

第3章

身の丈にあった生活圏のまちづくり

I コミュニティのまちづくり

- 1 時の積み重ねが分かる厚みのあるまちづくり

基本方針

- (1) みんなが愛着や誇りの持てる「まち資源」の発掘・保全と活用を図る。
- (2) 文化遺産（神社、仏閣、建造物、重要記念物）の保全と活用を図る。
- (3) 伝統行事や習俗の継承に力を注ぐ〔射的祭（マトー、オマト）、セイノカミ（どんと焼き）、お祭り、お盆の行事等〕
- (4) 生活文化資源（水車や小屋などの建造物、道具類等）の再生と活用を行う
- (5) 津久井道の歴史的街並の再生をはかる
- (6) 農業や多摩川の漁法の伝承と体験場所の確保をめざす

現状と課題

水と緑と丘陵のまち多摩区は、かなり古い時代から開かれました。それは丘陵上の各所（約2万年前は氷河期の拡大時代で、海水面も今より100m程度低く、多摩区はブナ・コナラ・松など亜熱帯の樹木を中心とする林や草原が広がり、大型の動物もいた）から、石器や土器、古墳群・遺跡が発掘されていることから分かります。そして田畑が拓かれ稲毛の庄ができて、鎌倉幕府の時代になると小沢城や枳形城ができ、防衛上の要衝として重要な位置を占めるようになりました。

やがて江戸時代になると、二ヶ領用水の流れができ、耕地の面積も広がり平地の人たちの暮らしは激しく変わっていきます。人の往来も物資の流れも頻繁になり広がりを見せ、道

街道のつながりと広がり、この多摩区にも津久井道を発達させました。

江戸への中継地としての多摩川の渡し場は宿場町を形成し、経済活動が広がりを見せ、さまざまなひと模様がきずかれ、当時の生活を知る建造物やその技は今も受け継がれています。

近代になると、梨や桃の栽培が盛んになり、水を利用した和唐紙の産地としても知られました。また、外国との通商の拡大により蚕の栽培に力が入った時期もありました。

昭和のはじめ、小田急線や南武線の開通は多摩区にとって黒船の襲来のように時の流れを加速させました。都市圏の一角に組み込まれての急激な宅地化は豊かな田園と歴史のまちを一変させました。しかし、今なお多摩区には先人が残した、芸能、習俗、伝統文化や建造物が伝えられています。

これからの歴史的発展のなかには現代の私たちに語りかけるものがたくさんあります。まちづくりの資源として区民の豊かな想像力を働かせる切り口が隠されています。今発見し、再生し、活用することはみんなの念願です。

