

Ⅲ 骨格的な交通網の形成

- 1 幹線道路

基本方針

(1)自然や環境にやさしい交通ネットワークの形成を図る

鉄道や幹線道路を骨格として、バス、自転車、徒歩などの交通を主体とした、自然や環境にやさしい交通ネットワークの形成を図ります。

(2)誰でも楽しく安全に歩ける景観豊かな道づくりをめざす

子供から高齢者までの誰でもが楽しく安全に歩ける、緑溢れる景観豊かな道づくりを追求します。

(3)生活交通の確保に向けた交通ネットワークの形成を図る

丘陵地や公共交通網未整備な地域へのコミュニティ交通システム整備による、生活交通の確保に向けた、交通ネットワークの形成を図ります。

(4)幹線道路の役割を明確化し、生活ゾーンへの不要な交通の進入を防ぐ

幹線道路の役割を明確にし、通過交通等の整備を図ると共に、生活（コミュニティ）ゾーンへの不要な交通の進入を防止します。

(5)生活環境への負荷を減らす交通体系の整備をすすめる

地域の商業・産業に寄与しつつ、生活環境への負荷を減らす交通体系の整備を推進します。

(6)交通機関や施設の快適性、安全性の向上をめざす

使いやすさ、心地よさ、バリアフリー化等、交通機関や施設の快適性、安全性の向上を追及します。

(7)計画及び維持管理も含め、区民参画による交通システムの整備・保全を進める

計画への参画のみならず、維持管理への参画を含む、協働による交通システムの整備・保全を推進します。

現状と課題

(1) 比較的鉄道の利便性に恵まれています

多摩区の骨格となる交通網は、南北に走るJR南武線とこれに接続する小田急線、京王線からなる鉄道網と、広域的な主要幹線道路として、臨海部から北部への鹿島田菅線（府中街道）、多摩川沿いの多摩沿線道路、これに交差する世田谷町田線（津久井道）があります。

(2) 世田谷町田線は早急な整備が求められています

府中街道の整備は進んできていますが、東京方面への通過幹線となっている世田谷町田線は未整備で、鉄道と道路が近接して走っているため多くの課題を抱えており、商店街の繁栄を前提にした駅周辺の歩行者環境の整備や踏切による道路の混雑の早期解消が求められています。

(3) 道路の役割の明確化による整備が求められています

特に、広域的な通過地点であるため、幹線道路の渋滞、踏切問題を回避して住宅地区に流入する通過交通が住環境等へ悪い影響をおよぼしているという問題もあります。広域的な交通総量の抑制（TDM）とともに、通過交通を担う幹線道路と地域の生活道路の役割を明確にしていくことが求められています。

(4) 都市計画道路は現状から将来に対応した見直しが課題です

多摩区の主要な道路は、昭和28頃都市計画道路として計画されながら現在に至っても完成されない路線が多くあります。これらは、地域の環境の変化や利用の現状と将来のあり方に対応した見直しが課題となっています。道路は鉄道とともに基本的な都市施設であり、現在までの経過も考慮しながら、それぞれの役割を踏まえた課題の解決を図ることが重要です。

(5) 「人や環境にやさしい」整備が求められています

車社会の見直しや高齢化社会における都市施設、都市環境のあり方が課題になっています。これからの鉄道や道路は、「人や環境にやさしい」を基本理念にした都市施設としての整備が求められています。

交通ネットワーク(道路)の課題図



世田谷有田線 生田駅周辺

中央高速、平河町駅方面へ
放射する道路として整備

2-④ 東武東横線
ランド前停留場線



目黒の生田1号線切

3-⑤ 世田谷線

ネットワーク1号線すると
重要な路線だが住宅地及び
山を切るので、整備が困難。
代替路線として東武東横線
延伸用ランド前停留場線の
整備が望まれる。



世田谷線片側通行

1-② 世田谷有田線

1-③ 世田谷線



世田谷線 駅周辺

1-④ 野川橋生線

1-⑤ 野川橋生線



三叉路の整備、右折路で混雑緩和



バスが行き通らない。この手前が常に混雑の三叉路



住宅地内を走るタンクローリー
(世田谷町)

3-② 小杉線

急激な増大し
多岐な用途・多岐
な用途で整備



多摩川を渡ると4車線が2車線になる



多摩川線道路が一方通行になる



狭く歩道も無く、曲がりが多い
橋本生田線

東武東横線より北側に整備
計画は国策の必要はない。
(住宅地内の道路)

東武東横線へ接続する
道路

・世田谷町
2号線・3号線
世田谷線

区画整理の進展に
期待

1-① 多摩川線道路

1-② 小杉線

1-③ 小杉線

1-④ 小杉線

1-⑤ 小杉線

2-④ 中野島生田線

2-① 橋本生田線

2-② 橋本生田線

2-③ 橋本生田線

2-④ 橋本生田線

2-⑤ 橋本生田線

2-⑥ 橋本生田線

2-⑦ 橋本生田線

2-⑧ 橋本生田線

2-⑨ 橋本生田線

2-⑩ 橋本生田線

2-⑪ 橋本生田線

2-⑫ 橋本生田線

2-② 向ヶ丘園芸生田線

完成まで2年ほどは取り遅れ、
世田谷町と多摩川町で取り遅れ



現況整備 (野川橋生線) 電社の地中化

国道4号などの市街を通過
する道路に接続する市街
を断絶する道路

2-③ 世田谷線

2-④ 世田谷線

2-⑤ 世田谷線

2-⑥ 世田谷線

2-⑦ 世田谷線

2-⑧ 世田谷線

2-⑨ 世田谷線

2-⑩ 世田谷線

- 通過幹線道路
- ==== 都市計画道路
- ==== 同上 整備済
- ==== 同上 事業中
- 急激な増大・早期整備
が望まれる箇所
- 区境

多摩区主要道路の交通量と混雑度

※) 混雑度：その道路の交通許容量と実際の交通量の比率

1.00 未満・・・円滑に走行が出来る

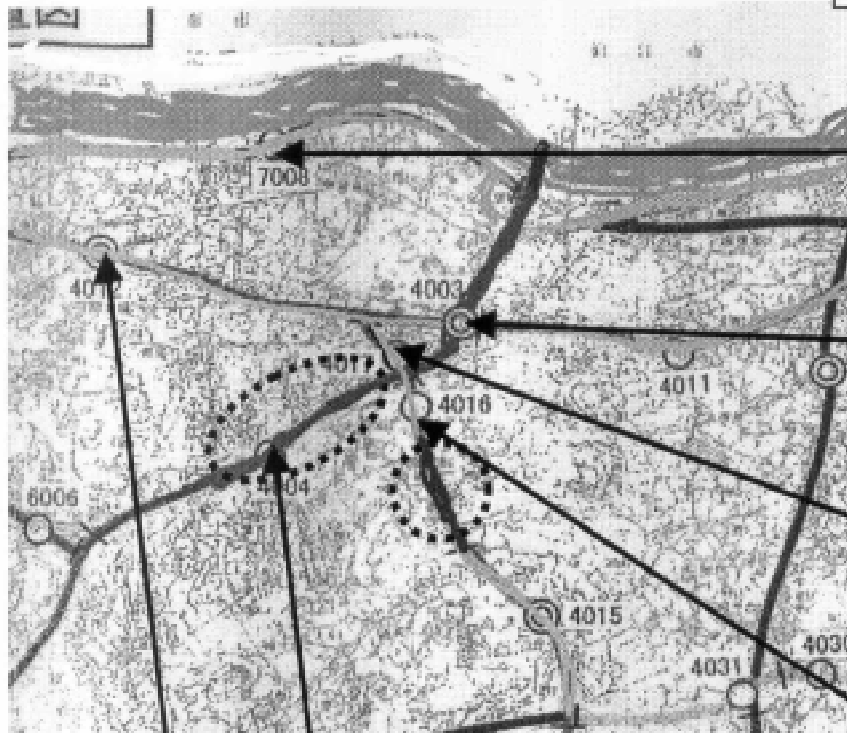
1.75 以上・・・慢性的な混雑状態

赤=1.75 以上 橙=1.40 以上

観測単位：7時～19時 12時間

交通量 (台)・・・上下線合計

混雑度は平成11年度混雑度



多摩沿線道路(中野島駅入口)

