

② 多世代交流を実現できる地域づくり ～少子・高齢化対応、福祉の視点から～

1) 現況と課題

- ・近隣コミュニティの疎遠さが指摘されているとともに、今後、少子・高齢化社会が一層進展すると考えられます。

→小学校区程度の比較的小さなエリア内で、多様な世代の人的交流、助け合いをスムーズに行うことのできるまちづくりすすめ、現状の人口規模・年齢構成を維持しながら、こどもから高齢者まで誰もが心地よさを感じられる地域づくりをめざすことが必要です。

- ・また、高齢者や障害者が住み続けるためには、自分で動くということを前提として、元気にいきいきとした日常生活を送ることができる環境整備が重要と考えられますが、山坂の多い地形的特性とバリアフリー対応の遅れ等により、現実にはそれが難しい状況にあるといえます。

→できるだけ多くの高齢者等がまちや公園等へ自分で出掛けられる仕掛けづくり(ソフト、ハード両面からの仕掛け)が求められます。また、そこには、高齢者が出掛けてみようと思えるような人の温もりが感じられるしつらえが求められます。

→麻生区は、その地形的特性や市街地形成のプロセスにより、基盤整備の状況や居住者層が異なるため、地域特性に応じた対応が必要です。

※詳細については、「(2) - 2. 住宅市街地類型別にみたまちづくり方針」で記述。

2) まちづくり方針

A. 誰もが暮らしやすいまちづくり

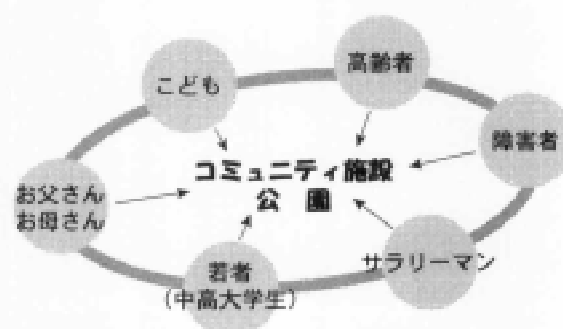
□多様な世代が暮らすことのできる魅力の創出

→多世代交流を実現できる(対象年齢が広い)施設整備

→こどもや高齢者等が気軽に利用できる公共交通網の整備(コミュニティバス導入の検討など)

□親子世帯の同居・近居を可能とする制度的支援体制の検討

■多世代交流を実現できる施設整備の考え方



・基本的には、今ある施設を、みんなで使えるように、みんなが意見を出し合って作り変えていく。

B. バリアフリーのまちづくり

- 分け隔てなく一定水準の市民生活を送ることのできる社会づくり(ユニバーサルデザインの導入)
- 狭くて急勾配な道路、公共施設等不特定多数の人が集う場のバリアフリー化
 - 安全な移動支援施設導入の検討(高齢者用カート、専用レーンの設置など)
- 安全に交流できる道路づくり
 - 生活圏やいくつかの街区を単位としたコミュニティゾーンの設定による安全な通行の確保(バリアフリー化や舗装材の工夫による安全性確保など)
 - 歩行者の安全を確保できる道路網の整備促進(安全性確保とコミュニティ創出の仕掛け)

C. 高齢化に対応した助け合いまちづくり(健康な住宅地づくり)

- 充実した福祉サービスの提供
 - 住民相互の助け合いを基本とした福祉サービスの提供(将来的に主流になると予想される老老介護も視野に)
 - 高齢者が自分でサービスできる(または受けられる)ような施設づくり
 - ボランティア活動がしやすい体制づくり
 - 薬剤師資格を持つ者が地域で気軽に相談に応じるような相談窓口の設置(生活圏を単位として)
 - ミニデイサービス施設等の適正配置
- 在宅福祉サービスがしやすいまちづくり
 - 送迎、入浴サービスが行いやすい道路構造への転換(狭あい道路の拡幅、歩道の改修など)
- 高齢者が集うことのできる施設整備と適正配置
- 住宅のバリアフリー化の支援
 - 相談、計画、設計、改築、補助等の一貫した支援体制の構築

D. 高齢者の住み替えサイクルを支える仕組みづくり

- 高齢者とファミリー層の住宅利用の交換
 - 高齢者の生活不便性を解消するための仕組みの検討
(高齢者は駅周辺に移住し、高齢者が居住していた住宅にファミリー層が居住する)
- リバース・モーゲジ等による福祉サービス等の提供
 - 所有している住宅資産を担保として、安定した生活を続けるために必要な生活費や医療費、福祉サービスを受けられる仕組み(リバース・モーゲジ)のあり方の検討
 - 高齢者住宅の公営住宅、福祉拠点としての有効利用(市による借り上げ)