まちづくりの提案

(1) まちの資源の保全・継承と情報発信を推進する

古代の住居遺跡や根岸古墳、生田緑地内の横穴古墳等の保全管理とともに、小沢城・枳形城跡・寺尾台八角堂等の保全管理（標識板の設置や整理等）を図ります。

鎌倉道や津久井道の再生と保全を図ります。

- ・新津久井道沿線歴史のまちの再現を目指します。
- ・家並みの高さの調整や建築材の色調の規制等に積極的に協力支援します。

文化財や重要記念物（建物、石造物や美術品等）の公開展示や活用の機会設定を支援します。

伝統行事〔射的祭（マトー、オマト）、セイノカミ（どんと焼き）、お祭り、お盆の行事等〕や習俗の継承支援活動を行います。

- ・ソフト面の作成と発表の機会設定の支援をします。

(2) 伝統遺産の継承の場を設定する

梨栽培や蚕の飼育等の生産活動や多摩川の漁法の歴史等を理解するための教育の場（展示、講演会、体験の場）の設定を支援します。

筏と筏道、筏宿と筏乗りの川文化の再生や上流の町や下流の町の交流に努めます。

渡し場のモニュメントの建設や渡し船の再現、まちおこしに活用をします。

多摩川へのアクセスの見直しと親水化の工夫により川遊びの復活を図ります。

運河の役目を果たした多摩川（登戸の石屋河岸と伊豆の石材の運び入れ等）の再生とまちづくりへの活用を図ります。

(3) 街道文化財や史跡の保存を図る

津久井道に残る史跡や建造物の保存

- ・ 古い農家造りの家屋、向ヶ丘遊園駅舎、道しるべ、庚申塔、記念の石碑等

歴史資料の発掘（古い記録物や地図等）保存と文化財への新指定

- ・ 区画整理のため改築が進み歴史資料の紛失、崩壊を防止

宿場町で進展した農間職人の技の継承

- ・ 神社・仏閣等の彫刻やこて画、経師、下駄づくり、竹籠、竹細工等

(4) 日本民家園の歴史文化継承の拠点化をすすめる

歴史文化財関連情報の収集と提供をするビジターセンターの機能を備えます。

文化財保全技術の研修やボランティア養成等を行います。

区内の大学や研究機関との連携を密にします。

子供たちや市民の観察会や体験教室の場と機会を提供します。

(5) 文化ボランティア活動の支援・育成を推進する

まち資源の発掘やまちめぐりのガイドの養成とグループ立ち上げの助成をします。

まち資源の保全のボランティアの組織化と連携の支援に取り組みます。

- ・ ニヶ領用水の親水化区域の清掃保全活動等

町会、自治会等にも参加を求め、まち資源の保全に努め、コミュニティづくりの場とし、地域の環境教育の場としても有効に活かします。

(6)まち資源のネットワーク化を図る

二ヶ領用水、津久井道、府中街道、長尾の里、多摩川、生田緑地等のまち資源を結ぶ案内板やサイン等を工夫し、バリアフリーに配慮した散策道の充実を図ります。

資源活用のためのマップや解説資料冊子等、ソフト面の充実を図るために市民・区役所の協働で作成します。

まち資源巡りのためのプロムナードや緑道、休憩広場（ポケットパーク）等の整備を進めます。

農地や観光農園と文化財めぐり等のネットワークを広げて、緑・水と歴史のまちづくりの連携を深めます。

歴史資源の保全・継承

- 2 自然と調和し 快適で良好な住環境を めざした「農あるまちづくり」

基本方針

(1)環境を重視し「農」を活かしたコミュニティあるまちづくりを推進する

まちの中の「農地・農業」を「用水」「里山・屋敷林・保存樹」などと共にその価値を見直し、水・緑・人をつなぐ「農あるまちづくり」を具体化する仕組を創出し支援します。また、「農」ある景観を形成しながら、持続可能で、自然と調和した良好な住環境の形成を目指します。

そのためには、行政やJAの取り組みや支援、農住環境アドバイザーなどの専門家のサポート、地域の合意形成を築くための場づくり（仕組みと人材）が必要です。

顔の見える身近なコミュニティが、「農あるまちづくり」推進には重要です。身近な地域のまちづくりにおいては、意見交換や体験学習などの交流を継続し、相互理解や信頼関係を深める中で生み出される活力を支援していくことが有効です。

まちづくりだけでなく、環境、教育、福祉など多方面からの切り口で支援していくことも必要です。他方面からの支援や取り組みが、まちづくりにおいて「農」環境を活かす新たな価値観を創出していくことを可能にします。

現状と課題

(1)都市化の進展による宅地化

多摩区においても、都市化の進展による農地の高資産化、農家の兼業化、農業従事者の高齢化がすすんでいます。

相続発生時には、相続税の支払いなどのやむを得ない理由で、生産緑地の解除、農地転用によるミニ開発がなされ、接道・防災への支障、建て詰まりによる住環境の悪化、無秩序な景観など、好ましくないまちが形成されてきています。

一団の農地ばかりでなく、こま切れの農地も含め、区民の環境財産として農地の存在意義・価値を再評価し、いかに保全・活用できるかが大きな課題です。

(2) 営農環境の悪化

職業としての「農」は、農産物価格の低迷や社会全体の価値観などから、安定的に農業経営に専念することが困難なため、次世代の担い手が魅力を見出せず、後継者が十分に育たないという現実があります。

また、宅地化の進展により移り住んだ周辺住民との相互理解が希薄なために起こる軋轢や、そうした時に信頼できる相談役に巡り合えず、孤立する営農者の声も聞こえます。

このことから、持続的な営農環境を創出し、今後のより良い土地活用のあり方について、実情を反映させた仕組みづくりが最重要課題として求められています。そして、地域として目指すべき『農を活かしたまちづくり』の方向づけが早急になされる必要があります。

(3) 活用・支援施策

“かわさき「農」の新生プラン”でも「農」が抱える課題として、市街化区域内での農業経営持続の問題は深刻で、「現状を開拓する有効な方策が見出せていない。」とあります。実現化方策についても、発展・継続可能な将来像が描けないまま、農業政策振興の域を越えられず、地域住民との関係性や交流が見えない具体性に乏しいものに見受けられます。

現状を開拓するためには、従来の振興政策や手法を手放し、新しい仕組みづくりや支援策が必要です。

課題のデータ

< 多摩区農地面積 >

1995年(H7): 157.6ha
 1999年(H11): 137.2ha
 2004年(H16): 120.5ha

< 多摩区農業世帯数 >

1995年(H7): 410戸
 1999年(H11): 380戸
 2004年(H16): 319戸

まちづくりの提案

(1) 多面的に「農」環境を活かす新たな価値観の創出をめざす

地産地消、自給率の向上の考え方を定着させ、「食」「環境」「援農」を学ぶ場をつくりま
す。

土に触れ生き物を育てることを通じて、住民と農業者との日常的な情報交換、交流、福祉
支援などの機会を生み出します。

「農地・農業」を、時の積み重ねを知り得るものとして「農」文化・行事・歴史資料を伝
承し、まちづくりに活かします。

(2)良好な住環境の形成と生産緑地における営農環境を確保する

農地と住宅地の間に、半公共的な環境緩衝と交流の場を生み出します。(市民農園・コミュ
ニティガーデン・直売所・原っぱなど)

田園景観と調和したモデル住宅地の整備と交流の支援をすすめます。(水辺空間との一体
的な保全、農住組合区画整理など)

【推薦候補地区】

(登戸台和地区)(中野島2丁目と二ヶ領用水)(中野島1丁目と中野島駅周辺)(菅稲田堤2・
3丁目と稲田公園)(菅稲田堤1丁目と稲田堤駅周辺)

まちとの環境調和をすすめるため生垣化、市民農園や花壇の設置などに対する助成の仕組
みをつくります。

社会状況にあわせて適正・迅速に生産緑地を指定し農地を確保するとともに、営農環境を
向上させるため、現在、5年ごとに行う指定サイクルを見直します。

生産緑地の指定解除による無秩序な市街化と、それにもとづく周辺営農環境の悪化を防ぐ
ため、解除された土地と周辺農地のバランスを考慮できる開発誘導制度の導入めざします。