H 6	H 9	H 11	混雑度
12,027	13,304	11,982	1.35

世田谷町田線(多摩警察前)

H 6	H 9	H 11	混雑度
13,117	13,480	17,398	1.85

横浜生田線(根岸稲荷歩道橋下)

H 6	H 9	H 11	混雑度
8,137	7,676	7,648	0.43

横浜生田線(根岸陸橋)

H 6	H 9	H 11	混雑度
14,374	15,614	15,119	1.42

世田谷町田線(生田踏切)

H 6	H 9	H 11	混雑度
12,999	12,779	11,883	1.84

川崎府中線(稲田堤駅入口)

H 6	H 9	H 11	混雑度
14,736	15,692	16,482	1.56

・根岸陸橋で横浜生田線から右折して、世田谷町田線→東京の車が多い

●特に世田谷町田線の多摩川以西、横浜生田線長沢→明治大学下(破線囲みの個所)の慢性的混雑解消が望まれる。

まちづくりの提案

(1)幹線道路の機能の明確化と機能に即した整備をすすめる

1 - (1)鹿島田菅線（府中街道） 1 - (2)世田谷町田線（津久井道） 1 - (3)多摩沿線道路を通過幹線道路（多摩区を通過する交通、多摩区と周辺都市間の交通）と位置づけ、早急な整備をめざします。

鹿島田菅線の整備

- ・広域幹線道路として整備が進められて来ましたが、早急に全線完成をめざします。

世田谷町田線の整備

- ・桁形から以西を2車線道路（幅員20m）として、広幅員歩道と自転車道がついた、人に優しい幹線道路の早急な整備が求められています。又、踏切に接続する交差点は、安全性と混雑を緩和するため広スペースの確保等の配慮が特に必要です。

多摩沿線道路の位置づけと整備

- ・広域幹線道路とは位置付けられてはいませんが、現状は鹿島田菅線に匹敵する交通量の幹線道路として機能しています。この道路は信号が少ないため大型車の通行が多いことが特徴です。
- ・小田急線下から宿河原堰部分の改造等で一方通行を2車線化し、広域通過幹線道路として位置づけ全線の早急整備をすすめます。

(2)広域幹線道路を補完する地域幹線道路の整備をすすめる

広域幹線道路に接続する地域の主要道路として、地域幹線道路を整備することで、歩行者空間を充実させると同時に、生活ゾーンへの不要な通過交通の混入を排除することが出来ます。なお、生活に密着した地域幹線道路には大型車の通行の制限を検討します。

地域幹線道路として、横浜方面へのアプローチ交通路として、次の道路（都市計画道路）の重点的な整備が必要です。

2 - (1) 横浜生田線、 2 - (2) 向ヶ丘菅生線、 2 - (5) 野川柿生線

特に横浜生田線の多摩区内部分は通行量の多さからして、早やかな整備が必要です。

野川柿生線は東長沢交差点以東横浜生田線の長沢まで現道を都市計画道路に振替えて、曲がり修正、電柱の地下化で混雑緩和を図ります。

関連して、横浜方面から尻手黒川線の稗原交差点までの道路が整備されたため、登戸・生

田方面と結ぶ通過車両が増えており、昭和通り（多摩 11 号線）の長沢 1・4 番地付近の三叉路、狭隘部分の整備が必要です。

過密ダイヤで走る小田急線の閉鎖時間の長い踏切に対して、小田急線の立体化までは跨線橋（根岸陸橋、生田大橋）への流れを容易にする道路網の整備を図ります。

(3) 計画道路の見直しと現道の整備をすすめる

多摩区都市計画道路は昭和 28 年頃に計画決定されていましたが、現在、未着手の道路が多く残されています。現在は当時考えられなかった産業構造の変化による必要性の低下や計画路線周辺が住宅地に変貌し、住環境に悪影響を与える恐れのある地区、又、わずかに残された緑地を消滅させる地区など、廃止の方向での見直しが必要です。

道路断面についても、歩行者環境や自転車の走行空間、道路緑化・景観などの視点から、現況計画幅員の中で車線数、構造の見直しを検討します。

都市計画道路として廃止を前提に見直しを検討すべき路線とその方針、事由は表 2 のとおりです。

表1 幹線道路の整備方針

	名称	規格	役割、方針等
1 ・通過幹線道路	1- 鹿島田菅線（府中街道）	2車線（20m） （整備中）	自転車レーン（一部歩道上）緑化、山下川の橋梁整備
	1- 世田谷町田線（津久井道）	鹿島田菅線まで 4車線（20m） それ以西は2車線（20m）	<p>広幅員歩道＋自転車専用道つき</p> <p>信号システムを大幅改良して交通流を良くすることにより、公害防止と幹線道路機能を強化する</p> <p>商店街を保全するため、小田急線の立体化（地下化）事業との連携を検討する</p> <p>道路と小田急線が並走しており、踏切部に接続する交差点を広交差点とし、右折路。左折路を新設する（先行的に整備する）</p> <p>また、地元の対応に応じて駅に隣接する区間の先行整備と駅前広場としての暫定利用を早期から検討する。</p> <p>府中街道との立体交差（多摩警察署前）は交差点混雑の度合状況による。</p>
	1- 多摩沿線道路	2車線	<p>歩道の整備、環境対策の推進。宿河原堰部分の改造、多摩川へのアクセス改善等</p> <p>登戸新町と多摩沿線道路の接続で住環境への影響が大きい住宅地内への大型車の通行を解消すべく小田急線以南の一方通行を2車線道路として整備する</p> <p>スーパー堤防整備時に、小田急線以南の車線増は半地下式とし、登戸からの川へのアクセスはブリッジ方式を検討する。</p>
2 ・地域幹線道路	2- 横浜生田線	2車線（18m） （整備中）	横浜北部から東京方面に至る準通過幹線、幹線バス路線道、特に長沢入口～明大下迄の拡幅、曲がり修正、長沢入口での広交差点。聖マリアンア病院、長沢への車が多い。
	2- 向ヶ丘遊園駅菅生線	2車線（16m） （整備中）	向ヶ丘遊園駅から生田緑地へのアクセス路線
	2- 小杉菅線（登戸駅まで）	2車線（16m） （整備済）	登戸駅、北部医療施設へのアプローチ路、幹線バス路線
	2- 子母口宿河原線	2車線（12m） （整備済）	幹線バス路線、長尾地区へのアクセス路
	2- 野川柿生線（変更）	2車線（11m）	東長沢～長沢入口区間は現道に計画線を振替え、現道の曲がり、交差点での車幅の違い修正（直進車の事故多い、電柱の地中化、歩道の整備）
	2- 県道稲城読売ソフト前停車場線＋菅早野線（一部変更）	2車線	菅早野線（小田急線・府中街道：廃止）の代替路線として、県道尻手黒川線方面から東京都稲城市を結ぶ路線として整備。世田谷町田線以南は、特に菅早野線を整備せず、麻生区都市マス案とする。

