

## 第Ⅲ章. まちづくり方針

---

### Ⅲ－１. テーマ別まちづくり方針

Ⅲ－１－１. 交通ネットワーク

Ⅲ－１－２. 都市拠点

Ⅲ－１－３. 住宅市街地

Ⅲ－１－４. 市街化調整区域

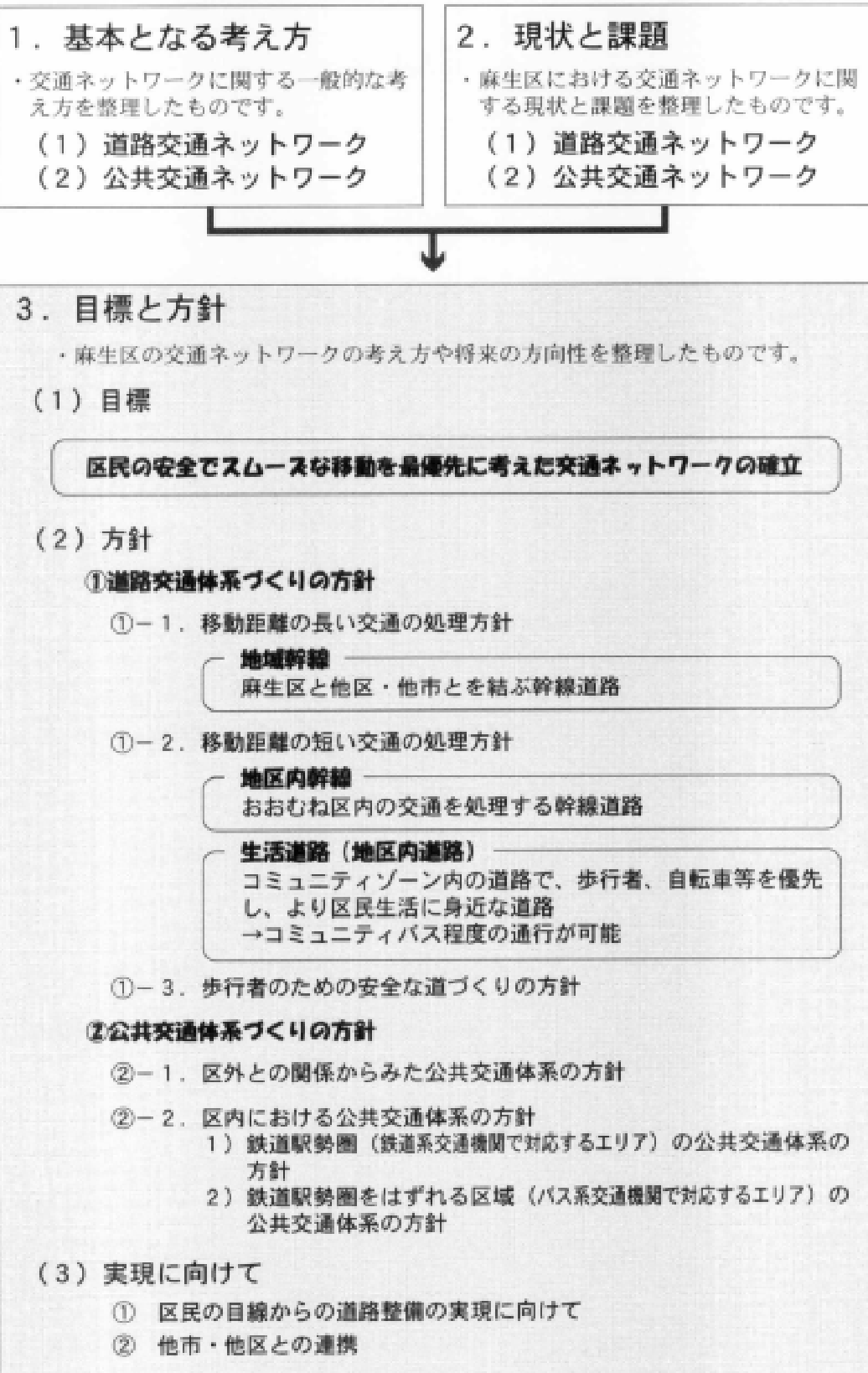
### Ⅲ－２. 地域別まちづくり方針



## Ⅲ－１．テーマ別まちづくり方針

### Ⅲ－１－１．交通ネットワーク

#### ■交通ネットワーク 方針の構成

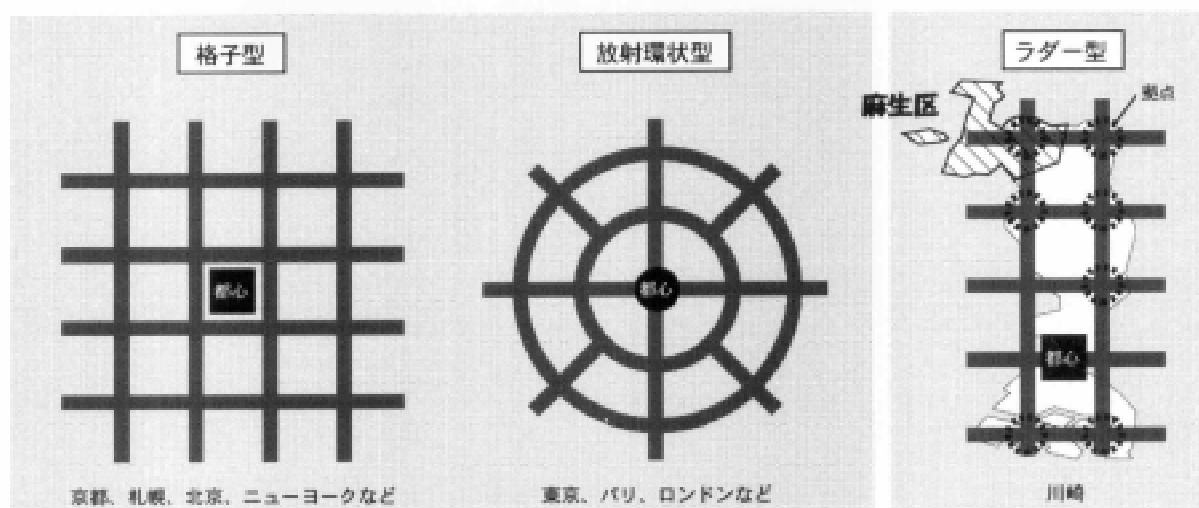


# 1. 基本となる考え方

## (1) 道路交通ネットワーク

- ・ 一般に、道路網の基本形式は、「格子型」と「放射環状型」の2つに大きく分かります。「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幹線によって構成される形式です。
- ・ 東京を中心とした放射環状型道路網の一翼をなす位置に立地する川崎市では、その細長い市域の形状にあわせて、「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。
- ・ 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的に整備し、市街地構成と道路網構成との調和を図ることが重要になっています。

■道路網の基本形式

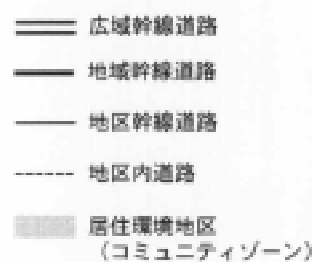


- ・ 現行の都市計画道路は、自動車専用道路、幹線道路、区画道路、特殊道路の4種類に分けられますが、これらを地域との関係という視点で組み替えると、一般的に「広域幹線道路」、「地域幹線道路」、「地区幹線道路」、「地区内道路」の4段階の段階構成に整理できると考えられています。

