

# 都市計画道路網の見直し方針の改定

平成 30 年 3 月

川崎市

## 目次

1	都市計画道路の現状	4
(1)	都市計画道路とは	4
(2)	計画状況	4
(3)	整備状況	6
(4)	道路混雑状況	9
(5)	交通政策に対する市民ニーズ	10
(6)	道路整備が長期化している主な要因	11
2	都市計画道路網の見直し方針（平成20年6月）の概要	12
(1)	見直しの背景	12
(2)	見直しの手順	13
(3)	検証手法等	14
(4)	検証結果と道路改良候補路線	15
3	前回の見直し以降の社会情勢等の変化	17
(1)	交通環境を取り巻く変化	17
(2)	川崎市総合計画（平成28年3月）の策定	19
(3)	都市計画マスタープラン全体構想（平成29年3月）の改定	20
(4)	総合都市交通計画の策定	21
(5)	第2次道路整備プログラム（平成28年3月）の策定	22
(6)	第2次緊急渋滞対策（平成26年3月）の策定	24
4	都市計画道路網見直し方針の改定の方向性	25
(1)	改定に向けた基本的考え方	25
(2)	検証及び検討手法	29
	①必要性の検証	29
	②機能代替性の検証	41
	③モデル路線の抽出	42
	④道路改良方策の検討	44
5	個別路線の必要性・機能代替性の検証	45
(1)	見直し候補路線（区間）の選定	45
(2)	候補路線（区間）別見直し方針	48
6	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）	54
(1)	モデル路線の抽出	54
(2)	モデル路線の概要	56
(3)	道路改良方策の検討	59
(4)	道路改良の実施に向けた検討	61

7	今後の課題への取組.....	63
(1)	関連事業との調整.....	63
(2)	隣接都市の都市計画との不整合への対応.....	64
(3)	関連する都市計画制限の調整.....	65
(4)	継続的な検証の実施.....	66

# 1 都市計画道路の現状

## (1) 都市計画道路とは

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り、都市計画法に基づき定められた道路です。

## (2) 計画状況

本市では、戦後の復興計画への対応を図るため、昭和 21 年に、臨海部から東急東横線沿線に至るまでの都市計画道路について、都市計画決定しました。

また、東横線以西の市街地進展への対応を図るため、昭和 28 年に新たな都市計画道路の追加変更を行っています。

昭和 30 年以降の都市計画道路の計画延長の推移を、図 1-1 に示しておりますが、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 年他に、宮前区や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変更をし、また、昭和 52 年や平成 2 年には、国の施策に応じた自動車専用道路他の追加変更を行い、現在の都市計画道路網の骨格が形成されております。

平成 29 年 4 月現在、103 路線、延長約 305km を都市計画道路として決定しています。

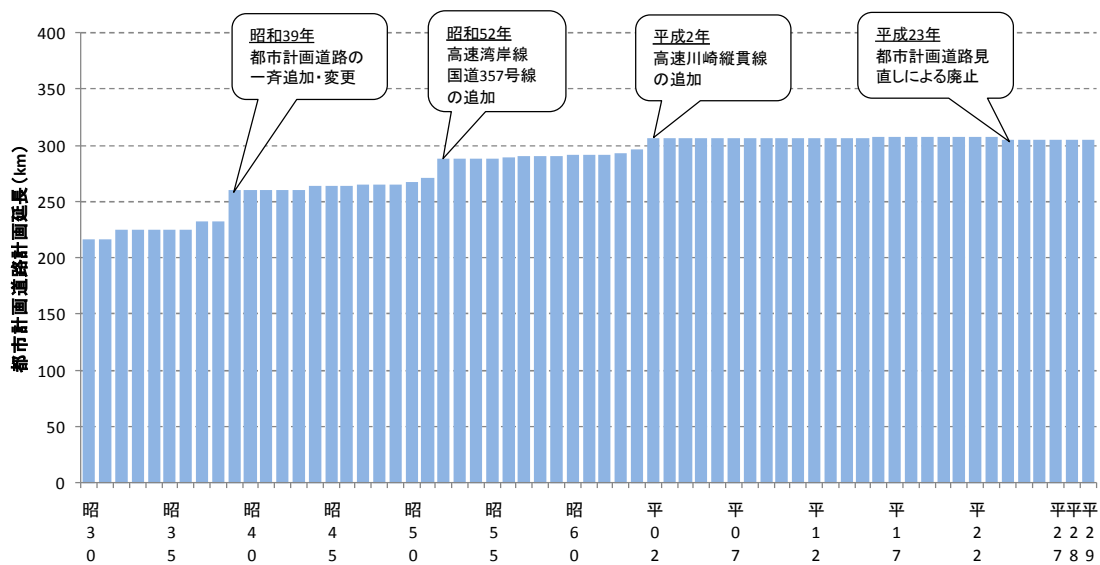


図 1-1 都市計画道路の計画延長の推移

出典) H17 以前は都市計画協会「都市計画年報」、H18 以降は川崎市「川崎都市計画道路事業進捗図」に基づき作成



図 1-2 都市計画道路の計画決定年次別計画状況

出典) 川崎市まちづくり局保有データに基づき作成

### (3) 整備状況

本市の都市計画道路網の計画延長は、図 1-3 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」の計画延長が約 275km と、全体の約 90% を占めています。

幹線街路の整備状況は、図 1-4 に示すとおり、計画延長約 275km のうち、約 68% が完成、約 3% が現在事業中<sup>※1</sup>となっています。

また、計画延長の約 29% については、事業未着手の状態となっています。

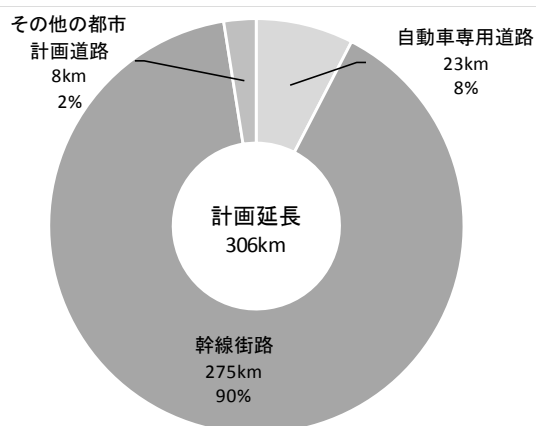


図 1-3 道路種別別計画延長

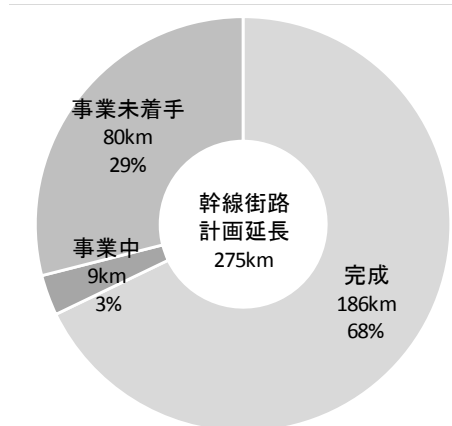


図 1-4 幹線街路の整備状況

(平成 29 年 4 月 1 日現在)

出典) 川崎市保有データに基づき作成

※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

※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

図 1-5 に示す幹線街路の都市計画決定年代別の整備状況を見ると、事業が実施されていない路線や区間の約 71%は、昭和 20 年代に都市計画決定をしたものとなっています。

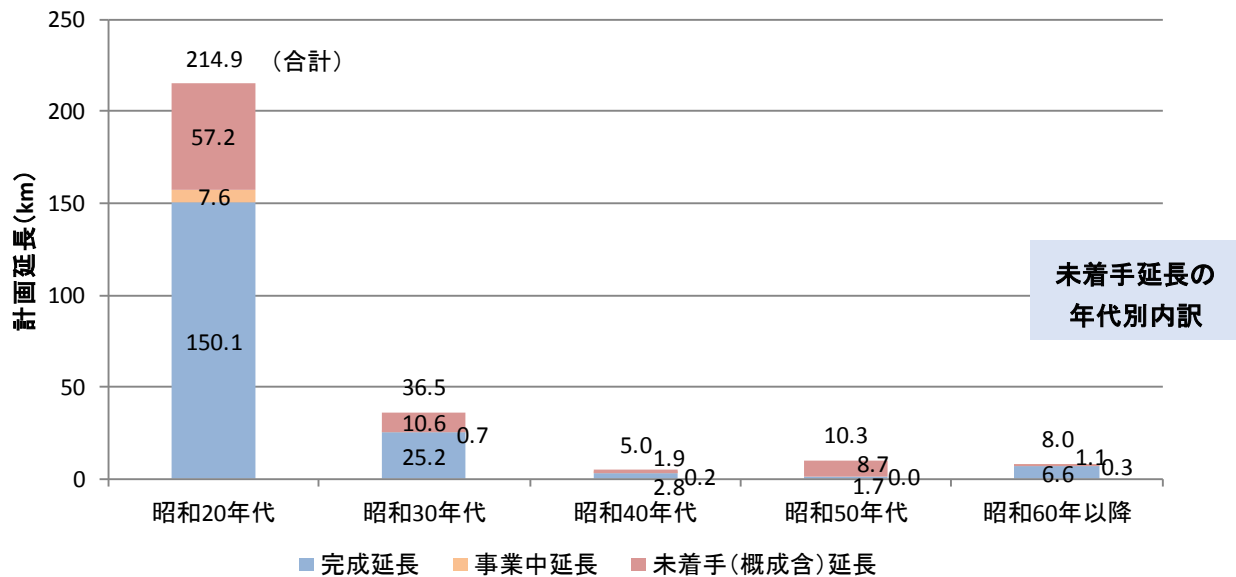


図 1-5 幹線街路の都市計画決定年代別整備状況 (平成 29 年 4 月 1 日現在)

出典) 川崎市保有データに基づき作成

また、図 1-6 に示す年次別整備進捗延長と整備率の推移を見ると、平成 5 年度以降は、年間平均約 2.3km のペースで整備されてきているものの、大幅な整備進捗は難しい状況となっています。

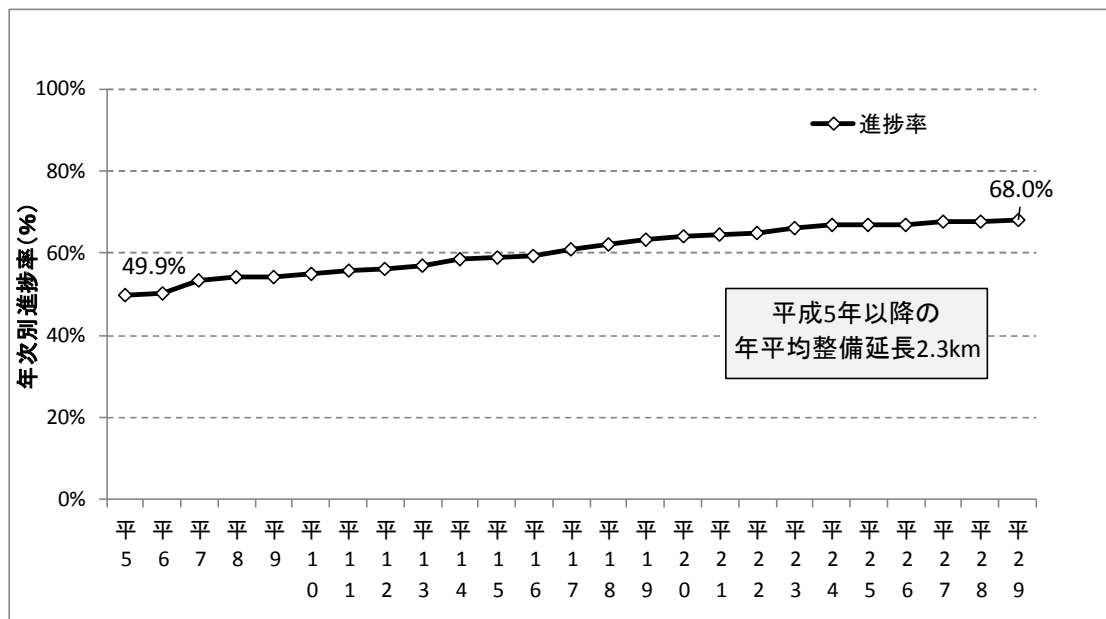


図 1-6 年次別整備進捗延長と整備率の推移

出典) 川崎市保有データに基づき作成

表 1-1 に示す市内区別の整備状況を見ると、計画延長のうち完成している都市計画道路の割合は、市北部地域が比較的低く、多摩区で約 52%、麻生区では約 59%となっています。

また、市北部地域では、縦断及び横断方向の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混在する結果となっており、住宅地内の生活道路へ通過交通の流入などの課題も生じています。

このため、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、優先順位を高めながら、効率的・効果的な都市計画道路の整備を進めています。

**表 1-1 区別整備状況（平成 29 年 4 月 1 日現在）**

区	計画延長 (m)	完成延長 (m)	計画延長のうち 完成している割合
川 崎 区	87,900	64,922	74%
幸 区	22,680	14,506	64%
中 原 区	30,960	21,200	68%
高 津 区	36,690	22,895	62%
宮 前 区	42,700	37,345	87%
多 摩 区	41,770	21,686	52%
麻 生 区	42,870	25,123	59%
計	305,570	207,677	68%

出典) 川崎市ホームページ「都市計画道路の事業進捗状況」に基づき集計



#### (4) 道路混雑状況

図 1-7 に示す本市の主要な道路には、朝夕のピーク時を中心に、混雑時旅行速度が 20km/h 未満の区間が多く存在しています。

また、旅行速度の低下は、エネルギーの過剰消費を高め、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。

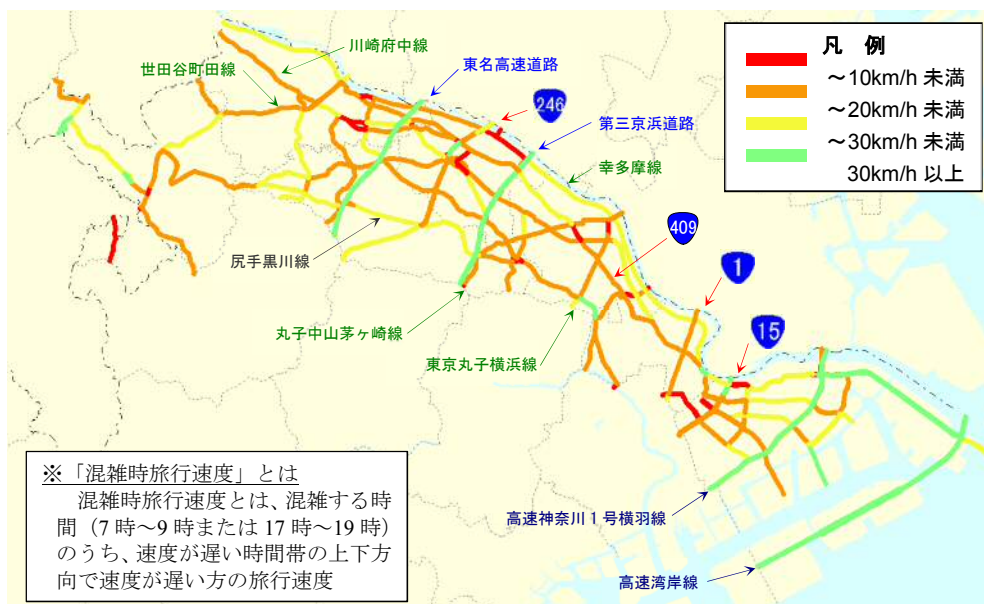


図 1-7 道路混雑の状況（混雑時旅行速度：平日）

出典) 国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス 一般交通量調査」に基づき作成

図 1-8 に示す都市別の比較を見ても、川崎市は、東京都区部、大阪市、さいたま市に次いで平日の朝夕の混雑する時間帯における自動車の旅行速度が低く、市民生活や経済活動を行う上で移動の制約が伴い、時間的・経済的な損失を招く要因ともなっています。

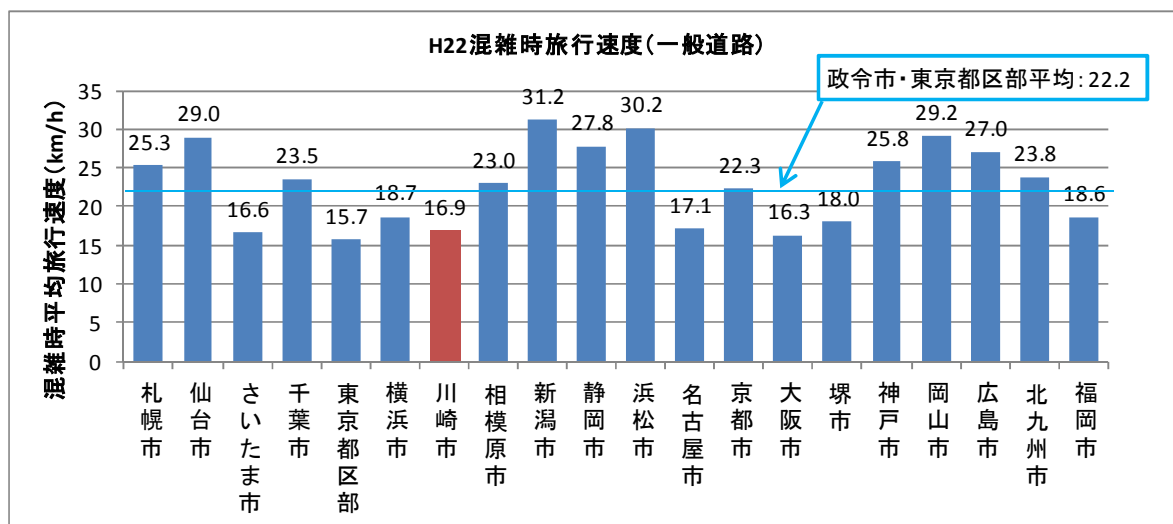


図 1-8 道路混雑状況（混雑時旅行速度）の都市別比較

出典) 国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス 一般交通量調査」に基づき作成

### (5) 交通政策に対する市民ニーズ

図 1-9 に示す平成 28 年度に実施した「かわさき市民アンケート」結果を見ると、市民が本市の交通政策において重要と考えている点として、歩行者などの安全対策を筆頭に、災害に強い交通網の整備、鉄道横断の安全対策、公共交通の利便性向上などがあげられており、日常生活における安心・安全や快適さなどが重視されています。

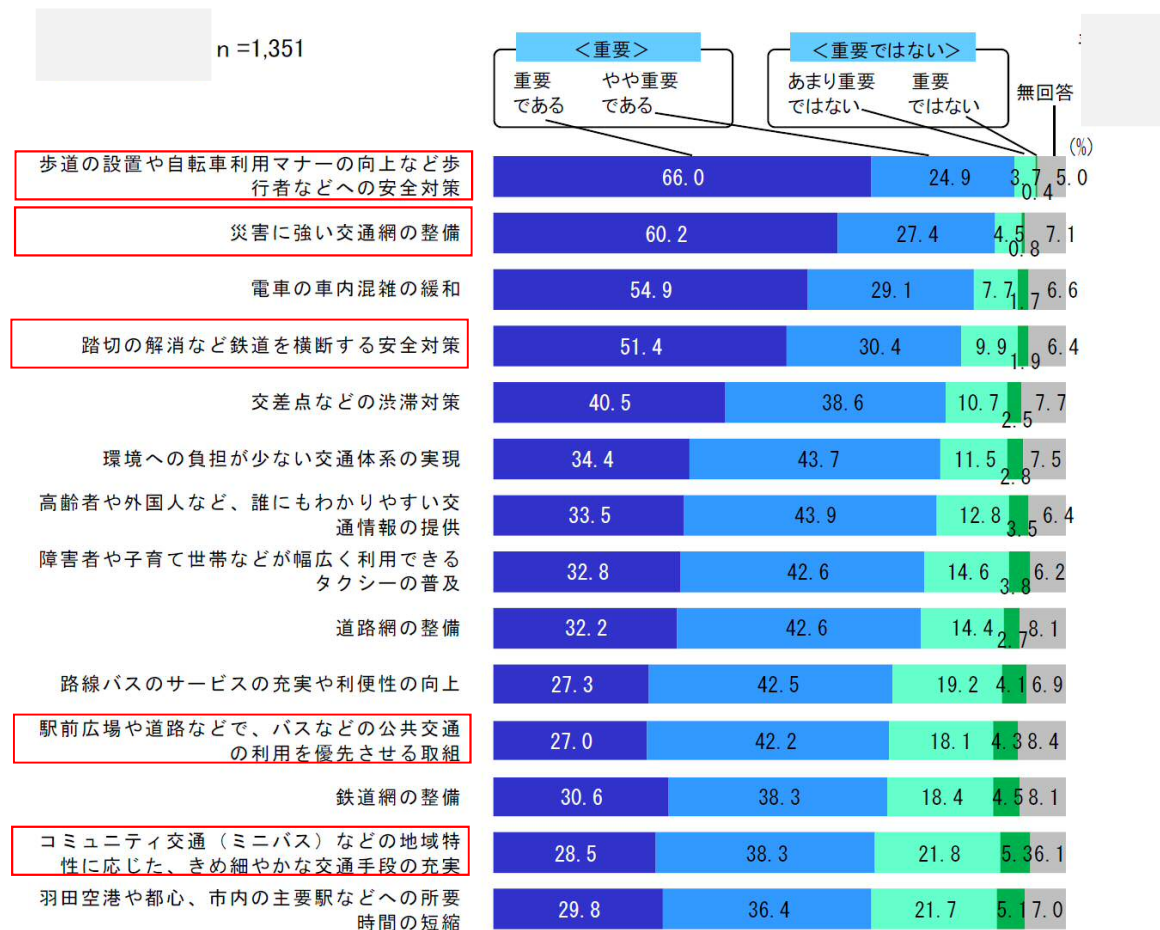


図 1-9 本市の交通政策についてのアンケート結果

出典) 川崎市「平成 28 年度かわさき市民アンケート報告書」

## (6) 道路整備が長期化している主な要因

本市では、現在、都市計画道路の約4分の1で未だに道路整備事業が実施されていません。

こうした状況に至った主な要因としては、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、道路用地の取得が進まなくなったことがあげられます。

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、本市では、より効率的・効果的な道路整備に向け、「道路整備プログラム」等を策定し、早期整備に向けた努力が行われていますが、人口の急増等の上記の要因に加え、主に次の要因から、道路事業の長期化に拍車がかかっています。

### 関係地権者との調整

道路整備プログラムを策定し、整備優先度の高い箇所から効率的・効果的な道路整備を進めていますが、調整を要する地権者や建物が多く、これらの用地取得や補償調整などに、多くの時間や多額の事業費を要するなど、計画的に事業を実施することが困難になっている場合があります。

### 地形的な制約

地形の制約等から、構造的に整備が困難であったり、整備が可能であっても多額の事業費が想定されるなど、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

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るなど、事業実施が見送られている場合があります。

## 2 都市計画道路網の見直し方針（平成20年6月）の概要

### (1) 見直しの背景

都市計画道路の整備にあたって本市では、道路整備プログラムを策定し、主要な幹線道路を中心に、整備優先度の高い路線や区間を重点的に整備するとともに、道路混雑の早期の緩和を図るため、交通渋滞の激しい交差点の改良等に積極的に取り組むなど、効率的で、早期により高い整備効果が得られる道路整備に取り組んできましたが、様々な要因から、道路整備に長期の時間を要しているのが実情となっております。

こうした都市計画道路網を取り巻く社会情勢等が刻々と変化する中で、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、道路として求められる機能や役割が変化している可能性があることから、都市計画道路としての必要性等を検証の上、変化に応じた見直しを行う必要性が生じました。

このため、平成17年8月に「都市計画審議会」へ、社会情勢等の変化に対応した都市計画道路網の見直し検証について諮問するとともに、「都市計画道路網のあり方検討小委員会」を設置し、計7回に渡る審議や、パブリックコメントなどによる市民意見等を踏まえた検討を重ね、平成20年6月に見直しが必要な候補路線（区間）等を選定する、「都市計画道路網の見直し方針」を策定いたしました。

