

### 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

## 横浜市は整備を進める路線と考えています 川崎市も市内の調査予算を早急に確保すべき段階に

8月8日川崎市に対して2点を要望しました。【Q1の参考資料】

- 1、新百合ヶ丘駅と麻生区内新駅設置に向けた議論を加速させること
- 2、横浜市と強調し積極的なルート策定の調査予算をつけること

起終点駅の新百合ヶ丘と新駅設置は、ルート策定とともに、開業年度を早めることができるかを左右する重要な問題です。

これまでも紹介したように横浜市にあざみ野駅にはすでにシールド工事の発進設備ができています。

### 延伸について、横浜市に直接確認しました

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

	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

しかしながらシールド工事を進めていくにはルートの確立はもとより起終点駅の新百合ヶ丘駅の受け入れ態勢が整備されていなければ不可能なものです。そのためにも新百合ヶ丘と新駅の建設は早い段階で行われる必要があります。

いま、横浜市も川崎市も、この事業が首都圏全体に与える大きなネットワーク上の効果を考え、実現できるこのタイミングにやりとげるといふ真の協調が必要で、川崎市の財政状況も経常経費が増大を続けています。新たな税収を考えると売れる資産は既に売りつくしたといっても過言で

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4553千人/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1300億1500億円、累積資金収支は2331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。

横浜市は2014年度予算に鉄道計画検討調査費を3000万円計上。延伸についての整備手法の検討や事業化に向けた基礎的な調査を行い、関係機関との調整を進めます。具体的には土質調査や航空測量など、そのほとんどが3号線の調査に当て、8月よりボーリングにより地盤構成(横浜市区)や、空中写真による土地の現況等を着手したのです。

## 路線決定が早期整備のポイント ご意見をお聞かせください

【Q2の参考資料】



### 騒音・振動について

【Q5の参考資料】

6月20日の市議会一般質問で、まちづくり局長に「地下鉄の建設に際して騒音振動の影響にはどのような対応していくのか。現在ある路線でこれまでもっとも浅かった

たのは地表からどれくらいの深度なのか。これまで苦情はないのか」と質問しました。

まちづくり局長は「騒音振動の影響が発生した場合には、事業主体と想定される横浜市交通局が適切に対応すると考えている。一般に銀座線などの建設時期が古い路線については深度が浅い傾向にあり、トンネル上部から地表までの距離が数メートル程度の部分がある。鉄道運行に伴い、騒音振動が地表部に伝播し、家屋に及ぶ場合も事例としてはある」と答弁しています。

私が調べたところ、横浜市営地下鉄3号線は、それなりの深度があり、地下を走る限り騒音振動が地表に影響を及ぼすことは、少ないようです。しかし、まったくないとは言えないようです。

### 地下権利の設定は？

6月20日の市議会一般質問で、まちづくり局長に「鉄道走行に必要な地下権利の設定と様式はどんなものか。権利設定に対する補償の内容はどのようなものか」を確認しました。

### 路線決定の条件は？

以上のことを勘案すると、私は「10メートル以上の道路幅を持つ公道で、なおかつ深度は地下10メートルより深い部分を通す」ことが基本となっていくものと思われま

「地下鉄整備においては、一般的に事業計画等の内容に応じて、用地買収で権利取得するケースと、地下に一定の範囲を定め、その部分を使用する権利を設定する区分地上権設定のケースがある。他の公共事業と同様に、用地買収は正常な取引価格で土地を取得し、区分地上権を設定する場合は、正常な取引価格にその土地の利用が妨げられる「阻害率」を乗じた額で補償する」と答弁しています。つまり採算効率だけでルートを決定すると新百合ヶ丘からすすき野間を直線で結び住宅街の真下を抜けていくというものになりま

郵便はがき

2 1 5 8 7 9 0

料金受取人払

麻生局  
承認

197

差出有効期間  
平成26年  
12月24日まで

(受取人) 197  
川崎市麻生区高石  
3-27-4

あまがさ裕治  
事務所行



あなたのご意見をお寄せ下さい

お名前	住所・電話
ふりがな	川崎市 TEL ( )

★今回郵送した宛名などに不備がありましたら、上記に訂正の上、ご返送ください。