



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 人々の交流やいとなみを支える体系的な幹線道路網の整備をめざします
- 2 環境と人に優しい公共交通網の整備をめざします
- 3 歩くことが楽しく、自転車と共生できるまちを育みます

1 人々の交流やいとなみを支える体系的な幹線道路網の整備をめざします

< 現状・課題 >

- ・ 中原区は、首都圏の放射・環状方向の広域幹線道路網の一翼を担うとともに、市内外の拠点との連携を支える幹線道路網が格子状に配置され、移動の利便性が高い地域です。
- ・ 都市計画道路の中原区における整備率は、約 57%で、幹線道路のボトルネックとなる交差点や鉄道と交差する地点における渋滞の発生や、通過交通の生活道路への進入等の課題もあります。
- ・ 通過交通を適切に誘導し、日常の生活圏に通過交通が入り込まないようにして、目的地にスムーズに行き着けるような道路交通網の整備が求められています。また、鉄道の立体化による渋滞箇所の解消も望まれています。

(1) 広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる幹線道路網のあり方

都市の骨格形成のための幹線道路

- ・ 首都圏の多核的な都市構造の形成を支援し、本市の拠点性と都市機能の向上を図るため、広域的な交通機能の強化や隣接都市との連携強化などを推進し、都市の骨格形成を図る幹線道路網の整備をめざします。

拠点形成や地域のまちづくりのための幹線道路

- ・ 都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市機能の向上や地域生活ゾーン相互の連携を推進し、土地利用とバランスの取れた地域のまちづくりを支援する幹線道路網の整備をめざします。

円滑な道路交通のための幹線道路

- ・ 市民生活や経済活動を支える人、モノ、情報の交流や連携を促進することにより、都市の魅力や活力の向上を図り、持続可能な社会を実現するため、道路の混雑緩和を図り、道路交通の円滑性を高める幹線道路網の整備をめざします。

歩行者等の安全性・快適性向上のための幹線道路

- ・高齢者や障害者を始め、誰もが安心していきいきと暮らせる生活空間の形成や安全・快適に移動できる道路環境を形成するため、生活道路や歩道空間などの安全性・快適性向上を図る幹線道路網の整備をめざします。

公共交通の利便性向上のための幹線道路

- ・本格化する高齢社会において、市民生活を支える身近な交通手段である公共交通の利便性の向上を図るため、バス等の走行環境の整備・改善を図る幹線道路網の整備をめざします。

都市防災性向上のための幹線道路

- ・大規模な災害時にも、被害を最小限に抑え、迅速な救援・復旧活動により、市民の生命と財産を守り、都市機能の早期回復を図ることができるよう、都市の防災性向上を図る幹線道路網の整備をめざします。

景観形成のための幹線道路

- ・誰もが安心・快適に日常生活を送るために、環境と調和した良好な道路景観づくりや道路緑化による緑のネットワークを形成するため、都市の環境・景観形成を図る幹線道路網の整備をめざします。

環境対策のための幹線道路

- ・地球温暖化や大気汚染などの様々な環境問題に直面する中で、自動車交通による環境負荷やエネルギーの過剰消費の低減などを図るため、自動車の走行性向上を図る幹線道路網の整備をめざします。

道路の特性と機能に応じた体系的な幹線道路網の構築と都市計画道路の見直し

- ・幹線道路は、人や自動車交通などの処理を担う「交通機能」を始め、防災機能や供給施設収容等の「空間機能」、さらには都市構造や街区の形成などの「市街地形成機能」など、多様な機能を有する根幹的な都市施設であり、それぞれの道路が分担すべき機能に応じて体系的な幹線道路網の構築をめざします。
- ・都市計画道路網について、社会経済情勢の変化や将来都市構造を踏まえ、長期未着手の路線の廃止を含めた見直しや必要な新規路線の検討を行い、体系的な幹線道路網の構築をめざします。

区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
a) 広域幹線道路 (自動車専用道路等)	・自動車の通行に特化し、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	・沿道の市街地環境に配慮した道路構造
b) 幹線道路	・隣接都市拠点や市内の拠点間を連絡し、各地区間の交通を集約して処理をする市街地の骨格を形成する道路	・歩車分離等により、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮 ・道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮 ・延焼遮断帯や避難路等としての利用など防災空間の形成に配慮
c) 補助幹線道路	・幹線道路に囲まれた区域内において、外周の幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
d) 区画道路(生活道路)	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する、日常生活に密着した道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
e) 歩行者専用道路	・歩行者の通行のための道路	・歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮

(2) 広域幹線道路網の整備

- ・川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線） 期（国道15号線～東名高速道路）は、将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を行い、ルート・構造等の見直しを進めます。

(3) 市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備

効率的、効果的な幹線道路網の整備

- ・幹線道路の整備にあたっては、「広域調和・地域連携型」の都市機能の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における再開発や土地利用転換を支える路線、鉄道駅への交通アクセスの改善に重点を置いて進めます。
- ・特に、綱島街道（東京丸子横浜線）等の拠点開発に資する幹線道路網や、府中街道（国道409号線）等の比較的整備の遅れている幹線道路網の整備を推進します。
- ・道路整備にあたっては、道路整備の事業効果を早期に発現させ、その効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換していくために、「道路整備計画」に基づき、効率的な投資による効果的な整備を進めます。
- ・既存道路を有効に活用した都市計画道路機能の分担・代替や地形条件、沿道状況等との整合性を考慮し、事業化の動向を踏まえながら、必要に応じて都市計画道路の見直しを行うなど、効率的・効果的な幹線道路の整備を進めます。
- ・長期の事業期間を要している道路については、事業効果を早期に発現させるために、集中的な整備を行います。

幹線道路を補完する道路の整備・改良

- ・幹線道路以外にも、路線バスの運行や鉄道駅への交通アクセス等、幹線道路の機能を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路があります。これら地域内で重要な役割を果たしている道路についても、体系的な幹線道路網の考え方に従って、地域の実情に応じた道路整

備や道路改良に努めます。

(4) 環境と人に優しい幹線道路の整備

- ・一定幅員以上の幹線道路の整備にあたっては、周辺市街地への環境影響を低減するため、道路緑化を進めるとともに、低騒音舗装等の道路構造の改善に努めます。

(5) 鉄道の立体化・交差点の改良による渋滞の解消と安全の確保をめざします

鉄道の立体化・踏切の解消

- ・鉄道事業者による東急東横線の複々線化事業を促進するとともに、この事業と関連して、元住吉駅前踏切の改善や、尻手黒川道路の平面化と鉄道の高架化による位置の入替えを行い、利便性・安全性の向上と、道路渋滞の解消を図ります。
- ・幹線道路と鉄道との交差による渋滞を解消するために、京急大師線の連続立体交差事業の進捗よくを見極めながら、JR南武線の連続立体交差化を検討します。
- ・通勤通学時における踏切遮断の長時間化や、歩行者横断の安全性が課題となっていることから、鉄道事業者との連携により、踏切横断対策を検討します。

交差点改良による渋滞の解消

- ・幹線道路における渋滞箇所の先行的解決を図るために、ボトルネックとなっている交差点の改良に努めます。

(6) 駅等の交通結節点へのアクセスの整備・改善を進めます

鉄道駅等の交通結節点の改善

- ・ターミナル駅における鉄道間の乗り継ぎを円滑化し、鉄道利用の利便性や快適性を向上させるため、駅施設の改良を促進します。

鉄道駅等へのアクセスの改善を図るための環境整備

- ・再開発等の土地利用転換に伴い、駅周辺の交通の利便性が高まることが予想されることから、周辺の交差点の改良及び歩行者の安全を確保するための歩道整備を進めます。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎを円滑化し、利便性や快適性を向上することにより公共交通機関の利用促進を図るとともに、駅を中心とした生活拠点を形づくるために、市街地整備や土地利用転換と連携した交通広場の整備や交通アクセス環境の改善を図ります。

