

都市計画マスタープラン 第8編 多摩区構想

素案から案への新旧対照

本資料は、素案から案へ修正した箇所を比較・対照する資料としてまとめています。本ページ以降、左ページに「案」、右ページに「素案」を対照となるよう記載しています。

市民の皆様からいただいた御意見を参考に修正した箇所は2重下線で表示するとともに、参考とした御意見について「素案に対する御意見と市の考え方」の整理 NO を記載しています。また、政策領域別計画や関連事業等の進ちょく等に伴い修正した箇所は下線で表示しています。

平成18年11月

川崎市

川崎市都市計画マスタープラン

第8編 多摩区構想 案

平成 18 年 11 月

川 崎 市

川崎市都市計画マスタープラン

多摩区構想 素案

平成 18 年 3 月

川 崎 市

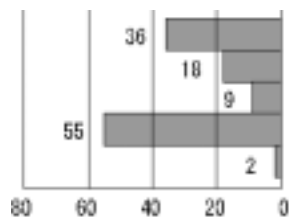
町丁別人口密度 + 増減図



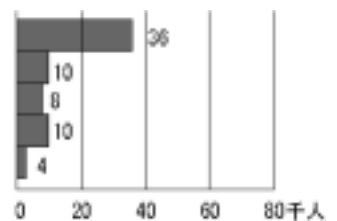
3 多摩区の産業

- 多摩区の就業状況を見ると、区内に居住する従業者及び通学者約120,000人のうち、就業先や通学先が区内にある人は約36,000人、区外にある人は約84,000人となっており、区外に通勤通学する人が圧倒的に多く、特に東京都に就業先や通学先がある人が多くなっています。一方で、区内に就業先や通学先がある約68,000人のうち、区外からやって来る人は約32,000人となっており、区内に居住する人が多くなっています。区内の就業先や通学先の数に比べて、区内に居住する従業者及び通学者が約2倍多く、典型的な郊外住宅地の特徴が表れています。
- 産業大分類別従業者数の割合をみると、卸売・小売業、サービス業、飲食店、宿泊業の割合が高くなっています。全市平均と比べると教育、学習支援業、不動産業、飲食店、宿泊業等の割合が高くなっています。
- 事業所従業者数は、全市と同様に平成8(1996)年以降は減少傾向にありましたが、平成13(2001)年からは横ばい状態で推移しています。平成16(2004)年には、約38,100人となっており、全市の約8%を占めています。

区内に常住する従業者・通学者の従業・通学地別の人数 = 120,000人

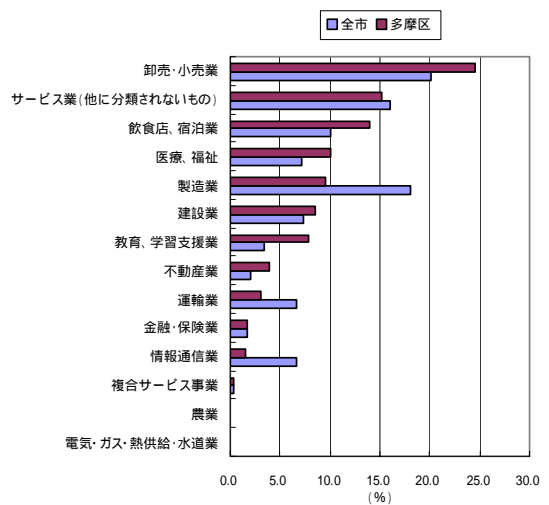


区内での従業者・通学者の常住地別の人数 = 68,000人



平成12年国勢調査より

産業大分類別従業者数の割合



平成16年事業所・企業統計調査より

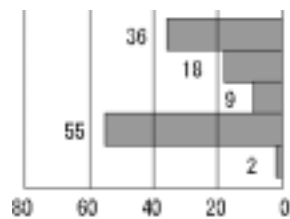
町丁別人口密度 + 増減図



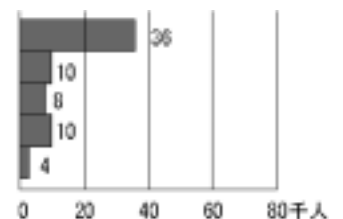
3 多摩区の産業

- 多摩区の就業状況を見ると、区内に居住する従業者及び通学者約120,000人のうち、就業先や通学先が区内にある人は約36,000人、区外にある人は約84,000人となっており、区外に通勤通学する人が圧倒的に多く、特に東京都に就業先や通学先がある人が多くなっています。一方で、区内に就業先や通学先がある約68,000人のうち、区外からやって来る人は約32,000人となっており、区内に居住する人が多くなっています。区内の就業先や通学先の数に比べて、区内に居住する従業者及び通学者が約2倍多く、典型的な郊外住宅地の特徴が表れています。
- 産業大分類別就業者数の割合をみると、サービス業、卸売・小売業・飲食店、製造業の割合が高くなっています。全市平均と比べると卸売・小売業・飲食店の割合が特に高くなっています。
- 事業所従業者数は、全市と同様に平成8(1996)年以降は減少傾向にあります。平成13(2001)年には約41,900人となっており、全市の約8%を占めています。

区内に常住する従業者・通学者の従業・通学地別の人数 = 120,000人

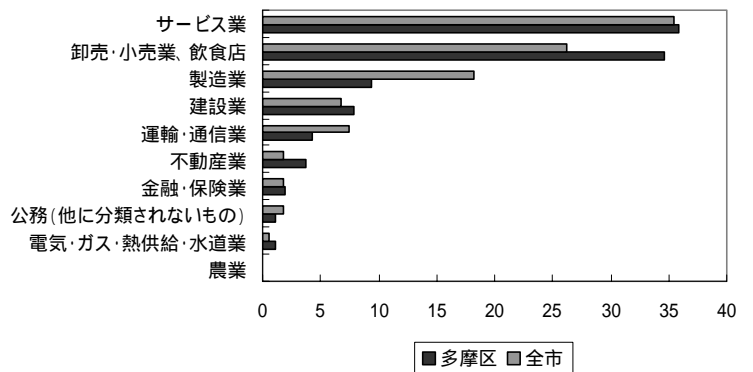


区内での従業者・通学者の常住地別の人数 = 68,000人



(平成12年国勢調査より)

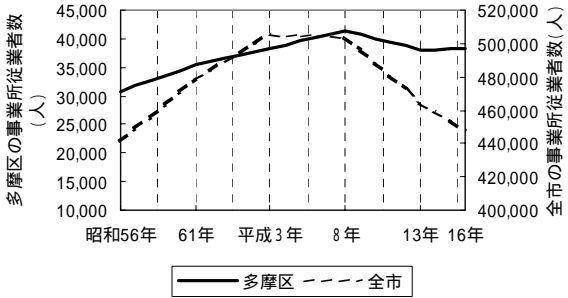
産業大分類別就業者数の割合



(平成13年事業所・企業統計調査より)

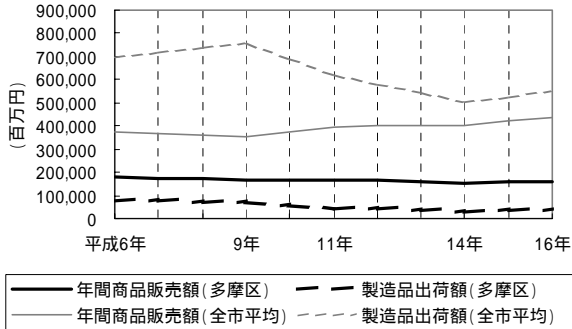
・年間商品販売額は、全市平均が平成9（1997）年以降、若干の増加傾向にあるのに対し、多摩区は横ばい状態で推移しており、平成16（2004）年には約1,580億円となっています。製造品出荷額は若干の減少傾向にあり、平成16（2004）年には約340億円となっています。

区内事業所従業者数の推移



事業所・企業統計調査より

年間商品販売額等の推移

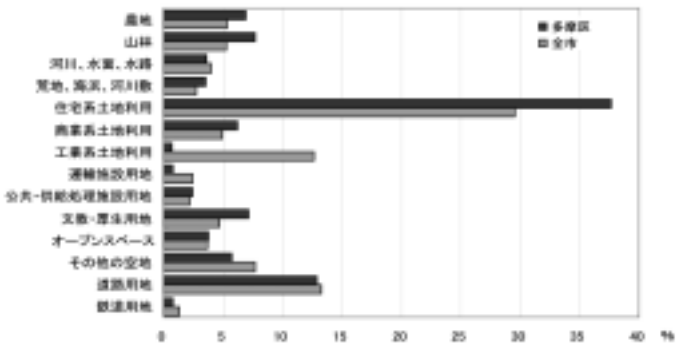


商業統計調査及び工業統計調査より

4 土地利用からみる多摩区

- ・多摩区の面積は約 20.39k m²で、その土地利用面積の構成をみると、住宅系土地利用の割合が最も高く約 38%となっています。全市平均と比べると住宅系土地利用、農地、山林、商業系土地利用の割合が高く、工業系土地利用の割合が特に低いという特徴があります。
- ・用途別に土地利用率をみると、多摩川の河川敷や多摩丘陵の斜面地に自然的土地利用が多くみられます。また多数の小規模な農地が点在しており、菅や中野島等、農地の割合が高い地区もあります。
- ・商業系土地利用は、登戸等の駅周辺や主要な道路沿道等に集積がみられます。
- ・これらを除く地区では、住宅系土地利用が大きな割合を占めています。

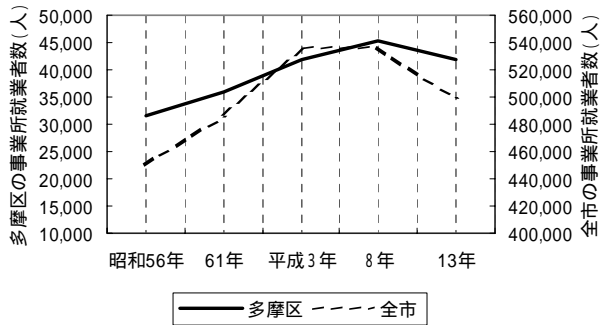
土地利用の構成率



平成13年都市計画基礎調査より

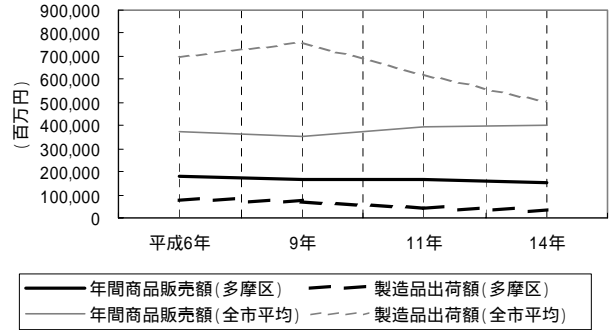
- ・年間商品販売額は、全市平均が横ばい状態で推移しているのに対し、多摩区は若干の減少傾向にあり、平成 14 (2002) 年には約 1,540 億円となっています。製造品出荷額は減少傾向にあり、平成 14 (2002) 年には約 300 億円となっています。

区内事業所従業者数の推移



(平成 13 年事業所統計調査より)

年間商品販売額の推移

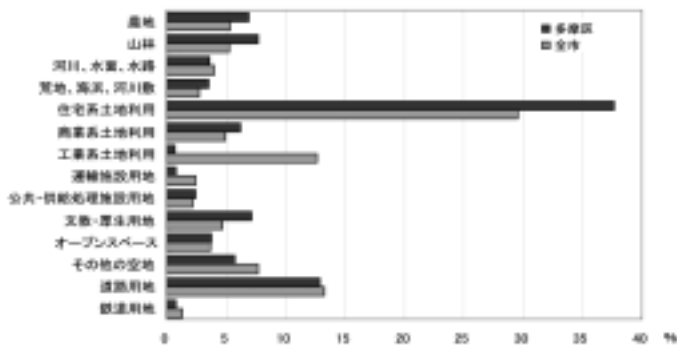


(商業統計調査及び工業統計調査より)

4 土地利用からみる多摩区

- ・多摩区の面積は約 20.39k m²で、その土地利用面積の構成をみると、住宅系土地利用の割合が最も高く約 38%となっています。全市平均と比べると住宅系土地利用、農地、山林、商業系土地利用の割合が高く、工業系土地利用の割合が特に低いという特徴があります。
- ・用途別に土地利用率をみると、多摩川の河川敷や多摩丘陵の斜面地に自然的土地利用が多くみられます。また多数の小規模な農地が点在しており、菅や中野島等、農地の割合が高い地区もあります。
- ・商業系土地利用は、登戸等の駅周辺や主要な道路沿道等に集積がみられます。
- ・これらを除く地区では、住宅系土地利用が大きな割合を占めています。

土地利用の構成率

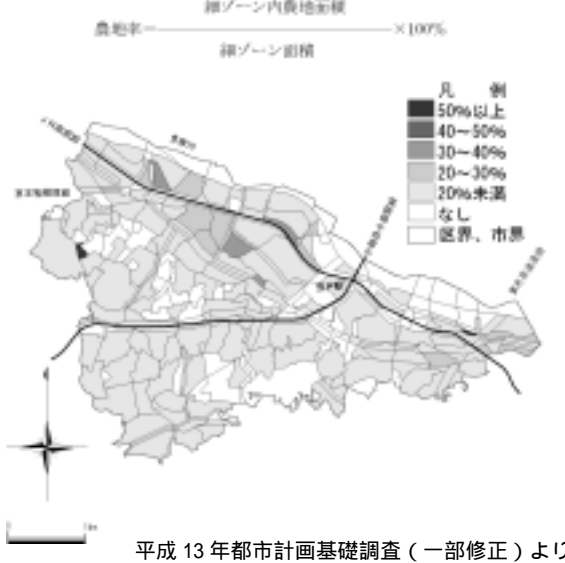


(平成 13 年都市計画基礎調査より)

自然用地率図



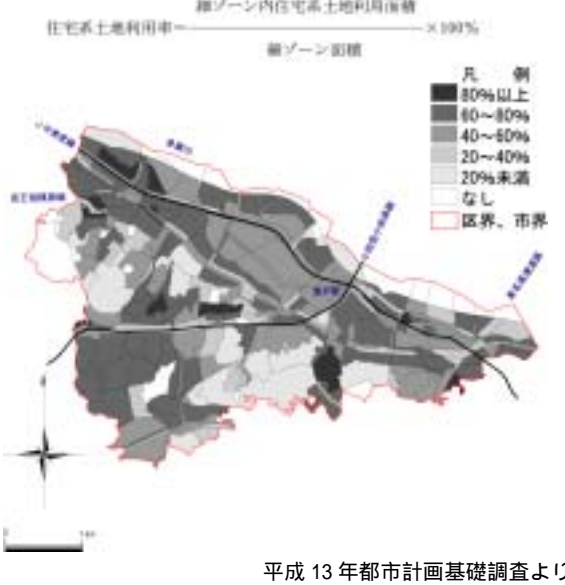
農業用地率図



商業用地率図



住宅用地率図

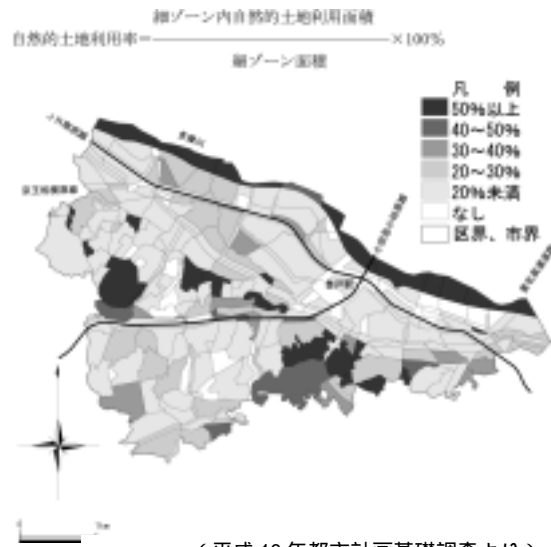


5 道路と住環境

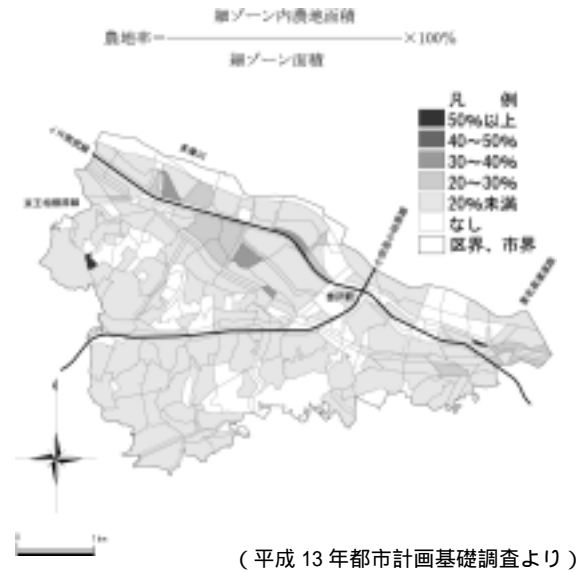
整理 NO.7 4 1

- ・川崎市の都市計画道路は、103 路線、総延長約 307km となっています。このうち完成延長は約 190km で、整備率は約 62%となっています。一方、多摩区の都市計画道路は、総延長約 41.630km で、完成延長約 19.701km、整備率約 47%となっています。
- ・多摩区には、木造率 60%以上、かつ建物密度 80 棟/ha 以上の木造住宅が密集する地区はほとんどありません。
- ・丘陵部は土地区画整理事業が行われた地区が多く、これら地区では道路基盤が整備されていますが、計画的な市街地開発が行われなかった地区では狭あい道路がみられます。低地部では面的な市街地整備がなされないまま市街化が進んだ地区が多く、狭あい道路に面して多数の住宅が建築

