

J R南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第1回）

日 時：平成28年 6月23日（木）

13時00分～

場 所： 幸区役所 4階 第2会議室

次 第

<開 会>

- 1 地域勉強会の取組について . . . 資料1
(勉強会内容、検討の基本方向、スケジュール)
- 2 沿線の現況・課題について . . . 資料2
- 3 踏切対策の必要性について . . . 資料3
- J R南武線連続立体交差事業について . . . 参考資料1
- 用語について . . . 参考資料2

<閉 会>

1 地域勉強会の設置

【目的】

- ・「JR南武線連続立体交差事業」は、川崎市により平成24年度に策定された「川崎市総合都市交通計画」において、10年以内に着手(事業化)を目指す事業として位置付けられ、平成26年度から事業化に向けた事業調査が進められています。平成27年度に「川崎市総合計画」が策定され、この事業の今後のスケジュールとして、平成30年度の都市計画決定が目標として示されました。
- ・今後、地域として、この事業の計画検討段階から地域課題を行政と共有して、円滑に取組を推進していくことが重要となることから、沿線地域の多様な関係者間でコミュニケーションをとり、理解を深めていく場が必要となっています。
- ・こうしたことから、本勉強会は、地域が主体となり、行政もメンバーの一員として参加してもらい、JR南武線連続立体交差事業の目的や沿線のまちづくり等の意見交換、情報共有等を目的に設置するものです。

【勉強会内容】

- (1) 踏切対策の必要性
- (2) 踏切対策の手法紹介
- (3) 連続立体交差化について
- (4) 沿線まちづくりについて

なお、沿線まちづくりの検討については、今年度の勉強会終了後も連続立体交差化の計画と整合を図りながら継続して取組を進めます。

2 検討の基本方向

～30年後を見据えたまちづくりを踏まえ、
①～⑤等の実現を目指した計画の立案を推進～

- ①踏切事故の減少や安全安心な道路
- ②地域の魅力・活力の増加
- ③高齢者の外出機会の増加
- ④緑化の推進
- ⑤災害時要援護者の円滑な避難や物資輸送

3 スケジュール(案)

【日時(予定)】

【主な検討内容】

第1回
6/23

- 地域勉強会の取組について
- 沿線の現況、課題について
- 踏切対策の必要性について

第2回
7/下旬

- 第1回勉強会の意見整理
 - 踏切対策の手法について
 - 連続立体交差化の必要性について
 - 沿線まちづくりの必要性について
- など

第3回
9/月上旬

- 第2回勉強会の意見整理
 - 連続立体交差化の手法について
 - これまでの連続立体交差化の事例について
 - 環境配慮と連立事業の効果をさらに高める取組(関連事業など)について
- など

～他事例の現場見学～

第4回
未定

- 第3回勉強会の意見整理
 - 連続立体交差化の手法について(まとめ)
 - 関連事業について(まとめ)
 - 市民説明会等の実施について(お知らせ)
 - 沿線まちづくりについて
- など

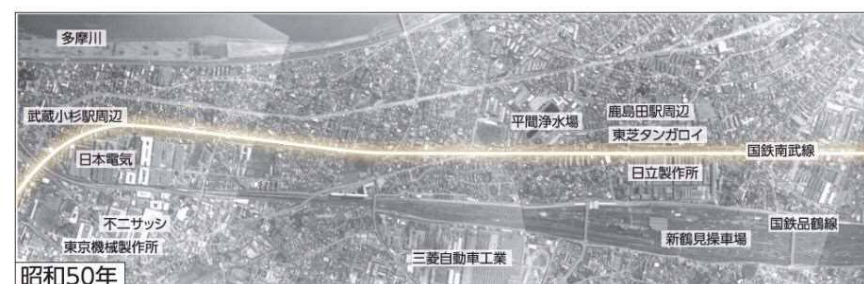
現況・課題の整理

連続立体交差化計画の意見交換

1 沿線地域の歴史



- ・大正13年に川崎市市制施行(人口約5万人)
- ・昭和4年に南武鉄道(川崎駅～立川駅)が全線開通
- ・昭和11年に日本電気をはじめ多くの工場が進出
- ・昭和19年に南武鉄道は国有化され国鉄南武線となる
- ・戦時中に電気工業を主体とする工業地を形成し、農地の宅地化が進んでいった



- ・沿線の市街地開発が進み急激な人口増加を背景に昭和41年に南武線全線複線化
- ・昭和47年に政令指定都市となる(翌年、人口が100万人を突破)
- ・昭和50年に国鉄南武線の武蔵小杉駅～第三京浜高架下間の都市計画決定により連続立体交差事業に着手(平成8年完成)



