

連続立体交差事業を見据えた 南武線沿線まちづくり

平成31年3月

南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会

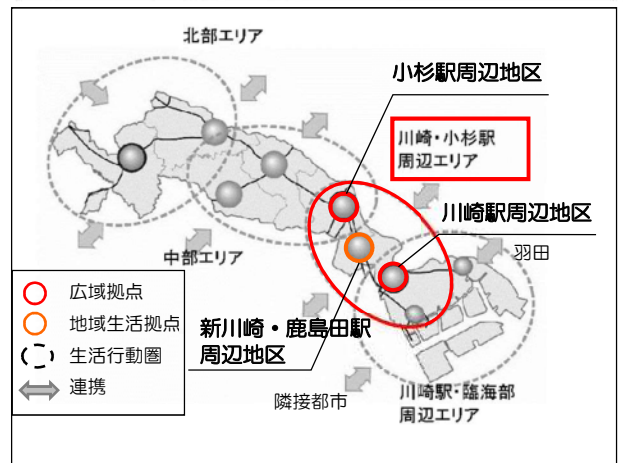
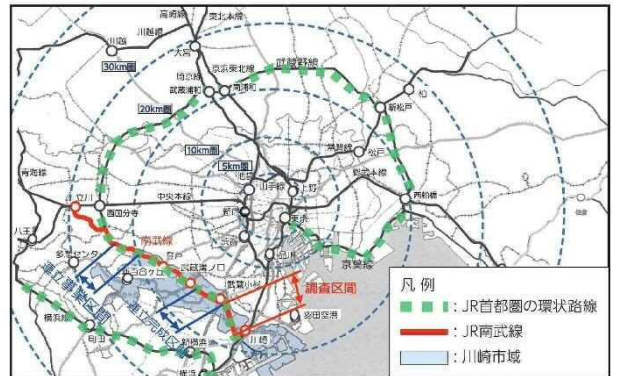
目 次

1	南武線沿線まちづくりの検討	
	（1）背景	1
	（2）まちづくりの検討経過	2
	（3）南武線沿線まちづくりの検討区域	3
2	南武線沿線地域の現状と課題	
	（1）人口・社会構成	4
	（2）土地利用	7
	（3）交通・都市基盤	14
	（4）地域環境	19
	（5）各駅周辺における現況と課題	22
	（6）南武線沿線地域における課題の整理	25
3	南武線沿線まちづくりの方向性	
	（1）まちづくりの基本目標	26
	（2）目指すべき都市像	27
	（3）まちづくりの基本方針	30
	（4）各駅周辺地区のまちづくり	35
	（5）魅力あるまちの実現に向けた取組の推進	39
4	今後に向けて	44

1 南武線沿線まちづくりの検討

(1) 背景

- JR南武線は、1927年に南武鉄道として開業し、川崎から立川を結ぶ首都圏において環状方向の鉄道輸送の一翼を担う重要な鉄道路線となっています。また、本市を縦断し本市の骨格を形成するとともに、東京都心から放射状に広がる鉄道路線と結節し、川崎、武蔵小杉などの本市の拠点形成を形成する重要な交通基盤となっており、本市のまちづくりはJR南武線を大きな軸としてこれまで進展してきました。
- 一方、南武線沿線の市街化の進展に伴い、踏切を起因とした交通渋滞、バスなどの公共交通機関の定時性・速達性の低下、緊急避難路の遮断といった課題が顕在化してきたことから、1996年には、武蔵小杉駅から第三京浜道路高架下までの約3.9kmの区間の連続立体交差事業が完成し、現在は、尻手駅から武蔵小杉駅間の約5.5km（川崎市域約4.5km）において、連続立体交差化に向けた取組が進められています。
- 現在、連続立体交差化に取り組んでいる区間は、本市の総合計画における「川崎・小杉駅周辺エリア」に位置付けられており、当該エリアでは、沿線の土地利用転換を戦略的・機動的に誘導し、優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら、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に取組むことが示されています。
- 「川崎駅・小杉駅周辺エリア」には、本市の広域拠点である川崎駅周辺地区や小杉駅周辺地区、また地域生活拠点である新川崎・鹿島田駅周辺地区があり、これまで大規模工場の郊外移転等による土地利用転換のタイミングを捉えた効果的なまちづくりが進められてきました。
- 今後は、広域拠点や地域生活拠点だけではなく、その他の身近な駅周辺においても地域の特性を活かしたまちづくりを進めることで、駅周辺のまちの価値や魅力を向上させ、さらに、その効果を南武線沿線地域に波及させることで、まちの持続的な発展に繋げることが重要となります。



都市構造のイメージ図

(2) まちづくりの検討経過

【JR南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会の設置】

- JR南武線連続立体交差事業及びまちづくりにあたっては、計画段階から沿線地域の多様な関係者間でコミュニケーションをとり、地域課題や目標等を共有した上で、取組を推進していくことが重要となることから、それぞれに関する情報共有や意見交換等を目的とした「JR南武線連続立体交差事業に関する地域勉強会」を平成28年6月に設置しました。
- 地域勉強会については、地域における多様な主体であり、かつ、地域全体の市民自治の向上に資する団体の代表者を委員として、以下のメンバー構成によりこれまで検討を行ってきました。

	幸 区	中原区
町内会	幸区町内会連合会 (御幸・日吉・南河原地区)	中原区町内会連絡協議会 (丸子・玉川・小杉地区)
商店街	幸商店街・日吉商店街連合会	中原区商店街連合会
文 化	幸区文化協会	中原区文化協会
福 祉	幸区社会福祉協議会	中原区社会福祉協議会
安 全	幸区交通安全対策協議会	中原区交通安全対策協議会
教 育	幸区PTA協議会	中原区PTA協議会
工 業	新川崎地区ネットワーク協議会	川崎中原工場協会
その他	南武線沿線まちづくり連絡会	

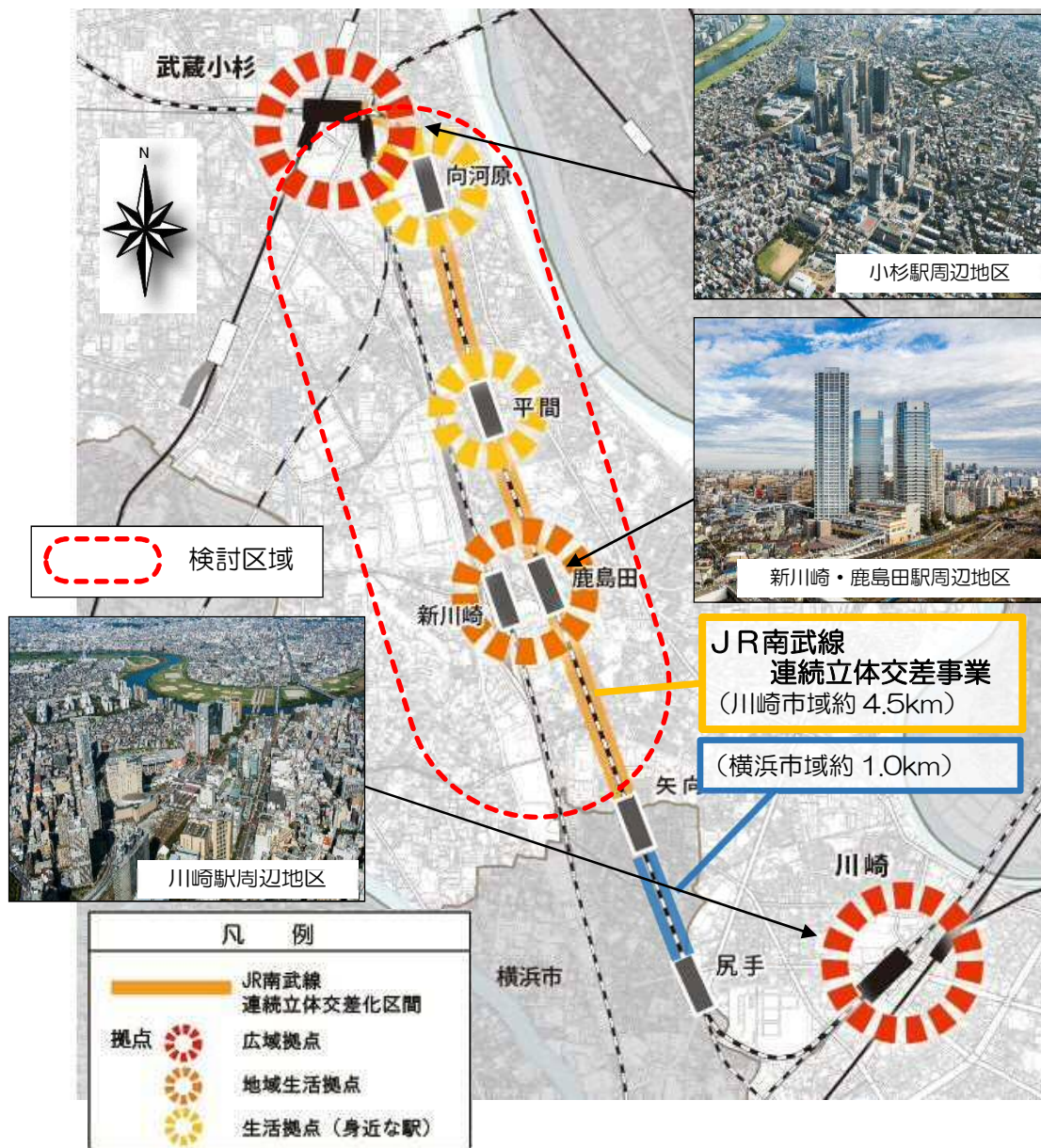
【地域勉強会の開催経過】

- 地域勉強会については、以下に示すとおり、計10回の地域勉強会及び現地視察会を開催し、第1回から第4回までは、JR南武線連続立体交差事業の構造・工法について、第5回から第10回までは、南武線沿線のまちづくりについて地域勉強会の中で検討を行ってきました。

	日 時	場 所
●JR南武線連続立体交差事業 構造・工法について		
第1回	平成28年 6月23日(木)	幸区役所 4階 第2会議室
第2回	平成28年 7月22日(金)	中原区役所 5階 501会議室
第3回	平成28年 9月 5日(月)	幸区役所 4階 第2会議室
	平成28年11月 8日(火) 平成28年11月23日(水)	現地視察会
第4回	平成29年 1月24日(火)	中原区役所 5階 502会議室
●南武線沿線まちづくりについて		
第5回	平成29年 8月 2日(水)	幸区役所 4階 第2会議室
第6回	平成29年 9月20日(水)	中原区役所 5階 501会議室
第7回	平成29年11月29日(水)	幸区役所 4階 第3・4会議室
第8回	平成30年 8月 3日(金)	幸区役所 4階 第3・4会議室
第9回	平成30年10月30日(火)	中原区役所 5階 502会議室
第10回	平成31年 3月13日(水)	中原区役所 5階 501会議室

(3) 南武線沿線まちづくりの検討区域

- JR南武線の連続立体交差事業が予定されている川崎市域内の 4.5 キロメートルの区間（矢向駅～武蔵小杉駅間）における各駅を中心に、鉄道駅を利用する地域として、概ね図に示す赤破線の範囲を「南武線沿線地域」として検討を行います。
- また、対象とする駅については、鹿島田駅、平間駅、向河原駅の3駅とし、尻手駅及び矢向駅については、連続立体交差事業の事業進捗と合わせながら、横浜市などとも連携しながら検討を行っていきます。



2 南武線沿線地域の現状と課題

(1) 人口・社会構成

①人口増減・高齢化の状況

- 幸区・中原区の人口は、川崎市の平均よりも高い水準で増加しているものの、鹿島田駅や平間駅周辺では人口が減少している地区がみられます。
- 中原区の高齢化率は川崎市の平均と比較して低い傾向にありますが、幸区の高齢化率は川崎市の平均と比較して高い傾向にあります。
- 幸区の人口は、川崎市（全市）と同様に今後10年程度増加が続き、2030年に17.9万人となりピークを迎え、その後、減少に転じるものと想定されています。
- 中原区の人口は、川崎全市の人口が減少を始める2035年以降も増加が続き、2040年に29.6万人となりピークを迎え、その後、減少に転じるものと想定されています。
- 川崎市（全市）、幸区・中原区とも、65歳以上の老年人口は増加しており、川崎市では、2020年には高齢化率が21.0%に到達し、超高齢社会の到来が予測されています。中原区では、現時点では、高齢化率は低い数値を示していますが、今後、急激に高齢化が進むことが予測されています。

<人口増減率>

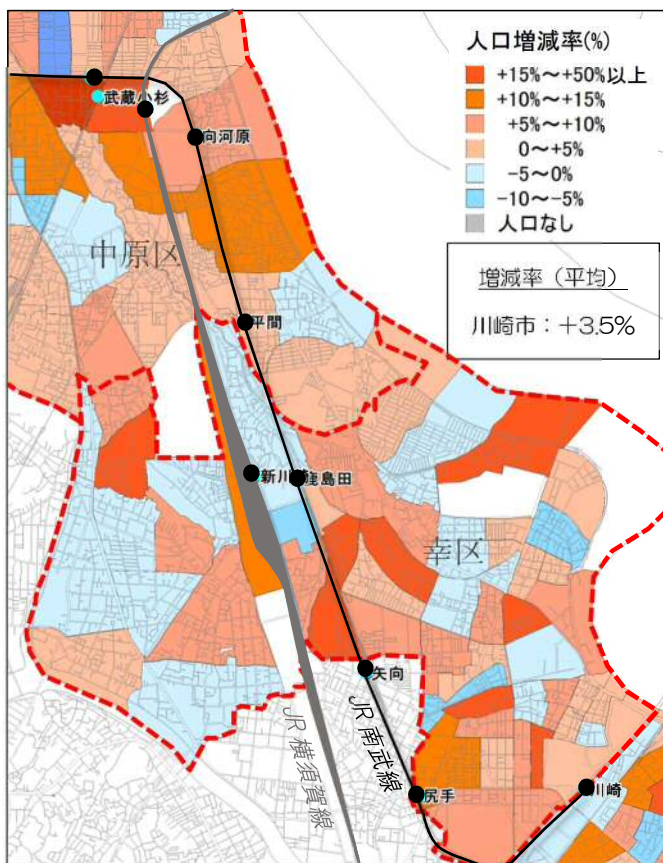


図 平成22年から27年の人口増減率
(各年国勢調査を基に作成)

<高齢化率>

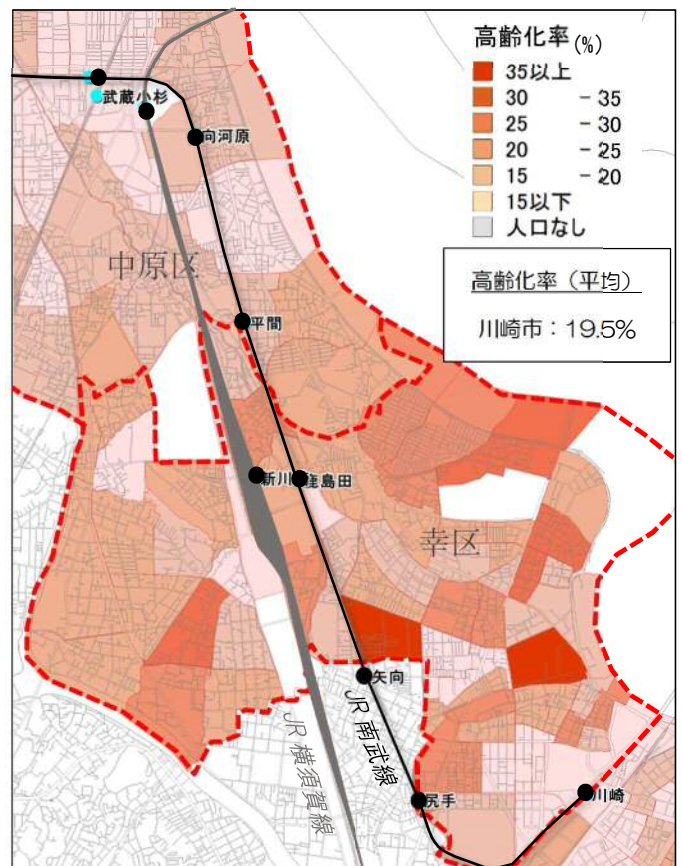
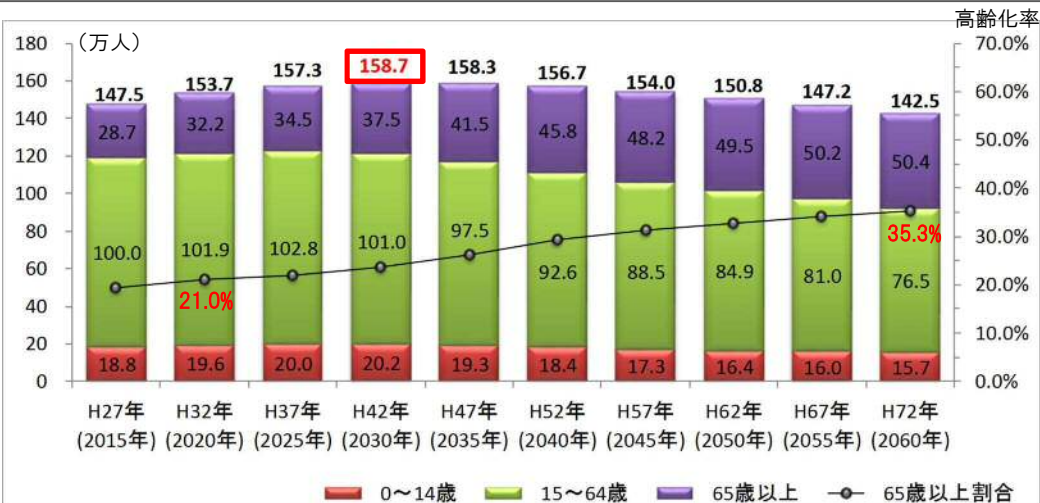


