

■地域3 まちづくり方針

1. まちづくりの目標

- ・まちづくりの基本目標として、

水と緑を活かした良好な環境のもとでの歴史とうるおいのあるコミュニティづくり

をめざします。

2. まちづくりの方針

(1) 地域住民にとって交通利便性の

高いまちづくり

- ・主に既成市街地と市街化調整区域から構成されており、面的な整備が行われなかったことなどから、地域の骨格となる道路は、世田谷町田線、尻手黒川線、菅早野線などの一部を除いて未整備の段階にあります。
- ・また、道路率をみても、10～15%と道路網の整備が遅れている状況です。
- ・このため、自動車交通においては交通渋滞、公共交通においては円滑な運行の困難さ、歩行者交通においては歩行の危険性など、地域住民にとって、移動が比較的困難な状況にあります。

- ・以上の点から、必要な道路の整備改善等を図るとともに、地域公共交通網などを充実させることで、地域住民にとって移動利便性が高いまちを目指していきます。

①地域の骨格となる道路の整備促進と段階的な道路体系の確立

- ・岡上地区や隣接市とのアクセスの強化、地域内各地区から柿生駅周辺地区へ結節する地域公共交通網の確立、地域拠点（生活拠点）のまちづくりの契機として、基幹となる道路の早期整備が必要です。
- ・整備にあたっては、都市計画道路を長距離交通を処理する道路（地域幹線）、移動距離の短い交通を処理する道路（地区内幹線）、地区内道路と段階的に区分し、各道路の性格に応じて道路空間を構成することが求められます。また、地域の重要度から、

世田谷町田線・尻手黒川線・柿生町田線・菅早野線・野川柿生線の整備が望まれます。



②地域公共交通網の拡充・整備

- ・市街化調整区域や岡上西地区を除き、公共交通網はある程度整備されていますが、運行本数が少ない路線が存在しています。
- ・このため、自動車交通と歩行者交通が安全に通行できる最低限の道路幅員を確保すること同時に、地域拠点へ連絡し、自動車交通を軽減するための代替手段として、地区をきめ細かく運行するコミュニティバス等の公共交通網の充実が求められます。

- 公共交通空白地域へのバス路線の導入
- 既存バス路線の本数の充実
- コミュニティバスの導入
- 小田急線を横断するルート（鉄道高架・跨線橋等）の整備の検討

③安全・安心に移動できる地区生活道路の整備

- ・地区内幹線・地区内道路への通過交通を排除し、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とともに、まちの防災機能の向上や地域公共交通網を確立するための道路機能を導入することが必要です。
- ・このため、地域内の基幹となる地域幹線道路を中心に、道路の拡幅・整備や歩道の新設およびバリアフリー化などが求められます。
- ・また、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