- ・武蔵小杉駅や鹿島田駅周辺の市街地再開発事業により、都市拠点が形成
- ・平成26年に川崎市制90周年を迎える(人口約145万人)
- ・新鶴見操車場跡地は「新川崎創造のもり」として先端技術の研究施設が集積
- ・沿線には、企業の研究開発機能の集積や大規模な都市型住宅の整備が進んだ

2 沿線地域の現状・課題

まちづくり

地域の分断



鉄道による地域分断が一体的なまちづくりを阻害(片側改札)

地域のコミュニティ形成



再開発により新住民が流入し、住民同士の交流やコミュニティ形成が必要

公共交通

公共交通の運行に支障



路線バスの速達性、定時性の低下や踏切事故の発生

身近な駅の利便性低下



駅前に路線バスが乗り入れられず、バスと鉄道の乗り継ぎが不便

道路

渋滞の発生



開かずの踏切により自動車、自転車の渋滞や周辺道路の混雑が発生

安全性の低下



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が低下

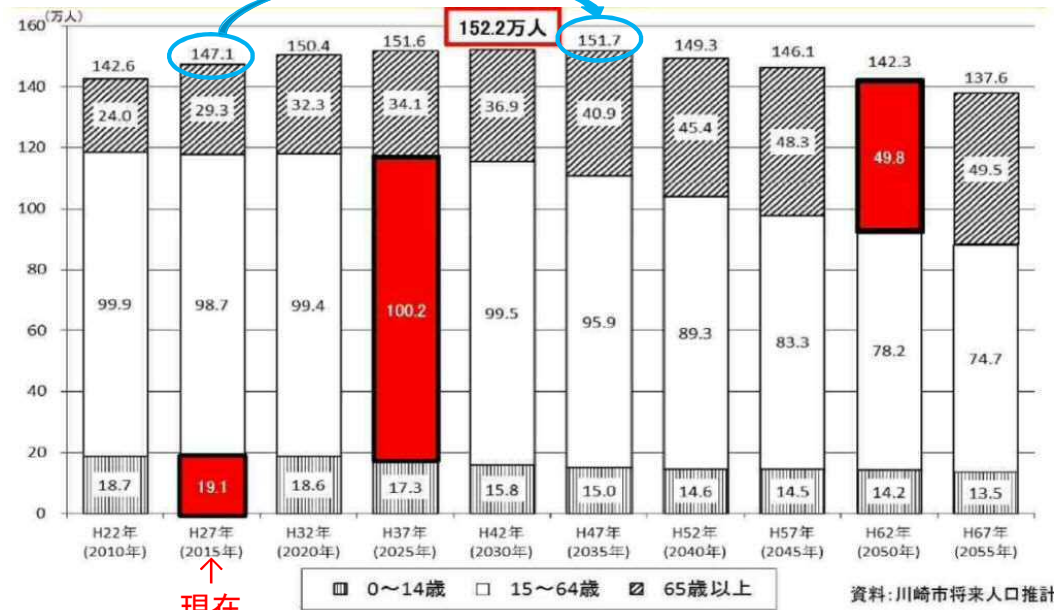
救急活動、災害復旧活動への支障



踏切が避難路、緊急輸送路を遮断し救急、搬送活動にも影響を及ぼすなど地域の安全や防災の妨げに

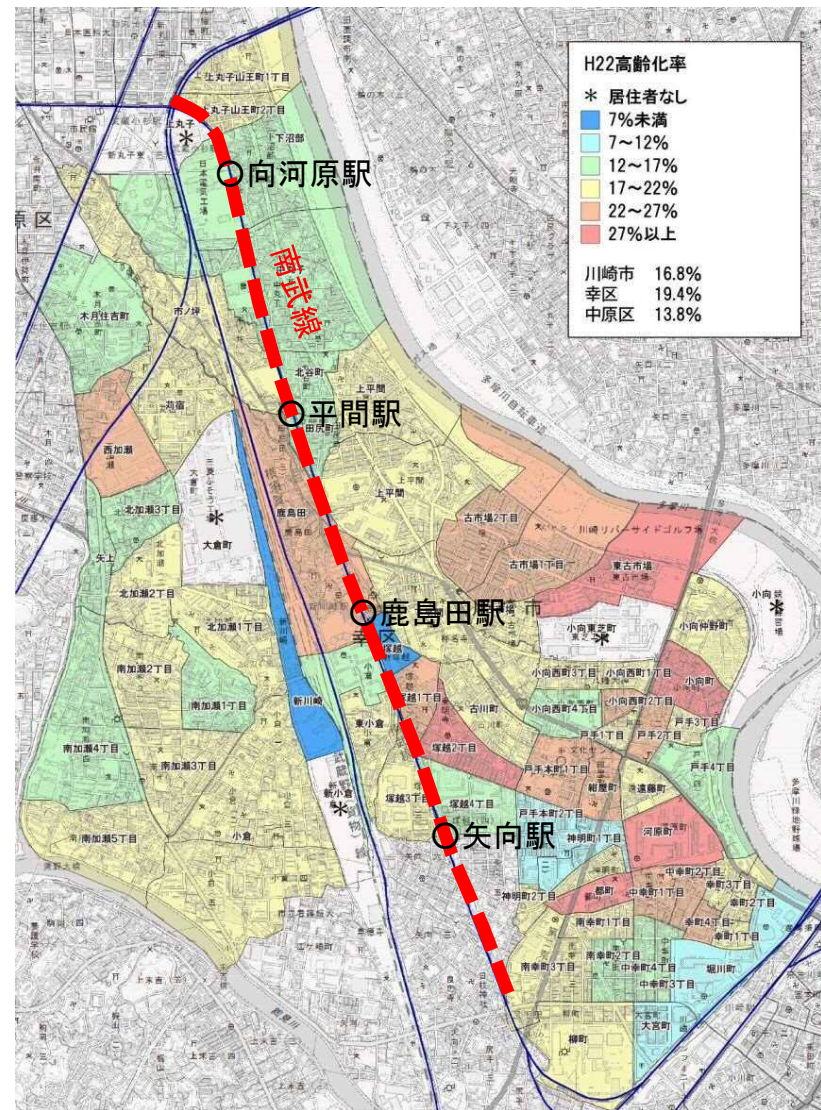
まちづくり全般

◆川崎市の将来人口推計



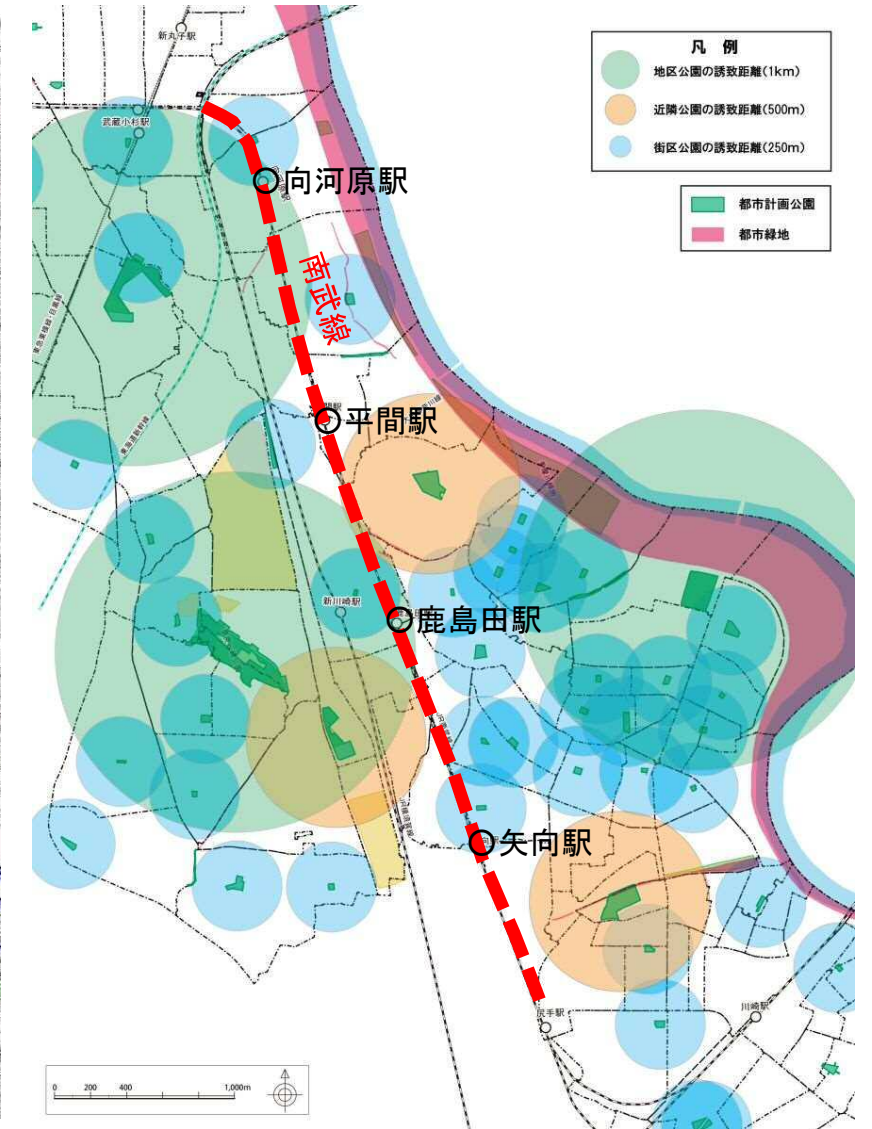
- ・少子高齢化がさらに進行し、平成42年をピークとして、人口減少へ転換する。平成62年に65歳以上の人口(老年人口)が約50万人のピークを迎える。
- ・15~64歳の人口(生産年齢人口)は、平成37年がピーク。
- ・0~14歳の人口(年少人口)は、平成27年がピーク。
- ・20年後は現在よりも人口は多いものの、高齢化が進む見込み。

