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

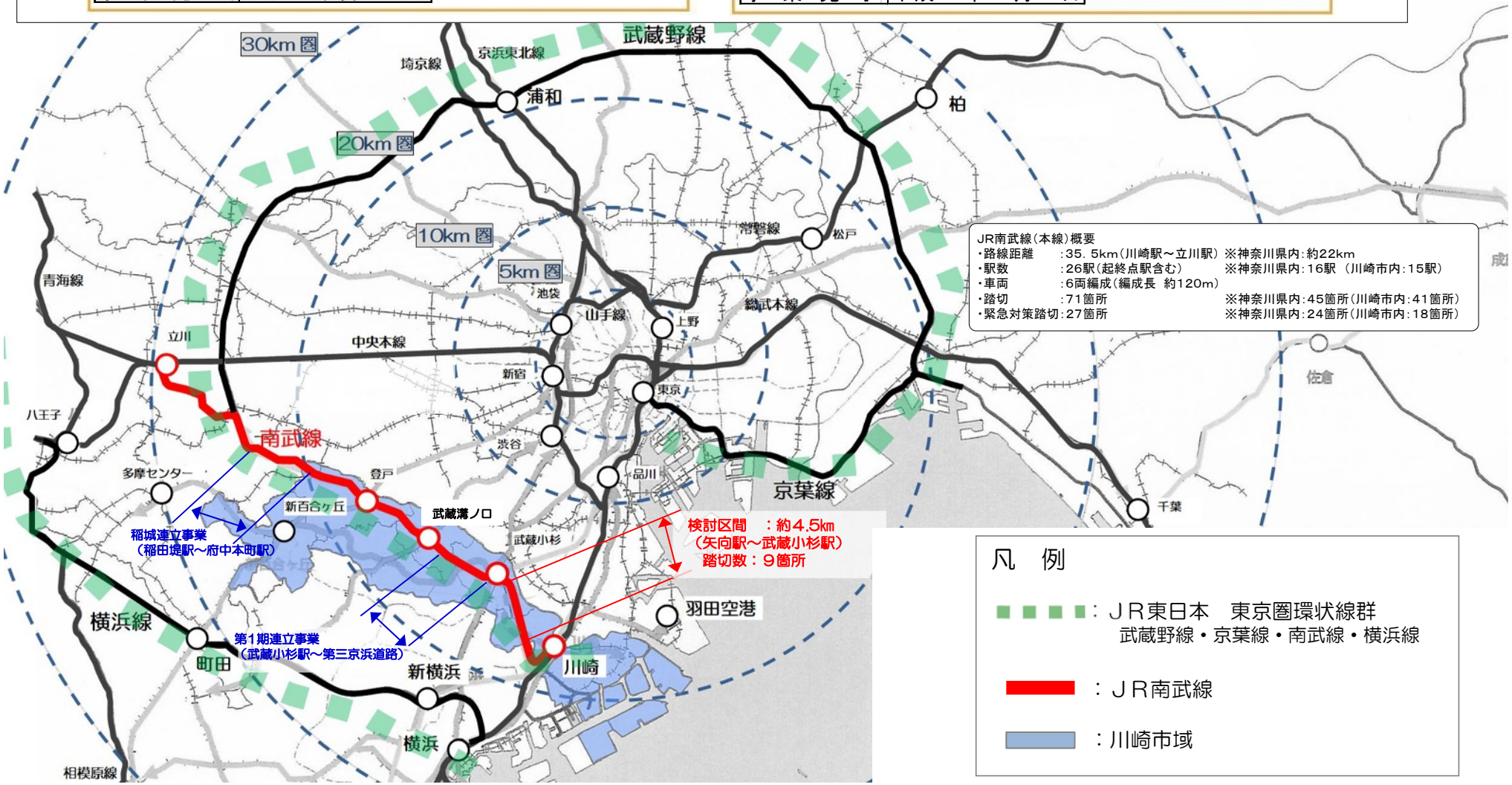


鶴川街道（都市計画道路多3・1・6）

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南武線（本線）概要

・路線距離	:35．5km（川崎駅～立川駅）	※神奈川県内：約22km
・駅数	:26駅（起終点駅含む）	※神奈川県内：16駅（川崎市内：15駅）
・車両	:6両編成（編成長　約120m）	
・踏切	:71箇所	※神奈川県内：45箇所（川崎市内：41箇所）
・緊急対策踏切	:27箇所	※神奈川県内：24箇所（川崎市内：18箇所）

