



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 都市の骨格を形づくる体系的な幹線道路網の整備をめざします
- 2 都市の活力の向上に資する環境に優しい鉄道網の増強をめざします
- 3 鉄道駅周辺のまちづくりと連携した駅へのアクセス環境の改善をめざします
- 4 環境への負荷が少ない公共交通網の整備をめざします
- 5 安全で快適な生活道路の改善をめざします
- 6 人も自転車も、安心・安全に、快適に行動できるみちづくりをめざします

1 都市の骨格を形づくる体系的な幹線道路網の整備をめざします

< 現状・課題 >

比較的鉄道の利便性に恵まれています。

- ・多摩区の骨格となる交通網は、JR南武線と小田急小田原線、京王相模原線からなる鉄道網と、幹線道路として、市域を縦貫する府中街道（鹿島田菅線）や多摩川沿いの多摩沿線道路、これに交差する津久井道（世田谷町田線）があります。
- ・鉄道不便地域の改善や首都圏における広域鉄道網の形成を促進する川崎縦貫高速鉄道線の整備に向けた取組も課題となっています。
世田谷町田線の早急な整備が求められています。
- ・府中街道の整備は進んでいますが、東京方面への主要幹線となっている世田谷町田線は未整備で、また、鉄道と道路が近接して走っているため多くの課題を抱えています。駅周辺の歩行者環境の整備や踏切による道路の混雑の早期解消が求められています。
道路の役割の明確化による整備が求められています。
- ・幹線道路の渋滞や踏切を回避して住宅地区に流入する通過交通が、住宅地の生活環境に影響を及ぼしています。交通総量の抑制とともに、幹線道路と生活道路等の道路の役割を明確にしていくことが求められています。
都市計画道路は現状から将来に対応した見直しが課題です。
- ・多摩区の都市計画道路は、昭和20年代後半に計画決定されながら現在に至っても完成していない路線が多くあります。これらは、交通需要の動向や土地利用の変化に応じた見直しが課題となっています。
「人や環境に優しい」整備が求められています。
- ・車社会の見直しや高齢社会における都市施設、都市環境のあり方が課題になっています。これからの鉄道や道路は、「人や環境に優しい」を基本理念にした都市施設としての整備が求められています。

(1) 広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる幹線道路網のあり方

都市の骨格形成のための幹線道路

- ・首都圏の多核的な都市構造の形成を支援し、本市の拠点性と都市機能の向上を図るため、広域的な交通機能の強化や隣接都市との連携強化などを推進し、都市の骨格形成を図る幹線道路網の整備をめざします。

拠点形成や地域のまちづくりのための幹線道路

- ・都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市機能の向上や地域生活ゾーン相互の連携を推進し、土地利用とバランスの取れた地域のまちづくりを支援する幹線道路網の整備をめざします。

円滑な道路交通のための幹線道路

- ・市民生活や経済活動を支える人、モノ、情報の交流や連携を促進することにより、都市の魅力や活力の向上を図り、持続可能な社会を実現するため、道路の混雑緩和を図り、道路交通の円滑性を高める幹線道路網の整備をめざします。

歩行者等の安全性・快適性向上のための幹線道路

- ・高齢者や障害者を始め、誰もが安心していきいきと暮らせる生活空間の形成や安全・快適に移動できる道路環境を形成するため、生活道路や歩道空間などの安全性・快適性向上を図る幹線道路網の整備をめざします。

公共交通の利便性向上のための幹線道路

- ・本格化する高齢社会において、市民生活を支える身近な交通手段である公共交通の利便性の向上を図るため、バス等の走行環境の整備・改善を図る幹線道路網の整備をめざします。

都市防災性向上のための幹線道路

- ・大規模な災害時にも、被害を最小限に抑え、迅速な救援・復旧活動により、市民の生命と財産を守り、都市機能の早期回復を図ることができるよう、都市の防災性向上を図る幹線道路網の整備をめざします。

景観形成のための幹線道路

- ・誰もが安心・快適に日常生活を送るために、環境と調和した良好な道路景観づくりや道路緑化による緑のネットワークを形成するため、都市の環境・景観形成を図る幹線道路網の整備をめざします。

環境対策のための幹線道路

- ・地球温暖化や大気汚染などの様々な環境問題に直面する中で、自動車交通による環境負荷やエネルギーの過剰消費の低減などを図るため、自動車の走行性向上を図る幹線道路網の整備をめざします。

