

平成30年2月1日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

柿生駅周辺地区まちづくりビジョン（案）の策定について

資料 1 柿生駅周辺地区まちづくりビジョン（案）の概要

資料 2 「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン（案）」に係る意見の募集について

参考資料 柿生駅周辺地区まちづくりビジョン（案）

まちづくり局

1 まちづくりビジョン策定の背景と目的

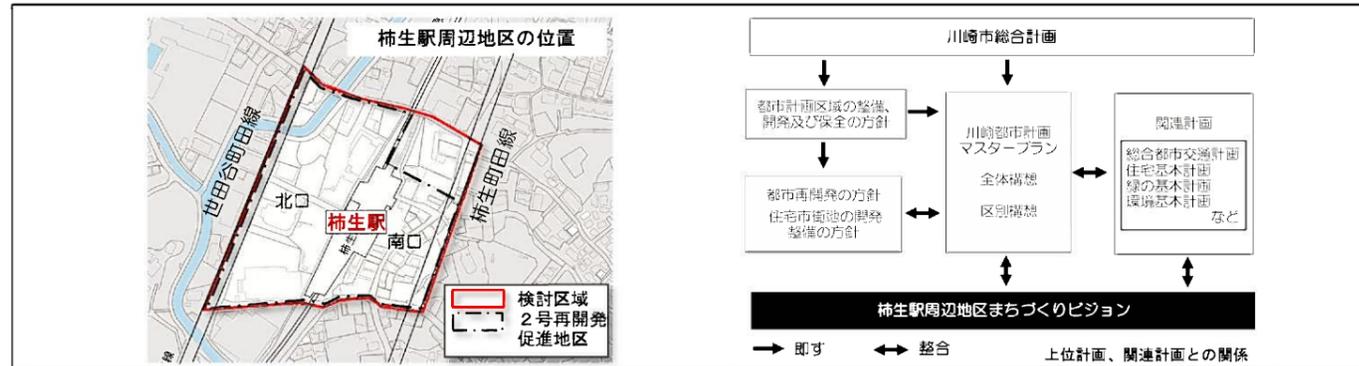
(1) 背景

- 川崎市総合計画における都市構造の今後の方向性の一つとして、「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりの推進」が示されています。本市の広域拠点である新百合ヶ丘駅に隣接する柿生駅は、昭和2年の小田急線開通時に開設された麻生区内で最も古い駅であり、区内では新百合ヶ丘駅に次ぐ乗降客数の駅として、広域拠点を補完する身近な駅に位置づけられています。
- これまで道路などの都市基盤施設の整備が進まず、駅前にふさわしい良好な市街地が形成されていなかったことから、本市としても、柿生駅周辺地区整備構想の策定（昭和59年）や都市再開発の方針における2号再開発促進地区への指定（平成2年）などを行い、駅南口の再開発事業などによる駅周辺まちづくりへの取組みを進めてきましたが、権利者等の合意形成が進まず、効果的なまちづくりが実現していませんでした。
- こうした中、小田急小田原線の複々線化事業の実施により柿生駅から新宿駅間がピーク時間帯で約30分（約5分程度短縮）で結ばれ都心アクセスがますます向上するとともに、隣接駅の新百合ヶ丘駅においては、横浜市営地下鉄3号線の延伸の検討が横浜市と連携して取組まれているなど、柿生駅周辺を取り巻く環境の変化が見込まれています。また、駅南口では、再開発事業に向けた取組みが活発になるなど、地域のまちづくりに対する機運が高まっています。

(2) 策定の目的

- 今後想定される麻生区における周辺環境の変化や広域拠点との役割分担を踏まえて、柿生駅周辺地区における課題解決に向けて、民間活力を活かしながら、駅を中心とした、南口・北口の一体的かつ計画的なまちづくりを推進するために、「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン」を策定し、誰もが暮らしやすい魅力あるまちの実現を目指します。

2 ビジョン策定区域とまちづくりビジョンの位置づけ



3 主な現状と課題

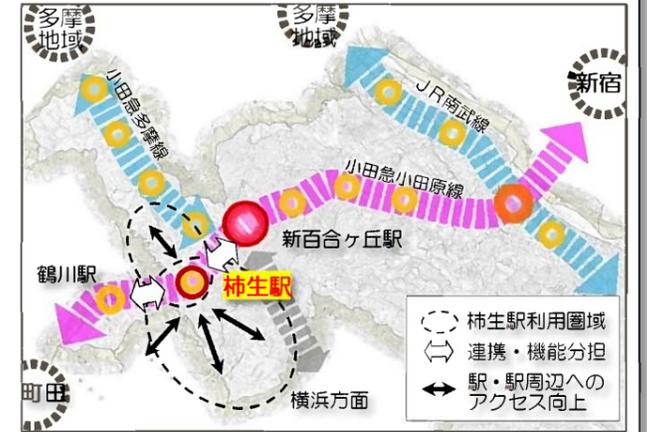
- 子育て世帯に人気があるエリアですが、生活利便施設が少なく、駅前の賑わいや活気が不足しています。また、鉄道により地区が分断されており、まちの一体感が感じられません。
- 駅周辺に地域住民がイベントなどを開催できるオープンスペースが不足しています。
- 駅南口では、駅前広場が狭く、路線バスが乗り入れできないため、バスと鉄道の乗り継ぎが不便です。
- 道路幅員が狭く歩道も整備されていないため、歩行者の安全性に課題があります。
- 柿生小学校の通学路にもなっている駅直近の2つの踏切は、車の通行も多く、子供たちの通学時の安全性に課題があります。
- 老朽木造住宅が建ち並んでおり、地震など災害に対する安全性が不足しています。
- 歴史や自然環境といった豊富な地域資源を活かした取組みが不足しています。



4 北部エリアにおける柿生駅周辺地区まちづくりの考え方

(1) 柿生駅周辺の特性

- 都心へのアクセスが非常に良好で、周辺には自然環境などが豊富にあるなど、子育て世帯に人気があるエリアです。また、周辺に高校や大学、病院もあり、教育や医療といった分野でも特徴があります。
- 柿生駅は、地形的な状況や路線バスが充実していることなどにより、片平地区や王禅寺、下麻生・早野地域、町田市域など広域で利用されているという特徴があります。
- 片平地区や駅周辺からは徒歩、下麻生・早野地区からはバス、町田市からは自転車が駅への主な交通手段として選択されています。



(2) まちづくりの考え方

- 新百合ヶ丘駅周辺地区や再整備が進められている鶴川駅周辺地区などの周辺地域との連携や機能分担を図り、また、柿生駅周辺地区が持つ地域特性を十分に活かしながら、柿生駅周辺地区を利用する様々な人々の暮らしを支える都市機能の集積と都市基盤の整備を推進することで、魅力あるまちの実現を目指します。

5 まちづくりの目標

柿生駅周辺地区における地域課題を解決し、広域拠点である新百合ヶ丘駅周辺地区との連携・機能分担をしながら、将来にわたって持続可能なまちを実現していくために、まちづくりの目標を次のように定めます。

多様なライフスタイルを支えるまちづくり

誰もが安全・安心に暮らせるまちづくり

地域の魅力を感じられるまちづくり

6 まちづくりの目指すべき将来像

概ね30年後を展望し、柿生駅周辺地区をエリアの特性に応じて、駅前にふさわしい適切な土地利用を誘導するとともに、地区内外の連携強化を図るための軸を形成し、まちづくりの目標の実現を目指します。

