

都市計画道路網のあり方について（案）

目 次

-
- 1．道路体系における都市計画道路網の位置付けについて
 - 2．都市計画道路網のあり方について
 - 3．必要路線・区間の選定方法について
-

平成 17 年 11 月 22 日

1 道路体系における都市計画道路網の位置付けについて

道路体系における都市計画道路網の位置付け

川崎市では、首都圏レベルでの広域道路ネットワークを構成する東名自動車道や第三京浜などの「自動車専用道路」を頂点とした階層的な道路体系が構築されています。

このなかで、横浜羽田空港線や高速川崎縦貫線など、自動車専用道路の一部が都市計画道路となっているほか、周辺都市との連絡機能や市内の都市軸機能・拠点間連絡機能などを担う「幹線道路」についても、多摩沿線道路などの一部の道路を除き、都市計画道路となっています。

さらに、幹線道路の機能を補完し、身近な地域生活基盤の中心を担う「補助幹線道路」については、バス通りなどになっているような一般市道もありますが、その中心は、都市計画道路によって構成されています。また、道路網の毛細血管とも言える「区画道路」や「歩行者専用道路等」などの一部も都市計画道路となっています。

このように、都市計画道路が本市の道路体系の根幹を担っていますが、言い換えれば、都市計画道路だけで構成されているものでもないことから、道路体系総体として最大の機能が発揮されるよう、都市計画道路網を構築していくことが重要になります。

そのため、都市計画道路網については、各路線の機能や役割を再検証したうえで必要な見直しを行い、広域ネットワークを構成する道路や都市計画道路以外の一般道路との有機的な連携が図られるよう適切に配置していく必要があります。

さらに、早期整備が課題となっている事業未着手の路線や区間については、本市の道路体系を考慮しながらバランスよく段階的に構築していけるよう、重点的・効果的な整備を進めるとともに、同等の機能を有する既存道路などを活用し、機能代替・分担などを図ることにより、効率的・効果的に道路体系を構築していくことも有効な施策であると考えます。

また、本市の道路体系は、東京・横浜に挟まれた地理的特性から幹線機能が高くなるほど、市内で完結する路線は少なくなるという傾向があり、都市活動も市域を越えて行われています。

このため、首都圏における本市の位置付けや役割を踏まえ、こうした特性を活かしたまちづくりを進めていくためにも、市内のネットワーク形成という視点だけでなく、隣接都市の道路体系との整合性に考慮しながら、市域を越えた広域的な視点からも都市計画道路網のあり方を考えていく必要があります。

都市計画道路の果たすべき役割

都市計画道路は道路体系の根幹を担うとともに、本市の目指すべき方向である成熟社会における持続可能なまちづくりを進めるための「広域調和・地域連携」都市構造の形成の基盤となるものです。

市内の都市計画道路は、隣接都市の都市計画道路と有機的に接続しており、それにより市内各拠点や隣接地域の主要拠点間の移動を支え、都市の再生や活力の向上に寄与します。

さらには市民が安全に安心して移動できる交通機能を果たし、良好な景観や街なみの形成といった環境空間や、災害時における延焼遮断機能や緊急輸送路の確保といった防災空間などの多様な機能も担っています。

加えて、都市計画道路は、住宅地内の生活道路への通過交通の排除といった機能も持っており、市民が生活道路を安全に快適に移動できるようにするための役割も果たします。

このように道路体系において、都市計画道路網は、本市の目指す「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成を進める上でも、非常に重要な役割を担っています。