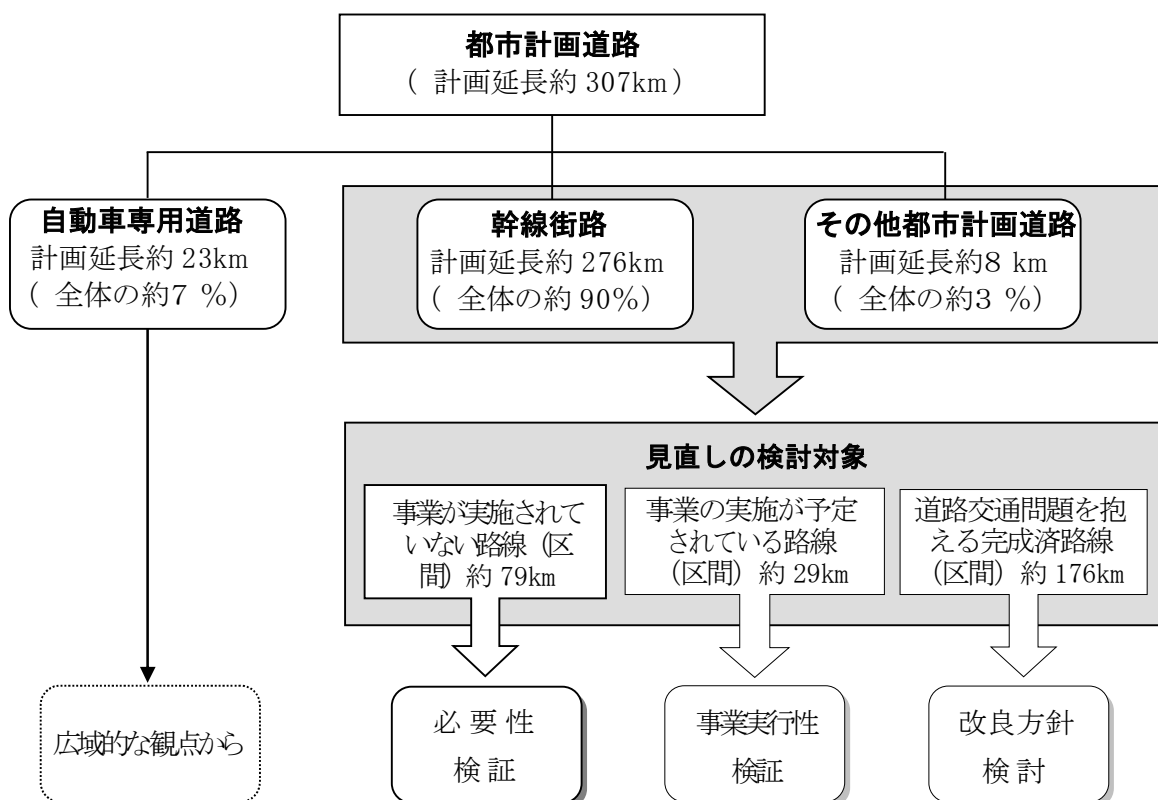


図 2-1 見直し検討対象路線

※その他の都市計画道路：J R南武線や東急田園都市線の高架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る区画道路やJ R川崎駅を跨ぐ東西自由通路等の歩行者専用道路などを示す

## (2) 見直しの手順

見直し方針の策定の際に行った検討の手順を、図2-2に示します。

事業が実施されていない路線等については、アの必要性や機能代替性の検証を行いました。

事業の実施が予定されている路線等※については、イの事業実行性の検証を行いました。

また、完成済路線を含む、著しい交通渋滞などの道路交通問題を抱える路線等については、ウの改良方針の検討を行いました。

最後に、これらの検証により再編した道路網について、エの交通量検証にて、交通処理上の課題がないか検証を行い、都市計画道路網の見直し方針として整理しました。

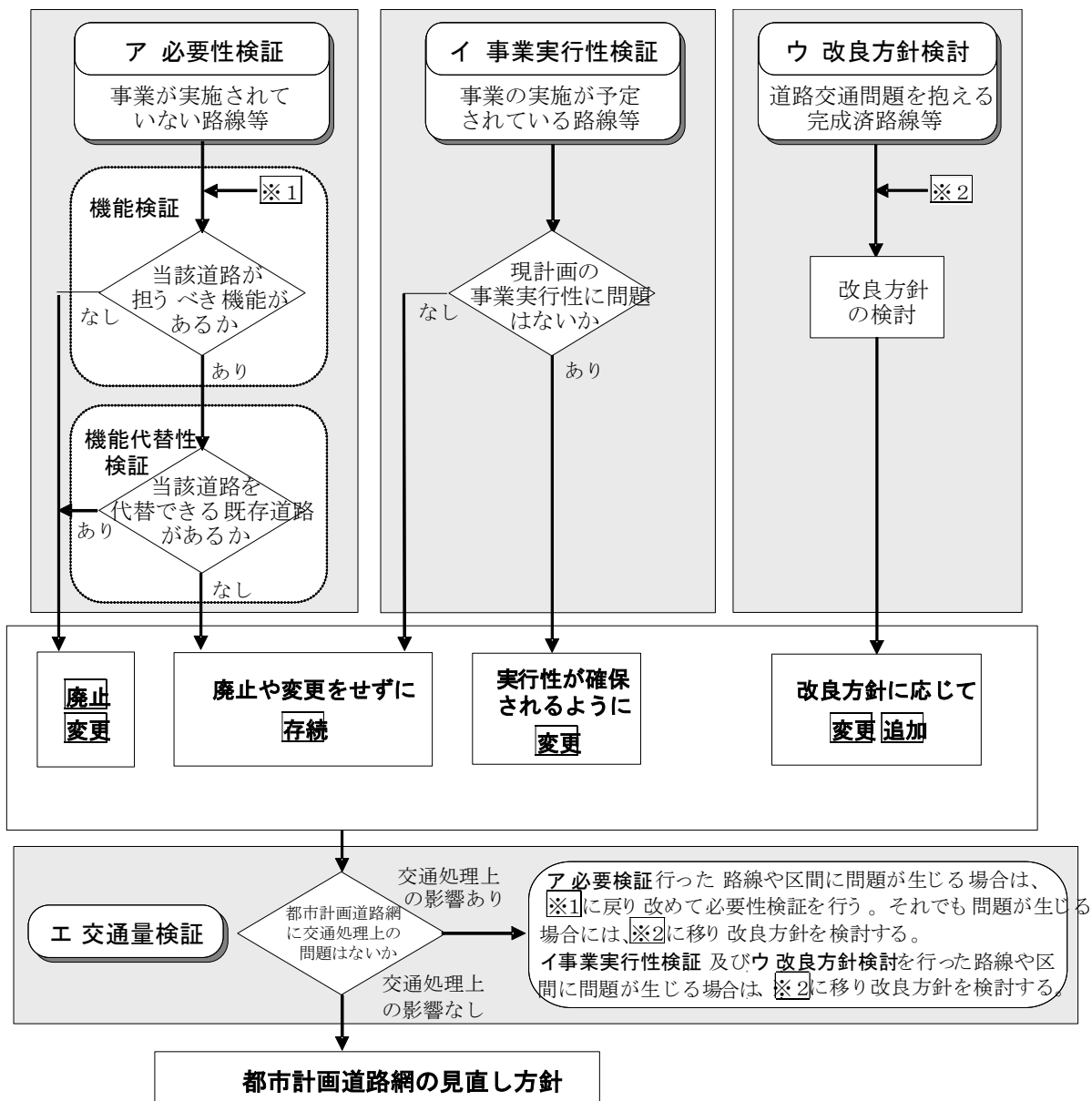


図 2-2 見直し検討の手順

※道路整備プログラム等に位置付けられ、事業の実施が予定されている路線等

(3) 検証手法等

見直しの手順に基づき行った検証手法等は、次のとおりです。

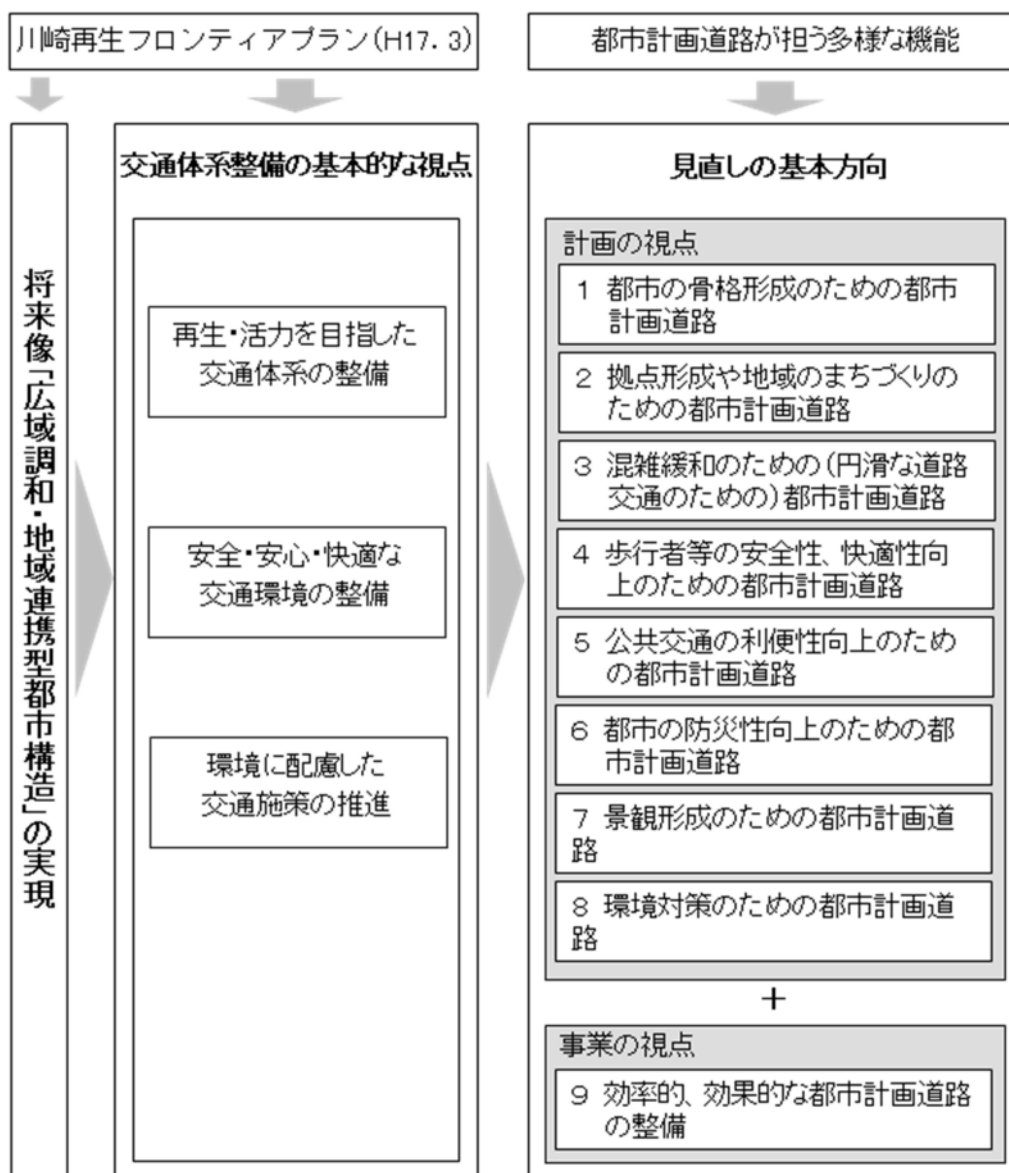
ア 必要性の検証

アー 1 必要性の検証

当時の本市の総合計画である「川崎再生フロンティアプラン（平成 17 年 3 月）」における交通体系整備の基本的な方向性を踏まえ、表 2-1 に示す 8 つの見直しの基本方向（計画の視点）を設定し、事業が実施されていない路線等に、都市計画道路としてどのような機能や役割があるかを検証しました。

表 2-1 評価項目

市総合計画（川崎再生フロンティアプラン（平成 17 年 3 月））を踏まえた計画の視点



## アー２ 機能代替性の検証

都市計画道路として担うべき役割や機能が確認され、必要性を有するとした路線であっても、既存ストックを有効に活用する観点から、都市計画道路周辺の既存道路への機能代替の可能性を検証しました。

## イ 事業実効性の検証

道路整備プログラム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、地形条件や沿道状況、道路構造令への適合性等により、道路線形や構造等を都市計画で定めた通りに整備することが困難な路線等について、事業の実行性を検証しました。

## ウ 改良方針の検討

完成済路線他で、渋滞などの道路交通問題が今後とも発生することが想定される都市計画道路については、次の視点からの道路改良方針等の検討を行いました。

### ① 道路空間再配分や交通規制の見直し

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）、交通規制の見直しや沿道と一体となった道路空間形成の可能性等を検討

### ② 道路拡幅

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等による問題箇所の改良の可能性について検討、また、必要に応じて①の改良策とあわせて方策を検討

### ③ 道路の新設

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改善の可能性を検討、また、必要に応じて①・②の改良策とあわせて方策を検討

## (4) 検証結果と道路改良候補路線

見直しの手順や検証手法に基づく必要性等の検証結果は、図2-3に示すとおりです。

検証の結果、廃止・変更を要する路線の5路線7区間、事業実効性の検証を要する路線の1路線3区間を見直し候補路線（区間）として選定し、その他の路線は、都市計画道路としては存続する路線（区間）としました。

また、渋滞などの道路交通問題への対応を要する路線（区間）として、1路線1区間を選定し、道路改良方針の検討を行いました。

検証区分	見直し区分	路線名	区間起点～終点	幅員・延長	代替機能能える路線名	都市計画変更等
必要性検証	変更候補 (1路線1区間)	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)	変更済 (平成25年4月告示)
	廃止候補 (4路線6区間)	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(第三京浜副道) (幅員約7m)	廃止済 (平成23年7月告示)
		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(第三京浜副道) (幅員約10～14m)	
		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	—	
	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)		
	小杉木月線 (3.5.12)	中原区小杉3丁目 ～中原区木月伊勢町	計画幅員約12m 区間延長約700m	中原8号線 (幅員約10m)		
	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700m	—		
計(5路線7区間)				延長 4,050m		

検証区分	見直し区分	路線名	区間起点～終点	幅員・延長	備考
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 ～中原区荏宿	計画幅員20m 区間延長 約650m	南武線連立事業と あわせ事業調整
	⑨	大田神奈川線 (3.5.3)	中原区荏宿 ～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)	中原区荏宿 ～幸区北加瀬3丁目	計画幅員15m 区間延長 約420m	
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	延長 1,470m	改良工事済 (平成25年度)

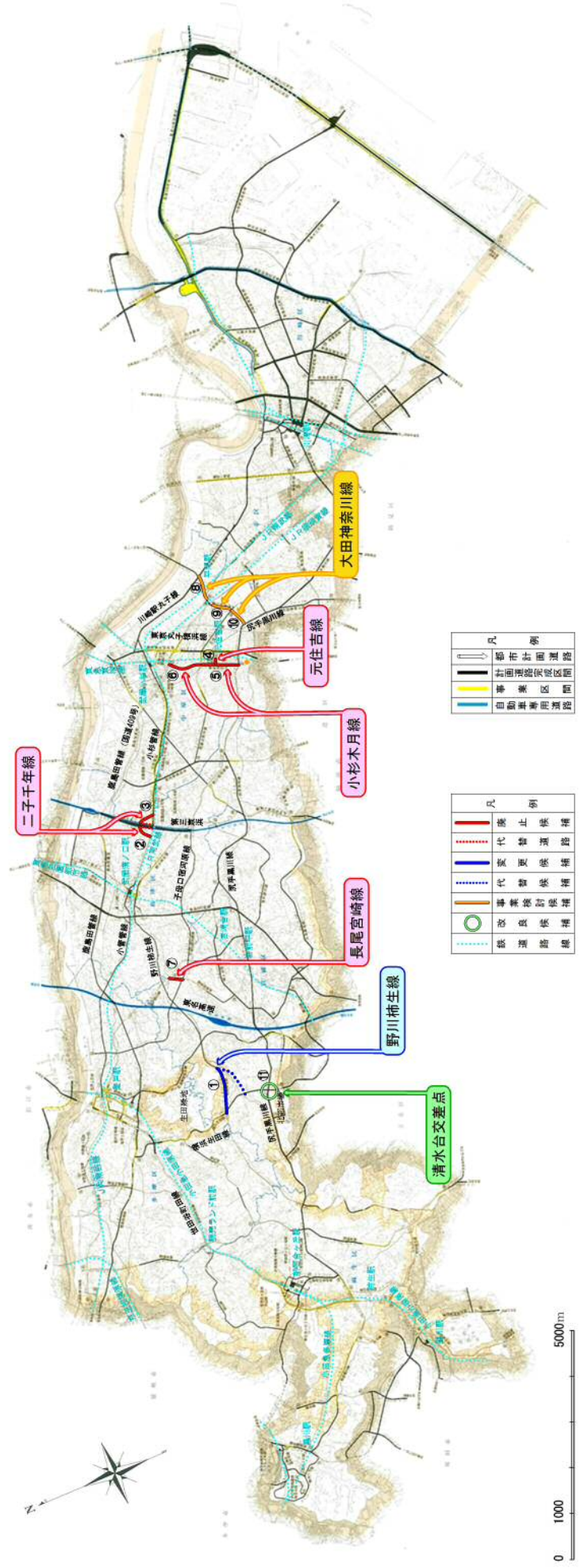


図2-3 見直し候補路線 (平成20年6月)



### 3 前回の見直し以降の社会情勢等の変化

#### (1) 交通環境を取り巻く変化

平成20年6月の前回の見直し方針策定以降の交通環境を取り巻く変化を、次に示します。

#### 高齢化の進行

本市の人口は、平成42年まで増加し、その後は減少に転じ、平成67年には平成27年と同程度まで減少する見込みとなっています。

高齢化は一貫して進行し、平成32年には65歳以上の割合は20%を超える見込みとなっています。

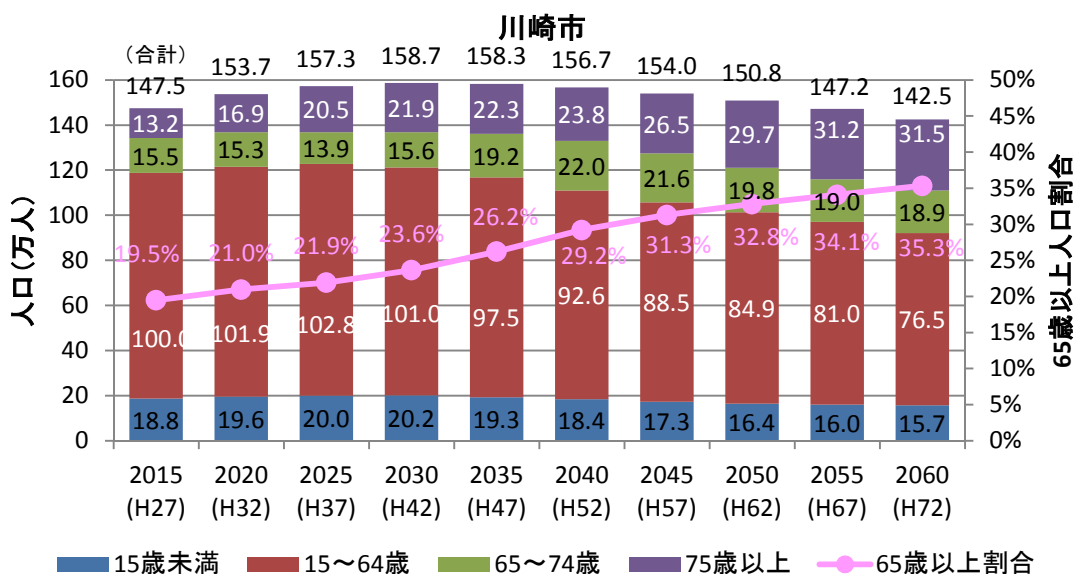


図3-1 年齢階層別将来人口の推移

出典)川崎市保有データに基づき作成

区別では、H27/H62で中原区や幸区では増加率が高いが、多摩区、麻生区では減少する見込みとなっています。

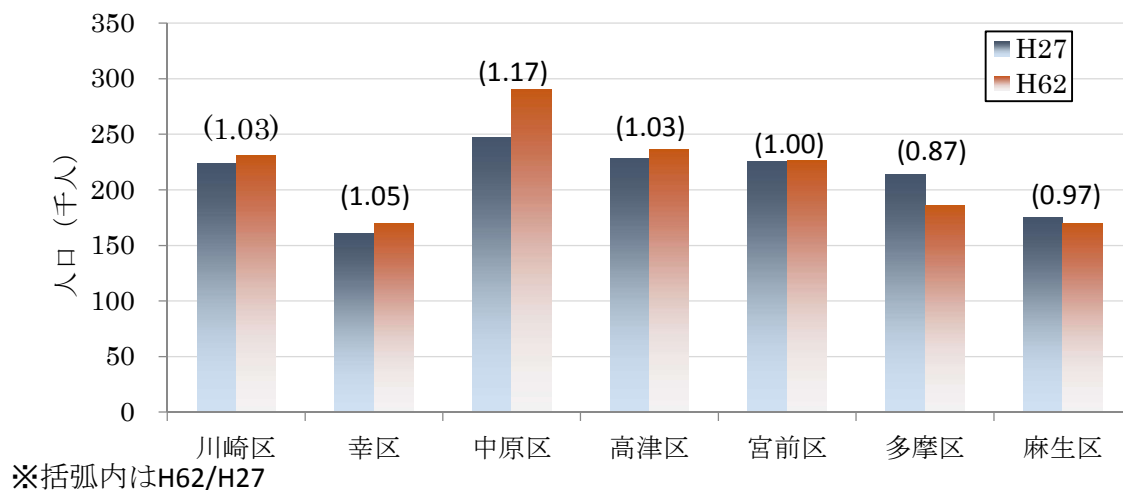


図3-2 区別将来人口の推移

出典)川崎市保有データに基づき作成

### 災害対策の高まり

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災他の教訓を踏まえ、今後 30 年以内に 70%の確率で発生するとされる「首都直下地震」や「東海東南海・南海地震」への防災・減災対策が急務となっています。

### 厳しい市財政状況

上下水道・道路・橋梁・公園施設等を含めた都市インフラ施設の老朽化が進んでおり、今後、限られた財源の中で施設整備や維持管理を進めていくことが必要となっています。

### 将来交通量の変化

本市推計では、本市の人口がピークを迎える平成 42 年の発生集中交通量は 602 万トリップエンドと平成 27 年比で 1.04 倍となり、平成 62 年には平成 27 年の水準をやや下回る見込みとなっています。

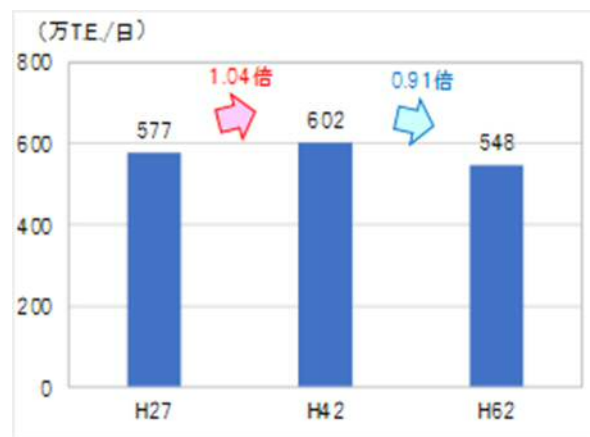


図 3-3 発生集中交通量の推移

出典) 「川崎市総合都市交通計画」

本市は、横方向をはじめとする通過交通が多く、平成 27 年では本市の移動の約 43%を占めています。平成 42 年では、市内から市内への移動である内々交通量が 192 万トリップ（平成 27 年比 1.05 倍）、通過交通量は 323 万トリップ（同年比 1.08 倍）となる見込みとなっています。

