

JR南武線 位置図

○JR南武線でこれまで行われた連続立体交差事業

稲城連立事業（東京都）
（稲田堤駅～府中本町駅間）

事業主体	東京都（稲城市）
事業延長	約 4.3 km
総事業費	約 598億円
除却踏切	15 踏切
都市計画決定	平成元年4月21日
高架切替	平成25年12月23日
事業完了	平成27年度



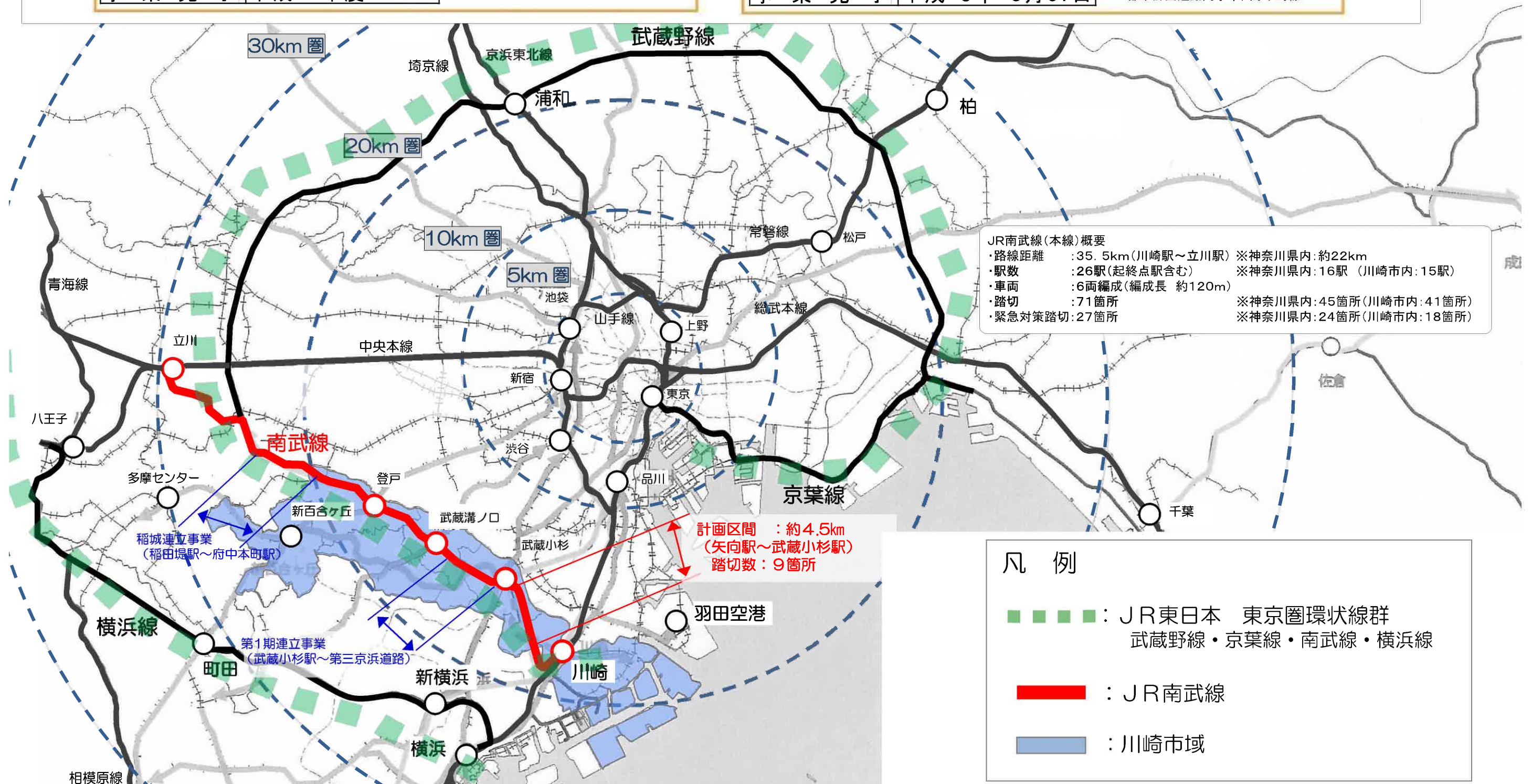
鶴川街道（都市計画道路多3・1・6）

第1期連立事業
（武蔵小杉駅～第三京浜道路交差部間）

事業主体	川崎市
事業延長	約 3.9 km
総事業費	約 361億円
除却踏切	12 踏切
都市計画決定	昭和50年11月21日
高架切替	平成 2年12月20日
事業完了	平成 8年 3月31日

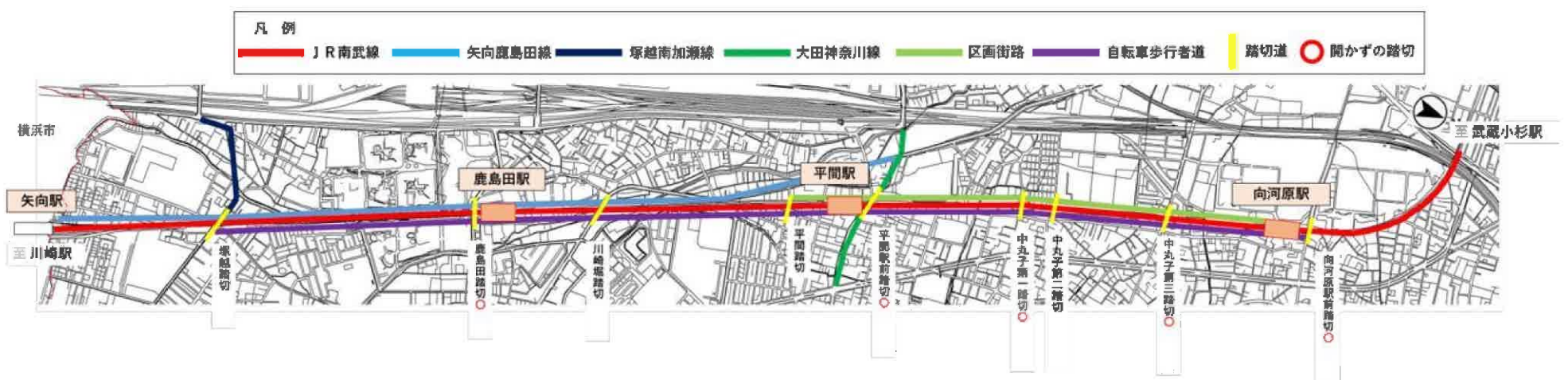


都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線

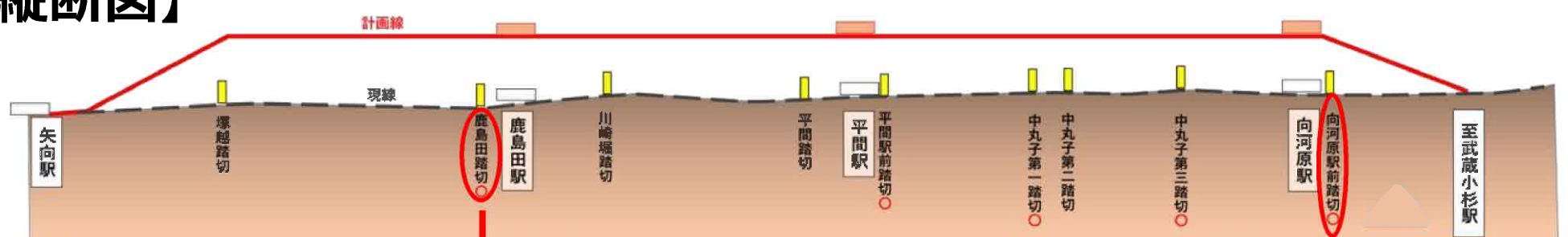


JR東日本南武線連続立体交差事業

【平面図】



【縦断面図】



【横断面図】

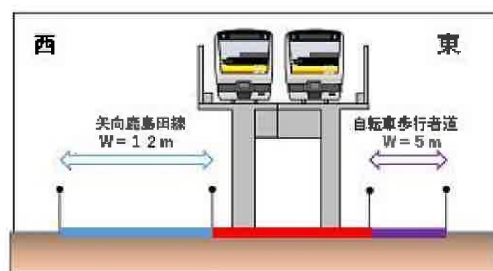


図1 鹿島田駅周辺一般図

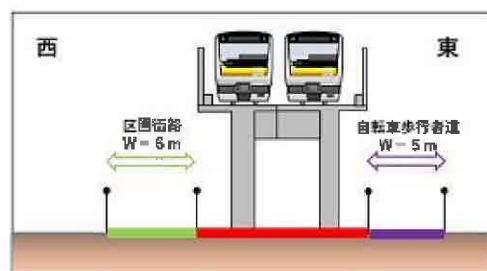


図2 向河原駅周辺一般図

【踏切の現状】



鹿島田踏切



向河原駅前踏切

計画区間の9箇所の踏切のうち5箇所がピーク時間の遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」となっており、交通渋滞や安全性の低下など様々な問題を引き起こしています。

