

令和3年8月30日

まちづくり委員会資料

JR 南武線連続立体交差事業の検討状況及び
今後の方向性について

建設緑政局

JR南武線連続立体交差事業の検討状況及び今後の方向性について

1 これまでの経緯

【令和3年1月 大規模投資的事業の検討を踏まえた今後の対応について（総務委員会資料）】

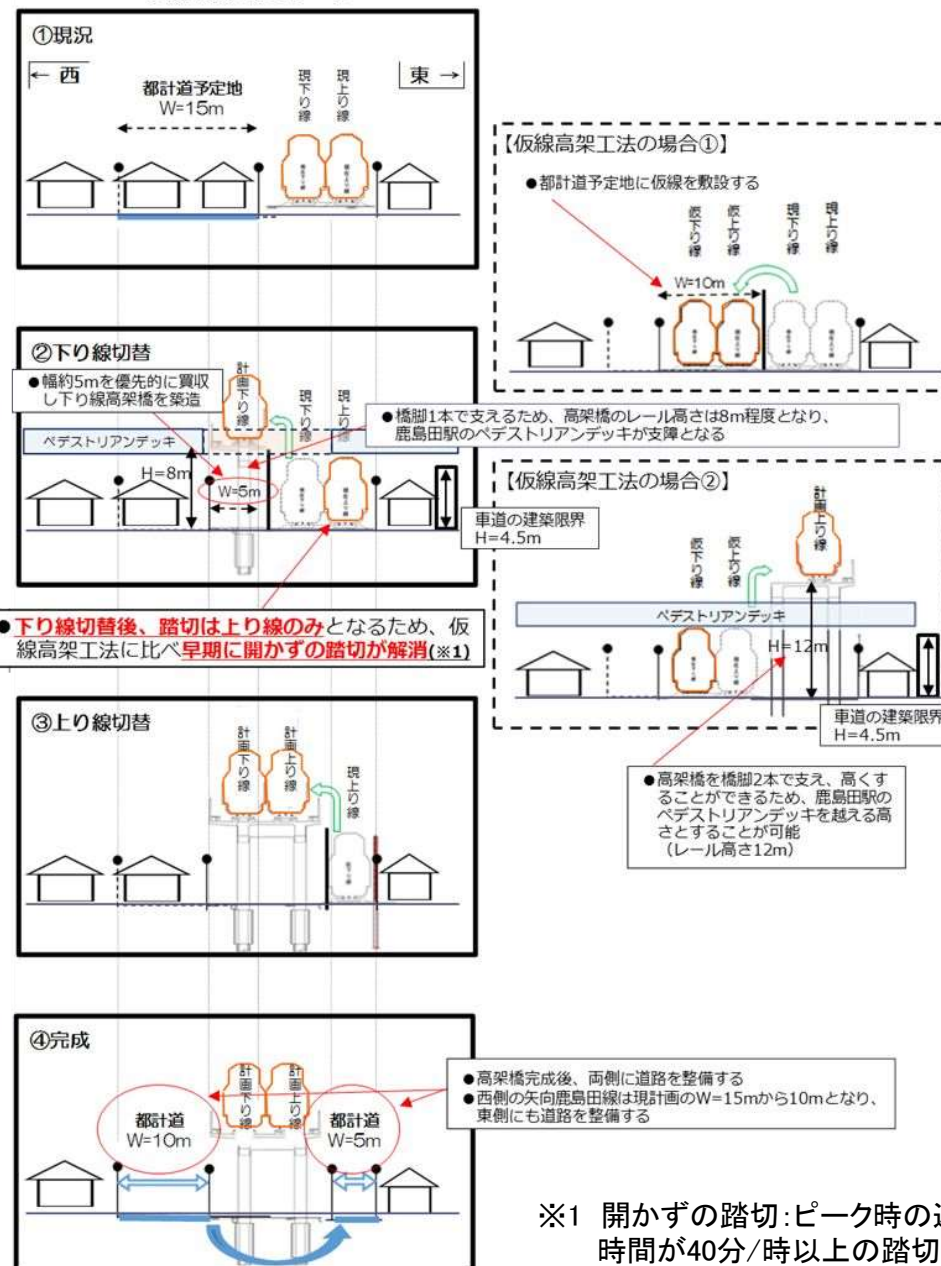
- ・ **令和2年度の都市計画決定を見送り**、必要な検討を実施した上で、**令和3年度に第3期実施計画(素案)等において検討結果を明らかにする。**
- ・ 既存の事業計画にとらわれず、設計や前提条件の見直しを図るなど、**更なる事業費縮減と事業期間短縮に向けた検討**を関係機関と連携して実施する。
- ・ なお、平間駅前踏切等について、早急に実施できる暫定対策を検討する。

