



4 整備目標（平成28年度～平成37年度）

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、計画期間における目標の設定を行いました。

成果指標一覧

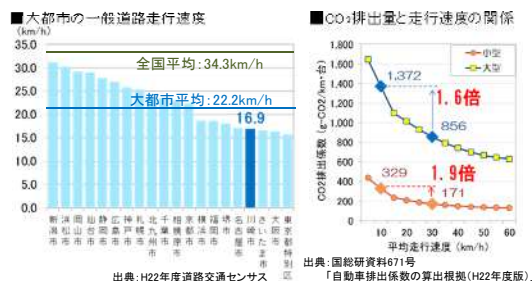
	評価の視点	成果指標	指標の内容	現況値 ※計画策定時	平成37年度 目標値
1	活力	1-1 混雑時平均走行速度 (混雑時の走行性向上)	混雑時(朝夕ピーク時など)の道路を自動車で移動する場合の平均走行速度指標では、道路交通センサスで定義される「一般道路」を対象	16.9km/h ※H22年度道路交通センサス値	17.8km/h
		1-2 都市計画道路進捗率 (ネットワークの強化)	都市計画道路の計画延長(305km)に対する整備済延長の割合	68% ※H26年度末現在	71%
		1-3 拠点地区内の幹線道路整備率 (拠点周辺の利便性向上)	ターミナル機能を有する各都市拠点において、半径1km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%
		1-4 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
		1-5 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	2-1 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	約1,150件 (5%削減)
		2-2 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%
		2-3 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とした半径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%
		2-4 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	国による今後の法制度等の 動向により設定予定
3	環境 魅力	3-1 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道路延長 ※カッコ内の数値は、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%)
		3-2 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 ※カッコ内の数値は、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%)
		3-3 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ける半径1km圏内のバスが運行する都市計画道路において、計画延長に対する整備済延長の割合	79% ※H26年度末現在	89%

活力

1-1 混雑時の走行性を向上させます

現状

- 商業、業務等の機能が集積する都市拠点周辺において、走行速度の低下がみられます。
- 市内幹線道路の朝タピーク時の走行速度は16.9km/hで、20大都市中で17位となっています。
- 走行速度10km/h時のCO₂排出量は、30km/hの約1.6倍以上となっています。



■市内幹線道路の最低走行速度(市管理)



課題・取組の方向性

- 慢性的な渋滞は大きな経済損失を招くとともに、生活環境の悪化や安全性の低下など、市民生活の豊かさに関わる重要な課題です。
- 効率的な経済活動や安全・安心な市民生活の実現には、都市拠点周辺などにおける速度低下の改善が必要であり、道路整備により交通の円滑化を図ります。