(4)「農」を活かした「コミュニティ」形成と区民の農体験の場と交流の場を創出す る

フルーツパーク、緑化センターなどによる、果樹栽培を含む農体験講座の開設、援農シス
テムの構築をすすめます。

公園と一体となったレクリエーション利用の導入をすすめます。(市民農園・分区園公園
や、緑の公共空間または遊び場としての公園の代替え農地など)

【検討地区】

菅1~6丁目、菅野戸呂、菅北浦1~3丁目、菅馬場1・2丁目、菅稲田堤1~3丁目、布田、

中野島 1～3・6 丁目、登戸など児童数に対して公園が少ない地区

学校農園（菅中、下布田小、登戸小設置済）の拡充と農体験指導システムの構築をすすめます。

農産物の直売所の設置と直売所マップの作成をすすめます。

（農家直営、JA 営、市民団体営など）

「市民防災農地」の登録をすすめ、人のネットワークと防災復旧支援活動の場として活用をします。

まちづくりに一役買う継続した農体験や交流の場の提供に対しては、奨励金など固定資産税減免に相当する助成などを創設します。

(5) 荒廃農地対策を強化する

農業の担い手不足や高齢化等に伴う不耕作農地の登録と、意欲的農家への斡旋を行う制度の創設をすすめます。

JA 開設の市民農園、観光レクリエーション農園等の市民利用の促進します。

荒廃農地利用促進の支援（中高年者向け援農グループの立ち上げ支援、援農受け入れ農家の登録制度など）の構築をすすめます。

農地の保全・活用

- 3 まちなかの水資源・回復と活用

基本方針

(1) まちなかの河川・用水を再生し、活用する

田畑と暮らしのために、300年以上前から遺ってきた用水や水路と先人たちとに敬意を払い、「たまのよこやま」と「多摩川」をつなぐ水の流れを、人が巡り交わる道と織り交ぜながら、滞ることのない清らかな水の流れとして回復し、水辺と道の再生を創出していきます。

(2) 役割に応じた適切な整備により親水化をすすめる

水にやさしい暮らしを基本においき、住宅地と水との関わりを暮らしの中で生み出せるような、循環型の社会を築いていきます。

そのために、河川や用水の役割を明確にし、適切な場所で地域ごとに親水化をすすめます。

現状と課題

稲城市や菅地域に今なお残る田畑を潤す大丸用水、多摩区平坦部を流れる親水化半ばの二ヶ領用水の主流支流や旧三沢川、山下川は、無計画な宅地化や道路事情により、排水路・下水路化されてきています。

住環境の印象を一段と良くするせせらぎとなりうる農業用水が、宅地には無用の長物でしかなく、まちの裏側・陰の部分となり、ゴミの放置放流や汚染が進みドブ川となっています。

この結果、水と緑の豊かな多摩区では、まちなかの水資源が徐々に減少し、もともとあった水路や川としての機能が失われています。

まちづくりの提案

(1)用水・河川の保全を図る

まちなかを走る河川（五反田川・三沢川・旧三沢川・山下川等）や用水（二ヶ領用水・大丸用水等）は多摩区の貴重な資源として大切に保存・再生し、将来へ継承していきます。

(2)用水の役割に応じた適切な整備をすすめる

現在は、全ての用水が雨水・排水用として使用されており、そこに周辺の宅地から水が流れ込むため、水害リスクが大きい状況です。将来に継承していくためには、用水の役割・属性を明確にし、その属性に合わせた整備をしていくことが必要です。

都市基盤的な要素を担うもの、親水化空間化するものなどを分類し整備していく、水路全般のマスタープランの策定が望まれます

整備計画を立て、それに沿って適切な治水整備していくことでリスクを回避し、まちなかの水を親水化できる場所を徐々に増やしていきます。

場所については、地域ごとに親水化の計画を検討し、できるところから親水化を実現していくことが望まれます。

(3)親水化空間として「『水と道』のモデルみち」の提案・指定をめざす

指定されるような資源のある箇所の提案

大丸用水

- (a) 菅6・5丁目・野戸呂の小杉菅線と水辺を活かした生活&散策道づくり
- (b) 「菅の渡し」・多摩川・稲田公園と連携した菅多摩川親水公園づくり

旧三沢川

- (a) 菅北浦緑地と一体化した散策道・「子どもの森」の体験学習や遊びの場
- (b) 東菅小学校と農地を一体化した体験学習・遊びの場
- (c) 菅北浦2丁目・菅馬場1丁目の宅地間の散策道
- (d) 菅馬場なかよし公園の親水小公園化
- (e) 中野島中学校と農地と二ヶ領用水を一体化した体験学習・遊びの場

山下川

- (a) 菅馬場緑地と一体化した生田浄水場の植栽と歩道を再生した散策道づくり
- (b) 生田5・4丁目緑地と一体化した散策道

二ヶ領用水

- (a) 中野島2丁目農地と宅地と一体化した散策道と遊び場

中野島生田線

「多摩川」と「たまのよこやま」を結び、二ヶ領用水・JR南武線とも交差する生活交流幹線道として位置づけ、接続する道や建物に対しても安全性や快適性と景観を含めた整備を進めます。