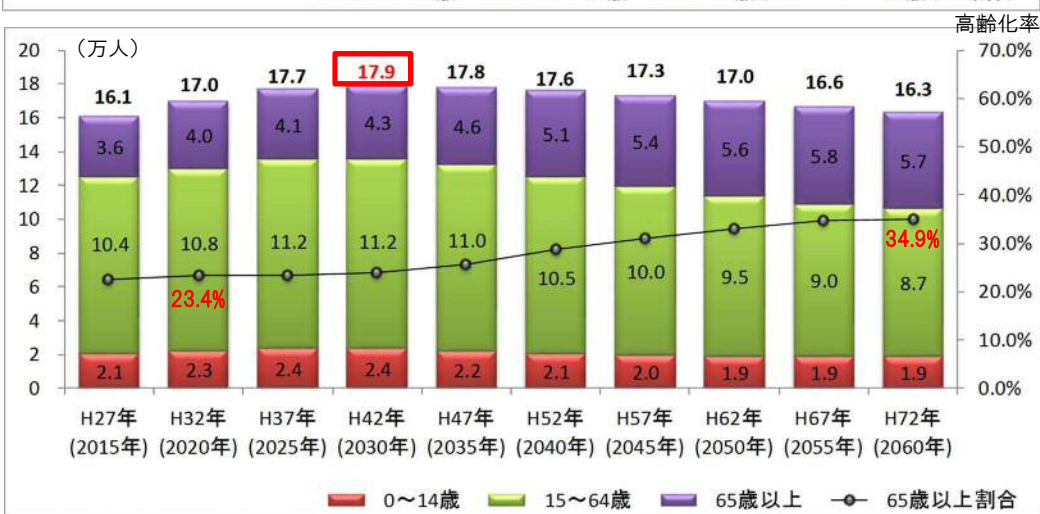
図 高齢者(65歳以上)人口の割合(高齢化率)
出典:平成27年国勢調査

<将来人口推計>

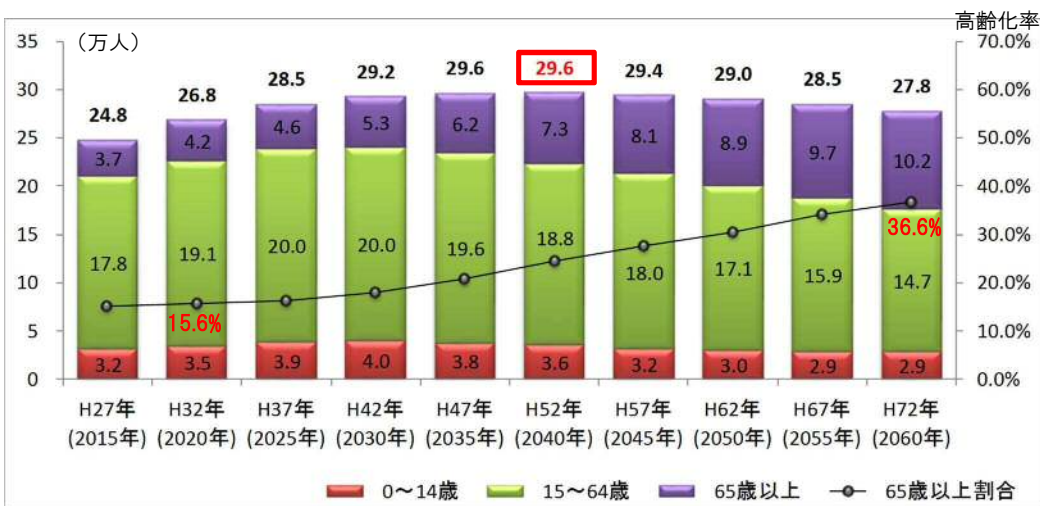
川崎市
(全市)



幸区



中原区



0~14歳 15~64歳 65歳以上

②昼夜間人口の状況

- 沿線地域各駅周辺の昼夜間人口比率（夜間人口 100 に対する昼間人口の比率）は、企業などが立地している地区では高い傾向にあります。それ以外の地区では、夜間人口が昼間人口を上回っており、居住地としての性格が強い傾向が見受けられます。

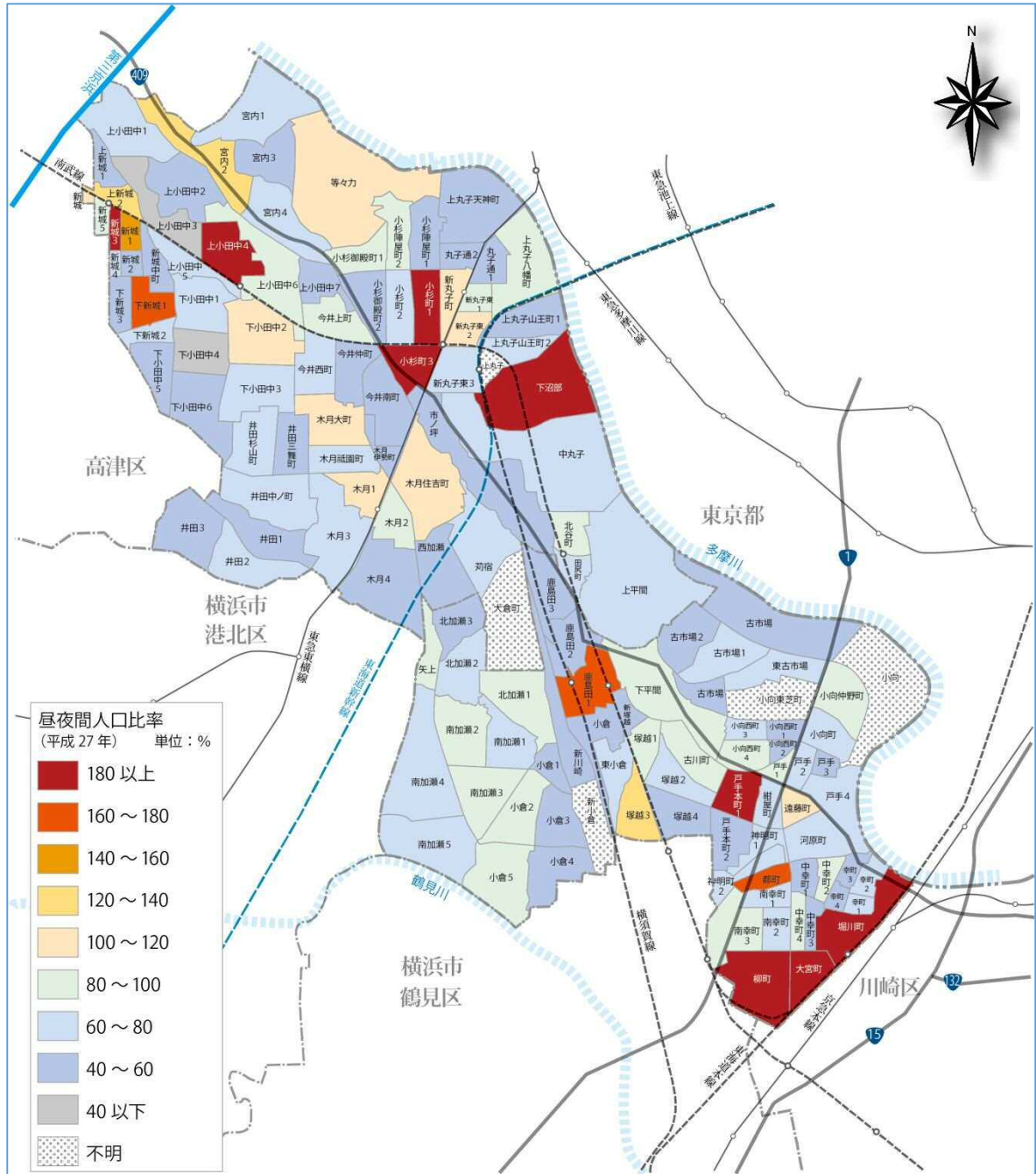


図 平成 27 年昼夜間人口比率
出典：平成 27 年国勢調査

(2) 土地利用

①土地利用の状況

- 沿線の土地利用をみると、各駅の周辺や幹線道路沿いを中心に商業用地が分布しているほか、新川崎・創造のもりやキャノン、NEC、三菱ふそうトラック・バスなどの業務用地や工業用地も多く分布していることが分かります。
- 一方、自然的な土地利用としては、多摩川沿いの緑地や夢見ヶ崎公園、平間公園などがありますが、まとまった緑や公園は南武線沿線地域では多くありません。

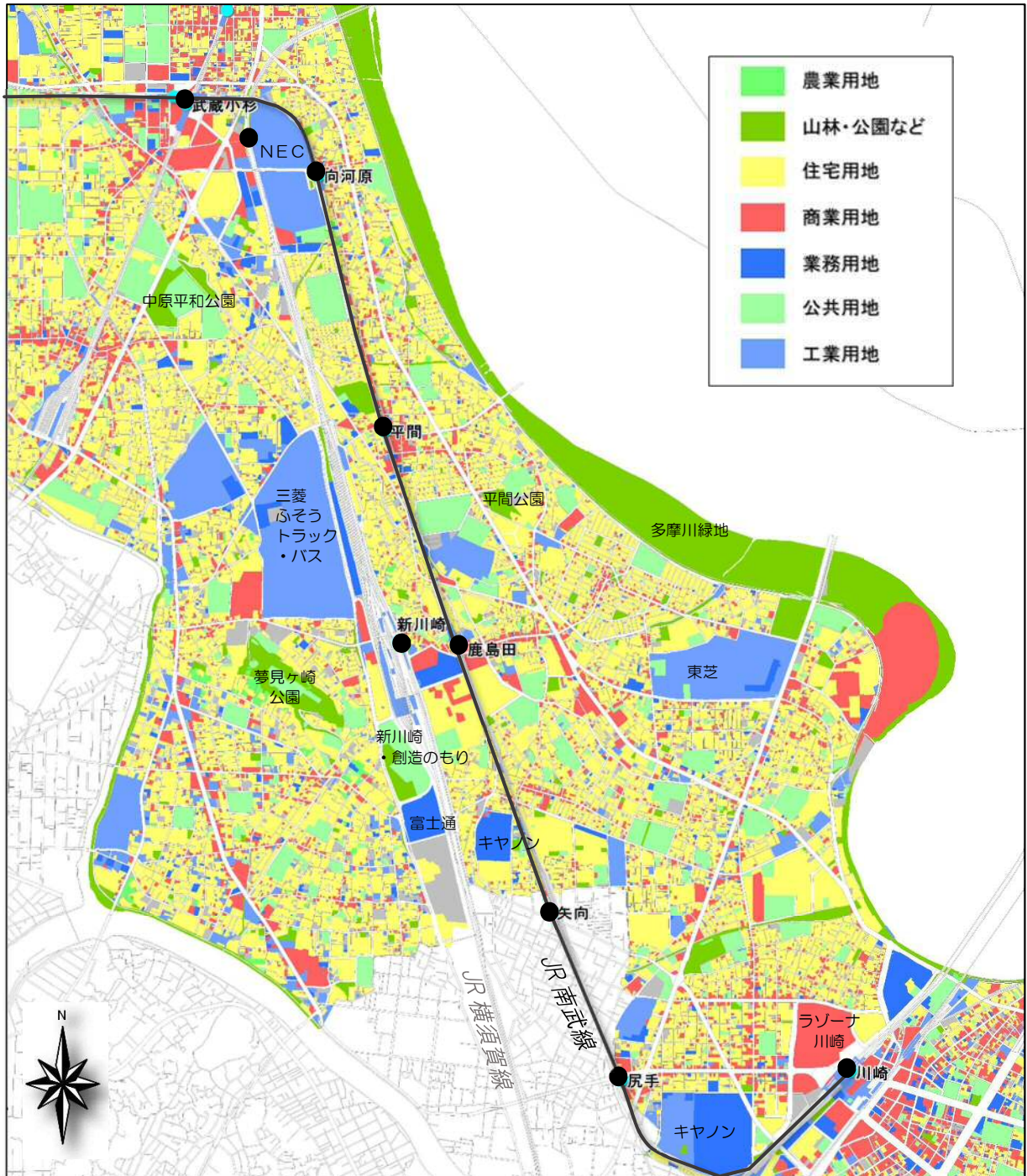


図 土地利用の状況(平成 27 年都市計画基礎調査より作成)

- 幸区と中原区の土地利用構成の変化を時系列で見ると、自然的土地利用や工業用地が減少し、住宅用地と商業用地が増加する傾向がみられます。

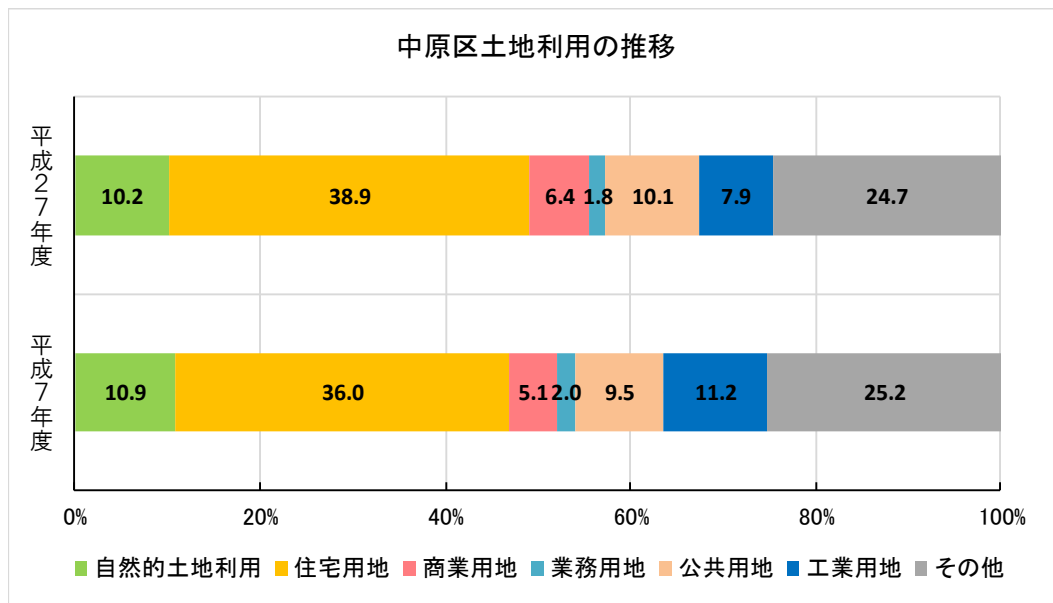
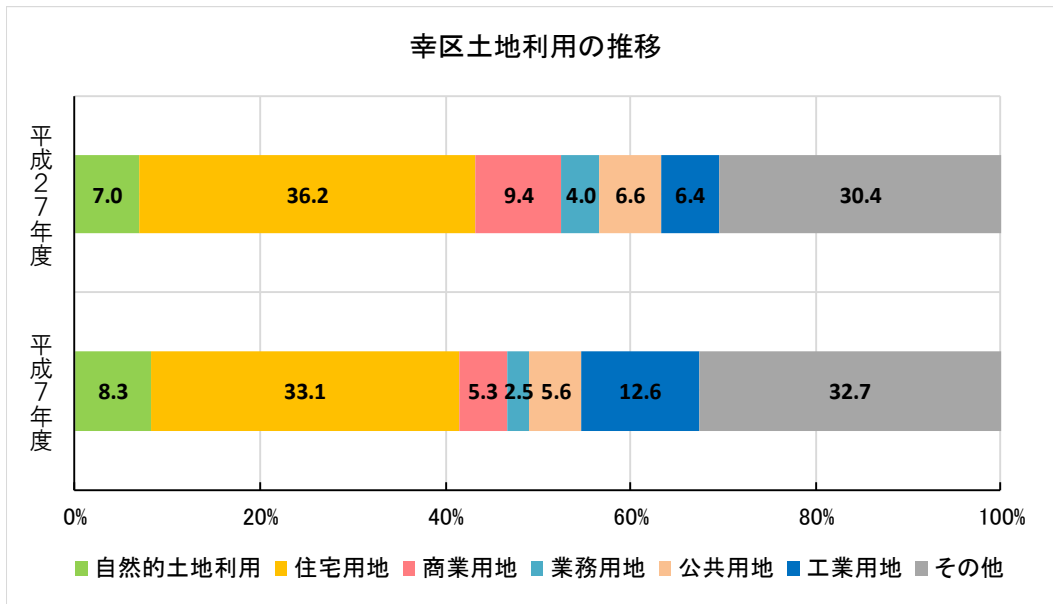


図. 各区の用途別土地利用面積比率の推移(平成27年都市計画基礎調査より作成)

