

南武線沿線の現況と課題について



1 南武線沿線の現況と課題

沿線地域(全体)

- 1 沿線の歴史
- 2 人口動態
 - 人口増減率
 - ファミリー世帯率
 - 高齢化率
- 3 商業・業務機能の集積状況
 - 駅周辺における商業の推移
 - 沿線における産業の集積状況
- 4 道路・交通
 - 都市計画道路の整備状況
 - 各駅の乗車人数の推移 及び
駅利用者の交通手段の状況
 - バス路線の状況
- 5 地域資源の分布状況
- 6 災害リスクの状況
 - 延焼の危険性
 - 倒壊の危険性

各駅周辺

- 鹿島田駅周辺地区
- 平間駅周辺地区
- 向河原駅周辺地区



○南武線沿線地域(全体)

1 沿線の歴史

明治39年

- 大部分が農地
- 府中街道沿いに宅地化
- 多摩川を渡る手段として渡し船が行われていた

昭和7年

- 昭和2年南武鉄道が開業
- 大部分が農地であるが、川崎駅周辺に工場の立地が始まる

昭和20年

- 軍需産業の拡大に伴い、沿線に工場の立地が目立つようになる

凡例:

- 農地 (Green square)
- 工場 (Blue square)



昭和2年 南武鉄道株式会社列車



昭和29年 新鶴見操車場 ※1



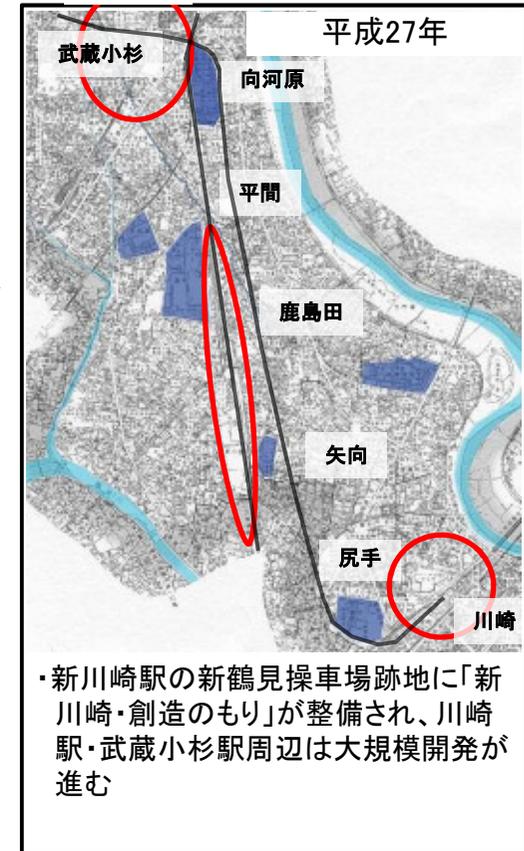
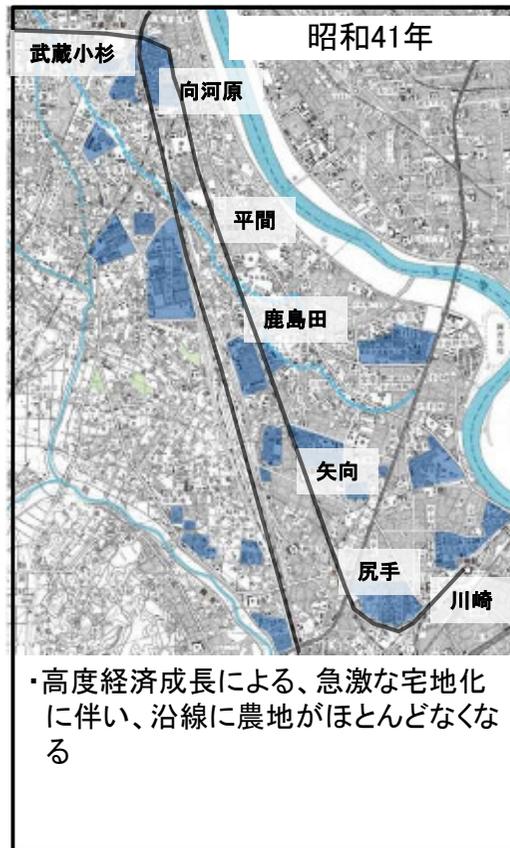
昭和30年
上平間(富士山遠望) ※2

※1~2写真:
川崎市立図書館所蔵
小串嘉男氏撮影

無断転載禁止

○南武線沿線地域(全体)

1 沿線の歴史





○南武線沿線地域(全体)

1 沿線の歴史

	大正	昭和初期～終戦前後	高度経済成長期	昭和後期	平成
市の主な出来事	<p>大正13年 御幸村など3村の合併により「川崎市」が誕生 (人口50,188人)</p>	<p>昭和20年 川崎大空襲</p>	<p>昭和47年 川崎市が政令指定都市に移行<川崎・幸・中原・高津・多摩区の5区誕生> (人口980,280人)</p> <p>昭和48年 川崎市人口100万人突破</p>	<p>昭和57年 川崎市が7区制に移行 (人口1,055,509人)</p>	<p>平成29年 川崎市人口150万人突破</p>
南武線		<p>昭和2年 南武鉄道(川崎駅～登戸駅、矢向駅～川崎河岸駅)開業</p> <p>昭和19年 南武線国有化</p>	<p>昭和41年 南武線全線複線化</p> <p>昭和45年 南武線川崎河岸線廃線</p>		<p>平成29年 南武線開業90周年</p>
沿線地域	<ul style="list-style-type: none"> ■ 南武線開通前は、府中街道沿いに集落が形成されていたが、大部分は農地 ■ 多摩川には、「丸子の渡し」、「平間の渡し」、「矢口の渡し」、「小向の渡し」といった交通の要所である渡し場があった 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 南武線開通後、川崎駅周辺から徐々に市街化が進展 昭和4年 新鶴見操車場が完成 昭和6年 ガス人道橋(ガス橋)が完成 昭和8年 中原町が川崎市と合併 ■ 軍需産業の拡大に伴い、沿線に多くの工場が立地 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高度経済成長期を迎え、再び工場や、住宅の集積が始まり、急激な宅地化が進展。農地はほとんど残っていない 昭和47年 夢見ヶ崎動物公園が開園 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 大規模工場の郊外移転、産業構造の転換により、工場跡地の土地利用転換が進展 昭和51年 南武線川崎河岸線跡にさいわい緑道を整備 昭和55年 横須賀線新川崎駅が設置 昭和59年 新鶴見操車場が廃止 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 川崎駅、武蔵小杉駅周辺は大規模再開発が進展 ■ 新川崎地区において、先端技術の研究施設等の整備を推進

