

川崎市側の概略ルート・駅位置の選定について

1. これまでの経緯

平成 26 年度	事業化に向けた基礎調査を開始
平成 28 年 4 月	交通政策審議会答申第 198 号 (高速鉄道 3 号線の延伸等が位置付けられる)
平成 31 年 1 月	事業化判断の公表
平成 31 年 3 月	オープンハウス型の情報提供 (川崎市) 【来場者数】 約 280 名 (2 回合計) 【主な意見】 ○早期開業を希望する意見 ○資料の内容を確認する意見
令和元年 8 月	説明会開催 (両市) 【参加者数】 1,161 名 (4 回合計) 【主な質問・意見】 ○事業の整備効果や採算性に関する事 ○概略ルート・駅位置の考え方や駅周辺まちづくりに関すること ○今後のスケジュールに関する事 ○地下鉄工事や住環境等への影響に関する事 ○運行計画や既存バス路線の再編に関する事 ○新百合ヶ丘駅の乗り換えに関する事
令和元年 9・10 月	意見募集実施 (川崎市) 【意見提出数】 104 通 【意見件数】 261 件 【意見の要旨】 ○ルートや駅位置の評価について 198 件 ○事業の推進に関する事 31 件 ○その他 32 件
令和元年 11 月	川崎市側の概略ルート・駅位置についての「基本的な考え方」を公表 (川崎市) ○説明会や意見募集などを通じて、東側ルートを有力ルート案とする本市の考え方の趣旨に沿った御意見が寄せられる一方、中央・西側ルートを希望する意見も寄せられ、その趣旨を踏まえ、これまでの内容に新たに補足した内容を加えて精査したところ、東側ルートが、より整備効果が高いことを改めて確認した。 ○意見募集の結果を踏まえ、本市の基本的な考え方として、東側ルートを有力候補とする。
令和 2 年 1 月	概略ルート・駅位置についての公表【今回】

2. 川崎市の北部地域の現状

- ・北部地域は、山坂が多いなどの地形状況から、駅勢圏に比べエリアの奥行きが広い。
- ・鉄道駅までのアクセスはバス利用者が多く、今後もバスなどの公共交通が、主要な交通手段として利用されることが想定される。
- ・新百合ヶ丘駅周辺地区においては、様々な都市機能の集積が図られており、身近な駅周辺においても、日常生活を支えるまちづくりが進められている。

3. 新たに設置する川崎市側中間駅の役割

川崎市北部地域の状況を踏まえ、新たに設置する中間駅の役割は、以下のように考えています。

【地域交通の役割】：北部地域の公共交通ネットワークの充実等に資すること

【まちづくりの役割】：より広い地域から多くの方が身近な駅として利用でき、その効果により駅周辺の活性化や利便性の向上等に資すること

4. 概略ルート・駅位置の比較検討および評価

川崎市側の中間駅の設置にあたっては、事業採算性等が認められることに加え、地域交通やまちづくりの役割の実現に向けて、駅の設置効果を最大限に発揮できるよう、以下の 3 つの視点を踏まえて比較検討を実施し、評価しました。

視点 1 多くの方が利用できる環境が整っていること

駅周辺において、一定程度多くの方が利用できる環境が整っていることが望ましい。

⇒3案とも、輸送人員を踏まえた事業採算性等が見込まれることを確認した。

表 各案における事業採算性等の比較 (あざみ野～新百合ヶ丘)

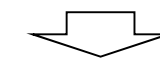
	西側ルート	中央ルート	東側ルート
駅 位 置	あざみ野駅 (既設) ～嶮山付近～すずき野付近～川崎市域中間駅～新百合ヶ丘駅南口付近		
川 崎 市 側 中 間 駅	白山付近	王禅寺公園付近	ヨネッティー王禅寺付近
整 備 延 長	6. 3 キロ	6. 0 キロ	6. 5 キロ
概 算 事 業 費	1, 7 6 0 億円	1, 6 9 0 億円	1, 7 2 0 億円
輸 送 人 員	7. 8 万人/日	8. 0 万人/日	7. 9 万人/日
所 要 時 間	約 1 0 分	約 9 分 3 0 秒	約 1 0 分
費用便益比 (B/C)	1. 48	1. 59	1. 53
累積損益欠損解消年	30 年	25 年	28 年
累積資金不足解消年	36 年	33 年	34 年

