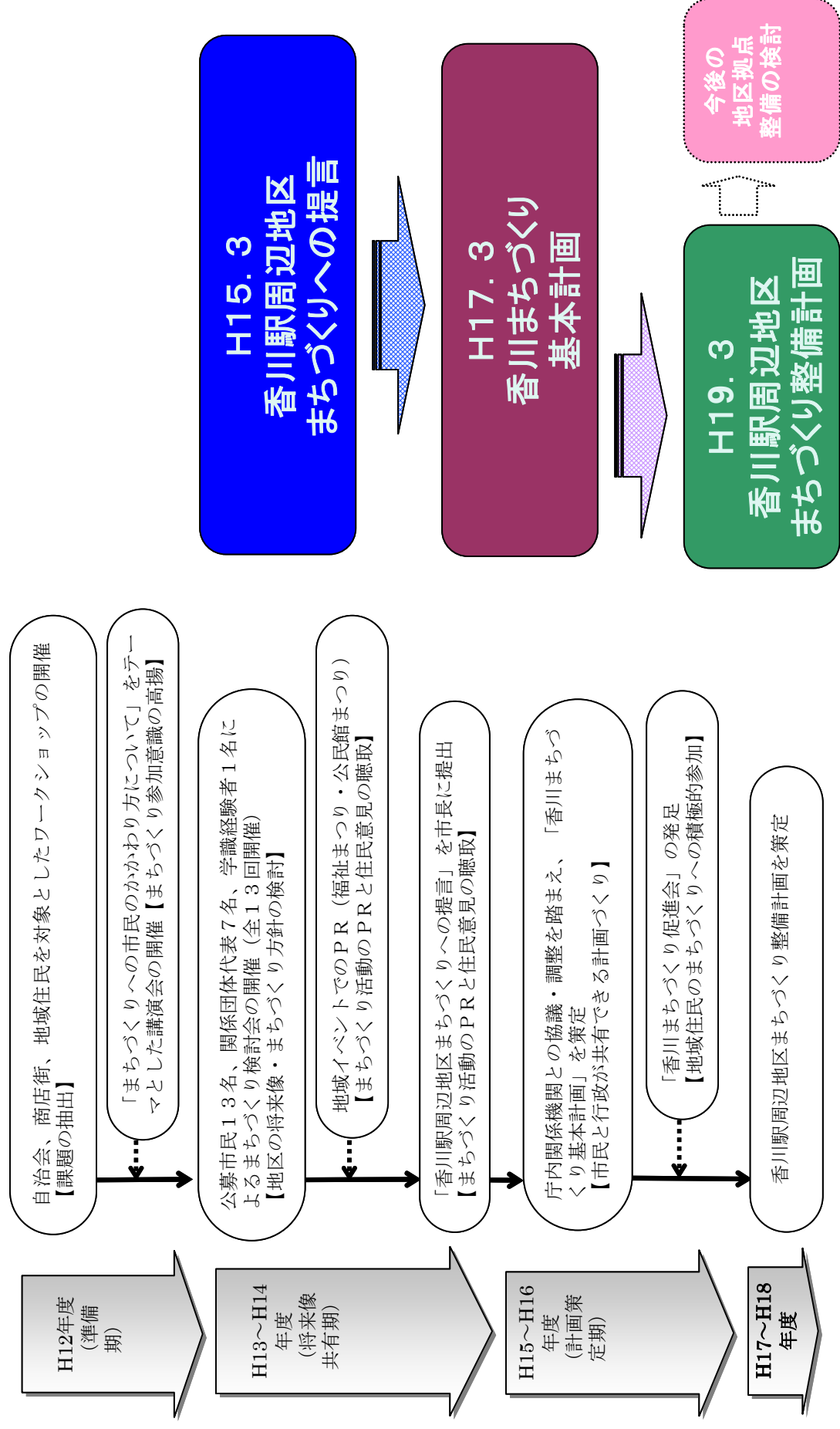
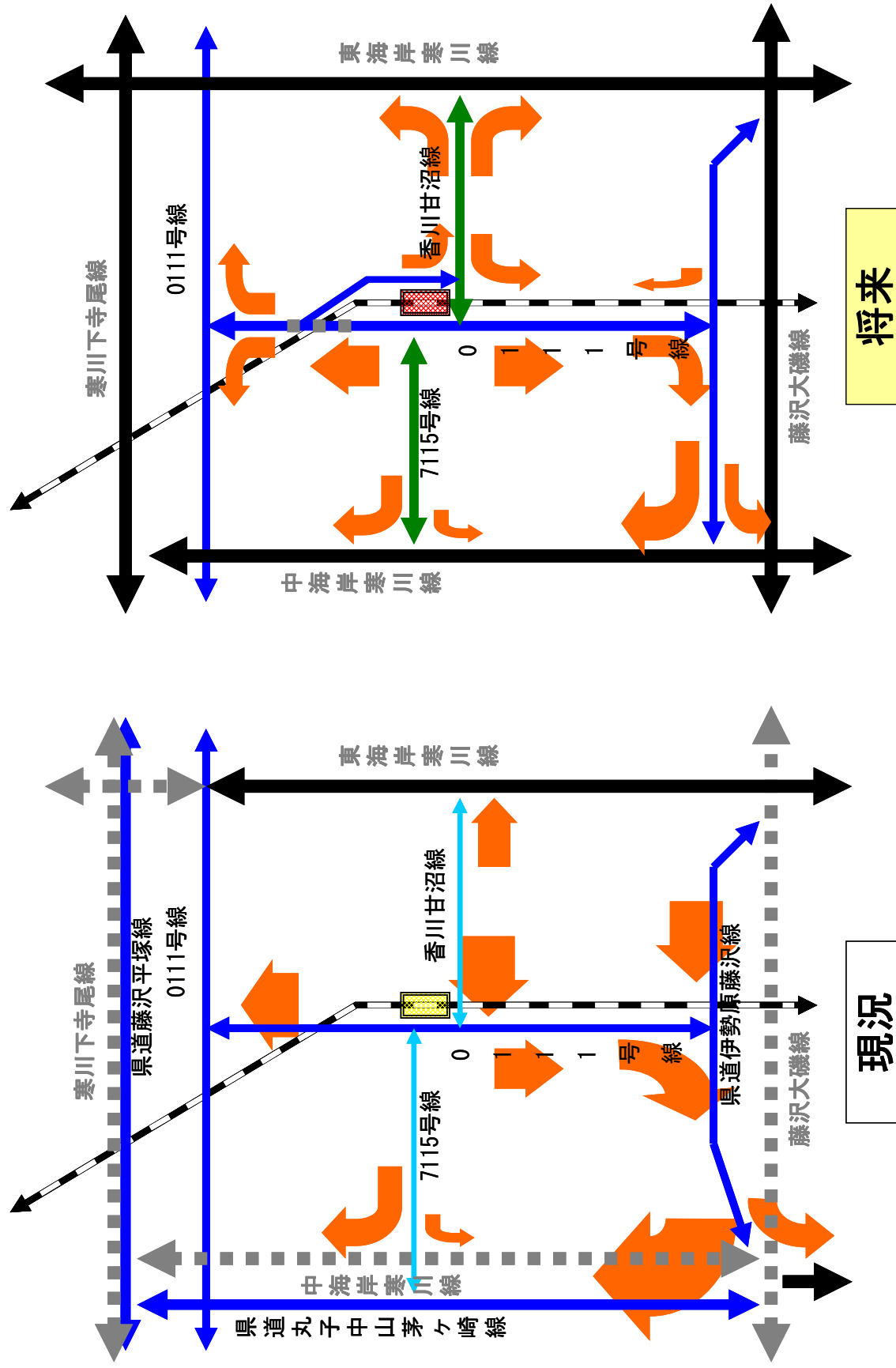