◆沿線地域の高齢化率



- ・沿線地域のうち幸区では、川崎市全体平均に比べて高齢化が進行している。
- ・鉄道沿線から離れた地区は高齢化の傾向が高い。
- ・多世代交流や地域コミュニティ形成が課題。

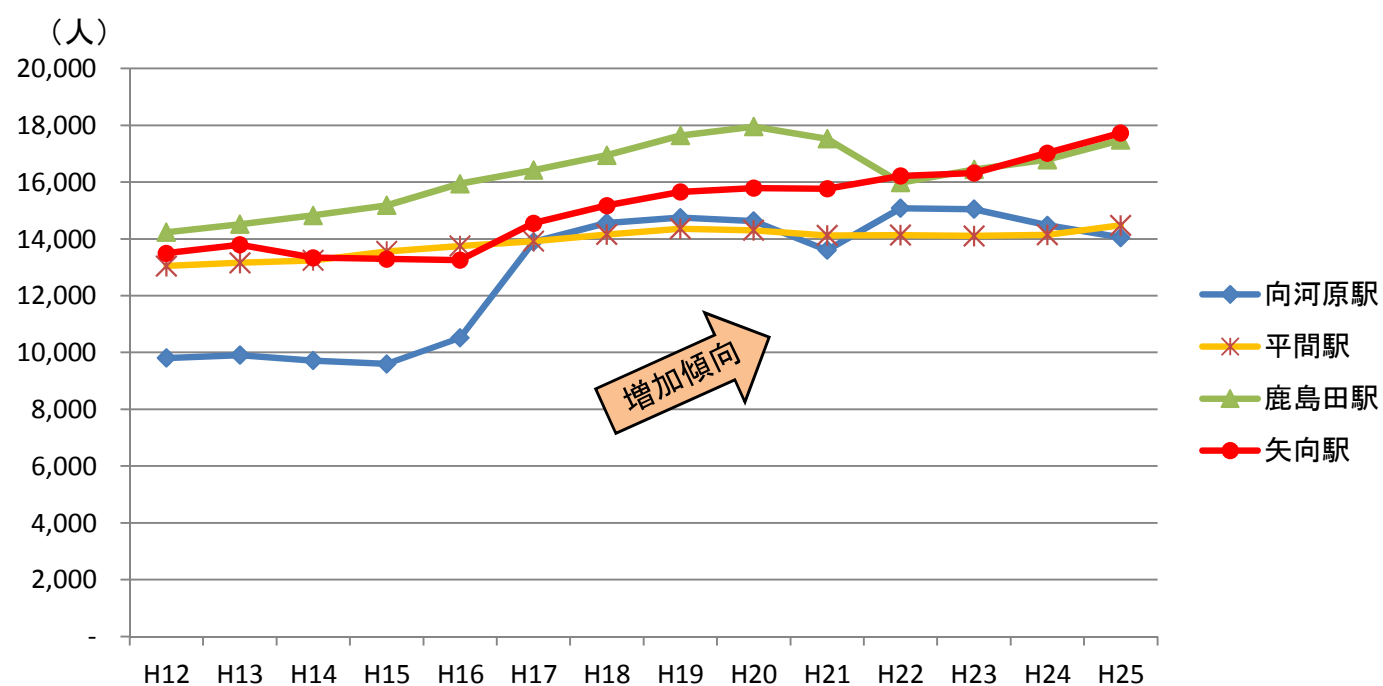
◆沿線地域の公園分布



- ・平間駅・向河原駅付近に公園が不足している。
- ・身近な防災機能となる街区公園が沿線に不足

公共交通

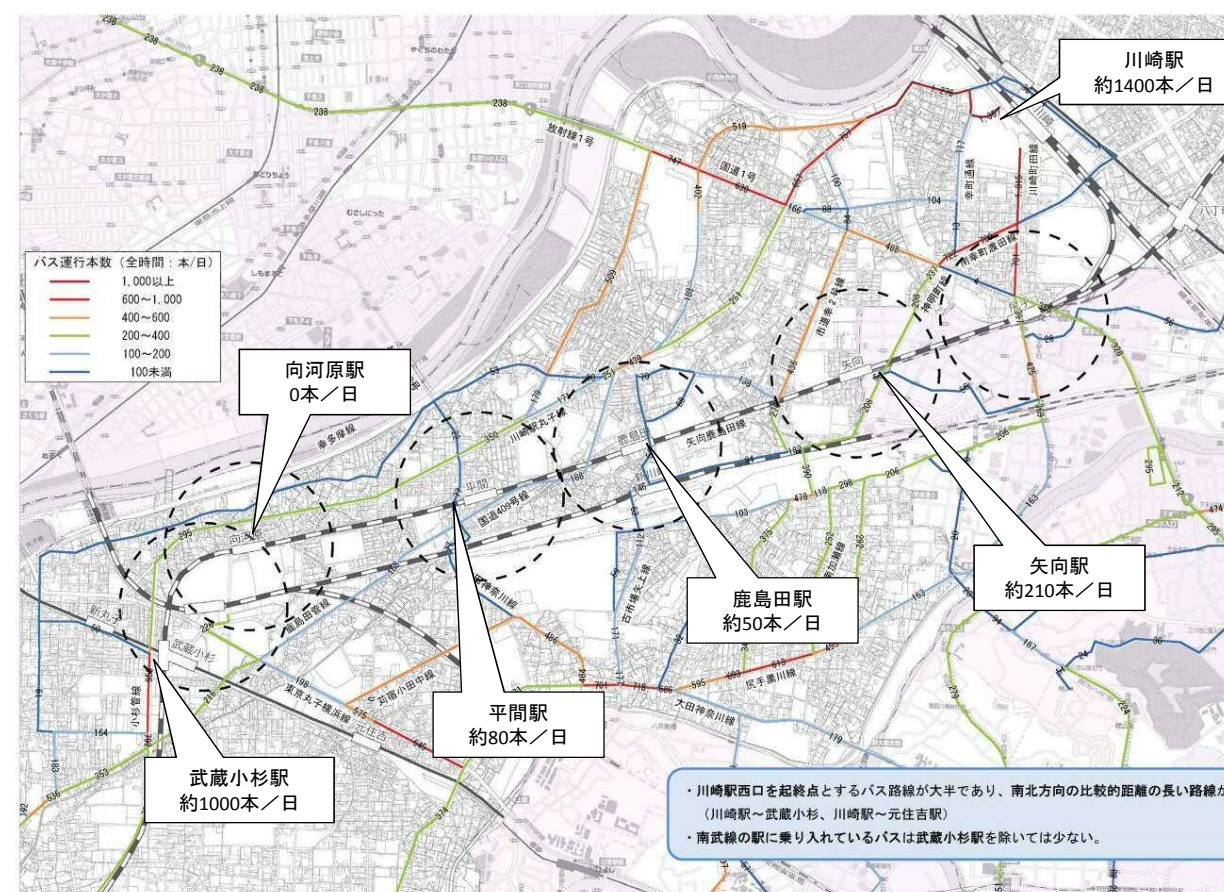
◆各駅の利用者(乗車人員)の推移



・沿線地域の開発に伴い、各駅の利用者は増加傾向にある。

- ・向河原駅 1.43倍 (H25/H12)
- ・平間駅 1.11倍 (H25/H12)
- ・鹿島田駅 1.23倍 (H25/H12)
- ・矢向駅 1.31倍 (H25/H12)

