

令和8年 2月 9日

まちづくり委員会資料

第2次川崎市道路整備プログラム後期②の取組（案）
に係るパブリックコメントの実施結果について

建設緑政局

第 2 次川崎市道路整備プログラム後期②の取組（案）に係るパブリックコメントの実施結果について

1 概要

本市では、幹線道路の効率的・効果的な整備推進を目的として、平成 28 年に「第 2 次川崎市道路整備プログラム」を策定し、計画的に整備を推進してきました。

現在は、平成 28 年度から令和 3 年度までの 6 年間を「前期」、令和 4 年度から令和 7 年度までの 4 年間を「後期①」、令和 8 年度から令和 11 年度までの 4 年間を「後期②」として、取組を進めています。

この度、後期①の進捗状況や社会経済状況の変化を踏まえ、引き続き、効率的・効果的な整備を推進するため、「第 2 次川崎市道路整備プログラムの後期②の取組（案）」をとりまとめ、これについて、市民の皆様から御意見を募集しました。

その結果、26 通（意見総数 46 件）の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表いたします。

2 意見募集の概要

題名	「第 2 次川崎市道路整備プログラム後期②の取組（案）」に関する意見募集
意見の募集期間	令和 7 年 12 月 15 日（月）から令和 8 年 1 月 19 日（月）
意見の提出方法	意見提出フォーム、FAX、郵送、持参
意見の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページへの掲載 ・市政だより（令和 8 年 1 月号）への掲載 ・かわさき情報プラザ（川崎市役所本庁舎復元棟 2 階）での閲覧 ・各区役所市政資料コーナーでの閲覧 ・建設緑政局総務部企画課での閲覧
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページへの掲載 ・かわさき情報プラザ（川崎市役所本庁舎復元棟 2 階）での閲覧 ・各区役所市政資料コーナーでの閲覧 ・建設緑政局総務部企画課での閲覧

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）	26 通（46 件）
意見提出フォーム	26 通（46 件）
FAX	0 通（0 件）
郵便	0 通（0 件）
持参	0 通（0 件）

4 意見の概要と対応

事業中箇所における用地取得の推進、用地取得済箇所の早期整備、成果指標の見直し等の御要望が寄せられました。

これらのうち、関連事業等・成果指標に関する御意見を踏まえ、「新川崎・鹿島田駅周辺地区」及び「鷺沼・宮前平駅周辺地区」に関する記載を追加するとともに、所要の整備を行った上で、「第2次川崎市道路整備プログラムの後期②の取組」をとりまとめます。

（1）意見に対する本市の考え方の区分の説明

- A：意見を踏まえ、案を加筆・修正するもの
- B：案の趣旨に沿った意見であり、意見を踏まえ、取組を推進するもの
- C：意見を踏まえ、今後取組を進める中で参考とするもの
- D：案に対する質問・要望の意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる意見等）

（2）意見の件数と対応区分

項目	A	B	C	D	E	計
1 道路整備プログラム全体に関すること	0	1	0	2	0	3
2 後期②の取組に関すること	0	7	0	19	0	26
3 関連事業等・成果指標に関すること	2	0	3	0	0	5
4 その他	0	0	0	0	12	12
合計	2	8	3	21	12	46

5 意見の概要と意見に対する本市の考え方

(1) 道路整備プログラム全体に関すること（3件）

No	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	人口減少や自然保護の観点から、道路整備は必要ないという意見があるが、そのような負の意見に流されずに、 <u>川崎市の発展のため計画道路を完成させてほしい。</u>	<p>道路の慢性的な渋滞は経済損失を招き、環境や交通安全、路線バスの運行など、市民生活に影響を及ぼすことから、交通環境の改善に向けては、今後も計画的な道路整備の推進が必要と考えております。</p> <p><u>本市の幹線道路の整備につきましては、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムに基づき、整備効果の高い箇所を選定して道路の整備を推進しており、引き続き、本プログラムに基づき、予算の集中的な投資などにより事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいります。</u></p>	B
2	<p>川崎市に限らないが、国内の道路計画においては昭和の「モータリゼーション」がいまだに根深く残っており、道路において、生活者を押しのけて車を通すような計画が進められていた。</p> <p>道路においては昭和の頃に立てられた計画が見直しされないまま進められており、歩行者や自転車などの軽車両を半ば無視して、自動車のことばかり考えた道路整備が行われている例が少なくない。</p> <p>ついては、古い道路計画は全て見直し、歩道と自転車走行空間を広く確保する計画に改めるよう求める。</p>	<p>都市計画道路は都市の将来の見通しの下、長期的視点からその必要性が位置付けられているものであり、単に長期にわたって事業に着手していないという理由のみで変更することは適切ではないと考えていることから、必要性を再検証したうえで、見直しを進めてまいりました。</p> <p>本市では、平成 20 年度及び平成 29 年度に都市計画道路網の見直しを実施しており、今後も社会状況の変化を捉えながら、適時適切な見直しに取り組んでまいります。</p> <p>道路整備にあたりましては、自動車のみならず、歩行者や自転車など、様々な利用者の安全性・利便性の向上を図るため、引き続き、第 2 次川崎市道路整備プログラムに基づき、効率的・効果的に取組を進めてまいります。</p>	D

