

第2次 川崎市道路整備プログラム（案）

平成27（2015）年12月

川崎市

目 次

1	道路整備プログラムの改訂について	・・・1
	（1）改訂の目的	
	（2）第1次計画の取組結果	
	（3）第1次計画策定以降の主な社会経済環境の変化	
2	第2次川崎市道路整備プログラム について	・・・2
	（1）改訂の基本的な考え方	・・・2
	（2）改訂の視点	・・・2～3
	（3）計画の概要	・・・4
3	整備計画（平成28年度～平成37年度）	・・・5
4	整備目標（平成28年度～平成37年度）	・・・6
	（参考資料）第1次道路整備プログラムの取組結果	・・・7
	路線評価一覧	・・・8～9

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、事業箇所の選定過程や予定箇所を予め公表することにより、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」）を平成19年度に策定し、取組を推進して来ましたが、また、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、計画的に整備を進めています。

一方、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、これまでの第1次計画に基づく道路整備の取組結果を客観的に検証して、課題を改善するとともに、近年のこうした社会経済環境の変化に的確に対応するために第1次計画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進みました。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年を越える工区の総延長が6kmを超えています。

①進捗状況（H27年度末）

	計画	実施	実施概要
着手	15工区	11工区	尻手黒川線(Ⅳ期)、国道409号(小杉)、溝ノ口線など
完成	35工区	19工区	東京丸子横浜線(木月)、国道409号(二子) 尻手黒川線(Ⅲ期) など

(課題)

完成遅延16工区の平均経過年数17年
 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工区の総延長は約6km

- 都市計画道路の進捗率：68%（完成延長 206.785Km／計画延長 305.010Km）
- 8年間の完成延長：10.222Km

②主な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	現況値 (策定時)	平成27年度末見込み			備考
				目標値	取組結果	達成率	
再生・活力	都市計画道路進捗率	%	63	69	68	83%	
	拠点地区内の 小杉駅	%	54	79	66	48%	
	幹線道路整備率 新百合ヶ丘駅	%	70	96	86	62%	
安全・安心 ・快適	駅前広場の整備箇所数	広場	8	13	12	80%	溝ノ口駅南口H28年度完成予定
	緊急輸送路の整備率	%	79%	86%	84%	71%	
	耐震対策済み橋りょう数	橋	46	124	123	99%	鹿島田跨線橋H29年度完成予定
環境	低騒音舗装の整備延長	km	65	122	97	56%	
	道路緑化延長	km	24%	46%	36%	58%	

(3) 第1次計画策定以降の主な社会経済環境の変化

活力や安全・安心、環境など、市民生活や経済活動に関わる様々な分野で大きな変化が発生しています。

1 災害への備え、安全意識の高まり ① 今後発生が予想されている「首都直下地震」では甚大な被害が想定されており、東日本大震災の教訓等を踏まえた救護や復旧など、災害への備えが必要。 ② 道路、橋りょうなど都市インフラの老朽化は、重大な被害の発生が想定され、防災機能の低下などにつながるため、計画的な対応として効率的な維持管理や施設更新が必要。 ③ 通学路における相次ぐ死傷事故により、十分な安全対策が急務となっていることから、学校周辺での安全な通行環境の整備が必要。 ④ 自転車関連事故の増加や自転車通行に係わる道路交通法の改正により、安全に通行できる環境整備が必要。	2 少子・高齢化の更なる進展 ① 超高齢化社会の到来に向けた対応が求められており、都市基盤整備においては、それらに対応する「高齢者等が安全に歩行できる空間整備」や「駅など交通結節点へのアクセス性の改善」などの取組が必要。 ② 少子化の進展を背景とした子育てを支援する社会の実現が求められており、都市基盤整備においては「就学児童の安全対策を推進する通学路整備などが必要。
3 国際競争力の強化・川崎市のポテンシャル ① 国際競争力の強化に向け、殿町国際戦略拠点「キングスカイフロント」が国家戦略特区に指定されており、取組効果の最大化に向け、隣接する特区間の連携を強化する橋りょう整備など、都市基盤の強化が必要。 ② 川崎港を含む3港（東京港、横浜港）が京浜港国際コンテナ戦略港湾に指定されており、連携強化と物流機能のさらなる向上が必要。 ③ 国土の戦略的な発展に向け、都市のコンパクト化とともにネットワーク化が求められており、近隣都市との連携強化や首都圏の都市機能を支える交通ネットワークの強化などが必要。	4 魅力創出・環境問題等の社会環境変化 ① 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催と、それらを契機とした観光振興、地域活性化の推進が求められており、都市緑化や集客拠点の形成など都市の魅力向上に向けたさらなる取組が必要。 ② 地球温暖化への対応に向けたCO2などの温室効果ガスの排出量削減や、交通利便性の高い魅力あるまちの実現に向け、バス等の公共交通機関の利用促進や渋滞緩和などが必要。 ③ 居住地を中心とした身近な生活エリアの暮らしやすいまちづくりに向け、公共交通による駅へのアクセス性向上が必要。

2 第2次川崎市道路整備プログラムについて

(1) 改訂の基本的な考え方

第1次計画に基づく取組により、整備効果の高い約10Kmの道路が新たに整備され、道路ネットワークの形成や拠点形成の支援、また、防災性の向上などが進展し、市民生活の改善や経済活動の活性化が図られました。

