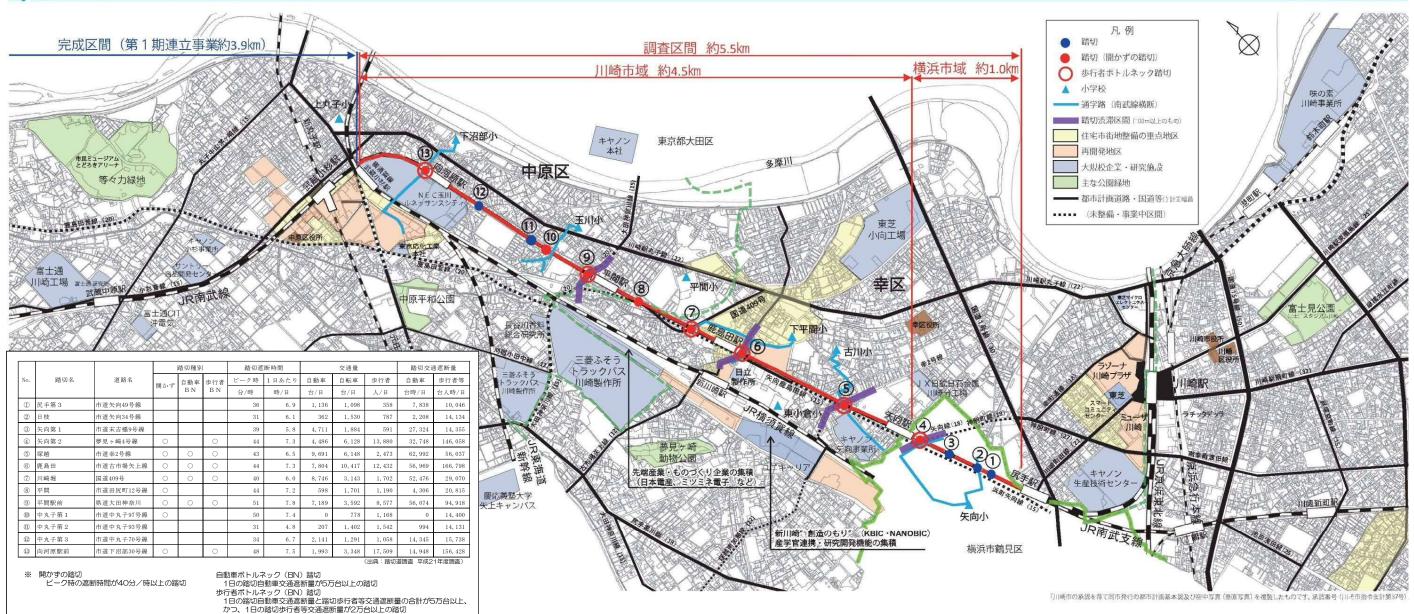


ششششش





### 沿線地域の現状・課題

### 

#### 1 開かずの踏切による渋滞の発生、 周辺道路の混雑

- ●踏切遮断時間 (1時間最大) 51分 (平間駅前) 44分 (鹿島田)
- ●踏切渋滞長(最大) 315 m (塚越) 230 m (平間駅前)



## 2 踏切が通学路を遮断し通学児童や 沿線に住む児童の安全性の低下

●近隣の小字校数 下沼部小学校ほか8校(踏切横断児童数 435人) (下沼部小学校)※平成27年度



#### 3 踏切が避難路、緊急輸送道路を遮断し 地域の安全や防災の妨げに

- ●緊急輸送道路
- ·国道409号 · 県道大田神奈川
- •市道古市場矢上線

#### 4 公共交通機関の速達性、 定時性の低下

●踏切死亡事故 6件 (H19~24) (H23 最大82分の遅れ) ■踏切を横断するバス路線数 12路線(合計649台/日)

| ∠路線(合計649台/日 川崎市バス、臨港バス、東急バ



#### 数道による地域分断が一体的な まちづくりを阻害

- ●企業の経済活動や市民の交流を阻害
- ●回遊性やにぎわいの低下



# JR南武線連続立体交差事業の取組について



### 1 これまでの経過

平成26年4月 JR南武線(尻手駅~武蔵小杉駅間)の連続立体交差化に向けた事業調査に着手

⇒・鉄道構造物の検討 : 地質調査、測量、設計 ・費用便益比 : 概算事業費や効果の算出

沿線まちづくり検討: 背景、現状課題や沿線まちづくりの基本的な考え方の整理

### 2 関係者との調整状況

(1) 横浜市との調整状況

横浜市域の将来的な整備に支障が生じないよう横浜市の計画へ南武線連続立体交差事業を位置付けるよう調整 ⇒横浜市は、「踏切整備計画」等に南武線(矢向駅周辺)を連続立体交差化候補区間として位置付けた