3	<p>川崎市の湾岸エリアの道路は、産業振興の名のもと長大な橋梁などを次々建設していくのに対して、北部地域特に麻生区や多摩区の住宅地を結ぶ道路は一向に道路整備が進まない。北部地域にも湾岸エリアと同じように建設費を投資してくれるようお願いします。</p>	<p>本市が行う幹線道路の整備については、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおります。</p> <p>また、臨海部においては、国により国道 357 号や水江町線などの広域幹線道路の整備が進められており、本プログラムにおいても関連事業として示しております。</p> <p>今後につきましても、幹線道路網の形成に向けて、事業効果の早期発現に資する効率的・効果的な整備を推進してまいります。</p>	D
---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

(2) 後期②の取組に関すること (26件)

No	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	<p><u>宮内新横浜線、宮内工区について等々力大橋開通と同時に完成させるべきと考えます。</u></p> <p>土地収用制度を早期に適用し、同時開通を目指すべきではないでしょうか。</p> <p>周辺住民の安全を第一に考え事業を進めて頂きたい、検討をお願いします。</p>	<p>第2次川崎市道路整備プログラムにおける土地収用制度等活用路線は、第1次計画である「川崎市の道路整備プログラム」で未完成となった整備箇所のうち、事業経過年数が10年以上経過しており、用地取得率が80%以上などの一定の基準に該当し、用地交渉が難航している工区を位置付けたものとなっております。</p> <p>都市計画道路宮内新横浜線宮内工区の用地取得率は令和7年3月時点で60%であり、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、<u>事業中の工区へ予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</u></p> <p>また、本プログラムに令和11年度以降も継続して事業を進める路線として位置づけておりますが、<u>整備効果を最大限発揮するためにも、都県境を結ぶ新たな交通ネットワークとして整備する(仮称)等々力大橋と一体的な供用の開始を目指して事業を推進してまいります。</u></p>	D
2	<p><u>横浜生田線水沢工区・元石川線を早期に開通して欲しいです。横浜市と連携し、後期②には必ず開通して欲しいです。</u></p>	<p>事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、<u>予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</u></p> <p>市道横浜生田線水沢工区は、<u>令和11年度までの完成を目指して取組を進めてまいります。</u></p>	B
3	<p><u>横浜生田線・元石川線(水沢工区)は開通させるべきです。川崎市側・横浜市側ともに周辺の駅や商業施設が利用出来てお互いにメリットが生まれると思うので早めの開通を希望します。</u></p>		
4	<p><u>横浜生田線未開通区間(清水台付近)の早期開通をお願いしたいです。この道路が開通することによって、川崎市側も横浜市側もより便利になり、もっとこの街が活性化すると思われます。</u></p>		

5	<p>中原区内の未整備となっている府中街道及び中原街道について収用制度を活用して道路整備推進をお願いします。早期完成を市民として希望します。</p>	<p>事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資するとともに、土地収用制度等を積極的に活用し、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>国道 409 号につきましては、中原区内では、市ノ坪工区、小杉工区、小杉御殿Ⅰ期工区、Ⅱ期工区の 4 工区で事業を推進しております。市ノ坪工区につきましては、土地収用制度を活用し、令和 7 年度末までに土地の明け渡しが見込みです。</p> <p>また、都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線小杉御殿工区につきましては、令和 7 年 12 月に収用裁決申請を行い、用地取得準備を進めております。</p> <p>今後も第 2 次川崎市道路整備プログラムに基づき、予算の集中的な投資などにより事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	B
6	<p>府中街道そのものの道路整備もですが、西下橋交差点から（仮称）等々力大橋への接続道路整備、小杉十字路交差点への中原街道の迂回路整備と、中原区内で整備が未完の道路が多過ぎます。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>このうち、中原区内における事業中路線は、「3. (3) 後期②の取組」に示しているとおり、国道 409 号、都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線、宮内新横浜線で、3 路線 7 工区となっております。</p> <p>今後も本プログラムに基づき、予算の集中的な投資などにより</p>	B

