

(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。

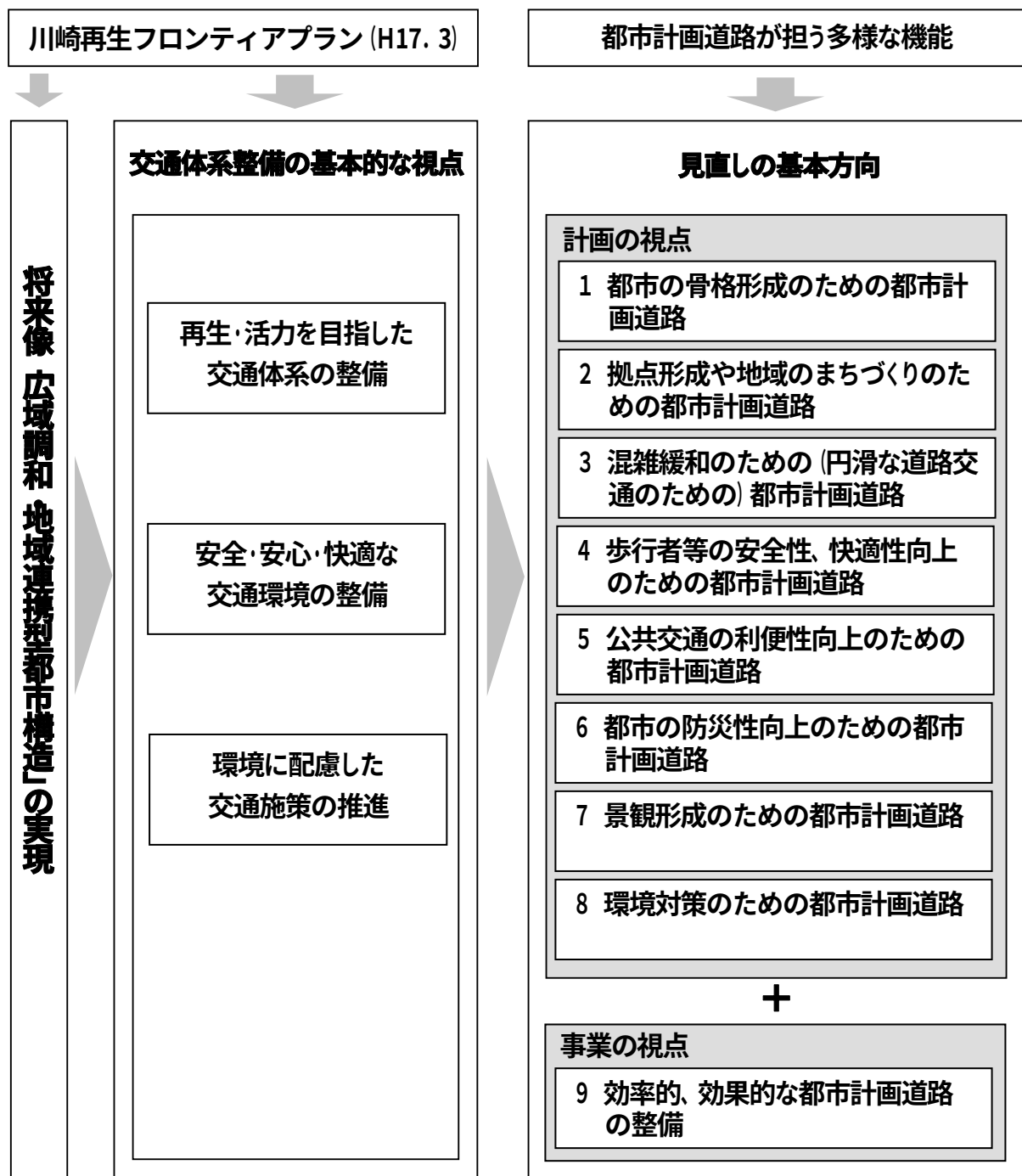


図3-2 見直しの基本方向

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。

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。

