

向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針（案）【概要版】

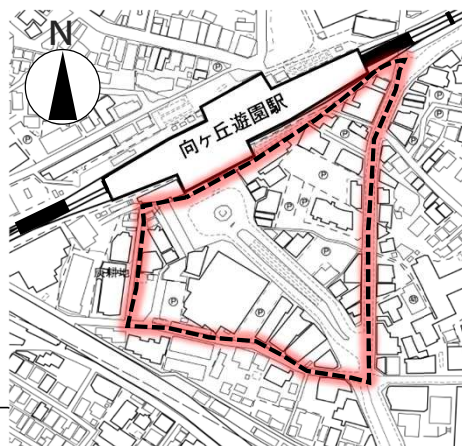
- 1 はじめに
 - (1) 背景
 - (2) まちづくり方針策定の目的
 - (3) まちづくり方針の位置づけ
- 2 向ヶ丘遊園駅南側の現況
 - (1) 人口等
 - (2) 地域資源
 - (3) 自然環境
 - (4) 交通環境
 - (5) 土地利用等
- 3 まちづくりの基本方針
 - (1) 生田緑地の玄関口にふさわしい
“緑に包まれた”駅前空間
 - (2) 大学を活かした“人と人をつなげる”
交流拠点
 - (3) 多世代が“向ヶ丘遊園”に
“住み続けたい”と思える住環境
- 4 方針図（駅前空間ゾーニングイメージ）
 - (1) まちの概念図（ビジョン）
 - (2) 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

川崎市

令和8（2026）年4月

(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。
- 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。



本地区の範囲
川崎市発行地形図（令和6(2024)年度）

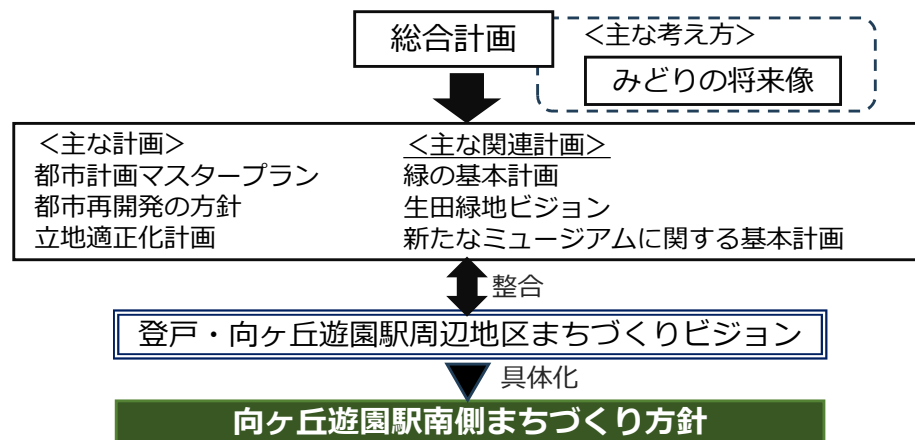
- 本地区は、民間の土地利用転換の動きが見られることから、国の動向等を踏まえ、ビジョンの実現に向けて、地域資源などまちのポテンシャルを活かした魅力あるまちづくりを推進していく必要があります。

(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。



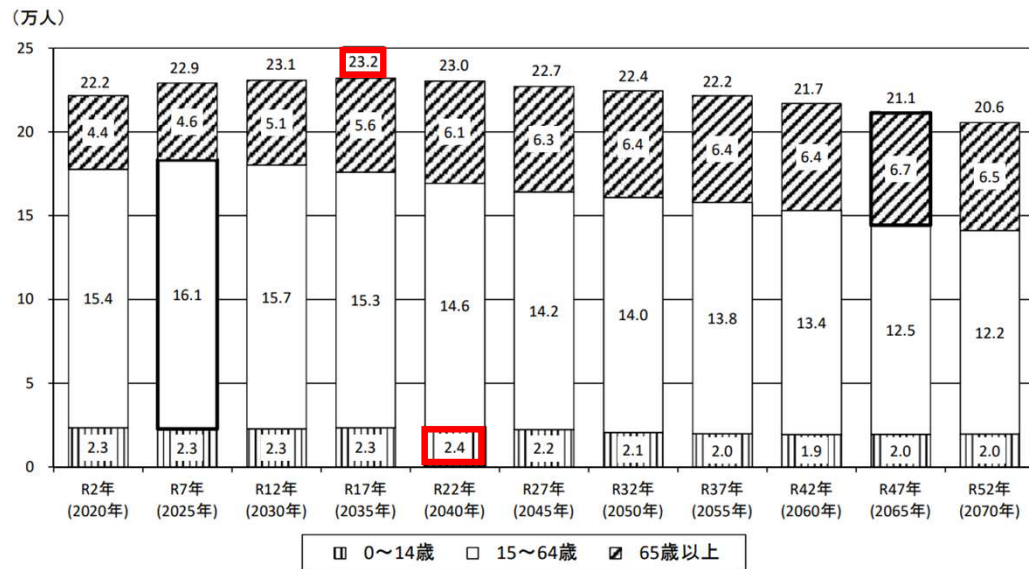
(1) 人口等

●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

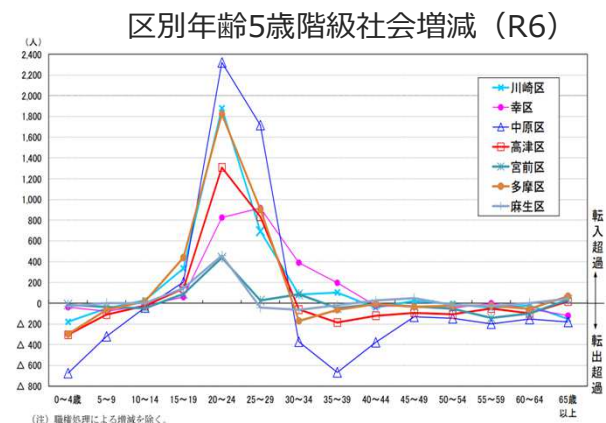
総人口のピーク	: 令和17(2035)年頃	約 23.2万人
老年人口のピーク	: 令和47(2065)年頃	約 6.7万人
生産年齢人口のピーク	: 令和7(2025)年頃	約 16.1万人
年少人口のピーク	: 令和22(2040)年頃	約 2.4万人



