

■道路の段階構成の基本的な考え方

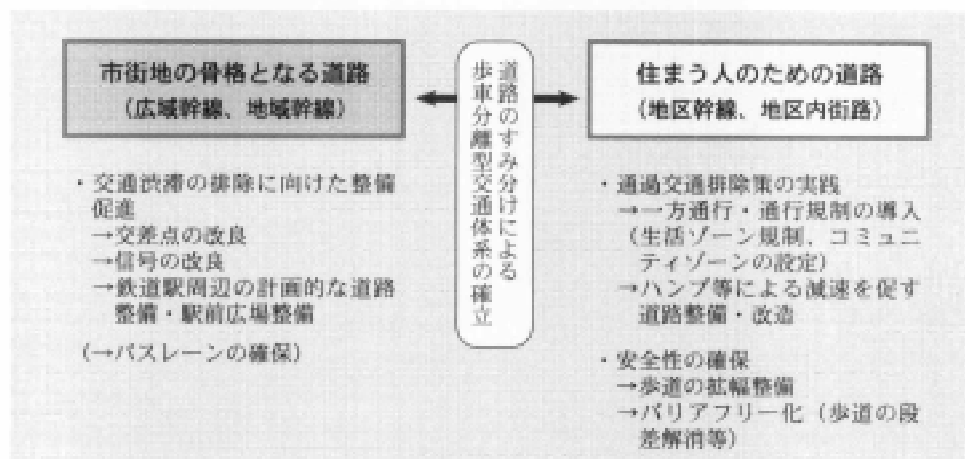


- 主要幹線道路
- 幹線道路
- 補助幹線道路
- - - 区画道路
- 居住環境地区
(コミュニティゾーン)

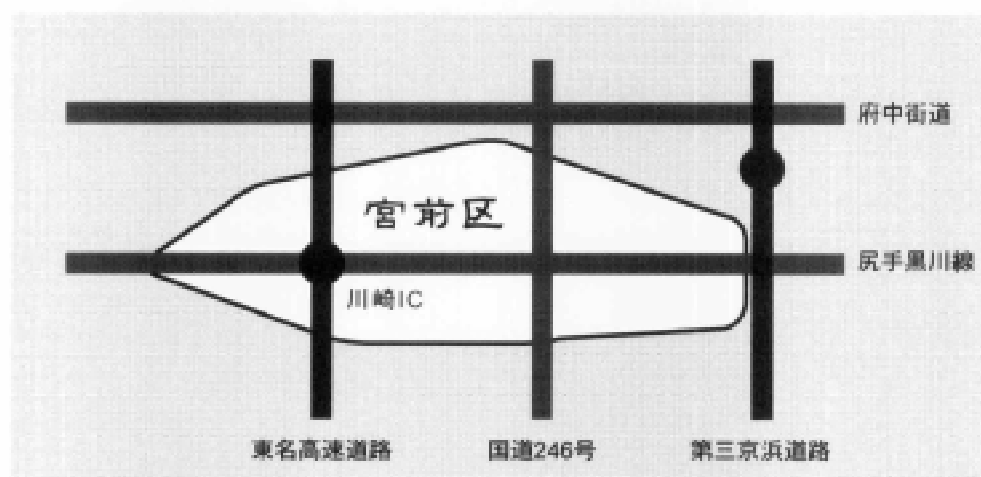
このような考え方に従えば、幹線道路や地区内街路等の市街地を構成する各道路の性格づけを明確にし、これを段階的に構成することによって、道路のすみ分けによる歩車分離型交通体系を確立することが重要になります。

このような考え方に基づいて、現行の都市計画道路は、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。

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	自動車専用道路	移動距離の比較的に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
地域幹線	幹線道路	交通施設や供給処理施設の収容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
地区幹線		
地区内街路	区画街路	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
	特殊街路	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