②事業所の状況

【事業所数】

- 沿線地域における事業所数は、広域拠点である川崎駅周辺や小杉駅周辺に集中しているほか、特に平間駅周辺において、事業所数が多いことがわかります。

【従業員数】

- 事業所数が多い川崎駅や武蔵小杉駅周辺以外の事業所数が少ない地域であっても、駅周辺や幹線道路沿いで、従業員数が多い地域があることがわかります。

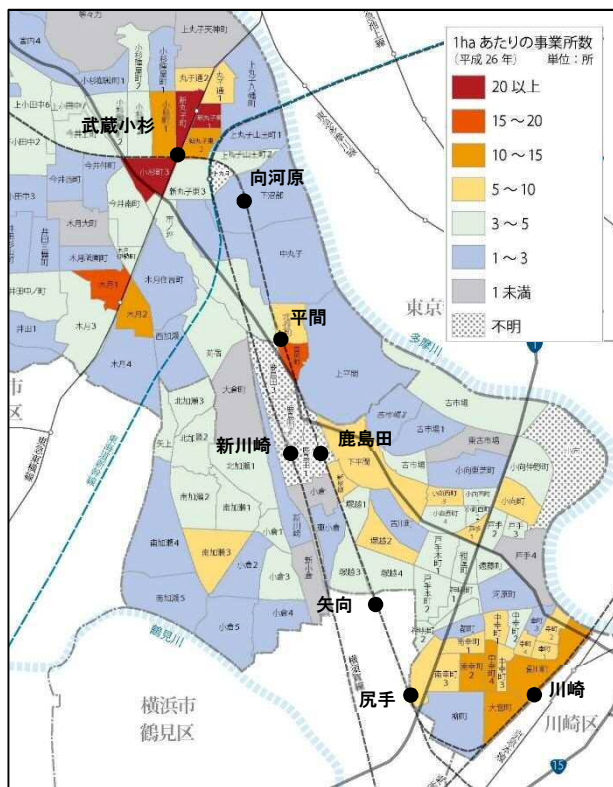


図 面積当たり民営事業所数
出典：平成26年経済センサス基礎調査

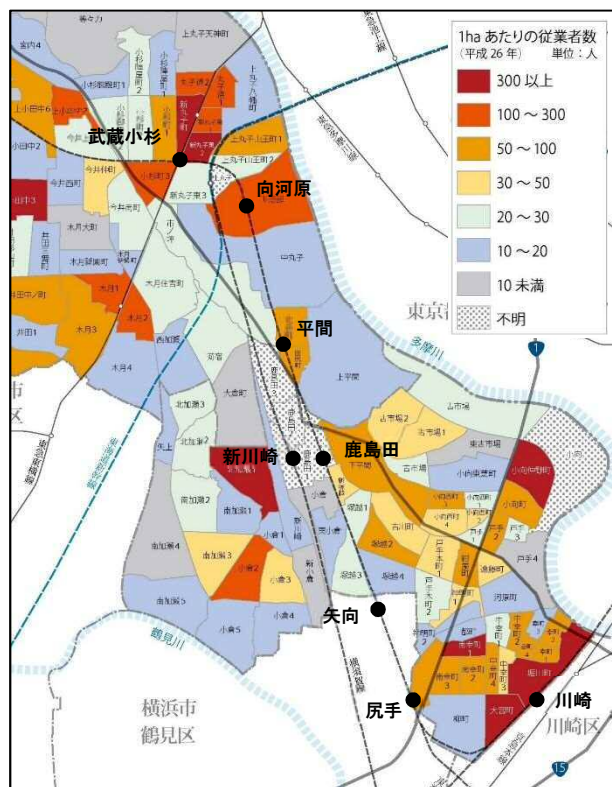
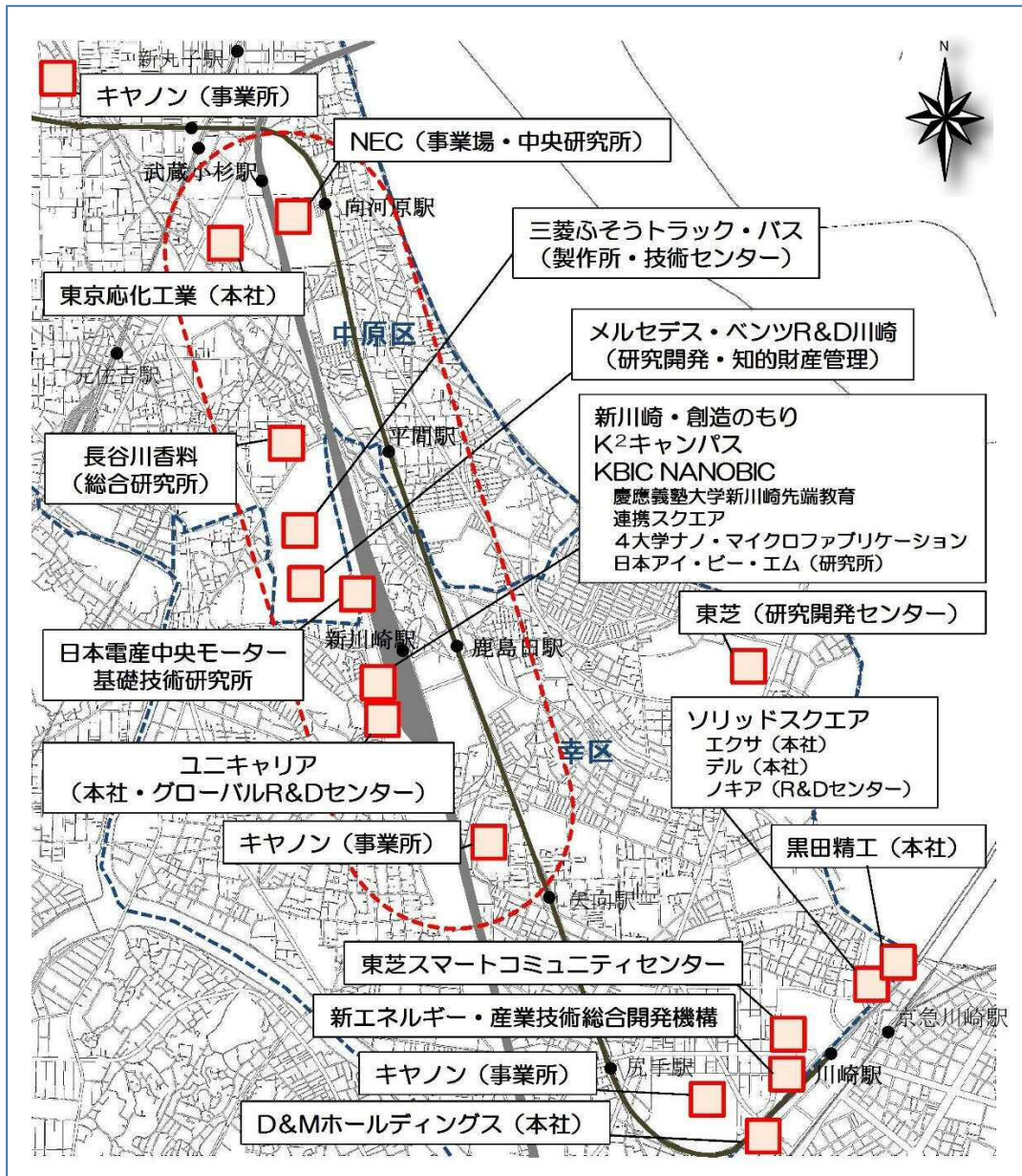


図 面積当たり従業員数
出典：平成26年経済センサス基礎調査

③研究開発機関の立地状況

- 沿線地域を含む幸区及び中原区には、市全体の約 1/3 にあたる、127 もの研究機関が集積しており、「新川崎・創造のもり」をはじめとして研究開発機関や高度なものづくり産業、キヤノン、NECといった世界的企業が多く立地しています。



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

図・表 主な研究開発機関の立地状況

出典：イノベーション状況調査
(平成 28 年・川崎市)

④商業の状況

- 商店街が形成されているエリアでは、年間販売額密度は高い傾向となっていますが、各駅周辺の年間販売額を経年で比較してみると、各駅周辺ともに減少傾向にあり、平成9年当時と比較すると、約3割程度まで落ちこんでいることがわかります。

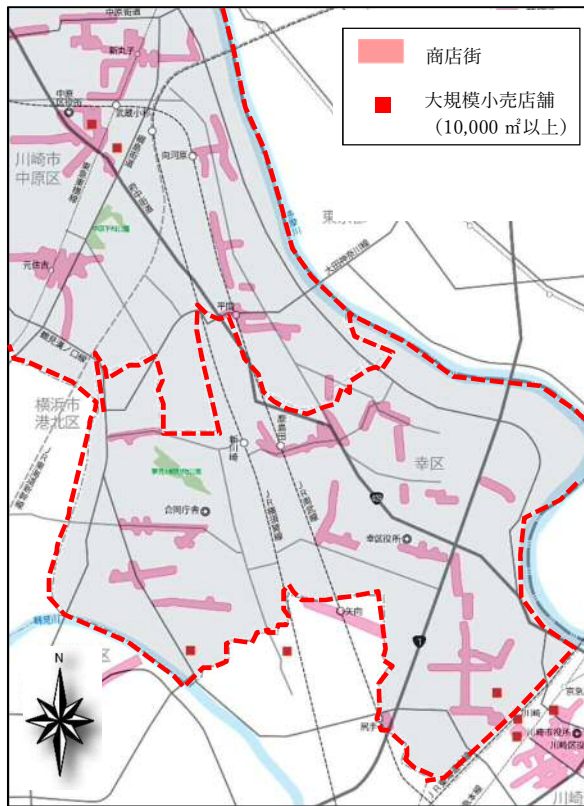


図 商店街立地状況

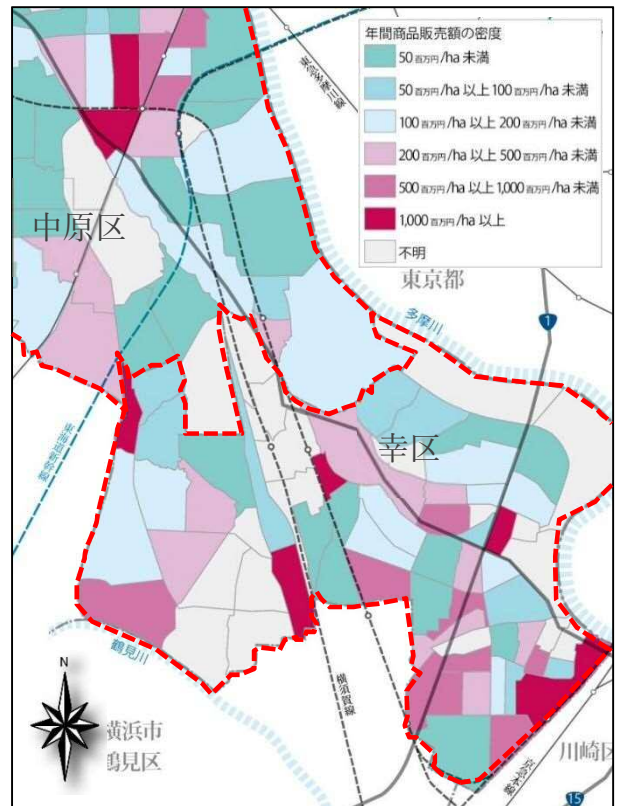
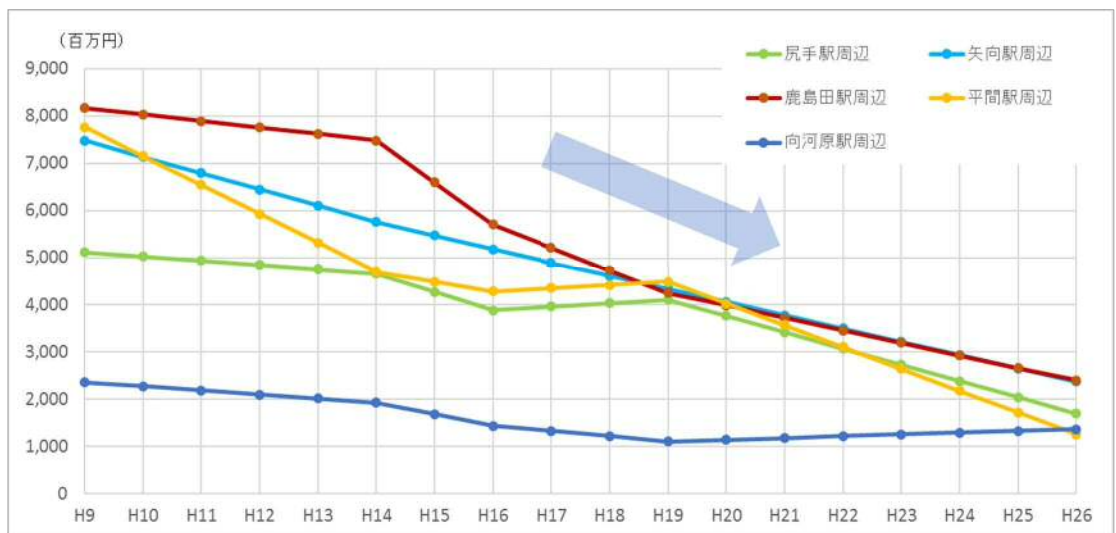
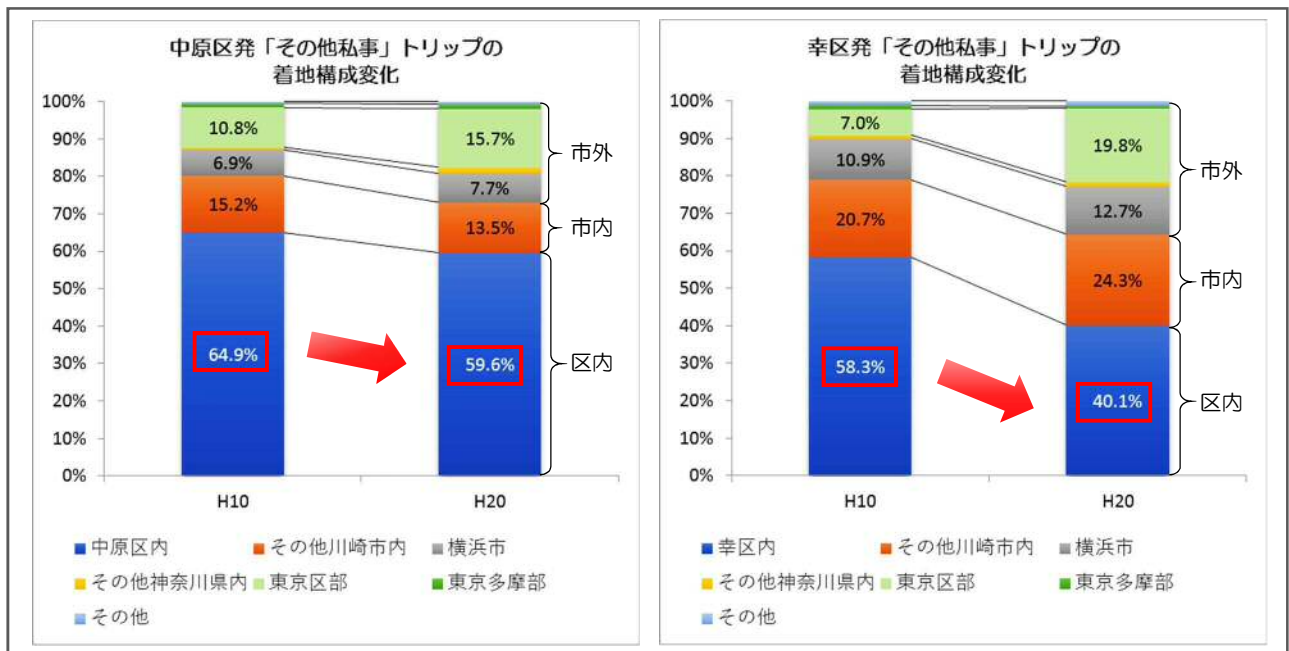


図 年間商品販売額密度
出典：平成 26 年商業統計



グラフ 各駅周辺の年間商品販売額
出典：各年商業統計調査（経済産業省）

- 中原区及び近接する幸区における消費行動について、区内で買物等をする割合を平成 10 年と平成 20 年とで比較すると、中原区では約 65%から 60%未満に低下し、幸区でも約 58%から 40%に低下しています。また、両区とも市内での買物割合が低下し、東京区部、横浜市へ出かける傾向が強くなっています。



グラフ 各区発トリップ(その他私事)の着ゾーン構成
出典: 東京都市圏パーソントリップ調査

⑤地域のスポーツ・健康増進施設の状況

- 沿線地域の公営のスポーツ施設は、多摩川沿いなど南武線の東側に、民営のスポーツ施設は武蔵小杉駅周辺や新川崎・鹿島田駅周辺に立地していることが分かります。

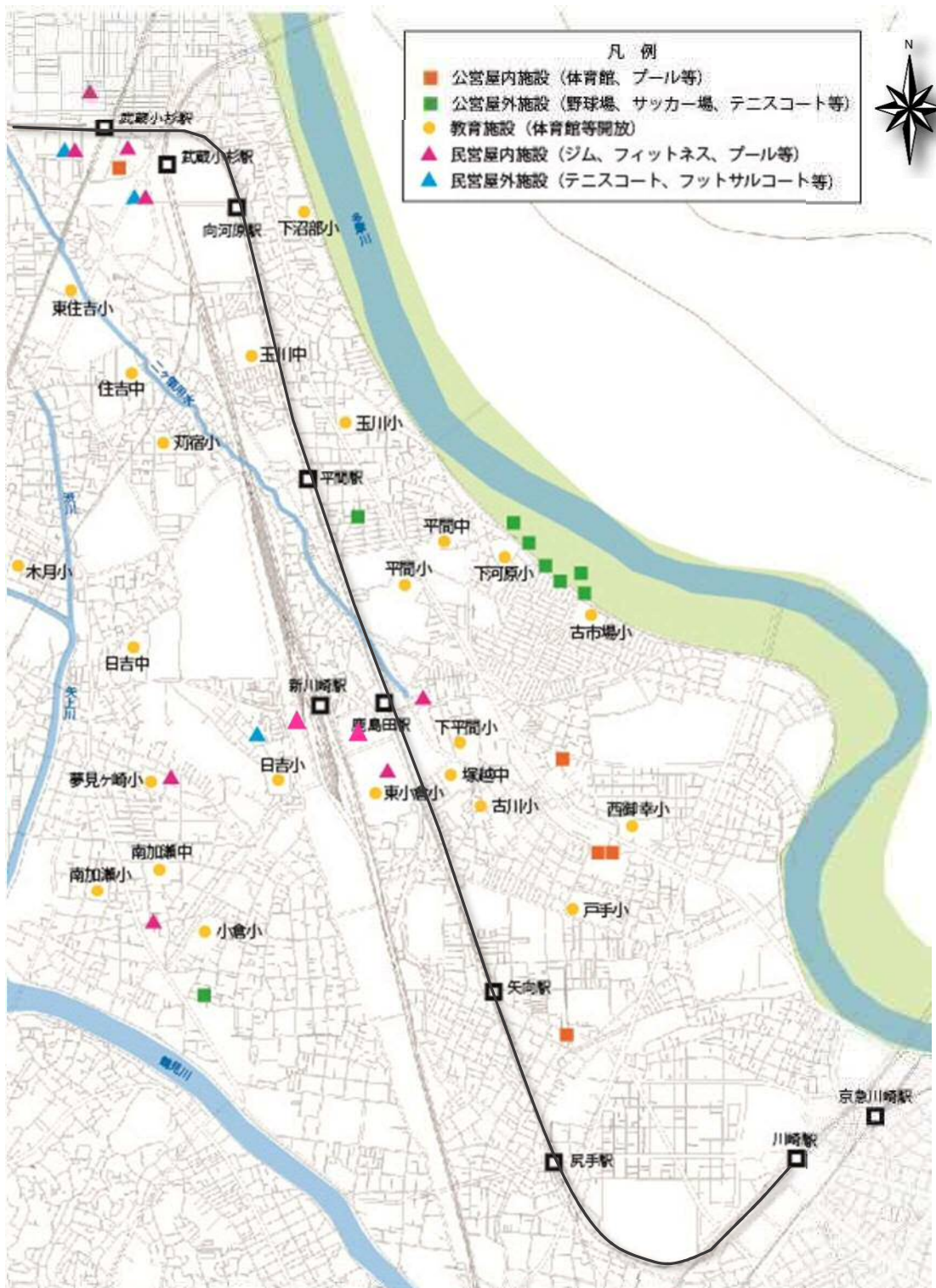


図 公営スポーツ施設・一般開放される企業施設・教育施設

(3) 交通・都市基盤

①沿線地域各駅乗車人員と駅端末交通手段の状況

- 各駅とも、1日あたりの乗車人員は12,000～18,000人となっています。
- 各駅の乗車人員については、新川崎駅・鹿島田駅は、JR横須賀線武蔵小杉駅の開業に伴い、乗車人員は一旦減少に転じたものの、その後は増加傾向となっています。その他の駅については、向河原駅を除き、近年、増加傾向となっています。
- 駅利用者の交通手段については、川崎駅や武蔵小杉駅と比べ、路線バスの利用が少なく、90パーセント以上が徒歩利用であることが分かります。

