

III - 1 - 3. 住宅市街地

■住宅市街地 方針の構成

1. 成り立ちと現状・課題

・麻生区の住宅市街地の成り立ちと現状・課題を整理します。

- (1) 成り立ち … ①自然条件／②市街地の形成過程
- (2) 現状と課題 … ①現状／②課題



2. 目標と方針

・麻生区の住宅市街地づくりの考え方や将来の方向性を整理したものです。

(1) 目標

持続可能な地域社会を支える住宅市街地を形成していく

- ①持続可能な地域社会のすがた（イメージ）
- ②持続可能な地域社会を実現するためのまちづくり方針
- ③持続可能な地域社会実現までのステップ

(2) 方針

(2) - 1. 6つの視点からみたまちづくり方針

視点	内容
生活・コミュニティ	①コミュニティ形成を支援できる地域づくり
少子・高齢化、福祉	②多世代交流を実現できる地域づくり
地域交通	③安全性・利便性の高い道路・公共交通体系づくり
緑・水・景観	④緑・水と住環境を活かした地域づくり
防災	⑤地域住民の安全を考えた地域づくり
土地利用	⑥持続可能なコミュニティを支える土地利用のルールづくり

(2) - 2. 住宅市街地類型別にみたまちづくり方針

①建物形態からみた住宅市街地

- 1) 戸建住宅中心型
- 2) 大規模住宅団地型

②地形的特性からみた住宅市街地

- 1) 急傾斜地型
- 2) 緩傾斜地型
- 3) 平坦地型

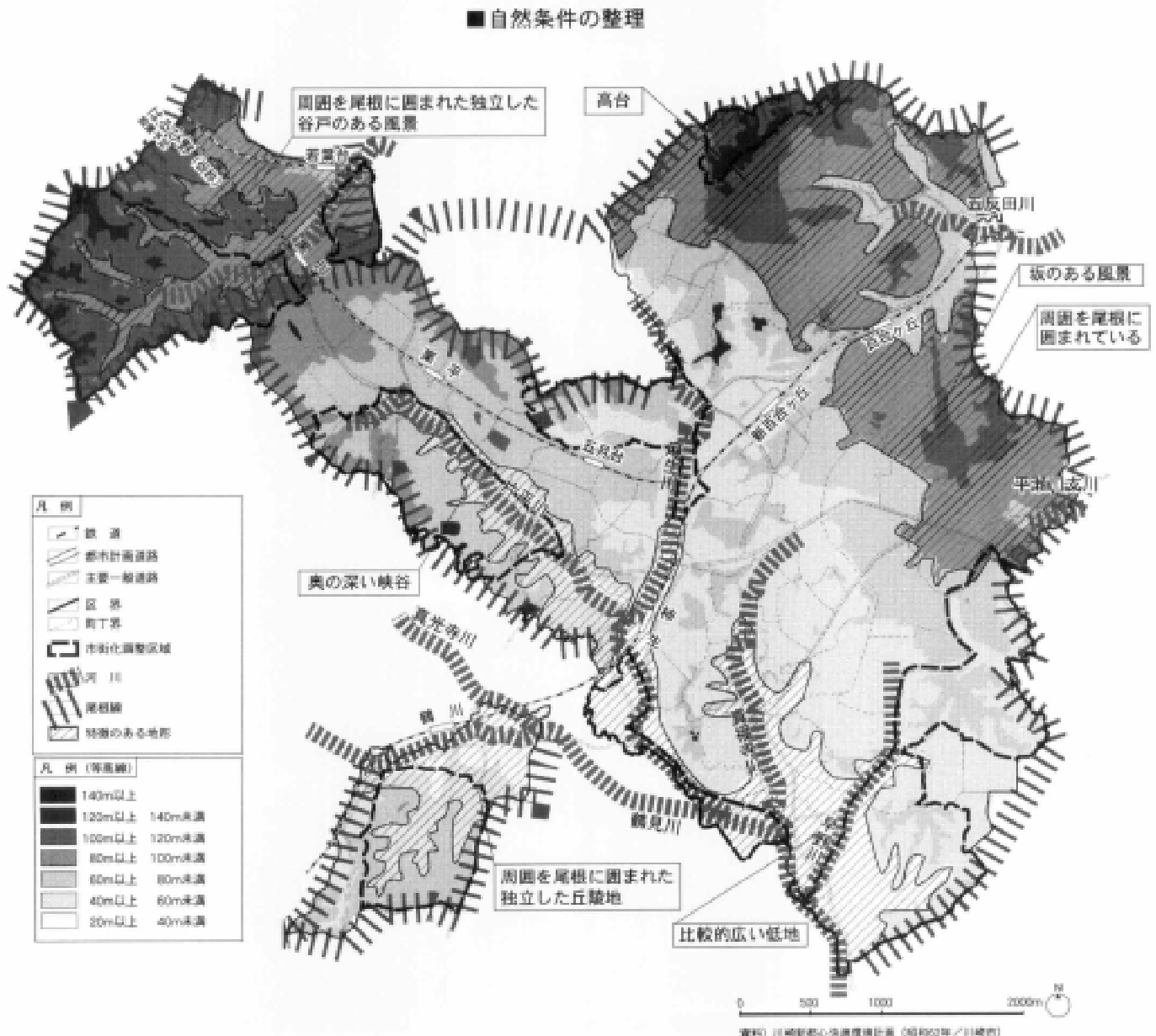
1. 成り立ちと現状・課題

(1) 成り立ち

→II-2. 都市構造「1. (1) 麻生区を取り巻く条件の整理」の再掲

① 自然条件

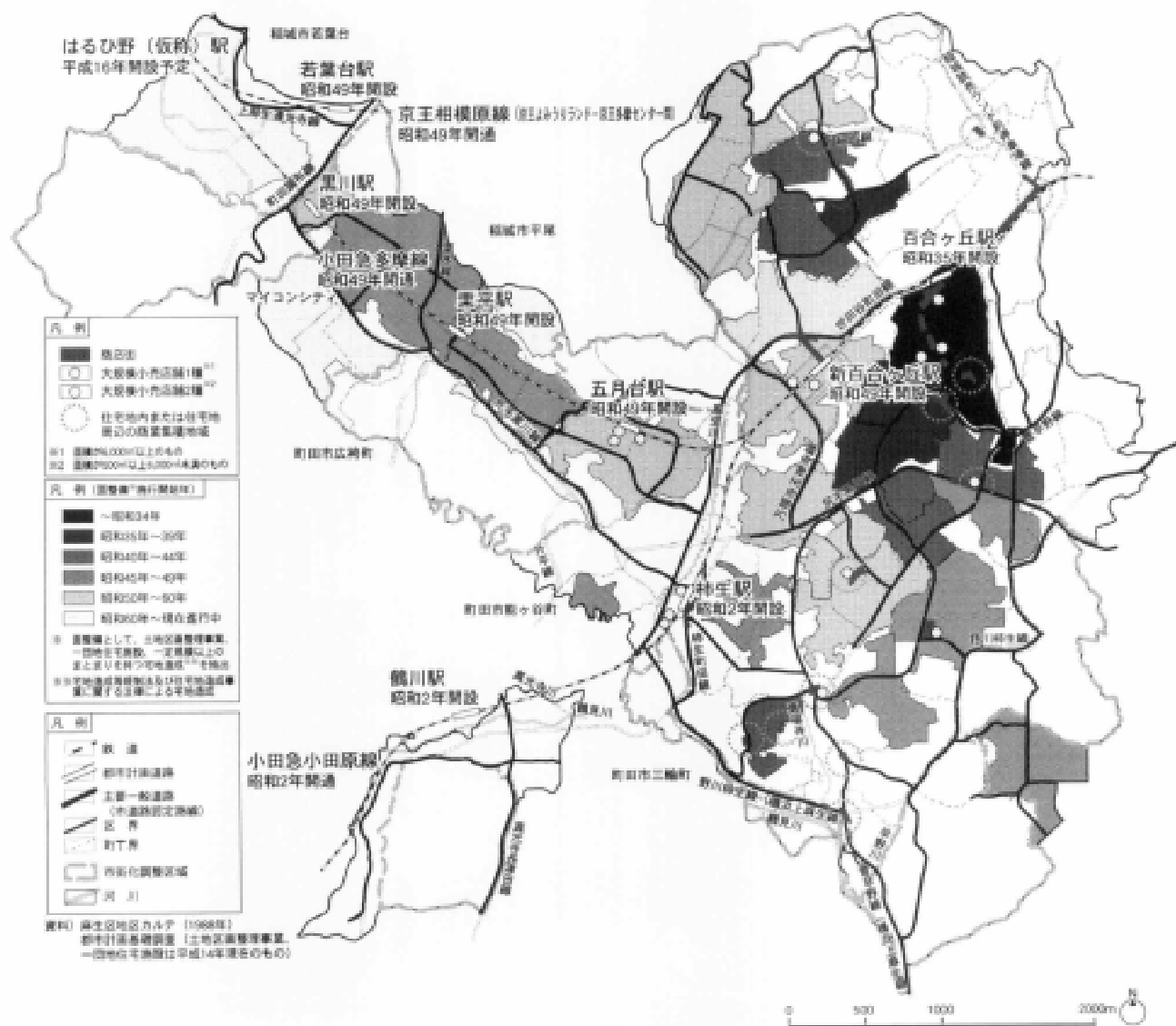
- 多摩丘陵の一部を占め、谷戸が丘陵の奥深くまで幾筋も入り込んだ高台と低地（丘陵と谷戸）で構成されている。
- 麻生区全体が尾根線によって囲まれており、地形的にも景観的にも他地域から独立した地域を形成している。
- 小田急線（小田原線、多摩線）を中心に谷戸が形成されている。（その谷戸においてクラスター状に特徴ある市街地の分布が見られる）
- 河川の源流が多く存在し、南部には河川が集積する平坦地が広がっている。



