

4

みち・交通を育む

はじめに 将来像を実現するための基本的考え方

幸区では、幹線道路の整備の遅れにより、生活空間への通過車両の進入を招いています。一方で、幹線道路沿道の公害問題の解決も必要です。さらに、自動車に依存しない公共交通体系の整備や、誰もが安全に快適に歩行できる道路の整備や、南武線による都市の分断を解消することも必要です。

このため、環境と共生し、安全で活力あるまちを形成するため、次の視点から将来像の実現化を考えます。

1 環境共生のまちづくりを進めるために

(1)環境に配慮し、生活空間の安全性を高める幹線道路のネットワークの形成

区民の生活空間を大切にし、生活空間から通過交通を排除し、交通事故を軽減するためにも、幹線道路を整備し道路ネットワークを構成する必要があります。幹線道路の整備は、交通渋滞を減少させ、排気ガス等（NOX、SPM、CO2）の削減効果を生み出すとともにとともに、一定水準の環境施設帯（街路樹等）の整備により、沿道の公害問題の緩和にもつながります。

(2)道路構造のありかた

道路の幅員を問わず、自転車や歩行者が安全に通行出来るよう安全な道路構造に改善し、交通事故を減少させるとともに、緑地帯や街路樹などを設けたり、透水性舗装・保水性舗装を採用するなど、沿道の生活環境に配慮する道路整備を進める必要があります。

(3)歩いて暮らせるまち、自転車と共生するまち

誰もが歩きやすい道路の整備により、安全快適に歩いて暮らせるまちをめざします。さらに、環境に優しく、便利な交通手段としての自転車の利用を促進するために、自転車道の設定や駐輪場の設置を進める必要があります。さらに、放置自転車の解消や自転車の走行マナーの向上に努め、自転車と共生するまちづくりを進めます。

(4)自動車の効率的利用と公共交通のネットワークづくり

幹線道路のネットワーク整備のみでは、増大する交通需要に対応することができません。環境と共生するまちづくりを進めるためには、自家用自動車の利用を抑制し、公共交通機関の利便性を高め、バス利用を促進するとともに、きめ細かなコミュニティバスの整備や(交通結節点における乗り換えの利便性の向上を図ることが必要です。

2 安全な生き活きまちづくりを進めるために

(1)安全・安心に歩行できる地区内幹線道路・生活道路の整備

地区内における生活を支える地区内幹線道路は、歩道の設置をすすめ、安全・快適な歩行空間を整備する必要があります。また、区画道路(生活道路)は、歩車共存の道路として、「くらしのみちゾーン」や「歩行者安心ゾーン」の設定など、交通規制と道路構造・舗装の改善により、歩行者空間の安全性を高める必要があります。

(2)災害時に対応できる道路交通ネットワークの整備

災害に強いまちづくりを進めるために、沿道の建物の耐震化・不燃化を進め、道路構造物等の耐震補強による緊急活動道路の確保や、災害が発生した際に安全に避難するための避難路ネットワークの整備、狭あい道路の拡幅事業の推進を図ります。

(3)多様な交流、賑わいのあるまちづくりを進めるための交通ネットワーク整備

南武線の踏切が、区域を分断し、地域の交通を阻害しています。区内の交流を促進し、活力あるまちづくりを進めるためにも、南武線の立体化(地下化)を早期に実現する必要があります。

また、新鶴見操車場跡地による地域の分断を解消するためにも、新川崎の地区計画の中で横断方向の道路整備や跨線橋の改良を進める必要があります。さらに、長期的には、横須賀線や貨物線の地下化などの解決策を検討する必要があります。

さらに、駅周辺の交通広場の整備や駅舎のバリアフリー化、駅周辺の駐輪場整備など、安全・快適に利用できる交通結節点の整備を進め、賑わいある拠点づくりを進める必要があります。

(4)他市との連携

そして、多様な交流、広域的なネットワークを形成するために、他市と連携した取り組みは欠かせません。尻手黒川線、新川崎地区の新設道路等に関する横浜市と協調した道路整備や、矢向駅・尻手駅等の交通結節点の改善における横浜市との連携方策を探ります。

以上のことから、次のような柱でまちづくりの方針を考えます。

- ・ 縦貫軸を担う幹線道路のネットワーク
- ・ 横断軸を担う幹線道路のネットワーク
- ・ 広域幹線道路の整備（国道1号線、川崎縦貫道路）
- ・ 地区レベルの道路
- ・ 環境に優しい道路づくり
- ・ 人に優しい道路づくり
- ・ 災害時に対応できる道路交通ネットワーク
- ・ 公共交通ネットワーク

縦貫軸を担う幹線道路のネットワーク

1 基本方針

(1) 縦貫軸を担う5本の幹線道路の整備

南北方向の縦貫軸を構成する幹線道路は、多摩沿線道路（主要地方道幸多摩線）、府中街道（川崎駅丸子線）、新鶴見操車場跡地に新設する道路、尻手黒川線、矢向鹿島田線の5本とします。

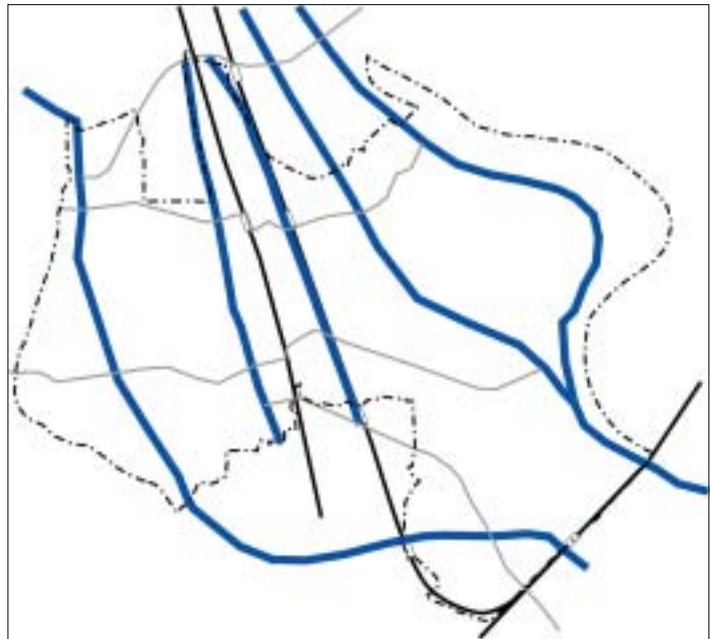
2 現状課題

(1) 幹線道路の未整備による通過交通の課題

幹線道路が未整備なことにより、通過交通が住宅地内を通行するため、生活空間での歩行者の安全が確保されていないことから、通学路の危険性が指摘されています。

御幸地区西側や日吉地区東側にあたる区中央部を縦断する幹線道路が不足しています。新鶴見操車場跡地の新川崎地区の地区計画では、縦貫軸を担う道路整備が計画されています。

南河原地区は、現在整備中の大宮町中幸町線を除き、幹線道路の整備はほぼ完了しています。



矢向鹿島田線は南武線に並行して計画されていますが、部分的に未着手であり、幹線道路として機能していません。住宅市街地内を通る道路計画のため、全線開通した場合、道路に隣接したパークシティ等の住宅市街地への環境影響が懸念されます。