		事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。	
7	小杉工区と隣り合う市ノ坪工区は、ようやく用地取得率が100%に達して工事が進みそうですが、これは土地収用制度の活用が奏功したものと思います。小杉工区においても今後は土地収用制度を活用した用地取得の促進がはかれるものと期待していましたが、現在の後期②の取組（案）を見る限り、その計画はないようです。これはなぜでしょうか。	<p>土地収用制度等活用路線とは、第1次計画である「川崎市の道路整備プログラム」で未完成となった整備箇所のうち、事業経過年数が10年以上経過しており、用地取得率が80%以上などの一定の基準に該当し、用地交渉が難航している工区を位置付けたものとなっております。</p> <p>国道409号小杉工区の用地取得率は令和7年3月時点で75%であり、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、事業中の工区へ予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>引き続き、粘り強い交渉を継続し、早期の完成に向けて取組を進めてまいります。</p>	D
8	丸子中山茅ヶ崎線（小杉御殿）については、道路用地の強制取得の手続きを可及的速やかに行い直ちに行ってください。	都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線小杉御殿工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、事業中の工区へ予算を集中的に投資するとともに、土地収用制度等を積極的に活用し、早期完成を目指すことが重要と考えており、令和7年12月に収用裁決申請を行い、用地取得準備を進めております。	B
9	世田谷町田線について、早期の右折レーン整備、自転車通行環境の整備、歩道の拡張を望みます。 また小田急線との交差道路の踏切解消や同線の複々線化なども考慮いただければ幸いです。	<p>事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>都市計画道路世田谷町田線上麻生Ⅱ期工区は、令和11年度以降も事業継続となりますが、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」</p>	D

		<p>に示しているとおり、事業効果の早期発現のため、主要交差点周辺などから用地取得に努め、先行して整備を進めていくことが重要と考えておりますので、今後も着実に取組を進めてまいります。なお、自転車の通行環境の整備につきましては、交通管理者の意見も踏まえ、道路拡幅とあわせて整備を推進してまいります。</p> <p>また、東生田小学校付近から百合丘駅付近の区間につきましては、「3. (1) 事業推進に向けて」に示しているとおり、令和 11 年度までに生田工区の着手に加え、隣接する小田急線の複々線化計画を考慮しながら、第 2 次川崎市道路整備プログラムに位置づけのない区間の課題整理及び整備方針について検討してまいります。</p>	
1 0	<p>世田谷町田線に位置する生田歩道橋交差点は狭小で離合しづらく、自転車や歩行者も往来するため非常に危険である。また、南側の小田急線踏切が長時間遮断されることがあり北側に向かって待機車列が伸びるため、これを避けるように自転車が車道中心を走行しており事故発生に関してハイリスクなポイントである。早急に拡幅を願いたい。</p>	<p>都市計画道路世田谷町田線東生田小学校付近から百合丘駅付近の区間につきましては、「3. (1) 事業推進に向けて」に示しているとおり、生田工区の着手に加え、生田駅付近から百合丘駅付近の未着手区間が、隣接する小田急線の複々線化計画と連携を図る必要があることから、本プログラムに位置づけのない区間の課題整理及び整備方針の検討が重要であると考えております。</p> <p>生田工区につきましては、「3. (3) 後期②の取組」に示しているとおり、令和 11 年度までに着手する工区として位置づけており、全体の進捗状況を踏まえて着手を目指してまいります。</p> <p>生田歩道橋交差点で世田谷町田線と交差する都市計画道路中野島生田線につきましては、本プログラムにおいて、対象期間に整備を推進する整備推進路線に位置づけておりませんが、まずは、事業中の工区の早期完成を目指して重点的に取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D
1 1	<p>生田歩道橋交差点は南北方向がとても狭く、車の離合がとてもしづらいです。歩行者や自転車も多く、いつか事故が起こると思える危険な交差点です。事故が起こる前に一刻も早く改善してください。それから、津久井道も狭くて危険な道路です。大至急道路を広くして頂きたいです。</p>		
1 2	<p>世田谷町田線の生田工区ですが、生田大橋辺りまでの整備を予定されていると思いますが、可能であれば、生田歩道橋までの用地取得のみでもよ</p>		

	いので、令和8年位から開始するようにお願いします。		
1 3	<p>都市計画道路世田谷町田線は慢性的に渋滞発生しているが解決に向け取組んでいないといわざるをえない。</p> <p>周辺都市計画道路3・6・5長沢線の整備を都市計画道路世田谷町田線の渋滞緩和対策と位置付け、リダンダンシーの高い世田谷町田線のバイパス（根岸陸橋-浄水場通り-長沢線-王禅寺公園北側-尻手黒川道路-柿生）となるよう早期整備に取り組むことを要求する。</p>	<p>事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>都市計画道路世田谷町田線上麻生Ⅱ期工区は、令和 11 年度以降も事業継続となりますが、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、事業効果の早期発現のため、主要交差点周辺などから用地取得に努め、先行して整備を進めていくことが重要と考えておりますので、今後も着実に取組を進めてまいります。</p> <p>東生田小学校付近から百合丘駅付近の区間につきましては、「3. (1) 事業推進に向けて」に示しているとおり、令和 11 年度までに生田工区の着手に加え、隣接する小田急線の複々線化計画を考慮しながら、第2次川崎市道路整備プログラムに位置づけのない区間の課題整理及び整備方針について検討してまいります。</p>	D
1 4	<p>整備道路一覧の項番30「(主) 町田調布」は、令和4～7年度に工事着手と以前聞いていたが、今回「(令和8～11年度着手)」となっているのは何故か。その理由を論理的に説明してほしい。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成 28 年度から令和 3 年度までの 6 年間を前期、令和 4 年度から令和 7 年度までの 4 年間を後期として 10 年間を計画期間とした第2次川崎市道路整備プログラムに基づき、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取組を進めてまいりました。</p> <p>こうした中、前期（令和 3 年度まで）に完成目標としていた 10 工区のうち 5 工区が未完成となったことから、より一層の事業の</p>	D

