

新百合ヶ丘駅北側地区

## まちづくりの基本的考え方

---

# 目次

---

## 第1章 総論

- 1 目的
- 2 これまでのまちづくりの経過

## 第2章 市民意見の把握

- 1 市民意見把握の概要
- 2 市民意見の詳細（令和7年5月まで）
- 3 市民意見の詳細（令和7年6月以降）
- 4 市民意見のまとめ

## 第3章 まちづくりの検討に向けた諸条件の整理

- 1 官民敷地の一体的な活用の必要性
- 2 公共施設の建替えの妥当性

## 第4章 交通環境改善の考え方

- 1 駅北側の交通課題の整理
- 2 駅北側の交通課題の要因分析
- 3 駅北側の交通環境改善の検討

## 第5章 公共施設再編の考え方

- 1 市民ニーズ等の整理
- 2 公共施設の配置検討
- 3 公共施設の効果的・効率的な配置
- 4 公共施設の施設計画の検討

## 第6章 都市機能誘導の考え方

- 1 土地利用の検討の視点
- 2 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進
- 3 都市環境の検討の視点
- 4 都市の魅力を高める都市環境の整備

## 第7章 新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方

- 1 新百合ヶ丘駅北側地区の都市基盤の考え方
- 2 新百合ヶ丘駅北側地区の土地利用の考え方
- 3 今後のまちづくりの進め方

# 第1章 総論

# 第1章 総論

## 1 目的

### 1-1 新百合ヶ丘駅北側地区のこれまでのまちづくり

新百合ヶ丘駅北側周辺は、駅開業を契機として土地区画整理事業が実施されて以降、大きな施設・機能の更新がなく約40年が経過しており、特に駅前、駐車場等の低未利用地が点在し、土地の高度利用等による都市機能の集積が図られていない状況にあります。

また、駅北側には、駅開業に伴い、交通広場や駅前のアクセス道路が整備されているものの、その後の周辺部の住宅地開発による人口増加や、山坂が多いなどの地形上の特性から駅周辺の自動車利用が多く、駅周辺の歩行者や自動車等のより安全で円滑な交通環境の整備が求められています。

これらの状況や少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症の影響等による社会環境の変化に対応したまちづくりに向けて、令和3（2021）年以降、様々な機会を捉えて、積極的に市民意見聴取を行ってきました。令和7年（2025）3月には、市民意見等を踏まえ、「新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針（以下「まちづくり方針」という。）」を策定し、特に駅北側の一部エリアについて、駅周辺のまちづくりを牽引する土地利用を誘導すべきエリアとして「戦略的誘導エリア」に位置づけ、交通環境の改善等に向けてまちづくりの検討を先行して進めることを掲げました。

同年4月には、駅北側の一部の私有地の地権者による再開発勉強会が発足しており、駅北側のまちづくりの機運が一層高まっています。

こうした状況や、これまでの取組で把握した市民ニーズ等を踏まえるとともに、駅北側の公共施設の高経年化への対応や、駅周辺の高度利用による多様な都市機能の集積を図るため、新百合ヶ丘駅北側地区の官民連携したまちづくりに向けた検討を進めてきました。

まちづくりの検討にあたっては、令和7（2025）年5月に「新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方策定に向けた方向性（以下「方向性」という。）」を公表し、市民意見聴取を継続しながら、麻生区役所、市民館・図書館等の公共施設の建替えの可能性や新百合ヶ丘駅周辺に求められる都市機能など、まちづくりに関する幅広い検討を進めてきました。

### 1-2 本基本的考え方策定の目的

市民参加のワークショップや区役所への意見箱の設置など、多角的な取組により把握してきた市民意見や、周辺交通環境の基礎調査等を踏まえ、麻生区役所・市民館・図書館等の建替えの有無も含めた新百合ヶ丘駅北側地区のまちづくりを進めていく上での考え方を明らかにし、引き続き、より魅力的な広域拠点の形成につながる取組を官民連携により推進していくことを目的として、「新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方（以下「基本的考え方」という。）」を策定します。

### 1-3 本基本的考え方の位置づけ

本基本的考え方は、これまでの検討経過を総合的に整理・検討し、新百合ヶ丘駅北側の「交通環境を改善する都市基盤整備」や「高経年化した区役所等の公共施設の建替え」、「にぎわいや魅力を創出する都市機能誘導」の考え方など、今後の取組に関する基本的考え方を定めるものです。

今後、本基本的考え方に基づき、新百合ヶ丘駅北側地区のまちづくりの取組を推進します。

# 第1章 総論

## 2 これまでのまちづくりの経過

### 2-1 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりの変遷

- 昭和49(1974)年度 ● 新百合ヶ丘駅の開業、小田急多摩線の開通
- 昭和52(1977)年度 ● 土地区画整理事業に着手
- 昭和55(1980)年度 ● 「上物建設マスタープラン」を区画整理組合と市が連携して策定
- 昭和57(1982)年度 ● 麻生区が誕生、麻生区役所開設  
「新百合ヶ丘駅周辺広域的街づくり推進協議会」が発足
- 昭和58(1983)年度 ● 川崎市総合計画において、「新都心」に位置づけ
- 昭和59(1984)年度 ● 「商業・業務マスタープラン」を協議会と市が連携して策定
- 昭和60(1985)年度 ● 麻生市民館・図書館がオープン
- 昭和62(1987)年度 ● 地区計画の都市計画決定(29.2ha)

- 平成10(1998)年度 ● 国の都市景観大賞(都市景観100選)を受賞  
「新百合ヶ丘駅周辺都市景観形成地区」に指定

- 平成19(2007)年度 ● 川崎市アートセンターがオープン  
「景観計画特定特区」に一部移行

- 平成30(2018)年度 ● 3号線延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)の事業化判断  
「新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアム」が発足

- 令和元(2019)年度 ● 3号線延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)の概略ルート等が決定  
**様々な機会を捉えて多角的な市民意見聴取の取組を推進**



- 令和6(2024)年度 ● 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針を策定(令和7(2025)年3月)
- 令和7(2025)年度 ● 「新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方」策定に向けた方向性を公表(令和7(2025)年5月)  
「新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方」を策定(令和8(2026)年3月予定)



昭和57(1982)年の「新百合ヶ丘駅」周辺の様子



平成14(2002)年の「新百合ヶ丘駅」周辺の様子

# 第1章 総論

## 2 これまでのまちづくりの経過

### 2-2 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針の概要(令和7年3月策定)」

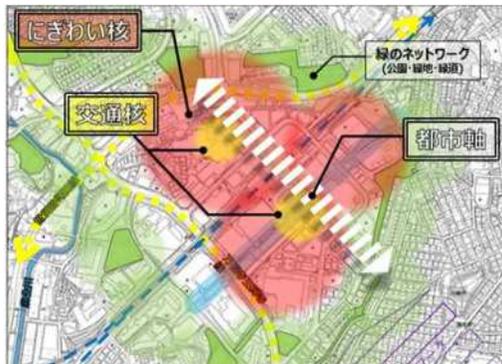
#### (1) まちの将来像

- 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

- 【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
- 【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
- 【都市環境】緑あふれる潤いある都市環境の整備
- 【都市防災】災害時における都市の防災性の向上

#### (3) まちづくりの方針図

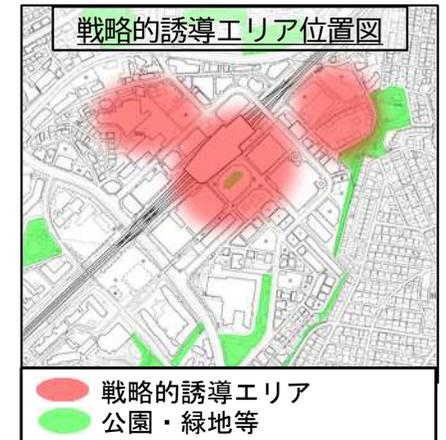


- ①都市機能の方針  
市北部の広域拠点にふさわしい『にぎわい核』の強化
- ②都市基盤の方針  
駅南北の交通を適切に処理する『交通核』の再編
- △ 駅南北間及び中心部から  
後背地への連携を図る
- ▽ 『都市軸』の充実

#### (4) 計画的なまちづくりの推進

##### ①戦略的誘導エリアの指定

- ア 「にぎわい核」の強化等に向けて、まちづくりをけん引する土地利用の誘導を図るべきエリアを『戦略的誘導エリア』に指定
- イ 交通環境改善の早急な対応に向けて駅北側エリアのまちづくりを先行的に検討
- ウ 地権者等との合意形成により、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や官民敷地の連携を検討し、必要な都市基盤の整備と適切な土地利用を誘導
- エ 駅南側については、3号線延伸の進捗状況を踏まえながら、適切な土地利用を誘導



##### ②機動的な公共施設の検討

- 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を含めた検討を実施
- ア 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「基本的考え方」を策定する

※麻生区役所については、竣工後42年が経過

イ 市民意見の把握

番号	公共施設	供用開始
①	麻生区役所	1982年
②	麻生消防署	1985年
③	麻生市民館・図書館	1985年

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する。

# 第1章 総論

## 2 これまでのまちづくりの経過

### 2-3 「新百合ヶ丘北側地区まちづくりの基本的考え方の策定に向けた方向性の概要(令和7年5月公表)」

#### (1) 駅北側地区まちづくりについて

駅北側区役所等周辺の民間敷地の地権者を中心に再開発勉強会が発足されたことなど、まちづくりの機運の高まりを捉え、築40年以上経過する高経年化が進む区役所等の公共敷地(約2ha)を含めた一体的なまちづくりにより、これまでの市民意見等で寄せられたまちづくりの課題解決に向けて抜本的な対応を検討します。

具体的には、官民連携した土地の大街区化により、交通環境を改善する都市基盤整備や高経年化した区役所等の公共施設の建替え、にぎわいや魅力を創出する都市機能誘導など、駅北側の課題解決に向けた抜本的な対応を検討していきます。

#### (2) まちづくりの各要素について

##### ①交通環境改善に向けた都市基盤整備の方向性

- ア. 自動車や歩行者の交通環境を改善する道路や交通広場等の再編
- イ. 駅から後背地の高低差を解消し、安全・安心でウォーカブルな駅前空間を実現するデッキ等の歩行空間の整備

##### ②高経年化した区役所等の公共施設の再編の方向性

- ア. 防災力の強化や、まちのにぎわいの創出に向けた、消防署、区役所、市民館・図書館等の再編
- イ. 官民連携した土地の有効活用や段階的な施工等による計画的な配置
- ウ. 「利用しやすいサービス動線・諸室レイアウト」、「高低差解消・歩行空間の確保によるアクセス性の改善」、「利用しやすく交流が生まれやすい空間・環境づくり」等の視点を踏まえた魅力的な区役所、市民館・図書館の機能再編

##### ③にぎわいや魅力を創出する都市機能誘導の方向性

- ア. 学生・子育て世代・高齢者、住む人・働く人・訪れる人等の様々な人々のニーズに対応した「買う」「遊ぶ」「働く」「住む」などの複合的な用途・機能の誘導
- イ. 駅至近の土地の大街区化を活かした人々の回遊を促す効果的な都市機能の配置
- ウ. 官民連携した駅前のゆとりあるオープンスペースの配置による、人々の交流や活動を支える新しい駅前の顔となる空間の創出
- エ. 新百合ヶ丘駅周辺の豊かな緑を活かすとともに、まちなかにおいても、つながりのある緑や、子育て世代をはじめとした多世代の憩いの場や魅力的な拠点となる緑豊かな空間の創出



## 第2章 市民意見の把握

## 第2章 市民意見の把握

### 1 市民意見把握の概要

#### 1-1 様々な意見聴取の取組

新百合ヶ丘駅周辺の課題の解消や、より魅力ある広域拠点の形成に向けて、市民ニーズの把握のために様々な機会を捉え、令和3年度から令和6年度にかけて、次の市民意見聴取の取組を実施。

〈様々な機会を捉えた市民意見聴取の取組〉(各取組での意見はP10～P15を参照)

- |  |  |
|--|--|
| ① 新百合ヶ丘駅周辺学生を対象としたアンケート(P10)<br>実施期間：令和3年7月～8月 / 回答：238件   | ⑥ 麻生区車座集会における意見交換(P13)<br>実施期間：令和6年10月 / 参加者：16人(傍聴 多数)                                |
| ② しんゆりフェスティバル・マルシェ会場でのアンケート(P10)<br>実施時期：令和3年11月 / 回答：178件 | ⑦ 麻生中学校での出前授業及び意見交換(P13)<br>実施時期：令和7年1月 / 参加者：9人                                       |
| ③ 駅周辺企業等へのヒアリング(P10)<br>実施時期：令和4年3月 / ヒアリング：6社             | ⑧ 地域の公共施設の未来を考えるワークショップ <sup>o</sup> (麻生区)(P13)<br>実施時期：R5年11月～R6年11月 全5回 / 参加者：延べ136人 |
| ④ 駅周辺住民へのアンケート(P11)<br>実施時期：令和6年4月～6月 / 回答：2,166件          | ⑨ 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針のパブリックコメント(P14)<br>実施期間：R6年12月～R7年1月 / 意見：732件(259通)                |
| ⑤ 麻生区民アンケート(P12)<br>実施時期：令和6年7月～8月 / 回答：1,138件             | ⑩ 麻生区地域デザイン会議(ワークショップ)(P15)<br>時期：R7年2月、3月 / 参加者：延べ38人(傍聴 多数)                          |

市民意見聴取の結果を踏まえ「方向性」を公表(令和7年5月)

「方向性」：官民連携した土地の大街区化により、交通環境を改善する都市基盤整備や高経年化した区役所等の公共施設の建替え、にぎわいや魅力を創出する都市機能誘導など、駅北側の課題解決に向けた抜本的な対応を検討する。

#### 1-2 駅北側地区のまちづくりに向けた意見聴取の取組

「新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方」の策定に向けた方向性を踏まえて、駅北側地区の課題解消に向けたより具体的な市民ニーズの把握のために様々な機会を捉え、令和7年6月以降に、次の市民意見聴取の取組を実施。

〈様々な機会を捉えた市民意見聴取の取組〉(各取組での意見はP16～P19を参照)

- |   |
|---|
| ⑪ 川崎市アートセンター前を活用したイベント会場でのアンケート(P16) 実施時期：令和7年6月28日・29日 / 回答：65件                    |
| ⑫ 市民提案型イベントでの講演及び意見交換(P17) 実施時期：令和7年7月12日 / 回答：26件                                  |
| ⑬ 新百合ヶ丘駅南口駅前広場のイベント会場(新ゆり夕涼み)でのアンケート(P18) 実施時期：令和7年7月25日 / 回答：27件                   |
| ⑭ 市HP及び麻生区役所内への意見箱の設置、小田急沿線駅へのリーフレット設置による意見聴取(P19)<br>実施時期：令和7年6月30日～8月31日 / 回答：20件 |

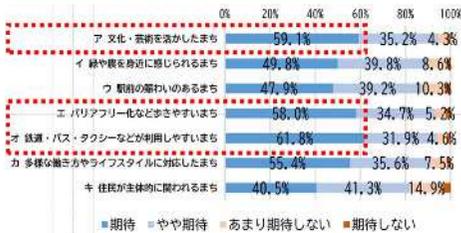
## 第2章 市民意見の把握

### 2 市民意見の詳細（令和7年5月まで）

#### ① 新百合ヶ丘駅周辺学生を対象としたアンケート

実施時期：令和3年7月～8月 / 回答：238件

##### ■ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりを進めて行く上で、今後のまちの方向性について



- 「鉄道・バス・タクシーなどが利用しやすいまち」や「バリアフリー化など歩きやすいまち」など交通機関の利便性や歩行環境の充実に意見が集まり、「交通環境の改善」に期待する声が多い。
- 「文化・芸術を活かしたまち」に期待する声も多い。

##### ■ 将来（おおそ10年後）、住みたいと思うまちの条件



- 「通勤・通学の便利さ」や「買い物の便利さ」などの日常生活の機能として、必要な機能の充実が求められているほか、「防犯上（治安等）の安心感」を求める意見が多い。

#### ② しんゆりフェスティバル・マルシェ会場でのアンケート

実施時期：令和3年11月 / 回答：178件

##### ■ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに期待するもの



- 全体の回答数としては、「緑や農を身近に感じられるまち」が最も多い。
- 関心の高い項目としては、「駅前の賑わいのあるまち」や「鉄道・バス・タクシーなどが利用しやすいまち」が多い。
- 駅前空間のリニューアルなどによる緑や賑わいの風景の創出と合わせて交通機能の充実を求める意見が多い

#### ③ 駅周辺企業等へのヒアリング

##### ■ 調査概要

- 調査期間：令和4年3月 / 調査方法：ヒアリングシートの送付
- 調査対象：新百合ヶ丘商店会、新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアム、横浜銀行、イオンリテール、OPA

##### ■ 主な意見

###### ア まちづくりのコンセプトについて

- 一体感のあるまちづくりが必要。貴重な地域資源を活かすことで、新たな価値観に対応できる自立したまちを目指すべき。
- 新百合ヶ丘らしい「芸術のまちづくり」というコンセプトを活かした特色あるまちづくりが必要。