<賑わいと交流の拠点ゾーン>

- ・ 賑わい機能、交流機能、居住機能等の集積による駅南口・北口地区の拠点形成

<まちなか居住ゾーン>

- ・ 既存の住環境を活かした良質な居住環境の形成

<広域連携軸>

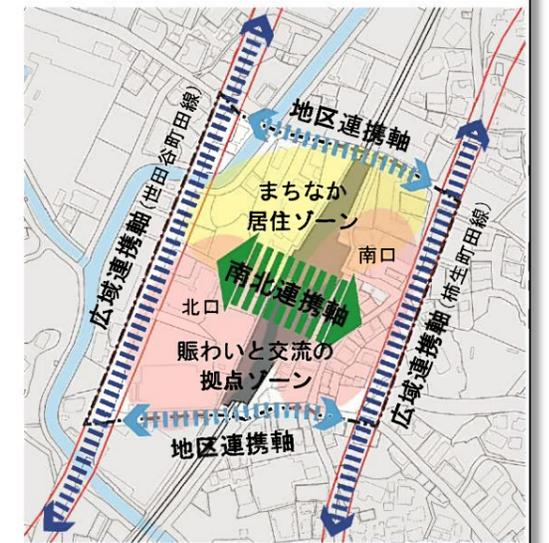
- ・ 駅周辺地区の円滑な交通処理
- ・ 新百合ヶ丘駅周辺や周辺都市との連携強化による柿生駅周辺地区の拠点性の向上

<地区連携軸>

- ・ 駅南北地区間の車両動線の最適化や歩行者の地区内の回遊性の向上による南北地区の連携強化

<南北連携軸>

- ・ 鉄道により分断されている南北地区のまちの連携強化
- ・ 地区を横断する歩行者の安全性・快適性の向上、地区内の回遊性の強化



7 分野別のまちづくりの方針

土地利用に関する方針

- 駅前に相応しい賑わい機能の誘導
 - ・南口の再開発事業による地区の拠点性を高める商業施設等の集積
 - ・北口における地域住民の利便性向上や賑わい創出に資する都市機能の集積
 - ・まちづくりに合わせたオープンスペース等の整備による賑わいの創出
 - ・通路等の整備による地区全体の一体的な賑わいの形成
 - ・様々な人が集い、交流できる賑わいの場の創出
- 多様なニーズに応じた生活・活動を支える機能の誘導
 - ・地域交流や多様なライフスタイルに対応した活動支援施設の集積
 - ・周辺の病院と連携した医療・福祉施設、子育て支援施設などの生活利便施設の集積
- 誰もが暮らしやすい居住環境の創出
 - ・多様なライフスタイルに応じた良質な居住環境の整備



商業施設等の賑わい機能の誘導イメージ

交通に関する方針

- 都市計画道路等の整備推進
 - ・柿生町田線や世田谷町田線等の都市計画道路の整備による周辺交通の円滑化
- 交通結節機能の強化による拠点性の向上
 - ・駅前広場等の整備による公共交通利用の利便性の向上
 - ・駅前の人のたまり空間の充実による地区の拠点性の向上
 - ・通路等の整備による地区の回遊性強化に向けた取組みの推進
- 安全で快適な歩行者通行環境の整備
 - ・バリアフリー対応の歩行者空間の整備による安全性・快適性の確保
- 自転車通行環境の改善と自転車等駐輪施設の効果的な配置
 - ・自転車通行環境の改善と事業者等との連携による適切な位置への駐輪施設の配置



駅前広場などの交通結節機能の強化イメージ

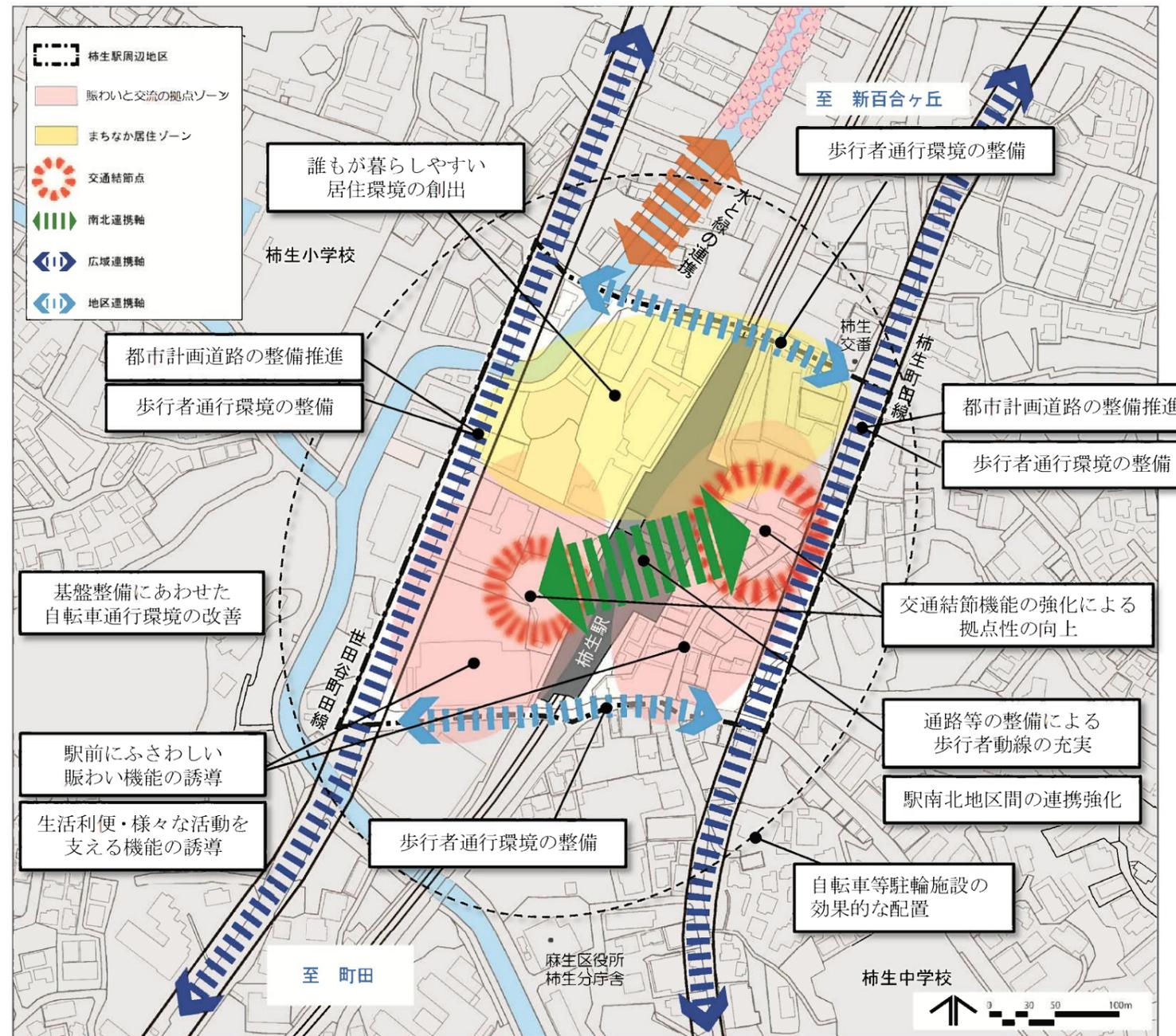
環境・景観に関する方針

- 低炭素等、環境に配慮したまちづくりの推進
 - ・再生可能エネルギーの導入や公共交通の利用促進などに関する取組みの推進
 - ・街路樹・道路緑化の推進、オープンスペースなどの民有地への緑化誘導
- 地域資源を活かした柿生らしい街並みの形成
 - ・デザインの誘導や統一的な街並み形成の推進
 - ・地域資源を活用した柿生らしい街並みの形成

