

J R南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第2回）

日 時：平成28年 7月22日（金）
19時00分～
場 所：中原区役所 5階501会議室

次 第

<開 会>

- 1 第1回の主な意見と基本的な考え方について . . . 資料1

- 2 踏切対策の手法について . . . 資料2

- 3 連続立体交差化の必要性について . . . 資料3

- 4 沿線まちづくりの必要性について . . . 資料4

- 5 連続立体交差化の構造工法について . . . 資料5
(第3回地域勉強会に向けて)

- 用語について . . . 参考資料

<閉 会>

第 1 回の主な意見と基本的な考え方について

1 「地域勉強会の取組」についての意見

⇒事務局から地域勉強会の取組について説明し、勉強会の設置目的、内容、スケジュール等についてご確認いただいた。

2 「沿線の現況・課題」についての意見

①塚越踏切の事故は 1 回だけでない。平常時はまだいいが、災害発生時、踏切は閉まりっぱなしになってしまう。いつくるか分からない災害への備えとしても、早く事業を行って欲しい。

⇒地域の皆様への丁寧な説明により理解を深めながら、事業化に向けて取組を進めます。

②連続立体交差化には完成まで長期間を要するので、連続立体交差化の検討と併せて、一部区間だけで効果を出す手法なども併せて検討していくべきである。

⇒次回の勉強会では、連続立体交差化以外の踏切対策についても意見交換させていただきます。連続立体交差化を見据えながら、この沿線にあった短期的な踏切対策についても併せて検討します。

③矢向駅周辺の横浜市との話し合いは継続しているのか。具体的な費用負担などについてはどのような話し合いをしているのか。

⇒具体的な費用負担についての協議はしていないが、横浜市とは継続して話し合いを行っています。

④昨年、測量の説明会もあったが、都市計画道路の事業も含めて、この事業全体で各町内会に、何人程度の用地買収の影響がでるのか示してほしい。また、この事業の地権者への事業の周知についてはどのように考えているのか。

⇒今後の勉強会で予定している連続立体交差化の構造工法の比較検討の中で、用地買収の影響度合いについて説明させていただきます。また、地権者の皆様への周知については、まずはこの地域勉強会を発足したことの公表から始めてまいります。予定している 4 回の勉強会が終了した後、沿線の皆様を対象とした説明会を開催します。

3 「踏切対策の必要性」についての意見

⑤昨年の測量説明会に参加した知り合いから、この連続立体交差化計画は、昭和 20 年代から話があったと聞いた。今まで何をしていたのか疑問に思ってしまうが、今からでも早く進めて行かなければならない事業であることは理解できた。





⑥第 3 回勉強会の検討内容として、「連続立体交差化の手法について」とあるが、この中で地下化した場合の比較検討結果が示されるのか。

⇒第 3 回勉強会の「連続立体交差化の手法について」の中で、地下化した場合の考えられる構造形式についても説明させていただき予定である。川崎市としても予算の問題や、事業効果との兼ね合いも含めて、わかりやすく説明させていただきます。

⑦次回以降の勉強会から、鶴見区の矢向駅周辺の横浜市民も勉強会に入れた方が良いのではないかと。

⇒ご意見について、横浜市とも協議させていただき対応を検討いたします。

踏切対策には様々な手法があり、それぞれ長所・短所があります

対策手法	事例写真	事業費	事業期間	整備効果
カラー舗装、踏切の廃止(通行止)、こ線人道橋 賢い踏切(鉄道事業者)	 <p>(南武線 向河原駅前 踏切)</p>	<p>数億円</p> <p>↑ 低</p>	<p>約1~2年間</p> <p>↑ 短</p>	<p>踏切を無くせない</p> <p>※踏切の廃止は別</p> <p>↑ 小</p>
橋上駅舎化	 <p>(南武線 稲田堤駅)</p>	<p>数十億円</p>	<p>約4~6年間</p>	
単独立体交差化	 <p>(川崎駅 付近)</p>	<p>数百億円</p> <p>↓ 高</p>	<p>約10~12年間</p> <p>↓ 長</p>	
連続立体交差化	 <p>(南武線 稲城連立)</p>	<p>数百~千億円規模</p>	<p>約15~20年間</p>	<p>踏切が無くなる</p>

