

平成29年 2月 8日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

『南武線駅アクセス向上方策案』に基づく今後の取組について

資料1 『南武線駅アクセス向上方策案』に基づく今後の取組について

資料2 稲田堤駅、中野島駅、久地駅における整備順位のイメージ

まちづくり局

『南武線駅アクセス向上方策案』に基づく今後の取組について

1 経緯・課題

- JR南武線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、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・利便性の向上に向け、平成22年2月に「南武線駅アクセス向上方策案」を策定し、稲田堤駅及び津田山駅の橋上駅舎化に取り組んでいる。

《南武線駅アクセス向上方策案》

稲田堤駅、中野島駅、久地駅	橋上駅舎化の3駅については、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※1	3駅の橋上駅舎化整備後に、橋上駅舎化の整備を検討する。
津田山駅※2	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。

※1 宿河原駅は、駅構外に跨線橋が整備されており、地域分断の改善が図られている。（平成25年5月に跨線橋にエレベーターが設置され、バリアフリー化完了）
 ※2 津田山駅は、JR東日本との共同事業とするため、整備手法を「エレベーター付き跨線橋」から「橋上駅舎化」に変更（平成24年11月まちづくり委員会報告）

- 稲田堤駅については、駅周辺の立地特性や施設配置計画の制約等から、事業用地の確保が難航しており、事業の長期化の要因となっている「事業用地の取得」への対応が必要である。
- 次期整備駅の選定にあたっては、これまでの取組結果を検証し、事業進捗上の課題を改善することにより、計画的に事業展開する必要がある。
- 一方で、同方策案の策定以降、「川崎市総合計画」や「川崎市総合都市交通計画」の策定、「踏切道改良促進法」の改正があり、駅へのアクセス向上などの身近な交通環境については、安全性の向上や駅周辺の特性に応じた、柔軟かつ、きめ細やかな交通環境の整備が求められている。
- 来年度の「川崎市総合計画 第2期実施計画」の策定や「川崎市総合都市交通計画」の見直しに向け、より実効性の高い事業計画を反映する必要がある。

2 各駅の現状と次期整備駅について

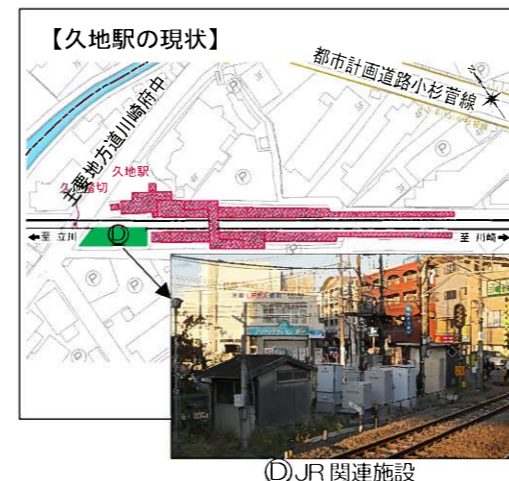
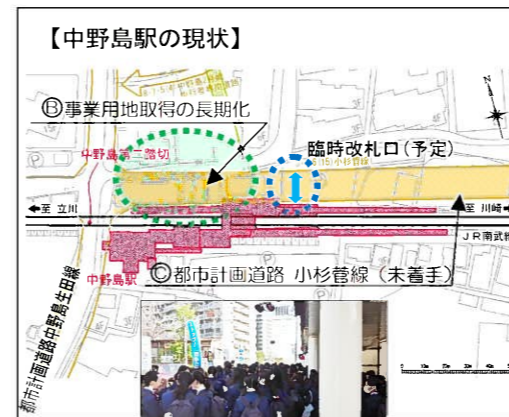
指標		稲田堤駅	中野島駅	久地駅	宿河原駅	津田山駅
踏切横断の利便性	最大遮断時間	31分/h	32分/h	39分/h	33分/h	40分/h
	歩行者交通量	28,392人/日	19,045人/日	9,045人/日	3,515人/日	5,804人/日
踏切横断の安全性	横断児童数	498人/日	約400人/日 ^{※3}	約80人/日	74人/日	472人/日
	通学路の指定	有	有	有	有	有
	自動車交通量	2,415台/日	4,335台/日 都計道中野島生田線	5,446台/日 主要地方道川崎府中	7,452台/日 ^{※4} 都計道子母口宿河原線	3,278台/日
駅利用者の利便性	乗降者数	51,286人/日	29,014人/日	27,908人/日	15,602人/日	7,572人/日

