

第1章

過去・現在を土台とする多摩区の将来像

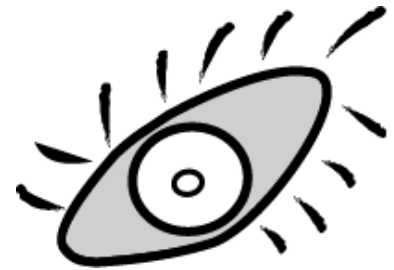
I 多摩区構想区民提案の趣旨と検討経過

1 多摩区構想の考え方

価値観を見つめなおし

成長拡大から生活圏中心のまちづくりへシフトする

多摩区民202,000の瞳で、まちを見つめ、
子どもたちに伝え、引き継いでいく
多摩区のまちづくりへの提案



～多摩区の骨格となる都市基盤整備と
身近なまちづくりのバランスをとりながら、
生活圏中心の、修復型の、市民と行政との協働のまちづくりへ方向転換～

この構想は、多摩区民20万2千人の一人ひとりの目で凝(み)つめ、次世代へ引き継いでいくための、多摩区のまちづくりへの提案です。

(1)都市開発中心にまちが広がる時代を経て

多摩区は、多摩丘陵と多摩川にいだかれた豊かな緑の中に育まれてきました。二ヶ領用水をつくり、田畑を切り開き、土を耕し水を大切に暮らしてきた稲田村と生田村に鉄道が引かれ、多摩川に橋がかかり、津久井道、府中街道が他地域とのつながりの幹線となり、丘の斜面が造成され、緑や田畑が家々に姿を変え街をつくってきました

昭和40～50年代には丘陵地の団地開発や宅地開発が盛んに進み、平地部でも無秩序（スプロール的）な開発が行われてきました。今や、もうこれ以上切り崩す里山の緑自体も少なくなり、まちの中の畑はわずかです。緑を奪われ保水力を失った丘陵地から流れ出る雨水を受ける川たちは、深いコンクリートの溝に変わりました。

バブル期までは、人や車やモノや施設を増大させ、さらにまたお金を増やし、ずっと成長拡大し続けることが信じられていました。大規模な改造が夢見られ、行政主導の都市改造への集中投資も行われてきました。これまでの生活を根こそぎ解体して更地にし、新しく

つくり直すという、スクラップアンドビルドのやり方ができる時代でもありました。

(2)身の丈にあった、暮らしの視点をまちづくりへ

今や少子高齢化時第が本格化し、経済構造も変わりました。市財政の緊迫に象徴されるように、行政がまちづくりの主役であった時代も終わりました。まだまだ、私たちの暮らしにこの「成長拡大型のまちづくり」の考え方は染みついているかもしれませんが、これを見直していくべきだと考えています。

昭和40～50年代に出来上がった多くの住宅地は当時の若さを失い、世代交替や住み替え、まちの更新や新しいコミュニティサービスの提供が求められています。「身の丈にあった」「身近な生活圏」「暮らしの視点」「自然環境を生かした」「住みやすいまち」、あるいは、ほころびを繕っていくような「まちづくり」という言葉に象徴されるように、地域の人々の目は身近な地域の課題へ向いてきていると思います。

(2)子どもたちへ引き継げる持続可能なまちづくりを

「自然」「環境」「共生」という言葉に代表されるような、環境的にも、経済的にも、社会的にも持続可能なまちづくりとは、自分のこと、自分の周囲のことだけでなく、少し枠を広げて地域や多摩区全体、いやもっと広げて地球へと……、自然や環境に気を配り、昔から受け継いで来ている大切なことを将来にきちんとつなげていくことであると考えます。次世代の子どもたちへ、なにを残すか、なにを引き継ぐかを考えながら、持続可能なまちづくりを進めていきたいと思います。

幸いにも多摩区は鉄道駅の利便に優れ、徒歩圏、自転車圏で区内がほぼカバーされているまちです。鉄道駅やバスの拠点を核とした「生活圏」を中心に、まちの賑わいを取り戻し、地域への愛着を育てることにより、車依存型の社会を見直し、生活者中心の住み続けられるまちをつくりたいと思います。多摩区の骨格となる都市基盤の整備と身近なまちづくりとを等分に重要と考え、それぞれのバランスをとりながら、生活圏中心の、修復型の、行政と市民の協働のまちづくりへ方向転換していくことを提言します。

- 2 多摩区構想区民提案の役割

市民と行政が協働して

多摩区のまちの望ましい将来の姿を描き、実行し、達成する

- (1)行政計画としての都市計画の基本的方針
～重点的な骨格事業の進行過程を監視
- (2)生活圏のまちづくりに重点
～地域発意のまちづくりの芽を育てていく
- (3)区への分権
～区民提案の生活圏別のまちづくりを推進していく仕組み、財源の保障

都市計画マスタープラン多摩区構想・区民提案（以下、区民提案と呼ぶ）は、川崎市が定める都市計画マスタープラン地域別構想の素材となるものです。都市計画マスタープランの性格、この提案を基に行政内部の調整を経たうえで、行政案としての「多摩区構想」を策定していく手続き及びその過程における区民参画については、第4章に述べました。今後、行政計画としての「多摩区構想」に区民提案の内容が十分に反映され、それに基づき個別の都市計画の見直しや追加決定、ならびに重点的な骨格事業が速やかに推進されることを期待するとともに、その進行過程を監視していく必要があります。

