

# 1 都市計画道路網の見直し方針の改定に向けた基本的考え方

## (1) 改定の目的

- 都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安全・安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通において最も基幹的な都市施設である。
- 本市の都市計画道路については、平成29年4月現在、計画延長：約306km、完成延長：約208kmで、整備進捗率は約68%となっている。
- 本市では、国の「都市計画運用指針」の趣旨に基づく「都市計画道路網の見直し方針」を平成20年6月に策定し、都市計画道路として担うべき機能や役割が認められなくなった5路線7区間（延長：約4,050m）を見直し候補路線として選定し、都市計画の変更・廃止手続きを行っている。
- この見直し方針の策定から約10年が経過し、この間、平成23年に発生した東日本大震災を踏まえた災害対策の必要性の高まりや高齢化の進行による交通特性の変化など、交通環境に変化が見受けられる。
- こうした社会情勢の変化などを踏まえ、現在の都市計画道路網に位置付けられている路線を対象に、新たな「総合計画」や「都市計画マスタープラン」の趣旨に基づき、必要性等の再検証を行い、これまで以上に効率的・効果的な都市計画道路網の形成を図ることを目的に、平成20年に策定した「都市計画道路網の見直し方針」の改定を行うものである。

## (2) 検証・検討項目

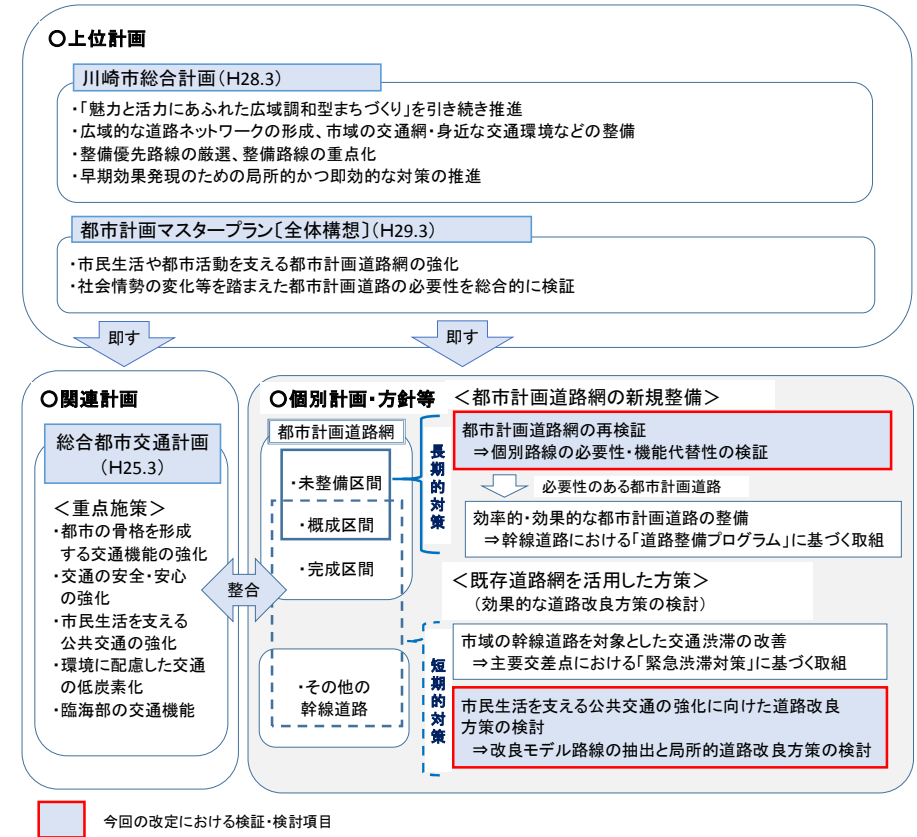
### 1) 個別路線の必要性・機能代替性の検証

- 現在の都市計画道路網に位置付けられている未整備区間及び概成区間を対象に、社会情勢の変化等を踏まえた、都市計画道路としての必要性や機能代替性について、あらためて検証を行う。