◆沿線地域のバス路線数

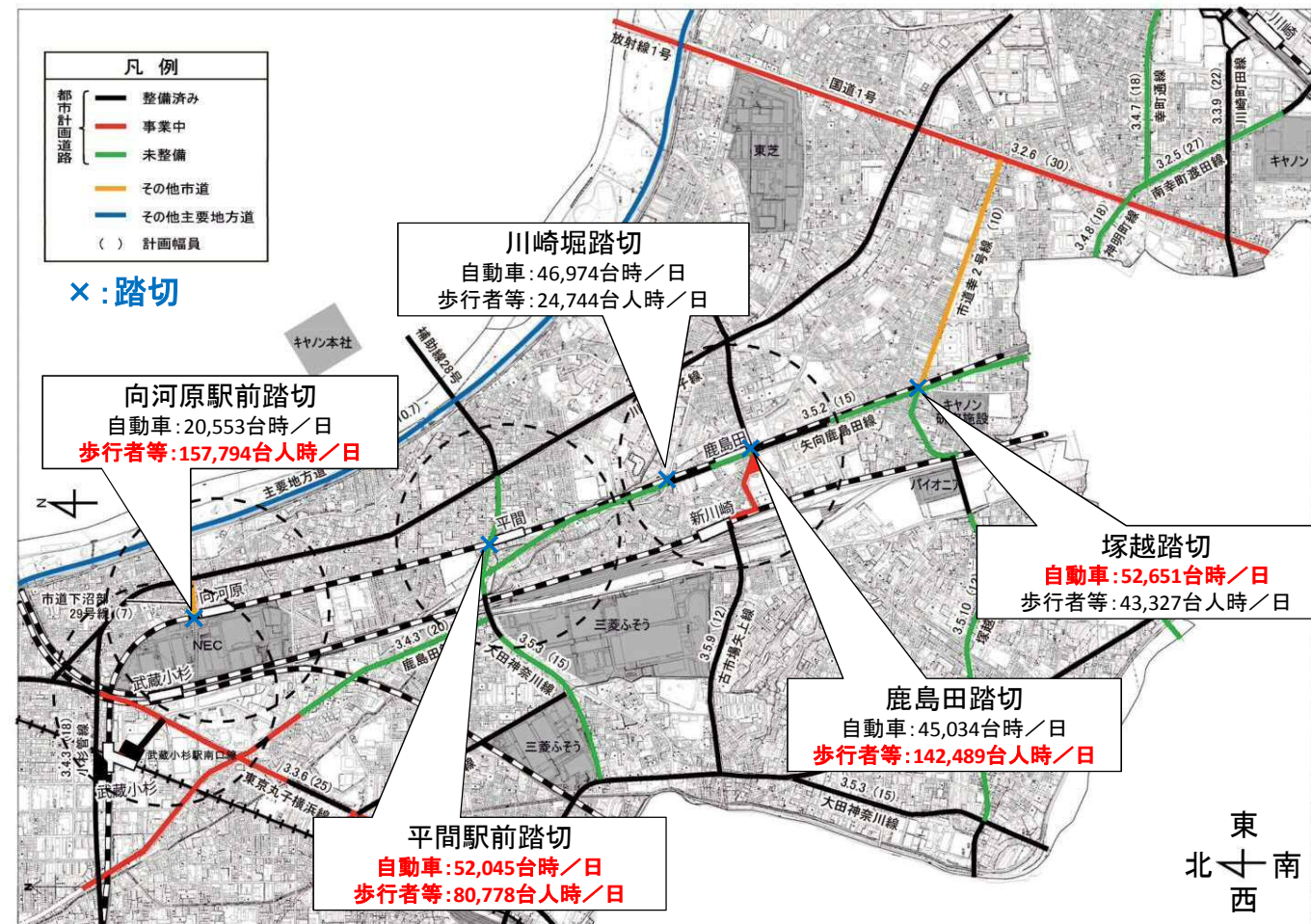


- ・矢向駅を除き、沿線の向河原駅、平間駅、鹿島田駅に乗り入れているバスは非常に少なく、各駅でのバスと鉄道の乗り継ぎが不便。
- ・川崎駅西口を起終点とし、川崎駅と武蔵小杉駅を結ぶ長距離バス路線が多い。