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。

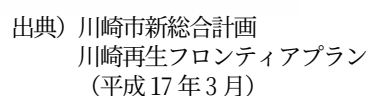


図3-3 広域調和・地域連携型都市構造

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。

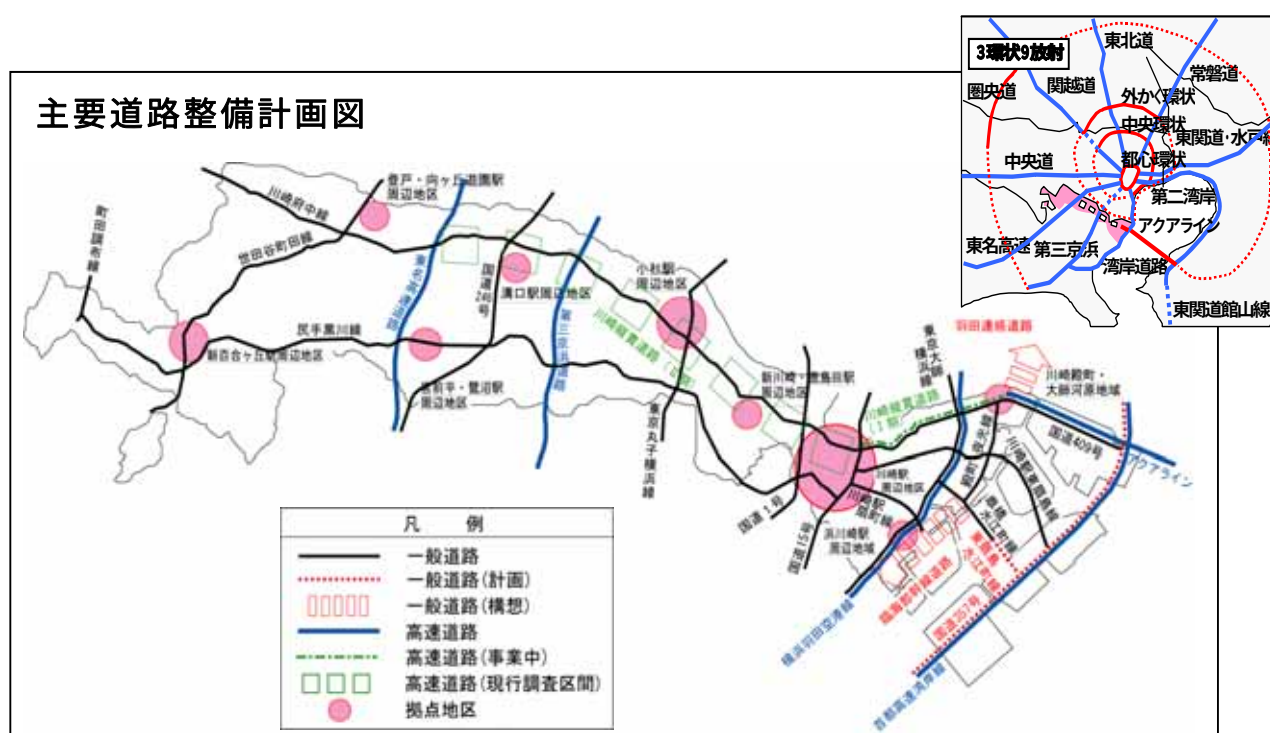


図 3 - 4 主要道路整備計画図

