

II 交通体系

<現状・課題>

①鉄道ネットワーク

- ・高津区には、JR南武線と東急田園都市線が敷設されており、東京都心へのアクセスが良い一方で、鉄道の混雑緩和が求められています。

②道路網の整備

- ・高津区内の幹線道路では、特に駅やインターチェンジへのアクセスとなる交差点などで渋滞が発生しており、効果的な道路改良の方策を進める必要があります。
- ・計画決定された都市計画道路は、社会情勢に応じた見直しを図り、体系的な道路交通網の整備を進める必要があります。
- ・溝口駅は、区内外を結ぶ多くのバス路線の発着点となっていますが、駅周辺や駅南口広場に連絡する野川柿生線では朝夕を中心に交通混雑が発生しており、交通流の改善に向けた対策が求められています。

③駅周辺の交通環境の改善

- ・JR南武線の踏切による交通遮断の改善が求められている中で、津田山駅、久地駅では、鉄道による地域分断の改善や、踏切を横断する駅利用者の安全性・利便性の向上など、駅へのアクセス向上を図るため、橋上駅舎化に向けた取組が順次進められています。
- ・駅周辺の特性や駅の利用者数などに応じた、交通結節機能の強化や駅周辺の道路改善など駅周辺の利用者が安全、快適に利用できる空間の確保が求められています。
- ・溝口駅をはじめ各駅では、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。

