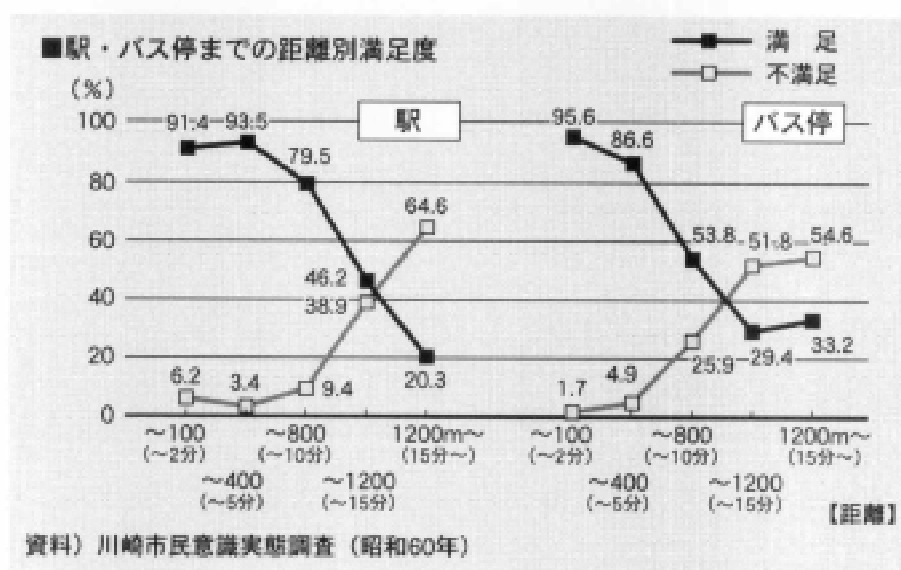


② 公共交通体系

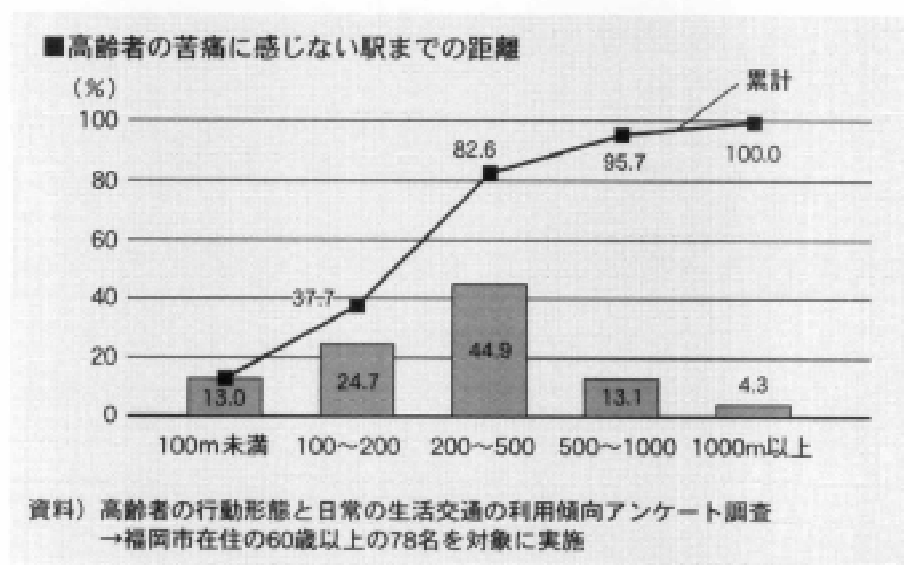
【基本となる考え方】

公共交通の利用圏域は、一般に鉄道駅勢力圏が半径1,000m、バス停勢力圏が半径350mとされています。

駅までの距離別満足度をみると、駅までの距離が1,200mを越えると不満足が満足を超えると言われています。また、バス停までの距離では、駅の場合に比べてやや短い距離で不満足とを感じる割合が多くなっています。



