

みなさまの声を受け 粘り強く建言!

JR 南武線の溝ノ口駅以北の橋上駅舎化

津田山、久地、宿河原、中野島、稲田堤

1 順次、橋上駅舎化へ

JR南武線の溝ノ口駅以北(溝ノ口駅～矢野口駅)については連続立体交差事業の見込みが立たないため、というか、ほぼ具現化不可能であることから、溝ノ口駅以北の各駅(津田山駅、久地駅、宿河原駅、中野島駅、稲田堤駅)を橋上駅舎化で対応することになりました。

工事及び鉄道運行の安全性を確保する観点から、各駅を同時に橋上駅舎化(工事)することはできません。

よって、優先順位をつけて対象となる駅をそれぞれ橋上駅舎化する予定です。

現在は津田山駅の橋上駅舎化が進められており、来年(2019年)の春ごろには北口が一部使用開始され、その翌年(2020年)の春ごろには全体が完成する予定になっています。

2 津田山駅の次は稲田堤駅に着手

本市の『南武線駅アクセス向上方策案に基づく今後の取組』によれば「橋上駅舎化による効果がより高いとされる駅から順次整備していく」とされており、順番的には津田山駅の次は稲田堤駅の橋上駅舎化事業が計画されています。

稲田堤駅については、現在、事業用地を確保するための用地買収が進められており、津田山駅の橋上駅舎化に一定の目途がつき次第、工事が行われる予定です。

稲田堤駅の次は、中野島駅か久地駅のどちらかになるわけですが、中野島駅については駅の北側に暫定的な臨時改札口(開設時間⇒平日の7:00～8:30、16:00～19:00)が設けられるため、おそらくは久地駅が優先されることになります。

3 中野島駅の橋上駅舎化に新たな提案

そこで私は、中野島駅の橋上駅舎化について新たな提案を行うため、去る12月議会的一般質問に立ちました。

前述のとおり、『南武線駅アクセス向上方策案に基づく今後の取組』によれば、中野島駅については、橋上駅舎化整備までの暫定的な措置として、北側の既存ストックを活用して臨時改札口を設置するとされています。

とはいえ、最終的な目標である橋上駅舎化については、先にも述べたような事業進捗上の課題を抱えており、かなりの時間を要します。

これまで私は、街の活性化のためには、街の中心的都市施設である駅と駅前広場の整備充実が必要であると強く提唱して参りました。

よってこの際、中野島駅の橋上駅舎化に時間を要するのであれば、駅前広場もセットで整備を検討すべきではないかと考えます。

中野島駅については、総合計画などで当該駅周辺を拠点地区とする位置づけがないため、計画上の優先順位としては極めて低いものになりますが、将来的な視点で考える必要があらうかと思います。



混雑する朝の中野島駅

4 駅広の充実度が街の発展を決める

そこであえて私は、次のような問題提起をさせて頂きました。中野島駅周辺には、既存の駅舎の西側に生産緑地があり、その線路の向かい側には民有地と市道を挟んで交番があります。

これらの用地をうまく組み合わせることで、駅前広場やデッキなどが整備できる空間が生まれます。

例えば、交番のところから線路を越えて生産緑地へとデッキでつなぎ、そのデッキから改札に入ることができる、という設計が考えられます。

もしもそのような設計での橋上駅舎が可能となれば、現計画に比べ、より地域住民にとって利便性の高い橋上駅舎となります。

また、既存の駅舎の西側にある生産緑地を確保できれば、駅前にバスロータリーを整備することも可能になります。

今後、更なる高齢化が進むであろうこの地域において、中野島駅前ロータリーを中心にバス路線が整備されていくことは、これまた地域住民の生活の利便性をより高いものにしていくものと思われます。

そこで私は、次のように所管局長に確認しました。

Q 三宅隆介(市議) 「用地取得や財源の問題は別の議論として、橋上駅舎化に併せ、仮にそのような設計(三宅案)で整備しようとした場合、法令の規制や物理的な制約などの要素や問題はあるのか?」

まちづくり局長 A 「西側用地の活用を想定した場合、現時点では法令の規制や物理的な制約はないものと認識しております」

用地取得や財源の問題など、かなり高いハードルがありますが、所管局長の答弁によれば、構造計画上、物理的あるいは法律的問題は生じないということです。

現在、川崎市が進めている既存計画が事業化されるまでには、まだ若干の時間的猶予がありますので、引き続き、粘り強く建言させて頂きます。

三宅隆介 議会報告

みやけ りゅうすけ 平成29年 第4回川崎市議会定例会 一般質問

なぜ多摩区の鉄道は連続立体交差化されないのか

連続立体交差事業とおカネ

すでに連続立体交差化されている JR 南武線 矢野口駅付近



R

多摩区は踏切りだらけ!

