

## IV-2. 交通体系

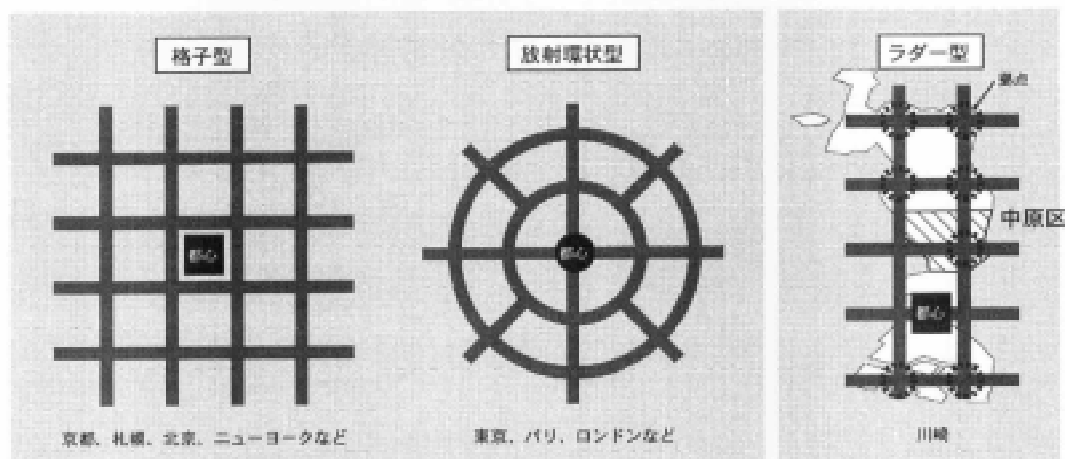
### 1. 交通の現状と課題

#### (1) 交通整備の考え方

##### ① 道路整備

- ・ 一般に、道路網の基本形式は、「格子型」と「放射環状型」の2つに大きく分かれます。「格子型」は、京都や札幌などにみられる碁盤目状の道路形式であり、「放射環状型」は、東京などにみられる放射幹線と市街地の拡大に応じて加えられた環状線によって構成される形式です。
- ・ 川崎市では、細長い市域に合わせて「格子型」の変形版ともいえる「ラダー型」※の幹線道路網の形成をめざした幹線道路整備が進められています。

#### ■ 道路網の基本形



- ・ 主な移動手段が自動車となった現代の自動車社会においては、スムーズな交通の流れを確保できる道路網を計画し、市街地構成と道路網構成との調和を図る必要があります。
- ・ 現状の道路交通の問題は、地域交通と地域に関係のない通過交通とが入りまじり、混雑していることによります。このような問題に対応するには、通過交通を受け持つ道路と地区内の道路等の各道路の性格づけを明確にし、これを段階的に構成することによって、道路利用のすみ分けによる歩車分離型交通体系を確立することが重要になります。
- ・ このような考え方に基づいて、現行の都市計画道路は、おおむね広域幹線道路、地域幹線道路、地区幹線道路、地区内道路の4段階の段階構成により成り立つように考えられています。
- ・ そして、市街地の中の良好な住宅地を形成するためには、コミュニティゾーン（居住環境地域）を設定した上で、これに、道路網の段階構成に対応した住宅地計画を進めていく必要があります。このコミュニティゾーンは、市街地内に自動車の通過交通から守ら

※ラダー：2本の並行する幹線道路を一定間隔で結ぶ梯子のような形をした道路網。川崎市のような細長い地形の都市において、スムーズな交通の流れを確保でき、災害時にも代替交通路を確保できるなど優れている

