

J R南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会（第5回）

日 時：平成29年 8月 2日（水）
14時00分～
場 所：幸区役所 4階 第2会議室

次 第

<開 会>

- 1 平成28年度勉強会内容の確認
（連続立体交差事業の計画について） . . . 資料1

- 2 有識者への意見聴取結果の公表について . . . 資料2

- 3 J R南武線沿線のまちづくりについて . . . 資料3

- 4 J R南武線沿線地域における現況と課題について . . . 資料4

- 用語について . . . 参考資料

<閉 会>

平成28年度勉強会内容の確認 (連続立体交差事業の計画について)

第1回 平成28年6月23日

- ・地域勉強会の取組について
- ・沿線の現況・課題について
- ・踏切対策の必要性について

第2回 平成28年7月22日

- ・踏切対策の手法について
- ・連続立体交差化の必要性について
- ・沿線まちづくりの必要性について
- ・連続立体交差化の構造工法について

第3回 平成28年9月5日

- ・連続立体交差化の構造工法について
- ・これまでの連続立体交差化の事例について
- ・環境配慮と連続立体交差事業の効果をさらに高める取組
(関連事業など) について

(現場視察会 平成28年11月8日、11月23日)





- ・地下化事例：京王線（調布駅～国領駅）
- ・高架化事例：JR中央線（武蔵境駅～東小金井駅）

第4回 平成29年1月24日

- ・現場視察の報告
- ・環境配慮と連続立体交差事業の効果をさらに高める取組
(関連事業など) について
- ・沿線まちづくりの基本的な考え方について
- ・連続立体交差化の構造工法について

踏切対策の手法について

踏切対策には様々な手法があり、それぞれ長所・短所があります

対策手法	事例写真	事業費	事業期間	整備効果
カラー舗装、踏切の廃止(通行止)、ご線人道橋賢い踏切(鉄道事業者)	 <p>(南武線 向河原駅前踏切)</p>	<p>数億円</p> <p>↑</p> <p>低</p>	<p>約1~2年間</p> <p>↑</p> <p>短</p>	<p>踏切を無くせない</p> <p>※踏切の廃止は別</p> <p>↑</p> <p>小</p>
橋上駅舎化	 <p>(南武線 津田山駅)</p>	<p>数十億円</p>	<p>約4~6年間</p>	
単独立体交差化	 <p>(川崎駅 付近)</p>	<p>数百億円</p>	<p>約10~12年間</p>	
連続立体交差化	 <p>(南武線 稲城連立)</p>	<p>↑</p> <p>高</p> <p>数百~千億円規模</p>	<p>↓</p> <p>長</p> <p>約15~20年間</p>	<p>↓</p> <p>大</p> <p>踏切が無くなる</p>

沿線の課題と対策手法毎の改善効果について

【沿線(尻手駅～武蔵小杉駅間)の課題】

まちづくり

- ① 少子高齢化の進行による福祉施設等の不足
- ② 公園(オープンスペース)の不足
- ③ 住民同士や企業等とのコミュニティ形成
- ④ 賑わいの創出や商業、産業の活性化
- ⑤ 防災倉庫の設置や避難場所など災害への備え

公共交通

- ① 路線バスの定時性、速達性の低下
- ② 身近な駅の乗り継ぎ利便性の低下
- ③ 利用者増に伴う駅ホームの混雑
- ④ 駅周辺のユニバーサルデザイン

道路

- ① 交通渋滞
- ② 安全安心な歩行環境
- ③ 災害時の避難路、輸送道路への阻害
- ④ 駅へのアクセス動線の整備

【対策手法毎の改善効果】

沿線の課題	対策手法	カラー舗装、賢い踏切など	橋上駅舎化	単独立体交差化	連続立体交差化
まちづくり	① 少子高齢化の進行による福祉施設の不足	×	×	△	○
	② 公園(オープンスペース)の不足	×	△	△	○
	③ 住民同士や企業等とのコミュニティ形成	△	△	△	○
	④ 賑わいの創出や商業、産業の活性化	△	△	△	○
	⑤ 防災倉庫の設置や避難場所など災害への備え	×	△	△	○
公共交通	① 路線バスの定時性、速達性の低下	△	△	○	○
	② 身近な駅の乗り継ぎ利便性の低下	×	×	×	△
	③ 利用者増に伴う駅ホームの混雑	×	△	×	△
	④ 駅周辺のユニバーサルデザイン	×	○	×	○
道路	① 交通渋滞	×	×	○	○
	② 安全安心な歩行環境	△	○	○	○
	③ 災害時の避難路、輸送道路への阻害	×	×	○	○
	④ 駅へのアクセス動線の整備	×	○	×	○