一方で、今後、計画的に道路整備を推進するためには、事業の長期化の主な要因となっている「用地取得の難航」への対応が必要となっています。

また、第1次計画策定以降、『東日本大震災の教訓を踏まえた「首都直下地震」への備え』や『少子・高齢化の進展を踏まえた住みやすく暮らしやすいまちづくり』など、より一層、緊急性が高まった課題への的確な対応が都市基盤整備を含む様々な分野で求められており、これらを踏まえながら、改訂を行なっていきます。

【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 |

(2) 改訂の視点

「社会経済環境の変化」や「これまでの道路整備の課題」を踏まえた実効性の高い計画にするため、第1次計画の基本的な枠組を維持しながら、以下の3つの視点によりプログラムを改訂します。

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。

新たな選定指標

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	
			渋滞損失時間	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	
定性的評価	活力	交通機能	高速ICアクセス支援	継続	引き続き、市内拠点から高速ICを結ぶ路線を評価
			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
		まちづくり促進機能	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
			都市拠点形成	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	交通結節点整備	拡充	駅への公共交通によるアクセス性の向上に向け、駅周辺のバス路線をこれまで以上に幅広く評価
			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、学校等教育施設へ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
			災害時防災拠点施設アクセス支援 (旧名称：高度医療施設アクセス支援)	拡充	災害時の救護活動を支援するため、対象を救急救命センターからそれらを含む災害拠点病院に拡大し、施設周辺の路線を評価
	環境・魅力	都市環境改善	啓開道路活動支援	新設	首都直下地震の際の8方向作戦における道路啓開計画のルートについて、市域の道路による多重性の確保に向けて、指定路線間を結ぶ路線を評価
			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
		公共交通支援	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

第1次計画の取組結果を踏まえ、事業遅延の主な要因となった用地取得の難航に対応するため、任意買収を基本としたこれまでの用地買収について、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し、計画の遅延を防止します。

第1次計画の検証

- ・ 完成予定の35工区のうち、約46%の16工区が未完成
- ・ 未完成16工区のうち、81%の13工区において、遅延の主な理由が用地取得の難航
- ・ 用地取得が遅れた13工区のうち、約62%の8工区において、「少数の地権者との任意買収の難航」が原因

(課題)

- ①投資コストの未回収
⇒新規着手路線の減少(▲5工区)
- ②協力済地権者との不均衡
- ③社会的損失の増大

対応方針

- ・ 第1次計画で完成目標が達成できなかった整備箇所のうち、用地の取得状況や隣接区間の整備状況など、一定の基準に該当する路線については、土地収用制度の適用に向け、関係機関と連携を図り、計画期間内の完成を目指します。

【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

適用

【土地収用法（平成26年6月18日法律第72号）】

- ・ 事業認定手続き（第16条～第26条）
その事業が土地を収用する公益上の必要性を有するか、などの認定を求める手続き（都市計画事業認可済事業を除く）
- ・ 裁決申請手続き（第35条～第46条）
補償内容の適否の審理、土地の権利取得や明渡し裁決等を求める手続き

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

インフラの老朽化対策や国家戦略特区の整備推進など、喫緊の課題への的確な対応を踏まえて、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、より一層の整備箇所の重点化を図ります。また、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、より一層強化します。

喫緊に取り組むべき多くの社会的課題

都市基盤を含む大きな社会的課題

都市基盤を中心とした課題

都市・自然環境の変化

- 都市インフラの老朽化への対応
- 地震や水害など大規模な自然災害への備え

経済環境の変化

- 国家戦略特区等、日本再生に向けた取組
- 2020年オリンピック・パラリンピックに向けた基幹的基盤整備の推進

○少子化の進行への対応

○超高齢社会への対応

幹線道路の整備においては

限定された事業規模で「早期」にかつ「確実に」投資効果を達成

方針1 より一層の整備箇所の重点化

→連続立体交差事業など関連事業を含めた事業全体で投資効果を発現

方針2 局所的・即効的対策との連携

→2次に渡り進めてきた緊急渋滞対策について、対象範囲の拡充や対策の前倒しを検討し、社会・経済的課題である交通渋滞の解消に向けた重点的な対応を推進

(3) 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。また、総合計画の実施計画と連携を図り、前期を6年間、後期を4年間とし、整備目標の達成状況を検討します。

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。

ただし、都市計画道路のうち区画街路等は対象から除くとともに、土地区画整理事業や連続立体交差事業に係る道路整備、また国や他の自治体等と連携する広域的な事業やそれにかかわる道路整備などは評価対象から除きます。

③計画づくりの柱

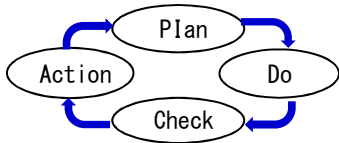
円滑で効率的・効果的な道路整備を推進するため、以下の3つの柱に基づき計画づくりを行います。

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
- 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	- 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	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