道路の特性と機能に応じた体系的な幹線道路網の構築と都市計画道路の見直し

- ・幹線道路は、人や自動車交通などの処理を担う「交通機能」を始め、防災機能や供給施設収容等の「空間機能」、さらには都市構造や街区の形成などの「市街地形成機能」など、多様な機能を

有する根幹的な都市施設であり、それぞれの道路が分担すべき機能に応じて体系的な幹線道路網の構築をめざします。

- ・都市計画道路網について、社会経済情勢の変化や将来都市構造を踏まえ、長期未着手の路線の廃止を含めた見直しや必要な新規路線の検討を行い、体系的な幹線道路網の構築をめざします。

区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
a) 広域幹線道路 (自動車専用道路等)	・自動車の通行に特化し、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	・沿道の市街地環境に配慮した道路構造
b) 幹線道路	・隣接都市拠点や市内の拠点間を連絡し、各地区間の交通を集約して処理をする市街地の骨格を形成する道路	・歩車分離等により、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮 ・道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮 ・延焼遮断帯や避難路等としての利用など防災空間の形成に配慮
c) 補助幹線道路	・幹線道路に囲まれた区域内において、外周の幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
d) 区画道路(生活道路)	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する、日常生活に密着した道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
e) 歩行者専用道路	・歩行者の通行のための道路	・歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮

(2) 広域幹線道路網の整備

- ・川崎縦貫道路(高速川崎縦貫線) 期(国道15号線～東名高速道路)は、将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を行い、ルート・構造等の見直しを進めます。

(3) 市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備

効率的・効果的な幹線道路網の整備

- ・幹線道路の整備にあたっては、「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における土地利用転換を支える路線、鉄道駅への交通アクセスの改善に重点を置いて進めます。
- ・特に、津久井道(世田谷町田線)や府中街道(鹿島田菅線)等の比較的整備の遅れている幹線道路の整備を推進します。
- ・道路整備にあたっては、道路整備の事業効果を早期に発現させ、その効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換していくために、「道路整備計画」に基づき、効率的な投資による効果的な整備を進めます。
- ・既存道路を有効に活用した都市計画道路機能の分担・代替や地形条件、沿道状況等との整合性を考慮し、事業化の動向を踏まえながら、必要に応じて都市計画道路の見直しを行うなど、効率的・効果的な幹線道路の整備を進めます。
- ・長期の事業期間を要している道路については、事業効果を早期に発現させるために、集中的な整備を行います。

幹線道路を補完する道路の整備・改良

- ・ 幹線道路以外にも、路線バスの運行や鉄道駅への交通アクセス等、幹線道路の機能を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路があります。これら地域内で重要な役割を果たしている道路についても、体系的な幹線道路網の考え方に従って、地域の実情に応じた道路整備や道路改良に努めます。

(4) 人に優しく安全で環境に配慮した幹線道路等の整備

- ・ 一定幅員以上の幹線道路の整備にあたっては、周辺市街地への環境影響を低減するため、道路緑化を進めるとともに低騒音舗装等の道路構造の改善に努めます。

(5) 交通ボトルネックの解消

- ・ 幹線道路における渋滞箇所の先行的解決を図るために、ボトルネックとなっている交差点の改良に努めます。

2 都市の活力の向上に資する環境に優しい鉄道網の増強をめざします

<現状・課題>

- ・ 多摩区は、JR南武線、小田急小田原線、京王相模原線が走り、鉄道利用の利便性が高い地域が多く、鉄道駅を拠点として身近な生活圏が形成されています。その一方で、急速な都市化とモータリゼーションの進展により、自動車の交通需要が増大しています。環境問題の解決に向けても、自動車に過度に依存しない、鉄道・バス等の公共交通機関網の整備が望まれています。
- ・ 小田急小田原線は、新百合ヶ丘駅まで複々線化の構想（「平成22年までに整備着手することが適切な路線」(運政審第18号答申)）があり、現在、向ヶ丘遊園駅まで3線化の整備が進められており、東京圏の通勤圏として、輸送力の増強が求められています。さらに、JR南武線も、輸送力の向上や運行ダイヤの改正等による利便性の向上が期待されています。
- ・ また、交通不便地域を解消するために、地域住民からの川崎縦貫高速鉄道線の整備に対する要望もあります。
- ・ 多摩区の公共交通網の大きな課題としては、小田急線による地域の分断や、通勤・通学時における踏切遮断による渋滞の発生、さらに、小田急線は、世田谷町田線と五反田川に沿って走っていることから、生田駅・読売ランド前駅周辺での渋滞発生が課題となっており、鉄道の立体化も求められています。

