

鶴川駅街づくりから



平成26年7月5日（土）

## 第18回

# 鶴川駅南側街づくり検討会

～議題～

1. 鶴川駅南側地区の現状と課題
2. 道路ネットワークの考え方
3. 地区整備のイメージ



つるちゃん  
鶴川商店会マスコットキャラクター

# 鶴川駅周辺街づくり検討会

## 検討スケジュール



# 平成26年度検討会スケジュール

7月

8月

9月

10月

11月

12月

1月

2月

3月

第18回  
7/5

- まちづくり計画(たたき台)の考え方について
- まちの現状と課題  
まちづくりのあり方
- 道路ネットワークの考え方
- 意見交換

第19回  
8月下旬

- まちづくり計画(素案)の考え方について

第20回  
10月

- 駅前広場、道路計画(素案)について
- 整備水準の検証

第21回  
12月

- まちづくり計画案(駅前広場、道路、土地利用)について

第22回  
1月

- 今年度の総括(全体計画図等)



# 1.

## 鶴川駅南側地区の 現状と課題



## ◇ 鶴川駅の現状

- 日あたり約68,000人の乗降客があります
- これは小田急線では経堂駅に次いで第16位の乗降客数です
- また、関東地方の私鉄でも第127位と比較的上位の駅です

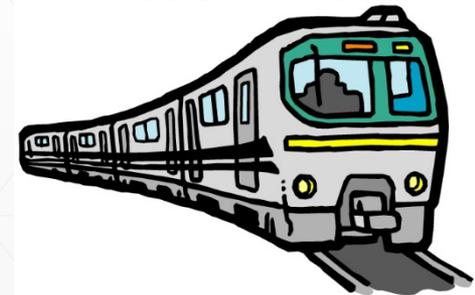
【小田急線での順位】

駅名	乗降人数	順位
新宿	483,150	1
町田	291,678	2
代々木上原*	230,242	3
藤沢	157,819	4
登戸	156,372	5
本厚木	143,663	6
海老名	133,788	7
下北沢	132,350	8
新百合ヶ丘	122,763	9
相模大野	122,453	10
大和	113,556	11
中央林間	92,533	12
湘南台	85,702	13
成城学園前	84,737	14
経堂	70,965	15
鶴川	68,185	16
小田原	65,799	17
向ヶ丘遊園	64,385	18
小田急相模原	55,530	19
千歳船橋	53,720	20

【全国私鉄での順位】

順位	駅名	乗降客数	年度	社名
126	清瀬	68756	12	西武
127	鶴川	68185	12	小田急
128	桜新町	67930	12	東急
129	ひばりが丘	67456	12	西武
130	横須賀中央	67175	12	京急
131	河原町	65925	12	阪急
132	小田原	65799	12	小田急
133	聖蹟桜ヶ丘	65739	13	京王
134	茨木市	65290	12	阪急
135	向ヶ丘遊園	64385	12	小田急