③ 安全性・利便性の高い道路・公共交通体系づくり ～地域交通の視点から～

③-1. 道路交通体系

1) 現況と課題

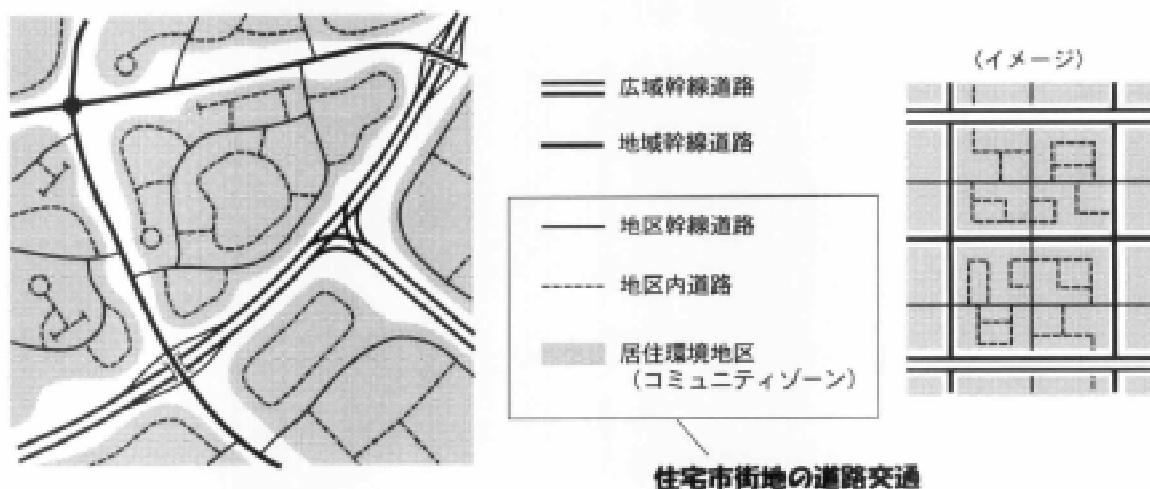
・幹線道路の整備水準の低さ等により、交通渋滞を避けるため、住宅前の道路がバイパスがわりに利用され、歩行者が危険を感じるような道路がみられます。

→住宅市街地内の生活道路（地区内道路）については、住民の快適性と安全性を確保することが望まれます。

→地区内道路を「歩行者優先の道路」として位置づけ、都市の骨格となる幹線道路から地区内街路へ流入してくる通過交通を排除するとともに、住民の日常交通を処理するに足る道路整備を進め、住民が安全・安心に移動できる最低限の道路空間を確保する必要があります。

