

CITY OF YOKOHAMA

# 生見尾踏切の安全対策に 関する説明会

横浜市道路局建設課

令和8年3月27日・28日



横浜市

# 本日の説明会の趣旨

- ① 生見尾踏切の安全対策に関するこれまでの経緯や横浜市の考えを説明すること
- ② 横浜市の考えに対して、周辺にお住まい方・踏切をご利用されている多くのみなさまのご意見を幅広く伺うこと

# 1 生見尾踏切の概要

# 1 生見尾踏切の概要

所在 鶴見区生麦3丁目（JR鶴見駅－新子安駅間の踏切）  
京急本線生麦駅付近



# 1 生見尾踏切の概要



# 1 生見尾踏切の概要

生見尾（電）踏切

延長：約22m

横断本数：4本（横須賀線・京浜東北線）

鉄道交通量：784本（1時間最大54本）

ピーク時遮断時間：44.3分 ※開かずの踏切

交通量：436台/日（自動車・自動二輪車）  
3,667人/日（歩行者・自転車）



生見尾（電）踏切

生見尾（旅）踏切

延長：約10.5m

横断本数：2本（東海道線）

鉄道交通量：285本（1時間最大25本）

ピーク時遮断時間：24.4分

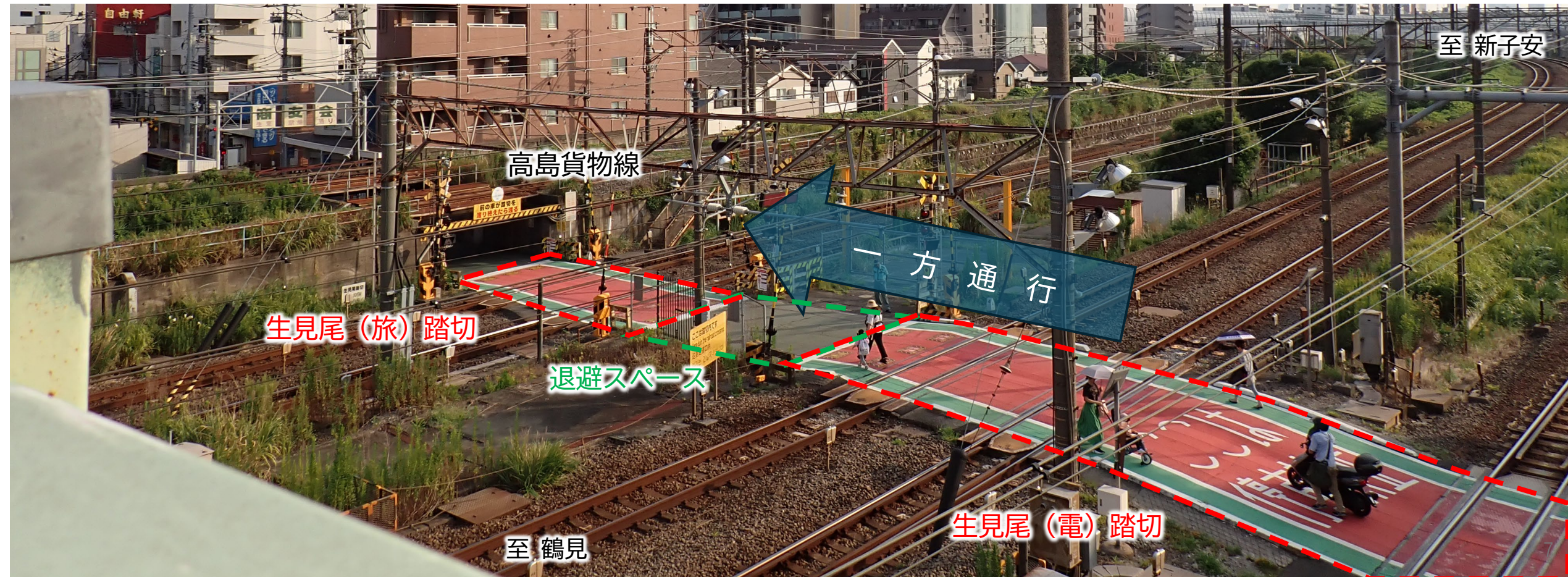
交通量：436台/日（自動車・自動二輪車）  
3,667人/日（歩行者・自転車）



生見尾（旅）踏切

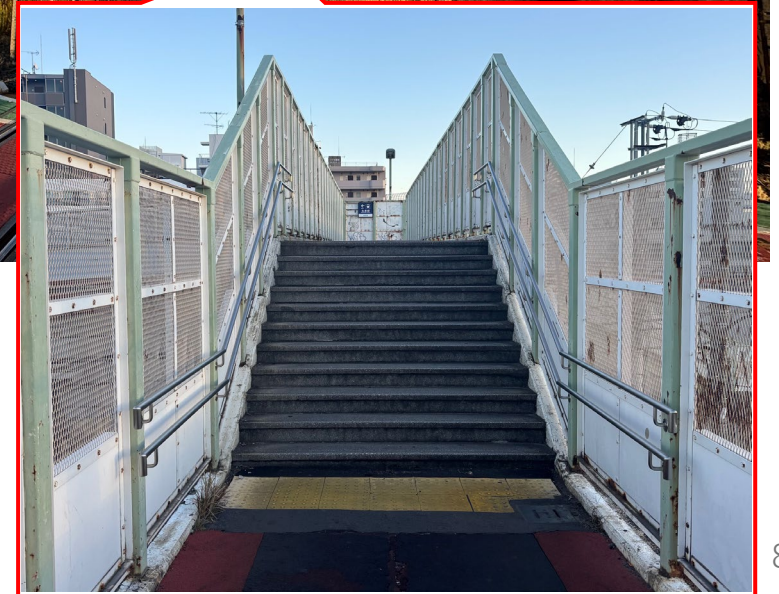
# 1 生見尾踏切の概要

- 北側から南側（写真右から左）への一方通行（7時～9時・16時～19時は車両進入禁止）
- 自動車は1台ずつの進入（車両が生見尾(旅)踏切の通過を確認後、生見尾(電)踏切に進入）
- 1.9mの高さ制限あり