###### イ 立地・交通環境

- オンデマンド交通をはじめとした新たなモビリティサービス等と商業が連携したまちづくりが求められる。

###### ウ 土地利用

- 駅前の高層化やランドマークとなる施設の建設、広域からの集客に向けたビックコンテンツの導入が必要
- 駅近の行政施設用地の有効活用が望まれる。

###### エ 環境

- 多摩丘陵の豊かな自然の維持やエリマネ活動によるまちのにぎわい等の維持

###### オ まちのイメージ

- 現在のまちのイメージを維持しながら、幅広い層が共生できるエリアとして確立することが望まれる。
- まちのイメージとなるモニュメント等の更新が望まれる。

###### カ 都市機能

- 若者や女性が利用したくなるような商業施設の誘致が必要

###### キ その他

- 地下鉄の延伸までに再開発等を含めたまちづくりの方針策定を地域と共に進める必要がある。

###### ク 課題など

- 地下鉄の延伸により、周辺都市間との来街者の取り合いが起こる可能性があるため、新百合ヶ丘駅周辺の更なる魅力の向上等が求められる。

## 第2章 市民意見の把握

### 2 市民意見の詳細（令和7年5月まで）

#### ④ 駅周辺住民等へのアンケート

駅周辺住民等を対象にポスティングによるアンケートを実施。

実施期間 令和6年4月～6月 / 回答数 2,166件（配布件数 約8,000件）

#### ■ 新百合ヶ丘駅周辺の「民間施設等」について今後のまちづくりに期待すること ■ 新百合ヶ丘駅周辺の「防災」について今後のまちづくりに期待すること

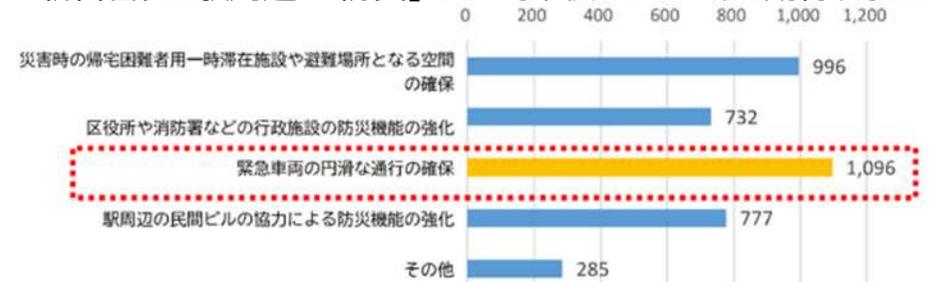


- まちの個性や時代に合った訪れたいような施設の誘致に期待する声が多い。

#### ■ 新百合ヶ丘駅周辺の「行政施設等」について今後のまちづくりに期待すること



- 「複合的な利用」や「交流・にぎわい機能の付加」による利用しやすい行政機能の強化に期待する声が多い。



- 消防署などの交通アクセス改善に期待する声が多い。

#### ■ 新百合ヶ丘駅周辺の「環境」について今後のまちづくりに期待すること



- 駅周辺を歩きたくなるウォーカブルな空間の実現と、歩行者デッキ等の整備などによる歩車分離された安全かつ、高低差を解消した快適な歩行環境の充実を期待する声が多い。
- また、新百合ヶ丘の特性である「緑」を活かしたまちづくりに期待する声が多い。

## 第2章 市民意見の把握

### 2 市民意見の詳細（令和7年5月まで）

#### ⑤ 麻生区民アンケート

実施期間 令和6年7月～8月 / 回答数 1, 138件（配布件数約2, 000件）

#### ■ 新百合ヶ丘駅周辺の状況について



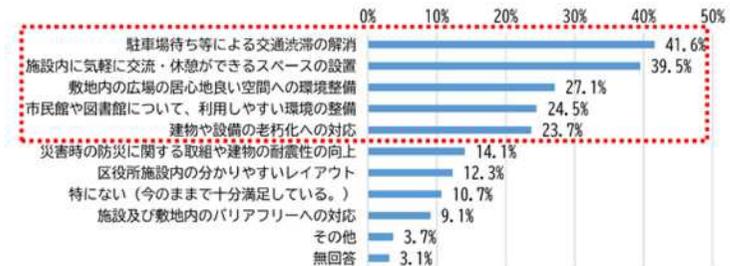
- 『イ駅周辺の既存の緑』は「満足・やや満足」が約40%だが、『ウ駅前空間における緑の活用』は約28%と低くなっている。
- 『カ・ク商業施設等の賑わい』について、【南口】は「満足・やや満足」が約40%だが、【北口】は約18%と低くなっている。

#### ■ 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりで重点的に取り組んでほしいこと



- 「自動車渋滞の改善に向けた道路交通環境の整備」や「歩きやすい・歩いて楽しい歩行空間の整備」を求める意見が最も多く、「歩車合わせた交通環境の整備」が求められる。
- 次いで、「商業施設等の充実」や「緑を活用した居心地のいい空間づくり」など駅周辺のまちづくりを求める意見が多い。

#### ■ 新百合ヶ丘駅周辺の公共施設で重点的に取り組んでほしいこと



- 「駐車場待ち等による交通渋滞の解消」など交通集中が予測されるエリアの交通改善を求める意見が最も多い。
- 次いで「交流・休憩スペースの設置」、「広場の居心地良い空間」、「市民館や図書館の利用性」、「老朽化への対応」等、公共施設の環境整備を求める意見が多い。

## 第2章 市民意見の把握

### 2 市民意見の詳細（令和7年5月まで）

#### ⑥ 麻生区車座集会における意見交換

実施期間 令和6年10月 / 参加者：16人

- 将来的なまちづくりについて、参加者から挙げた主な意見
  - ・ 北側の計画的なまちづくりが必要。車・人の渋滞への対応が必要
  - ・ 駅至近でも狭く暗い道路もあり、防犯上も不安
  - ・ 駅中心部にも緑の空間が必要。「一息スポット」のような人が集まれる空間が必要
  - ・ 駅前の駐車場等の土地利用にあたっては、区役所と一体的に検討を行うなど、魅力的なまちづくりに向けて協力していきたいと思っている。
- 共有された主な内容（車座集会の成果）
  - ・ まずは駅北側からまちづくりの検討が必要
  - ・ 検討にあたっては、駅前の駐車場や隣接する区役所等含めて、一体的なまちづくりについての検討が必要
  - ・ 駅北側の計画的なまちづくりを進め、新百合ヶ丘全体のより一層魅力的なまちづくりにつなげていく。



#### ⑧ 地域の公共施設の未来を考えるワークショップ（麻生区）

実施期間 令和5年11月～R6年11月全5回 / 参加者：延べ136人

- 対象エリア
 

新百合ヶ丘駅北側（麻生区役所、麻生市民館、麻生図書館、麻生休日急患診療所）
- エリアの魅力的な将来像
  - ・ 買い物や公共施設に行きやすいウォーカブルなまちで、緑地や桜も楽しみ、多世代が交流できる。
  - ・ 安心して集える文化芸術の活動拠点がつながり、人もつながっているまち
- あたらしいなと思う機能
  - ・ 屋根や空中庭園があるなど、目的なく集まりやすい市民の憩いの広場
  - ・ 様々な活動の場として、規模の大小を問わずに気軽に使うことができる。
  - ・ 調理室を使いやすく、地元農産物を活かして子供も男性も含め交流できる。
  - ・ 活動を知らない、色々な機能があるのにもったいないという意見があることから、イベントや活動を外から見えるようにする。

#### ⑦ 麻生中学校での出前授業及び意見交換

実施期間 令和7年1月 / 参加者：9人

- 新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりの課題として挙げた主な意見
- ア 道路等について
  - ・ 駅周辺は車が多く、交通渋滞が酷い。
  - ・ 北口駅前交差点の歩行者横断時間が短く危険
  - ・ 自転車レーンが狭いため危険、十分な幅の独立した自転車レーンが必要
  - ・ 新百合ヶ丘駅から離れて、住宅街に入ると街灯が少ない。
  - ・ 夜の公園は暗くて怖い印象がある。防犯カメラも少ない。
- イ 遊ぶ場所について
  - ・ 中高生が遊ぶお店が少なく、電車で他のまちに遊びに出かけている。
  - ・ 屋内で子供を遊ばせるスペースがほとんどない。
  - ・ 駅の南側と北側で「商業施設の数」や「イベント」に差がある。
  - ・ 飲食店はターゲットの年齢層が高く、若者向けのお店が少ない。
- ウ 新百合ならではのブランドについて
  - ・ 駅前にはチェーン店が多く、新百合ヶ丘ならではのお店が少ない印象（駅から離れると、魅力的なお店もある）
- エ 一息スポットについて
  - ・ 図書館等に友達と自由に話しながら使える勉強スペースが欲しい。
  - ・ 無料で使える休憩スペースが欲しい。
- オ 人とのつながりについて
  - ・ まちの人とコミュニケーションを気軽に取れる場が欲しい
  - ・ 中高生の学生も気軽にイベントに参加できるようにして欲しい。

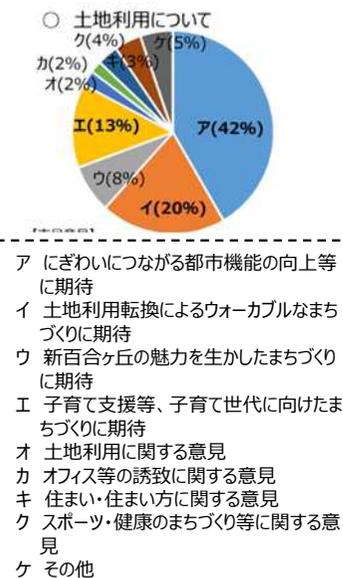


## 第2章 市民意見の把握

### 2 市民意見の詳細（令和7年5月まで）

⑨ 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針のパブリックコメント 実施期間 令和6年12月～R7年1月 / 意見：732件（259通）

#### ■ 意見が多かった項目の内訳について



- ア にぎわいにつながる都市機能の向上等に期待
- イ 土地利用転換によるウォーカブルなまちづくりを期待
- ウ 新百合ヶ丘の魅力を生かしたまちづくりを期待
- エ 子育て支援等、子育て世代に向けたまちづくりに期待
- オ 土地利用に関する意見
- カ オフィス等の誘致に関する意見
- キ 住まい・住まい方に関する意見
- ク スポーツ・健康のまちづくり等に関する意見
- ケ その他

#### アの主な意見

- ・ 駅周辺の商業施設等の建替え等、まちのリニューアルを抜本的に進めてほしい。
- ・ 商業施設や交通の便の充実が最優先。街のランドマークとなる商業施設等の誘致により街のブランドイメージ向上に努めてもらいたい。

#### イの主な意見

- ・ 単ににぎわいを強化するだけではなく、区役所等の市の敷地も活用しながら、駅周辺の回遊を促すような大規模な再編を検討してほしい。

#### エの主な意見

- ・ 子育て支援施設や屋内遊戯場を充実させてほしい。
- ・ 子育て世代が気軽に交流できるスペースを整備してほしい。

#### アの主な意見

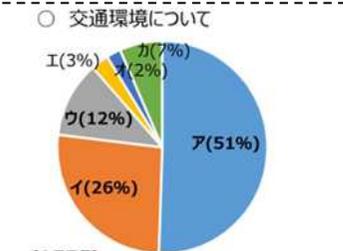
- ・ 北口の道路や駅前広場は混雑しているので、道路や広場の拡充などにより改善してもらいたい。
- ・ 区役所等を含め北側のまちづくりを早急に進めて、抜本的な渋滞対策を行ってほしい。

#### イの主な意見

- ・ 南口のようなデッキによる安全な歩行空間の整備など、北側は坂道が多いので歩きやすいまちづくりが必要。
- ・ 駅南北の連携や区役所や万福寺ふると緑地への歩行者ネットワークの充実を図ってもらいたい。

#### ウの主な意見

- ・ 車が混んでいて、バスが遅れるため、バスの定時運行につながるまちづくりをしてほしい。



- ア 道路や駅前広場の改良・再編による交通環境の改善について
- イ 歩行環境の整備について
- ウ 公共交通の充実について
- エ 都市機能による交通環境改善について
- オ 駅前広場の使い方について
- カ 自転車交通の整備について



- ア 公共施設のリニューアル
- イ 消防署の移転
- ウ 公共施設については、建替えせず運用
- エ 行政施設については、再配置を検討
- オ 図書館や市民館を中心に行政の在り方を検討
- カ 行政施設は複合化してまとめる
- キ 行政施設は駅近くにあってほしい
- ク その他

#### アの主な意見

- ・ 区役所、市民館、図書館等の公共施設について、老朽化や利便性等の課題があるので検討してほしい。
- ・ 市の公共施設は老朽化しているとともに、新百合ヶ丘の街のテーマ（芸術や緑）に沿っていない。更新の検討が急務である。

#### エの主な意見

- ・ 区役所が一等地にある必要はない。
- ・ 区役所を駅から遠くに配置し、区役所敷地を有効活用することにより、にぎわいや魅力のあるスペースを整備。

#### カの主な意見

- ・ 公共施設は複合的にしてほしい。
- ・ 老朽化に伴う建て替えによって一か所に複数の機能が集約されると今後より利用しやすくなると思う。

#### アの主な意見

- ・ 新百合ヶ丘の魅力であるみどりをまちづくりに生かしてほしい。
- ・ 緑の活用は重要なため、管理されて使いやすい緑を増やしてほしい。

#### イの主な意見

- ・ 駅周辺のオープンカフェやベンチ、広場等が増えると快適に心地よく過ごせるようになると思う。

#### ウの主な意見

- ・ 公園や道路の街灯が少なく、暗いため、街灯を増やして欲しい。

#### エの主な意見

- ・ 未就学児や子供が遊び辛いので、遊具等を備えた綺麗で魅力的な公園等にしてほしい。



- ア みどりを活かしたまちづくりを進めてほしい
- イ 滞留や憩える空間を増やしてほしい
- ウ 防犯性の高いまちづくりを進めてほしい
- エ 公園等の有効活用について
- オ 環境課題等について
- カ 環境美化・景観性等について

## 第2章 市民意見の把握

### 2 市民意見の詳細（令和7年5月まで）

#### ⑩ 麻生区地域デザイン会議（ワークショップ）

- 実施時期 令和7年2月16日（20名） / 3月22日（18名）
- 「駅北側のまちづくり」や「区役所等の公共施設のあり方」等について、3つのグループに分かれてグループワーク（意見交換）を実施
- グループワークにおいて、課題解決のキーワードや具体的なアイデアとして主な意見について

#### ア 公共施設について

- 「駅前の立地の良さの活用」 「誰もが利用・交流しやすく、魅力的な施設・空間」
- 「商業施設との連携」 「明るく利用しやすいエントランス」
- 「アートセンターとの連携の強化」 「もっと利用しやすく魅力的な図書館」
- 「公共施設の適正な配置」 「高層化、統合化により、広場空間等の確保」
- 「消防署車両の出動のしやすさ」 「エリアの奥行を考慮した段階的な公共施設の整備」
- 「図書館・芸術文化・子育て・緑・カフェなど、複合的で行きたくなる区役所・図書館」

#### イ 交通について

- 「道路改修、交通広場の拡充、南北のバスの適正配置」
- 「車と歩行者の分離・ウォークアブル、南北の歩行者動線の改善、高低差の解消」
- 「交通広場の地下化、交通アクセスの立体化、デッキや建物・エレベーター等での高低差の解消」

#### ウ 土地利用（にぎわい・魅力等）について

##### 〈駅との連携・駅前空間〉

- 「官民一体的なまちづくり」 「北口のシンボルとなる顔づくり」 「憩い空間」
- 「まちのロビーとなる駅前空間」 「駅前の低未利用地の有効活用」 「高度利用」
- 「魅力的な商業施設・企業誘致等の民間活力の積極的な活用」
- 「歩いて楽しい空間、回遊性、プロムナード、ペDESTリアンデッキ」

##### 〈まちづくり全般〉

- 「アートセンターまでの人の流れの創出」 「災害対策の充実」
- 「しんゆりらしさ、緑・芸術文化の活用」 「緑地・緑道の適切な管理」
- 「道路沿いには魅力的な店舗（路面店等）」 「官民連携した魅力ある公園」
- 「カフェ等との一体的な緑・オープンスペースなど、子供も親もくつろげる空間」
- 「子育て世代にとって魅力あるまち・住みたくなるまち、子育て支援施設の充実」



## 第2章 市民意見の把握

### 3 市民意見の詳細（令和7年6月以降）

#### ⑪ 川崎市アートセンター前を活用したイベント会場でのアンケート

- 実施時期 令和7年6月28日（土）・29日（日）
- 「駅北側のまちづくり」や「区役所等の公共施設のあり方」について、意見聴取
- 回答件数：65件
- 主な回答

#### （まちづくり全般に関すること）

- ・駅前だけでなく駅周辺を広く巻き込んだまちづくりを進めてほしい。
- ・新百合ヶ丘の文化・芸術を活かした一体感あるまちにしてほしい。
- ・人々の回遊が生まれる歩いて楽しいまち、コンパクトで歩きやすいまちにしてほしい。
- ・駅前一等地を有効活用して、多様な世代に向けた魅力的な商業施設や複合施設があると良い。
- ・親子で利用できる機能が足りない。子育て向けの支援施設、広場等のくつろげる空間を充実させてほしい。
- ・多目的な利用ができるオープンスペース等、公共空間の官民連携による利活用を進めてほしい。
- ・仕事帰りに使えるお店が少ない。「働く」機能があればオフィスワーカー向けの店が増えるのではないか。
- ・より緑を感じるまちづくりを希望している。居心地よく集まれるゆとりのある空間や緑を増やしてほしい。

#### （交通環境の改善に関すること）

- ・歩道が狭く、車も多いので安全に歩行できない。高低差があって歩きづらい（特にベビーカーや高齢者）。
- ・フラットで広く歩車分離できるデッキがあると便利。
- ・南口のようにアクセス性や楽しく歩きたくなる歩行空間にしてほしい（デッキ・イベントのできる広場等）。
- ・交通が一か所に集中しており、また道路が狭く、車線が少ないので、自動車渋滞がひどい。自転車対策も進めてほしい。
- ・南北のバスルートの適切な配分やバスが入れる交通広場があれば、自動車渋滞を緩和できる。
- ・南口のような広い駅前広場が欲しい。

