

③ 災害時の対応

【基本となる考え方】

宮前区の東西方向の広域幹線は尻手黒川線だけであり、現状の交通量を踏まえると、災害時には膨大な量の避難車等による深刻な交通渋滞が引き起こされる可能性があります。

そのため、平時から、既存幹線道路の代替補完機能を果たすことができる道路体系を確立しておき、災害時に、迅速かつ安全な避難体制を確保することが必要と考えられます。

宮前区の防災拠点として、「区役所」「中央卸売市場北部市場」「梶ヶ谷貨物ターミナル」の3箇所を設定し、それらをつなぐ代替路線を確保し、震災や水害時に都市機能が麻痺しない体制を整える必要があります。

■代替路線の確保



④ 市民の意識向上の啓発

【基本となる考え方】

利便性の高い交通体系を確立するためには、道路や公共交通網等のハード整備だけでなく、市民ひとり一人の交通に対する意識向上が欠かせません。

そのため、交通に対する市民の意識向上の啓発に向けて、重点的に取り組むべき事項を以下に整理します。

【重点的に取り組むべき事項】

- ハード整備に有効性をもたせるための市民意識の向上。
- 市民意識向上に向けた啓発活動、イベント等の開催など。

・ 交通マナーの向上。

（自動車利用）

→市民ひとり一人の駐車マナーの向上を徹底する（路側帯、バス停付近、交差点付近等への路上駐車による渋滞発生の防止）。

→路上駐車を抑制するため、事業者には、店舗等の規模に応じた駐車場の整備を徹底させる。

（自転車利用）

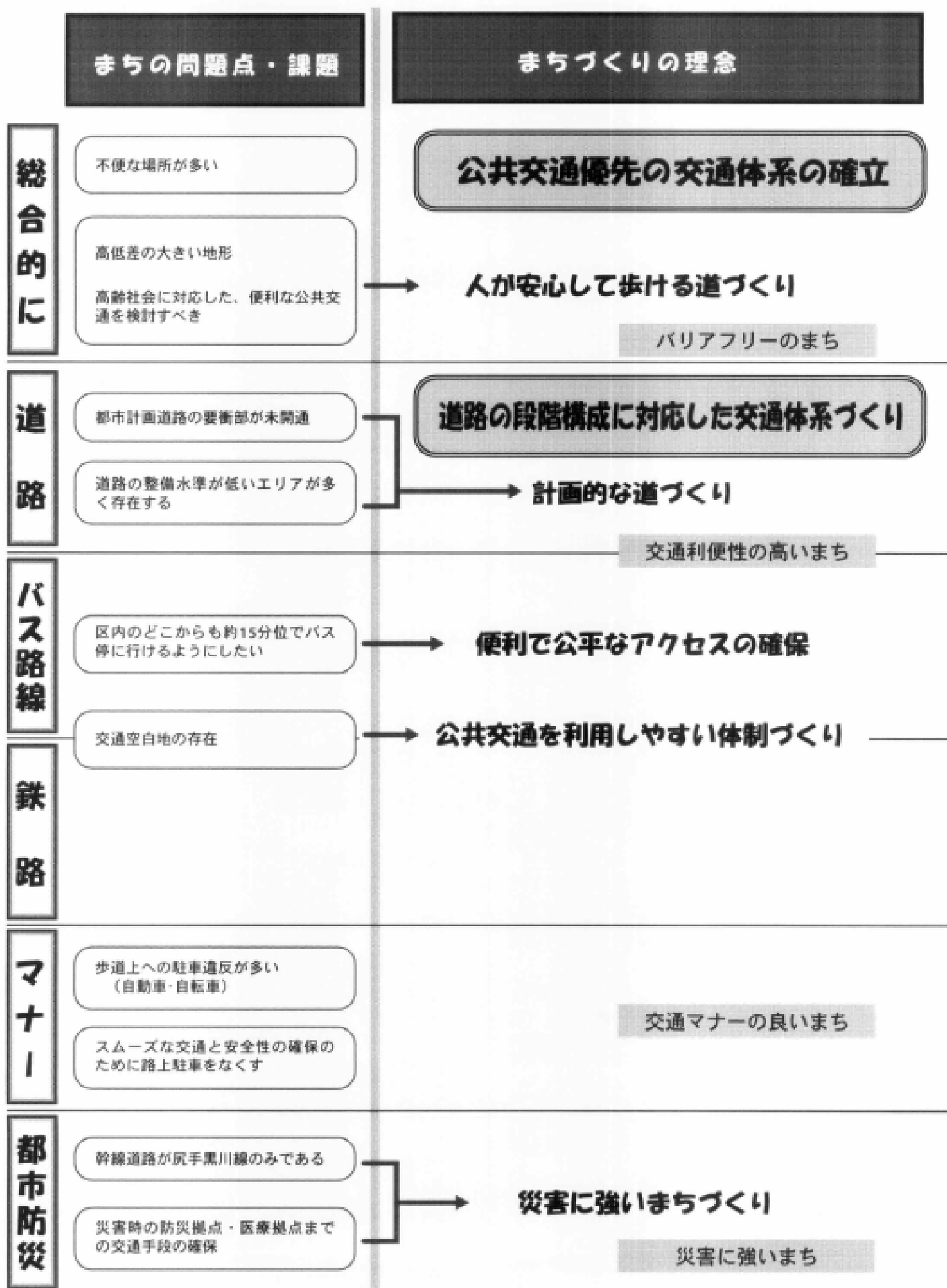
→自転車利用者のマナー向上を徹底する（歩行者に危険を感じさせない自転車利用の徹底）。

