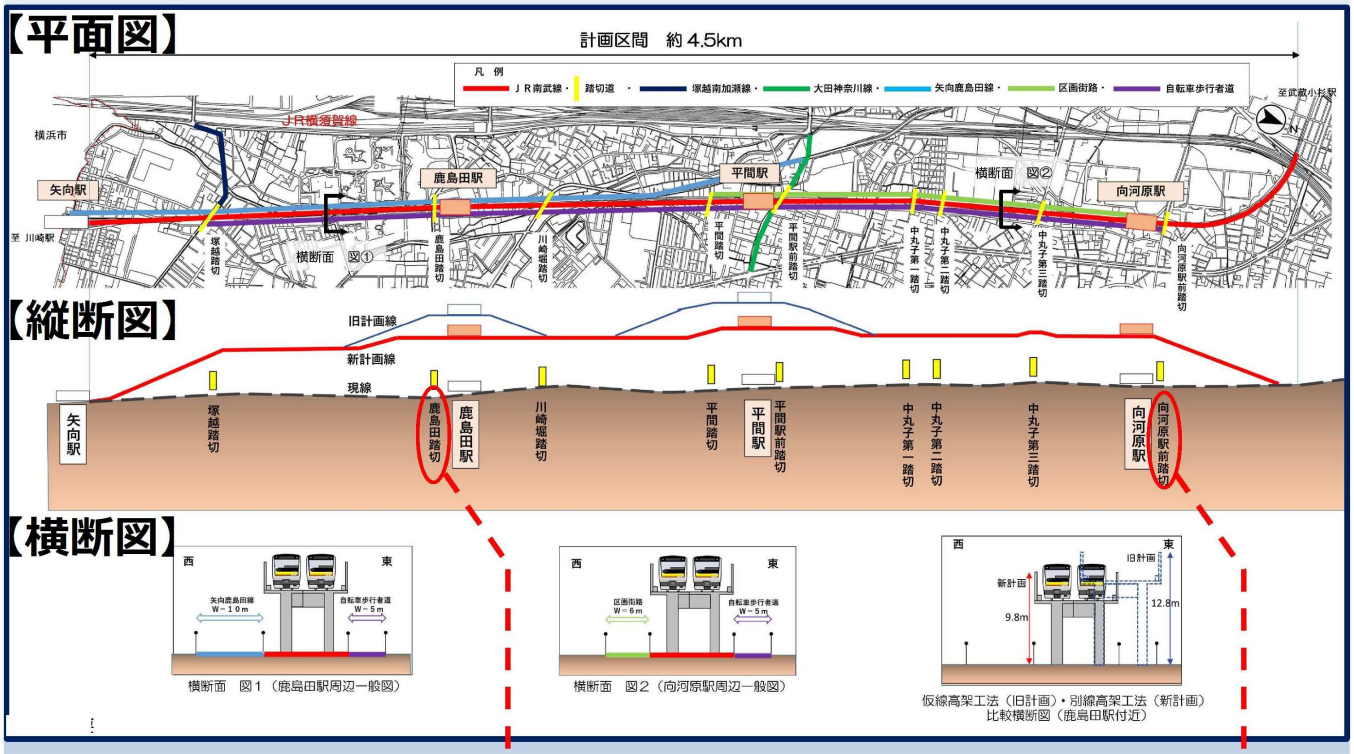
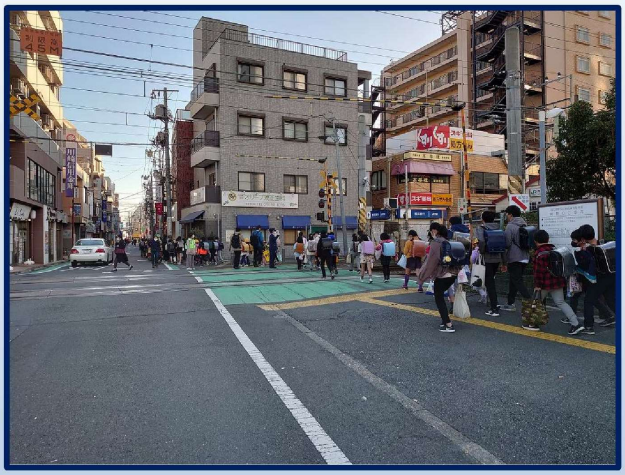
JR南武線連続立体交差事業