		重点化を図るため、令和 7 年度までの計画期間を 4 年延伸し、新規事業着手を予定していた 5 工区を令和 8 年度以降に先送りすることなどを定めた「第 2 次川崎市道路整備プログラム 後期の取組【R4～R11】」を令和 4 年 2 月にとりまとめ、主要地方道町田調布市境工区の事業着手時期を令和 4～7 年度から令和 8～11 年度に見直しをいたしました。	
1 5	<p>主要な計画道路は事業化だけでもして、新築の家が建たないようにしてほしい</p> <p>宮内新横浜線など、計画区域内で新築の家が建設されている。家ができてしまうと整備ハードルが上がるのではないかな。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>今後も本プログラムに基づき、予算の集中的な投資などにより事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D
1 6	<p>宮内新横浜線、世田谷区町田線、梶が谷菅生線を完成させてほしい。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>今後も本プログラムに基づき、予算の集中的な投資などにより事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D

1 7	<p>等々力大橋の完成により、宮内新横浜線は東京直結路線となり、未整備の蟹ヶ谷付近の交通量も増えるだろう。非常に危険な状態になる。バスも多く、追い抜きが困難なので早期にこの区間を事業化してほしい。また、その先にある、高田日吉線と接続する久末鷺沼線(～横浜市境)の整備も必要だ。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>都市計画道路宮内新横浜線蟹ヶ谷付近及び久末鷺沼線横浜市境につきましては、本プログラムにおいて、対象期間に整備を推進する整備推進路線に位置づけていないため、まずは、事業中の工区の早期完成を目指して重点的に取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D
1 8	<p>登戸野川線(野川団地入口(国道246～登戸)まで整備して、宮崎台駅から国道246、または登戸駅まで1本の道で行けるようにしてほしい。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>都市計画道路登戸野川線の宮崎台小学校付近から登戸駅付近までの区間につきましては、本プログラムにおいて、対象期間に整備を推進する整備推進路線に位置づけていないため、まずは、事業中の工区の早期完成を目指して重点的に取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D

19	土地収容制度をもっと活用すべきだ。	<p>土地収用制度等活用路線とは、第1次計画である「川崎市の道路整備プログラム」で未完成となった整備箇所のうち、事業経過年数が10年以上経過しており、用地取得率が80%以上などの一定の基準に該当し、用地交渉が難航している工区を位置付けたものとなっております。</p> <p>土地収用制度等の活用につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、事業中の工区へ予算を集中的に投資するとともに、土地収用制度等を積極的に活用し、早期完成を目指すことが重要と考えております。引き続き、土地収用制度等を積極的に活用するため、任意交渉からの移行の見極め等を適切に行いながら事業を進めてまいります。</p>	D
20	柿生駅南口から尻手黒川道路へ抜ける道が全く進んでいない。駅前開発が優先なのかもしれないが、道路計画として何年にやるのか示して欲しい。	<p>事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>都市計画道路柿生町田線柿生駅南口工区につきましては、「3. (3) 後期②の取組」に示しているとおり、後期②で完成見込みとしており、令和11年度までの完成を目指して取組を進めてまいります。</p> <p>また、同工区から尻手黒川道路までの区間につきましては、第2次川崎市道路整備プログラムにおいて、対象期間に整備を推進する整備推進路線に位置づけていないため、まずは、事業中の工区の早期完成を目指して重点的に取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D

2 1	<p>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」社会を実現するためには、単に幹線道路を通すだけでなく、地域の実情に即したネットワークの完成が必要です。尻手黒川線のトンネル開通効果を最大化し、かつ地域住民の安全を守るため、町田市との円滑な接続を可能にする「栗木線」および「片平線」の整備は不可欠です。次期プログラムにおいては、これら2路線の事業化を明記し、スピード感を持って推進していただきますようお願いいたします。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>都市計画道路栗木線及び片平線につきましては、本プログラムにおいて、対象期間に整備を推進する整備推進路線に位置づけていないため、まずは、事業中の工区の早期完成を目指して重点的に取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D
2 2	<p>川崎3・4・23号栗木線について町田市広袴側とのアクセスルート早期の整備をお願いします。</p>		
2 3	<p>3. 5. 9古市場矢上線の未整備区間について放置せず方針を示してください。</p>	<p>本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>都市計画道路古市場矢上線未整備区間につきましては、本プログラムにおいて、対象期間に整備を推進する整備推進路線に位置づけていないため、まずは、事業中の工区の早期完成を目指して重点的に取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D