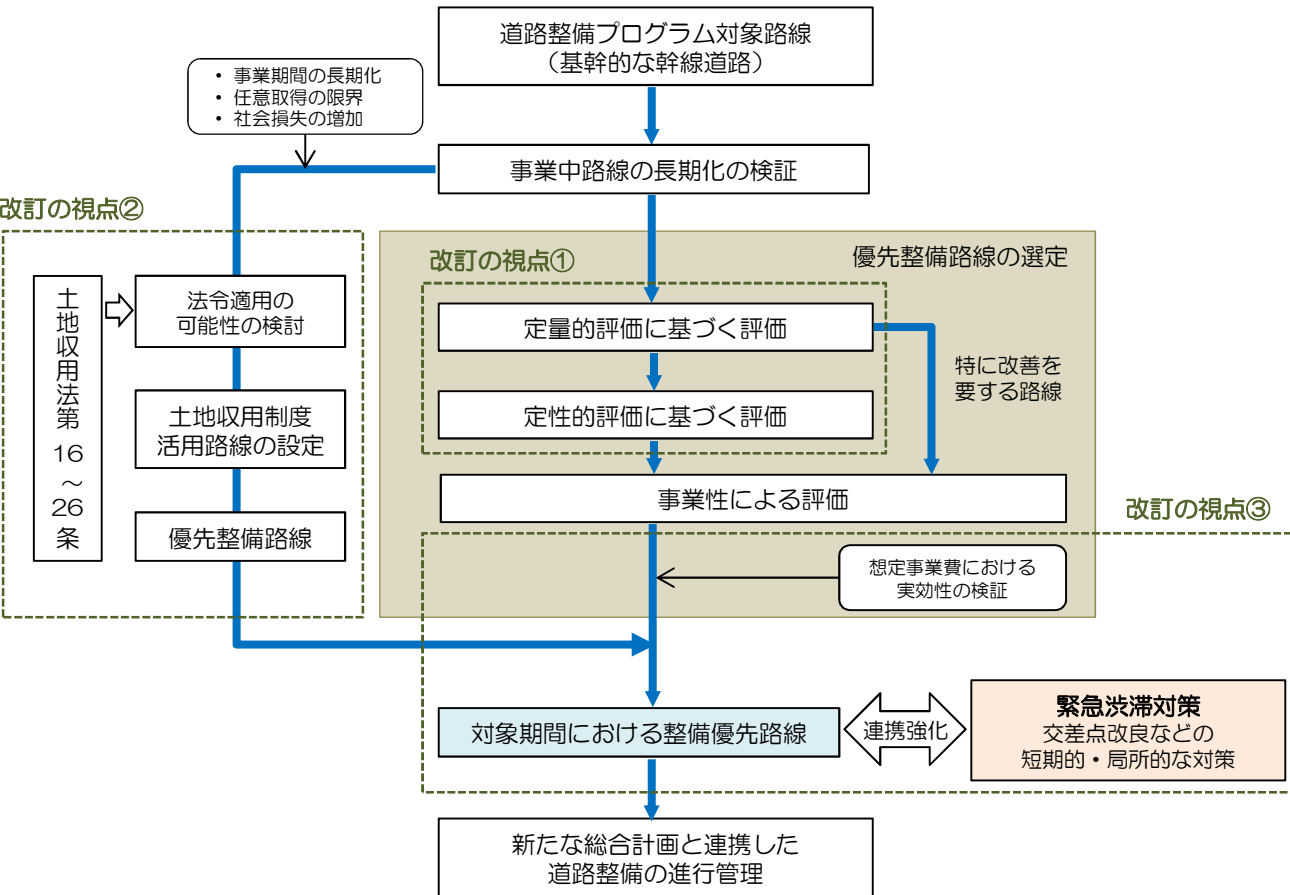
④計画の進捗管理

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な見直しを行なっていきます。

(※見直し時期等については、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)



〔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		(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	中原	(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		(主)川崎市府中	桁形・生田	
⑦	多摩	(主)横浜生田	東三田	
⑧		(都)世田谷町田線	片平	
⑨	麻生	(都)野川柿生線	王禪寺	

■整備推進路線 →：繼續

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)荻香小田中線	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	蟻山坂	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	苅宿小田中線	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速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