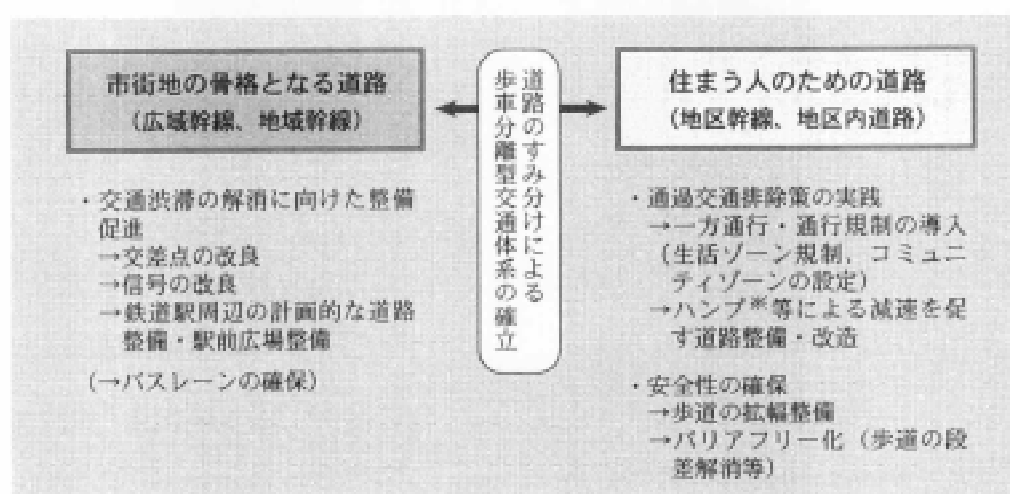
れるべき「都市の部屋」を形成することによって、自動車交通よりも歩行者交通が優先され、そこに住む居住者の生活環境を侵さない程度の自動車交通を認めることとなります。

### ■道路の段階構成の基本的な考え方



- 広域幹線道路  
例) 第三京浜道路、川崎臨海高速道路  
尻手黒川道路、第二京浜(国道1号)等
- 地域幹線道路  
例) 南武池袋線道路、綱島街道等
- 地区幹線道路
- - - 地区内道路
- 居住環境地区  
(コミュニティゾーン)

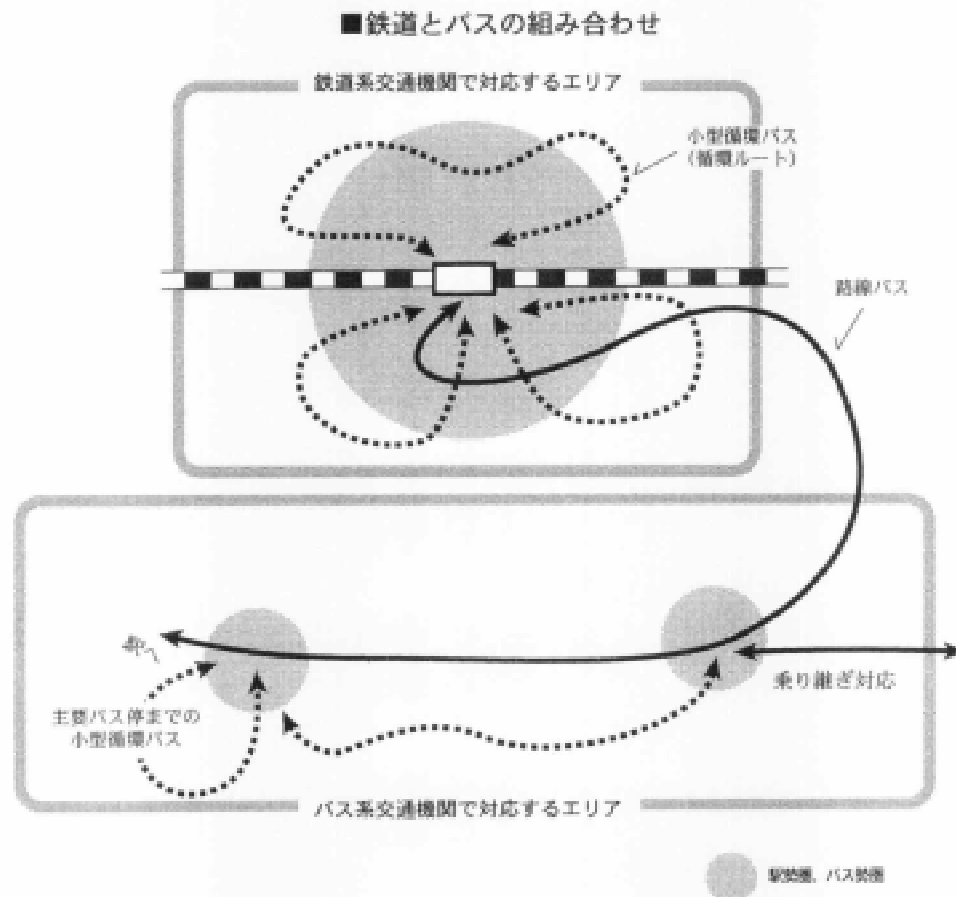
道路の段階構成	都市計画道路の種類	都市計画道路の内容
広域幹線道路	自動車専用道路	移動距離の比較的長い自動車交通を処理するため設計速度を高く設定し、車両の出入り制限を行った自動車専用の道路
	幹線道路	交通施設や水道、ガス、下水等の設置スペースとして都市活動を支えると同時に、都市の貴重な公共空間の確保や市街地の発展など都市の骨格や近隣住区を形成し、近隣住区等の幹線として機能する道路
地域幹線道路		
地区幹線道路		
地区内道路	区画道路	沿道立地サービスを目的とし、密に配置され、街区を形成する最も基本的な道路
	特殊道路	主に歩行者、自転車等の自動車以外の交通に供することを目的とした道路