2 4	<p>交差点の渋滞対策については、右折車だけでなく左折車が歩行者の横断を待つ必要が生じるために後続の直進車が前に進めず渋滞する問題についても対策してください。</p>	<p>事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すとともに、主要交差点などの先行整備を行うことで、事業効果の早期発現を図ることが重要であると考えております。</p> <p>交差点の渋滞対策につきましては、道路状況や周辺の土地利用、交通量の状況などを踏まえ、左折レーンの設置を含めた改善が可能かどうかについて、交通管理者と協議しながら必要な対策を講じております。</p> <p>今後も限られた財源で最大の効果を早期に発現させるため、渋滞対策との連携を強化し、取組を進めてまいります。</p>	B
2 5	<p>宮前区の3つの駅周辺街路と周辺地域とを結ぶ都市計画道路が駅徒歩圏までは整備済なのに、駅徒歩圏の先の地域との区間がブツ切れになっている道路ばかりという状態なため、3つの駅から周辺徒歩圏外地域を結ぶ道路の整備促進を重点的に行う必要がある。本プログラムにおいて手当て願います。</p>	<p>本市では、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定しながら、効率的・効果的な道路整備を推進しており、整備箇所の選定にあたっては、「活力」、「安全・安心」、「環境・魅力」という 3 つの評価の視点から、定量的な評価 6 項目と定性的な評価 16 項目の指標を用いて客観的に評価し、優先度を判断しているものです。</p> <p>第 2 次川崎市総合都市交通計画との連携も踏まえながら、今後も本プログラムに基づき、予算の集中的な投資などにより事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D

26	<p>今回のプログラム案に出てくる各路線の整備計画には全面的に賛同いたします。</p> <p>いずれも整備が進めば快適で安全な道路になるのは間違いないと思います。</p> <p>一方、本案に登場していない未整備路線も多いと感じております。</p> <p>私の住む宮前区とその周辺地域においても狭隘な幹線道路への交通集中・渋滞や、歩道が狭い・ない・段差や高低差が激しいなどの状況が見受けられます。</p> <p>また、狭隘路に沿って住宅や崖などがある道も多く、来る首都圏直下地震などの災害時の懸念も拭えません。</p> <p>昨今、建設業界の人手不足や物資の高騰に伴う建設費の高騰が叫ばれており、上昇が続く情勢が当面変わりそうにないことを考えると、建設費を抑えるという意味でも、現在の案には登場していない他の計画路線についても取組を加速させ、交通混雑緩和、道路環境改善をより一層進める必要があるのではないかと思います。</p>	<p>事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。</p> <p>今後も第2次川崎市道路整備プログラムに基づき、予算の集中的な投資などにより事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。</p>	D
----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

(3) 関連事業等・成果指標に関すること（5件）

No	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業など、地域生活拠点である鷺沼・宮前平駅周辺地区の拠点形成のまちづくりが本格化しておりますので、 <u>鷺沼・宮前平駅周辺の道路整備推進の課題も「3. 後期②（令和8年度～令和11年度）の取組（1）事業推進に向けて」の項目に追記してください。</u>	鷺沼駅前地区第一種市街地再開発事業では、交通広場の拡充や都市計画道路の整備、交差点の集約化など、駅周辺の交通環境の改善を行うことから、御指摘を踏まえ、「3.（3）後期②の取組」の「エ 関連事業等」に記載いたします。	A
2	川崎市総合計画で都市基盤等の整備を進めるとしている <u>地域生活拠点に位置づけている「新川崎・鹿島田駅周辺地区」「鷺沼・宮前平駅周辺地区」も、成果指標：拠点地区内の幹線道路整備率（拠点周辺の利便性向上）に追加してください。</u>	成果指標においては、計画期間内に進捗が図られる地区を中心に掲載しておりましたが、御指摘を踏まえ、追記いたします。	A
3	JR 南武線連続立体交差事業（矢向～武蔵小杉）について、川崎堀踏切付近にて新設の矢向鹿島田線と国道 409 号の現道が交差するが、現道は維持されるか。また、信号交差点となるか。 現道を廃止もしくは大幅に縮小すると、今、国道 409 号を通行している車両のほとんどが川崎堀踏切で右折を強いられることになるが、車両通行に支障をきたさないか。 川崎堀踏切から線路に並行する北側数百メートルの区間について矢向鹿島田線の新設は本当に必要か。	JR 東日本南武線連続立体交差事業におきましては、都市計画の変更（決定）にあたり、国道 409 号の現在の川崎堀踏切付近から朱印橋入口交差点付近までの約 350mの区間について、都市における円滑かつ安全な交通流の確保等を図るため、交通管理者との協議などを踏まえ、国道 409 号に並行する都市計画道路矢向鹿島田線を計画し、事業を進めているところでございます。 川崎堀踏切の除却後、矢向鹿島田線と国道 409 号の交差点については、信号機を設置した丁字路とする計画であり、今後、整備にあたりましては、安全性・利便性が向上するよう地域の皆様の御意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。	C