凡　例

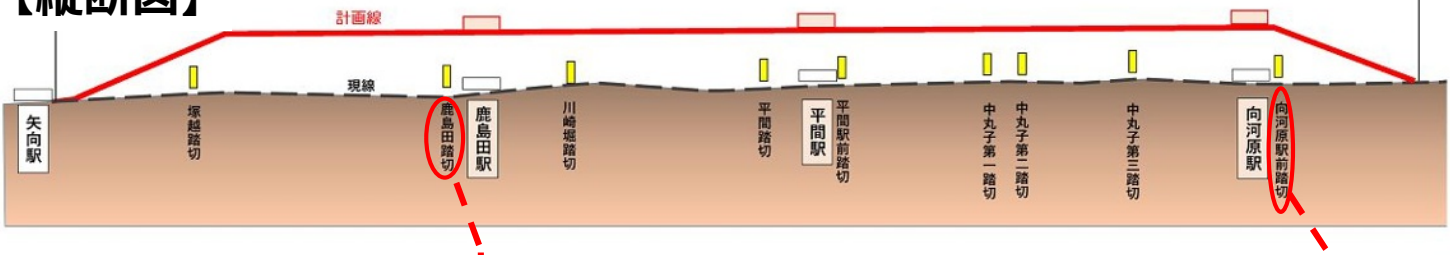
- ：ＪＲ東日本　東京圏環状線群
  武蔵野線・京葉線・南武線・横浜線
- ：ＪＲ南武線
- ：川崎市域

JR南武線連続立体交差事業

【平面図】



【縦断図】



【横断図】

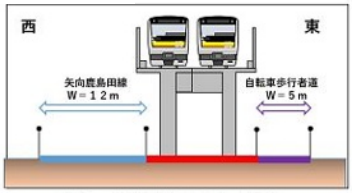


図１　鹿島田駅周辺一般図

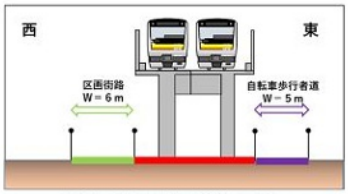


図２　向河原駅周辺一般図

【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南武線連続立体交差事業

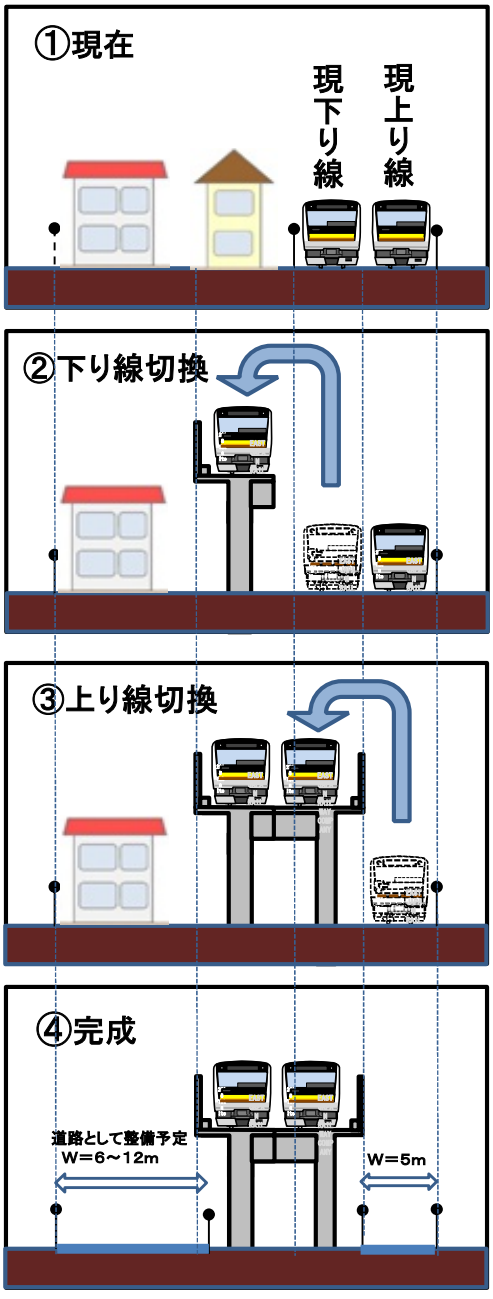
【踏切の概要】

踏切道調査表（令和5年1月調査）・踏切道実態調査表

踏切名	道路名	踏切遮断時分 1日 (時間/日)	踏切遮断時分 1回最大 (分/回)	鉄道交通量 1日 (本/日)	鉄道交通量 1時間最大 (本/時)	道路交通量 三輪以上の自動車 (台/日)	道路交通量 二輪 (台/日)	道路交通量 二輪 (台/日)	道路交通量 歩行者 (人/日)	踏切交通遮断量 自動車 (台・時/日)	踏切交通遮断量 歩行者等 (台人・時/日)	踏切種別 開かず	踏切種別 自動車BN (注1)	踏切種別 歩行者BN (注2)
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	市道吉市場矢上線	7.0	42	364	42	6,449	4,068	432	3,636	6,418	45,143	70,378	○	－	○
川崎新	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87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83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76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

