



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 安全で使いやすい幹線道路ネットワークの整備をめざします
- 2 安全性と快適性を兼ね備えた生活道路の整備をめざします
- 3 誰もが使いやすく便利な公共交通ネットワークの整備をめざします

1 安全で使いやすい幹線道路ネットワークの整備をめざします

<現状・課題>

- ・麻生区内を走る幹線道路として、津久井道（世田谷町田線）や尻手黒川道路（尻手黒川線）、鶴川街道（町田調布線）等があります。麻生区の都市計画道路進ちょく率は、39%と、市内で最低水準となっています。
- ・幹線道路の整備が遅れていることから、各所で慢性的な交通渋滞が発生しています。渋滞は、円滑な交通を阻害するとともに、道路周辺環境へ影響を及ぼしています。
- ・通過交通が住宅地区内に流入していることも問題視されています。当該地区に関係のない通過交通と地域交通との輻輳という問題に対応するため、主に、通過交通を処理する幹線道路と地区内の生活道路等が持つ性格を明確にし、体系だった道路整備が課題となっています。
- ・麻生区から自動車を利用した比較的長距離の移動では、東京都心へ向かう津久井道（世田谷町田線）が慢性的に渋滞していることもあり、中央自動車道や東名高速道路、第三京浜道路を利用して東京や横浜等へ向かう移動も見られます。広域幹線道路と幹線道路の体系だった整備が求められています。
- ・特に、世田谷町田線の高石交差点や百合ヶ丘駅入口交差点、新百合ヶ丘駅入口、片平交差点、柿生交差点等は、渋滞が発生しています。都市計画道路の整備には、時間を要することから、右折レーンの設置等、交差点の改良も求められています。

(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) 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、尻手黒川道路(尻手黒川線)や津久井道(世田谷町田線)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。

(3) 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。

- ・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。

(4) 環境に配慮した道路整備と幹線道路沿道の環境対策

- ・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。

2 安全性と快適性を兼ね備えた生活道路の整備をめざします

< 現状・課題 >

- ・幹線道路の整備水準が低いことにより、通過車両が交通渋滞を回避するため、住宅地内の区画道路(生活道路)がバイパス代わりに利用されている地区があります。幹線道路へのアクセス道路としての最低限の機能を持ちつつ、幹線道路に囲まれたエリア内に存在する区民の生活に最も身近な道路であることから、安全性と快適性を兼ね備えた道路整備が求められています。
- ・また、自動車交通を排除した自転車道や歩行者専用道などもこの分類に当てはまり、それらが有機的にネットワークし、区民が周囲の景観を楽しみながら移動・散策できる道路空間づくりも必要です。
- ・生活道路の整備にあたっては、地域住民の意見を踏まえながら、歩行者の安全を確保するための道路構造の工夫や一方通行等の交通規制と組み合わせた安全対策が課題となっています。

- ・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。
- ・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。

3 誰もが使いやすく便利な公共交通ネットワークの整備をめざします

< 現状・課題 >

- ・ 少子高齢社会の中で、高齢者や障害者を始め、誰もが利用しやすい公共交通網の確保が求められています。また、麻生区の地形特性から考えても、充実した公共交通網の構築が望まれています。
- ・ 地球環境に優しいまちをめざすためにも、使いやすい公共交通体系をつくり、自家用自動車利用から公共交通利用へ、生活スタイルを変え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進めることが重要と言えます。
- ・ 麻生区は、市街化調整区域と高石、王禅寺西、岡上地域の一部を除いてほぼすべてのエリアが鉄道駅又はバス停から徒歩で利用できる圏内に含まれています。
- ・ 鉄道は、小田急小田原線と小田急多摩線が整備されており、都心まで30分圏内で、利便性が高い地域と言えますが、通勤・通学のラッシュ時には、かなりの混雑がみられ、快適性の向上が望まれます。
- ・ 公共交通については、現在は、新宿へアクセスする小田急線に大きく依存していますが、新百合ヶ丘駅の商業ポテンシャルや将来の余暇時間の増大等を踏まえると、市内の各拠点や川崎都心、横浜都心へのアクセス性の向上も望まれます。
- ・ さらに、区民の最も身近な公共交通機関であるバス交通についても、スムーズなバス交通を実現する道路整備を進めることにより、定時性を確保するとともに、利用者のニーズにあった路線への見直し等を図り、特に移動にハンディキャップを持つ高齢者等の外出をサポートする交通手段になることをめざすことが必要と言えます。
- ・ 鉄道駅駅圏は通常750m～1,000mと考えられていますが、山坂が多い麻生区の地形的特性を踏まえると、高齢者や障害者等にとってこの距離を歩いて利用するのは困難と言え、きめ細かな地域の公共交通網の整備が課題です。

(1) 公共交通機関網の整備

- ・ 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改善や交通アクセス環境の改善に努めます。

(2) 広域的な交流・連携を支える鉄道ネットワークの整備

- ・ 首都圏の放射方向の鉄道ネットワークを強化し、通勤・通学者等の利便性や快適性を向上させるために、小田急小田原線（和泉多摩川駅～新百合ヶ丘駅間）の複々線化等、鉄道事業者による輸送力増強を促進します。
- ・ 市域の交通機関網を強化し、首都圏における広域鉄道網の形成を促進するため、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るとともに、小田急多摩線との相互直通運転をめざします。
- ・ 横浜市営地下鉄3号線の延伸について、関係機関と協議をします。

(3) バス利用の利便性の向上

- ・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。

(4) バリアフリーの推進

- ・主要な交通結節点となる新百合ヶ丘駅周辺地区は、「交通バリアフリー法重点整備地区」として、鉄道駅施設やバスターミナル等の旅客施設のバリアフリー化を促進するとともに、駅周辺の公共公益施設等への主要な移動経路のバリアフリー化に努めます。
- ・新百合ヶ丘駅以外の鉄道駅周辺地域においては、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。
- ・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。

(5) 駐車・駐輪対策

- ・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。
- ・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、鉄道事業者等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。
- ・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。
- ・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、わ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めます。