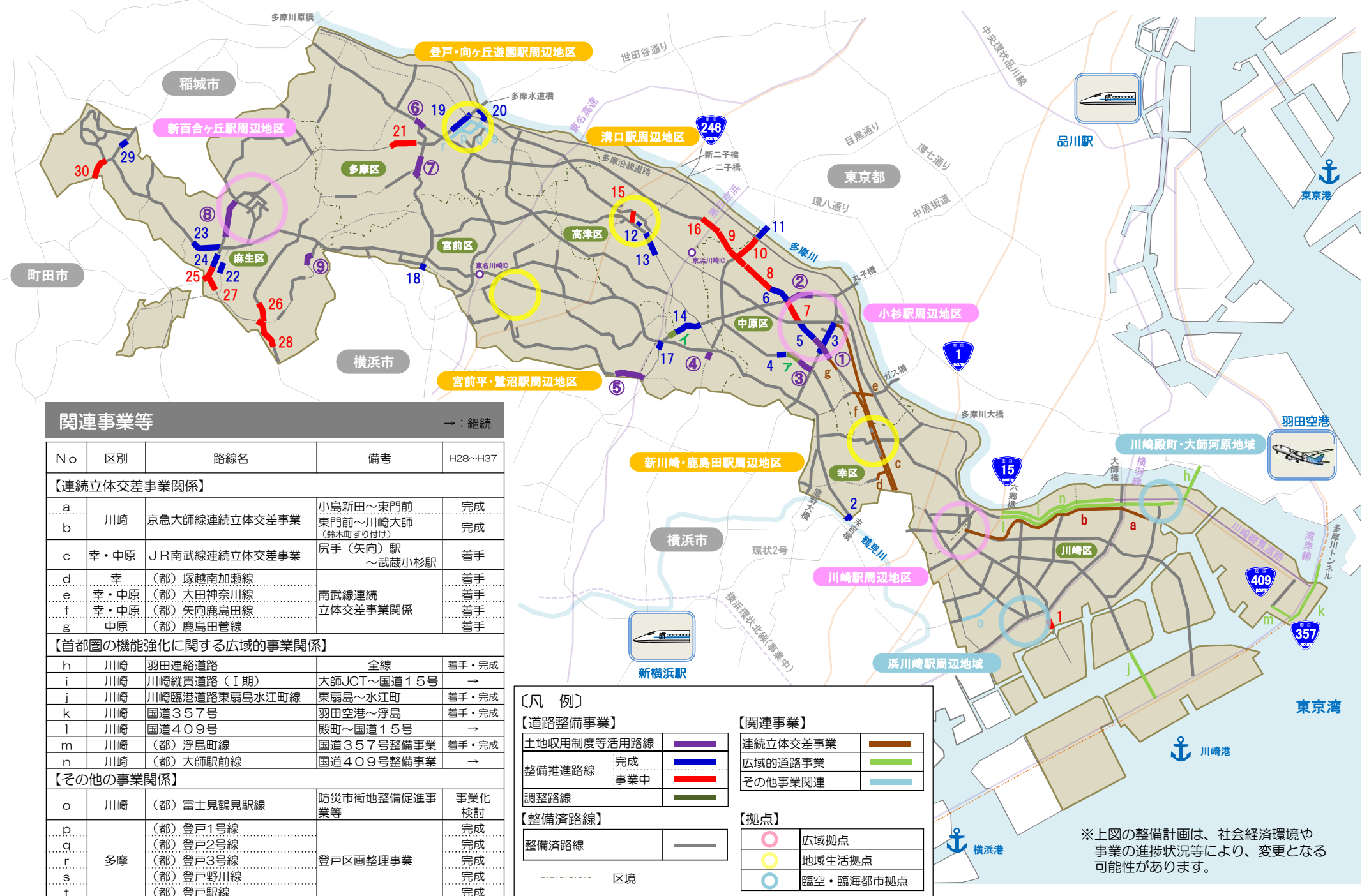
後期 (H34~H37)

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



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 ※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(朝タピーク時など)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 長に対する整備済み延長の割合	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	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%

第1次道路整備プログラムの取組結果

(参考資料)

1 事業の進捗状況

(1) 第1次計画で選定した52工区の事業進捗

- ① 国道409号（小杉）、尻手黒川線（Ⅳ期）など11工区に着手
- ② 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



(2) 都市計画道路整備進捗

上段：H20.3、下段：H27.3

	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%)

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	現況値 (策定時)	平成27年度末見込み		
				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	
	拠点地区内の 幹線道路整備率	%				
	小杉駅		54	79	66	
安全・安心 ・快適	溝口駅		68	79	71	
	登戸駅		57	73	58	
	新百合ヶ丘駅		70	96	86	
	駅前広場の整備箇所数	広場	8	13	12	溝口駅南口H28年度完成予定
	死傷事故率	件/億台・km	208	200	96	
環境	無電柱化延長	km	40	53	48	
	緊急輸送路の整備率	%	74%	94%	89%	
	耐震対策済み橋りょう数	橋	46	124	123	
	道路緑化延長	km	37%	100%	99%	鹿島田跨線橋H29年度完成予定

(イメージ)

