

都市計画道路網の見直し方針

平成20年6月

川 崎 市

目 次

1 都市計画道路網見直しの趣旨	1
（1）都市計画道路の位置付け	1
（2）川崎市の都市計画道路の整備状況とその背景	1
（3）見直しの目的	1
（4）見直しにかかわる経緯	2
2 都市計画道路網の現状	3
（1）計画状況	3
（2）整備状況	5
（3）道路交通	9
（4）事業が長期化している理由と要因	11
3 都市計画道路網見直しの基本的な考え方	12
（1）見直しのための前提条件の整理	12
（2）見直しの基本方向	14
（3）見直しの検討手順	26
4 見直し路線	32
（1）見直し候補路線（区間）の選定	32
（2）見直し候補路線（区間）の概要	33
（3）候補路線（区間）別見直し方針	34
（4）見直しに伴う都市計画道路網（案）	39
5 今後の課題への取り組み	41
（1）情報の公開と住民合意形成の推進	41
（2）隣接都市の都市計画との整合性	42
（3）用途地域等関連都市計画との調整	43
（4）地域に適した道路構造の採用	44
参考資料	45
・川崎市都市計画審議会における審議及び検討経過	
・関係者一覧	
・都市計画道路一覧表（整備状況別総括表（3表））	

1 都市計画道路網見直しの趣旨

(1) 都市計画道路の位置付け

都市計画道路は、人や自動車交通など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、その他の道路とともに、体系的、機能的に連携されたネットワークを形成することにより、市民生活や都市活動を支えるものです。

(2) 川崎市の都市計画道路の整備状況とその背景

本市の都市計画道路網は、昭和 21 年に新たな道路計画として都市計画決定したことに始まり、昭和 38 年 3 月の総合計画で示された道路網整備の考え方のもと、高度経済成長下での人口の増加、交通量の増大、市街地の拡大など、都市の成長を前提に、昭和 39 年に都市計画道路網の再編が行われ、現在の都市計画道路網の骨格が形成されました。

その後も、時代の変遷とともに、本市が目指してきた将来像等を踏まえ、計画的な都市計画道路網の配置と整備を進めてきましたが、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などが、事業を長期化させており、現在も、計画延長の約 4 分の 1 の都市計画道路で事業が実施されていません。

また、平成 17 年 3 月に新総合計画が策定され、新たな将来像「広域調和・地域連携型都市構造」の実現に向け、首都圏における位置づけや役割を踏まえ、東京や横浜などの隣接都市との連携強化を図りながら、川崎駅や武蔵小杉駅などの主要駅周辺地区における拠点整備や交通基盤の整備が行われています。

こうした中、全国的には人口減少が足早に進行する一方で、本市では、今後もしばらくは、人口の増加が見込まれていますが、本格的な少子高齢社会の到来や日常生活の安心や快適さなどの身近な暮らしやすさを求める市民の価値観の変化など、新たなまちづくりの課題への対応が求められています。

(3) 見直しの目的

このように都市計画道路網を取り巻く状況が変化する中で、都市計画決定後、長期にわたって事業が実施されていない路線や区間の中には、時間の経過とともに、道路に求められる機能や役割が変化しているものも生じている可能性があることから、必要性を再検証したうえで適切な見直しを行う必要があります。

また、道路の混雑緩和を図るため、主要な幹線街路の整備や渋滞交差点の改良などに重点的に取り組むなど、効率的な取組によって、早期により高い整備効果が得られるよう、都市計画道路の整備を進めていくことが必要になっています。

(4) 見直しにかかわる経緯

以上の点を踏まえ、「都市計画道路網のあり方」について専門的見地から検証し、適切な都市計画道路網への見直しを図る必要があることから、平成17年8月に川崎市都市計画審議会へ諮問を行うとともに「都市計画道路網のあり方検討小委員会」が設置され、約2年半をかけて計7回の小委員会を開催し検討が行われました。

平成18年4月には、「都市計画道路網における見直しの基本的な考え方」について川崎市都市計画審議会より中間答申が提出され、同年6月には中間答申に関するパブリックコメントを実施しました。

その後、中間答申をもとに、具体的に、見直しの必要な候補路線（区間）を選定して都市計画道路網の整理をするとともに、路線別見直し方針（案）を作成し、平成19年11月に第2回目のパブリックコメントを実施しました。

パブリックコメントでいただいたご意見を踏まえ、平成20年3月には、「都市計画道路網のあり方」について同審議会より最終答申が提出されました。

今回の「都市計画道路網の見直し方針」は、この最終答申をもとに、川崎市の見直し方針としてとりまとめたものです。

2 都市計画道路網の現状

(1) 計画状況

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 年に新たな道路計画として、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進展に伴い新たな都市計画道路の追加や変更を行っています。

さらに、昭和 38 年 3 月の総合計画で示された「川崎区を中心とした市南部に集中する人口、産業を市北部へ移行する」という考えのもと、昭和 39 年には、図 2-2 に示すとおり、宮前区及び麻生区を中心とする市北部地域において、新たな都市計画道路の追加や変更などを行っています。

この時までには、現在の計画延長の 8 割以上が都市計画決定され、本市の都市計画道路網の骨格が形成されています。

その後は、時代の変遷とともに、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 19 年 4 月 1 日現在、103 路線、延長約 307km を都市計画決定しています。

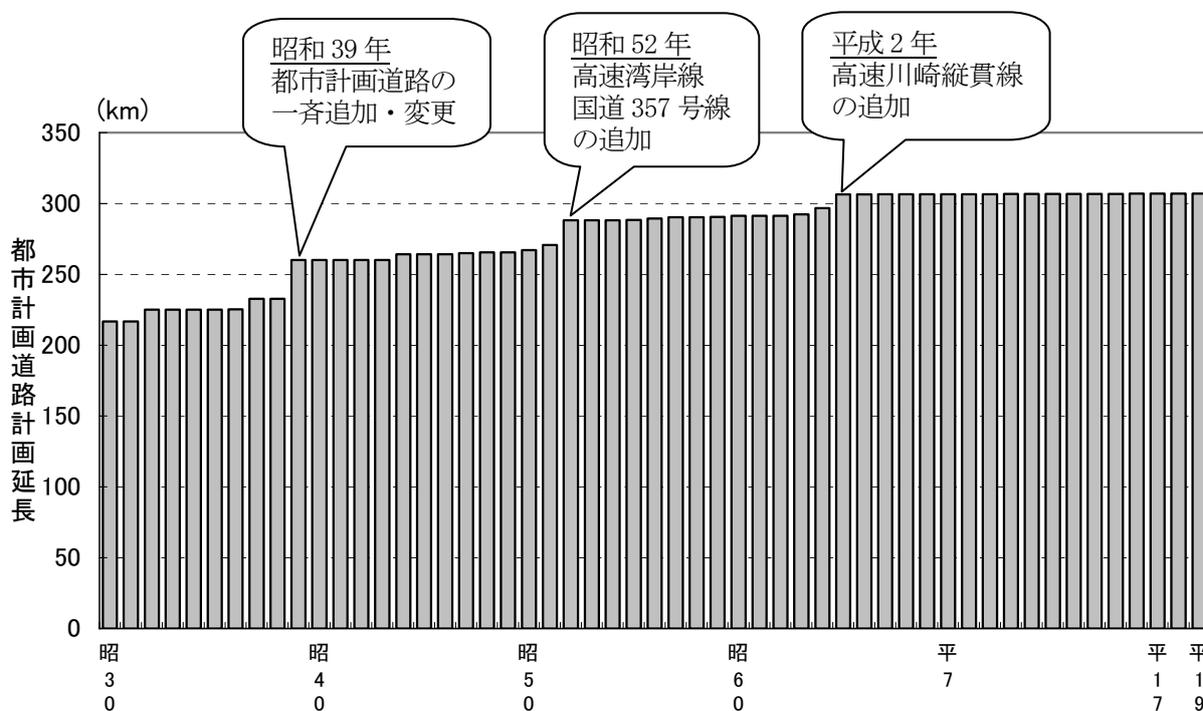


図 2-1 都市計画道路・計画延長の推移

出典) 都市計画年報



図2-2 都市計画道路の計画決定年次別計画状況

出典) 市まちづくり局保有データに基づき作成

(2) 整備状況

本市の都市計画道路網の整備状況は、図2-3に示すとおり、全計画延長約307kmのうち、約63%が完成しており、約10%が現在事業中^{※1}となっています。そして、残る約27%、約81kmが事業実施されていません。

整備状況を道路種別に見ると、図2-4に示すとおり、自動車専用道路とともに隣接都市への移動や市内都市拠点間の連絡等を担う主要な道路として、あるいは、主要な道路を補完し地域の交通を支える道路等として計画した「幹線街路」が計画延長約276kmと全計画延長の約9割を占めていますが、図2-5に示すとおり、完成延長は約61%と最も整備が遅れており、事業が実施されていない道路延長も約28%と最も高くなっています。

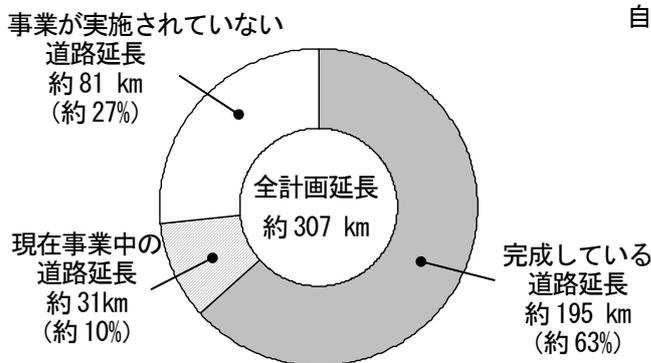


図2-3 都市計画道路の整備状況
(平成19年4月1日現在)

出典) 市建設局保有データを集計して作成

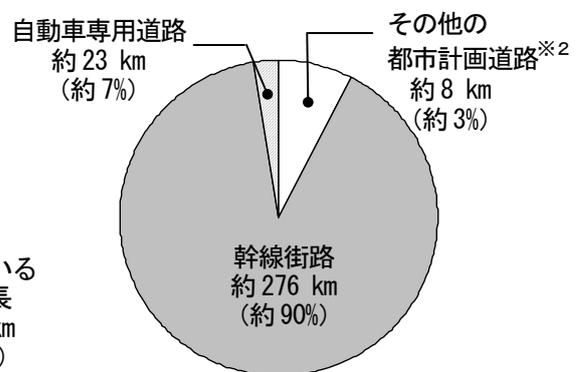


図2-4 道路種別別計画延長
(平成19年4月1日現在)

出典) 市建設局保有データを集計して作成

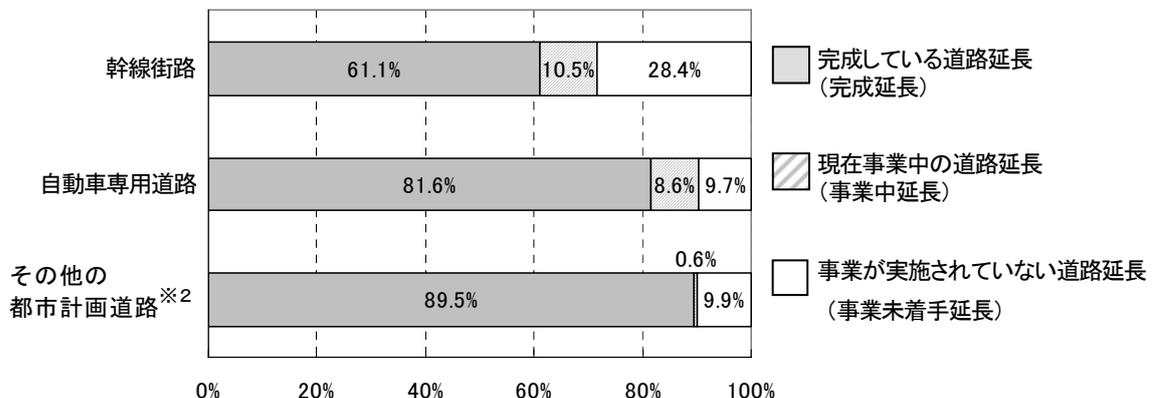


図2-5 道路種別別整備状況 (平成19年4月1日現在)

出典) 市建設局保有データを集計して作成

※1 「事業中」とは

事業中とは、現在工事中であることのほか、まだ工事は実施していないものの、既に、事業の実施について国土交通大臣の承認や神奈川県知事の認可を取得している場合、あるいは、事業を実施するための予算措置が行われている場合なども事業中としています。

※2 「その他の都市計画道路」とは

その他の都市計画道路とは、JR南武線や東急田園都市線の高架化されている区間に並行して整備され、主に鉄道沿いの宅地への出入りに利用されている道路やJR川崎駅の東西自由通路など、都市計画決定している一部の区画道路や歩行者専用道路などのことをいいます。

都市計画決定年代別の整備状況を見ると、図2-6に示すとおり、事業が実施されていない路線や区間の多くは昭和20年代に都市計画決定したものとなっています。

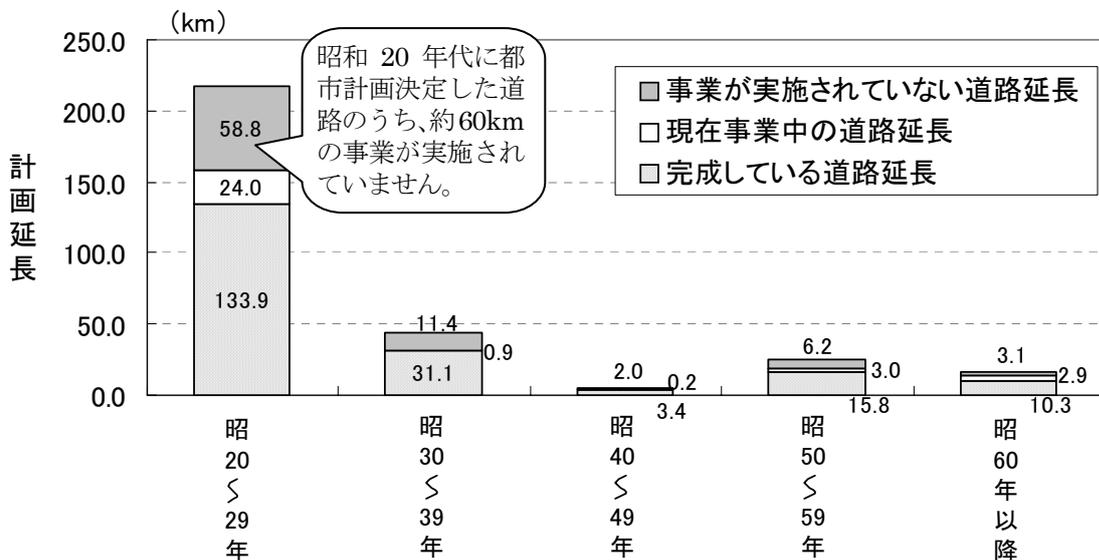


図2-6 都市計画決定年代別整備状況（平成19年4月1日現在）

出典) 市建設局保有データを集計して作成

また、年次別の整備進捗延長の推移を見ると、図2-7に示すとおり、年間平均約2.5kmのペースで徐々に整備されてきているものの、用地取得の問題などが要因となり、大幅な整備進捗は難しい状況にあります。

このため、事業が実施されていない路線や区間の早期整備が課題となっています。

一方、こうした路線や区間には、都市計画決定後、長期間を経過しているものが多く、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、あらためて事業が実施されていない路線や区間の必要性について検証することが必要となっています。

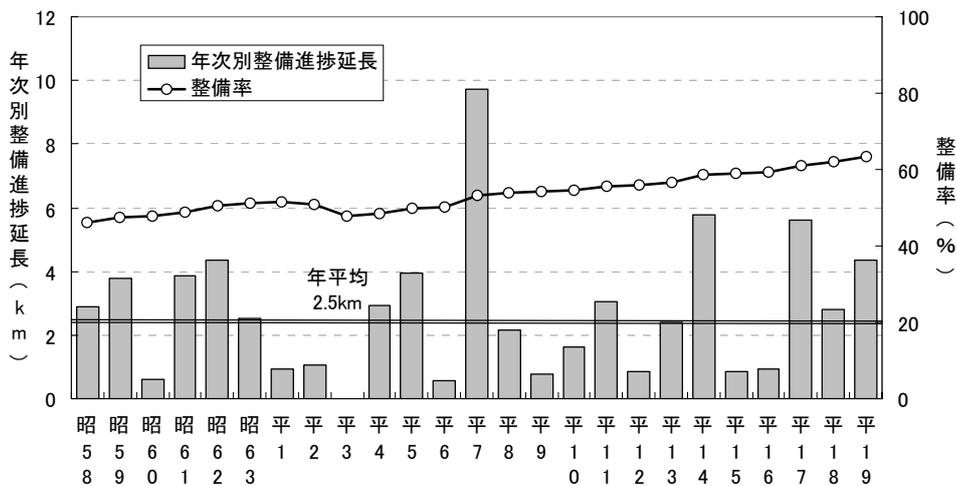


図2-7 年次別整備進捗延長と整備率の推移

出典) 市建設局保有データを集計して作成

注) 各年次は4月1日現在。

市北部で低い整備状況

市内区別の整備状況を見ると、表2-1に示すとおり、計画延長のうち完成している都市計画道路の割合は、市北部で低く、麻生区では約47%、多摩区でも約48%と50%に満たない状況になっています。