1 これまでの経過



2 香川地域の将来都市構造

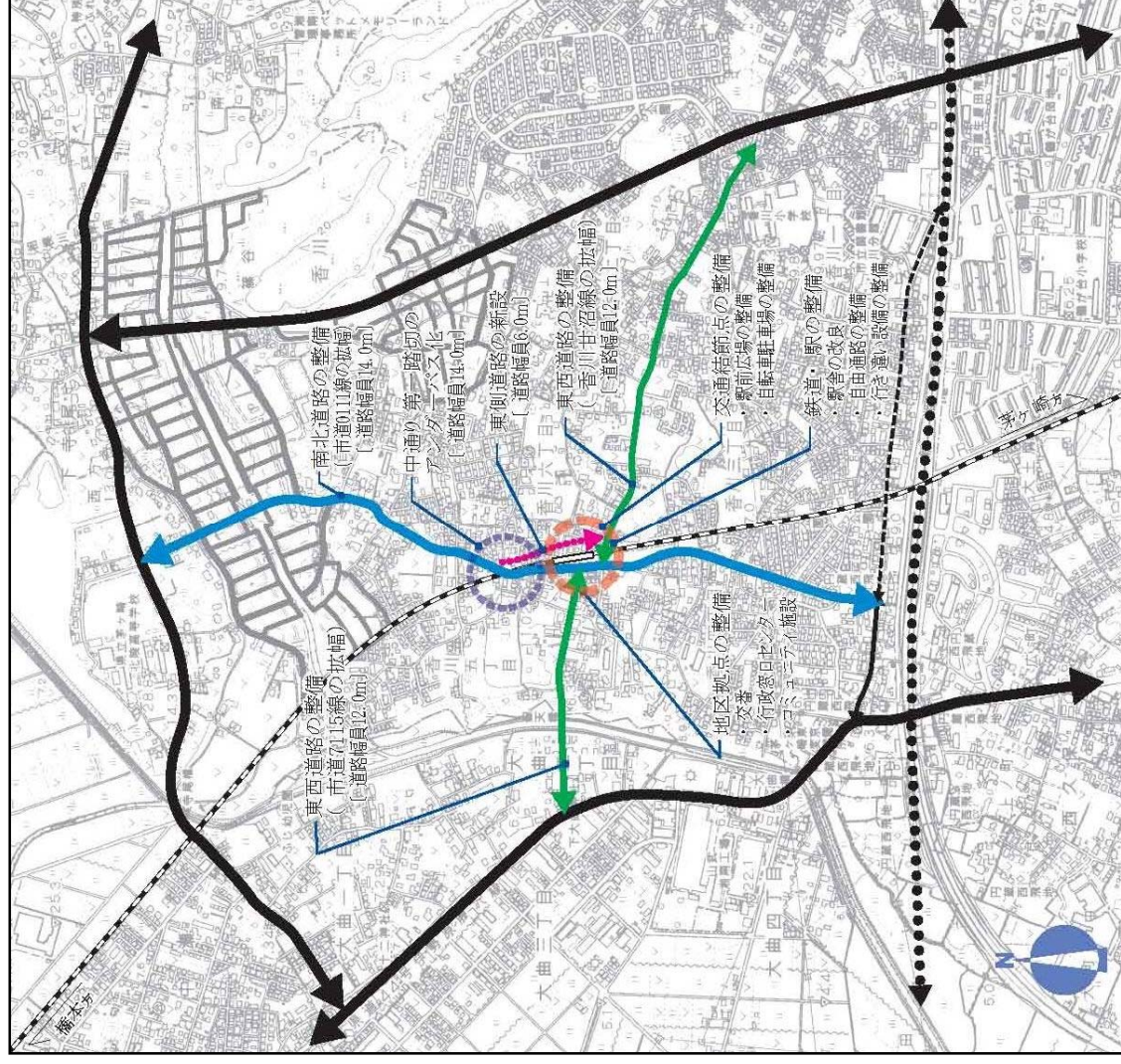


※本図はイメージであり、関係機関との協議を行ったものではありません。

3 全体整備方針図

【香川駅周辺地区整備プラン】

- 鉄道・駅の整備
- 交通結節点の整備
- 南北・東西道路の整備
- 地区拠点の整備



※本図はイメージであり、関係機関との協議を行ったものではありません。

4 段階整備の検討

(1) 段階整備図の作成

段階整備図の作成に当たり、整備順序については各施策の実現可能性を考慮し、施策実現時期を『短期』・『中期』・『長期』に分け、将来計画を見据えた段階整備図を作成する。

