1. 通行量の根拠と閉鎖後の集中・分散の予測

【回答】

交通量調査の概要は以下のとおりです。

調査日時：令和５年 10 月 12 日（木）午前４時 50 分～翌午前０時 30 分まで

天候：晴れ

調査方法：踏切やこ線人道橋において、１時間ごとの歩行者、自転車、自動車、自動二輪車の交通量を計測

交通量（アンダーラインはピーク時間）：

踏切歩行者：

114 人／時（7-8 時）、136 人／時（8-9 時）、215 人／時（17-18 時）、186 人／時（18-19 時）

踏切自転車：

82 台／時（7-8 時）、51 台／時（8-9 時）、128 台／時（17-18 時）、119 台／時（18-19 時）

自動車：

31 台／時（14-15 時）

自動二輪車：

21 台／時（12-13 時）

こ線人道橋：

1317 人／時（7-8 時）、1693 人／時（8-9 時）、647 人／時（17-18 時）、890 人／時（18-19 時）

閉鎖後、歩行者は既設こ線人道橋を利用、自転車、自動車、自動二輪車は周辺の道路へ迂回いただく予定です。

ピーク時の安全性検証：

先日も情報提供させていただいた通り、既設こ線人道橋のピーク時（8-9 時）において、最も混雑すると推定される生麦駅電車到着時の既設こ線人道橋１分間の交通量（71 人／分）と踏切が開いている１分間の交通量（10 人／分）から、サービス水準を確認し、現況とほぼ変わらないことを確認しています。

2. 迂回距離・所要時間の算定

【回答】

目的地はそれぞれ異なることから、本市が柳町人道橋までの距離としてお示ししている数値は、北側交差点から柳町人道橋登り口までの距離（約 400m）となります（添付 1_自転車迂回路）。

実際に自転車で北側交差点から京急線の踏切までの移動時間を計測したところ、踏切待ちが生じない場合の京急線の踏切を含めた横断時間は約 30 秒でしたが、生見尾（電車線）踏切で１本、生見尾（旅客線）踏切で１本、京急線踏切で２本、電車の通過待ちをした場合の横断時間は約３分 20 秒でした。一方、柳町人道橋（人道橋は押し歩き）を経由した場合は、約５分 20 秒でした。

3. 柳町人道橋の容量と子乗せ電動自転車等の安全検証

【回答】
柳町人道橋の一般図を送付します（添付 2_柳町人道橋一般図）。スロープの勾配は、図面からは確認できません。
柳町人道橋は歩行者専用となっておりますので、自転車は押し歩きしていただくことが原則です。すでに注意喚起のポスター等はありますが、追加の掲示の検討も行います。
踏切廃止に伴い、これまで踏切を通行していた方が、柳町人道橋を利用いただくこととなりますが、朝夕のピーク時においても極端に悪化することは想定しておりません。廃止後の状況を継続的に確認し、課題等がある場合は対応策について、交通管理者と検討してまいります。
柳町人道橋の昇降用斜路や通路の幅員は 2.25mあるため、問題なくすれ違い可能と考えています。また子供１人を電動自転車に乗せた状態で柳町人道橋のスロープを押し歩きで上り下りすることが可能なことは確認しております。

4. 生麦駅改札前・既設跨線橋の滞留と安全管理

【回答】
踏切廃止に伴い、これまで踏切を通行していた方が、生麦駅の改札前や既設こ線人道橋を利用いただくこととなりますが、朝夕のピーク時においても極端に悪化することは想定しておりません。廃止後の状況を継続的に確認し、課題等がある場合は対応策について、交通管理者や鉄道事業者と検討してまいります。

5. 約 7 年間とされる期間の暫定措置とバリアフリー

【回答】
現地状況等を踏まえると、既設のこ線人道橋の階段やエレベーターの改修、仮設スロープの設置等は困難です。工事の状況は進捗をみながら丁寧に案内するとともに、できるだけ新たなこ線人道橋の工事期間を短縮できるよう検討してまいります。
エレベーターについては、自転車が３台乗車可能なサイズを計画しております。故障・点検・停電時や災害時においてエレベーターが利用できない場合は、階段の利用や周辺への迂回をお願いします。災害時における要支援者については地域の方の共助もお願いしているところです。

6. 通学路・生活道路・地域商業等への影響と対策

【回答】
歩行者については、踏切閉鎖後も、これまでと同様に跨線人道橋をご利用いただくことで、鉄道を横断した往来が可能です。
車両・バイクの利用者は起終点がそれぞれ異なることから、迂回経路も特定のルートに集中せず、分散されるものと考えています。
鶴見区役所、商店街、近隣の小学校・中学校・保育園に対しては、これまで説明及び情報共有を行っています。
廃止後の状況を継続的に確認し、課題等がある場合は対応策について検討してまいります。