再生・活力

都計道進捗率



国道409号（二子）

安全・安心・快適

無電柱化



世田谷町田線（高石）

再生・活力

駅前広場の整備箇所数



武蔵小杉駅東口駅前広場

環境

道路緑化



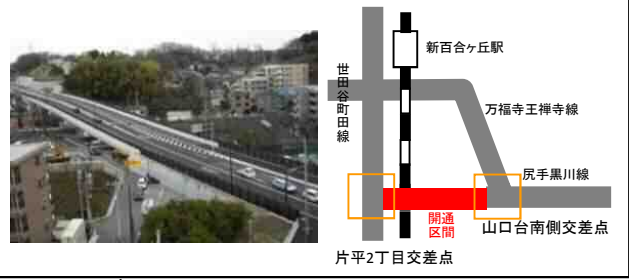
小杉菅線（中原）

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

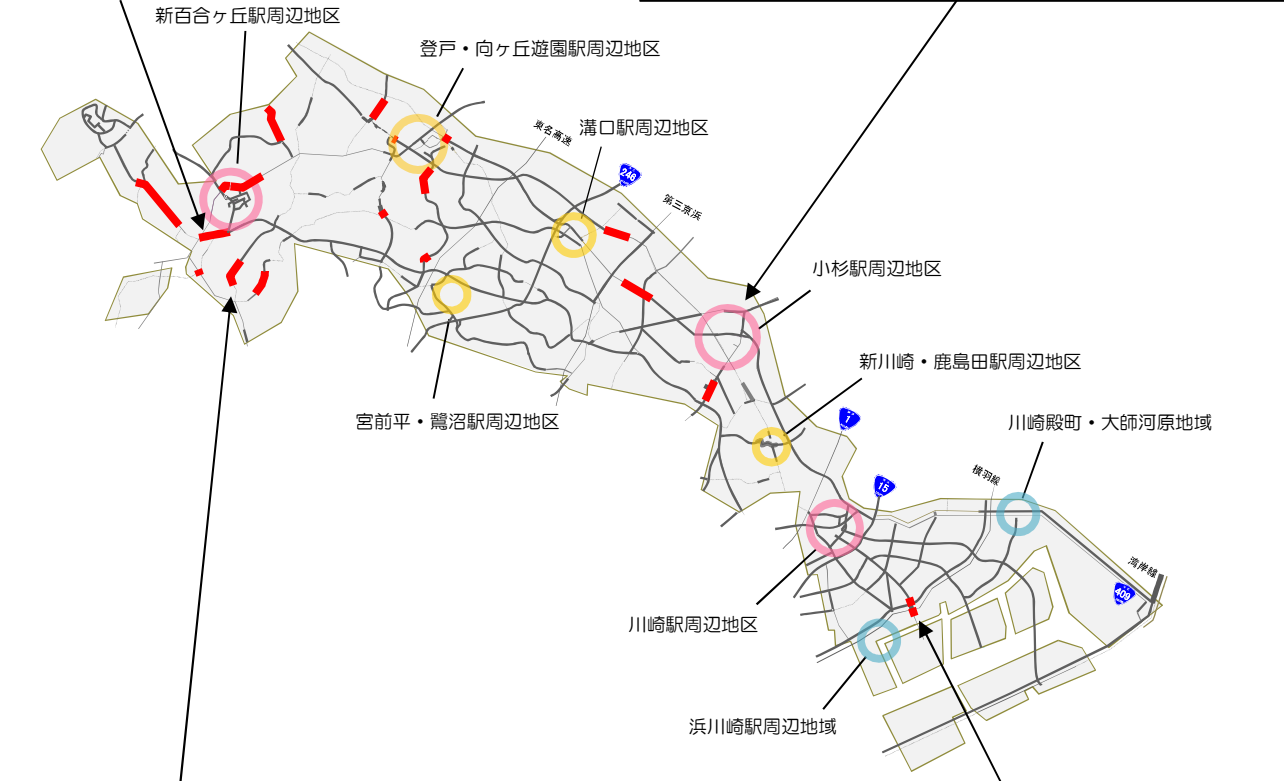


広域拠点（小杉地区）の機能強化

(都) 東京丸子横浜線（市ノ坪付近）H26.11完成

- 小杉地区における東京・横浜との**アクセス性を改善**
- 国道409号と接続し地区外周の**幹線道路ネットワークを形成**
- 電線類の地中化、道路緑化、民間建築物との連携による**都市景観の形成** など





幹線道路ネットワークの形成

(都) 菅早野線（白山付近） H26.8完成

- 市バスの系統新設による**新百合ヶ丘駅へのアクセス向上**
- 新たな道路ネットワーク形成により、生活道路に流入する通過交通の減少など**地域における交通環境が改善**



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)



