

新百合ヶ丘駅北側地区

まちづくりの基本的考え方＜概要版＞（案）

目次

第1章 総論

- (1) 新百合ヶ丘駅北側地区のこれまでのまちづくり
- (2) 本基本的考え方策定の目的
- (3) 本基本的考え方の位置づけ

第2章 市民意見の把握

- (1) 市民意見把握の概要
- (2) 令和7年6月以降の市民意見のまとめ

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要因分析
- (2) 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) 公共施設の配置検討
- (2) 公共施設の効果的・効率的な配置
- (3) 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) コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進
- (2) 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) 今後の進め方

第1章 総論

（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、特に駅前には、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（2025）年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、駅北側の一部の民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。

（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。

（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。

（参考）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）

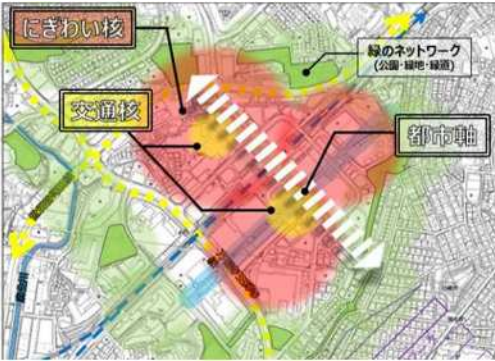
（１） まちの将来像

- 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』

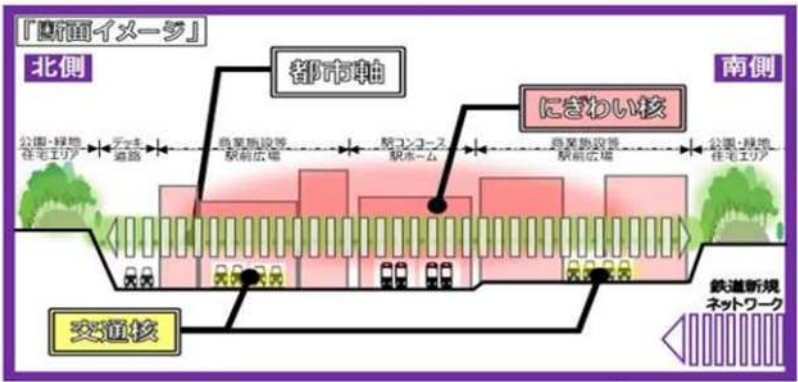
（２） 分野別の基本方針

- 【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

- 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。

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

第2章 市民意見の把握

（１）市民意見把握の概要

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年度以降、次の市民意見聴取の取組を実施してきました。

＜令和３年～令和７年５月までの市民意見聴取の取組＞

- ①新百合ヶ丘駅周辺の学生を対象としたアンケート、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、③駅周辺企業等へのヒアリング、④駅周辺住民等へのアンケート、⑤麻生区民アンケート、⑥麻生区車座集会における意見交換、⑦麻生中学校での出前授業及び意見交換、⑧地域の公共施設の未来を考えるワークショップ、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、⑩麻生区地域デザイン会議(ワークショップ)



市民意見聴取の結果を踏まえて、「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。

＜令和７年６月以降の市民意見聴取の取組＞

- 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、⑫市民提案型イベントでの講演及び意見交換、⑬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、⑭市HP及び麻生区役所内の意見箱設置、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

（２）令和７年６月以降の市民意見のまとめ

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」、「新百合ヶ丘の芸術・文化の魅力を活用」、「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」、「人が集まったり、休憩できる場所・空間」、「緑を活用した施設などの整備」

