

令和3年度 川崎市公共事業評価審査委員会  
**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の事後評価について



【稲田堤駅】

# 目 次

1. 南武線駅アクセス向上等整備事業

2. 社会資本総合整備計画

3. 要素事業の進捗状況

4. 関連事業の進捗

5. 評価指標等の達成状況

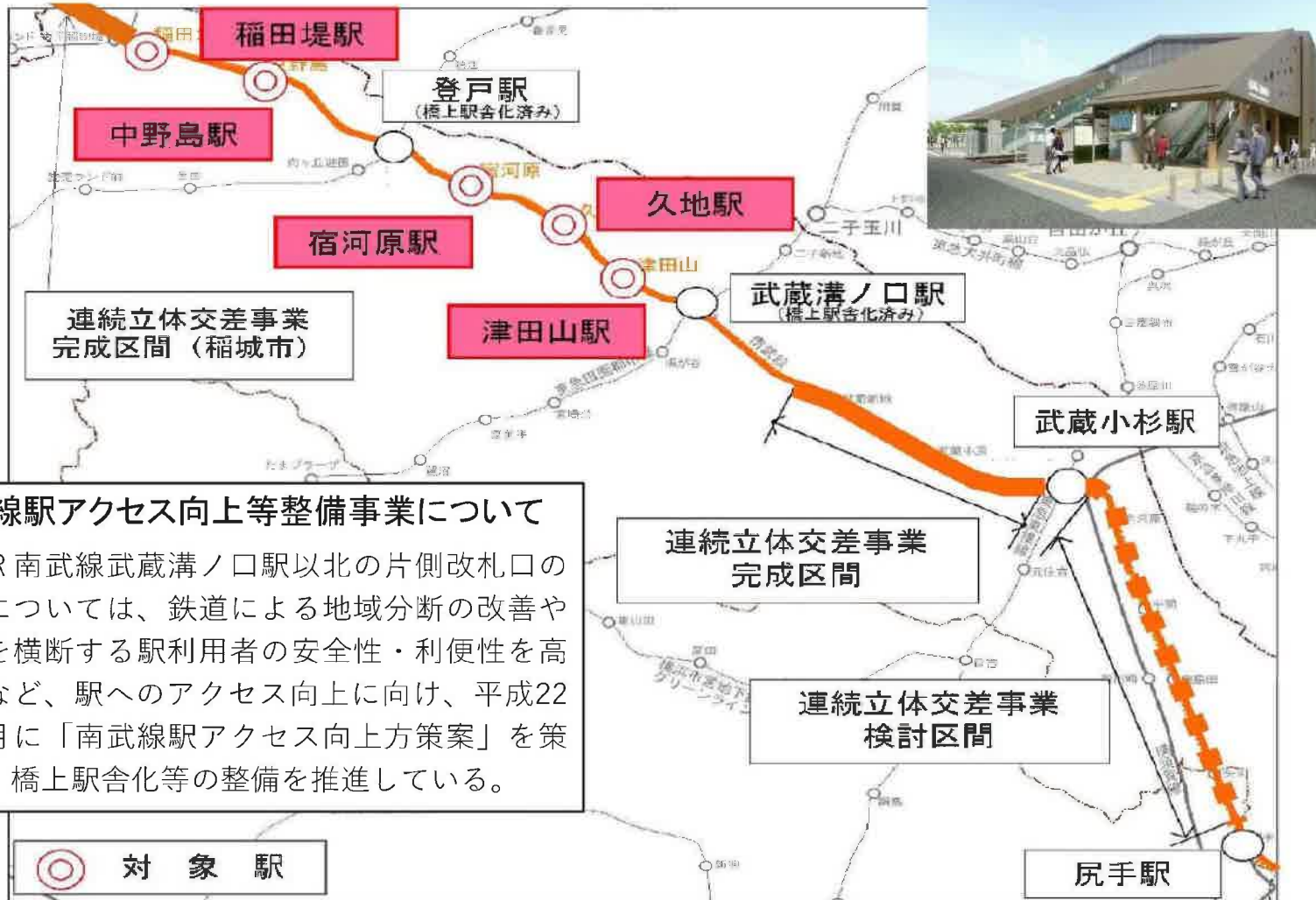
6. 意見募集の結果

7. 総合的な所見

8. 今後の方針

# 1. 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等整備事業



# 1. 南武線駅アクセス向上等整備事業 ～上位計画～

## 川崎市総合都市交通計画

H25.3策定  
H30.3改正

交通政策の理念	
理念①『誰もが利用しやすいこと』	日常生活や社会経済活動に不可欠な人の移動を支える交通は、誰にとっても利用しやすいことが求められています。
理念②『安全・安心かつ円滑であること』	より安全で安心な生活、活発な活動を支えるため、交通は、安全・安心で、円滑であることが求められています。
理念③『持続可能であること』	地域間の人や物の活発な交流や流通を促進することなどにより都市の形成を支える交通は、地球環境に配慮しつつ、持続可能であることが求められています。

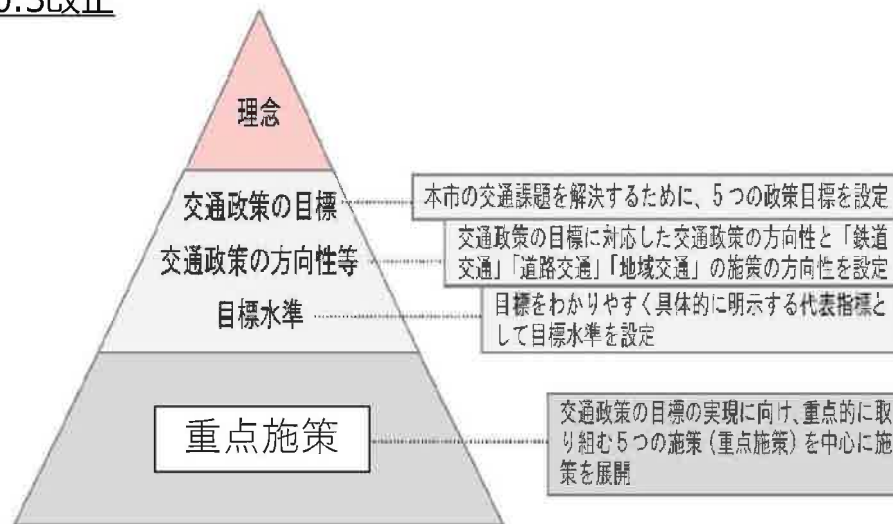


図 本計画の体系

## 南武線駅アクセス向上等整備事業の位置付けがある重点施策

### 重点施策2 交通の安全・安心の強化

#### 取組方針

- ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進
- イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取組の推進

