

# 南武支線沿線まちづくり方針（案）

平成 30 年 1 月

川崎市

# 目 次

1	南武支線沿線まちづくり方針について	1
	(1) 背景	1
	(2) 目的	1
	(3) 方針策定の対象区域	1
	(4) 位置づけ	2
2	まちの現状と課題	4
	(1) 現状と特性	4
	(2) まちづくりの課題	11
3	まちづくりの理念	12
	(1) めざす将来像と基本目標	12
	(2) まちづくりの概念イメージ	13
4	まちづくり方針	14
	(1) まちづくりの基本方針	14
	(2) まちづくり方針の体系	15
	(3) 分野別のまちづくり方針	16
	1) 駅を中心とした住みやすく暮らしやすいまちづくり	16
	2) 交通利便性の高い、誰もが移動しやすいまちづくり	18
	3) 環境にやさしく、地域交流を促進するうるおいづくり	20
	4) 燃えにくく、避難しやすい安全・安心なまちづくり	22
5	まちづくり方針の実現策	25
	(1) 実現に向けた取組の方向性	25
	(2) 重点的取組	25
	(3) 段階整備の基本的な考え方	25
	(4) 戦略的取組	28

# 1 南武支線沿線まちづくり方針について

## (1)背景

- ・南武支線沿線地域は、古くから市街地が形成されたことから、住民の高齢化率が高く、すでに人口減少が発生しており、「地域の活力低下」が懸念されます。また、地域の大半は戦災復興区画整理がなされていないことから、狭あい道路や老朽木造建築物が多く、自然的土地利用の割合が低いなど、「住環境や防災の面で課題」を抱えています。
- ・JR南武支線については、輸送力が小さく利便性が低いことから、沿線の居住者や臨海部に勤務する人の利用率が極めて低い状況ですが、市とJR東日本が包括連携協定を結び、平成28年3月に「小田栄駅が設置」され、南武支線沿線の利便性向上、駅へのアクセスの向上など公共交通の利用促進に向けた周辺まちづくりの取組が進められています。
- ・こうした状況の中、今後の少子高齢社会の到来を見据えると、市民の身近な日常生活が、住まいを起点に近隣地域から身近な駅周辺など鉄道に沿ったエリア（行動圏）で展開していることから、鉄道を主軸とした、「身近な地域が連携した沿線まちづくり」の考え方が重要となってきており、沿線地域の持続的な発展に向けては、まちの魅力向上と鉄道軸の強化を連携させた戦略的な取組が不可欠となっています。

## (2)目的

- ・「南武支線沿線まちづくり方針」（以下、「本方針」という。）は、沿線地域の持続的な発展を図るため、市民・事業者・行政がめざすべき将来像（30年後を展望）を共有し、防災面も含めた住環境の改善などによる沿線地域の魅力向上と、駅へのアクセスや交通結節機能の改善等による鉄道軸の強化を、協働で実現していくために定めるものです。

## (3)方針策定の対象区域

- ・JR南武支線（八丁畷駅～浜川崎駅）の各駅を中心に、鉄道駅を利用する居住地域として、概ね以下の範囲を対象区域とします。

### ■ 対象区域



: 対象区域

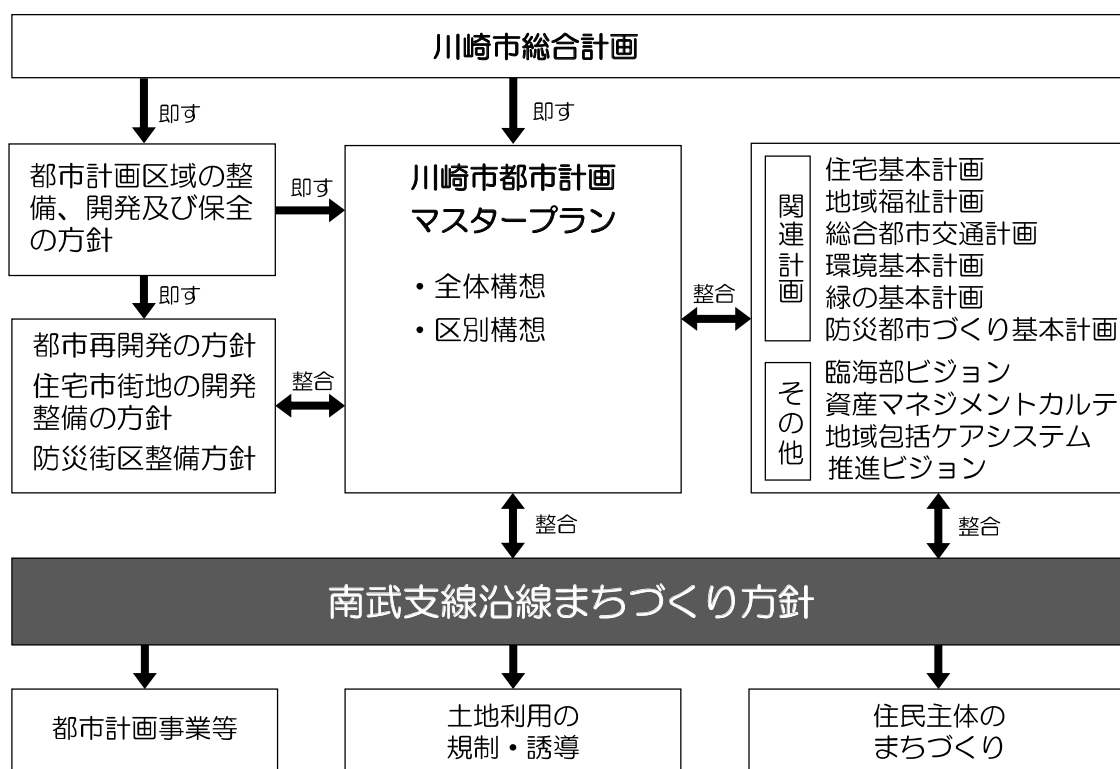


: 駅勢圏（750m）

## (4)位置づけ

- 本方針は、「川崎市総合計画」と「川崎市都市計画マスタープラン」を上位計画として、地域のまちづくりに関する基本方針として定めるものです。
- 地域のまちづくりに関わる関連分野は、住宅、福祉、交通、環境、防災等広範囲にわたるため、本方針は、これら関連する計画等と整合・連携を図り、南武支線沿線地域においてまちづくりを展開するにあたっての総合的な方針とします。
- 本方針は、「川崎市都市計画マスタープラン」にあわせ、概ね 30 年後の将来像を展望し、まちづくりの基本目標、方針を定めます。
- また、対象区域全般の取組方針を示すとともに、重点的・戦略的な取組や箇所を示し、機動的にまちづくりを推進します。
- 本方針に定める地域のまちづくりに関する基本方針のうち、都市計画マスタープランに反映すべきものは、今後、改定する都市計画マスタープラン川崎区構想に反映していきます。
- 本方針は、今後の社会情勢の動向に応じ、概ね 10 年を目処に方針の見直しを検討します。

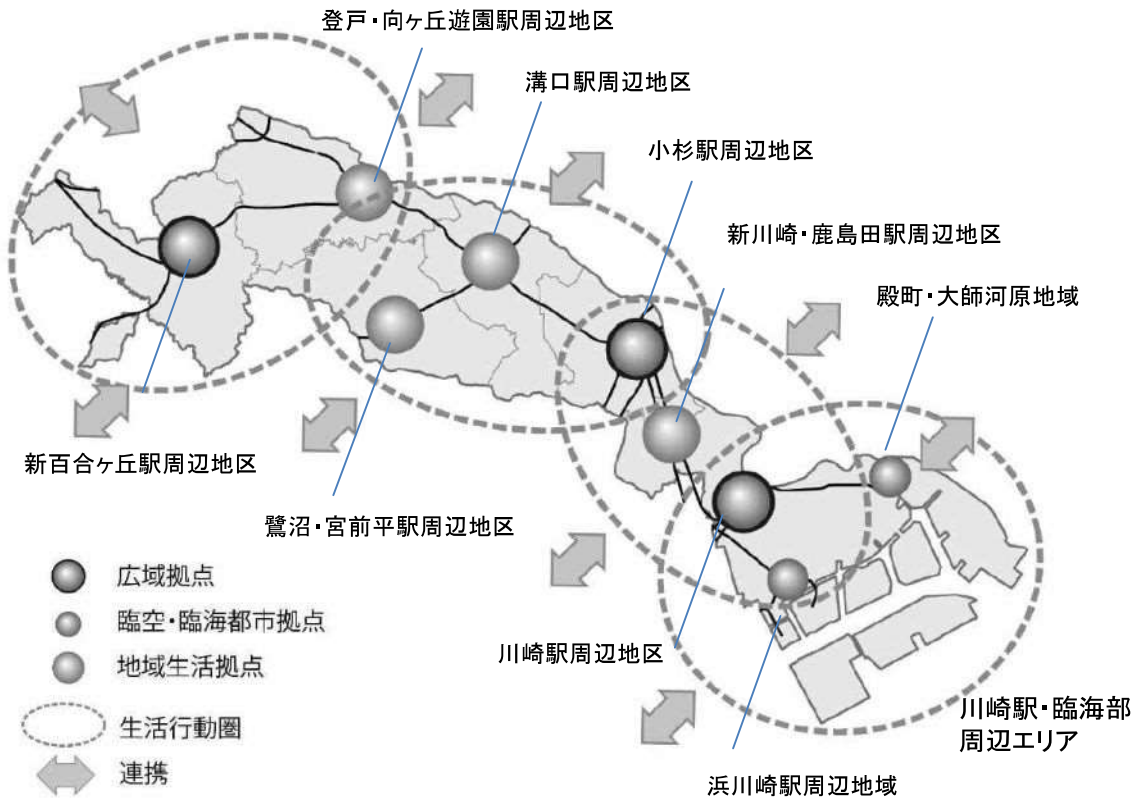
### ■南武支線沿線まちづくり方針の位置づけ





## ■生活行動圏と拠点地区（都市計画マスタープラン）

・南武支線沿線地域は、川崎市総合計画と川崎市都市計画マスタープランにおいて、市内に4つある「生活行動圏」（日常的な生活エリア）の「川崎駅・臨海部周辺エリア」に属するとされ、「川崎駅周辺地区」が「広域拠点」に、「浜川崎駅周辺地域」が「臨空・臨海都市拠点」に位置づけられています。



## ■拠点地区整備の考え方（都市計画マスタープラン）

### ①広域拠点

・グローバル化が急速に進展する中で首都圏の好位置に立地し、鉄道や道路などの恵まれた都市基盤を有する本市の強みを最大限に活かすとともに、時代の変化に応じた都市機能の集積や更新を進め、魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。

### ②臨空・臨海都市拠点

・臨海部では、首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながりなどの優れたポテンシャルを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野など先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまで培った環境技術を活かした国際貢献、また、土地利用の誘導やこれらを支える都市基盤整備を進め、我が国の経済を牽引する活力ある臨空・臨海都市拠点の形成をめざします。

### ③地域生活拠点

・商業・業務、都市型住宅等の機能の集積を図るとともに、都市基盤等の整備を進め、安全で快適な利便性の高い都市機能がコンパクトに集約し、それぞれの地域特性や個性を活かす地域生活拠点の形成をめざします。

