

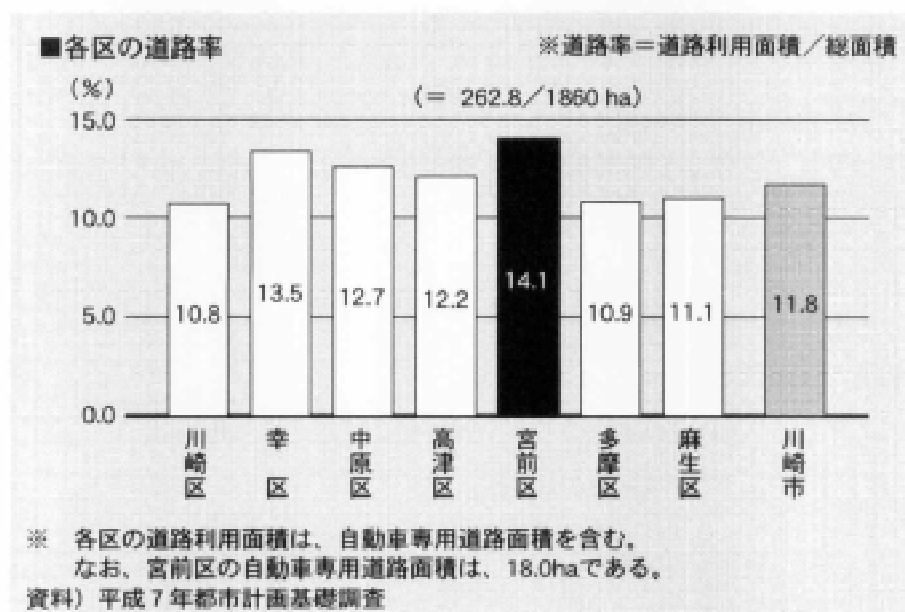
### Ⅲ－２．交通体系

#### １． 交通体系を取り巻く宮前区の現状と課題の整理

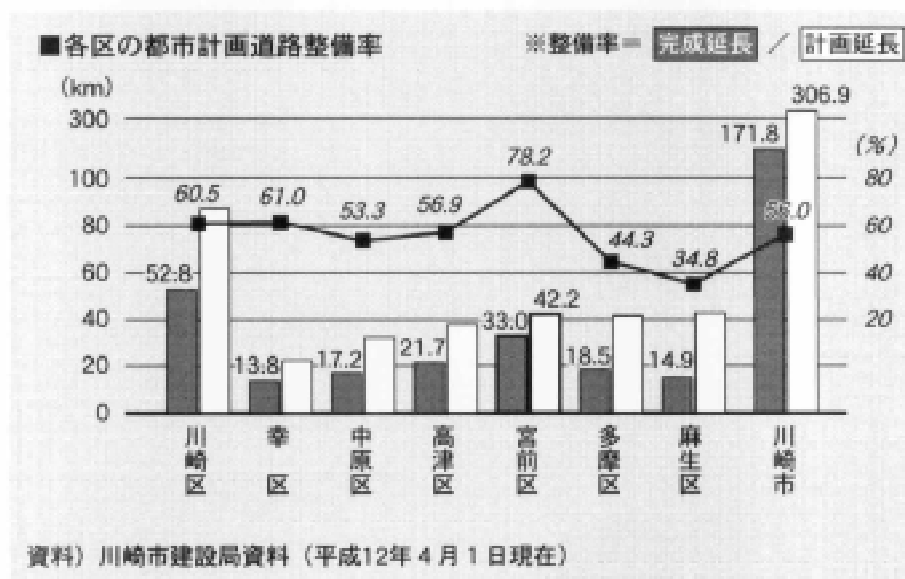
##### （１） 宮前区の交通体系を取り巻く現状

###### ① 宮前区の道路整備、都市計画道路整備の現状

宮前区における道路整備の状況を平成７年都市計画基礎調査からみると、道路率（道路利用面積／総面積）が14.1％であり、川崎市の７区の中で最も高くなっています。