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

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。

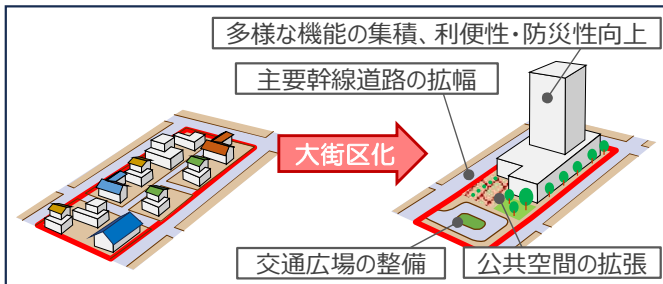
【検討結果】

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。敷地の一体的な活用により、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。



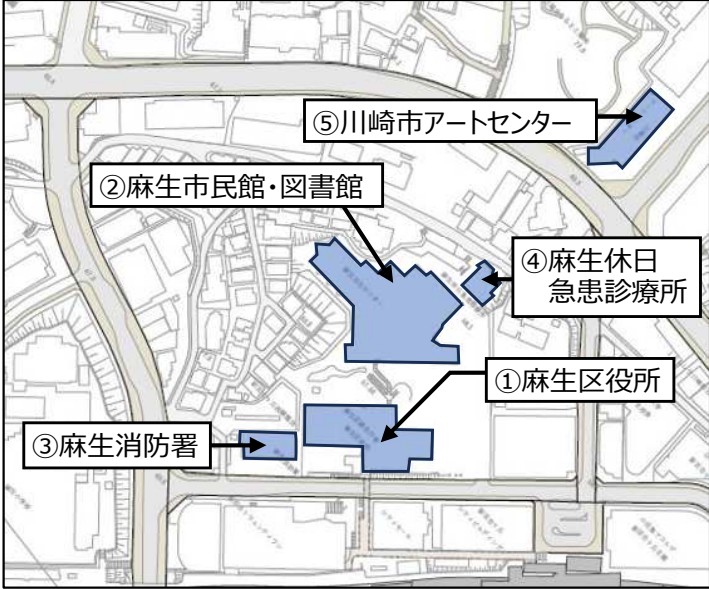
第3章 まちづくりの検討に向けた諸条件の整理

（2）公共施設の建替えの妥当性

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、「継続使用」する場合と比較検討し、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

	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㎡



⇒駅北側の公共施設の建替えにおいては、築40年以上が経過する①～④の施設を対象に、一体的な建替えの妥当性について検討しました。

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

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

建替えと継続使用の比較

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。	○	<u>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。</u>	×
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 経済性	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。 駅前の土地の有効活用など、税収増につながる効果的な配置が可能。 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。	△	<u>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。</u>	△

【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になります。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。

＜大街区化によるまちづくりの検討範囲＞

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

（１）駅北側の交通課題の要因分析

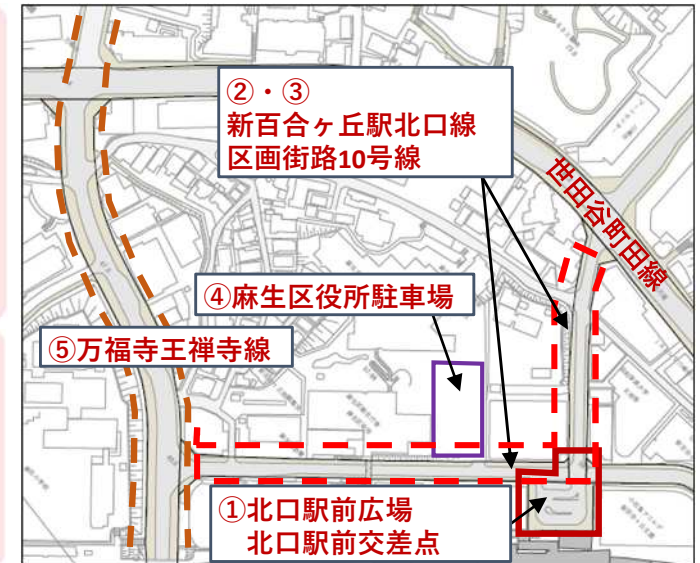
市民意見聴取であがった交通環境改善に関する要望や交通量解析等から確認された交通課題について、背景となる要因を整理し、次の５つの項目に分類するとともに、それぞれの項目における主要課題を整理しました。