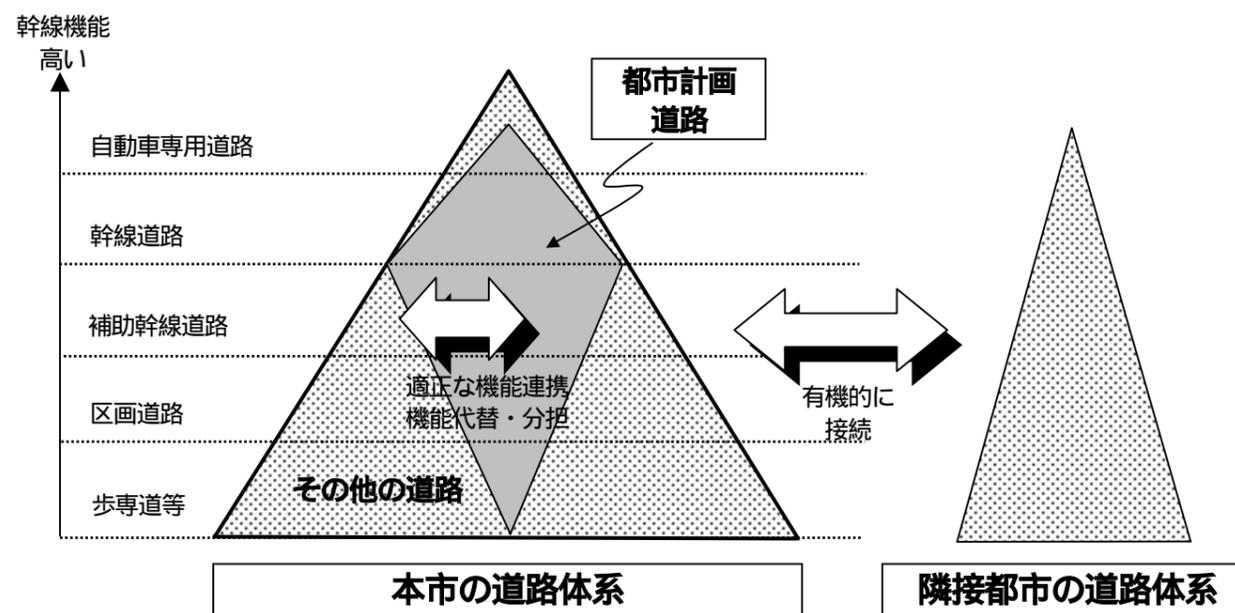


図 道路体系における都市計画道路の位置付け

(参考) 道路の機能と役割

| 機能の区分 | | 内容 | 道路区分による機能分担 | | | | |
|--------|---------|--|--|------|--------|------|------|
| | | | 自専道 | 幹線道路 | 補助幹線道路 | 区画道路 | 歩専道等 |
| 交通機能 | 通行機能 | 人や物資の移動の通行空間としての機能(トラフィック機能) | | | | | |
| | 沿道利用機能 | 沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能(アクセス機能) | | | | | |
| 空間機能 | 都市環境機能 | | 景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能 | | | | |
| | 都市防災機能 | 避難・救援機能 | 災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能 | | | | |
| | | 災害防止機能 | 火災等の拡大を遅延、防止するための空間機能 | | | | |
| | 収容空間 | 公共交通のための導入空間 | 地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間 | | | | |
| | | 供給処理・通信情報施設の空間 | 上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理および通信情報施設のための空間 | | | | |
| | | 道路付属物のための空間 | 電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間 | | | | |
| | 市街地形成機能 | 都市構造・土地利用の誘導形成 | 都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する | | | | |
| 街区形成機能 | | 一定規模の宅地を区画する街区を形成する | | | | | |
| 生活空間 | | 人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間 | | | | | |

加藤 晃「都市計画概論」共立出版、その他を参考に作成したもの。
 などの機能分担は一般的なものであり、個々の路線の機能を限定するものではありません。

都市計画道路が
 中心的な役割を担う道路

2 都市計画道路網のあり方について

(1) これからの都市計画道路網の基本的考え方

総合計画では、持続型社会を形成する「広域調和・地域連携型都市構造」の実現のため、それを支える3つの交通体系の基本目標を定めています。

<交通体系の基本目標>

再生・活力を目指した交通体系の整備
安全・安心・快適な交通環境の整備
環境に配慮した交通施策の推進

上記の3つの基本目標は、これからの都市計画道路網においても目指すべき方向性となります。そのため、これら3つの基本目標に基づき、これからの都市計画道路網に必要な役割、機能を以下の4項目にまとめ、これをもって「これからの都市計画道路網のあり方」の基本的な考え方と位置づけます。