### 重点施策3 市民生活を支える公共交通の強化

#### 取組方針

- ア 駅などへのアクセス向上
- イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進

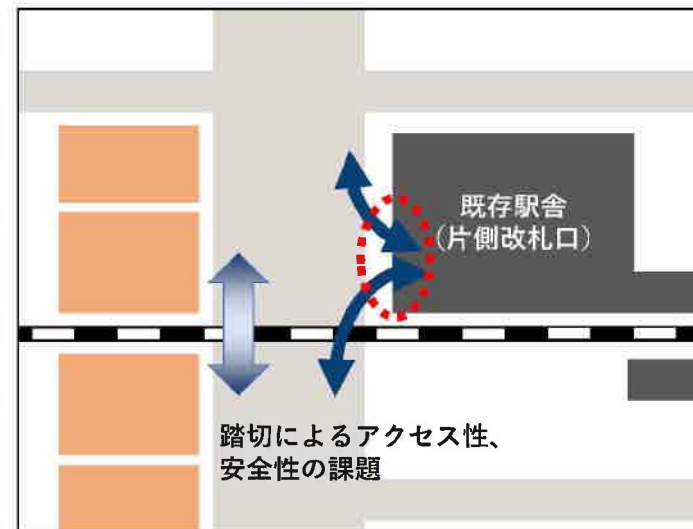
# 1. 南武線駅アクセス向上等整備事業 ～課題～

## ●各駅共通の課題

◆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、車両との接触の恐れがある。

◆踏切を通学路とする児童と駅利用者との輻輳がある。



例：稲田堤駅のイメージ図



改札口の混雑状況(稲田堤駅改札口周辺)



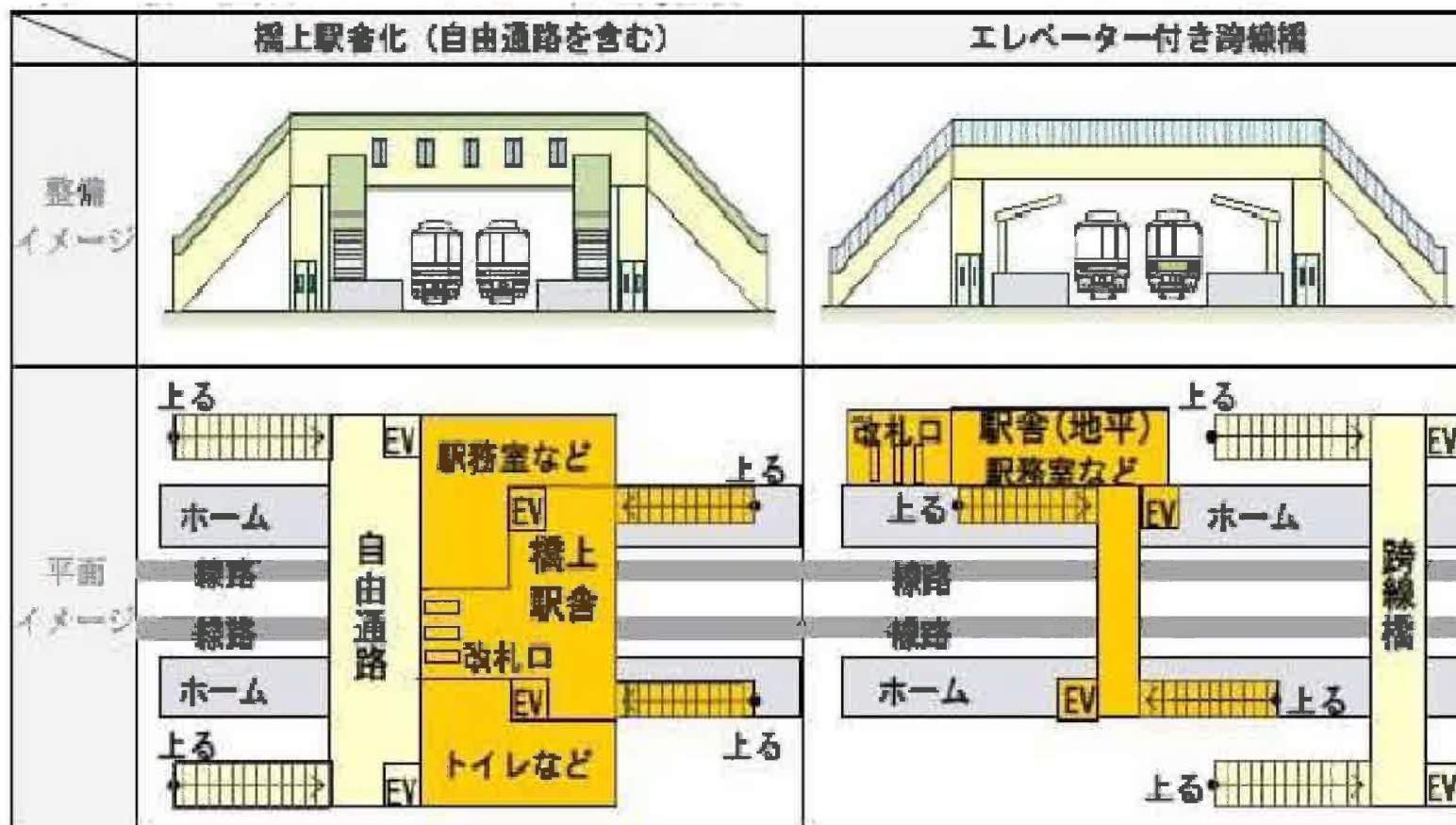
踏切遮断時(稲田堤駅改札口周辺)



朝の通学状況(津田山駅周辺)

