

II 交通体系

<現状・課題>

①鉄道ネットワーク

- ・幸区内の鉄道は、J R南武線、南武支線、横須賀線、湘南新宿ライン、上野東京ライン、京浜東北線が走っており、その利便性は首都圏でも有数のもので既存路線の相互乗り入れなどにより、交通便利性がより高まっている一方で、混雑緩和に向けた取組が求められています。

②道路網の整備

- ・幸区は、J R南武線や新川崎地区の操車場跡地によって分断されており、区内の横断軸を担う塚越南加瀬線などの地域を連携する道路網の整備が求められています。
- ・区内の幹線道路の交差点や鉄道と交差する地点における渋滞の発生や、通過交通の生活道路への進入などの課題があります。
- ・小倉跨線橋は、通勤・通学の時間帯には、歩行者や自転車で混雑しており、自動車や歩行者・自転車が共に安全に通行できる跨線橋の整備が求められています。

③駅周辺の交通環境の改善

- ・平成30（2018）年に川崎駅北口自由通路が完成しましたが、川崎駅の西口と東口の回遊性のさらなる向上が求められています。
- ・J R川崎駅や新川崎駅・鹿島田駅の構内やその周辺では、周辺人口や乗り換え客の増加などにより、利用者の安全確保や快適性向上に向けた取組が求められています。
- ・通勤や通学の時間帯には、踏切付近が大変混雑しており、生活空間への通過交通の侵入もみられることから、自転車や歩行者・自動車がともに安全かつ快適に通行できる道路整備が求められています。
- ・矢向駅は市外にあるものの幸区民の利用が多く、駅へのアクセスの改善に向けた取組が求められています。
- ・平坦な地形である幸区では、鉄道駅への自転車利用の需要が高く、地域の実情に応じた自転車の利用環境の整備が求められています。

