



# 小田急線の踏切解消と世田谷町田線の渋滞緩和を急げ!!



## 三宅隆介市議、小田急線の鉄道用地を世田谷通りの道路用地として活用する事業手法を市議会で提案!

多摩区においてはJR南武線、小田急線のそれぞれの踏切と世田谷町田線(世田谷通り)の道路整備の遅れから交通渋滞が慢性化しています。

三宅隆介市議は、平成22年第1回定例会の予算審査特別委員会において、小田急線と世田谷町田線の整備について質問しました。以下、その議事要約を紹介します。

### 世田谷町田線の整備が遅れている

**三宅隆介市議** 世田谷町田線の混雑度と、混雑時平均旅行速度(混雑状況を表すもう一つの指標)を平日、休日ともにお示しください。また、これらの数値は平成17年度の道路交通センサス調査において、どの位置にランキングされているのか伺います。さらには、世田谷町田線の整備状況についても伺います。

**齋藤力良(建設局長)** 混雑度については、登戸郵便局付近の混雑度が2.22であり市内で3番目に高くなっている。平日の混雑時平均旅行速度については、登戸郵便局付近の時速が10.5キロメートルであり市内で3番目に遅く、休日は新百合ヶ丘の川崎市アートセンター付近が時速9.8キロメートルで最も遅い箇所となっている。

世田谷町田線の整備状況は、平成21年4月時点で総延長8,900メートルに対し約1,300メートルの区間が完成しており、現在、5つの工区で約3,600メートルの事業を推進している。

#### RYUSUKE's POINT

数値のとおり、世田谷町田線の混雑状況は深刻です。その整備率をみても僅か15%です。地域発展のためにも整備のスピード化が求められます。

### 多摩区内の小田急線の踏切は、すべて「開かずの踏切」

**三宅隆介市議** 多摩区内には小田急線の踏切が11ヶ所あるが、そのうち1時間に40分以上遮断されている、いわゆる「開かずの踏切」は何ヶ所あるのか? また、多摩区・麻生区にある踏切による遮断時間と交通遮断量は?

**齋藤力良(建設局長)** 多摩区内11ヶ所の踏切のうち、1時間に40分以上の「開かずの踏切」は、9ヶ所。多摩区と麻生区には16ヶ所の踏切があり、最大遮断時間でみると向ヶ丘遊園1号踏切が54分と最も長く、最も短い踏切が鶴川3号踏切の36分。交通遮断時間は生田2号踏切が1日あたり約6万台で最も多くなっている。

#### RYUSUKE's POINT

「開かずの踏切」の定義は、1時間に40分以上遮断されていることです。多摩区内11ヶ所のうち9ヶ所が「開かずの踏切」との答弁ですが、残りの2ヶ所の踏切の遮断時間は、ともに1時間に39分です。よって、実際には多摩区内のすべての小田急線の踏切が「開かずの踏切」です。

また、世田谷町田線の混雑とともに、小田急線の踏切による交通遮断は地域の発展に大きな支障をきたしています。

### 三宅隆介プロフィール

昭和46年3月23日生まれ。  
大東文化大学文学部 卒業。ユアサ商事株式会社を経て、松沢成文衆議院議員(現神奈川県知事) 秘書。  
平成15年4月 川崎市議会議員 初当選。  
平成19年4月 2期目当選。  
川崎市多摩区中野島在住。

政治信条：小善は大悪に似たり 大善は非情に似たり

### 登戸区画整理事業の遅れが複々線化の妨げに

**三宅隆介市議** 小田急線は複々線化事業を行っている。現在、向ヶ丘遊園までの4線化が課題となっている。この複々線化が進んでいない理由は何?

**飛騨良一(まちづくり局長)** 当該地区は、排水計画や換地など事業の施工手順から、登戸土地区画整理事業の終盤での整備が予定されている地域で、用地の確保までには日時を要している。

#### RYUSUKE's POINT

泉多摩川駅から向ヶ丘遊園駅の間については、平成21年3月に暫定3線化の工事が完了し、上り2線、下り1線の供用を開始しています。向ヶ丘遊園までの複々線化(4線化)については、登戸土地区画整理事業の換地により用地を確保しなければなりません。登戸土地区画整理事業の遅れが4線化整備の妨げになっています。

