

歩きたいまち・2006

狛江・まちづくり市民会議



はじめに

まちづくり条例に基づく「テーマ型」への3年目の検討調査・提案です。

(1) 提案の背景

社会的状況変化はますます慌ただしく、先を見定めるのが困難ですが、明確なことは少子高齢化問題と環境への対処は早急に求められている問題であることです。3年にわたる検討もこの二つの問題を念頭に置き、まちづくりへの対応を考えてきました。前年度でも触れたように昭和30年代に定められた都市の骨格は社会が将来に向けて右肩上がりを前提に定められたものと考えられます。大きく変化しつつある現在、まちの構造を基本から見直す必要があります。3年度の提案もこの状況に即してまとめられたものです。

(2) 検討の経緯

一昨年度から開始した本調査・提案は初年度(2004年度)上記の考え方を元に市全域の骨格の見直しでした。次年度はその一部(上和泉通りと八幡通り)についての調査とイメージでした。今年度(2006年度)は前年度の調査からさらに問題があると考えられる八幡通りを中心とする一帯を調査対象地域とし、全域へのアンケート調査を踏まえて特に交通問題側からまちづくりへの素案を提示するものです。

八幡通りは市内では貴重な環境資源の豊かな地域ですが、交通問題を多く抱えているところでもあります。今後の対応策を住み手とともに考えていく第一歩と位置づけます。

実現にはさまざまな課題があり、長期的な取組み体制が不可欠ですが、行政側をはじめ多方面からのご支援、ご指導がいただければ幸いです。

2007年3月

狛江・まちづくり市民会議

大類嘉治 岡部順 絹山達也 佐野温子 寺西珠実
林健彦 深井せつ子 村山善久 吉田清明

(あいうえお順)

目 次

| | |
|-----------------------------------|-----|
| 1 . 社会環境・市民意識の変化 | 1 |
| 2 . 検討経緯 | 2 |
| 3 . 調査地域の選定 八幡通りを中心とした地域 | 3 |
| 4 . 調査方法 | 5 |
| 4 1 アンケート調査 | 5 |
| 4 2 現況調査 | 6 |
| 5 . 調査結果と評価 | 7 |
| 5 1 アンケート結果 | 7 |
| 5 2 アンケート調査結果のまとめ | 2 1 |
| 5 3 現地路線調査方法 | 2 4 |
| 5 4 現地調査の結果と評価 | 2 4 |
| 6 . 八幡通りについての問題点 | 3 3 |
| 6 1 アンケートによる問題指摘箇所 | 3 3 |
| 6 2 八幡通りでの自動車の走行速度調査 | 3 4 |
| 6 3 八幡通りの構造上の問題 | 3 7 |
| 7 . 八幡通り地域の主要な「みち」についての対策素案への方向づけ | 3 8 |
| 7 1 八幡通りと他の主要な「みち」の沿道環境 | 3 8 |
| 7 2 主要路線の簡易交通量調査 | 3 9 |
| 7 3 素案づくりの整備基盤 | 4 3 |
| 7 4 改善への方向性 | 4 3 |
| 8 . 今度の検討課題 | 4 4 |
| 9 . 資料 | 4 6 |
| 9 1 配布アンケート内容 | 4 6 |

1 . 社会環境・市民意識の変化

高度経済成長期に定められた都市の骨格は都市の隅々までモータリゼーションを推進するものでした。30年代後半に決定された狛江の都市計画道路網もその流れを汲むものといえます。当時東京等大都市への人口集中が起きつつある状況でしたが、まだ狛江は農地や林地等の空閑地が広がり、将来の都市の骨格を自由にイメージできた時代ともいえます。

しかし、地球温暖化等グローバルな環境への視点が叫ばれる今日、かつての都市づくりへの考え方を大きく変える時代になっています。都市の基本骨格とのいえる交通問題を考える際、道路整備推進と環境問題は切り離せない状況にあります。整備を進めることは交通量を減らすことにはならず、逆に住環境を悪化させる要因になっていることは否めないのが実情です。

現状でのみちの状況から基本的な骨格整備を行うことは当然ですが、その中身を厳密に問うことが必要だと考えます。今まで十分に議論されてこなかった歩行者や自転車への視点を重視する構造と「車」型の構造との区分を考えると、それらの共存策を全市的に考えることが必要です。

