

(仮称)
相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)
連続立体交差事業

事業説明会

令和元年5月



横浜市道路局建設課 鉄道交差調整担当

説明会の主旨について

相模鉄道本線の西谷駅から二俣川駅の間で検討中である、連続立体交差事業について、都市計画の法令手続に着手する前に、事業概要や整備効果、今後の進め方などを広く市民のみなさまにご説明するものです。

説明会次第

予定時間：午後7時～午後8時30分

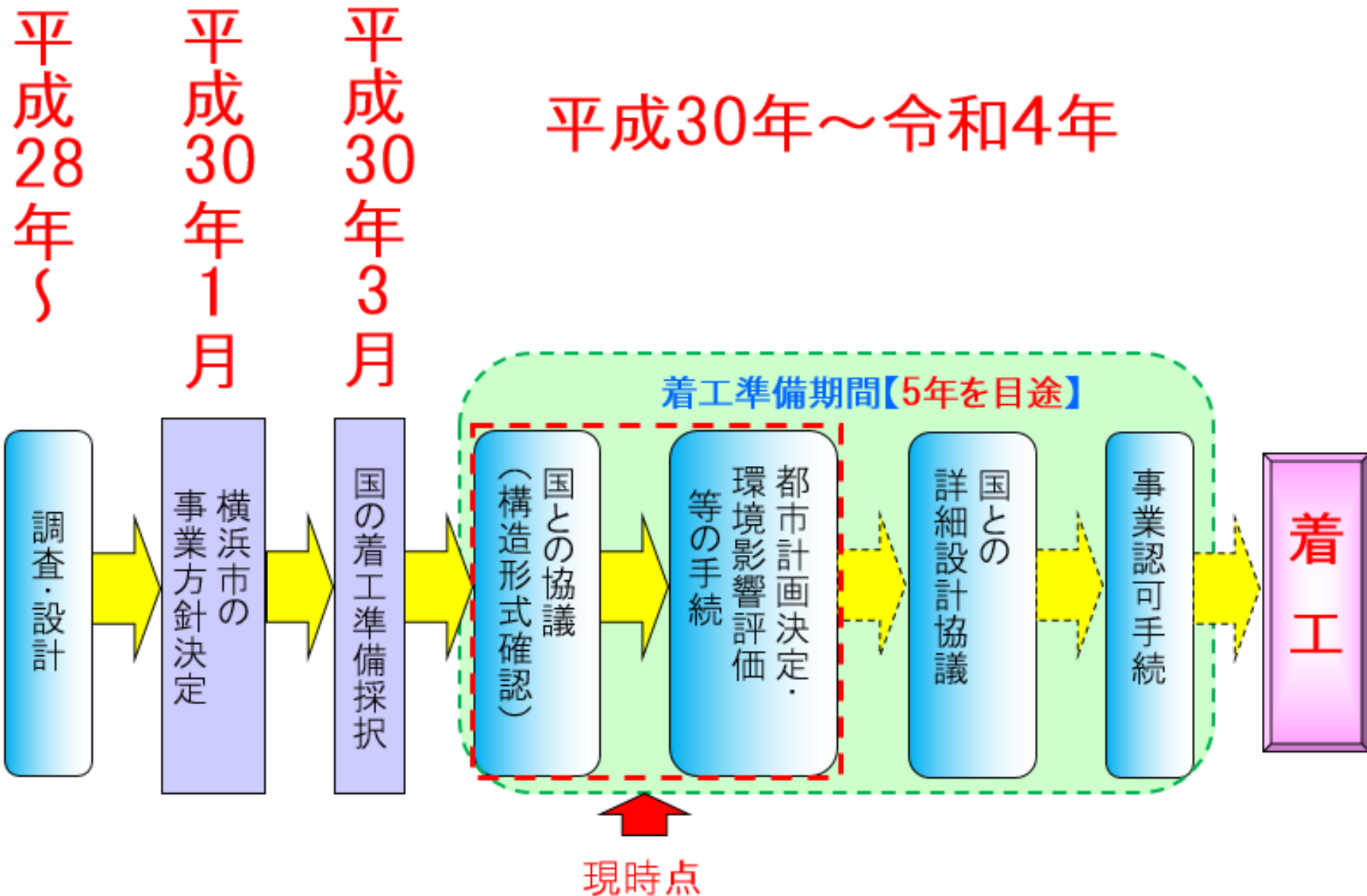
～ 開会 ～

1. 事業者あいさつ及び紹介
2. 事業説明【約30分】
 - (1) 手続の流れ
 - (2) 踏切安全対策
 - (3) 鶴ヶ峰駅付近の検討経緯
 - (4) 計画概要
 - (5) 関連事業
3. 質疑応答【約50分】

～ 閉会 ～

1. 手続の流れ

着工までの流れ



各法令及び条例について

■ 都市計画とは・・・？

都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画

【都市計画法】

■ 環境影響評価とは・・・？

事業計画が環境にどのような影響を及ぼすかについて、
「調査・予測・評価」を行う

【横浜市環境影響評価条例】

手続の主な流れ

都市計画手続

事業説明会

今回

都市計画市素案説明会

都市計画市素案
(公告・縦覧)

公聴会

都市計画案 (公告・縦覧)

都市計画審議会

都市計画決定告示

環境影響評価手続

配慮書 (公告・縦覧)

方法書 (公告・縦覧)

方法書説明会

準備書 (公告・縦覧)

準備書説明会

評価書 (公告・縦覧)

事業認可(令和4年度(2022年度)目標)

2. 踏切安全対策

踏切安全対策

横浜市には158箇所 of 踏切が存在

鉄道沿線では多くの課題が顕在

踏切を原因とする渋滞

消防、救急活動への
影響

バスの定時運行への
影響

踏切事故による
鉄道遅延

狭小な歩行者空間

通学路への影響

鉄道の速達性の低下

まちの分断による線路
を挟む移動への影響

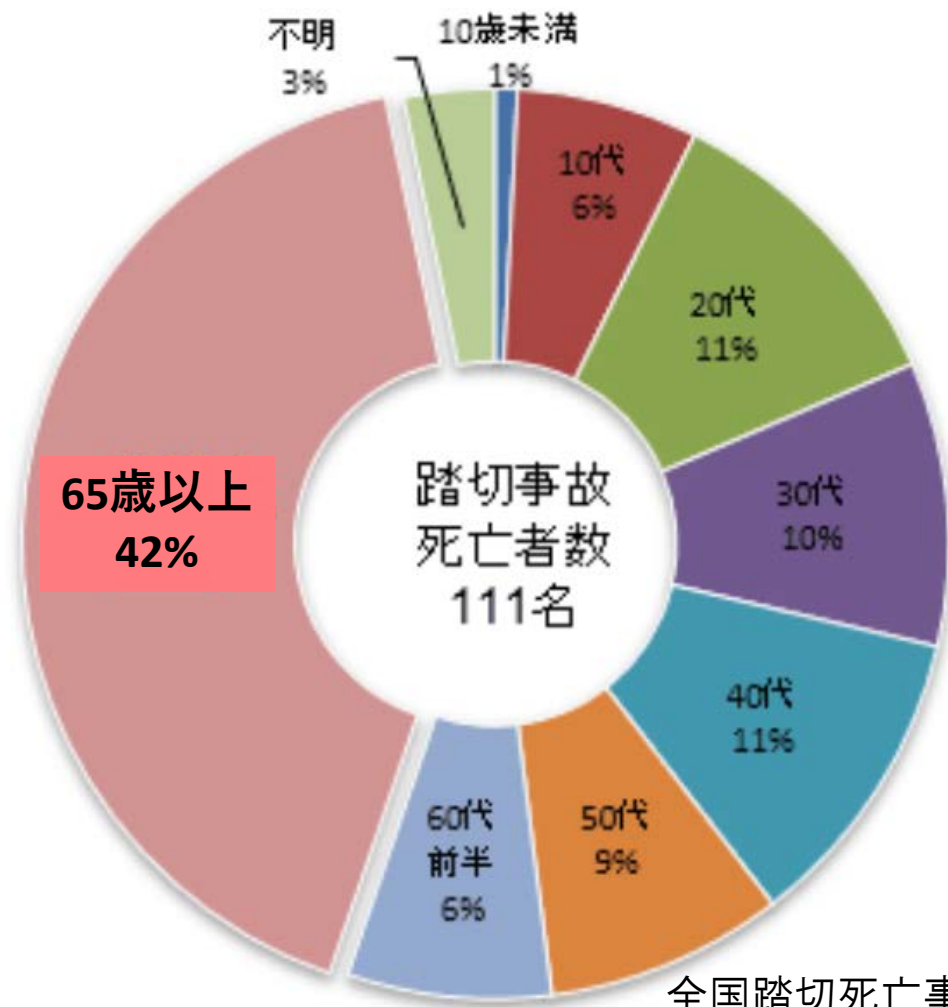
踏切延長の長さによる
高齢者等への負担

課題解決のためには・・・

踏切安全対策が必要！！

踏切安全対策

平成29年度の死亡者数111人のうち、約4割が65歳以上。
踏切事故は約1日に1件、約3日に1人が死亡するペースで発生しています。



全国踏切死亡事故の年齢別割合(H29年度)

踏切対策の種類

単独立体交差化

連続立体交差化

立体横断施設の整備

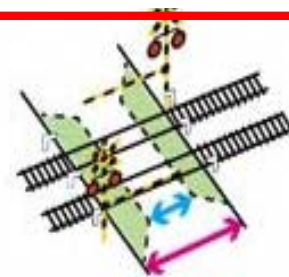
自由通路の整備

踏切拡幅、カラー舗装

ポラード※の設置
による交通転換

※ポラード:自動車等の侵入を
防ぐための杭

駐輪場、駅前広場の整備



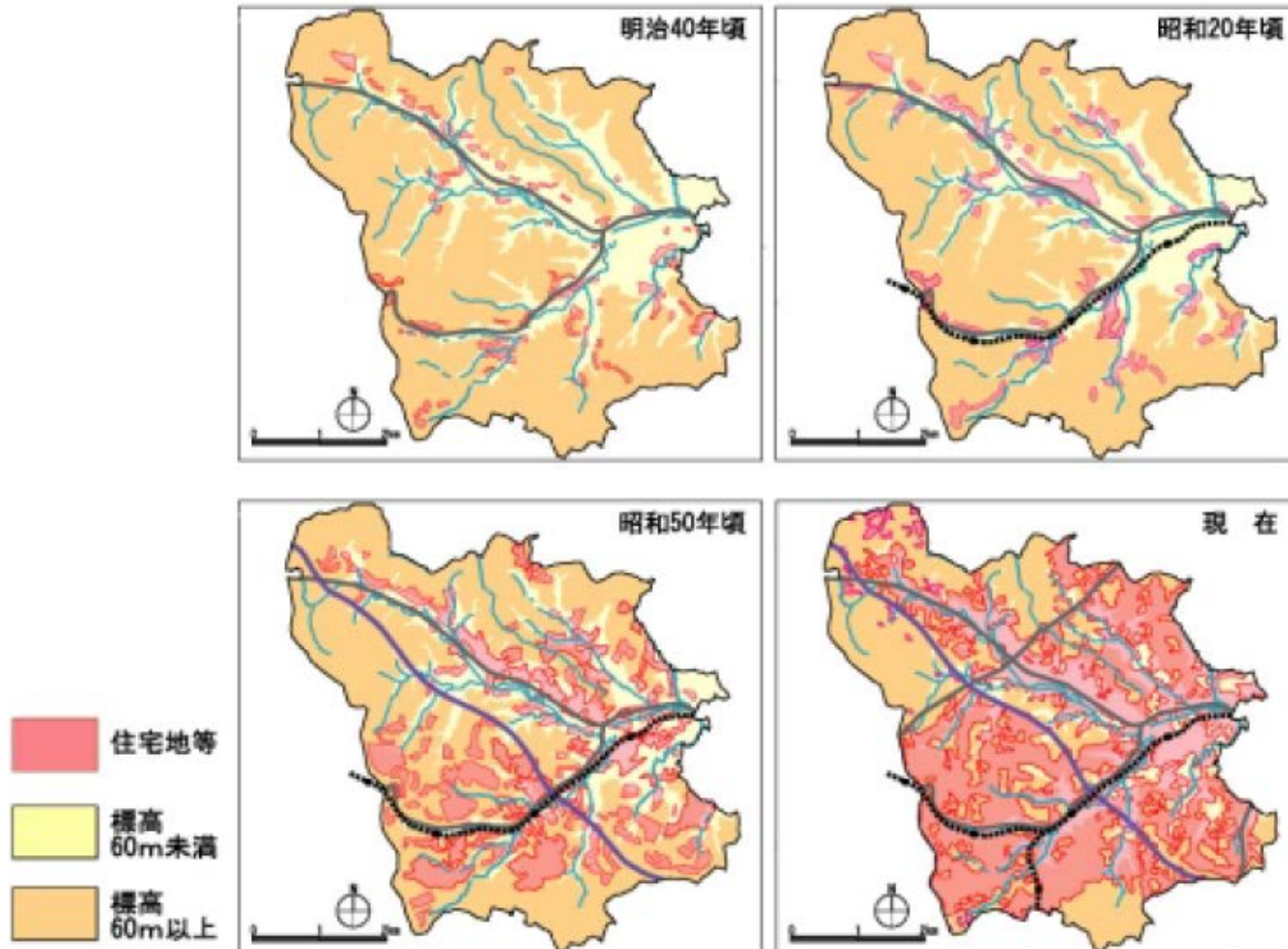
踏切対策の種類



3. 鶴ヶ峰駅付近の検討経緯

旭区の状況

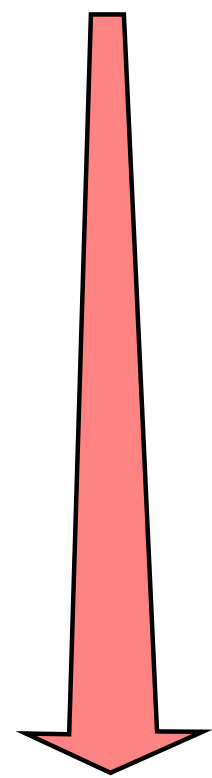
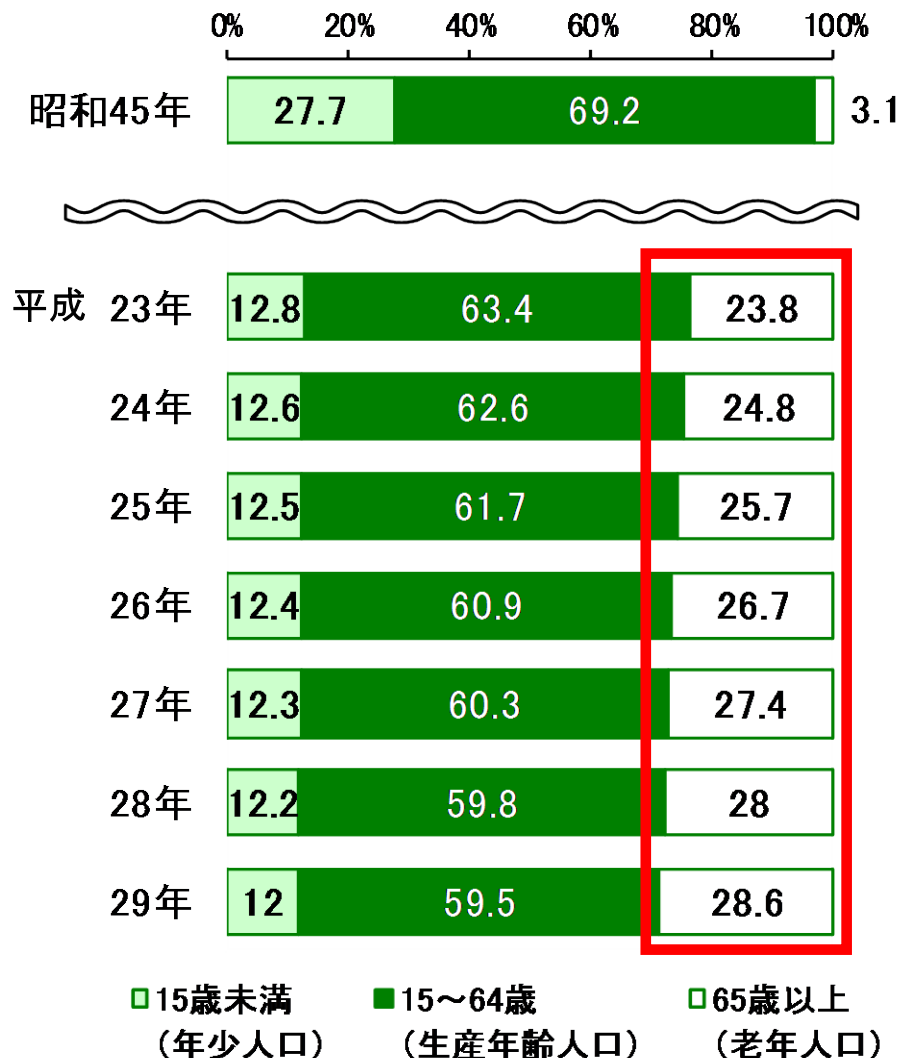
旭区は開発が進んだ地域であるため、大部分が宅地となっている