## 2 まちの現状と課題

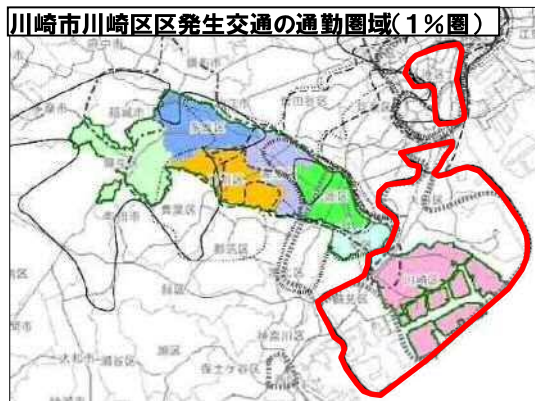
### (1)現状と特性

#### ① 生活行動

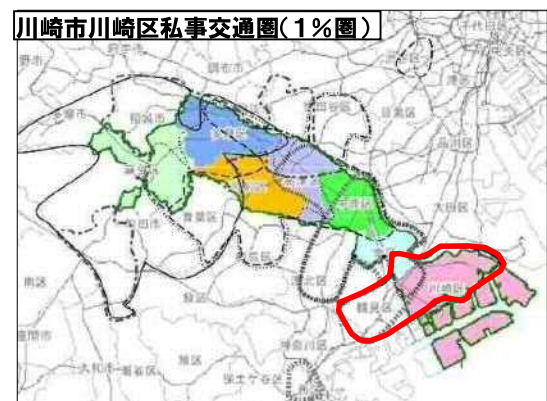
都心や横浜方面への就業者と、臨海部や川崎駅周辺への就業者が居住しています。

- ・都心方面や横浜方面への就業者が多く住む一方で、臨海部には製造・研究・物流等の多様な企業や施設が数多く立地しており、職住近接の住民も多くなっています。
- ・買い回り品の購入や娯楽・レジャー等を目的とした行動については、川崎駅周辺が多く利用されています。

#### ■通勤圏域



#### ■私事交通圏域



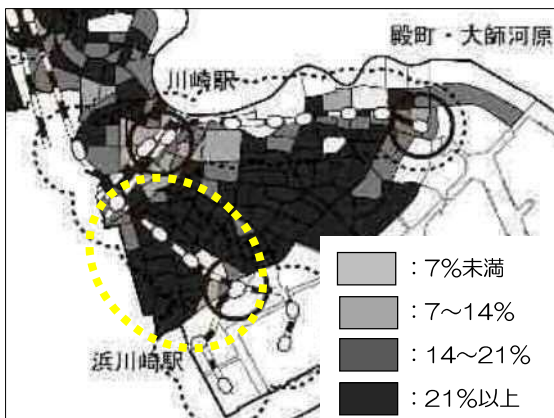
資料：国土交通省東京都市圏PT調査（平成20年）より作成

#### ② 人口動態

住民の高齢化が進行し、人口減少地区を抱えています。

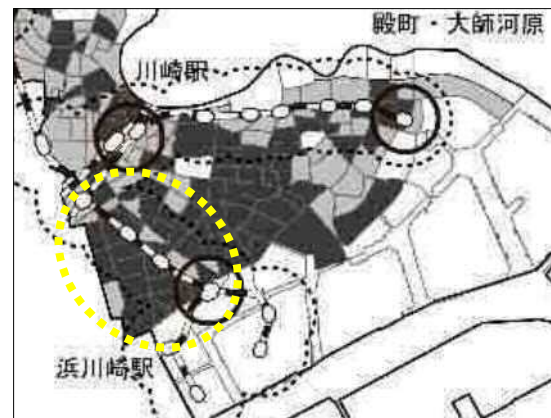
- ・本地域は住民の高齢化率が非常に高くなっており、川崎区全体の人口は平成42年まで増加が見込まれているものの、既に人口減少に転じている地区を多く抱えています。
- ・こうした高齢化や人口減少の傾向は、今後も続くと予想されています。

#### ■高齢化率



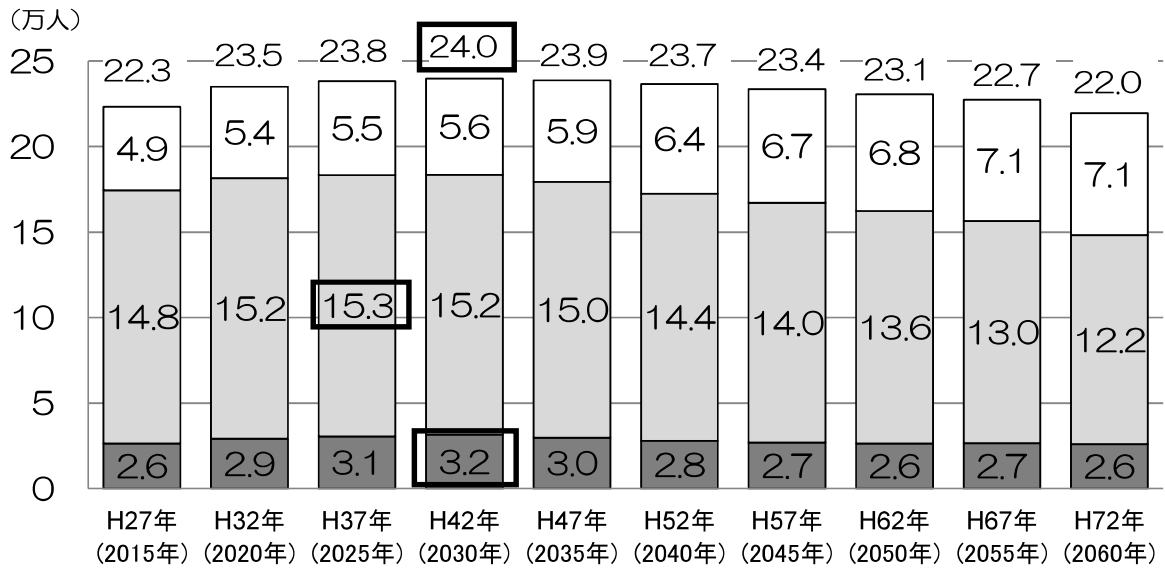
資料：住民基本台帳より作成（平成27年9月）

#### ■人口増加・減少地区



資料：住民基本台帳より作成  
（平成22年9月と平成27年9月の比較）

■川崎区の将来人口推計（平成 29 年 5 月）



■0~14歳（年少人口） □15~64歳（生産年齢人口） □65歳以上（老年人口）

- ・川崎区の人口は今後、10年程度増加が続き、2030年には24.0万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。
- ・生産年齢人口は2025年の15.3万人、年少人口は2030年の3.2万人がピークと想定され、いずれも減少に転じています。
- ・老年人口としては、2015年時点で超高齢社会（65歳以上の人口の割合が21%以上）を迎えており、2040年では、25%を超える想定となっています。

■南武支線沿線地域の面積・人口・世帯数・年齢別人口（平成 29 年 3 月）

	面積	人口	世帯数	年齢別人口・割合		
				0~14歳	15~64歳	65歳以上
全市	144 km <sup>2</sup>	148 万人	70.5 万	19.4 万人 13.1%	99.6 万人 67.4%	28.9 万人 19.5%
川崎区全体	39.7 km <sup>2</sup>	23.0 万人	12.3 万	2.7 万人 11.8%	15.2 万人 66.1%	5.1 万人 22.1%
南武支線沿線地域	4.8 km <sup>2</sup>	10.1 万人	5.4 万	1.1 万人 11.3%	6.6 万人 65.6%	2.3 万人 23.2%
小田周辺地区	1.0 km <sup>2</sup>	2.1 万人	1.1 万	0.2 万人 10.4%	1.3 万人 61.8%	0.6 万人 27.7%

※ 南武支線沿線地域は、新川通り、区境、産業道路、市境で囲まれた町丁目の集計値

※ 小田周辺地区は、不燃化重点対策地区を含む町丁目の集計値

※ 年齢別人口・割合の％は、各年齢別人口の統計値を人口の統計値で除した数値

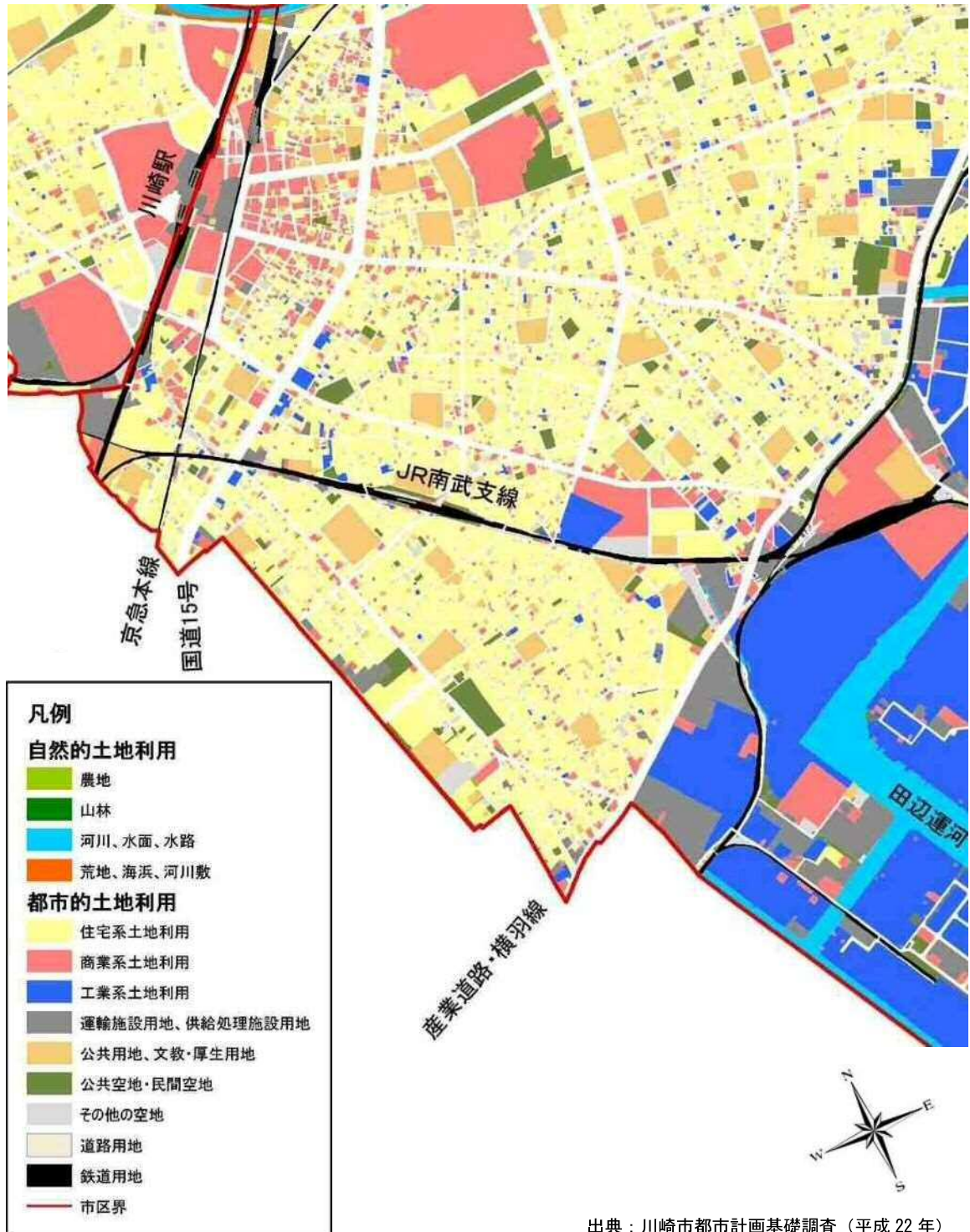


### ③ 土地利用

住宅系が中心ですが、北側は商業系が、南側は工業系と商業系が多くなっています。

- 本地域の大部分は住宅系土地利用ですが、八丁畷駅周辺は商業系土地利用が、浜川崎駅周辺は工業系、運輸系、商業系の土地利用が比較的多く、産業道路から南側は工業系土地利用にほぼ特化しています。

■H22 土地利用現況図



出典：川崎市都市計画基礎調査（平成 22 年）

工場跡地等における都市機能の集積が進んでいます。

- ・ 浜川崎駅周辺地域等では、グローバル化による産業構造の転換等を背景に大規模な工場跡地等の土地利用転換により、商業、都市型住宅等の都市機能の集積が進んでいます。



