

# 都市計画道路網の現状と課題、見直しの必要性について（案）

平成17年9月26日

# 計画の現況と課題

## (1) 都市計画道路の変遷

本市の都市計画道路網は、戦後の復興計画を策定するにあたり、昭和21年に新たな街路計画として、臨海部から東急東横線沿線に至る地域で、都市計画道路を決定しました。また、昭和28年には、東横線以西についても市街地の発展に伴い都市計画道路の追加・変更等を行っています。

さらに、昭和39年には、市北西部の急速な市街化という大きな変化に対応するため、東横線以西において都市計画道路の一斉追加・変更を行っており、この時に、都市計画道路網の骨格が形成され、現在の計画延長の約8割が都市計画決定されています。

その後は、時代の変遷と共に、その当時の総合計画に示される本市の将来像等を踏まえ、計画的な配置を進めてきました。

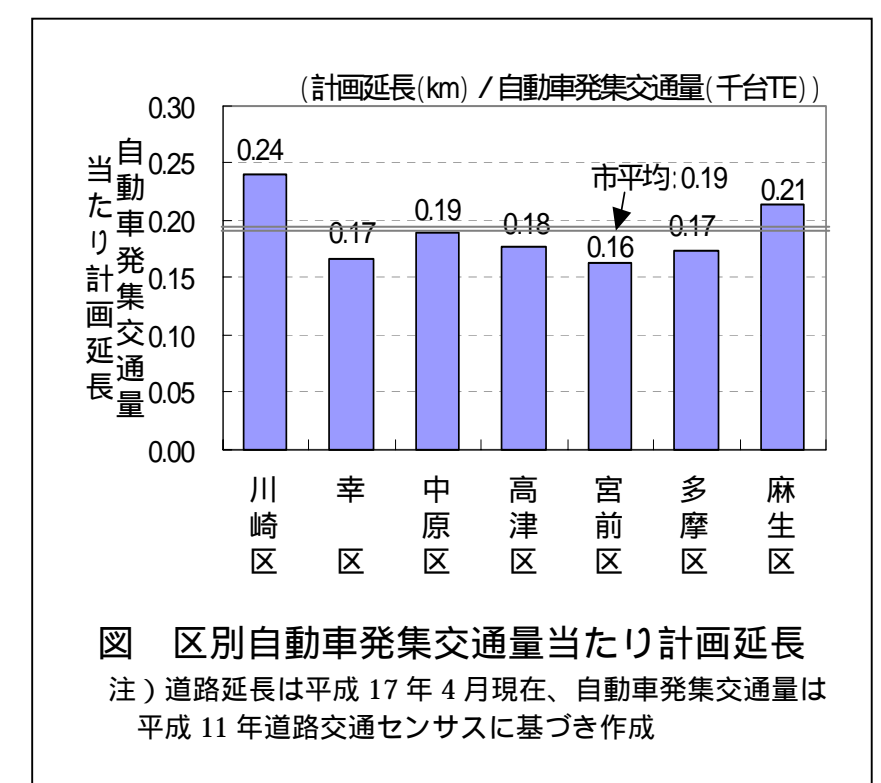
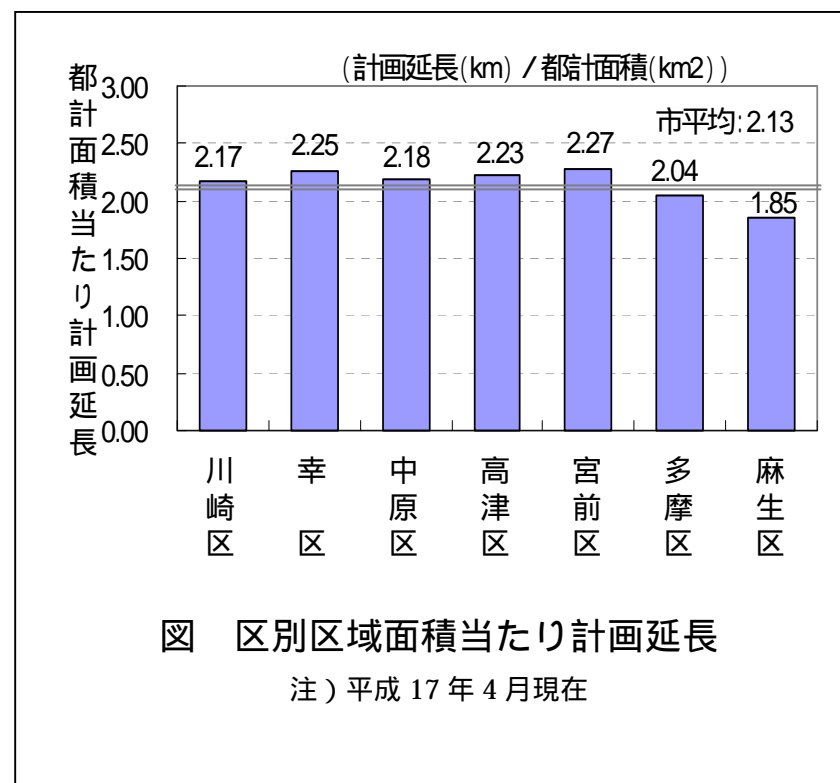
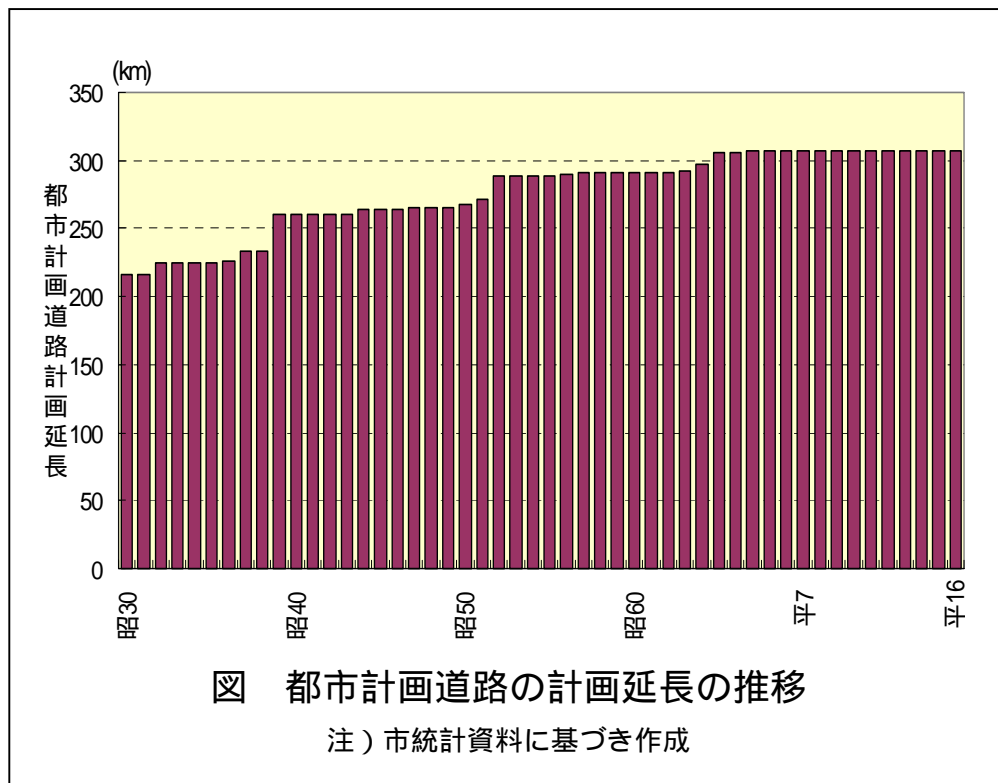
平成17年4月現在、104路線、延長約307kmを都市計画決定しています。

## (2) 区別の計画状況

区別の計画状況は、区域面積当たりの計画延長を見ると、市全体で2.13km/km<sup>2</sup>となっており、麻生区でやや低くなっているものの、全市的には平均して配置されています。