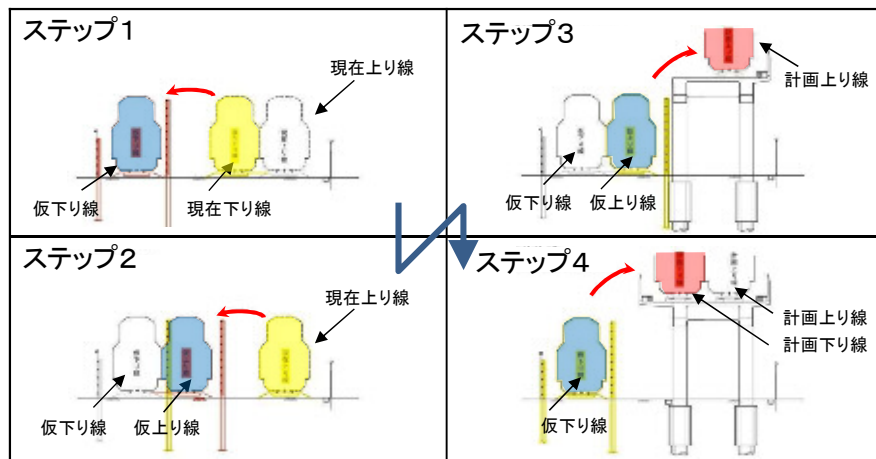
効果(高い←→低い)
【記号の説明: ○ △ ×】

沿線の課題を抜本的に解決し幅広い効果を発現する対策は連続立体交差化

連続立体交差化の構造工法は主に4種類あります

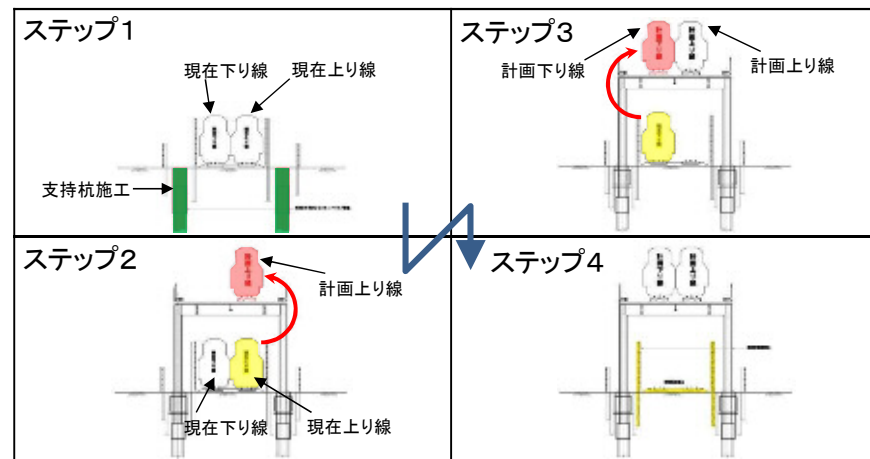
1 高架形式

(1) 仮線高架



現在の線路から仮線路に列車の運行を切替え、空いた現在線敷地に新設高架橋を建設する工法(仮線路用地には、まちづくり側道を整備)