次に社会的な傾向としての高齢化問題から都市を考えることが挙げられます。狛江の場合、理由は不明ですが、周辺諸都市（武蔵野・三鷹・府中・調布・国分寺・国立等）と比較した場合、もっとも高齢化（65歳以上）が高い比率を示しています。（19.1%：地域経済総覧・2006）これを都市の構造から考えてみると、車への危険性を意識する比率が高まることと高齢化が進むほど、自動車への依存度が減り、生活上は他の交通手段を求める傾向が増えることを意味します。

道路状況が良くないとされている狛江の場合、ある程度の整備を行うことは必要ですが、実現には多くの困難が予想されます。一方では日常の生活面での問題が起こっていることへの緊急な課題解決策が問われています。

この数年にわたる調査検討は以上の状況を踏まえての提案であり、今後の対応については地域住民を含む行政側との協働の検討が必要です。

2. 検討経緯

2004年度、まちづくり条例での「テーマ」型に応募し、今年は3年目の継続調査、検討です。条例制定以前から「自転車のまち」や「水路敷活用」等について独自の検討調査を行い、その延長上の内容となります。

2.1 2004年度調査

「歩きたいまち」をテーマに狛江市全域への基本的構造を提案しました。主要な内容を示します。

「車型都市構造」から「歩行者や自転車型の都市構造」へ
都市計画道路の見直し

- ・広域都市間幹線を下記の4路線に限定し、市内に残されている貴重な環境を残し、住宅地として住みやすいまちにする。

広域幹線：世田谷通り・市役所通り・仙川通り
・水道道路

- ・他の幹線は市内の生活型の道路として再構築することが望ましい。

市内の残された環境を活かしたまちづくり

特に西側の地域は農地や屋敷林等優れた環境が残されています。これらの地域資源を大事にするが望ましい。

防災性に優れたまちの構造

都市マスタープランで防災拠点として位置付けられている和泉多摩川緑地との関係を強めた骨格をつくる。

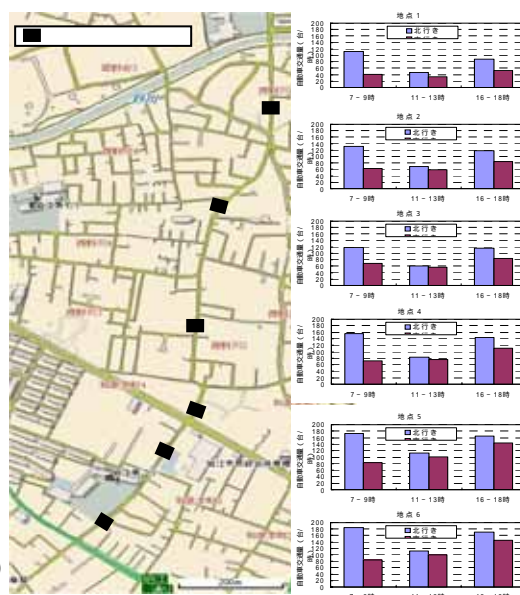


図2 1 基本構想図

2.2 2005年度検討調査

緑野小学校開校に伴い、緊急な課題として挙げられている上和泉通りと八幡通りについて、交通量の調査と沿道の環境を調査し、上和泉道路の改善案を提案しました。この間、市内中心地区幹線の交通量を日大の社会交通学部の研究室による調査が行われました。この調査は今年度元和泉地域でも都市計画道路開通に伴う交通量の変化予測がされ、今後の幹線道路等都市の骨格づくりへの重要な資料になると考えます。

図2 2 交通量調査(例)



3 . 調査地域の選定 - 八幡通りを中心とした地域

3-1 選定の根拠

(1) 狛江市での位置づけ

検討調査地域は狛江市内の北西部に位置しますが、小田急線と京王線から駅勢圏の分岐地域にあり、狛江市内ですが、日常の生活は調布側に依存していると考えられる地域です。また、バス路線から遠いこともあり、公共交通整備の必要性が高い地域ともいえます。

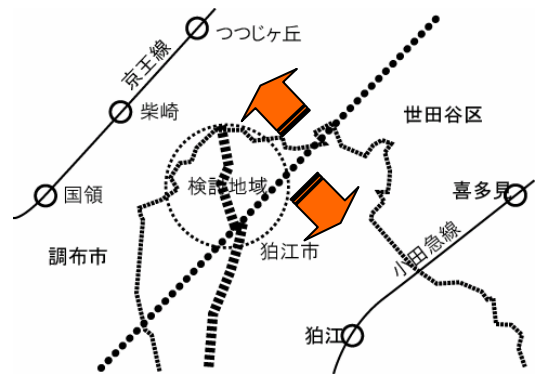


図3 1 駅勢圏

(2) 土地利用状況

右図に示す仙川通り、公園通り、慈恵東通り、及び野川に囲まれた地域です。この中心となる生活幹線が南北に通る八幡通りです。

西野川一丁目から四丁目の全域と和泉本町三、四丁目の一部を含む地域です。面積は狛江市の1割程度です。この地域は、住宅都市狛江市内では多摩川、野川を結ぶ広い農地や豊かな屋敷林等の連なりがみられ、優れた環境をもつ地域です。八幡通りの西側がやや住宅密集度の高い市街地ですが、東側は宅地規模の大きい、閑静な戸建住宅地の広がりが保たれています。