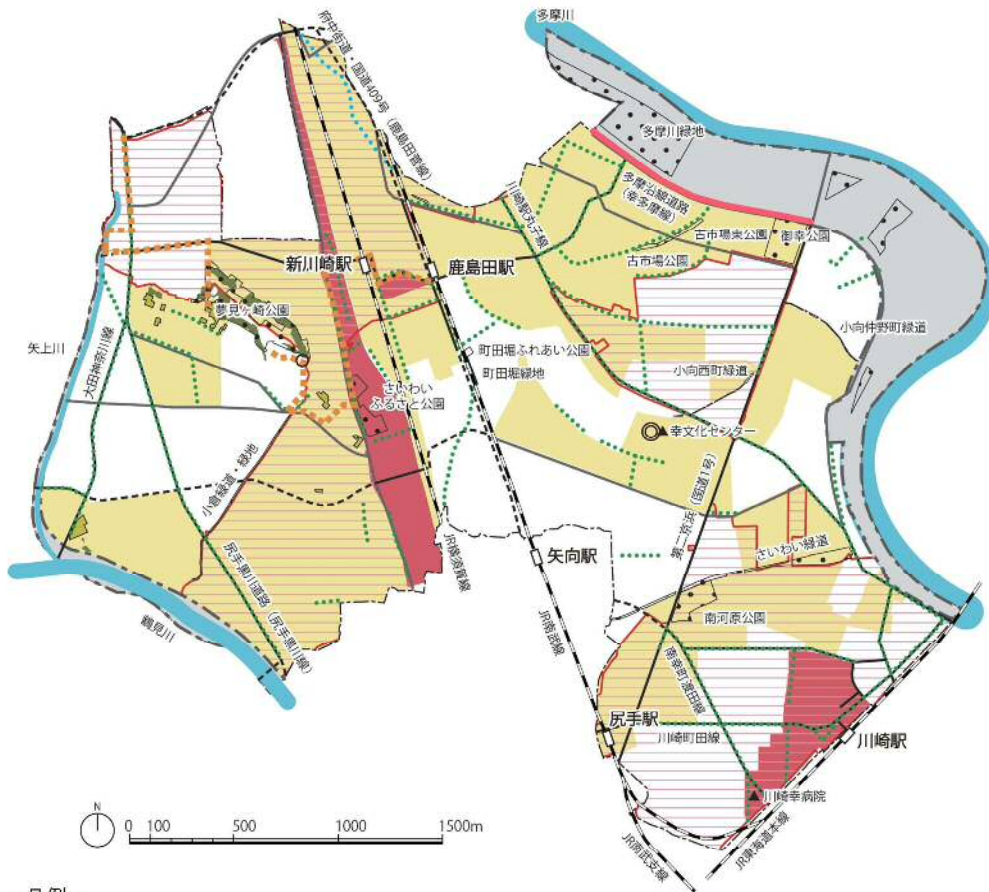
④安全で快適な道路空間づくり

- ・幸区では、自転車が多く利用されており、今後も利用ニーズが高い状態が続くことが考えられる一方で、自転車に関係する交通事故が多く発生し、自転車利用者のマナーや放置自転車などにより、道路の安全や良好な景観を損ねる要因にもなることから、魅力と活力ある自転車を活用したまちづくりを進めることが求められています。
- ・幸区には、密集市街地があり、狭い道路や行き止まり道路がみられることから、歩行者の安全性と防災性を向上させる生活道路の確保が求められています。
- ・歩道の幅員が狭い地域や、歩道の切下げによる傾斜や電柱、段差など、通行者の障害となるものも多く存在していることから、誰もが安全、快適に通行できる道路の整備など、バリアフリーで「人」に優しいまちづくりに向けた道路空間の改善が求められています。

⑤身近な公共交通網の整備

- ・幸区では、川崎駅方面を中心に路線バス網が配置されている一方で、新川崎駅や鹿島田駅へ向かうバス路線が少なく、また、川崎駅以外の各鉄道駅から区役所などの公共施設まで利用できるバス路線も少ないことから、区民の利便性の向上につながるきめ細やかな公共交通網の整備が求められています。

■現状図



—凡例—

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ●●●● 水路
(二ヶ領用水水路網) — かわさき多摩川
ふれあいロード (都市景観の形成) ■ 景観計画特定地区 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 樹木の集団 ■ 主な公園・緑地等 ■ 生産緑地 ■ 身近な公園が不足している小学校区 ■ 高齢化率21%~ | <ul style="list-style-type: none"> ○ 区役所・出張所 ■ 駅 — 都市計画道路(完成・概成区間) --- 都市計画道路(事業・計画区間) — その他の主要な道路 ●●●● 街路樹 ●●●● 遊歩道・散策路 — 河川 ■ 市街化調整区域 ▲ 主な施設 |
|--|---|--|

平成31(2019)年3月現在

1 人々の交流やいとなみを支える交通環境の整備をめざします

(1) 都市の骨格を形成する交通網の整備

- ・首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の整備をめざします。
- ・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、都市の一体性や都市機能の向上を図る交通網の整備をめざします。

(2) 鉄道網の整備

- ・市内外の都市拠点へのアクセス向上や鉄道の混雑緩和に向けて、既存鉄道路線の機能強化を促進するとともに、鉄道沿線のまちづくりとの連携を図り、交通の円滑化や都市機能の向上をめざします。
- ・鉄道事業者との連携により、鉄道の安全性の向上や輸送力増強などによる混雑の緩和などに向けた効果的かつ効果的な取組を推進します。
- ・社会変容の状況も踏まえながら、オフピーク通勤やテレワークなど、鉄道沿線の企業などの取組と連携しながら、鉄道混雑の緩和を図ります。

