

南武線沿線まちづくりの方向性について(案)

1. 南武線沿線におけるまちづくりの方向性

(1) まちづくりの基本目標

誰もが暮らしやすく、住みつづきたい個性と魅力あふれるまちづくりの推進

○南武線沿線地域では、これまで、本市の発展とともに市街化が進展してきましたが、近年は、一部の地域を除いて人口増加のスピードも緩やかになり、まちとして成熟期を迎えています。

○今後の南武線沿線地域のまちづくりを考えるにあたり、現在検討しているJR南武線連続立体交差事業等による周辺環境の変化や今後迎える人口減少・超高齢化社会の到来などの社会状況の変化を見据え、バランスの取れた都市機能の集積や生活環境の向上に向けた取組みが必要となってきます。

○市民、地元企業及び行政などの多様な主体が協働・連携し、地域の個性を活かしたまちづくりに取り組むことで、誰もが暮らしやすく、住みつづきたいと思えるまちの実現を目指します。

(2) 目指すべき都市像

南武線沿線地域の各駅では、駅を「核」として機能集積を図り、また、南武線沿線地域の各駅間及びそれらと周辺都市とを有機的に結ぶ「軸」の形成を進めることで、南武線沿線地域のまちの魅力の向上や価値の醸成を促します。

① 駅を中心とした「核」の形成

■ 新川崎・鹿島田駅周辺地区（地域生活拠点）

鹿島田駅については、新川崎駅と連携し、商業・業務、都市型住宅、研究開発等の機能集積と都市基盤施設の充実を図り、安全で快適な利便性の高い都市機能をコンパクトに集積した拠点形成を目指します。