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

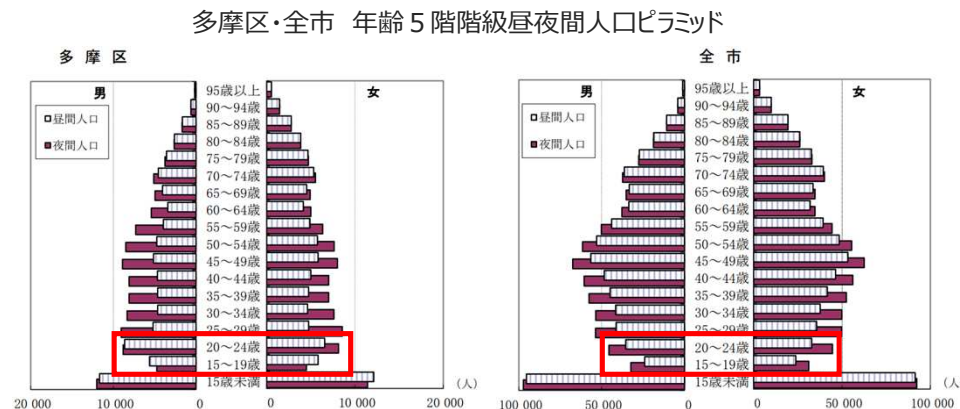
- 多摩区の人口動態は、10代後半から20代は転入超過となり、30代は転出超過傾向が強くなっています。



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。



出典：川崎市の昼間人口（令和2年国勢調査）

(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

本地区の範囲

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)

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)

川崎市発行地形図 (令和6(2024)年度)

生田緑地

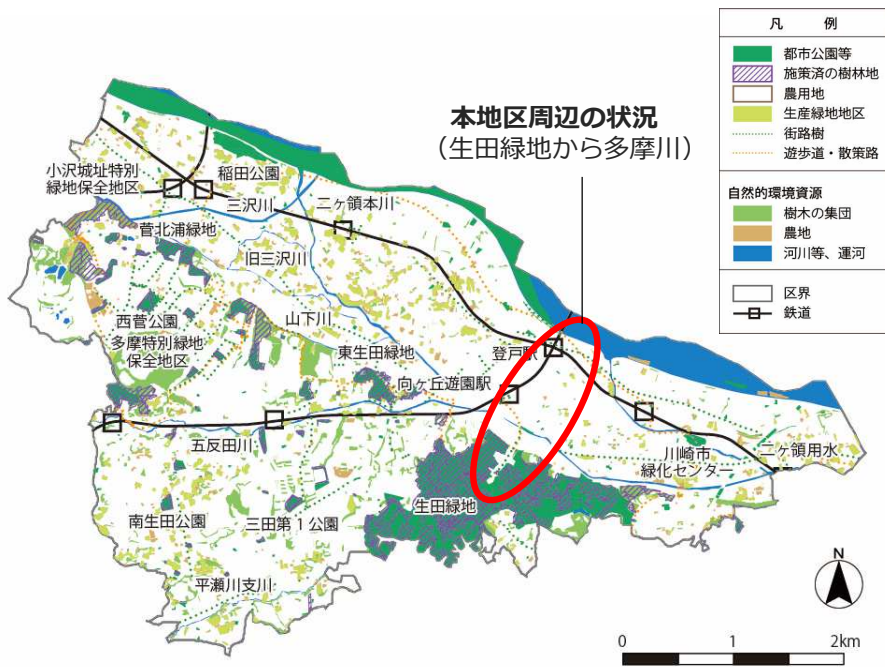
(3) 自然環境

●緑のネットワーク

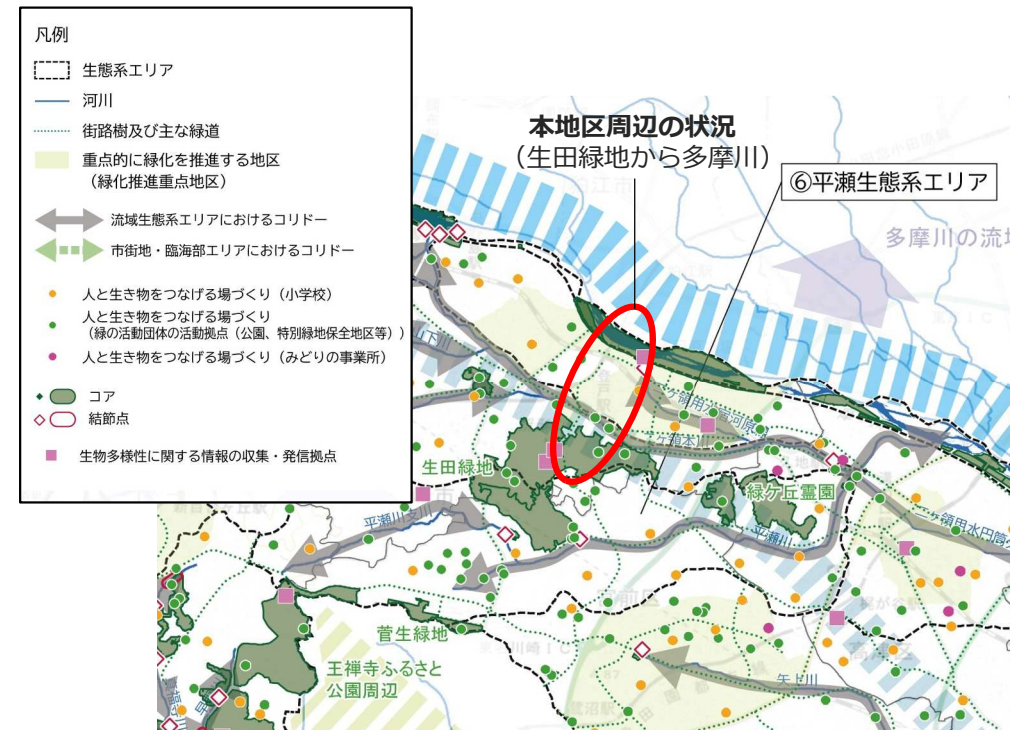
- 本地区周辺は、多摩川や二ヶ領用水等、水が豊かな地域であり、首都圏を代表する緑豊かな生田緑地などの地域資源があります。一方で、駅周辺の市街地では、まとまった緑は少ないことなどから、周辺の地域資源である自然環境とのつながりに配慮した緑のネットワークを創出していく必要があります。