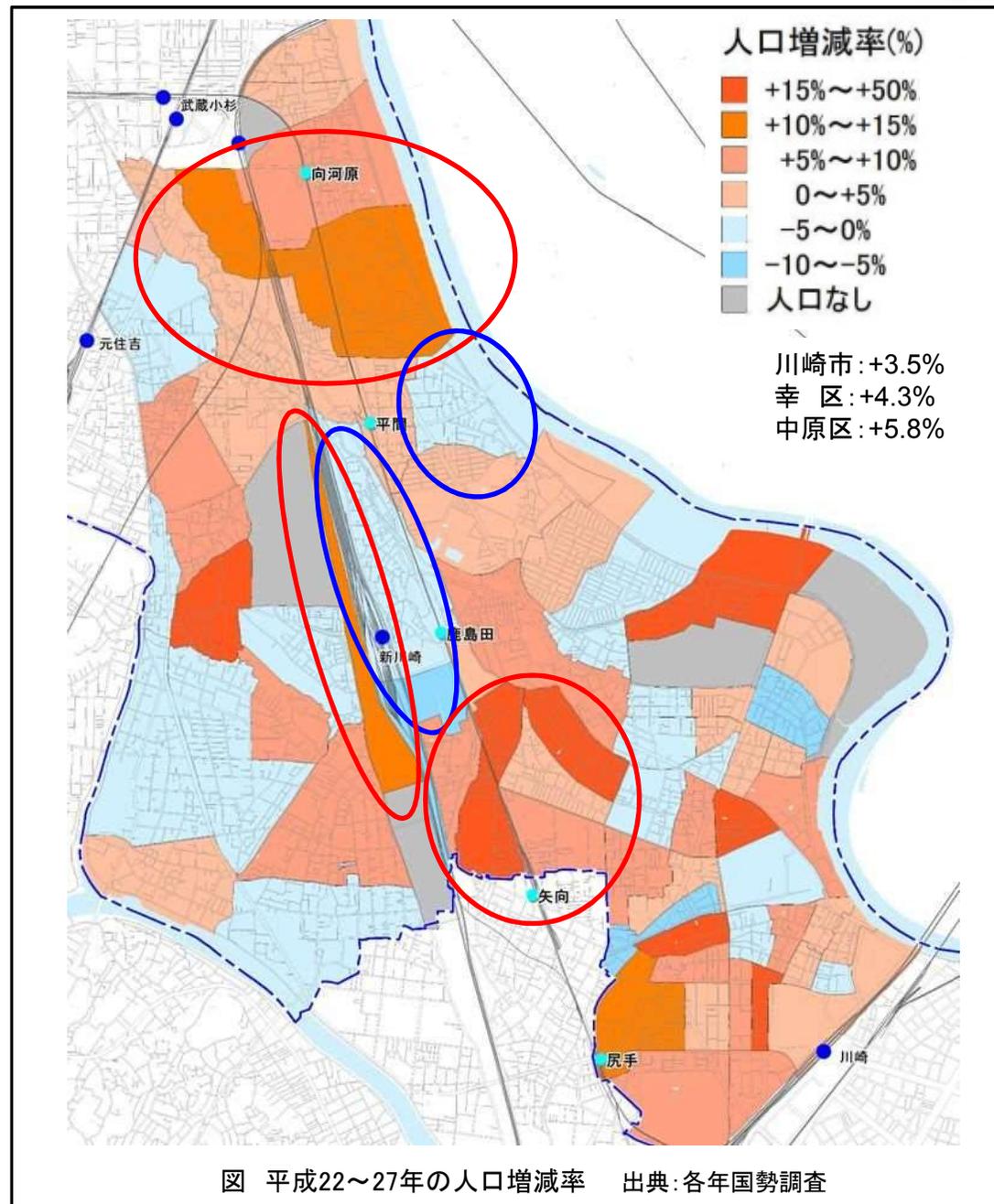


○南武線沿線地域(全体)

2 人口動態

①人口増減率

- 幸区・中原区共に、人口は増加
- 向河原駅周辺や矢向駅周辺、新川崎地区で人口が大きく増加
- 鹿島田駅周辺や平間駅周辺で人口が減少



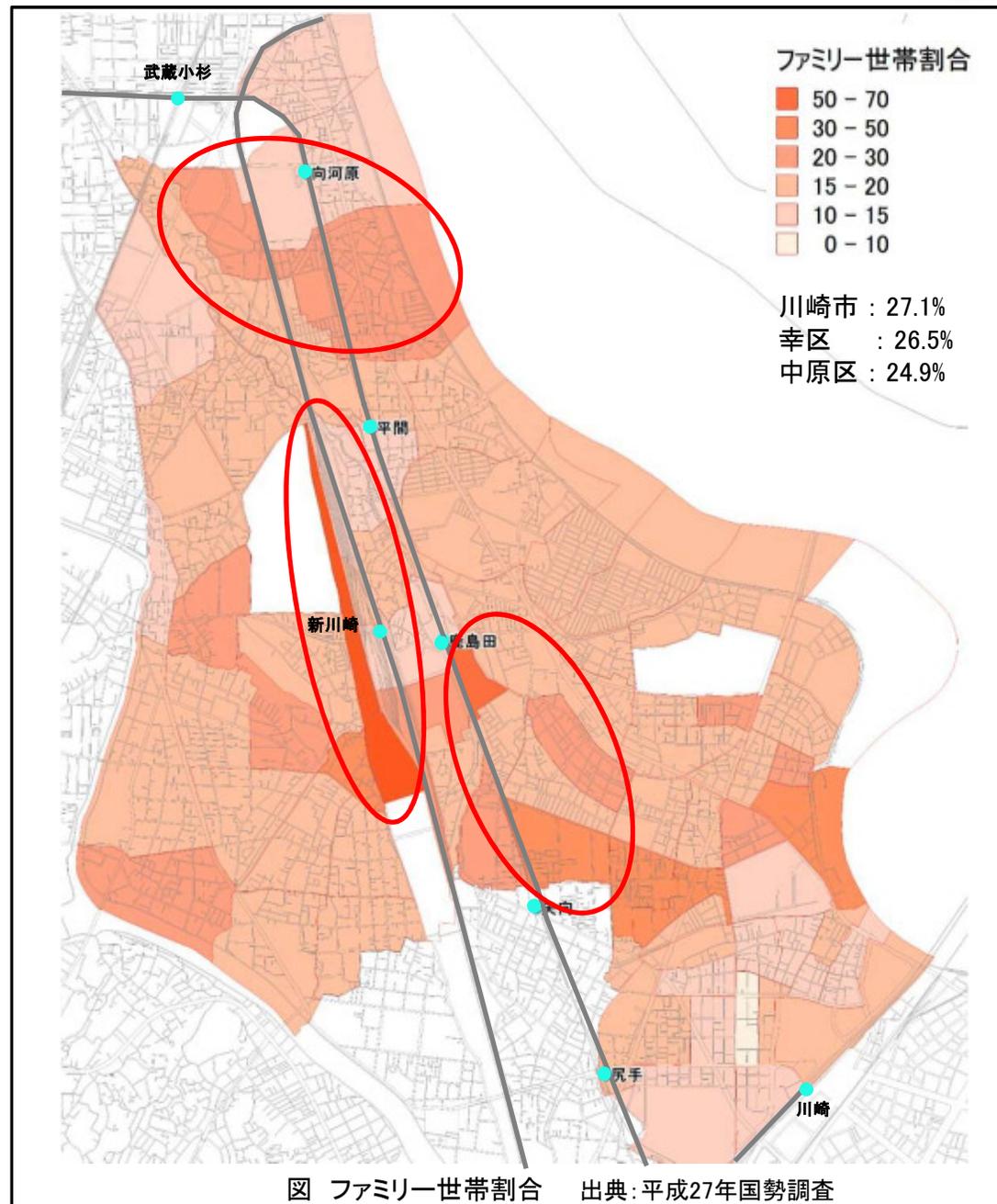


○南武線沿線地域(全体)

2 人口動態

②ファミリー世帯率

- 都市型住宅の集積が進んだ地域では、ファミリー世帯の割合が高い。





○南武線沿線地域(全体) 2 人口動態

③高齢化率

- 幸区は市平均と比較して、高齢化率が高い。
- 矢向～平間駅の早くに宅地化された地域では、65歳以上の高齢化率が高い。
- 新川崎地区、平間～向河原駅周辺地区などでは、高齢化率は比較的低い傾向

