

向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針（案）

1 はじめに

- (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

2 向ヶ丘遊園駅南側の現況

- (1) 人口等
- (2) 地域資源
- (3) 自然環境
- (4) 交通環境
- (5) 土地利用等
- (6) 都市防災

3 まちづくりの基本方針

- (1) 生田緑地の玄関口にふさわしい
“緑に包まれた”駅前空間
- (2) 大学を活かした“人と人をつなげる”
交流拠点
- (3) 多世代が“向ヶ丘遊園”に
“住み続けたい”と思える住環境

4 方針図（駅前空間ゾーニングイメージ）

- (1) まちの概念図（ビジョン）
- (2) まちの構造図
- (3) まちの構造図（本地区内）
- (4) 方針図（駅前空間ゾーニングイメージ）

5 今後のスケジュール

- (1) 区域設定とまちづくりの進め方
- (2) スケジュール

かつて向ヶ丘遊園駅は、季節の花が咲き誇り、子どもも大人も楽しめる「花と緑の遊園地」への玄関口として賑わい、笑い声と期待を乗せたモノレールが、多くの人々を丘の上の夢の国へと運んでいました。

時が流れ、遊園地は閉園し、モノレールも姿を消しました。駅に降り立ったときのあの胸の高鳴りは今は感じられず、いつの間にか遠い記憶となりました。

——だからこそ、いま。

50年に一度の駅前再編の機会を、新たな“えきまち”の誕生へとつなげます。

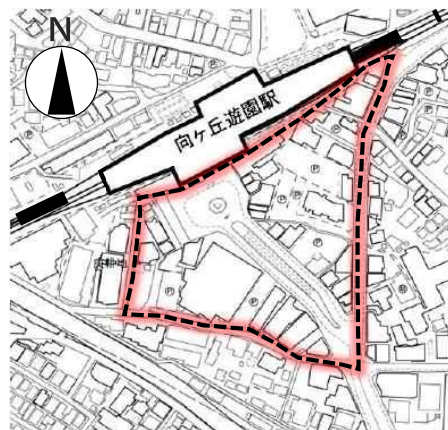
生田緑地の玄関口としての向ヶ丘遊園駅に降り立つと、目の前には、緑がまちへと広がる新しい風景が迎えてくれます。広場には人々の笑顔があふれ、木陰のベンチには穏やかな時間が流れ、沿道のカフェテラスには親子でくつろぐ姿があります。四季折々に花が咲き、木々が息づき、緑がまちをやさしく彩るゆとりある歩行空間が生田緑地へと誘います。

このまちに暮らす人も、訪れる人も、誰もが心地よく過ごせる、“森を感じさせる駅前”をめざし、これからこのまちに関わるみんなと一緒に育てていきます。

(1) 背景

- 向ヶ丘遊園駅周辺は、昭和初期頃から向ヶ丘遊園地や果物狩りなどの娯楽、生田緑地の自然に親しむ憩いを通じて、多くの人々を受け入れ発展してきました。
- 昭和63(1988)年には、登戸駅周辺で急激な人口増加に伴う生活環境の悪化を改善するため、土地区画整理事業に着手しました。
- 区画整理事業が進捗し、事業終盤を迎えた令和3(2021)年7月には、まちづくりの将来像を共有し、まちの価値向上につなげる指針として「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区まちづくりビジョン（以下「ビジョン」という。）」を策定しました。

○ 向ヶ丘遊園駅南側地区（以下「本地区」という。）は、本市の地域生活拠点である登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区に位置しています。また、「川崎都市計画都市再開発の方針」（令和7(2025)年3月改定）において「2号再開発促進地区」に指定、「川崎市立地適正化計画」（令和7(2025)年3月策定）では「都市機能誘導区域」に設定しています。



本地区の範囲
川崎市発行地形図（令和6(2024)年度）

○ 国においては、居心地が良く歩きたくなる、まちなかの創出をめざす「ウォーカブルなまちづくり」や、駅や駅前広場、周辺市街地を一体的に再編する「えきまち空間」の形成を進めています。

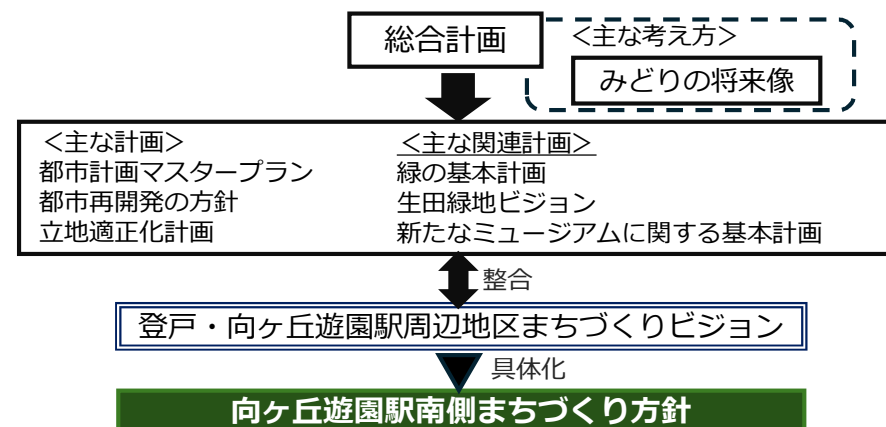
○ 本地区は、民間の土地利用転換の動きが見られることから、国の動向等を踏まえ、ビジョンの実現に向けて、地域資源などまちのポテンシャルを活かした魅力あるまちづくりを推進していく必要があります。

(2) まちづくり方針策定の目的

○ 本地区における民間の土地利用転換の機会を捉え、地域資源を活かした賑わいの創出や交通環境の課題改善に向けて、ビジョンの将来像等を具体化した基本的な方向性を示し、生田緑地の玄関口にふさわしい“緑に包まれた”駅前空間の創出等を官民連携により推進していくことを目的として向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針（以下「本方針」という。）を策定します。

(3) まちづくり方針の位置づけ

○ 本方針は、「総合計画」を上位計画として、都市計画の基本的な方針である「都市計画マスタープラン」や関連する他分野の計画との整合を図ったビジョンを具体化するものであり、今後、本方針に基づき、本地区のまちづくりの取組を推進します。



2 向ヶ丘遊園駅南側の現況

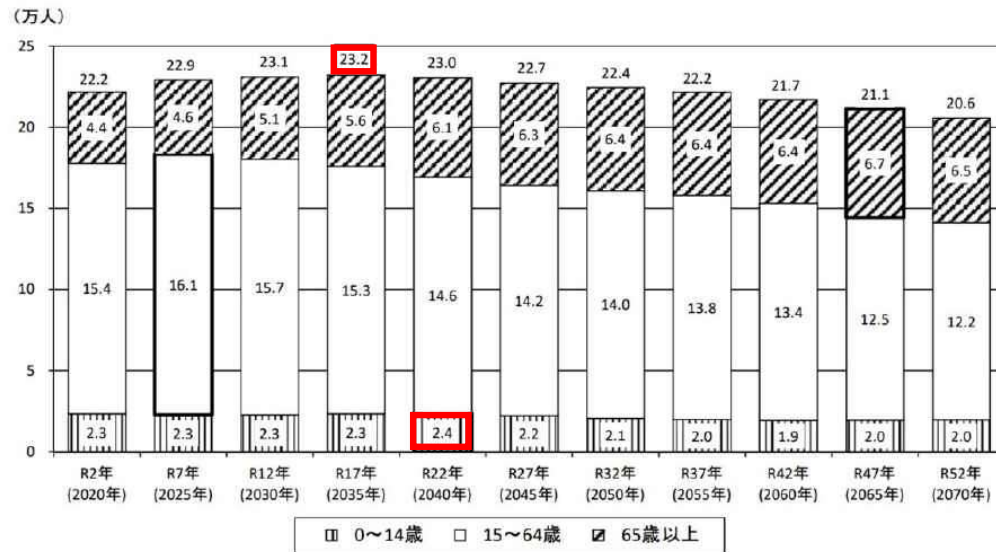
(1) 人口等

●多摩区の将来人口推計

- 多摩区の人口は令和7(2025)年に約22万9千人となり、令和17(2035)年に約23万2千人でピークを迎える見込みです。また、年少人口は令和22(2040)年に約2万4千人で最大となると予測されています。その後は、人口減少へと転じることが予想されています。

多摩区将来人口推計

総人口のピーク	: 令和17 (2035) 年頃	約 23.2万人
老年人口のピーク	: 令和47 (2065) 年頃	約 6.7万人
生産年齢人口のピーク	: 令和 7 (2025) 年頃	約 16.1万人
年少人口のピーク	: 令和22 (2040) 年頃	約 2.4万人

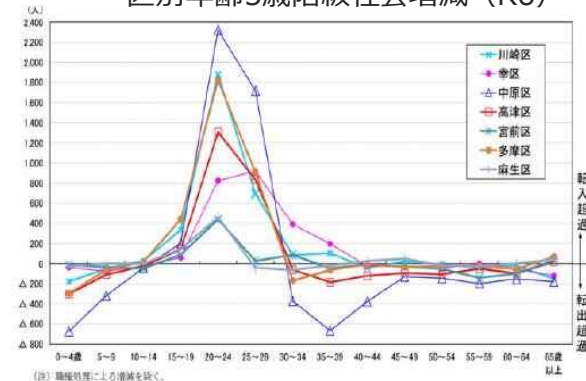


出典：川崎市総合計画の改定に向けた将来人口推計（令和7年5月公表）

●多摩区の人口動態

- 多摩区の人口動態は、10代後半から20代は転入超過となり、30代は転出超過傾向が強くなっています。

区別年齢5歳階級社会増減（R6）

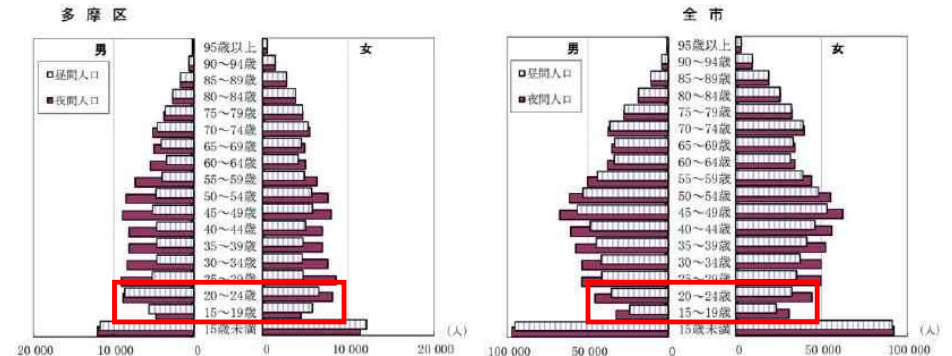


出典：令和6年 川崎市の人口動態

●多摩区の昼夜間人口比率

- 多摩区は、全市と比較すると若者（15~24歳）の昼夜間人口比率※は高い傾向にあります。
※昼夜間人口比率=夜間人口100人当たり、昼間にその地域にいる人口（昼間人口）が何人いるかを示す割合。比率が100を超えると昼間人口が多い。

