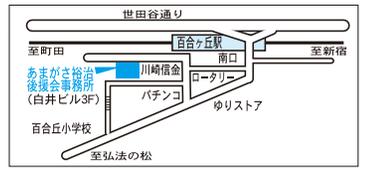




発行所/みらい川崎市議会議員団事務局
 〒210-8577
 川崎市川崎区宮本町1番地 川崎市役所第二庁舎内
 TEL:044-200-3355 FAX:044-245-4135

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号線延伸の開通促進を! 開業年次を一番早くして工費も安くする工夫とは!

横浜市営地下鉄3号線の延伸についての 不都合な課題

本年8月に4回の市民向け説明会が開催され、その後ルート中間駅に対する市民意見の募集が行われ9月から10月にかけて261通の意見が寄せられました。私も30年間にわたり先頭にたつて延伸の実現を訴えてきました議員として、今後も開業に向けて進むことが最優先と位置づけ促進に向けて努力します。

しかしながら今回の延伸事業の進め方には様々な課題が散見されており、市民の皆様からも厳しい意見が寄せられています。

「川崎市も約210億円にも及ぶ大きな支出を伴う事業なのに、市民の意向も反映しないで優位性ルートを示したこと」「想定されている3つの中間駅周辺の将来のまちづくりの視点が欠如している。しっかりと示して判断すべき」「開業促進に関係する民地の下を極力さける工事の簡易性に対する配慮が示されていない」「中央ルートバス路線と本数が間違っているので公平公正な資料になっていない」「想定された開業年次が一番早く工費も安くなるルートにすべき」

大規模事業には多くの市民の 理解と協力が不可欠

これらの市民からの疑問や不満の原因はなんといつても1度も市民に説明もなく、市民の意見を聞かない中で突然3ルートのうち1ルートの優位性を行政の見解として示してしまったことにつきます。加えて想定されるルート案の現況も把握していないことも明らかなのです。今回、市民意見の募集の結果を受けて、本市の基本的な考え方が11月21日(木)に開催されたまちづくり委員会において説明がなされました。これまで再三にわたり私が指摘してきました中央ルートのバス便の間違ひは、3方面/100本から7方面/400本へと正確なデータへと訂正されました。



※駅の場所を特定するものではありません

こんにち行政の行う事業において市民に理解され協力いただくには、ボトムアップの意見の積み上げが当然のことですが、本市はこれを間違えたのです。

延伸区間6キロを早期実現するための 最重要課題

市民の皆様から「用地取得が容易な民地の下を極力通らないルートとすべき」との意見が多く寄せられています。

これに対して川崎市は「3案いずれのルートにおいても民地を通る可能性はあり権利設定にご理解いただきながら事業を進めていく。ルート選定においては用地取得の容易性は評価項目とするものではないと考えている」としました。

これまでに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望むことが不可欠であることを主張し続けて参りました。

交通政策審議会での横浜市営地下鉄3号線延伸に対する答申が示される段階で、私は国土交通省の鉄道課長からヒアリングを受けました。その際に「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の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。

今思えばこんなことは改めて言うことではないが、大前提として考慮しておかなければならない基本中の基本だという話であったのだと思います。

そこで代表質問において「本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しましたが、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」と質問しました。

市からは「事業の着実な推進に向けて権利設定の容易性は重要と認識する」との見解に改められました。



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

ご意見をお聞かせください

- 【設問1】 川崎市も200億円を超える負担をします。中間新駅周辺にまちづくりの視点をもつべき
 ① そう思う ② そう思わない
- 【設問2】 中間駅の決定に重要だと思う項目に○をつけてください。(複数回答可)
 ① 従来のバス路線の本数や先行の数
 ② 用地取得がしやすいルートであること
 ③ 周辺の将来のまちづくりの計画
 ④ 周辺に公共用地がこと
 ⑤ 利用者が多く見込めること
- 【設問3】 中間駅の決め方について望ましい方はどちらだと思いますか?
 ① 駅位置を決めてから、周辺のまちづくりを考える
 ② 中間駅周辺のまちづくりの可能性を検討してから、駅位置を決める
- 【設問4】 開業を遅らせないためのルートはどちらだと思いますか?
 ① ルートを選定してから、用地取得について権利設定を進める
 ② 用地取得しやすさを検討してから、ルートを選定する

【ご意見】

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

横浜市高速鉄道3号線延伸に関するルートの方針についての意見募集の結果及び川崎市の基本的な考え方(2019年12月2日付)

川崎市側の有力ルート案(東側ルート)の考え方についての意見募集は、令和元年9月17日から10月16日まで行われ、意見提出数は104通、意見件数の261件でした。意見・要望の趣旨を踏まえ、精査を行い、新たに川崎市の考え方を補足して説明するとして2019年12月2日付で市のホームページに掲載されています。<資料は「横浜市高速鉄道3号線(ブルーライン)の延伸」で検索>

(1) 地域交通の視点に関すること

意見の要旨:「将来のバス路線で評価すべきではないか」「中央ルートのバス本数は、近隣バス停を含め考慮すべきではないか」

この結果公表に先立ち、川崎市の基本的な考え方が11月21日(木)に開催されたまちづくり委員会において説明がなされました。これまで再三にわたり私が指摘してきました担当職員のバス停留所見落としによる中央ルートのバス便の間違いは3方面/100本から7方面/400本へと正確なデータへと訂正されました。