これを高齢者に限って苦痛に感じないバス停までの距離をみてみると、200mを越えたあたりから半数の高齢者が苦痛を感じているとされています。

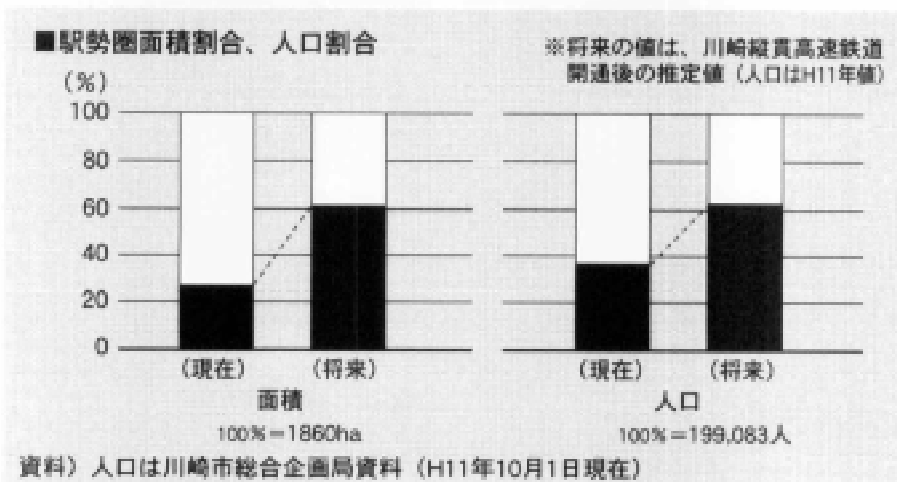


坂の多い宮前区の地形や、これから迎える高齢社会を踏まえた場合、移動にハンディを持つ高齢者等の方々が利用する割合の高いバス停勢力圏は、従来の考え方より小さく見積も

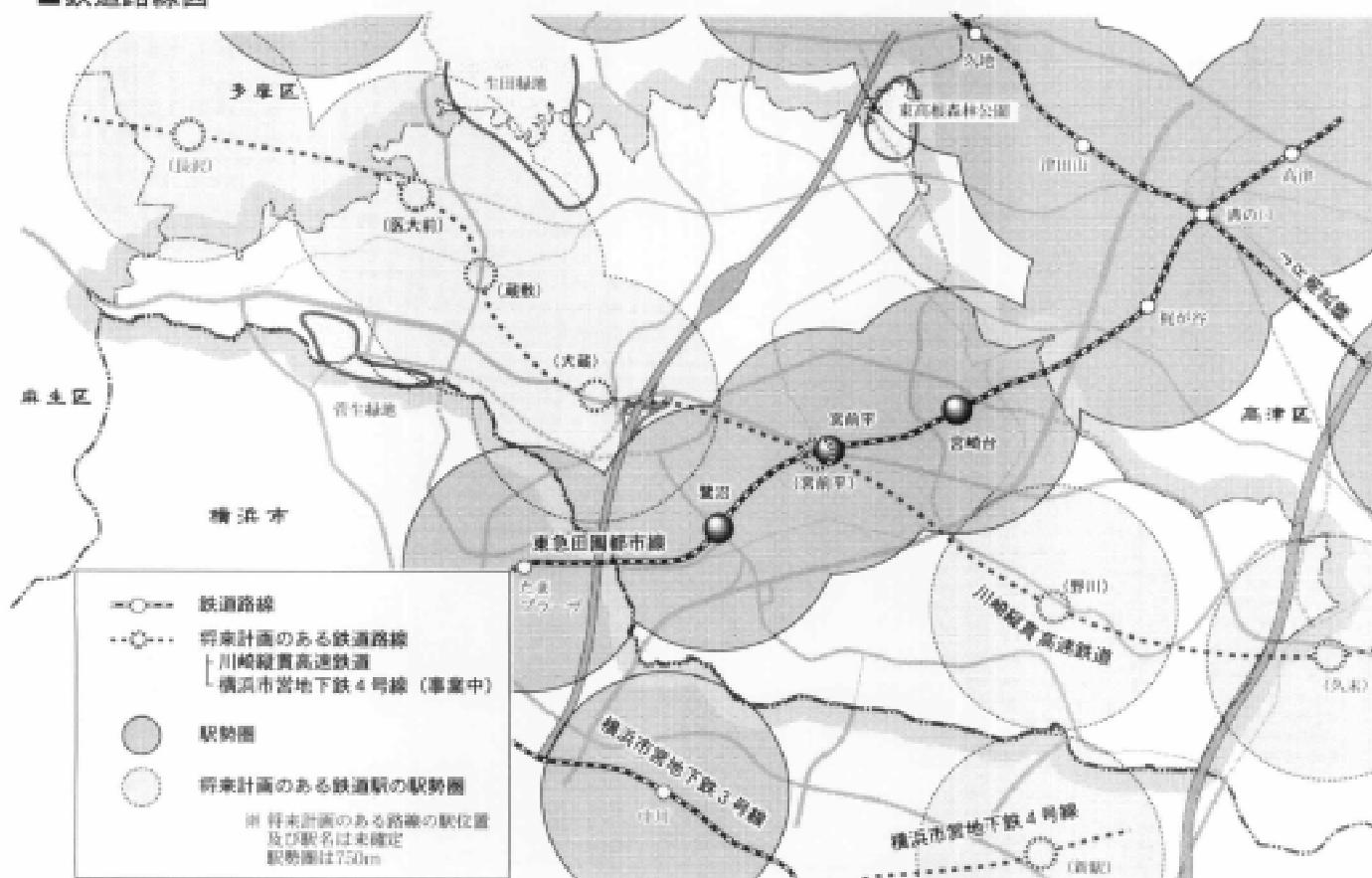
る必要があると考えられ、宮前区では、鉄道駅勢圏を半径750m、バス停勢圏を半径250m（街区公園のサービス圏と一致）と考えることにします。