多摩区・全市 年齢5階級昼夜間人口ピラミッド



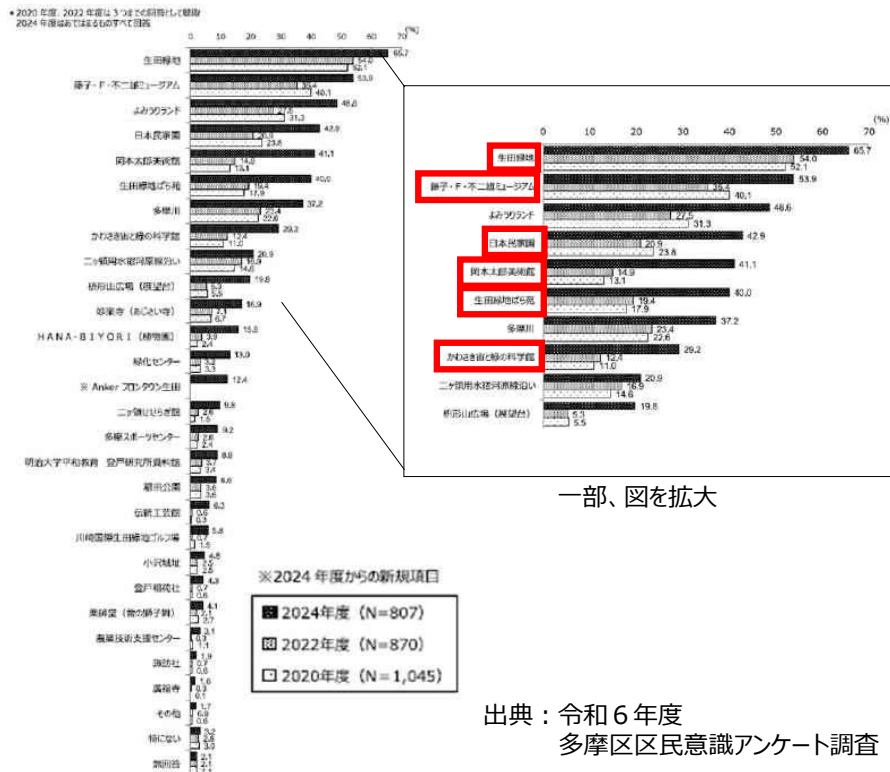
出典：川崎市の昼間人口（令和2年国勢調査）

(2) 地域資源

●多摩区の魅力

- 多摩区区民意識アンケート調査（令和6年度）で多摩区の見どころを尋ねたところ、「生田緑地」との回答が最も多く挙げられました。
- また「藤子・F・不二雄ミュージアム」「日本民家園」「岡本太郎美術館」等、生田緑地周辺の集客施設の回答が多いことが特徴です。

多摩区の見どころ（R6）



●3大学（専修大学・明治大学・日本女子大学）との連携

- 多摩区にゆかりのある3大学は「多摩区・3大学連携協議会」に関する協定を締結し、20年間にわたり、大学と地域社会が連携した実践的な活動を行ってきました。各大学の知的資源及び人材は地域の貴重な財産であり、地域をテーマとした研究、学生主体の地域イベントなど多様な取組を通じてまちづくりに活かされています。こうした取組は多摩区の大きな魅力の一つとなっています。



多摩区3大学コンサートの様子



大学・地域連携事業
(デジタル技術を活用した
防災まちづくり手法の開発)



大学生の地域参加促進事業の様子



大学生の地域参加促進事業の様子

（2）地域資源

●駅前広場利活用社会実験の取組

- 地域資源を身近に感じられる空間づくりを目的として、駅前広場に自然を感じられる滞在スポットなどを設置し、利用者の滞在状況やニーズを把握するための実験を実施しました。

■ イベント名 えきまえ遊園パーク（駅前広場利活用社会実験）

■ 開催日時場所

第1回：令和7(2025)年3月20日（祝） 10:00～15:00

第2回：令和7(2025)年11月9日（日） 10:00～15:00

※両日とも交通規制：8:00～17:00

■ 開催場所 向ヶ丘遊園駅南口駅前広場ほか

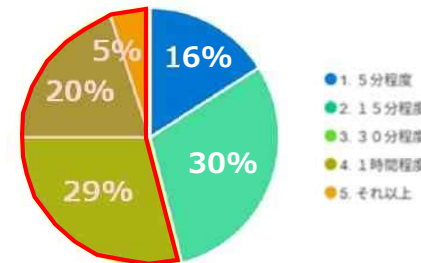


第1回 えきまえ遊園パークの様子

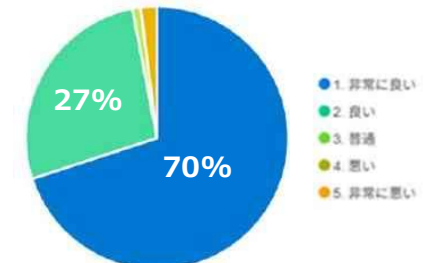
第2回 えきまえ遊園パークの様子

- アンケート結果では、5割を超える人が30分以上滞在していることが確認されました。また、1時間以上滞在する人も2割以上おり、コンテンツ等の工夫によって滞在時間の延長が期待できます。滞在できる広場への評価は、非常に良いとの回答が約7割あり、交流や憩いの場として期待する回答が見られました。

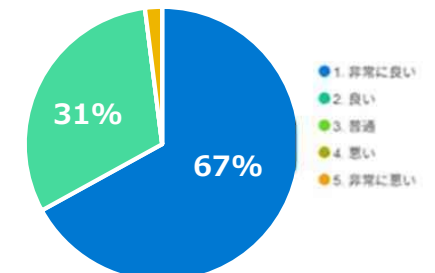
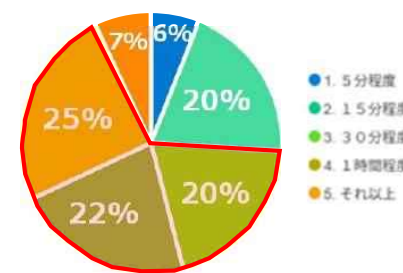
Q：滞在時間はどのくらいでしたか



Q：このような広場があることについてどう思いますか



令和7(2025)年3月20日 実施アンケート調査（来街者アンケート 93名）



令和7(2025)年11月9日 実施アンケート調査（来街者アンケート 51名）

(2) 地域資源

●周辺の自然・文化・教育施設についての配置等

- 本地区周辺は、生田緑地をはじめとする豊かな自然環境や多彩な文化施設があるなど、貴重な地域資源に恵まれています。
- 近接する専修大学や明治大学及び日本女子大学では、本市と連携し、地域をテーマとした研究や学生主体の多様な取組が行われています。
- 一方で、向ヶ丘遊園駅南側駅前には、生田緑地の玄関口でありながら、居心地良く滞在できる場所が乏しく、また、緑視率が低く、豊かな自然を感じられないなど、地域資源の魅力を十分に活かできていない状況です。

多摩川
豊かな自然環境
多摩川や河川敷の緑地は、地域に潤いと生態系の多様性をもたらしています

向ヶ丘遊園駅南側駅前の様子

登戸駅前地区

登戸駅前地区再開発
来街者を惹きつける緑が感じられる駅前を形成します

豊かな自然環境・多彩な文化施設
生田緑地の豊かな自然環境に加え、日本民家園や岡本太郎美術館など、多彩な文化・芸術・観光資源が集積しています

明治大学
MEIJI UNIVERSITY
(昭和25(1950)年開設)
近接する教育施設
知識・技術・人材という貴重な資源である専修大学と明治大学の生田キャンパスが近接しています

日本民家園
(昭和42(1967)年開園)

生田緑地ばら苑
(昭和33(1958)年開園)

専修大学
(昭和24(1949)年開設)

岡本太郎美術館
(平成11(1999)年開設)

宙と緑の科学館
(平成24(2012)年開設)

新たなミュージアム
(計画中)

向ヶ丘遊園跡地利用計画 (小田急電鉄 平成30(2018)年 ニュースリリースより抜粋)

藤子・F・不二雄ミュージアム
(平成23(2011)年開設)

生田緑地

川崎市発行地形図（令和6(2024)年度）

(3) 自然環境

●緑のネットワーク

- 本地区周辺は、多摩川や二ヶ領用水等、水が豊かな地域であり、首都圏を代表する緑豊かな生田緑地などの地域資源があります。一方で、駅周辺の市街地では、まとまった緑は少ないことなどから、周辺の地域資源である自然環境とのつながりに配慮した緑のネットワークを創出していく必要があります。



多摩区の緑の現況（川崎市「緑の基本計画」より）

●生態系のネットワーク

- 生田緑地や多摩川は、多種・多様な生物が生息していることが確認されています。生田緑地や多摩川の貴重な自然の保全を進めるためには、まちなかにおいても、まとまった緑の創出や、生き物に配慮した取組を進めることで、生き物が移動しやすくなる生態系ネットワークを形成していく必要があります。



生物多様性かわさき戦略 将来ビジョン（一部拡大）

2 向ヶ丘遊園駅南側の現況

向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針（案）

(4) 交通環境

●本地区周辺の変遷

- 本地区は、向ヶ丘遊園地の玄関口として駅から遊園地のアクセスを重視し、駅前広場の基盤整備を進め、これまでも時代の変化や要請にあわせ、駅前の機能を検討・更新してきました。

昭和28(1953)年頃



川崎市発行地形図（昭和28(1953)年度）

昭和2(1927)年に小田急小田原線が開通し、向ヶ丘遊園地も同時に開園しました。昭和25(1950)年には豆電車の運行が始まり、遊園地へのアクセスを担いました。さらに、昭和32(1957)年には駅前広場が完成し、駅周辺の交通結節機能が強化が図られました。



