

新百合ヶ丘駅周辺地区

まちづくり方針(案)

目次

I 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針策定の目的

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

II 新百合ヶ丘駅周辺の現況

- 1 人口動態
- 2 駅乗降客数
- 3 歩行者交通
- 4 自動車交通
- 5 駅前広場
- 6 自転車交通
- 7 土地利用
- 8 商業施設
- 9 公共施設
- 10 防災
- 11 芸術・文化施設
- 12 地域活動等
- 13 自然環境

III 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針

- 1 駅周辺の開発動向
- 2 求められる取組
- 3 まちづくりの基本方針
- 4 分野別の取組の方向性
- 5 まちづくりの方針図

IV 計画的なまちづくりの推進

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

V 参考資料

- 参考1 横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う中間駅周辺の
まちづくりについて
- 参考2 まちの事例集

新百合ヶ丘駅周辺地区 まちづくり方針策定の目的

I 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針策定の目的

1 背景

〔まちの成り立ち〕

- 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
- 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
「景観計画特定地区」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

①新百合ヶ丘駅周辺は、新百合ヶ丘駅開業を契機に、市と地元による「百合丘南部地区総合開発協議会」を発足し、農住構想を基本に将来の新しい都心としての総合的整備計画への展開が図られ、その後、土地区画整理事業が竣工、上物建設マスタープランの策定による計画的な都市機能等の誘導を進めてきました。

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

上物建設マスタープラン

■土地利用に関する9つの指針

- ①街づくりと組織づくり
- ②緑豊かなまちづくり
- ③計画人口
- ④商業・業務施設建設
- ⑤集合住宅建設
- ⑥戸建住宅建設
- ⑦一般宅地利用
- ⑧集合農地活用
- ⑨行政施設・市民施設等設置

- 特徴①：建築物等の形態・意匠に係る詳細な基準を設定
- 特徴②：官民協働による基準づくりの実施

1 植栽：建物用途別の植栽基準（位置・植栽方法・樹種）

2 色彩：エリア別の建築物の色彩基準（壁面色・7パレット・屋根色）

3 広告物：エリア別の広告物の種類・面積・位置・色彩等の基準

商業・業務マスタープラン

グリーンアクシス
南北軸：通勤通学や日常
の生活動線

ブルーアクシス
東西軸：余暇・文化活動の
動線

芸術系大学や文化施設等の豊富な芸術・文化資源を活かした活動や、近年ではペDESTリアンデッキや公園等の公共空間を活用したイベントの開催など、地域の特徴を活かした賑わいと魅力あるまちづくりが進められています。

②一方で、当地区周辺の急激な人口増加による駅中心部における慢性的な交通混雑の発生や、駅至近における低利用地の残存、土地区画整理事業時に建設された建物の老朽化、駅北側の高低差など、当地区の抱える様々な課題が顕在化してきています。

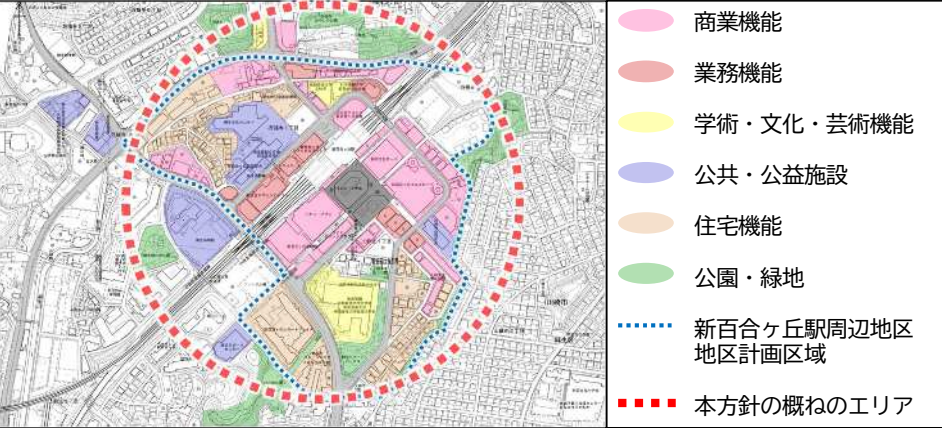
③また、横浜市高速鉄道3号線（以下「3号線」という。）延伸を見据え、都市機能の更なる集積や、交通結節機能の強化に向けた取組が求められています。



出典：しんゆりフェスティバル・マルシェHPより



「新百合ヶ丘駅周辺の土地利用の状況」



「新百合ヶ丘駅周辺の昔と今」

駅開業に伴い整備された都市基盤



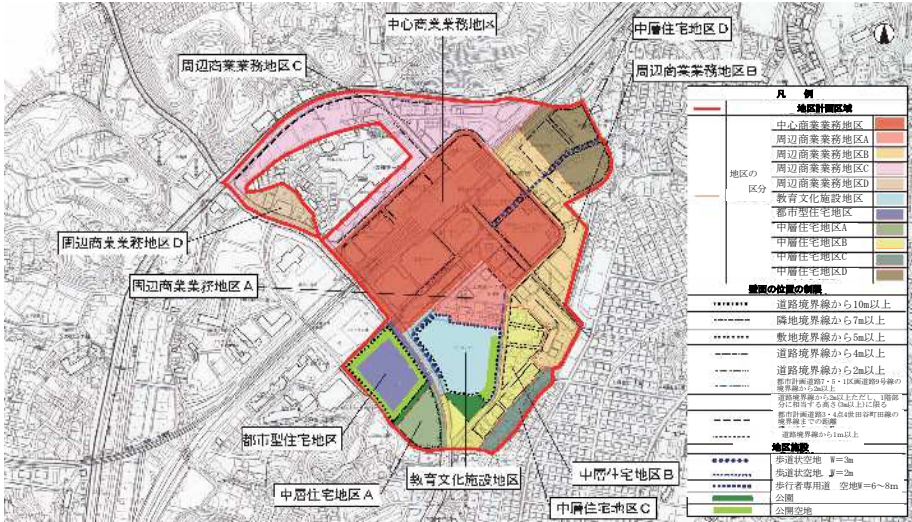
出典：「新百合ヶ丘駅周辺特定土地区画整理事業のあゆみ」より

昭和～平成初期に整備された都市機能



- ④新百合ヶ丘駅周辺は、昭和62(1987)年度に新百合ヶ丘駅周辺（29.2ha）の地区計画を都市計画決定し、駅前の大型商業施設の集積や芸術系大学等の芸術・文化施設の集積など計画的なまちづくりを進めてきました。

＜ 新百合ヶ丘駅周辺地区地区計画＞



- ⑤その後、令和4(2022)年4月に地域とのコミュニケーションツールとして「新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくりの基本的な考え方」を取りまとめ、次の考え方により検討を進めてきました。

（1）時代のニーズに応じた都市機能の集積

- ・駅周辺の高経年化した建築物の更新や、駅北側エリアなどの低未利用地における土地利用転換などを計画的に誘導し、時代のニーズ等に応じた更なる都市機能の集積の推進

（2）駅周辺の交通環境の改善

- ・北口駅前広場をはじめとする周辺道路の混雑解消に向けた取組の推進

- ・駅南北の交通機能の適正配置の検討による、駅周辺の抜本的な交通環境の改善に向けた取組

（3）芸術・文化、緑など、個性と魅力にあふれたまちづくりの推進

- ・地域に根差した芸術・文化活動などの更なる取組による、地域が一体となった個性と魅力にあふれたまちづくりの推進

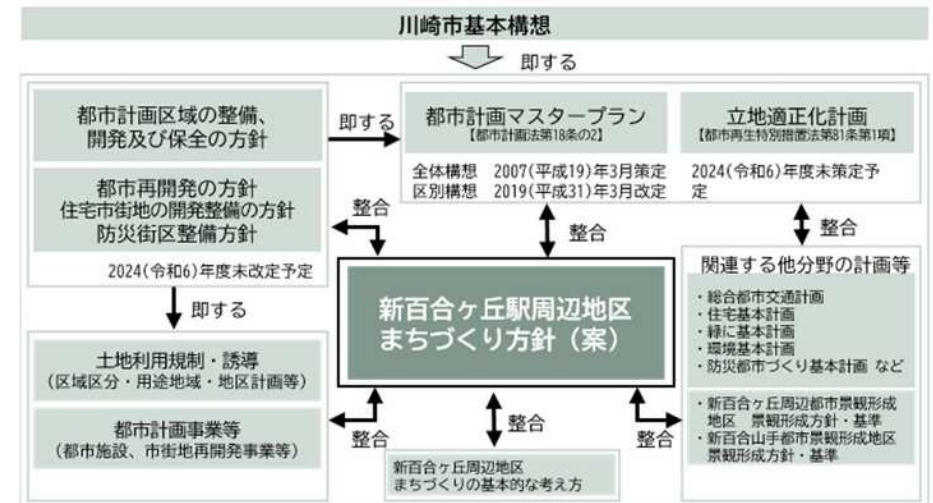
- ・駅周辺の道路や公園等の公共空間や緑豊かな空間を最大限活用するなど、ウォーカブルなまちづくりによる、地域の個性ある活動や交流の推進

- ⑥前述の「基本的な考え方」を活用して、地域住民と継続的に意見交換を行うとともに、令和6(2024)年度には「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や「川崎都市計画都市再開発の方針」等の改定を行い、駅周辺について、より質の高い、魅力ある広域拠点の形成を図ることを新たに位置付けました。（※令和6年11月時点都市計画手続き中）

2 まちづくり方針策定の目的

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

3 まちづくり方針の位置づけ



【関連計画における目指す都市像（川崎市都市計画マスタープラン 麻生区構想）】

みどりとえにしのとうん

一步先を行く 緑 緑 区 あさお

まちの資源を活かし、育むことにより、まちの魅力を向上させ、持続可能な地域をつくる

＜解説＞

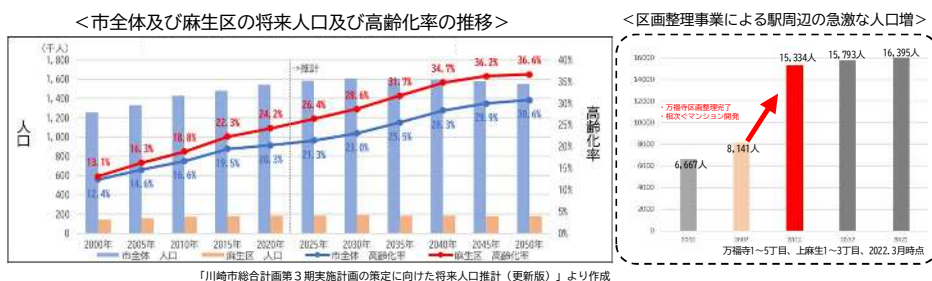
- ・優れたまちの資源や質の高いまちの市街地空間を活かし、育むことにより、さらに、一步先を行くまちをめざします。
- ・「一步先を行く」は、現在、麻生区が持っている、優れた特性をさらに伸ばし、つくり続ける動きのあるまちづくりをイメージしています。
- ・「緑（りょく）」は、ガーデンシティということがあるように、美しいまち、憩い、文化、高級住宅地など都市の質の高さをイメージさせます。また、緑あふれる田園、ふるさとの原風景などをイメージしています。「みどり」とすることで、自然がつくる美しさ、人がつくる美しさを表し、「美」と「ふれあい」をイメージしています。
- ・「緑（えん）」は、緑側の緑であり、出会い、ふれあいや潤い、やすらぎのある暮らしをイメージさせます。さらに地縁などネットワークやコミュニティといった人のつながりをイメージさせます。また、縁日の縁は、活力、華やかさ、人が集まり、交流するまちをイメージさせます。そして知縁は、知的生産であり、文化、芸術から先端産業まで新しいまちの姿をイメージしています。「えにし」と読むことで、人と自然、人と環境、人と人（子どもからお年寄りまで、住んでいる人も遊びに来た人も）、人と生活（芸術、文化、スポーツ、遊びなど）など、多様な要素が組み合わせられ、共に育み、共に住み続けていくことができるまちをイメージします。
- ・「タウン」は、ベッドタウンのタウンであり、わが家、わが町など、ヒューマンスケール（人間的尺度）のまちをイメージし、都市的なものと田園、里的なものを兼ね備え、のんびりと歩いて暮らせるまちをイメージしています。

新百合ヶ丘駅周辺 の現況

Ⅱ 新百合ヶ丘駅周辺の現況

1 人口動態～少子高齢化が進み、2030年頃を境に減少～

- 本市の人口総数は令和12(2030)年まで増加を続け、その後減少傾向となることが想定されています。
- 全市的にも超高齢社会（65歳以上人口が21%超）が進行していますが、なかでも麻生区の高齢化率は市の平均に比べて、より上昇傾向にあり、令和7(2025)年には高齢化率が25%を超えることが予測されており、今後も高齢化率は上昇を続けると予測されています。



- 新百合ヶ丘駅周辺においても、今後、駅を中心に高齢化の進行が想定されることから、少子高齢化対策としてコンパクトで効率的なまちづくりなどの検討が必要です。

＜新百合ヶ丘駅周辺の高齢化率の変化（2020年→2050年）＞



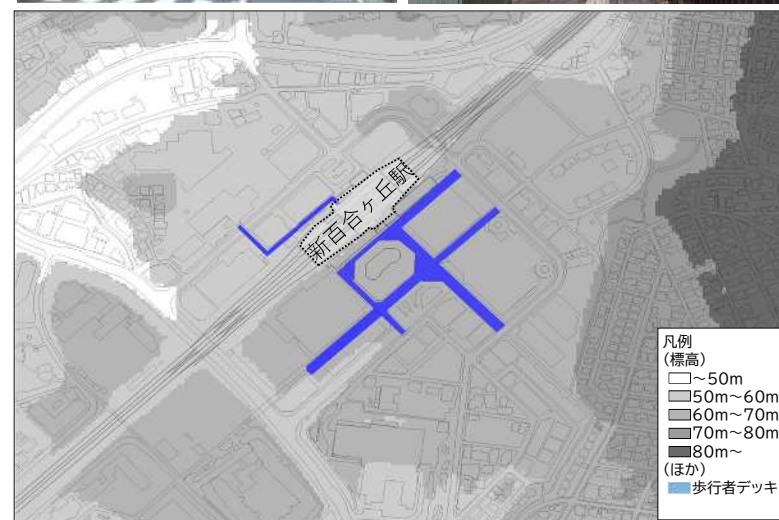
2 駅乗降客数～3号線の延伸による更なる増加～

- 乗降客数の推移を見ると、新百合ヶ丘駅の利用者は平成17(2005)年以後、増加傾向を示しています。
- ※新型コロナウイルスの影響で、令和2(2020)年には一度低下しているものの、現在は回復しつつあります。
- 今後も、3号線の延伸による、3号線沿線の住民や利用者などの潜在的な需要や、新百合ヶ丘駅周辺を含むこれらの沿線の開発とそれに伴う業務・商業をはじめとした各種機能の利用者が増加することが見込まれることから、それらに応じて、駅利用者も増加する事が予想されます。



3 歩行者交通～高低差や歩車錯綜による安全性・回遊性の不足～

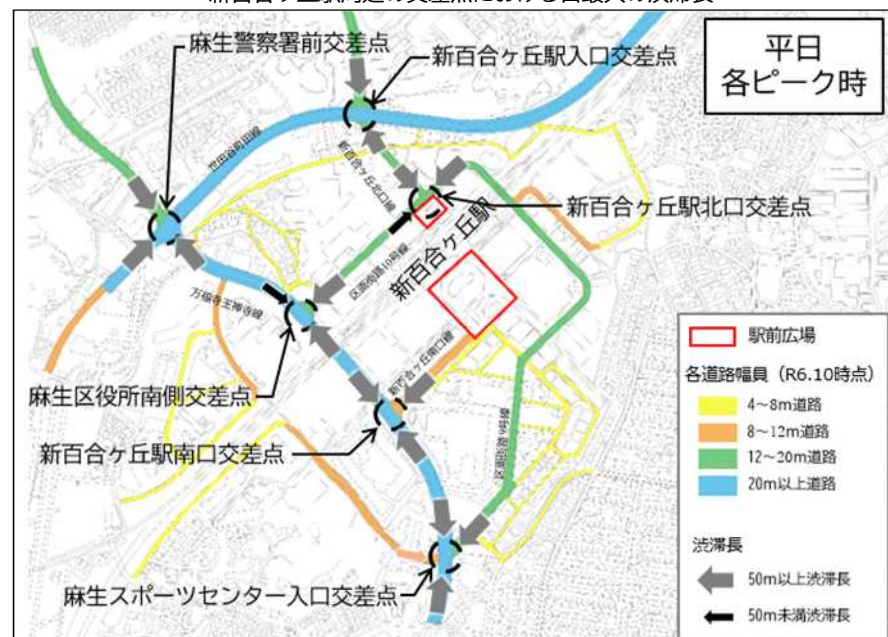
- 新百合ヶ丘駅周辺は駅を中心としてすり鉢状の地形になっており、各主要施設間の高低差が非常に大きく、回遊性の支障となっています。
- 特に北側では、以下のような課題が目立っています。
 - ・歩行者と車が同じレベルで通行をしていることで、限られた平面空間の中で十分な歩行幅員が確保されていないなど、歩行環境の課題。
 - ・歩行者と車が錯綜しており、歩行者の乱横断等が発生するなどの安全面についての課題。
- 一方で南側では、デッキが整備され安全性・回遊性が確保されているものの、デッキ下の地上部分においては、憩える滞留空間が不足しているなどの課題があります。
- これらの状況から、特に北側においては限られた既成市街地の空間の中で、効果的に歩車分離を図るなど、安全性・回遊性を向上させる検討が必要です。



4 自動車交通～道路の脆弱な駅中心部や南北方向への車の集中～

- 新百合ヶ丘駅周辺地区では、交通量に比べて駅中心部の道路幅員が狭く都市基盤が脆弱な状況です。
- 駅中心部に向かうほど、南北方向に限られた道路に歩行者と車の交通が集中し、それぞれの輻輳も増えてくることから、慢性的な交通混雑が課題となっています。
- これらの状況から、駅前広場の適正配置と駅周辺道路の拡張や南北方向の道路空間の拡充などによる交通の分散化などの検討が必要です。