取組事例

(県)扇町川崎停車場(南渡田付近) H26年度完成



- 産業道路交差点を先頭にした慢性的な渋滞が解消され、臨海部における物流機能の向上が図られました。

■慢性的な渋滞の解消
渋滞長 1,000m⇒解消
通過時間 37分⇒7分

成果指標：混雑時平均走行速度

混雑時平均走行速度を現状より約5%上昇させ、走行性の向上を図ります。

現況値

16.9km/h

平成37年度目標値

17.8km/h

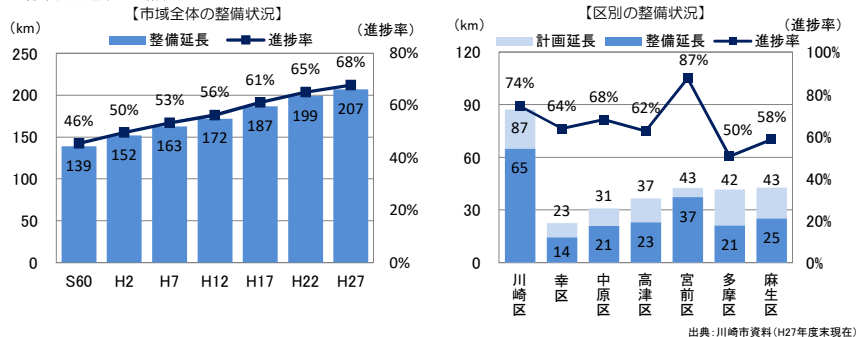
活力

1-2 道路ネットワークを強化します

現状

- 本市は「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」を目指しています。
- 都市構造を支える幹線道路ネットワークの整備進捗率は67.8%（都市計画道路：完成延長約207km/計画延長約307km）で、計画延長の約2/3が完成しています。

■都市計画道路の整備状況

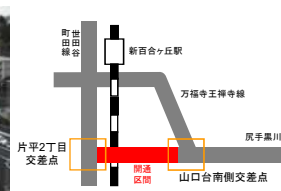


課題・取組の方向性

- 本市の都市構造を支え、交通混雑の解消や沿道環境の改善を図り、災害時には物資の輸送等を支えるネットワークの形成が必要です。
- 整備箇所の重点化や事業遅延への重点的な対応などにより、整備効果の早期発現と都市計画道路のネットワークの強化を推進します。

取組事例

(都)尻手黒川線(片平付近) H22年度完成



- 主要な横軸幹線である世田谷町田線との接続により、幹線道路ネットワークが形成され、災害時の代替性確保や、駅周辺の通過交通の排除による交通の円滑化などが図られました。

■所要時間の短縮
通過時間 約9分⇒約2分

成果指標：都市計画道路進捗率

川崎市全体の都市計画道路の進捗率を70%以上に上昇させ、道路ネットワークの強化を図ります。

現況値

68%

川崎区74%
幸区64%
中原区68%
高津区62%
宮前区87%
多摩区50%
麻生区58%

平成37年度目標値

71%

川崎区74%
幸区64%
中原区77%
高津区67%
宮前区90%
多摩区55%
麻生区65%

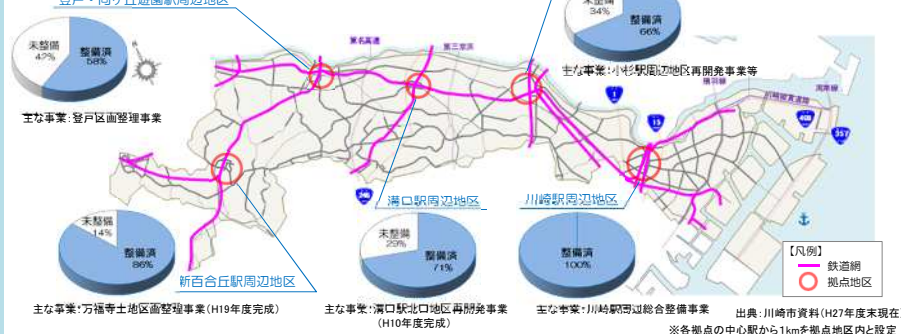
※都市計画道路の計画延長(305km)に対する整備済延長の割合

1-3 拠点周辺の利便性を向上させます

現状

- 本市では活力と魅力あふれる力強い都市づくりに向け、広域拠点や地域生活拠点などの整備を推進しており、主要駅等を中心に再開発事業や土地区画整理事業など拠点形成に向けた様々な取組を進めています。
- 民間再開発事業等が進展する小杉駅周辺や土地区画整理事業が行なわれている登戸駅周辺の幹線道路には、未整備区間が多く残っています。

■拠点地区内*の都市計画道路整備率
登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区



課題・取組の方向性

- 拠点地区の交通機能強化や魅力ある都市環境の形成を推進する上で、幹線道路の交通円滑化などが課題となっています。
- 都市拠点周辺に集中する自動車交通の適切な誘導や交通結節機能の向上などを図るため、都市拠点周辺の幹線道路の整備を重点的に進めます。