② 市街地の形成過程

- 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



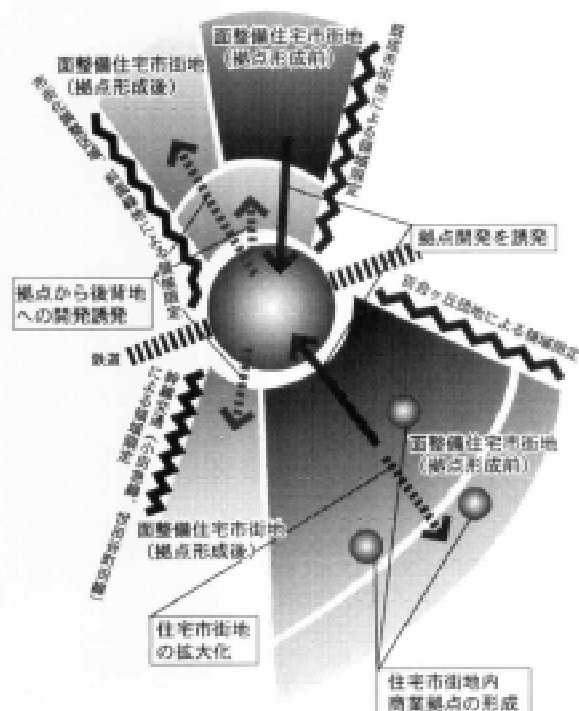
路線名	鉄道駅名	開設年	同年代の主な開発	備考
小田急 小田原線	新百合ヶ丘	昭和49年	・三井不動産宅地造成 (昭和40～44年) ・三井不動産による開発 (開発許可による開発行為 /昭和47～56年) ・新百合ヶ丘駅周辺特定土地区画整 理事業(昭和59年完了) ・麗山土地区画整理事業 (千代ヶ丘団地/昭和46年完了)	・麻生区分区(昭和57年) 《拠点形成後の主な開発》 ・金程向原土地区画整理事業 (昭和62年完了) ・山口台土地区画整理事業 (昭和62年完了) ・万福寺土地区画整理事業 (平成12～19年)
	百合ヶ丘	昭和35年	・生田土地区画整理事業 (百合ヶ丘団地/昭和36年完了)	
	栢生	昭和2年	・片平土地区画整理事業 (平成13～17年予定) ・栢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) ・栢生村・岡上村が川崎市に編 入(昭和14年) ・栢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) ・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)
	栗平	昭和49年	・栢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)	
	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 (設置予定)		
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。