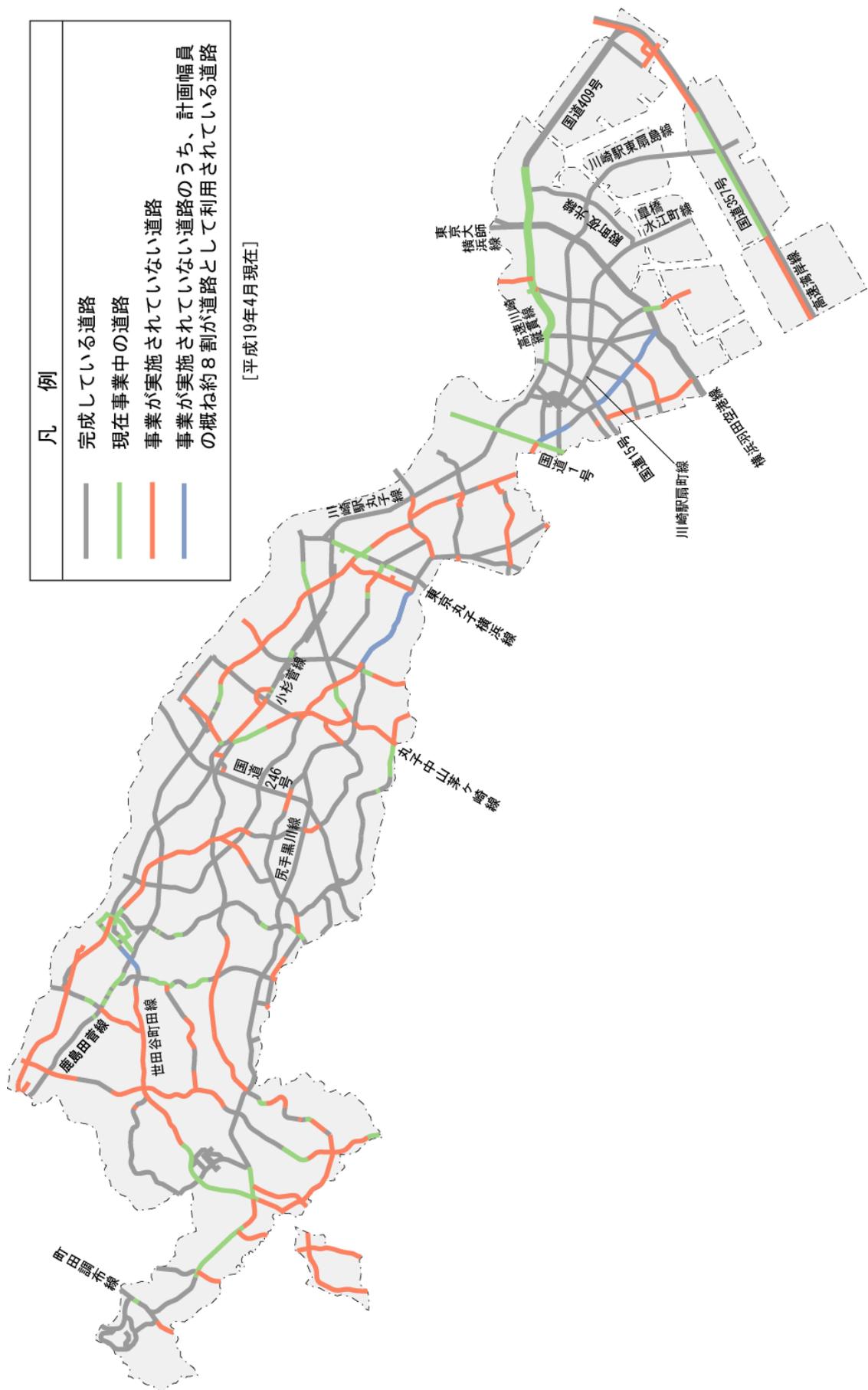
また、市北部では、図2-8に示すとおり、縦断及び横断方向を結ぶ主要な幹線街路が完成していないため、広域的な道路交通と地域の道路交通が既存の道路に集中する結果となっており、住宅地内などへの出入りを目的として整備された生活道路への通過交通の流入なども課題となっています。

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、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進める必要があります。

表2-1 区別整備状況（平成19年4月1日現在）

整備状況 区名称	都市計画決定している 道路延長（m） 計画延長	完成している 道路延長（m） 完成延長	計画延長のうち 完成している割合
川崎区	87,340	62,735	71.8%
幸区	22,680	14,086	62.1%
中原区	32,320	19,535	60.4%
高津区	38,110	22,939	60.2%
宮前区	42,190	35,468	84.1%
多摩区	41,680	19,932	47.8%
麻生区	42,660	19,839	46.5%
全市計	306,980	194,534	63.4%

出典) 市建設局保有データを集計して作成



凡 例	
	完成している道路
	現在事業中の道路
	事業が実施されていない道路
	事業が実施されていない道路のうち、計画幅員の概ね約8割が道路として利用されている道路

[平成19年4月現在]

図2-8 都市計画道路の整備状況

出典) 市建設局保有データに基づき作成

(3) 道路交通

幹線道路を中心とした交通渋滞の発生

本市の主要な道路には、図2-9に示すとおり、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。また、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。

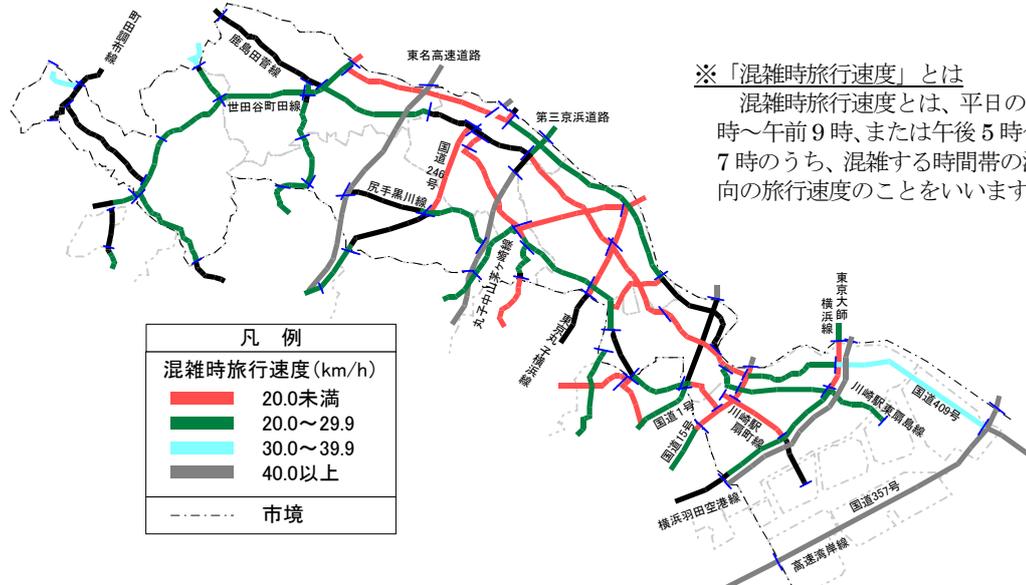


図2-9 道路混雑の状況（混雑時旅行速度※）：平日

出典) 平成17年「道路交通センサス」

都市別の比較を見ても、図2-10に示すとおり、福岡市、大阪市、さいたま市、東京都区部に次いで平日の朝夕におけるラッシュ時間帯の自動車の走行速度が低く、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。

このため、道路交通の円滑化に向けて、都市計画道路の整備や主要交差点の改良などを効率的、効果的に進めていくことが求められています。

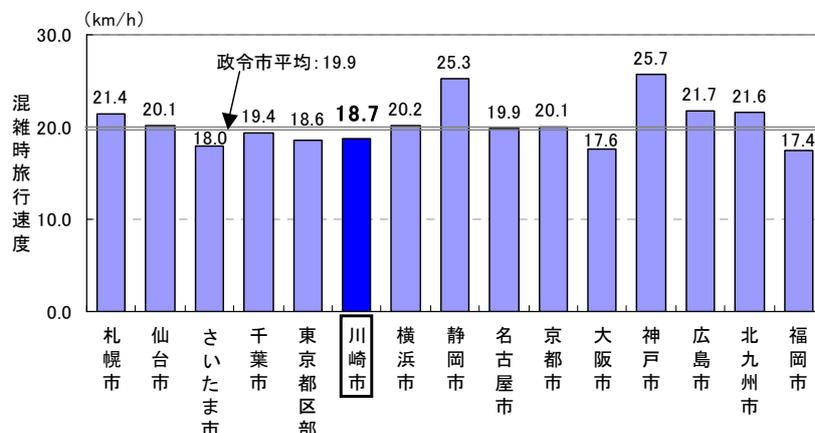


図2-10 道路混雑の状況（混雑時旅行速度）の都市別比較（自動車専用道路を除く）

出典) 平成17年「道路交通センサス」

道路交通に対する市民ニーズ

平成 15 年に実施した川崎市政及び区政に関する市民 1 万人アンケートによると、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、図 2-11 に示すとおり、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が挙げられており、日常生活における身近な安心や快適さなどが重視されていることがわかります。

このため、都市計画道路網の見直しや今後の道路整備においても、こうした身近な安心や快適さなどを重視する市民のニーズに的確に対応していくことが必要になっています。

また、地域の現状や地理的な条件など、それぞれの地域特性に応じて様々な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道路構造の基準に基づく道路整備から、地域に適した道路整備へと取組を転換することが必要となっています。

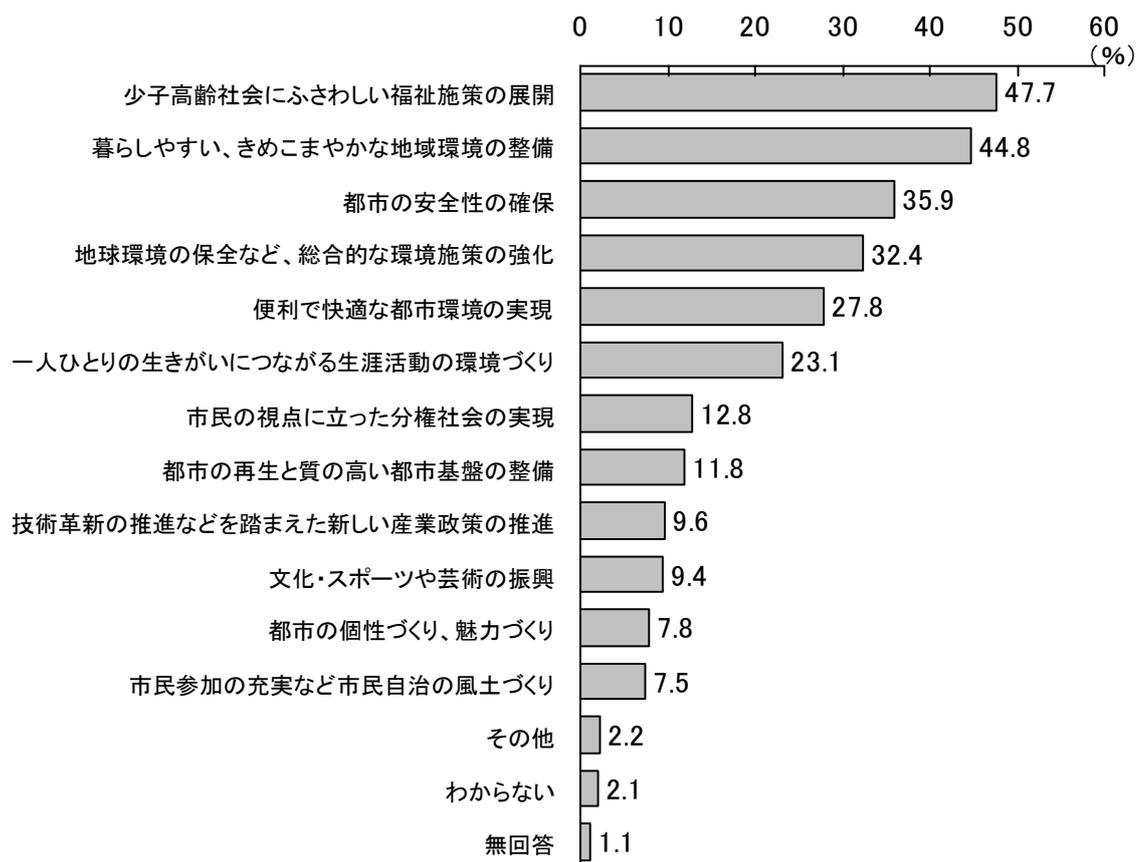


図 2-11 まちづくりについての重点事項

出典) 川崎市政及び区政に関する市民 1 万人アンケート (平成 15 年)

(4) 事業が長期化している理由と要因

現在、本市では、都市計画道路の約4分の1で未だ事業が実施されていません。

こうした状況に至っている要因としては、高度経済成長期における人口急増とともに、地価の高騰や市街地の拡大に伴う地権者の細分化などが急速に進んだことにより、思うように用地取得が進まなくなったことが挙げられます

その後も、都市計画道路の整備を取り巻く状況は好転することなく、現在に至っている中で、より効率的、効果的な道路整備へ取組を転換するなど、早期整備に向けた努力が行われていますが、現在も様々な理由や要因が事業の長期化に拍車をかけています。

現在においても事業が順調に進まない理由や要因については、概ね次のように整理されます。

財政的制約による理由等

早期に整備効果が期待できる整備優先順位の高い路線や区間から、重点的に予算を投入し事業を進めているため、整備優先順位が低い路線や区間の事業が実施されていない状況になっています。

また、整備しても車線数が増えないような既存の道路を拡幅するタイプの都市計画道路や近傍に都市計画道路の機能を代替する既存の道路がある場合などは、既に一定の交通機能が確保されているため、整備優先順位が低くなり事業が実施されていない場合があります。

さらに、関係する地権者や建物が多く、用地取得や補償などに多額の事業費を要するため、事業の実施が困難になっている場合もあります。

地形的な制約による理由等

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多額の事業費が想定されるなどの要因により、事業の実施が困難になっている場合があります。

関連事業との調整による理由等

鉄道との立体交差や都市計画道路の整備と関連する事業等との計画や事業の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場合があります。

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増加により、現在の計画幅員では、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きたしている場合があります。

3 都市計画道路網見直しの基本的な考え方

(1) 見直しのための前提条件の整理

ア 見直し検討対象路線

本市の都市計画道路網は、第2章の(2)に示したとおり、幹線街路が計画延長の約9割を占めており、都市計画道路網の根幹を形成しています。また、事業が実施されていない路線や区間のほとんどが幹線街路であることから、見直し検討は、幹線街路を中心に行うこととします。

一方、市内には都市計画決定された自動車専用道路もありますが、完成済又は一部事業中(事業承認取得済)となっています。また、その必要性等について検証する場合には、首都圏の道路体系などを踏まえた広域的な観点から検証、評価することが必要であるため、別途検討することが望ましいと考えます。

ただし、幹線街路の見直しを行う際には、自動車専用道路との関係性を踏まえて検討を行います。

なお、幹線街路や自動車専用道路以外にも、区画道路や歩行者専用道路などの一部が都市計画道路となっていますので、これらも検討対象に加えることとします。

イ 整備状況や課題に応じた見直しの実施

都市計画道路網の見直しは、事業が実施されていない路線等の必要性検証を中心に、道路の整備状況や課題に応じて、図3-1のとおり行うこととします。

(ア) 事業が実施されていない路線等の必要性検証

事業が実施されていない路線や区間(事業の実施が予定されているものを除く。)については、社会経済情勢の変化や将来都市像を踏まえ、今後も都市計画道路として存続させていくことの必要性について検証します。

また、事業開始後5年間経過しても用地取得が全く進んでいないなど完成の見込みが立たない路線や区間についても、必要に応じて検討対象に加えます。

なお、都市計画決定後の経過年数については、原則として条件としませんが、見直し検討期間中に都市計画決定(変更)したものは対象外とします。

(イ) 事業の実施が予定されている路線等の事業実行性検証

道路整備計画(以下、「道路整備プログラム」とします。)等に事業目標年次が位置付けられているなど、事業の実施が予定されている路線や区間については、事業の実行性を検証します。

事業の実施が予定されている路線や区間であっても、地形条件や沿道状況等によっては、道路の線形や構造などを都市計画で定めるとおり整備することが困難な場合があります。そのため、事業の実行性を検証し、問題がある場合には、実行性のある都市計画道路となるよう計画の見直しを検討します。

なお、(ア) 必要性検証によって必要性が確認された路線や区間については、基本的には、本検討において事業実行性の検証は行わず、今後の事業化の動向、社会経済情勢の変化、事業の実施による沿道地域への影響などを踏まえ、適時適切に、検証することとします。

(ウ) 道路交通問題を抱える完成済の路線等の改良方針検討

既に、完成している都市計画道路であっても、著しい交通渋滞が発生しているなど、道路交通問題の早期改善に向けて重点的な取組が必要な路線や区間については、改良方針を検討します。なお、改良方針の検討が必要な完成済の路線や区間については、道路交通実態に関する調査結果などを踏まえ、選定することとします。

また、(ア) 必要性検証によって必要性が確認された路線や区間についても、現計画のままでは将来的に道路交通問題の発生が考えられる場合などは、検討対象に加え改良方針を検討することとします。