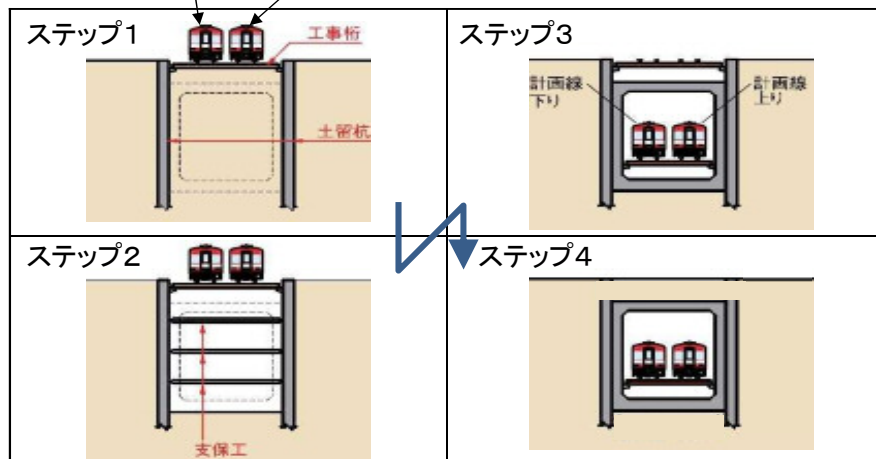
(2) 直上高架



現在の線路で列車を運行しながら、その直上で高架橋を建設する工法

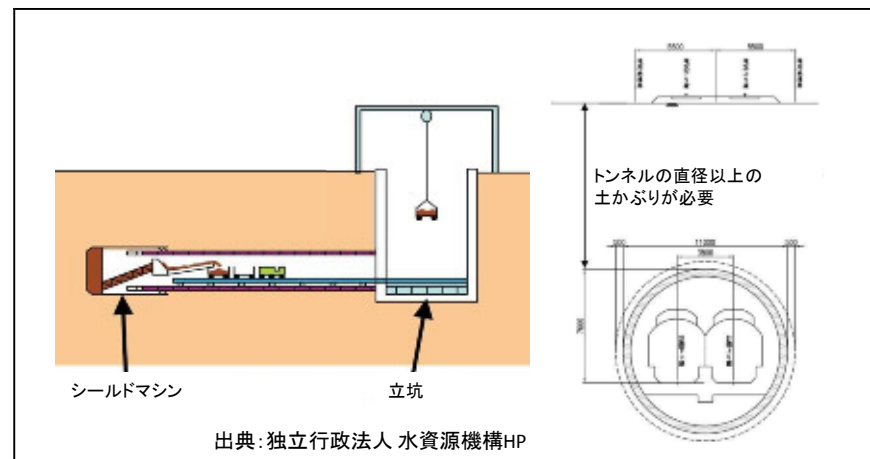
2 地下形式

(1) 開削地下



現在線の線路を仮受けて列車を運行しながら、直下で地面を掘削して躯体を建設した後、土で埋め戻す工法

(2) シールド地下



出典: 独立行政法人 水資源機構HP

シールドマシンが発進、到達する立坑(2箇所)を開削工法等で建設した後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法

JR南武線連続立体交差化の構造・工法について



構造・工法	仮線高架	仮線高架+直上高架	地下(開削+シールド)	
概要	現在線を一時仮線に切替え、空いた現在線敷地に新設高架橋を建設する工法	現在線で営業しながら、その直上で新設高架橋を建設する工法	現在線の線路を仮受けし、直下に開削して躯体を建設する工法	立坑を開削して建設後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法
概念図	<p>現況: 黄色 仮設: 青色 計画: 赤色</p> <p>現況 W=11.0m</p>	<p>買収幅 約2.2m 買収幅 約2.2m</p>	<p>買収幅 約1.9m 買収幅 約1.9m</p>	<p>買収幅 約1m</p>
縦断面凡例	<p>—: 現況線(南武線) - - -: 計画線(南武線) : 交差道路必要高さ : 残る踏切・通行できない道路</p>	<p>直上高架区間</p>	<p>立坑 向河原駅 平間駅 鹿島田駅 矢向駅 尻手駅 ●下水幹線φ2750 開削区間 シールド区間 開削区間 4.2km(シールド区間3.0km・開削区間1.2km)</p> <p>※極カシールド区間を長くし、開削区間と組み合わせた案</p>	
概算事業費 ※平成27年算定時点	約1,185億円	仮線高架の約1.1倍	仮線高架の約1.7倍	
地域への影響	買収対象建物 約400戸 (関連道路分を含む)	買収対象建物 約430戸 (関連分道路を含む)	買収対象建物 約420戸 (関連道路分を含む)	
高架レール高さ	地表面から約7.4m	地表面から約11.4m	地表面は駅部のみ(地下構造物)	
概算工事期間	10~15年	仮線高架(10~15年)+α	10年以上(他地区の事例から推定)	
踏切除却(南武線)	全13踏切を除却・地域の一体性を高める	全13踏切を除却・地域の一体性を高める	11踏切を除却・横浜市の2踏切は通行できない道路となる	
日影	側道整備により影響は少ない 側道未設置区間で一部影響が発生	側道整備により影響は少ない 側道未設置区間で一部影響が発生	地下化により影響なし 地上駅舎部のみ一部影響が発生	
騒音振動	音源の移動により影響範囲は変わるが、ロングレール化、弾性バラスト軌道等により対策可能	音源の移動により影響範囲は変わるが、ロングレール化、弾性バラスト軌道等により対策可能	騒音による影響はシールド地下区間ではほぼ生じない 振動は地下からの伝搬を受け、シールド区間でも発生 トンネルの出入口では騒音振動が増大し、対策が必要だが困難	
地下水	地下水遮断の可能性は少ない	地下水遮断の可能性は少ない	地下工事が多く、地下水遮断の可能性はあるが、対策可能	
景観	高架下空間の活用次第 (高架構造物が現れる)	高架下空間の活用次第 (高架構造物が現れる)	旧線路敷地の活用次第 (鉄道が見えなくなる)	
自然災害(水害)	想定されるレベル(200年に一度の大雨)の水害では、駅ホームに影響なし	想定されるレベル(200年に一度の大雨)の水害では、駅ホームに影響なし	想定されるレベル(200年に一度の大雨)の水害に対して、地下部に浸水するリスクがある	
地上から駅舎への利便性 (上下移動)	高架化駅舎のため、駅利用者の上下移動は少ない (既存のペDESTリアンデッキとの接続性が良い)	仮線高架と比べて、レール高が高くなる 駅利用者の上下移動はやや大きい	地下埋設物を避けたシールド部の駅舎の駅利用者の上下移動は最も大きい (既存のペDESTリアンデッキとの接続性が悪い)	

(※用地買収幅等は目安であり、この他に、別途施工ヤードが必要となるなど、今後の検討で変更する場合があります)