小田急小田原線の開通時の駅舎
写真提供：稲田郷土史会



向ヶ丘遊園地の開園
写真提供：稲田郷土史会



昭和25(1950)年：豆電車開通
(昭和40(1965)年廃止)
写真提供：稲田郷土史会

昭和40(1965)年頃



川崎市発行地形図（昭和40(1965)年度）

昭和40(1965)年に豆電車が廃止され、その後モルレールが開通しました。向ヶ丘遊園地の玄関口として発展し、駅前には商店や飲食店が集積してにぎわいを見せ、学生やファミリー層の生活圏としても発展してきました。モルレールが設置されたため、当時登戸方面へ向かう際、車両は駅前広場を経由する必要がありました。



モルレール乗場の様子（駅側）
写真アルバム「川崎市の100年」



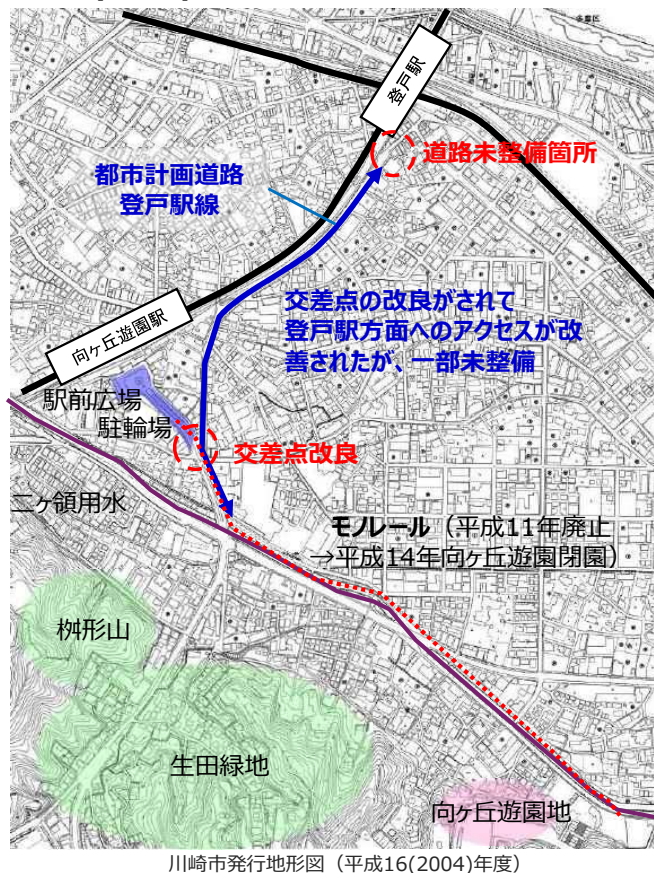
モルレール乗場の様子（遊園地側）
写真アルバム「川崎市の100年」

2 向ヶ丘遊園駅南側の現況

(4) 交通環境

- 登戸駅前広場の概成や長年にわたり未整備であった都市計画道路登戸駅線が開通したことにより、両駅の駅前広場のアクセスが改善されました。

平成16(2004)年頃



向ヶ丘遊園駅南口駅前広場（現在の様子）



モノレール跡地にある駐輪場（現在の様子）

現在



登戸駅前広場
令和8(2026)年6月完成（予定）



都市計画道路登戸駅線（現在の様子）

平成11(1999)年にモノレールが廃止され、その跡地は現在も駐輪場として利用されています。平成14(2002)年に向ヶ丘遊園地が閉園し、平成16(2004)年には交差点改良が行われ、登戸駅方面へのアクセスは一部改善されましたが、小田急線沿いの道路（登戸駅線）の一部区間が未整備のままであったため、登戸駅までの幅員が十分に確保できておらず、アクセス性に課題がありました。

登戸駅前広場が完成を迎えるとともに、長年未整備であった登戸駅線も開通したことで、登戸方面への道路機能が十分に発揮され、登戸駅へのアクセスが改善されました。さらに、小田急線の複々線化や快速急行の停車により登戸駅の都心への利便性が向上し、交通結節点としての機能が一層強化されました。

2 向ヶ丘遊園駅南側の現況

（4）交通環境

●向ヶ丘遊園駅と登戸駅の利用実態

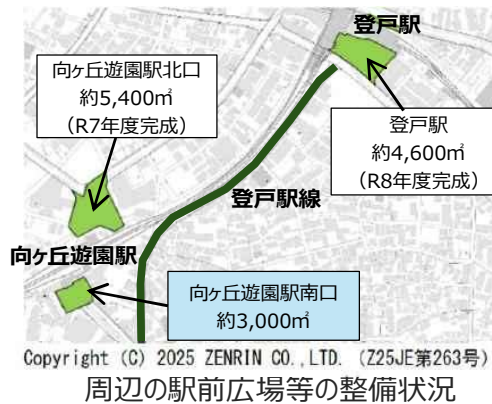
- 向ヶ丘遊園駅は、小田急小田原線の急行等が停車する駅であり、一日あたりの平均乗車人員は令和6(2024)年で約5.7万人となっています。
- 登戸駅は、急行に加えて快速急行が停車するほか、JR南武線が乗り入れる交通結節点となっています。快速急行の停車により新宿までの所要時間は約20分であり、都心方面へのアクセス性に優れています。また、南武線への乗換が可能であることから、一日あたりの平均乗車人員は令和6(2024)年で約15.8万人（小田急小田原線・JR南武線の平均）にのぼり、多摩区内外から多くの利用者が集まっています。

駅	平均乗車人員 (R6)
向ヶ丘遊園駅	57,254
登戸駅（小田急）	161,191
登戸駅（JR）※	154,856

1日当たりの乗降者数（人） 出典：市統計書（小田急電鉄株・JR東日本公表資料）
※平均乗車人員を2倍した値

●周辺の駅前広場

- 向ヶ丘遊園駅北口及び登戸駅の駅前広場整備により、駅利用者の利便性や快適性が一層向上することが期待されます。
- 向ヶ丘遊園駅南口と登戸駅は、都市計画道路登戸駅線の未整備部分が開通したことにより、両駅の接続性は向上しています。



●向ヶ丘遊園駅南口と登戸駅におけるバスネットワーク

- 向ヶ丘遊園駅南口を発着するバス路線は、川崎市交通局が運行する市バスと、東急バスの2社が乗り入れており、両事業者の路線は、周辺住宅地や東急線の駅、主要施設を結ぶ交通手段として運行されています。
- 登戸駅を発着するバス路線は、宮前区方面の住宅地をつなぐ運行とあわせ、藤子・F・不二雄ミュージアムへの発着地ともなっています。また、同ミュージアムを経由して生田緑地へ向かうバスはありますが、1日数本に限られています。

バス路線図 令和7(2025)年12月時点



（4）交通環境

●基盤状況

- 駅前広場は一般車の乗降場や荷さばきスペースがなく、一般車・荷さばき車両とバスが錯綜しています。



一般車の停車が多い駅前広場

- 引き込み道路内は、路上駐車や自転車・歩行者との交錯、ロータリー内での駐車・荷捌き・乱横断などが重なり、円滑なバス運行に影響しています。



交通の円滑性を阻害する路上駐車車両



ロータリー内の乱横断

- 駅前主要部に自転車駐輪場が位置していることにより、駅前の景観形成や歩行者動線が分断されています。



駅前主要部に位置する駐輪場



駅前主要部に位置する駐輪場



基盤状況の様子

川崎市発行地形図（令和6（2024）年度）

- 狭い通路や水路敷が歩行者の動線となっており、自転車との交錯があるなど、安心・安全に歩きやすい歩行者動線の確保が必要となっています。



狭い歩行空間



狭い歩行空間

- 幹線道路から駅前広場への引き込み道路は長く、駅までのアクセス性が悪い状況です。



引き込み道路が長く、駅前のアクセス性が悪い

- 幹線道路との変則的な交差点形状が、交通の円滑性に影響しています。

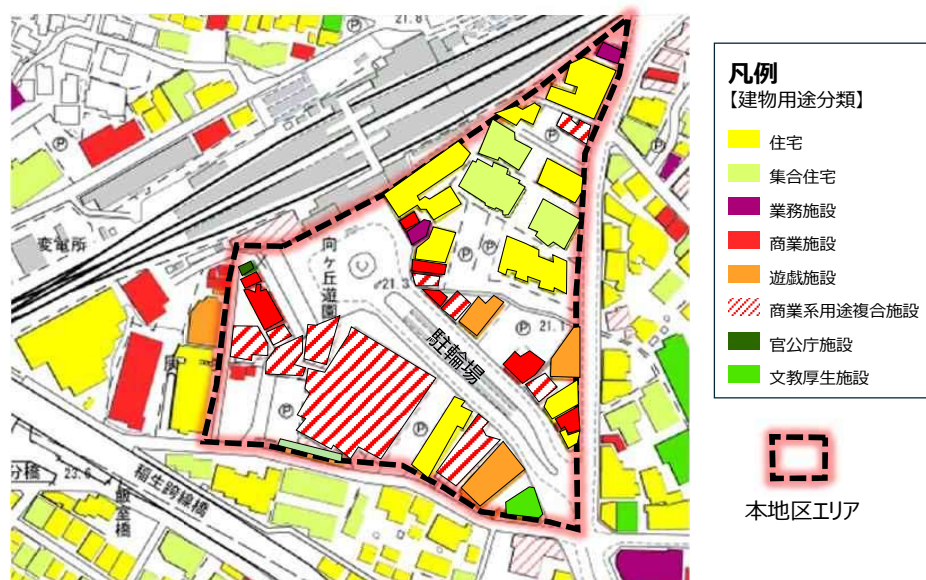


変則的な交差点形状

（5）土地利用等

●土地利用

- 本地区は、戦前より向ヶ丘遊園地の玄関口として人々が訪れ、商業地として発展してきた歴史があります。駅前広場のロータリーが整備されモノレールが開業しましたが、その後、遊園地の閉園とモノレールの廃止を経て、跡地は現在駐輪場として利用されています。
- 現在は、駅前広場への道路沿いは商業地域であることから、商業系用途が中心ですが、その周囲は住宅系の土地利用が多くなっています。



建物用途現況図（令和2年都市計画基礎調査より作成）

●建物状況

- 本地区は、非木造の建物が多くあり、地区内の南側は、築年数40年を超える建物が多くあります。
- 駐車場や細分化された敷地での土地利用がみられるなど、地域生活拠点の駅前にふさわしい土地利用の高度化が十分に進んでいない状況があります。



