

Ⅳ－２． 交通体系・重点的に取り組むべき都市計画

（１） 道路の段階構成に対応した整備プロジェクト

区内の道路について、道路の段階構成で整理した「市街地の骨格となる道路（広域幹線、地域幹線）」、「住まう人のための道路（地区幹線、地区内街路）」を明確にするための整備を進めます。

① 市街地の骨格となる道路の整備

１） 広域幹線

【目的】

- 渋滞を解消し、通過交通を速やかにする。

【対応】

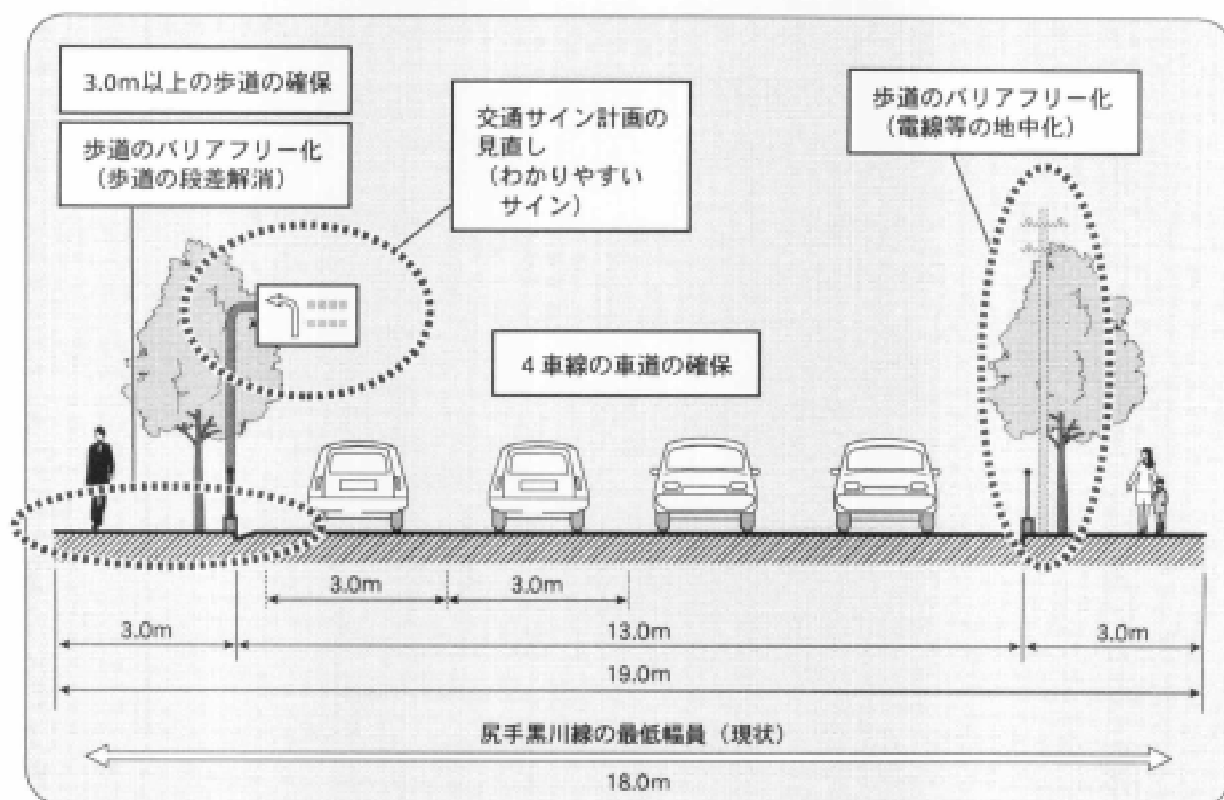
- 適切な交通容量の確保に向けた広域幹線の整備。

【メニュー】

- ・ 基本的に対面４車線で整備し、交差点には右折レーンを設ける。

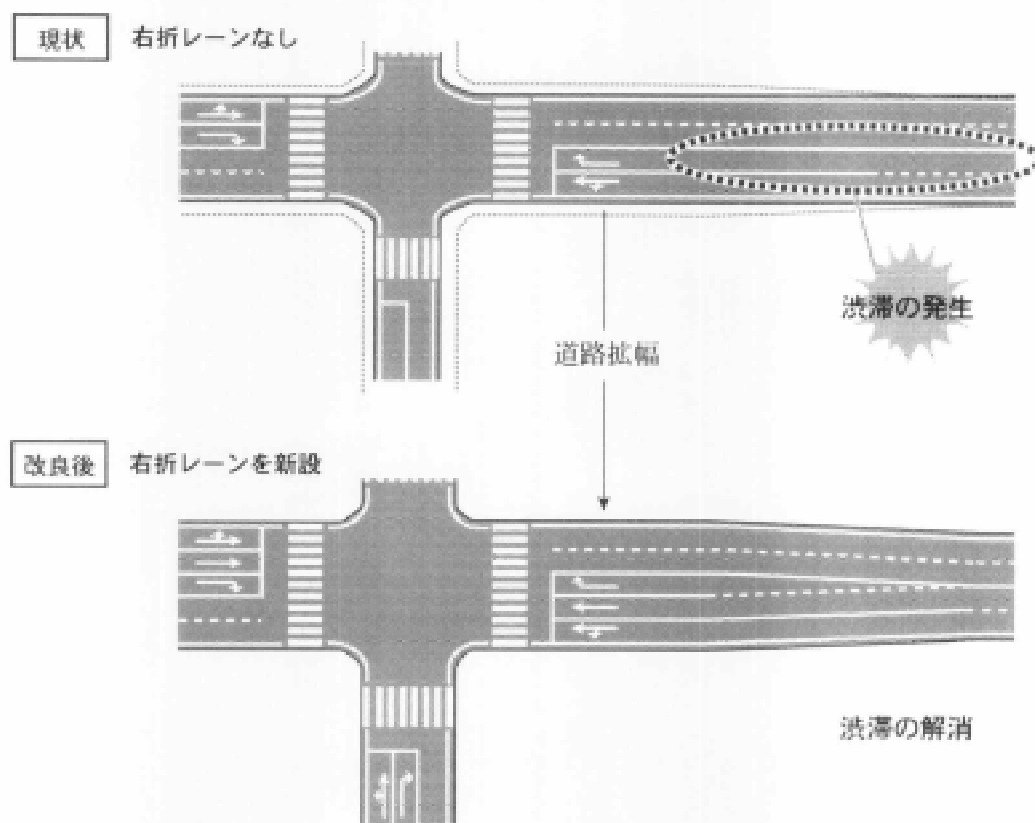
→ 交通行政との連携

■ 広域幹線の整備イメージ（道路断面）



- ・幅員 3 m 以上の歩道を確保する。
- ・交通サイン計画（標識や案内板など）の見直しを図る。
- ・東名川崎 IC を核とした総合的交通対応を進める。
 - 道路整備、ネットワーク化
 - 道の駅[※] 整備の検討 など
- ・歩道のバリアフリー化を推進する。
 - 電線等の地中化、歩道の段差解消 など
- ・バスベイの設置を推進する。
- ・バス優先レーンの確保を検討する。

■広域幹線の交差点の改良イメージ



※) 道の駅：高速道路のパーキングエリア機能を一般道路にもたせた施設。大規模駐車場をもち、地域の道路情報や歴史・文化・観光等の情報交流機能、地域づくりの拠点となる近隣地域との連携機能を併せもっている。主に、過疎地対策として全国的に整備されている。