■ 平間駅周辺地区・向河原駅周辺地区（身近な生活拠点）

広域拠点や地域生活拠点との機能分担を図り、地域住民の暮らしを支える生活利便施設などの集積を図り、地域の暮らしを支える身近な生活拠点の形成を目指します。

② 地域間を有機的に結び連携を促す「軸」の形成

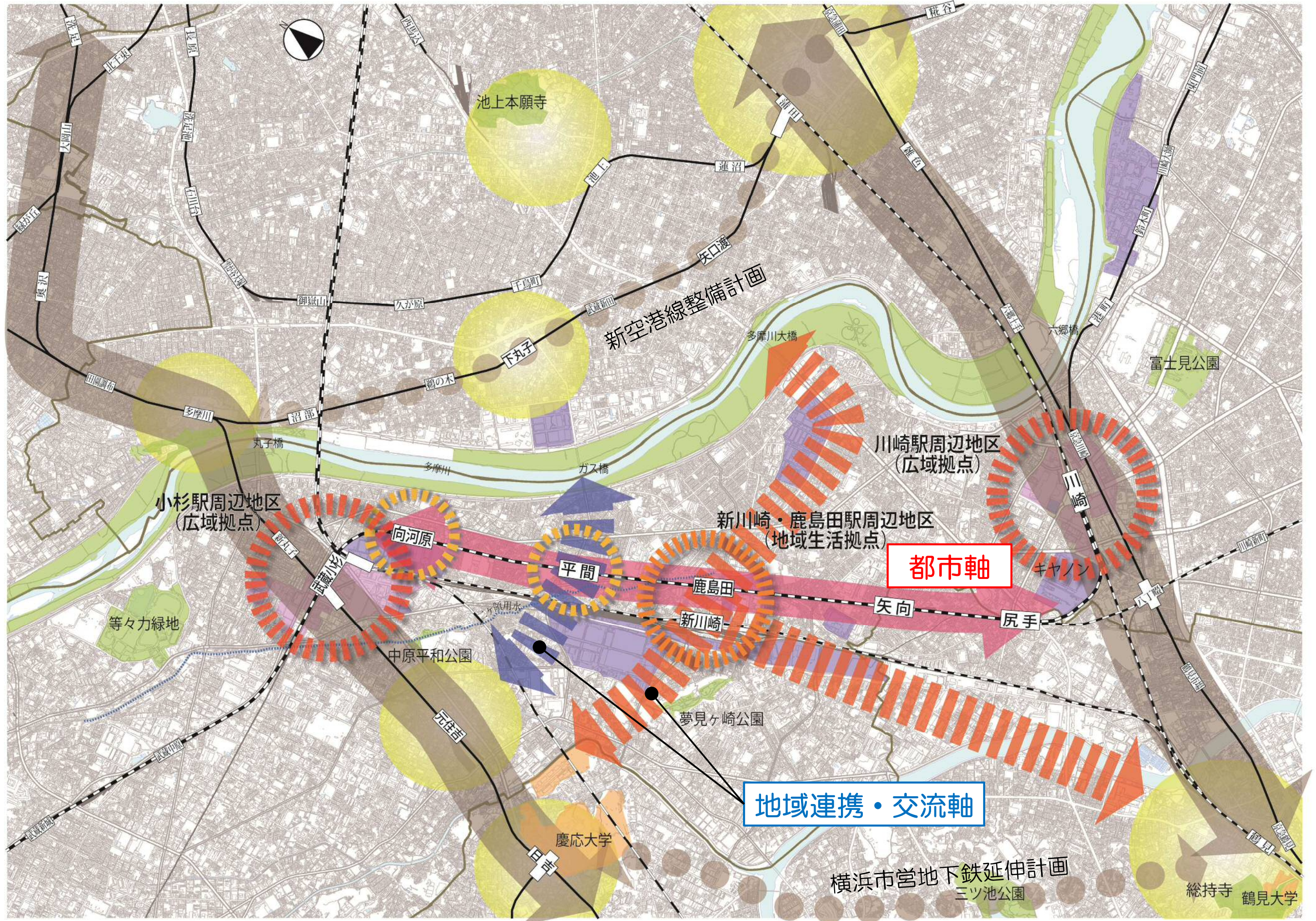
■ 都市軸

南武線沿線地域のまちづくりを推進する上で基幹となる軸で、南武線連続立体交差化による鉄道軸の強化と関連する都市計画道路矢向鹿島田線や鉄道の沿線道路の整備による道路ネットワークの形成により、各拠点間の相互連携を促します。

■ 地域連携・交流軸

南武線沿線地域の各拠点と横浜市や大田区など周辺都市との広域的な連携・交流を推進することで、南武線沿線地域における魅力の向上や価値の醸成を促します。

目指すべき都市像



(3) まちづくりの基本方針

まちづくりの基本方針を次のように定めます。

駅を中心とした暮らしやすいまちづくり【土地利用】

各拠点駅と連携・分担しながら駅を中心とした適切な都市機能の集積や地域資源の活用によるにぎわいや魅力の創出と住環境の整備などによる暮らしやすいまちづくりを目指します。

- 拠点性の向上に資する土地利用の誘導
- 地域コミュニティを支える都市機能の誘導
- 既存商店街の活性化や地域資源の活用による賑わい形成に向けた取組の推進
- 住環境の向上に向けた取組の推進

環境に配慮した潤いあるまちづくり【都市環境】

多摩川をはじめとする地域資源を活かし、地域を訪れる誰もが楽しめる街並み形成や、持続可能な社会構築に向けた環境に配慮した循環型のまちづくりを推進します。

- 地域資源を活かした憩いと潤いのある街並みの形成
- 環境負荷の軽減に向けた低炭素化・循環型のまちづくりの推進
- 環境に配慮した交通環境の形成

公共交通の利便性を高めるまちづくり【都市交通】

連続立体交差事業による踏切の解消や関連道路の整備、交通結節機能の強化により、交通環境の改善を図るとともに、バスなどの公共交通の充実と利用者の利便性を高めるまちづくりを目指します。

- 連続立体交差事業の推進にあわせた交通環境の改善
- 地区の状況に応じた交通結節機能の強化によるバスなどの公共交通の充実
- 周辺市街地等との新たな連携・交流による価値の創出