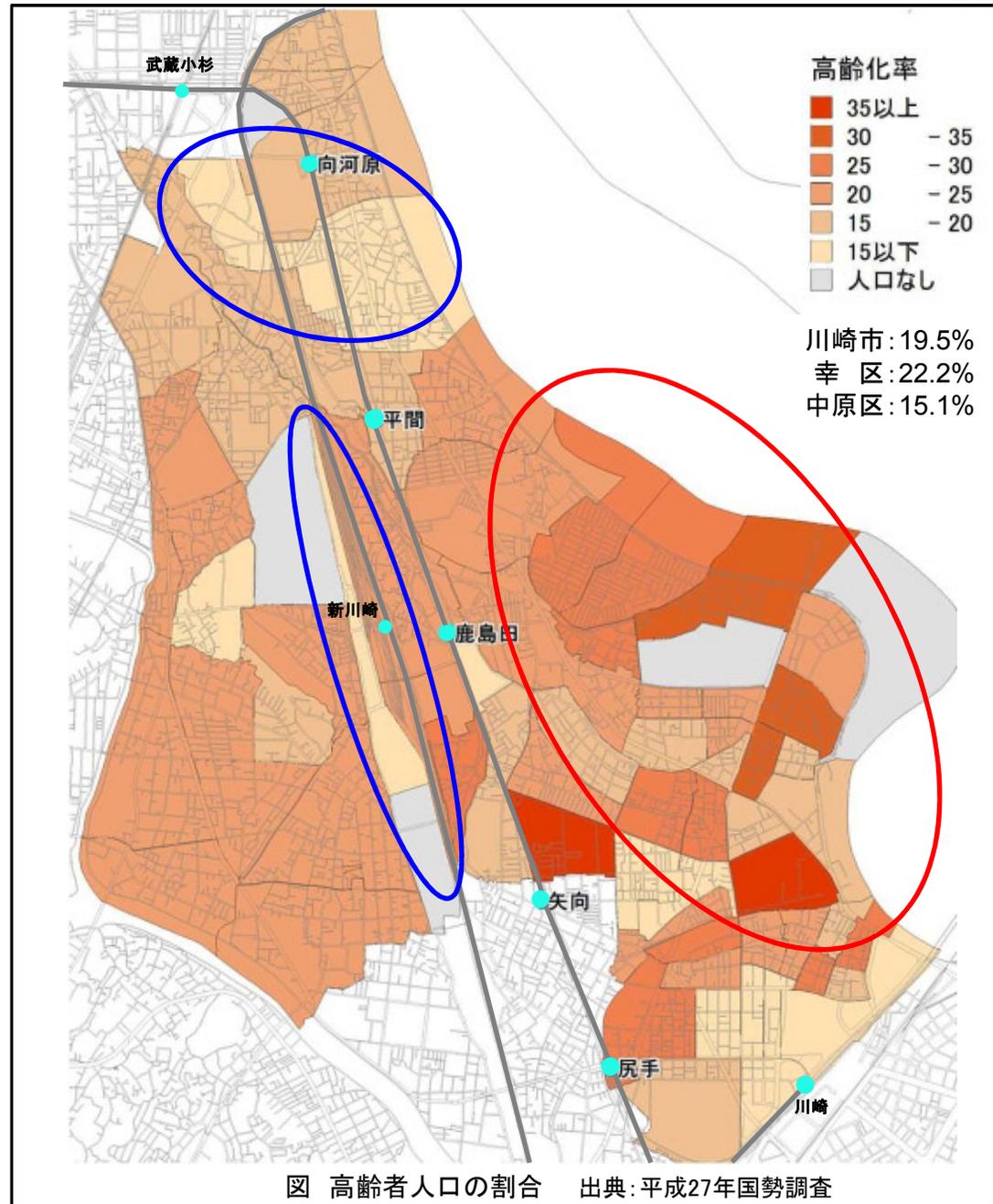


図 高齢者人口の割合 出典: 平成27年国勢調査



○南武線沿線地域(全体) 3 商業・業務の集積状況

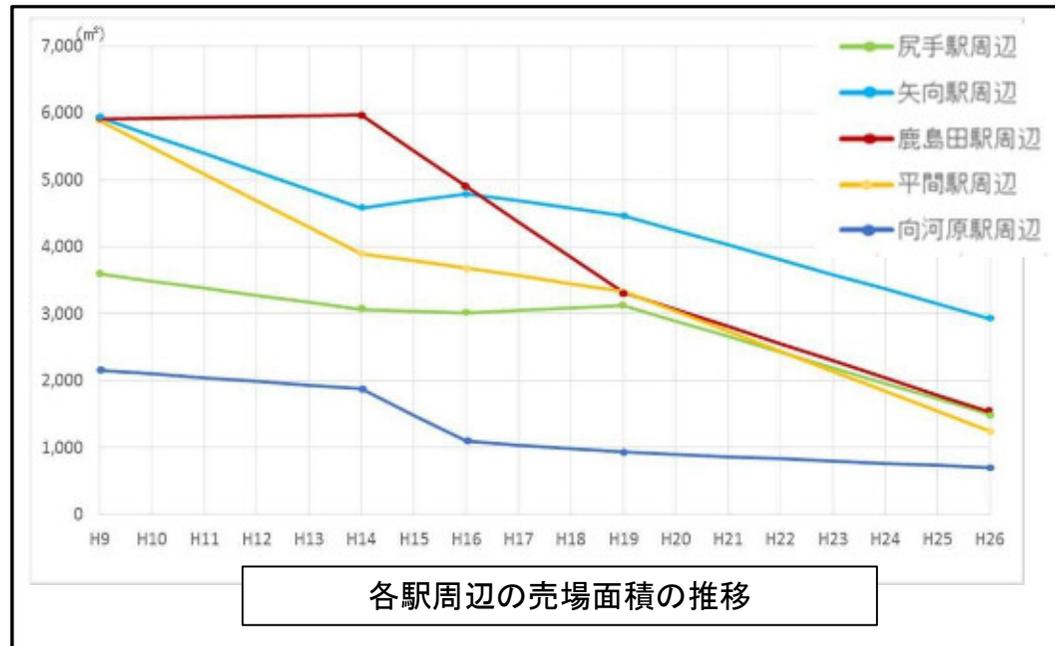
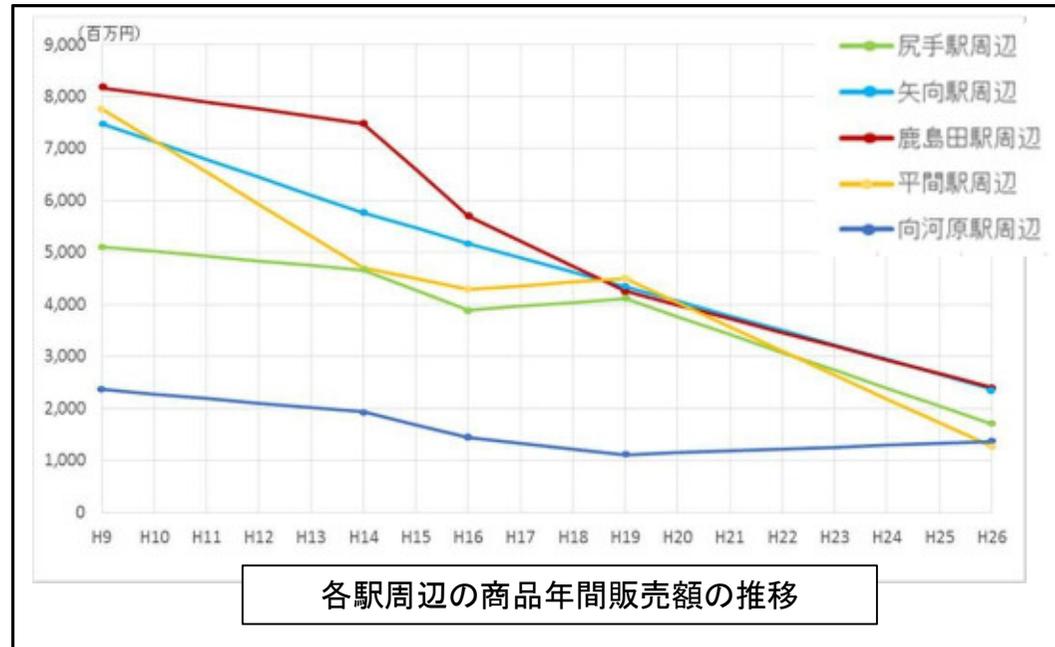
① 駅周辺における商業の推移

- 川崎駅や武蔵小杉駅周辺の年間販売額や売場面積は増加しているが、各駅周辺の販売額、売場面積は、年々減少している。

年間商品販売額 (百万円)	H9	H14	H16	H19	H26
川崎駅周辺	171,706	170,785	132,806	172,680	256,726
尻手駅周辺	5,109	4,663	3,892	4,112	1,701
矢向駅周辺	7,479	5,758	5,176	4,343	2,378
鹿島田駅周辺	8,170	7,483	5,705	4,258	2,401
平間駅周辺	7,766	4,703	4,288	4,497	1,261
向河原駅周辺	2,363	1,933	1,443	1,112	1,367
武蔵小杉駅周辺	25,327	22,481	31,111	24,384	24,746