土地利用転換後の商業施設の様子



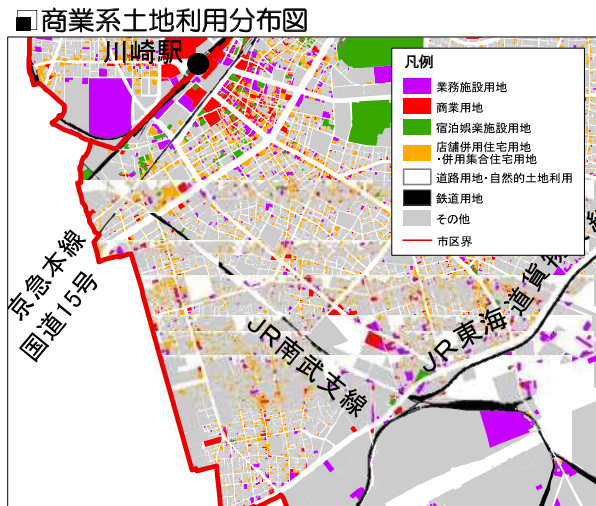
土地利用転換後の都市型住宅の様子

近隣の商店街が多くありますが、にぎわいが失われつつあります。

- ・ 古くからの商店街が多くあり、日常生活の利便性を確保していますが、空き店舗が目立つ商店街も増えています。



小田地区の商店街の様子



出典：川崎市都市計画基礎調査（平成 22 年）

老朽化した市有施設や空き家等の低未利用地が存在しています。

- ・ 密集市街地等において、遊休化した市有施設や空き家、空き地、駐車場等の低未利用地が存在していることから、まちづくりの検討が求められています。



南部防災センターの様子



空き家住宅のイメージ写真



## ④ 交通体系

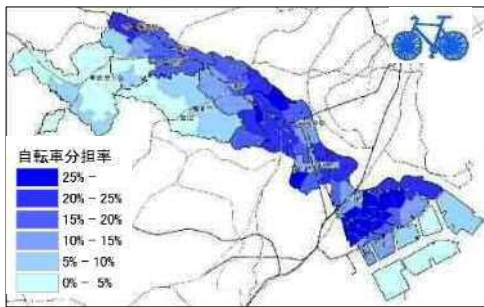
JR 南武支線の利用率は低く、バス・自転車利用が非常に多くなっています。

- JR 南武支線は、川崎駅までの移動に乗換えが必要、運行本数が少ない等の理由により、沿線の居住者や臨海部に勤務する人の利用割合が低くなっています。
- 一方、川崎駅から放射状に路線バスネットワークが形成され、バス利用者が多くっており、また、地形が平坦であることから、自転車の利用が非常に多くなっています。
- なお、JR 南武支線については、市とJR東日本が包括連携協定を結び、小田栄駅の設置など、鉄道沿線の利便性・快適性向上等の取組が進められています。

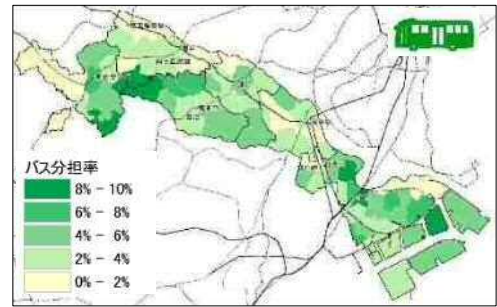
■バス路線図



■地域別自転車分担率



■地域別バス分担率



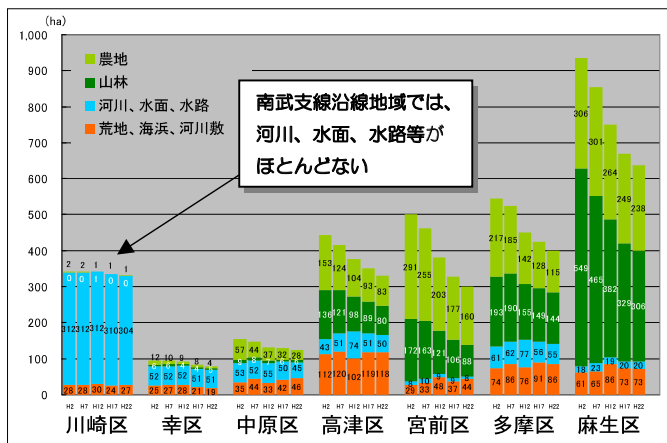
資料：国土交通省東京都市圏PT調査（平成20年）より作成

## ⑤ 環境

自然的な土地利用が少ない地域です。

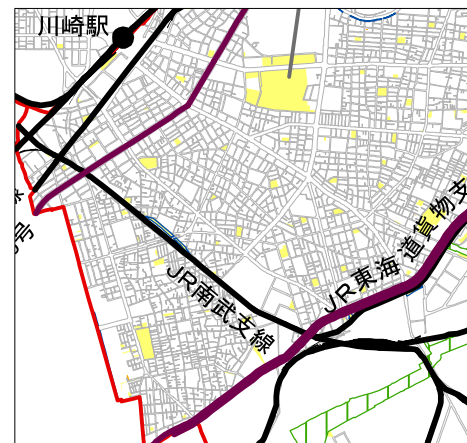
- 本地域は、小規模な公園は比較的多くありますが、多摩川や大規模公園までの距離があり、また、古くから市街化されたため、農地等の自然的土地利用が少ない地域となっています。

■区別自然的土地利用面積の推移



出典：川崎市都市計画基礎調査（平成22年）

■公園、緑地の分布状況



出典：川崎市都市計画基礎調査（平成22年）

## ⑥ 防災

戦災復興区画整理がなされていない基盤未整備地区を抱えています。

- 本地域は、戦災復興時に道路整備がなされないまま市街化が進行した地域が多くあり、幅員 4m未満の狭い道路や木造住宅が市域で最も集中しています。



狭あい道路のイメージ写真

### ■幅員別道路分布及び宅地開発の状況

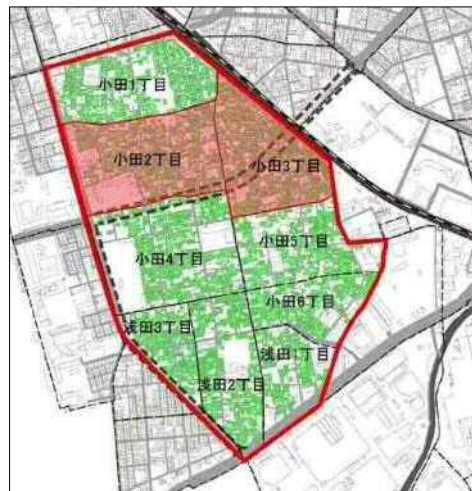


出典：川崎市都市計画基礎調査（平成 22 年）

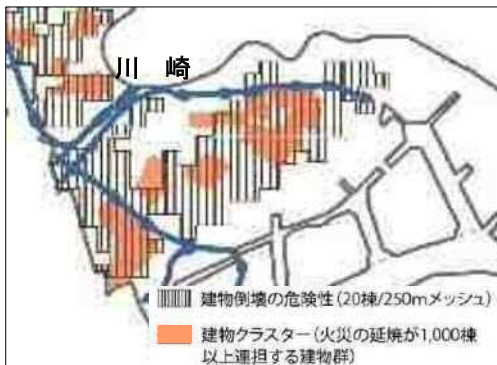
大規模地震時に人的・物的被害が大きいと想定される密集市街地が存在します。

- 基盤未整備地区等は、老朽木造建築物が密集し、狭い道路も多いことから、大規模地震時等には建築物の倒壊や火災延焼による人的・物的被害が大きいと想定されています。
- 特に、小田周辺地区は人的・物的被害が極めて大きいとされているため、「不燃化重点対策地区」に指定し、重点的な減災対策が進められています。
- また、渡田山王町町内会は、平成 28 年に「渡田山王町地区地区防災まちづくり計画」を策定し、住民主体の防災まちづくりの取組が進められています。

### ■不燃化重点対策地区（小田周辺）



### ■幅員別道路分布火災延焼・建物倒壊のリスク



資料：平成 21 年度川崎市地震被害想定調査より作成



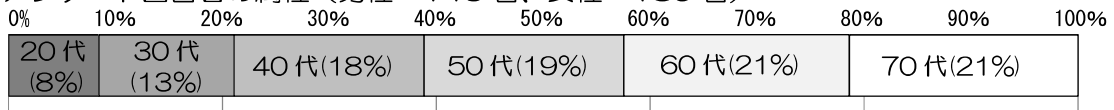
防災まちづくり活動の様子（渡田山王町町会）



## ⑦ 住民意向

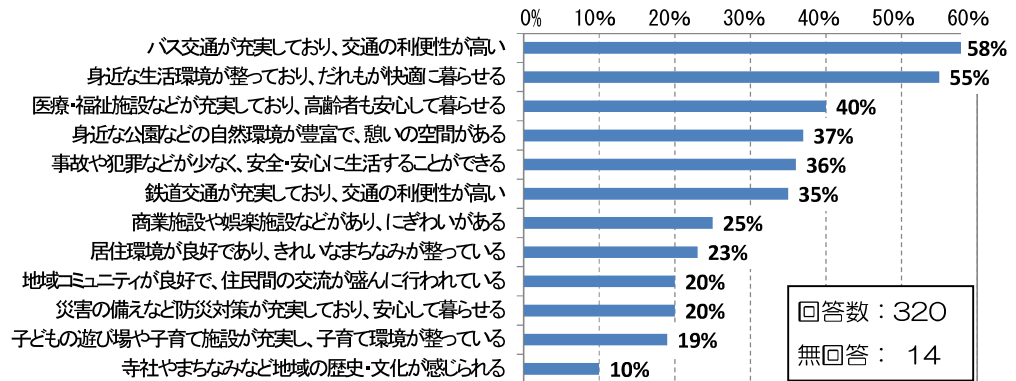
南武支線沿線まちづくりに関するアンケート（平成 29 年 7 月）の実施結果

- ・沿線地域在住の満 18 歳から 80 歳の男女個人 1,000 名を対象（回答数：334 名）
- ・アンケート回答者の属性（男性：145 名、女性：189 名）



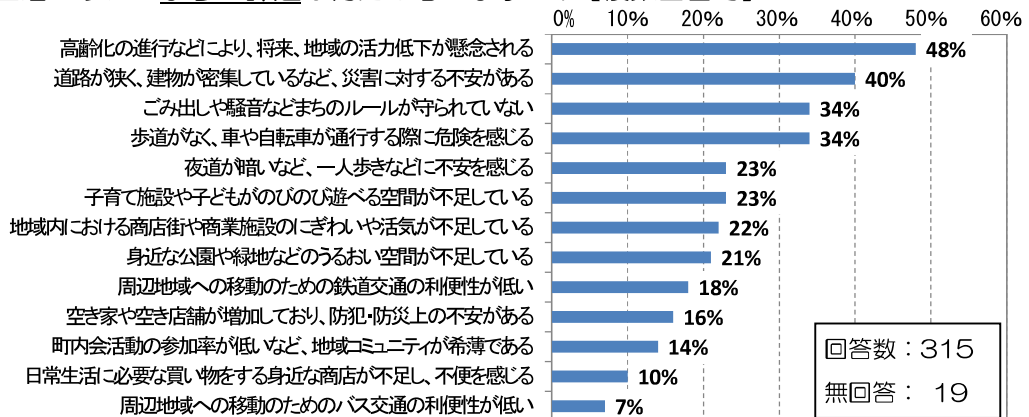
- ・以下に、実施アンケートの「まちの魅力、課題、機能」など代表的な結果を掲載します。