●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。



多摩区の緑の現況（川崎市「緑の基本計画」より）



生物多様性かわさき戦略 将来ビジョン（一部拡大）

(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前広場の基盤整備を進め、駅前の機能を検討・更新してきました。
- 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の開通により、両駅の駅前広場のアクセスが改善されました。

昭和40(1965)年頃



川崎市発行地形図(昭和40(1965)年度)



小田急小田原線の開通時の駅舎
写真提供：稲田郷土史会

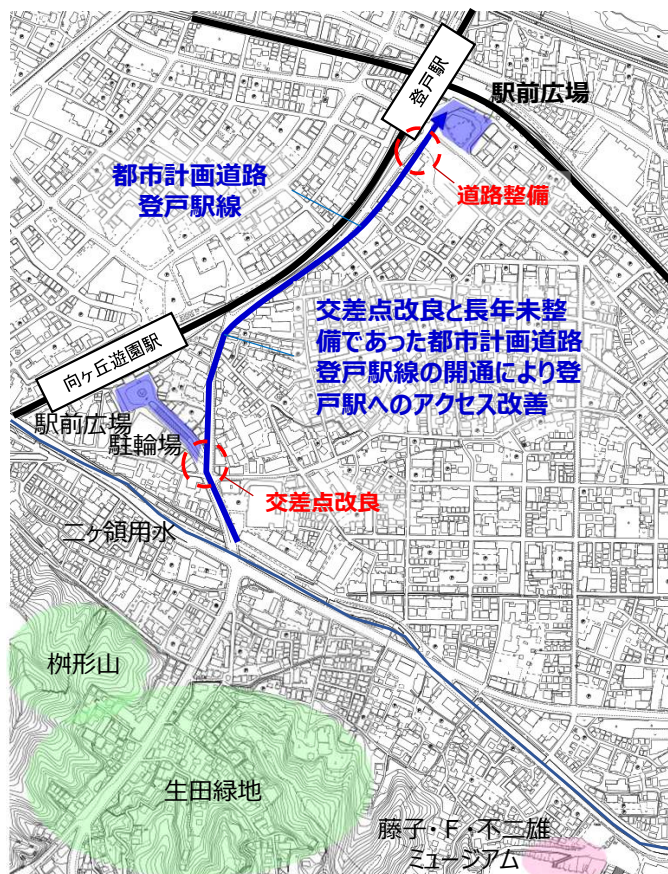


モルレール乗場の様子(駅側)
写真アルバム「川崎市の100年」



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」

現在



川崎市発行地形図(令和6(2024)年度)



モルレール跡地にある駐輪場
(現在の様子)



都市計画道路登戸駅線
(現在の様子)



登戸駅前広場
令和8(2026)年6月完成
(予定)

- ・昭和 2(1927)年 小田急小田原線開通と向ヶ丘遊園地の同時開園
- ・昭和25(1950)年 豆電車の運行により向ヶ丘遊園地へアクセスが強化
- ・昭和32(1957)年 向ヶ丘遊園駅に駅前広場が完成し交通結節機能が強化
- ・昭和40(1965)年 豆電車が廃止され、その後モルレールが開通

- ・平成11(1999)年 モルレールが廃止され、その跡地は駐輪場として利用
- ・平成14(2002)年 向ヶ丘遊園地の閉園
- ・平成16(2004)年 交差点改良による登戸駅方面への一部アクセス改善
- ・令和 8(2026)年 登戸駅前広場の完成(予定)

（4）交通環境

●基盤状況

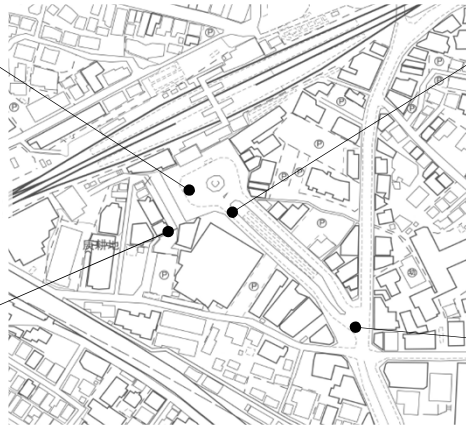
- 駅前広場は一般車の乗降場や荷さばきスペースがなく、一般車・荷さばき車両とバスが錯綜しています。
- 駅前主要部に自転車駐輪場が位置していることにより、駅前の景観形成や歩行者動線が分断されています。
- 幹線道路から駅前広場への引き込み道路が長いため、駅までのアクセス性が悪く、引き込み道路内は、路上駐車や自転車・歩行者との交錯等により、円滑なバスの運行に影響しています。
- 狭い通路や水路敷が歩行者の動線となっており、自転車との交錯があるなど、安全な歩行者動線の確保が必要となっています。
- 幹線道路との変則的な交差点形状が、交通の円滑性に影響しています。