図3 2 調査対象地域

(3) 都市マスタープランからの位置づけ

八幡通り周辺地区は、都市マスタープランで北部地域に位置づけられ、方針が定められています。都市マスタープランでは交通、環境、景観、防災の四つの視点整備が掲げられています。

交通の視点

生活幹線道路の名称で位置づけされ、南北に並行する仙川通りと3.4.23を補完し、歩行者・自転車優先する路線とされており、空間や緑化推進がうたわれています。この路線計画においては地域全体の整備を前提に交通体系を考える必要があります。



図3 3 都市計画道路との関係

環境の視点

狛江でのまちづくり指針、「水とみどり」はこの地域を重点的に整備することから生まれると考えます。広い農地、古くからの民家を含む屋敷林、高木樹等が点在し、それに相応しい住宅地の広がりをもつ良好な環境資源地区です。対象のみちは緑の軸づくりが掲げられており、多摩川と野川を結ぶ環境整備がのぞまれます。

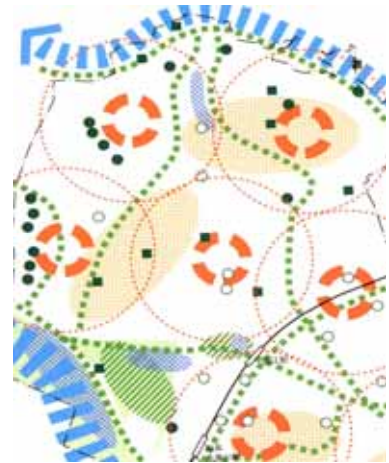


図3 4 環境面からの位置づけ

景観の視点

景観はこれからのまちづくりにとって重要な要素です。特に広域環境を視野に入れた自然環境を含む景観形成が必要です。多摩川と野川の自然景観を市内で結び、一連の景観軸としてまちづくりに中に組み入れることが重要です。



図3 5 景観からの位置づけ

防災の視点

大規模災害への対処は緊急な課題です。狛江の場合、和泉多摩川緑地指定地区がそれに相応しい条件を備えており、都市マスにおいてもこの指摘がされています。対象路線は防災上、市内の重要な位置づけがされています。ただし、この路線は広域での路線とは区分し、市内の主要避難路として、歩行者、自転車への整備を優先させた内容とすることが望まれます。



図3 6 防災面からの位置づけ

4 . アンケート調査方法

4-1 アンケート調査

(1) 調査目的

調査は、八幡通り、及び身近な道路の利用状況、利用手段、現状認識、まちの環境等について、八幡通り周辺地域の住民意識を把握する目的で行いました。

(2) 調査内容

アンケート調査の質問項目は、以下の視点で作成しました。

- ・八幡通りに関する利用状況、現状認識、今後の整備方法について
- ・身近な道路に関する移動手段別利用状況、現状認識、利用目的について
- ・まちの環境に関する歩くときに興味のひかれるもの、歩くことに優れたルート、及びその理由について
- ・都市計画道路（3.4.7号線）について
- ・コミュニティバスについて
- ・まちづくり、道づくりに関する意見について
- ・記入者の属性について

(3) 調査方法

調査は、アンケート調査票を作成し、八幡通り周辺地域に配布しました。

なお、アンケートの趣旨を説明するとともに、「狛江・まちづくり市民会議」の活動を理解した上でアンケートに回答していただくために、「狛江・まちづくり市民会議」の活動内容・会員募集のお知らせをアンケート調査票に添付しました。

| 項目 | 内容 |
|------|------------------------|
| 対象地域 | 西野川1～4丁目 和泉本町3丁目の一部 |
| 対象世帯 | 約3000世帯 |
| 配布方法 | ポスティング |
| 配布日 | 平成18年10月28日 |
| 回収方法 | 郵送(料金受取人払い) |
| 回収日 | 平成18年11月20日 |

表4 1 調査方法