(2) その他の調整状況

JR東日本や国とも継続的に協議、調整を行い社会資本総合整備計画に位置付けるなど、着実に事業化に向けた準備を進めている



#### ※市民への説明状況

- ・測量説明会を3回開催 延べ154名出席
- ・開催状況を本市ホームページにも掲載

### 3 調査成果について

検討の基本方向(骨子) ~30年後を見据えたまちづくりを踏まえ、(ア)~(オ)等の実現を目指した計画の立案を推進~ (ア)踏切事故の減少や安全安心な道路 (イ)地域の魅力・活力の増加 (ウ)高齢者の外出機会の増加(公共交通の利便性向上)(エ)災害時要援護者の円滑な避難や物資輸送 (オ)緑化の推進

(1)構造工法の比較検討 ~事業目的の達成度(13踏切が除却可能)かつ経済性、環境面から<u>総合的に優位である仮線高架</u>で設計の深度化を進めています~

※地域説明にあたっては、平成28年度から下表の複数案を基本に丁寧に地域説明を行い、合意形成を図りながら取組みを進めます

			から下表の複数案を基本に丁寧に地域説明を行り	い、言思形成を凶りなから取組のを進めまり
構造形式	高架形式		地下形式	
工法	仮線高架	直上高架	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	立坑を開削工法で築造後、シールドマシ ンによりトンネルを建設する工法
概念図 現況 W=11.0m	仮線用地 約6000~8000mm (一まちづくり側道としても活用) 現況 11000  - 無限工 一	<b>買収幅 約2200mm</b>	買収幅 約1900mm	<b>買収幅 約1000mm</b> 現況 11000 必要用地幅 12000 第
評価	標準的な構造形式 片側に6~8m程度、用地が必要	施工時間が限られ、工事費増加 両側に用地買収が必要	横浜市域の2踏切(尻手第3、日枝)が除却不能 開削区間では両側に、シールド区間でも立坑2箇所と片側に、用地買収が必要	
凡例 — :現況線(南武線) — :計画線(南武線)   :交差道路必要高さ	<b>縦断図</b>	<b>縦断図</b> 直上高架区間	<b>縦断図</b>	島田駅 / 矢向駅
:残る踏切・行き止まり道路	向河原駅     平間駅     鹿島田駅     矢向駅       4.2km(仮線高架 4.2km)		シールド地下区 4.2km(シールト*地下3.0km ・開	
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	51. 7倍

## JR南武線連続立体交差事業の取組について



#### (2) 費用便益比 ~投資を上回る効果が発現~

#### 事業調査の基本設計による総事業費: 約1,479億円(現在価値換算前)

- ・連立本体(矢向駅~武蔵小杉駅間):約1,185億円(仮線高架形式)(H26~45年度)
- · 関連事業:約294億円

[矢向鹿島田線(矢向~平間)、大田神奈川線(御幸こ線橋~上平間)、塚越南加瀬線(小倉こ線橋~塚越踏切)、 鉄道附属街路(平間~武蔵小杉)、国道409号(平間~市ノ坪)、駅前広場等の整備費用]

■B/C	(単位:億円)
社会的便益計(B)	1,050.3
費用計(C)	797.2
費用便益比	1.32

H46~H95の合計 (現在価値換算後) H26~H95の合計 (現在価値換算後)

◇社会的便益とは?

事業により発現する走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少等の効果を貨幣価値化をしたもの

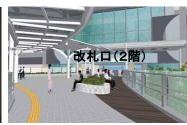
◇現在価値とは?

発生時期の異なる貨幣価値を比較可能にするために、将来の価値を一定の割引率を使って、現在時点まで割り戻した価値

#### (3) 駅の計画 (案) ~公共交通の利便性向上や歩いて楽しいまちづくりに寄与する駅~

- ・<u>鹿島田駅と平間駅へのペデストリアンデッキ整備を検討</u>⇒改札口を2階とすることで歩行者の安全性確保と駅の利便性向上を図る
- 将来的な歳入確保策の検討
- ⇒高架下活用や改札口外の通路部分へ の広告スペース確保を検討





高架下活用の例

ペデストリアンデッキイメージ

### 4 今後の取組

【平成28年度からの取組】

#### 計画段階評価(市民説明)などの実施

(目 的)

- ・計画検討段階から市民勉強会と説明会を実施して市民理解の醸成と市民意見を把握
- ・有識者への意見聴取により、計画の合理性、客観性を確保
- ・意見を整理して都市計画素案をとりまとめ

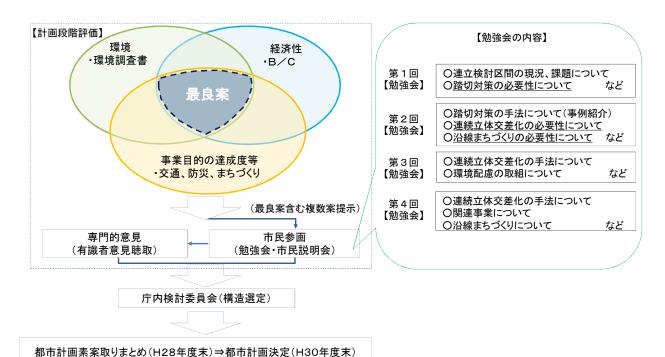
#### (周知の方法)