# 1 生見尾踏切の概要

- 生見尾(電)踏切と生見尾(旅)踏切が、それぞれ別のタイミングで開閉するため、通過可能時間が限られている。
- 踏切横には、既設の人道橋（生見尾人道橋）があるが、中央部には階段があり、バリアフリールートが確保されておらず、車椅子やベビーカーの方は、生見尾踏切を通らざるを得ない。



生見尾人道橋と中央部の階段

踏切開閉前後の様子

# 1 生見尾踏切の概要

踏切上の歩行者、自動車等の影響で列車が止まった件数（H14(2002)年4月～R7(2025)年12月まで）

**2,088件（1年で約90件 約4日に1回のペースで発生）**

踏切上で列車が接触した件数（H14(2002)年4月～R7(2025)年12月まで）

**7件 うち、5件が死亡事故**

|             |   |             |        |        |         |    |
|-------------|---|-------------|--------|--------|---------|----|
| 5件の<br>死亡事故 | ① | 平成25(2013)年 | 8月23日  | 18時50分 | 京浜東北線下り | 男性 |
|             | ② | 平成28(2016)年 | 12月25日 | 22時48分 | 東海道線下り  | 女性 |
|             | ③ | 令和4(2022)年  | 11月24日 | 21時25分 | 東海道線下り  | 男性 |
|             | ④ | 令和6(2024)年  | 4月26日  | 19時44分 | 東海道線上り  | 男性 |
|             | ⑤ | 令和6(2024)年  | 9月29日  | 23時3分  | 東海道線上り  | 男性 |

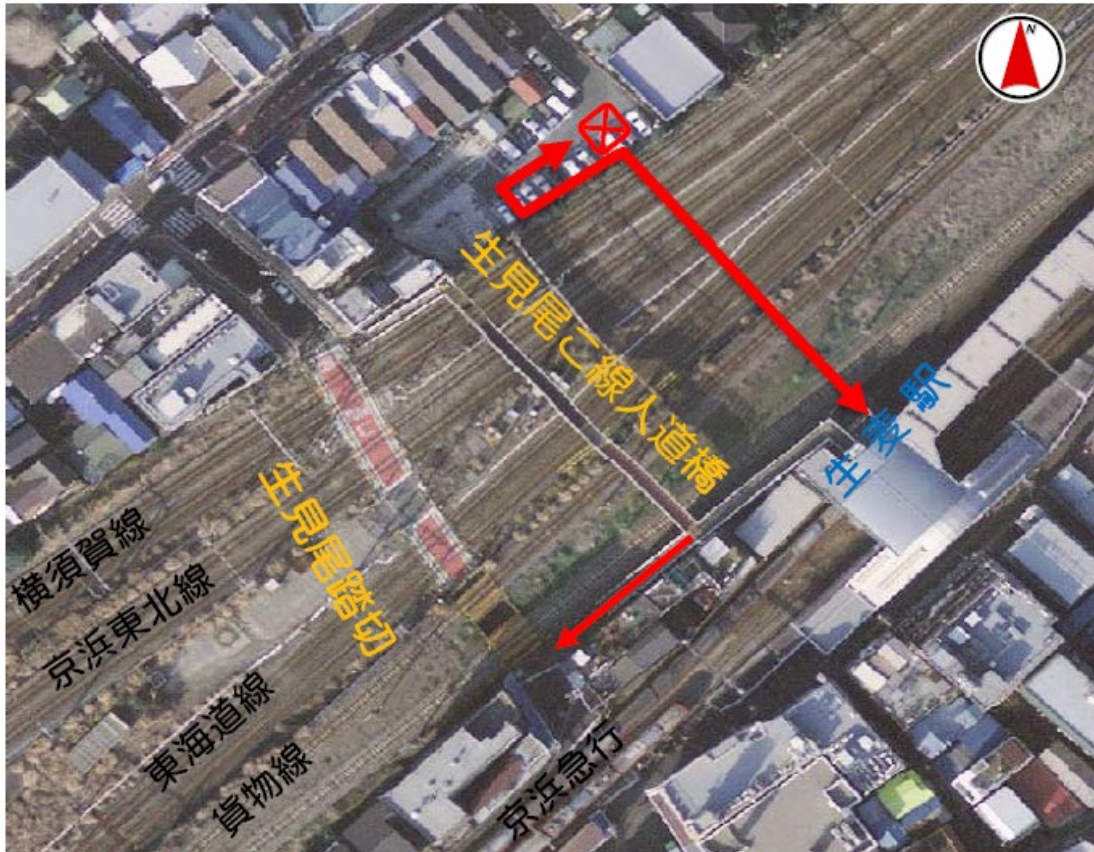


横浜市では、踏切を廃止し代替施設を整備する、抜本対策を行う踏切に位置付け

## 2 これまでの経緯

## 2 これまでの経緯

- 平成25(2013)年8月の事故を受けて、近隣にお住まいの方や店舗等を経営している方々からご意見を伺い、地域にあった対策を検討していくことを目的に、平成25(2013)年11月に「生見尾踏切安全対策検討会」を立上げ
- 地域の方の意見も踏まえ、踏切存続も含む複数の概略ルート案を提示