＜新百合ヶ丘駅周辺の交差点における日最大の渋滞長＞



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

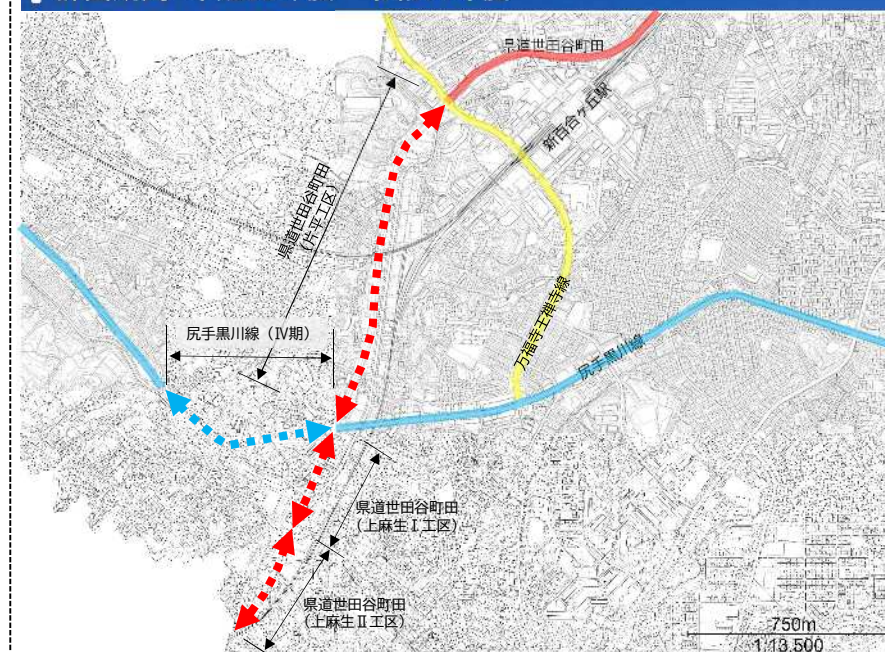
駅方面に向かう車両により渋滞する駅前道路



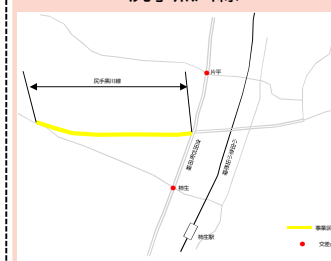
南北方向の移動により渋滞する周辺道路



第2次川崎市道路整備プログラム ～後期の取組【R4～R11】～ 計画期間 平成28年度～令和11年度

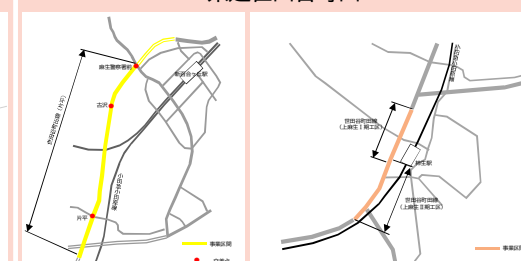


＜尻手黒川線＞



トンネルの整備・尻手黒川線の
 接続工事
 用地取得率：99%
 完成予定：令和7年度

＜県道世田谷町田＞



道路拡幅工事
 用地取得率：片平工区、上麻生I工区 100%
 上麻生II工区 31%
 完成予定：片平工区、上麻生I工区 令和7年度
 上麻生II工区 未定

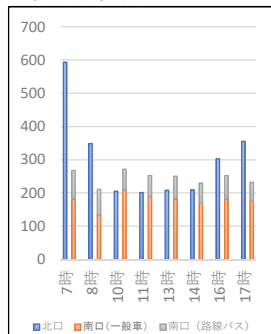
5 駅前広場～バス交通の南北の偏りと広場空間の不足～

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



＜新百合ヶ丘駅南口発着のバス経路図＞

＜駅前広場の交通量＞



○狭小な北口駅前広場空間に朝・夕ピーク時に、一般車の利用が集中し、混雑が発生しています。
朝：600台弱/時
夕：350台弱/時

＜路線バスの乗降状況＞



○路線バスの発着がすべて南口に集約されていることで、平面的に余裕がない。
南方面：3パース 北方面：3パース
双方面：1パース 合計7パース

6 自転車交通～自転車交通の円滑化と歩行者とのゾーニング～

- 新百合ヶ丘駅周辺地区は、川崎市自転車活用推進計画（令和4(2022)年3月改定）にて「自転車利用の多い駅周辺」に位置づけられ、主要動線※1や補助動線※2が計画されています。
- 新百合ヶ丘駅周辺地区には、市営駐輪場のほか、民営の駐輪場も多数整備されており、それらに接続する主要動線等では、自転車の安全走行用の矢羽根型の路面標示等が整備されています。
- また、駐輪場などが駅中心の歩行者を中心としたウォークアブルな空間の外側に設置されており、駅中心部における歩行者と自転車の分離が図られるなど、身近な地域交通における移動環境の充実が図られています。

※1 主要動線：自転車利用の多い幹線道路及び駐輪場に向かう主要なアクセス動線を指す。

※2 補助動線：自転車利用の多い生活道路を指す。



新百合ヶ丘駅周辺地区の自転車関連の交通施設の現状（基盤地図情報を元に作成）

矢羽根型の路面標示等



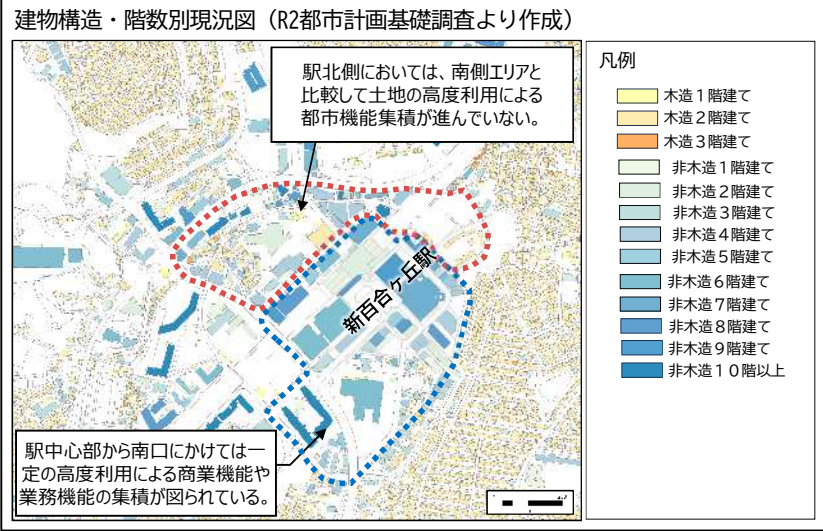
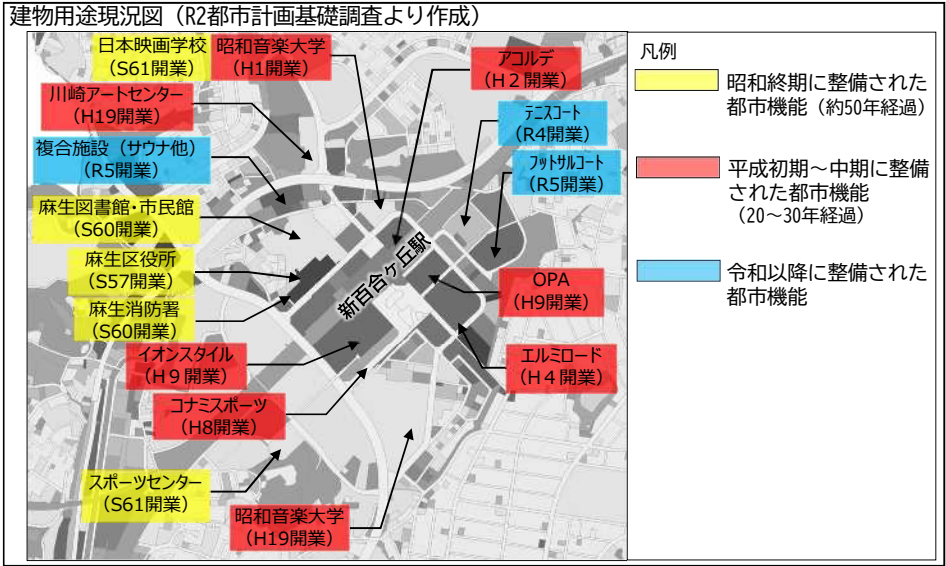
シェアサイクルポート（山口白山公園）



7 土地利用

～商業機能の低下、土地の高度利用が図られていないことによる賑わいの不足～

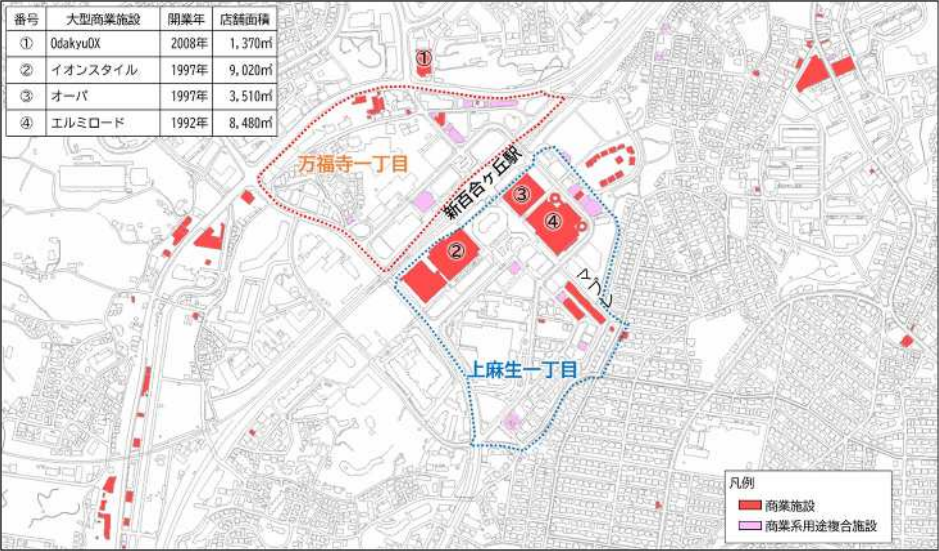
- 新百合ヶ丘駅周辺では、昭和52(1977)年に着手した土地区画整理事業を契機に昭和60(1985)年頃には、区役所をはじめとする行政施設が開業し、平成の初期には南口を中心に駅前に多くの大型商業施設が開業するなど、都市機能の集積が進んできました。
- 近年では、駅周辺の施設は昭和終期から平成初期に建てられたものが多く、これらの施設の更新が進んでおらず、特に北口においては、南口と比較して、商業立地が乏しく、地区の賑わい創出の検討が必要です。



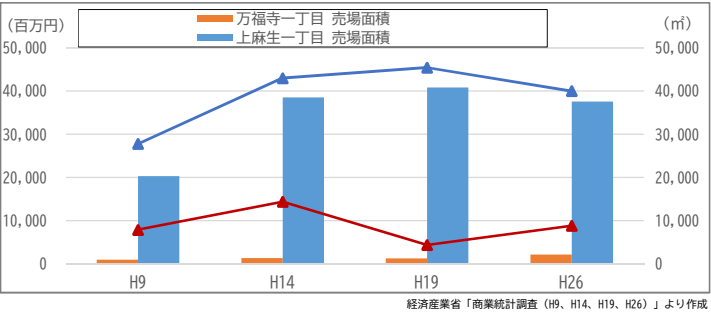
8 商業施設～商業施設の集積の偏り、地域活力や回遊性の不足～

- 新百合ヶ丘駅周辺地区には、駅南口側を中心に大型商業施設やマブレ専門店街といった商店街などの、多くの商業機能が集積しています。
- 一方で、駅北口はオフィスビルや公共施設、戸建て住宅、商業用途の小規模な建物や集合住宅等を主体とする市街地であり、商業集積が進んでいません。
- 年間小売販売額の変遷を見ても、ほとんどの販売額を駅南口のエリアが占めていることから、駅の南北で経済消費による地域活力に大きな差が出ています。
- また、新百合ヶ丘駅周辺（南北）全体の年間小売販売額と近隣拠点駅の年間小売販売額にも大きな差が生じていることや、年間小売販売額の推移が減少傾向にあることから、商業機能の衰退が懸念されるため、北口の商業機能の拡充や南口においても新たな商業ポテンシャルの創出による商業機能の更なる集積、経済活動の活発化による地域活性化に向けた検討が必要です。

<新百合ヶ丘駅周辺の商業施設の配置>



<新百合ヶ丘駅南北の商業施設の年間売り上げ推移>



9 公共施設～老朽化や時代のニーズへの対応～

- 新百合ヶ丘駅周辺地区には、区役所・市民館・図書館などの行政サービスを提供する公共施設が多数まとまって存在し、これらの施設間の一定の回遊性が保たれています。
- 一方で、行政機能が多数配置されていることで、行政機能以外の都市機能の集積が進んでおらず、今後、コンパクトシティとして様々な都市機能間の連携を強化する必要があります。求められる中で、行政機能のスマート化や複合的な利用による利便性の向上などを検討する必要があります。
- また、多くの公共施設は昭和59(1984)年の土地区画整理事業に併せて整備されたものであり、全体的に老朽化が進んでおり、特に区役所や市民館・図書館については、7区の区役所竣工時期と比較しても最も老朽化が進んでいる状況で、更新時期も同時に迎えます。
- 行政のサービスとして継続的に住民や来訪者の生活を支えていく必要があることから、計画的な建替えなどの検討が必要です。

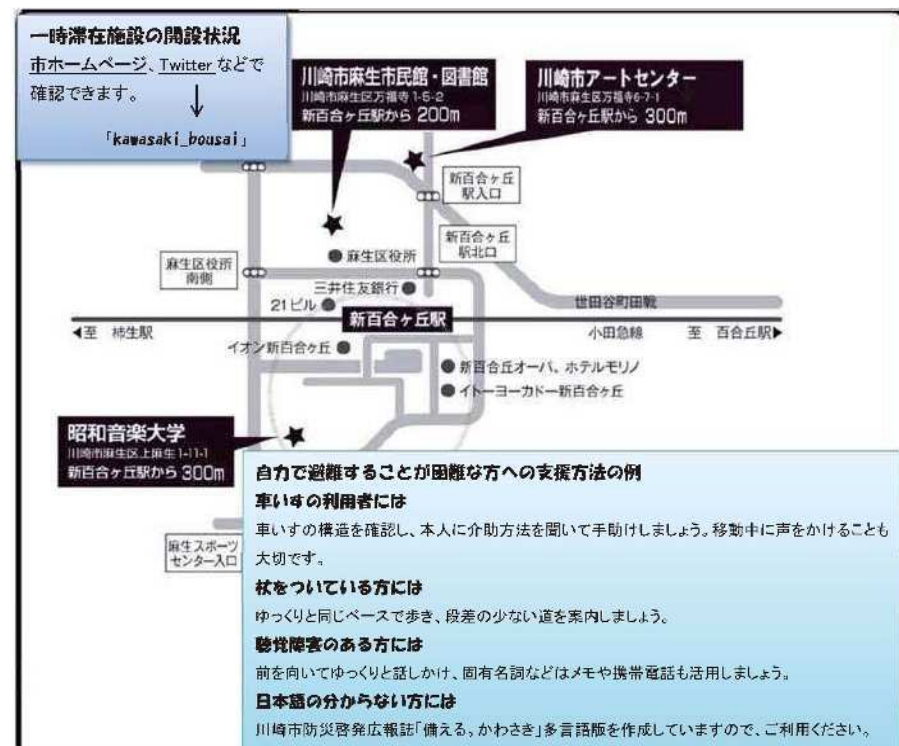


新百合ヶ丘駅周辺地区の公共施設の立地（令和3年度川崎市公共施設白書を元に作成）



10 防災～駅前の滞留空間不足と官民連携での防災の備え～

- 新百合ヶ丘駅前には南側で10,400㎡の駅前広場が、北側には1,400㎡の駅前広場が整備されているものの、そのほとんどが道路として整備されており、拠点駅として、災害があった際に駅前のまとまった駅利用者等の滞留空間が不足している状況です。
- また、駅周辺における一時滞在施設の位置づけが4施設であり、市内の広域拠点駅と比較して、災害時の官民連携した帰宅困難者等の受け入れ体制が十分でない状況です。
- 今後、駅周辺の民間開発や既存施設のリニューアルなどに合わせた災害時の帰宅困難者の受け入れ等への対応を官民連携で検討する必要があります。



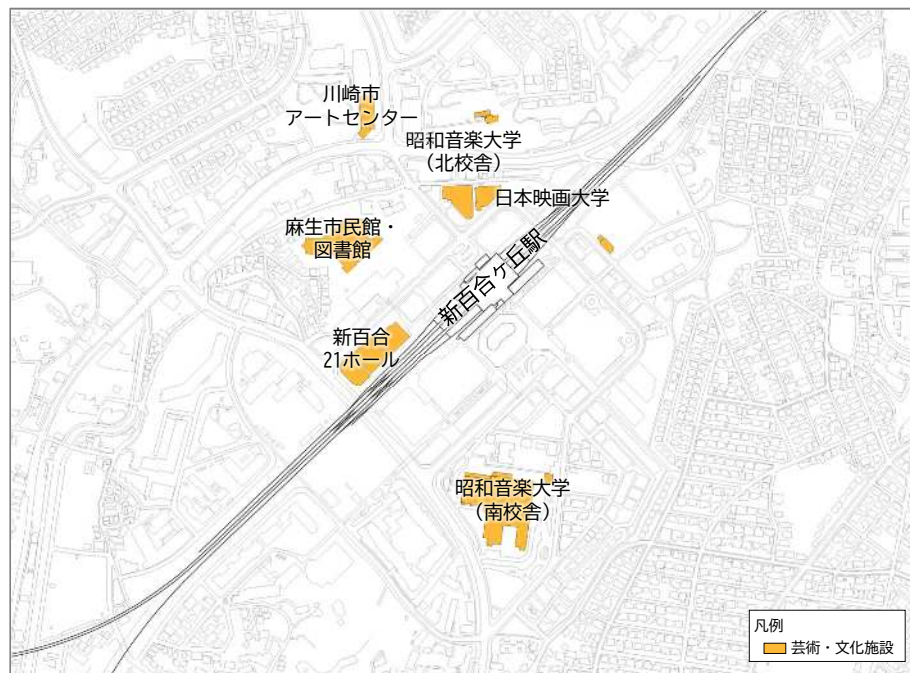
新百合ヶ丘駅周辺の一時滞在施設マップ

<広域拠点駅における一時滞在施設の設置状況>

地区名	一時滞在施設数	主な施設
新百合ヶ丘駅周辺地区	4施設	麻生市民館・図書館、川崎市アートセンター、昭和音楽大学、新百合21ホール
川崎駅周辺地区	12施設	川崎地下街アゼリア、ホテルメッツ川崎、ラゾーナ川崎ほか
小杉駅周辺地区	9施設	中原市民館・図書館、川崎市コンベンションホールほか

1.1 芸術・文化施設～多様な芸術・文化施設の集積～

- 新百合ヶ丘駅周辺地区には、十二神社や地神塔など歴史的な資源が残っています。十二神社では宇気母智大神（うけもちのおおかみ）と呼ばれる、五穀と海山の先をもたらした食物の神様が祀られているなど、当地区では古くから農文化が根付いていました。
- 都市開発が進むにつれ、商業・業務機能のほか、川崎市アートセンターや学術系大学等の芸術・文化施設が整備され、現在は音楽祭や上映会等といったイベントが定期的に開催されるなど、芸術・文化のまちとして個性と魅力にあふれた活動が展開されています。



新百合ヶ丘駅周辺地区の芸術・文化施設（基盤地図情報を元に作成）



出典：川崎市HP「KAWASAKI しんゆり映画祭野外上映会」より



出典：川崎市HP「市制100周年記念第39回麻生音楽祭2024」より



出典：川崎ジャズ実行委員 eTak, Tokiwa

1.2 地域活動等～多様な地域活動の充実～

- 新百合ヶ丘駅周辺では、平成30(2018)年に「新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアム」が発足するなど、様々な地域団体により活動等が活発に行われています。

【芸術・文化】

- ・アルテリッカしんゆり
市民が主体となって実行委員会を立ち上げ、オペラやオーケストラ、美術展、映画等の多様なジャンルが一堂に揃う総合芸術祭を企画・運営しています。
- ・KAWASAKI しんゆり映画祭
地域住民や企業からの支援・協力を得ながら市民スタッフにより「監督や俳優による座談会」や、中学生が制作した映画の上映、野外上映会などのイベントが企画・運営されています。



出典：アルテリッカしんゆりHPより

【緑・農】

- ・しんゆりフェスティバル・マルシェ
新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアムが主体となり、新百合ヶ丘の魅力をもっと多くの人々に伝えるため、新百合ヶ丘周辺で採れた新鮮な野菜の販売や、作家によるワークショップなど地域による魅力発信のイベントが企画・運営されています。



