

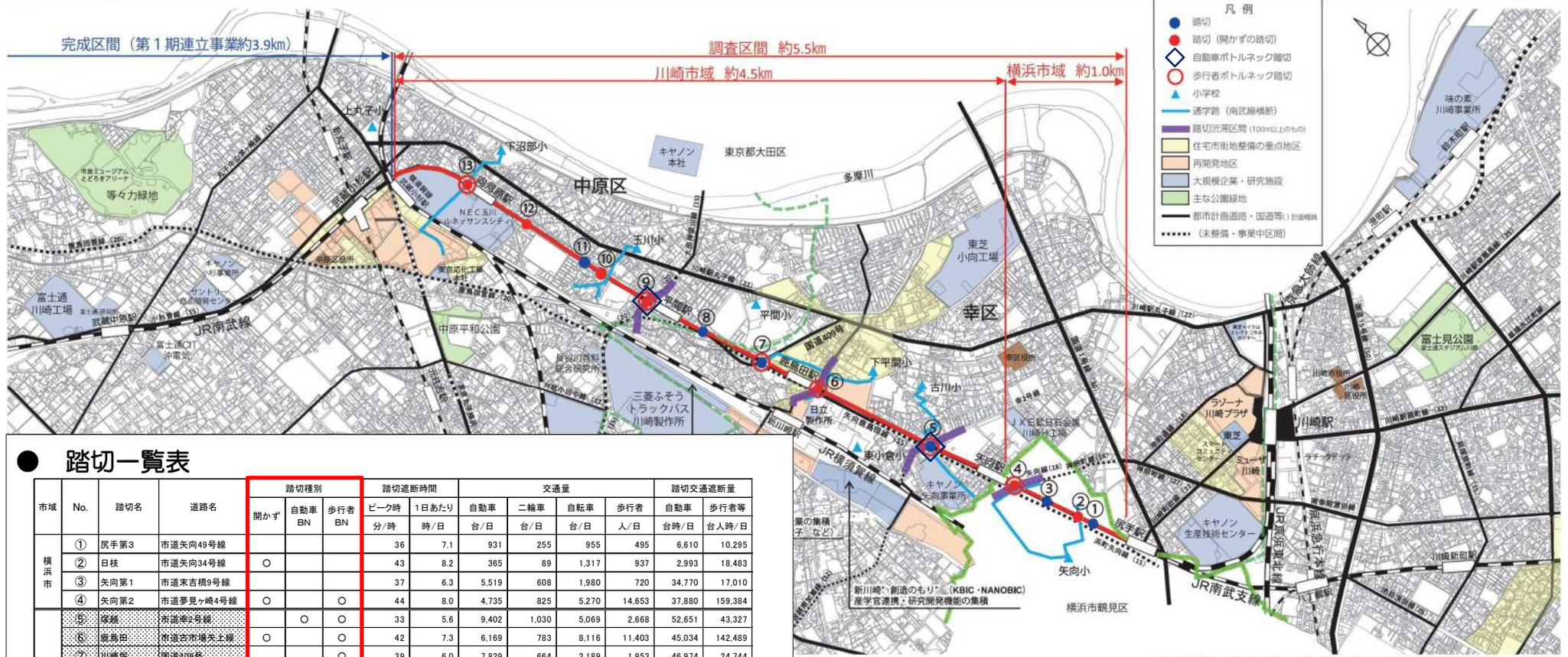
平成29年11月16日

まちづくり委員会資料

J R南武線連続立体交差事業について

建設緑政局

JR南武線 連続立体交差事業区域図



- 凡例
- 踏切
 - 踏切 (開かずの踏切)
 - ◇ 自動車ボトルネック踏切
 - 歩行者ボトルネック踏切
 - ▲ 小学校
 - 通学路 (南武線横断)
 - 踏切渋滞区間 (100m以上のもの)
 - 住宅市街地整備の重点地区
 - 再開発地区
 - 大規模企業・研究施設
 - 主な公園緑地
 - 都市計画道路・国道等()計画路線
 - (未整備・事業中区間)

