

II 交通体系

<現状・課題>

①鉄道ネットワーク

- ・新百合ヶ丘駅周辺地区の拠点機能や拠点間連携の強化に向け、鉄道ネットワークの形成や横浜方面へのアクセス強化が求められています。
- ・麻生区は、東京都心まで30分程度でアクセスできる利便性の高い地域であり、小田急小田原線の複々線化の進展に伴い、所要時間の短縮や混雑の緩和が進んでいますが、さらなる利便性・快適性の向上が望まれています。

②幹線道路ネットワーク

- ・麻生区の都市計画道路進捗率は、59%（平成30（2018）年4月現在）と、従前の麻生区構想策定時から20%近く上昇しましたが、小田急小田原線と並行する世田谷町田線において未整備区間が残っており、周辺都市への移動の円滑化が求められています。
- ・現在も、世田谷町田線、菅野線などの整備が進められていますが、幹線道路の整備が遅れていることから、世田谷町田線や真光寺長津田線などで慢性的な交通渋滞が発生しています。
- ・麻生区から自動車を利用した比較的長距離の移動では、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、第三京浜（国道466号）を利用して東京や横浜等へ向かう移動も見られます。広域幹線道路と幹線道路の体系だった整備が求められています。

③駅前空間や駅周辺の道路環境の改善

- ・新百合ヶ丘駅周辺においては、休日などの特定の時間帯における交通混雑が課題となっており、横浜市営地下鉄3号線の延伸等を見据え、駅前空間の交通環境改善が望まれています。
- ・柿生駅周辺では、交通混雑の解消や歩行者の安全確保が長年の課題となっており、市街地再開発事業等の着実な推進により、駅前広場や道路環境の改善が求められています。

