

南武線駅アクセス向上等整備事業

社会資本総合整備計画



【津田山駅完成イメージ】

川崎市まちづくり局交通政策室

南武線駅アクセス向上等整備事業 ～取組概要～

平成20年 6月:「南武線駅アクセス向上方策検討会」を設置

平成20年11月:「川崎市南部地域交通基盤あり方検討委員会」の答申

平成21年 6月:「自由通路の整備及び管理に関する要綱」を国が策定

平成22年 2月:「南武線駅アクセス向上方策案」の策定

平成23年 3月:「川崎再生フロンティアプラン(第3期実行計画)」の策定

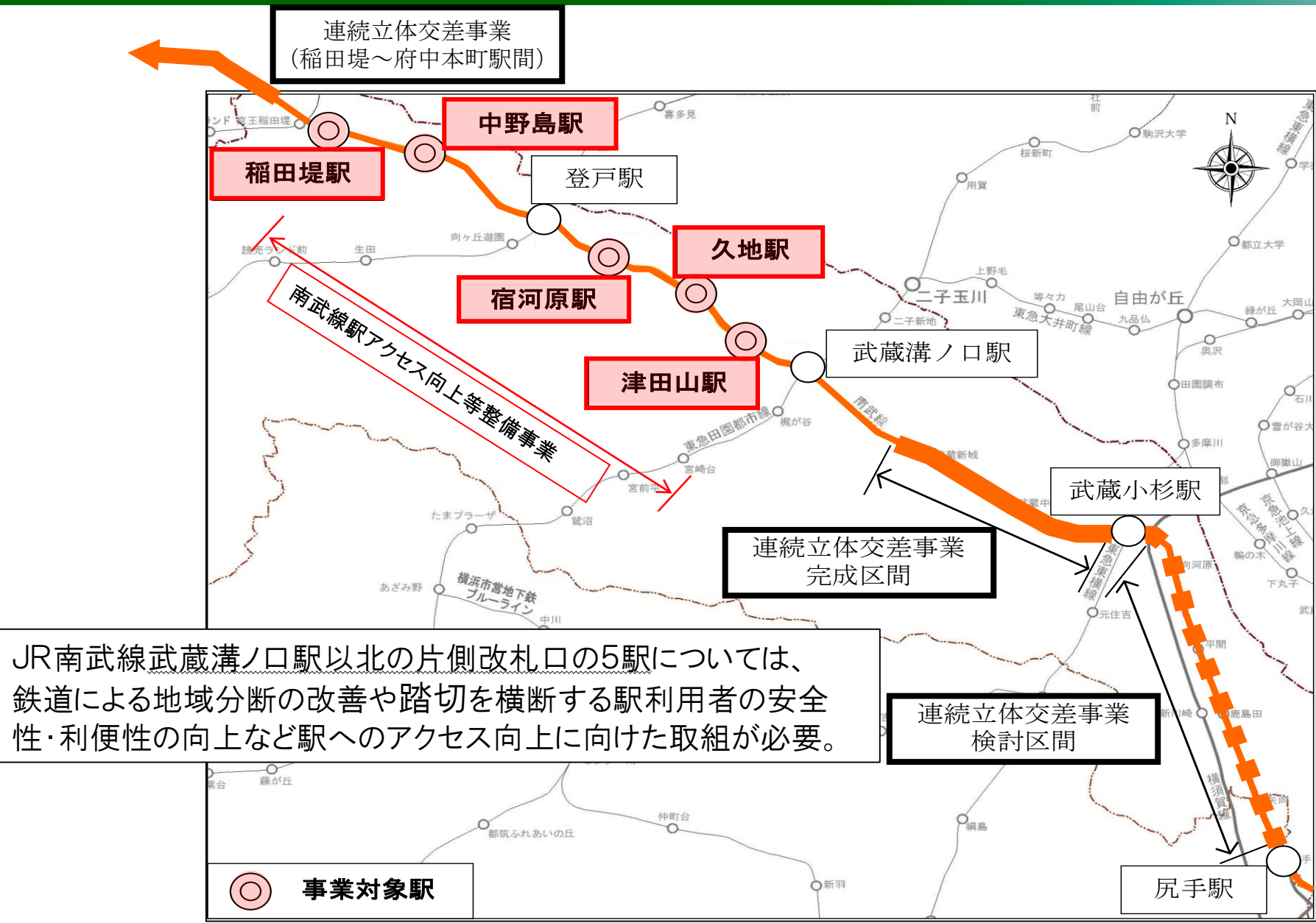
平成24年 3月:「社会資本総合整備計画」の策定

平成25年 3月:「川崎市総合都市交通計画」の策定



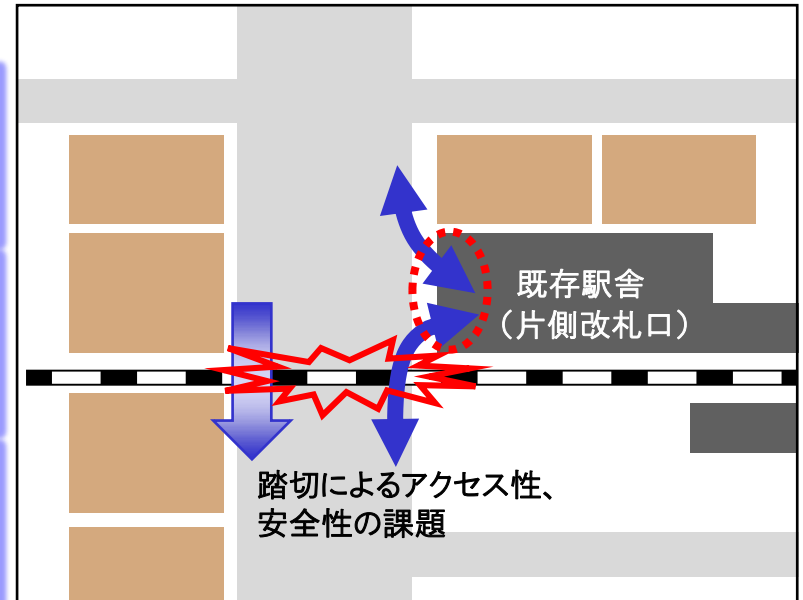
南武線駅アクセス向上等整備事業の推進
(稲田堤駅、津田山駅)