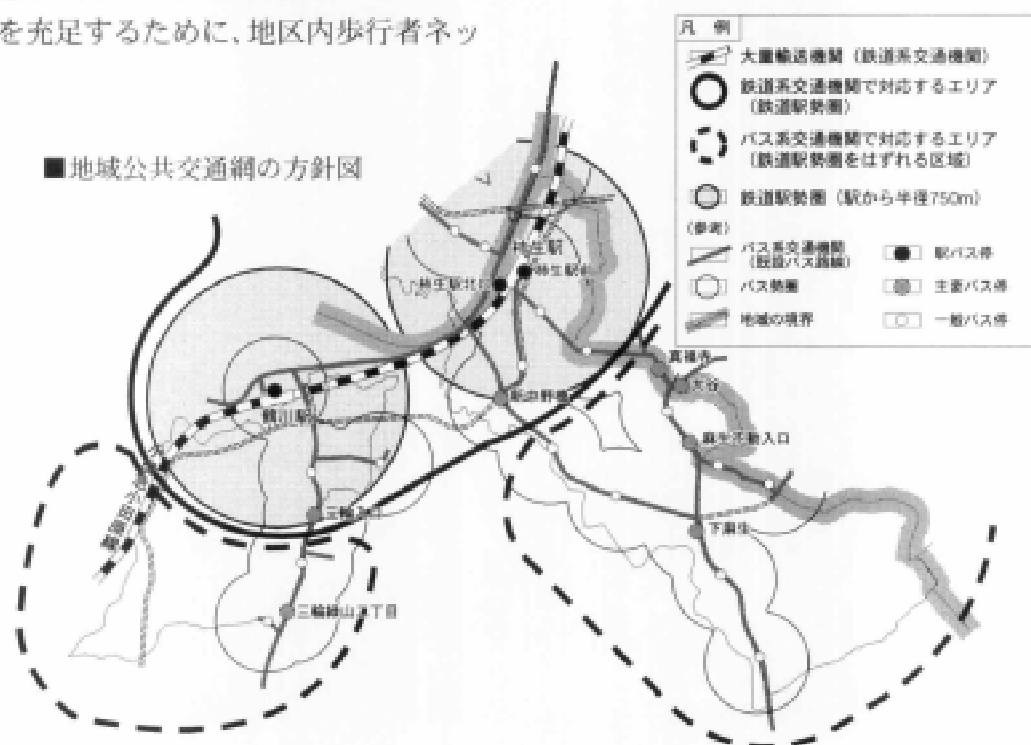
トワークの形成やコミュニティ道路の整備も必要です。

- 道路の整備・拡幅
- 道路の一方通行化
- 歩道の整備等（歩車道の明確な区分化、バリアフリー化）
- 歩行者専用道（ネットワーク）の整備
- コミュニティ道路の整備（通過交通排除のための工夫として）

(2) 地域生活拠点にふさわしいまちづくり (柿生駅周辺地区)

- ・柿生駅周辺地区は生活拠点としての機能を担っていますが、道路幅員が狭く、バスが円滑に通行できないだけでなく、歩行者が安全・安心に移動することが困難な状況の上、木造建築物が密集するなど、最低限の都市基盤整備が全体的に立ち遅れた状況にあります。
- ・また、東口においては市街地再開発事業、西口においては土地区画整理事業に向けた協議が進められていますが、柿生町田線の整備も含めて思うように進まない状況にあります。

■地域公共交通網の方針図

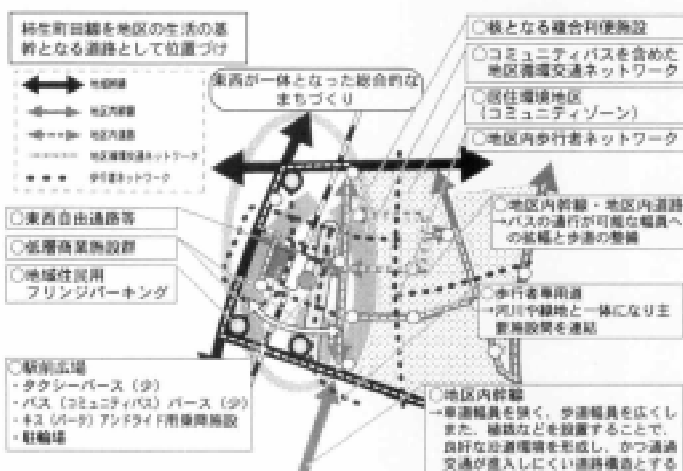


- ・さらに、片平の土地区画整理事業（計画戸数484戸（予想））が進行中であり、町田市の能ヶ谷東部土地区画整理事業の一部における住宅分譲（約730区画）により、今後、柿生駅利用者の増加が予想されます。
- ・このため、柿生駅周辺地区を生活拠点として明確に位置づけ、既存のまちを活かしながら、生活拠点にふさわしいまちにするべく、活性化等を図ることが望まれます。
- ・このためには、東西が一体となった総合的なまちづくりを進め、さらに、一体的かつコンパクトな中心市街地の形成や魅力ある景観の形成などにも配慮したまちづくりを進めることが必要と考えられます。
- ・また、最低限の都市基盤（道路等）の改善・整備が求められます。

①駅東口・西口が一体となった都市機能の導入、地域拠点の形成

- ・「柿生駅周辺地区構想」（昭和59年）において駅周辺36haの開発計画が位置づけられている点や、地勢的に中心市街地の区域が限定されている点などを考慮すると、各事業協議体の連携により総合的なまちづくりのビジョンを定め、一体的な計画に基づいた都市機能の導入や市街地形成が求められます。

■柿生駅周辺地区の将来的なあり方のイメージ例（参考）



- ・なお、周辺開発に対応した生活利便施設、公共施設、オープンスペース等の施設や最低限の基盤整備も求められます。

- 一体的かつ総合的なまちづくりの推進
 - 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
 - 駅周辺地区の総合的なまちづくりビジョンの策定
 - 既存事業計画の見直し
- 市街地開発事業の推進（再構築）
- 周辺開発に配慮した都市基盤の整備

