

第2次川崎市道路整備プログラム（案）の策定について（概要版）

1 道路整備プログラムの改訂について

(1) 改訂の目的

川崎市の道路整備は、効率的・効果的な道路整備を円滑に推進することを目的とした「川崎市の道路整備プログラム」（以下「第1次計画」、平成19年度策定）に基づき、計画的に推進してきました。策定以降、東日本大震災の発生や、全国的な少子・高齢化の進展、さらには国際競争力の強化に向けた成長戦略など、社会経済環境に大きな変化が生じており、近年のこうした変化に的確に対応するようにプログラムの見直しを行います。

(2) 第1次計画の取組結果

平成20年度から平成27年度までの8年間の整備は、完成工区数は計画を下回るものの、新たな整備延長は10Kmを超え、道路ネットワークの形成が促進しました。一方で、用地取得の難航に起因した事業の遅延により、着手後10年を越える区間の延長が6kmを超えています。

①事業の進捗状況

ア) 第1次計画で選定した52工区の事業進捗

- 国道409号（小杉）、尻手黒川線（Ⅳ期）など11工区に着手
- 川崎駅扇町線（浜町）、国道409号（二子）、尻手黒川線（Ⅲ期）など19工区が完成



イ) 都市計画道路整備進捗状況（整備進捗率：68%、完成：10,222Km/8年間）

	計画延長	完成延長	進捗率
川崎区	(87,340)	(62,735)	(72%)
幸区	(22,680)	(14,086)	(62%)
中原区	(32,320)	(19,535)	(60%)
高津区	(38,110)	(22,709)	(60%)
宮前区	(42,190)	(36,009)	(85%)
多摩区	(41,630)	(20,127)	(48%)
麻生区	(42,870)	(21,362)	(50%)
合計	(307,140)	(196,563)	(64%)

上段：H20.3

下段：H27.3

②整備目標及び達成状況

交通体系整備の視点	成果指標	単位	平成27年度末見込み			
			現況値(策定時)	目標値	取組結果	備考
再生・活力	混雑時平均旅行速度	km/h	19.7	21.7	16.9	道路交通状況における測定方法が異なったため
	都市計画道路進捗率	%	63	69	68	
	川崎駅	%	100	100	100	
	小杉駅	%	54	79	66	
	溝口駅	%	68	79	71	
安全・安心・快適	無電柱化延長	km	40	53	48	
	緊急輸送路の整備率	%	79%	86%	84%	
	耐震対策済み橋りょう数	橋	46	124	123	
			37%	100%	99%	鹿島田跨線橋H29年度完成予定
	低騒音舗装の整備延長	km	65	122	97	
環境	道路緑化延長	km	66	78	73	
			46%	54%	51%	

③主な整備効果

幹線道路ネットワークの形成

(都) 尻手黒川線（片平付近） H22.10完成

- 北部主要幹線の世田谷町田線と縦方向主要幹線の尻手黒川線が接続し、**幹線道路ネットワークを形成**
- ネットワーク形成により**災害時の代替性確保や駅周辺の通過交通の排除が推進**

臨海都における交通渋滞の改善

(県) 扇町川崎停車場（南渡田付近） H26.1完成

- 産業道路交差点における**慢性的渋滞の解消**（渋滞長1,000m）
- 最大所要時間：**30分短縮**（整備前37分⇒整備後7分）

(整備前)

(整備後)



④課題

完成遅延16工区の平均経過年数17年
そのうち、13工区(約8割)が用地取得の難航
10年以上経過している区間の総延長は約6km

(3) 第1次計画策定以降の主な社会経済環境の変化など

- ①災害への備え、安全対策の緊急性の高まり …… 首都直下地震、老朽化、通学路事故等
- ②少子・高齢化の更なる進展 …… 超高齢社会・少子化を見据えた基盤整備等
- ③国際競争力の強化 …… 国家戦略特区、物流機能の向上等
- ④魅力創出・環境問題等の社会環境変化 …… 2020オリ・パラ開催、環境改善等