- 4 身近な住環境づくり

基本方針

(1)身近な住環境の質を向上させる「近隣住環境づくり推進制度」の創設をめざす

地域として一体的な住環境の改善・修復をすすめるために、地縁型組織とテーマ型組織が、まちづくり推進の当事者として連携・協応しながら、より厚みを持った地域複合体へと発展できるような制度づくりをめざします。

1つのやり方や仕組みを全ての地域に一律に適用するのではなく、「地域のまとまり」ごとに課題や目的に即してやり方を柔軟に組み立てていけるような仕組みを構築します。

身近なレベルでの住環境づくりを、地域でのまちの成り立ちや課題に即して、地域で考え、地域で合意・決定し、地域が関与して事業を推進、成果を評価し、必要な修正を行えるような仕組みづくりをめざします。(計画づくりよりも進行管理を重視した仕組みに)

行政側もそのような責任ある市民としっかり向かい合って、取り組みが進められるよう当事者能力を発揮できる仕組みに改革していきます。

総花的にプロジェクトを均等にばらまくのではなく、メリハリの利いたプロジェクトを、意欲が高く、当事者能力の高い地域複合体に先行的に担ってもらいます。また、その成果を他の取り組み波及させることができるよう、区民に開かれた仕組みの構築を図ります。

現状と課題

多摩区は地形的特徴やまちの成り立ちなどが地域ごとに異なり、身近な住環境を形成するまとまりの単位や構成が地域ごとに多様な形態となっています。

- ・平坦部においては町会や学区を中心に既存の地縁型コミュニティが濃密な厚みをもって存在します。時代に即してその厚みを生かした展開へ向けて、今後の発展への要請があります。
- ・丘陵部においては、単層的な世代構成による地域コミュニティの高齢化にともなう諸問

題に対応する必要があります。

身近な環境改善などソフト的な活動はすでに各種行なわれています。しかし、それらがハード面での整備に特化した事業など次のステージへと発展しにくい状況にあり、支援・事業等の仕組みが脆弱な状況に置かれています。

重点地区における骨格的整備に対しては、財政的にも人的にも手厚く施策が設けられていますが、それに対して、身近な住環境づくりを進めるための施策は、ほとんどありません。

協調的なまちづくりの手法といわれる建築協定などは、現行では市役所のみでの対応となっており、情報を得たり相談したりするためにわざわざ多摩区の市民は市役所へと足を運ばざるをえません。また、相談の内容については、複数の部署が所管していることもあるため、制度や行政機構を熟知していない市民にとっては極めて活用され難い状態です。この距離的・行政体質的な障壁も相まって、身近なまちづくりが推進され難いのが現状であり、市役所から遠い川崎北部の市民は公平な行政サービスを受けているとは言えません。

各種の分野別の計画を、地域レベルで統合的・総合的に編み合わせ実行する方策や当事者能力が不足しているため、バラバラに各種事業が行なわれ、身近なレベルでの生活の豊かさや質をつくり出す方向にすすんでいません。

従来のコミュニティだけでは、全体を細部に渡って網羅しきれていない現状や、社会変化や人口増加により、実情に則さない部分が生じています。コミュニティ施策として展開していくためには、幅広い世代交流や複合的なコミュニティ形成に資するようすすめていく必要があります。

小学校が地域教育・活動の拠点となることは大変有効ですが、現在はマンモス校と小規模校、町会と重ならない小学校区、町会を跨る小学校区などが存在しています。

まちづくりの提案

1 身の丈のまちづくりをすすめる「近隣住環境づくり推進制度」の創設をめざす

(1) 身近なまちづくりの推進制度づくりをめざす

新しい組織を既存組織と独立して創設するのではなく、まちづくり組織が相互に関係性を深めて地域の住環境づくりを推進できる制度をめざします。

地域コミュニティ形成に活用していけるように小学校区を見直し、地域教育という観点から小学校の位置づけを明確にし、役割を果たしていく方法や体制を確立していきます。

近隣単位（向こう3軒両隣から 1/4～1/2 街区程度の範囲）ごとに、地域の課題・特性に合わせた協調的整備計画を策定し、それを実施できるような制度の策定をめざします。

その中では、行政の支援やコンサルタント派遣制度等も活用して初動期のまちづくりを積極的に支援・推進し、協調的な計画策定が進むようにバックアップを行います。

さらに、協調的整備や規制を実現した場合の成果が実感できるように、その熟度に応じて計画実現が推進されるようなインセンティブを用意し、アメとムチのバランスの取れた制度とします。

- ・ 目的達成のため、建築法規制の合理化や弾力的運用も考えていきます。

(2)環境に貢献、共存するための住宅地づくりをすすめる

推進制度の中では、次のような住環境整備支援制度が考えられます。

- ・ 地域の環境に貢献する農地と住宅群のバランスの取れた共存を可能とする設計制度（ex:環境貢献地内包型総合設計制度、環境貢献地内包型連坦設計制度など）
- ・ 景観形成ガイドライン等により連続する街並み形成を可能とする整備手法（ex:市街地環境を形成するミニ優良建築物助成等整備事業など）
- ・ 良好な住宅地の環境を維持保全する環境協定（民協定）を軸とする家並み住環境整備支援制度