②地域生活拠点が持つ様々な機能をスムーズに処理する交通体系の確立

- ・地域の横方向の連携軸となる横浜上麻生線（野川柿生線、菅早野線）を中心に地域拠点につながる公共交通網を形成するためには、駅前広場等の交通施設の改善が課題となります。
- ・また、自動車に過度に依存しない拠点づくりを進めるためには、通過交通を排除する工夫、駐輪場の整備や駅の橋上化にあわせた駅東西自由通路の設置等が考えられます。
 - 駅前広場の改善（地域交通を処理する機能を持つ規模程度）
 - キス（パーク）アンドライド施設の設置
 - 駐輪場・駐車場の整備（開発建築物への付置義務など）
 - 駅橋上化による東西自由通路の設置
 - 通過交通排除の工夫
 - 駅周辺を循環する道路網（リング）の形成
 - フリンジパーキングの設置

③駅から拠点に隣接する地域への歩行者ネットワークの形成

- ・柿生駅東口周辺はバスと歩行者のすれ違いが困難なほど道路幅員が狭いため、歩行者が安全に移動できる道路空間が必要です。
 - 駅周辺道路の改良
- ・柿生駅周辺地区の南方の市街化調整区域には総合病院が多く立地しているため、柿生駅と

病院を接続し、安全に通行可能な歩行者ネットワークの形成が求められます。

- 歩行者専用道の整備
 - 麻生川の親水化と遊歩道の整備
 - 駅から続くペDESTリアンデッキの整備
- 駅周辺道路のバリアフリー化
- 駅のバリアフリー化

④にぎわいを創出するまちなみ景観の形成

・柿生は小売店舗が連担してにぎわいのあるまちなみを形成しています。このため、現在のまちなみ景観を将来のまちづくりに継承するとともに、地域生活拠点にふさわしい顔として、建物や街路ににぎわいのある景観形成が求められます。

・また、駅周辺の将来的な市街地形成にあたっては、駅周辺に中層建築物、その周辺に低層建築物を配置するなど、周辺地域と調和した景観形成が必要となります。

- 生活者が親しめる道路景観の形成（柿生町田線等の幹線道路も含めて）
 - 安全・安心に歩ける歩道の整備
 - まちなみと調和した沿道景観の形成
 - 通過交通を排除する道路構造化
- 景観形成のルールづくり
 - 地区計画制度等の導入

(3) 営農者と都市住民が共生できるまちづくり

・市街化調整区域では、営農者と都市住民が共生でき、かつ緑地環境を保全できるまちづくりの推進を目指します。

①農と住が調和できる適正な土地利用の誘導

・岡上・早野両市街化調整区域では、ほとんどの区域が農業振興地域に指定されています。このため、農業基盤が整備され、まとまった農地・山林が残されており、貴重な緑地環境になっています。

・一方で厳しい土地利用規制等があり、営農者の高齢化や後継者不足などから営農維持が難しい状況にあります。

・さらに、違法転用による資材置場の設置などにより、周辺環境の悪化が懸念されます。

・このため、安心して営農を維持できるまちづくりを実現することが必要であり、市街化調整区域における土地利用のビジョンやルール、計画などを策定した上で、土地利用の適正化を図ることが必要です。

・（上・）下麻生市街化調整区域は、鶴見川の氾濫に備えるために設定された市街化調整区域であり、護岸整備により氾濫の危険性が低くなった現在、横浜上麻生線の整備にあわせて、計画的に周辺土地利用と調和し、良好な居住環境を形成した土地については、都市的土地利用への転換を図る検討を行うことが考えられます。

- 市街化調整区域での方針、計画づくり
- 農地と宅地を区分し、集約することによる土地利用の適正化
- 適切な開発誘導等による緑地環境の保全
 - 地区計画制度の活用（市街化調整区域地区計画、集落地区計画等）
 - 開発許可制度の見直しの検討（都市計画法第34条8号の3の適用等）
- 横浜上麻生線の整備にあわせた（上・）下麻生市街化調整区域での都市的土地利用の検討（土地利用のルールに基づく）

②新しい緑地保全（営農者支援）のシステムづくり

・麻生区の緑の保全について、市街化調整区域の緑の恩恵を受けているのは、都市住民も同様と考えます。

・また、麻生区内の営農者と都市住民との関係だけではなく、川崎市全体で考えていく必要があります。

・そこで、営農の維持と緑地環境の保全を図るため、新たな農業振興の仕組みづくりを行いながら、営農者だけに負担を求めない、都市住民が営農者を支援するシステムが必要と考えられます。