表2 見直し(廃止)・変更検討路線

対象路線及び範囲		見直しの視点	事由及び代替対策
3 -	菅早野線(菅から世田谷町田線間)	緑地保全	多摩自然遊歩道、三沢川斜面緑地を保全のため菅から世田谷町田線間の廃止。菅地区内は市街化が進んでおり、稲田駅前道路が代替路線となり、整備の必要性が低い。現道の整備
3 -	小杉菅線(登戸駅・菅)	農地保全 住環境悪化 交差点の低安全性 (鉄道近接部分)	まとまった農地を切るほか、住宅地化が進んでいる。多摩沿線道路を代替路線として整備することにより、都市計画道路としての位置づけを見直す。既存道路の拡幅、歩道の確保、道路の無い区間の部分整備等、通過交通を排除した生活道路として整備する。
3 -	登戸野川線(鹿島田菅線以南)	整備の必要性低 緑地保全	昭和28年に都市計画決定されているが未整備(現道無し)。子母口宿河原線があり、整備の必要性が低い(一部、県立東高根森林公園にかかる)。JR宿河原駅前広場は登戸野川線に寄らず検討をする。
3 -	中野島生田線(鹿島田菅線以南)	整備の必要性低 緑地保全	ほぼ現道に沿った路線であるが、一部三沢川の斜面緑地を分断する(土木事務所用地内) 駅へのアプローチ路線として、現道を整備する
3 -	長沢線	緑地保全	土地区画整理事業で整備済の区間(52%)は整備されているが、その他の区間は未整備で必要性が低い。現道バス路線の整備 長沢方面から生田大橋に抜ける通過交通の私道流入を、昭和通りの三叉路の整備で解消させる。三叉路の整備は長沢地区の混雑解消の有効の手立てとなる。 長沢線の麻生区境周辺については、近年交通量が増加しており、菅早野線との接続部の一方通行部分を生活道路として整備していくことを検討する。 整備区間、内容等についてはと麻生区との調整を図る。

(4)人にやさしく安全で環境に配慮した幹線道路・地域幹線道路の構造・設備を整備する

広幅員の歩道及び自転車道の確保を図ります。

電線の地中化により、電柱による歩道の一部占有の解消、道路空間・景観の改善が必要です。特に通学路に指定され道路で歩道の無い部分には、歩道の整備をすすめます。

緑地帯は歩道と車道の見通しを改善し、安全を確保するために、低木の植栽は見直しが必要です。

高齢化時代のユニバーサルデザインとして、歩道や歩道と車道の段差は無くすこと、排水溝・マンホール等の滑りやすい金属の採用を止めるなど安全な道路構造を検討します。

低騒音や吸水性舗装など、環境に配慮した道路構造の改善を図ります。

通過交通機能の向上のため、信号の制限や適切規模の制御システムを検討します。

地球温暖化対策、公害防止の観点から、低公害車の普及啓発を推進します。

生活道路との交差部は、通過車両が入りにくく、スピードを制限する道路構造（歩道との一体化、ハンプ*等）や標識の設置をすすめます。

歩道や必要上確保した道路空間への違法な駐車を排除する標識やポールの設置をすすめます。

ハンプ：車のスピードを減じ、歩行者の優先ゾーンに入ったことを意識させるための、道路面を標識。小規模な突起を付ける方法のほか、ブロックやペイントによるイメージハンプなどがあります。

(5)整備の時期 (案)

整備の名称	短期(3 - 5年)	中期(6 - 10年)	長期(11 - 20年)	超長期
1 - 鹿島田菅線	<事業中> →			
1 - 世田谷町田線 広交差点(踏切関連の整備)	→		
1 - 世田谷町田線 生田駅周辺・ランド周辺	→		
1 - 多摩沿線道路		→		
2 - 横浜生田線	<事業中> →	→		
2 - 向ヶ丘遊園菅生線 シンボルロード	<事業中> →			
2 - 野川柿生線 曲がり修正、電柱の地中化		→		
3 - 中野島生田線 橋本橋の架け替え	<事業中> →			
3 - 関連 昭和通り三叉路	→	→		
鹿島田菅線と世田谷町田線の立体交差(多摩警察所前)	(多摩水道橋から横浜生田線までの世田谷町田線を二層化する。交通量次第)		→

多摩区内道路の整備方針

多摩区内道路の整備方針

- 2 鉄道の整備増強

基本方針

(1)小田急線の地下化（向ヶ丘遊園駅 - 新百合ヶ丘駅間）を図る

世田谷町田線の渋滞問題の抜本的解決と駅前広場の設置や駅前商店街の活性化を図るために、長期的ビジョンとして、小田急線（向ヶ丘遊園（枳形） - 新百合ヶ丘間）の地下化が望ましく、有力であると考えます。

(2)JR 南武線のパワーアップとグレードアップを図る

将来的に、羽田空港へのアクセス、武蔵野線との接続等の整備が進むことによって、急行の必要性について検討します。

車両のリニューアルを促進します。

踏切の遮断時間の短縮など、運行を改善します。

(3)新鉄道整備方針に対する考え方

川崎縦貫鉄道に優先する交通網を整備します。

- ・多摩区としては小田急線の立体化と沿線地区の整備や幹線道路の世田谷町田線の整備を最優先すべきであると考えます。

現状と課題

(1)小田急線は地下化による複々線化が求められています

小田急線の複々線化は、登戸まで進んできています。しかしながら、大幅なダイヤ改正によって、登戸駅、向ヶ丘遊園駅に止まらない急行が増えています。環境にやさしい旅客輸送能力の向上には、線増による抜本的な解決が必要です。

(2)南武線は旅客専用線として、利便性の向上を図る必要があります

南武線のダイヤは、本数こそ増えてきていますが、川崎までの所要時間はほとんど改善されていません。南武線の特徴である都心郊外を結ぶ放射線状の鉄道と結節する環状線としての役割を維持しながら、旅客専用線として特化運用を図り、利便性の向上を図ることが

必要です。

(3) 駅勢圏から外れる地域への利便性の確保が求められています

川崎縦貫鉄道は、川崎市 1 万人アンケートの結果などから、市の方針として延期されています。しかしながら、既存駅の駅勢圏に含まれない地域住民から交通の利便性に対する強い要望があり課題となっています。

まちづくりの提案

1 既存線のパワーアップ、長期的な広域鉄道網の整備による利便性の向上を図る

(1) 小田急線の地下化をめざす：向ヶ丘遊園（枳形）・新百合が丘間（生田駅-百合が丘駅地下化）

長期的ビジョンとして、運政審第 18 号答申にもとづき、小田急線（向ヶ丘遊園（枳形）・新百合が丘間）の地下化が望ましく、有力であると考えます。そのことによって、抜本的に、世田谷町田線の渋滞問題の解消と、駅前広場の設置や駅前商店街の活性化を図ります。

まず、線増事業と既設線の立体化事業を分離して考えます。線増分については、地下化を原則にすべきだと考えます。

小田急電鉄の情報をもとに高架方式、地下方式のメリット、デメリットを比較検討した結果（表参照）現状軌道下地下 2 層案が経済的、技術側面等から、最有力であると考えます。

表・1 小田急線高架化、地下化の比較（1）

整備タイプ		既設線 (普通)	線増線 (急行)	概算事業費 (億円/km)	備考
軌道数の拡幅 を伴うもの	A	高架	高架	235	環境側道(北側)が必要
	B	地下	地下	400	
現軌道内で実 施可能なもの	C	平面	高架	125	ラッシュ時の踏み切り通過 43本 19本(現況)
	D		地下	200	
	E	高架	地下	325	(125+200)億円/km
	F	地下	地下(2層)	400	(200+200)億円/km
備考		都市側事業 (川崎市)	鉄道側事業 (小田急)	小田急線パンフレットより推計	