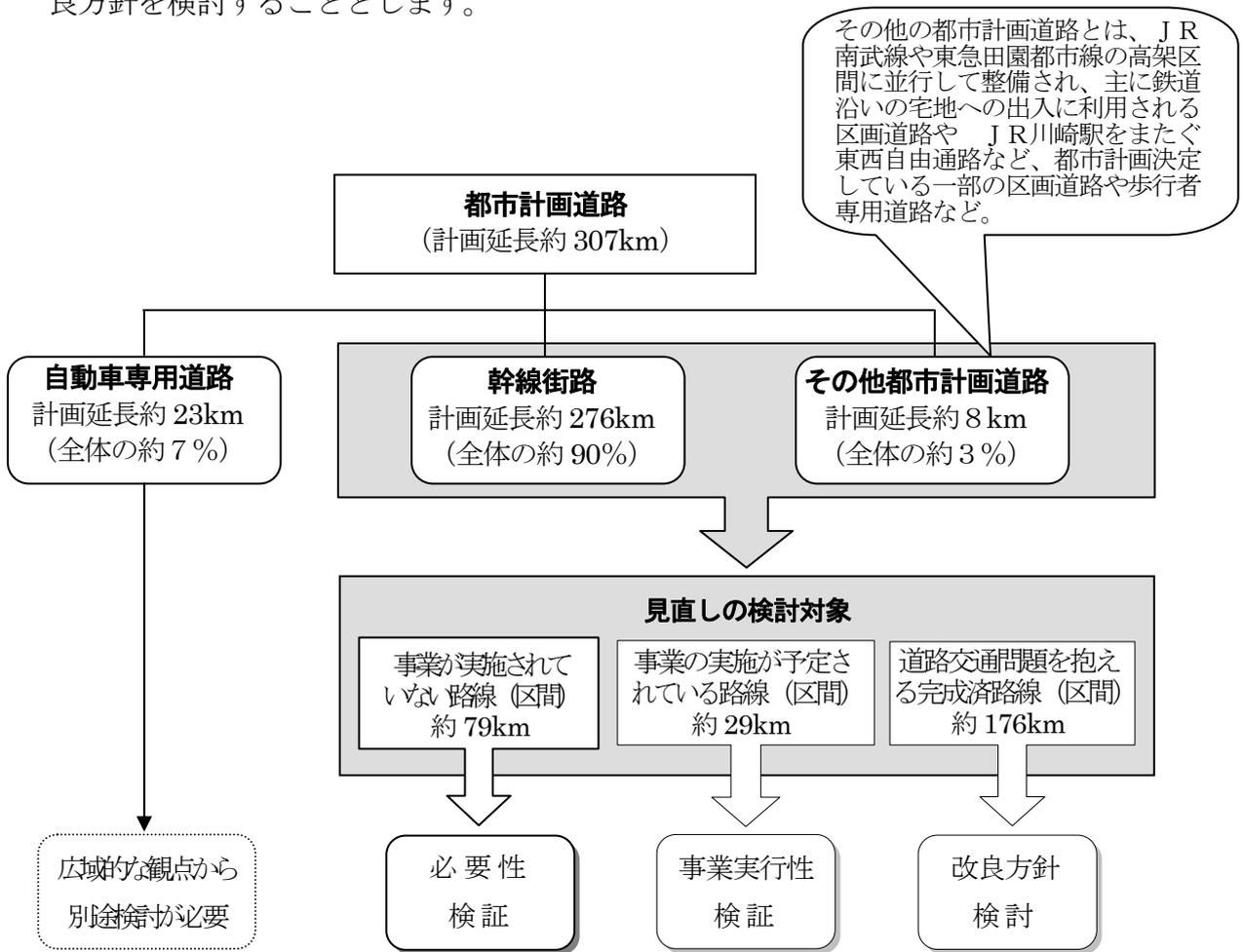


図3-1 見直しの前提条件と検討概要

(2) 見直しの基本方向

本市の新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」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つの交通体系整備の基本的な視点を定めています。

「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」及び「環境に配慮した交通施策の推進」という基本的な視点は、これからの都市計画道路網を構築するための見直しにおいても目指すべき方向性となるものです。

また、都市計画道路は、自動車、歩行者、自転車などの安全で円滑な移動を支え、都市構造や市街地の形成などを図り、良好な都市景観や都市環境を形成する機能なども担っています。さらには、災害時における緊急活動道路の確保や延焼遮断機能などの都市防災の面でも市民生活を支えているなど、まちづくりには欠かせない多様な機能を担っています。

このため、それぞれの都市計画道路が担うべき機能に応じて体系的に配置し、鉄道、バスなどの公共交通機関や関連する交通施策との機能的な連携を図ることにより、交通体系総体として、高い機能が発揮されるよう、都市計画道路網を構築していく必要があります。

さらに、都市計画道路の整備についても、主要な幹線街路の整備や渋滞交差点の改良などに重点的に取り組むなど、効率的な取組によって、早期により高い整備効果が得られるよう進めていくことが、これまで以上に求められています。

こうしたことから、都市計画道路が担う多様な機能を踏まえ、新総合計画における交通体系整備の基本的な視点に基づき、都市計画道路のあり方や必要性などの計画の視点を中心に、効率的、効果的に都市計画道路の整備を推進するための事業の視点も考慮して、都市計画道路網見直しの基本方向を図3-2のとおり設定することとします。

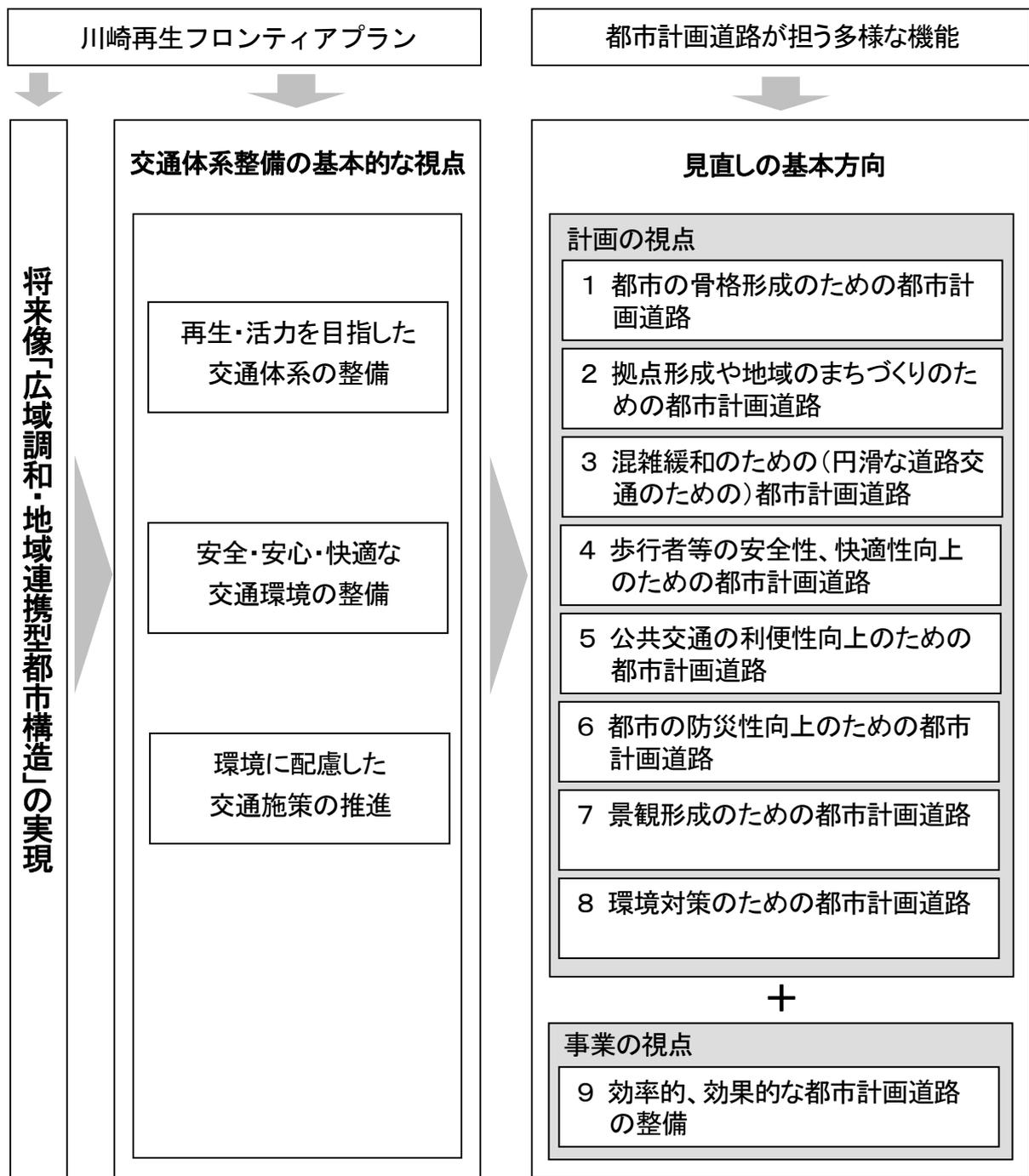


図3-2 見直しの基本方向

(参考) 広域調和・地域連携型都市構造とそれを支える交通体系

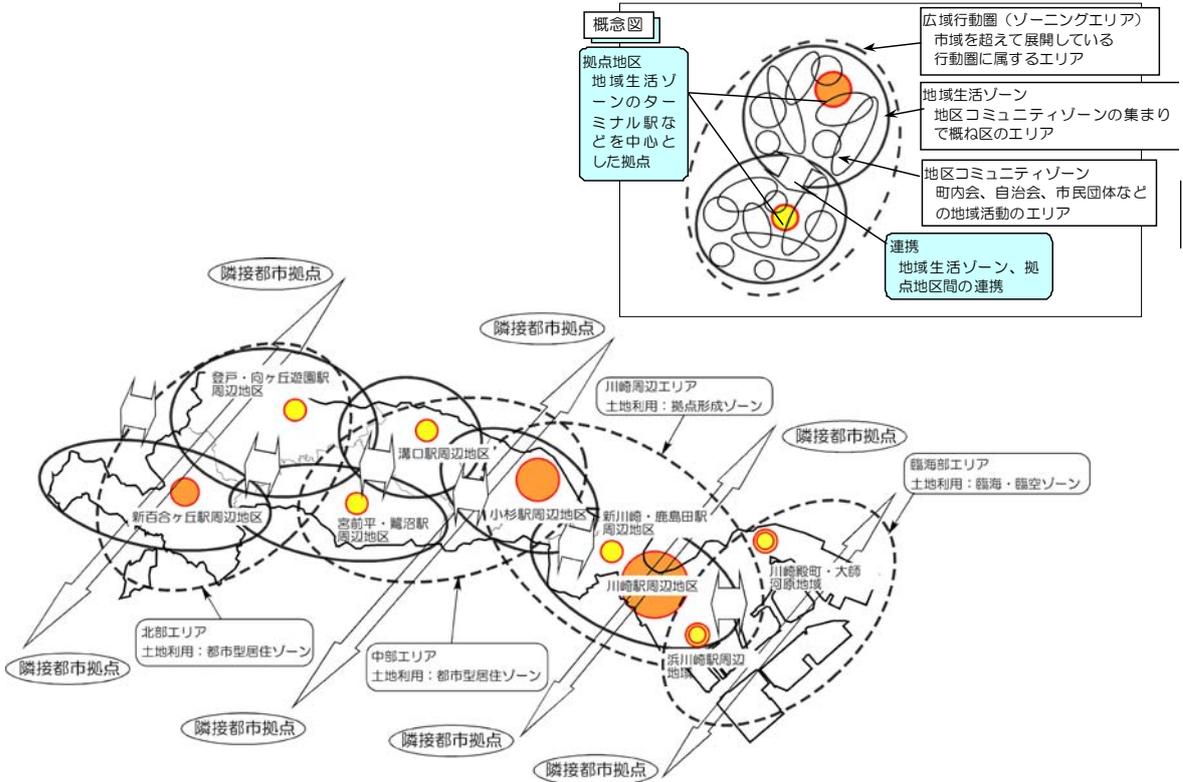
本市では、平成 17 年 3 月に新たな総合計画「川崎再生フロンティアプラン」を策定し、今後、本市が目指すべき将来像として「広域調和・地域連携型都市構造」を掲げています。

市域を、交通網の整備状況や地域の特性から 4 つの広域行動圏に大別し、それぞれの広域行動圏内においては、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連携強化などを図るものとしています。

あわせて、将来都市構造を支える基幹的な交通体系を構築するため、広域的な幹線道路網の整備や市域の交通幹線網の整備を図るとともに、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。

また、環境負荷の少ないまちづくりや交通需要の管理施策などにも取り組み、持続可能なまちづくりに向けて効率的、効果的な交通体系の整備を進めることとしています。



出典) 川崎市新総合計画
川崎再生フロンティアプラン
(平成 17 年 3 月)

図 3-3 広域調和・地域連携型都市構造

1 都市の骨格形成のための都市計画道路

本市の拠点性と都市機能の向上を図るため、自動車専用道路とともに、首都圏の多核的な都市構造の形成を支援し、広域的な交通処理を担う道路や、空港、港湾などの広域交通結節点への連絡性を高める道路などを整備し、広域的な交通機能の強化を図る必要があります。

あわせて、東京や横浜などの隣接都市や市内都市拠点等への連絡性を高める道路の整備により、隣接都市や都市拠点を中心とした地域生活ゾーン相互の連携強化を推進する基幹的な道路体系を構築していくことが必要です。

したがって、都市の骨格を形成し、道路体系の根幹を構成する都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

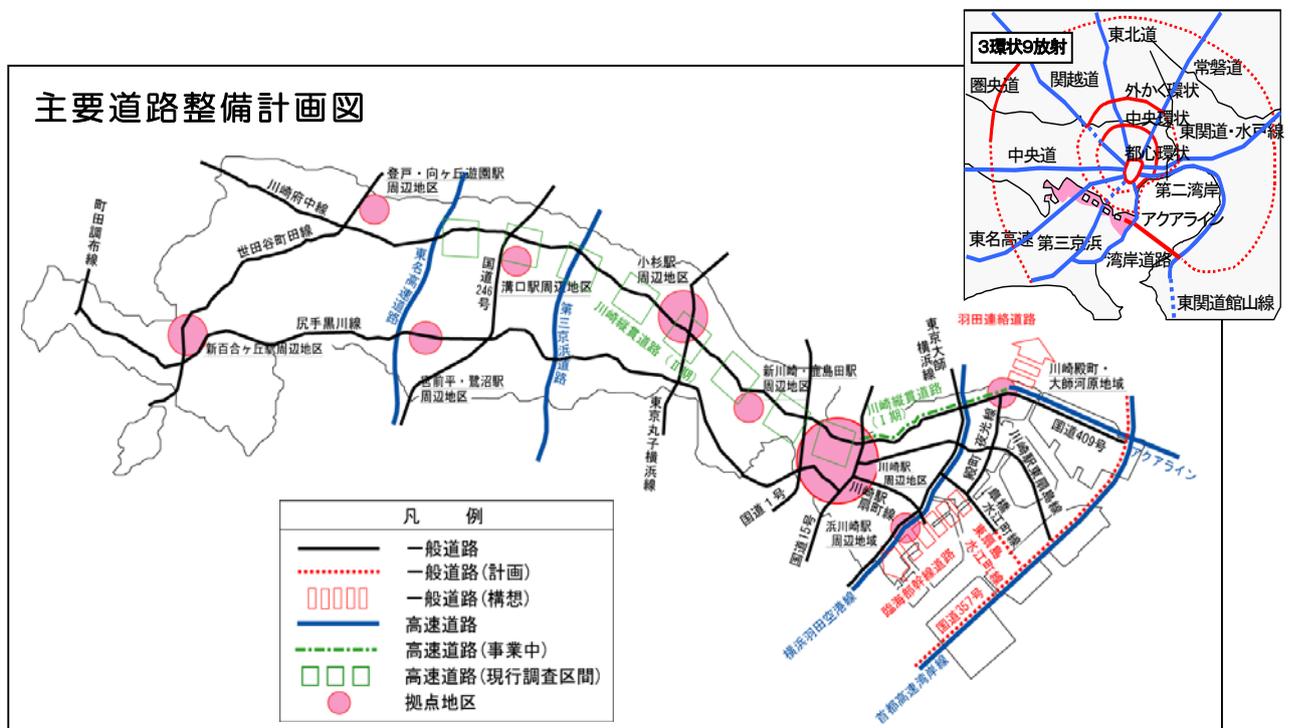


図3-4 主要道路整備計画図

出典) 川崎市新総合計画 川崎再生フロンティアプラン (平成17年3月)

2 拠点形成や地域のまちづくりのための都市計画道路

本市が目指す広域調和・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し、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させる道路体系の構築を進める必要があります。

また、市内では都市拠点地区以外でも、各地域で、市街地開発事業、民間開発などのまちづくりが行われており、土地利用や関連する諸事業と整合し、まちづくりとバランスが取れた道路整備を進める必要があります。

したがって、都市拠点の形成や地域のまちづくりのための都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

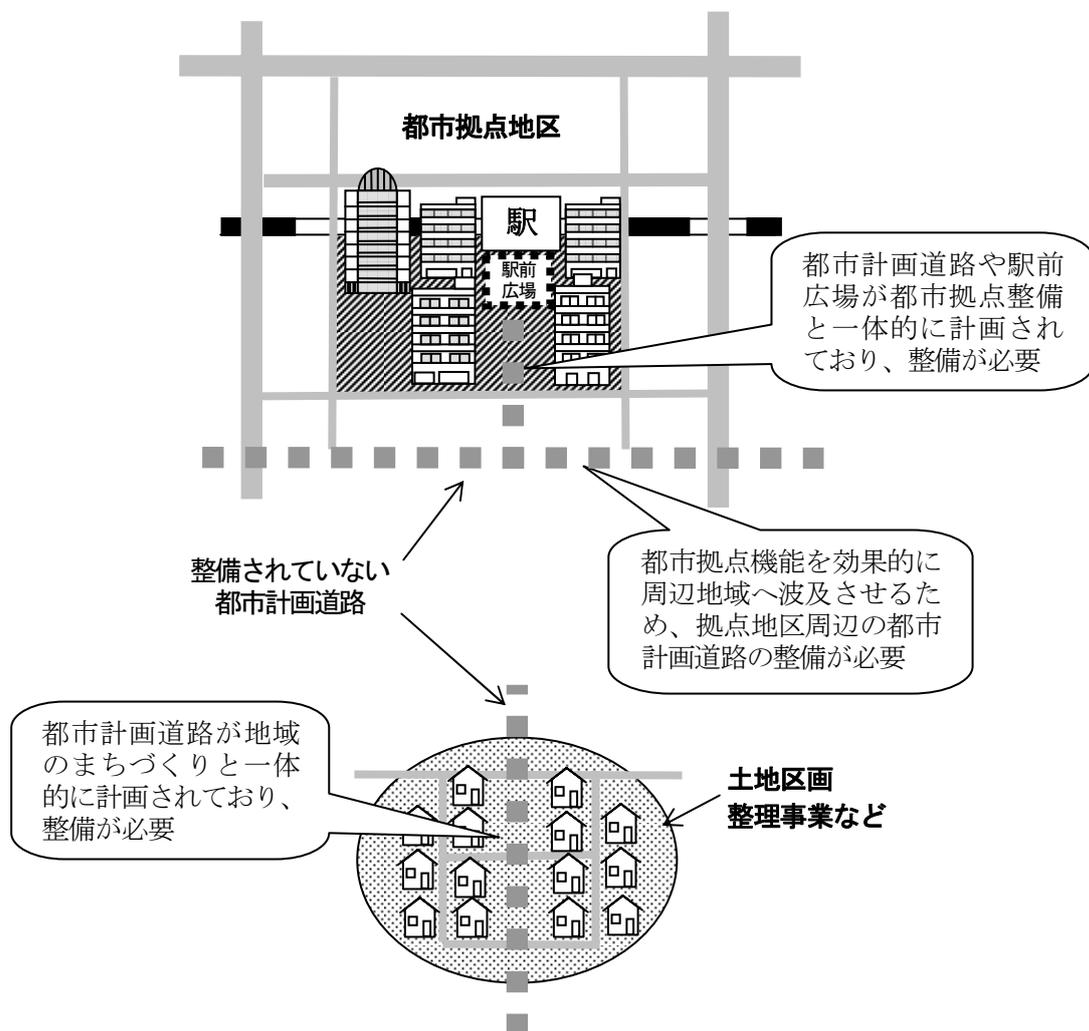


図3-5 拠点形成や地域のまちづくりのための都市計画道路(例示)

