

平成24年11月22日
まちづくり委員会資料

南武線駅アクセス向上等整備事業の取組状況について

<資料目次>

| | | |
|----|--------------------------|--------|
| 資料 | 南武線駅アクセス向上等整備事業の取組状況について | 1～3ページ |
| 参考 | 自由通路の整備及び管理に関する要綱 | 4～5ページ |

南武線駅アクセス向上等整備事業の取組状況について

1 南武線駅アクセス向上等整備事業の概要について

(1) 概要

- J R 南武線の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、平成21年度に策定した「南武線駅アクセス向上方策案」に基づき、鉄道による地域分断の改善や利便性・安全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ている。

(2) 南武線駅アクセス向上方策案（平成21年度策定）

① 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。

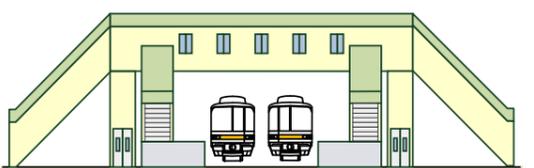
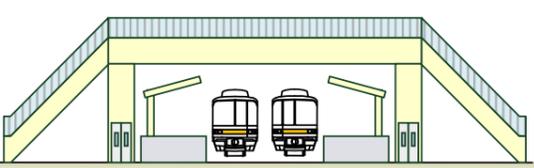
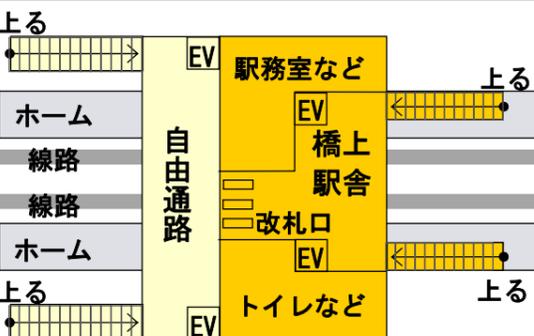
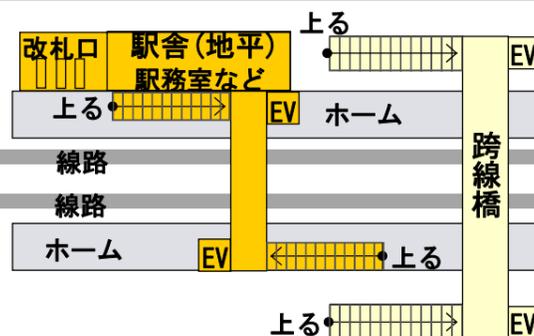
② 宿河原駅

- 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。

③ 津田山駅

- エレベーター付き跨線橋の整備とし、他の4駅とは異なるエレベーター付き跨線橋であることから、橋上駅舎化の整備とは別に、早期整備に努める。

表1 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 | ・EV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 | ・EV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 |

※ 表中、「整備イメージ」と「平面イメージ」は一般的なイメージを示したものであり、整合したものではない。

(3) 第3期実行計画期間内における取組

- 「南武線駅アクセス向上方策案」に基づき、稲田堤駅と津田山駅の取組を推進している。

| 事業名 | 現状 | 事業内容・目標 | | | |
|---|---|--|--|--|----------|
| | | 2011年度 | 2012年度 | 2013年度 | 2014年度以降 |
| 南武線駅アクセス向上等整備事業 駅へのアクセス性を向上し、鉄道による地域分断の改善や利用者の安全性・利便性の向上を図ります。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 駅アクセス向上方策の検討 ● 関係機関との協議・調整 ● 駅アクセス（稲田堤駅、津田山駅）基礎調査 | <ul style="list-style-type: none"> ● 関係機関との協議等を踏まえた取組の推進 ● 稲田堤駅の橋上駅舎化の基本設計 ● 津田山駅のエレベーター付き跨線橋の基本設計、概略設計 | <ul style="list-style-type: none"> ● 概略設計 ● 詳細設計 | <ul style="list-style-type: none"> ● 詳細設計 ● 整備着手 | 事業推進 |