道路整備プログラムの路線評価一覧

No.	都市計画道路路線番号	路線名	起点 【交差点(交差路線)】	終点 【交差点(交差路線)】	定量的な評価							定性的な評価															対象路線名・工区	最終選定				
					活力			安全・安心		環境魅力	該当数	活力			安全・安心							環境・魅力		該当数	合計点	特に改善を要する路線 ※定量的評価で「◎」の区間				事業性による評価 ①他事業との関連 ②隣接自治体など 関連機関との連携 ③事業の継続性		
					交通渋滞			交通事故		交通環境		交通機能		まちづくり促進機能		交通安全機能				防災機能			都市環境改善								公共交通支援	
					最低 走行 速度	12時間 平均 走行 速度	渋滞 損失 時間	死傷 事故率	歩道 整備率	大気 負荷量																						
					◎:5 km/h以下 ○:平均 以下	○:平均 以下	○:平均 以上	◎:300 件/箇所 千口以上 ○:平均 以上	○:歩道 なし(両側 敷設率90% 以下)	○:平均 以上			高速IC 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	都市拠 点形成	交通結 節点整 備	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	踏切 対策 推進	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 防災施 設アクセ ス支援	啓開道 路活動 支援	緑化推 進重点 地区支 援				バス路 線支援	公共交 通利用 促進	
1	3.2.3	富士見鶴見駅線	小田栄町	田島中学校西側(池田浅田線)								0		○				○	○				○		5	5						
2	3.2.4	川崎駅扇町線	浜町(東京大師横浜線)	扇町(終点)	○							2		○	○	○		○	○				○	○		9	13		◎	(都)川崎駅扇町線(扇町跨線橋)		
3	3.3.5	池田浅田線	池田町(国道15号)	三の辻(貝塚京町線)								0		○			○		○			○	○		7	7						
4	3.3.5	池田浅田線	田島中学校西側(富士見鶴見線)	浅田町(東京大師横浜線)		○						1		○				○			○	○			6	8						
5	3.3.6	東京丸子横浜線	上丸子小前(川崎駅丸子線)	市の坪(鹿島田菅線)			○		○	○	3		○	○	○	○		○	○	○		○			11	17			◎	(都)東京丸子横浜線(市ノ坪)		
6	3.3.7	溝ノ口線	(野川栂生線)	栄橋(小杉菅線)	◎	○			○		3		○		○	○		○			○	○			9	15	○		◎	(都)溝ノ口線		
7	3.3.9	川崎町田線	横浜市境(江ヶ崎町側)	末吉橋(尻手黒川線)	○	○					2	○	○	○				○			○			6	10			◎	(県)川崎町田(末吉橋)			
8	3.3.9	川崎町田線	末吉橋	市境(上末吉側:末吉橋)	○	○	○	◎			4		○	○				○	○					4	12			◎	(県)川崎町田(末吉橋)			
9	3.3.10	宮内新横浜線	(幸多摩線)	西下橋(鹿島田菅線)	◎	○					2		○	○				○		○				4	8	○		◎	(都)宮内新横浜線(宮内)			
10	3.3.10	宮内新横浜線	子母口住宅入口(尻手黒川線)	横浜市境	○	○		○	○		4		○					○	○		○		○		5	13			◎	(都)宮内新横浜線(子母口)		
11	3.3.15	浮島町線	(国道409号)	(国道357号)							0		○	○										3	3							
12	3.3.16	大師駅前線	始点	終点							0		○		○									3	3							
13	3.4.2	中瀬線	始点	終点							0		○		○									3	3							
14	3.4.3	鹿島田菅線	(大田神奈川線)	(国道409号)							0	○	○		○									4	4							
15	3.4.3	鹿島田菅線	(国道409号)	市の坪(東京丸子横浜線)							0	○	○		○	○			○	○		○		9	9							
16	3.4.3	鹿島田菅線	市の坪(東京丸子横浜線)	(旧小杉木月線)	○	○	○	◎	○		5	○	○		○	○	○		○	○		○		9	19	○		◎	(国)国道409号(市ノ坪)、(国)国道409号(小杉)			
17	3.4.3	鹿島田菅線	(旧小杉木月線)	小杉御殿町(小杉菅線)	○	○	○	○	○		5	○	○		○	○	○		○	○		○		10	20			◎	(国)国道409号(小杉)			
18	3.4.3	鹿島田菅線	小杉御殿町(小杉菅線)	小杉十字路(丸子中山茅ヶ崎線)	○	○			○		3	○	○		○	○	○		○	○	○	○	○	12	18			◎	(国)国道409号(小杉御殿Ⅱ)			
