

## 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。

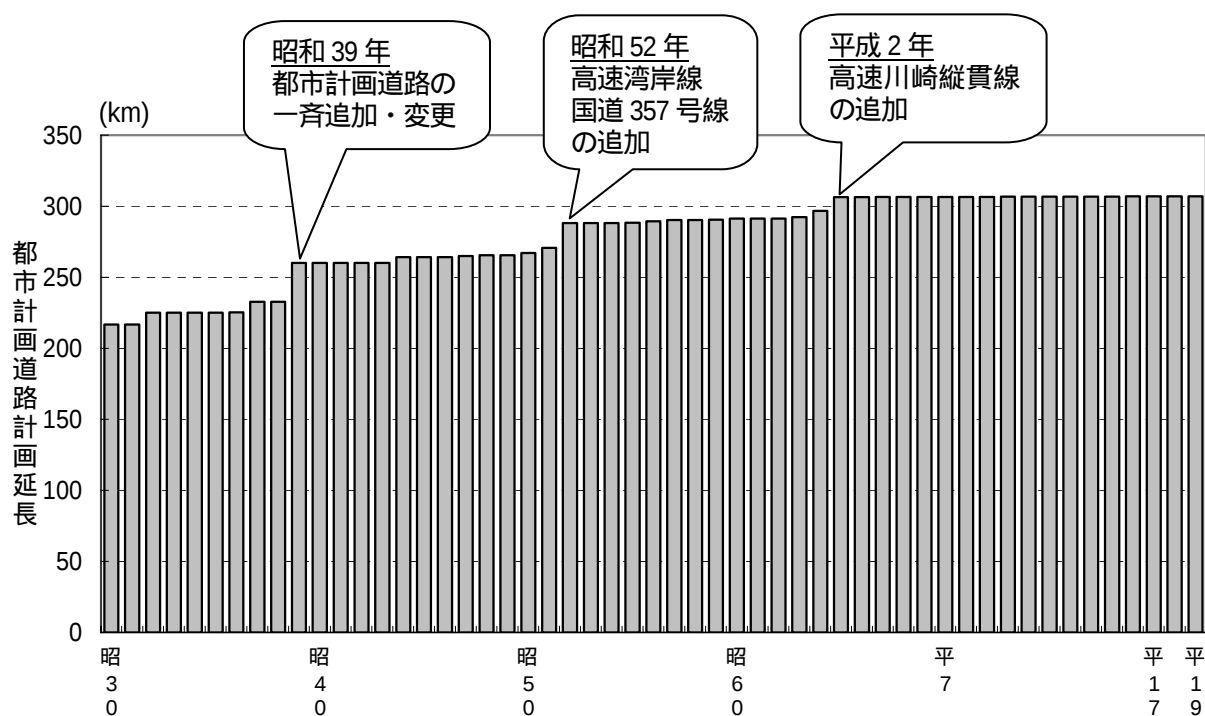
また、昭和 28 年には、東横線以西についても市街地の進展に伴い新たな都市計画道路の追加や変更を行っています。

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、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。





## ( 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 307 km のうち、約 63%が完成しており、約 10%が現在事業中<sup>1</sup>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 276 km 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 11%と最も高くなっています。

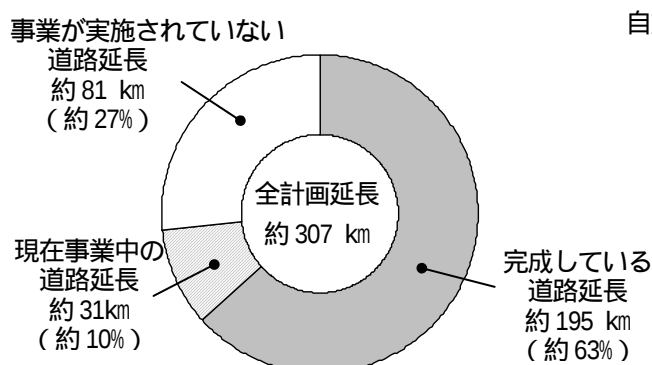


図 2 - 3 都市計画道路の整備状況  
(平成 19 年 4 月 1 日現在)

