

## J R南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第3回）

日 時：平成28年 9月 5日（月）  
14時00分～  
場 所：幸区役所 4階 第2会議室

### 次 第

#### <開 会>

- 1 第2回の主な意見と基本的な考え方について . . . 資料1
  
- 2 連続立体交差化の構造工法について . . . 資料2
  
- 3 これまでの連続立体交差化の事例について . . . 資料3
  
- 4 環境配慮と連続立体交差事業の効果  
をさらに高める取組（関連事業など）について . . . 資料4
  
- 用語について . . . 参考資料

#### <閉 会>

## 第2回の主な意見と基本的な考え方について

## 1 第1回の主な意見と基本的な考え方について

⇒事務局から第1回地域勉強会の主な意見と基本的な考え方（議事録）について説明し、内容についてご確認いただいた。

## 2 踏切対策の手法について

⇒事務局から踏切対策の手法について説明し、内容についてご確認いただいた。

## 3 連続立体交差化の必要性について

①資料3の対策手法毎の比較表は、この地区に限ったものなのか。他の地区では、連続立体交差以外の対策をすべき場合もあるのか。

⇒資料3は、尻手駅～武蔵小杉駅間の連担した踏切がある沿線の課題に対しての効果を比較したものであり、他地区の場合は、評価が異なることも考えています。

## 4 沿線まちづくりの必要性について

⇒事務局から沿線まちづくりの必要性について説明し、内容についてご確認いただいた。

## 5 連続立体交差化の構造工法について

②構造工法の比較表の概算事業費は、用地買収の費用も含めているのか。

⇒概算事業費は、必要面積に路線価を0.8で割り戻した価格を乗じた用地費と建物補償費も含めて算定しています。

③資料の事例写真は高架化のものばかりだが、比較検討には高架の場合に必要な用地取得期間も含めた工期を踏まえて検討しているのか。

⇒今回の区間よりも短い区間の地下化で約10年以上の工事期間を要しています。

高架化の工事期間は約10年間を想定しており、地下化と比べて工事期間が特別長いわけではないと考えております。

④高架化の場合、橋脚が多く残るため、高架下空間がバリアフリーにならないのではないかと。また、まちづくりの観点からは、高架化よりも地下化の方が地域を分断しないので良いのではないかと。

