

事業計画に関する説明会

都市計画道路宮内新横浜線
(宮内1丁目・2丁目地内)



日時 : 令和8年7月18日(土) 午後2時～午後5時
場所 : 宮内公民館

川崎市

路線の位置



この資料は、本路線と鉄道との位置関係を表しています。

本路線は、桃色の実線と赤色の太線で示しており、赤色部分が、現在、事業中の区間です。

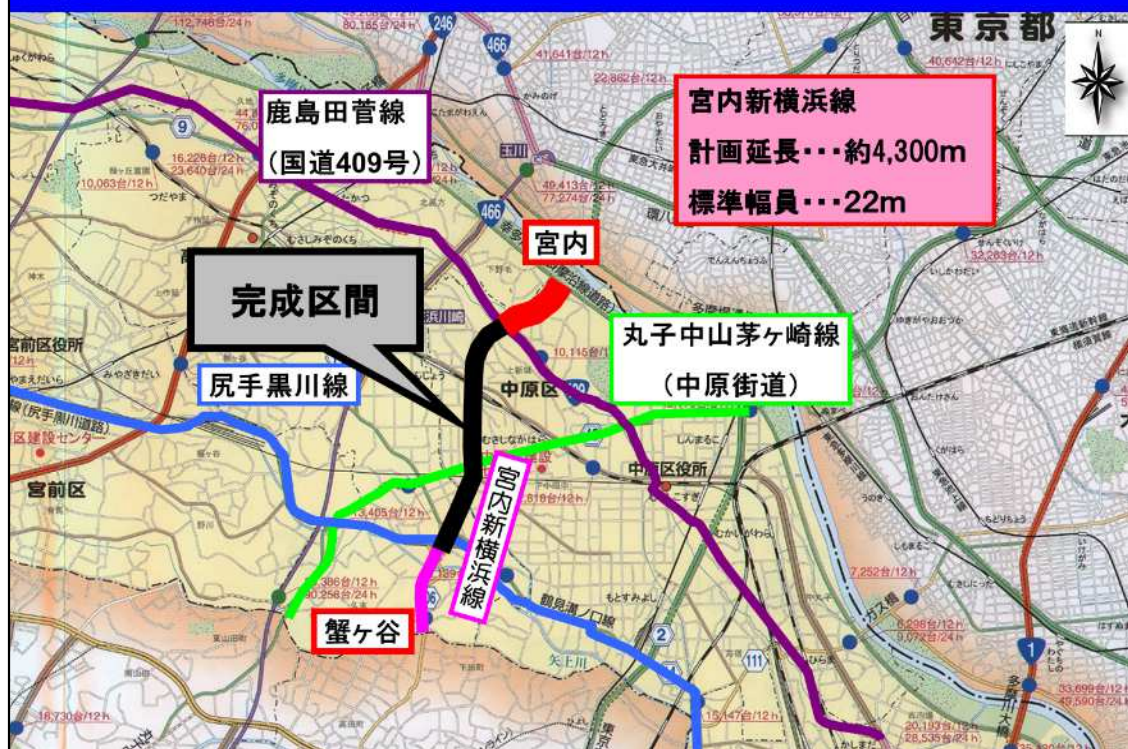
起点は中原区宮内 1 丁目で、終点は高津区蟹ヶ谷の横浜市との市境です。

計画延長は約 4,300m、標準幅員は 22m です。

周辺の鉄道路線としては、JR 南武線、東急東横線及び目黒線、東急田園都市線及び大井町線、JR 横須賀線が運行しており、

周辺の駅としては、武蔵小杉駅、武蔵蔵中原駅、武蔵新城駅、武蔵溝ノ口駅及び溝の口駅があります。

路線の位置



この資料は、本路線と他の都市計画道路との位置関係を表しています。

周辺の都市計画道路としては、通称国道409号と呼んでいる鹿島田菅線、尻手黒川線、通称中原街道と呼んでいる丸子中山茅ヶ崎線があります。

紫色の実線で示している国道409号との交差部から尻手黒川線を越えた県道子母口綱島との交差部までの黒色の実線で示した区間が整備完成区間となっています。

航空写真



この資料は、本路線の位置関係を航空写真を使って表しています。
大きな道路としては、国道409号や多摩沿線道路、完成区間である宮内新横浜線があります。

本路線と国道409号との交差部が西下橋交差点で、この交差点から等々力緑地に向かうバス通りが市道宮内58号線です。

赤色の実線が事業中の区間です。

東京都側には、通称目黒通りと呼ばれている放射第3号線があります。

整備イメージ



この資料は、国道409号側から多摩川方面を見た本事業区間の整備イメージです。

整備イメージ



この資料は、多摩川の上空から国道409号方面を見た本事業区間の整備イメージです。

役割①【市内の交通利便性の向上】



このページ以降の3ページの資料は、本路線の主な3つの役割を表しています。

この資料は、役割の1つ目、「市内の交通利便性の向上」を表しています。

現在、多摩沿線道路から右折禁止などの規制を受けることなく、どの方向からも東京方面へ行こうとすると、平間駅付近のガス橋を利用するか、登戸駅付近の多摩水道橋を利用することとなるため、一部の地域において、多摩沿線道路から東京方面へ行く場合の利便性が、あまりよくない状況です。