ア 香川駅整備計画 → 〔中期〕

香川駅の整備については、今回の施策の中心的な施策であり、早期実現を目指した計画とするが、ＪＲ相模線の将来計画の一環であり沿線自治体や神奈川県との調整、及びＪＲ相模線を管理するＪＲ東日本との協議に時間が必要と考えられることから、中期計画とする。

イ 駅前広場整備計画 → 〔短期・中期〕

駅前広場については、『香川駅整備計画』と共に自由通路設置の際に整備することとなるが、西口駅前広場計画地は大半が市（土地開発公社）所有地（現在臨時駐輪場）であることから、比較的容易にできると考えられるため、将来計画に支障しないような計画を先行することも可能である。

したがって、西口駅前広場計画は短期計画とし、東口駅前広場計画は中期計画とする。

ウ 自転車駐車場整備計画 → 〔短期・中期〕

自転車駐車場については駅前広場に併設する計画であることから、『駅前広場計画』同様とし、西口自転車駐車場は短期計画、東口自転車駐車場整備は中期計画とする。

エ 南北道路（市道 0111 号線）整備計画 → 〔長期〕

南北道路については『香川駅整備計画』と同時の整備が基本であるが、整備延長も長く、鉄道交差部の立体化に伴う側道等支障面積が大きいことから、地権者等の調整を考慮すると駅整備と同時に行うことは難しいと予想されるため、長期計画とする。

オ 東西道路（香川甘沼線）整備計画 → 〔中期〕

東西道路については、香川駅周辺までの整備には地権者等の調整が必要となることから、早期実現は難しいと思われる。

しかし、『東側道路整備』や『東口駅前広場整備』による交通量の増加に対応しなければならないため、上記２整備とほぼ同時に整備する必要があることから、中期計画とする。

また、香川踏切整備については、事業者であるＪＲ東日本の安全対策との兼ね合いがあり、これに合わせて協議が必要である。

カ 東側道路整備計画（新設） → 〔長期〕

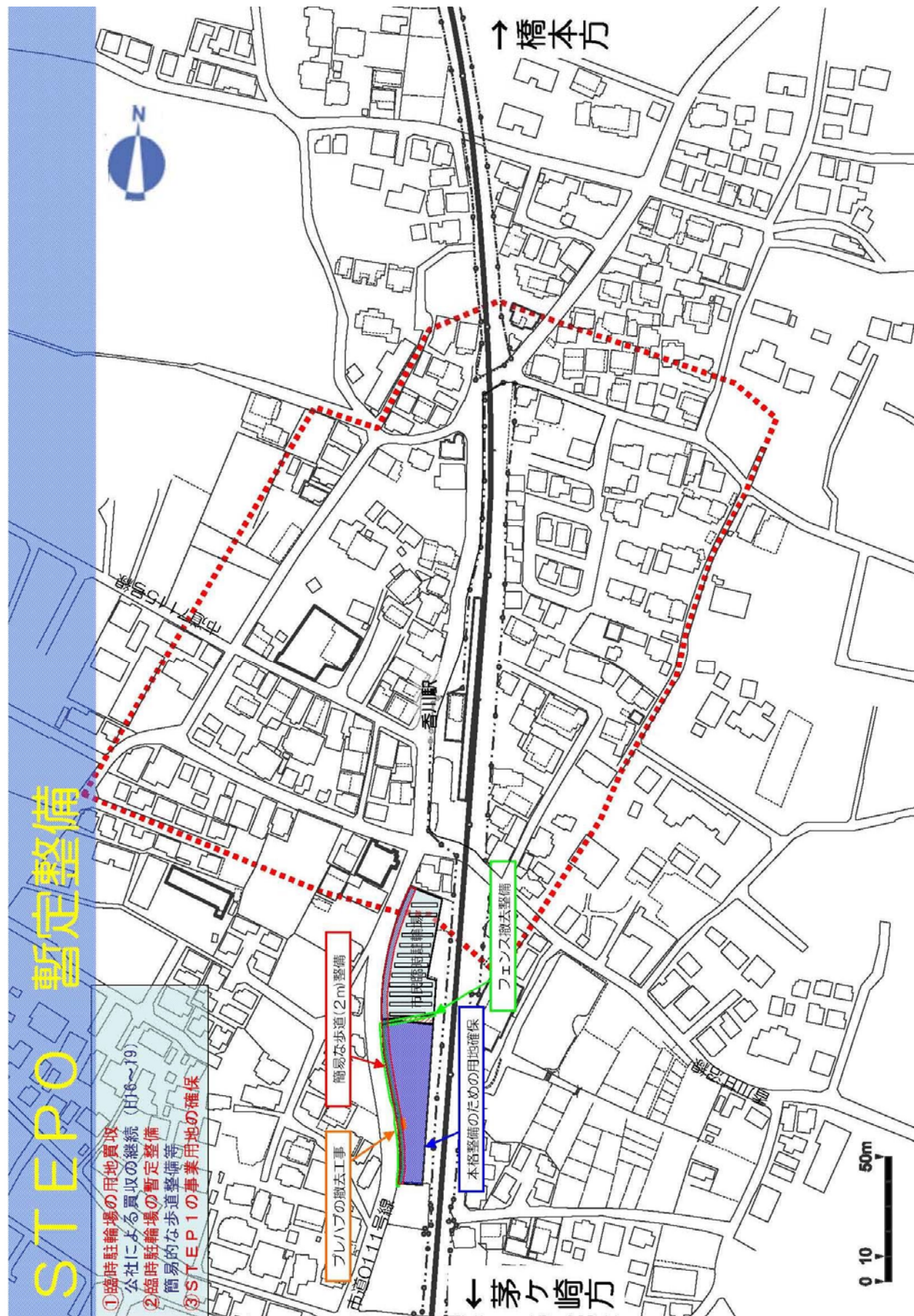
東側道路整備については、用地取得の関係から『東口駅前広場整備計画』以降に行う計画となることが効果的であることから、長期計画とする。