防災に関する方針

- 災害に強いまちづくりの推進
 - ・道路やオープンスペース等の整備による避難路、避難スペースの確保
 - ・老朽建物の建替えや不燃化、耐震化の促進
- 地域による防災体制の構築
 - ・町会や自治会等を中心とした地域住民との協働による地域防災力の向上

まちづくり方針図



8 まちづくりの取り組みスケジュール

	短期	中期	長期
賑わいと交流の拠点ゾーン	→		
まちなか居住ゾーン		→	
都市基盤等の整備	→		
		→	

「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン（案）」について意見を募集します

柿生駅は、昭和2年の小田急線開通時に開設された麻生区内で最も古い駅であり、区内では新百合ヶ丘駅に次ぐ乗降客数の駅として、広域拠点を補完する身近な駅として位置づけられています。駅周辺では、道路などの都市基盤整備が進まず、駅前にふさわしい良好な市街地が形成されてきませんでした。

こうした中、小田急小田原線の複々線化事業により柿生駅から新宿駅間がピーク時間帯で約30分で結ばれ、都心へのアクセスがますます向上するとともに、隣接駅の新百合ヶ丘駅においては、横浜市営地下鉄3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘駅）の検討が横浜市と連携して取組まれるなど、柿生駅周辺を取り巻く環境の変化が見込まれています。

そこで、今後想定される周辺環境の変化などを踏まえ、民間活力を活かしながら、駅を中心とした、南口・北口の一体的かつ計画的なまちづくりを推進し、誰もが暮らしやすい魅力あるまちの実現を目指すため、「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン（案）」を策定しました。

本ビジョンをより良いものとするため、市民の皆様からの御意見を募集します。

1 意見募集期間

平成30年2月2日（金）から平成30年3月5日（月）

2 閲覧場所

- ・ 川崎市ホームページ
- ・ 各区役所市政資料コーナー
- ・ かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）
- ・ まちづくり局市街地整備部地域整備推進課（明治安田生命ビル8階）

3 意見の提出方法

次のいずれかの方法により提出してください（電話による意見等の受付は行っておりませんので御了承ください）。なお、様式は自由ですが、別添の意見書も御活用いただけます。

(1) 郵送又は持参

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町6番地

川崎市まちづくり局市街地整備部地域整備推進課（明治安田生命ビル8階）

(2) FAX

044-200-3967

(3) 電子メール

市ホームページのパブリックコメント専用ページから所定の方法により送信

<http://www.city.kawasaki.jp/shisei/category/50-10-0-0-0-0-0-0-0-0-0.html>

※ (1)、(2) についての意見書の書式は自由です。必ず「題名」、「氏名（法人又は団体の場合は、名称及び代表者の氏名）」及び「連絡先（電話番号、FAX番号、メールアドレス又は住所）」を明記してください。

※ 電話や来庁による口頭での御意見はお受けできませんので御了承ください。

4 その他

お寄せいただいた御意見は、個人情報を除き、類似の内容を整理又は要約したうえで、御意見とそれに対する本市の考え方を取りまとめてホームページ等で公表する予定です。

《問い合わせ先》

川崎市まちづくり局市街地整備部地域整備推進課

TEL 044-200-3011

柿生駅周辺地区まちづくりビジョン（案）

平成30年 月 川崎市

目次

- I 柿生駅周辺地区まちづくりビジョン策定の目的
- II 柿生駅周辺地区まちづくりビジョンの位置づけ
- III 柿生駅周辺地区の現状と課題
- IV 柿生駅周辺地区まちづくりビジョン

I 柿生駅周辺地区まちづくりビジョン策定の目的

1 柿生駅周辺地区におけるこれまでの経過

- 柿生駅周辺地区のある麻生区は川崎市の北部に位置しており、区域全体が尾根線に囲まれた地域であり、地形的にも他の地域から独立した農村地域でした。
- 1950年代後半から、日本住宅公団（現都市再生機構）による土地区画整理事業が開始され、百合ヶ丘駅の開設や百合丘団地の整備が進みました。また、1974（昭和49）年の新百合ヶ丘駅の開設以降、土地区画整理事業により新百合ヶ丘駅周辺の整備が進められ、1982（昭和57）年に多摩区から分区し、麻生区が設置されました。
- 柿生駅周辺地区は、古くから旧上麻生村や旧片平村と横浜方面を結ぶ交通結節点に位置しており、柿生駅は、1927（昭和2）年の小田急線開通時に開設された、区内で最も古い鉄道駅となっています。
- 都心への交通利便性が高く、さらに、地区の周辺には多摩丘陵をはじめとする緑豊かな地域が広がる自然環境の良さなどから、これまで住宅開発が活発に行われてきましたが、柿生駅周辺地区では、道路などの都市基盤施設の整備が進まなかったことから、駅前にふさわしい良好な市街地が形成されてきませんでした。
- こうしたことを受け、1984（昭和59）年に、駅周辺の一体的かつ計画的な整備を進めていくための「柿生駅周辺地区整備構想」を策定し、本市として、柿生駅周辺地区のまちづくりへの取り組みを開始しました。
- 駅南口地区では、1988（昭和63）年に市街地再開発準備組合が設立され、都市再開発の方針における2号再開発促進地区に指定するなど、再開発事業に向けた取り組みを進めてきましたが、権利者等の合意形成が進まず、事業化には至りませんでした。また、北口地区についても、個別に建築や土地利用の更新が進むなど、駅周辺の一体的かつ計画的なまちづくりが進んできませんでした。