本路線が整備されると、規制を受けることなく、多摩沿線道路から東京方面へアクセスできる道路が増え、交通利便性が向上します。

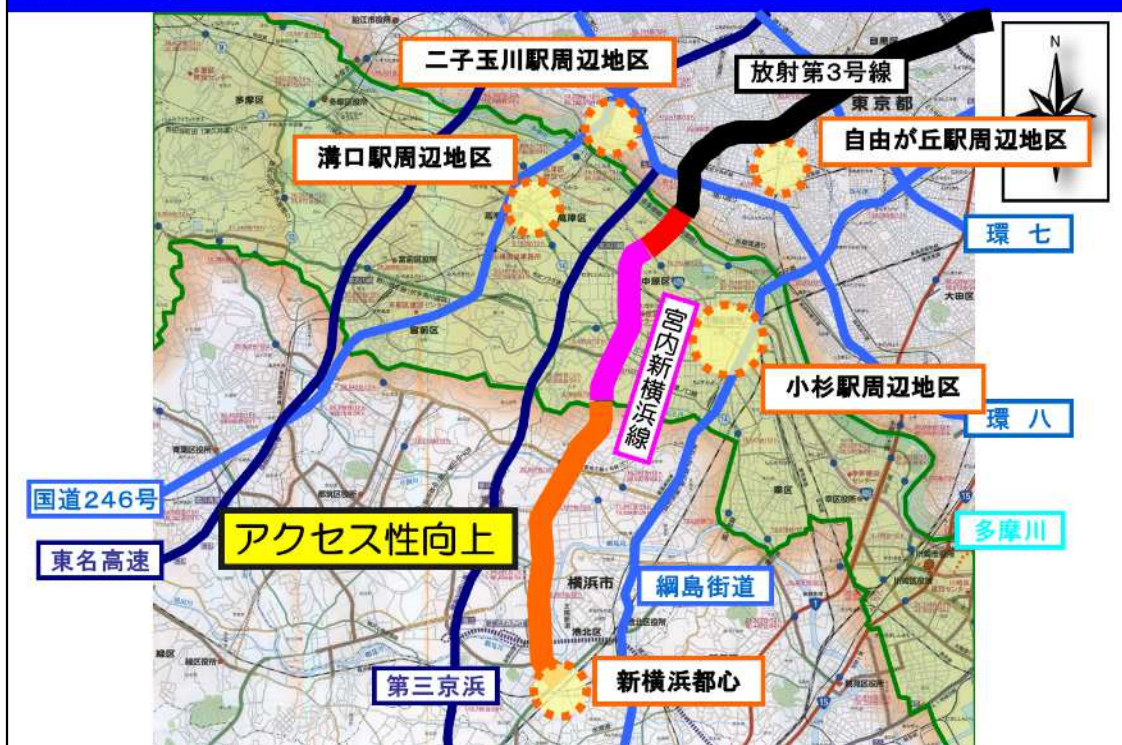
役割②【市域の交通渋滞の緩和】



この資料は、役割の2つ目、「市域の交通渋滞の緩和」を表しています。

本路線が整備されると、多摩沿線道路から東京方面へ行く場合に、規制を受けている網島街道の丸子橋や第三京浜道路の新多摩川橋、国道246号の新二子橋、二子橋などの交通が分散され、周辺の橋梁や本路線周辺の幹線道路の混雑緩和が期待されます。

役割③ 【市域を越えた都市間交流・連携の強化】

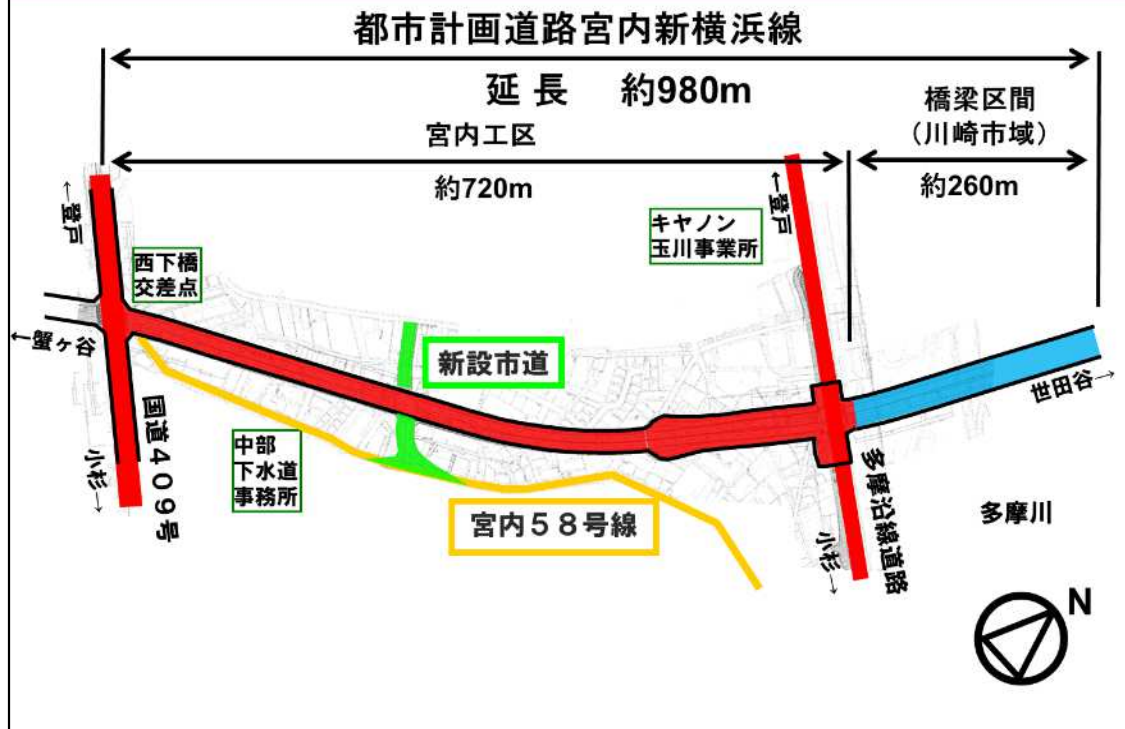


この資料は、役割の3つ目、「市域を越えた都市間交流・連携の強化」を表しています。

本路線が整備され、放射第3号線と接続することにより、東京都、川崎市、横浜市の3都市を結ぶ広域的な道路ネットワークが形成され、都市間の交流や連携が強化されます。

また、本路線沿線には、東京都の拠点地区となっている二子玉川駅周辺地区や自由が丘駅周辺地区、市内においては、小杉駅周辺地区や溝口駅周辺地区、さらに横浜市においては新横浜都心があり、これらの都市とのアクセシビリティが向上します。