ここでは、東名川崎 IC 周辺の交通問題解決策あるいは防災対策手法のひとつとして、大規模駐車場等を活用した都市型施設の整備を提案している。

2) 地域幹線

【目的】

- 環状道路として機能させることにより、区内への流入交通の分散を図る。

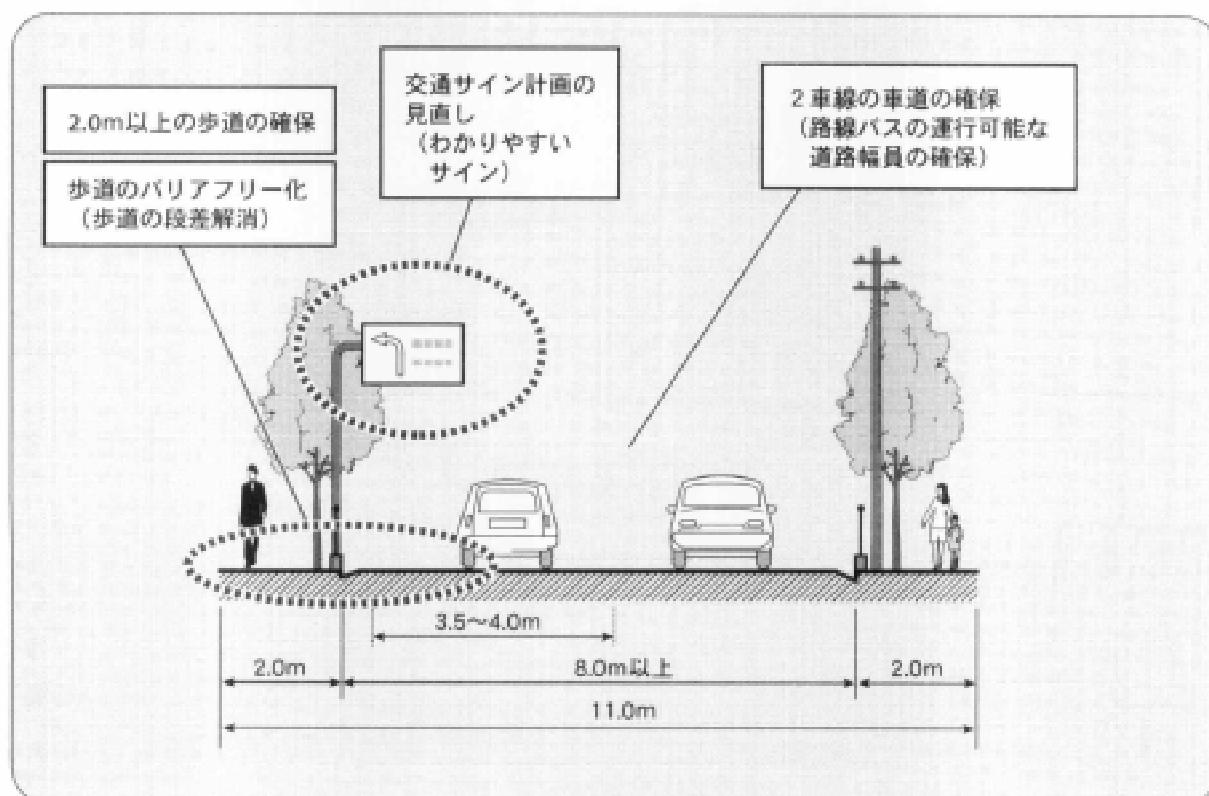
【対応】

- 環状道路として機能する道路の整備。
 - 子母口宿河原線、横浜生田線、中原街道
 - 広域・隣接行政との連携が必要

【メニュー】

- ・ 基本的に対面2車線で整備し、交差点には右折レーンを設ける。
 - 交通行政との連携
- ・ 幅員2 m以上の歩道を確保する。
- ・ 交通サイン計画（標識や案内板など）の見直しを図る。
 - 交通行政との連携
- ・ 歩道のバリアフリー化を推進する。
- ・ バスベイの設置を推進する。
- ・ バス優先レーンの確保を検討する。
- ・ 市民と交通事業者の協働により、新設バスルートの開設を協議・実現する。

■ 地域幹線の整備イメージ（道路断面）



② 住まう人のための道路の整備

1) 地区幹線

【目的】

- 地域幹線と地区内街路を安全かつスムーズに結ぶ。

【対応】

- 都市計画道路の早期整備の推進。

→向ヶ丘遊園駅菅生線（尻手黒川線交差点以南）

→梶ヶ谷菅生線*（北部市場～日生研修所、長坂下交差点～梶ヶ谷貨物ターミナル）

→野川柿生線（高津区橋出張所～中原街道能満寺交差点）

→登戸野川線（宮崎台小学校～子母口宿河原線）

→長尾宮崎線（神木2丁目～子母口宿河原線）

*…災害時における尻手黒川線の代替路線として位置づけます。

【メニュー】

- ・ バスの運行に対応できる幅員を確保した計画的な整備を進める。
- ・ バスベイ（もしくはバス停車スペース）の設置を推進する。
- ・ 大型車等の通過交通を排除するような規制を行う。
 - 災害時における尻手黒川線の代替道路として位置づける梶ヶ谷菅生線への大型車の進入を規制する。
- ・ 危険性の高い箇所における交差点の改良、見直し。
- ・ 歩道のバリアフリー化を推進する。