これまでの取組結果や社会経済環境の変化を踏まえた改訂の考え方

改訂の基本的な考え方

① 現行プログラムの取組の検証

- ア) 事業遅延箇所への対応 …… 改訂の視点②
- イ) プログラムの基本的な仕組みの継承

② 社会環境への的確な対応

- ウ) 整備箇所の選定指標の見直し …… 改訂の視点①
- エ) さらに重点化の推進 …… 改訂の視点③

└──┘

…… 改訂の視点②

…… 改訂の視点①

…… 改訂の視点③

2 第2次川崎市道路整備プログラム

(1) 計画の概要

①対象期間

目標年次は、新たな総合計画における基本計画の計画期間である平成37年度とし、平成28年度から平成37年度までの10年間を対象期間とします。

②対象事業

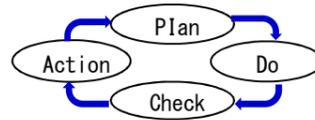
川崎市が管理する都市計画道路と一般国道・県道及び市道のうち主要地方道に指定された幹線道路に関わる道路整備を対象とします。

③計画づくりの3つの視点

ア) 指標に基づく計画づくり	イ) 実効性の高い計画づくり	ウ) 目的が共有できる計画づくり
<ul style="list-style-type: none"> 効率的・効果的な道路整備を推進するため、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 	<ul style="list-style-type: none"> 整備路線の最終的な決定においては、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 	<ul style="list-style-type: none"> 3つの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 新たな総合計画と連携した進行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

④計画の進行管理

社会経済環境の変化に対応するとともに、新たな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、目標に対する効果の把握・検証を行ないながら、前期6年、後期4年のサイクルで適切に見直しを行います。
 (※見直し時期については、社会経済環境の変化や関連計画の見直し等により変更する可能性も有り)



⑤プログラム改訂の3つの視点

改訂の視点①: 整備箇所の選定指標の改訂

今後の道路整備の役割を再度検証し、整備箇所の選定指標を見直します。

①新たな選定指標を4項目追加

②これまでの選定基準から8項目の内容を拡充

評価の視点		選定指標		分類	第2次計画における取扱
定量的評価	活力	交通渋滞	最低走行速度	継続	速度や事故データなど新たな数値に更新し、引き続き評価
			12時間平均走行速度	継続	
	安全・安心	交通事故	死傷事故率	継続	
			歩道整備率	継続	
環境・魅力	交通環境	大気負荷量	継続		
		高速ICアクセス支援	継続		
定性的評価	活力	交通機能	道路ネットワーク構築	拡充	都市機能の向上に向け、市域におけるネットワーク構築に加え、隣接都市拠点と接続する路線を新たに評価
			物流・人流効率化支援	新設	物流機能のさらなる向上や広域的な人の動きの支援のため、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を新たに評価
		まちづくり促進機能	拡充	臨海部の拠点形成支援に向け、広域拠点、地域生活拠点に加え、臨空・臨海都市拠点周辺の路線を新たに評価	
	安全・安心	交通安全機能	あんしん歩行支援 (旧名称: あんしん歩行エリア支援)	拡充	あんしん歩行エリアの対策完了を受け、対象をバリアフリー重点整備地区等に変更し、区域にかかる路線を評価
			自転車通行環境機能 (旧名称: 自転車事故抑制)	拡充	より安全な自転車通行環境の確保に向け、車道における通行環境の整備が可能な路線を評価
			学校等教育施設支援	拡充	児童の通学時における安全性の向上に向け、学校等教育施設に接続する路線に加え、学校周辺道路への通過交通の流入抑制に資する路線も新たに評価
		防災機能	踏切対策推進	継続	引き続き、緊急対策踏切などを評価
			老朽化対策	新設	老朽施設の効率的な維持・管理・更新に向け、橋りょうなど大型構造物を含む路線を評価
			緊急輸送路の整備・地域防災拠点アクセス	継続	引き続き、緊急輸送路などを評価
	環境・魅力	都市環境改善	緑化推進重点地区支援	継続	現在指定されている地区を対象に、引き続き、地区にかかる路線を評価
			バス路線支援	拡充	環境改善に資する公共交通(バス)の利用促進を図るため、バスの運行頻度が高い路線を今までよりも幅広く評価
		公共交通支援	公共交通利用促進	新設	公共交通による駅へのアクセス性の向上に向け、駅に直接、接続する路線を新たに評価