事業区間

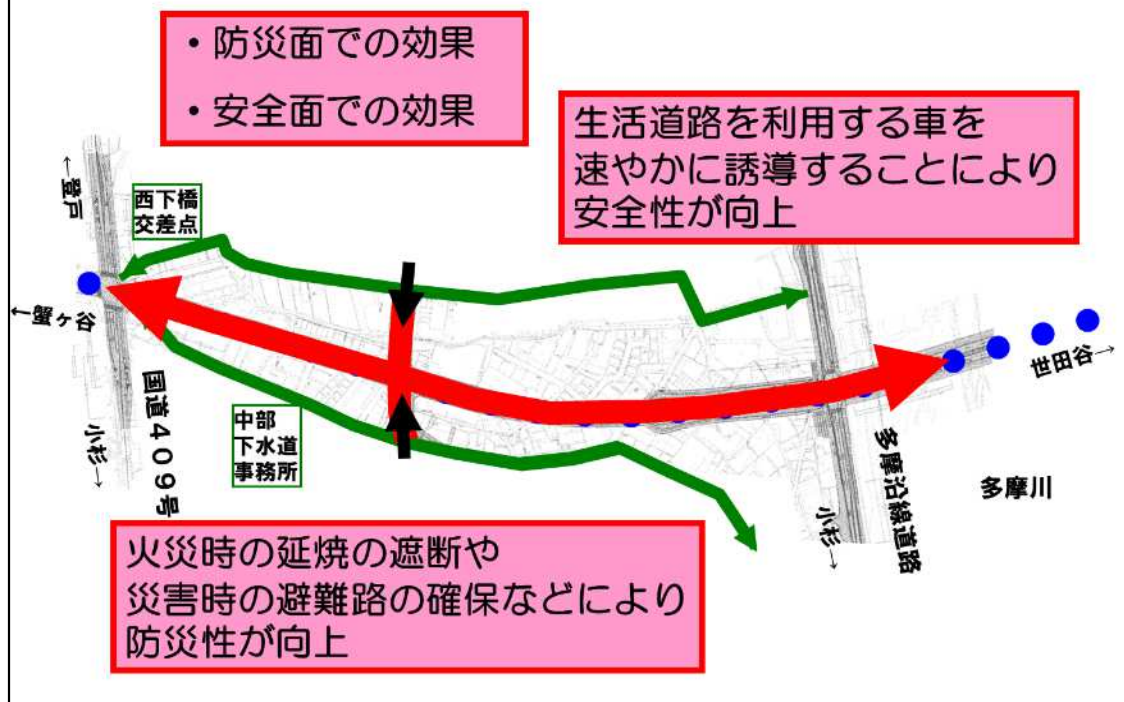


この資料は、本路線の事業区間を表しています。

事業区間は、西下橋交差点から多摩沿線道路までの宮内工区、約720mの区間と多摩川に建設し、東京都の放射第3号線に接続する橋梁約390mのうち、水色に着色している川崎市域の約260mの橋梁区間で、総延長は約980mです。

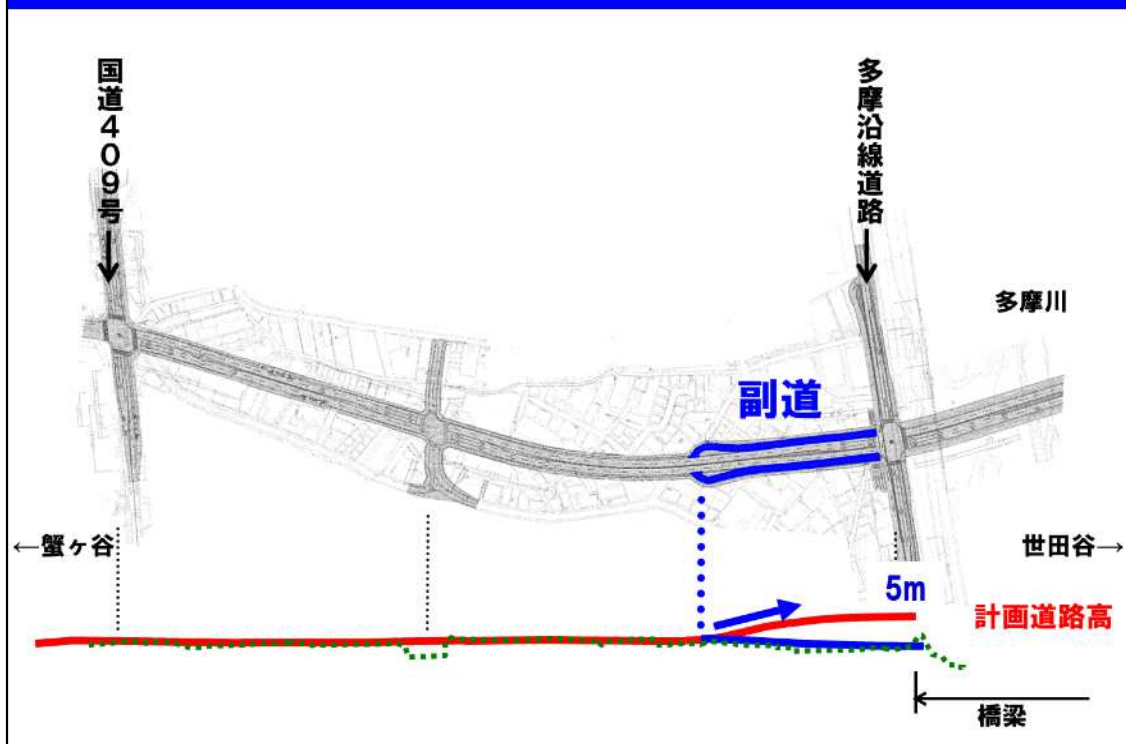
さらに、黄緑色で着色していますが、宮内工区の間中部に交差点を新設することに伴い、現道から、この交差点に接続するための市道も事業区間となります。

周辺地域の事業による効果



この資料は、本事業による「周辺地域への効果」を表しています。主に、防災面及び安全面での効果が挙げられますが、防災面では、火災時の延焼の遮断や、災害時の避難路の確保などにより、地域の防災性が向上します。安全面では、現在、周辺の生活道路を利用して国道409号や多摩沿線道路へ向かう車を本路線へ速やかに誘導して減少させることにより、歩行者や自転車の安全性が向上します。

縦断図(宮内新横浜線)



この資料は、下方の縦断図を用いて、本路線の高さや勾配などを表しています。

縦断図の緑色の点線が現況の高さで、赤色の実線が整備する道路の計画高さです。

新設する橋梁は、堤防の上に橋桁を設置するため、本路線は、青色の点線の位置から徐々に上がっていき、現況の多摩沿線道路の位置より約5m高くなります。

本路線が上がることにより、高低差が生じる区間につきましては、本路線とは別に、副道と呼ばれる道路を本線の両側に設け、道路に接している方々の出入りを確保します。

なお、整備する副道の計画高さを青色の実線で示しています。

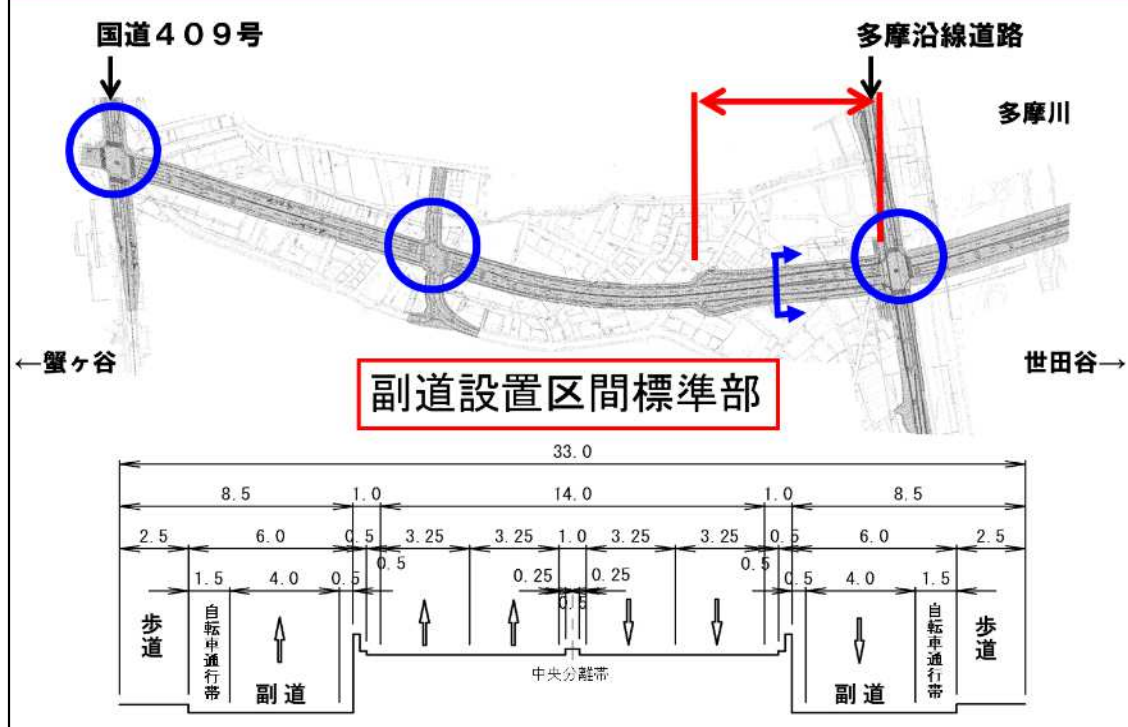
整備イメージ

整備後(車道4車線及び中央分離帯)