⇒高架化、地下化のどちらの場合でも、東西を行き来する道路は整備させていただきます。

地下化したことにより、ホームまでの上下移動が大きくなり、乗り継ぎが不便になったとの声が出ている事例もあります。

⑤地震やゲリラ豪雨などの自然災害に対しては、どの構造が有利なのか。

⇒水害時には、地下化の場合どうしてもトンネル内に水が入るリスクがあるが、高架化の場合には比較的、鉄道の運行や復旧には支障がないと考えています。

地震に対しては、高架化の場合、阪神淡路大震災で橋が落ちたイメージが強いですが、震災後に基準の見直しがあり、構造物の耐震性が強化されています。

⑥平間周辺で用地取得の対象となる中小規模のマンションが多いため、平間の住民にも勉強会に参加してもらいたい。

⇒平間の方に参加していただく場合、この人が良いなどご意見、ご推薦があれば事務局までご連絡をお願いします。

構造形式	高架形式		地下形式
工法	仮線高架	直上高架(一部)	開削地下
概要	現在線を一時仮線に切替え、空いた現在線敷地に新設高架橋を建設する工法	現在線で営業しながら、その直上で高架橋を建設する工法	現在線の線路を仮受けし、直下に開削工法により躯体を建設する工法
概念図	<p>仮線用地 約6000~8000mm (←まちづくり側道としても活用)</p> <p>現況 W=11.0m</p> <p>※柱の数は今後の調整</p>	<p>買収幅 約2200mm 現況 11000 買収幅 約2200mm</p>	<p>買収幅 約1900mm 現況 11000 買収幅 約1900mm</p>
縦断面図	<p>凡例                      — : 現況線(南武線)                      - - : 計画線(南武線)                        : 交差道路必要高さ                        : 残る踏切・通行できない道路</p> <p>向河原駅 平間駅 鹿島田駅 矢向駅 尻手駅                      4.2km(仮線高架 4.2km)</p>	<p>直上高架区間</p> <p>向河原駅 平間駅 鹿島田駅 矢向駅 尻手駅                      4.2km(直上高架1.5km・仮線高架 2.7km)</p>	<p>向河原駅 平間駅 鹿島田駅 矢向駅 尻手駅</p> <p>下水幹線φ2750</p> <p>開削地下区間 シールド地下区間 開削地下区間                      4.2km(シールド地下3.0km・開削地下1.2km)</p> <p>※極力シールド地下区間を長くし、開削地下と組み合わせた案</p>
概算事業費 ※現時点での概算値	約1,185億円 (約263億円/km)	仮線高架の約1.1倍	仮線高架の約1.7倍
概算工事期間	10~15年	仮線高架(10~15年) + α	10年以上(他地区の事例から推定)
踏切除却	全13踏切を除却	全13踏切を除却	11踏切を除却 横浜市の2踏切は通行できない道路となる
日影	側道整備により影響は少ない 側道未設置区間で一部影響が発生	側道整備により影響は少ない 側道未設置区間で一部影響が発生	地下化により影響なし 地上駅舎部のみ一部影響が発生
騒音振動	ロングレール化、弾性バラスト軌道等により対策可能	ロングレール化、弾性バラスト軌道等により対策可能	騒音はシールド地下区間では発生しない 振動は地下からの伝搬を受け、シールド地下区間でも発生 トンネルの出入口では騒音振動が増大し、対策が必要
地下水	地下水遮断の可能性は少ない	地下水遮断の可能性は少ない	地下工事が多く、地下水遮断の可能性はあるが、対策可能。
景観	高架下空間の活用次第 (高架構造物が現れる)	高架下空間の活用次第 (高架構造物が現れる)	線路跡地の活用次第 (鉄道が見えなくなる)
自然災害(水害)	想定されるレベルの水害では、駅ホームに影響なし	想定されるレベルの水害では、駅ホームに影響なし	想定されるレベルの水害に対して、地下部に浸水するリスクがある
駅利用者の利便性 (上下移動)	高架化駅舎のため、駅利用者の上下移動は少ない (既存のペDESTリアンデッキとの接続性が良い)	仮線高架と比べて、レール高が高いため、駅利用者の上下移動はやや大きい	地下埋設物を避けたシールド地下部の駅舎の駅利用者の上下移動は最も大きい (既存のペDESTリアンデッキとの接続性が悪い)

(※用地買収幅等は目安であり、この他に、別途施工ヤードが必要となるなど、今後の検討で変更する場合があります)