柿生駅周辺地区（昭和48年）



柿生駅周辺地区（現在）

2 まちづくりビジョン策定の目的

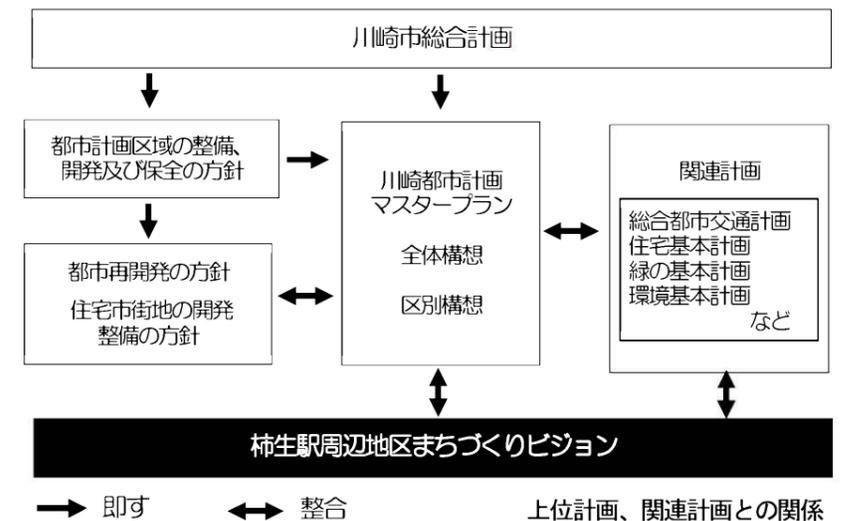
- 川崎市総合計画における都市構造の方向性の一つとして、「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりの推進」が示されており、柿生駅は、麻生区内では新百合ヶ丘駅に次ぐ乗降客数の駅として、広域拠点を補完する身近な駅として位置づけられています。
- こうした中、小田急小田原線は、複々線化により、柿生駅から新宿駅間がピーク時間帯で約30分（約5分程度短縮）で結ばれ都心アクセスがさらに向上するとともに、新百合ヶ丘駅においては、横浜市営地下鉄3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘駅）の検討が横浜市と連携して取組まれているなど、柿生駅周辺を取り巻く環境の変化が見込まれています。
- 一方、駅南口地区では、2016（平成28）年に、再開発準備組合が新たに生まれ変わり、事業化に向けた取組みが活発になるなど、地域のまちづくりに対する機運が高まっています。
- 今後想定される周辺環境の変化や広域拠点との役割分担を踏まえて、柿生駅周辺地区における課題解決に向けて、民間活力を活かしながら、駅を中心とした、南口・北口の一体的かつ計画的なまちづくりを推進するために、「柿生駅周辺地区まちづくりビジョン」を策定し、誰もが暮らしやすい魅力あるまちの実現を目指します。



II 柿生駅周辺地区まちづくりビジョンの位置づけ

本ビジョンは、「川崎市総合計画」を上位計画として、都市計画マスタープランや関連する様々な計画との整合を図りながら柿生駅周辺地区のまちづくりを推進するための基本方針となります。

本ビジョンでは、「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、まちづくりの目標や取組みの方向性などを定めます。



III 柿生駅周辺地区の現状と課題

1 人口動向

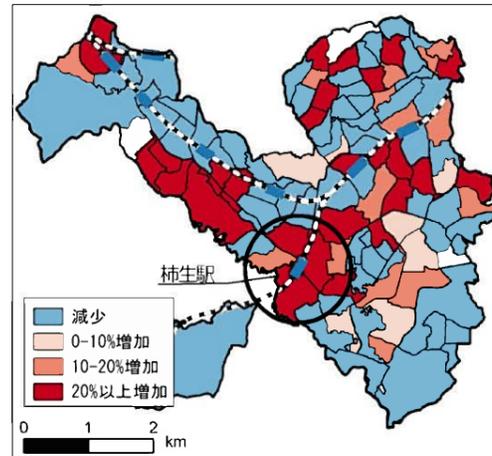
- 麻生区の設置以降、麻生区の人口は約 1.7 倍に増加しており、麻生区の人口は市平均を上回る堅調なペースで人口が増加しております。柿生駅近隣地区(※)における人口は、2010（平成 22）年から 2015（平成 27）年にかけては、麻生区の人口増加率以上の増加割合になっています。また、6歳未満の子のいる世帯の増加率も高く、子育て世帯に人気がある地区であることが分かります。

(※柿生駅近隣地区：上麻生 5・6 丁目、片平 2・3 丁目)

麻生区、柿生駅近隣町丁の人口推計



6歳未満の子のいる世帯増減率



- 一方、将来人口に目を向けて見ると、麻生区全体、柿生駅近隣地区ともに、2030 年をピークに人口減少に転じると予測されています。
- 年齢階層別の推移をみると、65 歳以上人口は、年々増加傾向にあります。2035 年には麻生区全体で 30% を越える一方で、柿生駅近隣町丁では 30% 未満の推移となっています。さらに、15 歳未満人口は、麻生区全体では、年々減少する傾向にあります。柿生駅近隣町丁では 2030 年まで増加していくことが予測されています。

麻生区の年齢3区分別人口推計



柿生駅近隣町丁の年齢3区分別人口推計



(資料：川崎市将来人口推計)

2 土地利用、環境

- 駅南口には古くからの商店街が形成されていますが、生鮮食料品や日用品など、地域の住民の生活に必要な生活利便施設が少なく、駅前の賑わいや活気が低下しています。
- 駅北口には、駅に背を向けて立地する店舗もあるなど、駅前という立地の良さを活かしきれていません。また、平面駐車場などの低未利用地も多く存在しており、駅前に相応しい土地利用が図られていません。
- 駅南北地区は、鉄道により分断されており、柿生駅周辺地区としての一体的な賑わいが形成されていません。
- 駅南口地区には、築年数の古い戸建て住宅や共同住宅が多く残っています。また、地域の住民が集い、交流できる場などがありません。

(駅南口)



駅南口の商店街通り

(駅北口)



駅北口の土地利用

- 柿生駅の周辺には、日本最古の甘柿と言われる禅寺丸柿発祥の「王禅寺」や「麻生不動院」といった歴史資源をはじめ、柿生緑地や公園、麻生川の桜並木といった自然環境資源など、貴重な地域資源が存在していますが、それらを活かしたまちの魅力を高める取り組みが不足しています。
- 近年、南口駅前広場において、禅寺丸柿まつりなどが開催され、非常に多くの人で賑わいを見せていますが、駅周辺では、イベントが開催できるようなスペースや人が憩えるスペースが不足しています。

(駅南口)



賑わいをみせる禅寺丸柿まつり

(駅北口)



麻生川沿いの桜並木

3 交通

- 駅南口・北口の都市計画道路（柿生町田線、世田谷町田線）は未完成の状態であり、世田谷町田線では特定の時間帯で渋滞が発生しています。
- 駅南口・北口とも柿生駅を起終点としたバス路線が充実しており、南口からは、溝口駅や虹ヶ丘・すすき野団地、たまプラーザ駅行き、北口からは、市が尾駅、稲城駅行きなど、多方面へバスが運行しています。しかし、南口駅前広場は、部分的な整備により敷地が狭小であることから、駅から離れた位置に暫定広場を整備して運用しており、駅との高低差があるなど、鉄道との乗り換えが不便な状態となっています。また、北口のバス折返所についても、運行本数が多いにもかかわらず、敷地が狭小な状況にあります。

- 現在の南口駅前広場は、タクシーと送迎用の一般車両等の停車スペースとして利用されていますが、時間帯によっては、一般車が長時間駐停車し、タクシーの通行の支障となるなど、駅前広場としての機能や安全性に課題があります。また、駅北口は、タクシーや一般車が利用できる広場機能がなく、駅にアクセスしにくい状況にあります。



南口駅前広場

- 駅南口の道路は幅員が狭く、かつ、歩道も整備されていないことから、車がすれ違う際に歩行者や自転車利用者は建物の軒先等に避けなければならず、安全性が確保されていません。また、駅北口では、鉄道沿いの民地内通路も駅北口へアクセスするための主な歩行者動線となっていますが、通路幅も狭く、歩行者の通行環境に課題があります。

(駅南口)