自然用地率図



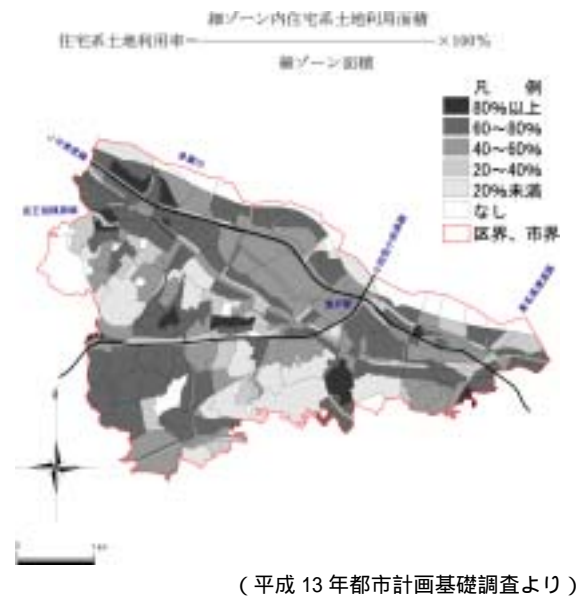
農業用地率図



商業用地率図



住宅用地率図



5 住環境

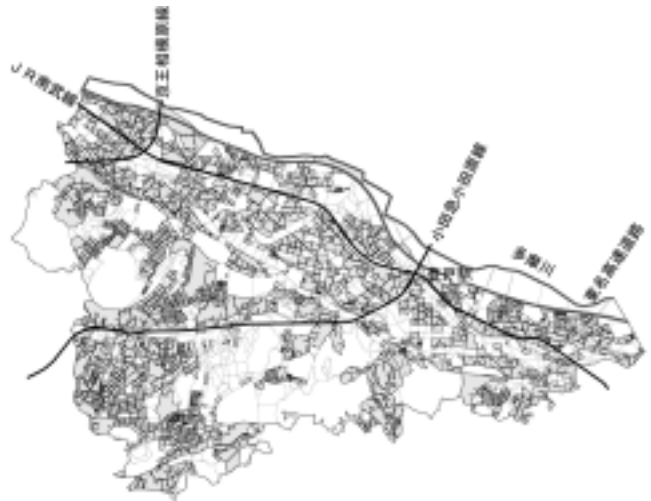
- ・多摩区には、木造率 60%以上、かつ建物密度 80 棟/ha 以上の木造住宅が密集する地区はほとんどありません。
- ・丘陵部は土地区画整理事業が行われた地区が多く、これら地区では道路基盤が整備されていますが、計画的な市街地開発が行われなかった地区では狭あい道路がみられます。低地部では面的な市街地整備がなされないまま市街化が進んだ地区が多く、狭あい道路に面して多数の住宅が建築されています。

されています。

都市計画道路区別進ちょく率表
(H18.4.1 現在)

区	計画延長	完成延長	整備率
川崎区	87,340m	62,235m	71%
幸区	22,680m	13,906m	61%
中原区	32,320m	19,417m	60%
高津区	38,110m	22,799m	60%
宮前区	42,190m	35,201m	83%
多摩区	41,630m	19,701m	47%
麻生区	42,710m	16,911m	40%
計	306,980m	190,170m	62%

木造密集市街地図



道路網図



凡 例

- 幅員 4m以上
- 幅員 4m未満
- 土地区画整理事業 (施工中を除く)
- 公有水面埋立事業
- 住宅団地
- 区界、市界

注) 一般道路のみ表示 (自動車専用道路を除く)

平成 13 年都市計画基礎調査より

平成 13 年都市計画基礎調査より

木造密集市街地図



凡例

		建物棟数密度	
		80棟/ha未満	80棟/ha以上
木造率	60%以上		
	60%未満		

- 市街化調整区域
- 区界、市界



(平成13年都市計画基礎調査より)

道路網図



凡例

- 幅員4m以上
- 幅員4m未満
- 土地区画整理事業(施工中を除く)
- 公有水面埋立事業
- 住宅団地
- 区界、市界

注) 一般道路のみ表示(自動車専用道路を除く)



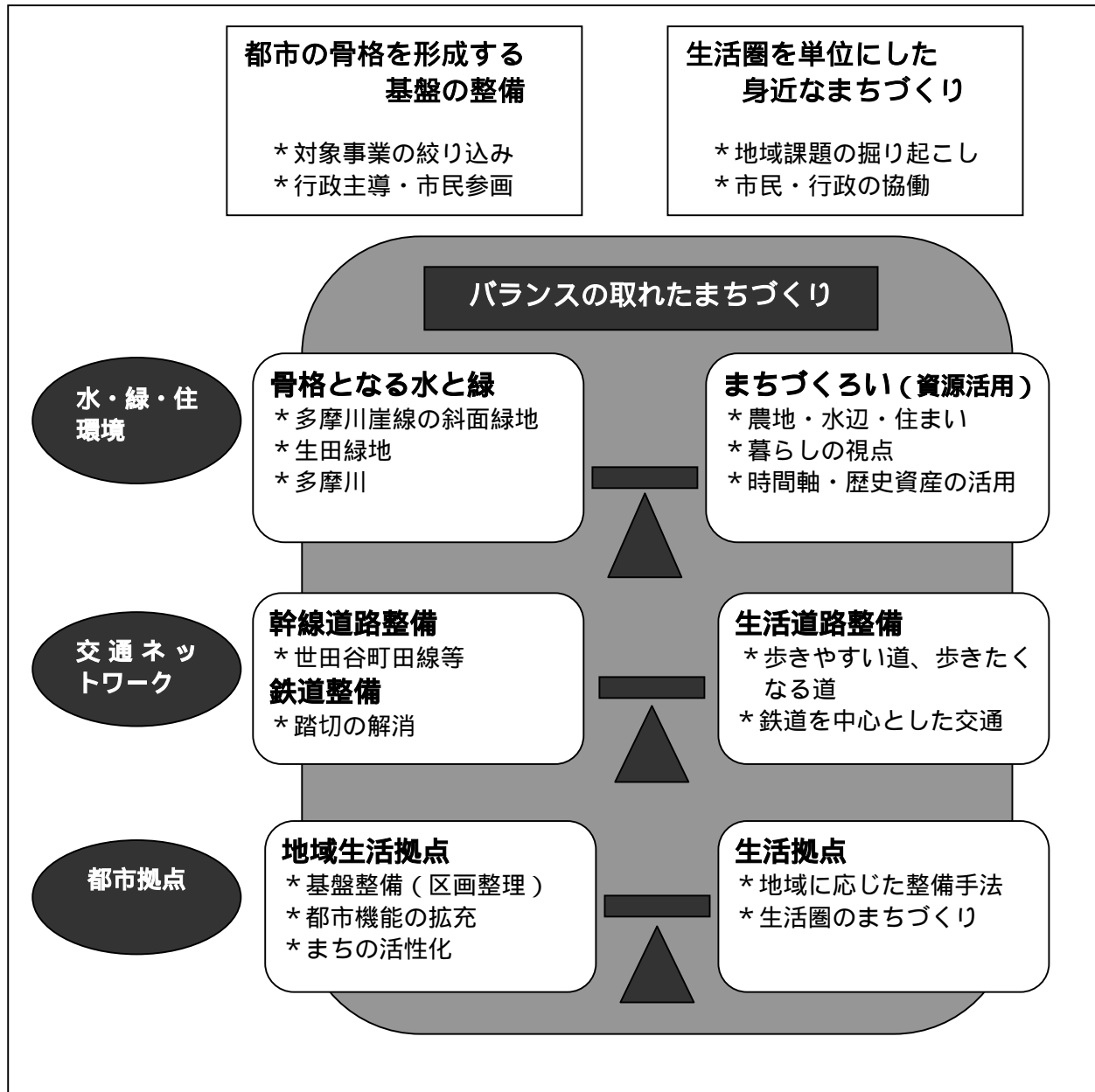
(平成13年都市計画基礎調査より)

- ・多摩区は、交通の利便性が高く、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、まちのにぎわいを取り戻し、地域への愛着を育てることにより、生活者中心の住み続けられるまちをめざします。都市の骨格となる都市基盤の整備と身近な生活圏のまちづくり相互のバランスを取りながら、市民と行政との協働のまちづくりへ方向転換していくことが求められています。

整理 NO.7 0 1

ひと・水・緑 住み続けたいまち 多摩区

- ・多摩区のまちの骨格を形成する多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地と、その核となる生田緑地などの「緑」、多摩川とその支川の「水辺」、そこに暮らす「人」が調和し、地域環境の質、市民生活の質を向上させる、住み続けたいと思えるまちをめざします。



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に、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、地域や多摩区全体、もっと広げて地球規模に至るまで、自然や環境に気を配り、昔から受け継いできた大切な資産を将来につなげていくことです。次世代の子どもたちへ、何を残すか、何を引き継ぐかを考えていくことが求められています。
- ・多摩区は、交通の利便性が高く、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、まちのにぎわいを取り戻し、地域への愛着を育てることにより、生活者中心の住み続けられるまちをめざします。都市の骨格となる都市基盤の整備と身近な生活圏のまちづくり相互のバランスを取りながら、市民と行政との協働のまちづくりへ方向転換していくことが求められています。

1 市民生活に必要な都市の骨格を形成する基盤整備をめざします

- ・本市の「地域生活拠点」として、多摩区の区心として、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区において、土地区画整理事業を推進することにより、拠点としての新たな都市機能の集積を促進し、まちの活性化をめざします。
- ・市民生活や都市活動を支える幹線道路網の整備を進め、鉄道網の整備を促進します。
- ・多摩区の都市の骨格を形成する、多摩丘陵の斜面緑地の保全と生田緑地の整備、多摩川とその支川の水辺環境の保全と活用を図り、市民と共に、水と緑の骨格軸を守り育みます。
- ・これら、骨格的な都市基盤の整備にあたっては、メリハリのある効率的・効果的な投資による基盤形成や、市民や事業者との協働による地域の様々な資源を活かした魅力ある街なみづくりをめざします。

2 身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます

- ・区内に残された農地や河川、水路沿いの水辺空間、さらに、これら自然環境と調和した住宅地は、市民の暮らしの視点に立って、また、多摩区の歴史の移り変わりといった時間軸の視点に立って、貴重な資源や財産を次世代に受け継いでいくまちづくりを市民と共に進めます。
- ・歩きやすい道、歩きたくなる道をめざした身近な生活道路の整備や、自動車交通に過度に依存しない公共交通網の整備等、市民生活に欠かせない地域交通環境の整備に努めます。
- ・鉄道駅を中心に営まれる市民生活の視点に立って、鉄道駅を中心とした生活拠点の育成や身近な生活圏ごとのまちづくりを市民と協働して取り組みます。
- ・これらの整備にあたっては、これまでの成長拡大型から修復型へ、また、行政主導型から市民協働型に転換し、今ある資源を活かし、まちを繕っていくという「まちづくり」といった考え方により、身近な生活圏における暮らしの視点に立ったまちを市民と共に育みます。

3 バランスの取れたまちづくりの実現をめざします

- ・持続可能なまちをめざして、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源や財産を、次の世代に受け継いでいく視点が欠かせません。骨格的な都市基盤整備と市民の暮らしの視点に立った生活圏のまちづくりのバランスを取りながら、市民協働による持続可能なまちづくりをめざします。

4 ~~ひと・水・緑~~ ~~住み続けたいまち~~ ~~多摩区~~

- ・~~多摩区のまちの骨格を形成する多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地と、その核となる生田緑地などの「緑」、多摩川とその支川の「水辺」、そこに暮らす「人」が調和し、地域環境の質、市民生活の質を向上させる、住み続けたいと思えるまちをめざします。~~

上記 1 ~ 3 項は 10 ページへ移行

1 市民生活に必要な都市の骨格を形成する基盤整備をめざします

- ・本市の「地域生活拠点」として、多摩区の区心として、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区において、土地区画整理事業を推進することにより、拠点としての新たな都市機能の集積を促進し、まちの活性化をめざします。
- ・市民生活や都市活動を支える幹線道路網の整備を進め、鉄道網の整備を促進します。
- ・多摩区の都市の骨格を形成する、多摩丘陵の斜面緑地の保全と生田緑地の整備、多摩川とその支川の水辺環境の保全と活用を図り、市民と共に、水と緑の骨格軸を守り育みます。
- ・これら、骨格的な都市基盤の整備にあたっては、メリハリのある効率的・効果的な投資による基盤形成や、市民や事業者との協働による地域の様々な資源を活かした魅力ある街なみづくりをめざします。

2 身近な生活圏における市民の暮らしの視点に立ったまちを育みます

- ・区内に残された農地や河川、水路沿いの水辺空間、さらに、これら自然環境と調和した住宅地は、市民の暮らしの視点に立って、また、多摩区の歴史の移り変わりといった時間軸の視点に立って、貴重な資源や財産を次世代に受け継いでいくまちづくりを市民と共に進めます。
- ・歩きやすい道、歩きたくなる道をめざした身近な生活道路の整備や、自動車交通に過度に依存しない公共交通網の整備等、市民生活に欠かせない地域交通環境の整備に努めます。
- ・鉄道駅を中心に営まれる市民生活の視点に立って、鉄道駅を中心とした生活拠点の育成や身近な生活圏ごとのまちづくりを市民と協働して取り組みます。
- ・これらの整備にあたっては、これまでの成長拡大型から修復型へ、また、行政主導型から市民協働型に転換し、今ある資源を活かし、まちを繕っていくという「まちづくり」といった考え方により、身近な生活圏における暮らしの視点に立ったまちを市民と共に育みます。

3 バランスの取れたまちづくりの実現をめざします

- ・持続可能なまちをめざして、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気を配り、昔から受け継いできたまちの資源や財産を、次の世代に受け継いでいく視点が欠かせません。骨格的な都市基盤整備と市民の暮らしの視点に立った生活圏のまちづくりのバランスを取りながら、市民協働による持続可能なまちづくりをめざします。

素案 10 ページの図と素案 9 ページの
1 ~ 3 項を入れ替え

ひと・水・緑 住み続けたいまち 多摩区

都市の骨格を形成する
基盤の整備

- * 対象事業の絞り込み
- * 行政主導・市民参画

生活圏を単位にした
身近なまちづくり

- * 地域課題の掘り起こし
- * 市民・行政の協働

バランスの取れたまちづくり

水・緑・住
環境

骨格となる水と緑

- * 多摩川崖線の斜面緑地
- * 生田緑地
- * 多摩川

まちづくり(資源活用)

- * 農地・水辺・住まい
- * 暮らしの視点
- * 時間軸・歴史資産の活用

交通ネッ
トワーク

幹線道路整備

- * 世田谷町田線等

鉄道整備

- * 踏切の解消

生活道路整備

- * 歩きやすい道、歩きたくなる道
- * 鉄道を中心とした交通

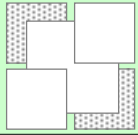
都市拠点

地域生活拠点

- * 基盤整備(区画整理)
- * 都市機能の拡充
- * まちの活性化

生活拠点

- * 地域に応じた整備手法
- * 生活圏のまちづくり



都市構造

まちづくりの基本的方向

- 1 魅力ある「地域生活拠点」としての登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の育成・整備
- 2 駅を核とする身近な生活圏を単位にしたまちづくり
- 3 地域資源を活かした、住み続けられるまちづくり
- 4 水・緑の保全と回復による豊かな住環境づくり
- 5 人と環境に優しい交通ネットワークシステムの形成