【令和3年5月 連続立体交差事業の検討状況について（まちづくり委員会資料）】

- ・ 行財政改革第3期プログラム策定方針に掲げる主な視点を踏まえ、「市民サービスの向上」、「地域課題の解決」など、市民満足度の向上に資する**幅広い改革・改善効果を図ることを検討の目的**とする。
- ・ 更なる事業費縮減と事業期間短縮に向けた検討として、「**別線高架工法**」を前提に検討を行う。

今回、上記経緯を踏まえた検討状況及び今後の方向性について報告する

「参考」仮線高架工法（現計画）と別線高架工法との違い
「別線高架工法イメージ」



2 社会変容に関する調査結果

社会変容に関する調査結果を以下に示す。

(1) 調査結果

○ 自動車交通量の調査

- ・ **各踏切の自動車交通量** : 平間駅前踏切、向河原駅前踏切 → **コロナ前とほぼ変わらず**
塚越踏切、鹿島田踏切 → **6～8割程度に減少**
- ・ **県内全体の自動車交通量** : 平日99%、休日96%と**コロナ前と変わらない**
(令和3年2月26日神奈川県移動性向上委員会資料より)

○ 歩行者交通量の調査

- ・ **各踏切の歩行者交通量** : 鹿島田踏切、向河原駅前踏切 → **5～6割程度に減少**
塚越踏切、平間駅前踏切 → **7～8割程度に減少**

○ 鉄道利用者の状況把握

- ・ 国土交通省が公表している**首都圏の近距離鉄道利用者数**は**コロナ前の7割程度**で推移している。

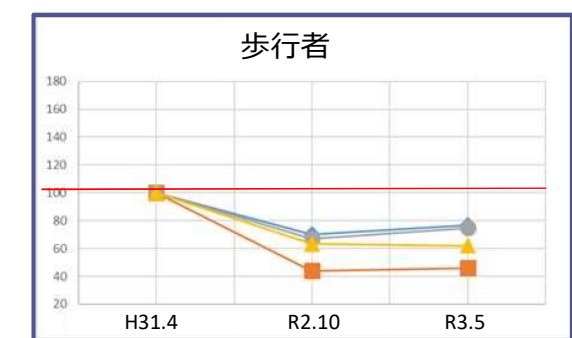
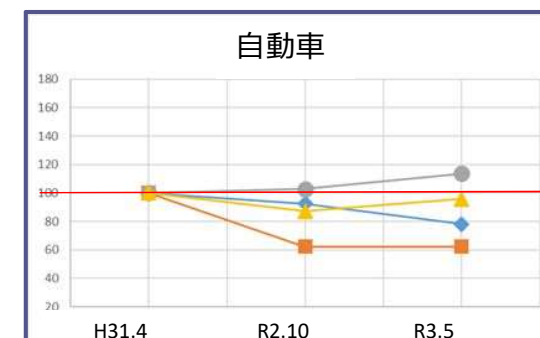
○ 沿線企業に対するテレワークの実施状況調査

- ・ 一部の沿線企業にヒアリングを実施しているが、新型コロナウイルス感染症の影響が拡大しているため、状況を見ながら引き続き調査を実施する。

○ 市民ニーズの把握

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響拡大以降も自動車や自転車交通量の多い「鹿島田踏切」や約700名の児童の通学路となっている「向河原駅前踏切」などの**開かずの踏切の除却に対する市議会や学区町内会連合会や中原区町内会連絡協議会等からの要望は変わらない。**

「参考」各踏切の自動車・歩行者交通量 調査結果



◆ 塚越 —■— 鹿島田 —●— 平間駅前 —▲— 向河原駅前

各踏切のコロナ前(H31.4)の交通量を100としている

交通量は朝のピーク時間帯(塚越、鹿島田:7時半～9時、平間駅前、向河原駅前:7時～10時)