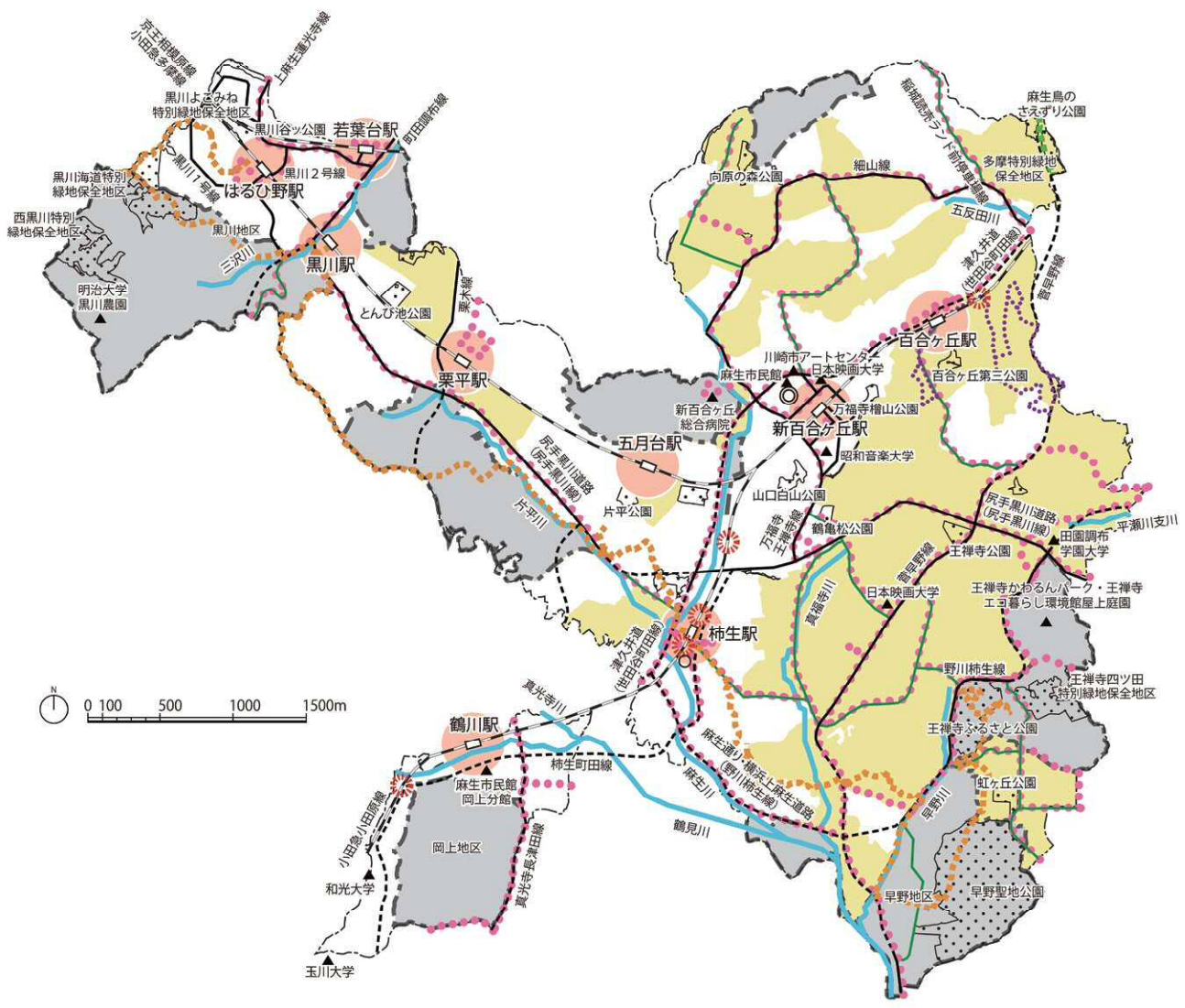
④生活道路や歩行者専用道路等の整備

- ・幹線道路の整備水準が低いことから、通過車両が交通渋滞を回避するため、生活道路を抜け道として利用されている地区があり、安全性と快適性を兼ね備えた道路整備が求められています。
- ・また、自動車交通を排除した自転車道や歩行者専用道などが有機的にネットワークし、区民が周囲の景観を楽しみながら移動・散策できる道路空間づくりも必要です。

⑤地域特性に応じた交通課題への対応

- ・王禅寺地区等の駅から離れた一部地域においては、高齢化が進んでおり、高齢者の移動手段の確保が課題となっています。
- ・一方で、比較的駅に近い地域においても、高齢化の進展や山坂が多い区の地形などの地域特性を踏まえた交通課題へのきめ細やかな対応が必要です。

■現状図



ー凡例ー

- | | | |
|--------------|------------------|-----------------------|
| (鉄道) | (地域交通) | ◎○○ 区役所・出張所・連絡所 |
| ● 駅 | ●●●● 路線バスネットワーク | — 駅 |
| ☼ 踏切 | コミュニティ交通経路 | — 都市計画道路(完成・概成区間) |
| (道路) | (その他) | - - - 都市計画道路(事業・計画区間) |
| ●●●● 遊歩道・散策路 | ■ 高齢化率21%~ | — その他の主要な道路 |
| | | — 河川 |
| | | ■ 主な公園・緑地等 |
| | | ■ 市街化調整区域 |
| | | ▲ 主な施設 |

1 便利で使いやすい交通ネットワークの整備をめざします

(1) 都市の骨格を形成する交通網の整備

- ・首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の整備をめざします。
- ・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、都市の一体性や都市機能の向上を図る交通網の整備をめざします。
- ・本市の地理的優位性を踏まえ、東海道新幹線やリニア中央新幹線へのアクセス強化を図り、広域的な交流を促進する交通網の整備をめざします。

(2) 鉄道網の整備

① 鉄道網の強化

- ・市内外の都市拠点や羽田空港、新幹線駅へのアクセス向上や既存鉄道の混雑緩和に向けて、既存鉄道路線の機能強化を促進するとともに、鉄道沿線のまちづくりとの連携を図り、交通の円滑化や都市機能の向上をめざします。