＜①駅前広場に関する課題＞

一般車利用が中心の北口駅前広場は、現在面積は約1,400㎡と交通需要に対する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。さらに、公共交通の適正配置の観点から、駅南側に集約されている路線バス全27路線のバスのうち、約4割に相当する12路線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。また、新百合ヶ丘駅北口駅前交差点では、歩行者と車両等のアクセスが集中し錯綜することで、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

＜②駅アクセス等に関する課題＞

駅周辺の開発に伴う交通需要の増加により、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、慢性的な渋滞が発生。また、幹線道路である万福寺王禅寺線においては、駅へのアクセス交通と通過交通が重複し、ピーク時には100mを超える渋滞長が発生するなど、著しい交通負荷がかかっており、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



＜③駅周辺の歩行環境に関する課題＞

北口駅周辺では、歩行者と車両等の動線が交錯し、駅周辺道路の歩道幅員が狭く、高低差も大きいことから、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。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

＜④駅周辺の駐車場機能等に関する課題＞

麻生区役所駐車場は市内の各区役所と比較し、駐車場利用が多い傾向。また、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。また、荷捌き車両の路上荷捌きによる車両の通行阻害が発生。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る。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

＜⑤駅南北の広域的な交通に関する課題＞

駅周辺では、幹線道路である万福寺王禅寺線に、駅南北の通過交通が集中しており、慢性的な渋滞が発生。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

第4章 交通環境改善の考え方

（２）駅北側の交通環境改善の検討

<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			
		①	②	③	④
駅からの距離 乗換え利便性	○	▲	▲	×	▲
駅前空間への 自動車交通の抑制	×	×	×	○	○
アクセス道路の容量	×	×	×	○	○
通過交通との 機能分担	▲	×	×	○	○
広場出入口における 歩行者と車両の錯綜	×	×	▲	▲	▲

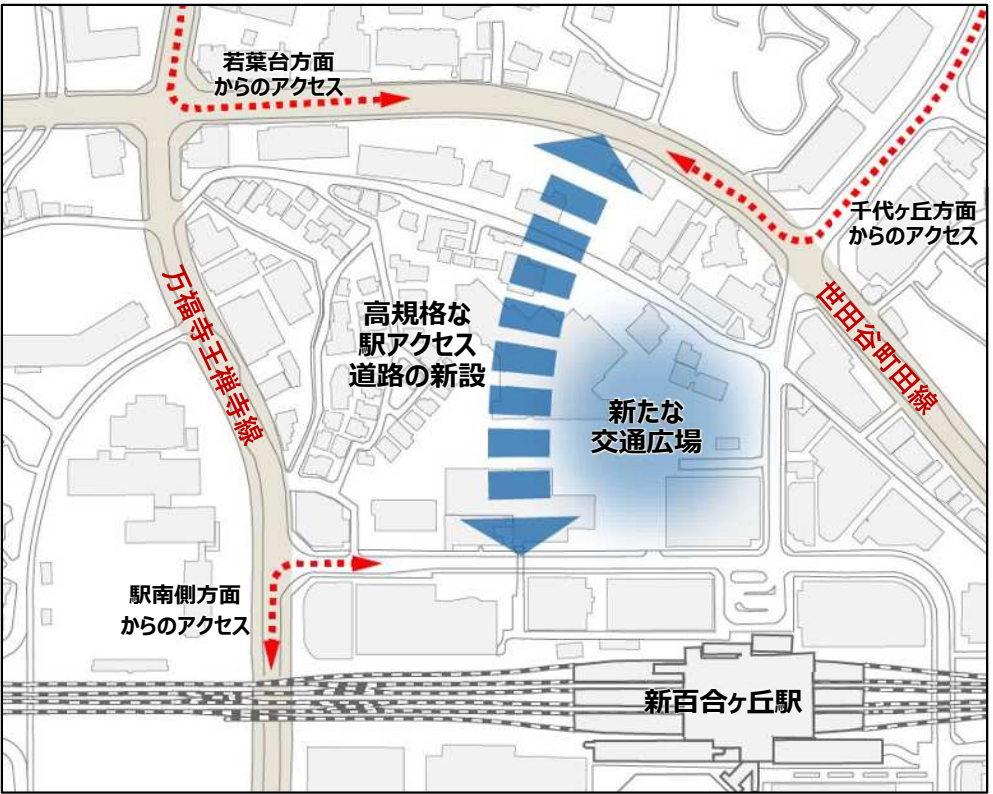
世田谷町田線に接続する道路を整備してアクセス（④）することを基本としながら、広域拠点にふさわしい交通結節機能の強化に向けて、歩行者デッキの整備等による高低差の解消や歩車分離により、歩行者の安全・安心かつ快適な乗換え経路を確保し、利便性の向上を図ります。