→道路空間における地域住民の生活・交流機能を充足するために、地区内歩行者ネットワーク（緑道・歩行者専用道）やコミュニティ道路の整備も必要です。

■道路の段階構成と住宅市街地内の道路交通



2) まちづくり方針

□住宅市街地内に通過交通を流入させない方策の検討

→コミュニティゾーンの設定による計画的な交通処理

→一方通行化等の検討（地区幹線の拡幅整備が困難な区間や地区内道路）

→地区内道路のバイパス利用の回避（都市の骨格となる幹線道路の整備・拡幅の推進）

□狭あい道路の拡幅整備の推進

□コミュニティ道路の整備

- 一方通行規制等による交通量の抑制（通過交通の排除）
- 生活圏程度を単位としたコミュニティ醸成の場としての道路づくり

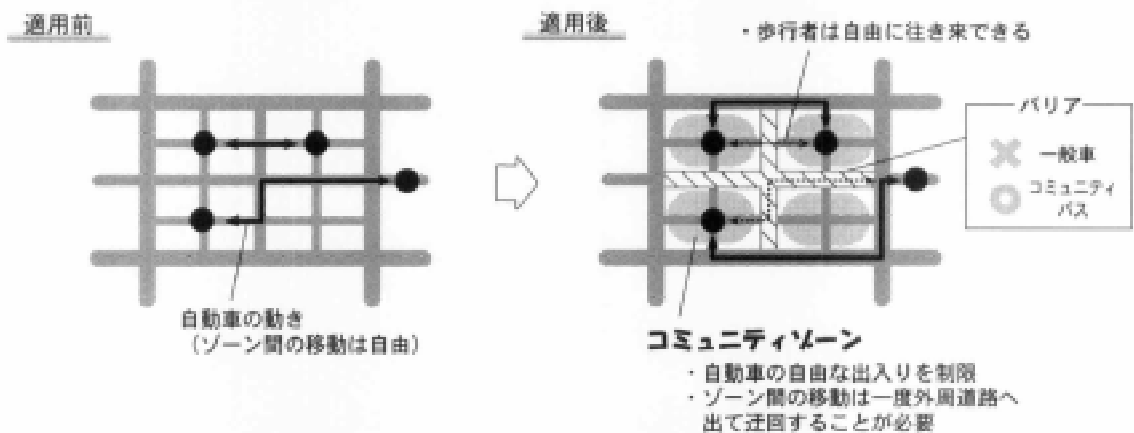
□歩行者の安全を確保できる道路網（ネットワーク）の整備

- 生活圏を相互に結ぶ連絡路・散策路づくり

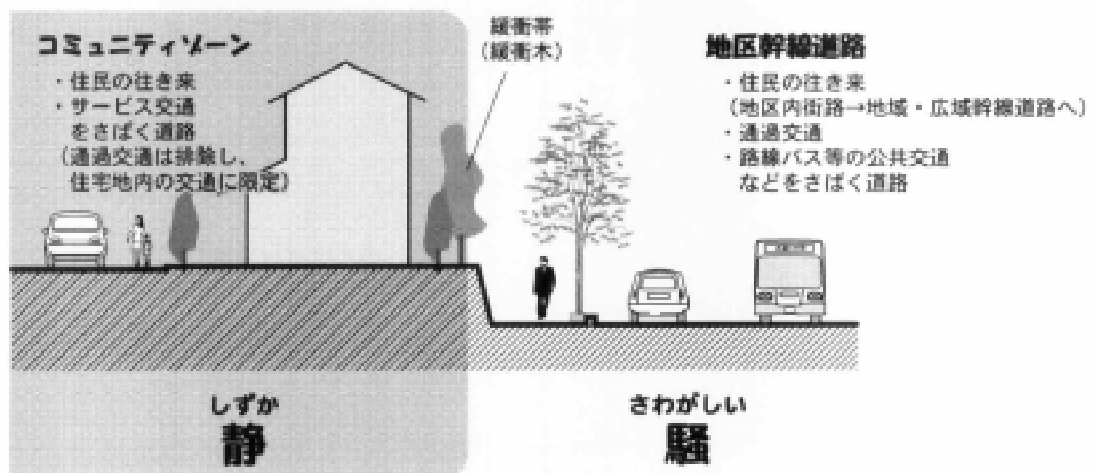
□歩道のバリアフリー化整備

- 歩車道の明確な区分化
- 電線地中化による広い歩道空間の確保

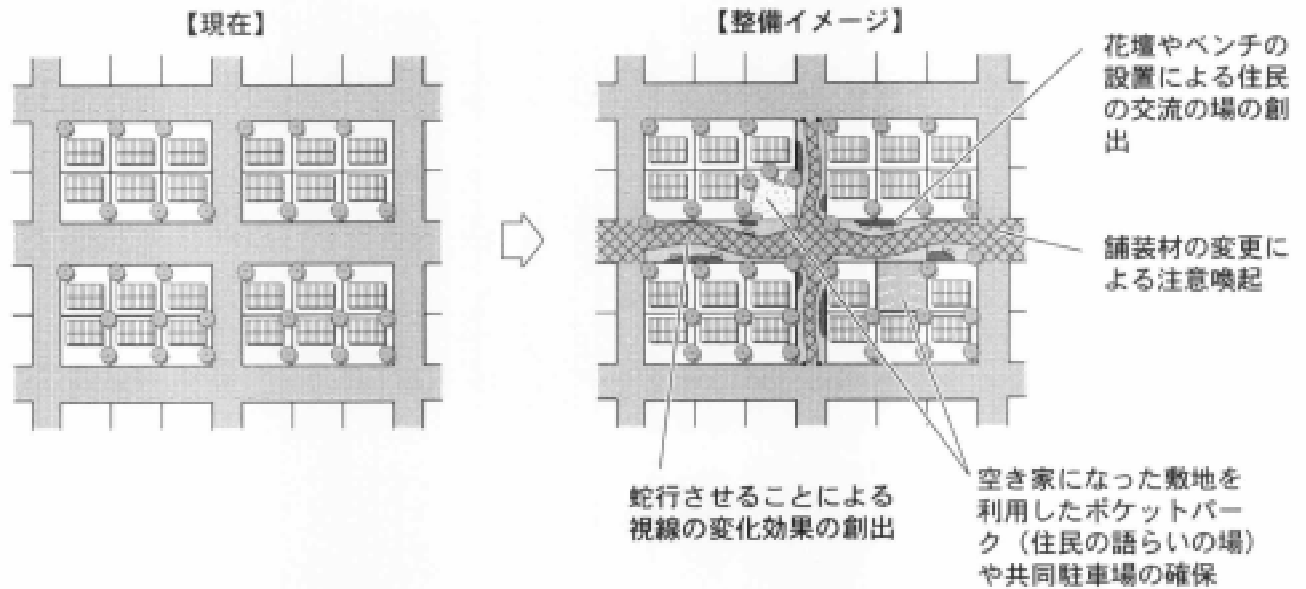
■コミュニティゾーン内の交通処理の考え方



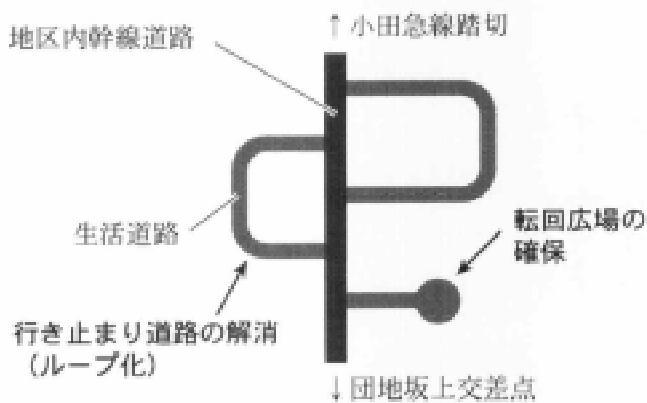
■コミュニティゾーンのイメージ



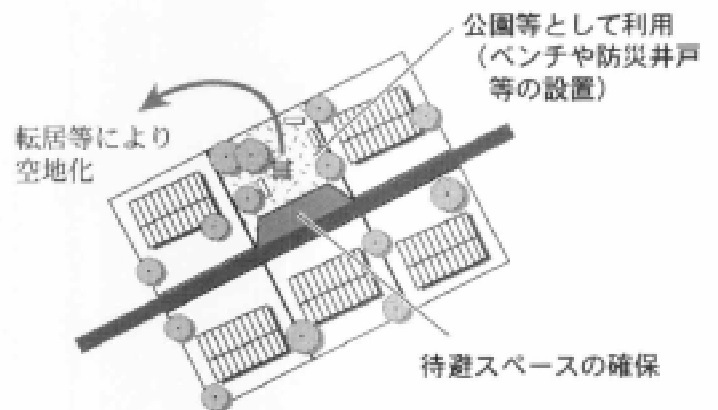
