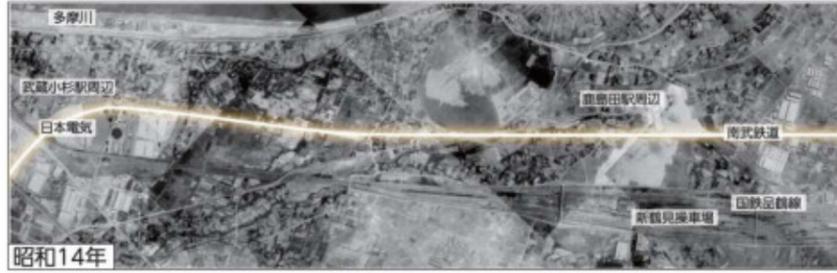
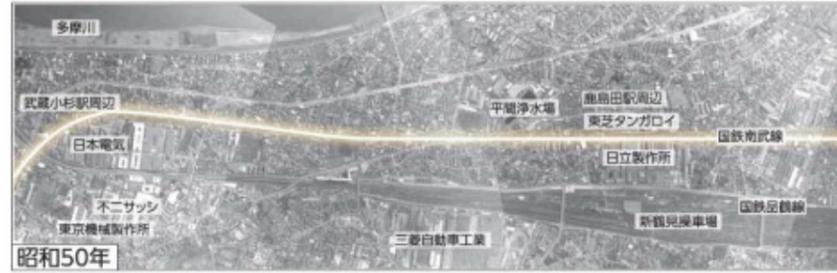


沿線の現況・課題について

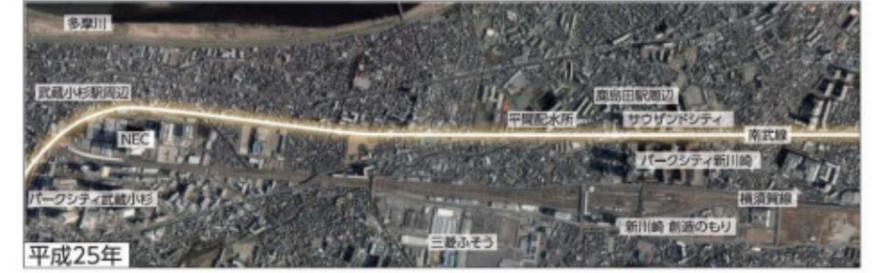
1 沿線地域の歴史



- ・大正13年に川崎市市制施行(人口約5万人)
- ・昭和4年に南武鉄道(川崎駅～立川駅)が全線開通
- ・昭和11年に日本電気をはじめ多くの工場が進出
- ・昭和19年に南武鉄道は国有化され国鉄南武線となる
- ・戦時中に電気工業を主体とする工業地を形成し、農地の宅地化が進んでいった



- ・沿線の市街地開発が進み急激な人口増加を背景に昭和41年に南武線全線複線化
- ・昭和47年に政令指定都市となる(翌年、人口が100万人を突破)
- ・昭和50年に国鉄南武線の武蔵小杉駅～第三京浜高架下間の都市計画決定により連続立体交差事業に着手(平成8年完成)



- ・武蔵小杉駅や鹿島田駅周辺の市街地再開発事業により、都市拠点が形成
- ・平成26年に川崎市制90周年を迎える(人口約145万人)
- ・新鶴見操車場跡地は「新川崎創造のもり」として先端技術の研究施設が集積
- ・沿線には、企業の研究開発機能の集積や大規模な都市型住宅の整備が進んだ

2 沿線地域の現状・課題

まちづくり

地域の分断



鉄道による地域分断が一体的なまちづくりを阻害(片側改札)

