都市計画道路網のあり方について

最終答申

平成20年3月

川崎市都市計画審議会

目 次

1	はじめに.....	1
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	見直し路線の選定	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	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
	・ 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))	

第1～3章、5章は中間答申の内容です。

1 はじめに

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。

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。

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。

こうした点を踏まえ、「都市計画道路網のあり方」について、平成 17 年 8 に当審議会が川崎市から諮問を受けたことから、「都市計画道路網のあり方検討小委員会」を発足し、約 2 年半をかけて検討してきました。その中で、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中間答申を行いました。今回の最終答申は、社会経済情勢の変化や将来都市像に対応した都市計画道路網の見直しとその実現に向けて、中間答申を踏まえて、具体的に、見直しの必要な候補路線（区間）を選定し、川崎市の見直しに伴う都市計画道路網を整理したものです。