以上より、段階整備毎の施策は下記の通りであり、段階整備図を次頁以降に示す。

○短期施策：西口自転車駐車場整備、西口駅前広場整備

○中期施策：香川甘沼線整備、駅施設整備、東口自転車駐車場整備、東口駅前広場整備

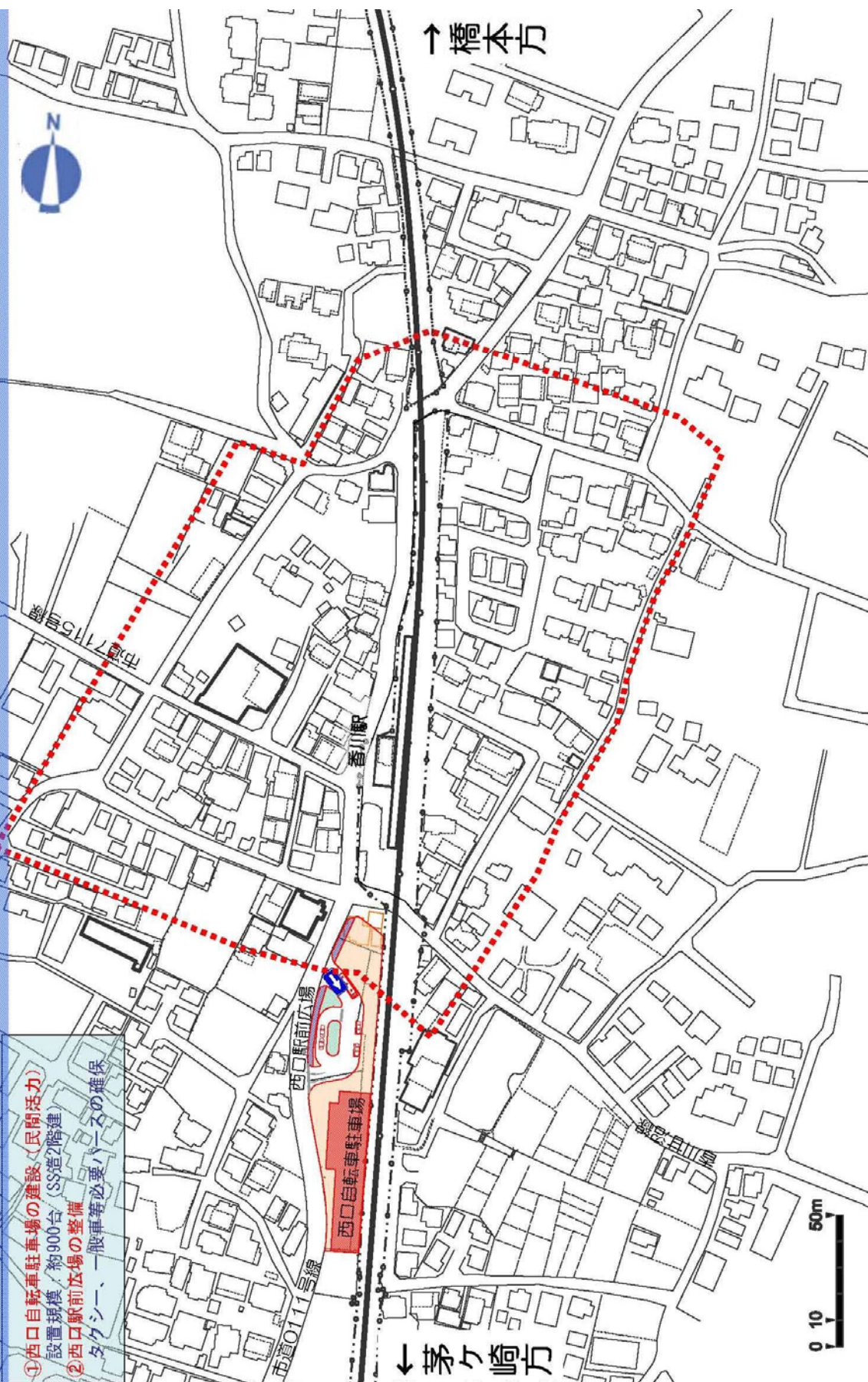
○長期施策：東側道路整備、市道 0111 号線整備、市道 7115 号線整備



※段階整備図は整備イメージであり、今後の関係機関等との協議や設計等を踏まえて対応を図るもので決定したものではありません。

