

II - 2. 都市構造

■都市構造 方針の構成

1. 麻生区を取り巻く条件の整理

・麻生区の自然条件や、都市の成り立ち、そこから生じた課題等を整理したものです。

(1) 麻生区を取り巻く条件の整理

【構成】

- ① 自然条件の整理
- ② 都市空間の形成過程の整理

(2) 今後の都市空間の形成にあたっての課題

2. 麻生区の都市空間形成における基本的な考え方

・麻生区の将来都市構造の前提となる都市空間の考えや将来の方向性を整理したものです。

※将来都市像と深く関連する部分となるため、整合性を図る段階で、内容を整理・統合していく方向で考えています。

(1) 都市空間形成の視点 —持続可能な開発によるまちづくり—

【構成】

- ① 都市経営の視点
- ② 環境の視点
- ③ コミュニティの視点

(2) 人口フレーム

【構成】

- ① どれだけの人が住むか
- ② 将来人口を予測する
- ③ どの将来人口を目標とするか

(3) 都市空間形成のめざすべき方向

(4) 都市空間形成の方針

【構成】

- ① 拠点、拠点とその周辺地域における居住空間の確保
- ② 良好な環境の居住空間（戸建住宅地）における生活空間の確保
- ③ 基盤整備が完了した住宅市街地、事業中住宅市街地における人口の定着化
- ④ 田園里山地域（市街化調整区域）における新たな生活形態の確立

3. 麻生区の将来都市構造

・麻生区を取り巻く条件の整理、麻生区の都市空間形成における基本的な考え方を踏まえ、麻生区を構成する都市構造の要素を説明し、位置づけるものです。

(1) 麻生区を構成している都市構造の要素

(2) 麻生区の将来都市構造

【構成】

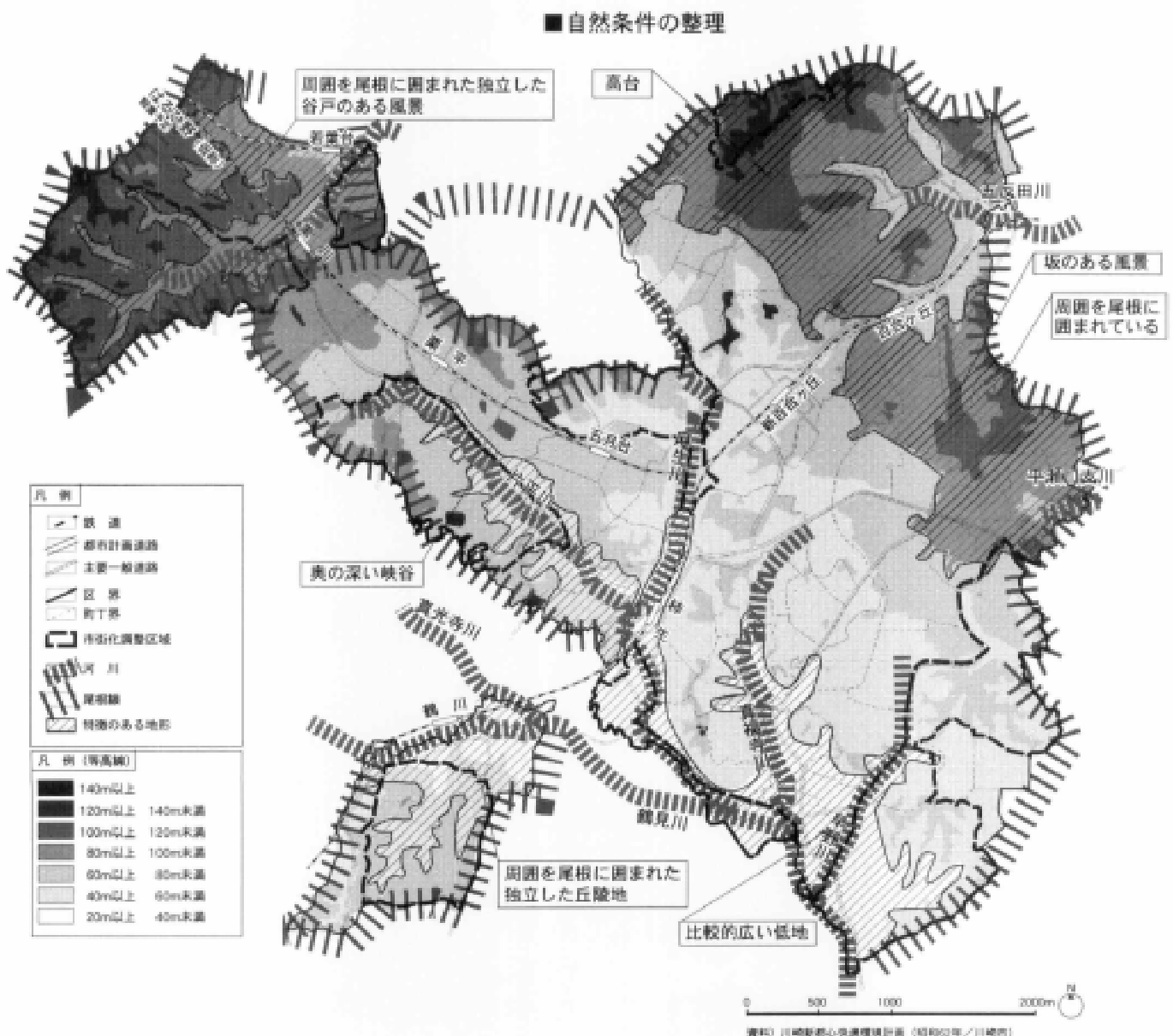
- ① 交通ネットワーク
- ② 都市拠点
- ③ 住宅市街地
- ④ 田園里山地域
- ⑤ 水と緑の回廊