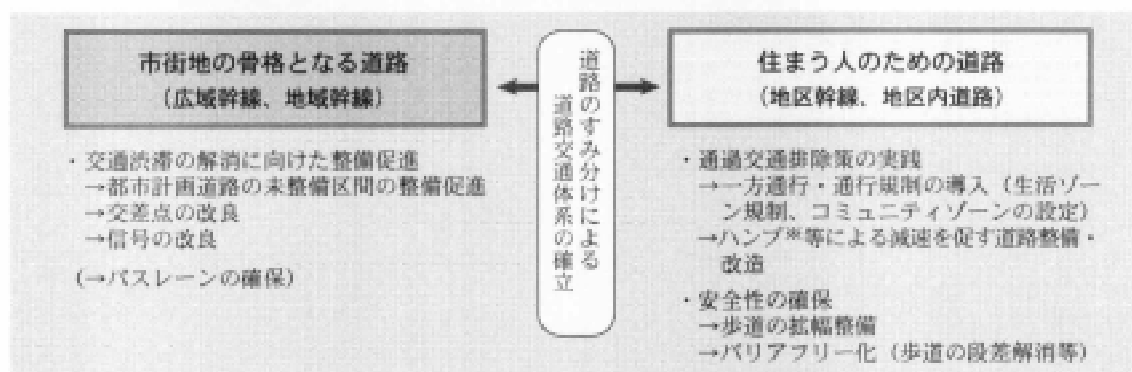
※…ラダー：<sup>はしこ</sup>梯子の意で、2本の並行する幹線道路を一定間隔で結ぶような形をした道路網のことを「ラダー型」と呼んでいます。川崎市のような細長い地形の都市において、スムーズな交通の流れを確保でき、災害時にも代替交通路を確保できるなどのメリットがあると考えられています。

- ・この考え方によれば、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ことが必要とされます。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。

### ■道路の段階構成の考え方



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
広域幹線道路	自動車専用道路	移動距離の比較的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
地域幹線道路	幹線道路	交通施設や水道、ガス、下水等の設置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
地区幹線道路		
地区内道路	区画道路	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
	特殊道路	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