#### （公共施設のあり方に関すること）

- ・新百合ヶ丘らしい緑や自然を生かした図書館等、この場所ならではの公共施設にしてほしい。
- ・老朽化しており、古いイメージなので、（災害時の中核を担う施設となるため）防災性が高く新しくお洒落なデザインの建物にしてほしい。
- ・駅や多方面からのアクセス性、回遊性やにぎわいを生む配置が良い。
- ・図書館に併設した公園やカフェ等の魅力的な機能、子育て世代向けの機能があると良い。
- ・「森の図書館」のようなイメージで、ふるさと緑地の中に図書館や楽しい魅力的な機能があると良い。

## 第2章 市民意見の把握

### 3 市民意見の詳細（令和7年6月以降）

#### ⑫ 市民提案型イベントでの講演及び意見交換

- 実施時期 令和7年7月12日（土）
- 「駅北側のまちづくり」や「区役所等の公共施設のあり方」について、意見聴取
- 回答件数：26件
- 主な回答

#### （まちづくり全般に関すること）

- ・新しいものがバランス良く配置されているまちづくりをしてほしい。
- ・年齢問わず楽しめるようなイベントを開催してほしい。
- ・多種多様な人々が楽しめる娯楽施設や教育施設をつくってほしい。
- ・自然豊かな公園や誰でも利用でき、静かでくつろげる空間をつくってほしい。
- ・気兼ねなく子供も利用できる場所や、学びにつながられるような場所があると良い。
- ・自然豊かな図書館などの、まちのランドマークになるようなものをつくると新百合ヶ丘らしくて良いと思う。

#### （交通環境の改善に関すること）

- ・北口にも南口のような歩行者デッキを整備してほしい。
- ・歩道拡幅や歩車分離、ガードレールの設置等により、歩道の混雑緩和や安全性を高めてほしい。
- ・エレベーターや地下通路を整備して、バスターミナルや駅への利便性を高めてほしい。
- ・道路の拡幅や新設により、利用しやすい道路を整備してほしい。
- ・北口発着のバスを運行してほしい。
- ・駅前広場を広くしてほしい。

#### （公共施設のあり方に関すること）

- ・自然豊かで居心地の良い図書館を整備してほしい。
- ・人が集まったり休憩したりできる場所、自然を感じられるような空間をつくってほしい
- ・区役所や図書館にカフェや商業施設など利便性の高い施設を導入してほしい。
- ・カフェなどの併設や、イベント開催により賑わいを創出するのが良いと思う。
- ・自然を活かした施設づくりが新百合らしくて良いと思う。

## 第2章 市民意見の把握

### 3 市民意見の詳細（令和7年6月以降）

#### ⑬ 新百合ヶ丘駅南口駅前広場のイベント会場（新ゆり夕涼み）でのアンケート

- 実施時期 令和7年7月25日（金）
- 「駅北側のまちづくり」や「区役所等の公共施設のあり方」について、意見聴取
- 回答件数：27件
- 主な回答

#### （まちづくり全般に関すること）

- ・駅周辺で緑と調和した空間を整備するとともに、駅から離れたエリアも有効活用したまちづくりをしてほしい。
- ・南北の一体的な空間づくりをしてほしい。
- ・北口の落ち着いた雰囲気を残しつつも、多様な世代が利用できる商業施設などの新しいものをつくるまちづくりをしてほしい。
- ・公共施設を集約し、空いた空間を有効活用できるようなまちづくりをしてほしい。

#### （交通環境の改善に関すること）

- ・駅からデッキで目的地まで行けたら良いと思う。
- ・高低差があるとともに、歩道が狭いため歩きにくい。歩きやすいまちにしてほしい。
- ・朝や夕方の送迎の時間帯は渋滞しているので、解消してほしい。
- ・バスが南口に停まるため、北口に行く機会が少ない。北口からもバスが発着してほしい。
- ・北口にバスロータリーを整備し、南口と北口でバスを分散することで、南口の混雑を緩和してほしい。

#### （公共施設のあり方に関すること）

- ・明るく開放的な図書館や区役所にしてほしい。
- ・ゆっくりくつろげるような場所を整備してほしい。
- ・駅からデッキで公共施設につながっていると良いと思う。
- ・区役所前の広場が活用できていない。緑を活用した施設などを整備するのが良い。
- ・公共施設の立地は、出入りのしやすい位置にしてほしい。
- ・ふるさと緑地やアートセンターを活用できていない。もっと活用できるような公共施設の整備をした方が良い。

## 第2章 市民意見の把握

### 3 市民意見の詳細（令和7年6月以降）

#### ⑭ 市HP及び麻生区役所内への意見箱の設置、小田急沿線駅におけるリーフレット設置による意見聴取

- 実施時期 令和7年6月30日（月）～ 8月31日（日）
- 「駅北側のまちづくり」や「区役所等の公共施設のあり方」について、意見聴取
- 回答件数：20件
- 主な回答

#### （まちづくり全般に関すること）

- ・新百合ヶ丘の芸術を活かし、おしゃれで文化の香りがするまちにしてほしい。
- ・ペDESTリアンデッキの整備によりアクセス性を向上し、暮らしやすく魅力あるウォークブルなまちにしてほしい。
- ・駅周辺に子育て支援施設などを整備し、子育て世代に重きをおいたまちづくりをしてほしい。
- ・シンボルツリーの植栽や並木道の整備など、緑を感じられ歩きやすいまちにしてほしい。
- ・人が集まれる場所や休める場所、様々な体験ができる場所などが複合的にあるまちが良い。
- ・民間だけではなく行政機関と連携してまちづくりを進めてほしい。

#### （交通環境の改善に関すること）

- ・公共施設や万福寺方面へのアクセス性向上のため、ペDESTリアンデッキを整備してほしい。
- ・歩道が狭いため、歩行者と自転車が錯綜していて危ない。歩行者や自転車の安全が確保されているような環境を整備してほしい。
- ・駅北口の交差点に交通量が集中しているため混雑している。そのため、大規模な道路整備により交通量の整理や分散が必要だと思う。
- ・ロータリーが狭いため、バスやタクシー、一般車両が混雑している。一定規模をもつ交通広場やバスターミナルを整備した方が良い。

#### （公共施設のあり方に関すること）

- ・区役所は好立地にあるにも関わらず有効活用されていない。また、消防署は駅前ではなく出勤しやすい場所に位置するべきである。そのため、公共施設の移転や集約、民間施設との複合化など、駅前の土地の有効活用について見直すべきである。
- ・図書館にコワーキング的な環境を整備してほしい。
- ・駅前に緑を感じられるような公園など、憩いの場を創出してほしい。
- ・レトロで落ち着いた建築や自然と調和したデザインなど、まちの顔となるような象徴的な建物にしてほしい。

## 第2章 市民意見の把握

### 4 市民意見のまとめ

#### 4-1 市民意見を踏まえたまちの検討すべき課題

〈令和7年5月までの市民意見聴取による意見〉

##### ① 一体的なまちづくりの方向性について

- ・ 駅前的高度利用されていない大規模な土地と区役所敷地等の官民連携した一体的なまちづくり
- ・ 交通機能の立体化や土地の高度利用等の土地の有効活用による、まちのシンボルとなる駅前空間づくりや効果的なまちづくり

##### ② 交通環境改善に向けた都市基盤整備の方向性について

- ・ 道路や駅前広場などの拡充や公共交通の適正配置などによる抜本的な交通渋滞対策
- ・ 土地利用転換と合わせたデッキ整備などによる歩車分離・高低差の解消による歩行者の安全で快適な歩行環境の整備（ウォークアブルなまちづくり）

##### ③ 公共施設の再編の方向性について

- ・ 区役所等の高経年化に伴うリニューアルと合わせた再配置などによる、駅前のにぎわいや、魅力ある空間づくり
- ・ 複合化や機能集約等による利便性の向上や、民間施設との連携による多世代の人々が利用・交流しやすい魅力とゆとりある空間づくり
- ・ 消防署等の緊急時、災害時等のより円滑な対応を踏まえた再配置

##### ④ にぎわいや魅力を創出する都市機能誘導の方向性について

- ・ まちの個性や時代に合った訪れたいくなるような施設の誘致
- ・ 緑を活かした居心地のよい空間づくりなど、官民連携によるまちなかの滞留空間等の整備
- ・ 子育て世代をはじめとする様々な世代の暮らしを支えるまちづくりの推進

#### 4-2 市民意見を踏まえた具体的な検討のキーワード

〈令和7年6月以降の市民意見聴取による意見〉

##### ① まちづくり全般に関すること

「一体的なまちづくりによる駅前の一等地の活用」、「新百合ヶ丘の魅力」を象徴するようなランドマークの創出、「回遊しやすく歩いて楽しい歩行環境」、「官民連携のまちづくり」、「民間活力を活かした公共空間の有効活用」、「多様な世代が楽しめる魅力的な施設」、「新百合ヶ丘の文化・芸術の魅力の活用」、「居心地のよい緑豊かな空間」、「魅力的な店舗や親子で利用できる場所、働く場所等の多様な機能」

##### ② 交通環境改善に関すること

「交通ルートの分散等による自動車渋滞の緩和」、「駅前広場の拡充」、「北方面バスの北口発着」、「高低差がないバリアフリーな歩行空間」、「車と歩行者を分離した安全な歩行空間」、「駅周辺をスムーズに移動できるフラットな歩行者デッキ」、「駐車場の地下化等による空間の有効活用」、「道路の新設・拡充などによる交通改善」

##### ③ 公共施設のあり方に関すること

「アクセスしやすく、回遊性を高める施設配置」、「アートセンターやふるさと緑地との連携」、「自然と調和した緑の空間づくり」、「居心地よく開放的な空間づくり」、「多様なニーズに応える施設」、「カフェや公園、子育て世代向けの機能の併設」、「緑豊かな森の図書館」、「老朽化の改善と防災性の向上」、「新しくお洒落なデザイン」

# 第3章 まちづくりの検討に向けた 諸条件の整理

## 第3章 まちづくりの検討に向けた諸条件の整理

### 1 官民敷地の一体的な活用の必要性

#### 1-1 公有地を活用した交通環境改善の可能性の検討

まちづくり方針では、交通環境の改善に向けた抜本的かつ早急な対応の必要性を掲げており、また、市民意見聴取においても、交通環境改善に関する意見が最も多く、喫緊の地域課題となっています。本項では、公有地（道路・区役所等敷地）を活用した交通環境改善の可能性を検討した上で、官民敷地の一体的な活用の必要性について、次のとおり整理しました。

##### 地域の課題

「駅前広場の拡充や公共交通の適正配置」、「道路の拡幅や交通の分散化などによる自動車渋滞の緩和」、「駅周辺の安全で快適な歩行環境の整備」



##### ア) 道路敷地を活用した対応可能性

- ・北口駅前広場は、民間施設に囲まれており、歩道や車路に余裕がないため、交通広場機能の拡充は困難
- ・新百合ヶ丘駅北口線及び区画街路10号線は、民間施設に挟まれており、道路幅員に余裕がないため、道路（歩道を含む）の拡充は困難

##### イ) 区役所等敷地を活用した対応可能性

- ・区役所等敷地には、区役所、市民館・図書館、消防署、休日急患診療所及びこれらの駐車スペース等が密に設置されており、既存建物を残したまま、新たに交通広場機能や道路機能を設けることは困難
- ・交通広場機能を区役所等敷地に移設した場合、駅アクセス交通が、現状と同様に新百合ヶ丘駅北口線や区画街路10号線に集中し、交通環境の改善に至らない。
- ・整備範囲が限定的で、駅周辺の道路環境が改善されず、歩行環境の改善に至らない。

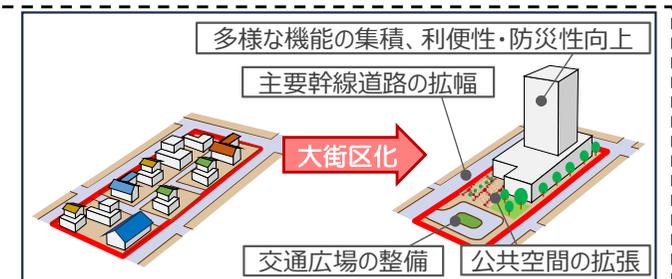
#### 1-2 官民敷地の一体的な活用の必要性

市民意見で寄せられた交通環境の改善について、既存の公有地だけで対策を行うことが困難であることから、区役所等の高経年化の状況等を踏まえるとともに、駅北側のまちづくりの機運の高まりを捉え、官民敷地の一体的な活用による大街区化により、官民連携して街区内の都市基盤の再編による抜本的な交通環境の改善とともに、都心部における土地のポテンシャルを最大限に活かす土地の高度利用による多様な都市機能の集積や駅前に人々がにぎわう豊かなオープンスペースの確保など、将来を見据えたまちづくりをめざします。

##### <大街区化による敷地の一体的な利用と都市基盤の再編>

複数の街区に細分化された土地を集約・整形して大規模な街区を創出することで、敷地の一体的な利用と都市基盤の再編を行うことができます。敷地の一体的な利用により、地域のポテンシャルを生かした高度利用と大規模なフロア面積・効率的な施設計画を実現でき、時代のニーズを踏まえた多様な機能の集積や利便性の向上、防災性の向上等が期待されます。

また、都市基盤の再編が可能になるため、抜本的な交通環境の改善を実現できるとともに、公共空間の拡張によるまちの居心地や回遊性の向上にも効果的です。



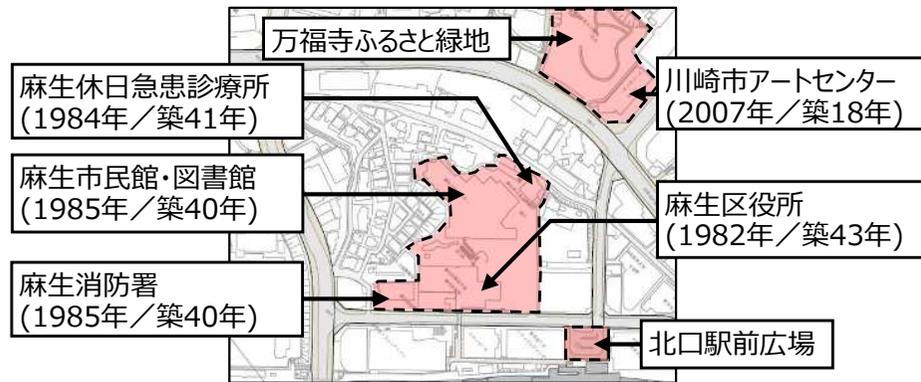
## 第3章 まちづくりの検討に向けた諸条件の整理

### 2 公共施設の建替えの妥当性

#### 2-1 公共施設の状況と資産マネジメントの取組

官民敷地の一体的な活用による大街区化では、公共施設の建替えを伴うため、高経年化した公共施設の建替えについて、資産マネジメントの視点を踏まえ、比較検討し、次のとおり妥当性を整理しました。

##### 駅北側の区役所等の高経年化の状況等



- 川崎市アートセンターを除く、駅至近の公共施設については、すべての施設が概ね築40年をこえており、施設の高経年化が進むとともに、時代の変化に伴い多様化する市民ニーズへの対応や激甚化する自然災害への対応などに課題がある状況を迎えています。
- また、本市の資産マネジメントの取組においては、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ることとしています。

高経年化した公共施設の建替えの妥当性について、資産マネジメントの視点や地域の状況を踏まえた比較・検討を行います。

##### 資産マネジメントの取組

本市では、令和4年3月に「資産マネジメント第3期実施方針」を策定し、3つの戦略（「戦略1 施設の長寿命化」、「戦略2 資産保有の最適化」、「戦略3 財産の有効活用」）による資産マネジメントの取組を進めており、以下の視点で資産保有の最適化を検討するものとしています。

##### ① 資産保有の最適化

資産保有の最適化に向けて、利用状況や将来の利用想定等を踏まえ、機能のあり方の整理を行うとともに、「集約化」や「複合化」などの手法で施設の適正配置を図ることとしています。

##### ② 施設の長寿命化

施設の機能について、利用状況等を踏まえ、機能の見直しを実施、施設の多目的化・複合化等を検討した上で、継続して使用する施設については、長寿命化を行うこととしています。

- ・目標耐用年数の設定：庁舎等建築物の目標耐用年数は60年。

公共施設の建替えの妥当性について、資産マネジメントの視点を踏まえ、以下の2つの条件に対して、比較検討を行います。

##### ① 資産保有の最適化 ⇒ 「建替え」

官民敷地の一体的な活用による大街区化により、街区内の都市基盤の再編等の抜本的な地域課題の解消をめざし、駅北側のまちづくりの機運の高まりを捉えて、建替えを行います。

##### ② 施設の長寿命化 ⇒ 「継続使用」

目標耐用年数の60年（約20年後）まで継続使用し、その後、建替えを行います。将来的な建替えは、個々の敷地での建替えとなるため、官民敷地の一体的な活用による大街区化は困難となります。

## 第3章 まちづくりの検討に向けた諸条件の整理

### 2 公共施設の建替えの妥当性

#### 2-2 公共施設の建替えと継続使用の比較

##### 比較検討の視点

- ①交通環境の視点／自動車や歩行者の交通環境を改善する道路や交通広場の再編。安全・安心で快適な歩行空間の整備
- ②都市機能の視点／様々な人々のニーズに対応した複合的な用途・機能の誘導。回遊性を高める都市機能配置。地域活動を支える駅前空間や緑豊かな空間の創出
- ③機能更新の視点／高経年化した区役所等の効果的・効率的な機能更新
- ④経済性の視点／仮移転の必要性、税収効果など