出典：しんゆりフェスティバル・マルシェHPより

【イベント】

- ・kirara@アートしんゆり
kirara@アートしんゆり実行委員会が主催となり、麻生区と新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアムが共催し、新百合ヶ丘駅周辺のイルミネーションイベントを毎年開催しています。
- ・クリーンアップ大作戦
麻生区と新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアムが協働して、地域に働きかけ、駅周辺の清掃や花の植え付け等のイベントを定期的に開催しています。

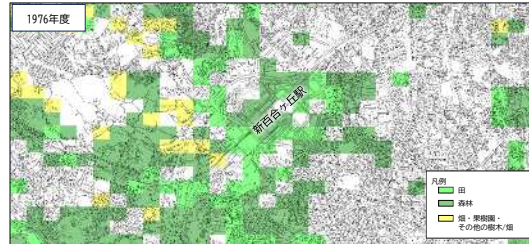


出典：新百合ヶ丘エリアマネジメントコンソーシアムHPより

13 自然環境～駅中心部における緑と緑のつながり～

- 麻生区は、里地・里山など緑の潤いにあふれ、自然的環境の分布における樹木の集団が368.90ha（麻生区面積の16.0%）と市内で最も高く、一人当たりの公園・緑地面積も約10㎡と7区で最も高い数字となっています。
- また、新百合ヶ丘駅周辺地区においても、当時から緑豊かな里山が形成されており、平成15(2003)年には「新百合ヶ丘地区緑化推進重点地区」として位置づけられ、市域において重点的に緑化の推進に配慮をすべき地区とされています。
- 駅周辺には万福寺檜山公園や上麻生隠れ谷公園、万福寺ふるさと緑地など緑豊かな空地が複数存在しているほか、こやのさ緑道などの緑道や豊富な街路樹などによりネットワークが形成されています。一方で、駅近辺においては緑が少なく、緑の連続性が途切れてしまっている状態にあります。
- これらの状況から駅中心部への緑の配置による駅周辺全体での緑の連続性の創出等に向けた緑化の推進に配慮した検討が必要です。

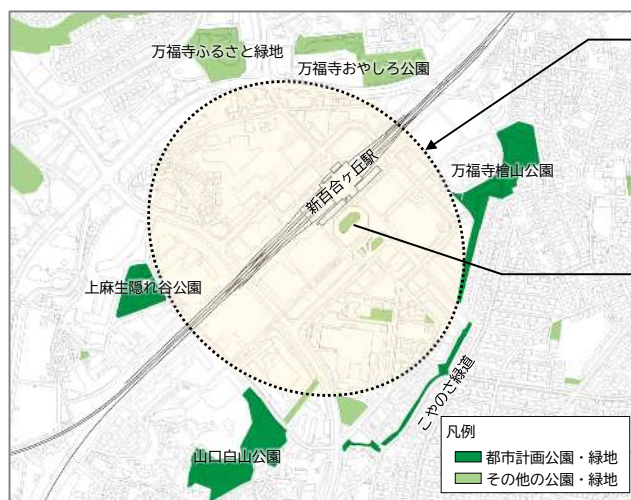
区画整理等が進む前の当時の緑（田・森林ほか）の分布



区別の一人当たり公園・緑地面積



駅周辺の緑（公園・緑地等）の分布



駅周辺の緑（公園・緑地等）の分布

（R4「生物多様性がわさき戦略」及びR2都市計画基礎調査より作成）

駅中心部において、
まとまった緑の空間が
不足している



駅前にも緑が点在しているが、
触れられる緑と
なっていない。

<駅周辺の緑>



南口駅前広場の緑



南口デッキ上の緑①



南口デッキ上の緑②



駅周辺の緑（檜山公園）



駅周辺の緑（こやのさ緑道）



駅周辺の緑（ふるさと緑地）

新百合ヶ丘駅周辺地区 まちづくり方針

Ⅲ 新百合ヶ丘駅周辺地区まちづくり方針

1 駅周辺の開発動向～商業機能の集積に加え、業務、行政、芸術・文化機能が充実～

「まちの賑わいを創出する『商業機能』の集積」

- 新百合ヶ丘駅周辺は、南口を中心として、平成2(1990)年に「小田急アコルデ新百合ヶ丘」の開業を皮切りに、平成4(1992)年には「エルミロード新百合ヶ丘」、平成9(1997)年には「新百合ヶ丘ビブレ（現在は、イオンスタイル新百合ヶ丘）」と「新百合ヶ丘OPA」が開業するなど、駅周辺の賑わい施設や拠点施設の整備が進められています。



「『行政機能、芸術・文化機能』の集積」

- 区役所や消防署が立地する他、図書館や市民館が設置されるなど、行政施設が集積した利便性や防災性の高い地区となっています。
- 新百合ヶ丘駅周辺には、川崎市アートセンターの開業に加え、日本映画大学や昭和音楽大学など、芸術・文化施設の集積も進められています。



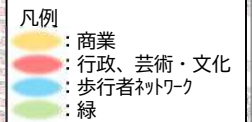
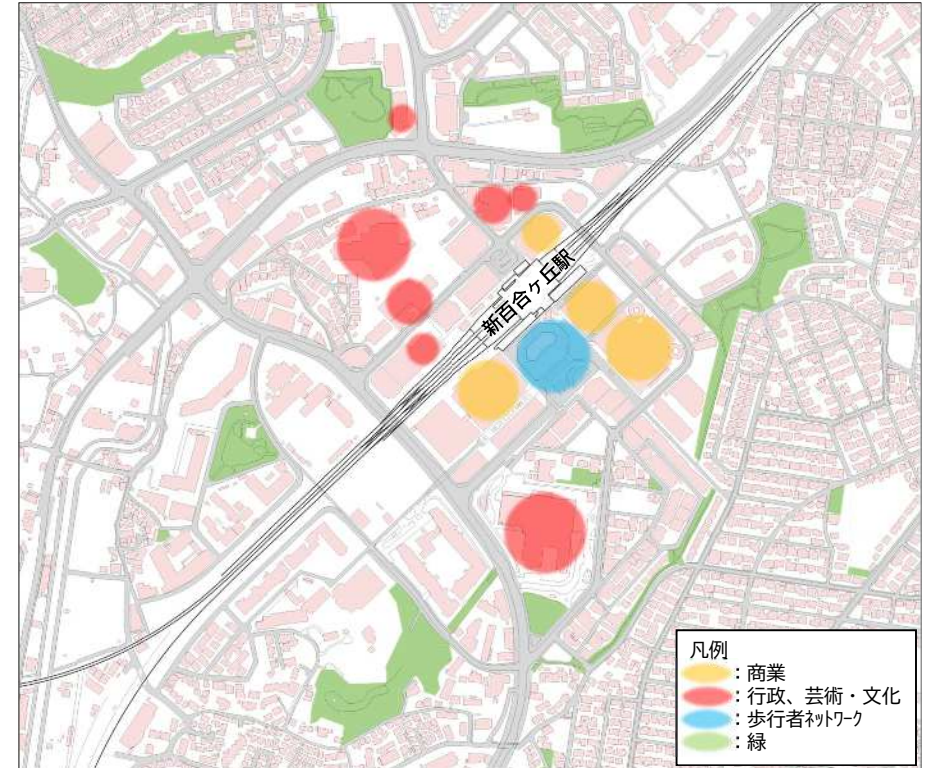
「歩行者デッキ等の整備による歩行者ネットワークの充実」

- 昭和59(1984)年には南口に歩行者デッキが整備され、高低差が解消されることで、回遊性の高い駅前空間が創出されています。これにより、南口を中心に多くの商業施設が集積するほか、デッキ上を活用した、地域団体を主体とした地域活動の活性化など、高い波及効果を生み出しています。



「普遍的価値を創出する『緑』の充実」

- 新百合ヶ丘駅周辺の位置する麻生区は、樹木等の面積が区面積の約16%と市内で最も高く、一人当たりの公園・緑地面積も約10㎡で、市内でもっとも高くなっており、豊かな自然環境が充実しています。また、土地区画整理事業などを通して「万福寺檜山公園」や「万福寺おやしる公園」などをはじめとする多くの公園・緑地が整備されています。



2 求められる取組

【土地利用】

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

【交通体系】

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

【都市環境】

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

【都市防災】

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

1980年代に整備された都市基盤の更新



自動車混雑の改善



緑の強化・活用への期待



災害時の駅避難者の受入体制



3 まちづくりの基本方針

都市計画マスタープラン 麻生区構想	【基本方針】 1 地域資源を活かして、さらに質の高いまちを育む 2 持続可能なまちを育む (1)環境面 緑が保全され、環境にやさしいまちをめざす (2)経済面 地域が自立できる産業があるまちをめざす (3)社会面 多世代が暮らせるコミュニティのあるまちをめざす	【目指す都市構造】 1 広域調和・地域連携型のまち 2 魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成 3 生活行動圏の身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまち 4 広域調和・地域連携のまちを支える交通ネットワークの形成 5 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした、緑と水のネットワークを育む 6 コンパクトで効率的なまち
	+	

まちづくりの基本的な考え方 新百合ヶ丘駅周辺地区の方	【具体的な検討イメージ】 時代のニーズに応じた都市機能の集積 ・駅周辺の高経年化した建築物の更新や、駅北側エリアなどの低未利用地における土地利用転換などを計画的に誘導し、時代のニーズ等に応じた更なる都市機能の集積を推進します。	文化・芸術など、個性と魅力にあふれたまちづくりの推進 ・地域に根差した文化・芸術活動などの更なる取組を推進し、地域が一体となって個性と魅力にあふれたまちづくりを推進します。 ・駅周辺における道路や公園などの公共空間や緑豊かな空間をまちづくりのフィールドとして最大限に活用するなど、居心地が良く歩きやすいウォーカブルなまちづくりにより、地域の個性ある活動や交流を推進します。
	駅周辺の交通環境の改善 ・北口駅前広場をはじめとする周辺道路の混雑解消に向けた取組を推進します。 ・中期的には、3号線延伸などを契機に駅南北の交通機能の在り方などを検討することで、駅周辺の抜本的な交通環境の改善に向けた取組を推進します。	

(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賑わいの創出
- ③ 新百合ヶ丘の魅力（芸術・文化、緑、地域活動等）の継承と進化

による「多様な人々が集うまち」

(2) 分野別の基本方針

市北部の広域拠点にふさわしい都市機能の充実

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

誰もが歩きやすく移動しやすい交通環境の整備

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

緑あふれる潤いある都市環境の整備

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

災害時における都市の防災性の向上

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

4 分野別の取組の方向性

【土地利用】 ～市北部の広域拠点にふさわしい都市機能の充実～

（１）駅中心部の高度利用などによる、多様な都市機能の充実

①コンパクトで効率的なまちづくり「コンパクトシティ」

・少子高齢化の進展による社会的要請や今後の人口減少を見据えた地域課題に効果的に対応するため、駅中心部の高度利用を推進し、商業、業務、都市型住宅等の多様な都市機能が集積したコンパクトで効率的なまちをめざします。

・公共公益施設の建替えや大規模な土地利用転換の契機を捉え、交通便利性の高い駅周辺地区において、公共公益施設の集約や多様なニーズに対応した都市機能の誘導を図るとともに、路線バスなどの公共交通によるアクセス向上に向けた取組を推進します。

<コンパクトなまちづくりのイメージ>



<コンパクトなまちづくりの事例>
「二子玉川ライズ」



出典：国土交通省HPより

②広域拠点としての新百合ヶ丘駅周辺

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

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

①多様な価値観やインバウンドに対応した機能の充実

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

<多様な価値観に対応した複合施設の事例>
「GREEN SPRINGS」



出典：GREEN SPRINGS HPより

②芸術・文化の薫りがする広域拠点

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

③多様な教育機能導入や連携の促進

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



出典：川崎市HP「多様な文化活動」より

（３）多様な居住ニーズ等に応じた住まい・住まい方や交流を支える機能の充実

①多様な居住ニーズ等への対応と住み替えの促進

・高齢者、障がい者、外国人、子育て世帯など、誰もが安心して住み続けられるよう、多様な居住ニーズに応じた住まい・住まい方の構築を図ります。

・高経年住宅などの住宅ストックを活用した世代間循環を促進し、子育て世帯へのゆとりある住まいの提供や高齢者世帯への住まいを活かした豊かな高齢期の実現を支える利便性の高い地域等への住み替えの促進を図るなど子育て世帯の定住促進や高齢者世帯の安定居住に向けた取組を推進します。

②子育て世代や若者・高齢者等の様々な世代の交流の促進

・子育て世代や若者・高齢者等、様々な世代の交流の促進に向けて、地域住民等の主体的な地域活動等の取組の支援や、地域ニーズに対応した施設の充実をめざします。

・駅周辺の大学などと連携を図りながら、学生や若者がまちに主体的に関わる仕組みづくりを検討し、若い世代による活力にあふれたまちをめざします。



出典：バルテノン多摩HPより

（４）次世代型オフィス等の整備による、持続的かつ多様な昼間人口の誘導

①新たな働き方を支える郊外型オフィスの整備

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

②多様な交流を創出する業務機能の立地促進

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

（５）地域連携を踏まえた計画的なまちづくりの推進

①3号線の延伸に伴い、新駅の整備が予定される

王禅寺エリア、虹ヶ丘エリアの計画的なまちづくりの推進

・新百合ヶ丘駅周辺との適切な機能分担を図り、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積をめざします。

・豊かな自然環境や農地、文化・教育施設、レジャー施設といった特色ある地域資源を活かし、鉄道沿線の魅力の向上をめざします。

・3号線延伸の機会を適切に捉えつつ、地域住民やステークホルダーと意見交換を行うなど、連携を密に図りながら、各エリアの特性に応じた土地利用誘導の検討を進めます。

4 分野別の取組の方向性

【交通体系】～誰もが歩きやすく移動しやすい交通環境の整備～

（１）交通環境を改善する基盤の整備

①駅周辺の道路や交通広場整備等による交通環境の改善

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



＜駅前広場のゾーニングの事例「JR 戸塚駅」＞
出典：横浜市HPより

（２）歩車分離による安全で快適かつ円滑な交通環境の整備

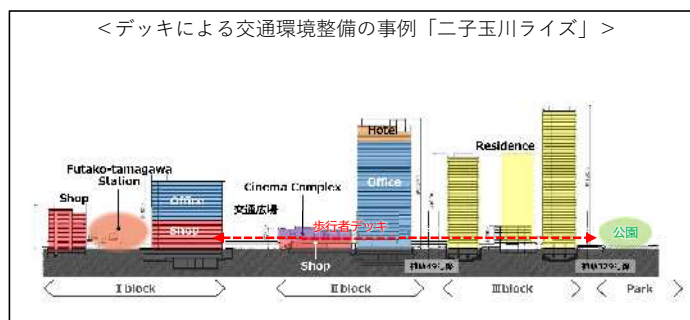
①デッキ等による高低差の解消や安全で快適な歩行環境の整備

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

②歩車分離による円滑な交通環境の整備

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

＜デッキによる交通環境整備の事例「二子玉川ライズ」＞



出典：国土交通省HPより

（３）「人」中心のウォーカブルなまちづくり

①駅前空間におけるウォーカブルなまちづくり

- 広域拠点にふさわしいにぎわいあふれる駅前空間づくりに向けて、官民連携したオープンスペースの創出等により、様々な人々が集い、交流が生まれる歩いて楽しい「人」中心のウォーカブルな駅前空間の形成をめざします。

②ウォーカブルなまちを支える多様な交通モードの導入

- ウォーカブルな駅前空間を目指しながら、山坂が多い地域や駅から離れた地域からの駅アクセス性を確保するため、路線バスや多様な交通手段（シェアサイクル等の自転車利用やデマンド交通）の導入促進を図るとともに、駅前広場におけるこれらの受け入れ体制の確保をめざします。



＜ウォーカブルな駅前空間の整備事例「姫路駅」＞

出典：国土交通省HPより

（４）３号線延伸を見据えた交通結節機能の強化

①３号線延伸に向けた取組の推進

- 新たな鉄道ネットワークの形成による横浜方面へのアクセス強化、多重性の向上、新百合ヶ丘駅の拠点機能の強化や、駅の設置による効果的な交通利便性の向上などを図るため、横浜市と連携して、３号線延伸に向けた取組を推進します。