(3) 道路網の整備

①道路網の強化

- ・道路は、市民生活や都市活動を支える多様な機能を有する根幹的な都市施設であることから、効率的・機能的な道路網の形成をめざします。
- ・道路網の整備による道路ネットワークの強化を図るとともに、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進め、交通の円滑化や都市機能の向上をめざします。
- ・「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成に資する道路の整備を図るとともに、拠点地区における都市機能の集積を支え、鉄道駅への交通アクセスの改善に寄与する道路網の形成をめざします。
- ・歩行者などの安全性・快適性の向上や都市の防災性向上など、安全・安心な都市の形成に資する道路網の形成をめざします。
- ・地球温暖化や大気汚染などの環境問題に配慮し、自動車交通による環境負荷の低減に資するとともに、道路緑化を推進するなど、良好な景観の形成に資する道路網をめざします。
- ・超高齢社会の到来を踏まえ、公共交通の利用環境の向上を図るため、バスなどの走行環境の向上や交通の円滑化に資する道路網の形成をめざします。

②幹線道路網の整備

- ・道路整備にあたっては、事業効果を早期に発揮するために、「道路整備プログラム」に基づく重点的な取組により、効率的・効果的な幹線道路の整備を進めます。
- ・幹線道路における渋滞箇所の先行的解決を図るために、早期に効果発現が期待できる交差点改良などの渋滞対策を推進し、効率的かつ効果的に渋滞の緩和に努めます。
- ・川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）Ⅱ期計画（国道15号～東名高速道路間）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ます。



都市計画道路

③幹線道路を補完する道路の整備・改良

- ・幹線道路網の構築と連携し、地域特性を踏まえた道路拡幅、歩道整備などにより、地域交通環境の改善を進めます。

④都市計画道路網の見直しによる体系的な幹線道路網の構築

- ・都市計画道路は、社会経済環境の変化などを捉え、その必要性を総合的に検証し、必要に応じて見直しを進めるとともに、早期の効果発現が見込める整備手法などを検討し、体系的な幹線道路網の構築をめざします。

■道路区分と交通機能、配慮すべき機能

道路区分	交通機能	配慮すべき機能(環境・防災・安全)
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
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
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 (歩行者、自転車、自動車の空間的分離に配慮する)
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 (歩行者、自転車、自動車の空間的分離に配慮する)
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 誰もが安全で安心できる快適な交通環境をめざします

(1) 駅周辺の交通環境の改善と駅へのアクセスの向上

- ・ターミナル駅における鉄道間の乗り継ぎを円滑化し、鉄道利用者の利便性や快適性を向上させるため、駅施設の改良を促進します。
- ・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る公共交通機関の利用促進を図るとともに、駅の交通結節機能を強化するために、市街地整備や土地利用転換と連携した駅前空間の整備や鉄道駅の交通アクセス環境の改善を図ります。
- ・幹線道路と鉄道との交差による渋滞を解消するため、鉄道事業者と連携し、立体交差化などによる踏切の改善等を図ります。
- ・身近な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、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。



新川崎駅前交通広場

(2) 安全・安心な移動環境の確保

①安全・安心な歩行空間づくりの推進

- ・歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組を推進し、歩行者が安全・安心で利用しやすい空間づくりを推進します。
- ・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・快適性の確保に向け、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。
- ・街路樹の大径木化や老木化が進み、倒木や通行障害などが生じていることから、地域住民などの意向に配慮しながら改善・更新・撤去を進め、道路利用者の安全性や良好な歩行空間の確保に努めます。
- ・さいわい緑道などの緑道を活用した、安全・快適な歩行者空間の整備を住民と共に取り組みます。

②地域特性に応じた自転車利用環境の整備

- ・安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進に向けて、総合的な自転車施策を推進します。
- ・自転車・歩行者・自動車が道路を安全・安心・快適に利用できる環境を創出していくため、地域の特性に応じた自転車の通行環境整備を推進します。
- ・自転車を適切に駐輪できる環境を構築していくため、地域の特性に応じた駐輪場の確保と併せて、駐輪場の利便性向上や利用促進を行うとともに、効果的な放置自転車対策を推進します。
- ・地域の新たな魅力発見と活力を向上するため、観光やスポーツなど、様々な場面での自転車活用に向けた取組を進めます。
- ・交通事故を防止するため、交通安全教育の推進など、ルール・マナー啓発の取組を進めます。
- ・多摩川河川敷の「かわさき多摩川ふれあいロード」は、平日には通勤、通学路としても利用されており、休日には市外からの利用も多いことから、安全性の確保などに向けたマナーの啓発や適切な維持管理を図ります。