他の鉄道路線で行われた連続立体交差化(地下化)の事例です

## 【事業概要】

- 事業区間: JR仙石線(仙台駅～ 苦竹駅間)  
約3.0km(別線開削地下形式)
- 事業期間: 昭和60年～平成13年
- 除却踏切: 14箇所



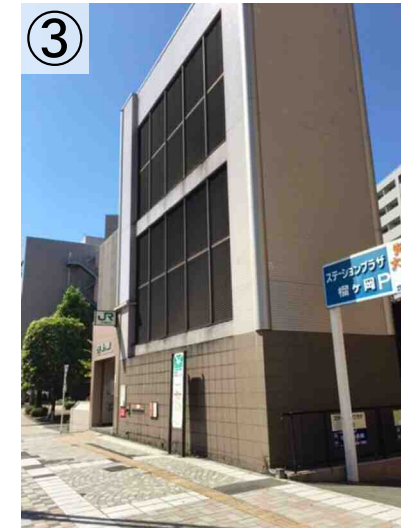
下図: 連立協HP



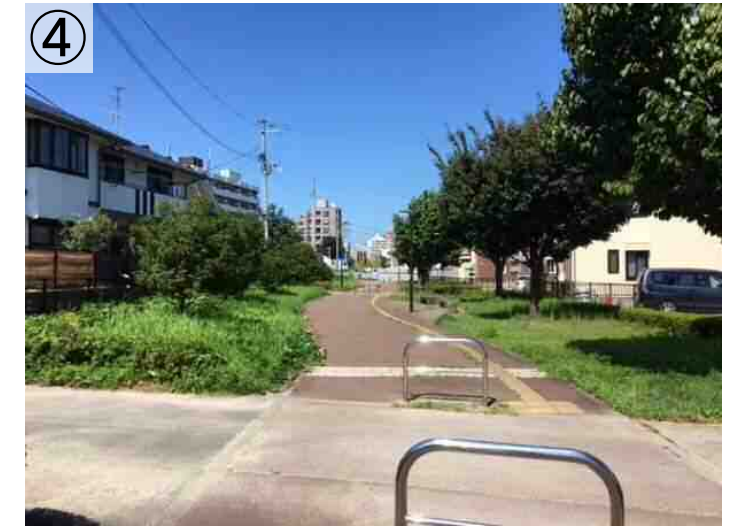
① 陸前原ノ町駅は、地表面に改札口、コンコース、トイレが整備されている



② 宮城野原駅は、入口のみ地表面に整備



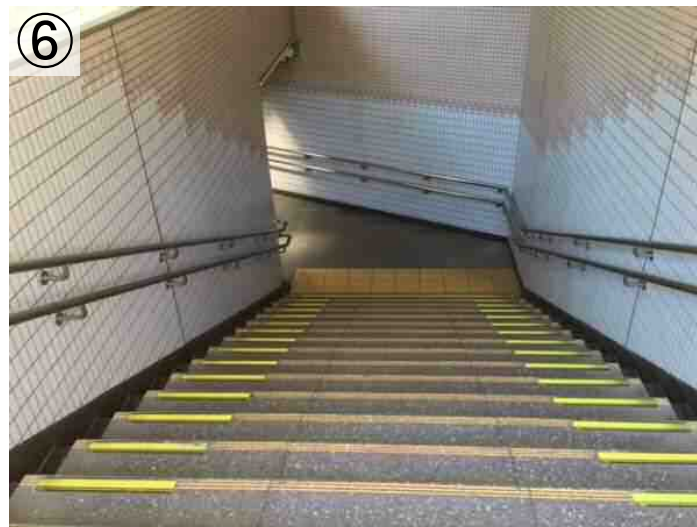
③ 換気棟と併設された榴ヶ岡駅の入口



④ 地表面に整備された緑道



⑤ 陸前原ノ町駅の改札口



⑥ 榴ヶ岡駅の入口から改札口へ続く階段



⑦ 地下1階にある榴ヶ岡駅の入口



⑧ 地表面に整備された駐輪場

# これまでの連続立体交差化の事例について

他の鉄道路線で行われた連続立体交差化(高架化)の事例です

## 【事業概要】

- 事業区間: JR仙石線(中野栄駅~下馬駅間)  
約1.8km(仮線高架形式)
- 事業期間: 平成16年~平成24年
- 除却踏切: 4箇所(内、自動車ボトルネック踏切1箇所)



下図: 宮城県HP



① 多賀城駅と駅前広場(北口)



② 高架下の店舗(飲食店、観光案内所など)



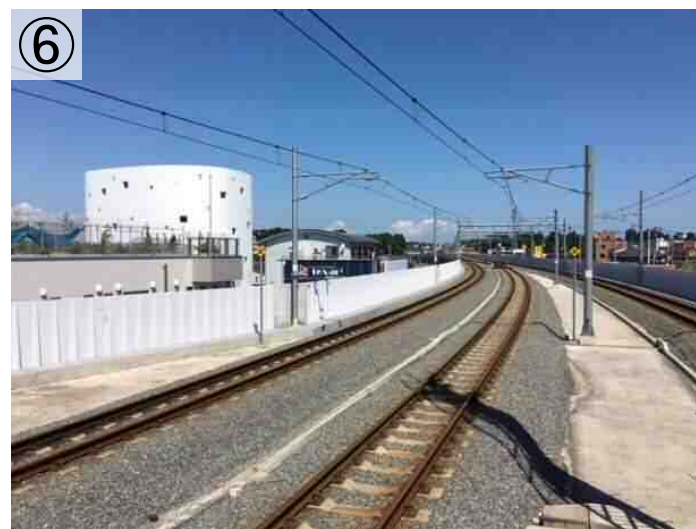
③ 多賀城駅 駅前広場(北口)



④ 駅前の図書館、カフェなど



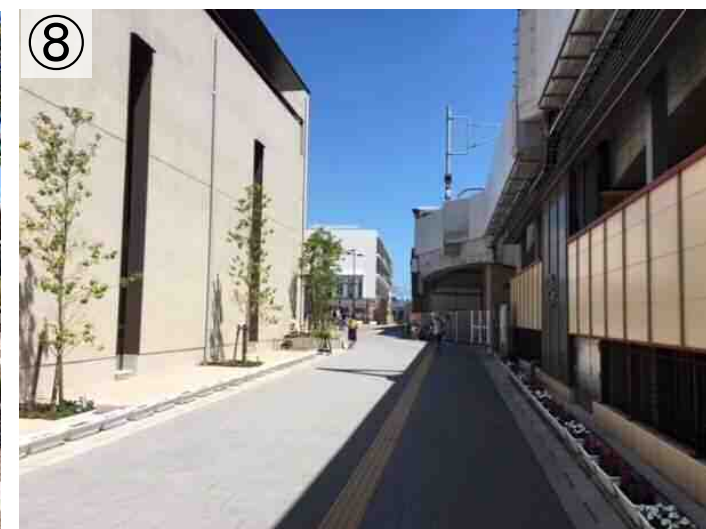
⑤ 多賀城駅下りホーム



⑥ 多賀城駅上りホームから下馬駅方向



⑦ 多賀城駅 駅前広場(南口)



