

## 資料 3

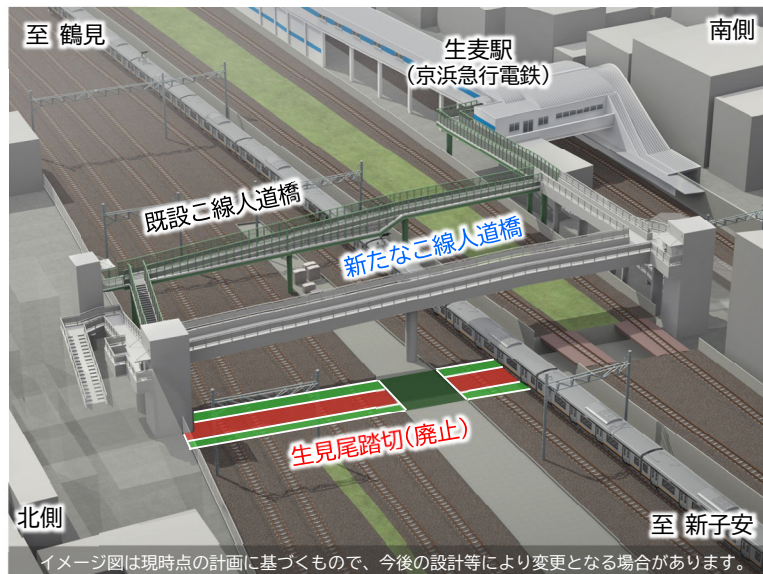
|   |   |   |   |   |   |    |   |
|---|---|---|---|---|---|----|---|
| ま | ち | づ | く | り | 委 | 員  | 会 |
| 令 | 和 | 8 | 年 | 9 | 月 | 14 | 日 |
| 道 | 路 | ・ | 交 | 通 | 政 | 策  | 局 |

う み お

# 生見尾踏切の安全対策の進め方について

## <報告事項>

- 鶴見区の生見尾踏切については、平成25(2013)年以降、**死亡事故が5件発生**するなど、依然として重大事故が発生するリスクが高い状況であることから、**市民の安全・安心を最優先に令和8(2026)年12月7日(月)午前1時(6日終電後)をもって廃止**します。
- 踏切廃止後も地域の往来を確保するとともに、**こどもから高齢者まで誰もが安全・安心に通行**できるよう、廃止した踏切の代替施設として**新たなこ線人道橋を整備**します。



### 新たなこ線人道橋の概要

- ・幅員：4.0m
- ・斜路付き階段：2.1m  
(階段：0.75m×2 斜路：0.6m)
- ・エレベーター（自転車3台乗車可）を  
南北に1基ずつ配置

# 1 生見尾踏切の概要

- 生見尾(電車線)踏切、生見尾(旅客線)踏切とその間にある退避スペースを含めた延長約45mの踏切
- 隣接するこ線人道橋の中央部には階段があるため、ベビーカーや車いすの方は、踏切を渡らざるを得ない状況