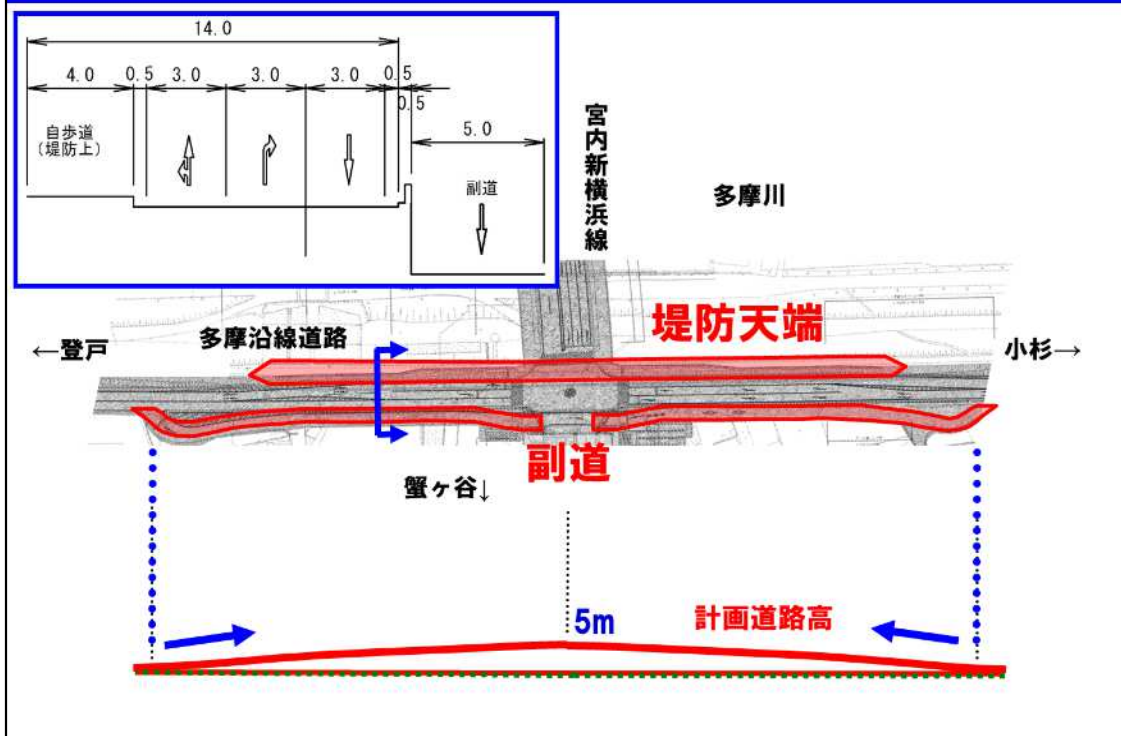
この資料は、類似の事例による標準部の幅員構成イメージです。

幅員構成(宮内新横浜線)



この資料は、副道を設置する区間の幅員構成を表しています。
 標準部は両側に6mの副道、その外側に2.5mの歩道を設置し、全体の幅員は33mとなります。
 また、青丸で示した3つの交差点部については、交通が円滑になるよう右折帯を設置する計画となっています。

縦断図(多摩沿線道路)



この資料は、下方の縦断図を用いて、多摩沿線道路の高さや勾配などを表しています。

縦断図の緑色の点線が現況の高さ、赤色の実線が整備する道路の計画高さです。

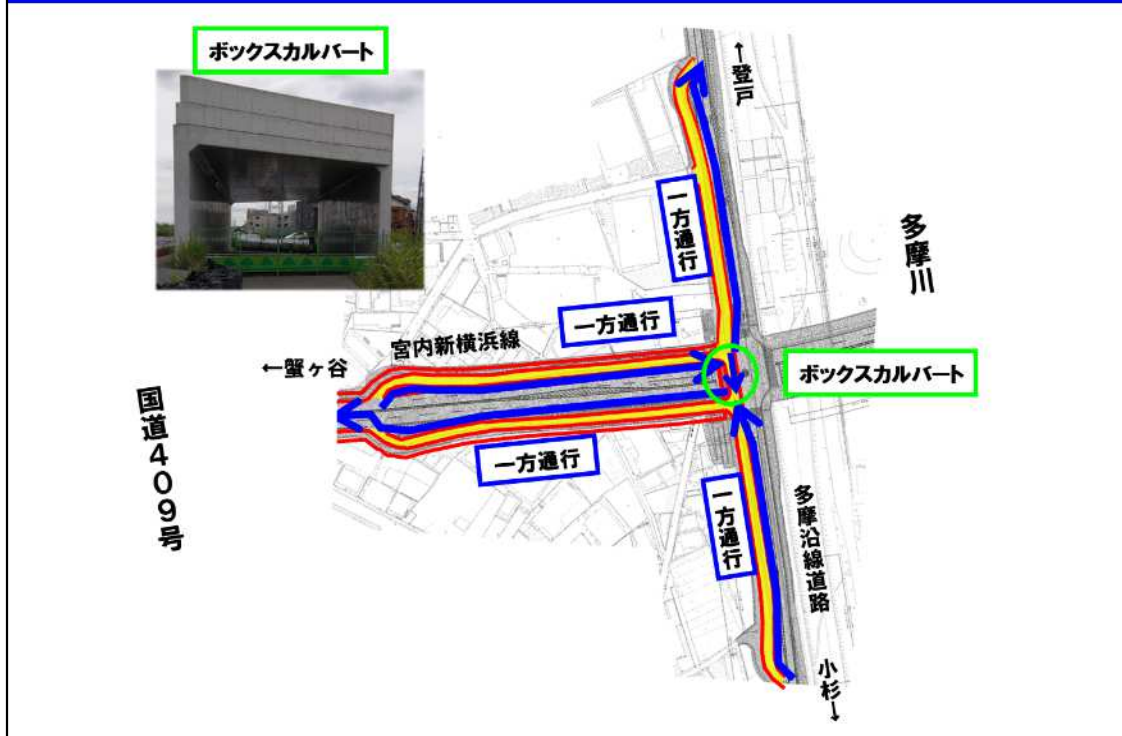
多摩沿線道路は、本路線と平面交差するため、青色の点線の位置から徐々に上がっていき、現況より約5m高い位置で宮内新横浜線と接続します。