視点	建替え（官民敷地の一体的な活用による大街区化で実施）	継続使用（将来的な建替えは個々の敷地で実施）		
① 交通環境	大街区化に伴う道路の付け替えや交通広場の整備など、交通機能の拡充・再編による交通環境の改善が可能。 大街区化による官民敷地の一体的なデッキ等の整備により安全・安心で快適な歩行空間の整備が可能。	○	将来的な建替え時は、民有地の開発が進行している可能性が高く、道路や交通広場等の新たな基盤整備が困難となり、交通環境の改善に至らない。	×
② 都市機能	大街区化による大規模なフロア面積の実現により、多様なニーズに対応した複合的な用途・機能の誘導が可能。 大街区化による官民敷地の一体的な歩行者動線やオープンスペースの整備により、回遊性の向上や豊かな滞留空間の創出が可能。	○	官民それぞれの敷地での開発となり、整備時期が異なることや敷地形状等の制約などから、歩行者動線の整備やオープンスペースの整備など官民連携した都市機能の整備に向けて、調整がより困難。	△
③ 機能更新	大街区化により施設配置の自由度が増し、既存施設との連携、防災やにぎわいに資する施設配置や新たな価値を生み出す機能更新が可能。	○	将来的な建替えにより一定の機能更新は図られるが、概ね現状の施設配置に留まるため、既存施設との連携強化や幹線道路とのアクセス性向上等の配置の工夫による機能更新には制約がある。	△
④ 施工性	大街区化により、施設配置の自由度が増し、施工ステップの工夫等により、仮移転を伴わない建替えが可能。 官民一体での整備となることから予算の平準化などに懸念。	△	現地での建替えとなることから仮移転のための借地料や仮施設工事費、引っ越し費用等の仮移転費用が必要となる。	△

##### 【検討結果】

駅北側の公共施設について、「継続使用」とした場合、官民連携したまちづくりの可能性を狭め、交通環境の改善を困難にするなど、将来的により困難な課題を残すこととなります。駅北側のまちづくりの機運の高まりを捉え、官民敷地の一体的な活用による大街区化を図り、都市基盤整備と併せて、公共施設の建替えや駅前の都市機能誘導を同時に進めることが妥当と考えられます。

## 第3章 まちづくりの検討に向けた諸条件の整理

### 2 公共施設の建替えの妥当性

#### 2-3 大街区化によるまちづくりの検討範囲

まちづくりの検討範囲については、戦略的誘導エリアの考え方や、「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省）」などを参考に、次のとおり整理しました。

##### 検討エリアの設定

##### ① 戦略的誘導エリアの選定の考え方

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土地等を適切な土地利用を誘導することで、まちの課題解決や、まちの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、戦略的誘導エリアに指定



##### ② まちづくりの検討エリアの設定

戦略的誘導エリアを中心とした駅徒歩圏※の範囲に限定し、世田谷町田線付近までの右図のエリアをまちづくりの検討範囲として設定します。

（※駅徒歩圏：「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省）」を参考に高齢者徒歩圏約500mを採用）

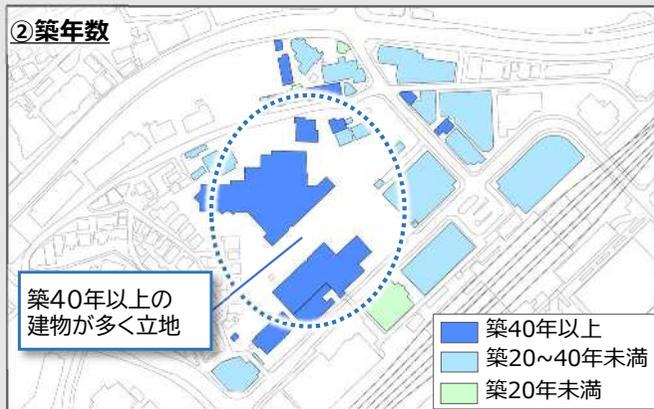


##### <エリア内の建築物の状況>

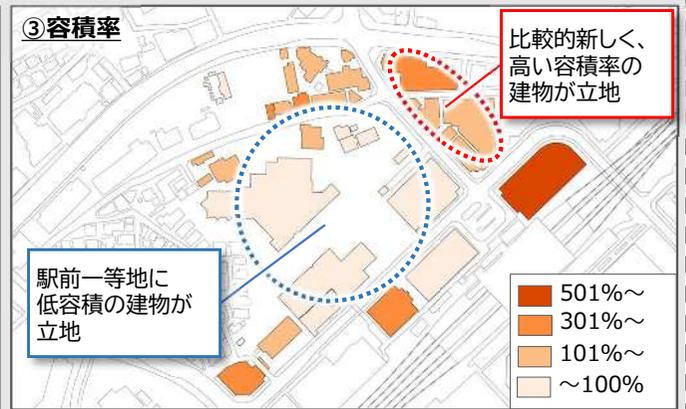
##### ① 建物用途



##### ② 築年数



##### ③ 容積率



##### 【検討結果】

戦略的誘導エリアを中心とした駅徒歩圏を検討範囲とし、駅から世田谷町田線付近までのエリアについて、建物の建築状況や地権者の意向を踏まえながら、交通環境改善、公共施設再編、都市機能誘導に向け、効果的かつ効率的な大街区化をめざします。

## 第4章 交通環境改善の考え方

## 第4章 交通環境改善の考え方

### 1 駅北側の交通課題の整理

#### 1-1 交通課題の可視化

市民意見で聴取された交通環境に関する交通課題について、次のとおり整理しました。

##### <万福寺王禅寺線>

南北の通過交通による渋滞の様子



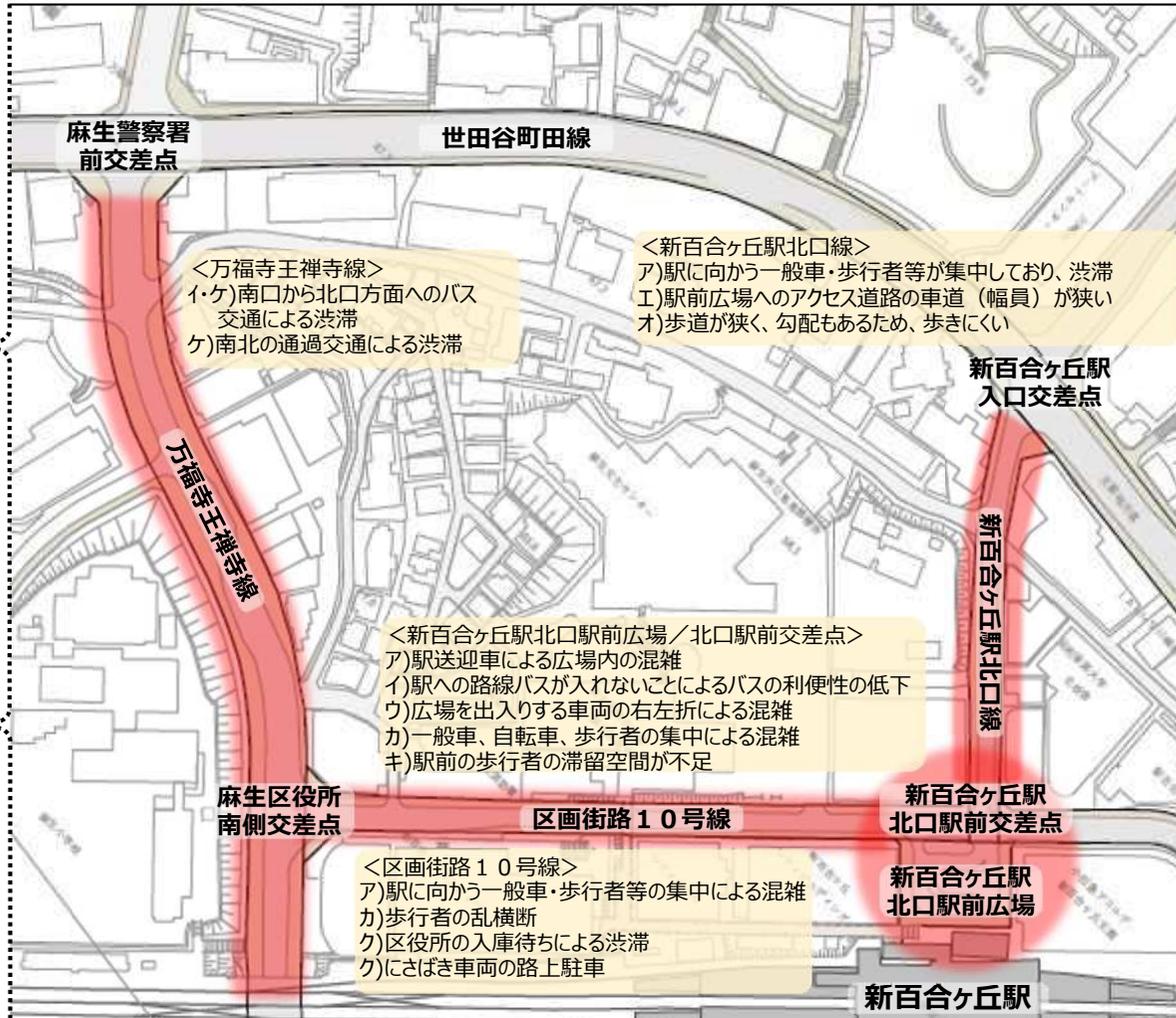
##### <麻生区役所南側交差点>

路線バスの往来による渋滞の様子



##### <区画街路10号線>

区役所入庫待ちによる渋滞の様子



##### <新百合ヶ丘駅北口線>

一般車等の集中による渋滞の様子



##### <新百合ヶ丘駅北口駅前交差点>

多くの歩行者と車両による混雑の様子



##### <新百合ヶ丘駅北口駅前広場>

駅送迎車による混雑の様子



## 第4章 交通環境改善の考え方

### 1 駅北側の交通課題の整理

#### 1-2 交通課題の分類

抽出された問題点について、背景となる要因を整理し、「①駅前広場に関すること」、「②駅アクセス等に関すること」、「③駅周辺の歩行環境に関すること」、「④駅周辺の駐車機能等に関すること」、「⑤駅南北の広域的な交通に関すること」の5つに分類し、それぞれの課題を次のとおり、整理しました。

##### <①駅前広場に関する課題>

ア) 駅に向かう一般車や自転車、歩行者の交通量が多いことが要因で、駅前広場が混雑している。

イ) 北口には路線バスの乗降スペースが無く、公共交通機能が南口に偏っていることにより、駅利用者などの利便性の低下や、駅南北を往来する道路の混雑につながっている。

##### <②駅アクセス等に関すること>

ウ) 新百合ヶ丘駅北口駅前交差点の構造上、駅前広場を出入する車両の交差点の右左折によるその他方向の通行の頭止めが発生していることから、周辺道路に混雑が波及している。

エ) 駅や周辺施設へのアクセス動線が新百合ヶ丘駅北口線や区画街路10号線といった幅員の狭い道路に集中していることから、交通が処理できず、慢性的な交通渋滞につながっている。

##### <③駅周辺の歩行環境に関すること>

オ) 歩行環境においても、歩道幅員が狭く、かつ新百合ヶ丘駅北口線については、勾配がきついことから、歩行者の利便性が低い状況となっている。

カ) 駅周辺では、歩行者と車両の動線が錯綜し、安全性と快適性の確保が困難な状況となっている。

キ) 新百合ヶ丘駅北口線などのアクセス道路は動線が一部に集中しているうえに、歩道幅員が狭く、勾配が急であるため、移動の負担となるほか、歩行者が滞留できる空間が不足しており、まちのにぎわいを創出するイベント等の実施が難しい状況となっている。

##### <④駅周辺の駐車機能等に関すること>

ク) 道路と周辺施設においても連携が不十分であり、施設駐車場の入庫待ちの車両やにさばき車両などが道路上に滞留することで、交通の円滑性に影響を及ぼしている。

##### <⑤駅南北の広域的な交通に関すること>

ケ) 万福寺王禅寺線に、駅南北を抜ける通過交通が集中しており、慢性的な渋滞が発生している。さらに駅前広場へのアクセス動線と交錯することで、交通処理能力が低下し、駅南北交通の渋滞を助長している。

## 第4章 交通環境改善の考え方

### 2 駅北側の交通課題の要因分析

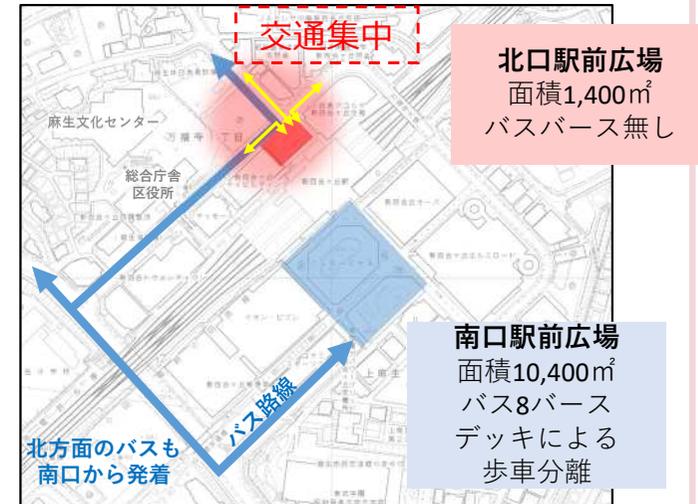
#### 2-1 駅前広場に関する課題

新百合ヶ丘駅北口の駅前広場は、昭和51年に都市計画決定した「新百合ヶ丘駅周辺特定土地区画整理事業」において、南口の広場機能を補完する個別交通の処理を目的とするという位置づけのもと、一般車利用を中心とした面積約1,400㎡の駅前広場として整備されました。

その後、周辺地域の開発が進展する中で、駅利用者や送迎車両の増加による、交通需要に対する交通容量が大幅に不足しており、ピーク時には駅前広場が飽和状態となっています。

さらに、駅南北の均衡ある発展に不可欠な交通結節機能としての空間であるバスやタクシーの乗降場が南口に偏っており、公共交通の適正配置の観点から、全27路線のバスのうち、約4割に相当する12路線を駅南側に集約されている路線バスを北側方面に移転することなどを見据えて、駅前広場の大規模な拡充が必要です。

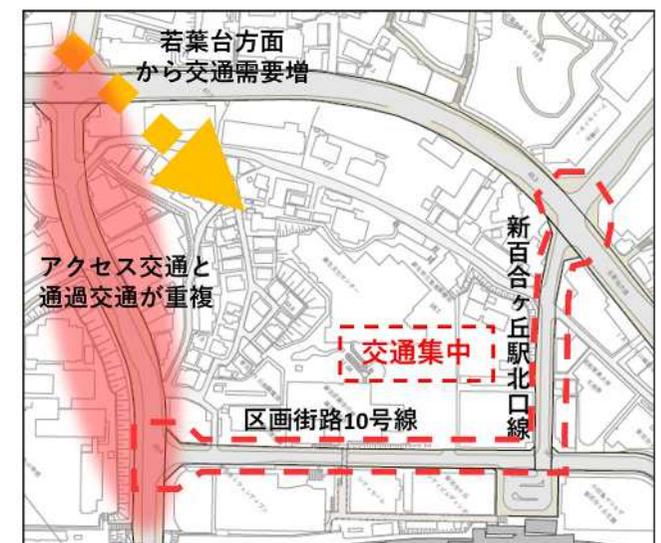
また、駅前広場へのアクセスが新百合ヶ丘駅北口交差点に集中するため、歩行者と車両等のアクセスが錯綜することで、安全な歩行環境と円滑な交通処理を阻害しているため、歩行者と車両等の空間を分離するなど、安全かつ円滑な交通広場や道路等の配置が必要です。



#### 2-2 駅アクセス等に関する課題

新百合ヶ丘駅開業後、向原、千代ヶ丘、細山エリアや若葉台駅周辺まちづくりが進んだ結果、新百合ヶ丘駅前へのアクセス交通が増加しています。そのため、新百合ヶ丘駅北口線や区画街路10号線といった幅員の狭い道路に交通が集中しており、また、駅周辺の主要幹線道路である万福寺王禅寺線と世田谷町田線の交差点においては、ピーク時には100mを超える渋滞長により、信号機を複数回待つ状況が観測されるなど、著しい交通負荷がかかっています。

これは、駅前広場へのアクセス交通に加えて、通過交通が重複していることが主な要因であり、駅アクセス等の円滑化に向けて、交通動線の機能分担を図るため、交通広場と道路の計画的な配置に加えて、交通動線の機能分担に配慮した高規格な道路整備が必要です。



## 第4章 交通環境改善の考え方

### 2 駅北側の交通課題の要因分析

#### 2-3 駅周辺の歩行環境に関する課題

新百合ヶ丘駅周辺では、歩行者と車両等の動線が交錯しており、特に、新百合ヶ丘駅北口線は歩道幅員が狭く、勾配が急であるため、ベビーカーや高齢者にとって負担が大きく、歩行空間の快適性が不足している状況です。このため、駅と後背地を結ぶ歩行者ネットワークの機能を向上するバリアフリー動線の確保や、にぎわい・滞留空間の形成を意識した、平面的な歩車分離、かつ、立体的な空間利用による歩行者空間の拡充などが必要です。

#### 2-4 駅周辺の駐車場機能等に関する課題

新百合ヶ丘駅北口周辺では、駅や周辺施設を利用する歩行者、駐車車両及びにさばき車両が道路空間に混在しており、ピーク時には混雑が常態化しています。

麻生区役所の駐車場については64台分の駐車スペースがあるものの、川崎市内の各区役所の中で最も利用台数（約750台/日）が多く、満車時には、周辺道路を迂回させるため、周辺交通の混雑を助長しています。

また、周辺施設においては、専用のにさばきスペースが整備されていない施設もあり、にさばき車両の路上ににさばきによる車両の通行障害が発生し、交通の円滑性が損なわれるとともに、歩行者の安全性にも影響を及ぼしています。