【営農・緑地環境を維持するためのシステム例】

（営農者側への営農・緑地環境維持システム）

- 市民農園の整備
- 農産物販売システムの確立
- 緑地保全制度の活用

（都市住民側への営農・緑地環境維持システム）

- 基金（トラスト）の創設
- 援農ボランティアの活用
- 大学・地域との連携
- 農業支援のための条例・制度の整備等の検討
 - 緑・環境税制の導入
 - 条例の制定（資材置場等の規制）

○市街化調整区域で残された課題として、

- 新しいシステムを運用するコーディネーター役の育成（市民団体、NPO など）
- 関係行政部局間の連携
 - 営農者との相互交流の機会づくり（営農者、都市住民、行政による）

などが考えられます。

（4）緑と水を活かした

良好な環境のあるまちづくり

①水と緑の回廊づくり

- ・鶴見川（真光寺川）やこれに合流する、麻生川・真福寺川・早野川など多くの河川が集積しています。これらの河川は、氾濫防止のために護岸が整備された結果、河川水質や景観の悪化をもたらしていますが、一方で麻生川沿いの桜などは地域資源として親しまれています。
- ・このため、緑地・公園等と一体になった河川の親水化や遊歩道の整備などが求められます。
 - 河川護岸の親水化
 - 公園・緑地と一体となった良好な河川環境の整備
 - 河川と一体となった遊歩道の整備
 - ビューポイントの設置（橋詰め広場、オープンスペースなど）

□麻生川周辺の桜並木の良化

□河川水質の浄化

②緑を活用した良好な住宅市街地環境の形成

- ・下麻生地区では生産緑地が多く、農と住が調和した住宅市街地環境を形成しています。
- ・一方で、適切な土地利用の誘導や規制等が行われていないため、小規模宅地開発が虫食い状に行われ、市街地環境の悪化を招いています。
- ・このため、緑地環境を活かし、かつ計画的な開発を行うためのルールづくりや、既存の農地等を活かした緑地環境の保全、小径のネットワークづくりなど、良好なまちなみを計画的につくる必要があります。
- ・また、良好な緑地環境を維持するための地域コミュニティづくりも必要と考えられます。
 - 適正な開発を誘導するためのルールづくり
 - 地区計画制度の導入
 - 農地と宅地の集約化
 - 屋敷林等民有林の保全
 - 緑のネットワーク（緑の小径）の形成（今後の課題）

□緑地環境を維持するための地域コミュニティづくり

- ・岡上地区の住宅市街地では、生活利便施設や公共施設の整備が立ち後れているため、これら施設の整備が求められます。
 - 生活圏に応じた生活利便施設・公共施設の整備

（5）災害に配慮したまちづくり

- ・住宅市街地では、木造の住宅が密集し、道路幅員が狭く、入り組んでいる場所が比較的多くみられます。
- ・特に、岡上西地区は斜面住宅地になっていることから、災害時の対応が難しい状況にあります。
- ・このため、既存の市街地環境を活かしつつも消防車が通行できる最低限の道路幅員を確保することや、地域消防活動を行いやすくする

仕掛けなどを用意する必要があります。

- 建物のセットバックによる道路の拡幅
- 地区単位で消防活動を行う仕掛けづくり
 - 地区防災活動拠点の整備
- 小型消防自動車の導入

(6) 隣接市と連携したまちづくり

- ・ 岡上地区は、東京都町田市と横浜市青葉区に隣接した地域であり、麻生区の本地から離れた地区のため、生活利便施設、道路等の基盤整備が立ち後れています。
- ・ また、本地との交通利便性があまり良くないこともあり、鶴川駅周辺のまちづくりは岡上住民にとって、本地へアクセスするための重要な拠点になると考えられます。
- ・ このため、今後、これら隣接市との連携したまちづくりが必要になります。
- ・ 特に、鶴川駅周辺のまちづくりについては、岡上方面出口に面する柿生町田線の整備が関連することなどから、諸課題の解決に向け、町田市との連携・協議が求められます。

□鶴川駅周辺のまちづくりに向けた連携・協議

(連携・協議内容)

- 岡上側への駐輪場の設置
- 鶴川駅柿生方面側の駅出口の設置
- または 鶴川駅の橋上化による南北自由通路の設置 等