19	3.4.3	鹿島田菅線	小杉十字路(丸子中山茅ヶ崎線)	西下橋(宮内新横浜線)					○	○	2	○	○		○		○		○		○	○	9	13			◎	(国)国道409号(小杉御殿Ⅰ)、(国)国道409号(宮内)				
20	3.4.3	鹿島田菅線	西下橋(宮内新横浜線)	北見方第三下(二子千年線)				○	○		2	○	○		○		○		○		○	○	8	12			◎	(国)国道409号(下野毛)、(国)国道409号(北見方)				
21	3.4.3	鹿島田菅線	北見方第三下(二子千年線)	(二子溝ノ口線)			○	○	○	○	4	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	11	19			◎	(国)国道409号(北見方)				
22	3.4.3	鹿島田菅線	枳形1丁目(横浜生田線)	土測(中野島生田線)			○	◎		○	3		○				○	○					4	10	○		◎	(主)川崎府中(枳形・生田)				
23	3.4.4	世田谷町田線	多摩水道橋(登戸2号線)	多摩警察署前(鹿島田菅線)				○	○	○	2		○	○	○	○		○	○		○	○	11	15			◎	(都)世田谷町田線(登戸)				
24	3.4.4	世田谷町田線	横岸陸橋(横浜生田線)	(中野島生田線)				○	○	○	3		○	○		○	○						7	13			◎	(都)世田谷町田線(生田)				
25	3.4.4	世田谷町田線	(中野島生田線)	(菅早野線)					○	○	2		○	○		○			○				7	11								
26	3.4.4	世田谷町田線	(菅早野線)	高石歩道橋下(細山線)				◎	○		2		○	○		○			○				6	10	○		①(小田急線複数線化)					
27	3.4.4	世田谷町田線	高石歩道橋下(細山線)	麻生警察署前(万福寺王禅寺線)						○	1		○	○	○	○		○					8	10								
28	3.4.4	世田谷町田線	麻生警察署前(万福寺王禅寺線)	柿生(上麻生蓮光寺)			○		○	○	3		○	○	○	○	○		○			○		8	14			◎	(都)世田谷町田線(片平)、(都)世田谷町田線(上麻生Ⅰ)			
29	3.4.4	世田谷町田線	柿生(上麻生蓮光寺)	都果境	○	○	○	○	○		5		○	○		○	○		○			○		7	17			◎	(都)世田谷町田線(上麻生Ⅰ)、(都)世田谷町田線(上麻生Ⅱ)			
30	3.4.5	町田調布線	町田市境	黒川(尻手黒川線)							1		○		○	○		○	○				6	8			◎	(主)町田調布(市境)				
31	3.4.5	町田調布線	黒川(尻手黒川線)	稲城市境					○		1		○		○	○	○		○				5	7			◎	(主)町田調布(黒川)				
32	3.4.8	神明町線	都町(国道1号)	横浜市境	○	○					2				○	○	○					○	○	5	9							
33	3.4.9	尻手黒川線	柿生(世田谷町田線)	(片平線)	○	○	○		○		4				○		○		○				4	12			◎	(都)尻手黒川線(Ⅳ期)				
34	3.4.10	梶ヶ谷菅生線	JR貨物ターミナル(尻手黒川線)	宮崎(登戸野川線)							0				○	○			○				5	5								
35	3.4.10	梶ヶ谷菅生線	(久末鷺沼線)	(向ヶ丘遊園駅菅生線)							0				○								2	2								
36	3.4.10	梶ヶ谷菅生線	(向ヶ丘遊園駅菅生線)	(横浜生田線)							0				○	○							3	3								
37	3.4.11	横浜生田線	横岸陸橋(世田谷町田線)	(野川栂生線)					○	○	2	○					○	○	○	○		○		8	12			◎	(主)横浜生田(東三田)			
38	3.4.11	横浜生田線	清水台(尻手黒川線)	横浜市境							0	○					○		○		○		5	5			◎	(主)横浜生田(水沢)				
39	3.4.13	久末鷺沼線	鷺沼駅前(鷺沼線)	久末(丸子中山茅ヶ崎線)					○	○	2				○	○		○					7	11			◎	(市)宮前6号線(野川)				
40	3.4.13	久末鷺沼線	久末(丸子中山茅ヶ崎線)	横浜市境							0												0	0								
41	3.4.17	登戸2号線	多摩水道橋(世田谷町田線)	登戸駅北側(小杉菅線)	○	○	○		○		4							○	○				3	11			◎	(都)登戸2号線(多摩沿線)				
42	3.4.18	菅早野線	始点	(小杉菅線)							0												0	0								
43	3.4.18	菅早野線	(小杉菅線)	(鹿島田菅線)							0												0	0								
44	3.4.18	菅早野線	(鹿島田菅線)	(世田谷町田線)							0					○	○						3	3								
45	3.4.18																															