3 混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路

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していくために、道路の混雑を緩和し、円滑な道路サービスが求められています。

このため、都市の構造や都市機能の配置を踏まえ、公共交通体系とも機能的に連携し、速達性、利便性が高く、効率の良い都市活動を支援する都市計画道路を体系的に整備する必要があります。

したがって、こうした混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

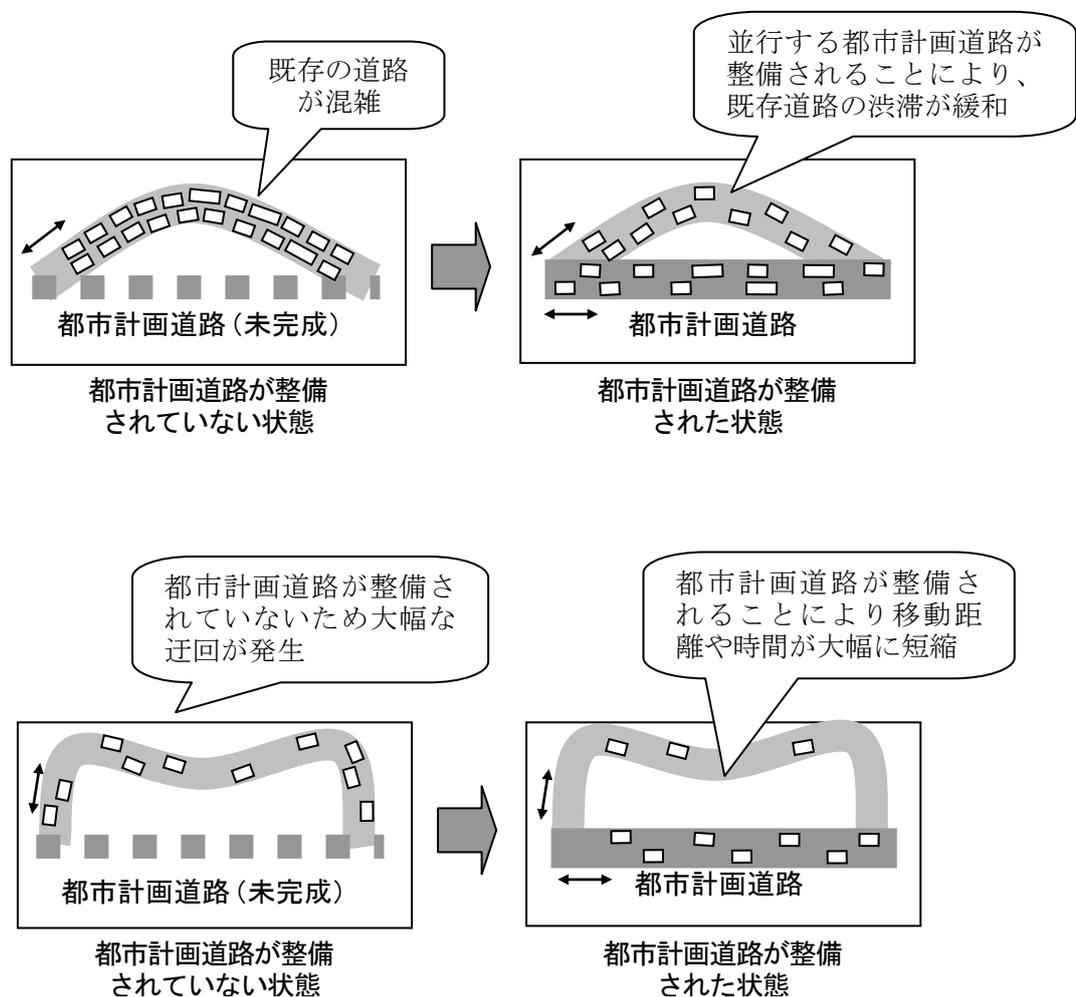


図3-6 混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路（例示）

4 歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路

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に向けて、安全・快適に利用できる歩道空間や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、駅や公共公益施設の周辺など地域の実態を考慮しつつ、高齢者や障害者など誰も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。

また、生活道路へ流入する通過交通を幹線道路などへ転換させるため、都市計画道路の整備を進める必要があります。

したがって、歩道空間や生活道路の安全性、快適性向上を図るための都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

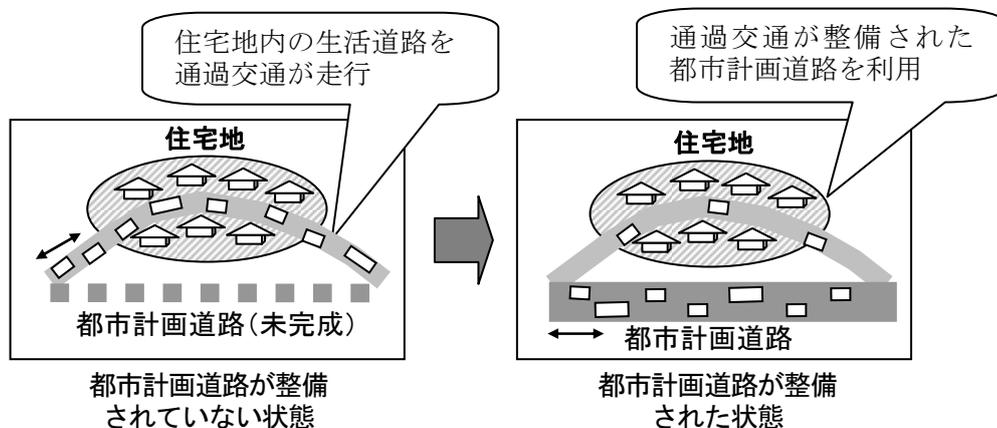
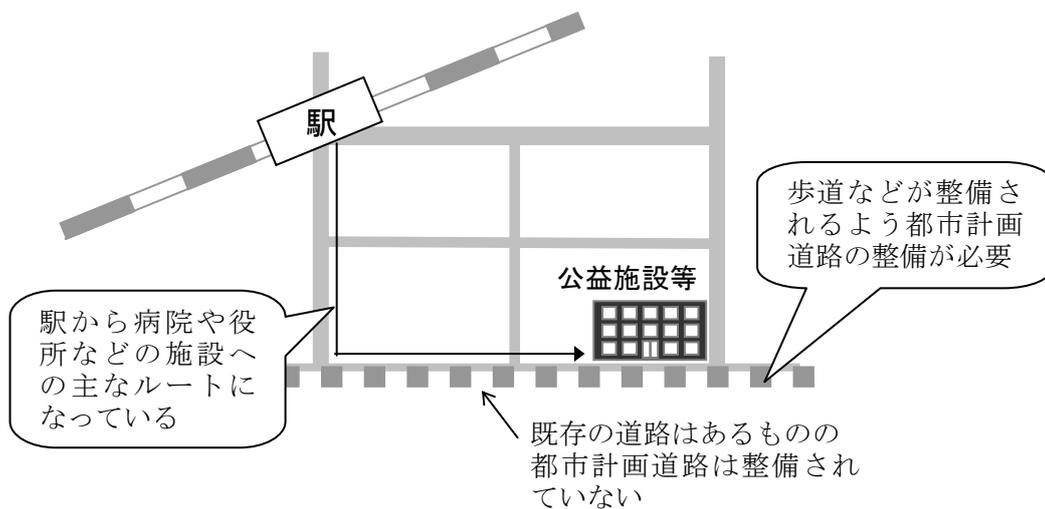


図3-7 歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路（例示）

5 公共交通の利便性向上のための都市計画道路

本格的な高齢社会を迎える中で、市民生活を支える身近な交通手段として公共交通の役割は、ますます高まっていくものと考えます。

また、公共交通の利便性向上は、マイカー利用からの転換を促進し、交通渋滞の緩和や環境負荷の低減にも寄与するものと考えます。

このため、バス交通等の走行環境の整備、改善を図るとともに、鉄道、バス等への乗り継ぎの利便性を高める駅前広場の整備などを進める必要があります。

したがって、公共交通の利便性向上を図るための都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

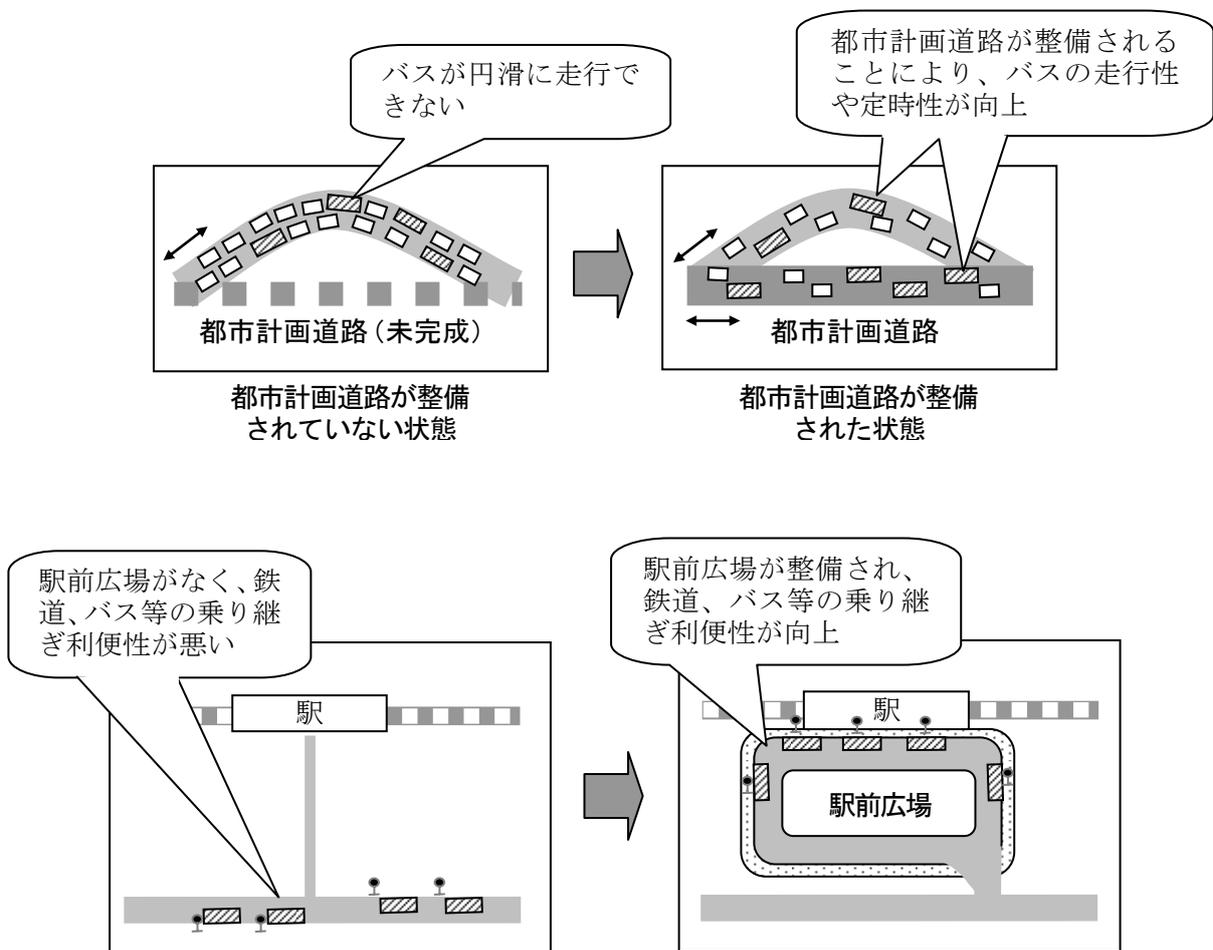


図3-8 公共交通の利便性向上のための都市計画道路（例示）

6 都市の防災性向上のための都市計画道路

万一の災害時にも、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、都市の防災性を高め、災害に強いまちづくりを進めていくことが必要です。

このため、緊急車両等の通行路や避難路の確保、火災からの延焼を遮断する防災空間づくりなど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、今後人口の流入と集中が想定される駅周辺などの拠点地域においては、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ための都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

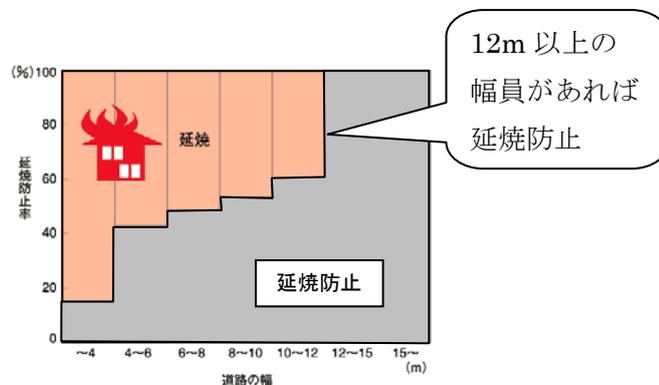


図3-9 道路幅員別延焼防止率

出典) 国土交通省道路局ホームページ

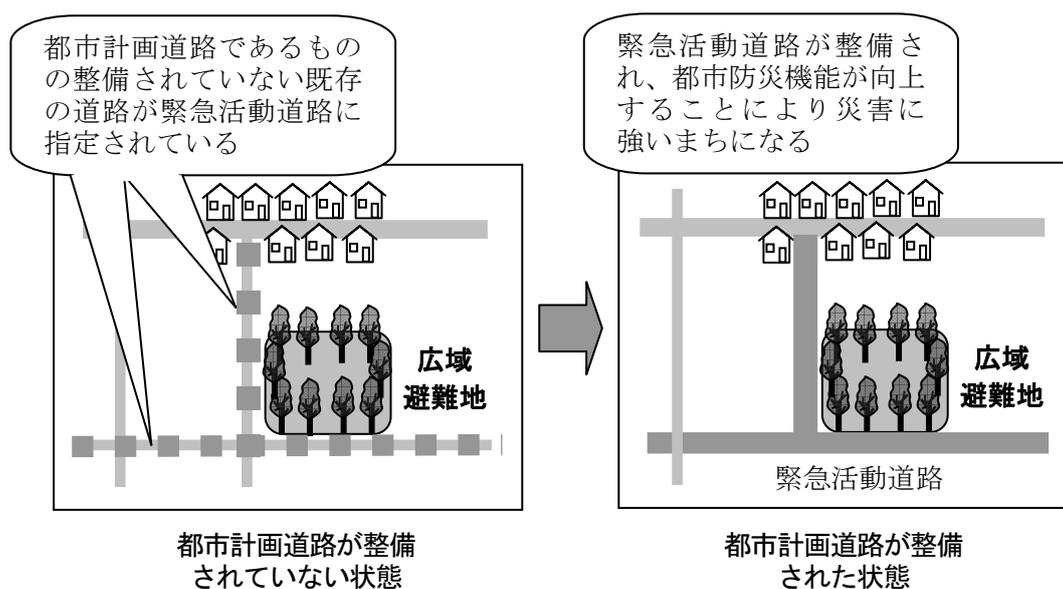


図3-10 都市の防災性向上のための都市計画道路 (例示)

7 景観形成のための都市計画道路

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充実を図る必要があります。

そのためには、道路の交通機能を確保しながら、道路内緑化に努め、緑のネットワークを構成する道路環境の形成を図るとともに、街なみと調和した道路景観の形成を図ることが必要です。

したがって、良好な都市環境や都市景観の形成を図るための都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

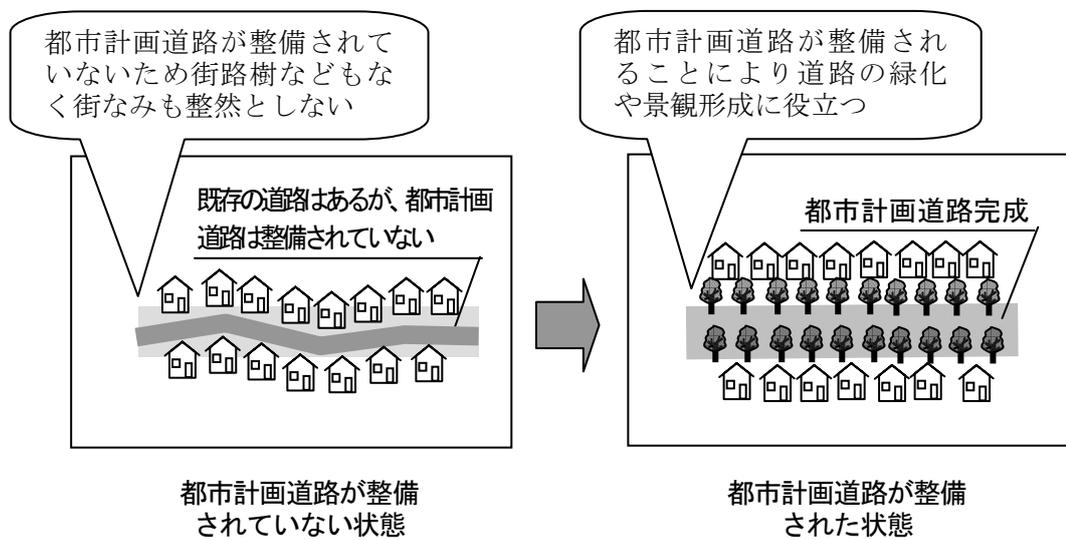


図 3 - 1 1 景観形成のための都市計画道路（例示）



図 3 - 1 2 都市計画道路 川崎駅東扇島線

8 環境対策のための都市計画道路

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、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求められています。