(2) 他市、他区とのネットワーク

縦貫軸を構成する幹線道路のうち、多摩沿線道路（主要地方道幸多摩線）、府中街道（川崎駅丸

子線)、尻手黒川線は、ほぼ完成しているものの、尻手黒川線の横浜市区間や、市内の他区の区間が未完成のため、幹線道路の役割を果たしていません。また、新鶴見操車場跡地に新設する道路は、新川崎の地区計画区域内では、幅員 20mの整備が進められる予定ですが、横浜市の区間では、現状の道路のままです。

3 まちづくりの提案

(1)縦貫軸を担う幹線道路の整備

区民の生活空間を大切にし、生活空間から通過交通を排除するとともに、自転車・歩行者の安全性を確保し、緑地帯や街路樹の整備による沿道の生活環境に配慮するために、幹線道路を整備し、ネットワークを構成します。

縦貫軸を構成する幹線道路は、多摩沿線道路(主要地方道幸多摩線)、府中街道(川崎駅丸子線)、新鶴見操車場跡地に新設する道路、尻手黒川線、矢向鹿島田線の5本とします。

矢向鹿島田線は、整備の優先順位が低いものの、将来的に整備するにあたっては、南武線の立体化とあわせた道路整備や周辺市街地への影響に配慮した道路構造を検討する必要があります。

(2)他市、他区とのネットワーク

他市や他区とのネットワークを形成するために、尻手黒川線の横浜市区間の整備を働きかけるとともに、新鶴見操車場跡地に新設する道路については、優先的に整備する道路と位置づけ、尻手黒川線までの区間について、横浜市と連携して、道路整備を進める必要があります。

横断軸を担う幹線道路のネットワーク

1 基本方針

(1)横断軸を担う4本の幹線道路の整備

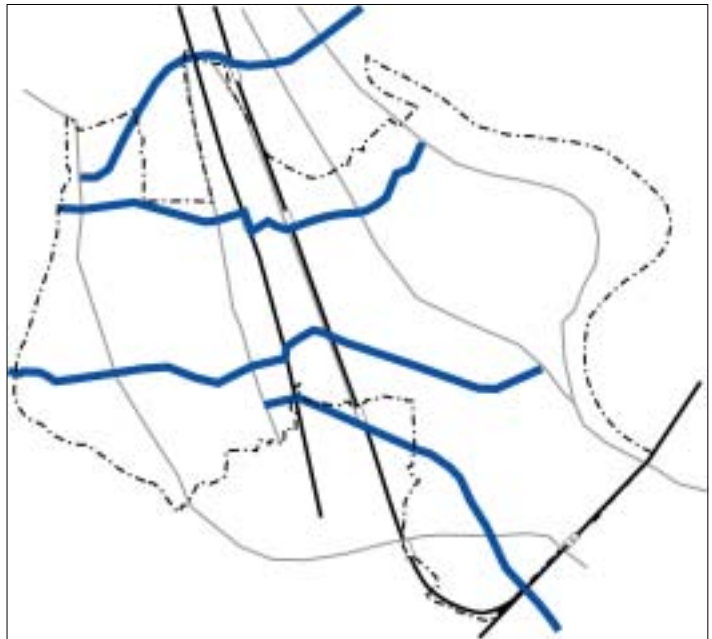
東西方向の横断軸を構成する幹線道路は、ガス橋通り（大田神奈川線）、古市場矢上線、塚越南加瀬線と市立商業高校前のバス通り（市道幸町2号線）、神明町線とその西側に延長して新設する道路の4本とします。

2 現状課題

(1)新鶴見操車場跡地の横断

新鶴見操車場の建設に伴い、従前あった10本の道路が4本に減ったため、操車場跡地を横断する道路の本数が不足している。また、旧道と位置をずらして跨線橋を架けたため、跨線橋へのアプローチがT字路のボトルネックとなり、渋滞が発生しています。

鹿島田跨線橋や小倉跨線橋、江ヶ崎跨線橋は、道路幅員が狭く渋滞が発生する原因となるとともに、歩道も狭く、朝夕は、歩行者や自転車が混雑し危険な状態です。



(2)横断軸を担う幹線道路の不足

横断軸を担う幹線道路のうち、ガス橋通り（大田神奈川線）や塚越南加瀬線、古市場矢上線の鹿島田周辺地区の区間が未整備です。特に日吉地区の道路は生活道路や通学路が幹線道路の代替路として利用されており危険です。

商業高校前のバス通り（市道幸2号線）は、江戸時代から同じ道幅のため、歩道も狭く危険な状態であるが、都市計画道路となっていないため整備の予定がありません。

古市場矢上線の未開通区間(鹿島田駅～新川崎駅)は、既存商店街を通るため、道路整備により商店街の賑わいの分断が懸念されています。その一方、鹿島田、新川崎両駅と接続する道路であり、区内の幹線道路のネットワークを考えると、必要な幹線道路です。道路整備にあたっては、歩行者の安全性の確保やまちの賑わいを阻害しない道路構造を工夫する必要があります。

(3)南武線の踏切による渋滞の発生

区域を横断する幹線道路は、南武線との平面交差のため、朝夕のラッシュ時は、踏切付近で渋滞が発生し、生活空間への大型車の進入等、通過交通の問題が発生しています。また、踏切の遮断時間も長く、通勤通学時には、極めて危険な状態も生じています。

特に、塚越踏切は5差路で見通しが悪くなっているため、構造上も危険な踏切です。

3 まちづくりの提案

(1)新鶴見操車場跡地の横断

新鶴見操車場跡地による地域の分断を解消し、区内の東西方向の横断軸の幹線道路を整備するために、新川崎の地区計画の中で、横断方向の道路整備を工夫する必要があります。

特に、鹿島田跨線橋や小倉跨線橋、江ヶ崎跨線橋については、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう、歩道の拡幅を行うとともに、老朽化した跨線橋の移設・改築、さらに、将来的には、平面化を検討し、改善を行います。

(2)横断軸を担う幹線道路の整備

神明町線の横浜市内の区間は、市外にあるものの重要な道路として位置づけ、横浜市とも協議を行い、矢向駅からさらに西に延伸し、小倉跨線橋や江ヶ崎跨線橋等を通して操車場に新設する道路との接続を行います。

塚越南加瀬線について、日吉地区内は、通学路でもあることから、歩道の設置による歩行者の安全性を確保するために、都市計画道路の整備を進める必要があります。さらに、商業高校前のバス通り(市道幸2号線)も横断軸を担う幹線道路として、新たに都市計画決定し、歩道の拡幅等を行う必要があります。

古市場矢上線の未開通区間(鹿島田駅～新川崎駅)は、歩道を拡幅・整備し安全性を高めることで、歩行者主体で、賑わいの拠点としての空間整備をすすめます。さらに、交通結節点機能を高めるために、歩車分離を図り、自動車交通をスムーズに通す必要があります。

(3)南武線の立体化による渋滞の解消

南武線の連続立体化（高架化・地下化）事業を早期に進めることにより、踏切を解消し、渋滞の発生を解消するとともに、歩行者の安全性を確保します。

広域幹線道路の整備（国道1号線、川崎縦貫道路）

1 基本方針

1)歩行者の安全性確保と沿道の環境に配慮した国道1号線の整備

国道1号線の整備にあたっては、環境共生のまちづくり、安心して歩ける歩行空間を形成するために、歩道の拡幅による歩行者の安全性確保と、沿道の環境に配慮をした整備を進める必要があります。