【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	1日あたり	自動車	二輪車	自転車	歩行者	自動車	歩行者等
					分/時	時/日	台/日	台/日	台/日	人/日	台時/日	台人時/日
塚越	市道幸２号線		○	○	33	5.6	9,402	1,030	5,069	2,668	52,651	43,327
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
川崎堀	国道４０９号			○	39	6.0	7,829	664	2,189	1,935	46,974	24,744
平間	市道田尻町１２号線				39	5.9	564	202	2,104	1,493	3,328	21,222
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
中丸子第１	市道中丸子９７号線	○			42	6.9	0	0	778	1,168	0	13,427
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
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
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

（出典：平成２６年秋　調査結果）

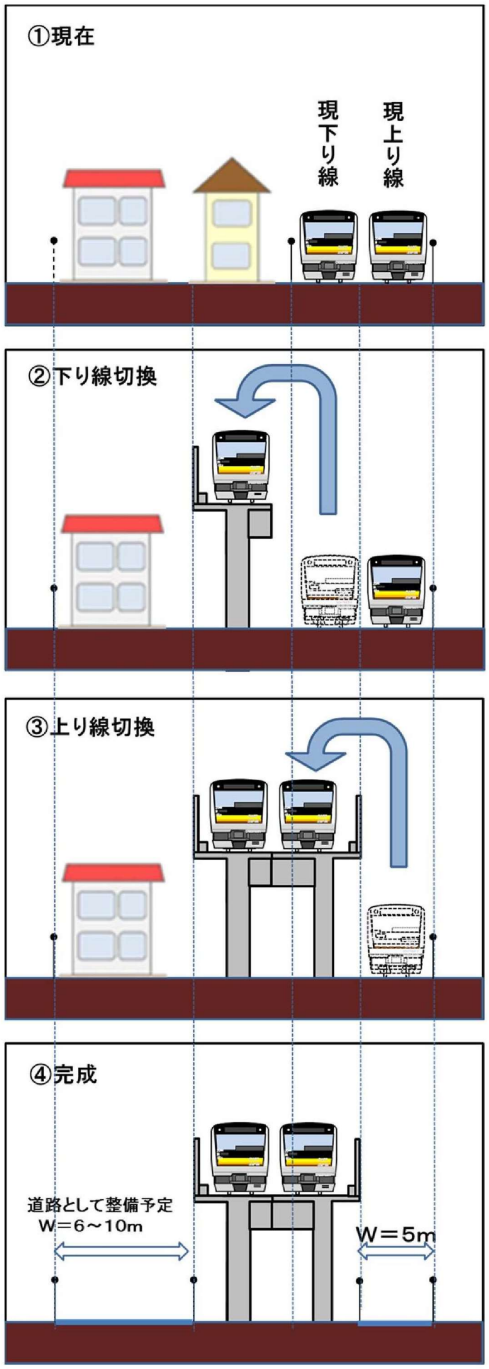
【計画の概要】

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

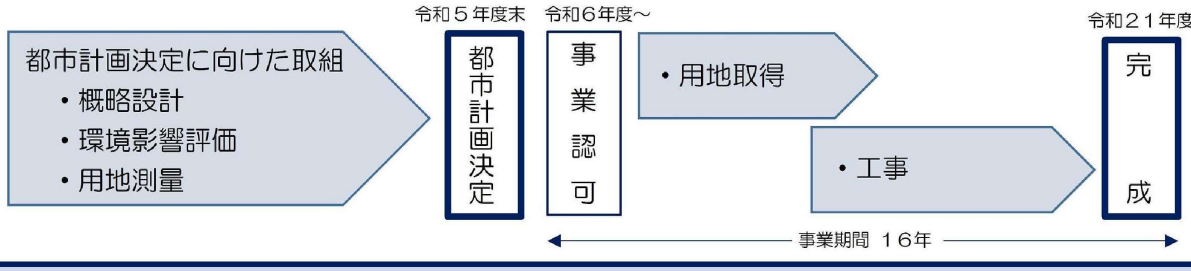
【事業の効果】

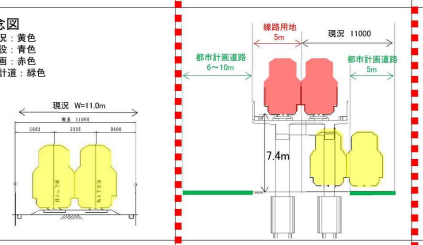
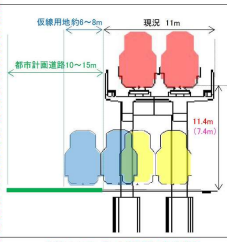
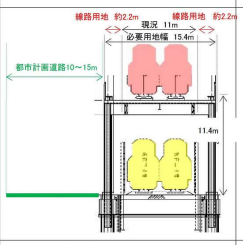
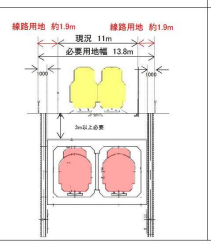
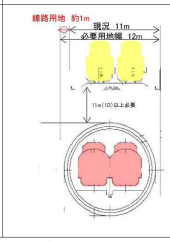
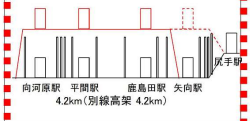
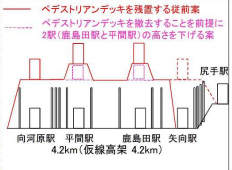
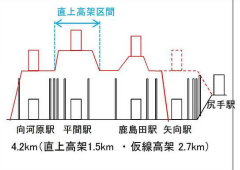
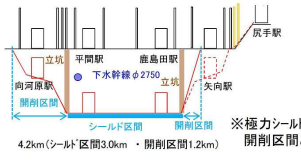
1．踏切遮断による交通渋滞・踏切事故の解消
2．高架下等の空間が新たに創出
3．鉄道により分断されていた市街地の一体化