また、自動車発集交通量当たりの計画延長で見ると、市全体で0.19km/千台TEとなっており、川崎区や麻生区でやや高くなっていますが、全市的には平均して配置されています。

このように、川崎市の都市計画道路網は、面積、交通量に対する道路密度としては、比較的バランスの取れた配置になっていると考えられます。



## 計画の現況と課題

### 都市計画道路の計画状況

昭和39年までに都市計画決定した路線が都市計画道路網の基本となっている

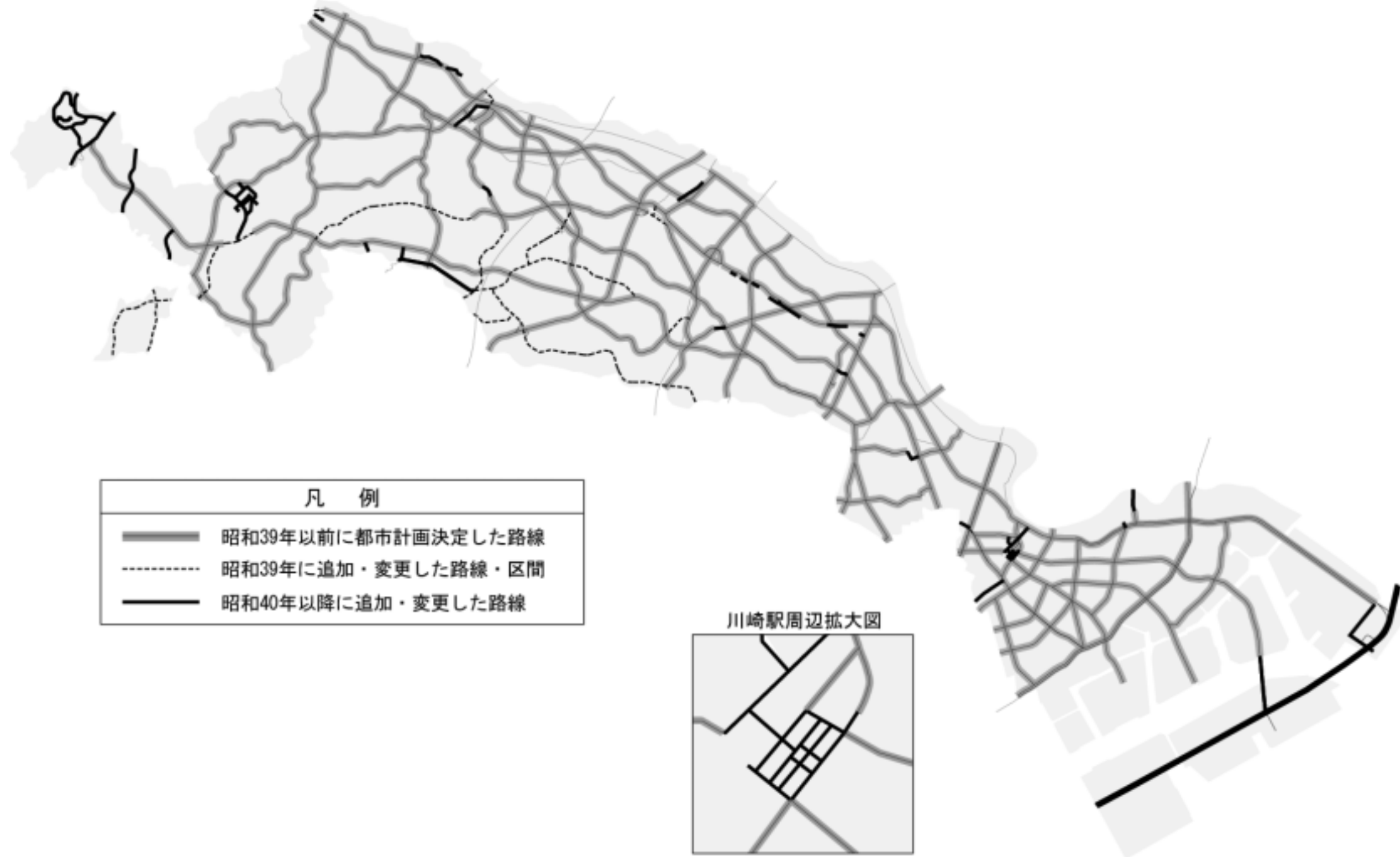


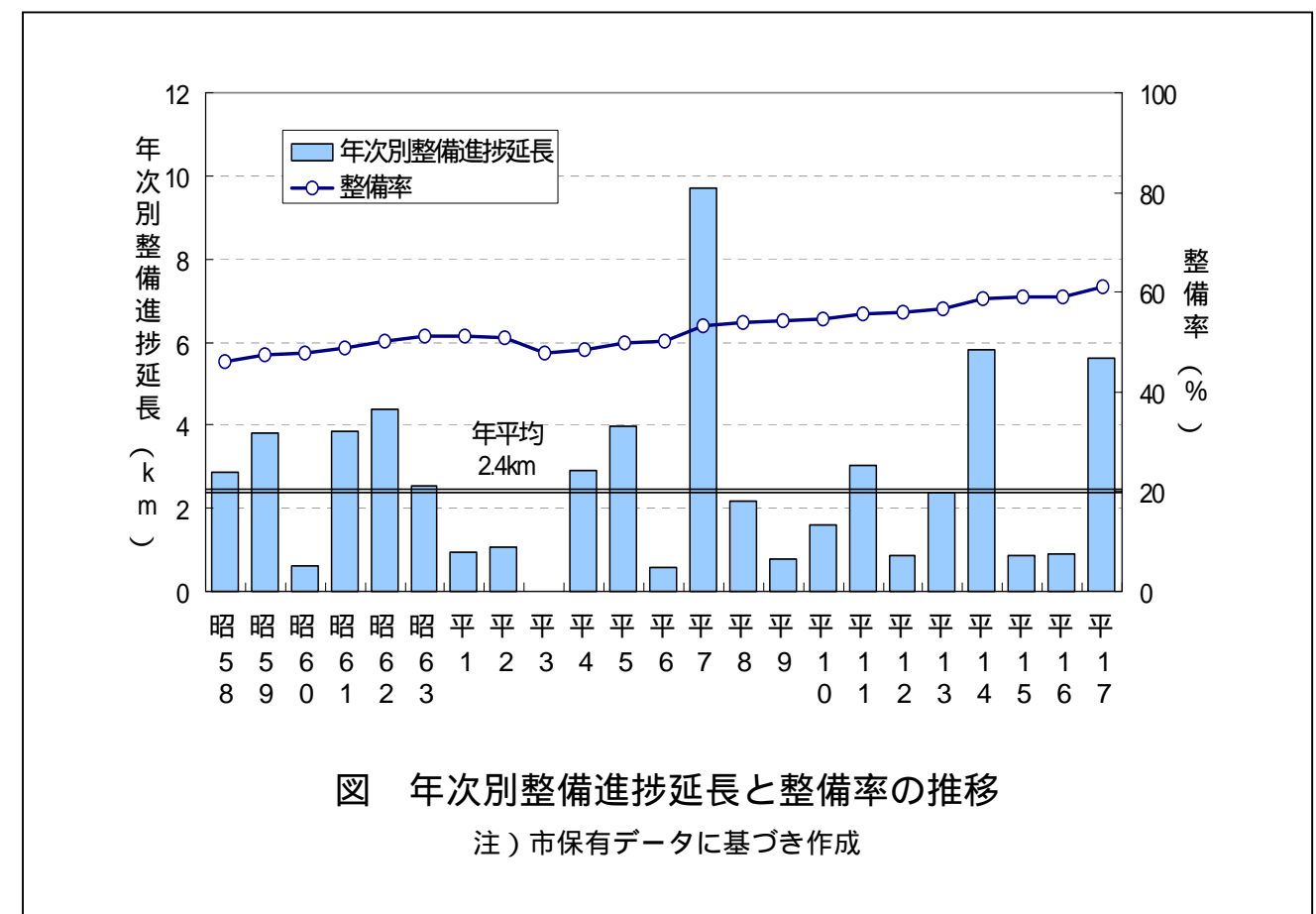
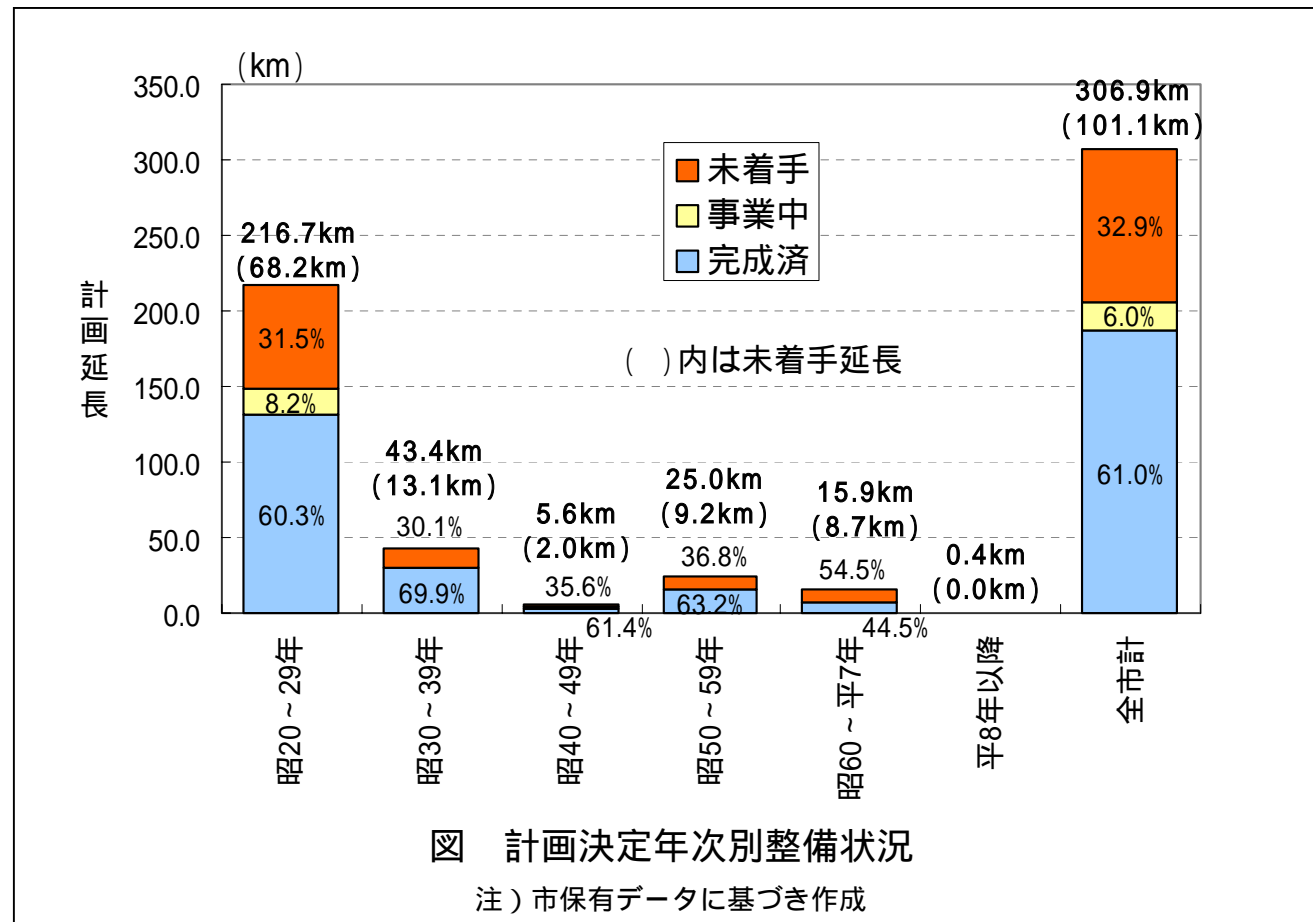
図 都市計画道路の計画決定年次別整備状況

# 整備の現況と課題

## (1) 都市計画道路の整備状況と変遷

本市の都市計画道路網の整備状況は、約61%が整備済、約6%が事業中となっており、未着手区間は約33%、約101kmとなっています。  
未着手区間の約8割は昭和39年以前に都市計画決定したものであり、このうち全線未着手のものが4路線あります。

年次別の整備状況の推移を見ると、年間平均約2.4kmのペースで徐々に整備されてきているものの、事業費の高騰や用地取得の問題などが要因となり、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。このため、長期未着手路線や区間の整備が課題となっています。  