1. 麻生区を取り巻く条件の整理

(1) 麻生区を取り巻く条件の整理

① 自然条件の整理

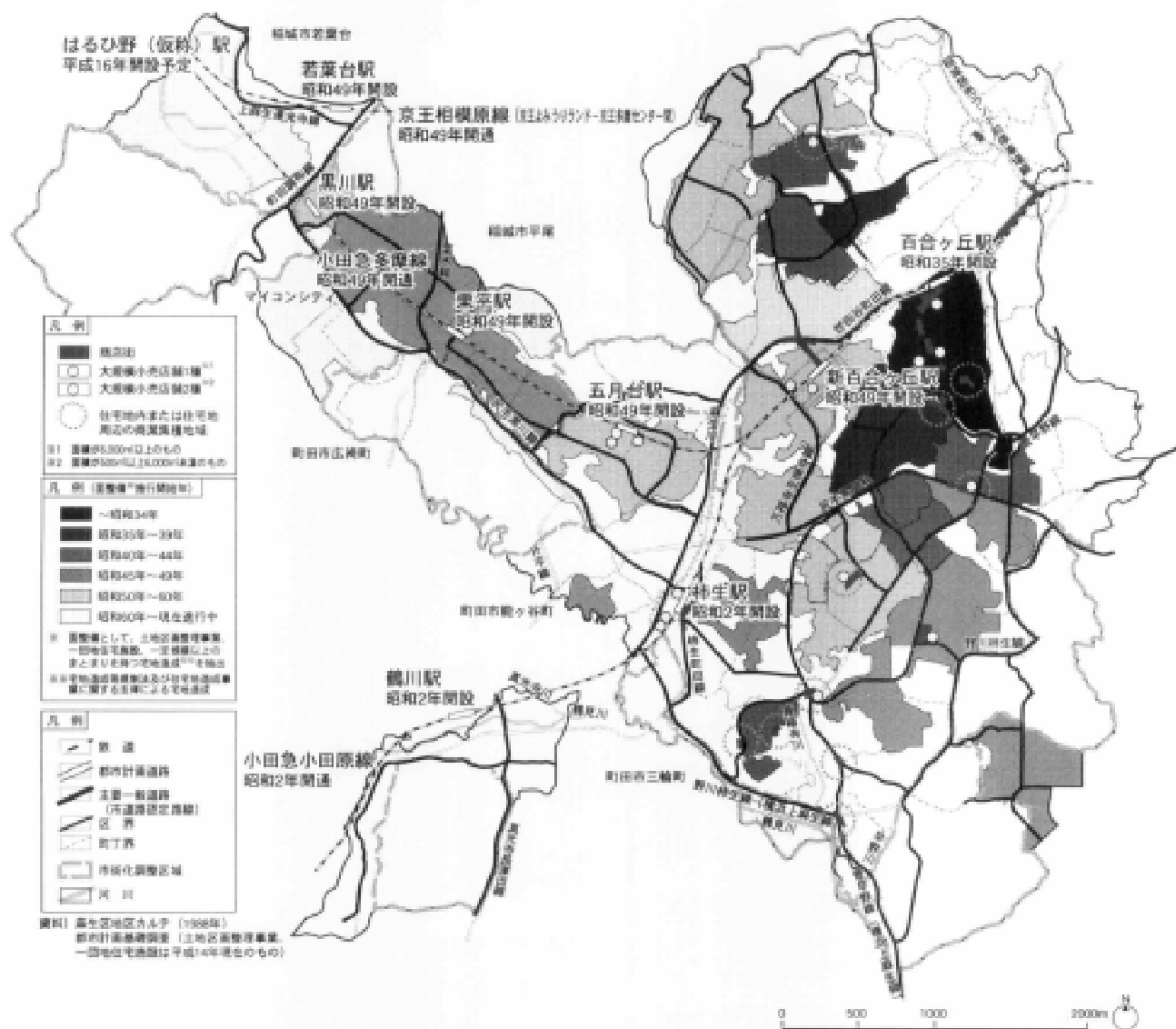
- 多摩丘陵の一部を占め、谷戸が丘陵の奥深くまで幾筋も入り込んだ高台と低地（丘陵と谷戸）で構成されている。
- 麻生区全体が尾根線によって囲まれており、地形的にも景観的にも他地域から独立した地域を形成している。
- 小田急線（小田原線、多摩線）を中心に谷戸が形成されている。（その谷戸においてクラスター状に特徴ある市街地の分布が見られる）
- 河川の源流が多く存在し、南部には河川が集積する平坦地が広がっている。



② 都市空間の形成過程の整理

- 多摩丘陵の田園里山地域であった場所に、百合ヶ丘団地の開発を契機として、段階的かつ計画的な開発による緑豊かで良好な環境の戸建住宅地を形成し、それと連動して小田急線鉄道駅及びその周辺に商業集積地域（以下、拠点）が形成されている。
- 現在でも市街地と田園里山地域（主に市街化調整区域）との境界が明確になっており、市街地と田園里山地域の2つのゾーン対比が可能である。
- また、面開発された市街地内においても、良好な環境の戸建住宅地と鉄道駅周辺の拠点の境界が土地利用の違いにより明確になっている。
- 面開発された市街地内では、計画的に道路が整備されているが、地域間の交通網や広域交通網の接続が良くない状況にある。
- また、駅周辺の拠点地区から遠く離れた住宅地内には、小規模な商業拠点（地区センター）が形成されている。