表 - 2 小田急線高架化、地下化の比較 (2)

整備タイプ	事業費	踏み切り対策	沿線商店街への影響	環境(景観)	用地買収	総合評価(備考)	
軌道敷の拡幅を伴うもの	A		×	×	×	×	×：事業期間(事業費が地下化より高い場合もある) ：高架下の利用
	B	×	×		×	×	×：事業費、事業期間、街の中心性の拡散 ：上部利用の自由度(商店街の移転、道路、公園等)
現軌道内で実施可能なもの	C	×	×	×	(側道)	×	：事業期間が短い ×：踏み切りが未解消
	D		×				×：同上
	E		×	×	(側道)		：事業期間が短い
	F	×					：上部利用の自由度(商店街の移転、道路、公園等)
備考			×：用地買収 ：踏み切り	×：高架 ：既存線	高架事業は環境側道が必要	×：×が3つ以上 ：が3つ以上 ：中間	

注：上記の他、B,D,Fのタイプでは並行している世田谷町田線の拡幅事業と重ねその地下を利用することにより双方の事業費(用地費他)を削減させる案も考えられます。

(2)JR 南武線のパワーアップを図る

各駅停車との連絡が不便であり、南武線の性格として、武蔵溝ノ口、武蔵小杉等での私鉄への乗り換え客が大多数を占めており、川崎までの急行の必要性が低いと考えられています。将来的に、南武線の羽田アクセス(東海道貨物支線の旅客化：運政審18号答申の拡充)や、武蔵野線との接続(府中本町からの相互乗り入れ)等の整備が進めば、川崎以南の利用者の増加によって、急行の必要性が高まると考えられます。

現状の車両環境、時間の短縮を図るために、車両のリニューアルを促進します。

貨物列車の運行を武蔵野南線(貨物線)に移すことによる踏切の遮断時間の短縮など、運行の改善します。

(3)川崎縦貫鉄道に対する考え方

川崎縦貫鉄道について多摩区としては、川崎市1万人アンケートの結果や区民車座会議

での意見などから、川崎市全体の視点で事業の採算性、必要性を十分に検討することが必要です。

その上で、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果的に活用するためには、世田谷町田線と関連地区の整備や小田急線の立体化を最優先すべきであると考えます。

また、既存駅からの駅勢圏に含まれない地域住民の利便性向上のため、コミュニティバス等の公共交通による代替事業の可能性等をあわせて慎重に検討することが必要です。

(4)横浜方面へのアクセス改善の必要性

将来横浜方面へのアクセスの必要性が求められた折りには、麻生区の区民提案と調整し、運政審第18号答申にある「新百合ヶ丘 横浜（あざみ野）方面の整備」が望ましいと考えます。

（参考：麻生区都市マス要望等）

- 3 小田急・JR 南武線とまちづくり

基本方針

(1)ハード、ソフト面での踏切の解消をめざす

各駅前には狭く人と車が錯綜し、踏切、交通広場などの問題があります。まずは交通の問題である踏切を整備し、歩行者専用の歩きやすい歩道の確保をめざします。

(2)小田急線・世田谷町田線・商店街の段階的な整備をめざす

- 歩道 / 道路 / 鉄道の安全で安心な関係を目指したまちづくり -

小田急線の複々線化事業、立体化を見据えた上で、短期・中期・長期的な視点で段階的に整備をすることをめざします。特に駅周辺の踏切問題について、幹線道路の整備と平行して、地下通路等の利用、歩行者専用道の確保によって歩きやすいまちづくりをめざします。

(3)JR 南武線の駅周辺の安全性と快適性の向上を図る

現在、線路の立体化による踏切整備等が行われる中で、今後は立体化等の大規模な整備ではなく、踏切の遮断時間のコントロール、両側改札口の設置、橋上駅舎による駅へのアプローチなど、駅前の安全性と快適性の向上を促進することで、誰もが安心して利用できる駅前整備をすすめます。

現状と課題

車優先の交通構造を押し進めた現在の日本社会は、排気ガス問題など環境への悪影響を促進しています。その改善の選択肢として挙げられる鉄道も、急激な都市の拡大とモータリゼーションの進展により、踏切問題はより一層深刻化し、20世紀の負の遺産とまで言われるような問題が存在します。

多摩区には小田急線、京王線と JR 南武線が東西南北を走っており、鉄道の利便性がよい地域ですが、以下に挙げられるような現状と課題が存在すると考えられます。

(1)小田急線（登戸駅～読売ランド前駅間）

小田急線は、新百合ヶ丘まで複々線化構想（「平成 22 年までに整備着手することが適切な路線」（運政審第 18 号答申））があり、将来を見据えた上で、小田急線、世田谷町田線の連携した整備が求められています。

現状の問題点として、小田急線は主要幹線道路に位置づけられている世田谷町田線と平行に走っているため、南北へのアクセスが踏み切りによって分断されています。それにより、慢性的な渋滞を引き起こし、歩行者にとってとても歩きづらい状況をつくっています。特に生田駅、読売ランド駅付近の踏切は、世田谷町田線との合流地点での慢性的な渋滞を引き起こしており、切迫した問題の一つです。

(2) JR 南武線（宿河原駅～稲田堤駅間）

JR 南武線は、駅前の整備が滞っているために、各駅へのアプローチが難しい環境にある駅が多く存在します。鉄道を挟んで改札口が片側しか設置されていないためアクセスが不便であることなど具体的な問題が挙げられます。また、小田急線同様、踏切問題は切迫した問題です。JR 貨物列車が走っていることから、踏切の遮断時間が長いために、さらなる渋滞を引き起こす問題の一つにもなっています。

(3) JR 南武線の駅周辺の安全性と快適性の整備

現在、線路の立体化による踏切整備等が行われる中で、今後は立体化等の大規模な整備ではなく、踏切の遮断時間のコントロール、両側改札口の設置、橋上駅舎による駅へのアプローチなど、駅前の安全性と快適性の向上を促進することで、誰もが安心して利用できる駅前整備を進めることをめざします。



中野島駅前の様子

まちづくりの提案

1 踏切問題の早期解消とまちづくり

(1) 踏切道の拡幅を図る

踏切道の拡幅とは、踏切道内の歩道の新設等を行う事業であり、自動車と歩行者・自転車との接触事故の防止、歩行者・自転車の線路内への転落事故の防止、自動車と歩行者・自転車との分離によるスムーズな自動車の通過等を目的として行われています。踏切を渡る歩行者が安心して歩ける専用道の整備をすすめます。（*1 具体的箇所を示す）

(2) 自由通路や歩道橋・地下道を設置する

鉄道により分断された歩行者動線の一体化を図るため、地表の駅舎を橋上化することな

どにより、線路上空などを自由に横断できる施設を設置し、鉄道による改札口へのアプローチを改善します。

(3)踏切システムの改善による交通処理能力の向上を図る

警報時間制御による遮断時間の短縮

- ・踏切を通過しようとする列車の速度を感知して、速度の遅い列車に対しては踏切に近い位置まで接近してから警報・遮断を開始し、速度の速い列車に対しては遠い位置で警報・遮断を開始して踏切の遮断時間の均一化を図り、踏切待ちの無駄な時間を省きます。