② 輸送力増強等による混雑緩和の促進

- ・小田急電鉄をはじめとした鉄道事業者との適切な連携により、鉄道の安全性の向上や輸送力増強等による混雑の緩和などに向けた効果的かつ効率的な取組を推進します。
- ・オフピーク通勤の普及啓発を図るとともに、小田急線沿線の企業等や働き方改革などと連携し、鉄道混雑の緩和に向けた取組を推進します。

③ 新線整備の検討

- ・新たな鉄道ネットワークの形成による横浜方面へのアクセス強化、多重性の向上、新百合ヶ丘駅の拠点機能の強化や、駅の設置による効果的な交通利便性の向上などを図るため、横浜市と連携して、横浜市営地下鉄3号線延伸に向けた取組を推進し、早期開業をめざします。
- ・横浜市営地下鉄3号線の延伸においては、新百合ヶ丘駅南口までを整備区間とし、横浜市内の嶮山付近、市境のすすき野・虹ヶ丘付近、川崎市内の新百合ヶ丘駅に駅の設置を促進します。また、地域交通との連携による効果的な交通利便性の向上や沿線地域のまちづくりの活性化等の視点から、すすき野・虹ヶ丘付近と新百合ヶ丘駅の間での適切な位置に駅の設置を促進します。

④ 複々線化による輸送力増強の促進

- ・小田急小田原線（代々木上原～登戸駅）の複々線化完成により、都心方面への所要時間が大きく短縮されたほか、混雑率も低減されており、さらなる利便性向上に向け、登戸～新百合ヶ丘駅間の複々線化による輸送力増強を促進します。

(3) 道路網の整備

①道路網の強化

- ・道路は、人や自動車交通等の移動を支える交通機能をはじめ、都市構造や街区の形成等を担う市街地形成機能、さらには都市の防災性の向上や上下水道施設、共同溝等のライフラインの収容等を担う空間機能など、多様な機能を有する根幹的な都市施設であり、市民生活や都市活動を支えるため、体系的、機能的に連携された道路網の整備をめざします。
- ・混雑時の走行性向上や道路網の整備による道路ネットワークの強化を図るとともに、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進め、交通の円滑化や都市機能の向上をめざします。
- ・「広域調和・地域連携型」の都市構造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寄与する道路網の整備をめざします。
- ・歩行者等の安全性・快適性の向上や都市の防災性向上など、安全・安心な都市の形成に資する道路網の整備をめざします。
- ・地球温暖化や大気汚染などの環境問題に配慮し、自動車交通による環境負荷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。
- ・環境と調和した良好な都市環境や緑のネットワークの形成を図るため、道路緑化の推進等により、良好な景観の形成に資する道路網の整備をめざします。
- ・路線バスの速達性、定時性の向上を図るため、路線バスの走行環境の改善や交通の円滑化に資する道路網の整備をめざします。

②幹線道路網の整備

- ・道路整備にあたっては、事業効果を早期に発揮するために、道路整備プログラムに基づく重点的な取組により、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、集中的な整備に努めます。
- ・区内では、世田谷町田線、尻手黒川線、菅早野線、野川柿生線、町田調布線、柿生町田線の各工区について先行的に整備を進めます。
- ・柿生町田線は、市街地再開発事業の進捗にあわせ、効率的、効果的な整備推進を図ります。
- ・幹線道路における渋滞箇所の先行的解決を図るために、早期に効果発現が期待できる交差点改良などの渋滞対策を推進し、効率的・効果的な渋滞の緩和に努めます。



尻手黒川線

③幹線道路を補完する道路の整備・改良

- ・幹線道路網の構築と連携し、地域特性を踏まえた道路拡幅、歩道整備などにより、地域交通環境の改善を進めます。
- ・稲城市と連携して、広域的なレジャー施設であるよみうりランド周辺の道路交通環境の改善を検討します。

④都市計画道路網の見直しによる体系的な幹線道路網の構築

- ・都市計画道路は、社会経済環境の変化等を捉え、その必要性を総合的に検証し、必要に応じて見直しを進めるとともに、早期の効果発現が見込める整備手法等を検討し、体系的な幹線道路網の構築をめざします。

