

J R南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第4回）

日 時：平成29年 1月24日（火）
19時00分～
場 所：中原区役所 5階502会議室

次 第

<開 会>

- 1 第3回の主な意見と基本的な考え方について . . . 資料1
- 2 現場視察の報告について . . . 資料2
- 3 連続立体交差事業の効果をさらに高める取組
（関連事業）について . . . 資料3
- 4 沿線まちづくりの基本的な考え方について . . . 資料4
- 5 連続立体交差化の構造・工法について . . . 資料5
- 6 地域説明会の開催について（お知らせ） . . . 資料6

- 用語について . . . 参考資料

<閉 会>

第3回の主な意見と基本的な考え方について

1 第2回の主な意見と基本的な考え方について

- ① サウザンドシティとパークシティの自治会から勉強会への参加は求めないのか。
⇒沿線地域の皆様への説明は、勉強会後の地域説明会で行う予定になっています。この勉強会に参加いただくべきとの意見があれば、調整させていただきます。
- ② 前回までの勉強会にて、事業で直接影響を受ける方々の意見をできるだけ多く聞くべきではないかとの意見もあったが、基本的にこの勉強会では、地区町連など各団体の代表者で意見交換し、(直接事業の影響を受ける) 該当者には、また別に説明会の機会があるので、平間と矢向駅周辺からの参加の件についても、この勉強会では現在のメンバーで検討を進めることでいいのではないかと。
⇒この勉強会については、現在のメンバーで進めて行くことでよろしいでしょうか。(参加者賛成多数)

2 連続立体交差化の構造工法について

- ③ 構造工法について、川崎市の基本的な方針は、どれを推しているのか。
⇒市としては、最小の費用で最大の効果を出していくことを考えると、仮線高架が総合的に優位と考えています。
- ④ どの案でも、用地買収の難航が予想される。西側を道路にすると、ある程度は既に道路ができていたため、他と比べると容易と考えるが、矢向から鹿島田間の工場が立ち並ぶ地域が大変になるのではないかと。直上高架にして、側道は鉄道の高架化を待たずに用地買収した時点で、先に整備することは考えられないか。
⇒側道の工事は、どの工法でも連続立体交差化の完成後に予定しています。側道として取得する土地は、まず仮線路や工事ヤードとして活用し、連続立体交差化完成後に道路整備を考えています。
- ⑤ 直上高架であれば、整備が早いのではないかと。また、工区を2期に分け、川崎市域で1期、横浜市域で2期とすると工期を短縮できるのではないかと。
⇒工区について、現時点において川崎市としては、横浜市域を含めて一度に仕上げたいと考えています。しかし、今後の状況によっては最終的に、川崎市域が1期で、横浜市域が2期と工区を分けることも可能性としては否定できないと考えています。
事業期間について、直上高架の場合は、南武線の敷地の両側に用地買収が生じてしまいます。仮線高架の場合では用地買収が片側でほぼ終わります。両側の用地買収となると単純に地権者数が2倍近くになることが想定されます。

3 これまでの連続立体交差化の事例について

- ⑥ 貨物列車について、川崎市はどのように考えているのか。
⇒現在、貨物列車はほぼ、武蔵野南線を通っているため、南武線を通る貨物列車は一日に2本程度の運行になっているものの、構造としては、貨物列車が運行できる基準も満たした構造にしておく必要があります。
- ⑦ 貨物の尻手短絡線も連続立体交差化しなければ、踏切はなくなるのではないかと。
⇒短絡線そのままとしても、遮断時間は大幅に改善され、通行はそのままできることから、今より改善が図られるものと考えています。
- ⑧ 高架化した場合でも、地下化の事例のような緑道整備が可能なのか。
⇒現在、都市計画決定している矢向鹿島田線については、緑道ではなく車も通行できて、歩道が両側にあ

る道路として整備を予定しております。都市計画決定していない、それ以外の側道については、どのような整備とするかは、今後の検討となります。

⑨ 都市計画道路も連続立体交差事業と同時に着手することはできないのか。

⇒方向性としては、連続立体交差事業と関連する都市計画道路事業は同時に事業着手したいと考えていますが、同時に事業着手できるかどうかについては、その時の予算状況等に応じて一番良い手法を選んでいくことになると考えています。

⑩ 高架化後に、側道が整備されるのであれば、沿線地域には狭隘な道路が多いため、防災の観点から、人しか通行できない緑道よりも緊急車両が通行できる道路を整備する方が良いではないか。