4	<p>JR 南武線連続立体交差事業（矢向～武蔵小杉）について、以下の交差点については交通量も多く右折車で滞留が見込まれることから、追加の用地取得を行い、右折レーンを設置することを検討して欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鹿島田駅前踏切（サウザンドシティ方） ・塚越踏切（塚越方） 	<p>JR 東日本南武線連続立体交差事業におきましては、都市計画の変更（決定）にあたり、現在の鹿島田駅前踏切付近の都市計画道路矢向鹿島田線と古市場矢上線の交差点、及び現在の塚越踏切付近の矢向鹿島田線と塚越南加瀬線の交差点について、交通管理者との協議などを踏まえて計画し、事業を進めているところでございます。</p> <p>今後、整備にあたりましては、安全性・利便性が向上するよう地域の皆様の御意見をお伺いしながら、交通管理者との協議や交通安全対策の検討などを行ってまいります。</p>	C
5	<p>自転車利用者の速度・走行台数および走行性の向上、不要不急の自家用乗用車を減らすことによる公共車両（路線バスや緊急車両など）の走行性向上、道路構造の見直しによる不要不急の自家用乗用車を減らすことによる温室効果ガス削減、各々の施策およびそれらの成果指標を盛り込むよう求める。</p>	<p>成果指標につきましては、後期②の取組に基づき、既存指標の目標値を見直すものであるため、今回の原案では新たな指標の追加は行っておりませんが、いただいた御意見については、今後の検討にあたって参考とさせていただきます。</p>	C

(4) その他 (12件)

No	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	黒川から多摩の尾根幹線道路へ繋ぐ道を作って欲しい。	黒川地域から多摩市方面の尾根幹線道路へ結ぶ幹線道路につきましては、直接結ぶ新たな幹線道路の計画はございませんので、現状におきましては、主要地方道町田調布線から都市計画道路上麻生連光寺線を経由するルートを御活用ください。	E
2	五月台から平尾団地方面へ抜ける道や、新百合ヶ丘総合病院方面へ抜かれるよう開発を行なって欲しい。 道が狭く、開発余地があるのになかなか開発されていない。良い土地だと思うので活用できるようにして欲しい。	五月台駅の北側及び新百合ヶ丘総合病院の周辺は、都市における貴重な自然空間が形成されていることから、市街化調整区域に指定しております。この市街化調整区域は、市街化を抑制する区域であり、原則として、開発行為や建築行為が制限されております。 本市の幹線道路の整備は、平成 28 年度から令和 11 年度までを計画期間とする第 2 次川崎市道路整備プログラムを策定し、整備効果の高い箇所を選定して、効率的・効果的な道路整備の推進に取り組んでおり、事業中の工区につきましては、「3. (2) 後期②の基本的な考え方」に示しているとおり、予算を集中的に投資することにより、早期完成を目指すことが重要と考えております。 今後も本プログラムに基づき、事業中工区の早期完成を目指して取組を進めてまいりますので、御理解のほど、よろしくお願いいたします。	E

