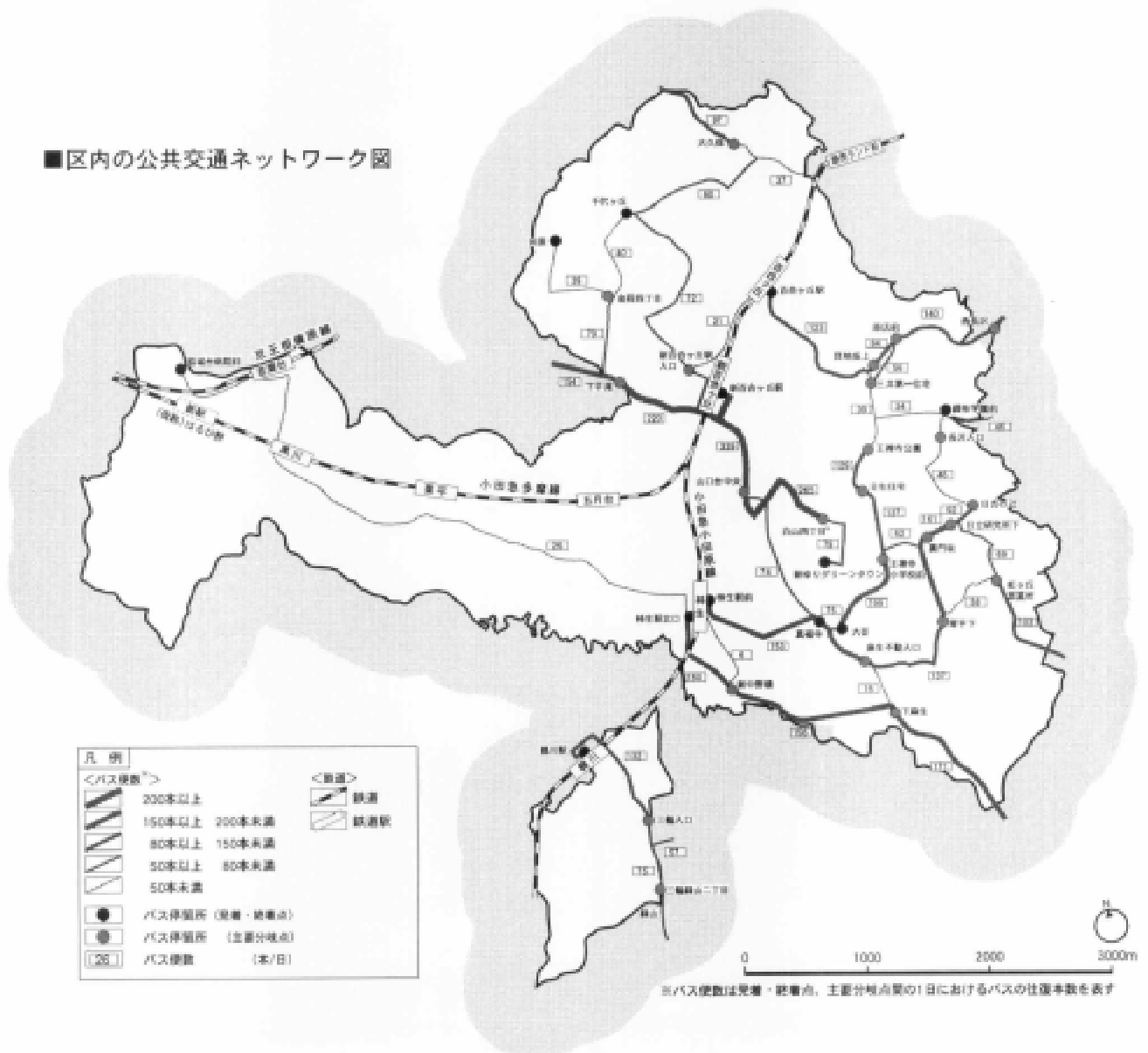


(2) 公共交通ネットワーク

- ・麻生区は、市街化調整区域と高石、王禅寺西、岡上地域の一部を除いてほぼすべてのエリアが鉄道駅またはバス停から徒歩で利用できる圏内に含まれています。
- ・鉄道は、主に、新宿に向かう小田急小田原線と、新百合ヶ丘駅から多摩ニュータウン方向に分岐する小田急多摩線が整備されており、都心まで30分圏内の利便性が高い地域といえます。しかし、通勤・通学ラッシュ時には、かなりの混雑がみられ、快適性の向上が望まれます。特に、麻生区民の主な動線である東京都心方面への足は小田急線に限られ、それが混雑を大きくしていると考えられます。さらに、路線が限定されることにより、災害時の足の確保も難しくなると考えられます。このため、リダンダンシーの観点からも、公共交通の整備を考える必要があります。
- ・現在、特定土地区画整理事業が進められている黒川地区においては、平成16年度に新駅（(仮称)はるひ野）が開設される予定になっているとともに、川崎市の縦貫方向の鉄道網として、川崎縦貫高速鉄道の計画があります。