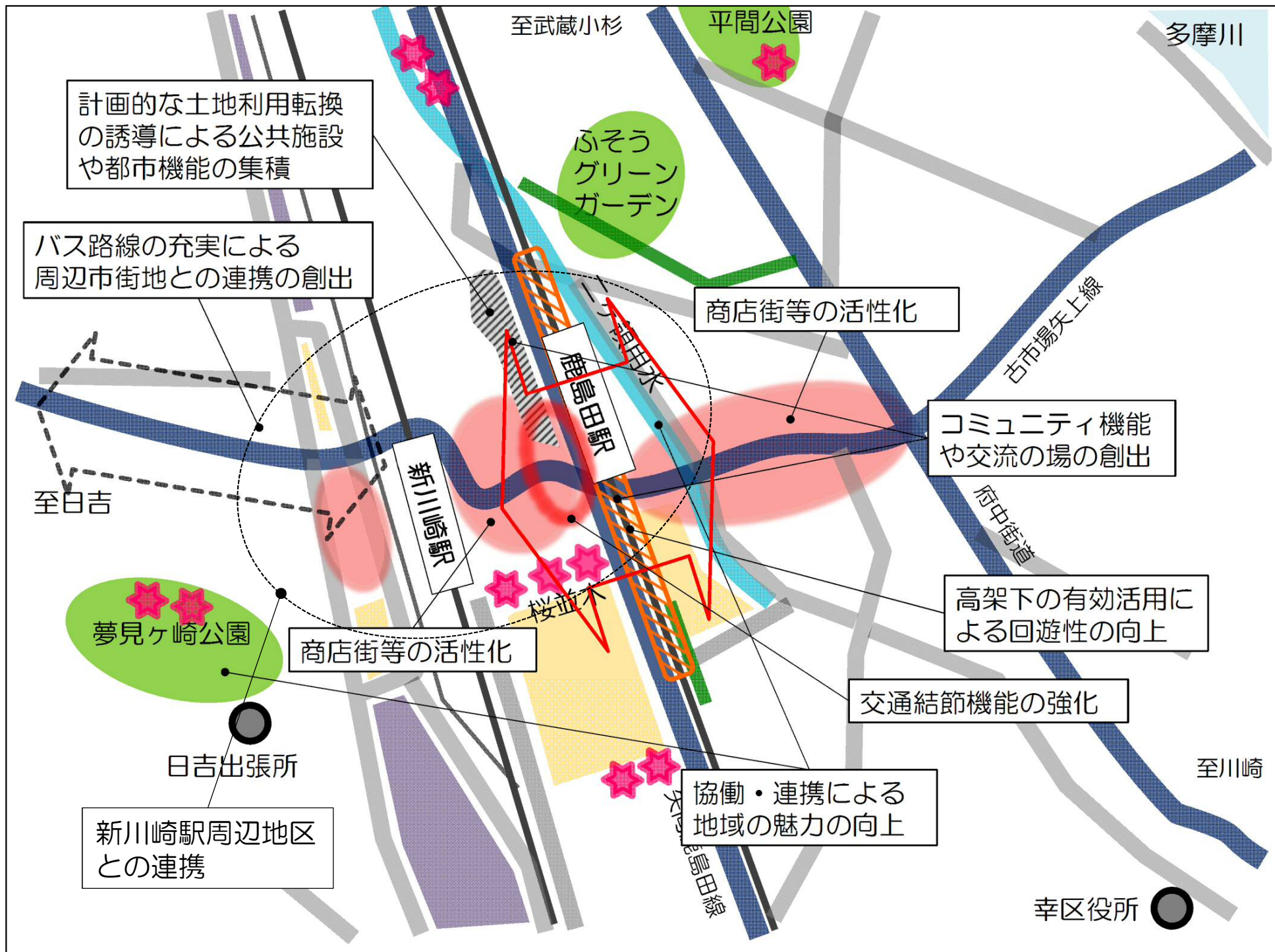
災害に強い安心・安全なまちづくり【都市防災】

土地利用転換に合わせたオープンスペースの整備などによる防災機能の充実や地域住民との協働による防災体制の充実などによる、災害に強い安心・安全なまちづくりを目指します。

- 災害に強い都市構造の形成
- 大規模な土地利用転換などの時期を捉えた防災機能の充実
- 地震による建物倒壊・延焼火災の被害を低減させる取組みの推進
- 地域コミュニティにおける防災体制の充実