(1) 小田急小田原線の輸送力の向上

- ・ 隣接都市への鉄道ネットワークを強化し、通勤・通学者等の移動の利便性や快適性を向上させるために、鉄道事業者による新百合ヶ丘駅までの複々線化事業を促進します。
- ・ 登戸駅における鉄道間の乗換えの利便性を向上させるために、多摩川橋りょう部分の複々線化、登戸・向ヶ丘遊園間の暫定3線化の改良事業と連携して、登戸駅のペDESTリアンデッキの整備等を進めます。

(2) JR南武線の輸送力の向上

- ・ JR南武線は、利用者の利便性の向上をめざして、輸送力の向上や利用しやすいダイヤへの改正などを鉄道事業者に働きかけます。

(3) 川崎縦貫高速鉄道線の整備

- ・市域の交通機関網の強化や首都圏における広域鉄道網の形成、長沢地区・南生田地区等の鉄道不便地域の改善を図るため、川崎縦貫高速鉄道線（新百合ヶ丘～武蔵小杉）の整備に向けた取組を進めます。

3 鉄道駅周辺のまちづくりと連携した駅へのアクセス環境の改善をめざします

<現状・課題>

- ・小田急小田原線、ＪＲ南武線は、一部を除いて、道路との平面交差が多く、特に、駅に近接する踏切は、朝夕の通勤・通学時の踏切遮断や横断者の安全性確保が課題となっています。
- ・ＪＲ南武線の稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅は、改札口が片側にしかなく、駅に近接して踏切があることから、朝夕の通勤・通学時の踏切遮断や横断者の安全確保、さらに、バリアフリーに配慮した鉄道駅施設の改善が課題となっています。
- ・小田急小田原線の沿線では、向ヶ丘遊園駅の南北横断が課題となっています。また、生田駅・読売ランド前駅は、世田谷町田線が並行して走っていることから、踏切に起因した道路渋滞も発生しており、立体交差化による抜本的な改善が望まれています。
- ・土地区画整理事業により整備が進められている登戸駅・向ヶ丘遊園駅を除いて、ＪＲ南武線、小田急線・京王線の各駅とも、十分な駅前広場が確保されていないこと、さらに、鉄道駅施設もバリアフリー整備がされていない駅もあり、交通結節点の機能が弱く、駅周辺の道路整備や市街地改善とあわせたアクセス機能の強化や、利便性が高く、誰もが安心して利用することができる駅施設の改善が課題となっています。

(1) 鉄道による地域分断や鉄道駅へのアクセスの改善

- ・長期的には、地域分断の解消や踏切の改善、まちづくりと一体となった鉄道施設の改善を図るために、立体交差化等による抜本的改善が求められていますが、課題の先行的解決を図るため、地域の実情に応じて、鉄道駅施設の橋上化や自由通路の整備等を検討し、交通結節点である鉄道駅へのアクセスの改善を進めます。
- ・鉄道による地域分断が課題となっている登戸駅、向ヶ丘遊園駅や、踏切が隣接し片側改札となっているＪＲ南武線の各駅について、地域内の円滑な移動や鉄道駅へのアクセスを改善するために、鉄道駅施設の橋上化、改札口の改良等、地域の実情に応じた改善を鉄道事業者に働きかけます。

(2) 踏切横断対策

- ・通勤通学時における踏切遮断の長時間化や、歩行者横断の安全性が課題となっていることから、鉄道事業者との連携により、踏切横断対策を検討します。

(3) 鉄道駅周辺のまちづくりと一体となった道路アクセス環境の改善

鉄道駅周辺の道路環境の改善

- ・生活圏の核となる鉄道駅へのアクセスを強化するために、バス等の公共交通機関による駅へのアクセスや、自転車や徒歩での駅へのアクセスを重視し、地域の実情に応じて、歩行者が安全・快適に通行できる道路整備や交通安全施設の整備に努めます。
- ・駅周辺の道路環境改善にあたっては、鉄道駅施設の改良の機会をとらえた周辺整備や、商店街振興施策と連携した整備等、地域の実情に応じて、まちづくりと連携した道路環境の改善に努めま

す。

駐車場の整備

- ・大規模な商業施設等、多くの集客がある施設等の立地について、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等による駐車場の設置を誘導し、利用しやすい交通環境の整備を進めます。