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。

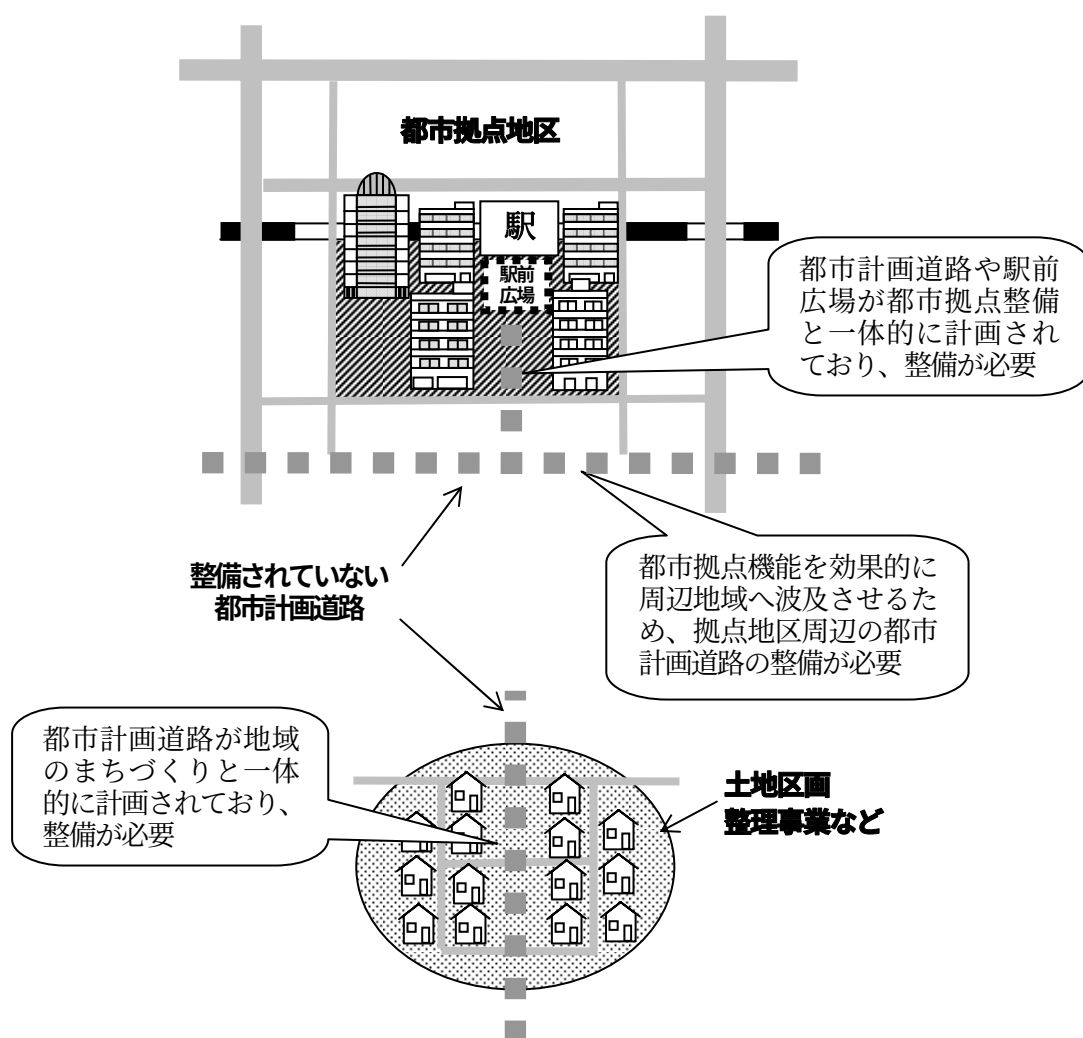


図3-5 拠点形成や地域のまちづくりのための都市計画道路(例示)

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、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。

