

KAWASAKI
NAMBULINE



JR南武線 連続立体交差化に向けて

尻手駅～武蔵小杉駅間



H20年1月



川崎市

KAWASAKI CITY

JR南武線 連続立体交差事業について

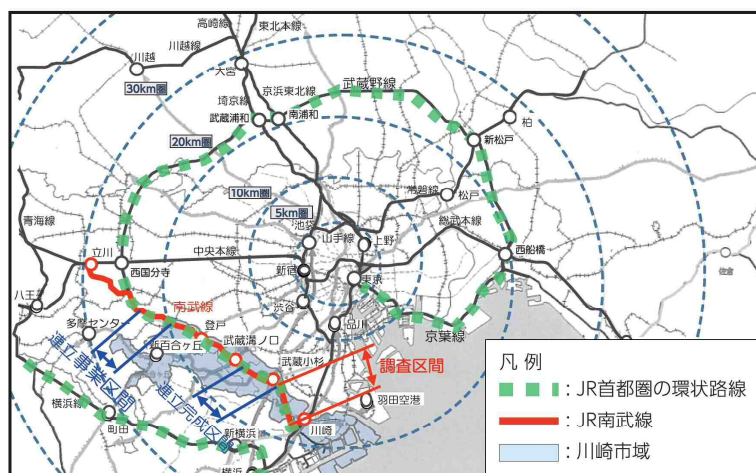


JR南武線は川崎駅から立川駅を結び、首都圏において環状方向の鉄道輸送の一翼を担う鉄道路線であり、川崎市域を縦断し市内の各拠点を結び、川崎市において重要な交通基盤となっています。

沿線の武蔵小杉駅や鹿島田駅周辺では、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でおりますが、一方で、国道409号や県道大田神奈川などの踏切に起因する渋滞といった道路交通に関する課題、また、路線バスの速達性低下・通学路の安全性の低下など

地域の生活利便性や生活環境に関する課題、さらに、災害発生時の物資輸送を担う緊急輸送道路や広域避難場所への避難路確保といった災害応急対策に関する課題が顕在化しています。

そのため川崎市では、これらの課題に対し、道路交通を円滑化し地域分断を解消する連続立体交差事業を早期に実現し、安全で利便性が高く災害に強いまちづくりを推進するため、連続立体交差化に向けた取組を実施しています。



JR南武線 概要

延長 35.5km (支線を除く) 駅数 26駅

ピーク混雑率

195% (武蔵中原駅～武蔵小杉駅)
 (首都圏ワースト5位) ※平成26年度

運行本数

- 平日
 - 朝 2～4分間隔
 - 日中：1時間あたり8本 (各駅停車6本、快速2本)
 - 夕方：4～5分間隔
- 土曜・休日
 - 朝 5～6分間隔
 - 日中：1時間あたり9本 (各駅停車6本、快速3本)
 - 夕方：7～8分間隔

川崎駅周辺



武蔵小杉駅周辺



新川崎駅・鹿島田駅周辺



統計データ (21大都市における川崎市)