## ○ピーク時遮断時間

生見尾(電車線)踏切：44.3分

生見尾(旅客線)踏切：24.4分

※開かずの踏切

## ○生見尾踏切交通量

歩行者：2,418人/日

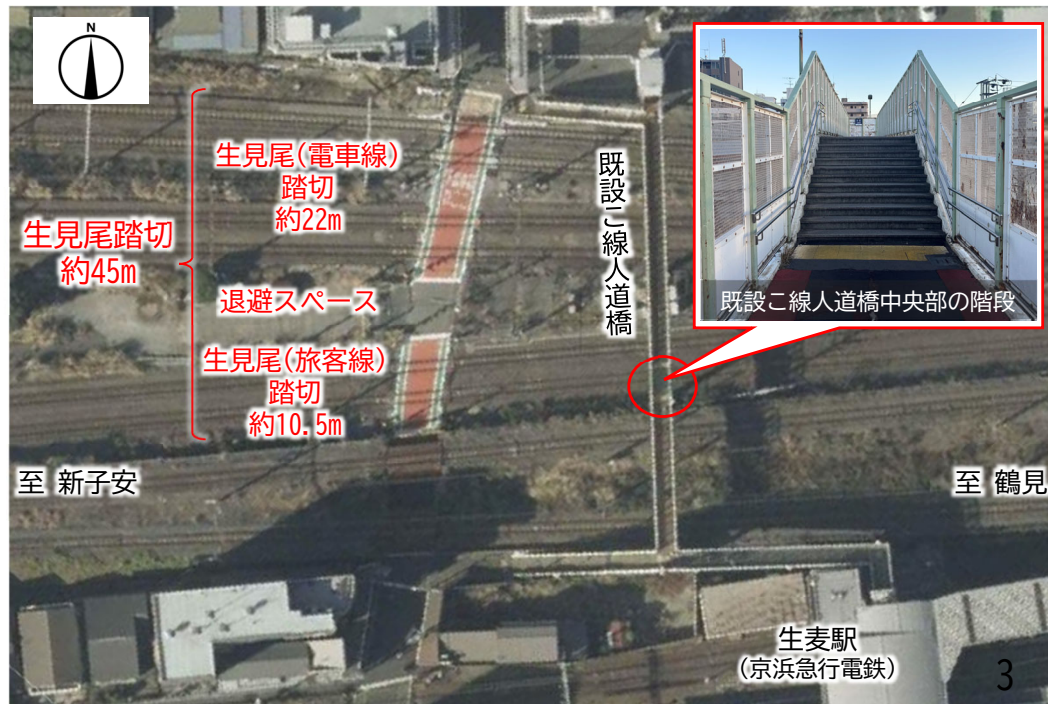
自転車：1,249台/日

自動車：257台/日

自動二輪車：179台/日

## ○既設こ線人道橋交通量

歩行者：11,403人/日



# 1 生見尾踏切の概要

- 線路内への人の立入や車両の立ち往生等を理由に列車停止が発生した件数  
(平成14(2002)年4月～令和7(2025)年12月までの約24年間)  
**2,088件(約4日に1回の頻度で発生)**
- 踏切上で列車と接触した件数(平成14(2002)年4月～令和7(2025)年12月までの約24年間)  
**7件 うち、5件が死亡事故(市内にあるJR東日本の踏切の中で最多)**  
＜5件の死亡事故＞
  - ①平成25(2013)年8月      ②平成28(2016)年12月      ③令和4(2022)年11月
  - ④令和6(2024)年4月      ⑤令和6(2024)年9月
- 平成25(2013)年の事故を受け、早期に踏切を廃止し、代替施設として新たなこ線人道橋を整備する方針としているが、踏切の廃止について様々なご意見があり、実現には至っていない

## 2 これまでの安全対策

- 平成25(2013)年8月の死亡事故発生後、同年10月より踏切周辺に注意喚起のための警備員を配置(JR東日本実施)
- 令和3(2021)年7月に安全性向上のための既設のこ線人道橋へのエレベーター整備等を実施
- しかしながら、その後も死亡事故や踏切の通行に起因した列車停止が発生しており、**依然として重大事故が発生するリスクが高い状況**

| 時期                     | 安全対策の内容                          |                         |
|------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| 平成25(2013)年8月          | 死亡事故                             |                         |
| <u>平成25(2013)年10月～</u> | <u>踏切周辺に警備員を配置</u>               | 平日 10時～16時              |
| 平成26(2014)年4月～         | 警備員の配置時間を延長                      | 平日 9時20分～16時30分         |
| 平成26(2014)年11月～        | 警備員の配置時間を延長                      | 平日 8時～11時30分、15時50分～18時 |
| 平成28(2016)年12月         | 死亡事故                             |                         |
| <u>令和3(2021)年7月</u>    | <u>既設のこ線人道橋へのエレベーター整備</u>        |                         |
| 令和4(2022)年11月          | 死亡事故                             |                         |
| 令和6(2024)年4月           | 死亡事故                             |                         |
| 令和6(2024)年9月           | 死亡事故                             |                         |
| 令和6(2024)年11月～         | 警備員の配置時間を延長                      | 平日 8時～11時20分、15時～23時    |
| 令和6(2024)年12月          | 踏切内への追加の路面標示や既設のこ線人道橋の利用を促す看板の設置 |                         |



既設のこ線人道橋のエレベーター

### 3 地元との調整状況

- 平成25(2013)年8月の事故以降、これまでに60回以上、地元自治会・商店街や踏切を通行されている方など、延べ900名以上の方々に説明および意見交換を実施
- 令和8(2026)年3月には地元説明会を開催

＜生見尾踏切の安全対策に関する主なご意見＞

#### 踏切廃止に懸念を示すご意見

- 迂回が必要で利便性が低下する
- 商店街の衰退や地域分断を懸念
- 災害時の避難に支障が生じる
- 踏切巡回警備などの他の安全対策を先にやるべき
- 朝夕のピーク時に歩行者・自転車等で混雑するのではないか