出典  
新・私鉄駅別乗降客数順位400

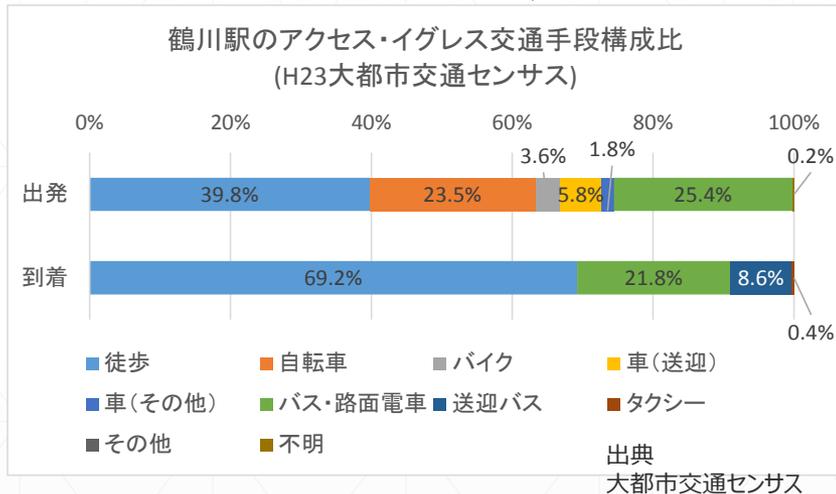


出典  
小田急電鉄ホームページ



## 現在の駅前広場ではバス、タクシー、自家用車が錯綜し、利便性の低下が懸念されています

- 徒歩圏での利用に加え、バス、自家用車利用が多くなっています



- 世田谷通り交差点での渋滞が深刻です

平成22年道路交通センサスでは、前回調査に比べ減少しているものの、日当り約1.5万台の交通で混雑度は1.15（混雑度 = 実交通量 / 計画交通量）



## ◇ 鶴川駅南側の交通面の課題

- 買い物、飲食など、生活面で駅北側に大きく依存しています。しかし、南北間の通行は鶴川1号、2号踏切と岡上跨線橋に限定され、利便性が低くなっています

- 踏切が狭く、歩行環境が悪くなっています



- 和光大学など学生の通行が多く、車両と人が踏切で錯綜しています

- 階段利用のため高齢者や障がい者（車椅子）の通行が困難です



- 地区内の生活道路は幅員が狭く、緊急時や災害時における緊急車両の通行が困難な状況にあります



北区十条地区での  
実証実験の様相



生活道路のネットワークも  
車両通行が困難な区間  
があります

人道橋のため車  
両通行はできま  
せん

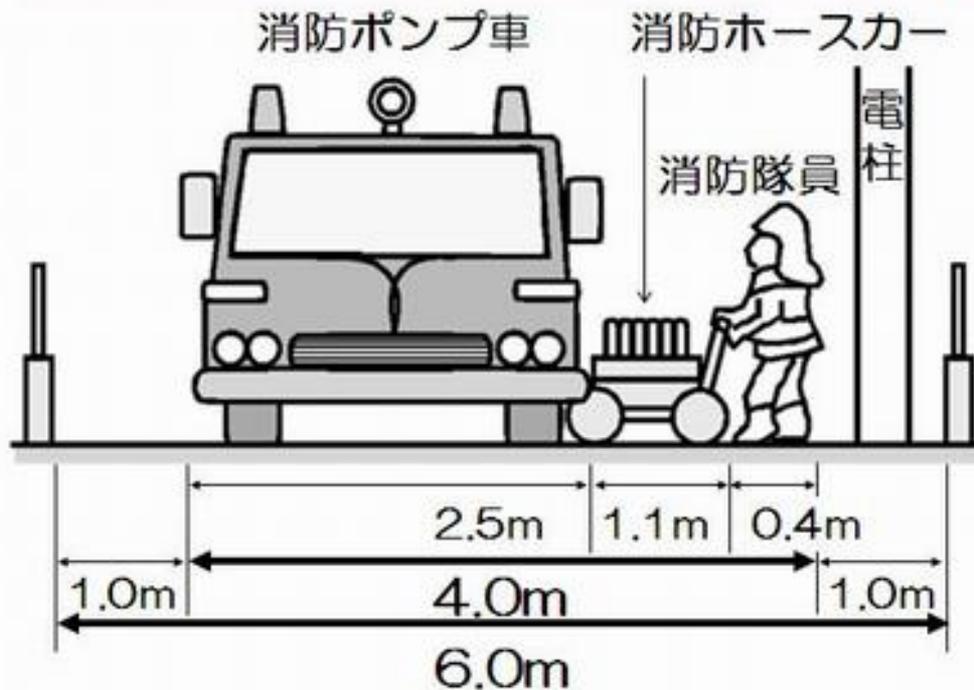
大型車両  
の通行が  
困難となっ  
ています



## 緊急車両の通行には幅員約6mが必要と考えています

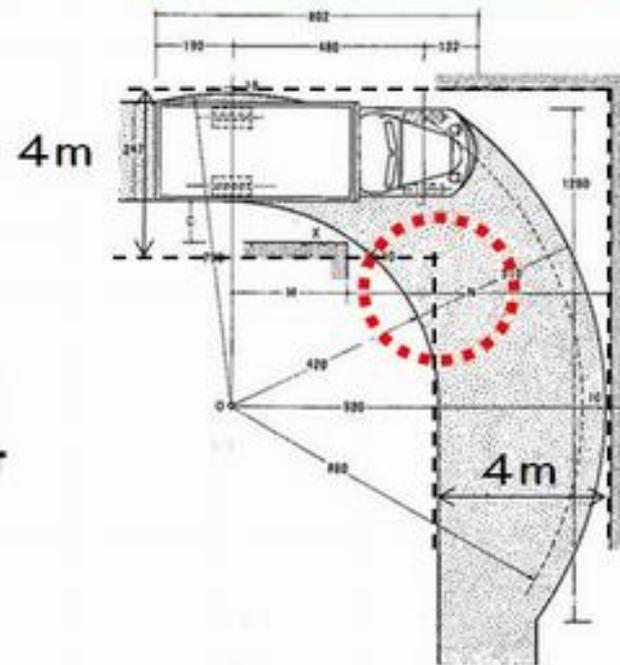
- 円滑な消火活動には、幅員 6 mの道路が必要になります。

### 円滑な消防活動に必要な道路の幅



6m以上の幅員がないと  
消防活動が困難

### 交差点の軌跡図

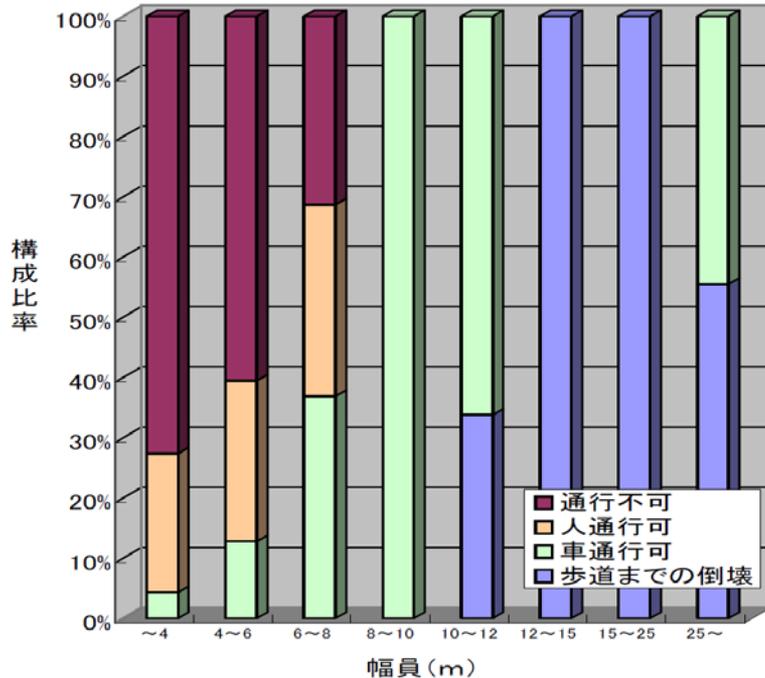


4m以上の幅員がないと  
緊急車両が曲がりきれない



## 緊急車両の通行には幅員約6mが必要と考えています

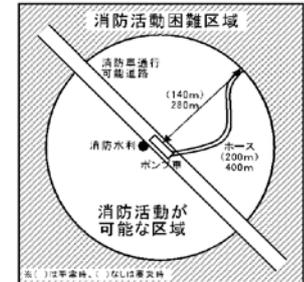
阪神・淡路大震災における  
道路幅員と道路閉鎖との関係



- 阪神淡路大震災では、建物・塀の倒壊により、4 m未満の道路では約75%、6 m未満では60%の道路が通れなくなりました

表参-3 消防活動の条件

区分	平常時	震災時
消防車通行可能道路	有効幅員4m以上(但し、隅切りは十分確保されるものとする)	①地盤軟弱地域:7.5m以上 ②①以外の地域:6.5m以上 ③空地や耐火建物に面する地域:5.5m以上
消防水利	消火栓、防火水槽、プール、河川等消防水利として指定したもの全てが使用可能。	防火水槽、プール、河川等の消防水利のうち、震災時消防車通行可能道路沿いのものが使用可能。
消防活動が可能な区域	ホース延長平均60~80m、最大で200m。ホースの曲折を考慮して、消防水利から原則として半径50m、最大で半径140mの範囲で消防活動が可能。	ホース延長最大で400m。ホースの曲折を考慮して、震災時有効水利から半径280mの範囲で消防活動が可能。