旭区の状況

旭区の人口比率は、65歳以上の高齢者の人口比率が年々高くなっている

■年齢3区分別人口構成比の推移

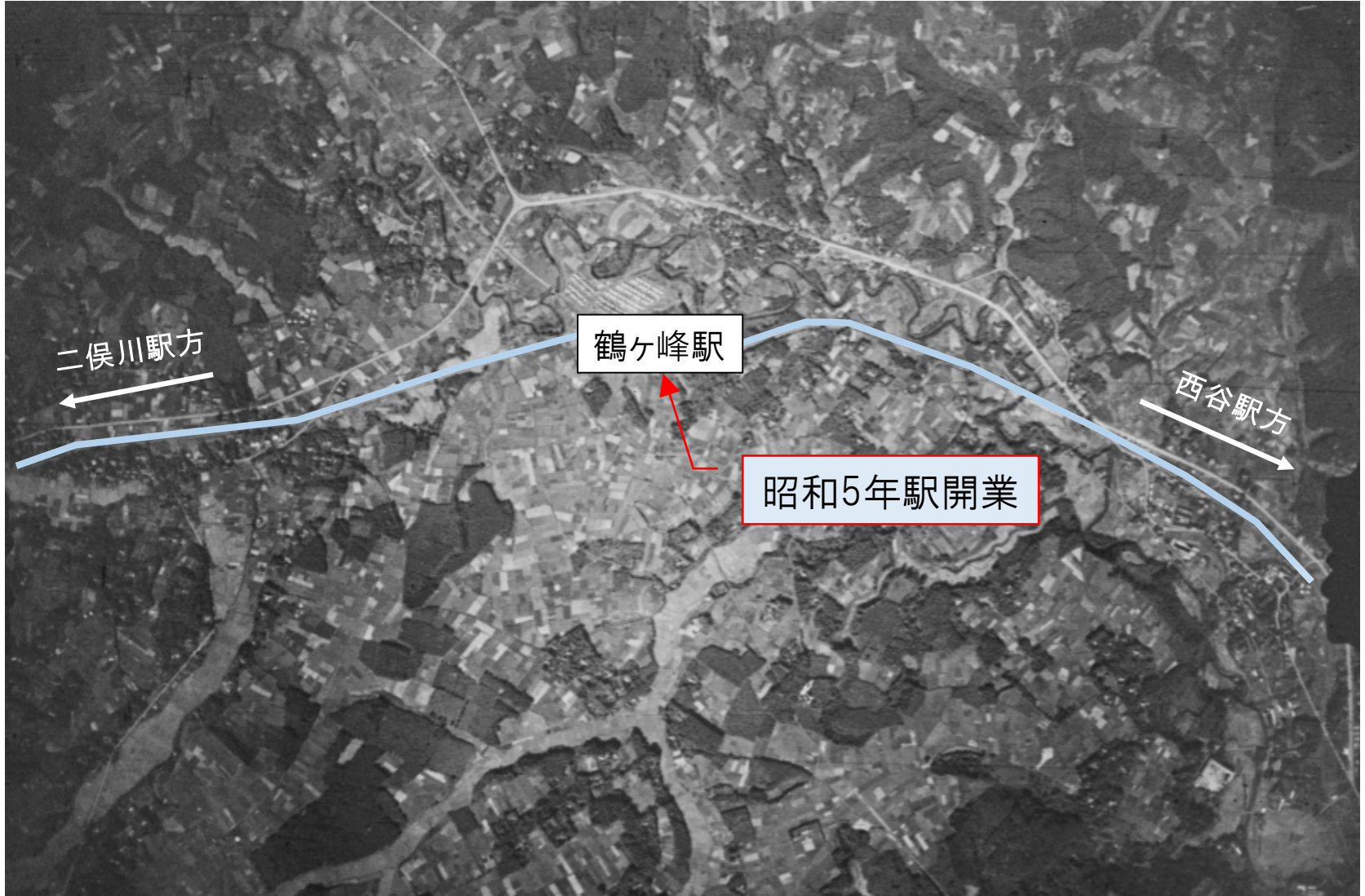


18区の中で
高齢者が一番多い

出典: 横浜市各区分年齢別男女別人口
※国勢調査(S45)、横浜市人口ニュース(H29)
※各年9月30日現在(S45のみ10月1日)

旭区の状況（沿線地域の移り変わり）

■昭和19年(1944年)

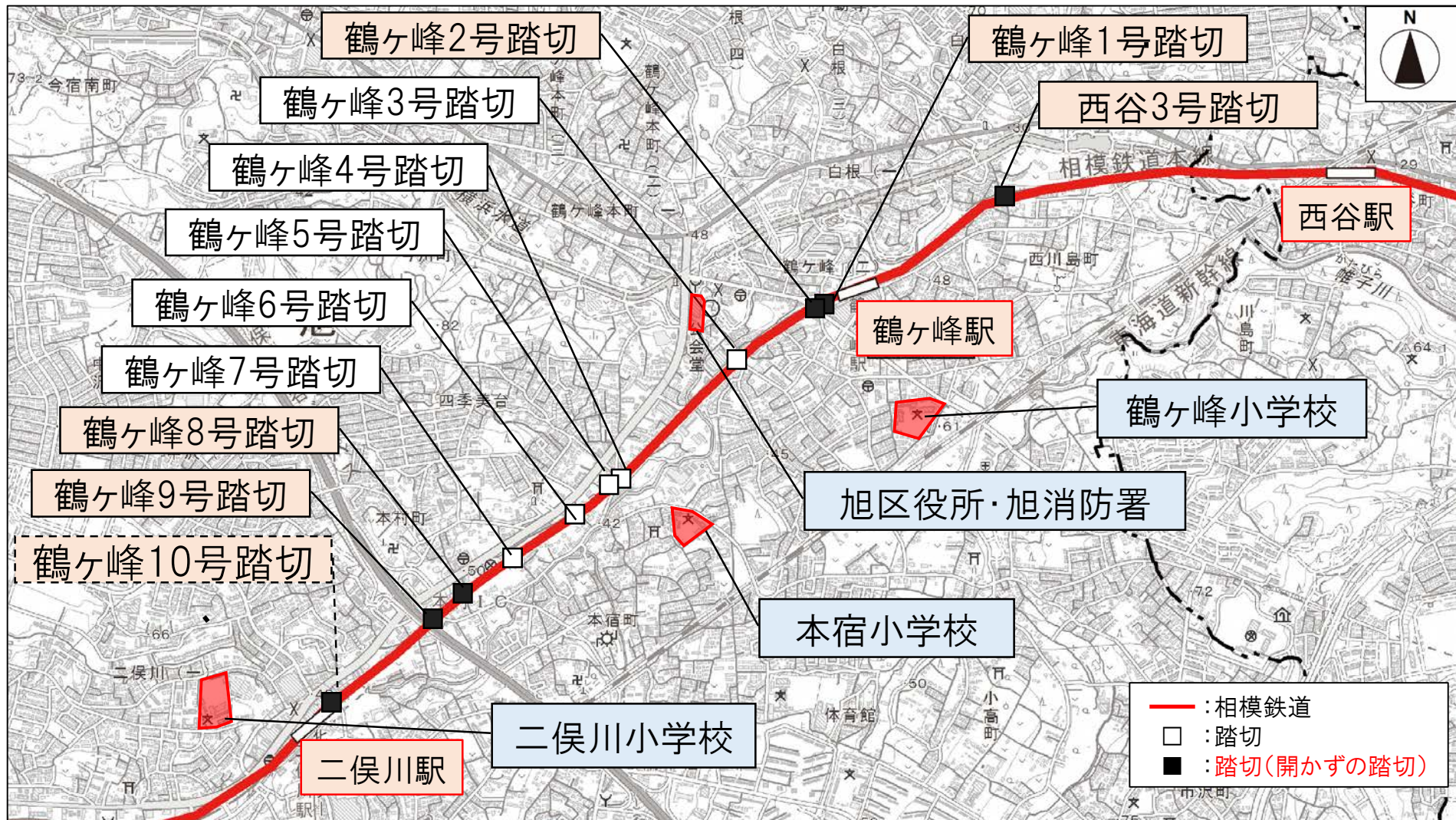


旭区の状況（沿線地域の歴史）

■平成19年(2007年)



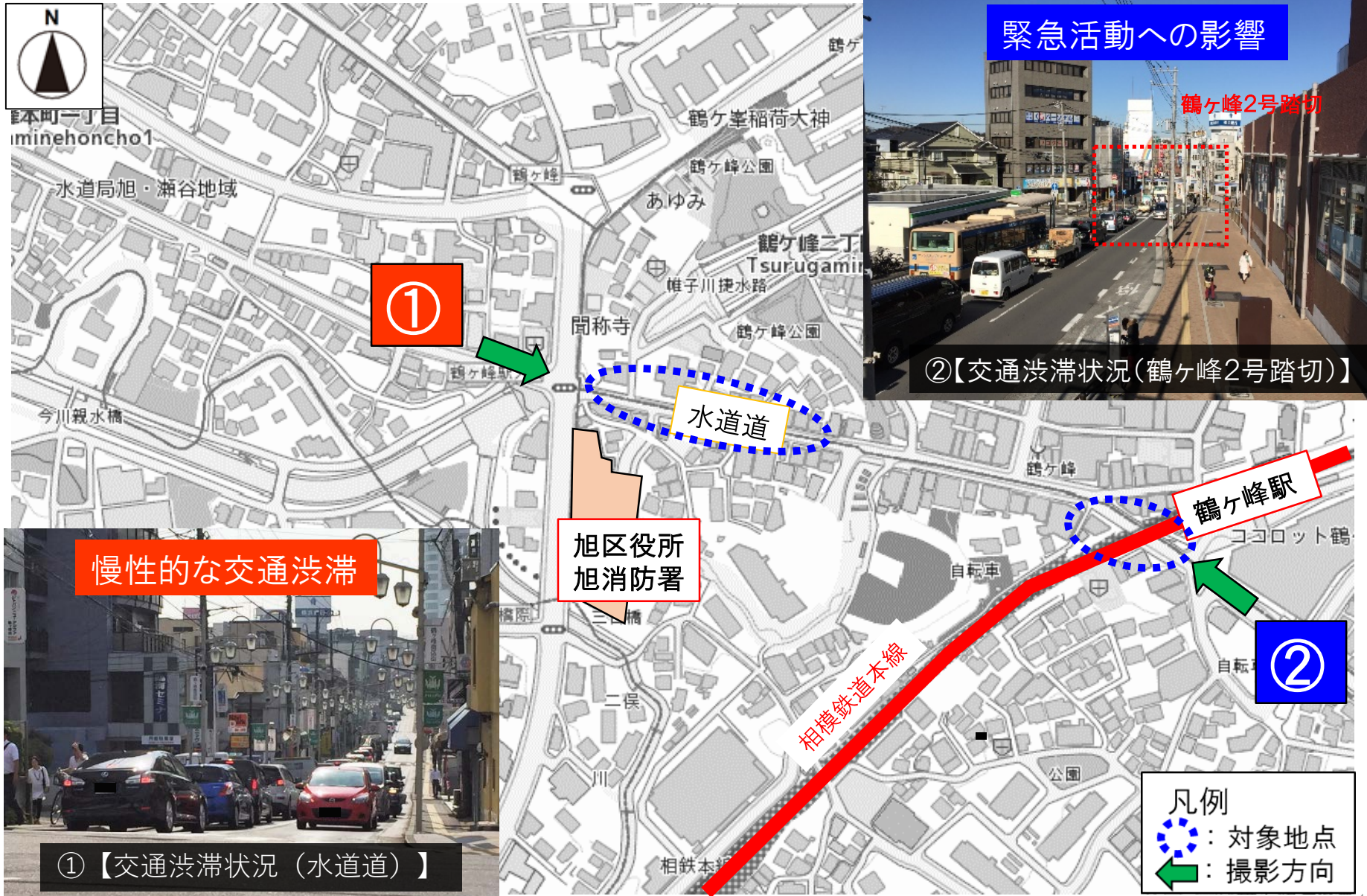
踏切の状況



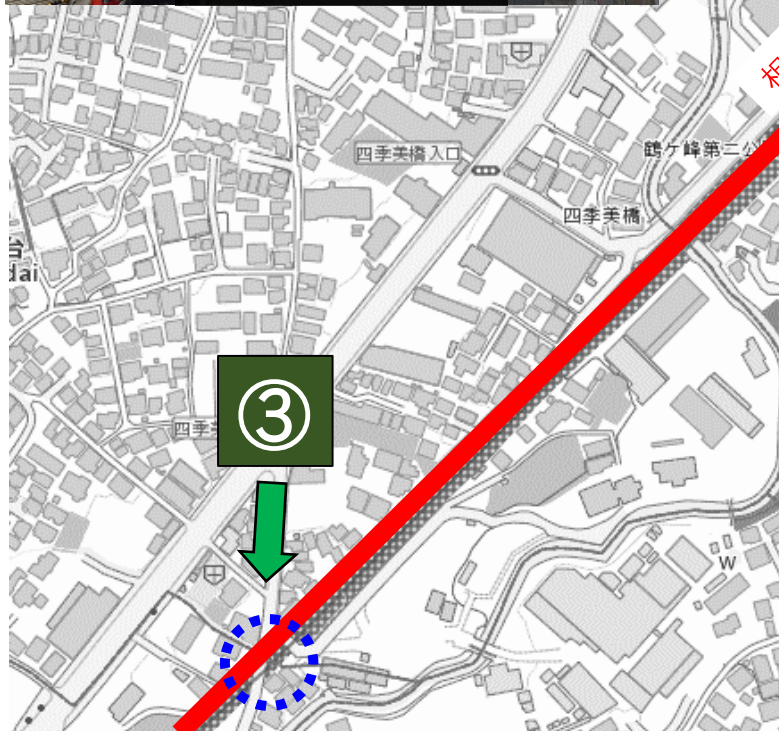
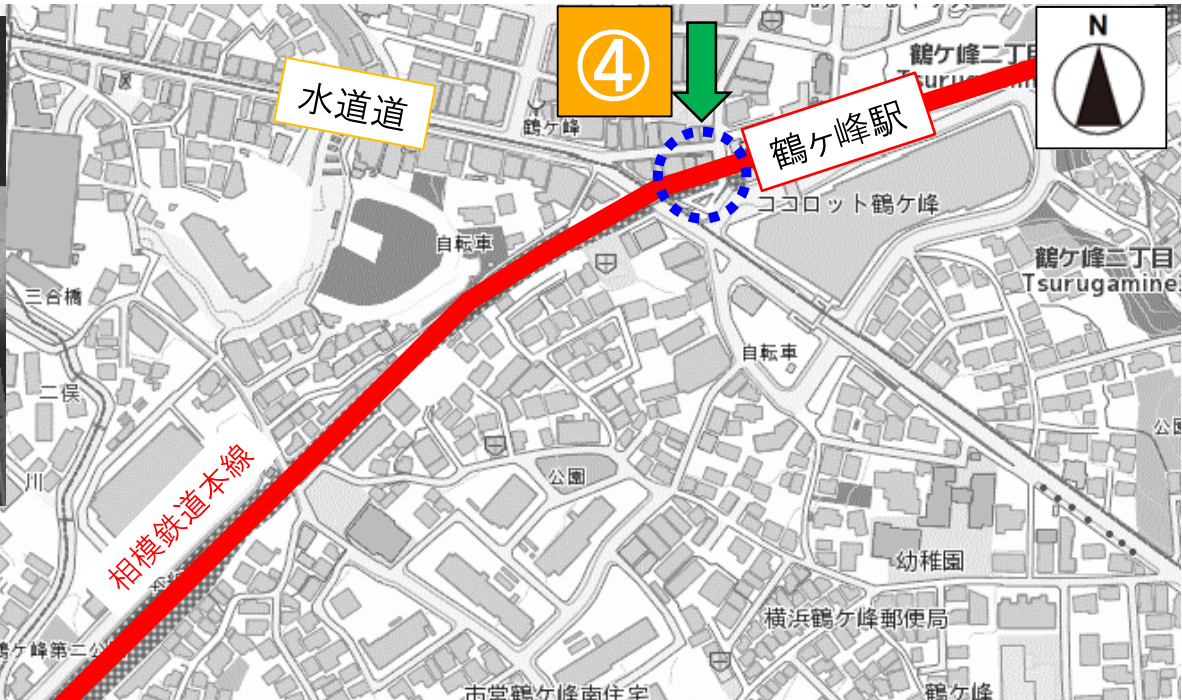
※開かずの踏切とは・・・

ピーク1時間あたり40分以上遮断している踏切

鶴ヶ峰駅周辺の状況（課題）



鶴ヶ峰駅周辺の状況（課題）



- 凡例
- ⊙ : 対象地点
 - ← : 撮影方向

鶴ヶ峰駅付近の課題

■現状

駅を中心とした宅地化の進展

高齢化率の上昇

慢性的な交通渋滞

通学路の安全性

緊急活動への影響

鉄道によるまちの分断



■踏切遮断により・・・

円滑な交通への障害

迂回による生活環境への影響

消防・救急活動の阻害

公共交通への影響

学区の分断による児童の安全性の低下

地域の分断

など

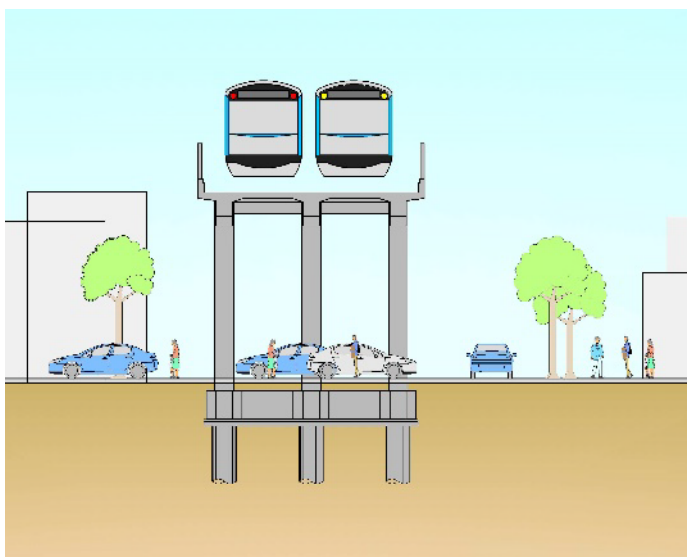
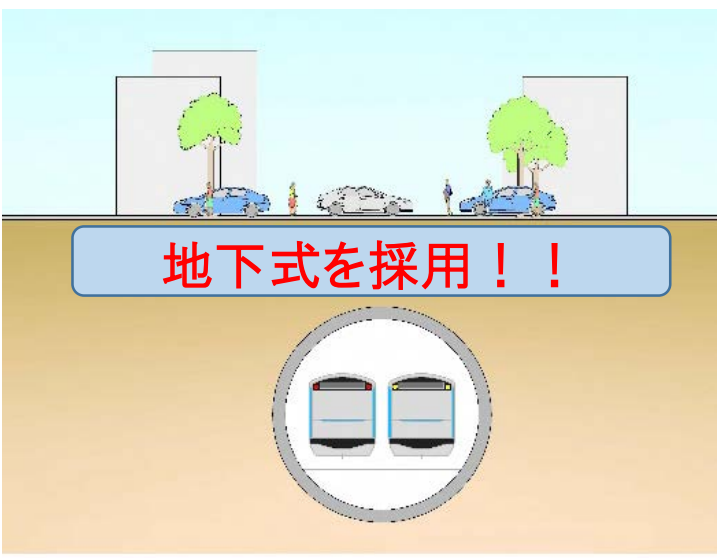