JR東日本南武線連続立体交差事業

【踏切の概要】

踏切名	道路名	踏切道調査表・踏切道実態調査表											踏切種別		
		踏切遮断時間		鉄道交通量		道路交通量					踏切交通遮断量		開かず	自動車 BN (注1)	歩行者 BN (注2)
		1日 (時間/日)	1時間最大 (分/時)	1日 (本/日)	1時間最大 (本/時)	三輪以上の 自動車 (台/日)	二輪 軽車両 自転車 (台/日)	二輪 (台/日)	軽車両 (自転車を含む) (台/日)	歩行者 (人/日)	自動車 (台・時/日)	歩行者等 (台人・時/日)			
塚越	市道幸2号線	5.7	31	364	42	6,957	2,103	425	1,678	1,943	39,655	20,640	—	—	○
鹿島田	市道古市場矢上線	7.0	42	364	42	6,449	4,068	432	3,636	6,418	45,143	70,378	○	—	○
川崎堀	国道409号	6.3	39	364	42	6,890	1,385	400	985	1,776	43,407	17,394	—	—	—
平間	市道田尻町12号線	5.9	34	364	42	620	997	156	841	1,287	3,658	12,555	—	—	—
平間駅前	県道大田神奈川線	8.2	48	364	42	5,460	1,299	519	780	6,377	44,772	58,687	○	—	○
中丸子第一	市道中丸子97号線	7.0	46	364	42	0	89	14	75	304	0	2,653	○	—	—
中丸子第二	市道中丸子93号線	5.2	36	364	42	235	403	40	363	1,443	1,222	9,391	—	—	—
中丸子第三	市道中丸子70号線	6.7	44	364	42	1,414	471	107	364	840	9,474	8,067	○	—	—
向河原駅前	市道下沼部30号線	6.9	44	364	42	2,633	1,126	131	995	13,035	18,168	96,807	○	—	○

(注1) 自動車BN (ボトルネック) 踏切とは？
1日の踏切自動車交通遮断量 (自動車交通量×踏切遮断時間) が5万以上の踏切

(注2) 歩行者BN (ボトルネック) 踏切とは？
1日あたりの踏切交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量 (歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間) の和が5万以上かつ1日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上になる踏切

【計画の概要】

計画区間 (延長) : 矢向駅～武蔵小杉駅 (約4.5 km)

踏切除却数 : 9箇所

駅数 : 3駅 (鹿島田駅、平間駅、向河原駅)

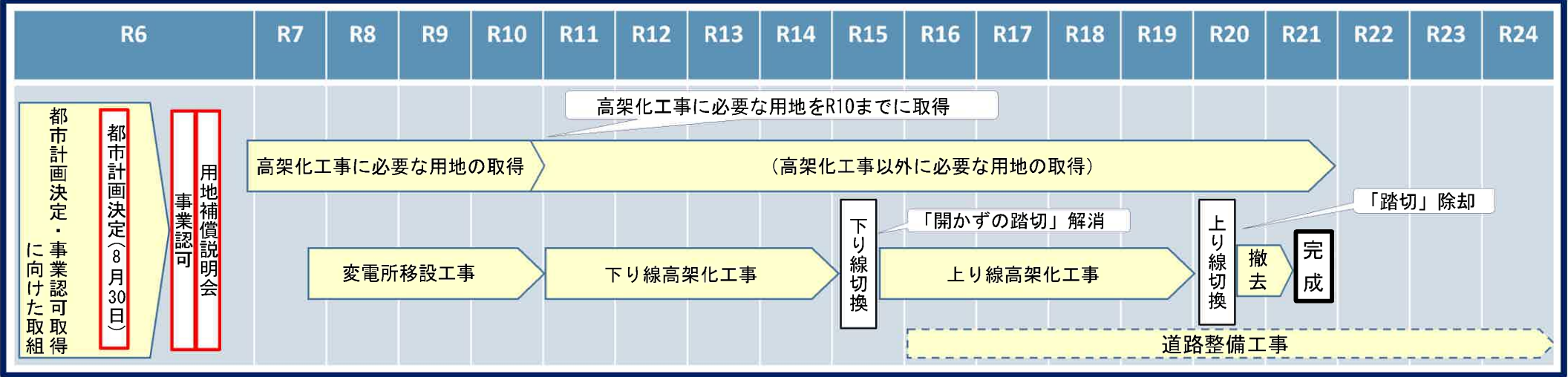
総事業費 : 約1,387億円

【事業の効果】

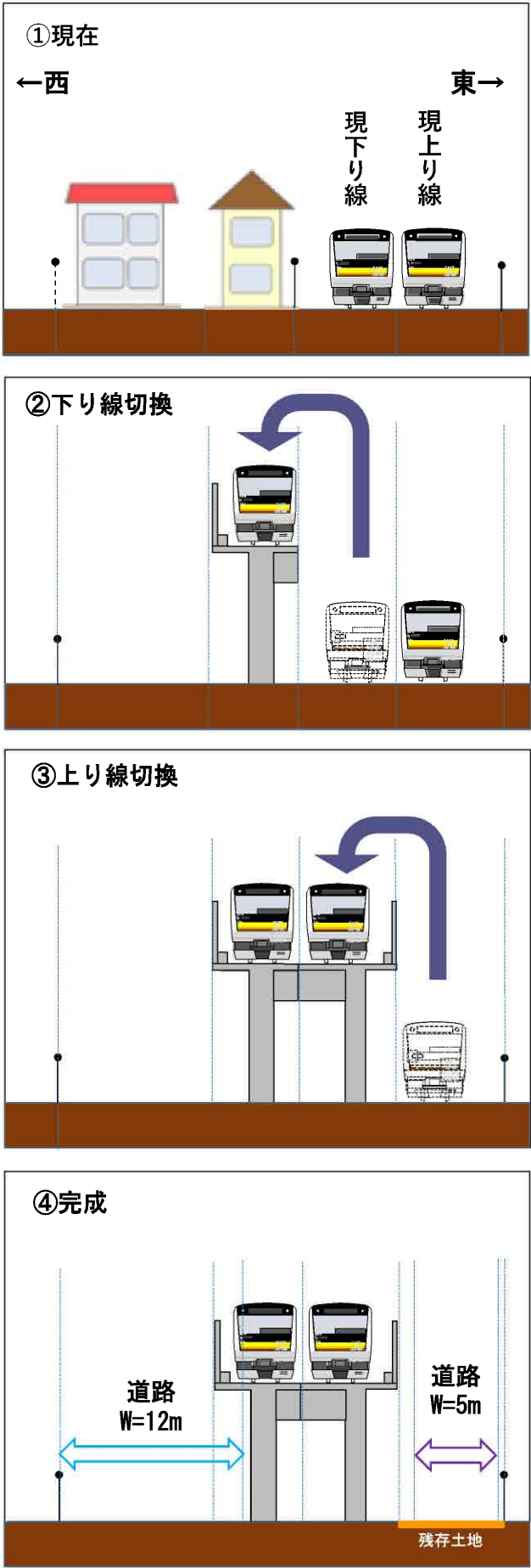
- 1 踏切に起因する事故や渋滞を解消
- 2 地域交通の安全性・円滑性等の向上
- 3 分断された地域の一体化による生活利便性の向上