■道路区分と交通機能、配慮すべき機能

道路区分	交通機能	配慮すべき機能(環境・防災・安全)
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
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(歩行者、自転車、自動車の空間的分離に配慮する)
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(歩行者、自転車、自動車の空間的分離に配慮する)
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 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備をめざします

(1) 駅周辺の交通環境の整備

- ・駅周辺の交通環境の整備を推進し、公共交通の利用促進に向けた交通体系の確立と、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。
- ・駅の特性や利用者数等に応じ、駅へのアクセスや乗継の利便性の向上、駅周辺における回遊性の向上などの交通結節機能の強化や駅への交通集中の緩和等に向け、駅前広場、歩行者空間、自転車の利用環境等の整備や効果的な運用を図るとともに、案内情報の充実等の取組を進めます。
- ・新百合ヶ丘駅や柿生駅においては、バスやタクシー、自転車など様々な交通の利便性向上に向け、駅前広場等の整備を推進します。
- ・新百合ヶ丘駅周辺地区における交通混雑の緩和に向け、尻手黒川線や世田谷町田線等の周辺の都市計画道路の整備を進めるとともに、道路改良や交差点改良、交通規制の改善等に総合的に取り組みます。
- ・踏切の安全対策などにより、鉄道による地域分断の改善や踏切を横断する駅利用者の安全性・利便性を高め、駅へのアクセス向上を図ります。
- ・特に、踏切道改良促進法に基づき改良すべき踏切道として指定された、新百合ヶ丘1号、新百合ヶ丘2号及び柿生1号については、抜本的対策だけでなく、必要に応じて当面の対策や踏切道の周辺対策等、地域の実情にあわせた改良計画を検討します。



新百合ヶ丘駅南口

(2) 安全性と快適性を兼ね備えた生活道路の整備

①安全・安心な歩行空間づくりの推進

- ・歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組を推進し、歩行者が安全で安心して利用しやすい空間づくりを推進します。
- ・柿生駅周辺においては、市街地再開発事業などの機会を捉え、歩行者の安全で快適な通行環境を整備するとともに、踏切を横断する歩行者の安全性向上や駅周辺の回遊性強化に向けて、駅南北をつなぐ通路等の整備を検討します。
- ・通過交通の生活道路への流入防止の取組や、交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などを整備し、歩行者等の安全確保に努めます。
- ・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。
- ・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、踏切の安全対策を進めます。
- ・街路樹の大径木化や老木化が進み、倒木や通行障害などが生じていることから、地域住民等の意向に配慮しながら改善・更新・撤去を進め、道路利用者の安全性や良好な歩行空間の確保に努めます。

②地域特性に応じた自転車利用環境の整備

- ・地域特性に応じた自転車道・自転車レーンなどの通行環境整備により、道路を利用する全ての人が安全・安心で快適に通行できる道路空間の形成に向けた取組を進めます。

- ・新百合ヶ丘駅周辺地区や柿生駅周辺地区は、自転車利用基本方針に基づき、安全で快適な自転車ネットワークの構築に向け、自転車通行環境整備を推進します。なかでも、新百合ヶ丘駅周辺地区を「特定駅」と位置づけ、特に歩行者や公共交通に配慮した自転車ネットワークを検討します。
- ・放置自転車のない安全なまちづくりに向けて、市民や事業者等と連携した自転車利用ルール、マナー等の継続的な啓発活動を推進するとともに、自転車等放置禁止区域等における整理誘導や撤去活動、地域の実情に応じた駐輪場の整備、駐輪場の利用促進などの取組を進めます。

③交通安全対策の推進

- ・交通事故の防止に向け、行政、交通安全関連団体、警察、市民等と協働・連携し、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現をめざします。
- ・建築物の用途に応じた駐車施設の台数や車路出入口等の構造基準等についての協議及び指導を行い、交通環境の改善を図ります。