課題解決のためには・・・

鉄道を高架化もしくは地下化することにより、連坦する踏切を一挙に除却する

連続立体交差事業が効果的！！

構造形式の検討

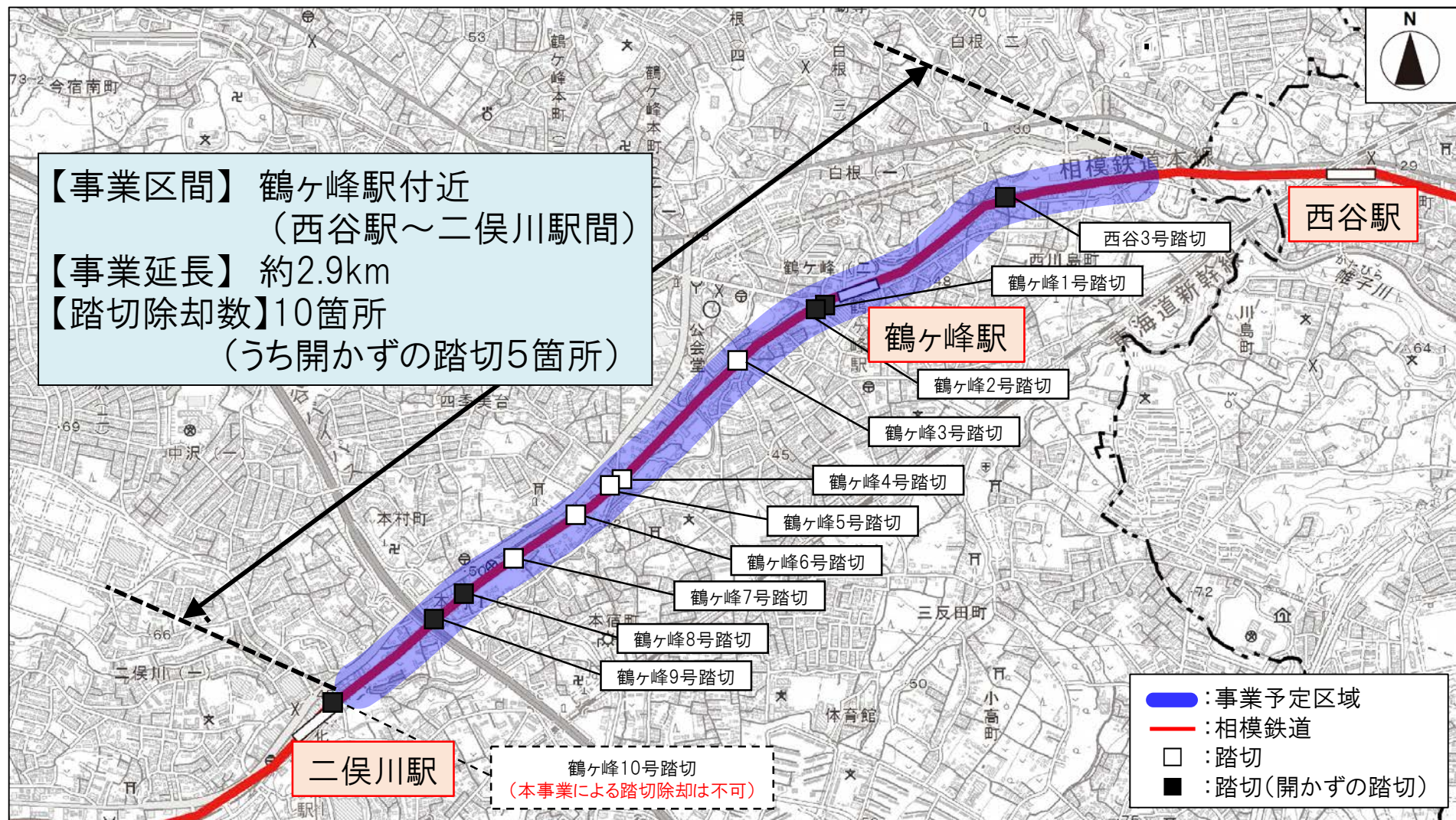
	高架式(仮線施工)	地下式
施工イメージ		
事業延長	約2.3km	約2.9km
踏切除却数 (うち開かずの踏切)	8箇所(3箇所)	10箇所(5箇所)
想定事業期間※	約18年	約11年
供用開始目標※	令和22年度(2040年度)	令和15年度(2033年度)

※事業期間及び供用開始予定:同程度の規模の連続立体交差事業により事業期間を算出。
 今後、詳細な検討を進めていく中で精査していきます。

4. 計画概要

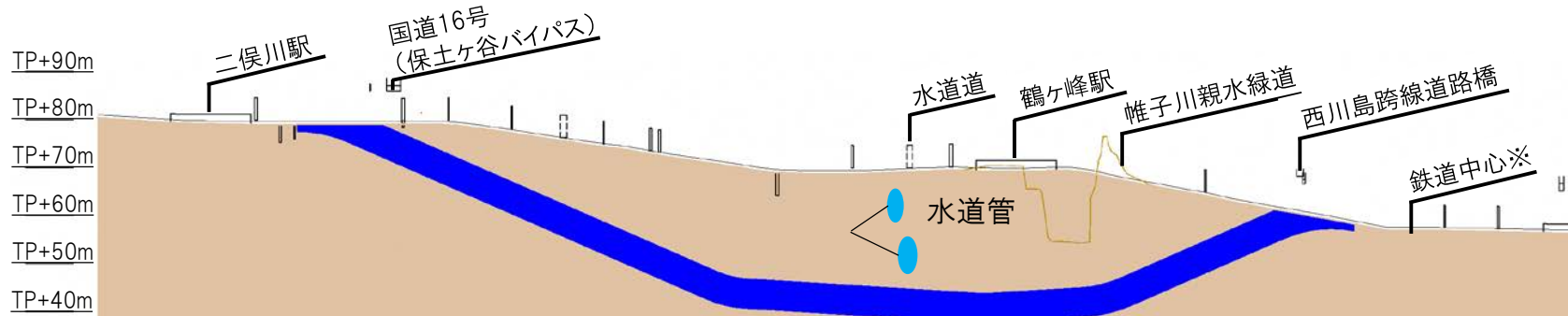
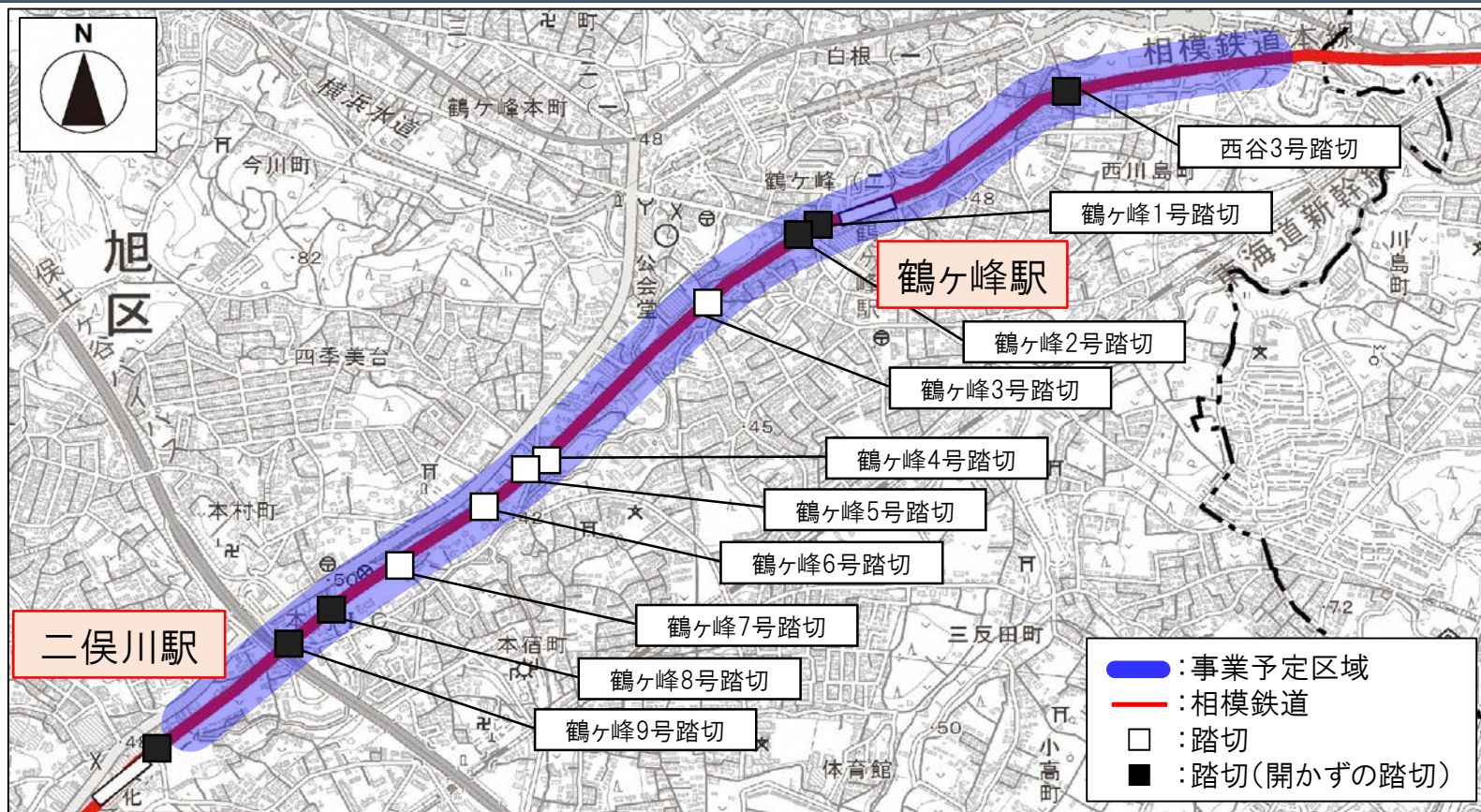
計画概要

【事業区間】 鶴ヶ峰駅付近
(西谷駅～二俣川駅間)
【事業延長】 約2.9km
【踏切除却数】10箇所
(うち開かずの踏切5箇所)



※詳細な位置は今後の設計の中で決定します。

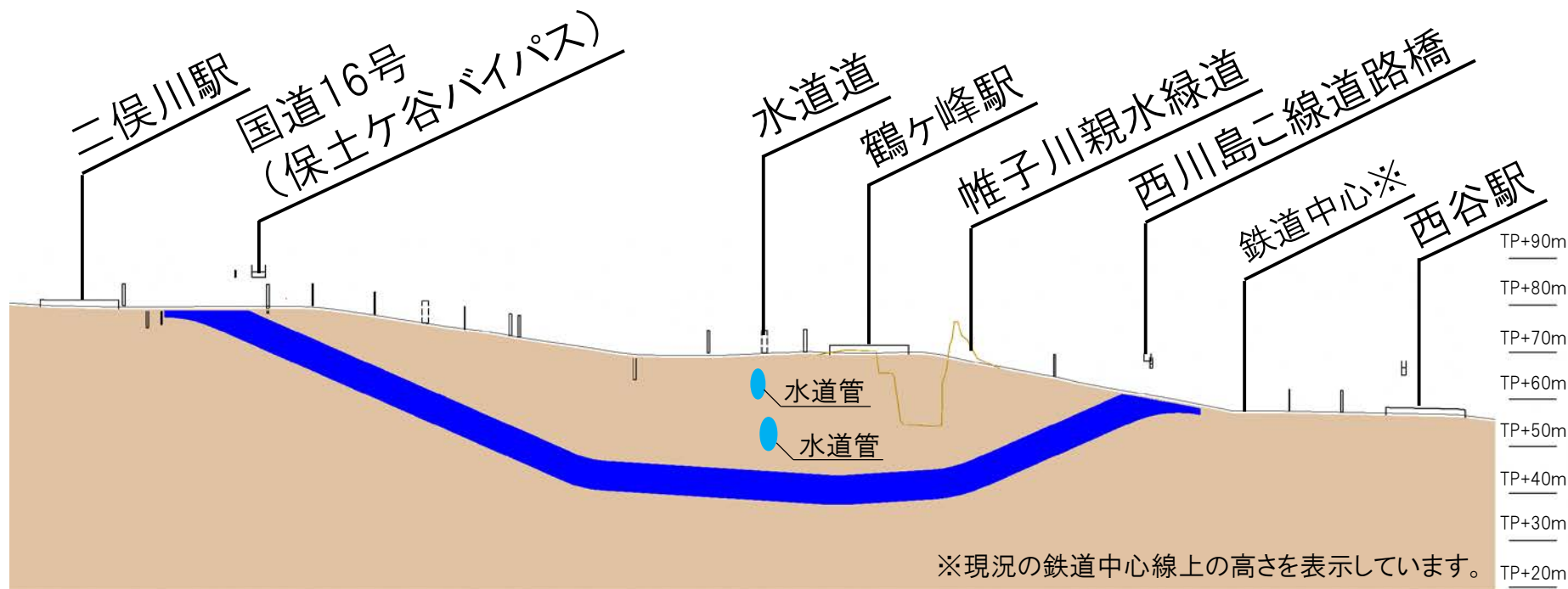
計画概要（平面図・縦断図）



※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

※現況の鉄道中心線上の高さを表示しています。

計画概要（縦断図）



※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（断面図）

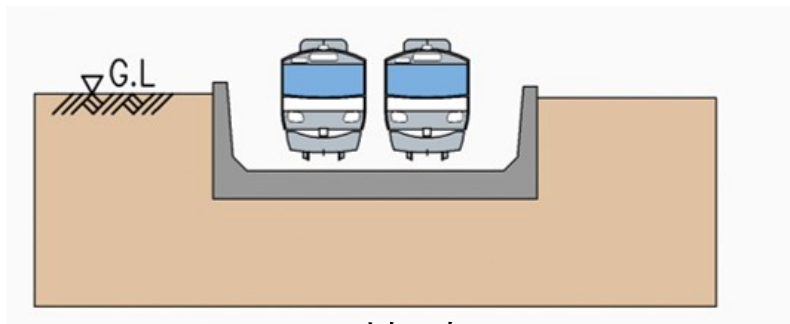


図 擁壁

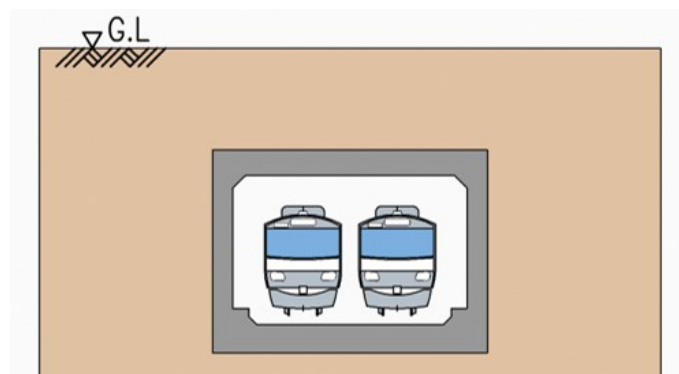


図 箱型トンネル

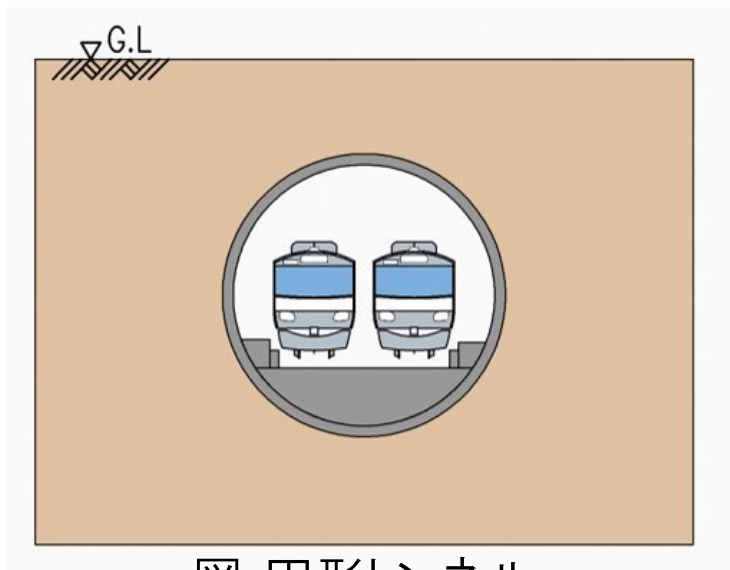


図 円形トンネル

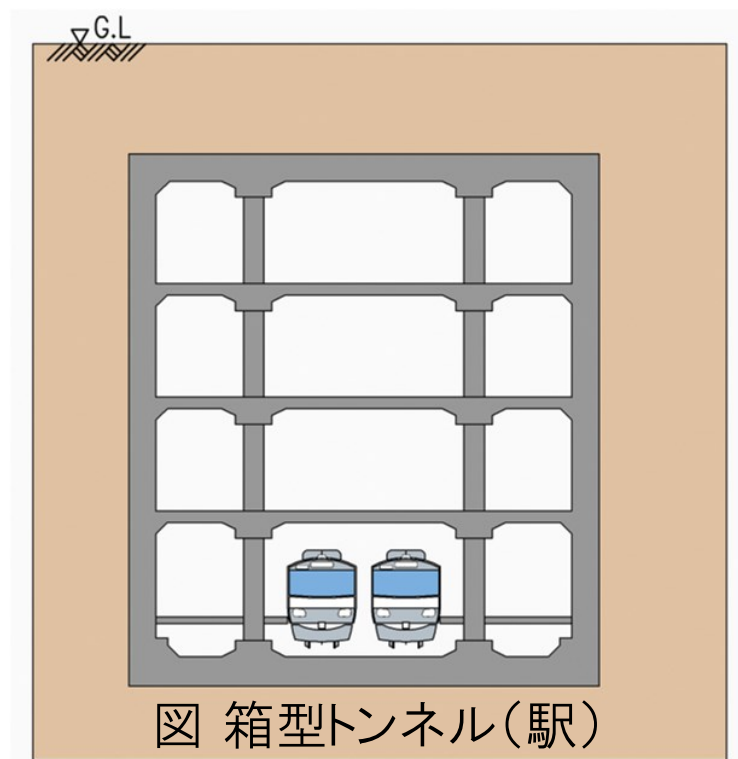
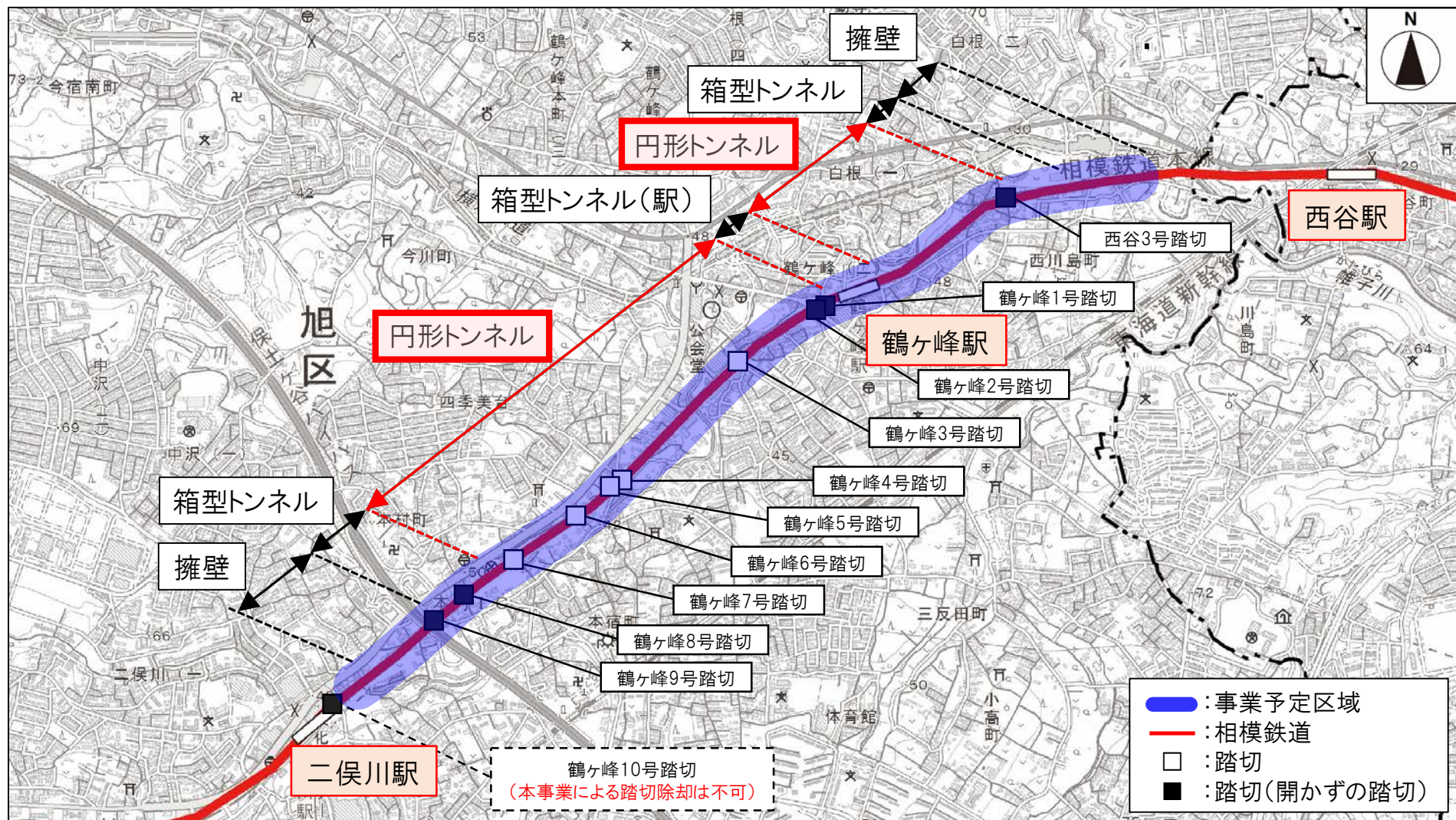