沿線の課題と対策手法毎の改善効果について

【沿線(尻手駅～武蔵小杉駅間)の課題】

まちづくり

- ① 少子高齢化の進行による福祉施設等の不足
- ② 公園(オープンスペース)の不足
- ③ 住民同士や企業等とのコミュニティ形成
- ④ 賑わいの創出や商業、産業の活性化
- ⑤ 防災倉庫の設置や避難場所など災害への備え

公共交通

- ① 路線バスの定時性、速達性の低下
- ② 身近な駅の乗り継ぎ利便性の低下
- ③ 利用者増に伴う駅ホームの混雑
- ④ 駅周辺のユニバーサルデザイン

道路

- ① 交通渋滞
- ② 安全安心な歩行環境
- ③ 災害時の避難路、輸送道路への阻害
- ④ 駅へのアクセス動線の整備

【対策手法毎の改善効果】

沿線の課題		対策手法	カラー舗装、 賢い踏切など	橋上駅舎化	単独立体交差化	連続立体交差化
まちづくり	① 少子高齢化の進行による福祉施設の不足		×	×	△	○
	② 公園(オープンスペース)の不足		×	△	△	○
	③ 住民同士や企業等とのコミュニティ形成		△	△	△	○
	④ 賑わいの創出や商業、産業の活性化		△	△	△	○
	⑤ 防災倉庫の設置や避難場所など災害への備え		×	△	△	○
公共交通	① 路線バスの定時性、速達性の低下		△	△	○	○
	② 身近な駅の乗り継ぎ利便性の低下		×	×	×	△
	③ 利用者増に伴う駅ホームの混雑		×	△	×	△
	④ 駅周辺のユニバーサルデザイン		×	○	×	○
道路	① 交通渋滞		×	×	○	○
	② 安全安心な歩行環境		△	○	○	○
	③ 災害時の避難路、輸送道路への阻害		×	×	○	○
	④ 駅へのアクセス動線の整備		×	○	×	○