# 1. 南武線駅アクセス向上等整備事業 ～整備方針～

## ● 南武線駅アクセス向上方策案（平成22年2月）



## 2. 社会資本総合整備計画 ～計画概要①～

### ● 計画の名称

南武線駅アクセス向上等整備事業

### ● 計画事業概要

駅へのアクセス向上に向けた取組とし、橋上駅舎化等の整備を行う。

◆ 計画期間：平成24～28年度（第Ⅰ期）、平成29～令和3年度（第Ⅱ期）

◆ 事業箇所：4箇所

### ● 計画事業費

9,670百万円（令和3年8月時点）

#### ◆ 国の交付金を活用する主な事業

基幹事業名	要素事業名
市街地 整備事業	①稲田堤駅周辺地区都市交通システム整備事業 （自由通路等整備/橋上駅舎化整備）
	②津田山駅周辺地区都市交通システム整備事業 （自由通路等整備/橋上駅舎化整備）
	③久地駅周辺地区都市交通システム整備事業 （自由通路、橋上駅舎化整備）
	④中野島駅周辺地区都市交通システム整備事業 （整備手法の調査、基本的な設計）

## 2. 社会資本総合整備計画 ～計画概要②～

### ●事業の成果指標

		稲田堤駅	津田山駅	久地駅	中野島駅
踏切 歩行者数	当初現況値 (H29)	約28,000人	約 6,000人	約 9,000人	約19,000人
	最終目標値 (R3)	約 4,000人	約 2,000人	約 1,000人	約 3,000人 <sup>※</sup>

※中野島駅については完成後を想定した数値を記載

### ●計画事業費

		稲田堤駅	津田山駅	久地駅	中野島駅
計画事業費	当初 (H29.3)	33億1000万円	23億3900万円	28億7500万円	—
	評価時 (R3.11)	42億6700万円	24億7900万円	28億7500万円	4900万円

# 2. 社会資本総合整備計画 ～事業進捗状況～

## ●事業の進捗状況（4事業）

前回の事業評価

今回の事業評価



■ : 当初    ■ : 実績

		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	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
稲田堤駅	計画	基本設計 地権者交渉	詳細設計 用地取得	整備・完成			用地取得	整備・完成				
	実績	基本設計	詳細設計	地権者交渉			用地取得	アスベスト対応	(橋上駅舎・自由通路・周辺整備) 整備 (令和6年度完成予定)			
津田山駅	計画	基本設計 地権者交渉	詳細設計 用地取得	整備・完成			整備・完成					
	実績	基本設計	詳細設計	協議調整	用地取得	(橋上駅舎・自由通路) 整備・完成			(周辺整備) 整備・完成			
久地駅	計画						基本調査	基本設計	詳細設計	整備・完成		
	実績					取組報告	基礎調査	調査設計	構造検討の深度化			
中野島駅	計画							基本調査	基本・詳細設計			
	実績					取組報告		基礎調査	調査設計	構造検討の深度化		
		臨時改札口設置→						設計※	整備※			
		※ <span style="color: green;">■</span> 中野島駅 臨時改札口設置 (社会資本整備総合交付金事業以外の単費事業)										

# 3. 要素事業の進捗状況 ～稲田堤駅①～



①踏切の混雑状況（平成24年）



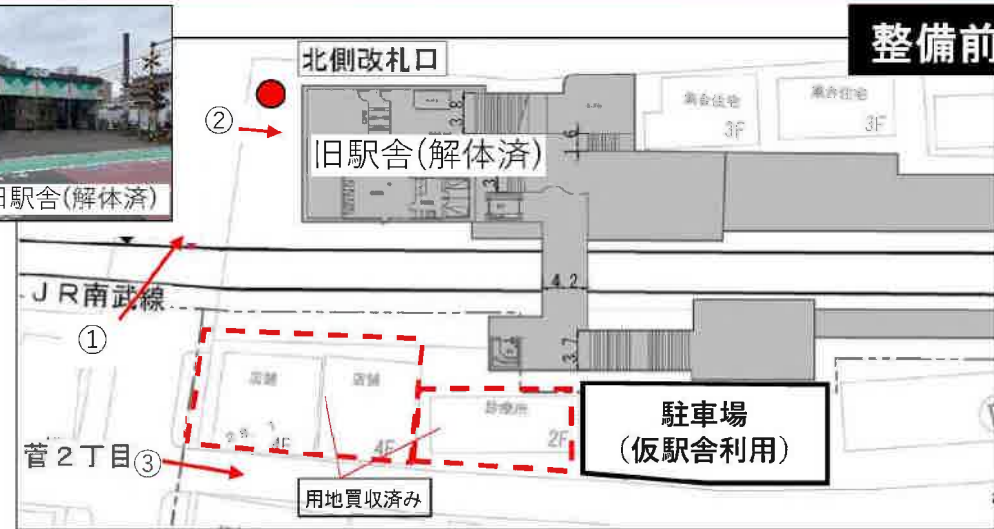
完成パース図



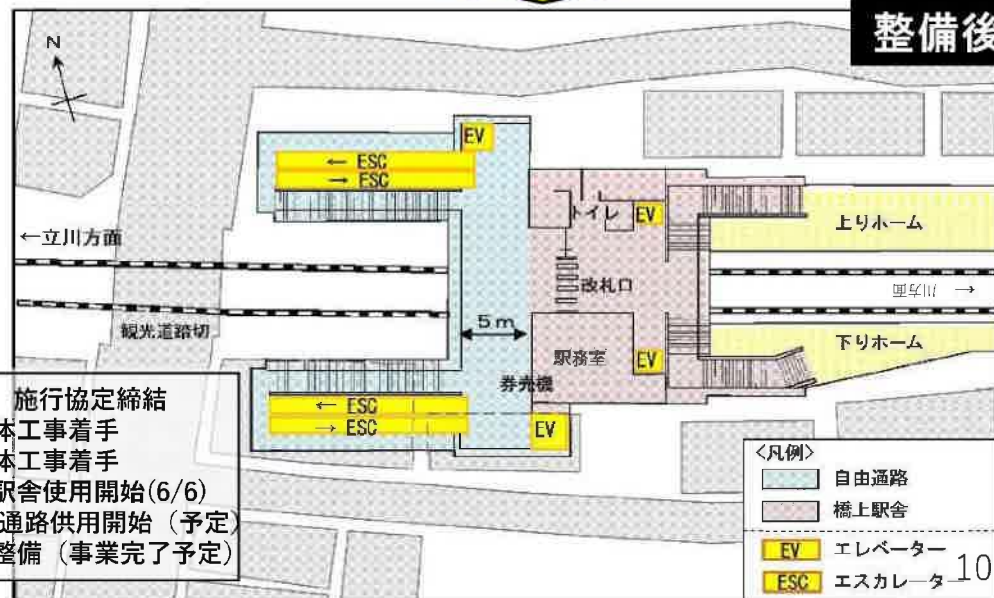
③仮駅舎への道路



②旧駅舎(解体済)