南武線駅アクセス向上等整備事業 ~背景~



南武線駅アクセス向上方策案 ～課題～

- 線路片側にしか改札口がなく、通勤通学時には改札口が混雑し、道路まで人が溢れる。
- 踏切遮断時間が長く、多くの歩行者が滞留するため、自動車との接近等の危険性がある。
- 踏切を通学路とする児童にとって、危険性が高い。



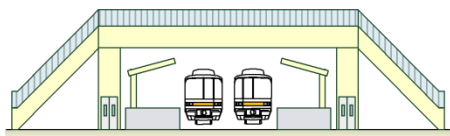
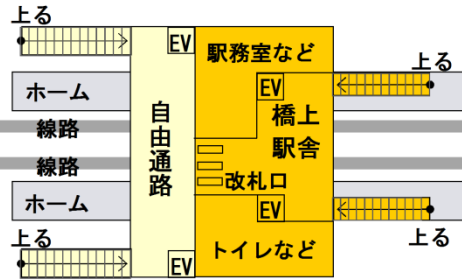
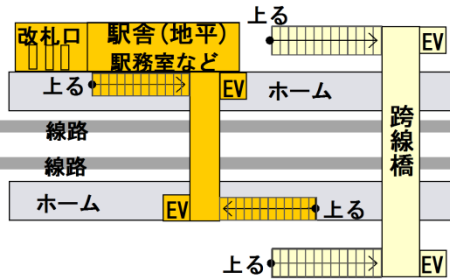
稲田堤駅のイメージ図



南武線駅アクセス向上方策案 ～整備方針～

●整備の考え方

- ①橋上駅舎化は、エレベーター付き跨線橋に比べ、事業費が高く、工期が長い、課題改善の効果は特段に優れる。
- ②橋上駅舎化の整備により課題改善の効果が高いと考えられる駅について、橋上駅舎化の整備を行うものとする。
- ③橋上駅舎化しない駅も駅アクセス向上のための最低限の対策として、エレベーター付き跨線橋整備を行うこととする。

橋上駅舎化とエレベーター付き跨線橋のイメージ		
	橋上駅舎化（自由通路を含む）	エレベーター付き跨線橋
整備 イメージ		
平面 イメージ		
事業費	・E V付き跨線橋に比べ、事業費が高い	・橋上駅舎化に比べ、事業費が安い
工 期	・E V付き跨線橋に比べ、工期が長い	・橋上駅舎化に比べ、工期が短い
効 果	・踏切を横断せず、駅へのアクセスが可能 ・踏切横断者数が大きく減少する ・移動距離が短縮	・踏切を横断せず、駅へのアクセスが可能 ・踏切横断者数が減少する ・移動距離が延びる

南武線駅アクセス向上方策案 ～整備方針～

●橋上駅舎化の効果等の評価

	稲田堤駅	中野島駅	宿河原駅	久地駅	津田山駅
乗降人員 (H20年度)	43,520人/日	28,290人/日	14,576人/日	26,588人/日	7,386人/日
踏切歩行者数 (H20.1調査)	22,203人/日	16,025人/日	2,738人/日	9,251人/日	4,337人/日
踏切を横断 する児童数※ (H21.2調査)	249人/日	約200人/日	37人/日	40人/日	236人/日
駅構内外の 状況			跨線橋が 設置済		駅構内のバ リアフリー化 が未整備
優先順位	◎	○	△	○	◎

南武線駅アクセス向上等整備事業 ～南武線駅アクセス向上方策案～

●稲田堤駅、中野島駅、久地駅

3駅については、橋上駅舎化の整備とし、橋上駅舎化の効果等が特に高い稲田堤駅の整備を最優先とする。

●宿河原駅

3駅の橋上駅舎化の整備後に、橋上駅舎化の整備について検討する。

●津田山駅

JR東日本による駅構内バリアフリー化整備との共同事業として、橋上駅舎化の整備を行う。

稲田堤駅と津田山駅の事業推進

社会資本総合整備計画 ～計画の概要～

●計画の名称

南武線駅アクセス向上等整備事業

●計画の目標

JR南武線については、渋滞や踏切部の解消・環境改善等に向け、尻手駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差事業の事業実施に向けた関係機関との協議・調整等を進めています。

こうした中、武蔵溝ノ口駅以北の片側改札口の5駅（稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅、津田山駅）については、片側改札口となっていることから、駅へのアクセス向上が求められています。