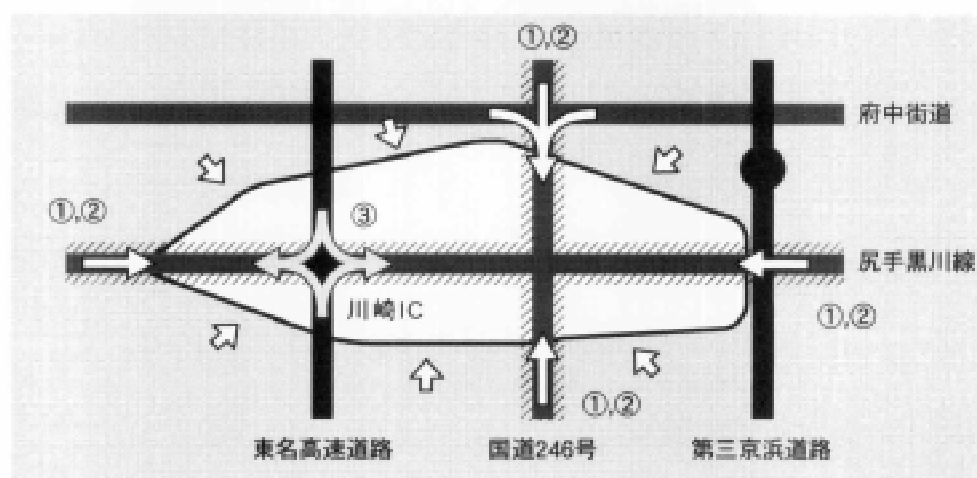


宮前区の交通体系を広域的な視点でみると、「ラダー型」交通体系の縦断方向の軸としての『尻手黒川線』、横断方向の軸としての『東名高速道路』、『国道246号』、『第三京浜道路』が格子状に宮前区を覆っていることがわかります。また、宮前区の交通体系を考えるうえでは、区域からは外れていますが、『尻手黒川線』と平行な広域的な交通軸としての『府中街道』も無視できません。



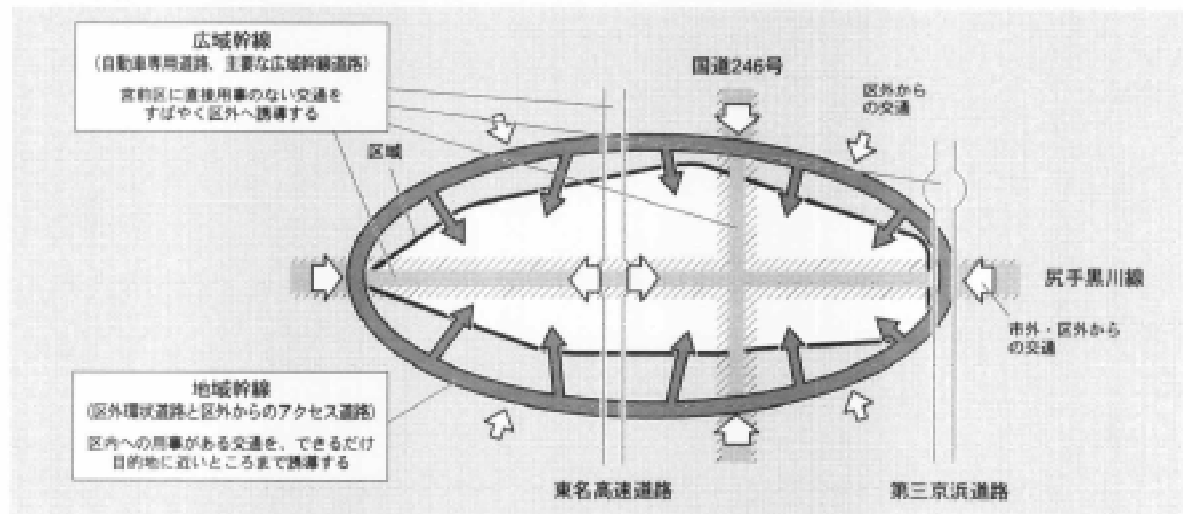
そして、この広域幹線を利用して区内に流入してくる通過交通には、区外から宮前区を通り抜ける交通（…①）と、区外から東名高速川崎ICを利用するために宮前区に入ってくる交通（…②）、東名高速川崎ICから区外に抜けるために宮前区内を通過する交通（…③）の3つがあると考えられます。

これらの広域的な通過交通をさばく『東名高速道路』、『第三京浜道路』、『国道246号』、『尻手黒川線』の4本の幹線道路を、宮前区の広域的な交通体系を考える上で重要となる広域幹線と位置づけます。