住宅地の整備と併せて、地域住民の手で環境に貢献した公園づくりや緑のオープンスペース確保などをすすめます。農地が比較的残っている住宅地では、農地を活用して、農体験が味わえる「ふれあい農公園」などの設置が考えられます。

(3)区の権限強化による推進実現

区レベルでこのような身近なまちづくりを支援し、実現化へ対応するために、区役所に担当セクションを創設してベースを設けるとともに、総合的調整能力と権限をもった職員を配置し、身近なまちづくりを推進していきます。

(4)民間活力を最大限に活かした仕組みづくり

市民参画による地域主体のまちづくりが進むよう、民間の非営利セクター（NPO など）、地域に根差して展開している小規模営利セクター、市民が協働して取り組めるように基盤整備や支援をおこない、公的セクターが所掌している事務を民間に移していきます。

そのための先導的な試みを実験的に立ち上げ、実践にむけた支援を行ない、身近な問題解決や環境改善に資する取り組みを推進していきます。

II 身近な移動手段の確保

- 1 生活環境への負荷が少ない地域交通体系の整備

基本方針

(1) 鉄道を骨格として、バス、自転車、徒歩など、生活環境への負荷が少ない交通を主体とした交通体系の形成を図る

ユニバーサルデザインを適用した駅および駅前のアメニティの向上を図ります。

丘陵地や細街路地区が未整備な住宅地にサービスするコミュニティ交通システムの整備をすすめます。

(2) 駅から 300m 圏内の駅へのアプローチ路の環境を重点的に再構築する

歩車共存道路化、車道の幅員の制限、駐輪場の整備・運用改善をすすめます。

電線の地中化、バリアフリー化など歩道の整備をすすめます。

(3) 各駅および各地区の現状と特徴を考慮し、生かした整備をすすめる

住民の希望を中心とした計画づくりと整備を行います。

現状と課題

(1) 生活道路の交通量の増加

私たちの生活は、良かれ、悪しかれ、車に大きく依存し、車優先の生活環境を許しています。多くの家庭は、通勤・通学の送迎、日常の買い物などに車を使用し、生活道路を頻繁に利用しています。また、家に居ながら、モノを簡単に手に入れることができ、便利な、宅急便、通信販売、生産者直売なども、生活道路の交通量を増加させています。一方、幹線道路の渋滞を避けて、抜け道として生活道路へ侵入する車も目立ちます。

便利さと裏腹に、家を一步出ると危険と隣り合わせた交通・生活環境です。住民優先の交通・生活環境を取り戻す必要があります。

(2) 旧態依然、利用しにくい駅・駅周辺

車優先社会の弊害の解決策として、最有力の鉄道の利用環境も、「車でなく鉄道で」と決心させるには、対応の遅れが目立ちます。多くの駅は、片側の改札口、踏切を渡り、階段を上り下りしなければ、電車に乗れません。また、駅前の踏切は狭く、人、自転車、車であふれ、交差し、通勤時間帯には開かずの踏切となります。ただでさえ狭い駅前、周辺の道路をふさぐ車や自転車、電柱などの障害物に通行が妨げられます。雨の日には特に危険な状態になります。

駅舎、駅前、駅踏切の安全性・快適性の向上、駅へのアプローチとなる道路や駐輪場を整備する必要があります。

まちづくりの提案

1 鉄道を骨格とした環境負荷が少ない交通体系を形成する

(1) 高齢者や弱者へ対応したユニバーサルデザインを適用した駅環境を整備する

エレベーター、エスカレーターの設定、段差の解消、適切な通路の幅を確保します。

橋上駅舎または駅両側への改札口を整備します。

(2) バス、コミュニティバス、タクシー、自家用車などの駅前へのアプローチを整備する

駅に隣接した（駅前でなくて良い）バス停や車寄せのスペースを確保します。

バリアフリー化など人に優しい駅前広場を整備します。

(3) 自宅から駅への交通網を整備する

狭隘道路地区、丘陵地区でのミニバス路線を整備します。

候補地区（候補とした基準は、既存のバス路線の無い地区としました）

A：登戸宿河原地区（登戸駅・宿河原駅）

B：登戸中野島地区（登戸駅・中野島駅）

C：長尾地区（宿河原駅）

D：生田4～6丁目（生田駅）

E：西生田・南生田地区（読売ランド駅）

バスの運行経路、本数、時間帯を適正化します。

2 駅周辺及び駅前商店街の道路の人にやさしいみち人が集えるみちを整備する

(1) 駅へのアプローチ道路を整備する

候補道路（候補とした基準は、駅への主要な道路としました）

- | | |
|------------|---------------------------------|
| 登戸駅・向ヶ丘遊園駅 | 1．向ヶ丘遊園菅生線（生田緑地 - 向ヶ丘遊園駅） |
| | 2．登戸野川線（子母口宿河原線 登戸駅） |
| | 3．登戸台和地区（登戸1号線 台和地区 登戸3号線） |
| | 4．登戸新町（登戸駅 カリタス） |
| 稲田堤駅 | 5．稲田堤商店街道路（府中街道 多摩川、駅間連絡路） |
| 中野島駅 | 6．中野島生田線（府中街道 多摩川） |
| 宿河原駅 | 7．登戸野川線（子母口宿河原線 府中街道） |
| | 8．子母口宿河原線（府中街道 多摩川） |
| 生田駅 | （北部） 9．中野島生田線（現道） |
| | （南部） 10．西三田通り |
| | 11．昭和通り |
| 読売ランド前駅 | （北部） 12．日本女子大通り |
| | （南部） 13．既存道路の拡張（6～8m） |
| | * 丘へ登るミニバス路線の創設（緊急車両のアクセス路を兼ねる） |