建物構造階数別現況図（令和2年都市計画基礎調査より作成）

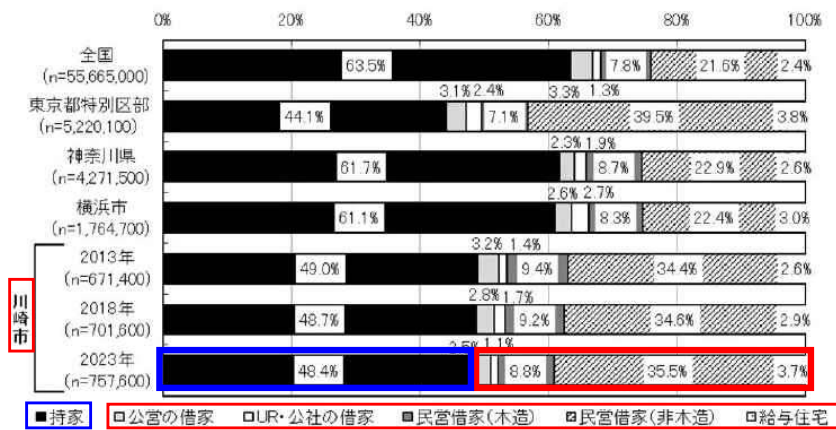
2 向ヶ丘遊園駅南側の現況

(5) 土地利用等

●多摩区の住宅状況

- 本市は、他都市と比べて借家の割合が高く、全国や神奈川県、横浜市と比べて住宅延べ面積は小さい傾向にあります。

所有関係の状況



出典：川崎市の住宅事情2021

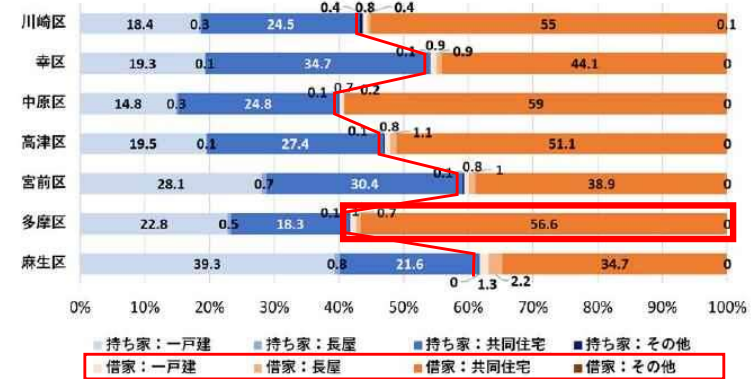
住宅延べ面積比率 借家・共同住宅



出典：令和5年住宅・土地統計調査

- 多摩区は、借家の割合が高く5割を超えており、特に、借家に住む25歳未満の若い世帯の割合が他の区と比べて高い傾向があります。

住宅戸数率 所有関係・建て方別



出典：令和5年住宅・土地統計調査

家計を主に支える者の年齢別世帯割合 借家



出典：令和5年住宅・土地統計調査

（6）都市防災

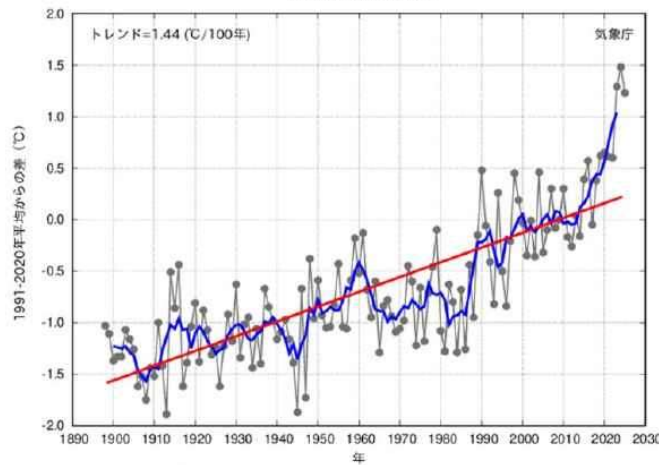
●気候変動による環境の変化

- 近年、世界各地で異常な暑さが観測され、日本でも令和6（2024）年の平均気温が統計開始以来最高値を記録しました。台風や局地的豪雨による被害は毎年発生し、風水害の激甚化・頻発化が進行しています。気象庁のデータでは、年平均気温は100年あたり約1.4℃上昇し、豪雨発生回数も増加傾向にあり、気候変動の影響は深刻化しています。

●駅周辺の防災性の現状

- 駅周辺の地域は舗装面が多いため、夏季の高温や豪雨時の雨水流出などが生じやすい状況にあります。そのため、防災機能と環境性能を両立した空間整備が求められます。
- 向ヶ丘遊園駅北側は土地区画整理事業により基盤整備がされましたが、南側駅周辺は、不整形で細分化された土地や狭い道路が残っています。また、災害時に安心して一時的に避難できる空間は少ない状況です。

日本の年平均気温偏差

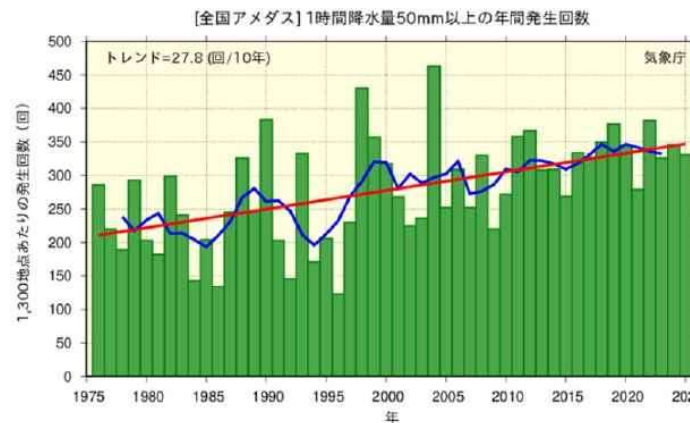


細線（黒）：各年の平均気温の基準値からの偏差。太線（青）：偏差の5年移動平均値。直線（赤）：長期変化傾向。基準値は1991～2020年の30年平均値。

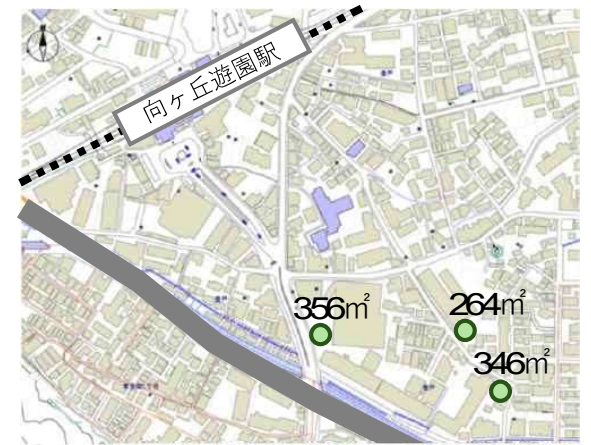
資料：気象庁

みどりの将来像 参考資料「気候変動」より

全国の1時間降水量50mm以上の年間発生回数



資料：気象庁



Copyright (C) 2025 ZENRIN CO., LTD. (Z25JE第263号)

向ヶ丘遊園南側周辺の公園

めざす駅前空間

ひととまりのえきまち

自然豊かな緑に包まれ、人と人がつながり、このまちに住み続けたいくなる

(1)

生田緑地の玄関口にふさわしい“緑に包まれた”駅前空間

- 地域資源を活かした居心地の良い、人中心の広場空間の創出
- 生田緑地や多摩川など周辺の自然資源をつなぐ緑のネットワークの形成
- 周辺の駅前広場と機能連携を図った交通環境の形成

(2)

大学を活かした“人と人をつなげる”交流拠点

- 新たなまちの価値創出に向けた産学官連携の仕組みづくり
- 地域の魅力向上と愛着を育む交流拠点の創出

(3)

多世代が“向ヶ丘遊園”に“住み続けたい”と思える住環境

- 生活者のニーズに合わせた暮らし方を受け入れる多様な住宅機能の導入
- 安全で安心なゆとりあるウォークアブルな歩行空間の創出
- 地域の防災力の向上や環境配慮につながる機能の導入

3 まちづくりの基本方針

(1) 生田緑地の玄関口にふさわしい“緑に包まれた”駅前空間

地域資源を活かした居心地の良い、人中心の広場空間の創出

○ 駅前を緑に包まれた「人中心の広場」として、若者・子育て世代から高齢者までの多世代が、生田緑地の自然を身近に感じながら、緑豊かで居心地の良い広場空間を官民連携で形成します。

○ 広場空間では、地域資源である生田緑地や文化施設、地域の商店街等と連携して取り組む多様な活動を通じて、まちの魅力の発信や、賑わいを創出します。



人中心の広場空間イメージ
(流山おおたかの森駅)



官民が連携した公園整備
(都立明治公園)



地域イベントで活用される空間
(みなまきみんなのひろば)
(出典：みなまきラボHP)



憩いの場となっている空間イメージ
(柏の葉キャンパス駅西口)
(出典：柏の葉アーバンデザインセンター)

<地域と連携した取組事例>

生田緑地の魅力を発信するイベントを実施



薪割り体験



クラフトワークショップ（竹灯籠）

駅前広場利活用実験「えきまえ遊園パーク」
令和7(2025)年11月実施



生田緑地内の発生材を活用したワークショップ



民家園通り商店会夏まつり
(出典：民家園通り商店会HP)

3 まちづくりの基本方針

(1) 生田緑地の玄関口にふさわしい“緑に包まれた”駅前空間

生田緑地や多摩川など周辺の自然資源との緑のネットワークの形成

○ 生田緑地への期待感を高める緑道を形成し、駅前の広場空間と合わせてまとまりのある緑を創出することで、多摩川、登戸駅、向ヶ丘遊園駅、生田緑地等がつながる緑のネットワークの形成につなげます。



緑の豊かな緑道イメージ
(立川グリーンスプリングス)

○ 多摩川から生田緑地へとつながる生態系ネットワークの形成につなげ、ネイチャー ポジティブ※実現に寄与するまちづくりに向けた取組を推進します。

※ ネイチャー ポジティブ：生物多様性の損失を止め、2030年までに回復軌道に乗せるという考え方



多摩川の多様な生態系
(出典：生物多様性かわさき戦略・将来ビジョン)