このため、関係機関との協議等を踏まえ、鉄道による地域分断の改善や安全性・利便性の向上など駅へのアクセス向上に向けた取組を推進します。

社会資本総合整備計画 ～計画の概要～

●計画期間（平成24年度から平成28年度まで）

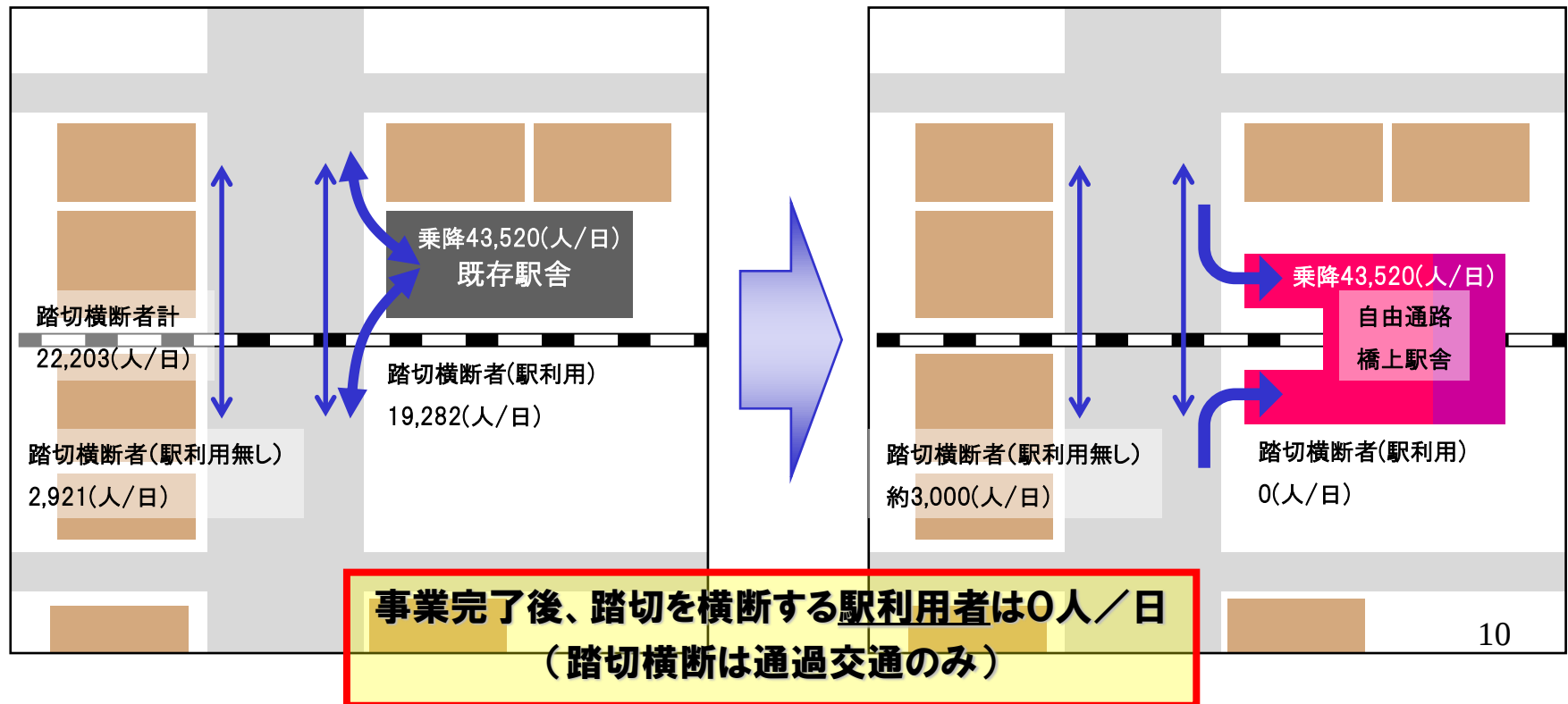
駅名	内容	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
稲田堤駅 (橋上駅舎化)	橋上駅舎	基本設計 	詳細設計 	整備 		
	周辺整備	基本設計 	詳細設計 			整備・完成 
	用地取得	地権者交渉 	契約 			
津田山駅 (橋上駅舎化)	橋上駅舎	基本設計 	詳細設計 	整備 		
	周辺整備	基本設計 	詳細設計 			整備・完成 
	用地取得	地権者交渉 	契約 			

社会資本総合整備計画 ～計画の概要～

●計画の成果目標(考え方)

自由通路及び橋上駅舎整備による安全性・利便性の向上度合いを踏切歩行者数の削減数で評価する。

成果指標設定の考え方(稲田堤駅のイメージ図)



社会資本総合整備計画 ～計画の概要～

●計画の成果目標(定量的指標)

稲田堤駅の改札口に隣接する踏切の踏切歩行者
約22,000人/日(H24)を約3,000人/日に削減(H28)

津田山駅の改札口に隣接する踏切の踏切歩行者
約5,000人/日(H24)を約2,000人/日に削減(H28)

●計画事業費

稲田堤駅 3,116,000千円

津田山駅 1,289,000千円

補助率 1／3

※鉄道事業者の費用負担…駅舎の建替え相当額(仮想により地平部に駅舎等を再整備する場合に要する費用から残存価値を差し引いた額)及び鉄道事業者が本来負担すべきバリアフリー施設の整備費