一般車の停車が多い駅前広場



狭い歩行空間

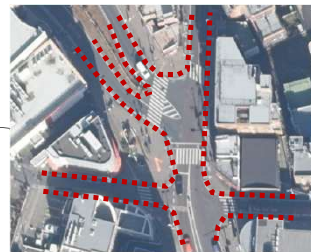


基盤状況の様子

川崎市発行地形図（令和6(2024)年度）



交通の円滑性を阻害する路上駐車車両

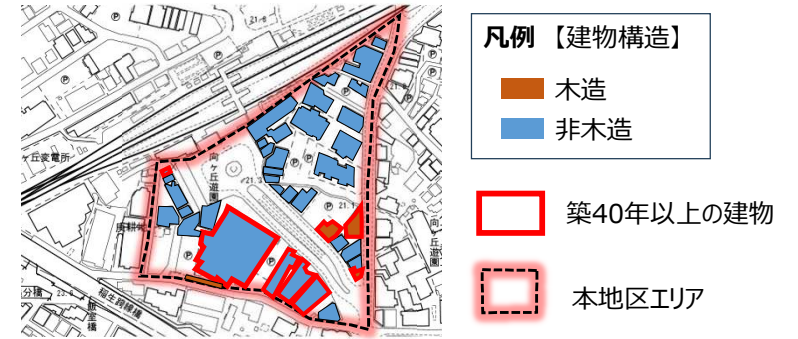


変則的な交差点形状

（5）土地利用等

●建物状況

- 本地区の南側は、築年数40年を超える非木造の建物が多くあるとともに、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ません。

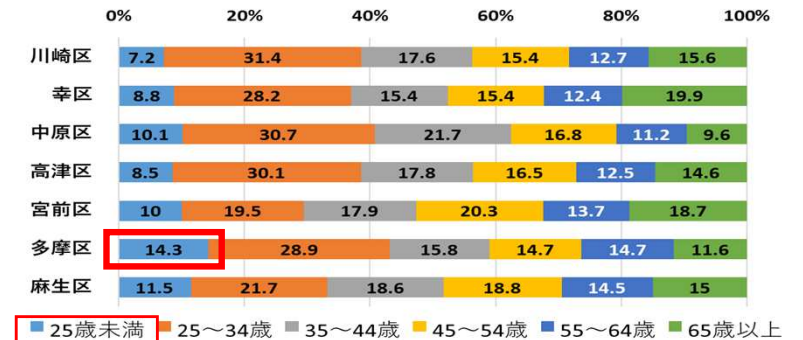


建物構造階数別現況図（令和2年都市計画基礎調査より作成）

●多摩区の住宅状況

- 多摩区は、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。

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

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カ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

(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・子育て世帯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)



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)



民家園通り商店会夏まつり
(出典：民家園通り商店会HP)

■ 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

- 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がります。
- 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。



緑の豊かな緑道イメージ
(立川グリーンズプランクス)



緑のネットワーク形成イメージ

※ 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

(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

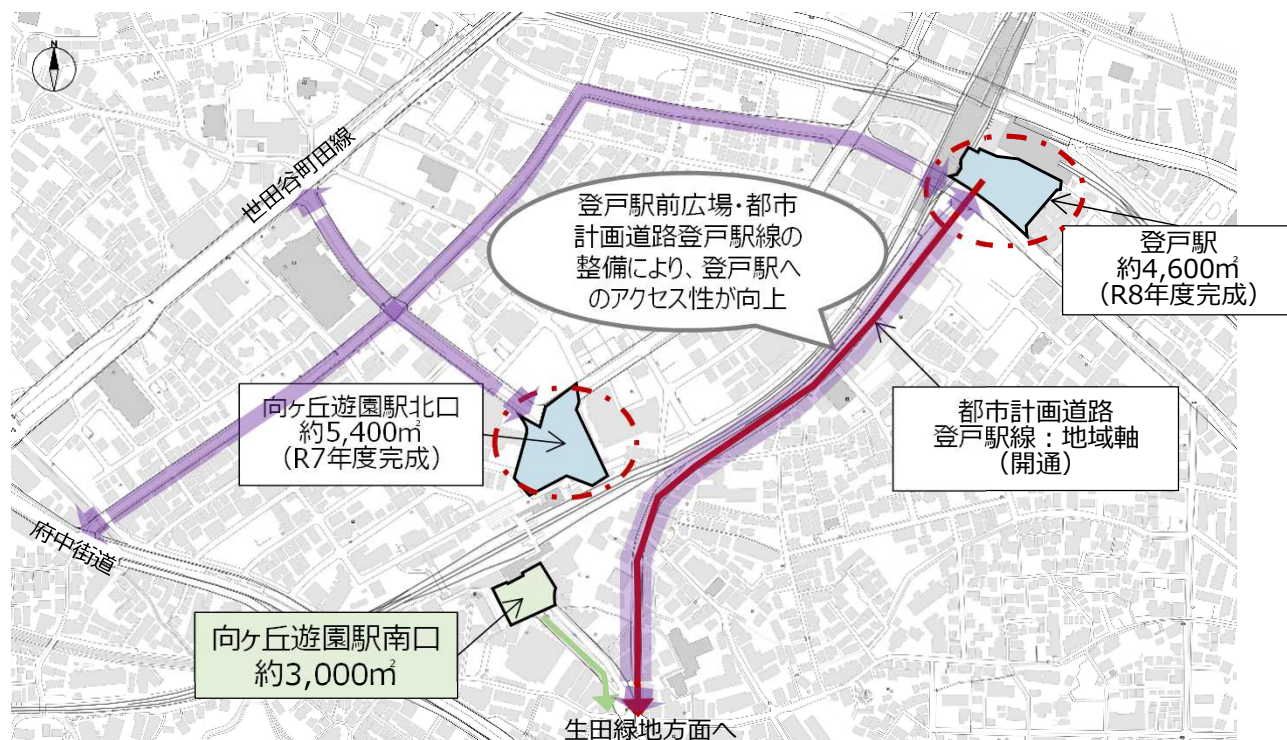
- 駅前空間は、民間の土地利用転換を駅前再編の機会と捉え、都心等の広域方面や生田緑地のアクセス性を踏まえ、周辺交通の円滑化や公共交通の定時性の向上等につながる効率的な交通環境を形成するとともに、駅前にまとまりのある広場を確保し、緑豊かな空間を創出します。
- 周辺の駅前広場との交通機能等の役割分担を整理し、バス等の公共交通、一般車、荷さばき車両、自転車、それぞれの利用特性等を踏まえた機能を検討します。
- 生田緑地等へのアクセス性を高めるため、シェアモビリティ等の活用を検討し、さまざまな移動手段が使いやすい環境を整えます。