### ●身近な生活エリアのまちの魅力は何だと思いますか？【複数回答可】



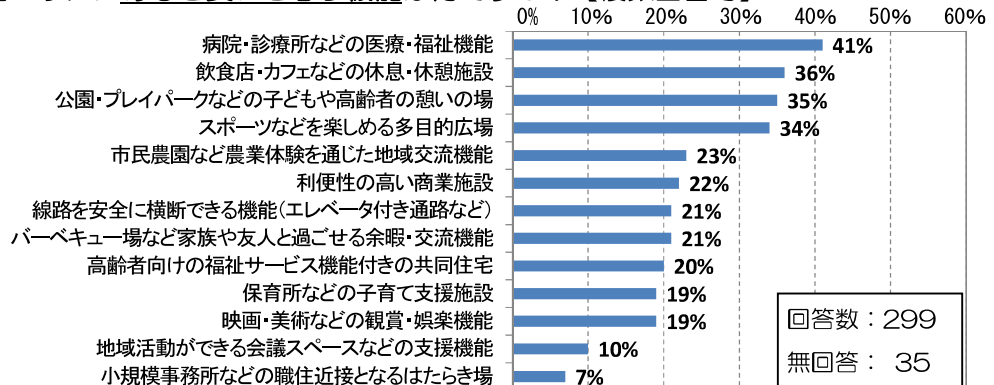
バス交通の利便性や身近な生活環境の充実が高く評価されています。

### ●身近な生活エリアのまちの課題は何だと思いますか？【複数回答可】



高齢化の進行などによる地域活力低下や災害への不安、ごみ出しや騒音などのルールが守られていないこと、歩道がないことによる歩行時の危険性などがあげられています。

### ●身近な生活エリアにあると思う機能は何ですか？【複数回答可】



医療・福祉施設、飲食店・カフェなどの休息・休憩施設、公園・プレイパークなどの憩いの場、スポーツなどを楽しめる多目的広場の意見が多くあげられています。



## (2)まちづくりの課題

以上の「現状と特性」を踏まえ、南武支線沿線地域を取り巻く課題としては、主に次のものが挙げられます。

- **駅前空間の魅力向上や駅へのアクセスの改善などによる鉄道利用促進**
  - ・ 今後の超高齢社会に対応するため、鉄道駅周辺における生活関連サービスや住宅等の充実、既存商店街の活性化、鉄道駅周辺へのアクセスの改善などにより、鉄道を主軸とした身近な地域が連携した沿線まちづくりが必要となります。
- **子育てしやすい環境づくりなどによる子育て世帯の定住確保**
  - ・ 核家族化の進行や共働き世帯の増加等に伴い、子育てに心理的負担などを抱える方が増加しており、子育て世帯の多様なニーズへの適切な対応を図るとともに、就労と子育てが両立できる社会の実現に向けた子育てしやすい環境づくりが必要となります。
- **老朽化した市有施設や低未利用地を活用した魅力の向上**
  - ・ 今後の財政負担の増加や人口動態等を踏まえ、地域内の老朽市有施設や低未利用地を有効に活用し、交流とにぎわいを創出して、地域の魅力を高めていく必要があります。
- **浜川崎駅周辺地域における活力ある拠点の形成**
  - ・ 浜川崎駅周辺地域については、大規模な土地利用転換の機会を捉え、我が国の経済を牽引する「臨空・臨海都市拠点」として、活力ある拠点形成を推進していくことが必要となります。
- **公共交通ネットワークの改善などによる地域間連携の強化**
  - ・ 川崎駅を中心に放射状の路線バスネットワークが充実していますが、線路により地域が分断されていることから、今後の超高齢社会に対応するため、地域の移動を円滑にし、鉄道とバスの利便性を高めるなど、誰もが移動しやすい交通環境整備が必要となります。
- **緑のうるおい空間の充実や地域緑化の推進**
  - ・ 自然的土地利用が少ない地域であることから、快適な住環境を創出するために広場等の充実や、公共施設、民有地などの地域の緑化を推進する必要があります。
- **密集市街地における防災性や住環境の改善**
  - ・ 大規模地震時に建物倒壊や火災延焼の危険性が高い密集市街地を多く抱えていることから、建物の耐震化・不燃化や避難路の確保、空地の創出などにより、防災性と住環境の改善を図る必要があります。
- **地域の交流促進等による地域コミュニティの強化**
  - ・ 人口減少・超高齢社会においては地域による共助（互助）が不可欠であることから、多様な世代の居住の促進と地域住民が交流する場の創出などにより、地域のコミュニティを維持・強化していくことが必要となります。

### 3 まちづくりの理念

将来に向けたまちづくりにあたり、長期にわたって普遍性を持ち、市民・事業者・行政が協働してまちづくりに取り組むために共有する根本となる考え方として、まちづくりの理念を定めます。

#### (1) めざす将来像と基本目標

##### ① めざす将来像

地域と未来をつなぎ、発展を続ける、  
安全・安心な誰もが暮らしやすいまち

##### ② 基本目標

「まちの魅力向上と鉄道軸の強化などの取組による沿線地域の持続的な発展」

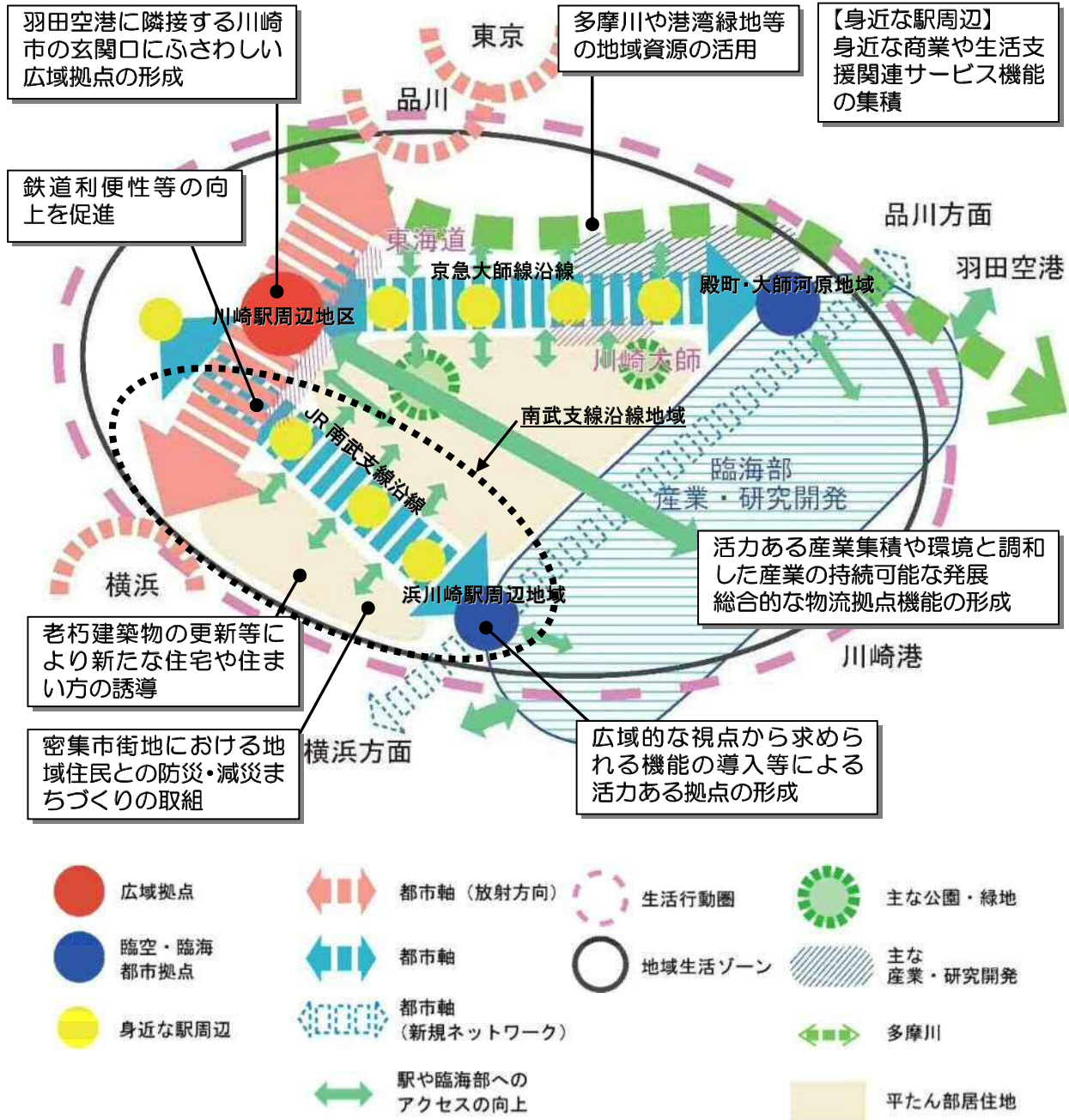
にぎわいの創出や防災性の向上、住環境の改善などによる「まちの魅力向上」と身近な駅周辺まちづくりの推進や交通結節機能の強化等による「鉄道軸の強化」により、沿線地域の持続的な発展に向け、地域の活性化と沿線価値の向上をめざします。

## (2)まちづくりの概念イメージ

南武支線沿線地域は、川崎市総合計画・川崎市都市計画マスタープランにおいて、川崎駅・臨海部周辺エリア（生活行動圏）内にある沿線地域の1つとされています。

川崎駅・臨海部周辺エリアのまちづくり概念イメージ図は次のようになります。

■川崎駅・臨海部周辺エリアのまちづくり概念イメージ図



### ■南武支線沿線地域のまちづくりの考え方

沿線地域は、川崎駅周辺（広域拠点）と浜川崎駅周辺（臨空・臨海都市拠点）を鉄道で結ぶ地域となっており、今後の少子高齢社会の到来を見据え、市民の生活行動の軸となる鉄道を中心に、鉄道沿線や身近な地域が相互に連携した沿線まちづくりにより、沿線地域の持続的な発展をめざします。

## 4 まちづくり方針

### (1)まちづくりの基本方針

めざす将来像と基本目標の実現に向け、沿線全体の地域特性と沿線各駅周辺の立地特性を踏まえ、まちづくりの基本方針を次のように定めます。

#### ① **駅を中心とした住みやすく暮らしやすいまちづくり【土地利用】**

- ・ 住環境の改善や多様な世代の流入を促進しつつ、公共施設や高架下など既存資源を活かした地域交流の場の創出や身近な駅周辺の商業活性を図ることで、南武支線の鉄道駅を中心に、日常生活が充実する住みやすく暮らしやすいまちづくりを推進します。
- ・ また、臨海部地域の拠点形成と併せて、新たな交流を育む取組を進めます。

#### ② **交通利便性の高い、誰もが移動しやすいまちづくり【交通体系】**

- ・ 誰もが安全・安心で快適な通行環境や、防災性の向上に資する地域連携を支える道路整備に向けた環境創出を図り、沿線地域の発展を支える交通ネットワークの形成を推進するとともに、鉄道との交通結節機能の強化や駅へのアクセスの改善を進め、市民生活を支える公共交通の利用促進を図り、誰もが移動しやすいまちづくりを推進します。

#### ③ **環境にやさしく、地域交流を促進するうるおいづくり【環境】**

- ・ 公園や広場等は、少子高齢社会における子育てや健康増進などの多世代の交流を可能とする場となることから、地域コミュニティの活性化に向けた取組を進めるとともに、街路樹などの道路緑化や公共施設・民有地の緑化などによる緑のネットワーク化を図り、地球環境にやさしく、うるおいのあるまちづくりを推進します。

#### ④ **燃えにくく、避難しやすい安全・安心なまちづくり【防災】**

- ・ 建物の耐震化・不燃化の促進と、防災空地の創出や狭あい道路の解消などによる住環境の改善を図り、また、密集市街地における重要な延焼遮断帯を形成し、燃えにくく、避難しやすいまちづくりを推進するとともに、防災まちづくりの取組などをきっかけとした地域コミュニティの醸成により、地域でお互いに助け合う仕組みづくりを進め、安全・安心なまちづくりを推進します。