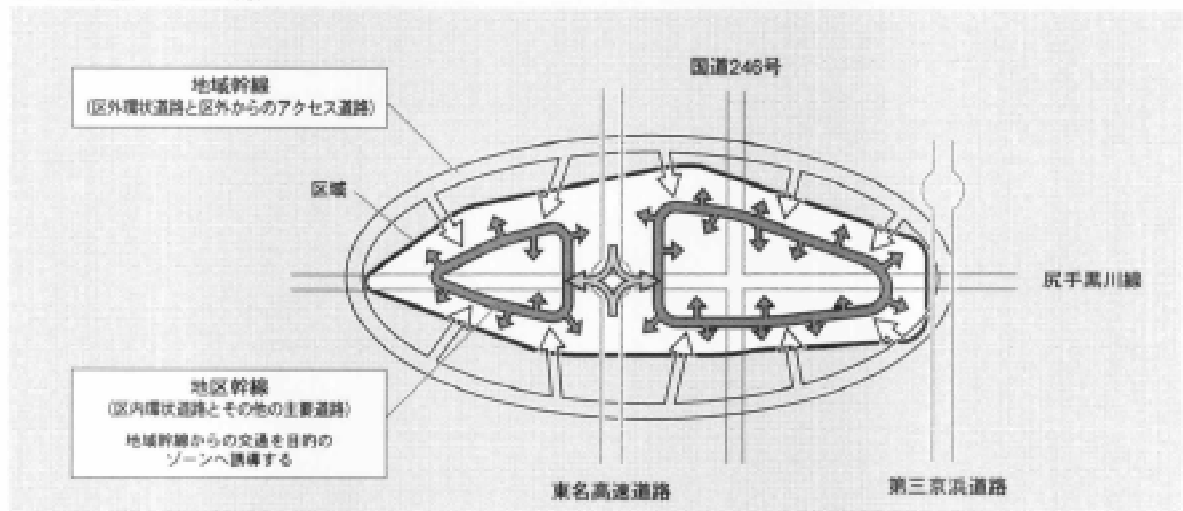


さらに、広域的な通過交通が極力住宅地に流入しないように、**広域幹線→地域幹線→地区幹線→地区内街路**を通して目的地に向かうことを前提とした道路交通体系を確立することが必要と考えられます。