⇒川崎市としても踏切を解消した後に、緊急車両の通行を確保することは重要であると考えています。緊急時の車両の通行機能も一定程度確保しながら、防災にも資するような計画としていきたいと考えています。また、道路空間は今後、地域のイベントなどへの活用など、新しい文化やライフスタイルをつくる視点でまちづくりを考えた場合に、貴重な空間となることを見据えて、計画していきたいと考えています。

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

⑪ 南武線の西側のNEC、平間グランドや完成済の道路などの現況を考えると、仮線路を西側とした方が優位となるのは理解できる。高架化のメリットが大きいのであれば、高架化でいいので早く事業を進めて欲しい。早期の踏切除却による効果発現が、地域としての要望である。

鹿島田のペDESTリアンデッキはどうするのか。高架化に併せて撤去するのか、それとも今のままにしてその上に鉄道の高架橋を通すのか。

⇒決定事項ではありませんが、工事中は仮のデッキをつくり、迂回させながら工事を進め、高架化後も現況のデッキの機能を残す予定です。現在のデッキは、電車の建築限界から高さを決めていることから、通常よりも高い位置にあります。高架化後は道路の建築限界に併せて、もう少し低い位置にデッキを整備する予定です。

⑫ 平間についても、同様にデッキの機能が求められている。

⇒平間駅前についても、大田神奈川線の跨ぐことができるデッキの整備を検討しています。平間駅についてもデッキを設けて、デッキの階に改札を設置することを検討しています。

視察日：平成28年11月8日（火）、11月23日（祝）

視察場所：
 ・地下化の事例 京王線（調布駅～国領駅）
 ・高架化の事例 JR中央線（武蔵境駅～東小金井駅）

⇒旧線路敷地や高架下空間の活用状況について視察を行いました。以下に、地下化の事例を報告します。

◇地下化事例：京王線（視察区間：調布駅～国領駅）

事業区間：柴崎駅～西調布駅間 延長＝約2.8km
 調布駅～京王多摩川駅間 延長＝約0.9km

事業期間：平成14年～平成26年
 ※平成24年8月 地下化

除却踏切：18箇所（内、開かずの踏切12箇所）

概要：
 ・駅部とトンネル出入口部分は開削地下、その他はシールド地下
 ・京王電鉄（株）は、調布駅周辺の旧線路敷地に商業施設を3棟建設中
 ・調布市は無償使用できる一部用地を除き、鉄道事業者から用地を取得して防災施設、福祉施設、駐輪場、遊歩道等を整備予定



① 調布駅の旧線路敷地で進む5階建て商業施設の建築工事



③ 調布駅では、南北の駅前広場を一体的に整備（予定）



④ 地表面に整備された福祉施設（調布市整備）
（地下に出入りする電車が見られるカフェ併設）



⑥ 調布駅の入口（地表面）
改札口やコンコースは地下1階に整備



⑦ 国領駅（地上駅舎）
改札口やコンコースは地表面に整備



⑧ 布田駅（地上駅舎）
改札口やコンコースは地表面に整備



⑨ 地表面に点在する換気施設と旧線路敷地
※今後、調布市が地上部分の土地を鉄道事業者から取得して、自然を楽しむ遊歩道等を整備する計画



⑩ トンネルへの出入口部分

現場視察の報告について

視察日 : 平成28年11月8日(火)、11月23日(祝)
 視察場所 : ・地下化の事例 平成26年に完了した京王線(調布駅~国領駅)
 ・高架化の事例 平成25年に完了したJR中央線(武蔵境駅~東小金井駅)
 =>旧線路敷地や高架下空間の活用状況について視察を行いました。以下に、高架化の事例を報告します。