(2)川崎縦貫高速道路 期についての考え方

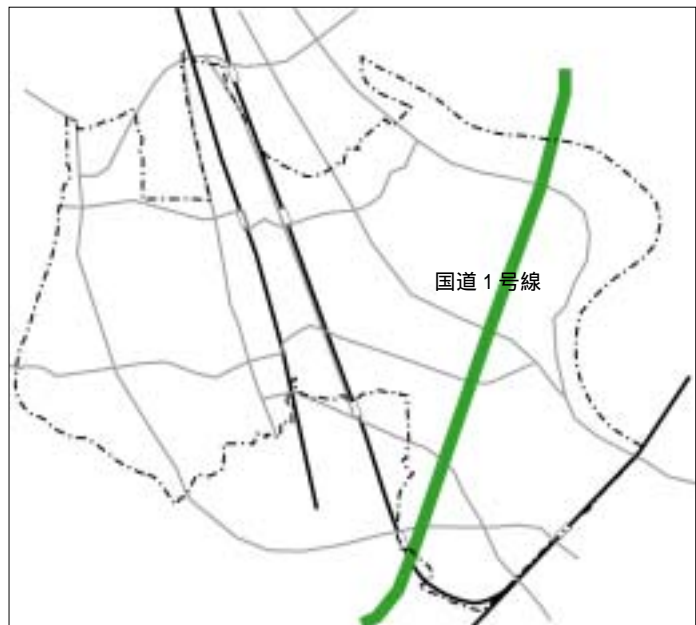
川崎縦貫高速道路 期の整備にあたっては、将来の交通量や首都圏での位置づけ等の不確定要素があり、幸区だけで必要かどうか明言することはできない。もし、建設する場合には、周辺環境に配慮した建設方法（地下化等）が望ましいと考えます。

2 現状課題

(1)国道1号線の拡幅

国道1号線は、計画幅員30mの都市計画道路であるが、現状は、23mの道路幅員です。

歩道が狭く、人と自転車がすれ違うことも難しいため、歩行者が安心して歩くことができません。また道路との段差もあり、歩行者・自転車にとっても危険な道路です。



交通量が多いため、自動車の排気ガスや振動・騒音等の公害問題が発生しています。公害問題を解決するために、道路の拡幅を行うとともに、「沿道法（注）」を適用し、騒音対策をはじめとする沿道地域における環境改善を図る計画が検討されていますが、沿道の住民からは必ずしも理解を得られていないため反対の声もあがっています。

（注）幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）

道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道において まちづくりと一体となって様々な対策を実施していくものです。道路交通

騒音減少のためには遮音壁の設置が有効ですが、既設の道路は沿道に商店が建ち並んでいたり、住宅地でも車の出入りを確保する必要があることから、遮音壁の設置が難しいことがあります。そこで、道路に面する土地に遮音性の高い建築物(緩衝建築物)を建てることのできるならば、その背後にある住宅の騒音を低減させることができると考えられます。

また、住宅の防音構造化を進めることにより、室内の静穏が確保されることとなります。地域住民の方々の意見を適切に反映しながら市町村によって策定されるまちづくりのルールである都市計画(沿道地区計画)によって騒音に強いまちづくりを目指すもので、道路管理者としては、沿道法に基づき緩衝建築物の建築費や防音工事費の一部を助成するもの。

図表 国道1号線の沿道環境整備事業イメージ図



出典：「国道1号線についてご意見をお聞かせください」国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所、川崎市建設局

(2)川崎縦貫道路の整備

川崎縦貫道路 期(国道15号線～東名高速道路)区間については、首都圏における広域幹線ネットワークを形成する路線として、平成4年にルートが公表されましたが、その後、社会経済情勢の変化に伴い、具体的な事業計画として進捗していない状況です。

の広域幹線道路ネットワーク図



出典：「川崎ロードガイド」川崎市建設局

まちづくりの提案

(1)歩行者空間の確保と沿道環境の改善に資する国道1号線の整備

国道1号線については、安全な歩行者空間を確保するための歩道整備や街路樹等の環境施設帯の整備による沿道環境の改善を目的に、現在の車線数（片側3車線）は増やさずに、歩道と植樹帯の拡幅を行います。

道路拡幅にあたっては、沿道の地権者との十分な調整を図る必要があります。

(2)首都圏における広域幹線ネットワークの検討

首都圏における広域幹線道路の検討では、東京都側でも、外郭環状道路の検討が進められていることもあり、川崎縦貫高速道路 Ⅱ期の整備の必要性は、将来の交通量や首都圏での位置づけ等の不確定要素があり、幸区だけで必要かどうか明言することはできません。

川崎市内に建設する場合には、周辺環境に配慮した建設方法(地下化等)が望ましいと考えます。

地区レベルの道路

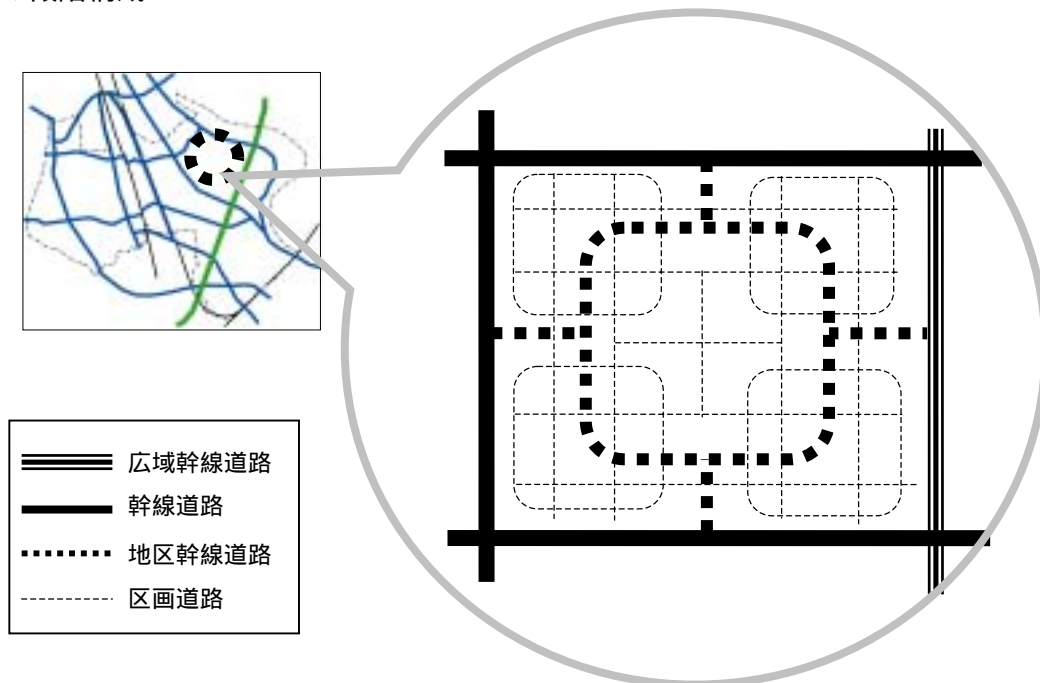
1 基本方針

(1)地区レベルの道路ネットワークのあり方

地区レベルの道路は、地区内の交通の軸となる 地区内幹線道路と、生活空間を支える 区画道路（生活道路）の2種類を位置づけます。

生活者が安全に快適に通行できる道路空間の整備に重点を置きます。

道路の段階構成



(2)道路ごとの交通のあり方

地区内幹線道路については、歩行者、自転車、自動車の3者の交通を分離し、安全に通行できるよう配慮します。

区画道路（生活道路）は、幅員が狭いことから、歩車分離は不可能であるが、歩車共存、歩行者優先の道路とします。また、袋小路状の生活道路については、通り抜けの通行ができるようにします。