→歩行者が安全に歩道を歩けるよう、事業者には、歩道上にはみ出さないような商品や置き看板等の陳列・設置を徹底させる。

・ 自家用車の利用抑制を図る。

→公共交通優先の交通体系を確立し、自家用車利用を抑制することにより、環境負荷の低減に寄与する。

3. 都市計画の対応



理念の対応の方向

まちづくりの手法

公共交通空白地の解消

- ・「鉄道系」＋「バス系」交通機関で対応するエリア別方針
(鉄道勢圏：半径750m)
(バス勢圏：半径250m)

交通バリアフリー化

- ・駅とその周辺地域のバリアフリー化
- ・歩行者空間の安全性の確保

都市計画の対応

交通サインの見直し
(わかりやすい標識・案内板)

歩行者優先の道路整備

歩道の段差解消、広幅員歩道の整備等

コミュニティ道路の整備
(コミュニティゾーン形成)

公共施設等へのアクセス道路のバリアフリー化

歩行者専用道(自転車歩行者専用道)の整備

交流しやすい道路 暮らしやすい道路

- ・道路のすみ分け
- ・居住者用道路空間の快適性向上

道路の段階構成に応じた計画的な幹線道路(都市計画道路)の整備促進

駅整備に伴う周辺道路の整備
→川崎縦貫高速鉄道周辺

道路改良の促進
・交差点の右折レーンの整備
・歩道の拡幅整備

地区計画による計画的な道路整備

一方通行路の導入

沿道環境整備(東名高速道路、第三京浜道路、国道246号)

鉄道 ＋ 循環バス ＋ コミュニティバス

のネットワーク化

- ・公共施設・医療施設間のネットワーク(乗り継ぎ対応含む)
- ・丘陵住宅地と主要バス停を結ぶ小型循環バス
- ・利用者の立場に立ったダイヤ
- ・バスの定時性の確保
- ・高齢化対策
- ・低料金で利用できるシステム

計画的な道路整備

バスの走行可能な幅員の確保

バスベイの整備

バスレーンの確保

バス運行状況案内システムの導入

鉄道網と路線バスの連携
・乗り継ぎ券の導入
・コミュニティバスの導入

川崎縦貫高速鉄道の早期実現

駅前広場の計画的な整備
(バリアフリー化)

便利な公共交通網の整備

駐輪場の整備

市民参加による地下鉄駅周辺の整備計画づくり

迷惑行為を しない・させない

- ・マナー向上
(路上駐車
歩道上の駐車、荷物はみ出し)

利用者のマナー向上
・自家用車の利用抑制策
・路上駐車排除

行政・警察との連携
(道路整備、交通事故防止など)

事業者の交通意識高揚の啓発
・駐車場整備の誘導
・歩道の商業利用防止

防災構造化

- ・災害を起こさない
- ・災害を拡大させない
- ・安全な避難
- ・正確な情報伝達・収受体制
- ・迅速かつ適切な復旧・復興

医療拠点・防災拠点を結ぶ尻手黒川線の代替路線の確保

防災コミュニティの見直し
(防災マップづくり)

災害時用の緊急駐車場の確保

避難場所への誘導表示の徹底