平成２９年７月２０日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

都市計画道路網見直し方針の改定に向けた
基本的考え方（中間とりまとめ）について

資　料１　都市計画道路網見直し方針の改定に向けた
　基本的考え方（中間とりまとめ）の概要（１/２、２/２）

資　料２　都市計画道路網見直し方針の改定に向けた取組スケジュール

参考資料１　都市計画道路網見直し方針の改定に向けた
　基本的考え方（中間とりまとめ）

参考資料２　都市計画道路網見直し方針（平成 20 年 6 月）における
　見直し候補路線

まちづくり局

都市計画道路網見直し方針の改定に向けた基本的考え方の概要　（1/2）

資料1

1　改定に向けた基本的考え方

（1）改定の目的

・本市の都市計画道路網は、平成20年6月に国の「都市計画運用指針」の趣旨に基づく「都市計画道路網の見直し方針」を策定し、同方針にて、道路として必要性が認められなくなった路線（区間）の廃止・変更手続きを行うとともに、必要性が認められた路線の中で整備優先度の高い道路については、「道路整備プログラム」に基づく効率的・効果的な道路整備を進めてきた。
・この見直し方針の策定から約10年が経過し、この間、平成23年3月に発生した東日本大震災を踏まえた災害対策の必要性の高まりや高齢化の進行による交通特性の変化など、交通環境の変化が見受けられる。
・こうした社会情勢の変化等を的確に捉えながら、現在の都市計画道路網に位置付けられている各々の路線について、新たな総合計画や都市計画マスタープランの趣旨に基づき、都市計画道路としての機能や役割をあらためて検証し、これまで以上に効率的・効果的な都市計画道路網の形成を図ることを目的に、平成20年に策定した「都市計画道路網見直し方針」の改定を行うこととする。

（2）検証・検討項目

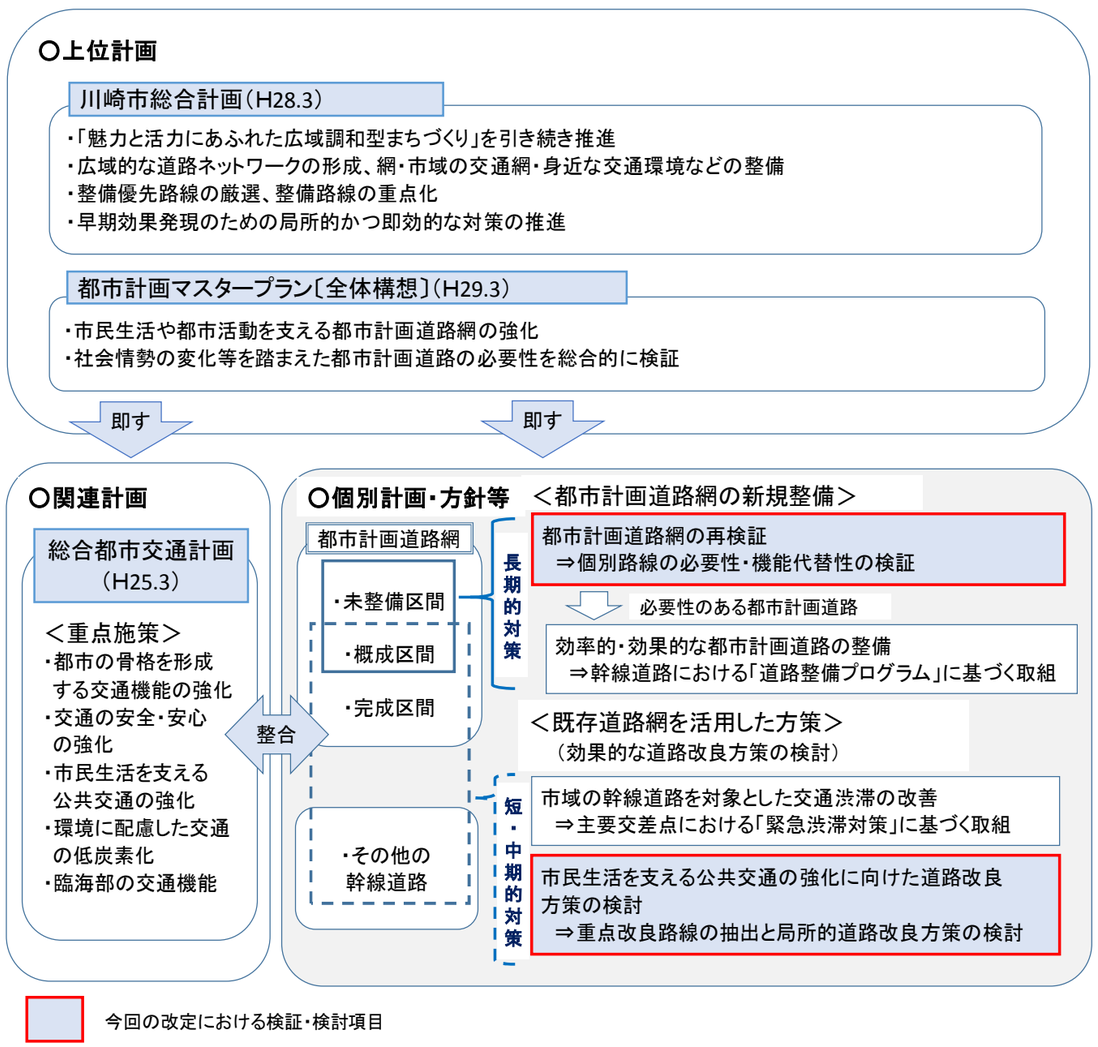
＜個別路線の必要性・機能代替性の検証＞

・現在の都市計画道路網に位置付けられている未整備区間及び概成区間を対象に、社会情勢の変化等を踏まえた、都市計画道路としての必要性や機能代替性について、あらためて検証を行うこととする。

＜既存道路網を活用した方策＞
（公共交通の強化に向けた道路改良方策の検討）

・都市計画道路網の構築に向け、未整備の都市計画道路を新たに整備し、道路ネットワークを拡充させていくことは、整備効果が高いものの、多くの時間を要することとなる。
・このため、早期に効果が得られる短・中期的な対策として、既存道路網を活かした道路改良方策について、新規整備と併せた検討を行うことが求められている。
・本市ではこれまで、市全域の主要交差点を対象とした「緊急渋滞対策」に取組んでいるが、この取組に加え、「総合都市交通計画」の重点施策の一つに掲げられている「市民生活を支える公共交通の強化」に向け、身近な交通手段である路線バスの走行環境の改善に資する既存道路網を対象とした道路改良方策の検討を行うこととする。

■　施策体系と改定における検証・検討項目



都市計画道路網見直し方針の改定に向けた基本的考え方（中間とりまとめ）の概要　（2/2）

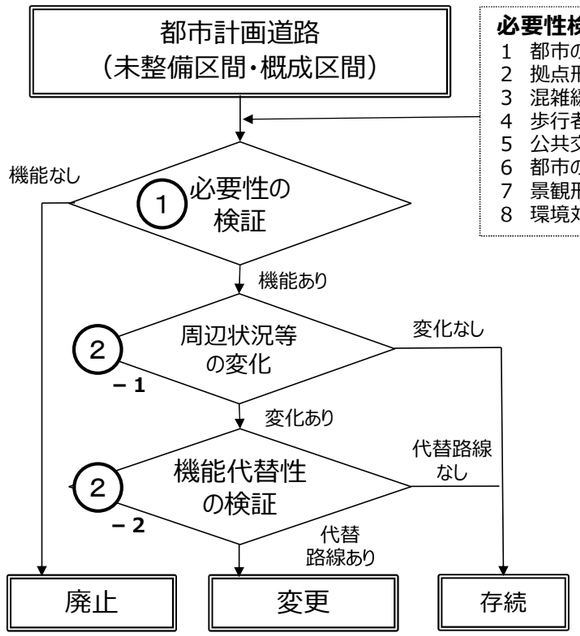
（3）検証・検討内容

＜個別路線の必要性や機能代替性の検証＞

①必要性の検証（検討フロー①）
・必要性の検証にあたっては、前回の見直し時に設定した評価項目や評価の視点の妥当性を確認した上で、評価の視点に対応する指標の時点修正を行い、未整備区間・概成区間を対象とした都市計画道路としての必要性の再検証を行う。

②機能代替性の検証（検討フロー②）
・①の検証にて、必要性が認められた路線について、周辺既存道路の整備状況等の変化（進展）を確認の上、既存道路への機能代替性の検証を行う。

■　検討フロー（必要性・機能代替性の検証）



※概成区間とは：計画幅員の概ね８割以上の幅員を有する区間

＜既存道路網を活用した方策＞（公共交通の強化に向けた道路改良方策の検討）

③重点改良対象路線の抽出（検討フロー③）
・完成区間を含む道路について、「総合都市交通計画」に記載されている「定時性確保等を促進する路線方向」を基に、路線バスの走行状況や交通渋滞状況、他施策の予定等を総合的に勘案し、重点的に改良を要する路線や地点を抽出する。

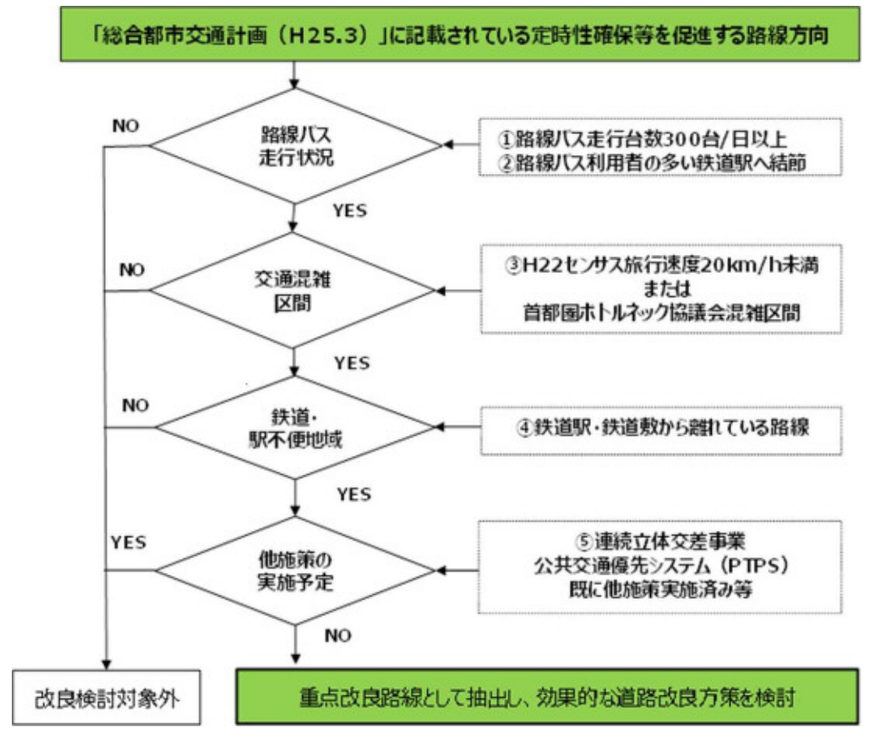
④道路改良方策の検討（検討フロー④）
・③で抽出された路線や地点について、早期に効果が発現し得る効果的な道路改良方策の検討を行う。

■　検討フロー
（既存道路網を活用した方策）

■「総合都市交通計画（H25.3）」における公共交通へのアクセス強化に向けた取組イメージ

～定時性確保等を促進する路線方向（例）～

■　重点改良対象路線の抽出フロー



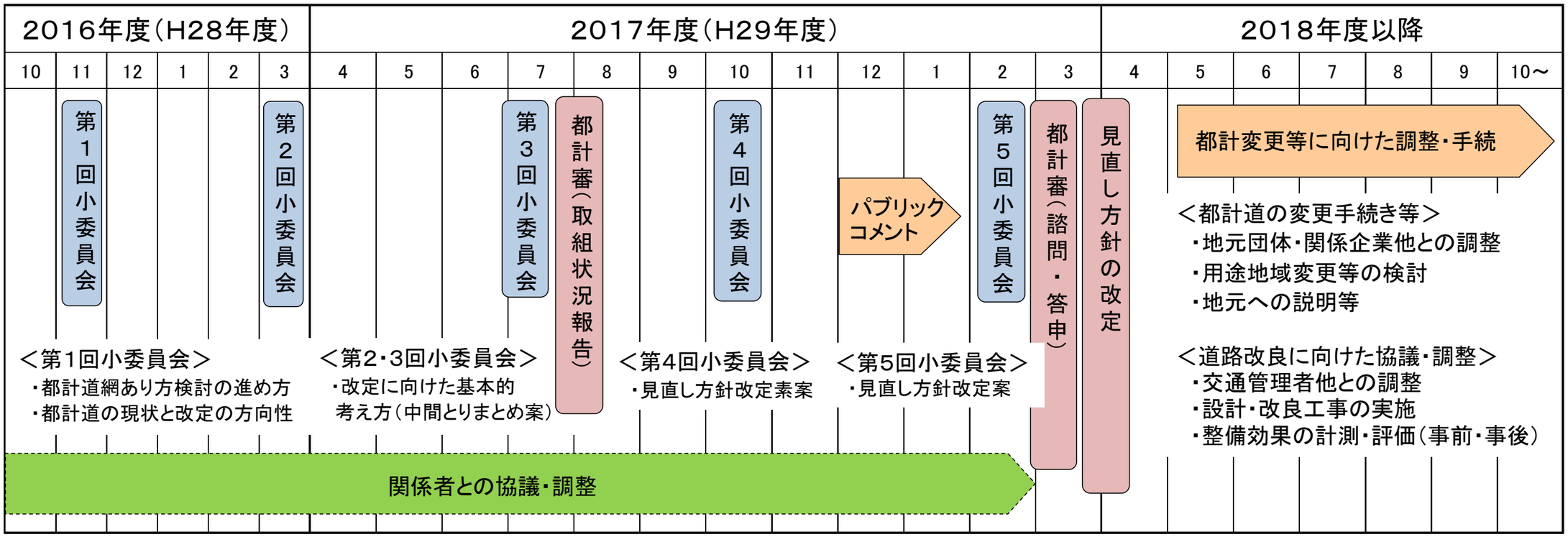
都市計画道路網見直し方針の改定に向けた取組スケジュール

資料2

○ 取組スケジュール

・ 都市計画道路網見直し方針の改定に向け、平成28年度に「都市計画道路網あり方検討小委員会」を設置し、これまでに３回の小委員会を開催するとともに、委員からの助言等を踏まえた改定に係る基本的な考え方（中間とりまとめ）を整理した。
・今後、第4回小委員会を開催し、個別路線の必要性や機能代替性の検証とともに、既存道路網を活用した道路改良方策の検討を進め、平成29年11月を目途に「見直し方針改定素案」を取りまとめる。
・その後、改定素案に基づくパブリックコメントの実施による市民意見等の反映や、第5回小委員会の開催による委員からの助言等を踏まえた「見直し方針改定案」を取りまとめ、平成29年度内に都市計画審議会への諮問・答申を経て、見直し方針を改定する。
・平成30年度以降は、見直し方針の改定内容に基づく、都市計画道路の変更手続きや道路改良に向けた関係者との協議・調整に取組む。

■ 取組スケジュール



参考資料１

都市計画道路網見直し方針の
改定に向けた基本的考え方

【中間とりまとめ】

平成 29 年 7 月

川崎市

目次

１　都市計画道路の現状 3
（１）　都市計画道路とは 3
（２）　計画状況 3
（３）　整備状況 5
（４）　道路混雑状況 8
（５）　交通政策に対する市民ニーズ 9
（６）　道路整備が長期化している主な要因 10
２　都市計画道路網の見直し方針（平成 20 年 6 月）の概要 11
（１）　見直しの背景 11
（２）　見直しの手順 12
（３）　検証手法等 13
（４）　検証結果と道路改良候補路線 14
３　前回の見直し以降の社会情勢等の変化 16
（１）　交通環境を取り巻く変化 16
（２）　川崎市総合計画（平成 28 年 3 月）の策定 18
（３）　都市計画マスタープラン全体構想（平成 29 年 3 月）の改定 19
（４）　総合都市交通計画（平成 25 年 3 月）の策定 20
（５）　第 2 次道路整備プログラム（平成 28 年 3 月）の策定 21
（６）　第 2 次緊急渋滞対策（平成 26 年 3 月）の策定 23
４　都市計画道路網見直し方針の改定の方向性 24
（１）　改定に向けた基本的考え方 24
（２）　検証及び検討手法 28
①　必要性の検証 28
②　機能代替性の検証 40
③　重点改良対象路線の抽出 41
④　道路改良方策の検討 43

1　都市計画道路の現状

（1）　都市計画道路とは

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安全・安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市交通において最も基幹的な都市施設であり、都市計画法に基づき定められた道路です。

（2）　計画状況

本市では、戦後の復興計画への対応を図るため、昭和 21 年に、臨海部から東急東横線沿線に至るまでの都市計画道路について、都市計画決定しました。

また、東横線以西の市街地進展への対応を図るため、昭和 28 年に新たな都市計画道路の追加変更を行っています。

昭和 30 年以降の都市計画道路の計画延長の推移を、図１－１に示しておりますが、昭和 38 年 3 月の総合計画で示された「川崎区を中心とした市南部に集中する人口・産業を市北部へ移行する」という考えのもと、昭和 39 年他に、宮前区や麻生区を中心とする市北部地域において、新たな都市計画道路の追加変更をし、また、昭和 52 年や平成 2 年には、国の施策に応じた自動車専用道路他の追加変更を行い、現在の都市計画道路網の骨格が形成されております。

平成 29 年 4 月現在、103 路線、延長約 305km を都市計画道路として決定しています。

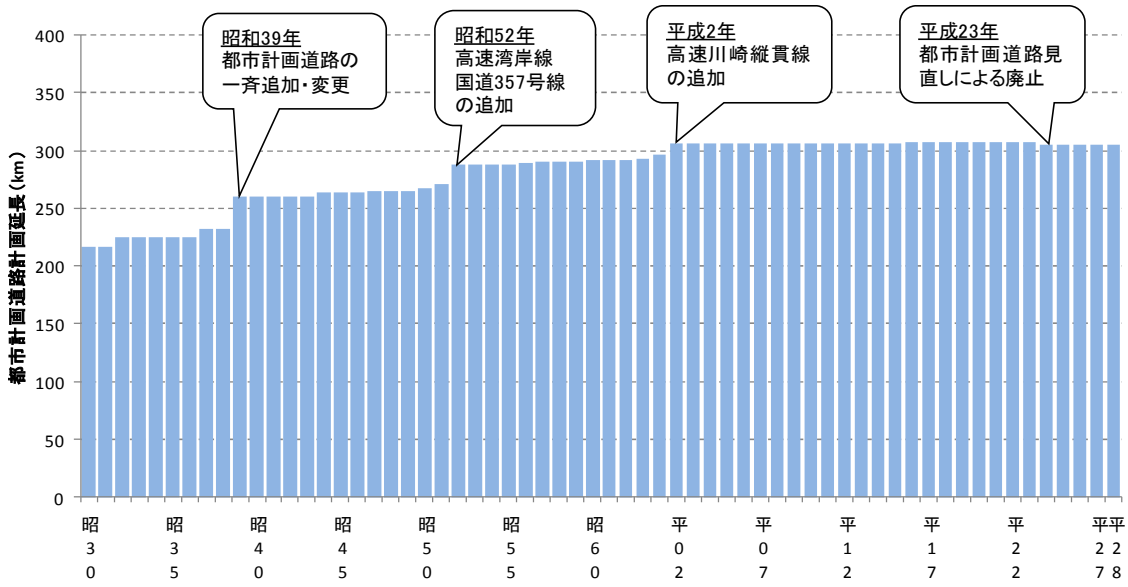


図　１－１　都市計画道路の計画延長の推移

出典）H17 以前は都市計画協会「都市計画年報」、H18 以降は川崎市「川崎都市計画道路事業進捗図」に基づき作成

図　１－１　都市計画道路の計画決定年次別計画状況

出典）川崎市まちづくり局保有データに基づき作成

（３）　整備状況

本市の都市計画道路網の計画延長は、図　１－２に示すとおり、自動車専用道路とともに隣接都市への移動や市内都市拠点間の連絡等を担う主要な道路として、あるいは主要な道路を補完し地域の交通を支える道路等として計画した「幹線街路」の計画延長が約 274km と、全体の約 90%を占めています。