■歩道のバリアフリー化



（段差のない交差点）



（段差のない歩道）

■都市計画道路の整備状況 と整備が望まれる箇所



◇優先的な整備が望まれる路線一覧

優先順位	路線名	幅員 (m)	宮前区内 延長 (m)	整備済 区間延長	未整備 区間延長	優先整備 区間延長
優先順位 1	向ヶ丘遊園駅管生線	16	3,070	2,179	891	891
優先順位 2	梶ヶ谷管生線	18	5,730	3,807	1,923	1,673
優先順位 3						250
優先順位 4	野川橋生線	12	3,640	2,300	1,340	1,340
優先順位 5	長尾宮崎線	11	1,300	870	430	430
	登戸野川線	15	5,760	3,787	1,973	170

注) 整備済区間延長、未整備区間延長は、平成13年3月末現在の概算である。
優先整備区間延長は、未整備区間延長のうち、優先的な整備が望まれる区間を图上計測した数値である。

◇都市計画道路一覧 (宮前区関係分)

図示 番号	路線名	幅員 (m)	延長 (m)	起点	終点
1	国道246号線	22	7,420	高津区二子字堤外緑地 (東京都)	宮前区有馬9丁目 (横浜市)
2	津原線	22	180	宮前区水沢2丁目	宮前区水沢2丁目 (横浜市)
3	尻手黒川線	18	22,840	幸区小倉字南耕地 (横浜市)	麻生区黒川字宮澤
4	梶ヶ谷管生線	18	6,210	高津区梶ヶ谷5丁目	宮前区水沢1丁目
5	横浜生田線	18	3,800	多摩区柿形1丁目	宮前区水沢1丁目 (横浜市)
6	久末鷺沼線	16	6,450	高津区久末字横大通 (横浜市)	宮前区鷺沼4丁目
7	鷺沼線	16	1,080	宮前区鷺沼3丁目	宮前区大蔵2丁目 (横浜市)
8	向ヶ丘遊園駅管生線	16	4,630	多摩区登戸字成耕地	宮前区大蔵2丁目 (横浜市)
9	丸子中山茅ヶ崎線	15	5,700	中原区丸子通1丁目	高津区久末字陣原通 (横浜市)
10	登戸野川線	15	8,880	多摩区登戸字己耕地	高津区野川字東耕地
11	子母口宿河原線	12	8,700	高津区子母口字新田町	多摩区宿河原1丁目
12	野川橋生線	12	15,850	宮前区野川字東耕地	麻生区上麻生字白根
13	長尾宮崎線	11	1,600	高津区上作延字南原	宮前区宮崎6丁目