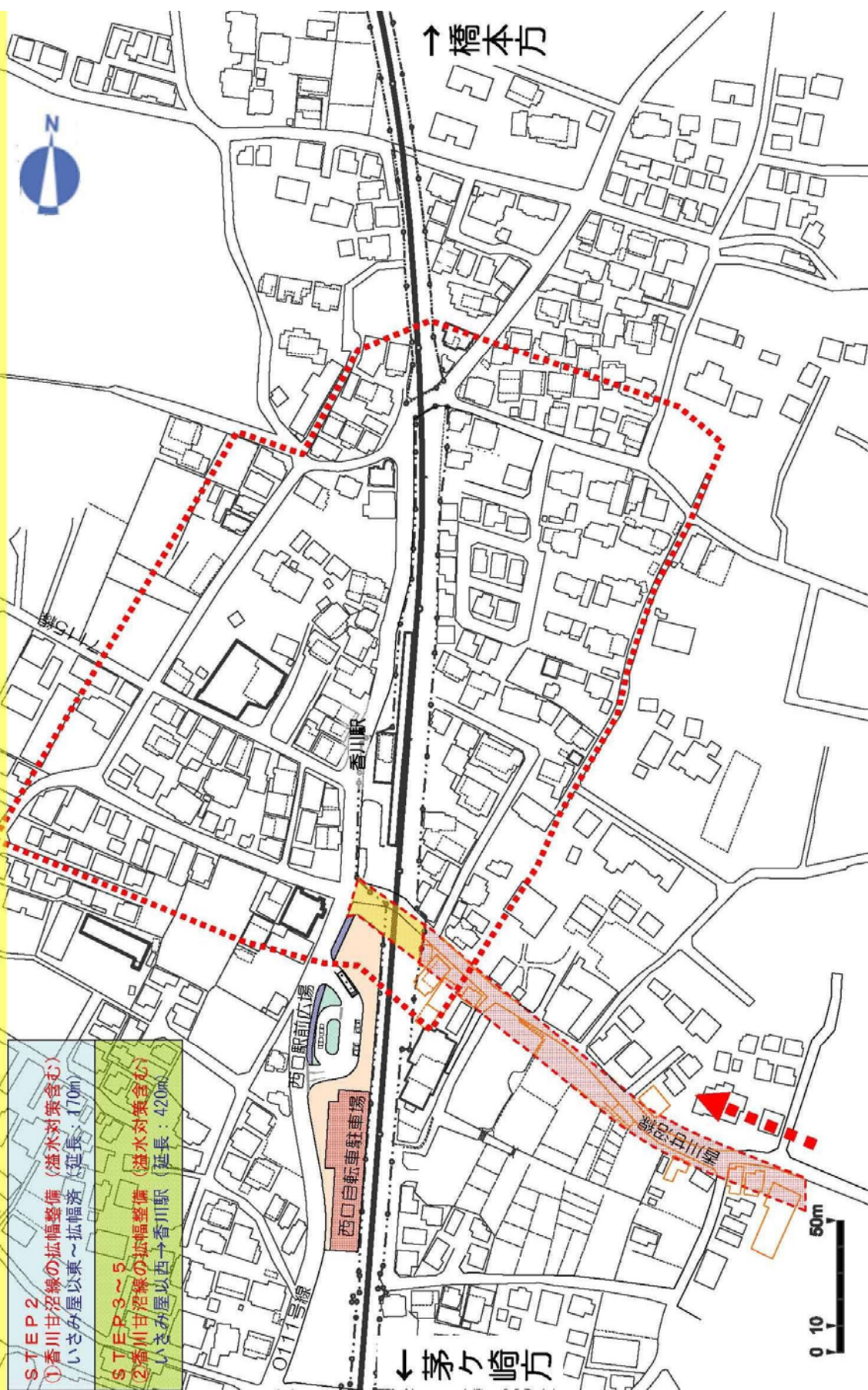
STEP1 交通結節点施設整備 (1/2)

- ①西口自転車駐車場の建設（民間活力）
設置規模：約900台（SS道2階建）
- ②西口駅前広場の整備
タグシー、一般車等必要スペースの確保



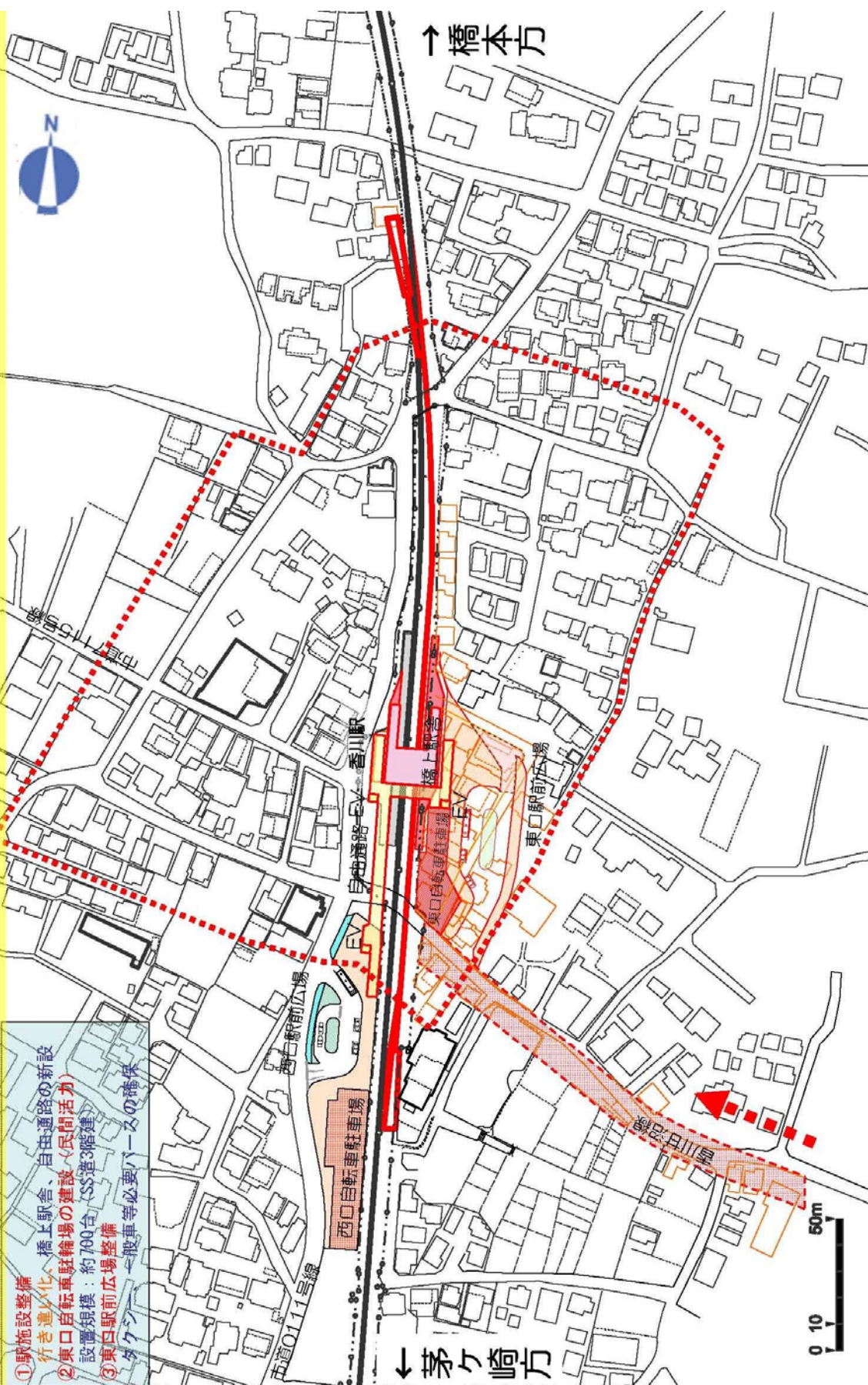
※段階整備図は整備イメージであり、今後の関係機関等との協議や設計等を踏まえて対応を図るもので決定したものではありません。

