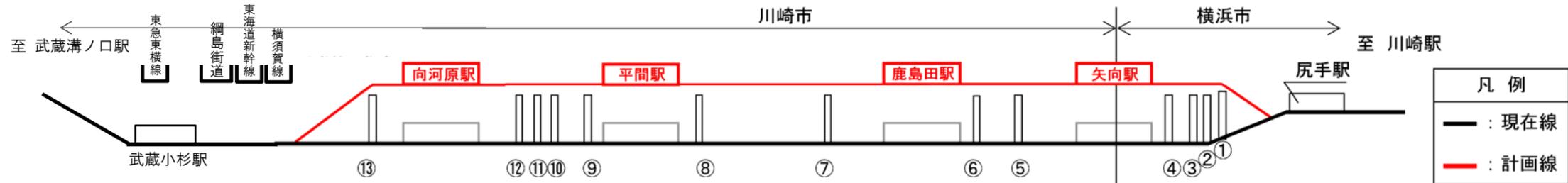


# JR南武線連続立体交差事業の概要

資料1



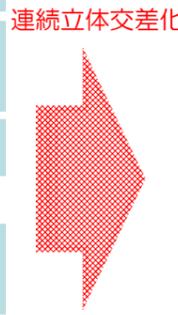
- 1. 現在の状況**
- (1) 線路構造 : 複線地上方式 (尻手駅は高架構造)
  - (2) 接続線 : 武蔵小杉駅で東急東横線・JR横須賀線と接続  
尻手駅で南武支線と接続
  - (3) 駅及び踏切 : 4駅 13踏切  
(うち開かずの踏切※1: 8箇所 歩行者ボトルネック踏切※2: 6箇所)
  - (4) 鉄道運行状況 : 6両編成 最大24本/時(7:30~8:30)

※1 開かずの踏切  
1時間当たりの最大遮断時間が40分以上となる踏切

※2 歩行者ボトルネック踏切  
1日あたりの踏切による歩行者等交通遮断が一定の基準以上となる踏切  
自動車交通量(A)、歩行者及び自転車の交通量(B)  
踏切遮断時間(C)とすると  
 $((A) + (B)) \times (C) \geq 50,000$ または  $(B) \times (C) \geq 20,000$

**2. 課題**

- (1) 道路交通に対する課題
- 開かずの踏切による渋滞の発生、周辺道路の混雑
  - 踏切や周辺道路の狭小な通行空間による通学児童等の安全性の低下
  - 路線バスの速達性の低下
- (2) 沿線地域に対する課題
- 踏切が通学路、避難路、緊急輸送路を遮断し地域の安全や防災の妨げに
  - 踏切による地域分断が一体的なまちづくりを阻害



**3. 事業の効果**

- 連続立体交差化
- 踏切除却による交差道路の通過時間短縮などの交通円滑化
- 歩行者、自転車の踏切滞留時間の解消による安全・安心な通行環境の実現
- 路線バスや鉄道の定時性確保による生活利便性向上
- 連続立体交差事業と一体的に進めるまちづくりによる地域の活性化や防災機能の向上
- 駅舎や基盤施設のバリアフリー化による快適性向上

# JR南武線連続立体交差事業

資料2

## 1. これまでの取組み

		平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
		3月		3月		10月 11月		4月			4月 5月
JR南武線連続立体交差事業	川崎市	「川崎再生 フロンティアプラン」 第1期実行計画策定	本市による可能性調査	「請願第128号」 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」	「連続立体交差化の 推進が妥当」	「川崎市南部地域 交通基盤あり方検討 委員会」提言を受理		「JR南武線連続立体 交差事業に関する庁 内検討委員会」を設立	庁内検討委員会による事業化に向けた検討	短中期（10年内） に着手（事業化） を目指す重点施策 に位置付け	総合都市交通 計画の公表
	横浜市		次期連立区間としてJR南武 線尻手駅～武蔵小杉駅間を位 置付け			「横浜市と協議を開始」			横浜市域の立体化に関する協議・調整	川崎市が正式調査（尻 手駅～武蔵小杉駅間）を 行うことについて合意	
	鉄道事業者（JR 東日本）		「連続立体交差化の 早期実現」を採択		JR南武線尻手駅～ 武蔵小杉駅間の連立化 に関する検討に着手	「JR南武線連続 立体交差化」に関す る勉強会」を発足			正式調査・事業化に向けた合意形成	「事業化」に向けた 正式調査の実施につ いて合意	5月 正式調査について 事業協力の回答

## 2. 今後のスケジュール