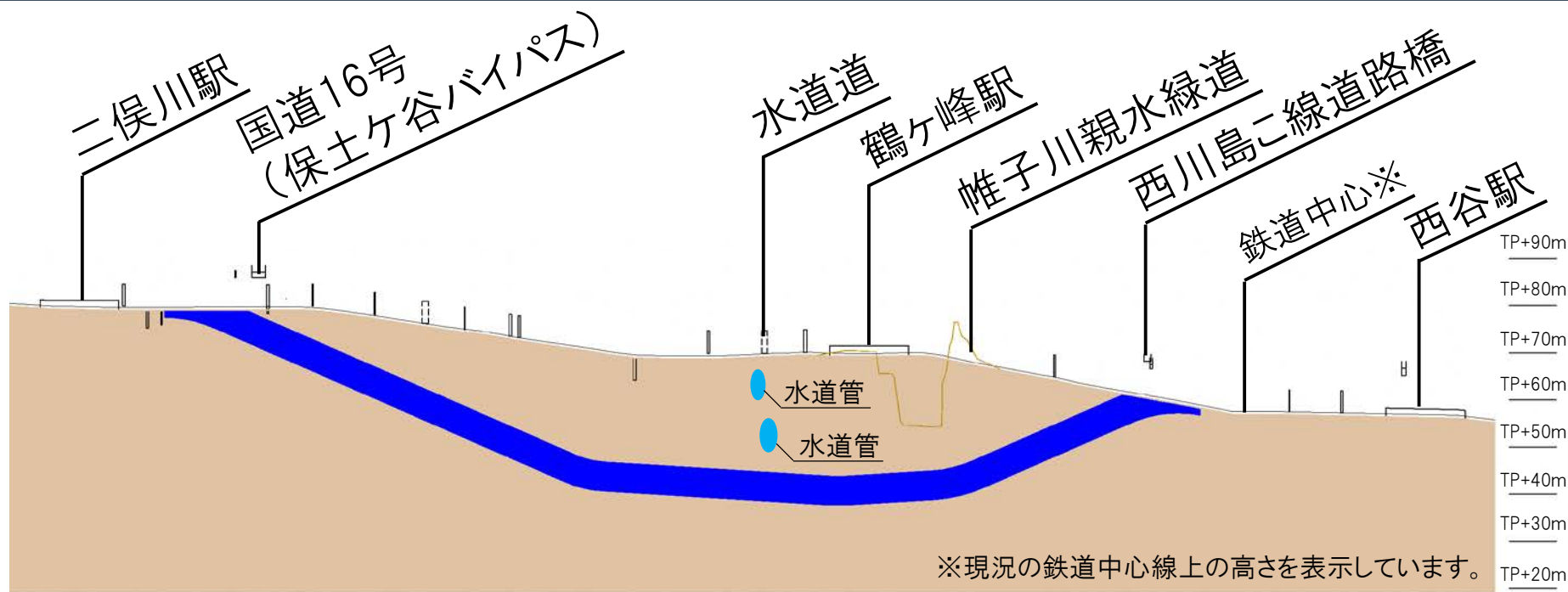
図 箱型トンネル(駅)

計画概要（円形トンネル区間）



※詳細な位置は今後の設計の中で決定します。

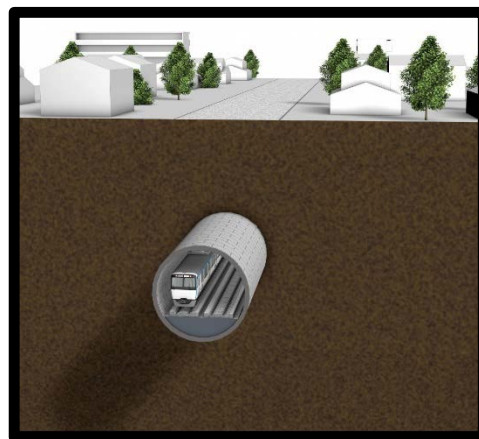
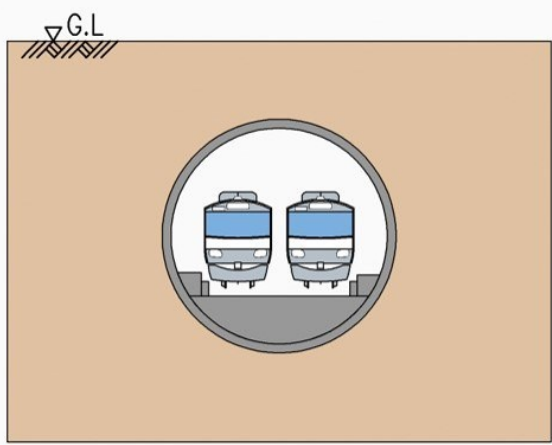
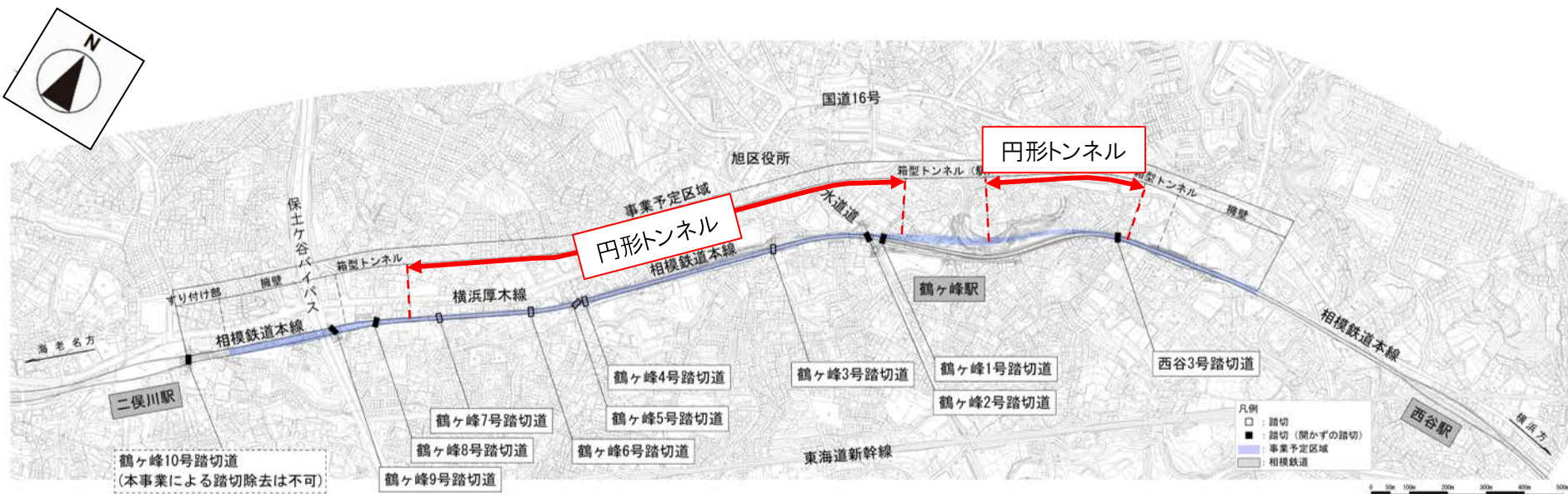
計画概要（円形トンネル区間）



※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（円形トンネル区間）

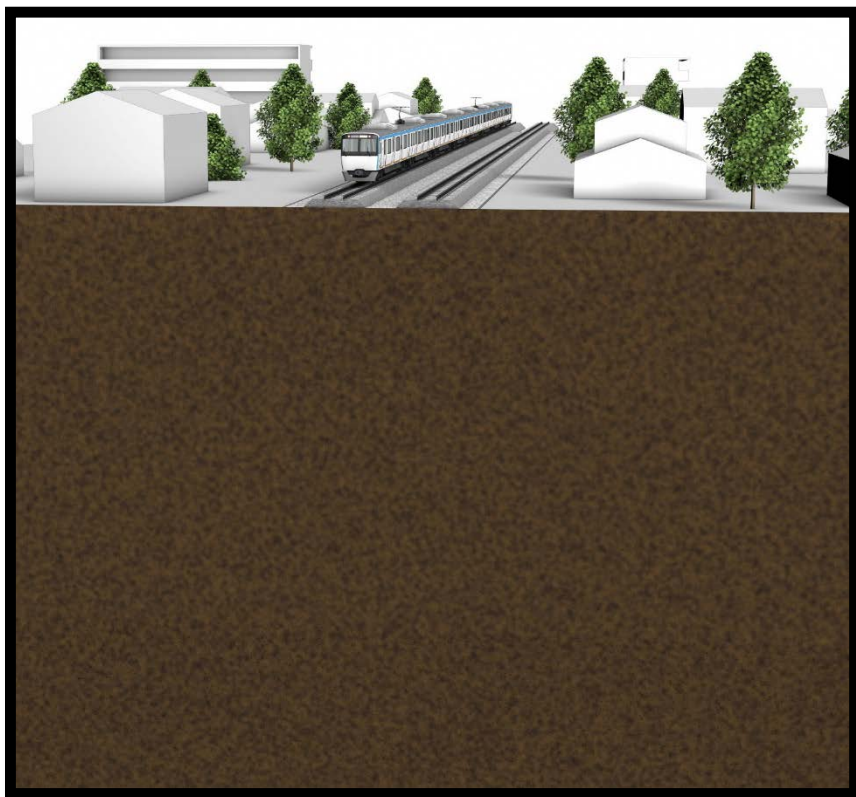
円形トンネル区間は、原則、既存鉄道敷の直下で検討



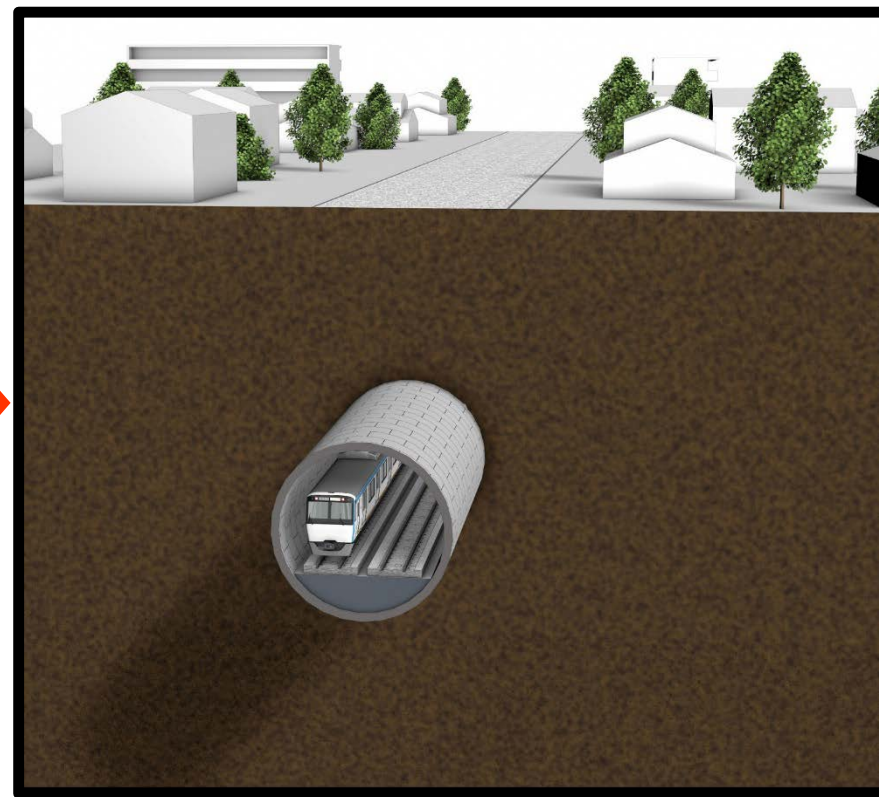
※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（円形トンネル区間イメージ図）