本路線と同様に、多摩沿線道路についても高低差が生じるため、多摩沿線道路にも副道を設けて、道路に接している方々の出入りを確保します。

道路の幅員は、交通が円滑になるよう右折帯を設置するとともに、市街地側には5mの副道を設置します。

全体の幅員は標準部で14m、堤防の上部の幅員は4mとなります。

副道



この資料は、副道の通行方法を表しています。

黄色で着色している部分が、本路線と多摩沿線道路の副道です。

左上に示している、既に完成済みのボックスカルバートにて本路線の下を貫通し、副道どうしの往來を確保しますが、交通管理者との協議により、青色の実線のとおり一方通行となります。

整備イメージ

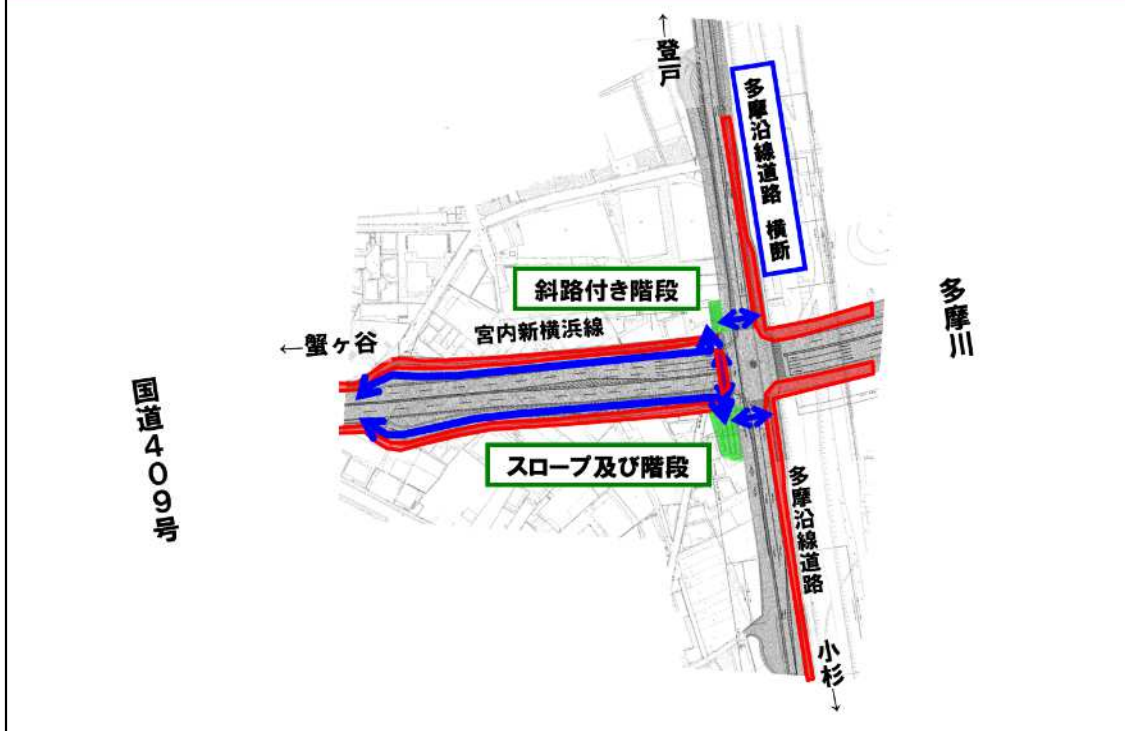
整備後(副道)