#### ⑤ **地域住民との協働による地区まちづくり【協働】**

- ・ 多様化する市民ニーズにきめ細やかに対応するため、新たなコミュニティを生み出す多世代が交流できる環境づくりを推進し、誰もが進んで参加でき、沿線地域の持続的な発展を可能とする、地域住民との協働による地区まちづくりをめざします。

## (2)まちづくり方針の体系

まちづくりの基本方針に基づき、以下の分野別のまちづくり方針に取り組みます。

### ■基本方針と分野別のまちづくり方針

基本方針		分野別のまちづくり方針
土地 利用	駅を中心とした住みやすく暮らしやすいまちづくり	①身近な駅周辺等の整備
		②身近な商店街の活性化
		③地域交流の場の形成
		④市街地の特性に応じた住宅地の維持・改善
		⑤誰もが安心して暮らし続けられるまちの形成
		⑥多様な居住ニーズへの対応と住み替えの円滑化
		⑦臨空・臨海都市拠点の形成
		⑧職住近接のまちづくりの促進
交通 体系	交通利便性の高い、誰もが移動しやすいまちづくり	①駅へのアクセスの改善と交通結節機能の強化
		②基幹的交通軸整備の推進
		③地域連携軸の検討
		④自転車の利用環境整備の推進
		⑤安全・安心な通行環境整備の推進
		⑥踏切安全対策の推進
		⑦ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
環境	環境にやさしく、地域交流を促進するうるおいづくり	①緑のネットワークの形成
		②緑のうるおい空間の形成
		③身近な公園の整備推進
		④緑を通じた地域コミュニティの形成
		⑤市街地緑化の推進
		⑥低炭素化・スマート化の推進
		⑦環境に配慮した交通環境の整備推進
		⑧個性と魅力にあふれた景観の形成
防災	燃えにくく、避難しやすい安全・安心なまちづくり	①密集市街地の改善
		②延焼遮断帯の形成
		③身近な避難経路等の強化
		④ブロック塀の転倒防止
		⑤オープンスペースの確保
		⑥広域避難場所及び地域防災拠点等の確保
		⑦耐震化の推進
		⑧防災意識の向上

### (3)分野別のまちづくり方針

#### 1)駅を中心とした住みやすく暮らしやすいまちづくり【土地利用】

##### ① 身近な駅周辺等の整備

- ・身近な駅周辺については、公共公益施設や鉄道高架下等の既存資源を活用して、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等の集積により、駅周辺の顔づくりをめざします。
- ・駅前の快適な通行環境やバリアフリー推進構想に基づくバリアフリー化の推進、地域の実情に応じた駐輪場の整備など、駅周辺へのアクセスの改善に取り組みます。



小田栄駅周辺の様子

##### ② 身近な商店街の活性化

- ・地域の人口動向や高齢化の進展を踏まえ、住宅地内の商店街等においても、身近な商業や生活支援関連サービス機能の維持・集積をめざすとともに、地域コミュニティの軸として、また、市民生活を支える拠点として、商業振興施策や多様な主体との連携を図りながら、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。



小田地区の商店街の様子

##### ③ 地域交流の場の形成

- ・学校、公園など地域コミュニティの核を中心として、多様な主体が連携し、様々な世代が交流しながら主体的に活動できる地域交流の場の形成を図ります。
- ・老朽化した市有施設や低未利用地、空き地・空き家などの遊休不動産を潜在的な地域資源（既存ストック）と捉え、リノベーションまちづくりなどの取組により、新たな魅力の創出や身近な地域交流の場づくりを促進します。



地域交流の場のイメージ

##### ④ 市街地の特性に応じた住宅地の維持・改善

- ・道路等の都市基盤が十分に整備されていない地域は、住宅の建替えの機会にあわせた狭あい道路の拡幅など、住環境整備を促進するとともに、住民の発意による地区計画や建築協定を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の主体的なまちづくり活動を支援します。



密集市街地内の狭あい道路の例



### ⑤ 誰もが安心して暮らし続けられるまちの形成

- 子育て世帯や若年世帯の市内居住の継続や転入を促すため、そうした世帯が暮らしやすく子育てしやすい住環境の形成を進めます。
- 高齢者や障害者を含めて誰もが役割と生きがいを持ち、住み慣れた地域や自宅など自らが望む場で生涯にわたって安心して暮らし続けられるまちの形成を図るため、社会福祉施設等の整備を検討します。



子育て支援施設のイメージ

### ⑥ 多様な居住ニーズへの対応と住み替えの円滑化

- こどもから高齢者までの住まいと快適な住環境の確保のため、それぞれの世代が居住ニーズやライフスタイル、ライフステージの変化に合わせて住宅を選択できるように、住まいに関する情報提供の充実や多様な住宅供給を促進します。
- 高齢者や子育て世帯をはじめとした市民ニーズや暮らし方の多様化に対応するため、サービス付き高齢者向け住宅や子育て世帯向け住宅の供給を適正に誘導するなど、川崎市らしい都市型の地域包括ケアシステムを支える新しい住まい方や住みづくりの活動を支援します。



サービス付き高齢者向け住宅の例  
(ディフェック溝の口)

### ⑦ 臨空・臨海都市拠点の形成

- 浜川崎駅周辺地域については、我が国の経済を牽引する「臨空・臨海都市拠点」として、大規模な工場等の土地利用転換の機会を捉え、既存産業の高度化や新産業の創出等をめざす産業政策と連携したまちづくりの推進や地域特性に応じた多様な都市機能の集積などを計画的に誘導し、活力ある複合拠点の形成をめざします。



浜川崎駅周辺の様子

### ⑧ 職住近接のまちづくりの促進

- 川崎市の産業を支える川崎臨海部との近接性等を踏まえ、臨海部等の産業の更なる発展とともに、働き続けながら子育てがしやすい環境の創出に向け、市内に立地している企業等との連携を図り、職場と住まいの近接を促進します。



小田栄駅周辺の集合住宅の例

## 2)交通利便性の高い、誰もが移動しやすいまちづくり【交通体系】

### ① 駅へのアクセスの改善と交通結節機能の強化

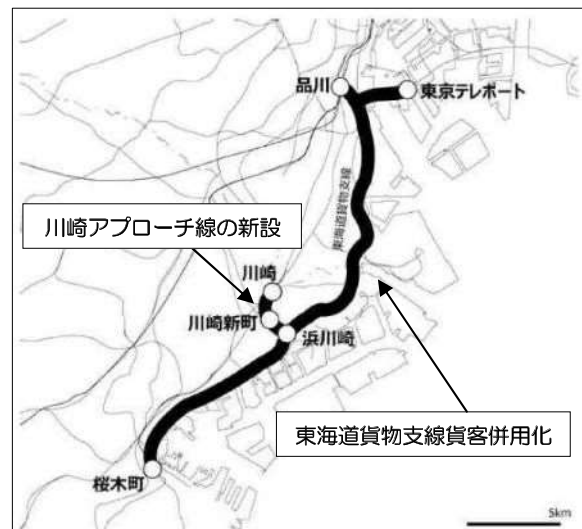
- ・鉄道利用の促進や駅周辺施設の利便性の向上のため、既存ストックの活用や土地利用転換を捉え、駅前の快適な通行環境やバリアフリー推進構想に基づくバリアフリー化の推進、地域の実情に応じたバス交通の利便性向上、駐輪場の整備など、駅へのアクセスの改善と交通結節機能の強化を図ります。
- ・鉄道利用の利便性を向上させることで、鉄道利用者の増加をめざします。



小田栄駅付近の交差点の様子

### ② 基幹的交通軸整備の推進

- ・沿線地域の持続的な発展を支える基幹的な交通軸として、臨海部の交通ネットワークの充実を図るため、川崎アプローチ線の新設や東海道貨物支線貨客併用化等の検討を進めます。



川崎アプローチ線の新設及び東海道貨物支線貨客併用化  
(交通政策審議会答申第198号(平成28年4月)より)

### ③ 地域連携軸の検討

- ・都市計画道路 富士見鶴見駅線については、密集市街地における火災延焼対策としても重要となることから、延焼遮断帯となる空間確保をめざすとともに、将来的な地域連携軸の実現をめざします。
- ・今後の社会経済環境の変化等を踏まえ、総合的に検証を行い、必要に応じて計画の見直しを進めるとともに、密集市街地の改善が喫緊の課題であるため、早期に効果発現が見込める整備手法等を検討します。



都市計画道路 富士見鶴見駅線  
(渡田東町付近の様子)



#### ④ 自転車の利用環境整備の推進

- 地域特性に応じた自転車通行環境の創出により、道路を利用するすべての人が、安全・安心で快適に通行できる道路空間の形成に向けた取組を進めます。
- 放置自転車のない安全なまちづくりに向けて、市民や事業者等と連携した自転車ルール、マナー等の継続的な啓発活動を推進するとともに、自転車等放置禁止区域等における整理誘導や撤去活動、地域の実情に応じた駐輪場の整備、駐輪場の利用促進などの取組を進めます。



自転車道の例

#### ⑤ 安全・安心な通行環境整備の推進

- 交通事故のない安全で住みやすいまちの実現に向け、歩行者が安全で安心して利用できる通行環境の確保をめざします。また、密集市街地等における避難路整備の機会を捉え、歩道の整備を検討し、歩行者等の安全確保に努めます。
- 地域の生活道路について、大規模な土地利用転換や密集市街地等における避難路等の整備の機会を捉え、既存ストックを有効に活用しながら、地域特性を踏まえた地域交通環境の改善を進めます。



既存ストック活用のイメージ

#### ⑥ 踏切安全対策の推進

- 踏切横断の安全性向上に向け、鉄道事業者等と連携し、踏切の安全対策や、踏切周辺の環境改善の取組を進めます。



八丁畷駅付近の踏切の様子

#### ⑦ ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

- 誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざし、高齢者や子育て世代、車いす利用者をはじめとした、誰もが利用しやすい交通手段の確保や外出の支援に向け、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進します。

### 3)環境にやさしく、地域交流を促進するうるおいづくり【環境】

#### ① 緑のネットワークの形成

- ・緑のうるおい空間の形成や身近な公園等の整備、街路樹などの道路緑化や公共施設・民有地の緑化などによる緑の連続性に配慮した緑のネットワークの形成をめざします。



緑と水のネットワークの形成に向けた  
地域ぐるみの緑化のイメージ  
(緑の基本計画)

#### ② 緑のうるおい空間の形成

- ・地域の核となる近隣公園等（小田公園・多目的広場）の緑のうるおい空間は、少子高齢社会における子育てや健康増進の場など、多世代の交流が可能な地域コミュニティ形成の核としての活用を促進します。
- ・市民が快適に利用できるスポーツ・レクリエーション施設の確保、身近な憩い・交流の場の確保の視点から、遊休不動産の活用等により、公園・広場等の緑のうるおい空間の確保に努めます。
- ・民間企業等と連携したオープンスペースの整備・管理運営などの取組により、まちのにぎわいを創出し、都市の魅力と活力の向上を図ります。



多世代交流の活性化のイメージ

#### ③ 身近な公園の整備推進

- ・地域の身近な「街区公園」は、借地公園制度などの整備手法も活用しながら、地域のニーズに沿った特色ある公園の整備に努めます。
- ・身近な公園・緑地では、地域住民が公園の維持管理や利用調整を行う「管理運営協議会」等を組織し、さらに、「管理運営協議会」等を中心に、住民主体による公園・緑地の弾力的な運用を促進することにより、地域コミュニティ形成の場として柔軟な活用を図ります。



