

新百合ヶ丘駅周辺地区

# まちづくり方針【概要版】

---

## I 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針策定の目的

- 1 背景
- 2 まちづくり方針策定の目的
- 3 まちづくり方針の位置づけ

## II 新百合ヶ丘駅周辺の現況

- 1 人口動態
- 2 自動車交通
- 3 駅前広場
- 4 自然環境
- 5 土地利用

## III 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針

- 1 求められる取組
- 2 まちづくりの基本方針
- 3 分野別の取組の方向性
- 4 まちづくりの方針図

## IV 計画的なまちづくりの推進

- 1 2号再開発促進地区の指定
- 2 戦略的誘導エリアの指定
- 3 機動的な公共施設の検討

川崎市

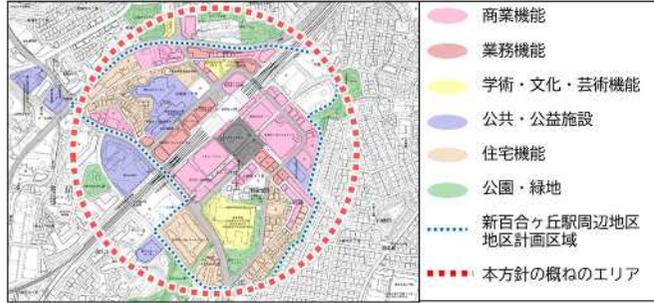
令和7（2025）年3月

# I 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針策定の目的 (本編P3～P5)

## 1 背景

①新百合ヶ丘駅周辺は、昭和49(1974)年の新百合ヶ丘駅開業・小田急多摩線の開通を契機に土地区画整理事業が進み、川崎市総合計画において広域拠点に位置づけ、官民連携でのまちづくりを進めてきました。

新百合ヶ丘駅周辺では、商業・業務・公共機能の集積とともに、川崎市アートセンターや芸術系大学等の芸術・文化施設がコンパクトに集積されているとともに、万福寺檜山公園、万福寺ふるさと緑地等の緑豊かな公園等が計画的に配置されています。



新百合ヶ丘駅周辺の土地利用の現状

芸術系大学や文化施設等の豊富な芸術・文化資源を活かした活動や、近年では公共空間を活用したイベントなど、地域の特徴を生かしたにぎわいと魅力あるまちづくりが進められています。



出典：しんゆりフェスティバル・マルシェHPより

②一方で、急激な人口増加による駅中心部における慢性的な交通渋滞や、駅至近における低利用地の残存、建物の高経年化、駅北側の高低差など、当地区の抱える様々な課題が顕在化してきています。

③また、横浜市高速鉄道3号線（以下「3号線」という。）延伸を見据え、都市機能の更なる集積や、交通結節機能の強化に向けた取組が求められています。

④令和4(2022)年4月に「新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくりの基本的な考え方」を取りまとめ、次の考え方を基に駅周辺のまちづくりについて地域住民等と意見交換を進めてきました。

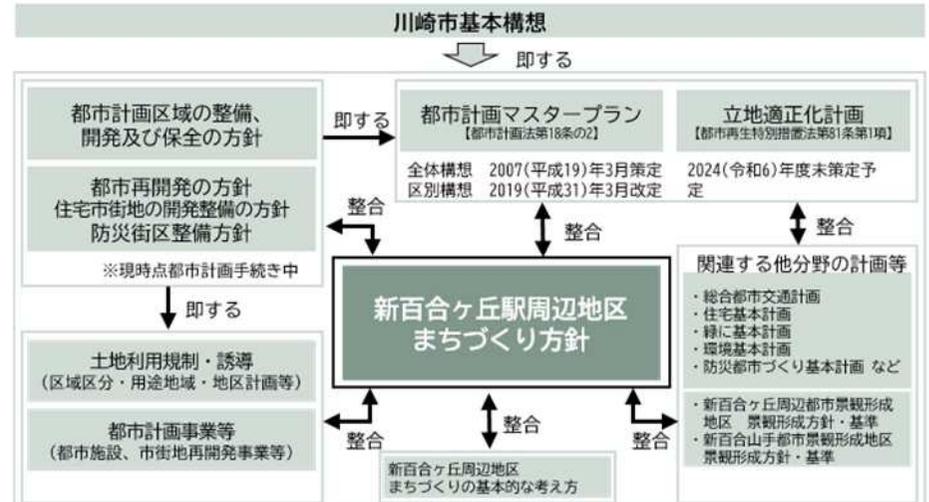
- ・ 時代のニーズに応じた都市機能の集積
- ・ 駅周辺の交通環境の改善
- ・ 芸術・文化、緑など、個性と魅力にあふれたまちづくりの推進

⑤令和6(2024)年度には「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「都市再開発の方針」等の改定を行い※、駅周辺について、より質の高い、魅力ある広域拠点の形成を図ることを新たに位置付けました。 ※現時点都市計画手続き中

## 2 まちづくり方針策定の目的

駅周辺の課題の改善やより魅力ある広域拠点の形成に向けて、駅周辺のまちの将来像やその実現に向けた取組の方向性等を定めるとともに市民や関係権利者等と共有し、協働・連携により、駅周辺の適切な土地利用やにぎわいを創出する市民活動などのまちづくりを進めるために、「新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針」を策定します。