図1 川崎市新総合計画第3期実行計画における具体的な事業と事業内容・目標

(4) 稲田堤駅及び津田山駅に関するJR東日本との基本覚書の締結について

- 稲田堤駅及び津田山駅について、JR東日本と協議調整を進めてきた結果、今後の事業の円滑な推進を図るため、基本覚書を締結する。

(5) これまでの取組状況と今後のスケジュールについて

表2 これまでの取組状況と今後のスケジュール一覧表

| 年月 | 事柄 |
|----------|--|
| 平成21年度 | ・南武線駅アクセス向上方策案の策定 |
| 平成22年度 | ・稲田堤駅の橋上駅舎化の基礎調査 ・津田山駅のエレベーター付き跨線橋整備の基礎調査 |
| 平成23年度～ | ・両駅の橋上駅舎化の基本設計、地権者の意向把握、関係機関との協議調整 |
| 平成24年12月 | ・JR東日本と両駅の基本覚書の締結 ・両駅の橋上駅舎化概略設計をJR東日本に委託 |
| 平成25年度 | ・両駅の橋上駅舎化詳細設計をJR東日本に委託 |
| 平成26年度 | ・JR東日本と両駅の工事施行協定を締結、工事着手 |
| 平成29年度頃 | ・両駅の工事完成、供用開始 |

※ スケジュールは、今後の検討や状況等により変わる場合がある。

2 稲田堤駅について

(1) 整備位置の検討について

【駅周辺の現況】

- ・現況の稲田堤駅は、線路を挟んで北側にしか改札口がなく、線路の南側からの駅アクセスには観光道踏切の踏切横断が必要であり、遮断時間が長く不便である。
- ・踏切遮断時に多くの歩行者が滞留し、自動車との接近等の危険性がある。また、踏切を通学路として横断している児童（菅小学校の通学路）にとって危険性が高い。
- ・西側に数百m離れた位置に京王稲田堤駅があり、両駅間での乗換利用者も多い。
- ・西側の幅員約10mの道路に面しているが、駅を挟んで北側・南側の道路は狭い。

【整備位置について】

- ・駅周辺の状況を踏まえ、整備位置については、自由通路の昇降部(階段等)が線路を挟んで南北両側で西側道路(市道菅稲田堤2号線、市道菅2号線)に面する位置とし、自由通路の東側に橋上駅舎を整備するものとする。



