

# かわさきの新たなランドマーク

## 川崎市内を一望できる展望ロビー・スカイデッキを公開



新庁舎は、震災対応にも優れ、大規模災害時にも市民への情報発信、生活再建・復興の中枢拠点として役割を担います。



北東方面には、六郷河川敷や新宿に東京都庁、羽田空港の航空機離発着、東京タワーやスカイツリーなどが一望できます。



南東方向には、横浜ランドマークタワーやベイブリッジ、つばさ橋、また天気の良い日には富士山を一望することができます。

1938年に竣工した川崎市庁舎は、75年の歴史に幕を閉じ、新たに地上25階、地下2階、高さ約117mの新庁舎が誕生。

新庁舎25階には、地上110mの高さから市内を一望できる『展望ロビー・スカイデッキ』が設置され、市内は勿論、東京都内、羽田空港やスカイツリー、横浜ベイブリッジから富士山に至るまで眺望が楽しめます。どなたでも利用でき、入場無料。

### 【展望ロビー公開時間】

午前9時～午後9時まで  
(土日祝日含む)

※設備点検や悪天候時には展望フロアを閉鎖することがあります。

## 市民代表の議員が熱い議論を展開する議場



議員席後方の傍聴席は、100名が議会の進行を見ることができます。また、親子席が設けられ、小さいお子さんと一緒に安心して議会をご覧いただけます。



議場内「演壇」からの風景。代表質問や討論などおこなう時に使用されます。議場や委員会室では、市民生活に直結する様々な課題を活発に議論されています。

新庁舎23階・24階部分にある市議会議場は、各区選出の議員60人が市民の代表として、活発に論戦が繰り広げられています。

新議場では、新たに採決における押しボタン方式を採用し、大型スクリーンに各議員の賛否が色分けして表示されるなど、採決態度が鮮明になりました。

### 傍聴の流れ【動画】



「議会議場かわさき」広報キャラクターのおよぶが川崎市議会の傍聴の流れをご紹介します。

### 議会中継



開催中の会議および過去の会議をご覧になれます。

### 会議録検索システム



川崎市議会の本会議・委員会等の全発言を対象に言葉で検索できます。



# せいじのみかた

2026年 vol.4



## 特集

向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針(案)をパブリックコメントへ  
狭あい道路対策の新たな取り組みパブリックコメントへ

川崎市議会議員  
環境委員会 委員

みつる  
飯田 満



Profile

# 向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針(案)をパブリックコメントへ

昭和63年、登戸駅周辺で急激な人口増加に伴う生活環境を改善するため、土地区画整理事業が着手。事業の終盤を迎えた令和3年、まちづくりの将来像を共有し、まちの価値向上に繋げる指針が策定され、その具体化した「向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針(案)」がパブリックコメント手続きに入ることとなった。

## 南側まちづくりの位置づけ

川崎市は「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」を一体として整備対象にし、その中の重要なテーマの一つが「向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針の検討」とされている。

- ① 向ヶ丘遊園駅南側のまちづくり方針を検討すること
- ② 南側エリアの権利者との意見交換を進めること
- ③ 専修大学と連携したワークショップを複数回おこない、将来像を一緒に考えること

つまり、南側は「具体的な方針や計画を固め終わった段階」で、行政だけではなく、地権者や大学などと一緒に議論を深めてきた。

## 駅前広場と社会実験

向ヶ丘遊園駅南口の駅前広場や周辺道路を活用した「社会実験」もおこなうなど、駅前の車道の一部を歩行者空間にして、自然を感じられるウォーカブルな空間づくりの実験イベント「えきまえ遊園パーク」など実施し、これらの取り組みでは、次のようなポイントが重視された。

- ・駅前の一部を歩行者天国にして、人が渋滞しやすい空間
- ・「木」や「花」「緑」などを感じられるデザイン
- ・ピクニックやワークショップなど、賑わいと交流を生む使い方を試す

こうした社会実験の結果を踏まえて、将来の駅前広場や周辺道路のあり方を検討していく流れになっている。

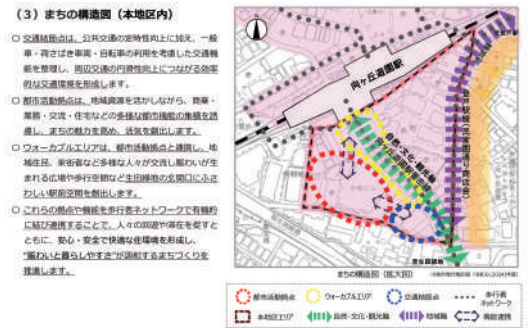
## 将来のイメージの方向性

向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針(案)では、社会実験の結果から南側のまちづくりは概ね、次の方向が具体的に示された。

- ・駅前を「車中心」から「人中心」への空間へ
- ・花や緑を活かしたデザインで、滞在しやすくなる広場や通りをつくる
- ・登戸駅側や多摩川、生田緑地などと連携し、エリア全体で回遊性を高める