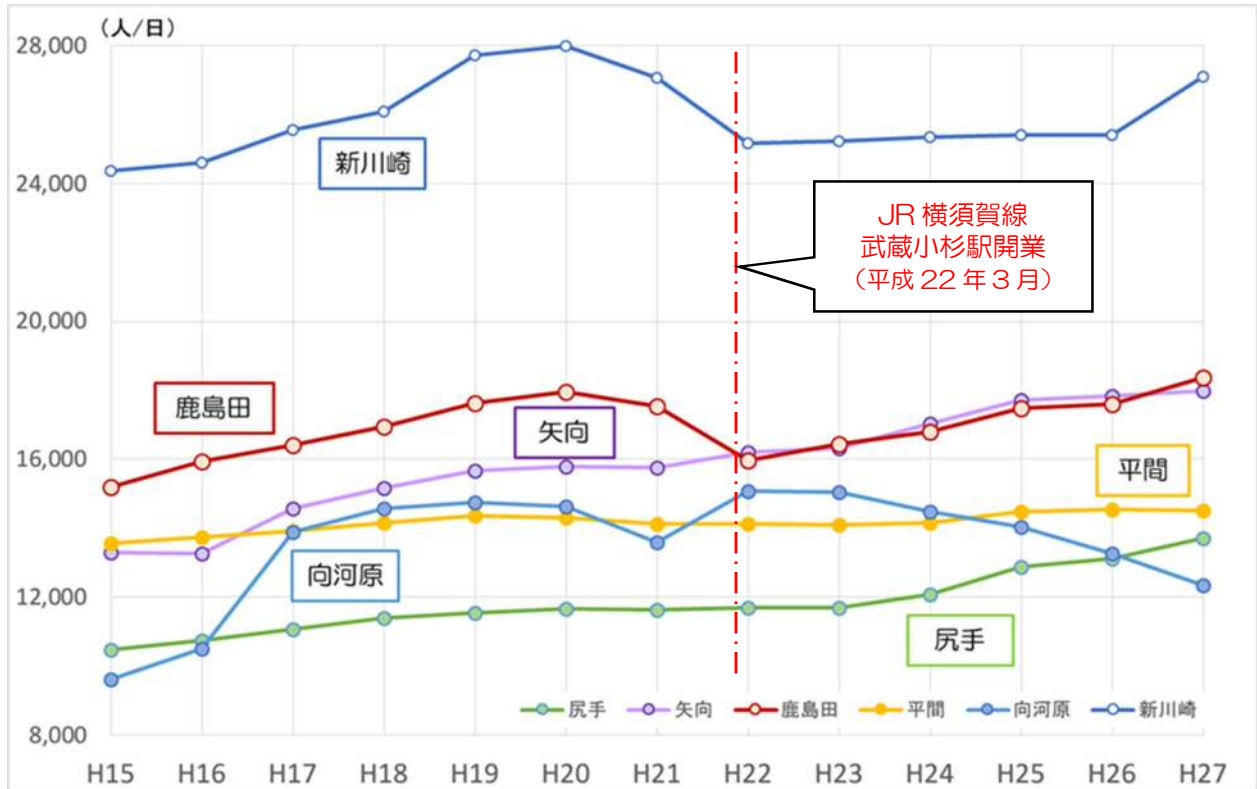


図 駅乗車人員の推移 出展: 各年川崎市統計書

	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: 第5回東京都市圏パーソナル調査

②JR 南武線ターミナル駅乗換状況

- 沿線地域各駅からの南武線最寄乗換駅となる、武蔵小杉駅と川崎駅それぞれにおける乗換状況は、乗降（初乗り+最終降車）：乗換の比率は、武蔵小杉駅で2：8、川崎駅で4：6であり、乗換利用客の割合が多いことが分かります。
- それぞれ駅での乗換利用客のうち、武蔵小杉駅では、東京方面、横浜方面への乗換割合は、下り旅客が7：3、上り旅客が6：4の割合を占めています。また、川崎駅では、東京方面、横浜方面への乗換割合は、6：4の割合となっており、いずれも東京方面への乗換が多いことが分かります。

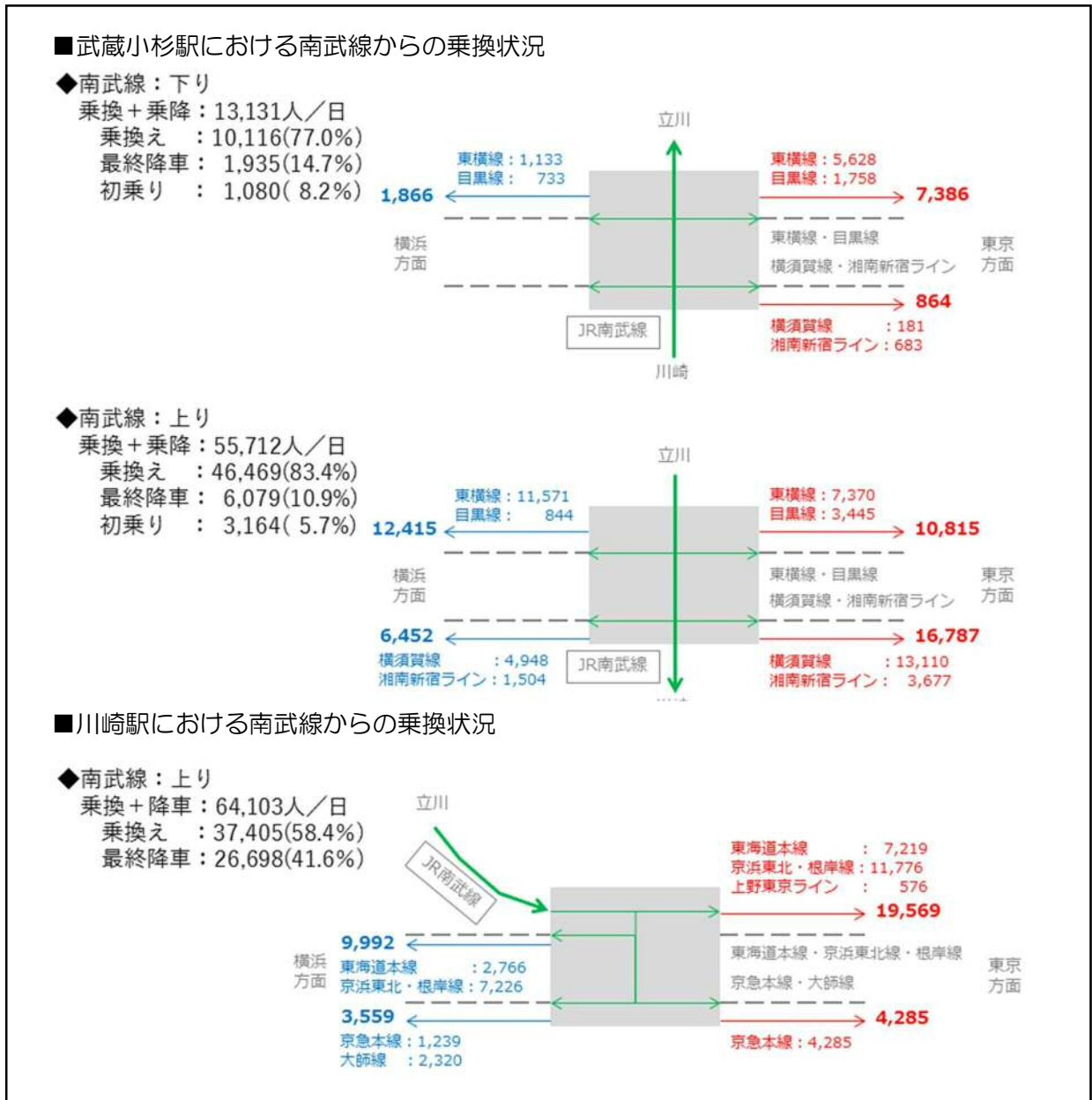


図 対象地域周辺南武線ターミナル駅における旅客乗換状況
 出典：第12回大都市交通センサス

③踏切の状況

- 沿線地域には9か所の踏切が存在します。そのうち、5か所が開かずの踏切となっており、また、4か所は歩行者の通行に支障が発生する「歩行者ボトルネック踏切」となっており、地域分断により回遊性や賑わいの低下の原因となっています。
- 南武線を横断する通学路のうち、4経路で踏切を通過する必要があります。一方で、そのどれもが歩行者ボトルネック踏切となっており、そのうち3か所が開かずの踏切となっているため、通学児童の安全性に課題があります。
- 塚越、鹿島田、平間踏切の前後では、南武線を直行する道路において最大で100m以上の渋滞が日常的に発生し、周辺道路が混雑することにより、バスの速達性、定時制の確保が困難となっているだけでなく、緊急車両の通行にも支障があります。

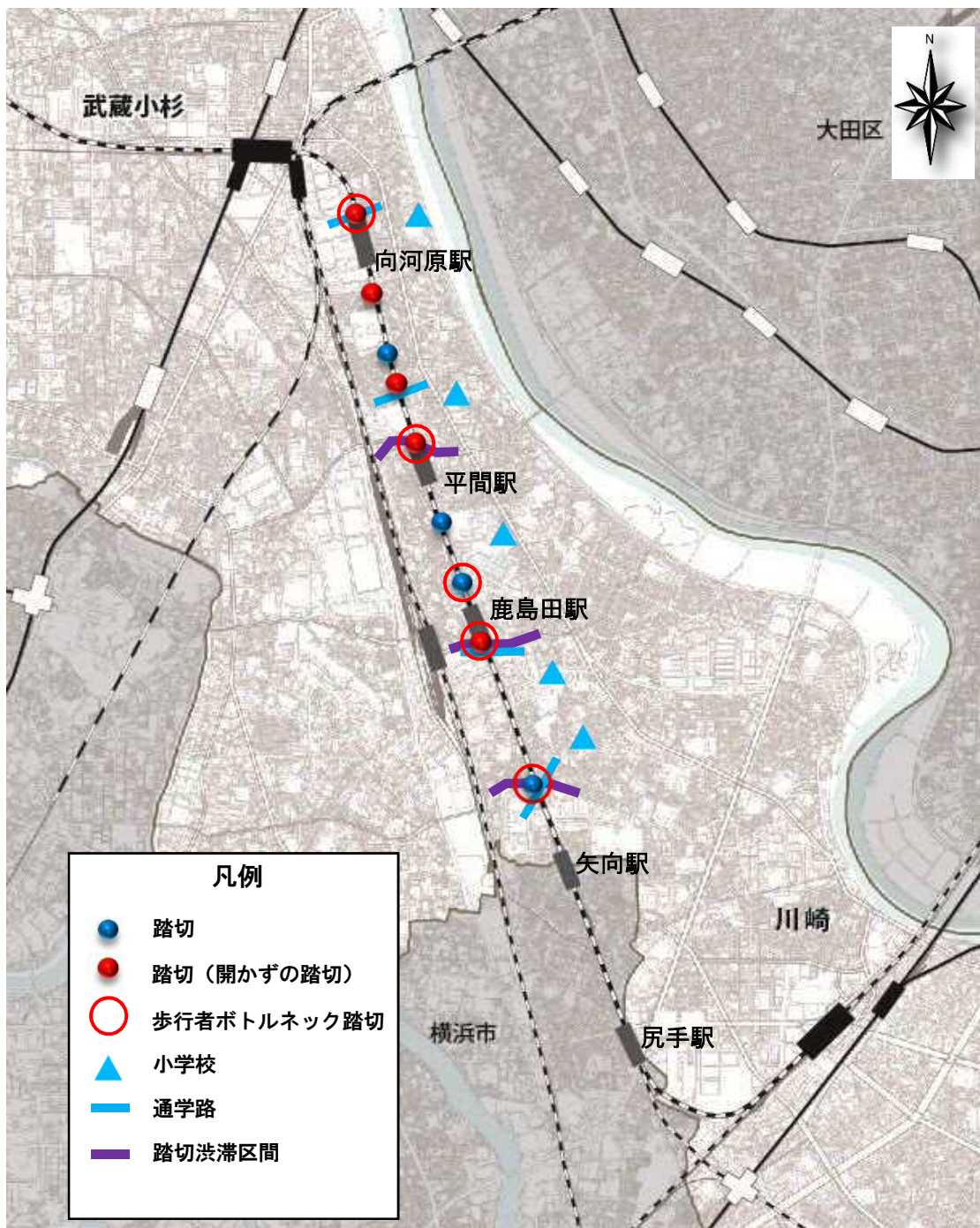


図 JR 南武線踏切箇所図

④バス路線の状況

- 川崎駅や武蔵小杉駅方面を結び、JR 南武線と並行するように市内を縦断するバス路線は、運行本数も多く充実していますが、矢向駅や鹿島田駅、平間駅へアクセスする市内を横断するバス路線の運行本数は、多くありません。

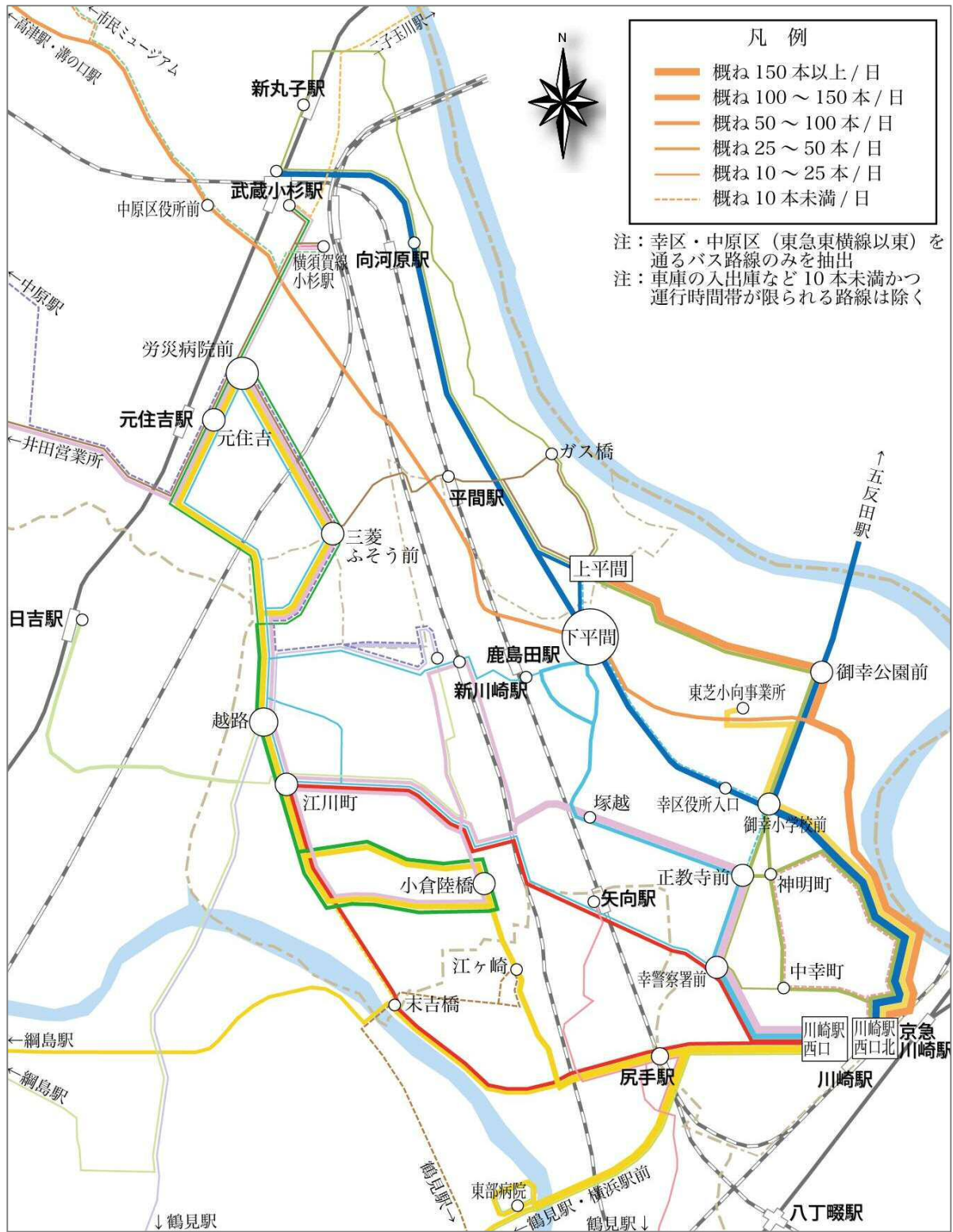


図 バス路線の状況(平成29年時点)

⑤都市計画道路の整備状況

- 沿線地域を南北に貫く主動線である川崎駅丸子線（通称：南武沿線道路）は完成していますが、平間駅北側を通る都市計画道路大田神奈川線や矢向駅と鹿島田駅間の塚越南加瀬線、南武線に沿って計画されている矢向鹿島田線など、未整備の都市計画道路が存在しています。