効果(高い←→低い)
【記号の説明: ○ △ ×】

**沿線の課題を抜本的に解決し幅広い効果
を発現する対策は連続立体交差化**

連続立体交差化の必要性について

連続立体交差化は、交通円滑化や安全性の向上だけでなく地域の発展など幅広い効果を発現させます

【連続立体交差化の効果】

交通円滑化と安全性の向上

①交通渋滞の解消



・開かずの踏切がなくなり通行がスムーズに

②踏切事故の解消・歩きやすいみちの整備



・車いすや歩行速度の遅い児童、高齢者の安全向上

防災機能の向上

①緊急輸送道路の機能強化



・関連道路整備とあわせて命の道がつながる

②避難路の多重化や高架下への防災倉庫等の設置



・避難所へ迅速に避難が可能
・身近な高架下に防災倉庫を設置して自助、共助を促進

利便性の向上

①駅アクセスの向上や沿線にふさわしい空間の構築



バスと鉄道が乗り継ぎしやすい駅（ユニバーサルデザイン）

②生活機能をコンパクトに集約



・地域コミュニティ、子育て、医療、福祉機能が整った住み続けたい沿線に

環境負荷の軽減

①交通渋滞解消によるCO2,NOx削減



出典：大阪市HP
・羽田空港、殿町⇄新川崎、小杉 所要時間短縮

②側道などの緑化推進



道路と壁面の緑化で重層的な緑空間を形成

・線的な緑化で潤いが溢れる緑空間
・多摩川、夢見ヶ崎動物公園等の地域資源を結ぶ空間に

地域の発展

①高架下空間を活用した賑わい創出



・カフェやマーケットがあつまる魅力的な駅前空間

②沿線と周辺地区が連携・交流し新たな価値を創造



・羽田空港と沿線地域の連携強化による集客と交流の促進



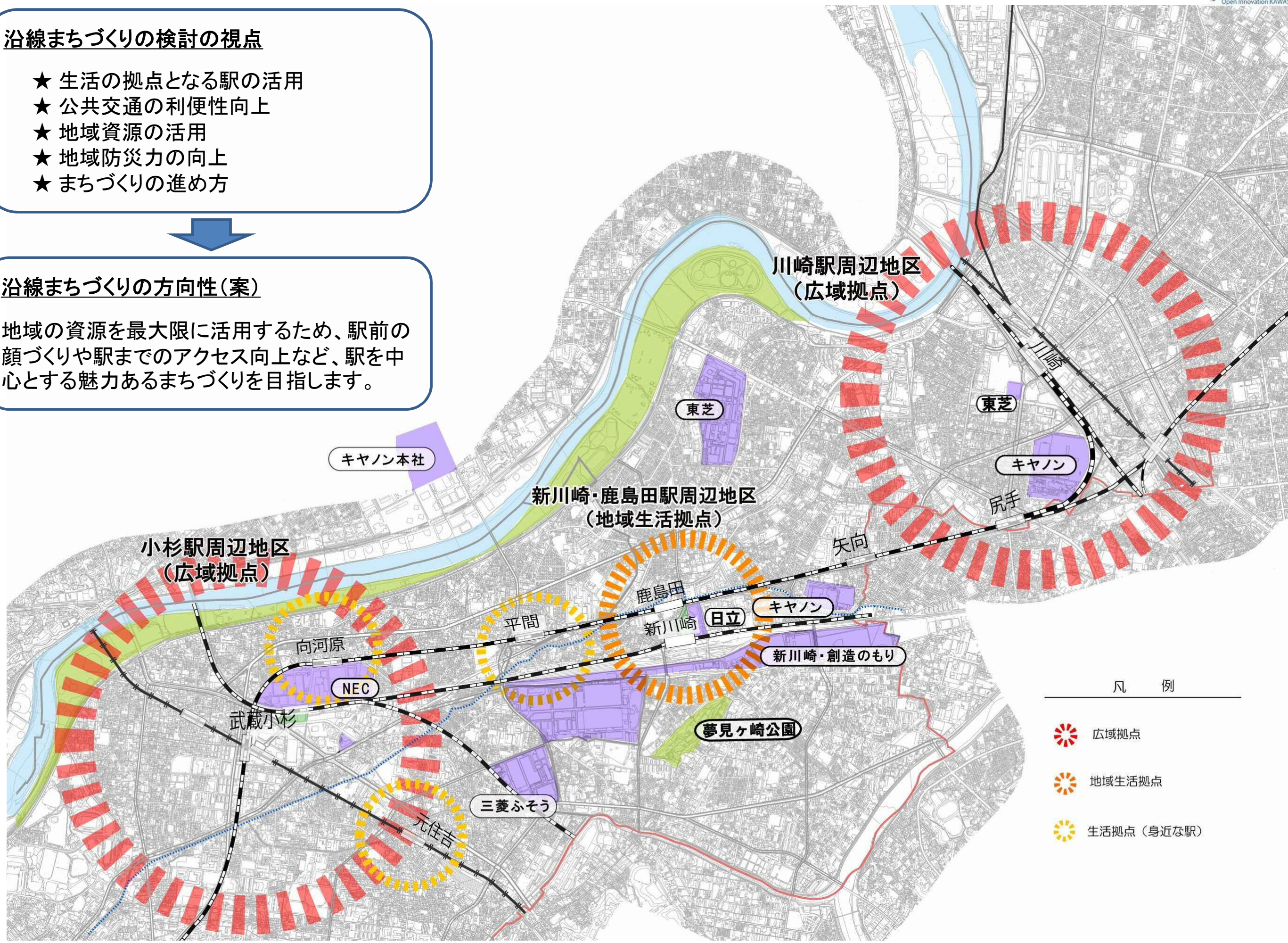
沿線まちづくりの検討の視点

- ★ 生活の拠点となる駅の活用
- ★ 公共交通の利便性向上
- ★ 地域資源の活用
- ★ 地域防災力の向上
- ★ まちづくりの進め方



沿線まちづくりの方向性(案)

地域の資源を最大限に活用するため、駅前の顔づくりや駅までのアクセス向上など、駅を中心とする魅力あるまちづくりを目指します。



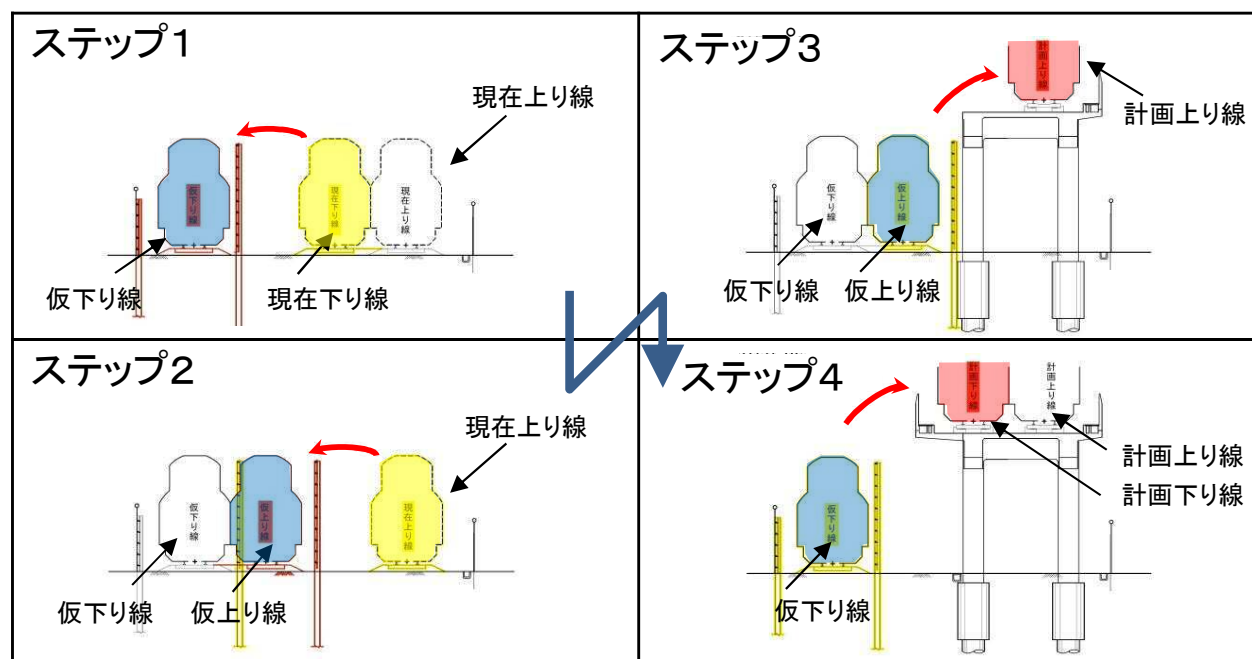
凡 例

	広域拠点
	地域生活拠点
	生活拠点(身近な駅)