この資料は、本線及び副道の整備イメージです。

側道の視点で見ますと、徐々に本線との高低差が生じていくのが分かります。

歩道



この資料は、整備後の歩道を表しています。

赤色で着色した部分が歩道です。

緑色で着色した位置に、昇降施設として斜路付き階段、スロープ及び階段を設置します。

青色の実線は、副道の外側に設置する歩道から、この昇降施設で昇り降りし、多摩沿線道路の横断歩道を渡って、橋梁にアクセスする経路を表しています。

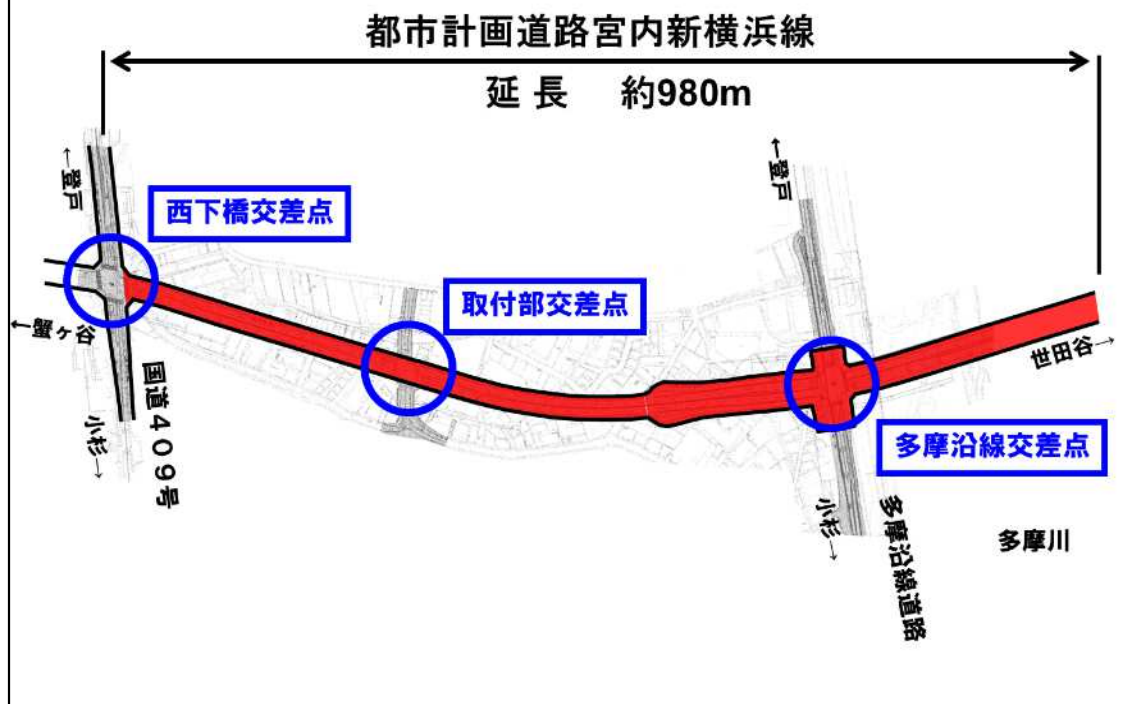
整備イメージ



この資料は、国道409号側から多摩川方面を見た本事業区間の整備イメージです。

多摩川方面に向かって徐々に上がっていきます。

交差点位置図

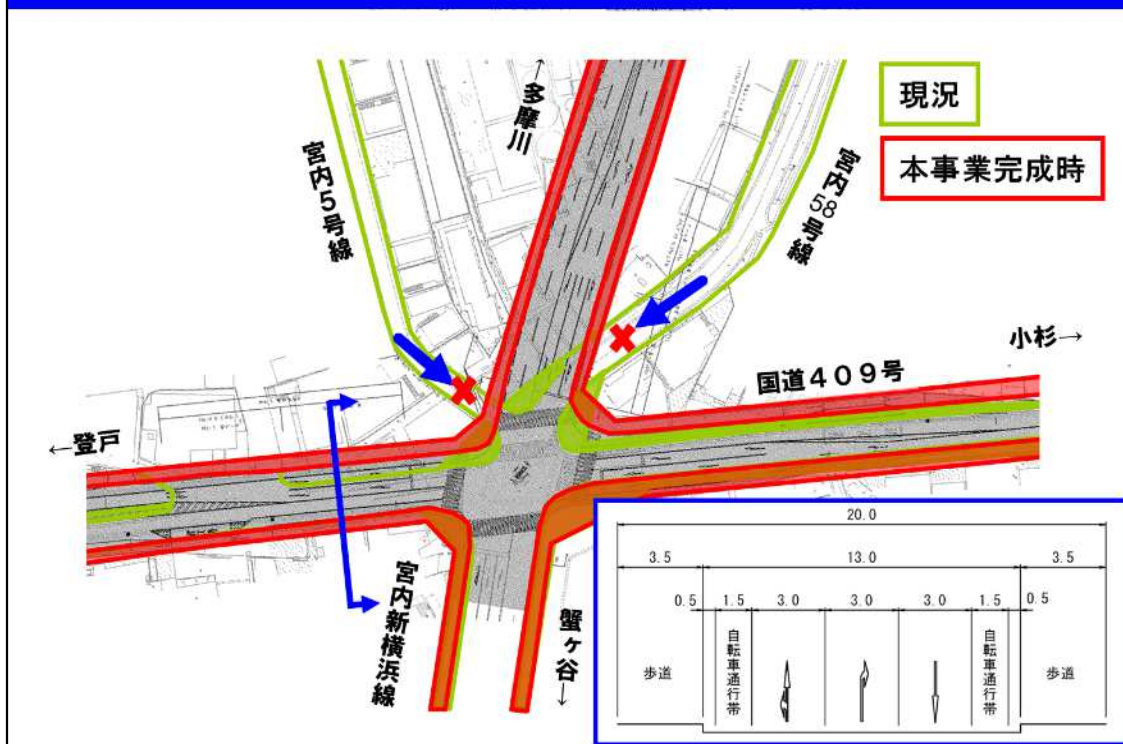


この資料は、本事業により整備する交差点を表しています。

左から、国道409号と接続する「西下橋交差点」、新設する「取付部交差点」、多摩沿線道路と接続する「多摩沿線交差点」です。

次ページ以降の5ページの資料により、この3箇所の交差点計画について説明します。

交差点計画(西下橋交差点)



この資料は、国道409号と接続する「西下橋交差点」を表しています。

現況は、緑色で示しているように、本路線の完成区間、国道409号、バス通りの宮内58号線、宮内5号線が接続する、五叉路の交差点となっておりますが、本事業では、赤色で示しているように、本路線と国道409号による十字の交差点とする計画です。

また、国道409号は、本路線の整備と併せ、自動車が円滑に通行できるように右折帯を設置するなど、赤色で示した範囲において拡幅整備を行います。

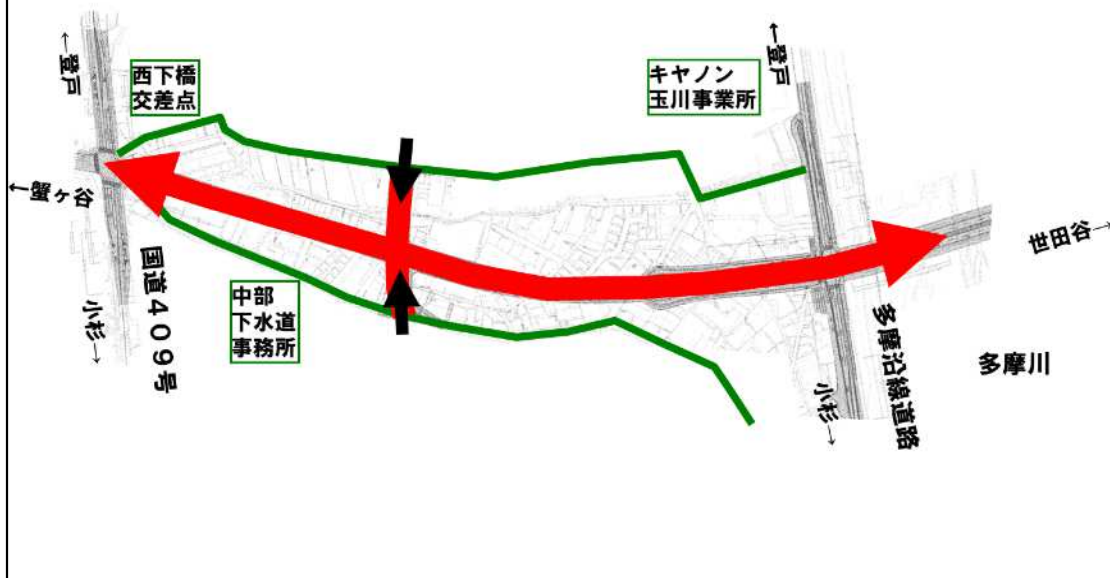
右下は国道409号の断面図で、幅員は都市計画幅員である20mです。

また、交通管理者との協議により、宮内58号線と宮内5号線を利用する車両を集約し、安全性を向上させるため、青色の矢印で示したように、宮内58号線及び宮内5号線と西下橋交差点との自動車の行き来ができなくなります。