■ 都市空間の形成過程の整理－土地利用・交通



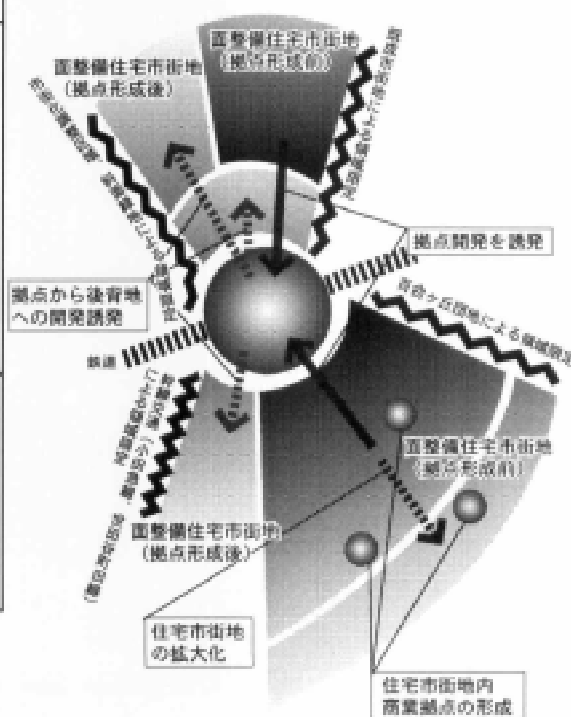
路線名	鉄道駅名	開設年	同年代の主な開発	備考
小田急 小田原線	新百合ヶ丘	昭和49年	・三井不動産宅地造成 (昭和40～44年) ・三井不動産による開発 (開発許可による開発行為 ／昭和47～56年) ・新百合ヶ丘駅周辺特定土地区画整 理事業(昭和59年完了) ・鶴山土地区画整理事業 (千代ヶ丘団地／昭和46年完了)	＊麻生区分区(昭和57年) 《拠点形成後の主な開発》 ・金程向原土地区画整理事業 (昭和62年完了) ・山口台土地区画整理事業 (昭和62年完了) ・万福寺土地区画整理事業 (平成12～19年)
	百合ヶ丘	昭和35年	・生田土地区画整理事業 (百合ヶ丘団地／昭和36年完了)	
	柿生	昭和2年	・片平土地区画整理事業 (平成13～17年予定) ・柿生第一土地区画整理事業 (昭和52～57年)	＊小田原急行電鉄開通 (昭和2年) ＊柿生村・岡上村が川崎市に編 入(昭和14年) ・柿生駅東口地区市街地再開発 事業準備組合(昭和63年～) ・能ヶ谷東部土地区画整理事業 (事業中／町田市)
小田急 多摩線	五月台	昭和49年		・小田急多摩線開通 (昭和49年)
	栗平	昭和49年	・柿生第二土地区画整理事業 (昭和51年完了) ・五力田土地区画整理事業 (平成3～15年) ・栗木第一土地区画整理事業 (昭和47～57年)	・平尾団地(稲城市)入居開始 (昭和45年) ・鶴川第二土地区画整理事業 (昭和63年～／町田市) ・能ヶ谷土地区画整理事業 (鶴川平和台団地／完了 ／町田市)
	黒川	昭和49年	・黒川特定土地区画整理事業 (はるひ野／平成2年～平成20 年予定・分譲中)	
	はるひ野 (仮称)	平成16年 (仮置予定)		
京王 相模原線	若葉台	昭和49年	・新住宅市街地整備事業による多 摩ニュータウン若葉台地区の開 発(昭和46年～現在進行中 ／稲城市)	
小田急 小田原線	鶴川 (町田市)	昭和2年	・鶴川駅北口土地区画整理事業 (平成4～18年予定)	