2. 各駅周辺におけるまちづくりの方向性

(1) 新川崎・鹿島田駅周辺におけるまちづくりの方向性



方向性1 地域生活拠点にふさわしい賑わい創出

- 高架下の有効活用による回遊性の向上
- 賑わいの創出の核となる商店街の活性化
- 日吉駅周辺などの新たな地域と連携の創出

方向性2 地域ニーズに対応した土地利用転換の誘導

- 計画的な土地利用転換の誘導による地域の拠点性向上に寄与する都市機能の集積や道路・公園などの公共施設の整備

方向性3 多様な人々が連携する コミュニティ形成と交流の促進

- 多様な世代が様々な目的で利用できるコミュニティ活動や交流の場の創出

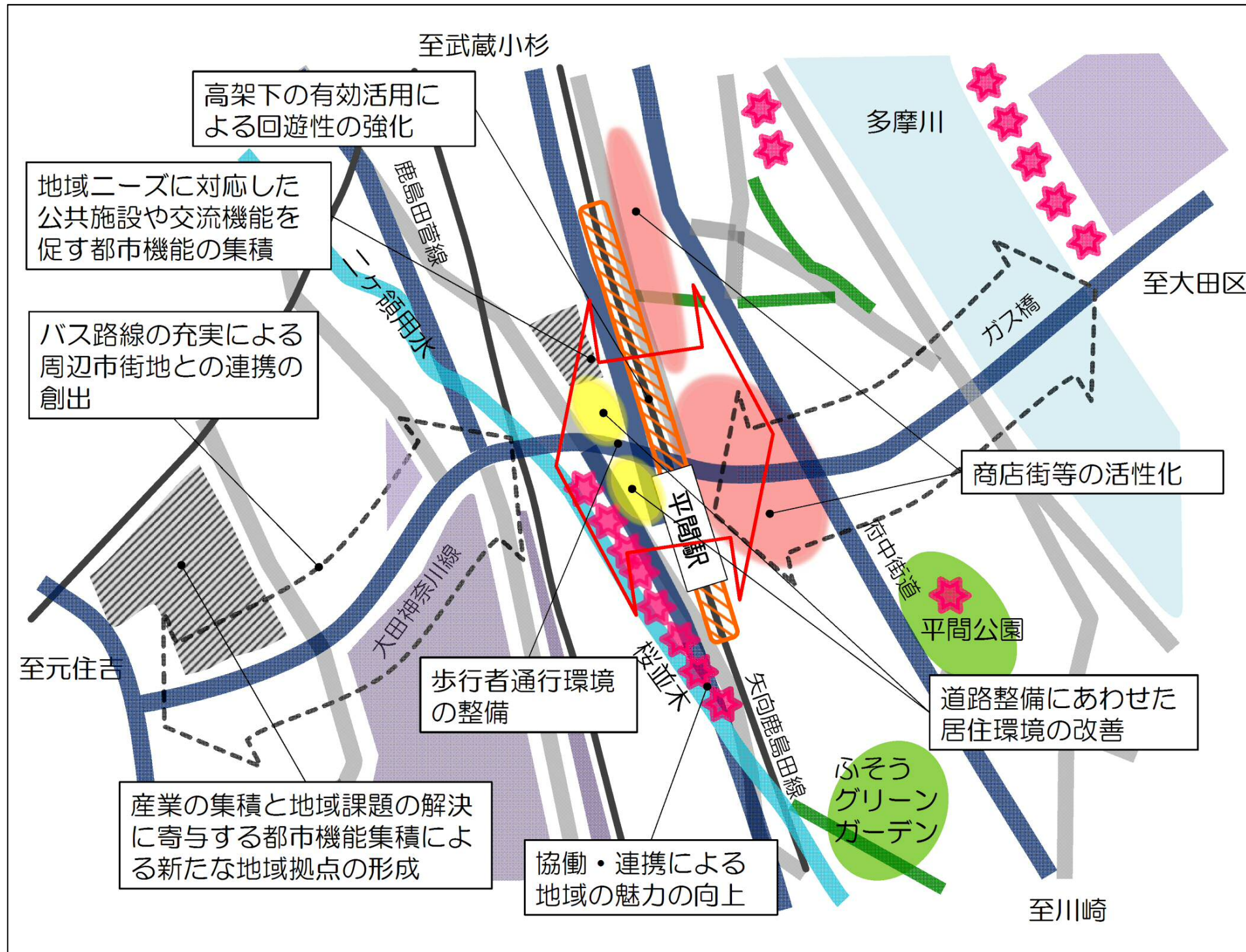
方向性4 地域資源を活用したまちの魅力向上

- 既存の地域資源を活用した地域の魅力やまちの価値を高める取組みの推進
- 住民・地元企業などと協働・連携した地域の魅力発信の仕組みづくり

方向性5 気軽に訪れることができる交通環境の整備

- 駅周辺への来街者を増やすための既存の交通広場と連携した交通結節機能の強化やバス交通の充実

(2) 平間駅周辺におけるまちづくりの方向性



方向性1 安全で快適な生活環境の創出