連続立体交差化の構造工法は主に4種類あります

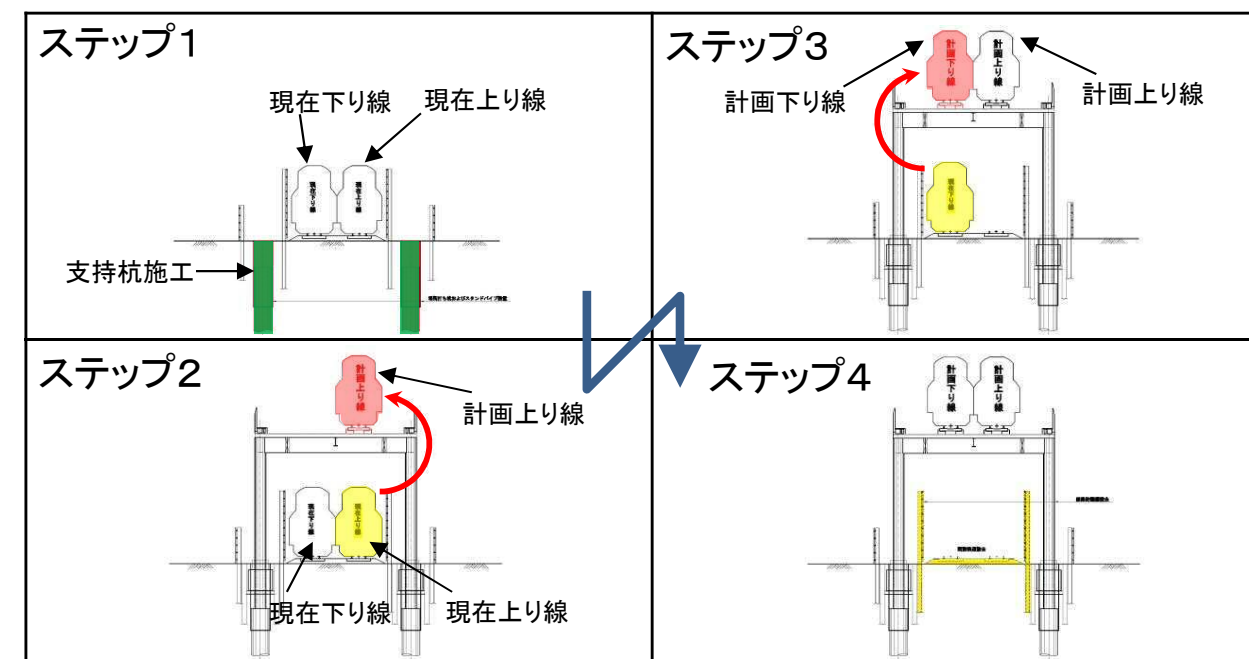
1 高架形式

(1) 仮線高架



現在の線路から仮線路に列車の運行を切替え、空いた現在線敷地に新設高架橋を建設する工法(仮線路用地には、まちづくり側道を整備)

