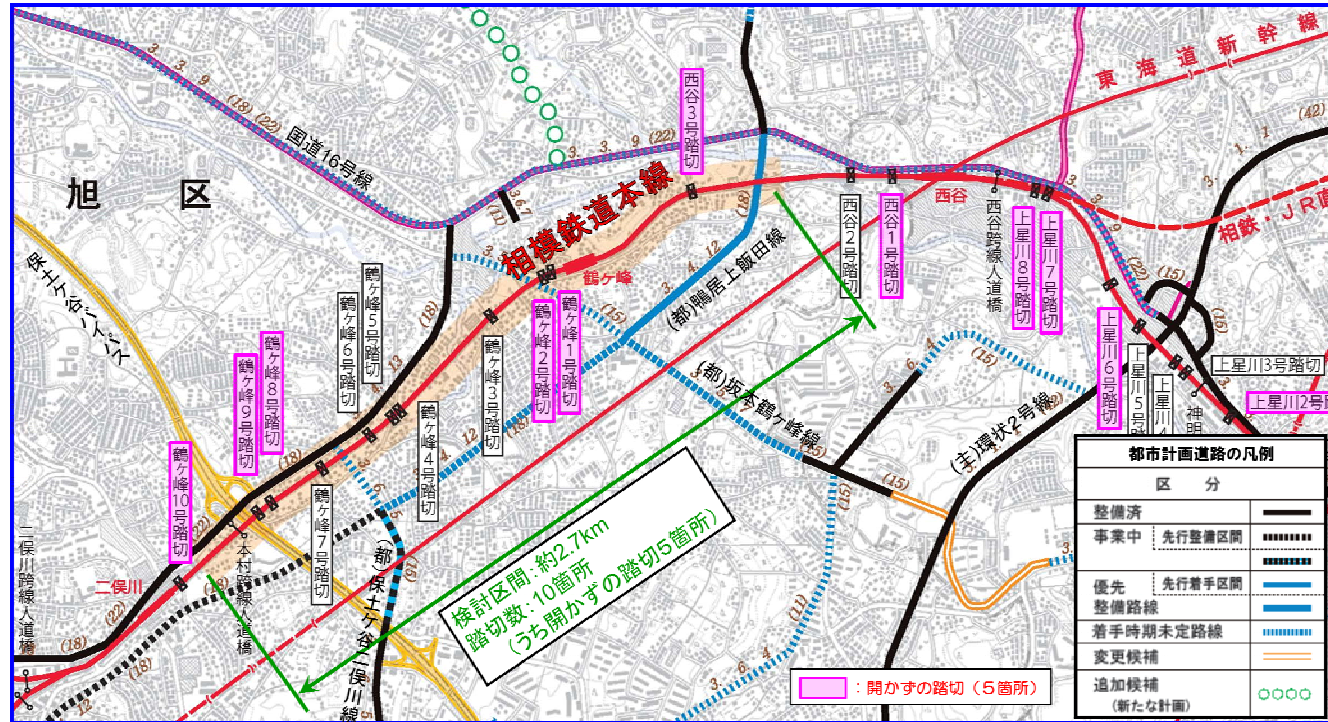


# 相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業について

## 1 概要

- ◆平成 27 年度に策定した『横浜市踏切安全対策実施計画』の中で、現在事業中である相模鉄道本線（星川駅～天王町駅）連続立体交差事業の次の区間として、**相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）を最も優先的に事業化の検討を進める区間**に選定しました。
- ◆平成 28 年度から、構造形式（高架方式、地下方式）や周辺道路の整備方法を検討するための連続立体交差事業調査を 2 年かけて行っています。**今年度は事業調査の最終年度であり、横浜市としての連続立体交差事業の事業方針を決定する予定です。**



※西谷 1 号・2 号踏切は、神奈川東部方面線の整備に伴い、除却される予定です



踏切遮断による渋滞状況  
【鶴ヶ峰 2 号踏切】



踏切遮断による救急活動支障状況  
【鶴ヶ峰 2 号踏切】



踏切危険横断状況（本宿小学校通学路指定）  
【鶴ヶ峰 5 号踏切】

## 2 連続立体交差事業調査の内容

【調査期間】平成 28 年度～平成 29 年度

	平成 28 年度	平成 29 年度
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>測量</li> <li>地質調査</li> <li>基本設計 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>測量、地質調査</li> <li>関連事業計画等の検討</li> <li>概略設計 など</li> </ul>