- 高架下の有効活用による回遊性の向上
- 賑わいの創出の核となる商店街の活性化の推進
- 道路整備にあわせた駅前居住環境の改善

方向性2 都市機能集積による身近な生活拠点の形成

- 地域ニーズに対応した都市機能や公共施設の集積による利便性の高い生活拠点の形成
- 元住吉や下丸子駅周辺など新たな地域と連携の創出

方向性3 多様な人々が連携する コミュニティ形成と交流の促進

- 多様な世代が様々な目的で利用できるコミュニティ活動や交流の場の創出

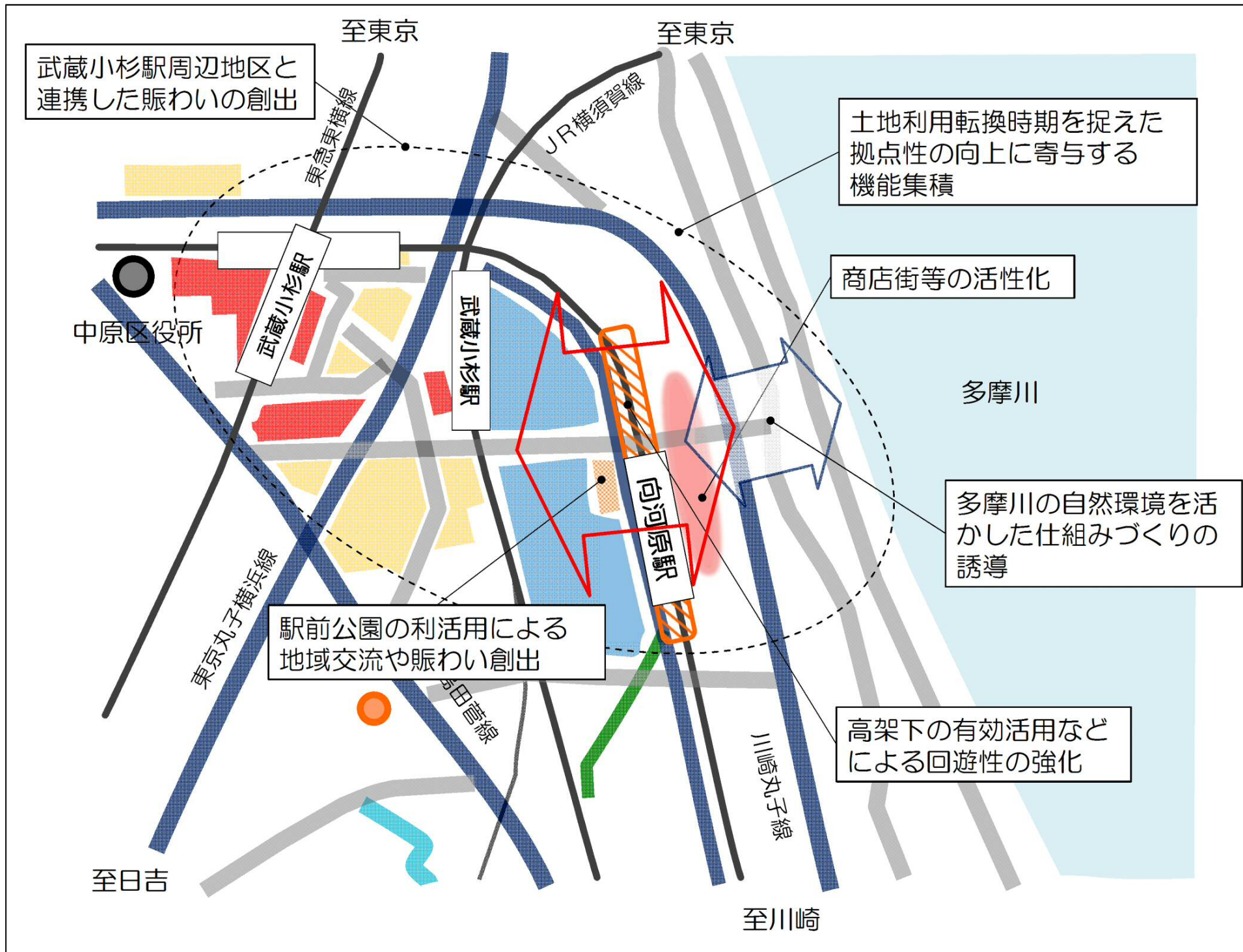
方向性4 地域資源を活用したまちの魅力向上

- 既存の地域資源を活用した地域の魅力やまちの価値を高める取組みの推進
- 住民・地元企業などと協働・連携した地域の魅力発信の仕組みづくり

方向性5 気軽に訪れることができる交通環境の整備

- 駅周辺への来街者を増やすための交通結節機能の強化やバス交通の充実

(3) 向河原駅周辺におけるまちづくりの方向性



方向性1 安全で快適な生活環境の創出

- 高架下の有効活用による回遊性の強化
- 賑わいの創出の核となる商店街の活性化
- 既存の駅前公園などを活用した地域主体のイベント開催などによる地域交流や賑わいの創出