※ハンプ：(Hump) 舗装を部分的に盛り上げたり、切り下げたりして自動車通過時に運転者に注意を喚起させ速度を低下させるもの

## ②公共交通整備

- ・公共交通は、中・長距離輸送は「鉄道」で、短距離輸送は「バス」（新交通を含む）で行うことが基本的に効率の面から有効と考えられています。
- ・このため、区内の交通を考えるに当たっては、鉄道とバスの有機的な組み合わせによる交通網を組み立てる必要があると考えられます。
- ・下图は、①鉄道駅勢圏（一般には750m～1,000m）は、徒歩および小型循環バス（コミュニティバス※）により対応し、②鉄道駅勢圏をはずれる区域については路線バスおよび小型循環バスにより対応するパターンを示したものです。



## ③歩行者・自転車交通

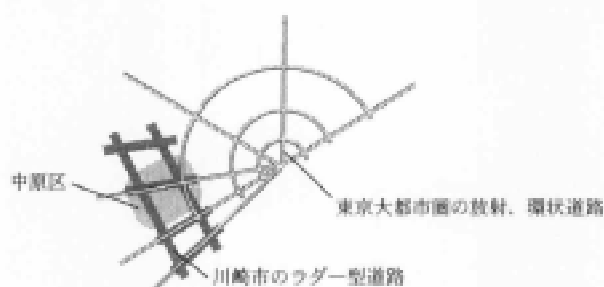
- ・歩いて暮らせるまちづくりをめざし、また、中原区は比較的平坦な地形とコンパクトな区域であることから自転車を利用した移動が多くみられることから、交通体系を考えるに当たっては、歩行者・自転車交通が重要な位置を占めているといえます。
- ・歩行者のための道は、安全で利便性が高いことが重要ですが、加えて、歩いて楽しい道であることも求められます。
- ・自転車交通は、公共交通の循環バスの代替交通として位置づけられ、ほぼ公共交通と同様のパターンが考えられます。