### ルート案①の概要

踏切を存続し、生麦駅への最短ルートで整備する案

#### 長所

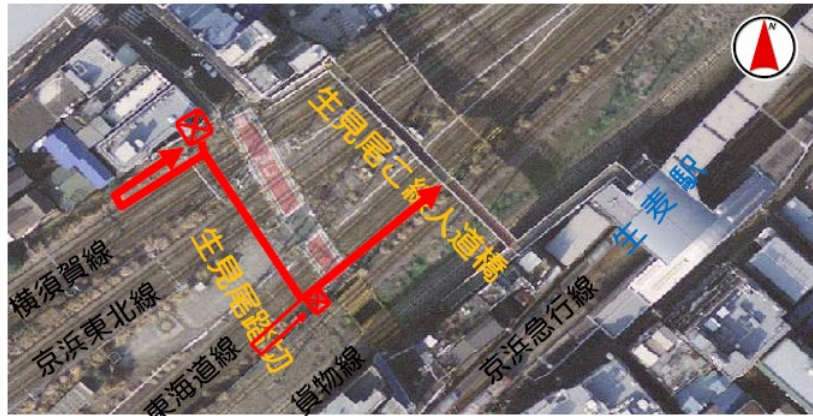
- 工事中も踏切の通行が可能

#### 短所

- 人の流れが変わる可能性が高く、商店への影響が懸念される
- 北側の用地取得が必要となるため、完成時期が不確定となる
- 踏切が残るため、将来にわたり事故のリスクが続く
- 線路内及び生麦駅接続部分の施工の可能性に問題がある

## 2 これまでの経緯

- 平成25(2013)年8月の事故を受けて、近隣にお住まいの方や店舗等を経営している方々からご意見を伺い、地域にあった対策を検討していくことを目的に、平成25(2013)年11月に「生見尾踏切安全対策検討会」を立上げ
- 地域の方の意見も踏まえ、踏切存続も含む複数の概略ルート案を提示



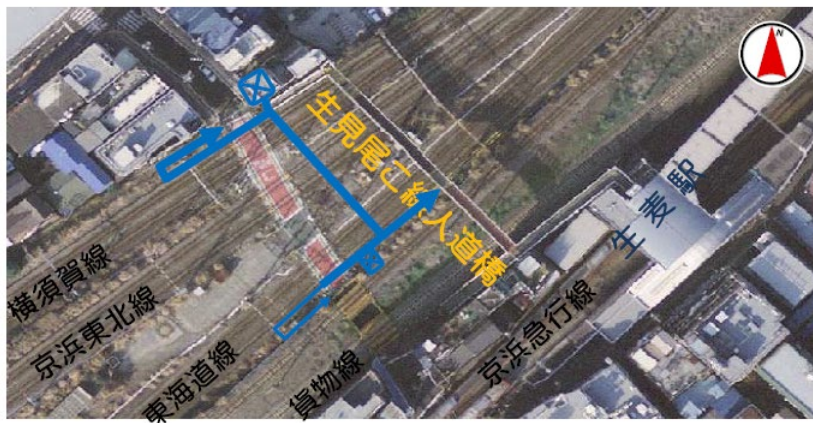
### ルート案②の概要

踏切を存続し、鉄道用地の隙間を活用して、既設のこ線人道橋につなげる案

### 長所

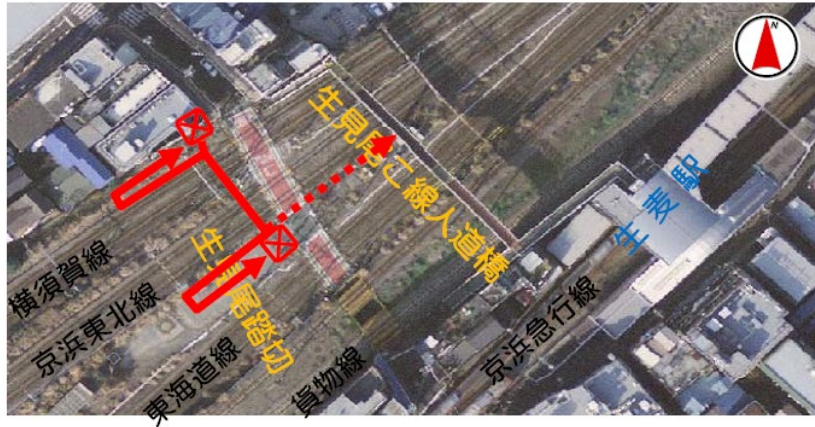
### 短所

- 南側エレベーターの下に貨物線のトンネルがあるため構造物を造ることができない



## 2 これまでの経緯

- 平成25(2013)年8月の事故を受けて、近隣にお住まいの方や店舗等を経営している方々からご意見を伺い、地域にあった対策を検討していくことを目的に、平成25(2013)年11月に「生見尾踏切安全対策検討会」を立上げ
- 地域の方の意見も踏まえ、踏切存続も含む複数の概略ルート案を提示