ホタルの里（生田緑地）



野鳥の森（生田緑地）

出典：生物多様性かわさき戦略



緑のネットワーク形成イメージ



登戸駅前再開発完成イメージ（出典：再開発組合）

(1) 生田緑地の玄関口にふさわしい“緑に包まれた”駅前空間

周辺の駅前広場と機能連携を図った交通環境の形成

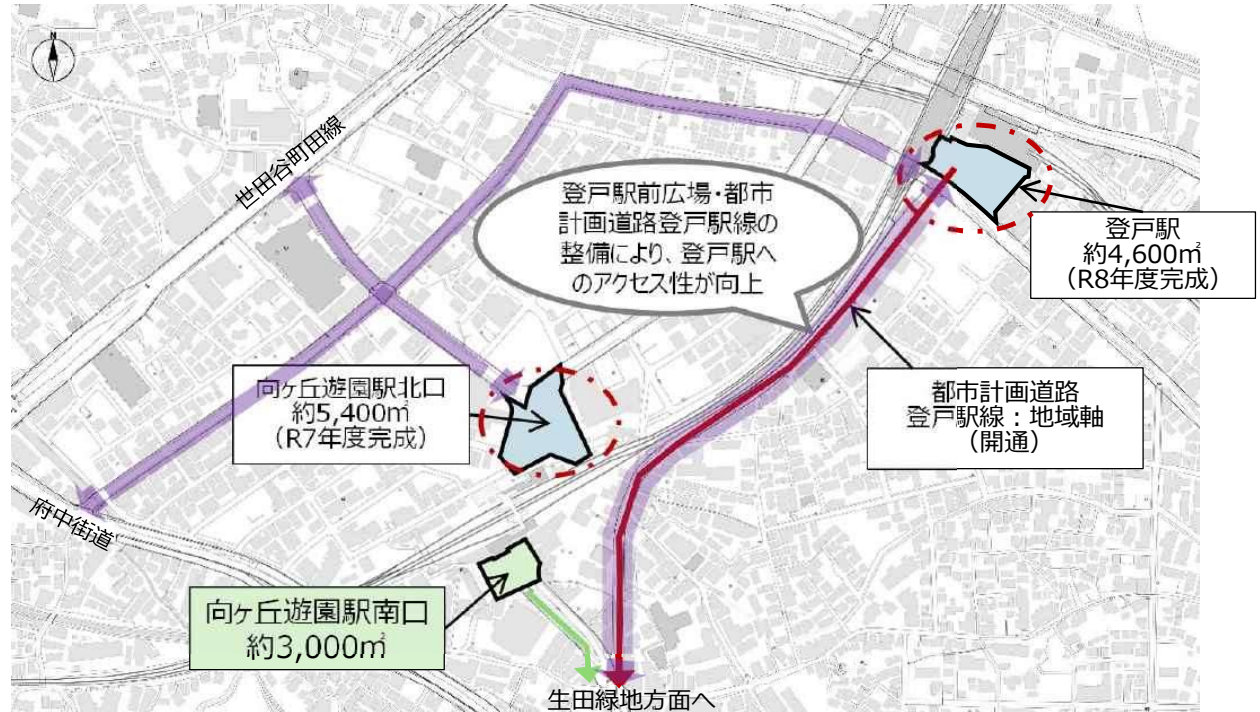
- 駅前空間は、民間の土地利用転換を駅前再編の機会と捉え、都心等の広域方面や生田緑地のアクセス性を踏まえ、周辺交通の円滑化や公共交通の定時性の向上等につながる効率的な交通環境を形成するとともに、駅前にまとまりのある広場を確保し、緑豊かな空間を創出します。
- 周辺の駅前広場との交通機能等の役割分担を整理し、バス等の公共交通、一般車、荷さばき車両、自転車、それぞれの利用特性等を踏まえた機能を検討します。
- 生田緑地等へのアクセス性を高めるため、シェアモビリティ等の活用を検討し、さまざまな移動手段が使いやすい環境を整えます。



登戸駅前広場 鳥瞰図



向ヶ丘遊園駅北口駅前広場 鳥瞰図



周辺の駅前広場配置状況

(2) 大学を活かした“人と人をつなげる”交流拠点

新たなまちの価値創出に向けた産学官連携の仕組みづくり

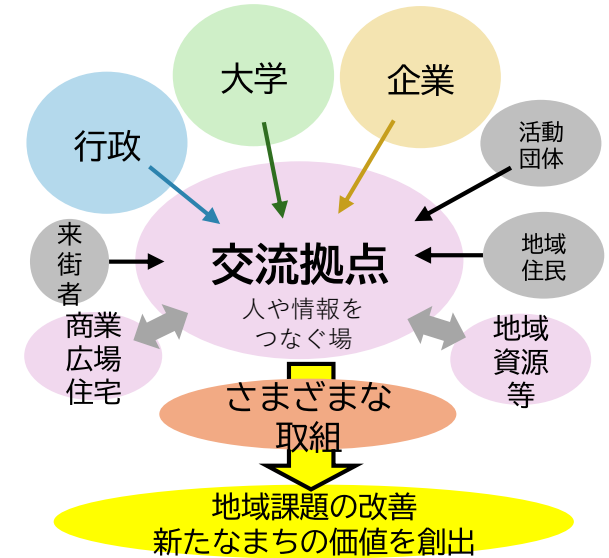
○ 企業、大学、行政が連携し、地域に関わる多様な主体が互いに交流し、学び合いながら本地区内の商業、住宅、広場等の都市機能や生田緑地、文化施設などの地域資源等を活かしたさまざまな取組を通じて、地域課題の改善や新たなまちの価値創出をめざす産学官が連携する仕組みを構築します。

地域の魅力向上と愛着を育む交流拠点の創出

- 交流拠点は、コミュニティ活動の促進や実証的な取組を行うリビングラボ、地域の魅力を伝えるまちのコンシェルジュ機能等を備え、地域住民や活動団体、大学生など多様な主体が集うまちづくりに関わる場を創出します。
- 地域の課題や魅力を共有しながら、地域資源である大学生の若い感性や行動力を活かした活動等を通じて、地域の魅力向上を図るとともに、“人と人のつながり”や“まちへの愛着の醸成”をめざします。

【交流拠点の取組イメージ】

- 【コミュニティ】街の情報や人をつなぐ学生等の活動拠点、コワーキングスペース、市民の生涯学習の場等を創出します。
- 【リビングラボ】さまざまな情報を収集・活用し、地域課題の改善や新たなまちの価値創出につなげるため、生田緑地等の地域資源や街区内の住宅・商業・広場と連携したアイデアの試行や検証を行います。
- 【まちのコンシェルジュ】地域資源である生田緑地や文化施設などエリアの情報を発信して、魅力向上に取り組みます。



産学官連携機能の構成イメージ



業種を超えた多様な交流拠点
(フレキシブルオフィス WeWork)
(出典：WeWork)



街の生活者と共にプロジェクトを創造
(柏の葉リビングラボ)
(出典：UDCK)

3 まちづくりの基本方針

(3) 多世代が“向ヶ丘遊園”に“住み続けたい”と思える住環境

生活者のニーズに合わせた暮らし方を受け入れる多様な住宅機能の導入

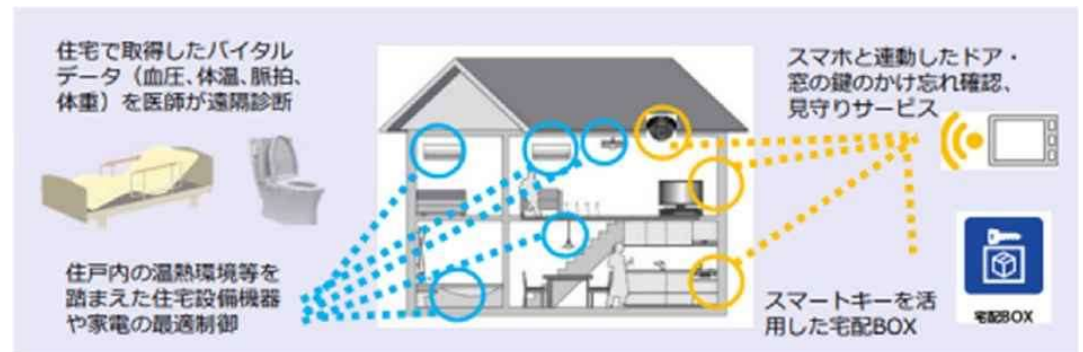
- 分譲住宅や賃貸住宅など多様な住まいの導入を誘導し、単身世帯や子育て世帯をはじめとする多世代が、ライフスタイルやライフステージに応じた住まいを選択できる住環境の形成を図ります。
- 大学、企業などが連携し、生活に関するデータや地域資源等を活かした取組を進め、多様なライフスタイルに対応した暮らしや健康の質を高める快適な住環境の向上をめざします。
- 本地区における住環境の形成を起点とし、若い世代のアイデアや行動力等を活かした取組を本地区周辺にも広げ、周辺に存在する住宅ストック等を活用することで、住まいの循環を促す環境の形成をめざします。
- これらの取組を通じて、このまちで「学び合い・育み合う」機会をつくり、まちへの愛着を醸成することで、「このまちに住み続けたい」と思う人を増やし若者や子育て世帯の定住促進を図ります。



ゆるやかに交わる多機能交流型賃貸住宅
(Well-Blend十条)
(出典：株式会社リビタ)



多様な人々が集まり、学び合う
レジデンシャル・カレッジ
(SHIMOKITA COLLEGE)
(出典：HLAB)



生活のデータを取得しサービス向上のイメージ
(次世代住宅プロジェクト 国土交通省HP)

3 まちづくりの基本方針

(3) 多世代が“向ヶ丘遊園”に“住み続けたい”と思える住環境

安全で安心なゆとりあるウォーカブルな歩行空間の創出

- 来街者等を駅前の「人中心の広場」から自然豊かな生田緑地へ誘う、緑豊かな緑道を形成します。
- 沿道の店舗と一体となった空間づくりを進め、みどりや文化を感じながら、子どもや高齢者をはじめ、誰もがゆとりを持って楽しめる、安心・安全な歩行空間を創出します。



歩行空間イメージ
(立川グリーンスプリングス)



歩行空間イメージ
(赤坂インターシティAIR)
(出典：赤坂インターシティAIR HP)

地域の防災力の向上や環境配慮につながる機能の導入

- 緑地帯などのグリーンインフラの活用により、温熱環境の改善、雨水流出を抑制するなど、気候変動に対応した防災機能の強化を図ります。
- 地域の安全性を高めるため、一時避難場所となる広場やオープンスペースを創出することで、災害に強く、安全・安心に暮らせる日常の利便性と非常時の防災機能を両立させた環境の形成を図ります。
- 再生可能エネルギーの活用や、省エネルギー建築物の導入を誘導し、温室効果ガスの排出削減に向けた取組を推進します。
- 木材利用や資源の循環利用など、サーキュラーエコノミー※の考え方を取り入れ、環境負荷の少ない持続可能な都市空間の形成をめざします。