JR南武線 / 22ヶ所

小田急線 / 10ヶ所

合計 / 32ヶ所



地上を走る JR 南武線

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(当時・衆議院議員)秘書。
平成15年4月 川崎市議会議員 初当選。[現在4期目]
川崎市多摩区中野島在住。

連続立体交差事業とおカネ

なぜ多摩区の鉄道は連続立体交差化されないのか

川崎市多摩区では、小田急線とJR南武線の二つの鉄道がそれぞれに東西南北を貫いています。

東急東横線や田園都市線がそうであるように、あるいは京急蒲田駅周辺がそうであるように、現在では都心部を走る鉄道はたいていの場合は連続立体交差事業が進められており、地上を走る鉄道は高架化もしくは地下化され、ことごとく踏切が除去されています。

ところが、多摩区を走る小田急線とJR南武線の二つの鉄道は連続立体交差事業が行われていないがために、未だ大手を振って地上を走っています。

結果、多摩区だけでJR南武線の踏切が22カ所、小田急線の踏切が10カ所、合計32カ所もの踏切があります。

踏切及び地上を走る線路は街を分断します。

このことが地域経済に与える影響は小さくありません。

例えば、お蕎麦屋さんやお弁当屋さんの出前可能な範囲が線路や踏切によって限定されてしまうように、街が分断されてしまうと物流や人の移動は絶対的に制約されます。

また、朝ラッシュ時の踏切は人と車で溢れかえり、利用者にとっては命がけの通行です。

1 JR南武線は永遠に地上を走る？

現在、川崎市では京急大師線の連続立体交差事業が行われており、この事業にある程度の目途がつくと、今度はJR南武線の武蔵小杉駅以南(武蔵小杉駅～川崎駅)の連続立体交差事業が行われる予定です。

それと同時に、あざみの駅と新百合丘駅とを結ぶ横浜市営地下鉄三号線の延伸事業への財政支出が発生することから、残念ながら多摩区内における連続立体交差事業は今後20年以上はあり得ないという話になります。

なのでそれまで、小田急線は川崎市域の部分だけ地上を走るようになります。

一方、JR南武線については、溝ノ口駅以北の各駅(津田山駅、久地駅、宿河原駅、中野島駅、稲田堤駅)の「橋上駅舎化」が既に計画決定されていることから多摩区では永遠に地上を走るようになります。

2 連続立体交差事業が行われない理由

これまで、JR南武線の溝ノ口駅以北(溝ノ口駅～矢野口駅)及び小田急線の川崎市域部分で連続立体交差事業が行われてこなかった背景には、制度的な理由があります。

連続立体交差事業は、総事業費の約10%のみを鉄道会社が負担し、残りの費用を当該自治体(川崎市)と国(国土交通省)とで折半します。

なので、連続立体交差事業が事業化されるために必要なのは…

- ①事業主体である自治体(川崎市)のやる気
- ②国(国土交通省)の認可
- ③地域住民の協力

…です。

JR南武線の溝ノ口駅以北(溝ノ口駅～矢野口駅)の連続立体交差事業が実現しない主な理由は…

- ①主要な幹線道(国道246号や鹿島田管線)がJR南武線と既に立体交差になっているため、当該事業が国による費用対効果の算定で基準をクリアしないこと
- ②川崎市としての事業優先順位が低いこと