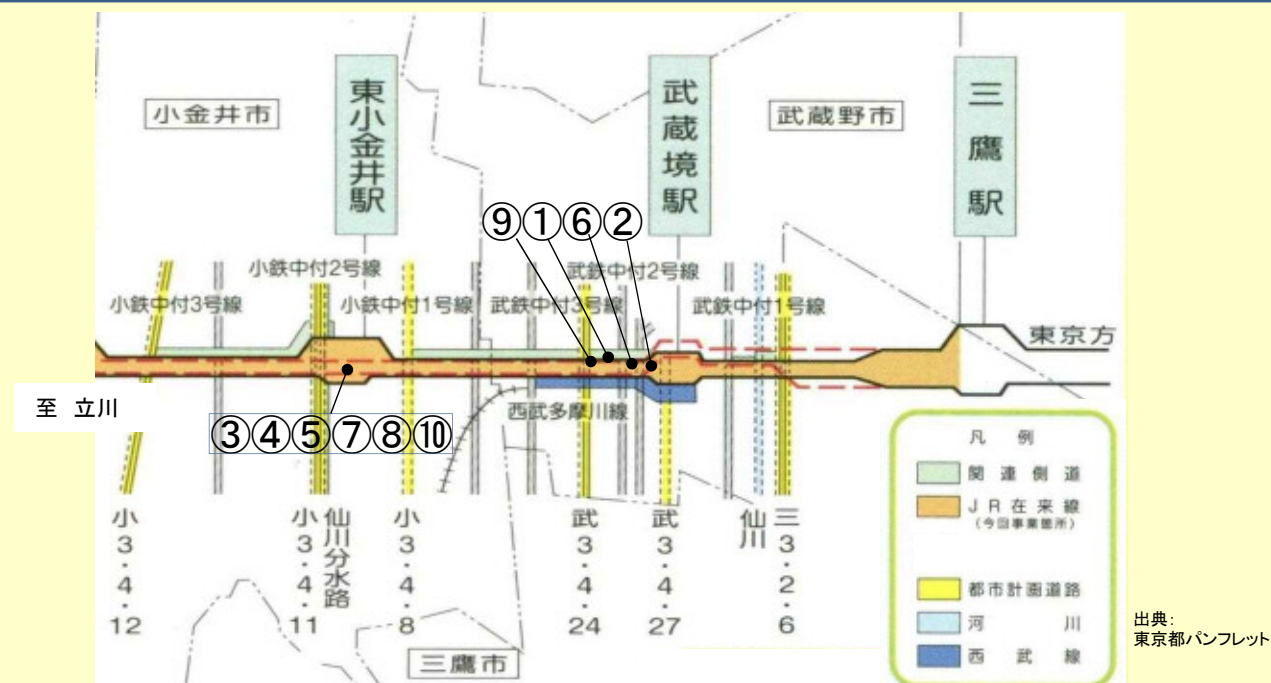
◇高架化事例：JR中央線（視察区間：武蔵境駅～東小金井駅）

事業区間：三鷹駅～立川駅間 延長＝約13.1km

事業期間：平成7年～平成25年
 平成22年11月 高架化

除却踏切：18箇所（内、開かずの踏切15箇所）

概要：・視察した武蔵境駅～東小金井駅間は、仮線高架
 ・街の回遊性向上を目的として、歩行空間（側道等）、駅前広場を整備
 ・植栽や地域の情報を発信するサインを設置
 ・コミュニティスペース、カフェ、マーケット、クリニック、保育園、事業創造センターなどを配置