## 3 まちづくり方針の位置づけ



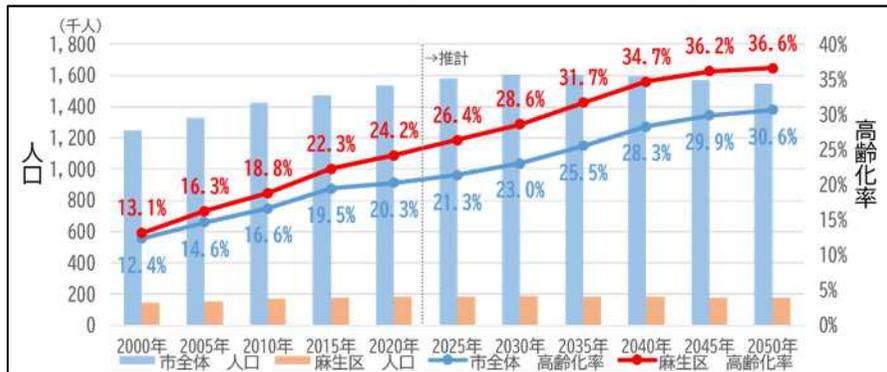
## II 新百合ヶ丘駅周辺の現況（本編P6～P13）

### 1 人口動態～少子高齢化が進み、2030年頃を境に減少～

○本市の人口総数は令和12(2030)年まで増加を続け、その後減少傾向となることが想定されており、麻生区では高齢化率も25%を超えることが予測されています。

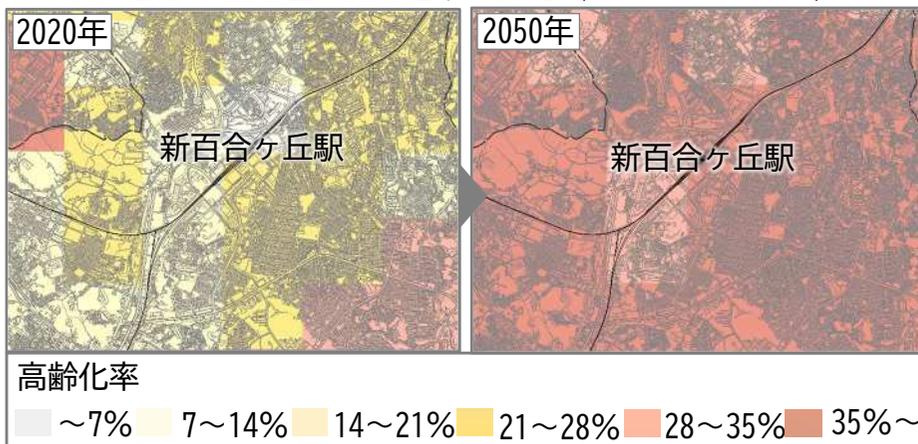
○新百合ヶ丘駅周辺においては、今後、少子高齢化が更に進展することが想定されているため、コンパクトで効率的なまちづくりなどの検討が必要です。

＜市全体及び麻生区の将来人口及び高齢化率の推移＞



出典：川崎市総合計画 第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計（更新版）より作成

＜新百合ヶ丘駅周辺の高齢化率の変化（2020年⇒2050年）＞



出典：国土交通省国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口（H30国勢局推計）より作成

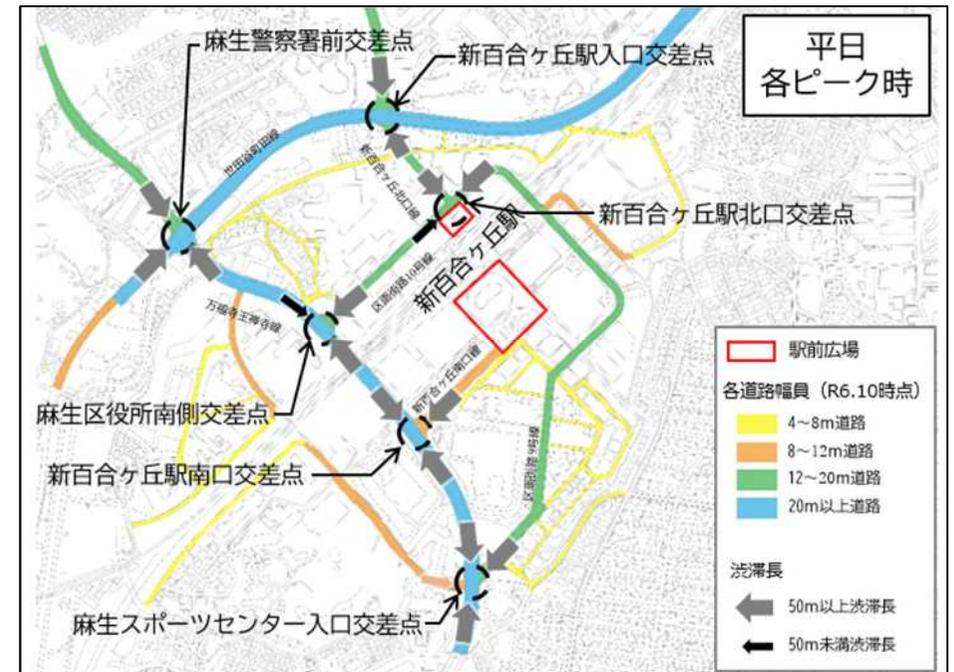
### 2 自動車交通

#### ～道路の脆弱な駅中心部や南北方向への車の集中～

○新百合ヶ丘駅周辺では、交通量に比べて駅中心部の道路幅員が狭く都市基盤が脆弱な状況です。

○駅中心部に向かうほど、南北方向に限られた道路に歩行者と車の交通が集中し、それぞれの輻輳も増えてくることから、慢性的な交通混雑が課題となっています。

○これらの状況から、駅前広場の適正配置と駅周辺道路の拡張や南北方向の道路空間の拡充などによる交通の分散化などの検討が必要です。

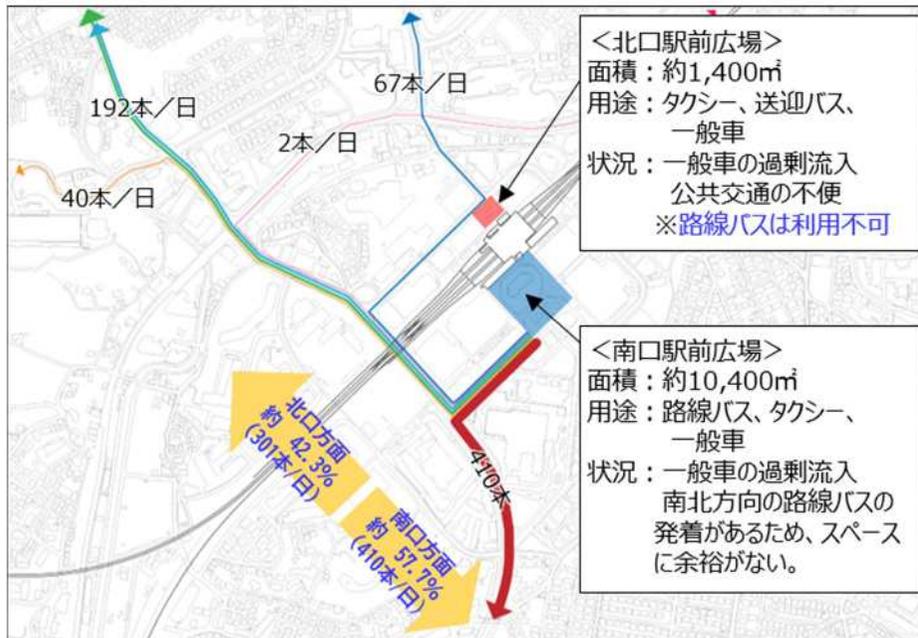


＜新百合ヶ丘駅周辺の交差点における日最大の渋滞長＞

出典：新百合ヶ丘駅周辺 滞留長・渋滞長調査（令和4年12月川崎市実施）の調査結果より作成

### 3 駅前広場～バス交通の南北の偏りと広場空間の不足～

- 駅南北ともに一般車利用が多く、駅中心部で一般車による渋滞が発生しています。
- 特に、北口は駅前広場が狭小で、路線バスの発着が南口に集約されており、「バス利用者の利便性・速達性」、「南口駅前広場の交通集中」、「南北の往来による周辺道路への交通負荷」などが課題となっており、北口駅前広場の拡充と公共交通の南北適正配分等の駅前広場の再編に向けた検討が必要です。