しかしながら一方で、こうした路線や区間には、都市計画決定後、長期間が経過しているため、道路に求められる機能や役割などが変化している可能性もあり、あらためて道路の必要性について検証することが必要になっています。



# 整備の現況と課題

## (2) 都市計画道路の整備状況

本市の整備状況を他の政令市と比較すると、隣接する東京都区部、横浜市などともに低水準にとどまっており、整備進捗の遅れは、高密度に市街化された東京圏共通の課題となっています。

都市計画道路網は、道路交通の処理だけでなく、都市の骨格となり市街地環境を形成し、市民生活や産業活動を支える重要な役割を担うものであることから、道路整備の遅れは、都市機能全体に影響を与えるおそれがあります。

地域別の整備率は、市北部の整備率が低くなっており、麻生区では約40%、多摩区でも50%に満たない状況となっています。

また、市北部は、縦断・横断方向の幹線的な都市計画道路が未整備であるため、広域的な交通が地域の交通と相まって、こうした未整備の現道に集中する結果となっており、生活道路への通過交通の流入抑制なども課題となっています。

このため、今後は、比較的整備の遅れた市北部をはじめ、市内各地域における現状と課題を的確に捉え、重点的かつ、効率的・効果的に都市計画道路の整備を早期に進める必要があります。