これらは駅前の限られた空間の中で、都市基盤と都市機能の連携が不足していることが要因の一つに挙げられます。

そのため、目的別動線を適切に処理する都市基盤と連携した駐車場配置計画や、土地の立体的な有効活用などの駐車場機能等の配置が必要です。



#### 2-5 駅南北の広域的な交通に関する課題

新百合ヶ丘駅周辺では、幹線道路である万福寺王禅寺線に、駅アクセス交通と通過交通が集中しています。特に、南北を抜ける通過交通が駅前広場へのアクセス動線と交錯することで、交通処理能力が著しく低下し、慢性的な渋滞が発生しています。

この状況を改善するためには、尻手黒川線や世田谷町田線などの幹線道路整備を通じて、通過交通を適切に分散させるとともに、既存の万福寺王禅寺線についても、交通需要に応じた断面構成の見直しや交差点改良など、交通処理能力を高める検討が必要です。



## 第4章 交通環境改善の考え方

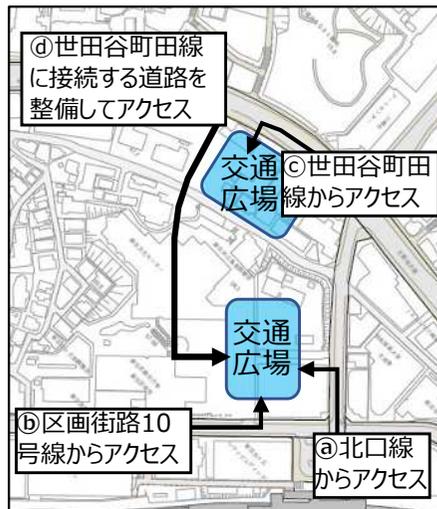
### 3 駅北側の交通環境改善の検討

#### 3-1 駅前広場の課題解消に向けた取組

現在、南口に集約されているバス路線のうち、北口方面のバスは約4割の路線数に相当します。これらを北口に機能移転し、安全かつ円滑な交通機能の配置にも考慮しながら、公共交通と一般車交通等を適正に配置することにより、公共交通の利便性を向上させるとともに、駅南北間の路線バスの往来による交通の負荷を軽減します。

現況の南口駅前広場のバス路線の約4割相当を移転するためには、現状の北口駅前広場では面積が足りないため、官民敷地の一体的な活用を図り、適切な位置・規模の新たな「交通広場」を整備します。

「交通広場」への適切なアクセス位置については、駅前空間の自動車交通の抑制やアクセス道路の容量等の観点から次のとおり整理しました。



比較条件	現状	①	②	③	④
駅からの距離 乗換え利便性	駅までの距離が短い ○	駅までの距離が比較的短い ▲	駅までの距離が比較的短い ▲	駅までの距離が長い ×	駅までの距離が比較的短い ▲
駅前空間への自動車交通の抑制	駅前である北口線10号線が混雑 ×	駅前である北口線が混雑 ×	駅前である10号線が混雑 ×	利用車両は駅前に流入しない ○	利用車両は駅前に流入しない ○
アクセス道路の容量	容量不足 ×	容量不足 ×	容量不足 ×	容量の多い幹線道路からの出入り ○	容量の多い幹線道路からの出入り ○※
通過交通との機能分担	広場利用と通過交通が2路線で錯綜 ▲	広場利用と通過交通が1路線で錯綜 ×	広場利用と通過交通が1路線で錯綜 ×	広場利用と通過交通を車線で分離可能 ○	広場利用と通過交通を路線で分担可能 ○
広場出入口における歩行者と車両の錯綜	多くの歩行者と車両が錯綜 ×	多くの歩行者と車両が錯綜 ×	歩行者と車両が錯綜 ▲	歩行者と車両が錯綜 ▲	歩行者と車両が錯綜 ▲

※新設道路の容量による。

世田谷町田線に接続する道路を整備してアクセスする位置（④）への配置を基本としながら、広域拠点にふさわしい交通結節機能の強化に向けて、歩行者デッキの整備等による高低差の解消や歩車分離により、歩行者の安全・安心かつ快適な乗換え経路を確保し、利便性の向上を図ります。

## 第4章 交通環境改善の考え方

### 3 駅北側の交通環境改善の検討

#### 3-2 駅アクセス等の課題解消に向けた取組

駅や周辺施設へのアクセス交通と通過交通等の目的別に交通動線の機能分担が必要であり、交通広場の配置検討の結果を踏まえ、駅周辺からのアクセス交通を適切に処理するための高規格な道路を新たに整備します。

北口側方面からの駅アクセス等については、千代ヶ丘・若葉台方面からのアクセス性や既存交差点との離隔に配慮した位置で、世田谷町田線に接続します。

南口側方面からの駅アクセス等については、区役所等北口側施設へのアクセスにも配慮し、既存道路も活用しながら万福寺王禅寺線に接続します。



#### 3-3 駅周辺の歩行環境の課題解消に向けた取組

駅周辺では、歩行者と車の動線が集中する箇所や、高低差による移動のしづらさなど、安全性や快適性に課題があります。こうした状況を踏まえ、駅を中心とした安全で快適に移動でき、歩行者の回遊を促す歩行者動線の構築をめざし、駅と後背地をつなぐバリアフリーな歩行者デッキ等により、安全で快適な歩行空間を整備します。

また、駅と交通広場をつなぐ動線や後背地への動線は、隣接する民間施設等とも連携し、「歩いて楽しい居心地のよい」ウォークブルな歩行空間を整備します。



## 第4章 交通環境改善の考え方

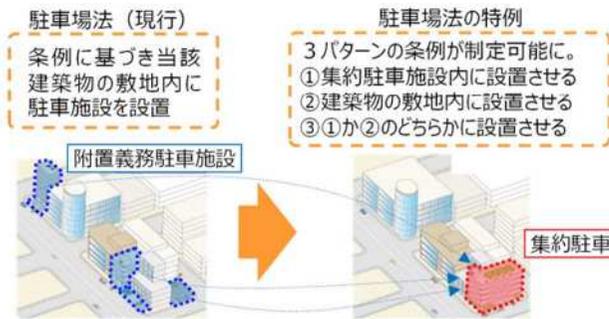
### 3 駅北側の交通環境改善の検討

#### 3-4 駅周辺の駐車場機能等の課題解消に向けた取組

駅周辺では、歩行者や駅前広場利用、施設駐車場利用、にさばきなど、様々な目的を持った車両等が道路空間に混在しており、ピーク時には混雑が常態化しています。このような状況を改善するために、交通広場等の都市基盤だけでなく、目的別動線を適切に処理する都市基盤と連携した駐車場の施設配置や車両出入口とするとともに、当該エリアの高低差がある地形的特徴を活かした、土地の立体的な活用による歩行者と車両の動線分離、共同にさばきや駐車場の施設間によるシェアなど、官民連携による都市空間の有効活用を図りながら円滑な交通処理を実現する駐車場機能等を整備します。

#### <コラム：附置義務駐車施設の集約化の取組例>

○「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域（滞在快適性等向上区域）において、附置義務駐車施設を集約化することにより、安全・快適で歩きやすいまちなかを形成



出典：国土交通省、まちづくりにおける駐車場政策のあり方検討会とりまとめ

#### <コラム：効率的な駐車場利用促進の取組例>

○各施設の駐車場を地下で接続することにより、効率的な駐車場の利用を促進すると共に、駐車場利用車両が地下通路を走行することにより、交通渋滞を緩和しています。



出典：もとまちパーキングアクセスホームページ

#### <コラム：大宮駅周辺地域駐車場ルール>

○大宮駅周辺では附置義務駐車場施設の位置と規模を建物単位でなく区域単位で最適化し、まちづくりと一体となった整備・誘導を図るため、都市再生特別措置法に基づく「都市再生駐車施設配置計画」を策定し、運用を開始しています。

○計画の方針

- ・駅周辺への交通流入を抑制する。【附置義務駐車施設整備台数の緩和】
- ・歩行者を優先した駐車環境をつくる。【駐車施設の隔地・集約化】
- ・まちづくりと一体となった整備・誘導を図る。【地域貢献策の提案・実施】



出典：さいたま市、大宮駅周辺地域都市再生駐車施設配置計画（さいたま市都市整備公社ホームページ）

## 第4章 交通環境改善の考え方

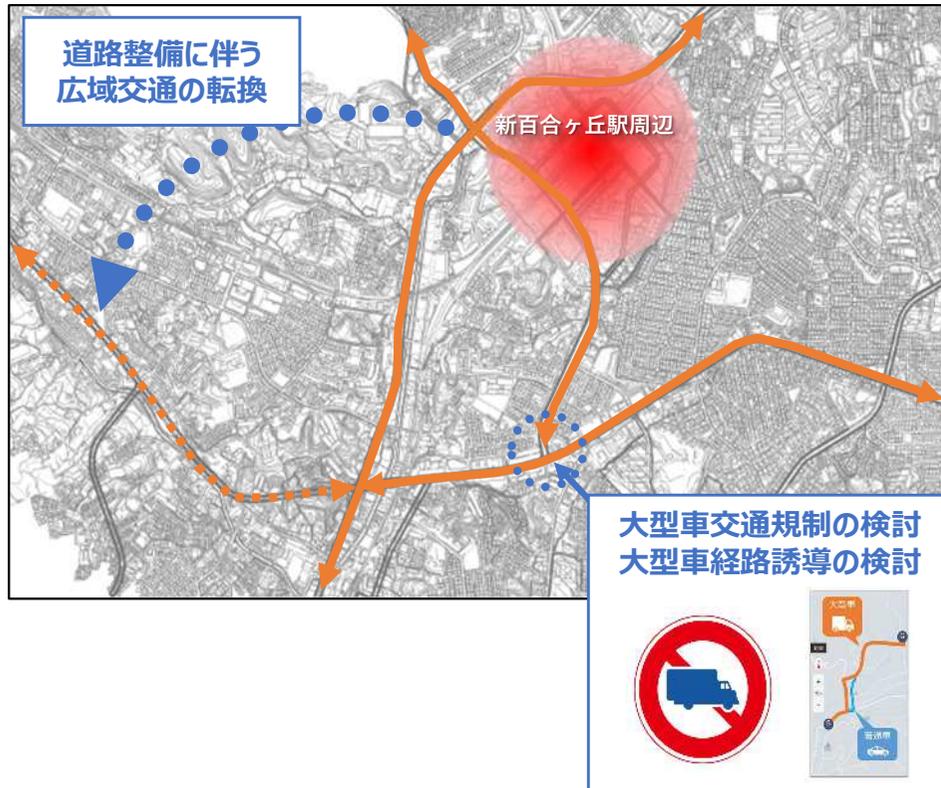
### 3 駅北側の交通環境改善の検討

#### 3-5 駅南北の広域的な交通の課題解消に向けた取組

##### 川崎市道路整備プログラムによる幹線道路の整備

駅周辺における交通渋滞要因の一つである、駅南北を通過する万福寺王禅寺線の交通の分散化を図るため、駅南北の広域的な交通処理を担う幹線道路である世田谷町田線や尻手黒川線の整備を着実に推進します。

また、これらの幹線道路の整備を進めるとともに大型車両の迂回ルートとしての誘導を検討するなど、通過交通の広域的な分散化を図ることで、駅周辺における交通渋滞の改善をめざします。

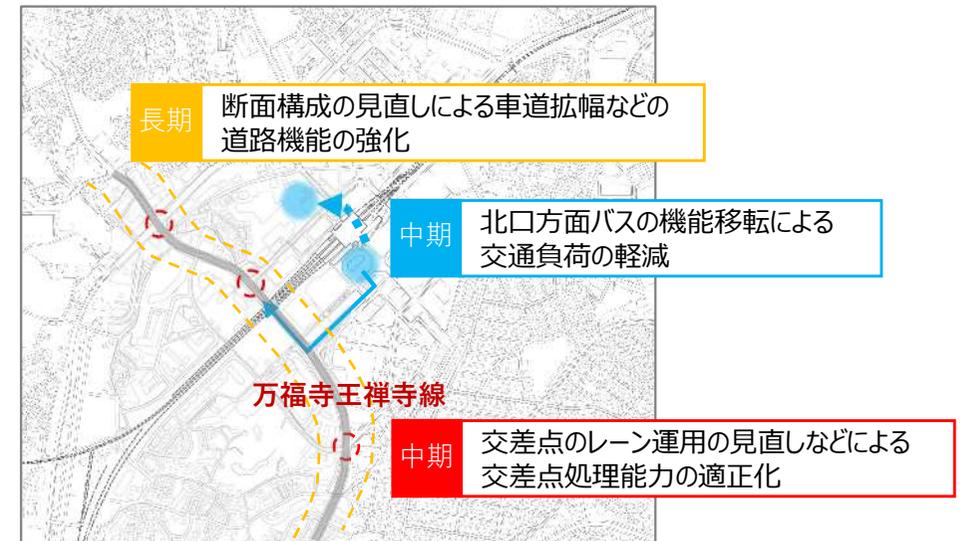


##### 万福寺王禅寺線の断面構成の検討

通過交通の交通量に対して万福寺王禅寺線の道路空間が不足していることから、交通空間の拡充による機能強化が効果的です。

しかしながら、整備が完了している路線のため、新たな沿道用地の確保が困難であることから、限られた道路空間のなかで、交通実態に応じた柔軟かつ効果的な断面構成の変更について、周辺のまちづくりの進捗も踏まえた段階的かつ中長期的な視点の対策を検討します。

- 北口方面へのバスの機能移転による、万福寺王禅寺線の交通負荷の軽減
- 各交差点のレーン運用の見直しなどによる交差点処理能力の適正化
- 断面構成の見直しによる車道拡幅などの道路機能の強化



# 第5章 公共施設再編の考え方

## 第5章 公共施設再編の考え方

### 1 市民ニーズ等の整理

#### 1-1 市民意見の整理

様々な機会を捉えて、市民等の意見を聴取した中で、公共施設に関する意見について、次のとおりキーワードを整理しました。

- ・**駅周辺住民等へのアンケート (R6.4~6)**  
「消防署の配置に対する懸念」  
「市民館や図書館について、利用しやすい環境の整備」
- ・**新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針のパブリックコメント (R6.12~R7.1)**  
「新百合の特徴である芸術・文化、緑を活かしたまちづくり」  
「老朽化や利便性等の課題」
- ・**麻生区地域デザイン会議 (R7.2,3)**  
「既存の公共施設との連携を強化」  
「誰もが利用・交流しやすく、魅力的な施設・空間」
- ・**川崎市アートセンター前を活用したイベント会場でのアンケート (R7.6)**  
「子供を遊ばせられる、カフェのある図書館」  
「回遊性があり、連携できるような配置」
- ・**市民提案型イベントでの講演及び意見交換 (R7.7)**  
「自然豊かな図書館やまちのランドマークになるようなもの」  
「人が集まったり、休憩できる場所・空間」
- ・**新百合ヶ丘駅南口駅前広場のイベント会場でのアンケート (R7.7)**  
「ふるさと緑地やアートセンター等の既存施設を活かす」  
「緑を活用した施設などの整備」

#### 1-2 現在の公共施設の状況

麻生区役所等の公共施設は、多くが新百合ヶ丘駅北側に位置しており、その殆どが建築年から築40年以上が経過し、高経年化が進んでいます。

	①麻生区役所	②麻生市民館・図書館	③麻生消防署	④麻生休日急患診療所	⑤川崎市アートセンター
位置	麻生区万福寺1-5-1	麻生区万福寺1-5-2	麻生区万福寺1-5-4	麻生区万福寺1-5-3	麻生区万福寺6-7-1
地域地区	第二種住居地域/ 近隣商業地域	第二種住居地域	第二種住居地域/ 近隣商業地域	第二種住居地域	第一種低層住居専 用地域/商業地域
建築年	昭和57(1982)年	昭和60(1985)年	昭和60(1985)年	昭和59(1984)年	平成19(2007)年
築年数	築43年 (2025年現在)	築40年 (2025年現在)	築40年 (2025年現在)	築41年 (2025年現在)	築18年 (2025年現在)
構造	鉄骨鉄筋 コンクリート造	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造	鉄筋コンクリート造
階数	地上4階	地上3階/地下1階	地上3階	地上3階	地上3階
敷地面積	8,846.34㎡	8,592.93㎡	1,340.9㎡	663.79㎡	2,138.00㎡
延床面積	7,860.63㎡	6,984.72㎡	1,517.56㎡	695.5㎡	1,912.19㎡

#### <駅北側の現況及び課題>



## 第5章 公共施設再編の考え方

### 2 公共施設の配置検討

#### 2-1 前提条件等の整理

官民敷地の一体的な活用による大街区化では、公共施設の建替えを伴うため、高経年化した公共施設の建替えについて、建物の築年数や第3章で位置づけたまちづくりの検討範囲などを踏まえ、公共施設の効果的かつ効率的な再編に向けた前提条件や検討の視点を次のとおり、整理しました。

##### <前提条件>

##### ① 駅北側の高経年化した以下の公共施設を対象とする

・麻生区役所、麻生市民館・図書館、麻生消防署、麻生休日急患診療所

##### ② 官民敷地の大街区化の効果を最大限に活かす配置とする

・まちづくり方針及び方向性に基づき公共機能のみではなく、まち全体の発展に効果的な配置を検討

(「方向性」で示した検討条件)

- ア) 防災力の強化やまちのにぎわいの創出に向けた、消防署、区役所、市民館・図書館等の再編
- イ) 官民連携した土地の有効活用や段階的な施工等による計画的な配置
- ウ) 「利用しやすいサービス動線・諸室レイアウト」、「高低差解消・歩行空間の確保によるアクセス性の改善」、「利用しやすく交流が生まれやすい空間・環境づくり」等の視点を踏まえて魅力的な区役所、市民館・図書館の機能再編