社会資本総合整備計画 ～稲田堤駅の取組(現況)～



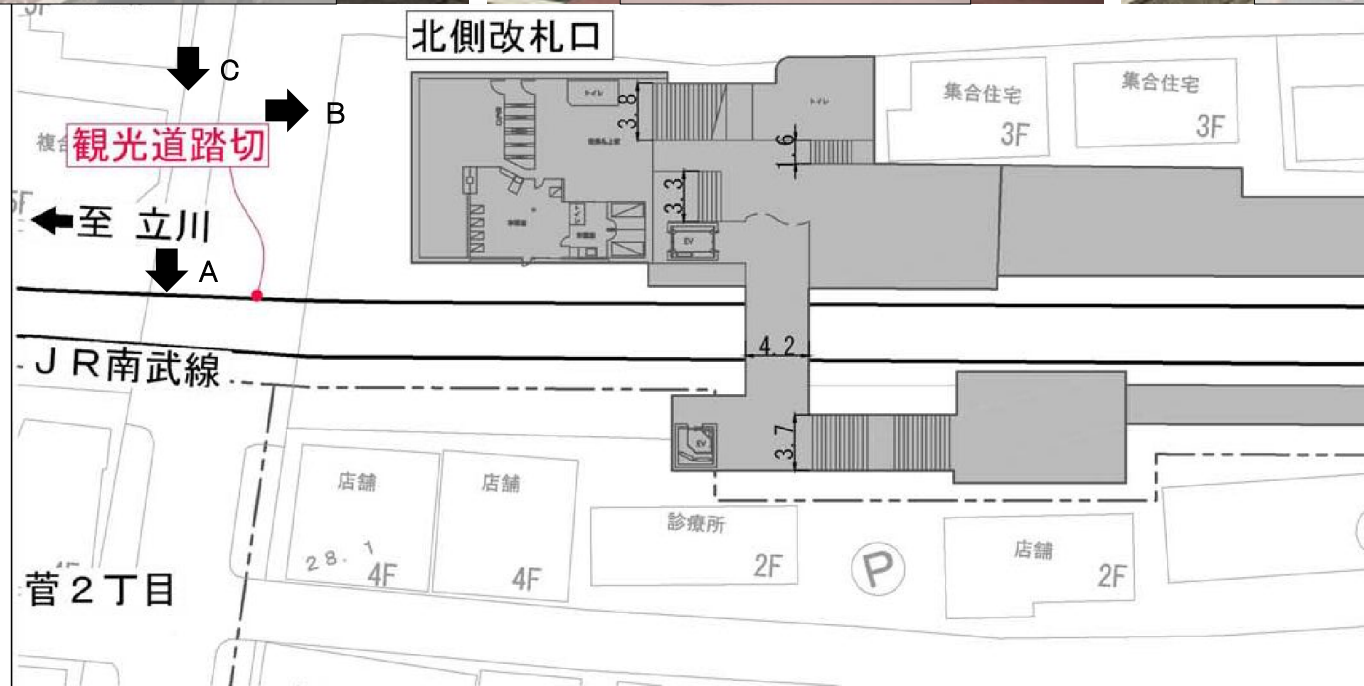
A 踏切の混雑状況



B 改札口の混雑状況



C 児童の登校

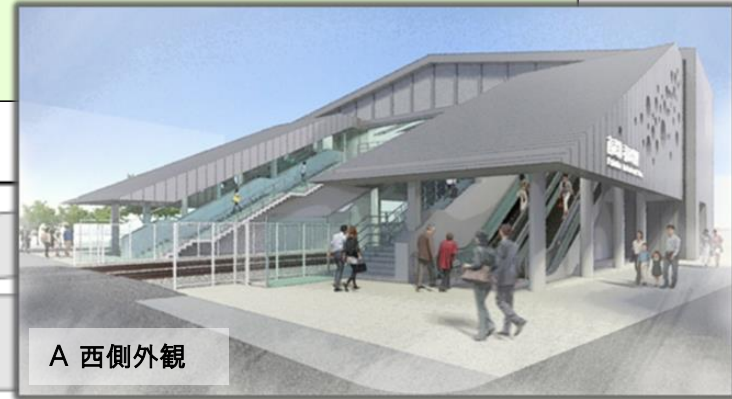
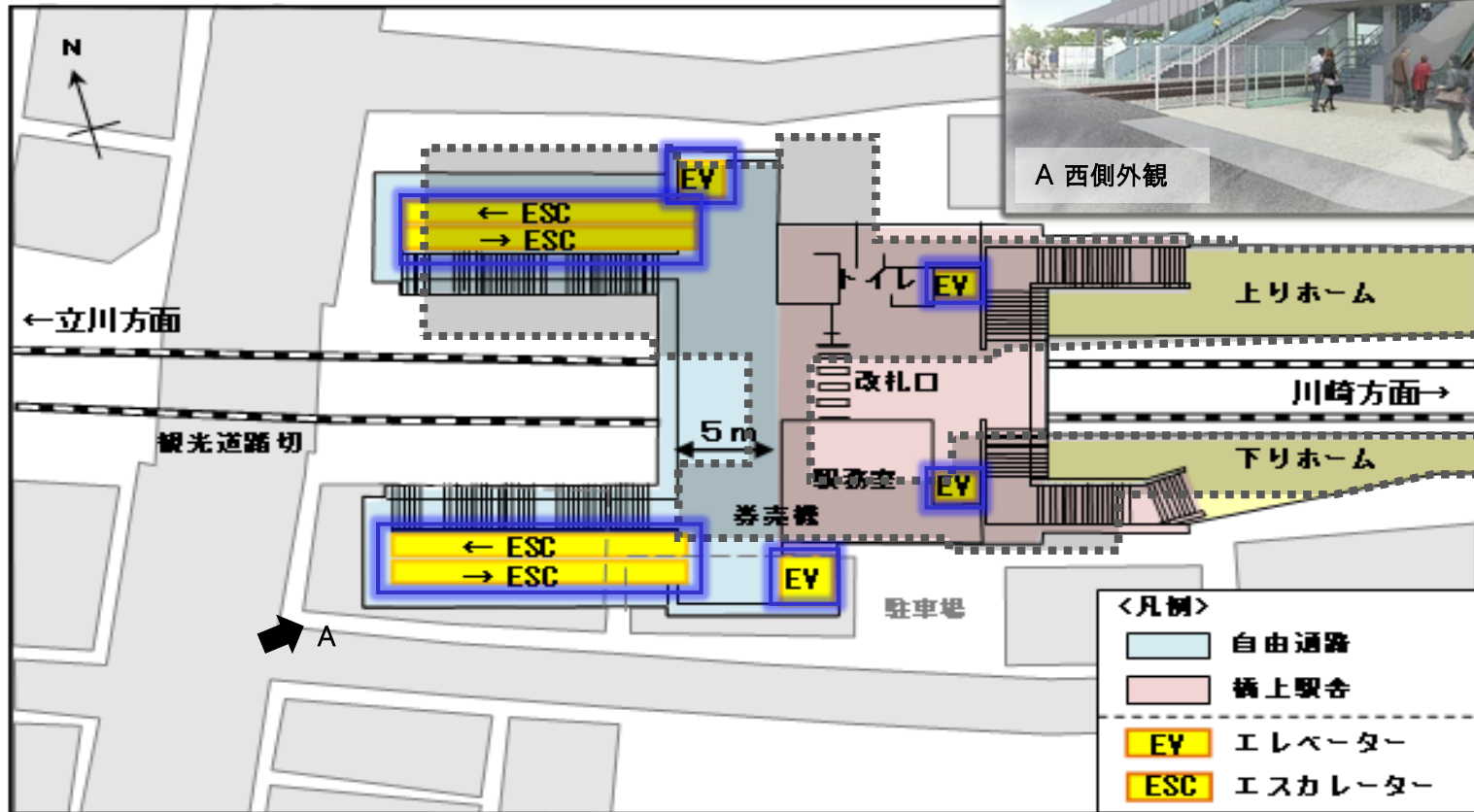