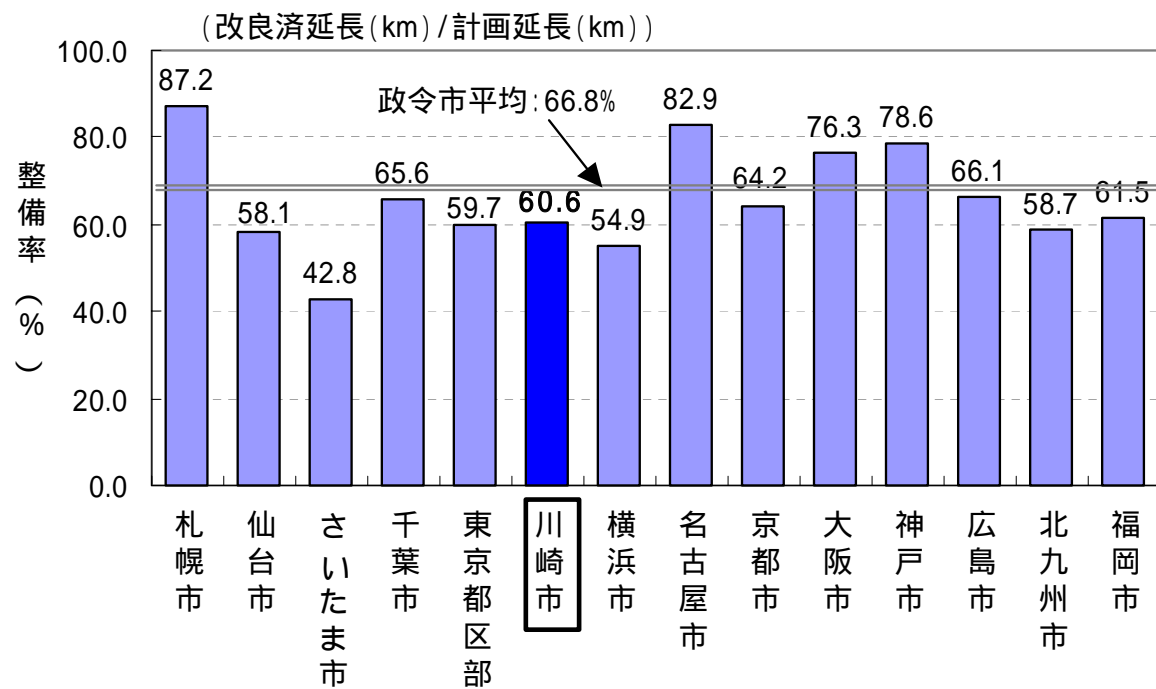


図 政令市別整備率比較

注1) 平成15年度「都市計画年報」に基づき作成  
 注2) 改良済延長は、事業完了した延長に事業中区間の事業費割合によって換算した整備延長を加えたもの

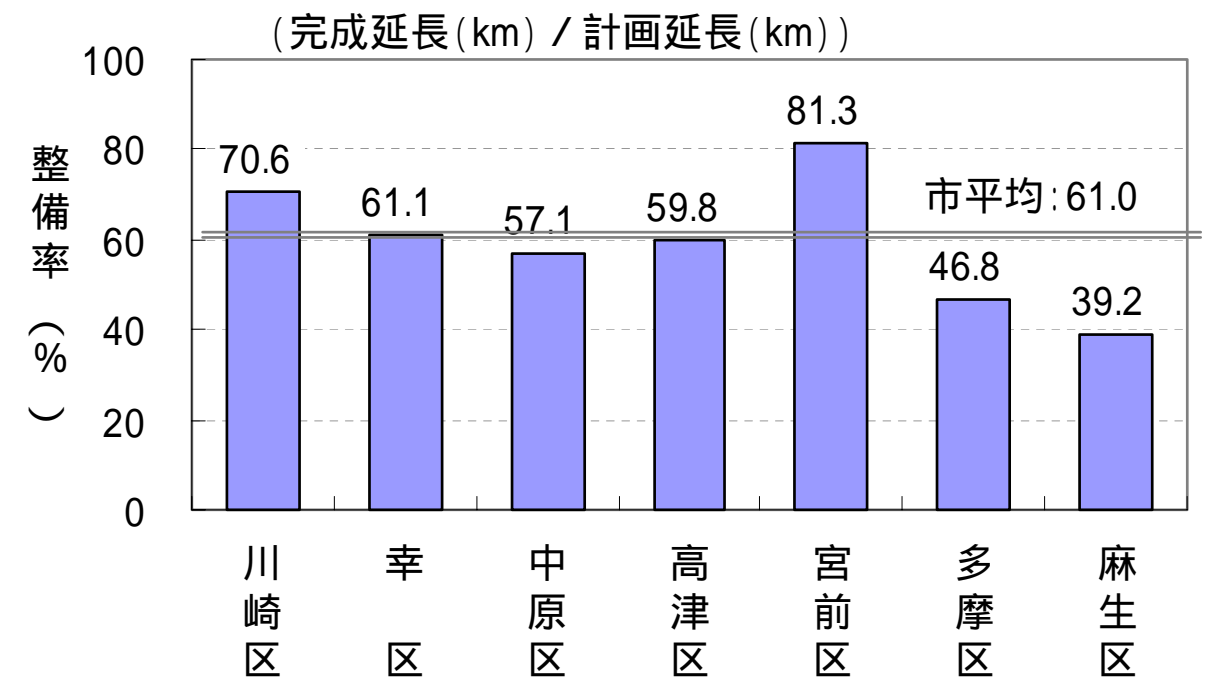


図 区別整備率比較

注) 平成17年4月1日現在

# 整備の現況と課題

都市計画道路の路線別整備状況

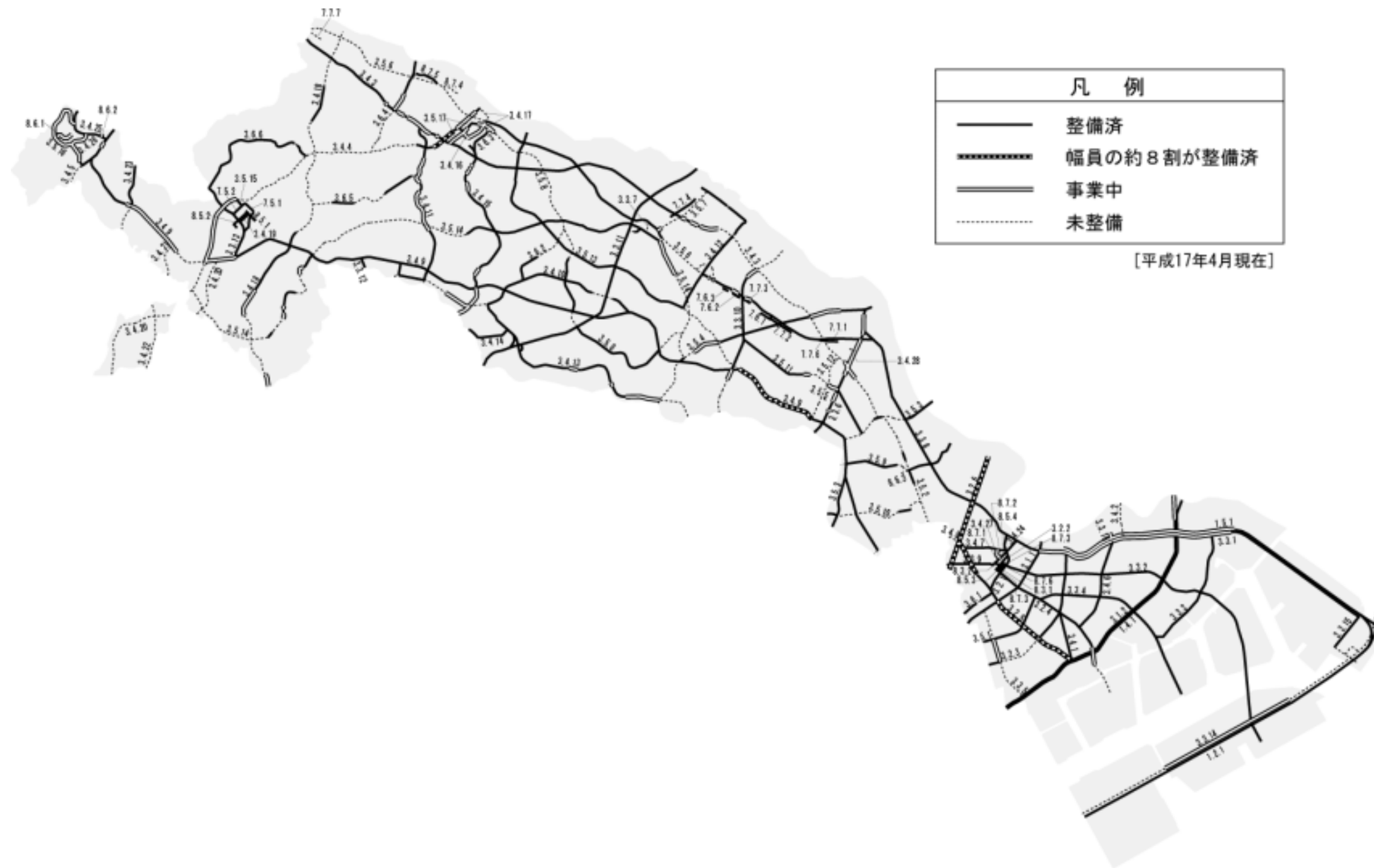


図 都市計画道路の路線別整備状況

# 道路交通の現況と課題

本市の幹線道路は、朝夕のピーク時を中心に、慢性的に渋滞している区間が多く存在しています。  
 政令市別の比較を見ても、東京都区部や大阪市、名古屋市に次いでピーク時走行速度が低く、市民生活や経済活動を行う上で移動の制約となり、時間的・経済的な損失を招く要因となっています。  
 また、こうした社会経済的損失は、今後の持続型社会の形成に大きな支障をきたすことともなりかねません。  
 さらに、走行速度の低下は、エネルギーの過剰消費や環境負荷を高め、地域環境のみならず地球環境レベルの課題ともなっています。  
 このため、道路交通の円滑化に向けた道路体系の構築を、効率的・効果的に進めていくことが求められています。