<新百合ヶ丘駅南口発着のバス経路図>

### 4 自然環境～駅中心部における緑と緑のつながり～

- 麻生区は、樹木の集団の分布や区民一人当たりの公園・緑地面積が最も高く里山など緑の潤いにあふれています。
- 駅周辺には万福寺檜山公園など緑豊かな空地が複数存在している他、こやのさ緑道などの沿道や豊富な街路樹により緑のネットワークが形成されています。
- 一方で、駅中心部にはまとまった緑が少なく、緑の連続性が途切れてしまっている状態にあり、駅中心部への緑の配置による緑の連続性の創出や緑のネットワーク強化に向けた検討が必要です。



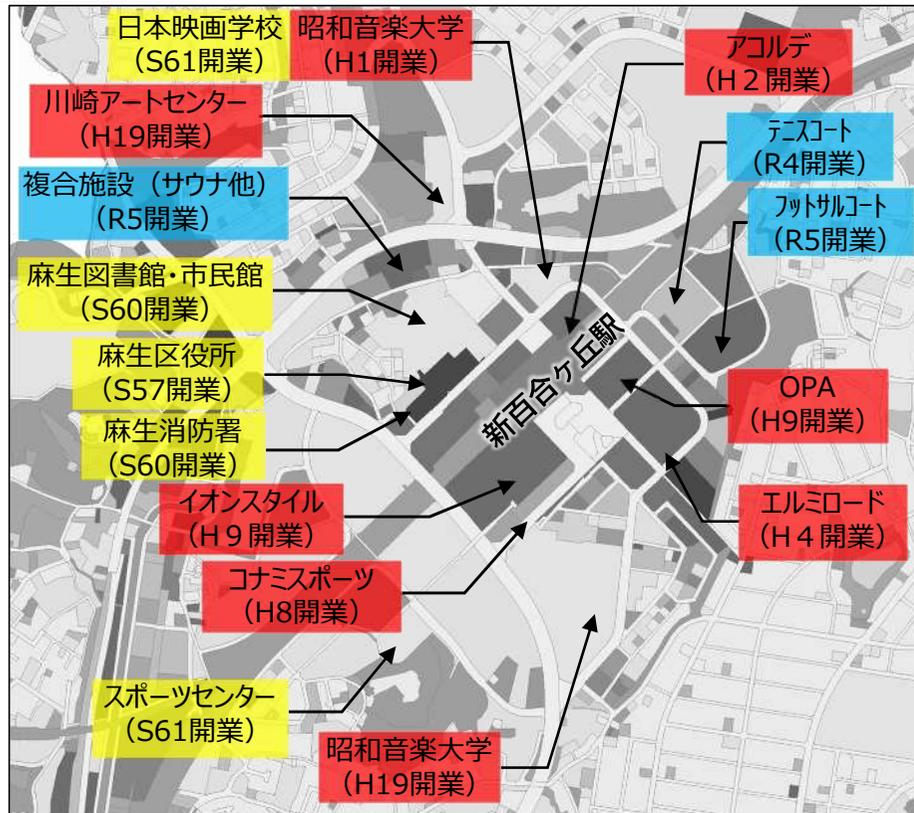
(R4「生物多様性かわさき戦略」及びR2都市計画基礎調査より作成)

## 5 土地利用～商業機能の低下、土地の高度利用が図られていないことによるぎわいの不足～

○新百合ヶ丘駅周辺では、昭和52(1977)年に着手した土地区画整理事業を契機に昭和60(1985)年頃には、区役所をはじめとする行政施設が開業し、平成の初期には南口を中心に駅前にも多くの大型商業施設が開業するなど、都市機能の集積が進んできました。

○近年では、駅周辺の施設は昭和終期から平成初期に建てられたものが多く、これらの施設の更新が進んでおらず、特に北口においては、南口と比較して、商業立地が乏しく、地区の賑わい創出の検討が必要です。

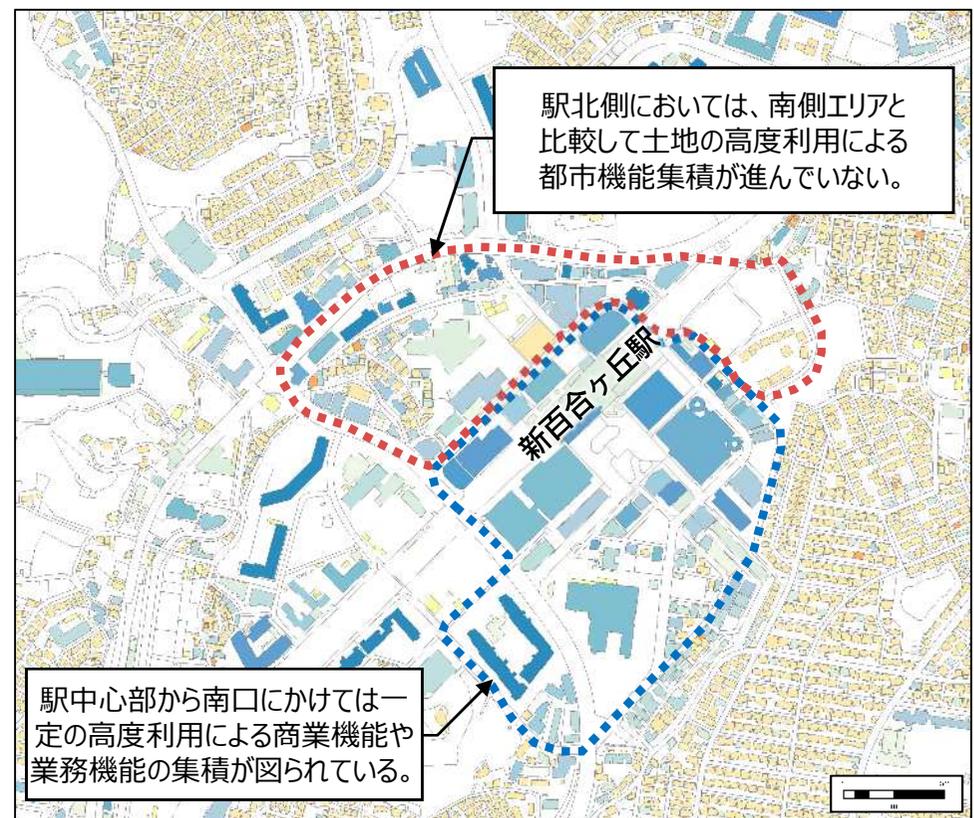
建物用途現況図 (R2都市計画基礎調査より作成)