管理運営協議会の様子

#### ④ 緑を通じた地域コミュニティの形成

- ・街区公園等の身近な緑を活用した地域の多様な主体の連携や多世代交流を進め、住民同士が災害などにおいてお互い助け合える地域コミュニティの形成を促進し、地域防災力の向上、子育て環境の向上、高齢者の健康増進等を図ります。
- ・公園利用のルールづくりなどにあたっては、地域利用者のニーズに応じながら取組を進めます。



公園における交流の様子

### ⑤ 市街地緑化の推進

- 市街地においては、学校・庁舎などの公共公益施設の緑化に努めるとともに、市民や事業者との協働により、生垣緑化や駐車場緑化、屋上緑化、壁面緑化、事業所緑化などの民有地の緑化を促進し、環境や景観の向上に寄与する市街地の緑化の推進に努めます。
- 幹線道路の道路緑化に努めるとともに、沿道の街なみ景観の向上・改善に取り組む住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- 大規模な土地利用転換にあたっては、「緑化指針」等に基づき、計画的な緑化や緑のネットワーク化など、緑化の推進に努めます。



道路沿いの緑化のイメージ

### ⑥ 低炭素化・スマート化の推進

- 自動車利用から公共交通利用への転換に向けて、鉄道やバス利用の利便性の向上などを推進し、公共交通の利用促進を図ります。
- 臨海部企業の従業員の通勤等に関して、公共交通の利用を促進するなど、マイカー通勤の抑制を図ります。



JR 南武支線

### ⑦ 環境に配慮した交通環境の整備推進

- 幹線道路については、周辺市街地への環境影響を低減するため、沿道の道路緑化や、低騒音舗装等の道路構造の維持保全に努めます。
- 道路沿道の環境改善を図るため、沿道環境改善の取組に努めます。



低騒音舗装の例

### ⑧ 個性と魅力にあふれた景観の形成

- 旧東海道や寺社など、地域の自然的資源や歴史的資源、新たに集積した都市的資源等の地域らしさを発見し、調和させながら受け継いでいくことをめざして、市民の発意による主体的な景観づくりの活動を支援します。
- 臨空・臨海都市拠点や身近な駅周辺においては、川崎市や地域のイメージをつくる顔として、個性と魅力ある表情豊かな景観づくりをめざします。



旧東海道の芭蕉の句碑



## 4)燃えにくく、避難しやすい安全・安心なまちづくり【防災】

### ① 密集市街地の改善

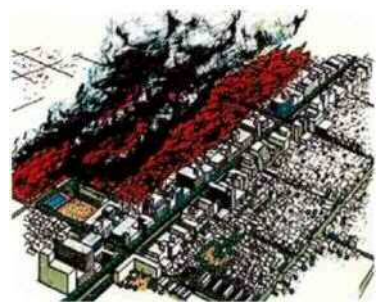
- ・老朽木造住宅等が密集し、大規模地震時に建物倒壊や火災延焼による被害の恐れがある密集市街地では、防災性の向上に向けて、耐震・耐火性能に優れた建築物への建替えを促進するとともに、地域特性に応じた防災上の課題解決に向けた検討を住民と協働して取り組みます。
- ・密集市街地のうち、重点的な対策の優先度が極めて高い「不燃化重点対策地区」である小田周辺地区については、不燃化推進条例の制定と老朽建築物の除却及び建築物の耐火性能の強化に対する助成等による建物の不燃化・耐震化の促進と、防災空地、道路等の整備を進め、延焼の拡大防止や避難地、避難路の確保をめざします。
- ・また、町内会、自治会、自主防災組織等を中心とした地域住民との協働による防災まちづくりを推進し、地域課題の抽出・共有を図るとともに、対策の検討とその実現に向けた地域住民主体の防災活動を支援し、地域防災力の向上をめざします。



協働による防災まちづくりのイメージ

### ② 延焼遮断帯の形成

- ・大火となったとしても一層の拡大を防ぎ、広域的な火災延焼を遮断する機能として、都市計画道路 富士見鶴見駅線の空間確保による延焼遮断帯の形成をめざします。



延焼遮断帯のイメージ

### ③ 身近な避難経路等の強化

- ・身近な地域の避難経路や緊急車両の通行の確保等のため、住宅の建替え機会にあわせた狭あい道路の解消や隅きり確保とともに、沿道における老朽建築物の除却や建替えの促進を図り、大規模地震時等において重要となる道路機能の強化を進めます。
- ・地域防災拠点や避難場所等への安全な避難路のネットワークを確保するため、住民の発意による生活道路の安全性の点検、地区計画や建築協定等を活用した自主的な建物壁面の後退のルールづくりなど、住民の主体的な防災まちづくり活動を支援します。



狭あい道路の例

### ④ ブロック塀の転倒防止

- ・ブロック塀等の倒壊を防止するため、教育施設等の公共施設については、既存のブロック塀の補強やフェンス化等の改善に努めます。
- ・民間建築物のブロック塀についても、倒壊の恐れのあるものについては改善の意識醸成や指導等に努めるとともに、住民の発意による地区計画や建築協定等を活用した生垣化のルールづくりなど、住民の主体的なまちづくり活動を支援し、安全対策を促進します。



危険なブロック塀の倒壊例

### ⑤ オープンスペースの確保

- ・公園や広場などは、憩いの場、スポーツ・レクリエーション活動の場であるとともに、震災時には、避難場所や避難路、延焼防止のオープンスペースとして機能し、また、消防車等の緊急車両の配置、救急医療などの救援活動や物資集積等の場所としても重要な役割を果たすことから、更なるオープンスペースの確保に努めます。
- ・大規模な工場や事業所等の土地利用転換に際して、避難地や防災空間の確保等、地域の防災課題を解決する視点から、土地利用を適切に誘導します。
- ・密集市街地において、防災性の向上に寄与するオープンスペースと身近な地域コミュニティの醸成の場を確保するため、老朽建築物の除却等により防災空地の創出を図ります。



小田三丁目公園の様子  
(ポケットパーク整備事業)

### ⑥ 広域避難場所及び地域防災拠点等の確保

- ・災害時の円滑な避難をめざし、広域避難場所（小田公園等）や津波からの一時的な避難のための津波避難施設の周知を図ります。
- ・地域防災拠点に位置づけられた市立中学校について、避難者の収容機能のほか、情報収集伝達機能、物資備蓄機能等を有する施設として整備を図ります。
- ・地域防災拠点及び市立小学校等の避難所について、生活の場を失った被災者の臨時の生活の場となるよう、施設の更新等に合わせ、災害時要援護者に配慮したバリアフリー対策に努めます。



広域避難場所（小田公園）の様子

### ⑦ 耐震震化の推進

- ・地震時の建築物の倒壊等による被害を未然に防止し、市民の生命や財産を保護するため、耐震性の不足する住宅や特定建築物等の民間建築物に対し、建築物の耐震化を促進するとともに、緊急輸送道路等において、対象となる沿道建築物の耐震診断の義務化などにより、耐震化を促進します。



感震ブレーカーの設置イメージ

### ⑧ 防災意識の向上

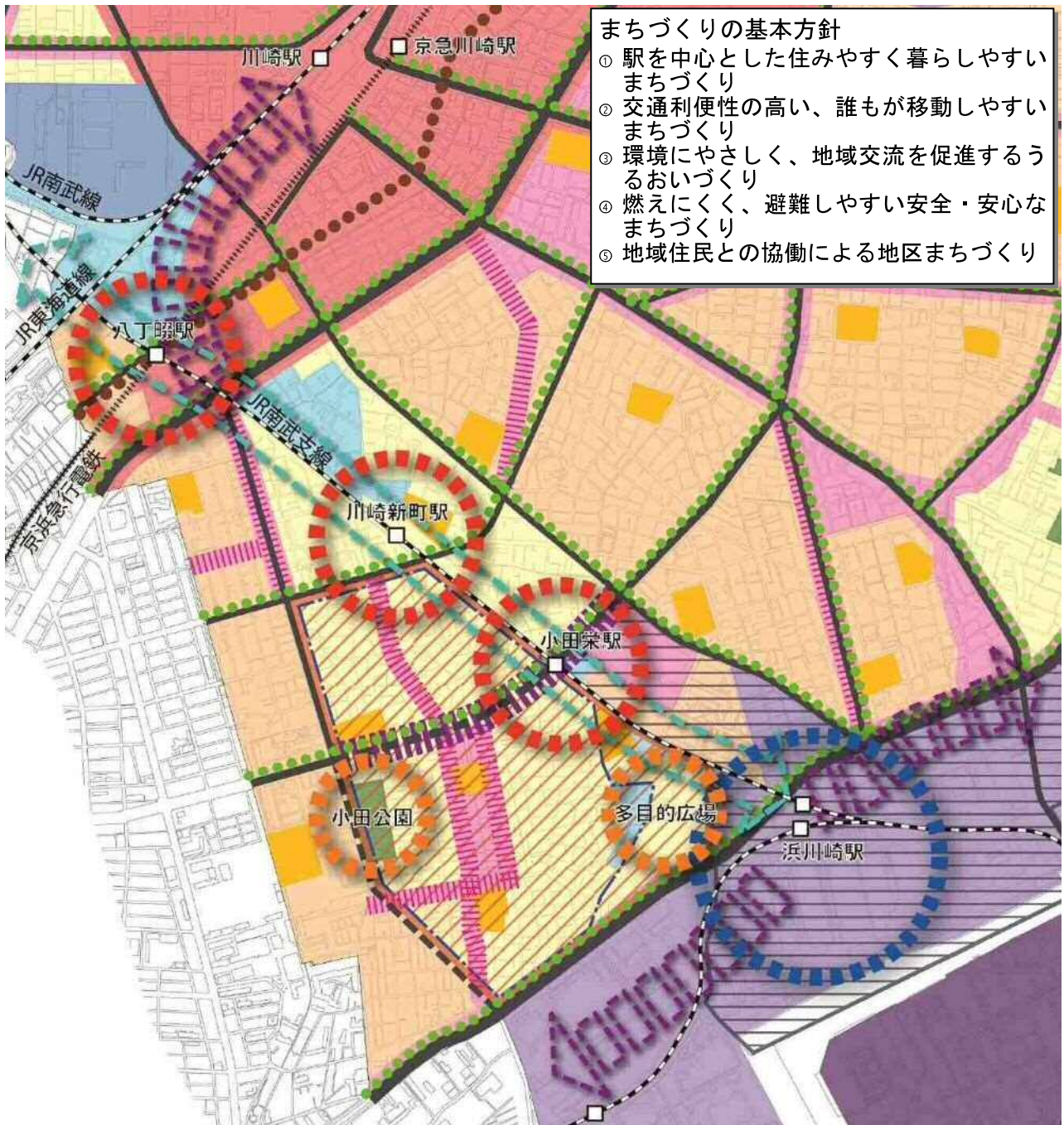
- ・地震による被害想定や洪水、土砂災害等の災害に関するハザードマップや災害情報を一元化した「かわさきハザードマップ」を活用し、地域の災害リスクについて、広く地域住民や事業者への周知を進め、防災意識の向上を図ります。
- ・災害への対応は公助だけでなく、自助・共助（互助）の取組が重要になることから、自らの命を守るため、家具の固定や消火器設置の取組支援、感震ブレーカーの普及啓発、消火ホースキットの活用や消火訓練の実施などの取組により、災害時における協力体制を整えるとともに、災害への備えについての周知・啓発を行い、地域でお互いに助け合う仕組みづくりに取り組むことで、地域防災力の向上を図ります。



かわさきハザードマップ



■まちづくり方針図



## 5 まちづくり方針の実現策

### (1) 実現に向けた取組の方向性

将来像と基本目標の達成に向け、沿線地域の特性や課題を捉え、沿線各駅を中心にゾーニングを行い、沿線全体及び各ゾーンにおいて、まちづくりのきっかけとなる「重点的取組」を設定し、段階的に整備を進めることで、まちづくり方針の実現に取り組んでいきます。