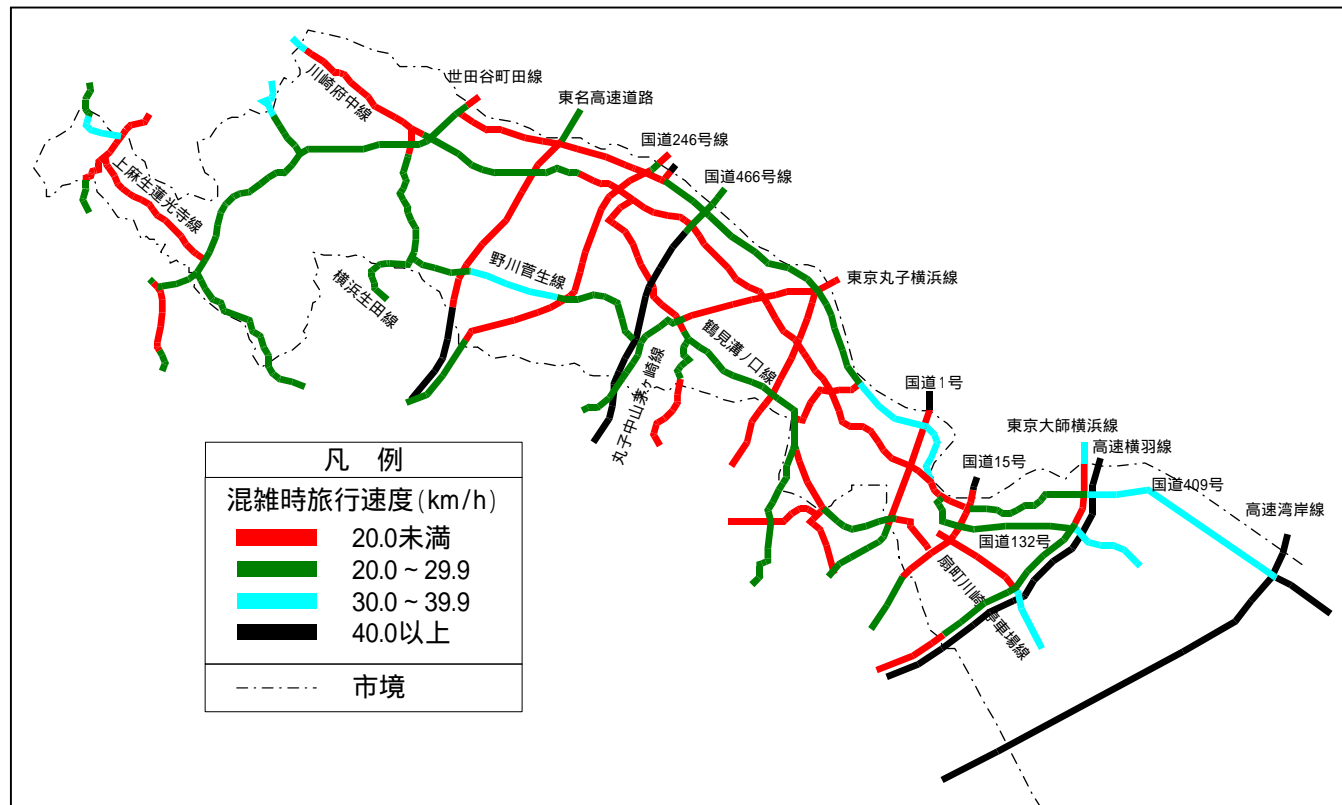


図 道路混雑の状況（混雑時旅行速度）：平日

注1) 平成11年「道路交通センサス」に基づき作成  
 注2) 混雑時旅行速度とは、平日の朝夕のラッシュ時間帯の中で最も混雑している時間帯における流れに乗った速度のこと

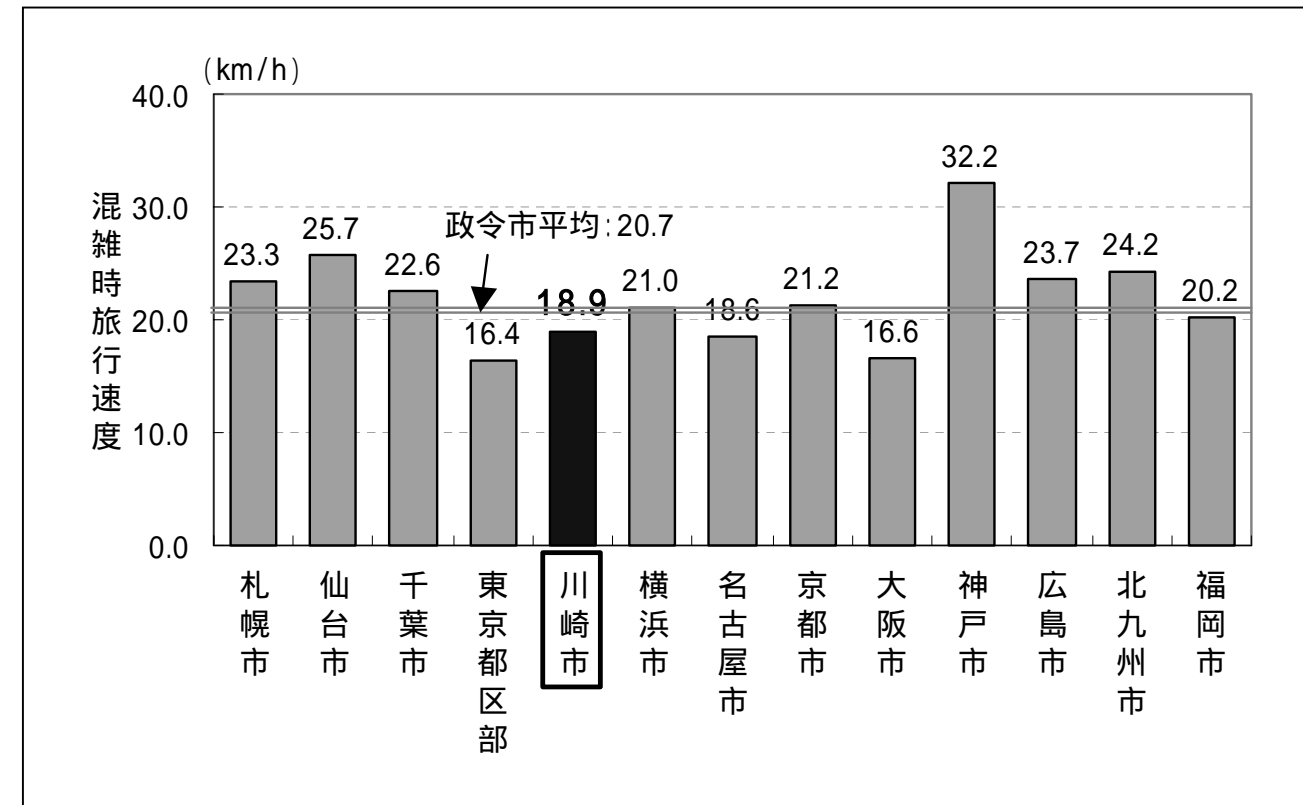


図 道路混雑の状況（混雑時旅行速度）の都市別比較（自専道を除く）

注1) 平成11年「道路交通センサス」に基づき作成  
 注2) 混雑時旅行速度とは、平日の朝夕のラッシュ時間帯の中で最も混雑している時間帯における流れに乗った速度のこと