取組事例

(都)東京丸子横浜線(市ノ坪付近) H26年度完成



- 東京・横浜方面から小杉地区へのアクセス性の改善が図られました。
- 電線類の地中化や民間開発との連携により、一体的な都市空間の形成が図られました。

成果指標：拠点地区内の幹線道路整備率

各拠点地区内の幹線道路整備率を80%以上に上昇させ、拠点周辺の利便性の向上を図ります。

現況値	平成37年度目標値
川崎駅 100%	川崎駅 100%
小杉駅 66%	小杉駅 93%
溝口駅 71%	溝口駅 81%
登戸駅 58%	登戸駅 100%
新百合ヶ丘駅 86%	新百合ヶ丘駅 95%

※中心駅から半径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

1-4 駅利用の利便性を向上させます

現状

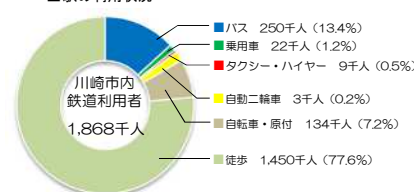
- 駅前広場は、乗換え機能や交流機能、景観形成機能など多くの都市機能を有しています。
- 市内の主要な乗換駅では多くの人が乗降していますが、公共交通機関の停車スペースなどが確保された駅前広場の整備は約7割に留まっています。

■市内の主要な乗換駅の乗車人員

駅名	主な路線	平均乗車人数(人/日)
川崎駅	JR・京急	254,980
武蔵小杉駅	JR・東急	213,493
溝の口駅	JR・東急	226,043
登戸駅	JR・小田急	159,603
新百合ヶ丘駅	小田急	55,254

出典：川崎市統計書平成26年版より作成

■駅の利用状況



出典：第5回東京都市圏ハートランド調査(H20年度)

■駅前広場の整備状況

番号	駅名	主な鉄道路線名	整備状況
1	川崎大師駅	京浜急行大師線	未
2	川崎駅(東口)	東海道本線	済
3	川崎駅(西口)	東海道本線	済
4	川崎駅(西口第1)	東海道本線	済
5	鹿島田駅(西口)	南武線	済
6	武蔵小杉駅	南武線・東急東横線	済
7	武蔵小杉駅(南口)	南武線・東急東横線	済
8	武蔵溝ノ口駅(北口)	南武線・田園都市線	済
9	武蔵溝ノ口駅(南口)	南武線・田園都市線	未
10	登戸駅(北口)	南武線・小田急小田原線	済
11	登戸駅(南口)	南武線・小田急小田原線	未
12	向ヶ丘遊園駅(東口)	小田急小田原線	済
13	向ヶ丘遊園駅(西口)	小田急小田原線	未
14	新百合ヶ丘駅(南口)	小田急小田原線	済
15	新百合ヶ丘駅(北口)	小田急小田原線	済
16	柿生駅	小田急小田原線	未
17	はるひの駅	小田急多摩線	済

※都市計画決定された交通広場
出典：川崎市資料(H27年度末現在)

課題・取組の方向性

- 魅力や活力ある都市拠点の形成に向け、交通結節機能の強化が課題となっています。
- 駅利用者の利便性向上や周辺道路の交通環境改善、また子どもから大人まで誰もが利用しやすい公共空間の形成や新たな賑わいの創出を図るため、駅前広場の整備を推進します。