まちづくりの中で「法定都市計画」の役割は限られており、都市計画マスタープランには「民間が行う土地用を誘導するための指針」「市民が自ら実践するまちづくり活動の指針」としての役割があります。特に、本提案で私たちは、多摩区の都市整備の現状と課題の緊急性を踏まえて、これまであまり光が当てられてこなかった「生活圏のまちづくり」に十分な力点を置くことを提案しました。身近なまちづくりの主体は地域の住民であり、ご近所の活動等を通して培ってきた地域との人的つながりなどを大事にしながら、地域発意の「まちづくりの芽」を育てて行く必要があると考えます。区民提案を推進する組織、方法についても、第4章に提案しました。

幸い、川崎市のまちづくりの仕組みも地域分権型に大きく変わろうとしています。自治基本条例に基づく区役所機能の強化とともに、市全体構想・区別構想・地域まちづくりの3層構造を持つ川崎市都市計画マスタープランを支える仕組みとしてまちづくり局の組織改革が予定されています。区民・区役所・まちづくり局の協働により、区民提案の「生活圏別のまちづくり」を推進していく仕組み、財源が保障されることを期待します。

- 3 多摩区構想検討の経過

フォーラム・ご近所活動で区民意見を聴いてきた「つくる参加」

～約2年間にわたる検討と多くの区民の参加～

2003年1月22日の検討委員会のスタートから、約2年間に掛けて検討してきた区民提案がまとまるまでの流れは、表のとおりです。

この間、「情報の共有 / 現状・資源・課題の整理段階」、「目指すべきまちづくりの具体的検討段階」、「区民提案のまとめ段階」の3ステップを経て検討内容を深めてきました。各段階の節目に多摩区役所において「車座会議」を開催して、検討内容の報告し区民の皆さまのご意見を聞くとともに、「ご近所ワークショップ」「新ご近所ワークショップ」の形での地域の方々との話し合い（出前ワークショップ）を行いました。このほか、「たまたま子育てまつり（2003.9.7）」、「多摩区民祭（2004.3.10）」、区役所アトリウムにおいてパネル展示とアンケートを実施するなど、区民提案に対する区民の意見反映に努めました。ご参加いただいた皆さまの貴重なご意見に感謝します。



経 過

〈検討委員会（全体会）〉

- ・都市計画マスタープランの説明
- ・委員の懇談
- ・行政計画に関する勉強会
（登戸土地区画整理事業
／緑地保全施策）
- ・都市計画制度に関する勉強会
- ・区民提案検討の進め方の検討
- ・検討委員会設置要綱の検討
- ・正副委員長の選出

情報共有段階

現状・資源・課題の整理段階

- ・ご近所ワークショップ
（身の回りの現状把握）
- ・今後の進め方の検討
- ・テーマ別勉強会

第1回まちづくり車座会議

- ・都市計画マスタープラン周知
- ・検討内容の中間報告
- ・広く区民の意見を聞く

目指すまちづくりの具体的な検討段階

- ・テーマ別方針の検討
- ・多摩区の将来像の検討

第2回まちづくり車座会議

- ・都市計画マスタープラン周知
- ・テーマ別検討内容の中間報告
- ・広く区民の意見を聞く

区民提案のまとめ段階

- ・地域別のフォロー活動
- ・区民提案作成後の取り組みについて検討
- ・区民提案報告書の作成

2月20日
第3回まちづくり車座会議
（区民提案発表会）

- ・区民提案の発表
- ・都市マスの推進方策
- ・地域のまちづくりの方向性

- H15. 1/22(水) 委員懇談会
- H15. 2/26(水) 勉強会その1
- H15. 3/18(火) 勉強会その2
- H15. 5/27(火) 第1回検討委員会
- H15. 6/25(水) 第2回検討委員会
- H15. 7/22(火) 第3回検討委員会
- H15. 8/22(金) 第4回検討委員会
- H15. 9/25(木) 第5回検討委員会
- H15. 10/20(月) 第6回検討委員会
- H15. 11/10(月) 第7回検討委員会
- H15. 11/15(土) 第1回まちづくり車座会議
- H15. 12/15(月) 第8回検討委員会
- H16. 1/30(金) 第9回検討委員会
- H16. 2/26(木) 第10回検討委員会
- H16. 3/29(月) 第11回検討委員会
- H16. 4/27(火) 第12回検討委員会
- H16. 5/19(水) 第13回検討委員会
- H16. 6/30(金) 第14回検討委員会
- H16. 7/20(木) 第15回検討委員会
- H16. 8/27(月) 第16回検討委員会
- H16. 9/21(月) 第17回検討委員会
- H16. 10/21(木) 第18回検討委員会
- H16. 11/25(木) 第19回検討委員会
- H16. 12/15(水) 第20回検討委員会
- H17. 1/8(土) 第21回検討委員会
- H17. 1/17(月) 第22回検討委員会
- H17. 2/15(火) 第23回検討委員会