図2 稲田堤駅現況図

(2) 整備計画図

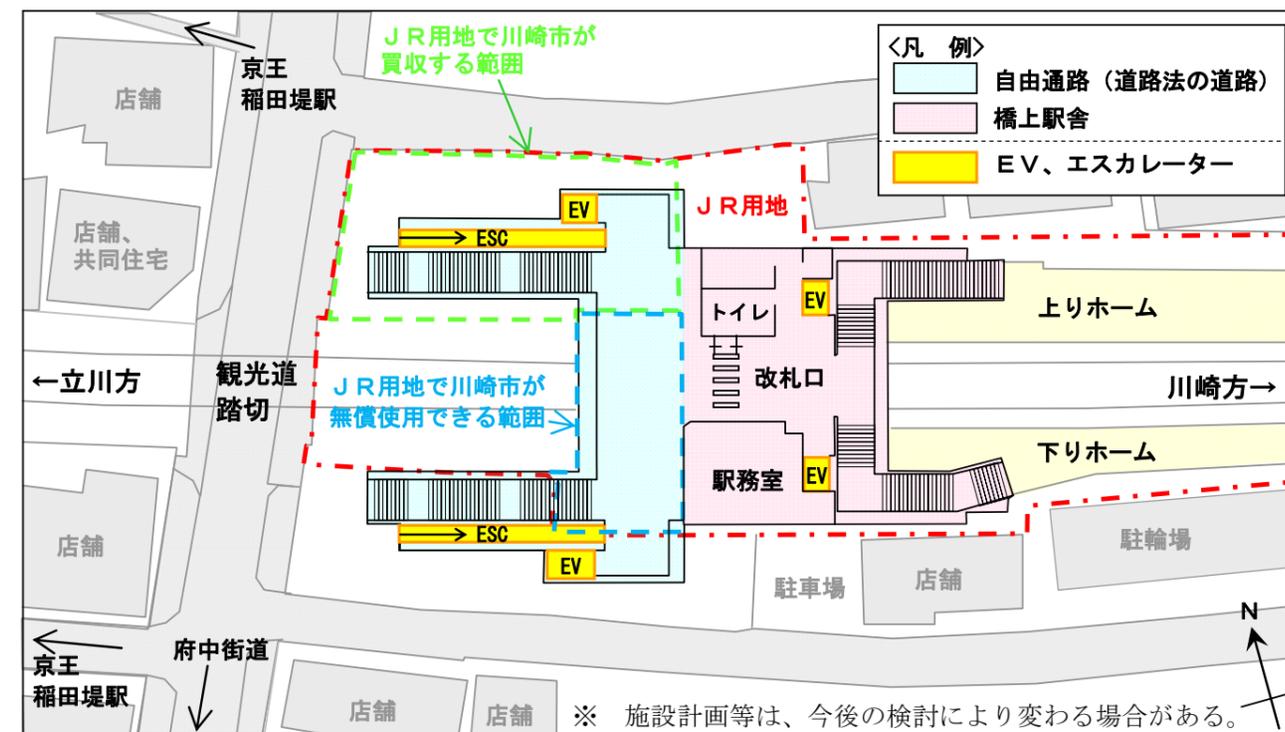


図3 稲田堤駅整備計画図

(3) JR東日本との基本的合意事項について

ア 整備形態

- ・自由通路は、国の「自由通路の整備及び管理に関する要綱」(以下「要綱」という。)に基づき、道路法の道路とし、立体的区域の指定を行うものとする。

イ 費用負担の考え方

- ・自由通路新設に要する費用は、要綱に基づき、川崎市が負担する。
- ・自由通路新設に伴い支障する既存駅施設の橋上駅舎化に要する費用は、要綱に基づき、川崎市が負担する。ただし、駅舎の建替え相当額は、JR東日本が負担する。

ウ 用地処理

- ・自由通路の新設に要するJR用地のうち、自由通路と鉄道交差部は施設存続中、川崎市が無償で使用できるものとし、その他は川崎市が買収する。

※ 平成21年6月に、国は「自由通路の整備及び管理に関する要綱」を策定し、自由通路の位置づけ、整備と維持管理に関する費用負担のルール等を定めた。

3 津田山駅について

(1) 現状と課題について

- 津田山駅は、駅構内のバリアフリー化がなされておらず、J R東日本は、駅構内バリアフリー化の早期実施が必要である。その前に、ホーム下の軟弱地盤対策やホーム改良等が必要である。
- 本市のエレベーター付き跨線橋整備とJ R東日本の駅構内バリアフリー化整備等の検討が同じ時期になり、個々に整備するのではなく、本市とJ R東日本が応分の費用負担による共同事業を行うことで、両者にとって、効果的・効率的な事業とすることが期待されたことから、橋上駅舎化の検討も行うことについて、平成23年度に両者で確認できた。それを踏まえ、J R東日本に基本設計委託を行い、施設計画等の検討を行った。