<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に目的別の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。



第4章 交通環境改善の考え方

（2）駅北側の交通環境改善の検討

＜ 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」ウォーカブルな歩行空間を整備します。

＜ 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、荷捌きなど、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はなく、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、共同荷捌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。

＜ 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）

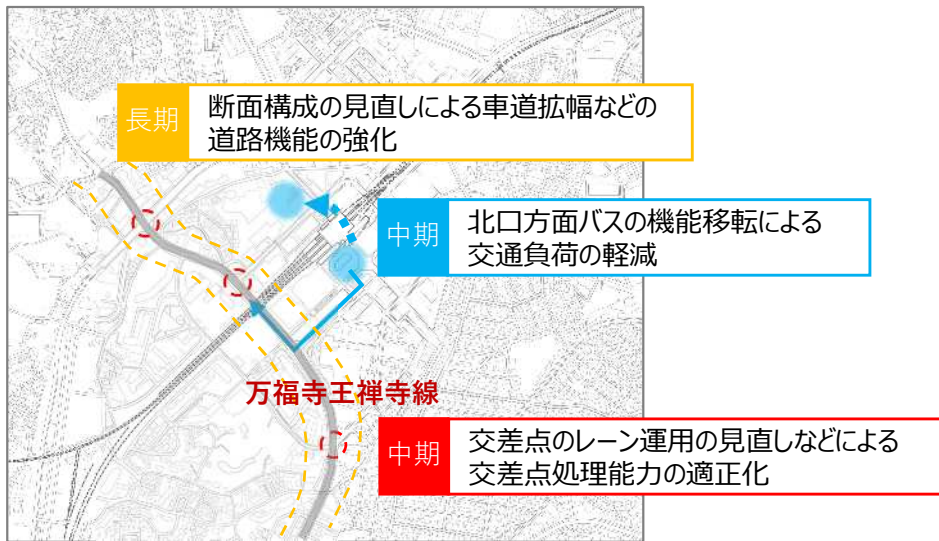
駅周辺における交通渋滞要因の一つである、駅南北を通過する万福寺王禅寺線の交通の分散化を図るため、駅南北の広域的な交通処理を担う幹線道路である世田谷町田線や尻手黒川線の整備を着実に進めます。

（万福寺王禅寺線の断面構成の検討）

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

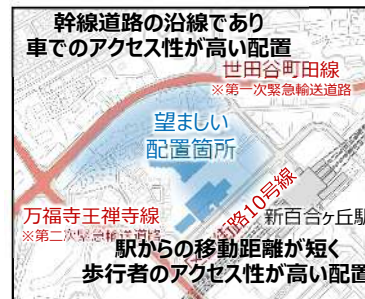
（１）公共施設の配置検討

官民敷地の一体的な活用による大街区化では、高経年化した公共施設を建て替えるとともに施設配置を見直すことにより、公共施設の効果的かつ効率的な再編をめざします。施設配置の検討では次の４つの視点を掲げ、それぞれの視点から望ましい配置を整理しました。