< 現状・課題 >

土地利用

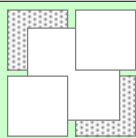
- ・多摩区の拠点である登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区では、昭和 63(1988)年 9 月に土地区画整理事業が事業計画決定され、現在、事業が進められていますが、平成 18(2006)年 3 月現在、仮換地指定面積率は、45%となっており、事業の推進が望まれています。
- ・区内の大半の地域は、鉄道駅から 1 km 圏内に含まれていて、駅を中心に生活圏が形成されていますが、各駅の駅施設の改善や駅周辺地区の交通アクセスや歩行者空間の改善が課題となっています。
- ・丘陵地の住宅地は、土地区画整理事業等により計画的な市街地開発が行われてきましたが、少子高齢化の進展に伴いコミュニティの活力の低下が懸念されるとともに、坂道が多い丘陵地特有の地形から、交通手段の確保等が課題となっています。
- ・平たん地の住宅地は、生活道路等の基盤が未整備なまま農地が宅地化していることから、農地の保全とこれらに調和した住環境の改善が課題となっています。
- ・多摩区は、持家率が低く、民間借家が多く、単身世帯の住居が多い特徴があります。子育て世代層が住みやすくするため、ファミリー向けの住宅供給が課題です。
- ・多摩区では、昭和 30 年代後半から昭和 40 年代に急速に宅地化が進んだことから、道路等の都市基盤施設の整備が追いつかず、市民生活に欠かせない道路や公園等の骨格的な都市基盤整備が求められています。

自然環境

- ・多摩区は、多摩川沿いの平たん地と多摩丘陵上の丘陵部から構成され、区の中央部には、生田緑地を含む多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地が連なっています。区内には、多くの山林や農地が残されていますが、急速な宅地開発により面積が減少しており、これら自然環境を保全していくことが課題となっています。
- ・区内を流れる河川として、多摩川水系の五反田川と三沢川があります。治水対策を進めるとともに、水辺に親しめる環境づくりが課題です。さらに、大丸用水や二ヶ領用水の水路網が広がっており、水辺環境の再生が求められています。

交通ネットワーク

- ・区内の都市計画道路の整備率は、平成 18(2005)年 4 月現在、約 47%で、全市平均約 62%に比べて、低率にとどまっています。鉄道については、区内を縦横に、JR 南武線と小田急小田原線、京王相模原線が走っており、鉄道の利便性が高い地域ですが、その一方、鉄道による地域の分断や踏切等に起因した渋滞が課題となっています。



都市構造

まちづくりの基本的方向

- 1 魅力ある「地域生活拠点」としての登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の育成・整備
- 2 駅を核とする身近な生活圏を単位にしたまちづくり
- 3 地域資源を活かした、住み続けられるまちづくり
- 4 水・緑の保全と回復による豊かな住環境づくり
- 5 人と環境に優しい交通ネットワークシステムの形成

< 現状・課題 >

土地利用

- ・多摩区の拠点である登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区では、昭和 63(1988)年 3 月に土地区画整理事業が都市計画決定され、現在、事業が進められていますが、平成 17(2005)年 3 月現在、仮換地指定面積率は、43%となっており、事業の推進が望まれています。
- ・区内の大半の地域は、鉄道駅から 1 km 圏内に含まれていて、駅を中心に生活圏が形成されていますが、各駅の駅施設の改善や駅周辺地区の交通アクセスや歩行者空間の改善が課題となっています。
- ・丘陵地の住宅地は、土地区画整理事業等により計画的な市街地開発が行われてきましたが、少子高齢化の進展に伴いコミュニティの活力の低下が懸念されるとともに、坂道が多い丘陵地特有の地形から、交通手段の確保等が課題となっています。
- ・平たん地の住宅地は、生活道路等の基盤が未整備なまま農地が宅地化していることから、農地の保全とこれらに調和した住環境の改善が課題となっています。
- ・多摩区は、持家率が低く、民間借家が多く、単身世帯の住居が多い特徴があります。子育て世代層の流出傾向があり、ファミリー向けの住宅供給が課題です。
- ・多摩区では、昭和 30 年代後半から昭和 40 年代に急速に宅地化が進んだことから、道路等の都市基盤施設の整備が追いつかず、市民生活に欠かせない道路や公園等の骨格的な都市基盤整備が求められています。

自然環境

- ・多摩区は、多摩川沿いの平たん地と多摩丘陵上の丘陵部から構成され、区の中央部には、生田緑地を含む多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地が連なっています。区内には、多くの山林や農地が残されていますが、急速な宅地開発により面積が減少しており、これら自然環境を保全していくことが課題となっています。
- ・区内を流れる河川として、多摩川水系の五反田川と三沢川があります。治水対策を進めるとともに、水辺に親しめる環境づくりが課題です。さらに、大丸用水や二ヶ領用水の水路網が広がっており、水辺環境の再生が求められています。

交通ネットワーク

- ・区内の都市計画道路の整備率は、平成 17(2005)年 4 月現在、約 47%で、全市平均約 61%に比べて、低率にとどまっています。鉄道については、区内を縦横に、JR 南武線と小田急小田原線、京王相模原線が走っており、鉄道の利便性が高い地域ですが、その一方、鉄道による地域の分断や踏切等に起因した渋滞が課題となっています。

4 水・緑の保全と回復による豊かな住環境づくり

(1) 水・緑・農のあるまちづくり

- ・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環境資源であり、これらを活かし、豊かな自然環境と魅力的な都市空間・居住環境とのバランスが取れた「水・緑・農のあるまちづくり」をめざします。

(2) 多摩丘陵の緑の保全

- ・豊かな自然を残す多摩丘陵の斜面緑地、特に、生田緑地から小沢城址特別緑地保全地区周辺にかけて位置する多摩川の崖線の斜面緑地は、貴重な自然環境であることから、「(仮称)多摩川崖線軸」として、重点的に保全すべき緑と位置づけ、その保全に努めます。
- ・生田緑地は、首都圏の貴重な緑の核として緑地の保全・活用を図るとともに、多摩川や二ヶ領用水とのつながりや周辺の拠点地区や住宅地、農地を含めた地域のまちづくりを進める都市再生の核として、生田緑地整備基本計画に基づいて整備を進めます。

(3) 水に親しめる環境づくり

- ・多摩川は、「(仮称)多摩川軸」として、治水対策による安全な川づくりを促進するとともに、市街地からのアクセスの改善に努め、広大な水辺の自然空間の保全と、市民の憩いの場としての活用をめざします。
- ・二ヶ領用水の河川・水路は、「河川軸」として、水辺環境の保全と再生に努め、水に親しめるまちを育みます。

5 人と環境に優しい交通ネットワークシステムの形成

(1) 人と環境に優しい交通体系

- ・自動車への過度の依存を見直し、高齢社会への対応と都市環境への負荷低減の視点から、人と環境に優しい鉄道と道路網の整備をめざします。
- ・鉄道駅を交通結節点として、バス等の公共交通網や、自転車・徒歩などの交通を主体とした、環境に配慮した交通ネットワークの形成をめざします。また、誰もが安全・快適に利用できる交通施設の環境改善に努めます。

(2) 骨格的な交通網と、生活圏における身近な交通手段のバランスを持った整備

- ・首都圏における広域的な交通幹線網を踏まえて、都市の骨格や市街地の骨格を形成する幹線道路網や、大量輸送を担う鉄道網の強化を図るとともに、未整備の都市計画道路の見直しや効率的な幹線道路の整備に努めます。
- ・限られた資源を効率的に活用する視点から、長期的な視点に立って骨格的な交通基盤整備を進めるとともに、ボトルネックとなっている交差点の改良や踏切の改善、鉄道駅施設の改良を促進します。
- ・生活拠点となる鉄道駅を中心にした道路や交通施設の改善や身近な生活圏における生活道路の改善などに努めます。

4 水・緑の保全と回復による豊かな住環境づくり

(1) 水・緑・農のあるまちづくり

- ・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環境資源であり、これらを活かし、豊かな自然環境と魅力的な都市空間・居住環境とのバランスが取れた「水・緑・農のあるまちづくり」をめざします。

(2) 多摩丘陵の緑の保全

- ・豊かな自然を残す多摩丘陵の斜面緑地、特に、生田緑地から小沢城址特別緑地保全地区周辺にかけて位置する多摩川の崖線の斜面緑地は、貴重な自然環境であることから、「(仮称)多摩川崖線軸」として、重点的に保全すべき緑と位置づけ、その保全に努めます。
- ・生田緑地は、首都圏の貴重な緑の核として緑地の保全・活用を図るとともに、多摩川や二ヶ領用水とのつながりや周辺の拠点地区や住宅地、農地を含めた地域のまちづくりを進める都市再生の核として、生田緑地整備基本計画に基づいて整備を進めます。

(3) 水に親しめる環境づくり

- ・多摩川は、「(仮称)多摩川軸」として、治水対策による安全な川づくりを促進するとともに、市街地からのアクセスの改善に努め、広大な水辺の自然空間の保全と、市民の憩いの場としての活用をめざします。
- ・二ヶ領用水の河川・水路は、「河川軸」として、水辺環境の保全と再生に努め、水に親しめるまちを育みます。

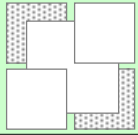
5 人と環境に優しい交通ネットワークシステムの形成

(1) 人と環境に優しい交通体系

- ・自動車への過度の依存を見直し、高齢社会への対応と都市環境への負荷低減の視点から、人と環境に優しい鉄道と道路網の整備をめざします。
- ・鉄道駅を交通結節点として、バス等の公共交通網や、自転車・徒歩などの交通を主体とした、環境に配慮した交通ネットワークの形成をめざします。また、誰もが安全・快適に利用できる交通施設の環境改善に努めます。

(2) 骨格的な交通網と、生活圏における身近な交通手段のバランスを持った整備

- ・首都圏における広域的な交通幹線網を踏まえて、都市の骨格や市街地の骨格を形成する幹線道路網や、大量輸送を担う鉄道網の強化を図るとともに、未整備の都市計画道路の見直しや効率的な幹線道路の整備に努めます。
- ・限られた資源を効率的に活用する視点から、長期的な視点に立って骨格的な交通基盤整備を進めるとともに、ボトルネックとなっている交差点の改良や踏切の改善、鉄道駅施設の改良を促進します。
- ・生活拠点となる鉄道駅を中心にした道路や交通施設の改善や身近な生活圏における生活道路の改善などに努めます。



土地利用

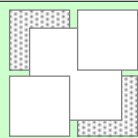
まちづくりの基本的方向

- 1 多摩区の地域生活拠点として、特色ある登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区のまちを育みます
- 2 市民の暮らしを支える、人を大切にした6つの生活拠点を育みます
- 3 地域の特性を活かした安全・快適な住環境を育みます
- 4 工業地域における生産機能の高度化と計画的な土地利用をめざします

1 多摩区の地域生活拠点として、特色ある登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区のまちを育みます

<現状・課題>

- ・登戸駅は、JR南武線と小田急小田原線の交通結節点となっており、乗換え客が多く、現在、駅施設の改良や南北自由通路・ペDESTリアンデッキの整備が進められ、乗換えの利便性が向上します。向ヶ丘遊園駅周辺は、多摩区の商業・行政の中心地で、区役所や市民館等があります。さらに、明治大学や専修大学などの教育機関が周辺に立地しており、学生のまちとなっています。拠点地域に近接して、多摩川や生田緑地等の豊かな自然環境に恵まれているとともに、生田緑地には、日本民家園や岡本太郎美術館、青少年科学館などの文化施設も多数立地しています。さらに、交通の利便性が高いことから、住宅地も広がっており、高齢社会においては、街なか居住のニーズが高まることも想定されます。これら、交通結節点としての潜在力や、多摩川や生田緑地の玄関口としての特徴を活かした、多摩区の区心にふさわしい、魅力あるまちづくりが求められています。
- ・地区内の市街地は、津久井道沿いのまちとして発展してきましたが、木造住宅の密集による防災上の課題や、鉄道によるまちの分断、道路が狭く歩行者にとって安全なまちとはなっていないなどの課題があります。道路や交通広場、公園、下水道といった都市基盤施設の整備や住宅密集地の改善等を目的に、約37haの区域で、登戸土地区画整理事業が進められています。土地区画整理事業による建物の建替更新の機会をとらえて、地域における話し合いを進め、個性ある街づくりをめざす街なみ景観の向上や商店街の活性化施策と連携し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。
- ・登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、地形は平坦で、鉄道駅に近接し、交通の利便性が高く、商店街や公共施設、医療施設も立地し、職住が近接した街なか居住にふさわしい地域です。今後、土地区画整理事業等の基盤整備が進むことで、居住地としても立地優位性が高まります。現状においては、低層戸建住宅や、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。都市計画では、商業地域等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ないことから、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。



土地利用

まちづくりの基本的方向

- 1 多摩区の地域生活拠点として、特色ある登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区のまちを育みます
- 2 ひとの生活を中心に据えた6つの生活拠点を育みます
- 3 地域の特性を活かした安全・快適な住環境を育みます
- 4 工業地域における生産機能の高度化と計画的な土地利用をめざします

1 多摩区の地域生活拠点として、特色ある登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区のまちを育みます

<現状・課題>

- ・登戸駅は、JR南武線と小田急小田原線の交通結節点となっており、乗換え客が多く、現在、駅施設の改良や南北自由通路・ペDESTリアンデッキの整備が進められ、乗換えの利便性が向上します。向ヶ丘遊園駅周辺は、多摩区の商業・行政の中心地で、区役所や市民館等があります。さらに、明治大学や専修大学などの教育機関が周辺に立地しており、学生のまちとなっています。拠点地域に近接して、多摩川や生田緑地等の豊かな自然環境に恵まれているとともに、生田緑地には、日本民家園や岡本太郎美術館、青少年科学館などの文化施設も多数立地しています。さらに、交通の利便性が高いことから、住宅地も広がっており、高齢社会においては、街なか居住のニーズが高まることも想定されます。これら、交通結節点としての潜在力や、多摩川や生田緑地の玄関口としての特徴を活かした、多摩区の区心にふさわしい、魅力あるまちづくりが求められています。
- ・地区内の市街地は、津久井道沿いのまちとして発展してきましたが、木造住宅の密集による防災上の課題や、鉄道によるまちの分断、道路が狭く歩行者にとって安全なまちとはなっていないなどの課題があります。道路や交通広場、公園、下水道といった都市基盤施設の整備や住宅密集地の改善等を目的に、約37haの区域で、登戸土地区画整理事業が進められています。土地区画整理事業による建物の建替更新の機会をとらえて、地域における話し合いを進め、個性ある街づくりをめざす街なみ景観の向上や商店街の活性化施策と連携し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。
- ・登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、地形は平たんで、鉄道駅に近接し、交通の利便性が高く、商店街や公共施設、医療施設も立地し、職住が近接した街なか居住にふさわしい地域です。今後、土地区画整理事業等の基盤整備が進むことで、居住地としても立地優位性が高まります。現状においては、低層戸建住宅や、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。都市計画では、商業地域等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ないことから、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。

- ・商店が連なる沿道商店街においては、安全・快適に買物が楽しめる歩きたくなるまちをめざして、商店街組織や住民と連携して、沿道の街なみ景観整備と一体となった歩行者空間づくりを検討します。
- ・まちの貴重な資源である多摩川へのアクセスの向上を図るために、土地利用転換や道路改良等の機会をとらえて、登戸駅と多摩川とを結ぶ歩行者動線の改善を検討します。
- ・生田緑地へのアクセスの改善に向けて、向ヶ丘遊園駅菅生線の整備にあわせて、景観・バリアフリーに配慮した歩道整備を進めるとともに、向ヶ丘遊園モノレール跡地を生田緑地へのアクセスロードとして整備を進めます。
- ・多種多様な施設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、誰もが利用しやすい案内サインの整備に努めます。
- ・都市計画道路の整備にあたっては、地域の特性にあった街路樹による道路緑化に努めるとともに、登戸地区は「緑化推進重点地区」の候補地として、住民と協働して計画の策定に努め、沿道の商店街や住宅地における生垣緑化や民有地緑化を促進し、生田緑地と多摩川とを結ぶ緑の景観軸の形成をめざします。