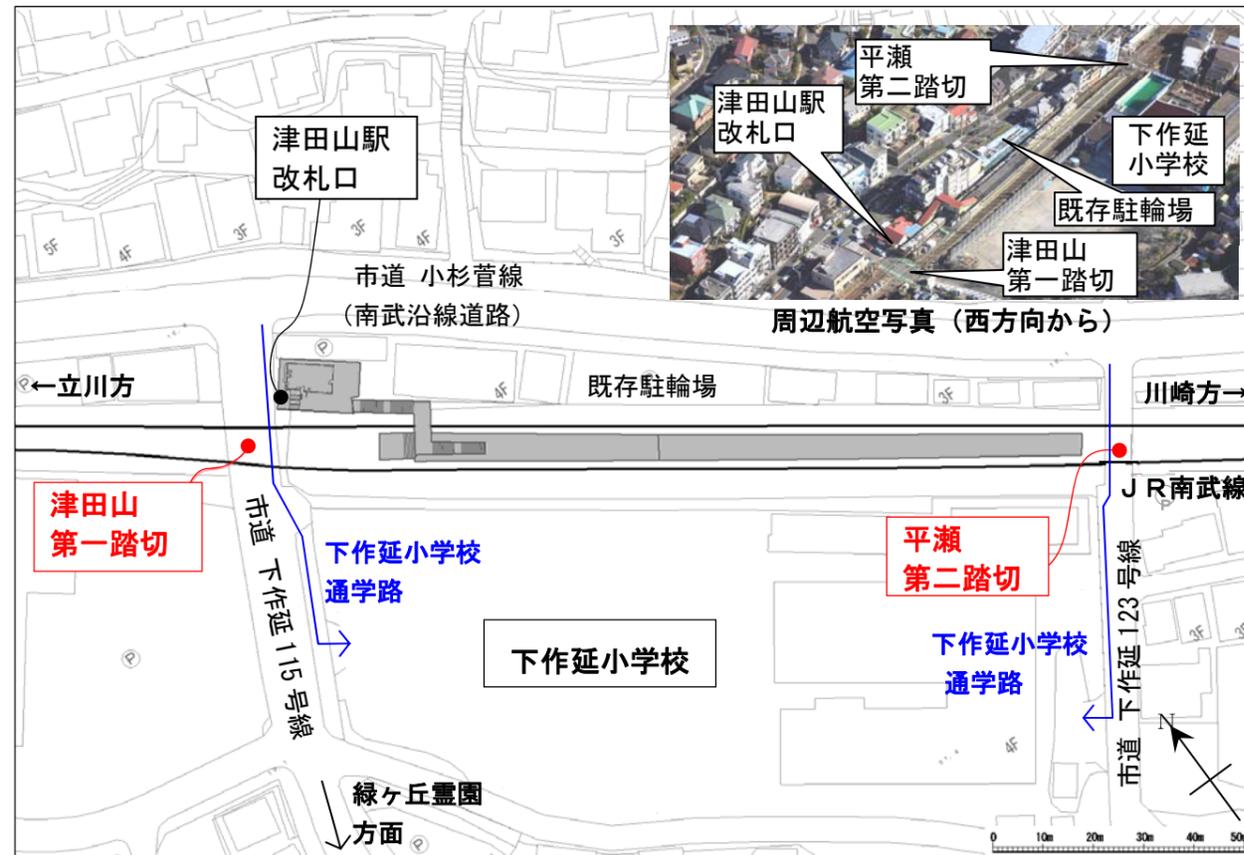


図4 津田山駅現況図

(2) 整備手法・整備位置の検討について

【整備手法について】

- エレベーター付き跨線橋整備と共同事業による橋上駅舎化整備について比較検討を行った。
- エレベーター付き跨線橋の整備については、駅南側からはエレベーター付き跨線橋を渡り、駅改札口を経て、駅構内跨線橋を渡りホームに至る経路となることや、駅構内跨線橋の上空への設置となるため設置高さが約11～12m以上となるなど、利便性が低い整備手法である。
- 橋上駅舎化の整備については、J R東日本との共同事業として、両者にとって効果的、効率的な事業になるとともに、駅南側からの駅アクセスが大幅に改善されることや、自由通路の設置高さについても7～8m程度となることなど、利便性が高い整備手法である。
- なお、駅の南側は下作延小学校であり、駅南側からの駅アクセス向上には、いずれの手法でも下作延小学校敷地の一部を使用する必要がある。