…です。

川崎市北部における連続立体交差事業の優先順位が低くなってしまうのは、連続立体交差事業は基本的に自治体の財政力から「一時期・一事業の原則」があるからです。

財政力に限界のある自治体にとって、連続立体交差事業は大規模事業と考えられており、国は一度に複数の連続立体交差事業を認可することはありません。

であるからこそ、自治体は優先順位をつけざるを得ないわけです。

3 国が言うほどの大規模事業ではない

しかしながら、連続立体交差事業は国が言うほどの大規模事業ではありません。

例えば、いま計画が進められているJR南武線の武蔵小杉駅以南(武蔵小杉駅～川崎駅)の連続立体交差事業の総事業は1,467億円です。

1,467億円のうち約10%は鉄道会社の負担で、残りの90%を国と自治体(川崎市)でほぼ折半します。

といって川崎市はその負担のすべてを一般財源で賄うわけではありません。

川崎市負担分の約90%は市債発行で賄われることになります。

4 行財政と家計簿の違い

市債発行というと、パブロフの犬のように「後世にツケを残すのかあ～」と叫びだす方もおられますが、行政の負債と個人の負債はその性質を全く異にします。

例えば、発行された市債の半分近くは「借り換え」が可能です。つまり、個人が住宅ローンを組むのとはワケが違います。

個人の債務には予算制約式というものがあります。即ち、個人の寿命には限りがあるゆえに与信限度が設定され、よほどの事由がないかぎり個人には「借り換え」は認められないわけです。

ところが、行政という組織には寿命はなく基本的に永続する法人です。これをゴーイングコンサーンと言います。

要するに行政はゴーイングコンサーンであって、個人債務のような予算制約式は当てはまりません。

いたずらに行政債務を問題視している人たちの多くは、このゴーイングコンサーンを無視して予算制約式を前提にされています。

であるからこそ、行財政と家計簿とを混同されてしまうのでしよう。

5 市の一般財源負担は、たったの3億円(年平均)

例えば、JR南武線の武蔵小杉駅以南(武蔵小杉駅～川崎駅)の連続立体交差事業の予定工期は概ね20年です。

前述のとおり、川崎市負担分の約90%は市債発行によって賄われますので、一般財源の負担は約10%になります。

だとすると、川崎市が毎年負担しなければならない一般財源はいくらになるでしょうか？

驚くなかれ、試算してみると、たったの3億円(年平均)です。

個人にとって3億円は大金ですが、1兆5千億円もの予算規模をもつ川崎市にとってそれほどの大金なのでしょうか。

6 「ニホンのシャッキン問題」は嘘

「そうは言っても、国(政府)にも借金が残るじゃないかあ～」と言われそうですので断っておきますが、100%自国通貨建て(円建て)で国債を発行している日本政府がデフォルト(債務不履行)する可能性はゼロ%です。

しかも我が国は、インフレ率が0～1%で推移するほどに供給力の有り余るデフレ経済です。

よって政府の負債(国債)を、政府の子会社である日本銀行がすべて買い取った瞬間に、悪性インフレに陥ることなく政府債務はゼロになります。

マスコミが騒いでいる「ニホンのシャッキン問題」など、その程度の話に過ぎず、いわゆる「日本財政破綻論」など、ほぼファンタジーの世界なのです。

確実に言えることは、多摩区内を走る鉄道を連続立体交差化できない理由は決して「おカネの問題ではない」ということです。

詳しい内容はブログでも掲載しています！
毎日更新! アクセス数増加中!

<http://ryusuke-m.jp>

三宅隆介 検索



スマホや携帯でも左のQRコードから簡単アクセス!



7 公共事業はムダではない

因みに、京急蒲田駅周辺で行われた高架化事業は、総事業費が約2,400億円でした。

京急蒲田駅周辺での高架化事業は幸いにして用地費用等の支出が少なかったため、2,400億円のほとんどが公的固定資本形成としてGDP(国民経済)に計上されました。

つまり、蒲田駅周辺の高架化事業によって最低でも約2,400億円分ものフロー効果が創出されたことになります。

それに効果はフロー効果だけではありません。

蒲田駅周辺の踏切除去の効果は、今後、何十年も続きます。

例えば、物流や人の移動が効率化されることで地域経済の生産性(生産者一人あたりの所得)が高まります。

その生産性向上の効果が1年で100億円あったとすると、即ち年間100億円のGDP押し上げ効果が発揮されたとなると、24年で総事業費(約2,400億円)の元が取れるという計算になります。

これこそが、公共事業のストック効果です。

それでも公共事業は「無駄」なのでしょうか。

大事なのは経済(国民の所得=GDP)の成長であって、おカネなんかじゃない。

現在、行われている京急大師線の連続立体交差事業



これが…



完成時には、鉄道が地下化

道路を分断していた踏切がなくなることにより、踏切事故の解消、交通流の円滑化、及び交通渋滞の解消に伴う環境改善が期待されます。