拠点形成と土地利用転換に資する道路整備の推進

都市活動の交流・連携の促進や産業活動の効率化に役立つ道路の整備

安全・安心で快適な生活空間、移動空間づくりに役立つ道路の整備

環境やまちなみに配慮した道路の整備

なお、低成長経済下において、活力ある社会に向けた都市機能の強化や円滑な交通機能の確保などを推進するためには、効率的な投資による効果的な道路整備が求められます。そのため、「これからの都市計画道路網のあり方」に以下の項目を追加します。

効率的な投資による効果的な道路整備の推進

(2) これからの都市計画道路網のあり方

拠点形成と土地利用転換に資する道路整備の推進

持続性の高い「広域調和・地域連携型都市構造」の実現に向けて、広域拠点、地域生活拠点、臨海都市拠点の整備を図り、それらの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するとともに、首都圏における位置付けや役割を踏まえ、広域的な交通基盤の整備や隣接都市との連携の強化などを推進する必要があります。

このため、次の視点から都市計画道路の機能・役割を検証し、必要性を確認します。

都市間・拠点間の連絡性

自動車専用道路とともに首都圏レベルの広域交通を担う道路や、空港、港湾などの広域交通結節点へのアクセス性を高める道路などを整備し、広域的な道路体系の構築を図る必要があります。

併せて、東京や横浜といった隣接都市との連絡や市内の拠点間を連絡する道路の整備により、市内外の都市間・拠点間の連絡性の高い道路体系を構築していくことが必要です。

したがって、こうした都市間・拠点間を連絡するような、いわば、道路体系における幹線道路機能を担う都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

拠点形成・土地利用との一体性

広域調和・地域連携型の都市構造を形づくるうえで、市内主要ターミナル駅を中心とする都市拠点整備が重要であり、こうした拠点形成を支援する道路体系の構築を進めることが必要です。

また、市内では拠点地区以外でも、各所で、市街地開発事業、民間開発などの土地利用転換が行われており、土地利用と道路体系とがバランスの取れた一体的なまちづくりを進める必要があります。

したがって、拠点形成や土地利用転換を支える都市計画道路、土地利用と一体となって整備される都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

都市活動の交流・連携の促進や産業活動の効率化に役立つ道路の整備

した社会において持続可能な都市を実現するためには、目指すべき都市構造の構築やそれを支える基幹的な交通網の強化を通して交通の円滑性を高め、交流・連携を促進し、市民生活や産業活動を支えることにより、都市の魅力や活力の向上を図ることが必要です。

このため、次の視点から都市計画道路の機能・役割を検証し、必要性を確認します。

都市間・拠点間の連絡性、交通の円滑性

市内外における人、モノ、情報の交流や連携を促進するため、都市活動の中心となる都市間・拠点間をはじめ、拠点地域や空港・港湾・駅などへのアクセス、地域内移動など、移動に便利な都市計画道路を体系的に整備することにより、速達性が高く、渋滞の少ない円滑な道路網を形成し、市民生活や産業活動を支える必要があります。

さらに、道路整備の遅れが生活道路への通過交通流入などの問題を生じさせており、こうした交通流の適正化に向けて、広域交通を担う道路から地域の生活基盤となる道路まで、地域ごとにバランスの取れた道路体系を構築する必要があります。

したがって、体系的な整備により、都市間・拠点間等の連絡性・移動性を高め、交通の円滑化を図る都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

公共交通導入の必要性

自動車の適正利用を促進し、交通渋滞の緩和や環境負荷の軽減を図るとともに、本格化する高齢社会において、市民生活を支える最も身近な公共交通手段であるバス交通の利便性向上を図る必要があります。

