

地方からの

日本創造

<裏面もご覧下さい>
横浜市営地下鉄 3 号線についてのアンケートの詳細をまとめました。

麻生通信

発行所／
民主党川崎市議会議員団事務局

市役所内 〒210-8577 川崎市川崎区宮本町 1
TEL 044-200-3355 FAX 044-245-4135
事務所 〒215-0011 川崎市麻生区百合丘 1-20-7
TEL・FAX 044-955-2417
ホームページ：http://www.e-amagasa.net/
Eメール：amagasa@khaki.plala.or.jp

・小田急線百合丘駅下車徒歩1分
・川崎信用金庫百合丘支店並び、白井ビル3F

あまがさ裕治のオピニオン

川崎市総合都市交通計画案に對する市民意見がまとめられ、4月には発表になります。

計画案の中で川崎市は「JR南武線連続立体交差事業」や「羽田連絡道路」を「中短期（10年以内）」に事業を完了する事業」と位置付けています。

しかし、広いエリアを持つJRは、株主総会で示した主要テーマ以外にはあまり事業意欲を持たないのが現実です。しかし、成田に向けて京成ライナーに対抗して成田エクスプレスを運行したように、3号線延伸計画を進めることで、小田急線沿線の居住者で南武線利用していた人が3号線利用に流れる状況を示すことによって、JRを焦らせ、南武線の連続立体交差事業を促進させる効果があると考えられます。

羽田連絡道路は、他自治体との調整ができていない計画です。橋は計画、設計を含めて10年以上はかかってしまう事業です。

このように市の総合都市交通計画は多くの部分で整合性がありません。横浜市営地下鉄3号線は、乗車客も伸び、単年度黒字化している路線です。横浜市との協議がすでに始まっていて、事業費の枠組みも考えられているのです。

市民の皆さんの要望通り、早期に着工を目指す路線として位置付け、事業促進すべきでしょう。

ブルーライン

横浜市営地下鉄3号線の延伸計画

「新百合～あざみ野」必要が90%



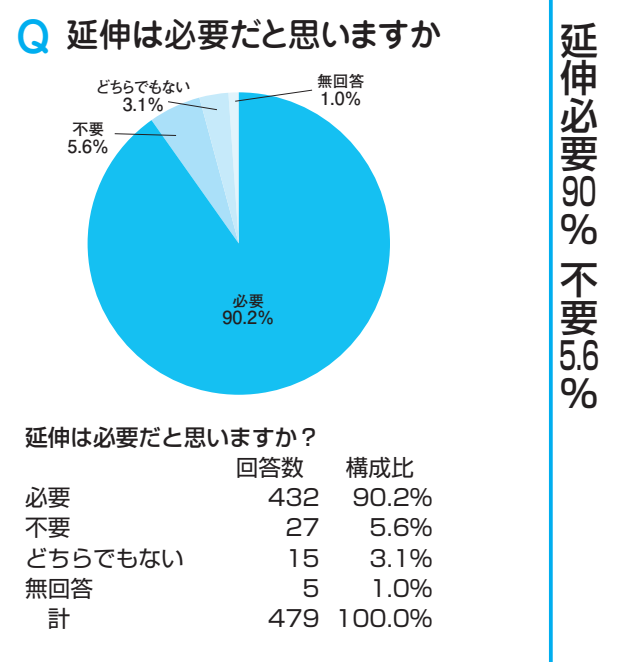
鈴木横浜副市長（左）、川辺芳男副議長（中）にアンケート結果を渡すあまがさ裕治（右）

皆様の声を横浜市に届けました

「横浜市にとって延伸計画は大切な川崎市の推進を期待する」

2月22日、横浜市・鈴木伸哉副市長と川辺芳男・市会副議長に「横浜市営地下鉄3号線の延伸についてのアンケート」の集計を手渡しました。鈴木副市長は「3号線の延伸は横浜市にとって大切な事業。川崎市の積極的な取り組みをお願いしたい」とお話しいただきました。

