

騒音・振動の激化には反対！静かな住環境を守ろう！

## 「こどもの国線沿線住民会」記録 1990年～2013年 (対外版増補)

■ 2000年3月に実現されたこどもの国線の通勤線化計画に対して、私たちは騒音・振動の激化に反対する立場から、活動を続けてきました。

■ 1990年暮れの会結成以来、地域交通網の現地調査による代案の提起をはじめ、騒音・振動対策案について事業者側との協議を重ね、沿線の人に優しい乗り物は乗客にも優しい、をモットーに、様々な対策を実現してきました。通勤線化以降も対策工事や運転方法などについて協議を重ね、静かな住環境に調和できる「こどもの国線」をめざしています。

■ 私たちは2006年9月に、これまでの活動と、こどもの国線通勤線化に関する出来事をできる限り収録した記録CD-ROMを作成しました。この[対外版CD-ROM]は、会員に配布したCD-ROMから一部を省略・削除した上で、関係箇所に配布するものです。これまでの経過を確認していただくために、あるいは地域の歴史記録としてお役立て下さる事を期待しています。

※ このCD-ROMは2006年発行の「対外版」に2006年以降の記録を追加したものです。

2014年3月

「こどもの国線沿線住民会」記録 1990年～2013年 (対外版増補)

## こどもの国線沿線住民会 運動の記録

(対外版増補)

1990年～2013年



こどもの国線沿線住民会  
活動の記録

1990年-2013年

増補対外版

(C)こどもの国線沿線住民会 2014/3

## こどもの国線沿線住民会 運動経過概要

■「こどもの国線」はもともと、戦前に旧陸軍が弾薬庫(現こどもの国)への引き込み線として作ったものです。朝鮮戦争後は廃線になっていましたが、1967年からこどもの国への足として一日40本が昼間だけ運転されるようになりました。1988年横浜市は「通勤線化」する計画を明らかにしました。

■「こどもの国線沿線住民会」は1990年12月に結成されました。長津田駅近くの急カーブ区間で発生していた100デシベルを超えるキシミ音に耐えかねて、静かな住環境を守るために付近の沿線住民が立ち上がったのです。その後「こどもの国線」の通勤線化計画の具体化とともに、長津田地区ばかりでなく、恩田、奈良地区の方々も加わり、沿線の住環境を守るために、横浜高速鉄道、横浜市、東急との話し合いを続けてきました。

■この間、1995年には、詳細な地域交通の実態調査を行ない、「長津田駅北口からあかね台を經由するバス路線新設のほうが通勤線化よりも利便性や費用対効果が高いのではないか」、「どうしても通勤線化するのならば路面電車のような多くの停留所を持った運行方式が必要である」などの提言を行ないました。さらに1996年には定時運行性確保と沿線の環境を両立させる一手段としてゴムタイヤであるガイドウェーバス方式の検討も要請しました。

■結局、「こどもの国線」は途中にある東急の車両工場に東急の電車が出入りするので、ライトレール(新型路面電車)を含む一切の他の運行方式との共存は不可能だ、ということになってしまいました。その後にも会では、鉄道であっても少しでも低騒音低振動にするために、具体的な対策を追求してきました。

■1996年暮れの路盤改良・ロングレール化試験工事を皮切りに、対策工事にあたっては、事業者側が委託した鉄道総合技術研究所の調査報告内容も参考にして、事前の騒音・振動測定→試験工事→事後測定(効果判定)→本工事という

手順で行なうこととし、それぞれの段階で事業者側と住民との話し合いを行なってきました。

■また、2006年8月までに91号を数えた会報「ひびき」(1992年9月創刊)を、1996年からは非会員を含む沿線への全所帯配布とし、また事業者、横浜市、新聞社、緑区・青葉区選出の市議、関係自治会などにも送付して通勤線化に関する話し合い過程の公開をはかりました。会員間の事務的な連絡や合意形成に向けて1998年10月以来発行した「会員通信」も48号を数えました。

■主に長津田地区センターで行なった横浜市・事業者側と住民会との話し合いは、日程を会報「ひびき」で広報し、会員以外の方にも出席も呼びかけることで、すべての沿線住民が要望を事業者側に出す機会となるように努めてきました。これらのことが、会員がいない区間も含めた全線での騒音・振動対策に繋がったと自負しています。