取組事例

武蔵小杉駅東口駅前広場(中原区) H25年度完成



- 小杉駅周辺の再開発事業に併せ、駅前広場や接続する道路が整備され駅への利便性が向上しました。

成果指標：駅前広場の整備箇所数

武蔵溝ノ口駅南口や登戸駅南口など4箇所の駅前広場の整備を進め、駅利用の利便性の向上を図ります。

現況値	平成37年度目標値
12広場 /17広場	16広場 /17広場

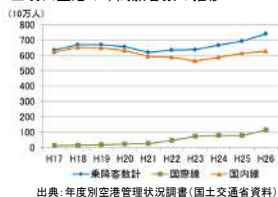
※都市計画決定された交通広場

1-5 広域拠点の機能を強化します

現状

- 川崎市は首都圏の中心部に位置し、羽田空港や品川駅などの広域交通結節点に近接するとともに、臨海部には川崎港を擁するなど、広域的な人の移動や物資の輸送などにおいて利便性に優れた地域となっています。
- 首都圏の機能強化や本市の魅力・活力の向上等に向け、こうした地理的優位性等を活かした『魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり』を目指しています。

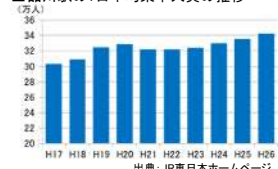
■羽田空港の年間旅客数の推移



■川崎市の位置



■品川駅の1日平均乗車人員の推移



課題・取組の方向性

- 広域拠点の機能強化を図るため、地理的優位性等を最大限に発揮できるように、広域交通結節点へのアクセス性を一層向上させる必要があります。
- リムジンバスなどが発着する本市各広域拠点と隣接する羽田空港など広域交通結節点を結ぶ幹線道路の整備を進めます。

(イメージ)



取組事例

(都)東京丸子横浜線(市ノ坪付近)

H26年度完成



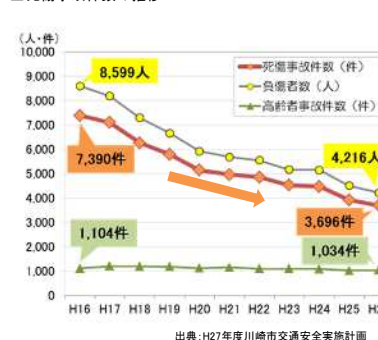
- 市ノ坪区や木月区等の整備により、新幹線駅である新横浜駅へのアクセス性が向上しました。

2-1 安全性を向上させます

現状

- 道路交通に関わる死傷事故件数は減少傾向にあるものの、市内では未だに年間約3,000件を超える死傷事故が発生しています。
- 「川崎市交通安全計画」においては、生活道路の事故件数は交通事故全体の約3割を占めています。
- 歩道が無いなど未整備の道路は、整備済の道路に比べ死傷事故率が約1.4倍と高くなっています。

■死傷事故件数の推移



■未整備区間と完成区間の事故率の比較



課題・取組の方向性

- 未整備幹線道路における事故の多発や生活道路への通過交通の流入などが課題となっています。
- 幹線道路の整備による「歩車分離」や「ネットワークの構築」などにより、市民が安全で快適に移動できる交通環境の形成を図ります。

取組事例

(都)向ヶ丘遊園駅管生線(東生田付近) H22年度完成



- 歩行空間が無く、車のすれ違いも困難な狭隘な現道を拡幅整備し、安全で快適な歩行空間を確保しました。

成果指標：交通結節点への都市計画道路進捗率

本市各広域拠点と隣接する広域交通結節点を結ぶ市内の主要な都市計画道路について整備進捗率を約8割以上に上昇させ、広域拠点の機能強化を図ります。

現況値		平成37年度目標値	
川崎駅	87%	川崎駅	89%
小杉駅	86%	小杉駅	89%
新百合ヶ丘駅	71%	新百合ヶ丘駅	78%

※対象となる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

成果指標：事故件数

事故件数を現状から約5%削減し、安全性の向上を図ります。

現況値	平成37年度目標値
1,208件	約1,150件

※市域の幹線道路における死傷事故の年間発生件数

2-2 災害時の対応力を強化します

現状

- 緊急輸送路は、震災時における救難・救助活動や物資の輸送など広範な応急活動のため大変重要な道路です。また、国の「首都直下地震道路啓開計画」における道路啓開候補線を相互に連絡する役割を担っています。
- 市内の緊急輸送路の整備率は、第1次緊急輸送路が77%、第2次緊急輸送路が91%と概ね8割の整備に留まっています。