改訂の視点②: 事業遅延箇所への対応

一定の基準に該当する路線については、土地収用制度を適用する「土地収用制度等活用路線」を選定し取組を進め、計画の遅延を防止します。

土地収用制度等活用路線を9工区選定

【選定基準】

- 適用基準事業経過年数10年以上
- 用地取得率80%以上または、取得対象箇所数が10箇所以下

改訂の視点③: より一層の重点化推進と渋滞対策との連携

インフラの老朽化や国家戦略の推進など、喫緊の課題への的確な対応を踏まえ、幹線道路網整備の事業規模を設定する必要があることから、整備箇所のより一層の重点化と、併せて局所的整備などとの連携を図ります。

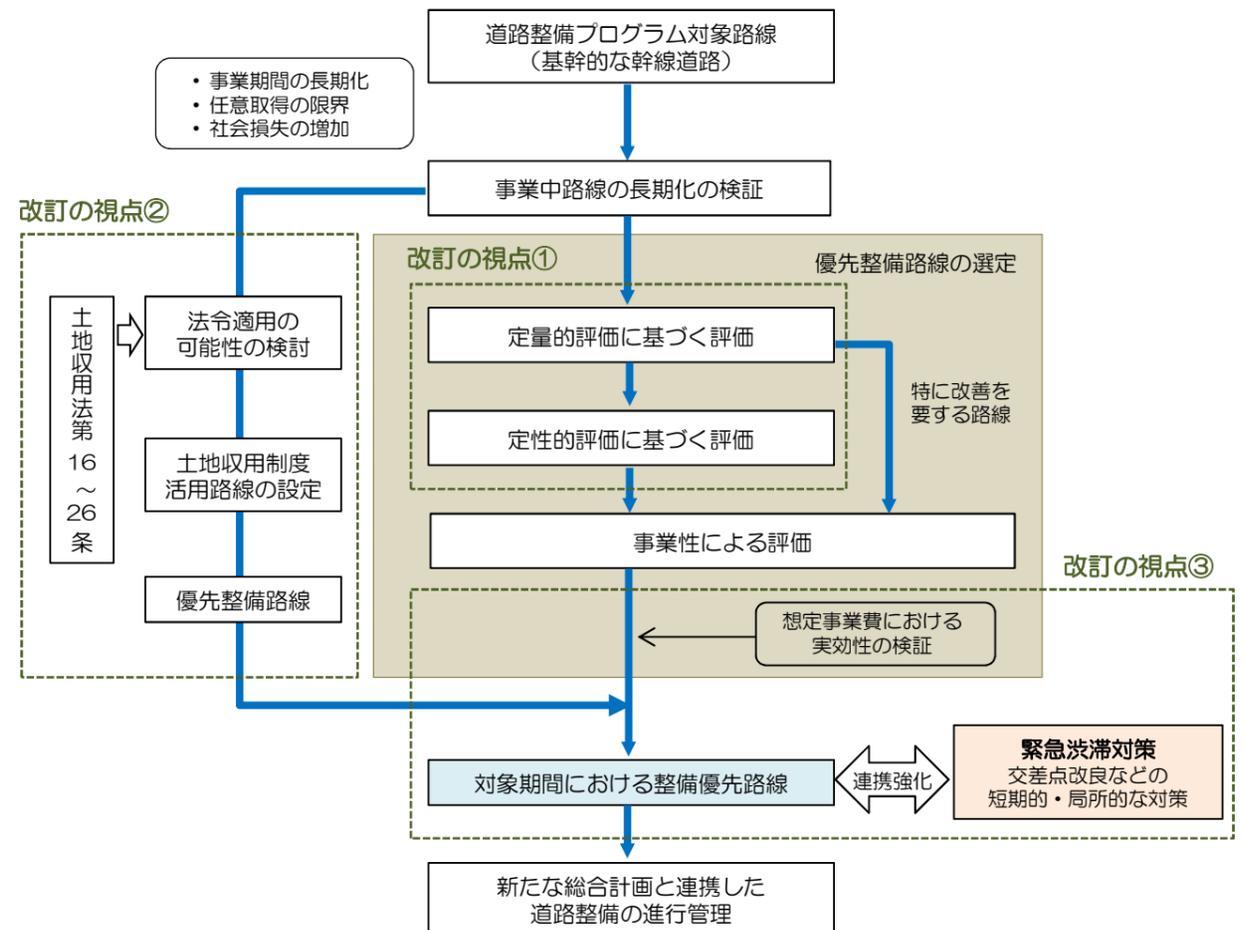
方針1 より一層の整備箇所の重点化

→連立事業など関連事業を含めた事業全体で投資効果の発現

方針2 局所的・即効的対策との連携

→ネットワーク整備に併せて交差点等の渋滞対策の取組を見直し、効率的な事業を展開

〔道路整備プログラムのフロー〕



3 整備計画（平成28年度～平成37年度）

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	工区名	H28～H37
①	中原	(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
②		(都)丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿	
③		(都)荻宿小田中線	Ⅲ期	
④	高津	(都)宮内新横浜線	子母口	
⑤	宮前	(市)宮前6号線	野川	
⑥	多摩	(主)川崎府中	枳形・生田	
⑦		(主)横浜生田	東三田	
⑧	麻生	(都)世田谷町田線	片平	
⑨		(都)野川柿生線	王禅寺	

■整備推進路線

→：継続

No	区別	路線名	工区名	前期 (H28～H33)	後期 (H34～H37)	
1	川崎	(都)川崎駅扇町線	扇町跨線橋		着手→	
2	幸	(県)川崎町田	末吉橋	着手	完成	
3	中原	(都)東京丸子横浜線	市ノ坪	完成		