宮前区内を走る鉄道は、東急田園都市線のみであり、駅勢圏に含まれる割合は、総面積の約3割、総人口の約4割と、鉄道に対する利便性は低水準といわざるを得ません。

これに平成23年度の開業をめざして整備が構想されている川崎縦貫高速鉄道開通後の駅勢圏を加えると、総面積、総人口ともに約6割がカバーされることになります。しかし、川崎縦貫高速鉄道開通後においても、約4割の地域については駅勢圏に含まれず、バス路線網の充実等により交通利便性を高めるなどの交通対策が必要と考えられます。



■鉄道路線図



宮前区のバス路線は、川崎市バス、東急バス、小田急バスの3会社によるバス路線があり、ほぼ区全域に整備されています。

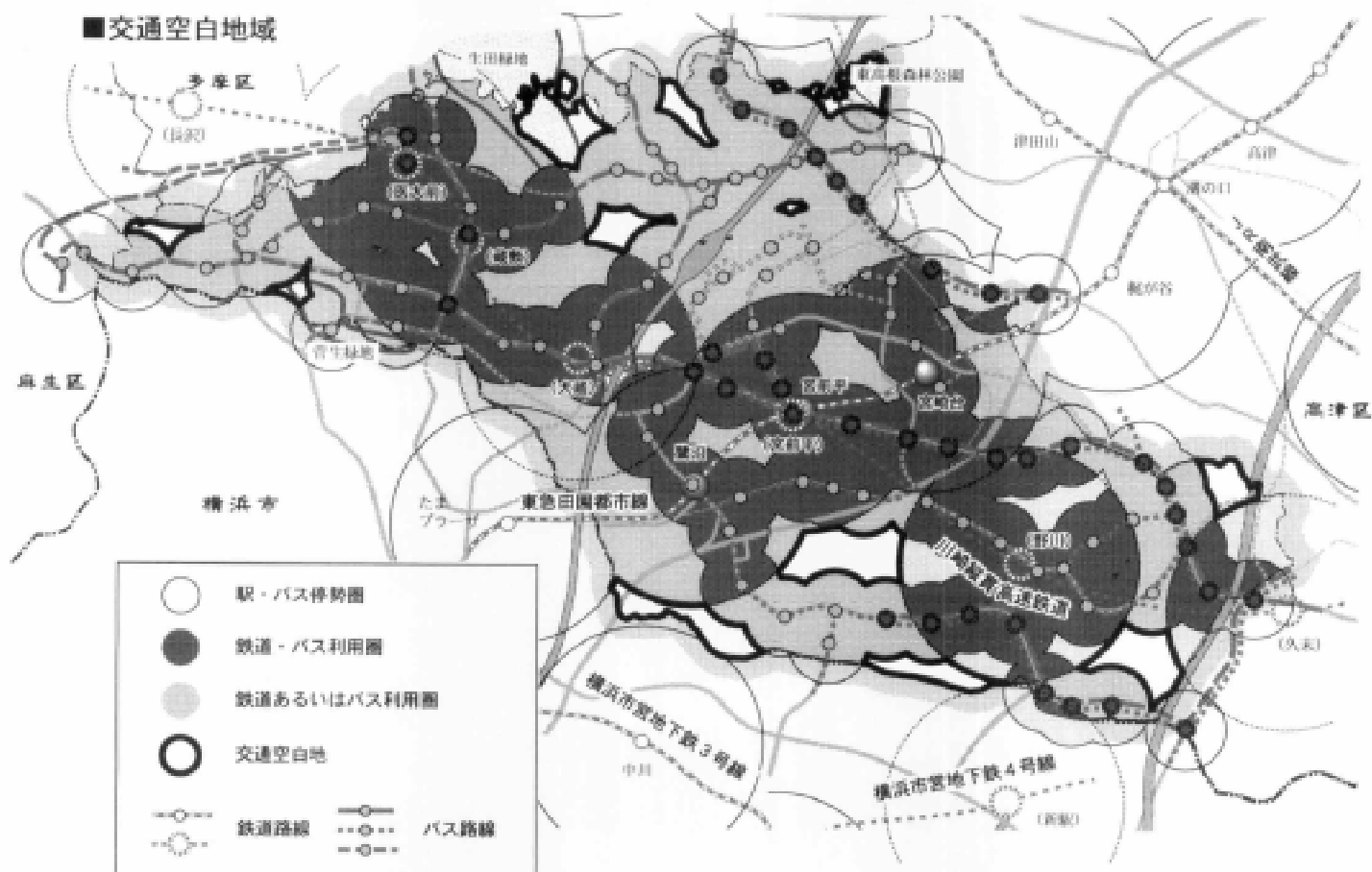
しかし、バス路線のルートが、主に谷底を走る幹線道路に設けられているため、幹線道路から離れた高台の地域には、バス停までの距離が長いバス交通空白地域が存在しています。