地域のコミュニティ形成



再開発により新住民が流入し、住民同士の交流やコミュニティ形成が必要

公共交通

公共交通の運行に支障



路線バスの速達性、定時性の低下や踏切事故の発生

身近な駅の利便性低下



駅前に路線バスが乗り入れられず、バスと鉄道の乗り継ぎが不便

道路

渋滞の発生



開かずの踏切により自動車、自転車の渋滞や周辺道路の混雑が発生

安全性の低下



踏切が通学路を遮断し通学児童や沿線に住む児童の安全性が低下

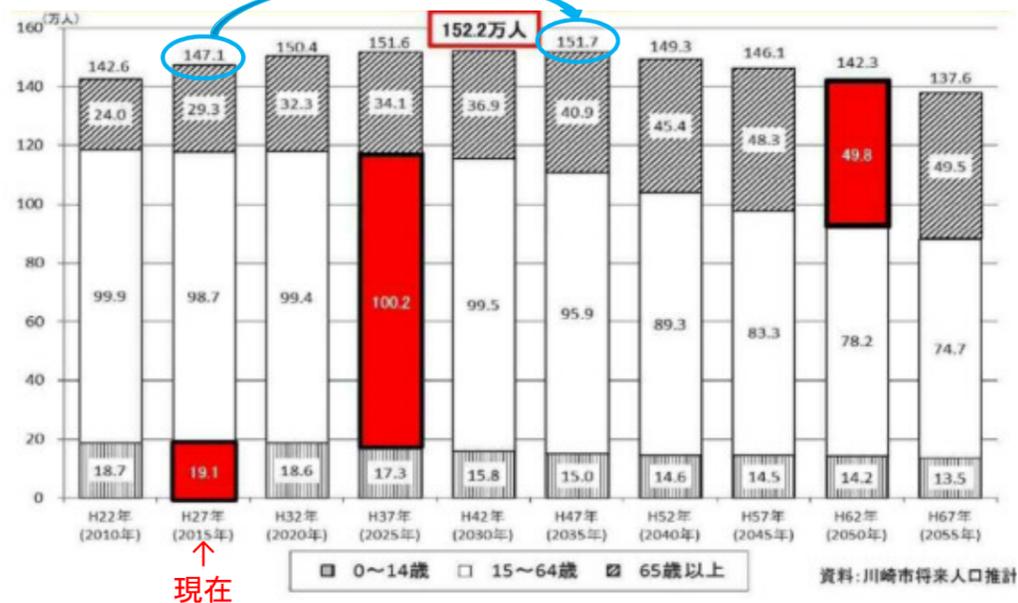
救急活動、災害復旧活動への支障



踏切が避難路、緊急輸送路を遮断し救急、搬送活動にも影響を及ぼすなど地域の安全や防災の妨げに

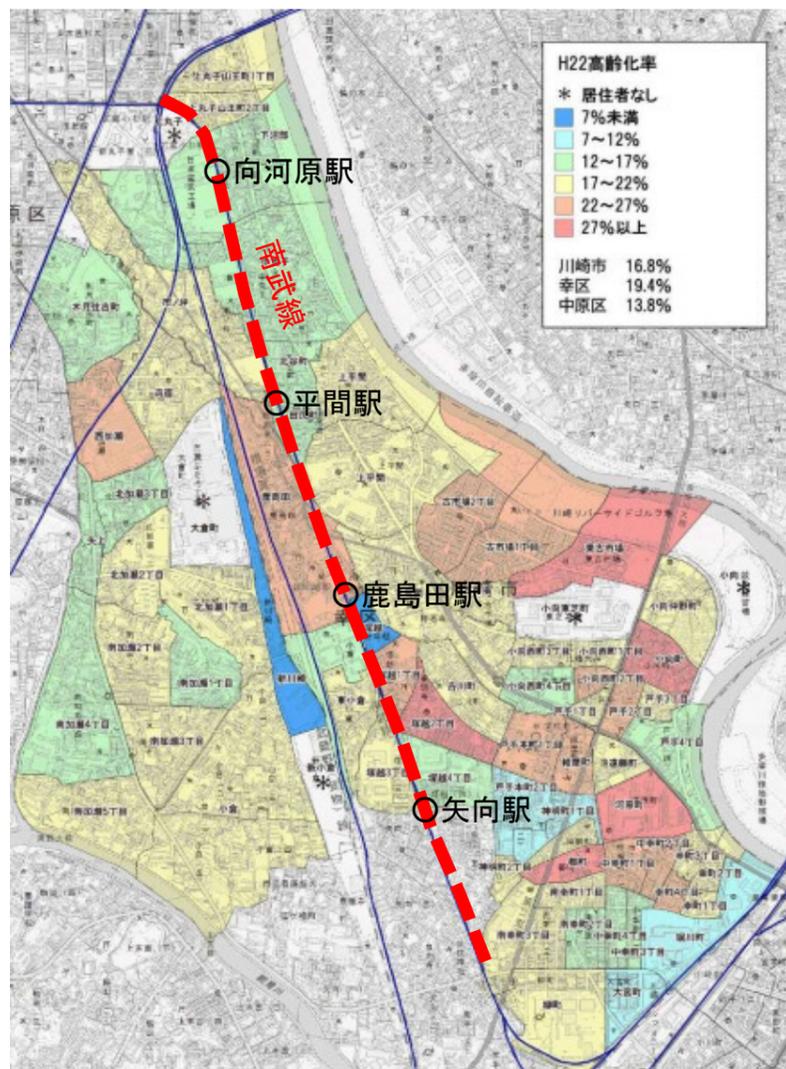
