



1. JR南武線の現状と課題

(1) 現状

線路構造：複線地上方式（尻手駅は高架構造）
 尻手駅～矢向駅間に尻手短絡線が並走
 接続線：武蔵小杉駅で東急線・横須賀線（予定）と接続
 尻手駅で南武支線と接続
 駅及び踏切：4 駅、13 踏切（うち幹線道路：4 本）
 鉄道運行状況：6 両編成、24 本/時（7:30～8:30）

(2) 課題

- 道路交通に対する課題
- 踏切最大遮断時間：13 踏切の平均 40 分、最大 49 分
 - 踏切渋滞：4 箇所で 100～300m 程度の渋滞発生
 - 周辺道路の混雑：国道 409 号、大田神奈川線など周辺幹線道路では市内平均を上回る混雑
 - 踏切事故：過去 10 年間で 2 件発生（塚越、日枝）
 - 歩行者ボトルネック：5 箇所が歩行者ボトルネック踏切
 - 路線バス：765 本/日が横断し、渋滞により速達性低下
- 沿線地域に対する課題
- 児童の安全：踏切 3 箇所が小学校通学路
 - 地域分断：緊急輸送路に 3 箇所の踏切 線路を渡らなければならない広域避難場所（多摩川河川敷）
行止り道路により地域防災等に支障
鉄道により分断された 3 箇所の商店街
 - 環境：踏切渋滞による騒音・大気汚染など沿道環境影響
その他鉄道利用者に対する課題など
 - 片側改札（4 駅中 3 駅） バリアフリー（4 駅中 3 駅未対応） 列車の混雑（192%：H18）

2. 課題解決に向けた連続立体交差化の推進

(1) 課題の特徴・分析

多車線の幹線道路との交差がない
 歩行者や路線バスの踏切横断が多い
 利用者の多い南武線
 沿線で進む研究開発機関等の集積
 南武線が市街地中央を東西に分断

多車線の幹線道路の踏切除却がない
 など京急大師線と性格が異なる

(2) 対策手法の検討

橋上駅舎化 :
 単独立体交差 : ×
 限度額立体交差 : ×
 連続立体交差 :

(3) 連続立体交差事業の導入とその効果

整備緒元：尻手～武蔵小杉、約 5.5 km、踏切 13 箇所、4 駅立体化
 事業費：700 億円程度（高架方式）【川崎市試算】

- 踏切渋滞：4 箇所の踏切渋滞が解消
- 周辺道路の混雑：周辺道路の走行速度が約 5% 上昇
- 踏切事故：踏切事故の解消

- 歩行者ボトルネック：1 日約 9 万人の歩行者、自転車の踏切待ち時間解消と安全性向上
- 路線バス：1 日 765 本運行の路線バスの所要時間が短縮

- 児童の安全：沿線 3 小学校の通学路踏切の危険性が解消
- 地域分断：緊急輸送路の機能強化や広域避難場所アクセス向上
行止り道路の解消による防災性、生活利便性向上
- 鉄道施設の利便性：抜本的なバリアフリー化などにより鉄道利用者の利便性・快適性が向上
- 環境：年間 CO₂ 1,300 t などの削減

単年便益
 移動時間短縮便益
 39 億円/年
 走行経費減少便益
 2 億円/年
 交通事故減少便益
 0.4 億円/年
 B/C=1.1 (川崎市試算による参考値)

- 市民生活の安全性向上
- 公共交通の利便性向上など高い社会的効果
- 強い市民要望

3. 連続立体交差事業の取組みの方向性（提案）

検討区間（尻手駅～武蔵小杉駅）の現状と課題を考慮し、整備効果を勘案すると、踏切渋滞や地域分断など、地域の課題を抜本的に解決するためには連続立体交差の推進が妥当である。街路や駅前広場整備などの関連事業を効果的・効率的に組み合わせることにより、連続立体交差化による効果を最大限に引出す取組みを併せて推進すべきである。

提案に関する附帯意見

駅施設のバリアフリー化や駅前広場などの都市基盤整備により、駅周辺の機能強化を図り、駅を中心としたまちづくりを推進すべきである。鉄道沿線地域と主要幹線道路を接続する関連道路を整備し、周辺地域との連携を推進するとともに、広域交通結節点への道路交通アクセスの強化も視野に入れる必要がある。公共交通機関の利便性向上により利用促進を図り、環境対策を併せて推進する必要がある。

今後の進め方に関する意見

調査・検討を着実に推進し、事業実施に向けて国、横浜市、鉄道事業者など関係機関との調整を早期に行うべきである。特に、連立区間が連続する横浜市とは、綿密な調整が必要である。事業推進の際には、沿線に大きな影響を与えることから、行政、鉄道事業者、地元などが相互に協力して進める必要がある。鉄道事業者との調整に際しては、併せて南武線の輸送力増強に取組むよう働きかける必要がある。検討区間外の武蔵溝ノ口駅以北についても、片側改札駅の解消などの取組みが必要である。