【施工ステップ】



【今後のスケジュール】



構造・工法	別線高架	仮線高架	仮線高架＋直上高架	地下（開削＋シールド）	
概要	現在線の西側に高架橋を築造し、現在線から直接高架線に切り替えを行う工法	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、その直上で新設高架橋を建設する工法	現在線の線路を仮受けし、直下に開削して躯体を建設する工法	立坑を開削して建設後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法
概念図 現況：黄色 仮設：青色 計画：赤色 都計道：緑色					
縦断図 凡例 —：現況線（南武線） —：計画線（南武線） ：交差道路必要高さ ：残る踏切、通行できない道路					※極力シールド区間を長くし、開削区間と組み合わせた案
概算事業費 ※令和３年算定時点	約1,387億円	別線高架の約１．１５倍 （約1,601億円） （2駅の高さを下げると1,551億円）	別線高架の約１．３倍	別線高架の約２倍	
地域への影響	買収対象建物　約440戸 （関連道路分を含む）	買収対象建物　約420戸 （関連道路分を含む）	買収対象建物　約450戸 （関連道路を含む）	買収対象建物　約440戸 （関連道路分を含む）	
高架レール高さ	地表面から約7.4m	地表面から約11.4m （2駅の高さを下げると7.4m）	地表面から約11.4m	地表面は駅部のみ（地下構造物）	
工事期間	11年 「開かずの踏切」の解消までは5年	16年 「開かずの踏切」の解消までは11年	16年＋α	10年以上（他地区の事例から推定）	
踏切除却（南武線）	川崎市域９踏切（横浜市域を施工する場合全13踏切）を除却	川崎市域９踏切（横浜市域を施工する場合全13踏切）を除却	川崎市域９踏切（横浜市域を施工する場合全13踏切）を除却	川崎市域９踏切（横浜市域を施工する場合全13踏切）を除却 横浜市域の２踏切は通行できない道路となる	
側道	・西側の側道や矢向鹿島田線の整備により新たな交通の流れが生まれ、国道409号線等の混雑が緩和される。 ・東側に自転車歩行者専用道ができることにより、地域ネットワークが強化される。	・西側の側道や矢向鹿島田線の整備により新たな交通の流れが生まれ、国道409号線等の混雑が緩和される。	・西側の側道や矢向鹿島田線の整備により新たな交通の流れが生まれ、国道409号線等の混雑が緩和される。	・既都決である矢向鹿島田線以外側道は整備されない。	
高架下の活用	・高架下に1階建ての店舗等が建築可能 ・高架下利用可能面積の約15%は行政側が固定資産税相当額で利用可能（共通事項） 両側に側道が整備されることにより高架下店舗へのアクセス性が向上し地域全体のにぎわい向上に繋がる。	・高架下に1-2階建ての店舗等が建築可能 ・高架橋の高さを上げることにより、駅部でも１階に店舗等を建築可能 ・側道を整備されることにより、高架下土地への接道を確保し店舗等の整備が可能となり、地域全体のにぎわい創出につながる。（共通事項）		・地下の鉄道施設に影響が無い範囲で建築可能 ・維持費の鉄道側負担が大きくなるため、行政利用可能面積が少ない	
環境への配慮	・景観は、高架構造物ができるため圧迫感が生まれるが、高架橋の高さが抑えられることや、両側に側道が整備されることにより大幅に緩和される。 ・高架構造物により日影となる空間が生まれるが、東側に側道を整備することにより影響は小さくなる ・騒音、振動は弾性バラスト軌道等の採用により現況よりも低減される。（共通事項） ・高架下が閉塞的な空間となり緑空間の活用が限られる。（共通事項） ・工事期間中の産業廃棄物は地下構造と比較し少ない。（共通事項）	・景観は、高架構造物ができるため圧迫感が生まれるが、側道整備により緩和される。 ・高架構造物により日影となる空間が生まれ、東側に多少影響が出る。		・景観は、主要な要素である鉄道が無くなるため、大きく変化する。 ・地下構造物のため、新たに日影となる箇所は駅舎等に限られる。 ・騒音、振動は鉄道が地中となるため、トンネルの出入口、立坑や換気口付近以外は極めて小さい。 ・トンネル上に土地が生まれ、新たに緑空間としても活用できる。 ・工事期間中の産業廃棄物は、掘削土が大量に出るため最も多い。	
自然災害	・200年に一度の大雨の水害では、駅施設に大きな影響なし	・200年に一度の大雨の水害では、駅施設に大きな影響なし		・200年に一度の大雨の水害に対して、地下部に浸水し被害を受ける可能性が大きい。	
駅へのアクセス性	・高架橋の高さを抑えるため駅利用者の上下移動は最も少ない ・既存のペデストリアンデッキを撤去する必要がある。	・高架駅舎のため、駅利用者の上下移動は少ない。 ・高架橋の高さを上げる場合、既存のペデストリアンデッキを残置可能。	・仮線高架と比べて、ホームが高い位置となる。 ・駅利用者の上下移動はやや大きい	・地上からホームへの上下移動が最も大きい ・既存のペデストリアンデッキから地下ホームへの上下移動が極めて大きい。	
地形的制約	・高架の尻手駅と高架構造物との接続が容易（共通事項）			・高架の尻手駅と地下構造物を接続する勾配が急であり困難。	
構造物の維持管理	・地上の構造物は目視でき、点検・維持管理が容易（共通事項）			・地下トンネルの裏側の点検、維持管理は容易ではない。	