4		(都)荻宿小田中線	I期	完成		
5		(国)国道409号	小杉	→	完成	
6		(国)国道409号	小杉御殿町Ⅰ	→	完成	
7		(国)国道409号	小杉御殿町Ⅱ	→	→	
8		(国)国道409号	宮内		着手→	
9		(国)国道409号	下野毛		着手→	
10		(都)宮内新横浜線	宮内	→	→	
11		(都)宮内新横浜線	等々力大橋	→	完成	
12		高津	溝口駅南口駅前広場		完成	
13		(都)野川柿生線	久本	→	完成	
14	(都)丸子中山茅ヶ崎線	鎌山坂	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	完成		
18	宮前	(主)横浜生田	水沢	着手・完成		
19	多摩	(都)世田谷町田線	登戸	完成		
20	(都)登戸2号線	多摩沿線		完成		
21	(都)世田谷町田線	生田			着手→	
22	麻生	(都)柿生町田線	柿生駅南口	完成		
23		(都)尻手黒川線	Ⅳ期	→	完成	
24		(都)世田谷町田線	上麻生Ⅰ期	→	完成	
25		(都)世田谷町田線	上麻生Ⅱ期	→	→	
26		(都)菅早野線	下麻生	→	→	
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		
30		(主)町田調布	市境		着手→	

※路線名は事業種別を表します。(都)〇〇線は「街路事業」、(国)国道〇〇号・(主)〇〇・(県)〇〇・(市)〇〇線は「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
ア	中原	荻宿小田中線	Ⅱ期
イ	宮前	丸子中山茅ヶ崎線	野川(宮前)

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、広域拠点にふさわ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、品川駅や新横浜駅など広域交通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