2 市民の暮らしを支える、人を大切にした6つの生活拠点を育みます

<現状・課題>

- ・多摩区は、JR南武線と小田急小田原線、京王相模原線の各鉄道駅を中心に、それぞれが異なったまちの成り立ちと地形的特徴を持つ生活圏を形成しています。また、長沢地区は、バス路線網が整備され、自立した生活圏を形成しているとともに、川崎縦貫高速鉄道線の整備も予定されています。これら鉄道駅等を中心にした、コミュニティの核となる生活拠点の整備が課題です。
- ・生活拠点として、消費者のニーズをとらえた魅力ある商店街づくりや安心して買物のできる歩行者空間の整備が課題です。さらに、市民生活を支える公共公益施設や市民利用施設の適切な配置が求められています。
- ・鉄道駅の駅前に十分な駅前広場が整備されていないことや、鉄道がまちを分断し、朝夕の通勤通学時の混雑や踏切横断の危険性が指摘されています。長期的には、鉄道の立体化や幹線道路の整備にあわせた交通広場の整備といった抜本的解決が求められていますが、早急に改善すべき課題として、鉄道駅施設の改善と踏切の改善、さらに、安全に安心して歩ける歩行者空間の整備や人々が集い交流できる広場の整備、自転車等駐車場の整備が課題となっています。
- ・多摩川沿いの平たん地では、歩いて暮らせるまちが形成されていますが、特に、生田地区一帯は、丘陵地であることから、高齢社会に対応したバス等の公共交通機関網の整備が課題となっています。
- ・周辺の住宅地は、農地や屋敷林、用水路等の特徴ある資源が残されていますが、徐々に減少しています。地域ごとの個性を活かした魅力ある景観づくりも課題です。

(1) 地域資源を活かし、商店街を核にした生活拠点の形成

整理 NO. 7 1 3

- ・鉄道駅の周辺地区は、通勤・通学や買物などの日常生活を支える地区コミュニティの「生活拠点」として、近隣の住民のための商店街の形成や職住近接のまちを形づくるSOHO（スモールオフィス・ホームオフィス）に対応した事務所の立地、子育てや高齢者等の生活を支援する生活関連サービス業の店舗や事務所の立地を促進します。
- ・コミュニティの核として、人々が集い、地域住民のニーズをとらえた魅力的な商店街づくりを進める住民や商店街組織、その他関係者の主体的なまちづくり活動を支援し、安心して買物のできる歩行者空間づくりや、地域の資源を活かした魅力ある街なみ景観の形成をめざします。
- ・大規模店舗の立地にあたっては、周辺環境への配慮を求めるとともに、出店後も、にぎわいや交流の場、地域のコミュニティの形成、防犯・環境美化等の地域活動への参加等、住民や事業者と連携したまちづくり活動を促進します。
- ・少子高齢社会の中で、利便性の高い鉄道駅周辺の地域において、中高層の共同住宅を中心とした

- ・商店が連なる沿道商店街においては、安全・快適に買物が楽しめる歩きたくなるまちをめざして、商店街組織や住民と連携して、沿道の街なみ景観整備と一体となった歩行者空間づくりを検討します。
- ・まちの貴重な資源である多摩川へのアクセスの向上を図るために、土地利用転換や道路改良等の機会をとらえて、登戸駅と多摩川とを結ぶ歩行者動線の改善を検討します。
- ・生田緑地へのアクセスの改善に向けて、向ヶ丘遊園駅菅生線の整備にあわせて、景観・バリアフリーに配慮した歩道整備を進めるとともに、向ヶ丘遊園モノレール跡地を生田緑地へのアクセスロードとして整備を進めます。
- ・多種多様な施設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、誰もが利用しやすい案内サインの整備に努めます。
- ・都市計画道路の整備にあたっては、地域の特性にあった街路樹による道路緑化に努めるとともに、「緑化推進重点地区」の候補地として、住民と協働して計画の策定に努め、沿道の商店街や住宅地における生垣緑化や民有地緑化を促進し、生田緑地と多摩川とを結ぶ緑の景観軸の形成をめざします。

2 市民の暮らしを支える、人を大切にした6つの生活拠点を育みます

<現状・課題>

- ・多摩区は、JR南武線と小田急小田原線、京王相模原線の各鉄道駅を中心に、それぞれが異なったまちの成り立ちと地形的特徴を持つ生活圏を形成しています。また、長沢地区は、バス路線網が整備され、自立した生活圏を形成しているとともに、川崎縦貫高速鉄道線の整備も予定されています。これら鉄道駅等を中心にした、コミュニティの核となる生活拠点の整備が課題です。
- ・生活拠点として、消費者のニーズをとらえた魅力ある商店街づくりや安心して買物のできる歩行者空間の整備が課題です。さらに、市民生活を支える公共公益施設や市民利用施設の適切な配置が求められています。
- ・鉄道駅の駅前に十分な駅前広場が整備されていないことや、鉄道がまちを分断し、朝夕の通勤通学時の混雑や踏切横断の危険性が指摘されています。長期的には、鉄道の立体化や幹線道路の整備にあわせた交通広場の整備といった抜本的解決が求められていますが、早急に改善すべき課題として、鉄道駅施設の改善と踏切の改善、さらに、安全に安心して歩ける歩行者空間の整備や人々が集い交流できる広場の整備、自転車等駐車場の整備が課題となっています。
- ・多摩川沿いの平たん地では、歩いて暮らせるまちが形成されていますが、特に、生田地区一帯は、丘陵地であることから、高齢社会に対応したバス等の公共交通機関網の整備が課題となっています。
- ・周辺の住宅地は、農地や屋敷林、用水路等の特徴ある資源が残されていますが、徐々に減少しています。地域ごとの個性を活かした魅力ある景観づくりも課題です。

(1) 地域資源を活かし、商店街を核にした生活拠点の形成

- ・鉄道駅の周辺地区は、通勤・通学や買物などの日常生活を支える地区コミュニティの「生活拠点」として、近隣の住民のための商店街の形成や職住近接のまちを形づくるSOHO（スモールオフィス・ホームオフィス）に対応した事務所の立地、子育てや高齢者等の生活を支援する生活関連サービス業の店舗や事務所の立地を促進します。
- ・コミュニティの核として、人々が集い、地域住民のニーズをとらえた魅力的な商店街づくりを進める住民や商店街組織の主体的なまちづくり活動を支援し、安心して買物のできる歩行者空間づくりや、地域の資源を活かした魅力ある街なみ景観の形成をめざします。
- ・大規模店舗の立地にあたっては、周辺環境への配慮を求めるとともに、出店後も、にぎわいや交流の場や地域のコミュニティの核として、防犯・環境美化等の地域活動への参加等、住民や商業者と連携したまちづくり活動を促進します。
- ・少子高齢社会の中で、利便性の高い鉄道駅周辺の地域において、中高層の共同住宅を中心とした

街なか居住が進みつつあることから、商業施設の集積と調和した快適な住環境の形成をめざして、地区計画や建築協定等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

(2) 誰もが利用しやすい、人を大切にした駅前空間の改善を進めます

駅前空間の改善

- ・ 駅前の広場空間は、鉄道とバスやタクシー等の乗換えを円滑にする交通広場の機能と、人々が集い、交流する広場空間の機能を持っていることから、交通結節点機能の強化に努めるとともに、まちの顔となる街なみ景観づくりの活動を支援します。
- ・ JR南武線の稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅については、鉄道事業者による鉄道駅施設の改良等にあわせて駅前空間の改善を検討し、駅へのアクセスの向上や鉄道による地域分断の解消をめざします。
- ・ 小田急線の生田駅、読売ランド前駅については、長期的には、小田急線の複々線化事業や世田谷町田線の拡幅にあわせた駅前広場の改善を図ることが必要ですが、当面、鉄道事業者の取組や住民のまちづくり活動を支援し、駅前の道路空間の改善や、交通安全施設の改良等に努めます。

駅施設改良・踏切改善対策

- ・ 高齢者や障害者を始め、誰もが利用しやすい鉄道駅施設とするために、エレベーター設置を支援し、バリアフリー化を促進します。
- ・ 鉄道駅やその周辺地域において、バリアフリー化にあたっての基本的な考え方を取りまとめたガイドラインを策定し、住民や事業者と連携して、交通施設の改善に努めます。
- ・ 通勤通学時における踏切遮断の長時間化や歩行者横断の安全性が課題となっていることから、鉄道事業者との連携により、踏切横断対策について検討します。

自転車等駐車場の整備と放置自転車対策の推進

- ・ 駅周辺における放置自転車対策を地域の課題としてとらえ、自転車利用動向を考慮し、鉄道事業者の取組を促進するとともに、土地利用転換の機会を積極的にとらえ、自転車等駐車場の整備を進めます。
- ・ 区内の拠点では、登戸駅、向ヶ丘遊園駅、稲田堤駅、中野島駅、読売ランド前駅周辺が「自転車等放置禁止区域」となっていますが、生田駅周辺など、他の駅周辺地区においても、自転車等駐車場の収容台数の拡大に努め、「自転車等放置禁止区域」を拡大していきます。
- ・ 増加する需要に対する駐輪施設の整備・改善のみならず、放置自転車を減少させるための様々な取組の検討を市民と共に進めます。
- ・ 駅前だけでなく、商業施設等周辺においても放置自転車が問題となっていることから、一定規模以上の施設を新築・増築する際に、「自転車等駐車場の附置等に関する条例」に基づき、自転車等駐車場の設置を促進します。

整理 NO.7 1 5

(3) 拠点の顔としての街なみ景観を育みます

- ・ 鉄道駅周辺地区は、地区コミュニティの顔となる場所として、それぞれの地域の特性を活かした個性ある街なみ景観の形成やにぎわいのある商業空間づくりをめざして、商店街組織や住民、その他関係者の発意による主体的なまちづくり活動を支援するとともに、景観に配慮した公共空間づくりに努めます。
- ・ 拠点周辺の住宅地は、農地や斜面緑地、屋敷林・生け垣等の民有緑地や用水路等の自然景観が残されていることから、これら景観に配慮した公共空間づくりに努めるとともに、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、地域の特性を活かした個性ある街なみ景観の形成をめざします。
- ・ 川崎縦貫高速鉄道線新駅の整備にあたっては、周辺市街地の住環境に配慮しながら、交通結節点

街なか居住が進みつつあることから、商業施設の集積と調和した快適な住環境の形成をめざして、地区計画や建築協定等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

(2) 誰もが利用しやすい、人を大切にした駅前空間の改善を進めます

駅前空間の改善

- ・ 駅前の広場空間は、鉄道とバスやタクシー等の乗換えを円滑にする交通広場の機能と、人々が集い、交流する広場空間の機能を持っていることから、交通結節点機能の強化に努めるとともに、まちの顔となる街なみ景観づくりの活動を支援します。
- ・ JR南武線の稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、久地駅については、鉄道事業者による鉄道駅施設の改良等にあわせて駅前空間の改善を検討し、駅へのアクセスの向上や鉄道による地域分断の解消をめざします。
- ・ 小田急線の生田駅、読売ランド前駅については、長期的には、小田急線の複々線化事業や世田谷町田線の拡幅にあわせた駅前広場の改善を図ることが必要ですが、当面、鉄道事業者の取組や住民のまちづくり活動を支援し、駅前の道路空間の改善や、交通安全施設の改良等に努めます。

駅施設改良・踏切改善対策

- ・ 高齢者や障害者を始め、誰もが利用しやすい鉄道駅施設とするために、エレベーター設置を支援し、バリアフリー化を促進します。
- ・ 鉄道駅やその周辺地域において、バリアフリー化にあたっての基本的な考え方を取りまとめたガイドラインを策定し、住民や事業者と連携して、交通施設の改善に努めます。
- ・ 通勤通学時における踏切遮断の長時間化や歩行者横断の安全性が課題となっていることから、鉄道事業者との連携により、踏切横断対策について検討します。

自転車等駐車場の整備と放置自転車対策の推進

- ・ 駅周辺における放置自転車対策を地域の課題としてとらえ、自転車利用動向を考慮し、鉄道事業者の取組を促進するとともに、土地利用転換の機会を積極的にとらえ、自転車等駐車場の整備を進めます。
- ・ 区内の拠点では、登戸駅、向ヶ丘遊園駅、稲田堤駅、中野島駅、読売ランド前駅周辺が「自転車等放置禁止区域」となっていますが、生田駅周辺など、他の駅周辺地区においても、自転車等駐車場の収容台数の拡大に努め、「自転車等放置禁止区域」を拡大していきます。
- ・ 増加する需要に対する駐輪施設の整備・改善のみならず、放置自転車を減少させるための様々な取組の検討を市民と共に進めます。
- ・ 駅前だけでなく、商業施設等周辺においても放置自転車が問題となっていることから、一定規模以上の施設を新築・増築する際に、「自転車等駐車場の附置等に関する条例」に基づき、自転車等駐車場の設置を促進します。

(3) 拠点の顔としての街なみ景観を育みます

- ・ 鉄道駅周辺地区は、地区コミュニティの顔となる場所として、それぞれの地域の特性を活かした個性ある街なみ景観の形成やにぎわいのある商業空間づくりをめざして、商店街組織や住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援するとともに、景観に配慮した公共空間づくりに努めます。
- ・ 拠点周辺の住宅地は、農地や斜面緑地、屋敷林・生け垣等の民有緑地や用水路等の自然景観が残されていることから、これら景観に配慮した公共空間づくりに努めるとともに、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、地域の特性を活かした個性ある街なみ景観の形成をめざします。
- ・ 川崎縦貫高速鉄道線新駅の整備にあたっては、周辺市街地の住環境に配慮しながら、交通結節点

工業・産業系	産業高度化工 リア (工業地域等)	・登戸駅周辺で都市型工業が 集積している地域	生産機能の高度化、研究開発機能の集積、新産業 の創出等の産業の育成・誘導を図り、地域環境と 調和する都市型工業地の形成を促進 大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道 路・公園等の都市基盤施設の改善や周辺市街地の 環境改善の促進、周辺市街地との調和に配慮する よう、地区計画等を活用して、計画的な土地利用 を誘導
補 完 系	幹線道路沿道 エリア (近隣商業地域、 住居地域等)	・幹線道路の沿道で、商業・ 業務と住宅が複合化した 市街地 ・倉庫等の物流施設が立地し ている地区もある	沿道建築物の不燃化や周辺環境に配慮した中密度 の建築を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向 上に寄与する沿道の街なみの形成を促進
	道路緩衝エリ ア (住居地域、準住 居地域等)	・丘陵部の東名高速道路沿道 の地域	後背住宅地の住環境を守るために、自動車騒音の 低減に資する中高層住宅等を中心とした緩衝建築 物の建築を誘導
主な公園・緑地		・生田緑地や多摩川緑地等の 緑の拠点となる公園・緑地	公園は、自然環境の中でレクリエーションや災害 時の避難等を目的とする公共空地として、また、緑 地は、自然環境の保全と公害の緩和、災害の防止、 景観の向上等を目的とする公共空地として、計画的 に配置し、整備・維持管理を推進

* 土地利用の方針の「土地利用の密度」の基準は、次のとおりとします。

低密度：容積率おおむね 60%～100%

中密度：容積率おおむね 150%～300%

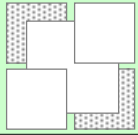
高密度：容積率おおむね 400%以上

* 本表では、第1編 はじめに 案 1 - 8 ページ、6 (3) 文章表現について の項における実施主
体や計画熟度についての語尾の記述を省略しています。

工業・産業系	産業高度化エリア (工業地域等)	・登戸駅周辺で都市型工業が集積している地域	生産機能の高度化、研究開発機能の集積、新産業の創出等の産業の育成・誘導を図り、地域環境と調和する都市型工業地の形成を促進 大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道路・公園等の都市基盤施設の改善や周辺市街地の環境改善の促進、周辺市街地との調和に配慮するよう、地区計画等を活用して、計画的な土地利用を誘導
補完系	幹線道路沿道エリア (近隣商業地域、住居地域等)	・幹線道路の沿道で、商業・業務と住宅が複合化した市街地 ・倉庫等の物流施設が立地している地区もある	沿道建築物の不燃化や周辺環境に配慮した中密度の建築を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街なみの形成を促進
	道路緩衝エリア (住居地域、準住居地域等)	・丘陵部の東名高速道路沿道の地域	後背住宅地の住環境を守るために、自動車騒音の低減に資する中高層住宅等を中心とした緩衝建築物の建築を誘導
主な公園・緑地		・生田緑地や多摩川緑地等の緑の拠点となる公園・緑地	公園は、自然環境の中でレクリエーションや災害時の避難等を目的とする公共空地として、また、緑地は、自然環境の保全と公害の緩和、災害の防止、景観の向上等を目的とする公共空地として、計画的に配置し、整備・維持管理を推進

* 土地利用の方針の「土地利用の密度」の基準は、次のとおりとします。

- 低密度：容積率おおむね 60%～100%
- 中密度：容積率おおむね 150%～300%
- 高密度：容積率おおむね 400%以上



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 都市の骨格を形づくる体系的な幹線道路網の整備をめざします
- 2 都市の活力の向上に資する環境に優しい鉄道網の増強をめざします
- 3 鉄道駅周辺のまちづくりと連携した駅へのアクセス環境の改善をめざします
- 4 環境への負荷が少ない公共交通網の整備をめざします
- 5 安全で快適な生活道路の改善をめざします
- 6 人も自転車も、安心・安全に、快適に行動できるみちづくりをめざします