### 2) 既存道路網を活用した方策の検討 (公共交通の強化に向けた道路改良方策の検討)

- 都市計画道路網の構築に向け、未整備の都市計画道路を新たに整備し、道路ネットワークを拡充させていくことは、整備効果が高いものの、多くの時間を要することとなる。
- このため、早期に効果が得られる短期的な対策として、既存道路網を活かした道路改良方策について、新規整備と併せた検討を行うことが求められている。
- 本市では、これまで市全域の主要交差点を対象とした「緊急渋滞対策」に取り組んでいるが、この取組に加え、「総合都市交通計画」の重点施策の一つに掲げられている「市民生活を支える公共交通の強化」に向け、既存道路網を対象に、身近な交通手段となる路線バスの走行環境の改善に資する道路改良方策の検討を行うこととする。

## ■ 施策体系と改定における検証・検討項目



※概成区間  
概成区間とは、計画幅員の概ね8割以上の幅員を有する区間

## 2-1 個別路線の必要性・機能代替性の検証

### (1) 検証内容と手法

#### ① 必要性の検証

- 広域的な観点からの検証が必要な自動車専用道路を除く未整備区間・概成区間を対象に、前回の見直し時に設定した評価項目や評価の視点の妥当性を確認し、都市計画道路としての必要性の再検証を行う。

#### ② 機能代替性の検証

- ①の検証にて、必要性が認められた路線について、周辺既存道路の整備状況等の変化(進捗)を確認の上、既存道路への機能代替性の検証を行う。

#### ■ 必要性検証における評価項目と評価の視点

評価項目	評価の視点
1 都市の骨格形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都圏ネットワークないしは市域を超えてネットワークする幹線機能を有する道路であるか。</li> <li>市内・市外拠点、広域交通結節点（IC、空港、港湾等）へ連携する道路であるか。</li> </ul>
2 拠点形成や地域のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地再開発事業や土地区画整理事業などの面的整理事業等の土地利用計画と一体的に計画されている道路であるか。</li> <li>まちづくりの誘導・形成を支援する道路であるか。</li> <li>鉄道等の他事業と一体的に計画されている道路であるか。</li> </ul>
3 混雑の緩和（円滑な道路交通）	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑の解消や並行する道路の混雑解消に役立つ道路であるか。</li> <li>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道路であるか。</li> </ul>
4 歩行者等の安全性・快適性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>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道路であるか。</li> <li>学校、商店街、病院、鉄道駅、住宅団地等があるなど、自転車・歩行者の交通量が多く、安全性、快適性の向上に寄与する道路であるか。</li> <li>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道路であるか。</li> </ul>
5 公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存道路が幹線的なバス路線や区間となっており、整備によりバスの走行性や定時性の向上に寄与する道路であるか。</li> <li>整備によりバス等の走行環境の整備・改善に寄与する道路であるか。</li> <li>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道路であるか。</li> </ul>
6 都市の防災性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>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道路であるか。</li> <li>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道路であるか。</li> <li>消防活動が困難な区域の解消に寄与する道路であるか。</li> </ul>
7 景観形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>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の必要な道路と位置付けられている道路であるか。</li> </ul>
8 環境対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>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道路であるか。</li> </ul>