2 現状課題

1 地区内交通の軸となる地区内幹線道路の未整備

地区内幹線道路は、地区内における生活を支え、地区と幹線道路を結ぶ道路です。自動車交通量も多いことから、安全・快適に通行するため歩車分離が必要です、必ずしも、安全な歩道が整備されていない地区が多いのが現状です。

< 南河原地区 >

- ・西口通り（川崎町田線）は、川崎駅西口に向かう道路が一本のため渋滞が発生しています。
- ・幸町通り（市道中幸町1号線）は、地区幹線道路の機能を果たしており、交通量が多い。しかし、歩道が狭く、段差があるため、歩行者・自転車にとって危険な道路です。
- ・堀川町北側の幸町、中幸町地区は、地区幹線となるような道路がなく、生活道路に通過交通が進入しています。
- ・川崎駅西口地区の再開発により、交通量の増加や道路渋滞、路上駐車等が懸念されています。

< 御幸地区 >

- ・古川町・塚越1～4丁目は、地区内幹線道路が未整備であり、区画道路に通過交通が進入しています。

< 日吉地区 >

- ・市道南加瀬52号線、53号線、54号線（夢見ヶ崎一番街、中央通り商和会）、市道南加瀬32号線、市道小倉63号線（小倉昭栄会）がバス通りになっているが、歩道の幅員が狭い道路や歩道が整備されていない道路が多く、通学路ともなっていることから、危険な状態です。
- ・横浜市側の道路整備により、南加瀬地区の市道南加瀬53号線、103号線等で、通過交通が増加しており、車がスピードを出して走ることから危険な状態です。

2 区画道路（生活道路）の課題

(1)道路構造の課題

住宅地内の区画道路（生活道路）は、土地区画整理や耕地整理が行われた地区では、概ね道路が整備されていますが、耕地整理等が行われていない地区では、狭あいで危険な道路が多い。

ただし、道路の幅員が狭く、歩道が無いことから、歩車分離されておらず、危険な通学路が多い。

中幸町・南幸町から川崎駅西口に向かう道路は、堀川町で地域が分断され、遠回りを強いられることとなります。また、南武線による地域の分断、鹿島田駅周辺の歩行者動線の確保も課題です。

御幸地区内は、一方通行が多く、深夜に交通量がほとんどないときにも、遠回りをしなければな

らないのが現状です。

さらに、行止りの袋小路状道路の改善などの課題もあります。

(2)交通管理（道路利用形態、交通規制）の課題

幹線道路、地区幹線道路が未整備なことにより、通過交通が区画道路（生活道路）に進入し、危険な道路が多いのが現状です。

また、歩車分離がなされておらず、危険な道路に関しては、自動車の速度等の交通規制や一方通行化などの交通管理が必要であります。

3 まちづくりの提案

1 地区内幹線道路の整備

(1)道路整備の体系化

道路は、幹線道路・地区内幹線道路・区画道路（生活道路）の3つに機能分類し、地区内幹線道路については、歩行者が安全に通行できる歩道空間を確保する必要があります。

一定水準以上の道路整備が必要な地区幹線道路については、道路ネットワークの位置づけを行い、重点的な道路整備を行う必要があります。

(2)歩行者・自転車・自動車の交通の分離による安全な道路整備

地区内幹線道路に位置づける道路は、歩行者・自転車・自動車の3者の交通を分離し、安全に通行できる歩道を設置する必要があります。

【重点的に整備する路線】

- ・幸町通り（市道中幸町1号線）は、地区幹線道路として、地区計画等による1階部分のセットバックによる歩行者空間の確保や、一方通行化により歩道を整備し、歩行者・自転車の安全性を確保する必要があります。
- ・堀川町以北の南北の地区内幹線道路を検討する必要があります。
- ・市道柳町11号線（東京電力川崎変電所北側）については、道路整備と交通規制を検討する必要があります。

2 区画道路（生活道路）の整備

(1)区画道路（生活道路）の歩行者優先化

区画道路（生活道路）は、幅員が狭く歩道設置ができない区間も多いことから、歩行者優先、歩車共存の道路と位置づけ、歩行者の安全性を確保します。

(2)コミュニティゾーン等、交通規制を組み合わせた道路整備

歩道の設置など、歩行者・自転車が安全に通行できるよう、地区ごとに話し合いの機会を持ち、「くらしのみちゾーン（注）」や「歩行者安心ゾーン」などの設定をし、一方通行や速度規制などの交通規制とハンプの設置などの道路構造の改善を組み合わせた道路整備を進める必要があります。

(3)大規模開発における歩行者空間の確保

一定規模以上の大規模開発にあたっては、地区計画による誘導や、開発指導などによる誘導を行い、開発地内の通り抜けや、安全な歩行者空間の確保にむけた行政指導を行う必要性があります。

【検討箇所】

- ・鹿島田駅周辺開発における歩行者動線の確保
- ・川崎駅西口周辺地区の開発における歩行者動線の確保等

図表 くらしのみちゾーン

身近な道路から通過交通を排除し、「くらしのみちゾーン」を実現します。

安全な交通環境

身近な道路から通過交通を排除し、「クルマ」中心から「ひと」中心へ

<p>1 一方通行 交通の円滑化が目的ですが、狭幅員の道路で通行方向を限定することにより、歩道のスペースを確保できます。</p>	<p>2 速度規制 ゾーンの入口・出口に標識を設置し、ゾーン内での車の最高速度規制を行うとともに、ゾーン境界を明示します。</p>	<p>3 クランク 車の通行部分をジグザグにしたり蛇行させたりして、ドライバーに注意のハンドル操作を強いることで車のスピードを抑えます。</p>	<p>4 ハンプ 道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことを促します。</p>		
<p>5 歩行空間のバリアフリー化 広い歩行空間や平坦性を確保するなど、歩行空間のバリアフリー化を進めます。</p>	<p>美しい景観と環境への配慮</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>1 ゆとりや美しい街並みを創出</p> <p>植樹やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上には平らめくられた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や市民の協力などにより、道路の緑化を図り、美しい街並みを形成します。</p> <p>無電柱化 緑化等</p> </td> <td> <p>2 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和</p> <p>ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な歩行空間を形成します。</p> <p>景観による光熱の遮蔽 保水性舗装 地下水かん養</p> </td> </tr> </table>			<p>1 ゆとりや美しい街並みを創出</p> <p>植樹やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上には平らめくられた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や市民の協力などにより、道路の緑化を図り、美しい街並みを形成します。</p> <p>無電柱化 緑化等</p>	<p>2 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和</p> <p>ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な歩行空間を形成します。</p> <p>景観による光熱の遮蔽 保水性舗装 地下水かん養</p>
<p>1 ゆとりや美しい街並みを創出</p> <p>植樹やベンチを設置し、立ち話やひとやすみができるような憩いの場を創出します。また、地上には平らめくられた電線類を道路の下に収め、美しい街並みを形成します。さらには、道路管理者による植樹や市民の協力などにより、道路の緑化を図り、美しい街並みを形成します。</p> <p>無電柱化 緑化等</p>	<p>2 保水性舗装によりヒートアイランド現象を緩和</p> <p>ヒートアイランド現象の緩和に向けて、道路の表面温度が上がるのを抑えるためには保水性舗装が有効です。これは、雨の日などに吸収した水分を晴れた日に蒸発させ、気化熱を奪うことにより、道路の表面温度を低下させるものです。このように、ヒートアイランド対策として保水性舗装を推進し、快適な歩行空間を形成します。</p> <p>景観による光熱の遮蔽 保水性舗装 地下水かん養</p>				