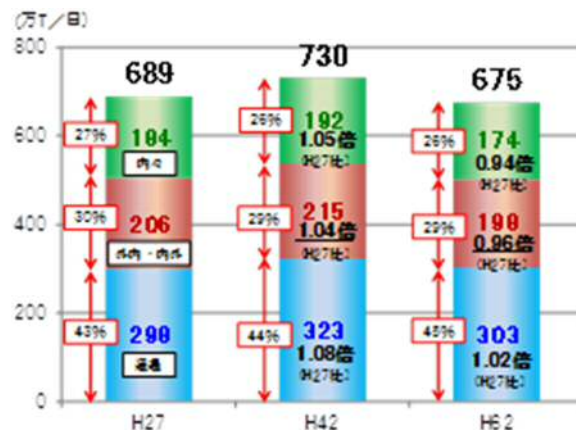


図 3-4 分布交通量の推移

出典) 「川崎市総合都市交通計画」

## (2) 川崎市総合計画（平成 28 年 3 月）の策定

「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまちかわさき」の実現を目指し、平成 28 年 3 月に新たな総合計画（川崎市総合計画）を策定しました。

新たな総合計画における都市構造・交通体系の方向性を図 3-5 に示しておりますが、①の今後の方向性として、魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの更なる推進と、身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりの形成に向け、「広域調和・地域連携型」の都市構造を引き続き目指すこととしております。

また、⑤の交通網整備の方向性として、首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の改善や沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、川崎縦貫道路や国道 357 号線などの広域的な幹線道路網の整備を推進することとしており、市域の交通網については、都市の活力を支え、日常生活における安全・安心・快適な交通環境の整備に向け、整備を優先する路線を厳選の上、整備路線の重点化を図るなど、これまで以上の「選択と集中」による早期の効果発現が期待し得る局所的かつ効率的・効果的な道路整備を推進し、交差点改良などの局所的かつ即効的な対策も講ずることとしております。

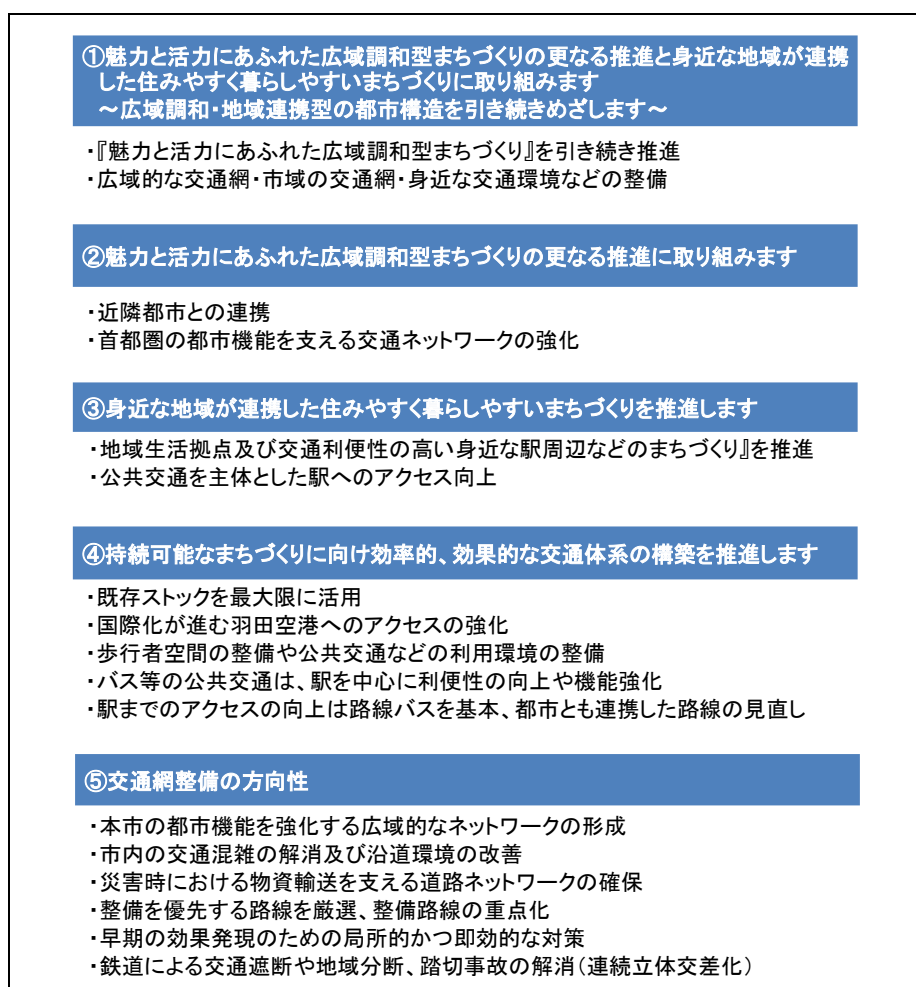


図 3-5 新たな総合計画（平成 28 年 3 月）における都市構造・交通体系の方向性

### (3) 都市計画マスタープラン全体構想（平成 29 年 3 月）の改定

平成 28 年 3 月に策定した新たな総合計画を踏まえ、平成 29 年 3 月に、本市の都市計画に関する基本方針となる「都市計画マスタープラン（全体構想）」を改定しました。

都市マスタープラン全体構想では、今後、進行していく少子高齢化や人口減少期への転換期を見据え、以下の 2 点にポイントを置いた改定を行っております。

全体構想における都市構造としては、広域拠点等の拠点地区の他、今回、新たに 4 つの生活行動圏を設定しています。

また、交通体系については、市民生活や都市活動を支えるため、引き続き道路網の強化を図ることとし、社会経済環境の変化等を踏まえ、都市計画道路の必要性等を総合的に検証し、必要に応じて、都市計画道路網の見直しを進めることとしております。

#### <全体構想の改定ポイント>

- ① コンパクトで効率的なまちづくり
- ② 生活行動圏を踏まえた鉄道沿線まちづくり



図 3-6 都市計画マスタープラン全体構想（平成 29 年 3 月改定）

#### (4) 総合都市交通計画の策定

今後 20 年間に重点的に取組む交通政策の方向性を定めるため、平成 25 年 3 月に「総合都市交通計画」を策定しました。

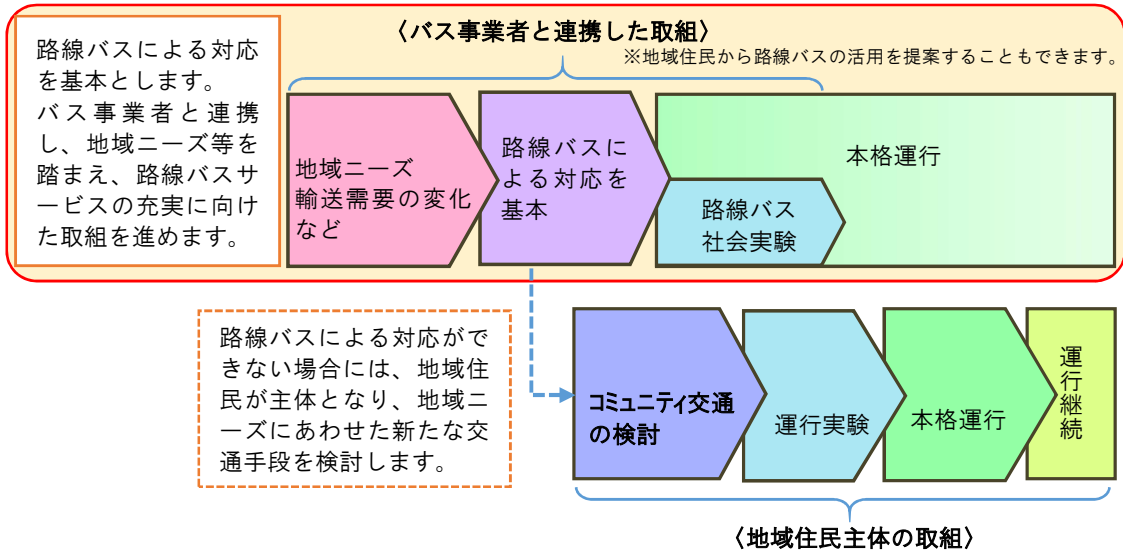
総合都市交通計画では、道路交通施策の方向性を具現化する将来目指すべき道路ネットワークを示しており、その重点施策（1）として、「（1）都市の骨格を形成する交通機能の強化」とともに、重点施策（3）として、「（3）市民生活を支える公共交通の強化」を掲げ、路線バスの走行環境の改善（都市計画道路の整備、駅周辺の混雑緩和など）への取組の必要性を位置付けています。

なお、平成 28 年 3 月の新たな総合計画の策定や、その後の社会情勢等の変化を踏まえ、平成 30 年 3 月に、これまでの交通政策の理念や目標を継承しつつ、重点施策などの施策展開を中心に、総合都市交通計画の見直しを予定しています。

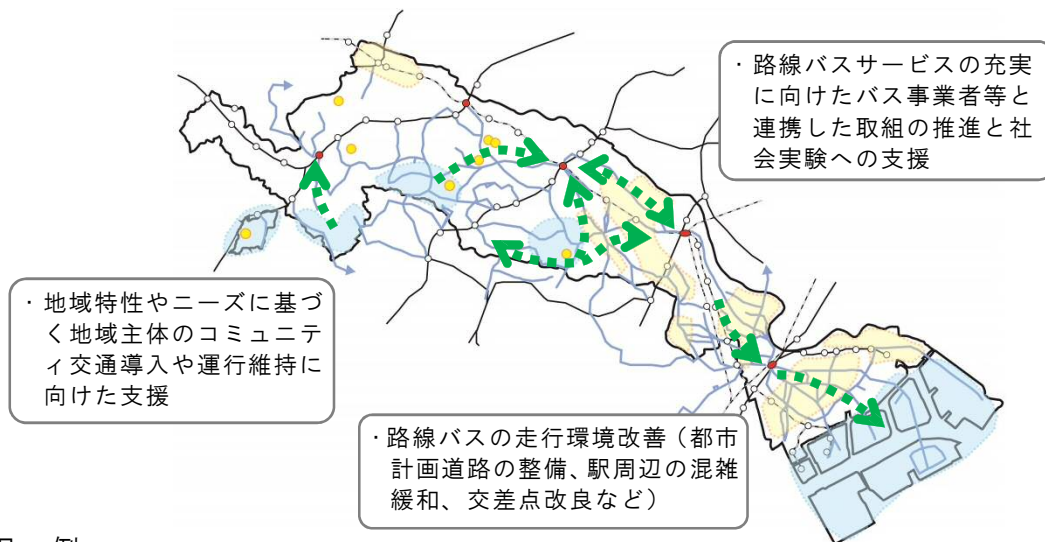
#### 重点施策(1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化



重点施策(3) 市民生活を支える公共交通の強化



○取組地域のイメージ



凡 例

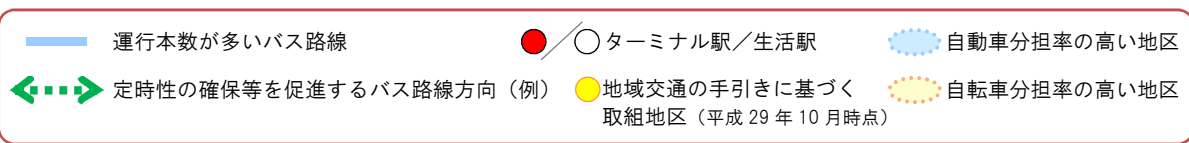


図 3 - 8 総合都市交通計画における重点施策（公共交通の強化）

(5) 第 2 次道路整備プログラム（平成 28 年 3 月）の策定

新たな総合計画を踏まえ、効率的・効果的に道路整備を推進することを目的に、平成 28 年 3 月に「第 2 次道路整備プログラム」を策定しました。

第 2 次道路整備プログラムは、計画期間を平成 28 年度から平成 37 年度までとし、最低旅行速度や死傷事故率、都市拠点の形成といった観点等の客観的な指標を用いて整備効果の高い整備箇所を選定することにより、整備効果の重点化を図りつつ、計画的な道路整備を進めることとしています。

道路整備一覧表（プログラム対象路線）

■土地収用制度等活用路線

No	区別	路線名	工区名	H28～H37
①	国道	409号	市ノ原	
②	中環	都立丸子中山塚ヶ崎線	小杉駅	
③	都立	都立都立小田中線	都立小田中	
④	都立	都立都立新橋線	都立新橋	
⑤	都立	都立都立新橋線	都立新橋	
⑥	都立	都立都立新橋線	都立新橋	
⑦	都立	都立都立新橋線	都立新橋	
⑧	都立	都立都立新橋線	都立新橋	
⑨	都立	都立都立新橋線	都立新橋	

■整備推進路線

No	区別	路線名	工区名	前期 (H28～H33)	後期 (H34～H37)
1	川崎	都立川崎駅前線	東町駅前	着手	着手
2	幸	黒川駅前線	黒川駅前	着手	着手
3	幸	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
4	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
5	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
6	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
7	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
8	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
9	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
10	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
11	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
12	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
13	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
14	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
15	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
16	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
17	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
18	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
19	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
20	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
21	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
22	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
23	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
24	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
25	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
26	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
27	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
28	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
29	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手
30	都立	都立丸の内線	都立丸の内	着手	着手

※路線名は事業種別を記載します。(都)〇〇線は「都立事業」、(区)〇〇線は「区立事業」に該当します。

■調整路線

隣接区間の整備計画などを踏まえ、着手時期について検討していきます。

No	区別	路線名	工区名
A	中環	丸の内線	丸の内線
イ	都立	丸の内線	丸の内線

前期 (H28～H33)

■都市間連携や広域拠点の機能強化を図る「東京丸子横浜線」の全線完成

- 武蔵小杉駅周辺における交通円滑化など拠点地区の交通機能を向上するとともに、広域拠点にさらしい賑わいの創出を支援
- 隣接都市へのアクセス性を改善するとともに、品川駅や新橋駅など広域交通の結節点への到達性を向上し拠点地区の広域性を強化

■交通結節点の機能強化を図る「溝ノ口駅南口駅前広場」の完成

- 新たな駅前広場の完成により、駅利用者の利便性向上や周辺道路の交通環境を改善するとともに、バス利用の促進や新たな賑わいの創出を支援
- 乗換機能の向上により、高齢化社会においても公共交通の利用しやすさを確保

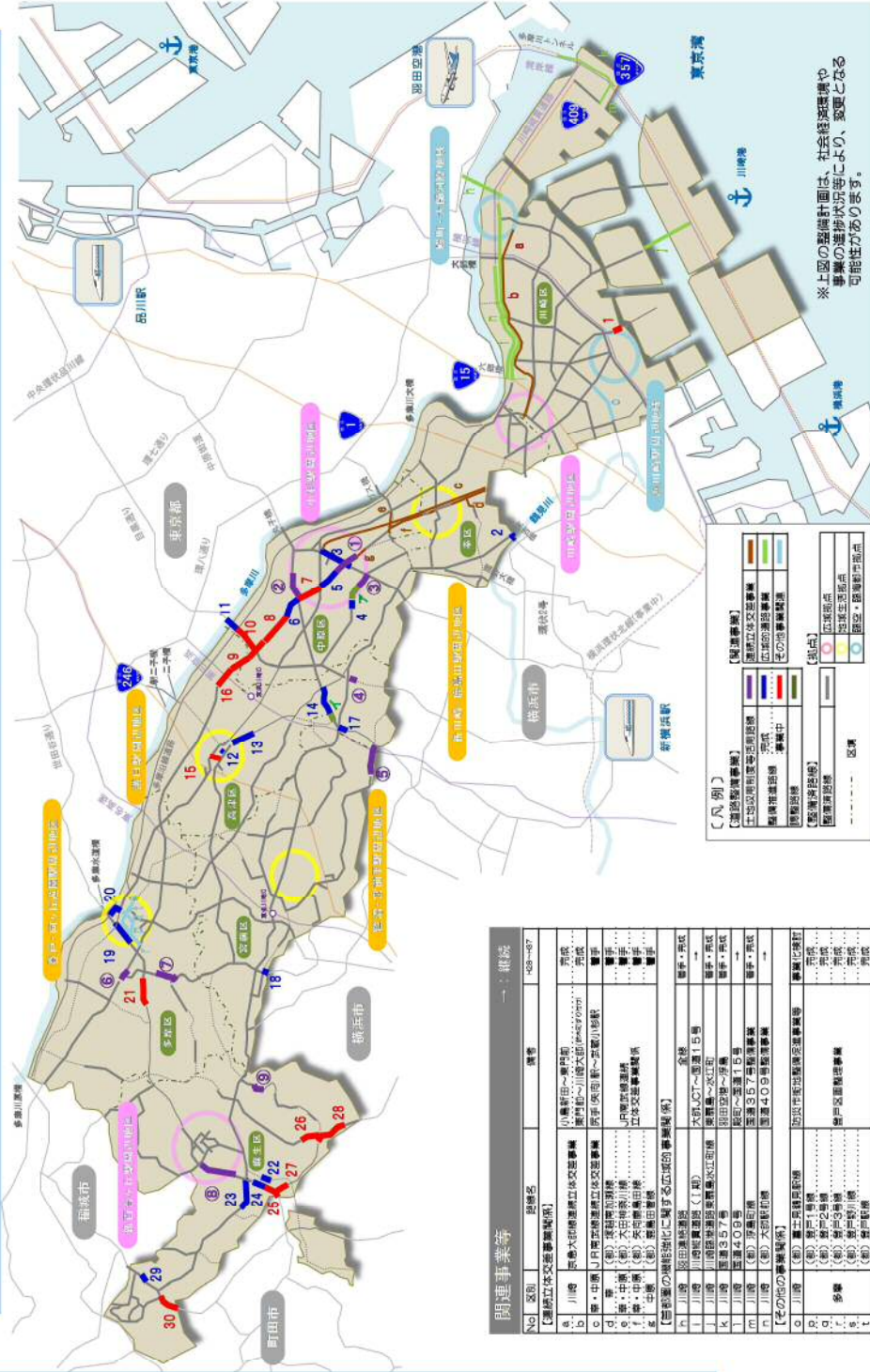
後期 (H34～H37)

■市域を縦貫し真名高と接続する「房手黒川線」の全線完成

- 房手黒川線の整備完成により、川崎臨海部から黒川地区に至る幹線道路ネットワークが完成し、沿線の各地区が実名高と接続し、市域を横断する横軸幹線道路を構築し、災害時の交通機能の多様性を確保

■本市の都市拠点を接続する「国道409号」の完成に向けた全区間着手

- 臨空・都立新橋駅周辺にある臨空地区や、川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅など市内各拠点を接続し、都市の生産活動や市民生活へ幅広い波及効果を実現
- 東京・横浜と連絡する幹線道路を相互に連結し、骨格的な幹線道路ネットワークの形成により、平時および災害時の交通機能の多様性を確保



※上記の整備計画は、社会経済環境や事業の進捗状況により、変更となる可能性があります。

図3-9 第2次道路整備プログラム（平成28年度～平成37年度）

(6) 第2次緊急渋滞対策（平成26年3月）の策定

渋滞の基本的な対策でもある道路ネットワークの形成には、長期間を要することから、市内の渋滞緩和を図るため、交差点改良などの局所的かつ即効的な対策により、早期の発現を目的とした「第2次緊急渋滞対策」を、平成26年3月に策定しました。

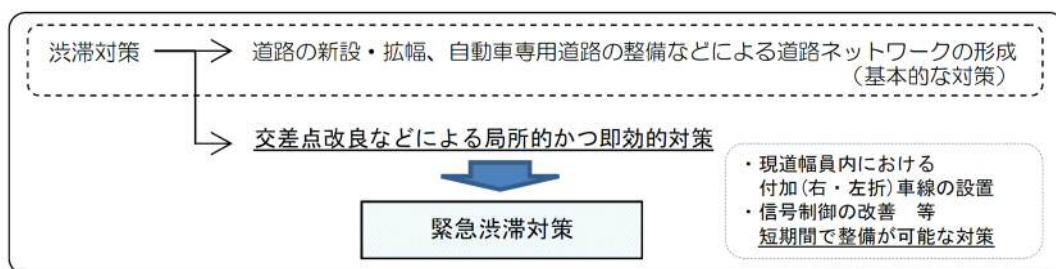


図3-10 第2次緊急渋滞対策（平成26年3月）



## 4 都市計画道路網見直し方針の改定の方向性

### (1) 改定に向けた基本的考え方

#### 1) 改定の目的

都市計画道路は、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の交通において最も基幹的な都市施設であり、本市の目指す「広域調和・地域連携型」都市構造の骨格をなすものです。

平成20年6月に「都市計画道路網の見直し方針」を策定してから約10年が経過し、この間に、平成23年3月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、交通環境の変化が見受けられます。

平成28年3月に策定した「川崎市総合計画」では、都市の活力を支え、日常生活における安全・安心・快適な交通環境を形成する市域の道路交通網について、整備を優先する路線を厳選の上、整備路線の重点化を図るなど、これまで以上の「選択と集中」による効率的・効果的な道路整備を推進することとしております。

また、平成29年3月に改定した「都市計画マスタープラン（全体構想）」における交通体系では、市民生活や都市活動を支える都市計画道路網の強化を引き続き図ることとし、社会情勢の変化等に対応し、その必要性等を総合的に検証の上、必要に応じて見直しを進めることとしております。

こうした社会情勢の変化等を的確に捉えながら、現在の都市計画道路網に位置付けられている各々の路線について、新たな総合計画や都市マスタープランの趣旨に基づき、都市計画道路としての機能や役割をあらためて検証し、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「都市計画道路網見直し方針」の改定を行うことといたします。

#### 2) 検証・検討項目

##### <個別路線の必要性・機能代替性の検証>

都市計画道路網の見直しの対象を未整備区間及び概成区間とし、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ことといたします。

##### <既存道路網を活用した方策（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ります。

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っていくことが求められます。

今回の改定においては、「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、新たに身近な交通手段である路線バスの走行環境の改善に資する、既存道路網を対象とした道路改良方策の検討を行うことといたします。

この対策により路線バスの走行環境を改善し、より利用しやすくなる環境を整えることで、急速に高齢化が進行する中、持続可能で効率的な都市づくりにつながるものと考えております。

なお、前回の見直し時に、高低差処理等の課題から事業実効性の検証候補路線とした大田神奈川線については、矢向鹿島田線との平面交差を基本に、今後、JR南武線連続立体交差事業の進捗にあわせた検討を行うこととしており、引き続き関連事業の進捗に応じた調整検討を行ってまいります。