### 山裾を削る拡幅は、時間と費用を要する

**三宅隆介市議** 現在の計画からいくと、世田谷町田線の未整備区間の整備実現には、かなりの時間を要することが考えられる。なお、この区間については片側には生田付近の山が迫り、反対側には小田急線の線路が走るという極めて狭隘な路線となっている。これを拡幅するには、山を削るかたちで整備しなくてはならない。こうした区間は、何処で、どのくらいの延長があるのか? またそのことによるコストと事業期間に与える影響について伺う。

**齋藤力良(建設局長)** 山側へ拡幅する区間は、生田大橋付近から生田歩道橋付近までの約1km。読売ランド前駅から百合丘小学校付近までの約2km。コストと事業期間の影響については、のり面の処理や既存のとりつけ道路のつけかえ整備などにより、平地部に比べて工事費が増加し長い事業期間を要する。

#### RYUSUKE's POINT

世田谷町田線の拡幅には、山裾を削って用地を確保しつつ整備することが必要になります。答弁のとおり、生田大橋付近から百合ヶ丘付近までの区間の一部(約3km)がその対象であり、山切りの分、その事業費

※裏面に続きます

用は嵩み、長い事業期間を要するとのことです。

世田谷町田線の生田付近から麻生区の万福寺付近までの道路用地は、小田急線の鉄道用地と隣接しています。その鉄道用地を道路用地と共用することができれば、山切りによる費用と期間を節約することが可能です。

## 小田急線は複々線化だけでなく連続立体交差化も必要

**三宅 隆介市議** 小田急線は既に都内の区間については連続立体交差化されているが、その区間の構造、更には鉄道事業者と自治体の費用負担はどうなっているのか？

**齋藤 力良 (建設局長)** 梅ヶ丘駅から和泉多摩川駅区間については主に高架構造。代々木上原駅から梅ヶ丘駅間については地下構造。費用負担については、代々木上原駅から梅ヶ丘駅間については、複々線化による増線する費用は全額鉄道業者が負担。また、既存線を立体化する費用については、連続立体交差事業の制度に基づき、都市側が85%、鉄道側が15%の割合で負担している。

### RYUSUKE's POINT

小田急線については、東京都の事例からも、複々線化事業に合わせて連続立体交差化事業を行うことが効率的です。また、その機会に合わせて世田谷町田線の整備を進めることが本市北部の街づくりにとっても効果的です。

例えば、小田急線の複々線化に際して現況線の2線を平面に残したまま、その上か下にもう2線を新設することになれば、当然のことながら踏切が残ってしまいます。また、この状態で世田谷町田線を拡幅しても、踏切渋

滞の影響を受けることになり事業効果を発揮することができません。それに、山の裾を切るという道路整備となるため整備費も嵩みます。

そこで、小田急線の複々線化事業を連続立体交差化事業と一体的に整備し、鉄道事業に合わせ世田谷町田線の計画も見直し、立体化後の鉄道用地を道路で活用するなど、山切りを避けつつ世田谷町田線を整備するという提案をしました。なぜなら、こうした工夫が本市の財政的な負担を軽減しつつ、事業効果を効率的に誘発するからです。

## 小田急線の鉄道用地を道路用地と共用で

**三宅 隆介市議** 鉄道事業に合わせ世田谷町田線の計画を見直し、立体化後の鉄道用地を道路用地として活用するなど、山切りを避けつつ世田谷町田線を整備するには、法令上の課題などもあるかと思うが、世田谷町田線の整備手法を改めて検討すべきでは？

**齋藤 力良 (建設局長)** ご指摘の立体化後の鉄道用地を道路に活用する方策については、世田谷町田線の全区間整備は本市の都市基盤整備における重要な課題と考えているので、小田急線の複々線化事業の推移を注意深く見極めつつ、今後の街づくりの事例や国の動向を注視するなど幅広く研究していく。

### RYUSUKE's POINT

いずれにしても、登戸区画整理事業が速やかに進捗しなければ、小田急線の複々線化が進みません。

また、複々線化と連続立体交差化事業を一体的に整備し、かつ整備後の鉄道用地と世田谷町田線の一部を相互利用するという鉄道と道路の複合的な整備は、今後の都市インフラの整備を考える上で、本市に限らず重要な視点です。

# 遅れている川崎市の行政改革!

## 納税者が割安感を実感できる行政サービスの構築を…

### 川崎市の行革は遅れている

**三宅 隆介市議** 本市の職員数、並びに横浜市、千葉市、さいたま市など近隣の政令指定都市の職員数をお示しください。また、それぞれの職員数に占める現業部門の比率と人口当たりの職員数もお示しください。さらには、それらの都市における市民一人あたりの人件費負担額と全国の都市の平均額もお示しください。