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。

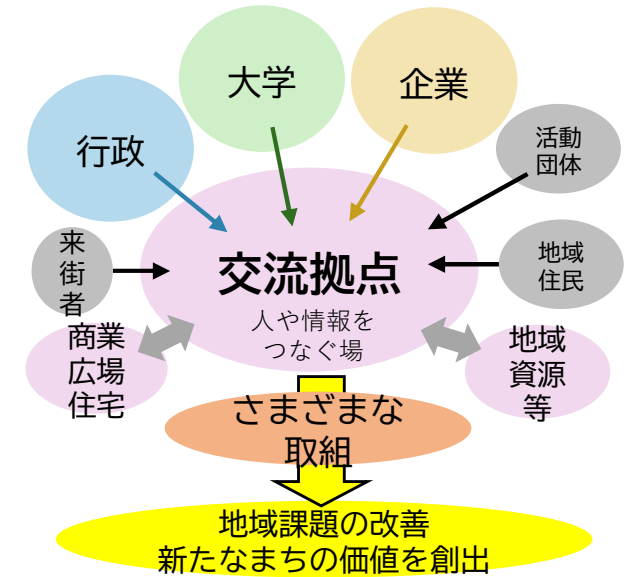
○ 地域の課題や魅力を共有しながら、地域資源である大学生の若い感性や行動力を活かした活動等を通じて、地域の魅力向上を図るとともに、“人と人のつながり”や“まちへの愛着の醸成”をめざします。

【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) 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

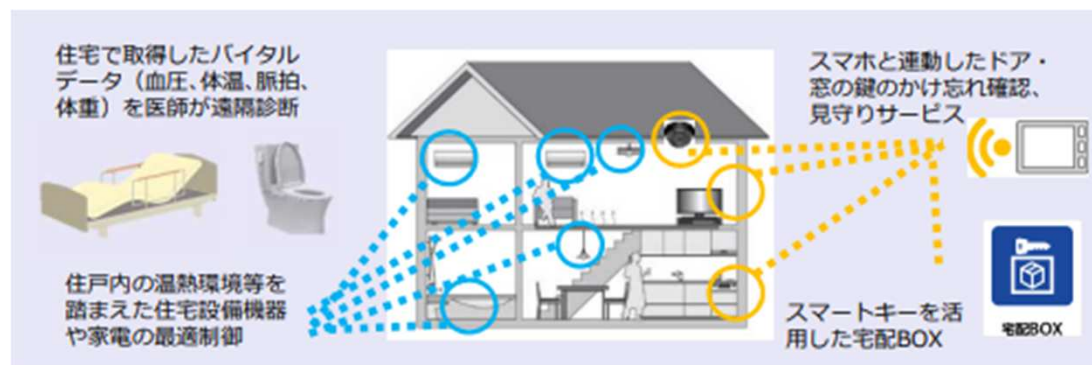
- 分譲住宅や賃貸住宅など多様な住まいの導入を誘導し、単身世帯や子育て世帯をはじめとする多世代が、ライフスタイルやライフステージに応じた住まいを選択できる住環境の形成を図ります。
- 大学、企業などが連携し、生活に関するデータや地域資源等を活かした取組を進め、多様なライフスタイルに対応した暮らしや健康の質を高める快適な住環境の向上をめざします。
- 本地区における住環境の形成を起点とし、若い世代のアイデアや行動力等を活かした取組を本地区周辺にも広げ、周辺に存在する住宅ストック等を活用することで、住まいの循環を促す環境の形成をめざします。
- これらの取組を通じて、このまちで「学び合い・育み合う」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



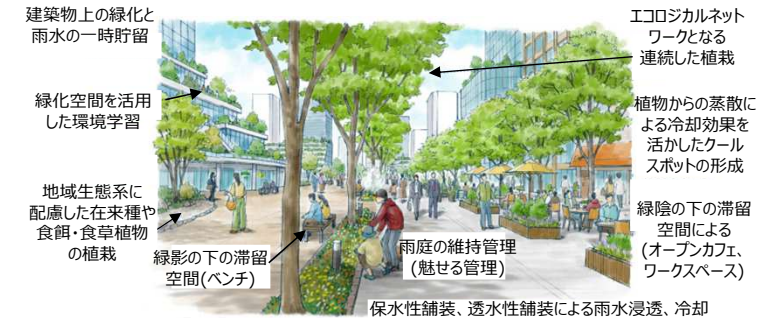
歩行空間イメージ
(立川グリーンスプリングス)



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。



グリーンインフラ実践ガイドより(国土交通省HP)