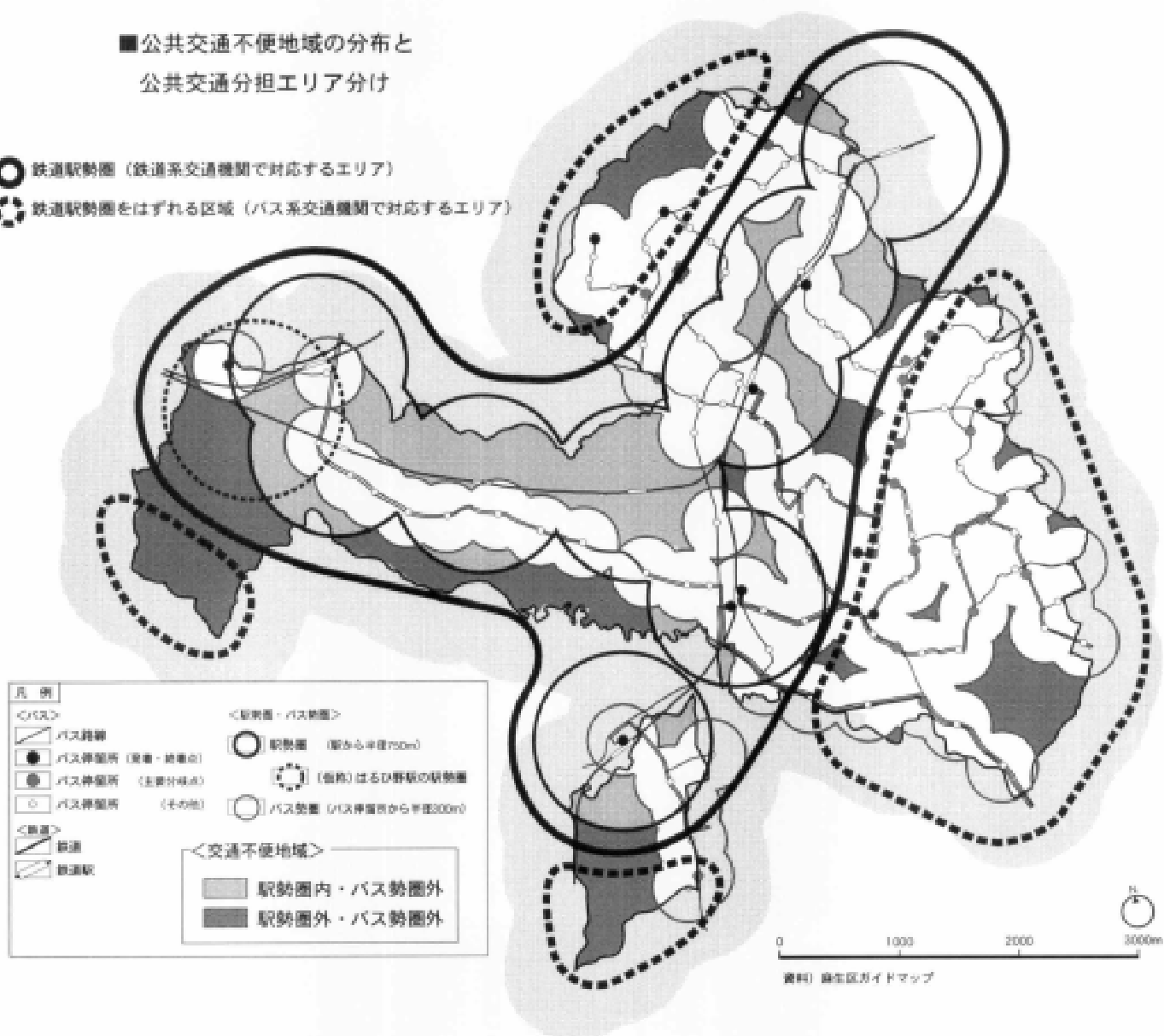
■区内の公共交通ネットワーク図



- ・ バス系の交通では、羽田空港行きの路線バスが新百合ヶ丘駅を起点としているなどの便利な面がある一方で、区内に張り巡らされている路線バス網については、便数が少なかったり、交通渋滞のため定時性が確保されていないなどの問題点が指摘されており、市民から見ると必ずしも利便性が高いとはいえないようです。
- ・ 鉄道駅圏は通常750m～1,000mと考えられていますが、山坂が多い麻生区の地形的特性を踏まえると、高齢者や障害者等にとってこの距離を歩いて利用するのは極めて困難といえ、鉄道駅を中心として病院・公共施設などへきめ細かくバスを循環させることにより高齢者等のニーズに対応することが必要です。

■公共交通不便地域の分布と
公共交通分担エリア分け

- 鉄道駅圏 (鉄道系交通機関で対応するエリア)
- 鉄道駅圏をはずれる区域 (バス系交通機関で対応するエリア)



3. 目標と方針

(1) 目標

- ・現状・課題を踏まえ、麻生区の交通ネットワークを考える上での目標を次のように設定します。

■交通ネットワークテーマ別方針の目標（キャッチフレーズ）

区民の安全でスムーズな移動を最優先に考えた交通ネットワークの確立

- ・麻生区内を走る主要道路としては、世田谷町田線や尻手黒川線、町田調布線等があります。これらは、尻手黒川線の未整備区間を除き、約1,000台/時の交通容量を擁する道路ですが、世田谷町田線と町田調布線に未整備区間が残っています。このような都市計画道路の未整備によって、路線による交通量の偏りが生じているとともに、幹線道路からあふれた交通が住宅市街地内に流入しているとともに、新百合ヶ丘駅周辺や黒川、若葉台駅南交差点などにおいては、慢性的な交通渋滞が発生しています。