STEP2～5 南北・東西道路整備（1／3）



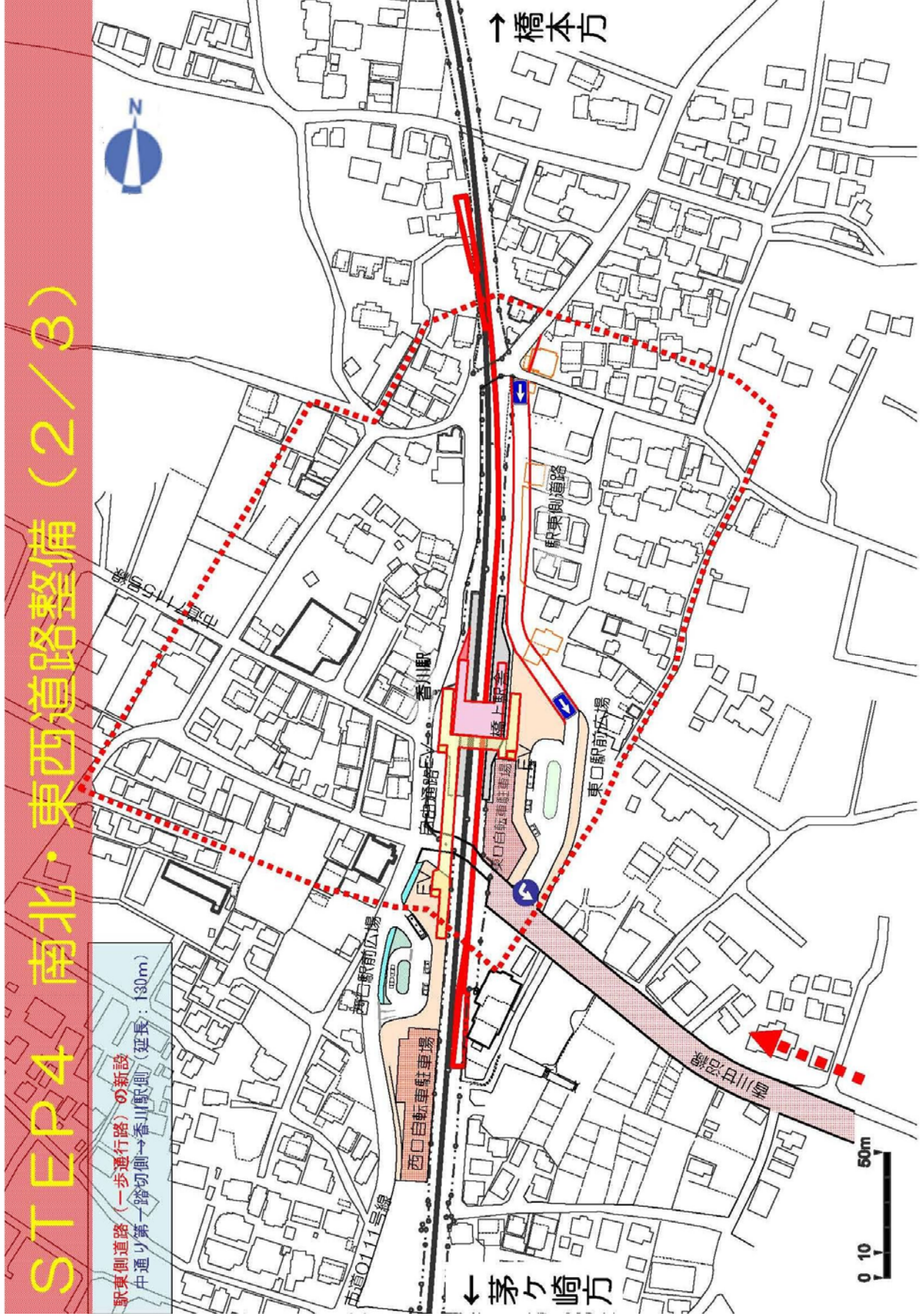
※段階整備図は整備イメージであり、今後の関係機関等との協議や設計等を踏まえて対応を図るもので決定したものではありません。

STEP3 駅施設・交通結節点整備 (2/2)