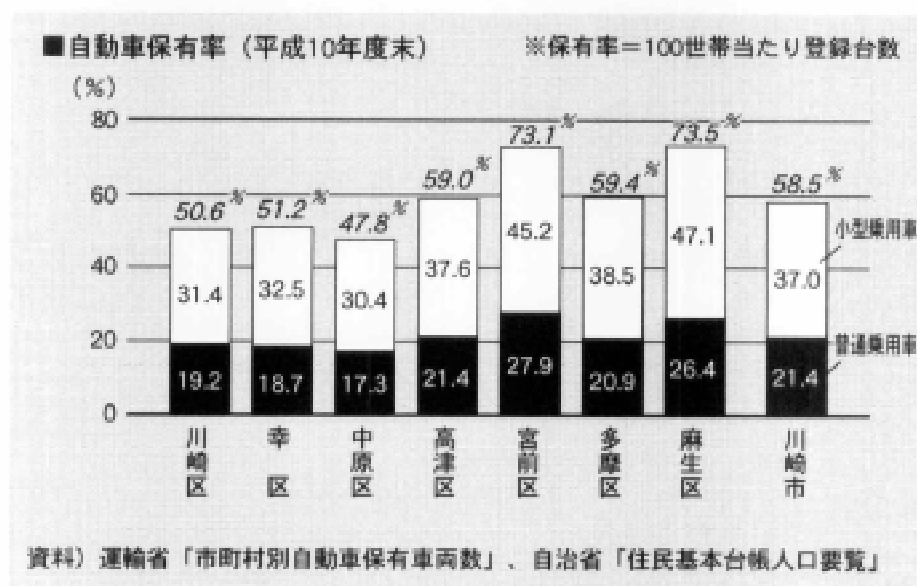


また、宮前区における都市計画道路の計画延長は42,190 mであり、その約８割に当たる32,975 mが完成しており、川崎市の７区の中で最も高い進捗率となっています。



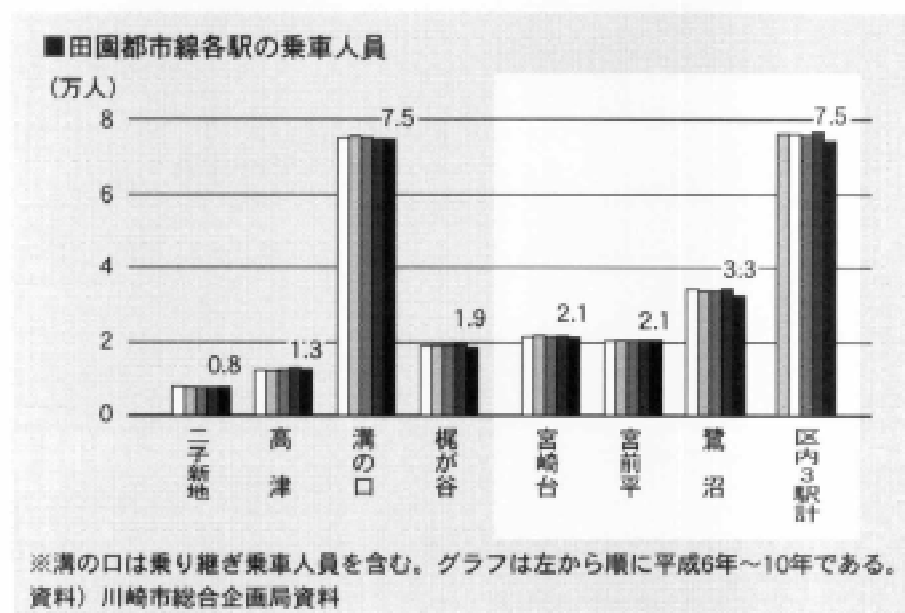
## ② 自動車保有率の状況

宮前区の自動車保有率（100世帯あたり登録台数）は、平成10年度末現在で73.1%となっており、川崎市の中でも自動車を利用した生活を送っている人が多いことがうかがえます。