① 高架下空間は日差しや雨を凌げる歩行空間としても活用



② 高架下空間にカフェ、マーケット、クリニック、保育園など生活利便施設を整備



④ 東小金井駅付近の高架下に立ち並ぶ店舗
 高架下の改札からの通路に、噴水を配置し、魅力ある空間を創出



⑥ 壁面緑化された駅施設



⑦ 緑道に面したテラス席を持つ高架下店舗



⑧ 新規オープンしたnonowa
 東小金井（商業施設）

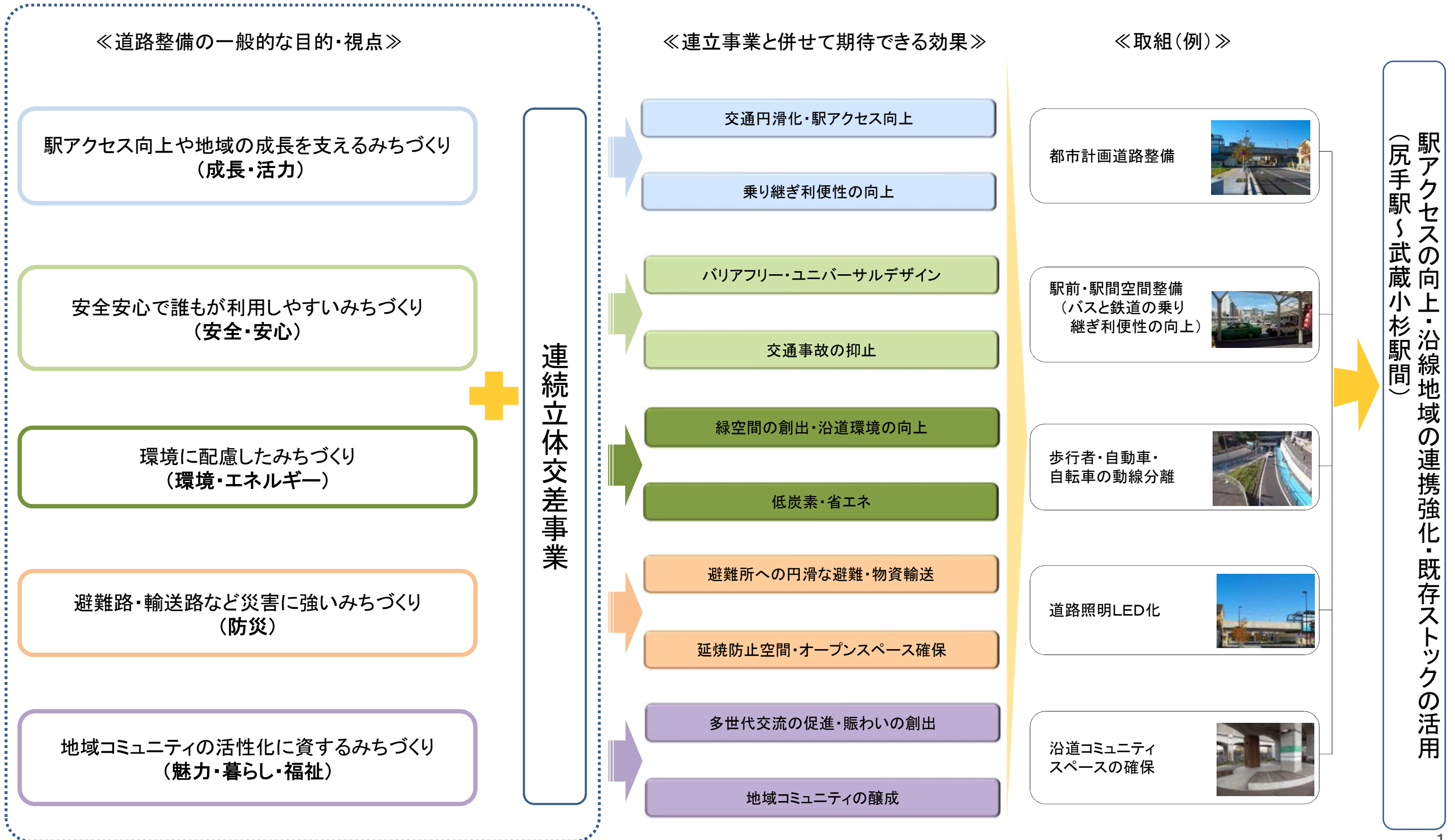


⑨ コミュニティスペース