〈プロジェクトチーム〉

★9/7(日) たまたま子育てまつり

ご近所別懇談会開催

★11/15(土)午前 交會・生田緑地



第1回まちづくり車座会議



第2回まちづくり車座会議

ご近所別懇談会開催

II 多摩区の概況とまちづくり課題

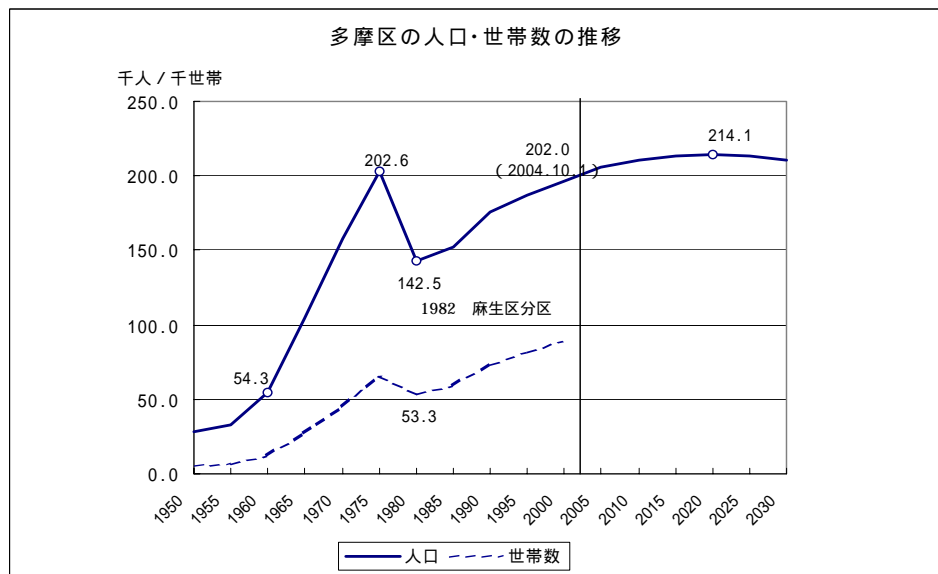
- 1 人口の変化

急激な人口増加から、緩やかな人口減少へ
 ~若い世代の入れ替わりが激しい多摩区、高齢化も大きな課題~

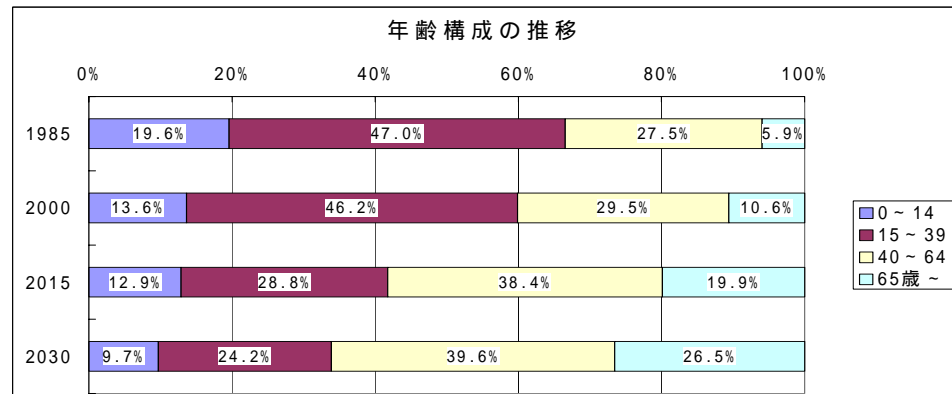
多摩区の人口は202,024人(2004.10.1)です。1960年代から70年代にかけて急増した人口動向も収まり、現在も緩やかな増加傾向を示していますが、2020年頃に人口はピークを迎え、その後は緩やかに減少していくことが予想されています。

大学があることもあり、単身世帯の割合が7区中一番高いと共に、若い年代の層の入れ替わりが激しい事が特徴です。また、開発時期と居住者の年齢階層が相関を持ち、初期の開発団地の高齢化が目立ちます。市内でも平均年齢が若い多摩区も、今後は人口の高齢化が進む見込みです。

図表：
 人口推移
 (1950~2004年)
 と将来予測
 (総合計画)



図表：
 年齢別人口構成
 (1985~2030年)



- 2 土地利用の変化

多摩区のまちを形づくる、環境要素の重なりと変化

(1)自然環境

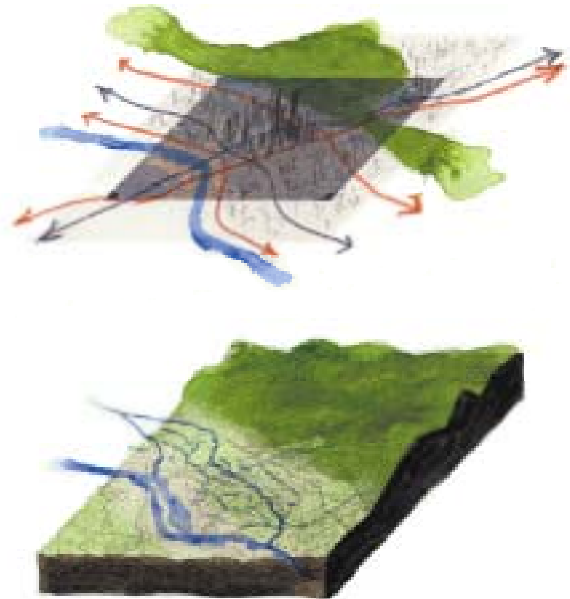
～多摩のよこやまの「緑」、次世代に残したい「農」、多摩川と二ヶ領用水の「水」～

(2)土地利用

～多摩区の「区心」としての登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区と、駅を中心とした6つの生活圏～

