



ひと・もの・ゆめ 明日へつながる道

「小さな子供から大人まで、笑顔が絶えず、安心して暮らせる」
そんな社会を支える道路を「次世代へ引き継いでいく」という思
いを込めたメッセージです。

川崎市は、いつまでも「活力にあふれ賑わいのあるまち」でいら
れるように、市民の皆様と行政が目的を共有しながら、「魅力あ
るかわさき」をつくり上げていきたいと考えています。

【表紙写真】

表紙中央：多摩川スカイブリッジ
上段左：溝口駅南口駅前広場
中央：(主)横浜生田(東三田)
右：(都)丸子中山茅ヶ崎線(蟻山坂)

第2次川崎市道路整備プログラム

検 索

お問
い合
わせ

川崎市川崎区宮本町1番地
川崎市建設緑政局総務部企画課
TEL 044-200-2781 FAX 044-200-3973



ひと・もの・ゆめ 明日へつながる道

第2次川崎市道路整備プログラム ～後期の取組【R4～R11】～

計画期間 平成28年度～令和11年度



令和4年2月

川崎市

第2次川崎市道路整備プログラムの後期の取組概要

本市では、事業箇所を選定過程や予定箇所を予め公表し、計画や目標を市民と行政が共有することで道路整備を効率的・効果的に推進することを目指した「川崎市の道路整備プログラム」（以下「第1次計画」、計画期間：平成20年度～平成27年度）を平成19年度に策定し、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定することにより、整備箇所の重点化を図りながら道路整備を進めてきました。

現在は、平成28年度から令和3年度までの6年間で前期、令和4年度から令和7年度までの4年間で後期として10年間で計画期間とした「第2次川崎市道路整備プログラム」（以下、「道路整備プログラム」という。）により、成果指標と目標値を定め、取組を進めています。道路整備プログラムは社会経済環境の変化に対応するとともに、川崎市総合計画の実施計画との連携を図るため、PDCAサイクルにより、前期が終了する令和3年度に、道路整備プログラムに位置付けている39工区の進捗状況、取組の効果及び課題の整理を行い、川崎市総合計画第3期実施計画との整合性を図りながら、新たに計画期間を4年間延長した後期の取組を定めました。

計画概要

- 対象事業：川崎市管理の幹線道路に関わる道路整備
- 計画期間：平成28年度～令和11年度までの14年間
(前期6年、後期①4年、後期②4年)
- 完成目標：都市計画道路進捗率 約68%⇒**約71%**(約10km)
- 整備工区：整備効果の高い**39工区**
(完成：27工区、着手：8工区)
- 主な事業効果
- 【前期】 苅宿小田中線（Ⅰ期）、溝口駅南口駅前広場の完成
⇒**広域拠点や交通結節点の機能強化**
- 【後期】 尻手黒川線の全線完成、国道409号の全線着手
⇒**骨格的な幹線道路ネットワークの形成**

※令和4年度から令和7年度までを後期①
令和8年度から令和11年度までを後期②とする

道路整備プログラムの基本的な考え方

実現に向けた3つの視点

指標による選定

- 評価の視点に即して指標を設定し、総合評価により整備路線を決定
- 定量的な指標である「渋滞」と「事故」については、特に改善を要する箇所として優先的に選定

実効性の重視

- 整備路線の最終的な決定は、他事業との関連性、関連機関との連携度、事業の継続性など「事業性の担保」も考慮
- 各路線の進捗上の課題や財政状況など、事業の実施環境を的確に捉えて路線を選定

目標の共有化

- 評価の視点に基づき、計画期間内の目標を具体的に設定し、進捗状況を管理・評価
- 川崎市総合計画と連携した進捗管理を導入することにより、計画やその達成度を市民と行政が共有できるように配慮