図参-9 消防活動困難区域

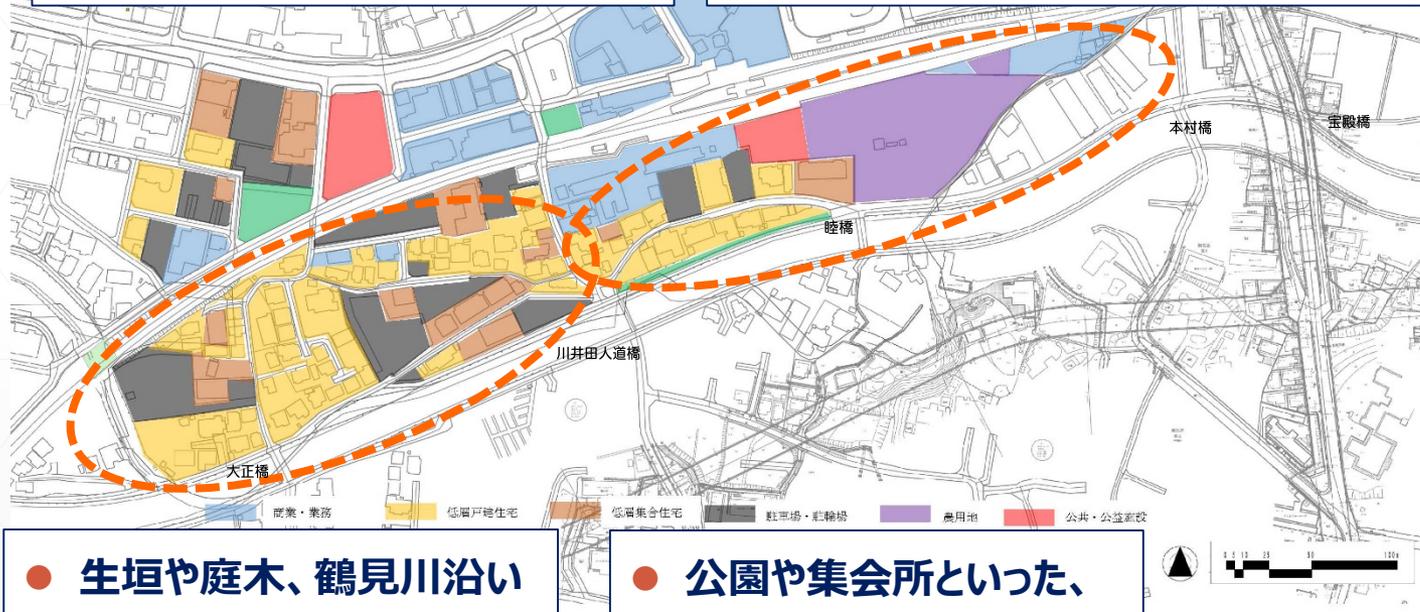
- 消防活動には6m(5.5m)以上の幅員の道路が望まれます
- 消防ホースは140mぐらいまでが到達距離の限界です
- 6m以上の道路による幹線道路からのネットワーク化が必要です