経済性、環境面、計画的条件、地形的条件から別線高架が総合的に優位

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

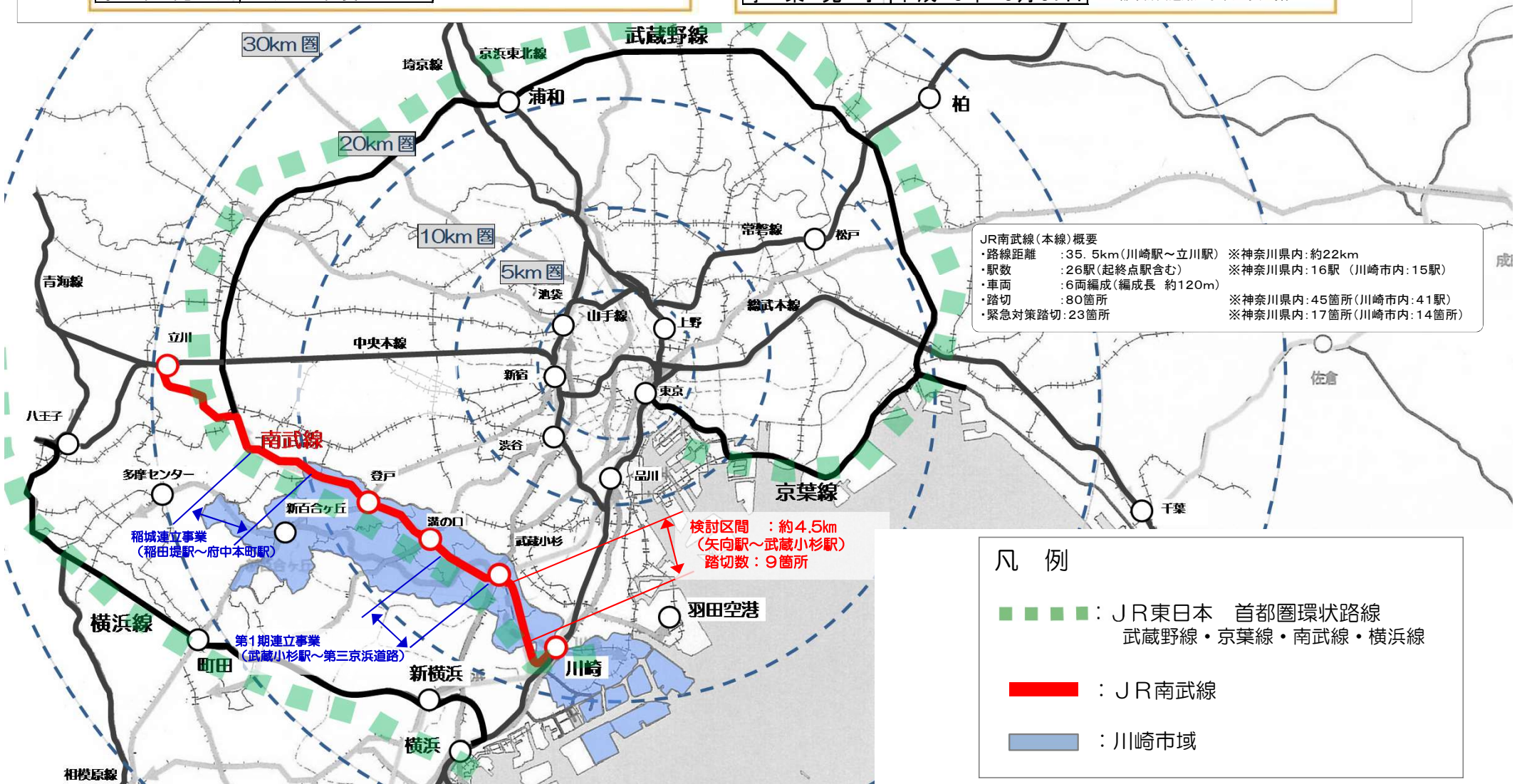


鶴川街道（都市計画道路多3・1・6）

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	：80箇所	※神奈川県内：45箇所（川崎市内：41駅）
・緊急対策踏切	：23箇所	※神奈川県内：17箇所（川崎市内：14箇所）

凡　例

- ：ＪＲ東日本　首都圏環状路線
  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の経過

平成17年　総合計画「川崎再生フロンティアプラン」第Ⅰ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南武線未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」
JR東日本と連続立体交差化に向けた勉強会を開始