幹線街路の整備状況は、図　１－３に示すとおり、計画延長約 274km のうち、約 68%が完成、約 3%が現在事業中※1となっています。

また、計画延長の約 29%については、事業未着手の状態となっています。

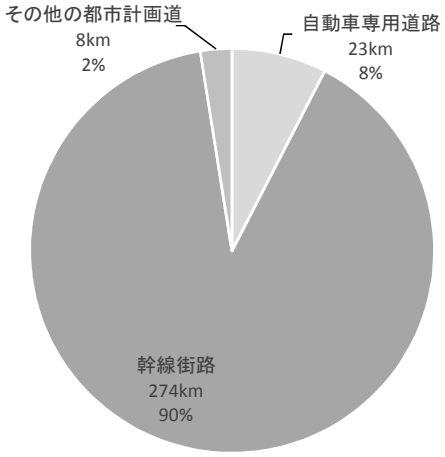


図　１－２　道路種別別計画延長

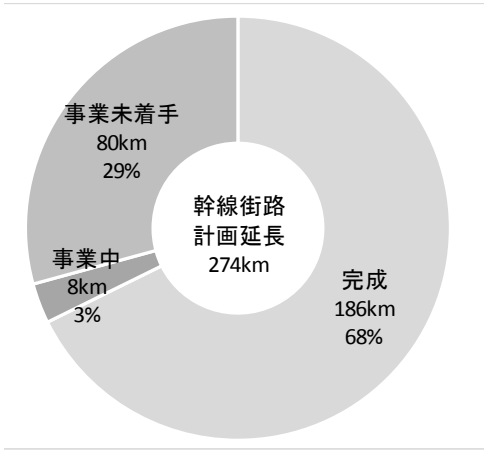


図　１－３　幹線街路の整備状況

（平成 28 年 4 月 1 日現在）

出典）川崎市保有データに基づき作成

※１「事業中」とは

事業中とは、現在工事中であることのほか、まだ工事は実施していないものの、既に、事業の実施について国土交通大臣の承認や神奈川県知事の認可を取得している場合、あるいは、事業を実施するための予算措置が行われている場合など

※２「その他の都市計画道路」とは

その他の都市計画道路とは、ＪＲ南武線や東急田園都市線の高架化されている区間に並行して整備され、主に鉄道沿いの宅地への出入に利用されている道路やＪＲ川崎駅の東西自由通路など、都市計画決定している一部の区画道路や歩行者専用道路など

図１－４に示す幹線街路の都市計画決定年代別の整備状況を見ると、事業が実施されていない路線や区間の約 71%は、昭和 20 年代に都市計画決定をしたものとなっています。

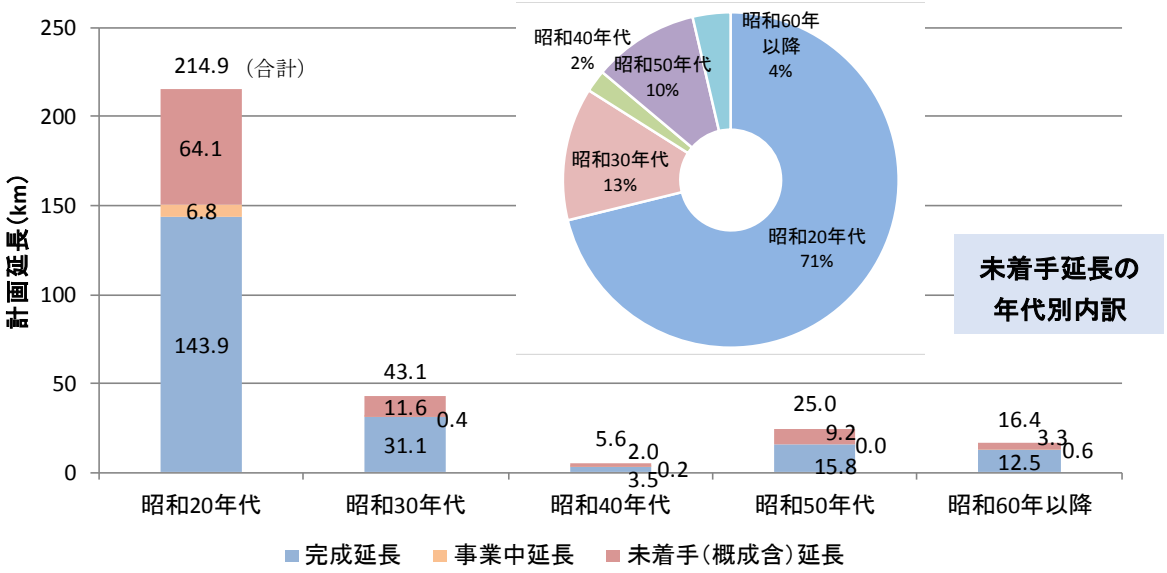


図　１－４　幹線街路の都市計画決定年代別整備状況（平成 28 年 4 月 1 日現在）

出典）川崎市保有データに基づき作成

また、図　１－５に示す年次別整備進捗延長と整備率の推移を見ると、平成 5 年度以降は、年間平均約 2.4km のペースで整備されてきているものの、大幅な整備進捗は難しい状況となっています。

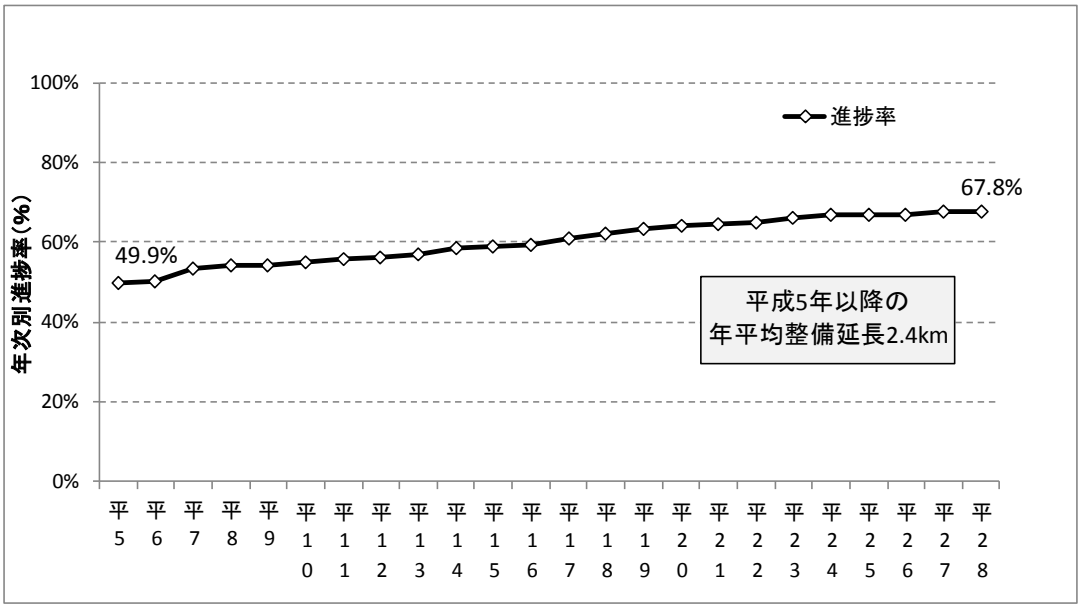


図　１－５　年次別整備進捗延長と整備率の推移

出典）川崎市保有データに基づき作成

表 １－１に示す市内区別の整備状況を見ると、計画延長のうち完成している都市計画道路の割合は、市北部地域が比較的低く、多摩区で約 50%、麻生区では約 58%となっています。

また、市北部地域では、縦断及び横断方向の主要な幹線街路が完成していないため、広域的な道路交通と地域の道路交通が混在する結果となっており、住宅地内の生活道路へ通過交通の流入などの課題も生じています。

このため、比較的整備の遅れた市北部をはじめ、市内各地域における現状と課題を的確に捉え、優先順位を高めながら、効率的・効果的な都市計画道路の整備を進めています。

表 １－１　区別整備状況（平成 28 年 4 月 1 日現在）

区	計画延長（m）	完成延長（m）	計画延長のうち完成している割合
川　崎　区	87,340	64,922	74%
幸　　区	22,680	14,506	64%
中　原　区	30,960	21,021	68%
高　津　区	36,690	22,895	62%
宮　前　区	42,700	37,345	87%
多　摩　区	41,770	21,074	50%
麻　生　区	42,870	25,077	58%
計	305,010	206,840	68%

出典）川崎市ホームページ「都市計画道路の事業進捗状況」に基づき集計

（４）　道路混雑状況

図　１－６に示す本市の主要な道路には、朝夕のピーク時を中心に、慢性的に渋滞している区間が多く存在しています。

また、旅行速度の低下は、エネルギーの過剰消費を高め、地域環境のみならず地球環境レベルの課題ともなっています。

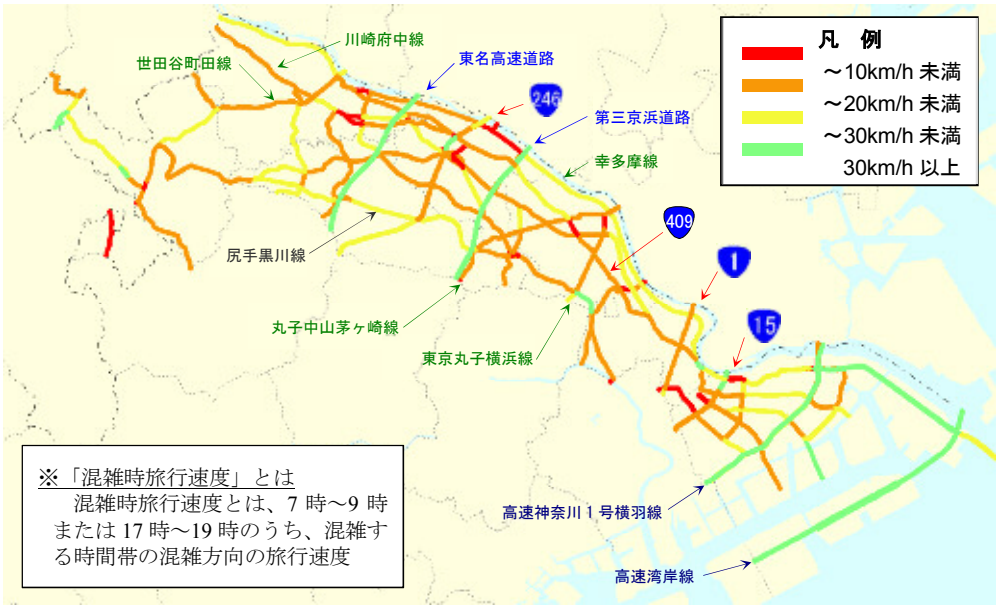


図　１－６　道路混雑の状況（混雑時旅行速度：平日）

出典）国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス　一般交通量調査」に基づき作成

図　１－７に示す都市別の比較を見ても、川崎市は、東京都区部、大阪市、さいたま市に次いで平日の朝夕におけるラッシュ時間帯の自動車の旅行速度が低く、市民生活や経済活動を行う上で移動の制約となり、時間的・経済的な損失を招く要因ともなっています。

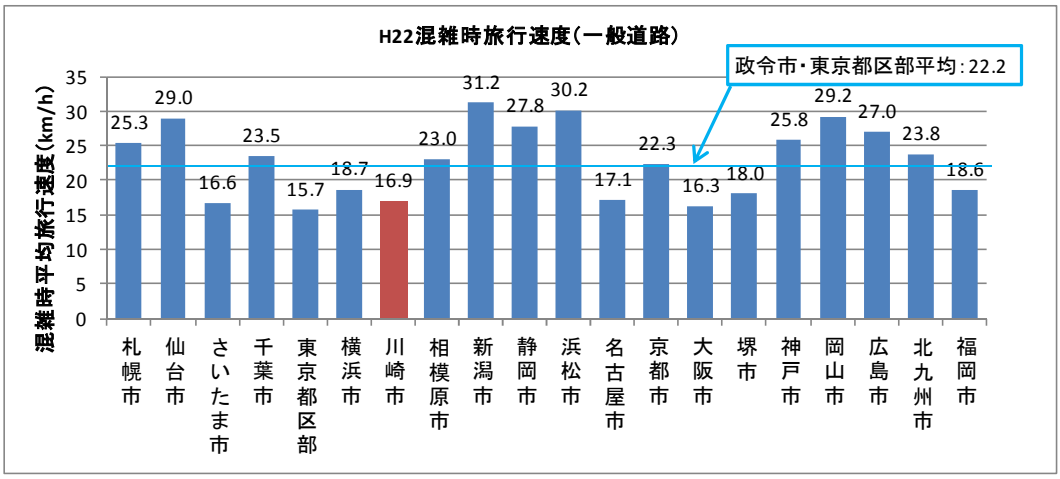


図　１－７　道路混雑状況（混雑時旅行速度）の都市別比較

出典）国土交通省「平成 22 年度道路交通センサス　一般交通量調査」に基づき作成

（５）　交通政策に対する市民ニーズ

図　１－８に示す平成 28 年度に実施した「かわさき市民アンケート」結果を見ると、市民が本市の交通政策において重要と考えている点として、歩行者などの安全対策を筆頭に、災害に強い交通網の整備、鉄道横断の安全対策、公共交通の利便性向上などがあげられており、日常生活における安心・安全や快適さなどが重視されています。

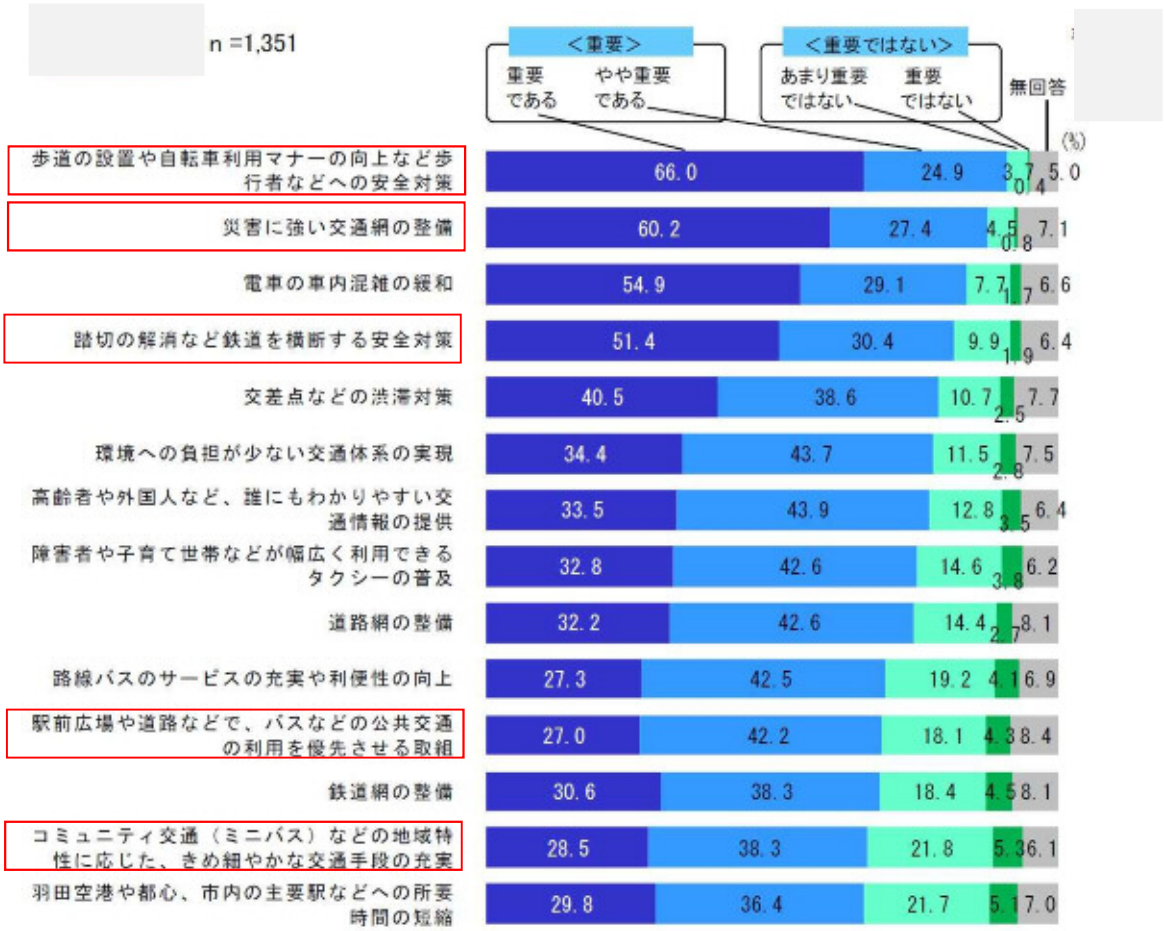


図　１－８　本市の交通政策についてのアンケート結果

出典）川崎市「平成 28 年度かわさき市民アンケート報告書」

（６）　道路整備が長期化している主な要因

本市では、現在、都市計画道路の約 4 分の 1 で未だに道路整備事業が実施されていません。

こうした状況に至った主な要因としては、高度経済成長期における人口急増とともに、地価の高騰や市街地の拡大に伴う地権者の細分化などが急速に進んだことにより、当初の計画通りに道路用地の取得が進まなくなったことがあげられます。

その後も、都市計画道路の整備を取り巻く状況は好転することなく、現在に至っている中で、本市では、より効率的・効果的な道路整備に向け、「道路整備プログラム」等を策定し、早期整備に向けた努力が行われていますが、人口の急増等の上記の要因に加え、主に次の要因から、道路事業の長期化に拍車がかかっています。

関係地権者との調整

道路整備プログラムを策定し、整備優先度の高い事業から効率的・効果的な道路整備を進めていますが、調整を要する地権者や建物が多く、これらの用地取得や補償調整などに、多くの時間や多額の事業費を要するなど、計画通りに事業を実施することが困難になっている場合があります。

地形的な制約

地形の制約等から、構造的に整備が困難であったり、整備が可能であっても多額の事業費が想定されるなど、計画通りに事業の実施が困難になっている場合があります。

関連事業との調整

鉄道との立体交差や都市計画道路の整備と関連する事業等との計画や事業の調整が必要となるなど、計画通りの事業実施が見送られている場合があります。

道路構造令の適合性

道路構造令の改正や交通需要の増加により、現在の計画幅員では、道路構造令に適合しなくなり、計画策定や事業化の際の関係機関等との協議に支障をきたしている場合があります。

2　都市計画道路網の見直し方針（平成 20 年 6 月）の概要

（1）　見直しの背景

都市計画道路の整備にあたって本市では、道路整備プログラムを策定し、主要な幹線道路を中心に、整備優先度の高い路線や区間を重点的に整備するとともに、道路混雑の早期の緩和を図るため、交通渋滞の激しい交差点の改良等に積極的に取組むなど、効率的で、早期により高い整備効果が得られる道路整備に取組んできましたが、様々な要因から、道路整備に長期の時間を要しているのが実情となっております。

こうした都市計画道路網を取り巻く社会情勢等が刻々と変化する中で、都市計画決定後、長期にわたって事業が実施されていない路線や区間の中には、時間の経過とともに、道路として求められる機能や役割が変化している可能性があることから、都市計画道路としての必要性等を検証の上、変化に応じた見直しを行う必要性が生じました。

このため、平成 17 年 8 月に「都市計画審議会」へ、社会情勢等の変化に対応した都市計画道路網の見直し検証について諮問するとともに、「都市計画道路網のあり方検討小委員会」を設置し、計 7 回に渡る審議や、パブリックコメントなどによる市民意見等を踏まえた検討を重ね、平成 20 年 6 月に見直しが必要な候補路線（区間）等を選定する、「都市計画道路網の見直し方針」を策定いたしました。