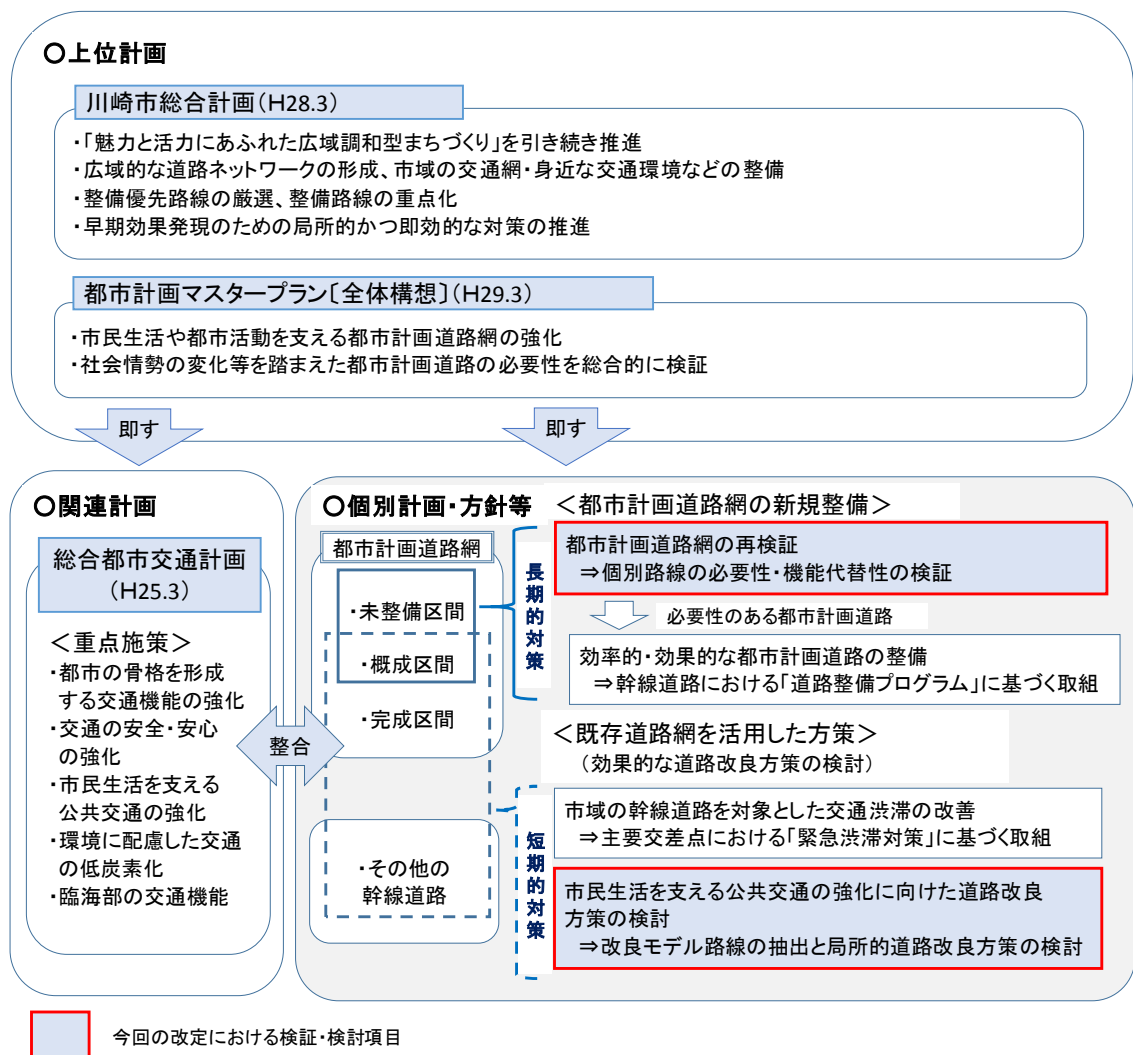


図4-1 施策体系と改定における検証・検討項目

### 3) 検証・検討内容

#### <個別路線の必要性・機能代替性の検証>

##### ① 必要性の検証

今回の改定は、社会情勢の変化等をとらえた対応を図ることを主な目的としておりますが、「川崎市総合計画（平成28年3月）」における都市構造・交通体系の方向性、拠点地区の配置等に大きな変更が生じていないこと等から必要性の検証に向けた評価項目については、平成20年の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た上で、評価の視点に対応する指標の時点修正を行い、未整備区間・概成区間を対象とした都市計画道路としての必要性の再検証を行うことといたします。

##### ② 機能代替性の検証

①の必要性の検証にて、必要性が認められた路線について、周辺既存道路への機能代替性の検証を行うことといたします。

検証の手順としては、対象路線周辺の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、変化が認められた場合は、既存道路への機能代替性に係る検証を行うことといたします。

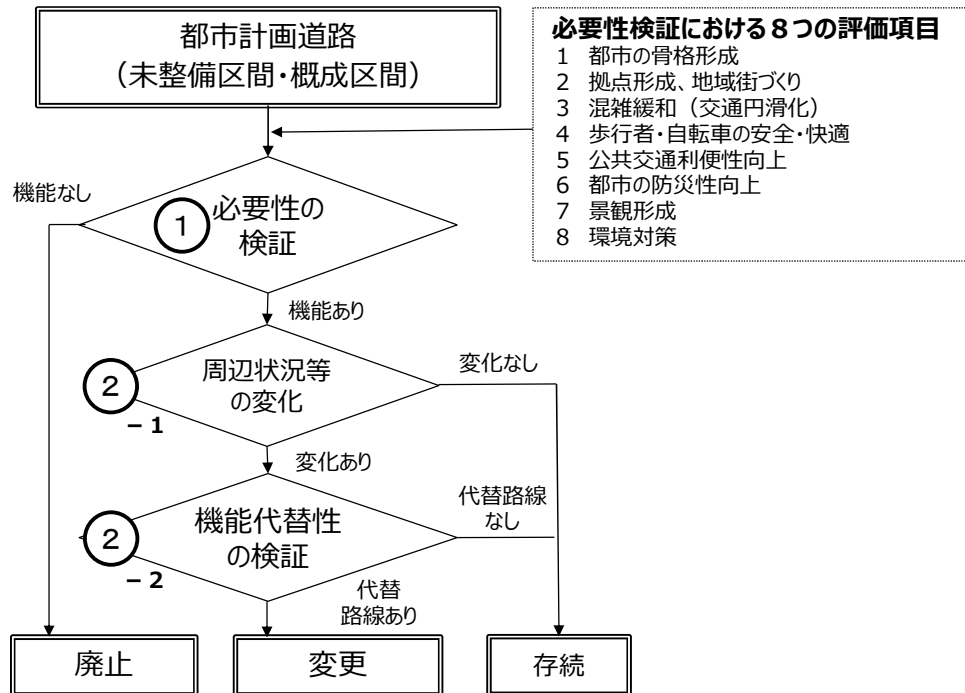


図4-2 検討フロー  
(個別路線の必要性・機能代替性の検証)

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

### ③ モデル路線の抽出

現在の都市計画道路網の効果を高めるため、既存道路網について、重点的に改良を要するモデル路線を抽出の上、都市計画道路の効果的な道路改良方策の検討を行うことといたします。

モデル路線の抽出にあたっては、別途検討を行っている「総合都市交通計画」の見直し等との整合性を図りながら、市民生活を支える公共交通の強化に向けた道路網の改良路線（区間）の抽出を行います。

### ④ 道路改良方策の検討

③で抽出された重点的に改良を要するモデル路線（区間）について、早期に効果が発現し得る効果的な道路改良方策の検討を行います。

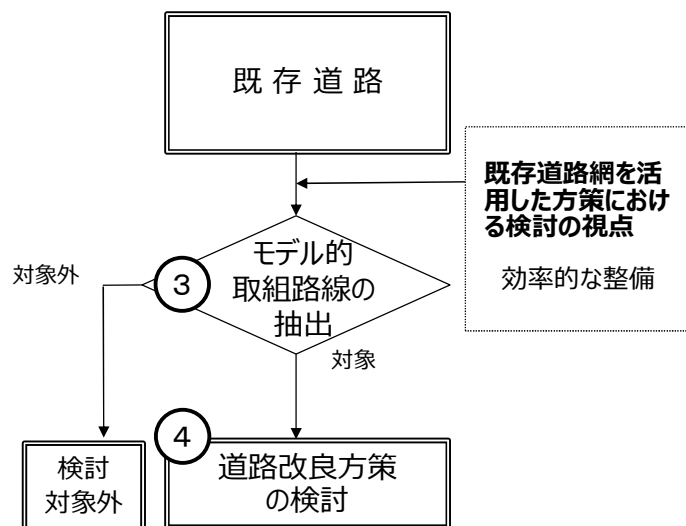


図4-3 検討フロー  
（既存道路網を活用した方策の検討）

## (2) 検証及び検討手法

### 1) 個別路線の必要性・機能代替性の検証

#### ① 必要性の検証

##### ①-1 評価項目の設定

平成 20 年の前回の見直し方針策定時の総合計画である「川崎再生フロンティアプラン（平成 17 年 3 月）」に掲げた「将来像」や「交通体系整備の基本的な視点」と、今回の改定時の「川崎市総合計画（平成 28 年 3 月）」に掲げた「めざす都市像」や「まちづくりの基本目標」、「基本政策」を表 4-1 にて比較していますが、その基本理念の方向性に大きな変化は見られません。

前回の見直し時に設定した必要性検証における「評価項目」について、あらためて検討したところ、次頁以降の①-2 に示す様に、それぞれ必要であることが確認できました。

このため、評価項目の変更の必要性はないものと考え、図 4-2 に示す 1 の「都市の骨格形成」から 8 の「環境対策」の項目を、評価項目として再度設定することといたします。

また、必要性や機能代替性の検証と併せて検討を行う、市民生活を支える公共交通の強化に向けた道路網改良方策の検討においても、前回と同様に、「効果的な整備」を検討の視点として設定することといたします。

表 4-1 総合計画におけるまちづくりの基本理念

川崎再生フロンティアプラン (平成 17 年 3 月)	川崎市総合計画 (平成 28 年 3 月)
<p>&lt;将来像&gt; 「広域調和・地域連携型都市構造」の実現</p> <p>&lt;交通体系整備の基本的な視点&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・再生・活力を目指した交通体系の整備</li> <li>・安全・安心・快適な交通環境の整備</li> <li>・環境に配慮した交通施策の推進</li> </ul>	<p>&lt;めざす都市像&gt; 「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」</p> <p>&lt;まちづくりの基本目標&gt; 「安心のふるさとづくり」 「力強い産業都市づくり」</p> <p>&lt;基本政策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり</li> <li>・子どもを安心して育てることのできるふるさとづくり</li> <li>・市民生活を豊かにする環境づくり</li> <li>・活力と魅力あふれる力強い都市づくり</li> <li>・誰もが生きがいを持てる市民自治の地域づくり</li> </ul>

「川崎市総合計画」における  
まちづくりの基本理念

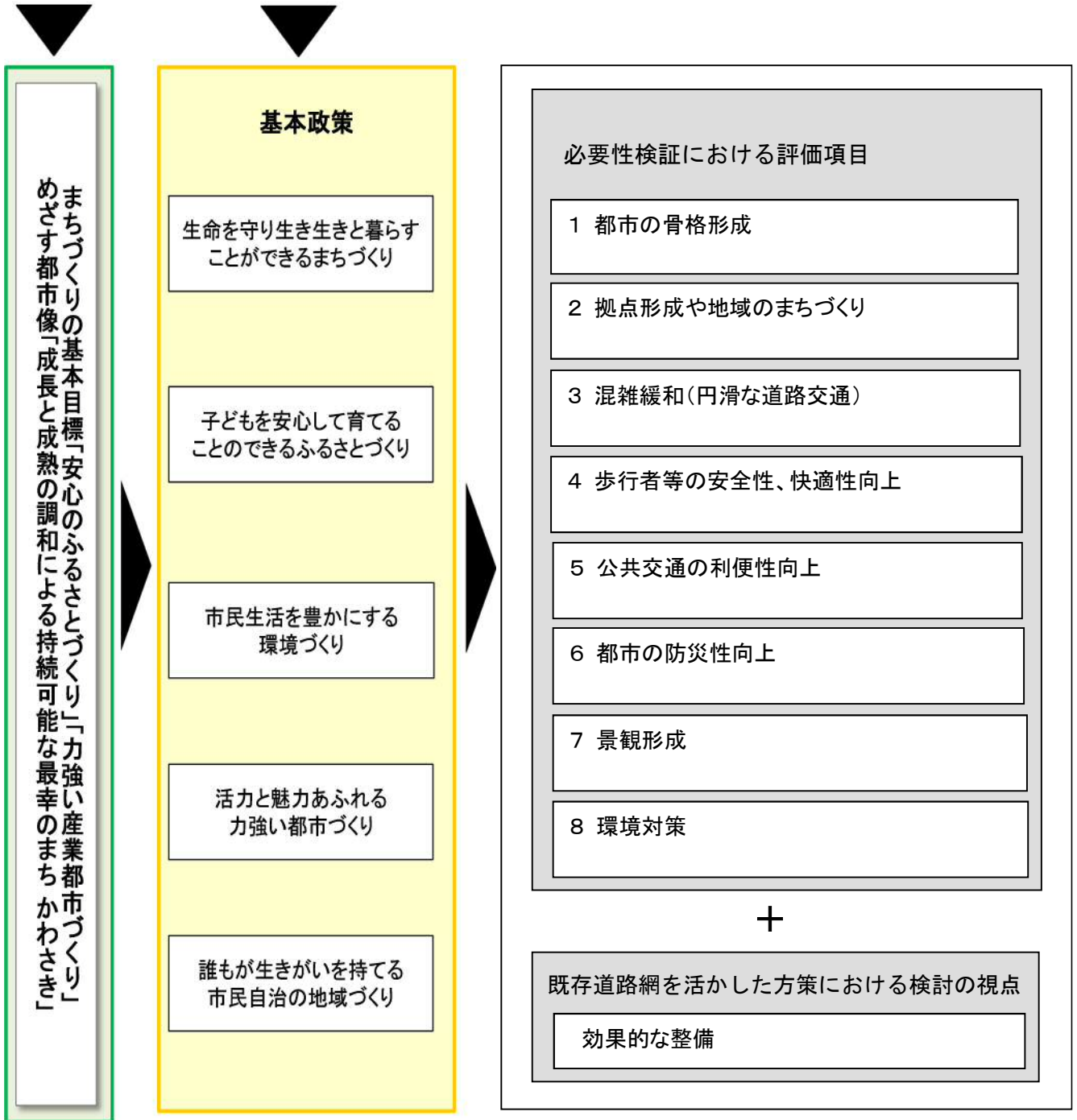


図 4-4 必要性検証他における評価指標

## ①-2 評価項目設定の理由

必要性検証における評価項目について検討した結果、それぞれ必要であることを確認しました。

その評価項目別の理由を、次に示します。

### 1 都市の骨格形成

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「都市の骨格形成」を用いることといたします。

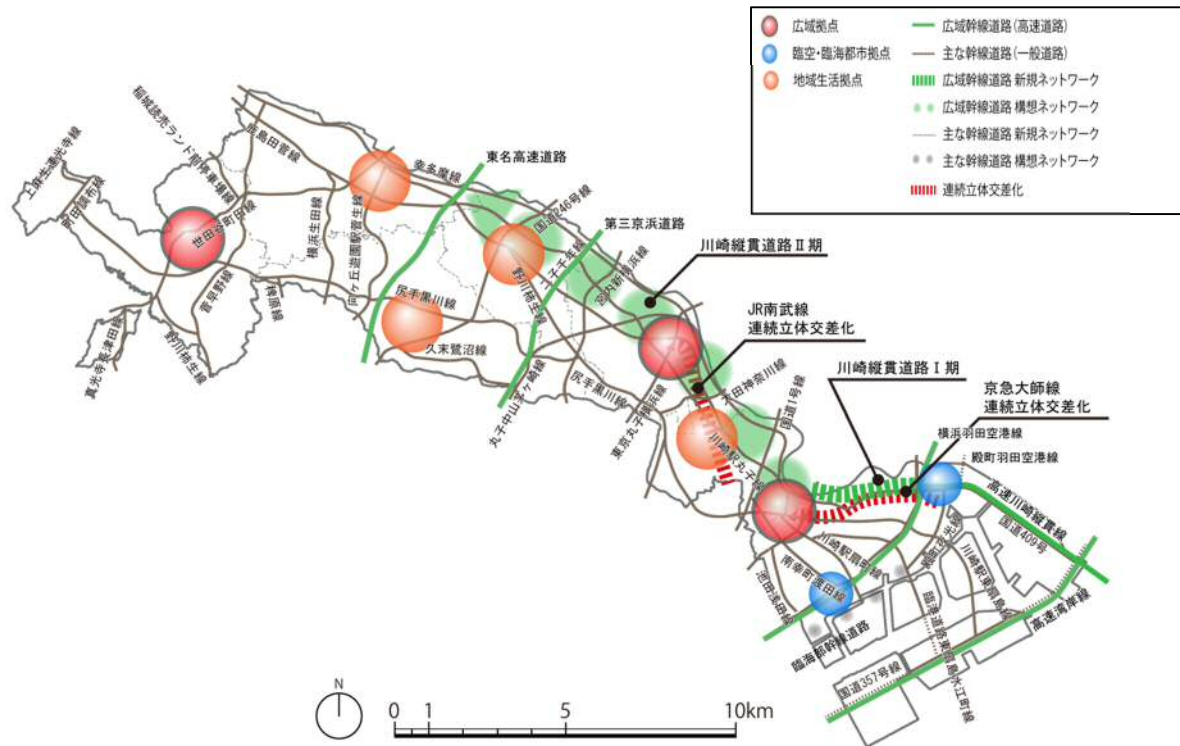


図 4-5 主要道路ネットワーク図

出典) 川崎市都市計画マスタープラン (平成 28 年 3 月)

## 2 拠点形成や地域のまちづくり

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ことが必要です。

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「拠点形成や地域のまちづくり」を用いることといたします。

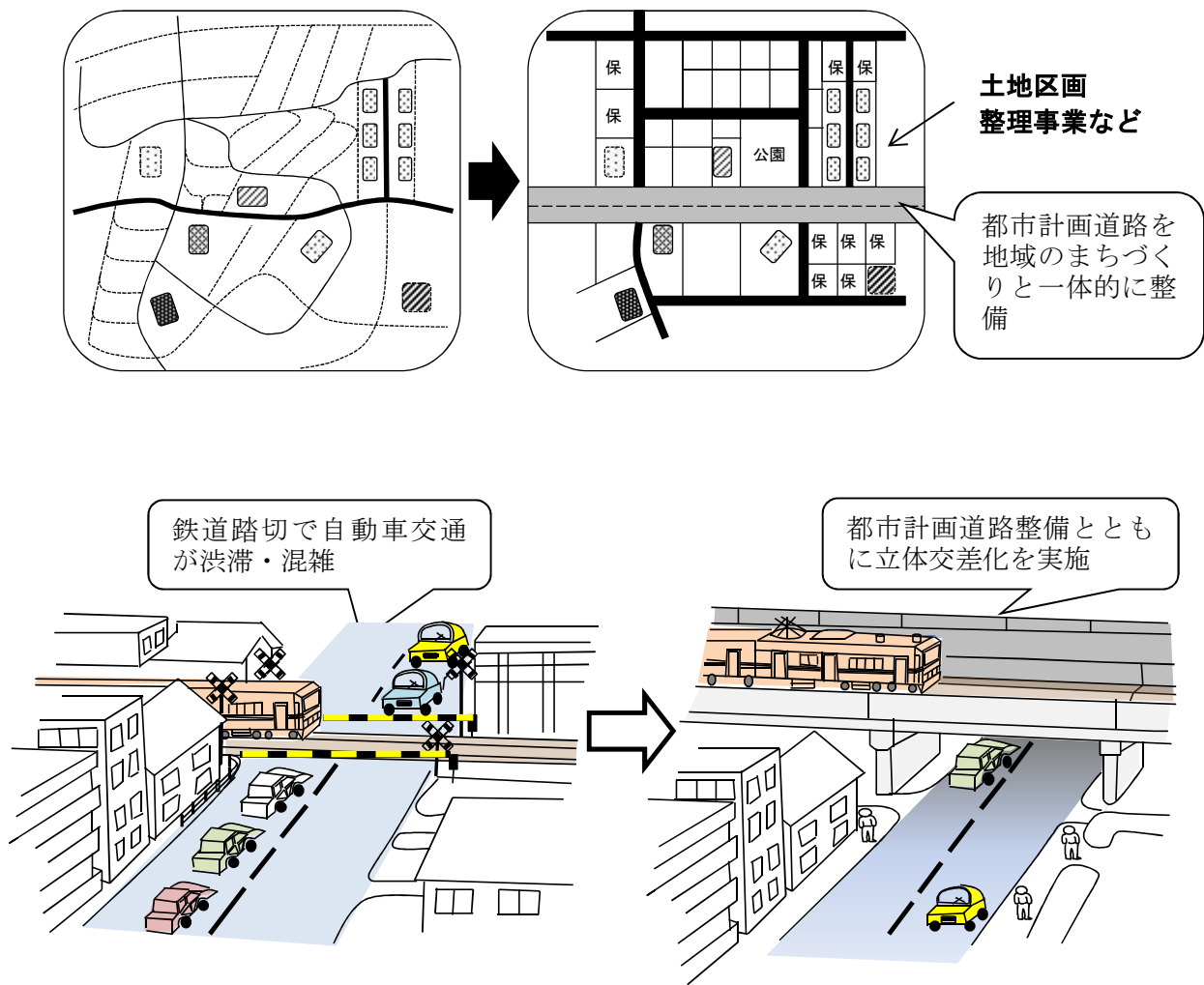


図 4-6 拠点形成や地域のまちづくりのための都市計画道路（例示）



### 3 混雑緩和（円滑な道路交通）

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、円滑な道路交通サービスの提供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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「混雑緩和（円滑な道路交通）」を用いることといたします。

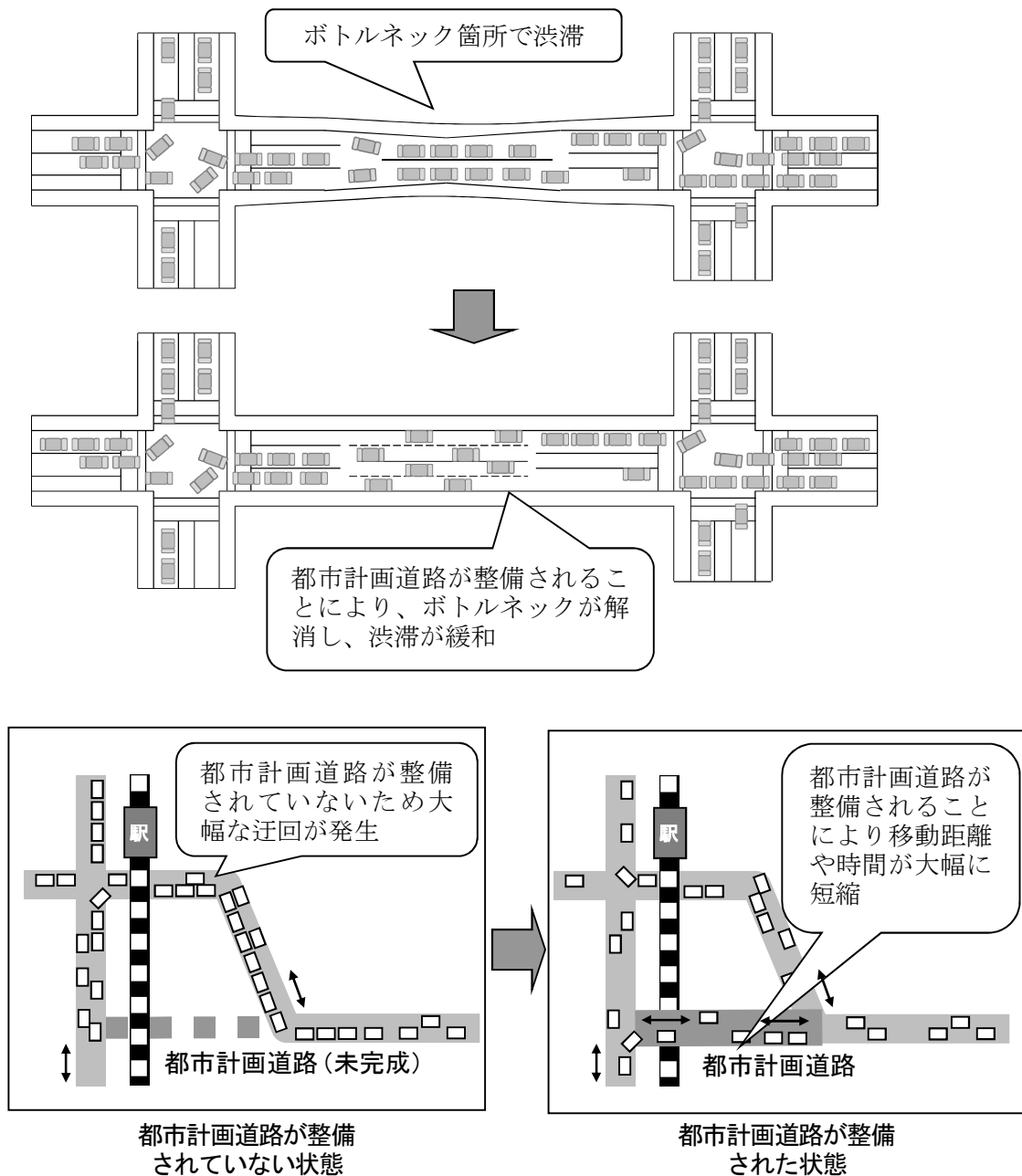


図 4-7 混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路（例示）

#### 4 歩行者・自転車等の安全性・快適性向上

本市では、まちの波及的發展を促しながら、超高齢社会の到来を見据え、地域のニーズにきめ細やかに対応するため、『誰もが安心して暮らせる住まいと住まい方の充実』や『地域生活拠点及び交通利便性の高い身近な駅周辺などのまちづくり』を推進することとしています。