方向性2 武蔵小杉駅周辺地区との連携強化

- 武蔵小杉駅周辺地区との連携・連続性を意識した沿線道路の整備や施設誘導
- 一体的な賑わい創出に向けた住民や地元企業などと連携した仕掛けづくり

方向性3 都市機能集積による身近な生活拠点の形成

- 民有地の土地利用転換時期を適切に捉え、地域の拠点性向上に寄与する都市機能の集積や道路・公園などの公共施設の整備

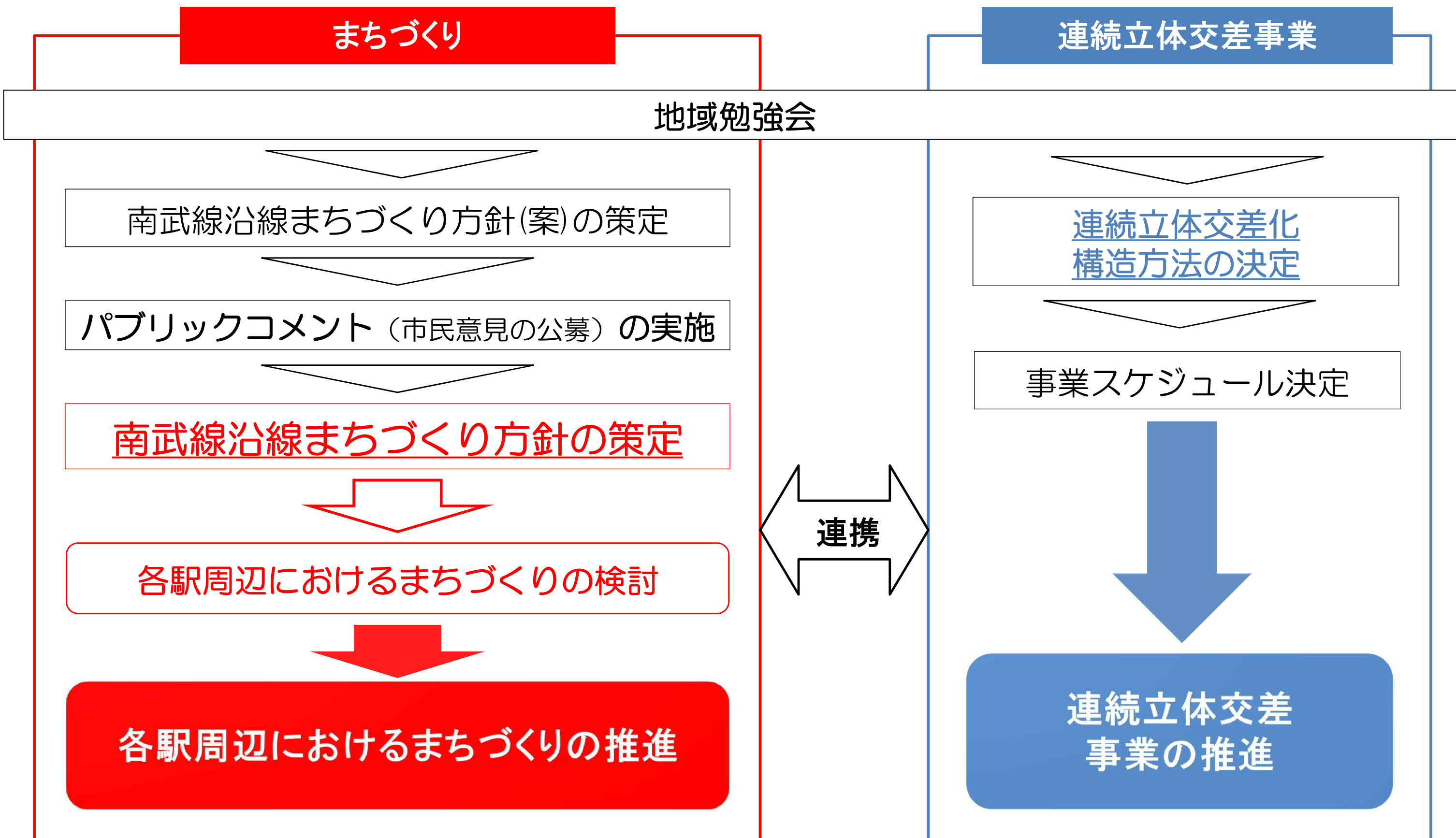
方向性4 地域資源を活用したまちの魅力向上

- 多摩川の自然環境を活かしたアクセス動線やサイン整備の誘導
- 住民・地元企業などと協働・連携した地域の魅力発信の仕組みづくり

3. 今後のまちづくりの進め方

(1) 方針策定・まちづくり推進の流れ

今後、まちづくり方針策定までの流れと、方針策定後のまちづくり推進等の流れは次のとおりです。

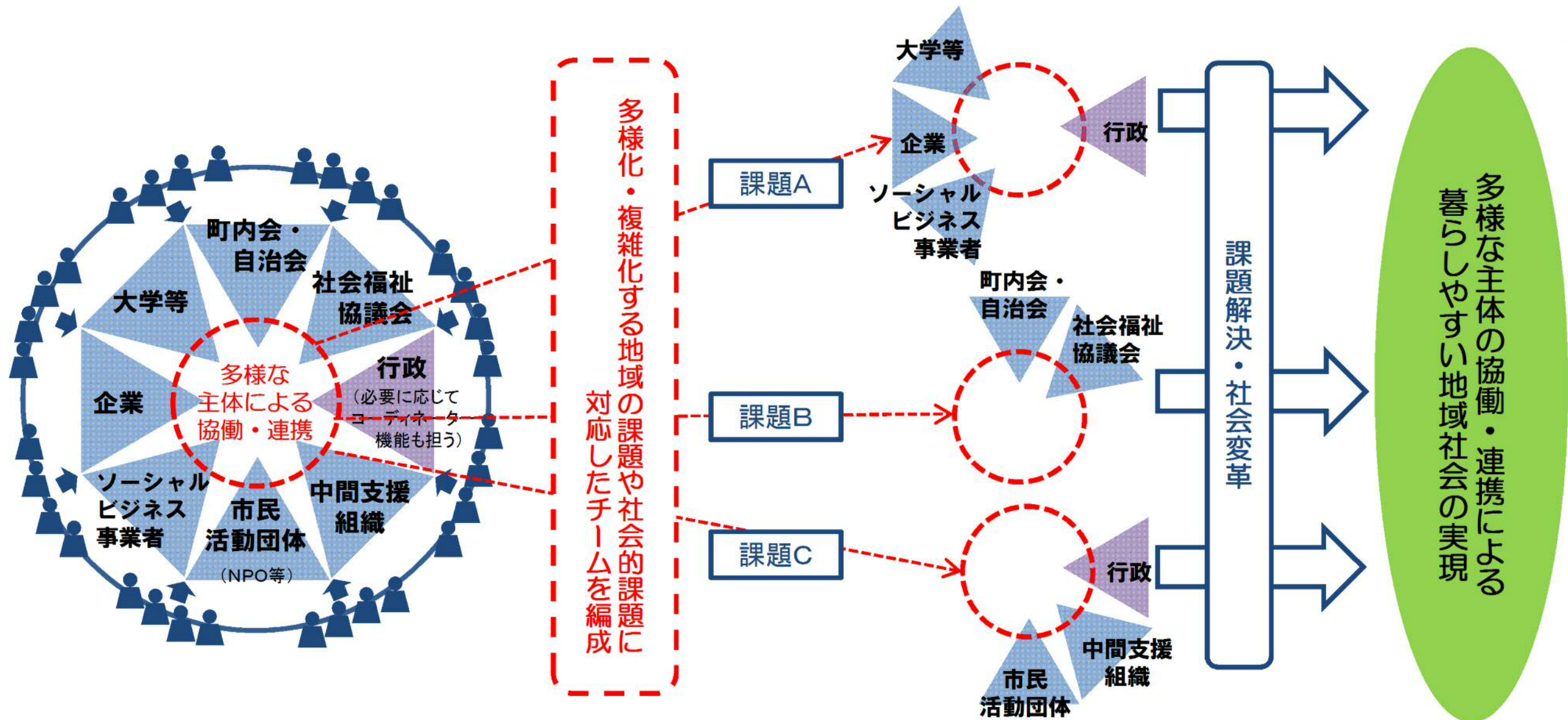


(2) 協働・連携によるまちづくりの推進

南武線沿線地域においても、将来の人口減少や少子高齢化の進行、経済活動や情報のグローバル化などにより、地域コミュニティの構造変化や、地域の課題が多様化・複雑化することが見込まれます。

このような状況の中で、適切にまちづくりを進めていくためには、多様な主体と協働や連携を行うことが重要となります。

■ 協働・連携により目指すべき社会のイメージ図



1 連続立体交差事業に併せた関連都市計画道路の整備の目標
連続立体交差事業を契機にした暮らしやすいまちづくりの推進

2 南武線沿線地区の都市基盤の現況と課題

- ・朝夕のピーク時は、踏切を起因とする交通渋滞が発生し、バスの定時性を阻害
- ・踏切をはじめバリアフリー未対応の道路が多く、日用品の買いまわりに課題
- ・各駅の端末交通手段のうち9割を徒歩が占めている