### ルート案③の概要

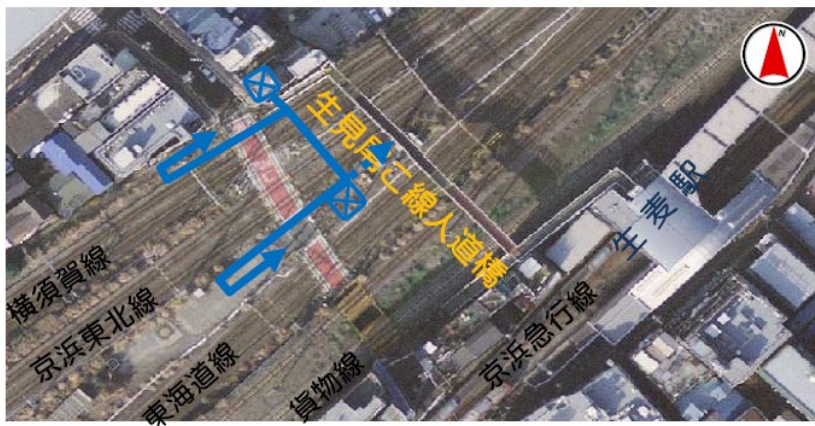
踏切を存続し、横須賀線と京浜東北線だけを跨ぐこ線人道橋を整備する案

### 長所

- 人の流れが変わらないため、商店への影響が少ない

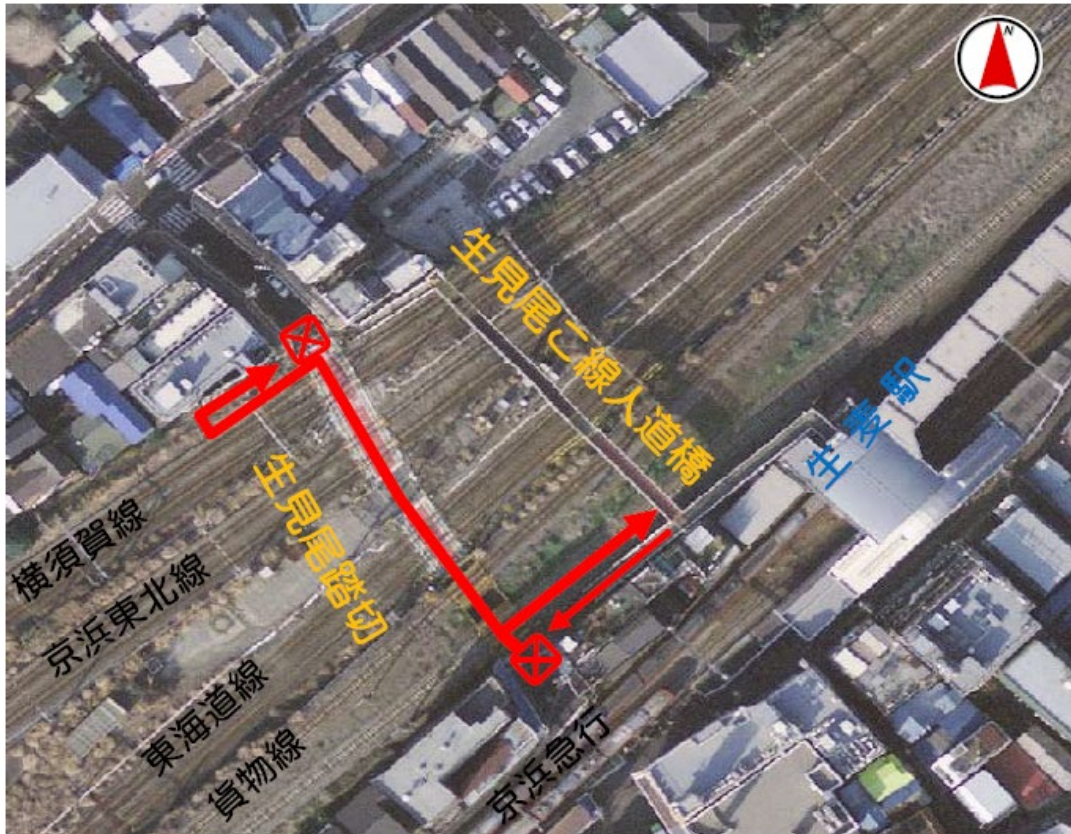
### 短所

- 北側の用地取得が必要となるため、完成時期が不確定となる
- 既設のこ線人道橋に接続する場合、階段が残りバリアフリー化できなくなる
- 踏切は工事期間中、通行止めとなる
- 踏切が残るため、将来にわたり事故のリスクが続く
- 貨物線のトンネルに近接するため、施工の可能性に問題がある



## 2 これまでの経緯

- 平成25(2013)年8月の事故を受けて、近隣にお住まいの方や店舗等を経営している方々からご意見を伺い、地域にあった対策を検討していくことを目的に、平成25(2013)年11月に「生見尾踏切安全対策検討会」を立上げ
- 地域の方の意見も踏まえ、踏切存続も含む複数の概略ルート案を提示



### ルート案④の概要

踏切を廃止し、踏切の直上に、こ線人道橋を整備する案

#### 長所

- 用地取得がほとんどないため、最速で工事に着手できる
- 自転車が複数台利用できるエレベーターが設置できる
- 踏切が廃止となるため、事故がなくなり安全性が向上する