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、駅や公共施設等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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「歩行者・自転車等の安全性・快適性向上」を用いることといたします。

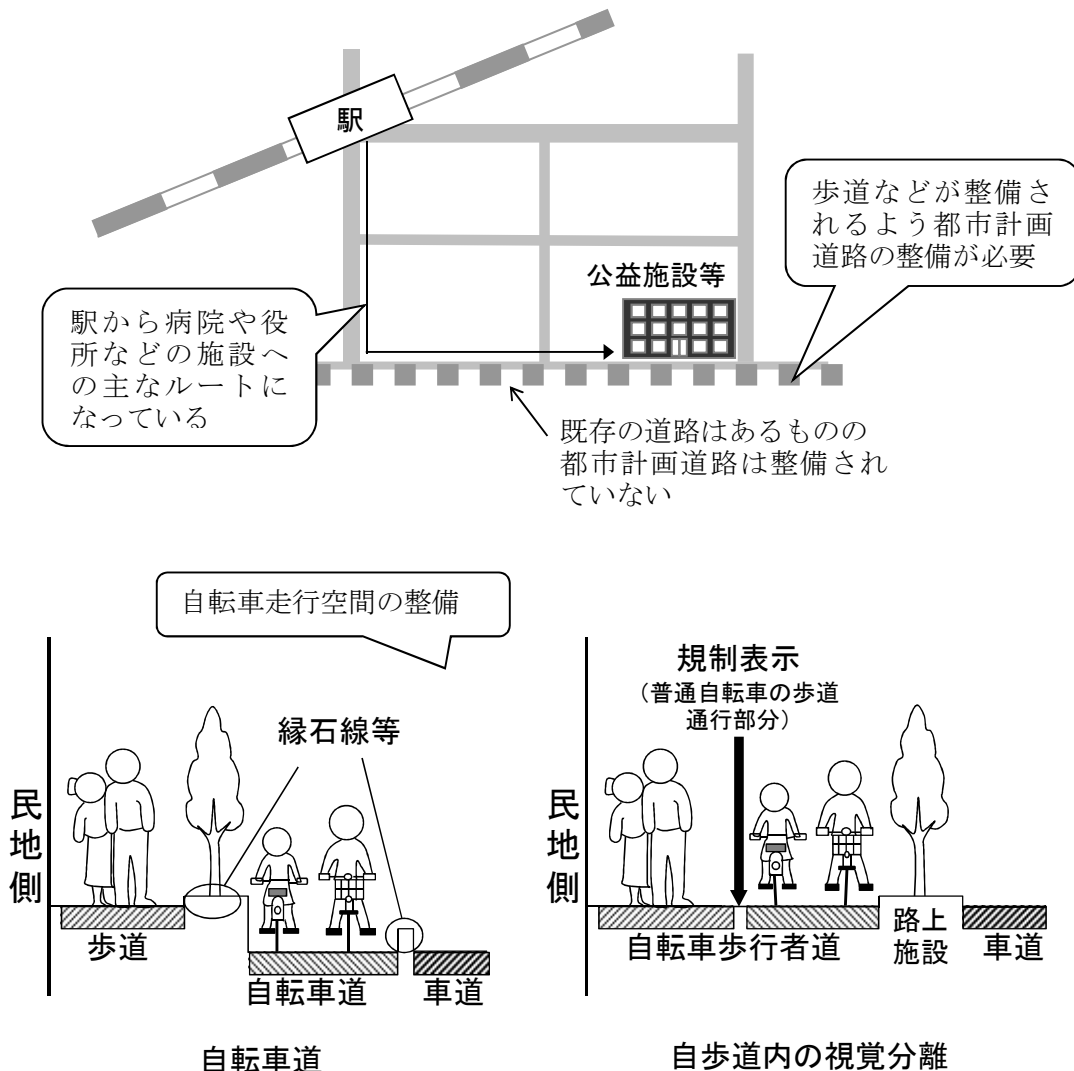


図 4-8 歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路（例示）

## 5 公共交通の利便性向上

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。

本市では、身近な地域間の相互の連携を促すため、公共交通を主体とした駅へのアクセス向上等の『将来にわたる市民の暮らしを支える交通ネットワークなどの強化』に取り組むこととしています。

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「公共交通の利便性向上」を用いることといたします。

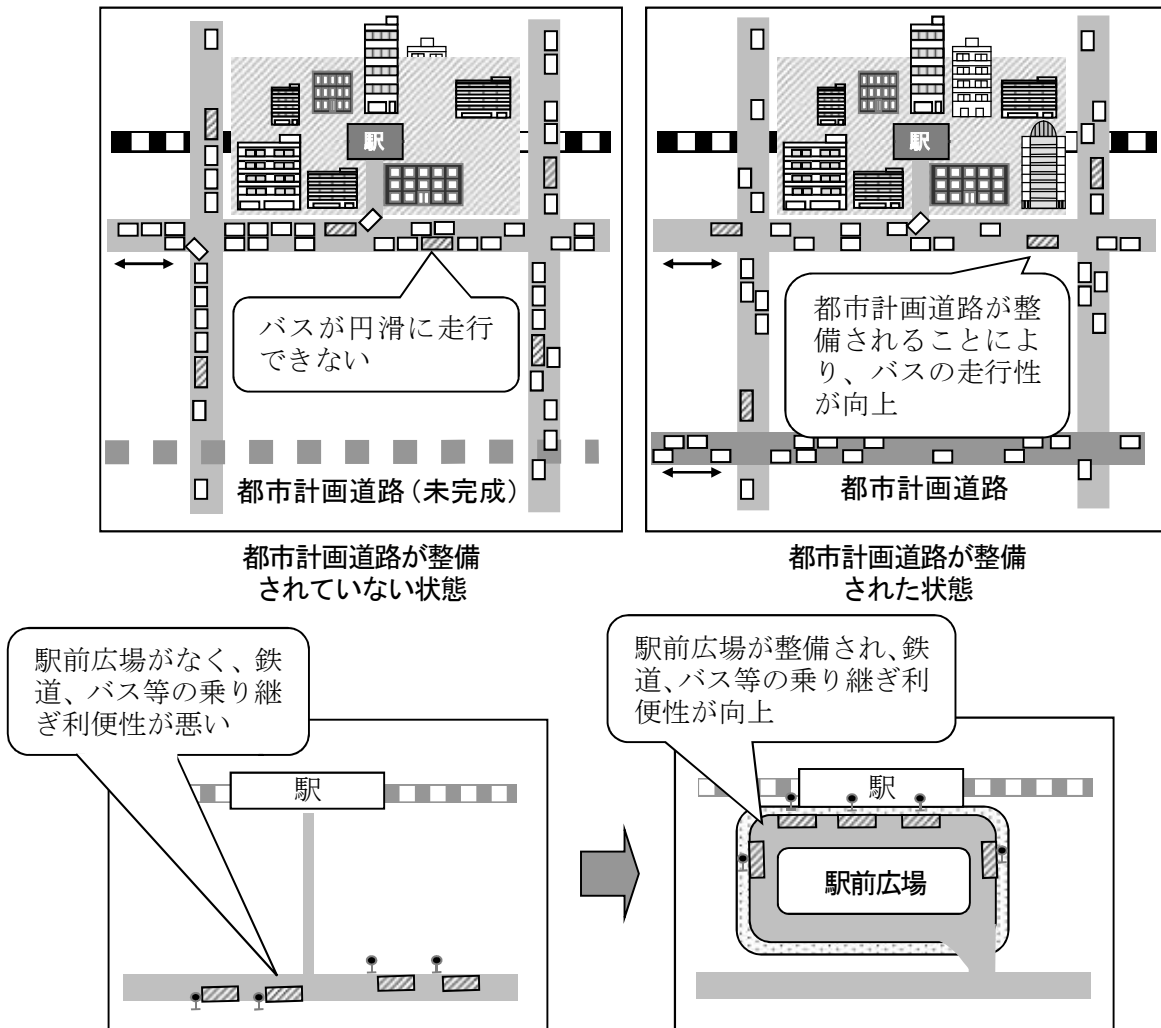


図 4-9 公共交通の利便性向上のための都市計画道路(例示)

## 6 都市の防災性向上

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必要があります。平成23年3月11日に発生した東日本大震災のため、市民の中でも防災性向上への意識が高まっています。

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必要があります。

また、臨海部や密集市街地、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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「都市の防災性向上」を用いることといたします。

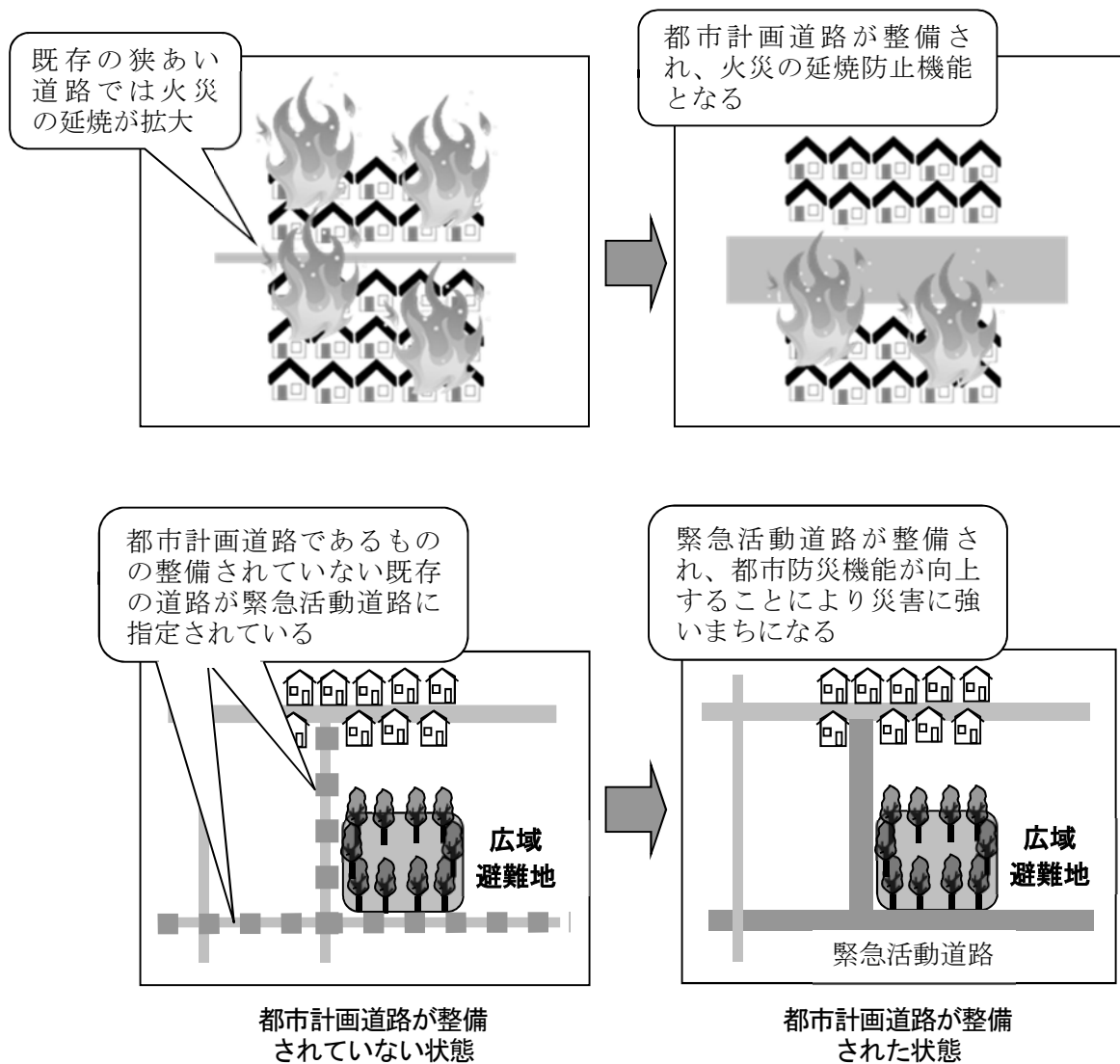


図 4-10 都市の防災性向上のための都市計画道路（例示）

## 7 景観形成

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「景観形成」を用いることといたします。

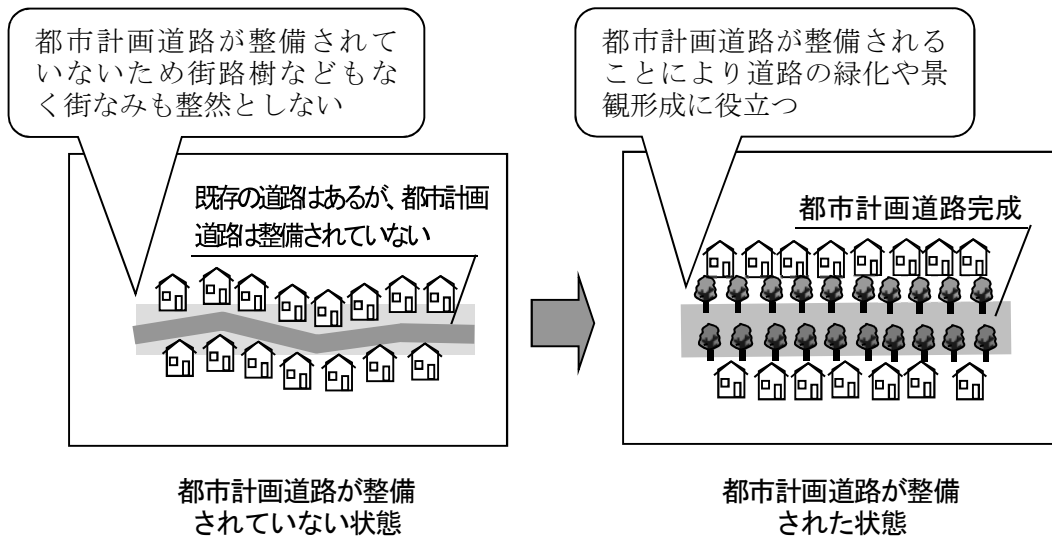


図 4-11 景観形成のための都市計画道路（例示）



図 4-12 都市計画道路 川崎駅東扇島線

## 8 環境対策

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 4-1-3 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 4-1 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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「環境対策」を用いることといたします。

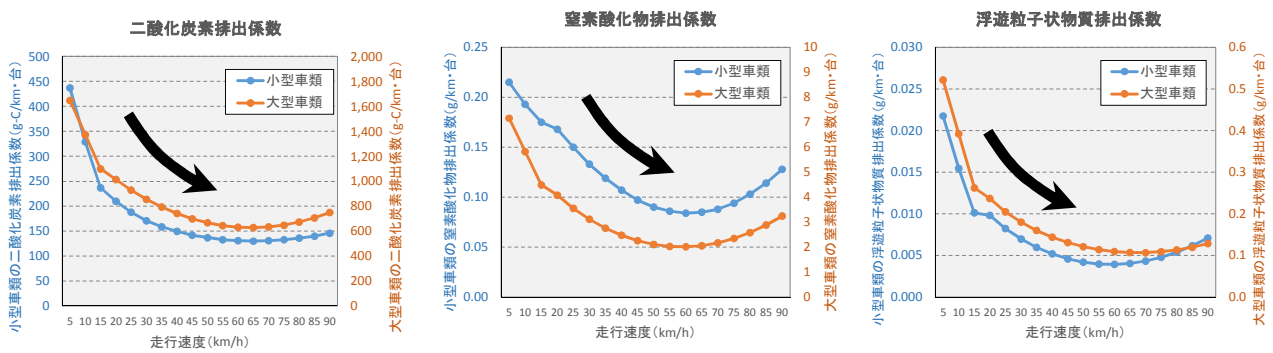


図 4-1-3 2010 年次における CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>・SPM 自動車排出係数

出典) 国土技術政策総合研究所資料「道路環境影響評価等」に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）」

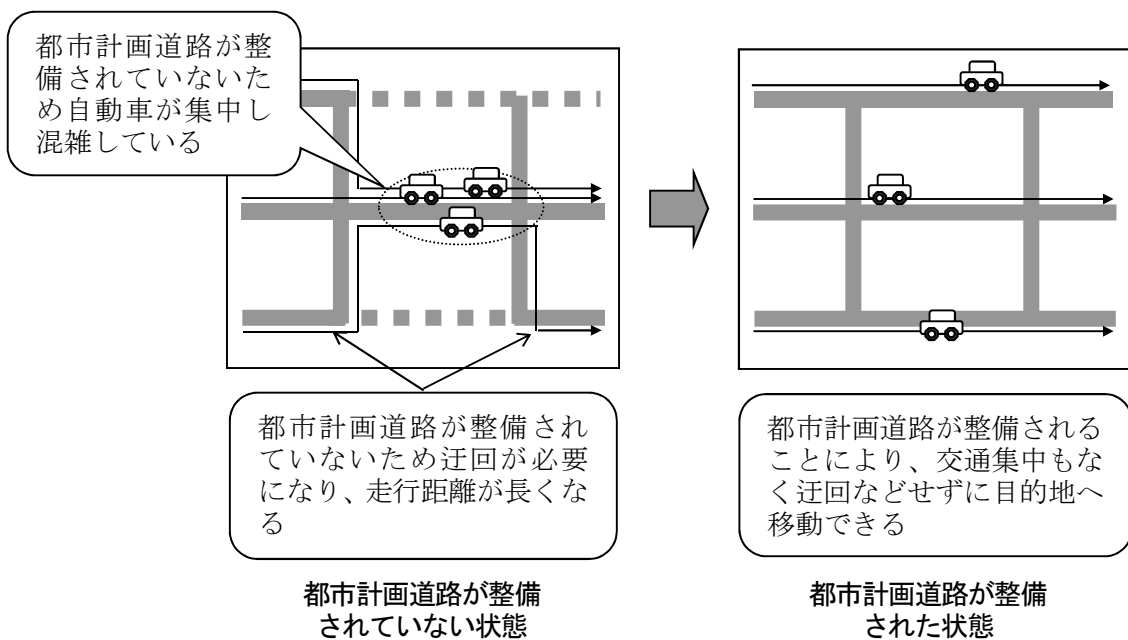


図 4-1-4 都市計画道路の整備による道路交通の整流化イメージ

### ①-3 既存道路網を活かした方策における検討の視点

#### 効果的な整備

本市の都市計画道路の整備は、用地取得の問題などにより事業が長期化しており、重点的な取組により、早期にその効果がまちづくりに波及するような進め方が、より一層求められています。

そのため、今後の都市計画道路の整備にあたっては、現在、道路整備プログラムに基づく整備効果の高い箇所などの重点的な整備を進めるとともに、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の取組が必要となっております。

そこで、今回の「市民生活を支える公共交通の強化に向けた道路網の改良方策の検討」における評価の視点として、交差点の改良やバス停車帯の設置など、早期に事業効果が発揮できる整備箇所を的確に抽出し、効果的な改良方策を検討していくことが必要であるものと考えます。

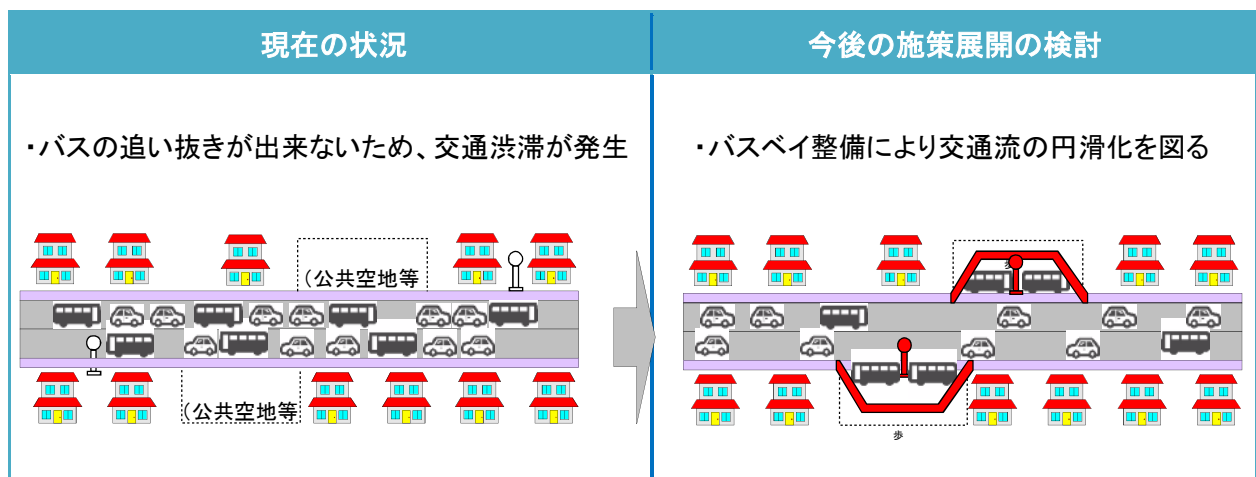


図 4-15 効果的な施策イメージ

#### ①-4 評価項目の設定

必要性の検証において、平成20年の前回の検証時に設定した評価項目について、それぞれ必要であることが確認できたので、今回の検証において設定した評価項目とそれらに対応した評価の視点を表4-2に示します。

なお、設定した評価項目及び評価の視点については、前回の見直し方針策定時と変化はありませんが、これに対応する指標については、最新のデータを採用するなどの時点修正を行います。

**表 4-2 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・歩行者の交通量が比較的多く、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、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>・関連計画等で緊急輸送路や避難路として位置付けさ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して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 機能代替性の検証

### ②-1 周辺状況等の変化

①の必要性の検証にて、今回、都市計画道路としての機能ありとした路線について、前回の見直し時に抽出した機能代替の可能性のある対象路線周辺の既存道路について、前回見直し以降の整備状況等の変化を確認します。

#### <整備状況等の変化確認の視点>

- ・道路新設工事の有無
- ・歩道設置・拡幅工事の有無
- ・道路改良工事（再配分等）の有無
- ・道路改良工事計画の有無

### ②-2 機能代替性検証

対象路線周辺の既存道路に整備状況の変化等が認められない路線は「存続区間」とし、変化が認められた路線については、既存道路への機能代替性の検証を行います。

#### <機能代替性検証の視点>

- ・対象となる都市計画道路上の既存道路（区間）が、都市計画道路と同程度の道路区画（幅員・交通容量等）を既に備え、同程度の機能を有しているかどうか
- ・機能を代替し得る既存道路に、交通渋滞などの課題が生じていないかどうか（但し道路改良工事等により課題解消が見込まれる場合は除く）