今後の課題は、周辺の交通変化に伴う生活道路への通過交通対策や稲生橋交差点を原因とした府中街道の渋滞緩和への取り組みについて、交通対策を面で捉え、課題解決に繋げてまいります。

### 4 方針図(駅前空間ゾーニングイメージ) 向ヶ丘遊園駅南側まちづくり方針(案)【概要版】



# 狭あい道路対策の新たな取り組みパブリックコメントへ

狭あい道路は、公道・私道を問わず、建築基準法第42条第2項に規定された幅員4m未満の道路。敷地の防災、安全、衛生等に支障が生じないように道路の中心から2mまで後退する必要がある。

川崎市では、後退用地の公道化の促進や道路の段差解消等に向けた新たな取組を実施や「重点地区」を定めて新たな取組を実施する。

## 全国共通の構造的課題

狭あい道路対策事業は、おおむね幅員4m未満に生活道路を建築基準法のセットバックを活用しながら徐々に拡幅し、防災性と通行

安全を高める取

り組み。多くの自治体で建築行為にあわせて道路後退を求める「ハード整備」と路線調査や台帳整備な

どの「財政面と事業スピード」を合わせて進めている。この

狭あい道路対策は、どうしても中長期的な取組として、時間と地権者の理解が必要となり、次のような課題が指摘されている。

- ① 後退部分の舗装や工作物撤去への補助額に上限があり、所有者の金銭的負担が残る。
- ② 一件毎の補助額は多くなく、路線全体を解消するには年数と予算が必要。
- ③ 他の大型インフラ事業に比べて「目に見える成果」が出にくく、予算確保が難しい。

結果として、事業効果が面的に現れるまで時間が掛かる点が課題となる。

## 権利調整と住民合意

狭あい道路は、敷地と建物が細く入り組んだ密集市街地に多く、権利関係の調整に時間と労力がかかる。

- ① セットバックで「私有地が道路になる」ことへの心理的抵抗
- ② 無償使用承諾が寄付金など、後退用地の扱いへの不安
- ③ 不動産取引や建築確認時に、狭あい道路の指定状況が十分に共有されていないため、トラブルにつながるケースが多い。
- ④ 延焼の危険や避難困難といったリスクが日常感覚

## 防災・まちづくりとの一体化

狭あい道路対策は、本来「防災まちづくり」や「地区更新」と一体で進めるべきだが、実務上は次のようなズレが生じがちです。

- ① 個々の建替タイミング任せになり、面的な防災性向上に繋がりにくい。
- ② 土地区画整理や再開発など、大きなまちづくりスキームとの連携が難しく、狭あい道路だけが「点」で動いてしまう。
- ③ 高齢化が進む地区では、そもそも建て替え需要が少なく、セットバックが進まない。

「いつまでに、どのエリアを、どの水準まで改善するのか」という戦略が描きにくい点が、本質的な課題である。

### 狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施について

1. 背景・現状

(5) 市内の狭あい道路の課題

建て替えにより建築物の後退は進んでいますが、次のような課題が生じています。

課題1: 後退用地への建築物の設置  
後退用地に建築物となる自動車の駐車や歩道、自転車等が置かれることが多く、車両の通行等に支障が生じ、震災時には避難が困難な状況が生じています。

課題2: 道路内の段差や電柱等による通行障害  
L型溝や電柱等が後退地の位置で残ることで、道路内の段差や通行障害等となり、車両の通行や高齢者の安全な歩行等に支障が生じている状況があります。また、L型溝等の位置に残っている後退用地が道路と区別なく、支障物の設置を誘発する可能性もあります。

課題3: 後退用地の所有の呼び込み  
課題3に当たっては、寄附等により公道化し、L型溝や電柱等を移設し、近隣の道路と後退用地を一体的に道路状に整備することが有効ですが、狭あい道路対策(年額約700万円(公道約450万円))に対して要する件数が多く見られます。(年額約15万円)

### 狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施について

4. 新たな取組について

(1) 新たな取組内容

- ・ 後退用地の寄附促進・段差解消に向けて、申請者の高附手続や道路整備費用等の負担軽減を図ります。
- ・ これまで申請者が実施していた整備内容や手続を市が実施するなど、支援メニューを拡充する新たな取組を実施し、狭あい道路の取組整備を効果的かつ確実に進めます。

これまでの取組	新たな取組(案)
<p>対象区域: モデル地域</p> <p>① 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>② 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>③ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>④ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑤ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑥ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑦ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑧ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑨ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑩ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p>	<p>対象区域: モデル地域</p> <p>① 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>② 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>③ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>④ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑤ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑥ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑦ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑧ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑨ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p> <p>⑩ 敷地・建物・道路の境界を明確にするための境界線調査</p>

※ これまでの取組については利用開始時期を個人に限定していましたが、モデル地域において後退用地が道路となる場合は、個人利用でも実施します。