(3)交通

～鉄道と道路が交差する交通利便が優れたまち、交通量の増大が課題～



(1)自然環境

多摩区は、多摩川沿いの平地部と多摩丘陵に連なる丘陵台地からなり、区の中央部には生田緑地を含む多摩丘陵の豊かな緑（「たまのよこやま」）が残され、多摩川・二ヶ領用水などの水系とともに自然環境のベルトを形成しています。

まだ多くの山林や農地が残されていますが、近年の急速な宅地化等によりその面積は確実に減少しており、特に農地はここ15年で約3分の2近くまで減ってきています。残された山林や農地は、緑地保全地区・生産緑地地区という都市計画の制度で担保されているものとそうでないものがあり、今後どのように自然環境を守り、次世代に引き継いでいくかが課題となっています。

また、区のもう一つの特徴である「水」は、多摩川水系の河川が丘陵部を縁取り、平地部には二ヶ領用水の用水路網が張り巡らされています。都市化とともに用水路の蓋掛けが進むとともに、五反田川・三沢川などの主要河川もコンクリート水路化するなど、自然を失っており、まち中の河川・水路の親水化が課題です。

(2)土地利用

拠点

- ・多摩区の中心は、市の「副都心」に位置づけられている登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区で、登戸土地区画整理事業が進行中です。今後は、区画整理事業と連携して、市街地整備後のまちづくり（建築物や土地利用の誘導）、まちの活性化などの取り組みとの連携が課題です。
- ・区域の大半が鉄道駅から1km圏内に含まれており、駅を中心に特徴ある生活圏が形成されています。しかしながら、生活圏の拠点となる各駅前、鉄道による分断や踏み切り問題があり、商店街の活性化と駅前広場等の歩行者環境整備が課題です。

住宅地

- ・丘陵部と平地部では市街地形成の歴史が異なり、それぞれ特性のある街を形成しています。平地部の住宅地は、農地がそのまま宅地化したものが多く、農地や農村的環境がまだ残されていますが、基盤未整備で緊急車両が通る道がない所も見受けられ、細街路の整備や防災上の課題があります。
- ・一方、丘陵部の住宅市街地は計画開発団地が多く、住宅地としての環境は優れていますが、今後、高齢化が急速に進むことが予想され、住宅の老朽化とともにコミュニティの活力の低下も懸念されます。世代交替等による宅地の細分化、残されている斜面緑地の保全などの課題もあります。また、坂道が多い丘陵地の地形から、移動手段の確保や区内での適切な住み替えなど、慣れ親しんだ地域に住み続けられる方策が求められています。
- ・多摩区は、持家率が34.5%と低く、民間借家が50.7%を占め、駅周辺を中心にワンルームマンションや小規模アパートが増加しています。単身世帯の入れ替わりだけでなく、小規模な民間借家が多いため、子育て世帯層(30～50歳代)の区外流出傾向があり、老朽化した住宅団地の再開発や区画整理地区内などでファミリー向け住宅供給が課題です。

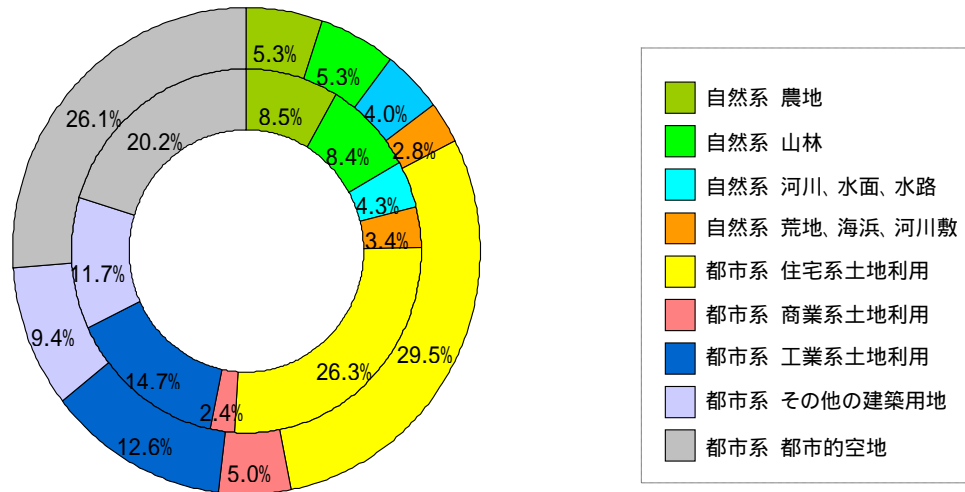
(3)交通

多摩区は、JR南武線と小田急線・京王線、府中街道と世田谷町田線が交差する交通利便が優れた区で、区内に8つの駅があり、鉄道の利便性は優れていますが、小田急線と世田谷町田線が五反田川の狭い谷間を並行して走るといふ、地形的な制約による課題もあります。