# ◇ 鶴川駅南側の土地利用面での課題

- 青空駐車場やアパートが多く、土地利用の統一感が不足しています

- 区画整理区域として都市計画決定されたため、土地の制限により整備が進んでいません

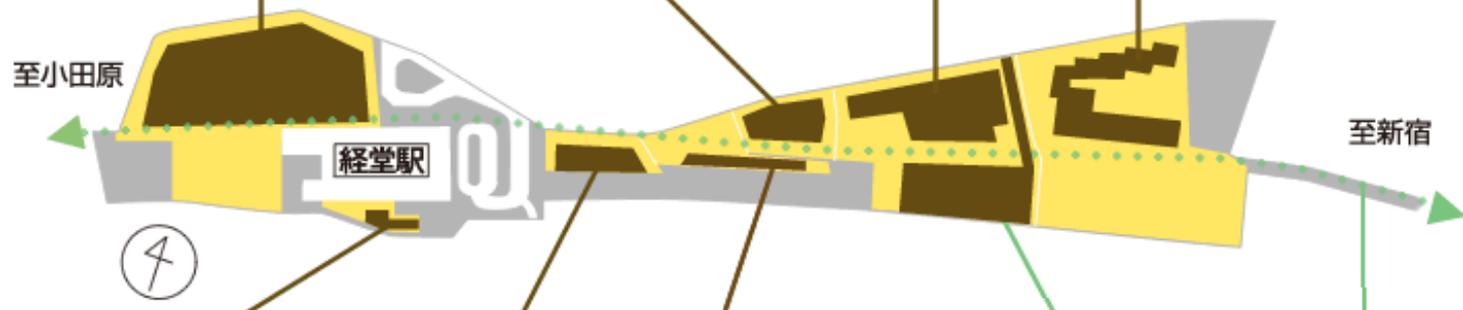


- 生垣や庭木、鶴見川沿いの並木など緑を実感できる環境も多く在ります

- 公園や集会所といった、地域コミュニティ形成の場が不足しています



# 鶴川駅の乗降客数に近い経堂駅の駅前広場はこのようになっています



経堂テラスガーデン  
駐車場

グリーン  
プロムナード

経堂テラスガーデンホームページより



# 2.

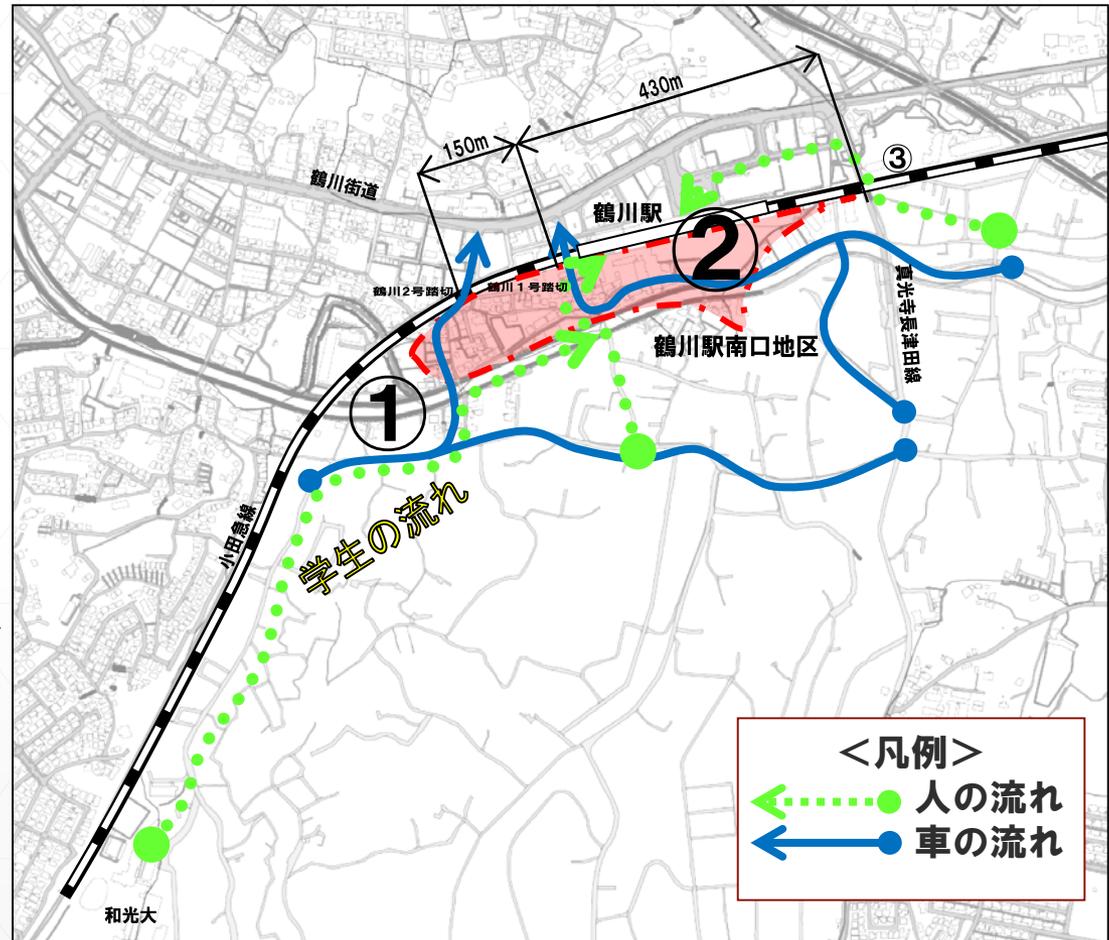
## 道路ネットワークの 考え方



# ◇ 道路ネットワークの現状と課題

## 自動車

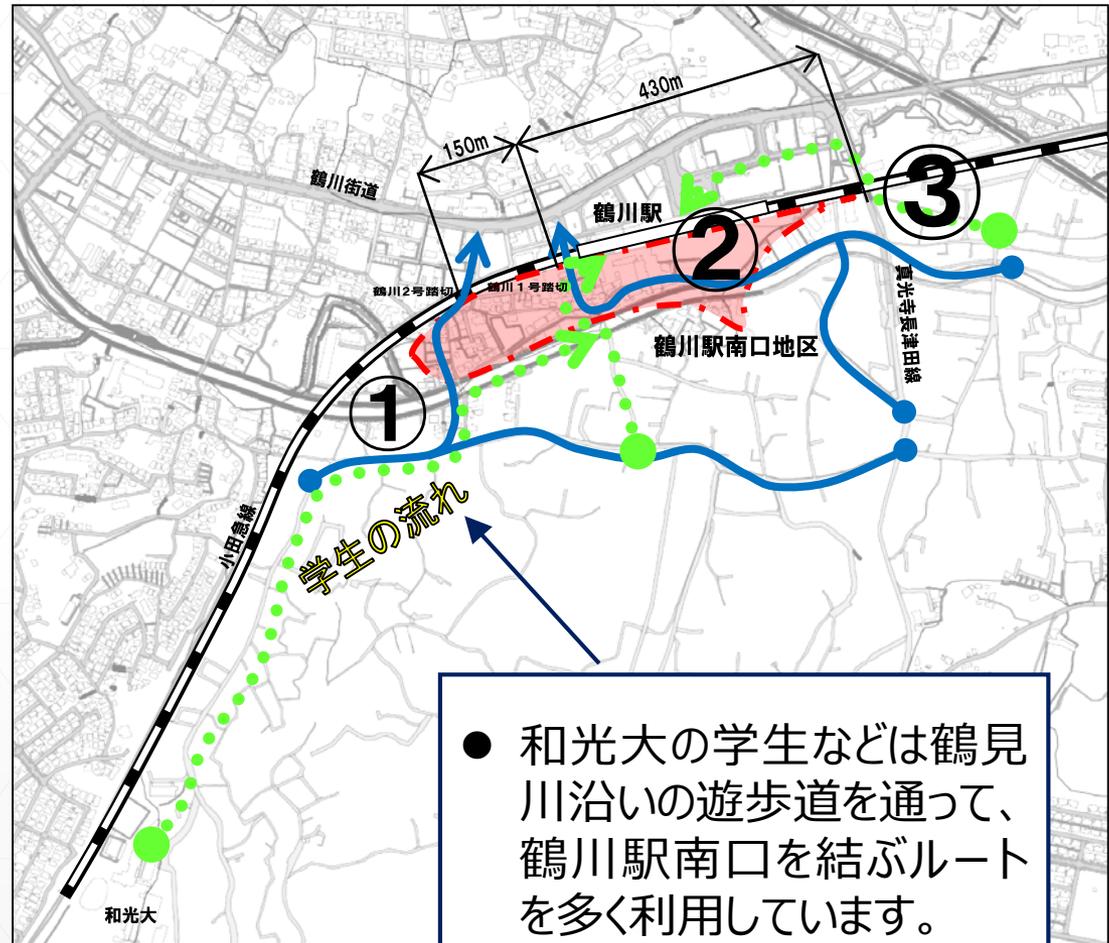
- 鶴川駅南口地区の道路は、川崎市側市街地との通行に多く利用されています
- 自動車等も通行できる主要生活道路としては、和光大から鶴川2号踏切を繋ぐ道路（図中①）と、鶴見川の宝殿橋から鶴川1号踏切を繋ぐ道路（図中②）の2路線となっています



# ◇ 道路ネットワークの現状と課題

## 歩行者等

- 鶴川1号踏切①と2号踏切②の間の距離は約150mであるのに対して、2号踏切②と岡上跨線橋③の距離は約430mと長く、歩行距離が長くなっています
- ③の真光寺長津田線の岡上跨線橋の歩道を通るルートがありますが、鉄道を階段で横断しているため、車椅子やベビーカーは通れなくなっています (図中③)



