

1) 交通の絶対量を減らす(自動車に依存しないまちづくり)

- パーク&ライドシステムの導入
- 公共交通への転換(バス体系の見直し)

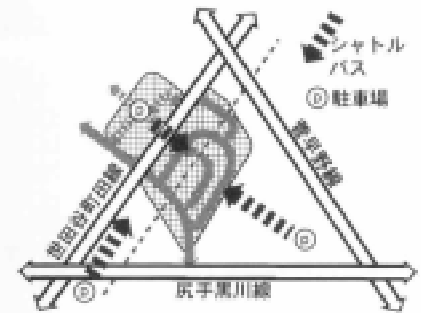
2) 地域に関係のない交通を減らす(通過交通を減らす)

- 都市計画道路の整備(尻手黒川線、世田谷町田線、菅早野線)
- 交通規制(周辺住宅地の一方通行化、マイカー規制)

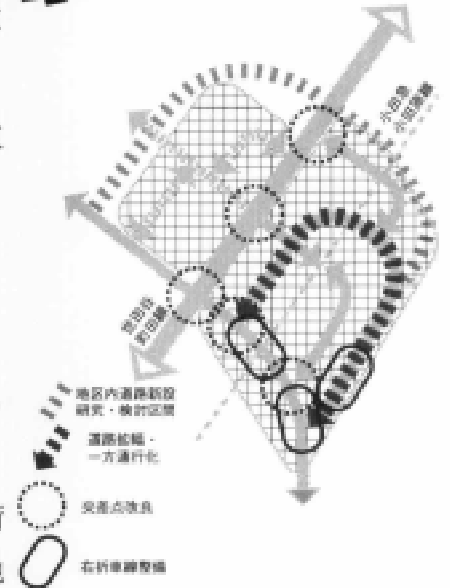
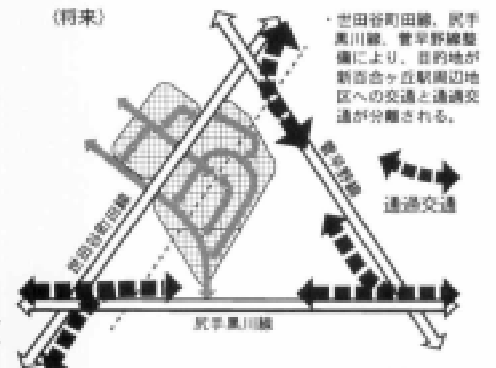
3) スムーズな流れをつくる

(交通容量を増やし交通流を改善する)

- 道路改良(万福寺王禅寺線、区画街路9、10号線の道路構造(円滑なカーブが可能な道路線形等)、交差点改良、規制改善)
- 駐車場整備(駐車場の効率的運用)、公営駐車場整備(区役所駐車場の立体・地下化、複数出入口の確保等)
- 万福寺開発に対応した西口駅前広場の整備・拡幅
- 交通規制(一方通行化)
- 地下空間活用駐車場ネットワークの研究にあわせた、地区内道路新設の研究・検討の推進
 - 区画街路9号線、緑道、住宅展示場前道路、区画街路10号線と世田谷町田線間の道路を結ぶ、一部地下部分を含む半環状道路新設の研究



(将来)



4) 川崎縦貫高速鉄道整備に伴う、駅周辺交通網の見直し

- 鉄道とバスのスムーズな乗り換え

③-4. 土地利用に関する方針(魅力アップの下地づくり)

1) センター地区と万福寺地区の棲み分けによる土地利用の誘導

- ・万福寺の開発により、利用者はセンター地区との連携を望みますが、事業者は、土地利用の適正な棲み分けが行われ、両地区が共存共栄して活性化していくことを求めています。
- ・このため、センター地区では、定められた用途地域の中で用途混在化を防ぐための土地利用の誘導、規制が必要となります。また、センター地区におさまりきれない商業用途の立