【施工ステップ】



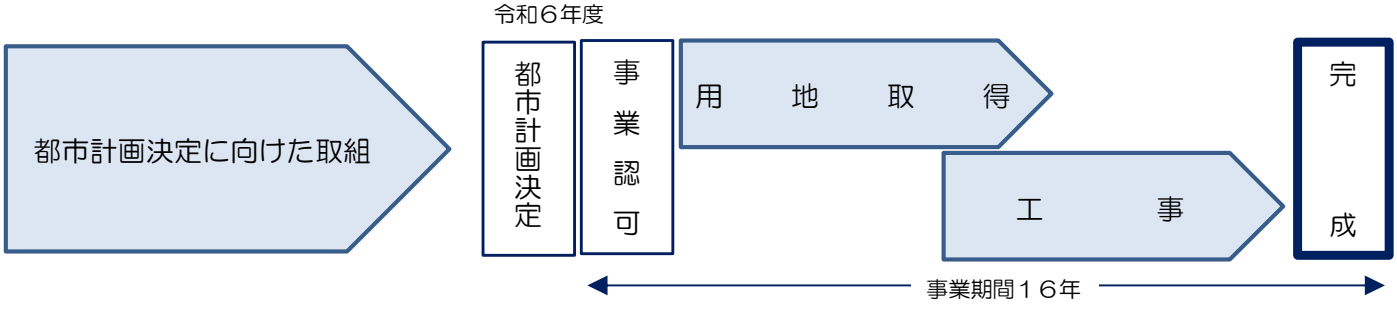
【計画の概要】

計画区間（延長）	：矢向駅～武蔵小杉駅（約4.5ｋｍ）
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．踏切遮断による交通渋滞・踏切事故の解消
２．高架下等の空間が新たに創出
３．鉄道により分断されていた市街地の一体化

【今後のスケジュール】



高架下利用の事例

・高架下に生まれる空間は、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。
・高架下利用の事例について紹介します。