こうした中で、交差点などのボトルネックにおける渋滞や道路ネットワークの不足などが要因となって、自動車の走行速度を低下させ、エネルギーの過剰消費や環境への負荷を高める（図3-13参照）など、地域環境のみならず地球環境レベルの課題にもなっていることから、自動車の走行性向上や道路交通の整流化（図3-14参照）に向けて体系的な道路網の整備を進めていくことが必要です。

したがって、こうした環境課題の解決に寄与する都市計画道路は、今後も必要であると考えます。

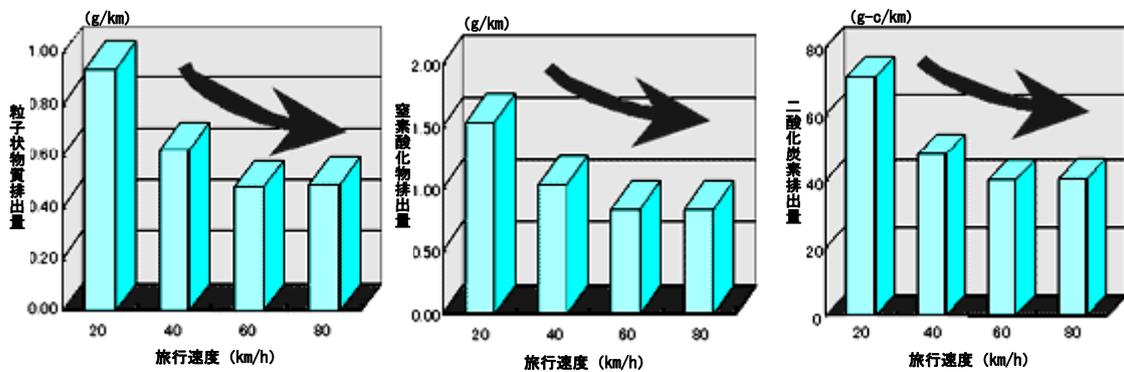


図3-13 自動車の走行速度と自動車排出ガスの排出量との関係

出典) 国土交通省ホームページ (一部改)

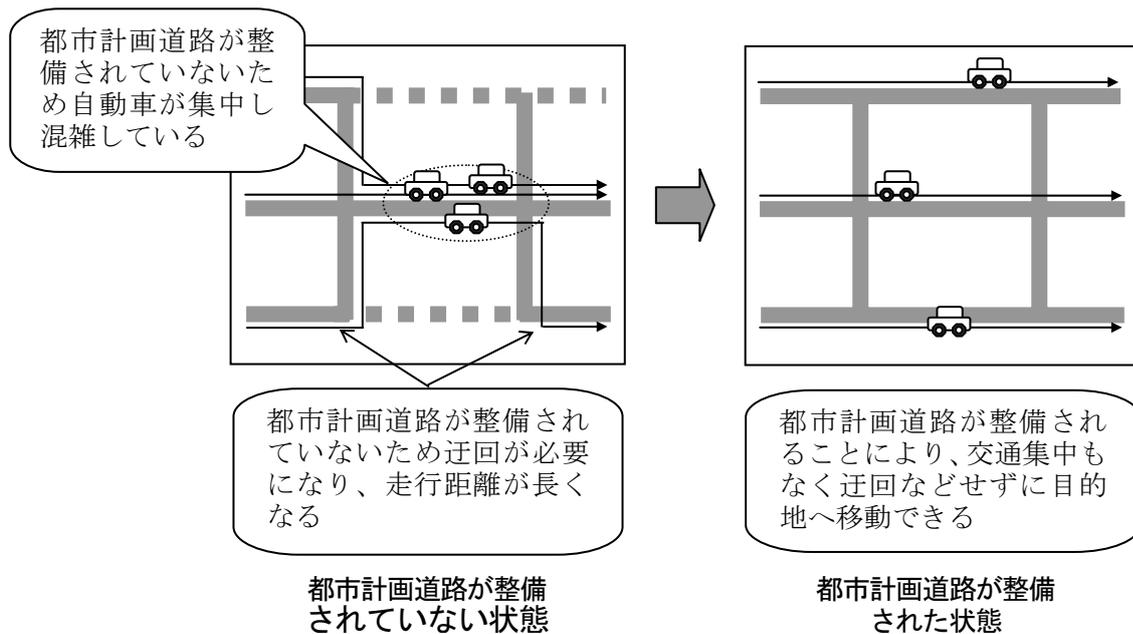


図3-14 都市計画道路の整備による道路交通の整流化イメージ

9 効率的、効果的な都市計画道路の整備

本市の都市計画道路の整備は、都市計画決定以後の地価の高騰による用地取得の問題などにより事業が長期化しており、道路財源の縮小も相まって、今後も大幅な整備進捗は難しい状況にあります。

こうした中で、都市計画道路の整備については、重点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することが、より一層、求められています。

このため、既存ストックを有効に活用する観点から、都市計画道路と同程度の道路規格を有する既存道路を活用した機能代替等を積極的に進める必要があります。

また、バリアフリー空間の整備や道路景観の形成、防災機能の確保などを行うために、沿道と一体となって道路空間を形成することも効果的に整備を進めるうえで有効な手法であると考えます。

さらに、都市計画道路の整備手法としては、街路事業をはじめ、いくつかのメニューが用意されていることから、こうした整備手法を効果的に活用していくとともに、整備促進の様々な工夫を検討するなどして、適切な官民のパートナーシップによる投資効果の高い都市計画道路の整備を行うことも必要であると考えます。

あわせて、重点的な取り組みにより、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進めるためには、事業効果が早期に発揮されることを重視した道路整備プログラムの策定が重要になってきています。

このため、今後、道路整備プログラムによって事業展開を図る中で、事業の実施が予定されている路線等を現計画どおりに整備しようとしても、地形条件や沿道状況などにより、事業の実施が著しく困難な場合などには、事業が実施できるよう、都市計画道路の線形や構造等の見直しを行うことも必要であると考えます。

また、都市計画道路の整備を進めるうえでは、交差点などのボトルネック箇所の解消を優先して整備することが望ましいと考えることから、交差点改良など緊急性が高く事業効果も大きいものについては、事業単位が小さなものであっても積極的に事業認可を取得するなどして整備を進めていくことも必要であると考えます。

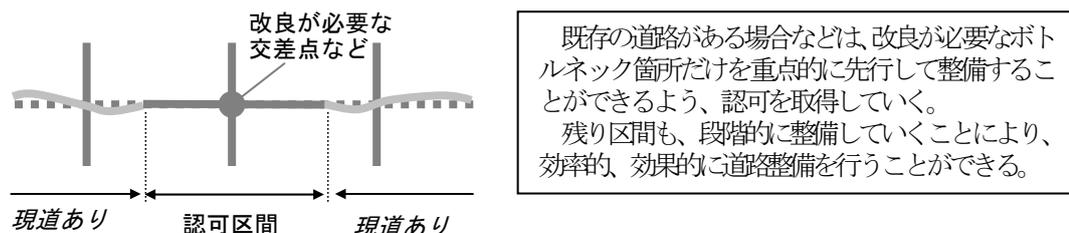


図3-15 ボトルネック箇所の重点的な整備イメージ

(3) 見直しの検討手順

見直しの検討については、第3章の(1)で整理した見直しのための前提条件に基づき、事業が実施されていない路線等の「ア 必要性検証」、事業の実施が予定されている路線等の「イ 事業実行性検証」及び既に完成しているものの、著しい交通渋滞などの道路交通問題が生じている路線等の「ウ 改良方針検討」をそれぞれ行い、都市計画道路網（素案候補）を選定することとします。

次に、都市計画道路網（素案候補）に基づき「エ 交通量検証」を行い、交通処理上の問題がない場合には都市計画道路網（素案）を確定し、問題がある場合には都市計画道路網（素案候補）を再検討します。

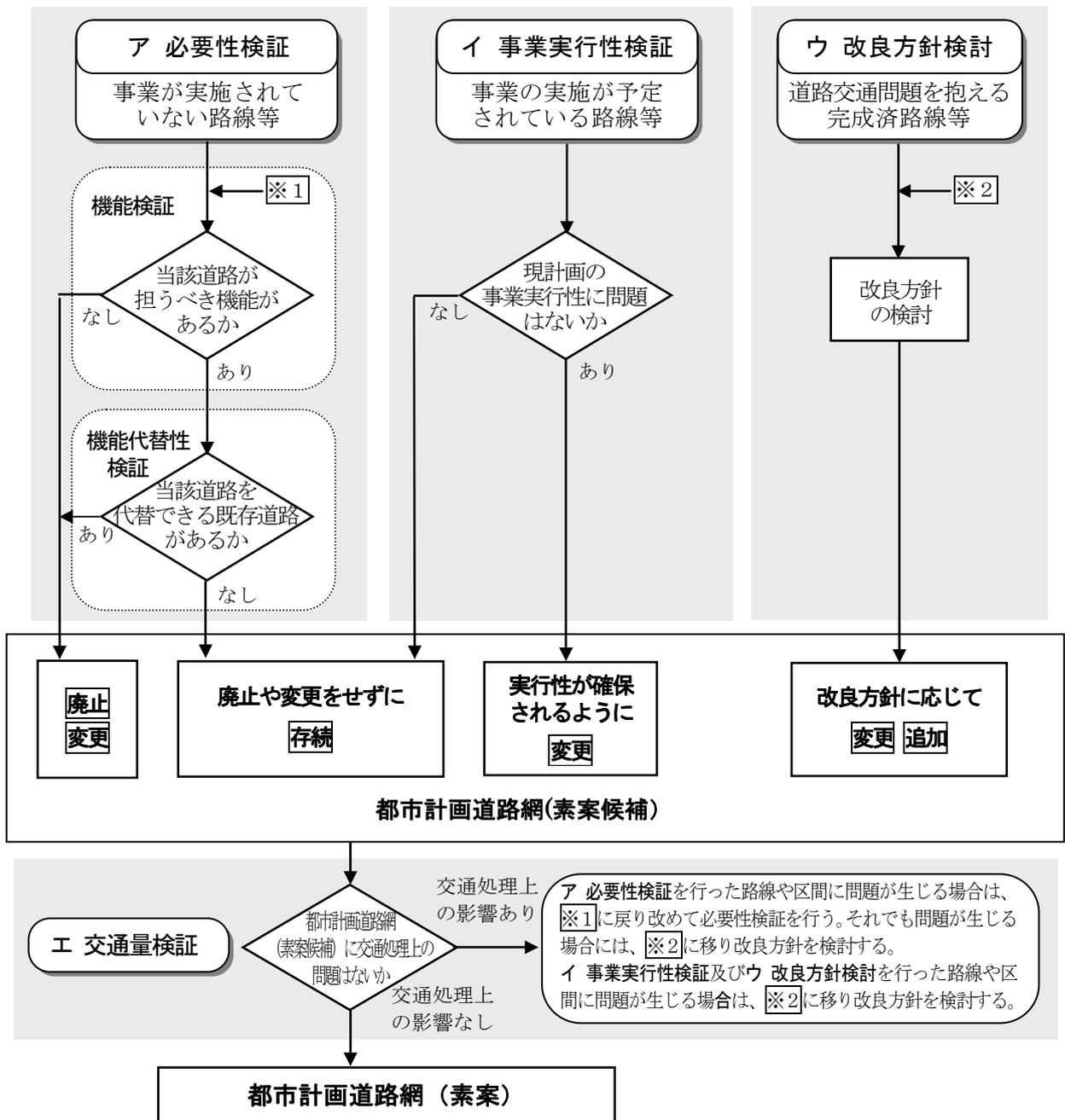


図3-16 見直し検討手順の概略フロー

ア 事業が実施されていない路線等の必要性検証

事業が実施されていない路線等の必要性検証は、次の手順により行います。

機能検証

見直しの基本方向（1～8）に基づき設定する評価項目により、事業が実施されていない路線等が、どのような機能を担うかを検証します（評価項目については29ページを参照ください）。

都市計画決定後の状況変化などにより担うべき機能が消失したり、変化した路線や区間は廃止等の見直しを検討します。

機能代替性検証

事業が実施されていない路線等の既存道路による機能代替の可能性について検証します。機能代替の可能性のある既存道路が存在する場合には、事業が実施されていない路線等を整備する場合と既存道路を活用して代替道路を整備する場合との事業の実行性を比較検証します（既存道路による機能代替性については30ページを参照ください）。

既存道路を活用して代替道路を整備する方が事業の実行性が高い場合には、機能代替された路線や区間は廃止等の見直しを検討します。

都市計画道路網（素案候補）の選別

以上の過程を経て、事業が実施されていない路線等について、「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」に選別します。

イ 事業の実施が予定されている路線等の事業実行性検証

事業の実施が予定されている路線等の事業実行性検証は、次の手順により行います。

事業実行性検証

地形条件や沿道状況等を踏まえ、事業の実施が予定されている路線等の事業の実行性を検証します。

事業の実行性に問題がある場合には、既存道路の活用なども含めて実行性のある都市計画道路となるよう線形や構造の変更等の見直しを検討します。

都市計画道路網（素案候補）の選別

以上の過程を経て、事業の実施が予定されている路線等について、「存続候補」、「変更候補」に選別します。

ウ 道路交通問題を抱える完成済の路線等の改良方針検討

道路交通問題を抱える完成済の路線等の改良方針検討は、次の手順により行います。なお、「ア 必要性検証」によって必要性が確認された路線や区間についても、計画どおり整備したときに、将来的に道路交通問題の発生が考えられる場合には、改良方針を検討します。

改良方針の検討

改良方針について、道路空間の再配分や交通規制による道路運用、道路拡幅、道路新設などのうちから事業の実行性も考慮して改良方針を検討します（改良方針については31ページを参照ください）。

都市計画道路網（素案候補）の選別

以上の過程を経て、都市計画変更を伴う改良が必要となる完成済路線等については、「変更候補」とし、新たな都市計画道路が必要となる場合には、「追加候補」とします。

エ 交通量検証

ア～ウにより選別された「存続候補」、「変更候補」、「廃止候補」、「追加候補」を基つき、再編した都市計画道路網（素案候補）について、将来交通量の推計を行い、都市計画道路網の見直しによる交通処理面での問題、影響等を検証します。

都市計画道路網の見直しによって、いずれの路線や区間にも交通処理上の問題が生じない場合には、都市計画道路網（素案）を確定します。

一方、「ア 必要性検証」を行った路線や区間に問題が生じる場合には、改めて必要性検証を行います。それでも問題が生じる場合には、道路の改良方針を検討することとします。

また、「イ 事業実行性検証」を行った路線や区間に問題が生じる場合には、道路の改良方針を検討することとします。

「ウ 改良方針検討」を行った路線や区間に問題が生じる場合には、改めて道路の改良方針を検討することとします。

なお、交通量検証に当たっては、曜日や時間帯によって、交通状況が異なる道路もあることから、道路の交通特性に十分留意する必要があります。

機能検証のための評価項目について

事業が実施されていない路線等の必要性検証については、見直しの基本方向（1～8）に基づき、評価項目を設定して検証を行います。いずれの評価項目にも該当しない路線や区間は「廃止候補」となります。また、存続路線や区間については、「9. 事業の視点」を踏まえて、事業実行性などの検証を行います。

表3-1 機能検証における評価項目

見直しの基本方向	見直しの考え方（視点）
1 都市の骨格形成のための都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏ネットワークないしは市域を越えてネットワークする幹線機能を有する都市計画道路 ・市内・市外拠点、広域交通結節点（IC、空港、港湾等）へ連携する都市計画道路
2 拠点形成や地域のまちづくりのための都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発事業や土地区画整理事業などの面的整備事業等の土地利用計画と一体的に計画されている都市計画道路 ・まちづくりの誘導・形成を支援する都市計画道路 ・高速道路、鉄道等の他事業と一体的に計画されている都市計画道路
3 混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・混雑の解消に役立つ都市計画道路や並行する道路の混雑解消に役立つ都市計画道路 ・ネットワークの欠落区間の整備により連続性が期待され、移動距離の大幅な短縮に寄与する都市計画道路
4 歩行者等の安全性・快適性向上のための都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法の重点整備地区内の特定経路などに指定されている都市計画道路 ・自転車・歩行者交通を大量に発生される学校、商店街、病院、鉄道駅、住宅団地等が沿道にあるなど、自転車・歩行者交通の安全性、快適性の向上に寄与する都市計画道路 ・住宅地の中にある生活道路から通過交通を排除する等の効果が認められる都市計画道路
5 公共交通の利便性向上のための都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・既存道路が幹線的なバス路線や区間となっており、当該路線の整備によりバスの走行性や定時性の向上に寄与する都市計画道路 ・当該路線の整備によりバス等の走行環境の整備・改善に寄与する都市計画道路 ・鉄道、バス等への乗り継ぎの利便性を高める駅前広場（都市計画決定されている駅前広場）と一体的に計画されている都市計画道路
6 都市の防災性向上のための都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・関連計画等で既存道路が緊急輸送路や避難路として位置付けられている都市計画道路 ・当該路線の整備により、災害時の緊急輸送路や避難場所への避難路、あるいは延焼遮断路の確保など、防災性の向上に寄与する都市計画道路 ・消防活動が困難な区域（消防活動指定地域）の解消に寄与する都市計画道路
7 景観形成のための都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・関連計画等に緑のネットワーク形成や都市景観形成を図るうえで必要な道路として位置付けられている都市計画道路
8 環境対策のための都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・交通渋滞の改善や走行性の向上、道路ネットワークにおける自動車交通の整流化に寄与する都市計画道路
9 効率的、効果的な都市計画道路の整備（事業の視点）	<ul style="list-style-type: none"> ・既存道路の有効活用や交差点改良、あるいは事業困難な路線等の計画見直しなどに取組み、効率的、効果的に都市計画道路の整備を進めることが必要