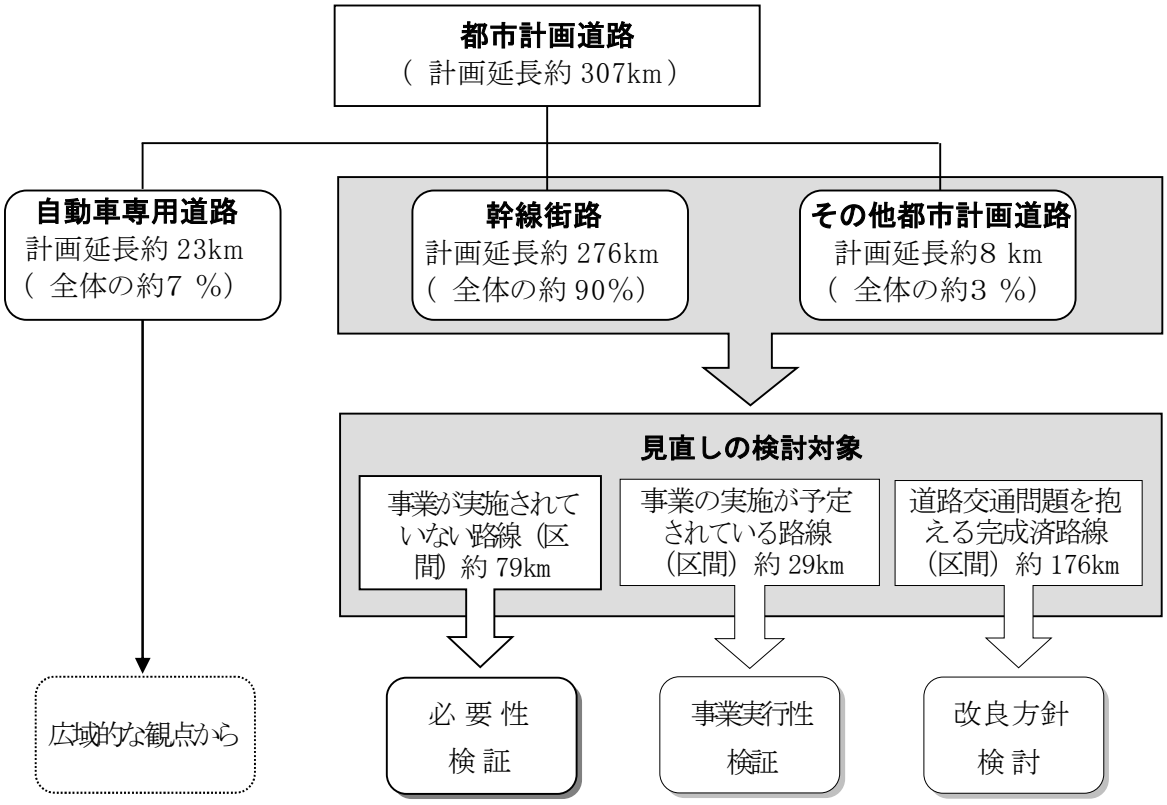


図　2－1　見直し検討対象路線

※その他の都市計画道路：ＪＲ南武線や東急田園都市線の高架区間に並行して整備され、主に鉄道沿いの宅地への出入に利用される区画道路やＪＲ川崎駅を跨ぐ東西自由通路等の歩行者専用道路などを示す

（２）　見直しの手順

見直し方針の策定の際に行った検討の手順を、図２－２に示します。

事業が実施されていない路線等については、アの必要性や機能代替性の検証を行いました。

事業の実施が予定されている路線等※については、イの事業実行性の検証を行いました。

また、完成済路線を含む、著しい交通渋滞などの道路交通問題を抱える路線等については、ウの改良方針の検討を行いました。

最後に、これらの検証により再編した道路網について、エの交通量検証にて、交通処理上の課題がないか検証を行い、都市計画道路網の見直し方針として整理しました。

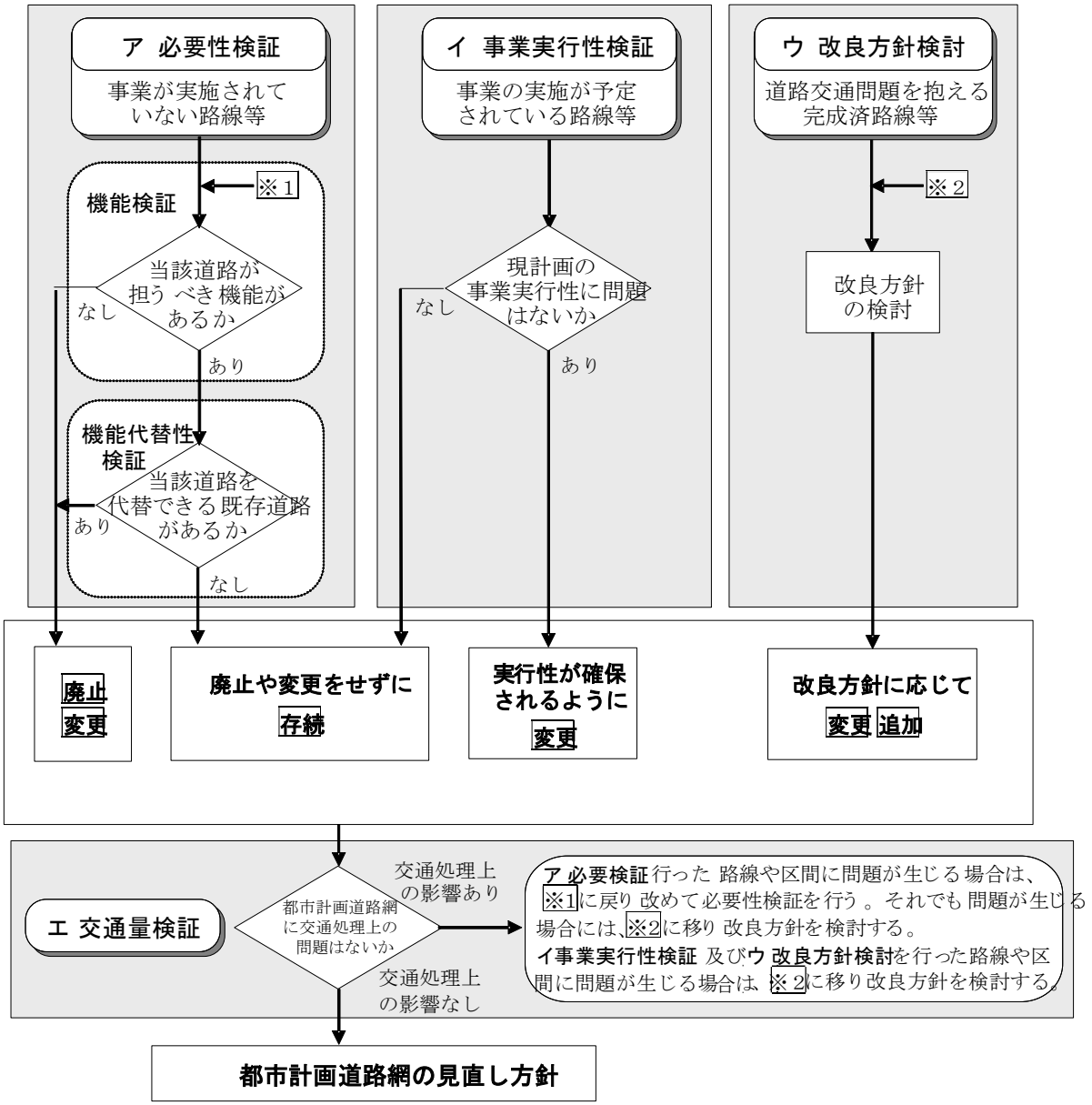


図 ２－２　見直し検討の手順

※道路整備プログラム等に位置付けられ、事業の実施が予定されている路線等

（３） 検証手法等

見直しの手順に基づき行った検証手法等は、次のとおりです。

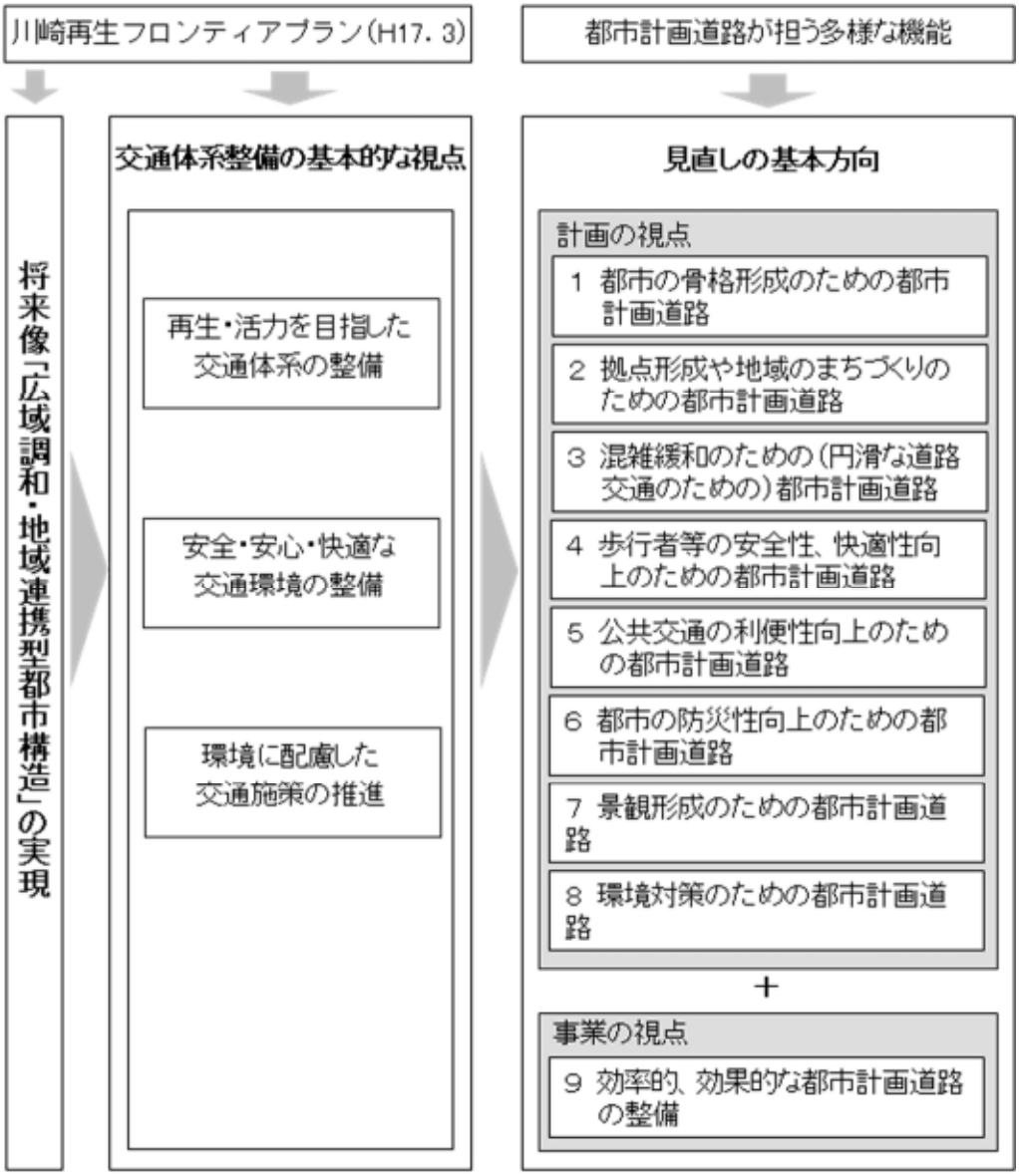
ア 必要性の検証

アー１ 必要性の検証

当時の本市の総合計画である「川崎再生フロンティアプラン（平成 17 年 3 月）」における交通体系整備の基本的な方向性を踏まえ、表２－１に示す８つの見直しの基本方向（計画の視点）を設定し、事業が実施されていない路線等に、都市計画道路としてどのような機能や役割があるかを検証しました。

表２－１　評価項目

市総合計画（川崎再生ﾌﾛﾝﾃｨｱﾌﾟﾗﾝ（平成 17 年 3 月））を踏まえた計画の視点



アー２ 機能代替性の検証

都市計画道路として担うべき役割や機能が確認され、必要性を有するとした路線であっても、既存ストックを有効に活用する観点から、都市計画道路周辺の既存道路への機能代替の可能性を検証しました。

イ 事業実効性の検証

道路整備プログラムに事業目標年次が位置付けられているなど、事業の実施が予定されている路線や区間について、地形条件や沿道状況、道路構造令への適合性等により、道路線形や構造等を都市計画で定めた通りに整備することが困難な路線等について、事業の実行性を検証しました。

ウ 改良方針の検討

完成済路線他で、渋滞などの道路交通問題が今後とも発生することが想定される都市計画道路については、次の視点からの道路改良方針等の検討を行いました。

① 道路空間再配分や交通規制の見直し

現在の計画幅員はそのままに、道路空間の再配分（幅員構成の再整備）、交通規制の見直しや沿道と一体となった道路空間形成の可能性等を検討

② 道路拡幅

①による対応では道路交通問題が改善されない場合、部分的な道路の拡幅等による問題箇所の改良の可能性について検討、また、必要に応じて①の改良策とあわせた方策を検討

③ 道路の新設

①・②による対応では、道路交通問題が改善されない場合に、道路の新設や周辺都市計画道路の整備等による改善の可能性を検討、また、必要に応じて①・②の改良策とあわせた方策を検討

（４） 検証結果と道路改良候補路線

見直しの手順や検証手法に基づく必要性等の検証結果は、図２－３に示すとおりです。

検証の結果、廃止・変更を要する路線の 5 路線 7 区間、事業実効性の検証を要する路線の 1 路線 3 区間を見直し候補路線（区間）として選定し、その他の路線は、都市計画道路としては存続する路線（区間）としました。

また、渋滞などの道路交通問題への対応を要する路線（区間）として、1 路線 1 区間を選定し、道路改良方針の検討を行いました。

検証区分	見直し区分		路線名	区間起点～終点	幅員・延長	代替機能を有する路線名	都市計画変更等
必要性検証	変更候補 （1路線1区間）	①	野川柿生線 （3.5.14）	宮前区平4丁目 ～宮前区菅生1丁目	計画幅員12m 区間延長約1,030m	宮前8号線 （幅員約12m）	変更済 （平成25年4月告示）
	廃止候補 （4路線6区間）	②	二子千年線 （3.4.12）	高津区末長 ～高津区末長	計画幅員9m 区間延長約360m	二子千年線（第三京浜側道） （幅員約7m）	廃止済 （平成23年7月告示）
		③	二子千年線 （3.4.12）	高津区末長 ～高津区末長	計画幅員9m 区間延長約340m	二子千年線（第三京浜側道） （幅員約10～14m）	
		④	元住吉線 （3.5.5）	中原区木月1丁目 ～中原区木月1丁目	計画幅員15m 区間延長120m	－	
		⑤	小杉木月線 （3.5.12）	中原区木月伊勢町 ～中原区木月3丁目	計画幅員12m 区間延長約800m	木月54号線～中原8号線 （幅員約6～8m）	
		⑥	小杉木月線 （3.5.12）	中原区小杉3丁目 ～中原区木月伊勢町	計画幅員12m 区間延長約700m	中原8号線 （幅員約10m）	
		⑦	長尾宮崎線 （3.6.2）	高津区上作延 ～高津区上作延	計画幅員11m 区間延長約700m	－	
	計（5路線7区間）				延長　4,050m		

検証区分	見直し区分		路線名	区間起点～終点	幅員・延長	備　考
事業実行性検証	事業検討候補 （1路線3区間）	⑧	大田神奈川線 （3.5.3）	中原区上平間 ～中原区苅宿	計画幅員20m 区間延長 約650m	南武線連立事業とあわせた事業調整
		⑨	大田神奈川線 （3.5.3）	中原区苅宿 ～幸区北加瀬3丁目	計画幅員15m 区間延長 約400m	
		⑩	大田神奈川線 （3.5.3）	中原区苅宿 ～幸区北加瀬3丁目	計画幅員15m 区間延長 約420m	
	延長　1,470m					
改良方針検討	改良候補 （1路線1区間）	⑪	清水台交差点 （尻手黒川線、横浜生田線）	宮前区菅生 4－5付近	－	改良工事済 （平成25年度）