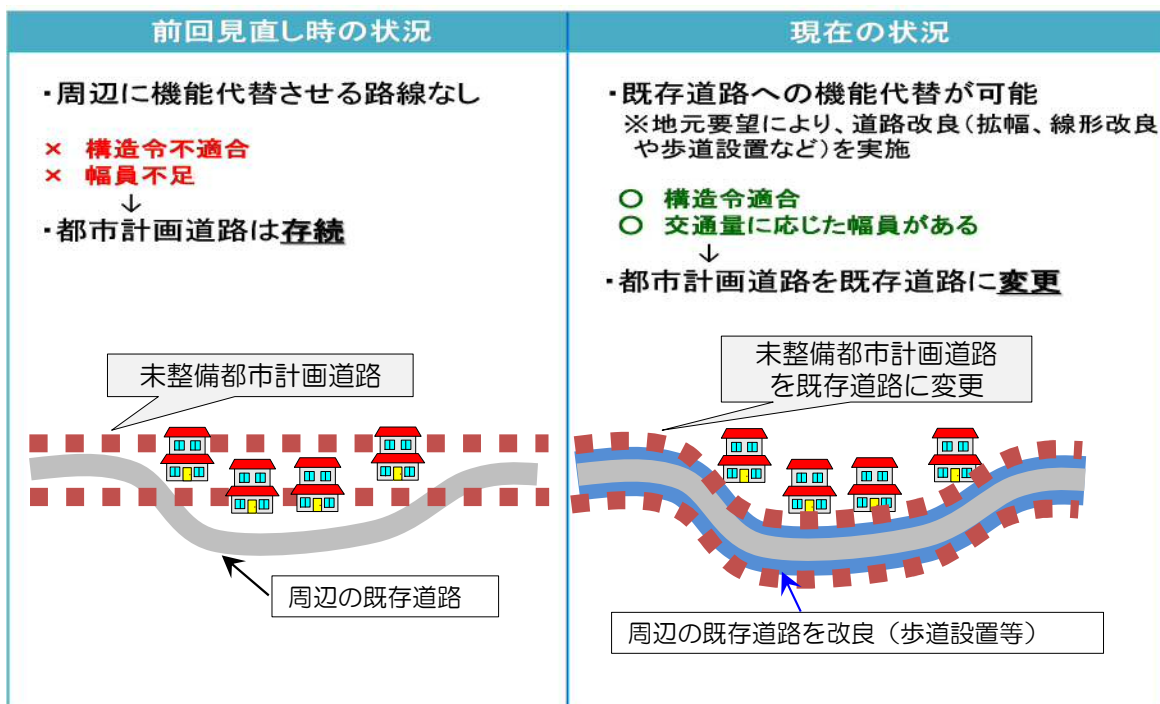


図4-16 機能代替性検証のイメージ例

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

### ③ モデル路線の抽出

道路改良を要するバス路線の抽出にあたっては、「総合都市交通計画（平成 25 年 3 月）」に記載されている「定時性確保等を促進する路線の方向性（例）」に基づき、既存路線において、重点的に改良を要するモデル路線（区間）を抽出します。

また、モデル路線の抽出にあたっては、既存路線において、交通渋滞の状況のほか、車線数やバス運行本数、道路事情の影響をより受けやすい長距離を運行する系統の有無などの要素を踏まえ、以下の視点からの改善による効果が大きいことが期待される路線（区間）を抽出します。

#### <モデル路線抽出の視点>

- ・ 路線バス走行台数が 300 台/日以上 of 路線
- ・ 路線バス利用者（トリップエンド）が多く、かつ鉄道駅へ結節する路線
- ・ 交通混雑が見受けられる路線（H22 道路交通センサスの旅行速度が 20km 未満、または首都圏ボトルネック協議会にて混雑区間に指定された路線（区間）※
- ・ 鉄道駅や鉄道敷から離れている路線（区間）
- ・ 他施策を実施する予定のない路線（連続立体交差事業、または公共交通優先システム（PTPS）等を導入済路線以外）

※首都圏ボトルネック対策協議会では、12 時間平均旅行速度 20km/h 以下や道路利用者へのアンケート調査などを踏まえ、混雑箇所を選定

#### ○取組地域のイメージ

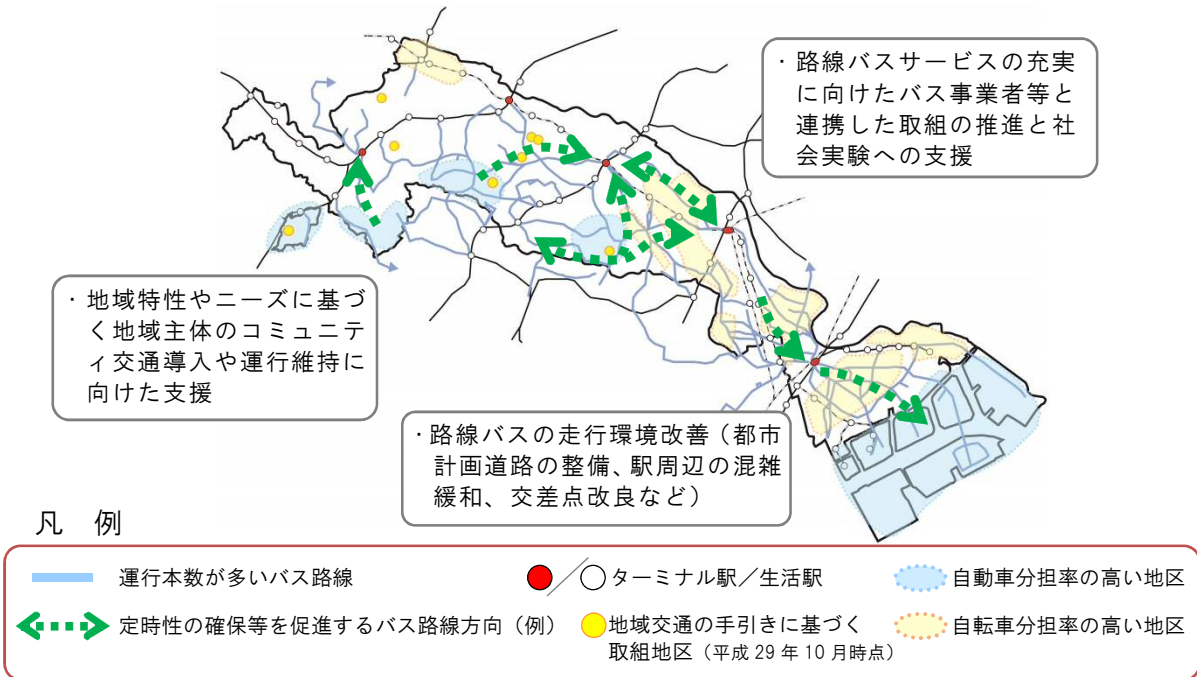


図 4-17 総合都市交通計画における公共交通へのアクセス向上に向けた取組イメージ図 ～定時性の確保等を促進するバス路線方向（例）～

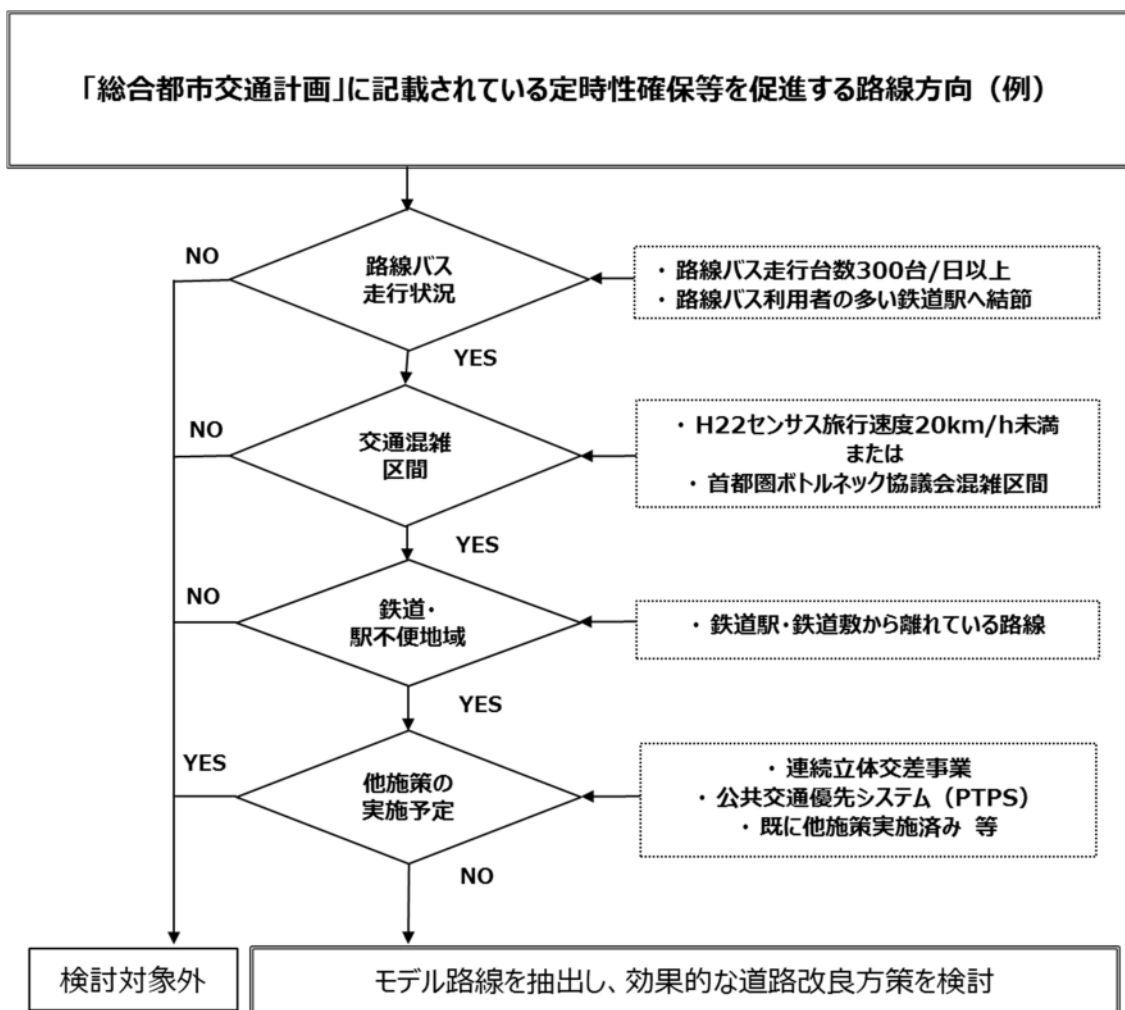


図 4 - 1 8 モデル路線の抽出フロー

#### ④ 道路改良方策の検討

③で抽出されたモデル路線（区間）について、地域特性等を踏まえ、次の例を基本とした早期に効果を発現し得る効果的な道路改良方策を検討します。

##### 例 1：道路空間再配分や交通規制の見直し等による改良

- ・道路空間の再配分（幅員構成の再整備）や交通規制の見直し、沿道と一体となった道路空間の形成等による改良の可能性を検討

##### 例 2：バスベイ設置等による改良

- ・完成済み路線を含め、幅員が不足（追越車線が無い）していることが原因でバス停留所の度に渋滞が発生しているような路線は、バス停の位置を変更しバスベイを設置する等、交通流動の整序化を図る方策を検討

##### 例 3：公共車両優先システム（PTPSの導入）の検討

- ・バスの位置情報をもとに赤信号の短縮、青信号の延長を行う公共車両優先システム導入を検討

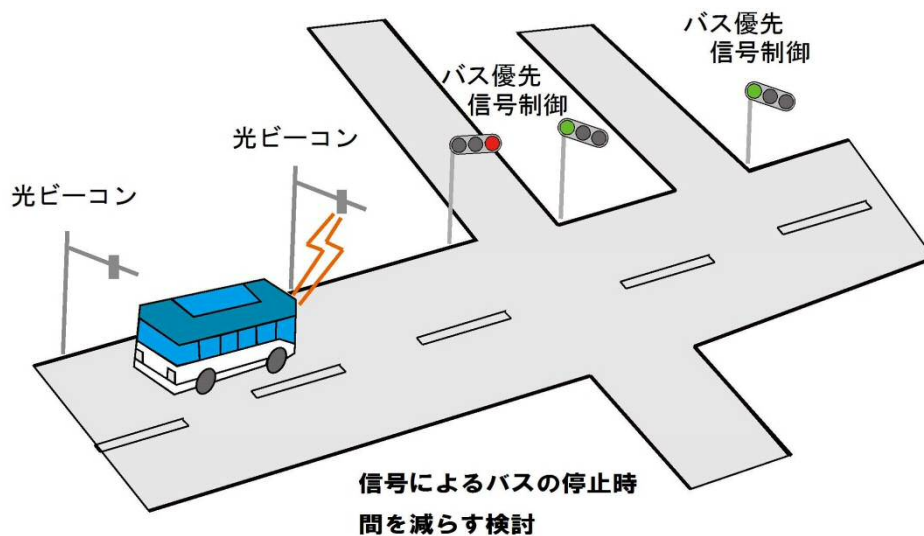


図 4-19 道路改良方策の検討例

## 5 個別路線の必要性・機能代替性の検証

### (1) 見直し候補路線（区間）の選定

#### ① 必要性の検証

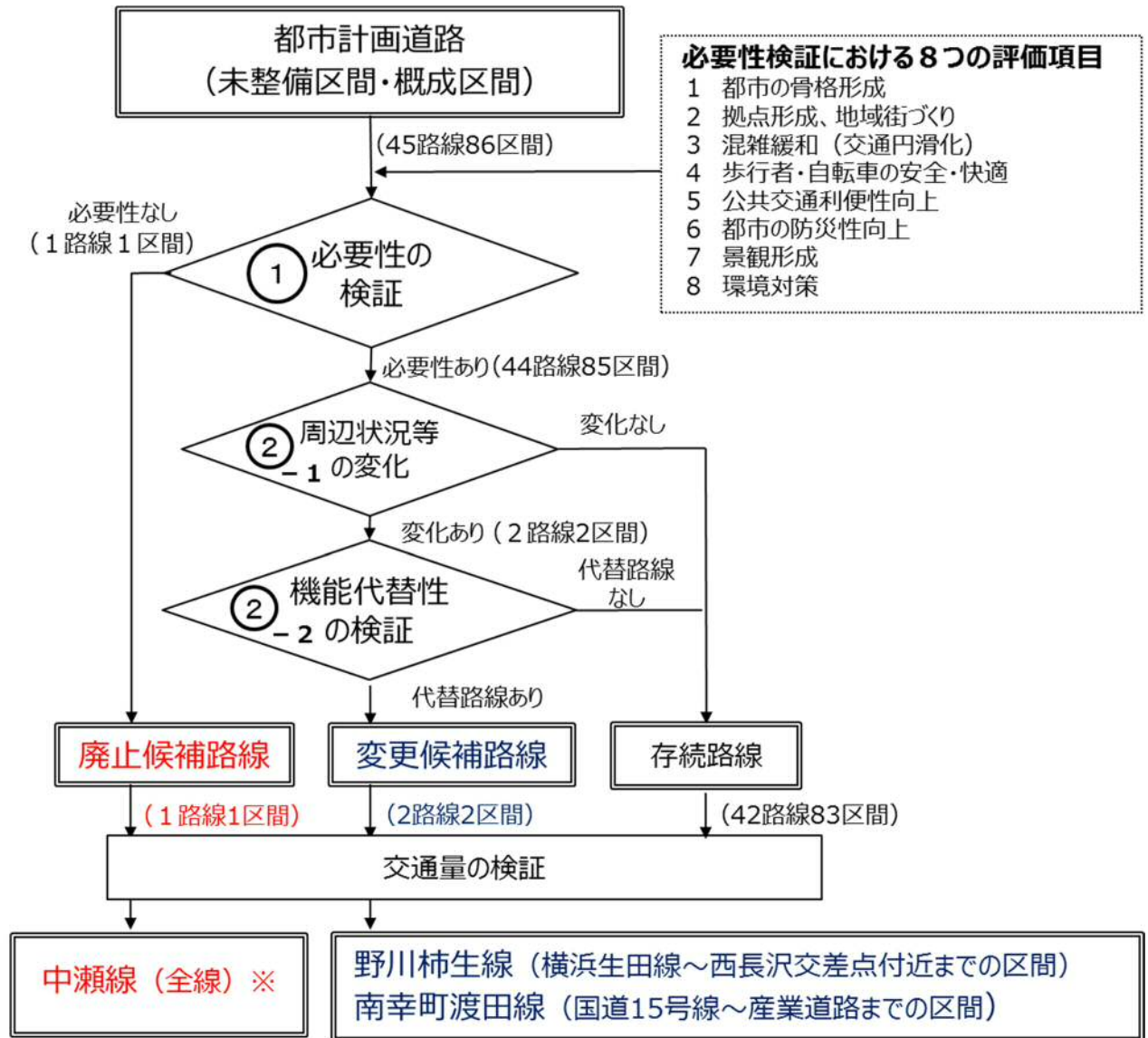
広域的な観点からの検証が必要な自動車専用道路を除く、都市計画道路の未整備及び概成区間を対象に、設定した8つの評価項目に基づく必要性の検証を行った結果、いずれの評価項目にも該当せず、都市計画道路として担うべき役割や機能が認められない路線（区間）は、抽出されませんでした。

しかしながら、評価項目1の「都市の骨格形成」に対応する評価の視点「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。」に該当し、隣接都市（東京都）と接続する機能等を有する「中瀬線」については、本市と東京都とを結ぶ周辺都市計画道路の整備が進められ、また、連続立体交差事業による踏切除去等も予定されており、両都市を結ぶ道路ネットワーク機能が強化されることから、両都市を結ぶ新たな都市計画道路を整備する必要性は、低くなっております。

一方、当該中瀬地区においては、本市周辺市街地から多摩川へのアクセス性向上が地域課題となっていることから路線周辺のまちづくりにあわせ、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」として選定しました。

#### ② 機能代替性の検証

①の必要性の検証にて、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」と「南幸町渡田線」の2路線2区間については、既存道路への機能代替が可能であると判断されることから、「変更候補路線」として選定しました。



※ 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

図5-1 見直し候補路線（区間）の選定結果

■ 見直し候補路線（区間）の概要

機能代替性の検証 必要性	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)
	廃止候補 (1路線1区間)	①	中瀬線 (3・4・2号)	川崎市中瀬1丁目 ～中瀬2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	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						

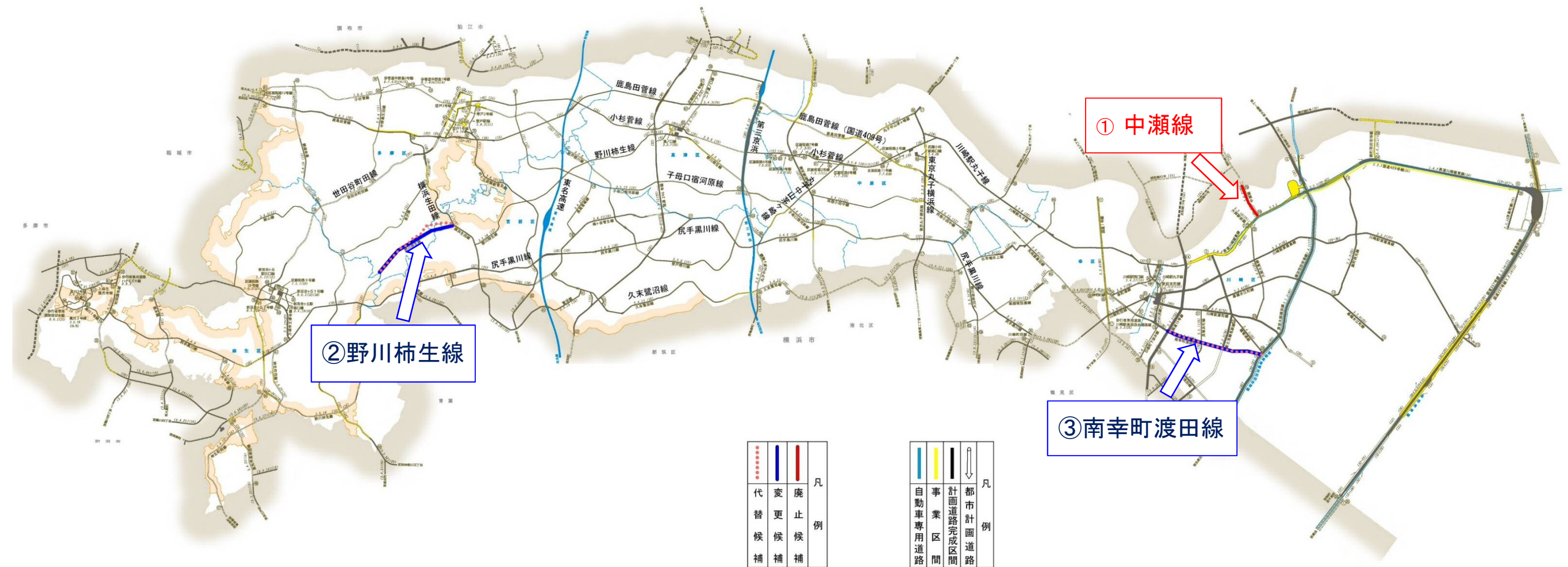


図5-2 見直し候補路線（区間）の概要

## (2) 候補路線（区間）別見直し方針

個別路線の必要性・機能代替性の検証による見直し候補路線（区間）別の見直し方針は、次のとおりです。

### 1) 中瀬線（全線）

#### <現状（条件整理）>

「中瀬線」は、隣接都市（東京都）へ接続することから、評価項目1の「都市の骨格形成」に資する都市計画道路としての機能や役割を有する路線と評価できますが、区間①の多摩川渡河部東京都側の補助39号線までの区間が都市計画決定されておらず、また、東京都としても、道路ネットワークのあり方等について、本市との検討・調整が必要な路線と位置付けております。

区間②は、味の素（株）川崎事業所内にあり、区間③は、道路用地の多くが公園やゲートボール場等として活用されており、市民の憩いの場となっております。

本市と東京都とを結ぶ都市計画道路としては、これまで、約1.2km下流にある東京大師横浜線（産業道路）大師橋の架け替えを実施し、車線数を増加させるとともに、現在、約3km下流にある殿町羽田空港線（羽田連絡道路）の整備を進めております。

また、現在整備中の京急大師線連続立体交差事業により、産業道路第1踏切等の踏切が除去される予定であり、これらの取組により、川崎市と隣接都市との道路ネットワークが強化されることとなります。