踏切信号機の設置による周辺交差点との連動、及び一時停止義務の解除

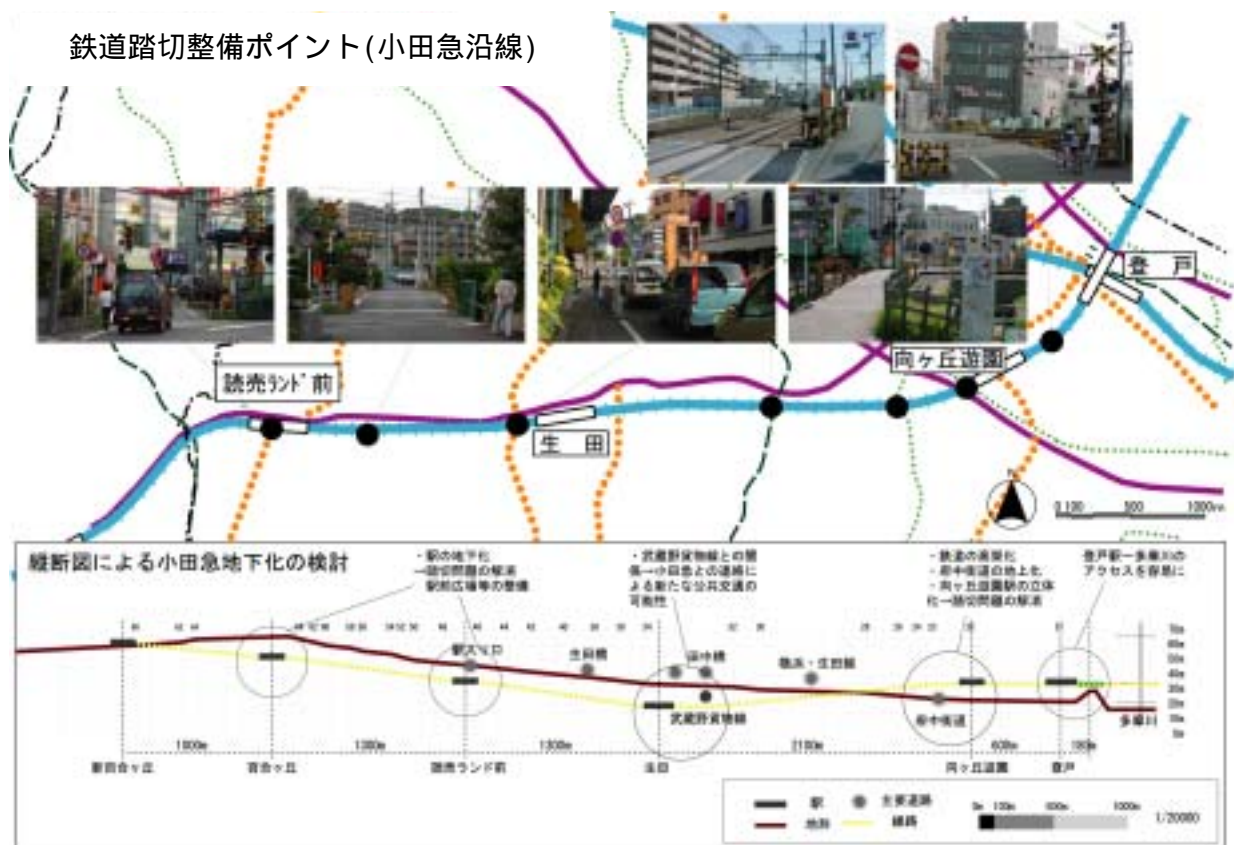
- ・渋滞箇所となる交差点と、踏切遮断時間の連動を図り、車の一時停止義務を解除し、効率的な車の通過の促進を図ります。

(4)長期的視野での鉄道の立体化による踏切の解消をめざす

鉄道の高架化、地下化により踏切自体をなくすことで踏切問題は解消されますが、まちづくり提案 ~ の短期間でできる整備によって一時的な解消を図り、将来は立体化(地下化)による大幅な整備をめざします。

鉄道踏切整備ポイント(南武線)





2 小田急線世田谷町田線の段階的まちづくり

(1)向ヶ丘遊園駅

現在の駅の高さを2～3m上げることで、駅東西の自由通路(地下道)整備します。

駅直近への車の横断は考えないように整備します。(現状の踏切を廃止して、通過する車の駅前への流入を抑制します)

(2)小田急線の立体化を視野に入れた段階的な整備をすすめる

線増を伴う鉄道高架事業は、鉄道幅の拡幅、環境側道の設置などが必要で、世田谷町田線の拡幅を合わせると商店街が消滅する恐れがあります。線増事業と既設線の立体化事業を分離して考えること、小田急線の立体化(地下化)という長期的な視野を持ちながら、短期的、中期的な期間で、段階的に整備することを目指します。小田急線の立体化(地下化)によって、抜本的に、世田谷町田線の渋滞問題の解消と、駅前広場の設置や駅前商店街の活性化を図ります。

小田急線の線増・立体化と世田谷町田線の整備、商店街の街づくりをバラバラでなく、段階的に解決策を検討します。

(3)生田駅・読売ランド駅前駅

世田谷町田線への合流地点にある踏切に関しては、遮断時間のコントロール、右折車線の設置等の早急な整備を進めることをめざします。

3 南武線駅舎の安全性・快適性の向上

各駅の整備方針

(1)稲田堤駅

京王線への乗り換えは、駅移設ではなく、京王稲田堤駅との連絡通路となる歩道の整備を促進し、楽しく安全に歩ける道を整備します。

踏切問題による車両、歩行者の通行を改善するために、鉄道の立体化ではなく、より実現性の高い、橋上駅舎や両側改札口の設置を第一目標とし、歩車分離の安心した駅へのアプローチをめざします。

改札口と踏切がごく近接しているため、開かずの踏切化した通勤・通学時間帯は、車道にまで人が溢れて大変危険な状態となっているため、ホーム、改札の中野島よりへの移設をめざします。

エスカレーターやエレベーターの設置、段差の解消など早期の解決をめざします。

(2)中野島駅・宿河原駅

踏切問題の解消は、鉄道の立体化ではなく、橋上駅化や両側改札口の設置によるアプローチの改善を第一目標に考えます。

生活拠点に相応しい、ミニバス等の公共交通機関が入れる駅広整備をめざします。

エスカレーターやエレベーターの設置、段差の解消など早期の解決をめざします。

多摩区内鉄道の整備方針

多摩区内鉄道の整備方針

Ⅳ 魅力あふれる都市拠点づくり

- 1 多摩区の区心としての登戸・向ヶ丘遊園駅 周辺地区

基本方針

(1)二眼レフの拠点構造を活かし、回遊性を強化する

登戸駅と向ヶ丘遊園駅とが近接する二眼レフ的拠点構造を活かし、周辺資源である多摩川と生田緑地とを結ぶ歩行者軸となるよう位置付けます。同時に、この区間の小田急線ガード沿線周辺を楽しんで回遊できる街路づくりをめざします。

(2)既存の拠点とは異なる、特色ある拠点をめざす

2010 プランでは、副都心として位置づけられていますが、周辺の新百合ヶ丘や溝の口とは異なる区心としての機能・特色を持っており、既存の拠点とは異なった特色ある整備を進めます。

(3)水や緑などの地域固有の資源を活かした魅力ある拠点をめざす

多摩区の交流結節拠点としての機能を維持しつつ、「緑園町」・「緑前町」として地域固有の資源である多摩川や生田緑地等の自然環境を活かすとともに、環境・文化・教育・医療といった既存資源を生かし、民産学医が連携して創出する新産業を創出します。

