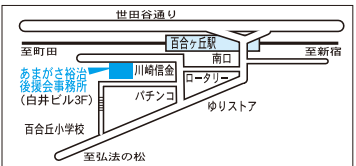


発行所／みらい川崎市議会議員団事務局
〒210-8577
川崎市川崎区宮本町1番地 川崎市役所第二庁舎内
TEL:044-200-3355 FAX:044-245-4135

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
小田急線百合ヶ丘駅下車徒歩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。

市営地下鉄3号線延伸によるまちづくり 公平公正で、丁寧な説明が必要！ 「開業促進」こそが優先事項

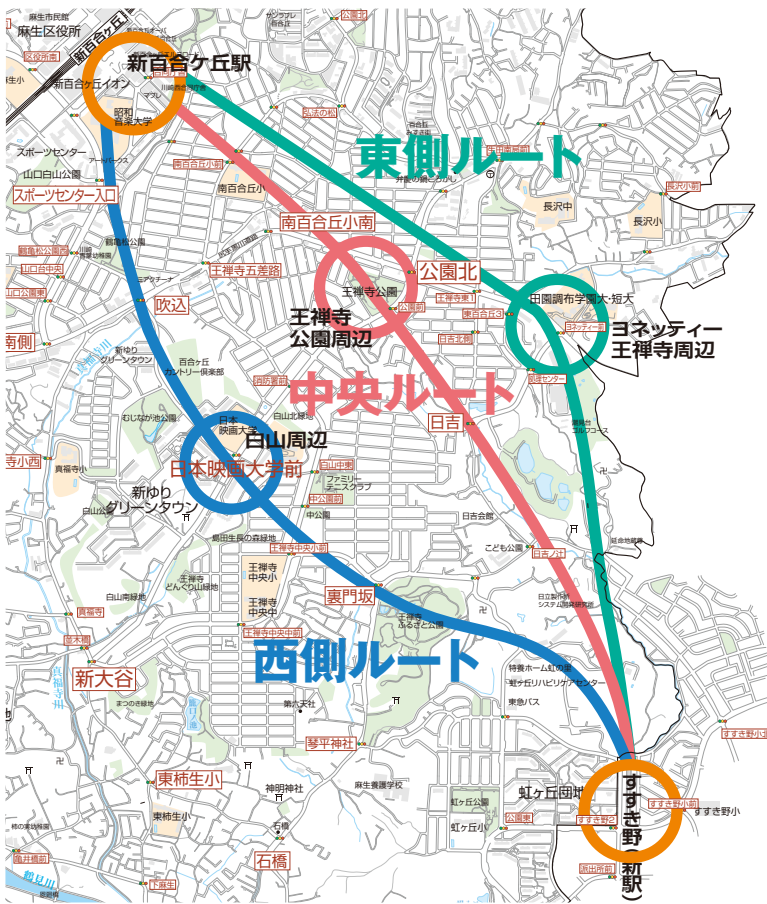
市営地下鉄3号線の延伸計画について、横浜市も川崎市も住民意見の聴取について丁寧に行いたいとしていましたが、なぜ3ルートを示しながら、市民の意見を聴く前に優位性判断を公表したのか疑問が生じます。

さらに、市は「東側ルート」が優位性があるとした理由として、東側ルートの中間駅「ヨネッティー王禅寺付近は利便性が高く、広域拠点である新百合ヶ丘駅から駅や百合ヶ丘駅から一定程度、距離が離れている」「バス路線により、宮前区や多摩区まで利便性が向上する」という2点を強調しています。ところが地域をよく知っている市民からは「周辺は市街化調整区域も多く、住宅も多くない」「既存のバス路線が多く、交通結節点というが、宮前区・多摩区の人々がバスでヨネッティー付近の新駅に行くメリットは少ないのでは」など多くの疑問が寄せられています。(2面に詳細解説)

行政のアカウンタビリティ(説明責任)とは、丁寧な説明に基づき、市民の理解を得ることだと考えます。特に、市営地下鉄3号線延伸はビッグプロジェクトであり、同時に「路線が民間の土地の下を通過する」という権利関係の調整が避けられない事業ですので、地域住民の理解協力が「開業促進」には不可欠となってきます。3ルート共に住宅地の下を通る部分が出ますが、東側・中央ルートは「これまでの道路整備などで交渉に時間を要したエリアを通過。交渉に2年、3年と時間がかかってしまうのでは」という心配の声も届いています。