#### 短所

- 自動車の迂回が必要となる

## 2 これまでの経緯

第3回 生見尾踏切安全対策検討会（平成26(2014)年3月）において、  
生見尾踏切安全対策に関する横浜市の考え方として、整備方針（案）を提示

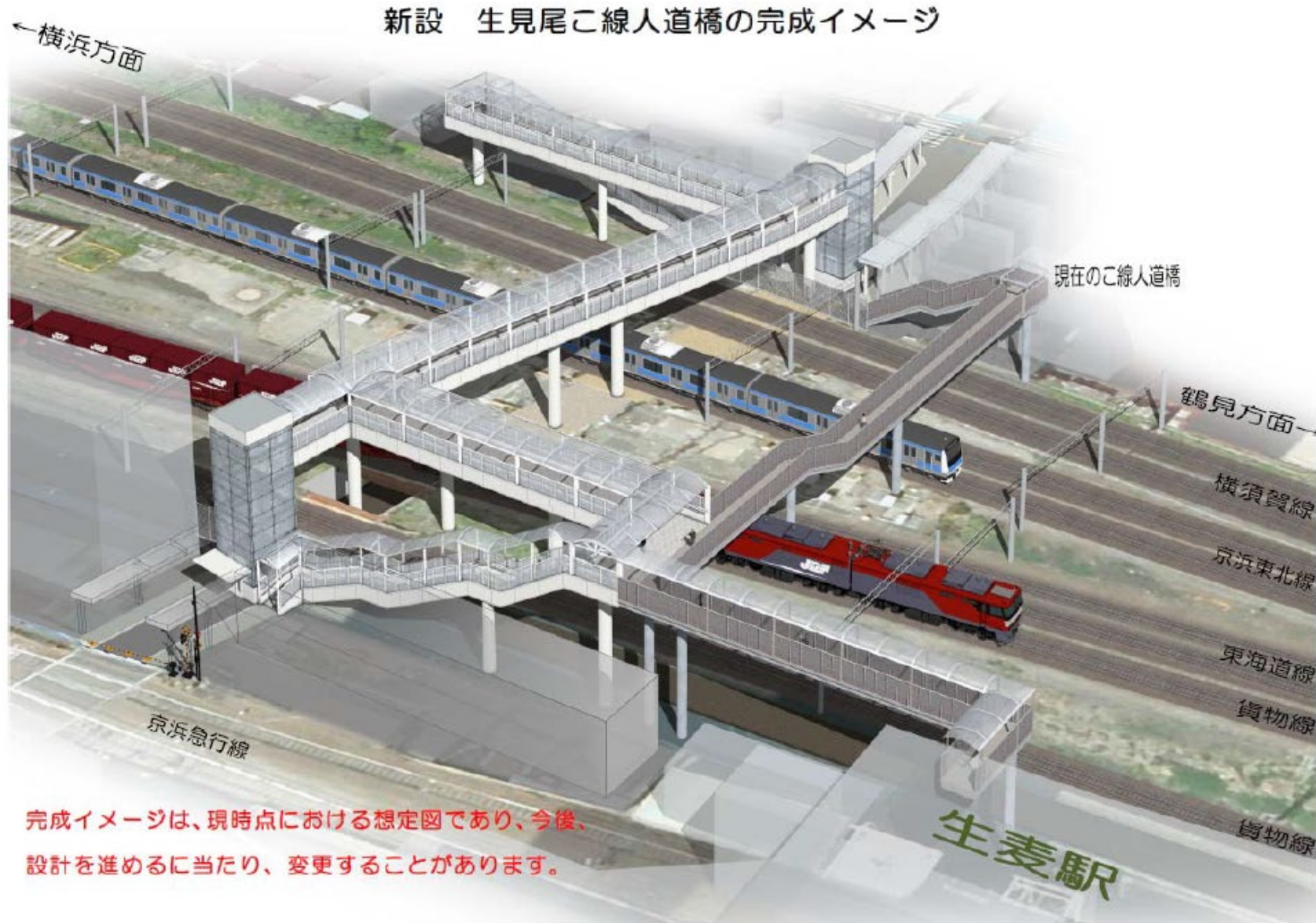
### 整備方針（案）

- 測量、地質調査の結果から、踏切を残す①～③案は、北側の用地取得が必要で、南側は構造物の築造ができないことがわかったため、ルート案④で検討を実施する。
- ルート案④で踏切を残すためには、北側・南側双方の用地取得が必要となるが、用地取得が現時点では難しいことから、踏切を残すことができない。このため、用地取得は行わず、JR用地及び道路用地を活用することにより、踏切の直上にこ線人道橋を整備する。