社会資本総合整備計画 ～稲田堤駅の取組～

自由通路 工事延長 71m 有効幅員 (通路部) 5m (階段部) 1.56m

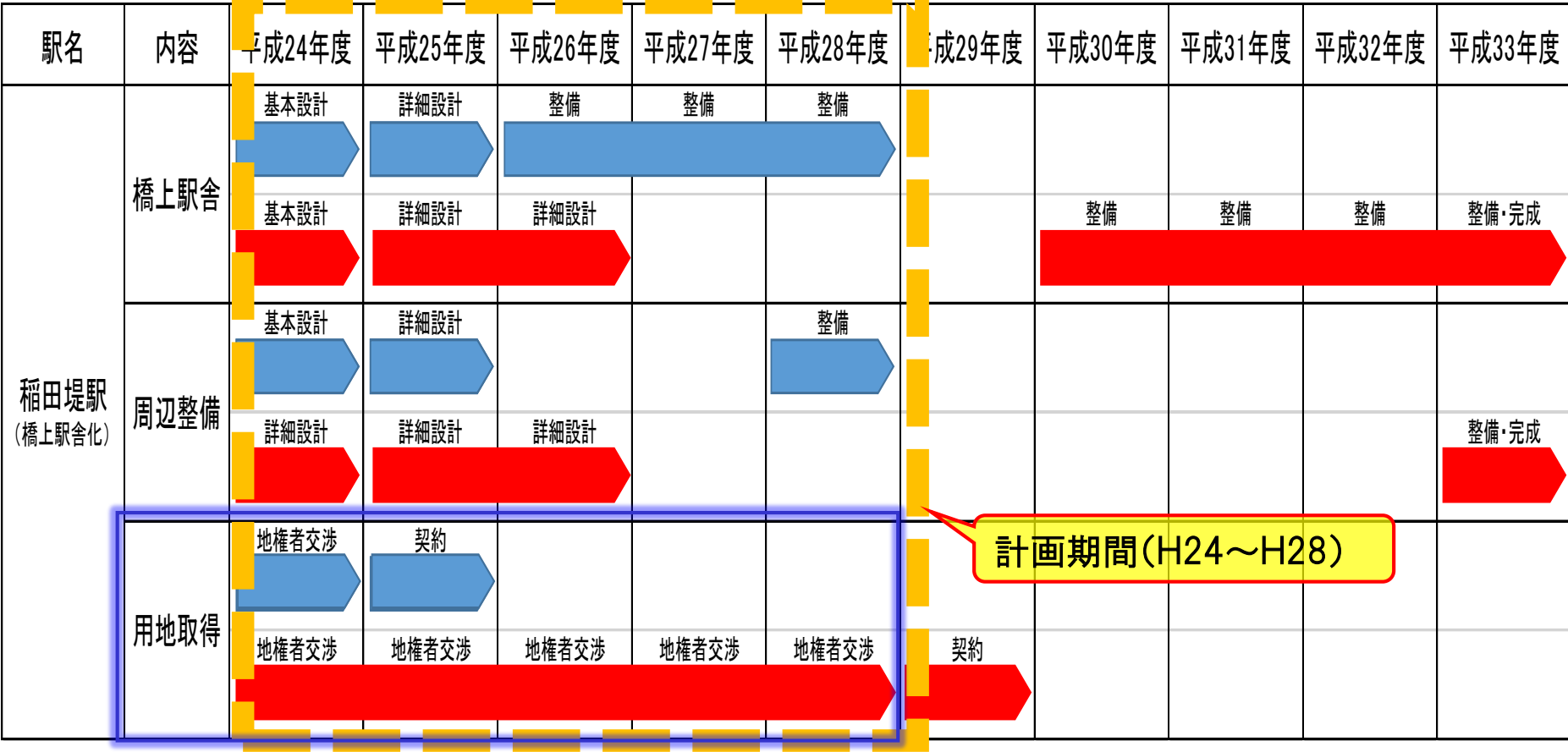
付帯施設：エレベーター2基、エスカレーター4基

橋上駅舎 付帯施設：エレベーター2基、多機能トイレ



社会資本総合整備計画 ～稲田堤駅の取組～

● 計画期間の取組 : 当初 : 変更



計画期間(H24～H28)