- ・駅へのアクセス路が少なく混雑しているため、バス利用者は拠点駅までバスで移動してしまい、身近な駅として活用されていない
- ・周辺の都市との連携が脆弱
- ・鉄道と踏切により地域が分断され、整備済の駅前空間が活用できていない
- ・緊急輸送道路が踏切で分断され、災害時の輸送機能の確保が課題

◇南武線沿線地区の都市基盤の整備状況



3 関連都市計画道路の整備範囲(区間選定)の考え方

【矢向鹿島田線】

沿線のまちの連携を図るうえで骨格となる、南武線と平行した都市計画道路を整備

- ・駅間連携を目的とした地域内ネットワーク及び近隣都市との連携強化を目的として、横浜市境から平間駅周辺までの全線で整備を行う。

【大田神奈川線】

広域的な連携を促し、身近な駅として拠点性を向上させ、新たな連携を創出する南武線に直行する都市計画道路の整備

- ・平間駅前の歩行者の安全性向上を図り、既存道路を結び交通量の分散を目的として、上平間交差点から御幸こ線橋までの区間で整備を行う。

【塚越南加瀬線】

身近な駅として拠点性を向上、新たな連携を創出する南武線に直行する都市計画道路の整備

- ・南武線沿線から横須賀線沿線への通行環境の改善に向けて、塚越踏切から小倉こ線橋下までの区間で整備を行う。

【側道】

平間駅から武蔵小杉駅を結び、新たな連携を創出する沿線道路の整備

- ・地域商業の活性化、回遊性確保を目的として、平間駅周辺から武蔵小杉駅周辺までの区間で整備を行う。

4 関連都市計画道路の整備効果

【矢向鹿島田線】

- ・まちづくり整備方針により整備を誘導する矢向駅、鹿島田駅及び平間駅を接続する道路ネットワークを形成し、交通の円滑化を図る
- ・横浜市の都市計画道路と時期を併せて整備することで、近隣都市との連携を高める
- ・新たなバスルートの整備促進を図り、これまで身近な駅を利用していなかった多種多様な利用者の創出
- ・道路空間と鉄道施設の一体整備により、延焼遮断帯として機能