人間の体を例にとっても、ドロドロの血液は健康に悪影響を及ぼすといわれています。道路交通についても、頻繁に交通渋滞が発生していたのでは、沿道への大気汚染・騒音・振動等の環境負荷が大きくなるだけでなく、自動車を運転する私たちにも心理的、身体的な悪影響を及ぼします。このため、交通渋滞の原因を早期に取り除き、スムーズに交通が流れるように処方することが必要といえます。
- ・また、地区内道路については、地域交通の妨げにならないように通過交通を排除するような処置を施し、地域住民の安全で健康な生活を確保することが必要といえます。
- ・公共交通については、現在は、新宿へアクセスする小田急小田原線に依存している部分が大きくなっていますが、新百合ヶ丘駅の商業ポテンシャルや将来の余暇時間の増大等を踏まえると、市内の各拠点や川崎都心、横浜都心へのアクセス性の向上も望めます。また、防災の観点からも、小田急線のみ依存した大量輸送機関の見直し（新規路線整備の検討）が必要と考えられます。
- ・さらに、区民の最も身近な公共交通機関であるバス交通についても、スムーズなバス交通を実現する道路整備を進めることにより、定時性を確保するとともに、利用者のニーズにあった路線への見直し等を図り、特に移動にハンディキャップをもつ子どもや高齢者の外出をサポートする交通手段になることをめざすことが必要といえます。
- ・麻生区は、将来にわたっても東京のベッドタウンという性格が色濃く残ったまちであると考えられるため、引き続き、多くの区民が通勤・通学のために公共交通を利用することが想定されます。現在、朝夕のラッシュ時には、小田急線は大変な混雑をみせており、遠距離通勤・通学の時間短縮と利便性・快適性の向上が望めます。