【整備位置について】

- 橋上駅舎化による整備位置について、既存駅舎位置への整備とホーム中央部付近（既存駐輪場の津田山駅自転車等第一駐車場がある位置）への整備の比較検討を行った。
- 既存駅舎位置への整備については、津田山第一踏切の踏切対策を行うことが可能となるが、工事中に仮駅舎、仮跨線橋の設置が必要となる。
- ホーム中央部付近への整備については、駐輪場の代替機能の確保が必要となるが、ホームの両端にある踏切対策が可能なことや、既存駅舎を利用しながらの施工が可能となるため、工事中に仮駅舎、仮跨線橋が不要となり、事業費の低減及び工期短縮が可能となる。

(3) 整備手法の変更等について

- 以上の検討結果を踏まえ、整備手法及び整備位置を以下のとおりとする。

- ア 整備手法については、橋上駅舎化による整備に変更する。
- イ 整備位置については、ホーム中央部付近への整備とする。

(4) 整備計画図

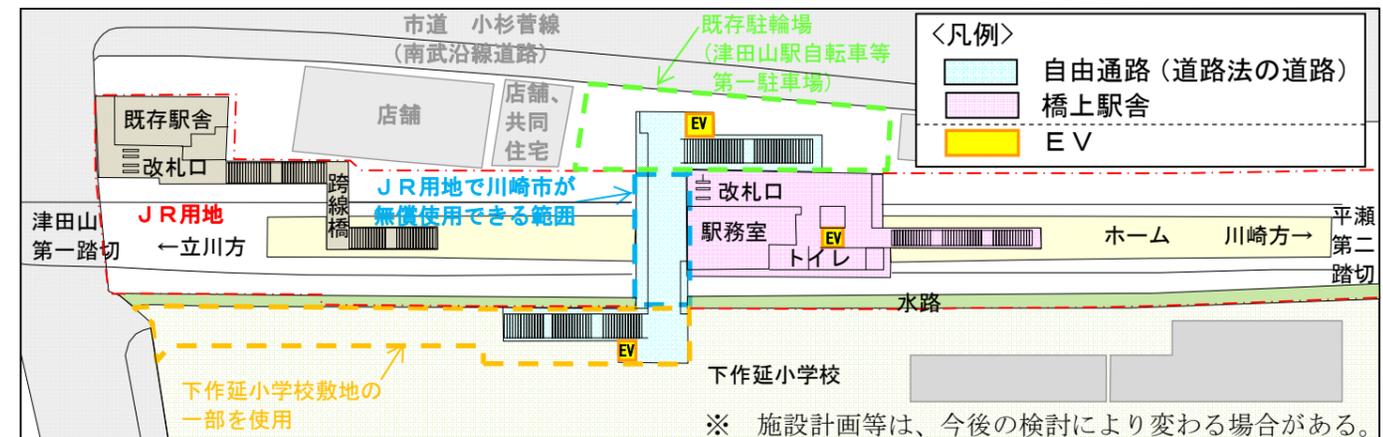


図5 津田山駅整備計画図

(5) J R東日本との基本的合意事項について

ア 整備形態

- 自由通路は、要綱に基づき、道路法の道路とし、立体的区域の指定を行うものとする。

イ 費用負担の考え方

- 自由通路新設に要する費用は要綱に基づき、川崎市負担とする。
- 橋上駅舎化に要する費用は要綱に基づき、J R東日本と協議を行い、以下のとおりとする。
 - 鉄道事業者が本来負担すべきバリアフリー施設整備費用については、J R負担とする。
 - 既存駅舎撤去費及び既存乗換え跨線橋撤去費はJ R負担とする。
 - 上記以外の費用については、市負担とする。

ウ 用地処理

- 自由通路の鉄道交差部となるJ R用地については、施設存続中、川崎市が無償で使用できるものとする。

エ 自転車等駐車場

- J Rは、既存駅舎用地に、自転車等駐車場の代替用地を確保するものとする。

平成21年6月1日付け通知
国土交通省都市・地域整備局長名
道路局長名
鉄道局長名

自由通路の整備及び管理に関する要綱

(目的)