7. アンケート・説明会と地域の理解に関する判断根拠

【回答】
７月に開催した現地・区役所で開催した説明会の詳細については添付３（７月の説明会の現地と区役所それぞれの結果）のとおりです。その他に関しては市 HP に掲載のとおりとなります。
生見尾踏切の廃止に関しては、９月 14 日の常任委員会でご報告したとおり、４日に１回に頻度で列車が停止している状況や平成 25 年以降発生した５件の死亡事故を重く受け止め、安全・安心を最優先に 12 月 7 日に廃止することを判断いたしました。
踏切廃止について、依然として反対意見があることは承知しておりますが、令和８年３月の説明会や７月の現地及び区役所での説明会でのアンケート結果などからも踏切廃止に理解を示す意見も多く寄せられるなど理解が広がっていると認識しております。また、廃止に伴う懸念事項に対しては、引き続き意見交換を行い、丁寧に対応してまいります。

※参考：添付４_これまでの説明会記録

8. 既存の安全対策の効果と代替案・新橋仕様の検討

【回答】
列車停止件数については、平成 14 年４月から令和７年１２月までの約 24 年間で 2088 件発生している以外、年別・時間帯別・発生個所別等の比較資料は鉄道事業者より提供いただけておりません。
警備時間の拡大、表示改善、AI・3D レーザー等の検知技術について、踏切がある以上、事故をゼロにすることは難しく、抜本的対策にならないため、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必要があると考えていることから、検討資料等はありません。
過去の人道橋案は、既設のこ線人道橋が撤去される前提での計画です。今回は既設のこ線人道橋が存続することとなったため、計画を見直したものです。