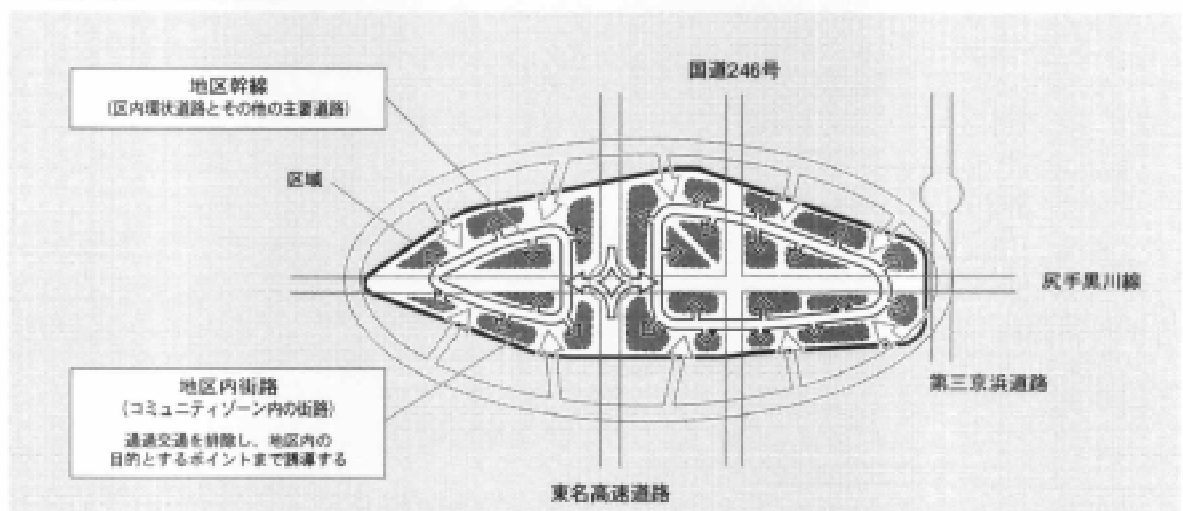
■ 広域幹線 → 地域幹線



■ 地域幹線 → 地区幹線



■ 地区幹線 → 地区内街路



以上で述べた基本的な考え方に基づき、道路の段階構成は次のように整理することができます。

【市街地の骨格となる道路】…主に通過交通をさばくための道路

□広域幹線

