Ⅲ 交通体系

まちづくりの基本的方向

1　幹線道路のネットワーク形成をめざします

2　歩行者・自転車・自動車が共存する安全で快適な生活道路の整備をめざします

3　環境に優しい道路づくり

4　人に優しい道路づくり

5　公共交通のネットワーク形成をめざします

1　幹線道路のネットワーク形成をめざします

＜現状・課題＞

・区内の縦断軸を担う南北方向の幹線道路である尻手黒川道路（尻手黒川線）、府中街道（鹿島田菅線）、川崎駅丸子線、多摩沿線道路については、ほぼ整備が終わっていますが、尻手黒川道路（尻手黒川線）の横浜市区間や矢向鹿島田線などに未整備区間があります。そのため、生活空間への通過交通を減少させる幹線道路の整備及び生活空間での歩行者の安全確保が課題となっています。
・塚越、小倉地区は新鶴見操車場跡地や JR 南武線などにより分断されており、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。
・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進入もみられることから、自動車や歩行者・自転車共に安全で快適に通行できる道路整備が求められています。
・鹿島田跨線橋や小倉跨線橋、江ヶ崎跨線橋は、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。

（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

①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。

②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。

③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。

④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。

⑤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。

⑥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。

⑦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。

⑧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。

⑨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。

＜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

・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

①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、拠点地区における市街地再開発や、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。
・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。

②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）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。

（5）踏切除却による交通の渋滞や地域の分断の解消

・幹線道路と鉄道の交差による交通の渋滞や地域の分断を解消するために、京急大師線の進ちょくを見極めながら、JR 南武線の連続立体交差化を検討します。

2　歩行者・自転車・自動車が共存する安全で快適な生活道路の整備をめざします

＜現状・課題＞

・幸区では、土地区画整理や耕地整理が行われた地区では、道路などの都市基盤が整備されていますが、密集住宅市街地では、狭あい道路や行き止まり道路がみられます。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ます。
・川崎駅西口地区や新川崎・鹿島田駅周辺地区では、民間活力を活かした商業・業務施設や都市型住宅の建設が進められています。これらの地区では、拠点性の向上に伴い、自動車の交通量増加が考えられることから、誰もが安全で快適に歩ける生活道路の整備が求められています。

（1）歩行者・自転車・自動車が共存する安全な道路整備

・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。
・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）密集住宅市街地の狭あいな生活道路の改善

・密集住宅市街地では、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検討し、安全・快適な歩行者空間の整備と地域の防災性の向上に努めます。

3　環境に優しい道路づくり

＜現状・課題＞

・道路整備にあたっては、環境と共生するまちづくりを進めるために、自動車に起因する大気汚染や騒音、振動を低減するとともに、環境や沿道の街なみ景観に配慮した道路整備が求められています。
・自動車の交通量の増加に対して、道路整備のみでは交通混雑緩和に限界があるため、公共交通網の整備や自動車の効率的利用、交通発生源の対策により、自動車に依存しないまちづくりが課題となっています。
・環境に優しく身近な交通手段として、自転車の利用促進に向けて、自転車と歩行者が安全に通行できる環境の整備や駅周辺等の自転車等駐車場の整備が課題となっています。

・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。

4　人に優しい道路づくり

＜現状・課題＞

・区内には、歩道の幅員が狭く、電柱や広告物等の障害物や段差があり、歩行者、自転車が安心して通行できない道路があります。今後、さらに高齢化の進行も予測されることから、誰もが安全で安心して通行できる道路整備が課題となっています。

・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　公共交通のネットワーク形成をめざします

＜現状・課題＞

・幸区では、市内を縦貫するＪＲ南武線、隣接他都市を結ぶＪＲ横須賀線、鉄道各駅と市街地を結ぶバス網により公共交通網が形成されています。
・環境と共生するまちづくりに向けて、鉄道不便地域の改善やバス網の充実などにより、自家用車に依存しない交通体系の確立が求められています。
・区内のバス網は比較的発達していますが、川崎駅へ集中しているため新川崎駅や鹿島田駅へ向かうバス路線は便数が少なく、また、各鉄道駅から区役所等の公共施設へ直行するバス路線が少ないことから、区民の利便性を向上させるバス路線が求められています。
・ボトルネックとなっているＪＲ南武線の踏切、交差点での交通渋滞や違法駐車等のために、バスの定時運行が妨げられている箇所もあり、バスの定時性の確保が求められています。
・公共交通網の充実とともに、拠点における鉄道駅の交通結節点機能の向上やバリアフリー化が課題となっています。
・川崎駅では、都市機能と生活の利便性の向上に向けて、駅東西両地区の回遊性の強化が課題となっています。
・新川崎駅と鹿島田駅では、鉄道とバスとの連絡、両駅のアクセス等を改善する交通広場や周辺の道路整備等が課題となっています。
・矢向駅は市外にあるものの幸区民の利用が多く、横浜市や鉄道事業者と協力し、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。

（1）鉄道の利便性の向上

①誰もが快適に利用できる公共交通機関の整備

・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。
・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。
・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。

②川崎駅の交通結節点機能の向上

・駅周辺の土地利用転換や市街地整備事業、幹線道路の整備等にあわせて、鉄道とバスの乗り継ぎを円滑化する駅前広場の整備や駅東西の回遊性の向上を図ることにより、川崎駅の交通結節点機能の強化をめざします。

③新川崎駅の交通結節点機能の向上

・駅周辺の交通環境の改善と駅へのアクセス向上に向けて、駅西側の新川崎地区（操車場跡地）内に交通広場を整備するとともに、交通広場から駅へ連絡する跨線歩道橋を設置し、利便性の向上を図ります。

④鹿島田駅の交通結節点機能の向上

・市街地再開発事業等と連携した都市計画道路の整備により、交通アクセス環境の改善を進め、駅周辺の利便性の向上をめざします。

⑤鉄道利便性の向上

・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等を図るために、川崎縦貫高速鉄道線のⅡ期整備（武蔵小杉～川崎）及び京急大師線との相互直通運転について検討を進めます。

（2）地域交通の改善とバス交通の利便性の向上

・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、土地利用転換にともなう交通広場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。
・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。

（3）自転車利用の促進、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市街地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。

（4）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。