凡例

- 昭和終期に整備された都市機能 (約50年経過)
- 平成初期～中期に整備された都市機能 (20～30年経過)
- 令和以降に整備された都市機能

建物構造・階数別現況図 (R2都市計画基礎調査より作成)



凡例

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> 木造1階建て    | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造1階建て | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造6階建て  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> 木造2階建て    | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造2階建て | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造7階建て  |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> 木造3階建て | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造3階建て | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造8階建て  |
|  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造4階建て | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造9階建て  |
|  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造5階建て | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: darkblue; border: 1px solid black;"></span> 非木造10階以上 |

### Ⅲ 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針（本編P14～P21）

#### 1 求められる取組

##### 【土地利用】

- 少子高齢化や人口減少、デジタル化、ウィズコロナ、3号線延伸等、将来の駅周辺を取り巻く環境の変化を見据えた計画的かつ、集約的なまちづくりが求められています。
- 既存の施設や歩行者デッキ等と連携して、駅周辺の土地の高度利用を図りながら、広域的な商業・業務・文化機能など高度で多様な都市機能を集積し、にぎわいを創出する民間活力によるまちづくりが求められています。

##### 【交通体系】

- 駅前広場に向かう車両や南北方向を移動する車両による交通渋滞が課題となっており、特に北口においては都市基盤が脆弱で、駅前における一般車の過度な流入による渋滞が発生していることから、駅前広場の適正配置や駅周辺道路の拡充などのきめ細やかな道路運用等、抜本的な交通環境の改善に向けて、交通の分散化を図る都市基盤の整備が求められています。
- 路線バスの発着が南口に集約されていることから、「バス利用者の利便性・速達性」や「路線バスの南北の往来による周辺道路への交通負荷」などが課題となっており、特に狭小な北口駅前広場の拡張と公共交通の南北適正配置が求められています。
- 新百合ヶ丘駅周辺は起伏の激しい地形であるため、既存の歩行者デッキ等も活かし、さらなるウォーカブルなまちづくりが求められています。特に北口においては、歩行者・自転車・自動車の動線が分離されていない箇所や、歩道のない狭い道路などが存在していることから、安全・安心かつ快適な歩行空間づくりが求められています。
- 人々が滞留できる空間が不足していることから広域拠点としてふさわしい歩行者の滞留を意識した駅前空間の創出が求められています。

##### 【都市環境】

- 駅中心部の屋上緑化・壁面緑化等の民有地の緑化や幹線道路・緑道の街路樹整備などの官民連携した緑の創出により、緑のネットワークを形成する麻生区にふさわしい魅力ある都市景観の形成が求められています。
- オープンスペースや公園・緑地等の活用により、多世代の交流が可能な地域コミュニティの場の形成が求められています。

##### 【都市防災】

- 駅周辺は高経年建物が多く立地しており、地震時の建築物の被害が懸念されるほか、区役所や消防署等の防災関連施設に接続する道路の慢性的な渋滞により、緊急輸送道路（県道世田谷町田・尻手黒川線）へのアクセスに懸念があります。
- 広域拠点として官民連携した帰宅困難者対策への取組や一時滞在施設の確保、駅前空間における安全に滞留・避難のできるまとまった空間の整備が求められます。

## 2 まちづくりの基本方針

### (1) まちの将来像

- ① 駅周辺の交通環境の改善及び交通結節機能の強化等
- ② 多様な都市機能の拡充とにぎわいの創出
- ③ 新百合ヶ丘の魅力（芸術・文化、緑、地域活動等）の継承と進化

による「**多様な人々が集うまち**」

### (2) 分野別の基本方針

#### 市北部の広域拠点にふさわしい都市機能の充実

- ① 駅中心部の高度利用などによる、多様な都市機能の充実
- ② 新百合ヶ丘の魅力（芸術・文化、緑等）を活かした市及び国内外から人を呼び込む機能の充実
- ③ 多様な居住ニーズ等に応じた住まい・住まい方や交流を支える機能の充実
- ④ 次世代型オフィス等の整備による、持続的かつ多様な昼間人口の誘導
- ⑤ 地域連携を踏まえた計画的なまちづくりの推進

土地利用

#### 誰もが歩きやすく移動しやすい交通環境の整備

- ① 交通環境を改善する基盤の整備
- ② 歩車分離による安全で快適かつ円滑な交通環境の整備
- ③ 「人」中心のウォーカブルなまちづくり
- ④ 3号線延伸を見据えた交通結節機能の強化

交通体系

#### 緑あふれる潤いある都市環境の整備

- ① 緑に彩られた都心の風景の創出
- ② 居心地がよく歩きたくなる緑に囲まれたまちなみの形成
- ③ 地域活動等による緑のネットワーク形成
- ④ 特色のある緑や身近な緑の維持と創出

都市環境

#### 災害時における都市の防災性の向上

- ① 防災性能の高い建物や駅前空間等の整備
- ② 災害時の緊急車両等のアクセス性の向上
- ③ 災害時に備えた取組の推進
- ④ 地域の特性に応じた防災まちづくり

都市防災

### 3 分野別の取組の方向性

#### 【土地利用】～市北部の広域拠点にふさわしい都市機能の充実～

##### (1) 駅中心部の高度利用などによる、多様な都市機能の充実

###### ①コンパクトで効率的なまちづくり「コンパクトシティ」

- ・ 少子高齢化の進展による社会的要請や今後の人口減少を見据えた地域課題に効果的に対応するため、駅中心部の高度利用を推進し、商業、業務、都市型住宅等の多様な都市機能が集積したコンパクトで効率的なまちをめざします。
- ・ 公共公益施設の建替えや大規模な土地利用転換の契機を捉え、交通利便性の高い駅周辺地区において、公共公益施設の集約や多様なニーズに対応した都市機能の誘導を図るとともに、路線バスなどの公共交通によるアクセス向上に向けた取組を推進します。