JR南武線連続立体交差化の構造・工法について



構造・工法	仮線高架	仮線高架+直上高架	地下(開削+シールド)	
概要	現在線を一時仮線に切替え、空いた現在線敷地に新設高架橋を建設する工法	現在線で営業しながら、その直上で新設高架橋を建設する工法	現在線の線路を仮受けし、直下に開削して躯体を建設する工法	立坑を開削して建設後、シールドマシンによりトンネルを建設する工法
概念図 現況：黄色 仮設：青色 計画：赤色 現況 W=11.0m				
まちづくり 旧線路敷地活用	<ul style="list-style-type: none"> 高架下利用可能面積の約15%は行政が無償で利用可能 1~2階建ての店舗等が建築可能 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 旧線路敷地の所有権は、鉄道事業者 		<ul style="list-style-type: none"> 旧線路敷地の行政利用に関しては、照明や地下水排出ポンプ等の電気代が鉄道事業者の負担となり、行政が無償利用できる範囲は、ほとんど無くなる傾向がある 地下の鉄道施設に影響が無い範囲で建築可能
側道の必要性	<ul style="list-style-type: none"> 沿線の日照を確保し、防災上の観点から延焼遮断、物資輸送に資する側道整備は有効 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 側道がない場合、接道条件の悪い旧線路敷地が生まれ、地域全体の利便性向上につながる跡地活用面積が減少 		<ul style="list-style-type: none"> 防災上の観点から延焼遮断、物資輸送に資する側道整備は有効
緑空間	<ul style="list-style-type: none"> 緑道、公園の施設規模によっては、土地の取得費や賃借料が必要となる 高架構造物が屋根となり、雨を凌げる緑空間が構築可能 緑道、公園の規模や整備・管理の手法によっては、事業の持続可能性が低い 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 緑道、公園の整備は可能であるが、建物等での活用と比べて、税収が得られず、整備費、維持管理費が必要 		<ul style="list-style-type: none"> 緑道、公園の敷地規模によらず、土地の取得費や賃借料が必要となる オープンな緑空間が構築可能 緑道、公園の整備・管理の手法によっては、事業の持続可能性が低い
地形的条件(現況)	<ul style="list-style-type: none"> 高架の尻手駅と高架構造物との接続性が良い 	共通事項 <ul style="list-style-type: none"> 尻手駅が高架駅で、地形的に平坦 鉄道上空・地下に高速道路や大規模構造物など支障物が無く、高架・地下構造物の建設に支障無し 		<ul style="list-style-type: none"> 高架駅の尻手駅と地下構造物との接続性が悪い
省エネ	<ul style="list-style-type: none"> 日中の照明や地下水排出のポンプ稼働などは不要であり省エネルギーである 			<ul style="list-style-type: none"> 日中の照明や、地下水排出のポンプ稼働などが必要となり、エネルギー消費が大きい
その他	<ul style="list-style-type: none"> 車窓から富士山や街並み等の景色が楽しめる 側道空間と行政が無償利用可能な空間により、行政の少ないコスト負担で、沿線ブランドの向上に資する取組と仕組みが実現できる可能性が高い 			<ul style="list-style-type: none"> 車窓からの景色を楽しむことはできない 沿線ブランドの向上に資する旧線路敷地の活用は、高架と比べ、行政のコスト負担が大きくなるため、従来の手法では、持続可能性に難点がある

(※用地買収幅等は目安であり、この他に、別途施工ヤードが必要となるなど、今後の検討で変更する場合があります)



尻手駅～武蔵小杉駅間の13踏切が除却可能かつ経済性、環境面、計画的条件、地形的条件から**仮線高架**が総合的に優位

J R南武線 連続立体交差事業に関する 有識者への意見聴取の結果について

J R南武線連続立体交差事業に関する、これまでの市の取組について、各分野の専門的な知見を有する7名の有識者から意見聴取を行いました。

次の(1)に意見聴取の結果を一覧表にまとめました。

また、意見の内容を「(2)これまでの取組に対する意見」、「(3)今後の計画段階評価を進める際の留意事項等」、「(4)専門分野からの技術的助言」の項目で分類したものを示します。

(1) 有識者意見聴取結果

※ 敬称省略

	有識者名	専門	主な意見
1	豊橋技術科学大学学長 大西 隆	都市工学	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差化を計画する上で、利用者の視点から安全性の改善に向けた議論があるべきではないか。 連続立体交差化で駅舎の改築を行うのだから、現代のニーズとして、ホームドアはなくてはならないと考える。 まちづくりを進めるうえで、川崎市が土地を保有し、有効に活用することも重要である。 J Rが高架下を活用する際に、地元との連携が大切であり、利便施設のニーズなど沿線住民も変化するので、10年から20年後のそれぞれの駅のあり方を考えるほうがよい。 将来のそれぞれの駅のあり方を考えるうえで、川崎市がまちづくりのビジョンを示す必要があり、丁寧に街の資源を発掘していくことが重要である。
2	横浜国立大学副学長 中村 文彦	交通工学	<ul style="list-style-type: none"> 情報公開は率先して行うことが大切だと考える。現在、市の公式ホームページ等で、構造工法の検討経緯などの情報を積極的に公表していることはよい取組であり今後も行うべきである。 ホームページは、スマホでもパソコンと同じ情報が見られるように、スマホ対応ページの作成が重要である。 駅や駅から近い川崎市の掲示板等を活用して、「連立NEWS」を掲示するとよい。 事業で直接影響を受ける市民と直接影響を受けない市民（納税者）への説明は、別々に説明を行うべきである。 通学路関係の問題は、昨今注目を集めている関心が高い問題であるため、丁寧な説明が求められていると考える。