## 未着手路線・区間に関する分析・課題

本市の都市計画道路における未着手の理由・要因をみると、次のように整理されます。

### 財政的な理由

- ・ 限られた財源の中で、優先順位の高い路線から整備を進めることとなるため、結果的に優先順位の低い路線が未着手となっている。
- ・ また、都市計画決定以後の地価の高騰や、地権者の細分化による支障物件の増加などにより、事業費が拡大していることも事業の長期化に拍車をかけている。

### 交通機能による理由

- ・ 近傍に交通機能を代替する路線がある場合や、整備しても車線数の増加などの明確な事業効果が見込まれない現道拡幅タイプの路線などは、既に一定の交通機能が確保されているため、優先順位が低くなり未着手となっている。

### 地形的な制約による理由

- ・ 地形的な制約から構造的に整備が難しかったり、整備が可能であっても大規模な造成に伴う沿道地域への影響などが想定されるなどの要因により、事業実施が見送られている。

### 関連事業との調整による理由

- ・ 立体交差や面的整備事業など関連事業にあわせた計画の見直しや調整が必要となっているため、事業実施が見送られている。

### 道路構造令の適合性による理由

- ・ 道路構造令の改正や交通需要の変化により、道路構造令に適合しなくなり、計画策定や事業化の際の関係機関等との協議に支障を来している。

## 道路構造令への対応と課題

### 改正道路構造令への対応

平成13年4月に道路構造令の改正（同年7月施行）が行われ、安全で快適な歩行者、自転車空間を確保することや、都市部の幹線道路は原則植樹帯を設置することが標準となりました。

今後は、バリアフリーや自転車への配慮、植樹帯の充実などの観点も踏まえて、都市計画道路の計画・整備を進める必要があります。

### 地域に応じた道路構造の適用

平成15年7月の道路構造令の改訂により、全国画一的な道路構造の考え方から、地域に応じた考え方に移行することとなりましたが、地域特性や市民のニーズに、きめこまやかに対応していくには未だ十分ではありません。

このため、これからの都市計画道路の整備にあたっては、適切なサービス水準の提供を前提とした上で、道路の役割や地域の特性を十分に踏まえた弾力的な道路構造基準の運用を図るなど、地域に応じた取組みを進める必要があります。



# 今後のまちづくりへの対応と課題

## (1) 本市が目指すまちづくりへの対応

### 本市が目指す都市構造への対応

平成 17 年 3 月に新たな総合計画が策定され、今後、本市が目指すべき将来像「広域調和・地域連携型都市構造」が示されました。

これは、交通網の整備状況や地域の特性から市域を 4 エリアに大別し、それぞれのエリア内において、市外の隣接拠点との役割や機能の適切な分担、補完を図りつつ、個性と魅力ある拠点整備を進め、持続可能な広域調和型のまちづくりに取り組むものです。

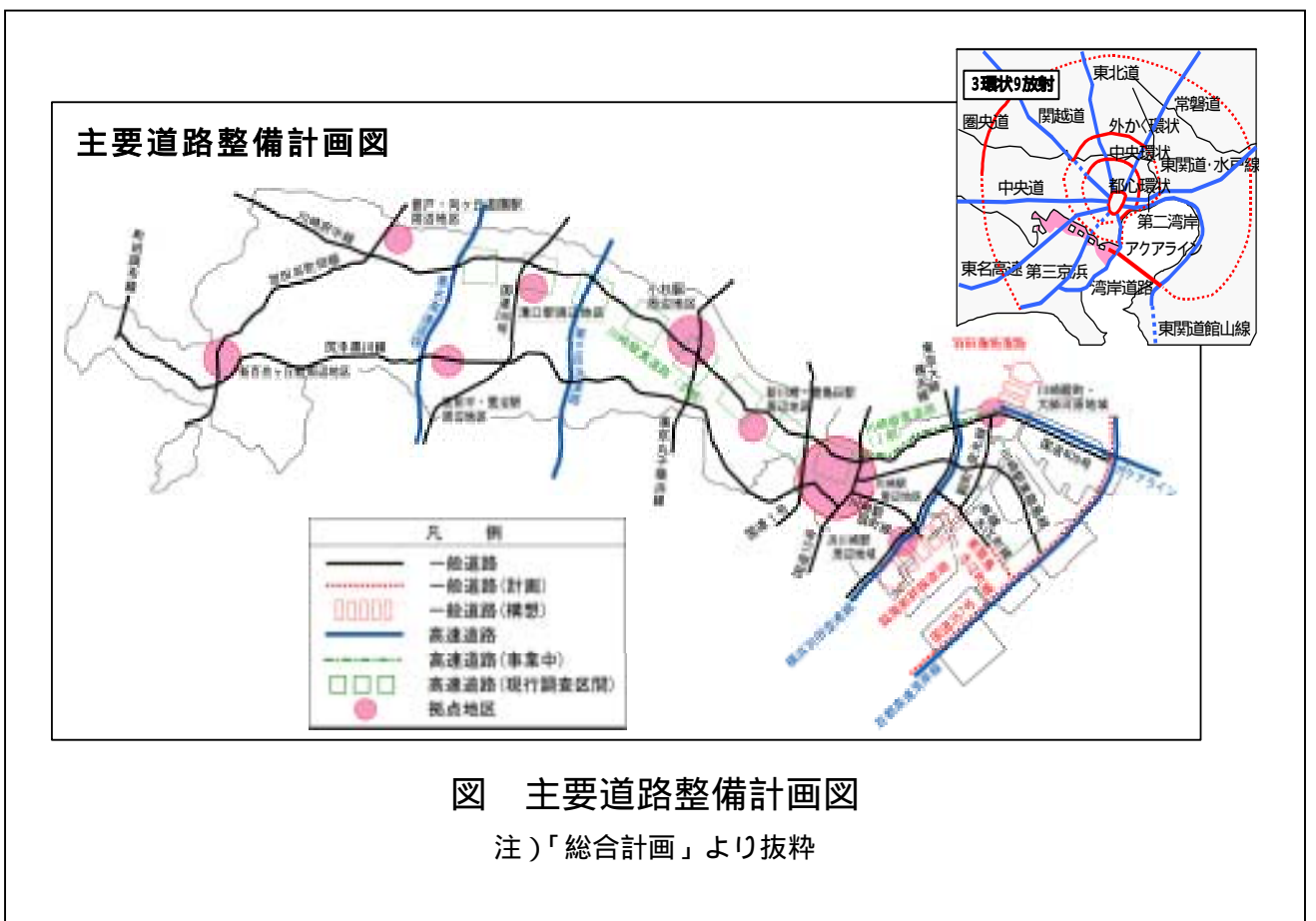
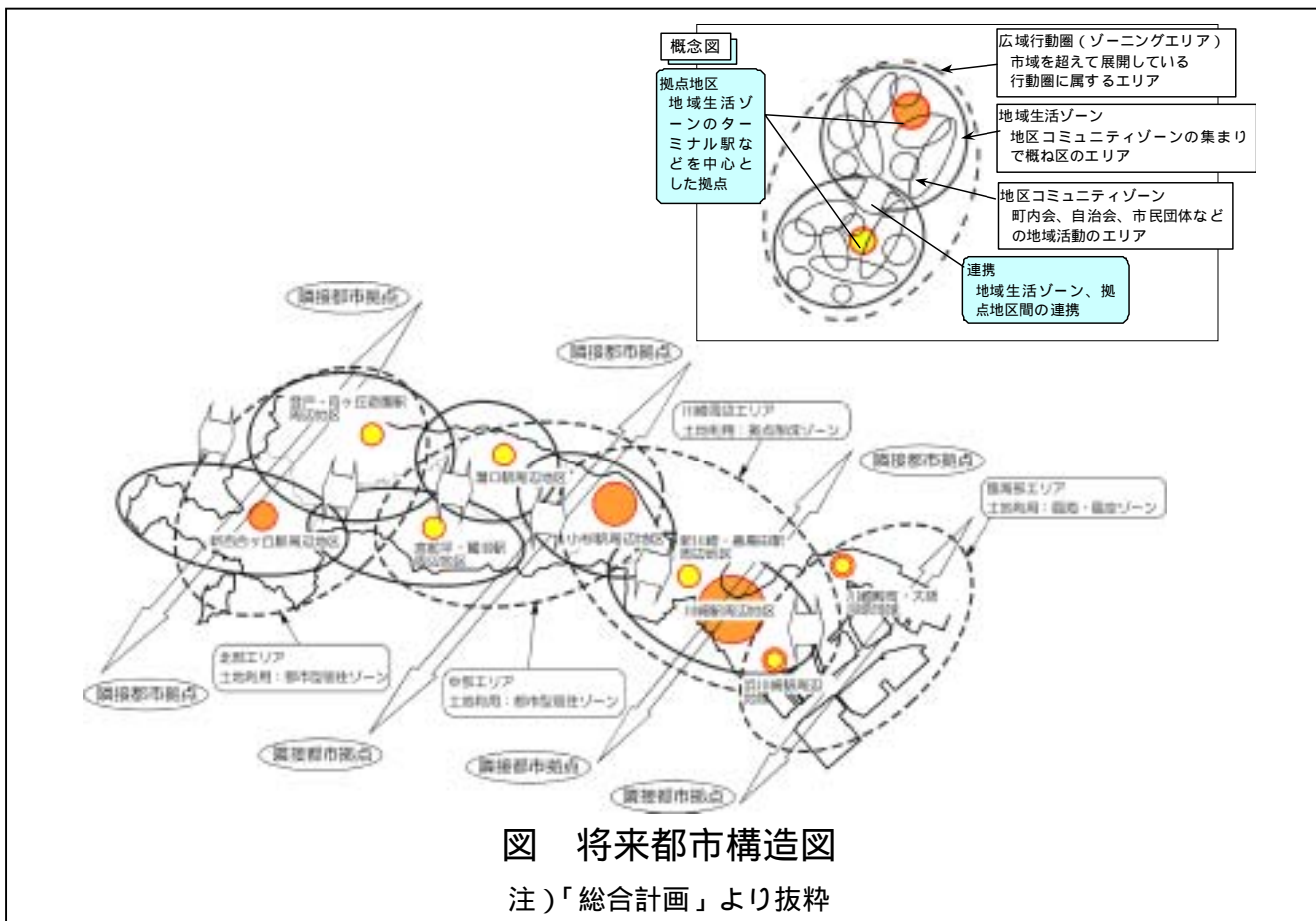
また、身近な生活環境として、地域生活ゾーンや地区コミュニティゾーンを設定し、ターミナル駅周辺地区での生活拠点の育成や、地域生活ゾーン間の交通ネットワークの強化などを図るものとしています。