さらに、喫緊の課題である密集市街地を抱える小田周辺戦略エリアにおいて「戦略的取組」を設定し、南武支線沿線全体のまちづくりを牽引します。

### (2) 重点的取組

#### ① 南武支線沿線地域全体

- ・ 地域住民の暮らしを支える身近な駅周辺まちづくりの推進
- ・ 交通利便性の向上に向けた、鉄道利用促進や川崎アプローチ線整備の取組推進

#### ② 八丁畷駅周辺ゾーン「南武支線・臨海エリアの玄関口となる活気あふれる顔づくり」

- ・ リノベーションまちづくりなどによるにぎわいの再生
- ・ 歩行者の安全性確保などの駅周辺の交通環境の改善
- ・ 旧東海道などの歴史・景観資源を活かした沿道まちづくり
- ・ 社会福祉機能の強化と周辺環境の魅力向上

#### ③ 小田栄・川崎新町周辺ゾーン「新たな魅力創出による誰もが快適で住みよい地域づくり」

- ・ 建物の耐震化、不燃化や狭あい道路改善などによる住環境の改善
- ・ 公共空間や遊休不動産を有効に活用した地域交流の場の形成
- ・ 子育て環境の充実や高齢者の健康増進などによる地域の活性化
- ・ 地域間の交流を促進し、延焼遮断機能も有する地域連携軸の構築

#### ④ 浜川崎駅周辺ゾーン「産業活動を牽引する臨海エリアと居住地をつなぐ都市拠点づくり」

- ・ 臨海部の新たな戦略拠点としての南渡田地区の拠点整備の推進
- ・ 臨海部交通ネットワークを支える交通結節機能の強化
- ・ 新たな産業の創出や環境整備による職住近接の促進
- ・ 企業等との連携による緑の創出など働きやすい環境づくり

### (3) 段階整備の基本的な考え方

#### ○ 短期（概ね 5 年）【にぎわいの創出・地域交流促進】

高齢化や人口減少などにより、活力低下が懸念される地域において、密集市街地の防災性の向上や地域コミュニティの場の形成を図るとともに、公共空間の有効活用などによるにぎわいの創出・地域交流を図りながら住環境を改善し、地域の活性化をめざします。

#### ○ 中期（概ね 5～10 年）【まちの魅力向上・地域活性化】

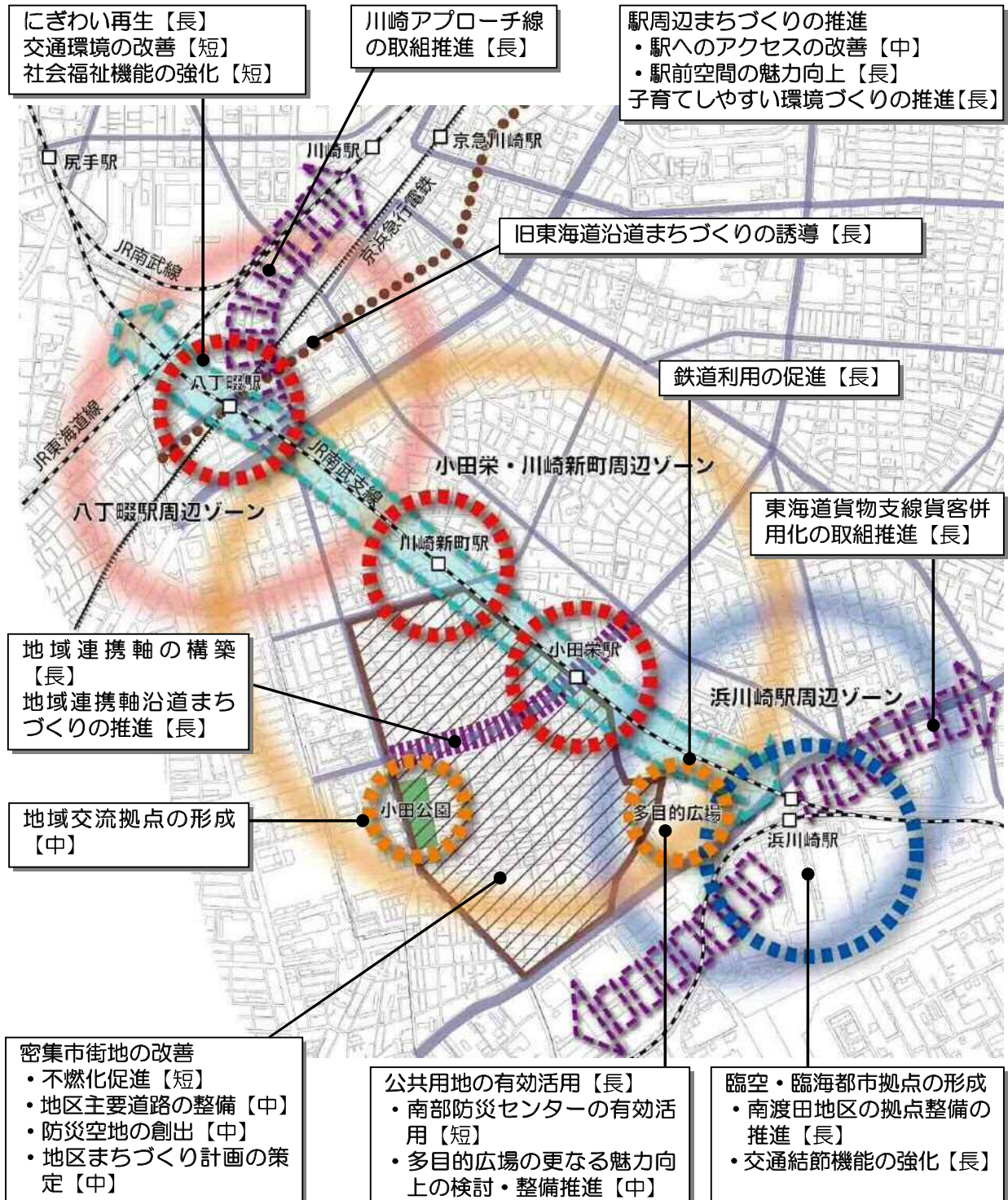
鉄道沿線や身近な地域が相互に連携したまちづくりに向け、駅へのアクセスを改善するとともに、地域コミュニティを活かしながら、暮らしを支える身近な商店街の活性化や子育て支援機能の強化などにより、まちの魅力向上を図り、地域価値の向上をめざします。

#### ○ 長期（概ね 10～30 年）【沿線価値の向上】

各駅周辺のまちの魅力向上などの積み重ねによる沿線価値の向上や臨空・臨海都市拠点の形成を図るとともに、駅前空間の魅力向上などによる鉄道軸の強化を推進し、持続可能で発展し続けるまちの実現をめざします。



■沿線地域における主な取組





## ■ 主な取組スケジュール

地域・ゾーン	主な取組項目	時期	短期（概ね5年）	中期（概ね5～10年）	長期（概ね10～30年）
			にぎわい創出・地域交流促進	まちの魅力向上・地域活性化	沿線価値の向上
南武支線沿線地域 「地域と未来をつなぎ、発展を続ける、安全・安心な誰もが暮らしやすいまち」	鉄道利用の促進	長	鉄道利用促進・南武支線の増便の検討、取組推進		
	駅周辺まちづくりの推進	長	駅へのアクセスの改善・駅前空間の魅力向上に向けた検討、取組推進		
	子育てしやすい環境づくりの推進	長	子育てニーズに応じたこども施策の推進		
	地域連携軸の構築	長	富士見鶴見駅線の将来的な整備実現に向けた検討	将来的な整備実現に向けた事業推進	
	地域連携軸沿道まちづくりの推進	長	地域住民との協働による沿道まちづくりの検討	沿道まちづくりの事業推進	
	川崎アプローチ線の取組推進	長	川崎アプローチ線整備に向けた取組推進		
八丁畷駅周辺ゾーン 「南武支線・臨海エリアの玄関口となる活気あふれる顔づくり」	にぎわい再生	長	リノベーションの推進	商店街・高架下等のにぎわい再生の推進	
	交通環境の改善	短	駅前交通環境改善の取組推進		
	社会福祉機能の強化	短	福祉センター跡地活用施設の整備		
	旧東海道沿道まちづくりの誘導	長	ガイドラインに基づく街並み誘導		
小田栄・川崎新町周辺ゾーン 「新たな魅力創出による誰もが快適で住みよい地域づくり」	密集市街地の改善	短	不燃化促進(焼失棟数30%削減)	不燃化促進(焼失棟数35%削減)	
		中	地区主要道路の整備方針	地区主要道路の整備推進	
		中	防災空地の創出		
		中	まちづくり組織の設立支援	地区まちづくり計画の策定	
	地域交流拠点の形成	中	小田公園・多目的広場の地域コミュニティ活性化の推進		
	公共用地の有効活用	長	少子高齢社会の到来を見据えた公共施設の有効活用検討、取組推進		
		短	南部防災センターの有効活用		
中		多目的広場の更なる魅力向上の検討、整備推進			
浜川崎駅周辺ゾーン 「産業活動を牽引する臨海エリアと居住地をつなぐ都市拠点づくり」	南渡田地区の拠点整備の推進	長	南渡田地区の土地利用方針	土地利用転換を捉えた拠点整備の推進	
	交通結節機能の強化	長	拠点整備と一体となった検討	交通結節機能の強化に向けた取組推進	
	東海道貨物支線貨客併用化の取組推進	長	都心部・横浜方面と川崎臨海部のアクセス利便性の向上に向けた検討、取組推進		