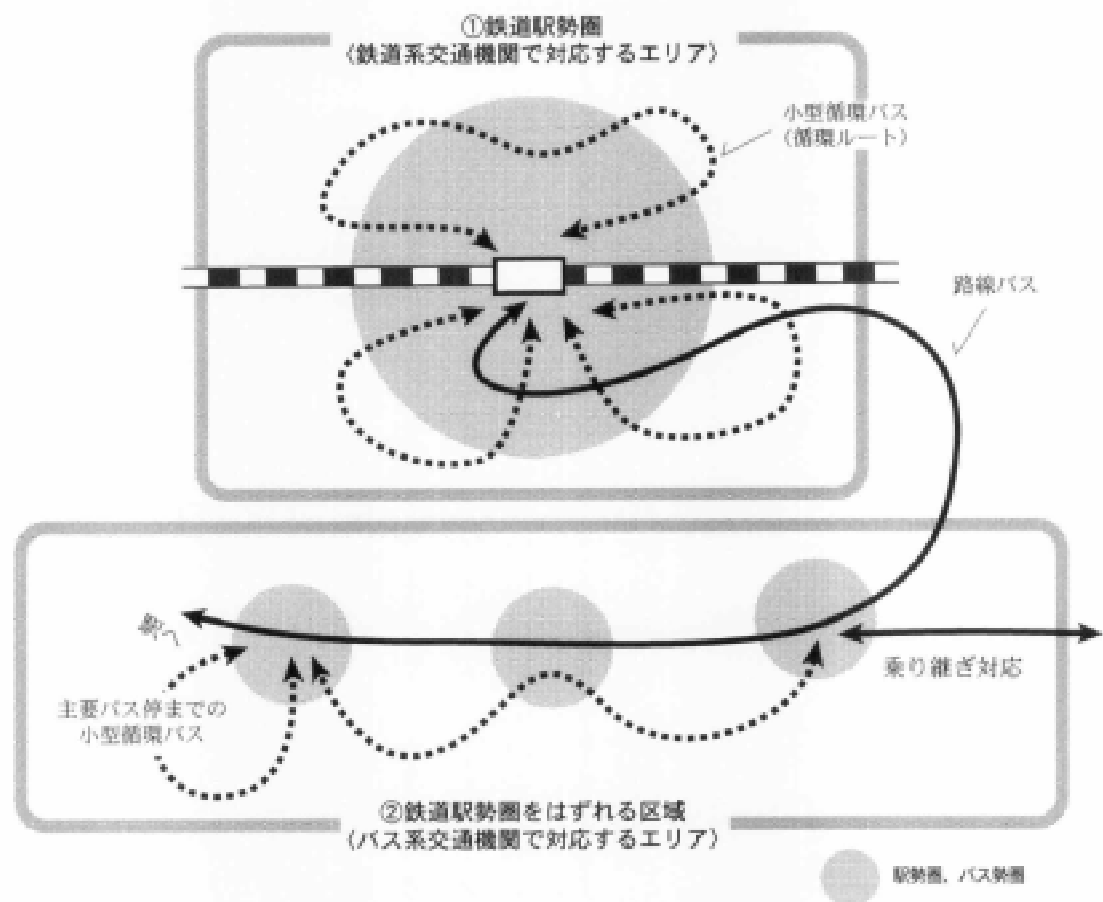


※ハンプ：（Hump）自動車通過時に運転者に注意を喚起させ、速度を低下させるために路面に設けられる装置で、舗装を部分的に盛り上げたものをいいます。

## (2) 公共交通ネットワーク

- ・ 基本的に、公共交通は、中・長距離移動のための大量輸送を「鉄道」で、短距離移動のための少量輸送を「バス」で行うことが、効率面から有効と考えられています。
- ・ 下図は、①鉄道駅勢圏（一般には鉄道駅を中心とした750m程度の圏域）は、徒歩および小型循環バス（コミュニティバス\*）により対応し、②鉄道駅勢圏をはずれる区域については路線バスおよび小型循環バスにより対応するパターンを示したものです。
- ・ 地域内の公共交通ネットワークを考えるに当たっては、このような鉄道とバスの有機的な組み合わせによる交通網を組み立てることにより、現在、交通不便地域となっているエリアの解消に努め、誰もが使いやすく便利な公共交通ネットワークをつくっていく必要があると考えられます。

■鉄道とバスの組み合わせによる行き届いた公共交通ネットワーク



※…コミュニティバス：需要が小さいため既存のバス事業者が運行しない地域において、主に公共が関与して、福祉サービスをも視野に入れて運行されるバスサービスをいいます。

## 2. 現状と課題

### (1) 道路交通ネットワーク

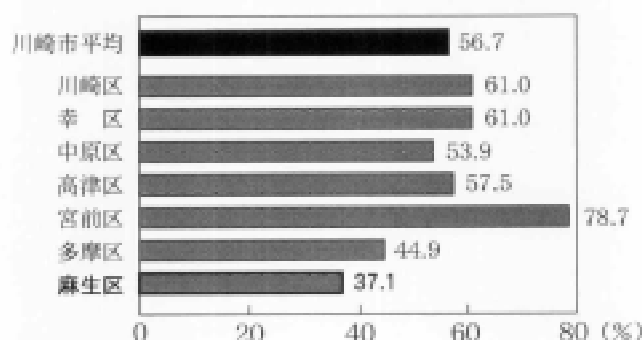
- ・麻生区の道路は、東京大都市圏の放射、環状道路の一翼を担うとともに川崎市の「ラダー型」道路網の一翼も担っています。

■東京大都市圏における麻生区の道路



- ・麻生区の道路交通が抱える問題として、全体的に道路整備の状況が低水準である（川崎市平均道路率13.17%に比べて麻生区道路率は12.79%（平成7年都市計画基礎調査））とともに、都市計画道路の整備進捗率が市内7区のうち最低である（市平均の56.7%に対して麻生区は37.1%）ことに象徴されるように、特に幹線道路の整備が遅れていることが挙げられます。

■都市計画道路の整備進捗率

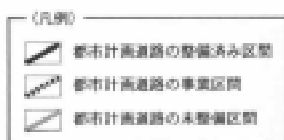


注：整備進捗率＝完成延長(m)／計画延長(m)