【今後のスケジュール】

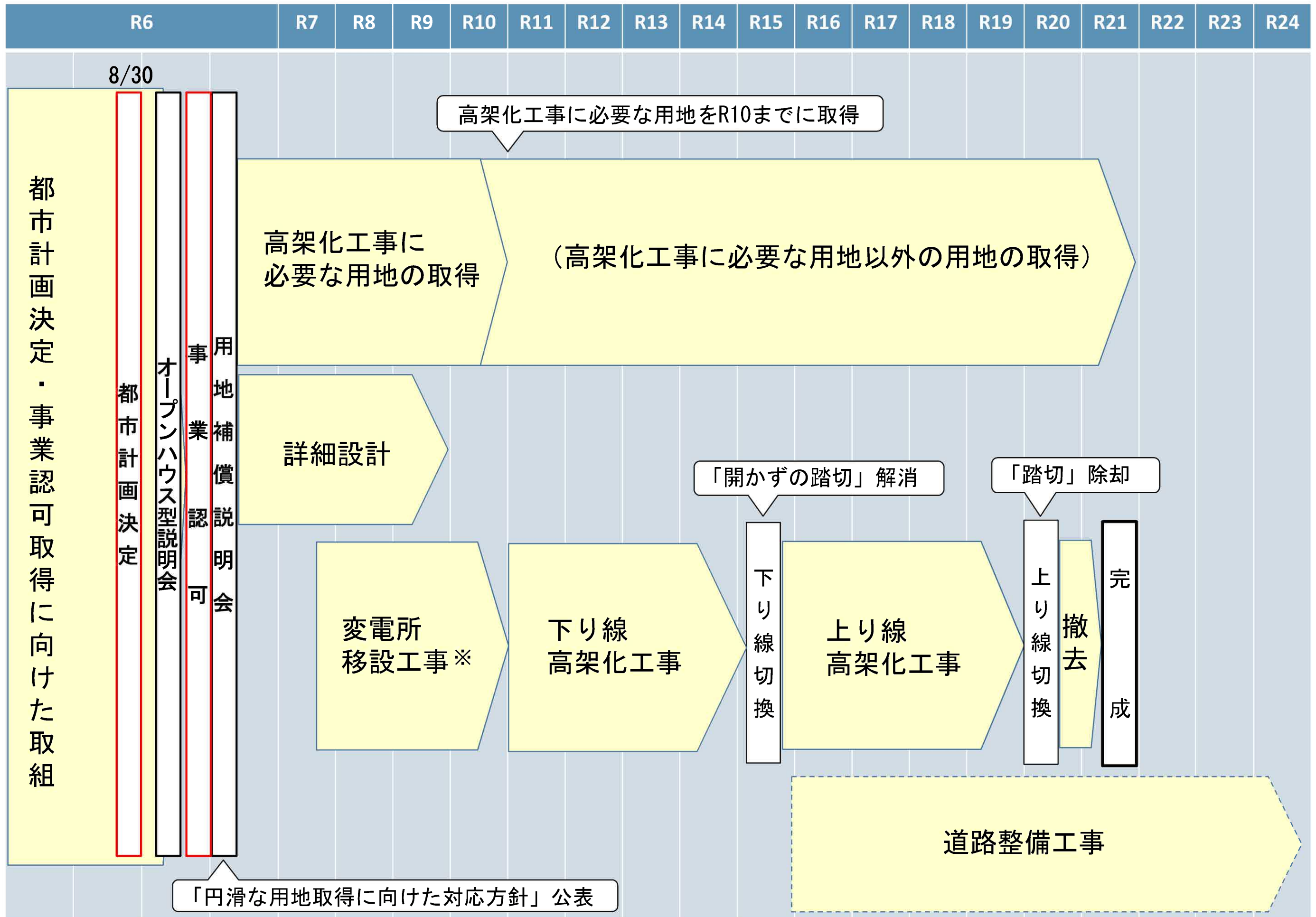
※下記のスケジュールは、今後の検討で変更となる場合があります。



【施工ステップ】



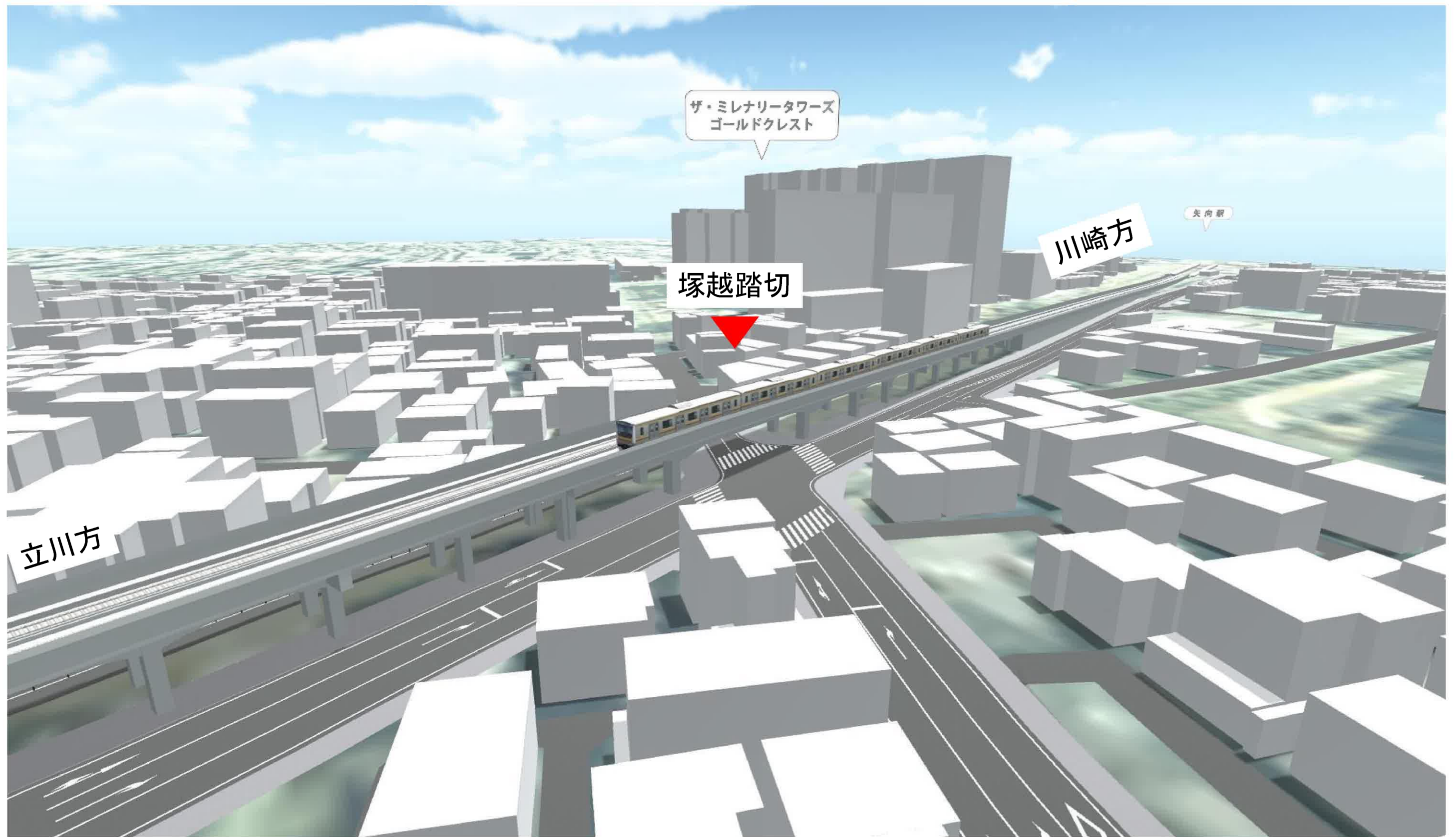
事業スケジュール



※移設地：中丸子老人いきいの家等敷地

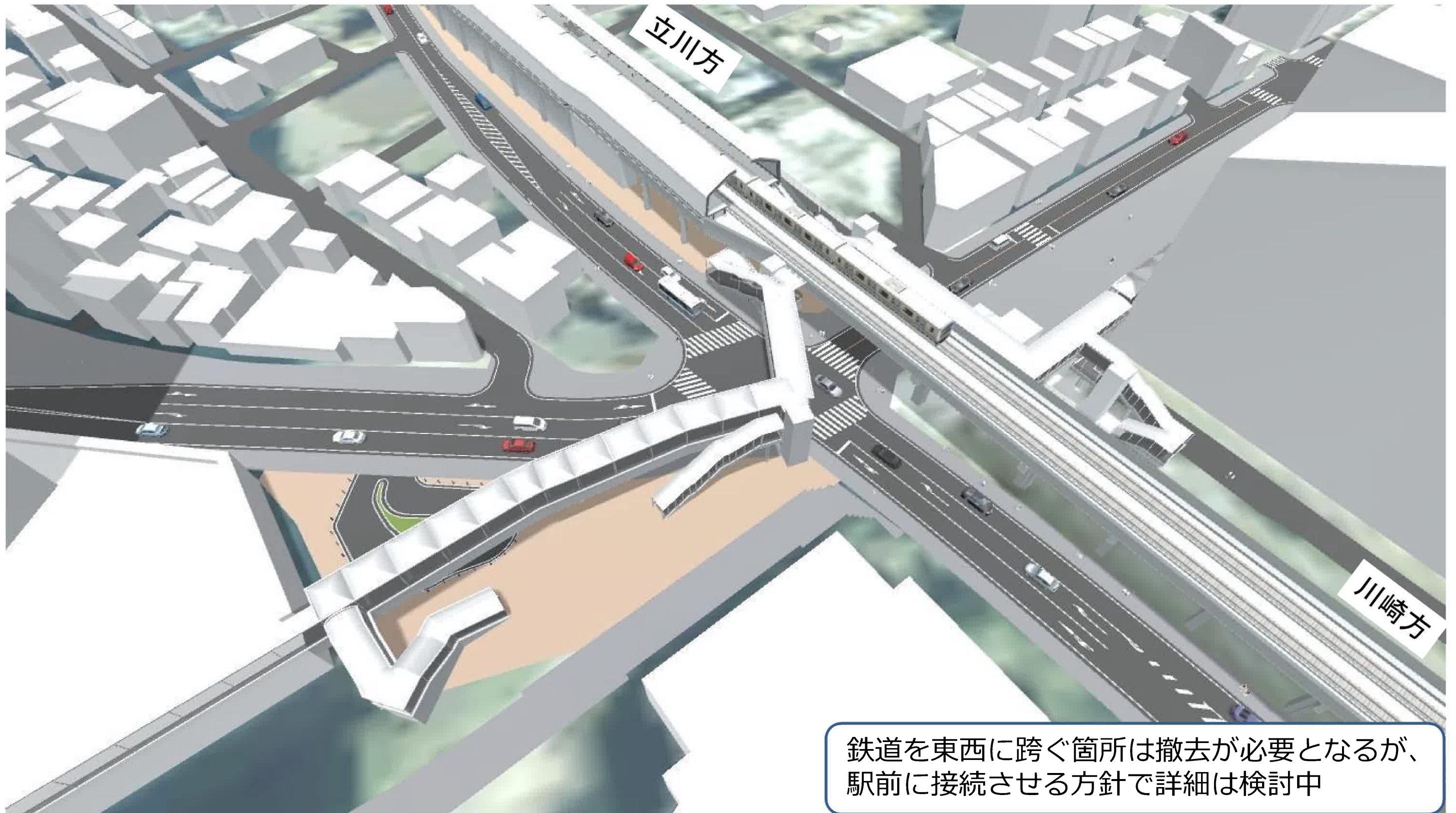
上記のスケジュールは、今後の検討で変更となる場合があります。

塚越踏切周辺のイメージ



※今後詳細設計を行うため、イメージは変更となる可能性があります。

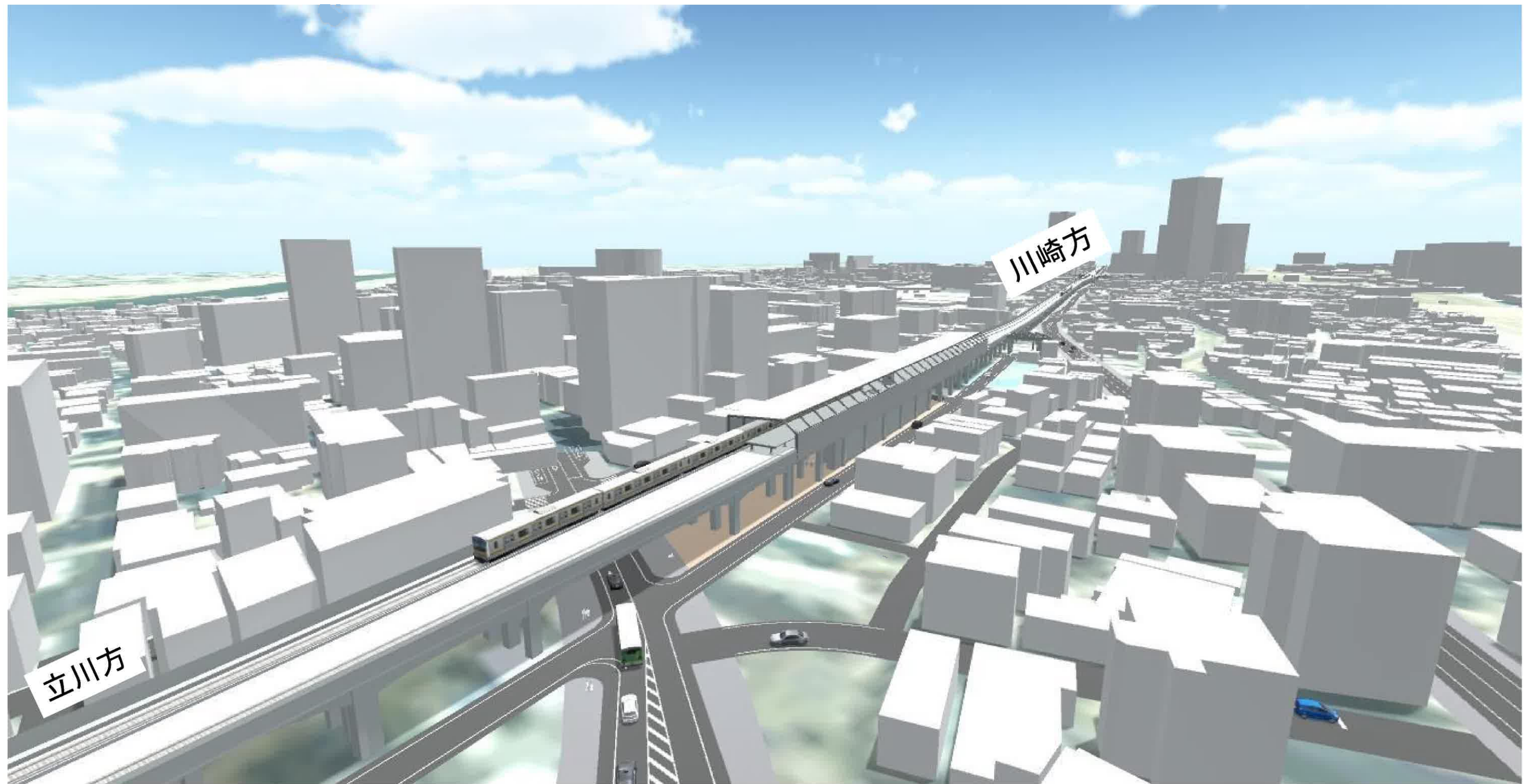
鹿島田駅周辺のイメージ



鉄道を東西に跨ぐ箇所は撤去が必要となるが、
駅前に接続させる方針で詳細は検討中

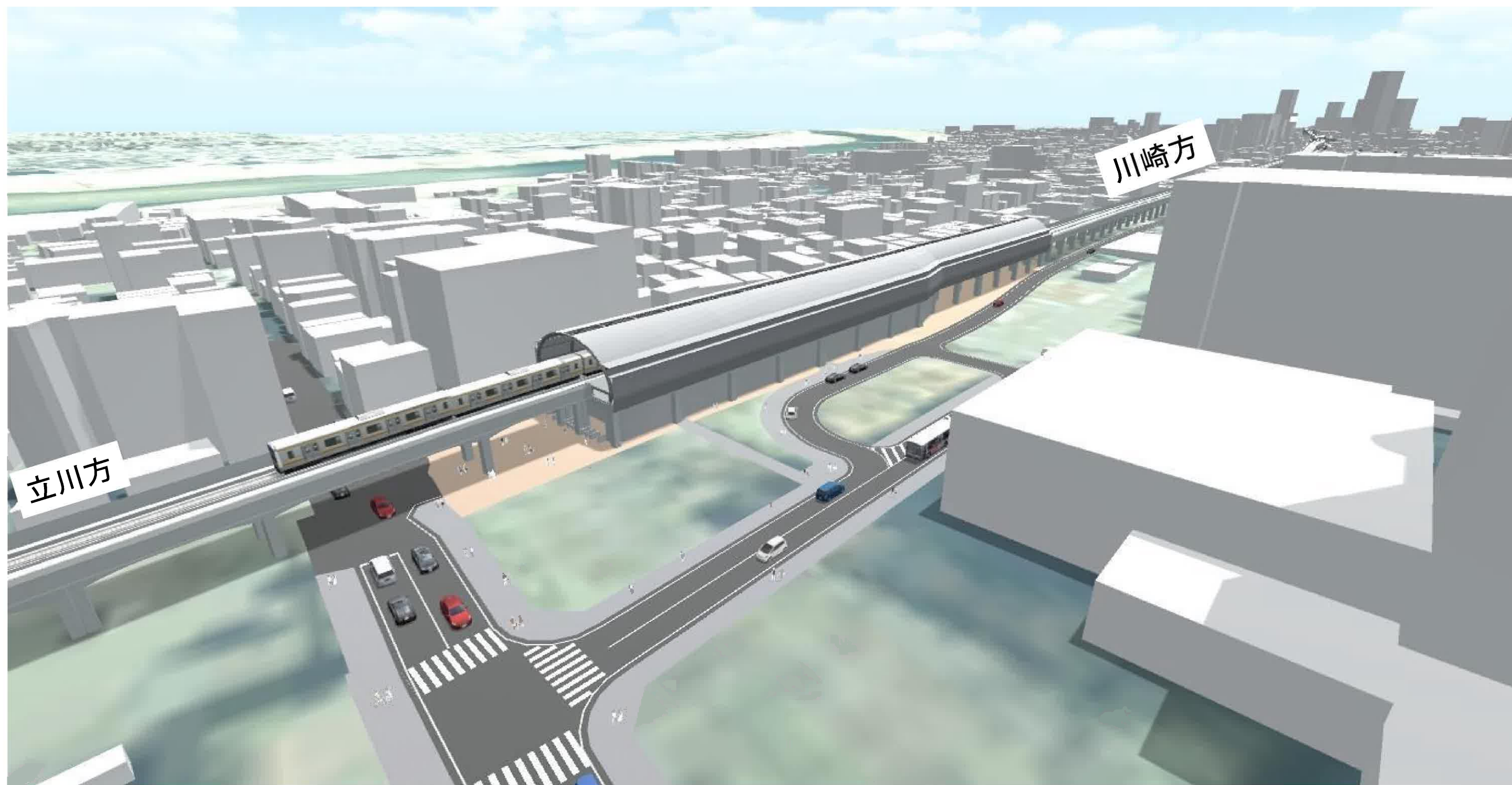
※今後詳細設計を行うため、イメージは変更となる可能性があります。

平間駅周辺のイメージ



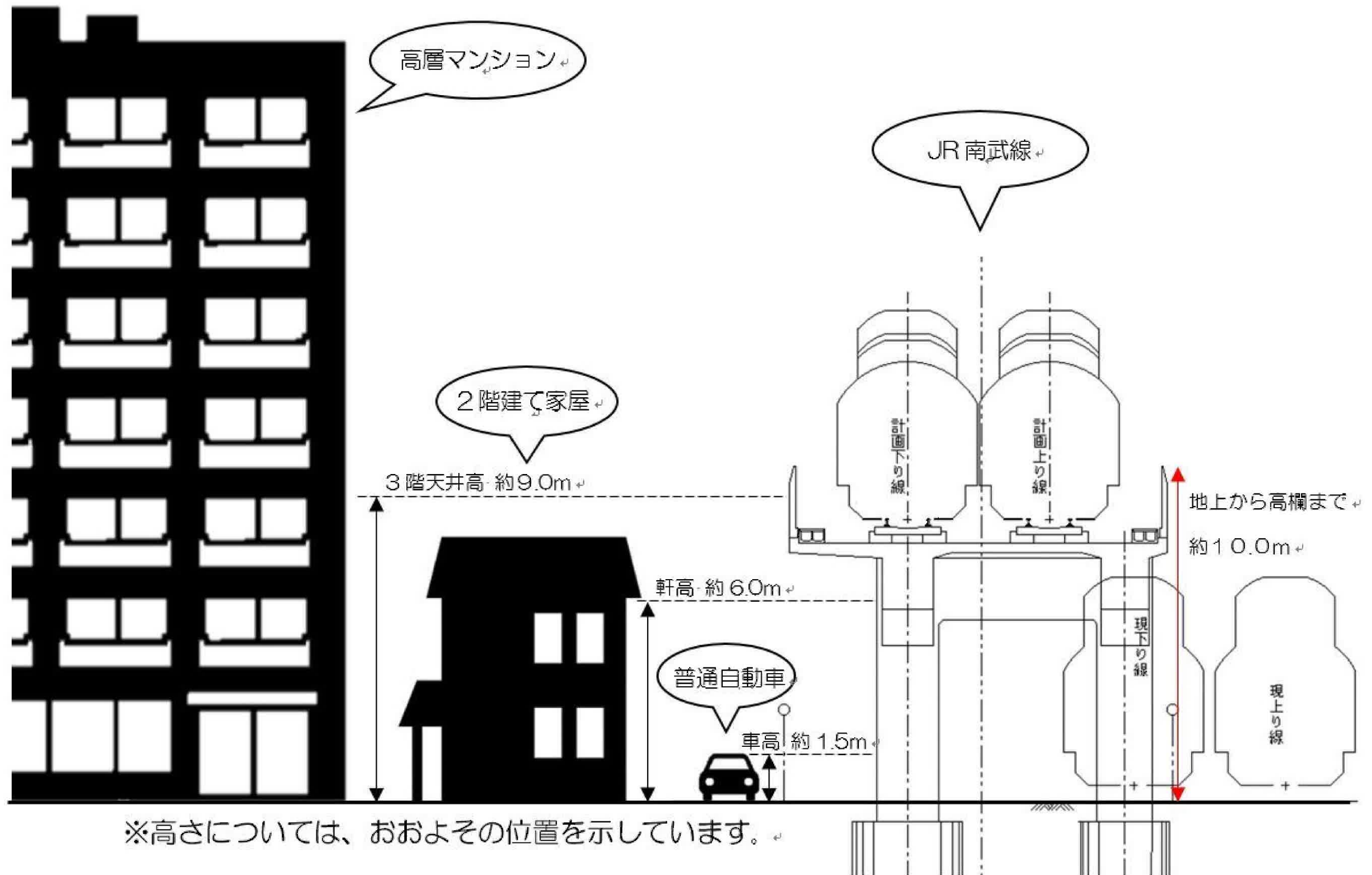
※今後詳細設計を行うため、イメージは変更となる可能性があります。

向河原駅周辺のイメージ



※今後詳細設計を行うため、イメージは変更となる可能性があります。

高さの比較

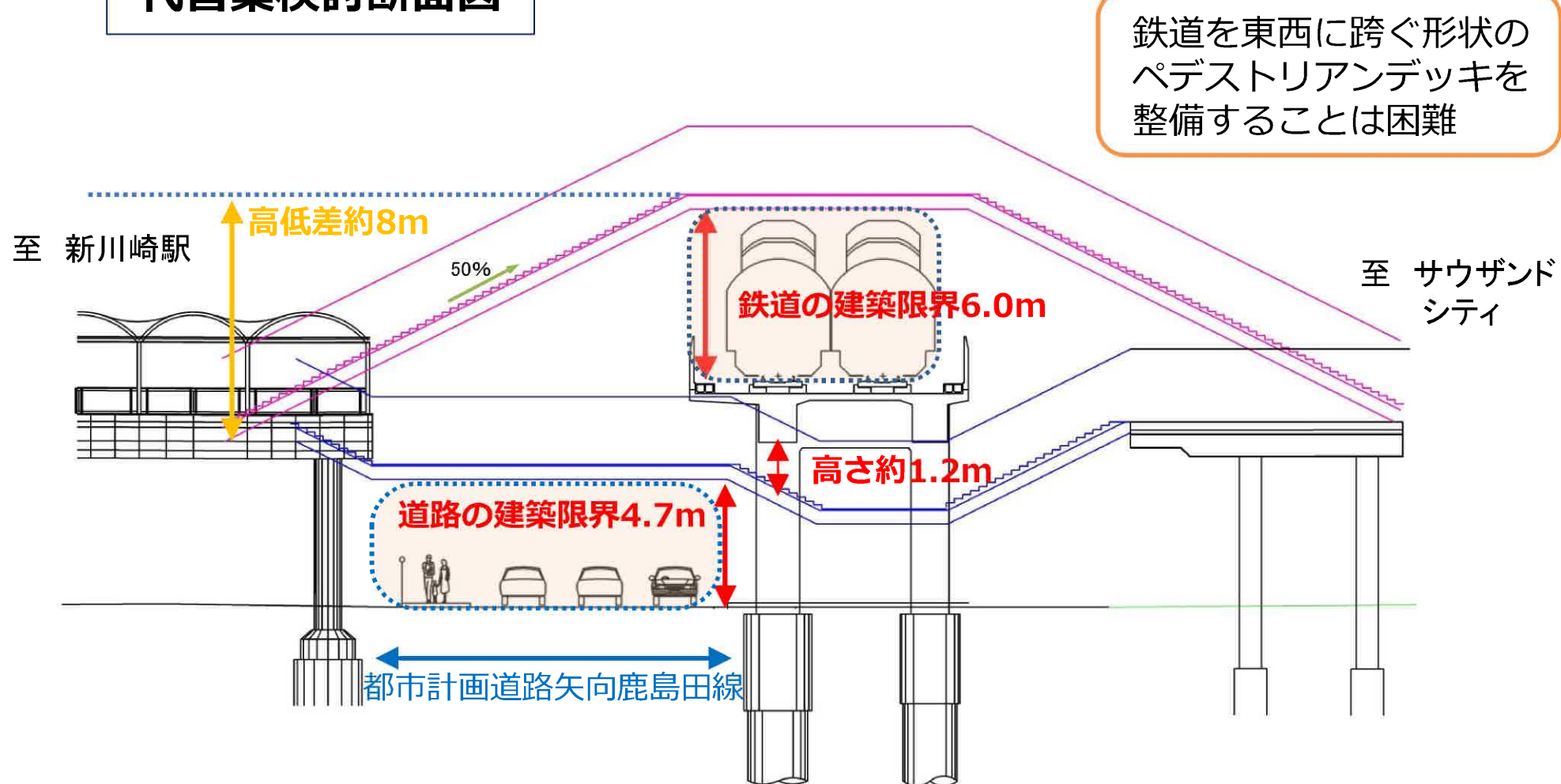


鹿島田駅のペDESTリアンデッキ

現況平面図



代替案検討断面図



向河原変電所の移設