自治会館
（JR南武線 武蔵中原駅～武蔵新城駅間）



公園
（JR南武線 武蔵中原駅～武蔵新城駅間）



保育園
（JR南武線武蔵小杉駅～武蔵新城駅間）



災害用資材庫
（JR南武線 武蔵小杉駅～武蔵新城駅間）

高架下利用の事例

・高架下に生まれる空間は、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）



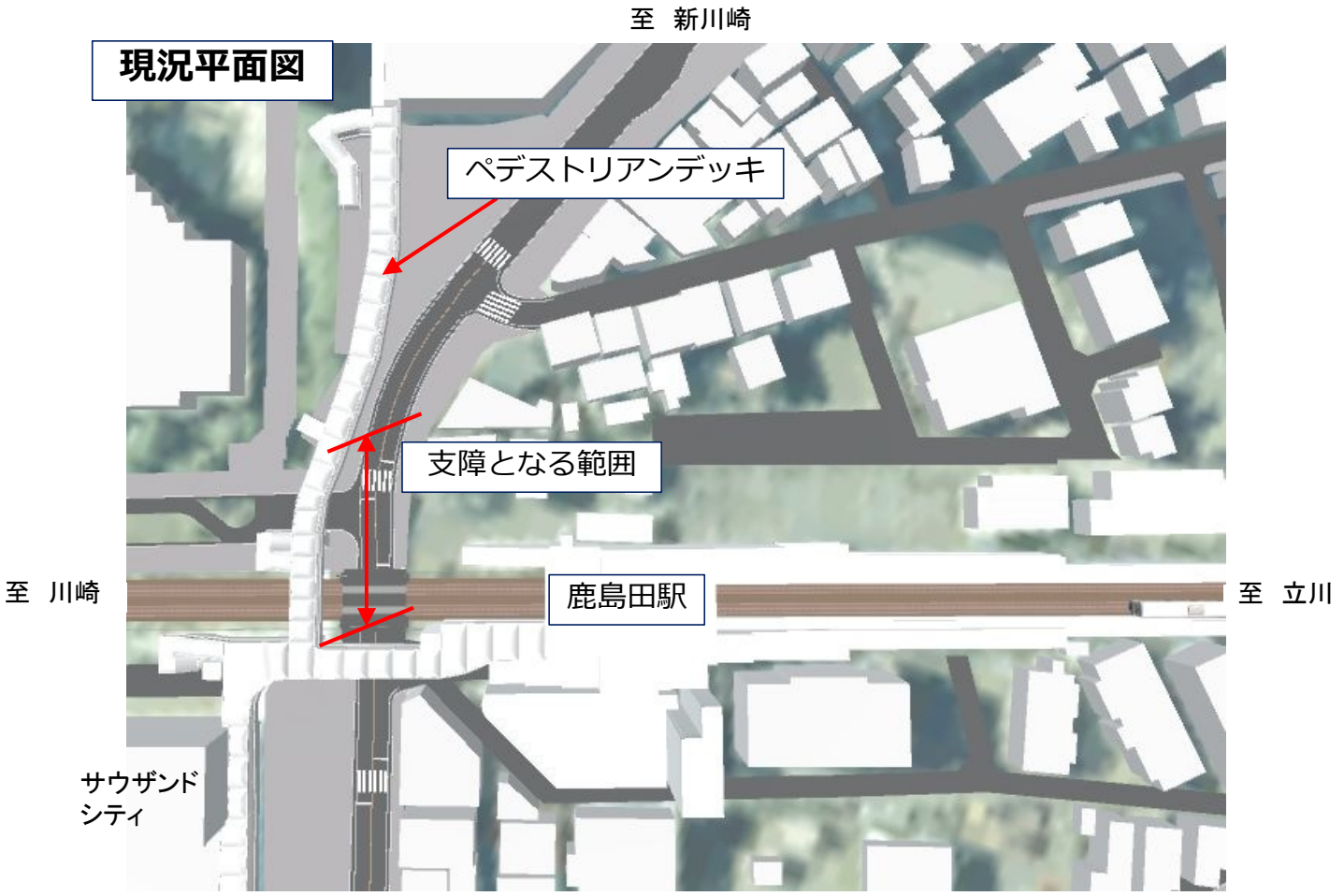