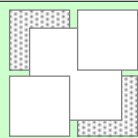
1 都市の骨格を形づくる体系的な幹線道路網の整備をめざします

整理 NO. 7 2 2

< 現状・課題 >

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、JR南武線と小田急小田原線、京王相模原線からなる鉄道網と、幹線道路として、市域を縦貫する府中街道（鹿島田菅線）や多摩川沿いの多摩沿線道路、これに交差する津久井道（世田谷町田線）があります。
- ・~~鉄道不便地域の改善や首都圏における広域鉄道網の形成を促進する川崎縦貫高速鉄道線の整備に向けた取組も課題となっています。~~
- 世田谷町田線の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いますが、東京方面への主要幹線となっている世田谷町田線は未整備で、また、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います。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。
- 道路の役割の明確化による整備が求められています。
- ・幹線道路の渋滞や踏切を回避して住宅地区に流入する通過交通が、住宅地の生活環境に影響を及ぼしています。交通総量の抑制とともに、幹線道路と生活道路等の道路の役割を明確にしていくことが求められています。
- 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。
- ・多摩区の都市計画道路は、昭和20年代後半に計画決定されながら現在に至っても完成していない路線が多くあります。これらは、交通需要の動向や土地利用の変化に応じた見直しが課題となっています。
- 「人や環境に優しい」整備が求められています。
- ・車社会の見直しや高齢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、「人や環境に優しい」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。



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 都市の骨格を形づくる体系的な幹線道路網の整備をめざします
- 2 都市の活力の向上に資する環境に優しい鉄道網の増強をめざします
- 3 鉄道駅周辺のまちづくりと連携した駅へのアクセス環境の改善をめざします
- 4 環境への負荷が少ない公共交通網の整備をめざします
- 5 安全で快適な生活道路の改善をめざします
- 6 人も自転車も、安心・安全に、快適に行動できるみちづくりをめざします

1 都市の骨格を形づくる体系的な幹線道路網の整備をめざします

< 現状・課題 >

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、JR南武線と小田急小田原線、京王相模原線からなる鉄道網と、幹線道路として、市域を縦貫する府中街道（鹿島田菅線）や多摩川沿いの多摩沿線道路、これに交差する津久井道（世田谷町田線）があります。
- ・~~鉄道不便地域の改善や首都圏における広域鉄道網の形成を促進する川崎縦貫高速鉄道線の整備に向けた取組も課題となっています。~~
世田谷町田線の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いますが、東京方面への主要幹線となっている世田谷町田線は未整備で、また、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います。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。
道路の役割の明確化による整備が求められています。
- ・幹線道路の渋滞や踏切を回避して住宅地区に流入する通過交通が、住宅地の生活環境に影響を及ぼしています。交通総量の抑制とともに、幹線道路と生活道路等の道路の役割を明確にしていくことが求められています。
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。
- ・多摩区の都市計画道路は、昭和20年代後半に計画決定されながら現在に至っても完成していない路線が多くあります。これらは、交通需要の動向や土地利用の変化に応じた見直しが課題となっています。
「人や環境に優しい」整備が求められています。
- ・車社会の見直しや高齢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、「人や環境に優しい」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。

有する根幹的な都市施設であり、それぞれの道路が分担すべき機能に応じて体系的な幹線道路網の構築をめざします。

- ・都市計画道路網について、社会経済情勢の変化や将来都市構造を踏まえ、長期未着手の路線の廃止を含めた見直しや必要な新規路線の検討を行い、体系的な幹線道路網の構築をめざします。

区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
a) 広域幹線道路 (自動車専用道路等)	・自動車の通行に特化し、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	・沿道の市街地環境に配慮した道路構造
b) 幹線道路	・隣接都市拠点や市内の拠点間を連絡し、各地区間の交通を集約して処理をする市街地の骨格を形成する道路	・歩車分離等により、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮 ・道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮 ・延焼遮断帯や避難路等としての利用など防災空間の形成に配慮
c) 補助幹線道路	・幹線道路に囲まれた区域内において、外周の幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
d) 区画道路(生活道路)	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する、日常生活に密着した道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
e) 歩行者専用道路	・歩行者の通行のための道路	・歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮

(2) 広域幹線道路網の整備

- ・川崎縦貫道路(高速川崎縦貫線) 期(国道15号線～東名高速道路方面)は、将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を行い、ルート・構造等の見直しを進めます。

(3) 市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備

効率的・効果的な幹線道路網の整備

- ・幹線道路の整備にあたっては、「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における土地利用転換を支える路線、鉄道駅への交通アクセスの改善に重点を置いて進めます。
- ・特に、津久井道(世田谷町田線)や府中街道(鹿島田菅線)等の比較的整備の遅れている幹線道路の整備を推進します。
- ・道路整備にあたっては、道路整備の事業効果を早期に発現させ、その効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換していくために、「道路整備計画」に基づき、効率的な投資による効果的な整備を進めます。
- ・既存道路を有効に活用した都市計画道路機能の分担・代替や地形条件、沿道状況等との整合性を考慮し、事業化の動向を踏まえながら、必要に応じて都市計画道路の見直しを行うなど、効率的・効果的な幹線道路の整備を進めます。
- ・長期の事業期間を要している道路については、事業効果を早期に発現させるために、集中的な整備を行います。

有する根幹的な都市施設であり、それぞれの道路が分担すべき機能に応じて体系的な幹線道路網の構築をめざします。

- ・都市計画道路網について、社会経済情勢の変化や将来都市構造を踏まえ、長期未着手の路線の廃止を含めた見直しや必要な新規路線の検討を行い、体系的な幹線道路網の構築をめざします。

区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
a) 広域幹線道路 (自動車専用道路等)	・自動車の通行に特化し、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	・沿道の市街地環境に配慮した道路構造
b) 幹線道路	・隣接都市拠点や市内の拠点間を連絡し、各地区間の交通を集約して処理をする市街地の骨格を形成する道路	・歩車分離等により、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮 ・道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮 ・延焼遮断帯や避難路等としての利用など防災空間の形成に配慮
c) 補助幹線道路	・幹線道路に囲まれた区域内において、外周の幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
d) 区画道路(生活道路)	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する、日常生活に密着した道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
e) 歩行者専用道路	・歩行者の通行のための道路	・歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮

(2) 広域幹線道路網の整備

- ・川崎縦貫道路(高速川崎縦貫線) 期(国道15号線~東名高速道路)は、将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を行い、ルート・構造等の見直しを進めます。

(3) 市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備

効率的・効果的な幹線道路網の整備

- ・幹線道路の整備にあたっては、「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における土地利用転換を支える路線、鉄道駅への交通アクセスの改善に重点を置いて進めます。
- ・特に、津久井道(世田谷町田線)や府中街道(鹿島田菅線)等の比較的整備の遅れている幹線道路の整備を推進します。
- ・道路整備にあたっては、道路整備の事業効果を早期に発現させ、その効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換していくために、「道路整備計画」に基づき、効率的な投資による効果的な整備を進めます。
- ・既存道路を有効に活用した都市計画道路機能の分担・代替や地形条件、沿道状況等との整合性を考慮し、事業化の動向を踏まえながら、必要に応じて都市計画道路の見直しを行うなど、効率的・効果的な幹線道路の整備を進めます。
- ・長期の事業期間を要している道路については、事業効果を早期に発現させるために、集中的な整備を行います。

幹線道路を補完する道路の整備・改良

- ・ 幹線道路以外にも、路線バスの運行や鉄道駅への交通アクセス等、幹線道路の機能を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路があります。これら地域内で重要な役割を果たしている道路についても、体系的な幹線道路網の考え方に従って、地域の実情に応じた道路整備や道路改良に努めます。

(4) 人に優しく安全で環境に配慮した幹線道路等の整備

- ・ 一定幅員以上の幹線道路の整備にあたっては、周辺市街地への環境影響を低減するため、道路緑化を進めるとともに低騒音舗装等の道路構造の改善に努めます。

(5) 交通ボトルネックの解消

- ・ 幹線道路における渋滞箇所の先行的解決を図るために、ボトルネックとなっている交差点の改良に努めます。

2 都市の活力の向上に資する環境に優しい鉄道網の増強をめざします

<現状・課題>

整理 NO.722、725

- ・ 多摩区は、JR南武線、小田急小田原線、京王相模原線が走り、鉄道利用の利便性が高い地域が多く、鉄道駅を拠点として身近な生活圏が形成されています。その一方で、急速な都市化とモータリゼーションの進展により、自動車の交通需要が増大しています。環境問題の解決に向けても、自動車に過度に依存しない、鉄道・バス等の公共交通機関網の整備が望まれています。
- ・ 小田急小田原線は、新百合ヶ丘駅まで複々線化の構想「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、現在、向ヶ丘遊園駅まで3線化の整備が進められており、東京圏の通勤圏として、輸送力の増強が求められています。さらに、JR南武線も、輸送力の向上や運行ダイヤの改正等による利便性の向上が期待されています。
- ・ 鉄道不便地域の改善や首都圏における広域鉄道網の形成を促進する川崎縦貫高速鉄道線の整備に向けた取組も課題となっています。
- ・ ~~多摩区の公共交通網の大きな課題としては、小田急線による・・・鉄道の立体化も求められています。~~

(1) 小田急小田原線の輸送力の向上

- ・ 隣接都市への鉄道ネットワークを強化し、通勤・通学者等の移動の利便性や快適性を向上させるために、鉄道事業者による新百合ヶ丘駅までの複々線化事業を促進します。
- ・ 登戸駅における鉄道間の乗換えの利便性を向上させるために、多摩川橋りょう部分の複々線化、登戸・向ヶ丘遊園間の暫定3線化の改良事業と連携して、登戸駅のペDESTリアンデッキの整備等を進めます。

(2) JR南武線の輸送力の向上

- ・ JR南武線は、利用者の利便性の向上をめざして、輸送力の向上や利用しやすいダイヤへの改正などを鉄道事業者に働きかけます。

幹線道路を補完する道路の整備・改良

- ・幹線道路以外にも、路線バスの運行や鉄道駅への交通アクセス等、幹線道路の機能を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路があります。これら地域内で重要な役割を果たしている道路についても、体系的な幹線道路網の考え方に従って、地域の実情に応じた道路整備や道路改良に努めます。

(4) 人に優しく安全で環境に配慮した幹線道路等の整備

- ・一定幅員以上の幹線道路の整備にあたっては、周辺市街地への環境影響を低減するため、道路緑化を進めるとともに低騒音舗装等の道路構造の改善に努めます。

(5) 交通ボトルネックの解消

- ・幹線道路における渋滞箇所の先行的解決を図るために、ボトルネックとなっている交差点の改良に努めます。

2 都市の活力の向上に資する環境に優しい鉄道網の増強をめざします

<現状・課題>

- ・多摩区は、JR南武線、小田急小田原線、京王相模原線が走り、鉄道利用の利便性が高い地域が多く、鉄道駅を拠点として身近な生活圏が形成されています。その一方で、急速な都市化とモータリゼーションの進展により、自動車の交通需要が増大しています。環境問題の解決に向けても、自動車に過度に依存しない、鉄道・バス等の公共交通機関網の整備が望まれています。
- ・小田急小田原線は、新百合ヶ丘駅まで複々線化の構想（「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、現在、向ヶ丘遊園駅まで3線化の整備が進められており、東京圏の通勤圏として、輸送力の増強が求められています。さらに、JR南武線も、輸送力の向上や運行ダイヤの改正等による利便性の向上が期待されています。
- ・また、交通不便地域を解消するために、地域住民からの川崎縦貫高速鉄道線の整備に対する要望もあります。
- ・多摩区の公共交通網の大きな課題としては、小田急線による地域の分断や、通勤・通学時における踏切遮断による渋滞の発生、さらに、小田急線は、世田谷町田線と五反田川に沿って走っていることから、生田駅・読売ランド前駅周辺での渋滞発生が課題となっており、鉄道の立体化も求められています。

(1) 小田急小田原線の輸送力の向上

- ・隣接都市への鉄道ネットワークを強化し、通勤・通学者等の移動の利便性や快適性を向上させるために、鉄道事業者による新百合ヶ丘駅までの複々線化事業を促進します。
- ・登戸駅における鉄道間の乗換えの利便性を向上させるために、多摩川橋りょう部分の複々線化、登戸・向ヶ丘遊園間の暫定3線化の改良事業と連携して、登戸駅のペDESTリアンデッキの整備等を進めます。

(2) JR南武線の輸送力の向上

- ・JR南武線は、利用者の利便性の向上をめざして、輸送力の向上や利用しやすいダイヤへの改正などを鉄道事業者に働きかけます。

(3) 川崎縦貫高速鉄道線の整備

- ・市域の交通機関網の強化や首都圏における広域鉄道網の形成、長沢地区・南生田地区等の鉄道不便地域の改善を図るため、川崎縦貫高速鉄道線（新百合ヶ丘～武蔵小杉）の整備に向けた取組を進めます。

3 鉄道駅周辺のまちづくりと連携した駅へのアクセス環境の改善をめざします

<現状・課題>

整理 NO.725、728

- ・多摩区の公共交通網の大きな課題としては、小田急小田原線、JR 南武線は、道路との平面交差が多く、地域が分断され、通勤・通学時における踏切遮断による渋滞の発生や横断者の安全対策が課題となっています。
- ・JR 南武線の稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅は、改札口が片側にしかなく、駅に近接して踏切があることから、朝夕の通勤・通学時の踏切遮断や横断者の安全確保、さらに、バリアフリーに配慮した鉄道駅施設の改善が課題となっています。
- ・小田急小田原線の沿線では、向ヶ丘遊園駅の南北横断が課題となっています。また、小田急小田原線は、世田谷町田線と五反田川に沿って走っていることから、生田駅・読売ランド駅周辺での渋滞発生が課題となっており、鉄道の立体化も求められています。
- ・土地区画整理事業により整備が進められている登戸駅・向ヶ丘遊園駅の駅前広場を除いて、JR 南武線、小田急線・京王線の各駅とも、十分な駅前広場が確保されていないこと、さらに、鉄道駅施設もバリアフリー整備がされていない駅もあり、交通結節点の機能が弱く、駅周辺の道路整備や市街地改善とあわせたアクセス機能の強化や、利便性が高く、誰もが安心して利用することができる駅施設の改善が課題となっています。

(1) 鉄道による地域分断や鉄道駅へのアクセスの改善

- ・長期的には、地域分断の解消や踏切の改善、まちづくりと一体となった鉄道施設の改善を図るために、立体交差化等による抜本的改善が求められていますが、課題の先行的解決を図るため、地域の実情に応じて、鉄道駅施設の橋上化や自由通路の整備等を検討し、交通結節点である鉄道駅へのアクセスの改善を進めます。
- ・鉄道による地域分断が課題となっている登戸駅、向ヶ丘遊園駅や、踏切が隣接し片側改札となっている JR 南武線の各駅について、地域内の円滑な移動や鉄道駅へのアクセスを改善するために、鉄道駅施設の橋上化、改札口の改良等、地域の実情に応じた改善を鉄道事業者に働きかけます。

(2) 踏切横断対策

- ・通勤通学時における踏切遮断の長時間化や、歩行者横断の安全性が課題となっていることから、鉄道事業者との連携により、踏切横断対策を検討します。

(3) 鉄道駅周辺のまちづくりと一体となった道路アクセス環境の改善

鉄道駅周辺の道路環境の改善

- ・生活圏の核となる鉄道駅へのアクセスを強化するために、バス等の公共交通機関による駅へのアクセスや、自転車や徒歩での駅へのアクセスを重視し、地域の実情に応じて、歩行者が安全・快適に通行できる道路整備や交通安全施設の整備に努めます。

(3) 川崎縦貫高速鉄道線の整備

- ・市域の交通機関網の強化や首都圏における広域鉄道網の形成、長沢地区・南生田地区等の鉄道不便地域の改善を図るため、川崎縦貫高速鉄道線（新百合ヶ丘～武蔵小杉）の整備に向けた取組を進めます。