売場面積 (㎡)	H9	H14	H16	H19	H26
川崎駅周辺	141,530	130,184	132,601	143,900	203,172
尻手駅周辺	3,595	3,063	3,008	3,126	1,494
矢向駅周辺	5,939	4,575	4,794	4,466	2,931
鹿島田駅周辺	5,903	5,970	4,899	3,320	1,532
平間駅周辺	5,886	3,899	3,687	3,332	1,249
向河原駅周辺	2,155	1,879	1,092	932	700
武蔵小杉駅周辺	19,703	19,490	20,148	19,646	20,897

上記表・右上下グラフ 各駅周辺の商業の推移
出典: 各年商業統計





○南武線沿線地域(全体) 3 商業・業務の集積状況

②沿線における産業の集積状況

- 沿線である幸区及び中原区には、市全体の約1/3にあたる、127もの研究開発機関が集積している。
- 沿線では、新川崎駅周辺を中心に多くの研究開発機関が集積している

	研究開発機関数		増減
	平成27年	平成19年	
川崎区	95 (24.9%)	56 (24.9%)	+39
幸区	65 (17.0%)	35 (15.6%)	+30
中原区	62 (16.2%)	29 (12.9%)	+33
高津区	79 (20.7%)	56 (24.9%)	+23
宮前区	15 (3.9%)	12 (5.3%)	+3
多摩区	23 (6.0%)	15 (6.7%)	+8
麻生区	43 (11.3%)	22 (9.8%)	+21
合計	382 (100%)	225 (100%)	+157

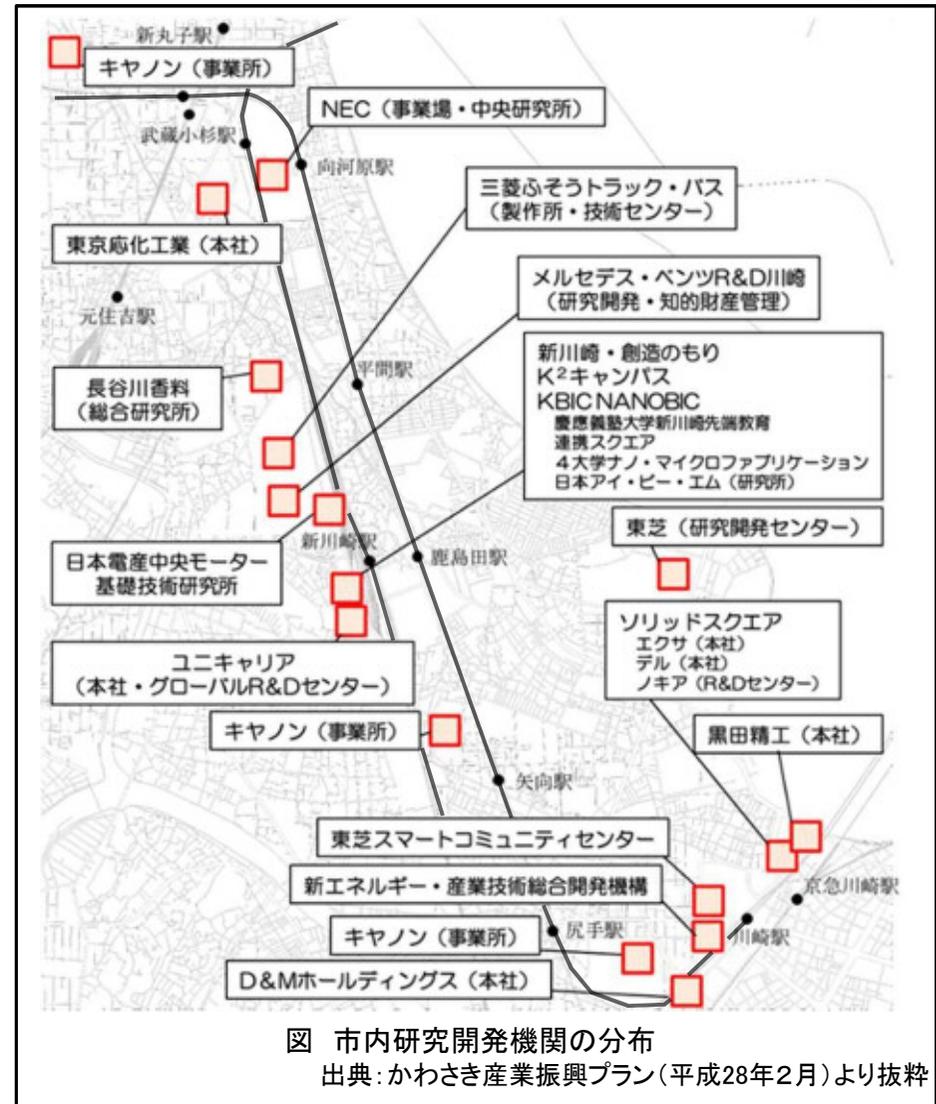


表 区別研究開発機関数
出典: イノベーション状況調査(平成28年2月・川崎市)より抜粋



○南武線沿線地域(全体)

4 道路・交通

①都市計画道路の整備状況

- 川崎駅丸子線(通称:南武沿線道路)が地域を南北に繋ぐ主動線として完成している
- 一方、南武線に沿って計画されている矢向鹿島田線や南武線を横断する、大田神奈川線や塚越南加瀬線などは未整備である