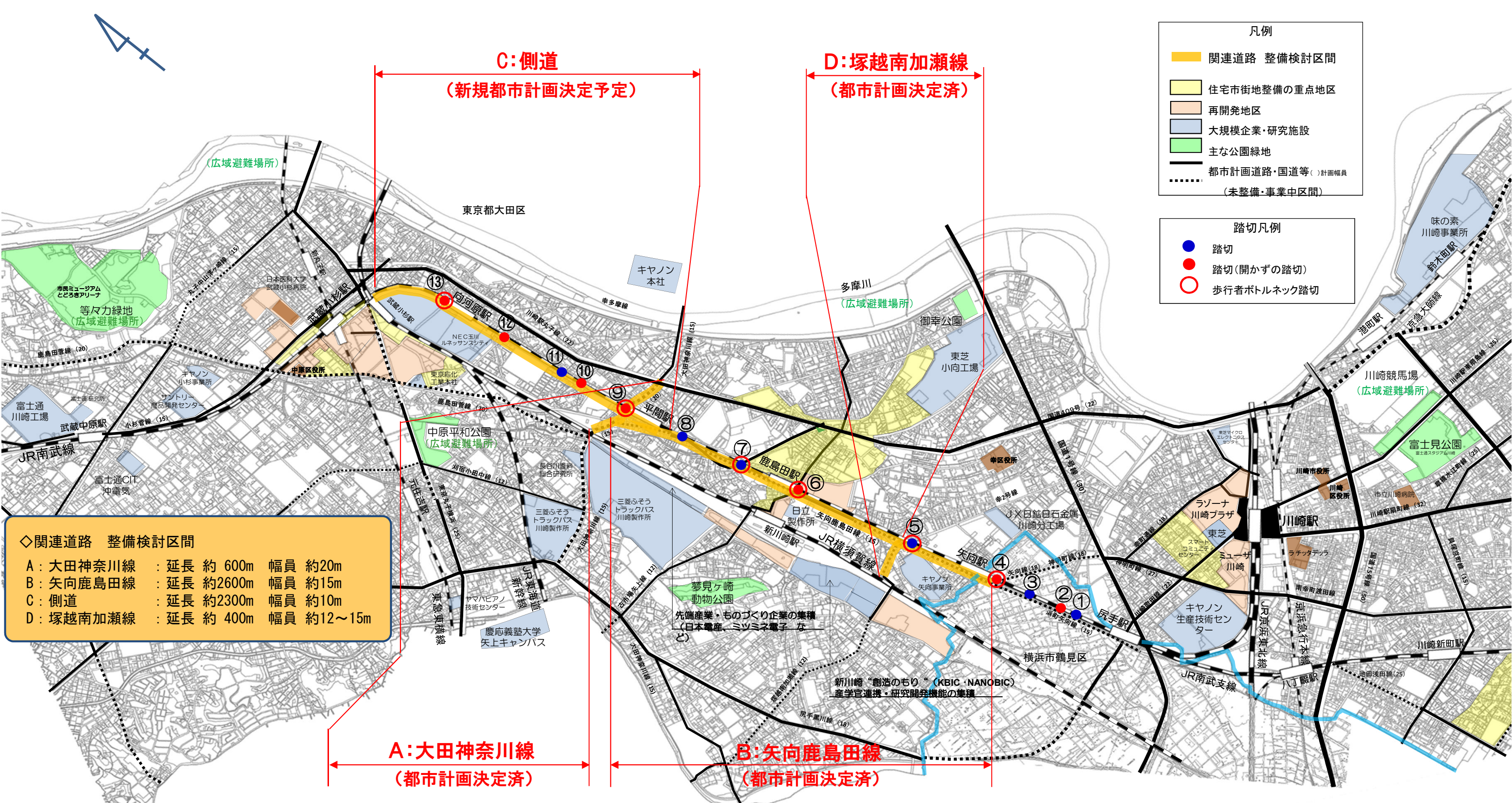
【大田神奈川線、塚越南加瀬線】

- ・隣接する東京都、横浜市との連携により、新たな企業誘致の可能性を創出
- ・踏切を除却することで、交通渋滞を解消し、バスの定時性の確保を図る
- ・周辺都市との連携を強化し、身近な駅から広域連携できる駅への転換により、駅や駅周辺の施設の利用者を増進を図る
- ・新たなバスルートの整備促進を図り、これまで身近な駅を利用していなかった多種多様な利用者の創出
- ・緊急輸送道路にある踏切を除却し、災害時の輸送機能の強化を図る

【側道】

- ・民間再開発事業と併せて空間を一体利用することにより、沿線の商店街の回遊性を向上させ、身近な駅としての機能強化を図る
- ・道路空間と鉄道施設の一体整備により、延焼遮断帯として機能

連続立体交差事業の関連道路整備基本方針



凡例

- 関連道路 整備検討区間
- 住宅市街地整備の重点地区
- 再開発地区
- 大規模企業・研究施設
- 主な公園緑地
- 都市計画道路・国道等()計画幅員
- (未整備・事業中区間)

踏切凡例

- 踏切
- 踏切(開かずの踏切)
- 歩行者ボトルネック踏切

◇関連道路 整備検討区間

A: 大田神奈川線	: 延長 約 600m	幅員 約20m
B: 矢向鹿島田線	: 延長 約2600m	幅員 約15m
C: 側道	: 延長 約2300m	幅員 約10m
D: 塚越南加瀬線	: 延長 約 400m	幅員 約12~15m

A: 大田神奈川線 : 延長 約600m、幅員 約20m
 役割 : ・都市間連携促進
 ・駅周辺の回遊性、にぎわいの確保
 ・自転車レーンを設置

B: 矢向鹿島田線 : 延長 約2600m、幅員 約15m
 役割 : ・地域内ネットワークの強化
 ・駅周辺の回遊性確保
 ・自転車レーンを設置

C: 側道 : 延長 約2300m、幅員 約10m
 役割 : ・地域内ネットワークの構築
 ・自動車の通行を抑制する道路

D: 塚越南加瀬線 : 延長 約400m、幅員 約12~15m
 役割 : ・矢向駅と新川崎駅間の通行環境改善
 ・自転車のピクトグラムを設置