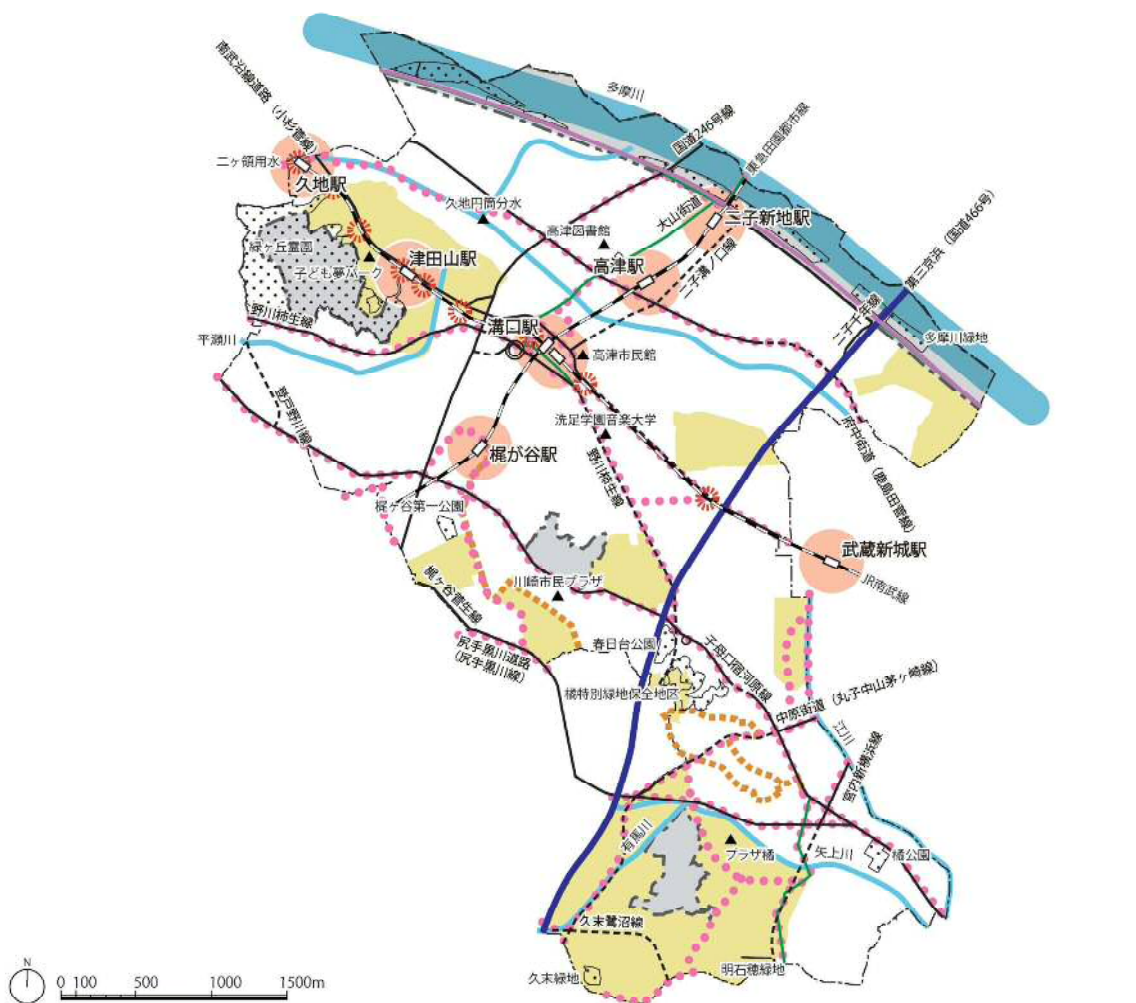
④安全で快適な道路空間づくりに向けた整備

- ・高津区の北部をはじめとして区内には、住宅が密集し道路などの基盤が十分に整備されていない地域があり、大地震の際には倒壊や延焼、緊急車両の通行の支障となる恐れがあるため、道路などの基盤整備の充実が求められています。
- ・交通渋滞を避けるための通過交通が住宅地内に侵入しており、生活道路の安全性の確保が求められています。

⑤地域特性に応じた交通課題への対応

- ・高津区のまちは、丘陵地を除くとほとんどが平坦地であるため、自転車や徒歩で移動する人が多くなっています。
- ・歩行者と自転車などの集中する駅周辺や自転車関連事故が多い箇所などにおいて、安全に通行できるための自転車通行環境の整備などが求められています。
- ・鉄道駅から離れた地域にも広く住宅地が広がっており、駅などへのアクセス向上が求められています。
- ・一方で、比較的駅に近い地域においても、高齢化の進展や多摩川崖線の坂の多い地区などの地域特性を踏まえた交通課題へのきめ細やかな対応が求められています。
- ・道路の効率的な利用による混雑緩和に向けて、公共交通の充実や乗り継ぎの利便性向上を図り、区民の足として公共交通の利用を促すことが求められています。

■現状図



—凡例—

(鉄道)

- 駅
- ☼ 踏切

(自転車・歩行者)

- かわさき多摩川ふれあいロード
- 遊歩道・散策路

(地域交通)

- 路線バスネットワーク

(その他)

- 高齢化率21%～

◎ 区役所・出張所

- 駅
- 自動車専用道路
- 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
- 市街化調整区域
- ▲ 主な施設

平成31(2019)年3月現在

1 活力ある都市を育む交通網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。
- ・JR南武線については、鉄道事業者との連携を図り、車両の長編成化による混雑緩和に向けた取組を促進します。
- ・東急田園都市線については、通勤・通学者などの利便性や快適性を向上させるために、複々線化（溝の口駅～鷺沼駅間）など、鉄道事業者による輸送力増強に向けた取組を促進します。
- ・オフピーク通勤の普及啓発を図るとともに、鉄道沿線の企業などの働き方改革などと連携し、鉄道混雑の緩和に向けた取組を推進します。

(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、体系的、機能的に連携された道路網の整備をめざします。
- ・混雑時の走行性向上や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整備をめざします。
- ・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整備をめざします。
- ・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の整備をめざします。
- ・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整備をめざします。

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・効果的な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（国道15号線～東名高速道路方面）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・構造などの見直しを進めます。



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、安心、快適に利用できる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

- ・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、鉄道駅の交通アクセス環境の改善を図ります。
- ・鉄道による地域分断が課題となっている地域や、踏切が隣接し片側改札となっている久地駅について、踏切の安全対策や橋上駅舎化に向けた取組を推進するとともに、鉄道による地域分断の改善や踏切を横断する駅利用者の安全性・利便性を高め、駅へのアクセス向上を図ります。
- ・踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として指定された大山街道踏切については、通行環境の改善を図るため、引き続き、都市計画道路の整備による立体交差化の取組を進めます。
- ・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。

(2) 安全性と快適性を兼ね備えた移動空間の整備

①安全に歩ける空間づくり

- ・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。
- ・商店が連なる沿道商店街においては、安全・快適に買い物が楽しめる歩きたくなるまちをめざして、商業者などや住民と連携して、沿道の街なみ景観整備と一体となった歩行者空間づくりを検討します。
- ・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。

②地域特性に応じた自転車利用環境の整備

- ・地域特性に応じた自転車通行環境整備により、道路を利用する全ての人が安全・安心で快適に通行できる道路空間の形成に向けた取組を進めます。
- ・特に、溝口駅周辺地区については、安全で快適な自転車ネットワークの構築に向け、自転車通行環境整備を推進します。
- ・放置自転車のない安全なまちづくりに向けて、市民や事業者などと連携した自転車利用ルール、マナーなどの継続的な啓発活動を推進するとともに、自転車等放置禁止区域などにおける駐輪場への誘導や撤去活動、地域の実情に応じた駐輪場の整備、利用促進などの取組を進めます。
- ・商業及び地域の活性化など、行政課題の解決に向けて、環境負荷が少なく健康的で、機動性の高い自転車の活用について検討し、推進します。