※コミュニティバス：需要が小さいため既存のバス事業者が運行しない地域において、福祉サービスをも視野に入れて運行されるバスサービス

## (2) 中原区における道路体系の現状と課題

### ① 広域交通体系と中原区の現状

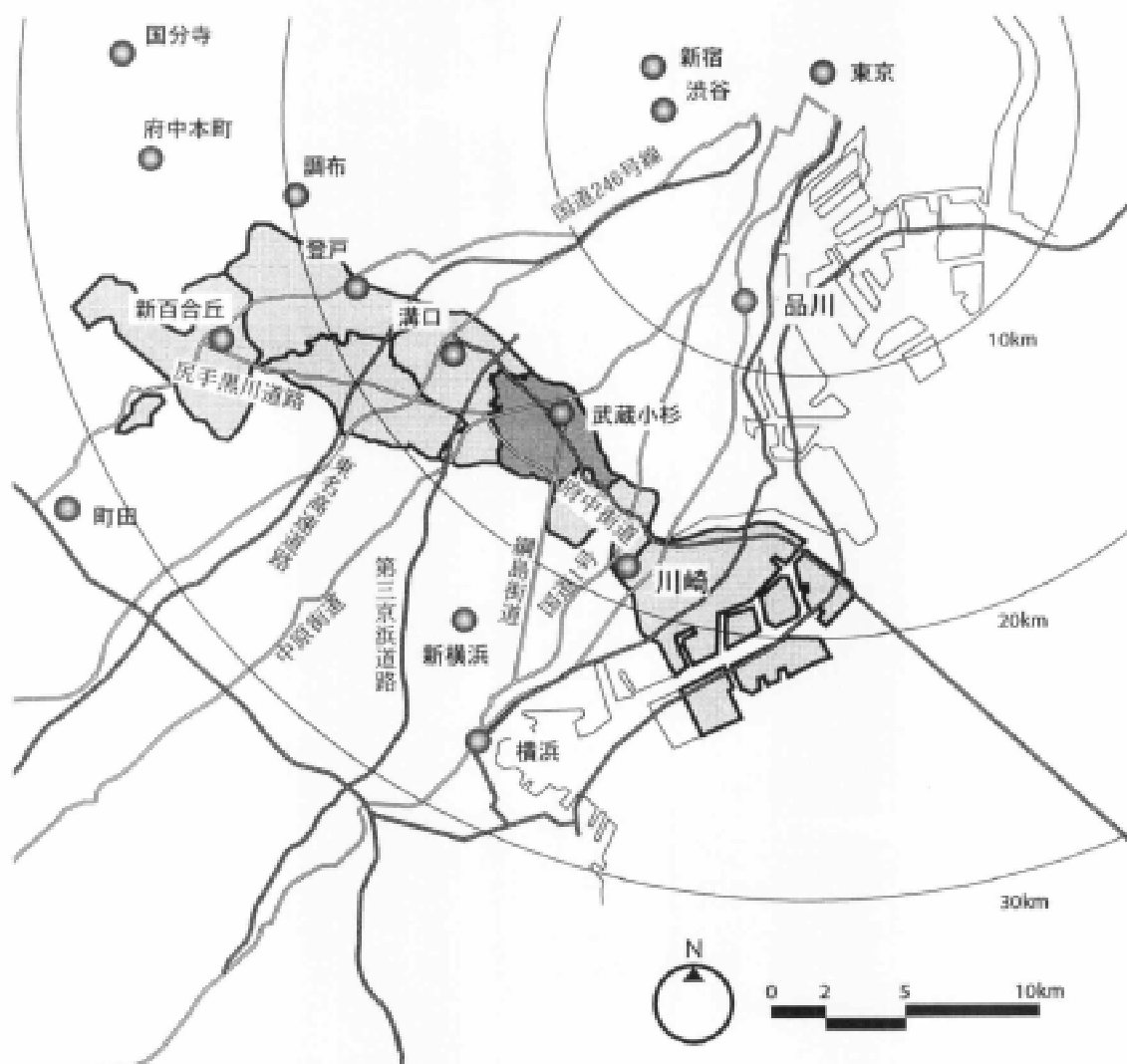
- ・ 中原区の道路は、東京大都市圏の放射、環状道路の一翼を担うとともに川崎市のラダー型道路の一翼も担っています。