主な理由
事業用地取得に向けた関係権利者との協議調整の遅れ

社会資本総合整備計画 ～稲田堤駅の成果指標～

基準値
(平成24年度)
約22,000人／日



目標値
(平成28年度)
約3,000人／日



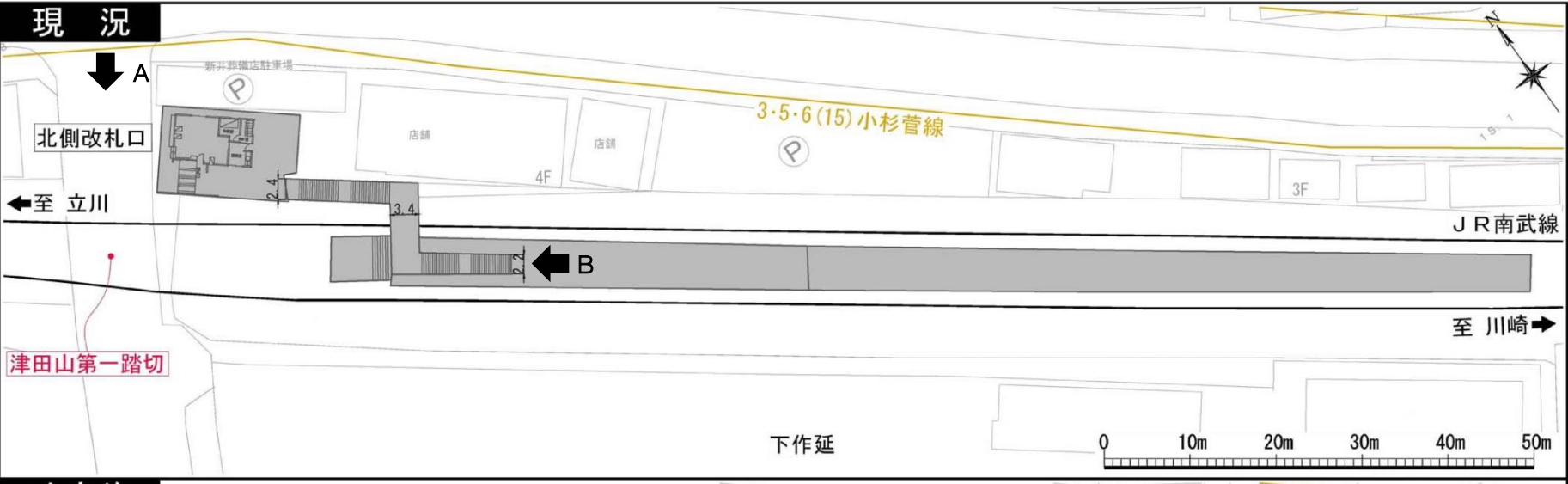
実績値※
(平成28年度)
約22,000人／日

評価：未達成

事業用地取得に向けた関係権利者との協議に時間を要し、事業が完成していないため、事業効果が発現しませんでした。

※評価未達成のため、実績値は平成24年度に設定した基準値としています。

社会資本総合整備計画 ～津田山駅の取組(現況)～



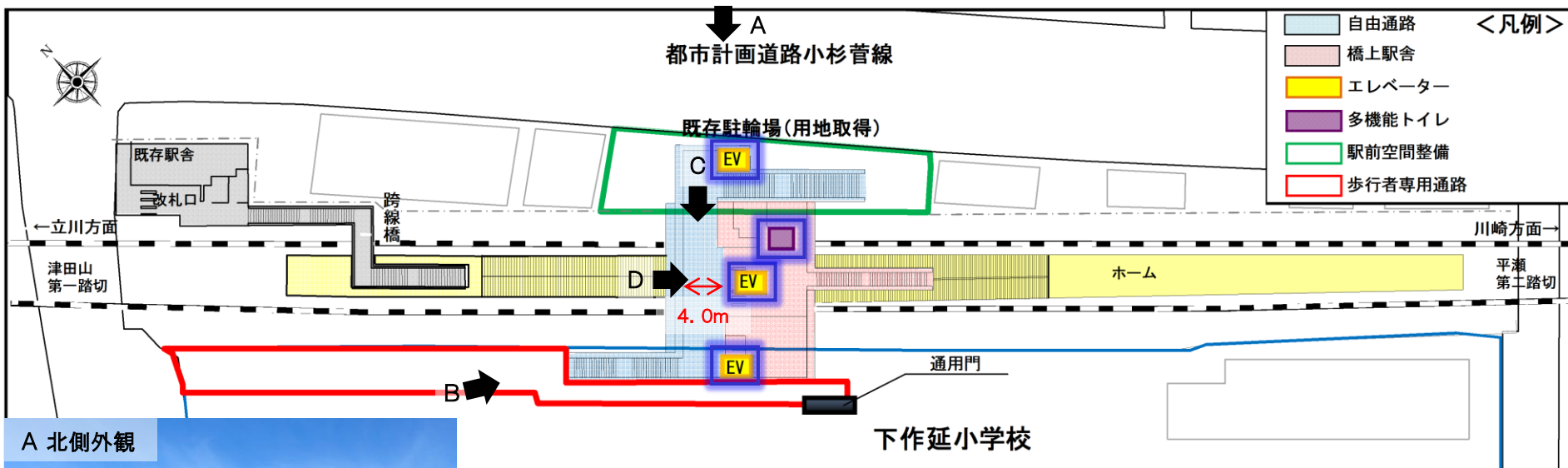