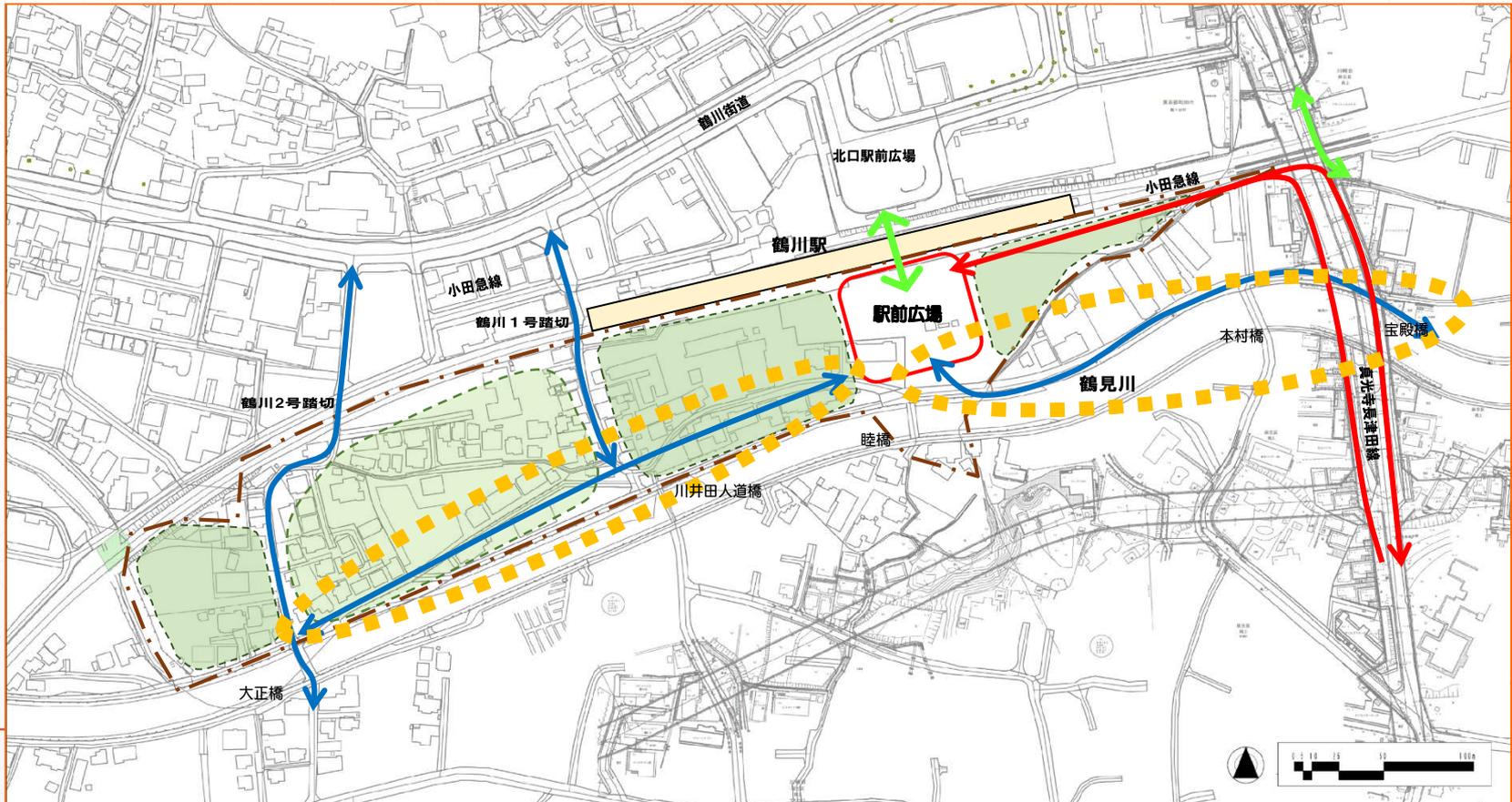
# ◇ 道路ネットワークの考え方

## ① 東西方向主要道路

□ 住宅市街地への通過交通を削減し、駅南口への交通利便性を強化する道路



整備目標 : 道路幅員 6m以上

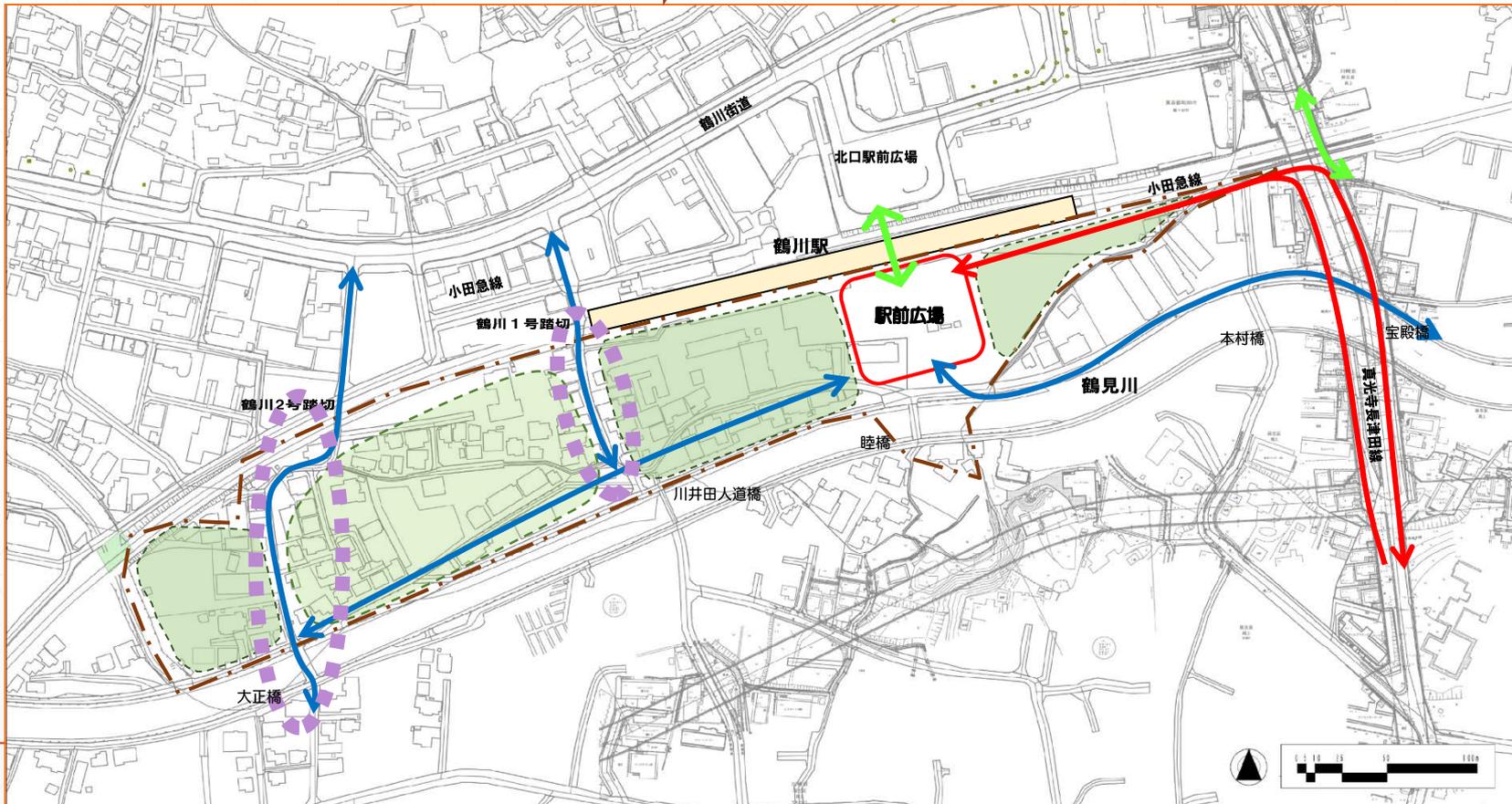


# ◇ 道路ネットワークの考え方

## ② 南北方向主要道路

□ 鶴見川や鉄道の南北市街地の連携強化や市街地の防災性を強化する道路