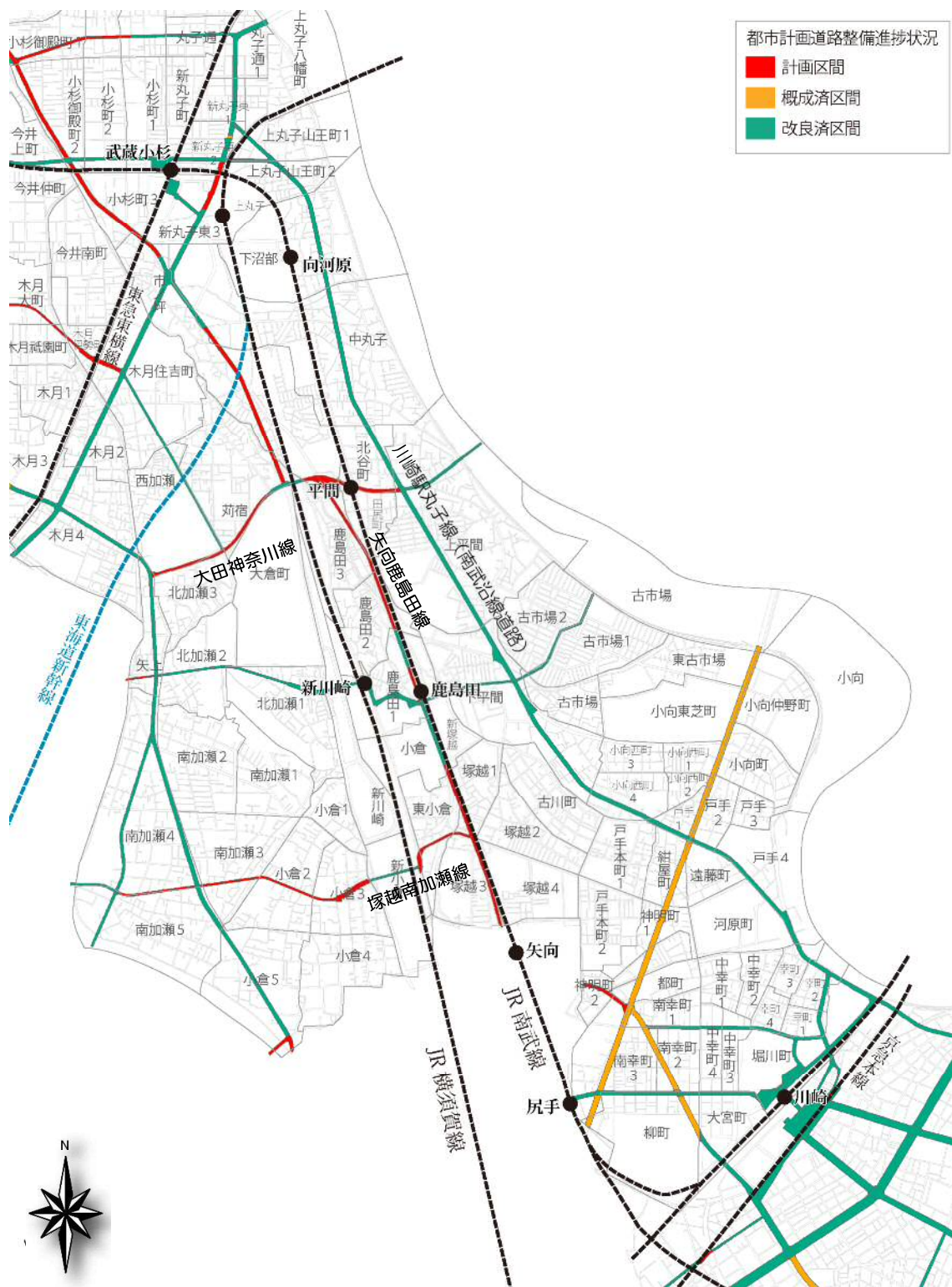
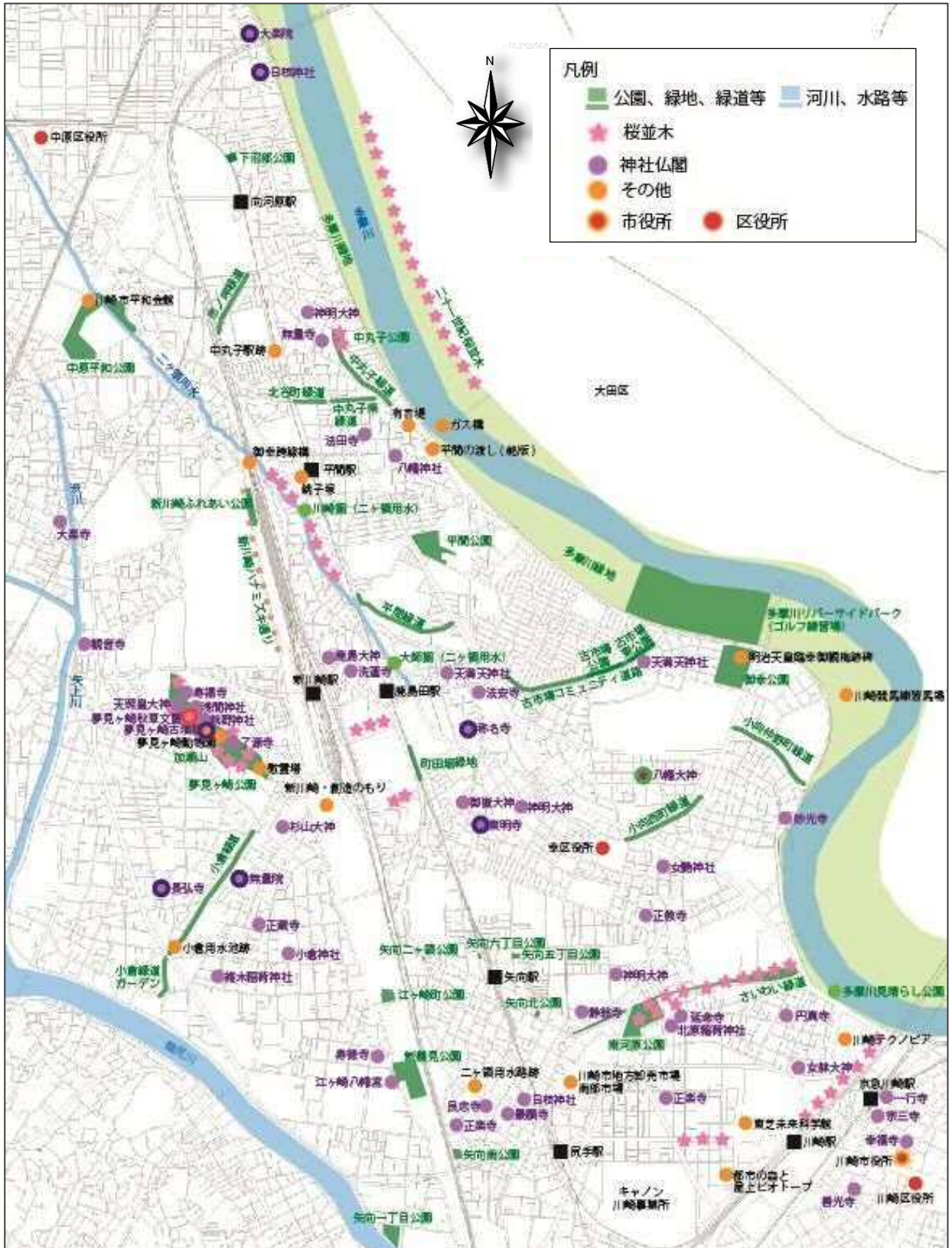


図 都市計画道路整備状況(平成 27 年都市計画基礎調査より作成)

(4) 地域環境

①地域資源の分布状況

- 南武線沿線地域には、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資源が比較的多く分布していますが、北西側は公園・緑地の立地が比較的少ない傾向となっています。
- 駅名の由来となった鹿島大神や忠臣蔵の赤穂浪士に縁の寺である称名寺といった、神社仏閣や加瀬山の古墳といった歴史文化資産が多く分布しています。



②災害発生の危険性

- 耐震性に劣ると判断される昭和 56 年以前に建築された旧耐震基準の木造建築物が密集する大規模地震時には倒壊の危険性が高い地域が沿線地域に分布しています。
- また、矢向駅から鹿島田駅間、平間駅から向河原駅間において、火災発生時に延焼の危険性の高い地域が存在しています。

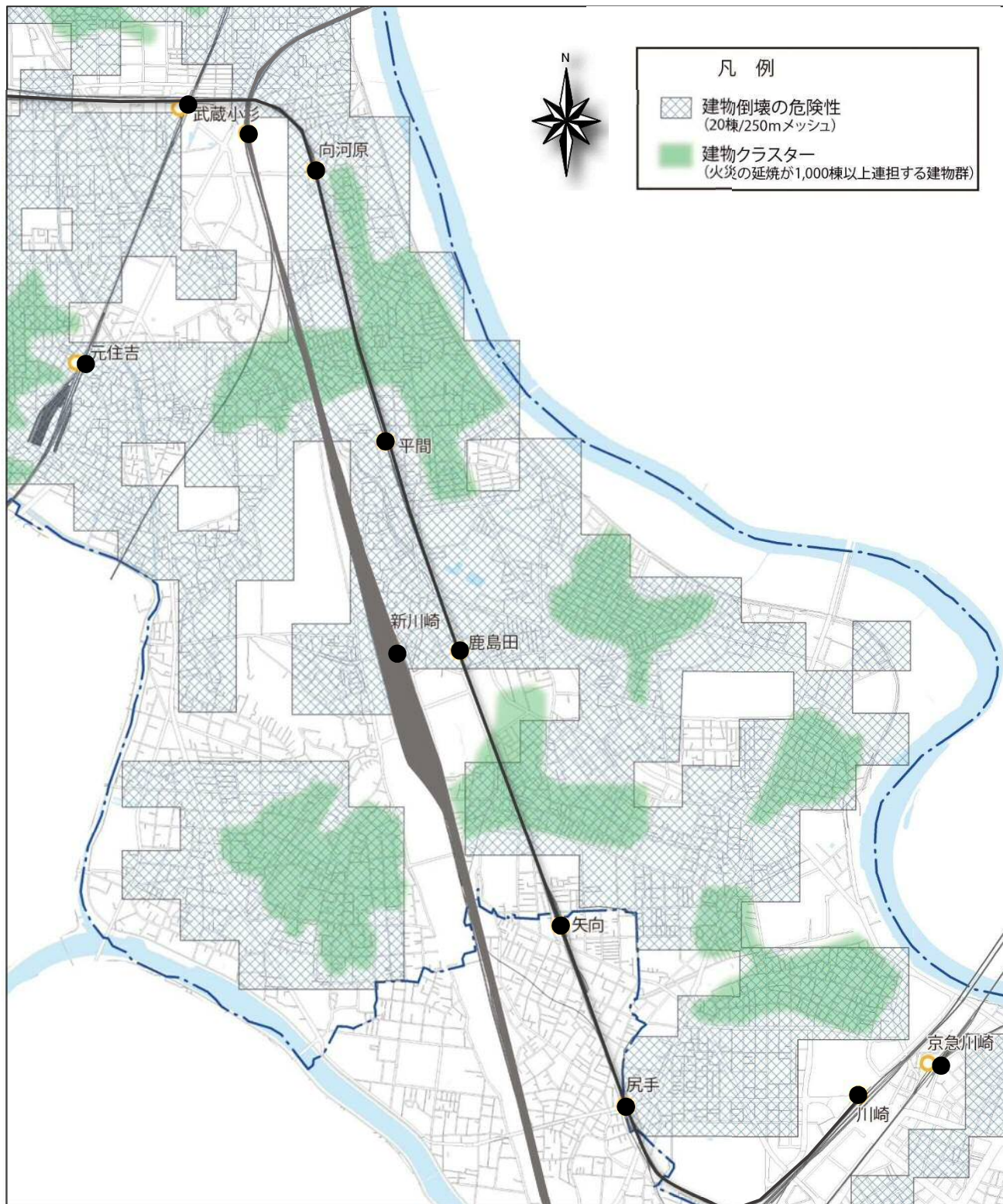


図 建物倒壊リスク・火災延焼リスク

資料 平成 21 年度川崎市地震被害想定調査より作成

- 沿線地域では、これまで土地区画整理事業のような大規模な開発が行われてきていないことなどから、地震や火災時の避難の際や緊急車輛の円滑な通行に支障が発生する可能性のある幅員4m未満の狭隘道路が南武線沿線の鹿島田駅から武蔵小杉駅に至る範囲で多く存在しています。

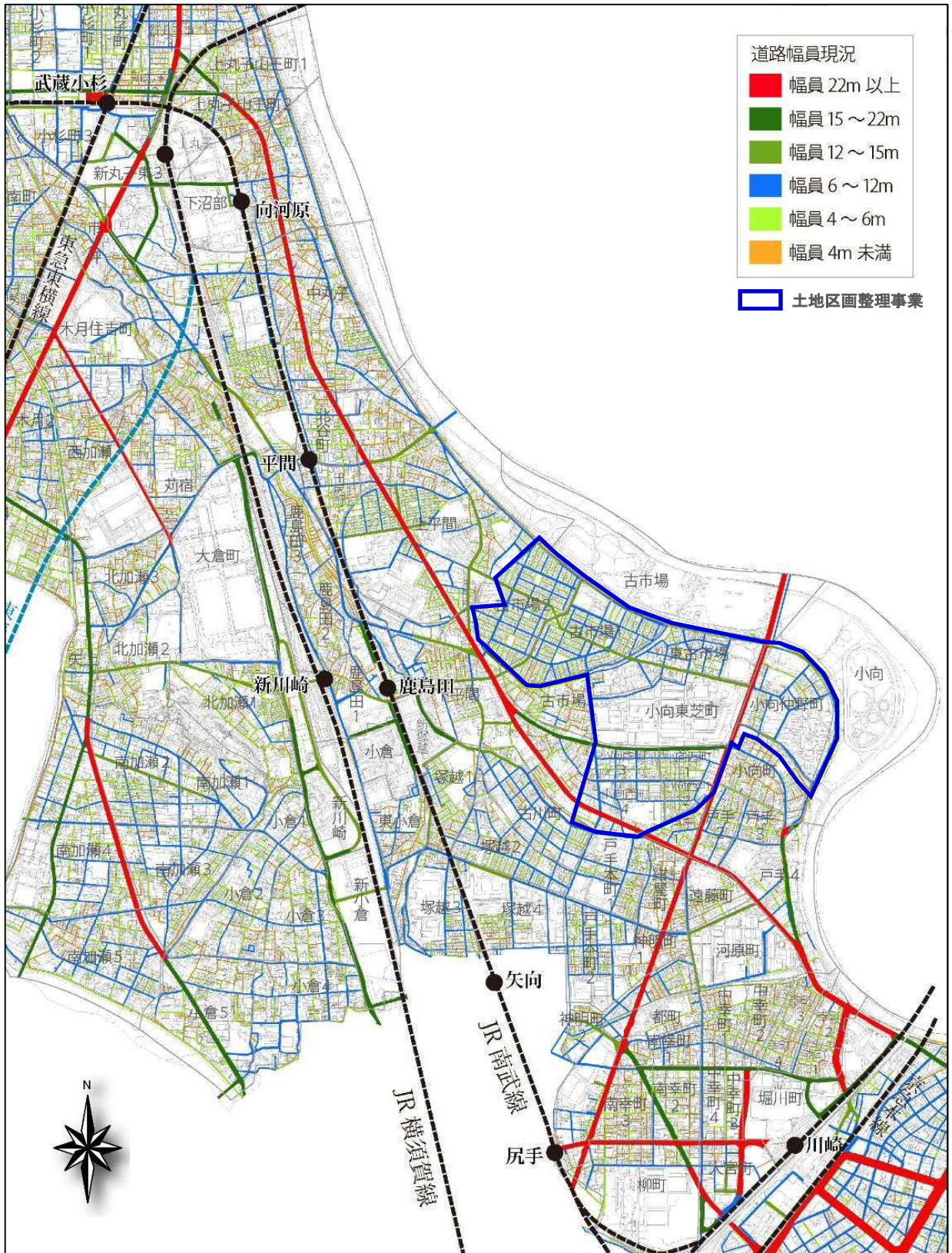
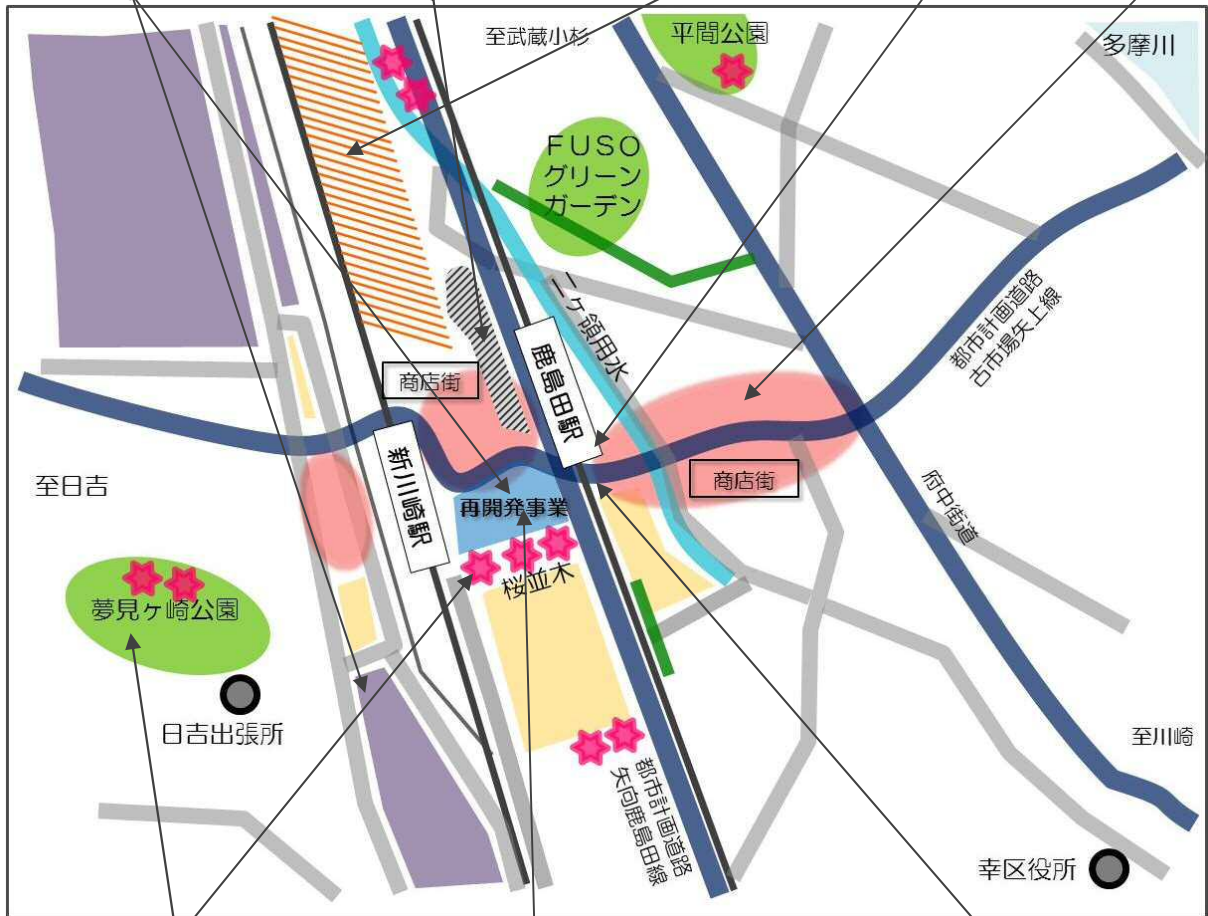


図 幅員別道路現況図(平成 27 年都市計画基礎調査より作成)