④鉄道駅周辺のまちづくりと一体となった駅へのアクセス環境の改善

- ・身近な生活圏の核となる鉄道駅へのアクセスを強化するために、地域の実情に応じて、歩行者が安全・快適に通行できる道路整備や交通安全施設の整備に努めます。

(3) ユニバーサルデザイン

- ・外国人にも配慮した多言語表示や誰もがわかりやすい統一的な公共サインの整備など、よりきめ細やかな取組を進めることにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン都市の実現に向けたまちづくりを推進します。
- ・誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざして、バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを促進します。
- ・広域拠点である新百合ヶ丘駅周辺地区には、市内外から多くの人を訪れるため、バリアフリー法に基づく「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とともに、公共的施設を結ぶ経路や公共的施設のバリアフリー化を進めます。
- ・広域拠点以外の身近な駅周辺は、買い物や通勤・通学などの日常生活で多くの人を利用するため、「バリアフリー推進地区」として、誰もが安心して安全に移動できるまちをめざします。
- ・高齢者や子育て世代、車椅子利用者をはじめとした、誰もが利用しやすい交通手段の確保や外出の支援に向け、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の普及、利用環境の整備を促進します。
- ・公共性が高い施設等のバリアフリー化の促進に向けて、福祉のまちづくり条例の適切な運用等により、安心して快適な生活を送ることができる福祉のまちづくりを促進します。
- ・市民にとって身近な鉄道駅の利便性と安全性の確保に向けて、ホームドア等の整備に向けた取組を促進します。

3 身近な交通環境の整備をめざします

(1) 路線バスを基本とした駅へのアクセス向上

- ・駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、路線バスサービスの維持、充実に向け、輸送需要や走行環境など地域特性を踏まえた効果的な取組や隣接都市等とも連携した路線の充実など、社会実験等の手法も効果的に活用しつつ、バス事業者等と連携した取組を推進します。
- ・路線バスの速達性・定時性の向上に向け、地域の特性に応じ、道路や駅前広場の整備などバスの走行環境の改善に向けた取組を進めます。
- ・路線バスの利便性向上や利用促進に向け、バスロケーションシステムの導入等のICT（情報通信技術）を活用した情報提供を促進するとともに、バス停留所施設の計画的な整備・更新を進めます。
- ・地域の移動ニーズに応じた路線バスの活用を検討する市民の主体的な取組を支援するとともに、路線バスの活用に向けてバス事業者と連携して取り組みます。