2 環境と人に優しい公共交通網の整備をめざします

<現状・課題>

- ・鉄道は、市内を縦断するＪＲ南武線と東京・横浜方面を連絡する東急東横線・目黒線が走っています。さらに、ＪＲ横須賀線においては武蔵小杉新駅が開業予定で、川崎縦貫高速鉄道線の整備に向けた取組も進んでおり、ますます、交通利便性が高まっています。その一方、ＪＲ南武線は混雑解消のために輸送力の増強が課題となっています。
- ・中原区では、ほとんどの地域が鉄道駅の徒歩圏に含まれますが、一部の徒歩圏に含まれない地域では、バスによる対応が図られているものの、バス交通のさらなる充実や、これからの高齢社会に対応した、より安全、安心、便利、快適な公共交通網の整備が求められています。
- ・特に丘陵地や、バス交通が不便な地域では、新しい地域交通網の整備も向上が求められています。
- ・中原区のまちを歩いてみると、駐車場への入り口とするために歩道の切下げが行われて歩道に急な傾斜ができていたり、道路に立つ電柱等が歩行の邪魔になっているなど、歩道に段差や傾斜が生じており、高齢者や障害者等にとって危険性の高い場所が意外と多く存在します。
- ・また、鉄道駅等の公共性の高い施設についても、一部にバリアフリー化が進められている箇所はありますが、まだまだ十分であるとはいえません。
- ・このようなことから、都市で生活する主体である市民が、住み慣れた地域で自由に安心して行動でき、暮らしに快適さを感じられるような「人」に優しいまちづくりを進める必要があります。

(1) 広域調和・地域連携の都市構造を支える、鉄道網の整備

ＪＲ南武線の輸送力の強化

- ・ＪＲ南武線は、利用者の利便性の向上をめざして、輸送力の向上や利用しやすいダイヤへの改正などを鉄道事業者に働きかけます。

ＪＲ横須賀線武蔵小杉新駅の整備

- ・ＪＲ横須賀線武蔵小杉新駅の整備を進め、武蔵小杉駅のターミナル性や都市機能の向上とともに品川駅などの新幹線の駅や隣接都市拠点との連絡性の向上を図ります。

川崎縦貫高速鉄道線の整備

- ・市域の交通機関網を強化や首都圏における広域鉄道網の形成、鉄道不便地域の改善を図るため、川崎縦貫高速鉄道線（新百合ヶ丘～武蔵小杉）の整備に向けた取組を進めます。
- ・川崎縦貫高速鉄道線の二期整備（武蔵小杉～川崎）及び京急大師線との相互直通運転について検討を進めます。
- ・市域を縦貫するＪＲ南武線は、輸送力の増強や利用しやすいダイヤへの改正などを鉄道事業者に働きかけ、利用者の利便性の向上をめざします。

(2) 地域の公共交通網の整備

- ・公共交通機関網の利便性向上に向けた取組の推進により、過度に自家用自動車に依存しない交通体系の確立と、利用者が安全に安心して、快適に移動できる地域交通環境の形成をめざします。

- ・公共交通機関の利用促進により、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るとともに、市民生活を支える地域の足を確保していくために、市民と事業者、市が連携・協力し、地域特性や利用者ニーズ等を踏まえた地域交通の改善に取り組んでいきます。
- ・路線バス網の再編等、事業者による地域に密着した地域交通の計画・運営・運行を促進します。
- ・地域交通サービスの向上を図り、路線バス等の安全な走行環境を確保するために、道路環境の改善に努めます。
- ・路線バスの利用が不便な地域において、市や事業者と連携して、新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動を支援します。

(3) バリアフリー化の推進

- ・主要な交通結節点である小杉駅周辺は、「交通バリアフリー法重点整備地区」として、鉄道駅施設やバスターミナル等の旅客施設のバリアフリー化を進めるとともに、駅周辺の公共公益施設等への主要な移動経路のバリアフリー化に努めます。
- ・重点整備地区以外の鉄道駅周辺地域においては、バリアフリー化にあたっての基本的な考え方を取りまとめたガイドラインを策定し、市民・事業者と連携した取組を進めます。
- ・不特定多数の人が利用する公共的な施設などが、高齢者や身体障害者にとって利用しやすいものとなるように、「福祉のまちづくり条例」に基づく取組を推進します。
- ・鉄道駅施設やバス等の交通施設について、エレベーターの設置やノンステップバスの導入など、バリアフリーに対応した施設の改善を促進します。
- ・駅周辺の再開発にあわせて、バリアフリー化を推進していきます。
- ・歩道の整備、歩車共存の生活道路の整備にあたっては、地域の特性を考慮し、バリアフリーに配慮した整備に努めます。
- ・地区計画等のエリア内においては、歩行者の回遊性を高めるとともに、ゆとりと潤いのある都市空間の形成をめざし、歩行者通路や公園・広場・歩道状空地等の適正配置を誘導します。
- ・まちや施設の改善のみならず、市民が主体となった「こころもバリアフリーのまちづくり」活動を支援していきます。