現況



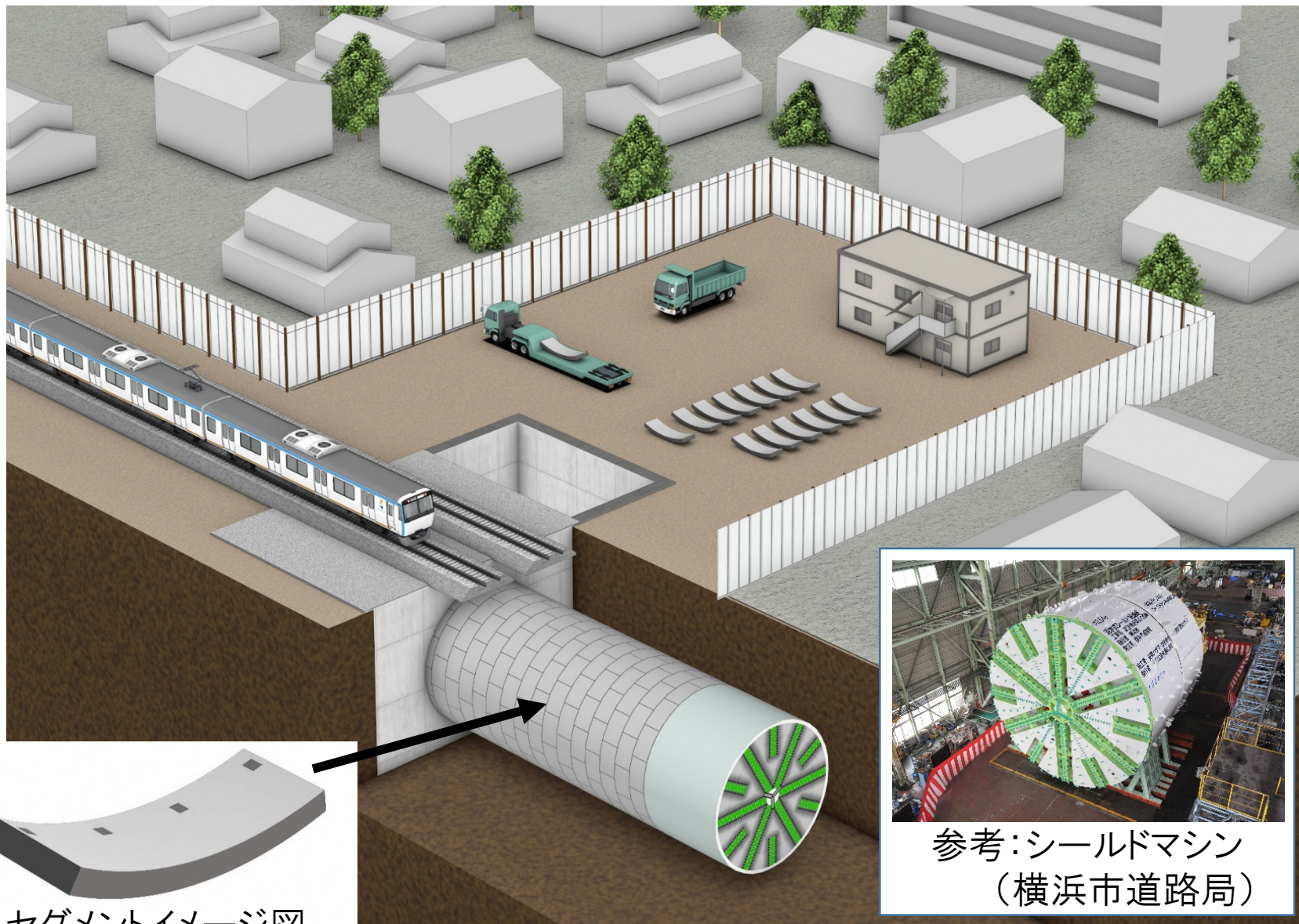
事業実施後



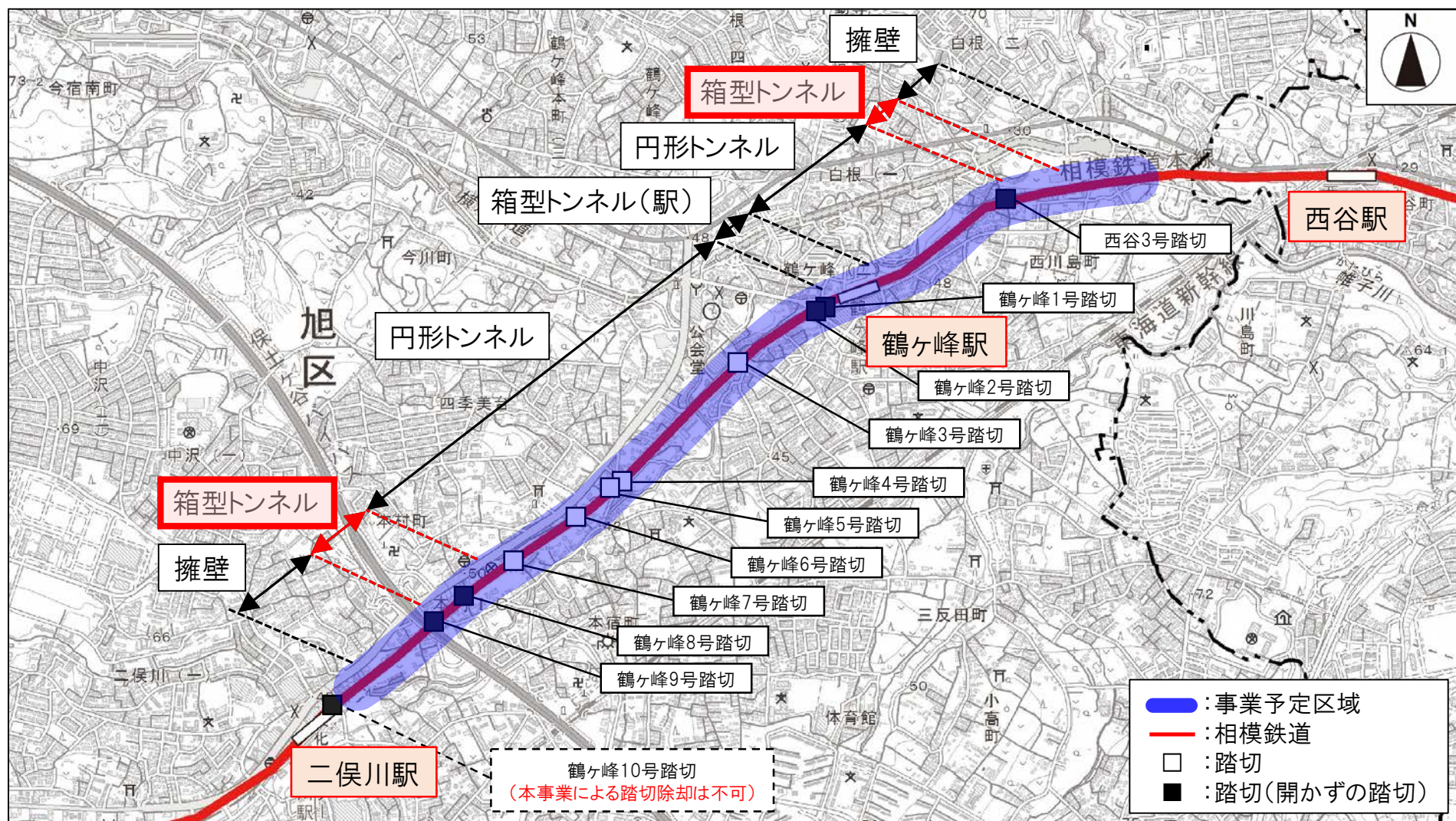
シールド工法を予定

※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（立坑イメージ図）

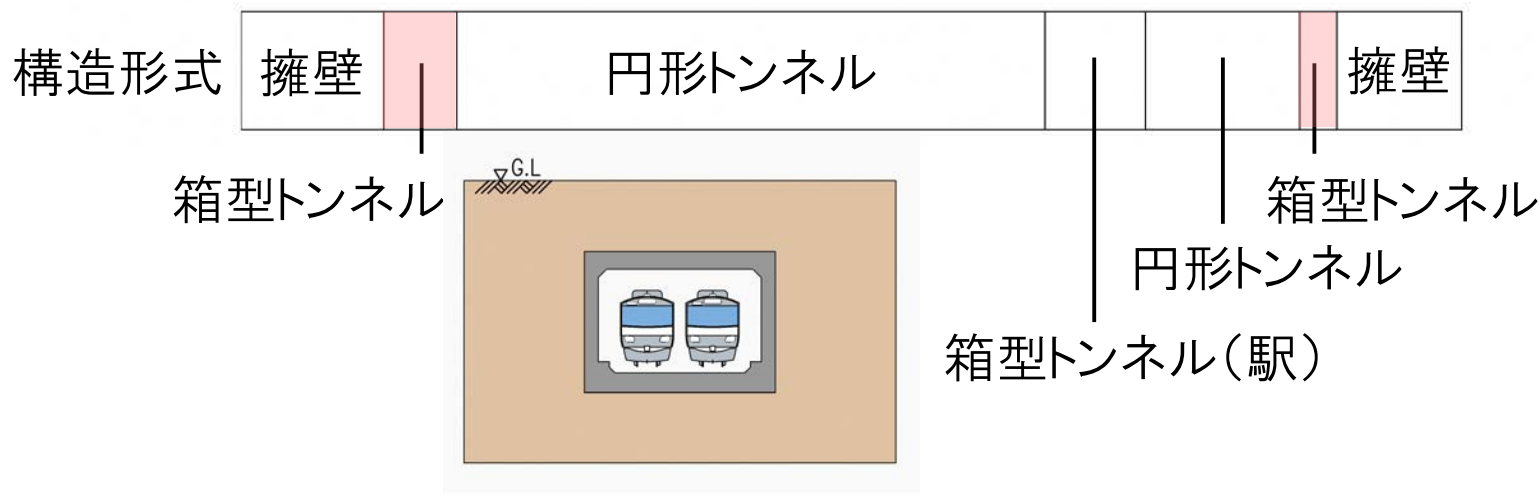
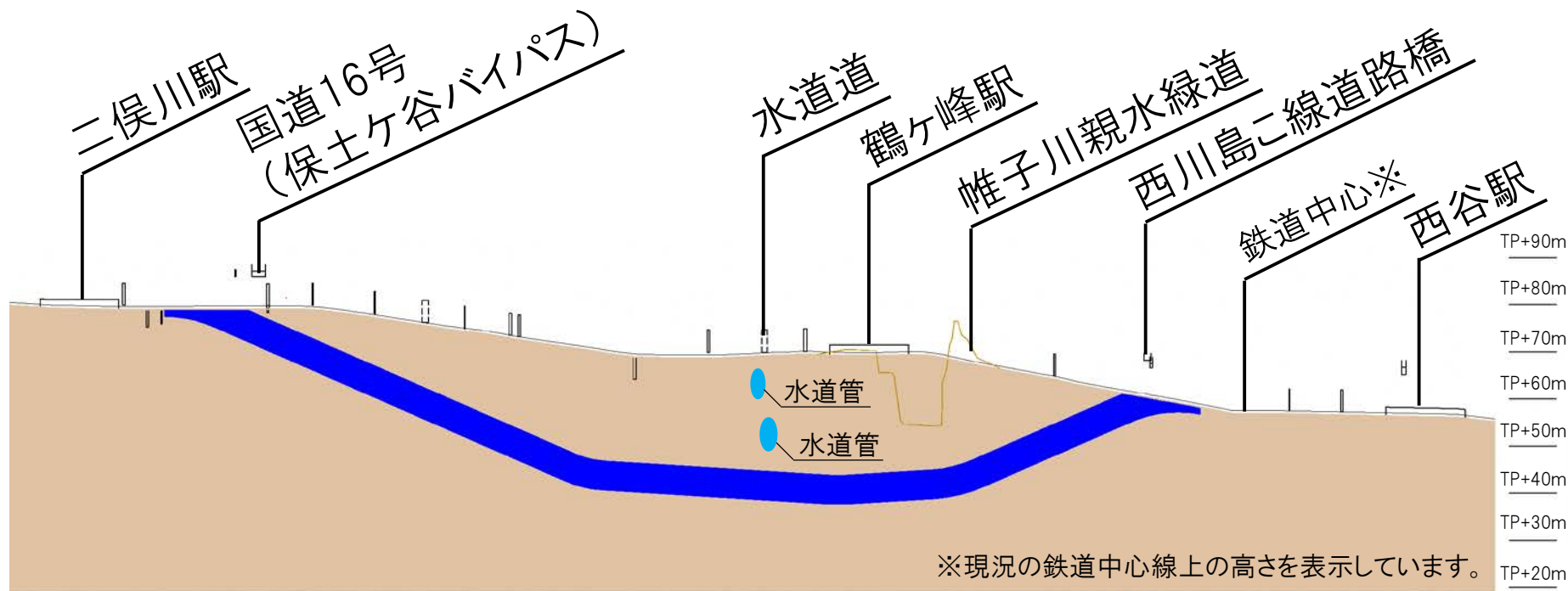


計画概要（箱型トンネル区間）



※詳細な位置は今後の設計の中で決定します。

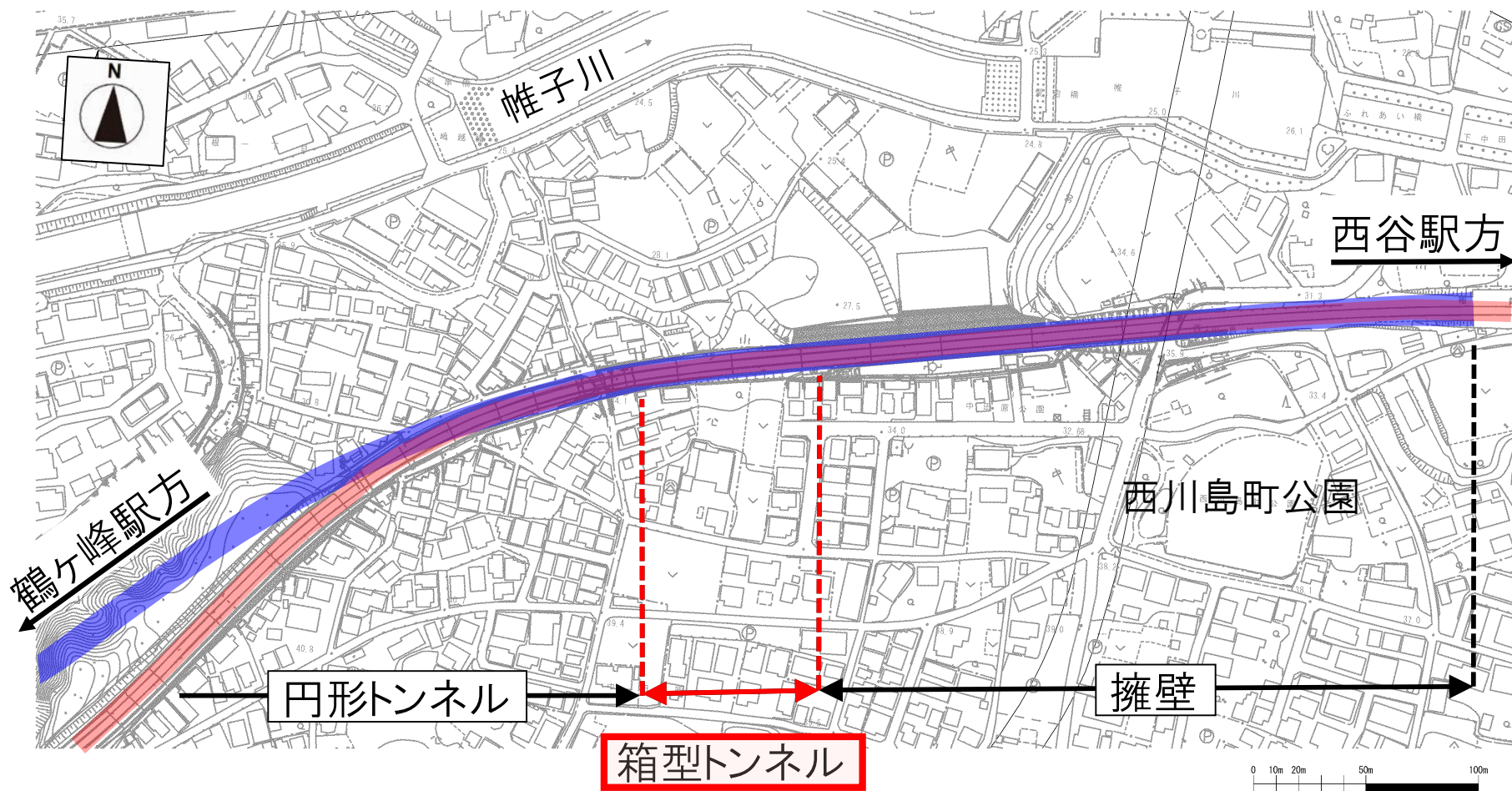
計画概要（箱型トンネル区間）



※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（箱型トンネル区間）

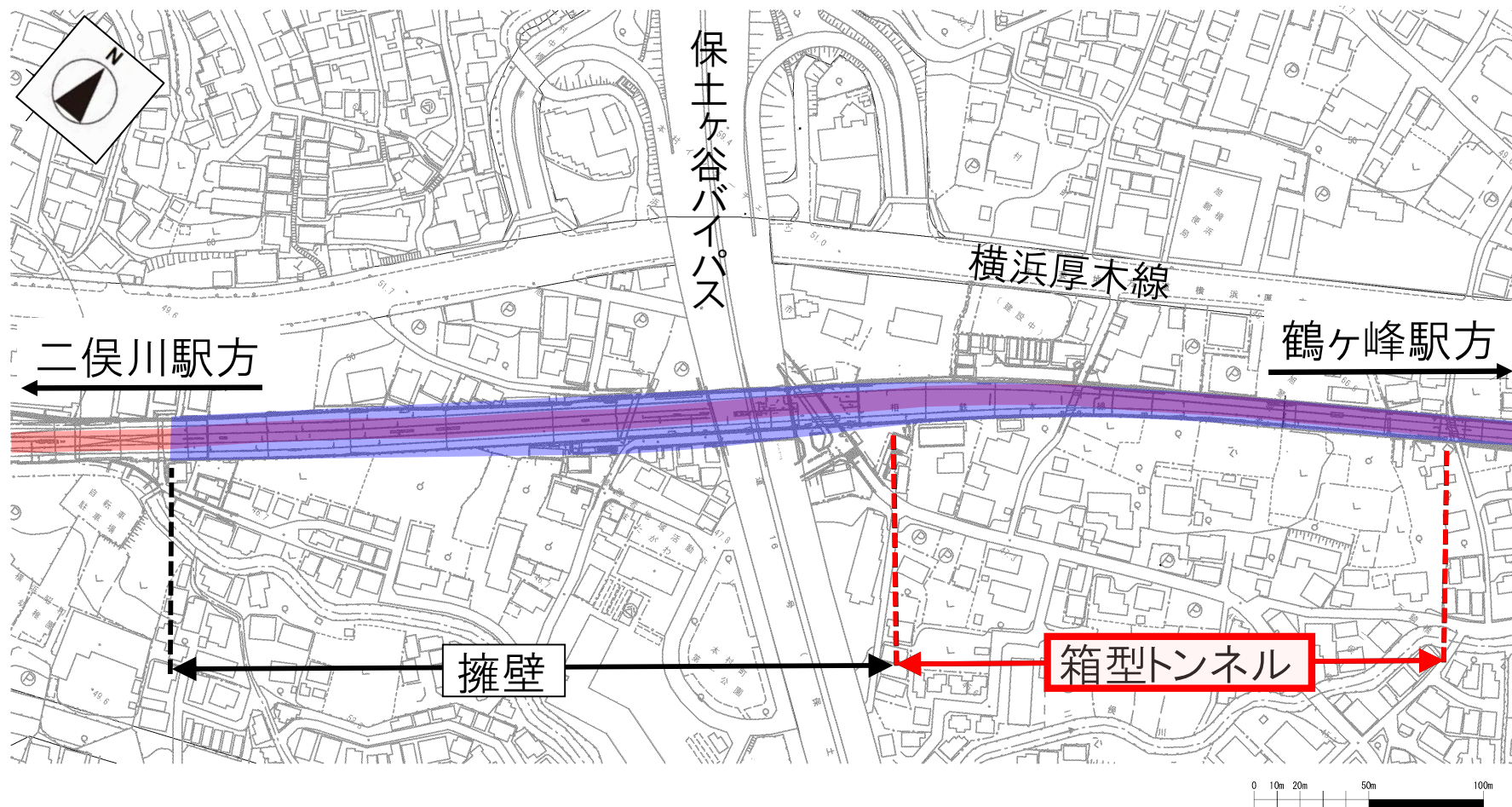
箱型トンネル区間は、一部既存鉄道敷外の用地取得が必要



※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（箱型トンネル区間）

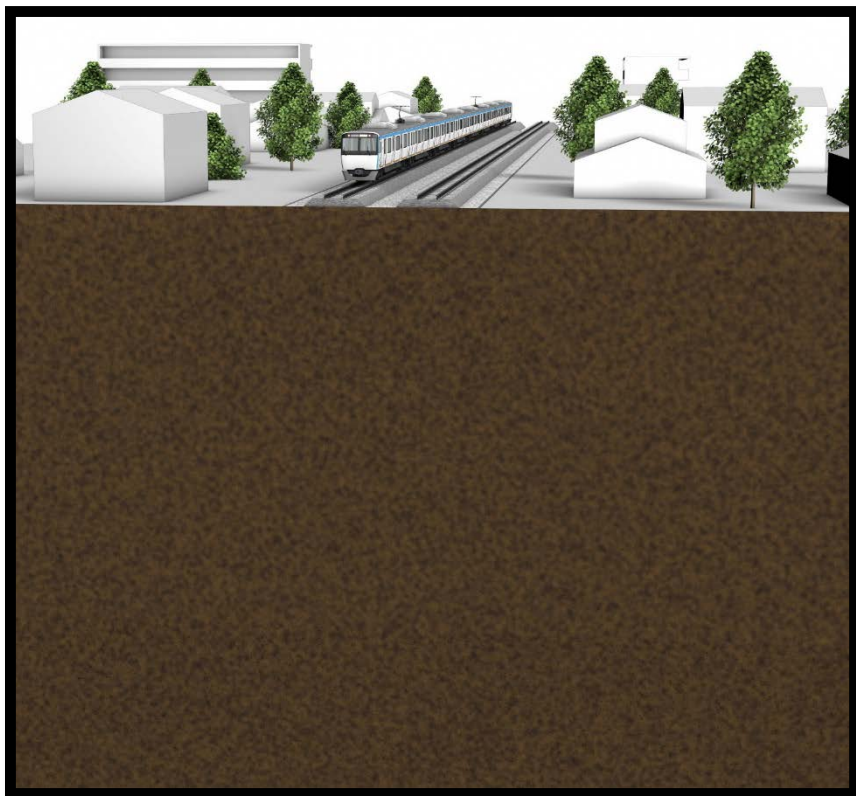
箱型トンネル区間は、一部既存鉄道敷外の用地取得が必要



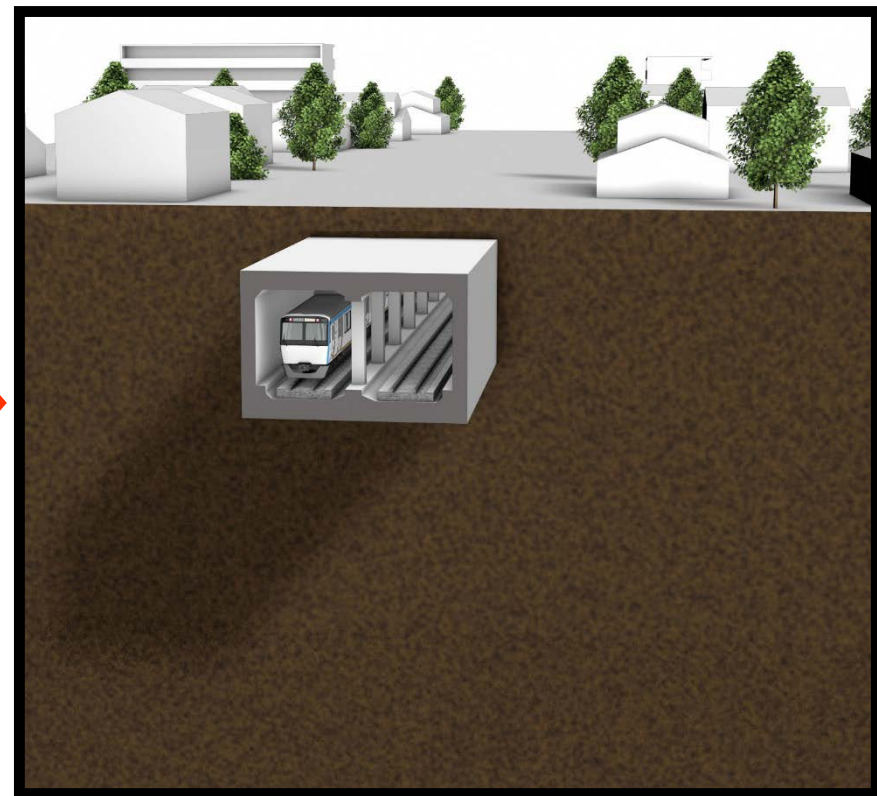
※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（箱型トンネル区間イメージ図）