3 鉄道駅周辺のまちづくりと連携した駅へのアクセス環境の改善をめざします

<現状・課題>

- ・小田急小田原線、ＪＲ南武線は、一部を除いて、道路との平面交差が多く、特に、駅に近接する踏切は、朝夕の通勤・通学時の踏切遮断や横断者の安全性確保が課題となっています。
- ・ＪＲ南武線の稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅は、改札口が片側にしかなく、駅に近接して踏切があることから、朝夕の通勤・通学時の踏切遮断や横断者の安全確保、さらに、バリアフリーに配慮した鉄道駅施設の改善が課題となっています。
- ・小田急小田原線の沿線では、向ヶ丘遊園駅の南北横断が課題となっています。また、生田駅・読売ランド前駅は、世田谷町田線が並行して走っていることから、踏切に起因した道路渋滞も発生しており、立体交差化による抜本的な改善が望まれています。
- ・土地区画整理事業により整備が進められている登戸駅・向ヶ丘遊園駅を除いて、ＪＲ南武線、小田急線・京王線の各駅とも、十分な駅前広場が確保されていないこと、さらに、鉄道駅施設もバリアフリー整備がされていない駅もあり、交通結節点の機能が弱く、駅周辺の道路整備や市街地改善とあわせたアクセス機能の強化や、利便性が高く、誰もが安心して利用することができる駅施設の改善が課題となっています。

(1) 鉄道による地域分断や鉄道駅へのアクセスの改善

- ・長期的には、地域分断の解消や踏切の改善、まちづくりと一体となった鉄道施設の改善を図るために、立体交差化等による抜本的改善が求められていますが、課題の先行的解決を図るため、地域の実情に応じて、鉄道駅施設の橋上化や自由通路の整備等を検討し、交通結節点である鉄道駅へのアクセスの改善を進めます。
- ・鉄道による地域分断が課題となっている登戸駅、向ヶ丘遊園駅や、踏切が隣接し片側改札となっているＪＲ南武線の各駅について、地域内の円滑な移動や鉄道駅へのアクセスを改善するために、鉄道駅施設の橋上化、改札口の改良等、地域の実情に応じた改善を鉄道事業者に働きかけます。

(2) 踏切横断対策

- ・通勤通学時における踏切遮断の長時間化や、歩行者横断の安全性が課題となっていることから、鉄道事業者との連携により、踏切横断対策を検討します。

(3) 鉄道駅周辺のまちづくりと一体となった道路アクセス環境の改善

鉄道駅周辺の道路環境の改善

- ・生活圏の核となる鉄道駅へのアクセスを強化するために、バス等の公共交通機関による駅へのアクセスや、自転車や徒歩での駅へのアクセスを重視し、地域の実情に応じて、歩行者が安全・快適に通行できる道路整備や交通安全施設の整備に努めます。
- ・駅周辺の道路環境改善にあたっては、鉄道駅施設の改良の機会をとらえた周辺整備や、商店街振興施策と連携した整備等、地域の実情に応じて、まちづくりと連携した道路環境の改善に努めま

- ・ 駅周辺の道路環境改善にあたっては、鉄道駅施設の改良の機会をとらえた周辺整備や、商店街振興施策と連携した整備等、地域の実情に応じて、まちづくりと連携した道路環境の改善に努めます。

駐車場の整備

- ・ 大規模な商業施設等、多くの集客がある施設等の立地について、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等による駐車場の設置を誘導し、利用しやすい交通環境の整備を進めます。

人に優しい、人が集えるバリアフリーの空間づくり

- ・ まちのバリアフリー対策として、バリアフリー化にあたっての基本的な考え方を取りまとめたガイドラインを策定し、市民・事業者と連携した取組を進めます。
- ・ 不特定多数の人が利用する公共的な施設などが、高齢者や身体障害者にとって利用しやすいものとなるように、「福祉のまちづくり条例」に基づく取組を推進します。
- ・ 鉄道駅施設やバス等の交通施設について、エレベーターの設置やノンステップバスの導入など、バリアフリーに対応した施設の改善を促進します。
- ・ 駅周辺の再開発にあわせて、一体的・総合的なバリアフリー施策を検討していきます。
- ・ 歩道の整備、歩車共存の生活道路の整備にあたっては、地域の特性を考慮し、バリアフリーに配慮した整備に努めます。

4 環境への負荷が少ない公共交通網の整備をめざします

< 現状・課題 >

整理 NO.7 3 2

- ・ 公共交通機関が不十分な地域では、通勤通学や買物などにおいて、自家用自動車に依存せざるを得ない場合があります。さらに、~~幹線道路の整備の立ち遅れにより、渋滞を避ける車が抜け道として生活道路を利用することとなり、通過交通の進入は、住宅地の生活環境の悪化や、安全な歩行者空間を脅かしている地域も見られます。~~
- ・ 環境への負荷が少ない社会を実現するためにも、過度に自動車に依存しない生活様式の実現や、バス等の身近な公共交通機関網の整備が課題となっています。

(1) バス利用の利便性の向上

- ・ 公共交通機関網の利便性向上に向けた取組の推進により、過度に自家用自動車に依存しない交通体系の確立と、利用者が安全に安心して、快適に移動できる地域交通環境の形成をめざします。
- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎを円滑化し、利便性や快適性を向上することにより公共交通機関の利用促進を図るとともに、駅を中心とした拠点形をつくるために、市街地整備や土地利用転換と連携した交通広場の整備や交通アクセス環境の改善を図ります。
- ・ 公共交通機関の利用促進により、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るとともに、市民生活を支える地域の足を確保していくために、市民と事業者、市が連携・協力し、地域特性や利用者ニーズ等を踏まえた地域交通の改善に取り組んでいきます。
- ・ 特に、鉄道新線等の整備にあわせた路線バス網の再編等、事業者による地域に密着した地域交通の計画・運営・運行を促進します。
- ・ 地域交通サービスの向上を図り、路線バス等の安全な走行環境を確保するために、道路環境の改善に努めます。

(2) 新しいコミュニティ交通

整理 NO.7 3 3

- ・ 坂が多い丘陵地や路線バスの利用が不便な地域等において、市や事業者と連携して、新しいコミ

す。

駐車場の整備

- ・大規模な商業施設等、多くの集客がある施設等の立地について、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等による駐車場の設置を誘導し、利用しやすい交通環境の整備を進めます。

人に優しい、人が集えるバリアフリーの空間づくり

- ・まちのバリアフリー対策として、バリアフリー化にあたっての基本的な考え方を取りまとめたガイドラインを策定し、市民・事業者と連携した取組を進めます。
- ・不特定多数の人が利用する公共的な施設などが、高齢者や身体障害者にとって利用しやすいものとなるように、「福祉のまちづくり条例」に基づく取組を推進します。
- ・鉄道駅施設やバス等の交通施設について、エレベーターの設置やノンステップバスの導入など、バリアフリーに対応した施設の改善を促進します。
- ・駅周辺の再開発にあわせて、一体的・総合的なバリアフリー施策を検討していきます。
- ・歩道の整備、歩車共存の生活道路の整備にあたっては、地域の特性を考慮し、バリアフリーに配慮した整備に努めます。

4 環境への負荷が少ない公共交通網の整備をめざします

<現状・課題>

- ・公共交通機関が不十分な地域では、通勤通学や買物などにおいて、自家用自動車に依存せざるを得ない場合もあります。さらに、幹線道路の整備の立ち遅れにより、渋滞を避ける車が抜け道として生活道路を利用することとなり、通過交通の進入は、住宅地の生活環境の悪化や、安全な歩行者空間を脅かしている地域も見られます。
- ・環境への負荷が少ない社会を実現するためにも、過度に自動車に依存しない生活様式の実現や、バス等の身近な公共交通機関網の整備が課題となっています。

(1) バス利用の利便性の向上

- ・公共交通機関網の利便性向上に向けた取組の推進により、過度に自家用自動車に依存しない交通体系の確立と、利用者が安全に安心して、快適に移動できる地域交通環境の形成をめざします。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎを円滑化し、利便性や快適性を向上することにより公共交通機関の利用促進を図るとともに、駅を中心とした拠点を形づくるために、市街地整備や土地利用転換と連携した交通広場の整備や交通アクセス環境の改善を図ります。
- ・公共交通機関の利用促進により、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るとともに、市民生活を支える地域の足を確保していくために、市民と事業者、市が連携・協力し、地域特性や利用者ニーズ等を踏まえた地域交通の改善に取り組んでいきます。
- ・特に、鉄道新線等の整備にあわせた路線バス網の再編等、事業者による地域に密着した地域交通の計画・運営・運行を促進します。
- ・地域交通サービスの向上を図り、路線バス等の安全な走行環境を確保するために、道路環境の改善に努めます。
- ・坂が多い丘陵地や路線バスの利用が不便な地域等において、市や事業者と連携して、新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動を支援します。

下線部を(2)新しいコミュニティ交通として、新たに項目立て

コミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動を支援します。

5 安全で快適な生活道路の改善をめざします

< 現状・課題 >

整理 NO.7 3 2

誰もが安全・快適に歩くことができる歩行者空間の整備

- ・市民生活の質の向上を図るためには、人々が活発に交流することが大切で、そのためにも、安全・快適に移動することができるまちを形づくる必要があります。子どもや高齢者・障害者を始め、誰もが、楽しく、安全に、快適に歩くことができる道路環境の改善が求められています。
- ・幹線道路の整備の立ち遅れにより、渋滞を避ける車が抜け道として生活道路を利用することとなり、通過交通の進入は、住宅地の生活環境の悪化や、安全な歩行者空間を脅かしている地域も見られます。

災害や犯罪に強い生活道路

- ・市民が安心して安全に暮らすことができる、災害や犯罪に強い住宅地を形づくることが求められています。区内には、道路等の基盤が未整備な住宅地も多くあり、狭あいな道路や行き止まりの道路、さらには、丘陵地特有の坂道等、消防車などの緊急車両の通行や避難路の確保、火災の延焼被害の拡大等が懸念される地域も広がっています。生活道路の改善は、安心して安全に暮らすことができる住宅地を形づくっていく上でも大きな課題となっています。

(1) 安全性、快適性を備えた住宅地内の生活道路づくりを進める

歩行者や自転車に軸足を置いた生活道路の整備

- ・住宅地内の生活道路は、自動車の円滑な通行に重点を置いてきた道路整備から、歩行者や自転車利用者の安全性・快適性の確保に軸足を移し、相互の適正なバランスを図り、地域の特性に応じた取組を進めます。
- ・生活道路の改善にあたっては、道路整備と交通規制を組み合わせた安全対策を交通管理者との連携により進めるとともに、地域の課題を的確に反映させるため、計画段階から市民との協働による取組を進めます。
- ・生活道路の安全性の確保に向けて、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズを考慮するとともに、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路については、歩車分離を図るための歩道、自転車歩行者道の設置に努めます。

地区・街区を単位にした道路整備と交通安全対策の取組

- ・歩車分離ができない道路については、通過交通の排除や自動車の速度を抑制するため、交通安全施設の設置や道路構造の工夫などの安全対策に努めます。
- ・交通事故の発生割合の高い地区を中心に、交通安全施設や速度抑制、路側帯の設置、段差の解消など総合的な交通安全対策に、交通管理者と連携して取り組みます。

(2) 地区や街区のコミュニティを単位に、災害や犯罪に強い生活道路づくりを進める

災害に強い生活道路の整備

- ・狭あい道路については、緊急車両の通行や延焼防止など防災面に配慮した整備・改善を行うために、建物の建て替えなどにあわせて、狭あい道路の拡幅や行き止まり道路の解消を促進し、安全・

5 安全で快適な生活道路の改善をめざします

<現状・課題>

誰もが安全・快適に歩くことができる歩行者空間の整備

- ・市民生活の質の向上を図るためには、人々が活発に交流することが大切で、そのためにも、安全・快適に移動することができるまちを形づくる必要があります。子どもや高齢者・障害者を始め、誰もが、楽しく、安全に、快適に歩くことができる道路環境の改善が求められています。

災害や犯罪に強い生活道路

- ・市民が安心して安全に暮らすことができる、災害や犯罪に強い住宅地を形づくることが求められています。区内には、道路等の基盤が未整備な住宅地も多くあり、狭あいな道路や行き止まりの道路、さらには、丘陵地特有の坂道等、消防車などの緊急車両の通行や避難路の確保、火災の延焼被害の拡大等が懸念される地域も広がっています。生活道路の改善は、安心して安全に暮らすことができる住宅地を形づくっていく上でも大きな課題となっています。

(1) 安全性、快適性を備えた住宅地内の生活道路づくりを進める

歩行者や自転車に軸足を置いた生活道路の整備

- ・住宅地内の生活道路は、自動車の円滑な通行に重点を置いてきた道路整備から、歩行者や自転車利用者の安全性・快適性の確保に軸足を移し、相互の適正なバランスを図り、地域の特性に応じた取組を進めます。
- ・生活道路の改善にあたっては、道路整備と交通規制を組み合わせた安全対策を交通管理者との連携により進めるとともに、地域の課題を的確に反映させるため、計画段階から市民との協働による取組を進めます。
- ・生活道路の安全性の確保に向けて、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズを考慮するとともに、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路については、歩車分離を図るための歩道、自転車歩行車道の設置に努めます。

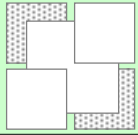
地区・街区を単位にした道路整備と交通安全対策の取組

- ・歩車分離ができない道路については、通過交通の排除や自動車の速度を抑制するため、交通安全施設の設置や道路構造の工夫などの安全対策に努めます。
- ・交通事故の発生割合の高い地区を中心に、交通安全施設や速度抑制、路側帯の設置、段差の解消など総合的な交通安全対策に、交通管理者と連携して取り組みます。

(2) 地区や街区のコミュニティを単位に、災害や犯罪に強い生活道路づくりを進める

災害に強い生活道路の整備

- ・狭あい道路については、緊急車両の通行や延焼防止など防災面に配慮した整備・改善を行うために、建物の建て替えなどにあわせて、狭あい道路の拡幅や行き止まり道路の解消を促進し、安全・快適な歩行者空間の整備と地域の防災性の向上を図ります。
- ・倒壊の危険のあるブロック塀等の安全確認を住民と共に進め、生け垣やフェンス等の設置を促進し、防災上、防犯上、さらに、景観上も優れた沿道環境の改善をめざします。



都市環境

まちづくりの基本的方向

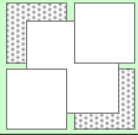
- 1 水・緑・農が、暮らしに息づくまちを育みます
- 2 自然と調和し、快適で良好な住環境をめざした「農」のあるまちを育みます
- 3 多摩丘陵の緑地保全と公園緑地を育みます
- 4 水の骨格を形づくる多摩川を育みます
- 5 街なかの水辺空間を育みます
- 6 時の積み重ねが分かる歴史文化資源の保全活用と街なみ景観を育みます
- 7 地球環境と地域の生活環境に配慮したまちをめざします

1 水・緑・農が、暮らしに息づくまちを育みます

<現状・課題>

- ・多摩区は、水と緑の豊かな自然環境に恵まれ、利便性が高く快適な都市生活を送ることができる住宅地として発展してきました。しかし、都市化の進行により、魅力あるまちの資源である緑地や農地が減少しており、良好な緑地や優良な農地を保全し、計画的な住宅地の開発により、自然環境や住環境の質的価値を維持し、改善していくことが課題です。
- ・多摩丘陵は、かつて万葉集に「たまのよこやま」と詠まれた、まちの骨格を形成する貴重な緑地ですが、開発によりその連続性が途切れてしまうことにより、生態系への影響や都市景観への影響が懸念されています。
- ・また、多摩川は、生き物の生息地であると同時に、市民の憩いの場として活用されていますが、市街地からのアクセスが課題となっています。
- ・都市化により、緑地や農地の宅地化が進んでいますが、農家は、後継者不足等に悩んでおり、都市における「農」の多面的な機能・役割に着目した都市農地の保全が大きな課題となっています。

- ・長い年月をかけて受け継がれてきた貴重な環境資源である河川や水路、緑地、農地は、一体となって機能し、地域の文化を育んできたことから、これら自然環境と居住環境との調和が取れた「水・緑・農」のあるまちづくりをめざします。



都市環境

まちづくりの基本的方向

- 1 水・緑・農が、暮らしに息づくまちを育みます
- 2 自然と調和し、快適で良好な住環境をめざした「農」のあるまちを育みます
- 3 多摩丘陵の緑地保全と公園緑地を育みます
- 4 水の骨格を形づくる多摩川を育みます
- 5 街なかの水辺空間を育みます
- 6 時の積み重ねが分かる歴史文化資源の保全活用と街なみ景観を育みます