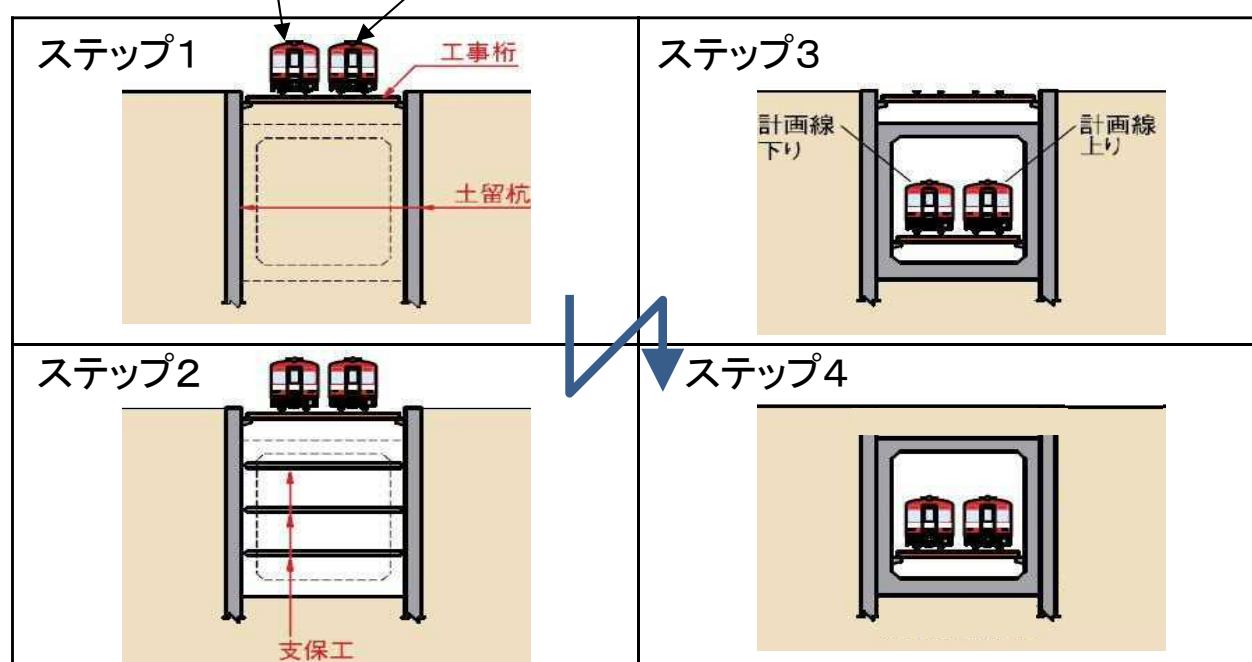
(2) 直上高架



現在の線路で列車を運行しながら、その直上で高架橋を建設する工法

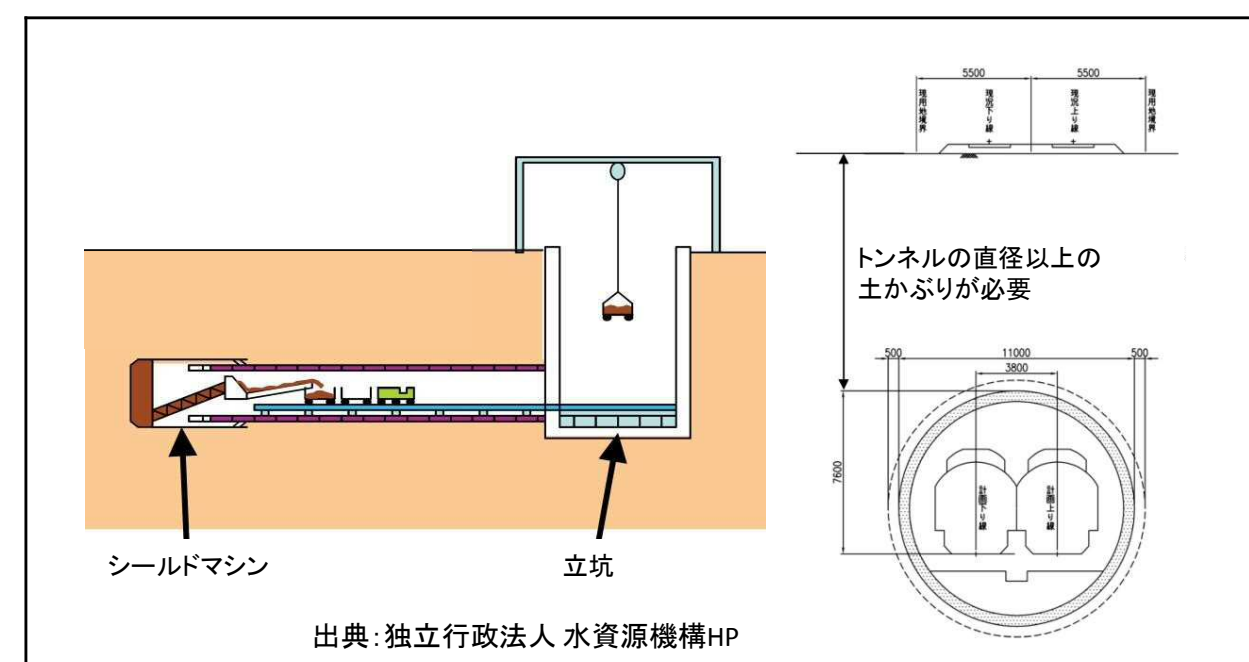
2 地下形式

(1) 開削地下



現在線の線路を仮受けして列車を運行しながら、直下で地面を掘削して躯体を建設した後、土で埋め戻す工法

(2) シールド地下



シールドマシンが発進、到達する立坑(2箇所)を開削工法等で建設した後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法

連続立体交差化の構造工法について

連続立体交差化の構造工法を比較検討した概要は、以下のとおりです

【構造工法の比較検討の前提条件】

- ・連続立体交差化の工事中でも、列車が安全に運行できるよう、鉄道事業者の安全管理の基準を満たす必要がある。
- ・鉄道立体化後の鉄道用地や鉄道構造物は、現況と同様に鉄道事業者の財産となる。
- ・南武線と都市計画道路が並行していない区間においても、まちづくりの観点から連立化後の高架下等の跡地利用を考慮すると、将来的な側道整備が必要。
- ・隣接する横浜市域の連続立体交差事業と整合性のある、連続立体交差化計画としなければならない。

構造形式	高架形式		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 (←まちづくり側道としても活用)</p> <p>必要用地幅 17000</p> <p>現況 11000</p> <p>二期工事 一期工事</p> <p>3100 3800 3100</p> <p>300 1000 300</p> <p>3600 3600</p> <p>7400mm</p> <p>※柱の数は今後の調整</p>	<p>買収幅 約2200mm 現況 11000 買収幅 約2200mm</p> <p>必要用地幅 15400</p> <p>13300</p> <p>4300 2800 4300</p> <p>1000 450</p> <p>11400mm</p>	<p>買収幅 約1900mm 現況 11000 買収幅 約1900mm</p> <p>必要用地幅 13800</p> <p>1000</p> <p>3m以上必要</p>	<p>買収幅 約1000mm 現況 11000</p> <p>必要用地幅 12000</p> <p>11m(1D)以上必要</p>