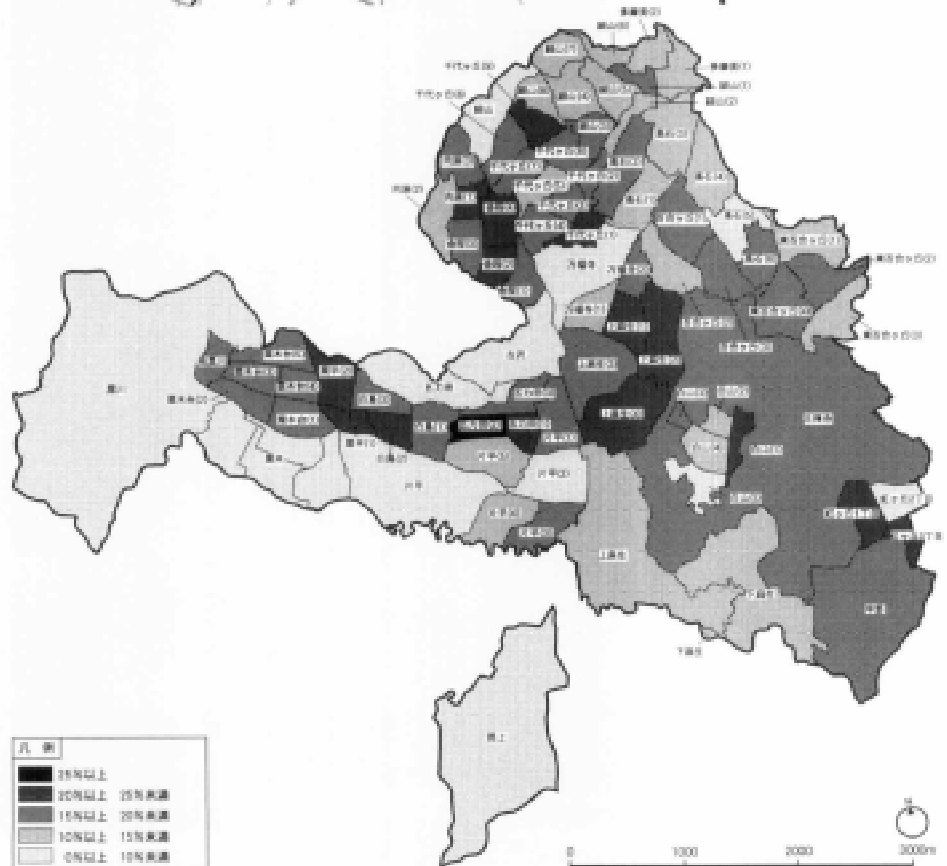
出典)川崎市資料(データは、平成12年度末時点のもの。)

- ・ このため、各所で慢性的な交通渋滞が発生しており、そこからあふれ出た交通が住宅地区や商業地区内に流入していることも問題視されています。このような地域に関係のない通過交通と地域交通との輻輳<sup>ふくそう</sup>という問題に対応するには、通過交通を受け持つ道路と地区内の道路等の各道路がもつ性格を明確にし、これを段階的に構成・整理することによって、道路利用のすみ分けが明確な道路交通体系を確立することが重要になります。