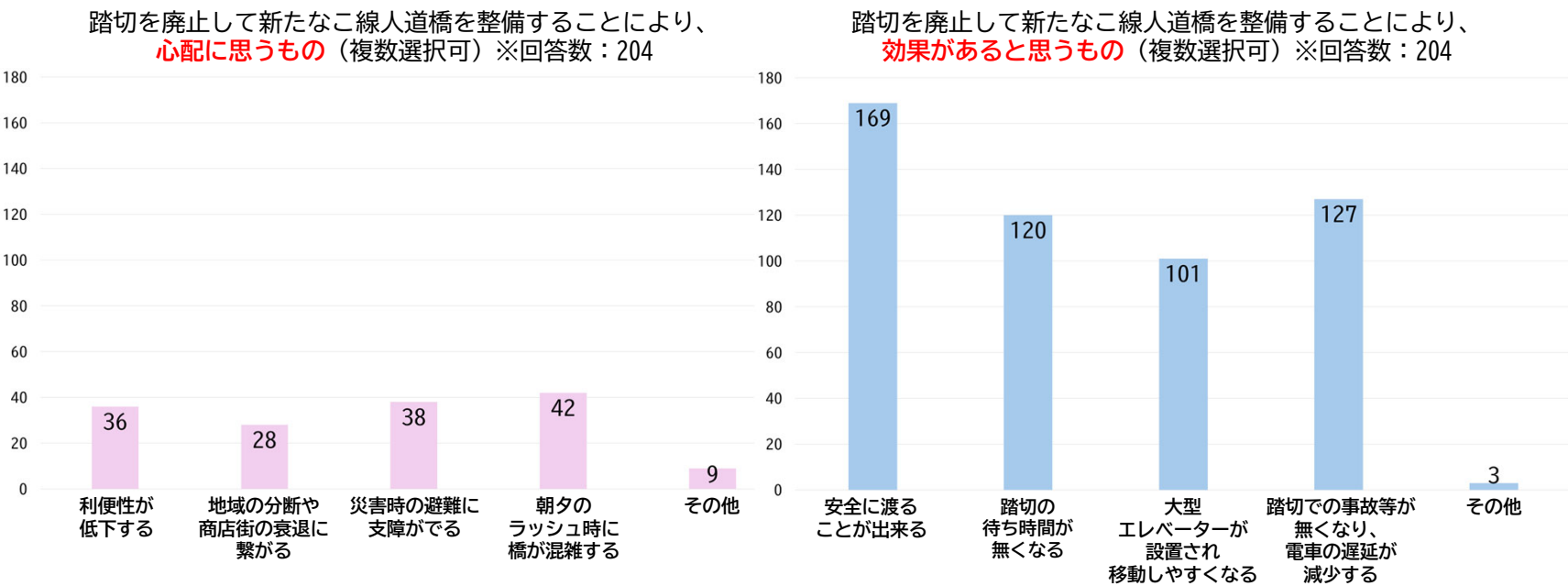
#### 踏切廃止に理解を示すご意見

- 利便性より、安全性・人命を優先すべき
- 早期整備を求める
- 踏切廃止が一番確実な安全対策
- 死亡事故が多く危険なため、安全対策は必要
- 新たな人道橋ができることによるまちの活性化を期待する

### 3 地元との調整状況

- 令和8(2026)年7月には現地・鶴見区役所において、パネル展示を中心に、来場者へ個別説明を行う形式の説明会を開催

#### <現地・鶴見区役所における説明会でのアンケート結果>



- 踏切廃止に理解を示す意見が多く寄せられており、**地域や利用者の理解は着実に広がっている**

## 4 地域の懸念事項に対する取組

- 踏切廃止後は、速やかに新たなこ線人道橋の整備に着手し、早期完成を目指すことで、踏切廃止に伴う**地域分断の影響を最小限にするよう努める**。
- 踏切に隣接する2つの商店街については、地域の意見を聞きながら区や関係局と連携し**商店街への支援策について検討する**。
- 津波等の災害時の避難については、区と連携し、地域の避難訓練等を通じて、避難ルートや避難場所の周知を図るなど、**地域の防災力向上に取り組む**。

今後も引き続き、地域の皆様との意見交換を行い、さらなる理解の促進に努めるとともに、新たな課題等が生じた場合においても、その解決に向けて、地域の皆様とともに対策に取り組む。

## 5 今後の予定

- 踏切廃止の必要性について、地域や利用者の理解が広がっている
- 令和8(2026)年11月に、生見尾踏切に隣接する既設こ線人道橋中央部の階段のスロープ化が完了し、バリアフリールートが確保される見込み
- 市民の安全・安心を最優先に令和8(2026)年12月7日(月)午前1時をもって生見尾踏切を廃止
- 新たなこ線人道橋は令和15(2033)年度の完了を目指す



※踏切廃止にあたっては、現地でのお知らせに加え、回覧や周辺住民へのポスティング、ホームページ、広報よこはま等を活用するなど周知を徹底し、踏切廃止に伴う混乱が最小限となるよう努める。