- ・決め細かな移動手段の確保や駅舎のバリアフリー化、定時性、速達性の確保など公共交通の利便性向上が求められている

道路

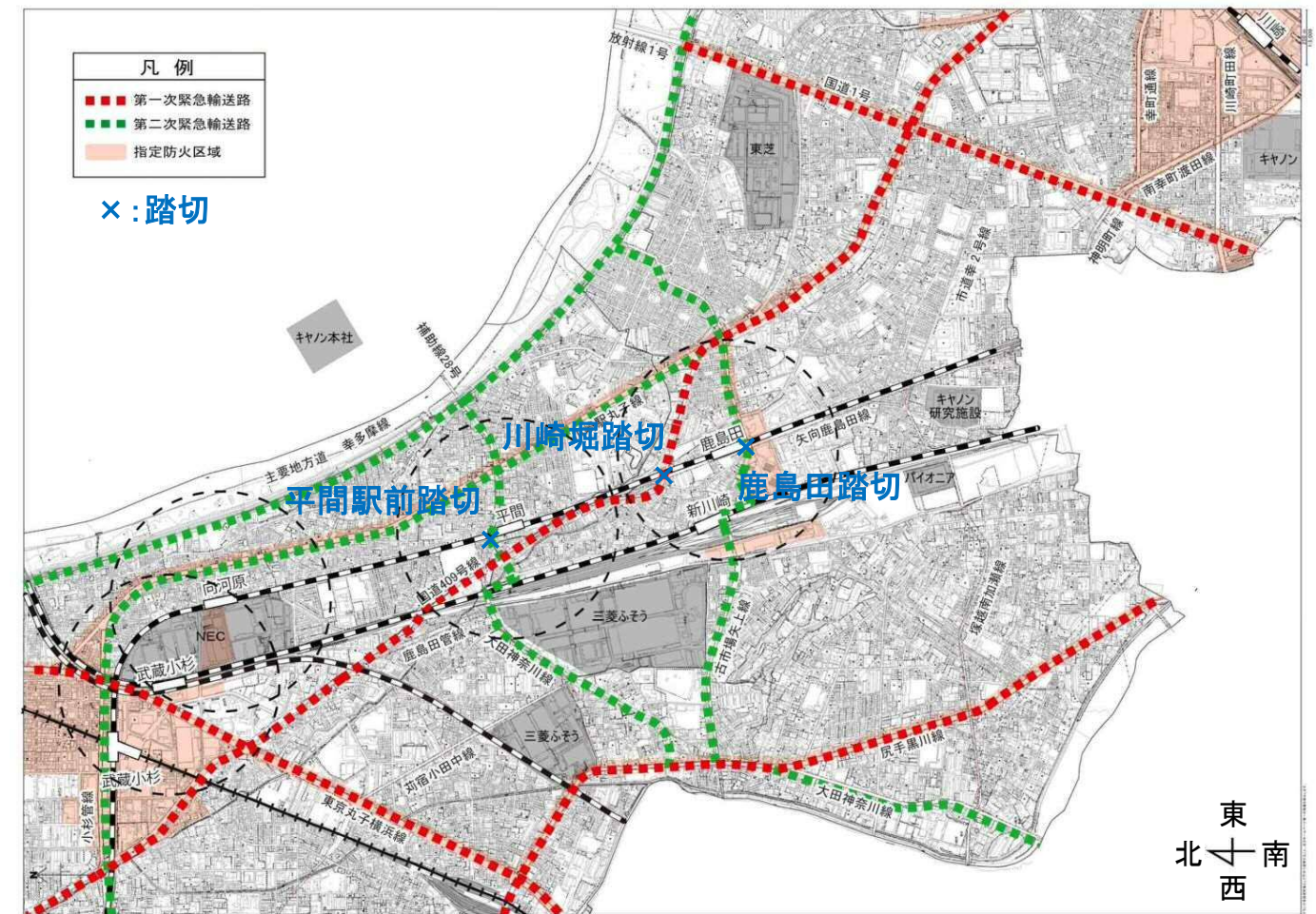
◆踏切による交通遮断量(自動車、歩行者等)