実効性を高める2つの方策

「土地収用制度等活用路線」の設定

用地取得の難航に対応するため、用地の取得状況や隣接区間の整備状況など一定基準に該当する路線は「土地収用制度」を適用し、計画の遅延を防止

「緊急渋滞対策」との連携強化

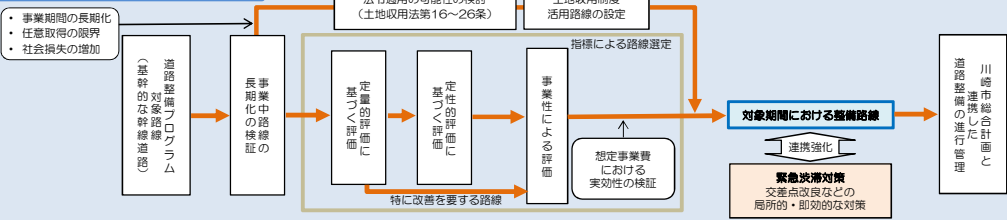
限られた財源で最大の効果を早期に発現するため、局所的・即効的対策である交差点等の渋滞対策との連携をより一層強化

整備箇所の選定指標

評価の視点		選定指標	評価の主な内容
定量的評価	活力	交通渋滞 最低走行速度 12時間平均走行速度 渋滞損失時間	最低走行速度が平均以下の路線 12時間平均走行速度が平均以下の路線 渋滞損失時間が平均以下の路線
	安全・安心	交通事故 死傷事故率 歩道整備率	死傷事故率が平均以下の路線 両側に歩道が設置されている延長が評価区間の80%未満の路線
	環境・魅力	交通環境 大気負荷量	大気負荷量が平均以下の路線
定性的評価	活力	交通機能 高速にアクセス支援 道路ネットワーク構築 物流・人流効率化支援	市内拠点から高速に結ぶ路線 市域におけるネットワーク構築、隣接都市拠点と接続する路線 臨海部と内陸を結ぶ路線や市内拠点と隣接都市拠点を結ぶ路線
		まちづくり促進機能 都市拠点形成 交通結節点整備	広域拠点、地域生活拠点、臨空・臨海都市拠点周辺の路線 駅周辺のバス路線
	安全・安心	交通安全機能 あんしん歩行支援 自転車通行環境機能 学校等教育施設支援 随時対策推進	バリアフリー重点整備地区等にかかる路線 車道における自転車通行環境の整備が可能な路線 学校等教育施設へ接続する路線及び学校周辺道路への交通流入の抑制に資する路線 緊急対策路切などを含む路線
		防災機能 老朽化対策 緊急輸送路の整備・地域防災拠点アクセス 災害時防災拠点施設アクセス支援 沿道道路活動支援	橋りょうなど大型構造物を含む路線 緊急輸送路などの路線 災害拠点病院周辺の路線 首都圏下地蔵道路沿道計画のルート（八方向作戦）における指定路線を結ぶ路線
	環境・魅力	都市環境改善 緑化推進重点地区支援 バス路線支援 公共交通支援	緑化推進重点地区にかかる路線 バスの運行頻度が高い路線 駅に直結、接続する路線
		公共交通利用促進 公共交通利用促進	