(2) 方針

① 道路交通体系づくりの方針

■麻生区内に広域幹線はあるの？

- ・首都圏の交通計画は、放射環状型の考え方に基づいて計画されていますが、東京都の都市計画道路の位置づけでは、国道246号が「放射4号線」、国道20号（甲州街道）が「放射5号線」とされ、世田谷通り（世田谷町田線）は「補助51号線」とされています。このように、東京都の都市計画では、世田谷町田線は、国道246号や甲州街道よりもランクが低い道路と位置づけられています。
- ・また、麻生区から自動車を利用した比較的長距離の移動パターンをみると、東京都心へ向かう世田谷町田線が慢性的に渋滞していることもあり、中央自動車道や東名高速道路、第3京浜道路を利用して東京や横浜等へ向かう割合が高いようです。さらに、町田市や横浜市北部といった麻生区周辺の地域から発生する交通についても、国道16号を通して高速道路へ向かう交通が大きいものと想定され、尻手黒川線等の麻生区内の道路を通らずに目的地へ向かう割合が高いと考えられます。
- ・この理由のひとつに、区内の骨格となる幹線道路が十分に整備されていないことが挙げられ、現に、麻生区の都市計画道路整備の進捗率は、市内7区のうち最も低い37.1%（H13.3末）となっています。
- ・一方で、通過交通が区内に流入しないという現状は、環境への過度な負担を抑制するという意味からは望ましいことと考えられ、広域幹線的な広幅員道路を積極的に整備するというのではなく、区内から他都市や高速道路へアクセスすることを容易にする道路の整備が必要と考えられます。

■広域的な道路の位置づけ



■区内の道路は利用しやすいの？

- ・区内の交通に目を移すと、新百合ヶ丘駅周辺等において慢性的な渋滞が発生しており、区民のイライラを募らせる状況にあります。
- ・この理由のひとつとしては、先述の都市計画道路等のまちの骨格となる道路の整備が計画的に進んでいないことが挙げられます。
- ・また、麻生区は、多くの住宅開発により形成された区ですが、住宅開発時に、それらの住宅地間を結ぶ道路計画がなかったこと等により、住宅地間のアクセス性があまりよくなく、行き止まり道路が各所にみられることも理由に挙げられます。
- ・この住宅地間のアクセス性がよくないことは、通過交通が住宅地内に入っていないというメリットもあるため、区民の生活に必要な道路はどれか、どことどこを結ぶと区民の利便性が向上するかという視点から、区民が必要としている道路を、その優先度にあわせて少しずつ整備していくことが必要と考えられます。

■道路の性格にあわせた道路整備が必要

- ・このようにみると、次のように交通を移動距離の長い交通を処理する道路、移動距離の短い交通を処理する道路に分けたうえで、区民にとって安全で使いやすい道路交通体系を目指すという目標のもとに、道路の性格（段階構成）に応じた道路整備を進めることが必要と考えられます。

