

## ② 公共交通体系づくりの方針

- ・公共交通体系を考えるうえでは、大量輸送機関の整備といった、より広域的な視点を踏まえた「区外との関係からみた公共交通体系」と、路線バス等を利用した区内における移動を主眼においた「区内における公共交通体系」に分けて考える必要があります。

### ②-1. 区外との関係からみた公共交通体系の方針

#### 1) 現状と課題

- ・麻生区の大量輸送機関としての鉄道路線としては、小田急小田原線と小田急多摩線が走っており、平成16年度には、黒川特定土地区画整理事業地区内に小田急多摩線の新駅が設置される予定になっています。
- ・今後とも、千代ヶ丘や王禅寺、下麻生、虹ヶ丘等については、鉄道駅勢圏から外れることになるため、新規路線等の検討が必要と考えられます。

#### 2) 広域的な視点からの公共交通体系に関する方針

- ・山坂の多い地形である麻生区においては、区内全域が駅勢圏に含まれるような鉄道のネットワークを新百合ヶ丘を中心に展開するという方向が考えられ、区民のニーズと整備効果を見定めながら、鉄道路線の整備を促進していくことが求められます。

《整備が望まれる路線》

- 優先順位1 : 小田急線（東京都心への輸送力・アクセス快適性向上のための複々線化）
- 優先順位1 : 横浜市営地下鉄3号線（新百合ヶ丘駅乗り入れ）
- 優先順位2 : 川崎縦貫高速鉄道
- 優先順位3 : 新百合ヶ丘駅から京王線方向への新規路線

■大量輸送機関整備の将来イメージ

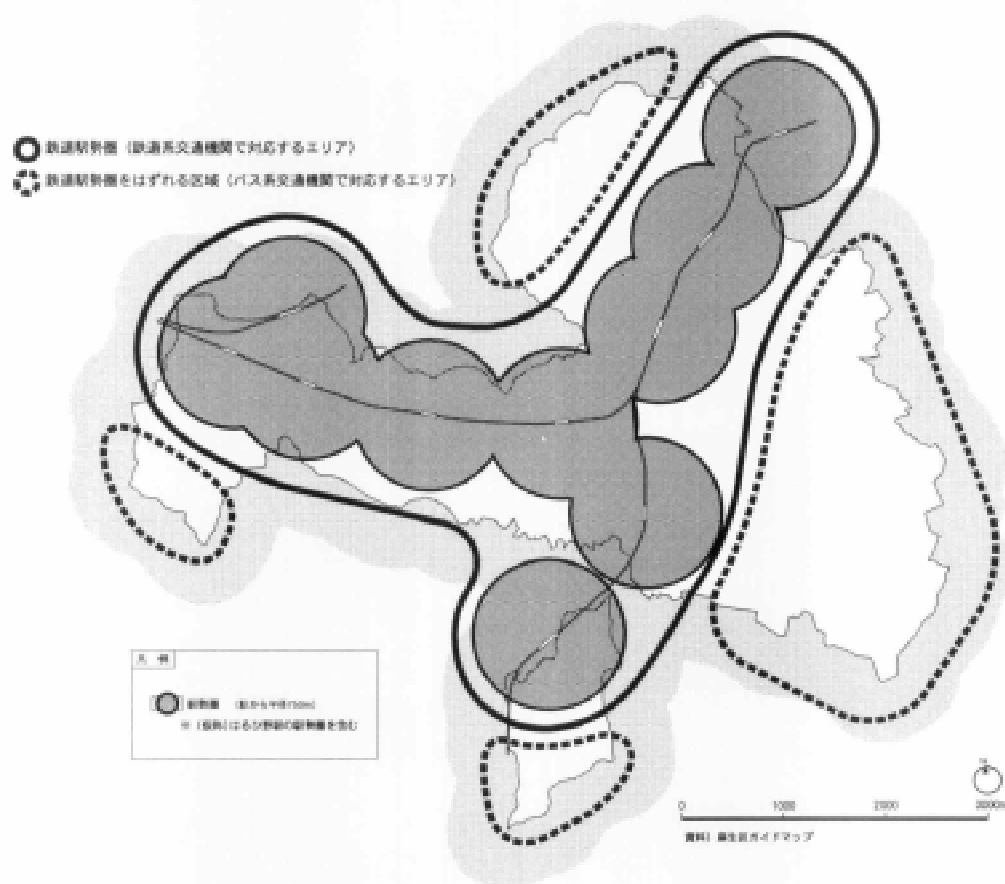


## ②-2. 区内における公共交通体系の方針

- ・ 区内には、鉄道駅から750m圏外の地域が存在するため、「鉄道駅勢圏（鉄道系交通機関で対応するエリア）」と「鉄道駅勢圏をはずれる区域（バス系交通機関で対応するエリア）」では、その公共交通体系づくりの方針が異なります。
- ・ このため、「鉄道駅勢圏の公共交通体系」と「鉄道駅勢圏をはずれる区域の公共交通体系」に分けて、区内における公共交通体系の方針を整理します。

### ■ 「鉄道駅勢圏（鉄道系交通機関で対応するエリア）」と

### 「鉄道駅勢圏をはずれる区域（バス系交通機関で対応するエリア）」



## ②-2-1. 鉄道駅勢圏（鉄道系交通機関で対応するエリア）の公共交通体系の方針

### 1) 現状と課題

- ・ このエリアは、主に鉄道駅から750m圏内の地域を指しますが、麻生区の山坂の多い地形的特性や今後の少子・高齢化社会を見据えた対応が必要になります。

## 2) 鉄道駅勢圏の公共交通体系に関する方針

- ・ 鉄道駅に近接しているこのエリアについては、移動にハンディをもつ市民にとって利便性の高い足となるような小型ワンコインバス等による低廉で便利な公共交通手段を、事業者を問わず確保する必要があると考えられます。