踏切一覧表

市域	No.	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 分/時	1日あたり 時/日	自動車 台/日	二輪車 台/日	自転車 台/日	歩行者 人/日	自動車 台時/日	歩行者等 台人時/日	
横浜市	①	尻手第3	市道矢向49号線				36	7.1	931	255	955	495	6,610	10,295	
	②	日枝	市道矢向34号線	○			43	8.2	365	89	1,317	937	2,993	18,483	
	③	矢向第1	市道末吉橋9号線				37	6.3	5,519	608	1,980	720	34,770	17,010	
	④	矢向第2	市道夢見ヶ崎4号線	○		○	44	8.0	4,735	825	5,270	14,653	37,880	159,384	
川崎市	⑤	藤巻	市道栄2号線		○	○	33	5.6	9,402	1,030	5,069	2,668	52,651	43,327	
	⑥	鹿島田	市道宮市場栄上線	○		○	42	7.3	6,169	783	8,116	11,403	45,034	142,489	
	⑦	川崎橋	市道408号線			○	39	6.0	7,829	664	2,189	1,953	46,974	24,744	
	⑧	平間	市道田尻町12号線				39	5.9	564	202	2,104	1,493	3,328	21,222	
	⑨	平間駅前	市道大田神奈川	○	○	○	40	7.9	6,588	993	2,460	7,765	52,045	80,778	
	⑩	中丸子第1	市道中丸子97号線	○			42	6.9	0	0	778	1,168	0	13,427	
	⑪	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	
	⑫	中丸子第3	市道中丸子90号線	○			41	7.0	1,476	167	1,272	972	10,332	15,708	
	⑬	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	

踏切道改良促進法に基づき指定踏切 (出典:平成26年秋 調査結果)

- ※ **踏切道改良促進法の改正点**
踏切道改良促進法に基づき指定を受けた踏切は、平成32年までに踏切の改良を実施するか、改善方法を定めた計画書を国に提出することを法で義務付けられている
- ※ **開かずの踏切**
ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切
- ※ **自動車ボトルネック(BN)踏切**
1日の踏切自動車交通遮断量が5万台以上の踏切
- ※ **歩行者ボトルネック(BN)踏切**
1日の踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の合計が5万台以上、かつ、1日の踏切歩行者等交通遮断量が2万台以上の踏切

JR南武線 概要

延長: 35.5km (支線を除く)
 駅数: 26駅
 ピーク混雑率: 188% (武蔵中原～武蔵小杉)
 (全国ワースト5位) ※平成28年度
 運行本数
 ○平日
 朝: 2～4分間隔
 日中: 1時間あたり8本 (各駅停車6本、快速2本)
 夕方: 4～5分間隔
 ○土曜・休日
 朝: 5～6分間隔
 日中: 1時間あたり9本 (各駅停車6本、快速3本)
 夕方: 7～8分間隔

【各駅の乗車人員 平成28年度】

(単位: 人)

駅名	乗車人員
川崎	209,480
尻手	14,242
矢向	18,134
鹿島田	18,670
平間	14,344
向河原	12,576
武蔵小杉	128,079

1 構造工法の比較検討について

これまで、次の通り3種類の構造工法の比較を行っており、説明会などでは下段に示すメリットから、「(1)の仮線高架」が当該検討区間で総合的に優位であると市の考えを示しました

<p>(1) 仮線高架 概算事業費：約1,185億円</p> <p>現在運行している線路を一時的に仮線路に切替え、空いた線路敷きに高架構造物を建設する工法</p> <p>①下り線 ②上り線 仮線路を敷設し、現在の線路から仮線路に下り線から切替える (多摩川側)</p> <p>③ 現在の線路(上り線)跡地に高架構造物を建設し、仮線路(上り線)を高架線路に切替え、さらに、仮線路(上り線)跡地に高架構造物を建設する</p> <p>④ 仮線路(下り線)を高架線路に切替え、仮線路跡地に道路整備を行う</p>	<p>(2) 仮線高架+直上高架(一部区間で採用) 概算事業費：約1,320億円</p> <p>計画区間のうち、約2.7キロメートルを仮線高架で整備し、残りの約1.5キロメートルを直上高架で整備する</p> <p>直上高架は、現在運行している線路上空に、電車の運行を継続しながら、高架構造物を建設する工法</p> <p>現在の線路で運行をしながら高架構造物の建設をする 現在線を高架線に切替え、撤去する</p> <p>直上高架採用区間(約1.5キロメートル)</p>	<p>(3) 地下直下 概算事業費：約2,000億円</p> <p>現在運行している線路直下に、電車の運行を継続しながら、地下構造物(トンネル)を建設する工法</p> <p>計画区間のうち、地上部へのすり付け区間約1.2キロメートルを開削工法で整備し、残りの区間、約3.0キロメートルをシールド工法で整備する</p> <p>除却できない踏切 尻手駅</p> <p>：交差道路 ：残る踏切・通行できない道路</p> <p>シールド工法(約3.0キロメートル) 現在運行中の線路</p> <p>開削工法 現在運行中の線路</p>
---	---	--

● 仮線高架のメリット

①概算事業費を比較すると最も安価

※ 仮線高架：約1,185億円、仮線高架+直上高架：約1.1倍、地下直下：約1.7倍(いずれの工法の場合も川崎市域完結、関連道路事業費は含まない)