### 本市が目指す交通体系への対応

総合計画では、本市が目指す将来都市構造を交通面から支えるために、基幹的な交通体系の構築として、広域的な幹線道路網の整備及び市域の交通幹線網の整備を掲げています。

具体的には、広域的な交通幹線網の整備により、首都圏全体の都市構造の形成や川崎市の交通機能の強化を図るとともに、市民生活を支援する身近な地域交通環境の整備に取り組むこととしています。

あわせて、環境負荷の少ないまちづくりや、交通需要の管理施策を進めることにより、持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の整備を進めることとしています。



# 今後のまちづくりへの対応と課題

## (2) 社会状況の変化への対応

### 持続型のまちづくりへの対応

本市の総人口は、平成 17 年 9 月現在約 132 万人であり、平成 27 年ごろまでは増加し、その後緩やかに減少していくものと見込まれています。

一方、交通量は人口が減少しても、しばらくは増加していくものと見込まれますが、長期的には減少に転じるものと推測されます。

こうしたなかで、これまでの「成長」を前提としたまちづくりから、「持続」型のまちづくりへ転換していくことが必要になっています。

このため、道路整備の進め方についても重点的な取組により、早期にその取組効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換し、計画決定から長期間が経過した都市計画道路などの課題に対応した道路網計画の見直しに取り組むことが求められています。

### 地域特性や市民ニーズへの対応

市民がまちづくりにあたって重要と考えている点としては、福祉施策の展開を筆頭に、暮らしやすい、きめこまやかな地域環境の整備、都市の安全性の確保など、日常生活における身近な安心や快適さに対する関心が高くなっています。

特に、地域交通環境の整備においては、地域の現状や地理的な条件など、さまざまな地域特性や市民ニーズがあることから、都市計画道路の整備についても画一的な計画基準などによる道路整備から、多様な手法やきめこまやかな対応による道路整備へと取り組みを転換することが必要となっています。

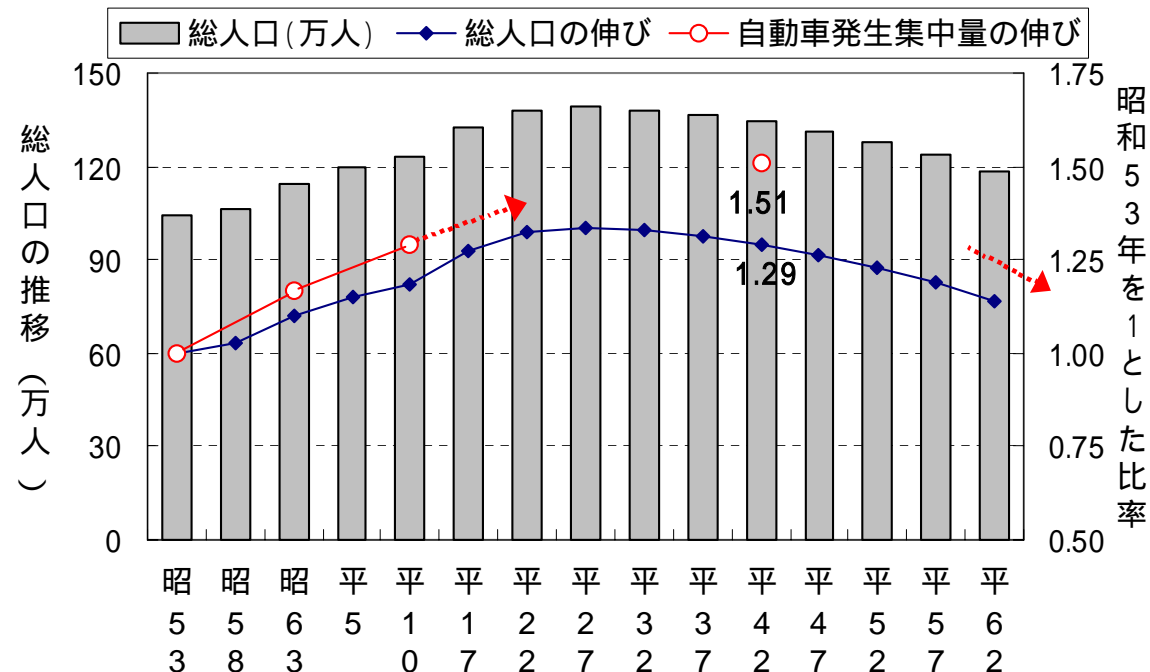


図 総人口及び市発着自動車発生集中量の変化

注 1) 平成 10 年までの総人口は「市統計書」に基づき作成、平成 22 年以降は総合計画による推計  
 注 2) 平成 10 年までの自動車発生集中量は各年「東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき作成、平成 42 年は総合交通体系調査による推計

