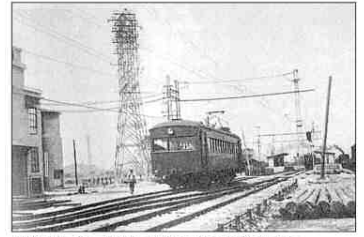


JR南武線のこれまでの経緯



- 大正 8年 多摩川砂利鉄道株式会社として誕生
(多摩川の河原で採取した砂利を京浜方面へ運搬することが目的)
- 大正10年 南武鉄道株式会社に改名
- 昭和 2年 南武鉄道 川崎駅～登戸駅間、矢向駅～川崎河岸駅間(貨物線)が全線電化で開業
- 昭和 4年 南武鉄道 川崎駅～立川駅間が全線開業
- 昭和 5年 南武支線 尻手駅～浜川崎駅間開業
- 昭和19年 南武鉄道が日本国有鉄道に買収される
- 昭和41年 国鉄南武線 全線複線化
- 昭和50年 南武線 連続立体交差事業第I期(武蔵小杉駅～第3京浜高架下間) 都市計画決定
- 昭和51年 南武線 連続立体交差事業第I期 事業認可取得により連立事業着手
- 昭和62年 JR南武線 国鉄分割民営化
- 平成 8年 南武線連続立体交差事業第I期 事業完了(関連事業を含む)
- 平成17年 総合計画「川崎再生フロンティアプラン」第1期実行計画
次期連立検討区間としてJR南武線(尻手駅～武蔵小杉駅間)を位置付け
- 平成19年 「JR南武線未高架地域の連続立体交差化に関する請願」(署名約55,000人)
川崎市議会にて全会一致で採択
- 平成20年 「川崎南部地域交通基盤あり方検討委員会」からの提言を受理
「尻手駅から武蔵小杉駅までの連続立体交差化を推進するのが妥当である」
- 平成23年 横浜市と川崎市で南武線及び横浜市営地下鉄3号線に係る計画・調査に関する覚書を交換
「川崎市総合都市交通計画」と「横浜市次世代交通計画」の策定に向けた連携協力を確認
- 平成25年 「川崎市総合都市交通計画」策定
JR南武線連続立体交差事業を短中期(10年内)に着手を目指す事業(B事業)に位置付け
- 平成26年 事業化に向けて事業調査に着手
- 平成28年 社会資本総合整備計画に位置付け

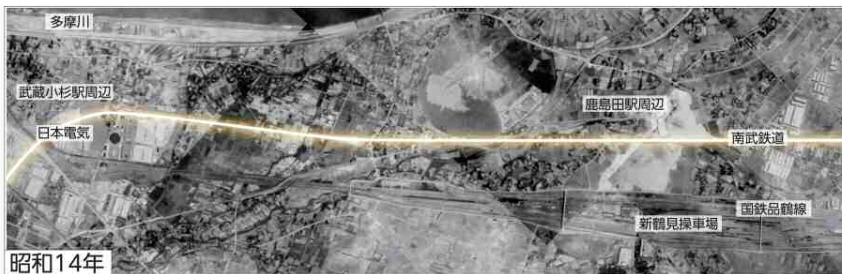


川崎駅～登戸駅間に単線運転で営業された当時の南武線(矢向駅付近)
(出典:やさしい川崎の歴史)



現在の南武線
E233系 通勤形(幅広)車両

沿線地域の市街地形成の変遷



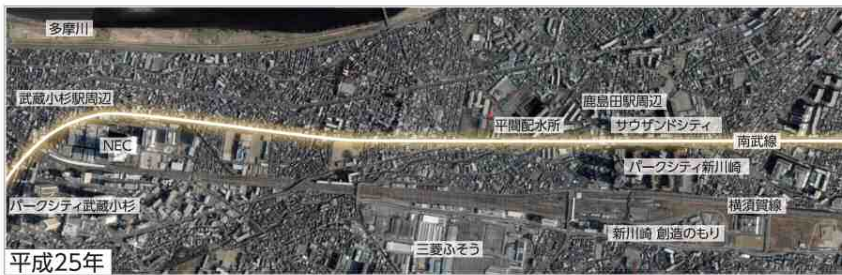
昭和14年

昭和4年に南武鉄道(川崎駅～立川駅間)が全線開通し、沿線には昭和11年日本電気をはじめ、多くの工場が進出し、戦時中に電気工業を主体とする内陸工業地を形成した。都市化の進展に伴い、農地の宅地化が進んでいった。



昭和50年

昭和19年に国有化され南武線となり、沿線の市街地の開発が進み、急激な人口増加を背景に、昭和41年には全線の複線化が実現した。昭和50年の都市計画決定により、国鉄南武線(武蔵小杉駅～第3京浜高架下間)連続立体交差事業に着手した。



平成25年

武蔵小杉駅周辺や鹿島田駅周辺の市街地再開発事業等により都市拠点が形成され、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。踏切は幹線道路の交通渋滞の原因となっており、また市街地の一体的発展の障害ともなっている。

「川崎市の承認を得て同市発行の都市計画基本図及び空中写真(垂直写真)を複製したものです。承認番号(川崎市指令ま計第37号)」