



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 地域間の連携を強くする、安全で快適な幹線道路網の整備をめざします
- 2 公共交通機関網が整ったまちをめざします
- 3 歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安心して歩ける安全で快適な生活道路の整備をめざします

1 地域間の連携を強くする、安全で快適な幹線道路網の整備をめざします

< 現状・課題 >

- ・首都圏の広域的な交通ネットワークを構築するためにも、さらに、住宅地への通過交通の進入を防ぐためにも、環境に配慮した広域幹線道路網の整備が課題です。
- ・さらに、羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路や臨海部幹線道路の整備などが求められています。
- ・川崎区の都市計画道路の整備率は、約 71% で（平成 18 年 4 月現在）市の平均約 62% を上回っていますが、川崎駅周辺地区と既成市街地、臨海部とを結び、市民の海へのアクセスが容易になる幹線道路網、さらに、小田地区、田島地区、大師地区等を連携する公共交通網の整備が求められています。
- ・ものづくり産業のまちを支える骨格基盤や周辺諸都市との連携、区内の地域間の連携を強化し地域の活力を高めること、川崎駅周辺地区と海とのつながり、多摩川と住宅地とのつながりが改善され、人々が行き交い、水や緑の資源・資産が活かされたまちとなることが課題です。
- ・その一方で、自動車交通量を削減するための交通需要管理施策の実施や、周辺環境への環境負荷を低減させる自動車公害対策も大きな課題です。

（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行うため、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、長期末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。

< 道路区分と交通機能、配慮すべき機能 >

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

- ・首都圏の周辺諸都市との連携強化をめざし、広域調和・地域連携型の都市構造を支える広域幹線道路網については、川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）期区間の整備、羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路や臨海部幹線道路などの整備をめざします。
- ・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」の都市機能の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における再開発や、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。
- ・臨海部における都市間連携と臨海部の再編整備を進めるために、臨港道路東扇島水江町線等の整備や、臨海部の交通の円滑化に資する幹線道路の検討を進めます。
- ・京急大師線沿線の踏切事故や交通渋滞の緩和を図るため、連続立体交差事業を引き続き進めます。特に効果の大きい産業道路を優先的に立体化するために、東門前駅から小島新田駅までの整備を進めます。
- ・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) 環境と人に優しい幹線道路整備

- ・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。
- ・道路沿道の環境改善を図るため、沿道環境改善事業の推進に努めます。

2 公共交通機関網が整ったまちをめざします

<現状・課題>

- ・環境への負荷を低減し、誰もが安全・快適に移動できるまちとするために、鉄道やバス等の公共交通機関を中心とした交通体系の整備が求められています。
- ・川崎駅周辺地区と臨海部を結び、隣接都市との連携を強化し、臨海部の土地利用転換を促進するためにも、鉄道整備が求められています。
- ・利用しやすいバス網の再編充実や適切な駐車場整備も課題です。高齢者や子どもあらゆる立場の人々が安全・快適に歩ける道路が整備され、公共交通機関を利用できること、幹線道路沿道の環境対策や公共交通機関の利用促進、交通需要管理施策の実施により環境負荷の低減に向けて取り組むことが課題です。

(1) 鉄道網の整備

- ・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。
- ・臨海部の再生や都市活力の向上に寄与することをめざして、ＪＲ東海道貨物支線の貨客併用化や川崎アプロ－チ線等、臨海部における鉄道網の検討を進めます。
- ・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。

(2) 地域の公共交通網の整備

- ・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。
- ・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つくるために、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。
- ・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。

- ・市や事業者と協働して、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。

(3) 適切な駐車場の整備

- ・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。
- ・川崎駅東口周辺の駐車場整備地区においては、民間駐車場と連携した駐車場案内システムにより、道路交通の円滑化に努めます。

(4) 公共交通の利用促進と一体となった交通需要の管理

- ・交通需要管理(TDM)手法を活用し、地域の特性に応じた交通量・交通流対策を関連機関との連携により実施し、自動車からの汚染物質の排出量を削減することにより道路沿道の環境改善に努めます。

3 歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安心して歩ける安全で快適な生活道路の整備をめざします

<現状・課題>

- ・戦災復興土地区画整理事業が行われた地域では、一定の道路基盤が整備されていますが、土地区画整理事業が行われなかった地域では幅員4m未満の道路が多く、災害上の課題がある地域もあります。
- ・さらに、多摩川や旧東海道など自然や歴史を活かした歩行者空間の整備や商店街の活性化と一体となった歩行者空間の整備、歩行者と自転車、自動車が共存する道路整備も求められています。
- ・平たんな川崎区では、身近な交通手段として自転車が多く利用されていますが、放置自転車の問題があります。さらに、高齢社会に対応したバリアフリーのまちづくりも大きな課題です。

(1) 住宅地内の狭あいな生活道路の整備

- ・住宅地内では、建て替えなどにあわせて、狭あいな生活道路の拡幅を促進し、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。

(2) 大規模工場等の土地利用転換における基盤整備

- ・大規模な工場等の土地利用転換に際して、周辺の道路網との整合を図りながら、道路や歩行者空間の整備を適切に誘導します。

(3) 地域の特性に応じた歩行者道・自転車道等の整備

- ・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。
- ・多摩川沿いの水辺を活かした散策路の設定や川崎殿町・大師河原地域の土地利用転換等にあわせた多摩川サイクリングコースの整備の検討を行います。
- ・旧東海道の歴史を活かした街なみ景観の形成や既存商店街のモール化事業の促進など、住民の発

意による主体的なまちづくり活動を支援し、歩行者空間の改善に努めます。

(4) 交通安全対策の実施

- ・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。
- ・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。

(5) 自転車と共生するまち

- ・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みます。

(6) バリアフリーの推進

- ・主要な交通結節点となる川崎駅周辺は、「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。
- ・重点整備地区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、歩者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。

(7) 踏切横断対策の推進

- ・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。