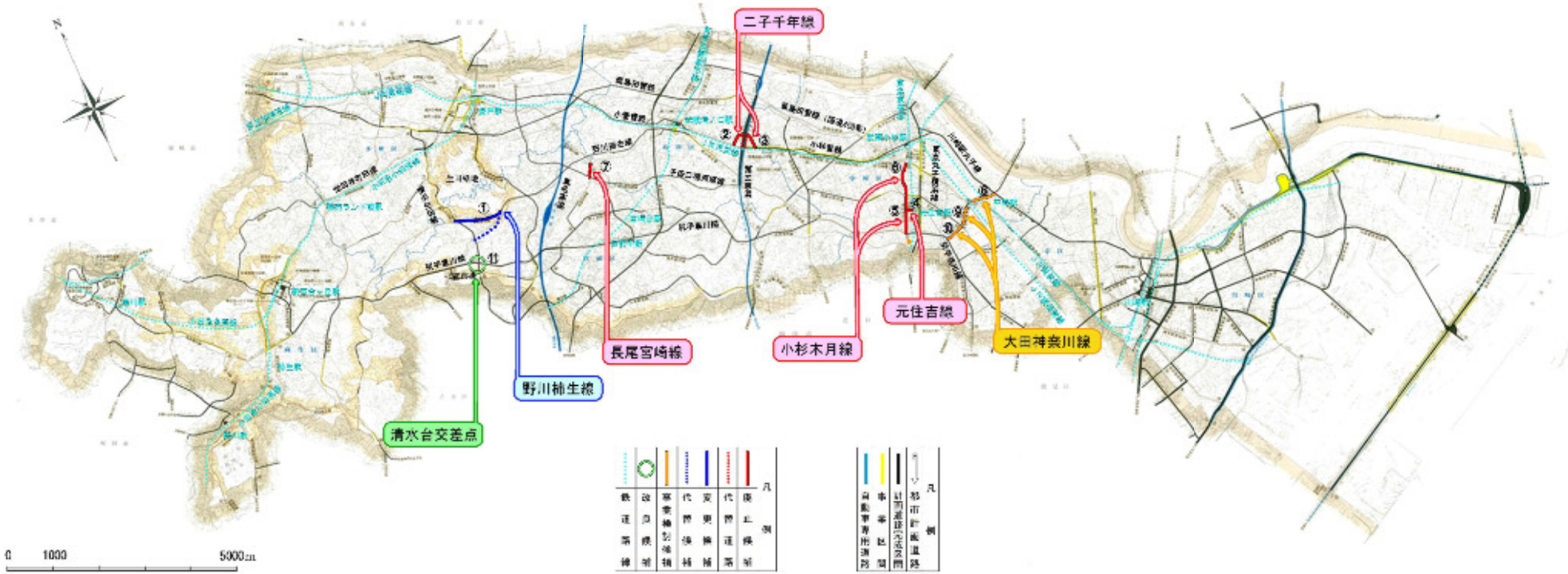


図２－３　見直し候補路線（平成 20 年 6 月）

3　前回の見直し以降の社会情勢等の変化

（1）　交通環境を取り巻く変化

平成 20 年 6 月の前回の見直し方針策定以降の交通環境を取り巻く変化を、次に示します。

高齢化の進行

本市の人口は、平成 42 年まで増加し、その後は減少に転じ、平成 67 年には平成 27 年と同程度まで減少する見込みとなっています。

高齢化は一貫して進行し、平成 32 年には 65 歳以上の割合は 20%を超える見込みとなっています。

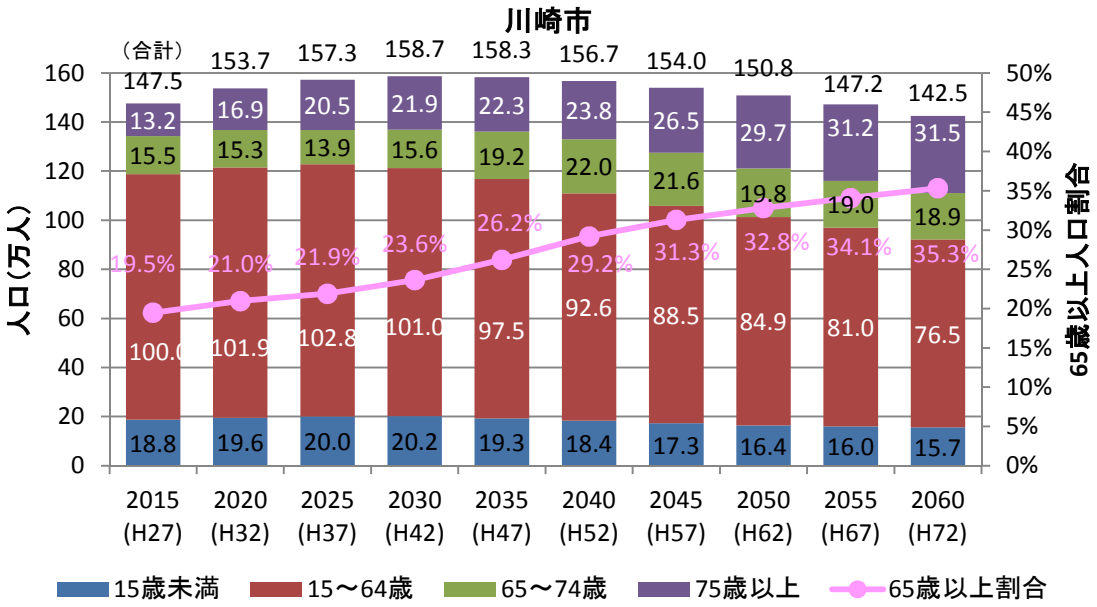
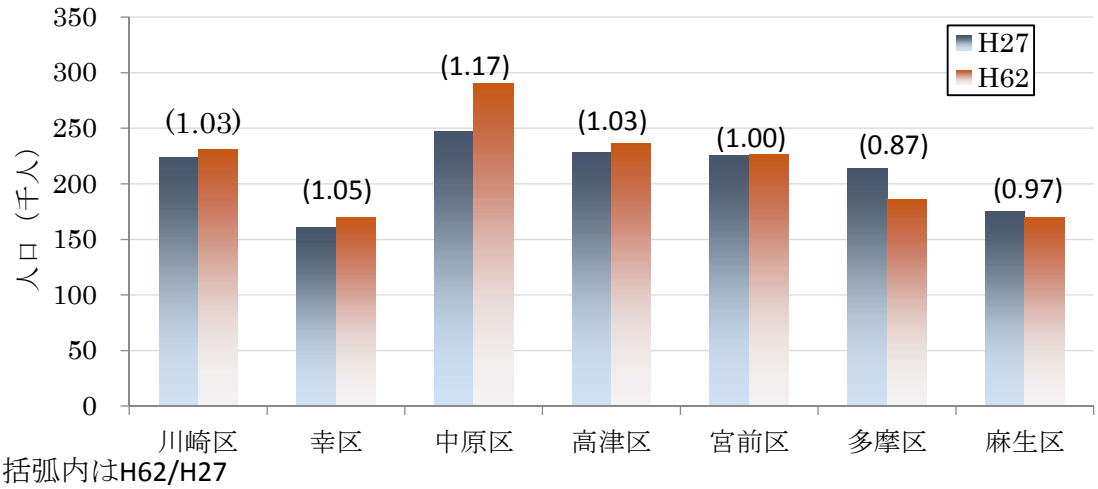


図３－１　年齢階層別将来人口の推移

出典）川崎市保有データに基づき作成

区別では、H27/H62 で中原区や幸区では増加率が高いが、多摩区、麻生区では減少する見込みとなっています。



※括弧内はH62/H27

図３－２　区別将来人口の推移

出典）川崎市保有データに基づき作成

災害対策の高まり

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災他の教訓を踏まえ、今後 30 年以内に 70%の確率で発生するとされる「首都直下地震」や「東海東南海・南海地震」への防災・減災対策が急務となっています。

厳しい市財政状況

上下水道・道路・橋梁・公園施設等を含めた都市インフラ施設の老朽化が進んでおり、今後、限られた財源の中で施設整備や維持管理を進めていくことが必要となっています。

将来交通量の変化

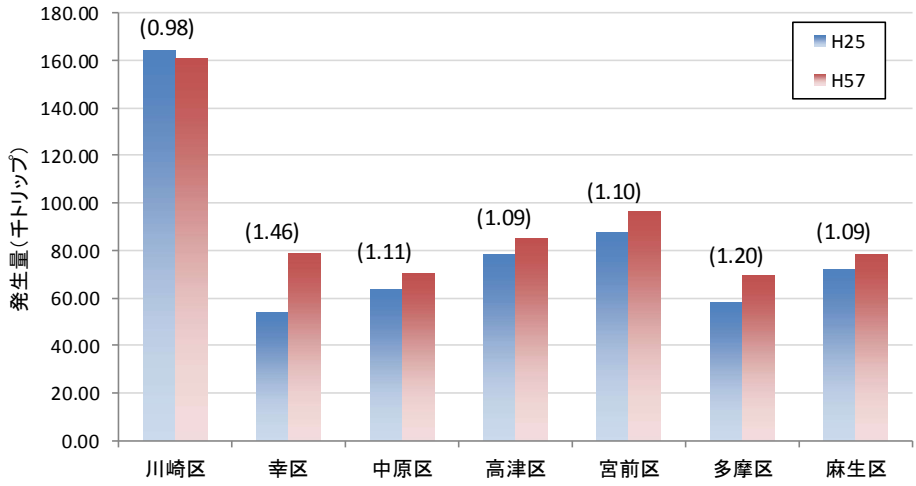
発生集中交通量は、平成 42 年に 598 万ﾄﾘｯﾌﾟｴﾝﾄﾞ（現況比 1.08 倍）、平成 62 年に 580 万ﾄﾘｯﾌﾟｴﾝﾄﾞ（現況比 1.05 倍）となり、現況よりも増加する見込みとなっています。

図３－３　発生集中交通量の推移

出典）「川崎市総合都市交通計画（平成 25 年 3 月）」により作成

区別では、人口の変化に対して幸区の自動車交通量の増加が大きくなっています。

また、人口が減少する多摩区他でも、交通量は増加しており、川崎区では交通量が減少する見込みとなっています。



※括弧内はH57/H25

図３－４　区別発生交通量（自動車）の推移

出典）川崎市まちづくり局「平成 26 年度 都市構造及び交通体系に関する基礎調査委託」により作成

（２）　川崎市総合計画（平成 28 年 3 月）の策定

「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまちかわさき」の実現を目指し、平成 28 年 3 月に新たな総合計画（川崎市総合計画）を策定しました。

新たな総合計画における都市構造・交通体系の方向性を図３－５に示しておりますが、①の今後の方向性として、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の形成に向け、「広域調和・地域連携型」の都市構造を引き続き目指すこととしております。

また、⑤の交通網整備の方向性として、首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の改善や沿道環境の改善、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、川崎縦貫道路や国道 357 号線などの広域的な幹線道路網の整備を推進することとしており、市域の交通網については、都市の活力を支え、日常生活における安全・安心・快適な交通環境の整備に向け、整備を優先する路線を厳選の上、整備路線の重点化を図るなど、これまで以上の「選択と集中」による早期の効果発現が期待し得る局所的かつ効率的・効果的な道路整備を推進し、交差点改良などの局所的かつ即効的な対策も講じることとしております。

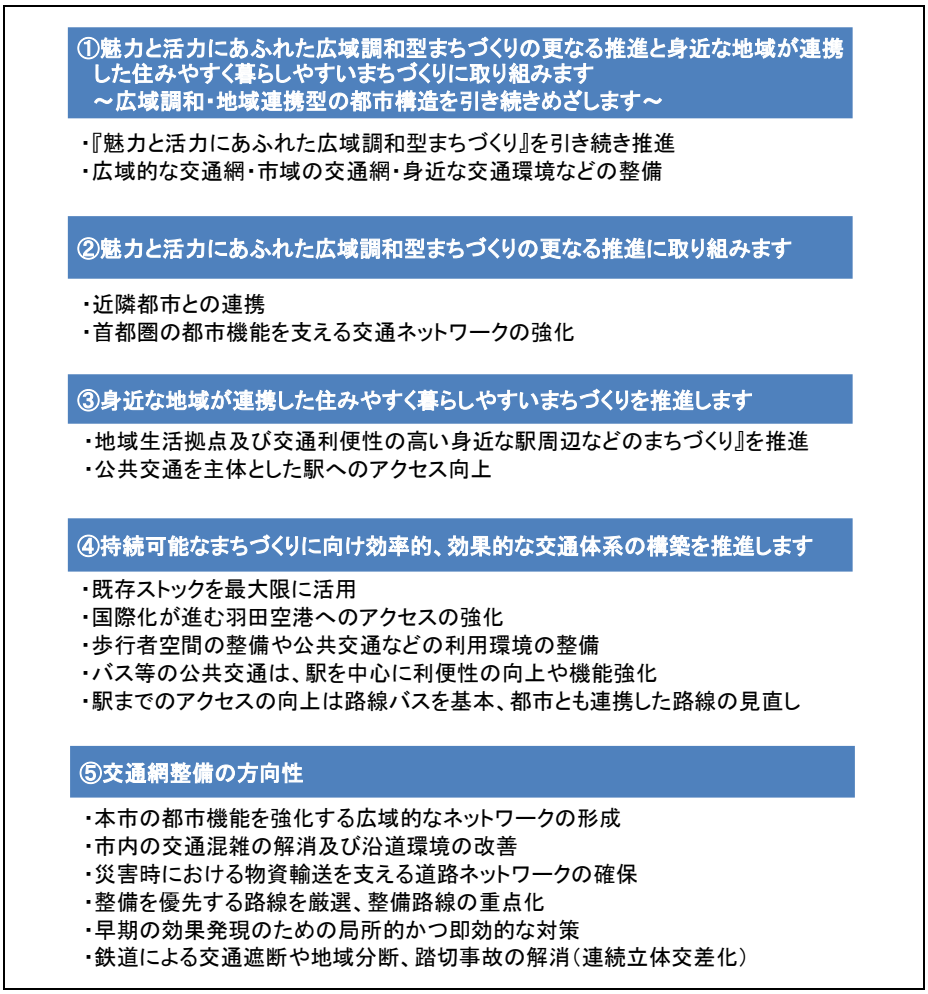


図３－５　新たな総合計画（平成 28 年 3 月）における都市構造・交通体系の方向性

（３）　都市計画マスタープラン全体構想（平成 29 年 3 月）の改定

平成 28 年 3 月に策定した新たな総合計画を踏まえ、平成 29 年 3 月に、本市の都市計画に関する基本方針となる「都市計画マスタープラン（全体構想）」を改定しました。

都市マスタープラン全体構想では、今後、進行していく少子高齢化や人口減少期への転換期を見据え、以下の 2 点にポイントを置いた改定を行っております。

全体構想における都市構造としては、広域拠点等の拠点地区の他、今回、新たに 4 つの生活行動圏を設定しています。

また、交通体系については、市民生活や都市活動を支えるため、引き続き道路網の強化を図ることとし、社会経済環境の変化等を踏まえ、都市計画道路の必要性等を総合的に検証し、必要に応じて、都市計画道路網の見直しを進めることとしております。

＜全体構想の改定ポイント＞

① コンパクトで効率的なまちづくり

② 生活行動圏を踏まえた鉄道沿線まちづくり

図３－６　都市計画マスタープラン全体構想（平成 29 年 3 月改定）

（４）　総合都市交通計画（平成 25 年 3 月）の策定

今後 20 年間に重点的に取組む交通政策の方向性を定めるため、平成 25 年 3 月に「総合都市交通計画」を策定しました。

総合都市交通計画では、道路交通施策の方向性を具現化する将来目指すべき道路ネットワークを示しており、その重点施策（１）として、「（１）都市の骨格を形成する交通機能の強化」とともに、重点施策（３）として、「（３）市民生活を支える公共交通の強化」を掲げ、路線バスの走行環境の改善（都市計画道路の整備、駅周辺の混雑緩和など）への取組の必要性を位置付けています。

なお、平成 28 年 3 月の新たな総合計画の策定や、その後の社会情勢等の変化を踏まえ、平成 30 年 3 月に、これまでの交通政策の理念や目標を継承しつつ、路線バスを基本とする地域公共交通サービスの充実等を図る、総合都市交通計画の見直しを予定しています。

重点施策（1）都市の骨格を形成する交通機能の強化

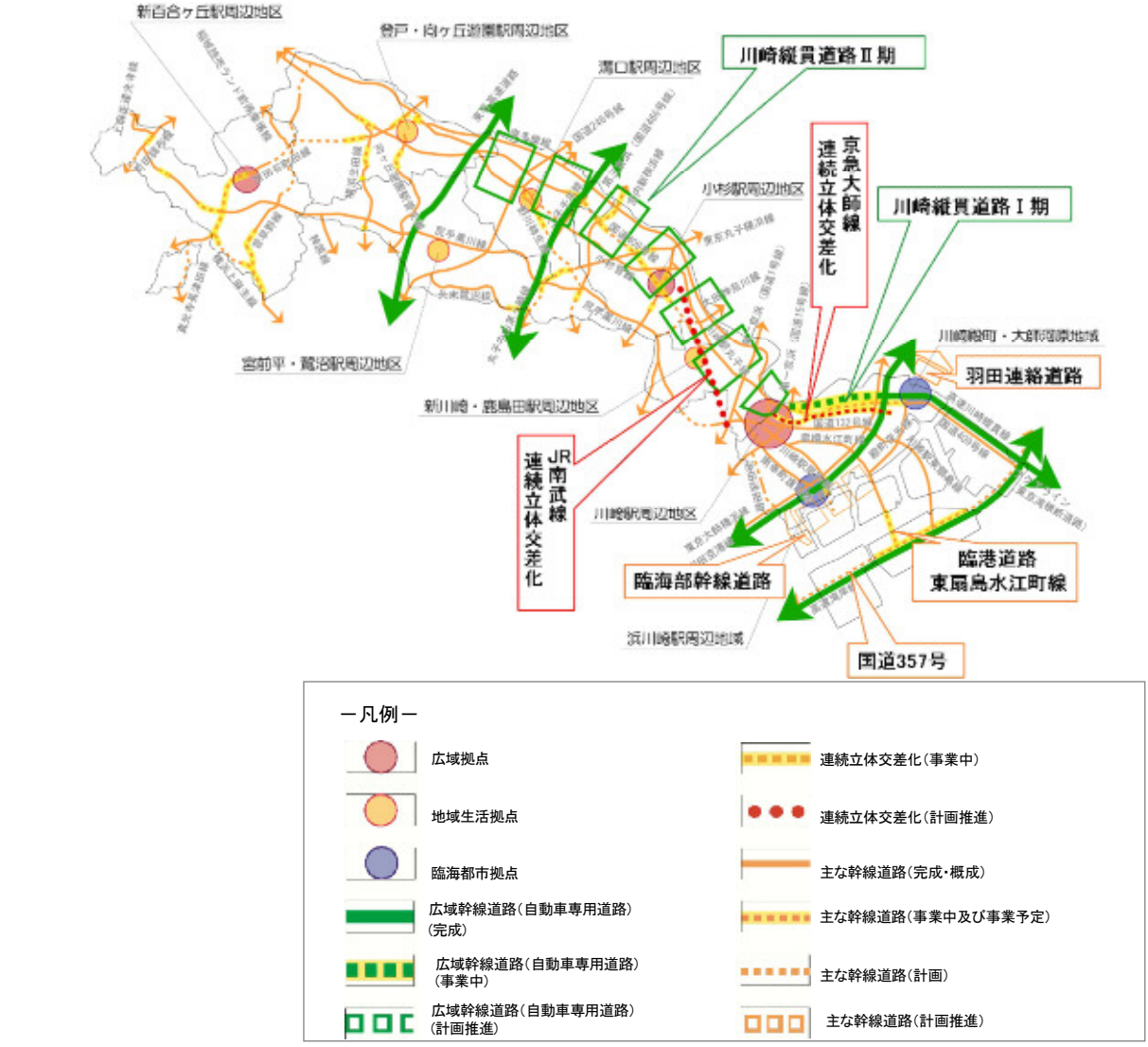


図３－７　総合都市交通計画（平成 25 年 3 月）における重点施策（交通機能の強化）

重点施策（3）市民生活を支える公共交通の強化

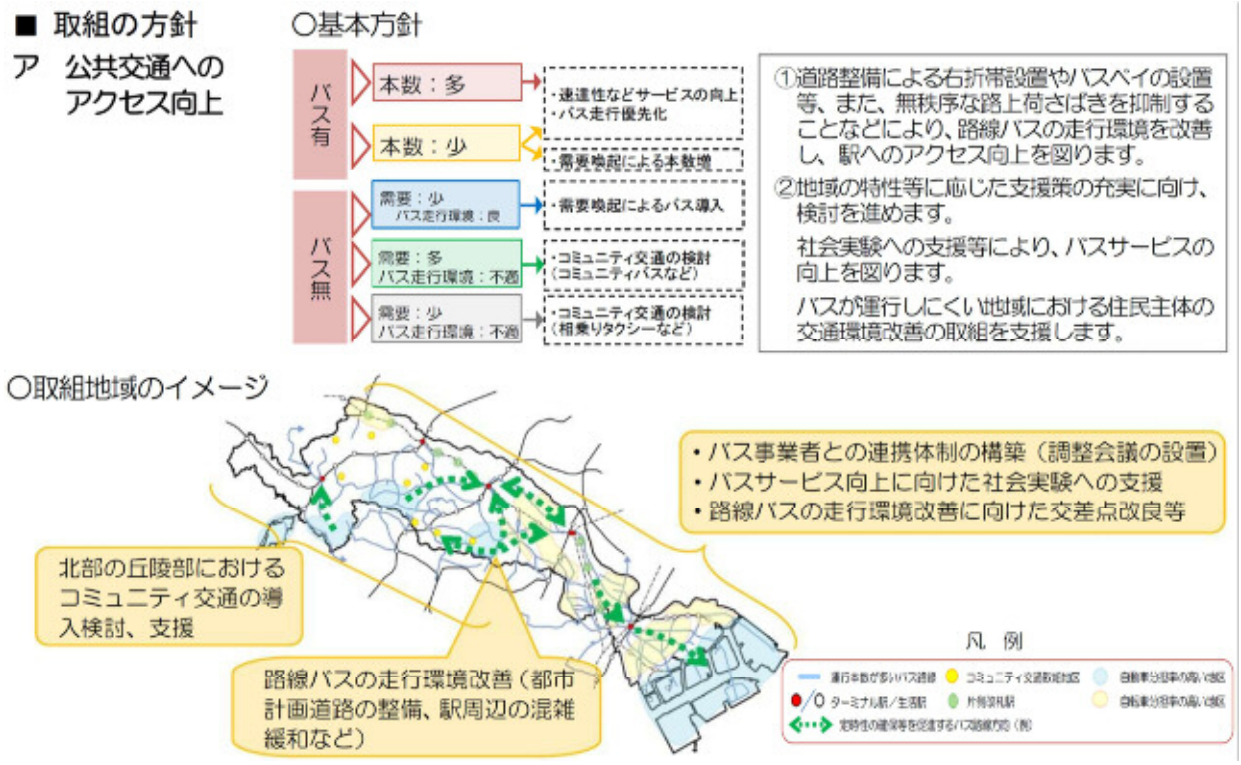


図３－８　総合都市交通計画（平成 25 年 3 月）における重点施策（公共交通の強化）

（５）　第 2 次道路整備プログラム（平成 28 年 3 月）の策定

新たな総合計画を踏まえ、効率的・効果的に道路整備を推進することを目的に、平成 28 年 3 月に「第 2 次道路整備プログラム」を策定しました。

第 2 次道路整備プログラムは、計画期間を平成 28 年度から平成 37 年度までとし、道路混雑の改善や拠点形成の推進、交通事故の低減といった観点等の客観的な指標を用いて整備効果の高い整備箇所を選定することにより、整備効果の重点化を図りつつ、計画的な道路整備を進めることとしています。