※3 通学児童の安全対策は喫緊の課題となっている。（中野島駅は、別途カリタス中高生1,400人の踏切横断がある。）
 ※4 指標の対象としている踏切のうち、宿河原駅は中野島駅、久地駅とは違い、駅改札口に隣接した踏切ではない。

- 上記指標より、橋上駅舎化の整備効果等から評価すると、次期整備駅は中野島駅、久地駅の順番となるが、事業進捗上の課題を踏まえ、柔軟かつ、きめ細やかな整備手法について検討する。

《次期整備駅における事業進捗上の課題》

	中野島駅	久地駅
事業用地取得の難易度	難（建物有り） [Ⓐ]	易（JR）
事業計画上の問題点	未着手都市計画道路と重複 [Ⓒ]	JR関連施設の移転 [Ⓓ]
	駅直近の好立地である民有地の用地取得を伴うため、権利者との用地協議の長期化が懸念される。	JR関連施設は、調査未実施のため、整備検討に向け移転にかかる規模等の調査が急務である。



3 南武線駅アクセス向上方策案に基づく今後の取組

《基本的な考え方》

- 踏切を横断する通学児童等の安全対策など、身近な地域交通環境の更なる充実に向けて、各駅の立地特性、利用者動向等を踏まえた効率的かつ効果的な取組を行うことにより、事業効果の早期発現を図る。
- ひとつの事業の遅れが全体事業の停滞とならないよう、事業の進捗状況を踏まえ、効率的な事業展開を図る。

- 稲田堤駅の橋上駅舎化を最優先とし、事業遅延の要因となっている事業用地の確保に対応するため、土地収用法の適用を視野に入れ、工事の早期着手に向けた取組を推進する。
- 津田山駅については、整備を推進し、平成31年度の完成を目指す。
- 中野島駅、久地駅については、歩行者交通量、乗降者数など、橋上駅舎化の整備効果等から評価すると、次期整備駅は中野島駅、久地駅の順番となる。
 事業進捗上の課題を踏まえ、中野島駅は既存ストックを活用した暫定的な臨時改札口を設置し、段階的な事業展開を図る。
- 宿河原駅については、駅構外にエレベーター付き跨線橋が整備済みのため、他の4駅の橋上駅舎化を実施する目処がついた時点で、橋上駅舎化の整備について検討する。

《具体的な取組内容》

中野島駅	中野島駅周辺の駅利用者等の動向を踏まえ、暫定的な臨時改札口を設置する。 《設置に対する基本的事項》 ① 設置期間は橋上駅舎化整備完了までとする。 ② 設置に要する費用は川崎市、維持管理に要する費用はカリタス学園が負担とすることを基本とする。 ③ 運用時間はカリタス学園・JR東日本と協議調整を進める。 ④ 用地については市有地を有効活用する。
久地駅	事業用地内に存在するJR関連施設を調査し、早期整備に向けた効率的な整備手法を検討する。

4 中野島駅及び久地駅の今後のスケジュール

年度	中野島駅	久地駅
28	南武線駅アクセス向上方策案の今後の取組報告	
29	臨時改札口設計	調査設計
30	臨時改札口工事 ^{※5} 臨時改札口供用開始予定 ^{※6}	基本設計 ^{※5}

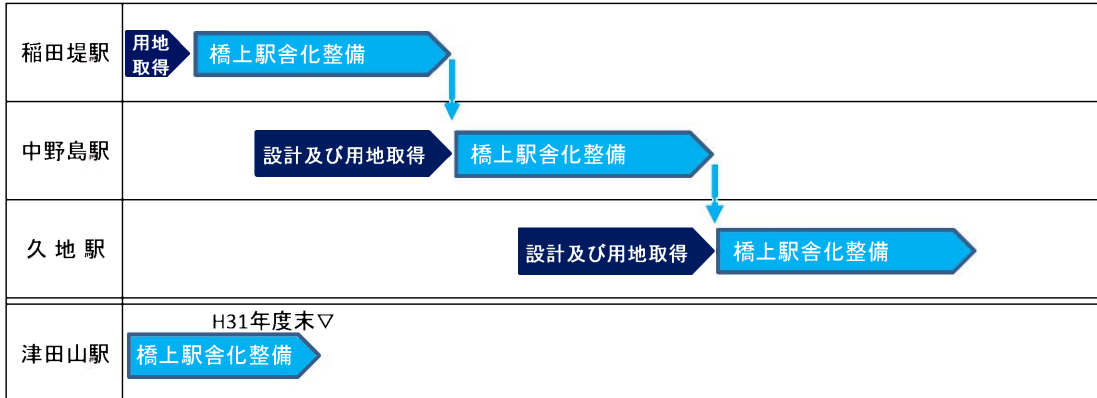
※5 平成29年度の取組を踏まえ、予算化に向けた調整等を行うものとする。
 ※6 供用開始は、今後のJR東日本等との協議調整において、決定するものとする。