＜①アクセシビリティについて＞

ア) 来訪手段による利便性及び快適性の考慮

- ・ 歩行者のアクセシビリティについては、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及び快適性にも配慮が必要。
- ・ 車のアクセシビリティについては、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。



＜②防災性について＞

ア) 緊急車両等のアクセシビリティの改善

- ・ 区役所や消防署等は緊急時及び災害時において、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。
- ・ 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



＜③地域資源との連携について＞

ア) 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、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、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。

イ) シビックゾーンの形成

- ・ 公共施設を近傍に集積（シビックゾーンを形成）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。



＜④経済性について＞

ア) 行政機能の効率的な建替え

- ・ 現状と同位置に建て替える場合、行政機能の継続のために仮移転先に機能を移行する必要があるため、仮移転先の借地料、仮施設工事費、移転費用等が発生することから効率的な建替えに寄与する配置が望ましい。

イ) 市の支出の圧縮及び税収効果

- ・ 建て替えにおける移転先については、土地の価格などを踏まえた土地取得費の縮減につながる効果的な配置が望ましい。
- ・ また、税源涵養の観点からも、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。



第5章 公共施設再編の考え方

（２）公共施設の効果的・効率的な配置

「（１）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。

＜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、建替え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。



（３）公共施設の施設計画の検討

＜検討の視点＞

①今後の市民館・図書館のあり方（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。

②区役所改革の基本方針（改定版）（案）（令和７年１１月）での位置づけ

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。

【検討の方向性】

公共施設の建替えにおいては、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、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。

＜多様な機能を導入した公共施設事例＞
（おにクル／茨木市）



【出典：おにクルホームページ】
（C）ナカサアンドパートナーズ

＜地域資源の有効活用事例＞（スペルノヴァカワサキ／川崎市）



第6章 都市機能誘導の考え方

（１）コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進

都市計画マスタープラン等では、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、駅徒歩圏に高密度かつ、多様なニーズに対応した都市機能の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おり、麻生区構想においては、土地利用の方針として、商業集積を高め、商業空間の連続性による賑わいのあるまちをめざすことや、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都市機能を計画的に誘導することとしています。

こうした上位計画を踏まえ次のとおり、都市機能の誘導を図ります。

＜①駅至近における都市機能の高密度な配置＞

駅徒歩圏の範囲において、土地の高度利用により、高密度かつ多様な都市機能の誘導を図ります。

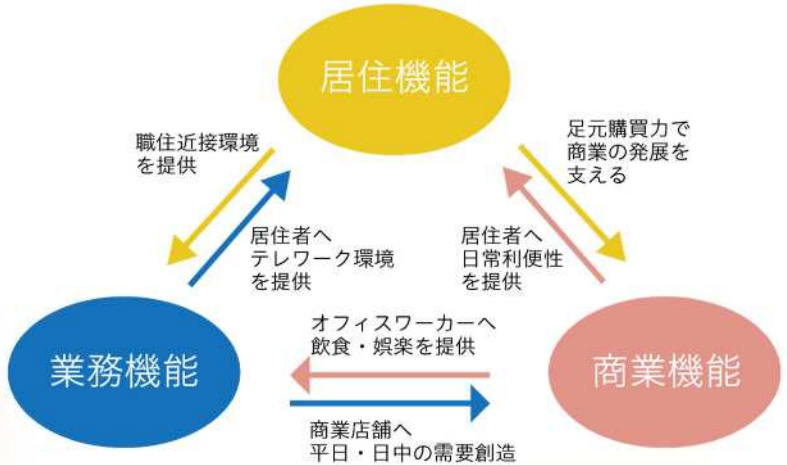
土地の高度利用や大街区化による大規模なフロア面積の実現により、充実したオープンスペースを確保することで、街区内の施設間や後背地との連携強化、回遊性の向上を図るとともに、帰宅困難者の一時滞在施設や防災備蓄倉庫の確保など、駅周辺の防災性の向上を図ります。