#### 2-2 公共施設の配置の検討

上記前提条件に基づき、公共施設の効果的・効率的な配置について、以下の4つの視点において、検討を深度化し、比較・評価を行います。

##### <検討の視点>

##### (1) アクセス性について

○来訪手段による利便性及び快適性の考慮

##### (3) 地域資源との連携について

○新百合ヶ丘らしさの強化  
○シビックゾーンの形成

##### (2) 防災性について

○緊急車両等のアクセス性の改善

##### (4) 経済性について

○行政機能の効率的な建替え  
○市の支出の圧縮及び税収効果

## 第5章 公共施設再編の考え方

### 2 公共施設の配置検討

#### 2-2 (1) アクセス性の検討

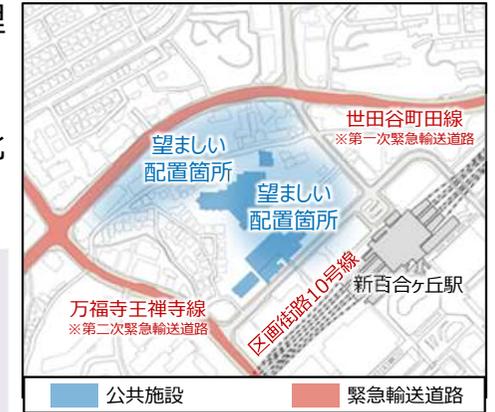
##### ① 来訪手段による利便性及び快適性の考慮

歩行者のアクセス性については、新百合ヶ丘駅を利用して来訪することが想定されることから、駅から施設までの物理的な距離や高低差を考慮すると駅の近くへの配置が望ましい。ただし、歩行者に対しては、物理的な要因だけでなく、魅力的な回遊路の形成など利便性や快適性にも配慮が必要

車のアクセス性については、駅周辺への一般車両の流入抑制を図る観点や、万福寺王禅寺線に集中している南北の通過交通との分離を図る観点から、世田谷町田線沿線への配置が望ましい。また、利用者の円滑な交通を確保するため、高規格な道路からのアクセスが望ましい。

⇒歩行者のアクセス性においては、駅至近への配置が効果的であるが、物理的な要因だけでなく、魅力的な回遊路の形成など利便性や快適性にも配慮が必要

⇒車のアクセス性においては、駅中心部への車の流入抑制等を鑑み、幹線道路（世田谷町田線）や高規格な道路に接道する配置が効果的である。



#### 2-2 (2) 防災性の検討

##### ① 緊急車両等のアクセス性の改善

区役所や消防署等が接する道路（区画街路10号線）の交通渋滞が慢性化しており、災害時における消防車の出動や、緊急対策活動に必要な人員及び物資並びに被災者の緊急輸送等を速やかに行う必要があることから、交通が集中する駅至近ではなく、緊急輸送道路に指定される幹線道路に接続する配置が望ましい。

なお、現区役所等施設の周囲は高低差があるため、災害時に高齢者や障がい者、幼児などの速やかな避難の障害とならないような動線計画にも配慮が必要

##### ※ 緊急輸送道路

- ・第一次緊急輸送道路：高規格幹線道路、一般国道等で構成する広域ネットワーク及び港湾等に連絡する路線で、緊急輸送道路の骨格をなす路線
- ・第二次緊急輸送道路：第一次緊急輸送道路を補完し、地域的ネットワークを形成する路線及び市町村庁舎等を連絡する路線

⇒防災性においては、災害時の緊急車両通行を鑑み、第一次緊急輸送道路（世田谷町田線）に接道する配置が効果的である。



## 第5章 公共施設再編の考え方

### 2 公共施設の配置検討

#### 2-2 (3) 地域資源との連携の検討

##### ① 新百合ヶ丘らしさの強化

公共施設に求められるニーズが多様化するなかで、都市の普遍的魅力とともに画一化することなく固有の魅力を一層高めるため、歴史や文化などの地域資源の保全・活用によるシビックプライドの醸成や、多様な活動を創出する視点を重視したパブリックスペースの更なる利活用等が重要視されている。

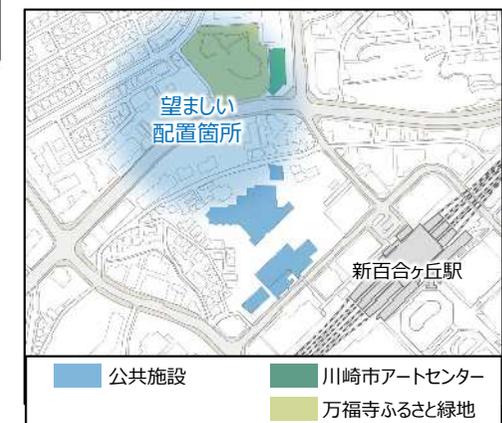
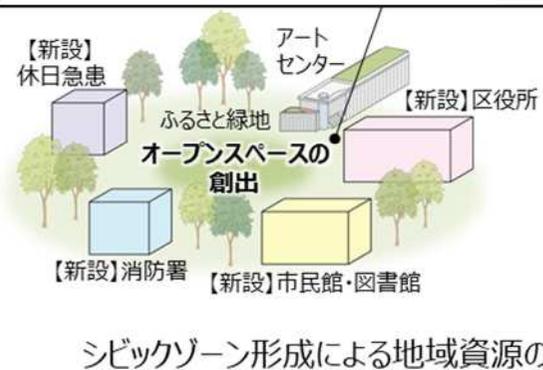
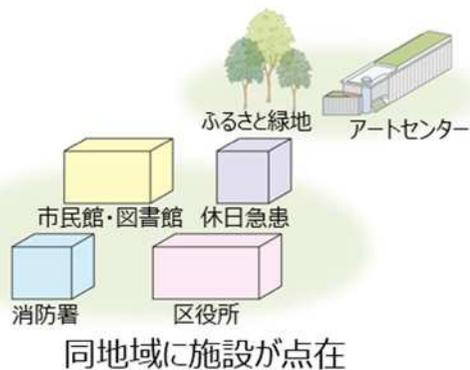
こうした状況のなかで、新百合ヶ丘の個性である「芸術・文化や緑」を最大限に活かした、麻生区のシンボルとなるような魅力的な公共施設が求められることから、土地の大街区化により、緑あふれるオープンスペースを創出することで、居心地の良い多世代の交流が可能なコミュニティの場を形成し、地域に根差した芸術・文化活動など取組の促進を図るため、万福寺ふるさと緑地や川崎市アートセンターといった既存の地域資源と連携した配置が望ましい。

##### ② シビックゾーンの形成

現状は、複数の既存公共施設が点在していることから、民有地と同時期に一体的な建替えによる大街区化を行い、既存施設（川崎市アートセンターやふるさと緑地）を含む、公共施設を近傍に集積することで、施設相互間の往来を促し、質の高い市民サービスを提供するため、既存施設を含めた施設の連携強化等により機能の最有効化が図られる配置が望ましい。

また、緑豊かな都市環境といった新百合ヶ丘らしさを活かし、自然と調和したシビックゾーンを形成することで、質の高い市民サービスを提供するとともに、シビックゾーンの形成により地域資源が最有効化されることで、にぎわいやコミュニティの活性化がオープンスペース・公共空間や商業施設等と有機的に連携し、新百合ヶ丘の魅力（芸術・文化、緑、地域活動等）がまち全体へ波及することが期待される。

・地域資源を活かした豊かな緑空間で、質の高い公共サービスの提供。  
・併せてオープンスペースを施設の内外問わず創出し、地域全体の高付加価値化につなげる。



⇒地域資源の連携においては、既存施設（川崎市アートセンターやふるさと緑地）との連携が図りやすい、施設近傍への配置が効果的である。

## 第5章 公共施設再編の考え方

### 2 公共施設の配置検討

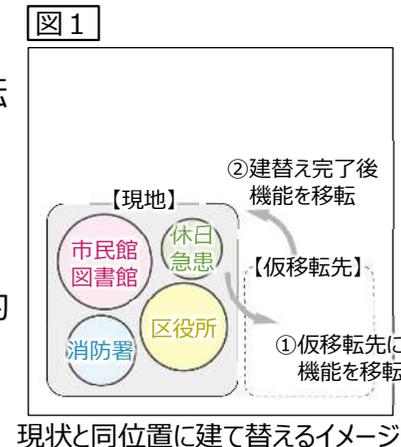
#### 2-2 (4) 経済性の検討

##### ① 行政機能の効率的な建替え

図1の現状と同位置に建て替える場合、区役所等の行政機能の継続のため仮移転先に機能を移行する必要があり、仮移転先の借地料、仮施設工事費、引っ越し費用等が発生する。

図2の現状と別の位置に建て替える場合、大街区化で整理された敷地に直接移転をすることができ、仮移転を必要とせず行政機能を継続しながら直接建替えが可能。

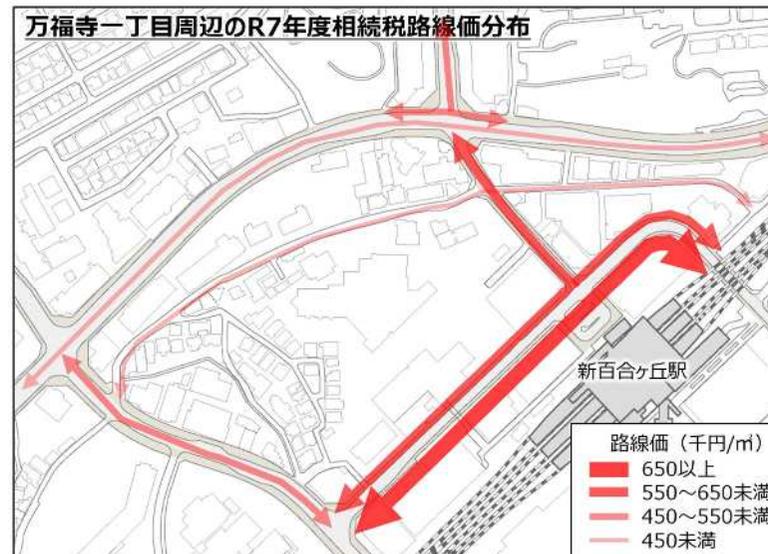
上記のように、敷地において計画的な検討を行い、段階的な施工を行うなど、効率的な建替えに資する配置が望ましい。



##### ② 市の支出の圧縮及び税収効果

現状においては、駅前の高い税収効果が期待される敷地に公共施設が配置されていることから、効果的な土地利用となっていないため、広域拠点にふさわしい顔づくりといった視点からも公共施設と民間施設の適正な配置が求められる。

また、新設する位置によって土地取得費等も変わってくるため、建替えに関する費用の低廉化及び税源涵養の視点においても、駅前に魅力的な商業等の民間機能の誘導が可能となる配置が望ましい。



⇒経済性においては、計画的な建替えによる建替え工事費の圧縮や土地取得費の圧縮及び税収効果の観点から、直接移転可能な位置である駅遠方に配置することが効果的である

## 第5章 公共施設再編の考え方

### 3 公共施設の効果的・効率的な配置

#### 3-1 公共施設の効果的・効率的な配置

「2-2. 公共施設の配置の検討」において、4つの視点で、望ましい配置計画を検討した結果を踏まえ、効果的かつ効率的な施設配置について、次のとおり整理しました。



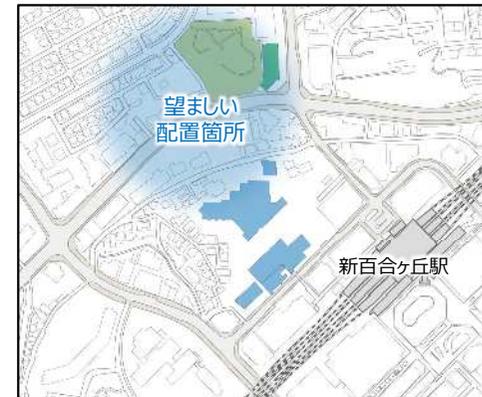
#### (1) アクセス性について



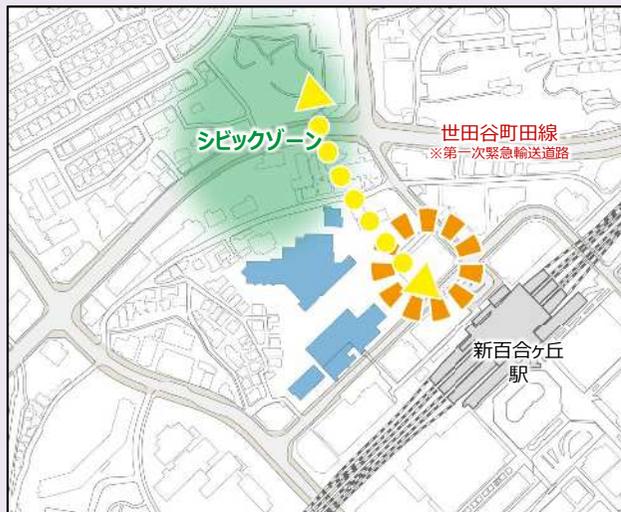
#### (2) 防災性について



#### (3) 地域資源との連携について



#### (4) 経済性について



#### <検討結果を踏まえた効果的・効率的な配置の考え方>

「アクセス性」、「防災性」、「地域資源との連携」、「経済性」の視点から、それぞれ望ましい配置を重ねた結果、世田谷町田線からのアクセスや地域資源である万福寺ふさと緑地及び川崎市アートセンターとの連携強化が期待されるエリアを「シビックゾーン」とし、建替を予定する各公共施設を配置することで、公共施設の効果的かつ効率的な再編をめざします。

シビックゾーンの形成に向けては、快適な歩行者動線の整備や建て替える施設の複合化などにより施設相互の往来を促しながら、質の高い市民サービスの提供や地域資源の魅力（芸術・文化・緑等）を活かし、駅周辺のにぎわいや活性化に寄与する施設計画を検討します。

また、シビックゾーンへの駅からの快適な歩行者動線の整備では、多様な交通手段や多方面からのアクセス性を考慮し、移動経路の高低差の解消とともに、民間活力を活かした経路沿道のにぎわい創出や官民敷地のシームレスな機能連携等により、魅力的で利便性の高い経路整備をめざします。

## 第5章 公共施設再編の考え方

### 4 公共施設の施設計画の検討

#### 4-1 公共施設の施設計画の検討

##### <検討の視点>

##### ① 魅力的な施設計画の視点

##### ア) 今後の市民館・図書館のあり方（川崎市教育委員会（令和3年3月））での位置づけ

- ・誰もが気軽に立ち寄れる居心地がよい空間づくり、安全・安心な魅力ある空間づくり等の利用環境の向上を図り、多様なニーズに対応した魅力ある事業、サービスの展開による施設利用や事業参加を一層促進し、「誰もが行きやすい・参加しやすい」、「また行ってみたい・参加したい」施設となることをめざす。
- ・地域の公共施設や民間施設との連携、イベントやICTの活用などにより、多くの人々が利用できるサービスを展開し、まちに広がり、つながり、地域の誰もが身近に感じられるような施設をめざす。

##### イ) 区役所改革の基本方針（改定版）（案）（川崎市（令和7年11月））での位置づけ

- ・目的を持って整備されてきた地域の公共施設について、既存の利用者との調整を図りながら、地域における身近な活動・交流の場、地域の居場所として、より多くの市民が利用できるよう有効活用に向けた検討を進める。併せて、まちのひろばの更なる創出など、地域団体や民間企業等が実施する活動・交流の場や機会との連携・活用も推進する。
- ・地域性や庁舎の立地によって求められる庁舎の役割・機能が異なるため、地域でのコミュニティづくりを促す身近な活動の場をはじめとし、地域の実情に即した建物づくり・空間づくり等を進める。

##### ② 防災計画の視点

- ・近年激甚化・頻発化している自然災害により、国交省より令和2年度に「災害に強い官公庁施設づくりガイドライン」、「建築物における電気設備の浸水対策ガイドライン」などが発出されており、市民が利用し災害時の拠点となる公共施設においては防災性の高い施設が求められている。
- ・新百合ヶ丘駅周辺には、一時滞在施設が4施設位置づけられているが、本市の広域拠点駅（川崎駅周辺：12施設／武蔵小杉駅周辺：9施設）と比較して非常に少ないため、一時滞在スペースの拡充や、災害時の官民連携した帰宅困難者等の受け入れ体制の強化などが求められる。



⇒公共施設の建替えにおいては、多様な機能の導入等による利便性や魅力の向上を図り、多様化する市民ニーズ等に対応し、市民の利用や参加の更なる促進につながる様々な付加価値を生み出す施設をめざし、地域資源の積極的な活用を図りながら、まちの魅力向上にもつながる麻生区のシンボルとなるような施設計画を検討します。

## 第5章 公共施設再編の考え方

### (コラム) 魅力的な公共施設の計画事例「おにクル（茨木市）」 おにクル ～「日々何かが起こり、誰かと出会う」公共複合施設～

#### ○多様な機能の集積・融合による魅力的な空間づくり

おにクルは「どのように過ごし、活動し、どう変化させていくかを市民自身が考えて作り上げていく」という意味のキーコンセプト『育てる広場』を掲げて整備され、現在は、主体に関わらず、あらゆる機能や活動が交わり、新たな活動や場を生み出す茨木市の「共創の中心地」に位置付けられています。

当施設には、市民の「ハレの日」にふさわしいホールや、公園のような空間をめざした図書館、人と人・活動・まち等をつなぐ市民活動センター、切れ目のない支援を行うことも支援センターなど様々な機能が集積し、それらを吹き抜け空間「縦の道」がつながることで、新たな出会いや発見を生み出しています。