②横浜市域も含め事業化する場合、尻手駅から武蔵小杉駅間にある踏切13箇所すべて除却できる

※ 地下直下では、横浜市域の踏切2箇所が除却できない。このことで横浜市からの事業協力が得にくくなることが想定される

③移転が必要な建物軒数が最も少ないため沿線住民に与える影響が最も小さい

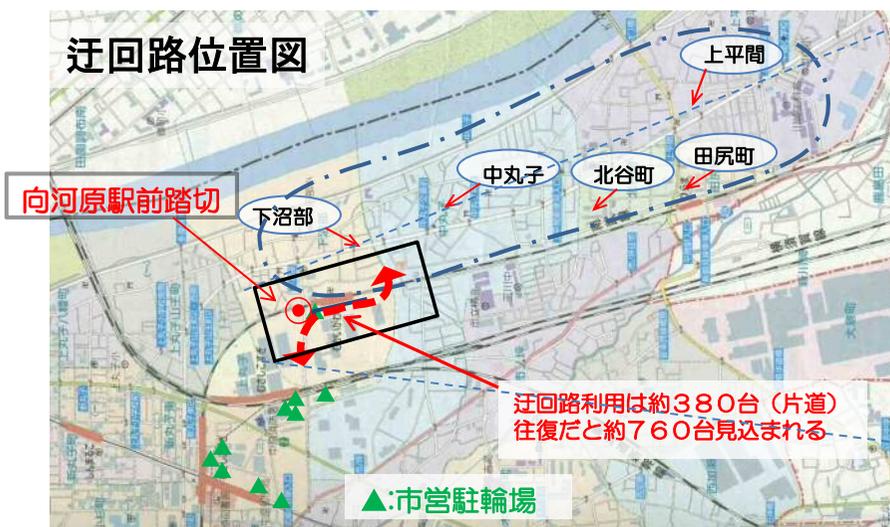
※ 仮線高架では線路の片側のみ買収でよいが、直上高架、地下直下の開削工法区間では買収が線路の両側で必要になる

④「高架構造物」は「地下構造物」よりメンテナンスが容易



- 1 迂回路(自転車・歩行者用道路) 整備概要
- 延長 約280メートル
 - 幅員 4メートル
 - 整備内容 透水性舗装、配水構造物、防犯灯 ほか

迂回路位置図

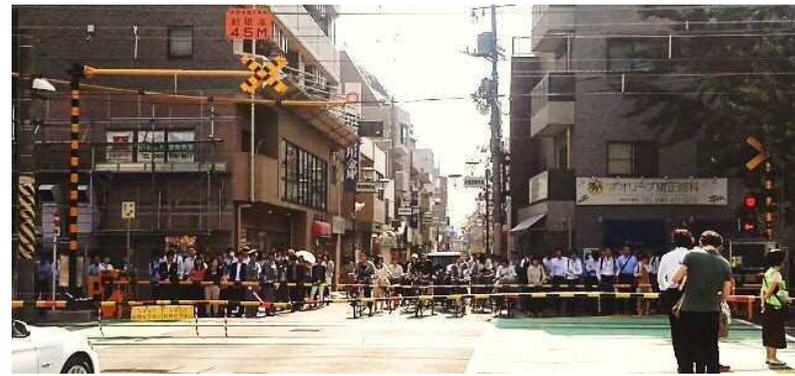


- 2 向河原駅前踏切の現状
- 現状は、「開かずの踏切」、「歩行者ボトルネック踏切」となっている
 - 特に朝ピークの時間帯は、右の写真の通り自転車と歩行者が混在しており、さらに、下沼部小学校の通学路になっているため、約450人の児童が踏切を横断している

踏切名	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	ピーク時 分/時	1日あたり 時/日	自動車 台/日	自転車 台/日	歩行者 人/日	自動車 台時/日	歩行者等 台人時/日
向河原駅前	○		46	7.8	2,635	4,766	15,464	20,553	157,794

※7月 朝ピークの踏切利用者数

時間	自動車 台/時間	二輪 台/時間	自転車 台/時間	歩行者 人/時間
7~8時	109	6	227	1,059
8~9時	64	5	327	1,453
9~10時	153	15	248	712
合計	326	26	802	3,224



至 武蔵小杉 向河原駅前踏切の混雑状況 (平成29年6月16日) 至 川崎 ※NEC側から撮影

- 3 迂回路の整備効果
- 迂回路利用が見込まれるのは、武蔵小杉駅周辺にある市営駐輪場の定期利用者のうち向河原駅前踏切の南東の地域(下沼部、中丸子、北谷町、田尻町、上平間)から来る **自転車約380台(片道)、往復で約760台**
 - 1日に踏切を横断する自転車4,766台のうち約20%の削減効果がある
 - 朝ピーク時(7から10時)に限定すると、踏切を横断する**自転車802台のうち約50%の削減効果**がある

朝ピーク時に踏切を利用する自転車台数が減ることで下沼部小学校の児童を含む踏切を利用する歩行者の安全性の向上や混雑度の改善に寄与する