「生見尾踏切」安全対策ニュース VOL.1発行（平成26(2014)年9月24日）  
新たなこ線人道橋の完成イメージ等を提示

## 2 これまでの経緯



## 2 これまでの経緯

「生見尾踏切」安全対策ニュース VOL.2発行（平成26(2014)年11月18日）

意見交換会開催の案内

「生見尾踏切」安全対策ニュース VOL.3発行（平成27(2015)年2月25日）

現在の検討状況、意見交換会での意見と回答等の報告

「生見尾踏切」安全対策ニュース VOL.4発行（平成27(2015)年8月31日）

安全対策に関する横浜市の考え方の報告と横浜市案と地元提案の比較

「生見尾踏切」安全対策ニュース VOL.5発行（平成29(2017)年4月19日）

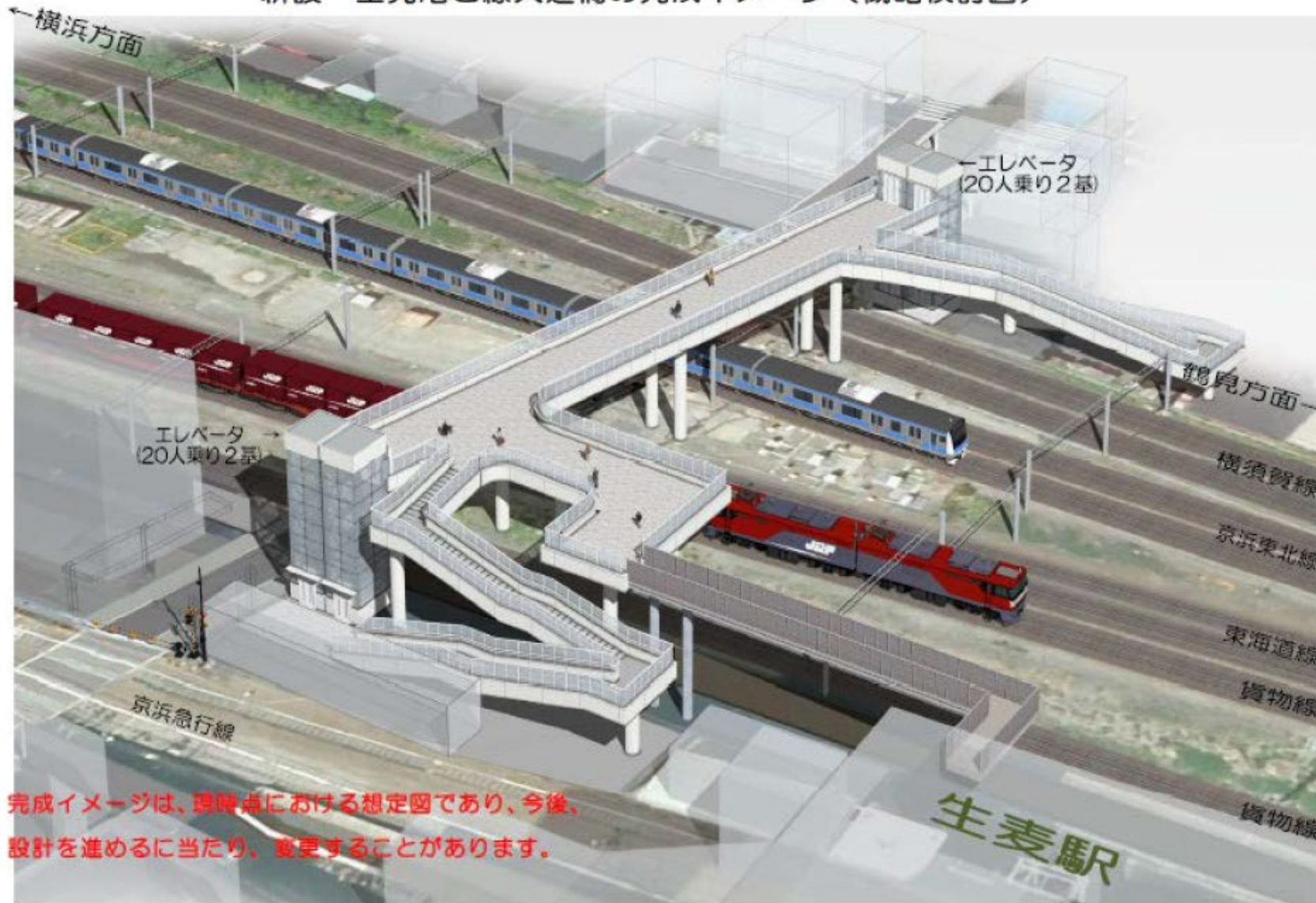
新たな跨線人道橋の整備計画と整備の進め方を提示

### 新たな跨線人道橋の整備計画と整備の進め方

- 跨線人道橋の設置位置を「踏切の直上」から「踏切の横（鶴見側）」に変更し、踏切については、工事期間中も利用しながら整備を進める。
- 踏切については、安全に横断できる施設を整備したうえで閉鎖すべきと考える。
- 新たな跨線人道橋は、平成32年度完成を目標に整備を進める。
- 現在の跨線人道橋は、新しい跨線人道橋の完成後に撤去する。

## 2 これまでの経緯

新設 生見尾こ線人道橋の完成イメージ（概略検討図）



## 2 これまでの経緯

市会 建築・都市整備・道路委員会（令和元(2019)年5月27日）

これまでの進捗状況・地域からのご意見・今後の進め方を報告

### これまでの進捗状況

- 平成30年度までに、必要な用地取得や施工条件等を整理した詳細設計が完了
- 鉄道関係施設の移設に時間を要することや、夜間の限られた時間での施工となり、完成まで6年程度かかる計画となった。

### 地域からのご意見

- 踏切廃止にご理解をいただいている意見がある一方で、近隣地域の方々からは、踏切が廃止されることによる利便性の低下や地域の分断・衰退の懸念から、踏切閉鎖に反対する意見がある。

### 今後の進め方

- 踏切閉鎖へのご理解や新設の跨線人道橋の工事に時間を要することから、高齢者などへの対策として、既已取得した事業用地を活用し、既設の跨線人道橋へエレベーター（人のみ）を設置する速効対策を実施する。
- 新設の跨線人道橋の整備は、踏切閉鎖への地域のご理解を得てから抜本対策を実施することとし、引き続き、踏切が残るリスクなどについて説明していく。