9. 閉鎖実施に当たっての判断と今後の説明・回答

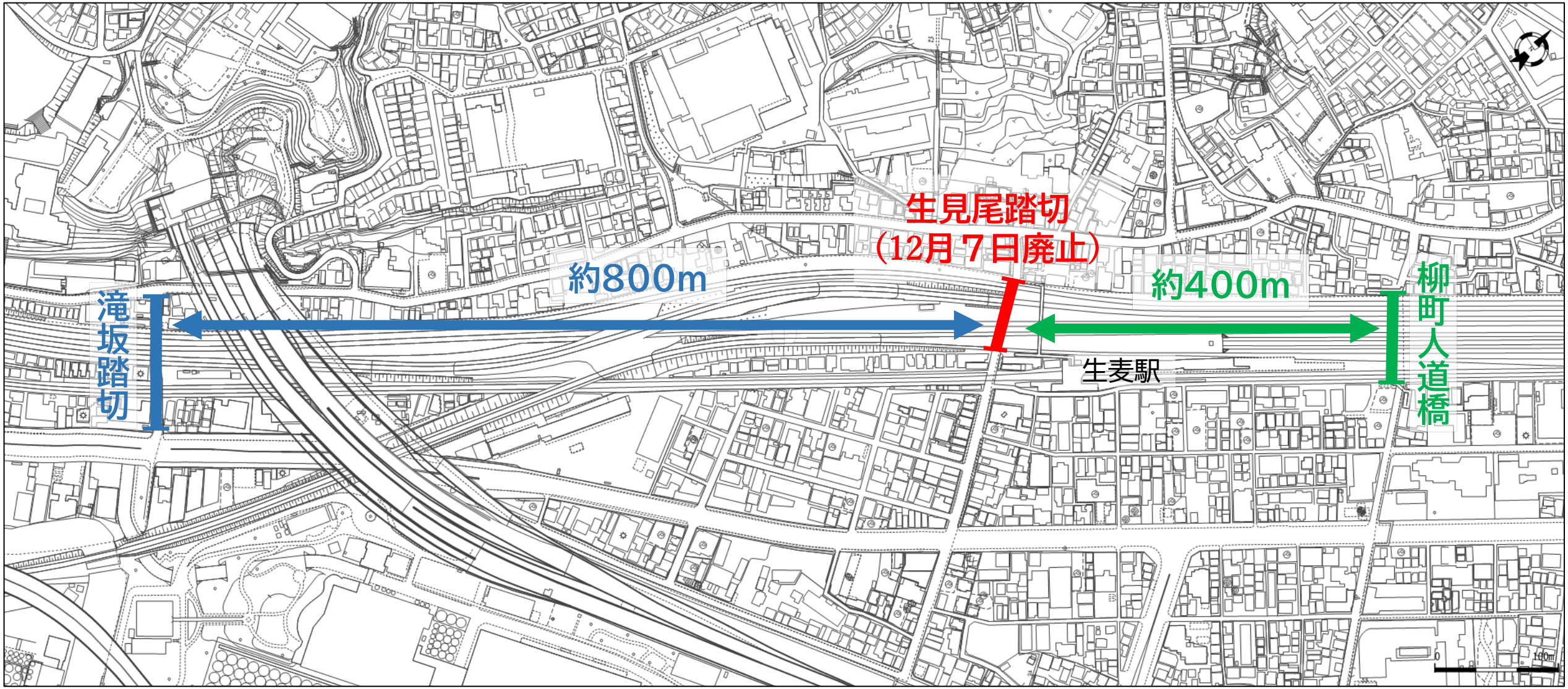
【回答】

９月 14 日の常任委員会でご報告したとおり、生見尾踏切については、４日に１回に頻度で列車が停止している状況や平成 25 年以降発生した５件の死亡事故を重く受け止め、安全・安心を最優先に 12 月 7 日に廃止することを判断いたしました。

対面で住民・事業者が直接質問できる説明・意見交換の場として、10 月 21 日～27 日にかけて現地で追加の説明会を実施しました。

添付1

自転車の迂回路



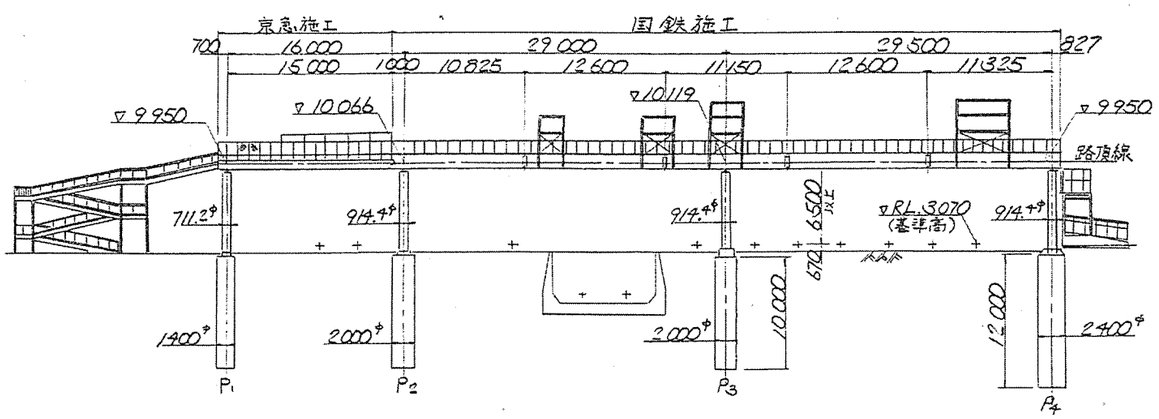
添付2

やなぎまち こーせんじんどう 柳町高線人道 橋	一　般　図

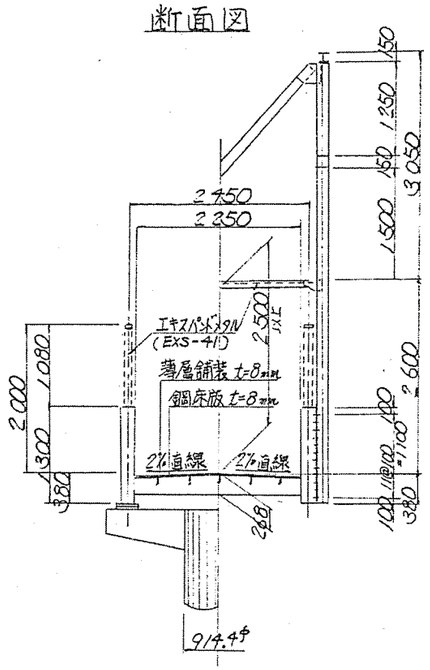
土木事務所

1. 可能な限り寸法を記入する。
2. 平面，側面，断面を全て記入する。
3. 必ず記入する事項
   - 橋　長
   - 幅員構成
   - 径間長
   - 桁　高
   - 桁間隔
   - 高欄高（路面から）
   - 橋下建築限界
   - 取付道幅員構成
   - 下部工軀体高，幅
   - S　値
   - 固定・可動の別
   - 左右岸の明記
   - 地質柱状図