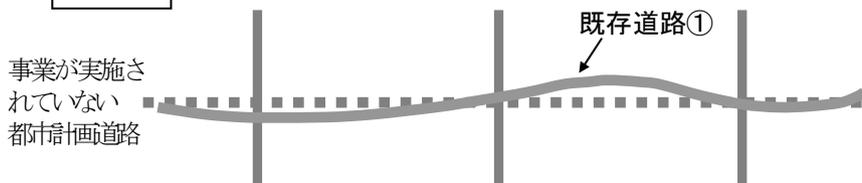
既存道路による機能代替性について

既存道路による機能代替性については、次のとおりです。

機能代替性のある既存道路の必要条件

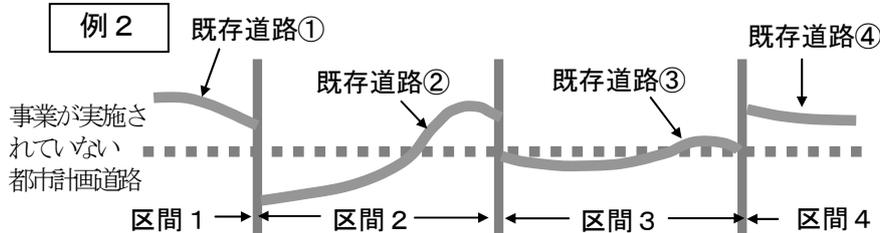
- ・ 対象となる都市計画道路と同程度の道路規格（幅員、交通容量等）を備えていること。
- ・ 対象となる都市計画道路の周辺（例：対象となる都市計画道路が幹線道路の場合は概ね 500m 以内、補助幹線道路の場合は概ね 250m 以内など）に位置しており、起終点やルートなどが近似していること。
- ・ 機能代替する既存道路に交通渋滞などの道路交通問題が生じていないこと（ただし、既存道路の改良により道路交通問題の解消が見込まれる場合などは除く。）。

例 1



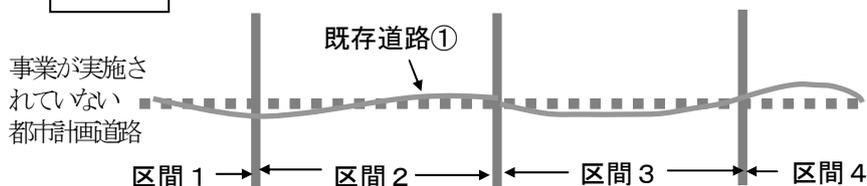
既存道路①は、事業が実施されていない都市計画道路と道路規格も同等であり、路線としての連続性やルートも近似している
⇒機能代替性あり

例 2



既存道路①～④は、事業が実施されていない都市計画道路と道路規格は同等であるが、路線としての連続性がなく、ルートも近似していない
⇒既存道路①～④は事業が実施されていない都市計画道路の機能代替性なし
⇒ただし、既存道路③は事業が実施されていない区間 3 の機能代替性あり

例 3



既存道路①は、事業が実施されていない都市計画道路と同等の連続性があり、ルートも近似しているが、幅員がやや狭く同等の道路規格を有してはいない
⇒既存道路①は、事業が実施されていない都市計画道路の機能代替性なし
⇒ただし、既存道路①は、拡幅整備等により、事業が実施されていない都市計画道路の機能代替の可能性あり

図 3 - 1 7 機能代替性

改良方針について

既に完成している都市計画道路であっても渋滞などの道路交通問題が発生しており、早期改善に向けた重点的な取組が必要な都市計画道路や交通量検証を行った結果、将来的に道路交通問題の発生が予想される都市計画道路については、次の①～③の観点から、交差点改良などの道路の改良方針を検討します。

① 道路空間再配分や交通規制の見直し等による改良

⇒ 現在の計画幅員はそのままに、道路空間の再配分（幅員構成の再整備）、交通規制の見直し、沿道と一体となった道路空間の形成等による問題箇所の改良の可能性について検討します。

② 道路の拡幅による改良

⇒ ①による対応では、道路交通問題が改善されない場合、部分的な道路の拡幅などによる問題箇所の改良の可能性について検討します。また、必要に応じて①による改良策などもあわせて検討します。

③ 道路の新設等による対応

⇒ ①、②による対応では、道路交通問題が改善されない場合に、道路の新設や周辺都市計画道路の整備等による問題箇所の改善の可能性について検討します。また、必要に応じて①、②による改良策などもあわせて検討します。

4 見直し路線

(1) 見直し候補路線（区間）の選定

見直し検討候補路線（区間）の選定にあたっては、広域的な観点による検証、評価が別途必要な自動車専用道路を除き、事業が実施されていない幹線道路を中心に8つの見直しの基本方向に「事業の視点」を加えた9つの視点(P.29)に基づき検証等を行いました。

なお、具体的な見直しの検討手順については、以下のフロー図に示すとおりです。

その結果、見直し検討候補路線として、ア.必要性検証により5路線7区間、イ.事業実行性検証により1路線3区間、ウ.改良方針検討により1路線1区間、合計7路線11区間を抽出しました。

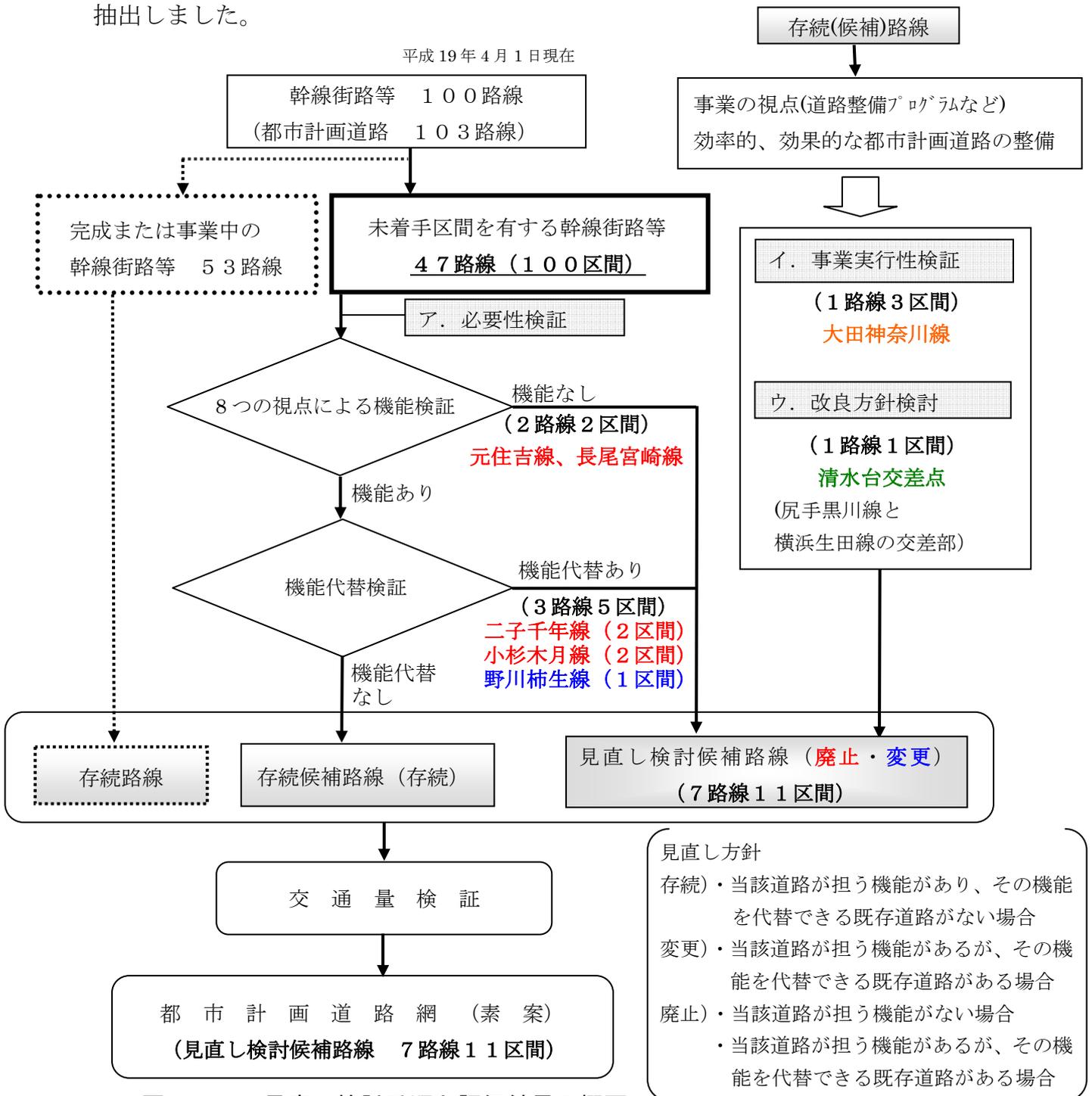


図 4-1 見直し検討手順と評価結果の概要

(2) 見直し候補路線（区間）の概要

見直し検討手順に基づき検証した結果、見直し検討候補路線(区間)となった7路線11区間についての概要は以下のとおりです。

表4-1 見直し検討候補路線（区間）

検証区分	見直し区分	路線名	区間起点～終点	幅員・延長	代替機能を有する路線名
必要性検証	変更候補 (1路線1区間)	① 野川柿生線 (3.5.14)	宮前区平4丁目 ～宮前区菅生1丁目	計画幅員 12m 区間延長約 1,030m	宮前8号線 (幅員約 12m)
	廃止候補 (4路線6区間)	② 二子千年線 (3.4.12)	高津区末長 ～高津区末長	計画幅員 9m 区間延長約 360m	二子千年線 (第三京浜側道) (幅員約 7m)
		③ 二子千年線 (3.4.12)	高津区末長 ～高津区末長	計画幅員 9m 区間延長約 340m	二子千年線 (第三京浜側道) (幅員約 10～14m)
		④ 元住吉線 (3.5.5)	中原区木月1丁目 ～中原区木月1丁目	計画幅員 15m 区間延長 120m	—
		⑤ 小杉木月線 (3.5.12)	中原区木月伊勢町 ～中原区木月3丁目	計画幅員 12m 区間延長約 800m	木月54号線～中原8号線 (幅員約 6～8m)
		⑥ 小杉木月線 (3.5.12)	中原区小杉3丁目 ～中原区木月伊勢町	計画幅員 12m 区間延長約 700m	中原8号線 (幅員約 10m)
		⑦ 長尾宮崎線 (3.6.2)	高津区上作延 ～高津区上作延	計画幅員 11m 区間延長約 280m	—
	計 (5路線7区間)				
事業実行性検証	事業検討候補 (1路線3区間)	⑧ 大田神奈川線 (3.5.3)	中原区上平間 ～中原区荻宿	計画幅員 20m 区間延長約 650m	—
		⑨ 大田神奈川線 (3.5.3)	中原区荻宿 ～幸区北加瀬3丁目	計画幅員 15m 区間延長約 400m	—
		⑩ 大田神奈川線 (3.5.3)	中原区荻宿 ～幸区北加瀬3丁目	計画幅員 15m 区間延長約 420m	—
	計 (1路線3区間)				
検討	改良候補 (1路線1区間)	⑪ 清水台交差点 (尻手黒川線、 横浜生田線)	宮前区菅生4-5 付近	—	—

(3) 候補路線(区間)別見直し方針

(1) の見直し検討手順に基づき選定された各見直し候補路線(区間)の位置及び見直し方針は次のとおりです。

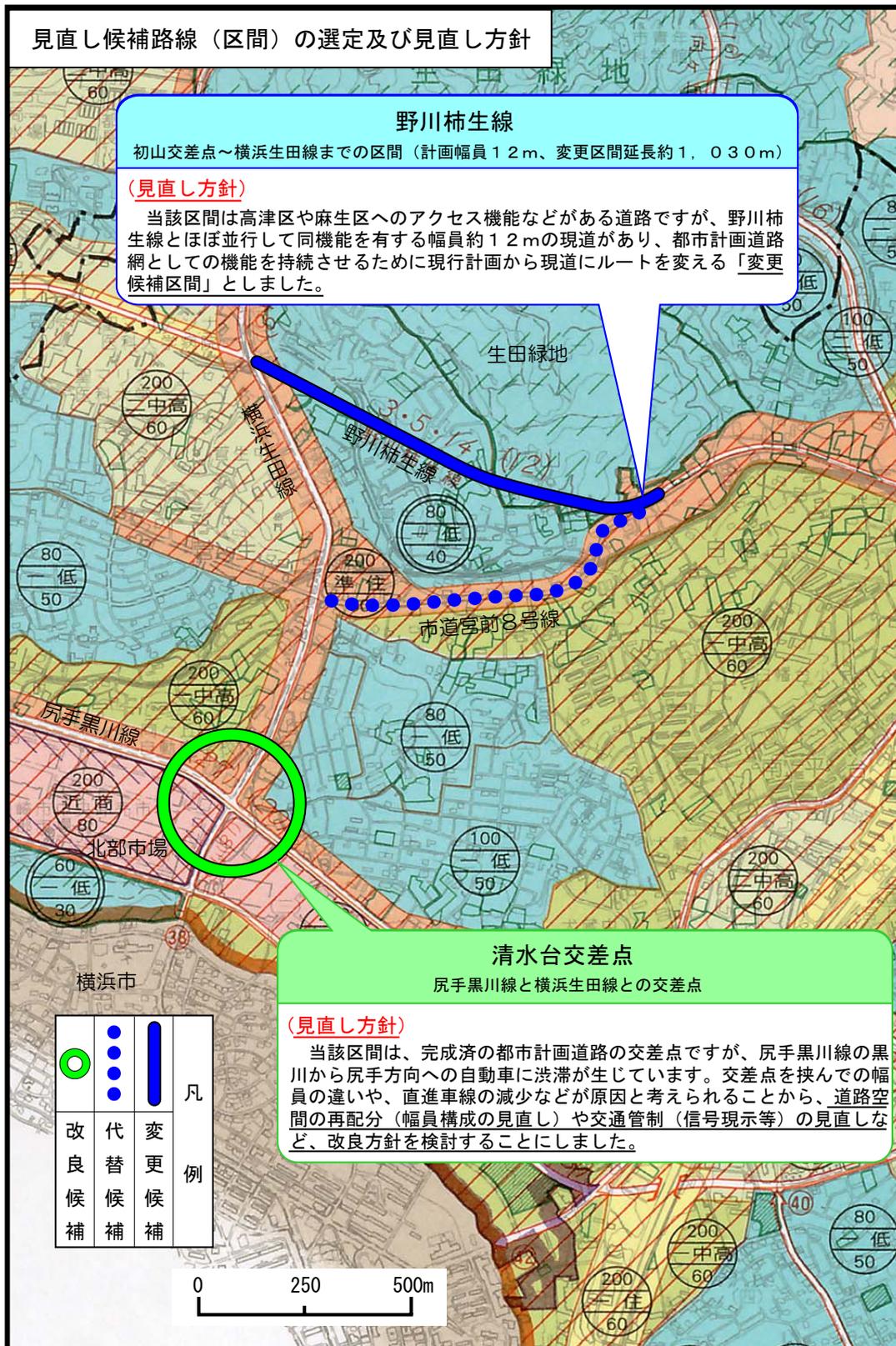
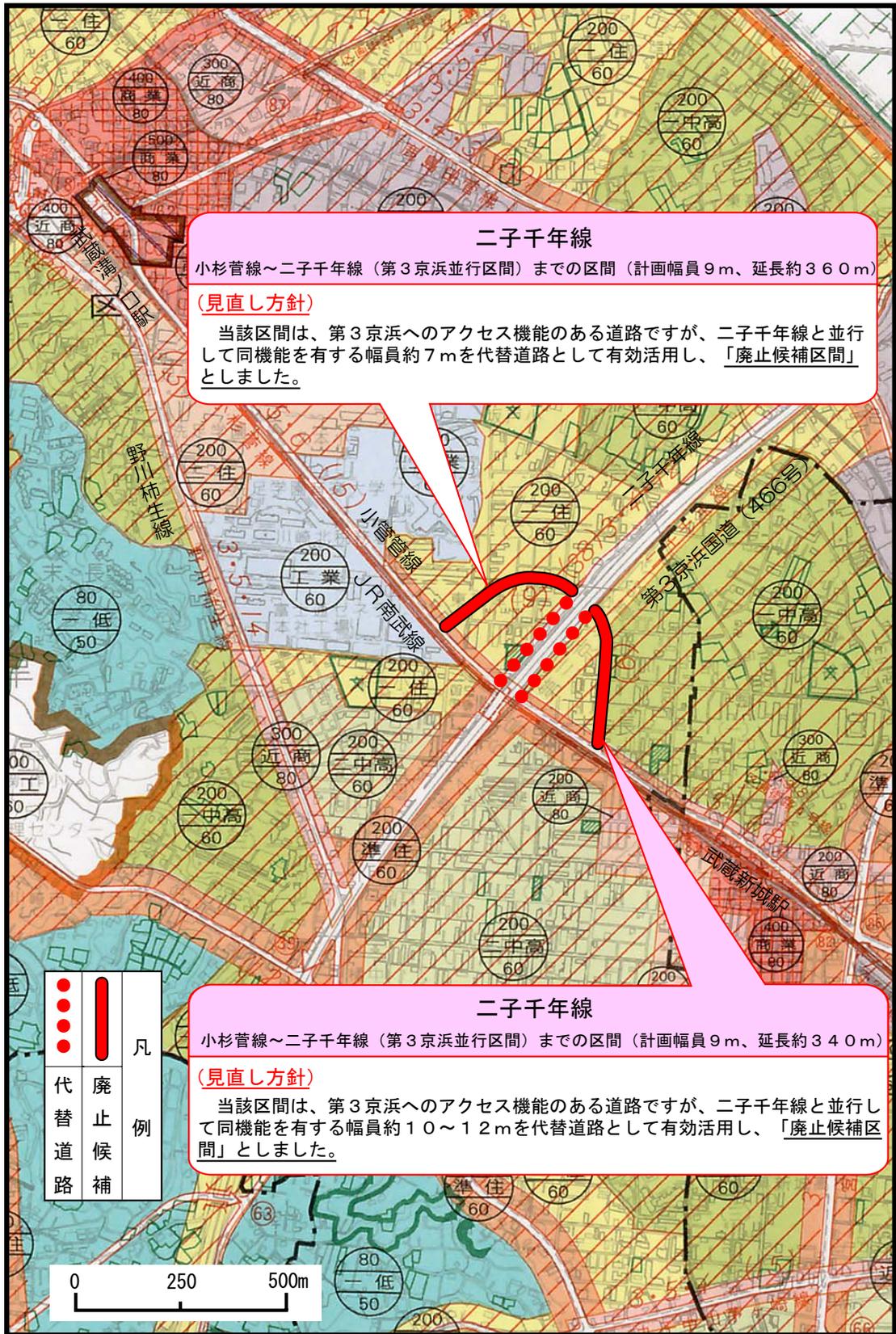