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（地質調査、測量）に着手

平成28年　社会資本総合整備計画に位置付け
地域が主体となった地域勉強会が発足（現在までに8回開催）
地元説明会を幸区、中原区で各1回実施
有識者意見聴取



地域勉強会の様子

平成29年　オープンハウス型説明会を4日間開催
構造形式を仮線高架工法に決定
川崎市総合計画 第2期実施計画において
令和2年度に都市計画決定を行うことを定める

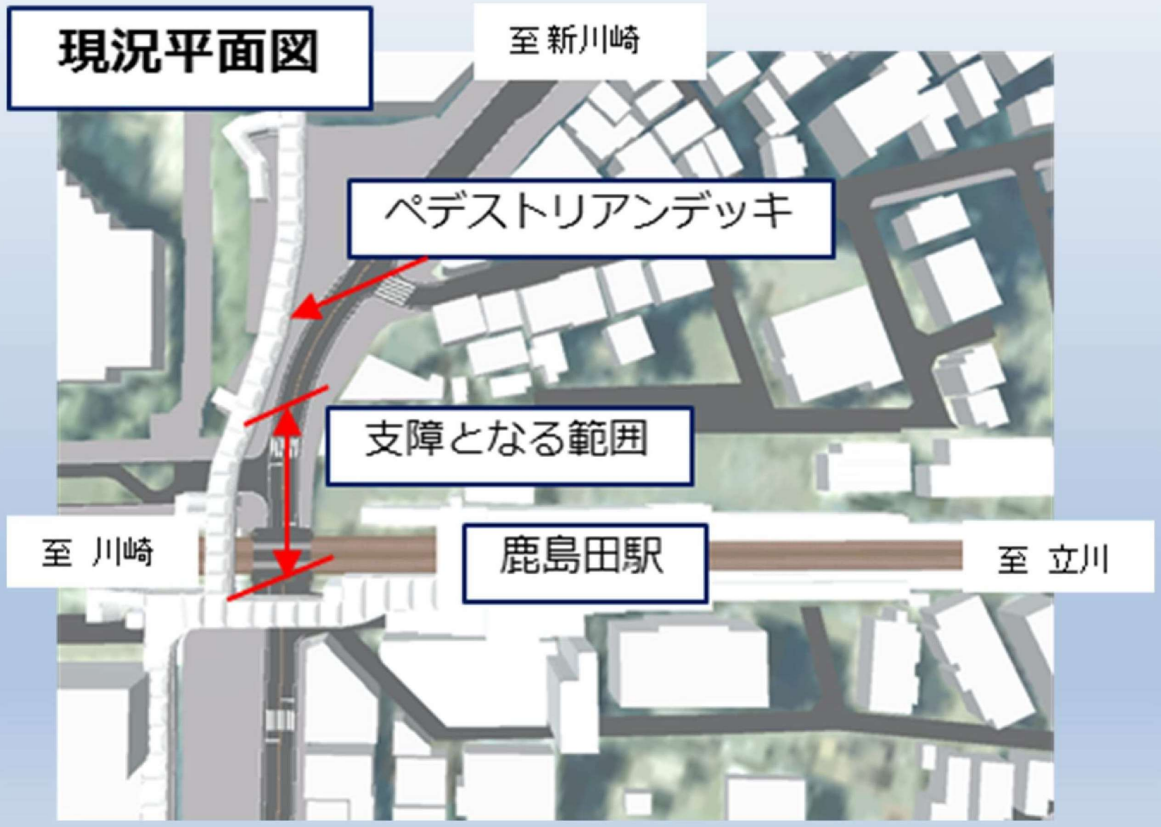


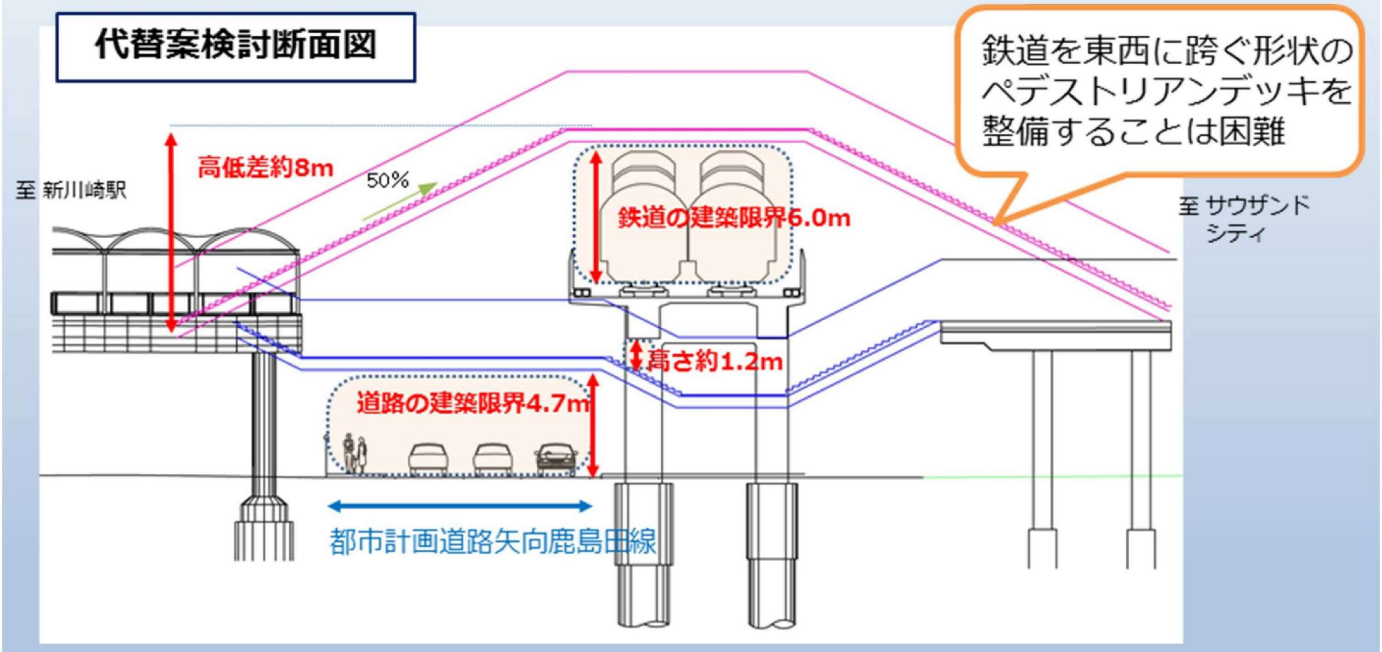
地元説明会（延べ約500人参加）

令和3年1月 本事業を含む大規模投資的事業の見直しに伴い、令和2年度の都市計画決定を見送り、事業費の縮減と事業期間の短縮に向けた検討を行うことを決定