地の受け皿として、万福寺地区への用途誘導等も求められます。

※万福寺地区は、土地区画整理事業、地区計画により基盤整備、土地利用規制・誘導が図られつつあります。

□地区計画等、きめ細かな土地利用のルールが定まっていなかった地域への地区計画等による土地利用の誘導

→建物低層部（商業用途以外のもの）への魅力ある小型商業店舗の導入

2) きめこまかいゾーニングによる用途が異なる土地間の相互干渉の緩和（住居系）

- ・駅周辺地区では、歩車が完全分離され生活に必要な施設も揃っていることから、居住機能の立地も進んでおり、周縁地区、万福寺王禅寺線西側は中高層集合住宅地の形成がみられます。また、駅周辺地区の後背地は、良好な戸建て住宅地となっています。このため、中高層集合住宅地、低層戸建て住宅地、商業地等の混在による相互の干渉の緩和や、地区の特性に配慮した都市型住宅※の計画的な立地等が求められます。

□適正な土地利用の誘導

→地区の特性に配慮した都市型住宅の計画的な立地誘導、整備

→適正な土地利用の誘導（戸建住宅、共同住宅、業務施設等の適正な混在化）

□後背住宅市街地の少子高齢化を考慮した必要機能（高齢者住宅、児童・高齢者福祉施設等）の立地誘導（インセンティブ手法の活用）

3) 低・未利用地の高度利用促進

- ・用途の混在を避け、地域にとって必要な用途（住居系用途低層部への商業用途等）の立地を促進することが求められます。

□用途地域、容積率の見直し（インセンティブ手法の活用）

→周縁地区の住宅展示場、スポーツ施設、駐車場等の暫定利用地の有効活用の促進

④ 今後の課題

- ・川崎縦貫高速鉄道整備と横浜市営地下鉄延伸の両方を視野に入れた、駅周辺の開発計画や地下鉄の必要性の検討。

※…都市型住宅：必要機能（後背住宅地の少子高齢化を考慮したもの）、商業・業務機能を低層部に導入した中高層集合住宅。

(2) 百合ヶ丘駅周辺地区

① まちの現状・課題

- ・百合ヶ丘駅周辺地区は、百合ヶ丘団地住民のための拠点として形成された経緯から、高石・細山など、本来は駅勢圏内（半径500m）に含まれる斜面住宅市街地への道路接続が良くなく、駐車場も不足しており、車によるアクセスが困難な状況です。加えて、丘陵部に団地が立地し、団地入居者の高齢化により、後背地とのアクセスが困難となっているため、駅周辺地区の商店街は人離れや商店の魅力低下により、衰退傾向にあります。
- ・百合ヶ丘団地は、建設当初は坂上の眺望の良い団地と評判で、団地ブームの火付け役となった場所のため、団地自体が魅力のポテンシャルを持っており、駅周辺地区の商店街にとっては、良好なアクセスが確保できれば後背地としてのメリットがあるといえます。

② まちづくりの目標

【百合ヶ丘駅周辺地区の拠点キャッチフレーズ】

○ 「ながめさわやかな坂道に映えるまち」

1) にぎわいを生み出す段階的なまちづくり

- ・百合ヶ丘周辺地区については、現段階では、衰退化した商店街の活性化を主軸に置き、将来的には、駅周辺地区と団地とのバリアフリーなアクセスの強化や周辺地域とのアクセスを強化することで人の循環を促し、団地にもにぎわいを取り戻していく、段階的なまちづくりを目指します。

③ まちづくりの方針

1) ソフトプログラムによる商業活性化の推進

- ・将来的には、坂上にある団地とのつながりの強化を目指しつつも、現段階においては、既存のまちのハード的なストックを維持し、店主のモチベーションを上げる魅力づくりやソフトプログラムによる継続的な活性化の推進が必要です。

□ソフトプログラムによる商店街活性化の推進

④ 今後の課題

- ・駅周辺と団地とのつながりの強化（バリアフリー化による）
- ・コミュニティバスが運行された場合の後背地との交通アクセスに対応した交通施設（駅前広場、駐車場等）の整備（多摩区南生田～麻生区高石地区で平成16年1～2月にコミュニティバス運行実験を実施）