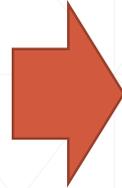
整備目標 : 道路幅員 6 m以上



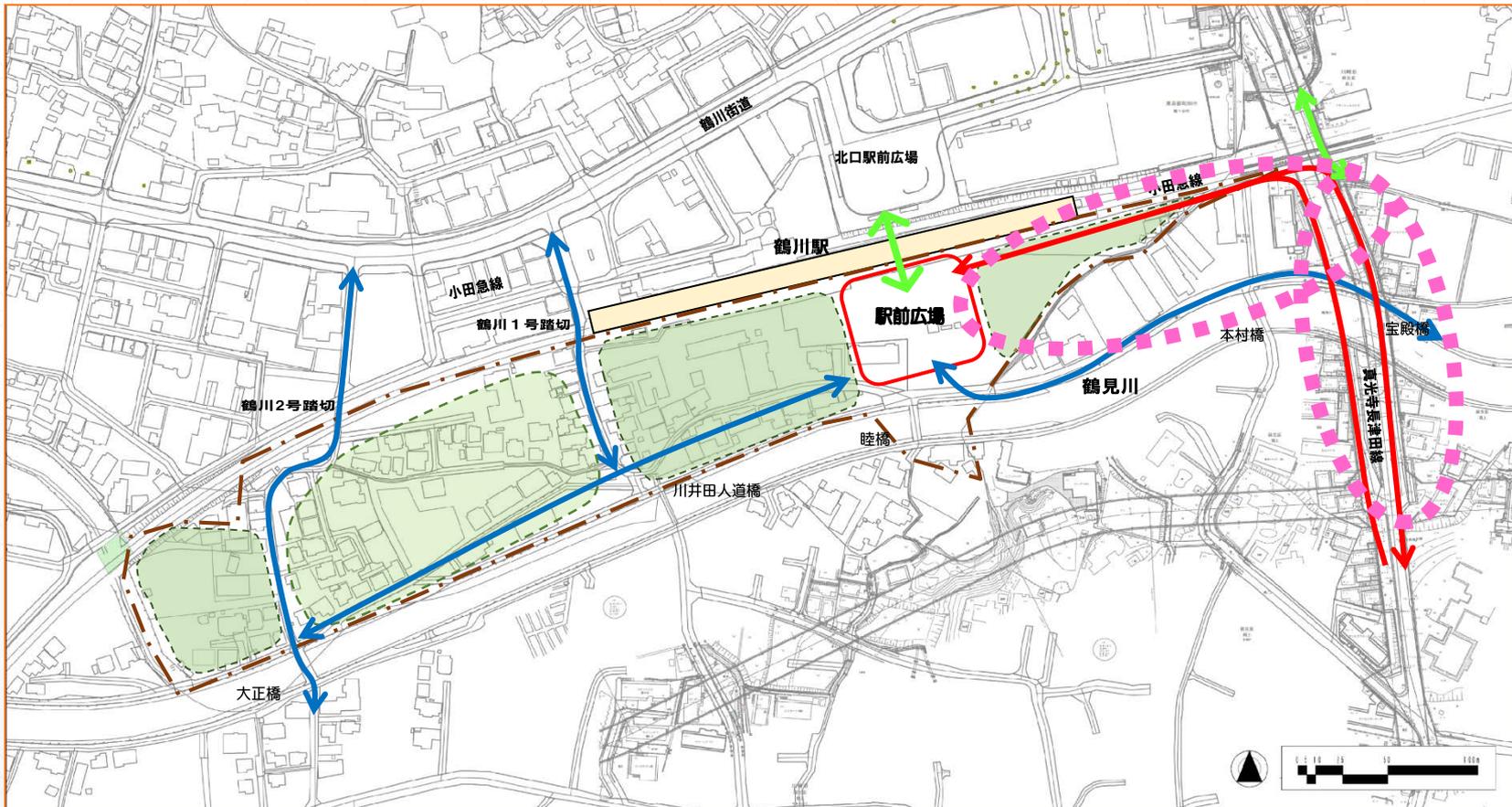
# ◇ 道路ネットワークの考え方

## ③ 駅前広場と駅アクセス道路の整備

□ 真光寺長津田線と南口駅前広場を連絡し、路線バスなどの駅端末交通の通行を可能にする道路



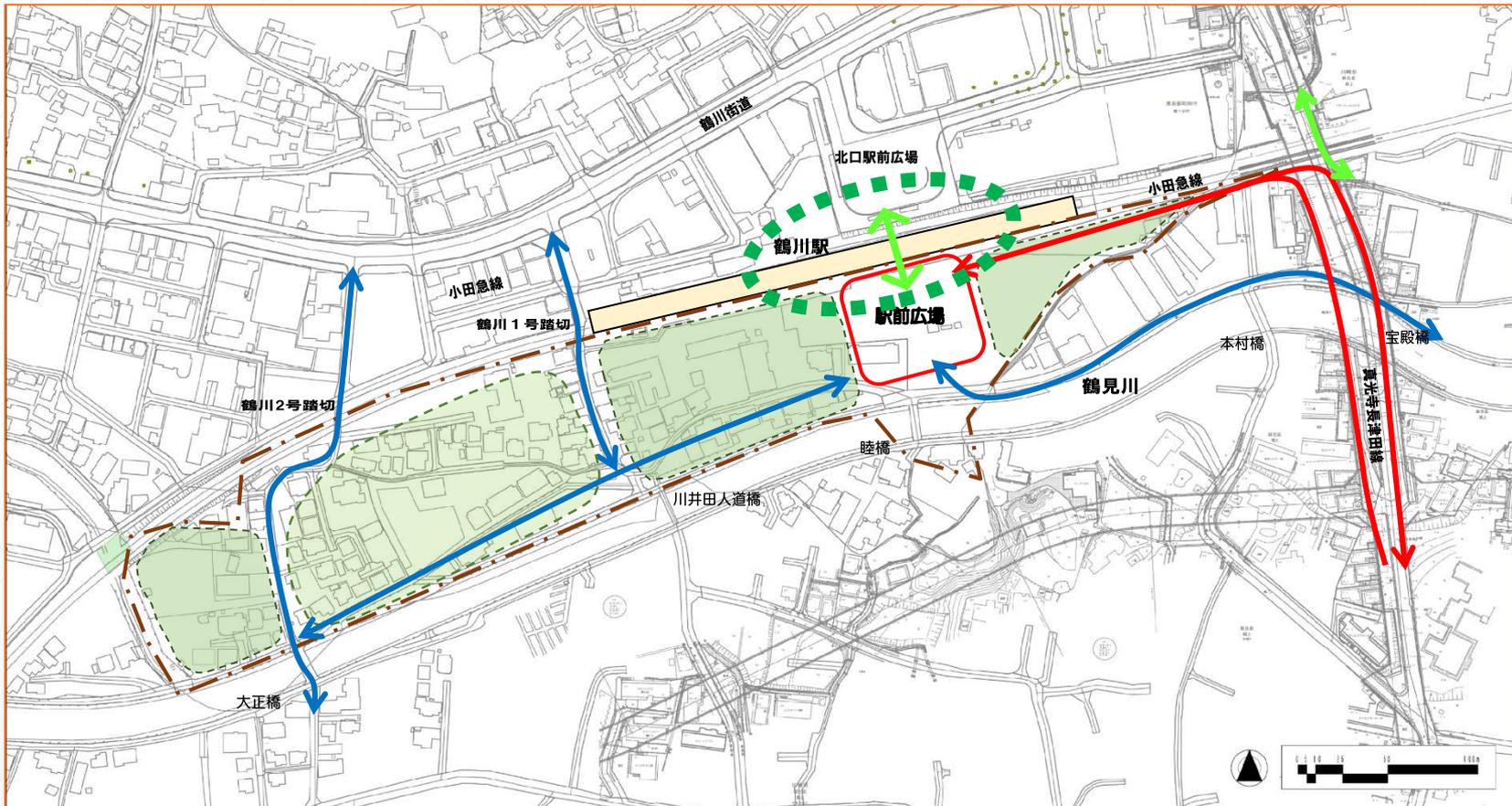