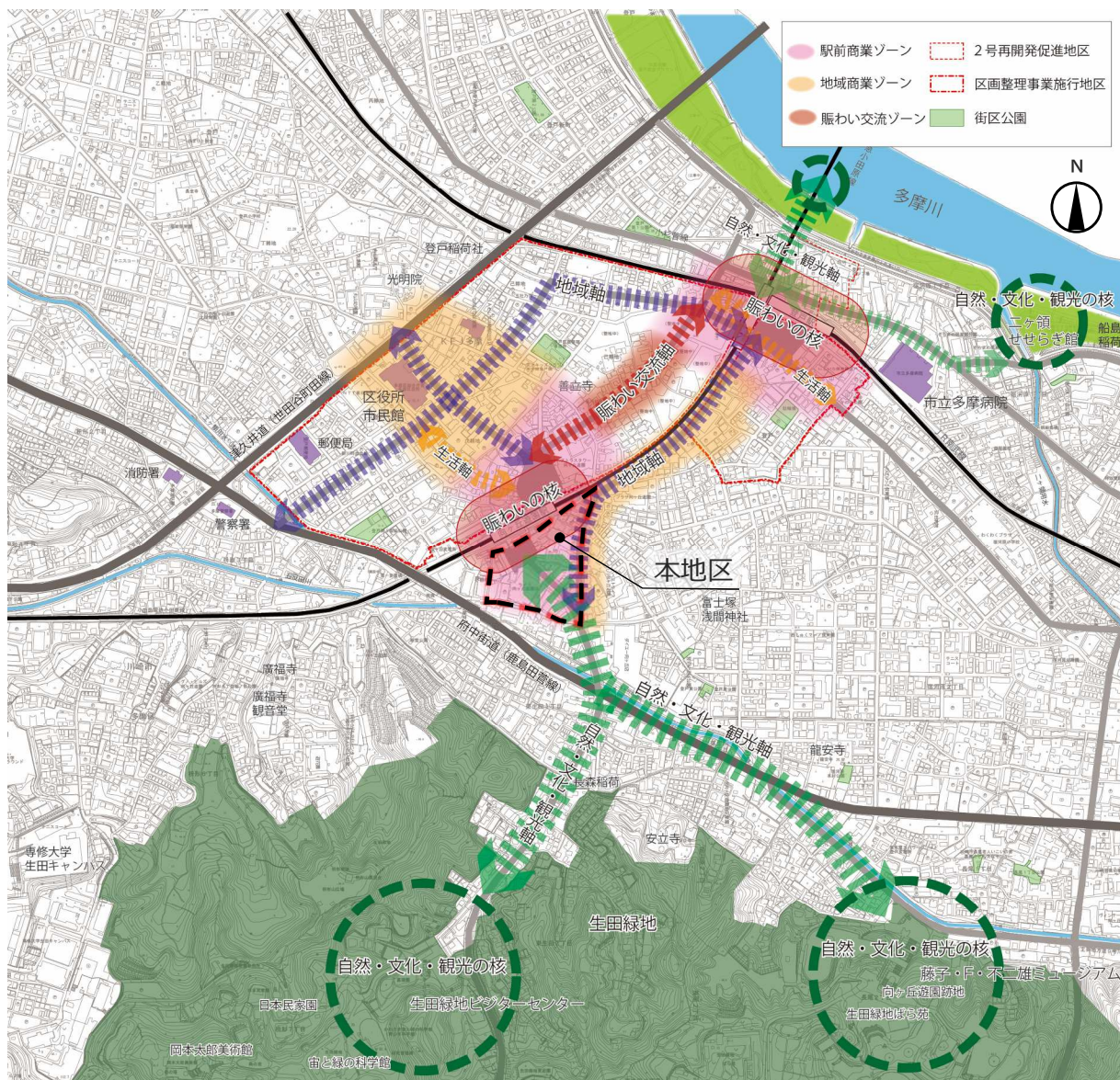
※資源を循環させて持続可能な社会をめざす経済モデル



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。

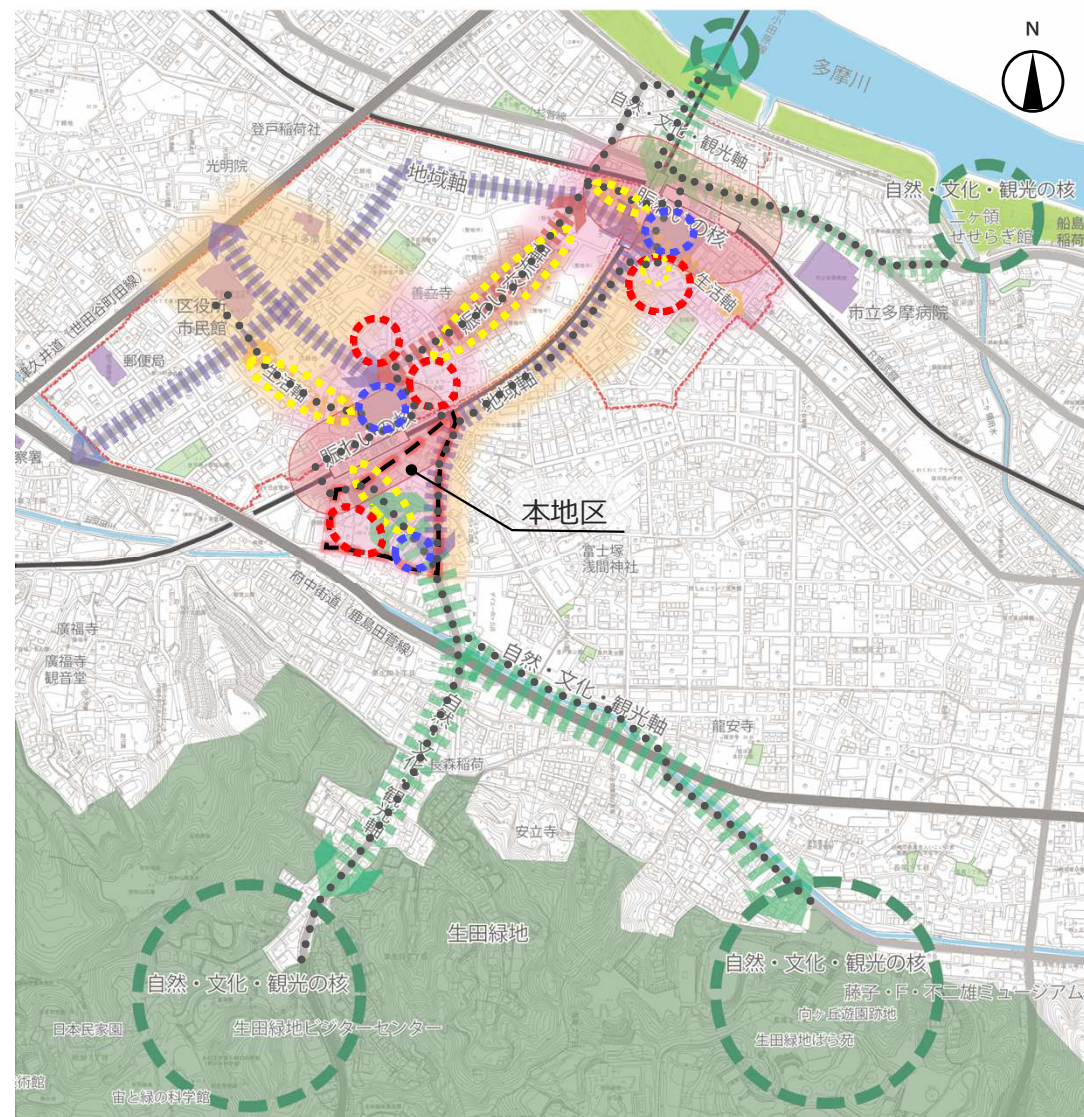


まちの概念図（ビジョン）

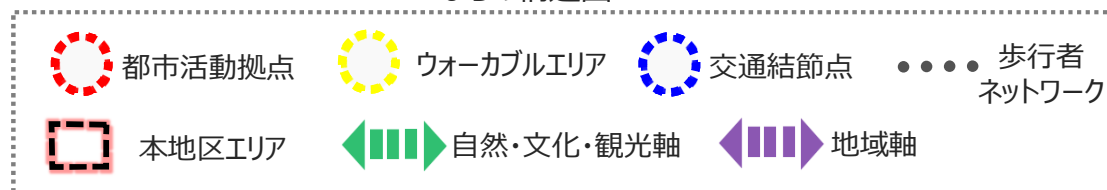
（2）まちの構造図※

- 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。

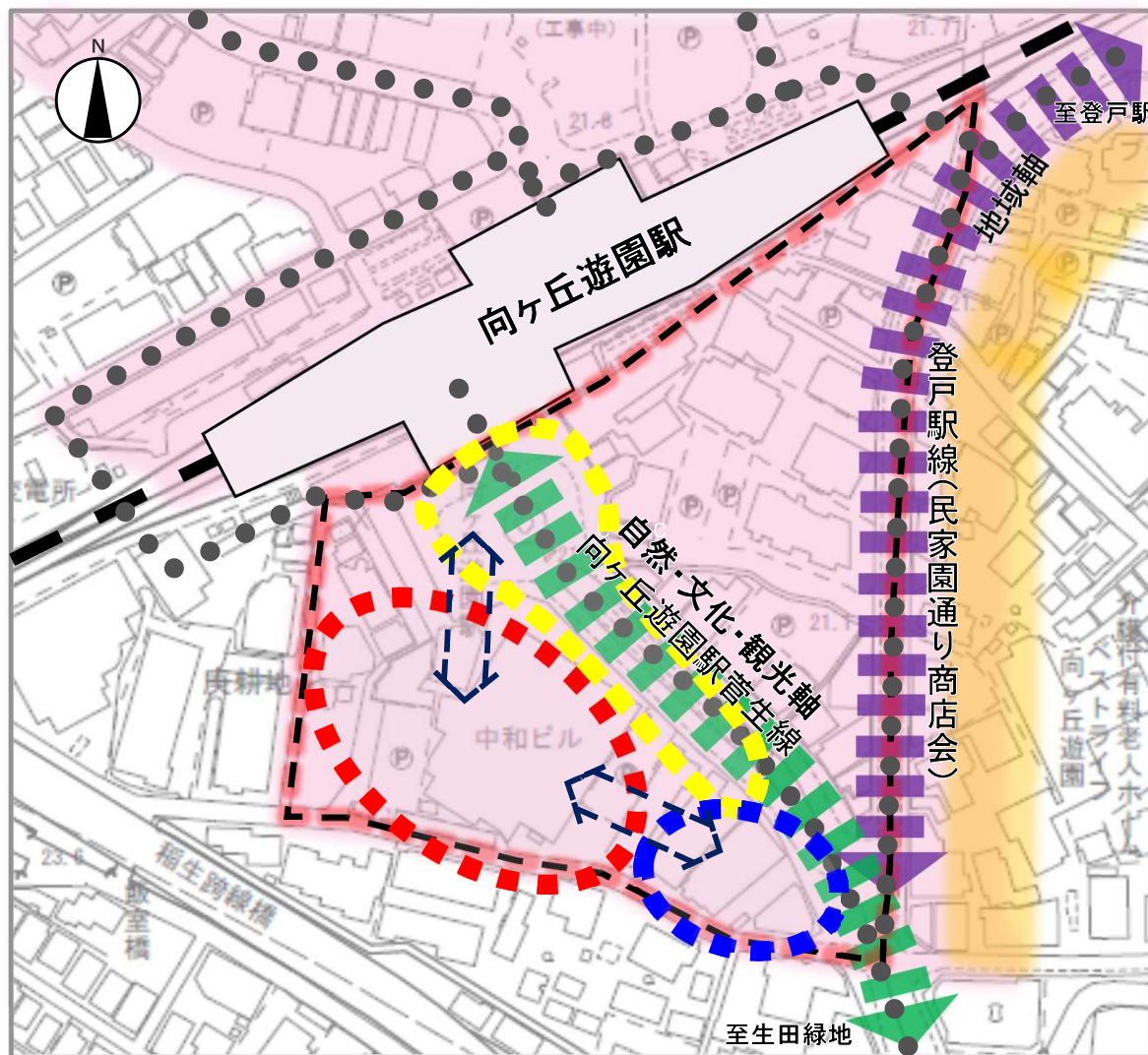