### 1) 放射交通と環状交通

- ・ 東京大都市圏に位置する中原区は、東京都心部を中心とする放射交通と環状交通の一角を担っています。

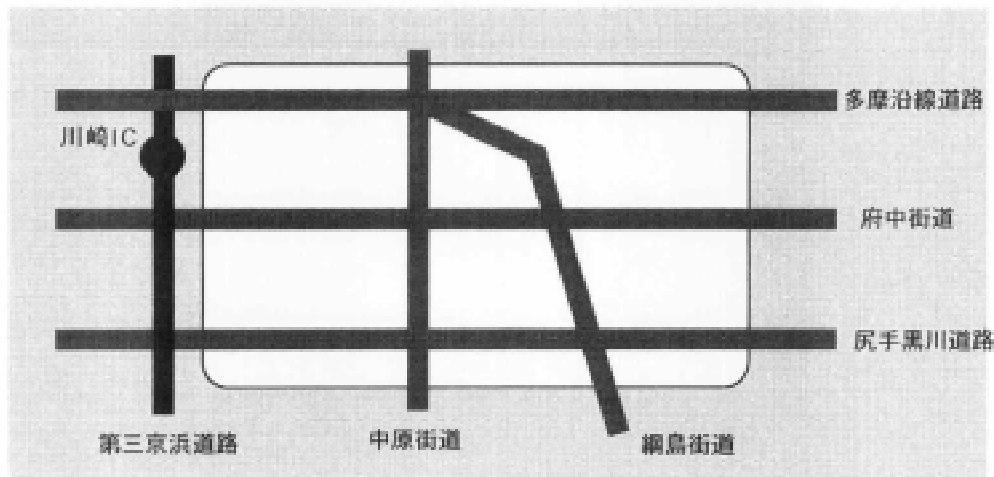
■ 東京大都市圏における中原区



## 2)ラダー型交通体系と中原区

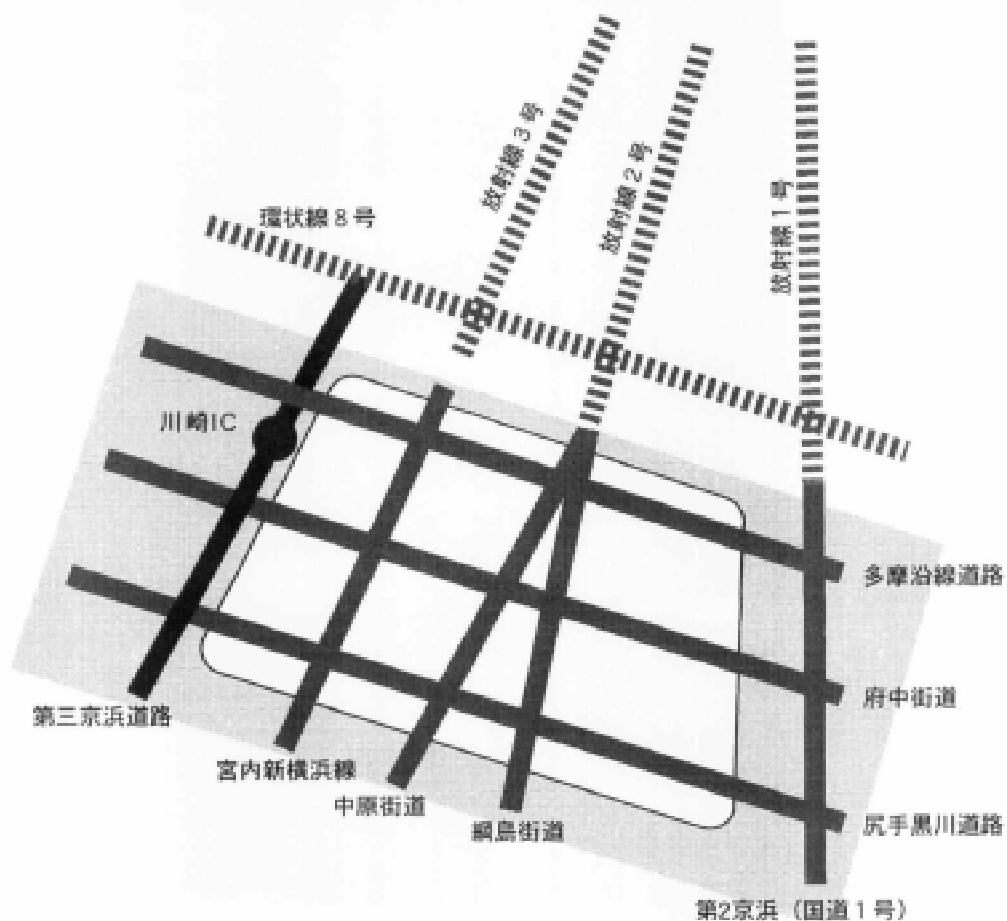
- ・中原区の交通体系を広域的な視点で見ると、「ラダー型」交通体系の縦断方向の軸としての『尻手黒川道路』、『府中街道』、『多摩沿線道路』、横断方向の軸としての『中原街道』、『綱島街道』および『第三京浜道路』が格子状に中原区を覆っていることがわかります。

■ラダー型交通体系と中原区



- ・また、放射・環状交通体系とラダー型交通体系を現状道路に当てはめ概念的に表すと次のとおりとなります。

■放射・環状交通体系とラダー型交通体系の概念



## ②中原区の道路の課題

- ・ 中原区の道路は、東京大都市圏の中で、また、川崎市全域の中で重要な役割を果たし、移動の利便性は高くなっていますが、地域交通と地域に関係のない通過交通とが入りまじり、混雑しています。
- ・ このため、次のような対応が必要となります。
  - 1) 地域に関係のない通過交通をできるだけ排除する。
  - 2) 中原区に用のある交通もできるだけ目的地へ、スムーズに行き着けるようにする。
  - 3) 区内で大量の交通の発生集中する地区へは、特にスムーズに行き着けるようにする。
  - 4) 日常の生活圏へは、通過交通が入り込まないようにする。