市民の皆さんの声を大切に、横浜市営地下鉄3号線延伸の早期実現に向けて取り組んでいきます。



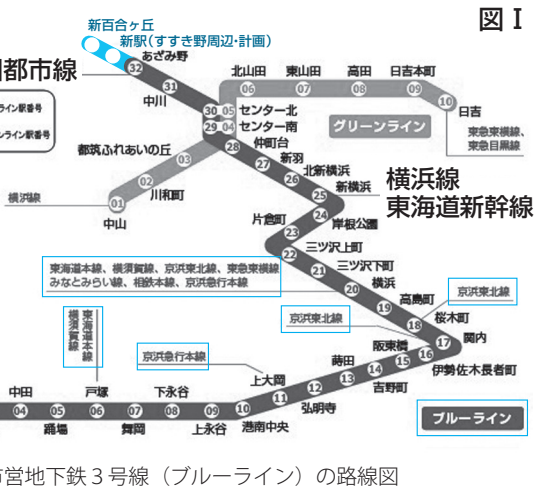
今回のアンケートの延伸が「必要」90.2%という回答はこれまでの調査の中でも一段と高率です。計画について「知っている」という人が85%に達するなどの理解も深まっています。（2面に詳細）

横浜市では「次世代の総合的な交通体系検討会」を進めています。川崎市は平成23年6月に横浜市との間で「新たな交通体系検討に向けた

横浜市と川崎市の連携協力に関する覚書」を締結。連絡会議を開催し、検討スケジュールや課題の確認、双方の検討状況の情報交換を進めてきました。

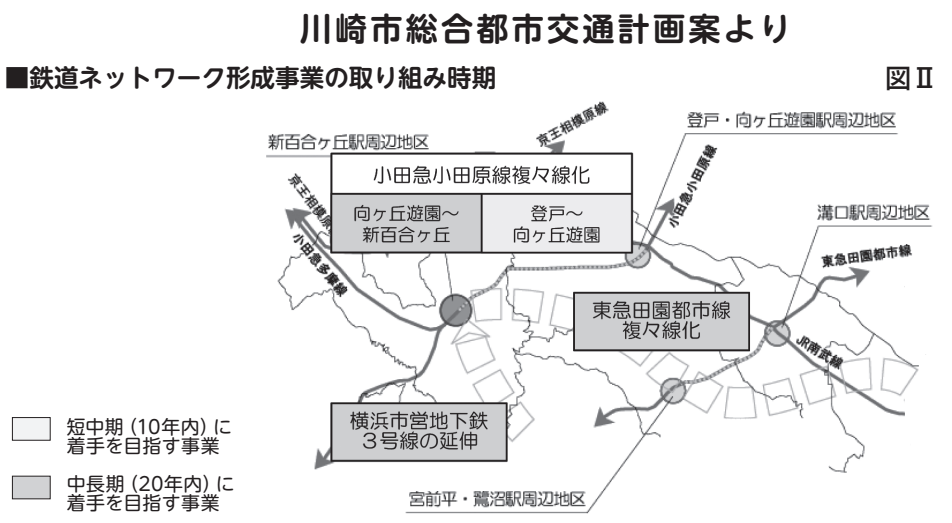
「川崎縦貫高速鉄道」にこだわってきた川崎市は、今年度になってようやく関連の鉄道事業会計の閉鎖を決定

め、事実上計画を断念しました。これまで高連鉄道事業会計と一般会計から調査・設計費や市職員の人件費など約40億円が支出されました。今年度末に国や金融機関からの借入金約21億4000万円が残る見込みで、13年度予算で一括償還することになります。



縦貫高速鉄道を計画からはずしたからには、川崎市が進めてきたラダー（はしご）型の交通体系を作り上げるためには、市営地下鉄3号線の延伸はどうしても必要です。にもかかわらず、最近市が発表した「川崎市総合都市交通計画（案）」では、市営地下鉄3号線延伸計画について「横浜市の方針、考え方によって位置づけは変わるが、中長期（20年以内）」に着手（都市計画事業の認可、または用地取得や工事等に着手する段階）を目指す事業と位置付ける」（図Ⅱ）と、これまでの積極的な表現ではありません。