(2) 人優先の道路の利用・整備を図る

車の時間帯通行制限や一方通行化をすすめる。

（商店街の活性化と通勤通学環境の調和を図りながら）

走行スピードを抑制するため、車道幅員の制限（2車線で5～6m、両側歩道でそれぞれ2.5～3m）などの物理的対策を行います。

歩行者優先を強調する歩車共存道路を整備します。

(3)バリアフリー化された広い歩道を確保する

電線の地中化など歩道上の障害物を排除します。

段差、傾斜の排除や滑り難い素材を採用します。

(4)車道や歩道上の放置自転車を排除する

運用を含めて、利用される駐輪場を整備します。

法的処置を強めた徹底した放置自転車対策を行います。

多摩区の問題道路（世田谷町田線）



読賣ランド付近

- ・電柱電線が道路の景観と歩行を邪魔している



歩道橋（読賣ランド）

- ・歩道橋はノンバリアフリーの代表。景観的にも目障り



読賣ランド駅踏切

- ・信号待ちの車の待機所がなく、自己多発の危険箇所

お勧め道路（町田市）



住宅地内の幹線道路

- ・車道と歩道が完全に分離
- ・歩道にはベンチが置かれている



ゆったりとした散策路(歩道)

- ・高齢者も子どもも安心して歩ける道



街路樹と調和した街並み

- ・住宅地の生活道路にも、歩道と街路樹が欲しい

- 2 安全で快適な生活道路の整備

基本方針

(1)住民の誰でもが楽しく安全に歩け、緑に溢れた景観豊かな道を整備する

コミュニティゾーン内の道路を、住民優先の生活道路として利用・整備します。

地域内には用事がなく、ただ通過するためだけの交通を排除または制限します。

(2)災害時に、住宅と幹線道路を繋ぎ、住民の安全を守る基盤となる道を整備する

各住宅の近くまで消防車が進入できる道路を整備します。

災害時の住民の避難路（出来れば複数）を確保します。

現状と課題

(1) 障害や障害物だらけの歩道

住民の生活の質の向上には、住民が世間とのかかわりを持ち、世間に参加することが重要です。そのためには、自宅を出て、目的地まで行く必要があります。しかしながら、道路環境は、住民が危険や苦痛を感じ、進んで歩きたくなるようなものではありません。歩道もなく、車、自転車が人と混在する道路や、歩道があっても、狭く、段差や傾斜のある歩道、電柱や設置物に邪魔される歩道がほとんどです。

道路・交通環境は、子供や高齢者など弱者への対応に遅れています。誰でもが楽しく、安全に歩け、緑にあふれ景観豊かな道路をつくる必要があります。

(2)災害や犯罪に弱い生活道路

住民が安心して暮らせるまちの必須条件の一つに、災害や犯罪に強いことがあげられます。最近の多摩区の発展は、主に丘陵地区山林の大規模な住宅地開発と農地から宅地への転用による多数のミニ開発による流入人口の増加によるものです。しかしながら、無秩序なミニ開発の積み重ねの結果として、基幹道路から住宅までのアプローチ道路は、狭く、曲が

り、行き止まりが多いといった特徴があります。そのため、消防車などの進入が難しく、災害時の住民の安全性に問題があります。

基幹道路から住宅までの生活道路（アプローチ道路）の幅員の拡大を中心とした整備が急がれます。

まちづくりの提案

1 コミュニティゾーン（まとまりのある住宅地）内の 安全性、快適性を備えた生活道路づくりを進める

(1) コミュニティゾーン内の通過交通を排除する

通過交通の抜け道対策として法的な交通規制を導入します。

通学時間帯や買い物時間帯での一方通行規制、侵入規制を導入します。

(2) コミュニティゾーン内に集配に来る商用車の数を減らす対策をする

宅配便会社などの協業化を促進し配達車を減少させます。

コミュニティゾーン内、または近くに宅配便を預かる拠点を整備します。

不在確認や指定時間配達などにより、不在などによる空振り集配を無くします。

(3) コミュニティゾーン内の生活道路を人優先で利用する

バンブ（凸型の隆起）やポールの設置により走行スピードをコントロールします。

走行スピードを抑える（20～30km/h制限）運動を推進します。

具体的な目標（出来れば数値目標）を持って歩道を整備します。

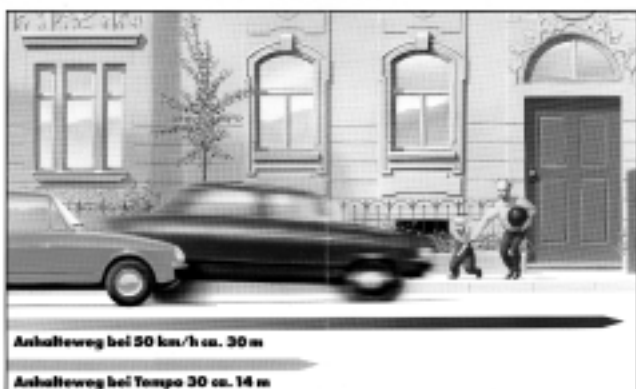
歩行者の通るスペースを確保し、ガードレールを設置（場合によっては車の一方通行化）します。