■都市空間の形成過程の整理－拠点から見た市街地形成パターン

－参考－

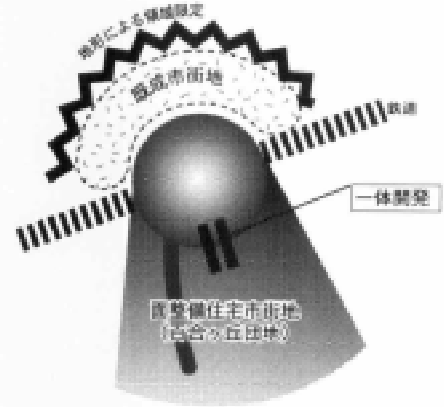
○新百合ヶ丘駅周辺地区－主に新興住宅市街地を後背とした形成パターン

新百合ヶ丘駅周辺地区	内容
市街地形成の経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和30年代末から40年代の高度経済成長期、都心部から郊外部へ住宅供給が拡散した時期において、百合ヶ丘団地西方にかけて、民間事業者による面的市街地整備が行われた。 ・その後、それら住宅市街地住民用の駅として昭和49年に新百合ヶ丘駅が開設される。 ・『農住都市構想』に基づく新百合ヶ丘駅周辺特定土地区画整理事業が実施され、現在の駅周辺拠点地区を形成。 ・拠点形成の後、山口台土地区画整理事業、金程向原土地区画整理事業等が実施され、万福寺土地区画整理事業は現在進行中。
市街地形成の パターン	<ul style="list-style-type: none"> ・新興住宅市街地整備により、拠点形成が誘発され、さらに拠点形成により、面整備が行われていない場所へ住宅市街地整備が誘発されている。 ・さらに、面整備住宅市街地の拡大により、拠点から遠くなった場所には、近隣住区理論に基づくような一定規模の商業拠点(近隣センター)が形成される。



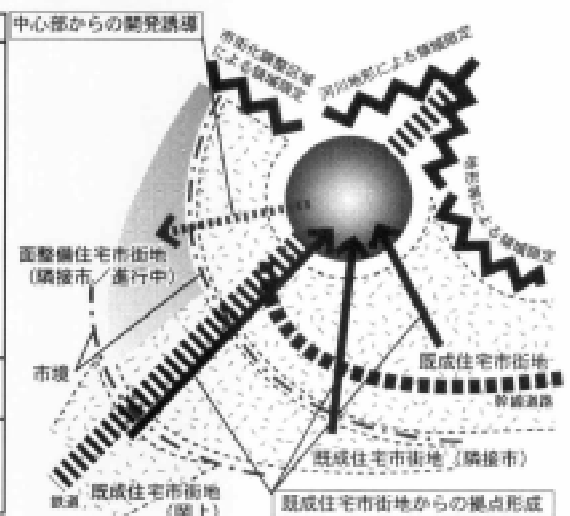
○百合ヶ丘駅周辺地区 ー主に百合ヶ丘団地を後背とした形成パターン

百合ヶ丘駅周辺地区	内容
市街地形成の経緯	<ul style="list-style-type: none"> 百合ヶ丘団地は、戦後の住宅供給難の時期に郊外地における住宅供給を図るため、日本住宅公団により開発され、その後の団地ブーム大付け役となった。 百合ヶ丘駅は、百合ヶ丘団地の入居開始年である昭和35年に開設される。 百合ヶ丘駅の北側には、高石の住宅市街地が存在するが、斜面地のため、一定のまとまりを持つ区域は限定されている。
市街地形成のパターン	<ul style="list-style-type: none"> 百合ヶ丘団地住民のための交通・商業拠点（地区センター的存在）として、団地開発と同時に形成されたパターンを示す。