人に優しい、人が集えるバリアフリーの空間づくり

- ・まちのバリアフリー対策として、バリアフリー化にあたっての基本的な考え方を取りまとめたガイドラインを策定し、市民・事業者と連携した取組を進めます。
- ・不特定多数の人が利用する公共的な施設などが、高齢者や身体障害者にとって利用しやすいものとなるように、「福祉のまちづくり条例」に基づく取組を推進します。
- ・鉄道駅施設やバス等の交通施設について、エレベーターの設置やノンステップバスの導入など、バリアフリーに対応した施設の改善を促進します。
- ・駅周辺の再開発にあわせて、一体的・総合的なバリアフリー施策を検討していきます。
- ・歩道の整備、歩車共存の生活道路の整備にあたっては、地域の特性を考慮し、バリアフリーに配慮した整備に努めます。

4 環境への負荷が少ない公共交通網の整備をめざします

<現状・課題>

- ・公共交通機関が不十分な地域では、通勤通学や買物などにおいて、自家用自動車に依存せざるを得ない場合もあります。さらに、幹線道路の整備の立ち遅れにより、渋滞を避ける車が抜け道として生活道路を利用することとなり、通過交通の進入は、住宅地の生活環境の悪化や、安全な歩行者空間を脅かしている地域も見られます。
- ・環境への負荷が少ない社会を実現するためにも、過度に自動車に依存しない生活様式の実現や、バス等の身近な公共交通機関網の整備が課題となっています。

(1) バス利用の利便性の向上

- ・公共交通機関網の利便性向上に向けた取組の推進により、過度に自家用自動車に依存しない交通体系の確立と、利用者が安全に安心して、快適に移動できる地域交通環境の形成をめざします。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎを円滑化し、利便性や快適性を向上することにより公共交通機関の利用促進を図るとともに、駅を中心とした拠点を形づくるために、市街地整備や土地利用転換と連携した交通広場の整備や交通アクセス環境の改善を図ります。
- ・公共交通機関の利用促進により、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るとともに、市民生活を支える地域の足を確保していくために、市民と事業者、市が連携・協力し、地域特性や利用者ニーズ等を踏まえた地域交通の改善に取り組んでいきます。
- ・特に、鉄道新線等の整備にあわせた路線バス網の再編等、事業者による地域に密着した地域交通の計画・運営・運行を促進します。
- ・地域交通サービスの向上を図り、路線バス等の安全な走行環境を確保するために、道路環境の改善に努めます。
- ・坂が多い丘陵地や路線バスの利用が不便な地域等において、市や事業者と連携して、新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動を支援します。

5 安全で快適な生活道路の改善をめざします

<現状・課題>

誰もが安全・快適に歩くことができる歩行者空間の整備

- ・市民生活の質の向上を図るためには、人々が活発に交流することが大切で、そのためにも、安全・快適に移動することができるまちを形づくる必要があります。子どもや高齢者・障害者を始め、誰もが、楽しく、安全に、快適に歩くことができる道路環境の改善が求められています。

災害や犯罪に強い生活道路

- ・市民が安心して安全に暮らすことができる、災害や犯罪に強い住宅地を形づくることが求められています。区内には、道路等の基盤が未整備な住宅地も多くあり、狭あいな道路や行き止まりの道路、さらには、丘陵地特有の坂道等、消防車などの緊急車両の通行や避難路の確保、火災の延焼被害の拡大等が懸念される地域も広がっています。生活道路の改善は、安心して安全に暮らすことができる住宅地を形づくっていく上でも大きな課題となっています。

(1) 安全性、快適性を備えた住宅地内の生活道路づくりを進める

歩行者や自転車に軸足を置いた生活道路の整備

- ・住宅地内の生活道路は、自動車の円滑な通行に重点を置いてきた道路整備から、歩行者や自転車利用者の安全性・快適性の確保に軸足を移し、相互の適正なバランスを図り、地域の特性に応じた取組を進めます。
- ・生活道路の改善にあたっては、道路整備と交通規制を組み合わせた安全対策を交通管理者との連携により進めるとともに、地域の課題を的確に反映させるため、計画段階から市民との協働による取組を進めます。
- ・生活道路の安全性の確保に向けて、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズを考慮するとともに、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路については、歩車分離を図るための歩道、自転車歩行車道の設置に努めます。