令和4年3月 約200億円の事業費の事業費縮減と約5年の事業期間短縮が可能な別線高架に工法変更を行い、令和5年度末までに都市計画決定を行うことを総合計画第3期実施計画に位置づける

鹿島田駅のペデストリアンデッキについて



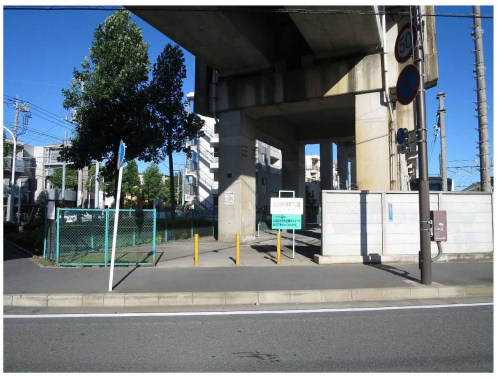


高架下利用の事例

・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）



災害用資材庫
（JR南武線 武蔵小杉駅～武蔵新城駅間）



保育園
（JR南武線武蔵小杉駅～武蔵新城駅間）



歩道に切れ込みを入れたバス停留所
（小田急江ノ島線 大和駅付近）



駅前空間
（小田急江ノ島線 大和駅付近）



歩行者・自転車 通り抜け通路
（JR南武線 武蔵新城駅付近）