(5) 各駅周辺地区における現況と課題


①新川崎・鹿島田駅周辺地区

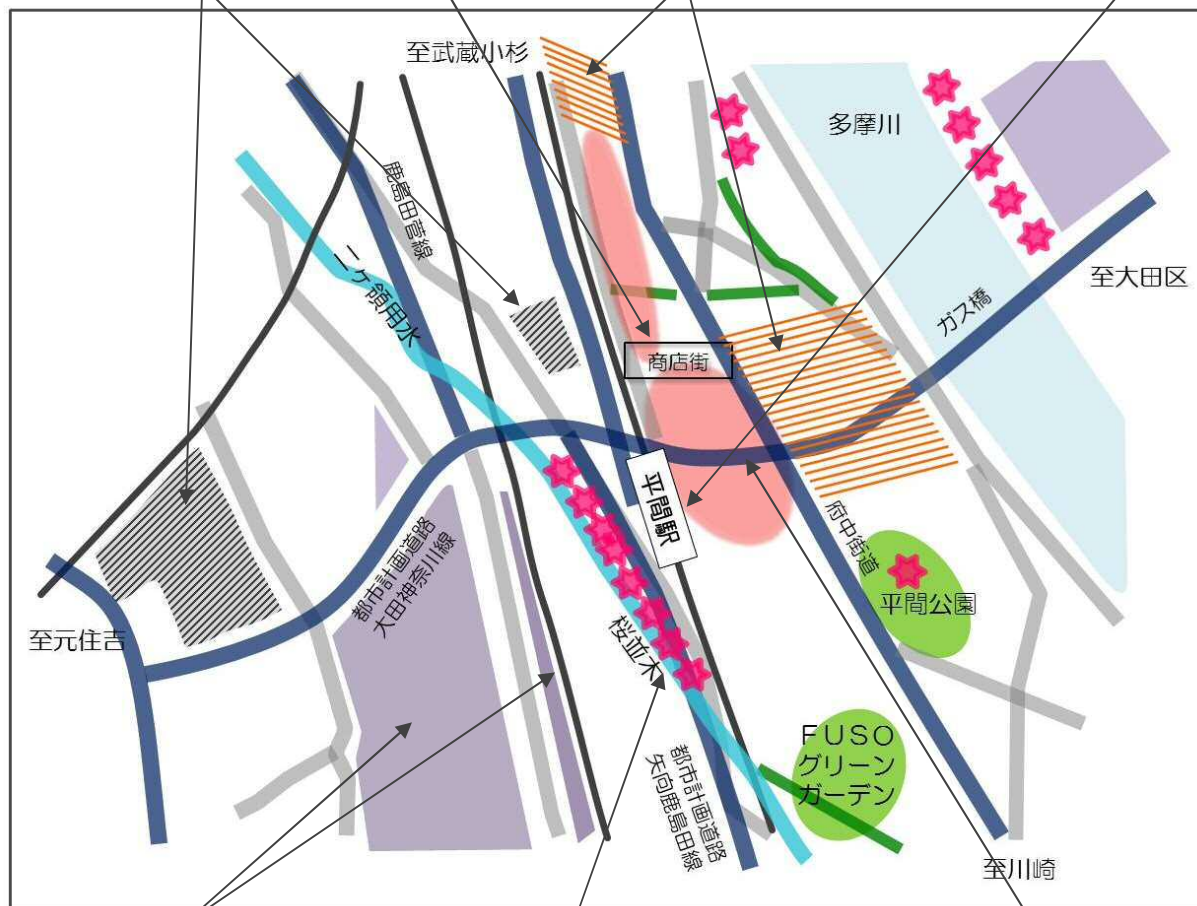
<p>【土地利用】</p> <p>●新川崎三井ビルディング内の企業や新川崎地区の研究・開発機関、新川崎・創造のもりなど、様々な企業が集積しており、2019年1月にAIRBICが開設されるなど、今後更なる集積が予測される。</p>	<p>【土地利用】</p> <p>●鹿島田駅北西側には市有地を含む大規模な低未利用地が存在している。</p>	<p>【災害リスク】</p> <p>●幅員が4m未満の道路や旧耐震の木造建築物が多く残っており、災害時における建物倒壊・道路閉塞などの災害リスクが懸念される。</p>	<p>【駅前環境】</p> <p>●鹿島田駅前には、住民が憩える空間やイベント・防災目的で利用できるオープンスペースが少ない。</p>	<p>【土地利用】</p> <p>●鹿島田駅をはさんで東西に商店街が形成されている。</p>
---	---	--	--	---






<p>【地域資源】</p> <p>●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地域資源が豊富に存在している。</p> 	<p>【土地利用】</p> <p>●鹿島田駅西部地区市街地再開発事業により、駅前に商業施設・都市型住宅や都市計画道路、歩行者デッキが整備されている。</p> 	<p>【交通環境】</p> <p>●鹿島田駅前の踏切において、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、危険な状況となっている。</p> <p>●鹿島田駅前に乗り入れしている路線バスの運行本数が少ない。</p> 
---	---	--

②平間駅周辺地区

<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅北西側に近接した三菱重工グランドが住宅展示場として利用されている。 ● 三菱ふそう第2工場が、機能の再整備を行っており、今後土地利用転換が予測される。 	<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平間駅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、西側からのアクセスがしにくい。 	<p>【災害リスク】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 旧耐震の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などの災害リスクが懸念される。 	<p>【駅前環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平間駅周辺には住民が憩える空間や、防災目的で活用できる広場空間がない。 
--	--	--	--



<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平間駅西側の三菱ふそうや新川崎地区の研究・開発施設、多摩川対岸のキャノン本社（大田区）など、周辺に様々な企業が集積している。 	<p>【地域資源】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 二ヶ領用水の桜並木や緑道などの地域資源が豊富に分布しています。 	<p>【交通環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ガス橋通りでは、駅北側の踏切において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、危険な状況となっている。 ● 平間駅前に乗り入れしている路線バスの運行本数が少ない。 
---	--	--

③向河原駅周辺地区



(6) 南武線沿線地域における課題の整理

➤ 川崎市の持続的な発展に繋げるまちづくりの推進

「人」の東京や横浜などの市外への流出傾向が強く、本市の活力低下に繋がる可能性があることから、本市の持続的な発展に向けて、南武線各駅周辺の魅力あるまちづくりに取り組む必要があります。

【分野別】

➤ 駅を中心とした適切な都市機能の集積（土地利用）

今後の人口動態や社会構造の変化を見据え、商業施設や医療・福祉施設、子育て支援施設などの多様な都市機能を、適切な規模、適切な位置に配置し、駅を中心に誰もが暮らしやすいまちづくりに取り組む必要があります。

➤ 土地利用転換地における適切な土地利用の誘導（土地利用）

沿線地域にある工場用地などの一団の土地の土地利用転換の機会を逃さず、周辺環境との調和に配慮しながら、地域課題の解決や地域の魅力を高める土地利用の誘導に取り組む必要があります。

➤ 産業機能の集積による産業拠点の形成（土地利用）

新川崎地区をはじめ、沿線には業務施設や優れた研究開発機関が多く立地していることから、その沿線の地域特性を活かした拠点形成に引き続き取り組む必要があります。

➤ 多様な人々が交流する場、機会の創出による地域コミュニティの強化（土地利用）

今後の人口動態や社会構造の変化を見据え、既存の地域コミュニティを維持しつつ、新たなコミュニティの形成により、全ての人々が安心して暮らしていける仕組みづくりに取り組む必要があります。

➤ 連続立体交差事業をはじめとする都市基盤の整備（交通）

踏切渋滞の解消による駅周辺交通の円滑化や緊急輸送路の確保、バリアフリーに対応した歩行者通行環境の整備などに向けて、連続立体交差事業や関連する道路整備に取り組む必要があります。

➤ 交通ネットワークの強化による交通環境の整備（交通）

駅を中心としたまちの実現を目指し、連続立体交差事業や関連する道路整備などを契機として、駅へのアクセス性の向上などに向けた交通環境の整備に取り組む必要があります。

➤ 豊富な地域資源を活かした地域の魅力向上（環境）

多摩川や二ヶ領用水、夢見ヶ崎公園などの自然的資源や歴史的資源などの豊富な地域資源を活用し、地域の魅力を向上させる取組みを誘導する必要があります。

➤ 持続可能な社会構築に向けた健康づくりに配慮した都市機能の誘導（環境）

多様化するライフスタイルの変化に対応し、子供や高齢者、障がいを持つ人など、様々な人がスポーツや健康づくりに取り組むことができる環境づくりに取り組む必要があります。

➤ 防災性の向上による安心で快適な居住環境の確保（防災）

災害時の建物倒壊や延焼拡大、避難路・避難場所の確保に向けて緊急車両の通行や円滑な防災・救護活動に対応する道路や公園・オープンスペースなどの整備に取り組む必要があります。

3 南武線沿線まちづくりの方向性

(1) まちづくりの基本目標

JR 南武線連続立体交差事業を見据えた、
誰もが暮らしやすく住みつけたい、個性と魅力あふれるまちづくりの推進

- 広域拠点である川崎駅周辺地区と武蔵小杉駅周辺地区に挟まれた立地特性を活かし、地域商業や産業などの活性化により、各駅周辺地区の拠点性を向上させ、さらに、それぞれの駅周辺地区や2つの広域拠点との連携を図ることで、市内における人やモノの効果的な循環、経済活動の更なる活性化を促し、本市の持続的発展を目指します。
- 現在検討を進めているJR南武線連続立体交差事業及び事業にあわせた関連する都市計画道路の整備など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、おおむね30年後の将来像を予測しながら、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を推進します。
- 市民、地元企業及び行政などの多様な主体が協働・連携し、地域の個性と魅力を活かしたまちづくりに取組むことで、誰もが暮らしやすく、住みつけ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

南武線沿線の各駅周辺地域におけるまちづくりを進めるために、駅を「核」として機能集積を図り、拠点の形成を促します。また、併せて、南武線沿線地域の各駅周辺地域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により、南武線沿線地域の魅力の向上や価値の醸成を促します。

① 駅を「核」とした生活拠点の形成

川崎駅周辺地区・小杉駅周辺地区といった広域拠点や、沿線の各駅周辺地区との連携・機能分担を図りながら、各駅を中心にそれぞれの地域の個性を活かした生活利便施設の集積と南武線連続立体交差化などの公共事業の推進による基盤整備を進め、地域の生活や経済を支える個性豊かな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

沿線地域の一体的な市街地の形成を促すJR南武線を主軸とした「都市軸」と、各駅周辺地域間及び周辺都市との連携を促すための「地域連携・交流軸」の形成により、各駅周辺における駅を「核」とした拠点形成によるまちづくりの効果を沿線地域全体に波及させ、魅力の向上や価値の醸成などによる南武線沿線地域の活性化を目指します。

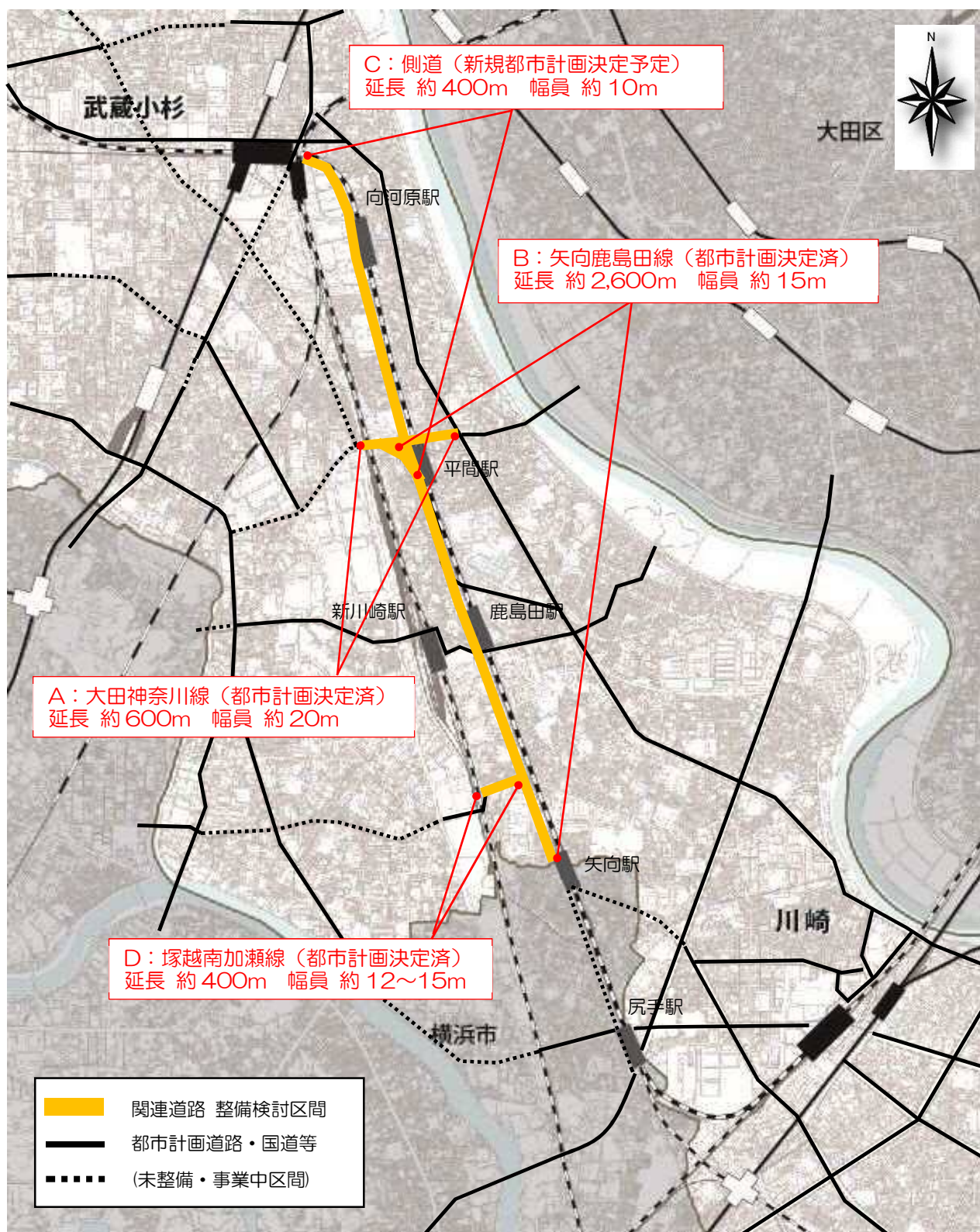
■ 都市軸

沿線のまちづくりを推進する上での基幹となる軸で、本方針においては主にJR南武線による鉄道と、南武線に並行する側道として連続立体交差事業にあわせて整備される矢向鹿島田線などの都市計画道路により構成されます。

■ 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の周辺都市との広域的な連携・交流を促す軸であり、主に連続立体交差事業に関連して整備される大田神奈川線や塚越南加瀬線といった南武線を横断する都市計画道路により構成されます。





(3) まちづくりの基本方針

南武線沿線におけるまちづくりの基本目標、目指すべき都市像の実現に向け、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】

各拠点駅との連携・分担を図りながら、地域特性を活かした適切な都市機能の集積や地域資源の活用、良好なコミュニティ形成、快適な住環境の整備などの推進により、誰もが暮らしやすいまちづくりを目指します。

公共交通の利便性を高めるまちづくり【都市交通】

JR 南武線連続立体交差事業による踏切の解消や関連道路の整備、地域の状況に応じた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。

環境と健康に配慮した潤いあるまちづくり【都市環境】

多摩川や夢見ヶ崎公園、二ヶ領用水などの自然環境資源や社寺仏閣などの沿線地域が持つ地域資源を活かして、訪れる誰もが楽しめる街並みの形成や、多様な世代が憩える緑の空間の誘導など、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目指します。

災害に強いまちづくり【都市防災】

連続立体交差事業に合わせた道路整備や、民間の大規模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り防災機能の充実と、地域住民との協働による防災体制の強化などを促す仕組みづくりにより、災害に強い安心・安全なまちづくりを目指します。

駅を中心とした暮らしやすいまちづくり【土地利用】

各拠点駅との連携・分担を図りながら、地域特性を活かした適切な都市機能の集積や地域資源の活用、良好なコミュニティ形成、快適な住環境の整備などの推進により、誰もが暮らしやすいまちづくりを目指します。

■まちの拠点性を高める適切な土地利用の誘導

- ・ 連続立体交差事業による駅前再編整備の機会などを的確に捉え、再開発事業などの誘導により、多様な都市機能の集積や都市基盤の整備等によるまちの賑わいの創出を目指します。
- ・ 沿線地域内の低未利用地における土地利用転換のタイミングを適切に捉え、都市計画手法などの積極的な活用により、民間活力を活かした多様な都市機能の集積を目指します。
- ・ 沿線地域には、新川崎地区をはじめ、優れた研究開発機関等が多く立地していることから、引き続き、ものづくり産業や研究開発機関等の集積を図り、産業拠点の形成を目指します。

■地域コミュニティを支える都市機能の誘導と取組の推進

- ・ 連続立体交差事業により整備される駅前空間や高架下などを有効活用し、それぞれの地域特性に応じて、多様な人々が集える交流空間、市民生活に必要な公共・公益施設など、地域コミュニティを支える都市機能の誘導を目指します。
- ・ 多様化するライフスタイルに対応し、公園や緑地をはじめとした、日常的にスポーツや運動ができる空間や施設を整備・誘導することにより、誰もが健康的に明るく暮らせる持続可能なまちを目指します。

■既存商店街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

- ・ 商業振興施策などと連携して駅前の既存商店街の活性化を推進するとともに、連続立体交差事業により創出される高架下などに誘導する商業施設などとの連携を促すことで、それぞれが共存する賑わいのあるまちの形成を目指します。
- ・ 遊休化した公共施設・公共空間と周辺の民間遊休不動産などの地域資源を活用した取組を、地域の賑わいや活気の創出を目指します。
- ・ 歩行者通路や滞留空間、案内サインなどを有効に配置し、地域の回遊性の向上させることで、まちの賑わい創出を目指します。

■住環境の向上に向けた取組の推進

- ・ 連続立体交差事業による駅前の再整備や老朽化した建築物の建替え時期を的確にとらえて、共同化事業などを誘導し、多様なライフスタイルに応じた良質な都市型住宅の整備を目指します。
- ・ 防災性の向上に寄与する道路や広場などの整備や建物の不燃化対策の推進、民間活力を活かした共同化事業の誘導などにより、沿線の住環境の向上を目指します。

公共交通の利便性を高めるまちづくり【都市交通】

JR 南武線連続立体交差事業による踏切の解消や関連道路の整備、地域の状況に応じた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

- 連続立体交差事業による踏切の解消と関連する都市計画道路や区画街路などの道路整備により、踏切渋滞や周辺道路の交通混雑の緩和を図るとともに駅アクセスの強化を図ります。
- バリアフリーに対応した歩道整備や自転車専用レーンなどの整備推進により、歩行者及び自転車利用者の安全で快適な交通環境の形成を目指します。
- 連続立体交差事業により創出される高架下などを活用し、通勤・通学のための定期利用や駅周辺地区への買い物のための一時的利用など、地域の状況に対応した自転車等駐輪場の確保を目指します。