### (2) 検証結果

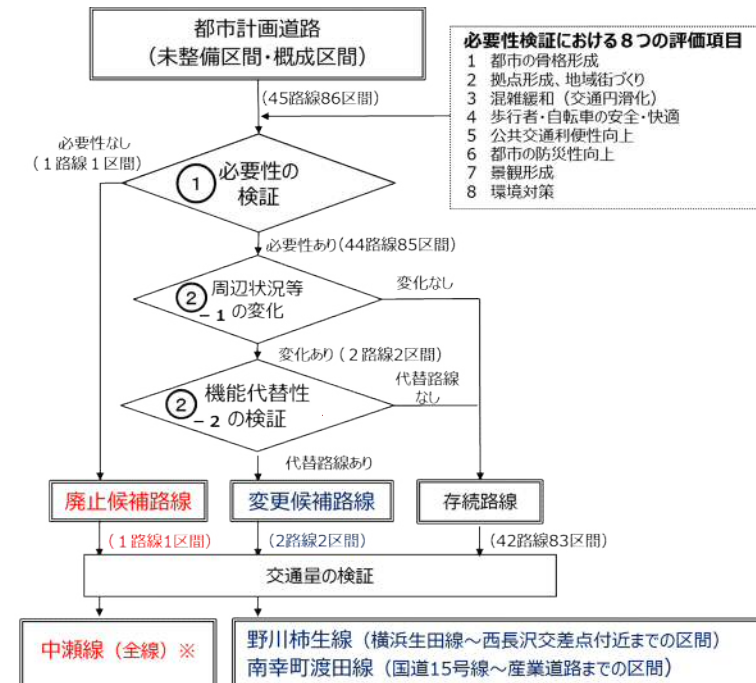
#### ① 必要性の検証

- 設定した評価項目と評価の視点に基づく必要性の検証を行った結果、都市計画道路として担うべき機能や役割が認められない路線(区間)は、抽出されなかった。
- なお、「都市の骨格形成」に都市計画道路としての機能や役割を有する「中瀬線」については、隣接都市との道路ネットワーク機能の強化等により、両都市を結ぶ新たな都市計画道路を整備する必要性は低くなっている。
- 一方、当該地区においては、本市周辺市街地から多摩川河川敷へのアクセス性向上が地域課題となっており、路線周辺のまちづくりにあわせ、地域課題の解決に向けた方策を検討し、多摩川へのアクセス機能が確保される見通しが立った段階で路線を廃止する「廃止候補路線」として選定する。

#### ② 機能代替性の検証

- ①の検証にて、必要性が認められた路線を対象に、周辺既存道路における道路整備状況等の変化(進捗)を確認の上、既存道路への機能代替性の検証を行った結果、「野川柿生線」(横浜生田線～多摩区長沢4丁目までの区間)と「南幸町渡田線」(国道15号線～産業道路までの区間)の2路線2区間を「変更候補路線」として選定する。

#### ■ 検証フローと検証結果



※ 多摩川へのアクセス機能が確保される見通しが立った段階で路線を廃止する「廃止候補路線」として選定

## 2-2 見直し候補路線(区間)の概要と見直し方針

### ■ 見直し候補路線(区間)の概要

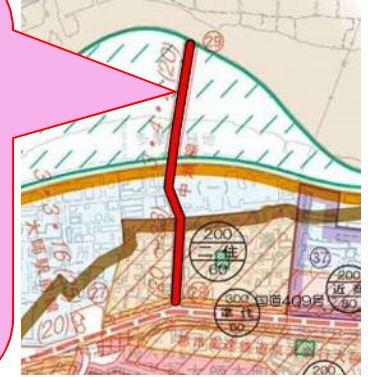
見直し区分		路線名	区間 (起点～終点)	幅員・延長	備考 (代替機能を有する道路)
機能代替性の検証 必要性	廃止候補 (1路線1区間)	① 中瀬線 (3・4・2号)	川崎区中瀬2丁目～ 中瀬1丁目 (多摩川都県境)	代表幅員20m 区間延長 約750m	—
	変更候補 (2路線2区間)	② 野川柿生線 (3・5・14号)	横浜生田線～西長沢交差点付近 までの区間	代表幅員12m 区間延長 約1,900m	長沢53号線・菅生226号線他 (幅員約12m(工事中))
		③ 南幸町渡田線 (3・2・5号)	国道15号～産業道路	代表幅員30m 区間延長 約2,100m	現道 (幅員約26m)
計(3路線3区間)		延長 約4,750m			