視覚的、心理的に運転者の安全注意を喚起するような道路面の区分表示をします。

（歩道のカラー化、交差点の区分表示、車側線表示など）

* ex “テンポ30キャンペーン”(ドイツ)

20 KM/H, DIE ÜBER LEBEN UND TOD ENTSCHEIDEN KÖNNEN



Kollisionsgeschwindigkeit	Überlebenschance
20 km/h	90 %
40 km/h	70 %
60 km/h	15 %
80 km/h	0 %

*時速20kmで走れば、飛び出した子どもの90%が助かるが、40kmでは70%、60kmでは15%しか助からない。

(4) 緑に溢れ景観の豊かな道をつくる

見通しを確保し、通行を阻害しない公園、街路樹、生垣、農地、山林を保全します。

住民活動による、雑草、ごみ、捨て看板などの無い清掃の行き届いた道路にします。

(5) 子供たちの通学に安全な道路、遊んだり、群れたりできる道路づくりをする

緊急車両は通れるが、車は通れない道路にします。

歩行者専用道路を整備します。

三鷹市コミュニティゾーン（道路標示の見本例）



道幅が狭く見えるように工夫されたカラー舗装（イメージパンプ）



小学区の通学路。スピードを抑える柱（ポラード）を利用して街路樹を植えてある

2 コミュニティゾーン内の災害や犯罪の危険に備えた生活道路づくりをする

(1)消防車等の緊急車が入れるように、必要な道幅を持った生活道路を整備する

道路の幅員の拡大、道路の曲がり角の隅切りをします。

道路上の障害物（電柱、標識柱、ごみ容器など）を撤去します。

法律違反建築（セツパツ違反）を徹底的になくし、最低4mの生活道路を確保します。

(2)災害時（特に地震時）に道路をふさぐ可能性のある構築物を撤去、改修をする

ブロック塀、万年塀など倒壊の危険性のある道路際の構築物を改善します。

道路上へ崩壊してくると懸念される道路近くの背の高い構築物を改善します。

(3)住宅周りでの視界の遮蔽物を撤去、改善し、道路からの見通しを良くする

視界をさえぎる板塀などを改善します。

視界をさえぎる濃密に茂った生垣の刈り込みを行います。

街路や公園などの視界をさえぎる植え込みなどの刈り込みを行います。

(4)夜間に、必要な視界が得られる明るさを持った生活道路にする

街灯の適正配置や照明有効距離を改善します。

街灯の明かりをさえぎる街路樹などの刈り込みを行います。

住民による住宅の門灯、道路に面した部屋の灯りなどの終夜点灯をします。

* 星空の見える街やエネルギーの節約など、環境に配慮して、過度な照明は避け適切な光度を保つこと、深夜の一部消灯などが望まれます。

- 3 人も自転車も、安心・安全に、快適に 行動できるみちづくり

基本方針

(1)水、緑、街中を楽しむ、歩行者専用道ネットワークを整備する

水と緑を取り込んだ四季折々の周辺環境との調和に配慮したみちづくりをめざします。

バリアフリー、ユニバーサルデザインの実現されたみちづくりをめざします。

水、緑、歴史、文化、商業の各拠点を含む回遊性に配慮したコースの設定を図ります。

(2)自転車の積極的な利用を促す環境を整備する

通勤・通学・買物など、生活利便に配慮し設計された自転車道路の整備を進めます。

多摩川の広域的（上流から河口に至る）サイクリングロードの整備を進めます。

手軽に利用できるフリーサイクルやレンタサイクルを設置します。

自転車の運転教習により、技術、道交法、マナー教育を推進します。

(3)生田緑地と多摩川をつなぐ、区心のシンボルロードを整備する

生田緑地から遊園～登戸の小田急線沿いを経て多摩川に至るルートを整備します。

このルートを、歩行者と自転車それぞれの専用道を整備します。

ルート沿いを区民や、周辺都市の人たちが交流できる仕掛けをつくります。

現状と課題

(1)安心してウォーキングができる道づくりが求められています

川崎市(その中でも多摩区)は、比較的高齢者が少ない(市の65歳以上人口比率:13.8%/2003年)都市ですが、今後は、確実に高齢化が進む(21.8%/2015年)と予測されています。成人病の治療や予防に、また、健康づくりや若さを保つために、手軽な方法としてウォーキングが推奨されています。多くの人たちが、昼間のみならず、夜間にもウォーキングをしている姿を見受けます。

しかしながら、ウォーキングの環境に恵まれているところは少なく、ルート上の多くは、通過する自動車や自転車に気を配り、足元に注意を怠らないようにすることが求められます。一歩間違えれば病院通いともなる事故のリスクを伴っています。

老若男女の誰でもが、安心、安全、快適に、散歩やウォーキングを楽しめる歩行者専用のみちづくりが必要です。

(2)訪問者にも魅力ある道づくりが求められています

多摩区には、水、緑や歴史的遺跡、文化拠点多くあります。多くの区民が、それらに誇りを持ち、魅力として住んでいます。

しかしながら、それらの拠点は、ばらばらに点在して、有機的なつながりに欠け、アプローチもよくありません。せっかくの資産も価値が生かせず、魅力に乏しく、訪問者で賑わうこともありません。