### まちづくりについての重点事項

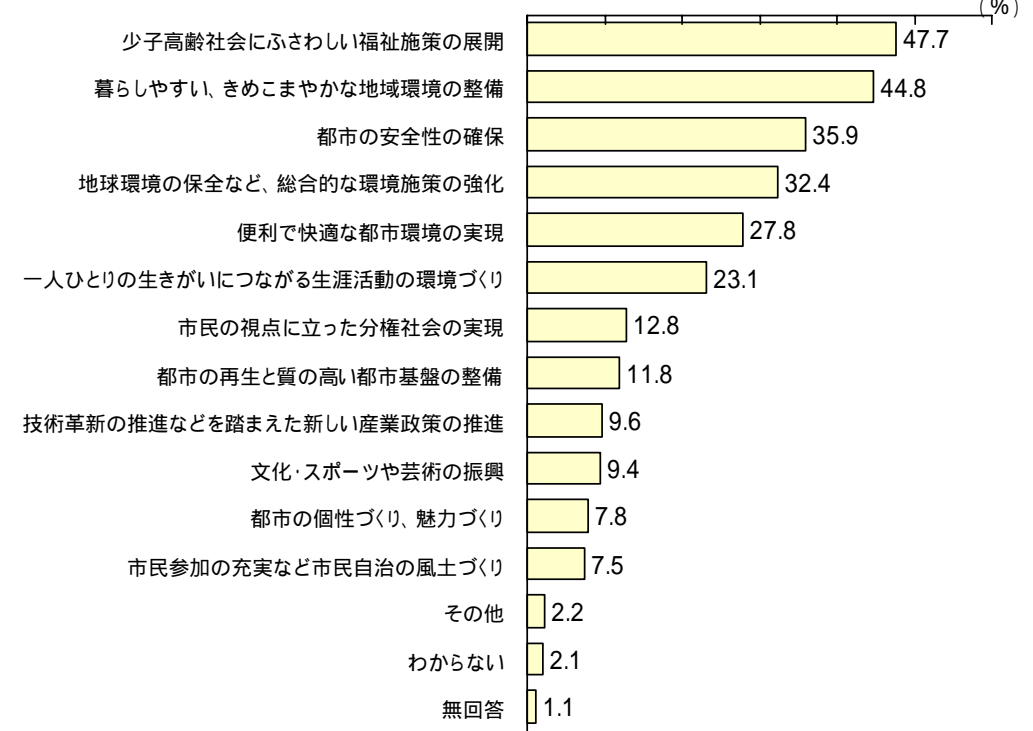


図 まちづくりについての重点事項

注) 2002 年度「川崎市政及び区政に関する市民 1 万人アンケート」に基づき作成

# 見直しの必要性

## (1) これからの都市計画道路網のあり方の検討

本市の都市計画道路網は、戦後から高度成長期までに、その多くが都市計画決定され、その後も、本市の将来像を踏まえながら、計画的な配置と、その整備を進めてきました。

しかしながら、都市計画決定以後の事業費の高騰や、用地取得の問題により事業が長期化し、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。

このため、長期未着手の路線や区間については、社会経済状況や市民の意識・行動などが変化し、持続型のまちづくりへの転換が求められる中で、道路の役割や必要性などの見直しを行い、効率的・効果的な整備を進めることが必要となっています。

こうしたことから、計画論とともに事業論も踏まえた総合的な視点から、これからの都市計画道路網のあり方について検討する必要があります。

## (2) 都市計画道路の見直し

都市計画道路網のあり方を踏まえ、次のとおり、適切な都市計画道路の見直しを行っていく必要があります。

### 負の見直し

今後の都市計画道路網のあり方に基づき、現都市計画道路網（未着手路線・区間）の機能・役割を検証したうえで、必要性が薄れている路線・区間について、都市計画の廃止等を行う見直し。

### 正の見直し

必要な路線・区間の効率的・効果的な事業化を推進・支援する計画変更や、社会経済状況の変化に対応するための計画変更など、目指す都市計画道路網を構築していくための見直し。

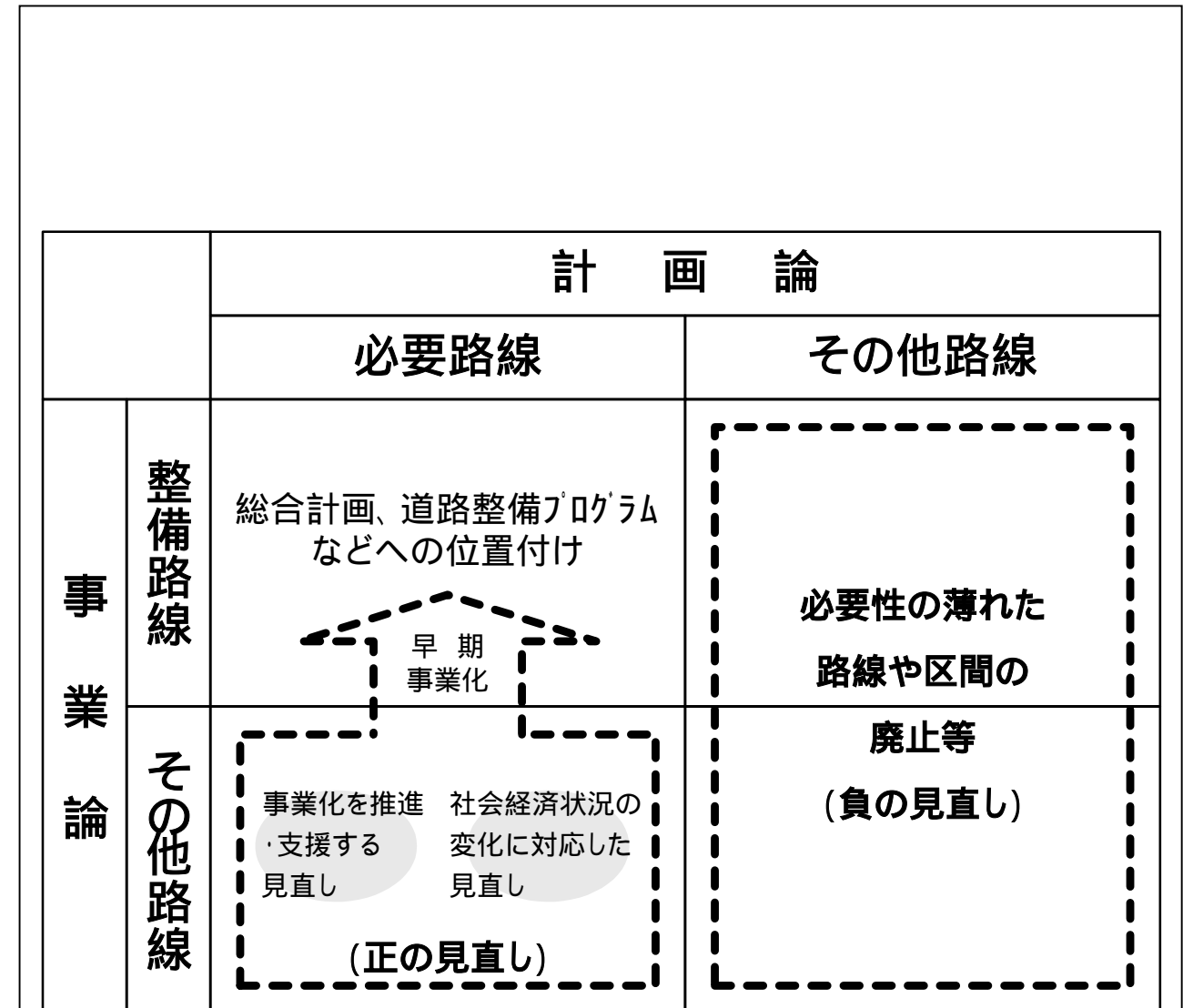


図 都市計画道路見直しの方向性