#### ① 中瀬線

川崎区中瀬2丁目～中瀬1丁目 (多摩川都県境)  
までの区間 (代表幅員20m、延長約750m)

#### <見直し方針>

- ・当該路線は、「都市の骨格形成」に都市計画道路としての機能や役割を有する路線であるが、隣接都市との道路ネットワーク機能の強化により、両都市を結ぶ新たな都市計画道路を整備する必要性は低くなっている。
- ・一方、当該地区では、本市周辺市街地から多摩川へのアクセス向上が地域課題となっている。
- ・このため、路線周辺のまちづくりにあわせ、地域課題の解決に向けた方策を検討し、多摩川へのアクセス機能が確保される見通しが立った段階で路線を廃止する「廃止候補路線」として選定する。



②野川柿生線

①中瀬線

③南幸町渡田線

凡例
代 替 候 補
変 更 候 補
廃 止 候 補

凡例
自動車専用道路
事業区間
計画道路完成区間
都市計画道路

#### ② 野川柿生線

横浜生田線～西長沢交差点付近  
までの区間  
(代表幅員12m、延長約1,900m)

#### <見直し方針>

- ・当該区間は、「都市の防災性向上」他に都市計画道路としての機能や役割を有する区間であるが、当路線と並行する周辺既存道路の整備により、その機能等が代替できることから、現行計画を周辺既存道路へルートを変える「変更候補区間」として選定する。



#### ③ 南幸町渡田線

国道15号～産業道路までの区間  
(代表幅員30m、延長約2,100m)

#### <見直し方針>

- ・当該区間は、「都市の骨格形成」や「都市の防災性向上」他に都市計画道路としての機能や役割を有する区間であるが、将来交通量に応じた車道が整備されている。
- ・また、歩道や自転車通行環境の整備に要する空間が確保されており、今後、未整備区間の歩道等の整備が予定されていることから、都市計画範囲を現在の道路幅員に変更する「変更候補区間」として選定する。