＜横浜市高速鉄道３号線「概略ルート図」＞

出典：報道発表資料「横浜市営地下鉄ブルーラインの延伸「あざみ野～新百合ヶ丘」概略ルート・駅位置が決定しました」より

②交通結節機能の強化に向けた効果的な駅前空間の整備

- ３号線の延伸においては、新たに設置される新駅と既存駅との連携を図り、広域拠点として交通結節機能の強化に向けた効果的な駅前空間の整備を促進します。

4 分野別の取組の方向性

【都市環境】～緑あふれる潤いある都市環境の整備～

（１）緑に彩られた都心の風景の創出

① まち全体を印象づける象徴的な緑空間の形成

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

<立体的な緑の事例「アクロス福岡」>



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

<バイオフィリックデザインの事例「JR熊本駅ビル」>



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

② 官民連携による豊かな緑空間の形成

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

（２）居心地がよく歩きたくなる緑に囲まれたまちなみの形成

① 緑を活用した快適かつ高質な歩行空間等の形成

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

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

（３）地域活動等による緑のネットワークの形成

① 公園・緑地等を活用した賑わいの創出

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

<使いやすい公園整備の事例「稲毛公園」>



② 公共空間を活用した地域活動

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

（４）特色のある緑や身近な緑の維持と創出

① 特色のある緑の創出

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



<緑のまちなみ創出の事例「まちなみデザイン選手」>

出典：逗子市HPより

② 身近な緑の維持と創出

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

【都市防災】～災害時における都市の防災性の向上～

（１）防災性能の高い建物や駅前空間等の整備

① 建物の耐震化の促進等による地区全体の防災性の向上

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

② 再開発等の機会を捉えた防災効果の高い取組の誘導

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

（２）災害時の緊急車両等のアクセス性の向上

① 防災性の高い交通ネットワークの形成

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

（３）災害時に備えた取組の推進

① 官民連携した取組の推進

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



<官民連携による一時滞在施設の事例「川崎アゼリア」>

（４）地域の特性に応じた防災まちづくり

① 土地区画整理事業区域外のエリアの防災性の向上

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

② ハードとソフトによる取組の促進

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



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

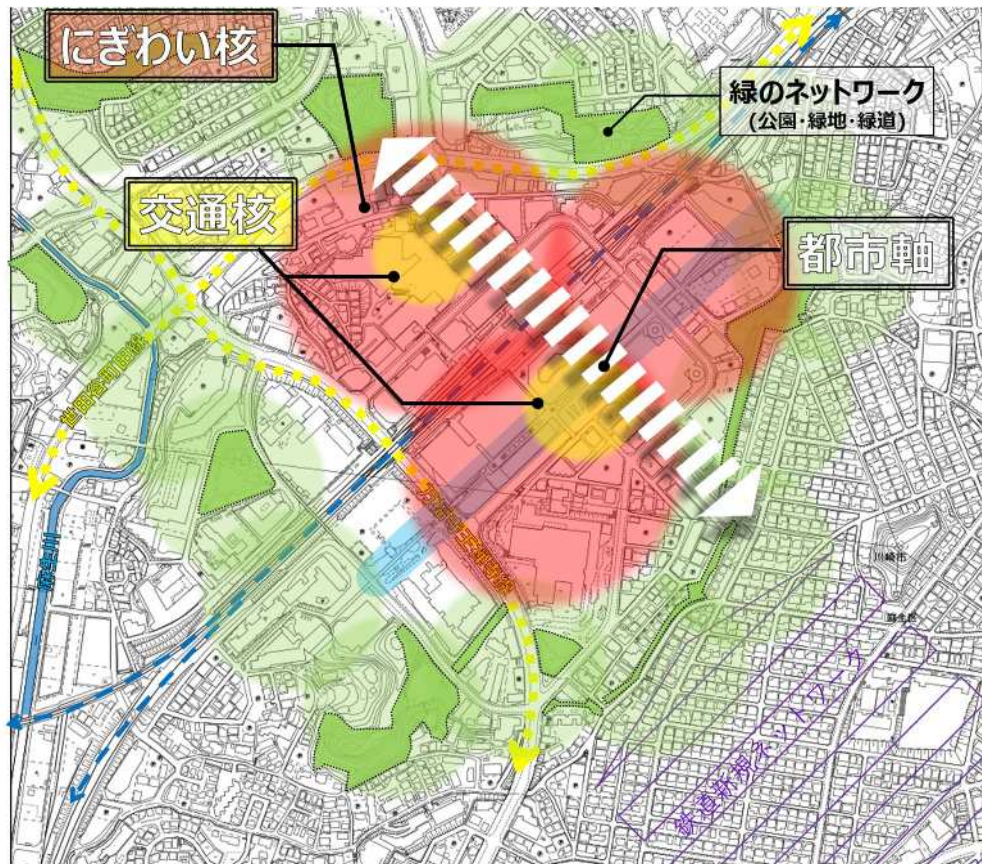


防災まちづくり事例集を作成し、町内会等の防災まちづくりに向けた取組を紹介しています。

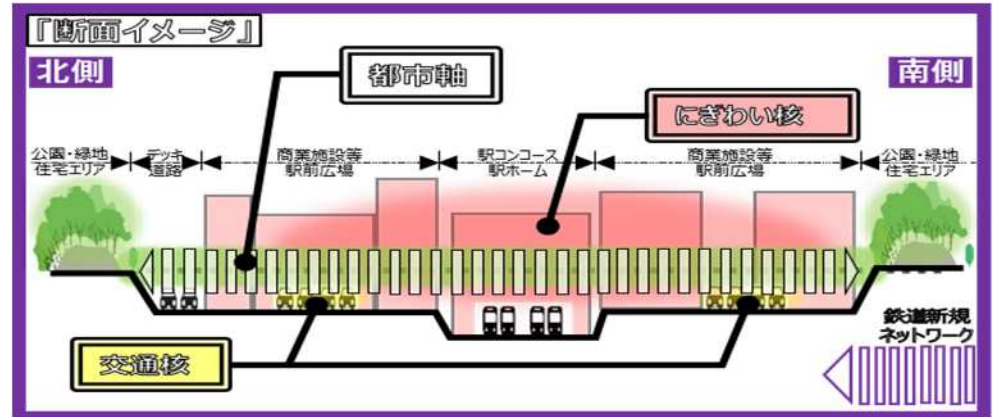
出典：川崎市「地域住民との協働による防災まちづくり」より

5 まちづくりの方針図

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



これまでのまちづくり



(1) 都市機能の方針

市北部の広域拠点にふさわしい「**にぎわい核**」の強化

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

(2) 都市基盤の方針

駅南北の交通を適切に処理する「**交通核**」の再編

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

駅南北間及び中心部から後背地への連携を図る「**都市軸**」の充実

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



鉄道新規ネットワーク

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

計画的なまちづくりの推進

Ⅳ 計画的なまちづくりの推進

1 2号再開発促進地区の指定

計画的なまちづくりを、より効果的に進めるため、「川崎都市計画都市再開発の方針」において特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区を定める「2号再開発促進地区」を指定し（※令和6年11月時点都市計画手続き中）、当該地区内の土地利用転換や施設のリニューアル等の際には共同化・協調化等の隣接敷地との連携を促進するなど、各種規制誘導手法を活用しながら、適切な土地利用を誘導します。

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

2 戦略的誘導エリアの指定

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

（1）戦略的誘導エリアの指定の考え方

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

（2）戦略的誘導エリアの土地利用誘導の進め方

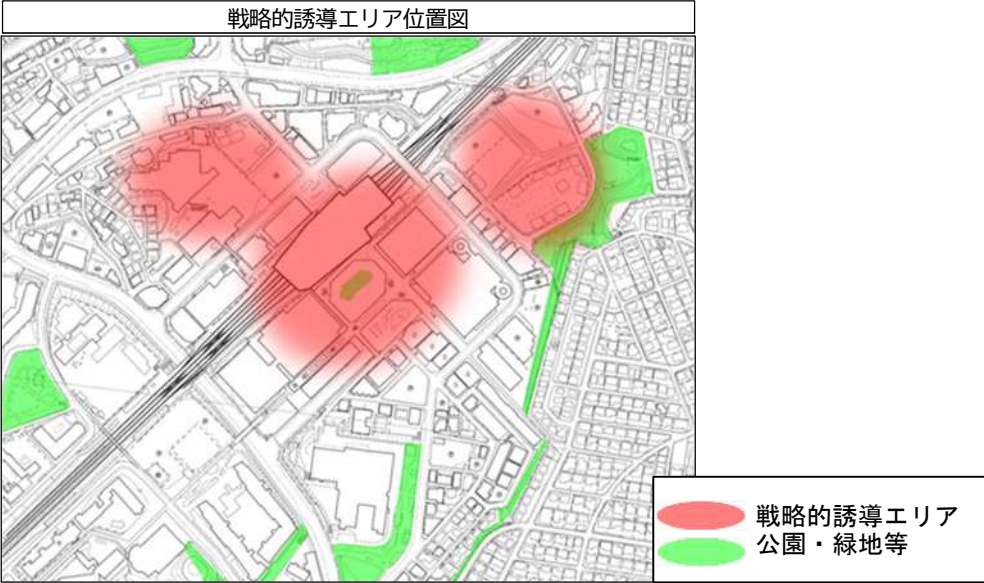
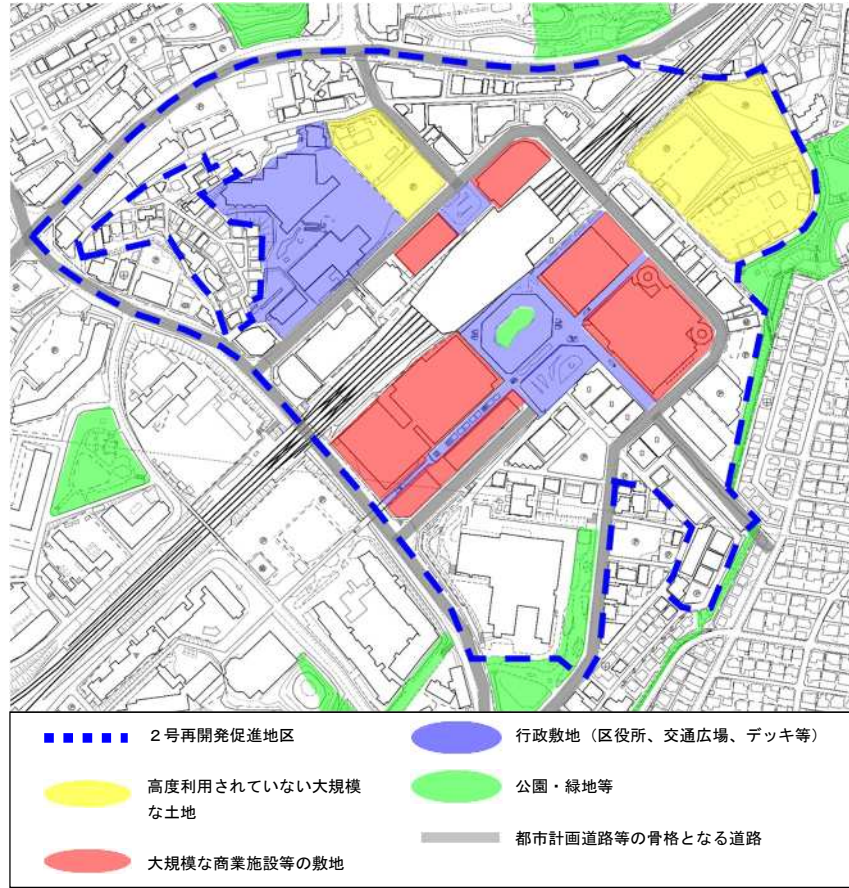
下図のエリアを戦略的誘導エリアとし、当該エリアのステークホルダーと意見交換を行うなど、連携を密に図りながら、駅の北側と南側の状況に応じて以下のとおり検討を進め、各種規制誘導手法を活用しながら、まちの持続的な発展を牽引する適切な土地利用を誘導します。

①駅北側

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

②駅南側

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



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

3 機動的な公共施設の検討

(1) 駅周辺の公共施設について

- ①主な公共施設の状況
- ・新百合ヶ丘駅周辺の公共施設の多くは昭和59(1984)年の土地区画整理事業に併せて整備されており、施設の高経年化が進んでいます。
 - ・区役所については、供用開始後42年が経過し、他の区と比較すると、宮前区役所と並び最も古い庁舎となっています。また、区役所に隣接する市民館・図書館、消防署についても供用開始後39年が経過しています。



- ②資産マネジメントの取組
- ・資産マネジメントの取組として、本市が保有する様々な施設について、中長期的視点から資産保有の最適化を重点的に推進するために「資産マネジメント第3期実施方針」を策定し、施設が提供している機能に着目した「機能重視」の考え方に基づく取組を進めています。
 - ・本指針に基づく取組の一つである「地域ごとの資産保有の最適化」の検討においては、新百合ヶ丘駅周辺の区役所、市民館・図書館を含んだエリアがモデル地域に選定され、地域の状況を踏まえた施設の適正配置の検討を進めています。

- ③駅周辺のまちづくりと連携した公共施設の検討の必要性
- 区役所等の高経年化の状況や資産マネジメントの取組等を踏まえるとともに、まちづくりを一体的かつ効果的に進めるため、近隣の開発動向を適切に捉え、開発計画との連携を図りながら、公共施設のあり方についても検討します。

(2) 市民等の意見

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

(3) 機動的な公共施設の検討について

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

- ①公共施設のあり方に関する幅広い検討
- 駅北側の区役所等の公共施設について、施設の高経年化等の課題に的確に対応するため、戦略的誘導エリアを中心とした土地利用の検討において、資産マネジメントの取組と連携・整合を図りながら公共施設の建替えの可能性も含めて幅広く検討し、令和7(2025)年度に今後の取組の基本的な方向性を示す「基本的考え方」の策定をめざします。

- ②市民意見の把握
- まちづくり及び公共施設の検討にあたっては、市民意見をきめ細やかに把握するため、様々な機会を捉え、多角的に市民等の意見を伺いながら検討を進めます。

参考資料

参考1

横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う 中間駅周辺のまちづくりについて

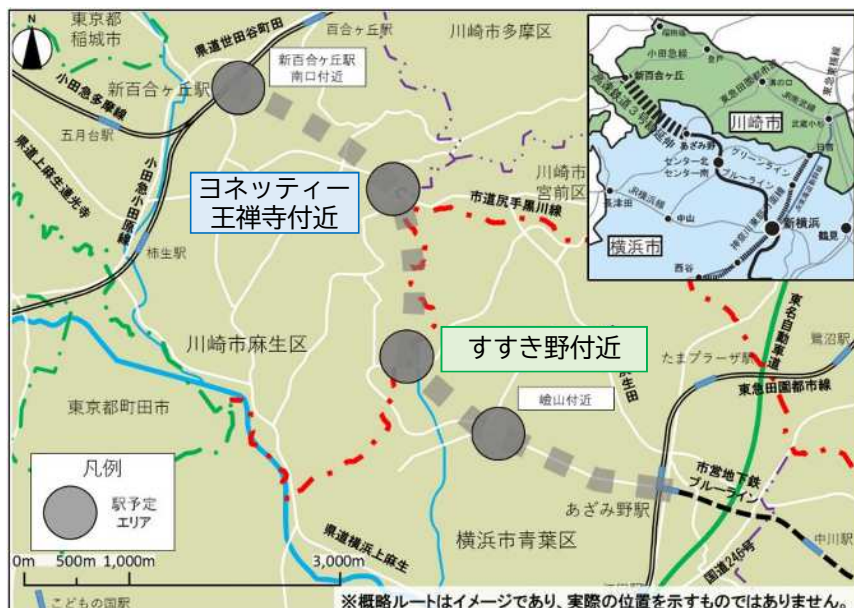
横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う中間駅周辺におけるまちづくりについて

1 横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う中間駅周辺におけるまちづくり

（1）中間駅の位置

令和2年1月21日付けで公表された、横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴う概略ルートと駅位置は下図のとおりであり、本市区間における駅は、ヨネッティー王禅寺付近、すすき野付近（※本市においては虹ヶ丘周辺）の2駅となります。

■概略ルート・駅位置図



（2）駅周辺のまちづくりの方向性

①ヨネッティー王禅寺付近

路線バス等の円滑な駅アクセスを可能とする交通結節機能の強化等による川崎市北部地域の公共交通ネットワークの充実とともに、周辺の住環境に配慮しながら、地域資源の活用等による賑わいの創出など、駅周辺の活性化に資するまちづくりを進めます。

②すすき野付近

地域の状況に合わせ、周辺の環境にも配慮しながら、生活拠点としてまちづくりを進めます。

2 上位計画における新たな位置づけ

（1）川崎都市計画 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（案）

①土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

- 横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う新駅周辺においては、交通結節機能の強化や賑わいの創出に資する都市機能の集積など地域特性に応じた適切な土地利用の誘導及び交通環境の改善等を図る。

●横浜市高速鉄道3号線沿線1号市街地（約53ha）※新規策定

（目標） 横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴う新駅周辺地区において、地区の特性に応じて、生活拠点としてのまちづくりや、駅周辺の活性化に資するまちづくりをめざすとともに、多世代の多様なライフスタイルに対応した都市機能集積及び交通結節機能の強化を図る。

川崎都市計画 都市再開発の方針附図



■ 横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

2 上位計画における新たな位置づけ

(2) 川崎市都市計画マスタープラン麻生区構想 ※H31（2019）年3月改定版

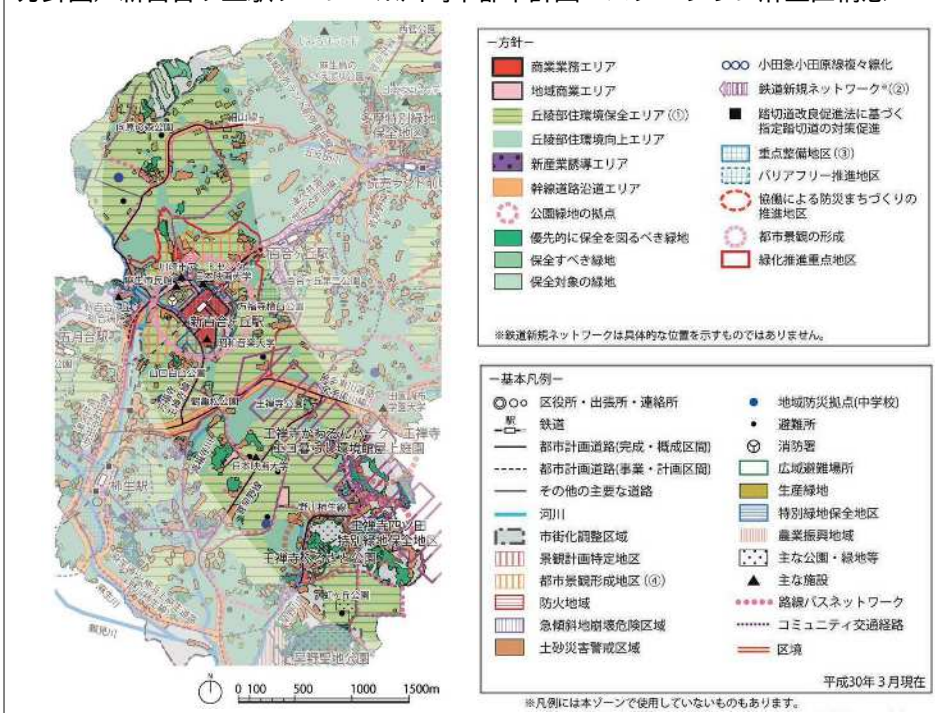
《身近な生活圏別の沿線まちづくりの考え方
【麻生区構想：新百合ヶ丘駅ゾーン】》

①位置

- ・万福寺地区や金程地区、王禅寺周辺などを含む北部では広いゾーン
- ・昭和49(1974)年の新百合ヶ丘駅開設とほぼ同時期に、土地地区画整理事業や大規模な開発によって計画的に整備された場所が多い地域
- ・駅周辺には大規模な商業施設が集積し、住宅地には良好な住環境が形成された地域



方針図／新百合ヶ丘駅ゾーン ※川崎市都市計画マスタープラン麻生区構想



②ゾーン内の主なまちづくり方針／当該地域のみ抜粋（方針図は右上部参照）

- ・新百合ヶ丘駅周辺地区では、北部エリアの「広域拠点」として、さらに芸術・文化のまちとして、充実した都市機能や快適な住環境、芸術・文化等の地域資源を活かすとともに、横浜市営地下鉄3号線の延伸を踏まえた新百合ヶ丘駅の交通結節機能の強化や駅周辺の回遊性の向上、また、民間活力を生かした土地利用転換や大規模施設の更新等を適切に誘導・推進し、麻生区をはじめ、北部エリアの活性化に資する、より広域的で質の高い魅力ある拠点の形成をめざします。
- ・丘陵部住環境保全エリアでは、住環境を維持・保全するために、地区計画や建築協定、地区まちづくり育成条例等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・横浜方面へのアクセス強化、多重性の向上、新百合ヶ丘駅の拠点機能の強化や、駅の設置による効果的な交通利便性の向上などを図るため、横浜市と連携して、横浜市営地下鉄3号線延伸に向けた取組を推進し、早期開業をめざします。

(3) 川崎市総合計画 第3期実施計画 ※R4（2022）年3月

【広域拠点の整備／新百合ヶ丘駅周辺地区（北部エリア）】

- ・横浜市高速鉄道3号線延伸を契機とするなど、豊かな自然環境と文化・芸術等の地域資源、充実した都市機能を活かし、土地利用転換の適切な誘導とともに、交通結節機能の強化を図り、文化・芸術が息づく魅力あるまちづくりを推進します。

【生活行動圏の各エリアの特徴とまちづくりの方向性／北部エリア】

- ・計画的な市街地と旧来の市街地及び住宅団地群が混在
- ・大学や文化・芸術施設や自然環境も豊富なエリア
- ・山坂が多く、駅周辺に比べエリアの奥行きが広く、駅までの路線バスでのアクセスが多い

- ・計画的な住宅団地、緑地環境、大学等の地域資源と鉄道駅のポテンシャルなどの地域特性を活かした個性あるまちづくりを推進します。
- ・沿線の都市拠点と連携し、路線バスサービスの充実など、地域特性に応じた利便性の向上に取り組みます。

横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

3 中間駅周辺の現況

（1）人口・世帯※（虹ヶ丘周辺（すすき野付近）・王禅寺周辺・麻生区全体/過去10年間）

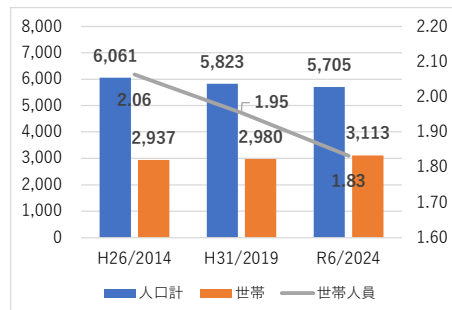
中間駅周辺の各地区（人口・世帯）とは

・中間駅周辺に該当する「王禅寺周辺」及び「虹ヶ丘周辺（すすき野付近）」から1kmの範囲にある町丁目（大半が範囲内にある）を対象に算出※川崎市住民基本台帳のデータ参照