第1条 本要綱は、自由通路が停車場内に設置されることの特異性に鑑み、その整備及び管理について必要な事項を定めることにより鉄道駅周辺の整備を促進し、もって都市交通の円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 本要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

(1) 鉄道

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第2項による第1種鉄道事業及び第4項による第3種鉄道事業に係る鉄道（ただし新幹線鉄道は除く。）及び軌道法（大正10年法律第76号）第1条第1項による軌道をいう。

(2) 停車場

鉄道の単線区間では場内信号機の内側、複線区間では列車の進入する方向の場内信号機と列車が出発する方向の場内信号機の内側、停車場区域標が設置されている場合はその内側とする。

(3) 自由通路

本要綱の対象とする自由通路とは、既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路又は通路等をいう。ただし、鉄道事業者が独自に鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担しないものについては、本要綱の対象外とする。

(4) 都市基盤事業者

自由通路の整備及び管理又は費用負担を行う国又は都道府県、市区町村をいう。

(5) 鉄道事業者

自由通路が存する鉄道を管理する者をいう。ただし、鉄道の施設を管理する鉄道事業者と鉄道の用地を所有する鉄道事業者が異なる場合には、当該用地を所有する者を含むものとする。

(自由通路の位置づけ)

第3条 本要綱の対象とする自由通路は、管理者及び管理形態により、以下のよう分類する。

(1) 道路の場合

都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路は、基本的に、道路法（昭和27年法律第180号）上の道路（以下「道路」という。）とし、都市計画に定めるものとする。この場合、自由通路が各種の鉄道施設等が集中する停車場内に整備されることを考慮し、都市計画にあたっては都市計画法（昭和43年法律第100号）第11条第3項による立体的な範囲の指定、道路区域の指定にあたっては道路法第47条の6に定める道路の立体的区域の指定を、適宜活用することとする。

なお、都市基盤事業者及び鉄道事業者は、自由通路の上下空間の想定される使用方法について、予め協議を行うことができるものとする。この場合、両者は鉄道事業者による現状実施可能な自由通路の上下空間の使用（自由通路の活用（構造、接道条件等）により建築が可能、もしくは新たな機能が付加される場合を除く）を担保するための措置を必要に応じ協定等に定めるものとする。

また、立体道路制度及び立体都市計画制度の活用にあたっては、具体の取扱いについて、必要に応じ協定等に定めるものとする。

(2) 通路等の場合

都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この条において同じ。）が整備、管理する自由通路で、道路にできないものについては、基本的に通路や広場として都市計画に定め条例等により管理するものとする。この場合、都市計画法第11条第3項による立体的な範囲の指定を適宜活用することとする。

(3) 鉄道事業者の施設の場合

鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献するものについては、その整備費の一部を都市基盤事業者が負担する自由通路とする。この場合、自由通路としての機能を損なう一定の営業行為等の制限など管理のあり方について協定等に定めるものとする。

(自由通路整備費)

第4条 自由通路整備費は、自由通路の整備のため直接必要な本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、用地費、補償費、機械器具費、営繕費並びに事務費等とする。

ただし、自由通路の整備に併せて鉄道事業者が店舗等（駅施設に併設する小規模なものを除く）を線路の上空又は地下に新設（増築する場合は、増分を対象）する場合については、自由通路と店舗等の整備のために共通に必要なとなる乗換こ線橋の撤去、電車線の移設、仮設費、補償費などは、自由通路整備者と店舗等整備者の双方で適切に費用負担するものとし、その結果、自

由通路整備として費用負担するものを自由通路整備費とする。

- 2 駅舎や自由通路の整備に支障を生じない乗換こ線橋の撤去費等は、自由通路整備費に含めないものとする。ただし、既存のこ線橋を残しつつ、新たな自由通路を整備することが、整備費の低減につながる場合は、自由通路整備後の既存のこ線橋の撤去費は、自由通路整備費に含めることができる。