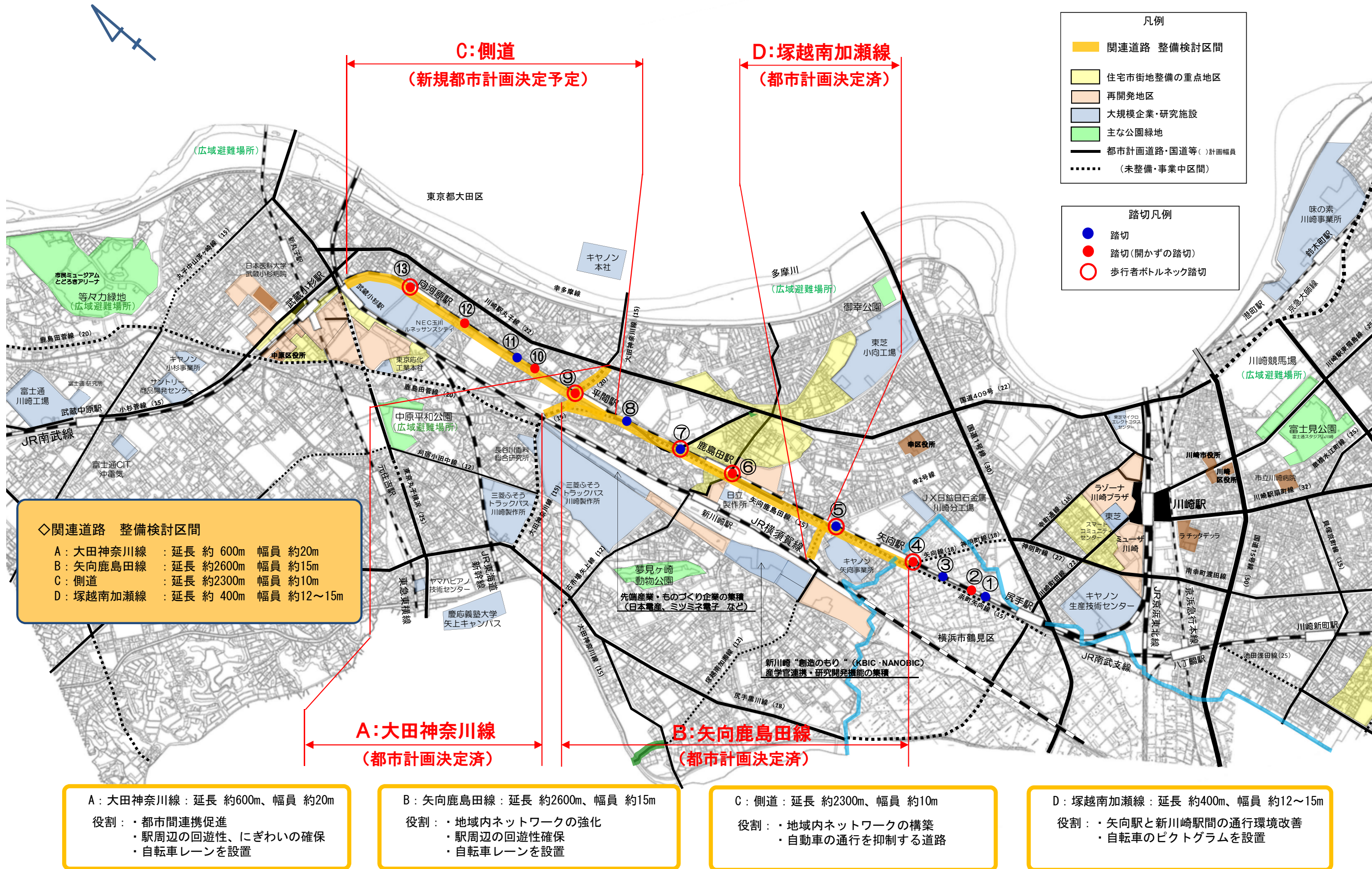


⑩ 高架下を活用した、創業を支援する取組（事業創造センター）

- ・連続立体交差化と併せて行うことで、事業効果をさらに高める取組が関連事業です
- ・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



連続立体交差事業の効果をさらに高める取組(関連事業)について



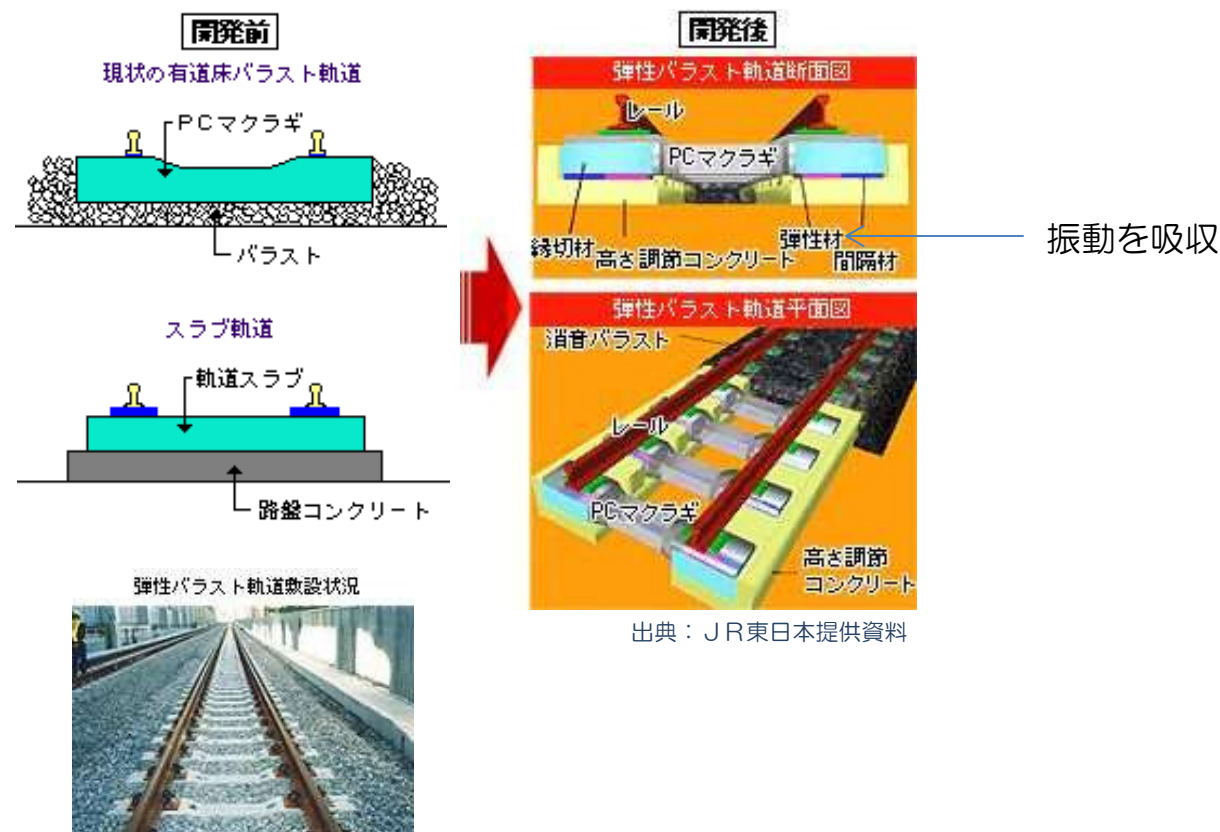
(※幅員等については、交通管理者との協議等により変更する場合があります)