現況



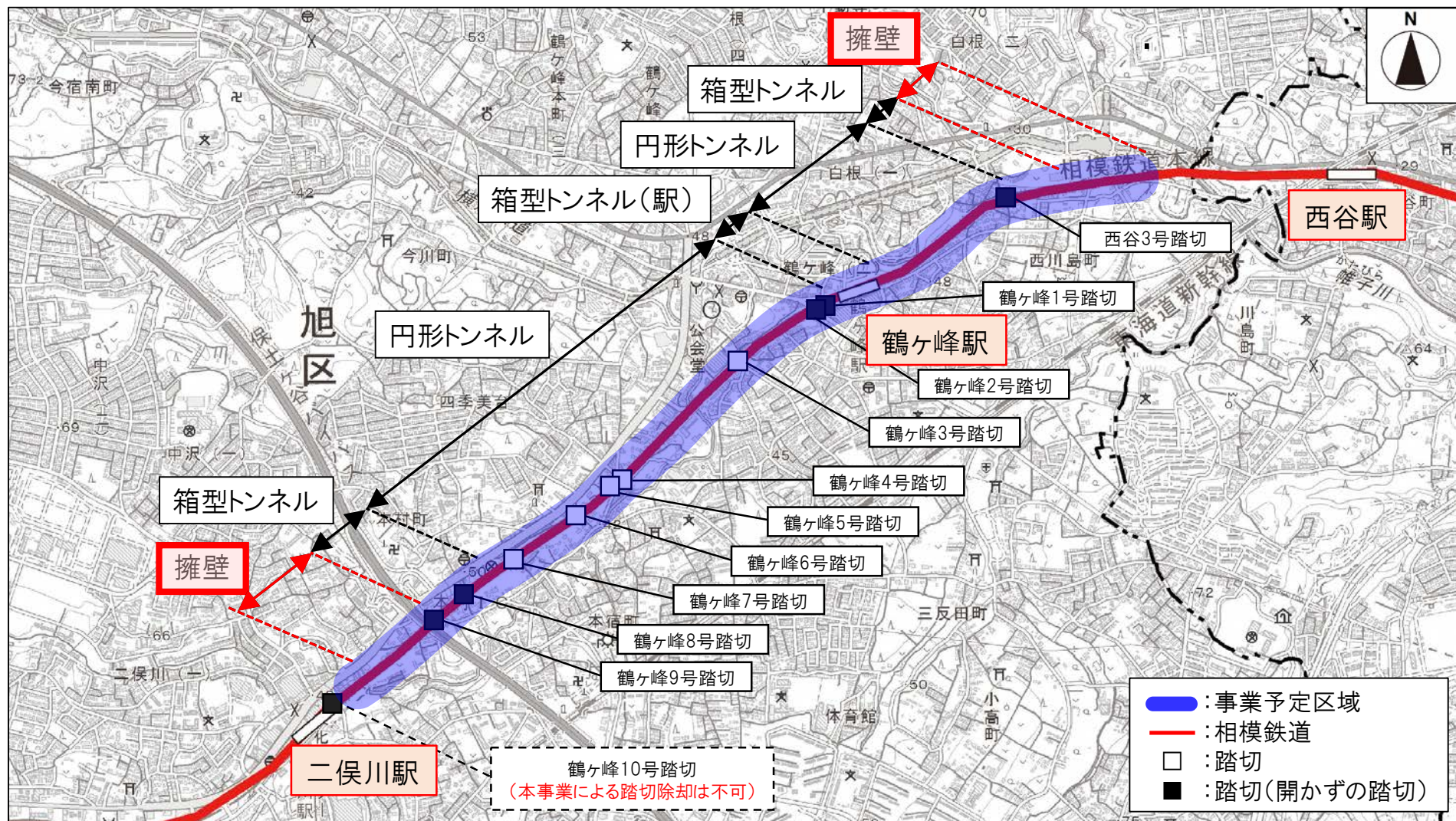
事業実施後



開削工法を予定

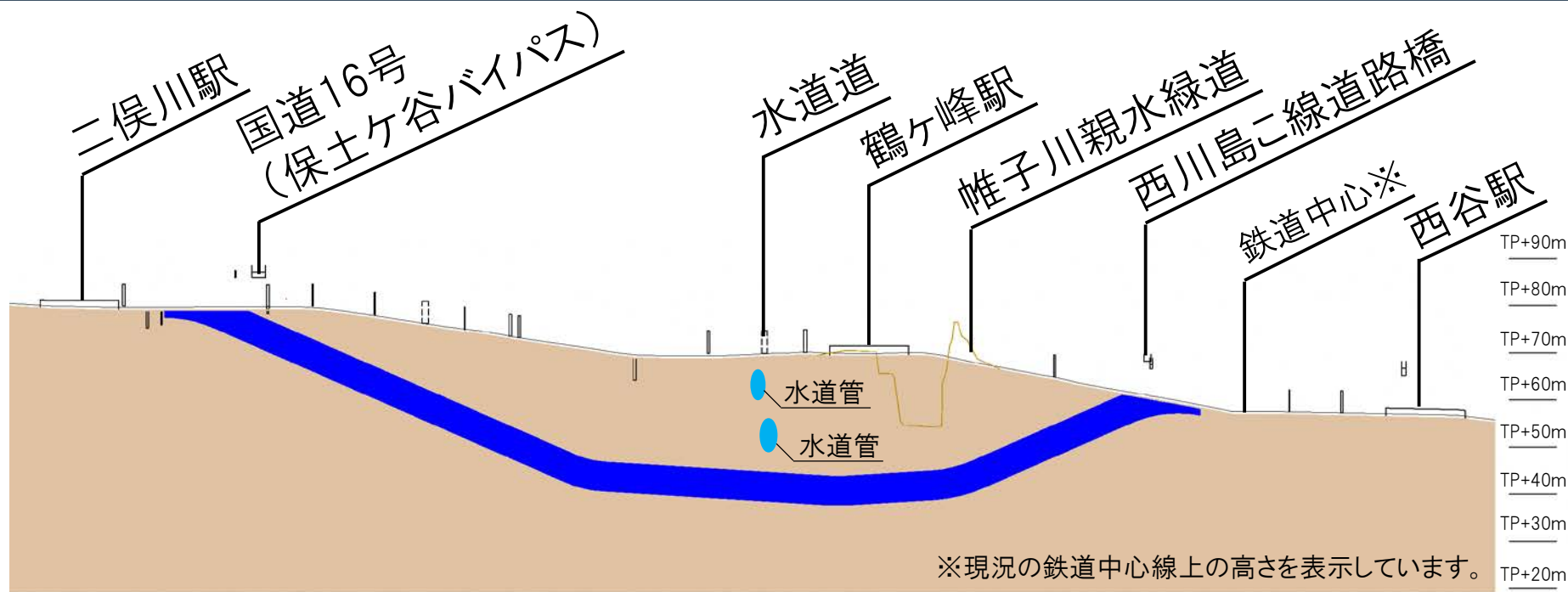
※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（擁壁区間）



※詳細な位置は今後の設計の中で決定します。

計画概要（擁壁区間）



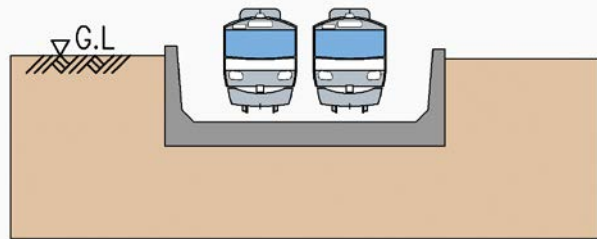
構造形式

擁壁

円形トンネル

擁壁

箱型トンネル



箱型トンネル

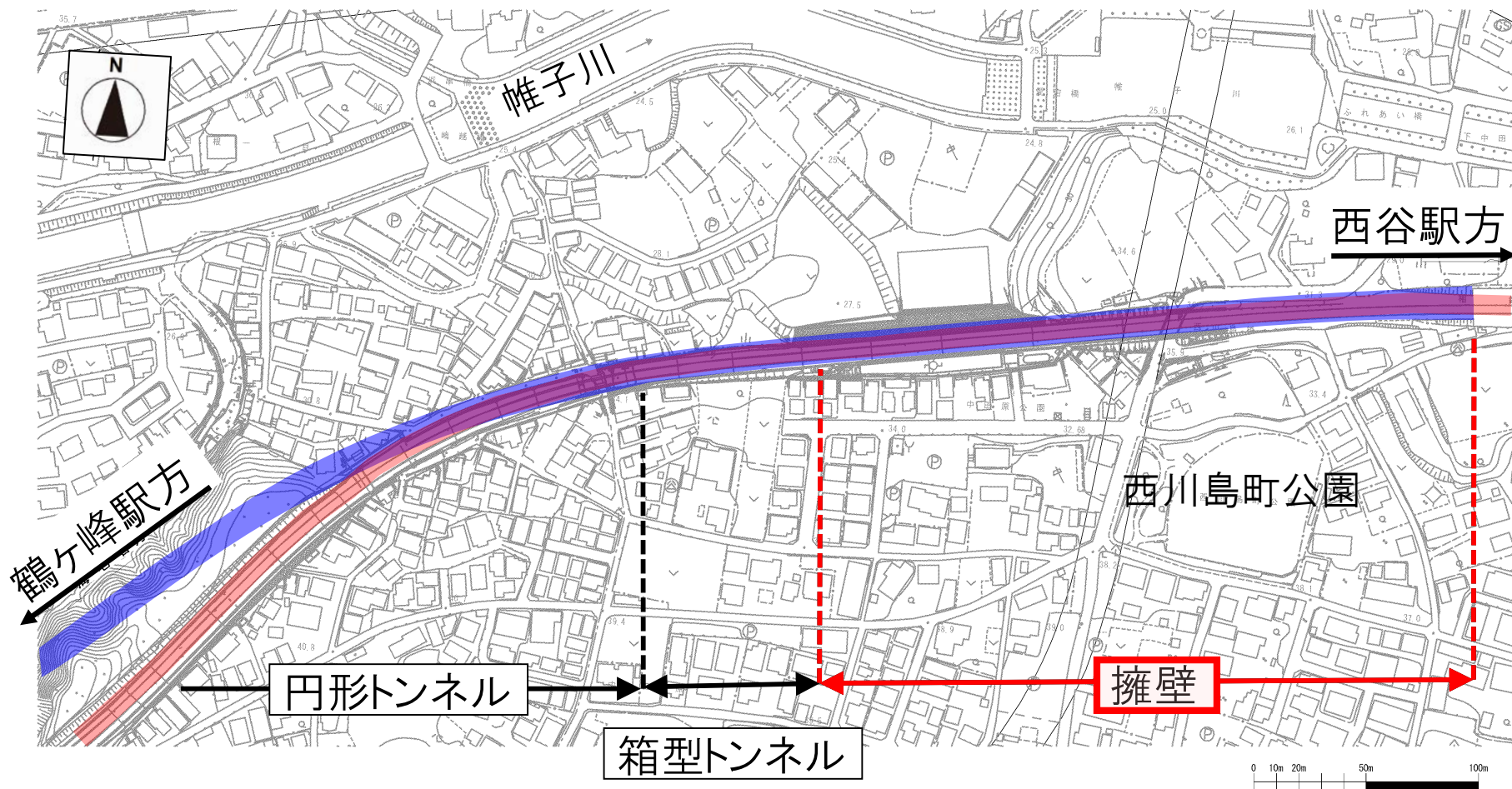
円形トンネル

箱型トンネル(駅)

※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（擁壁区間）

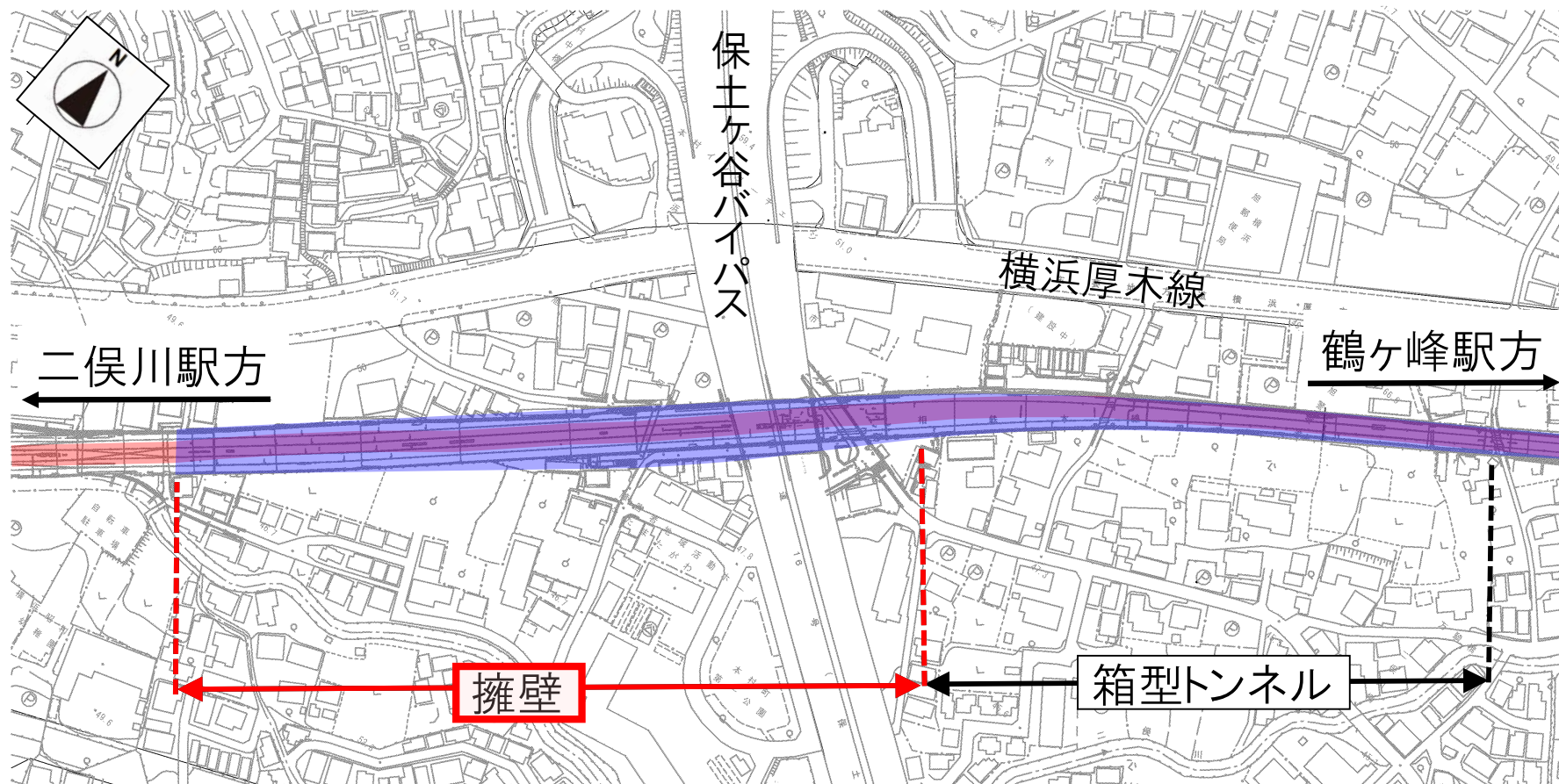
擁壁区間は、一部既存鉄道敷外の用地取得が必要



※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（擁壁区間）

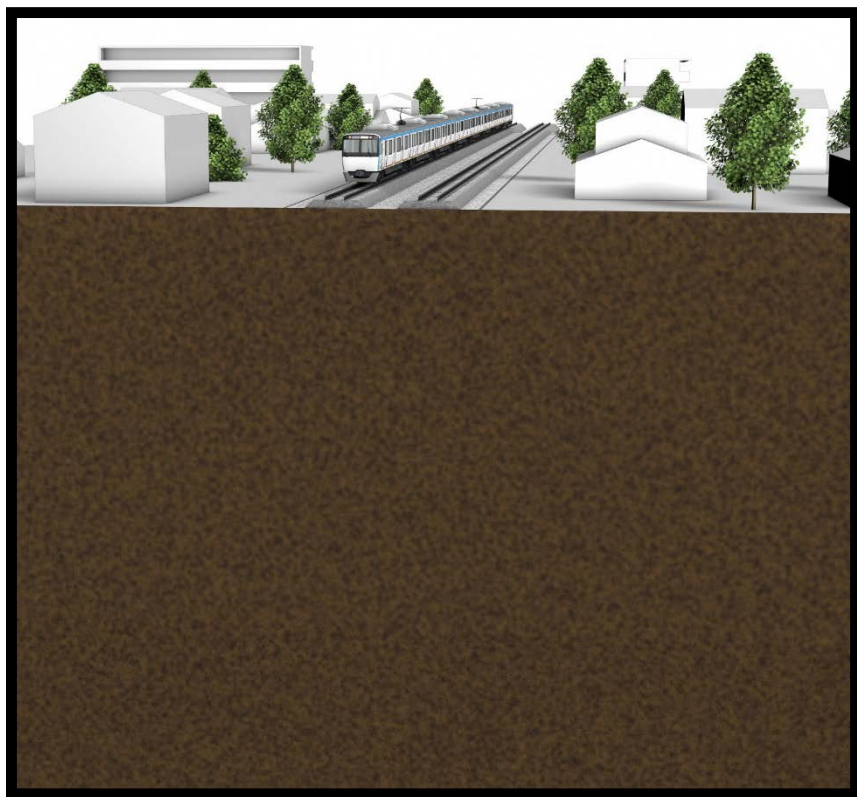
擁壁区間は、一部既存鉄道敷外の用地取得が必要



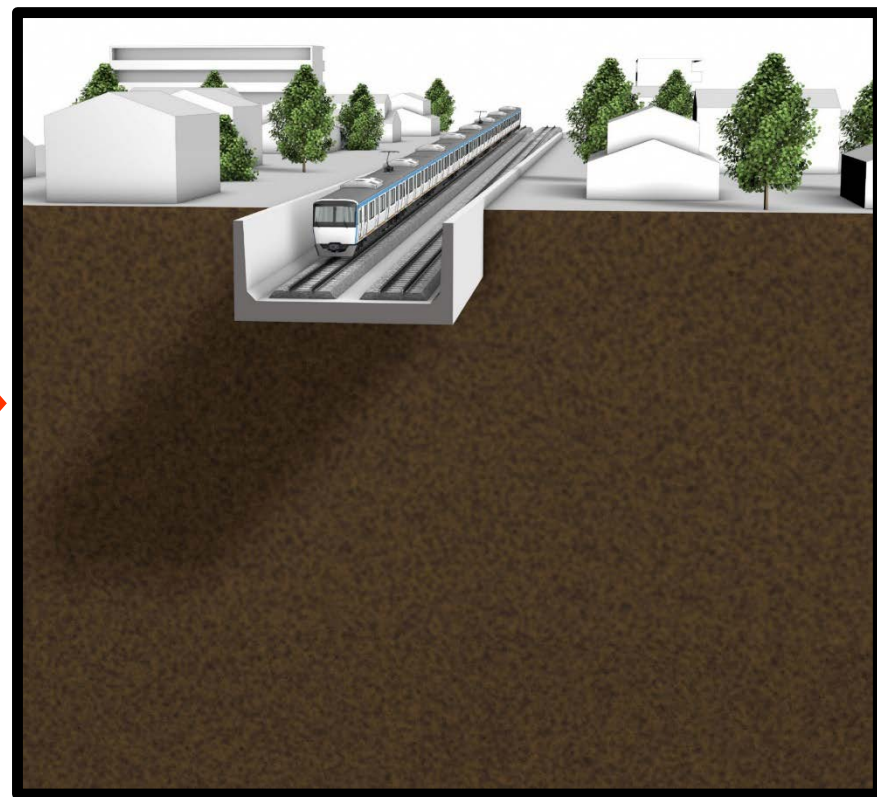
※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（擁壁区間イメージ図）