稲田堤駅、中野島駅、久地駅における整備順位のイメージ

＜前提条件＞

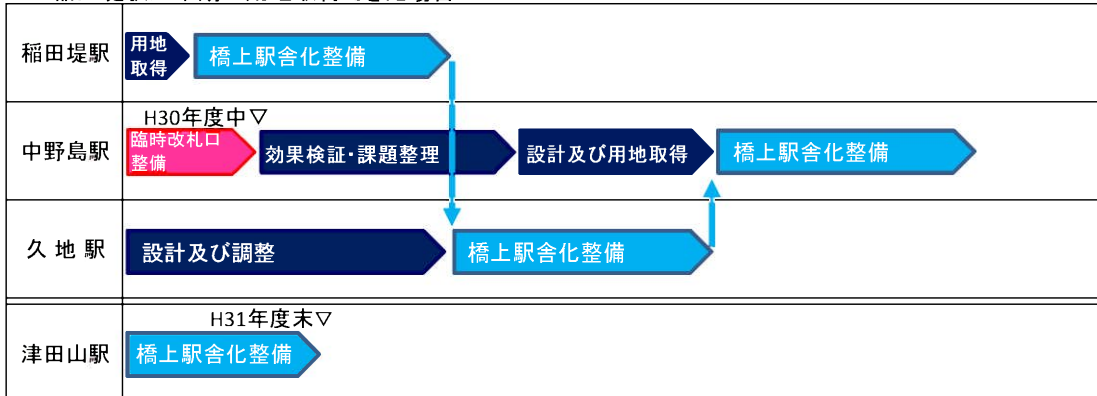
- ◎稲田堤駅、中野島駅、久地駅は、財政状況等を鑑み1駅ずつ整備に着手する。
- ◎久地駅については、稲田堤駅や中野島駅の進捗状況等を踏まえ、工事着手の時期を見定める。
- ◎稲田堤駅については、用地協議の状況により土地収用法を適用したスケジュールを検討する。

■各駅の指標から判断した場合の整備スケジュール

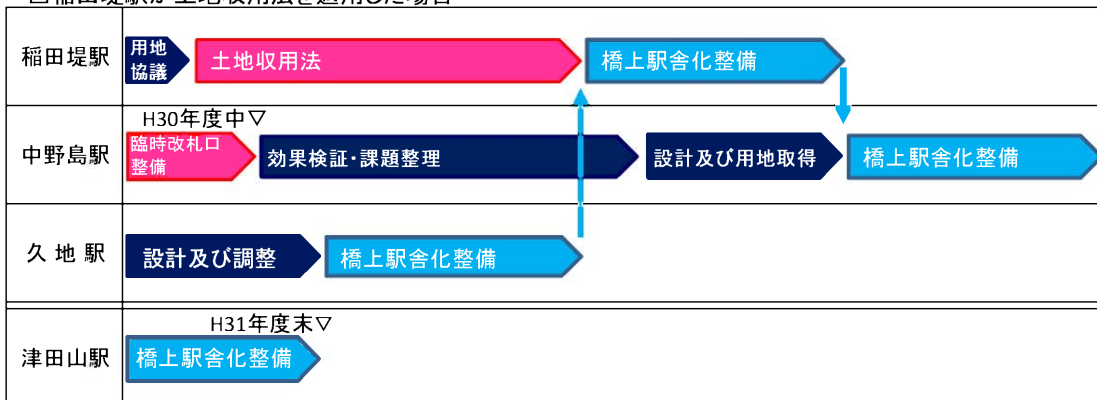


■事業進捗上の課題を踏まえた整備スケジュール(案)

□稲田堤駅が早期に用地取得できた場合



□稲田堤駅が土地収用法を適用した場合



※中野島駅及び久地駅の橋上駅舎化の事業化については、事業用地確保に向けた用地協議や鉄道事業者との協議などによる影響があることに留意する必要がある。