・これまでの連続立体交差事業で行われている、環境配慮の主な取組例を以下に示します

◇環境配慮の取組・考え方について

1 列車の走行に伴う騒音・振動

- ・レール継ぎ目音の削減 ⇒ ロングレール化
- ・騒音振動対策 ⇒ 弾性バラスト軌道の導入・レールの重軌条化
(重量レールの採用によりレールの狂いが少なくなり、列車の走行性が向上し、騒音振動が低減)



2 電波受信、日照、景観

- ・電波受信 ⇒ 必要な保全対策を適切に実施
- ・日照 ⇒ 沿線の住居環境へ与える影響の低減に資するまちづくり側道を設置
- ・景観 ⇒ 駅舎等は地域の景観と調和したデザインとし、緑化にも努める



京浜急行 大森町駅～梅屋敷駅間

3 地下水の流動阻害、地盤形状の変化や残土の発生

- ・地下水遮断、地盤沈下の低減 ⇒ 地下水位調査、地質調査の実施
- ・残土量の削減 ⇒ 残土量が少ない工法の採用や設計を工夫



地質調査により、地盤状況を正確に把握



4 工事中の対策

- ・工事車両の運行経路 ⇒ 通学路を極力避けた計画とし、通学路を使用する場合は、交通誘導員を配置して安全確保を図る
- ・建設機械 ⇒ 排出ガス規制適合車や低騒音、低振動型を使用する
- ・イメージアップ ⇒ 沿線の生活環境への影響の低減、地域への社会貢献に配慮し、工事中の仮囲いなどを工夫