■地域の状況に応じた交通結節機能の強化と公共交通の充実

- 連続立体交差事業や関連道路整備、大規模な土地利用転換のタイミングを捉え、駅前広場やバス・タクシー乗り場など、地域の状況に応じた交通結節機能の強化を図り、バスなどの公共交通機関と鉄道との乗り継ぎの円滑化を目指します。
- 連続立体交差事業や道路整備による踏切の解消と混雑の解消により、バスの定時性・速達性を確保し、駅へアクセスするバス路線の充実などを目指します。
- タウンモビリティやシェアサイクルなどの新たな交通システムの導入推進など、人口減少・超高齢化社会に対応し、誰もが安全で快適に移動できる交通環境の整備を目指します。

■交通ネットワークの強化による周辺市街地等との連携・交流による新たな価値の創出

- 都市計画道路等の整備を推進し、路線バスの充実やバス路線網の再編などに取組むことで、南武線各駅周辺地区や東京や横浜など市外も含めた周辺市街地との新たな連携や交流の創出を目指します。

環境と健康に配慮した潤いあるまちづくり【都市環境】

多摩川や夢見ヶ崎公園、二ヶ領用水などの自然環境資源や社寺仏閣などの沿線地域が持つ地域資源を活かして、訪れる誰もが楽しめる街並みの形成や、多様な世代が憩える緑の空間の誘導など、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目指します。

■憩いと潤いのある街並みの形成

- 沿線地域の自然環境や歴史文化資源などの豊富な地域資源を活かした散歩道の整備や案内サイン整備など、誰もが楽しみ、憩える工夫や仕組みづくりによる、地域の魅力の向上を目指します。
- 連続立体交差事業により創出される高架下の活用や大規模な土地利用転換地における土地利用誘導により、公園や緑地、親水空間、オープンスペースなどの機能整備を誘導し、新たな地域資源の創出による憩いや潤いのある街並み形成を目指します。

■持続可能な社会構築に向けた低炭素化・循環型のまちづくりの推進

- 人にやさしい良好な都市や居住環境の形成に向け、南武線沿線地域に立地する企業や大学の先端研究開発機関などと協働・連携し、新しいエネルギー利用などによる低炭素化社会に向けた取り組みや、資源・エネルギーの再利用などによる持続可能な社会の構築を目指します。
- 大規模な土地利用転換などにあたり、敷地内や屋上、壁面の緑化や、自然エネルギーの活用などの環境に配慮した適切な土地利用と施設整備を積極的に誘導し、環境負荷の低減に向けたまちづくりを目指します。

■環境に配慮した交通環境の形成

- 連続立体交差事業による踏切の解消と自動車交通の円滑化、将来的な ICT を活用した自動運転システムなどの導入による CO₂ や NO_x などの環境負荷の軽減と地球環境に配慮した交通環境の形成を目指します。
- 連続立体交差事業にあわせた幹線道路の整備において、道路緑化の推進と低騒音舗装の採用などにより、周辺環境に配慮した交通環境整備を目指します。

災害に強いまちづくり【都市防災】

連続立体交差事業に合わせた道路整備や民間の大規模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り、防災機能の充実と地域住民との協働による防災体制の強化などを促す仕組みづくりにより、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

- 連続立体交差事業による踏切の解消や関連する都市計画道路等の整備により、延焼遮断帯の形成や地域住民の避難路や緊急輸送路の確保を推進し、災害に強い都市構造の形成を目指します。

■大規模な土地利用転換地や高架下の有効活用による防災機能の充実

- 大規模な土地利用転換のタイミングを捉え、オープンスペースや公園など、災害時における一時避難場所として利用できる空間整備を目指します。
- 大規模施設の建築などに合わせ、周辺地域への物資提供が可能な防災備蓄倉庫や誰でも利用できるトイレなどの整備を目指します。
- 大規模な土地利用転換地や連続立体交差事業により創出される高架下などを活用し、自立電源型照明やかまどベンチ、マンホールトイレなどを適切に配置し、地域の防災拠点となる空間・施設整備を目指します。

■地震による建物倒壊・延焼火災の被害を低減させる取組の推進

- 民間活力を活かし、地震災害による建物倒壊や延焼火災の被害を最小限にとどめるための、再開発など既存の住宅地における共同化事業などを目指します。
- 木造住宅やマンションの耐震改修工事の支援や、建物の建替えにあわせた狭あい道路の拡幅整備に関する支援に引き続き取り組み、災害に強い街並みの形成を目指します。

■地域コミュニティにおける防災体制の充実

- 災害の初動対応や被害の拡大防止のために、地域の町内会などの既存コミュニティを中心とした活動を支援し、災害に強いまちの形成に向けた自助・共助の取り組みや組織の育成を目指します。

(4) 各駅周辺地区のまちづくり

まちづくりの基本目標及び目指すべき都市像の実現に向けて、分野別の基本方針に基づき、南武線各駅周辺地区（「新川崎・鹿島田駅周辺地区」・「平間駅周辺地区」・「向河原駅周辺地区」）のまちづくりを推進します。

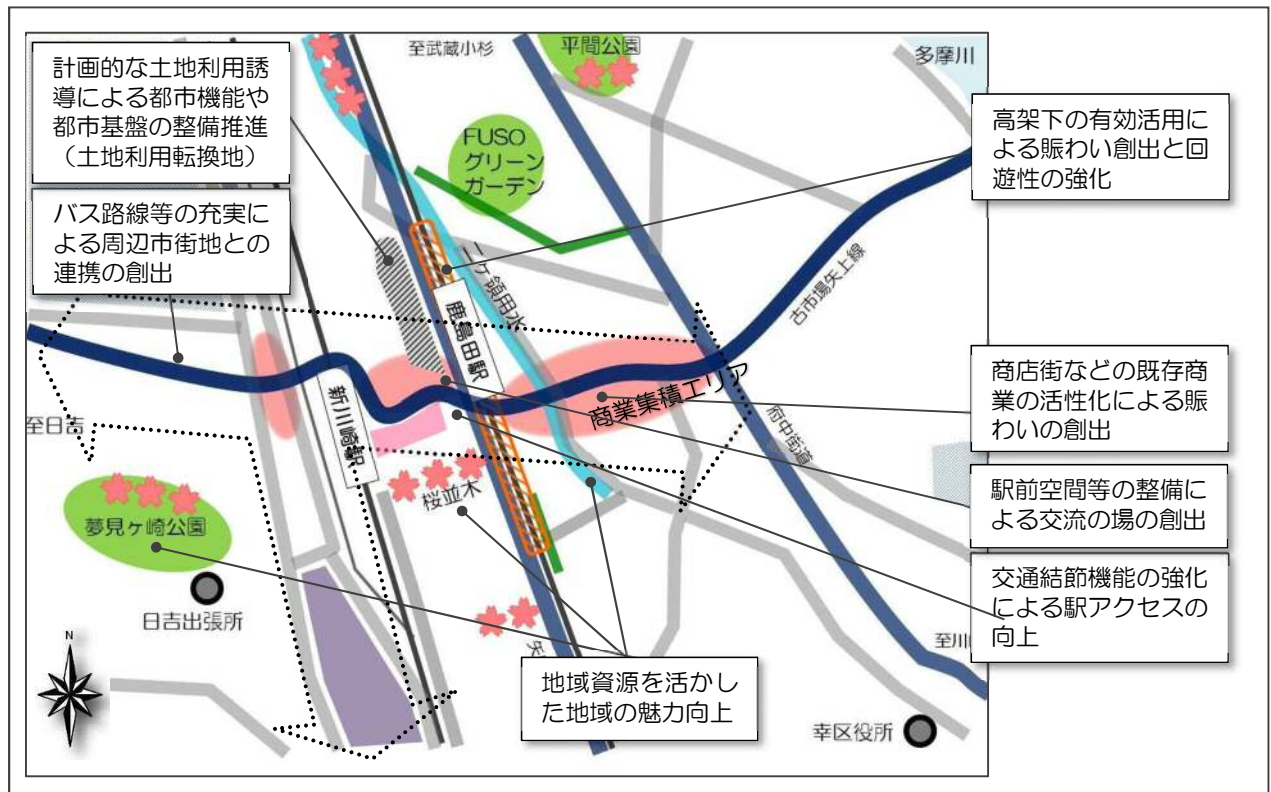
JR 南武線連続立体交差事業や関連道路整備の進捗、地区内における大規模土地利用転換のタイミング、地域住民等のまちづくりに対する機運などを捉えて、各駅周辺地区における地域特性に応じたまちづくりの推進を目指します。

なお、まちづくりの推進にあたっては、これまでのまちの成り立ちや再開発事業の実施による効果等も踏まえ、丁寧な検討を今後行っていく必要があります。

<参考> 都市計画マスタープランにおける各駅周辺地区のまちづくりの考え方

<p>広域拠点（川崎駅周辺地区、小杉駅周辺地区）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ターミナル駅としての特性を活かすとともに、近隣都市拠点の都市機能を意識しながら、商業・業務、文化・交流といった高次的な都市機能の集積を図り、市内外から人を呼び込むことができる魅力にあふれた広域拠点の形成を目指す地区
<p>地域生活拠点（新川崎・鹿島田地区）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 主要な鉄道駅としての特性を活かすとともに、JR南武線の連続立体交差事業を契機として、川崎駅周辺地区及び小杉駅周辺地区と連携し、土地利用の機動的な誘導及び市街地開発事業の推進により、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の形成を目指す地区
<p>身近な駅周辺（平間駅周辺地区、向河原駅周辺地区）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 沿線の拠点地区と連携することで機能の分担を図り、JR南武線の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図りつつ、地域特性を活かした産業の維持、発展による地域の魅力向上や多様な世代が居住できる環境整備の促進を図り、駅や駅周辺へのアクセスの向上を目指す地区 ○ 建物の更新やリニューアル等により、新たな住宅や住まい方の誘導を図り、鉄道駅周辺における高い利便性を活かし、多様な世代が居住できる環境整備の促進を目指す地区 ○ JR 南武線の連続立体交差事業等による、高齢者等に配慮した歩行者の移動の円滑化を図り、駅や駅周辺のアクセス向上を目指す地区

【新川崎・鹿島田駅周辺地区（地域生活拠点）】



方向性1 地域生活拠点にふさわしい拠点性の向上

- ・連続立体交差事業により創出される高架下に多様な都市機能を効果的に集積し、既存商業等との連携を促すことで、地域の更なる賑わい創出・活性化を目指します。
- ・東急東横線の日吉駅周辺など、周辺地域と連携強化に取り組むことで、地域に新たに人を呼び込み、地域生活拠点に相応しい拠点性の向上を目指します。
- ・大規模な土地利用転換の機会を的確に捉え、地域の拠点性向上に寄与する都市機能の集積、地域に必要な道路や公園などの都市基盤の整備を目指します。

方向性2 コミュニティ形成と交流促進による新たな価値の創出

- ・多様な世代、住民やオフィスワーカーなどの多様な人々が交流し、新たな価値を創出するため、様々な目的で利用できるコミュニティ活動拠点等の整備を目指します。

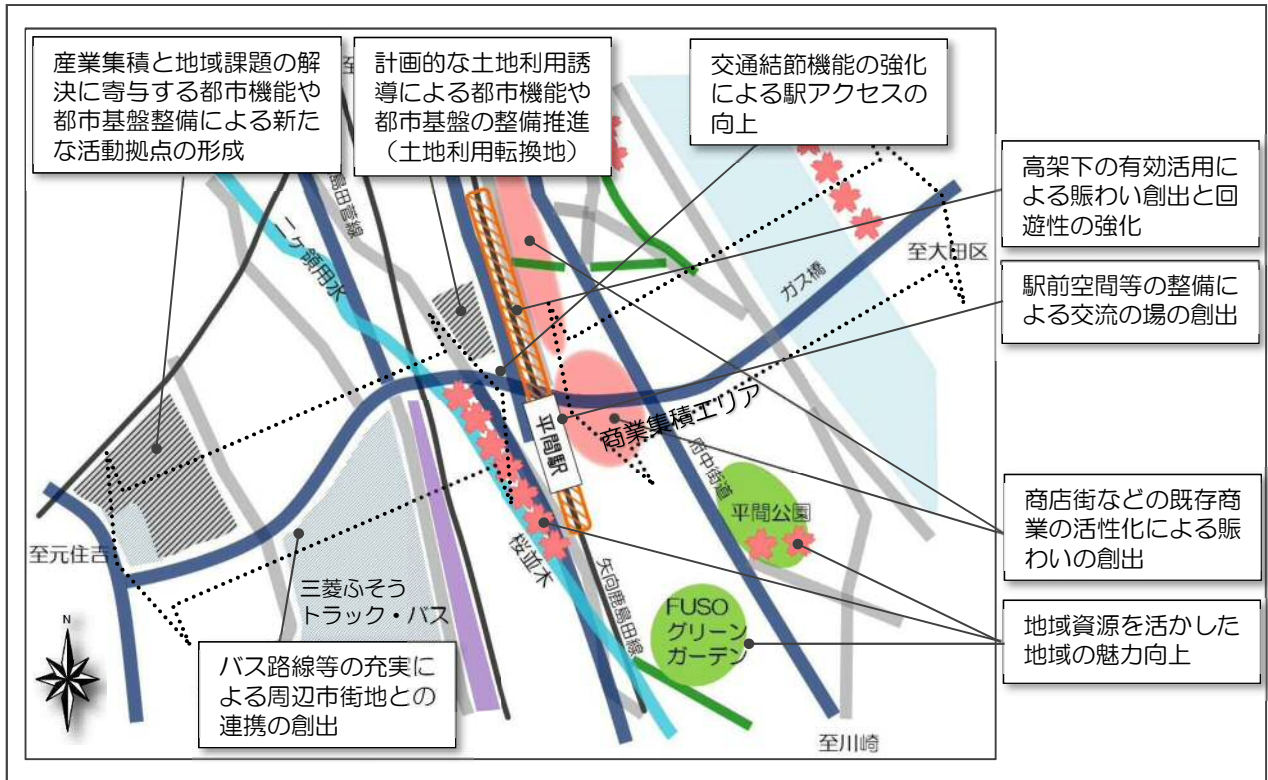
方向性3 地域資源を活用したまちの魅力向上

- ・地域の魅力やまちの価値を高めるため、住民、企業などが協働・連携して取り組みを進め、夢見ヶ崎公園や二ヶ領用水、桜並木といった既存の地域資源を活用した散歩道やポケットパークの整備など、地域の魅力向上を目指します。

方向性4 気軽に訪れることができる交通環境の整備

- ・連続立体交差事業にあわせて整備される都市計画道路や高架下の空間の活用と既存の交通広場等との連携により、駅周辺の交通結節機能の強化を図るとともに、歩行者の安全で快適な交通環境を整備します。また、駅周辺においては、回遊性の向上に向けたデッキ等の整備による歩行者動線の充実を目指します。
- ・駅周辺への来訪者を増やし、まちの賑わい創出を目指し、バス路線等の充実を目指します。

【平間駅周辺地区（身近な駅周辺）】



方向性1 都市機能集積や居住環境の改善による身近な生活拠点の形成

- ・連続立体交差事業により創出される高架下に多様な都市機能を集積し、既存商業等との連携を促すことで、地域の更なる賑わい創出・活性化を目指します。
- ・東急東横線元住吉駅周辺や東急多摩川線下丸子駅周辺地域、西加瀬地区などの周辺地域と連携強化に取り組むことで、多様な人の暮らしや生活を豊かにするまちの実現を目指します。
- ・大規模な土地利用転換の機会を的確に捉え、地域の拠点性向上に寄与する都市機能の集積、地域に必要な道路や公園などの都市基盤の整備を目指します。
- ・連続立体交差事業にあわせて整備される都市計画道路等の整備機会を捉えて、既存居住環境の改善、防災機能の強化を図り、暮らしや生活の安全性、快適性の向上を目指します。

方向性2 コミュニティ形成と交流促進による新たな価値の創出

- ・多様な世代、住民やオフィスワーカーなどの多様な人々が交流し、新たな価値の創出に向けて、様々な目的で利用できるコミュニティ活動拠点等の整備を目指します。

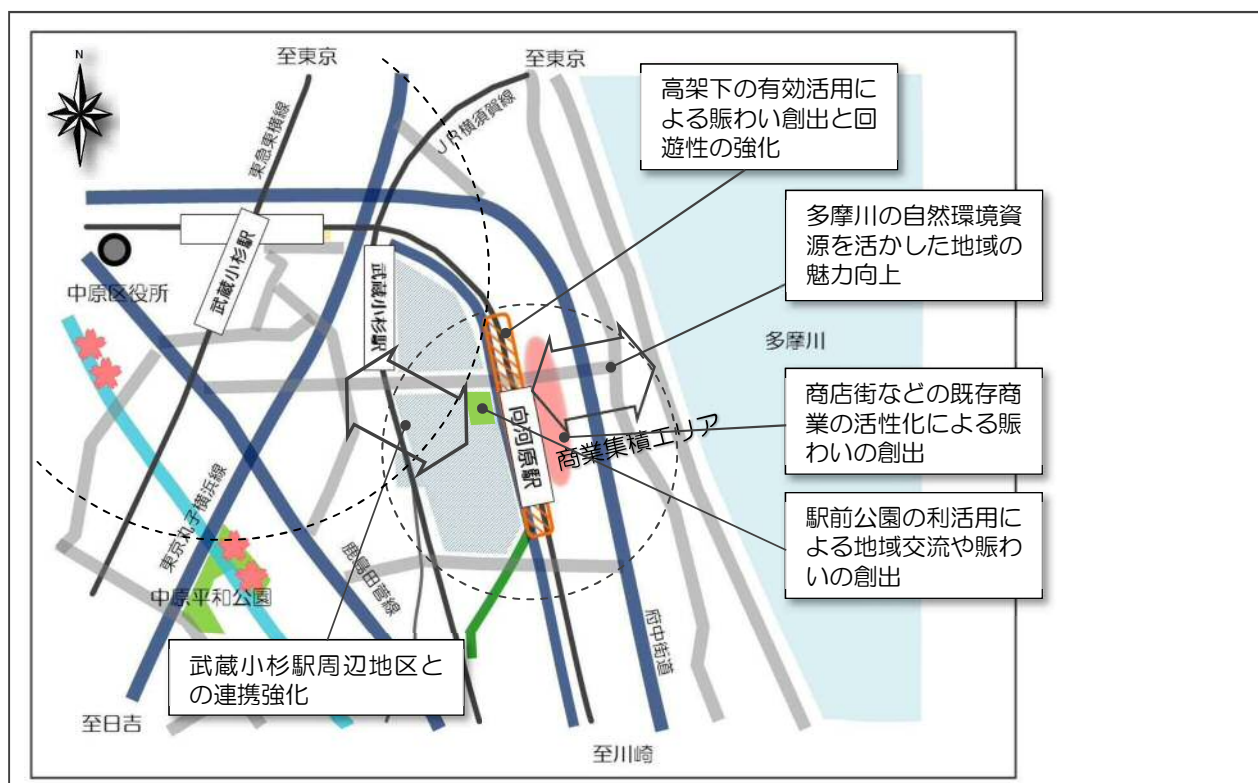
方向性3 地域資源を活用したまちの魅力向上

- ・地域の魅力やまちの価値を高めるため、住民、企業などと協働・連携して取り組みを進め、ニヶ領用水と川崎堀の桜並木といった既存の地域資源を活用した散歩道やポケットパークの整備など、地域の魅力向上を目指します。