現況



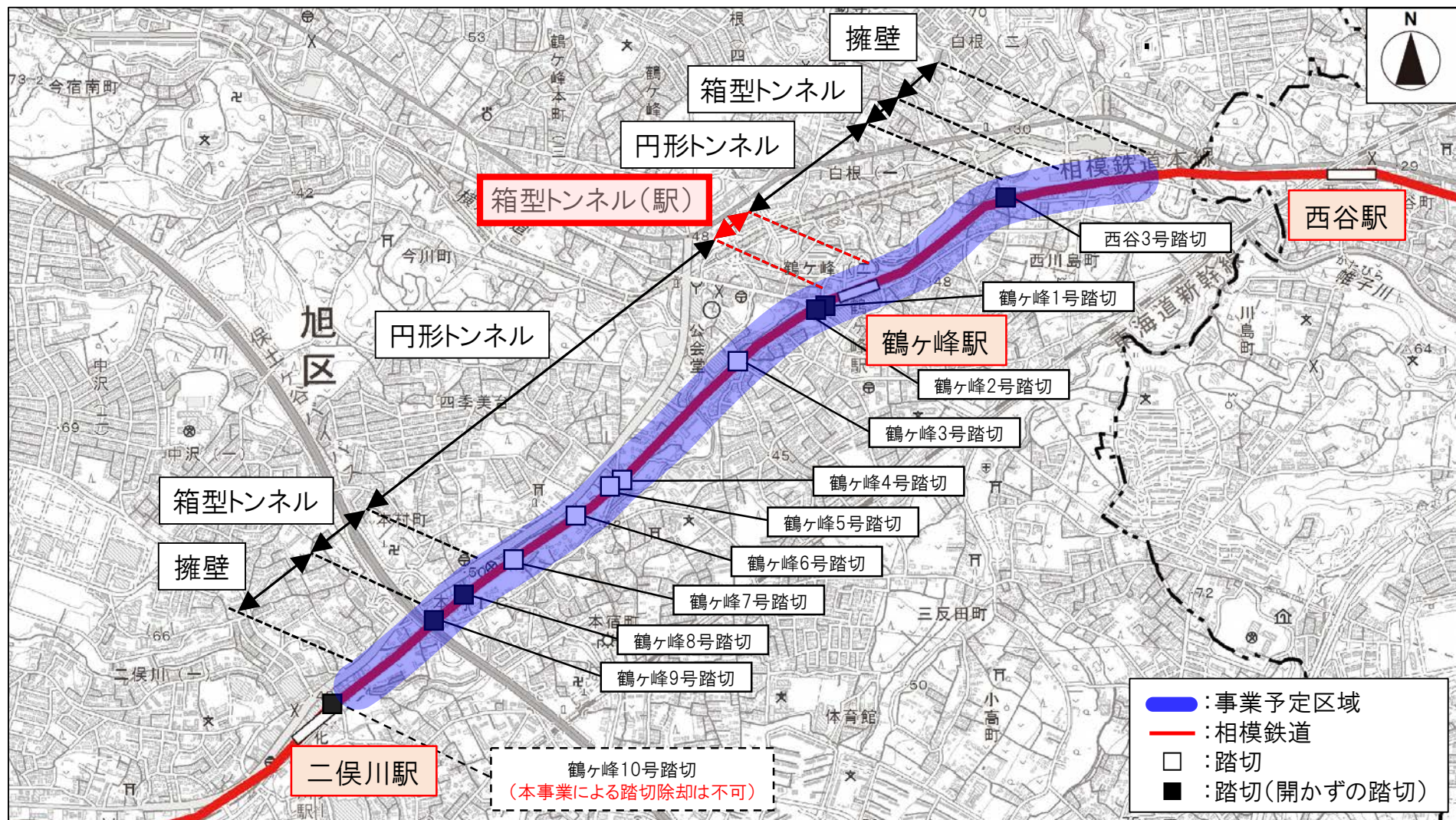
事業実施後



開削工法を予定

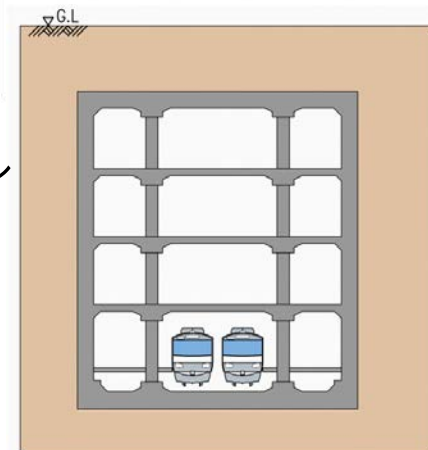
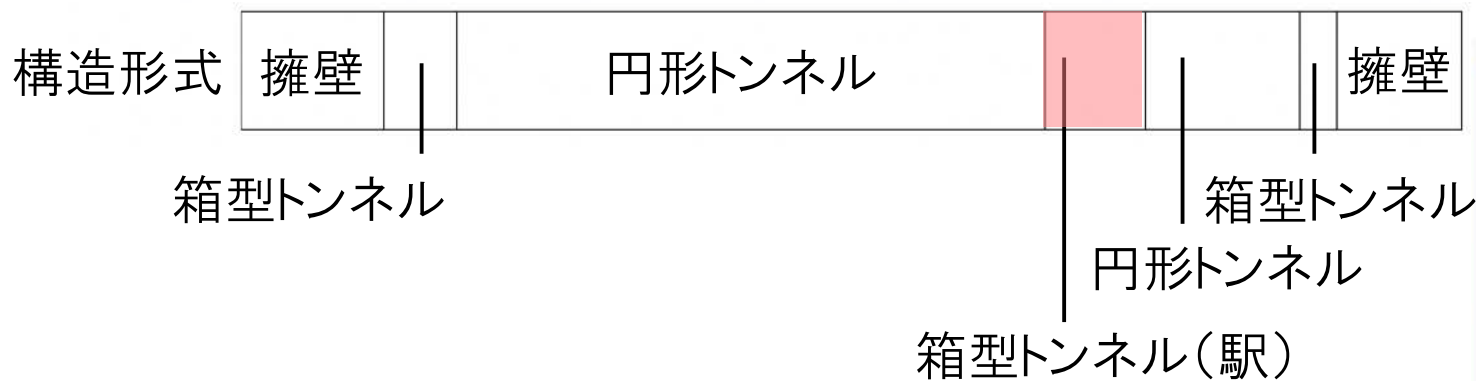
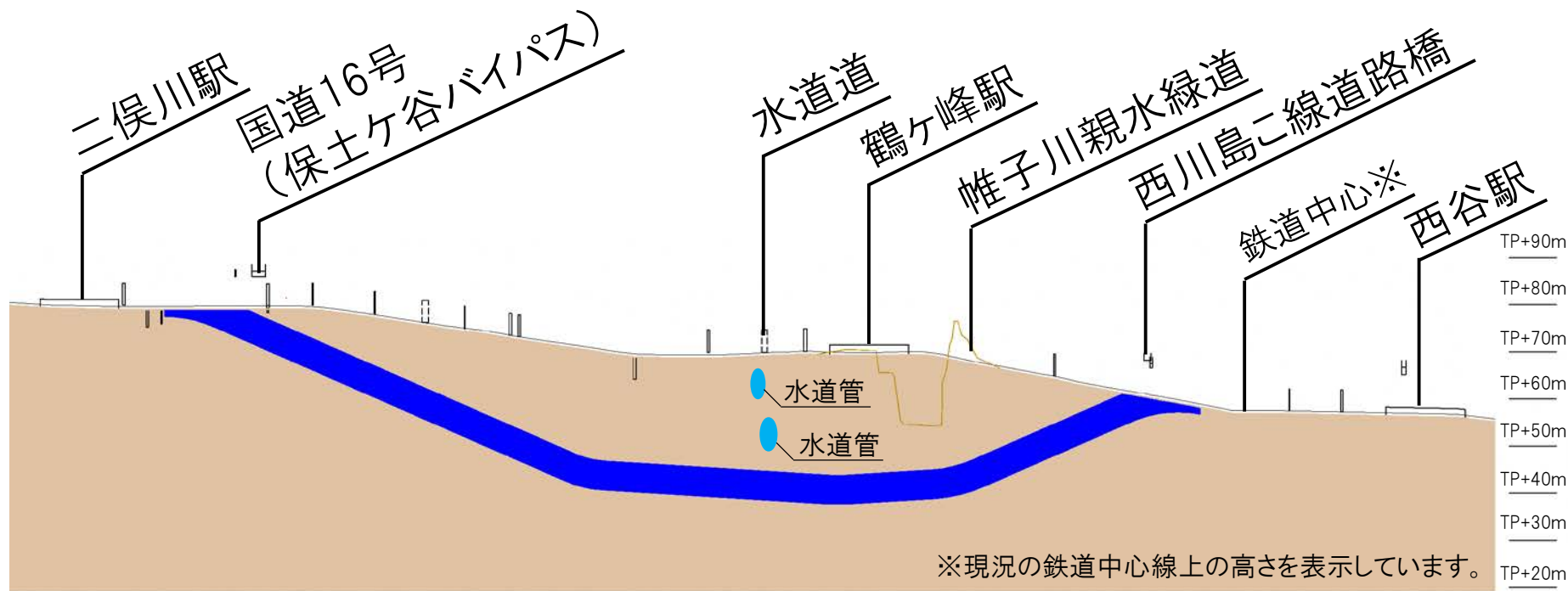
※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（箱型トンネル（駅）区間）



※詳細な位置は今後の設計の中で決定します。

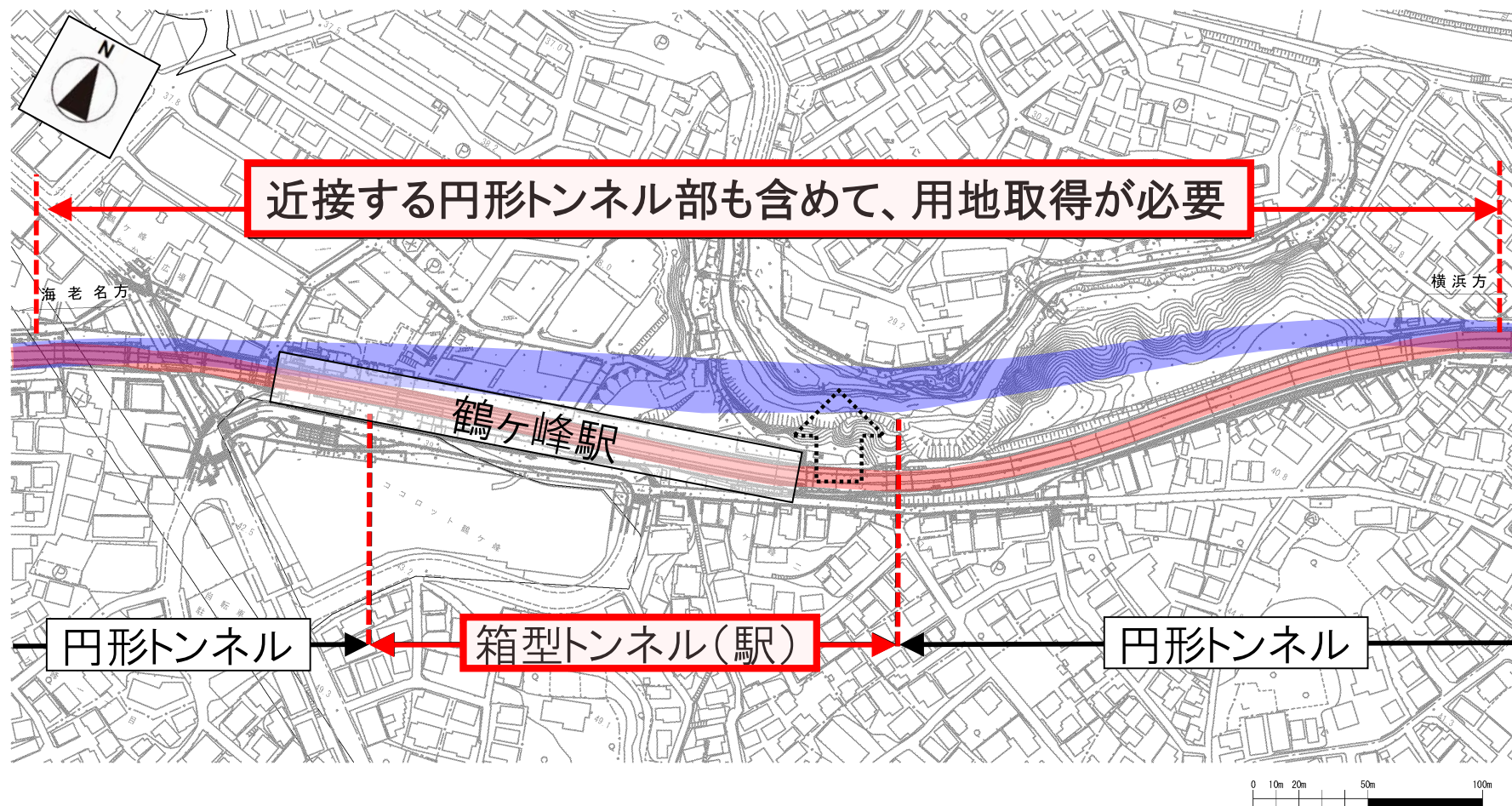
計画概要（箱型トンネル（駅）区間）



※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（箱型トンネル（駅）区間）

箱型トンネル区間(駅)は、工期短縮等のため、既存駅部より北側にて検討

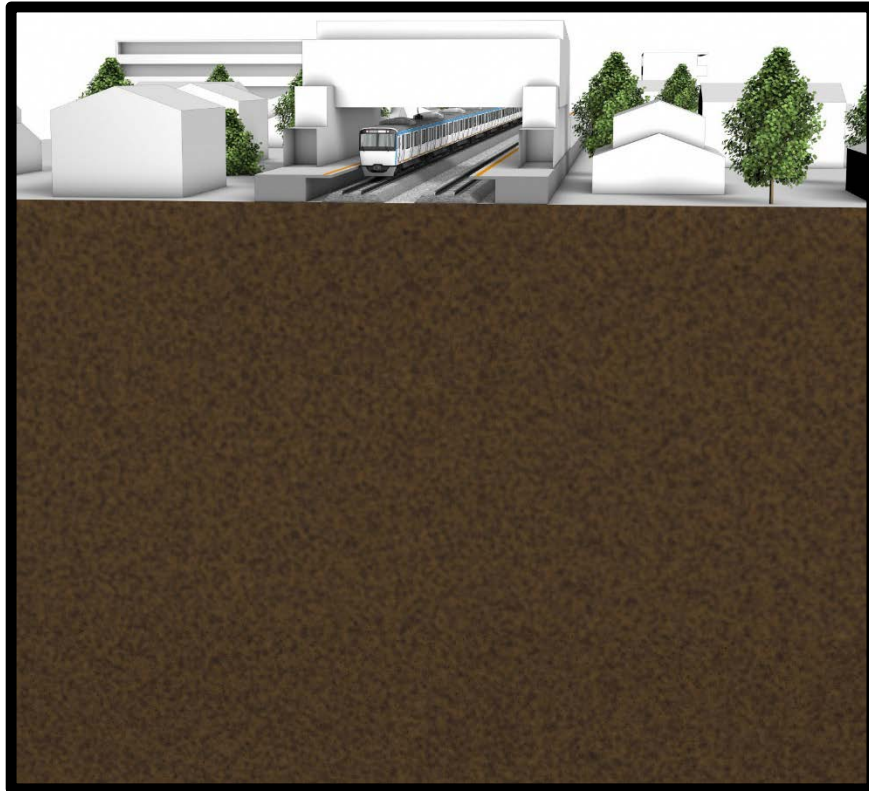


■: 事業予定区域
—: 相模鉄道

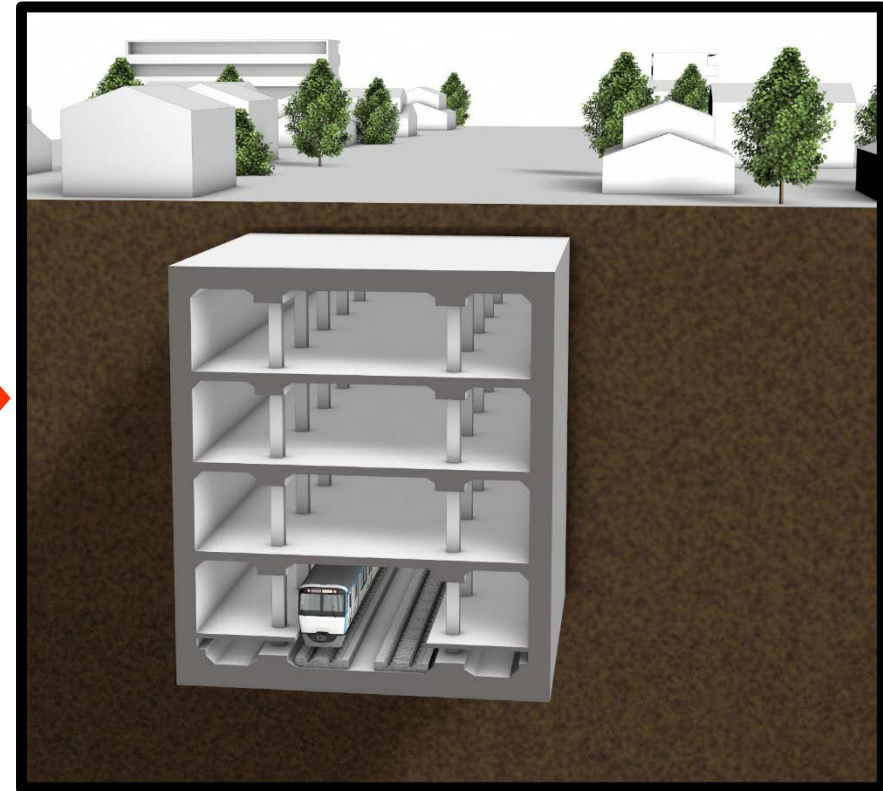
※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要（箱型トンネル（駅）区間イメージ図）