###### ②広域拠点としての新百合ヶ丘駅周辺

- ・ 本市の主要なターミナル駅としての特徴や3号線延伸による新横浜へのアクセス強化等を活かし、市内外だけでなく国内外から人を呼び込むことができる個性と魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。

<コンパクトなまちづくりの事例「二子玉川ライズ」>



出典：国土交通省HPより

##### (2) 新百合ヶ丘の魅力（芸術・文化、緑等）を活かした市及び国内外から人を呼び込む機能の充実

###### ①多様な価値観やインバウンドに対応した機能の充実

- ・ 少子高齢化や人口減少等の社会変容による価値観の変化や、インバウンドを踏まえて「コト消費」のニーズにも対応し、新百合ヶ丘の豊かな自然環境や芸術・文化の魅力を最大限に活かして、個性と魅力にあふれた機能の充実をめざします。



出典：GREEN SPRINGS HPより

###### ②芸術・文化の薫りがする広域拠点

- ・ 川崎市アートセンターをはじめ、昭和音楽大学や日本映画大学などの新百合ヶ丘駅周辺に集積する芸術・文化施設を活かしながら、多様な主体が連携することで、豊かな芸術・文化を核として地域活性化や地域ブランド化をめざす「しんゆり・芸術のまち」に向けた取組を推進します。



出典：川崎市HP「多様な文化活動」より

###### ③多様な教育機能導入や連携の促進

- ・ 多様な人々の集積や交流に向けて、海外の人材の受け皿となるインターナショナルスクールや産学連携による起業家の育成に資する機能などの様々な教育機能の導入や連携を促進し、多様な人々や企業等に選ばれるまちとして効果的な機能の充実を図ります。

### 3 分野別の取組の方向性

#### 【土地利用】～市北部の広域拠点にふさわしい都市機能の充実～

##### (3) 多様な居住ニーズ等に応じた住まい・住まい方や交流を支える機能の充実

###### ①多様な居住ニーズ等への対応と住み替えの促進

- ・高齢者、障がい者、外国人、子育て世帯など、誰もが安心して住み続けられるよう、多様な居住ニーズやライフステージに応じた住まい・住まい方の構築を図ります。
- ・高経年住宅などの住宅ストックを活用した世代間循環を促進し、子育て世帯へのゆとりある住まいの提供や高齢者世帯への住まいを活かした豊かな高齢期の実現を支える利便性の高い地域等への住み替えの促進を図るなど子育て世帯の定住促進や高齢者世帯の安定居住に向けた取組を推進します。

###### ②子育て世代や若者・高齢者等の様々な世代の交流の促進

- ・子育て世代や若者・高齢者等、様々な世代の交流の促進に向けて、地域住民等の主体的な地域活動等の取組の支援や、地域ニーズに対応した施設の充実をめざします。
- ・駅周辺の大学などと連携を図りながら、学生や若者がまちに主体的に関わる仕組みづくりを検討し、若い世代による活気にあふれたまちをめざします。



<様々な世代間交流の場の事例「パルテノン多摩」>

出典：パルテノン多摩HPより

##### (4) 次世代型オフィス等の整備による、持続的かつ多様な昼間人口の誘導

###### ①新たな働き方を支える郊外型オフィスの整備

- ・持続的かつ多様な昼間人口の誘導に向けて、社会変化に対応する新たな働き方を支えるコワーキングスペースやシェアオフィス等の導入などによる、次世代の郊外型オフィスの整備をめざします。

###### ②多様な交流を創出する業務機能の立地促進

- ・新百合ヶ丘の魅力である豊かな自然環境を活かし、環境意識の高い企業の本社機能の移転等を誘導していくことで、多様な人々の交流やコミュニティを創出する業務機能の立地を促進します。

##### (5) 地域連携を踏まえた計画的なまちづくりの推進

###### ①3号線の延伸に伴い、新駅の整備が予定される

###### 王禅寺エリア、虹ヶ丘エリアの計画的なまちづくりの推進

- ・新百合ヶ丘駅周辺との適切な機能分担を図り、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めざします。
- ・豊かな自然環境や農地、文化・教育施設、レジャー施設といった特色ある地域資源を活かし、鉄道沿線の魅力の向上をめざします。
- ・3号線延伸の機会を適切に捉えつつ、地域住民やステークホルダーと意見交換を行うなど、連携を密に図りながら、各エリアの特性に応じた土地利用誘導の検討を進めます。

### 3 分野別の取組の方向性

#### 【交通体系】～誰もが歩きやすく移動しやすい交通環境の整備～

##### (1) 交通環境を改善する基盤の整備

###### ① 駅周辺の道路や交通広場整備等による交通環境の改善

- ・ 交通混雑の緩和に向け、県道世田谷町田や尻手黒川線等の周辺の都市計画道路の整備を進めます。
- ・ 駅周辺においては、道路の改良・拡充や交通広場の適正規模・適正配置等の都市基盤の整備のほか、駅南北の公共交通の適正配分等のきめ細やかな運用により、駅周辺の交通負荷の分散化や駅へのアクセス性・乗換利便性・駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化を図ります。
- ・ 新百合ヶ丘駅の特性や今後の駅利用者数の増加を見据えて、公共交通の利用促進や駅利用者が安全・安心・快適に移動できる地域交通環境の形成をめざします。