事業性による評価 他事業との関連性、隣接自治体など関連機関との連携度、事業の継続性

道路整備プログラムのフロー



成果指標一覧

社会環境の変化を的確に捉えた道路整備を進めていくため、第1次計画の成果指標を一部改定し、12の指標と目標年度、目標値を設定しました。

目標年度については、後期の延長に合わせた令和11年度までとし、目標値については、工区の完成目標に対応したものであることから、そのままの目標値で設定します。

評価の視点	成果指標	指標の内容	計画策定時 (平成28年度)	令和11年度 目標値
1 活力	-1 混雑時平均走行速度 (混雑時の走行性向上)	混雑時(朝タピーク時など)の道路を自動車移動する場合の平均走行速度指標では、道路交通センサスで定義される「一般道路」を対象	16.9km/h ※H22年度道路交通センサス値	17.8km/h
	-2 都市計画道路進捗率 (ネットワークの強化)	都市計画道路の計画延長(305km)に対する整備済延長の割合	68% ※H26年度末現在	71%
	-3 拠点地区内の幹線道路整備率 (拠点周辺の利便性向上)	ターミナル機能を有する各都市拠点において、半径1km圏内の都市計画道路の計画延長に対する整備済延長の割合	川崎駅 100% 小杉駅 66% 溝口駅 71% 登戸駅 58% 新百合ヶ丘駅 86% ※H26年度末現在	川崎駅 100% 小杉駅 93% 溝口駅 81% 登戸駅 100% 新百合ヶ丘駅 95%
	-4 駅前広場の整備箇所数 (駅利用の利便性向上)	都市計画決定された交通広場の整備済箇所数	12広場 /17広場 ※H26年度末現在	16広場 /17広場
	-5 交通結節点への都市計画道路進捗率 (広域拠点の機能強化)	本市の広域拠点から羽田空港など近隣の広域交通結節点へ至る経路において、市内都市計画道路の計画延長に対する整備済延長の割合	川崎駅 87% 小杉駅 86% 新百合ヶ丘駅 71% ※H26年度末現在	川崎駅 89% 小杉駅 89% 新百合ヶ丘駅 78%
2 安全安心	-1 事故件数 (安全性の向上)	市域の幹線道路における死傷事故の年間発生件数の削減割合	1,208件 ※H22～25年の平均	約1,150件 (5%削減)
	-2 緊急輸送路の整備率 (災害時の対応力強化)	緊急輸送路に指定された都市計画道路の計画延長(206km)に対する整備済延長の割合	84% ※H26年度末現在	88%
	-3 災害拠点病院アクセス路線の整備率 (救命救急活動の支援強化)	各災害拠点病院を中心に半径1km圏内における都市計画道路の計画延長に対する整備済延長の割合	70% ※H26年度末現在	79%
	-4 無電柱化延長 (都市の防災性強化)	電線類の地中化などにより道路の無電柱化を実施した延長 ※延長は、これまでの無電柱化の計画延長における整備済延長	48km ※H26年度末現在	事業着手の段階で関係機関と調整を図り決定するため、未設定
3 環境魅力	-1 低騒音舗装の整備延長 (沿道環境の改善)	車道に低騒音舗装を実施した延長 ※カッコンの数値は、市が管理する幹線道路延長(267km)に対する低騒音舗装整備済延長の割合	97km (36%) ※H26年度末現在	116km (44%)
	-2 道路緑化延長 (都市緑化の推進)	植樹帯の設置などにより街路樹を植栽している幹線道路の延長 指標では道路交通センサス対象路線における市管理道路(183km)を対象 ※カッコンの数値は、対象路線延長に対する緑化延長の割合	102km (56%) ※H26年度末現在	109km (59%)
	-3 拠点駅周辺のバス路線の整備率 (公共交通の利便性向上)	広域拠点及び地域生活拠点において半径1km圏内のバスが運行する都市計画道路における、計画延長に対する整備済延長の割合	79% ※H26年度末現在	89%

前期(H28～R3)の進捗状況

土地収用制度等活用路線(9工区)

- 主要地方道川崎府中（枳形・生田）が完成しました
- 都市計画道路宮内新横浜線（子母口）や都市計画道路世田谷町田線（片平）などの5工区において、用地取得が完了しました
- 約4,100㎡の用地取得や工事に着手するなど、事業が進捗しました

整備推進路線(30工区)

- 溝口駅南口駅前広場や都市計画道路荻宿小田中線（Ⅰ期）などの4工区が完成しました
- 県道川崎町田（末吉橋）や主要地方道丸子中山茅ヶ崎（野川高津）などの3工区に着手しました
- 都市計画道路世田谷町田線（上麻生Ⅰ期）や市道横浜生田線（水沢）などの4工区において、用地取得が完了しました

前期の進捗状況のまとめ

- 都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線（蟻山坂）などの約1.4kmの幹線道路や溝口駅南口駅前広場などの5工区が完成しました
- 地権者の御協力により、約17,000㎡の事業用地を取得しました
- 前期に完成目標としていた10工区のうち、都市計画道路東京丸子横浜線（市ノ坪）などの5工区が未 completion となり、後期へ事業継続となりました