計画期間における都市計画道路の整備率については、現況値の 68%から 71%に目標値を設定しています。

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	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)苅宿小田中線	I期	
④	高津	(都)宮内新横浜線	子母口	
⑤	宮前	(市)宮前86号線	野川	
⑥	多摩	(主)川崎府中	[illegible]・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)尻手黒川線	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[illegible]線	[illegible]		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)苅宿小田中線	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期	→	完成
7		(国)国道409号	小杉御殿町II期	→	→
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		(市)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)尻手黒川線	久末	→	完成
14		(都)丸子中山茅ヶ崎線	[illegible]	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	(市)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)[illegible]線	下麻生	→	→
27		(主)横浜上麻生	柿生[illegible]	→	→
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	[illegible]		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
ア	中原	(都)苅宿小田中線	II期
イ	高津	丸子中山茅ヶ崎線	野川(高津)

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

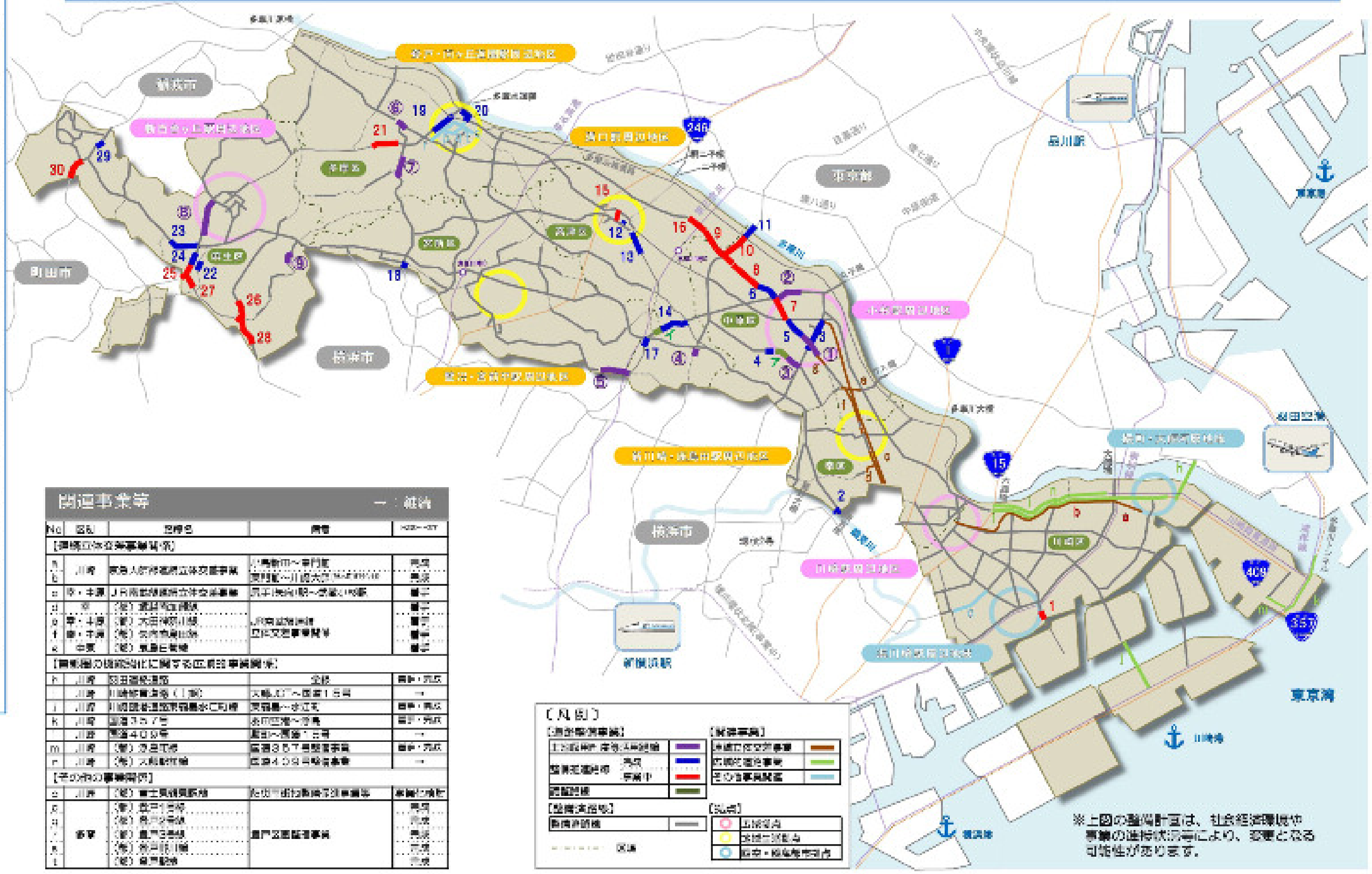
後期（H34～H37）

▍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の形成により、平時は交通渋滞の緩和、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	事業名	備考	H28~H37
【連続立体交差事業等】				
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			東門前～川崎大師[illegible]	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)[illegible]	JR南武線連続立体交差事業関連	着手
e	幸・中原	(都)[illegible]		着手
f	幸・中原	(都)[illegible]		着手
g	中原	(都)[illegible]		着手
【臨海部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	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	[illegible]～浮島	着手・完成
l	川崎	国道409号	[illegible]	→
m	川崎	(都)[illegible]	国道357号整備事業	着手・完成
n	川崎	(都)[illegible]	国道409号整備事業	→
【その他の事業関係】				
o	川崎	(都)[illegible]	[illegible]	[illegible]
p	多摩	(都)登戸1号線	登戸区画整理事業	完成
q		(都)登戸2号線		完成
r		(都)登戸3号線		完成
s		(都)[illegible]		完成
t		(都)[illegible]		完成

図３－９　第２次道路整備プログラム（平成 28 年度～平成 37 年度）

（６）　第２次緊急渋滞対策（平成 26 年３月）の策定

道路渋滞に対する緊急の対策として、市域の主要交差点における交差点改良等、局所的かつ即効的な対策を講じることにより、早期に道路渋滞の緩和を図ることを目的とした「第２次緊急渋滞対策」を、平成 26 年３月に策定しました。

なお、新たな渋滞対策となる「第３次緊急渋滞対策」については、現在、策定に向けた検討を進めております。

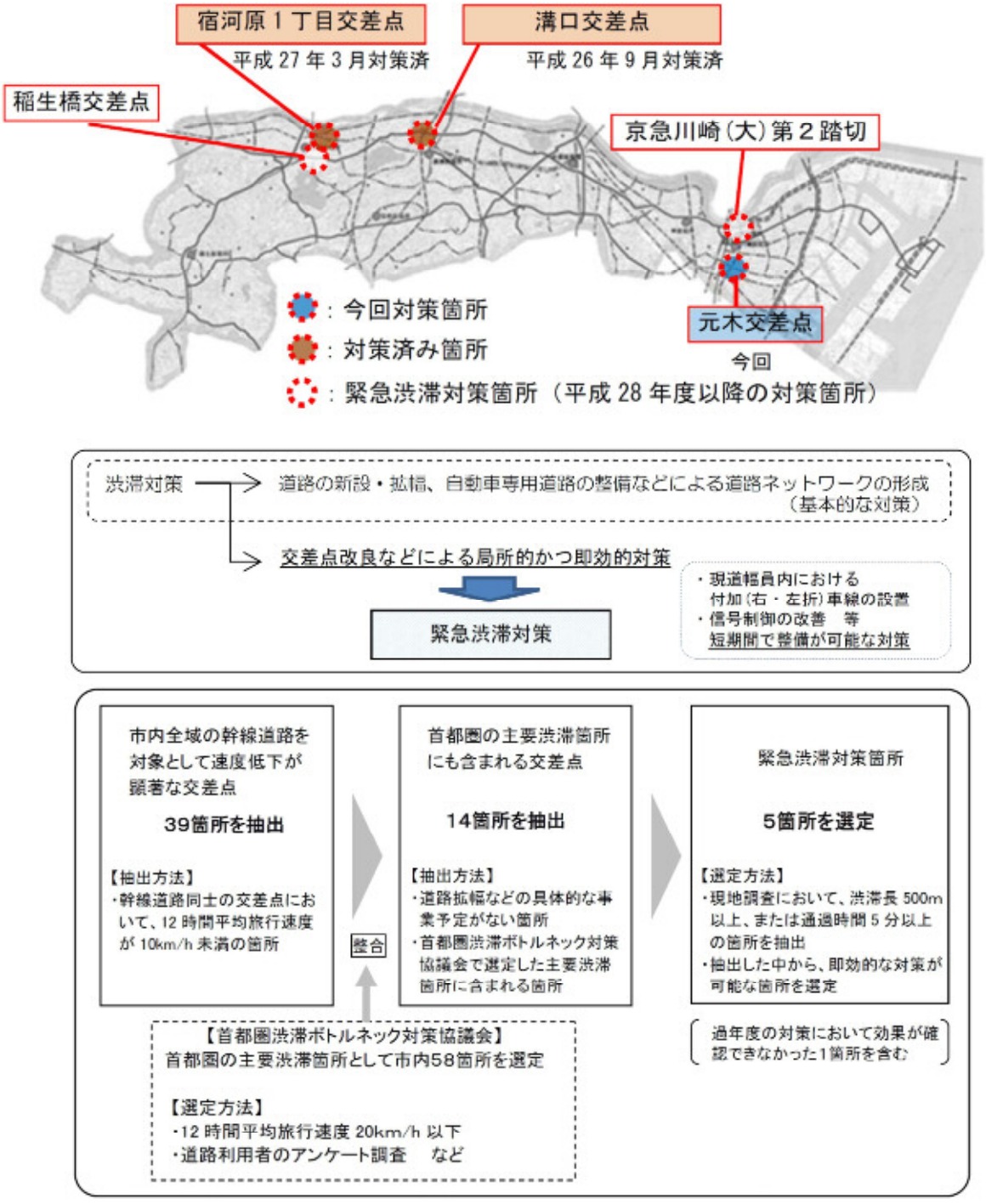


図３－１０　第２次緊急渋滞対策（平成 26 年３月）

４　都市計画道路網見直し方針の改定の方向性

（１）　改定に向けた基本的考え方

１）　改定の目的

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安全・安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市の交通において最も基幹的な都市施設であり、本市の目指す「広域調和・地域連携型」都市構造の骨格をなすものです。

平成 20 年 6 月に「都市計画道路網の見直し方針」を策定してから約 10 年が経過し、この間に、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災を踏まえた災害対策の必要性の高まりや高齢化の進行による交通特性の変化など、交通環境の変化が見受けられます。

平成 28 年 3 月に策定した「川崎市総合計画」では、都市の活力を支え、日常生活における安全・安心・快適な交通環境を形成する市域の道路交通網について、整備を優先する路線を厳選の上、整備路線の重点化を図るなど、これまで以上の「選択と集中」による早期の効果発現が期待できる効率的・効果的な道路整備を推進することとしております。

また、平成 29 年 3 月に改定した「都市計画マスタープラン（全体構想）」における交通体系では、市民生活や都市活動を支える都市計画道路網の強化を引き続き図ることとし、社会情勢の変化等に対応し、その必要性等を総合的に検証の上、必要に応じて見直しを進めることとしております。

こうした社会情勢の変化等を的確に捉えながら、現在の都市計画道路網に位置付けられている各々の路線について、新たな総合計画や都市マスタープランの趣旨に基づき、都市計画道路としての機能や役割をあらためて検証し、これまで以上に効率的・効果的な都市計画道路網の形成を図ることを目的に、平成 20 年に策定した「都市計画道路網見直し方針」の改定を行うこととといたします。

２）検証・検討項目

＜個別路線の必要性・機能代替性の検証＞

現在の都市計画道路網に位置付けられている未整備区間及び概成区間を対象に、社会情勢の変化等を踏まえた、都市計画道路としての必要性や機能代替性について、あらためて検証を行うこととといたします。

＜既存道路網を活用した方策（公共交通の強化に向けた道路改良方策の検討）＞

都市計画道路網の構築に向け、未整備の都市計画道路を新たに整備し、道路ネットワークを拡充させていくことは、整備効果が高いものの、多くの時間を要することとなります。

このため、早期に効果が得られる短・中期的な対策として、既存道路網を活かした道路改良方策について、新規整備と併せた検討を行っていくことが求められます。

本市ではこれまで、局所的に発生している道路渋滞についての緊急的な対応とし、市全域の主要交差点を対象とした「緊急渋滞対策」に取組んでおりますが、今回の改定においては、「総合都市交通計画」の重点施策の一つに掲げられている「市民生活を支える公共交通の強

化」に向け、身近な交通手段である路線バスの走行環境の改善に資する、既存道路網を対象とした道路改良方策の検討を行うことといたします。

これらの対策により路線バスの走行環境を改善し、より利用しやすくすることで、急速に高齢化が進行する中、持続可能で効率的な都市づくりにつながるものと考えております。

なお、既存道路の改良方策の検討にあたっては、都市計画道路の局所的な変更も視野に入れた検討を行ってまいります。

また、前回の見直し時に、高低差処理等の課題から事業実効性の検証候補路線とした大田神奈川線については、矢向鹿島田線との平面交差を基本に、今後、ＪＲ南武線連続立体交差事業の進捗にあわせた検討を行うこととしており、引き続き関連事業の進捗に応じた調整検討を行ってまいります。

図４－１　施策体系と改定における検証・検討項目

３） 検証・検討内容

＜個別路線の必要性・機能代替性の検証＞

① 必要性の検証

前回の見直し方針策定以降、将来交通量の見通し等に大きな変化は見られず、また、都市構造・交通体系の方向性、拠点地区の配置等にも大きな変更が生じておりません。

また、今回の改定は、社会情勢の変化等をとらえた対応を図ることを主な目的としていることから、必要性の検証に向けた評価項目については、平成 20 年の前回の見直し時に設定した評価項目や評価の視点の妥当性を確認した上で、評価の視点に対応する指標の時点修正を行い、未整備区間・概成区間を対象とした都市計画道路としての必要性の再検証を行うこととといたします。

② 機能代替性の検証

①の必要性の検証にて、必要性が認められた路線について、周辺既存道路への機能代替性の検証を行うこととといたします。

検証の手順としては、対象路線周辺の既存道路における道路整備状況等の変化（進展）を確認の上、変化が認められた場合は、既存道路への機能代替性に係る検証を行うこととといたします。

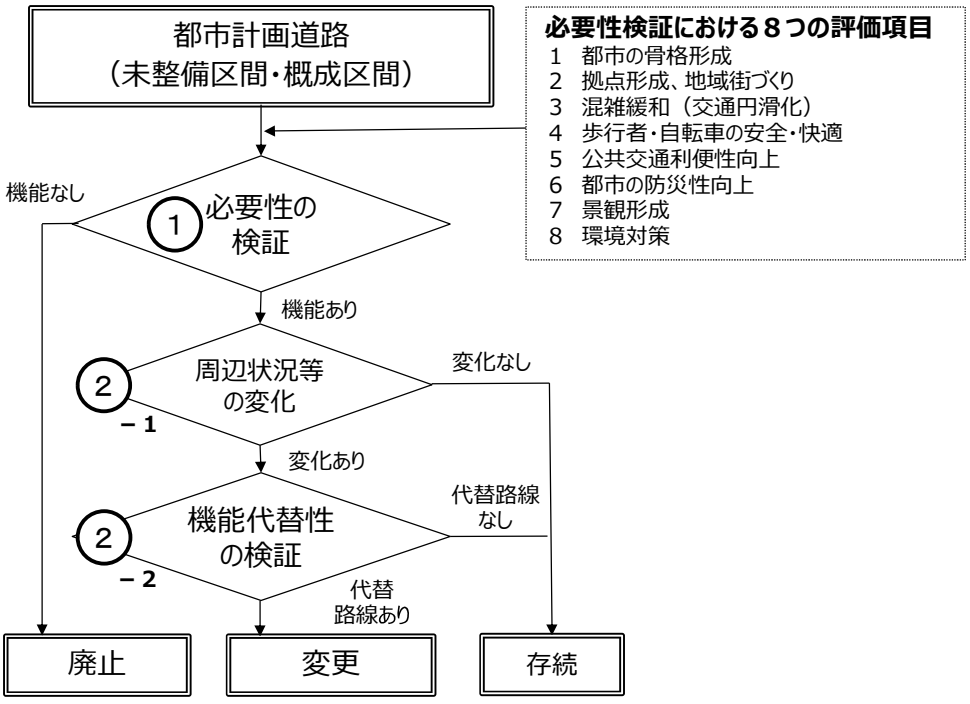


図４－２　検討フロー
（個別路線の必要性・機能代替性の検証）

＜既存道路網を活用した方策＞（公共交通の強化に向けた道路改良方策の検討）

③ 重点改良路線の抽出

現在の都市計画道路網の効果を高めるため、既存道路網について、重点的に改良を要する路線を抽出の上、都市計画道路の効果的な道路改良方策の検討を行うことといたします。

重点改良路線の抽出にあたっては、別途検討を行っている「総合都市交通計画」の見直し等との整合性を図りながら、市民生活を支える公共交通の強化に向けた道路網に重点を置いた改良対象路線の抽出を行います。

④ 道路改良方策の検討

③で抽出された重点的に改良を要する路線や地点について、早期に効果が発現し得る効果的・効率的な道路改良方策の検討を行います。

なお、交差点の改良やバス停留所の改善などの事業単位が小さなものでも、緊急度や事業効果が高い場合は、積極的に事業認可の取得を検討するなど、今後、事業実施による効果等の確認を行いながら、都市計画道路の局所的な変更も視野に入れた事業展開について、検討を行うことといたします。

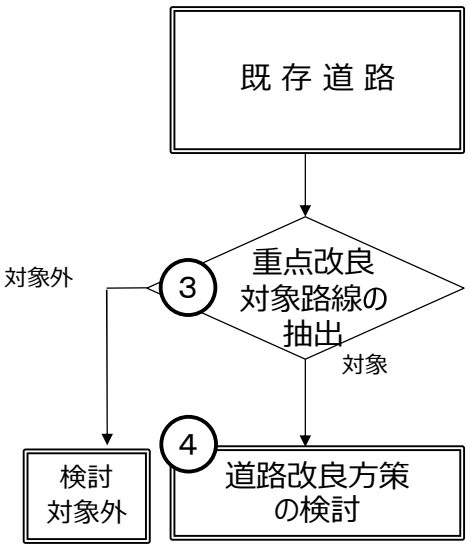


図４－３　検討フロー
（既存道路網を活用した方策の検討）

（２）　検証及び検討手法

１）個別路線の必要性・機能代替性の検証

①　必要性の検証

①－１ 評価項目の設定

平成 20 年の前回の見直し方針策定時の総合計画である「川崎再生フロンティアプラン（平成 17 年 3 月）」に掲げた「将来像」や「交通体系整備の基本的な視点」と、今回の改定時の「川崎市総合計画（平成 28 年 3 月）」に掲げた「めざす都市像」や「まちづくりの基本目標」、「基本政策」を表４－１にて比較していますが、その基本理念に大きな変化は見られません。

前回の見直し時に設定した必要性検証における「評価項目」について、あらためて検討したところ、次頁以降の①―２に示す様に、それぞれ必要であることが確認できました。

このため、評価項目の変更の必要性はないものと考え、図４－２に示す１の「都市の骨格形成」から８の「環境対策」の項目を、評価項目として再度設定することといたします。

また、必要性や機能代替性の検証と併せて検討を行う、市民生活を支える公共交通の強化に向けた道路網改良方策の検討においても、前回と同様に、「効果的な整備」を検討の視点として設定することといたします。