3 歩くことが楽しく、自転車と共生できるまちを育みます

<現状・課題>

- ・平坦な地形が多い中原区では、自転車は、通勤・通学、買物等において利用しやすい交通手段となっており、自転車を利用する区民が多いことが特徴といえます。
- ・高齢化が進む中、自転車は高齢者にとっても利用しやすい交通手段で、利用ニーズのさらなる高まりが予想されます。
- ・しかしその一方で、鉄道駅周辺等には放置自転車も目立ち、自転車利用者のマナーの低下もあげられます。
- ・放置自転車は、歩行者や自動車、緊急車両等の通行の妨げになるだけでなく、商店への出入りの際の弊害にもなります。また、まちの景観を損ねる要因にもなっています。
- ・放置自転車が増える原因の一つに、鉄道駅や商業施設周辺に適切な自転車等駐車が整備されていないことがあげられます。自転車等駐車場の適切な整備により、自転車とうまく共生できるまちづくりを進めていくことが求められています。
- ・自転車等駐車場の整備を進めるとともに、歩行者や自転車が安全、快適に通行できる歩道等の整備など、歩行者空間の改善が課題になっています。
- ・歩いて楽しくなる快適な道づくりのため、街路樹の植栽による道路緑化や河川沿いの道路の緑化、緑道等の整備も望まれています。

(1) 自動車と歩行者、自転車が共存する安全な道路整備

生活道路の安全性・快適性の向上

- ・住宅地内の生活道路は、自動車の円滑な通行に重点を置いてきた道路整備から、歩行者や自転車利用者の安全性・快適性の確保に軸足を移し、相互の適正なバランスを図り、地域の特性に応じた取組を進めます。
- ・生活道路の改善にあたっては、道路整備と交通規制を組み合わせた安全対策を交通管理者との連携により進めるとともに、地域の課題を的確に反映させるため、計画段階から市民との協働による取組を進めます。
- ・生活道路の安全性の確保に向けて、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズを考慮するとともに、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路については、歩車分離を図るための歩道、自転車歩行車道の設置に努めます。
- ・狭あい道路については、緊急車両の通行や延焼防止など防災面に配慮した整備・改善を行うために、建物の建て替えなどにあわせて、狭あい道路の拡幅や行き止まり道路の解消を促進し、安全・快適な歩行者空間の整備と地域の防災性の向上を図ります。

生活道路の安全対策

- ・歩車分離ができない道路については、通過交通の排除や自動車の速度を抑制するため、交通安全施設の設置や道路構造の工夫などの安全対策に努めます。
- ・交通事故の発生割合の高い地区を中心に、交通安全施設や速度抑制、路側帯の設置、段差の解消など総合的な交通安全対策に、交通管理者と連携して取り組みます。

緑道等を利用した歩行者空間の整備

- ・中丸子緑道などの緑道を活用した、安全・快適な歩行者空間の整備を住民と共に取り組みます。

(2) 自転車等駐車場の整備と利用環境の向上

自転車等駐車場の整備と改善

- ・安全で快適な自転車利用環境と安全な歩行者空間を確保するために、放置自転車問題を地域の課題としてとらえ、鉄道事業者等による自転車等駐車場の整備や再開発などの機会をとらえた整備を促進し、市民や事業者の協力を得ながら、自転車等駐車場の整備を推進します。
- ・駅周辺における自転車等駐車場の整備にあわせて、「自転車等放置禁止区域」の拡大を進めます。
- ・一定規模以上の商業施設等の新築・増築に際して、「自転車等駐車場の附置等に関する条例」により自転車等駐車場の設置を促進します。

自転車等の利用環境の向上

- ・駅周辺や商業施設周辺等の放置自転車問題に対応するため、行政、住民、事業者等が協力して、わかりやすい自転車等駐車場の案内板の設置や情報提供を行い、自転車等の利用マナーの向上に取り組みます。
- ・増大する自転車利用と駅前の放置自転車対策に対応するため、効率的に自転車を利用できる様々な仕組みの検討を市民と共に進めます。

駐車場の整備

- ・大規模な商業施設等、多くの集客がある施設等の立地について、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等による駐車場の設置を誘導し、利用しやすい交通環境の整備を進めます。