## (3) 中原区における公共交通体系の現状と課題

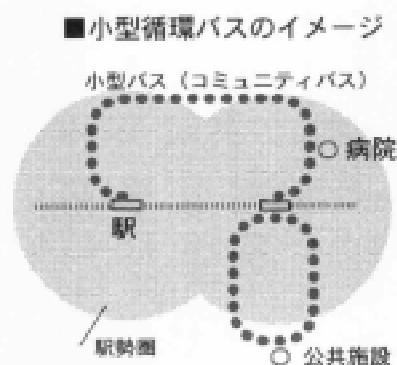
### ①中原区の公共交通

- ・ 中原区は、ほぼ100%のエリアが鉄道駅またはバス停から徒歩で利用できる圏内に含まれており、さらに、井田の奥、宮内地区を除いて鉄道の駅勢圏※に含まれています。
- ・ 鉄道は、東京大都市圏放射方向と川崎市縦貫方向の路線が整備されており、目黒線の開通により東京都心部へのルートが増え利便性が高まっています。一方、川崎市縦貫方向は南武線の混雑解消のため輸送力の増強が求められています。
- ・ バス系では、利便性を向上させるためバス路線と発車間隔の見直しが必要となっています。

### ②公共交通整備の課題

#### 1) 鉄道とコミュニティバスの連携

- ・ 鉄道駅勢圏は通常750m～1,000mですが、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いえます。そこでこのエリアは、高齢者や障害者等への配慮から鉄道駅を中心として病院・公共施設などへバスをきめ細かく循環させることにより対応することが必要です。