整備前



整備後

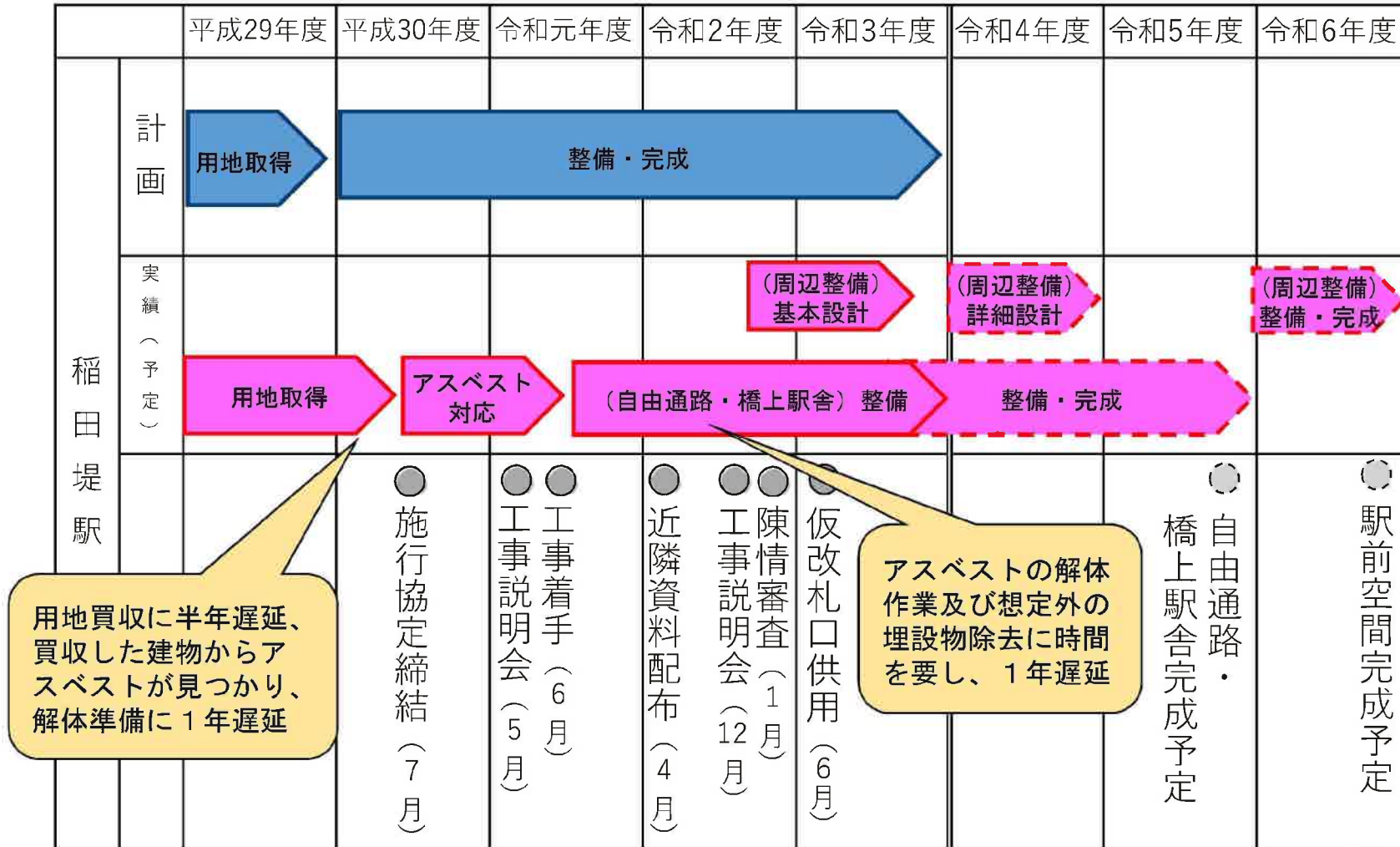
<凡例>

	自由通路
	橋上駅舎
	エレベーター
	エスカレーター

- ・ H30年7月31日 施行協定締結
- ・ R元年6月 解体工事着手
- ・ R2年4月 本体工事着手
- ・ R3年6月 仮駅舎使用開始(6/6)
- ・ R5年度末 自由通路供用開始(予定)
- ・ R6年度 周辺整備(事業完了予定)

### 3. 要素事業の進捗状況 ～稲田堤駅②～

#### ●事業の進捗状況



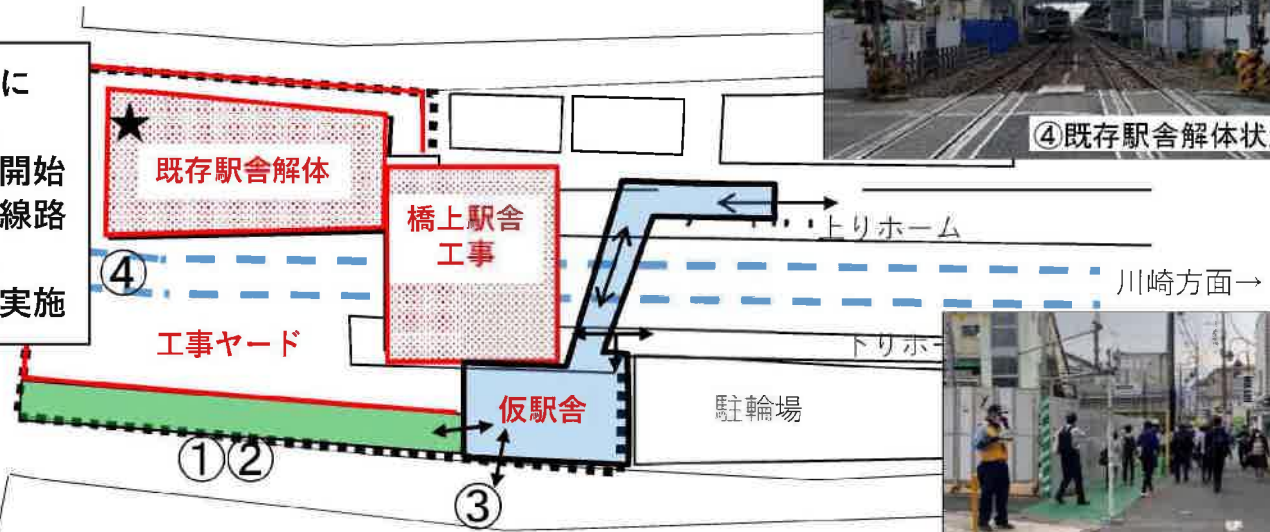
### 3. 要素事業の進捗状況 ～稲田堤駅③～

#### ●工事の状況

- ・ 既存駅舎を解体するために必要となる仮駅舎を整備
- ・ R3年6月 仮駅舎使用開始に伴い、駅へのルートが線路の北側から南側に切替え
- ・ 切替えに伴い安全対策を実施