また、芝生広場や大屋根広場、オープンギャラリーなど多様なオープンスペースを確保し、多彩な市民活動に対応する、にぎわいや地域のコミュニティの場を創出しています。



#### ○「みんなが“ここちいい”を感じられるまちに」

市、指定管理者、委託事業者など異なる8つの主体が同居するおにクルでは、開館前に市が策定した管理運営計画に基づき、有機的な連携を行うための全館組織「おにクル会議」を設置。開館前には各主体がワークショップにより市民ニーズ等を把握し、施設ビジョン「みんなが“ここちいい”を感じられるまちに」を設定しています。



【出典：おにクルホームページ】

おにクルは、平成27年に元市民会館が閉館して以降、周辺エリアを含めた「市民会館跡地エリア」の活用方法について市民と意見交換しながら検討・整備され、令和5年に開館した文化・子育て公共複合施設です。公園と隣接して整備され、7階建ての施設には、ホールや図書館、子育てセンター、プラネタリウムといった様々な機能を有しています。

#### 【整備された施設】



#### 【建物を貫く「縦の道」】

異なる機能が、各フロアをつながり吹き抜けによって溶け込み合い、各階から垣間見える活動が新たな出会いや発見を生み出す仕掛けとなっています。



【出典：おにクルホームページを元に作成】

## 第5章 公共施設再編の考え方

### (コラム) 魅力的な緑地の活用事例「スperlノーヴァカワサキ (川崎市)」 スperlノーヴァカワサキ ～既成の緑地を魅力ある緑地空間へ～

#### ○社会的な緑地の在り方の転換

これまでの公園・緑地は、経済成長や人口増加に対して絶対的に不足している都市公園の量的な確保や、良好な緑地を守ることが重視されてきました。

社会が成熟化し、市民の価値観も多様化する近年では、緑とオープンスペースが持つ多機能性を地域のため、市民のために発揮することが重要になってきています。



パラダイムのシフト

出典：国交省「新たな時代の都市マネジメントに対応した都市公園等のあり方検討会」最終とりまとめ

#### ○スperlノーヴァカワサキで整備された「新たな緑地空間」

当エリアでは活力にあふれる広域拠点の形成に向けて、土地の高度利用による駅前にふさわしい市街地の整備が進められ、緑地においても市民に開かれた空間とすることが求められていました。

市と民間企業が連携して市の土地を有効活用し、ライブホールを整備しつつ緑地として屋上に芝生広場を整備することで、「広域拠点に求められる都市部の緑地機能」と「にぎわいや交流を生み出す都市機能」を併せ持つ、既成の公共的な緑地に捉われない新たな緑地空間が実現しました。

芝生広場はJR川崎駅につながる歩行者デッキと同じレベルに整備され、駅からの安全でスムーズな回遊動線を確認しています。また、芝生広場は施設利用者でなくても利用でき、日常的な休息や交流の場として機能するほか、イベント等でも活用されています。

スperlノーヴァカワサキは令和5年10月に開業した、屋上に芝生広場を有するエンターテインメントホール（ライブハウス）です。芝生広場は、平成11年に都市計画決定された「川崎駅西口大宮町地区地区計画」に定められた「良好な住環境を確保し、潤いのある都市生活を実現」することを目的とした地区施設の緑地（緑化用地）として、官民連携により整備されました。



必要規模のホールを2つ配置し、立体的な緑地空間を創出



歩行者デッキと連続する芝生広場



起伏のある芝生広場

# 第6章 都市機能誘導の考え方

## 第6章 都市機能誘導の考え方

### 1 土地利用の検討の視点

#### 1-1 土地利用の検討の視点

##### <都市計画マスタープラン（全体構想）での位置づけ>

本市では、近隣都市と適切に役割を分担しながら、広域的視点を踏まえた各拠点の魅力の創出をめざす「広域調和型のまちづくり」を進めています。

また、少子高齢化の進行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とともに、地球環境に配慮した都市の形成を推進するため、「コンパクトで効率的なまち」を目指すこととしており、「駅周辺における取組」として、「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等においては、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駅へのアクセス向上に向けた取組」を推進することとしています。

##### <立地適正化計画での位置づけ>

鉄道駅やバス停などの公共交通拠点を中心に、商業・業務・住宅・公共施設を徒歩圏内に集約することで、移動の利便性を高めつつ、自動車依存を減らし、環境負荷の低減や地域の活性化、誰もが暮らしやすい持続可能なまちづくりを推進することとしています。

##### ※新百合ヶ丘駅周辺の土地利用方針

##### <都市計画マスタープラン（麻生区構想）での位置づけ>

- ・地区計画等の活用により、土地の高度利用を図り、周辺市街地の環境改善や都市基盤整備等に資する計画的な土地利用を誘導します。
- ・商業系地域で高層の住宅を建築する場合は、商業業務施設の立地や公共公益施設の整備、オープンスペースの確保等、商業振興施策や周辺市街地の環境改善に資する計画的な土地利用を誘導します。
- ・大型小売店舗が立地していることから、商業集積を高め、商業空間の連続性の確保による賑わいのあるまちをめざします。
- ・少子高齢化の進展に伴い、生活関連のサービス業の立地や、ICT（情報通信技術）やIoT（モノのインターネット）などの急速な発展による新たな働き方を支える小規模オフィス等の立地が想定されることから、職住が近接した新しい就業形態を支える業務機能の立地を促進します。
- ・中核的な商業地である中心街区と良好な住環境と商業・文化機能が調和した万福寺地区との連携の強化をめざします。

##### 【土地利用の視点】

⇒全市的に、少子高齢化の進行による社会的要請や人口減少を見据えた地域課題に効果的に対応するため、近隣都市と適切に役割分担をしながら、都市機能を駅徒歩圏に高密度かつ、多様なニーズに対応した複合的な集積をめざし、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進することとしています。

⇒麻生区の土地利用方針として、商業集積を高め、商業空間の連続性によるにぎわいのあるまちをめざすとともに、オープンスペースの確保や商業振興施策に寄与する住宅、新たな働き方を支える業務機能などの土地機能を誘導することとしています。

## 第6章 都市機能誘導の考え方

### 2 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進

#### 2-1 駅至近における都市機能の高密度な配置

コンパクトで「効率的なまち」の実現に向けて、「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省）」で示される“高齢者の徒歩圏”である駅から500mの範囲において、土地の高度利用により、高密度かつ多様な都市機能の集積を図ります。

土地の高度利用や大街区化による大規模なフロア面積の実現により、充実したオープンスペースを確保することで、街区内の施設間や万福寺地区との連携強化、回遊性の向上を図るとともに、帰宅困難者の一時滞在施設や防災備蓄倉庫の確保など、駅周辺の防災性の向上を図ります。



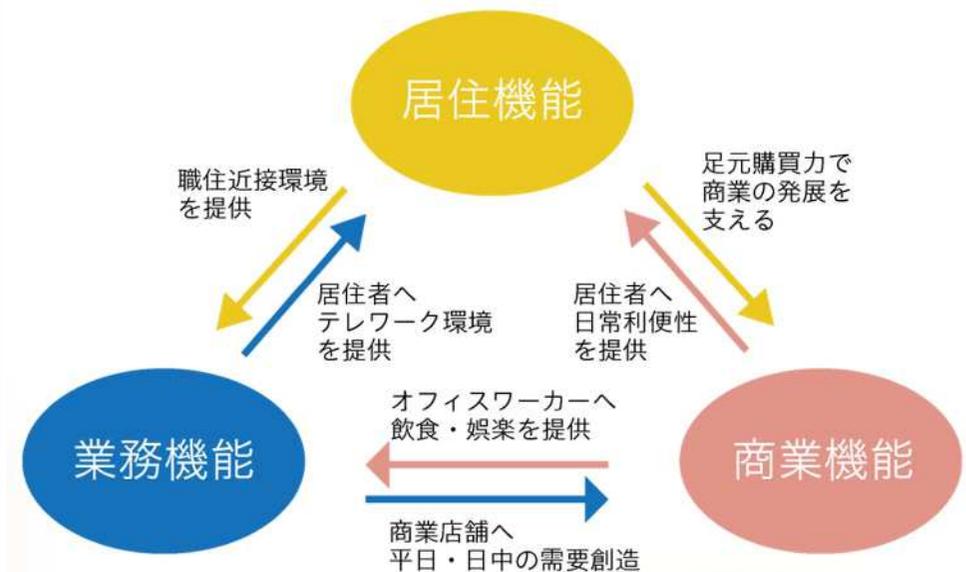
<高密度な土地利用誘導のイメージ>

#### 2-2 相乗効果を生み出す多様な都市機能の誘導

コンパクトで「効率的なまち」の実現に向けて、様々な都市機能が同一エリアに集積することで、相互に連携し、相乗効果を生み出し、駅周辺の活動や交流が促進され、持続的に発展するまちをめざして、商業機能、業務機能、居住機能等の異なる種類の都市機能が融合した土地利用の誘導を図ります。

駅至近においては、大型小売店が立地する南口との商業空間の連続性の確保によるにぎわいのあるまちづくりをめざして、商業機能を中心とした土地利用の誘導を図ります。

商業店舗への平日、日中の安定的な需要の創造に向けた、業務機能やオフィスワーカーへ職住近接環境の提供、商業店舗への足元購買力の提供に向けた、居住機能の誘導を図ります。



## 第6章 都市機能誘導の考え方

### 2 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進

#### 2-3 新百合ヶ丘の強みを活かした都市機能の集積

新百合ヶ丘の特徴や求められるニーズを捉えるとともに、近隣都市と適切に役割分担を行いながら、それぞれの都市や地域の特性を活かしたまちづくりによる鉄道沿線や地域全体の相乗効果を創出する都市機能の誘導を図ります。

##### <新百合ヶ丘の魅力（芸術・文化、緑等）を活かした国内外から人を呼び込む機能の誘導>

###### 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目指します。

###### 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。

##### <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、次世代型オフィスの整備を誘導します。

###### 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。

##### <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タイルに応じた住まい・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係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。

## 第6章 都市機能誘導の考え方

### 3 都市環境の検討の視点

#### 3-1 都市環境の検討の視点

##### <ウォークブルなまちづくり>

人口減少や少子高齢化が進展し、地域課題が多様化するなかで「コンパクトシティ」の推進による徒歩圏における利便性を高める取組が進められ、また、世界的な潮流として環境負荷の軽減を目的とした脱炭素社会の実現に向けて、自動車依存の生活からの脱却など、公共交通の利用促進が推進されています。

こうした社会情勢の変化に対応したまちづくりとして、官民連携した歩行環境の充実が都市の魅力に直結する要素として強く意識されており、地域課題の解決や新たな価値の創造に寄与し、まちの魅力を高め、多様な人々を呼び寄せる好循環を生み出すことが期待される取組として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を創出する「人」中心のウォークブルなまちづくりが進められています。

国内外の先進的な取組では、車道や駐車空間等の見直しにより歩行者空間の拡充が行われ、街路だけでなく、公園や沿道の店舗等と一体的に整備されることで、人々が集い憩うための場所が創出されており、歩行者の増加や地域経済の活性化などの効果が生まれています。

##### <生物多様性の豊かなまちづくり>

近年、「ネイチャーポジティブ」という新たな概念が国際的に注目されています。これは、単なる自然破壊の抑制にとどまらず、自然を回復させ、2030年までに生物多様性の損失を反転させ、2050年までに完全回復することを目指す考え方であり、気候変動と並ぶ地球規模の危機である生物多様性の損失に対し、人間の経済活動や都市開発が自然と共生する方向に転換する必要があることが示されています。

国においては、「生物多様性国家戦略 2050年ビジョン（環境省）」が策定され、2050年までに生物多様性が評価され、保全され、回復され、賢明に利用され、生態系サービスが維持され、健全な地球が維持され、すべての人々に不可欠な利益がもたらされる「自然と共生する社会」の実現が掲げられています。

なお、本市においても第41回全国都市緑化かわさきフェアの閉会式にて、100年先の未来への誓いとして「みどりのKAWASAKI宣言」を実施しています。

##### <「みどりのKAWASAKI宣言」の抜粋>

- ・多摩川や丘陵地など、貴重な自然を保全・活用するとともに、まちなかにおいても、自然とふれあう、つながりのあるみどりを生み出すなど、生物多様性の豊かなまちづくりを進めます。
- ・川崎らしい歴史・文化を未来につなげる魅力的なみどりの拠点づくりを進めるとともに、市民や企業など多くの皆様とグリーンコミュニティを育て、未来につなぎます。
- ・身近な地域から地球規模にわたる様々な環境問題、社会課題の解決に向けて、みどりが持つ価値と川崎が誇る多様なポテンシャルを掛け合わせ、人と自然が共生する幸福な社会の実現を目指します。

##### 【都市環境の視点】

⇒人口減少や少子高齢化などの社会情勢への対応、脱炭素社会の推進、ネイチャーポジティブの推進などの環境変化に対応した都市の魅力を評価する要素として「人」中心のウォークブルなまちづくりや「生物多様性の豊かなまちづくり」が重要視されています。

## 第6章 都市機能誘導の考え方

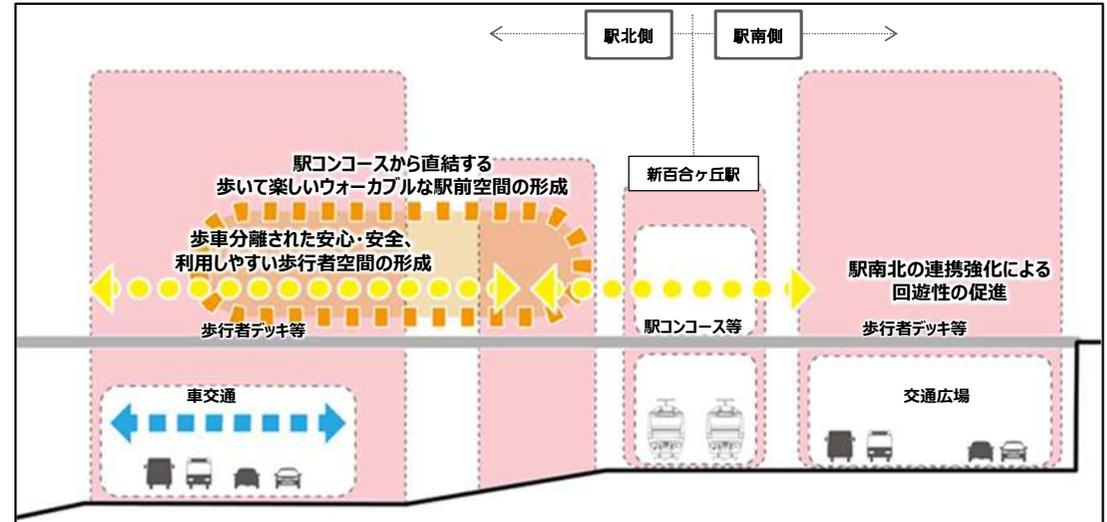
### 4 都市の魅力を高める都市環境の整備

#### 4-1 ウォーカブルなまちづくりの推進

歩行者、自転車・自動車を立体的に分離し、歩行者が安全・安心で利用しやすい駅前空間を創出します。

歩行者デッキなどの整備により、駅周辺の高低差を解消し、歩行環境の改善を図るとともに駅南口の商業空間との連続性の確保によるにぎわい創出に向けて、南口デッキレベルと連続したバリアフリーな動線の確保により、駅南北の連携を強化し、駅周辺の回遊性の促進を図ります。

広域拠点にふさわしいにぎわいあふれる駅前空間の創出に向けて、官民連携したオープンスペースの創出等により、駅コンコースから直結した『駅とまちをつなぐ歩いて楽しい「人」中心のウォーカブルな駅前空間』を形成します。

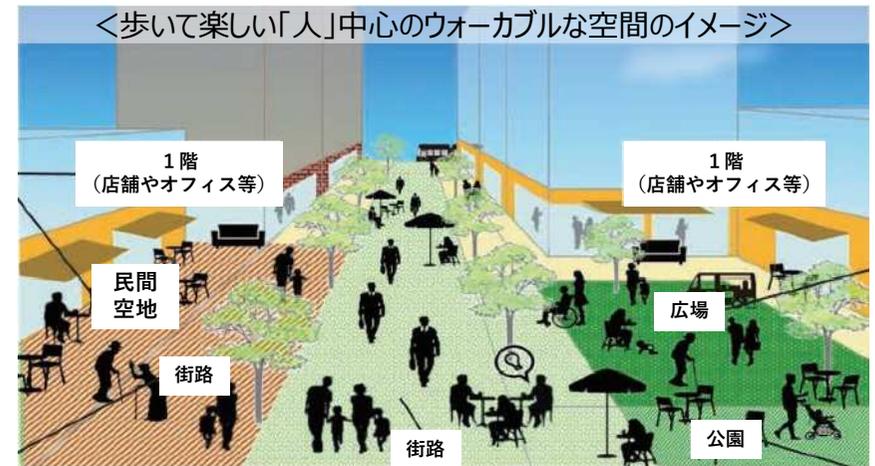


#### <歩いて楽しい「人」中心のウォーカブルな駅前空間>

官民連携によるシームレスなオープンスペースの確保により、多様な人々の多様な交流や多様な市民活動を支える機能を誘導します。

民間活力を活かした建物低層部のにぎわい機能（飲食や交流等の活動を促すカフェ等の用途）の導入やこれらの店舗をオープンスペースに開かれた空間とすることで、都市のにぎわいの風景を印象づけるウォーカブルな駅前空間を形成します。

官民連携によるオープンスペースの確保や民間活力を活かした建物低層部へのにぎわい機能の導入による都市のにぎわいを印象づけるウォーカブルな駅前空間を形成します。



## 第6章 都市機能誘導の考え方

### 4 都市の魅力を高める都市環境の整備

#### 4-2 生物多様性の豊かなまちづくりの推進

駅北側の大規模な土地利用をリーディングプロジェクトとして、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、まち全体を緑豊かに印象づける象徴的な緑の空間形成を誘導します。