連続立体交差化とともに、現状の向河原変電所を、現在の位置から北へ約400mの位置に移設します



高架下等利用の事例

- ・高架下等に生まれる空間は、店舗や駐輪場など従来から駅周辺にある施設だけではなく、様々な利用が可能になります。
- ・高架下等利用の事例について紹介します。



駐輪場
(JR南武線武蔵小杉駅～武蔵中原駅間)



運動施設
(東急東横線 武蔵小杉駅～新丸子駅間)



商業施設
(JR南武線 武蔵中原駅)



災害用資材庫
(JR南武線 武蔵小杉駅～武蔵新城駅間)

環境影響評価（環境アセスメント）

（１）条例環境影響評価審査書の主な審査結果（令和５年11月７日・12月20日 環境影響評価審議会 開催、令和６年１月18日 条例環境影響審査書 公告）

- ・工事用車両ルートの一部が指定通学路になっていること、歩車分離がされていない区間があること、信号機のない横断歩道があることから、事業の実施にあたっては交通安全対策を最優先すること
- ・工事着手前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知すること
- ・本事業の実施に伴う交通混雑の緩和は、大きく温室効果ガスの排出削減に寄与するものと考えられることから、条例環境影響評価書において温室効果ガスを選定し、その影響の程度について言及すること
- ・条例環境影響評価準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、環境影響評価項目に関する事項で指摘した内容を踏まえ、計画的な事後調査を行うこと

（２）条例環境影響評価書（抜粋）（令和６年３月８日 条例環境影響評価書 公告）