(出典：国土交通省道路局ホームページ)

環境に優しい道路づくり

1 基本方針

(1)沿道の環境対策

道路整備にあたっては、環境と共生するまちづくりを進めるために、自動車に起因する大気汚染（NOX、SPM、CO₂）や騒音・振動を軽減し、街路樹の整備等環境施設帯の整備や沿道のまちづくりと一体となった整備、さらに、環境に配慮した道路構造を工夫する必要があります。

(2)道路景観・美観の向上

道路景観・美観を向上させるために、屋外広告物の規制や違法看板の取り締まり・撤去など、道路沿いの景観・美観の向上に取り組みます。さらに、ゴミ集積場をできるだけ敷地内に設置するなど、地域の話し合いにより、美化のためのルールづくりを行う必要性があります。

(3)車に依存しない社会づくり

自動車の通行量の増大に対して、道路整備のみでは交通混雑緩和に限界が生じることから、公共交通網の整備や自動車の効率的利用、交通発生源の対策を行い、自動車に依存しないまちづくりを進める必要があります。

2 現状課題

(1)沿道の環境対策の課題

幹線道路の沿道では、自動車の排気ガスの問題や大型車の通行による騒音・振動の問題が発生しています。

(2)道路景観・美観の課題

歩道上の違法看板（捨て看板）や違法チラシが、沿道の景観を阻害しています。

歩道上にゴミ集積場が設置されている場合が多いが、管理が行き届かず、カラスが集まってゴミが散らかり、美観を損ねていたり、歩道上の通行を妨げている問題があります。

(3)交通量の増加に追いつかない道路整備

自動車の通行量の増大に対して、道路整備のみでは交通混雑緩和に限界があります。交通渋滞により、NO_x（窒素酸化物）、SPM（浮遊粒子状物質）等の排気ガスや地球温暖化につながるCO₂（二酸化炭素）が発生する。幸区内でも、幹線道路沿道での公害問題が深刻です。

3 まちづくりの提案

1 沿道的环境対策

(1)街路樹の整備等環境施設帯の整備

幹線道路においては、大気汚染や騒音の軽減などを目的に、植樹帯を設け、街路樹を植え、環境的にも景観的にもゆとりある道路空間を整備します。

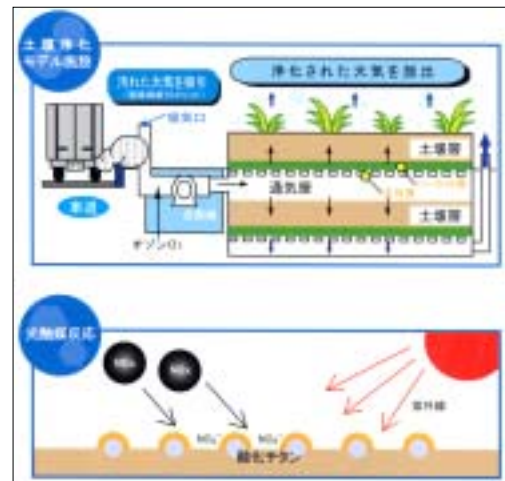
(2)沿道地区計画導入の検討

幹線道路沿いでは、沿道のまちづくりと一体となった沿道地区計画等の手法を検討する必要があります。

(3)環境配慮した道路構造の改善

道路整備にあたっては、騒音・振動を防止し、都市のヒートアイランド対策を進めるために、低騒音舗装や浸透性舗装、保水性舗装の工夫を行います。さらに、排気ガスを吸収するような素材の活用等も検討する必要があります。

環境に配慮した道路構造の例



2 道路景観・美観の向上

(1)道路景観・美観の向上

屋外広告物の規制や違法看板の取り締まり・撤去など、道路沿いの景観・美観の向上に取り組みます。

チラシ等を貼れない素材を使った電柱の設置を進める必要があります。

(2) ゴミ集積場の対策

ゴミ集積場をできるだけ敷地内に設置するなど、地域の話し合いにより、美化のためのルールづくりを行います。

3 交通需要管理による車に依存しない社会づくり

(1) 道路の利用の工夫

道路交通情報の適切な提供により、混雑地域の交通量を分散させる必要があります。

交通需要管理の概念図



(2) 交通手段の変更

駅前広場の設置や、バスレーンの設置により、路線バス等の公共交通機関の利便性を高め、利用を促進する必要があります。

環境にやさしい自転車の利用の促進や、安全・快適な歩行者空間の整備により、歩いて暮らせるまちをつくります。

(3) 自動車の効率的利用

商店街における共同集配や企業におけるシャトルバス利用の促進、自家用車利用を抑制するためのカーシェアリングの仕組みづくりなど、自動車の効率的利用を進めることにより、自動車交通量を減少させる必要があります。

さらに、パークアンドライド等により、駅周辺への自動車利用を抑制・効率化を図ることも検討します。

人に優しい道路づくり

1 基本方針

(1)誰もが歩きやすい歩道づくり

安心して生活できるまちづくりを進めるために、バリアフリーのまちづくりを進める。

幹線道路、地区内幹線道路では、歩行環境に配慮し、誰もが安全・快適に歩きやすい歩道を整備します。また、区画道路（生活道路）については、歩行者が歩きやすい道路整備を行う必要があります。

(2)自転車利用の促進、自転車と共生するまち

環境に優しく、便利な交通手段として自転車の利用を促進するために、自転車道の設置を進めるとともに、駐輪場を設置します。あわせて、放置自転車や自転車の走行マナーの向上に努めます。

2 現状課題

1 誰もが歩きやすい歩道づくりの課題

(1)歩道の段差の解消

歩道の幅員が狭く、電柱等の障害物が歩道上にあるため、歩行者が安心して歩くことができません。箇所によっては、歩行者の通行が多い時間帯は、歩道から人があふれることがあります。

歩道の段差が大きいため、安心して通行できない道路が多く、バリアフリー整備がなされていません。

近年では、高齢者用の電動カートの利用も進んでいます。歩道や踏切を通行する場合の安全性の確保も課題です。

さらに、歩道上の違法看板や商品のはみ出し陳列など、道路利用の適正化と障害物の除去が必要です。

(2)交差点の横断時の危険性

交通量の多い道路で、見通しの悪い交差点や信号が設置されていない交差点もあり、歩行者が横断する際の危険があります。

2 自転車利用の促進、自転車と共生するまち

(1)自転車道の課題

自転車道の整備が進んでおらず、歩道上を通行する自転車の走行マナーが悪く、歩行者との接触事故などの問題があります。

特に、市電通り（南幸町渡田線）のJR交差点部や、府中街道（川崎駅丸子線）のJR交差点部は、歩道が狭く、自転車がスピードを出して危険です。

(2)自転車駐輪の課題

駅周辺の駐輪場が整備されておらず（駐輪スペースの絶対数が足りない）、通勤通学の自転車が歩道上に放置されており危険であり、まちの美観上も問題があります。特に、高齢者や障害者、子どもにとって危険であるのに加え、緊急車両の通行にも支障をきたしています。