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	
縦断図	<p>凡例 — : 現況線(南武線) — : 計画線(南武線)</p> <p>— : 交差道路必要高さ</p> <p>— : 残る踏切・行き止まり道路</p> <p>向河原駅 平間駅 鹿島田駅 矢向駅 尻手駅</p> <p>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 尻手駅</p> <p>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</p> <p>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	
支障建物件数				
環境 (日影、騒音振動、地下水)				
地形的条件				
その他				

※現時点では、このような構造工法の比較検討項目を想定しております。
その他の項目について、比較検討が必要等の意見がありましたら、事務局までお願いします。
できるかぎり次回の地域勉強会の資料に反映させていただきます。

【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

- ・NO_x
窒素酸化物、主な発生源は自動車の排気ガスであり、光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質
- ・まちづくり側道
連続立体交差事業により高架化もしくは地下化された線路敷地に沿ってつくる、沿線地域のまちづくりに役立つ道路
- ・土留め杭
一定間隔に建て込み、その間に板をはめこんで土を抑え、掘削時の周辺土砂の崩壊を防止する杭
- ・工事桁
線路下を掘削して構造物を構築する際に、列車の荷重を受けるために仮設する桁
- ・支保工
トンネル・橋梁等の土木工事や建築等において、上または横からの荷重を支えるために用いる仮設構造物
- ・立坑
シールドマシンを掘る深さまで移動させる縦穴、トンネル材料の搬入や掘った土砂の搬出にも利用される
- ・土被り
地中に構築される構造物の上端から地表面までの厚さ、または地表面からの深さ