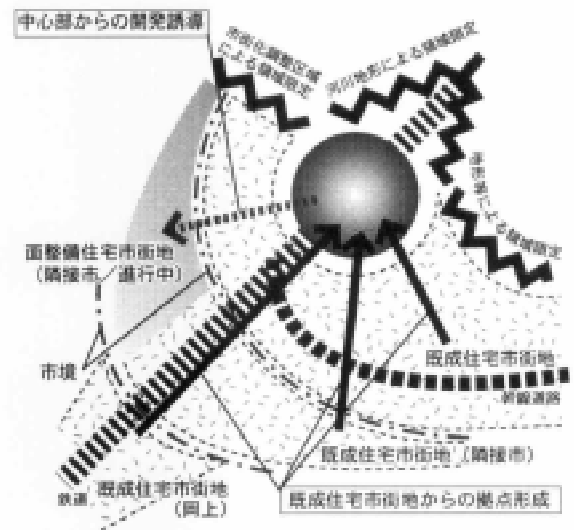
○百合ヶ丘駅周辺地区 —主に百合ヶ丘団地を後背とした形成パターン

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火付け役となった。 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。



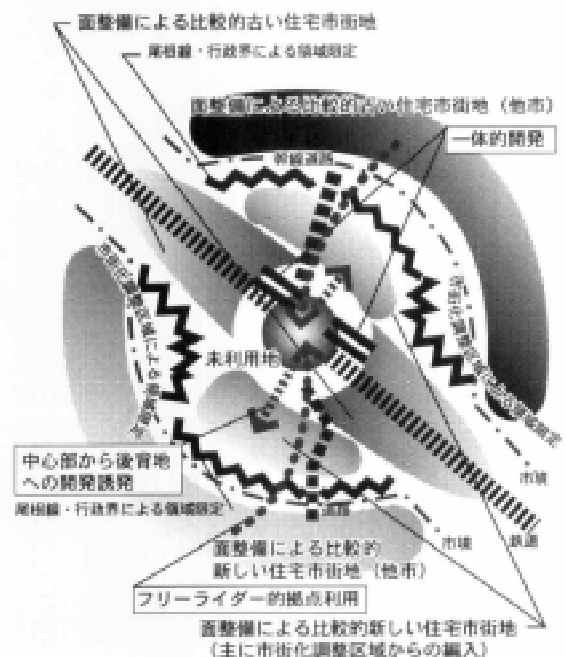
○柿生駅周辺地区 —主に既成住宅市街地を後背とした形成パターン

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 —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地調整区域が広がる。
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（市街地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古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、広袴町に隣接している。 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) 現状と課題

① 現状

1) 通勤先

- ・麻生区民の通勤先をみると、区内で従業している人が25.9%であるのに対して、東京都特別区部へ通勤している人が39.9%となっており、東京への依存度が高いベッドタウンといえます。
- ・また、市内他区への通勤者は11.7%であり、区別の割合をみると、多摩区が4.0%、宮前区が2.2%、高津区が2.0%、中原区が1.7%、川崎区が1.1%、幸区が0.7%となっています。
- ・周辺他市への通勤者は、横浜市の7.2%が最も多く、町田市2.8%、多摩市の1.4%、稲城市の1.1%と続いています。

■区民の通勤先