- ・自動車専用道路（東名高速道路、第三京浜道路）
- ・主要な広域幹線道路（国道 246 号、尻手黒川線）

□地域幹線

- ・区外環状道路
- ・区外から広域幹線へのアクセス道路

【住まう人のための道路】…区内の交通や生活者を重視した道路

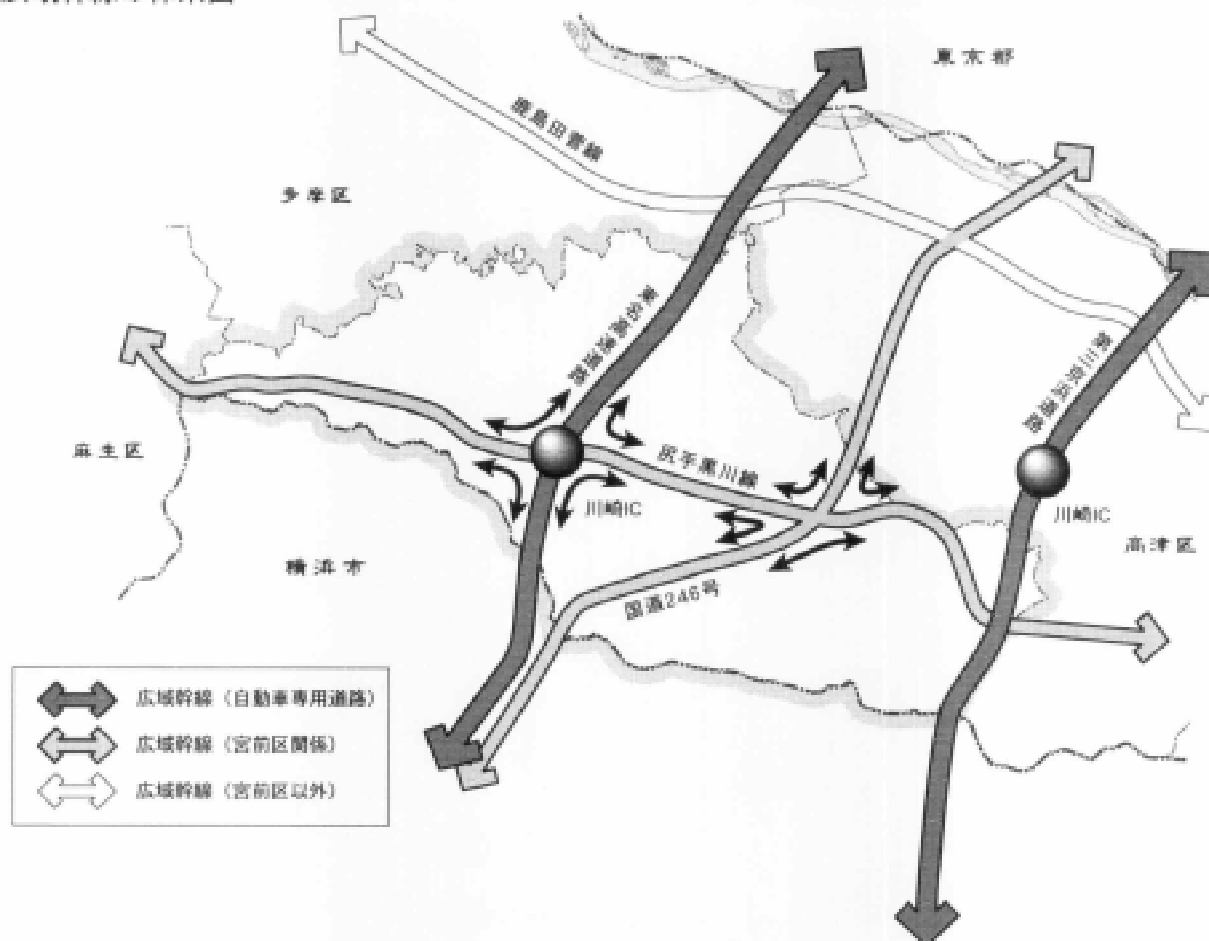
□地区幹線

- ・区内環状道路
- ・地域幹線への主要なアクセス道路