都市拠点として、今、現地や周辺に在る資源を活かし、乗換客を街に呼び出し、ひきつける魅力を拡充します。

(4)新しい都市機能の導入・配置を検討する

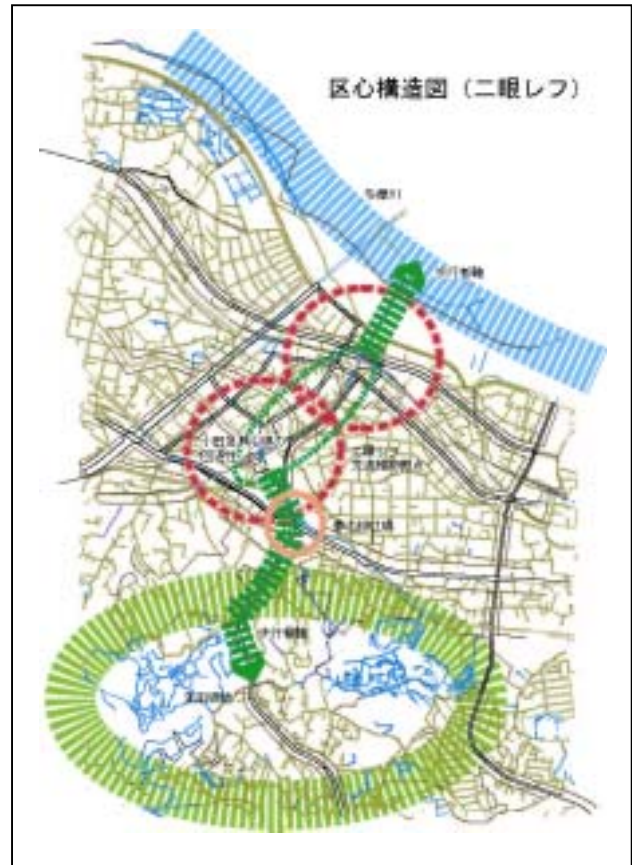
市立多摩病院の開設など、新しい都市機能を導入し、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区にふさわしい魅力ある都市機能の導入、配置を検討します。

現状と課題

(1)登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の特徴

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、2010プランにおいて川崎市の「副都心」に位置づけられていましたが、「新総合計画」においては、市域全体の都市構造や都市拠点配置の考え方が検討されています。新たな視点から、多摩区の区心である「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」の位置づけが必要です。

登戸駅は、JR南武線と小田急小田原線の結節点となっており、乗り換え客が多く、駅にはたくさんの方が集まっています。現在、両駅とも改良・新築中であり、平成18年秋には、登戸駅南北自由通路が完成し、平成20年3月には、小田急線の三線化工事が完成し、登戸駅の形状が大きく変わり、利便性が向上します。



向ヶ丘遊園駅の近くには、多摩区の行政の中心地で、区役所や市民館があります。さらに、近郊には、明治大学や専修大学などの教育施設が集中しています。また、大規模医療施設として、稲田登戸病院があるほか、平成18年冬には、川崎市立多摩病院が新たに開設されます。

この地区は、東京都心から20キロ圏内にあり、交通至便なことから、周辺には住宅地が発達しています。

自然環境としては、東京都と接して湧水を知らない豊かな水源である多摩川が流れ、南側には緑豊かな生田緑地をひかえ、日本民家園、岡本太郎美術館、青少年科学館などの文化施設を擁しています。これら様々な環境資産があり、現状すでに、「副都心」の要素を十分備えています。

(2)地区の問題点

小田急小田原線やJR南武線の鉄道施設によりまちが分断されており、一体感のある健全な街区が形成されていません。

交通結節点でありながら、多摩区のほとんどの地域が歩いて駅前に行ける距離圏内にあるため、徒歩や自転車による駅利用人口が多く、登戸や向ヶ丘遊園両駅へのバストリップが少なくなっています。また、鉄道の交通結節点であり、乗換客は多く、駅には多くの人が集まっていますが、それら乗換客をまちに呼び込む状況にはなっていません。

また、登戸土地区画整理事業の進捗が遅れているため、街なみや道路をはじめ下水道などの都市基盤が未整備であり、特に、登戸駅周辺は雑然とした繁華街が形成されており、「副都心」としての顔がありません。幸い、土地区画整理事業は、関係者の合意がまとまり、換地・移転などが進みつつありますが、この地区にふさわしいまちづくりが望まれるところです。

一方、多摩沿線道路にバイパス機能がないため、登戸駅周辺ならびに登戸新町など、住宅街区を大型車両が頻繁に通過するなど、安全性が確保されていないなどの問題点があります。

(3)地区の特性（環境資産）を生かしたまちづくりの課題

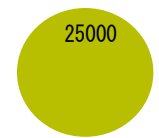
人を中心として、安心して、安全に暮らせる地区とします。

地区住民はもとより、通勤通学、商業、医療、教育あるいは自然を求めて、この地区に集う人々を温かく迎え、もてなす地区とします。

少子・高齢化社会に備え、駅周辺に利便性の高い住宅地を擁する地区とします。

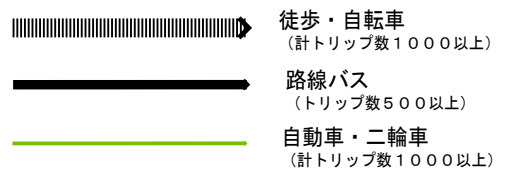
今後も加わる新たな都市機能を十分活用できる地区とするなど、「真に魅力ある副都心」をめざすことが課題となります。

拠点をめぐる人の動きの現状図



各駅の乗客数
(平成14年
一日平均乗車人員
川崎市統計書
※乗降客数は、おおよそ
この2倍になります)