視点 2 【地域交通】既存のバス路線を中心とした地域交通との連携などによる相乗効果が期待できること

⇒東側ルートが、多方面かつ広範囲に向かうバス路線が整っていることなどを踏まえ、北部地域の公共交通ネットワークの充実や拠点駅へのアクセス性向上に最も寄与する。

視点 3 【まちづくり】鉄道駅による周辺まちづくりの効果を活かすため、既存駅とのバランスを踏まえ中間駅が適切に配置されること

⇒東側ルートが既存の駅から最も離れていることなどを踏まえ、中間駅が適切に配置されることで、より広い地域から多くの方が利用できる環境となることから、駅周辺の活性化や利便性向上等に最も寄与する。



○費用対効果や事業採算性等が認められることに加え、川崎市側の地域交通やまちづくりの視点から総合的に評価した結果、北部地域の公共交通ネットワークの充実等や、より広い地域の方が利用できる環境となること等に最も寄与することから、「東側ルート (ヨネッティー王禅寺付近)」を、より整備効果の高い有力候補としました。

川崎市側の概略ルート・駅位置の選定について

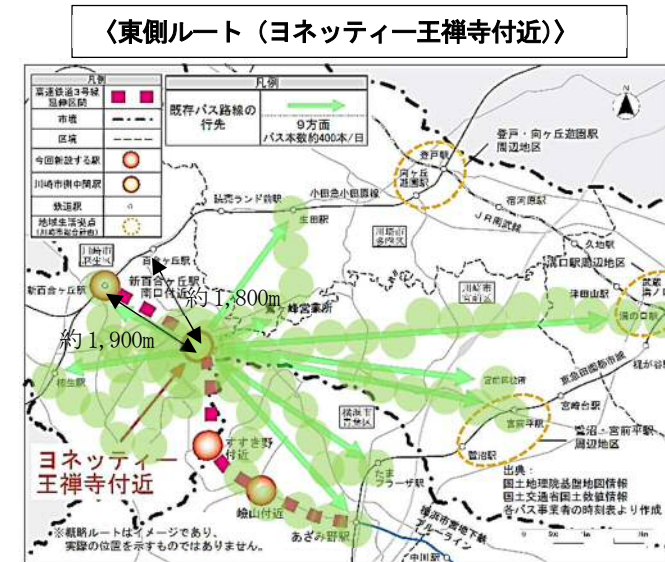
【参考データ】既存駅までの直線距離、既存バス路線状況および中間駅にアクセスできる概ねの地域図



最寄りの既存駅までの直線距離	約 1,300m
近隣のバス路線の方面数	6 方面
近傍を通過するバス総本数	約 600 本/日
新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数	約 600 本/日
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口	約 10 万人

最寄りの既存駅までの直線距離	約 1,300m
近隣のバス路線の方面数	7 方面
近傍を通過するバス総本数	約 400 本/日
新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数	約 400 本/日
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口	約 12 万人

※中央ルートについては、意見募集の御意見を踏まえ、近隣のバス停留所を含め、評価しています。



最寄りの既存駅までの直線距離	約 1,800m
近隣のバス路線の方面数	9 方面
近傍を通過するバス総本数	約 400 本/日
新駅-新百合ヶ丘駅間のバス本数	約 200 本/日
中間駅に徒歩及びバスでアクセスできる人口	約 18 万人