## (4) 戦略的取組

### ■ 戦略的取組の推進方策

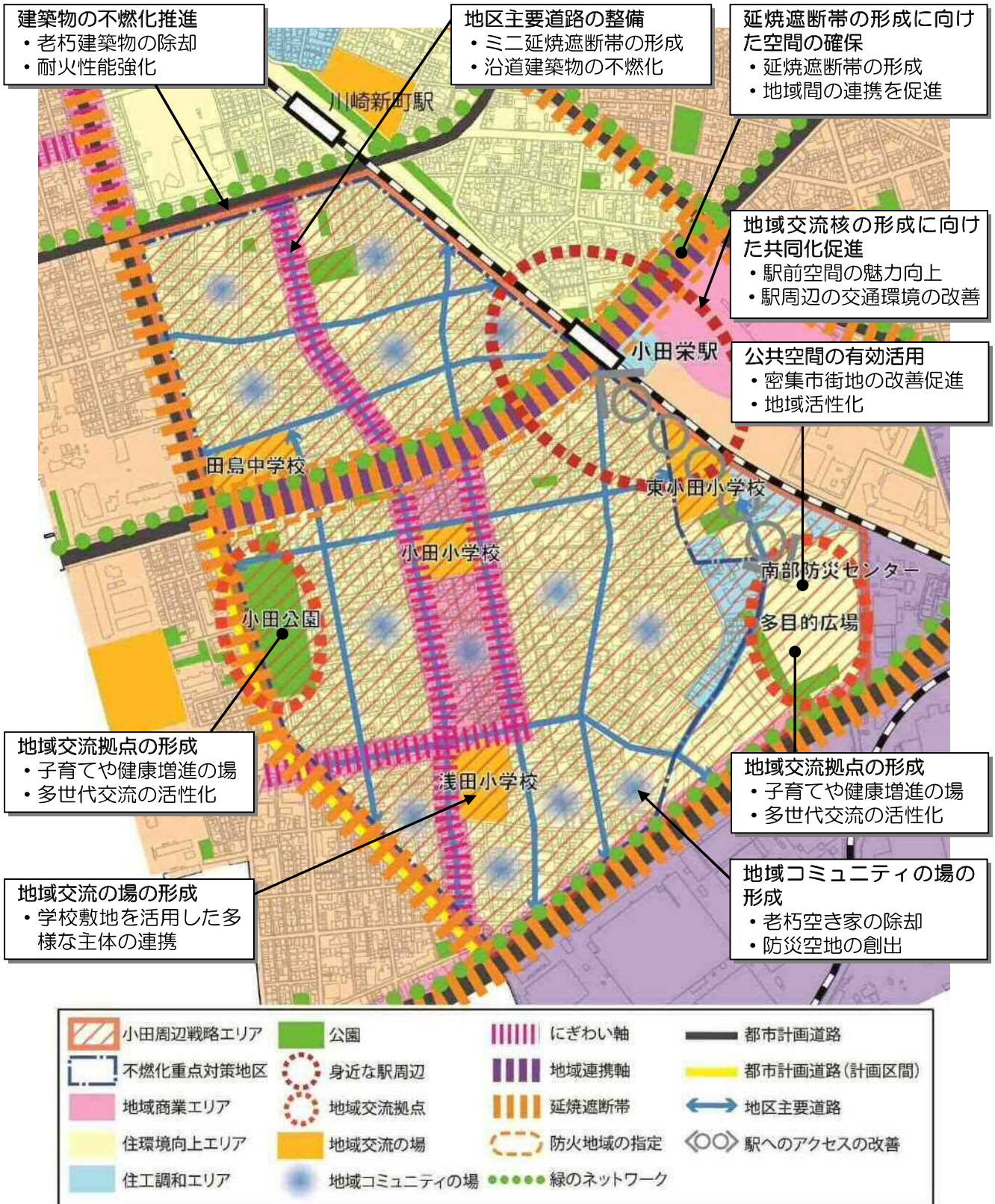
小田周辺戦略エリアについては、平成 29 年 3 月に、小田周辺地区を不燃化重点対策地区に位置付け、「密集市街地の改善」に向けた取組を進めているとともに、JR 東日本との包括連携協定により「小田栄駅を設置」し、鉄道軸の強化の取組を進めているところですが、地域住民の高齢化、人口減少などにより「活力低下が懸念」されるエリアであることから、防災まちづくりをきっかけとする「住環境の改善」や「地域の活性化」など、将来像の実現に向けた効果的・効率的な取組を行い、沿線地域のまちづくりを牽引する必要があるため、当該エリアについては、複数施策が連担した短中期的な「戦略的取組」を推進します。

### ■ 戦略的取組のイメージ



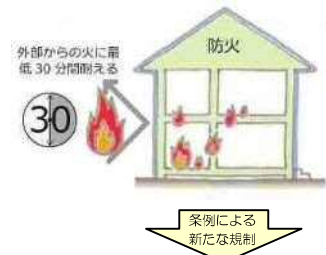


■小田周辺戦略エリアの取組



① 建築物の不燃化(除却・建替え)等の推進

・不燃化推進条例(平成28年12月制定)による建築物の防火規制の強化と、これに関連して拡充を図った補助金交付制度の両輪により、不燃化重点対策地区内の老朽建築物の除却や耐火性能に優れた建築物への建替えを『面』で促進することで、地域防災力の全体的な底上げを図り、大規模地震時における火災焼失被害の削減を実現します。



・市民の生命を守る観点から、より効果的な地震火災対策として、地区内交通基盤の骨格となり、また、避難場所となる公園や小学校等の避難所を連絡する機能も担う「地区主要道路」においては、避難経路の防災性強化や迅速な消防活動を可能とするため、『線』としての道路機能の強化に向けて、沿道の老朽建築物の除却や耐火性能に優れた建築物への建替えを積極的に促進します。



不燃化推進条例による防火規制の強化

・地区内に点在する老朽空き家は、平常時も含め出火要因となり得るため、また、近隣へ衛生面や防犯面等での悪影響を及ぼす恐れがあるため、地区内の分布状況や損傷度合を定期的に把握し、『点』としての除却や建替え等による課題解消への誘導を積極的に進め、街並みの魅力向上や住環境の改善につなげます。



共同化建替え事業のイメージ

・小田栄駅周辺等においては、密集市街地の抜本的な改善に資する共同化建替え事業の創出に向けて、地域の課題やニーズの把握に努めるとともに、民間活力による事業を促進します。

短期(概ね5年)目標	中期(概ね5~10年)目標
・不燃化推進の取組により、焼失棟数の30%削減	・不燃化推進の取組により、焼失棟数の35%削減
・地区主要道路沿道の建替え促進	→
・老朽空き家の現況調査及び除却・建替え等の誘導	→
・共同化に向けた現況調査及び住民ニーズの把握、民間事業の誘導	→



## ② 道路機能の強化

### ・地区主要道路

地震火災が拡大して大火に発展することを防ぐため、地区内におけるミニ延焼遮断帯として避難路や消防活動の重要性が高いと考えられ、また、平常時における歩行者等の安全性・快適性の向上にも特に必要と考えられる路線を「地区主要道路」として選定し、道路幅員6mへの一部拡幅をめざすとともに、長期的には将来の地区計画等の手法による沿道建築物の壁面後退規制等の導入を視野に入れて、地域住民との協働による検討を進めます。



地区主要道路の様子

また、避難経路の強化や迅速な消防活動を可能とする観点から、沿道建築物の不燃化を推進するとともに、危険なブロック塀の倒壊防止対策や生垣化、沿道建築物からの屋根瓦や窓ガラス等の落下防止対策にも努めます。

### ・地区内生活道路

地区内の身近な生活道路の拡幅を促進することは、避難経路や緊急車両の進入経路の強化につながり、防災性が向上するため、地区内で優先的に幅員4mの道路空間を確保する必要がある道路を防災上の観点から選定し、沿道宅地の塀等の後退に係る工事費に対して補助金を交付する事業により道路拡幅を促進します。



<拡幅前>



<拡幅後>

地区内生活道路の拡幅例

### ・都市計画道路 富士見鶴見駅線

都市計画道路 富士見鶴見駅線については、大火となったとしても一層の拡大を防ぎ、広域的な火災延焼を遮断する機能としても期待されることから、将来的な整備実現に向けては、社会情勢の変化に合わせた都市計画の見直しなど必要な検討を進めるとともに、空間確保による延焼遮断帯の形成をめざします。

短期（概ね5年）目標	中期（概ね5～10年）目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>地区主要道路の現況調査及び道路空間の確保に向けた検討、取組推進</li> <li>地区内生活道路の沿道宅地のセットバック促進と補助対象路線の拡大検討</li> <li>都市計画道路（富士見鶴見駅線）の将来的な整備実現に向けた検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内生活道路の沿道宅地のセットバック促進</li> <li>延焼遮断帯形成に向けた空間確保の推進</li> </ul>

### ③ 公園・空地の確保

- 身近な公園等については、今後の改修等を行う際に防災機能に配慮した整備を検討し、防災上有効な空間確保に努めます。
- 都市計画道路 富士見鶴見駅線の予定地等の将来的に公共用地として有益と考えられる箇所においては、暫定的な広場の新設等を検討します。
- 地区内の身近な範囲に公園等の公共空間が少ない地域を中心に、民間の所有地を期間限定で公共的に有効活用する「防災空地の創出」について、土地所有者との合意に基づき積極的に推進していきます。
- 民間所有地の駐車場を、有事の際は周辺住民が一時的な避難場所として活用する手法など、密集市街地内に現存する貴重なオープンスペースの確保に向けた取組を地域住民間の合意形成のもとで実現できるよう努めます。
- 防災空地は、有事の際の防災機能だけではなく、平時は緑化や身近な地域住民の交流スペースとなり、さらには、住民主導の自助共助の原動力となることも期待できることから、整備内容の検討過程から住民意見を取り入れつつ整備工事を進めるとともに、供用開始後の運用も町内会等の地元住民組織に委ね、地域の創意工夫を尊重しながら魅力ある空間の活用を図ります。



防災空地のイメージ  
(出典：神戸市)



かまどベンチの実演例

短期（概ね5年）目標	中期（概ね5～10年）目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 身近な公園の防災機能向上に向けた取組推進</li> <li>• 都市計画道路予定地内の住民ニーズの把握、暫定的な広場等の整備手法の検討</li> <li>• 防災空地の創出（1件/年間）</li> <li>• 駐車場などのオープンスペースの有効活用方法の検討、取組推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 都市計画道路予定地内等における暫定的な広場整備の推進</li> </ul>
	→
	→
	→

#### ④ 公共空間(南部防災センター等)の有効活用

- 南部防災センターは、低未利用な状況にあるため、密集市街地の改善を効果的に促進させる土地利用方針を立案し、地域の活性化に資する取組を推進します。
- 消防公舎の空地や渡田雨水滞水池（多目的広場）などの公共空間は、民間活力により、にぎわいの創出や地域交流を活性化させるなど、更なる魅力向上に向けた検討に取り組みます。
- 公共施設の更新時期などの機会を捉え、既存ストックを有効に活用し、歩行空間の整備を推進することにより、施設利用者、歩行者の安全性の確保に向けた取組を検討します。



公共空間の有効活用のイメージ

短期（概ね5年）目標	中期（概ね5～10年）目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 密集市街地改善促進に向けた南部防災センターの土地利用方針の作成、事業推進</li> <li>• 公共空間の更なる魅力向上に向けた検討整備計画の作成</li> <li>• 既存ストックの有効活用策の検討、取組の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 民間活力の導入などによる整備の推進</li> </ul>

#### ⑤ 駅へのアクセスの改善

- 駅を中心としたまちづくりを展開するため、駅周辺の交通環境の改善（違法駐輪対策・踏切安全対策など）や駐輪場の整備などにより、駅へのアクセスの改善を図ります。
- 地域交流拠点（小田公園・多目的広場）と地域交流の中心である鉄道駅や広域連携道路などとのアクセスを良好にし、地域活性化を促進させるアクセス路整備に向けた検討を進めます。
- また、駅周辺地区の土地利用転換の機会や都市計画道路の整備を見据え、鉄道駅周辺における生活関連サービスや都市型住宅等の充実などによる駅前空間の魅力向上をめざします。



駅前駐輪場整備のイメージ

短期（概ね5年）目標	中期（概ね5～10年）目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅周辺の駐輪場の整備、交通環境の改善</li> <li>• 駅アクセス路の段階的な整備の検討</li> <li>• 駅前空間の魅力向上の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅アクセス路の段階的な整備の推進</li> <li>• 共同化等の民間事業の誘導</li> </ul>



## ⑥ 協働による地区まちづくり

- ・密集市街地の改善に向けて、不燃化重点対策地区における防災対策は、行政と町内会・自治会・商店会、自主防災組織などが連携して総合的に取り組む必要があるため、地域住民との協働によるまちづくりを重点的に推進します。
- ・密集市街地の改善の取組をきっかけとして、防災意識の向上を図るとともに、防災空地の創出等により地域交流を活性化し、地域防災力の向上をめざします。
- ・地域交流拠点、地域交流の場、にぎわい軸などの有効活用により、地域活動を促進させることで、地域間のつながりを強化し、地区内防災力の向上をめざします。
- ・地域の実情を把握した上で、地区まちづくり計画の策定（避難路・不燃化・耐震化・道路空間・空地等）などにより、実践的なまちづくりを推進します。



地域防災活動のイメージ

短期（概ね5年）目標	中期（概ね5～10年）目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民主体のまちづくり組織の設立支援</li> <li>・まちづくり組織の地区まちづくり計画の策定支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区まちづくり計画に基づく取組推進</li> </ul>



南武支線沿線地域の航空写真（平成28年撮影）







Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

南武支線沿線まちづくり方針

【問い合わせ先】

まちづくり局市街地整備部防災まちづくり推進課

電話：044-200-2707

FAX：044-200-3967

メール：[50bomati@city.kawasaki.jp](mailto:50bomati@city.kawasaki.jp)