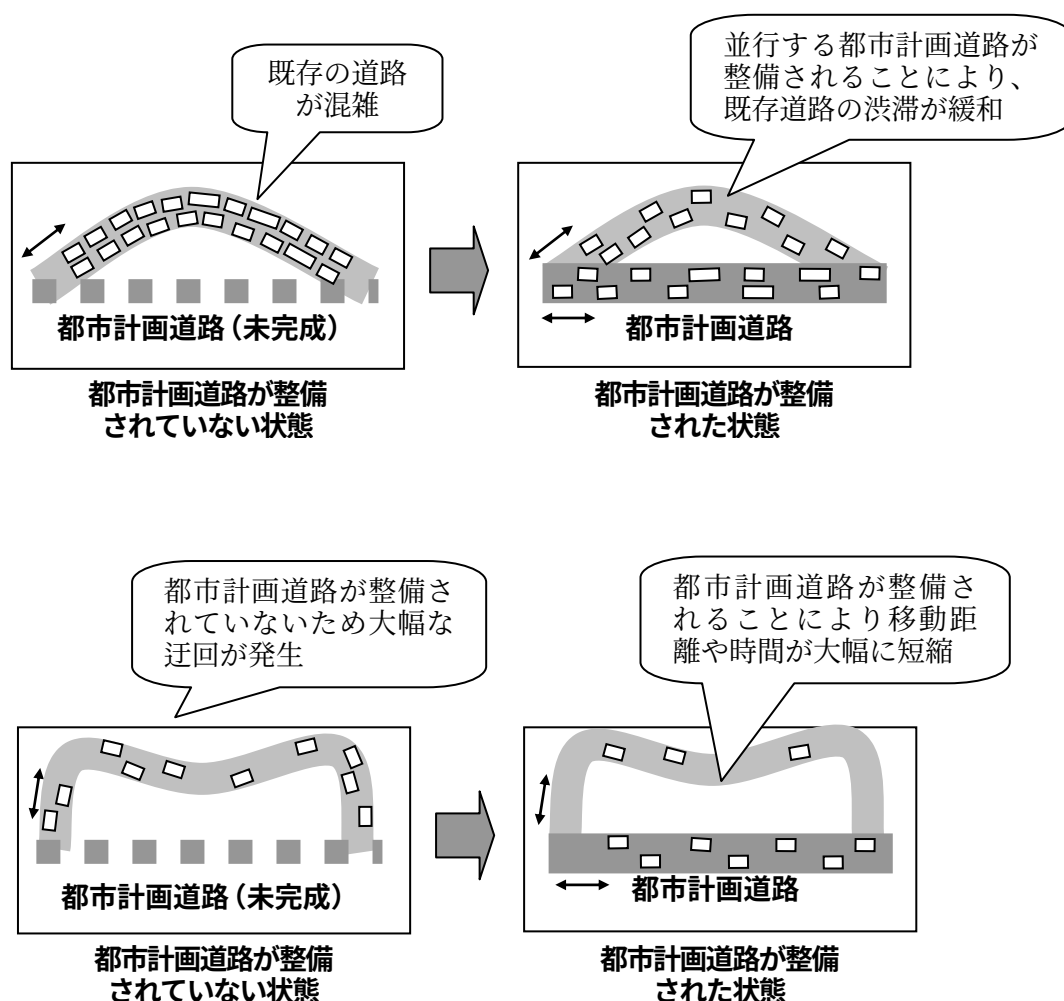


図3-6 混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路（例示）

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。

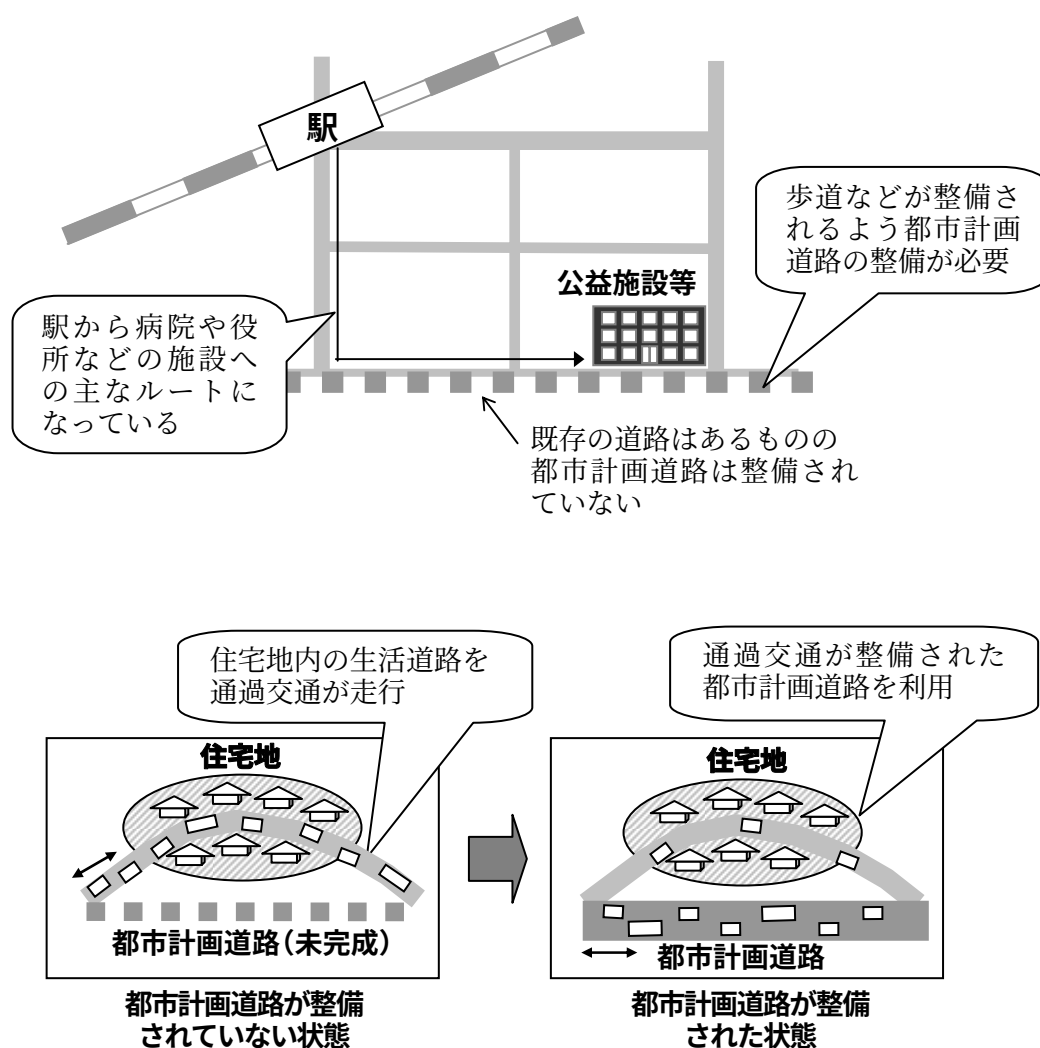