(3) 柿生駅周辺地区

① まちの現状・課題

- ・ 商店街を中心とした駅東口周辺道路は、幅員が狭いため、バスと歩行者の円滑な通行が困難な状況にあります。また、商店街では下水道が未整備で、木造建築物が密集しています。これら課題の解決に向け、現在、東口では市街地再開発事業（約1ha）、西口で土地区画整理事業に向けた協議が推進されていますが、進捗しない状況にあります。（「柿生駅周辺地区構想」（昭和59年／36ha）の開発計画に位置づけられています。）
- ・ 片平土地区画整理事業（計画人口1,600人）や能ヶ谷東部土地区画整理事業（町田市、区画数約730区画（土地区画整理事業全体）、約340区画（分譲区画数））など周辺地域で開発が行われ、柿生駅利用者の増加がある程度予想されること、また、再開発計画に位置づけられているため、都市計画道路柿生町田線の整備が進まないことが課題となります。
- ・ また、麻生区にある5つの総合病院のうち、4つは柿生駅周辺に集中していますが、駅からのアクセスが困難な状況にあります。
- ・ 一方で、柿生駅周辺地区一帯は、「柿と寺の町」という愛称があるように、禅寺丸柿の産地であり、だるま市（麻生木賊不動尊）、さくらまつり（麻生川）、あじさいまつり（浄慶寺）など、寺社・仏閣・麻生川の桜など地域資源に根ざしたイベントが開催されています。また、その他にも唐守稲荷（皮膚病から守るといわれている）などが良く知られており、麻生区において、歴史的観光地としてのポテンシャルの高い地域ともいえます。さらに駅周辺商店街は、専門品を扱う小売店舗が連続し、にぎわいのあるまちなみを形成していますが、外食産業など日常生活に寄与する一部の業種では、にぎわいが乏しい状況にあるともいえます。

② まちづくりの目標

【柿生駅周辺地区の拠点キャッチフレーズ】

○「まつりといやしが調和するまち」

1) 既存のまちなみや歴史的資源を活かしたまちづくり

- ・ 柿生駅周辺地区のまちづくりにおいては、開発事業や、都市計画道路の整備など将来的な課題を見据えつつも、郷愁感を彷彿させる既存のまちなみや、周辺地区の歴史的資源を活かしながら、まちの活性化を目指します。

③ まちづくりの方針

1) 既存のまちなみを活かした商業の活性化

- ・ 現在のまちなみを将来のまちづくりに継承するため、既存の商店街を残し、建物や街路における景観を活用した、商業活性化によるまちのさらなる魅力アップが必要とされます。

□既存のまちなみ、雰囲気を活かした商業活性化事業の実施

□既存のまちなみ、後背地に調和した建物の立地誘導

→地区計画、建築協定、街なみ協定等による良好なまちなみ形成

2) 東口と西口が一体となった総合的なまちづくりの推進

- ・ 駅周辺地区に開発計画の存在する点、地形的にコンパクトな市街地が求められる点から、また、まちの魅力づくりのためには、個別の計画事業の推進よりも、むしろ駅東西のつながりを強化した将来像を検討し、道路、開発計画の関係を再整理した上で、それに基づくまちの再構築や計画を推進することが必要です。