駅前道路（市道麻生10号線）

(駅北口)



歩行者通路

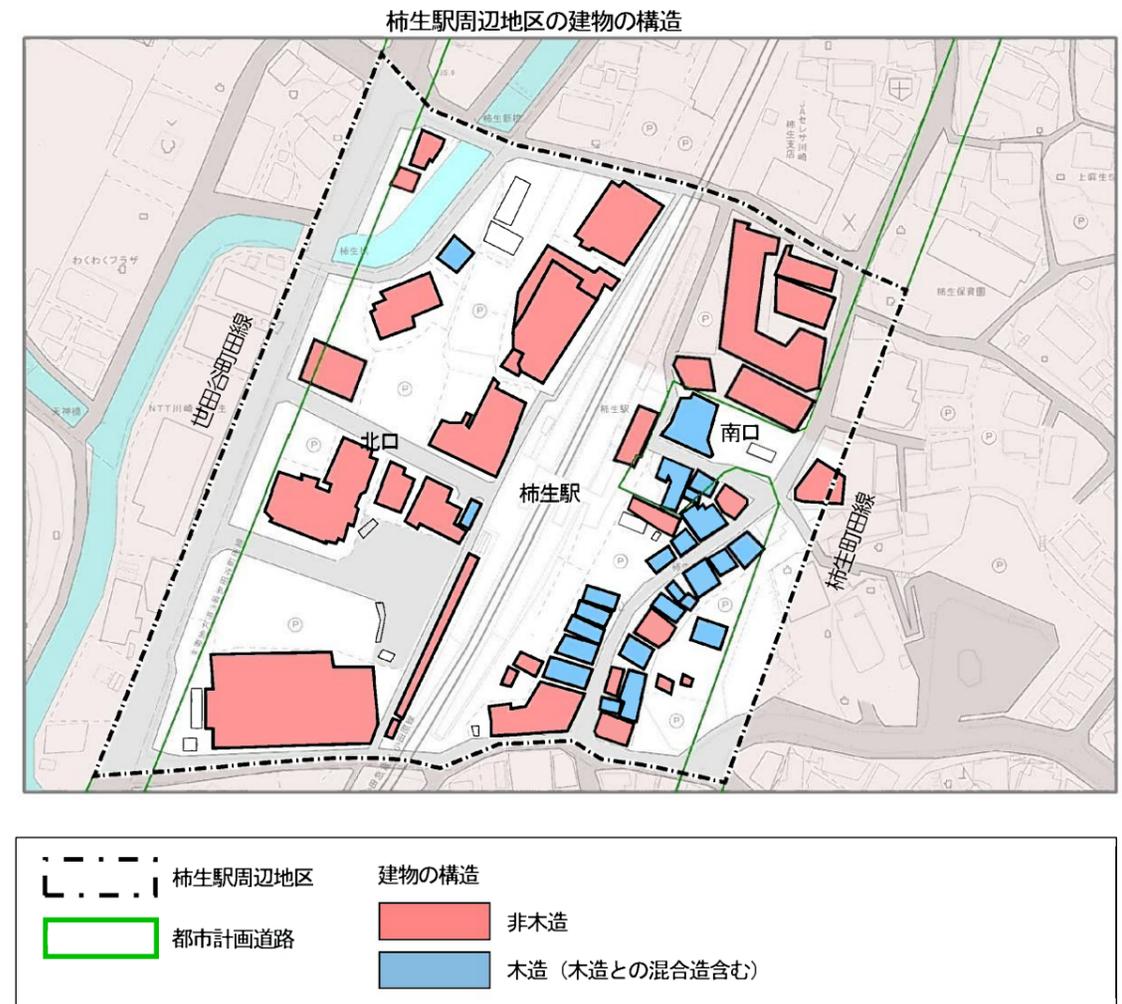
- 駅直近に2つの踏切がありますが、朝夕は、踏切の遮断時間が長いことから、歩行者の無理な横断等も見受けられます。また、周辺の小学校や中学校の通学路にもなっていることから、児童・生徒やその他歩行者の安全な通行環境の確保は大きな課題となっています。



柿生1号踏切

4 防災

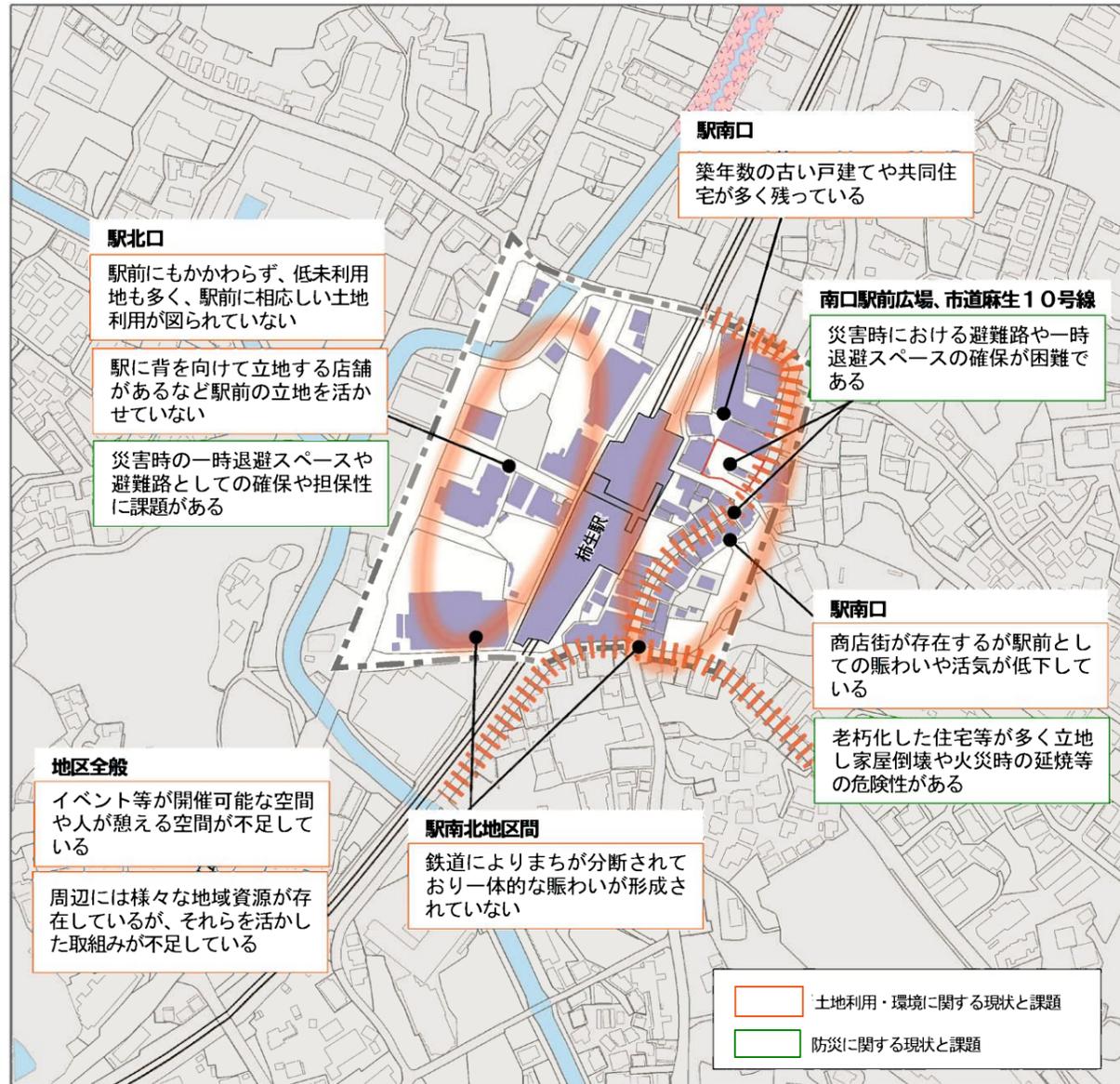
- 駅南口は、新耐震基準が定められた1981年（昭和56年）以前の木造建物が密集して建ち並んでおり、火災や地震が発生した際に、家屋の倒壊や延焼等の可能性があります。また、駅前の道路や南口駅前広場も狭小であり、災害時における避難路や一時退避スペースの確保が困難となっています。
- 駅北口は、南口に比べ、平面駐車場やバス折返場などのオープンスペースが多く残っていますが、民有地であることから、災害時に有効なスペースの確保やその担保性が課題となります。