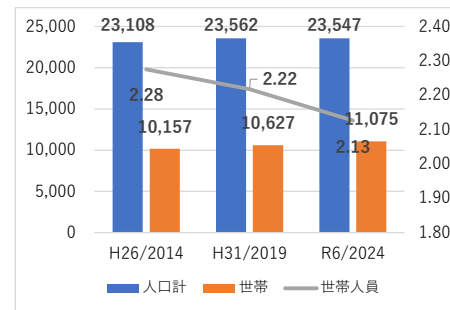
①人口・世帯

- ・【虹ヶ丘周辺（すすき野付近）】の人口は減少傾向、【王禅寺周辺】は横ばい傾向で推移しています。一方で世帯数は共に増加傾向で、特に【虹ヶ丘周辺（すすき野付近）】では1世帯あたりの人員が1.83と2人/世帯を割る値となっています。
- ・【麻生区全体】では人口・世帯数ともに増加傾向ですが、1世帯あたりの人員は減少傾向です。

中間駅周辺
虹ヶ丘周辺（すすき野付近）
【人口・世帯・世帯人員】

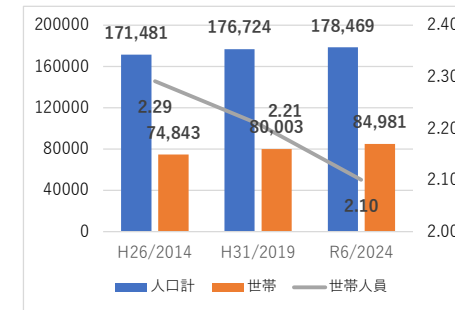


中間駅周辺
王禅寺周辺
【人口・世帯・世帯人員】



麻生区全体

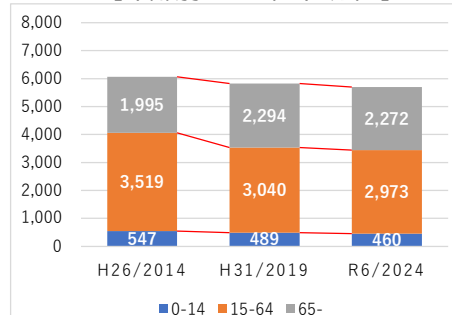
【人口・世帯・世帯人員】



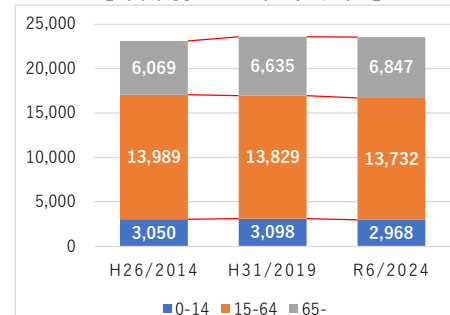
②年齢別人口

- ・【虹ヶ丘周辺（すすき野付近）】の年少人口（0-14歳）、生産年齢人口（15-64歳）は減少傾向である一方で、老年人口（65歳以上）はH31に増加し、R6ではほぼ横ばいとなっています。人口が減少傾向のため、老年人口の占める割合が年々増加し約4割、一方で年少人口比率は減少を続け、1割に満たない割合で推移しています。
- ・【王禅寺周辺】の年少人口（0-14歳）、生産年齢人口（15-64歳）は微増・微減傾向である一方で、老年人口（65歳以上）は増加傾向となっています。人口は横ばい傾向のため、老年人口の占める割合が微増傾向です。全国の高齢化率（29.1%（令和6年版高齢化白書/内閣府））と同様の割合です。
- ・【麻生区全体】では、2地区と異なり生産年齢人口が増加傾向となり、比率も横ばい傾向です。老年人口の割合は増加傾向ですが、全国の高齢化率を下回っている状況です。

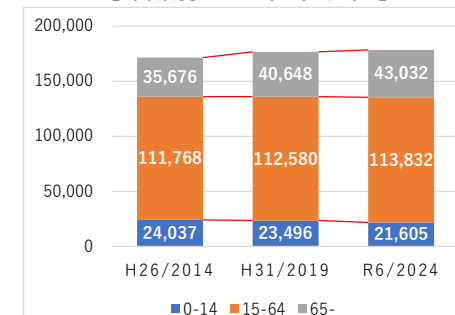
【年齢別人口（3区分）】



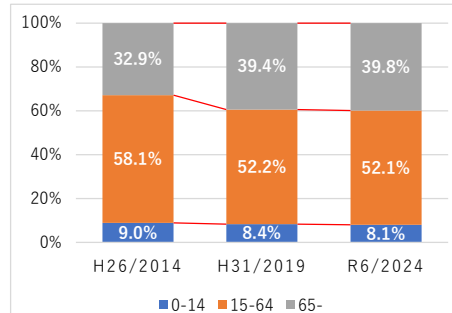
【年齢別人口（3区分）】



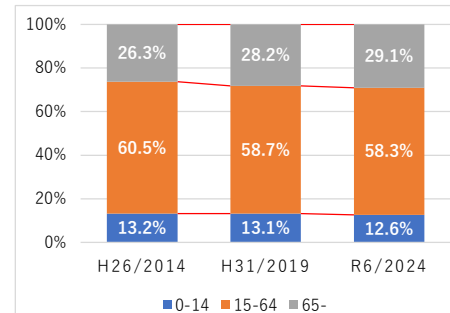
【年齢別人口（3区分）】



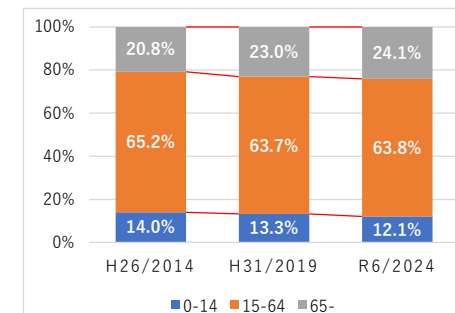
【年齢別人口比率（3区分）】



【年齢別人口比率（3区分）】



【年齢別人口比率（3区分）】



横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

3 中間駅周辺の現況

(1) 人口・世帯※（虹ヶ丘周辺（すすき野付近）・王禅寺周辺・麻生区全体/過去10年間）

中間駅周辺の各地区（人口・世帯）とは

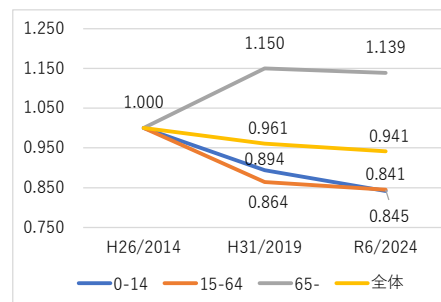
・中間駅周辺に該当する「王禅寺周辺」及び「虹ヶ丘周辺（すすき野付近）」から1kmの範囲にある町丁目（大半が範囲内にある）を対象に算出※川崎市住民基本台帳のデータ参照

③年齢別人口増減率

・全体的に老年人口は増加率が高く、年少人口の減少率が高い傾向ですが、【王禅寺周辺】では比較的横ばい傾向となっています。生産年齢人口は【麻生区全体】では微増傾向で、両地区は減少傾向ですが、【王禅寺周辺】では減少率が低く抑えられています。

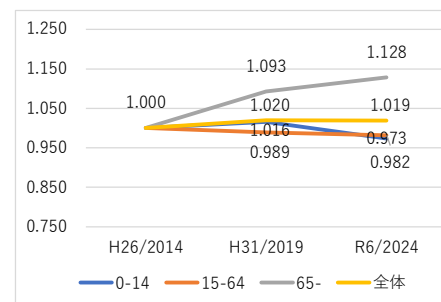
中間駅周辺
虹ヶ丘周辺（すすき野付近）

【年齢別人口増減率（3区分）】



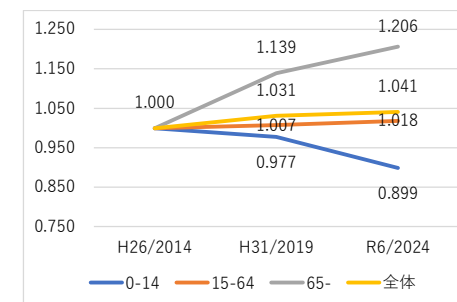
中間駅周辺
王禅寺周辺

【年齢別人口増減率（3区分）】



麻生区全体

【年齢別人口増減率（3区分）】



④各中間駅周辺の人口・世帯の現況

【王禅寺周辺】

- ・老年人口は増加傾向ですが、生産年齢・年少人口も微減に留まり、減少率も抑えられています。
- ・10年間では生産年齢人口は減少傾向ですが、過去5年間では下げ幅が抑えられています。
- ・年少人口は減少傾向となっていますが、減少率も低く抑えられ【麻生区全体】より年少人口比率は高い値となっています。

【虹ヶ丘周辺（すすき野付近）】

- ・人口は減少、世帯数は増加傾向のため、1世帯当たりの人員の減少が進み、今後は1人世帯の高齢者層の増加が予想されます。
- ・10年間では生産年齢人口は減少傾向ですが、過去5年間では下げ幅が抑えられています。
- ・年少人口比率が【麻生区全体】と比較しても大きく下回り、減少率も高くなっています。

横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

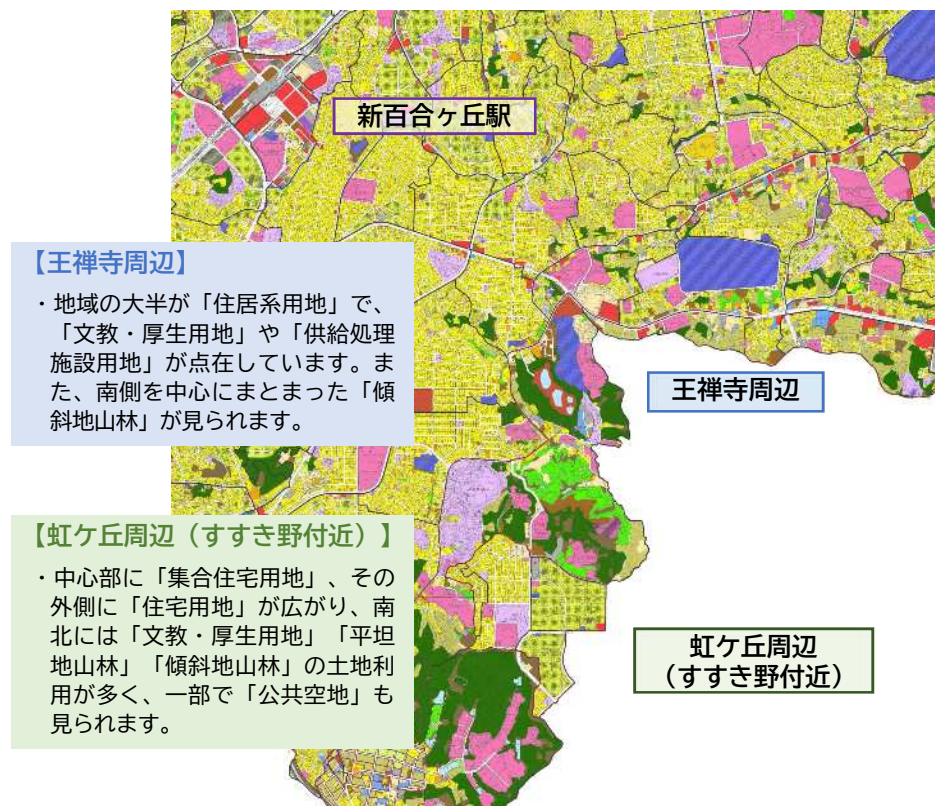
3 中間駅周辺の現況

（２）まちづくりの現況

①用途地域



②土地利用



凡例

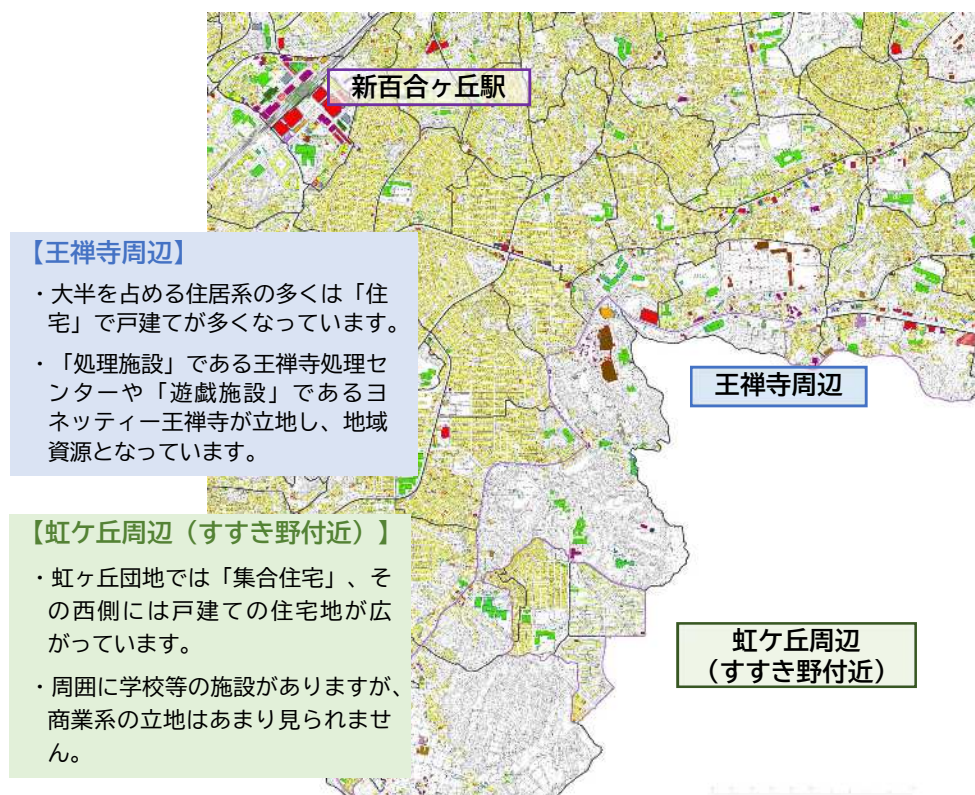
 農地(田)	 住宅用地	 宿泊娯楽施設用地	 公共空地	 小ゾーン  市街化区域  都市機能誘導区域  居住誘導区域
 農地(畑)	 集合住宅用地	 畜化学工業用地	 民間空地	
 耕作放棄地	 店舗併用住宅用地	 軽工業用地	 その他の空地	
 平坦地山林	 作業所併用住宅用地	 運輸施設用地	 防衛用地	
 傾斜地山林	 併用集合住宅用地	 公共用地	 道路用地	
 河川、水路、水面	 業務施設用地	 供給処理施設用地	 鉄道用地	
 荒地、海浜、河川敷	 商業用地	 文教・厚生用地	 農林業用地	

横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

3 中間駅周辺の現況

(2) まちづくりの現況

③建物用途



④構造・階数等



■ 横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

4 中間駅のまちづくりの方向性

（１）王禅寺周辺

①上位計画における位置づけ

●川崎市都市計画マスタープラン麻生区構想

- ・北側は丘陵部住環境向上エリアに位置づけており、南側は市街化調整区域となっている。
- ・地区計画に基づき、商業・業務・文化施設の適切な配置と、豊かな自然を享受できる緑地を配置しながら、利便性の高い良好な住宅地の形成の促進を目指す。
- ・横浜市高速鉄道3号線の延伸において、新たに設置される身近な駅周辺においては、路線バス等の円滑な駅アクセスを可能とする交通結節機能の強化や賑わいの創出などを検討し、民間活力を活かしながら、地域の特性に応じた駅周辺にふさわしいまちづくりを目指す。

●川崎都市計画 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（案）

●1号市街地（横浜市高速鉄道3号線沿線1号市街地）

（目標）

横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴う新駅周辺地区において、地区の特性に応じて、生活拠点としてのまちづくりや、駅周辺の活性化に資するまちづくりをめざすとともに、多世代の多様なライフスタイルに対応した都市機能集積及び交通結節機能の強化を図る。

●市街化調整区域の土地利用方針

- ・横浜市高速鉄道3号線延伸に伴う新駅周辺については住宅地として、人口フレームの範囲内で計画的市街地整備の検討を進め、その事業実施の見通しが明らかになった段階で、農林漁業との必要な調整を行ったうえ、市街化区域へ編入するものとする。



②まちの現況

まちの概要

【立地・住環境】

- 低層住宅が主であり、高層住宅が少ない。
- 周辺には地区計画等により良好な住環境が形成されている。
- 公園・緑地が多く、特別緑地保全地区や生産緑地地区に指定されている場所も多く存在

【生活利便施設・生活支援施設】

- 王禅寺処理センターやヨネッティー王禅寺、ベリーパークといった大規模な公共公益施設が立地
- 尻手黒川線沿線には生活利便施設が整備
- 学校・大学など教育施設が立地

【交通機能】

- 都市計画道路が2路線存在
- 周辺にはバス停が複数存在し、新百合ヶ丘駅と柿生駅を発着する路線が運行されている。

まちの課題

【立地・住環境】

- 地区計画等に基づいた良好な住環境の保全
- 既存の良好な緑環境の保全・活用

【生活利便施設・生活支援施設】

- 周辺の住環境に配慮しながら、商業施設等が調和した幹線道路沿道の活性化

【交通機能】

- 駅前空間などの整備による交通結節機能の強化
- 宮前区や多摩区、横浜市域を含めたアクセス性の向上

■ 横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

4 中間駅のまちづくりの方向性

（1）王禅寺周辺

③エリアの基本コンセプト

地域資源と有効に連携した王禅寺エリアの交流拠点
～住環境の維持と地域資源との連携による賑わい～

- ・路線バス等の円滑な駅アクセスを可能とする交通結節機能の強化等による川崎市北部地域の公共交通ネットワークの充実とともに、周辺の住環境に配慮しながら、地域資源の活用による賑わいや交流の創出など、駅周辺の活性化に資するまちづくりを進める。