川崎市は中長期の計画と位置づけていますが、皆さんの回答に則して、早期整備を進めるように市に働きかけていきます。



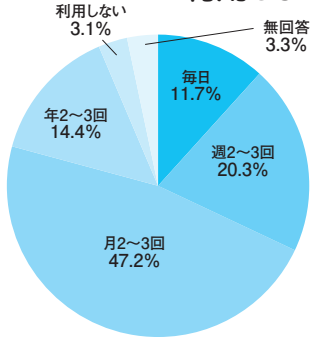
地方からの日本創造



約束・実現の行・動・宣・言

● Homepage : <http://www.e-amagasa.net> ● E-mail : amagasa@khaki.plala.or.jp

Q 完成後はどれくらい利用しますか

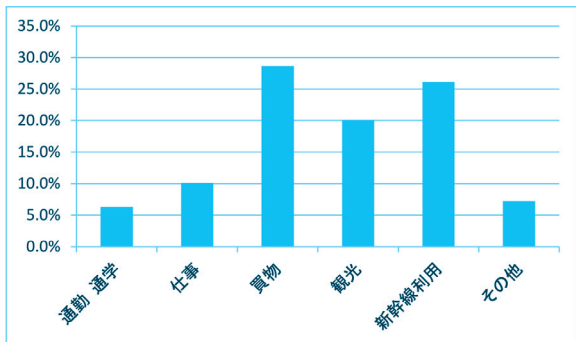


完成後どれくらい利用しますか？

	回答数	構成比
毎日	56	11.7%
週2～3回	97	20.3%
月2～3回	226	47.2%
年2～3回	69	14.4%
利用しない	15	3.1%
無回答	16	3.3%
計	479	100.0%

「延伸が完成したらどれくらい利用するか」という問いに、毎日と答え、約12%。新たまがらみ野やバス利用者の、JR南武線経由で田園都市線へ出てくる人たちが、時間がかかるバス便ではなく、利便性が良くなれば、少なくとも月数回は出かけると思える人が70%を超える結果となった。

利用目的は



完成後利用する駅で新百合ヶ丘が最も多く、乗車駅としても、乗客の虹ヶ丘地区の人が新百合ヶ丘に出たいという要望が強い。また、王禅寺付近に新駅を希望する声もあった。

利用頻度 毎日12%

週2～3回20%

延伸の必要度と利用頻度の関係

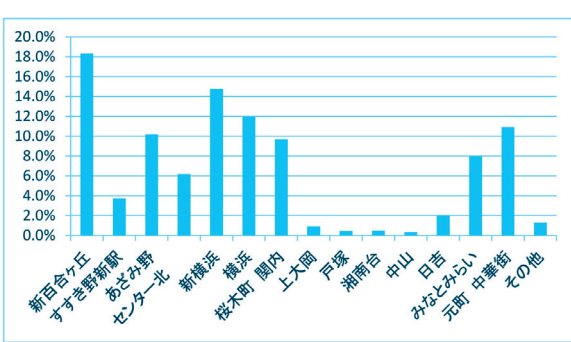
選択項目	総計		必要		不要		どちらでもない	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
毎日	56	11.7%	55	12.7%	0	0.0%	1	6.7%
週2～3回	97	20.3%	97	22.5%	0	0.0%	0	0.0%
月2～3回	226	47.2%	222	51.4%	0	0.0%	3	20.0%
年2～3回	69	14.4%	49	11.3%	10	37.0%	9	60.0%
利用しない	15	3.1%	1	0.2%	13	48.1%	1	6.7%
無回答	16	3.3%	8	1.9%	4	14.8%	1	6.7%
合計	479	100.0%	432	100.0%	27	100.0%	15	100.0%

必要だと思う人の利用頻度と年齢の関係

選択項目	総計		毎日		週2～3回		月2～3回		年2～3回	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
20代	13	3.0%	3	5.5%	4	4.1%	4	1.8%	2	4.1%
30代	59	13.7%	15	27.3%	11	11.3%	25	11.3%	6	12.2%
40代	73	16.9%	18	32.7%	10	10.3%	31	14.0%	11	22.4%
50代	53	12.3%	8	14.5%	11	11.3%	25	11.3%	9	18.4%
60代	109	25.2%	6	10.9%	25	25.8%	71	32.0%	5	10.2%
70代以上	120	27.8%	4	7.3%	35	36.1%	63	28.4%	16	32.7%
無回答	5	1.2%	1	1.8%	1	1.0%	3	1.4%	0	0.0%
合計	432	100.0%	55	100.0%	97	100.0%	222	100.0%	49	100.0%