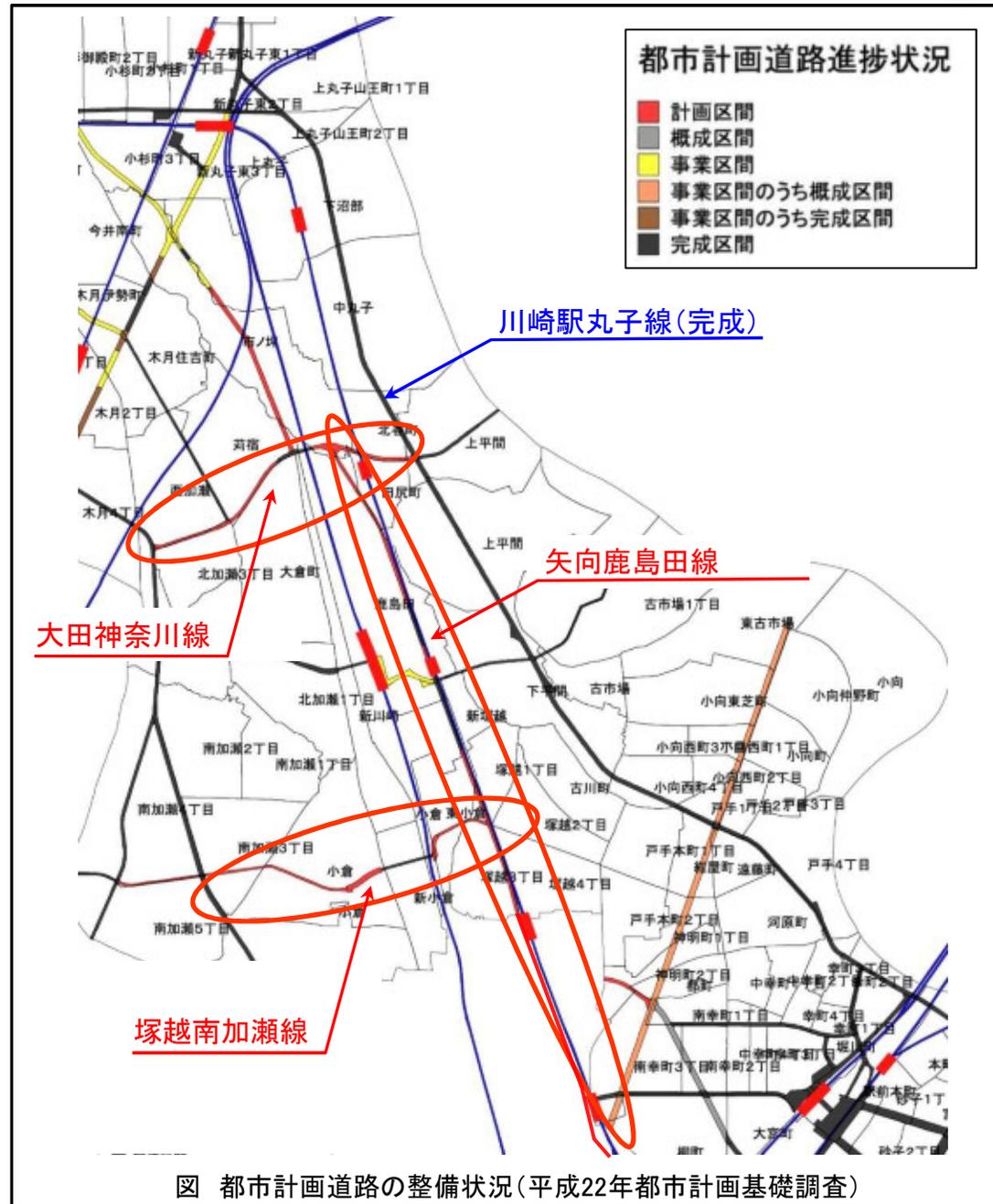


図 都市計画道路の整備状況(平成22年都市計画基礎調査)



○南武線沿線地域(全体)

4 道路・交通

②各駅の乗車人数の推移

- 南武線各駅の乗車人数は1日辺り12,000～18,000人となっている
- 尻手、矢向、鹿島田、平間駅の乗車人数は、近年、増加傾向にある。
- 一方、向河原駅の乗車人数は、近年、減少傾向にある。
- 駅利用者の交通手段は、各駅とも徒歩が90%を超えている。



グラフ 平成15～27年駅乗車人員の推移 出典:平成27年国勢調査

	路線バス	乗用車	自家用バス・貸切りバス	タクシー・ハイヤー	自動二輪車・原動機付き自転車	自転車	徒歩	計
尻手駅	3.3%	0.2%	0.4%			2.3%	93.8%	100%
矢向駅	1.7%	0.3%	0.1%	0.2%	0.1%	3.7%	93.8%	100%
鹿島田駅	1.2%	0.2%	0.2%	0.1%		7.4%	90.9%	100%
平間駅	1.1%			0.2%	0.1%	2.8%	95.7%	100%
向河原駅						0.5%	99.5%	100%
川崎駅	25.9%	0.6%	1.3%	1.0%	0.3%	6.3%	64.3%	100%
武蔵小杉駅	10.2%	0.3%	0.3%	0.4%	0.6%	9.9%	78.1%	100%
新川崎駅	1.8%	0.7%	0.3%	1.2%	0.3%	14.3%	81.3%	100%

表 鉄道駅端末交通手段
出典:東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年)



○南武線沿線地域(全体)

4 道路・交通

③バス路線の状況

- 川崎駅と元住吉や武蔵小杉方面のバス路線が充実している。
- 向河原駅前を除き、南武線の各駅の駅前を通るバス路線があるが、本数としては多くない。

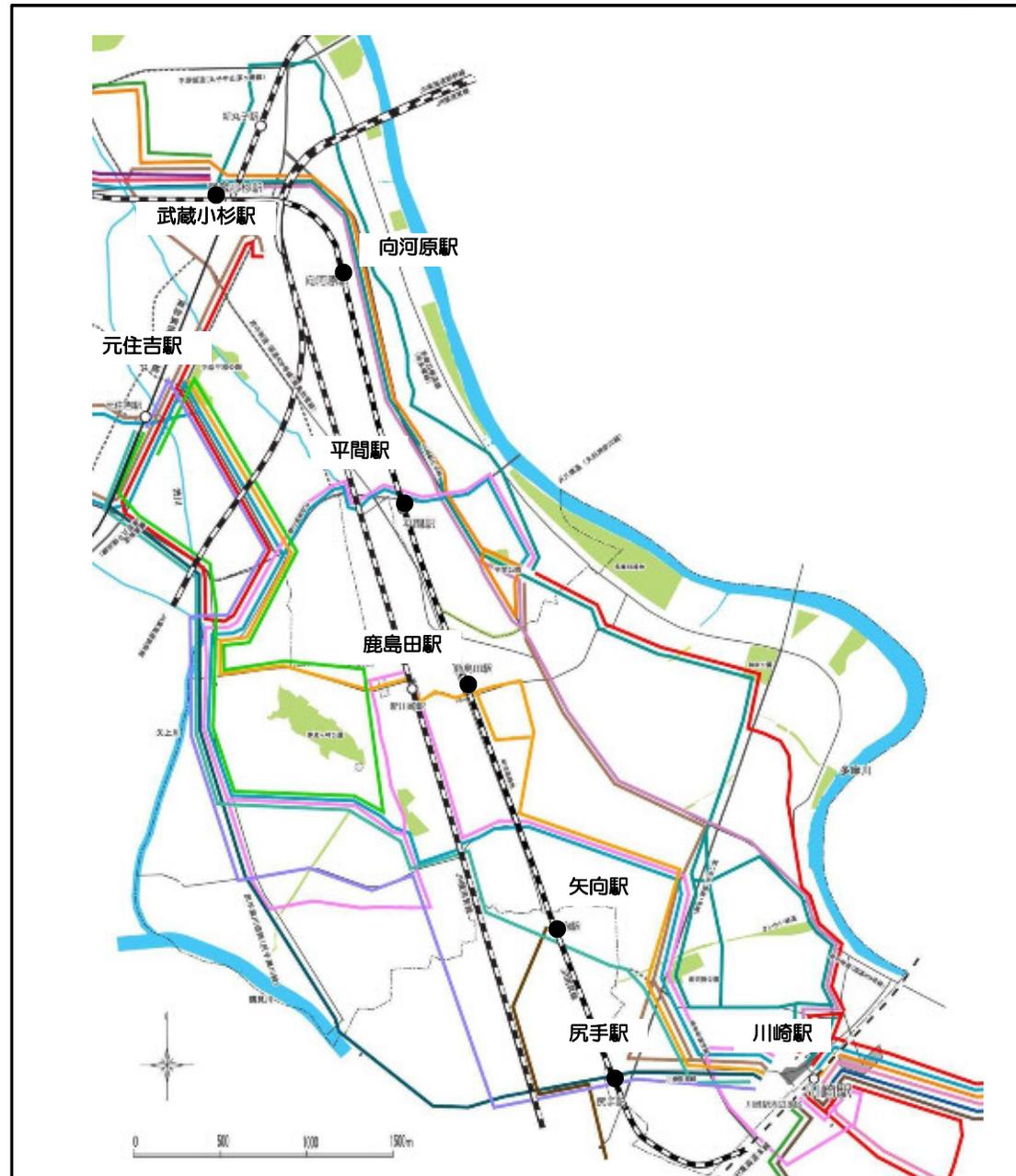


図 バス路線の状況



○南武線沿線地域(全体)