※資源を循環させて持続可能な社会をめざす経済モデル



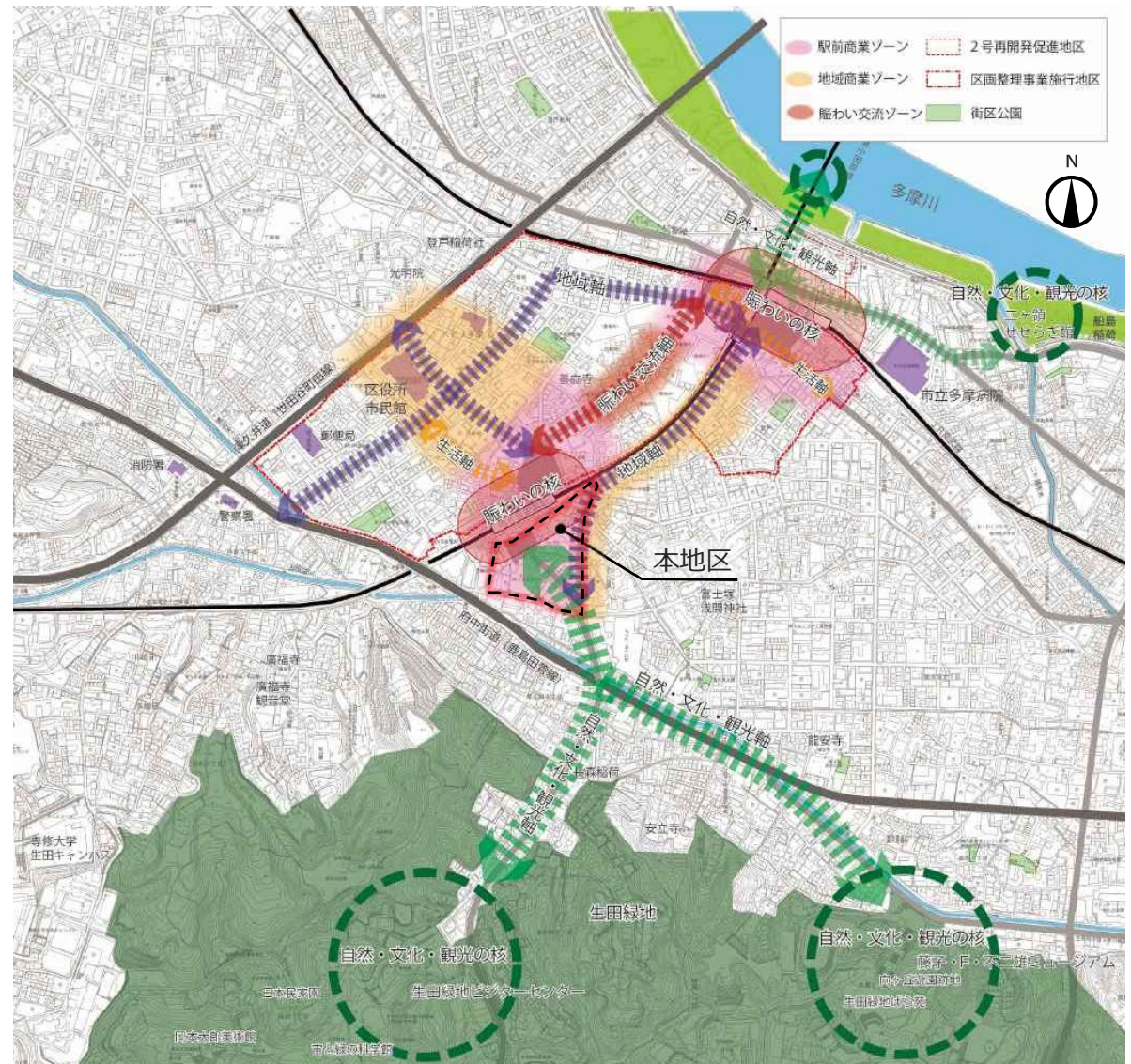
グリーンインフラ実践ガイドより（国土交通省HP）



木材利用事例（川崎市生田保育園）

（1）まちの概念図（ビジョン）

○ 本地区は、ビジョンにおいて、駅前の賑わいを形成する「賑わいの核」、自然・文化・観光の拠点をつなぐ「自然・文化・観光軸」、幹線道路と駅をつなぐ広域的な交通を支える「地域軸」として位置づけられています。

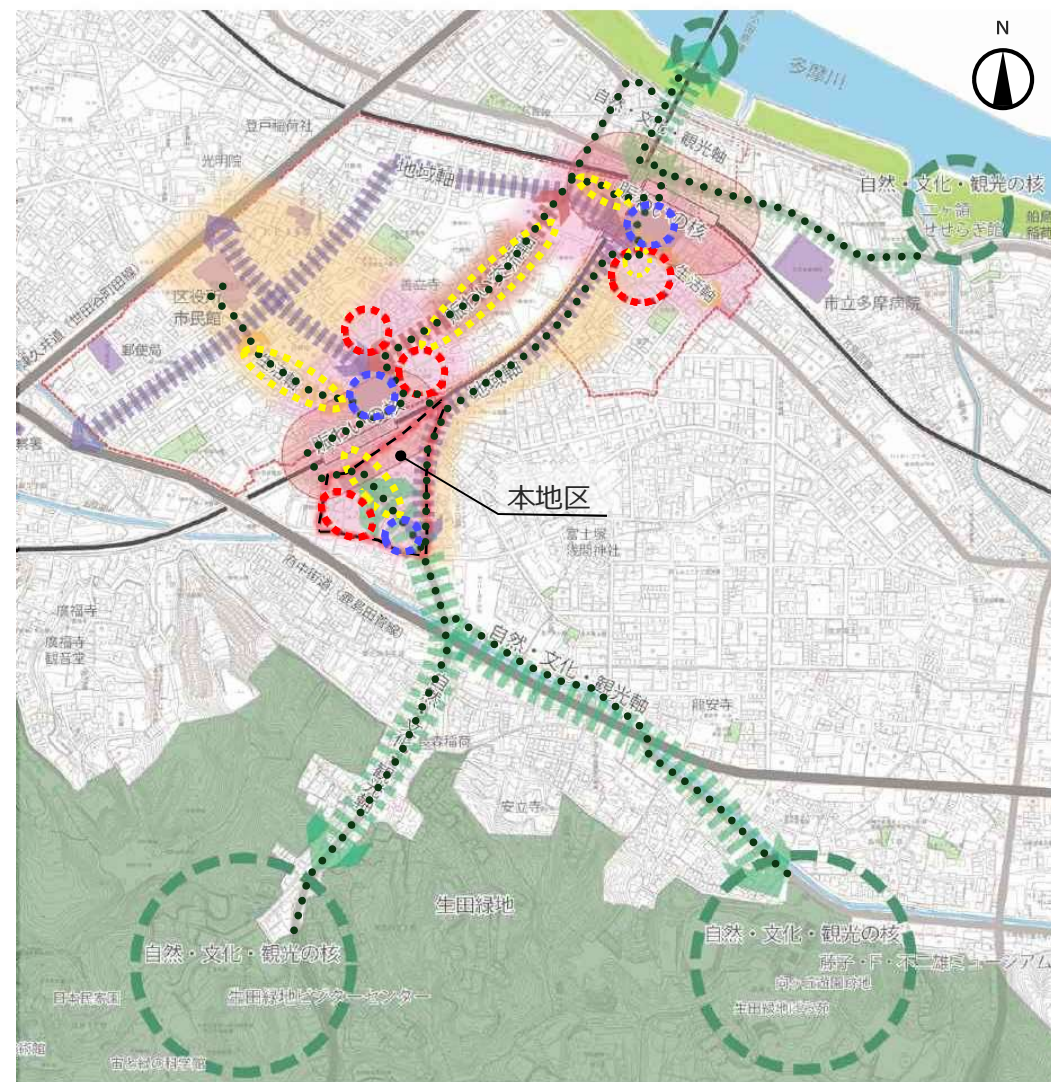


まちの概念図（ビジョン）

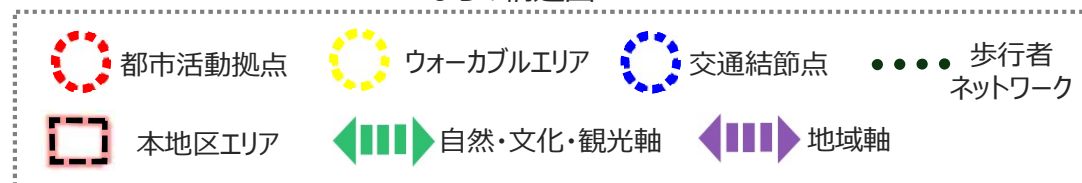
（2）まちの構造図※

- 登戸駅前や向ヶ丘遊園駅北側は、ビジョンで位置づけた「核」や「軸」の実現に向け、「交通結節点」となる駅前広場の整備とあわせ、建物の共同化による都市機能が集積した「都市活動拠点」の形成と、人々が歩きたくなる通りや滞在できる広場等を備えた「ウォーカブルエリア」の形成に向けた取組を推進してきました。
- 向ヶ丘遊園駅南側は、登戸駅前とつながる広域的な交通を支える「地域軸」が位置づけられていることを踏まえ、当該地域軸を経由して両駅の接続性を高める位置に「交通結節点」を配置することで、都心等の広域方面や生田緑地のアクセス性向上も視野に入れながら、両駅の役割分担を整理し、交通機能連携の強化を図ります。
- 本地区は、ウェルカムゾーンとなる「賑わいの核」と自然や、文化、観光の拠点をつなぐ「自然・文化・観光軸」が位置づけられていることを踏まえ、「都市活動拠点」と生田緑地へつながる「ウォーカブルエリア」の一体的な形成を推進します。
- 駅南口から生田緑地への期待感を高めるため、生田緑地へつながる「歩行者ネットワーク」を形成するとともに、駅南北での役割分担や機能連携を図ること、地域の魅力の向上をめざします。