③交通安全対策の推進

- ・通過交通の生活道路への流入防止の取組を推進するとともに、交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などを整備し、歩行者などの安全確保に努めます。
- ・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、関係機関と連携して取り組みます。
- ・児童生徒の登下校時の交通事故の防止に向け、通学路の危険箇所対策を推進します。
- ・交通事故の防止に向け、交通安全関連団体、警察、市民などと協働・連携し、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現をめざします。
- ・建築物の用途に応じた駐車施設の台数や車路出入口などの構造基準などについての協議及び指導を行い、交通環境の改善を図ります。

(3)ユニバーサルデザイン化の推進

- ・外国人にも配慮した多言語表示や誰もがわかりやすい統一的な公共サインの整備など、よりきめ細やかな取組を進めることにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン都市の実現に向けたまちづくりを推進します。
- ・誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざして、バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを促進します。
- ・市民にとって身近な鉄道駅の利便性と安全性の確保に向けて、ホームドアなどの整備に向けた取組を促進します。
- ・高齢者や子育て世代、車椅子利用者をはじめとした、誰もが利用しやすい交通手段の確保や外出の支援に向け、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなどの普及、利用環境の整備を促進します。
- ・公共性が高い施設などのバリアフリー化の促進に向けて、「福祉のまちづくり条例」の適切な運用などにより、安心して快適な生活を送ることができる福祉のまちづくりを促進します。