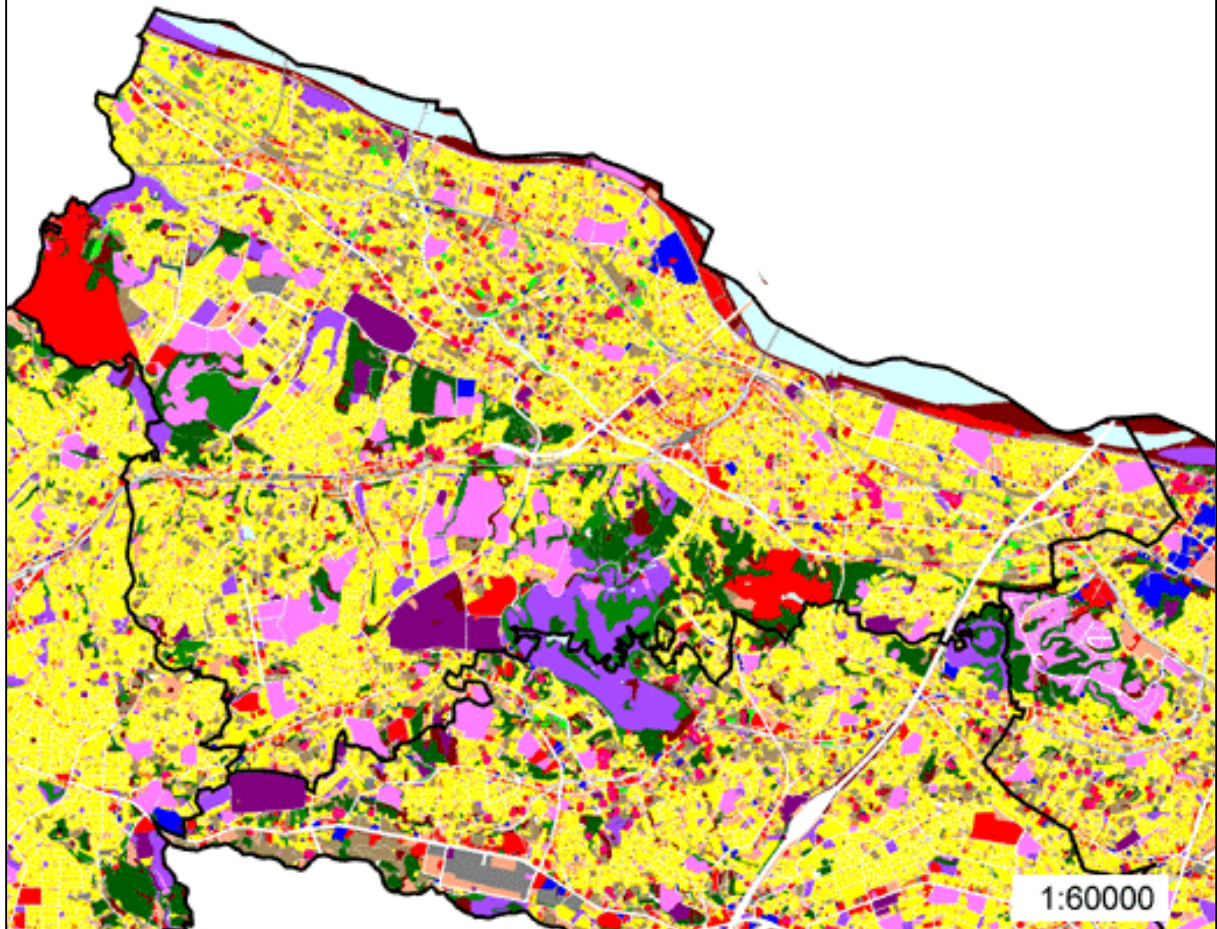
道路交通については、東京と横浜に挟まれた地理的条件のため広域的な通過地点であり、特に世田谷町田線が慢性的な交通渋滞を引き起こすとともに、生活道路への通過交通の混入が見られます。丘陵部の都市計画道路は団地開発関連で整備され区域外は未整備なものが多くなっています。

将来は東京圏の人口が減少すると予測されていますが、交通量についてはそれに必ずしも比例するとはいえず、多摩区は、都市計画道路の整備率、鉄道の立体化など南部の区に比べてインフラの整備が遅れており、結果的に将来的には今以上の交通渋滞が予測されています。立地上、広域的な通過地点であり通過交通の排除は困難なため、通過交通をいかに捌くか課題であり、車の使用の抑制（公共交通、徒歩・自転車への乗換えの推進）など交通管理施策（TDM）を展開するとともに、適切な幹線道路の整備が課題となっています。

土地利用の割合(昭和60年/平成13年)