また、公共施設等へアクセスできる路線バスは整備されているものの、利便性の面においては、その運行本数の少なさや乗り継ぎ対応の悪さ、ルート上の問題点などが多くあり、利用しやすい公共交通網の整備が望まれています。これには、鷺沼駅～宮崎台駅間などで運行されている東急コーチバスなどの小型循環バスを採用することによって、市民の身近な足となる使いやすい公共交通網の整備が望まれます。なお、これらの公共交通機関として利用される車輛は、例えばノンステップバス化する等、すべてバリアフリー化による対応が必要と考えられます。

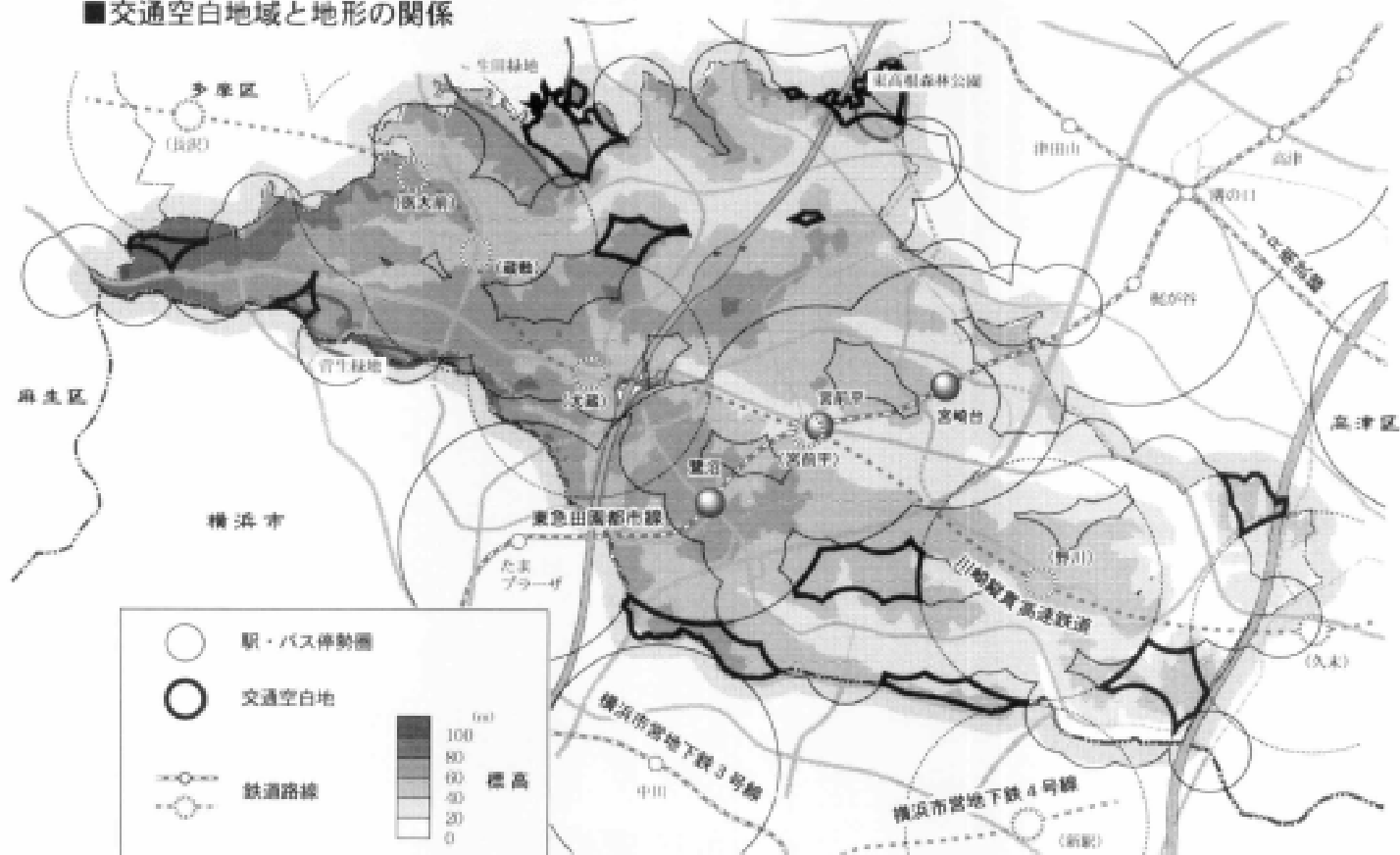
■バス路線図



■交通空白地域



■交通空白地域と地形の関係