事業化決定の資料では、分からない点が多くありますので、発表の翌日には交通政策室長宛に質問(下記青枠内)をしましたが、その回答も同じことを繰り返すばかりで、明確な答弁が得られませんでした。

今回の麻生通信では、発表された資料を整理し、できる限り論点を整理しました。参考にしていただき、皆様のご意見、疑問点をお知らせください。川崎市、横浜市にすぐに伝えます。



横浜市営地下鉄3号線
延伸による
麻生区のまちづくり

新しく生まれかわる
新百合ヶ丘駅周辺に
求めたいことについて
皆様のご意見を!



川崎市議会議員
あまがさ裕治

川崎市交通政策室への質問の内容

- 1 優位性を発表することは、どのような政策判断をもって決めたのか?
- 2 優位性の明確な判断基準と判断に入れてない条件は?(住宅地の下を極力取らないなど、国土交通省の指摘もある工事の簡易性は感じられないので)
- 3 横浜市も川崎市も住民意見の聴取について丁寧に行いたいとしていたがなぜ意見聴取の前に優位性判断を公表したのか?
- 4 東側ルートは近隣に市街化調整区域が多く本市のまちづくりという観点からいうと適地とはいえないが、どうして優位性があるのか?
- 5 横浜市の美しが丘への利便性を最大限横浜市から求められた結果押し切られたのではないのか?

川崎市交通政策室からの回答

あまりにも重複する文章が多く、わかりにくいので、川崎市交通政策室の答弁を整理してお伝えます。

横浜市営地下鉄3号線の延伸については、これまでも議会や市民からの関心も非常に高く、本市にとって大きなメリットとなるよう、約2年間かけて横浜市と連携し、ルートや駅位置等について検討を行ってきました。ルート検討にあたっては、事業採算性などを考慮し、現実的かつ合理的な3案を設定しました。いずれも費用対効果が認められ、実現可能なルートです。

ルートの検討にあたっては、大規模構造物を極力避けることや公有地を活用することなどを配慮した上で検討し、3ルートともに実現可能であると考えています。周辺の地形や土地利用、交差構造物等への影響を考慮し、駅位置については、①幹線道路に近く、駅へのアクセスがしやすいこと、②周辺の土地利用や人口集積、③可能な限り道路などの公用地を活用することなどを考慮した中で、現実的かつ合理的な3案を設定しました。

その中で、①多くの人々が利用できる環境が整っていること、②既存のバス路線を中心とした地域交通との連携等による相乗効果が期待できること、③鉄道駅による周辺まちづくりの効果を生かすため、既存駅とのバランスを踏まえ中間駅が適切に配置されていることなどを比較検討。麻生区のみならず宮前区や多摩区まで、中間駅設置によるアクセス性や利便性向上の波及効果を最も期待できると評価し、「東側ルート」を有力ルートと示しました。

これは川崎市として、政策判断をしたものです。2019年度中をめどに最終的な1案を選定し、より詳細について検討進めていきます。

このまちで暮らしている実感を聞かせてください

【設問1】 今回追加質問をして、「東側ルートの優位性」の判断について回答をもらいましたが、理解できましたか?
①理解できた ②まあ理解できた ③あまり理解できない
④理解できない ⑤どちらともいえない

【設問2】 理解しにくい点はどんなことですか?(いくつかでも)
①交通結節点の人の量の予測
②既存のバス路線との連携等による相乗効果
③中間駅による周辺まちづくりの具体性
④宮前区や多摩区のアクセスや利便性向上の波及効果
⑤その他

【設問3】 改めてどのルートが適当と考えますか?
①東側ルート(中間駅・ヨネッティー王禅寺周辺)
②中央ルート(中間駅・王禅寺公園周辺)
③西側ルート(中間駅・白山周辺)
④開業が最も早い路線

【設問4】 その理由は?

お住まいは? 麻生区 . 丁目

※居住地ごとに集計の上、川崎市に提出しますので必ず町番を御記入下さい