＜高密度な土地利用誘導のイメージ＞

＜②相乗効果を生み出す多様な都市機能の誘導＞

様々な都市機能が集積することにより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、商業、業務、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。



＜異なる都市機能の集積による相乗効果のイメージ＞

＜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、近隣都市と適切に役割分担を行いながら、次の取組を推進します。

- ・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た国内外から人を呼び込む、個性と魅力にあふれた商業機能等の誘導
- ・持続的かつ多様な昼間人口の誘導に向けて、社会変化に対応した次世代型オフィス等の業務機能等の誘導
- ・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居住機能等の誘導

第6章 都市機能誘導の考え方

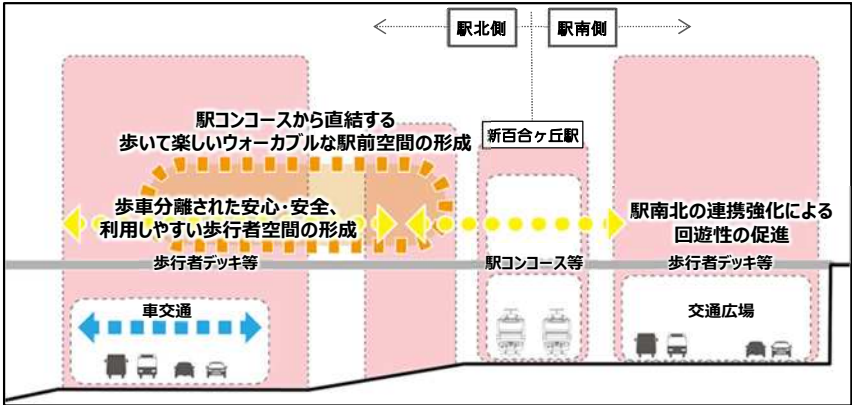
（２）都市の魅力を高める都市環境の整備

人口減少や少子高齢化などの社会情勢への対応、世界的な潮流としての脱炭素社会の推進、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」中心のウォカブルなまちづくりや「生物多様性の豊かなまちづくり」が重要視されていることから、駅周辺の土地利用と合わせて、以下のとおり、都市環境の整備を推進します。

＜①ウォカブルな駅前空間の形成＞

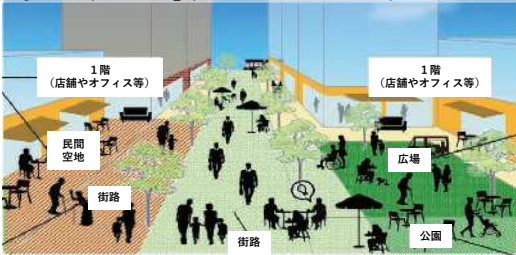
広域拠点にふさわしいにぎわいあふれる駅前空間の創出に向けて、官民連携したオープンスペースの創出等により、駅コンコースから直結した『駅とまちをつなぐ歩いて楽しい「人」中心のウォカブルな駅前空間』の形成をめざします。

＜広域拠点にふさわしい駅前空間の断面イメージ＞



また、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導入による都市のにぎわいを印象づけるウォカブルな駅前空間の形成をめざします。

＜歩いて楽しい「人」中心のウォカブルな空間のイメージ＞



＜②生物多様性の豊かなまちづくりの推進＞

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。

また、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、まちのなかにおいても、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。