方向性4 気軽に訪れることができる交通環境の整備

- ・連続立体交差化や都市計画道路の整備にあわせて、駅周辺の交通結節機能強化を図るとともに、歩行者の安全で快適な交通環境を整備します。また、駅周辺においては、回遊性の向上に向けたデッキ等の整備による歩行者動線の充実を目指します。
- ・駅周辺への来訪者を増やし、まちの賑わい創出を目指し、バス路線等の充実を目指します。

【向河原駅周辺地区（身近な駅周辺）】



方向性1 都市機能集積による身近な生活拠点の形成

- ・連続立体交差事業により創出される高架下に多様な都市機能を集積し、既存商業等との連携を促すことで、地域の更なる賑わい創出・活性化を目指します。
- ・土地利用転換の機会を的確に捉え、既存居住環境の改善、防災機能の強化を図り、暮らしや生活の安全性、快適性の向上を目指します。

方向性2 武蔵小杉駅周辺地区との連携強化

- ・駅西側に整備されている向河原駅前公園を活用した地域主体のイベントを地域の企業や商店街などと連携して開催するなどにより、地域の交流を促し、賑わいの創出などを目指します。
- ・武蔵小杉駅周辺地区の拠点性の効果を向河原駅周辺地区へ波及させるため、向河原駅周辺地域と武蔵小杉駅周辺地区における一体的な賑わい創出を目指します。

方向性3 地域資源を活用したまちの魅力向上

- ・地域の魅力やまちの価値を高めるため、住民、企業などと協働・連携して取り組みを進め、多摩川へのアクセス動線整備やサイン整備など、多摩川の自然環境を活かした地域の魅力向上を目指します。

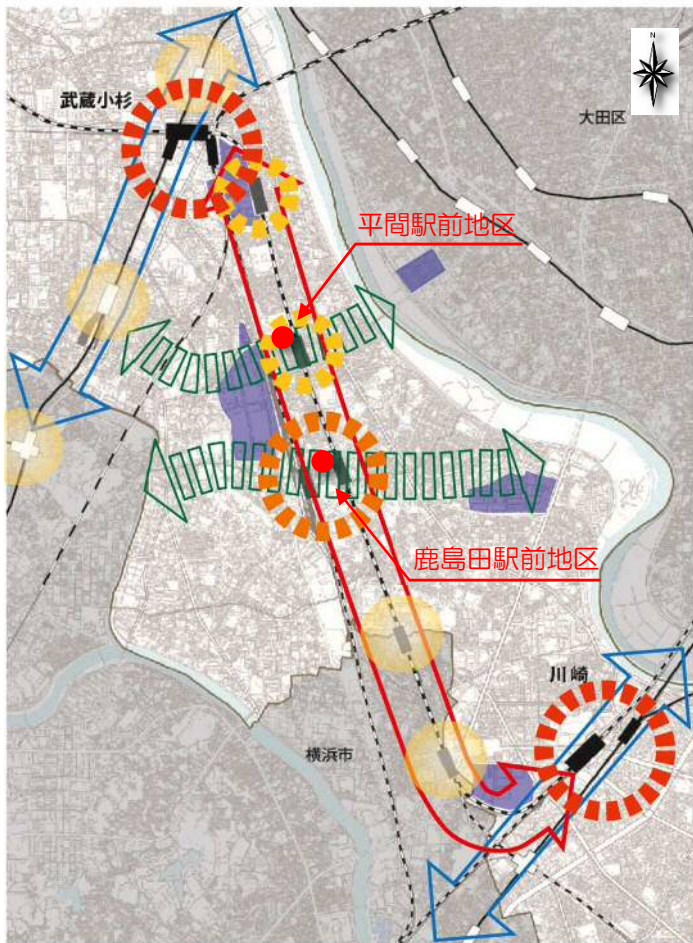
方向性4 気軽に訪れることができる交通環境の整備

- ・連続立体交差化や関連する道路整備にあわせて、駅周辺の交通結節機能強化を図るとともに、歩行者の安全で快適な交通環境の整備を目指します。

(5) 魅力あるまちの実現に向けた取組の推進

① 南武線沿線の大規模土地利用転換地における適切な土地利用の誘導

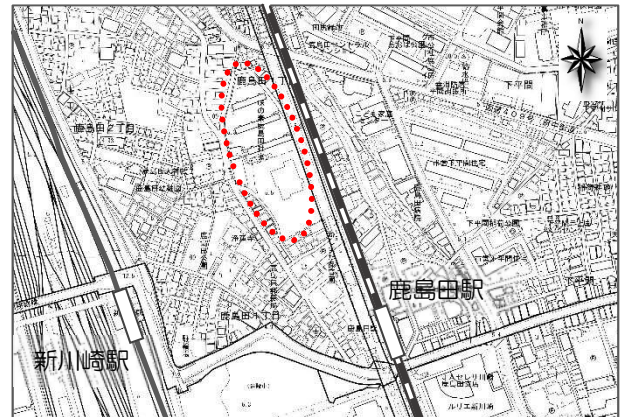
まちづくりの基本目標及び目指すべき都市像の実現に向けて、南武線沿線において位置的・機能的に重要な役割を果たす可能性が高い一団の土地の土地利用転換のタイミングを捉え、これまでのまちづくりの経過や今後のまちづくりの方向性を確認しながら、地区計画による土地利用の誘導や市街地再開発事業等による商業・業務・研究開発・都市型住宅等の機能を適切に配置した市街地の形成や駅前広場や道路・公園等の都市基盤の整備など、駅前にふさわしい魅力あるまちの実現を目指します。



平間駅前地区

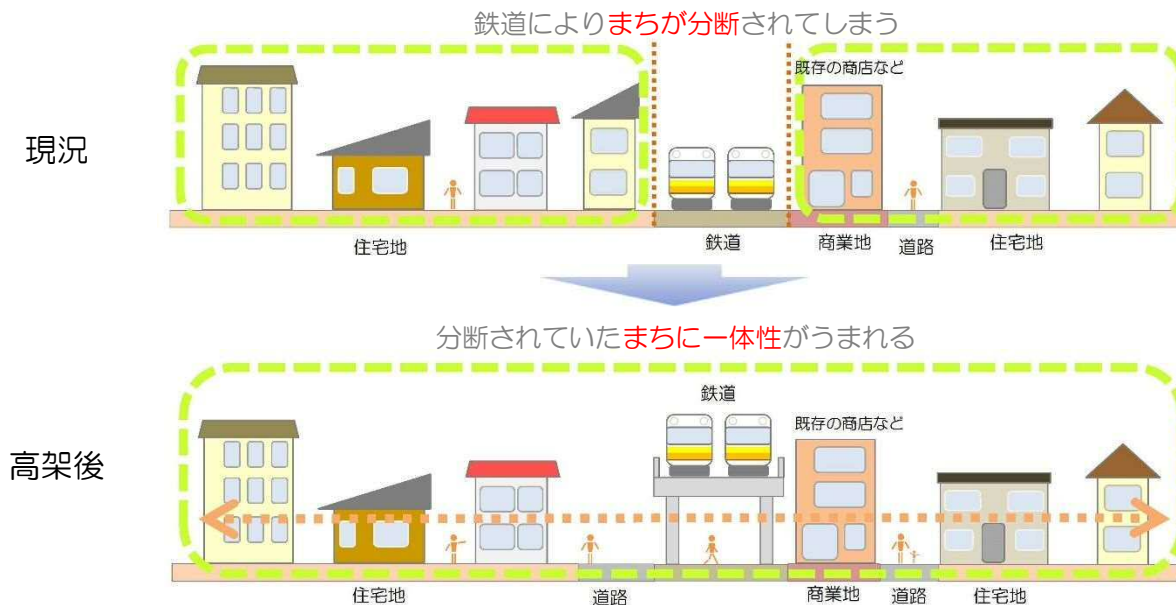


鹿島田駅前地区



② 連続立体交差事業による高架下利活用の検討

JR 南武線連続立体交差事業では、鉄道を高架化で踏切を除却することにより、踏切による交通渋滞や、事故を解消し、線路で分断された市街地の一体化を図ることで、回遊性の向上により都市活動の活性化が期待できます。高架下の利活用については、今後、連続立体交差事業の事業進捗や地域の状況に応じて、検討を行っていきます。



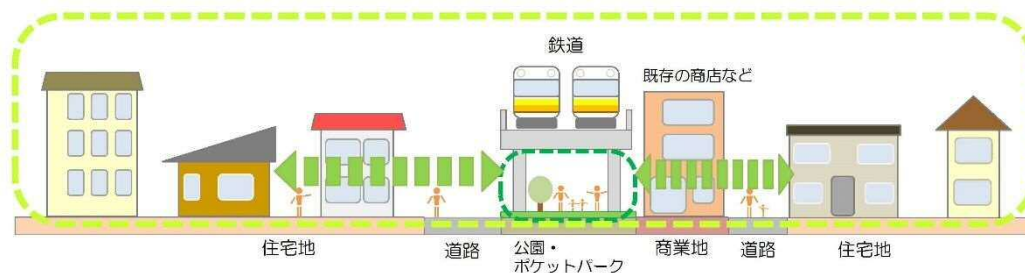
□ 高架下の有効活用策の例（高架下単独での利用）

新たに創出される空間である鉄道高架下の利活用により、沿線地域の課題解決などへの効果も期待されます。

●公園・ポケットパークの整備

公園などが不足している地域では、高架下を活用して公園やポケットパークを整備することで、地域のやすらぎ空間や交流空間の形成が期待できます。

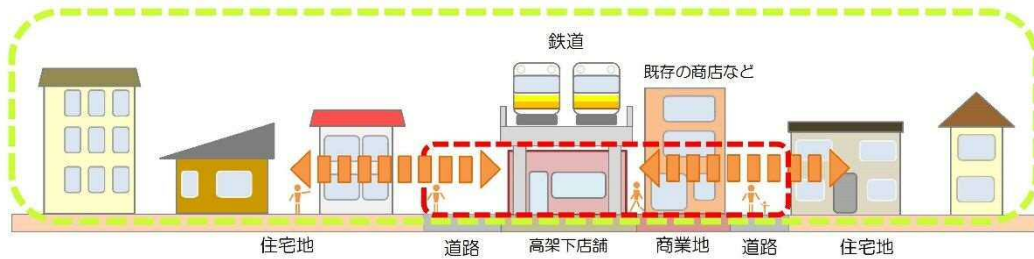
また、高架下に整備する公園に、防災倉庫やかまどベンチなどを整備することで、身近な地域における防災性の向上効果も期待できます。



事例：JR 中央線 武蔵境駅一東小金井駅間高架下

● 店舗や生活利便施設の整備

駅周辺など、沿線で商店街などの商業施設が立地しているところでは、高架下に商業施設や生活利便施設を整備することで、既存商店などとの連携による賑わい空間の形成が期待されます。



事例：JR 中央線 武蔵境駅一東小金井駅間高架下

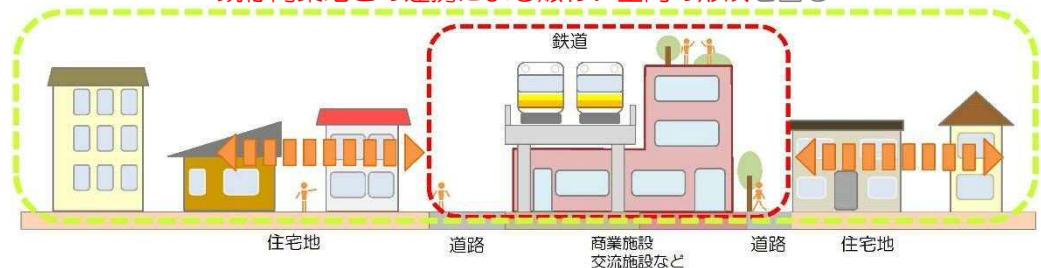
□ 高架下の有効活用策の例（沿線の隣接敷地と一体的な利用）

沿線に立地する隣接敷地と高架下の空間を一体的に整備することにより、地域の拠点づくりなどにも期待できます。

高架下と沿線のオープンスペースとを一体的に公園などに整備することで、
緑の拠点機能の強化を図る



高架下と隣接地を一体的に施設整備することで、
既存商業地との連携による賑わい空間の形成を図る



③ 地域コミュニティを醸成する取組の検討

□ 公共空間の利活用による新たなコミュニティの創出

- 沿線地域は現在、人口及び各駅の乗降者数も年々増加していますが、各駅周辺には、駅や駅周辺を訪れる人々が集い・憩える、魅力的な賑わい空間が不足しています。
- 駅周辺の公共空間を有効に活用することにより、通勤や通学などで日々通過するだけでなく、駅利用者や周辺の商業施設などを訪れる多様な人々が、有意義な時間を過ごすことができるまちの「居場所」をつくり、駅周辺に賑わいと、地域の新たな魅力の創出を目指します。

【公共空間の利活用による「居場所づくり」を進めるポイント】

- ✓ 官地、民地を問わず、**駅前及び駅周辺の空間を積極的に利活用**すること
- ✓ 町内会、商店街、地元企業など**地域の多様な主体が連携した取組**とすること
- ✓ 不定期なイベントにとどまらず、**日常的な利活用が可能な空間形成**をめざすものであること
- ✓ 駅周辺の人の流れや行動パターン、地域の実情・ニーズなどを把握し、**様々な取組を試しながら最適な利活用の方向性を模索**すること
- ✓ 単発的な取組でなく、今後の土地利用転換や連続立体交差事業、基盤整備の進捗を捉えつつ、**地域の状況変化に対応しながら長期的に継続できる枠組みを確立**すること
- ✓ 各駅周辺での取組を、**沿線各駅や市内・市外各所へと波及・連携**できるものとする



芝生やイス・テーブルなどの設置
事例：あそべるとよたプロジェクト
(豊田市)



多彩なイベントの開催
事例：市駅“グリーングリーン”
プロジェクト (和歌山市)



民有空地の利活用
事例：松山みんなの広場 (松山市)

□ まちづくりの担い手の育成

- ライフスタイルの変化などにより、これまで地域におけるまちづくりの担い手であった町内会や商店街組織など既存の組織を取り巻く状況も変化しており、まちづくりの担い手の育成や枠組づくりが、まちづくりをより効果的に推進するためには必要となります。
- 広場空間を利活用したまちの居場所づくりをはじめとして、地域の様々な主体が連携しながら、それぞれの得意分野や強みを持ち寄り、協力できる仕組みづくりが必要であるとともに、まちづくりへ参加する人材の確保が重要となります。それぞれの地域で活躍している各種団体によるまちづくり活動による効果をより広域に波及させ、さらには、潜在的なまちづくりの担い手の発掘、育成を促していくことで、持続可能なまちづくりの推進を目指します。

【まちづくりの担い手育成のポイント】

- ✓ 既存団体の活動内容の周知、効果の可視化により、地域における認知度を向上させること
- ✓ 既存団体同士や、地域内外の専門性を持った人材が交流・連携できる機会の創出により、新たな活動を促すこと
- ✓ 企業や高校・大学といった教育機関と連携することで、担い手候補の裾野を拡げること
- ✓ 地域内の潜在的な担い手を育成・発掘するため、地域の祭りやイベント、公共空間の利活用などの活動をととして、気軽にまちづくりに参加・経験できる場を提供すること

（取組事例）エリアマネジメント組織 鹿島田デイズの取組（2018年11月設立）

主な活動：①まちの拠点プロジェクト、②ヒロバプロジェクト、③スタートアップ支援事業

① まちの拠点プロジェクト

新たなまちの拠点を鹿島田駅前に整備。既に鹿島田地域のコミュニティ拠点として機能する「タウンカフェ新川崎」と連携し、新たな層をターゲットとして地域交流プログラムを展開。



鹿島田 DAYS コワーキングカフェ

② ヒロバプロジェクト

鹿島田地域の主として屋外の広場空間について、官民それぞれの管理者と連携し、各広場の設置主旨を踏まえつつ、新たな広場活用の可能性を検証し、それを実践するための諸活動。

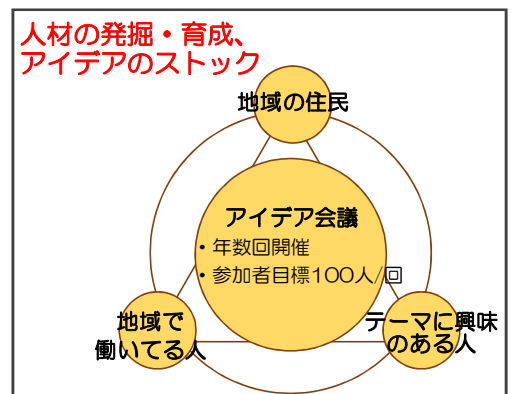


川崎市管理地における社会実験

③ スタートアップ支援事業

様々な市民活動のアイデアを集め、共有する中で、魅力的なアイデアを見出し、その初動を支援する地域活動スタートアップ支援の取組。アイデアを持ち寄る会議※を開催し、その入場料が互選会議で選定された企画提案者へ寄附され、それを実行する仕組み。

※アイデア会議は、スポーツ、アート、映画、グルメ、ファッション、音楽など、各回テーマを決めて実施



スタートアップ事業「かしまだスープ」

4 今後に向けて

今後、各駅周辺のまちづくりの検討の深度化、まちの賑わい創出、地域交流の促進に取組み、JR南武線連続立体交差事業やこれに併せて進められる都市計画道路等の基盤整備の事業進捗に合わせて、まちづくりを効率的・効果的に推進し、誰もが暮らしやすく住み続けたい個性と魅力あふれるまちの実現を目指します。

