

- ▶ 小田急線の連続立体交差
- ▶ 世田谷町田線(世田谷通り)拡幅
- ▶ 小田急線の複々線化

これらを一体的に
整備すれば、
各駅の再開発も可能!

まずは交差点の拡幅を優先すべき

三宅隆介 質問 ▶

先般行われた世田谷町田線(世田谷通り)の各交差点の交通量調査によれば、とりわけ「生田歩道橋下」「読売ランド前駅付近の交差点」「高石歩道橋下」など、3つの交差点の渋滞がひどく、即応的な対策が求められているとのこと。
そこで提案するが、対象となる交差点から先行的に用地買収を行い、上り線、下り線の両サイドにそれぞれ右左折レーンを確認できるようにし、その上で計画延長全体を拡幅していくことが最も効果的かつ効果的だと考えるか?

建設緑政局長 答弁 ●

交差点部における先行的な整備については効率的、効果的であると考えます。

三宅の視点、隆介の発想

当該路線は広域道路ネットワークの一般広域道路に位置づけられており、道路幅員20メートルの計画になってます。
よって、拡幅に当たっては整備の起点から終点までの全延長を対象に用地を買収して整備するという従来の発想を捨て、混雑度の高い交差点をピックアップし、その部分の用地を先行取得し、それらの交差点の上り線、下り線の両サイドにそれぞれ右左折レーンを確認すべきで、その上で計画延長全体を拡幅していくように提案しました。
当局も、その有効性を認識しているとのこと。

小田急線の踏切がネック!

三宅隆介 質問 ▶

そもそも世田谷町田線の各交差点の混雑は、当該路線と並行して走る小田急線の踏切の存在が大きなネックになっているのでは?

建設緑政局長 答弁 ●

複数の踏切が交差点に近接していることが課題の一つであると考えております。

三宅の視点、隆介の発想

小田急線の踏切を除去しなければ、世田谷町田線の拡幅は事業効果を発揮しない。なので、何としても小田急線の連続立体交差事業をやらねばなりません。

多摩区を発展させる一石三鳥策

三宅隆介 質問 ▶

昭和60年の運輸政策審議会答申第7号に位置づけられている「新百合ヶ丘駅までの複々線化(4線化)」については、残念ながら今のところ全く見通しが立っていない。
複々線化についても連続立体交差事業と併せて行うのが物理的にも経済的にも最も効果的であると考えている。
その場合、稲生跨線橋及び根岸跨線橋をいかにして越えるのか、あるいはくぐるのかが課題となるが、それぞれの跨線橋の管理協定書には複々線化に関する記載はあるのか?

建設緑政局長 答弁 ●

小田急線をまたぐ道路橋は、鉄道事業者と管理に関する協定は締結しておりません。

三宅の視点、隆介の発想

一石三鳥策で最大限に事業効果を発揮!

協定書そのものが締結されていないことに驚きですが、複々線化事業は小田急電鉄の事業であり、連続立体交差事業は川崎市の事業となります。
しかしながら、川崎市から連続立体交差事業をもちかけないかぎり、小田急電鉄が複々線化事業に手をつけることはなさそうです。なぜなら、地上を複々線化するには用地買収の費用と時間がかかるからです。失礼ながら小田急電鉄さんにそのような体力はなさそうです。
そこで私は、次のような一石三鳥策を市議会にて提案しています。
一石三鳥策とは、世田谷町田線の拡幅にあたり、その地下に小田急線を通し、小田急線を2階構造(上り2線、下り2線)にするというものです。これを具現化すれば、踏切は除去され、道路は広がり、小田急電鉄も複々線化のために用地を買収する必要がなくなります。

「生田駅」「よみうりランド前駅」の再開発を!