社会資本総合整備計画 ～津田山駅[※]の取組～

自由通路 工事延長 55m 有効幅員 (通路部) 4m (階段部) 2.3m～2.68m

付帯施設：エレベーター2基

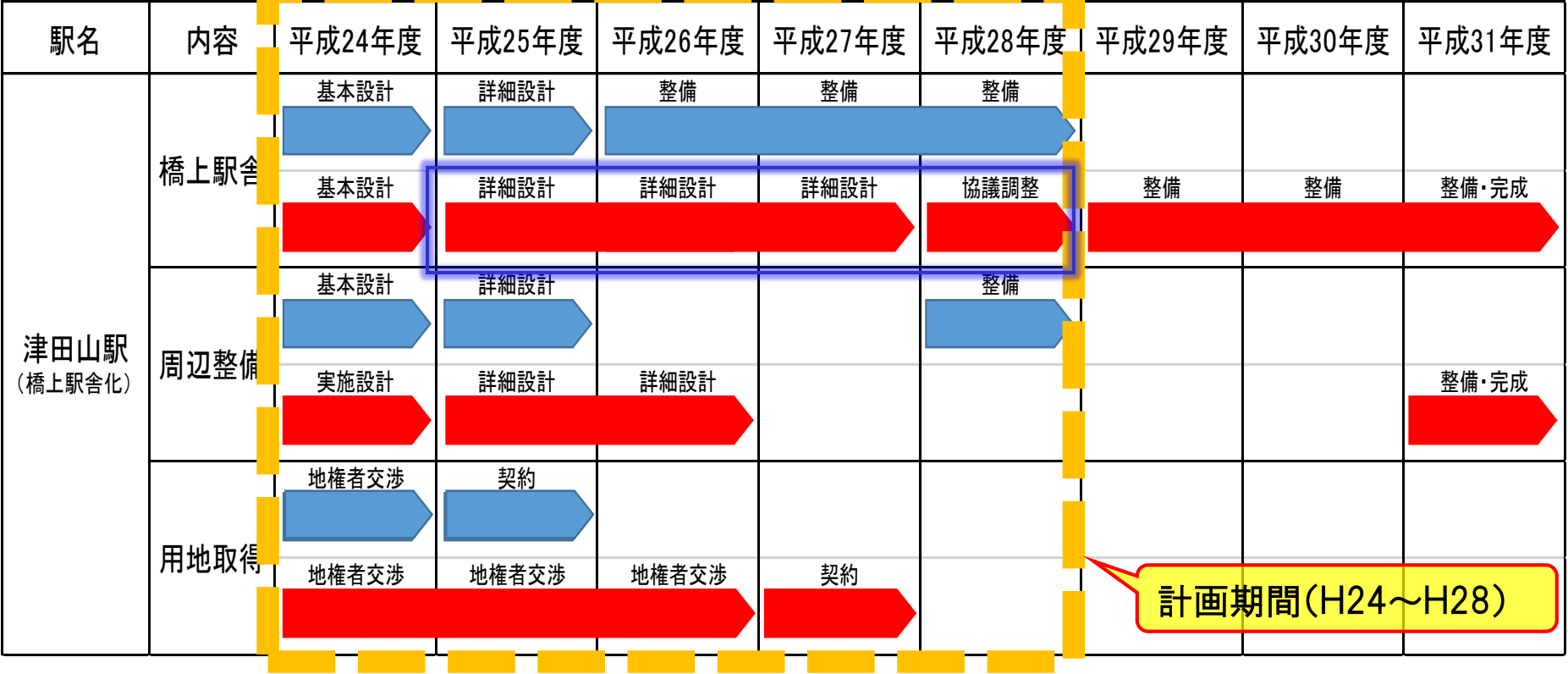
橋上駅舎 付帯施設：エレベーター1基、多機能トイレ

※自由通路は24時間通行可ですが、エレベーターは始発から終電までの運用を予定しています。



社会資本総合整備計画 ～津田山駅の取組～

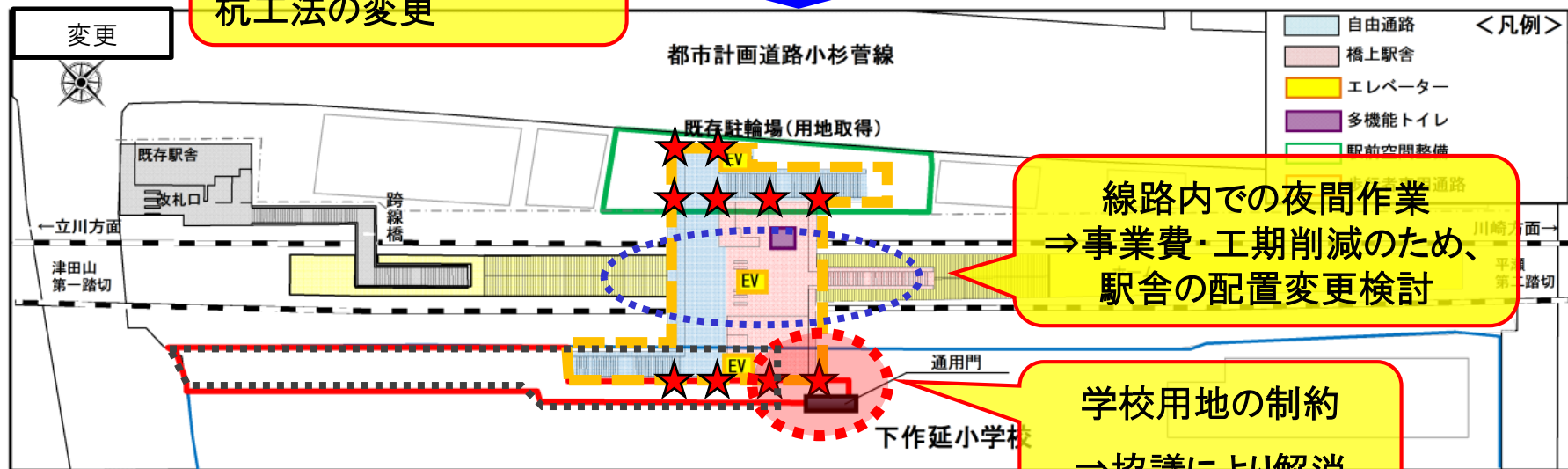
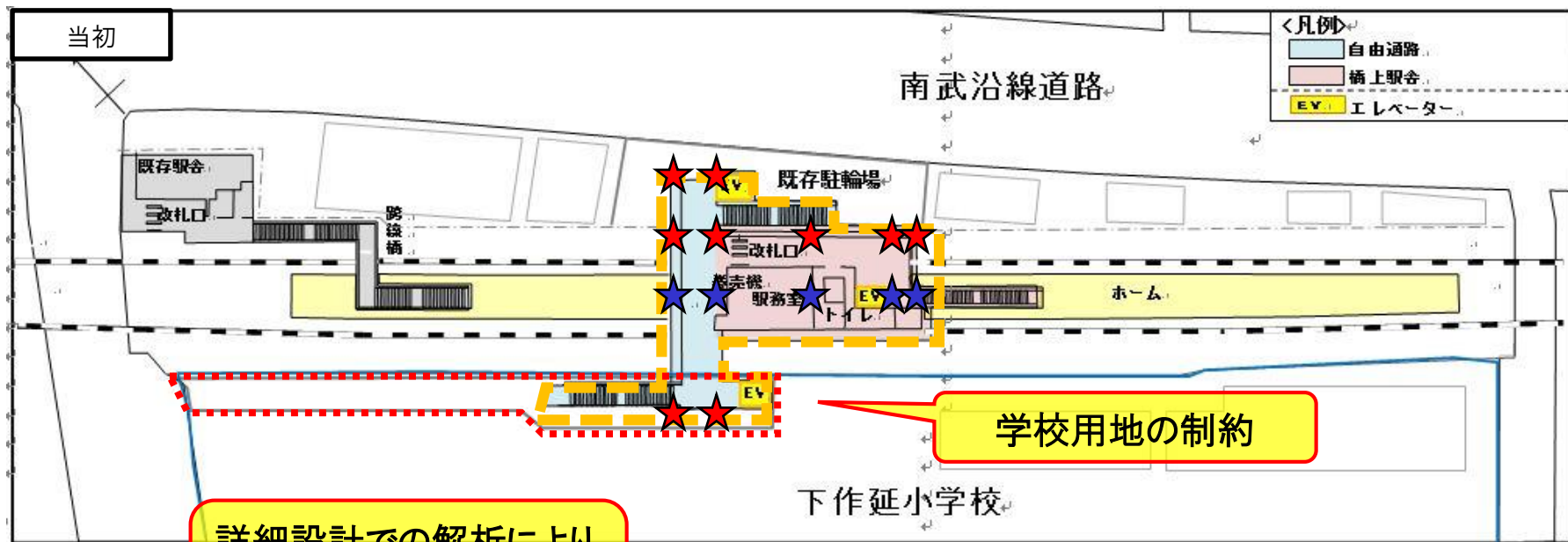
● 計画期間の取組 : 当初 : 変更