《移動距離の長い交通を処理する道路》

◆地域幹線：麻生区と他区・他市とを結ぶ幹線道路

《移動距離の短い交通を処理する道路》

◆地区内幹線：おおむね区内の交通を処理する幹線道路

◆生活道路（地区内道路）：コミュニティゾーン内の道路で、歩行者、自転車等を優先した、より区民生活に身近な道路（コミュニティバス程度の通行が可能）

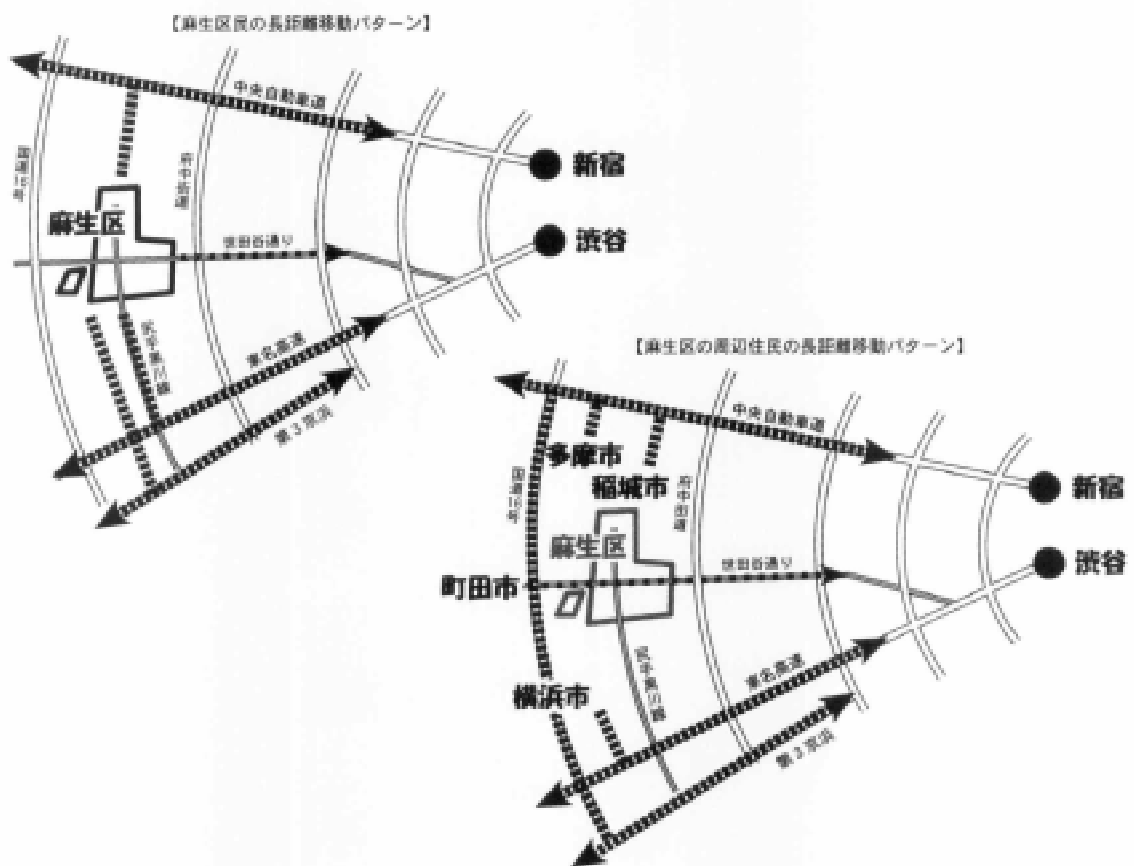
①-1. 移動距離の長い交通の処理方針

- ・ここでは、移動距離の長い交通の処理方針を、「1) 区外で発生した交通の処理方針」と「2) 区内で発生した長距離交通の処理方針～地域幹線～」に分けて整理します。

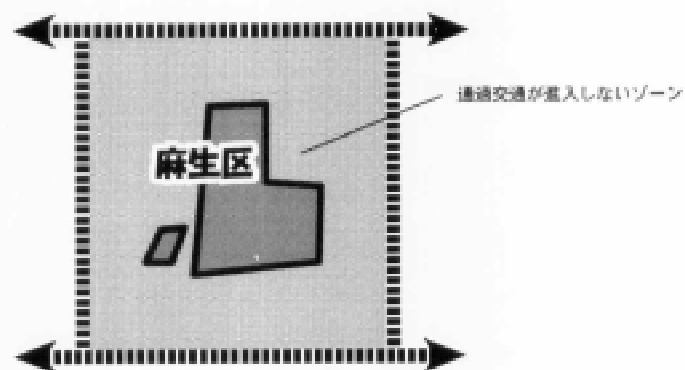
1) 区外で発生した交通の処理方針

- ・広域的な視点からみると、麻生区内の道路は、通過交通を処理するための道路というよりも、区内で発生した交通を処理するための道路と考えられるため、麻生区内には、移動距離の長い交通（他都市から他都市への通過交通）を処理するための広域幹線を積極的に整備する必要性は低いと考えられます。