加えて、小田急線の地下化が実現すれば、「生田駅」や「よみうりランド前駅」などの駅舎や線路が地下化されますので、それらの空き地を利用して再開発をかけるべきです。
「生田駅」「よみうりランド前駅」の駅前広場を整備充実させることができれば、大型バスやコミュニティバスなどの公共交通機関を充実させることが可能となります。
前述の交通局長の答弁のとおり、「道路の拡幅、交差点や踏切の改良等による渋滞緩和など、路線バスの運行経路における走行環境の改善により、安全運行の確保や定時運行によるお客様の利便性向上、運行の効率化などが見込まれる」のです。
一石三鳥策により、踏切は除去され、世田谷町田線の渋滞は大幅に緩和されます。

市議会控室
〒210-0006 川崎市川崎区砂子1-9-3 川崎市役所 第2庁舎
TEL:044-200-3650 FAX:044-245-4171

Theme1

登戸の駅前広場整備

再開発の1階部分を公共スペースに
溝ノ口駅の3分の1以下の広さでは話にならない...
街の発展は駅前広場のキャパシティに比例する...

Theme2

小田急線の地下化

『世田谷通り拡幅』との一体的整備で

踏切除去で世田谷通りの渋滞解消...
多摩区内各駅の再開発事業が可能に...

駅広の整備充実なくして
コミュニティバスを
含めた公共交通の充実はない!



詳しい内容はYou Tubeでも!



<http://ryusuke-m.jp/>

三宅隆介

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、
衆議院議員 松沢しげふみ秘書。
平成15年4月 川崎市議会議員 初当選、現在5期目。
川崎市多摩区中野島在住。

街の発展は駅前広場から

登戸駅

駅広の拡充策を議会で提案！

登戸土地区画整理事業、そして2028年から始まる再開発事業が完了しても、登戸の駅前広場の面積は溝ノ口駅の3分の1以下程度であり、まったく話になりません。街の発展は駅前広場のキャパシティに比例します。また、登戸の地理的優位性を最大化するためにも、再開発用地(35階建てビル)の1階部分をバス停などの公共スペースとして活用させて頂くことが望ましいと考えます。以下、議会質疑を要約します。



現在の登戸駅・駅前広場



登戸駅前で予定されている再開発用地

零細な居住者への配慮

三宅隆介 質問

昭和44年に都市再開発法が制定された際、事業実施に伴い権利を失うことになる零細な居住者の補償等について「十分に配慮すること…」という附帯決議がついているが、当該法律が施行されて以降、これまで本市では具体的なケースとして、例えば川崎駅周辺や武蔵小杉駅周辺の事業で、どのような配慮をしてきたのか？

なお、これから事業化される登戸駅前の開発事業において、零細な関係権利者がいた場合、どのような配慮を具体的に考えておられるのか？

まちづくり局長 答弁

転出補償金に対する税制上の特例など制度の周知を図ってきましたが、これからはじまる登戸駅前の再開発事業については、権利者に寄り添った対応を行うとともに、今後設立される再開発組合と連携し、区域内の周辺テナント等とのマッチングなど、権利者のニーズ等を踏まえた対応を図ってまいります。

三宅の視点、隆介の発想

答弁のとおり、これまでほとんど何もしてこなかったのが実状です。

▼再開発予定地に計画されている35階建てビルの1階部分をバスロタリーなど公共スペースとして利用させて頂くしかない！



▼現行計画のままだと、駅広のスペースは溝ノ口駅の3分の1以下の規模となる。

開発後の人口増に耐えられるか

三宅隆介 質問

現在でもJR登戸駅はエスカレーターのカパシティが限界に達している。朝などはプラットフォーム上の乗客がはける前に次の電車が到着してしまうような状況にある。再開発後の人口増に対応できるのか？

まちづくり局長 答弁

現状(開発後のキャパシティ)においては支障がないと考えておりますが、引き続き、駅の利用状況等を注視しながら、鉄道事業者と連携を図ってまいります。

三宅隆介 質問

現行計画で対応可能というのは、かなり見通しが甘いのではないかと。JR南武線登戸駅のエスカレーターの問題は、JR南武線のピーク時輸送量が足りていないことに起因している。現在の6両編成を早急に8両編成にする必要があると思われるが、JR東日本とはどのような話し合いをしているのか？

まちづくり局長 答弁

ホームの前後に踏切のある駅が多いことや、車両基地の拡張等、設備の大幅な改修が必要となるなどの課題があると伺っております。今後もJR東日本に要望してまいります。

三宅の視点、隆介の発想

JR東日本に対し、ただお願いするだけでは絶対に同社は応じません。南武線を長編成化するには、川崎市が事業主体となる「連続立体交差事業(溝ノ口駅～矢野口駅)」を行い、同時に登戸駅を含め各駅の駅舎を整備することがもっとも効率的です。
むろん、川崎市の財政的余力は充分にあります。