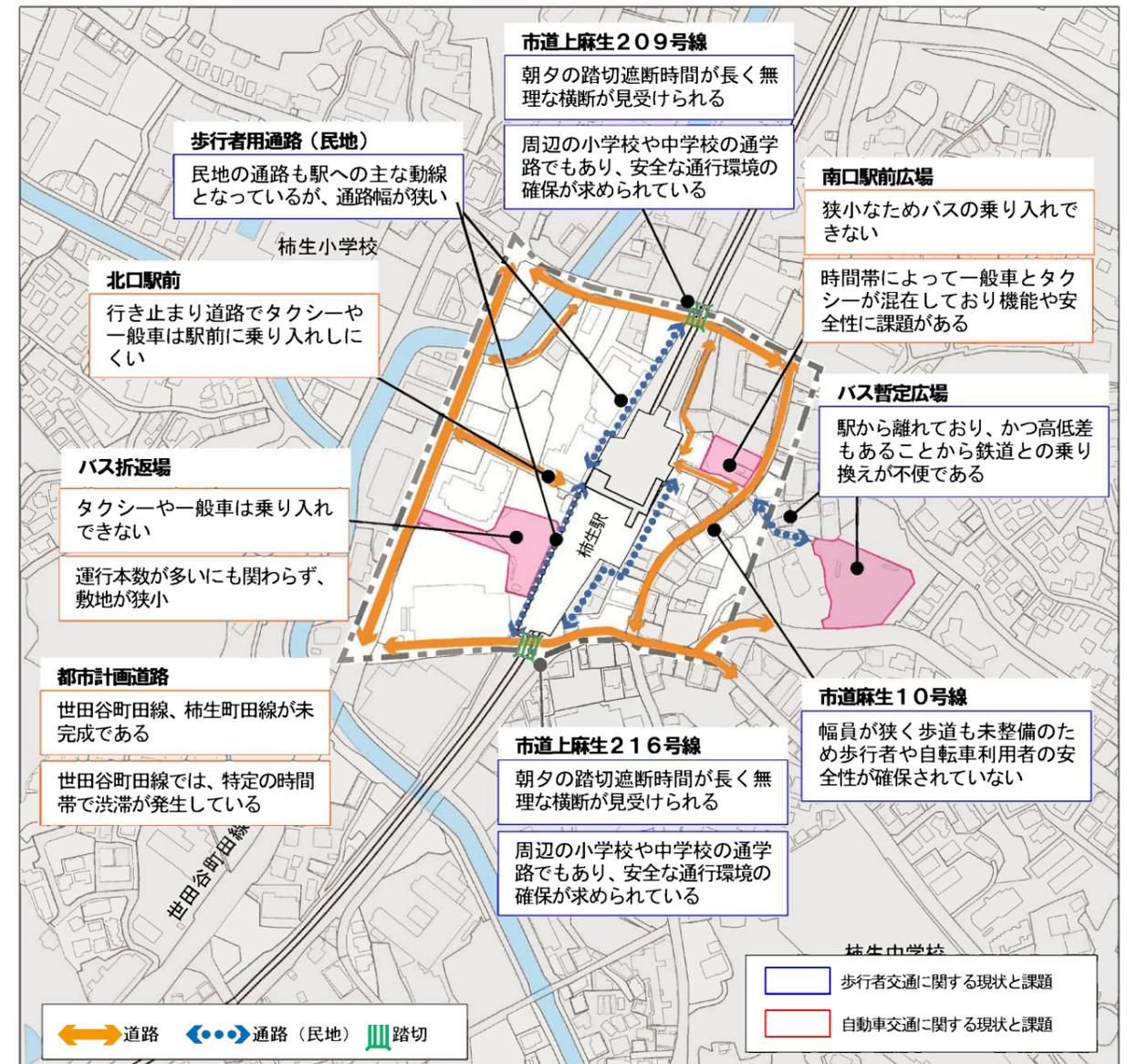
（資料：都市計画基礎調査等）

柿生駅周辺地区の現状と課題

「土地利用・環境」、「防災」に関する現状と課題



「交通」に関する現状と課題



IV 柿生駅周辺地区まちづくりビジョン

1 北部エリアにおける柿生駅周辺地区のまちづくりの考え方

(1) 柿生駅周辺の交通特性

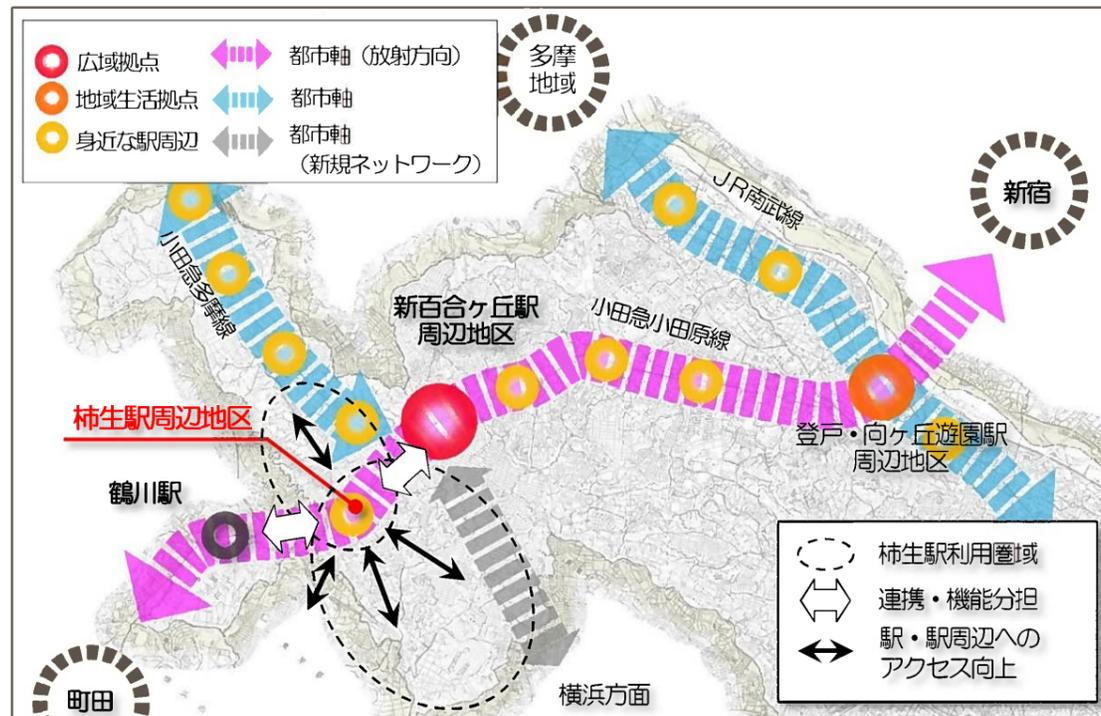
- 柿生駅は、小田急小田原線、多摩線沿線等の地域である北部エリアの中の「身近な駅」の一つとして位置づけられています。地形的な状況や路線バスが充実していることから、駅周辺だけではなく、片平や王禅寺、下麻生・早野地域、町田市域など、市域を跨いで広域で利用されているという特徴があります。
- それぞれのエリアごとにみると、片平地区や駅周辺からは徒歩、バス路線が充実している王禅寺や下麻生・早野地域からはバス、町田市からは自転車か駅への主な交通手段として選択されているという特徴があります。