■緊急輸送路の整備状況



課題・取組の方向性

- 東日本大震災の教訓を踏まえ、今後発生が予想されている「首都直下地震」など大規模災害への備えが必要です。
- 発災時の迅速な救難・救助活動や円滑な援助物資の運搬などが行えるよう、緊急輸送路の整備を推進します。

取組事例

(国) 国道409号（二子付近） H22年度完成



- 第1次緊急輸送路に位置付けられた主要幹線道路の整備により、防災機能の強化が図られました。

(都) 菅早野線（白山付近） H26年度完成



- 白山工区の完成により新たなネットワークが構築され、北部の防災機能の強化が図られました。

成果指標：緊急輸送路の整備率

緊急輸送路の整備率を約9割に上昇させ、災害時の対応力の強化を図ります。

現況値

84%

平成37年度目標値

88%

※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

2-3 救命救急活動の支援を強化します

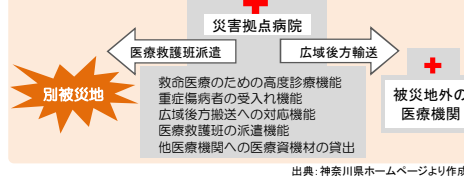
現状

- 市内3箇所の救急救命センターは、重篤な患者や複数の診療科領域にわたる救急患者を最終的に受入れる第三次救急医療機関として、24時間体制による高度な救急医療を提供しています。
- 市立多摩病院ほか2施設を含む6施設が災害拠点病院に指定されており、災害時には医療救護活動の中心的な役割を担っています。

■災害拠点病院周辺の整備状況



■災害拠点病院の機能



出典：神奈川県ホームページより作成

■市内の主要な医療機関

番号	医療機関名	救急救命センター	災害拠点病院
①	市立川崎病院	○	○
②	日本医科大学武蔵小杉病院	○	○
③	関東労災病院	○	○
④	帝京大学医学部付属溝口病院	○	○
⑤	聖マリアンナ医科大学病院	○	○
⑥	市立多摩病院	○	○

課題・取組の方向性

- 市民の生命を守るため、大規模災害の発生を前提とした救命救急活動への支援が必要です。
- 救急救命センターへの速達性や災害拠点病院へのアクセス性の向上を図るため、周辺の幹線道路の整備を推進します。

取組事例

(主) 横浜生田(菅生付近) H22年度完成



- 高度な医療施設である聖マリアンナ医科大学病院へのアクセス性が向上しました。

成果指標：災害拠点病院アクセス路線の整備率

災害拠点病院へのアクセス路線の整備率を約8割に上昇させ、救急救命活動支援の強化を図ります。

現況値

70%

平成37年度目標値

79%

※各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

2-4 都市の防災性を強化します

現状・課題

- 道路の無電柱化は、安全で快適な通行空間の確保とともに災害時の避難路確保、都市景観の向上、情報通信ネットワークの信頼性確保など多岐にわたる効果が期待されています。
- 東日本大震災では電柱の倒壊が、救難・救助活動や緊急物資輸送など様々な災害活動に大きな支障を及ぼしました。
- 国土交通省は、平成27年に国が管理する緊急輸送路について電柱の占用を禁止する方針を定めました。
- 本市では平成27年度末時点で延長約48kmの道路が無電柱化されています。