< 駅前広場のゾーニングの事例「JR戸塚駅」 >

出典：横浜市HPより

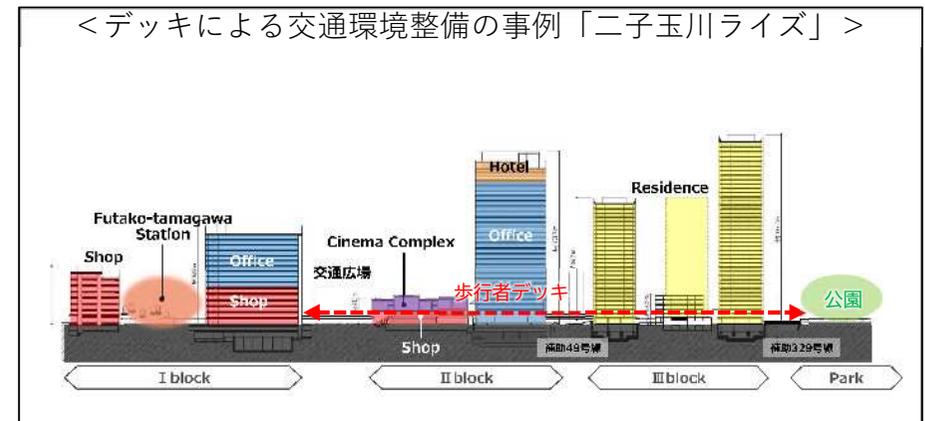
##### (2) 歩車分離による安全で快適かつ円滑な交通環境の整備

###### ① デッキ等による高低差の解消や安全で快適な歩行環境の整備

- ・ 歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組を推進し、歩行者が安全・安心で利用しやすい空間づくりを推進します。
- ・ 歩行者デッキなどを活用して、歩行環境の改善を図るとともに駅南北の連携を強化し、駅周辺の回遊性を促進する歩行空間づくりを推進します。

###### ② 歩車分離による円滑な交通環境の整備

- ・ 歩行者と車の立体的な歩車分離により、人と車の平面的な交差を減少させることで、円滑な交通環境の整備を推進します。



出典：国土交通省HPより



### 3 分野別の取組の方向性

#### 【都市環境】～緑あふれる潤いある都市環境の整備～

##### (1) 緑に彩られた都心の風景の創出

###### ①まち全体を印象づける象徴的な緑空間の形成

・ 駅至近の大規模な土地利用計画等にあたっては、周囲の緑と連続した「一体的な緑」の風景の創出や階層的な緑の配置等による「立体的な緑」の風景を創出し、街全体を緑豊かに印象づける緑の空間形成を誘導します。



<立体的な緑の事例>  
「アクロス福岡」

・ 植物や自然光、水などの自然環境の要素を取り入れた「バイオフィリックデザイン」等による人が自然を近くに感じることができる空間形成を誘導します。



<バイオフィリックデザインの事例>  
「JR熊本駅ビル」

###### ②官民連携による豊かな緑空間の形成

・ 官民連携による豊かな緑空間の形成に向けて、公共空間（駅前広場・デッキ・道路等）の積極的な緑化及び駅周辺の既存の豊富な緑について、近隣の土地利用計画等と連携を図りながら、積極的な活用を検討します。

出典：日建設計HP  
「NIKKEN BIOPHILIC DESIGN BOOK」より

##### (2) 居心地がよく歩きたくなる緑に囲まれたまちなみの形成

###### ①緑を活用した快適かつ高質な歩行空間等の形成

・ 気象変動やヒートアイランド現象による都心部の気温上昇などに対して、グリーンインフラなどによる緑陰や蒸発効果などの緑や水が有する暑熱対策機能を活用することで、快適な歩行空間の形成をめざします。

・ また、民間ノウハウを活かした官民連携した維持管理による高質な緑空間の形成をめざします。

##### (3) 地域活動等による緑のネットワーク形成

###### ①公園・緑地等を活用した賑わいの創出

・ 公園・緑地等を活用した地域活動等の取組を促進し、にぎわい創出を図りながら、各公園・緑地等の連携を強化し、緑のネットワークの充実をめざします。



<使いやすい公園整備の事例>  
「稲毛公園」

###### ②公共空間を活用した地域活動

・ 公共空間を活用した市民協働による花壇の整備など、市民や地域の発意による主体的な緑化活動等の取組を支援します。

##### (4) 特色のある緑や身近な緑の維持と創出

###### ①特色のある緑の創出

・ 緑豊かな新百合ヶ丘のまちなみを後世に残していくため、官民連携して、より良いまちなみを形成していくための活動を推進します。

###### ②身近な緑の維持と創出

・ 緑地などのまとまった緑だけでなく、住宅地などの身近な緑も新百合ヶ丘を支える重要な要素として、新百合ヶ丘らしい緑づくりを誘導します。



<緑のまちなみ創出の事例>  
「まちなみデザイン 逗子」

出典：逗子市HPより

### 3 分野別の取組の方向性

#### 【都市防災】～災害時における都市の防災性の向上～

##### (1) 防災性能の高い建物や駅前空間等の整備

###### ①建物の耐震化の促進等による地区全体の防災性の向上

- ・ 駅至近の老朽化の進む建物の耐震化の促進や、土地利用転換の機会を捉えた土地利用の適切な誘導による駅前の防災空間の確保等、地区全体の防災性を高めます。

###### ②再開発等の機会を捉えた防災効果の高い取組の誘導

- ・ 再開発等の大規模な計画の際には、オープンスペースの確保及び、帰宅困難者の一時滞在施設、防災備蓄倉庫の確保、地震に強い先進的な構造等の防災効果の高い取組を積極的に誘導します。

##### (2) 災害時の緊急車両等のアクセス性の向上

###### ①防災性の高い交通ネットワークの形成

- ・ 区役所や消防署等の防災関連施設の適正な更新時期を見据えた建替えや、建替えに合わせて、緊急輸送道路に位置付けられる県道世田谷町田へのアクセス性の向上を図るなど、防災性の高い交通ネットワークの形成をめざします。

##### (3) 災害時に備えた取組の推進

###### ①官民連携した取組の推進

- ・ 行政施設を中心に駅至近の商業施設等の民間施設とも連携を図りながら、帰宅困難者の一時滞在施設の確保、災害時の物資の確保や交通機関の運行情報の伝達手法の検討など、災害時に備えた取組を官民連携して進めます。



＜官民連携による一時滞在施設の事例＞  
「川崎アゼリア」

##### (4) 地域の特성에 応じた防災まちづくり

###### ①土地区画整理事業区域外のエリアの防災性の向上

- ・ 土地区画整理事業区域外のエリアについては、昭和56(1981)年以前の旧耐震基準の建物が残存することや、歩行者動線の高低差や狭あい道路等、防災上の課題があることから、防災まちづくりに向けた取組を促進します。

###### ②ハードとソフトによる取組の促進

- ・ 防災まちづくりに向けては、建物の耐震化の促進（ハードの取組）と、災害時の情報伝達などの被害を軽減するための活動の促進（ソフトの取組）により、災害に強いまちをめざします。