図4-2 見直し候補路線(区間)別見直し方針(1)



二子千年線
 小杉菅線～二子千年線（第3京浜並行区間）までの区間（計画幅員9m、延長約360m）
（見直し方針）
 当該区間は、第3京浜へのアクセス機能のある道路ですが、二子千年線と並行して同機能を有する幅員約7mを代替道路として有効活用し、「廃止候補区間」としました。

二子千年線
 小杉菅線～二子千年線（第3京浜並行区間）までの区間（計画幅員9m、延長約340m）
（見直し方針）
 当該区間は、第3京浜へのアクセス機能のある道路ですが、二子千年線と並行して同機能を有する幅員約10～12mを代替道路として有効活用し、「廃止候補区間」としました。

代 替 道 路	●●●●	凡 例
	■	
廃 止 候 補	●●●●	
	■	



図4-3 見直し候補路線（区間）別見直し方針（2）

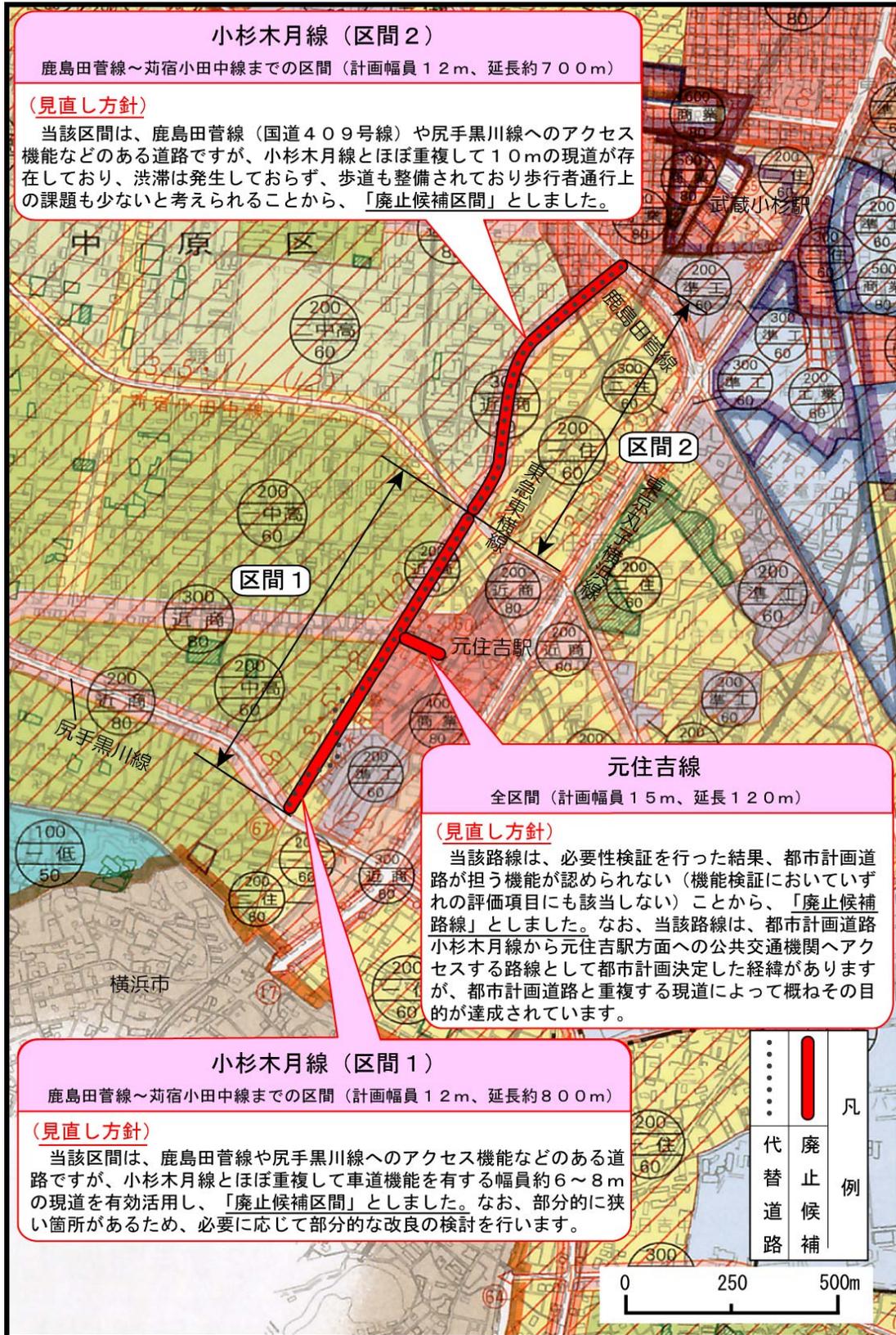


図4-4 見直し候補路線（区間）別見直し方針（3）

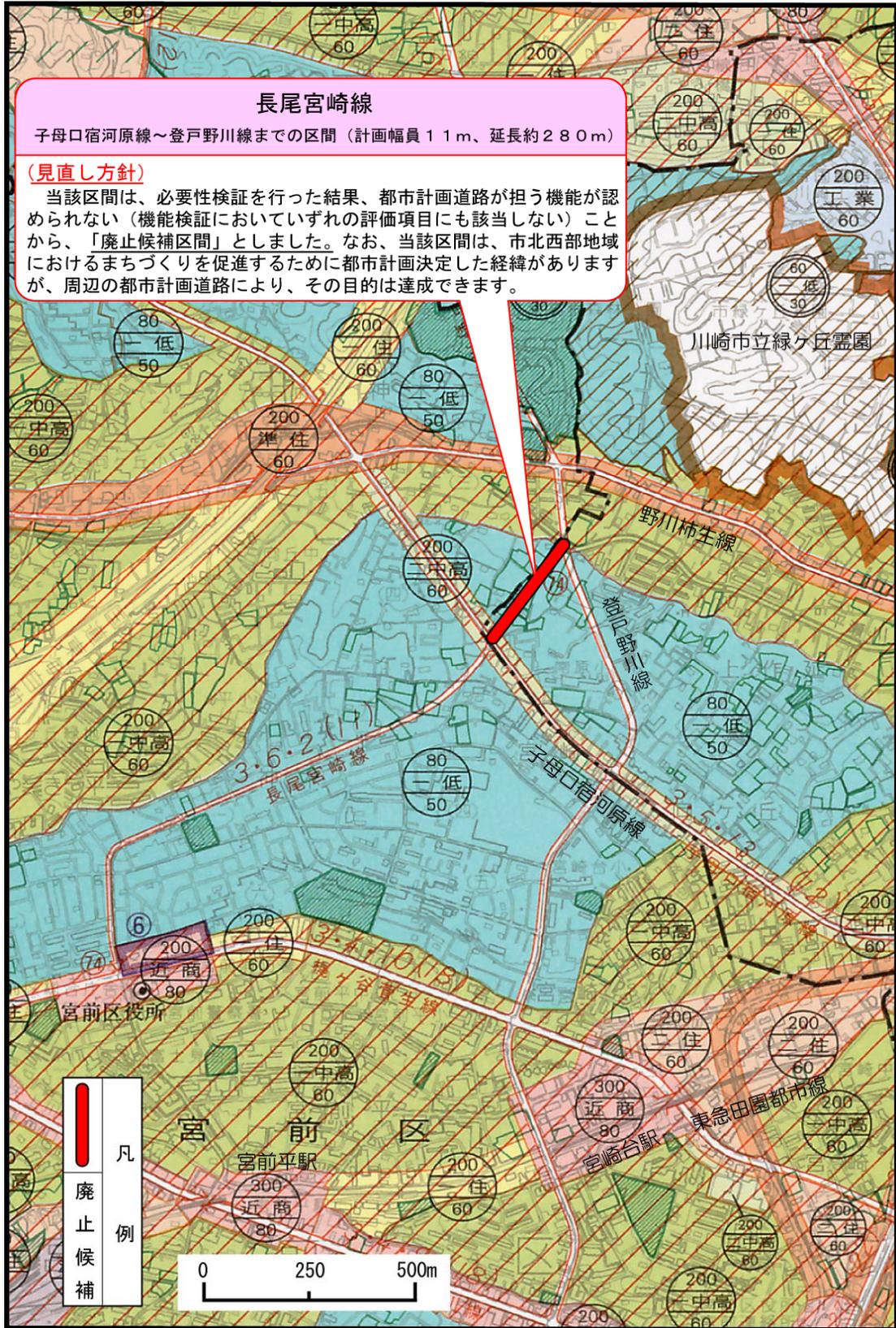


図4-5 見直し候補路線（区間）別見直し方針（4）

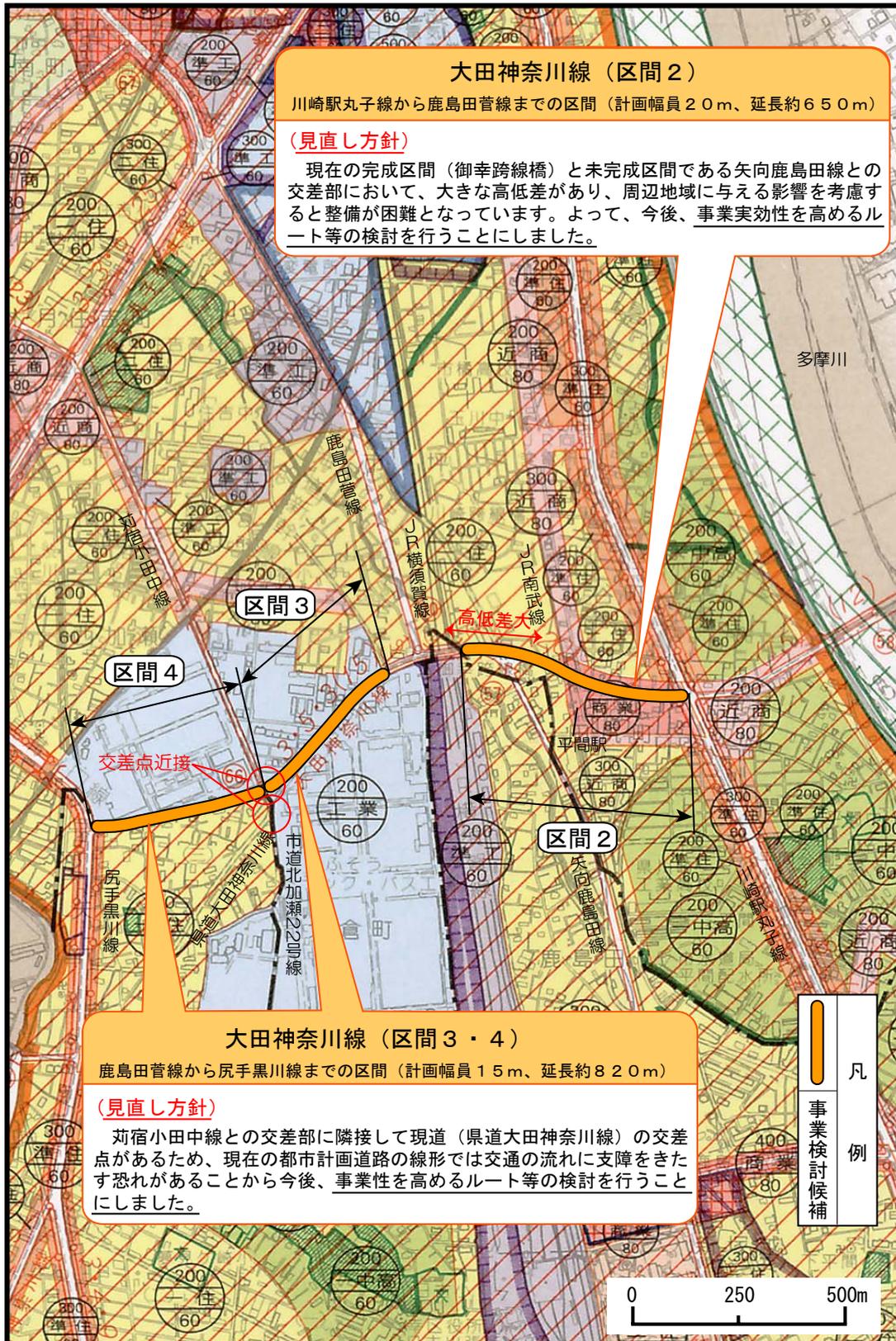


図4-6 見直し候補路線（区間）別見直し方針（5）

(4) 見直しに伴う都市計画道路網 (案)

(2) を踏まえた見直しに伴う都市計画道路網 (案) は次のとおりです。

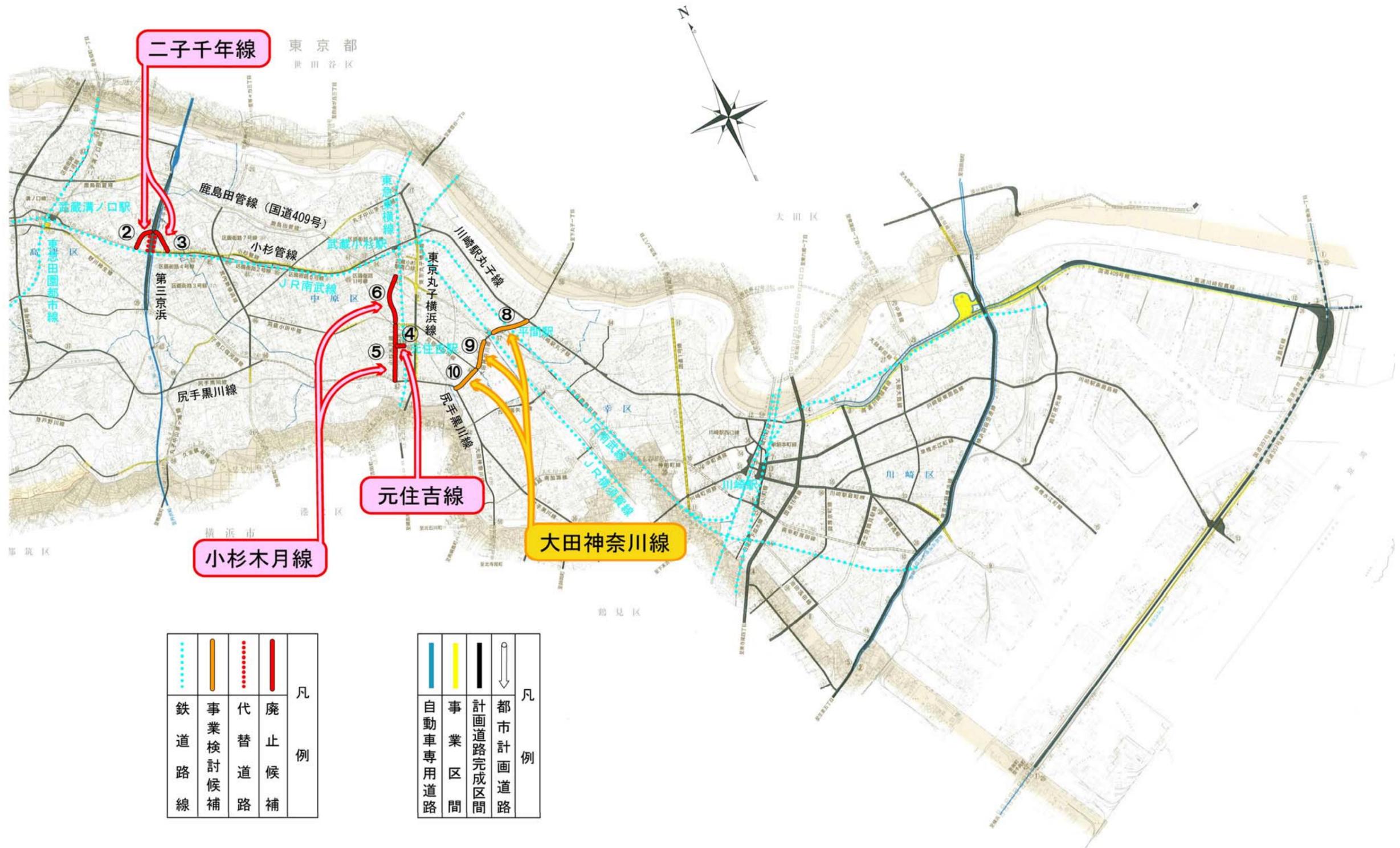


図4-7 見直しに伴う都市計画道路網 (案) (1)

5 今後の課題への取り組み

見直し方針に基づき、今後、都市計画道路網の見直しを進めていく上での課題とその取り組みについて整理しました。

(1) 情報の公開と住民合意形成の推進

都市計画道路の見直しは、図5-1に示すとおり、川崎市都市計画審議会での「見直し方針検討」に始まり、見直しが必要となった路線や区間に関する「計画検討」の段階及び廃止や変更のための「都市計画法に基づく手続」の段階を経て、都市計画道路の廃止や変更を行います。その際には、道路の計画内容に関する事項だけでなく、建築制限などに関する様々な意見や要望が想定されます。また、廃止や変更は、都市計画道路区域にとどまらずに道路周辺のまちづくりに影響を与える可能性もあります。