土地利用現況図



- 3 まちづくりの経過

- ・都市開発の歴史（主に、昭和40年代以降）
- ・市民活動、等について、簡潔に記載

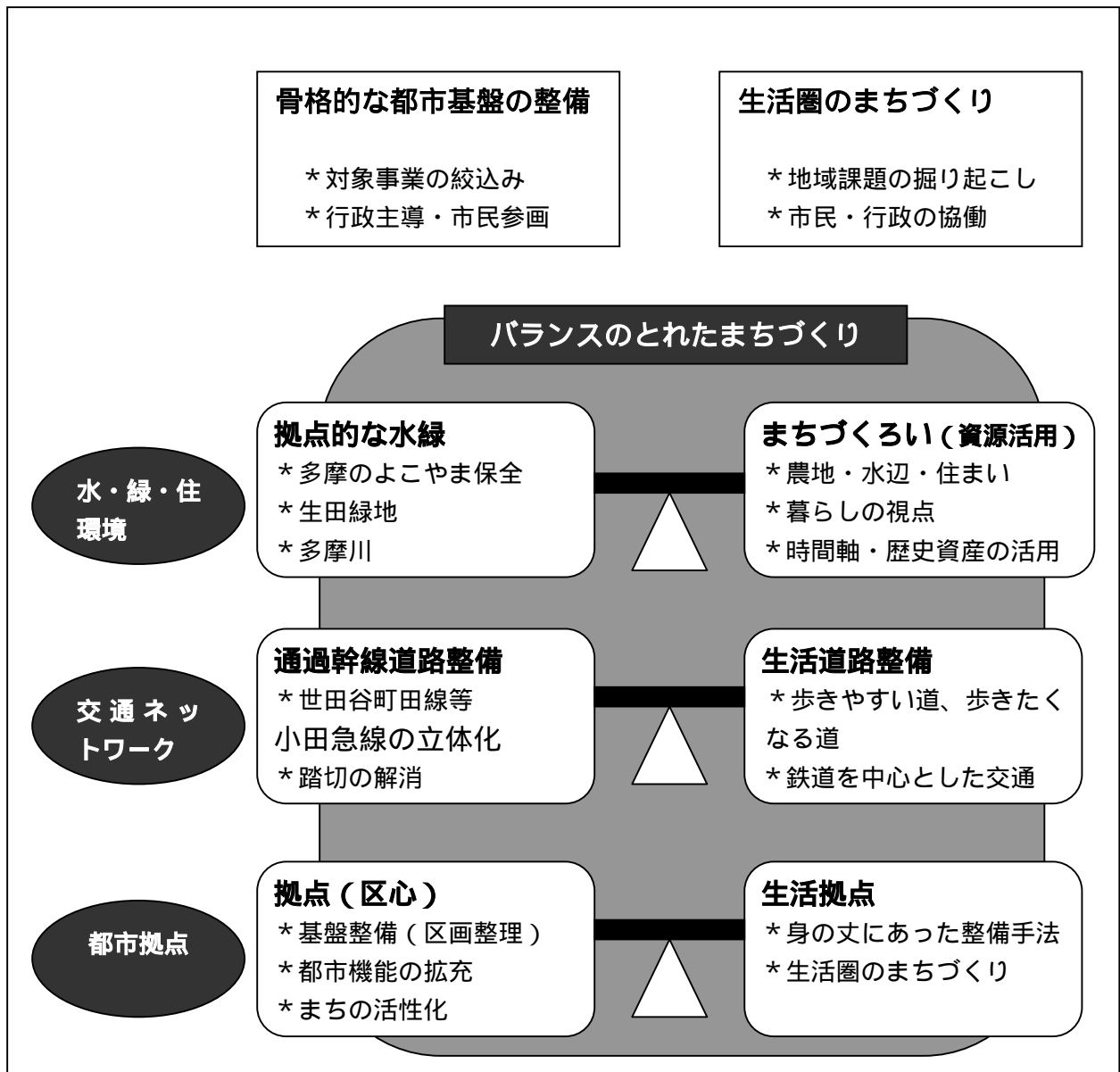
表 多摩区まちづくり年表

年月	骨格的な基盤整備	身の丈の生活圈整備	その他社会経済
1611(慶長16) 1873(明治6) 1874(明治7) 1879(明治12) 1889(明治22) 1898(明治31)	・二か領用水の開削	・生田小・登戸小の創立 ・菅小の創立 ・稲田小の創立 ・稲田堤に桜を植樹	・市制・町村制施行
1919(大正8) 1923(大正12) 1924(大正13)	・水道工事の開始		・関東大震災 ・合併による川崎市誕生
1927(昭和2) 1938(昭和13) 1941(昭和16)	・南武線・小田急線開通 ・向ヶ丘遊園開園 ・生田緑地都市計画決定		・生田村・稲田村が川崎市に編入
1948(昭和23) 1951(昭和26) 1952(昭和27) 1953(昭和28) 1957(昭和32) 1958(昭和33) 1960(昭和35) 1963(昭和38) 1964(昭和39) 1966(昭和41) 1967(昭和42) 1969(昭和44) 1970(昭和45) 1971(昭和46)	・明治大学生田校舎建設 ・「登戸の渡し」が廃止 ・多摩水道橋完成 ・専修大学生田校舎落成 ・向ヶ丘遊園バラ苑開園 ・よみうりランド開園 ・南武線の複線化 ・日本民家園開園 ・東名高速道路全線開通 ・多摩川沿川道路開通 ・京王相模原線開通	・稲田公民館完成 ・生田区画整理事業計画 ・宿河原堤の桜植樹開始 ・東生田区画整理事業計画 ・菅区画整理事業計画 ・稲田支所総合庁舎完成	・菅・稲田・生田・柿生に各農協創立 ・多摩川果物協同組合連合会・登戸梨もぎとり即売会の結成 ・多摩農協設立
1972(昭和47) 1973(昭和48) 1973(昭和48) 1982(昭和57) 1988(昭和63)	・「菅の渡し」が廃止 ・登戸区画整理の都市計画・事業計画決定	・西菅区画整理事業計画 ・自然環境保全等条例	・政令市に指定(川崎・幸・中原・高津・多摩の5区誕生) ・宮前区・麻生区誕生(7区制)
1990(平成2) 1995(平成7) 1997(平成9) 1999(平成11) 2002(平成14) 2003(平成15)	・日本女子大生田キャンパス開校 ・多摩区総合庁舎開庁 ・多摩川エコミュージアム構想 ・岡本太郎美術館開園 ・二か領宿河原堰完成 ・向ヶ丘遊園閉園	・二か領せせらぎ館開館 ・多摩区まちづくり推進協議会発足 ・のぼりとゆうえん隊活動開始	・多摩川梨もぎとり連合会解散 ・多摩区区づくり白書の公表 ・多摩区人口20万人に ・登戸地区商業ビジョン ・多摩区構想策定委員会