### ■都市計画道路の整備状況

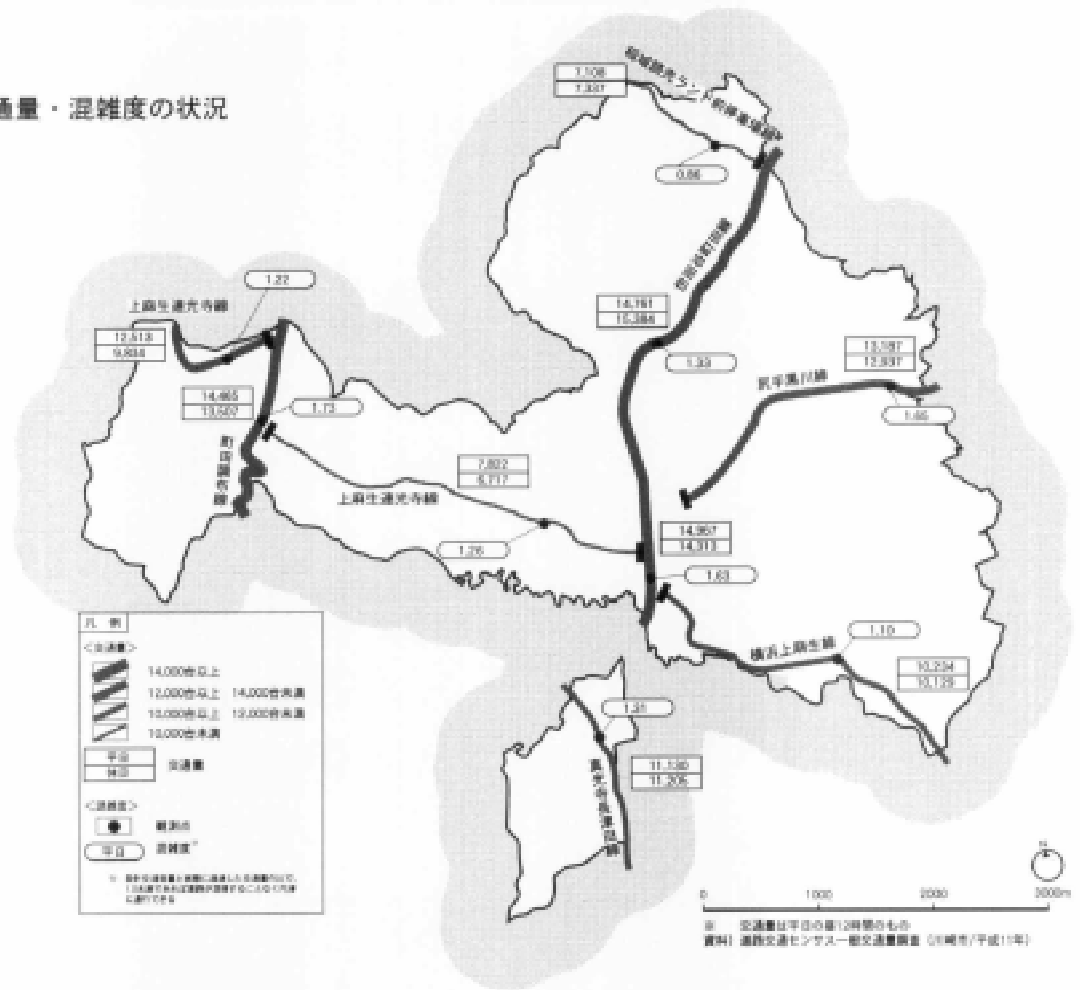


### ■町丁別道路率