■コミュニティ道路の整備イメージ



■地区内幹線道路と生活道路の関係のイメージ図
（団地板上～小田急線踏切～世田谷町田線を例に）



■待避スペースの確保イメージ図



③-2. 公共交通体系

1) 現況と課題

・公共交通の手段は、鉄道や地下鉄といった大量輸送機関、新交通システムやLRTといった中量輸送機関、そしてバス等の自動車交通機関（少量輸送機関）の3つに大きく分けられます。このうち、大量輸送機関や中量輸送機関は、専用軌道を整備しなければならないため特別な対応が必要になります。一方、バス等の自動車交通機関については、道路を利用した公共交通であるため、バスが通行可能な道路があればよいことになります。最近では、安い運賃で小回りの利く交通手段であるコミュニティバスが各地で導入されています。

→近い将来迎える「少子・高齢化社会」に向けて、特に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公共交通手段の確保が必要です。また、麻生区の山坂が多いという地形から考えても、充実した公共交通網の構築が望まれます。

→地球環境にやさしい「脱自動車社会」を目指すためにも、使いやすい公共交通体系をつくり、マイカー利用から公共交通利用へのシフトを図っていく必要があります。

→これらの視点を踏まえ、生活者のニーズにあわせた公共交通手段を選択しながら、公共交通不便地域の解消をすすめることが重要といえます。