出典) 市建設局保有データを集計して作成

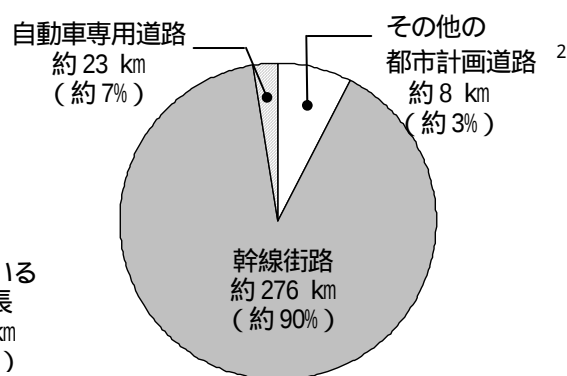


図 2 - 4 道路種別別計画延長  
(平成 19 年 4 月 1 日現在)

出典) 市建設局保有データを集計して作成

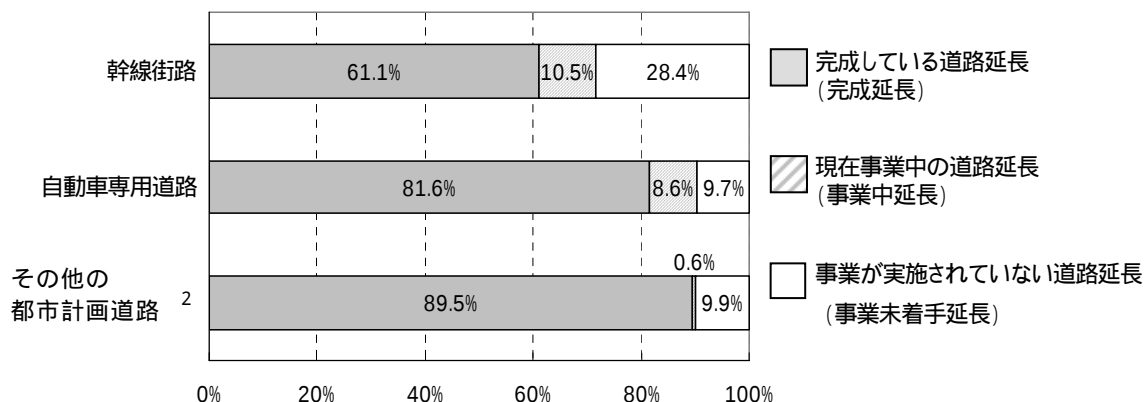


図 2 - 5 道路種別別整備状況 (平成 19 年 4 月 1 日現在)