(2) 考察

- ・ **鉄道利用者や踏切の歩行者交通量は**、新型コロナウイルス感染症の影響がみられる前に比べ、**現時点では減少しているものの**、一方で、**自動車交通量はあまり変化がない。**
- ・ JR東日本は**新型コロナウイルス感染症の収束後は**、**鉄道利用者は9割程度まで徐々に回復する**との見通しを公表している。
- ・ **歩行者や自動車の交通量は**、**長期的な人口減少や超高齢社会の到来を見据えると、減少傾向となることが想定**され、また、インターネット・スマートフォンの普及、グローバル化の進展等や、新型コロナウイルス感染症の流行を契機とした働き方や住まい方の多様化が加速していることなどを踏まえ、引き続き、歩行者や自動車の交通量について**注視し状況把握に努める**ことが必要。
- ・ 複数の踏切を一挙に除却することにより、**地域の安全性の向上、都市内交通の円滑化や分断された市街地の一体化による地域の活性化**が図られる**JR南武線連続立体交差事業の必要性は変わらない。**

JR南武線連続立体交差事業の検討状況及び今後の方向性について

3 事業費と事業期間の検討結果

事業費と事業期間の検討として、現計画の精査・深度化を行い、更なる事業費縮減と事業期間短縮に向けた検討を行った。結果を以下に示す。

(1) 現計画の精査・深度化

① 仮線高架工法（現計画）

- 算出時期：平成27年度
- 総事業費：約1,479億円
- 平成27年度に事業調査を行い算出した事業費で、これまで概算事業費として公表してきたもの。

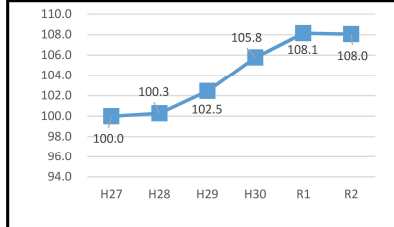
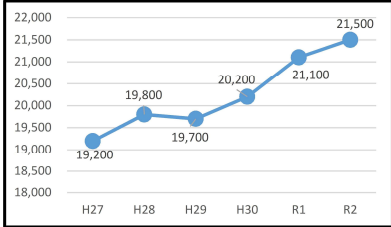
② 仮線高架工法（精査・深度化）

- 算出時期：令和2年度
- 総事業費：約1,601億円
- 平成30年度からJR東日本に委託し概略設計を実施
- 検討条件：京浜急行大師線1期①区間における事業費の増額や事業期間の延伸等の原因を踏まえ、また、測量や地質調査等を行うことで現地の状況をしっかりと把握し、**物価高騰による労務費や材料費の単価の更新や新たに判明したガントリーや向河原変電所移転のための工事費等も加え、事業費を再算出**

【主な変更理由】

- 労務、材料費の高騰
約70億円
- 概略設計において判明したガントリーや向河原変電所移転の工事費
約50億円 ほか

(参考) 普通作業員労務費（円/人日） 建設工事費デフレーター（※）



(※) 平成27年度の建設工事費を100とした場合の各年度の工事費の物価指数

- 事業期間：約21年（用地取得6年目から着工する場合）
- 開かずの踏切解消：鉄道工事に着手してから11年目

(2) 更なる事業費縮減と事業期間短縮に向けた検討

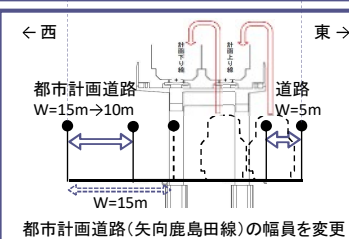
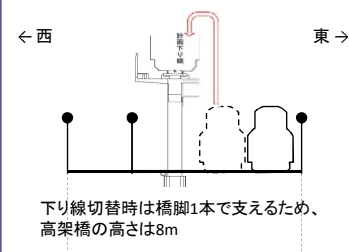
③ 仮線高架工法（高架橋高さ見直し）

- 算出時期：令和3年度
- 総事業費：約1,551億円
- 事業期間：約21年（用地取得6年目から着工する場合）（②と同じ）
- 開かずの踏切解消：鉄道工事に着手してから11年目
- 検討条件：高架橋の高さを約12mから約8mに見直す。
そのため鹿島田駅のペデストリアンデッキが支障
鹿島田駅の改札口は1階



ガントリー・向河原変電所

<別線高架工法イメージ>



④ 別線高架工法（工法を変更）

- 算出時期：令和3年度
- 総事業費：約1,387億円
- 事業期間：約16年（用地取得6年目から着工する場合）
- 開かずの踏切解消：鉄道工事に着手してから5年目
- 検討条件：直接高架橋に切替えるため**現線の西側に高架橋を築造**
構造上などの制約から**高架橋の高さは約8m**
都市計画道路（矢向鹿島田線）の都市計画変更を要する。
鹿島田駅のペデストリアンデッキが支障
鹿島田駅の改札口は1階