※ まちの構造図：ビジョンの「まちの概念図」に示した考え方を、都市活動拠点や交通結節点、ウォーカブルエリア等の「都市の骨格」として整理したもの。

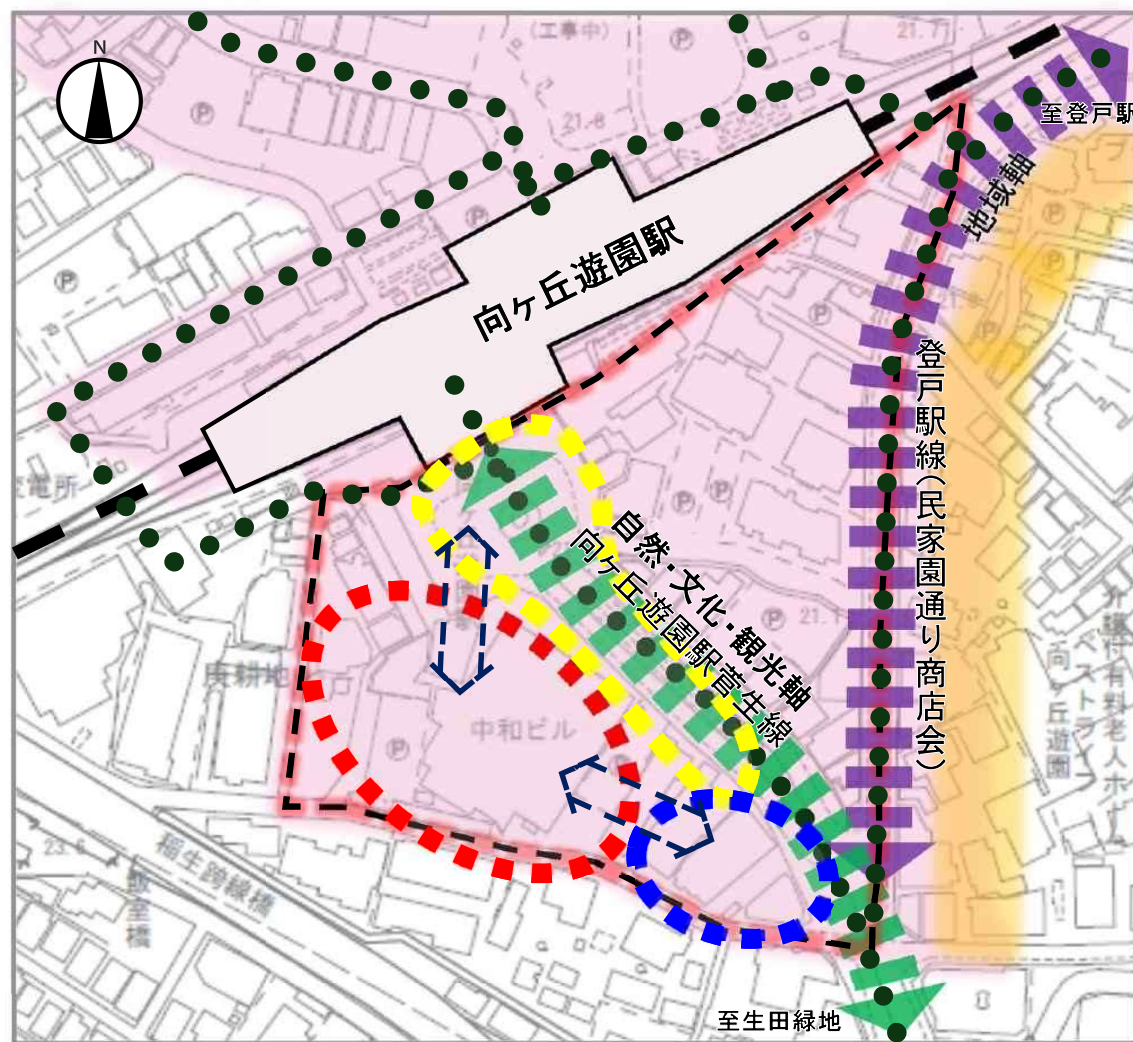


まちの構造図



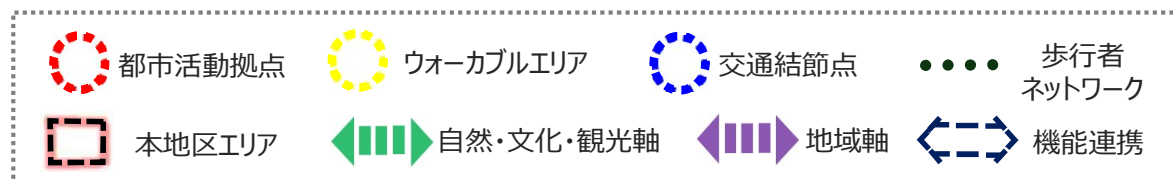
（3）まちの構造図（本地区区内）

- 交通結節点は、公共交通の定時性向上に加え、一般車・荷さばき車両・自転車の利用を考慮した交通機能を整理し、周辺交通の円滑性向上につながる効率的な交通環境を形成します。
- 都市活動拠点は、地域資源を活かしながら、商業・業務・交流・住宅などの多様な都市機能の集積を誘導し、まちの魅力を高め、活気を創出します。
- ウォーカブルエリアは、都市活動拠点と連携し、地域住民、来街者など多様な人々が交流し賑わいが生まれる広場や歩行空間など生田緑地の玄関口にふさわしい駅前空間を創出します。
- これらの拠点や機能を歩行者ネットワークで有機的に結び連携することで、人々の回遊や滞在を促すとともに、安心・安全で快適な住環境を形成し、“賑わいと暮らしやすさ”が調和するまちづくりを推進します。