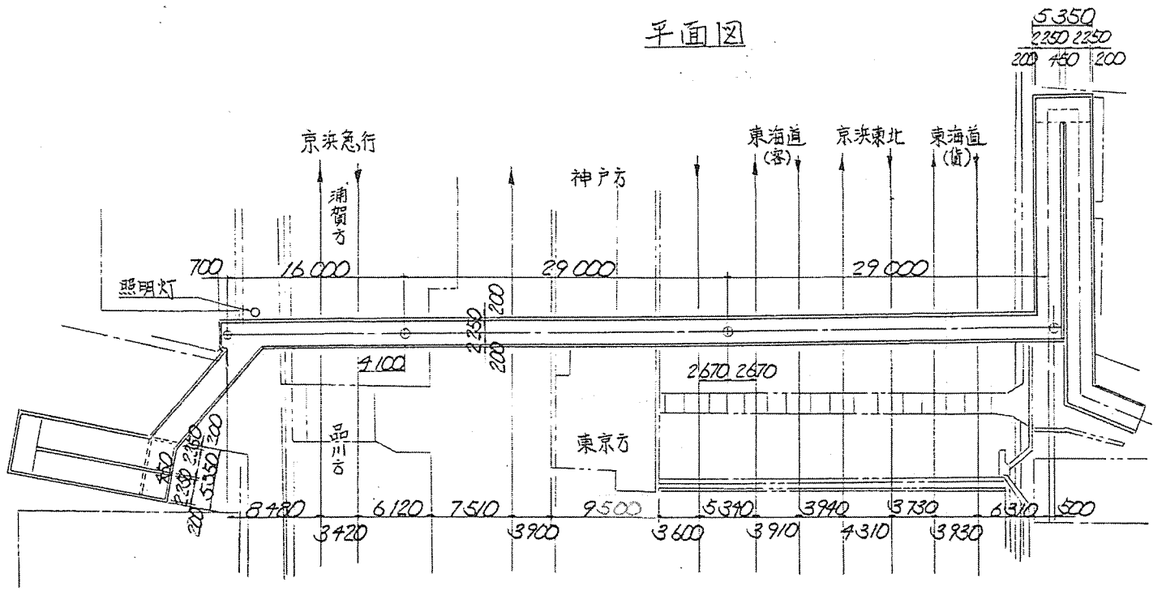
側面図



断面図



平面図



復　元　図

柳町高線人道橋

参考資料

本資料は、現況及び権利関係を正確に反映していることを横浜市が保証するものではありません。

横浜市道路局橋梁課 令和8年 10 月 20 日

添付3

７月の説明会の現地と区役所それぞれの結果

① 生見尾踏切で危険な状況（踏切内に取り残される等）を見たことや遭ったことはありますか。

	ある	ない	回答なし
全体（204 名）	100	102	2
現地（114 名）	72	41	1
区役所（90 名）	28	61	1

その他記載事項（原文ママ）

（区役所）

・人身事故ラジオできいて、踏切の現場歩いたことあり危険

② 踏切を廃止して新たなこ線人道橋を整備することにより、効果があると思うものを選択してください。（複数選択可）

	安全に渡ることが出来る	踏切の待ち時間が無くなる	大型エレベーターが設置され移動しやすくなる	踏切での事故等が無くなり、電車の遅延が減少する	その他
全体（204 名）	169	120	101	127	3
現地（114 名）	84	68	50	64	2
区役所（90 名）	85	52	51	63	1

その他記載事項（原文ママ）

（現地）

・登校時、混雑しなくなる

・ベビーカーも通りやすくなる

・踏切を怖がる（子供が）早く閉まるから

（区役所）

・JR の拡張線路計画に責任ある案（安全第１）考えてなくもうけ本位は絶対許さない　もうけ本位はダメだ

③ 踏切を廃止して新たなこ線人道橋を整備することによる心配はありますか。（複数選択可）

	利便性が低下する	地域の分断や商店街の衰退に繋がる	災害時の避難に支障がでる	朝夕のラッシュ時に橋が混雑する	その他
全体（204 名）	36	28	38	42	9
現地（114 名）	28	19	25	28	5
区役所（90 名）	8	9	13	14	4

その他記載事項（原文ママ）

（現地）

・車がとおれない・車両う回時の手間・車での移動が遅くなる・車の通行ができなくなる・車

・足が悪くて踏切を利用している。エレベーターができても密閉されて感染がこわい。
・反対です
・新しいこ線人道橋がより良いものであればある程１～４の心配は少なくなる。
・大黒の混雑解消を

（区役所）

・予算がどのくらいかかるのか
・車が不便になるか？・近道がなくなる（車の）
・停電時車いすが通れるスロープがあるとよい。
・エレベーターがあるとは言え、歩行距離が長くなるので、高齢者や子供連れの人の負担が増える

添付4

種別	期間	延べ人数
生見尾踏切安全対策検討会	H25.11～H26.3	約30人
連合、商店街などとの意見交換	H25.10～R8.6	約460人
個別対応	H27.12～R8.7	約30人
説明会	H26.2～R8.7	約400人

※令和８年９月常任委員会報告時点