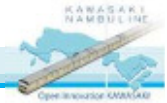
			<ul style="list-style-type: none"> • 景観の観点から、高い位置からまち全体を見渡せることは魅力であり、高架化後の車内から見える景観はアピールできる要素である。 • 川崎市として南武線の将来のイメージを持っていることが重要であり、同線の位置関係から見ると、川崎市にとって不可欠な交通基盤であることを念頭にまちづくりを考える覚悟を持つことが重要である。 • 市民に説明する際は、現道の状況が分かる図面、資料で説明した方がより伝わると考える。 • 一般的に歩いて暮らせるまちづくりと言え、駅周辺から車は排除して自転車と歩行者の通行環境を整備することが望ましい。 • 近隣の企業等から寄付を募るなどの方策は検討できないのか。
3	千葉大学大学院教授 村木 美貴	都市計画	<ul style="list-style-type: none"> • 構造工法の比較表で、高架化によるデメリットの説明もあってよいのではないか。 • 模型やパースなどを用いて、工事期間中の状況や完成後のイメージを見られるようにした方がよい。 • 線路側の前面の建物が無くなり、高架化後の線路が目の前に現れることを認識してもらい、残地と併せて建替えるとうなるかなど土地利用の案を検討できる資料が提示できるとよいのではないか。 • 高架化と併せて、側道が整備された際の沿線全体の価値の高まりが想像してもらえるとよい。 • 高架下活用は、将来のニーズの変化に対応できるよう、フレキシビリティの高い建物が望ましく、若年層が使えるフットサルコートやちょっとした買い物ができる空間などもよいのではないか。 • 高架化後の線路の両側に家屋が立ち並ぶと、高架下空間が暗くなってしまい、空間活用の面からも側道の整備は必要である。 • 市民参画は、地域に関心を持っている人の責任のある意見を拾う努力が必要であり、専門家を入れることが大切である。土地利用については、マーケットリサーチなどを行い、何が必要とされているのか調べた方がよい。 • 駅前の価値をかなり高めることができなければ、駅への目的のある移動は生み出せない。 • 中学生がマーケットリサーチを行い、ディベートを通じ景観形成地区の要否について議論する取組を行ったことがある。率直に、事業を賛成・反対の立場に立って、客観的に議論することに大きな意味があった。南武線の事例でも、テーマを決めてディベートしてもらい、市長が優勝チームを表彰するなどのイベントを行っても面白いのではないか。 • 改札増設に伴う人員増は、高速道路のスマートインターのように無人で

			もよいのではないか。ロンドンの事例では抜き打ち検査を行い、不正乗車には多額の罰金を科するなどの対応は効果的である。
4	東京大学大学院准教授 瀬田 史彦	都市政策	<ul style="list-style-type: none"> • 勉強会、説明会の議事録の内容を公表していることはよい取組だ。 • 今後は、川崎市からの説明だけでなく、様々な世代に参加してもらい自ら考えて作業するワークショップなども行った方がよい。 • 新たに生まれる高架下の空間を活用できるところや、マンション等に近接する箇所での影響が分かるようにするとともに、高架下の空間を通り抜ける様になることを分かりやすく説明できるとよい。日影の影響度合いも見せられるようにできれば更によい。 • 中高生を対象としたワークショップで、社会基盤学の先生や沿線企業の方を講師として招き、社会基盤の重要性について説明してもらい、同日または別日に現地を歩いて地域資源を認識してもらってから、高架下の活用案について検討する手法もよいのではないか。 • 地権者への影響や、用地買収の影響範囲も単独の項目として、比較表に挿入するとよい。 • 様々な観点から比較検討して、地域への影響度合いを極力小さくしていることを地権者にしっかり伝えた方がよい。 • 構造工法を仮線高架が優位と市が考えている点について、特に異論ない。 • 踏切を除却して地域分断を解消し、地域全体の一体性を高めることについて記載してもよいのではないか。 • 市民の方々が沿線に集積している企業の工場や研究所などを見学して、沿線のポテンシャルを再認識する機会があってもよい。 • 新設区画街路の自転車の通行方法について、整理が必要であり、歩行者の安全性を高めるためにクランクや狭窄部などを整備して、花壇を配置するのはよいのではないか。 • 駅前の一部区間だけを歩行者自転車専用道路とすることも考えられる。車が通行可能としても、一般車は駅前に入れない規制が一般的である。
5	東洋大学教授 福手 勤	コンクリート工学	<ul style="list-style-type: none"> • 地域とのコミュニケーションの取組は十分できていると考える。 • 説明会で連立に反対の意見があまり出てこなかったのは、この事業に対する地域の意識が高いということが理解できる。 • 構造工法の比較表で、地下形式の水害に対するリスクは記載のとおり大きな要因である。 • どの構造工法でも少なくとも片側に側道が必要なことは理解でき、仮線高架であれば、用地買収の影響が片側に抑えられることは合理的で、かなり大きなメリットである。 • 維持管理の観点からは、地下のトンネルの裏側の点検・維持管理が容易