## 2 これまでの経緯

|                     | 平成25(2013)年時点<br>生見尾踏切<br>安全対策検討会 | 平成26(2014)年時点<br>生見尾踏切安全対策<br>ニュースVOL.1 | 平成29(2017)年時点<br>生見尾踏切安全対策<br>ニュースVOL.5 | 令和元(2019)年時点<br>建築・都市整備・道路<br>委員会 |
|---------------------|-----------------------------------|---|---|-----------------------------------|
| 新設跨線人道橋<br>架設位置・幅員  | —                                 | 閉鎖と同時に整備開始<br>踏切直上・6m                   | 先行整備<br>踏切横・6m                          | 閉鎖理解後に整備開始<br>踏切横・6m              |
| 踏切閉鎖                | —                                 | 閉鎖                                      | 閉鎖                                      | 閉鎖                                |
| 既設の跨線人道橋<br>(幅員2m)  | —                                 | —                                       | 撤去                                      | 撤去                                |
| 既設跨線人道橋<br>中央部の階段   | 階段のまま                             | 階段のまま                                   | 階段のまま                                   | 階段のまま                             |
| 既設跨線人道橋への<br>エレベーター | なし                                | なし                                      | なし                                      | 暫定EV整備 (R3)                       |
| 岸谷生麦線<br>(う回路)      | 未整備                               | 未整備                                     | 整備済み<br>(H29.3)                         | 整備済み<br>(H29.3)                   |
| 死亡事故件数<br>(H25~)    | 1件<br>(H25.8)                     | 1件<br>(H25.8)                           | 2件<br>(H25.8, H28.12)                   | 2件<br>(H25.8, H28.12)             |

既設跨線人道橋  
中央部の階段

▷▷▷ 補修工事と合わせたスロープ化により改善 (BFルート確保)

