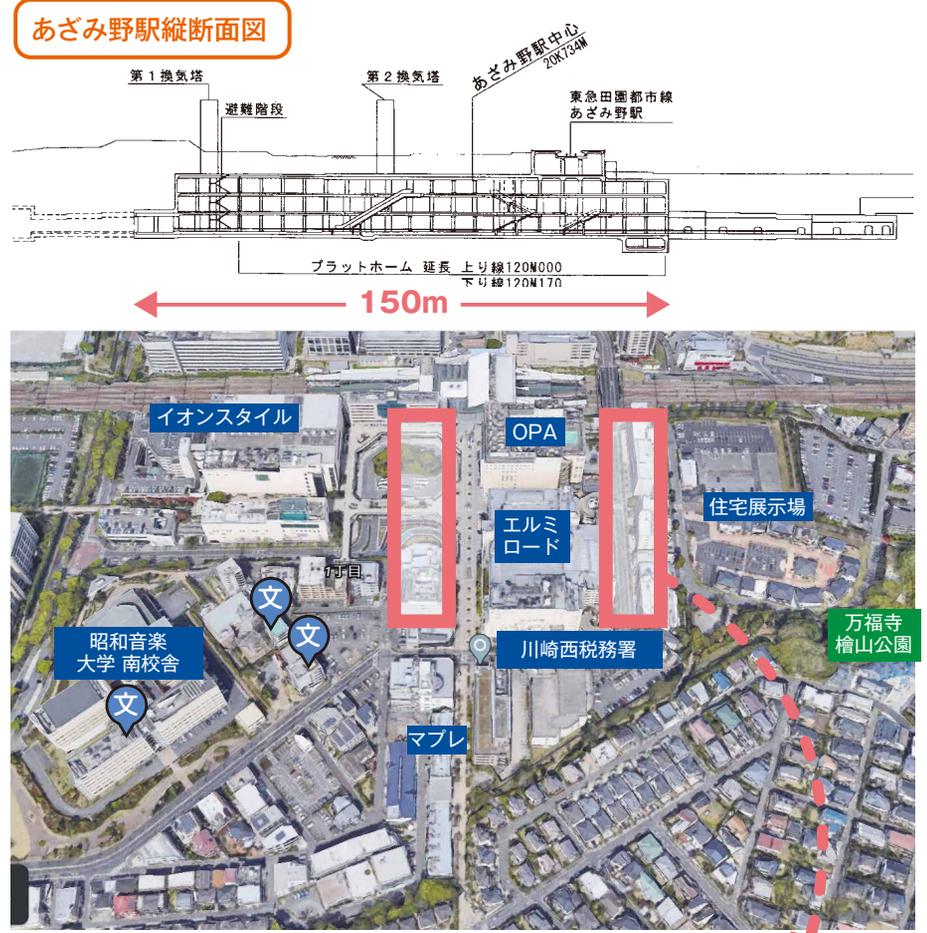
整備区間	あざみ野~新百合ヶ丘	事業主体	横浜市交通局(第一種鉄道事業者)
整備延長	約6.5km	事業スキーム	地下高速鉄道整備事業費補助(想定)
概算事業費	約1,720億円	開業	令和12年開業目標 (交通政策審議会答申の目標年次)
ルート・駅位置	新駅4駅(既設あざみ野駅を除く)		

### ■移動時間の短縮(例)

- 拠点間アクセスの強化  
新百合ヶ丘~あざみ野 約30分→約10分 約20分短縮(乗換なし)
- 新幹線アクセスの強化  
新百合ヶ丘~新横浜 約35分→約27分 約8分短縮(乗換なし)

## 横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴う駅周辺のまちづくりの方向性

□ヨネッティ王禅寺付近 路線バス等の円滑な駅アクセスを可能とする交通



駅的位置はイメージ

結節機能の強化等による川崎市北部地域の公共交通ネットワークの充実とともに、周辺の住環境に配慮しながら、地域資源の活用等による賑わいの創出など、駅周辺の活性化に資するまちづくりを進めます。

□新百合ヶ丘駅付近 民間活力を活かした土地利用転換の誘導や交通結節機能の強化、駅周辺の回遊性向上を目指し、ハード・ソフト両面での総合的な取組により、広域拠点にふさわしいまちづくりを推進します。

### ■今後の事業の進め方

概略ルート・駅位置の基本的な考え方を踏まえ、環境影響評価手続の着手に向けて、条例に基づき、事業の概要や環境への配慮が必要な事項等を記載した図書の作成を進めます。

今後、国や関係者との協議・調整を進めるとともに、環境影響評価や都市計画、鉄道事業法等の手続を経て、早期の事業着手を目指します。

あわせて、本路線の整備効果が最大限発揮できるよう、新駅周辺の基盤整備や沿線のまちづくりに関する取組を推進します。

### ■参考想定スケジュール

※開業目標は交通政策審議会答申に目標年次を掲載したものであり、事業スケジュールについては引き続き、横浜市川崎市において精査していきます。