3	<p>市内の歩道橋について、少なくとも幅員幅20m未満の道路では撤去を基本方針としてください。</p> <p>高齢化、バリアフリー、都市景観向上の観点から歩道橋は撤去すべきです。</p>	<p>横断歩道橋につきましては、少子高齢化の進行や利用者の減少、バリアフリー化の推進や財政負担の軽減などを踏まえ、道路の幅員によらず、歩道橋の撤去可否を検討した上で維持管理を適切に実施することを基本方針としています。地域の方々から撤去の要望をいただいた場合や、道路管理者により撤去が好ましいと判断した場合には、周辺交通への影響、横断歩道などの代替機能について交通管理者と協議調整した上で、周辺の学校関係者や町内会などとの合意形成を図りながら撤去を実施しております。</p>	E
4	<p>都市計画道路にて片方に歩道があり、片方には路側帯しかない、構造を改善してください。</p> <p>例として、3.5.11荻宿小田中線の綱島街道交差点手前、平和公園近傍の道路がその典型例です。片側は歩道の他、自転車通行帯までありますが、もう片方は路側帯となっております。幅員幅12mの道路ですので、きちんと2m歩道、8m車道、2m歩道と両側に歩道を設ける様、改良願います。</p> <p>また、近傍の歩道橋はバリアフリー、歩道拡充の観点から撤去すべきと考えます。</p>	<p>御指摘の区間につきましては、現在、片側に歩道を、もう一方には路側帯を設けた構造となっております。本来、道路構造につきましては両側に歩道を設けることが原則ではございますが、当該区間につきましては、これまでの交通状況や沿道状況等を踏まえ、現行の構造として整備しているものでございます。</p> <p>また、路側帯により一定の歩行空間の区分けが確保されていることから、現時点では追加の歩道整備は予定しておりませんが、今後の整備にあたっては、必要に応じて検討してまいります。</p> <p>引き続き、安全で快適な道路環境の整備に努めてまいりますので、御理解のほどよろしくお願いいたします。</p>	E
5	<p>錆ついたガードレールの老朽化更新をお願いします。放置は都市景観が悪化させ市のイメージダウンです。</p> <p>例：3.5.9古市場矢上線の北加瀬近辺</p>	<p>古市場矢上線（北加瀬付近）のガードレールについて貴重な情報をお寄せいただき、誠にありがとうございます。</p> <p>ガードレールの補修・更新につきましては、道路パトロールで得た情報や市民の皆様からの御要望を踏まえ、優先順位を設定しながら適切に実施しております。いただいた御指摘は、今後の維持管理の参考とさせていただきます。</p>	E

6	<p>見えづらい道路車線の再塗装をお願いします。</p> <p>停止線や中央分離線が見えづらく運転時の事故を誘発します。</p> <p>新川崎再開発地区の慶応大研究所付近の南北道路が非常に見えづらいです。</p>	<p>新川崎再開発地区の路面表示について貴重な情報をお寄せいただき、誠にありがとうございます。</p> <p>中央線や外側線等の路面表示につきましては、道路パトロールで得た情報や市民の皆様からの御要望を踏まえ、優先順位を設定しながら適切に実施しております。いただいた御指摘は、今後の維持管理の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、停止線や横断歩道などの道路標示につきましては交通管理者が管轄していることから、所管する警察署に現地の状況をお伝えいたしました。</p>	E
7	<p>川崎市の都市計画道路(3.5.9古市場矢上線、3.5.11荏宿小田中線)や慶応大研究所付近の南北道路には、道路の通称名がなく不便です。緊急車両やタクシーを呼ぶ際に支障があります。</p> <p>標識を立てるなど、きちんと道路の名前がわかるよう視覚化してください。</p>	<p>本市が道路法に基づいて管理している道路には、すべて路線名が付されています。</p> <p>そのうち、市内の主だった20路線については、道路の愛称を定め、道路愛称名標識を各所に設置しております。</p> <p>現在のところ、新たな名称の設定や標識設置の予定はございません。</p>	E
8	<p>第2京浜(国道1号線)について片側2車線の完全化をお願いします。</p> <p>2車線は完全な直進車線(交差点では左折と直進)として確保しつつ、交差点では、右折専用車線を設け、また歩道を拡幅してください。</p>	<p>川崎市域の国道1号線については、国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所が、歩行環境、自動車交通の円滑化、大気・騒音環境の改善など、道路と沿道が一体化となったゆとりある「みち」と「まち」づくりを進めることを目的とした沿道環境整備事業を進めており、歩行者の安全確保、交通の円滑化、大気等環境の改善を進めていくと伺っており、いただいた御意見については、同事務所へ伝えてまいります。</p>	E

9	<p>綱島街道の上丸子跨線橋について、交通安全のために軽車両(自転車・リヤカー)の車道部分の通行は禁止するよう警察と協議頂きたいをお願いします。</p>	<p>綱島街道の上丸子跨線橋における、車道部の規制につきましては、道路交通法等の関係法令や各種ガイドライン等に基づき、計画用地が制限され、自転車通行可能な歩道の有効幅員を確保できないことから、軽車両(自転車・リヤカー)の通行につきましては、車道通行することで交通管理者と協議を行い決定しております。</p>	
1 0	<p>西加瀬地区では物流拠点を作る再開発が検討されていますが、周辺に片側2車線の道路すら無い状況で、計画を進めて大丈夫なのでしょうか。</p>	<p>西加瀬地区に計画されている物流施設の建設に関する事業については、当該事業による交通などの周辺環境への影響について、環境影響評価（環境に与える影響を調査・予測・評価し、住民や専門的知見からの意見を踏まえて事業計画を作り上げていくための制度）の процедуру行っております。その中で、周辺環境への適正な配慮が検討されているものと認識しておりますが、事業者に対しては引き続き、できる限りの周辺環境への配慮について働きかけてまいります。</p>	E
1 1	<p>都市計画図の幅員の値の記載方法は、代表的な幅員だけでなく、細かく記載していただきをお願いします。市民には詳細な情報を提供してください。</p>	<p>川崎市の都市計画図は、川崎市内で決定されている都市計画を掲載した地図で、用途地域や、防火・準防火地域、高度地区、都市計画道路などの様々な情報を掲載しており、また、都市計画図における都市計画道路は、概ねの位置を表示するものとなっていることから、代表幅員のみを示しております。</p> <p>なお、市が管理する道路の認定幅員につきましては、認定路線網図で確認が可能です。同図は、「川崎市都市計画情報インターネット提供サービス（ガイドマップかわさき）」のほか、各区役所道路公園センター管理担当及び建設緑政局管理課で閲覧いただけます。</p>	E