主な理由

構造及び施工計画の見直しに向けた取組による遅れ

社会資本総合整備計画 ～津田山駅駅の取組～



★：基礎杭

社会資本総合整備計画 ～津田山駅（仮称）の成果指標～

基準値
（平成24年度）
約5,000人／日



目標値
（平成28年度）
約2,000人／日



実績値※
（平成28年度）
約5,000人／日

評価：未達成

構造及び施工計画の見直しに向けた取組により工事着手が遅れ、事業が完成していないため、事業効果が発現しませんでした。

※評価未達成のため、実績値は平成24年度に設定した基準値としています。

社会資本総合整備計画 ～社会資本整備総合交付金の進捗状況～

●社会資本整備総合交付金を充てた事業の進捗状況

事業名	当初 (千円)	評価時 (千円)	執行額 (千円)	進捗率 (%)
稲田堤駅	3,116,000	3,116,000	189,450	6.1
津田山駅	1,289,000	1,289,000	234,490	18.2
全体事業費	4,405,000	4,405,000	423,939	9.6

社会資本総合整備計画 ～市民意見募集の調査状況～

市民意見の募集方法

1. ホームページ等

内 容：市ホームページで意見を募集。区役所等に冊子、意見書（紙）を設置。

手 法：意見書の持参、郵送、FAX、メールなどにより意見を募集。

募集期間：9月16日～10月17日

2. 説明会の開催

内 容：事業地周辺地区で説明会を実施。

手 法：口頭または意見書にて意見を募集。

実 施 日： 7月27日 下作延小学校（津田山駅周辺地区）

10月 5日 菅小学校（稲田堤駅周辺地区）

主な意見

意見者：25人 意見数：46件

<共通>

- ・踏切周辺の混雑解消や通学児童の安全性確保のため、とにかく早期に事業を進めて欲しい。

<津田山駅関係>

- ・駅構内がバリアフリー化されておらず不便なので、工期を短縮する検討をして欲しい。
- ・工事中の騒音・振動や、通学児童の安全対策など、周辺に配慮して施工して欲しい。

<稲田堤駅関係>

- ・用地確保や工事には相当期間を要することから、暫定改札など即効対策も進めて欲しい
- ・駅位置を変更し、京王稲田堤駅と接続したほうがよい。
- ・京王稲田堤駅の乗換を考慮した配置計画としたほうがよい。 など

社会資本総合整備計画 ～市民意見(過年度要望)～

年 月	種類	内 容	摘 要
稲田堤駅			
平成15年2月	請願	臨時改札口の開設	(5, 243名)
平成19年6月	要望	早期のエレベーター設置	(4, 376名)
平成21年1月	要望	橋上駅舎化、駅前広場の整備等	菅のまちづくりを 考える会
平成28年8月	陳情	暫定改札口の設置 橋上駅舎化の早期整備	菅町会、稲田堤 振興会ほか
平成28年9月	請願	暫定改札口の設置 橋上駅舎化の早期整備	(5, 061名)
津田山駅			
平成20年4月	要望	エレベーター設置、駅前広場確保、 踏切拡幅、歩道設置、橋上駅舎化	(2, 472名)

●総合的な所見

設定した評価指標は、橋上駅舎の整備によって、踏切歩行者が踏切を渡らずに駅へアクセスすることが可能となり、事業効果が発現されるものであるため、橋上駅舎未整備の状態では指標を達成することはできませんでした。

引き続き、地域分断の改善、踏切を横断する児童等の安全性・利便性の確保、駅舎のバリアフリー化など、駅へのアクセス向上は喫緊の課題となっています。

●方針

地域分断の改善、踏切を横断する児童等の安全性・利便性の確保、駅舎のバリアフリー化、駅へのアクセス向上は喫緊の課題となっており、引き続き、事業用地の取得、工事の推進を図り、事業効果の早期発現を目指します。

※稲田堤駅…用地交渉を進めるとともに土地収用法の手続きを並行して進めます。

※津田山駅…施工計画を工夫することにより、早期供用開始を目指します。

社会資本総合整備計画 ～今後の方針～

●今後の展開

	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
稲田堤駅 (橋上駅舎化)	用地取得 	整備 	整備	整備	整備・完成
津田山駅 (橋上駅舎化)	整備 	整備	整備・完成		

社会資本整備計画(継続)を策定し、先行している2駅の着実な事業推進を図るとともに、津田山駅完了後、残る駅について、順次1駅ずつ整備を進める。

御清聴ありがとうございました。

川崎市まちづくり局交通政策室