(3) 検討結果のまとめ

(1) (2) で算出した事業費及び事業期間を下表に示す。

○ 事業費・事業期間の比較

	(1)現計画の精査・深度化		(2)更なる事業費縮減と事業期間短縮に向けた検討	
	①仮線高架工法 (現計画)	②仮線高架工法 (精査・深度化)	③仮線高架工法 (高架橋高さ見直し)	④別線高架工法 (工法を変更)
算出時期	平成27年度	令和2年度	令和3年度	令和3年度
総事業費	約1,479億円	約1,601億円	約1,551億円 ^{※2} ^{※3}	約1,387億円 ^{※2}
②との差額	▲122億円	—	▲50億円	▲214億円
開かずの踏切解消	鉄道工事に着手してから 11年目	鉄道工事に着手してから 11年目	鉄道工事に着手してから 11年目	鉄道工事に着手してから 5年目
事業期間	未算出	約21年	約21年	約16年

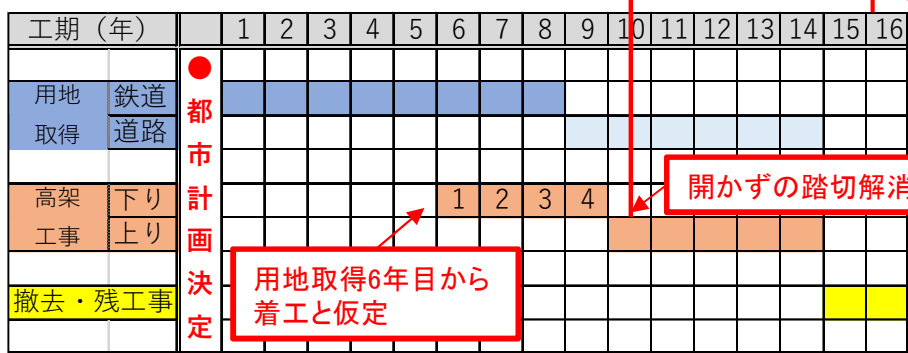
※2 鹿島田駅のペデストリアンデッキの改修費用は含まず
※3 JR東日本から提供された資料を基に本市が算出

○ 工程表

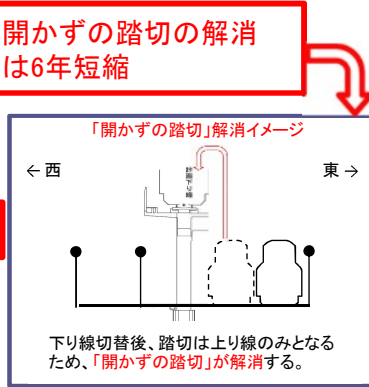
【仮線高架工法】



【別線高架工法】



※4 仮線高架工法、別線高架工法とも都市計画決定の手続きに必要な期間は含まず



(4) 考察

- 別線高架工法は、仮線高架工法と比べ、仮線路を敷設せず、直接高架橋に切替えるため、仮線路が不要となり「**事業費の縮減**」が図られることとあわせて、「**事業期間の短縮**」が図られることで、「**開かずの踏切の解消**」や「**立体交差化による踏切の除却**」などの事業効果の早期発現が可能である。
- 都市計画道路（矢向鹿島田線）の都市計画変更や鹿島田駅のペデストリアンデッキの形状変更の検討が必要

JR南武線連続立体交差事業の検討状況及び今後の方向性について

4 平間駅前踏切等の暫定対策

平間駅前踏切等の暫定対策の検討内容を以下に示す。

(1) 検討内容

○ 平間駅前踏切

- 令和3年2月にJR東日本が「賢い踏切」を導入した。導入前後の比較を下表に示す。
(7時半～9時 川崎市調査)

	ピーク時 遮断時間	最長遮断時間	下り線1本当り の遮断時間	踏切遮断中の 横断者数
導入前	53分/時	12分	1分55秒	270人
平成31年4月23日				
導入後	47分/時	4分	1分28秒	7人
令和3年5月11日				

- ピーク時遮断時間が53分/時から47分/時に6分減少するとともに、最長遮断時間は12分から4分に減少し、踏切遮断中の横断者数が270人から7人に減少した。
- しかしながら、導入後も「開かずの踏切」であることは変わらないため、更なる暫定対策として、①両側改札化、②踏切拡幅、③立体横断施設における事業費や工期、効果の比較検討を行うとともに、今後の取組方針としてまとめる。