※交通遮断量:自動車(台数)、歩行者(人数)×遮断時間(時間)



◆周辺の緊急輸送道路

(災害発生時に救急活動や物資輸送に利用する路線)



- ・開かずの踏切5箇所、自動車ボトルネック踏切2箇所、歩行者ボトルネック踏切5箇所
- ・沿線には、開かずの踏切やボトルネック踏切が連担しており、地域の発展や日常生活の妨げになっている。

- ・3つの踏切(平間駅前踏切、川崎堀踏切、鹿島田踏切)が緊急輸送道路を遮断し、地域の安全や防災の妨げになっている。

沿線の課題解決に向けて

【課題】

まちづくり

- ・鉄道による地域分断
- ・少子高齢化の進行
- ・公園(オープンスペース)の不足
- ・地域のコミュニティ形成
- ・商店、企業等との連携
- ・身近な防災機能

公共交通

- ・公共交通の定時性、速達性低下
- ・身近な駅の利便性低下
- ・増加する南武線利用者への対応
- ・駅周辺のユニバーサルデザイン

道路

- ・交通渋滞の発生
- ・安全安心な歩行環境
- ・災害時の避難路、輸送路へ支障
- ・駅へのアクセス動線の整備

多くの課題に個別対応するのは限界がある
課題を集約して一体的に対策を検討

【目的・目標】 30年後を見据えた住みやすく働きやすいまちづくり

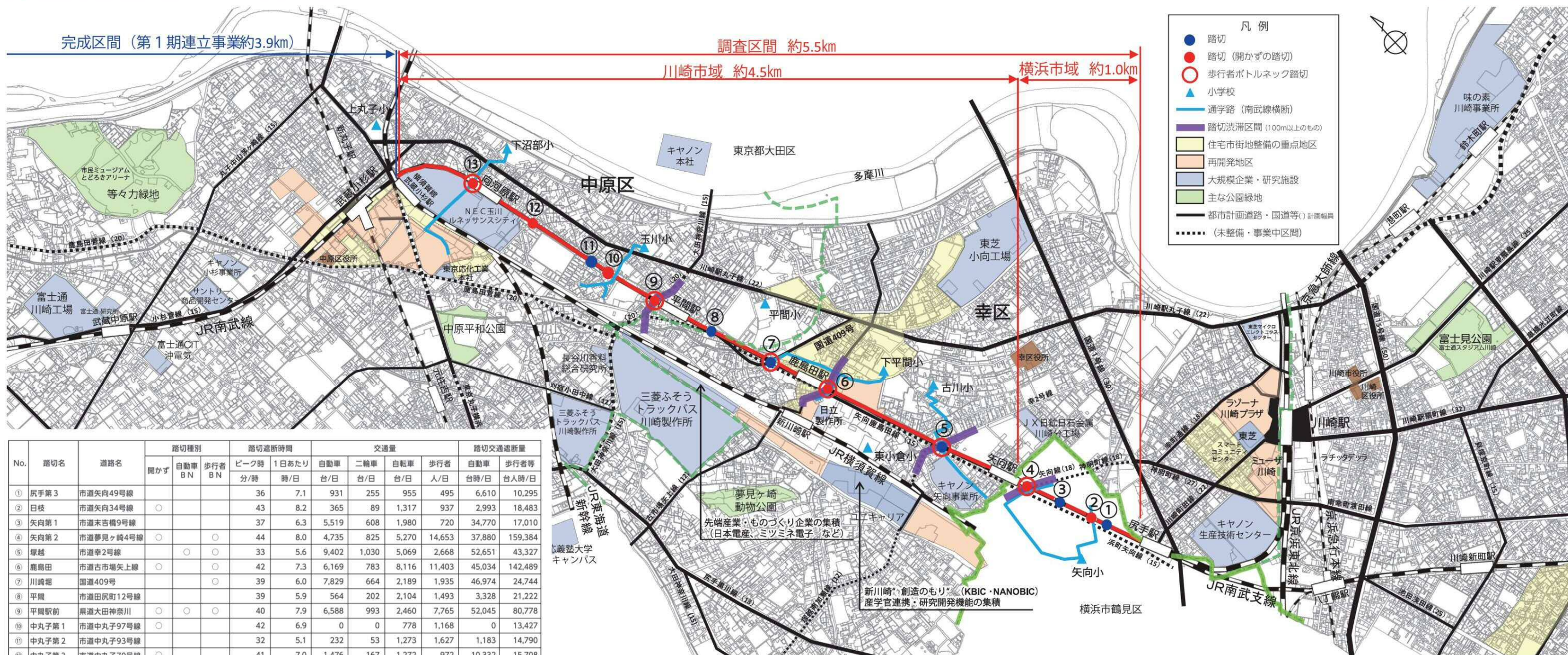
①踏切事故の減少や安全安心な道路 ②地域の魅力・活力の増加 ③高齢者の外出機会の増加 ④緑化の推進 ⑤災害時要援護者の円滑な避難や物資輸送

共通の課題は踏切による交通阻害と地域分断

踏切対策が必要

JR南武線連続立体交差事業について

JR南武線 連続立体交差事業区域図



No.	踏切名	道路名	踏切種別		踏切遮断時間		交通量					踏切交通遮断量	
			開かず	自動車BN	歩行者BN	ピーク時 分/時	1日あたり 時/日	自動車 台/日	二輪車 台/日	自転車 台/日	歩行者 人/日	自動車 台時/日	歩行者等 台人時/日
①	尻手第3	市道矢向49号線				36	7.1	931	255	955	495	6,610	10,295
②	日枝	市道矢向34号線	○			43	8.2	365	89	1,317	937	2,993	18,483
③	矢向第1	市道末吉橋9号線				37	6.3	5,519	608	1,980	720	34,770	17,010
④	矢向第2	市道夢見ヶ崎4号線	○	○		44	8.0	4,735	825	5,270	14,653	37,880	159,384