1 水・緑・農が、暮らしに息づくまちを育みます

<現状・課題>

- ・多摩区は、水と緑の豊かな自然環境に恵まれ、利便性が高く快適な都市生活を送ることができる住宅地として発展してきました。しかし、都市化の進行により、魅力あるまちの資源である緑地や農地が減少しており、良好な緑地や優良な農地を保全し、計画的な住宅地の開発により、自然環境や住環境の質的価値を維持し、改善していくことが課題です。
- ・多摩丘陵は、かつて万葉集に「たまのよこやま」と詠まれた、まちの骨格を形成する貴重な緑地ですが、開発によりその連続性が途切れてしまうことにより、生態系への影響や都市景観への影響が懸念されています。
- ・また、多摩川は、生き物の生息地であると同時に、市民の憩いの場として活用されていますが、市街地からのアクセスが課題となっています。
- ・都市化により、緑地や農地の宅地化が進んでいますが、農家は、後継者不足等に悩んでおり、都市における「農」の多面的な機能・役割に着目した都市農地の保全が大きな課題となっています。

- ・長い年月をかけて受け継がれてきた貴重な環境資源である河川や水路、緑地、農地は、一体となって機能し、地域の文化を育んできたことから、これら自然環境と居住環境との調和が取れた「水・緑・農」のあるまちづくりをめざします。

(1) 多摩区の都市の骨格を形づくる緑地帯として、多摩丘陵の斜面緑地を保全します

特別緑地保全地区等の指定による斜面緑地の保全

- ・歴史的・文化的価値を有する多摩丘陵の多摩川崖線を始めとした斜面緑地は、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間や、市民の生活に潤いを与える貴重な自然環境であることから、「(仮称)多摩川崖線軸」とし、斜面緑地総合評価に基づいて、地権者の協力を得ながら、「特別緑地保全地区」や「緑の保全地域」の指定、「緑地保全協定」の締結、ふれあいの森(市民緑地)として借地契約を行うなど、様々な緑地保全施策を活用し、保全に努めます。
- ・「特別緑地保全地区」等に指定された緑地については、良好な自然環境を維持していくために、植生管理や生物多様性の保全といった観点から、市民と協働して「保全管理計画」を策定し、里山ボランティア等の市民の活動を支援し、保全管理に努めます。
- ・生田浄水場等の公共公益施設として担保されている緑地についても、良好な樹林地として環境維持に努めます。

開発事業等における緑地の保全配慮

- ・一定規模以上の開発が行われる場合には、事業者や地権者に対して、緑地保全施策への協力を求めていくとともに、開発対象区域内の緑地や自然的環境の保全・創出等の指導を行います。

(2) 計画的な公園・緑地の配置の方針

- ・緑のネットワークの形成や都市気象の緩和、大気汚染の軽減、騒音の防止などを図るとともに、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間を確保し、身近な自然とのふれあいの場の提供など、環境保全の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・緑とオープンスペースの確保や市民が快適に利用できるスポーツ・レクリエーション施設の確保の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・都市の安全性の向上を図るために、災害の防止に資するよう避難地、避難路、防災遮断帯としての機能を有する公園・緑地の計画的な配置に努めます。

(3) 生田緑地の保全・活用を推進する

生田緑地の整備を図ります

- ・生田緑地は、水と緑の資源が豊かな自然環境を残しているとともに、交通の利便性も高く、日本民家園や岡本太郎美術館、青少年科学館等の文化・教育施設も立地し、観光拠点として潜在的な集客性も有していることから、周辺の住宅地や農地との調和を図り、人と自然が共生する都市再生の核として位置づけます。
- ・「生田緑地整備基本計画」に基づき、周囲と連携して緑地を守り、育てることにより緑の多様性を保持するとともに、里山の原風景となる植生の回復・維持、貴重な生き物の保全、谷戸部の水路や池、湧水の保全・活用、さらに、子どもの自然遊びや農の活動を始めとした環境学習の場等として整備を進めます。
- ・ばら苑の整備・活用や、散策路や公園施設の改善に努めます。
- ・民間事業者との連携により、藤子・F・不二雄アートワークス構想の実現に向けて取り組みます。
- ・緑地の維持管理にあたっては、市民の手による里山の維持管理活動を支援し、市民と行政が協働して取り組みます。

向ヶ丘遊園跡地の適正な土地利用

- ・向ヶ丘遊園跡地は、生田緑地の区域内の良好な緑地の保全を図るとともに、土地所有者の協力により、生田緑地の回遊性に配慮し、向ヶ丘遊園の花と緑の歴史を継承した土地利用をめざします。
- ・事業を行う地区においては、既存の緑地や周辺の景観に配慮した計画的な土地利用を誘導します。

(1) 多摩区の都市の骨格を形づくる緑地帯として、多摩丘陵の斜面緑地を保全します

特別緑地保全地区等の指定による斜面緑地の保全

- ・歴史的・文化的価値を有する多摩丘陵の多摩川崖線を始めとした斜面緑地は、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間や、市民の生活に潤いを与える貴重な自然環境であることから、「(仮称)多摩川崖線軸」とし、斜面緑地総合評価に基づいて、地権者の協力を得ながら、「特別緑地保全地区」や「緑の保全地域」の指定、「緑地保全協定」の締結、ふれあいの森(市民緑地)として借地契約を行うなど、様々な緑地保全施策を活用し、保全に努めます。
- ・「特別緑地保全地区」等に指定された緑地については、良好な自然環境を維持していくために、植生管理や生物多様性の保全といった観点から、市民と協働して「保全管理計画」を策定し、里山ボランティア等の市民の活動を支援し、保全管理に努めます。
- ・生田浄水場等の公共公益施設として担保されている緑地についても、良好な樹林地としての環境を維持に努めます。

開発事業等における緑地の保全配慮

- ・一定規模以上の開発が行われる場合には、事業者や地権者に対して、緑地保全施策への協力を求めていくとともに、開発対象区域内の緑地や自然的環境の保全・創出等の指導を行います。

(2) 計画的な公園・緑地の配置の方針

- ・緑のネットワークの形成や都市気象の緩和、大気汚染の軽減、騒音の防止などを図るとともに、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間を確保し、身近な自然とのふれあいの場の提供など、環境保全の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・緑とオープンスペースの確保や市民が快適に利用できるスポーツ・レクリエーション施設の確保の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・都市の安全性の向上を図るために、災害の防止に資するよう避難地、避難路、防災遮断帯としての機能を有する公園・緑地の計画的な配置に努めます。

(3) 生田緑地の保全・活用を推進する

生田緑地の整備を図ります

- ・生田緑地は、水と緑の資源が豊かな自然環境を残しているとともに、交通の利便性も高く、日本民家園や岡本太郎美術館、青少年科学館等の文化・教育施設も立地し、観光拠点として潜在的な集客性も有していることから、周辺の住宅地や農地との調和を図り、人と自然が共生する都市再生の核として位置づけます。
- ・「生田緑地整備基本計画」に基づき、周囲と連携して緑地を守り、育てることにより緑の多様性を保持するとともに、里山の原風景となる植生の回復・維持、貴重な生き物の保全、谷戸部の水路や池、湧水の保全・活用、さらに、子どもの自然遊びや農の活動を始めとした環境学習の場等として整備を進めます。
- ・ばら苑の整備・活用や、散策路や公園施設の改善に努めます。
- ・民間事業者との連携により、藤子・F・不二雄アトワークス構想の実現に向けて取り組みます。
- ・緑地の維持管理にあたっては、市民の手による里山の維持管理活動を支援し、市民と行政が協働して取り組みます。

向ヶ丘遊園跡地の適正な土地利用

- ・向ヶ丘遊園跡地は、生田緑地の区域内の良好な緑地の保全を図るとともに、土地所有者の協力により、生田緑地の回遊性に配慮し、向ヶ丘遊園の花と緑の歴史を継承した土地利用をめざします。
- ・事業を行う地区においては、既存の緑地や周辺の景観に配慮した計画的な土地利用を誘導します。

生田緑地までのアクセスの整備

- ・周辺市街地との連携や登戸駅・向ヶ丘遊園駅、宿河原駅から生田緑地へのアクセスを向上させるため、向ヶ丘遊園駅管生線の道路整備やモノレール跡地の遊歩道整備を進めるとともに、道路の改善に努めます。

(4) 緑地のふれあい活動と維持・管理を推進する

公園緑地等の緑の拠点をつなぐ散策路の設定

整理 NO.744

- ・生田緑地や大規模公園等の「緑の拠点」を核に、多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地や多摩川、街なかの生産緑地地区、社寺林、事業所の緑、住宅地の緑を緑道や街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、水と緑のネットワークの形成をめざします。
- ・区内では、すでに、多摩自然遊歩道や長尾の里めぐり、多摩川の散歩道、東生田自然遊歩道等の遊歩道が整備されていますが、緑や歴史といったまちの資源を活かすために、住民等と協働して、散策路の設定に取り組みます。

緑のふれあい活動や斜面緑地・公園緑地等の維持管理

- ・雑木林の維持管理の活動は、自然とのふれあい等の活動として、区内では、生田緑地・東生田緑地（緑の保全地域、「市民健康の森」の取組）・小沢城址や菅馬場谷などの特別緑地保全地区等において、市民による里山ボランティアのグループが活動を行っていることから、「特別緑地保全地区」等に指定された緑地は、良好な自然環境を維持していくために、「保管理計画」を策定し、里山ボランティア等の市民と協働して維持管理を進めていきます。

子どもが十分に自然にふれあえる場の創出

- ・子どもが自由に自然にふれて、思いきり遊び、学ぶことができる場として公園・緑地を活用するために、地域住民や小中学校の総合学習等の取組を支援していきます。

(5) 身近な公園の整備

- ・地域の身近な「街区公園」は、地域のニーズに沿った特色ある公園の整備に努めます。
- ・身近な公園・緑地は、地域コミュニティを育む拠点として、公園の維持管理や利用調整を行う「公園緑地管理運営協議会」を地元組織し、住民主体による身近な緑の育成活動を支援します。

(6) 都市緑化の推進

- ・再開発等の大規模な土地利用転換にあたっては、「緑化指針」等に基づき、緑化地の創出を適切に誘導します。
- ・一定幅員以上の幹線道路において、道路緑化に努めるとともに、沿道の街なみ景観の向上・改善に取り組む住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・市街地においては、公共公益施設の緑化に努めるとともに、市民や事業者との協働により、生垣緑化や駐車場緑化、屋上緑化、壁面緑化、事業所緑化などの私有地の緑化を促進し、環境や景観の向上に寄与する市街地の緑化の推進に努めます。
- ・工場を始めとした事業所の緑化を誘導するとともに、緑地環境の維持・保全を促進します。
- ・住民からの申請に基づき「地域緑化推進地区」を認定し、住民の発意による主体的な地域緑化の活動を支援します。
- ・登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、「緑化推進重点地区」の候補地として、市民や事業者との協働により緑化計画を策定し、緑化推進に努めます。
- ・遊休地となっている公共事業予定地や街かどのオープンスペース等を活用し、花壇の設置や緑化

生田緑地までのアクセスの整備

- ・周辺市街地との連携や登戸駅・向ヶ丘遊園駅、宿河原駅から生田緑地へのアクセスを向上させるため、向ヶ丘遊園駅管生線の道路整備やモノレール跡地の遊歩道整備を進めるとともに、道路の改善に努めます。

(4) 緑地のふれあい活動と維持・管理を推進する

公園緑地等の緑の拠点をつなぐ散策路の設定

- ・生田緑地や大規模公園等の「緑の拠点」を核に、多摩丘陵の多摩川崖線の斜面緑地や多摩川、街なかの生産緑地地区、社寺林、事業所の緑、住宅地の緑を緑道や街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、水と緑のネットワークの形成をめざします。
- ・区内では、すでに、多摩自然遊歩道や長尾の里めぐり、多摩川の散歩道、東生田自然遊歩道等の遊歩道が整備されていますが、緑や歴史といったまちの資源を活かすために、住民等と協働して、散策路の設定を検討します。

緑のふれあい活動や斜面緑地・公園緑地等の維持管理

- ・雑木林の維持管理の活動は、自然とのふれあい等の活動として、区内では、生田緑地・東生田緑地（緑の保全地域）・小沢城址や菅馬場谷などの特別緑地保全地区等において、市民による里山ボランティアのグループが活動を行っていることから、「特別緑地保全地区」等に指定された緑地は、良好な自然環境を維持していくために、「保全管理計画」を策定し、里山ボランティア等の市民と協働して維持管理を進めていきます。

子どもが十分に自然にふれあえる場の創出

- ・子どもが自由に自然にふれて、思いきり遊び、学ぶことができる場として公園・緑地を活用するために、地域住民や小中学校の総合学習等の取組を支援していきます。

(5) 身近な公園の整備

- ・地域の身近な「街区公園」は、地域のニーズに沿った特色ある公園の整備に努めます。
- ・身近な公園・緑地は、地域コミュニティを育む拠点として、公園の維持管理や利用調整を行う「公園緑地管理運営協議会」を地元組織し、住民主体による身近な緑の育成活動を支援します。

(6) 都市緑化の推進

- ・再開発等の大規模な土地利用転換にあたっては、「緑化指針」等に基づき、緑化地の創出を適切に誘導します。
- ・一定幅員以上の幹線道路において、道路緑化に努めるとともに、沿道の街なみ景観の向上・改善に取り組む住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・市街地においては、公共公益施設の緑化に努めるとともに、市民や事業者との協働により、生垣緑化や駐車場緑化、屋上緑化、壁面緑化、事業所緑化などの私有地の緑化を促進し、環境や景観の向上に寄与する市街地の緑化の推進に努めます。
- ・工場を始めとした事業所の緑化を誘導するとともに、緑地環境の維持・保全を促進します。
- ・住民からの申請に基づき「地域緑化推進地区」を認定し、住民の発意による主体的な地域緑化の活動を支援します。
- ・登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、「緑化推進重点地区」の候補地として、市民や事業者との協働により緑化計画を策定し、緑化推進に努めます。
- ・遊休地となっている公共事業予定地や街かどのオープンスペース等を活用し、花壇の設置や緑化

(1) まちづくりと一体となった河川・水路等の整備

- ・街なかを流れる河川や水路は、市街地の中の貴重なオープンスペースであり、水辺に親しむ空間であることから、住民の発意による主体的な、水辺空間を活かした街なみ景観づくりの活動を支援します。
- ・地域における住民の発意による主体的なまちづくり活動の取組と連携を図り、地域の実情や河川の役割を踏まえて、河川・水路等の整備にあわせた水辺の親水空間の改善や、隣接する道路等の緑化等により水と緑のネットワークの形成に努めます。
- ・平瀬川支川上流部では、住民参加により策定した基本計画により多自然型河川改修を進め、地域住民が水に親しめる、洪水に強い安全な川づくりを進めます。
- ・丘陵部の谷戸には湧水が残されていることから、健全な水循環を回復し、地下水の保全を図るため、地下水涵養の取組や湧水地の整備に努めます。
- ・県が管理・施工する一級河川三沢川（菅堰～多摩川合流点）では、自然の復元と親水施設等の整備が進められることから、河川管理者と連携して、河川の水辺空間を活かしたまちづくりを促進します。
- ・平瀬川支川上流部では、住民参加により策定した基本計画により多自然型河川改修を進め、地域住民が水に親しめる、洪水に強い安全な川づくりを進めます。

(2) 安全で快適な都市環境を実現する下水道の整備

- ・安全で快適な都市環境を実現するために、浸水防止や水洗化による生活環境の向上、公共用水域の水質保全を図る下水道施設の早期完成をめざします。汚水整備については、市街化区域全域の整備を図り、雨水整備については、計画対象降雨5年確率（時間雨量52mm）を10年確率（時間雨量58mm）に引き上げることを目標に進めます。
- ・老朽下水管の再整備やポンプ場の計画的な維持管理と更新を進めます。

6 時の積み重ねが分かる歴史文化資源の保全活用と街なみ景観を育みます

< 現状・課題 >

- ・水と緑と丘陵のまち多摩区は、中世の小沢城址や枳形城址といった歴史遺産、さらに、江戸時代における、二ヶ領用水の開削による農村集落の形成や津久井道を中心とした多摩川の渡し場や宿場町の形成、明治時代における梨や桃の栽培といった歴史を積み重ねてきています。
- ・昭和の初めに、小田急線やJR南武線が開通し、都市化が進むとともに、戦後の高度成長期の急速な都市化により、豊かな田園と歴史のまちが一変しましたが、今なお区内には、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。
- ・これら、歴史文化の資源を活かしたまちづくりや、自然の風景を活かした街なみ景観の保全・再生が課題となっており、土地区画整理事業等により変ぼうしつつある拠点地区における新しい都市景観の創造も課題となっています。

(1) まちの資源の保全継承とまちづくりの推進

- ・まちの資源となる文化財や史跡の保全を図るとともに、歴史文化遺産の保全継承を進める市民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・二ヶ領用水、津久井道、府中街道、長尾の里、多摩川、生田緑地の自然環境や農地、文化財をつなぐ散策路の設定等、市民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、自然の風景の保全をめざします。