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。

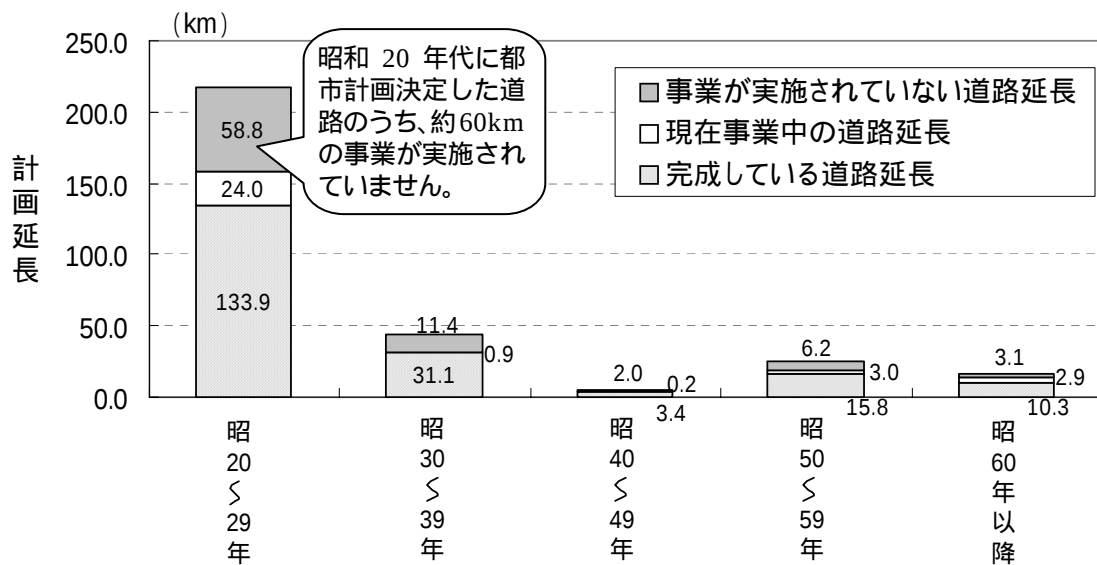


図2 - 6 都市計画決定年代別整備状況（平成19年4月1日現在）

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。

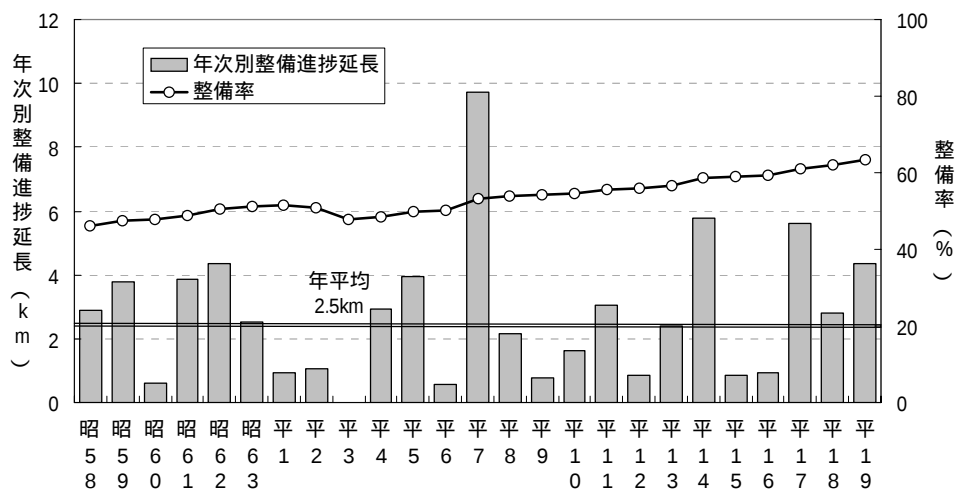


図2 - 7 年次別整備進捗延長と整備率の推移

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<br>区名称 | 都市計画決定している<br>道路延長（ｍ）<br>計画延長 | 完成している<br>道路延長（ｍ）<br>完成延長 | 計画延長のうち<br>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