←京王稲田堤駅

主な安全対策①～③



- ・ R3年6月 仮駅舎使用開始
- ・ R5年9月 橋上駅舎及び自由通路（南側のみ）の完成（予定）
- ・ R6年3月 自由通路完成（予定）
- ・ R6年度 駅前空間完成（予定）⇒ 事業完了

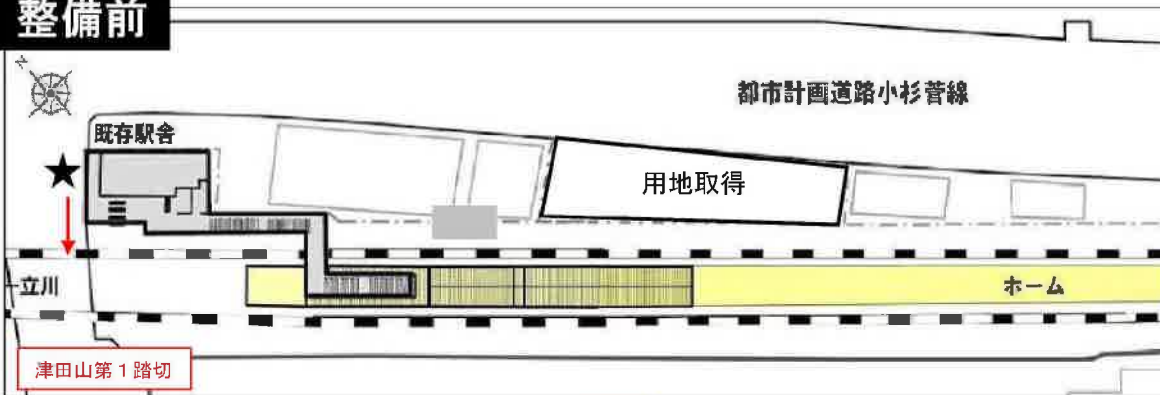


### 3. 要素事業の進捗状況 ～津田山駅①～



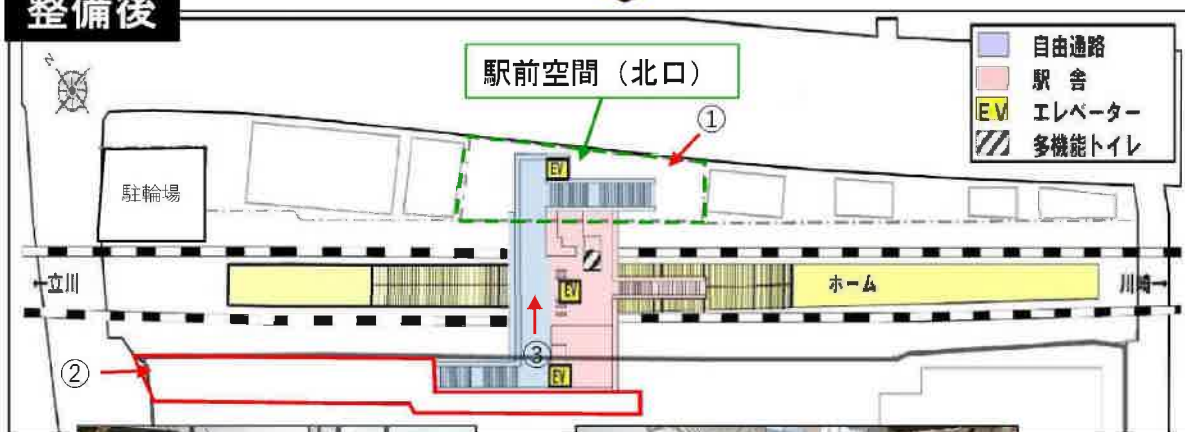
★ 朝の津田山駅周辺（整備前）

整備前



橋上駅舎及び自由通路（整備後）

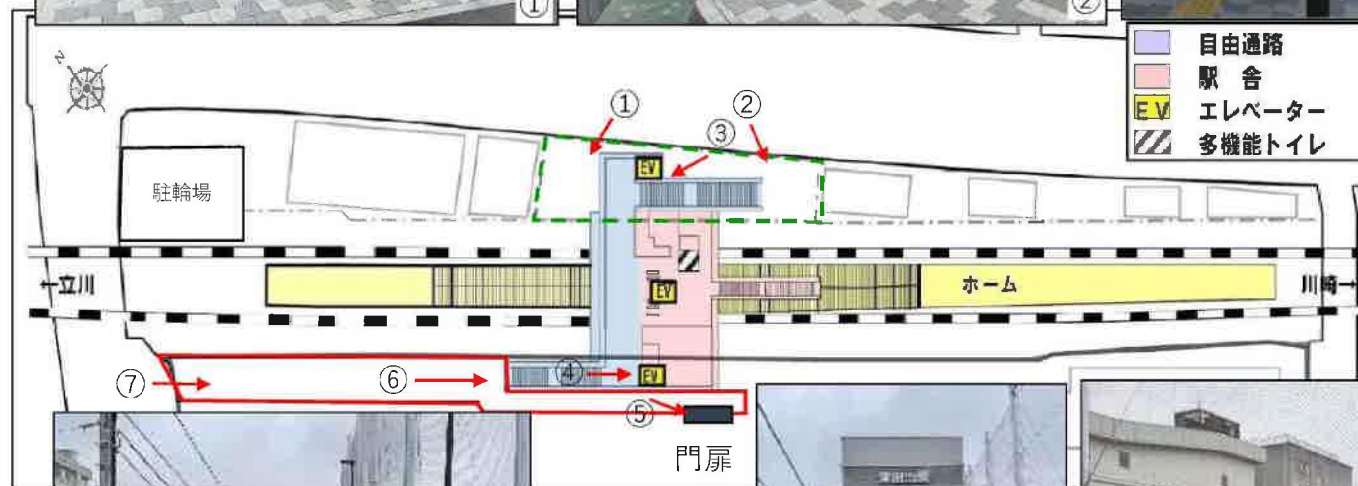
整備後



- H28年6月16日 施行協定締結
- H29年4月 本体工事着手
- R元年6月 橋上駅舎完成  
(一部、北側自由通路開通)
- R2年5月 自由通路開通  
(南側仮設通路対応)
- R3年7月 南側本設道路完成  
(使用開始7/19)