まちなかにおける、自然とふれあう、つながりのある緑の創出に向けて植物や自然光、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。

**新百合ヶ丘の特性である「緑」を最大限に活かすとともに、民間活力を活かした高質な緑による「一体的な緑」の風景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、まち全体を緑豊かに印象づける緑の空間形成をめざします。**

※「バイオフィリックデザイン」…「人間には“自然とつながりたい”という本能的欲求がある」という概念を空間に反映し、建築物に植物、自然光、水、香り、音等の自然環境の要素を反映したデザインを指します。バイオフィリックデザインを屋内外に関わらず、建築や都市空間に取り入れることにより、「幸福度の向上」、「生産性の向上」、「創造性の向上」などの様々な効果が期待されます。

生物多様性の豊かなまちの実現に向けて、リーディングプロジェクトをモデル事業として、駅周辺に波及させ、従来のまちなかの緑（屋上緑化や壁面緑化等）から緑のなかのまち（グリーンコリドーの創出など）に転換するための効果的かつ効率的な緑化の推進に向けた「緑のルール化」を検討し、既存の緑地等と連携した一体性を持った緑のネットワーク（グリーンコリドー）の形成を誘導します。

気候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、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遮熱対策機能を活用することで、環境負荷の軽減をしながら、快適な都市環境の形成を誘導します。

**世界的な潮流である生物多様性の豊かなまちづくりの実現や気候変動等に対する環境負荷の軽減に向けて、まちなかにおいても、より身近に自然と触れ合う、つながりのある緑を生み出すなど、積極的な緑の導入や緑の中への機能の導入など緑に触れ合う機会を創出するとともに、緑や水が有する遮熱対策機能の活用や、既存の緑地等との連携、一体性を持った緑のネットワークの形成をめざします。**



## 第6章 都市機能誘導の考え方

### (コラム) 都市の魅力高める都市環境整備の事例「グラングリーン大阪（大阪市北区）」 グラングリーン大阪 ～緑豊かな公園を中心とした自然と都市の融合～

グラングリーン大阪は、「まちでの出会いが、様々な価値を創造し、持続的にみんなと社会全体を良くしていく」まちづくりを目指し、西日本最大のターミナル駅である「JR大阪駅」前において、約4.5haの大規模な都市公園を中心に、オフィスや商業施設、ホテル、分譲住宅等を整備した大規模複合再開発です。

当地区では、まちづくりの目標【「みどり」とイノベーション】の融合拠点を基に、公民が連携して公園や民地全体で、世界の人々を惹きつける魅力を備えた「みどり」約8haを整備し、また「みどり」と建物が一体となった空間づくりを行うことで、新産業創出、国際集客・交流、知的人材育成を図り、イノベーションの創出に寄与しています。公民連携して、駅前に公園を中心とする圧倒的なみどりに包まれた空間や多様なアクティビティが生まれる大規模複合再開発を行ったことにより、「みどり」と「イノベーション」の融合による豊かな未来生活“Osaka MIDORI LIFE”の実現を目指しています。

#### 公民連携の一体的な空間整備による サステナブルな都心型パブリックスペースの提供

グラングリーン大阪は、水平・垂直にうねる地形である「ランドフォーム」を配置することで、敷地周辺も含めた空間を一体化するような空間が整備されています。その中心となる「うめきた公園」は、公民連携で整備されており、「市民・来街者のQOL向上」や「企業・研究機関などによるイノベーション創出」を実現するサステナブルな都心型パブリックスペースを提供しています。



#### 多様な余白を活かした 「公園の中にまちがある」ような都市空間の実現

敷地内にて正方形の大小様々なボリュームをもつ建物を少しずつ角度をつけて配置することで、建物と一体となった「間」を生み出しています。この「間」が、光や風、緑を感じることができる余白となり、来街者が「公園の中にまち」を感じることができる空間を創出しています。



提供元：グラングリーン大阪開発事業者

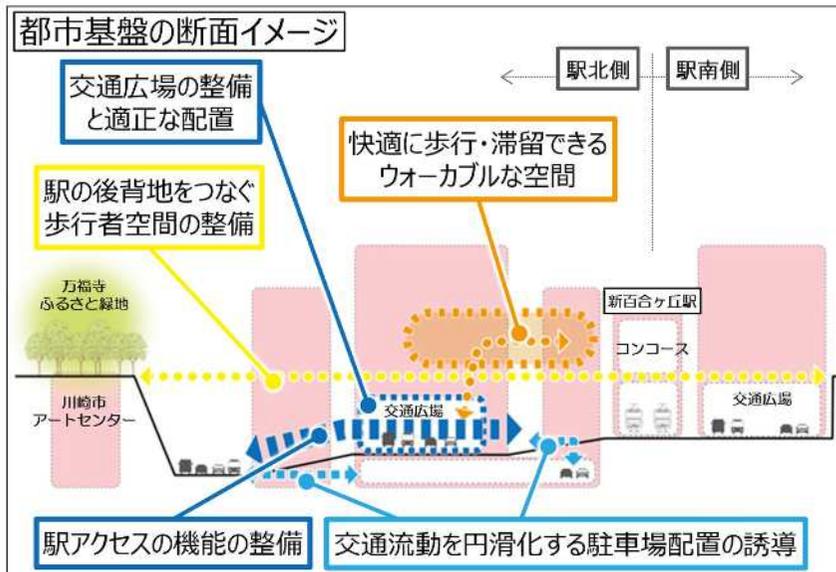
第7章  
新百合ヶ丘駅北側地区  
まちづくりの基本的考え方

## 第7章 新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方

### 1 新百合ヶ丘駅北側地区の都市基盤の考え方



※本図は、考え方を図示したもので、土地利用を制限するものではありません。



※本図は、イメージを図示したもので、具体的な計画を示したものではありません。

#### ① 駅周辺の公共交通等の円滑な通行を支える交通広場等の整備と適正な配置

- ・公共交通等の円滑な通行を支えるために、官民敷地の一体的な活用を図り、歩行者や車両等のアクセスに配慮した適切な位置・規模の新たな交通広場を整備します。
- ・交通広場の整備にあたっては、公共交通のより安全かつ円滑な運行のため、公共交通や一般車交通等の種別に応じて、適切な交通空間を配置します。

#### ② 駅周辺の交通環境を改善する駅アクセス等の整備

- ・新たな交通広場への円滑な交通や、千代ヶ丘方面や若葉台方面からの駅アクセス等を踏まえ、世田谷町田線に接続するとともに、駅南口方面から区役所等北口側施設へのアクセス等を踏まえ、既存道路を活用して万福寺王禅寺線に接続する高規格な道路を整備します。

#### ③ 歩行者デッキ等によるバリアフリーかつ官民連携したウォカブルな歩行空間の整備

- ・駅と後背地をつなぐバリアフリーな歩行者デッキ等により、駅を中心とした安全で快適に移動でき、回遊を促す歩行空間を整備します。
- ・駅と交通広場をつなぐ動線や後背地への動線は、隣接する民間施設とも連携し、「歩いて楽しい居心地のよい」ウォカブルな歩行空間を整備します。

#### ④ 官民連携による都市空間を有効活用した駐車場機能等の整備

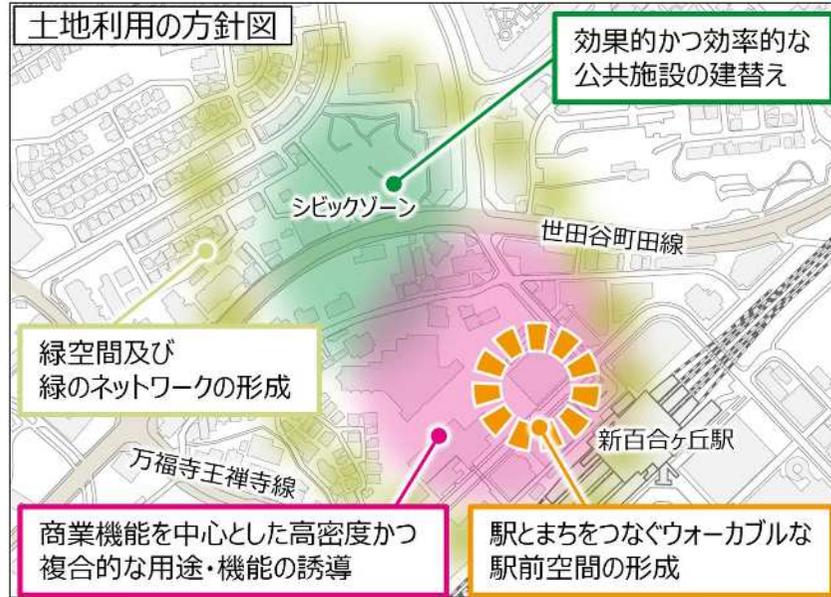
- ・目的別動線を適切に処理する都市基盤と連携した駐車場の施設配置や車両出入口とするとともに、土地の立体的な活用や、共同にさばきや駐車場の施設間のシェア化など、官民連携による都市空間の有効活用を図りながら、円滑な交通処理を実現する駐車場機能等を整備します。

#### ⑤ 駅南北の広域的な交通環境を改善する幹線道路の整備

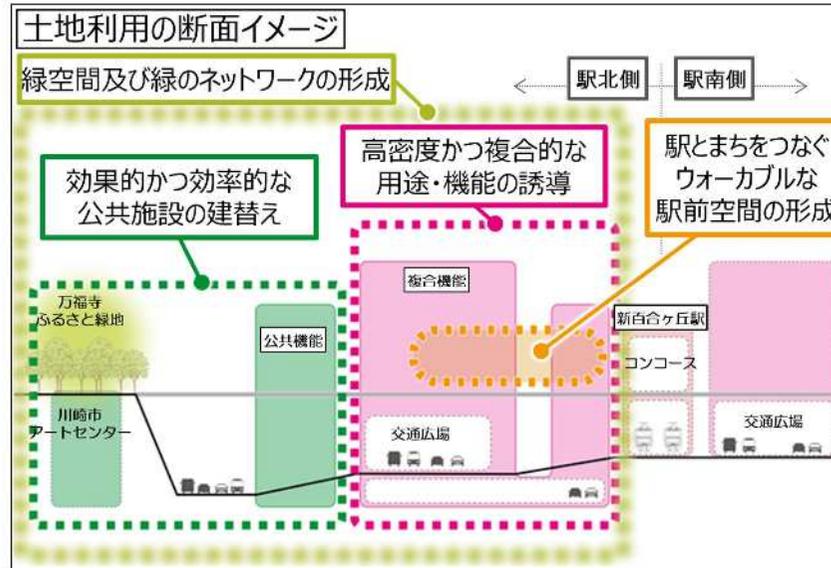
- ・世田谷町田線の4車線化や尻手黒川線Ⅳ期の整備を着実に推進することで、万福寺王禅寺線に集中する通過交通の分散化を図ります。
- ・万福寺王禅寺線の交通実態に応じた柔軟かつ効果的な断面構成の変更について、駅周辺のまちづくりの進捗も踏まえた段階的かつ中長期的な対策を検討します。

## 第7章 新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方

### 2 新百合ヶ丘駅北側地区の土地利用の考え方



※本図は、考え方を図示したもので、土地利用を制限するものではありません。



※本図は、イメージを図示したもので、具体的な計画を示したものではありません。

#### ①効果的かつ効率的な公共施設の建替え

- ・世田谷町田線からのアクセスや地域資源である万福寺ふるさと緑地及び川崎市アートセンターとの連携強化が期待されるエリアにシビックゾーンを形成し、快適な歩行者動線の整備や建替える施設の複合化などにより施設間の連携を強化することで、質の高い市民サービスの提供や、地域資源の魅力を活かした駅周辺のにぎわいや活性化に寄与する公共施設の建替えを推進します。
- ・建替えにあたっては、多様な機能導入等による利便性や魅力の向上を図り、多様化する市民ニーズ等に対応した様々な付加価値を生み出す麻生区のシンボルとなるような施設計画を検討します。

#### ②駅徒歩圏における高密度かつ複合的な用途・機能の誘導

- ・土地の高度利用や大街区化による大規模フロア面積の実現により、駅徒歩圏において高密度に多様な都市機能の集積をめざします。
- ・商業機能を中心に業務、居住機能などの複合的な用途・機能の相乗効果を生み出し、新たな活動や交流が促進され、持続的に発展するまちをめざします。

#### ③駅とまちをつなぐ「人」中心のウォークラブルな駅前空間の形成

- ・広域拠点にふさわしいにぎわいあふれる駅前空間の創出に向けて、駅コンコースから直結した官民連携によるオープンスペースの確保や、民間活力を活かした建物低層部へのにぎわい機能の誘導による都市のにぎわいを印象づける「駅とまちをつなぐ歩いて楽しい『人』中心のウォークラブルな駅前空間」の形成をめざします。

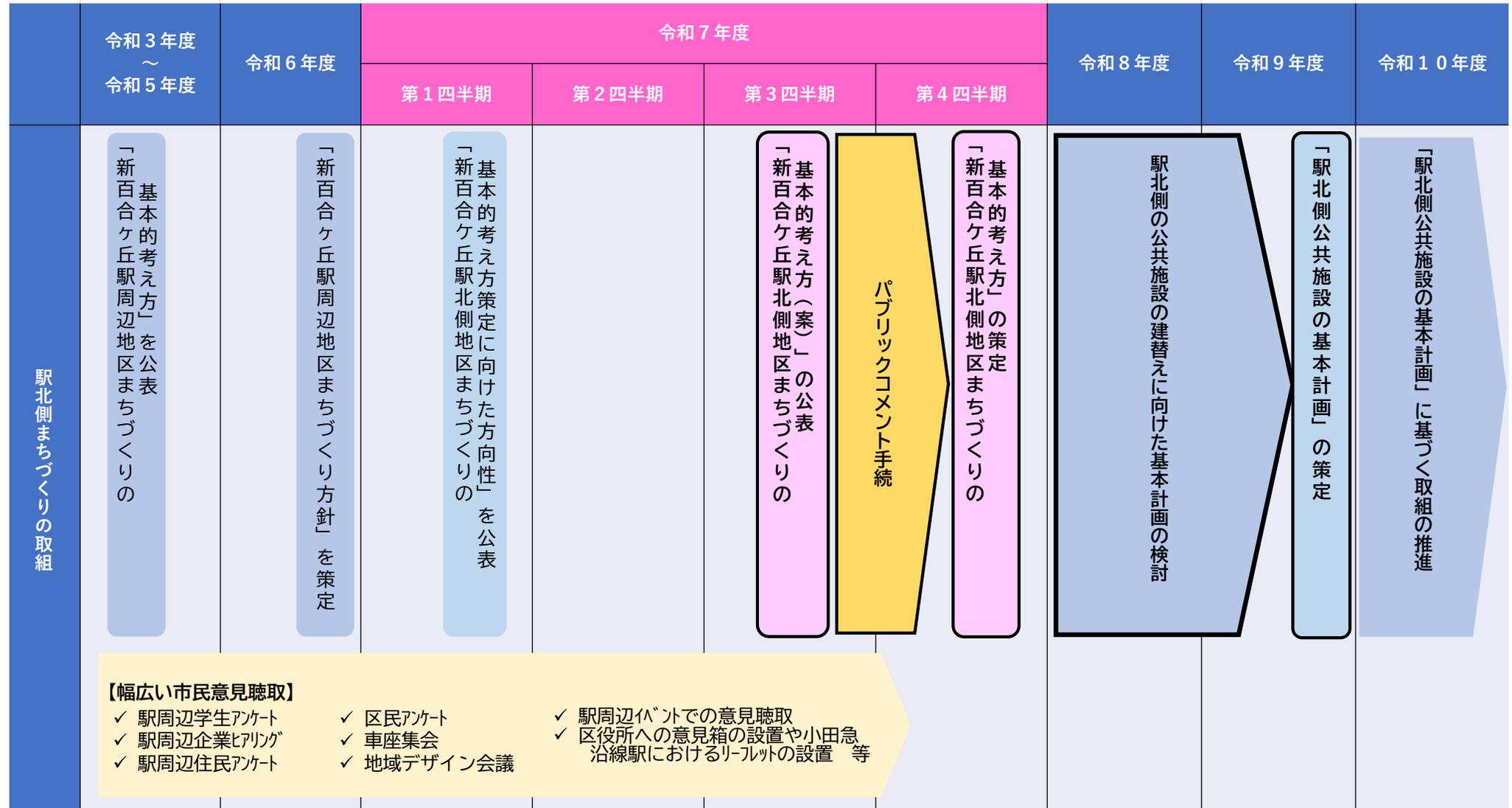
#### ④緑空間及び緑のネットワークの形成

- ・新百合ヶ丘の特性である「緑」を最大限に活かすとともに、民間活力を活かした高質な緑による「一体的な緑」の風景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。
- ・生物多様性の豊かなまちづくりや環境負荷の軽減に向けて、まちのなかにおいても、自然とふれあう、つながりのある緑を生み出すなど、積極的な緑の導入や緑の中への機能導入など緑空間と一体性を持った緑のネットワークの形成を誘導します。

## 第7章 新百合ヶ丘駅北側地区まちづくりの基本的考え方

### 3 今後のまちづくりの進め方

- 新百合ヶ丘駅北側地区のまちづくりの推進に向けて、以下のとおり取組を推進します。



【新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりに関する御意見について】

新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりについて、引き続き、市民の皆様からの御意見を募集しておりますので、御意見のある方は下記宛先まで郵送・FAX・メールにて送付くださいますようお願いいたします。

送付先：川崎市役所 まちづくり局 市街地整備部 地域整備推進課

郵 送：川崎市川崎区宮本町 1

F A X：0 4 4 - 2 0 0 - 0 9 8 4

E-mail：50tisei@city.kawasaki.jp