			<p>でないのに対し、地上にでている構造物の方が目視できるため維持管理上の課題は少ない。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 高架の場合で、構造物の意匠面のデザインは、着色するよりも、構造物として合理的でデザイン性の高いものが良く、例えば直線のみで構成されるものよりも曲線を取り入れた方が景観的に受け入れられやすくなることが多い。 • 鋼構造物とコンクリート構造物では、維持管理の面ではコンクリート構造物が有利であり、鋼構造物は、定期的に塗装が必要になるなど維持管理の手間がかかる。
6	元工学院大学教授 工学博士 北林 興二	大気環境	<ul style="list-style-type: none"> • 高架化の場合、マンションに対する影響評価は、高架化後の高さで行うなど、丁寧に確認する必要がある。 • 高架化後の影響は、ダイヤが過密なJR中央線などの整備済事例を参考に対策を行うことで十分な対策になる。 • 工事中に、高い位置で稼働する重機等の排出ガスの影響については、常に同じ位置で工事を行っているわけではなく、頻度も少ないことが想定されるので、高い位置で工事をする際の重機等の影響は、特にシュミレーションを行う必要はないと考える。 • レールの鉄粉については、他事例で話を聞いたことはあるが、実際に鉄粉による被害が報告されている事例はなく、整備後に高欄が設置されることから影響評価までは必要ないと考える。 • 大気の現況調査は、中原区と幸区の区役所の観測データを準用しても問題なさそうな位置関係である。もし、観測するのであれば、夏と冬の2季の1週間調査して、両区役所の観測データとの相関性の確認も必要と考える。延長が約4.5キロメートルと長いので、中原区と幸区の2地点で観測した方がよい。 • 大気環境についての環境影響評価の際は、近接したマンション、平地などの代表箇所でも2~3点でシュミレーションが必要と考える。 • 勉強会や説明会、ホームページでの資料、議事録の公表など、これまでの検討の進め方については、概ね妥当である。 • 現在の社会情勢から見ると、高架下の活用は、保育園や学童保育、災害時に利用できる施設などを入れて地域の利便性を高める取組が重要である。 • 線路の両側を歩行者が行き来することができる道路は、一定の間隔で必要と考える。 • 高架化された線路側の状況（レールの高さ、塀の高さ、電車の運行状況）が分かる写真を入れた方が、より市民の理解が深まるのではないかと考

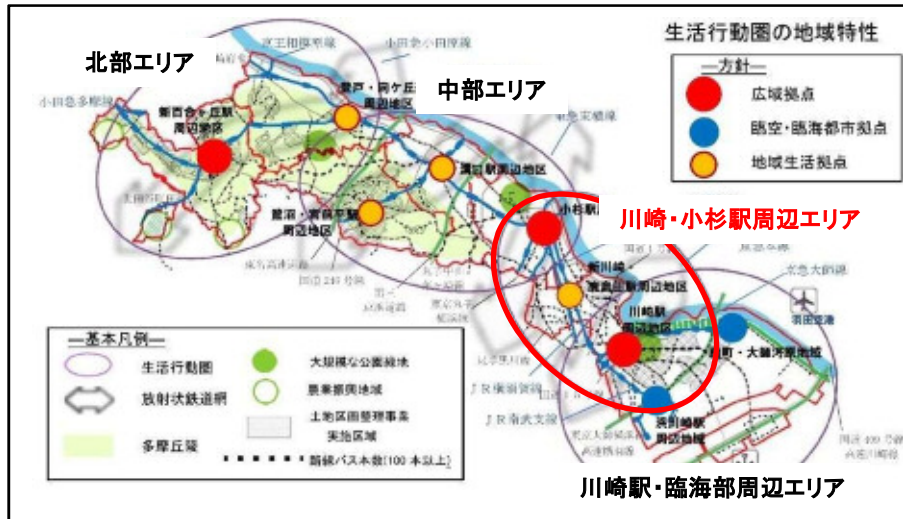
			える。
7	一般財団法人小林理学 研究所理事 吉村 純一	騒音振動	<ul style="list-style-type: none"> • 構造・工法の比較表で、地下型式とすると地下トンネルの出入口付近の騒音振動の対策が難しいので、「対策が必要」ではなく「対策が必要だが現在の技術では難しい」との表現にした方が適切ではないか。 • 現在、南武線はロングレール化されていないが、ロングレール化されることにより騒音の低減が図られると考えられる。 • 弾性バラスト軌道を採用した事例の事前と事後の比較データがあれば、説明し易いのではないか。 • 軌道に隣接する低層建物は高架化により静かになるが、少し離れた建物では、高架構造が直接見えるようになり、音が伝わり易くなる可能性がある。少し離れた建物に対して音の影響がどうなるか検討すべきである。 • バラスト軌道を採用するとメンテナンスが必要であるが、防振効果だけでなく、防音効果も一定程度考えられる。 • トンネルの出入口の騒音対策を講じる場合、大規模な対策が必要となり対策を行った場合はコスト増となる。 • 高架構造物を覆う騒音対策が考えられなくはないが、費用がかなりかかる。 • 地下化した場合の地盤の振動対策を講じることはかなり難しく、費用対効果が得られない。 • 隣接するマンション等に対しては、高架化により音源が近づくことになるので、基準に基づく高さ以外でも、できれば軌道の高さに近いところの騒音について予測検討すべきである。