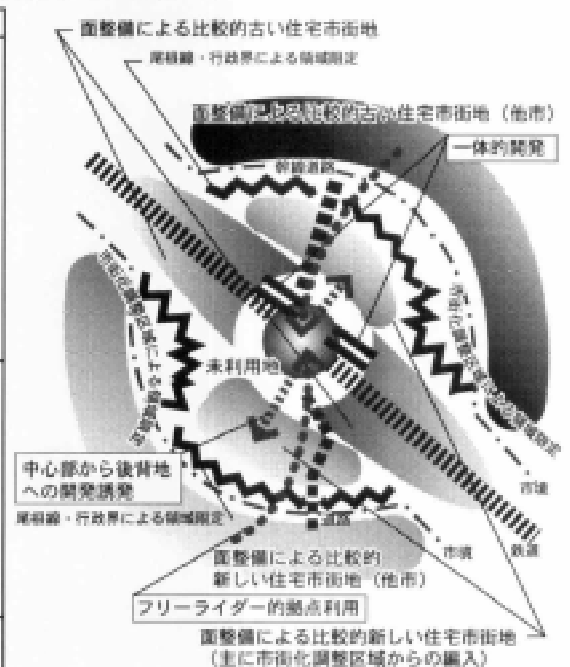
○柿生駅周辺地区 ー主に既成住宅市街地を後背とした形成パターン

柿生駅周辺地区	内容
市街地形成の経緯	<ul style="list-style-type: none"> 柿生駅周辺から小田急線以東（下麻生、上麻生、早野、王禅寺南部）は、岡上や隣接する町田市三輪町を含め、鶴見川を中心とした平野部となっており、農村が宅地化したことにより既成住宅市街地が形成される。 柿生駅は、小田急線開業（昭和2年）と同時に開設。 その後、柿生村は、岡上村と同時に昭和14年に川崎市に編入されたことから、編入時点では、一定のまとまりを持つ住宅市街地が存在していたことが推測される。
市街地形成のパターン	<ul style="list-style-type: none"> 既成住宅市街地を後背に拠点が形成されたパターンを示す。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 既成市街地の広がる三輪町、面整備が行われている能ヶ谷町（両町とも町田市）は柿生駅の利用圏に入るものと推測。



○多摩線沿線地域 ー主に比較的新しい住宅市街地を後背とした形成パターン

多摩線沿線地域	内容
市街地形成の経緯	<ul style="list-style-type: none"> 同地域では、年代順に、栗木第一、柿生第二、柿生第一、黒川第一の各土地区画整理事業（昭和40年代後半から50年代）が行われ、ほぼ小田急多摩線の開業（昭和49年）と同時に住宅市街地が整備される。 五力田、黒川特定、片平の各土地区画整理事業が進行中。（麻生区で最も面整備が進行している（五力田は完了）地域） 多摩線が中央部を横断し、南北間は狭く、東西間は長い地勢条件を持つとともに、市境の尾根線に沿って市街化調整区域が広がる。
市街地形成のパターン	<ul style="list-style-type: none"> 多摩線開業当時に開発された住宅市街地を囲むように、土地区画整理進行中の住宅市街地（市街化調整区域から市街化区域への編入にともなう）によって形成され、二重の後背地を持つ構造になっている。 多摩線開通と同時に拠点形成と住宅市街地開発が行われているが、両者が地域条件とあわさって、さらに住宅市街地形成を誘発するパターンを示す。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 同地域は北に稲城市、南に町田市と接する。 稲城市側では比較的早くに面整備が行われた平尾住宅が存在。 町田市側では、面整備進行中の能ヶ谷町、広持町に隣接している。 これら地域には、身近に利用できる鉄道駅が自市内に少ないため、多摩線が利用される可能性が高いと推測される。



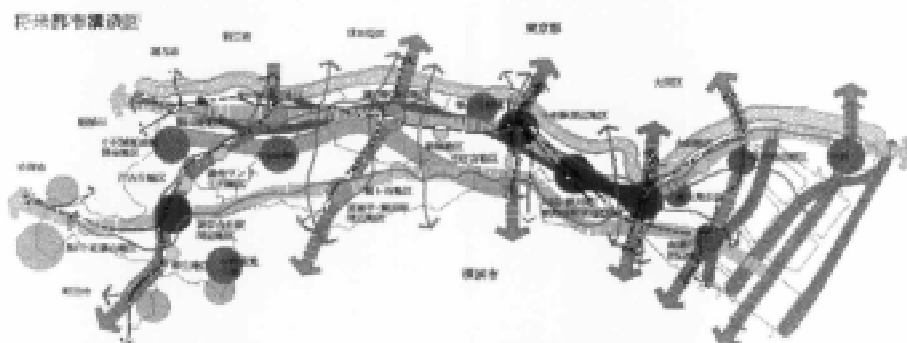
(2) 今後の都市空間の形成にあたっての課題

- ・市街地と田園里山地域、また、市街地内における拠点と住宅地、住宅地内における年代別の各面整備住宅地が、それぞれ別個に存在もしくは、形成されているため、相互の連携が保たれていない状況にあると推測されます。このため、
 - 市街地と田園里山地域では、緑地保全と都市農業の振興の問題
 - 市街地内では、少子・高齢化に対する対応や、コミュニティ問題
 - 拠点においては、周辺住宅市街地を後背とした都市の魅力向上が求められるなど、各都市空間の間における関係性の再構築が、今後の課題として考えられます。
- ・また、交通網については、各面整備市街地内では比較的整備されていますが、
 - 広域間、地域間、各面整備市街地間を結ぶ交通網整備や段階的道路交通体系の確立などが課題としてあげられます。