・勉強会や説明会の内容など進捗状況をホームページやチラシ(連立ニュース) などで、市民にお知らせして計画策定のプロセスを見える化

連立構造選定、南武線沿線まちづくり方針・関連道路基本方針の決定

#### 【計画段階評価(点線枠内部)の手法について】

経済性、環境、事業目的の達成度等の観点から、複数案を評価して最良案を選定



#### (1) 市民参画の手法

- 1) 市民勉強会(「地域主体の勉強会」としての位置づけ)
  - ・メンバー: 15~20名程度(町会長、商工関係、など)

• 回 数 : 全4回程度

**・メンバー選定の考え方**: ①地域に係る多様な主体から抽出

②新たな価値創出に資する団体の代表者

③地域全体の市民自治力の向上に資する団体の代表者

#### 2) 説明会

説明会対象範囲:事業調査区間の沿線住民、在勤者

説明会回数等 : 2回程度開催(平日、休日 各1回)

100人規模の出席を想定

#### (2)複数案の提示の考え方

- ・案の標準断面図(道路の単独立体交差案を含む)
- ・事業を行わない案(ゼロオプション)も説明して事業の重要性を共有



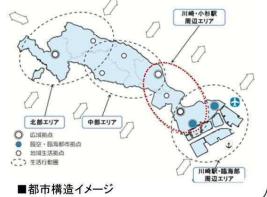
### 1. 背景

- JR南武線は本市の骨格を形成する重要な交通基盤であり、沿線には世界的企業が集積し、「高度なものづくり技術が集積する沿線」として発展を遂げてきた
- 近年、川崎駅や小杉駅周辺などの広域拠点整備により、拠点につながる駅周辺での居住人口の増加も見られ、居住地及び就業地としての特性を併せ持っている

• これまでの拠点整備の波及効果を効率的かつ効果的に広げながら、地域の特性を活か

した身近なまちづくりが大切となっている

・ 川崎駅・小杉駅をつなぐ南武線沿線における、 今後の連続立体交差事業を見据えた、 身近な地域のまちづくりを進めるために、 地域と同じ視点で将来の都市像を共有しながら、 まちづくりを進めていく仕組みが 求められている



### 2. 沿線地域での現状と課題

- ・ 駅勢圏に比べて市域の奥行きが狭く平坦であり、徒歩や自転車による身近な駅へのアクセスが多い一方で、バス利用者は、川崎・小杉の両拠点へ集中
- 都市計画道路未整備区間や踏切によるボトルネックや地域分断が存在
- 拠点整備の波及効果を効率的に活用した駅周辺への都市機能の集積
- ・ 戦後の工業都市としての発展を背景とした、木造密集市街地が存在する一方、沿線に おける低未利用地の土地利用転換により、古くからのまちと新しいまちが共存
- 今後の高齢化の進行や地球環境への配慮など社会経済状況の変化への適切な対応
- にぎわいや地域コミュニティの醸成に資するオープンスペースなどの創出
- 多摩川や夢見ヶ崎公園などの自然環境資源の活用

### 3. 沿線まちづくりの方向性

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ため、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の誘導や駅までのアクセスの向上など、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を推進します

### 4. 沿線まちづくりの基本的な考え方(案)

~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

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

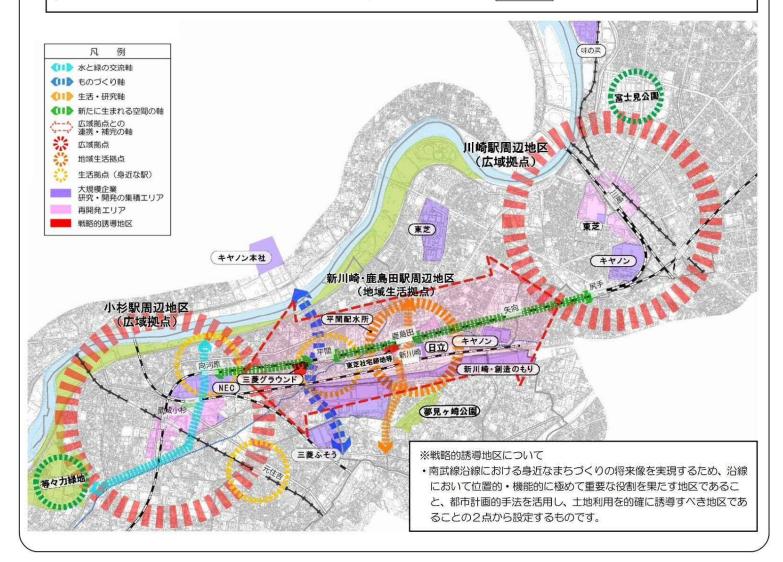
都市環境

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



### 5. 今後の取組

沿線まちづくりの基本的な考え方(案)を活用し、地域とまちづくりのイメージを共有するとともに、 地域の意見を取り入れながら、沿線まちづくり方針を策定し、まちづくりの推進に繋げる