### ②-2-2. 鉄道駅勢圏をはずれる区域（バス系交通機関で対応するエリア） の公共交通体系の方針

#### 1) 現状と課題

- ・ このエリアは、主に鉄道駅から750m圏外の地域を指します。

#### 2) 鉄道駅勢圏からはずれる区域の公共交通体系に関する方針

- ・ 利便性の高いバス路線網を構築し、交通不便地域の解消を目指します。

##### □公共施設等を結ぶ循環バス導入の検討

→区役所、老人いこいの家、病院等を結ぶ区民の身近な足となるコミュニティバスの導入の検討

##### □交通不便地域の解消

→高石、岡上、細山、王禅寺西地区などにおけるコミュニティバスの導入の検討

(高石地区については、平成16年1～2月に、多摩区南生田地区とを循環するコミュニティバスの運行実験が行われました。)

---

※コミュニティバス：需要が小さいため既存のバス事業者が運行しない地域において、福祉サービスをも視野に入れて運行されるバスサービス

### (3) 実現に向けて

#### ① 区民の目線からの道路整備の実現に向けて

- ・現在の市の財政状況を鑑みると、大々的な道路整備を行うことは現実性に乏しく、現道拡幅や交差点改良等、最小の支出で最大の効果を上げられる対応を検討し、実践していくことが重要と考えられます。
- ・このためには、区民のニーズにあわせて道路整備の優先度を見極めることが必要となるため、区民が何を思い、どのようになったらよいと考えているかを把握し、それをスムーズに実行に移せる体制を整えていくことが必要と考えられます。
- ・また、行政が進める道路整備等を、道路利用者である区民の目線からチェックできる組織や仕組みを整えることも有効と考えられます。

#### ② 他市・他区との連携

- ・麻生区は、周辺を横浜市、町田市、多摩市、稲城市に囲まれているため、麻生区の交通ネットワークを考えるうえでは、近隣市や他区（多摩区、宮前区）との連携が必要と考えられ、定期的に協議の場を設けるなどの対応が必要と考えられます。
- ・他市との連携が必要な道路は次のとおりです。

- 稲城市
  - 稲城読売ランド前停車場線
  - 坂浜平尾線（細山線）
  - 細山線から稲城市役所方向へ抜ける新規路線（構想）
- 町田市
  - 世田谷町田線
  - 町田調布線
  - 柿生町田線
  - 片平線
  - 栗木線
- 横浜市
  - 横浜上麻生線（菅早野線）
  - 真光寺長津田線
  - 柿生町田線



## III-1-2. 都市拠点

### ■都市拠点 方針の構成

#### 1. 都市拠点の目標と方針

##### (1) 目標

・都市拠点方針の基本的な考え方について整理したものです。

##### 【構成】

- ① それぞれのまちが主役となる拠点づくり
- ② 今あるまちの資産を十二分に活用する拠点づくり

##### (2) 方針 ※拠点を包括して整理した部分であり、最終的に区民提案に集約する際に、都市構造方針に位置づけていく項目と考えられます。

・麻生区全体の視点からみた、都市拠点の位置づけや配置、後背地との関係を整理したものです。

##### 【構成】

##### ① 都市拠点の位置づけと配置

- 1) 生活中心拠点・生活拠点  
■新百合ヶ丘駅周辺地区の広域的な位置づけと「生活中心拠点」としての考え方
- 2) 地域サービス拠点
- 3) 他都市連携拠点
- 4) 住宅市街地内商業拠点
- 5) 産業・研究開発拠点（マイコンシティ）  
■職住の連携軸

##### ② 都市拠点と後背地との関係について

- 1) 各都市拠点が分担する後背住宅市街地の範囲
- 2) 都市拠点と後背住宅市街地の機能分担とネットワークについて

#### 2. 各拠点別のまちづくり方針

・新百合ヶ丘など区内主要鉄道駅周辺地区については各拠点別、その他の拠点については役割別に方針を整理したものです。

※最終的に区民提案に集約する際に、都市拠点方針の本体となる部分となります。このため、今後、現状・課題と方針の再整理が必要になると考えられます。

##### 【構成】

- (1) 新百合ヶ丘駅周辺地区
- (2) 百合ヶ丘駅周辺地区
- (3) 柿生駅周辺地区  
■各生活拠点間の連携について
- (4) 多摩線沿線地域の鉄道駅《生活サービス拠点》
- (5) その他《他都市連携拠点、住宅市街地内商業拠点》
- (6) 産業・研究開発拠点（マイコンシティ）

##### 【上の大項目それぞれの下にある小項目】

- ① まちの現状・課題
- ② まちづくりの目標
- ③ まちづくりの方針
- ④ 今後の課題

※大項目によっては、全ての小項目がないものもあり

#### 3. 実現に向けて -拠点整備に向けての重点プロジェクト-

・都市計画マスタープランの方針を受けて、拠点整備に向けた具体的な重点事業、策定後の推進方策等を整理したものです。

##### 【構成】

- (1) 地区計画等ルールによる建物低層部への商業店舗の誘導（新百合ヶ丘駅周辺地区）
- (2) 北口エリアの再構築（新百合ヶ丘駅周辺地区）
- (3) 元気な商店街を活かした駅前整備計画の再構築（柿生駅周辺地区）
- (4) 継続的な商業の活性化活動（百合ヶ丘駅周辺地区）  
■まちづくりNPOの立ち上げ