前期の進捗を踏まえ

後期①(R4～R7)の取組

後期の基本的な考え方

- 事業のより一層の重点化を図るため、後期における新規工区の実業着手を先送りし、事業中の工区へ予算を集中的に投資するとともに、土地収用等の積極的な活用を図り、早期完成を目指します
- 事業効果の早期発現のため、主要交差点などの先行整備を目指します

取組内容

- 国道409号（宮内、下野毛）や県道主要地方道町田調布（市境）など5工区の実業着手を先送りします
- 都市計画道路宮内新横浜線（子母口）や都市計画道路世田谷町田線（上麻生Ⅰ期）などの11工区の完成を目指します

後期に完成しない工区等への対応

後期②(R8～R11)の取組

後期②の基本的な考え方

- 後期①において、完成目標としていた10工区が未 completion となることから、道路整備プログラムの整備対象路線を変えることなく、計画期間を令和11年度まで延長し、継続となった10工区全ての完成と、後期①で先送りした5工区の実業着手を目指します

取組内容

- 都市計画道路世田谷町田線（登戸）や国道409号（小杉）などの10工区の完成を目指します
- 後期①で先送りした国道409号（宮内、下野毛）や主要地方道町田調布（市境）など5工区の実業着手を目指します

道路施策を取り巻く環境の変化への対応

- 近年、本市を取り巻く環境は急激に変化しており、道路施策においても、社会変容を的確に捉えた取組を、スピード感を持って計画的に進める必要があることから、下記の視点を踏まえた整備を進めてまいります。
- ① 少子高齢化への対応・・・子供や高齢者など誰もが安全・安心に通行できる、歩きやすい歩行空間の整備を推進
 - ② 激甚化している大規模自然災害への対応・・・災害時の緊急輸送道路等の確保、救援・救護活動や復旧など、防災や減災に寄与する無電柱化の整備を推進
 - ③ 脱炭素社会の実現への対応・・・交通混雑の解消等によりCO2排出量削減を図るため、道路整備を推進し走行性を向上
 - ④ デジタル化への対応・・・道路状況をより細かく把握できる交通データを、計画の基礎データとして活用することや、整備効果の可視化などを検討
 - ⑤ 新型コロナウイルス感染症による影響・・・「居心地がよく歩きたいウォーカブルなまちづくり」などの国の政策展開を踏まえつつ、地域特性に応じた道路整備を検討

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	当初計画 (H28～R7)	前期進捗 (H28～R3)	後期①取組 (R4～R7)	後期②取組 (R8～R11)
①		(国) 国道409号	市ノ坪	計画期間内の完成に向けて最優先で取組を進めます	→	完成	
②	中原	(都) 丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿		→	完成	
③		(都) 荻宿小田中線	Ⅱ期		→	完成	
④	高津	(都) 宮内新横浜線	子母口		→	完成	
⑤	宮前	(市) 宮前6号線	野川		→	→	完成
⑥	多摩	(主) 川崎府中	枳形・生田		R3完成		
⑦		(主) 横浜生田	東三田		→	→	完成
⑧	麻生	(都) 世田谷町田線	片平		→	完成	
⑨		(都) 野川柿生線	王禅寺		→	完成	