まちの構造図

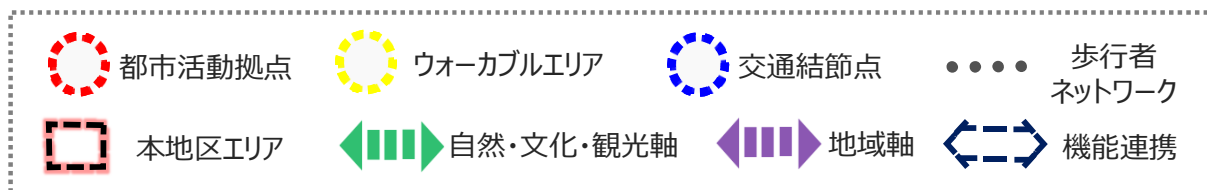


(3) まちの構造図（本地区内）

- 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）

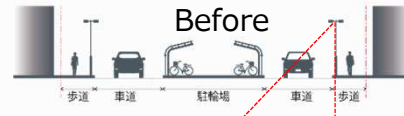


（4）方針図※（駅前空間ゾーニングイメージ）

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



歩行空間の断面構成イメージ

【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

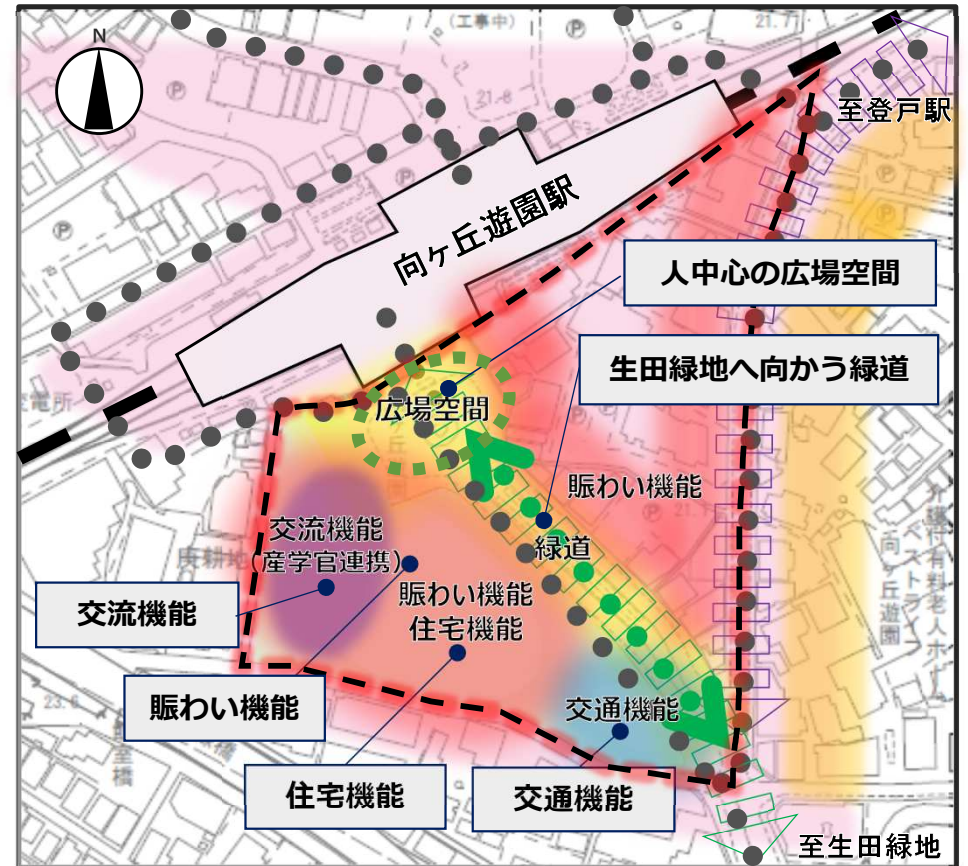
【交通機能】

利用者の安全性等を踏まえた交通機能の配置

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。

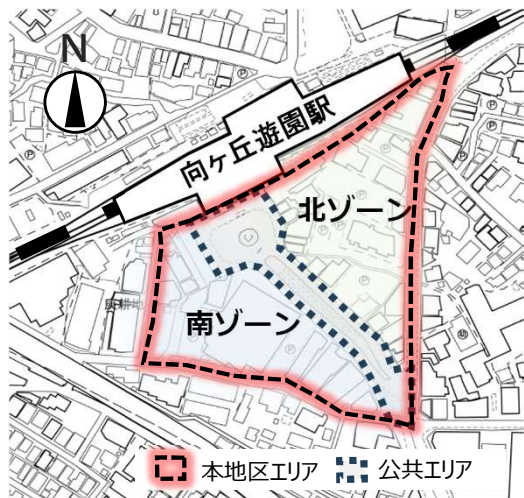


方針図（駅前空間ゾーニングイメージ）

川崎市発行地形図（令和6（2024）年度）



(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

	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	・まちづくりの推進に向けた検討		