地区・街区を単位にした道路整備と交通安全対策の取組

- ・歩車分離ができない道路については、通過交通の排除や自動車の速度を抑制するため、交通安全施設の設置や道路構造の工夫などの安全対策に努めます。
- ・交通事故の発生割合の高い地区を中心に、交通安全施設や速度抑制、路側帯の設置、段差の解消など総合的な交通安全対策に、交通管理者と連携して取り組みます。

(2) 地区や街区のコミュニティを単位に、災害や犯罪に強い生活道路づくりを進める

災害に強い生活道路の整備

- ・狭あい道路については、緊急車両の通行や延焼防止など防災面に配慮した整備・改善を行うために、建物の建て替えなどにあわせて、狭あい道路の拡幅や行き止まり道路の解消を促進し、安全・快適な歩行者空間の整備と地域の防災性の向上を図ります。
- ・倒壊の危険のあるブロック塀等の安全確認を住民と共に進め、生け垣やフェンス等の設置を促進し、防災上、防犯上、さらに、景観上も優れた沿道環境の改善をめざします。

6 人も自転車も、安心・安全に、快適に行動できるみちづくりをめざします

<現状・課題>

安心・安全に快適に歩ける魅力あるみちづくり

- ・歩くことは、健康づくりにも効果があり、老若男女、誰もが、安心、安全、快適に、散歩を楽しめる道づくりが求められています。しかし、歩行者空間の安全性確保では多くの課題が残されています。
- ・区内には、水、緑や歴史的資源、文化施設等が多くあります。多くの市民が、それらに誇りを持っています。しかしながら、それらの拠点は、ばらばらに点在して、有機的なつながりに欠け、アプローチも良くありません。“点”であるまちの魅力資源をつなぎ、“線”や“面”としてつながりを持ち、まち全体の魅力を高めるためにも、これらをつなぐ歩行者空間が大切になってきます。区内には、自然遊歩道等すでに散策路に位置づけられた道路がありますが、今後も、これら散策路ネットワークづくりを進めていくことが求められています。

自転車と共存するみちやルールづくり

- ・多摩区は、鉄道が縦横に走り、駅を中心にした自転車利用圏に大半の人が住んでいます。そのため、通勤・通学、買物などに自転車の利用が進んでいます。地球温暖化防止の観点からも、車の利用を抑制し、自転車利用の促進を図ることが必要です。
- ・しかしながら、使って便利な自転車も、ひとつ間違えると、人を傷つける凶器にもなり、歩行者の通行を妨げる障害物にもなってしまいます。多くの幹線道路の歩道は狭く、自転車専用の走行空間はほとんど整備されておらず、歩行者と混在した歩道や車道を利用しなければなりません。歩行者と自転車が共に安心、安全に行動できるみちづくり、ルールづくりが必要です。

(1) 水、緑、風を楽しみながら、安全、安心に歩ける散策路のネットワーク

水と緑を取り込んだ自然や歴史的資源を活かした散策路の設定

- ・河川や水路沿いの道路は、周辺の自然環境や水辺環境を活かした「川辺の道」として、緑が連なる丘陵地を結ぶ道路は、緑の環境を活かした「丘の道」として、水、緑、歴史、文化、商業の各拠点を結び、歩行者が安全、安心に快適に歩ける散策路の設定を地域の実情に応じて検討するとともに、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

(2) 自転車と共存したまちづくり

自転車利用環境の整備

- ・多摩川サイクリングコースの布田橋より上流について、自転車等の動線の確保を検討します。

自転車等駐車場の整備と放置自転車対策

- ・安全で快適な自転車利用環境と安全な歩行者空間を確保するために、放置自転車問題を地域の課題としてとらえ、鉄道事業者による自転車等駐車場の整備や再開発などの機会をとらえた整備を促進し、市民や事業者の協力を得ながら、自転車等駐車場の整備を推進します。
- ・駅周辺における自転車等駐車場の整備にあわせて、「自転車等放置禁止区域」の拡大を進めます。
- ・一定規模以上の商業施設等の新築・増築に際して、「自転車等駐車場の附置等に関する条例」により自転車等駐車場の設置を促進します。
- ・駅周辺や商業施設周辺等の放置自転車問題に対応するため、行政、住民、事業者等が協力して、分かりやすい自転車等駐車場の案内板の設置や情報提供を行い、自転車等の利用マナーの向上に

取り組みます。

- ・ 増大する自転車利用と駅前の放置自転車対策に対応するため、効率的に自転車を利用できる様々な仕組みの検討を市民と共に進めます。