■整備推進路線

→：継続

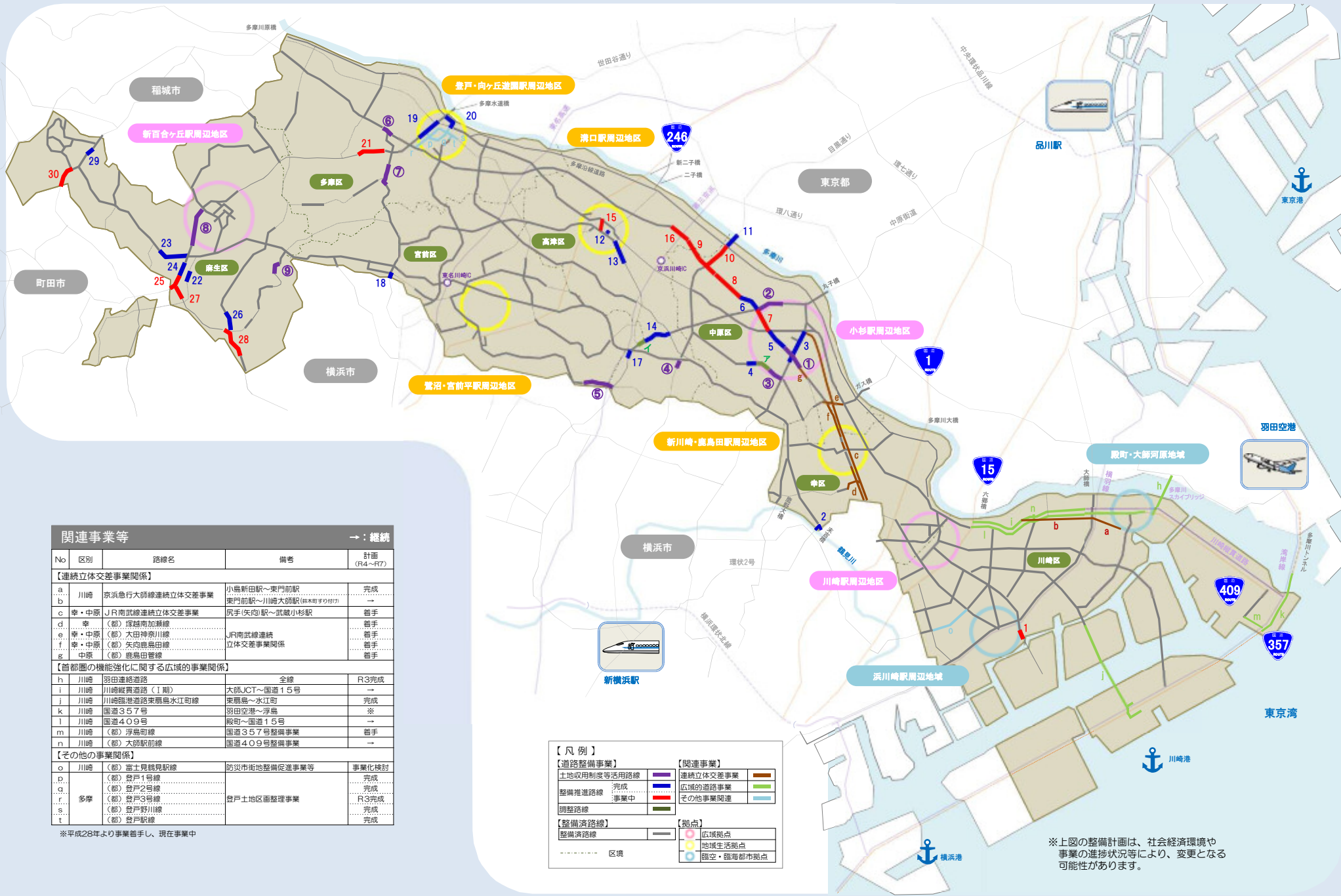
No	区別	路線名	工区名	前期 (H28～R3)		後期① (R4～R7)		後期② (R8～R11)
				当初目標	進捗	当初目標	取組	取組
1	川崎	(都)川崎駅南口線	藤町踏切橋			着手→	先送り	着手
2	幸	(県)川崎町田	末吉橋	着手	着手	完成	→	完成
3	中原	(都)東京丸子横浜線	市ノ坪	完成	→		完成	
4		(都)荻宿小田中線	Ⅰ期	完成	H28完成			
5		(国)国道409号	小杉	→	→	完成	→	完成
6		(国)国道409号	小杉御殿Ⅰ期	→	→	完成	→	完成
7		(国)国道409号	小杉御殿Ⅱ期	→	→	→	→	→
8		(国)国道409号	宮内			着手→	先送り	着手
9		(国)国道409号	下野毛			着手→	先送り	着手
10		(都)宮内新横浜線	宮内	→	→	→	→	→
11		(市)宮内新横浜線	等々力大橋	→	→	完成	完成	
12			溝口駅南口駅前広場		完成	H28完成		
13	高津	(都)野川柿生線	久本	→	→	完成	→	完成
14		(都)丸子中山茅ヶ崎線	蟻山坂	完成	R3完成			
15		(都)溝ノ口線		→	→	→	→	→
16		(国)国道409号	北見方	→	→	→	→	→
17		(主)丸子中山茅ヶ崎	野川(高津)	着手	着手	完成	→	完成
18	宮前	(市)横浜生田線	水沢	着手・完成	着手		完成	
19	多摩	(都)世田谷町田線	登戸	完成	→		→	完成
20		(都)登戸2号線	多摩沿線	完成	R3完成			
21		(都)世田谷町田線	生田			着手→	先送り	着手
22	麻生	(都)柿生町田線	柿生駅南口	完成	→		→	完成
23		(都)尻手黒川線	Ⅳ期	→	→	完成	完成	
24		(都)世田谷町田線	上麻生Ⅰ期	→	→	完成	完成	
25		(都)世田谷町田線	上麻生Ⅱ期	→	→	→	→	→
26		(都)菅早野線	下麻生	→	→	→	→	完成
27		(主)横浜上麻生	柿生陸橋	→	→	→	→	→
28		(主)横浜上麻生	下麻生	→	→	→	→	→
29		(主)町田調布	黒川	完成	→		→	完成
30		(主)町田調布	市境			着手→	先送り	着手