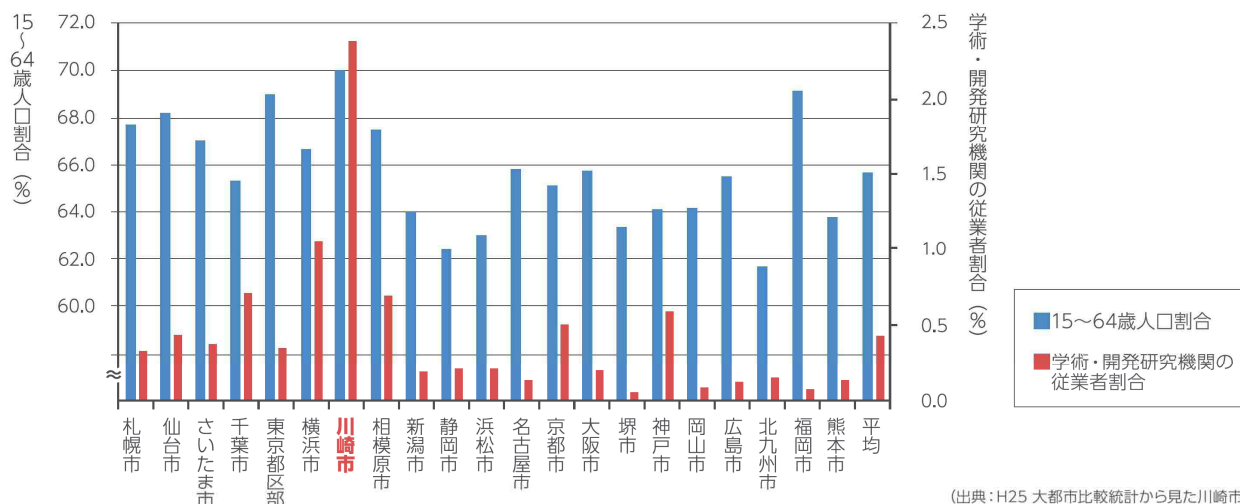


生産年齢人口 (15～64歳) の割合が、21大都市のなかで最も高く、川崎市は若い世代の多い都市となっています。

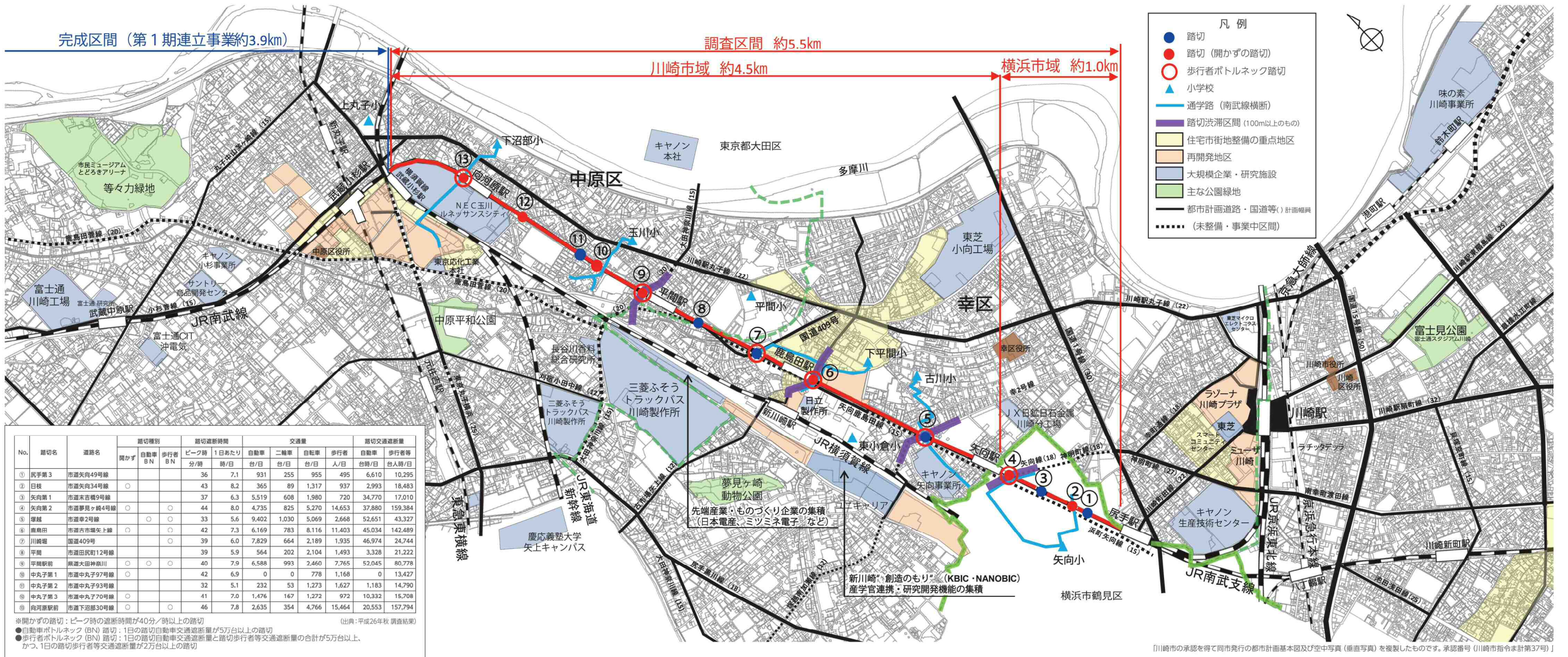
川崎市の全産業に占める「学術・開発研究機関の従業者数」の割合は、平成25年度に2.4%と、大都市平均の0.4%の約6倍となっており、研究開発型企業の集積が

川崎市の特徴となっています。

こうした優位性を将来に渡り持続させるため、連続立体交差化により、羽田空港や各拠点と沿線地域との結びつきを強化し、道路・鉄道の利便性を更に向上させます。



(出典：H25 大都市比較統計から見た川崎市)