まちの構造図（拡大図）

川崎市発行地形図（令和6（2024）年度）



（4）方針図※（駅前空間ゾーニングイメージ）

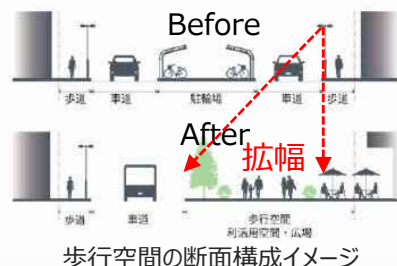
生田緑地の玄関口にふさわしい駅前空間

【人中心の広場空間】

みどりを感じる広場を整備し、地域の人々や来街者の交流や活動を創出

【生田緑地へ向かう緑道】

期待感を高める緑の連続性と、沿道商業と一体感のある歩行空間の創出



まちの魅力と活気を高める多様な都市機能の誘導

【交流機能】

地域に関わる多様な主体が集う広場空間と連携した交流機能の配置

【賑わい機能】

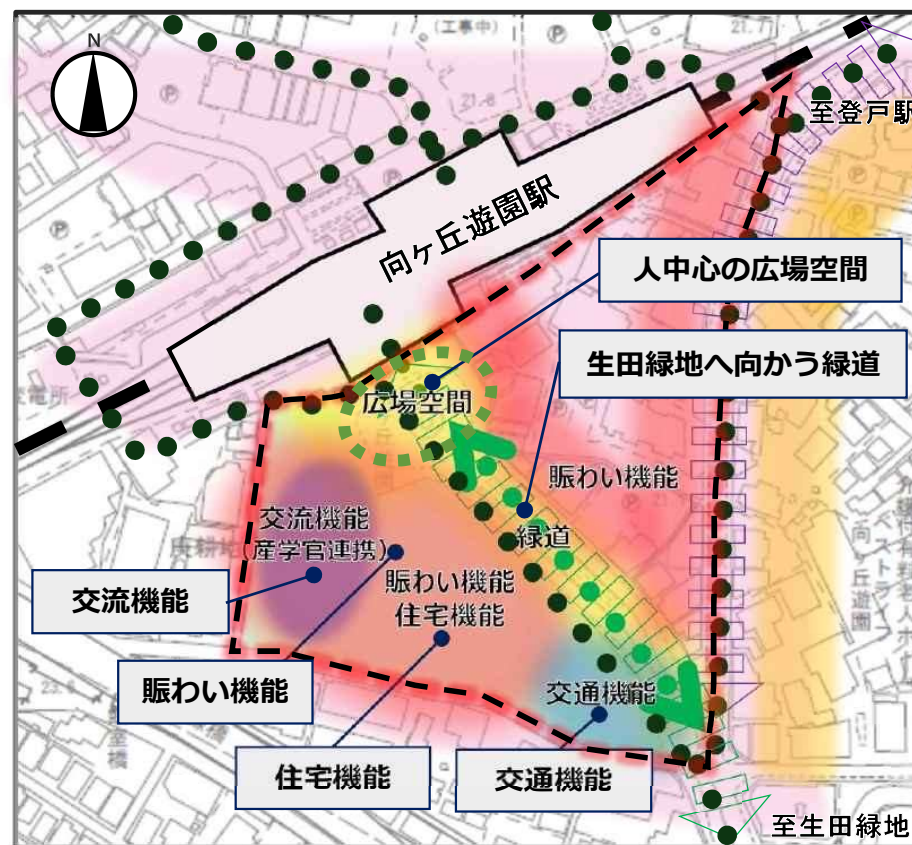
商業・業務機能、生活利便サービス施設の立地など駅前にふさわしい賑わい機能の配置

【住宅機能】

生活者のライフスタイルやライフステージに応じた多様な住宅機能の配置

【交通機能】

利用者の安全性等を踏まえた交通機能の配置



方針図（駅前空間ゾーニングイメージ）

川崎市発行地形図（令和6（2024）年度）

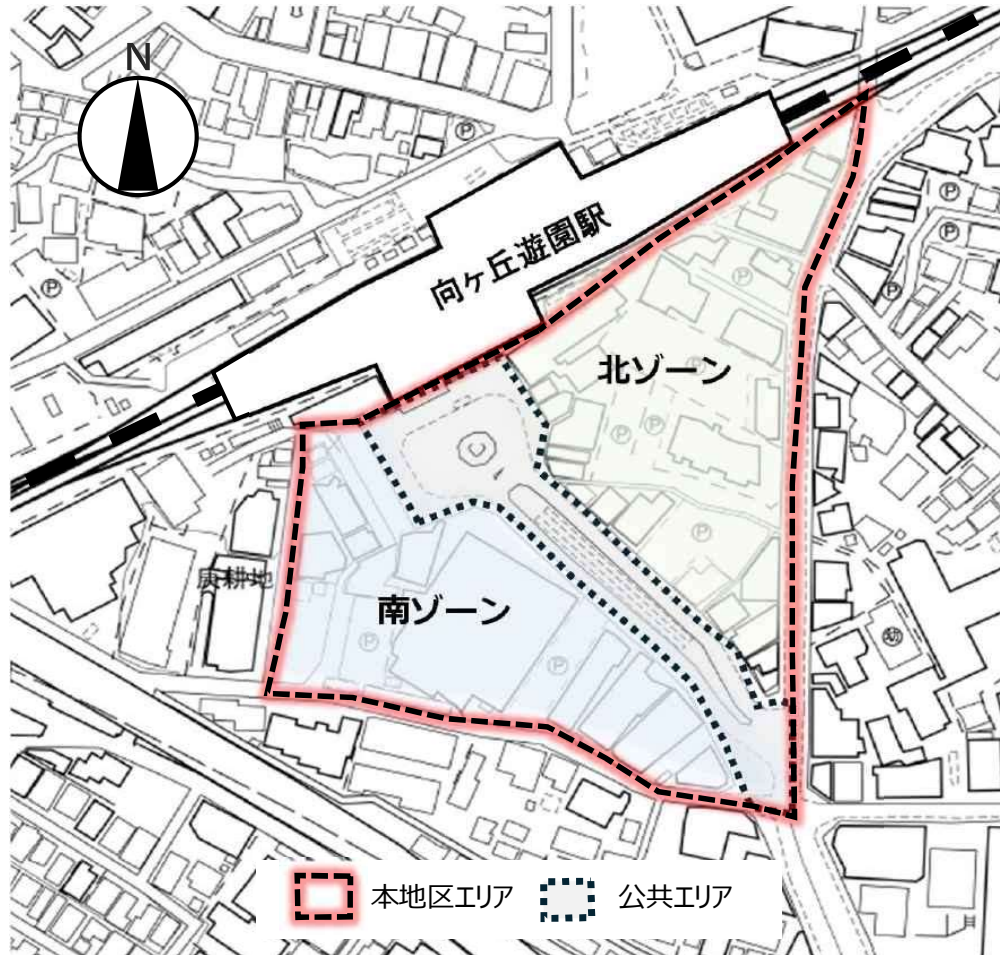


歩行動線を活かした機能連携

各機能の連携と、駅から交通機能（バス乗場等）までの歩行距離を活かし、その動線に広場や緑道、商業・交流機能等を配置することで、人々の回遊を生み出し、滞在や交流、消費につなげる駅前空間の形成

※ 方針図：まちの構造図等を踏まえて、誘導する機能のイメージを駅前空間のゾーニングとして示すもの。

(1) 区域設定とまちづくりの進め方



向ヶ丘遊園駅南側周辺地区 区域設定

川崎市発行地形図（令和6(2024)年度）

(区域設定)

○ 本地区は駅周辺の商業地域を基本とし、民間の土地利用転換等の機会を捉え、生田緑地の玄関口にふさわしい駅前空間の形成をめざし、段階的にまちづくりを推進するため、南ゾーンと北ゾーンを設定します。

(南ゾーン)

○ 南ゾーンは、官民連携による駅前空間の再編をめざし、建物の共同化による敷地の有効活用を促し、商業・住宅など多様な都市機能の集積を図るとともに、公共エリアと一体的に道路や駅前広場等の都市基盤の整備を進め、生田緑地や大学などの地域資源を活かしたまちづくりを推進します。

(北ゾーン)

○ 北ゾーンは、南ゾーンで進められる駅前空間の形成や地域資源を活かした取組を踏まえ、まちづくり推進に向けた検討を進めます。

（2）スケジュール

- 南ゾーンの土地利用転換等の機会を捉え、建物の共同化に向けた取組を推進し、駅前広場の再編整備とあわせて進めていきます。
また、北ゾーンについては、まちづくりの基本方針、方針図等を踏まえ、まちづくりの推進に向けた検討等を進めていきます。

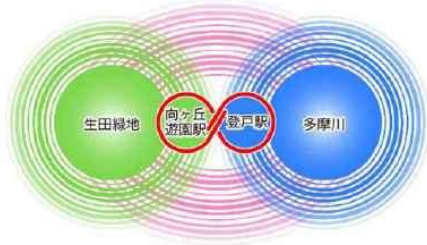
	短期 (おおむね5年以内)	中期 (おおむね5～10年)	長期 (10年以上)
駅前広場の再編整備 (公共エリア)			
	・社会実験の実施	・駅前広場の整備	
南ゾーンのまちづくりの推進			
	・建物の共同化に向けた取組推進		
北ゾーンのまちづくりの推進			
	・北ゾーンのまちづくりの推進に向けた検討		

■ まちの将来像

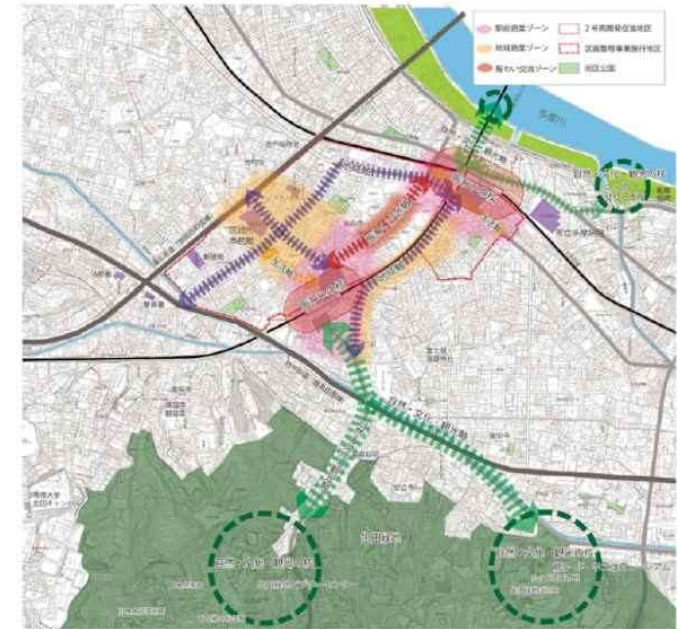
『豊かな自然や文化に包まれた、活気とつながりのある心が弾むまち』

当地区は、「集う・訪れる・暮らす・働く」宿場町として人々のつながりや活気にあふれていた登戸と、向ヶ丘遊園地、榊山等により多くの人々を誘引する「楽しさ」「わくわく」にあふれていた向ヶ丘遊園により発展してきたまちです。

安心して暮らし続けられるまちを目指すとともに、それぞれのエリアが持つまちの歴史を継承・融合し、多摩川、生田緑地という豊かな自然環境や様々な文化施設など、まちのポテンシャルを最大限活かして、「人と人」「人とまち」「まちと自然」の調和を図りながら、つながりを強め、居心地がよく、水、緑、まちが一体となったまちづくりを進めていきます。



■ まちの概念図



■ まちづくりの視点

視点1 多摩区の顔となる駅周辺に生まれ変わる

- 訪れた瞬間から水や緑の始まりを感じ、**迎え入れるおもてなし空間づくり**
- まちのポテンシャルを活かした、**誰もが立ち寄りたくなる「わくわく」を創出するシンボリックな空間づくり**
- 道路や広場、公園等の公共空間を使いこなす賑わいづくり



おもてなし空間イメージ

視点2 魅力にあふれた個性あるまちの資源が彩りを添える

- まちに訪れた人、まちに住む人が、観光、買物、リフレッシュなど、**一日中楽しく様々な過ごし方ができるまちづくり**
- 四季折々の表情を見せる生田緑地や多摩川のそばで、仕事、趣味など、**思い思いのライフスタイルが見つかるまちづくり**
- 登戸、向ヶ丘遊園のそれぞれが育んだ**歴史や文化に触れ、まちへの愛着を感じることができまちづくり**
- 誰もが使いやすく、災害時等の避難場所となる**オープンスペースや公園が身近にあるなど、安心して快適に住み続けられるまちづくり**



自然の中でヨガ (生田緑地 HP)
河川敷を散歩

視点3 歩いて楽しく、移動が楽しく、ふらっと行きたくなる

- 様々な魅力ある資源を歩いて移動したくなる仕掛けとともに、**花や緑があふれ、ホッと一息つける街並みづくり**
- 多摩川や二ヶ領用水の水、生田緑地や多摩丘陵の緑を感じられる道づくり
- 路線バス、タクシーだけでなく**様々な移動手段が使いやすい駅前空間づくり**



多様な移動手段イメージ (国土交通省 HP)



自然を感じる通りイメージ (国土交通省 HP)

視点4 「まち」に関わるすべての人が新たな価値を作り出し、地域をおもしろくする

- 子育て世代、シニア、学生など世代を超え、**地域に関わる全ての人が主役となり作り出すまちづくり**
- 個性豊かな商店や商店街が様々な人と混じり合って**新たな魅力を創出するまちづくり**
- 環境にやさしく自然環境との共存を意識した**誰にでもやさしいまちづくり**



コスプレイベント (武蔵小杉)
カラサキよりみちサーカス (川崎)

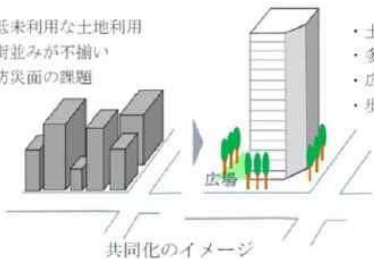
■賑わいの核の形成

賑わいの核の形成

人々をまちに惹きつける、駅前にふさわしいウェルカムゾーンとなる都市活動拠点の形成に向けた取組を推進します。

- 民間活力を活かし、効率的で効果的な取組を推進するため、都市計画手法等を活用するとともに、様々な制度を複合的に利用した建築物の共同化など土地の高度利用を図ることで、駅前のまちのランドマークとなる土地利用を誘導します。
- 駅から幹線道路の横断や、多摩川、生田緑地とのつながりに配慮し、歩いて移動したくなる駅とまちをつなぐ安全で快適な歩行者空間づくりを推進します。

- ・低未利用な土地利用
- ・街並みが不揃い
- ・防災面の課題



- ・土地の高度利用
- ・多様な都市機能の集積
- ・広場等の滞留空間の確保
- ・歩行者空間の充実



ランドマークとなる駅前空間イメージ
(コスギサードアベニュー)

■自然・文化・観光軸の形成

自然・文化・観光軸の形成

緑などの自然が感じられ、来街者の期待感を高める自然や文化、観光の拠点をつなぐ「自然・文化・観光軸」の形成に向けた取組を推進します。

- まちなかから生田緑地に向けて、地域や企業等の多様なステークホルダーと連携し、まちの顔にふさわしい花と緑の連続性のある空間づくりに取り組みます。また、既存施設の質の高い維持管理など、地域の緑環境を財産として守り、将来に伝え育てていくための環境づくりに取り組みます。
- 路線バスやタクシーに加え、様々な交通手段が利用でき、新たな取組にも率先してチャレンジできる土壌づくりに取り組みます。



花や緑のあるまちなかのみどり空間 イメージ



ばら苑アクセスロード (ばら苑アクセスロード花壇ボランティアの会管理)