現況



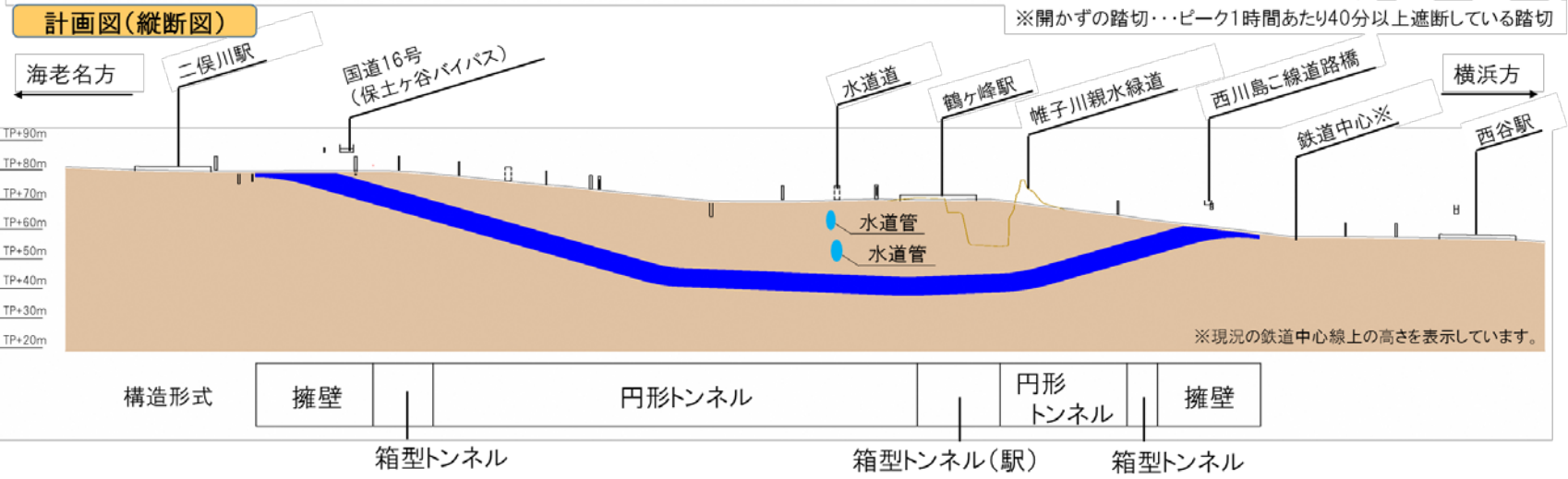
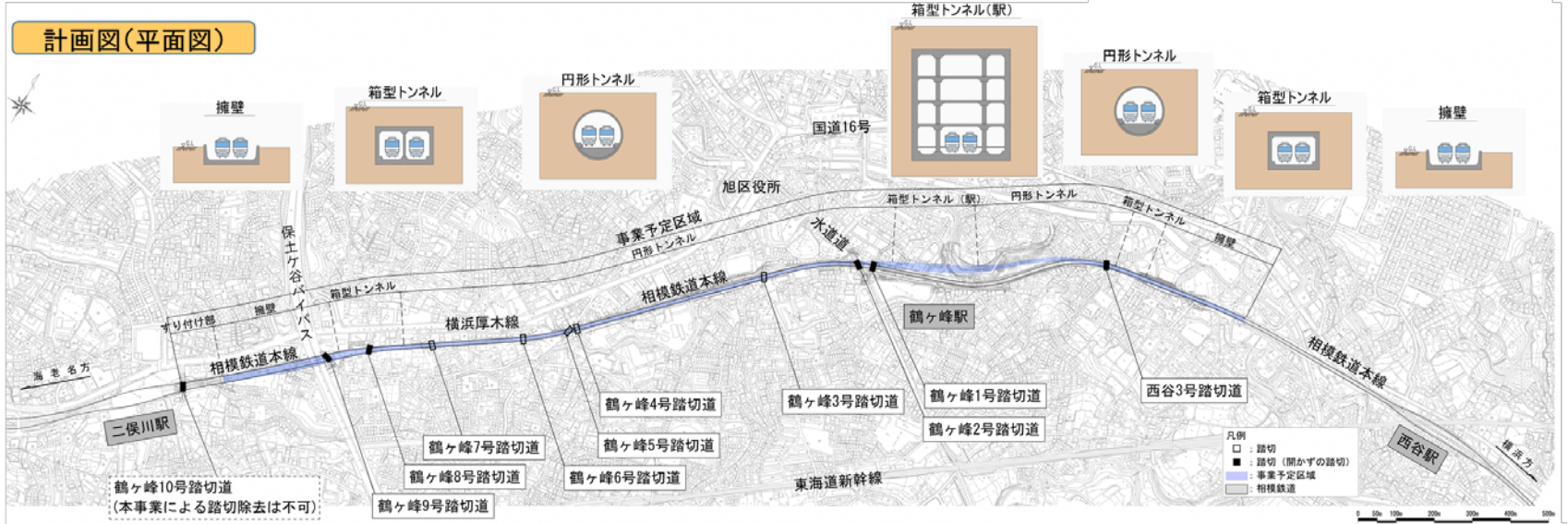
事業実施後



開削工法を予定

※詳細な位置等は今後の設計の中で決定します。

計画概要



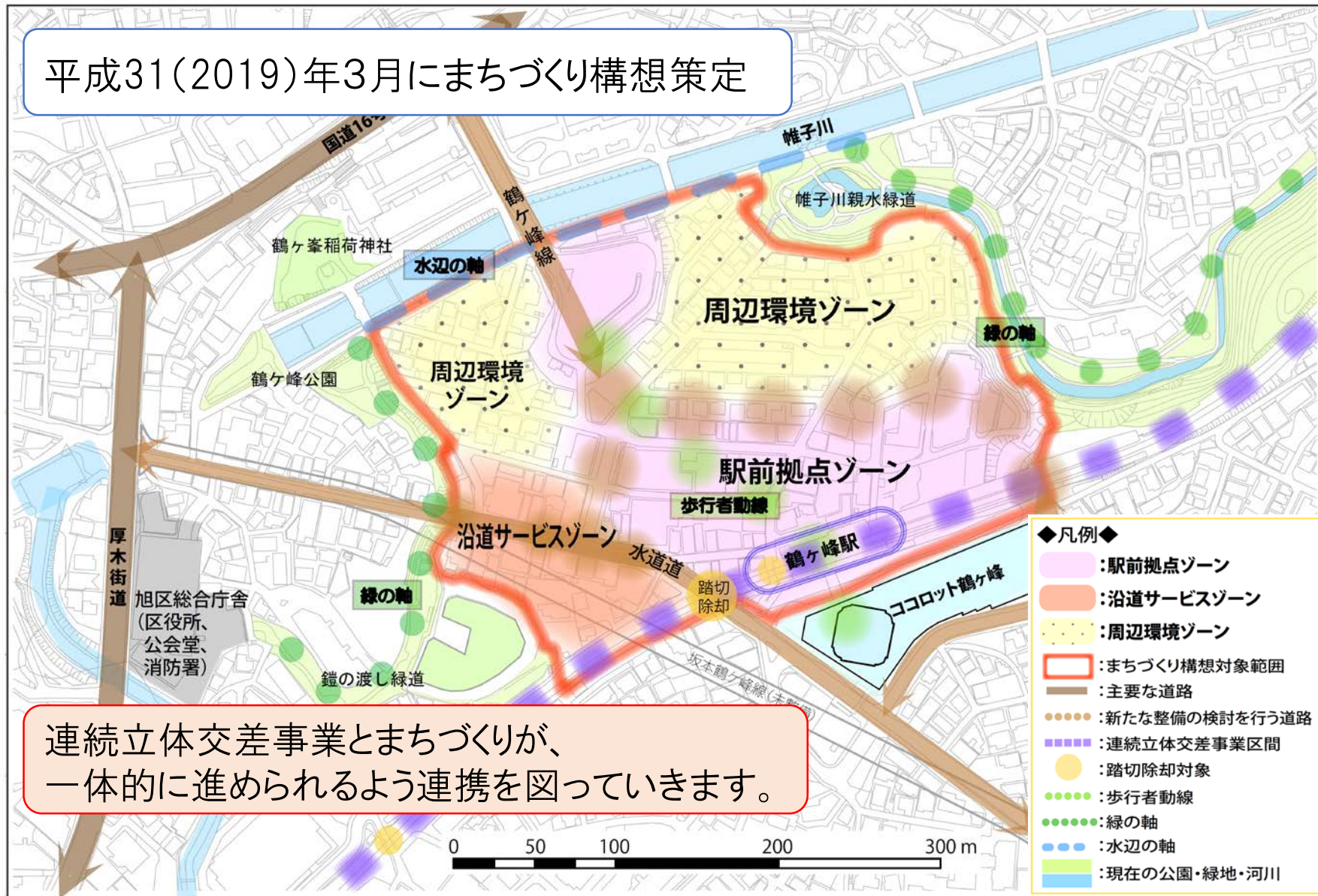
※詳細な位置は今後の設計の中で決定します。

事業の区域につきましては、今後、詳細な検討を進めた後、沿線にわたって測量を行い、用地の幅の確定を行ってまいります。

5. 関連事業

鶴ヶ峰駅周辺のまちづくりの状況

平成31(2019)年3月にまちづくり構想策定



連続立体交差事業とまちづくりが、
一体的に進められるよう連携を図っていきます。

※まちづくりについては本市都市整備局が所管。

資料：鶴ヶ峰駅北口周辺地区まちづくり構想図

手続の主な流れ（再掲）

都市計画手続

事業説明会

今回

都市計画市素案説明会

都市計画市素案
（公告・縦覧）

公聴会

都市計画案（公告・縦覧）

都市計画審議会

都市計画決定告示

環境影響評価手続

配慮書（公告・縦覧）

方法書（公告・縦覧）

方法書説明会

準備書（公告・縦覧）

準備書説明会

評価書（公告・縦覧）

事業認可（令和4年度（2022年度）目標）

事業認可後の流れ

事業認可(令和4年度(2022年度)目標)

測量・設計

用地取得

工事

情報提供

みなさま

完成目標

令和15年度(2033年度)

以下、当日利用した参考資料

旭区の都市計画道路の優先整備路線

～ 「都市計画道路」の整備と着手の目標を見直しました ～

番号	名称	延長 (m)
①～②	国道16号線	7,500
③～⑤	鴨居上飯田線	2,800
⑦	横浜厚木線	2,200
④	希望ヶ丘瀬谷線	1,000
⑤～⑥	坂本鶴ヶ森線	1,600
⑪	柳が作川線	2,100
⑩	保土ヶ谷二俣川線	400
⑯	中田三ツ湯線	100
⑭	(仮称)白根線	2,300

凡例	
	市界・区界
	主な公園など
	インターチェンジ (I.C.) など

取扱いの凡例		
区分	目標時期	
整備済み ※1		
事業中	先行整備区間	平成30年度までに完成
		平成31年度までに完成
優先整備路線	先行着手区間	平成32年度までに事業着手
		平成33年度までに事業着手
着手時期未定路線		未定
変更候補 ※2		※3
道加候補 ※2		※3

※1 整備済みには「完成区間」（車道は確保されているが、歩道の拡幅が残るなど）も含みます。
 ※2 平成20年5月の都市計画道路見直し案案によりします。
 ※3 着手の時期は、都市計画手続の段階で考えます。



今後の計画と整備における留意事項

〇次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その差違に合わせて検討してまいります。
 ・今後、土地活用促進事業や市街地再開発事業などの物的整備、新たな幹道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
 ・早期道路選定の土地利用計画が具体化した場合や早期建設の土地利用に実効が生じた場合
 ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合

〇各路線の事業着手については、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済みの進捗状況などにより、時期が前後することがあります。

〇着手時期が未定の場合においても、歩道拡幅などの必要に応じて段階的な整備については引き続き行ってまいります。

〇各路線の目標時期については、事業の進捗を踏まえおおむね5年ごとに見直しを行います。

平成28年3月

旭区の都市計画道路の優先整備路線（抜粋）

【参考資料】



取扱いの凡例

区 分		目 標 時 期
整備済み ※1	——	
事業中	先行整備区間	平成32年度頃までに完成
		平成37年度頃までに完成
優先整備路線	先行着手区間	平成32年度頃までに事業着手
		平成37年度頃までに事業着手
着手時期未定路線		未 定
変更候補 ※2	——	※3
追加候補 ※2 (新たな計画)	○○○○	※3

今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
 - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
 - ・米車施設返還後の土地利用計画が具体化した場合や米車施設内の土地利用に変化が生じた場合
 - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 各路線の事業着手については、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、時期が前後することがあります。
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 各路線の目標時期については、事業の進捗を踏まえおおむね5年ごとに見直しを行います。

※1 整備済みには「概成区間」（車道は確保されているが、歩道の拡幅が残るなど）も含まれます。

※2 平成20年5月の都市計画道路網見直し素案によります。

※3 着手の時期は、都市計画手続の段階で考慮します。

東部方面線について

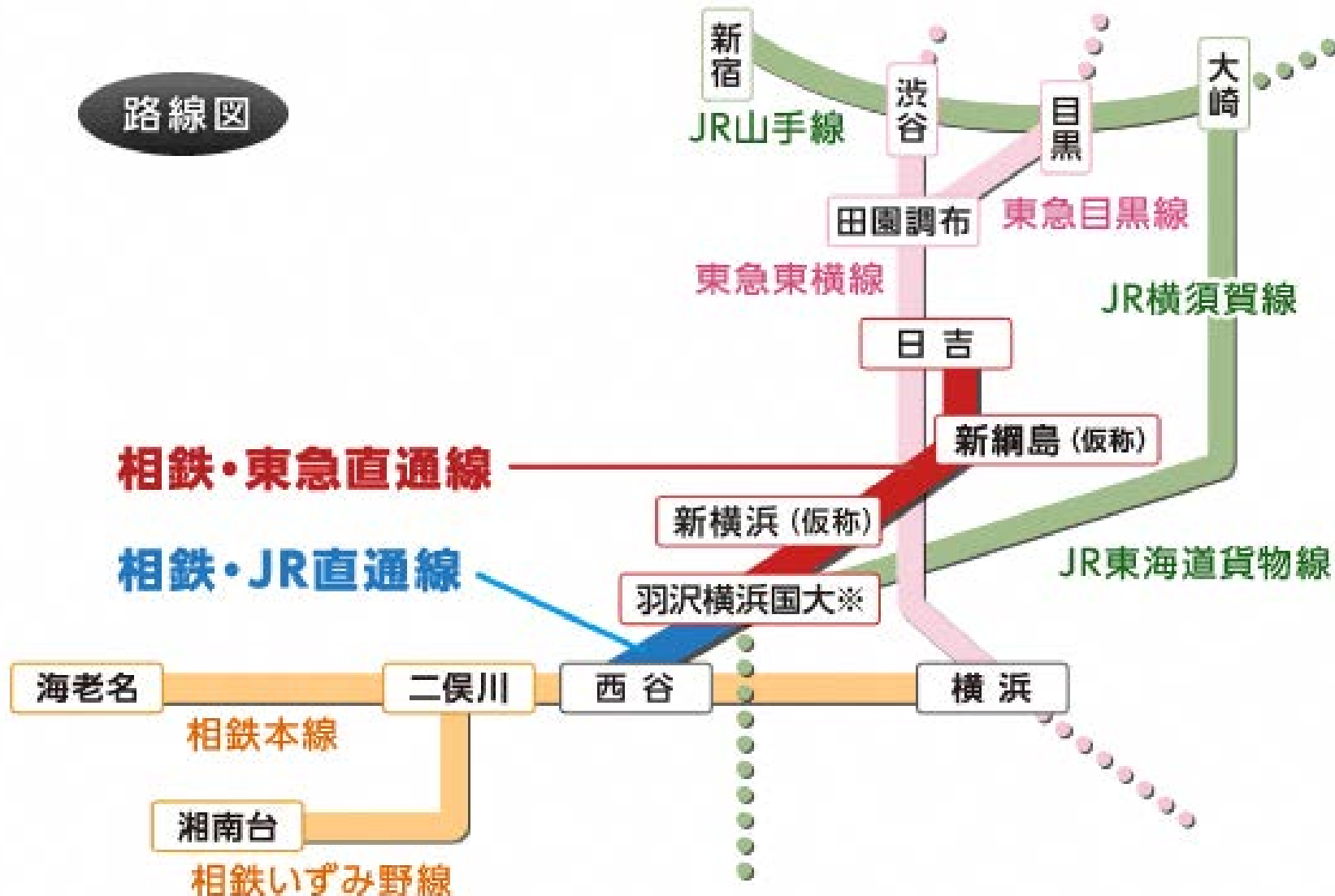
【参考資料】

相鉄・JR直通線：2019（R1）年11月30日開業予定

相鉄・東急直通線：2022（R4）年度下期開業予定



路線図



構造形式の検討

【参考資料】

		高架式(仮線施工)	地下式
環境	日影	高架構造物による日陰が発生 (関連側道が必要)	日陰の影響はない
	騒音等	騒音等は生じるが、 対策は可能である	影響はほとんどない
	地下水	地下水への影響は少ない	地下水の阻害の可能性はあるが、 対策は可能である
	景観	自然景観などが阻害される場合がある	鉄道関連の電柱などが取り除かれ 沿線の景観が整備される
地元要望		特になし	地下化の要望有
概算事業費		約590億円	約740億円
まちづくり		高架構造物ができるため、 まちづくりの自由度は低い	地上に構造物がほとんど無いため まちづくりの自由度が高い
総合評価		○	◎

地下式を採用！！