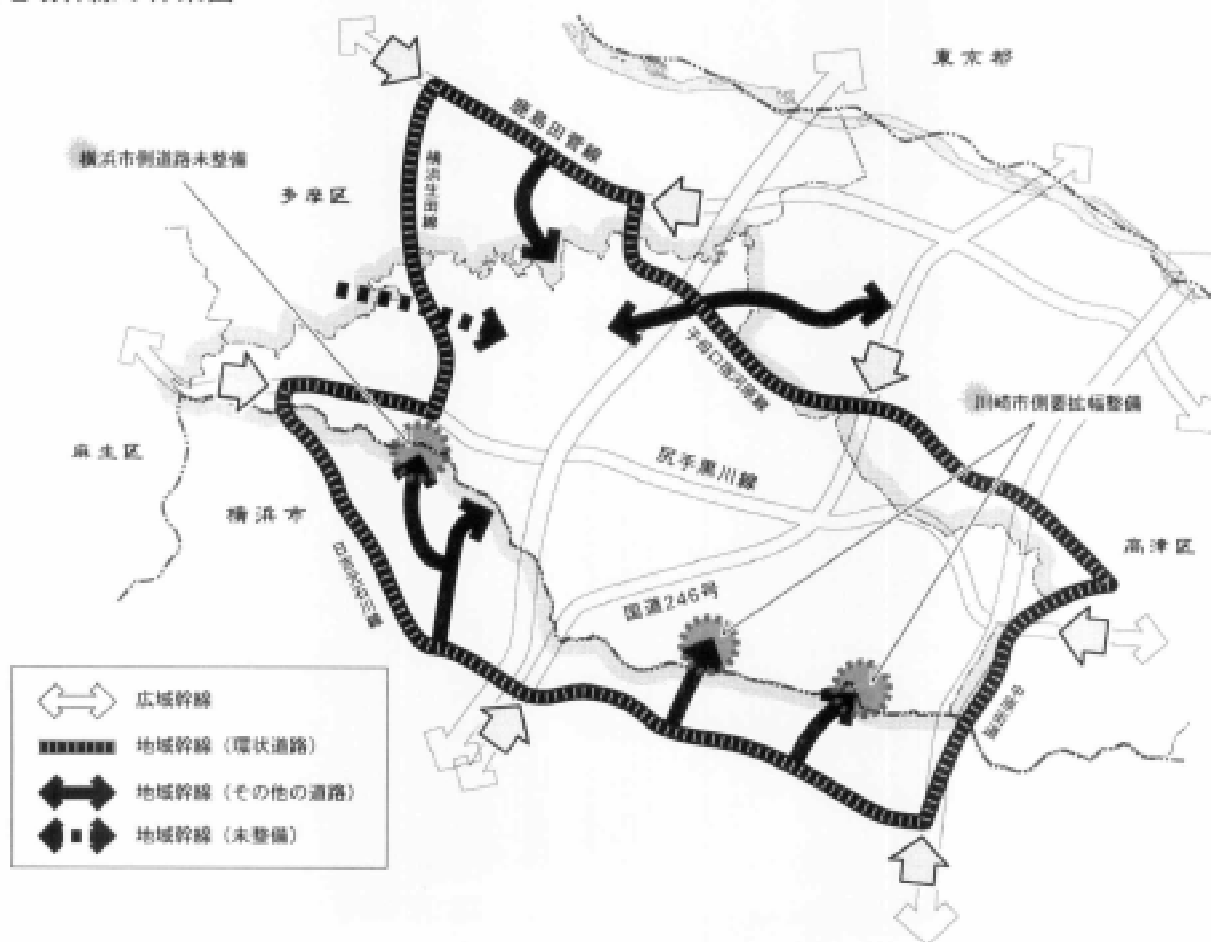
□地区内街路

- ・コミュニティゾーン内の街路

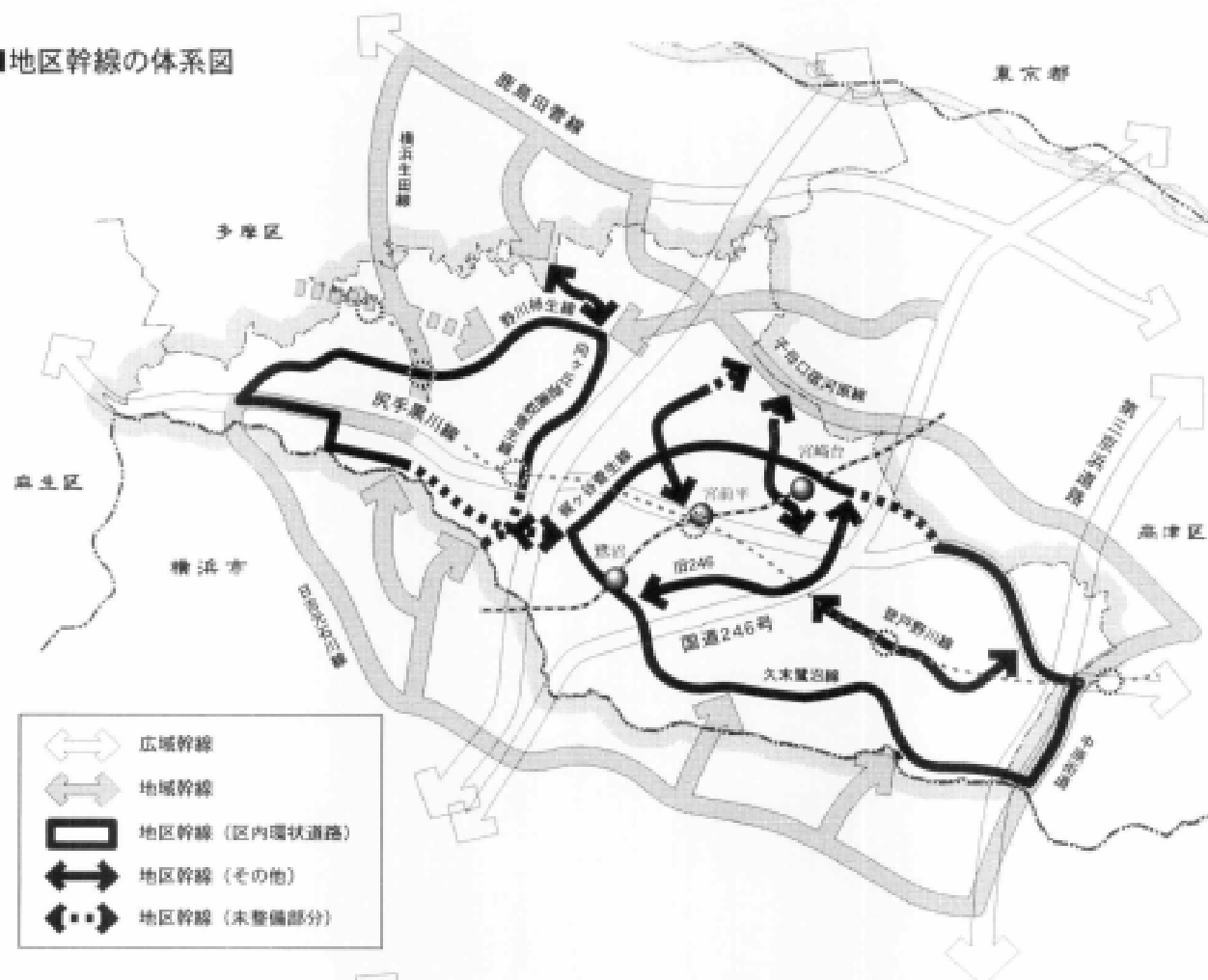
■広域幹線の体系図



■地域幹線の体系図



■地区幹線の体系図



■地区内街路の体系図

(地区内街路はコミュニティーゾーン内に配置)