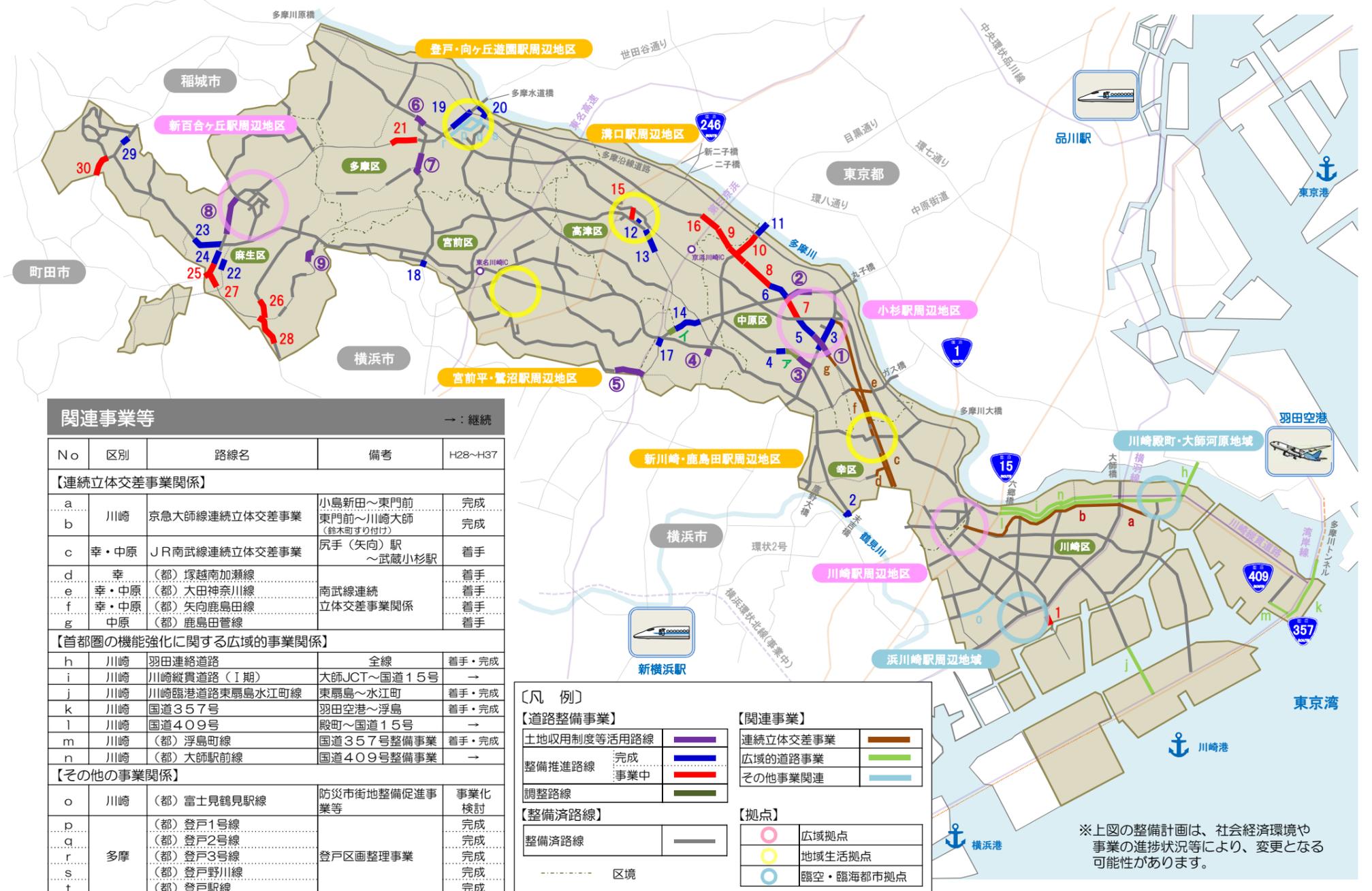
後期 (H34～H37)

市域を縦貫し東名高速と接続する「尻手黒川線」の全線完成

- 尻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、沿線の各地区が東名高速道路と接続
- 川崎駅、新百合ヶ丘駅の広域拠点を連結するとともに、市域を横断する横軸幹線道路を連結し、災害時の交通機能の多重性を確保

本市の都市拠点を連結する「国道409号」の完成に向けた全区間着手

- 臨空・臨海都市拠点である殿町地区や、川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅など市内各拠点を連結し、都市の生産活動や市民生活等へ、幅広い波及効果を発現
- 東京・横浜と連絡する横軸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を形成することにより、平時においては交通渋滞の緩和、災害時には交通機能の多重性を確保