注) 幅員は主な幅員、延長は総延長である。

2) 地区内街路

【目的】

- 通過交通を排除した、安全な街路網の確立。

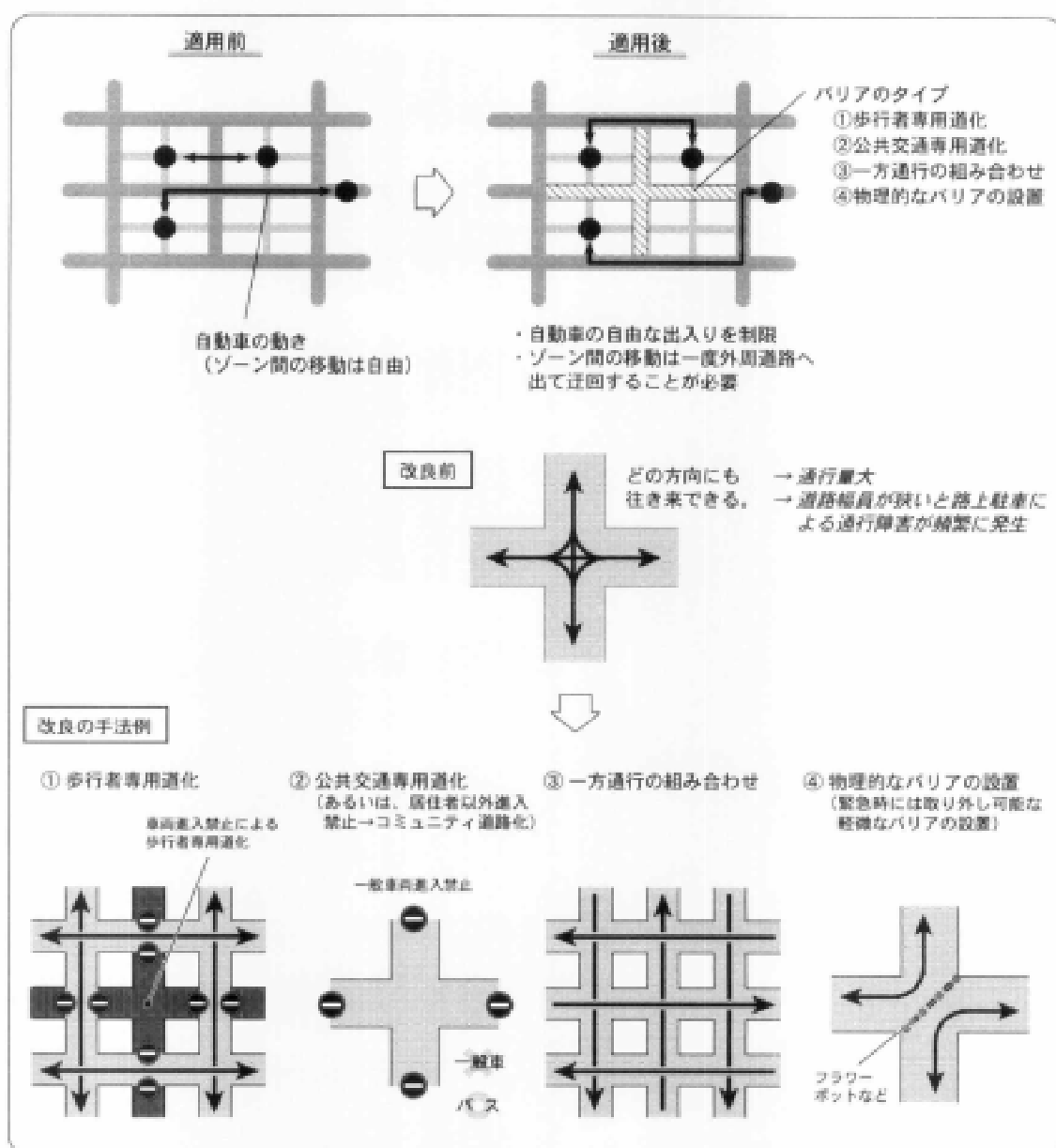
【対応】

- 歩車共存を可能とするコミュニティ道路の整備を推進する。

→トラフィックゾーンシステム（歩行者空間を確保し、極力、通過交通を流入させない仕組み）の導入

〈歩行者専用道化、公共交通専用道化、一方通行の導入、物理的なバリアの設置など〉

■トラフィックゾーンシステムの概念図



【メニュー】

- ・幅員4 m未満の道路を解消する。
- ・歩行者に安全な交差点づくりを推進する。
- ・危険性の高い箇所における交差点の改良、見直し。
 - 角切りの徹底のための助成・補助制度の積極的な活用
 - 角切り地での駐車禁止の徹底
- ・一方通行化や通行規制を伴うコミュニティゾーン（生活ゾーン）を採用した交通計画を行う。
 - バイパスとしての利用の抑制対策の検討
 - 小型循環バスの円滑な運行のための規制
- ・景観整備と連携した道路整備（改良）を推進する。
- ・歩車共存を可能とするコミュニティ道路の整備を推進する。
- ・歩行者の安全性を確保した歩道を設置するとともに、歩道のバリアフリー化を推進する。



（水辺を活かした道路整備）

■計画的な道路整備・改善 が望まれる箇所（例）

（地区内街路の整備）



住宅密集エリア において望まれる道路整備・改善

〈有効な道路整備を伴わないまま、住宅が密集して立地している古くからの地域〉

〈基本的な考え方〉

- ・ 行き止まり道路の解消等を目的とした道路線形の見直し。
- ・ アクセス道路の確保（未接道住宅の解消）。
- ・ 危険性の高い箇所の道路改良。
 - 道路幅員の不連続の解消
 - 角切りの徹底 など
- ・ 公・民（自主防災組織の活用）の連携による防災意識の高揚・防災施設の設置。

〈都市計画対応のメニュー〉

- ・ 地区計画
 - 建物の壁面位置の指定（建物のセットバックを誘導することにより、オープンスペースを確保する）
- ・ 良好な住環境の形成に向けた誘導
 - 角切りの徹底、二項道路（4.0m未満道路）の早期解消など
 - （土地区画整理事業による健全な市街地への更新）
 - （密集住宅市街地整備促進事業による居住環境の整備）