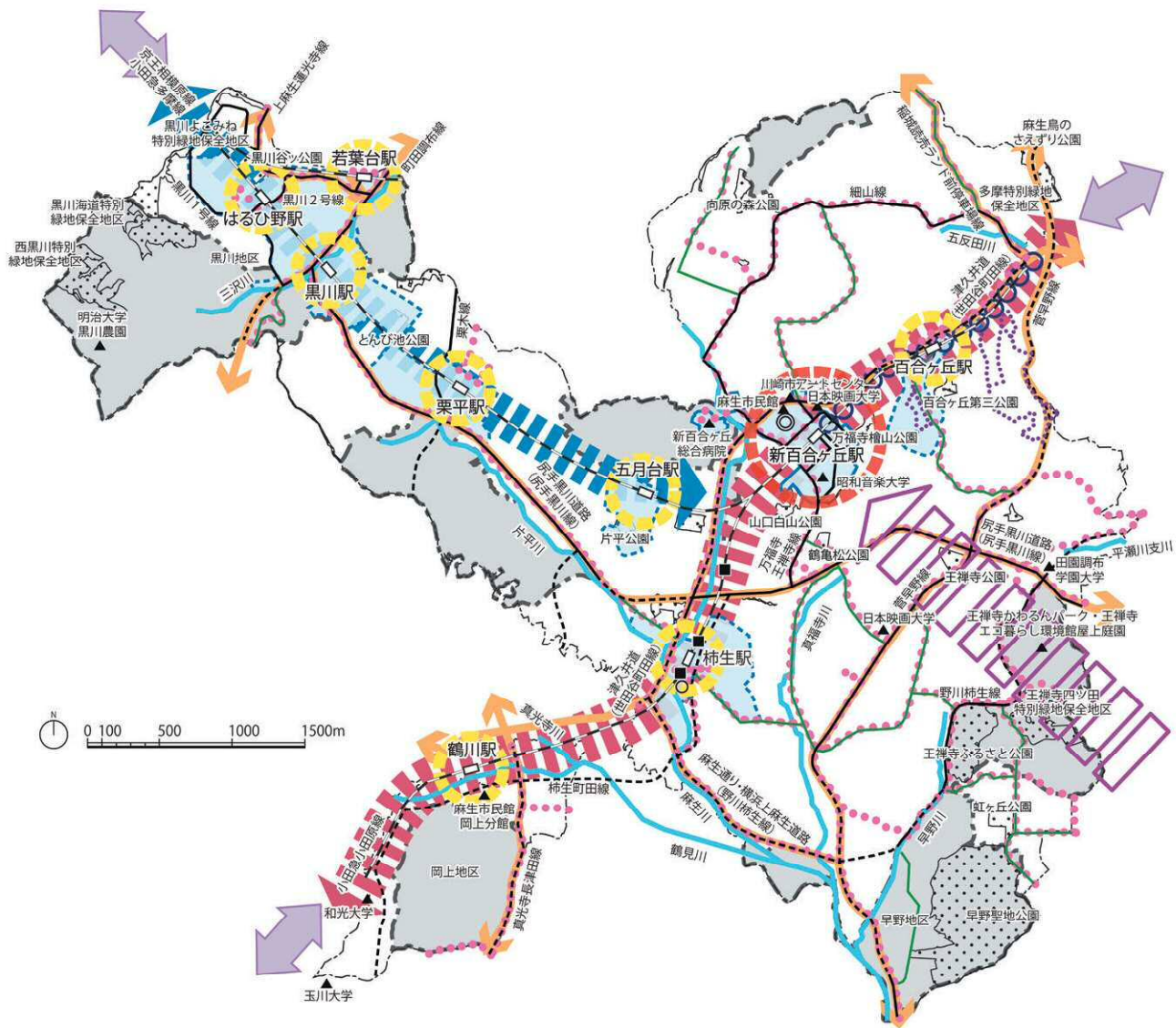
(2) 地域の特性やニーズに応じた交通手段の確保

- ・路線バスによる対応ができない場合は、地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への積極的な情報提供や技術的支援等を行うとともに、タクシーや送迎バス等の既存資源の有効活用、ICT（情報通信技術）の効果的な活用、路線バスとの連携など、多様な主体との連携の検討・調整などを重点的に行いながら、幅広い観点から地域の足を確保するためのさまざまな手法について検討を行い、持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を進めます。
- ・高石地区において住民の主体的な取組により本格運行されているコミュニティ交通「山ゆり号」の運行維持の取組を支援します。
- ・コミュニティ交通の運行に関するノウハウを蓄積し、他の地域においても交通環境の向上をめざす地域主体の取組が円滑に進められるよう情報の共有を図ります。



山ゆり号（コミュニティ交通）

■交通体系方針図



<p>—方針—</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 広域拠点 ● 身近な駅周辺 ▨ 都市軸(放射方向) ▨ 都市軸 ↔ 連携 (バリアフリー) ■ 重点整備地区 ▨ バリアフリー推進地区 		<p>(鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○○○ 小田急小田原線複々線化 ◁◁◁ 鉄道新規ネットワーク* ■ 踏切道改良促進法に基づく指定踏切道の対策促進 <p>(道路)</p> <ul style="list-style-type: none"> — 主な幹線道路(一般道路) 		<p>—基本凡例—</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 区役所・出張所・連絡所 駅 鉄道 — 都市計画道路(完成・概成区間) - - - 都市計画道路(事業・計画区間) — その他の主要な道路 — 河川 ▨ 市街化調整区域 ▲ 主な施設 ▨ 主な公園・緑地等 ●●● 路線バスネットワーク ●●●●● コミュニティ交通経路 	
<p>*鉄道新規ネットワークは具体的な位置を示すものではありません。</p>					
<p>平成30年3月現在</p>					