工事中

項目		予測結果	主な環境保全のための措置				
騒音	建設機械の稼働	建設機械の稼働に係る騒音の最大値は、下表のとおり環境保全目標を満足するものと予測します。 <table><tr><td>予測結果（最大）</td><td>環境保全目標</td></tr><tr><td>75.0デシベル</td><td>85デシベル以下</td></tr></table>	予測結果（最大）	環境保全目標	75.0デシベル	85デシベル以下	■可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用します。 ■集中稼働を避け、効率的な稼働に努めます。 ■建設機械による負荷を極力少なくするための施工方法や手順等に十分に配慮します。 ■オペレーターに対して、不要なアイドリングや空ふかしをしないよう、工事業者が指導を行います。 ■工事の際には、仮囲いを設置し、遮蔽効果により周辺地域への騒音の防止に努めます。 ■工事の始業前に建設機械の点検を行い、整備不良・劣化等による騒音レベルの上昇を防止します。
	予測結果（最大）	環境保全目標					
75.0デシベル	85デシベル以下						
工事用車両の走行	工事用車両の走行に係る騒音は、一部の地点を除く各予測地点において、環境保全目標を満足するものと予測します。また、環境保全目標を超過する地点については、現況騒音レベルがすでに環境保全目標を超過しており、工事用車両の走行に係る騒音レベルの増加量は0.1～0.2デシベル程度であるものと予測します。 <table><tr><td>予測結果</td><td>環境保全目標</td></tr><tr><td>53.9～67.7デシベル</td><td>60～70デシベル以下</td></tr></table>	予測結果	環境保全目標	53.9～67.7デシベル	60～70デシベル以下	■可能な限り特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。 ■不要な空ふかし、急加速等の高負荷運転の防止、アイドリングストップ等のエコドライブの指導を工事業者が行います。 ■工事の始業前に工事用車両の点検を行い、整備不良・劣化等による騒音の上昇を防止します。 ■工事用車両（通勤車両）については、利用台数の抑制を図るため工事業者へ相乗りを促します。	
予測結果	環境保全目標						
53.9～67.7デシベル	60～70デシベル以下						
振動	建設機械の稼働	建設機械の稼働に係る振動レベルの最大値は、下表のとおり環境保全目標を満足するものと予測します。 <table><tr><td>予測結果（最大）</td><td>環境保全目標</td></tr><tr><td>70.0デシベル</td><td>75デシベル以下</td></tr></table>	予測結果（最大）	環境保全目標	70.0デシベル	75デシベル以下	■集中稼働を避け、効率的な稼働に努めます。 ■建設機械による負荷を極力少なくするための施工方法や手順等に十分配慮します。 ■工事の始業前に建設機械の点検を行い、整備不良、劣化等による振動を防止します。
	予測結果（最大）	環境保全目標					
70.0デシベル	75デシベル以下						