表４－１　総合計画におけるまちづくりの基本理念

川崎再生フロンティアプラン （平成 17 年 3 月）	川崎市総合計画 （平成 28 年 3 月）
＜将来像＞ 「広域調和・地域連携型都市構造」の実現 **＜交通体系整備の基本的な視点＞** ・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 ・環境に配慮した交通施策の推進	**＜めざす都市像＞** 「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち　かわさき」 **＜まちづくりの基本目標＞** 「安心のふるさとづくり」 「力強い産業都市づくり」 **＜基本政策＞** ・生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり ・子どもを安心して育てることのできるふるさとづくり ・市民生活を豊かにする環境づくり ・活力と魅力あふれる力強い都市づくり ・誰もが生きがいを持てる市民自治の地域づくり

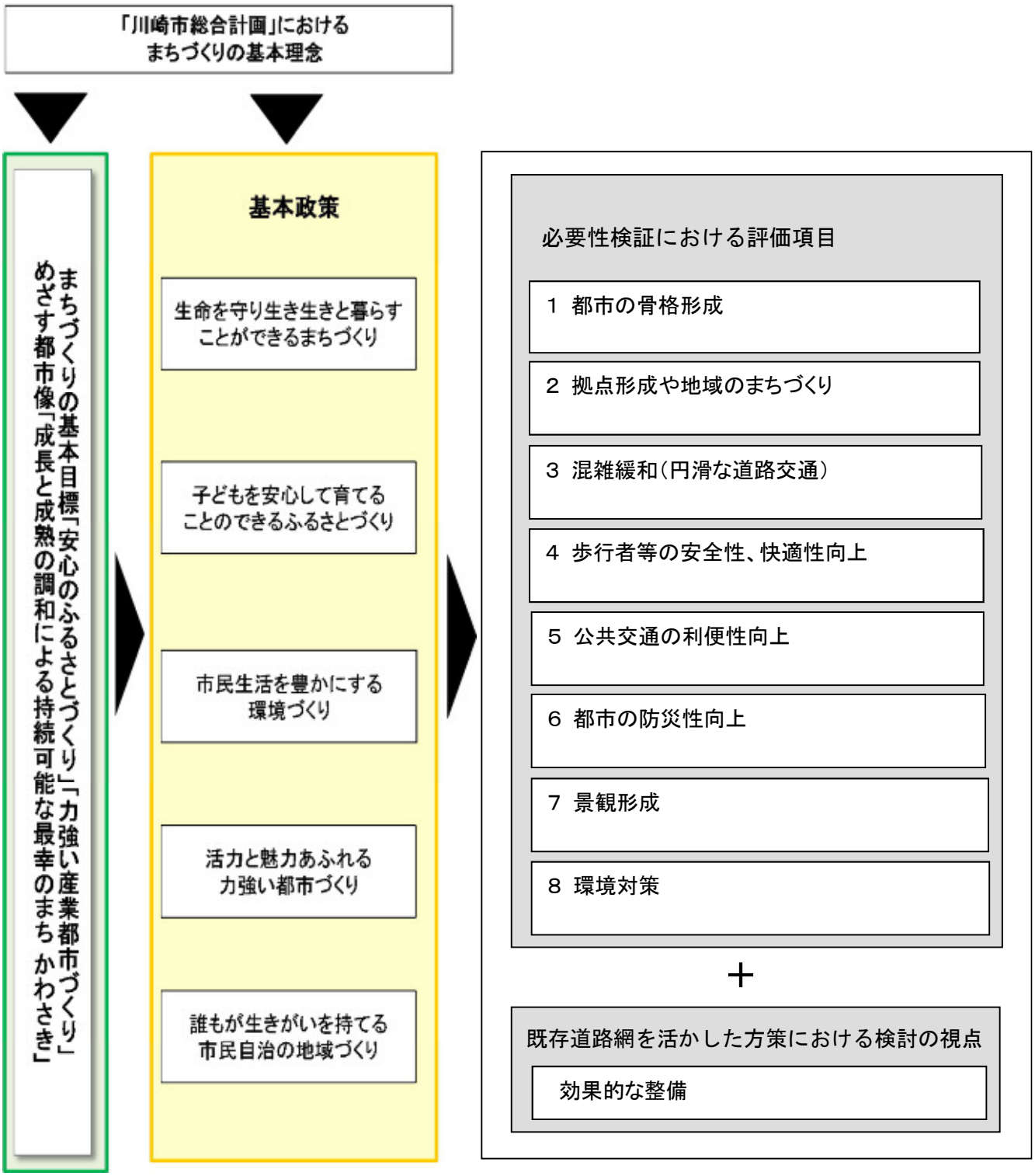


図 ４－４　必要性検証他における評価指標

①－２ 評価項目設定の理由

必要性検証における評価項目について検討した結果、それぞれ必要であることを確認しました。

その評価項目別の理由を、次に示します。

１　都市の骨格形成

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「都市の骨格形成」を用いることといたします。

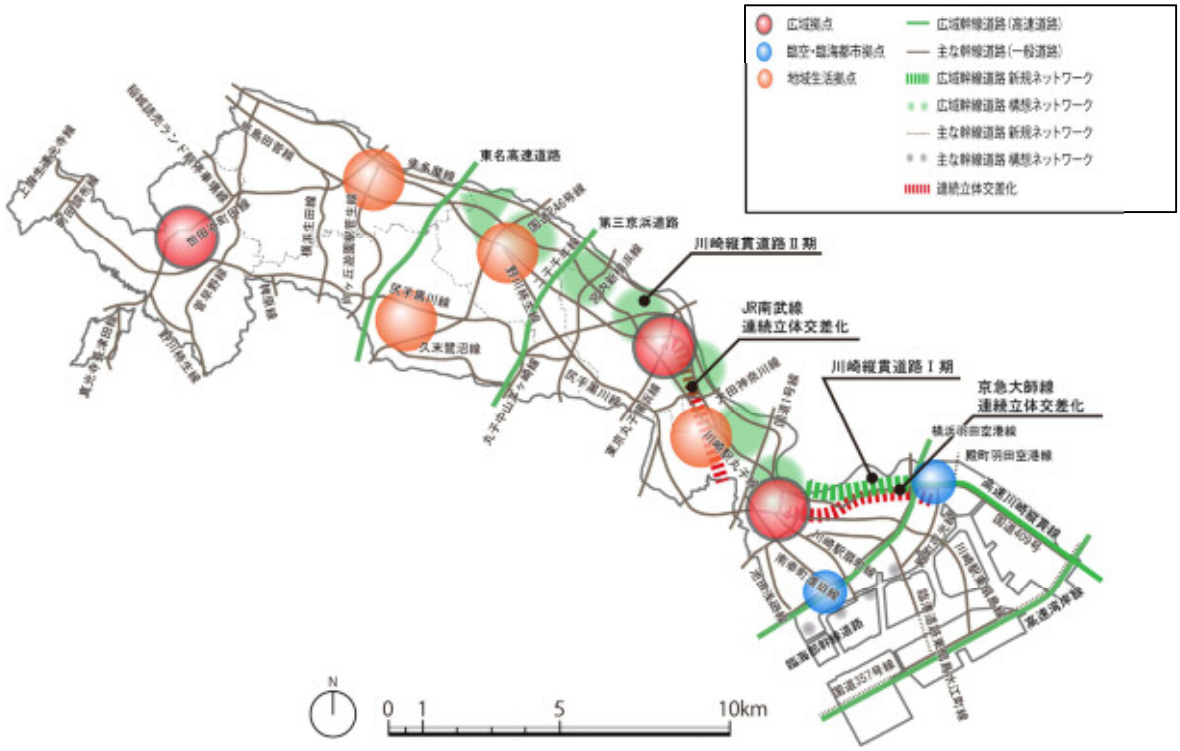


図　４－５　主要道路ネットワーク図

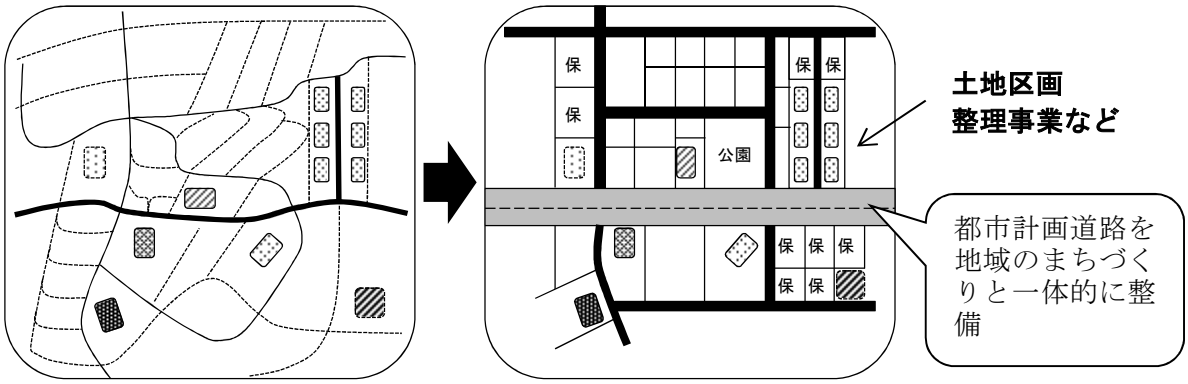
出典）川崎市都市計画マスタープラン（平成 28 年 3 月）

2　拠点形成や地域のまちづくり

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ことが必要です。

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「拠点形成や地域のまちづくり」を用いることといたします。



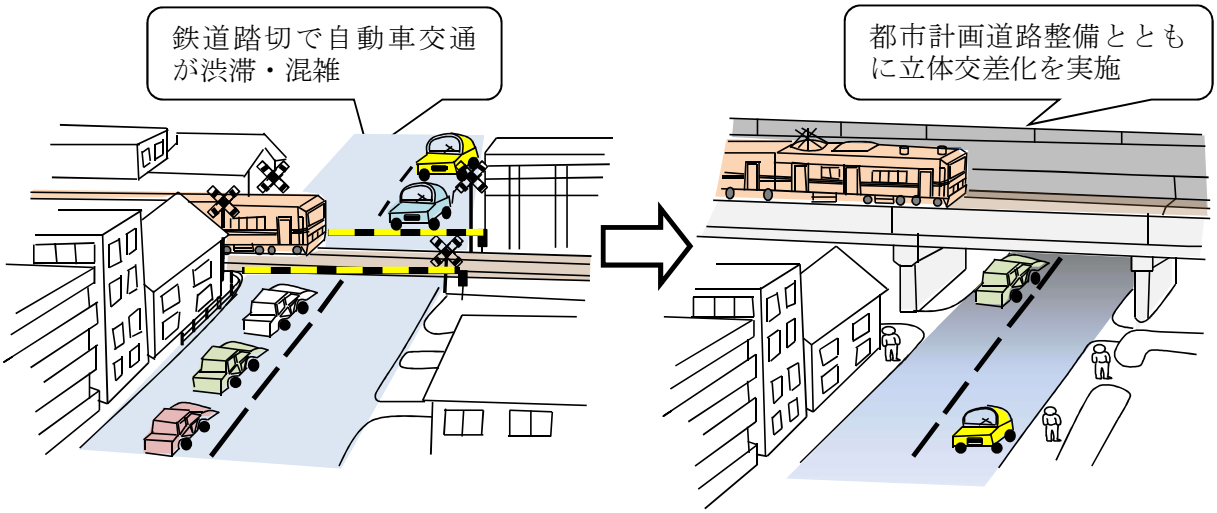


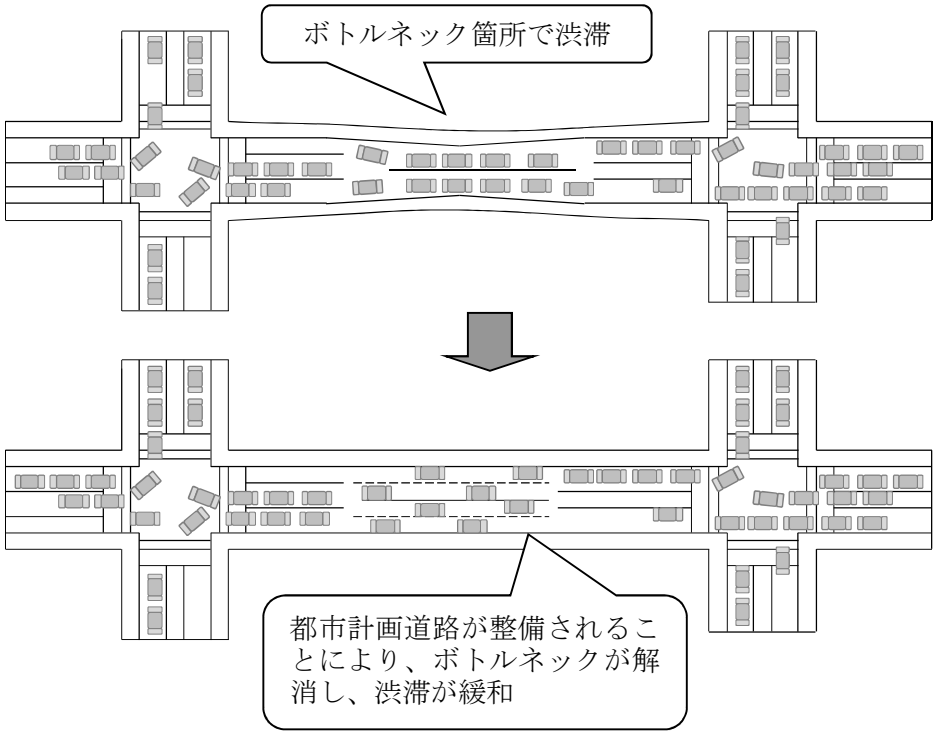
図　４－６　拠点形成や地域のまちづくりのための都市計画道路（例示）

３　混雑緩和（円滑な道路交通）

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、円滑な道路交通サービスの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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「混雑緩和（円滑な道路交通)」を用いることといたします。



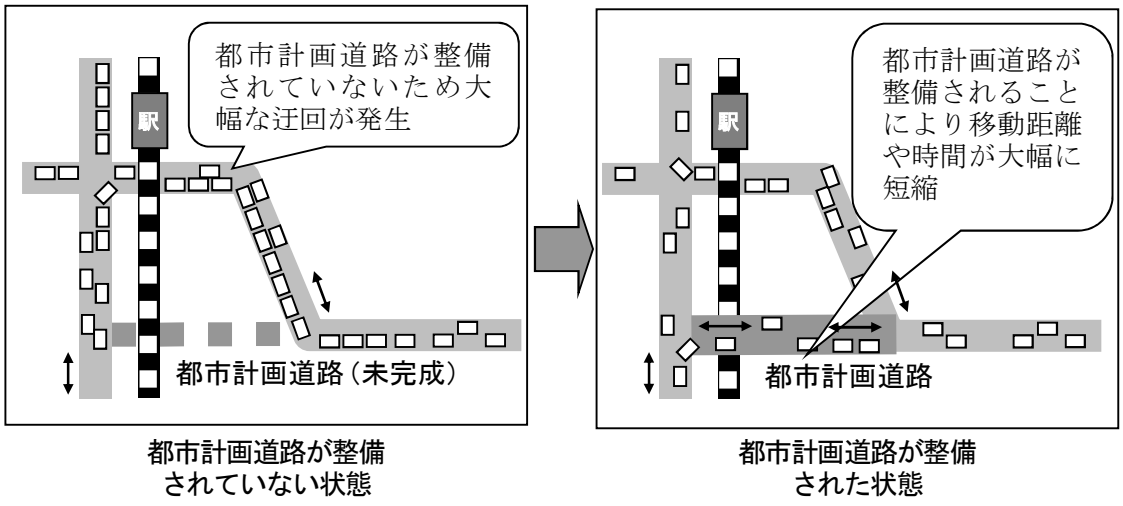


図　４－７　混雑緩和のための（円滑な道路交通のための）都市計画道路（例示）

４　歩行者・自転車等の安全性・快適性向上

本市では、まちの波及的発展を促しながら、超高齢社会の到来を見据え、地域のニーズにきめ細やかに対応するため、『誰もが安心して暮らせる住まいと住まい方の充実』や『地域生活拠点及び交通利便性の高い身近な駅周辺などのまちづくり』を推進することとしています。

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「歩道者・自転車等の安全性・快適性向上」を用いることといたします。

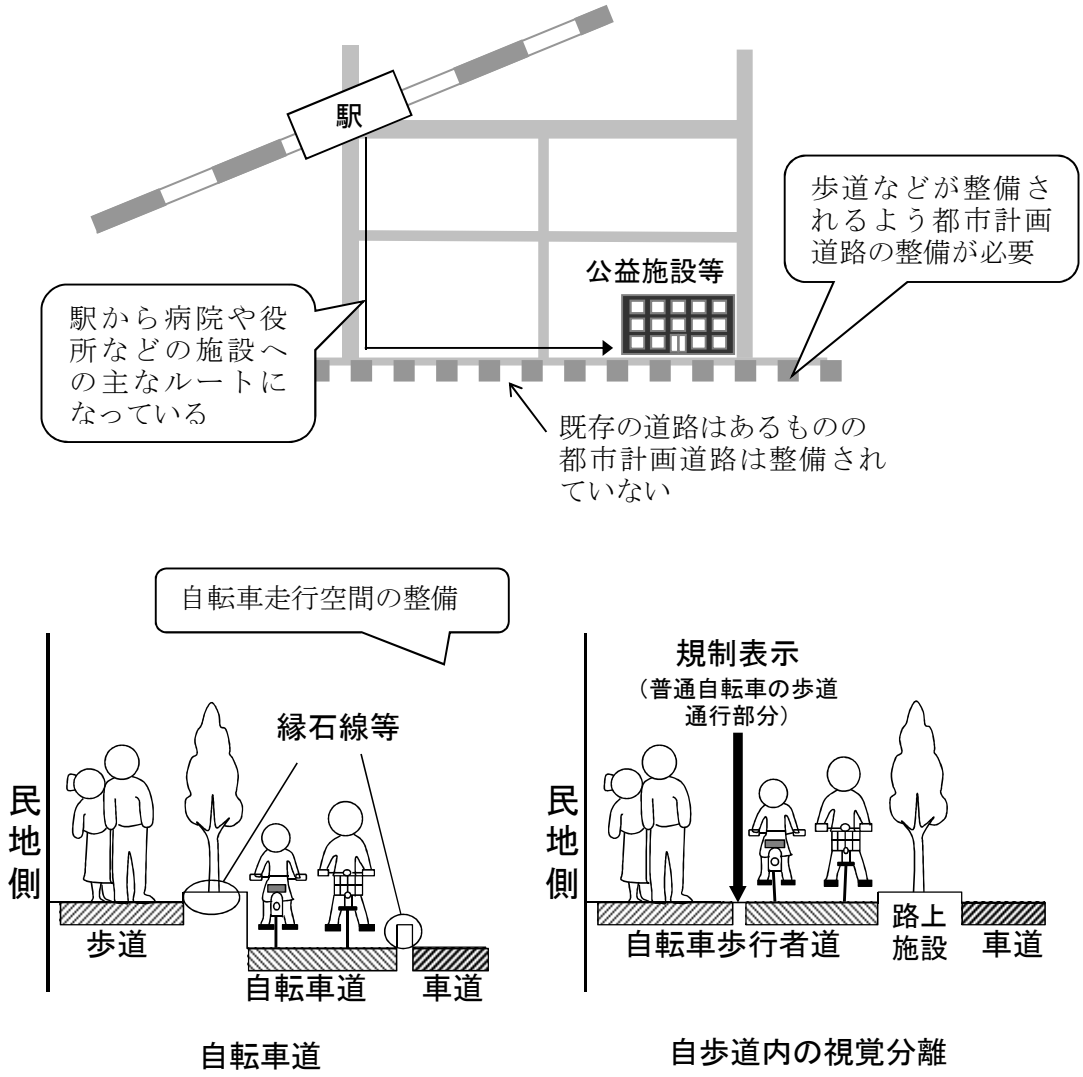


図　４－８　歩行者等の安全性、快適性向上のための都市計画道路（例示）

５　公共交通の利便性向上

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。

本市では、身近な地域間の相互の連携を促すため、公共交通を主体とした駅へのアクセス向上等の『将来にわたる市民の暮らしを支える交通ネットワークなどの強化』に取り組むこととしています。

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ことが必要です。

したがって、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「公共交通の利便性向上」を用いることといたします。