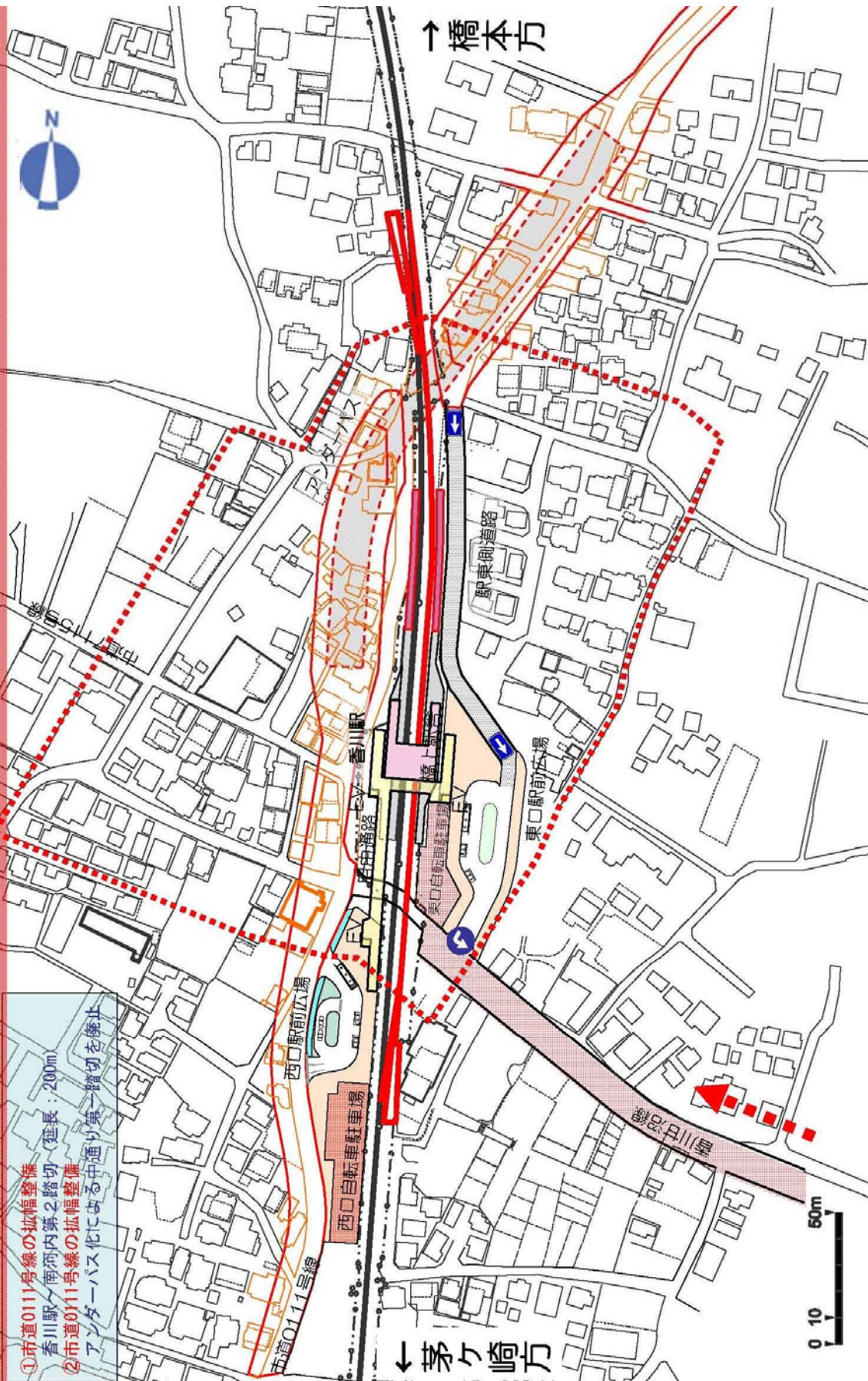
※段階整備図は整備イメージであり、今後の関係機関等との協議や設計等を踏まえて対応を図るもので決定したものではありません。

駅東側道路（一歩通行路）の新設
踏切側→春川駅前（延長：130m）
牛通り第一



※段階整備図は整備イメージであり、今後の関係機関等との協議や設計等を踏まえて対応を図るものでありません。

STEP5 南北・東西道路整備 (3/3)



※段階整備図は整備イメージであり、今後の関係機関等との協議や設計等を踏まえて対応を図るもので決定したものではありません。

5 段階的な整備概要と概算事業費

STEP図		整備事業	JR協議の 必要性	概算 事業費 (百万円)
STEP0		現況(暫定整備)	①臨時自転車駐車場の用地買収(H16～19) ②臨時自転車駐車場の暫定整備 ③第1STEPの事業用地確保	5
第1STEP		交通結節点施設整備(1／2)	①西口自転車駐車場(民間活力) ②西口駅前広場	150→30 △ 217
小計				247
第2～ 5STEP		南北・東西道路整備(1／3)	①0205号線整備(下水道整備含む) いさみ屋以東→拡幅整備済(延長:170m)	630
			②0205号線整備(下水道整備含む) いさみ屋以西→香川駅(延長:420m)	◎ 1,543
第3STEP		駅施設整備(2／2)	①-ア 行き違い化	◎ 3,330
			①-イ 橋上駅舎	◎ 1,120
			①-ウ 自由通路	◎ 890
		交通結節点施設整備(2／2)	②東口自転車駐車場(民間活力)	△ 100→20 20
			③東口駅前広場	△ 956
		地区拠点施設整備	交番等	
小計				8,489
第4STEP		南北・東西道路整備(2／3)	①駅東側道路(一方通行路)の新設	△ 353
第5STEP		南北・東西道路整備(3／3)	①0111号線の拡幅整備 香川駅～南河内第2踏切(延長:200m)	556
			②0111号線の拡幅整備 アンダーパス化による中通り踏切廃止	◎ 5,828
		③7115号線の拡幅整備(聖天橋の架替を除く) クラウン駐車場以西～聖天橋(延長:200m)	682	
小計				7,419
合計				16,155

※合計金額は、暫定整備の概算事業費5百万円は含まれておりません。

6 実現に向けた課題整理

香川駅周辺地区における各施策案について、短期から20年の長期にわたる計画を実現化に向けた段階整備図として作成した。

短期施策に関しては、現在の市（土地開発公社）所有地を有効活用する施策であるため、比較的实现しやすいことが予想されるが、中長期施策の実現に向けては、支障範囲も大きいことから地元及び関係機関との合意形成が最重要課題であり、協議状況によってはその整備時期に大きな影響を与えることとなる。

また中期以降の施策については、『香川駅整備』が行われないと、各施策の有効性は失われることから、まずは『香川駅整備』に向け、関係機関との協議が必要であると考えられる。

ここで、段階整備で検討した各整備時期毎の施策について課題を整理する。

(1) 短期施策

ア西口自転車駐車場計画

計画地は市（土地開発公社）所有地であることから、用地確保は必要ないが、整備手法として『(財)自転車駐車場整備センター』を活用することが検討される。なお、計画地は、用途地域が第一種中高層住居専用地域のため都市計画の変更が必要となる。

イ西口駅前広場計画

計画地は大半が市（土地開発公社）所有地であることから、整備費用の確保が必要であるとともに、将来香川駅整備の際、自由通路への接続を考慮した計画とすることが重要である。

ウ中期施策

(7) 香川甘沼線整備

本計画は、香川地区の重要な道路として、住民の要望も多いが、整備区間には住居等も多く、沿道住民の合意形成と用地確保が最重要課題である。

(4) 香川駅整備計画

本施策が後の計画への起爆剂的な役割を果たすことから、関係機関との協議を行い、早期実現に向けた、整備スケジュールを確立しなければならない。特にJR東日本とは費用負担の考え方や、用地処理の考え方、駅に近接している踏切の将来構想などを協議する必要がある。また、詳細検討に向けた準備（測量等）も必要である。

(ウ) 東口自転車駐車場・駅前広場整備計画

現在計画地は私有地であることから、用地取得に向けた協議が必要となるが、東口設置には香川駅整備が前提となるため、香川駅整備計画との調整が必要である。また整備に当たっては、計画地周辺住民の合意形成も必要となる。