したがって、バスの走行環境の整備・改善を図る都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

安全・安心で快適な生活空間、移動空間づくりに役立つ道路の整備

高齢社会のもとで、活力ある持続可能なまちづくりを進めるためには、高齢者や障害者をはじめとして全ての人々が住み慣れた地域社会において自立した日常生活を送ることができるよう、バリアフリー化や生活圏における移動時の安全性・快適性の確保が求められます。

このため、次の視点から都市計画道路の機能・役割を検証し、必要性を確認します。

歩行の安全性・快適性

高齢者や障害者など誰もが安心していきいきと暮らせる身近な生活空間の形成や、安全・快適に活動できる生活道路の安全性向上が求められています。

そのため、歩行者・自転車のネットワークや需要を考慮して、歩道や自転車道等の設置を進めるとともに、駅や公共施設周辺の周辺など地域の実態を考慮しつつ、高齢者や障害者が移動しやすいバリアフリーに配慮した道路整備を進める必要があります。

したがって、歩道空間等の安全性・快適性向上を図る都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

なお、こうした機能は、道路に求められる機能を確保しながら、できる限り配慮するよう努める必要があります。

市民の生命と財産を守るため、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、都市機能の早期回復を図ることができる、災害に強い安全なまちづくりを進めていくことが必要です。

このため、次の視点から都市計画道路の機能・役割を検証し、必要性を確認します。

都市防災上の必要性

万一の災害時において火災からの延焼を遮断する機能や、緊急車両等の緊急輸送路、避難路の確保といった防災空間づくりを進めていくことが必要です。

また、臨海部や木造密集市街地をはじめ、今後人口の流入と集中が想定される駅周辺などの拠点整備においては、より一層の市民の安全性を確保する災害時への対応の強化が必要になっています。

したがって、こうした都市の防災性向上を図る都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

なお、こうした機能は、沿道地域の防火地域指定などを考慮した、検証を行う必要があります。

環境やまちなみに配慮した道路の整備

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、持続可能な都市を実現し、人々の暮らしを確かなものにしていくためには、道路網の整備においても、地域環境の形成や調和に配慮していくことが必要です。

このため、次の視点から都市計画道路の機能・役割を検証し、必要性を確認します。

交通の円滑性

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。走行速度の低下により、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ることから、交通の円滑化に向けた道路体系の構築を進めていくことが求められています。

したがって、交通の円滑化を図る都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

景観・環境形成などの必要性

誰もが安心・快適に日常生活を送るために、街なみ景観の良好さや緑の豊かさが求められており、環境と調和した良好な景観の確保や緑の形成を図る必要があります。

そのためには、道路に求められる機能を確保しながら、植樹帯等の設置を図るとともに、緑のネットワークを形成する道路の充実を図ることが必要です。

したがって、景観・環境形成を図る都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

なお、こうした機能は、道路に求められる機能を確保しながら、できる限り配慮するよう努める必要があります。

効率的な投資による効果的な道路整備の推進

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ており、道路財源の縮小と相まって、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。

こうしたなかで、これからの道路整備の進め方については、重点的かつ、効率的・効果的な取り組みにより、早期に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ことが必要となります。

また、都市計画決定後、時間を要している路線等については、計画を見直す方が都市計画道路に求められる機能や役割を損なうことなく事業実行性が高まる場合も考えられます。

このため、次の視点から都市計画道路整備の実行性を検証し、計画の実現性を確認します。

既存道路等による機能代替・分担の可能性

道路財源が縮小傾向にあり、限られた財源の中で効率的な投資による道路整備を進めるためにも、既存道路の活用した機能分担・代替等を積極的に進める必要があります。

地物・地形条件による事業実施の可能性、沿道環境や沿道土地利用との整合性

戦略的な事業実施

地物・地形条件による事業実施の可能性を考慮し、沿道環境や沿道土地利用との整合性を図りつつ、事業の実施可能時期を踏まえながら、戦略的で実行性の高い計画立案を進めていく必要があります。