図 3-7 歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路（例示）

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。

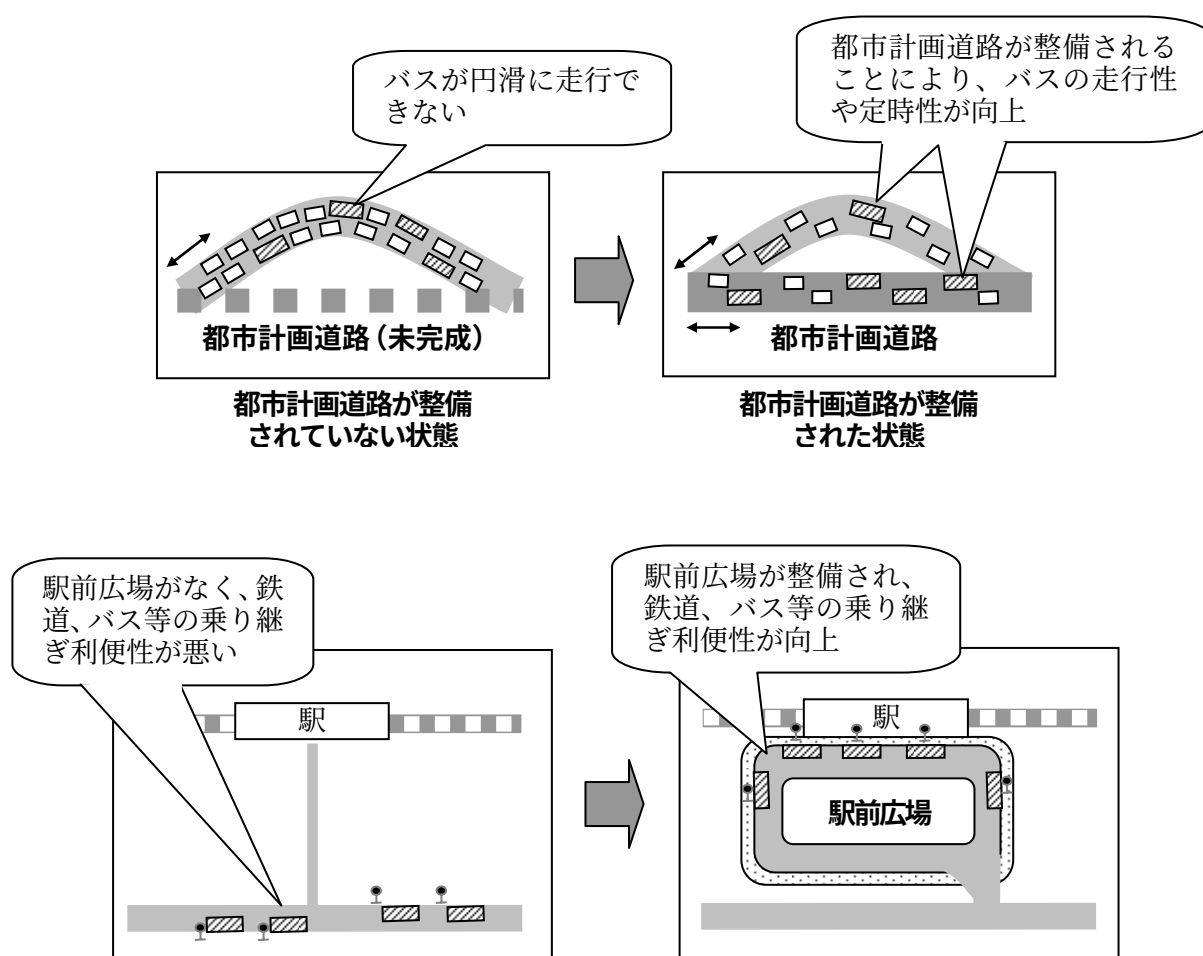


図3－8 公共交通の利便性向上のための都市計画道路（例示）

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。