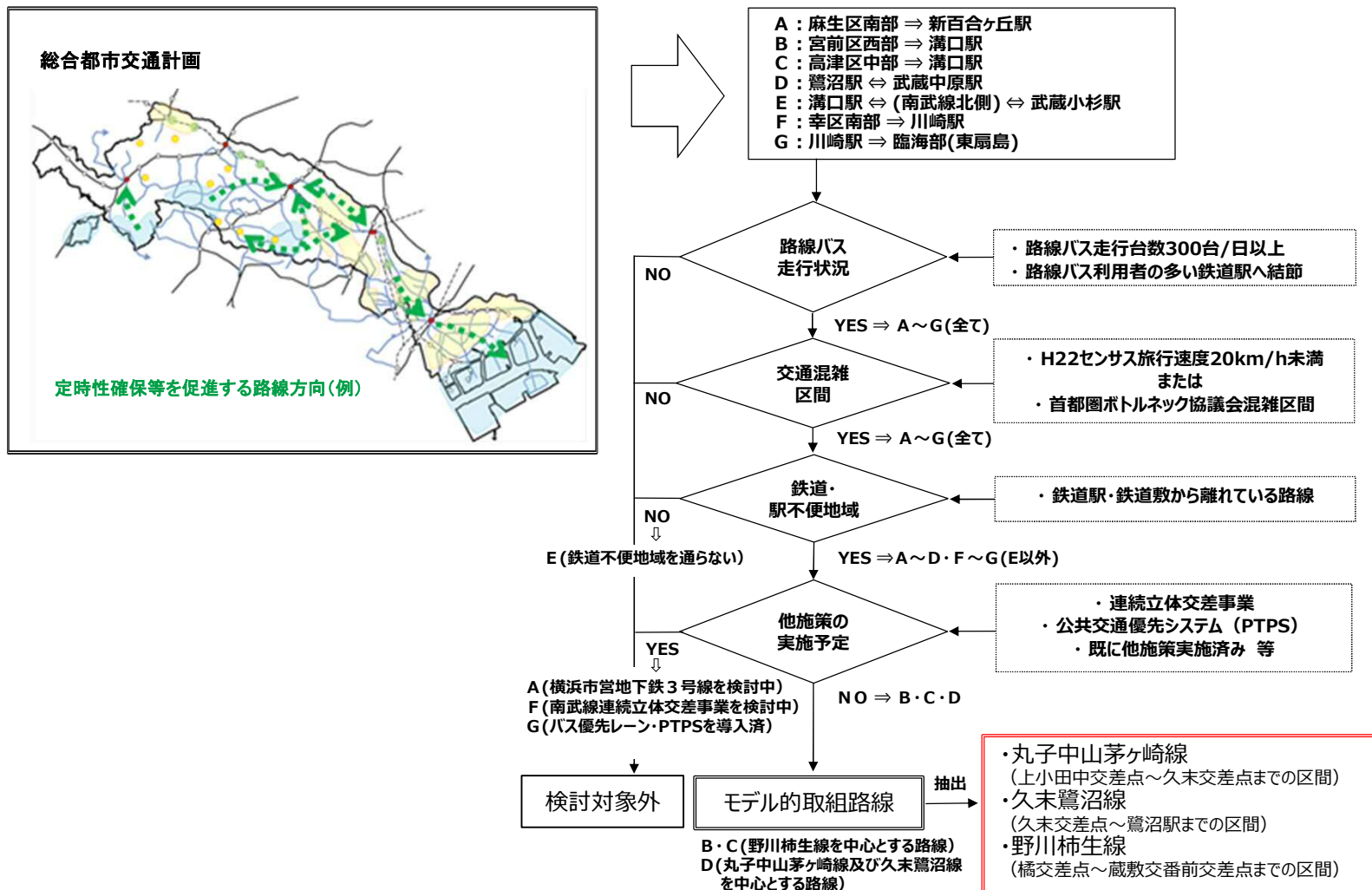


# 3-1 既存道路網を活用した方策の検討(公共交通の強化に向けた道路改良方策の検討)

## (1)モデル路線の抽出

- ・ 路線バスの走行環境の改善に資する道路改良方策を検討するため、完成区間を含む既存道路を対象に、「総合都市交通計画」に記載されている「定時性確保等を促進する路線方向(例)」を基に、路線バスの走行状況や交通渋滞状況他施策の予定等を総合的に勘案し、モデル的に道路改良を行う路線(区間)を抽出する。
- ・ 抽出フローに基づく検討の結果、丸子中山茅ヶ崎線(上小田中交差点～久末交差点までの区間)、久末鷺沼線(久末交差点～鷺沼駅までの区間)及び野川柿生線(橋交差点～蔵敷交番前交差点までの区間)を、モデル的に道路改良に取組む路線として抽出する。

### ■ モデル路線抽出フローと抽出結果



## (2)モデル路線の特性を踏まえた道路改良方策の検討

- ・ 既存道路ストックの活用による道路改良方策としては、交差点の改良(路面標示の改良・信号制御の見直し)、バスベイの設置及び公共車両優先システム(PTPS)※の導入の3つの手法が考えられる。
- ・ モデル路線の特性を踏まえ、丸子中山茅ヶ崎線と久末鷺沼線については、交差点の改良とPTPSの導入を、野川柿生線については、交差点の改良とバスベイの設置について検討する。
- ・ 道路改良の実施に向けては、改良モデル箇所を選定し、モデル的取組による効果や課題等の精査を行い、路線への適用性について再度検証する。

※公共車両優先システム (PTPS)  
 PTPSは、地上設備の光学式車両感知器とバスに搭載された専用装置との通信を行い、バスに対する信号機の優先制御を行うことにより、バス走行方向の青信号の延長や赤信号を短縮するもの