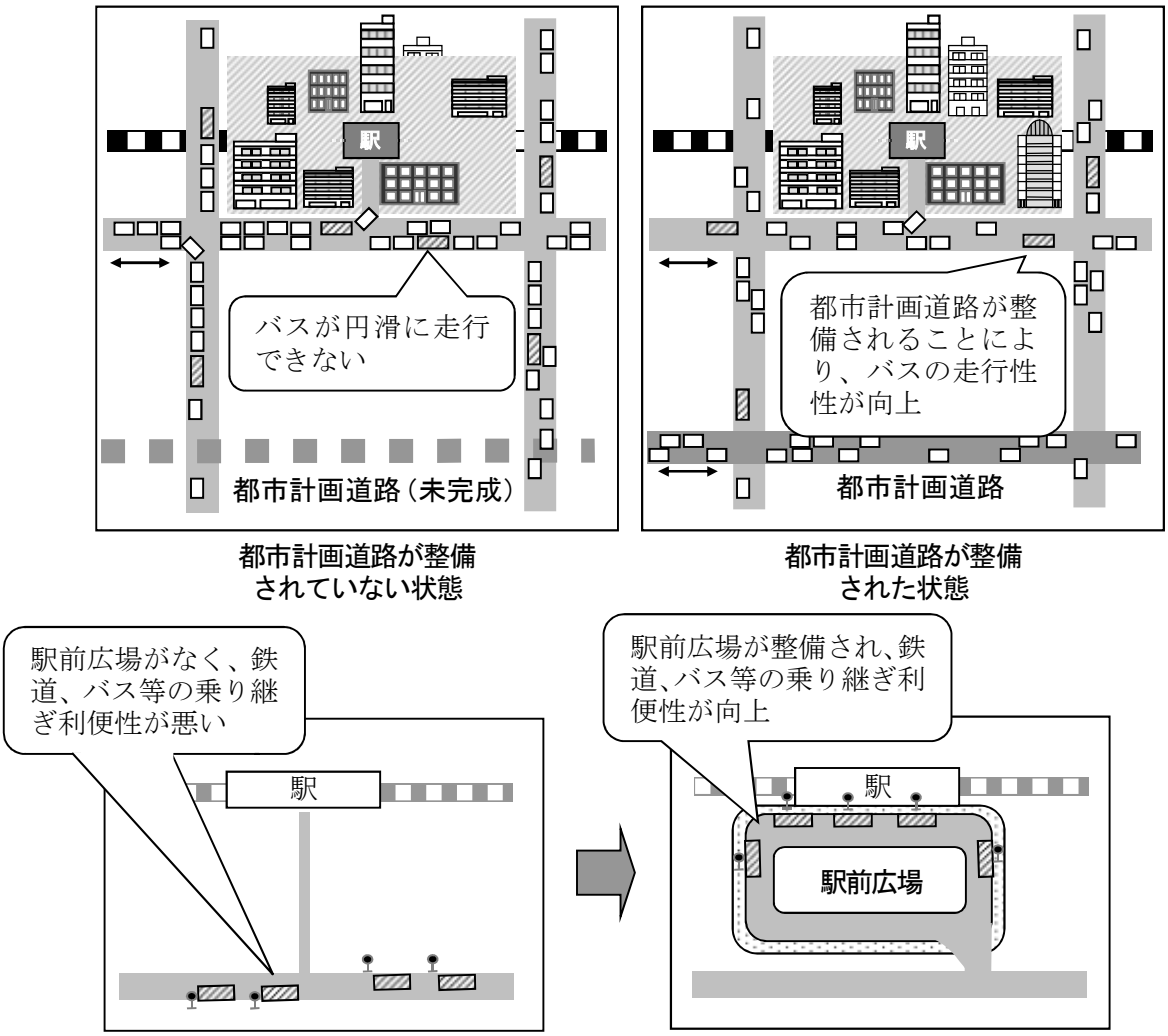


図　４－９　公共交通の利便性向上のための都市計画道路（例示）

６　都市の防災性向上

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。平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災のため、市民の中でも防災性向上への意識が高まっています。

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「都市の防災性向上」を用いることといたします。

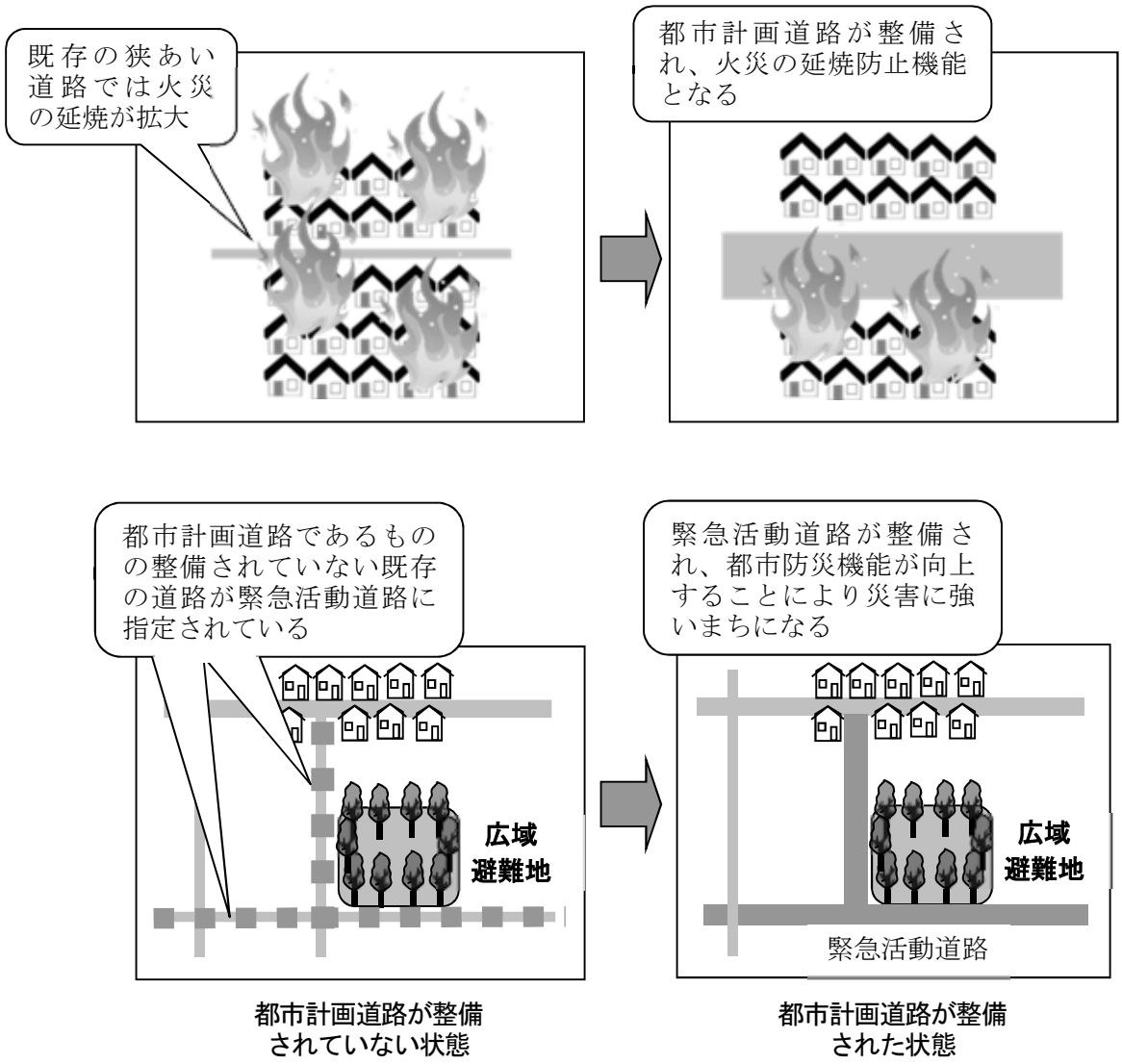


図　４－１０　都市の防災性向上のための都市計画道路（例示）

7　景観形成

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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「景観形成」を用いることといたします。

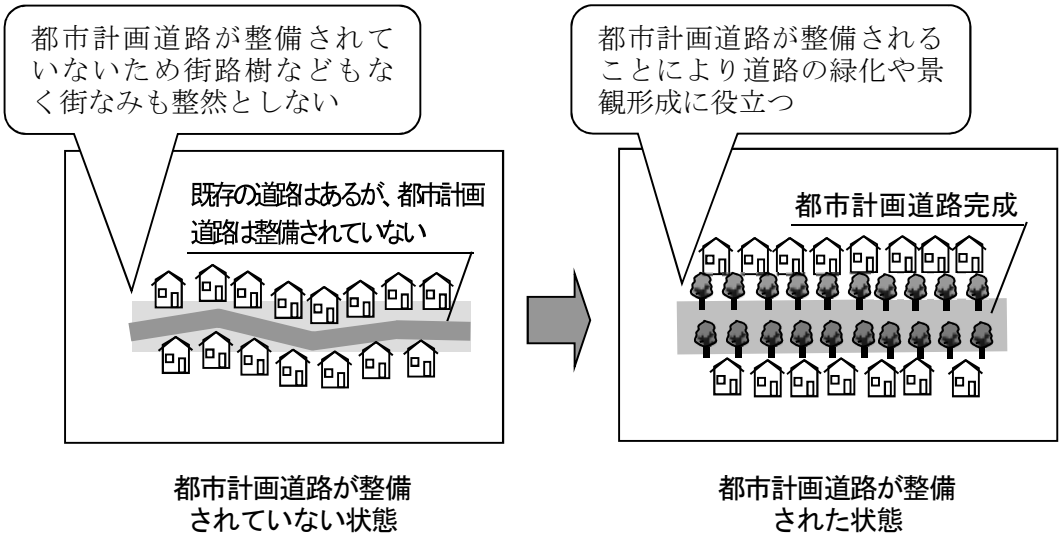


図　４－１１　景観形成のための都市計画道路（例示）

図　４－１２　都市計画道路　川崎駅東扇島線

8　環境対策

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４－１３参照）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　４－参照）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、都市計画道路としての必要性を検証する評価項目の一つとして、引き続き「環境対策」を用いることといたします。

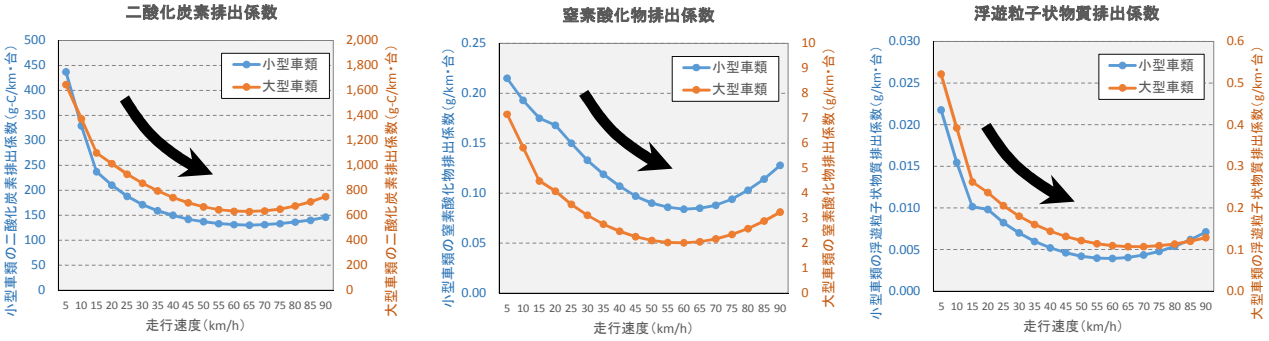


図　４－１３　2010 年次における CO_2・NO_X・SPM 自動車排出係数

出典）国土技術政策総合研究所資料「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）」

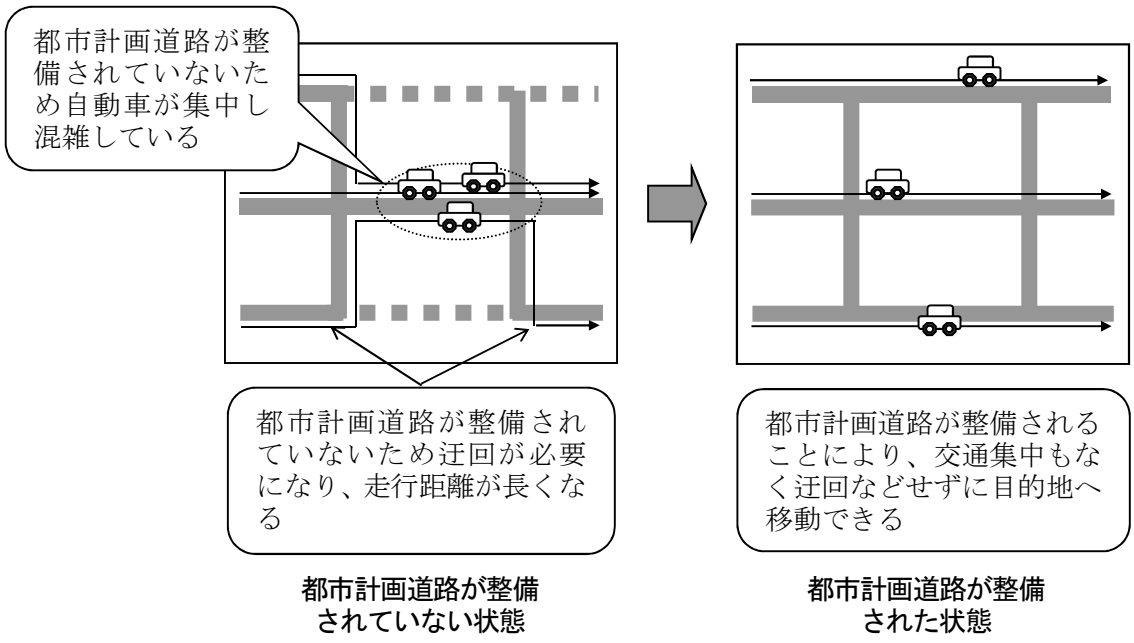


図　４－１４　都市計画道路の整備による道路交通の整流化イメージ

①－３ 既存道路網を活かした方策における検討の視点

効果的な整備

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ることから、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が、より一層求められています。

また、都市計画道路の整備にあたっては、道路整備プログラム等を策定し、整備効果の高い路線等の重点的な整備を進めるとともに、既存ストックを有効に活用し、渋滞対策となる緊急渋滞対策当に加え、社会情勢の急速な変化に早期に対応した取組が必要となっております。

このため、今回の「市民生活を支える公共交通の強化に向けた道路網の改良方策の検討」における視点として、交差点改良やバス停車帯の設置など、早期に事業効果が発揮できる整備個所を的確に抽出し、効果的な方策を検討していくことが必要であると考えます。

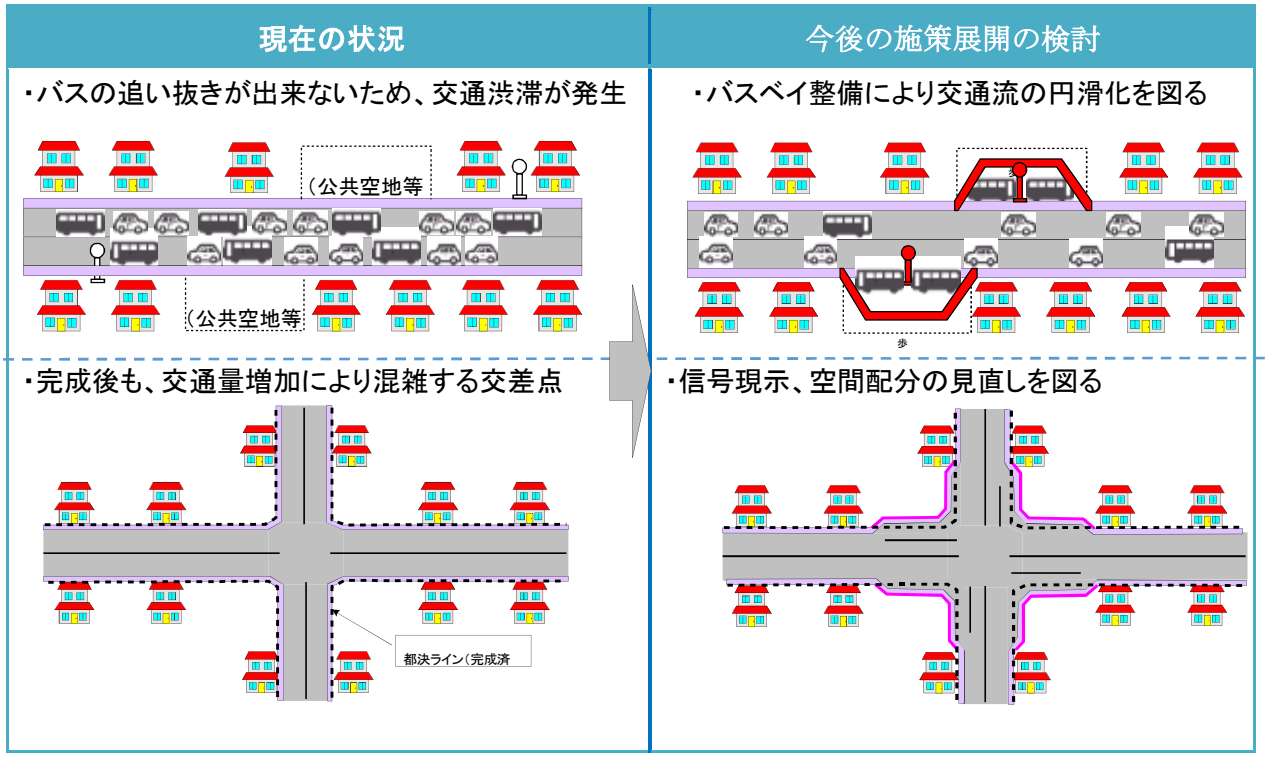


図 ４－１５ 効果的な施策イメージ

①－４ 評価項目の設定

今回の必要性の検証において、設定の妥当性を確認し、あらためて設定した評価項目について、それぞれの評価の視点を表４－２に示します。

設定した評価項目及び評価の視点については、前回の見直し方針策定時と変化はありませんが、これに対応する指標については、最新のデータを採用するなどの時点修正を行います。

表 ４－２　必要性検証における評価項目と評価の視点

評価項目	評価の視点
１ 都市の骨格形成	・首都圏ネットワークないしは市域を超えてネットワークする幹線機能を有する道路であるか。 ・市内・市外拠点、広域交通結節点（ＩＣ、空港、港湾等）へ連携する道路であるか。
２ 拠点形成や地域のまちづくり	・市街地再開発事業や土地区画整理事業などの面的整理事業等の土地利用計画と一体的に計画されている道路であるか。 ・まちづくりの誘導・形成を支援する道路であるか。 ・鉄道等の他事業と一体的に計画されている道路であるか。
３ 混雑緩和のための（円滑な道路交通）	・混雑の解消に役立つ都市計画道路や並行する道路の混雑解消に役立つ道路であるか。 ・ネットワークの欠落区間の整備により連続性が期待され、移動距離の大幅な短縮に寄与する道路であるか。
４ 歩行者等の安全性・快適性向上	・交通バリアフリー法の重点整備地区内の特定経路などに指定されている道路であるか。 ・自転車・歩行者交通量を大量に発生される学校、商店街、病院、鉄道駅、住宅団地等が沿道にあるなど、自転車・歩行者交通の安全性、快適性の向上に寄与する道路であるか。 ・住宅地の中にある生活道路から通過交通を排除する等の効果が認められる道路であるか。
５ 公共交通の利便性向上	・既存道路が幹線的なバス路線や区間となっており、当該路線の整備によりバスの走行性や定時性の向上に寄与する都市計画道路 ・当該路線の整備によりバス等の走行環境の整備・改善に寄与する道路であるか。 ・鉄道、バス等への乗り継ぎの利便性を高める駅前広場（都市計画決定されている駅前広場）と一体的に計画されている道路であるか。
６ 都市の防災性向上	・関連計画等で既存道路が緊急輸送路や避難路として位置付けされている道路であるか。 ・当該路線の整備により、災害時の緊急輸送路や避難場所への避難路、あるいは延焼遮断路の確保など、防災性の向上に寄与する道路であるか。 ・消防活動が困難な区域の解消に寄与する道路であるか。
７ 景観形成	・関連計画等に緑のネットワーク形成や都市景観形成を図るうえでの必要な道路として位置付けられている道路であるか。
８ 環境対策	・交通渋滞の改善や走行性の向上、道路ネットワークにおける自動車交通の整流化に寄与する道路であるか。