■上位計画による川崎市からみた麻生区の都市構造について

○「川崎新時代2010プラン」より

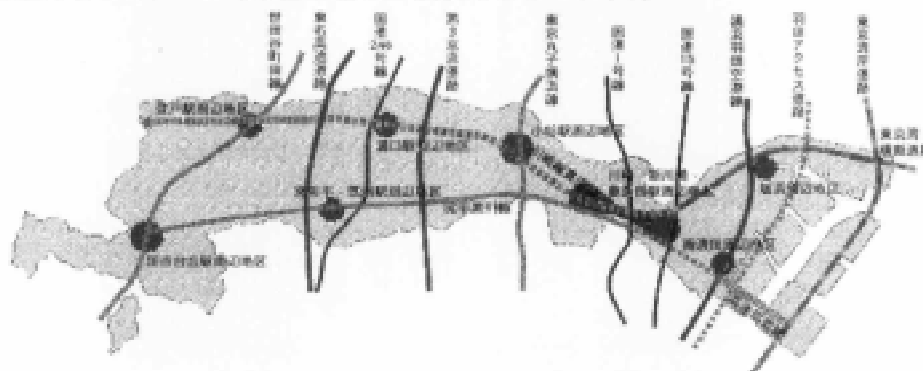
- ・「多核ネットワーク型の都市構造をめざし、高次な都市機能の集積を図る都市機能拠点（都心・新都心・第3都心）や生活中心拠点（副都心）・地区生活拠点の整備を促進します」



○「都市計画マスタープラン全体構想素案（都市構造）」より

- ・「都市機能の集積を図る都市拠点を育成するとともに、生活ゾーン相互のネットワーク化を進める都市軸とうるおいのある都市空間を支える環境軸を整備し、バランスのとれた地域構造を実現します。

都市づくりに際しては、地域の特性を活かした都市デザインを推進し、人間を基本とした魅力とうるおいのある都市空間の実現をめざします。」



2. 麻生区の都市空間形成における基本的な考え方

(1) 都市空間形成の視点 —持続可能な開発によるまちづくり—

- ・都市空間形成における基本的な考え方は、「持続可能な開発によるまちづくり」を進めるものとして、以下の視点から考えていきます。
 - 都市経営の視点
 - 環境の視点
 - コミュニティの視点

① 都市経営の視点

- ・麻生区のような低層戸建て住宅を中心とした市街地は、利便性、安全性が高く、文化的な住民の生活を送るには、基盤整備などにおける公共投資や維持にかかる財政支出が大きくなり、都市財政を圧迫するおそれがあります。
- ・このため、都市空間形成にあたっては、麻生区の規模と生活者の動きのバランス、公共投資と民間の経済活動のバランスなどに配慮し、財政的に持続可能であることが重要と考えられます。

② 環境の視点

- ・都市的生活が環境に及ぼす影響は、地球的視野で捉えなければならないところまできている上に、さらに、環境への負荷は都市経営面にも、コストの増大として影響してくるおそれがあります。
- ・このため、環境への負荷を少なくする都市空間を形成し、環境的に持続可能であることが重要と考えられます。
- ・また、持続可能であるためには、災害に対して安全な都市空間を形成していくことが必要であると考えられます。
- ・さらに、都市の貴重な緑地環境についても、次世代のために、全市的な視点から、行政と市民が協働しつつ、保全していく仕組み等をつくる必要があります。

③ コミュニティの視点

- ・麻生区では、少子・高齢化などにより、これまでの生活の場であった古くからの住宅市街地において、安全で健康、文化的な生活を送ることが困難となることが想定されます。また、新しく形成されている市街地においても、地域のコミュニティが育ちにくく、犯罪や災害などからの安全性の確保が懸念されています。
- ・このため、地域コミュニティを醸成する都市空間を形成し、生活面から持続可能であることが重要と考えられます。