一方、当該地区の課題としては、本市周辺市街地より多摩川へのアクセス性の向上が求められております。

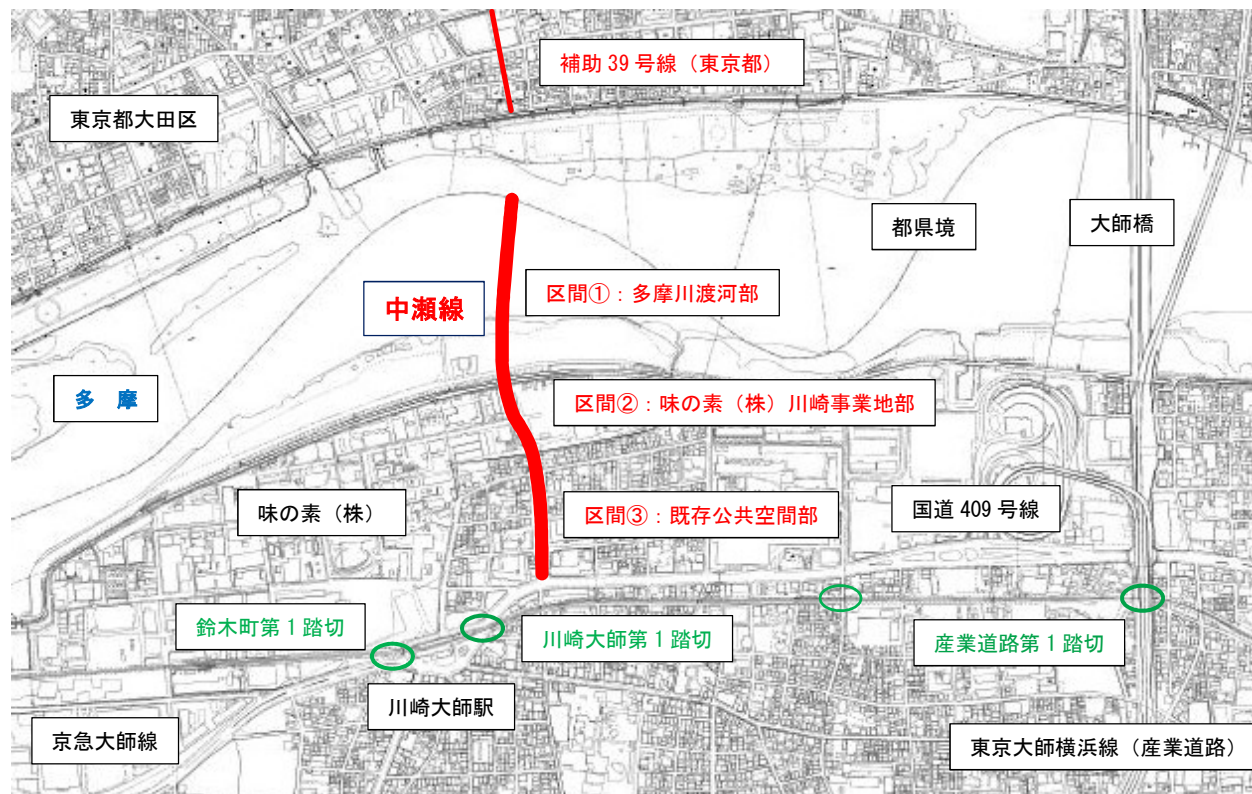


図5-3 周辺概況図（中瀬線）



### <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と評価できますが、多摩川渡河部の東京都側の都市計画道路が無い状況であることや、本市と東京都とを結ぶ周辺都市計画道路の整備が進められ、また、連続立体交差事業による踏切除去等も予定されており、両都市を結ぶ道路ネットワーク機能が強化されることなどから、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おります。

一方、当該地区においては、本市周辺市街地から多摩川へのアクセス性向上が地域課題となっており、当該路線は、そうした機能も有しております。

このため、路線周辺のまちづくりにあわせ、こうした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」として選定しました。

なお、多摩川への具体的なアクセス確保方策については、今後、関係者との調整を進めることといたします。



図5-4 候補路線（区間）別見直し方針（中瀬線）

## 2) 野川柿生線（横浜生田線～西長沢交差点付近までの区間）

### <現状（条件整理）>

野川柿生線の当該区間は、評価項目 6 の「都市の防災性向上」に対応する評価の視点「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。」他に該当し、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路線と評価できる代表幅員 12m の路線ですが、当該路線と並行する周辺既存道路（長沢 53 号線及び菅生 226 号線）は、これまで道路改良工事が進められて来ており、平成 30 年度内には、野川柿生線の計画幅員と同等の幅員約 12m の道路が整備される予定となっております。

また、横浜生田線との交差点である長沢交差点においては、時差式の信号制御方式に変更して、交通流の円滑化が図れております。

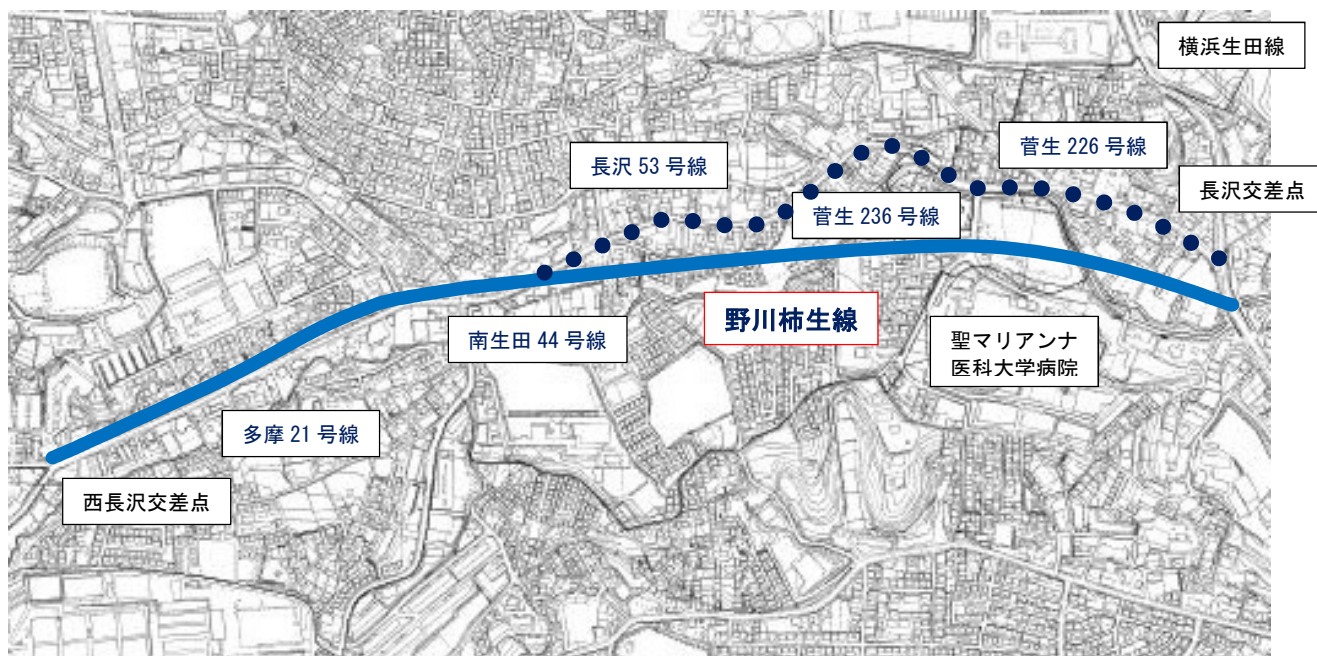


図 5-5 周辺概況図（野川柿生線）

### <見直し方針>

周辺既存道路における歩道等設置工事により、当該区間と並行して、ほぼ同等の幅員となる約 12m の道路が整備される予定となっており、この既存道路は、災害拠点病院へアクセスし、都市の防災性向上に資する都市計画道路としての機能等を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」として選定します。

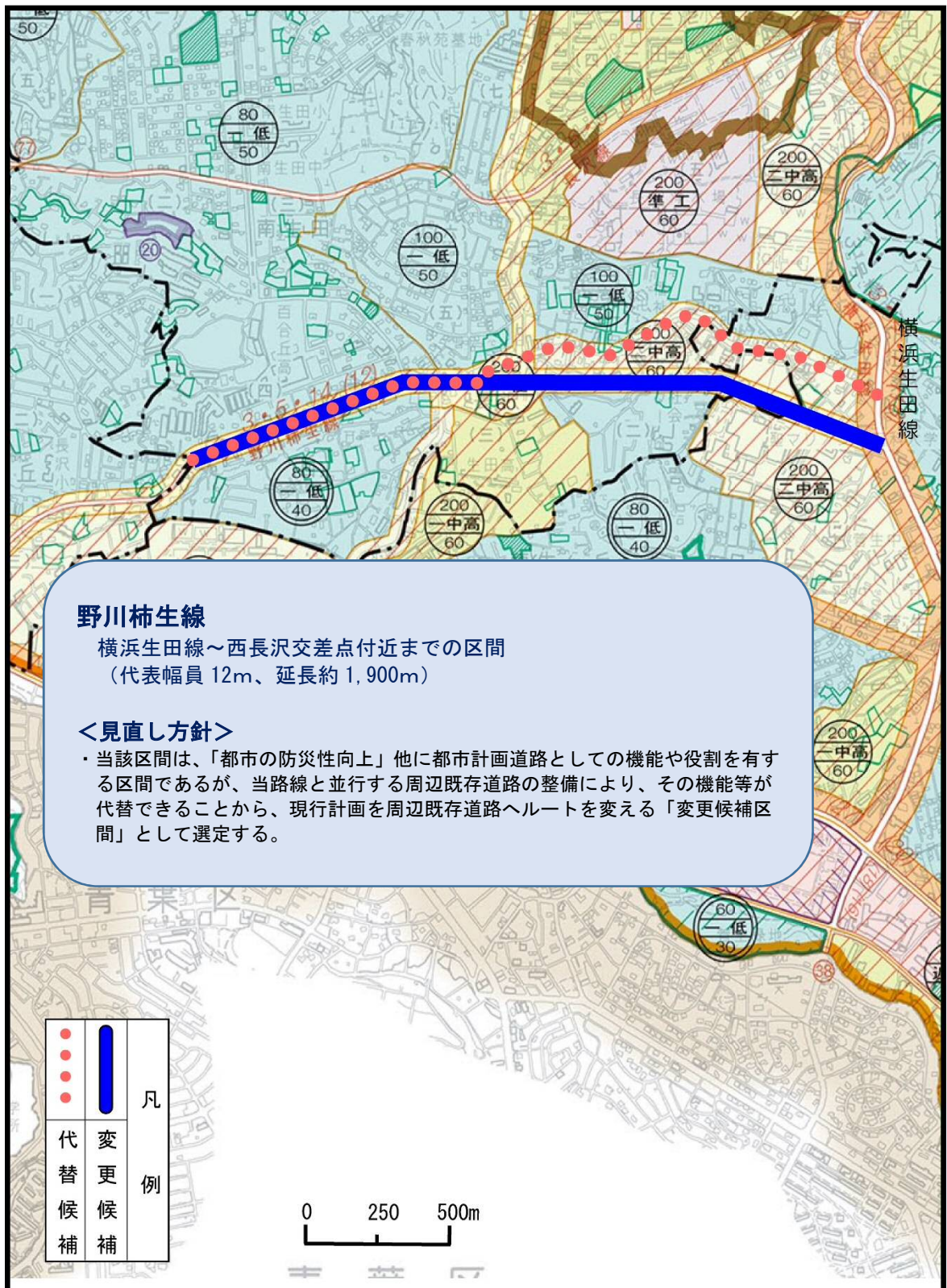


図5-6 候補路線(区間)別見直し方針(野川柿生線)

### 3) 南幸町渡田線 (国道 15 号線～産業道路までの区間)

#### <現状 (条件整理)>

南幸町渡田線の当該区間は、評価項目 1 の「都市の骨格形成」に対応する評価の視点「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。」や、評価項目 6 の「都市の防災性向上」に対応する評価の視点「関連計画等で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。」他に該当し、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路線と評価できる代表幅員 30m の路線ですが、計画幅員の 8 割以上となる約 26m の幅員を有する概成区間となっております。

当該区間では、車道部は片側 2 車線で整備されており、将来交通量に応じた車線数及び幅員が既に確保されています。

また、歩道や自転車通行環境の確保に必要な空間は、全線に渡り既に確保されておりますが、現在整備済み又は整備中の区間は、元木交差点～小田栄交差点間となっており、今後、残る小田栄交差点～東京大師横浜線 (産業道路) 間の整備を予定しております。

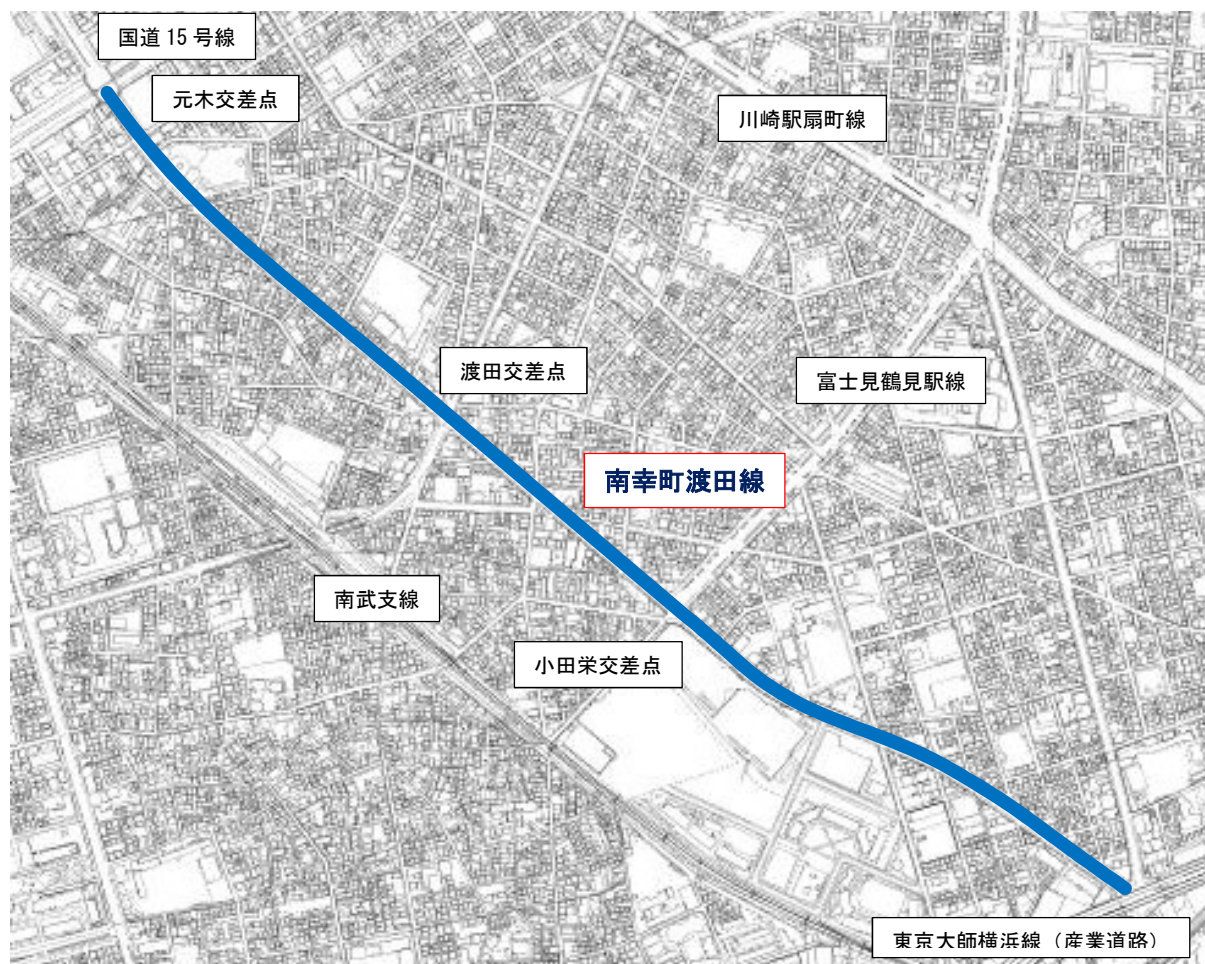


図 5-7 周辺概況図 (南幸町渡田線)

<見直し方針>

車道部については、既に将来交通量に応じた車線数及び幅員で整備済みであり、また、歩道や自転車通行環境については、既に必要な空間が確保され、未整備区間の今後の整備が予定されており、都市の骨格形成や都市の防災性向上他に資する都市計画道路としての機能等を代替できることから、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」として選定しました。



図5-8 候補路線(区間)別見直し方針(南幸町渡田線)

## 6 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

既存道路について、「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)」に基づき、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、重点的に改良を要すモデル路線(区間)を検討しました。

検討の結果、横浜市営地下鉄3号線やJR南武線連続立体交差事業等の関連施策に近接する路線を除く、①丸子中山茅ヶ崎線、②久末鷺沼線及び③野川柿生線の3つの路線(区間)を、モデル路線として抽出しました。

#### ■ モデル路線抽出フローと抽出結果

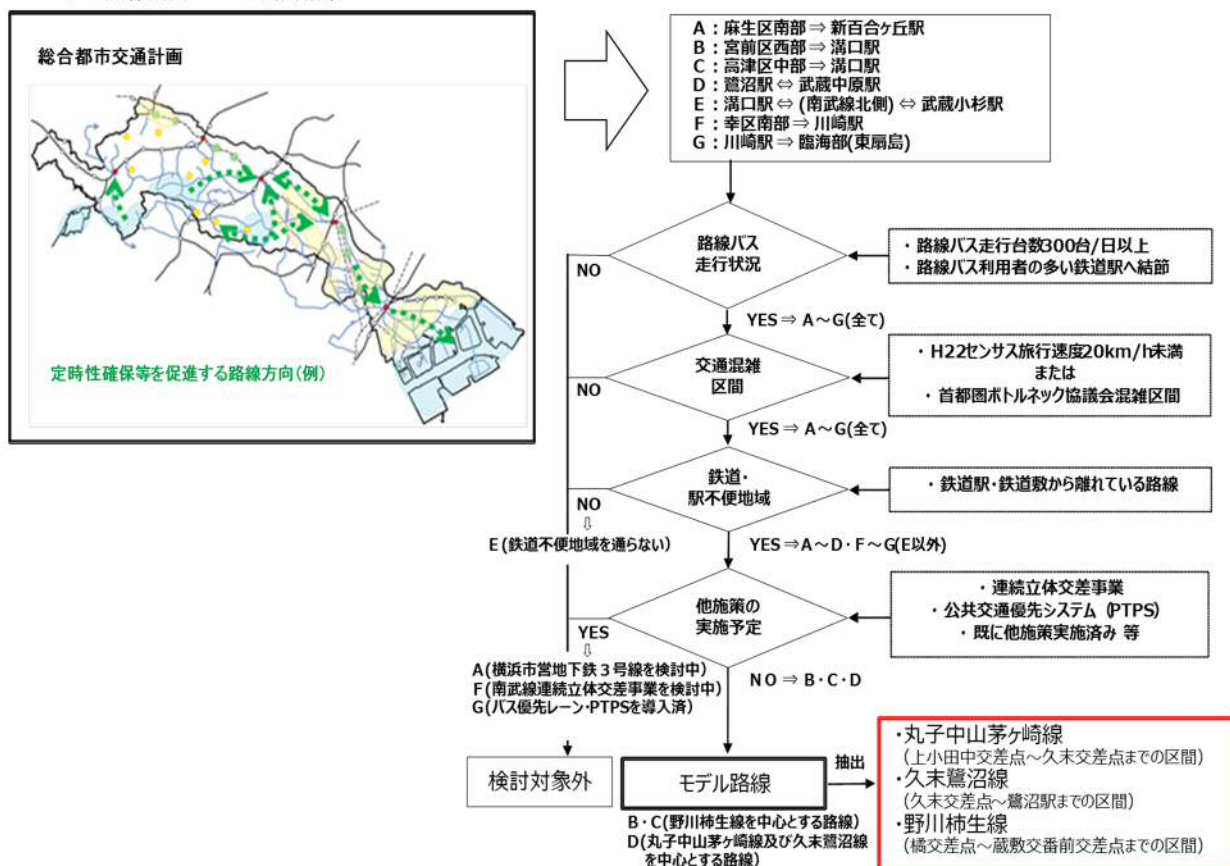
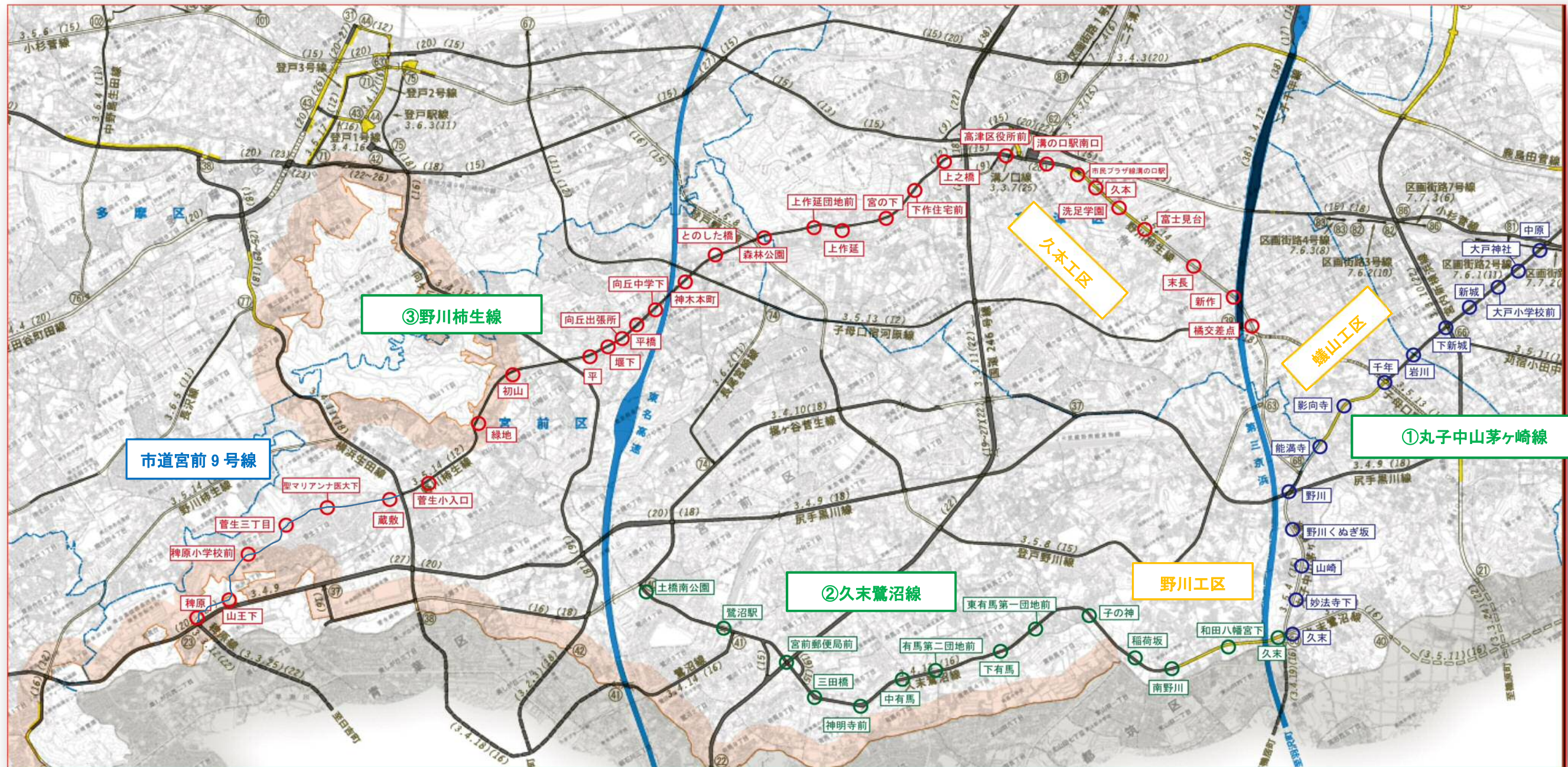


図6-1 モデル路線の抽出フロー



■ 既存データ (H27 道路交通センサス調査)

路線名	日交通量 (台/日)	ピーク時交通量 (台/時)	ピーク率 (%)	大型車混入率 (%)	混雑度	混雑時旅行速度 上り (km/h)	混雑時旅行速度 下り (km/h)
①丸子中山茅ヶ崎線	14,384~20,573	1,048~1,203	8.5~9.7	9.4~9.9	1.14~1.58	12.3~15.4	10.8~13.8
②久末鷺沼線	16,030	1,277	10.6	10.6	1.35	5.8	14.6
③野川柿生線	7,470~15,907	612~1,124	9.2~10.8	9.2~10.8	0.74~1.29	14.0~19.5	14.8~19.4



図6-2 モデル路線の概要

## (2) モデル路線の概要

### ① 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）

#### 1) 現状分析

「丸子中山茅ヶ崎線」は、本市中央部を南北に横断する代表幅員 15m、片側 1 車線の路線で、国道 409 号線や宮内新横浜線、子母口宿河原線他の多くの主要幹線道路と交差し、横浜市境の久末交差点にて、久末鷺沼線と T 字路に接続しております。

整備計画延長 5,710m、平成 29 年 4 月現在の整備進捗率 51%ですが、「第 2 次道路整備プログラム」において、小杉御殿工区や蟻山坂工区、野川（高津）工区の整備を位置付けるなど、重点的な道路整備を進めております。