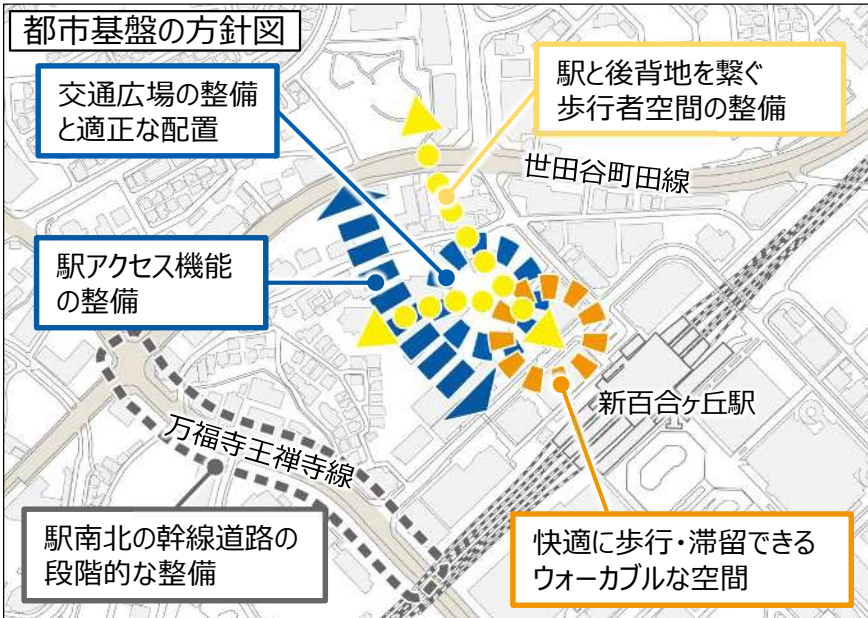


提供元：グラングリーン大阪開発事業者

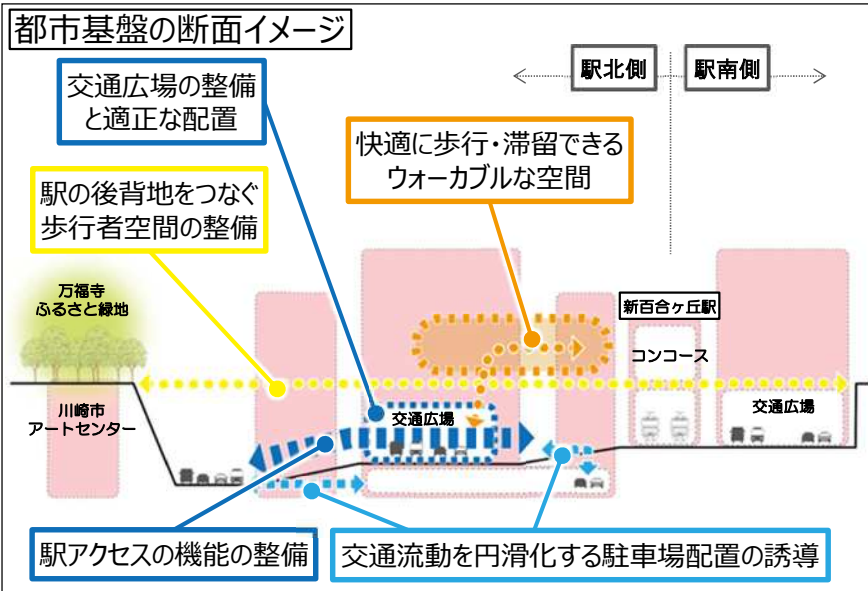
＜緑のなかの都市空間の形成事例「グラングリーン大阪」＞

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し、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