### 3. 要素事業の進捗状況 ～津田山駅②～



### 3. 要素事業の進捗状況 ～津田山駅③～

#### ● 事業の進捗状況

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
津田山駅	計画		(自由通路・橋上駅舎) 整備・完成		(周辺整備) 整備・完成		JRによる鉄道近接工事が必要となり、協議調整に約1年遅延
	実績					(周辺整備) 整備・完成	
		● 施行協定締結 (6月) ● 工事説明会 (2月)	● 工事着手 (4月)		● 橋上駅舎使用開始 (6月)	● 自由通路使用開始 (5月)	● 南側本設道路使用開始 (7月)

地中障害物除却の影響により、約1年遅延

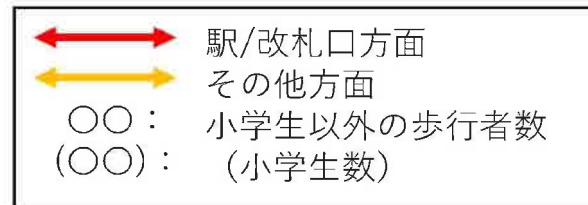
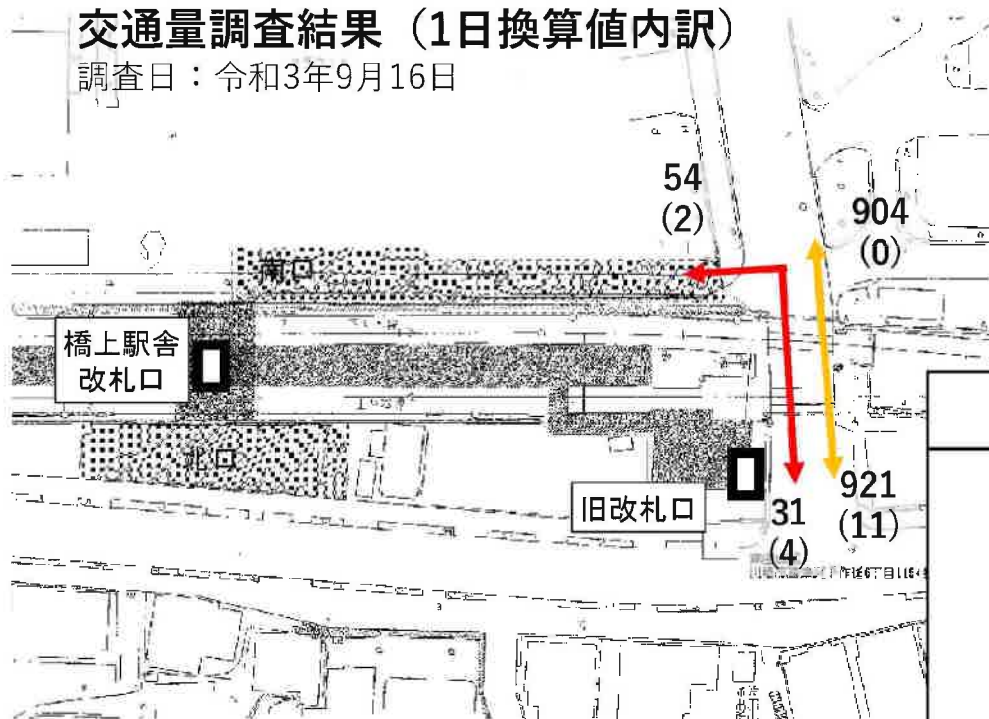
### 3. 要素事業の進捗状況

### ～津田山駅④～

#### ●成果指標の達成状況

交通量調査結果（1日換算値内訳）

調査日：令和3年9月16日



成果指標		津田山駅
踏切 歩行者数	当初現況値 (H29)	約 6,000人
	最終目標値 (R3)	約 2,000人
	実績 (R3.9)	1,927人
	達成状況	達成