5 地域資源の分布状況

地域資源の分布状況

- 多摩川や二ヶ領用水、夢見ヶ崎公園や緑道などの自然環境が多く残されている。
- 寺院などの歴史・文化資源も多く分布している

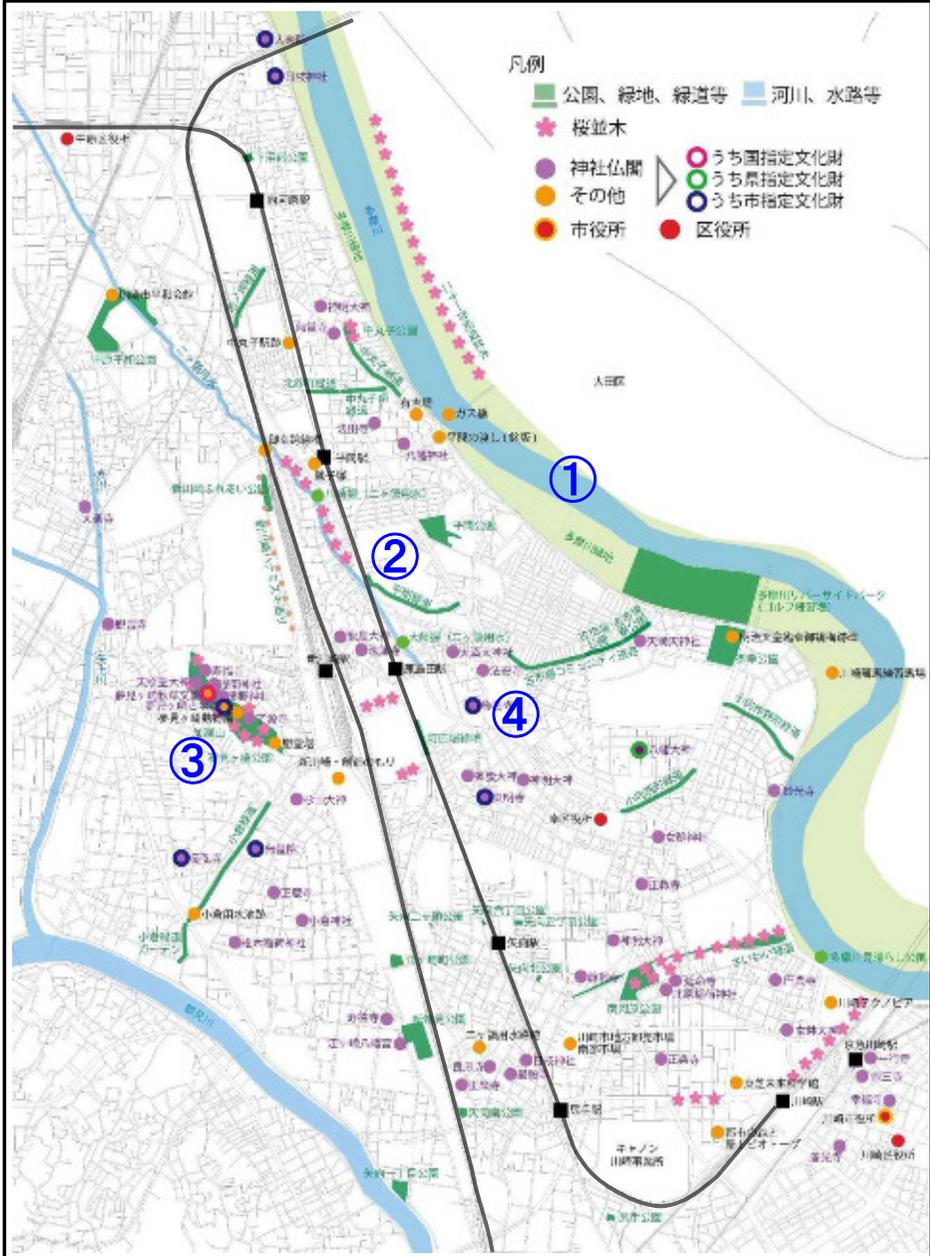
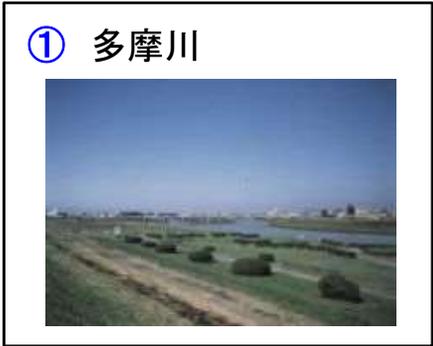