3 まちづくりの提案

1 誰もが歩きやすい歩道づくり

(1)安全な歩道の整備

幹線道路や地区内幹線道路など、交通量の多い主要な道路には、安全な歩道を設置します。歩道を設置できない道路では、歩行者・自転車の通行部分となる路肩をカラー舗装化するなど、歩行者優先の道路整備を行う必要があります。

区画道路（生活道路）では、「コミュニティゾーン」や「くらしのみちゾーン」の設定など、一方通行化等の交通規制やハンプや道路構造の改善により、歩行者の安全確保に努めます。

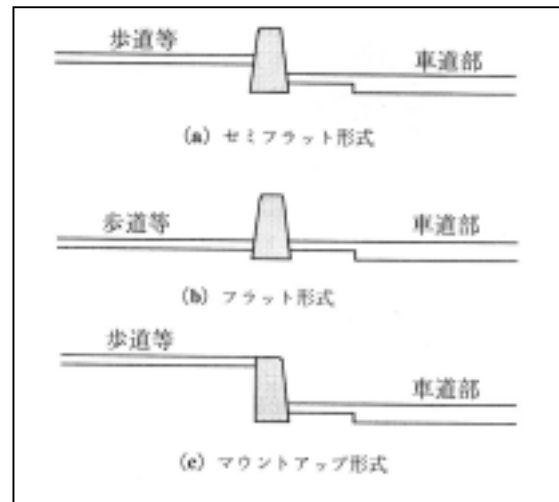
歩道上の違法看板の撤去や、商品のはみ出し陳列の抑制を図り、歩行者が安心して歩ける空間づくりを進めます。

(2)歩道の段差の解消によるまちのバリアフリー化

歩道の整備にあたっては、段差のある「マウントアップ型」から、段差の無い「セミフラット型・フラット型」を採用するよう努めます。

視覚障害者が安全に通行できるよう点字ブロックの設置を行う必要があります。

高齢者が利用する電動カートの通行の安全性を確保することも必要です。



図表 歩道の構造
(出典：「道路構造令の解説と運用」
社団法人日本道路協会)

(3)歩道上の障害物の撤去

幹線道路については、電線類の地中化（無電柱化）を推進し、安全・快適に歩ける歩道を整備します。

無電柱化ができない道路で、公共施設に接する場所は、公共施設内の敷地に電柱を設置し、歩道上の障害物を移設します。

無電柱化ができない場合も、電柱や信号機などの柱類を1本にまとめ、障害物をなるべく少なくしたり、美化柱（電線類をまとめる方法）を採用するなど、歩道上の障害物を無くす工夫をする必要があります。

新たな開発にあたっては、無電柱化を促進するとともに、電柱の民有地への設置を進めます。

(4)歩行者の安全な横断

幅員の広い幹線道路では、横断歩道や信号機の設置など、歩行者の横断に配慮した道路構造にします。

2 自転車利用の促進、自転車と共生するまち

(1)自転車道の整備

自動車・自転車の交通量が多い幅員の広い幹線道路には、自転車道、自転車歩行者道を設置します。自転車歩行者道では、自転車の通行区分を明確にし、歩行者の安全性を確保します。

あわせて、自転車の走行マナーの向上に努め、自転車と歩行者の接触事故をなくす必要があります。

(2)駐輪場の設置

放置自転車対策を進めるため、駅周辺では、鉄道事業者等の協力を得て駐輪場を設置します。あわせて、駐輪場の案内板の設置等により、利用しやすい駐輪場にする必要があります。

スーパー等の大規模な店舗には、駐輪場の設置を義務付ける条例を制定し、店舗面積に応じた駐輪場を設置するよう指導します。

(3)自転車と共生するまちづくり

自転車と歩行者双方が安全に通行できるよう、駅前空間を適正に棲み分け、自転車と共生するまちづくりをめざします。

地域住民の参画による協議会を設立し、官民一体となった自転車の適正利用を推進します。

自転車のレンタルシステム等、自転車利用の新たな仕組みを検討します。

災害時に対応できる道路交通ネットワーク

1 基本方針

(1)緊急活動道路

安心して生活できる災害に対して強いまちづくりを進めるために、沿道の建物の耐震化・不燃化対策や道路や鉄道等の構造物の耐震補強による緊急活動道路の確保、さらに、河川を利用した緊急物資の輸送等の対策を推進します。

(2)避難路のネットワーク

災害が発生した際に安全に避難するために、避難路の安全確保や避難路のネットワーク整備を推進します。

(3)狭あい道路対策

災害の拡大を未然に防止するために、狭あい道路の拡幅事業を進めるとともに、消防活動を阻害する駐車車両対策等、地域ぐるみで、地区の防災性の向上に取り組みます。

2 現状課題

1 緊急活動道路

(1)沿道の建物の耐震化・不燃化対策

幹線道路は、災害時の緊急活動道路として、また、延焼拡大を防ぐ防災軸としての活用が期待されています。

(2)道路構造物等の耐震補強

緊急活動道路に指定された幹線道路について、橋や歩道橋などの道路構造物は、最新の耐震基準を満たしていない場合は、道路の通行が不能になる可能性があります。また、区内には液状化の危険がある地域があることから、電柱等が倒れる危険性があります。

図表 緊急活動道路図



出典：「かわさきロードガイド」川崎市建設局

(3)道路以外の交通手段の確保

河川や鉄道の土手や橋が地震で崩れ、緊急物資等の車による輸送手段が使えなくなる可能性もあります。

幸区は、河川に囲まれており、多摩川、鶴見川は、船を利用して遡ることも可能です。

2 避難路のネットワークの確保

(1)避難路の安全確保

幹線道路沿道では、電柱の倒壊やトランスの落下等の危険があります。

区内の生活道路は、狭あいな道路が多く、家屋やブロック塀、電柱の倒壊の危険性があります。

(2)避難場所と道路の接続

小・中学校等避難場所についても、必ずしも幅員の広い道路に接していない場合があり、避難路のネットワークが課題となっています。

3 狭あい道路対策

(1)生活道路の拡幅

区内には、木造住宅が密集し、道路も狭あいな地域が多く、消防車等の緊急車両が入れない地区が多くあります。また、生活道路の拡幅も、建物が密集しているため、道路整備が容易ではない実情があります。