平成 27 年の道路交通センサス調査に基づく車両交通の現状としては、日交通量 14,384～20,573 台/日、ピーク時交通量 1,048～1,203 台/時、ピーク率 8.5～9.7%、大型車混入率 9.4～9.9%、混雑度 1.14～1.58、混雑時旅行速度上り 12.3～15.4 km/時、下り 10.8～13.8 km/時となっております。

改良モデル区間として選定した上小田中交差点～久末交差点までの区間では、川崎市営バスと東急バスの 2 社が運行しており、中原バス停～久末バス停間にて、時間最大バス本数（両側）が朝ピーク 27 本・日中 17 本・夕ピーク 23 本、総利用者数（両側推計）10,169 人/日、バス停 1 箇所当たりの利用者は 55～1,483 人/日となっております。

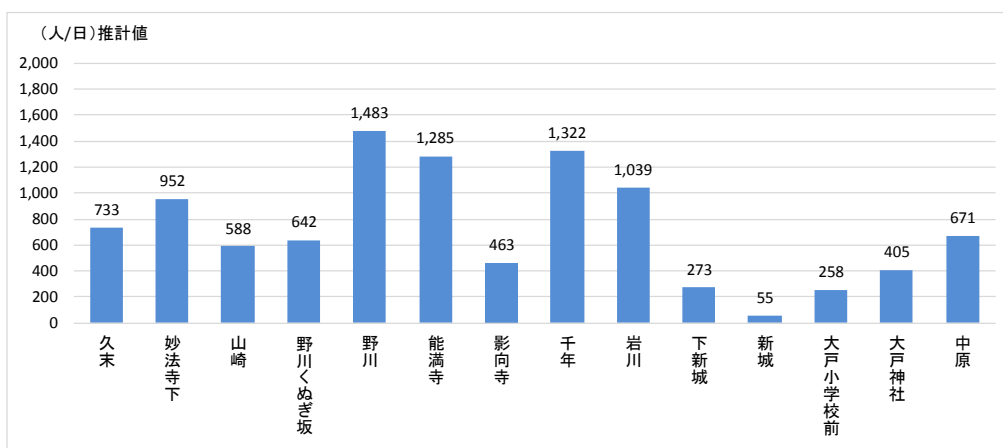


図 6-3 バス停ごとのバス利用者推計値（両側）【丸子中山茅ヶ崎線】

注) 交通事業者データに基づくまちづくり局の推計値

#### 2) 課題・特性等の整理

整備済区間の道路幅員が 15m、未整備区間の幅員が 12m 程度の片側 1 車線の道路で、沿道型用途地域（第一種住居地域・近隣商業地域・商業地域）が設定され、沿道には、堅固な建築物が多く建てられており、また、道路が河川沿いに位置する区間もあるなど、重点的な整備が進められているものの、都市計画道路の整備完了までには、長期の時間を要する状況となっております。

未整備区間においては、道路幅員に余裕がないことから、バス停に停車したバスの追い越しが困難となっており、また幹線道路との交差点が多いため、改良モデル区間内では、特に久末交差点、野川交差点及び千年交差点にて、朝夕のピーク時に交通混雑が発生しており、路線バスの運行に悪影響を与えていることが考えられます。



## ② 久末鷺沼線（久末交差点～土橋2丁目までの区間）

### 1) 現状分析

「久末鷺沼線」は、梶ヶ谷菅生線と丸子中山茅ヶ崎線とを結び、東急田園都市線鷺沼駅と宮前区内とを東西に連絡する代表幅員 16m、片側 1 車線の道路で、国道 246 号線と立体交差しております。

整備計画延長 6,450m、平成 29 年 4 月現在の整備進捗率 77%ですが、「第 2 次道路整備プログラム」において、野川工区の整備を位置付けております。

平成 27 年の道路交通センサス調査に基づく車両交通の現状としては、日交通量 16,030 台/日、ピーク時交通量 1,277 台/時、ピーク率 10.6%、大型車混入率 10.6%、混雑度 1.35、混雑時旅行速度上り 5.8km/時、下り 14.6km/時となっております。

改良モデル区間として選定した久末交差点～土橋 2 丁目までの区間では、川崎市営バスと東急バスの 2 社が運行しており、久末バス停～土橋南公園バス停間にて、時間最大バス本数（両側）が朝ピーク 20 本・日中 6 本・夕ピーク 12 本、総利用者数（両側推計）8,088 人/日、バス停 1 箇所当たりのバス利用者は 189～1,248 人/日となっております。

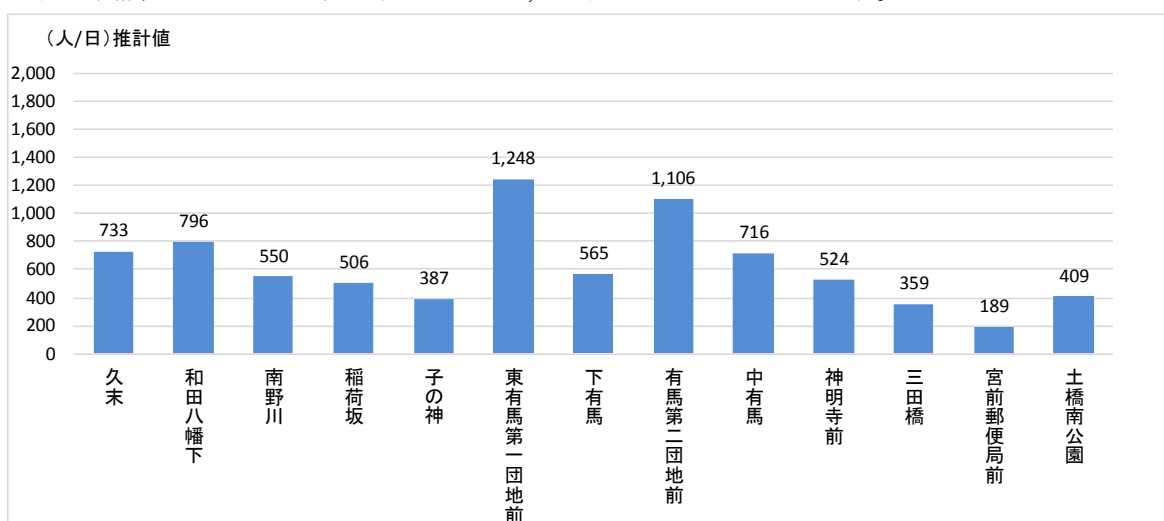


図 6-4 バス停ごとのバス利用者推計値（両側）【久末鷺沼線】

注) 交通事業者データに基づくまちづくり局の推計値

### 2) 課題・特性等の整理

現況の道路幅員が 16m 程度の片側 1 車線の道路と、現道幅員に比較的余裕があることから、追い越しの容易なバス停が多く、また、ピーク時のバス運行本数もさほど多くないことから、後続する路線バスへの影響は、限定的となっていると考えられます。

また、信号交差点数が多く、路線バスが信号の影響を受けやすい路線となっており、路線バスの系統は、丸子中山茅ヶ崎線と通しで運行されている系統が多くなっております。

改良モデル区間内では、特に久末交差点と子の神交差点にて、朝夕のピーク時に交通混雑が発生しており、路線バスの運行に悪影響を与えていることが考えられます。

### ③ 野川柿生線（橋交差点～稗原交差点までの区間）

#### 1) 現状分析

「野川柿生線」は、本市中部から北部を縦断し、平成 29 年 1 月に整備された溝口駅南口広場に連絡する代表幅員 12m、片側 1 車線の道路となっており、向ヶ丘遊園駅菅生線や子母口宿河原線他の主要幹線道路と平面交差し、国道 246 号線や国道 466 号（第三京浜道路）の広域幹線道路と立体交差しております。

整備計画延長 16,060m、平成 28 年 4 月現在の整備進捗率 43%ですが、「第 2 次道路整備プログラム」において、久本工区の整備を位置付けております。

平成 27 年の道路交通センサス調査に基づく交通の現状としては、日交通量 7,470～15,907 台/日、ピーク時交通量 612～1,124 台/時、ピーク率 9.2～10.8%、大型車混入率 9.2～10.8%、混雑度 0.74～1.29、混雑時旅行速度上り 14.0～19.5 k m/時、下り 14.8～19.4 k m/時となっております。

改良モデル区間として選定した橋交差点～蔵敷交差点までの区間では、主に川崎市営バスが運行しており、市道宮前 9 号線を含む橋出張所バス停～稗原バス停間にて、時間最大バス本数（両側）が朝ピーク 53 本・日中 27 本・夕ピーク 34 本、総利用者数（両側推計）49,568 人/日、溝口駅南口を除くバス停 1 箇所当たりのバス利用者は 99～2,074 人/日と、他の路線と比べ多くなっております。

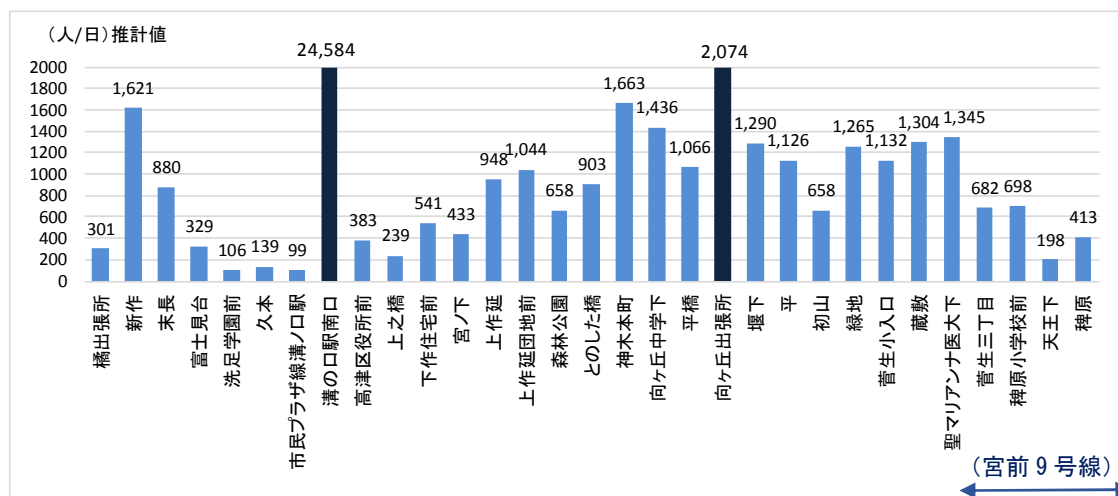


図 6-5 バス停ごとのバス利用者推計値（両側）【野川柿生線】

注）交通事業者データに基づくまちづくり局の推計値

#### 2) 課題・特性等の整理

整備済区間の道路幅員が 12m の片側 1 車線の道路であり、沿道型用途地域（第二種住居地域・準住居地域・近隣商業地域）が設定され、沿道には、堅固な建築物が多く建てられています。

ピーク時の路線バス運行本数が信号サイクル数の 2 倍以上となるほど非常に多く、また、道路幅員に余裕がないことから、バス停に停車した路線バスの追い越しが困難であり、後続する路線バスの運行に悪影響を与えていると考えられます。

改良モデル区間内では、特に平瀬踏切西側交差点や蔵敷交番前交差点にて、朝夕のピーク時に交通混雑が発生しており、路線バスの運行に悪影響を与えていると考えられます。

### (3) 道路改良方策の検討

#### 1) 道路改良手法の整理

既存道路ストックの活用による、早期に効果を発揮し得る主な道路改良方策としては、次の手法が考えられますが、それぞれメリット・デメリットがあることから、改良モデル区間の特性や地域の事情を踏まえ、効果的な道路改良方策を採用していく必要があります。

#### <道路改良方策>

- ・ 交差点改良 路面標示の改良（センターライン・右折ラインの見直し等）、  
信号制御の見直し（信号現示の変更等）
- ・ バスベイの設置
- ・ 公共車両優先システム（PTPS）の導入
- ・ バス専用・優先レーンの導入

なお、片側1車線の道路となっている改良モデル区間の条件等から、道路改良手法の一つとなる「バス専用・優先レーンの導入」については困難であるため、改良手法として選定しないことといたします。

## 2) モデル路線ごとの道路改良方策の検討

改良モデル路線それぞれの課題を改善し、「総合都市交通計画」に掲げられた目標水準である「駅へのバスの所要時間の短縮（平均所要時間 10%以上の短縮）」に資するため、モデル路線（区間）ごとの特性を踏まえた道路改良方策を適切に組み合わせることにより、効果的な改良方策を検討することといたします。

### ① 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）

朝夕のピーク時に交通渋滞が発生し、路線バスの運行に悪影響を与えていると考えられる久末交差点については、交差点の通過速度を高める効果が期待される路面標示の改良（センターライン・右折ラインの見直し等）について検討することといたします。

また、交差する道路や交差点が多いことから、公共車両優先システム（PTPS）の導入についても、検討することといたします。

なお、野川交差点と千年交差点については、「第2次道路整備プログラム」にて、交差点近傍の都市計画道路の整備を予定していることから、今度の整備状況に応じ、別途、対応を検討することといたします。

### ② 久末鷺沼線（久末交差点～鷺沼駅までの区間）

①の丸子中山茅ヶ崎線と同様に、朝夕のピーク時に交通渋滞が発生し、路線バスの運行に悪影響を与えていると考えられる久末交差点及び子の神交差点については、路面標示改良等について、検討することとします。

また、久末鷺沼線と丸子中山茅ヶ崎線とは、両路線を通じて走行する路線バスが多く、①と同様に、交差する道路や交差点が多いことから、PTPSの導入についても、検討することといたします。

### ③ 野川柿生線（橋交差点～蔵敷交番前交差点までの区間）

朝夕のピーク時に交通渋滞が発生し、路線バスの運行に悪影響を与えていると考えられる平瀬踏切西側交差点については、信号制御の見直しによる交差点の改良について、検討することといたします。

また、野川柿生線の道路幅員が 12mと幅員に余裕がなく、バス停に停車した路線バスの追い越しが困難であり、また、バス運行本数やバス利用者が非常に多いため、通過交通の円滑な走行及び路線バスの運行に悪影響を及ぼしていると考えられることから、バスベイの設置について、検討することといたします。

#### (4) 道路改良の実施に向けた検討

##### 1) 効果検証のためのモデル的取組

公共交通の強化に向けた道路改良方策となる交差点の改良とバスベイの設置については、改良による効果が高いことが期待される箇所にモデル的に取組み、その効果を検証することを検討いたします。

なお、モデル的取組において、改良による効果や課題等の精査を行い、適用性について再度検証を行うとともに、今後の施策展開等を検討することといたします。

##### 1) - 1 交差点の改良

交差点の改良については、バス事業者他から改善要望が多く、改良による高い効果が期待される久末交差点の改良に、モデル的に取組むことを検討いたします。

##### 1) - 2 バスベイの設置

野川柿生線へのバスベイの設置については、バス利用者が多く、周辺市有地の活用が図られる向丘出張所バス停（溝口駅方面）の設置に、モデル的に取組むことを検討いたします。

なお、モデル的取組に際しては、社会実験等を活用しながら、バスベイ設置前後の効果検証を実施することも検討することといたします。

図6-3 モデル路線の取組

## 7 今後の課題への取組

### (1) 関連事業との調整

都市計画道路は、連続立体交差事業や防災街区整備促進事業などの関連事業と密接な関連性を有しております。

それら整備事業の今後の施策展開や事業に伴う周辺まちづくり事業等により、計画地周辺の都市計画道路等の変更の必要性が生じることが想定されますが、その場合、本方針にて見直しを位置付けていない路線（区間）についても、関連事業の今後の動向等に応じ、適宜、都市計画の変更手続きを進めていくことといたします。

#### <調整を要する主な関連事業>

- ・連続立体交差事業に伴う周辺まちづくり事業
- ・防災街区整備促進事業に伴う周辺まちづくり事業 等

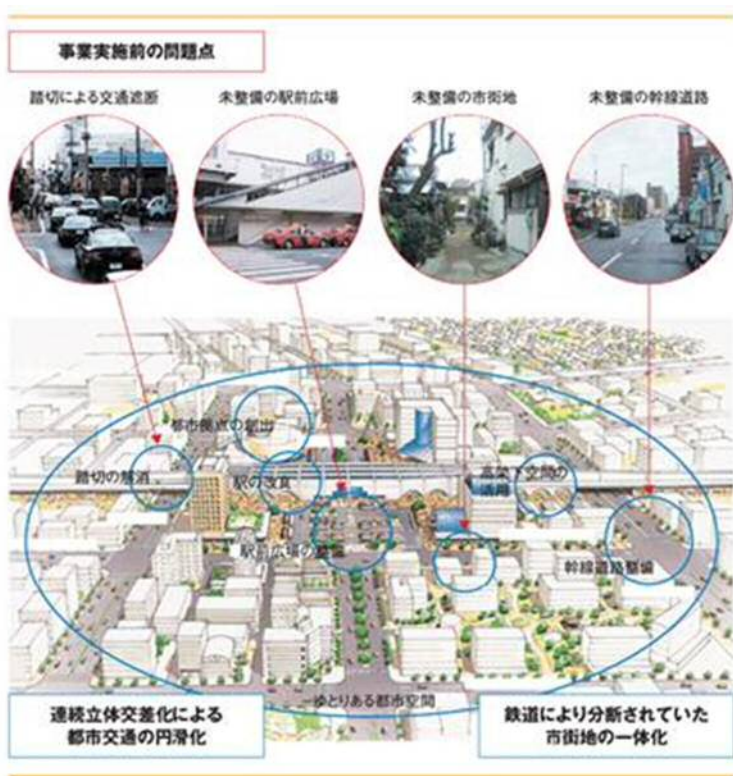


図7-1 連続立体交差事業計画のイメージ

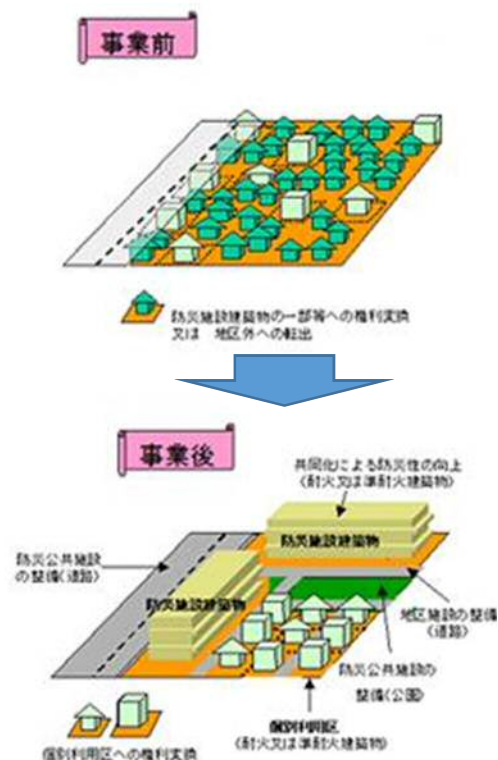


図7-2 防災街区整備計画のイメージ

(2) 隣接都市の都市計画との不整合への対応

平成 28 年 3 月に策定した「川崎市総合計画」では、「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成を引き続き目指すこととしており、都市の活動が市域を越えて行われていますが、一部の都市計画道路については、隣接都市との境界部分において、表 7-1 のとおり、道路計画の不整合が生じております。

都市計画道路については、市域を越えた道路としての一体性は不可欠であり、事業化の際には、隣接都市とも協調の上、課題解決に向けた調整を図っていきます。

なお、中瀬線を含む不存在路線については、路線の取扱等を含めた隣接都市との調整に、早急に取り組むことといたします。

表 7-1 隣接都市の不整合状況

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	1 件
幅員不整合	幅員が整合していない	6 件
不連続	両都市の道路が市境区間で欠落している	1 件
不存在	一方の都市の道路しか計画されていない	2 件

※川崎市で未整備の路線数の内訳

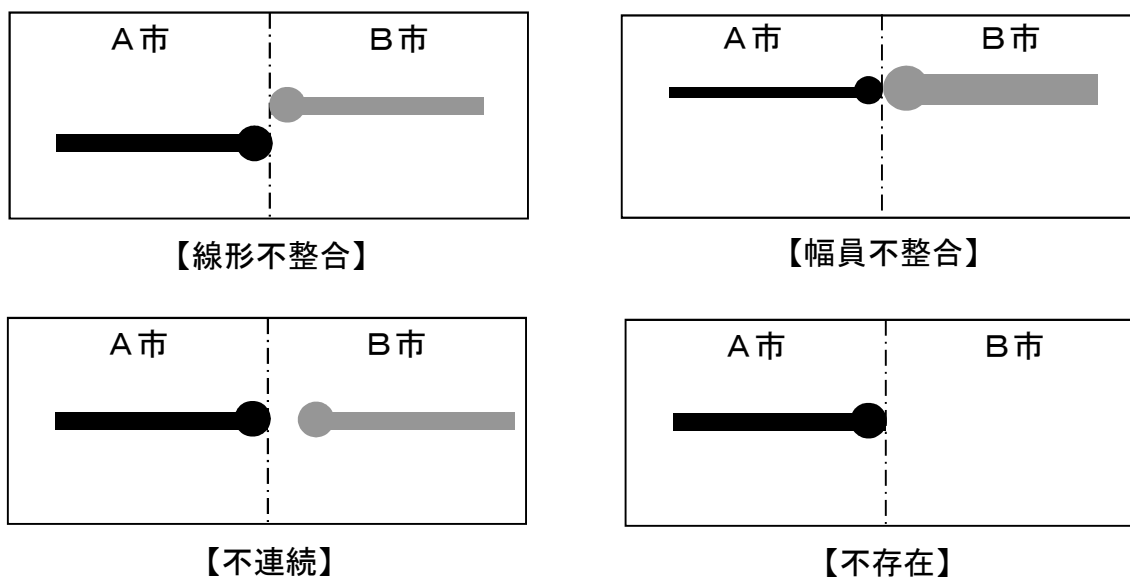


図 7-3 隣接都市との不整合のパターン



### (3) 関連する都市計画制限の調整

本市では、住居系・商業系・工業系などの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性上、課題が生じることがあります。

このため、関連性のある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保たれ、良好な住環境や効率的な事業環境の形成が図られるよう、都市計画では、土地利用に関する制限として、用途地域を定めております。

都市計画道路をはじめとする幹線道路の沿道のうち、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、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、幹線道路の沿道地域に定めている用途地域を見直す必要が生じる場合が想定されます。

一方、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ので、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の検討を行っていきます。

また、都市計画道路の区域については、建築物の建築を行う際に、階数や構造等に制限がありますが、都市計画の変更までには、一定の期間を要することから、それまでの間の周辺住民他への不利益を防止するため、見直し候補路線周辺の建物について、建築制限を緩和する等の対策を検討していきます。

#### ※「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) 継続的な検証の実施

都市計画道路は、都市の将来像を誘導するとともに、将来交通需要に対応して計画されるものであり、道路の整備には長期の時間を要するが、その一方で、社会情勢等の変化を踏まえ、道路としての必要性等を検証し、見直しの必要が生じた場合には、遅滞なく都市計画の変更手続きを行う必要があります。

本市の総合計画（基本計画）については、概ね10年ごとに改定しており、今後とも、概ね10年ごとに定期的に各未着手路線の必要性や機能代替性等の検証を実施するとともに、関連事業の今後の動向等により、見直しを行う必要が生じた場合には、住民との合意形成を図りながら、都市計画の変更手続きを行うことといたします。

既存道路網を活用した方策については、モデル箇所における取組について検証し、効果や課題等を整理した上で、その後のモデル路線における展開について検討を行うことといたします。

また、必要性が確認された都市計画道路網の整備完了には、長期間を要することから、こうした既存道路網の改善効果を検証し、公共交通の円滑化のほか、防災性向上や高齢化、環境への配慮など対応が求められる課題についても、社会的な要請も踏まえながら、より効果的な改善方策について、今後、引続き検討を行うことといたします。