なお、歩行者や自転車については、これまでどおりに通行することができます。

宮内新横浜線へのアクセス

生活道路を利用する車両を集約し、
安全性の向上を図る



この資料は、宮内58号線と宮内5号線を利用する車両を本路線に
集約するイメージです。

整備イメージ

整備前（他工区事例）



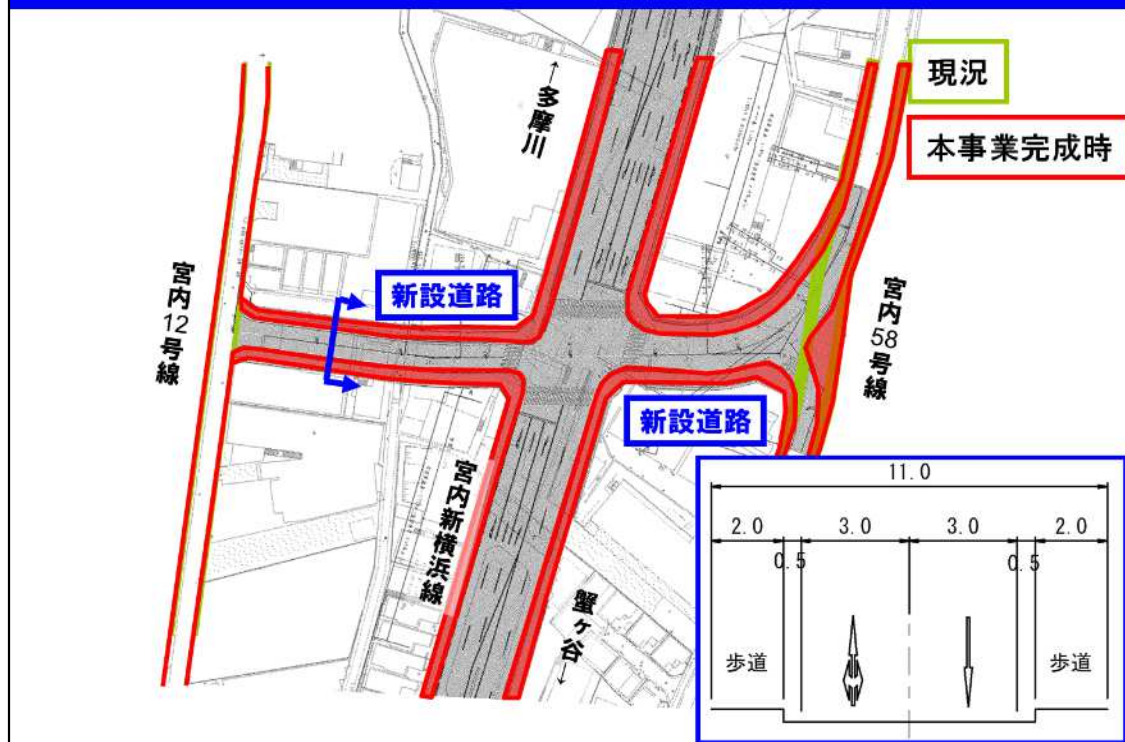
整備後（他工区事例）



この資料は、自動車の行き来ができなくなるよう通行を規制した他工区の事例です。

整備前は行き来できましたが、整備後は行き来ができないように整備しました。

交差点計画(取付部交差点)



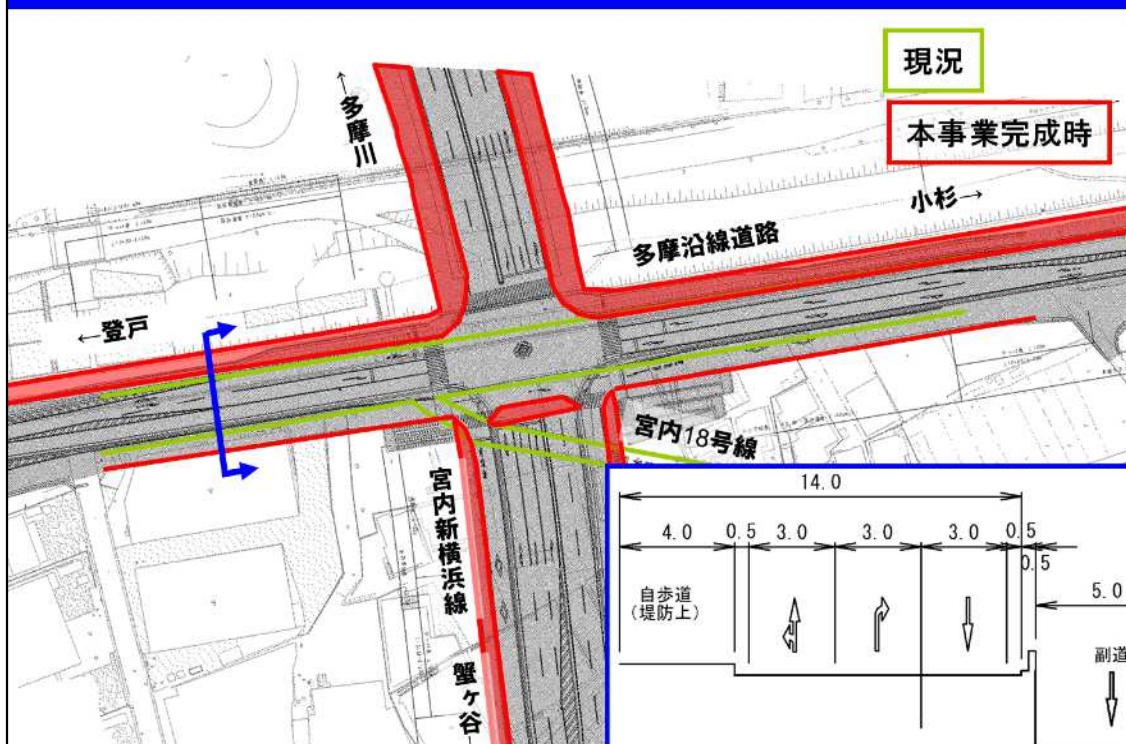
この資料は、新設する「取付部交差点」を表しています。

宮内新横浜線の整備により分断される地区内の道路の代替機能や、周辺地区内の道路から本路線への誘導機能を確保するために道路を新設し、交差点を整備する計画です。

現況は、宮内58号線と宮内12号線は並行しておりますが、本事業では、赤色で示しているように、宮内58号線と宮内12号線とを結ぶ道路を新設して交差点を整備します。

右下は新設する道路の断面図で、幅員は11mです。

交差点計画(多摩沿線交差点)



この資料は、多摩沿線道路と接続する「多摩沿線交差点」を表しています。

現況は、緑色で示しているように、多摩沿線道路と宮内18号線が交差していますが、本事業では、赤色で示しているように、本路線と多摩沿線道路による十字の交差点とする計画です。