III 多摩区のめざすまちの将来の姿

1 まちづくりの方向性

「骨格的な都市基盤整備」と「生活圏のまちづくり」と
バランスがとれたまちづくりを進める



(1) 市民生活に必要な骨格的な都市基盤の整備

50年前に決定した都市計画道路の整備率は約45%に過ぎず、小田急線・JR南武線の踏切問題も解消されていません。登戸土地区画整理事業は、登戸・向ヶ丘遊園の区心づくりの一環で事業化されていますが、事業開始から30年以上が経過したにも関わらず、まだ半分も完成していない状況です。また、多摩川や多摩のよこやまといった骨格的な水と緑は、災害防止の面では改善されましたが、全体として保全継承される保障はありません。

このように、多摩区の都市基盤の整備状況は、河川・緑地を除くと、市の南部地域に比べて著しく低く、道路、鉄道などの基盤施設のみならず、公園等の生活環境の整備も充分でなく、様々な問題を抱えています。その意味では、まず、区民生活に欠かせない骨格的な都市基盤をはじめ、住民のために備えなければならない最低限の生活環境基準を達成することが基本的な課題です。

とはいえ、これら都市基盤などが未整備のまま公共事業に十分な財政を使えない状況を迎えており、時間の経過とともに必要性が減じたり、マイナス面が目立つようになった計画道路などもあります。あり余る予算と時間と空間がある訳ではなく、今一度、都市基盤などの必要性について区民の目でチェックしつつ、メリハリのある基盤整備や区心にふさわしい上物建設などを進めていく必要があります。

(2) 身の丈にあった生活圏のまちづくりの推進

高度経済成長期、バブル期と、私たちは成長拡大型のまちづくりになじんできました。豊かだままとまった緑を切り崩す大規模な開発、都市構造を根こそぎ変えてしまうような都市整備にあまり疑問も抱かず、また、都市計画の中心は行政主導で集中的に予算が投じられる拠点的な開発整備であると考えていたのです。

改めて身の回りを見回すと、少子高齢化に伴う課題、例えば高齢者や子育てを支援する身近な施設の整備、道路のバリアフリー化、地域給食や送迎サービス等の支えあい活動などが身近な生活圏で山積みです。また、身近にあるまちの資源、例えば川や水路、斜面緑地、農地、歴史遺産などがまちの個性や魅力として活用されないままに、刻々となくなってきています。さらには、防災まちづくりや商店街活性化、農地を活用した市民農園設置、二か領用水沿い道路の遊び場利用など、身近な暮らしの場での協働のまちづくりニーズが高まってきています。拠点整備においても、JR南武線や小田急線の駅周辺のように、踏切りや駅改札口の改善など身近なところで部分的な改造を早急に積み重ねるべきとの声も強くなっていきます。

つまり、これまでの成長拡大型のまちづくり理念を見直し、新しい時代状況に応じたまちづくりの考え方として、「生活圏中心のまちづくり」や「修復型のまちづくり」、「市民協働のまちづくり」といった身の丈にあった生活圏中心のまちづくりをすすめていく必要があります。

(3) バランスのとれたまちづくりの実現

多摩区における持続可能なまちづくりは、自分や自分たち周辺のことはもちろん、多摩区全体のことにも気を配り、昔から受け継いできたまちの資産を将来につなげていく視点が欠かせません。そのうえで、骨格的な都市基盤の整備だけに重点をおくのではなく、骨格的な都市基盤整備と身の丈にあった生活圏のまちづくりのバランスをとりながら、市民協働による持続可能なまちづくりを実現していくことが最も大切だと考えます。


幹線道路・都市拠点など拠点的な施設の整備は、行政が主導してすすめるのが基本で、市民参画により地域や住民の意見を反映した計画づくりや事業化をはかる必要があります。一方、身の丈にあった生活圏のまちづくりの主役は市民一人ひとりで、地域や住民が主体的に発意したまちづくり(活動)を行政が支援するといった、協働のまちづくりを進める必要があります。

この、双方のまちづくりを適切にすすめることにより、多摩区の地域環境の質を総合的に向上させることを目標とします

- 2 多摩区の将来像

自然と調和のとれた住み易さや、都市基盤の整備と身の丈のまちづくりのバランスをめざす多摩区の将来の姿を次の言葉で表現します。

人・水・緑 住み続けたいまち 多摩区



将来都市構造図

将来都市構造図

(1)水・緑資源の保全と回復による豊かな住環境づくり

水緑農は長い年月をかけて多摩区に受け継がれてきた貴重な資源であり、豊かな自然環境と魅力的な都市空間・居住環境のバランスが取れた「水・緑・農あるまちづくり」を推進します。

多摩区のとまとまった緑を象徴している生田緑地から小沢城址公園まで連なる河岸段丘の緑地（多摩のよこやま）全体を、全市的にみても貴重な環境資源として特段の位置づけをすることで、最大限に保全し次世代へ継承します。