南武線沿線のまちづくりについて



1 市における沿線地域の位置づけ

○川崎市総合計画（平成28年3月策定）



● 広域拠点(川崎駅・小杉駅周辺地区) / ● 地域生活拠点(新川崎・鹿島田駅周辺地区)

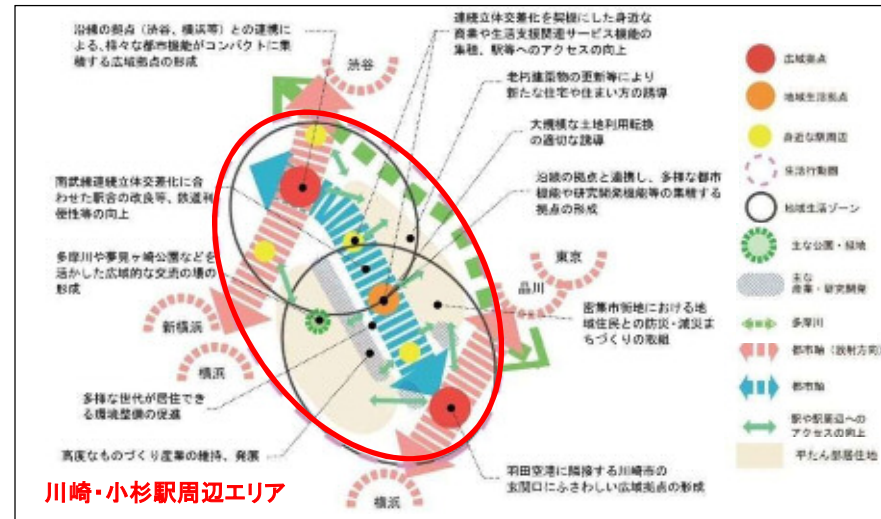
生活行動圏ごとのまちづくりの方向性

広域拠点整備の波及効果を効率的かつ効果的に活用し、地域生活拠点を中心にエリアの特性を活かした身近なまちづくりを推進する。

川崎・小杉駅周辺エリア

沿線の土地利用を戦略的・機動的に誘導し、優れた産業機能と生活環境を図りながら駅前の顔づくりの誘導や駅までのアクセスの向上など、民間活力を活かした駅を中心とする魅力あるまちづくりを推進する。

○都市計画マスタープラン全体構想（平成29年3月策定）



川崎・小杉駅周辺エリア

地域生活拠点(新川崎・鹿島田駅周辺地区)