## 2 これまでの経緯

平成25(2013)年以降、地域の方々とは50回以上にわたり意見交換を実施

怖いから踏切は渡りたくない

踏切は地元の生活道路  
だから閉鎖しないでほしい

踏切は廃止すべき

踏切廃止による地域分断や  
商店街の衰退が心配

早く新しい人道橋を  
整備してほしい

津波が発生した際の  
避難経路やバリアフリー経路  
として踏切は必要

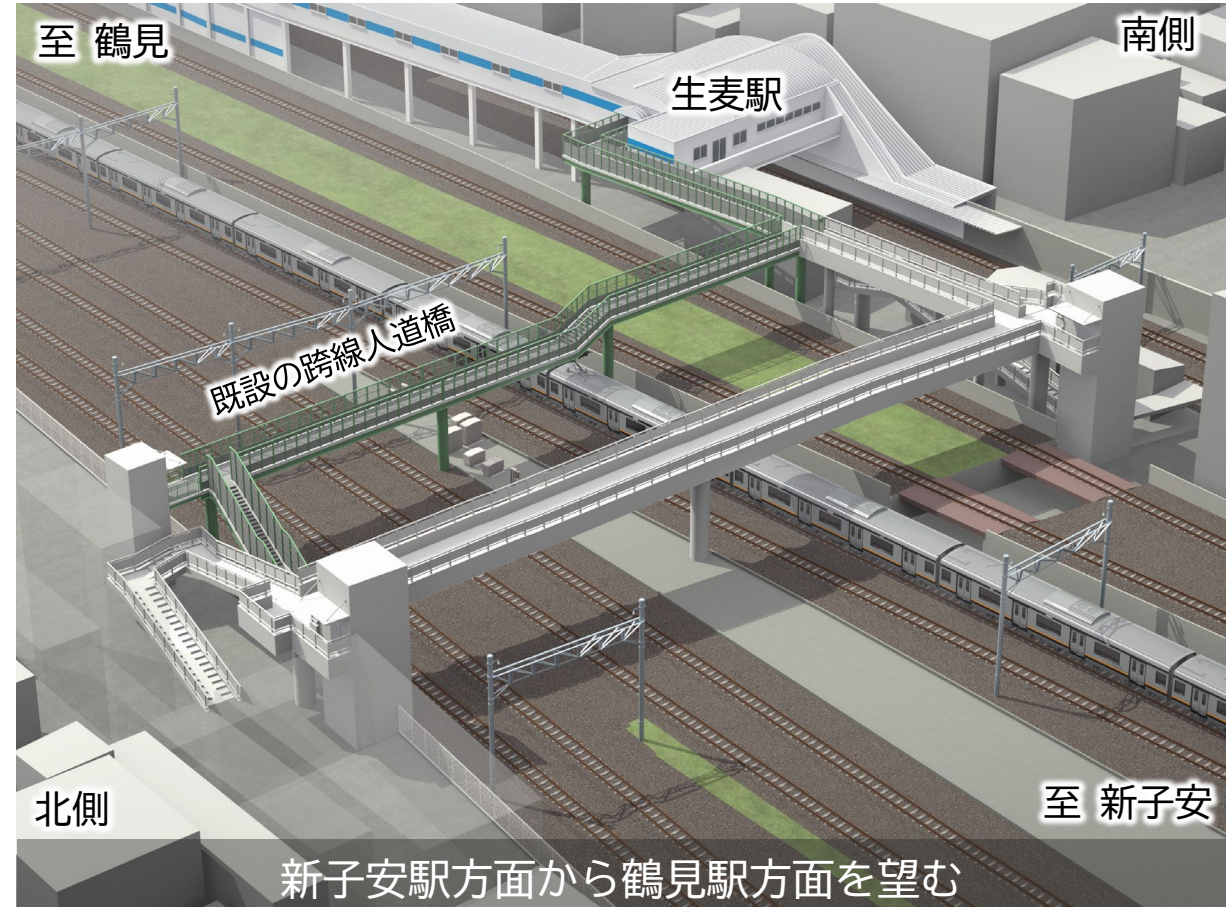
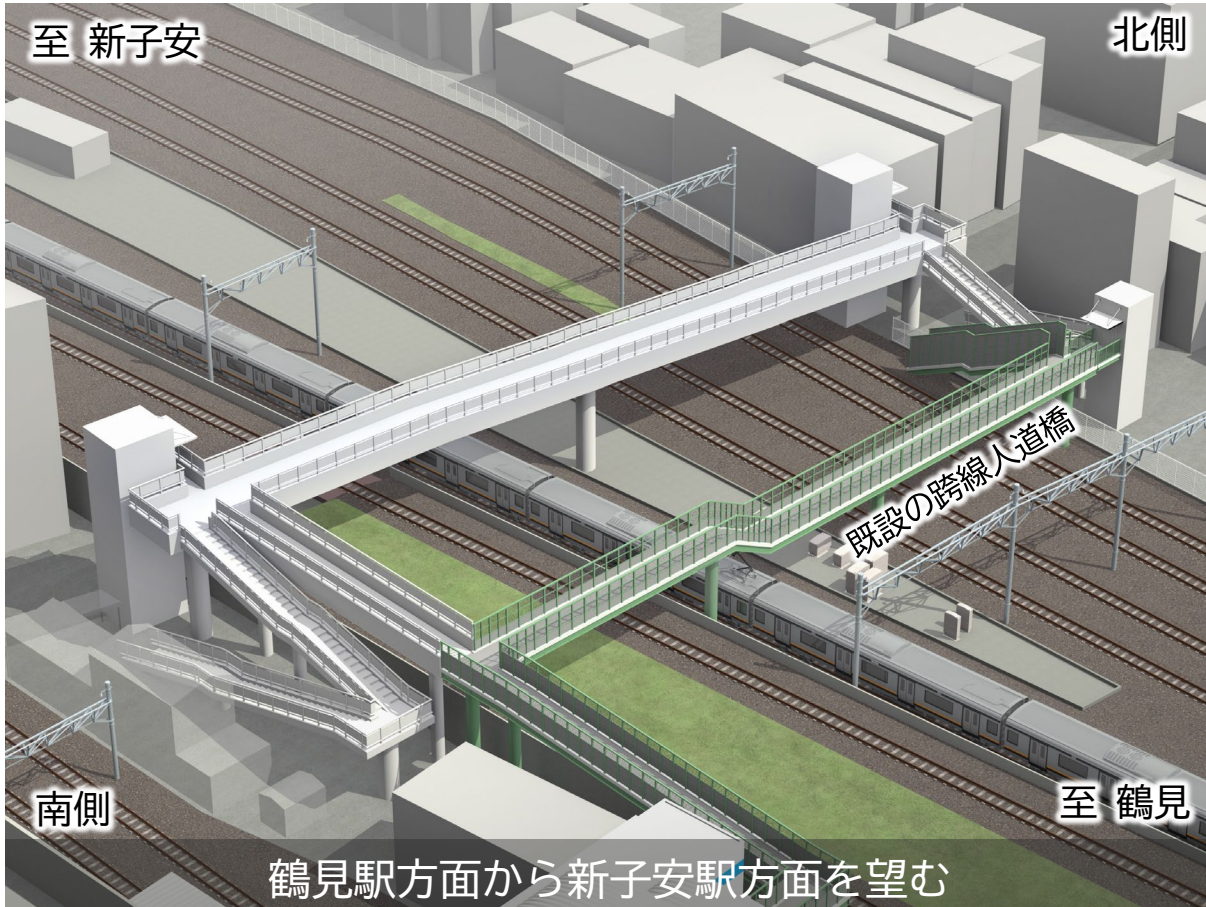
生見尾踏切に関する地域の方からの主な意見

# 3 生見尾踏切の安全対策

# 3 生見尾踏切の安全対策

横浜市の考え

生見尾踏切を廃止し、  
代替施設として現在の踏切直上に新たな跨線人道橋を整備



イメージ図は現時点の計画に基づくもので、今後の設計等により変更となる場合があります。

### 3 生見尾踏切の安全対策

#### 新たな跨線人道橋の概要

- ・幅員：4.0m
- ・斜路付き階段：2.1m（階段部0.75m×2 斜路0.6m）
- ・エレベーター：南北に26人乗りを1基ずつ
- ・南側で既設跨線人道橋と接続



参考 幅員4.0m  
(鶴見川人道橋)



参考 階段0.75m×2  
斜路0.6m・25%  
(浦島跨線人道橋)



参考 幅1.5m 奥行2.5m  
(新横浜大橋)

# 4 懸念事項に対する取組

## 4 懸念事項に対する取組

### 地域分断・商店街の衰退について

- 既設の人道橋中央部にある階段のスロープ化を実施します。
- 踏切閉鎖後、早期に新たな跨線人道橋の整備に着手します。
- 区や関係局とも連携し、商店街への支援について検討します。

### 津波発生時の避難について

- 区とも連携し、地域の避難訓練等を通して、避難ルートや避難場所等の周知を行います。

上記懸念事項以外に、今後想定していない課題等が生じた場合にも、その課題解決のために、地域のみなさまとともに、対策に取り組んでまいりますので、ご理解のほどよろしくお願いします。