まちづくり全般

◆川崎市の将来人口推計



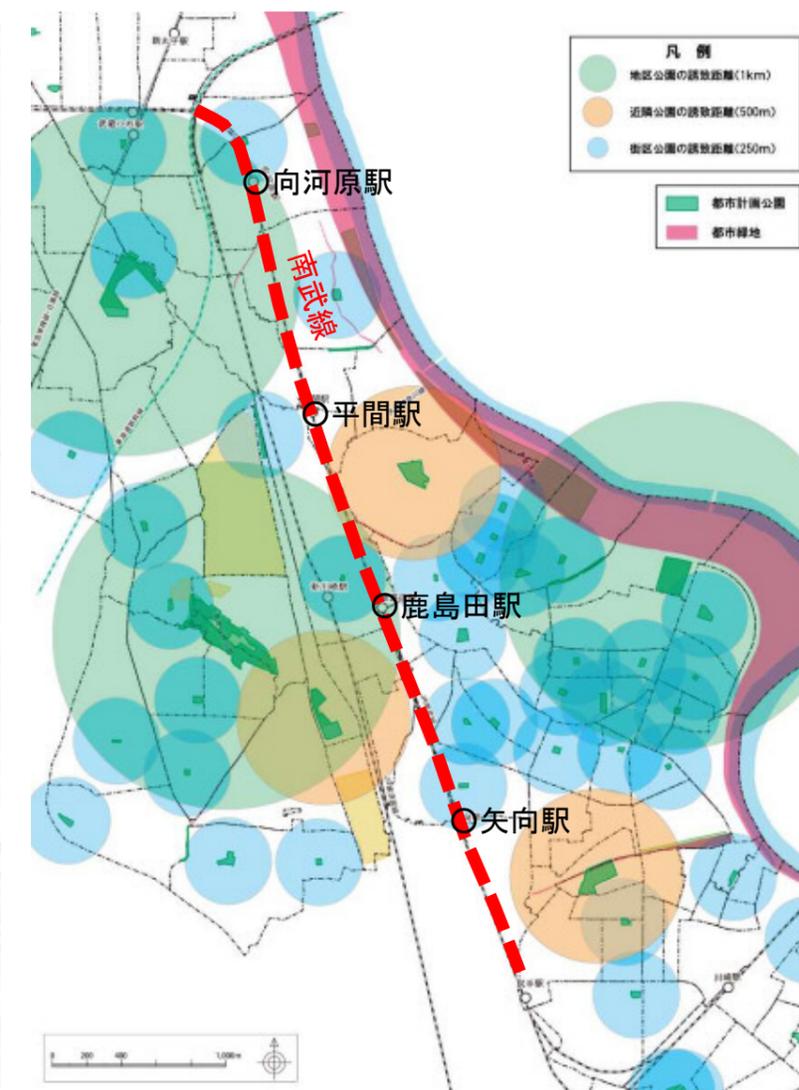
- ・少子高齢化がさらに進行し、平成42年をピークとして、人口減少へ転換する。平成62年に65歳以上の人口(老年人口)が約50万人のピークを迎える。
- ・15~64歳の人口(生産年齢人口)は、平成37年がピーク。
- ・0~14歳の人口(年少人口)は、平成27年がピーク。
- ・20年後は現在よりも人口は多いものの、高齢化が進む見込み。

◆沿線地域の高齢化率



- ・沿線地域のうち幸区では、川崎市全体平均に比べて高齢化が進行している。
- ・鉄道沿線から離れた地区は高齢化の傾向が高い。
- ・多世代交流や地域コミュニティ形成が課題。