②　機能代替性の検証

②−１ 周辺状況等の変化

①の必要性の検証にて、今回、都市計画道路としての機能ありとした路線について、前回の見直し時に抽出した機能代替の可能性のある対象路線周辺に既存道路について、前回見直し以降の整備状況等の変化を確認します。

＜整備状況等の変化確認の視点＞

・道路新設工事の有無
・歩道設置・拡幅工事の有無
・道路改良工事（再配分等）の有無
・道路改良工事計画の有無

②−２ 機能代替性検証

対象路線周辺既存道路に整備状の況変化等が認められない路線は「存続区間」とし、変化が認められた路線については、既存道路への機能代替性の検証を行います。

＜機能代替性検証の視点＞

・対象となる都市計画道路上の既存道路（区間）が、都市計画道路と同程度の道路区画（幅員・交通容量等）を既に備えているかどうか
・機能を代替し得る既存道路に、交通渋滞などの課題が生じていないかどうか（但し道路改良工事等により課題解消が見込まれる場合は除く）

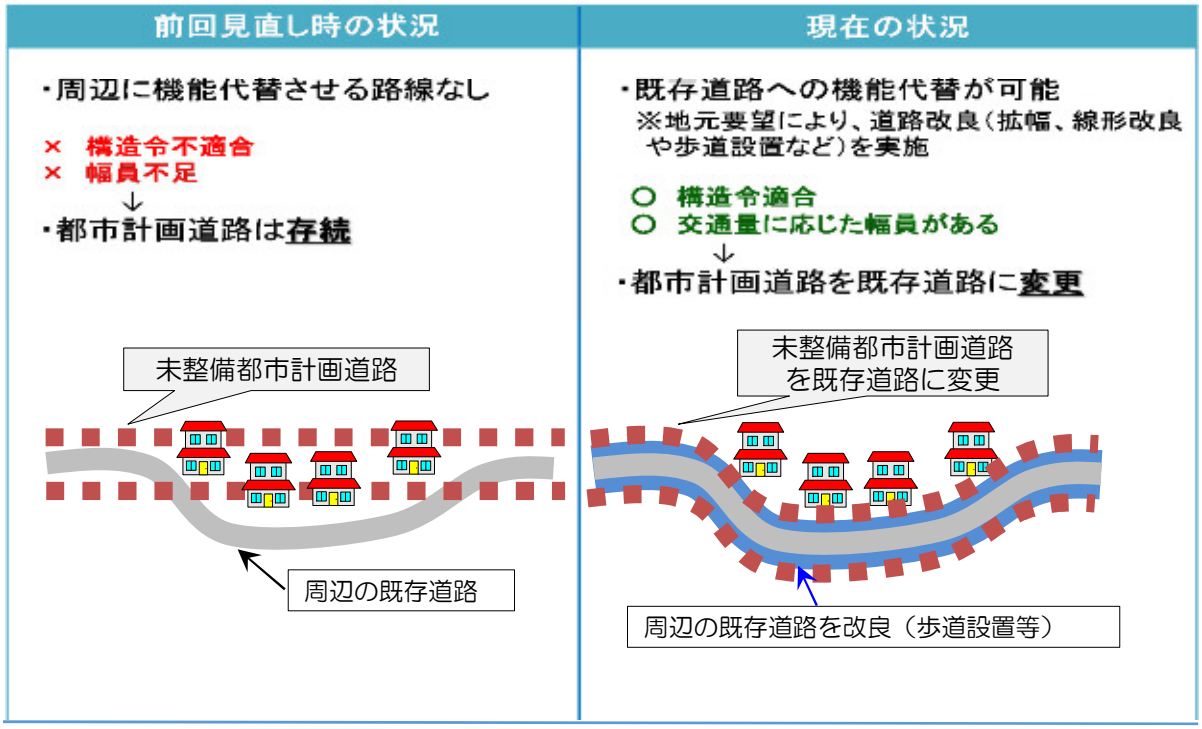


図４－１６　機能代替性検証のイメージ例

２）既存道路網を活用した方策（公共交通の強化に向けた道路改良方策の検討）

③　重点改良対象路線の抽出

道路改良を要するバス路線の抽出にあたっては、総合都市交通計画が示す定時性確保等を促進する路線の方向性より既存路線において、重点的に改良を行う路線や地点を抽出します。

重点改良路線の抽出にあたっては、既存路線において、交通渋滞の状況のほか、車線数やバス運行本数、道路事情の影響をより受けやすい長距離を運行する系統の有無などの要素を踏まえ、以下の視点から、改善による効果が大きいと考えられる路線や地点を選定します。

＜改良検討路線抽出の視点＞

① 路線バス走行台数が 300 台/日以上の路線

② 路線バス利用者（ﾄﾘｯﾌﾟｴﾝﾄﾞ）が多く、かつ鉄道駅へ結節する路線

③ 交通混雑が見受けられる路線（H22 道路交通センサスの旅行速度が 20km 未満、または首都圏ボトルネック協議会にて混雑区間に指定された路線（区間））

④ 鉄道駅や鉄道敷から離れている路線（区間）

⑤ 他施策を実施する予定のない路線（連続立体交差事業、または公共交通優先システム（ＰＴＰＳ）等を導入済路線以外）

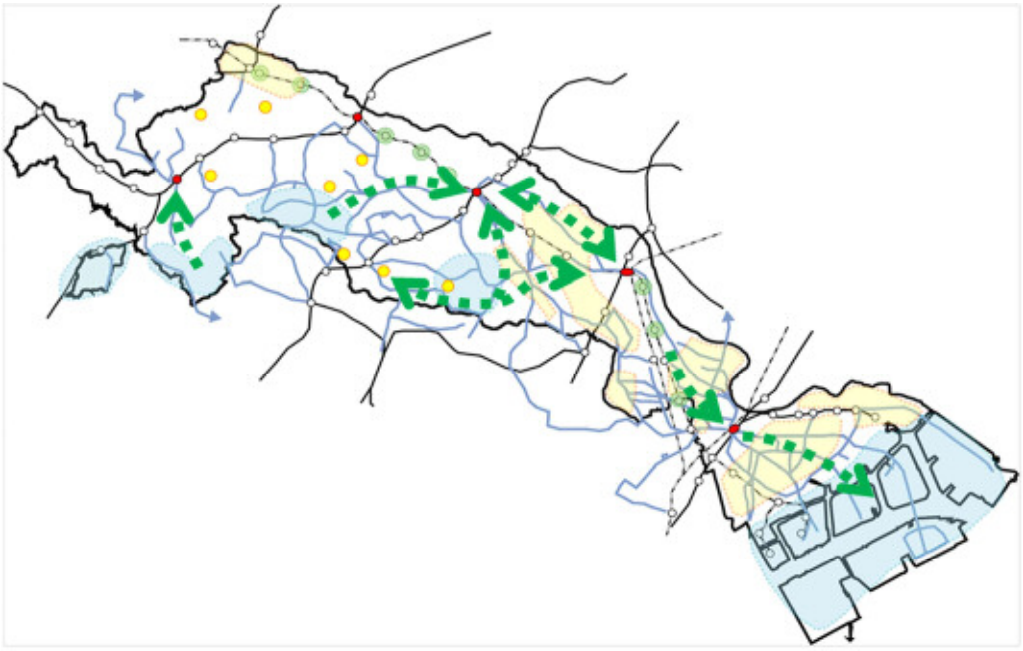


図４－１７　総合都市交通計画（平成 25 年 3 月）における公共交通へのアクセス向上に向けた取組イメージ図　～定時性の確保等を促進するバス路線方向（例）～

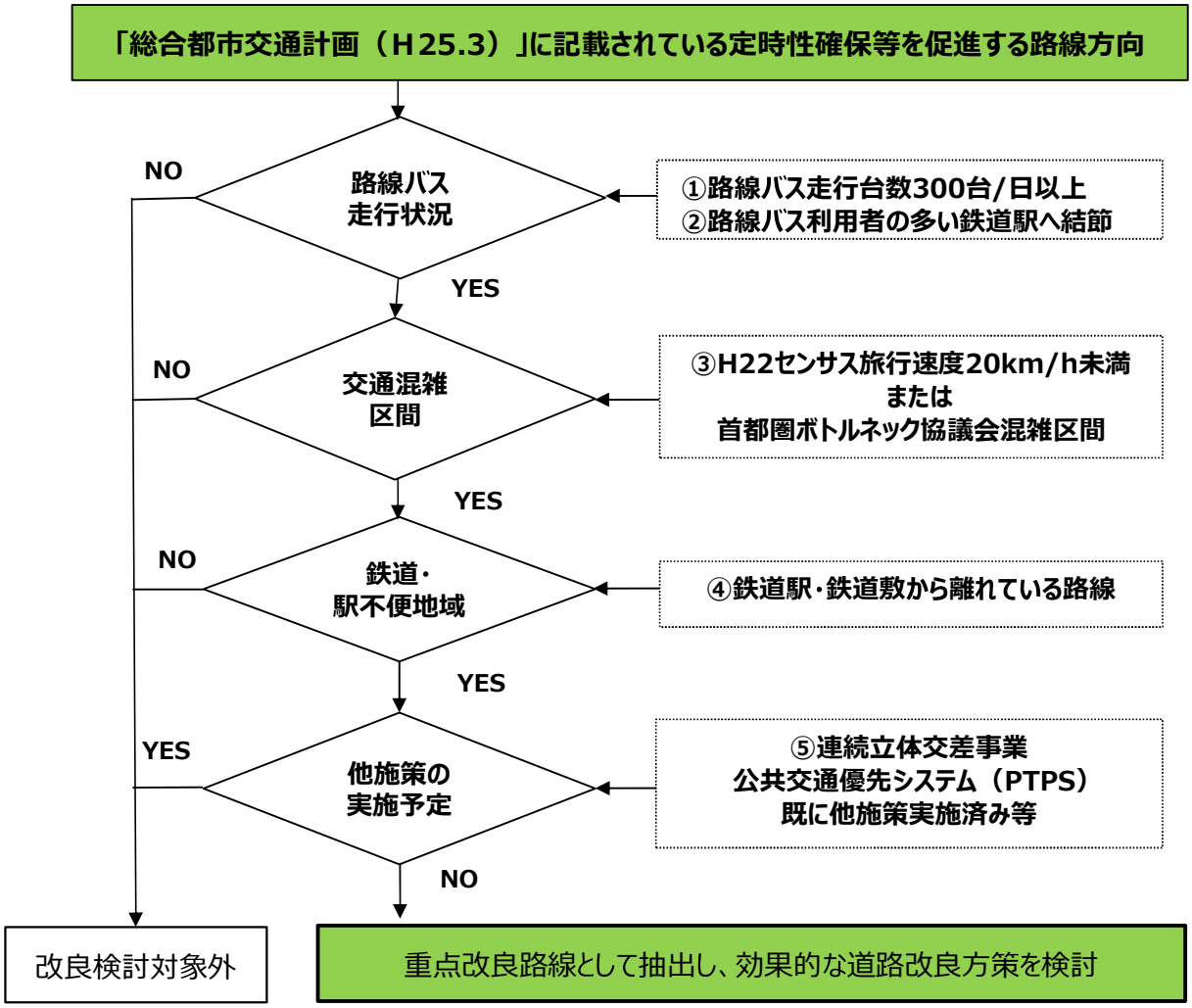


図４－１８　改良検討路線抽出フロー

④　道路改良方策の検討

③で抽出された路線や地点について、地域特性等を踏まえ、次の例を基本とした早期に効果を発現し得る効率的・効果的な道路改良方策を検討します。

検討にあたっては、整備効果が高いと考えられる部分や位置等を抽出しつつ、先行的な取組を行うことで、より効率的・効果的な取組につなげることといたします。

先行的な取組については、効果検証を行い、検証結果に基に各方策を効果的に組み合わせた路線ごとの総合的な道路改良方策を検討するものといたします。

例　１：道路空間再配分や交通規制の見直し等による改良

・道路空間の再配分（幅員構成の再整備）や交通規制の見直し、沿道と一体となった道路空間の形成等による改良の可能性を検討

例　２：道路の拡幅による改良

・検討①による対応では道路交通問題が改善されない場合、部分的な道路の拡幅等による問題箇所の改良の可能性を検討、また、必要に応じて検討①との併用策もあわせて検討

例　３：バスベイ設置等による改良

・完成済み路線を含め、幅員が不足（追越車線が無い）していることが原因でバス停留所の度に渋滞が発生しているような路線は、バス停の位置を変更しバスベイを設置する等、交通流動の整序化を図る方策を検討

例　４：公共車両優先システム（ＰＴＰＳ導入）の検討

・交通管理者の交通制御システムとバス事業者のバスロケーションシステムを有機的に結合し新たなバスシステムの導入を検討

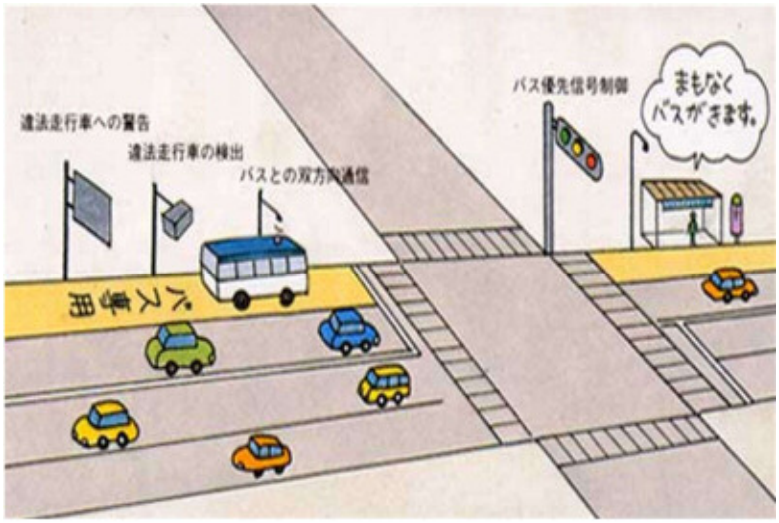
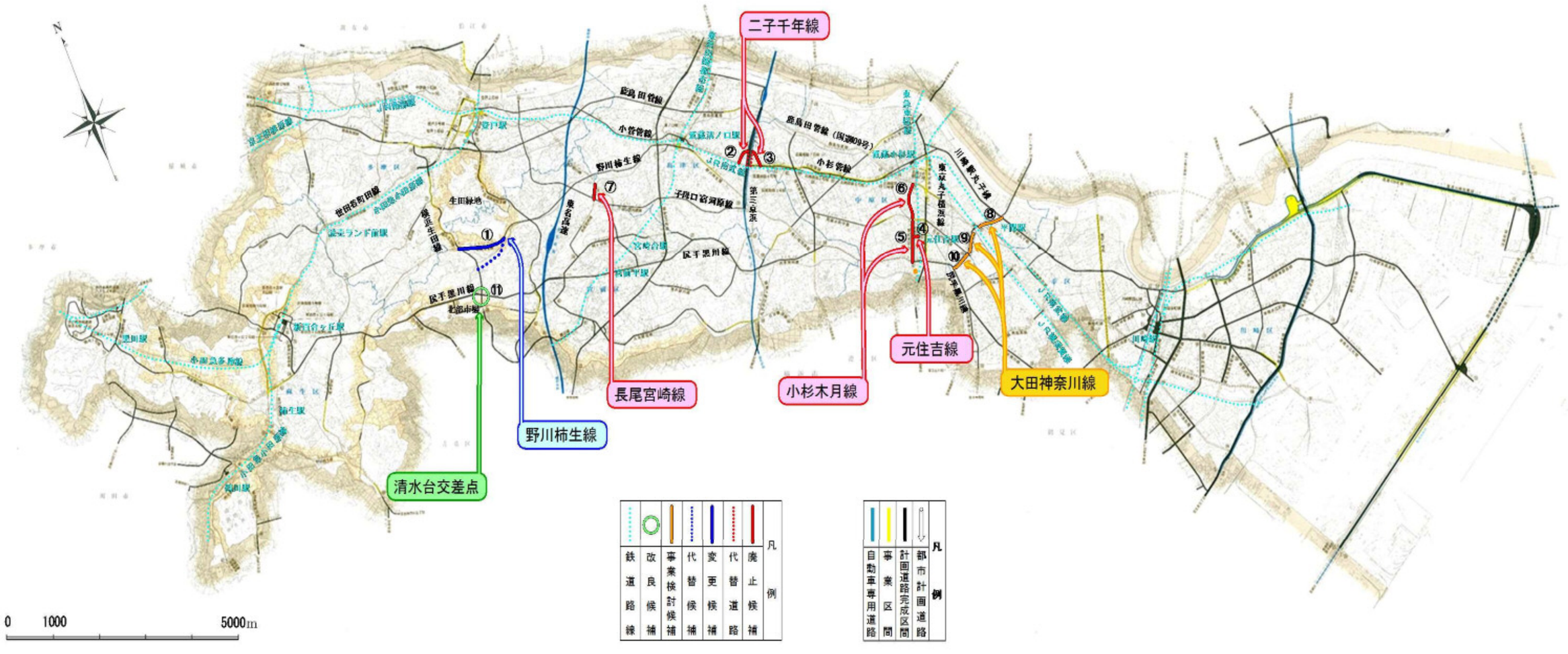


図４－１９　道路改良方策の検討例

都市計画道路網見直し方針（平成20年6月）における見直し候補路線

参考資料2

■ 見直し候補路線等

検証区分	見直し区分		路線名	区間起点～終点	幅員・延長	代替機能を有する路線名	都市計画変更等
必要性検証	変更候補（1路線1区間）	①	野川柿生線（3.5.14）	宮前区平4丁目～宮前区菅生1丁目	計画幅員12m 区間延長約1,030m	宮前8号線（幅員約12m）	変更済（平成25年4月告示）
	廃止候補（4路線6区間）	②	二子千年線（3.4.12）	高津区末長～高津区末長	計画幅員9m 区間延長約360m	二子千年線（第三京浜側道）（幅員約7m）	
		③	二子千年線（3.4.12）	高津区末長～高津区末長	計画幅員9m 区間延長約340m	二子千年線（第三京浜側道）（幅員約10～14m）	
		④	元住吉線（3.5.5）	中原区木月1丁目～中原区木月1丁目	計画幅員15m 区間延長120m	―	廃止済（平成23年7月告示）
		⑤	小杉木月線（3.5.12）	中原区木月伊勢町～中原区木月3丁目	計画幅員12m 区間延長約800m	木月54号線～中原8号線（幅員約6～8m）	
		⑥	小杉木月線（3.5.12）	中原区小杉3丁目～中原区木月伊勢町	計画幅員12m 区間延長約700m	中原8号線（幅員約10m）	
		⑦	長尾宮崎線（3.6.2）	高津区上作延～高津区上作延	計画幅員11m 区間延長約700m	―	
	計（5路線7区間）				延長 4,050m		

検証区分	見直し区分		路線名	区間起点～終点	幅員・延長	備 考
事業実行性検証	事業検討候補（1路線3区間）	⑧	大田神奈川線（3.5.3）	中原区上平間～中原区苅宿	計画幅員20m 区間延長約650m	南武線連立事業とあわせた事業調整
		⑨	大田神奈川線（3.5.3）	中原区苅宿～幸区北加瀬3丁目	計画幅員15m 区間延長約400m	
		⑩	大田神奈川線（3.5.3）	中原区苅宿～幸区北加瀬3丁目	計画幅員15m 区間延長約420m	
	延長 1,470m					
改良方針検討	改良候補（1路線1区間）	⑪	清水台交差点（尻手黒川線、横浜生田線）	宮前区菅生4－5付近	―	改良工事済（平成25年度）