(費用負担)

第5条 都市基盤事業者が整備、管理する自由通路について、鉄道事業者に受益が生じる場合は、自由通路の整備、管理に要する費用の一部を鉄道事業者は負担するものとする。鉄道事業者が整備、管理する自由通路のうち都市基盤事業者と鉄道事業者が合意した部分について、自由通路整備費の一部を都市基盤事業者が負担するものとする。

これらの費用負担の考え方は、下記のとおりとする。ただし、既に駅舎と一体となった整備済みの自由通路等が必要な機能を有しているにもかかわらず、新たに都市基盤事業者が別の自由通路の整備を行う場合は、鉄道事業者には費用負担を求めないものとする。

(1) 道路の場合

「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱（平成15年3月20日）」第4条を準用し、都市基盤事業者が自由通路整備費の全額を負担するものとする。この場合、自由通路整備に伴う既設駅施設（駅舎、乗換こ線橋、ホーム上屋等）の補償は、公共補償基準要綱によるものとし、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は、補償費から控除するものとする。

維持管理費については、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

(2) 通路等の場合

駅ビル開発と一体的に整備するなど鉄道事業者の意向により自由通路を道路にできず、条例等により通路等として都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この号及び次号において同じ。）が整備、管理する場合は、当該開発によって生じる受益に応じて鉄道事業者は、自由通路整備費の一部を負担するものとするが、当分の間、鉄道事業者の負担額は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱（平成19年8月9日）」第8条第1項表1を準用するものとする。

維持管理費については、原則、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

なお、都市基盤事業者の意向により道路としないものについては、前号に規定する費用負担とする。

(3) 鉄道事業者の施設の場合

第3条(3)の鉄道事業者の施設となる自由通路についての都市基盤事業

者の費用負担は、一般通行の用に供する部分の自由通路整備費の2/3とする。

維持管理費については、原則、鉄道事業者が全額負担するものとする。

(4) 特別の場合

大規模ターミナル駅において鉄道事業者が関連する駅周辺整備の一環として様々な事業と一体で自由通路整備を行う場合など、上記の負担の考え方を適用することが不適切であると都市基盤事業者と鉄道事業者双方が判断した場合は、これによらず両者の協議により費用負担を決定できるものとする。

(用地の処理)

第6条 自由通路の整備において、都市基盤事業者或いは鉄道事業者が相手方の所有する土地を必要とする場合においては、これを有償で譲り受けるものとするが、区分地上権を設定することも可能とする。

ただし、自由通路と鉄道との交差部の土地が、鉄道用地として鉄道事業上必要なものであるときは、施設の存続中無償で使用することができる。

- 2 道路となる自由通路を駅前広場内の鉄道事業者所有地に整備する場合で、道路区域の連続性を確保する必要がある場合には、原則として、駅前広場内の両者の所有地を等積交換するものとする。自由通路の昇降口が駅前広場外に設置される場合、昇降口と駅前広場等を結ぶために必要な用地は、都市基盤事業者が買収するものとする。

(管理等)

第7条 都市基盤事業者が管理する自由通路については、鉄道事業者と協議の上、合意した場合、鉄道事業者に管理を委託することも可能とする。また、鉄道事業者の施設として管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担したものについては、その機能を損なうような行為の制限や、建築基準法（昭和25年法律第201号）上新たに活用可能になる当該用地の容積は活用しないことなどについて、協定等を締結するものとする。

附則

- 1 本要綱は、平成21年6月1日から適用する。ただし、本要綱以前に自由通路の整備、管理に関する費用負担を定めた協定等が締結されているものについては、なおその効力を有する。

なお、工事未着手のものについては、都市基盤事業者と鉄道事業者双方が合意し、本要綱によることとした自由通路の整備、管理については、本要綱によることができるものとする。