(2) 柿生駅周辺の立地特性

- 柿生駅周辺地区は、小田急線の複々線化などにより、都心へのアクセスが非常に良好であるにもかかわらず、周辺には自然環境や歴史資源などが依然として豊富にあることなどから、駅周辺は子育て世帯にも人気があるエリアになっています。
- また、横浜市や町田市も含め周辺に立地する複数の高校や大学の通学駅であったり、近隣の総合病院などへの最寄り駅でもあり、教育や医療といった分野で特徴が見受けられます。

(3) まちづくりの考え方

- 柿生駅周辺地区が持つ交通特性やポテンシャルを十分に活かし、新百合ヶ丘駅周辺地区や再整備が進められている鶴川駅周辺地区などの周辺地域との連携や機能分担を図りながら、駅前広場や道路などの都市基盤整備の推進と柿生駅を利用する様々な人々の暮らしを支える身近な生活利便施設などの都市機能集積を図ることで、魅力あるまちの実現を目指します。



2 柿生駅周辺地区のまちづくりの目標

柿生駅周辺地区における地域課題を解決し、周辺市街地と連携・機能分担をしながら、将来にわたって持続可能なまちを実現していくために、まちづくりの目標を次のように定めます。

多様なライフスタイルを支えるまちづくり	誰もが安全・安心に暮らせるまちづくり	地域の魅力を感じられるまちづくり
---------------------	--------------------	------------------

3 柿生駅周辺地区の目指すべき将来像

柿生駅周辺地区をエリアの特性に応じて、駅前にふさわしい適切な土地利用を誘導するとともに、地区内外の連携強化を図るための軸を形成し、まちづくりの目標の実現を目指します。

<賑わいと交流の拠点ゾーン>

駅前に相応しい賑わいの創出と多様な人が集い、交流を生み出す機能や居住機能の集積により、駅南口・北口地区における拠点形成を目指します。

<まちなか居住ゾーン>

既存の住環境を活かして、駅前に相応しい環境・景観の形成などを図り、良質な居住環境の形成を目指します。

<広域連携軸>

柿生駅周辺地区の円滑な交通処理を実現するとともに、本市の広域拠点である新百合ヶ丘駅周辺や周辺都市との連携を強化し、柿生駅周辺地区の拠点性を向上させます。

<地区連携軸>

駅南北地区間の車両動線の最適化や歩行者の地区内の回遊性の向上を図ることで、南北地区の連携強化を図ります。

<南北連携軸>

鉄道によって分断されている駅南北地区のまちの連携を強化するとともに、地区を横断する歩行者の安全性・快適性の向上、地区内の回遊性の強化を図ります。



4 分野別方針

土地利用に関する方針

誰もが住み良いと感じ、賑わいと憩いのあるまちづくりを実現していくために、既存施設の更新や土地利用転換のタイミングを捉え、必要な都市機能の導入や適切な土地利用の誘導を目指します。

■ 駅前に相応しい賑わい機能の誘導

- ・ 駅南口地区の再開発事業等により、地区の拠点性を高める身近な商業施設等の生活利便施設の集積を誘導し、駅南口地区の活気や賑わいの創出を目指します。
- ・ 駅北口地区では、既存施設の更新等に合わせ、駅を中心とした街区構成への転換や地区の賑わい創出に資する都市機能の集積を誘導し、駅北口地区の賑わいの創出を目指します。
- ・ まちづくりに合わせてオープンスペース等の整備を誘導し、来訪者の交流を醸成するイベントや柿生駅周辺で開催される季節ごとのお祭りなどとの連携を図るなど、地区の賑わいや魅力の向上を目指します。
- ・ 駅南北を接続する通路等の整備により、駅南口・駅北口地区の拠点形成による効果を地区全体に波及させることで、駅周辺の一体的な賑わいの形成を目指します。

■ 多様なニーズに応じた生活利便・活動を支える機能の誘導

- ・ いつでも気軽に立ち寄り落ち着いた時間を過ごせる施設、趣味や学習など様々な活動の支援施設、地域交流の施設等、多様な世代やライフスタイルに応じた施設を誘導します。
- ・ 周辺の病院などと連携した医療・福祉施設、多様なニーズに対応する子育て支援施設といった住民生活をサポートする生活利便施設の整備を誘導します。

■ 誰もが暮らしやすい居住環境の創出

- ・ 新百合ヶ丘駅の隣接駅であるという立地と、駅周辺に小・中学校や病院などの施設が立地し、さらに歴史・文化や自然といった地域資源が豊富に存在するといった優れた生活環境を活かし、将来を見据えた多様なライフスタイルに応じた住宅整備を誘導します。
- ・ 柿生駅周辺地区で生活する人々が集い、交流できる場の創出など、誰もが快適に暮らせる良質な居住環境の整備を誘導します。



地域住民等の身近な生活利便施設



賑わいを創出するオープンカフェ

交通に関する方針

地区の拠点性を高め、地区を訪れる誰もが歩きやすく利用しやすいまちの実現に向けて、地区のまちづくりに合わせて地区内及び地区内外を結ぶ交通ネットワークの形成や交通結節機能の強化を目指します。

■ 都市計画道路等の整備推進

- ・ 柿生町田線や世田谷町田線といった都市計画道路の整備を引き続き推進し、柿生駅周辺における交通の円滑化を図ります。
- ・ 駅南口・駅北口のまちづくりのタイミングにあわせた道路の拡幅整備などにより、柿生駅周辺における交通の円滑化を図ります。

■ 交通結節機能の強化による拠点性の向上

- ・ 柿生駅周辺地区のまちづくりに合わせて新百合ヶ丘駅周辺との機能分担を図り、駅前広場等の整備など交通結節機能の強化を目指します。
- ・ バス、タクシー乗場等の整備により、公共交通利用の利便性の向上を図ります。
- ・ バス路線等の充実により、町田市や横浜市といった市域を跨いだ地域とも連携を強化することで、地区の拠点性の向上を図ります。
- ・ 人のたまり空間を充実させ、交流機能の強化による地区の拠点性の向上を目指します。
- ・ 交通結節機能に通路等を接続することで、地区の回遊性の強化に向けた取組みを推進します。

