

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

延伸実現へ！27年間、継続的に取り組んできました

■1988年10月11日に初めて議会で質問：1988年7月、運輸政策審議会の答申に川崎縦貫高速鉄道と羽田アクセスが輸政策審議会の答申に盛り込まれたばかりで、横浜市営地下鉄3号線については全く眼中にない答弁。

■1992年 議会質問：新都心としての新百合ヶ丘周辺の機能強化のために緊急課題として、次期の運輸政策審議会の答申に横浜市営地下鉄3号線延伸を要望路線とするように横浜市との協議開始を訴える。

■1993年3月 横浜市営地下鉄3号線の**新横浜～あざみ野間**開業

■1997年9月 高橋市長に運輸政策審議会への働きかけを認めさせる：「雨笠さんがしつこく言うので横浜市営地下鉄3号線の延伸も川崎側から方針の1つとして運輸政策審議会に働きかける。あくまでも優先順位一番は川崎の地下鉄ですよ」と。

■1999年 市議会質問：3号線の延伸を川崎高速縦貫鉄道と同レベルですべきと指摘。同時に7,000億円超は採算上厳しいことを指摘。初めて**新百合ヶ丘～羽田**バス直行列の必要性と実現について質問

■2000年1月 運輸政策審議会：答申に地下鉄延伸が位置づけられる。誰一人この問題を推進しない中、ようやく答申に乗せられたことを本当にうれしく思う。

■2004年 阿部市長、川崎縦貫高速鉄道事業を5年程度の延期決定：2001年に阿部市長に変わり、財政問題に大きな影響をおよぼす象徴といえる川崎縦貫高速鉄道事業を、市民1万人アンケートの結果から延期。川崎市の鉄道事業の第一優先路線を失う結果に。

■2010年 市議会質問：「川崎縦貫高速鉄道線は市域縦軸の基幹的な広域交通幹線網の一環。横浜市営地下鉄3号線は本市北部地域から新横浜駅などへの鉄道アクセスの向上等、川崎の将来を担う重要な交通基盤として位置づけたい」とトーンが変化。

■2011年 横浜市と連絡協議会発足、開催

■2013年1月 麻生通信：横浜市にも提出する市民アンケート実施

■2013年2月 横浜市の副市長と会談「横浜市にとって延伸計画は大切。川崎市の推進を期待」と延伸する意志を確認。

■2013年3月 麻生通信：延伸必要90%。週2～3回以上利用は30%。行きたい場所は「新横浜」「横浜・関内」「みなとみらい」「元町中華街」と回答。

■2013年11月 福田市長が就任：福田市長は市長選ポスターに公約として「横浜市営地下鉄3号線の延伸実現」を記載。

■2014年1月 麻生通信：区民アンケートで、新百合ヶ丘の再開発、途中駅の設置、延伸の可否を問う。3号線延伸「最短10年で開業の見込みも」。

■2014年3月 麻生通信：588通回答。横浜市営地下鉄3号線延伸「活性化の整備推進を」。「地下鉄延伸による再整備賛成88%」。これをもとに予算審査特別委員会で質問。

■2014年8月 麻生通信：地下鉄延伸の可否、路線、途中駅の設置の区民アンケート

■2015年1月 麻生通信：延伸92%が「賛成」。新たな、安定的な税収確保に地下鉄延伸は不可欠な整備。経済効果を検証する実現可能性調査を早期にと主張。

昨年8月川崎市に対して2点を要望しました。

- 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。

横浜市のアザミ野駅にはすでにシールド工場の発進設備ができています。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い

横浜市は5100万円の調査予算計上 川崎市も都市交通関係調査費として2200万円計上

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。

横浜市は市営地下鉄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）です。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。「事業化に向けた基礎的な調査を実施するなど、より充実した鉄道ネットワークの構築に向けた検討を進めると5100万円計上。14年9月には横浜市内のボーリング調査を実施、すでに空

中写真測量に着手しています。川崎市も都市交通関係調査費として2200万円計上。いま、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でやるといえる真の協力が必要です。

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

路線決定が早期整備のポイント [Q2の参考資料]



騒音・地上権も

【Q4の参考資料】
昨年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に対応していくのか。現在ある路線でこれまでもっとも浅かったのは地表からどれくらいかの深度なのか。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、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」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。

さらに、まちづくり局長は「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「障害率」を乗じた額で補償する」と答弁。

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す。しかし関係するすべての住宅との調整に手間がかかり時間的には厳しい結果となってしまうでしょう。

路線決定の条件は？

以上のことを勘案すると、「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過すること」が、基本となっていくものと考えます。

郵便はがき

料金受取人払

2 1 5 - 8 7 9 0

麻生局承認 315

(受取人) 川崎市麻生区高石 315 3-27-4

差出有効期間 平成28年2月28日まで

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。