

構造・工法	別線高架	仮線高架	仮線高架+直上高架	地下(開削+シールド)	
概要	現在線の西側に高架橋を築造し、現在線から直接高架線に切り替えを行う工法	現在線を一時仮線に切替、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、その直上で新設高架橋を建設する工法	現在線の線路を仮受けし、直下に開削して躯体を建設する工法	立坑を開削して建設後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法
概念図					
縦断面凡例					
概算事業費	約1,387億円	別線高架の約1.15倍 (約1,601億円) (2駅の高さを下げると1,551億円)	別線高架の約1.3倍	別線高架の約2倍	
地域への影響	買収対象建物 約440戸 (関連道路分を含む)	買収対象建物 約420戸 (関連道路分を含む)	買収対象建物 約450戸 (関連道路分を含む)	買収対象建物 約440戸 (関連道路分を含む)	
高架レール高さ	地表面から約7.4m	地表面から約11.4m (2駅の高さを下げると7.4m)	地表面から約11.4m	地表面は駅部のみ(地下構造物)	
工期	11年 「開かずの踏切」の解消までは5年	16年 「開かずの踏切」の解消までは11年	16年+α	10年以上(他地区の事例から推定)	
踏切除却(南武線)	川崎市域9踏切(横浜市域を施工する場合全13踏切)を除却	川崎市域9踏切(横浜市域を施工する場合全13踏切)を除却	川崎市域9踏切(横浜市域を施工する場合全13踏切)を除却	川崎市域9踏切(横浜市域を施工する場合全13踏切)を除却 横浜市域の2踏切は通行できない道路となる	
側道	<ul style="list-style-type: none"> 西側の側道や矢向鹿島田線の整備により新たな交通の流れが生まれ、国道409号線等の混雑が緩和される。 東側に自転車歩行者専用道ができることにより、地域ネットワークが強化される。 	<ul style="list-style-type: none"> 西側の側道や矢向鹿島田線の整備により新たな交通の流れが生まれ、国道409号線等の混雑が緩和される。 	<ul style="list-style-type: none"> 西側の側道や矢向鹿島田線の整備により新たな交通の流れが生まれ、国道409号線等の混雑が緩和される。 	<ul style="list-style-type: none"> 既都決である矢向鹿島田線以外側道は整備されない。 	
高架下の活用	<ul style="list-style-type: none"> 高架下に1階建ての店舗等が建築可能 高架下利用可能面積の約15%は行政側が固定資産税相当額で利用可能 (共通事項) 	<ul style="list-style-type: none"> 高架下に1-2階建ての店舗等が建築可能 高架橋の高さを上げることで、駅部でも1階に店舗等を建築可能 側道を整備されることにより、高架下土地への接道を確保し店舗等の整備が可能となり、地域全体のにぎわい創出につながる。(共通事項) 	<ul style="list-style-type: none"> 地下の鉄道施設に影響が無い範囲で建築可能 維持費の鉄道側負担が大きくなるため、行政利用可能面積が少ない 		
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 景観は、高架構造ができるため圧迫感が生まれるが、高架橋の高さが抑えられることや、両側に側道が整備されることにより大幅に緩和される。 高架構造により日影となる空間が生まれるが、東側に側道を整備することにより影響は小さくなる 騒音、振動は弾性バラスト軌道の採用により現況よりも低減される。(共通事項) 高架下が閉塞的な空間となり緑空間の活用が限られる。(共通事項) 工事期間中の産業廃棄物は地下構造物と比較が少ない。(共通事項) 	<ul style="list-style-type: none"> 景観は、高架構造ができるため圧迫感が生まれるが、側道整備により緩和される。 高架構造により日影となる空間が生まれ、東側に多少影響が出る。 	<ul style="list-style-type: none"> 景観は、主要な要素である鉄道が無くなるため、大きく変化する。 地下構造物のため、新たに日影となる箇所は駅舎等に限られる。 騒音、振動は鉄道が地中となるため、トンネルの出入口、立坑や換気口付近以外は極めて小さい。 トンネル上に土地が生まれ、新たに緑空間としても活用できる。 工事期間中の産業廃棄物は、掘削土が大量に出るため最も多い。 		
自然災害	200年に一度の大雨の水害では、駅施設に大きな影響なし	200年に一度の大雨の水害では、駅施設に大きな影響なし	200年に一度の大雨の水害では、駅施設に大きな影響なし	200年に一度の大雨の水害に対して、地下部に浸水し被害を受ける可能性が大きい。	
駅へのアクセス性	<ul style="list-style-type: none"> 高架橋の高さを抑えるため駅利用者の上下移動は最も少ない 既存のペデストリアンデッキを撤去する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 高架駅舎のため、駅利用者の上下移動は少ない。 高架橋の高さを上げる場合、既存のペデストリアンデッキを残置可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 仮線高架と比べて、ホームが高い位置となる。 駅利用者の上下移動はやや大きい 	<ul style="list-style-type: none"> 地上からホームへの上下移動が最も大きい 既存のペデストリアンデッキから地下ホームへの上下移動が極めて大きい。 	
地形的制約	高架の尻手駅と高架構造物との接続が容易 (共通事項)	高架の尻手駅と高架構造物との接続が容易 (共通事項)	高架の尻手駅と高架構造物との接続が容易 (共通事項)	高架の尻手駅と地下構造物を接続する勾配が急であり困難。	
構造物の維持管理	地上の構造物は目視でき、点検・維持管理が容易 (共通事項)	地上の構造物は目視でき、点検・維持管理が容易 (共通事項)	地上の構造物は目視でき、点検・維持管理が容易 (共通事項)	地下トンネルの裏側の点検、維持管理は容易ではない。	

経済性、環境面、計画的条件、地形的条件から別線高架が総合的に優位