## ③ 宮前区内各駅の乗降客数

市内の東急田園都市線各駅における1日平均乗車人員は以下のとおりであり、宮前区内の駅を利用する乗降客数は、1日平均約15万人となっています。



## (2) 宮前区の交通体系を取り巻く課題

宮前区の交通体系を取り巻く課題は、以下のように整理できます。

- 都市計画道路整備率は、市内の他の区に比べて高水準であるものの、道路交通網の要衝となる箇所における都市計画道路が未整備となっています。また、基盤整備が進まないまま、宅地開発が進んでいる地域もみられます。
- 幹線道路においては深刻な交通渋滞が発生しているとともに、そこから溢れた通過交通が住宅地内道路を抜け道として利用するなど、交通輻輳化がみられます。
- 山坂が多く、高低差の大きい地形であることから、有効な道路整備が難しいといえます。また、急勾配の道路形態が多いため、自動車の運転者にとっては危険性が高く、また高齢者等にとっては歩きづらい道路が多くなっています。
- 自動車保有率が高い水準にあることから、円滑な交通を実現するための自動車利用に関する対策を考える必要があります。
- 宮前区には、既存の鉄道路線が東急田園都市線しかなく、高台等を中心に、公共交通を利用することが不便な地域が多く存在しています。
- 主要バス路線は、分区前の溝の口駅中心のバス路線となっており、既存のバス網は駅間輸送が主流となっており、区役所等の区内の主要な公共施設へのアクセス性が悪い状況にあります。
- 幹線道路が尻手黒川線しかないことや、消防車が入れない道路が多いなど、防災対策が遅れています。

## 2. 交通体系の理念と方針

### (1) 交通体系の理念

宮前区は、東名高速道路の川崎ICが区中央部に位置していることにより、宮前区に直接関係のない大量の広域交通が流出入しているという実態があります。そのため、川崎ICと接続する尻手黒川線では、渋滞している箇所が多くみられます。特に、尻手黒川線と国道246号が交差する馬絹交差点は、不完全な立体交差の構造であることなどから、慢性的な渋滞が引き起こされています。

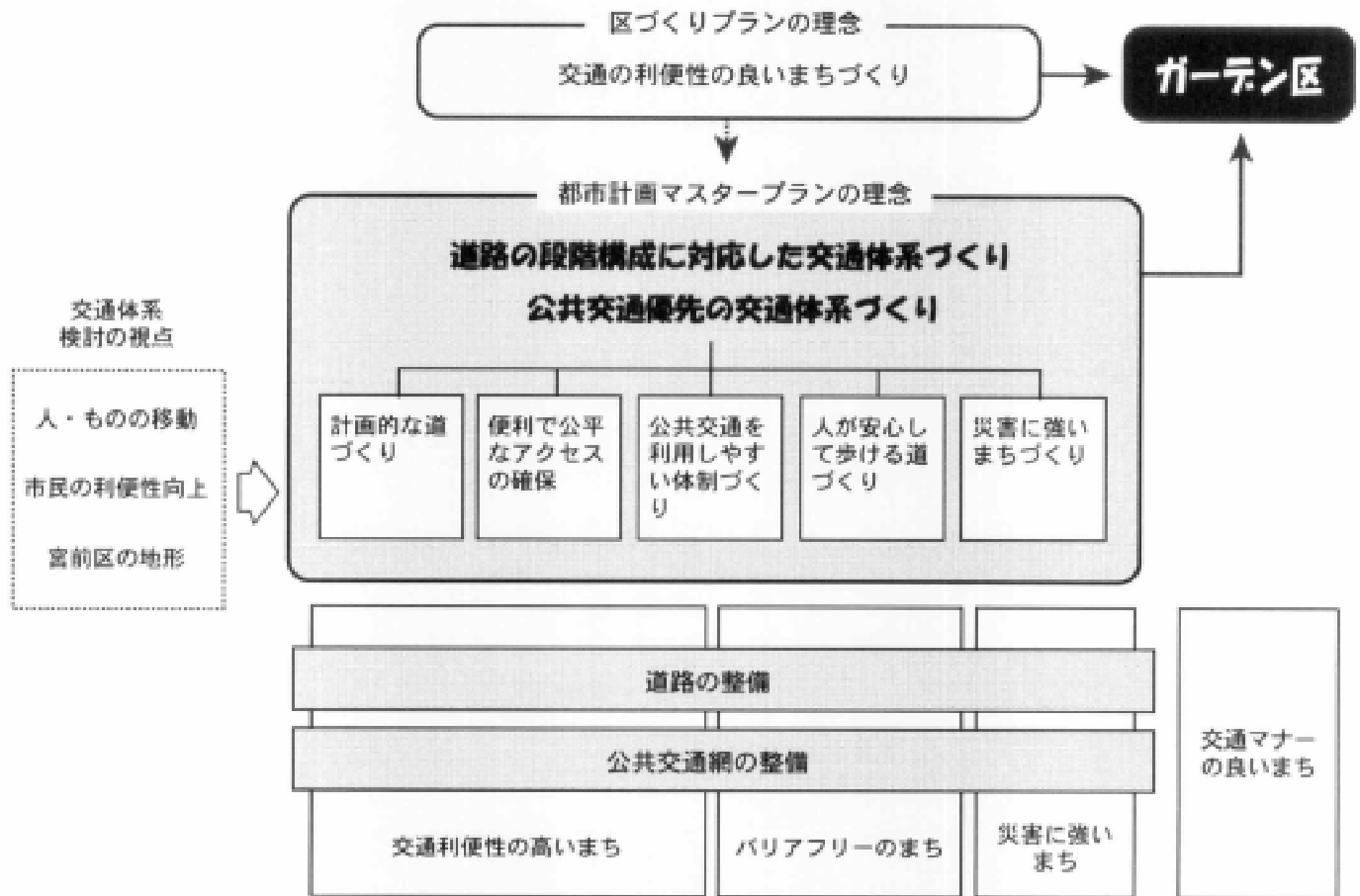
また、宮前区は多摩丘陵の南端に位置しており、坂が多いために、見通しが悪く、自然とスピードの出ってしまう道路が多く存在しています。このため、自動車の運転者にとっても、歩行者にとっても危険な箇所が多くなっています。