右下は多摩沿線道路の断面図で、幅員は14mです。

また、多摩沿線道路には、交通が円滑になるよう右折帯を設置する計画です。

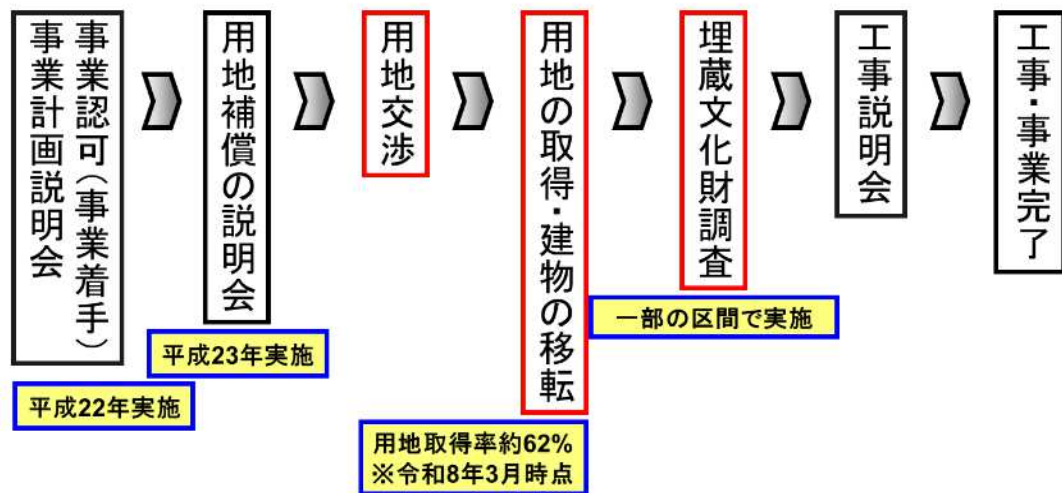
整備イメージ



この資料は、多摩川の上空から国道409号方面を見た本事業区間全体の完成イメージです。

多摩川に新たに整備する橋梁も、宮内工区と同様に4車線となります。

今後のスケジュール



工事規模によっては、個別案内や地元回覧による案内になる場合があります

※用地の取得状況により、完成時期が変更になる可能性があります。

引続き本事業推進のため、ご協力をお願いします。

この資料は、事業のスケジュールを表しています。

最初の事業計画説明会を開催した平成22年に、神奈川県より事業認可を取得し、事業に着手しました。

平成23年には用地補償の説明会を開催しました。

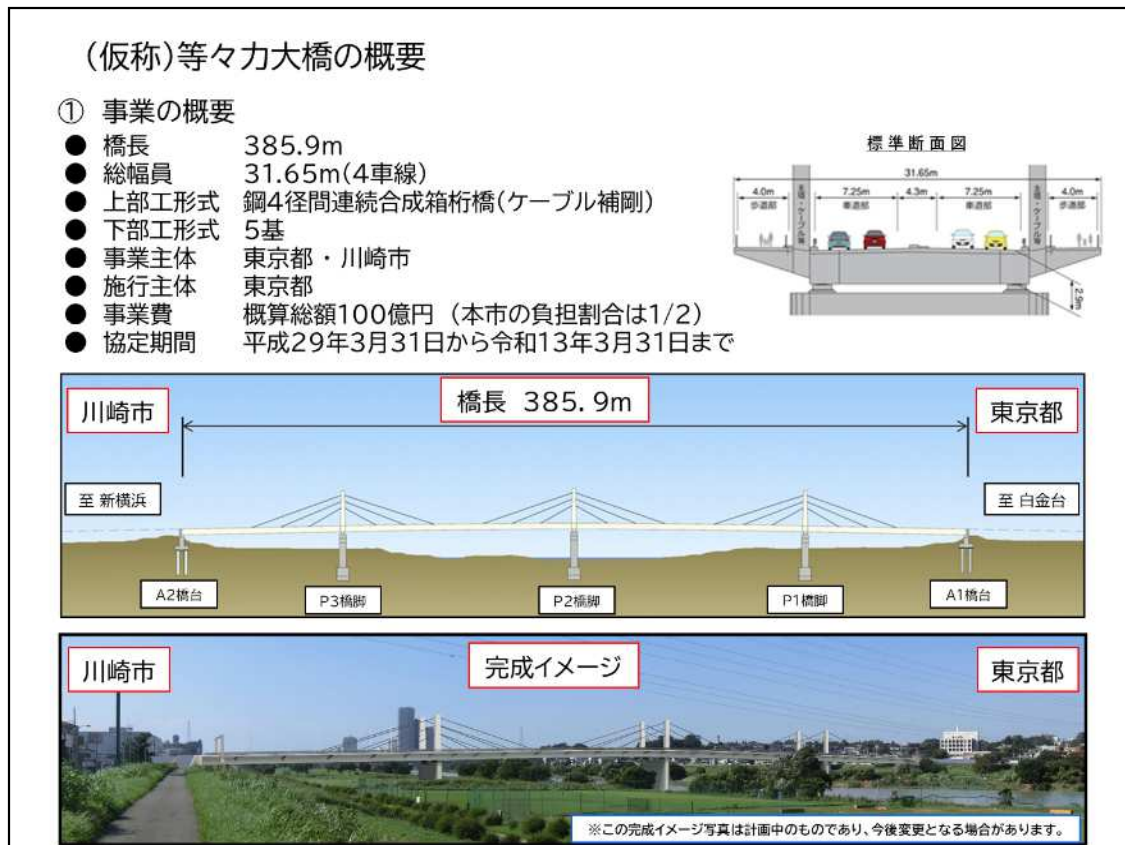
その後、用地の取得を進めており、令和8年3月時点での用地の取得率は約62パーセントとなっています。

今後は、取得した用地の一部において、埋蔵文化財調査を行うとともに、工事に着手する場合は、工事の規模により、個別あるいは回覧等によるご案内となる場合もありますが、工事に関する説明会などを開催します。

工事は、用地の取得状況に応じて、なるべく早期に着手していきたいと考えていますが、いつ、どの用地を取得できるかが見通せないため、具体的な時期はお示しできない状況です。

そのため、完成時期についても、具体的にはお示しできない状況です。

引き続き、（仮称）等々力大橋の整備状況も見据えながら、早期完成に向けて取り組んでまいりますので、本事業の推進のため、皆様の御理解と御協力をお願いします。



この資料は、(仮称)等々力大橋の概要として、事業の概要を表しています。

本橋は、橋長385.9メートル、総幅員31.65メートルの4車線の道路橋として整備します。

本橋は、上部はケーブルにより鋼製の橋桁を引っ張る構造になっており、この上部を、橋台2基、橋脚3基の合計5基の下部で支える橋です。

本事業は、協定に基づき、東京都が施行主体ですが、東京都と川崎市による共同事業です。

事業費は、概算で約100億円を見込んでおり、そのうち本市の負担割合は2分の1です。

協定期間、いわゆる工期は、平成29年3月31日から令和13年3月31日までです。

(仮称)等々力大橋の概要

② 工事等の状況



平成30年11月 護岸工事(右岸側低水部)
令和 元年11月 搬入路工事(左岸側)
令和 3年11月 下部工事(P3橋脚、A2橋台)

令和4年11月 下部工事(P1橋脚)
令和5年11月 下部工事(P2橋脚)
令和7年11月 護床工設置工事(P2橋脚)

⇒**施工中**

この資料は、(仮称)等々力大橋の概要として、工事等の状況を表しています。

令和7年度までに、川崎市側のA2橋台1基、河川内のP1・P2・P3橋脚3基が完成しており、現在は、河床の洗堀を防止するための護床工事というものを施工しています。

今後は、東京都側の用地買収の進捗状況にもよりますが、東京都側のA1橋台が完成しましたら、上部工に着手する予定です。

引続き、東京都と密に連携を図りながら、令和12年度の完成を目指します。