④まちづくりの方向性

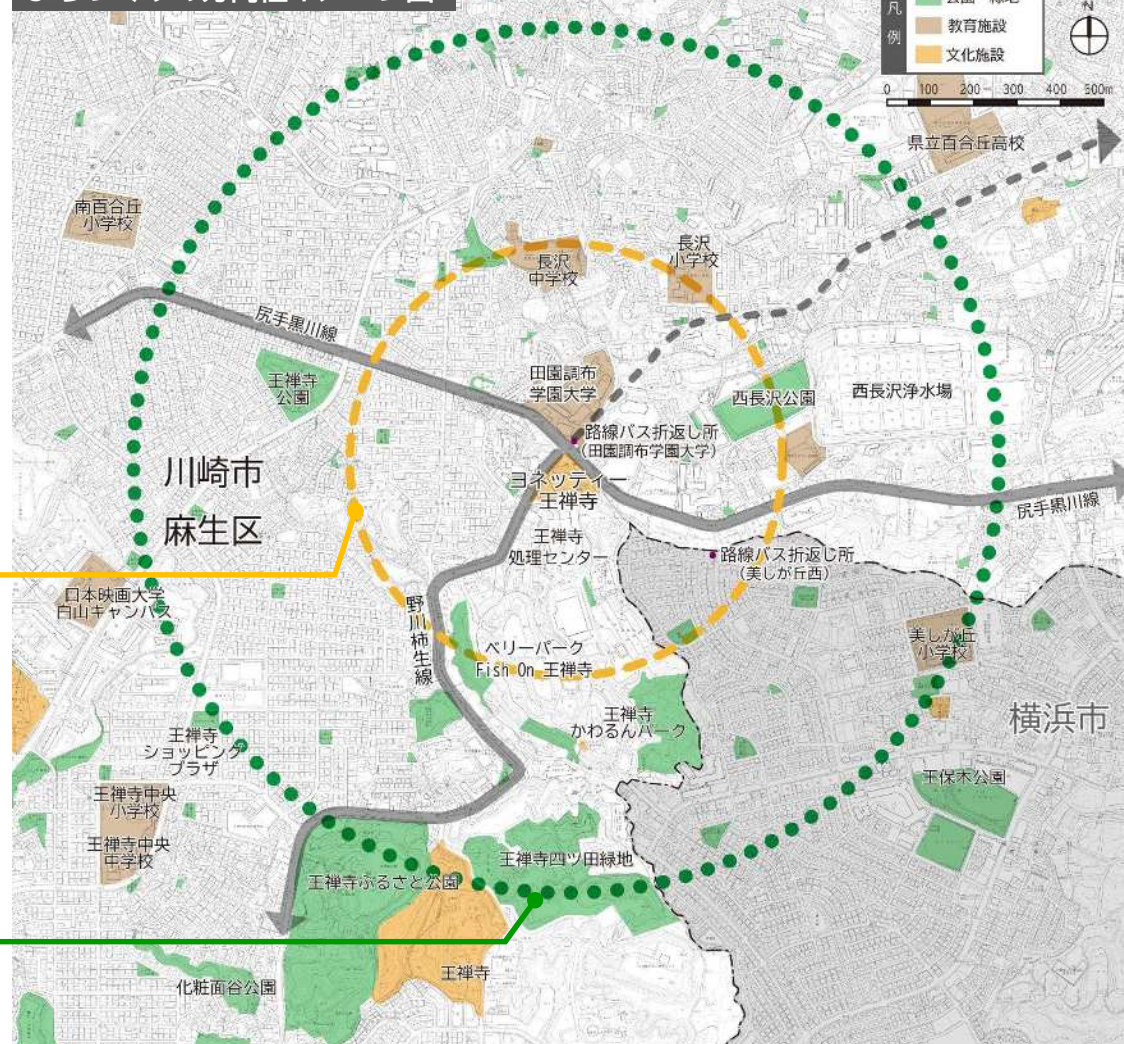
まちのひろばゾーン

- 駅前空間などの整備による交通結節機能の強化と公共交通ネットワークの維持向上
- 生活利便性を考慮した身近な商業機能の誘導による賑わいの創出
- 市民利用施設や文教施設との連携・活用による防災性の高い拠点周辺の形成

周辺連携・沿道まちづくりゾーン

- 既存の地区計画等に基づいた、良好な住環境の保全
- 地域交流の場等の創出などによる、地域の活力の維持と良好なコミュニティの形成
- 交通利便性の向上の機会を活かした、まちの価値を保つ良好な居住環境の維持
- 後背の住環境や緑等に配慮しつつ、まちのひろばの賑わいを沿道に波及させる土地利用の誘導
- 延焼遮断帯の役割を担う沿道の構築

まちづくりの方向性イメージ図



■ 横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

4 中間駅のまちづくりの方向性

（２）虹ヶ丘周辺（すすき野付近）

①上位計画における位置づけ

●川崎市都市計画マスタープラン麻生区構想

- ・都市計画マスタープラン麻生区構想では、丘陵部住環境保全エリアに位置づけている。
戸建住宅と中高層の共同住宅等とが調和した住宅地として、中密度の土地利用の維持を目指す。
地域資源の活用等による賑わいの創出など検討し、民間活力を活かしながら、地域の特性に応じた駅周辺にふさわしいまちづくりを目指す。
- ・虹ヶ丘エリアにおいては、県住生活基本計画の重点地区に位置づけている。
- ・現在策定中の整備・開発及び保全の方針において、横浜市高速鉄道3号線延伸の機会を捉えた将来像を位置づけ。

●川崎都市計画 都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（案）

●1号市街地（横浜市高速鉄道3号線沿線1号市街地）

（目標）

横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴う新駅周辺地区において、地区の特性に応じて、生活拠点としてのまちづくりや、駅周辺の活性化に資するまちづくりをめざすとともに、多世代の多様なライフスタイルに対応した都市機能集積及び交通結節機能の強化を図る。

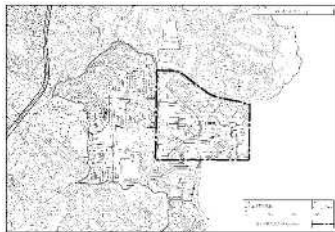
●2号再開発促進地区（虹ヶ丘2丁目地区）

（主たる目標）

横浜市高速鉄道3号線の延伸に伴う新駅周辺において、計画的な住宅団地の再整備を見据え、生活拠点としてのまちづくりを目指すとともに、多世代の多様なライフスタイルに対応した都市機能集積及び交通結節機能の強化を図る。

（建築物等の更新の方針）

地区計画等による土地利用の誘導により、商業や良質な住宅等の機能を適切に配置した生活拠点の形成を図る。



②まちの現況

まちの概要

【立地・住環境】

- 川崎・横浜にまたがり一体的に開発された住宅市街地。開発後40年経過し、高齢化が進行
- バス路線は、あざみ野駅・たまプラーザ駅方面が充実し、住民の生活圏も横浜市内に展開
- 周辺道路には街路樹が整備されており、虹ヶ丘・すすき野団地内では、南北・東西軸に並木道や幅員の広い道路が整備されている。

【地域コミュニティ】

- 人口は減少傾向にあり、15～64歳が特に減少している。
- 市内でも児童数が少なく、高齢化率の高いエリア
- 周辺には民間主体の地域連携拠点が存在
- 団地内では外国人市民世帯も存在

【生活利便施設・生活支援施設】

- すすき野とうきゅうのほか、団地周辺に小規模なスーパー、コンビニが立地
- 近隣には保育施設・小学校など教育施設が立地
- 王禅寺ふるさと公園、早野聖地公園等の多くの公園がある。
- 図書館などの身近な公共公益施設は少ない。

まちの課題

【立地・住環境】

- 横浜市高速鉄道3号線を見据えた計画的な市街地再生、都市機能更新
- 集合住宅内は高低差があり、移動や一体利用に配慮が必要
- 既存の良好な緑環境の保全・活用

【地域コミュニティ】

- 人口流入の停滞、高齢化による地域の活力低下が懸念される中、若年層の流入、選ばれるまちづくりの推進
- 多文化共生社会の実現に向けた外国人市民等への対応

【生活利便施設・生活支援施設】

- 社会環境変化に対応した生活利便機能・生活支援機能の確保

横浜市高速鉄道3号線延伸における中間駅周辺におけるまちづくりについて

4 中間駅のまちづくりの方向性

（2）虹ヶ丘周辺（すすき野付近）

③エリアの基本コンセプト

みんなが緩やかにつながるウェルビーイングなまち虹ヶ丘
～新駅を契機とした新しい価値のある郊外暮らし～

- ・横浜市高速鉄道3号線延伸の機会を適切に捉え、虹ヶ丘に暮らす人々に加え、初めて訪れる多様な人々を出迎え、虹ヶ丘を好きになってもらうこと、さらに周辺エリアとの連携・波及効果による持続可能なまちの循環をめざすため、戦略的・機動的なまちづくりを段階的に進める。

④まちづくりの方向性

まちにわゾーン

多様な人々を出迎え、虹ヶ丘でのふれあいが生まれる居心地の良いくらしの場

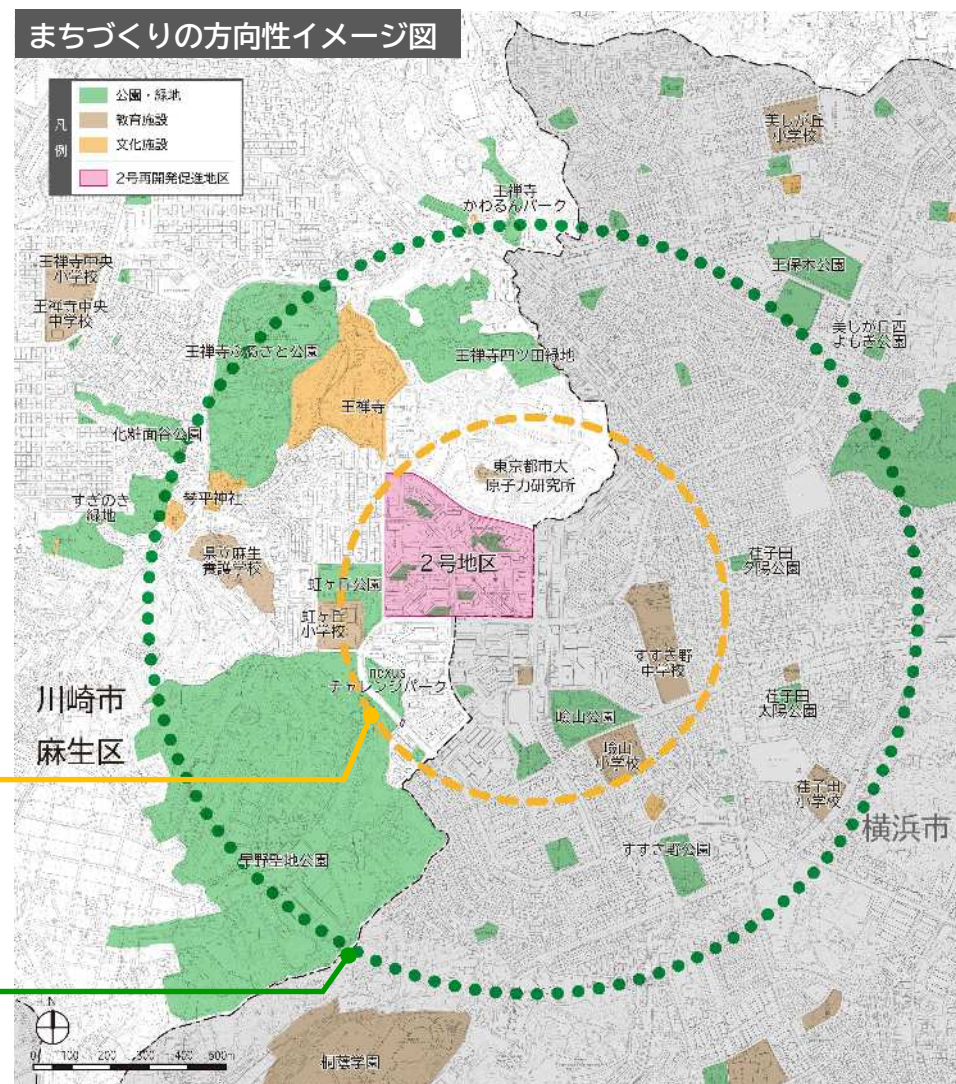
- 人々が集まる賑わいの拠点づくり
- 生活利便を高め、郊外暮らしの新しい価値を創造する機能の導入
- 多様な生活スタイルに合わせ可変性を持つ暮らしやすい住環境の形成
- DX等の技術を活用したヒト・モノの新たなつながりの創出
- 多様なつながりでまちの安心・安全を守るフェーズフリーなまちづくり

地域資源・周辺連携ゾーン

新たな発見や繋がりを求めて足を運びたくなるフィールド

- 既存のみどりを活かしたネットワーク緑道の活用による回遊性の向上
- 虹ヶ丘の歴史をつなぎ文化をはぐくむ場の創出
- 地域関係者と連携した地域の活性化
- まちにわゾーンを中心とした円滑な移動の実現に向けた取組

まちづくりの方向性イメージ図



参考2

まちの事例集

- ・新百合ヶ丘駅周辺のまちづくりの検討の深度化に向けて、特色あるまちづくりの事例や、先駆的な取組を集め、「まちの事例集」として、取りまとめました。
- ・この「まちの事例集」は、地域の方々等とのまちづくりについての意見交換や検討の深度化を図るためのコミュニケーションツールとしても活用します。

南町田グランベリーパーク

■まちづくりの経緯

グランベリーモール (2017年2月閉館)



南町田駅周辺は大規模商業機能を集積しながらも、鶴間公園や境川などの豊かな自然資源が残る郊外住宅地であり、町田市交通結節拠点として発展してきました。

近年、駅周辺での大規模な交通環境の整備に伴い、若年ファミリー層の流入が進んだ一方、後背住宅地では、高齢化が進んでいました。また、たまプラーザ駅や二子玉川駅等の周辺エリアでの大規模商業施設の集積が進む一方、当地区の商業機能の要であったグランベリーモールは、暫定的な土地利用を想定して整備されたものであり、施設の陳腐化が進んでいました。

特に、駅に隣接して大規模な商業機能や公園が立地するなど豊かな地域資源が集積している一方で、それぞれが道路によって分断されており、地域資源を充分活用できていない状況にありました。



商業エリアと鶴間公園の境界が道路(車道)によって分断

■取組内容

鉄道駅と都市公園、商業施設が隣接するという南町田ならではの資源を活かし、まち全体を一つのパークとして計画。

既存道路により分断されていた街区構造を抜本的に見直し、道路の付け替えを行うことで歩車分離かつバリアフリーにつなげる歩行者空間を創出。商業施設と都市公園の間に文化・交流施設からなる「パークライフ・サイト」というコミュニティ拠点を配置し、エリア一体をつなぎ目のない連続的な空間とした。



車道が歩道となり公園と商業施設が一体に



パークライフ・サイト
ミュージアムやライブラリー等の施設を有するエリア。公園・商業施設と連携し、幅広い世代の方の新たな時間の楽しみ方を実現。



グランベリーパーク
駅・公園と融合した時間消費とエンターテインメントの要素を兼ね備えたオープンモール型の商業施設。



南町田グランベリーパーク駅
駅北口から駅南口、商業施設、鶴間公園までつながる歩行者通路を整備。駅構内は自然を感じられる空間とし、駅とまちが一体的に。



鶴間公園
腰を掛ける場所や歩きやすい園路等を設けるとともに、スポーツを楽しめる環境を整備し、「質」の高い公園に。

<各エリアの歩行空間>



GREEN SPRINGS

GREEN SPRINGSの立地



GREEN SPRINGSは、立川駅北口から徒歩約8分の位置に立地しており、都心へのアクセス性も良い住宅地に位置しています。

周辺には昭和記念公園があるほか、住宅地なども広がっており、質の高い豊かな都市環境を有するエリアとなっています。

まちづくりの特徴

コンセプト

空と大地と人がつながる、ウェルビーイングタウン

- ✓ 多様な都市機能の集約
⇒ 来街者の増加や滞留・交流の創出
- ✓ 広場を中心とした各機能の連続性の確保
⇒ 滞留空間の創出や活動の促進
- ✓ 昭和記念公園との連続した自然環境の創出
⇒ 豊かな居住環境のさらなる高質化



取組内容

パブリックアート



街区内に様々なパブリックアートを設置し、心豊かにする出会いを創出

中央広場の豊かな緑地空間



多様な施設の中央に位置することで、施設間をつなぐとともに、一年中美しい草花が咲き誇る緑豊かな空間を提供

広場中央のオープンカフェ



軒を大きく伸ばし、開放的なテラス空間を創出。豊かなくつろぎ空間を提供

子供が自由に遊ぶ広場×美術館



子供のための屋内広場とともに美術館が併設され、豊かな知育環境を提供



自由な活用場「リビングルーム」



広場の一角を「リビングルーム」として来街者が自由に使える場として開放

ビオトープ



メダカやアメンボ等の様々な生き物が生息し、豊かな環境を提供

水の流れる階段「カスケード」



かつてこの地にあった飛行場の滑走路をモチーフに開放感のある空間を提供

日本一開かれたホール

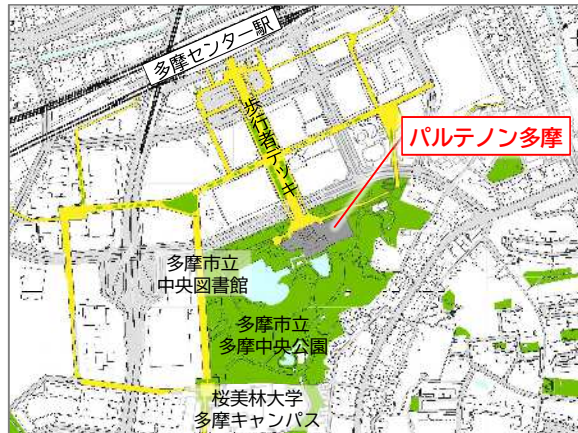


2階の客席後方のスライディングウォールを開放すると緑豊かなGREEN SPRINGSと繋がり一体的利用が可能

【出典：立飛ホールディングス、GREEN SPRINGSホームページを元に作成】

パルテノン多摩

■パルテノン多摩の立地



【出典：国土院「基盤地図情報」、国土交通省「国土数値情報（都市計画決定情報）」を元に作成】

パルテノン多摩は1987年に開館した、多摩センター駅からデッキで直結する複合文化施設です。周辺には公園や大学、図書館等が集積しています。パルテノン多摩は様々な文化・芸術を発信するとともに、市民活動の場を創出し、多摩市のシンボルとして親しまれてきました。

一方、近年では建物の老朽化が進むとともに、施設に対する地域のニーズが変化してきました。そこで、2020年より大規模な改修工事を行い、「まちのシンボル」として施設の価値を「再生する」ことを目指すこととされました。

■多摩中央公園の概要

- ✓多摩中央公園を中心に、パルテノン多摩や図書館が一体的に活用できるような仕組みづくりに取り組む
- ✓市民が集い、健康で幸せを実感できる健幸まちづくりに寄与するとともに、市内外から人が集い、働く・活気と魅力あふれるまちづくりを目指す

パルテノン多摩



■取組内容

パルテノン多摩では、エリア全体の魅力を高めるとともに、付加価値をつける施設となるために、多摩中央公園や周辺施設等とのつながりを重視とした施設を目指し、子育て支援機能の充実化と多様な世代の交流空間づくりに取り組んでいます。



【出典：パルテノン多摩ホームページ】

ドリンクを飲みながら、誰でも自由に読書できるライブラリーラウンジ。



【出典：多摩市ホームページ】

親子や家族で遊べる交流空間。親子向け講座、一時預かり等を実施。



【出典：多摩中央公園ホームページ】

親子で遊び、子育て世代の交流が生まれる空間。

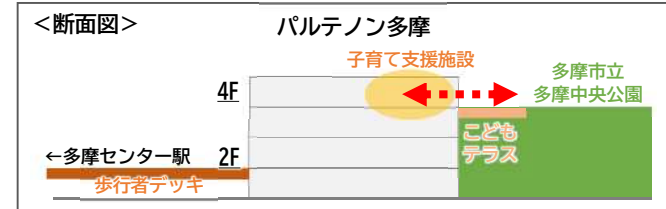


【出典：パルテノン多摩ホームページを元に作成】

外観写真



<断面図>



多摩センター駅～多摩中央公園の間に高低差があり、パルテノン多摩は駅と2階レベル、多摩中央公園と4階レベルで接続しています。

子育て支援施設は4階の多摩中央公園と連続する位置に配置され、各施設の機能が連携し、様々な活動が形成されています。

<その他整備されている機能>



【出典：パルテノン多摩ホームページ】



【出典：パルテノン多摩ホームページ】



【出典：パルテノン多摩ホームページ】

【出典：多摩市、パルテノン多摩、パルテノン多摩こどもひろばOLIVE、多摩中央公園ホームページを元に作成】

アルテリッカしんゆり

■アルテリッカしんゆりの概要



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

新百合ヶ丘駅周辺には昭和音楽大学や川崎市アートセンター等の多様な文化施設や芸術系大学が集積するほか、芸術家や芸術に造詣の深い方が多く在住し、市民主体の芸術活動が根付いています。

街が丸となって芸術の”祭り”を創出していこうと2009年に始まったのが「アルテリッカしんゆり（川崎・しんゆり芸術祭）」です。市民が主体となり、オペラ、オーケストラ、室内楽、ジャズ、バレエ、演劇、能、狂言、和太鼓、落語、美術展、映画など様々なジャンルが一堂に揃う総合芸術祭を、毎年ゴールデンウィークをはさんだ4月～5月の約1ヵ月に亘り40を超える公演を開催しています。