■長距離移動パターン

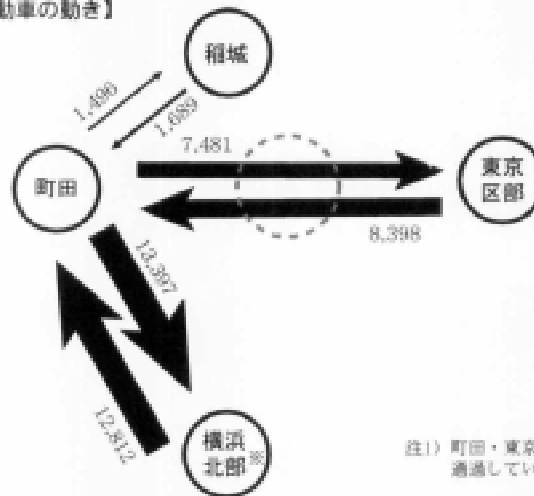


■区外で発生した交通の処理イメージ



【参考】パーソントリップ調査にみる自動車の動き

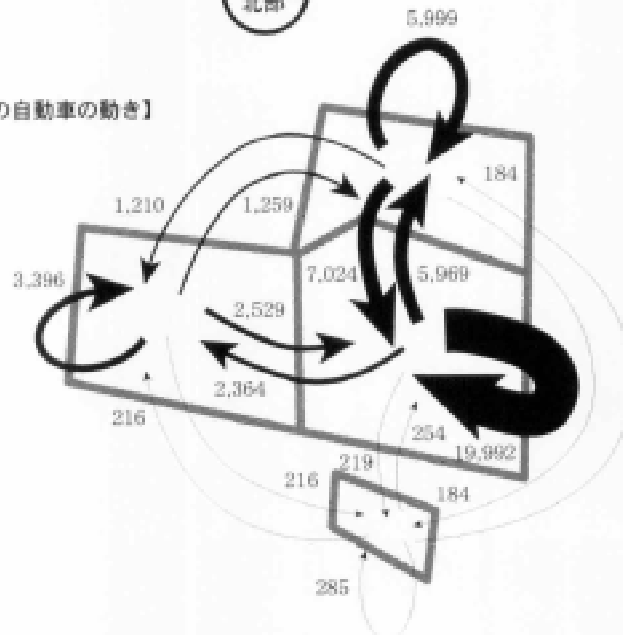
【区外→区外の自動車の動き】



【区内→区外の自動車の動き】



【区内→区内の自動車の動き】



※…パーソントリップ調査：パーソントリップとは、「人（パーソン）の動き（トリップ）」のことを意味し、どのような人が、いつ、何の目的で、どこから、どこへ、どのような交通手段で動いたかについて1日のすべての動きをとらえる調査をいいます。なお、ここで紹介したデータは、平成10年の調査データをもとに推計したものです。

2) 区内で発生した長距離交通の処理方針 ～地域幹線～

- 区内で発生した移動距離の長い交通をスムーズに広域幹線（ここでは、中央道と東名高速を指している）に流すため、麻生区と他区・他市とを結ぶ幹線道路としての「地域幹線」を体系立てて整備することが必要です。
- 区内から広域幹線に向かう道路としては、次の4路線が考えられます。

■区内で発生した長距離交通を処理する道路－地域幹線－

区内で発生した長距離交通を処理する道路	機能
①尻手黒川線 (鶴川街道、上麻生蓮光寺線と一体的に機能)	東名高速・東名川崎インター、中央道までの交通を処理 (川崎市の縦貫方向の交通を処理)
②横浜上麻生線 (菅早野線、野川柿生線)	東名高速・横浜青葉インターまでの交通を処理
③菅早野線 (世田谷町田線以北) (または稲城陵壳ランド停車場線)	中央道までの交通を処理
④世田谷町田線	①②③をつなぐ道路であるとともに、高速道路を利用しない場合の東京都心に向かう交通を処理

■区内で発生した長距離交通を処理する道路のイメージ