そのため、それぞれの過程において、市民へ情報提供を行い、意見を伺う機会を設けて検討を進めます。

また、今回の見直しによって、都市計画の廃止や変更が必要となった路線や区間をはじめ、存続となったが未着手の路線や区間についても、その理由について、市民にわかりやすく丁寧な説明を行い、十分な理解と協力が得られるよう努めます。

あわせて、廃止や変更を行う場合には、周辺地域へ影響を与えることから、都市計画道路だけに目を向けるのではなく、住民の意向を伺いながら、周辺地域の現状や将来を見据えた計画づくりを行い、住民との合意形成のもと、手続を進めていきます。

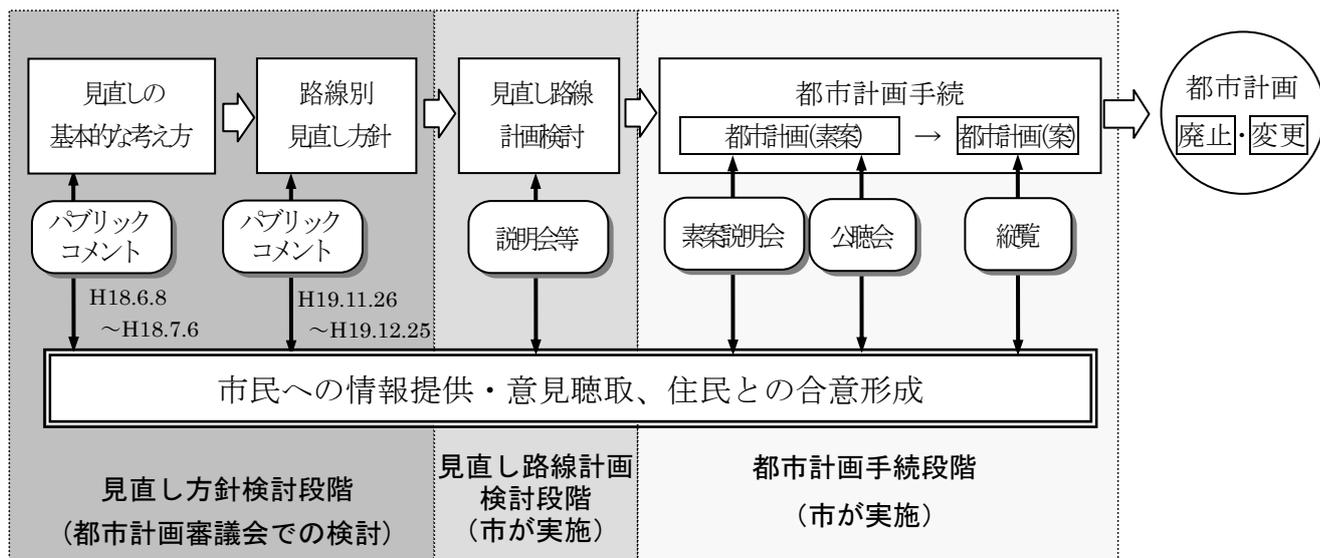


図5-1 都市計画道路の見直しから都市計画決定までの流れ

(2) 隣接都市の都市計画との整合性

本市は広域調和・地域連携型都市構造を掲げ、都市活動が市域を越えて行われていますが、現状においては一部の都市計画道路について隣接都市との市境部分において、表5-1のとおり、計画の不整合があります。また、不整合には図5-2のとおり、様々なパターンがあります。

都市計画的にも市境を越えた道路の一体性は不可欠です。こうした都市計画の不整合が市民生活の支障とならないよう、隣接都市と協調して課題解決を図っていきます。

表5-1 隣接都市との不整合状況

不整合項目	不整合内容	延べ路線数※
線形不整合	線形が整合していない	3件
幅員不整合	幅員が整合していない	7件
不連続	両都市の道路が市境区間で欠落している	2件
不存在	一方の都市の道路しか計画されていない	1件

※川崎市側の事業が実施されていない路線（川崎市側が不連続及び不存在の路線を含む）の内訳

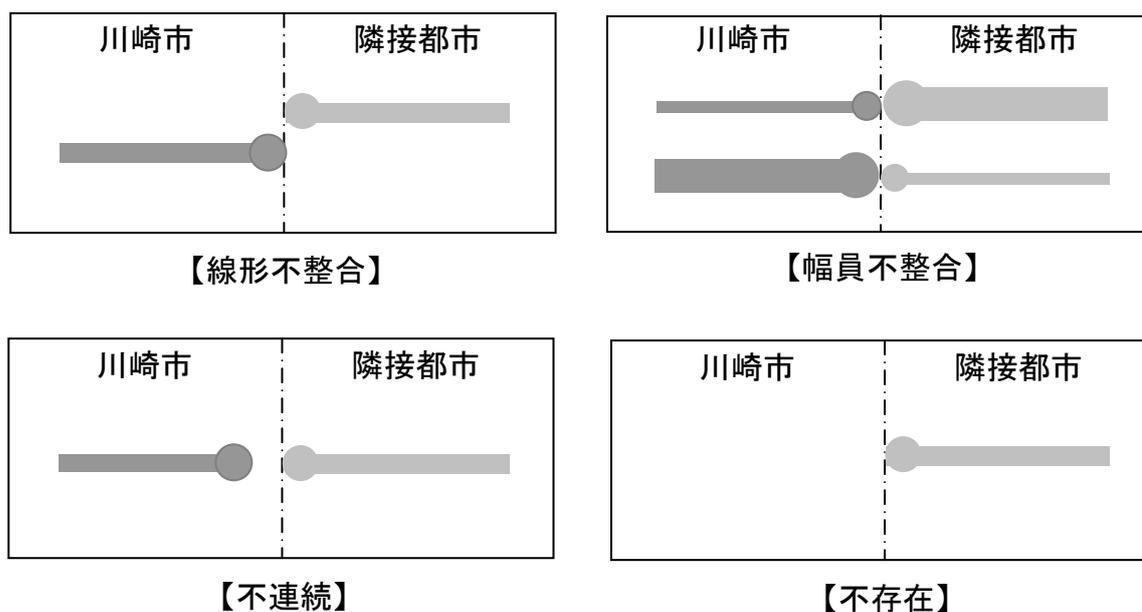


図5-2 隣接都市との不整合のパターンイメージ

(3) 用途地域等関連都市計画との調整

市内では、住居、商業、工業といった様々な土地利用が行われていますが、こうした土地利用が無秩序に混在していると、生活環境や業務の利便上、問題が生じることがあります。

このため、関連のある種類の土地利用を適切に誘導することにより、それぞれの土地利用にふさわしい環境が守られ、良好な住環境や効率的な事業環境の形成を図ることができるよう、都市計画では、土地利用に関する制限として用途地域を定めています。

この中で、都市計画道路をはじめとする幹線道路沿道のうち、業務の利便の増進を図る地域については、原則として道路端から25mの区域を「商業系の用途地域」に指定しています。

また、幹線道路沿道のうち、周辺住民の利便施設を誘導しつつ、後背地の良好な居住環境の維持、保全を図る地域については、原則として道路端から50mの区域を「住居系の用途地域」に指定しています。

このため、都市計画道路の廃止や変更の際には、幹線街路の沿道地域に定める用途地域を見直す必要が生じる場合が想定されます。

また、こうした用途地域の見直しによって、既存の建築物が用途地域に適合しなくなる「既存不適格建築物[※]」が生じることも想定されますが、都市計画道路の見直しに伴う用途地域の変更については、道路の整備状況や道路の有する機能、土地利用の状況や動向などを考慮しながら、適切な土地利用が図られるよう総合的な見地から見直しを行っていきます。

※「既存不適格建築物」とは

建築物を建築する時点において法令等に適合していたものでも、その後の法令等の改正により、その建築物全体、あるいは部分的に法令等に適合しなくなる場合があります。このような建築物を既存不適格建築物といいます。

なお、既存不適格建築物は、改正後の法令等の規定に限り適用しないこととし、そのまま建築物を使用することについては支障がありません。

(4) 地域に適した道路構造の採用

道路の安全性や円滑性が確保された道路の計画や設計を行うため、「道路構造令」という道路法に基づく政令によって、道路の構成（車線、歩道、植樹帯等）、線形、勾配、交差点、立体交差、道路構造物などの道路構造に関する一般的な技術的基準が定められています。

道路構造令は、昭和33年に公布され、その後も道路交通を取り巻く社会経済情勢の変化などに対応するため、昭和45年から今日まで、数回の改正が行われてきており、その考え方も、図5-3に示すとおり、高度経済成長期の自動車社会の進展を背景にした自動車利用を中心とする「全国一律の道路構造」という考え方から、歩行者や自転車など様々な道路利用者のニーズを踏まえ、道路の特性や地域の実情を考慮して、「地域に適した道路構造」を採用するという考え方へ転換してきています。

このため、「地域に適した道路構造」を採用するという道路構造令の趣旨を踏まえ、都市計画道路の整備によって、どのような道路交通サービスを市民へ提供していくのかを分かりやすく説明できる「評価指標」を定め、車線数決定などの道路計画の策定に活用する手法を検討していきます。

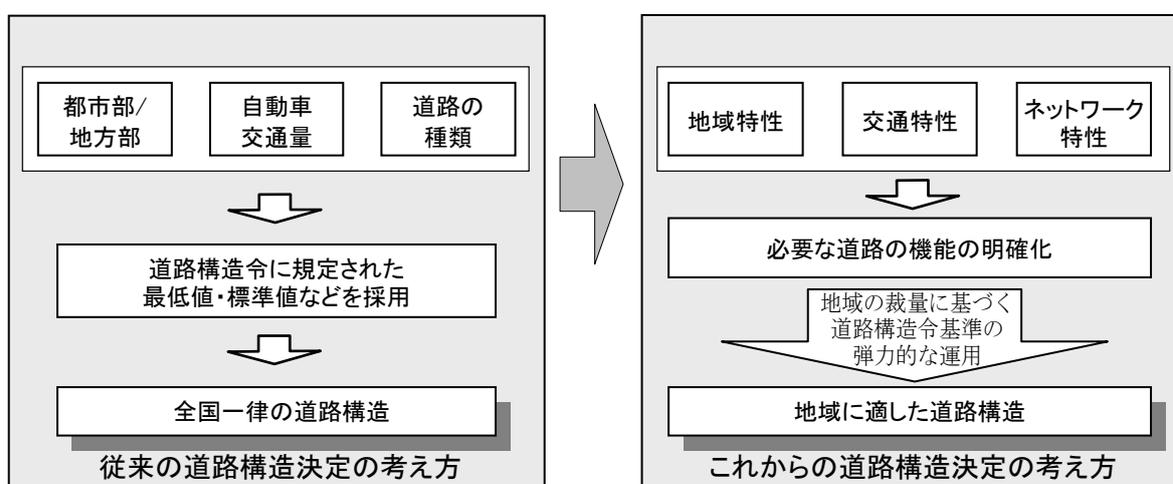


図5-3 これからの道路構造決定の考え方

出典) 道路構造令の解説と運用 (社)日本道路協会 (一部改)

参 考 資 料

- 1 川崎市都市計画審議会における審議及び検討経過
- 2 関係者一覧
- 3 都市計画道路一覧表
 - 表 1 道路種別別整備状況
 - 表 2 都市計画決定年代別整備状況
 - 表 3 市内区別整備状況

1 川崎市都市計画審議会における審議及び検討経過

平成17年8月31日 第25回 川崎市都市計画審議会

- ・都市計画道路網のあり方について（諮問）
- ・都市計画道路網のあり方検討小委員会設置

平成17年9月26日 第1回小委員会

- ・議題 都市計画道路網のあり方検討の進め方等について

平成17年11月22日 第2回小委員会

- ・議題 都市計画道路網のあり方について

平成18年2月14日 第3回小委員会

- ・議題 都市計画道路網見直しの基本的な考え方について

平成18年3月28日 第4回小委員会

- ・議題 小委員会中間報告のとりまとめについて

平成18年4月25日 第28回 川崎市都市計画審議会

- ・都市計画道路網のあり方について（中間答申）

平成18年6月8日～7月6日 中間答申におけるパブリックコメント(第1回)の実施

- ・内容 都市計画道路網見直しの基本的な考え方について

平成18年10月30日 第5回小委員会

- ・議題 見直し路線(区間)の検証方法について

平成19年10月23日 第6回小委員会

- ・議題 見直し検討候補路線(区間)の選定及び路線(区間)別見直し方針について

平成19年11月26日～12月25日 パブリックコメント(第2回)の実施

- ・内容 都市計画道路網の見直し(案)について

平成20年3月3日 第7回小委員会

- ・議題 都市計画道路網のあり方について（最終報告）

平成20年3月27日 第36回川崎市都市計画審議会

- ・議題 都市計画道路網のあり方について（最終答申）

2 関係者一覧

1) 川崎市都市計画審議会委員

- ・平成17年8月31日時点（諮問）：50音順（○印は委員長）

浅野文直	石井孝和	石上俊雄	大野啓一	片山隆行
門松 武	神谷道子	栗原 護	小泉秀樹	○小浪博英
小林 騰	栄居義則	佐々木由美子	佐野仁昭	田島秀夫
中島豪一	中村文彦	長澤明彦	原田博夫	本間悦雄
松中秀司	森下清子	柳 洋子	山田秀一	

- ・平成18年4月25日時点（中間答申）：50音順（○印は委員長）

石井孝和	石上俊雄	大野啓一	門松 武	神谷道子
栗原 護	小泉秀樹	○小浪博英	小林 騰	佐熊和三
佐藤喜美子	佐藤 忠	佐野仁昭	田島秀夫	中島豪一
中村文彦	長澤明彦	長瀬政義	原田博夫	本間悦雄
松中秀司	山田秀一			

- ・平成20年3月27日時点（最終答申）：50音順（○印は委員長）

井口真美	池澤 寛	石上俊雄	梅北律夫	大島 明
大野啓一	加藤仁美	木下瑞夫	北橋建治	栗原 護
○小浪博英	小島春男	小林 騰	千本木チヨ子	高木登夫
中村文彦	西 讓治	西岡浩史	花輪孝一	原田博夫
松中秀司	山田秀一			

2) 都市計画道路網のあり方検討小委員会（◎印は委員長、○印は副委員長）

大野啓一	栗原 護	◎小浪博英	○中村文彦	原田博夫
松中秀司				

3) 都市計画道路網のあり方検討小委員会・事務局

川崎市総合企画局都市経営部企画調整課

- 〃 建設局道路計画部道路計画課
- 〃 土木建設部道路整備課
- 〃 街路立体交差課
- 〃 まちづくり局総務部企画課
- 〃 計画部都市計画課

3 都市計画道路一覧表

表1 道路種別別整備状況（平成19年4月1日現在）

単位（m）

整備状況 道路種別	都市計画決定して いる道路延長 計画延長	完成している 道路延長 完成延長	現在事業中の 道路延長 事業中延長	事業が実施されて いない道路延長 事業未着手延長
自動車専用道路	23,150 (100.0%)	18,893 (81.6%)	2,000 (8.6%)	2,257 (9.7%)
幹線街路	276,130 (100.0%)	168,751 (61.1%)	28,956 (10.5%)	78,423 (28.4%)
その他の 都市計画 道路	7,700 (100.0%)	6,890 (89.5%)	50 (0.6%)	760 (9.9%)
区画 街路	3,890 (100.0%)	3,610 (92.8%)	50 (1.3%)	230 (5.9%)
特殊 街路	3,810 (100.0%)	3,280 (86.1%)	0 (0.0%)	530 (13.9%)
合計	306,980 (100.0%)	194,534 (63.4%)	31,006 (10.1%)	81,440 (26.5%)

出典）市建設局保有データを集計して作成

注）（%）は計画延長に対する構成比

表2 都市計画決定年代別整備状況（平成19年4月1日現在）

単位（m）

整備状況 都市計画決定年代	都市計画決定して いる道路延長 計画延長	完成している 道路延長 完成延長	現在事業中の 道路延長 事業中延長	事業が実施されて いない道路延長 事業未着手延長
昭20～29年	216,750 (100.0%)	133,892 (61.8%)	24,048 (11.1%)	58,810 (27.1%)
昭30～39年	43,370 (100.0%)	31,079 (71.7%)	905 (2.1%)	11,386 (26.3%)
昭40～49年	5,590 (100.0%)	3,433 (61.4%)	165 (3.0%)	1,992 (35.6%)
昭50～59年	24,990 (100.0%)	15,790 (63.2%)	3,000 (12.0%)	6,200 (24.8%)
昭60年以降	16,280 (100.0%)	10,340 (63.5%)	2,888 (17.7%)	3,052 (18.7%)
合計	306,980 (100.0%)	194,534 (63.4%)	31,006 (10.1%)	81,440 (26.5%)

出典）市建設局保有データを集計して作成

注）（%）は計画延長に対する構成比

表3 市内区別整備状況（平成19年4月1日現在）

単位（m）

整備状況 区名称	都市計画決定して いる道路延長 計画延長	完成している 道路延長 完成延長	現在事業中の 道路延長 事業中延長	事業が実施されて いない道路延長 事業未着手延長
川崎区	87,340 (100.0%)	62,735 (71.8%)	9,910 (11.3%)	14,695 (16.8%)
幸区	22,680 (100.0%)	14,086 (62.1%)	2,800 (12.3%)	5,794 (25.5%)
中原区	32,320 (100.0%)	19,535 (60.4%)	3,049 (9.4%)	9,736 (30.1%)
高津区	38,110 (100.0%)	22,939 (60.2%)	3,305 (8.7%)	11,866 (31.1%)
宮前区	42,190 (100.0%)	35,468 (84.1%)	822 (1.9%)	5,900 (14.0%)
多摩区	41,680 (100.0%)	19,932 (47.8%)	4,789 (11.5%)	16,959 (40.7%)
麻生区	42,660 (100.0%)	19,839 (46.5%)	6,331 (14.8%)	16,490 (38.6%)
合計	306,980 (100.0%)	194,534 (63.4%)	31,006 (10.1%)	81,440 (26.5%)

出典）市建設局保有データを集計して作成

注）（％）は計画延長に対する構成比