⑤	塚越	市道幸2号線		○	○	33	5.6	9,402	1,030	5,069	2,668	52,651	43,327
⑥	鹿島田	市道古市場矢上線	○	○		42	7.3	6,169	783	8,116	11,403	45,034	142,489
⑦	川崎	国道409号		○		39	6.0	7,829	664	2,189	1,935	46,974	24,744
⑧	平間	市道田尻町12号線				39	5.9	564	202	2,104	1,493	3,328	21,222
⑨	平間駅前	県道大田神奈川	○	○	○	40	7.9	6,588	993	2,460	7,765	52,045	80,778
⑩	中丸子第1	市道中丸子97号線	○			42	6.9	0	0	778	1,168	0	13,427
⑪	中丸子第2	市道中丸子93号線				32	5.1	232	53	1,273	1,627	1,183	14,790
⑫	中丸子第3	市道中丸子70号線	○			41	7.0	1,476	167	1,272	972	10,332	15,708
⑬	向河原駅前	市道下沼部30号線	○	○		46	7.8	2,635	354	4,766	15,464	20,553	157,794

※開かずの踏切：ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切
 ●自動車ボトルネック (BN) 踏切：1日の踏切自動車交通遮断量が5万台以上の踏切
 ●歩行者ボトルネック (BN) 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5万台以上、かつ、1日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台以上の踏切
 (出典：平成26年秋 調査結果)

〔川崎市の承認を得て同市発行の都市計画基本図及び空中写真(垂直写真)を複製したものです。承認番号(川崎市指合ま計第37号)〕

【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5万台以上の踏切
- ・ 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5万台以上、かつ、1日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台以上の踏切
- ・ 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