◆沿線地域の公園分布



- ・平間駅・向河原駅付近に公園が不足している。
- ・身近な防災機能となる街区公園が沿線に不足

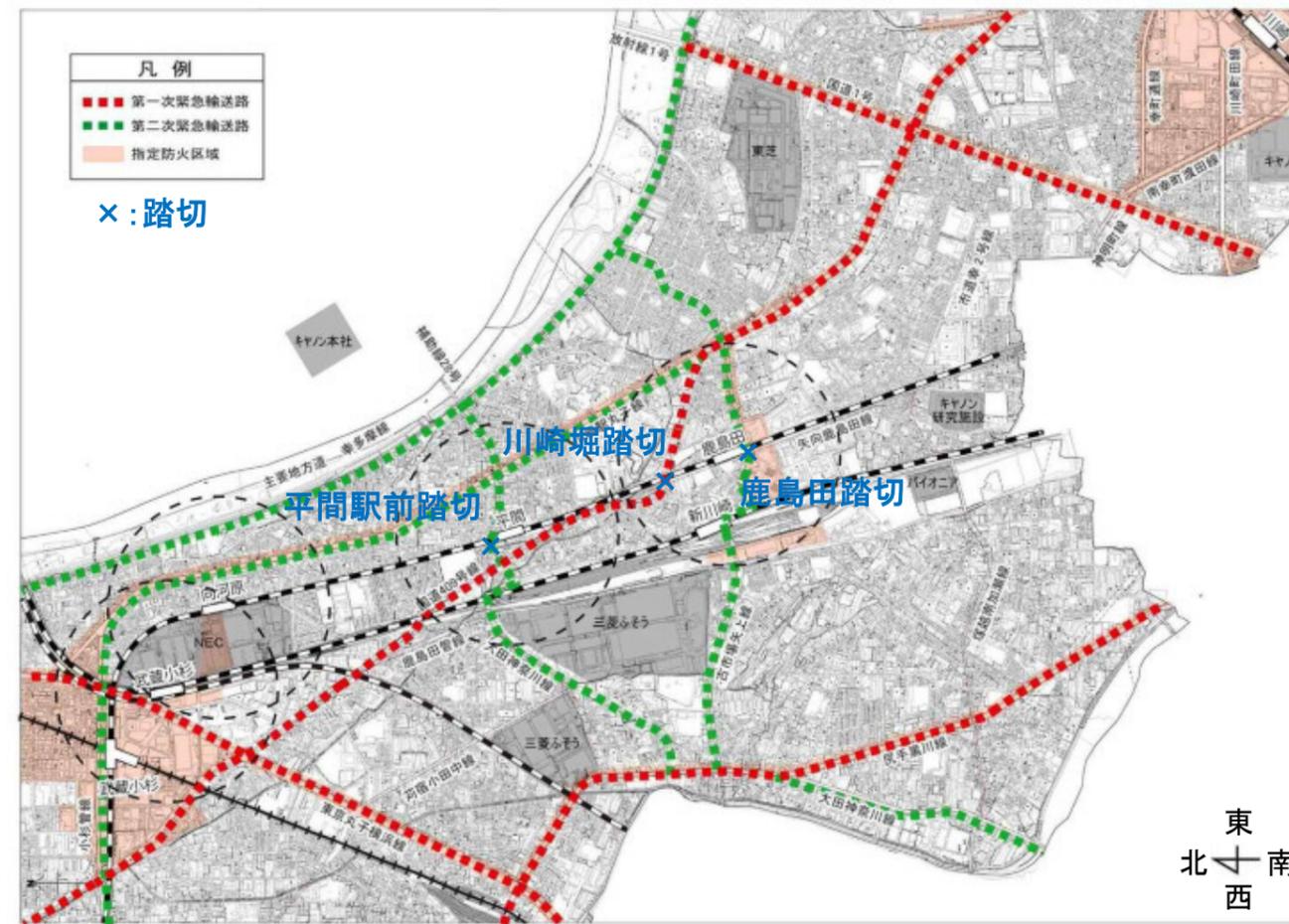
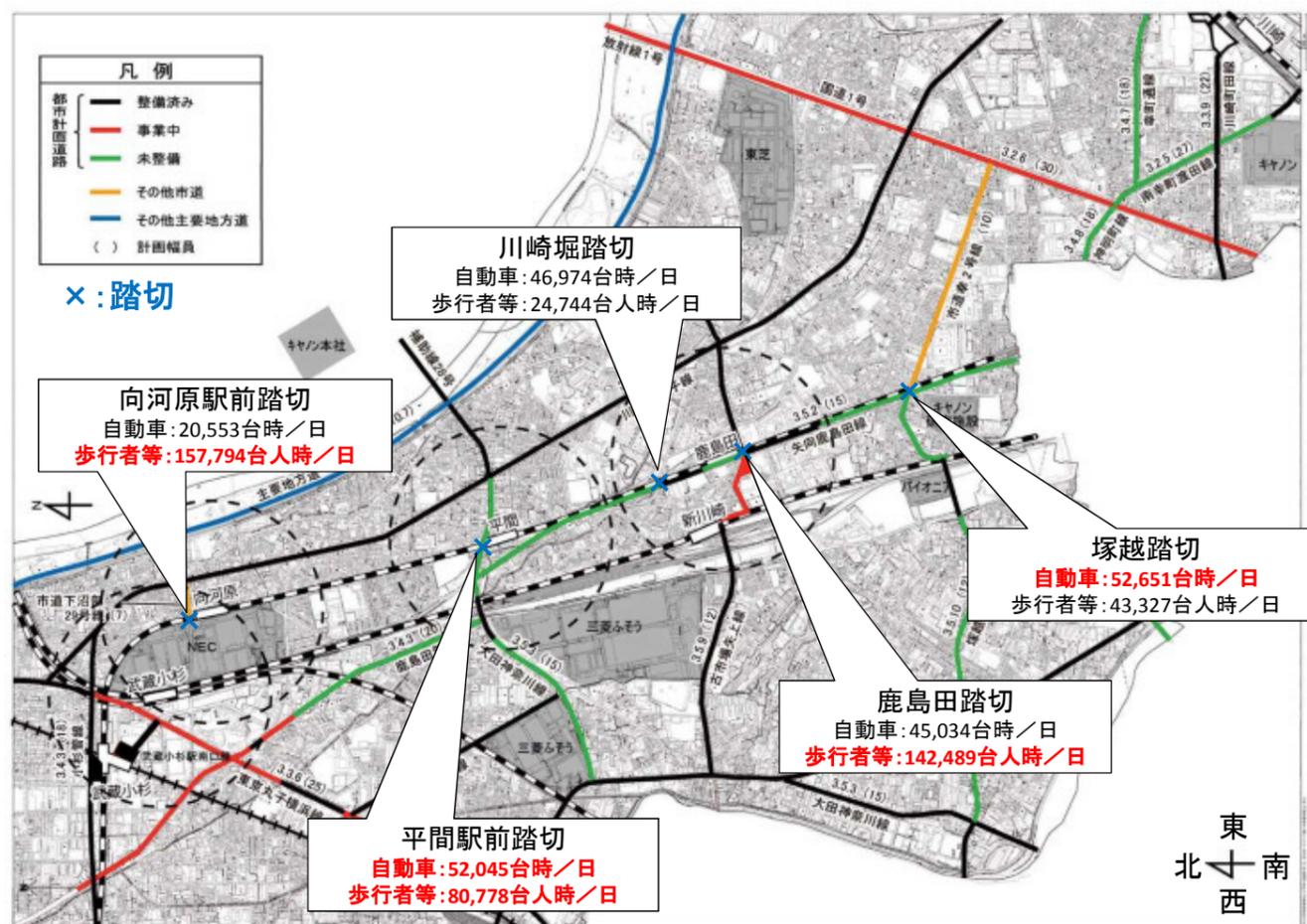
道路