■2000年3月29日の通勤線化後も、防音壁設置など懸案事項解決のため、話し合いをねばり強く進めた結果、2001年度末(2002年3月)までに、ほぼ要望どおりの対策を実現することができました。またその間、電車区運転士さんによる、より静かな運転方法の確立のための検討も行なわれました。これからも、①経年劣化、故障、不適正な運転などによる騒音振動悪化の監視、②運行時間帯、運転本数の変更などが将来計画された場合の事業者側との話し合いなど、住民会はその役割を果たしていきます。

2006年10月

※増補として2013年までの出来事を追加しました。(2014年3月)

■長津田駅に近い急カーブ区間でのレールと車輪のキシリ音対策は、散水装置、レールへの塗油装置を経て、2007年以降は車上からの摩擦緩和材散布方式で対応していますが、雨天時のグワグワという騒音発生についてはいまだ解決には到っていません。

# 年表

年	経過概略
1990年	住民会結成
1991年	長津田駅付近の急カーブ区間(1号踏切付近)の騒音(100デシベル)対策を中心に東急との交渉
1992年	急カーブ区間の速度制限、レールへの散水装置導入決定
1993年	横浜市に通勤線化反対の申し入れ
	1号踏切急カーブに散水装置完成(きしみ音対策)
1994年	東急による1号踏切付近急カーブ騒音測定
1995年	第3セクターの横浜高速鉄道を含む通勤線化の事業枠組みが決まり3月に横浜市との交渉始まる
	鉄道総研が騒音対策案検討のため急カーブ区間で騒音分析測定
	市環境保全局による緑地区での騒音振動測定
	9月に住民会による地区交通実態調査報告書発表
1996年	9000型車両での騒音振動測定による比較分析
	沿線の環境騒音、交通量調査
	東向地地区路盤改良工事とロングレール化(効果測定のための試験工事)
	1号踏切付近の急カーブ区間の散水装置を塗油装置に変更
	横浜高速鉄道による沿線8ヶ所、および希望者宅の騒音振動測定
	住民会からのゴムタイヤ方式提案と事業者側の否定
1997年	市、事業者側の環境影響調査報告書と住民会の要求をめぐり交渉、市長名での回答書。 対策工事の効果測定を前提に工事着工を認める
1998年	横浜市、中間駅、新車両デザインなど発表
	実施済み対策工事の効果測定結果報告
	家族の広場前「ラダー枕木」試験施工
	2号踏切付近での振動遮断壁施工開始
1999年	東向地地区から順次路盤改良工事開始
	夜間走行試験
	新車試運転、騒音・振動測定
	2号踏切振動遮断壁効果測定
	緑地区ロングレール化工事開始、防振枕木効果測定

年	経 過 概 略
2000 年	防音壁設置区間の対立点について市長宛質問状
	住民会による騒音振動測定
	2号踏切付近防音壁現地説明会
	東向地地区伸縮継ぎ目振動遮断壁完成、効果測定
	3月29日 通勤線化
	通勤線化後も騒音・振動の低減に努めることを市長名で確認
	緑地区防音壁説明会（対立）
2001 年	防音壁設置区間住民会側要求貫徹。緑地区東西防音壁完成。（計画された対策工事は完了）
	電車区運転士による運転方法改善、添乗確認
2002 年	東向地地区運転方法再検討
	1号踏切付近急カーブに新看板設置
	総合測定結果の報告説明会
	対策工事完了後の騒音・振動総合測定
2003 年 ～ 2004 年	東向地西側水路改修工事、線路横断管路完成(2003年～2004年4月)
2005 年	2005年6月10日 ダイヤ改正（夜間田園都市線接続改善）
2006 年	2006年3月18日、ダイヤ改正（夜間増便、始電終電時刻繰上げ繰下げ） 2006年10月 活動記録 CD-ROM 作成配布
2007 年	運転方法の再検討、摩擦緩和材車上散布による騒音対策導入
2008 年	1号踏切付近での雨天時グワグワ音対策のために、雨天を想定した走行実験
2009 年	摩擦緩和材散布方法の検討 1号踏切付近急カーブ通過速度を上げることでキシリ音が少なくなるかどうかの運転実験
2010 年	1号踏切付近急カーブ区間運転方法変更(高速化)仮実施するも、周辺で騒音振動激化により中止。
2011 年	1号踏切付近北側レール継ぎ目溶接
2012 年	事業者より土休日始発時刻繰上げの提案
2013 年	3/16 ダイヤ改正 土休日始発時刻繰上げ
2014 年	3月 増補版活動記録 CD-ROM 作成 配布

「こどもの国線沿線住民会」活動の記録 1990年～2013年 対外版増補

2014年3月発行