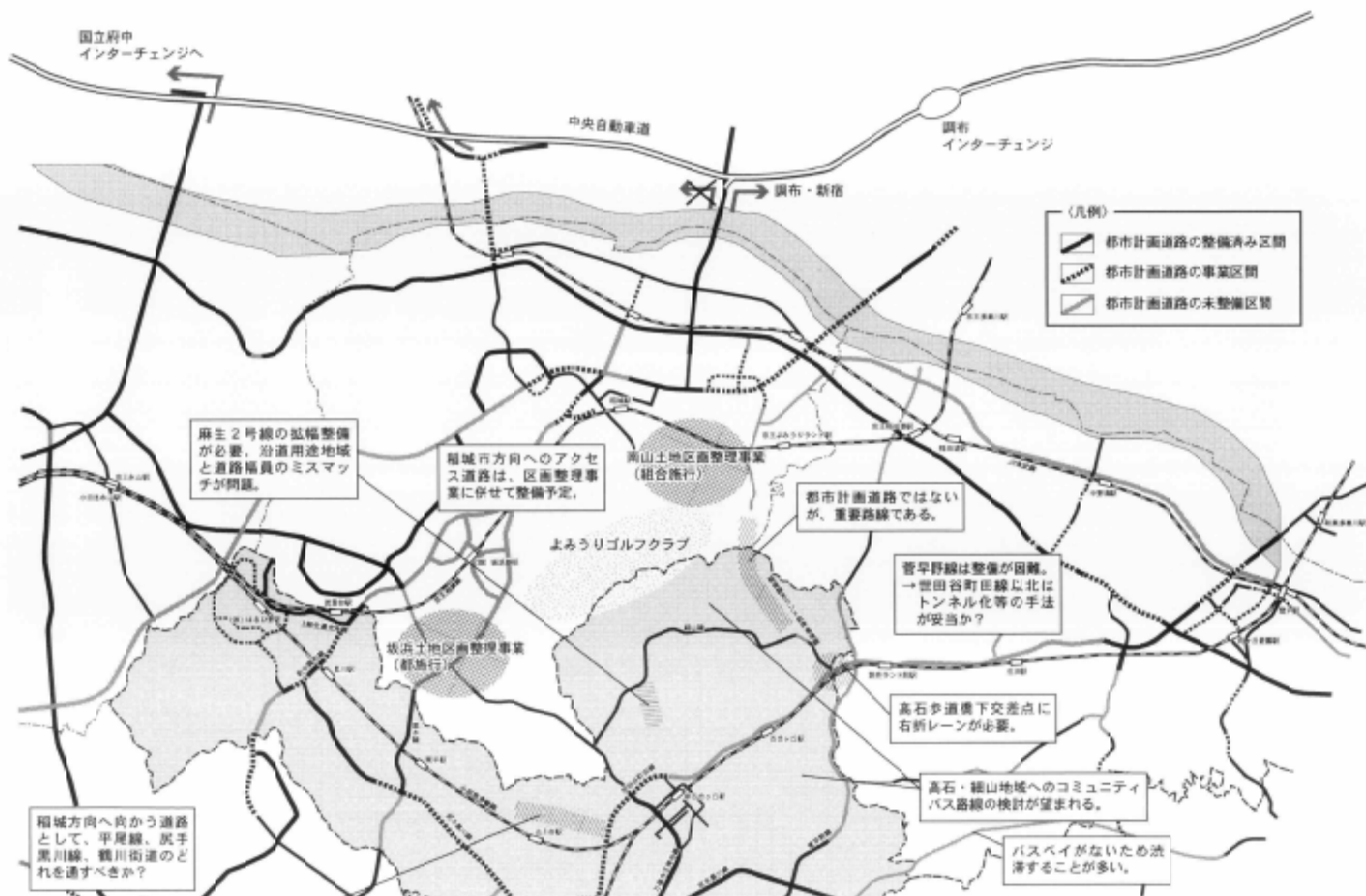
※ 町丁は平成17年当時のもの  
 資料) 都市計画道路整備費 (はらづくり局都市計画課/平成17年)

