



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】  
上段右：(都)東京丸子横浜線(市ノ坪付近)  
下段左：王禅寺ふるさと公園

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(事務所所在地：駅前本町12-1タワーパーク17F)  
川崎市建設緑政局総務部企画課  
TEL 044-200-2781 FAX 044-200-3973

川崎市

# 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

概要版

計画期間 平成28年度～平成37年度



平成28年3月

川崎市

# 第2次川崎市道路整備プログラムの概要

川崎市では、事業箇所の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推進してきました。

計画策定から8年が経過する中で、東日本大震災や高齢化の更なる進展など私達を取り巻く環境に大きな変化が生じているため、それまでの取組結果を踏まえ、平成28年度を初年度とする第2次計画を策定し、計画的に整備を推進しています。

## 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～平成37年度までの**10年間**  
(前期6年、後期4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：26工区、着手：8工区)
- 主な事業効果
- 【前期】東京丸子横浜線、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**

### 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

### 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

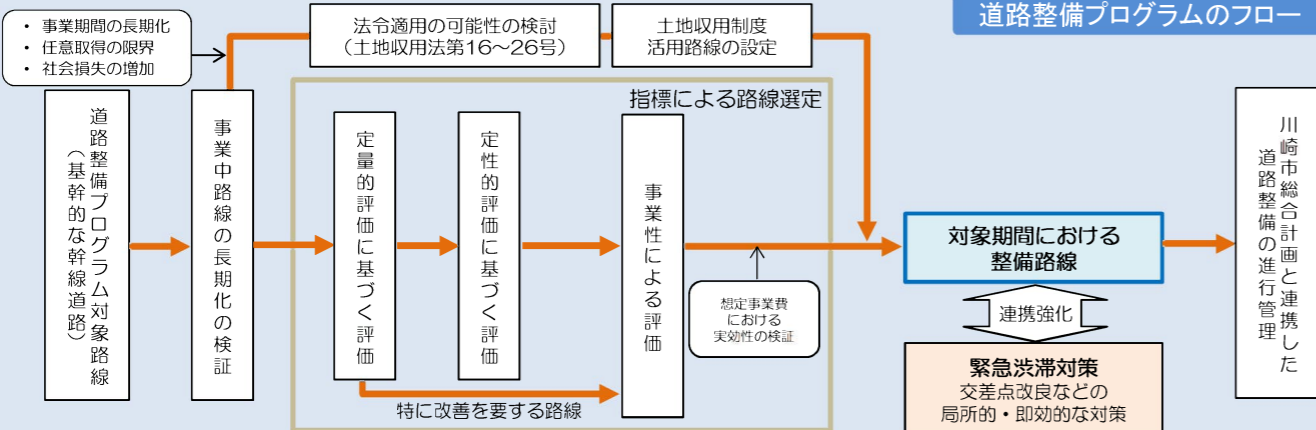
#### 「緊急渋滞対策」との連携強化

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30%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	市内拠点から高速ICを結ぶ路線 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 踏切対策推進	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通過交通の流入抑制に資する路線 緊急対策踏切などを含む路線
		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 啓開道路活動支援	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 首都直下地震道路啓開計画のルート（八方向作戦）における指定路線間を結ぶ路線
	環境・魅力	都市環境改善 公共交通支援	緑化推進重点地区支援 バス路線支援 公共交通利用促進	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 駅に直接、接続する路線
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



## ～「第2次計画」策定の背景について～

### 第1次計画期間における取組結果

- 道路ネットワークの形成が推進
  - 8年間の完成延長：約10km
  - 都市計画道路の進捗率 約63%⇒約68%  
(完成延長 約207km/計画延長 約305km)
  - 主な整備効果
    - ◎幹線道路ネットワークの形成
      - ◆尻手黒川線（片平付近）の完成
        - ・災害時の代替性の確保
        - ・新百合ヶ丘駅周辺の通過交通の排除
      - ◎広域拠点（武蔵小杉）の機能強化
        - ◆東京丸子横浜線（市ノ坪付近）の完成
          - ・東京・横浜方面から小杉地区へのアクセス性の改善
          - ・電線類の地中化などによる一体的な都市空間の形成
        - ◎臨海部の交通渋滞の改善
          - ◆扇町川崎停車場（南渡田付近）の完成
            - ・産業道路交差点を先頭にした慢性的渋滞の解消  
最大所要時間30分短縮（整備前37分⇒整備後7分）

### 用地取得の難航を起因として事業が遅延

- 進捗状況（H27年度末）

	計画	実施
着手	15工区	11工区
完成	35工区	19工区

- ◇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工区の総延長は約6km**

### 改定の考え方

第1次計画に基づく取組により、道路ネットワークの形成などが推進し市民生活の改善や経済活動の活性化が図られる一方で、道路整備を計画的に進めるには事業の遅延への対応が必要