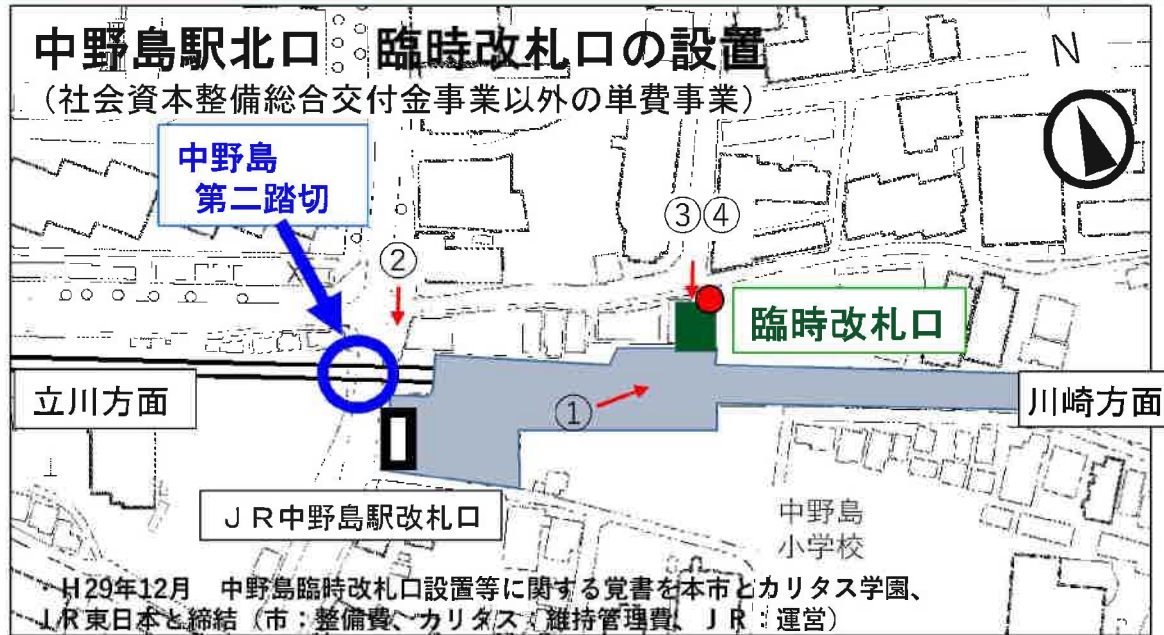
### 3. 要素事業の進捗状況 ～久地駅・中野島駅～

#### ●事業の進捗状況

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
久地駅	計画		基本調査	基本設計	詳細設計	整備・完成	
	実績	取組報告	基礎調査	調査設計		構造等の検討の深度化	
中野島駅	計画			基本調査	基本・詳細設計		
	実績	取組報告 臨時改札口設置→	設計※	基礎調査	調査設計	構造等の検討の深度化	
		● 取組状況の報告（2月）	● 整備計画の変更（中野島駅の追加）（3月）		● 中野島臨時改札口の使用開始（6月）	● 請願審査（5月）	

※中野島駅：臨時改札口設置（社会資本整備総合交付金事業以外の単費事業）

## 4. 関連事業の進捗 ～中野島駅①～



- ・ H29年11月 設計協定
- ・ H30年7月 臨時改札口工事着手
- ・ R元年6月 使用開始



①混雑状況(夕方のホーム)



②踏切の混雑状況(平成28年2月)



③臨時改札口

### 臨時改札口概要

設置年月：令和元年6月

開設時間：

平日 7:00～8:30

16:00～19:00

(土日、祝日及び年末年始除く)

※交通系ICカード専用

※券売機、チャージ機、精算機は設置していない

※車いす等利用者は、既存駅舎側の改札口利用



④臨時改札口(令和元年6月設置)

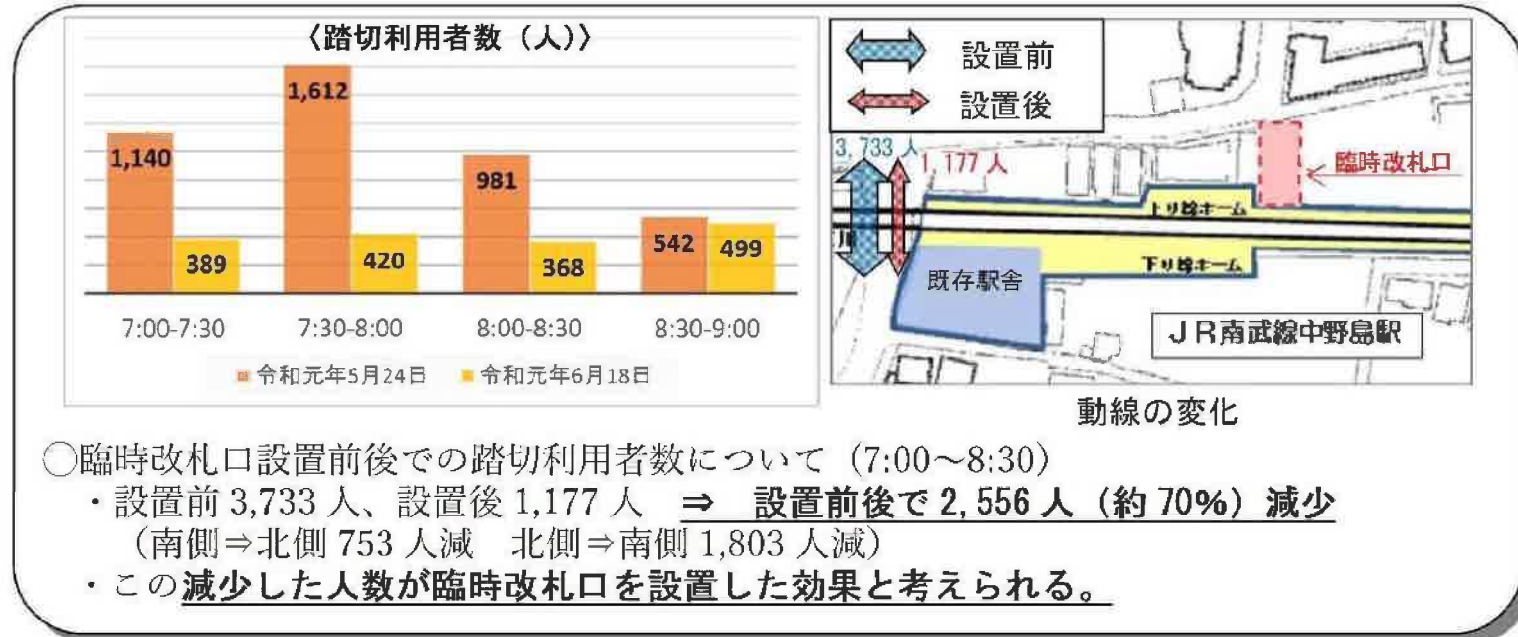
## 4. 関連事業の進捗 ～中野島駅②～

### ● 社会資本整備総合交付金事業以外の単費事業

#### ◆ 中野島駅：臨時改札口の設置

対象駅	項目	実施年度	事業費（千円）
中野島駅 (臨時改札口)	基本設計	平成29年度	16,406
	工事施工	平成30年度	92,775

### ● 設置効果



## 5. 評価指標等の達成状況

### ●社会資本整備総合交付金を充てた事業の進捗状況

対象駅	稲田堤駅	津田山駅	久地駅	中野島駅	全体事業費
当初	33億1000万円	23億3900万円	28億7500万円	—	85億2400万円
評価時	42億6700万円	24億7900万円	28億7500万円	4900万円	96億7000万円
実績	12億6500万円	21億3800万円	2200万円	2200万円	34億4800万円 【財源内訳】 国費：11億4900万円 市費：22億9900万円
進捗率	29.7%	86.2%	—	—	
進捗状況	継続	完成	継続	継続	