(1) まちづくりと一体となった河川・水路等の整備

- ・街なかを流れる河川や水路は、市街地の中の貴重なオープンスペースであり、水辺に親しむ空間であることから、住民の発意による主体的な、水辺空間を活かした街なみ景観づくりの活動を支援します。
- ・地域における住民の発意による主体的なまちづくり活動の取組と連携を図り、地域の実情や河川の役割を踏まえて、河川・水路等の整備にあわせた水辺の親水空間の改善や、隣接する道路等の緑化等により水と緑のネットワークの形成に努めます。
- ・平瀬川支川上流部では、住民参加により策定した基本計画により多自然型河川改修を進め、地域住民が水に親しめる、洪水に強い安全な川づくりを進めます。
- ・丘陵部の谷戸には湧水が残されていることから、健全な水循環を回復し、地下水の保全を図るため、地下水涵養の取組や湧水地の整備に努めます。
- ・県が管理・施工する一級河川三沢川（菅堰～多摩川合流点）では、自然の復元と親水施設等の整備が進められることから、河川管理者と連携して、河川の水辺空間を活かしたまちづくりを促進します。
- ・平瀬川支川上流部では、住民参加により策定した基本計画により多自然型河川改修を進め、地域住民が水に親しめる、洪水に強い安全な川づくりを進めます。

(2) 安全で快適な都市環境を実現する下水道の整備

- ・安全で快適な都市環境を実現するために、浸水防止や水洗化による生活環境の向上、公共用水域の水質保全を図る下水道施設の早期完成をめざします。汚水整備については、市街化区域全域の整備を図り、雨水整備については、計画対象降雨5年確率（時間雨量52mm）を10年確率（時間雨量58mm）に引き上げることを目標に進めます。
- ・老朽下水管の再整備やポンプ場の計画的な維持管理と更新を進めます。

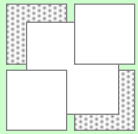
6 時の積み重ねが分かる歴史文化資源の保全活用と街なみ景観を育みます

< 現状・課題 >

- ・水と緑と丘陵のまち多摩区は、中世の小沢城址や枳形城址といった歴史遺産、さらに、江戸時代における、二ヶ領用水の開削による農村集落の形成や津久井道を中心とした多摩川の渡し場や宿場町の形成、明治時代における梨や桃の栽培といった歴史を積み重ねてきています。
- ・昭和の初めに、小田急線やJR南武線が開通し、都市化が進むとともに、戦後の高度成長期の急速な都市化により、豊かな田園と歴史のまちが一変しましたが、今なお区内には、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。
- ・これら、歴史文化の資源を活かしたまちづくりや、自然の風景を活かした街なみ景観の保全・再生が課題となっているとともに、土地区画整理事業等により変ぼうしつつある拠点地区における新しい都市景観の創造も課題となっています。

(1) まちの資源の保全継承とまちづくりの推進

- ・まちの資源となる文化財や史跡の保全を図るとともに、歴史文化遺産の保全継承を進める市民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・二ヶ領用水、津久井道、府中街道、長尾の里、多摩川、生田緑地の自然環境や農地、文化財をつなぐ散策路の設定等、市民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、自然の風景の保全をめざします。



都市防災

まちづくりの基本的方向

- 1 災害に強い都市構造の形成をめざします
- 2 安全に避難できるまちをめざします
- 3 地域コミュニティにおける災害に強いまちを育みます

1 災害に強い都市構造の形成をめざします

< 現状・課題 >

- ・多摩区は、多摩川や二ヶ領用水などが流れる平たん部と、多摩丘陵の丘陵部に分かれ、それぞれの地域で特徴的な土地利用がなされており、地域の特性に応じた防災対策を進めていくことが課題です。
- ・平たん部では、密集した木造住宅市街地の改善による不燃化の促進や、狭あい道路の改善、公園・緑地等のオープンスペースの確保等により市街地の安全性の向上が求められています。
- ・丘陵部では、斜面緑地や農地の保全など、計画的な市街化の促進等により、安全で住みやすいまちづくりが課題です。
- ・近年、都市化の進展による雨水浸透域の減少や集中豪雨の多発による浸水被害が増加しており市内河川においても、はん濫、溢水等の危険性が增大しています。水害から生活環境を守るため、河川改修と総合的な治水対策により、まちの治水の安全性向上を図ることが必要です。

(1) 震災に配慮した土地利用の推進

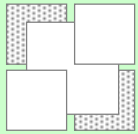
防火地域の拡充

- ・災害時における避難路として重要な幹線道路の機能の確保、都市の不燃化促進等、都市の防災性向上を図るため、防火地域、準防火地域の指定拡大を検討します。

オープンスペースの確保

< 公園緑地の確保 >

- ・公園・緑地は、憩いの場、スポーツ・レクリエーション活動の場であるとともに、震災時には、避難場所や避難路、延焼防止のオープンスペースとして機能し、また、給水車等の緊急車両の配置、救急医療などの救援活動や物資集積等の拠点としても重要な役割を果たすことから、既存公園の整備・拡充に努めます。



都市防災

まちづくりの基本的方向

- 1 災害に強い都市構造の形成をめざします
- 2 安全に避難できるまちをめざします
- 3 地区コミュニティにおける災害に強いまちを育みます

1 災害に強い都市構造の形成をめざします

< 現状・課題 >

- ・多摩区は、多摩川や二ヶ領用水などが流れる平たん部と、多摩丘陵の丘陵部に分かれ、それぞれの地域で特徴的な土地利用がなされており、地域の特性に応じた防災対策を進めていくことが課題です。
- ・平たん部では、密集した木造住宅市街地の改善による不燃化の促進や、狭あい道路の改善、公園・緑地等のオープンスペースの確保等により市街地の安全性の向上が求められています。
- ・丘陵部では、斜面緑地や農地の保全など、計画的な市街化の促進等により、安全で住みやすいまちづくりが課題です。
- ・近年、都市化の進展による雨水浸透域の減少や集中豪雨の多発による浸水被害が増加しており市内河川においても、はん濫、溢水等の危険性が增大しています。水害から生活環境を守るため、河川改修と総合的な治水対策により、まちの治水の安全性向上を図ることが必要です。

(1) 震災に配慮した土地利用の推進

防火地域の拡充

- ・災害時における避難路として重要な幹線道路の機能の確保、都市の不燃化促進等、都市の防災性向上を図るため、防火地域、準防火地域の指定拡大を検討します。

オープンスペースの確保

< 公園緑地の確保 >

- ・公園・緑地は、憩いの場、スポーツ・レクリエーション活動の場であるとともに、震災時には、避難場所や避難路、延焼防止のオープンスペースとして機能し、また、給水車等の緊急車両の配置、救急医療などの救援活動や物資集積等の拠点としても重要な役割を果たすことから、既存公園の整備・拡充に努めます。

< 市民防災農地の確保 >

- ・優良な農地を生産緑地地区に指定し、その保全に努めるとともに、震災時における市民の一時避難場所又は仮設建設用地・復旧用資材置場として、農地所有者の協力のもと農地をあらかじめ「市民防災農地」として登録し、市民の安全確保と円滑な復旧活動に役立てる防災農地の普及を図ります。

< 工場等跡地の防災的利用 >

- ・大規模な工場や事業所等の土地利用転換に際して、避難地や防災空間の確保等、地域の防災課題を解決する視点から土地利用転換を適切に誘導します。

緑化の推進

- ・幹線道路等における植樹帯や街路樹などの樹木は、火災の延焼を防止し、家屋倒壊の際には被害の拡大を抑止するなど、優れた防災機能を有しています。そのため、幹線道路における街路緑化、学校・庁舎など公共施設緑化の推進するとともに、市民や企業が主体となる事業所緑化、生垣緑化、駐車場緑化など民有地の緑化を支援します。特に、避難所や避難路では耐火性に優れた樹木を植栽するなど、防災に資する緑のネットワークの形成に努めます。

(2) 震災に強い市街地の形成

拠点地区等の整備

- ・登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区では、土地区画整理事業等の推進により、道路・公園等の公共施設の整備による安全なまちづくりを進めます。

既成市街地の災害予防対策

- ・木造住宅が密集して立ち並ぶ地区においては、災害上問題の多い老朽化した木造建築物等の耐火又は準耐火構造建築物への建て替えなどを促進し防災性の向上を図ります。
- ・密集住宅市街地と類似の課題を抱えている地区では、住民の発意による住環境改善の取組等、住民の主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・密集住宅市街地等においては、接道要件を満たさない敷地が存在していること等により、建て替え等の更新が進まず、住環境の改善が難しい状況にあるため、連担建築物設計制度等の活用などを検討し、住環境の改善に努めます。

建築物の耐震・不燃化の促進

< 一般建築物の耐震性の促進 >

- ・災害に強い安全なまちづくりを進めるために、木造老朽住宅の割合が高い密集住宅市街地などを、耐震改修を推進する地域として設定し、当該地域において、木造住宅耐震改修助成制度の活用による地域の防災性の向上に向けた取組を促進します。

< 重要建築物及び特定建築物の安全対策 >

- ・地震発災時における情報拠点、応急復旧活動の中核拠点、医療救護拠点、避難収容拠点等となる公共建築物は、建築物耐震診断基準に基づき、十分な耐震性を有していないと判断された場合は、耐震補強工事等の必要な措置を講じ、耐震化に努めます。
- ・高層ビル、ターミナル駅の安全確保対策を検討し、建築物所有者に対して安全対策を促進します。

< 市民防災農地の確保 >

- ・ 優良な農地を生産緑地地区に指定し、その保全に努めるとともに、震災時における市民の一時避難場所又は仮設建設用地・復旧用資材置場として、農地所有者の協力のもと農地をあらかじめ「市民防災農地」として登録し、市民の安全確保と円滑な復旧活動に役立てる防災農地の普及を図ります。

< 工場等跡地の防災的利用 >

- ・ 大規模な工場や事業所等の土地利用転換に際して、避難地や防災空間の確保等、地域の防災課題を解決する視点から土地利用転換を適切に誘導します。

緑化の推進

- ・ 幹線道路等における植樹帯や街路樹などの樹木は、火災の延焼を防止し、家屋倒壊の際には被害の拡大を抑止するなど、優れた防災機能を有しています。そのため、幹線道路における街路樹やグリーンベルトの植栽、学校・庁舎など公共公益施設の緑化を推進するとともに、市民や企業が主体となる事業所緑化、生垣緑化、駐車場緑化など民有地の緑化を支援します。特に、避難所や避難路では耐火性に優れた樹木を植栽するなど、防災に資する緑のネットワークの形成に努めます。

(2) 震災に強い市街地の形成

拠点地区等の整備

- ・ 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区では、土地区画整理事業等の推進により、道路・公園等の公共施設の整備による安全なまちづくりを進めます。

既成市街地の災害予防対策

- ・ 木造住宅が密集して立ち並ぶ地区においては、災害上問題の多い老朽化した木造建築物等の耐火又は準耐火構造建築物への建て替えなどを促進し防災性の向上を図ります。
- ・ 密集住宅市街地と類似の課題を抱えている地区では、住民の発意による住環境改善の取組等、住民の主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・ 密集住宅市街地等においては、接道要件を満たさない敷地が存在していること等により、建て替え等の更新が進まず、住環境の改善が難しい状況にあるため、連担建築物設計制度等の活用などを検討し、住環境の改善に努めます。

建築物の耐震・不燃化の促進

< 一般建築物の耐震性の促進 >

- ・ 災害に強い安全なまちづくりを進めるために、木造老朽住宅の割合が高い密集住宅市街地などを、耐震改修を推進する地域として設定し、当該地域において、木造住宅耐震改修助成制度の活用による地域の防災性の向上に向けた取組を促進します。

< 重要建築物及び特定建築物の安全対策 >

- ・ 地震発災時における情報拠点、応急復旧活動の中核拠点、医療救護拠点、避難収容拠点等となる公共建築物は、建築物耐震診断基準に基づき、十分な耐震性を有していないと判断された場合は、耐震補強工事等の必要な措置を講じ、耐震化に努めます。
- ・ 高層ビル、ターミナル駅の安全確保対策を検討し、建築物所有者に対して安全対策を促進します。

(1) 地域防災拠点の整備

- ・市立中学校を地域防災拠点として位置づけ、耐震強化・補強工事を進めるとともに、避難収容機能、物資備蓄機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を図ります。

(2) 消防署の整備

- ・消防署を災害発生時の活動拠点として、耐震強化・補強工事を進めるとともに、消火・救助活動機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を推進します。

(3) 避難対策の確立

- ・被災者が避難し、一時生活を確保できる施設として市立の小・中学校を指定しています。また、広域にわたって大きな被害が予測される場合に避難する場所として、大規模な公園・緑地、グラウンド等を広域避難場所に指定しています。避難所の耐震化など、安全に避難できる場所の確保に努めます。

）多摩区内の広域避難場所

- ・多摩川河川敷、稲田公園、生田緑地、西菅公園、菅馬場公園

(4) 避難路の安全性の確保

整理 NO.1 2 1、2 2 1、3 2 3、3 2 4

避難路のネットワーク

- ・地域防災拠点や避難所等への安全な避難路のネットワークを確保していくために、幹線道路沿道市街地の不燃化の促進や緑道の活用を検討するとともに、生活道路の安全性の点検など、住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。

ブロック塀等の転倒防止

- ・ブロック塀等の倒壊を防止するために、教育施設等の公共施設については、既存のブロック塀の補強やフェンス化等の改善に努めます。また、民間建築物のブロック塀についても、倒壊の恐れのある物については改善の指導等に努め、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、生け垣化を促進します。

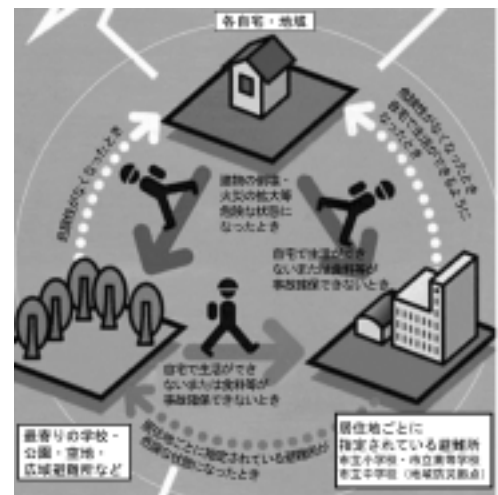
落下物防止対策

- ・地震時における建築物の窓ガラスや屋外広告物、看板等の落下による危険を防止するために、一般建築物については、落下の恐れのある建築物について、その所有者又は管理者に対し改修を指導します。また、公共建築物については、建築物の窓ガラス、外壁、看板等についての落下防止対策に努めます。

3 地域コミュニティにおける災害に強いまちを育みます

- ・災害に強いまちを形成するために、町内会・自治会や自主防災組織と連携して、地区の安全性について点検するなど、住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。

避難のイメージ



(1) 地域防災拠点の整備

- ・市立中学校を地域防災拠点として位置づけ、耐震強化・補強工事を進めるとともに、避難収容機能、物資備蓄機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を図ります。

(2) 消防署の整備

- ・消防署を災害発生時の活動拠点として、耐震強化・補強工事を進めるとともに、消火・救助活動機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を推進します。

(3) 避難対策の確立

- ・被災者が避難し、一時生活を確保できる施設として市立の小・中学校を指定しています。また、広域にわたって大きな被害が予測される場合に避難する場所として、大規模な公園・緑地、グラウンド等を広域避難場所に指定しています。避難所の耐震化など、安全に避難できる場所の確保に努めます。

）多摩区内の広域避難場所

- ・多摩川河川敷、稲田公園、生田緑地、西菅公園、菅馬場公園

(4) 避難路の安全性の確保

避難路のネットワーク

- ・地域防災拠点や避難所等への安全な避難路のネットワークを確保していくために、幹線道路沿道市街地の不燃化の促進や緑道の活用を検討するとともに、生活道路の安全性の点検など、住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。

ブロック塀等の転倒防止

- ・ブロック塀等の倒壊を防止するために、教育施設等の公共施設については、既存のブロック塀の補強やフェンス化等の改善に努めます。また、民間建築物のブロック塀についても、倒壊の恐れのある物については改善の指導等に努め、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、生け垣化を促進します。

落下物防止対策

- ・地震時における建築物の窓ガラスや屋外広告物、看板等の落下による危険を防止するために、一般建築物については、落下の恐れのある建築物について、その所有者又は管理者に対し改修を指導します。また、公共建築物については、建築物の窓ガラス、外壁、看板等についての落下防止対策に努めます。

3 地域コミュニティにおける災害に強いまちを育みます

- ・災害に強いまちを形成するために、町内会・自治会や自主防災組織と連携して、地区の安全性について点検するなど、住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。