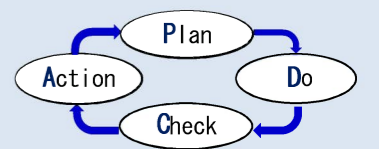
第1次計画期間に生じた「災害への備え」や「少子・高齢化」、「国際競争力強化」、「魅力創出」などの社会経済環境の変化に対する確実な対応が必要

### 改定の基本的な考え方

- プログラムの基本的な仕組みの継承
- 整備箇所の選定指標の見直し
- 事業遅延箇所への対応
- さらなる重点化の推進

### 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、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、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があります



# 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	路線名	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	多摩	(主)川崎府中	栞形・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		(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Ⅰ期	→	完成
7	中原	(国)国道409号	小杉御殿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		溝口駅南口駅前広場		完成	
13		(都)野川柿生線	久本	→	完成
14	高津	(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		(都)世田谷町田線	登戸	完成	
20	多摩	(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		(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	麻生	(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

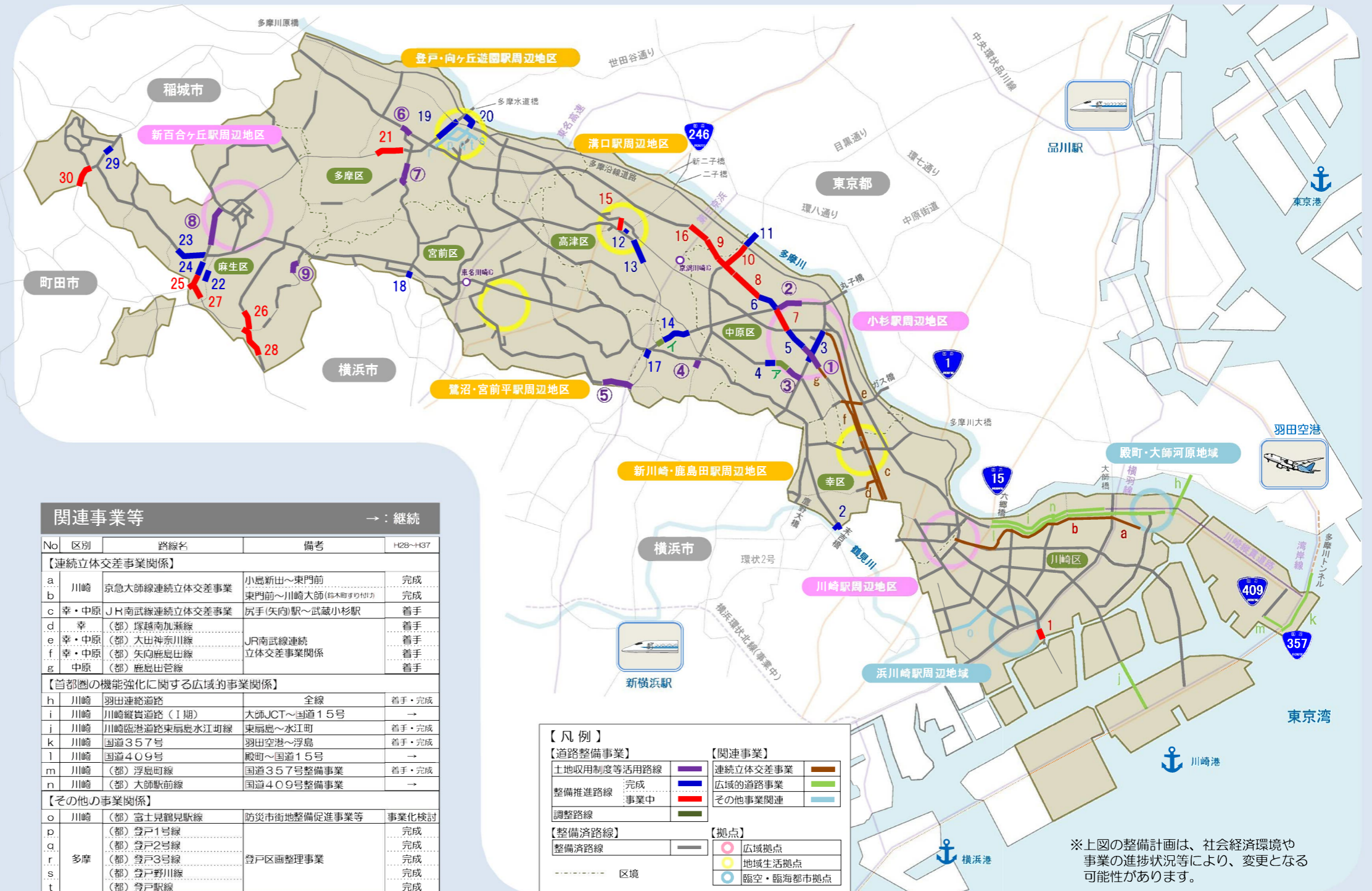
## 後期(H34～H37)

### ■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	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	小島新出～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(島崎通り付)	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	JR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)鹿島田菅線		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	川崎臨海部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	多摩	(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)登戸駅線		完成