その核となる生田緑地の生態系を保全するとともに、緑地内の集客力のある魅力施設を総合的に連携して活用し、周辺地域の「まちおこし」に活用していきます。

多摩川については、総合治水を基本に、まちからのアクセスを確保しつつ、広大な自然空間を市民の憩いの場所として活用していきます。

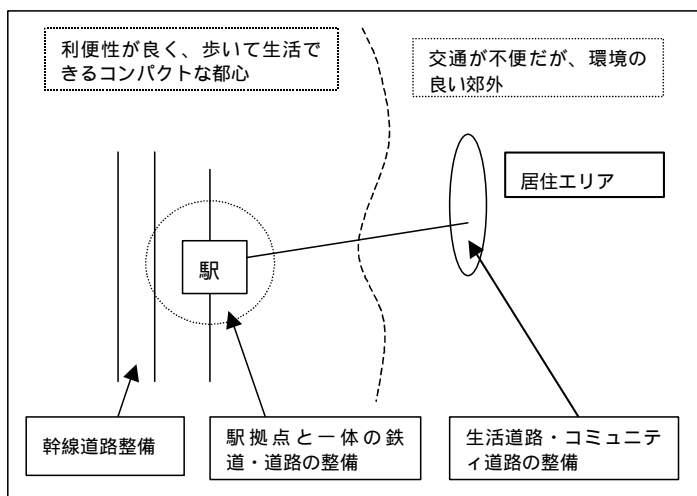
五反田川、三沢川、二ヶ領用水などの多摩川水系を中心に、治水とのバランスを取りながら、街中の河川・用水の保全再生を進めて、水に親しめるまちづくりをすすめます。

(2)「人と環境にやさしい」交通ネットワークシステムの形成

車依存型社会の見直しや高齢化社会における都市施設、都市環境のあり方を踏まえ、「人や環境にやさしい」を基本理念とした鉄道、道路網の整備をすすめます。

鉄道駅を交通拠点として、バス・自転車・徒歩などの交通を主体とした、自然や環境に配慮した交通ネットワークの形成をはかります。また、ユニバーサルデザインを基本に、交通の安全性・快適性を高めていきます。

【交通ネットワーク整備の概念図】



東京都市圏の通過地点としての立地条件を踏まえつつ、広域的な通過幹線を限定するなど幹線道路の役割を明確にしたうえで、メリハリのある道路整備をすすめるとともに、未整

備の都市計画道路の見直しを行います。

限られた財政等の資源を公益の視点からバランス良く効率的に活用する視点から、小田急線立体化など骨格的交通基盤整備への長期展望を持ちつつ、世田谷町田線の駅周辺先行整備や踏切の暫定改修など、生活拠点の緊急的な課題解決を図ります。骨格的な整備とともに生活道路など、生活圏のまちづくりをバランスよくすすめます。

(3)魅力ある区心としての登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の育成・整備

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、JR南武線と小田急線の交差する交通結節点として、古くから商業と生活の拠点となっていますが、その交通利便性と歴史を活かした「魅力ある区心」としての顔となるまちづくりをすすめていきます。

また、この地区にある区役所などの行政施設、大学などの教育施設、新たに開設される川崎市立多摩病院などの大規模医療施設、日本民家園・岡本太郎美術館などの文化施設などの諸機能と、生田緑地や多摩川とのつながり、歴史資源など地域固有の資源を活かして、真の副都心にふさわしい街区の形成を進め、新たな魅力の創出をめざし、新しい都市機能の導入・配置等を検討します。

区心を取り巻く住宅地については、少子・高齢化社会に備えて、利便性の高い生活拠点と位置づけ、生活者の視点に立った安心で安全な、歩いて暮らせるまちづくりをめざします。

(4)駅を核とする生活圏を基本構造にしたまちづくり

区内には、区心となる登戸・向ヶ丘遊園駅をはじめ、JR南武線沿線に稲田堤駅・京王稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、小田急線沿いに生田駅、読売ランド前駅があり、多摩区の骨格を形づくっています。鉄道駅に恵まれ、区内の大半が駅から1kmの徒歩・自転車圏に含まれています。また、鉄道駅がない長沢地区も、バス路線網が集中した交通利便の良い地域で、自立的な生活圏を構成しています。

各駅勢圏には、それぞれの開発の歴史と地形的特質を背景とした、個性のある生活圏が形成されており、この6つの駅勢圏と長沢地区を生活拠点と位置づけ、それぞれの特色をいかした魅力の創出をめざすとともに、生活者の視点に立った安心で安全な歩いて暮らせるまちづくりをすすめます。

(5)身近な資源を活かした、住み続けられるまちづくり

まち中の「農地・農業」を「用水」、「里山・屋敷林・保存樹」などと共に見直し、水・緑・人をつなぐ「農あるまちづくり」を推進します。「農あるまちづくり」を通して、安全・安心なコミュニティの形成をはかります。

住宅地形成の経緯や居住者の年代、環境条件など、それぞれの住宅地域の特性に合わせて、

環境改善、環境維持をはかる仕組みをつくります。

住環境の質的向上を促す誘導・支援をすすめるとともに、地域の住環境全体を長期的に安定・向上させる施策を推進します。

世代交替、住み替えなどを支援し、持続可能な循環サイクルを生み出すことをめざします。