5. 川崎市側の概略ルート・駅位置の選定

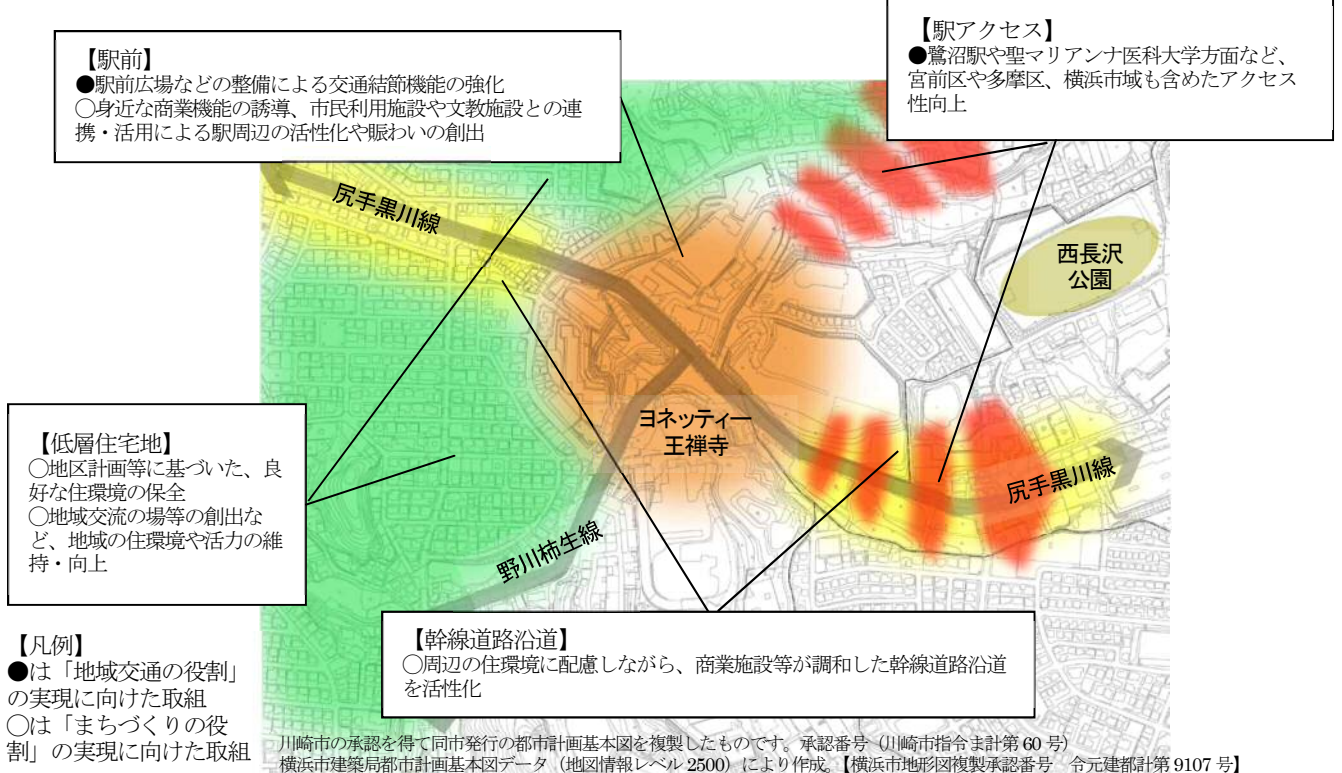
○北部地域の公共交通ネットワークの充実や、駅周辺の活性化等に資する観点及び意見募集結果を踏まえ、東側ルート（ヨネッティー王禅寺付近）を有力候補とする考え方について、市民等への情報提供を行うとともに、最終的なルート選定に向けた全体の取りまとめを行い、総合的に判断した結果、**ヨネッティー王禅寺付近に駅を設置するルートを選定します。**

【ヨネッティー王禅寺付近における駅周辺まちづくりの方向性】

ルートの選定に併せたまちづくりの方向性は、次のとおりです。

○路線バス等の円滑な駅アクセスを可能とする交通結節機能の強化等による川崎市北部地域の公共交通ネットワークの充実とともに、周辺の住環境に配慮しながら、地域資源の活用等による賑わいの創出など、駅周辺の活性化に資するまちづくりを進めます。

【参考イメージ】



※本イメージは、都市計画マスタープランなどに基づき、期待できる機能などの方向性を参考として示しているものであり、具体的な位置・エリアや個々の土地利用のあり方を示しているものではありません。今後、関係者と協議調整を行うとともに、適宜、市民等へ情報提供を行いながら、具体的なまちづくりの方向性などについて検討を進め、取りまとめまいります。