### 【凡例】

【道路整備事業】	【関連事業】
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	広域的な道路事業
調整路線	その他事業関連
【整備済路線】	【拠点】
整備済路線	広域拠点
調整済路線	地域生活拠点
区境	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。

# 整備目標（平成28年度～平成37年度）

## 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、計画期間における目標の設定を行いました。

### 活カ

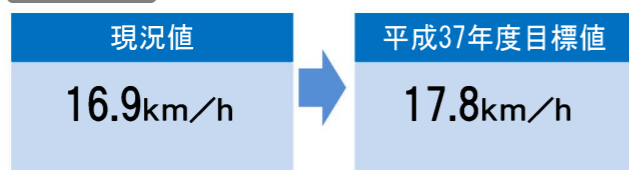
#### 1-1 混雑時の走行性を向上させます

取組の方向性

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。

成果指標

混雑時平均走行速度



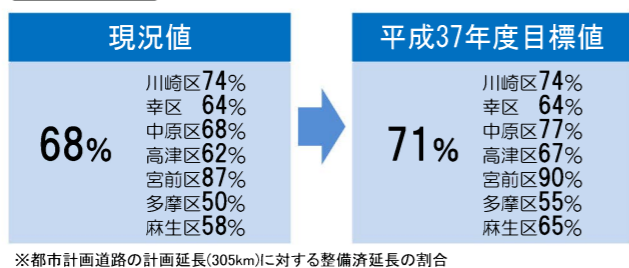
#### 1-2 道路ネットワークを強化します

取組の方向性

整備箇所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を強化します。

成果指標

都市計画道路進捗率



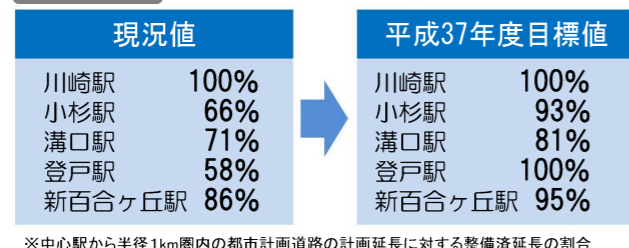
#### 1-3 拠点周辺の利便性を向上させます

取組の方向性

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。

成果指標

拠点地区内の幹線道路整備率



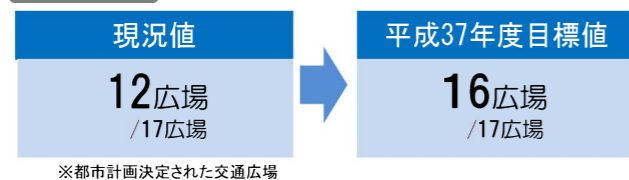
#### 1-4 駅利用の利便性を向上させます

取組の方向性

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。

成果指標

駅前広場の整備箇所数



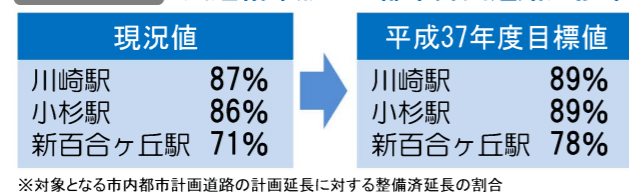
#### 1-5 広域拠点の機能を強化します

取組の方向性

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。

成果指標

交通結節点への都市計画道路進捗率



## 安全・安心

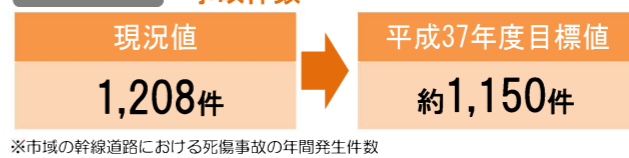
#### 2-1 安全性を向上させます

取組の方向性

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。

成果指標

事故件数



#### 2-2 災害時の対応力を強化します

取組の方向性

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。

成果指標

緊急輸送路の整備率



#### 2-3 救命救急活動の支援を強化します

取組の方向性

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。

成果指標

災害拠点病院アクセス路線の整備率



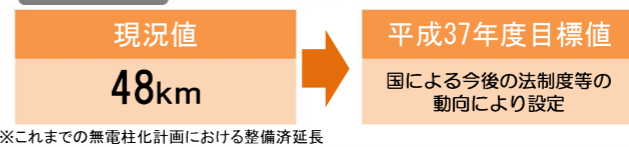
#### 2-4 都市の防災性を強化します

取組の方向性

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ていきます。

成果指標

無電柱化延長



## 環境・魅力

#### 3-1 沿道環境の改善を推進します

取組の方向性

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。

成果指標

低騒音舗装の整備延長



#### 3-2 都市緑化を推進します

取組の方向性

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。

成果指標

道路緑化延長



#### 3-3 公共交通の利便性を向上させます

取組の方向性

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。

成果指標

拠点駅周辺のバス路線の整備率