## 3 測量、地質調査

平成 28 年度から沿線の方々に御協力をいただき、測量・地質調査を実施しましたが、今年度も引き続き下記の要領で測量・地質調査を実施させていただきます。

【実施予定期間】平成 29 年 6 月下旬～12 月下旬

【作業時間帯】平日・土曜 9 時～17 時（作業内容によっては多少時間が前後する可能性もあります）

【作業エリア】測量・・・鉄道敷地内もしくは沿線公有地

地質調査・・・下図参照（現在確定している箇所のみ。今後、追加調査の可能性あります。）



※地質調査の実施時期や作業箇所の詳細が決まり次第、該当する自治会町内会会長あてにお知らせします

## 4 今後の進め方

これまでの連続立体交差事業調査に引き続き、**30 年度から国に着工準備採択されるよう、国との調整を進めていきます。**また、採択後は**早期事業着手に向けて着工準備期間（5 年間）の短縮に取り組んでいきます。**

なお、魅力的かつ活力あふれる鶴ヶ峰駅周辺のまちづくりを実現し、連続立体交差事業の効果を最大限発揮するには、**周辺関連事業（鶴ヶ峰駅北口地区再開発事業、都市計画道路整備など）も一体的に進める必要があるため、各事業間の連携を深めながら検討を進めていきます。**

年度	27	28	29	30	31	32	33	34	35以降
鶴ヶ峰駅付近 連続立体交差事業				着工準備採択▼ 連立事業調査	社会資本総合整備計画への位置付け▼ 着工準備（都市計画、環境影響評価等の手続き）				事業化
				補助金(補助率 1/3)		補助金(50%)			防災・安全交付金(5.5%)
星川駅～天王町駅 連続立体交差事業				下り線高架化▼ 全線高架化▼					
				連立事業				周辺道路等整備	

## 相模鉄道本線（星川駅～天王町駅）下り線の高架化により、 踏切の待ち時間が減少しました!!

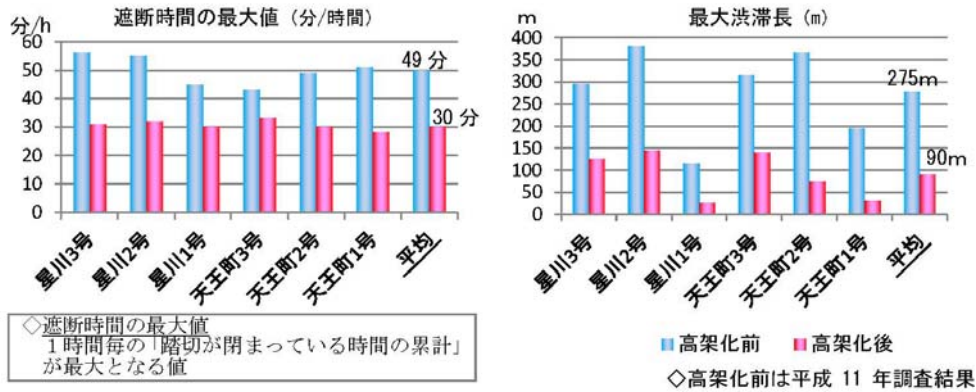
相模鉄道本線（星川駅～天王町駅）連続立体交差事業は、平成 29 年 3 月 5 日に下り線を高架化しました。この下り線の高架化により、高架区間内の踏切の待ち時間と渋滞長が大幅に減少し、大きな効果が確認されました。  
また、今回の整備により、事業区間内の全ての「開かずの踏切※」が解消されました。

※「開かずの踏切」：ピーク時の遮断時間の合計が「40 分/時間」以上の踏切



### ●下り線の高架化による効果について

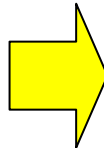
1 日の中で、各踏切における遮断時間の最大値は、平均で **39% (19 分) 減少**、最大渋滞長は、平均で **67% (185m) 減少** しました。



### 【星川 2 号踏切の渋滞状況】



高架化前



高架化後

このように、連続立体交差事業は片線の立体交差化だけでも十分な効果を発揮できる事業であり、早期事業完成に伴い発現する事業効果は、周辺地域に非常に大きな好影響を及ぼすことが期待できます。