◆踏切による交通遮断量(自動車、歩行者等)

※交通遮断量:自動車(台数)、歩行者(人数)×遮断時間(時間)

◆周辺の緊急輸送道路

(災害発生時に救急活動や物資輸送に利用する路線)



- ・開かずの踏切5箇所、自動車ボトルネック踏切2箇所、歩行者ボトルネック踏切5箇所
- ・沿線には、開かずの踏切やボトルネック踏切が連担しており、地域の発展や日常生活の妨げになっている。

- ・3つの踏切(平間駅前踏切、川崎堀踏切、鹿島田踏切)が緊急輸送道路を遮断し、地域の安全や防災の妨げになっている。

沿線の課題解決に向けて

【課題】

まちづくり

- ・鉄道による地域分断
- ・少子高齢化の進行
- ・公園(オープンスペース)の不足
- ・地域のコミュニティ形成
- ・商店、企業等との連携
- ・身近な防災機能

公共交通

- ・公共交通の定時性、速達性低下
- ・身近な駅の利便性低下
- ・増加する南武線利用者への対応
- ・駅周辺のユニバーサルデザイン

道路

- ・交通渋滞の発生
- ・安全安心な歩行環境
- ・災害時の避難路、輸送路へ支障
- ・駅へのアクセス動線の整備

多くの課題に個別対応するのは限界がある
課題を集約して一体的に対策を検討

【目的・目標】 30年後を見据えた住みやすく働きやすいまちづくり

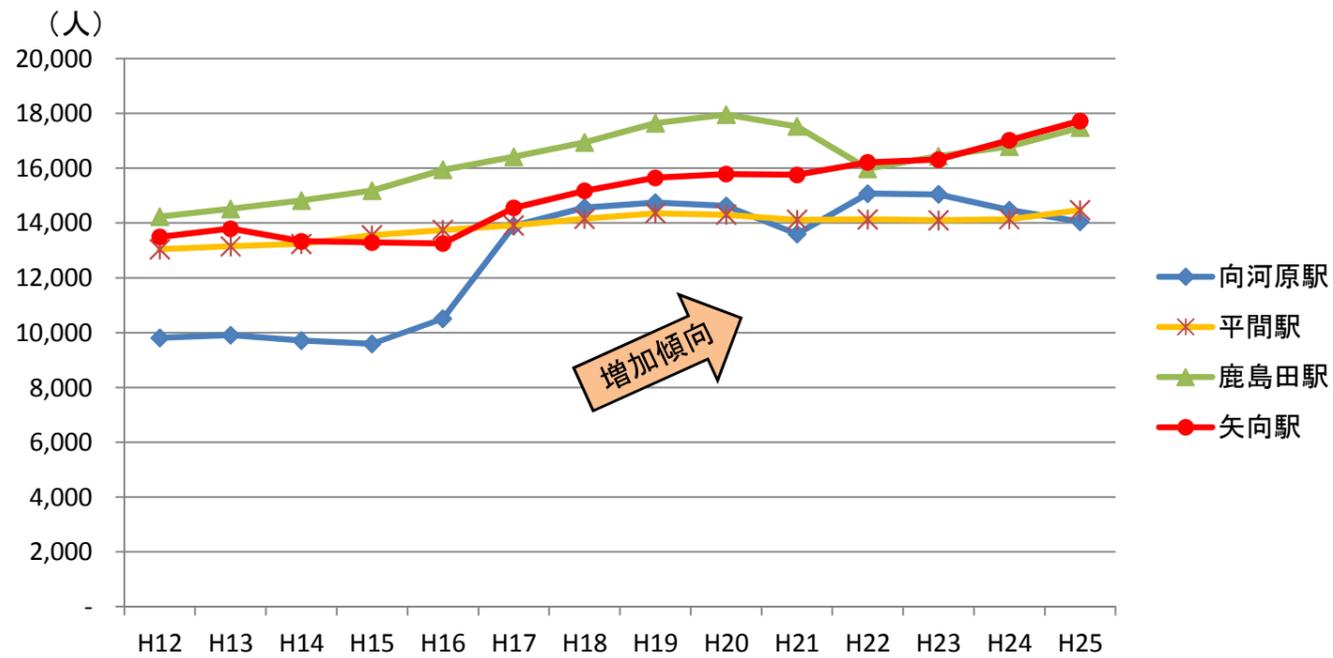
①踏切事故の減少や安全安心な道路 ②地域の魅力・活力の増加 ③高齢者の外出機会の増加 ④緑化の推進 ⑤災害時要援護者の円滑な避難や物資輸送