また、道路と一体的に整備することが効率的で実行性が高いと考えられる事業（連立事業、公共交通整備、ライフライン整備など）については、協調・連携を図っていく必要があります。

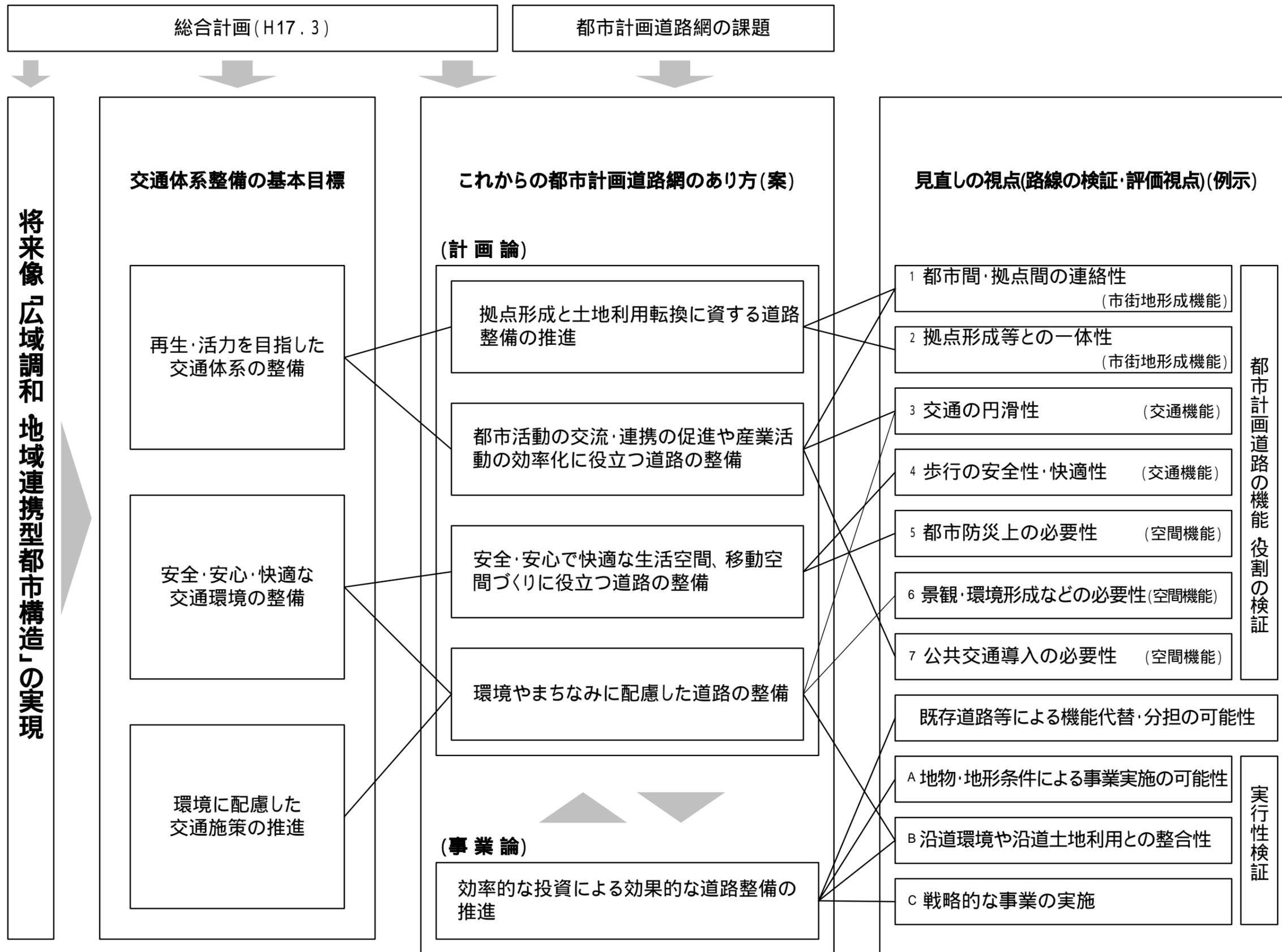


図 これからの都市計画道路網のあり方と見直しの視点

3 必要路線・区間の選定方法について

(1) 検討対象について

路線の必要性等の検証・評価を行うにあたっては、見直し検討を具体的にやっていく対象(路線・区間)を都市計画道路の中から選定し設定していく必要があります。見直し検討対象の考え方は、以下のような視点を基本に設定していくことが考えられます。

| | |
|---------------------|--|
| 街路区分 | 自動車専用道路を除く都市計画道路(区画街路、特殊街路を含む)とする。 自動車専用道路は、広域的観点からの検討が必要となることから別途検討することが望ましい。 |
| 整備状況 | 今回の検討対象は、整備済及び事業化予定(概ね10年程度)が定められた事業計画路線(事業中、暫定供用中を含む)を除く未着手(概成済含む)の路線・区間を基本とする。 ただし、未着手路線・区間ではなくても、都市計画決定(変更)後5年を経過しても工事に着手していない路線や区間などで見直しが必要と判断される場合は、根拠を明らかにし検討対象に加えることとする。 |
| 都市計画決定後の経過年数 | 今回は、原則として条件としない。ただし、都市計画決定(変更)後5年を経過しても工事に着手していない路線や区間については必要に応じて対象とする。 |