■ 安全で快適な歩行者通行環境の整備

- ・ 都市計画道路の整備やまちづくりに合わせて、バリアフリー対応の歩行者空間など、地区を訪れる誰もが安全で快適に歩ける環境を整備することで、地区の回遊性を向上させます。

■ 自転車通行環境の改善と自転車等駐輪施設の効果的な配置

- ・ 都市計画道路の整備やまちづくりに合わせた自転車通行環境の改善に努めるとともに、民間事業者とも連携を図りながら、適切な位置への自転車等駐輪施設の設置を誘導します。



バス、タクシー、自家用車等の交通機能、ゆとりある歩行者空間を備えた駅前広場



踏切による迂回をせずに安全に鉄道を横断できる歩行者施設

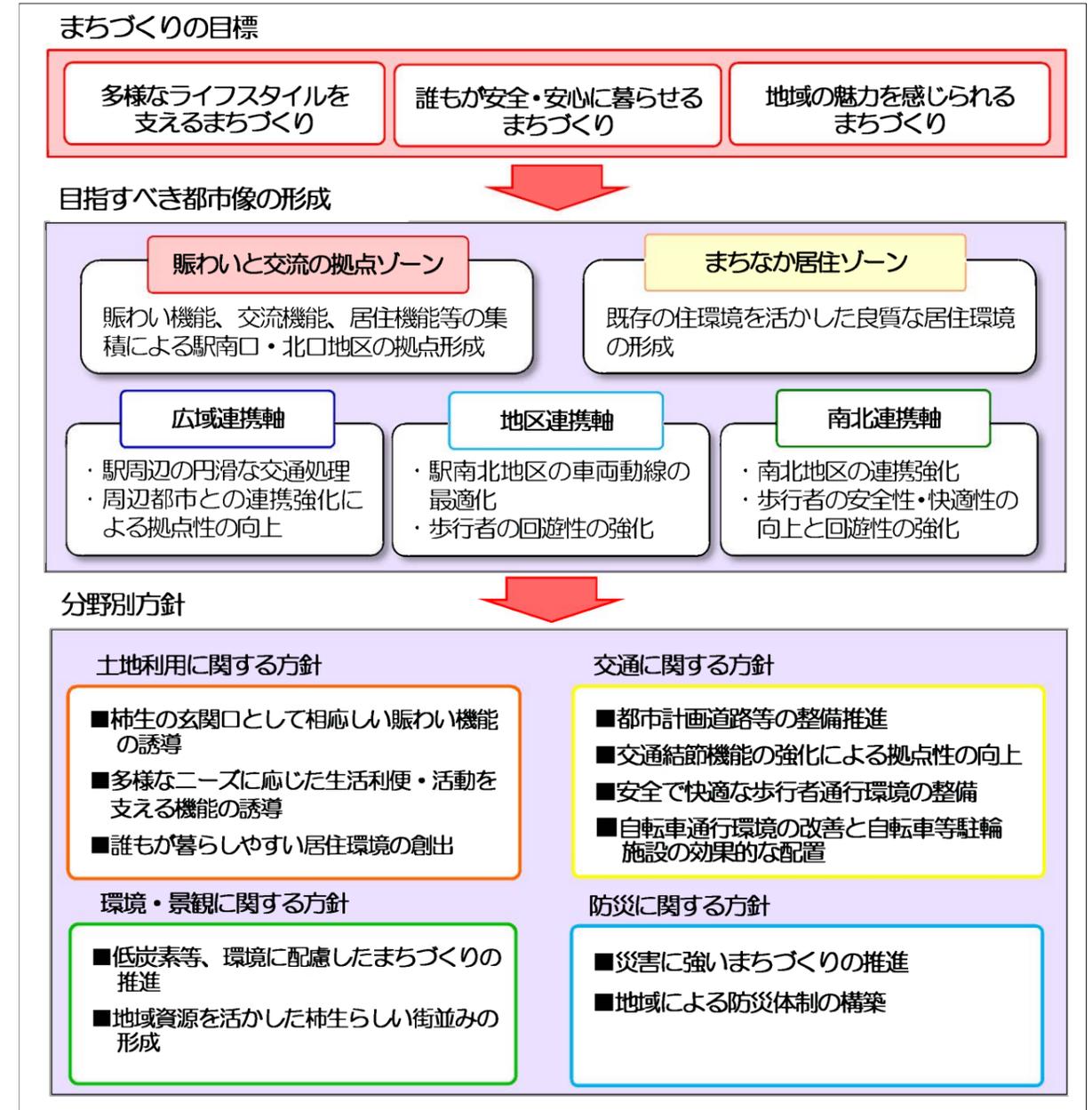
環境・景観に関する方針

- 低炭素等、環境に配慮したまちづくりの推進**
 - 地区のまちづくりに合わせて、太陽光などの再生可能エネルギーの導入、効率的なエネルギー利用に関する取組、屋上緑化や壁面緑化などの取組を誘導し、低炭素社会に対応した環境にやさしい地区の形成を努めます。
 - 駅前広場や道路整備にあわせた街路樹の整備、道路緑化を推進するとともに、オープンスペースなどの私有地への緑化を誘導します。
 - 再開発事業等に合わせた環境に関する情報の「見える化」など、住民等が日常的に環境について考えられる取組を誘導します。
 - 都市計画道路の整備によるバス走行環境の改善や交通結節機能の強化による鉄道とバスの乗り換え利便性の向上等により、公共交通の利用促進を図ります。
- 地域資源を活かした柿生らしい街並みの形成**
 - 水・緑・桜、歴史などの柿生駅周辺の優れた地域資源を活用し、自然や歴史を感じさせるデザインや要素を取り込み、まちと自然・歴史の調和を図りながら、柿生らしい街並み形成を誘導することで、柿生駅周辺地区の魅力向上を目指します。

防災に関する方針

- 災害に強いまちづくりの推進**
 - 駅前広場や道路等の整備推進により、火災時の延焼遮断帯としての機能や災害時の安全な避難・救援経路の確保などを目指します。
 - 柿生小学校及び柿生中学校が指定避難場所として指定されていることから、これらの施設と連携したサイン設置や効果的な避難経路の形成に努めます。
 - 大地震時における火災延焼や建物倒壊による被害を未然に防止するため、建物等の不燃化や耐震化の促進を図ります。
 - 南北地区のまちづくりに合わせた災害時における一時退避が可能となるオープンスペースなどの整備を誘導し、地域の防災機能の強化を目指します。
- 地域による防災体制の構築**
 - 防災機能の強化にあわせて、町会や自治会等を中心とした地域住民との協働による地域防災力の向上を目指します。

まちづくり方針 体系図



4 まちづくりの取組みスケジュール

柿生駅周辺地区で設定したゾーンごとに民間開発の誘導を図るとともに、まちづくりの進捗にあわせた都市基盤整備に取り組んでいきます。

	短期	中期	長期
賑わいと交流の拠点ゾーン	→		
まちなか居住ゾーン		→	
都市基盤の整備	→		
		→	

まちづくり方針図