16回目の開催となったアルテリッカしんゆり2024では、「緑と水のアート」と題したプレ・イベントを開催し、演目・公演数は41演目・59公演となりました。



■取組内容



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

かわさき産業親善大使や宝塚等の元スターたちが集結した唯一無二の豪華レビューや、赤ちゃんと大人に向けたオリジナルの体験型演劇などを開催。



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

人間国宝の競演による伝統芸能の公演や和太鼓の演奏、昭和音楽大学の学生も参加するクラシックコンサートなどを開催。



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

麻生区美術家協会や麻生区文化協会の芸術作品を展示。その他、昭和音楽大学卒業生によるジャズライブや落語家による寄席公演などを開催。



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

歴史ある歌劇団によるオペラや国内外で活躍するピアニストの演奏、昭和音楽大学にゆかりのあるロックバンド「KEYTALK」のライブ等を開催。



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

2024年は「緑と水」をテーマに、様々な映画特集を上映。上映後には映画監督や日本映画大学の教授によるアフタートークが行われた。



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

昭和音楽大学ミュージカルコースの卒業生によるミュージカル・ライブを開催。



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

昭和音楽大学卒業生によるクラシックコンサートや朗読と音楽を掛け合わせた公演、世界的に活躍するアーティストの演奏などが行われる。



【出典:アルテリッカしんゆりホームページ】

川崎市多摩区を地元とする団体によるオペラや、公募の市民・市内の劇団・演劇人等による川崎の歴史等をテーマにした創作劇を公演。

【出典:アルテリッカしんゆりホームページを元に作成】

大正大学「すがもオールキャンパス」

■巣鴨でのまちづくりの背景



【出典：豊島区ホームページ「IKE-CIRCLE」】

JR巣鴨駅から徒歩10分に位置する「巣鴨地蔵通り商店街」は、かつて「おばあちゃん原宿」と呼ばれ、高齢者が多く行き交う商店街でした。一方、巣鴨地蔵通り商店街は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、高齢者の来訪が減少し、シャッターを閉める店舗も出ていました。

そういった中、地元の大正大学は豊島区と包括協定を締結して、地学協働によるひとづくり・まちづくりを実現する「すがもオールキャンパス」というプラットフォームを構築しています。

■まちづくりの特徴

✓ 巣鴨駅から大正大学までのエリアに、学生が地域・企業と連携しながら実践的な学びを深める場として、多彩な施設「すがも街なかキャンパス」を開設

✓ 地元商店へのインターンシップや学生主体のイベント等、地域に学生が入りこんでいく取組も実施

✓ 巣鴨ならではのレトロなまちなみと若者向けの店舗の増加
➡ 高齢者だけでなく若者の来訪も増加

✓ 地域間・多世代の交流を促進

✓ 若者が主体となったまちづくり活動

■主な取組内容

すがも街なかキャンパス MAP

大正大学は巣鴨エリアに「すがも街なかキャンパス」を開設しました！キャンパス内には教室やカフェ、アンテナショップなど学生の学びと地域の活性化を支える多彩な施設が展開されています。

- 教室（学ぶ）
- モニュメント・建造物（楽しむ）
- レストラン・お店等（食べる・買う）



2024年11月11日現在

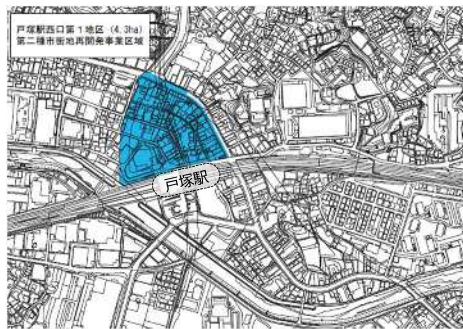
【出典：大正大学ホームページを元に作成】

戸塚駅周辺のまちづくり

■戸塚駅周辺のまちづくりの経緯

戸塚駅周辺は、東海道の宿場町として栄えてきた歴史ある街であり、戦後は都市化の流れの中で、大規模な商店街に発展しました。その後、後背地の急激な市街化により、戸塚駅の乗降客は地下鉄も含めて1日約29万人(H19統計)に増加しました。この受け皿となる戸塚駅周辺の都市基盤は、東口の一部を除いて未整備な状態が続いていました。

特に西口においては、バスセンターの位置がわかりにくく、地区内の道路が狭く駐車場も少ないなど、来街者にとって大変不便な状況になっていました。また、密集した木造家屋の老朽化も目立ち、防災上の課題も抱えていました。



○整備前

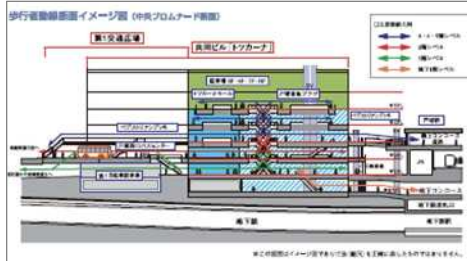


○整備後



■取組内容

施設整備計画について



●分散型の交通処理計画

- ・バスについては、駅前道路に降車場を設け、第1交通広場に乗車場を設けています。
- ・タクシーについては第1交通広場と第2交通広場に、一般車は第2交通広場に降車場を設けています。
- ・このように分散型とすることで、交通広場の出入口や交通広場の接続する道路の交差点などへの交通集中を避け、安全で円滑な交通処理計画としています。

●分棟型の施設計画

- ・トツカーナモールと戸塚東急プラザが一体となった共同ビル「トツカーナ」、11棟の個別ビルと高架下の4店舗からなる「戸塚パルソ」、区役所や区民文化センター等を整備する公益施設を配置しています。
- ・これらの多機能な施設を用途毎に分けて建築する分棟型の施設計画としています。

●中央プロムナード

- ・戸塚駅と第1交通広場を結ぶ歩行者専用通路を設置しています。
- ・戸塚駅とは3階と地下1階で連絡し、エスカレーターやエレベーターを利用して、第1交通広場(2階レベル)まで安全かつスムーズに移動できるバリアフリー計画としています。
- ・中央プロムナードからは、さらに大踏切方面や清源院方面へと接続します。

●地元店舗の配置計画

- ・戸塚駅前商店街の街並みや界限性の再現など、様々なニーズへの対応が可能となるよう、共同ビル「トツカーナ」は中央プロムナードや清源院方面を結ぶ歩行者動線に沿って間口型店舗を配置しました。また、個別ビル「戸塚パルソ」に商業施設等を配置しています。
- ・共同ビル「トツカーナ」の地下1階「エクール」と「スーパーマーケット」は連携しながら、魅力あるデイリー&フードフロアを目指します。

施設配置図と完成した施設



公益施設

平成19年10月から、公共工事に着手しました。第1交通広場(第1自転車駐車場、戸塚西口バスセンター、デッキ、タクシー乗降場)、駅と共同ビルを連絡するデッキ及び地下通路を整備し、平成22年4月から供用を開始しています。戸塚西口バスセンターには乗降車合わせて10バースを配置。バスセンター横のタクシー乗り場は25台の収容能力があります。バスセンター下には、バイク(125CC以下)1,800台、自転車1,300台 計3,100台を収容できる自転車駐車場を整備しました。



駅前デッキ



第1交通広場デッキ

公益施設

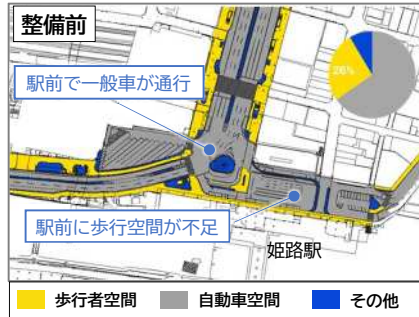
第1段階工事で整備したトツカーナ・戸塚パルソに引き続き、第2段階工事に於ける再開発ビルとして公益施設を整備しました。公益施設の整備にはPFI手法を活用しています。公益施設には区役所、区民文化センター、第2交通広場(一般車・タクシー乗降場)、自転車駐車場、店舗等を整備したほか、市民利用ゾーンとして区民広間や情報コーナー、子育て支援スペース、食堂、多目的スペースを設置しています。公益施設から戸塚駅へは地下1階の通路と3階のデッキで直結し、3階でトツカーナとも連絡ブリッジでつながりました。



姫路駅周辺のまちづくり

■背景

姫路市の都心部では、鉄道と道路との交差点で激しい交通渋滞が発生し、南北市街地の発展の妨げとなっていました。その中、新幹線が高架による工事を進めていたことから、鉄道高架の機運が高まり、駅周辺の土地区画整理事業と併せて連続立体交差事業を実施し、新たな駅前広場の整備が課題となりました。



【出典：国土交通省「道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集」を元に作成】



特に、駅前においては多くの来街者が往来するものの、歩行者空間が不足しており、自動車優先の空間となっていました。

✓車中心から人中心のまちづくり
⇒駅前への自動車の侵入を抑制し、歩行者中心の駅前広場を整備することで、滞留空間やにぎわいを創出

✓交通利便性の高い安全なまちづくり
⇒トランジットモール化やバス・タクシー乗り場の集約により、歩行者の安全な動線を確認するとともに、交通結節点としての機能を向上

■トランジットモール

トランジットモールとは、一般車両の通行を制限してバスやタクシーなどの公共交通機関のみの運行とし、空いたスペースを公園など市民の憩いの場にするものです。姫路駅前では、幹線道路の一部をトランジットモール化することで、駅前に豊かな歩行者空間を創出するとともに、公共交通の良好なアクセス性を確保しています。



【出典：国土交通省「道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集」を元に作成】



■整備の効果

✓歩行者交通量の増加



【出典：国土交通省「道路のユニバーサルデザイン化推進のための参考事例集」】

✓駅乗降客数の増加、駅周辺の地価上昇
✓駅周辺の店舗面積の増加 など

■その他空間整備



駅周辺に分散していたバス・タクシーの乗り場を集約することで利便性を向上。さらに、トランジットモール化により一般車との動線交差を解消。



誰もが気持ちよく利用できるくつろぎにぎわいの空間を創出。イベント等での広場の活用によりまちの活性化とにぎわい創出に寄与。



2Fレベルで連絡デッキを整備し、JR姫路駅とバスターミナルや山陽電鉄姫路駅、商業施設等の周辺施設を接続する安全で快適な動線を確保。



石垣などの姫路城をイメージさせるデザインを施し、周辺には芝生広場を整備。水と緑にあふれた憩いの場を提供。

【出典：国土交通省ホームページ、姫路市ホームページ、姫路市「姫路市都心まちづくり構想」を元に作成】

緑を活かしたまちづくり

公園や緑地などのまちの余白の活用

◎新しい公園・緑地の設え方

■新しい緑地の在り方 ～スperlノーヴァカワサキ～

川崎駅周辺に立地するエンターテインメント施設「スperlノーヴァカワサキ」では、川崎市と民間企業が連携して市の土地を有効活用し、既存の公共的な緑地に捉われない新たな緑地空間を整備しています。

スperlノーヴァカワサキは川崎駅から地上高さ約6mの歩行者デッキにより接続された終端に位置しており、市の緑地として市民に開かれた空間とすることが求められていました。よって令和5年10月に、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）「スperlノーヴァカワサキ」を整備しました。



スperlノーヴァカワサキでは、建物や地面に立体的に緑を配置して都市的な緑地空間を創出しています。特に、JR川崎駅までつながる歩行者デッキと連続した屋上庭園を前提に、ライブハウスに必要な規模のホールを配置することで、起伏のある屋上庭園が実現しました。



川崎駅から続く歩行者デッキと2階レベルで接続し、安全でスムーズな回遊動線を確保



屋上庭園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

【出典：川崎市ホームページを元に作成】

■多様な過ごし方が混ざり合う公園の設え ～稲毛公園～

川崎市では、川崎駅周辺の公共空間等を活用した回遊性の向上と滞留空間としての活性化を目的に、令和6年3月に稲毛公園のリニューアルを行いました。



リニューアル前の稲毛公園は、川崎駅周辺かつ大通りに面していることから人の往来はありましたが、無機質な空間となっており滞留空間としての認知度は低い状態でした。

そこで、ちょっとした作業や仕事の場としても利用でき、本を読んだり思索にふけったり、自分自身と向き合う時間を過ごすことができる落ち着いた環境・設えを整え、公園で過ごす人々の重なり合いから新しい文化や交流が生まれる空間としました。

<稲毛公園で整備された多様な過ごし方が混ざり合う公園の設え>



他人とのつながりや地域の文化を踏まえ水の動きをモチーフにしたテーブルやイス



土地の歴史をイメージした植栽帯、公園のキャラクターを演出するベンチ



心地よく利用できるように傾斜や植物を計画した芝生広場



夜ならではの演出性や安心感を高めるライトアップ

【出典：parkERsホームページを元に作成】

緑を活かしたまちづくり

時代をとりまく緑のニーズ ～人々の緑に対する意識の変化～

- ・近年、社会情勢の変化などに伴う価値観の多様化により、人々が求める緑の在り方が変化してきています。
- ・多様な価値観に対応しつつ、緑がもつポテンシャルを最大限発揮するため、これまでの「量」を重視した緑の整備から「質」を重視した緑の整備が行われています。

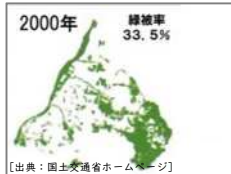
◎豊かで質の高い緑の整備手法

■「緑のまち」を象徴する緑の見せ方 ～「緑被率」から「緑視率」へ～

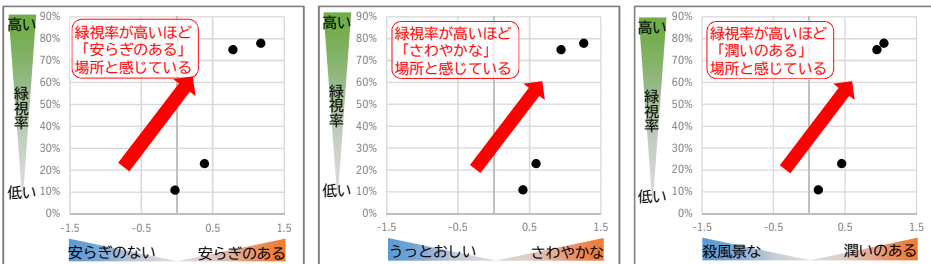
緑の整備において、これまでは敷地における緑地面積の割合＝緑被率が重要視されてきました。

一方、近年では実際に住民の目に入り、緑の恵みを楽しめる緑の整備などに向けて、人の視線に占める緑の割合＝緑視率が重要視されています。

緑視率の向上は、人々に安らぎやさわやかさ、潤いなどを感じさせます。



【アンケート調査による場所のイメージと場所の緑視率との関係】



【出典：国土交通省報道資料「都市の緑量と心理的効果の相関関係の社会実験調査について」を元に作成】

■緑視率を重視した立体的な緑 ～アクロス福岡での取組～

アクロス福岡では屋上緑化による立体的で豊かな緑の整備により、都市に様々な効果をもたらしています。



○1995年の様子（竣工当時）

アクロス福岡は建物全体を「山」に見立て、四季折々の自然の変化を楽しめるように計画されました。通常の屋上緑化とは異なり、建物のテラスを階段状に連続させて緑化するることにより、建物全体が緑化されているように見えます。植栽は福岡周辺の山や地元の生態系に見られる多様な植物を選び、低木だけでなく中高木も含めた混植として76種、3万7000本の木々が植えられました。



○2017年の様子

1995年から植物が成長してスケールの大きな緑の空間となったことにより緑視率が上昇し、安らぎや潤いのある特徴的な景観を形成しています。

また、多様な植物の存在によって集まった鳥類や昆虫類が新たな植物の種子を運び、現在では樹種が200種類を超えるなど、「山」のように多様な植栽・生態系が実現しています。

なお、屋上緑化により夏季の周辺気温が低くなるなど、まちなかの環境改善にも寄与していることがわかっています。

【出典：アクロス福岡ポータルサイトを元に作成】

■建築や都市に自然を取り込む「バイオフィリックデザイン」

「バイオフィリックデザイン」とは、「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、Well-beingに寄与する様々な効果が期待されます。

■バイオフィリックデザインの効果 ～JR熊本駅ビルでの取組～

JR熊本駅ビルは、JR九州が目指す「住みたい、働きたい、訪れたい」駅を中心としたまちづくりの中核施設として2021年に整備されました。施設は、1～8階が小売店や飲食店、映画館、結婚式場、9～12階がホテルで構成されています。

また、JR熊本駅ビルでは人々の生活の中で身近に自然を感じられる居場所を提供するため、バイオフィリックデザインを取り入れた空間が整備されています。より実際の自然に近い環境を実現するため、屋内と屋外で連続したバイオフィリックデザインの空間を実現し、建物内外でのWell-beingを向上させています。



＜JR熊本駅ビルにおけるバイオフィリックデザインの効果＞



【水と緑の立体庭園】

- ・日本の在来種を中心とした約50種類の植物
- ・熊本の鍋ヶ滝を再現した水と緑が調和した空間
- ・植物の最適な成育環境を目指した自然光の差し込み

✓ 来場者の3割が立体庭園を利用

✓ 立体庭園利用者は、立ち寄り店舗数が約1.5倍、駅ビル滞在時間が約1.4倍に増加傾向



【滝から発生する音】

- ・上層階から低層階まで流れる落差約10mの滝
- ・室内環境として心地よく滝の音が聞こえる計画
- ・施設各所で、変化のある音を楽しむことができる

✓ 1階は8割以上、5階でも7割以上が魅力度の高い音環境と評価



【滝から発生する風】

- ・1階の滝の近くでは、滝から風が発生
- ・高さ約10mの滝から発生する気流が立体庭園全体の空気を動かす

✓ 水景と合わせてリラックスできる空間を創出

✓ 自然的な風環境により、特に1階では約9割が魅力度が高いと評価



【自然光の空間】

- ・7層吹き抜けで、階段状にフロアを積層させることで、自然光が8階から1階まで降り注ぐ
- ・照明も外の環境と対応した演出として、自然的な明るさを実現

✓ やわらかい自然光により、各階で7割以上が魅力度の高い光環境と評価

✓ 顧客満足度の高い商業空間が期待

立体庭園をシンボルに、エリア全体のイメージ向上
「新しい」「美しい」「心地よい」、つい語りたくなる空間に

【出典：日建設計ホームページを元に作成】

緑を活かしたまちづくり

公園や緑地などのまちの余白の活用

◎新百合ヶ丘駅周辺地区での取組

■公共空間の利活用 ～万福寺檜山公園の取組～

川崎市では、新百合ヶ丘駅周辺の地域資源かつ公共空間である道路や広場、公園緑地等のポテンシャルを最大限に活かしながら、まちの新たな魅力やにぎわいを創出するため、公共空間でのイベントを通じた利活用に関する実証実験に取り組みながら、まちづくりにおける公共空間の今後の有効活用の方針について検証を進めています。

万福寺檜山公園では、新百合ヶ丘駅の高い立地性（交通結節機能）と周辺に点在する緑の質が両立している特徴を活かし、まちの更なる魅力向上を目指して、まちの中心における緑の役割を検証するため、活用検証を行いながら駅周辺に求められる「緑×〇〇」の都市機能を検討しています。

令和4年12月に実証実験第一弾を行い、以降計8回、公園の魅力を活用した様々なイベントを実施しています。



<万福寺檜山公園でのイベントの風景>



【その他の公共空間の利活用】歩行者デッキ下の道路空間の利活用

川崎市では令和5年度から、新百合ヶ丘駅南口周辺の更なる公共空間活用に向けて、万福寺檜山公園に加えて新百合ヶ丘駅南口デッキ周辺も対象として、公募によりアイデアを募集し、まちづくりに資する取組についてはトライアル実施に向けて協働しています。