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）
46分（向河原駅前）
42分（鹿島田）

●踏切渋滞長（最大）
315m（塚越）
230m（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

●近隣の小学校数
 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
 ・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）
 （約12,000人に影響）

●踏切を横断するバス路線数
12路線（合計649台/日）
 （川崎市バス、臨港バス、東急バス）
 ※④⑤⑥⑦⑨踏切

5 鉄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

塚越踏切

塚越踏切

鹿島田踏切

矢向第2踏切

平間駅前踏切

連続立体交差化の整備事例



連続立体交差事業は、鉄道を立体化して、多くの踏切を一度に除却する都市計画事業であり、地域の発展につながる幅広い効果が期待できます。

JR南武線などの整備事例

踏切の除却により、道路交通の円滑化、災害発生時の避難路・輸送路の確保、地域分断の解消、歩行者の安全性の向上が図られました。

JR南武線（武蔵小杉駅～第3京浜高架下間）



丸子中山茅ヶ崎線
・中山街道踏切
(他11踏切を除却)

交通の円滑化
災害時の避難路・
輸送路の確保



JR南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）



鶴川街道
・矢野口踏切
(他14踏切を除却)

地域分断の
解消



東急東横線（新丸子駅周辺）



新丸子町5号線
3踏切を除却

歩行者の
安全性向上



小田急小田原線（世田谷代田駅～喜多見駅間）



恵泉通り
・経堂5号踏切
(他16踏切を除却)