公共交通網の整備によって、宮前区内に存在するすべての交通空白地域を解消することは現実性に乏しいと考えられるため、現状の公共交通空白地域の分布状況や地形等を踏まえて、区内を「鉄道系交通機関で対応するエリア」と「バス系交通機関で対応するエリア」に分けて、それぞれのエリアにおいて公共交通網を充実させることが望ましいと考えます。

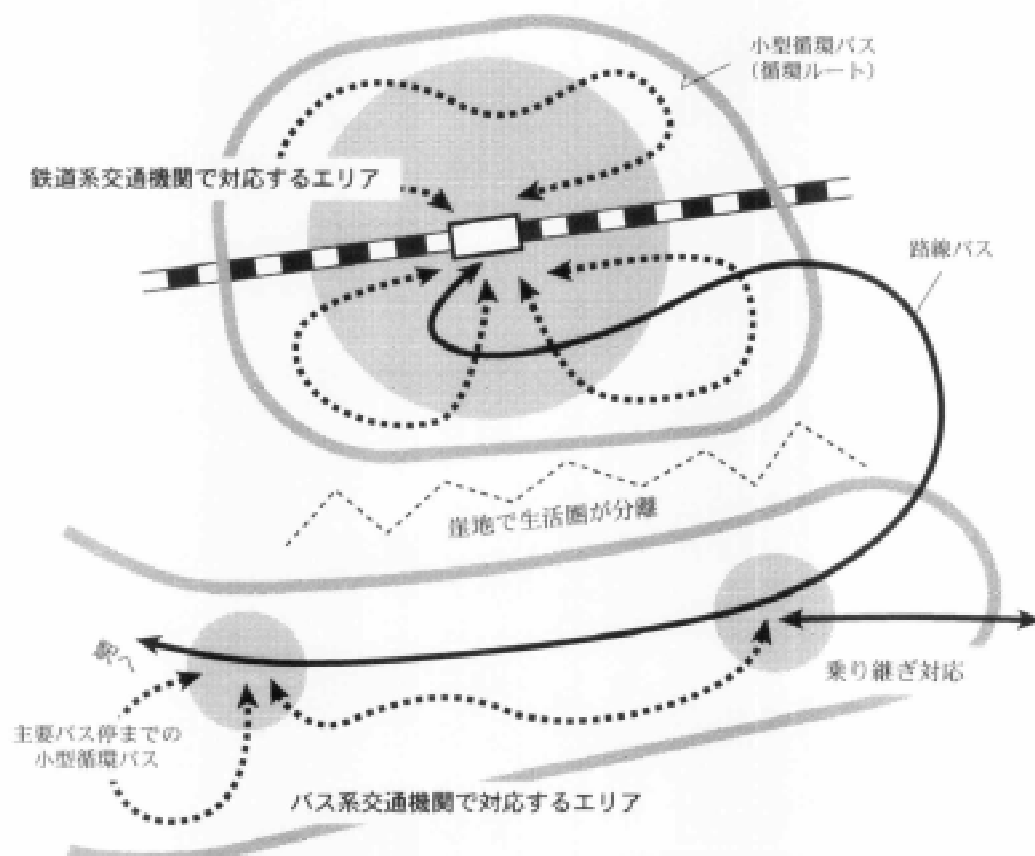
【鉄道系交通機関で対応するエリア】

- ・ 鉄道駅を中心として小型バスを循環させることで、利用者の需要が満たされると考えられるエリア（田園都市線沿線、川崎縦貫高速鉄道沿線）

【バス系交通機関で対応するエリア】

- ・ 家から鉄道駅まで路線バスを利用しなければならないエリア（久末鷺沼線沿線、向丘地区の一部などの交通空白地を中心としたエリア）

■エリア分けのイメージ



■公共交通エリア分け