木造住宅耐震無料相談会を開催するなど、木造住宅等の耐震化に取り組んでいます。

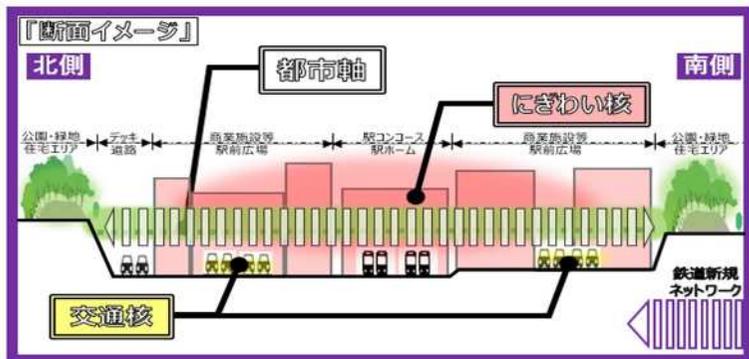
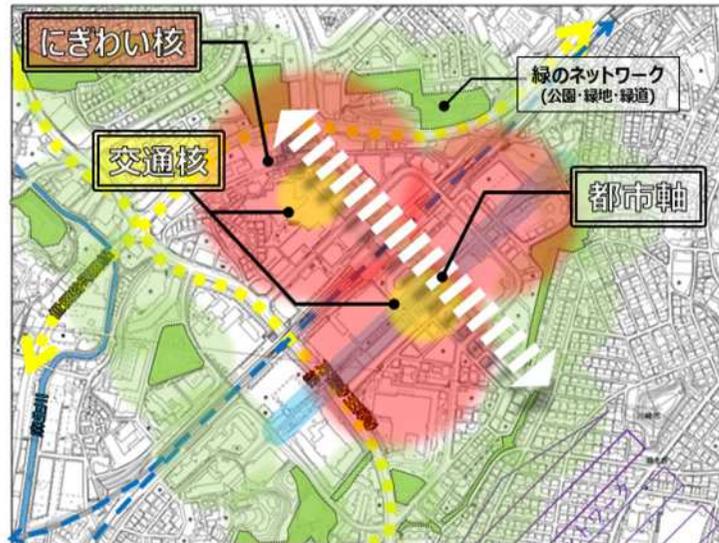


防災まちづくり事例集を作成し、町内会等の防災まちづくりに向けた取組を紹介しています。

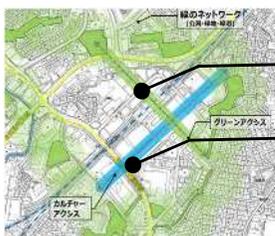
出典：川崎市「地域住民との協働による防災まちづくり」より

## 4 まちづくりの方針図

「まちの将来像」の実現に向け、これまで進めてきた南北と東西の軸を中心としたまちづくりを継承しながら、＜市北部の広域拠点にふさわしい「**にぎわい核**」の強化＞、＜駅南北の交通を適切に処理する「**交通核**」の再編＞、＜駅南北間及び中心部から後背地への連携を図る「**都市軸**」の充実＞により、民間活力によるまちづくりを誘導しながら、市北部の広域拠点にふさわしい、質の高い魅力ある拠点の形成をめざします。



### これまでのまちづくり



- 南北軸：  
通勤通学や日常の生活動線
- 東西軸：  
余暇・文化活動の動線  
(商業・業務マスタープラン (S59))

### (1) 都市機能の方針

#### 市北部の広域拠点にふさわしい「**にぎわい核**」の強化

- 駅中心部の高度利用とともに、民間活力を活かした広域拠点にふさわしい都市機能の充実や、官民連携した緑やオープンスペース等の創出により、豊かな緑空間及びにぎわい機能に加え、防災機能の強化を図ります。

### (2) 都市基盤の方針

#### 駅南北の交通を適切に処理する「**交通核**」の再編

- 駅南北に適正規模の交通広場等を整備し、周辺の広域ネットワークと連携を強化することで、駅中心部における車の交通環境の改善を図るとともに、人中心の駅前空間を創出します。
- 南側の駅前空間の再編により、鉄道新規ネットワークの連携強化等の交通結節点としての機能強化を図ります。

#### 駅南北間及び中心部から

#### 後背地への連携を図る「**都市軸**」の充実

- 交通機能の適正な役割分担・整備等により、駅南北間の連携や中心部から後背地への連携（回遊性や交通処理機能）の充実を図ります。
- 駅北側に新たににぎわい核の創出、駅南側のにぎわい核の更なる強化により、南北のにぎわい核を都市軸で結び、まち全体のにぎわいを創出します。
- 官民連携による駅中心部の緑の連続性の創出により、駅周辺の緑のネットワークの強化を図ります。

#### 鉄道新規ネットワーク

- 広域的な交通利便性の向上や、新幹線へのアクセス機能の強化等に向けて、鉄道の新規ネットワークの整備を推進します。

## IV 計画的なまちづくりの推進（本編P22～24）

### 1 2号再開発促進地区の指定

計画的なまちづくりを、より効果的に進めるため、「川崎都市計画都市再開発の方針」において、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区を定める「2号再開発促進地区」を指定し（※現時点都市計画手続き中）、当該地区内の土地利用転換や施設のリニューアル等の際には共同化・協調化等の隣接敷地との連携を促進するなど、各種規制誘導手法を活用しながら、適切な土地利用を誘導します。

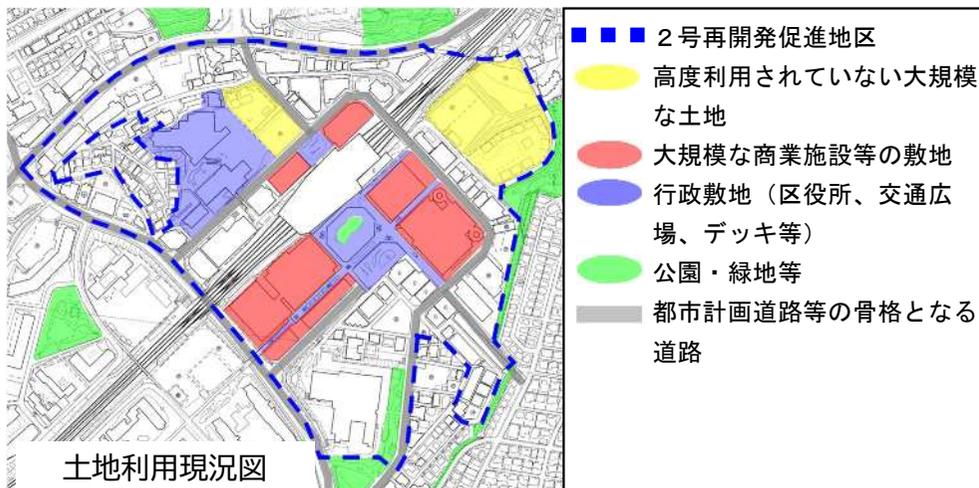
また、官民連携による豊かな緑空間の形成に向けて、駅周辺の既存の豊富な緑について、近隣の土地利用計画等と連携を図りながら、積極的な活用を検討します。