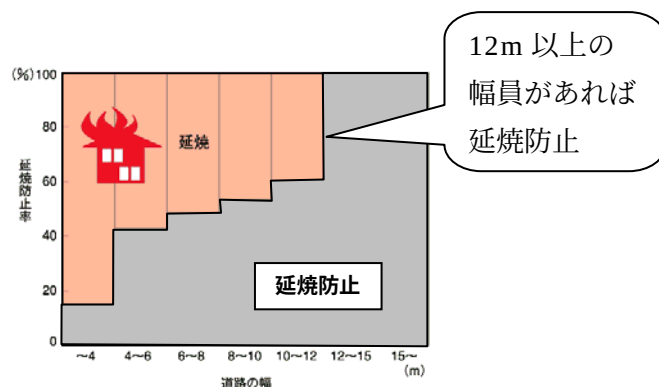


図3-9 道路幅員別延焼防止率

出典) 国土交通省道路局ホームページ

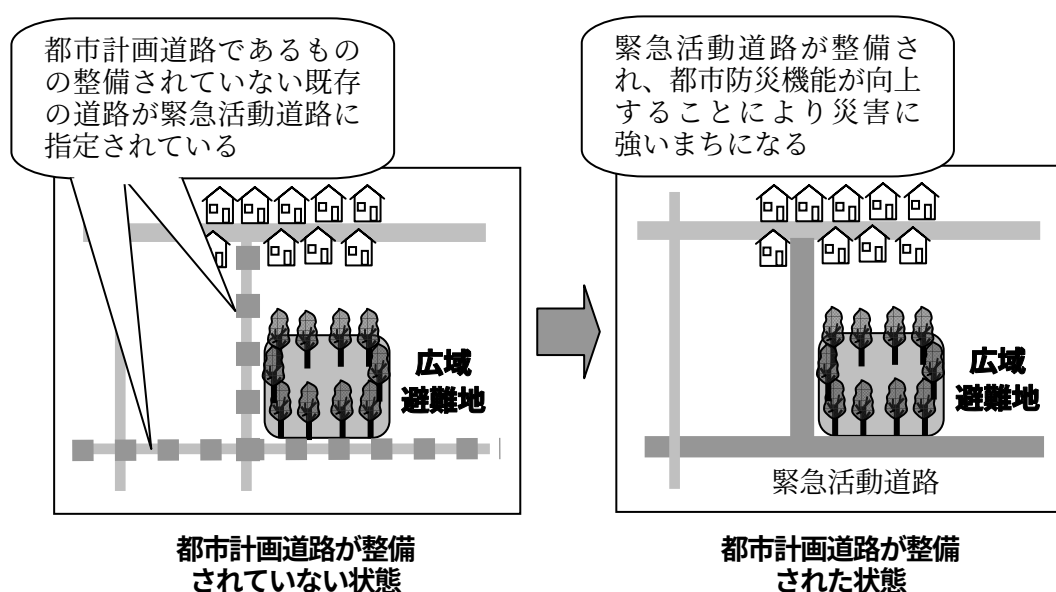


図3-10 都市の防災性向上のための都市計画道路（例示）

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。