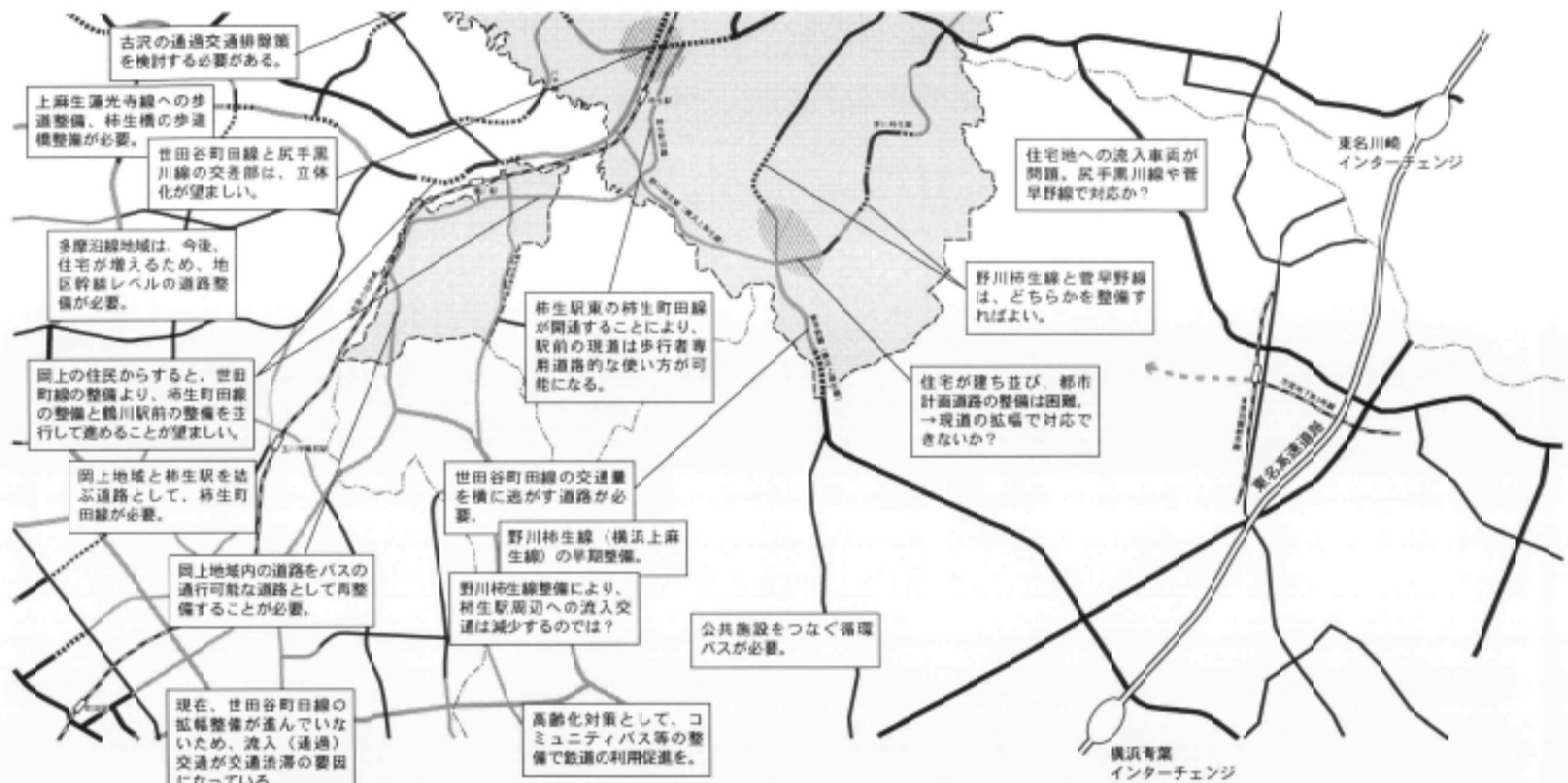
■ 交通量・混雑度の状況





■麻生区の道路交通体系を取り巻く課題図





古沢の通過交通排解策を検討する必要がある。

上麻生蓮光寺線への歩道整備、柿生橋の歩道橋整備が必要。

世田谷町田線と尻手黒川線の交差部は、立体化が望ましい。

多摩沿線地域は、今後、住宅が増えるため、地区幹線レベルの道路整備が必要。

同上の住民からすると、世田町線の整備より、柿生町田線の整備と鶴川駅前整備を並行して進めることが望ましい。

同上地域と柿生駅を結ぶ道路として、柿生町田線が必要。

同上地域内の道路をバスの通行可能な道路として再整備することが必要。

現在、世田谷町田線の拡幅整備が進んでいないため、流入（通過）交通が交通渋滞の要因になっている。

まず幹線道路の整備が必要。  
→世田谷町田線  
→尻手黒川線

幹線道路が整備されていないため、道路を通ずとバイパス的に使われ、流入量が急増。いかに排除？

地区内への交通流入を防ぐために、あえて道路を安堵させないという選択も。

土曜日、雨の日の混雑。（特殊性）

すべての道路において、歩道と車道の段差解消（リアフリー化）が必要。

世田谷町田線の交通量を横に逃がす道路が必要。

野川柿生線（横浜上麻生線）の早期整備。

野川柿生線整備により、柿生駅周辺への流入交通は減少するのでは？

高齢化対策として、コミュニティバス等の整備で鉄道の利用促進を。

柿生駅東の柿生町田線が開通することにより、駅前の現道は歩行者専用道路的な使い方が可能になる。

公共施設をつなぐ循環バスが必要。

住宅地への流入車両が問題。尻手黒川線や菅野線に対応か？

野川柿生線と菅野線は、どちらかを整備すればよい。

住宅が建ち並び、都市計画道路の整備は困難。→現道の拡幅で対応できないか？

### 新百合ヶ丘駅周辺の交通渋滞の解消のために

駐車場の整備などで対応。

万福寺・王禅寺線の交通量の約半分が通過交通。  
→尻手黒川線の早期整備が必要。

今後、在宅勤務、SOHOが増える可能性が高い。  
→休日レジャー利用重視の交通体系が必要。

区画街路9号線の3車線化が望ましい。

休日と平日の交通量の差が大きい。

東名川崎インターチェンジ

横浜有楽インターチェンジ