近隣の小学校の作品展示



工事進捗状況の見える化

これらの環境配慮の取組を適切に講じることにより、周辺に与える環境影響の回避、低減を図ります

■沿線まちづくりの方向性

～民間活力を活かした駅を中心とする魅力あるまちづくりの推進～

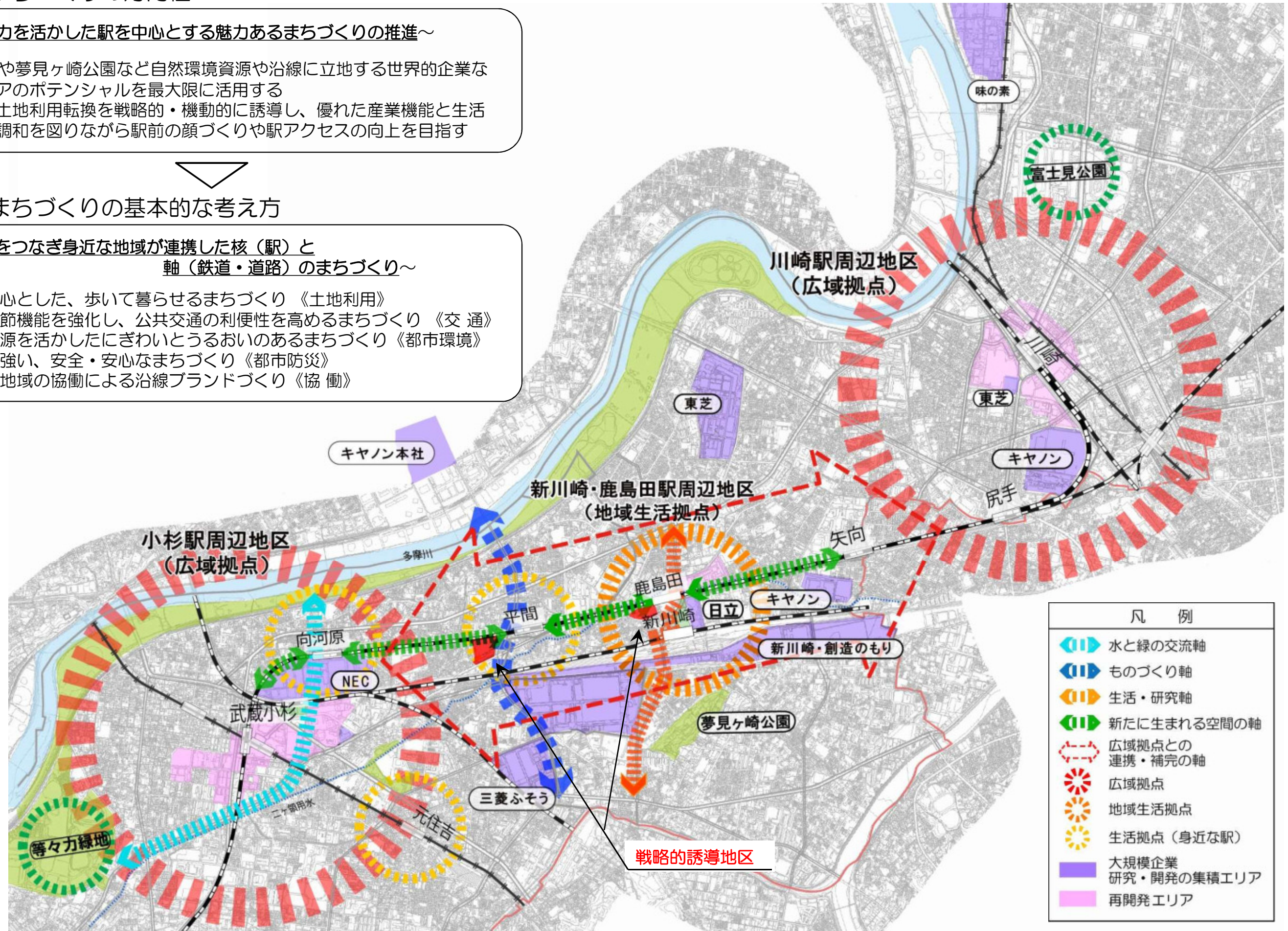
- 多摩川や夢見ヶ崎公園など自然環境資源や沿線に立地する世界的企業などエリアのポテンシャルを最大限に活用する
- 沿線の土地利用転換を戦略的・機動的に誘導し、優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら駅前の顔づくりや駅アクセスの向上を目指す



■沿線まちづくりの基本的な考え方

～拠点間をつなぎ身近な地域が連携した核（駅）と軸（鉄道・道路）のまちづくり～

- 1 駅を中心とした、歩いて暮らせるまちづくり《土地利用》
- 2 交通結節機能を強化し、公共交通の利便性を高めるまちづくり《交通》
- 3 地域資源を活かしたにぎわいとうるおいのあるまちづくり《都市環境》
- 4 災害に強い、安全・安心なまちづくり《都市防災》
- 5 企業と地域の協働による沿線ブランドづくり《協働》



連続立体交差化の構造・工法について

資料5



構造形式	高架形式	直上高架(一部)	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 (←まちづくり街道としても活用)</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</p> <p>現況 11000</p> <p>必要用地幅 15400</p>	<p>買収幅 約1900mm</p> <p>現況 11000</p> <p>必要用地幅 13800</p> <p>買収幅 約1900mm</p> <p>買収幅 約1000mm</p> <p>現況 11000</p> <p>必要用地幅 12000</p> <p>11m(1D)以上必要</p>
縦断図	<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 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 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(南武線)	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)	旧線路敷地の活用次第 (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)