○ その他の踏切

- 鹿島田踏切、向河原駅前踏切については、現況調査等を実施するとともに調査結果を踏まえ今後の取組方針をまとめる。



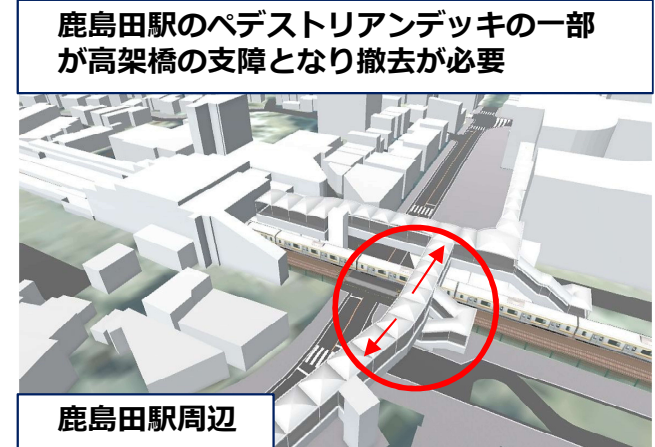
- なお、踏切暫定対策に要する費用は、現在算出中であり、また、対策案によっても費用が異なるため、「3 事業費と事業期間の検討結果」で示した事業費に含まれていない。

(2) 考察

- 平間駅前踏切においては、「賢い踏切」の導入により、安全性の向上が図られたが、「開かずの踏切」であることは変わらないため、引き続き、暫定対策の検討が必要
- その他の踏切においても、現況調査等を踏まえ、暫定対策の検討が必要
- 連続立体交差事業は効果の発現までに時間を要するため、各踏切の状況に応じた効果的な対策の検討が必要

5 別線高架工法による影響

- 構造工法の変更に伴い、鉄道の平面的な位置、高架橋の高さ、道路の幅員や位置付けなど、南武線沿線における影響範囲がこれまでと異なる。
- 構造工法の変更に伴い、高架橋の高さを低くするため、鹿島田駅で鉄道を跨ぎ東西を結んでいるペDESTリアンデッキを撤去する必要が生じる。
- 「鹿島田駅西部地区地区計画」の中で、「歩行者用通路（ペDESTリアンデッキ）の配置により新川崎駅と鹿島田駅間の歩行者ネットワークを形成する」ことに位置付け、まちづくりを進めてきた。



6 今後の検討

- 歩行者や自動車の交通量、鉄道利用者数の変化、沿線企業のテレワークの状況等について引き続き注視し、状況把握に努める。
- 構造工法の変更に伴い、鹿島田駅のペDESTリアンデッキが支障となることから、撤去に伴う動線計画や都市計画上の位置付けなどの諸課題を整理するとともに、工法変更を踏まえた代替案を早急に作成・提示し、協議調整を進めることで、関係機関や関係者の理解を得る。
- 用地取得について、効率的に行うための民間活用の検討やその他の課題を整理する。
- 平間駅前踏切等については、引き続き、暫定対策を検討し、今後の取組方針をまとめる。
- その他、関係局と連携を図りながら、本市の長期的な行財政運営の見通しや収支フレームに基づくスケジュールなどを整理する。
- これらの課題について整理・検討を行い、第3期実施計画素案の公表に合わせて検討結果を示すとともに、連立事業の構造工法変更の内容や影響範囲、課題などについて、素案の公表後、速やかに地域勉強会などを実施し、関係機関や関係者の理解を得る。
- また、連立事業の構造工法変更に伴う、都市計画上の考え方の整理を行うとともに、関係機関や関係者へ理解を得た上で、沿線のまちづくりの考え方を関係局と連携しながら整理し、連立事業と整合を図れるよう、適切に土地利用誘導を行う。

7 まとめ

「社会変容を見据えた状況把握・分析」や「鹿島田駅のペDESTリアンデッキが支障となるなど市民生活へ影響を及ぼす課題への対応」など、引き続き必要な検討事項が残るものの、これまでの検討により、連立事業の推進による「市民サービスの向上」、「地域課題の解決」など、市民満足度の向上に資する改革・改善効果が見込まれることが確認できた。

【今後の方向性】

「別線高架工法」による事業推進に向け、JR東日本と連携し、国などの関係機関との調整を進める。