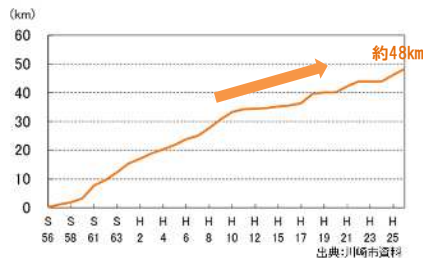


出典：国土交通省HP

■無電柱化整備イメージ



■緊急輸送路の整備状況



取組事例

(都)世田谷町田線(高石付近) H22年度完成



- 北部の主要な幹線道路の無電柱化により、防災性が強化されました。

武蔵小杉駅南口線 H22年度完成



- 電線類の地中化や民間開発との連携した道路整備により、一体的で魅力ある都市景観の形成が図られました。

成果指標：無電柱化延長

今後の法制度等の動向を踏まえ、引き続き無電柱化を推進します。

現況値

48km

平成37年度目標値

国による今後の法制度等の動向により設定

※これまでの無電柱化計画における整備済延長

3-1 沿道環境の改善を推進します

現状

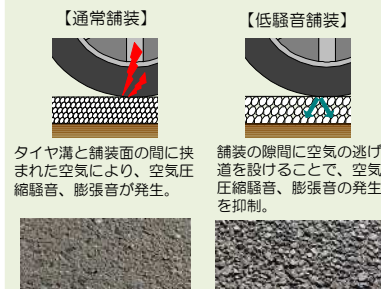
- 全国では概ね1～2割程度の幹線道路の沿道において、交通騒音が環境基準を超えています。
- 本市では沿道環境の改善に向け幹線道路への低騒音舗装の導入を進め、平成27年度末時点で約97kmの道路に敷設しています。

■騒音の環境基準の達成状況(全国)



出典：H27年度自動車騒音の状況(環境省)

■通常舗装と低騒音舗装の違い



課題・取組の方向性

- 沿道環境の改善には、交通流対策や道路構造対策などを総合的に推進することが課題となっています。
- 騒音対策が必要な幹線道路については、道路ネットワークの強化により交通の分散化を進めるとともに、低騒音舗装の導入など沿道の生活環境に配慮した道路整備を進めます。

取組事例

国道409号(幸区遠藤町交差点付近) H26年度実施



- 経年劣化により、平成26年度に低騒音舗装を含めた更新工事を実施しました。
- 測定値の比較では、自動車騒音が昼夜ともに約8dB低減し要請限度を下回り、沿道の生活環境が改善されました。

測定年度	測定値(昼)	測定値(夜)	【要請限度】
H23(施工前)	72dB	69dB	昼：70dB 夜：65dB
H26(施工後)	64dB	61dB	

成果指標：低騒音舗装の整備延長

市が管理する幹線道路において低騒音舗装の敷設延長を約20km増加させ、沿道環境の改善を図ります。

現況値

97km
(36%)

平成37年度目標値

116km
(44%)

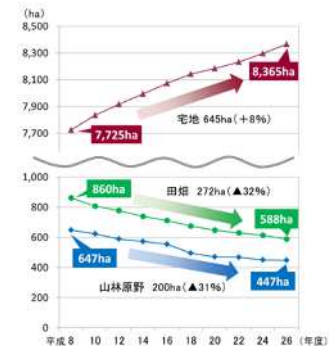
※カッコ内の数値は、市が管理する幹線道路延長(267km)に対する低騒音舗装整備済延長の割合

環境・魅力 3-2 都市緑化を推進します

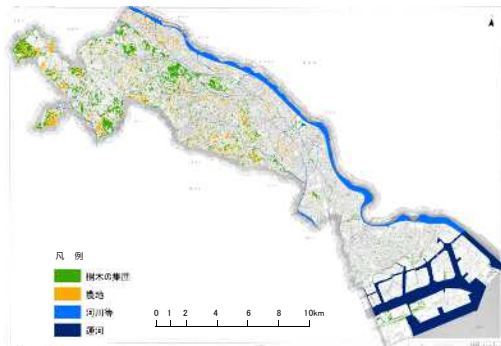
現状

- 都市の緑は、市民生活に潤いや安らぎをもたらし、まちの品格を高め、都市環境の保全や温暖化など地球環境の改善に寄与していますが、本市では近年、宅地化が進展し樹林地や農地が減少するなど「緑」は相対的に減少傾向となっています。
- 街路樹は潤いのある都市景観を創出するとともに、災害時の延焼防止効果やCO₂の吸収による環境負荷量の低減、またヒートアイランド現象の緩和など様々な効果が期待されています。