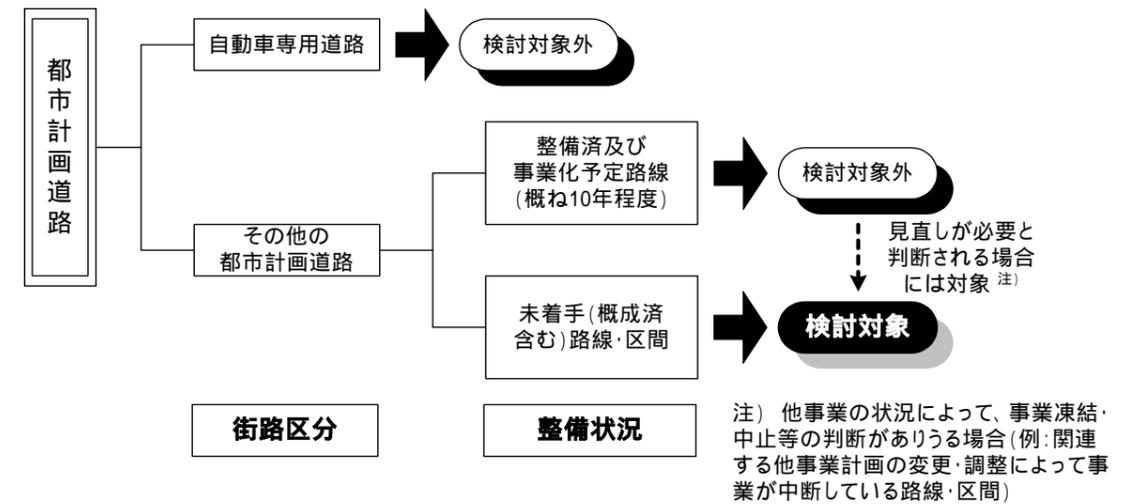
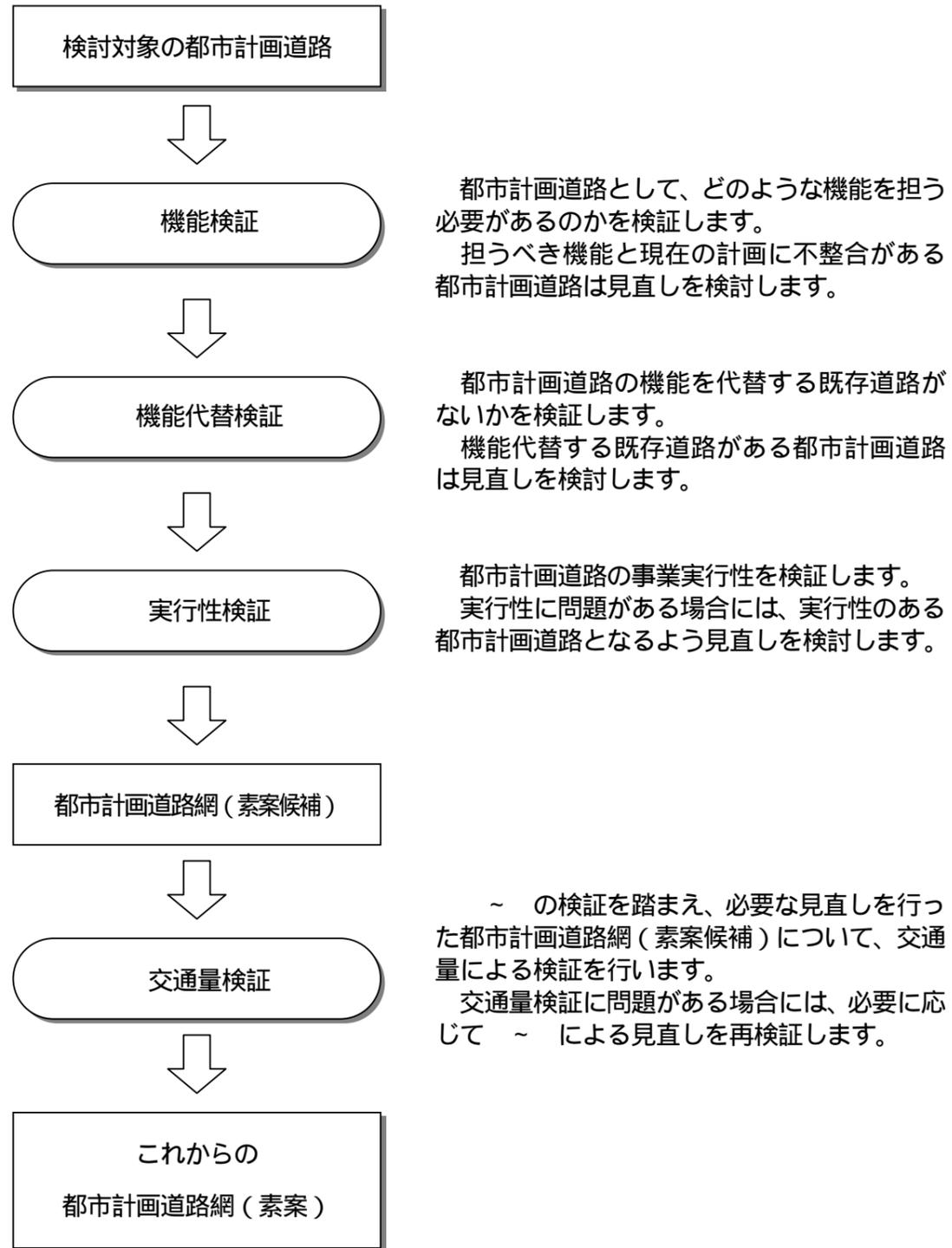


図 検討対象の選定フロー

(2) 検討対象路線・区間(リンク)の検証・評価手順について

検討対象となった都市計画道路については、次の手順により検証・評価を行い、必要に応じて見直しを行います。



(参考) 路線・区間(リンク)による検証について

- ・ 幹線道路については、路線としての機能が求められることから路線単位で検証します。
- ・ その他の道路については、幹線道路で区切られた区間(リンク)毎に検証します。
- ・ なお、幹線道路については、都市計画決定されている路線設定(起終点)が、求められる機能と整合しない場合などは、必要に応じて機能と整合した路線設定(起終点変更)を行ったうえで検証します。