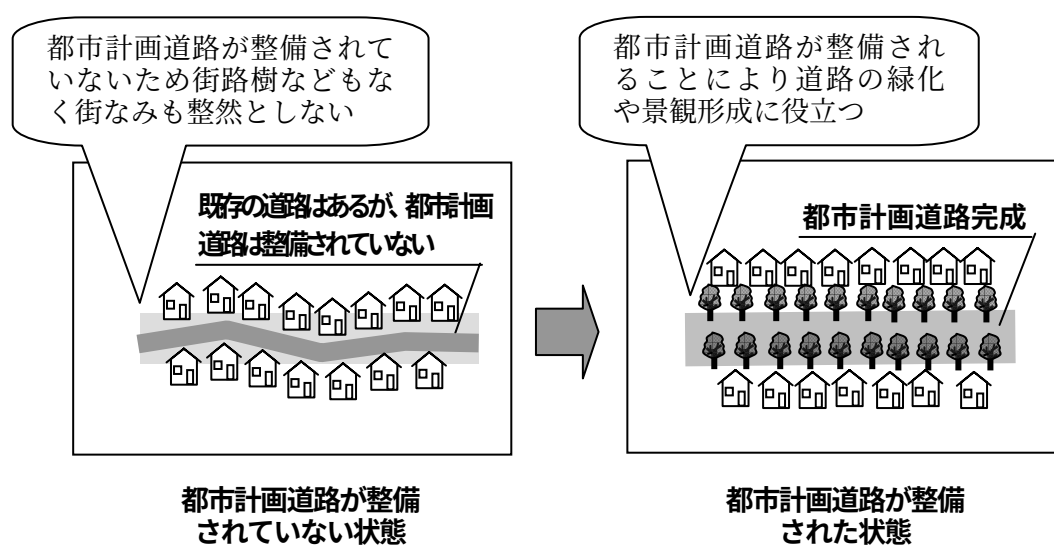


図3-11 景観形成のための都市計画道路（例示）



図3-12 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、今後とも必要であると考えます。

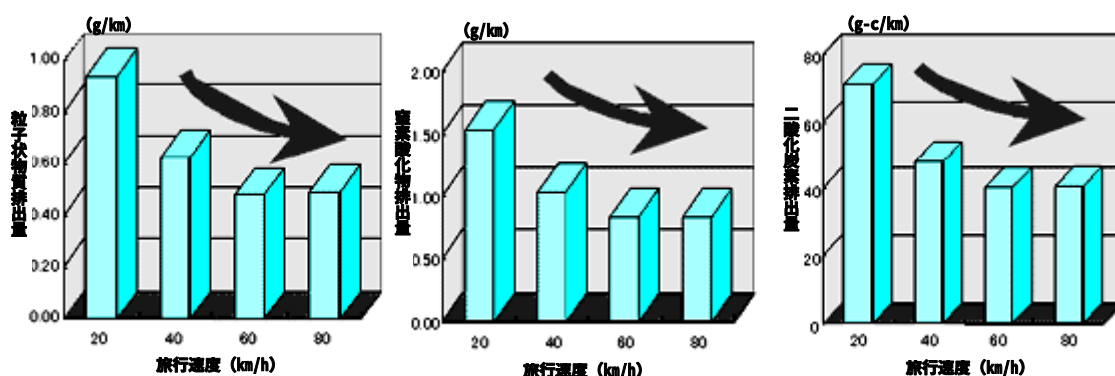


図3-13 自動車の走行速度と自動車排出ガスの排出量との関係