⑧ 鉄道に沿って整備された側道

- ・連続立体交差化と併せて行うことで、環境配慮や事業効果をさらに高める取組が関連事業です
- ・関連事業の1つである道路事業について「一般的な目的・視点」、「期待できる効果」、「取組(例)」を整理しました
- ・今ある道路(既存ストック)を賢く活用しながら、新たな道路を厳選して整備することで、駅アクセスの向上、沿線地域の連携強化などを図ります

《道路整備の一般的な目的・視点》

駅、企業、拠点アクセス向上や新たな価値創造など地域の取組、成長を支える都市基盤整備  
(成長・活力)

- ・駅等アクセス向上や新川崎地区、小杉、溝口と臨海部、羽田空港との連携強化

安全安心で誰もが利用しやすい通行環境の構築  
(安全・安心)

- ・誰もが安全に歩きやすい道路を整備し、豊かなまちづくりに資する道路空間を確保

環境に配慮したみちづくり  
(環境・エネルギー)

- ・緑被率や公共交通機関の利便性向上等を支援する道路網の構築

避難路・輸送路など災害に強い都市基盤の構築  
(防災)

- ・災害発生時の円滑な避難等に資するルートの確保

地域コミュニティの活性化に資するみちづくり  
(魅力・暮らし・福祉)

- ・道路、空間を活用した地域の賑わい創出等、地域全体の発展への寄与

JR南武線(尻手駅〜武蔵小杉駅間)連続立体交差事業

《連立事業と併せて期待できる効果》

交通円滑化・駅等アクセス向上

乗り継ぎ利便性の向上

新川崎・小杉・溝口・臨海部・羽田の連携

企業アクセス・経済活動の向上  
(働きやすくビジネスしやすい環境)

土地利用との連携

歩きやすいみち

事故抑止

バリアフリー・ユニバーサルデザイン

緑空間の創出・沿道環境の向上

公共交通の利便性・快適性向上  
(バス路線等の見直しなど)

低炭素・省エネ

避難所への円滑な避難

輸送ルート確保  
(交通ネットワークの多重性)

延焼防止空間・オープンスペース確保

歩いて楽しいみち  
(賑わいの創出)

多世代交流の促進・地域コミュニティ醸成

《取組(例)》

都市計画道路整備  
・軸となる幹線道路網の形成  
・既存道路間の連絡、連結  
・地域内道路の整備

駅前・駅間空間整備  
(交通結節機能の向上)



まちづくりなど  
他施策との連携



踏切除却



歩行者・自動車・  
自転車の動線分離



道路・駅前広場の緑化、  
再生可能エネルギー  
の活用



道路照明LED化



沿道ポケットスペースの確保  
身近な生活機能の向上  
(アクセス支援)



駅アクセスの向上・鉄道を主軸とした沿線地域の連携強化・既存ストックの活用

**【用語について】**

- ・ 開かずの踏切  
ピーク時の踏切遮断時間が40分/時以上の踏切
- ・ 自動車ボトルネック踏切  
1日の踏切自動車交通遮断量が5万以上の踏切
- ・ 歩行者ボトルネック踏切  
1日の踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の合計が5万以上、かつ、1日の踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切
- ・ ユニバーサルデザイン  
障害の有無、年齢、性別等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方
  
- ・ ロングレール化  
電車のレールの継ぎ目を走行する際の騒音を低減させるために、継ぎ目を無くした200m以上のレール（ロングレール）を設置すること
- ・ 弾性バラスト軌道  
弾性材（防振ゴム）を張り付けたPC枕木を、高さ調整コンクリートで固定している軌道構造で、吸音効果がありバラスト軌道に比べて保守管理に要する費用が安い
- ・ ペDESTリアンデッキ  
歩行者と自動車の通行を分離するために設置される高架になっている歩行者用の通路
- ・ コンコース  
鉄道駅や空港などの空間において、通路が交差する場所、一般的に鉄道駅では、改札外の区域を表す