パーソントリップ調査
駅端末ベクトルデータ



通過幹線道路

地域幹線道路

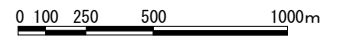
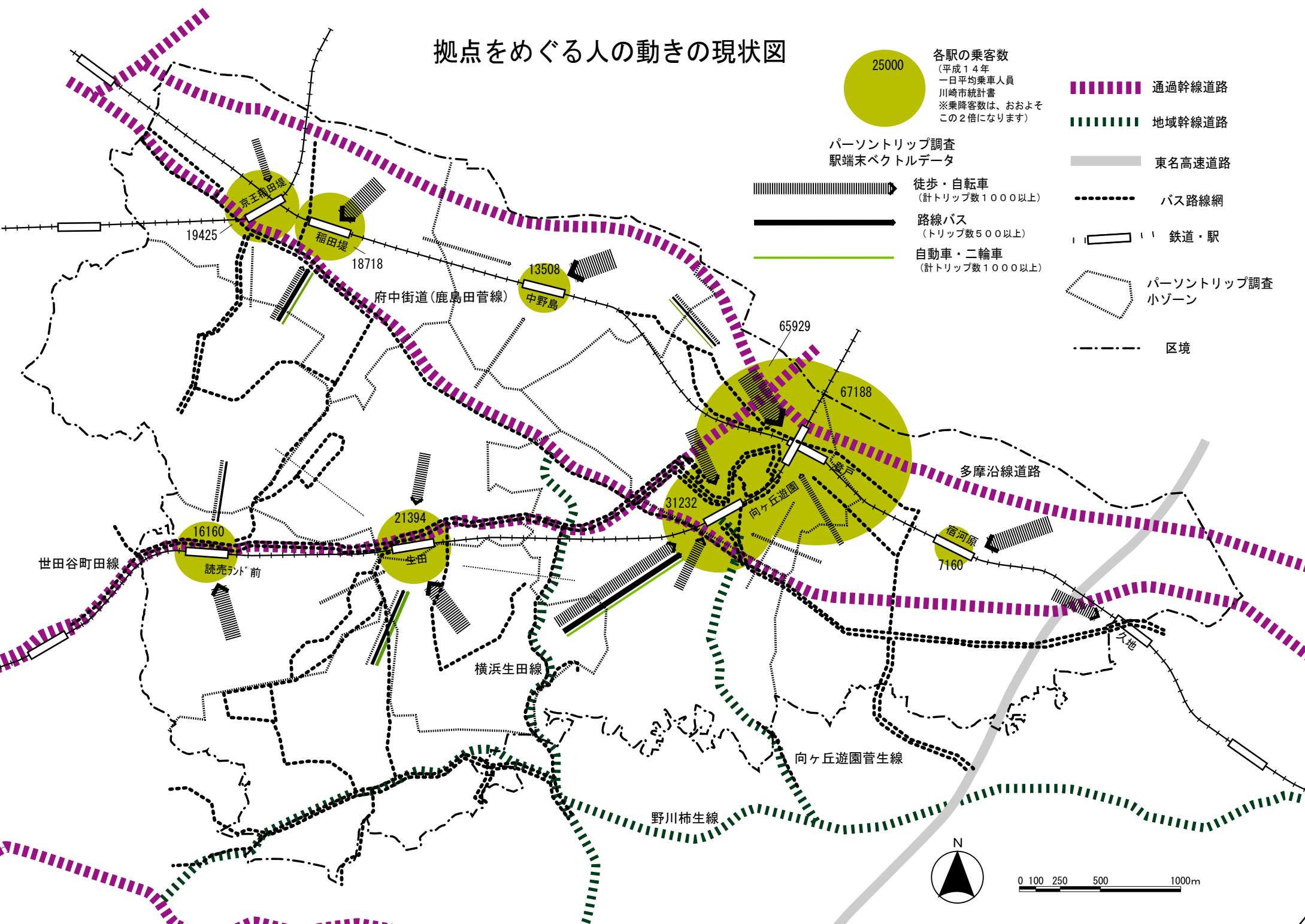
東名高速道路

バス路線網

鉄道・駅

パーソントリップ調査
小ゾーン

区境



まちづくりの提案

(1)豊かな資源を活かし、テーマを持った街路・街区づくりをすすめる

自然環境としての多摩川・生田緑地、また、歴史・文化・教育・医療などの既存資源を活かし、テーマを持った街路や街区の形成を進めることにより、区外からも人を引きつける魅力ある拠点づくりをめざします。

また街路や街区を一定の範囲で連続・まとまりとして捉え、それぞれの街路・街区のテーマに相応しい協調したまちなみ景観を実現します。

(2)土地区画整理事業を推進するために、まちづくり施策の充実を図る

基盤整備を中心とした土地区画整理事業をバックアップするために、地域の資源を活かした景観整備や商店街振興と一体となった「まちづくり施策」の充実を図ります。

特に既存道路の全面的な変更にともなって再編・構成される新たな商店街へのスムーズな移行のために、現状がおおむね残される区役所通りを軸として、商店が新街路にうまく“増殖と浸透”できるように、道路・交通機能の拡充や、植樹・歩道・ストリートファニチャーの設置などの支援的施策を活用します。すべての街路について少なくとも“安全と緑”を確保します。

(3)今の街のスケールを大事にしつつ、魅力的な都市機能を配置する

21万区民は、他の生活拠点に無い魅力的な都市機能の集積を期待しています。登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の潜在力に見合った商業の集積を高めるために、今のスケールを若干拡大しつつ中小規模の沿道型商店街の再整備を行います。その中で、専門店の特徴を生かした商店街の魅力を創ります。

土地区画整理事業により建物の建替えが進んでいくことが想定されることから、生田緑地や多摩川との関係を活かした、まちの魅力を高めるための観光やアミューズメント機能を増強します。他に、東京への近接性を生かした居住機能、中高層の建物の低層部における商業・業務機能、区役所を中心とする行政・公益機能、医療関連機能、市民学習機能、医療機関(ホスピタル)と連携したもてなしの機能(ホスピタリティ)、新産業コミュニティビジネス機能等を配置します。

これらの多種多様な機能へのアクセスの円滑化と地区内の回遊性を高めるために、ユニバーサル・デザインを基本としたサイン誘導計画の新たな方式を積極的に採用します。

(4)さまざまな人が交じりふれあう交流結節拠点の形成を図る

都市拠点に来る人、すなわち歩いてくる住人、働きに来る就業者、乗換客、多摩川・生田緑地を訪れる人々、見舞い客など病院を訪れる人、学生、子ども、定期的に来る人、不定期に来る人、などさまざまな人がふれあえる空間づくりを進め、交流結節拠点としての機能を高めます。

そのようなふれあい空間を具体化するためには、街路に工夫を凝らすとともに、気軽に立ち寄れる商業・業務施設を優先的に誘致することが必要です。カフェ・テラス方式を可能とする道路管理、時間限定の歩行者優先通行や歩車分離の原則、道路の一方通行化の徹底と歩道設置の義務化、街路樹や植栽やせせらぎの導入、休息施設の設置など、歩きたくなる街を実現します。

(5)人が集いやすい道路・歩行者空間を整備し、交通計画を推進する

二眼レフ的拠点構造を活かし、登戸駅と向ヶ丘遊園駅間や地区内の回遊性を強化するために、登戸・向ヶ丘遊園駅両駅の南北・東西自由通路を確保します。歩行者動線を中心に考え、駅前には人に開放し、適正な位置にバス、タクシーなどの公共交通広場を配置します。また身体障害者などの送迎車寄せスペースを確保します。一般車については、必ずしも、駅直近に駐車スペースを設けるのではなく、むしろ、駅前広場への一般車の乗り入れを抑制し、パーク＆ライドも考慮するなど、公共駐車場、駐輪場の適正な配置をすすめます。

特に、向ヶ丘遊園駅北口駅前広場は、現在の計画では、交通広場の機能が中心で、人が集い、歩きたくなる環境とはなっておらず、駅前の周辺街区には高層ビルが立ち並ぶことも想定されます。それらを連結する空中回廊(ペDESTリアン・デッキ)を中間階に設置し、向ヶ丘遊園駅の南北自由通路とも連絡します。できれば、このような空中回廊を奥の街路まで延長させ、地上とは別の第2の歩行者空間によって、商業施設との相乗作用を高める方策も検討していきます。

(6)街区ごと、街路ごとのまちづくりルールの策定等、きめ細かな街なみのコントロールによりまち全体の価値の向上をめざす

向ヶ丘遊園駅北口地区は、土地区画整理事業範囲の70%近くを占める大きな広がりを持っており、多種多様な生活形態が存在しているにも関わらず、現行の都市計画用途地域では、商業・近隣商業・第一種住居地域の3用途しか定められていません。

そこで、地権者の意向を把握する中で、地区計画制度等を活用し、きめ細かな用途や形態規制や、空間の質をたかめるための協調的な街なみ整備を検討し、街区や街路ごとにルールを策定し、地区内全体の街なみ景観の向上や、住環境の質的向上を図り、地区全体のまちの価値を高めていきます。

(7)区心にふさわしい都心居住のための良好な住環境を形づくるためのルールをつくる

登戸・向ヶ丘駅周辺地区は、地形は平坦で、鉄道駅に近接し、交通の利便性が高いこと。さらに、商店街や公共施設、医療施設の集積もあり、都市的な居住にふさわしい地域です。また、従前から、職住近接した住宅地としても発展してきました。今後も、土地区画整理事業等の基盤整備が進むことで、「都心居住」を選択する人々の住宅地としての立地優位性が高まってきました。