商業施設
（JR南武線 武蔵中原駅）



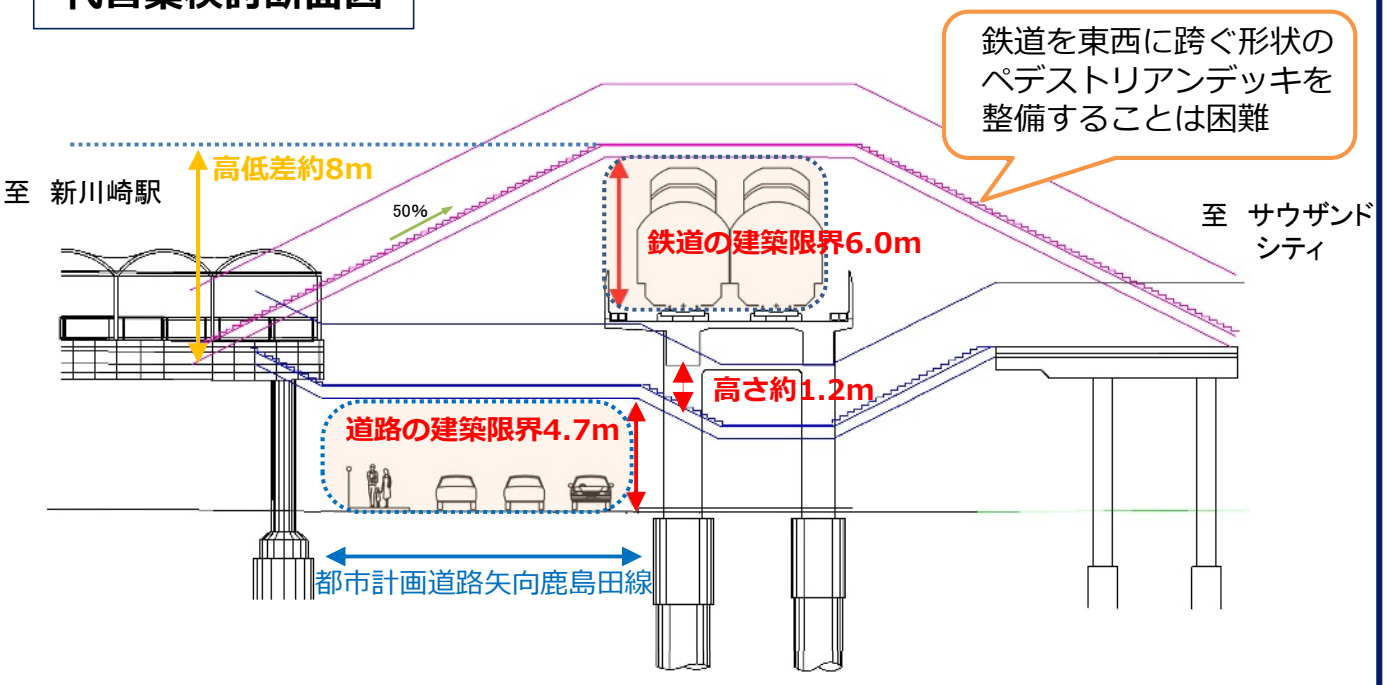
図書館
（小田急経堂駅※東京都HPより）

鹿島田駅のペデストリアンデッキ

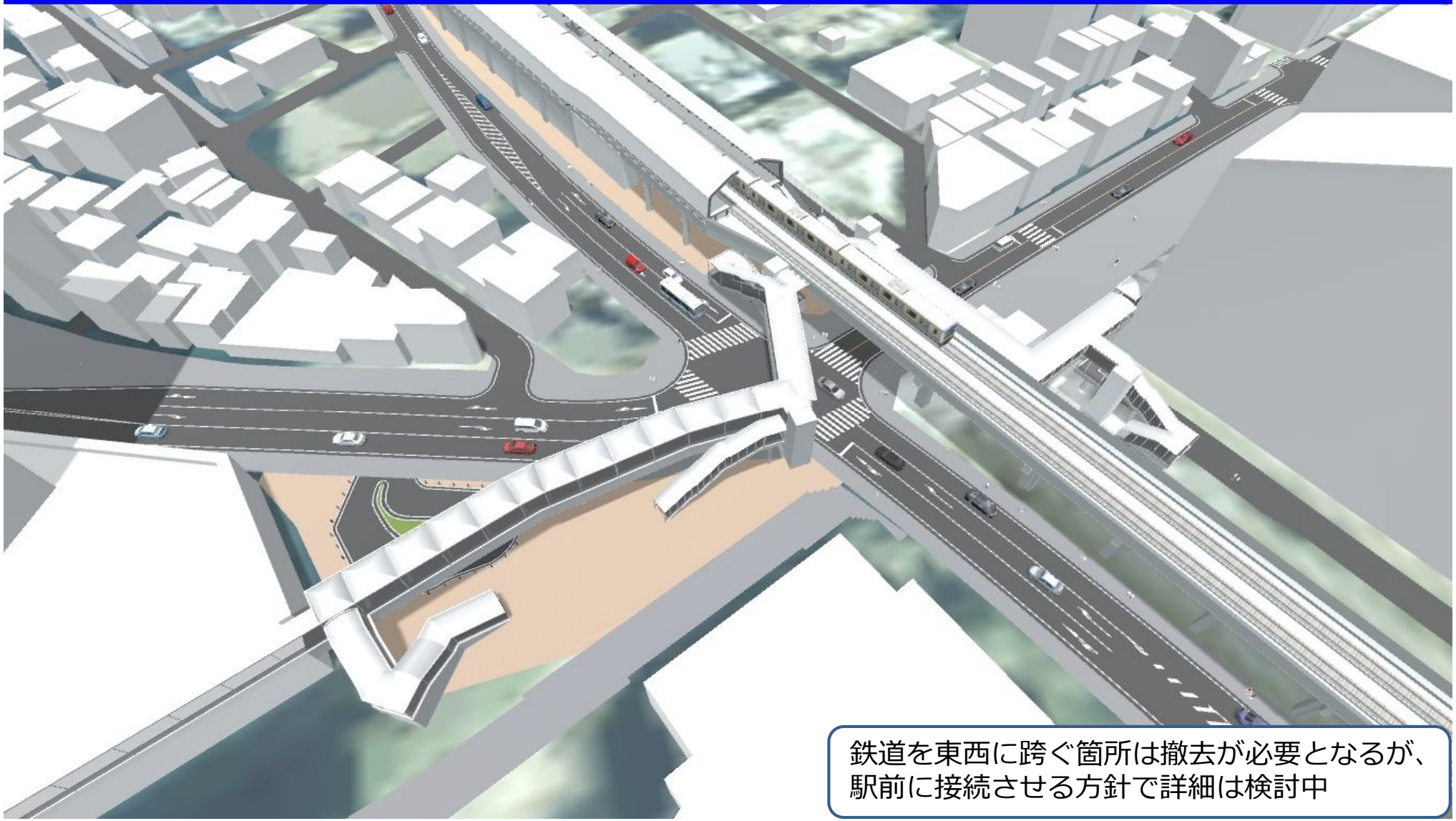
現況平面図



代替案検討断面図



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