“点”である各拠点をつなぎ、“線”できれば“面”として関連づけ、相乗効果による高価値化、高魅力化を図ることが必要です。

(3)人と共存するための自転車のみちやルールづくりが求められています

多摩区は、鉄道駅に恵まれ、自転車利用圏に大半の人が住んでいます。そのため平坦地では、通勤・通学、買物などに自転車の利用が進んでいます。残る丘陵地も電動アシスト自転車の普及に連れて、利用が増える傾向にあります。地球温暖化防止の観点からも、車の利用を抑制し、自転車利用の促進を図ることが必要です。

しかしながら、使って便利な自転車も、ひとつ間違えると、人を傷つける凶器にもなり、歩行者の通行を妨げる障害物にもなってしまいます。多くの幹線道路の歩道は狭く、自転車専用の走行スペースはほとんど整備されておらず、歩行者と混在した歩道や車道を利用しなければなりません。

人と自転車が共に安心、安全に行動できるみちづくり、ルールづくりが必要です。

まちづくりの提案

1 水、緑、風を楽しみながら、安心、安全に歩ける

歩行者専用道のネットワークをつくる

(1)水と緑を取り込んだ四季折々の周辺環境との調和に配慮したみちづくりをめざす

農業用に開発された用水、農道を「水と里の道」として再生を図ります。

- ・二ヶ領用水（本線 / 支線）
- ・大丸用水地（菅・中野島・登戸：稲城市の整備計画と要調整）
- ・台和地区

(2)緑多く残る丘陵地を整備、保全し、「丘の道」として整備する

- ・生田緑地
- ・多摩自然遊歩道（菅地区）
- ・東生田自然遊歩道（東生田緑地、健康の森周辺）
- ・中野島から生田へ（生田ふれあいの森）
- ・長尾の里
- ・向ヶ丘遊園跡地

(3)川沿いの道路に親水性を増した「川辺の道」づくりを進める

- ・多摩川
- ・新、旧三沢川（菅地区）
- ・五反田川（読売ランドから遊園）
- ・平瀬川（長沢地区）
- ・山下川（生田地区）

(4)すべての人が安心して「ぞろぞろ」と歩ける設備環境を備えた歩道を整備する

幼児や乳母車、車椅子や視覚障害者、高齢で足の弱い人に配慮します。

バリアフリー（5年内）、ユニバーサルデザイン（10年内）の実現をめざします。

道路を人優先に利用します（車道を削って、歩道スペースを確保など）。

(5)水、緑、歴史、文化、商業の各拠点を含む回遊性に配慮したコースを設定する

拠点間をつなぐ道路を人優先の利用に切り替えます。

コースを明確に示す歩道のカラー化や行き先表示の設置します。

コース途中で休憩できるベンチの設置やトイレの設置をすすめます。

2 人、車に妨げられずに、思う存分‘風’を感じて走れる

自転車専用道路を整備する

(1)多摩川の広域的（上流から河口に至る）サイクリングロードを整備する

多摩青少年サイクリングコースを布田橋より上流の稲城市まで延長します。

多摩青少年サイクリングコースへのアプローチロードの整備をすすめます。

(2)通勤・通学・買物など、生活利便に配慮し設計された自転車道路を整備する

商店街における駐輪スペースを確保します。

駅周辺の駐輪場の整備と利用促進の運用をすすめます。

(3)手軽に利用できるフリーサイクルやレンタサイクルを設置する

放置自転車、駐輪場問題の緩和をめざします。

自転車専用の道案内、サインを整備します。

サイクリングロードとのつながりを強化し利用を図ります。

(4)自転車の運転教習（免許制も考慮）による、技術、道交法、マナー教育を推進する

自転車の運転を習得するための施設（自習、教習）をつくります。

安全に自転車を利用するため、道交法やルール、マナー教育を推進します。

3 区心に相応しい、生田緑地－多摩川シンボルロードを整備する

(1)生田緑地（緑）と多摩川（水）をつなぐルートを整備する

多摩川を訪れた人たちを生田緑地に誘導します。

生田緑地を訪れた人たちを多摩川に誘導します。

(2)このルートを‘そろそろの歩行者’と‘スイスイの自転車’の空間に分離する

歩行者が、一人でも、ペアでも、群れても、楽しめる歩行者専用道にします。

自転車が、車と共存して安心して快適に走れる車道の走行規制をすすめます。

（自転車専用道の実現の困難性から、車と自転車が共存できる車道を考えます）

(3)生田緑地から遊園～小田急線沿い～登戸の商店街を経て多摩川に至るルートを整備する

区民や、周辺都市の人たちに手軽に来てもらえる仕掛けをつくれます。

（多摩区内の電車、バスの一日乗り降り自由のフリー切符など）

水、緑、街中を一体で楽しませる道づくりを行います。

（街で弁当を買い、水辺の緑・木々の緑の下で食べるなど）

* 登戸駅・向ヶ丘遊園駅：線路沿い道路

* 向ヶ丘遊園駅・府中街道：都市計画道路向ヶ丘遊園菅生線

* 府中街道・生田緑地

・都市計画道路向ヶ丘遊園菅生線：広幅員の歩道整備

・モノレール跡地（整備中）

多摩区内生活道路の整備方針