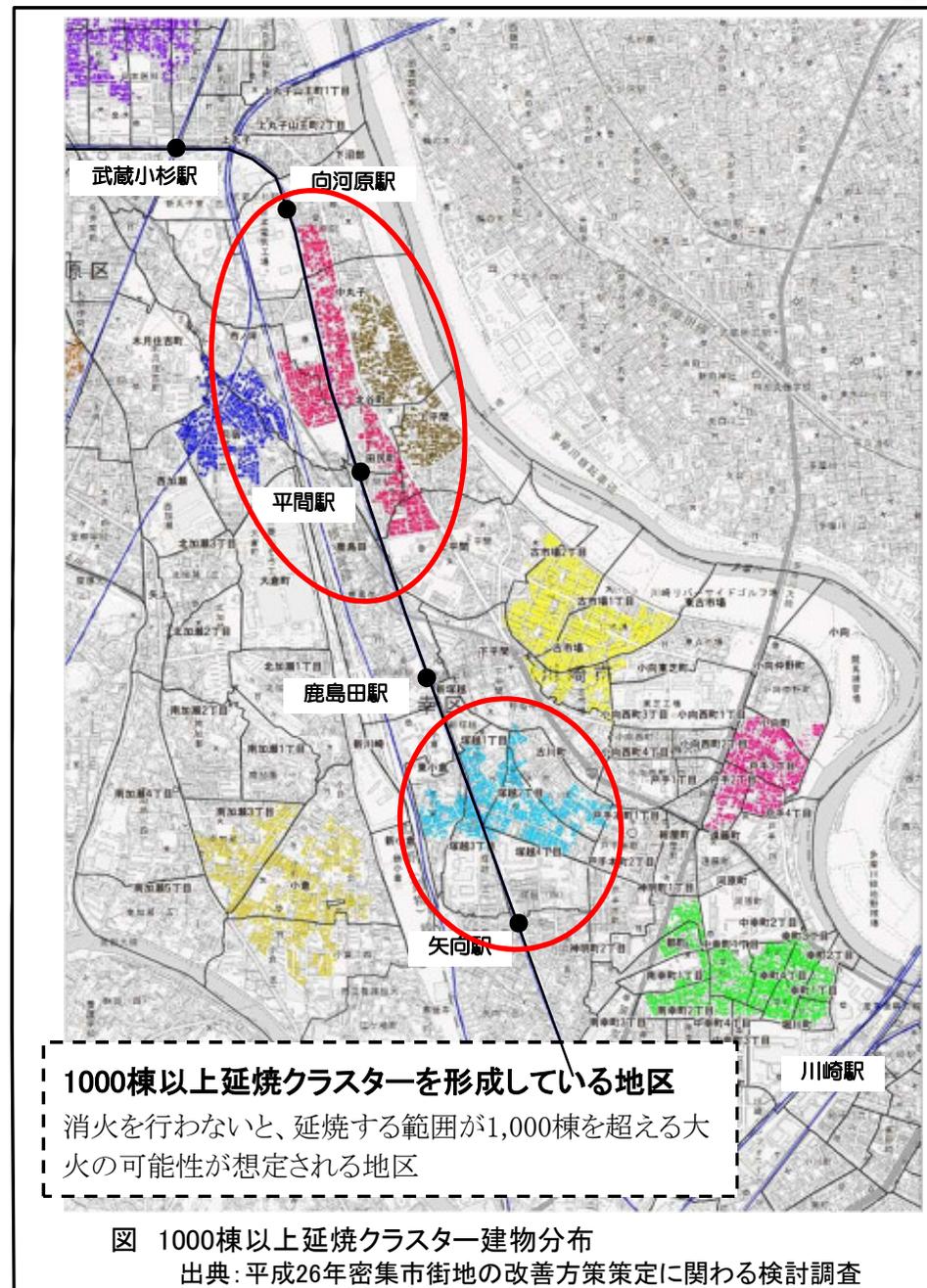
図 地域資源分布図



○南武線沿線地域(全体) 6 災害時リスクの状況

①延焼の危険性

- 沿線の矢向駅～鹿島田駅間、平間駅～向河原駅間で、火災による延焼区域拡大のリスクが懸念される。



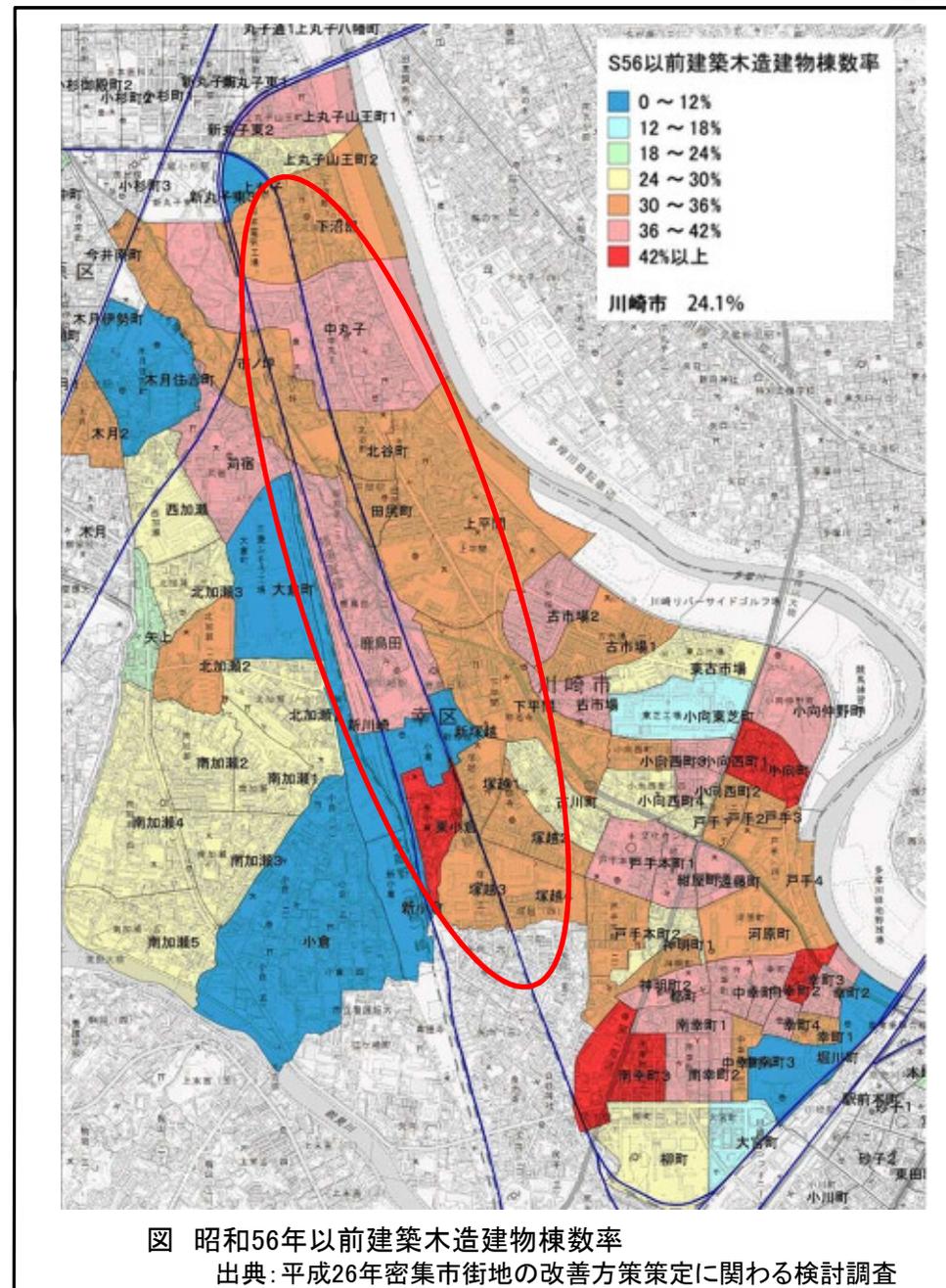


○南武線沿線地域(全体)

6 災害時リスクの状況

②倒壊の危険性

- 耐震性に劣る昭和56年以前に建築された旧耐震基準の木造建築物が多く、鹿島田駅周辺の一部を除き、沿線に渡り、建物倒壊のリスクが懸念される。





○南武線沿線地域(全体)

沿線地域の現況と課題のまとめ

- 昭和後期(昭和40年頃)からの産業構造の変化に伴い、**大規模工場の土地利用転換が進み、再開発事業などが行われたことで、都市型住宅の集積が進んできた。**
- 再開発事業などにより、**建物の機能更新が図られた地域では、人口の増加とファミリー世帯の流入**が見られるが、**既存の住宅地では高齢化が進んでいる。**
- 南武線沿線には、昭和56年以前に建築された木造密集市街地が広がっており、災害時における**火災延焼区域の拡大や建物倒壊**といった**災害リスクが懸念される。**
- 南武線各駅周辺には、**販売額や売場面積は年々減少しているが、商店街が立地している。**
- 新川崎駅周辺をはじめ、**研究開発機関が南武線沿線に多く集積している。**
- **多摩川や二ヶ領用水、夢見ヶ崎公園などの自然環境資源や称名寺や了源寺、天照皇大神や八幡神社などの古刹・古社**といった**地域資源が豊富にある。**
- 南武線沿いの矢向鹿島田線や南武線を横断する大田神奈川線、塚越南加瀬線など、**未整備の都市計画道路**が多い。
- **各駅の乗車人員は向河原駅を除き増加している。また、各駅利用者の交通手段は、90%以上が徒歩**となっている。
- 踏切や踏切を起因とした周辺道路の渋滞が原因で、**バスの定時性、速達性の確保が難しく、駅へアクセスするバス路線の充実が難しい。**

南武線沿線地域の現況と課題について(各駅周辺)