※路線名は事業種別を表します。
(都) ○○線は「街路事業」、(国) 国道○○号・(主) ○○・(県) ○○・(市) ○○線は「道路事業」に該当します。

調整路線

隣接区間の整備状況などを踏まえ、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	中原	荻宿小田中線	Ⅱ期
I	宮前	丸子中山茅ヶ崎線	野川(宮前)



関連事業等					→: 継続
No	区別	路線名	備考	計画	(R4~R7)
【連続立体交差事業関係】					
a	川崎	京浜急行大師線連続立体交差事業	小島新田駅～東門前駅	完成	→
b	川崎	京浜急行大師線連続立体交差事業	東門前駅～川崎大師駅(陸本町より付分)	→	
c	幸・中原	JR南武線連続立体交差事業	尻手(矢向)駅～武蔵小杉駅	着手	
d	幸	(都)環状南加瀬線		着手	
e	幸・中原	(都)大田神奈川線	JR南武線連続	着手	
f	幸・中原	(都)矢向藤島田線	立体交差事業関係	着手	
g	中原	(都)鹿島田管線		着手	
【首都圏の機能強化に関する広域的事業関係】					
h	川崎	羽田連絡道路	全線	R3完成	→
i	川崎	川崎縦貫道路(1期)	大師JCT～国道15号	→	
j	川崎	川崎臨港道路東扇島水江町線	東扇島～水江町	完成	
k	川崎	国道357号	羽田空港～浮島	※	
l	川崎	国道409号	殿町～国道15号	→	
m	川崎	(都)浮島町線	国道357号整備事業	着手	
n	川崎	(都)大師駅前線	国道409号整備事業	→	
【その他の事業関係】					
o	川崎	(都)富士見鶴見駅線	防災市街地整備促進事業等	事業化検討	
p	(都)	登戸1号線		完成	
q	(都)	登戸2号線		完成	
r	(都)	登戸3号線	登戸土地区画整理事業	R3完成	
s	(都)	登戸野川線		完成	
t	(都)	登戸駅線		完成	

※平成28年より事業着手し、現在事業中

【凡例】

【道路整備事業】

土地利用制度等活用路線

整備推進路線

調整路線

【整備済路線】

整備済路線

区境

【関連事業】

連続立体交差事業

完成

広域的道路事業

事業中

その他事業関連

【拠点】

広域拠点

地域生活拠点

臨空・臨海都市拠点

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