交通の円滑化

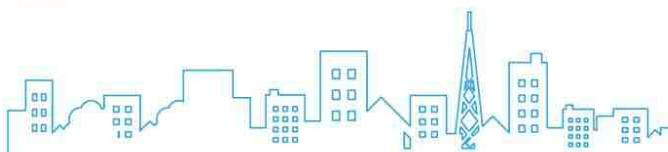


鉄道事業者と連携したまちづくり

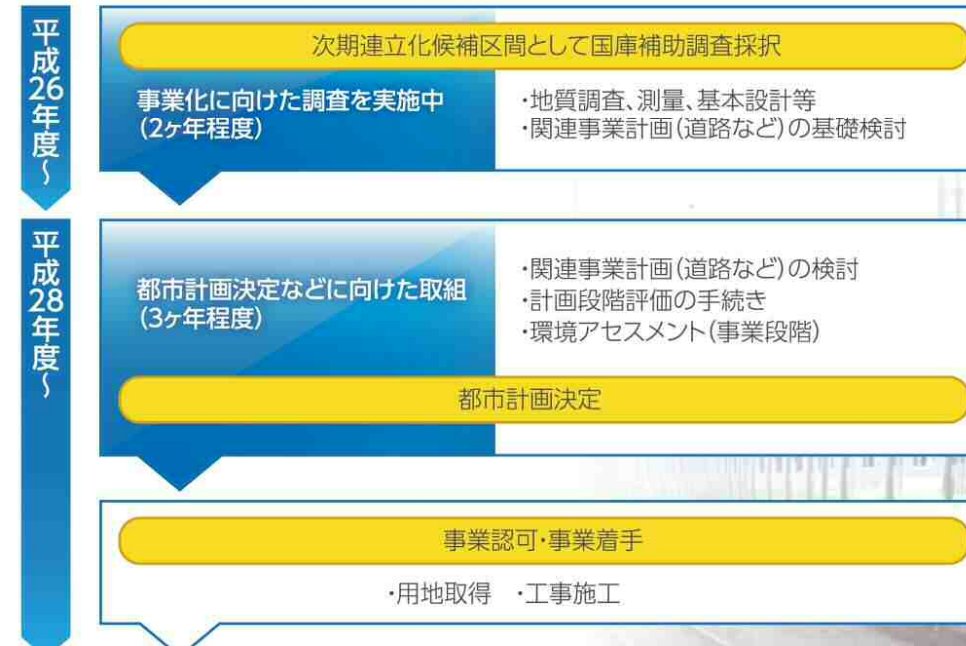
連続立体交差事業を契機に進めるまちづくり
による地域の魅力向上

線路敷空間の活用

駅舎等のバリアフリー化などによる公共交通
機関の利便性及び安全性向上



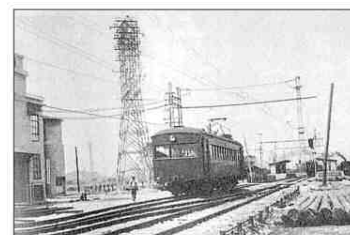
今後のスケジュール



JR南武線のこれまでの経緯



大正 8年	多摩川砂利鉄道株式会社として誕生 (多摩川の河原で採取した砂利を京浜方面へ運搬することが目的)
大正10年	南武鉄道株式会社に改名
昭和 2年	南武鉄道 川崎駅～登戸駅間、矢向駅～川崎河岸駅間(貨物線)が全線電化で開業
昭和 4年	南武鉄道 川崎駅～立川駅間が全線開業
昭和 5年	南武支線 尻手駅～浜川崎駅間開業
昭和19年	南武鉄道が日本国有鉄道に買収される
昭和41年	国鉄南武線 全線複線化
昭和50年	南武線 連続立体交差事業第Ⅰ期(武蔵小杉駅～第3京浜高架下間) 都市計画決定
昭和51年	南武線 連続立体交差事業第Ⅰ期 事業認可取得により連立事業着手
昭和62年	JR南武線 国鉄分割民営化
平成 8年	南武線連続立体交差事業第Ⅰ期 事業完了(関連事業を含む)
平成17年	総合計画「川崎再生フロンティアプラン」第1期実行計画 次期連立検討区間としてJR南武線(尻手駅～武蔵小杉駅間)を位置付け
平成19年	「JR南武線末高架地域の連続立体交差化に関する請願」(署名約55,000人) 川崎市議会にて全会一致で採択
平成20年	「川崎南部地域交通基盤あり方検討委員会」からの提言を受理 「尻手駅から武蔵小杉駅までの連続立体交差化を推進するのが妥当である」
平成23年	横浜市と川崎市で南武線及び横浜市営地下鉄3号線に係る計画・調査に関する覚書を交換 「川崎市総合都市交通計画」と「横浜市次世代交通計画」の策定に向けた連携協力を確認
平成25年	「川崎市総合都市交通計画」策定 JR南武線連続立体交差事業を短中期(10年内)に着手を目指す事業(B事業)に位置付け
平成26年	事業化に向けて事業調査に着手
平成28年	社会資本総合整備計画に位置付け



川崎駅～登戸駅間に単線運転で営業された
当時の南武線(矢向駅付近)
(出典:やさしい川崎の歴史)



現在の南武線
E233系 通勤形(幅広)車両

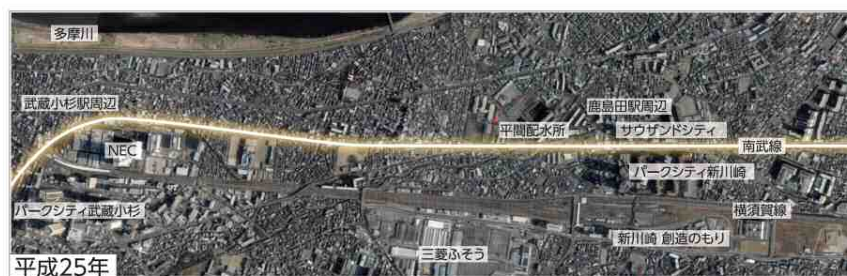
沿線地域の市街地形成の変遷



昭和4年に南武鉄道(川崎駅～立川駅間)が全線開通し、沿線には昭和11年日本電気をはじめ、多くの工場が進出し、戦時中に電気工業を主体とする内陸工業地を形成した。都市化の進展に伴い、農地の宅地化が進んでいった。



昭和19年に国有化され南武線となり、沿線の市街地の開発が進み、急激な人口増加を背景に、昭和41年には全線の複線化が実現した。昭和50年の都市計画決定により、国鉄南武線(武蔵小杉駅～第3京浜高架下間)連続立体交差事業に着手した。



武蔵小杉駅周辺や鹿島田駅周辺の市街地再開発事業等により都市拠点が形成され、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。踏切は幹線道路の交通渋滞の原因となっており、また市街地の一体的発展の障害ともなっている。



超高齢社会でも、誰もが生き生きと安心して暮らせ、
便利で魅力あふれる働きやすいまちを目指して

Open Innovation KAWASAKI !



KAWASAKI CITY

お問い合わせ

川崎市 川崎区 駅前本町 12-1 タワーリパークビル14F
川崎市 建設緑政局 道路河川整備部 道路整備課
TEL 044-200-3499



パンフレットの内容は
HPでもご確認いただけます。

平成28年4月発行