□各事業協議体の連携による駅東西の総合的な将来まちづくりビジョンの策定

→既存都市計画事業の見直し（市の協力体制の整備）

→駅東西の市街地開発事業組合等の連携によるまちづくりの推進

□柿生町田線の位置づけの再整理

→市街地再開発計画との関係の再整理

□まちの再構築にあわせた道路、交通のバリアフリー化

→駅から医療施設を結ぶシャトルバスの運行

→歩行者専用道路等の整備 など

3) 安全・安心して暮らせるまちづくりの推進－生活に最低限必要な都市基盤の整備

- ・ 木造密集市街地に対する対応や、幅員の狭い道路の改善、下水道等最低限必要な基盤施設については、改善策の検討、整備促進等を図る必要があります。

□必要最低限の都市基盤整備の推進

→駅周辺の道路改良（一方通行化等）、下水道の整備、駅東西自由通路の設置（駅橋上化等による）

④ 今後の課題

- ・ バス乗入れの容易な駅前広場の整備、歩行者の安全性の確保などについては、課題として暫定的な提案を行うものとします。

（課題提案）

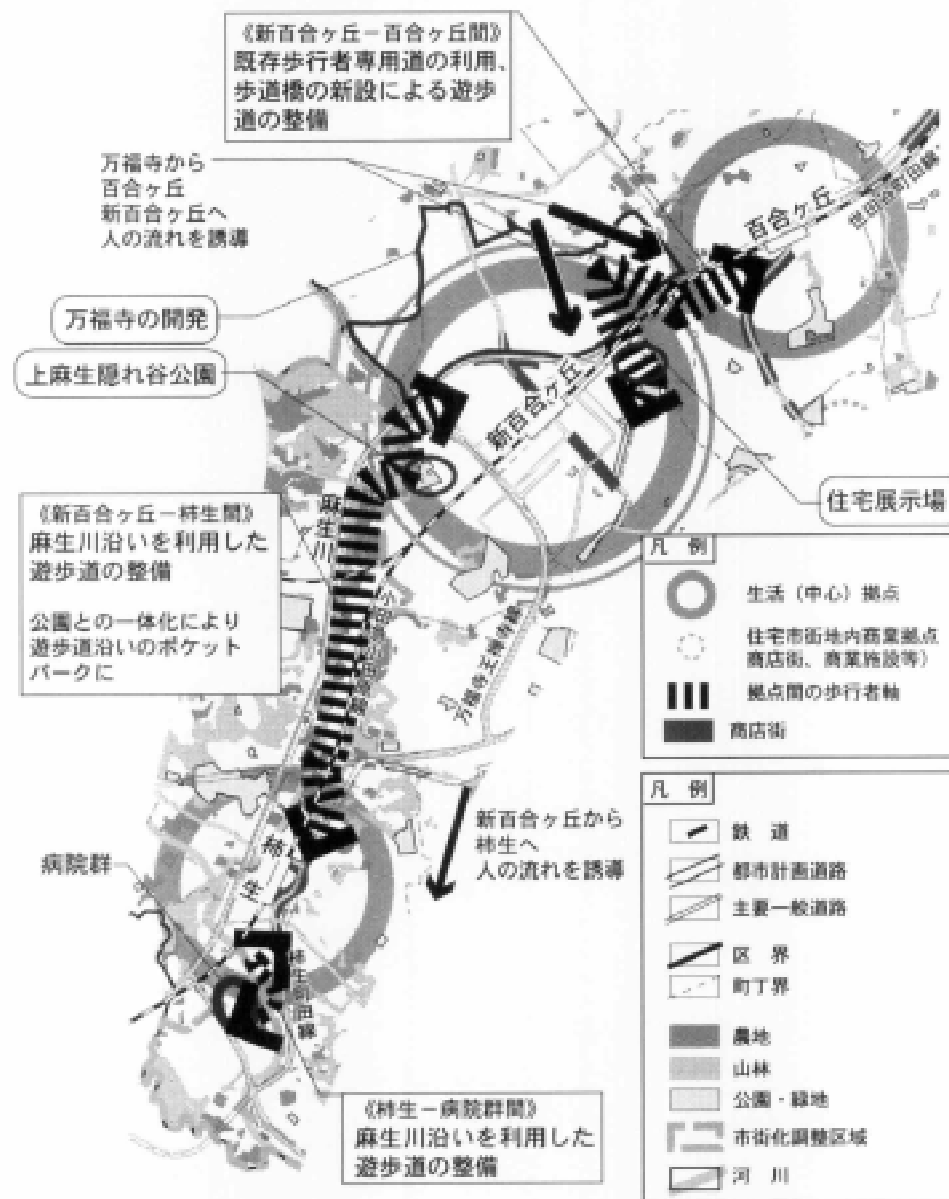
- ・ 商店街を中心とした商業活性化を行うためには、商店街を通行する車やバスのルートを変更し、歩行者に安全な歩行者専用道路もしくは、歩車共存道路にすることが望まれます。このため、東口駅前広場へバスが停留しなくても良いように、商店街の周辺に暫定バスターミナルを設置することが望まれます。

■各生活拠点間の連携について（活性化のための歩行者回遊ルートづくり）

- ・各生活拠点が独自性を保ちつつも、個性を発揮し連携して活力を持つための方策の一つに、人々が移動するための歩行者動線軸の形成が考えられます。
- ・歩行者動線軸により新百合ヶ丘、百合ヶ丘、柿生をつなぐことで、孤立した拠点の見直しを図るとともに、地域の魅力をさらにアップします。

□公園・緑地と一体となった歩行者専用道の整備

『愛称：「ぶらり横丁」、「レインボー通り」』



■歩行者回遊ルートのイメージ