現状においては、低層戸建住宅や、アパート等の中低層の共同住宅が集積していますが、今後、基盤整備が進むことで、中高層の建物の建築が進むことも想定されます。都市計画上是、商業地域や近隣商業地域に指定されている街区が駅周辺や道路沿いに広がっており、高度規制や日影規制等が無いことから、計画的な土地利用が行われないと、日照等の相隣問題が生じる可能性があります。商業地域として、賑わいのある街なみの形成を進める一方で、都心居住のための良好な住環境の形成をめざしていきます。

街区ごと、街路ごとの話し合いにより、地区計画制度や特別用途地区などの制度の活用を工夫し、中高層の建物を建築する際の利用や形態についてのルールを確立する必要があります。具体的には、低層階には、店舗・事務所等の利用を誘導するとともに、中高層階には、一定の環境水準の住宅を誘導する手法。さらに、高度や壁面位置、隣地斜線等の建物形態をコントロールすることにより、隣地への影響を低減させる手法の工夫が必要です。また、大規模な建築物を建設する際の、近隣との調整ルールについても検討していきます。

- 2 土地区画整理事業で変わるまち・登戸 らしさが残るまち

基本方針

(1) まちの記憶を残した将来像を共有する

登戸土地区画整理事業地区では、関係者とともに、登戸の歴史の記憶 DNA を残す将来像の共有を図ります。

(2) 多様な主体の参画により、商店街の再編、活性化を図る

商店街の再編、活性化は、商店、市民、大学、行政が協働して進めます。

(3) 歩行者のまち、歩きたくなるまちをめざす

都市拠点全体が、歩行者中心のまち、歩きたくなる街となるようノーマライゼーションをすすめます。

現状と課題

登戸・向ヶ丘遊園駅両駅を抱える土地区画整理事業地区に関しては、これまでさまざまなビジョンが検討されてきましたが、土地区画整理事業の関係地権者間の議論が活発になり、基盤整備と並行して上物整備誘導の動きも具体化しつつあり、その中で登戸らしい魅力やまちの個性を残す方向性も検討されています。

しかし、このようなまちづくりについての地元の意向を裏付ける制度や施策が十分用意されておらず、このままでは都市計画としての本来の事業目的を逸脱する恐れがあるために、地元での議論や検討がさらに展開されることを期待します。この地区には、他の生活拠点には無い、商業やアミューズメント、スポーツ等の都市機能が求められており、21万多摩区民にとっての区心であるという点に今後も変わりがないという確かな予測の未来図を描くためにも、この都市計画マスタープランでの提案が意味を持つと考えられます。

したがって、本稿では現行制度を踏まえつつ、望ましいまちづくりのあり方を構想する

中で、未来ビジョンを呈示し、そのために必要な諸制度の運用手法を提案していきます。

また、今後のスキームを考える上で「都市計画マスタープラン」や「新総合計画」がセットとなって、登戸地区の地権者によるビジョンづくり(ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業)と相補的な関連を持たなければならないのも当然です。

土地区画整理事業は、地権者の方々が、生活と仕事をしながら段階的に進めていく事業です。事業の主たる目的は、地区内の都市計画道路や区画道路、交通広場、公園等の基盤整備を行い、安全で快適な市街地を形成していくことにありますが、多摩区の区心としてふさわしい都市機能を備えたまちとして再生していくためには、街なみ景観の向上や商店街の活性化といった総合的なまちづくりを推進していくことが求められています。現在の「登戸区画整理事務所」の組織・機構を、総合的なまちづくりに対応できる「まちづくり事務所」として改編していくことも必要であると考えます。

まちづくりの提案

(1)登戸の歴史の記憶を残し、まちの個性を創造する

水・多摩川とニヶ領用水、緑・生田緑地を活かし、津久井道沿いの登戸宿場町の名残を「交流」機能で工夫し、「まちのエコミュージアム」として、歴史ある町名をできるだけ残すなどしながら歴史の記憶を残す個性あるまちをめざします。

特に登戸駅前、飲食・アミューズメント用途の立地が主流となることが予測されます。駅前の顔となる地区であることから、街の安全性を確保し、昼と夜のまちの表情の違いにも配慮しつつ、登戸らしい街なみの景観づくりを徹底していきます。(例「ザ・シユクバ！」)

(2)景観のコントロールを行い、美しい街並みを形成する

数少ない土蔵や木造家屋や樹木を保存し、まちの記憶を残す新津久井道の美しい街並みの形成を図ります。さらに、歴史ガイドパネルを再検証します。

また、協調による建替えや地区計画などのルールづくり、建築計画のガイドラインの検討過程で、登戸らしさを再検討し、テーマカラーの設定など景観のコントロールを行ないます。

そのためには商業活動や店舗づくりと連動する必要があるため、津久井道の街なみ景観の再生や、既存の魅力ある個店の集積や、新たな店舗の誘致により、街道筋の町屋やお茶屋などのファサード&インテリア・モデルを参考にして、当地の伝統を踏まえた特徴ある街路・街区づくりの取り組みを提案します。

(3)商店街と市民、大学などが協働し、賑わいと文化を生み出す

商店と市民が協働し、歴史や新しい街の魅力を活かした個性ある商店街へ、活性化を目指して商店街の再編成を進めます。大学がキャンパスを出て、まちに文化・芸術をもたらす役割を担うとともに、異分野との交流によるコミュニティビジネスの創出支援も可能性がります。

また、市立多摩病院開設に伴い新たな人が街に訪れます。環境福祉の観点から病院と多摩川を結び、病院へのアプローチと多摩川へのアクセスを一体的に検討し、街の魅力に加えます。

(4)安全で楽しめる人の流れをつくる

多摩川や生田緑地の玄関として、登戸・遊園らしい駅前を整備します。駅、駅前、駅周辺は、電柱の撤去、共同溝システム、交通標識等の設置など、障害者、高齢者、健常者の区別なく誰もが利用できるユニバーサルデザインの環境整備を図ります。

駅前から多摩川、生田緑地へ安全な人の流れの誘導の仕掛けをつくります。生田緑地への導入の演出と街路景観に考慮した歩道橋「夢の掛け橋」を提案します。

もうひとつは、この地区の特徴的な環境資源である生田緑地と多摩川を結ぶ「緑の回廊づくり」です。街路樹のネットワークや、住宅地内の生垣緑化などにより緑景観の向上と生態系の復元を図ります。その際には、地域の話し合いにより、地域による維持管理が可能で、街のシンボルとなる樹種を選定することが必要です。

また、小田急沿線は、安全、安心、楽しさ、快適、憩い、イキイキとした街並みで回遊性を誘導します。

* ノーマライゼーション: 高齢者も若者も、障害者も健常者も、すべて人間として普通(ノーマル)の生活を送るため、共に暮らし、共に生きていくような社会こそノーマルであるという考え方。つまり、高齢者、障害者等があるがままの姿で、ほかの人々と同等の権利を享受できる社会をめざすものであり、これは現代の社会福祉で最も重要な基本理念であるといえる。

* ユニバーサルデザイン: バリアフリーが、障壁を取り除いていくという考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは、障害の有無、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境をデザインするという積極的な考え方。一般的には、以下の7原則がユニバーサルデザインの考え方といわれている。だれにも公平に利用できること、使う上で自由度が高いこと、使い方が簡単ですぐわかること、必要な情報がすぐに理解できること、うっかりミスや危険につながらないデザインであること、無理な姿勢をとることなく、少ない力でも楽に使用できること、アクセスしやすいスペースと大きさを確保すること。

【登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区 都市機能配置概念図】

【登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区 都市機能配置概念図】