供用時

項目		予測結果	主な環境保全のための措置																																																						
騒音	列車の走行	列車の走行に係る騒音レベルは各予測地点において、下表のとおりとなりいずれも 環境保全目標を満足するものと予測します。 単位：デシベル		■高架化区間の軌道には、ロングレールを採用し、鉄道騒音の低減に努めます。 ■レールの重軌条化（より重いレールに交換）を実施し、鉄道騒音の低減に努めます。 ■コンクリート道床区間では、原則として弾性バラスト軌道を採用し、鉄道騒音の低減に努めます。 ■防音壁を設置し、鉄道騒音の低減に努めます。 ■車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道騒音が増大しないよう維持管理に努めます。																																																					
		<table><tr><th rowspan="3">予測地点</th><th colspan="2">予測結果</th><th colspan="2">環境保全目標 (現地調査結果)</th></tr><tr><th colspan="4">地上1.2m（鉛直：13m）</th></tr><tr><th>昼間</th><th>夜間</th><th>昼間</th><th>夜間</th></tr><tr><td>側線 1</td><td>50.0</td><td>46.5</td><td>71.3</td><td>67.8</td></tr><tr><td>側線 2</td><td>51.0</td><td>47.3</td><td>69.2</td><td>65.7</td></tr><tr><td>側線 3</td><td>51.0</td><td>47.3</td><td>61.5</td><td>58.6</td></tr><tr><td>側線 4</td><td>50.2</td><td>46.8</td><td>64.7</td><td>61.3</td></tr><tr><td>側線 5</td><td>49.1</td><td>45.9</td><td>55.1</td><td>52.6</td></tr><tr><td>側線 6</td><td>51.4</td><td>47.6</td><td>65.8</td><td>62.2</td></tr><tr><td>側線 7</td><td>52.6</td><td>48.9</td><td>61.7</td><td>58.2</td></tr><tr><td>鉛直</td><td>59.9</td><td>56.3</td><td>61.1</td><td>57.4</td></tr></table>			予測地点	予測結果		環境保全目標 (現地調査結果)		地上1.2m（鉛直：13m）				昼間	夜間	昼間	夜間	側線 1	50.0	46.5	71.3	67.8	側線 2	51.0	47.3	69.2	65.7	側線 3	51.0	47.3	61.5	58.6	側線 4	50.2	46.8	64.7	61.3	側線 5	49.1	45.9	55.1	52.6	側線 6	51.4	47.6	65.8	62.2	側線 7	52.6	48.9	61.7	58.2	鉛直	59.9	56.3	61.1	57.4
		予測地点	予測結果			環境保全目標 (現地調査結果)																																																			
			地上1.2m（鉛直：13m）																																																						
			昼間		夜間	昼間	夜間																																																		
		側線 1	50.0		46.5	71.3	67.8																																																		
		側線 2	51.0		47.3	69.2	65.7																																																		
		側線 3	51.0		47.3	61.5	58.6																																																		
		側線 4	50.2		46.8	64.7	61.3																																																		
		側線 5	49.1		45.9	55.1	52.6																																																		
側線 6	51.4	47.6	65.8	62.2																																																					
側線 7	52.6	48.9	61.7	58.2																																																					
鉛直	59.9	56.3	61.1	57.4																																																					
※測線：各駅間の東側・西側に設定した計7地点 鉛直：矢向駅～鹿島田駅の東側に設定した1地点																																																									
振動	列車の走行	列車の走行に係る振動レベルは各予測地点において、下表のとおりとなりいずれも 環境保全目標を満足するものと予測します。 単位：デジタル		■高架化区間の軌道には、ロングレールを採用し、鉄道振動の低減に努めます。 ■レールの重軌条化（より重いレールに交換）を実施し、鉄道振動の低減に努めます。 ■車両及び軌道の定期的な検査、保守作業を実施し、車輪及びレールの摩耗等に起因する鉄道振動が増大しないように維持管理に努めます。																																																					
		<table><tr><th>予測地点</th><th>予測結果</th><th>環境保全目標 (現地踏査結果)</th></tr><tr><td>側線 1</td><td>46.7</td><td>69.7</td></tr><tr><td>側線 2</td><td>50.2</td><td>61.6</td></tr><tr><td>側線 3</td><td>50.2</td><td>53.0</td></tr><tr><td>側線 4</td><td>49.6</td><td>60.7</td></tr><tr><td>側線 5</td><td>47.5</td><td>54.2</td></tr><tr><td>側線 6</td><td>50.2</td><td>56.7</td></tr><tr><td>側線 7</td><td>50.2</td><td>50.4</td></tr></table>			予測地点	予測結果	環境保全目標 (現地踏査結果)	側線 1	46.7	69.7	側線 2	50.2	61.6	側線 3	50.2	53.0	側線 4	49.6	60.7	側線 5	47.5	54.2	側線 6	50.2	56.7	側線 7	50.2	50.4																													
		予測地点	予測結果		環境保全目標 (現地踏査結果)																																																				
		側線 1	46.7		69.7																																																				
		側線 2	50.2		61.6																																																				
		側線 3	50.2		53.0																																																				
		側線 4	49.6		60.7																																																				
		側線 5	47.5		54.2																																																				
		側線 6	50.2		56.7																																																				
		側線 7	50.2		50.4																																																				
※測線：各駅間の東側・西側に設定した計7地点																																																									
地球環境	温室効果ガス	1日の損失時間における自動車のアイドリング時の二酸化炭素排出量は、約390.0t/年となる。 このことから、供用時における踏切の除去に伴う自動車の踏切遮断待ちの解消により、 二酸化炭素排出量が約390.0t/年削減するものと予測します。		■変電設備は、最新の高効率な設備を導入します。 ■鉄道車両は、可能な限り省電力型のものを使用し、温室効果ガスの排出を抑制します。 ■駅部の照明には消費電力が少なく、長寿命のLED照明などを使用し、温室効果ガスの排出を抑制します。																																																					

環境影響評価（環境アセスメント）

工事中

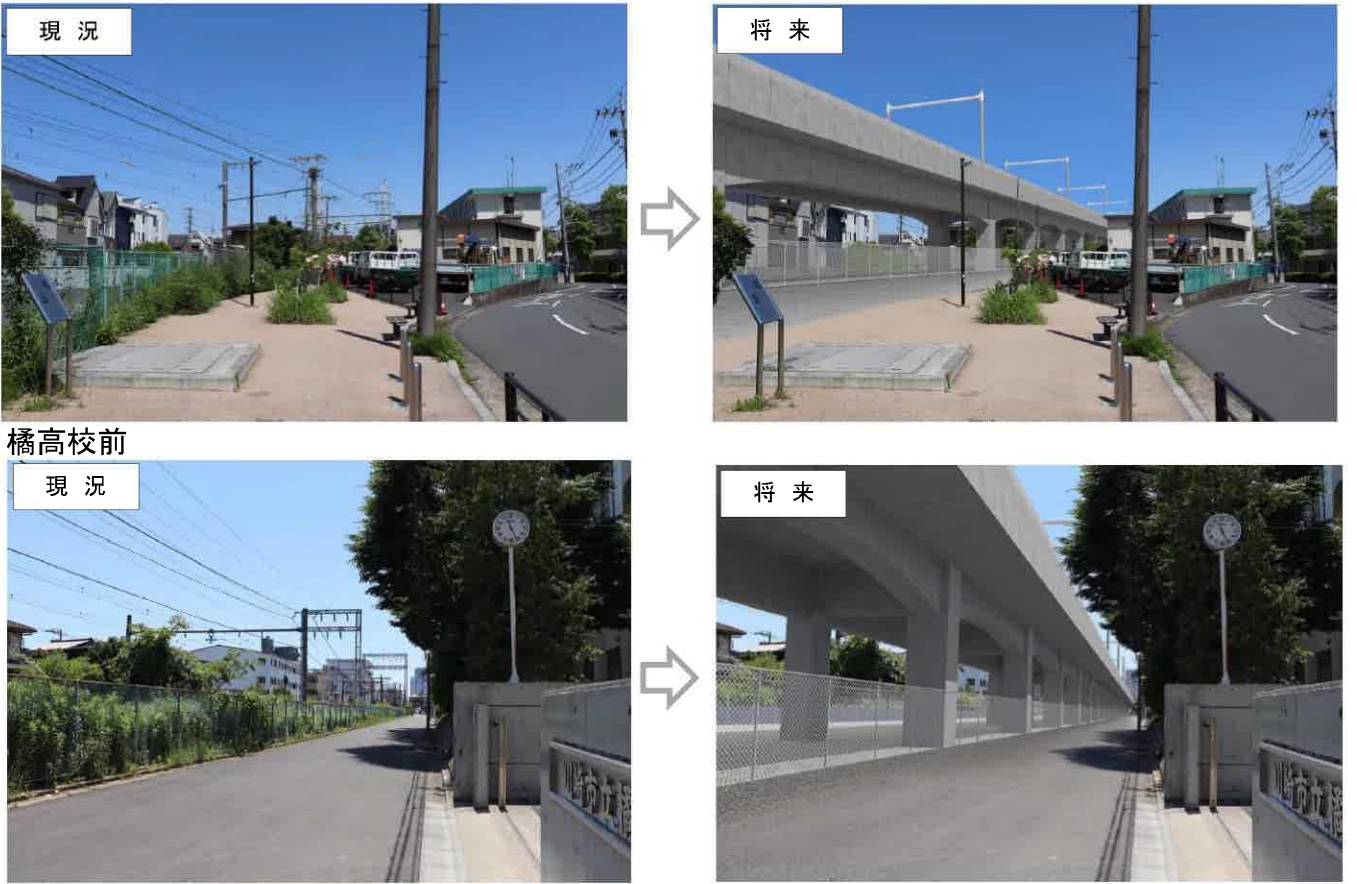
項目		予測結果	主な環境保全のための措置				
振動	工事用車両の走行	工事用車両の走行に係る振動レベルは、各予測地点において、下表のとおり 環境保全目標を満足するものと予測します。 <table><tr><th>予測結果</th><th>環境保全目標</th></tr><tr><td>38.5～47.8デシベル</td><td>65～70デシベル以下</td></tr></table>	予測結果	環境保全目標	38.5～47.8デシベル	65～70デシベル以下	■可能な限り特定の日または時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理を行います。 ■不要な空ふかし、急加速等の高負荷運転の防止等のエコドライブの指導を工事業者が行います。 ■工事の始業前に工事用車両の点検を行い、整備不良・劣化等による振動の上昇を防止します。 ■工事用車両（通勤車両）については、利用台数の抑制を図るため工事業者へ相乗りを促します。
		予測結果	環境保全目標				
38.5～47.8デシベル	65～70デシベル以下						
地域交通	工事用車両の走行	<u>工事用車両の走行に係る交通安全への影響</u> 予測対象道路で縁石等、植栽帯、ガードレール等により歩車分離がなされていない区間があります。また、信号機が整備されていない横断歩道がみられます。さらに、工事用車両走行ルートの一部が、小学校の指定通学路となっています。以上のことから、工事用車両の全走行ルートにおいて歩行者に対する安全への配慮が必要になるものと予測します。 <u>工事用車両の走行に係る交通流への影響</u> 工事中の将来予測交通量による交差点需要率は、0.212～0.741であり、交差点における交通処理が可能とされる交差点需要率を下回るものと予測します。また、工事中の将来予測交通量による車線別の混雑度は、0.002～0.861であり、円滑な交通処理が可能とされる目安1.0を下回ると予測します。また、無信号交差点では、工事中の将来予測交通量における非優先側からの流入する交通量は交通容量を下回り、交通処理が可能と予測します。 さらに、右記のような環境保全のための措置を講じることから、周辺地域の生活環境の保全に支障のないものと考えます。	<u>工事用車両の走行に係る交通安全への影響</u> ■工事用車両の運転者とともに、工事関係者の通勤車両等の運転者に対しても、路上駐車及び路上待機の禁止や交通ルールの順守、通学する児童を含む歩行者及び自転車の横断及び通行に十分配慮するなどの交通安全教育を行います。 ■工事用車両の出入に際しては、ガードマンを配置し、交通誘導を行います。 ■指定通学路となっている工事用車両走行ルートでは、関係機関と十分に協議し、通学時間帯を可能な限り避けた運行計画とする等、児童の安全の確保に配慮します。 <u>工事用車両の走行に係る交通流への影響</u> ■工事用車両が特定の時間に集中しないように工程等の管理や配車の計画を行います。 ■通勤等の車両については、工事業者に相乗りを促進し、周辺への交通負荷を軽減します。				