### 2 戦略的誘導エリアの指定

「まちづくりの方針図」に掲げる「にぎわい核」の強化等に向けて、まち全体に波及効果をもたらすなど、まちづくりを牽引する土地利用の誘導を図るべきエリアとして『戦略的誘導エリア』を指定します。

#### （1）戦略的誘導エリアの指定の考え方

適切な土地利用を誘導することで、まちの課題解決や、まち全体への波及効果をもたらすことが期待されるエリアとして、駅至近のエリアのうち、官民連携及び既存ストックを活かしたまちづくりの観点から、区役所や交通広場等の公共施設の敷地に隣接する「高度利用されていない大規模な土地」、「大規模な商業施設等の敷地」を戦略的誘導エリアに指定し、当該エリアを中心とした効率的・効果的なまちづくりを検討します。



#### （2）戦略的誘導エリアの土地利用誘導の進め方

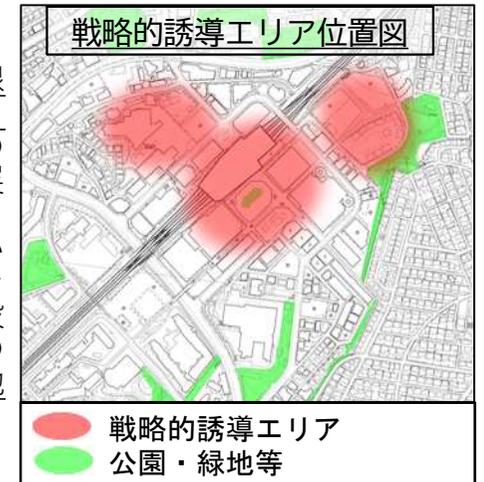
下図のエリアを戦略的誘導エリアとし、当該エリアのステークホルダーと意見交換を行うなど、連携を密に図りながら、駅の北側と南側の状況に応じて以下のとおり検討を進め、各種規制誘導手法を活用しながら、まちの持続的な発展を牽引する適切な土地利用を誘導します。

##### ① 駅北側

駅北側の交通環境の改善に向けた早急な対応が必要なことから、地権者等との合意形成を進め、戦略的誘導エリアを中心とした一体的かつ効果的なまちづくりを先行的に検討します。検討にあたっては、交通環境の改善と併せ、魅力の創出等に寄与する都市機能の集積等に向けて、高度利用されていない土地や駅前商業施設等と隣接する公共施設（区役所、交通広場等）の敷地との連携を検討し、必要な都市基盤整備と適切な土地利用誘導を図ります。

##### ② 駅南側

駅南側に予定されている3号線延伸の進捗状況を踏まえながら、交通結節機能の強化、都市機能の更なる集積等のまちの一層の発展に向けて、大規模商業施設のリニューアルや、高度利用されていない土地の土地利用転換の機会を適切に捉えて、隣接する公共施設（交通広場、公園等）の敷地との連携を検討しながら、適切な土地利用誘導を図ります。



戦略的誘導エリアについては、今後のまちづくりの進捗状況に応じて、適宜見直し予定

### 3 機動的な公共施設の検討

#### (1) 駅周辺の公共施設について

##### ① 主な公共施設の状況

- ・新百合ヶ丘駅周辺の公共施設の多くは昭和59(1984)年の土地区画整理事業に併せて整備されており、施設の高経年化が進んでいます。
- ・区役所については、供用開始後42年が経過し、他の区と比較すると、宮前区役所と並び最も古い庁舎となっています。また、区役所に隣接する市民館・図書館、消防署についても供用開始後39年が経過しています。



##### ② 資産マネジメントの取組

- ・資産マネジメントの取組として、本市が保有する様々な施設について、中長期的視点から資産保有の最適化を重点的に推進するために「資産マネジメント第3期実施方針」を策定し、施設が提供している機能に着目した「機能重視」の考え方に基づく取組を進めています。
- ・本指針に基づく取組の一つである「地域ごとの資産保有の最適化」の検討においては、新百合ヶ丘駅周辺の区役所、市民館・図書館を含んだエリアがモデル地域に選定され、地域の状況を踏まえた施設の適正配置の検討を進めています。

##### ③ 駅周辺のまちづくりと連携した公共施設の検討の必要性

区役所等の高経年化の状況や資産マネジメントの取組等を踏まえるとともに、まちづくりを一体的かつ効果的に進めるため、駅周辺のまちづくりと連携を図りながら、公共施設のあり方についても検討します。

#### (2) 市民等の意見

駅周辺のまちづくりや公共施設に関して、将来を見据えた駅北側の再整備、駅周辺道路の渋滞対策や区役所の高経年化等を踏まえたまちづくりの早急な検討等の意見が市民等から寄せられています。

#### (3) 機動的な公共施設の検討について

駅北側の戦略的誘導エリアでは、駅周辺の一体的かつ効果的なまちづくりに向けて、土地利用転換の機会を適切に捉えて、区役所等の公共施設も含めた検討を以下のとおり行います。

##### ① 公共施設のあり方に関する幅広い検討

駅北側の区役所等の公共施設について、施設の高経年化等の課題に的確に対応するため、戦略的誘導エリアを中心とした土地利用の検討において、資産マネジメントの取組と連携・整合を図りながら公共施設の建替えの可能性も含めて幅広く検討し、令和7(2025)年度に今後の取組の基本的な方向性を示す「基本的考え方」の策定をめざします。

##### ② 市民意見の把握

まちづくり及び公共施設の検討にあたっては、市民意見をきめ細やかに把握するため、様々な機会を捉え、多角的に市民等の意見を伺いながら検討を進めます。

# Colors, Future!

いろいろって、未来。

多様性は、あたたかさ。多様性は、可能性。

川崎は、1色ではありません。

あかるく。あざやかに。重なり合う。

明日は、何色の川崎と出会おう。

次の100年へ向けて。

あたらしい川崎を生み出していこう。



川崎市