公共交通については、駅や区役所、医療施設、福祉施設等の公共施設を結ぶルートが不十分であることが、多くの市民から指摘されるなど、市民の利便性を向上させる交通ネットワークが確立されていない状況にあります。また、高齢社会に対応するため、主に移動にハンディを持つ高齢者等の身近な足となる、利用しやすい公共交通網の確立が望まれているところです。さらに、運行されるバス車両もバリアフリー化を図る必要があると考えられます。

平成9年に策定された区づくりプランにおいても、宮前区を“ガーデン区”とするための分野別計画のひとつに『交通の利便性の良いまちづくり』が掲げられており、他地域へ往き来できる利便性に富んだ交通網をつくり出すことが目標とされています。

これらの宮前区が抱える交通問題等に対処するため、次に挙げる「まちづくりの理念」を設定します。

■交通体系分野別構想におけるまちづくりの理念



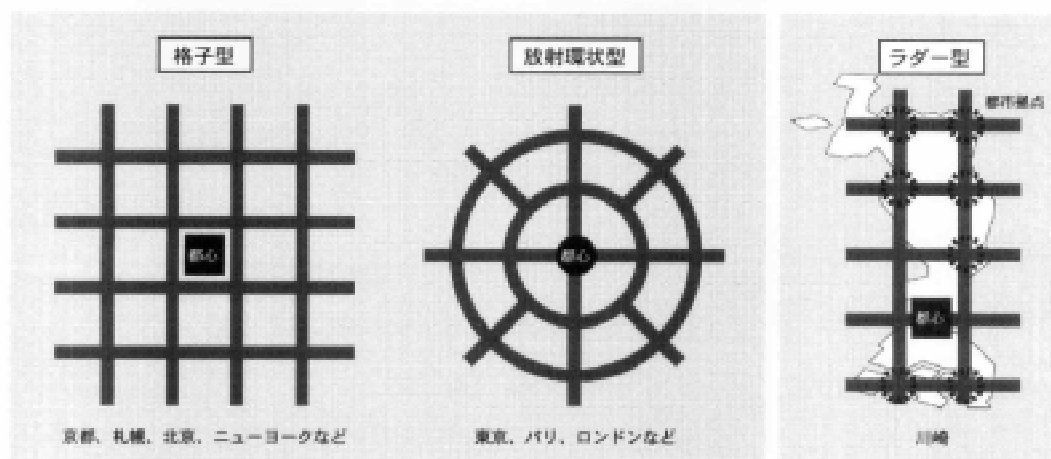
## （２） 交通体系の方針

### ① 道路交通体系

#### 【基本となる考え方】

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。



また、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。

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になります。