整備目標 : 道路幅員12m前後



# ◇ 道路ネットワークの考え方

## ④ 自由通路の検討

- 歩行者のための南北を結ぶルート確保について、鉄道事業者との協議を進めます



# 3.

## 地区整備のイメージ





## プラン1

### ■案の概要

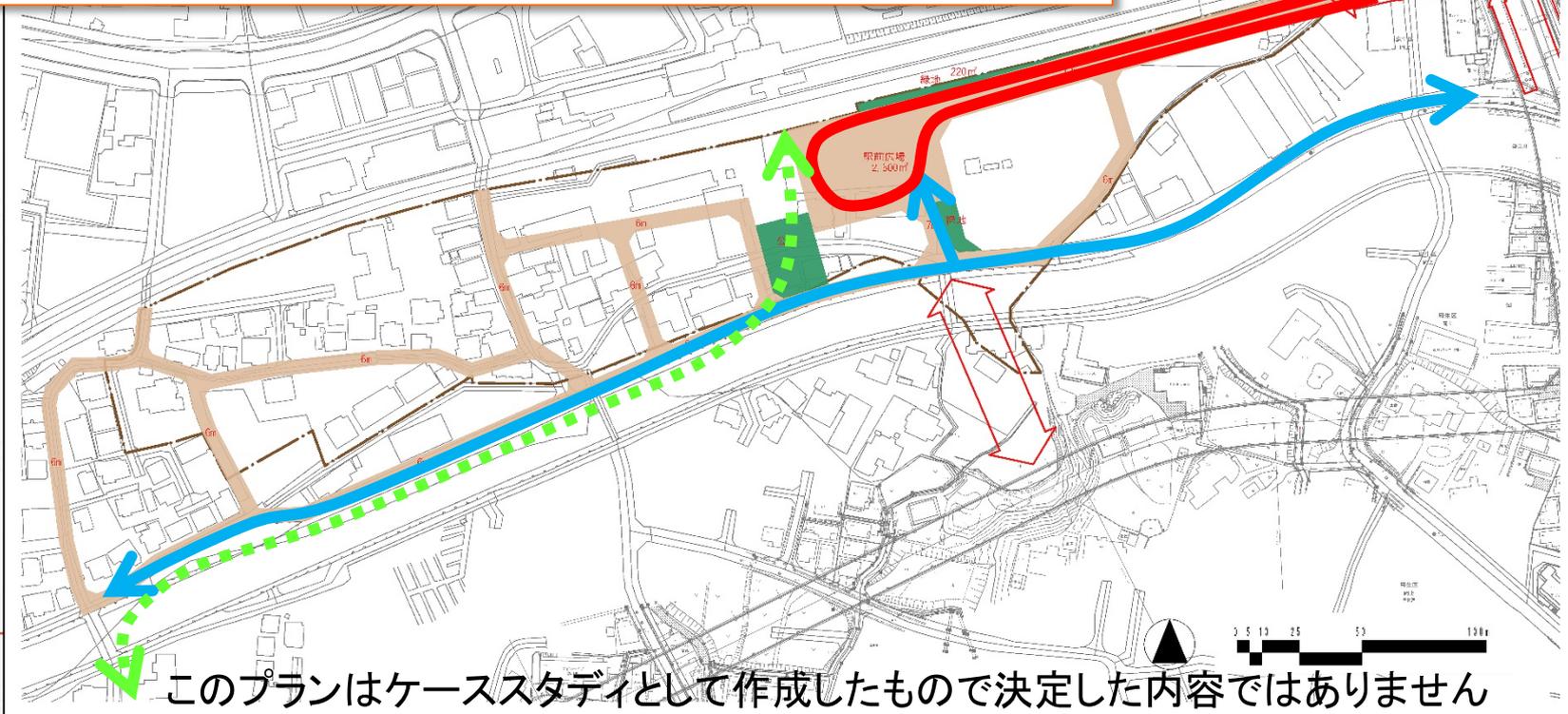
- ・ 鶴見川沿いに東西方向の道路を整備します
- ・ 駅前広場周辺に公園を配置し、賑わい空間を創ります