矢羽根型路面標示と自転車のピクトグラムの設置事例

- ・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。



かわさき多摩川ふれあいロード

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や、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。
- ・生活道路の改善にあたっては、安全対策を警察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。
- ・児童生徒の登下校時の交通事故減少をめざして、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、行政、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。
- ・主要な交通結節点である溝口駅周辺においては、バリアフリー法に基づく「重点整備地区」として、鉄道駅施設やバスターミナルなどの旅客施設のバリアフリー化とともに、公共的施設を結ぶ経路や公共的施設のバリアフリー化を進めます。
- ・身近な駅周辺では、買い物や通勤・通学などの日常生活で多くの人々が利用するため、「バリアフリー推進地区」として、誰もが安心して安全に移動できるまちをめざします。
- ・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公共交通の整備をめざします

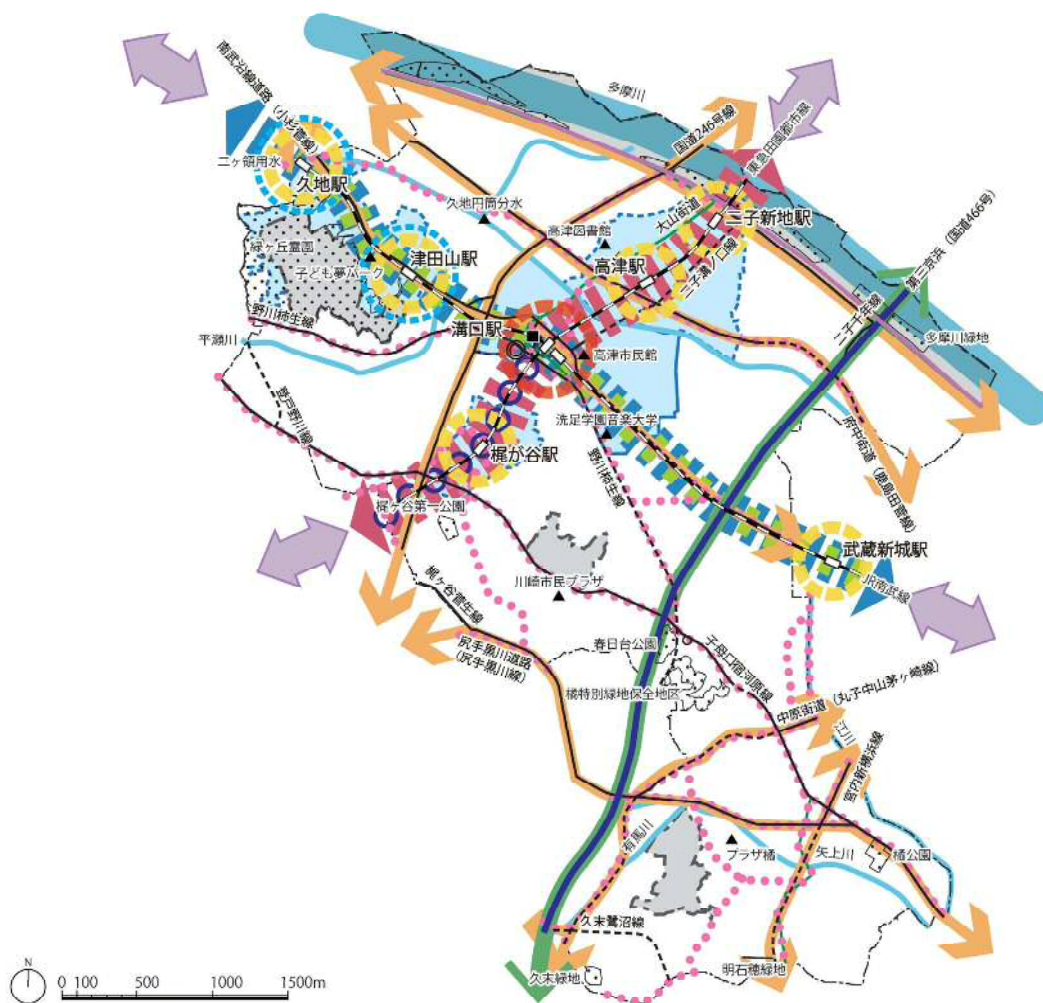
(1) 路線バスを基本とした駅へのアクセス向上

- ・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、道路基盤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効果的に活用しつつ、バス事業者などと連携した取組を推進します。
- ・路線バスの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じた道路などの整備など、バスの走行環境の改善に向けた取組を推進します。
- ・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の導入などの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

- ・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、持続可能な交通環境の整備に向けて、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"> ● 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 (バリアフリー) ■ 重点整備地区 ■ バリアフリー推進地区 		<p>(鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○○○ 東急田園都市線複々線化 JR南武線長編成化 ● JR南武線駅アクセス向上 ■ 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"> ■ 広域幹線道路(高速道路) ■ 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 ■ 自動車専用道路 — 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