南武線連続立体交差事業を契機として、多様な都市機能や研究開発機能、良質な都市型住宅等の集積を図り、地域生活ゾーンの核となる拠点形成を目指す。

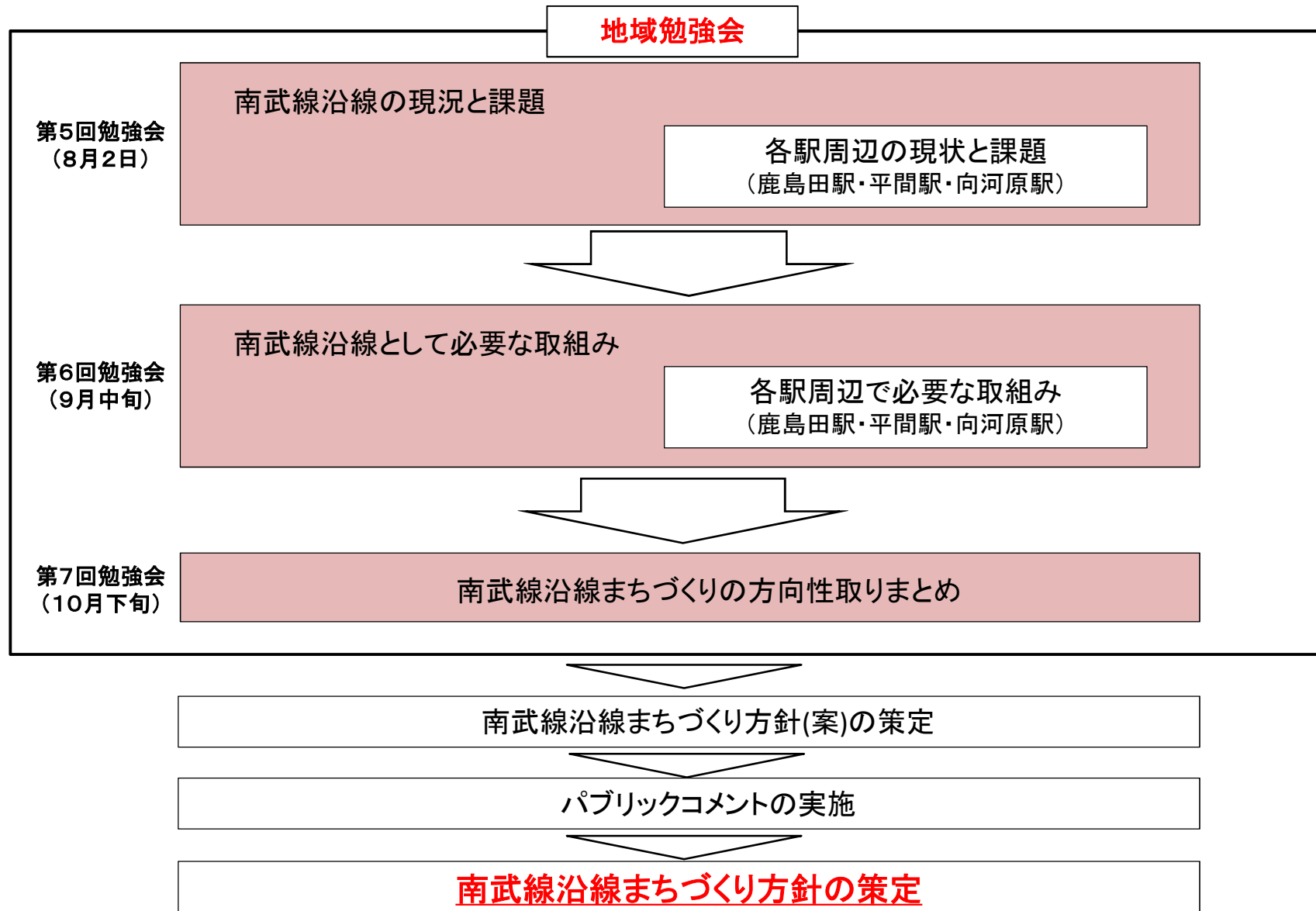
身近な駅周辺/鉄道沿線

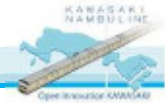
拠点地区との機能分担を図り、南武線連続立体交差事業を契機として、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積を目指す。

南武線連続立体交差事業の実現を見据えて、「南武線沿線まちづくり方針」を策定し、戦略的・機動的にまちづくりを進める必要がある。



2 地域勉強会での取り組み内容





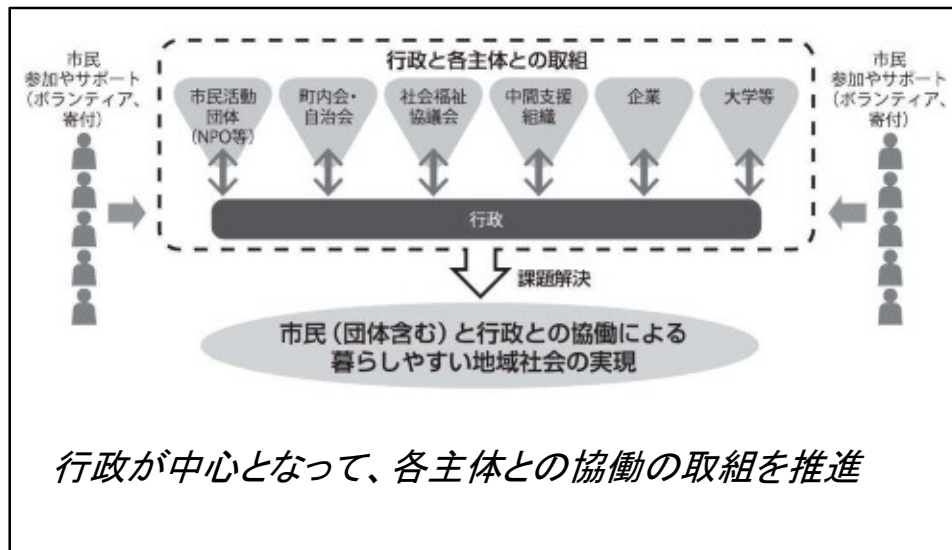
3 まちづくりの実現・推進の基本的な考え方

○協働・連携によるまちづくり（協働・連携の基本方針 平成28年3月策定）

【協働・連携の基本理念】

市民活動団体、町内会・自治会、ソーシャルビジネス事業者、企業、大学、行政などの多様な主体がその枠を超えて互いに強みを持ち寄り、地域の課題解決や社会の変革に向けて、主体的に取り組むことを通じ、暮らしやすい地域社会の実現を図ること。

■ これまでの協働のイメージ



■ これからの協働・連携イメージ