## 5. 評価指標等の達成状況

### ●成果目標の達成状況（4事業）

（1日当たり人数）

	稲田堤駅	津田山駅	久地駅	中野島駅
当初現況値 (H29)	約28,000人	約 6,000人	約 9,000人	約19,000人
最終目標値 (R3)	約 4,000人	約 2,000人	約 1,000人	約 3,000人
<b>実績値</b>	—	<b>1,927人</b>	—	—
達成状況	未達成 (R5年度完成予定)	<b>達成</b>	未達成 (未完成)	未達成 (未完成)

### その他の効果



下作延小学校の通学路利用（津田山駅）



バリアフリー施設の整備（エレベーター）

## 6. 意見募集の結果

～津田山駅市民意見募集の調査状況～

### ● 募集方法

内 容：津田山駅自由通路等整備に関するアンケート調査

手 法：自由通路内で記入式の  
アンケート調査を実施

実 施 日：令和3年10月4日（月）

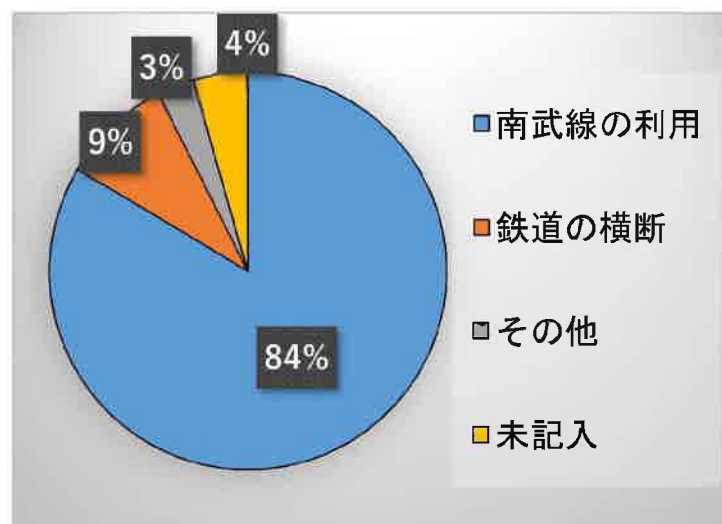
対象人数：60人



調査風景

### ● アンケート調査の結果

#### ◆ 利用目的



#### ◆ 目的地や出発方面

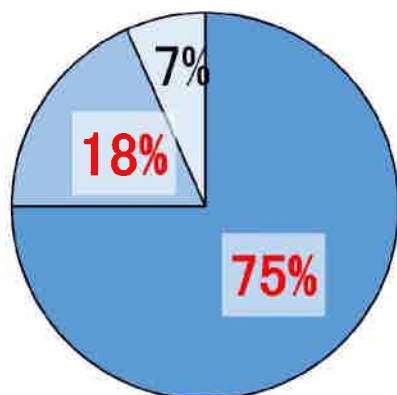


## 6. 意見募集の結果

～津田山駅市民意見募集の調査状況～

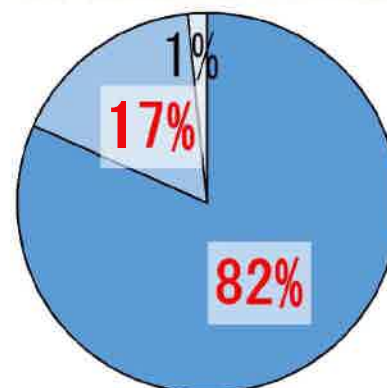
### ● アンケート調査の結果

①津田山駅が利用しやすくなりましたか？



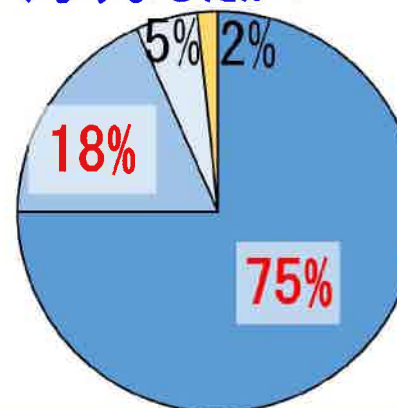
- そう思う
- ややそう思う
- 変わらない
- ややそう思わない
- そう思わない
- 未記入

②自由通路が小学生の通学路になったことで、安全になったと思いますか？



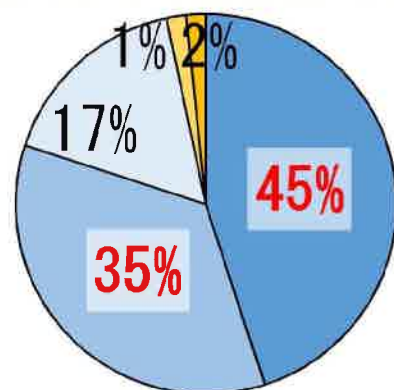
- そう思う
- ややそう思う
- 変わらない
- ややそう思わない
- そう思わない
- 未記入

③自由通路ができ、線路の反対側に行きやすくなりましたか？



- そう思う
- ややそう思う
- 変わらない
- ややそう思わない
- そう思わない
- 未記入

④踏切内の混雑がなくなり、安全に渡れるようになったと思いますか？



- そう思う
- ややそう思う
- 変わらない
- ややそう思わない
- そう思わない
- 未記入

調査結果：整備効果について、好意的な意見が大半を占めた。

## 7. 総合的な所見

- 津田山駅について、自由通路等の完成に伴い、踏切横断者数が減少しており、事業効果が発現している。また、これまで踏切を横断していた下作延小学校の児童が、自由通路を通学路とすることにより、通学時の安全性が高まった。
- 稲田堤駅については、令和5年度の完成予定として、現在、自由通路及び橋上駅舎の工事が進捗していることから、完成後は津田山駅同様に効果が発現されるものと考ええる。
- その他の駅については、自由通路及び橋上駅舎化が未着手であり、事業効果があらわれていない。事業化には時間を要するが、早期事業化に向けた取り組みを進める必要があると考える。

## 8. 今後の方針

- 鉄道による地域分断の改善や踏切を横断する駅利用者の安全性、利便性を高めるなど、駅アクセス向上に向け、引き続き、駅アクセス向上等整備事業の計画を継続し、工事や事業化に向けた取り組みの推進を図り、事業効果の早期発現を目指します。