共通の課題は踏切による交通阻害と地域分断

踏切対策が必要

公共交通

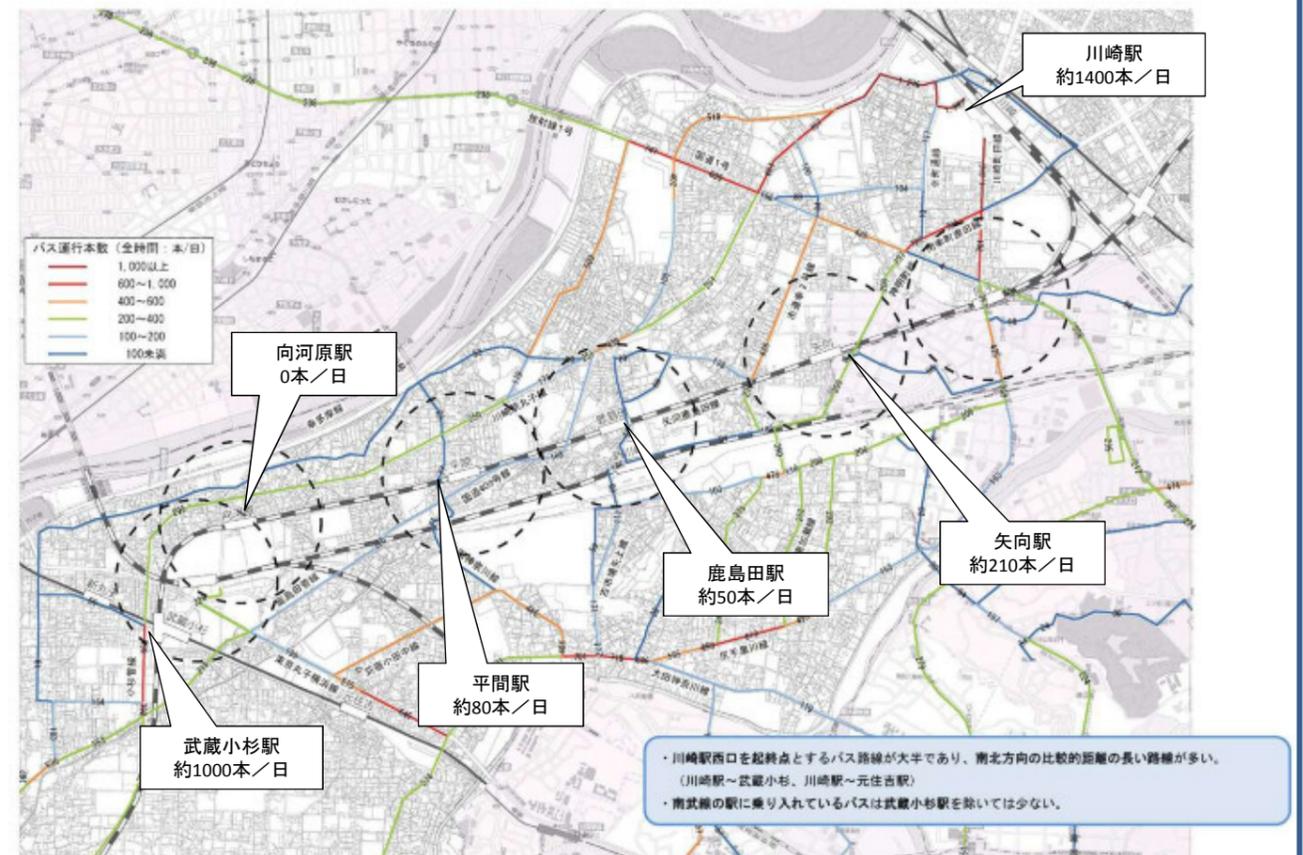
◆各駅の利用者(乗車人員)の推移



・沿線地域の開発に伴い、各駅の利用者は増加傾向にある。

- ・向河原駅 1.43倍 (H25/H12)
- ・平間駅 1.11倍 (H25/H12)
- ・鹿島田駅 1.23倍 (H25/H12)
- ・矢向駅 1.31倍 (H25/H12)

◆沿線地域のバス路線数



- ・矢向駅を除き、沿線の向河原駅、平間駅、鹿島田駅に乗り入れているバスは非常に少なく、各駅でのバスと鉄道の乗り継ぎが不便。
- ・川崎駅西口を起終点とし、川崎駅と武蔵小杉駅を結ぶ長距離バス路線が多い。
- ・決め細かな移動手段の確保や駅舎のバリアフリー化、定時性、速達性の確保など公共交通の利便性向上が求められている