これまでに、南口歩行者デッキ上の未利用箇所やデッキ下の広場において、隣接する商業事業者とも協力しながらオープンカフェなどの人の滞留空間を設置する公共空間の活用可能性を検証するイベントを行っています。



<令和5年度の取組>

●イオン前（デッキ上）



●オーバ前（デッキ下）



緑を活かしたまちづくり

まち全体で緑を育むきっかけづくり

◎地域ならではのまちなみを実現・維持するためのルール ～まちなみデザイン逗子～

■地域と一緒に考える景観形成 ～逗子市での取り組み～

今後、居心地がよく地域ならではの魅力が感じられる個性的なまちなみを形成するためには、住宅地等の身近な空間を含めた民有地の緑化も必要であり、官民が連携して地区全体で景観づくりに取り組むことが重要です。

逗子市では地域ならではの風景を保全するため、「まちなみデザイン逗子」を作成し、地域全体で景観を形成する啓発を行っています。

■まちなみデザイン逗子の概要

逗子市は、海や丘陵などの豊かな自然や、低層の住宅、ヒューマンスケールの街路等で形成されたまちなみが特徴でしたが、1964年の東京オリンピック以降、道路や都市機能、住宅地の整備等によって「逗子らしい風景」が失われつつあることをきっかけに、市民への景観意識の普及と、地域の緑化に関するルールづくりを促進することを目的として、「まちなみデザイン逗子」を市民主体で作成しました。

まちなみデザイン逗子には、逗子らしい魅力のあるまちなみを形成していくために、市民一人ひとりが、身近に取り組むやすく効果が期待できる緑化や景観づくりの具体的な方法等が示されています。



逗子らしい風景

【出典：逗子市ホームページ】

<まちなみデザイン逗子における主な取組>

【身近な場所から始めるまちなみ形成の提案と「逗子らしさ」の認識の共有】

✓宅地を緑化する際のポイントを例示



民有地に具体的に緑化できるポイントを明示

✓ポイントに応じた緑化方法の例示



緑化するポイントに応じた具体的な緑化方法を例示

【取組を実現するための具体的な検討事項】

事例を元に、周辺と連続性のある空間デザインや整備費用、利用した助成制度等について紹介

【取組を広げるための仕組み】

住民主体のまちのルールづくりの方法や参考事例、それらを支援する行政の体制・制度等を紹介

地域全体で逗子らしいまちなみを実現・維持していくことを推進

■さらに活動を上げていくための取組 「まちなみデザイン逗子賞」

逗子市では、まちなみの良さを市民に再認識してもらい、将来的により豊かな自然と調和した潤いのある景観が形成されることを目的に、景観形成に寄与している建築物、工作物、外構、広告物、活動（美化活動など）について募集を行い、「まちなみデザイン逗子」の実践スポットとして認定しています。中でも、特に地域のシンボルのような役割を担っている事例や、逗子らしい景観形成の模範となる優良事例を選出し、表彰しています。

それらの認定スポットや逗子市の景観資産スポットは、まちなみデザインマップとして公表されており、地域住民などが実際に見ることなどによって、取組に参加するハードルを下げ、まちなみ形成への関心を高める効果を期待しています。

<まちなみデザインマップと認定スポット>



「車」中心から「人」中心のまちづくりへ

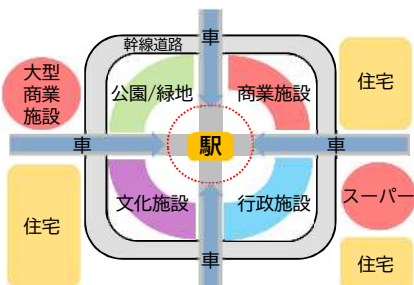
「人」と「車」のすみ分けによる安全・安心かつ円滑な交通環境の形成

・近年、社会情勢の変化や価値観の多様化などによって、駅周辺に求められる交通機能の在り方が変化してきています。

◎駅周辺の交通機能の平面的なすみ分け

<これまでの「車」中心のまち>

- ・駅前まで車の交通が入り込み、歩車が混在
- ・都市機能が車の交通で分断される
- ・車の動線を確保するため、まとまった空間がない

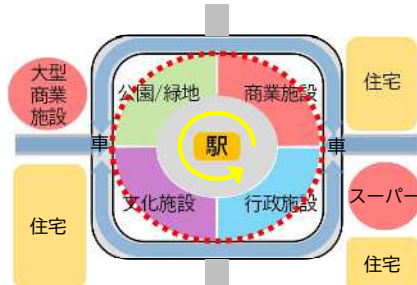


【イメージ】

- ・駅前の狭い道路に車交通が集中
- ・歩行者と車双方の交通負荷がかかる
- ➡ 駅前にて交通渋滞が慢性化
- ・歩行者が集中する駅中心部にて歩行者と車が混在
- ➡ 事故の危険性などが高い歩行環境
- ・各施設が道路で寸断され、回遊性が低い
- ・歩行者が滞留できる空間がない
- ➡ 駅前で賑わいが生まれない空間

<これからの「人」中心のまち>

- ・駅外周で車の交通を処理し、駅前は歩行者中心
- ・都市機能が歩行者動線でつながる
- ・駅前に歩行者が利用するまとまった空間を確保



【イメージ】

- ・駅の外周にて車交通を処理
- ・歩行者と車でそれぞれ異なる動線を利用
- ➡ 駅前で交通渋滞が緩和
- ・駅中心部から車動線を排除
- ➡ 安全・安心な駅前空間を確保
- ・各施設が歩行者動線で接続
- ・各施設と連携して、一体的な滞留空間を確保
- ➡ 居心地が良く歩きたくなるまちなかへ

【出典：国土交通省「駅まちデザインの引き」を元に作成】

【具体的な取組の事例】姫路駅周辺のまちづくり

姫路駅では「トランジットモール」の実現によって、人中心のまちづくりを行っています。

<トランジットモールとは>

駅周辺などのまちなかにおいて、歩行者と公共交通（バスや路面電車など）のみが通行する空間。まちなかでの移動やまちなかと周辺市街地をつなぐ公共交通を確保しつつ、安全で快適な歩行空間が創出。



<姫路駅周辺での人中心のまちづくりの効果>

- ✓ 駅乗客数の増加(2005→2015：約13%増)
- ✓ 駅前の歩行者交通量の増加(2011→2015：約12%増)
- ✓ 駅周辺の地価上昇(2018→2019：約25%増)
- ✓ そのほか、駅周辺の店舗面積の増加など

【出典：国土交通省ホームページ「分野間連携の先行的取組事例集」、国土交通省 第33回全国駐車場政策担当者会議 資料を元に作成】

◎立体的な空間活用による立面的なすみ分け

・平面的な動線のすみ分けだけでなく、近年は立面的なすみ分けも行われています。

■立面的なすみ分けの考え方

特に既存の建物などが密集し、歩行者用のまとまった空間を確保できないような駅周辺地域においては、歩行者デッキなどといった道路とは異なる高さの歩行者動線が整備されています。

歩行者デッキは、鉄道駅やバスターミナル、自由通路や階段、駅前広場、歩道などの交通機関と接続するほか、近年では民間事業者との官民連携により、民間施設との接続も行われています。



歩行者・自動車動線の立体的なすみ分けのイメージ

<立面的なすみ分けによる効果>

【歩行者目線】

- ・車交通がない安全・安心の通行環境
- ・交差点がないため、速達性が向上
- ・地形などによらない、高低差のない快適な動線
- ・各施設と連携した一体的な賑わいの形成、滞留空間の創出

【車利用者目線】

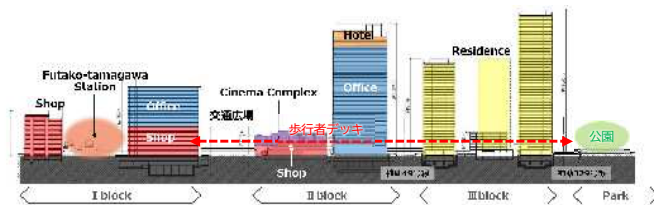
- ・歩行者がない安全な通行環境
- ・歩行者との平面交差が減少し、交通負荷が軽減
- ・車の交通空間を十分に確保し、円滑な通行

【出典：一般財団法人道路新産業開発機構「道路関連施設整備支援に関する調査研究(平成26年8月)」参考資料を元に作成】

【具体的な取組の事例】二子玉川駅周辺のまちづくり

二子玉川駅周辺では、オフィスや店舗、ホテル、住宅などの多様な都市機能が整備され、それら都市機能の外周に幹線道路が整備されました。駅から各施設への歩行者動線はリボンストリート（歩行者専用通路）で道路より上空に整備することで、自動車と歩行者動線の立面的なすみ分けによる効果を生み出しています。

また、オフィスや店舗、駅などにアクセスしやすい位置に交通広場を配置することで、周辺地域から公共交通等によるアクセス性も確保しています。



出典：国土交通省HPより

「車」中心から「人」中心のまちづくりへ

駅前空間におけるウォカブルなまちづくり

・駅中心部の歩行者中心の空間においては、ウォカブルなまちづくりによる「居心地がよく、歩きたくなるまちなか」が重要とされています。

◎居心地がよく、歩きたくなるまちなか

■「ウォカブルなまちづくり」とは

○地域課題解決に向けた、多様な人材の集積・交流の必要性

- ・少子高齢化など社会情勢の変化により、地域では様々な課題が発生
- ・生活様式や価値観が多様化する現代において、多様な人々が集まり、交流することが、地域課題解決や新たな価値創造などにつながる

○多様な人々を惹きつけ、交流が生まれるまちなかづくり

- ・多様な人々を集め、交流を促進するためには、人々がそのまちに魅力を感じ、訪れ、出会うまちづくりが求められる
- ・そのためには、誰もが容易にアクセスできるまちなかを、居心地が良く多様な人々の多様な使い方が共存できる、人々が「歩きたい」「過ごしたい」と感じられるような「人」中心の空間にすることが重要と考えられる

【事例】ニューヨーク・タイムズスクエア

車道などを広場化、沿道の店舗等と一体的な歩行空間に整備

- ✓ 歩行者が11%増加
- ✓ 周辺店舗の売上増 など



【出典：国土交通省第33回全国駐車場政策担当者会議資料】

「居心地がよく歩きたくなるまちなか」

- ▶ 人々の交流による地域課題の解決や新たな価値の創造を促進
- ▶ まちの魅力が高まり、さらに多様な人々を惹きつける好循環

■「居心地がよく歩きたくなるまちなか」とは

Walkable（ウォカブル） 歩きたくなる

- ・居心地が良い人中心の空間を創ると、まちに出かけなくなる、歩きたくなる。

Eye level（アイレベル） まちに開かれた1階

- ・歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたと人は歩いて楽しくなる。

Diversity（ダイバーシティ） 多様な人の多様な用途、使い方

- ・多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方から生まれる。

Open（オープン） 開かれた空間が心地よい

- ・道路や公園に芝生やカフェ、椅子があるとそこに居たくなる、溜まりたくなる。



【出典：国土交通省「居心地良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」】

■「居心地がよく歩きたくなるまちなか」のイメージ



【ウォカブルなまちを支えるモビリティの例】



時速20km未満で走り、安全な歩行環境に配慮したグリーンスローモビリティ



鉄道駅からの二次交通など、まちなかの面的な移動の利便性を確保するシェアサイクルや電動キックボード



交通利便性が低い地域からの来訪を支えるデマンド交通

【出典：国土交通省 都市の多様性イノベーションの創出に関する懇談会 報告書を元に作成】

多様な人々が暮らしやすい魅力的なまちづくり

多様な居住ニーズに対応する住まいづくり・仕掛けづくりの手法

・近年、これまでの住宅とは異なり、より多様化したニーズに合わせた集合住宅や様々な交流が生まれるための仕掛けづくりがされています。

◎様々な世代の交流を促進する住まい・仕掛けの手法

■様々な企業が交流し、新たな価値を生み出す社員寮 ～月島荘～



月島荘は、下町情緒が残る月島もんじゃストリートに隣接する位置に立地しています。ボウリング場と賃貸マンションの跡地だった当地区では、当初超高層物件の建設が計画されていましたが、東日本大震災をきっかけに、地域に長く貢献できるビジネスとして「都心で働く人のニーズに対応した安価で良質な住戸を提供したい」、「異業種がともに住まう新しい住まいをつくりたい」という思いのもと、「企業寮をシェアする」をコンセプトとした開発が行われました。

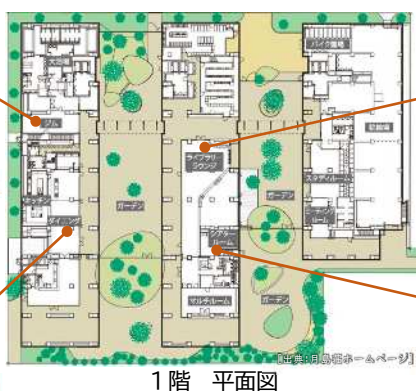
<建物概要>

敷地面積6,647㎡、延床面積23,423㎡、地上8階・地下1階
3棟の建物で構成された室数644戸の大規模なシェア型住宅

<月島荘における多様な企業の交流を促進する取組>

【交流創出のための共用空間の充実】

月島荘では、居住者同士が日常的に交流できるよう、様々な共用空間を配置しています。



✓約40社の企業が入居（2024年時点）

✓入居者のうち希望者が有志で様々なイベントを実施

✓異業種の企業がチームを組み、商品企画等のアイデアを発表するコンペを実施するなど、新たな発見を得る機会も創出

➡ 多様な企業の多様な人々が交流し、新たな価値を創出



【出典：月島荘ホームページを元に作成】

■学生が地域活動の担い手となる住宅 ～ワテラス スチューデントハウス～

新御茶ノ水駅に近接する神田淡路地域は、下町の人情が色濃く残る歴史ある地域でした。しかし近年では、少子高齢化等により地域コミュニティの維持が課題となっていました。さらに、1993年淡路小学校が統廃合されたため、その跡地を活用して住宅と商業・業務施設、コミュニティ拠点としての文化・交流機能の充実を図ることを目的に、市街地再開発事業が実施されました。

住宅・オフィス・コモ機能をもつワテラスタワーと学生マンション・オフィス・モールを有するワテラスアネックスが整備され、地域住民や就労者、学生等が自由に活動し交流する場所を創出し、淡路地域におけるコミュニティのさらなる発展に寄与しています。



<ワテラス スチューデントハウスにおける学生の地域参加を促進する取組>



【学生向けの格安賃貸住宅の提供】

ワテラスアネックスの最上階に、周辺相場の7割程度の家賃で居住できる学生マンション「スチューデントハウス」を全36戸整備しています。

各住戸には浴室や洗面所、台所等を完備するとともに、共用ラウンジなどの交流空間も提供しています。



【学生が地域に関わることを条件としたルール】

学生マンションでは、地域活動団体への所属・活動への参加が入居の条件とされています。1年契約となっており、再契約が可能ですが、地域活動への参加状況により更新ができない場合があります。

✓学生が地域団体の活動に積極的に参加 ワテラスの広場で月2回のイベントを実施

✓学生主体のイベントや企画なども開催

➡ 学生と地域住民を交流を形成



【出典：ワテラス、安田不動産株式会社ホームページを元に作成】

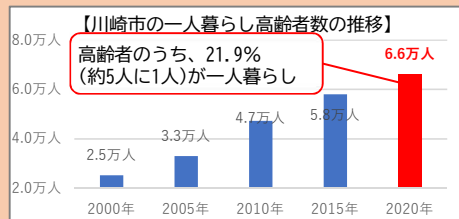
これからの暮らしやすいまちとは？

新百合ヶ丘における居住環境の現状

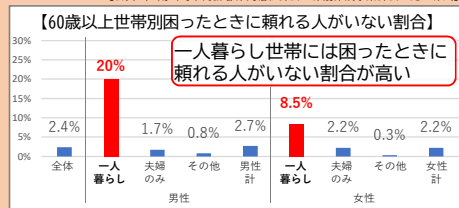
◎社会情勢の変化等によるニーズの変化

～社会情勢の変化による地域コミュニティの希薄化とニーズ・住まいのミスマッチ～

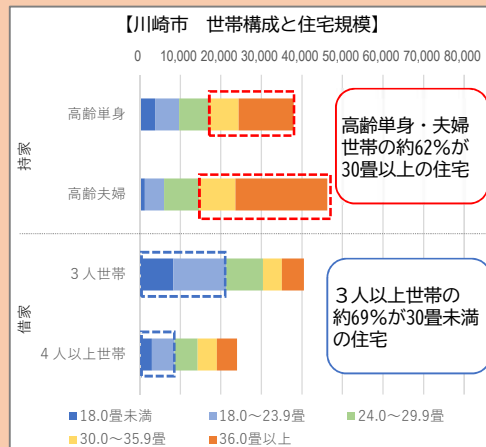
- ・近年、少子高齢化や核家族化などの進展により、高齢者（単身）世帯が増加、空き家率も上昇。高齢者単身世帯では、地域に頼ることができる人がいないなど孤立が進行。
- ・川崎市の居住空間の現状を見てみると、世帯類型別の床面積では65歳以上の単身及び夫婦世帯の持家住宅の50%は100㎡以上である一方、子育て世代を含む4人以上世帯の持家住宅の32%は100㎡未満となっており、居住者のニーズと住まいのミスマッチが発生。



【出典：第9期川崎市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画を元に作成】



【出典：内閣府 平成27年版高齢社会白書を元に作成】



【出典：川崎市高齢者居住安定確保計画（第V期）を元に作成】

多様な人々が居住・交流できる魅力的なまちづくりや
ニーズに応じて住まいを選択できる仕組みづくりが重要

◎ニーズに応じて住まいを選択できる仕組みづくり ～川崎市の取組～

川崎市では、子育て世代へのゆとりある住まいの提供と、住まいを活かした豊かな高齢期の実現を目指し、民間事業者と連携して、既存住宅のリノベーションやリフォームなどの推進や宣伝を行うことで、住宅ストックの活用と世代間循環の促進に取り組んでいます。



【出典：川崎市ホームページ】

人それぞれのニーズに合った住宅への住み替えを促進
▶ 住宅とニーズのミスマッチの解消へ

多世代が住める住宅を整備した事例 ＜横浜市緑区十日市場町周辺地域：持続可能な住宅地推進プロジェクト＞

1 概要

- ・多様な地域課題の解決を目指して、企画提案型公募方式により公募を実施。
- ・市有地を活用して、民間企業による多様な住まいや地域利便施設整備を誘導。
- ・住民・企業・行政等の協働によるエリアマネジメントを実施。
- ・横浜市と事業者による50年間継続するまちづくりを推進。

2 目的

市有地を活用して、民間活力を導入することにより、周辺住宅地を含めた地域における課題を解決し、超高齢化や環境に配慮した持続可能な郊外住宅地の再生モデルの実現を図るため。



駅～センター地区：約400m 徒歩 約5分



【出典：横浜市ホームページ・郊外まちづくりのレシピ～企業・大学・地域とともに～を元に作成】

- ・多世代が住める住宅の整備と生活支援施設の導入
- ・周辺地域を含め地域住民・民間事業者・行政などの連携・協働によるエリアマネジメントを推進

Colors, Future!

いろいろって、未来。

多様性は、あたたかさ。多様性は、可能性。

川崎は、1色ではありません。

あかるく。あざやかに。重なり合う。

明日は、何色の川崎と出会おう。

次の100年へ向けて。

あたらしい川崎を生み出していこう。



川崎市

川崎市

まちづくり局市街地整備部地域整備推進課