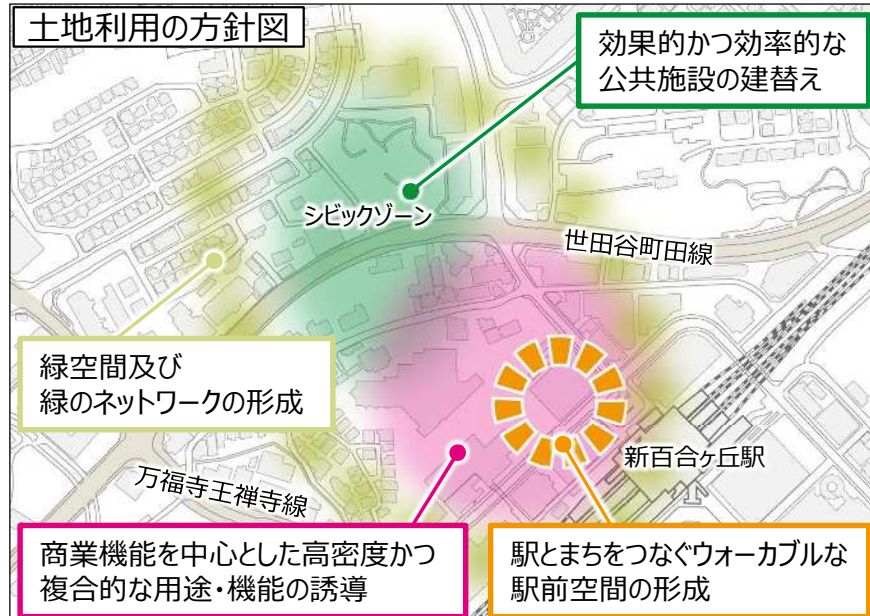
- 目的別動線を適切に処理する都市基盤と連携した駐車場の施設配置や車両出入口とするとともに、土地の立体的な活用や、共同荷捌きや駐車場の施設間のシェア化など、官民連携による都市空間の有効活用を図りながら、円滑な交通処理を実現する駐車場機能等を整備します。

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

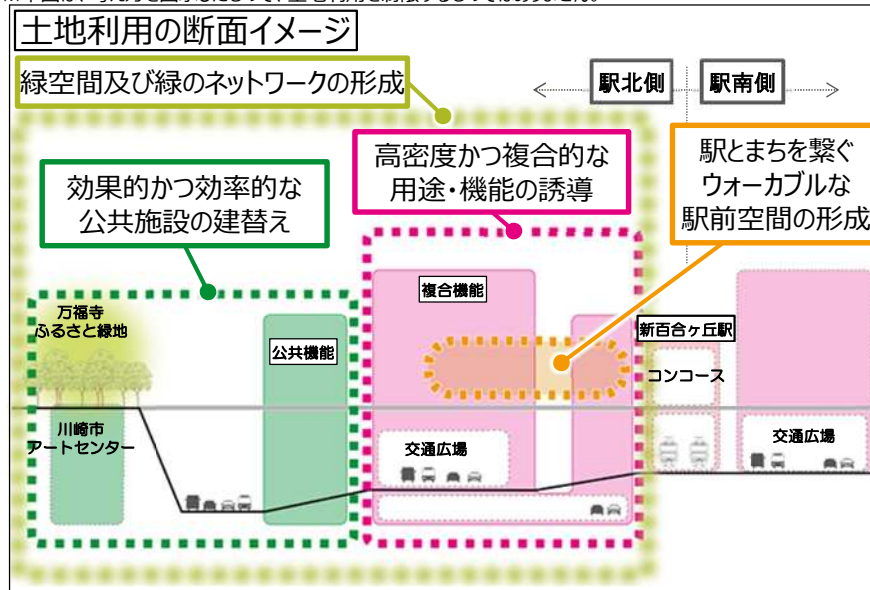
- 世田谷町田線の4車線化や尻手黒川線Ⅳ期の整備を着実に推進することで、万福寺王禅寺線に集中する通過交通の分散化を図ります。
- 万福寺王禅寺線の交通実態に応じた柔軟かつ効果的な断面構成の変更について、駅周辺のまちづくりの進捗も踏まえた段階的かつ中長期的な対策を検討します。

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、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」中心のウォーカ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』中心のウォーカブルな駅前空間」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。