(2)駐車車両対策

狭あいな道路における駐車車両など、緊急時に消防車等の緊急車両が通行できない可能性があります。

3 まちづくりの提案

1 緊急活動道路

(1)沿道の建物の耐震化・不燃化対策

幹線道路は、災害時の緊急活動道路として位置づけられています。災害対策上も幹線道路の整備を進める必要があります。

沿道の防火地区、準防火地区の指定により、耐火性の高い建築物を建設することにより、火災時における延焼拡大を防ぐ防災軸として位置づけます。

(2)道路構造物等の耐震補強

緊急活動道路に指定された幹線道路について、橋や歩道橋などの道路構造物は、最新の耐震基準を満たすよう、耐震補強を行う必要があります。

幹線道路については、電線類の地中化を図り、電柱の倒壊による交通遮断を防ぐとともに、耐震性の高いライフラインを確保し、道路景観の向上を図ります。

(3)道路以外の交通手段の確保

河川や鉄道等の構造物を耐震補強するとともに、道路と併せた緊急物資の輸送ネットワークを形成します。

特に、多摩川、鶴見川においては、防災ステーション機能を持つ船着場を整備するなど、船を利用した緊急物資輸送の基盤を整備する必要があります。

2 避難路のネットワーク

(1)避難路の安全確保

幹線道路については、沿道の建物の不燃化・耐震化や落下物の防止、さらに、電線類の地下埋設、ブロック塀の生け垣化により、倒壊を未然に防止し、落下物の排除し、避難路の安全性を確保します。

(2)避難場所と道路の接続

幹線道路による沿道の建物の不燃化・耐震化、さらに、狭あい道路における建築物のセットバック促進誘導や、住宅密集市街地の改善を図り、避難路ネットワークの確保を図ります。

3 狭あい道路対策

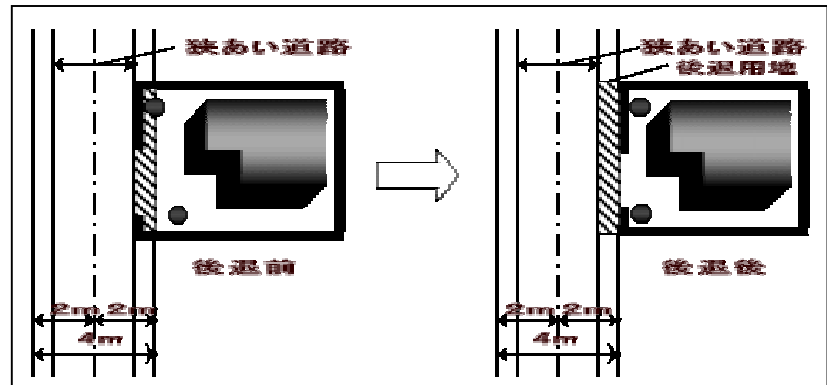
(1)狭あい道路の拡幅事業

住宅建替え時における、建物のセットバック等、狭あい道路の拡幅事業を進め、消防車等の緊急

車両が入れるような道路整備を進めます。さらに、消防活動を阻害する駐車車両対策等、地域ぐるみで、地区の防災性の向上に取り組みます。

(2) 密集住宅市街地の改善の推進

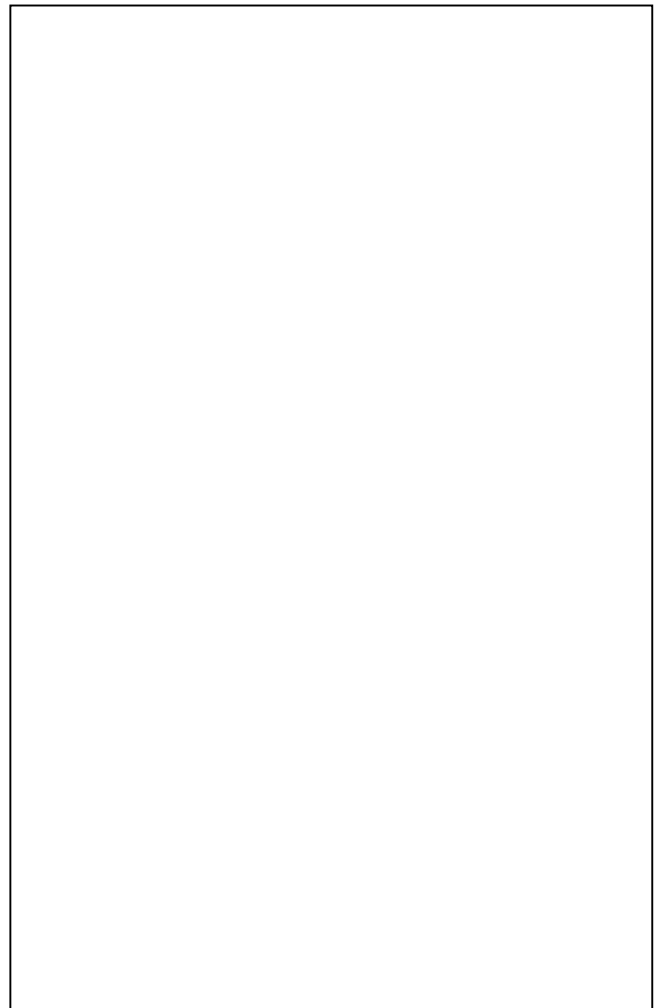
老朽化した木造住宅の建替え促進、耐震改修の促進等により、燃えにくい住宅市街地の形成を進めます。



狭あいな道路の拡幅や、行止り道路の解消など、災害時における避難路の確保等、地域全体の防災性の向上に努めます。

延焼を広げないための、防災遮断帯の形成や、一時避難場所ともなるポケットパークの整備など、密集住宅市街地の改善事業を推進します。

図表 密集住宅市街地整備事業の概要



出典：「密集住宅市街地整備事業ホームページ」
川崎市まちづくり局

公共交通ネットワーク

1 基本方針

(1) 鉄道網体系

幸区の鉄道網体系は南武線を基本軸とし、鹿島田駅・新川崎駅、川崎駅でターミナル機能を充実させます。鉄道網整備の方向性としては、川崎縦貫高速鉄道線（地下鉄）は、新駅設置後も幸区に与える影響は少ないと予測されるため、川崎縦貫高速鉄道線の整備よりも南武線の立体交差化を優先します。

(2) バス網体系

環境と共生するまちづくりを進めるために、自家用自動車の利用を抑制し、公共交通機関の利便性を高め、バス利用を促進します。さらに、バスの定時運行を行うために、バスレーンの設置や、違法駐車を取り締まりを行う必要があります。