(2) 長期施策

ア東側道路整備

本計画は香川駅整備・東口駅前広場整備が前提となることから、整備スケジュールの調整が必要となる。なお、用地については、香川駅整備計画の一つである『行き違い化』用地とともに取得することが効果的であるため、用地所有者との調整が必要である。

イ市道 0111 号線整備

本計画は、道路拡幅と鉄道交差部の立体交差（アンダーパス）の二事業で構成される。

道路拡幅については、沿道地権者等との調整及び整備スケジュールの作成が必要である。

また中通り第一踏切の立体交差化については、J R 東日本と整備スケジュールを調整するとともに、今後実施に向けた詳細検討が必要となり、特に立体交差工事を行う際に発生する動線の切回し、踏切廃止による周辺住民への影響等を検討する必要がある。

ウ市道 7115 号線整備

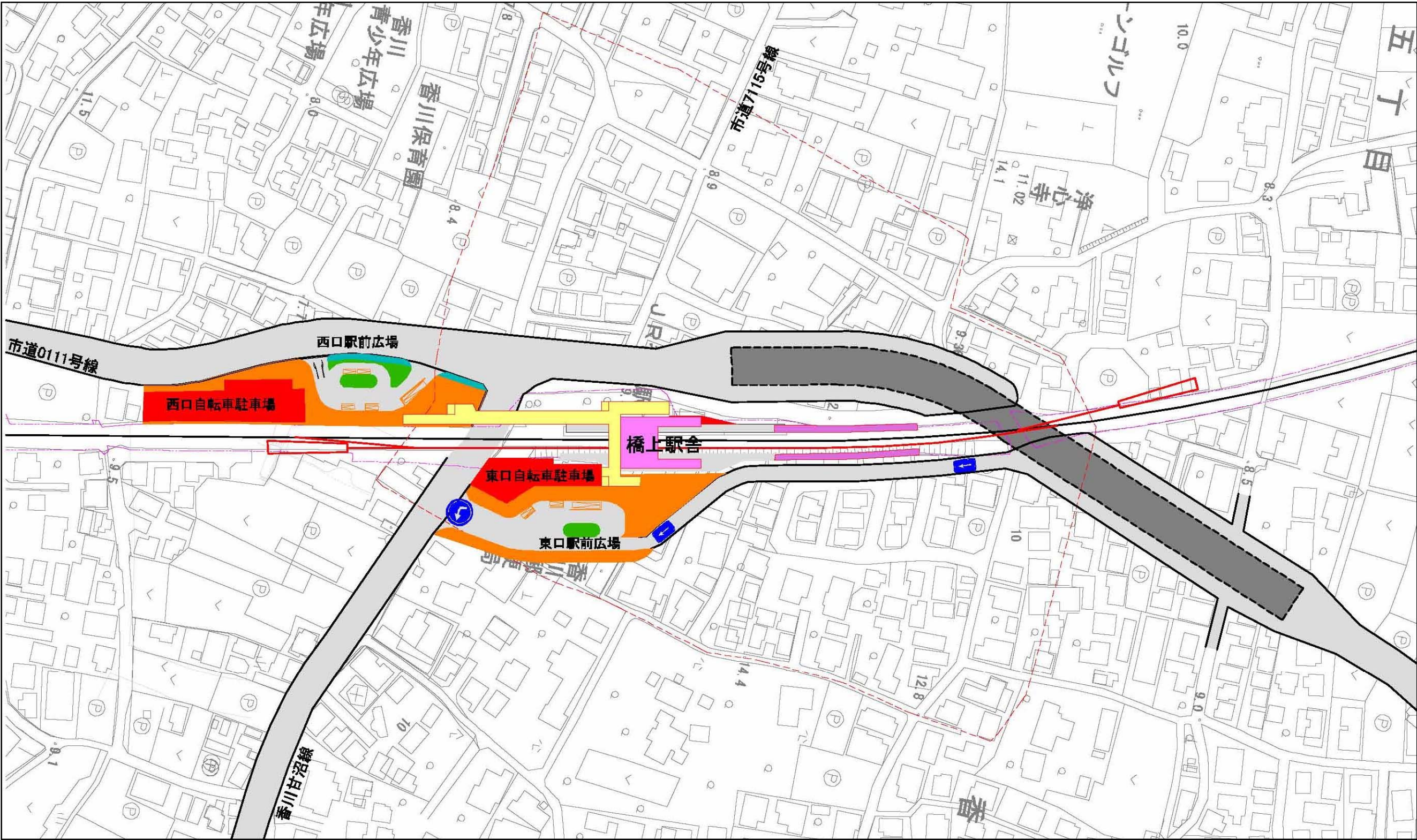
本計画は聖天橋の改良工事が計画されていることを考慮し、用地確保及び沿道住民の合意形成が最重要課題である。

以上、段階整備図について各整備毎に実現に向けての課題についてとりまとめたが、香川駅及び周辺地区の整備については、神奈川県総合計画である『神奈川力構想・プロジェクト 51』の県央・湘南都市圏の整備を進める戦略プロジェクト『環境共生モデル都市圏の形成』に位置付けられる事業の具体化も必要であり、そういった事業実施が本整備計画を後押しする形にもつながる。

いずれにしても、20 年を超える長期的で且つ事業費も含めて壮大な事業規模になる『香川駅周辺地区まちづくり整備計画』は、J R 東日本や神奈川県等の関係機関、地元自治会や地権者等との協議・調整を重ね、実現に向けた具体的な事業や優先度を定めた整備スケジュールを明確にするとともに、具体化できる事業は社会情勢や経済状況を勘案しながら、段階的に総合計画上の実施計画に盛り込み、その整備に必要な資金（財源）確保する必要がある。

また、中長期施策に位置付けられる整備事業は、平成 23 年度から新たに始まる本市の総合計画の基本方針や重要施策等に位置付け、実効性を確保する必要があると考えられる。

7 整備計画イメージ図



※ 本図は整備イメージであり、今後の関係機関等との協議や設計等を踏まえて対応を図るもので決定したものではありません。