しかしながらこの変更に対して「多くの人利用しやすいアクセス性を考慮した主要な道路からのバス停だけを評価の対象にする」。これまで都市計画道路尻手黒川線にある王禅寺公園北バス停だけを評価にカウントしてそこからほんの数分も離れていない菅早野線にある王禅寺公園バス停を評価しなかったのは「ご意見の菅早野線上のバス停留所については良好な沿線道を多くの人々が往來することを想定した場合のアクセス性が懸念されることから、含めていない」という理解に苦しむ説明です。

という理解に苦しむ説明です。

想定される3ルートにおける中間駅にも、利用者は主要道路だけを使って集まるわけではありませんし、この文章からは意味が伝わりません。ましてや新設する駅利用者を変差する1方向をカウントして、もう1方は数えないなど著しく公正さに欠けた考え方です。市民の中には「市が印象操作した、公正さに欠ける」との意見も多く聞かれるのです。修正された資料では、中央ルートの中間駅(王禅寺公園付近)へアクセスできる人口は約5万人から約12万人。西側ルートの10万人を超えます。市が有力とする東側ルートは18万人ですが、電車を使えば目的地に早く到達できる小田急線が利用できる柿生駅、生田駅や、地下鉄でルートが被るあざみ野駅、たまプラーザ駅への路線も含まれており、地域住民の感覚では違和感を覚えるものです。

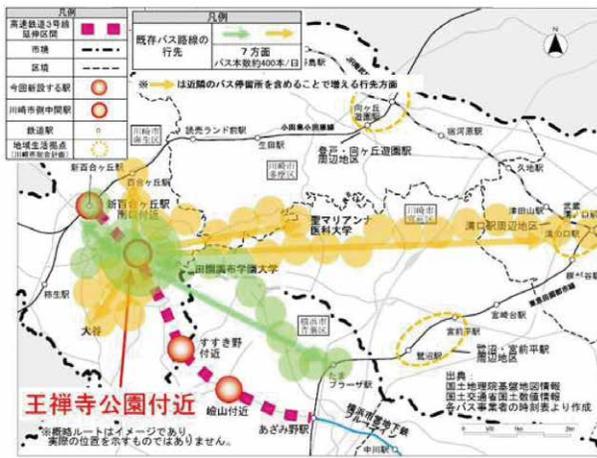


バス利用者はあくまでも想定される新設駅を中心にして影響する半径で考えるのが当然です。今後、この嘘の上塗りのような文章も直されていかなければなりません。その後の市との協議で誰もが理解できる意味に改めることは確認できました。

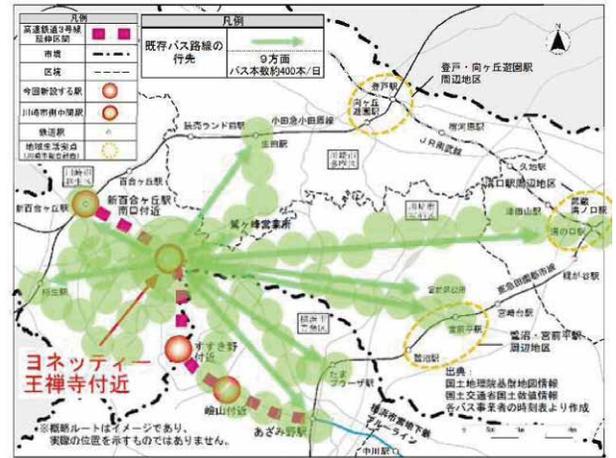
バス利用者はあくまでも想定される新設駅を中心にして影響する半径で考えるのが当然です。今後、この嘘の上塗りのような文章も直されていかなければなりません。その後の市との協議で誰もが理解できる意味に改めることは確認できました。



<西側ルート> (白山付近)



<中央ルート> (王禅寺公園付近)



<東側ルート> (ヨネッティ-王禅寺付近)

☆バス便数と方向が正確に反映されました。
更にバス利用者の動向は想定される新設駅を中心にして主要道だけでなく、影響する地域ごとに円で考えられていることが明らかに読み取れます

郵便はがき
料金受取人 麻生局承認 777
215-8790
(受取人) 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ください

(2) まちづくりの視点に関すること

意見の要旨:「中間駅における将来のまちづくりを示し、判断すべきではないか」「利用者が多く見込まれる中間駅のルートとすべきではないか」

川崎市の見解は、(東側ルートは)「より広い地域の人利用可能な環境となることから、整備効果が高いことを改めて確認した」「ヨネッティ-王禅寺付近においては、現行の都市計画上の制約は少なく、公共用地等の活用による駅前広場等の基盤整備の充実が期待できる」というものです。

(3) その他評価全般に関すること

意見の要旨:「用地取得が容易なルートとすべき」

川崎市の見解:「3案いずれのルートにおいても、民有地を通る可能性はあり、その場合は権利設定に御理解いただきながら事業を進めていくこととなる」「ルートの選定においては用地取得の容易性を評価項目としない」
このことについては、1面で書いた通りです。

「中間駅周辺のまちづくりは、駅位置を決めてから考える」

「用地取得が容易かどうかは、評価しない」

これでいいわけはありません

市民の意見を聞いた結果は、川崎市は「東側ルートを有力候補とする」というものです。「最終的なルート選定に向け、引き続き、公正かつ公平な観点から精査を行い、今年度内を目途に、横浜市と調整を進めながら、総合的に判断し選定していく。交通政策審議会答申の目標年次である令和12年の開業目標に向けて、横浜市と連携・協力して、取組を進めていく」とまとめています。

改めて、延伸区間6キロを早期実現するための最重要課題は、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です。市は答弁にあったように、見解を改めて公表しなければなりません。

お名前 住所・電話
ふりがな 川崎市
TEL ()