### (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。

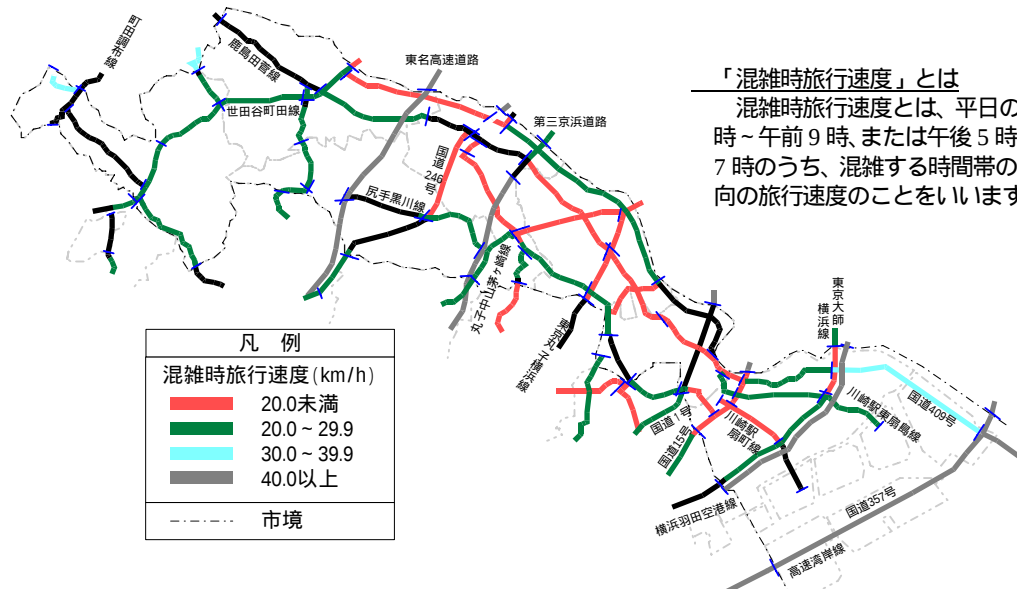


図2-9 道路混雑の状況（混雑時旅行速度）：平日

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。

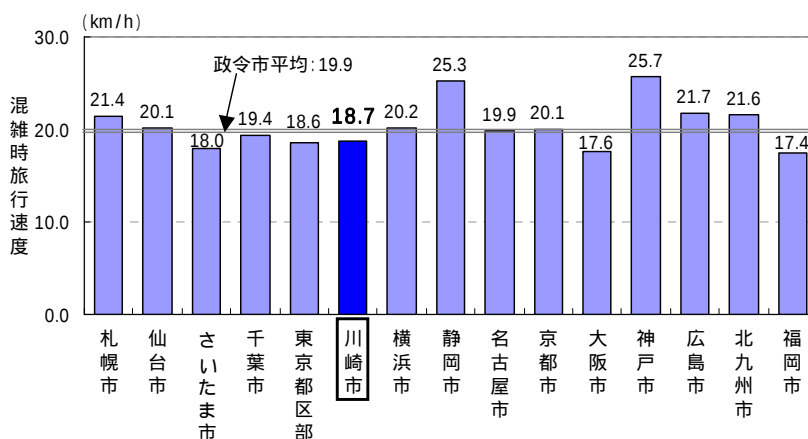


図2-10 道路混雑の状況（混雑時旅行速度）の都市別比較（自動車専用道路を除く）

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 - 1 1 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。

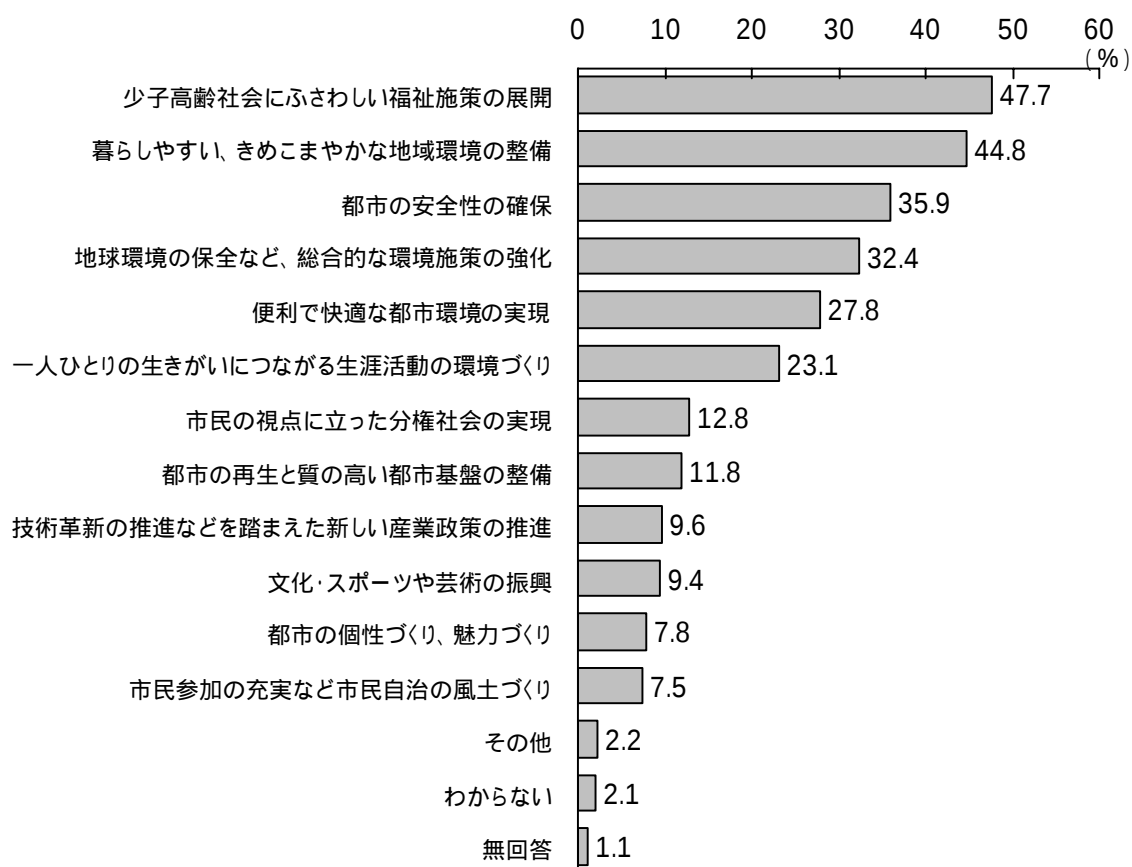


図 2 - 1 1 まちづくりについての重点事項

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。

本市の都市計画道路の整備を担当する部局によると、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。