3 地域特性に応じた身近な交通環境の整備をめざします

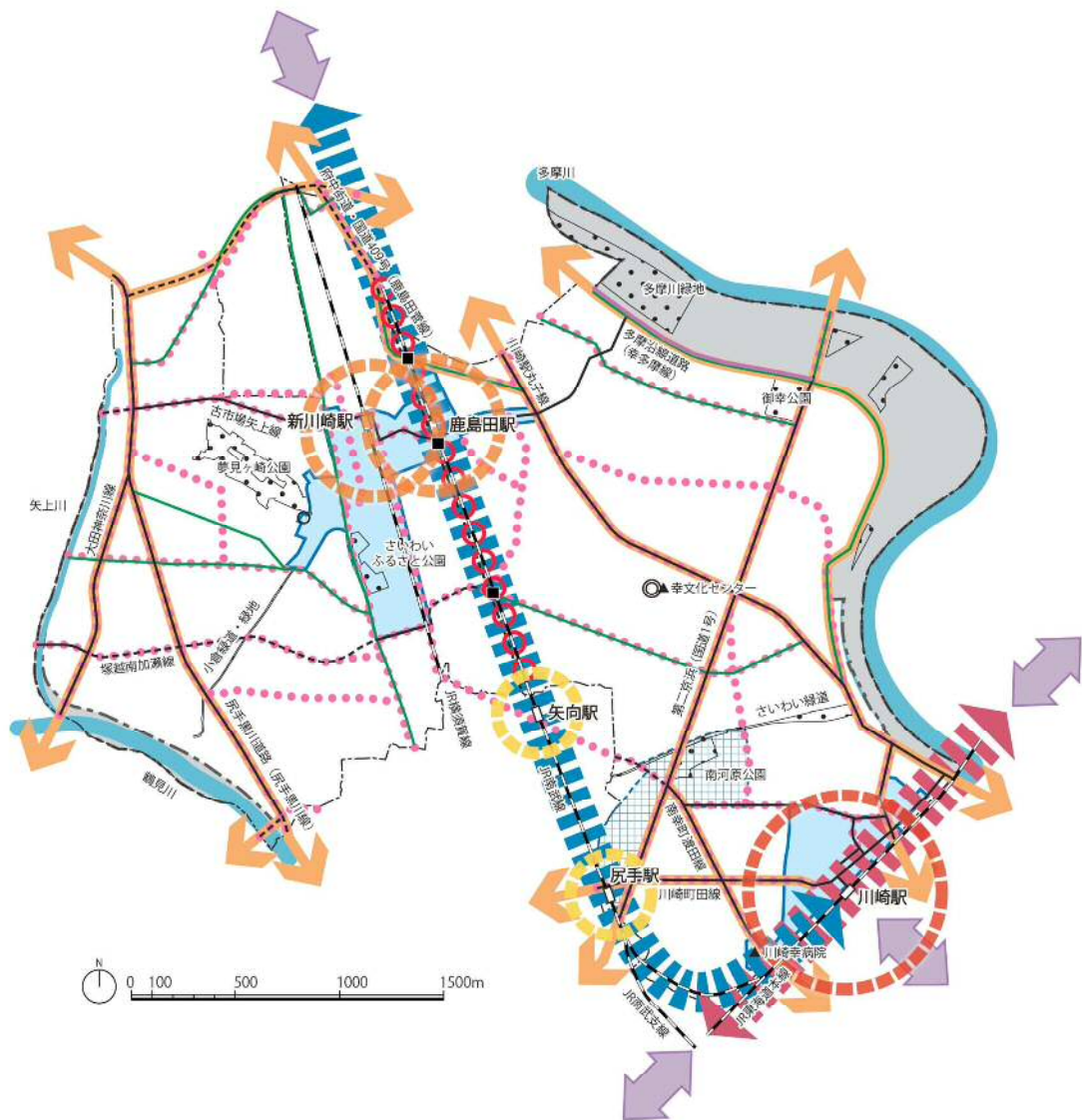
(1) 路線バスを基本とした駅へのアクセス向上

- ・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。
- ・地域のニーズや特性に応じて、身近な地域が連携したまちづくりに取り組むとともに、路線バスを基本とした公共交通による、駅へのアクセス向上に向けた取組を推進します。
- ・路線バスサービスの維持・充実に向けて、輸送需要、地形、道路や走行環境など地域の特性を踏まえた効率的・効果的な運用など、社会実験の手法などを活用しつつ、バス事業者などと連携した取組を推進します。
- ・バスの走行環境の改善に向けて、地域の特性に応じた道路や駅前広場の整備など、路線バスサービスの充実や路線バスの速達性・定時性の向上に資する取組を推進します。
- ・路線バスの利便性向上や利用促進に向け、バスロケーションシステムなどのICT（情報通信技術）を活用した情報提供を促進します。

(2) 地域の特性やニーズに応じた交通手段の確保

- ・持続可能な交通環境の整備に向けて、地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への積極的な情報提供や技術的支援などを行うとともに、タクシーや送迎バスなどの既存資源の有効活用、ICT（情報通信技術）の効果的な活用、路線バスとの連携など、多様な主体との連携の検討・調整などを重点的に行いながら、幅広い観点から地域の足を確保するための様々な手法について検討を行い、地域の特性やニーズに応じた取組を進めます。

交通体系方針図



<p>—方針—</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 広域拠点 ○ 地域生活拠点 ○ 身近な駅周辺 ⇨ 都市軸 (放射方向) ⇨ 都市軸 ⇄ 連携 — かわさき多摩川ふれあいロード <p>(バリアフリー)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 基本構想策定地区 ■ 推進構想対象地区 	<p>(鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ JR南武線立体交差化 ■ 踏切道改良促進法に基づく指定踏切道の対策促進 <p>(道路)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 主な幹線道路 (一般道路) 	<p>—基本凡例—</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 区役所・出張所 ■ 駅 — 鉄道 — 都市計画道路 (完成・概成区間) - - - 都市計画道路 (事業・計画区間) — その他の主要な道路 — 河川 ■ 主な公園・緑地等 ● 路線バスネットワーク ■ 市街化調整区域 ▲ 主な施設
--	--	--

平成31(2019)年3月現在