○鹿島田駅周辺地区

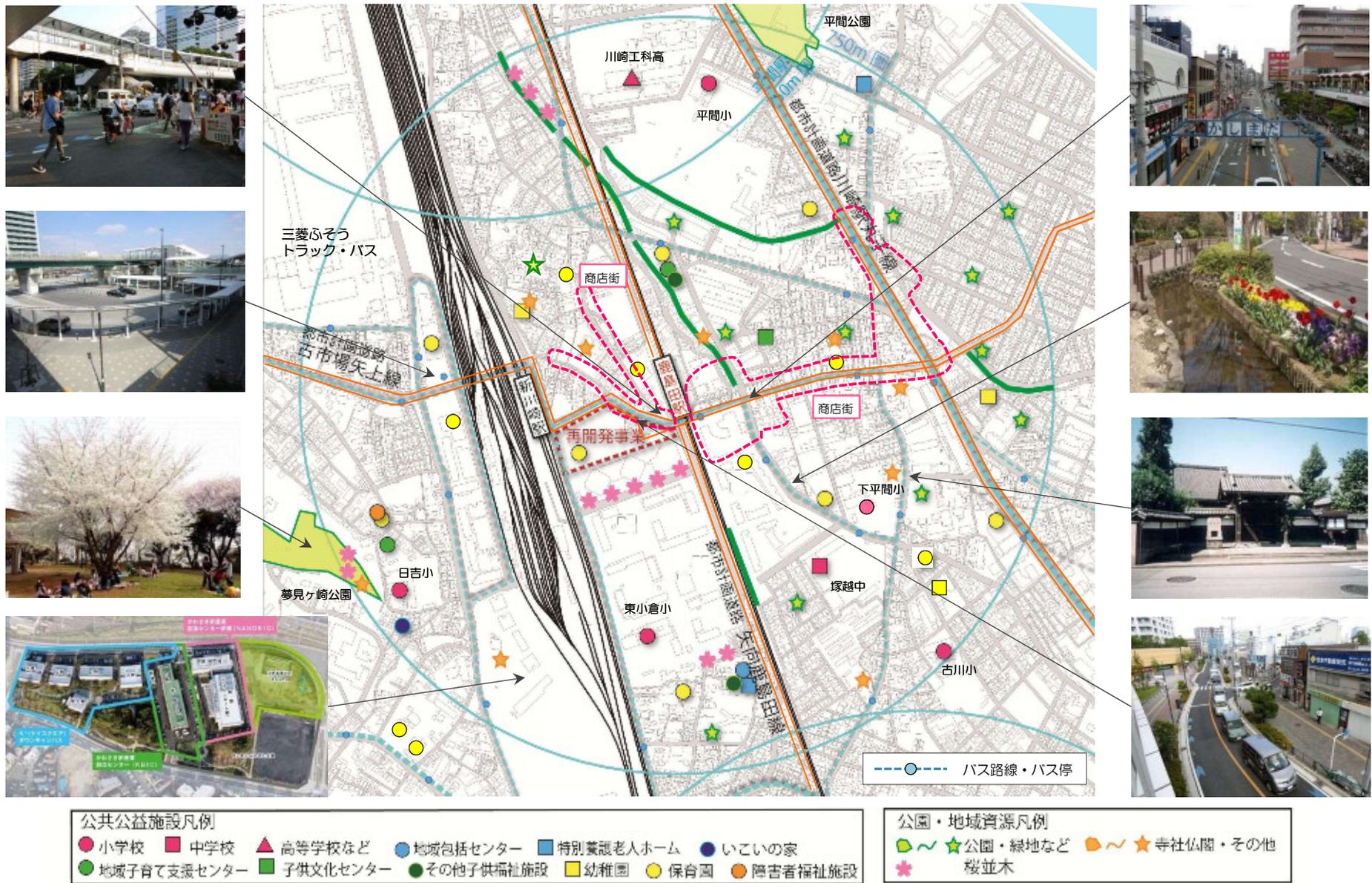


図 鹿島田駅周辺の施設分布及び地域資源の状況



鹿島田駅周辺地区の現況と課題

- 土地利用転換により大規模なマンションが建築された新川崎駅地区では、人口が増加し、ファミリー世帯の流入が見られる。
- 新川崎駅と鹿島田駅に挟まれた住宅地（鹿島田1～3丁目）では人口の減少が進んでいる。また、幅員が4メートル未満の道路や昭和56年以前に建築された木造建築物が多く残っており、災害時における建物倒壊や建物倒壊による道路閉塞などの災害リスクが懸念される。
- 鹿島田駅前には、住民が憩える空間やイベントが開催できる広場、防災目的で使用できる広場などが不足している。
- 鹿島田駅をはさみ、鉄道により分断されているが、東西に商店街が形成されている。
- 新川崎・鹿島田駅周辺地区には、新川崎三井ビルディング内の企業や新川崎地区の研究・開発機関など、様々な企業が集積している。
- 夢見ヶ崎動物公園や二ヶ領用水、パークシティ新川崎さくらのトンネルなどの自然環境や称名寺、杉山大神などの古刹・古社といった、地域資源が豊富にある。
- 鹿島田駅西部地区市街地再開発事業により、駅前で商業施設と大規模マンションの建築、都市計画道路や歩行者デッキが整備された。
- 鹿島田駅南側の鹿島田踏切がボトルネックとなり、朝夕を中心に渋滞が発生している。また、踏切横断時には、歩行者と自転車が錯綜し、危険な状況である。
- 新川崎駅では、交通広場内に、バス・タクシーの乗降場が整備されている。
- 鹿島田駅前を路線バス（川崎駅～元住吉駅の1路線）が運行しているが、運行本数が少ない（1～2本/時間）。



平間駅周辺地区の現況と課題

- 平間駅西側の三菱ふそうや新川崎地区の研究開発機関、多摩川の対岸のキャノン（本社）など、**様々な企業が集積**している。
- ニヶ領用水の桜並木や緑道などの自然環境や無量寺、神明大神などの古刹・古社といった、**地域資源が豊富**にある。
- 平間駅周辺の上平間や中丸子などでは、昭和56年以前に建築された木造建築物が多く残っており、**災害時における建物倒壊や火災延焼区域の拡大**といった**災害リスクが高い**。
- 平間駅前には、**住民が憩える空間やイベントが開催できる広場、防災目的で使用できる広場などが無い**。
- 平間駅の**東側に商店街が形成されているが、鉄道で東西が分断されているので、西側の住民が商店街へアクセスしにくい**。
- ガス橋通りの踏切付近は、通勤・通学や買物客で人通りが多いが、**歩道が未整備の状態であり、歩行者や自転車利用者の安全性が確保されていない**。
- 平間駅北側の**平間駅前踏切がボトルネックとなり、大田神奈川線（ガス橋通り）では、朝夕を中心に渋滞が発生している**。
- 平間駅前には、**バスやタクシーの乗降場が整備されていない**。
- 平間駅前を路線バス（平間営業所～井田営業所、井田病院、江川町間の3路線）が運行しているが、**運行本数が少ない（1～5本/時間）**。
- 平間駅周辺は、近年、大規模な土地利用転換はなく、**駅周辺の住宅地（鹿島田1～3丁目、上平間）では、人口の減少が進んでいる**。
- 平間駅周辺には、**保育所などの子育て支援施設が少ない**。



○向河原駅周辺地区



図 向河原駅周辺の施設分布及び地域資源の状況



向河原駅周辺地区の現況と課題

- 向河原駅の東側は住宅地、西側はNECなどの企業立地や武蔵小杉駅周辺の再開発事業が進んでおり、**駅の東西で街並みが大きく異なる。**
- 向河原駅の東側は、大規模な土地利用転換はないが、**高齢化率は低く、人口の増加が進んでいる。**
- 向河原駅東側の下沼部では、昭和56年以前に建築された木造建築物が多く残っており、**災害時における建物倒壊や火災延焼区域の拡大といった災害リスクが高い。**
- 向河原駅周辺には、**保育所などの子育て支援施設が少ない。**
- 向河原駅東側に商店街があるが、駅前の道路は**歩道が整備されておらず、歩行者や買い物客の安全性が確保されていない。**また、駅西側から下沼部小学校に通う児童の通学路にもなっており、登下校時の**児童の安全確保が課題**となっている。
- 多摩川まで距離が近いにもかかわらず、**多摩川までのバリアフリー動線や案内サインなどが整備されていない。**
- 向河原駅西側は、地区計画（小杉駅東部地区）が定められている。**駅前に広場公園が整備されているほか、武蔵小杉駅に向かって歩道や民地内の空地が整備されているが、南武線に沿って計画されている道路は未整備の状態が続いており、南武線と横須賀線に挟まれた中丸子地区から向河原駅へはアクセスしにくい。**

【用語について】**・川崎市総合計画**

川崎市がめざす「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」の実現に向けて、まちづくりの基本目標や基本政策、政策の方向性、具体的な施策の取組内容等を定めたもの

・都市計画マスタープラン全体構想

都市計画法に基づく「川崎市の都市計画に関する基本的な方針」であり、将来の都市像（市街地像）を展望し、土地利用の方針や都市施設整備の方針、市街地整備の方針を示したもの

・人口増減率

平成 22 年と平成 27 年の国勢調査の結果を比較し算出した、町丁目毎の人口の増加又は減少の割合を算定したものをいう

$$\text{人口増加率} = \left[\frac{\text{平成 27 年人口}}{\text{平成 22 年人口}} - 1 \right] \times 100 \text{ [\%]}$$

・ファミリー世帯率

平成 27 年の国勢調査において、町丁目ごとの世帯総数のうち夫婦とその子供によって構成される世帯の割合

$$\text{ファミリー世帯率} = \frac{\text{平成 27 年ファミリー世帯数}}{\text{平成 27 年世帯総数}} \times 100 \text{ [\%]}$$

・高齢化率

平成 27 年の国勢調査において、町丁目ごとの総人口における高齢者（65 歳以上）の割合

$$\text{高齢化率} = \frac{\text{平成 27 年高齢者人口}}{\text{平成 27 年総人口}} \times 100 \text{ [\%]}$$

・1000 棟以上の延焼クラスターを形成している地区

延焼の危険性の指標となるものであり、消火を行わないと、延焼する範囲が 1000 棟を超える大火の可能性が想定される地区

・旧耐震基準

建築物の設計において適用される構造の基準で、建築基準法が改正された昭和 56 年 5 月 31 日以前に適用されていた基準をいう

（阪神・淡路大震災の際、旧耐震基準で建築された建築物は、昭和 56 年 6 月以降の新耐震基準で建築されたものと比較して大きな被害を受けている。）