連続立体交差化の構造・工法について

構造形式	高架形式	直上高架(一部)	地下形式	開削地下	シールド地下
工法	仮線高架	直上高架(一部)	開削地下	開削地下	シールド地下
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	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	立坑を開削工法で建設後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法
概念図					
まちづくり 旧線路敷地活用	<ul style="list-style-type: none"> 高架下利用可能面積の約15%は行政が無償で利用可能 1～2階建ての店舗等が建築可能 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 旧線路敷地の所有権は、鉄道事業者 		<ul style="list-style-type: none"> 旧線路敷地の行政利用に関しては、照明や地下水排出ポンプ等の電気代が鉄道事業者の負担となり、行政が無償利用できる範囲は、ほとんどなくなる傾向がある 地下の鉄道施設に影響が無い範囲で建築可能 	
側道の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 沿線の日照を確保し、防災上の観点から延焼遮断、物資輸送に資する側道整備は有効 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 側道がない場合、接道条件の悪い旧線路敷地が生まれ、地域全体の利便性向上につながる跡地活用面積が減少 		<ul style="list-style-type: none"> 防災上の観点から延焼遮断、物資輸送に資する側道整備は有効 	
緑空間	<ul style="list-style-type: none"> 緑道、公園の施設規模によっては、土地の取得費や賃借料が必要となる 高架構造物が屋根となり、雨を凌げる緑空間が構築可能 緑道、公園の規模や整備・管理の手法によっては、事業の持続可能性が低い 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 緑道、公園の整備は可能であるが、建物等での活用に比べて、税金が得られず、整備費、維持管理費が必要 		<ul style="list-style-type: none"> 緑道、公園の敷地規模によらず、土地の取得費や賃借料が必要となる オープンな緑空間が構築可能 緑道、公園の整備・管理の手法によっては、事業の持続可能性が低い 	
地形的条件(現況)	<ul style="list-style-type: none"> 高架の尻手駅と高架構造物との接続性が良い 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 尻手駅が高架駅で、地形的に平坦 鉄道上空・地下に高速道路や大規模構造物など支障物が無く、高架・地下構造物の建設に支障無し 		<ul style="list-style-type: none"> 高架駅の尻手駅と地下構造物との接続性が悪い 	
省エネ	<ul style="list-style-type: none"> 日中の照明や地下水排出のポンプ稼働などは不要であり省エネルギーである 			<ul style="list-style-type: none"> 日中の照明や、地下水排出のポンプ稼働などが必要となり、エネルギー消費が大きい 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> 車窓から富士山や街並み等の景色が楽しめる 側道空間と行政が無償利用可能な空間により、行政の少ないコスト負担で、沿線ブランドの向上に資する取組と仕組みが実現できる可能性が高い 			<ul style="list-style-type: none"> 車窓からの景色を楽しむことはできない 沿線ブランドの向上に資する旧線路敷地の活用は、高架と比べ、行政のコスト負担が大きくなるため、従来の手法では、持続可能性に難点がある 	

(※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)

尻手駅～武蔵小杉駅間の13踏切が除却可能かつ経済性、環境面、計画的条件、地形的条件から仮線高架が総合的に優位

平成 29 年 1 月

JR 南武線の沿線の皆様

川崎市建設緑政局長

JR 南武線 連続立体交差事業の計画に関する説明会
の開催について（お知らせ）

日頃から、本市の道路行政に御理解と御協力をいただきありがとうございます。

このたび JR 南武線 連続立体交差事業の計画に関する地域の皆様への説明会を、次のとおり開催いたしますので、お知らせいたします。お忙しいとは存じますが、御出席くださいますようお願いいたします。

- 1 日時会場 ①平成 29 年 2 月 5 日（日）
午後 2 時～午後 3 時 30 分
川崎市立橋高等学校 4 階 マルチホール
（裏面地図参照）

②平成 29 年 2 月 6 日（月）
午後 7 時～午後 8 時 30 分
幸区役所 4 階 第 3・4 会議室（裏面地図参照）
※どちらも同じ内容の説明を予定しております。
- 2 内 容 (1)沿線の現況・課題
(2)踏切対策の必要性・手法
(3)連続立体交差化の必要性
(4)沿線まちづくりの必要性
(5)連続立体交差化の構造工法
(6)事業効果をさらに高める取組（関連事業）

※開催日時により、会場が異なりますのでご注意ください。

※会場へは、公共交通機関をご利用いただきますようお願いいたします。

（お問い合わせ先）

川崎市 建設緑政局 道路河川整備部 道路整備課

TEL 044-200-3499

【会場案内図】



川崎市立橋高等学校 JR南武線向河原駅・平間駅からのアクセス



幸区役所 JR南武線矢向駅からのアクセス

幸区役所 4階
第3・4会議室



幸区役所 JR南武線鹿島田駅からのアクセス

【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
- ・ピクトグラム
車道における自転車の通行位置を明示する路面標示
- ・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
- ・重軌条化
軌道構造の強化により保守性や乗り心地等の向上を図るため、より重い軌条（レール）に交換すること
- ・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