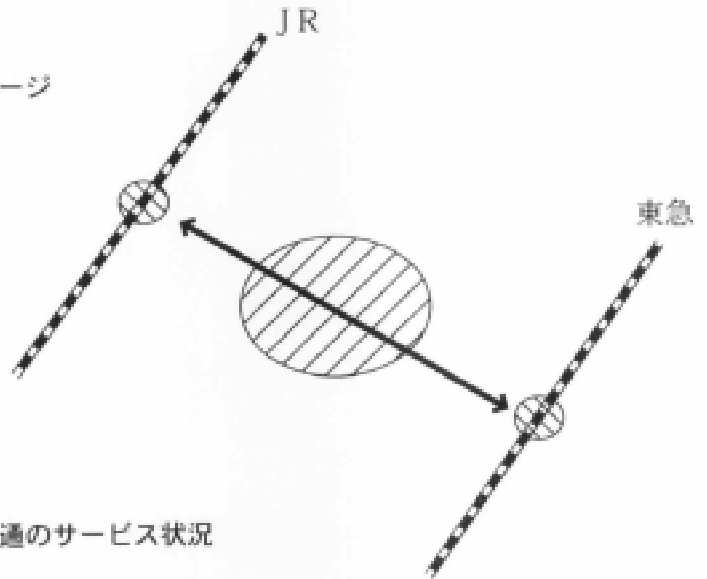


※ 駅勢圏：鉄道駅から徒歩で利用できる圏内、通常、750m～1kmの範囲

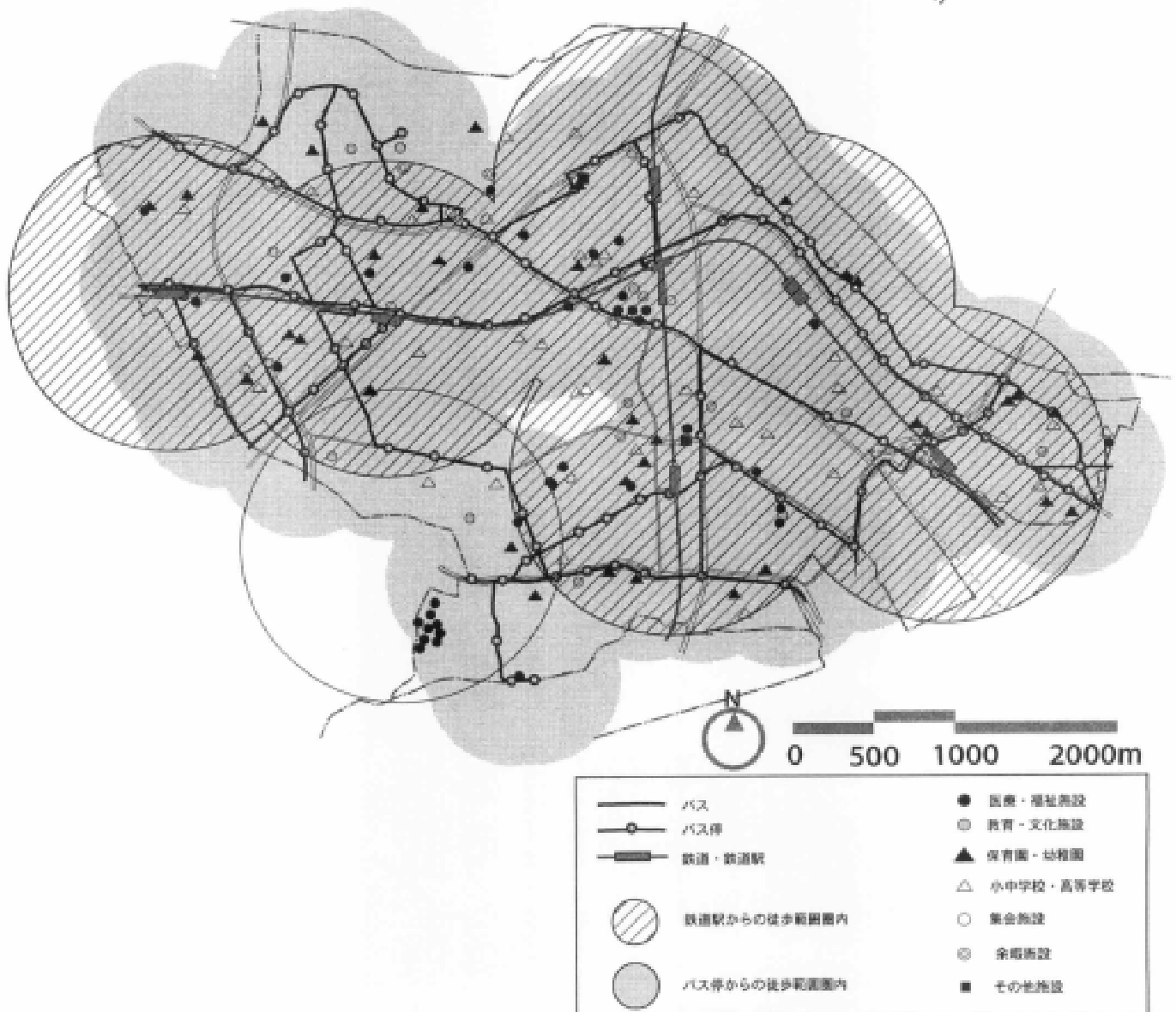
## 2) 駅2箇所へのアクセスを可能とする

- ・ 鉄道駅勢圏からはずれるエリアは、バス系交通機関で対応することになりますが、利便性を向上させるため、JRと東急の2駅へそれぞれ直接アクセスできる路線を整備することが必要です。

■ 駅2箇所アクセスのイメージ



■ 公共交通のサービス状況



#### (4) 自転車と共存する交通体系の現状と課題

- ・ 中原らしい交通体系として「自転車」があげられます。
- ・ 自転車は、駅を中心とした徒歩による駅勢圏を一回り大きくした範囲からの利用が考えられ、徒歩でおおよそ20分程度の区域が該当します。区内の地形が平坦な中原区では井田地区の一部に坂があるほかは、ほぼ全域がどこかの駅の自転車駅勢圏に入ります。
- ・ 自転車交通に対しては、自動車、歩行者とは分離された自転車専用道の整備と目的地における駐輪場の整備が一对となって行われることが望ましく、既成市街地では、広幅員道路の歩道、緑道等を利用し、また、コミュニティ道路のような自動車と歩行者が共存する道の整備により対応することが必要です。
- ・ 中原区は、駅を中心として幹線道路が整備されており、また、二ヶ領用水や渋川、江川等の河川も区内を縦横に走っていることから、これらを活用したネットワークの形成が考えられます。
- ・ また、多摩川河川敷には自転車道が整備されており、サイクリングなどレクリエーションにも配慮した自転車道が求められます。

■自転車利用圏と自転車道整備の資源