出典）国土交通省ホームページ（一部改）

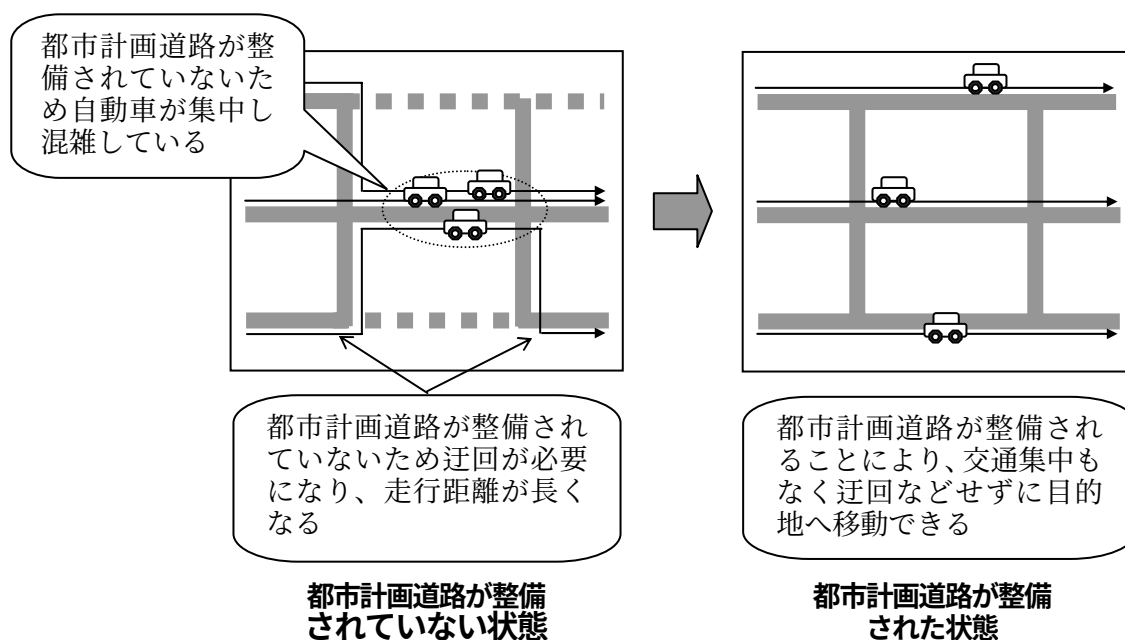


図3-14 都市計画道路の整備による道路交通の整流化イメージ

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。

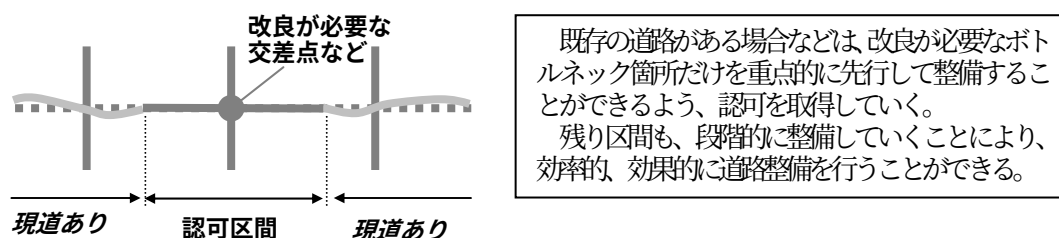


図3-15 ボトルネック箇所の重点的な整備イメージ