バス網体系は、中・長距離の移動を担う幹線的バス路線と、日常生活圏を網羅する補助的バス路線で構成します。

補助的バス路線では、バス停の間隔やバス停の位置について日常生活を踏まえた設置を行う必要があります。

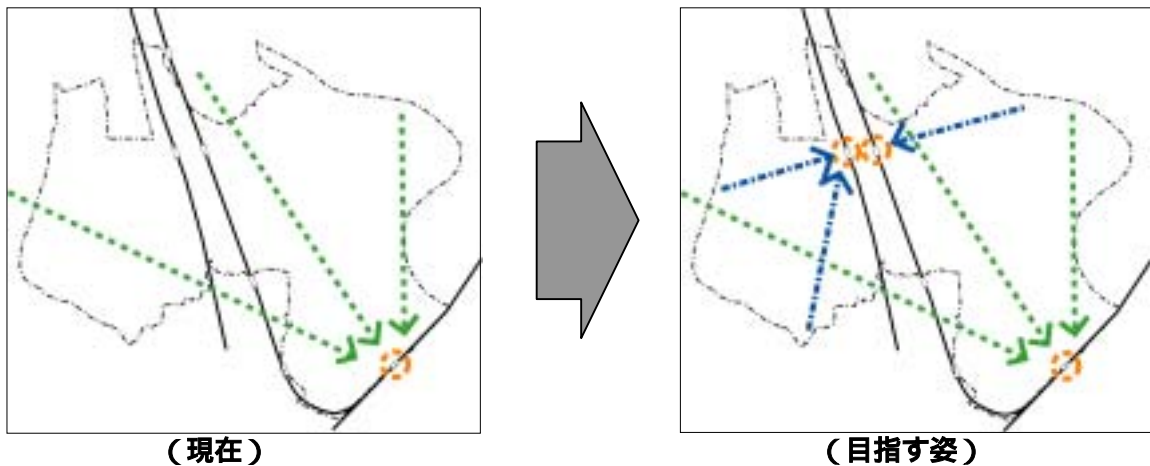
(3) 公共交通ネットワーク

環境と共生するまちづくりを進めるために、公共交通機関の利便性を高める必要があることから、交通結節点は、鉄道とバス、タクシーの乗り換えや歩行者がスムーズに行われる事が重要です。公共交通を有機的につなげるためには、行政内に公共交通を総合的に検討する部署が必要です。

誰もが安全・快適に公共交通機関を利用できるよう、駅周辺や駅舎のバリアフリー化を進めます。

区の公共交通結節点は、川崎駅西口、鹿島田・新川崎駅の2カ所とします。あわせて、矢向駅は、市外にあるものの、幸区民の利用が多く、公共交通結節点として、横浜市や鉄道事業者と協議をして整備を進める必要があります。

バス路線網の再編 概念図



2 現状課題

1 鉄道網体系

南武線の踏切が、区域を分断しており、人々の交通を阻害しています。区内の横断軸を構成する幹線道路は、すべて、南武線を横断しているために、踏切がネックとなって交通渋滞が発生しています。

朝夕の通勤・通学時は、歩行者の通行も危険な状態です。

2 バス網体系

(1)バス路線網の課題

幸区内は、バス路線網が発達しており、バス停から距離がある地域は少ないものの、川崎駅西口への一極集中となっているため、交通結節点である鹿島田駅、新川崎駅へ向かうバス路線、本数は少ないのが現状です。

< 南河原地区 >

- ・区役所へのアクセスが不便な地区があります。

< 御幸地区 >

- ・川崎駅西口への一極集中となっており、鹿島田駅・新川崎駅に向かうバスが少ない。
- ・鹿島田駅から、区役所等の公共施設へ直接行くバス路線がない。

< 日吉地区 >

- ・鹿島田駅・新川崎駅に近接しているものの、日吉地区からのバス路線・本数が少なく不便です。

踏切やボトルネックによる交通渋滞や、違法駐車のために、バスの定時運行が妨げられ、バス利用者の利便性に課題があります。

(2)コミュニティバスの整備

路線バス網が発達しているものの、路線が不便であったり、便数が少ない地域があります。コミュニティバス等の新しい公共交通網の検討が必要です。

3 公共交通ネットワーク

(1)鉄道駅周辺と駅舎のバリアフリー化の課題

川崎駅西口や鹿島田駅では、エレベーターの設置等、一定程度のバリアフリー化が進んでいますが、新川崎駅や矢向駅は、鉄道駅そのものが誰もが安全に快適に利用できる構造になっていません。

駅周辺の公共施設等をつなぐ駅前広場や歩道等のバリアフリー化を進める必要があります。

(2)川崎駅西口の交通結節点の課題

幸区のバス路線の発着点は、川崎駅西口に集中しています。今後、堀川町の再開発にあわせて、駅前広場が整備されることにより、川崎駅東口を発着点としている路線が、西口に移動する予定です。

バスと鉄道の乗換等、安全・快適に利用できる施設整備が必要です。

(3)新川崎・鹿島田駅の交通結節点の整備

鹿島田駅、新川崎駅の現状の駅前広場では、バスやタクシーを捌くのに十分なスペースがとれないため、駅前まで入るバス路線がありません。新鶴見操車場跡地の再開発や鹿島田駅西地区の再開発で駅前広場の整備が予定されています。

鹿島田駅と新川崎駅の行き来がスムーズにできる歩行者動線の整備が必要です。

(4)矢向駅と尻手駅の交通結節点の整備

矢向駅は、市外にあるものの、幸区民の利用が多く、公共交通結節点として、横浜市や鉄道事業者と協議をして整備を進める必要があります。

尻手駅は、浜川崎線の乗換駅であるとともに、尻手黒川線と交差していることから、駅舎の改善や公共交通機関の乗換機能を高める必要があります。

3 まちづくりの提案

1 鉄道網体系

区域の分断を解消し、交通渋滞を緩和し、安全な歩行空間を確保するためにも、南武線の立体化（高架化もしくは地下化）を推進する必要があります。

当面、開かずの踏切の解消に向けて、踏切遮断時間の軽減策の検討や、歩行者が安全に通行できる改善を行います。

2 バス網体系

(1)川崎駅西口、鹿島田駅・新川崎駅の2つの交通結節点へのアクセスを考えたバス路線網の再編

区内のバス路線網について、川崎駅への一極集中ではなく、鹿島田駅・新川崎駅における駅前広場整備を契機に、両駅へのアクセスの向上をめざした路線網の再編を行います。

(2)バス利用の利便性を高め、公共交通機関の利用を促進

環境と共生し、自動車に依存しないまちをつくるため、バス等の公共交通機関の利用を促進します。

バスレーンの設置や、違法駐車を取り締まりにより、バスの定時運行ができるようにし、バス利用の利便性を高めるとともに、交通事故の防止を図ります。

(3)コミュニティバスの導入

バス路線網の再編を行うとともに、それらを補完する日常生活に配慮したコミュニティバスなど、新たな公共交通網の整備に向けて、市民（利用者）、事業者、行政からなる事業化の検討組織をつくりま

* コミュニティバス：小型バス等を活用した、きめ細かな路線網・サービスを提供するバス。採算性を維持するために自治体補助等を活用する。

3 公共交通ネットワーク

(1) 鉄道駅周辺と駅舎のバリアフリー化の課題

鉄道事業者と協力して、鉄道駅舎の改良により、誰もが安全に快適に利用できる施設の整備を進めます。

駅周辺のバリアフリー化を進めるために、駅前広場の改善や周辺の公共施設等をつなぐ歩道の改良を行います。

(2) 川崎駅西口の交通結節点の整備

堀川町の再開発にあわせて、バスと鉄道との乗換が安全快適にできるよう駅前広場を整備します。

(3) 新川崎・鹿島田駅の交通結節点の整備

鹿島田駅、新川崎駅周辺の再開発に合わせて、駅前広場を整備し、鉄道からバス・タクシーへの乗換がスムーズに行えるようにします。

自転車利用を促進し、放置自転車を解消するために、自転車駐輪場の整備を進めます。

鹿島田駅と新川崎駅の乗換、行き来がスムーズにできるよう、再開発にあわせて歩行者空間の整備を進めます。

(4) 矢向駅、尻手駅の整備

矢向駅は、市外にあるものの、幸区民の利用が多く、公共交通結節点として、横浜市や鉄道事業者と協議をして駅前広場や駅舎の整備を進めます。

尻手駅での公共交通機関の乗り換え機能の改善や駅舎の改善を進めます。