### メリット

- 鶴見川沿いの道路の整備により通過交通を分離します

### デメリット

- △ 川沿いの住宅は接道環境が大きく変化します
- △ 川沿いの道路は歩行者と車の動線が同一となります
- △ 鶴見川の管理用通路を残す必要があります
- △ 桜並木の伐採が必要になります



このプランはケーススタディとして作成したもので決定した内容ではありません



## ■案の概要

- ・ 既存の生活道路を活かして東西方向の主要生活道路を整備します
- ・ 川井田人道橋付近に桜並木と繋がった公園を整備します

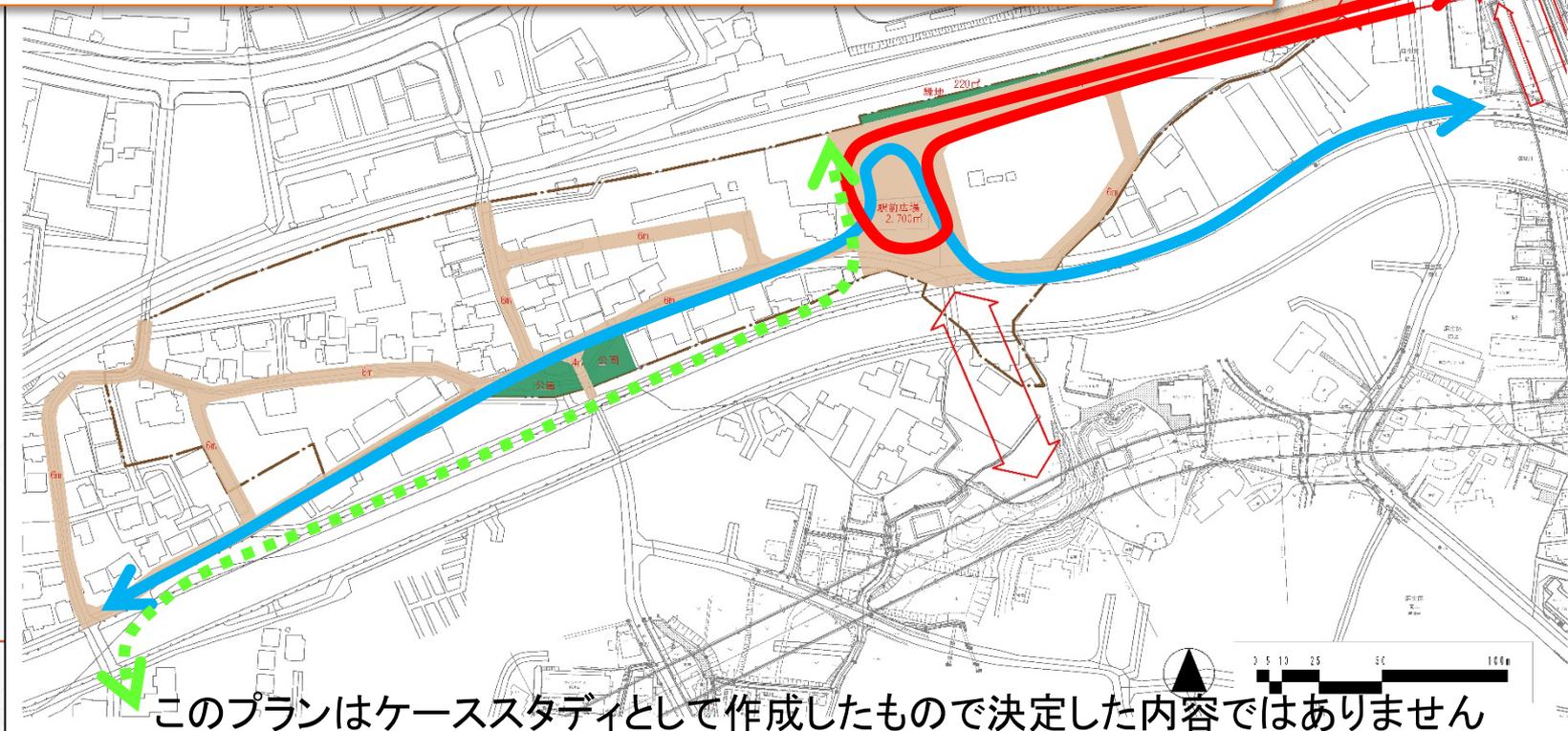
## メリット

- 鶴見川沿いは遊歩道となり歩行者と車の動線が分離されます

## デメリット

- △ 駅前広場に路線バスに加えて東西方向の通過交通が流入するため、まちの中心となる駅前広場の交通の混乱が考えられます

プラン2



ありがとうございました