登戸の駅前広場整備が最後のチャンス 35階ビル1階部分を公共スペースに！

登戸駅前広場の貧弱さ

三宅隆介 質問

残念ながらこの区画整理事業終了後の登戸駅前広場の広さは圧倒的に狭いと言わざるを得ない。例えば、溝ノ口の南北の駅前広場と比較すると、登戸駅の駅広の広さはどのくらいになるのか？

まちづくり局長 答弁

溝ノ口駅は、北口は約1万500平方メートル、南口は約5,400平方メートル、合計で約1万6,000平方メートルです。登戸駅は、南口は約4,600平方メートル、北口は約400平方メートル、合計で約5,000平方メートルとなっており、溝ノ口駅前広場と比較すると約3分の1以下の規模となります。

三宅の視点、隆介の発想

溝ノ口駅は、田園都市線、大井町線の複々線、そしてJR南武線との交通結節駅です。

一方、登戸駅は複々線化される小田急線とJR南武線との交通結節駅です。

共に似通った性格を有しているわけですが、例えば、登戸駅に限っては、東名川崎インターチェンジに近いことから、高速バスの長距離バスネットワークを活用すれば、羽田空港や成田空港へもダイレクトにアクセスできるポテンシャルもっています。

しかしながら、登戸駅のバス交通利便性を高め、駅広としての機能の充実を図るためには、現在の広場面積の計画では不十分です。

そこで私は、これから行われる再開発で予定されている35階ビルの1階部分を公的スペースとして提供してもらい、そこをターミナルの一部として活用することを議会で提案しました。

ビルの1階部分を公的スペースに

三宅隆介 質問

再開発にあたり、例えば駅前にできる35階建てビルの1階に公的スペースを提供してもらい、バスやタクシーの乗り場として活用させて頂くのも一案かと思われる。むろん関係権利者の同意が必要になるが、技術的、物理的には可能か？

まちづくり局長 答弁

施設建築物の一部に交通機能を整備することは、関係権利者の負担を伴い、合意形成などが必要となりますが、技術的には可能と考えられます。

右上に続きます

三宅の視点、隆介の発想

横浜駅、渋谷駅、上大岡駅、東京駅など、市街地再開発事業において、施設建築物内にバスターミナルなどを導入している事例が複数あります。

前述のとおり、登戸駅は東名川崎インターチェンジに近いので、登戸駅にそれなりのバスターミナルができると、例えば横浜駅、あるいは羽田空港や成田空港への直行便のほか、高速バスの長距離バスネットワークの活用が可能になります。むろん、多摩区内のコミュニティ交通を具現化するためにもそれなりのキャパシティが必要です。

駅広整備は公共交通を充実させる

三宅隆介 質問

そこで交通局長に伺うが、駅広整備とそれにつながる道路整備、あるいは道路の拡幅、踏切の除去、あるいは交差点の改良などが行われることにより、路線バスの運行効率は高まるのではないかと？

交通局長 答弁

道路の拡幅、交差点や踏切の改良等による渋滞緩和など、路線バスの運行経路における走行環境の改善により、安全運行の確保や定時運行によるお客様の利便性向上、運行の効率化などが見込まれるものと考えます。

三宅の視点、隆介の発想

ハード面(インフラ)の不足をソフト面でカバーするには限界があります。現在、市バス路線が採算性を理由に縮小されていますが、その最大の理由は各駅の駅広と道路網の貧弱性にあります。バス路線を維持し、コミュニティバスを通したければ各駅の駅広と道路網の整備は絶対不可欠です。

なお、登戸駅の駅前広場の拡張は今回がラストチャンスです。予定されているタワーマンションの1階をなんとしてでも提供してもらい、バスターミナルやタクシー乗り場として活用させて頂くべきです。(容積率の緩和などを交換条件にすればいい)

このままだと、登戸(多摩区)は溝ノ口(高津区)の3分の1以下の発展しかできないこととなります。