条例環境影響評価準備書に対する審査結果		指定開発行為者の見解
全般的事項	工事着手前に 周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、問合せ窓口等について周知すること。	■事前に周辺住民等に対する工事説明等を行い、環境影響に係る低減策、住民の問合せ窓口等について周知を図ります。

供用時

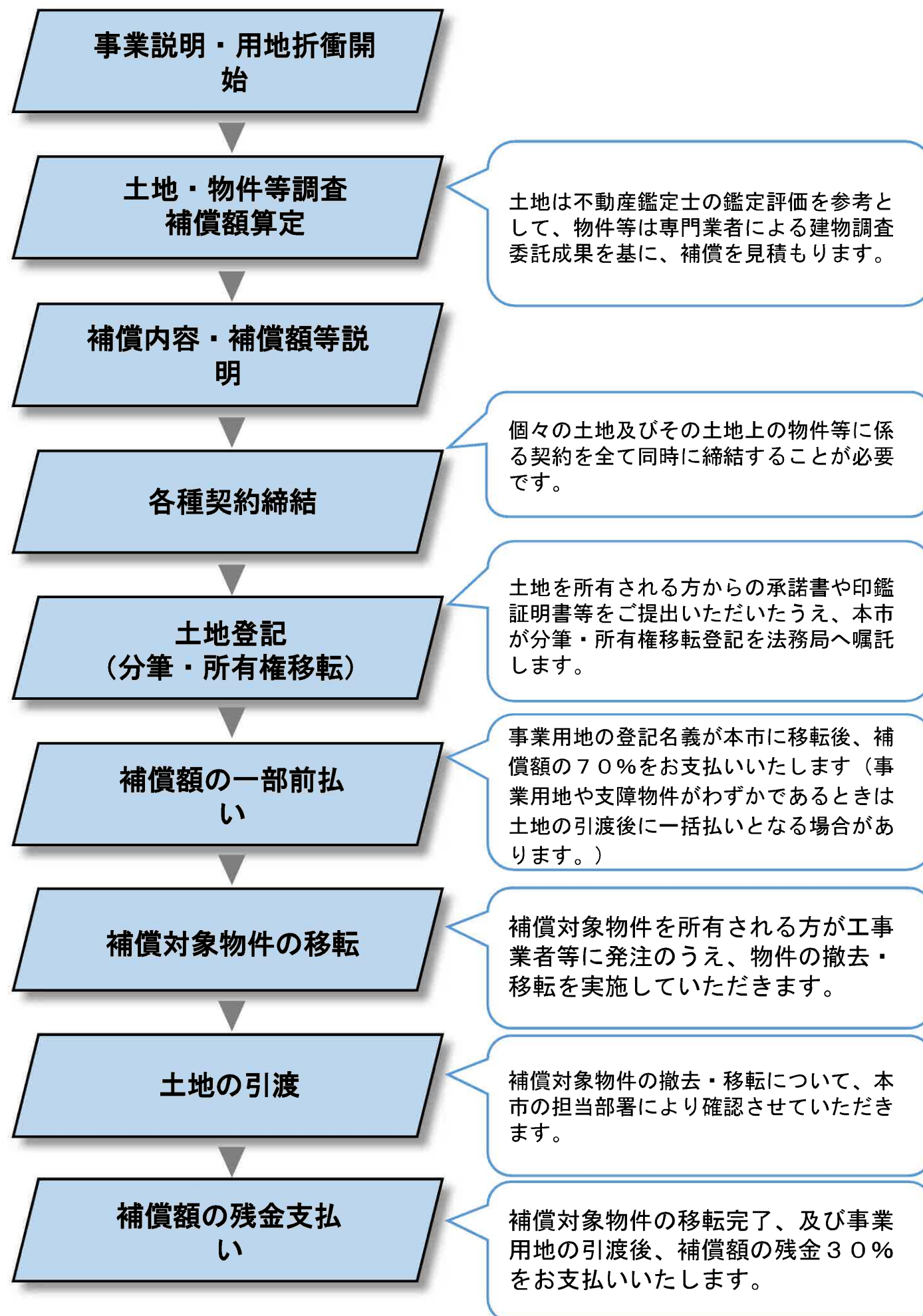
項目		予測結果	主な環境保全のための措置
景観	眺望の変化	代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度は、計画する施設が視認される眺望地点においても、 一般部は連続した構造形式のため水平性と一体性が確保され、一般部及び駅部ともに周辺の建物を大きく超える高さでないため、周辺施設と一体となった景観を形成するものと予測します。 さらに、右記のような環境保全のための措置を講じることから、 周辺環境との調和が保たれるものと考えます。	■周辺の建物を大きく超える高さ、周辺からの視界を著しく遮る構造物とせず、既設の建物と一体となった景観を形成する計画とします。 ■計画する施設は、デザインに統一性を持たせ、水平方向の連続性を保つ計画とします。 ■駅部の材質、色彩、デザイン等の詳細は今後決定しますが、景観に配慮した計画とします。

二ヶ領用水取水口跡



条例環境影響評価準備書に対する審査結果		指定開発行為者の見解
事後調査	条例環境影響評価準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、環境影響評価項目に関する事項で指摘した内容を踏まえ、 計画的な事後調査を行うこと。 事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えること等により、 生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに市に連絡するとともに、生活環境を保全するための適正な措置を講ずること。	■事後調査の実施に当たっては、条例準備書に記載した事後調査計画の内容に加え、個別事項の指摘内容を踏まえ、計画的に実施します。 ■事後調査の結果、条例準備書で予測した数値を超えること等により、生活環境の保全に支障が生じる場合は、直ちに川崎市関連部署に連絡するとともに、生活環境を保全するための適切な措置を講じます。

用地補償の流れ



- 今後、用地補償説明会も開催してまいります。
- 高架化工事に必要な用地は、令和6年度から令和10年度の期間での取得を目指します。
- 高架化工事に必要な用地以外の用地は、令和11年度から令和21年度の期間での取得を目指します。
- 民間事業者と連携して移転先の情報提供や生活再建に関する相談やニーズ等に的確かつ迅速に応じるため、相談窓口の設置など、関係権利者様への対応の更なる充実を図ります。
- 用地取得業務の一部を専門的な技術及び知識を有する民間事業者に業務委託を行い、市職員が担う用地業務を適切にサポートさせます。初回の折衝時や契約時等、用地の取得手続きの節目は市職員が関与し、関係権利者の皆様から協力をいただけるよう、寄り添った対応と丁寧な説明を行ってまいります。
- 上記の内容について、「円滑な用地取得に向けた対応方針」として公表します。