■土地利用の推移



■緑の状況



課題・取組の方向性

- 市域の緑を保全・創出するためには、緑地・農地の保全や公園緑地の整備とともに、道路など公共施設の緑化を総合的に進める必要があります。
- 良好な都市環境を形成するため、幹線道路の整備にあわせ道路緑化を推進します。

取組事例

市役所通り(本庁舎付近)



●川崎駅から臨海部に向かう市役所通りでは、いちょう並木のプロムナード整備により、風格とやすらぎのある景観が形成されています。

(都)世田谷町田線(万福寺付近) H26年度完成



●道路の構造に合わせ、「ロードトレリス」による道路緑化を行いました。

成果指標：道路緑化延長

市が管理する幹線道路の緑化延長を現況よりも約3%上昇させ、都市環境の保全を推進します。

現況値

102km
(56%)

平成37年度目標値

109km
(59%)

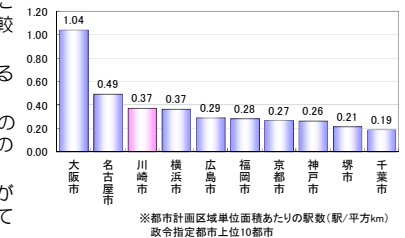
※カッコ内の数値は、対象路線延長に対する緑化延長の割合

環境・魅力 3-3 公共交通の利便性を向上させます

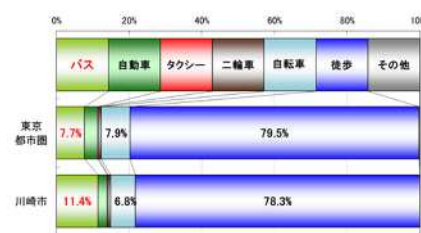
現状

- 川崎市の駅密度は政令指定都市の中で大阪市、名古屋市に次いで高く、また駅へのアクセス手段におけるバスの利用割合は、東京都市圏全体と比較して高くなっています。
- 市内交通を代表交通手段で見ると、高齢者によるバス利用の割合が高くなっています。
- 公共交通の利用促進は、CO₂削減による温暖化の防止など環境にやさしく、また、自家用車からの転換により交通の円滑化につながります。
- 武蔵小杉駅や登戸駅など都市拠点駅周辺のバスが走行する幹線道路には、未整備箇所が多く残っています。

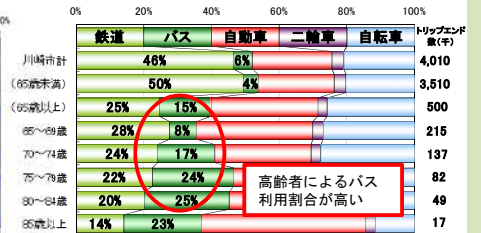
■政令指定都市の駅密度



■駅端末交通手段分担率



■代表交通手段分担率



課題・取組の方向性

- 超高齢社会の到来を踏まえ、公共交通機関について一層の利用環境の向上が必要です。
- 都市拠点駅周辺は多くのバス路線が集中することから、交通の円滑化に向け道路整備を推進します。

取組事例

国道409号(市ノ坪付近) H26年度完成



●武蔵小杉駅へ向かうバス路線であり、拡幅整備により、アクセス性の向上が図られました。

成果指標：拠点駅周辺のバス路線の整備率

拠点駅周辺のバス路線の整備率を約9割に上昇させ、公共交通の利便性の向上を図ります。

現況値

79%

平成37年度目標値

89%

※中心駅から半径1km圏内のバスが運行する都市計画道路の計画延長に対する整備済延長の割合