道路整備プログラムの路線評価一覧

No.	都市計画道路路線番号	路線名	起点 【交差点(交差路線)】	終点 【交差点(交差路線)】	定量的な評価							定性的な評価															対象路線名・工区	最終選定			
					活力			安全・安心		環境魅力	該当数	活力			安全・安心						環境・魅力			該当数							
					交通渋滞			交通事故		交通環境		交通機能		まちづくり促進機能		交通安全機能				防災機能		都市環境改善	公共交通支援								
					最低走行速度	12時間平均走行速度	渋滞損失時間	死傷事故率	歩道整備率			高速IC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	都市拠点形成	交通結節点整備	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	踏切対策推進	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	啓開道路活動支援	緑化推進重点地区支援	バス路線支援				公共交通利用促進	
					◎:5km/h以下 ○:平均以下	○:平均以下	○:平均以上	◎:300件/箇所 以上 ○:平均以上	○:歩道なし(両側敷設率90%以下)	○:平均以上																					
51	3.4.20	柿生町田線	町田市境	(真光寺長津田線)							0														0	0					
52	3.4.20	柿生町田線	(真光寺長津田線)	横浜市境							0															0	0				
53	3.4.21	片平線	始点(尻手黒川線)	終点(町田市境)							0															0	0				
54	3.4.22	真光寺長津田線	都県境(世田谷町田線側)	(柿生町田線)	○	○	○		○		4				○			○				○			3	11					
55	3.4.22	真光寺長津田線	(柿生町田線)	都県境(横浜側)					○		1				○			○				○			4	6					
56	3.4.23	栗木線	(尻手黒川線)	町田市市境							0															0	0				
57	3.5.2	矢向鹿島田線	横浜市境	(塚越南加瀬線)							0			○												1	1				
58	3.5.2	矢向鹿島田線	(塚越南加瀬線)	(古市場矢上線)							0			○			○									3	3				
59	3.5.2	矢向鹿島田線	(古市場矢上線)	(国道409号)							0			○			○									2	2				
60	3.5.2	矢向鹿島田線	(国道409号)	朱印橋入口(国道409号)							0			○	○				○							3	3				
61	3.5.2	矢向鹿島田線	朱印橋入口(国道409号)	平間駅入口(大田神奈川線)	○	○			○		3			○	○	○			○							4	10				
62	3.5.3	大田神奈川線	上平間(川崎駅丸子線)	平間駅入口(国道409号)	◎	○	○	○	○		5				○	○			○					○	○	5	15	○	①(南武線連立)		
63	3.5.3	大田神奈川線	平間駅入口(国道409号)	(荏宿小田中線)	○	○			○		3				○				○					○	○	4	10				
64	3.5.3	大田神奈川線	(荏宿小田中線)	矢上(尻手黒川線)	○						1															0	2				
65	3.5.4	丸子中山茅ヶ崎線	丸子橋(東京丸子横浜線)	小杉十字路口(鹿島田管線)	○	○	○	○	○		5				○	○		○	○							5	15			◎	(都)丸子中山茅ヶ崎線(小杉御殿町)
66	3.5.4	丸子中山茅ヶ崎線	千年(子母口宿河原)	(野川柿生線)	○	○	○	○	○	○	6							○		○				○		3	15			◎	(都)丸子中山茅ヶ崎線(蜷山坂)、丸子中山茅ヶ崎(野川・宮前)
67	3.5.4	丸子中山茅ヶ崎線	野川(尻手黒川線)	横浜市境	○	○	○	○	○	○	6							○		○				○		3	15			◎	(主)丸子中山茅ヶ崎(野川・高津)
68	3.5.6	小杉管線	第三京浜入口(二子千年線)	(二子溝ノ口線)					○		1	○		○	○	○		○					○	○		8	10				
69	3.5.6	小杉管線	登戸駅北側	(中野島生田線)							0			○	○	○			○					○		6	6				
70	3.5.6	小杉管線	(中野島生田線)	(菅早野線)							0					○										2	2				
71	3.5.6	小杉管線	(菅早野線)	市境							0															0	0				
72	3.5.7	二子溝ノ口線	(小杉管線)	(鹿島田管線)							0			○		○			○							3	3				
73	3.5.7	二子溝ノ口線	(鹿島田管線)	(幸多摩線)							0			○		○			○							3	3				
74	3.5.8	登戸野川線	登戸駅	(子母口宿河原)							0			○	○	○		○					○			6	6				
75	3.5.8	登戸野川線	(子母口宿河原)	(鹿島田管線)							0			○		○		○								3	3				
76	3.5.8	登戸野川線	(鹿島田管線)	(川崎府中)							0															0	0				
77	3.5.8	登戸野川線	(川崎府中)	(野川柿生線)							0															0	0				
78	3.5.8	登戸野川線	(野川柿生線)	(長尾宮崎線)							0															0	0				
79	3.5.8	登戸野川線	(長尾宮崎線)	(子母口宿河原線)							0						○									1	1				
80	3.5.8	登戸野川線	(子母口宿河原線)	宮崎(梶ヶ谷管生線)							0			○	○		○									3	3				
81	3.5.8	登戸野川線	東平台(尻手黒川線)	野川団地入口(国道246号)							0			○												1	1				
82	3.5.8	登戸野川線	野川小学校入口(尻手黒川線)	(野川柿生線)							0															0	0				
83	3.5.9	古市場矢上線	北加瀬(尻手黒川線)	横浜市境	○	○					2					○		○								0	4				
84	3.5.10	塚越南加瀬線	(矢向鹿島田線)	小倉陸橋	◎	○					2			○	○									○		3	7	○	①(南武線連立)		
85	3.5.10	塚越南加瀬線	小倉陸橋下南側交差点	(尻手黒川線)			○				1				○				○						○	3	5				
86	3.5.10	塚越南加瀬線	(尻手黒川線)	(大田神奈川線)	○	○					2															0	4				
87	3.5.11	荏宿小田中線	労災病院前(東京丸子横浜線)	(旧小杉木月線)	○	○					2			○		○		○								5	9	③		◎	(都)荏宿小田中線(Ⅲ期)
88	3.5.11	荏宿小田中線	(旧小杉木月線)	全龍寺前(宮内新横浜線)							0			○	○	○		○	○							6	6	③		◎	(都)荏宿小田中線(Ⅰ期)、(都)荏宿小田中線(Ⅱ期)
89	3.5.13	子母口宿河原線	東橋中前(尻手黒川線)	千年(丸子中山茅ヶ崎線)		○	○		○	○	4						○						○			3	11				
90	3.5.13	子母口宿河原線	千年(丸子中山茅ヶ崎線)	橋(野川柿生線)				○	○		2				○			○					○			4	8				
91	3.5.14	野川柿生線	(丸子中山茅ヶ崎線)	(登戸野川線)							0															0	0				
92	3.5.14	野川柿生線	(登戸野川線)	橋(子母口宿河原線)							0															1	1				
93	3.5.14	野川柿生線	橋(野川柿生線)	溝の口駅(溝ノ口線)		○			○	○	3			○	○	○		○					○	○		7	13			◎	(都)野川柿生線(久本)
94	3.5.14	野川柿生線	(横浜生田線)	ヨネッティー前(尻手黒川線)							0						○		○				○			3	3				
95	3.5.14	野川柿生線	ヨネッティー前(尻手黒川線)	下麻生(菅早野線)							0	○					○							○		3	3	③		◎	(都)野川柿生線(王禅寺)
96	3.5.14	野川柿生線	下麻生(菅早野線)	(柿生町田線)				○	○		2	○		○				○								3	7				
97	3.5.14	野川柿生線	(柿生町田線)	上麻生(世田谷町田線)	○	○	○		○		4	○		○		○			○	○						6	14			◎	(主)横浜上麻生(柿生陸橋)
98	3.6.2	長尾宮崎線	(子母口宿河原線)	(梶ヶ谷管生線)	○						1			○				○								2	4				
99	3.6.4	中野島生田線	土淵(鹿島田管線)	(世田谷町田線)							0							○								1	1				
100	3.6.5	長沢線	(横浜生田線)	(菅早野線)							0				○			○								2	2				