関連事業等

→：継続

No	区別	路線名	備考	H28～H37
【連続立体交差事業関係】				
a	川崎	京急大師線連続立体交差事業	小島新田～東門前	完成
b	川崎	京急大師線連続立体交差事業	東門前～川崎大師 (鈴木町すり付け)	完成
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)塚越南加瀬線		着手
e	幸・中原	(都)大田神奈川線	南武線連続	着手
f	幸・中原	(都)矢向鹿島田線	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な事業関係】				
h	川崎	羽田連絡道路	全線	着手・完成
i	川崎	川崎縦貫道路(Ⅰ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	着手・完成
k	川崎	国道357号	羽田空港～浮島	着手・完成
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・完成
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	多摩	(都)登戸1号線		完成
q		(都)登戸2号線		完成
r		(都)登戸3号線	登戸区画整理事業	完成
s		(都)登戸野川線		完成
t	(都)登戸線		完成	

【凡例】

【道路整備事業】	土地収用制度等活用路線	連続立体交差事業
整備推進路線	完成	広域的な道路事業
調整路線	事業中	その他事業関連
【整備済路線】	整備済路線	【拠点】
	区境	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。

4 整備目標（平成28年度～平成37年度）

(1) 成果指標の改訂について

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訂し、計画期間における目標の設定を行いました。

(2) 成果指標一覧

	評価の視点	成果指標	指標の内容	現況値 <small>※計画策定時</small>	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 <small>※H22年度道路交通センサス値</small>	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% <small>※H26年度末現在</small>	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% <small>※H26年度末現在</small>	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 <small>※H26年度末現在</small>	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% <small>※H26年度末現在</small>	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% <small>※H26年度末現在</small>	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み延長の割合	70% <small>※H26年度末現在</small>	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	48km <small>※H26年度末現在</small>	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 <small>※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</small>	97km (36%) <small>※H26年度末現在</small>	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 <small>※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</small>	102km (56%) <small>※H26年度末現在</small>	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% <small>※H26年度末現在</small>	89%

「第2次川崎市道路整備プログラム（案）」 についてご意見をお寄せください

川崎市の道路整備は、効率的・効果的な道路整備を円滑に推進することを目的とした「川崎市の道路整備プログラム」（以下「第1次計画」、平成19年度策定）に基づき、計画的に推進してきました。

第1次計画の策定以降、東日本大震災の発生や全国的な少子・高齢化の進展、さらには国際競争力の強化に向けた成長戦略など、社会経済環境に大きな変化が生じており、近年のこうした変化に的確に対応するため、プログラムの改訂を行いたいと考えております。

「第2次道路整備プログラム（案）」について、皆様のご意見をお寄せください。

1 意見募集の期間

平成27年12月14日（月）～平成28年1月12日（火）

※郵送の場合は、平成28年1月12日（火）の消印まで有効です。

2 意見の提出方法

住所、氏名（団体の場合は、名称及び代表者の氏名）及び連絡先（電話番号、住所又はメールアドレス）を明記の上、次のいずれかの方法によりお寄せください。

(1) 電子メール

川崎市ホームページの「パブリックコメント手続」にアクセスし、ホームページ上の案内に従って専用フォームメールをご利用ください。

(2) ファクシミリ

FAX番号：044（200）3973

（川崎市建設緑政局計画部企画課）

(3) 郵送先

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

川崎市建設緑政局計画部企画課

(4) 持参先

川崎市川崎区駅前本町12-1 川崎駅前タワーリパーク 17階

川崎市建設緑政局計画部企画課

《注意事項》

- ・ ご意見に対する個別回答はいたしません。市の考え方を整理した結果を市のホームページにて公表します。
- ・ 個人情報については、提出されたご意見の内容を確認する場合に利用し、川崎市個人情報保護条例に基づき厳重に保護、管理します。
- ・ 電話や口頭でのご意見の提出はご遠慮ください。
- ・ 郵送先と持参先は、住所が異なりますのでお気をつけください。

3 資料の閲覧及び配布場所

各区役所市政資料コーナー、情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）、

川崎市建設緑政局計画部企画課、川崎市ホームページ

4 問い合わせ先

川崎市建設緑政局計画部企画課

電話：044（200）2781 FAX番号：044（200）3973

E-mail: 53kikaku@city.kawasaki.jp