**長谷川 忠司 (総務局長)** 平成21年4月現在、市民千人あたりの職員数は、本市は9.8人、横浜市は7.5人、千葉市は7.9人、さいたま市は7.6人。

市民一人あたりの人件費負担額は、本市は80,757円、横浜市は57,989円、千葉市は70,394円、さいたま市は64,418円、全国平均は75,120円です。

職員総数に占める現業部門の比率は、本市は19.1%、横浜市は21.5%、千葉市は10.4%、さいたま市は12%です。

### RYUSUKE's POINT

人口あたりで他都市と比較してみると、川崎市はダントツに職員数が多く、横浜市や千葉市の1.3倍です。また、市民一人あたりの人件費負担額も一番高くなっています。

これは、川崎市民が他都市の市民に比べて一番割高な税金を払わされていることの証左です。他都市より、よほど質の高い行政サービスを受けなければ割に合いません。

とりわけ、清掃事業やバス事業など、現業部門の改革の遅れが目立ちます。これが阿部市政の行革の実態です。

### 納税者が割安感を実感できる自治体を

**三宅 隆介市議** 今後の削減計画について伺う。第1次・第2次行革プランでも、本市にとって適正な職員数は何も示されていない。職員数を削減するにあたっては、長期的視点にたった適正な規模、いわば最終的な目標値も明示すべきでは？

**長谷川 忠司 (総務局長)** 次期行革プランの中で具体的な取り組みについて検討してまいりたいと存じます。

### RYUSUKE's POINT

職員数については、少なくとも他都市並みの水準に減らすことが急がれます。ただ、長期的なビジョンを示さないままに情性で削減してしまうと、現場の職員に大きな不安を与えることになり、結果として組織に活力が生まれません。なお、私ども川崎市議会の民主党は、議員定数の削減を主張

しています。行政改革とともに市議会の改革も急務です。

これからの地方自治は、税金を納める住民が割安感を実感できる効率の良い行政サービスを構築していかなければなりません。先の答弁のとおり、現在の川崎市は明らかに割高な行政サービスです。本市の行革の遅れを指摘せざるをえません。

一方、本市は全国の政令指定都市の中でも、救急車が病院にむけて出発するまでの待機時間がワースト1。特別養護老人ホームの整備率はワースト2。認可保育所の待機率もワースト2。人口あたりの公園面積についてもワースト2。学校教育においては不登校児童生徒の数が最悪の状態です。これらの結果は、組織改革の最高指導者たるリーダーの責任です。

ただし、職員数を削減することだけが行革ではありません。

### 行政は言葉の定義を明確にせよ

**三宅 隆介市議** 施政方針で謳われている「人間都市」「オンリーワン都市」「元気都市」のそれぞれの定義が具体的でなく、よく理解できない。例えば「オンリーワン都市」というのであれば、何についてオンリーワンであるのかなど、きちんと定義を明確にすべきでは？

**三浦 淳 (総合企画局長)** オンリーワン都市とは、個性が輝く川崎ならではの川崎らしい取り組みでございまして、音楽、映像、スポーツ、歴史、文化など地域の資源を活かした街づくりや特徴的なイベント等、市内外に誇れる川崎の魅力を一層高め、自主的、自立的な個性や魅力を生かした都市づくりを目指すものです。

### RYUSUKE's POINT

昨今の行政は、定義の定まらない概念を掲げて自己満足する傾向が強くなっています。例えば、音楽や映像やスポーツは、川崎市以外でも力を入れている都市はたくさんあります。それぞれの地域に根ざした歴史資産があるもの当然です。これらは「ワンオブザゼム」であり「オンリーワン」ではありません。このように定義の不明確な概念を振り回されても政策評価のしようがありません。

政治とは理論を実践するところであり、理念を演繹するところではありません。市民は、税金に忠じた行政にしかできない具体的なサービスを求めています。不明確な定義をどんなに掲げ続けても、割高で不便な行政サービスを提供されている現状は変わりません。

政治家や行政が言葉をつかう際には、使う言葉の定義と目的を明確にすべきであり、説明責任を果たす際にもなるべく名詞と動詞で簡潔に述べるべきです。とかく昨今の行政は、副詞と形容詞で答えようとし、それは名実が伴っていない証拠です。