今回の調査は、住民の素直な気持ちで数字が表された。「毎日」(12.7%)、「週2～3回」(22.5%)、「月2～3回」(51.4%)、使いたいという人が、延伸が必要だと答えている。反対に「年2～3回」「利用しない」という人たちは「不要」が高率。年代との関連を見ると、「延伸したら毎日」使うという30代、40代、つまり職場へのアクセスが向上する人は「延伸は必要」と答えた人が多い。年代を問わず、あまり利用しない人は「不要」と答えている。

完成後利用する予定駅は



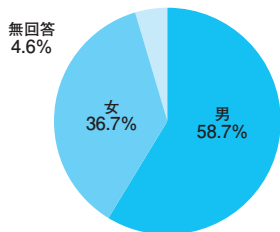
日々の通勤、通学は、路線が開通し利便性が向上すれば、今の6%から順次増えていくだろうが、それ以外にブルーラインは買物、観光と新幹線利用という目的が高いこともポイントの一つ。港北ニュータウンエリアや横浜、元町、中華街と買物、観光スポットをつなぐ路線。また、新幹線利用のため新横浜を利用する人も多い。具体的には余暇・観光関連では、食事(女60代)。地域の歴史研究(男70代以上)。コンサート等(女50代)。観劇鑑賞(女70代以上)。美術館、コンサート(男60代)。日産スタジアム利用(男70代以上)など。これに加え、通院(男40代、女70代以上など)、区役所等、税務署(男70代以上)、震災時の迂回路として危機管理上必要(男、60代)という意見も。他方、あざみ野・新百合ヶ丘間のバス便が十分。バス便が減る方が困るという意見も。完成後利用する駅で新百合ヶ丘が最も多く、乗車駅としても、乗客の虹ヶ丘地区の人が新百合ヶ丘に出たいという要望が強い。また、王禅寺付近に新駅を希望する声もあった。

利用したい人は必要

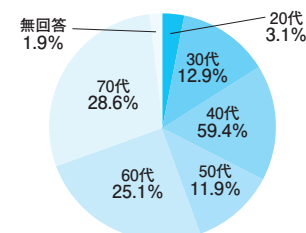
30代～40代は通勤で毎日使いたいと思っている

「新横浜」「横浜・関内」「みなとみらい」「元町中華街」

性別

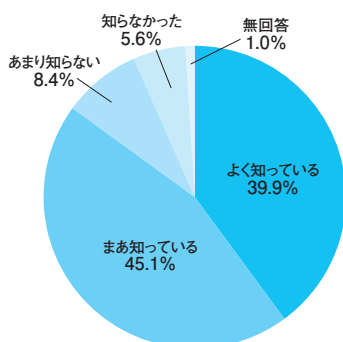


年齢



回答者のプロフィール

Q 延伸計画を知っていましたか



延伸計画を知っていましたか

	回答数	構成比
よく知っている	191	39.9%
まあ知っている	216	45.1%
あまり知らない	40	8.4%
知らなかった	27	5.6%
無回答	5	1.0%
計	479	100.0%

計画の認知度は85%

延伸区間の事業費概算

地元負担は170～230億円

川崎市のまちづくり局交通対策室によると、横浜市の地下鉄建設費は、駅の数によって変動しますが、1キロメートル当たり約200億円です。あざみ野駅から新百合ヶ丘駅間の直線距離は約6キロなので、建設距離を6×7キロと想定すると1200億円から1400億円となります。川崎市域分を建設距離の半分と考え、地元負担額を計算すると、これ第1種鉄道事業(これが可能で、

までの補助金方式)の場合、事業費の28%が地元負担の半分、つまり170億円。都市鉄道利便増進事業として計算すると事業費の3分の1が地元負担となり、その半分の200億円(230億円)となります。いずれも地元負担額(一般会計分)の起債充当が可能です。

麻生区内約6万5千世帯に「麻生通信」2013年第1号として配布。郵送で1月中に回答をいただいた479通を集計した。60代、70代以上の方が回答が人口比よりも割合が多かったが、月数回は利用したいという傾向がみられ、麻生区からと思われる。