1 2	<p>京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業について、先立って実施される「2月28日から川崎駅前の川崎府中線を相互通行化」により川崎府中線との交差道路が川崎駅方面から進行すると右折不可になると聞いた。再開発後、拡張された交差道路との接続箇所には信号機が設置されない上に右折不可のままの予定とのことだが、再開発後の京急川崎駅周辺の車両の回遊性に著しく支障をきたさないか。</p> <p>駅東側から京急川崎駅付近にアクセスしようとする、一度、幸町交差点まで通り過ぎてUターンするか、Uターンしない場合は幸町交差点を左折し、ラゾーナを一周して幸町交差点に戻ってくる必要がある。あるいは国道409号の本町踏切の西側にある自動車学校跡地付近を左折してくることになる（ただし大貨等・タクシーは現行の規制のままなら左折禁止のため利用不可）。再検討してもらいたい。</p>	<p>京急川崎駅前については、駅前に通過交通が流入することや駅利用者が滞留できる空間がないことなどの課題があることから、安全で快適な歩行空間の確保、駅前のゆとりや賑わいを生む滞留スペースの創出などによるウォークアブルなまちづくりを推進するため、川崎府中線の相互通行化等の都市基盤再編を行うものです。</p> <p>都市基盤再編にあたっては、交通管理者と調整の上、当該交差点について自動車交通流の円滑化を図るため、直進のみとしております。なお、幸町交差点から川崎駅前東交差点については、現状においても大型自動車等通行止めの規制が行われております。</p>	E
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

1. 道路整備プログラムの目的と進捗管理

本市の幹線道路の整備は、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度から令和3年度までの6年間で前期、令和4年度から令和7年度までの4年間で後期として10年間で計画期間とした「第2次川崎市道路整備プログラム」に基づき、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取組を進めてきました。

こうした中、前期（令和3年度まで）に完成目標としていた10工区のうち5工区が未完成となったことから、より一層の事業の重点化を図るため、令和7年度までの計画期間を4年延伸し、新規事業着手を予定していた5工区を令和8年度以降に先送りすることなどを定めた「第2次川崎市道路整備プログラム 後期の取組

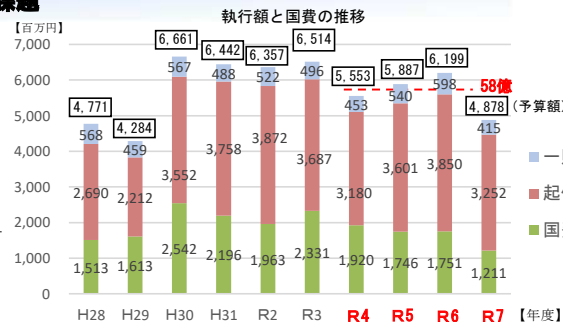
【R4～R11】」を令和4年2月にとりまとめ、令和4年度から令和7年度までを後期①、令和8年度から令和11年度までを後期②と定め、取組を進めています。

本プログラムは、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、後期①が終了する令和7年度に、本プログラムに位置づけている39工区の進捗状況、取組の効果及び課題の整理を行い、次期川崎市総合計画との整合を図りながら、後期②の取組について、とりまとめます。

2. 後期①(令和4年度～令和7年度)の進捗と課題

(1) 事業費（執行額）の推移

後期①（R4～R6）の執行額は、平均約58億円で推移しています。事業費は、計画策定時の平成27年度と令和6年度の市内（7区平均）における地価を比較すると、住宅地で約15%、商業地で約46%、労務費においては約31%上昇するなど、財政負担が増加していることから、可能な限り国費等を活用し、事業を行っています。



(2) 後期①の進捗状況

ア 土地収用制度等活用路線（9工区）の進捗状況

道路整備プログラムの土地収用制度等活用路線に位置づけた9工区の内、後期①（R4～R7）を完成目標とした6工区において、荏宿小田中線（Ⅲ期）、宮内新横浜線（子母口）、野川柿生線（王禅寺）の3工区が完成しており、世田谷町田線（片平）は令和7年度内に完成する見込みです。

一方で、国道409号（市ノ坪）、丸子中山茅ヶ崎線（小杉御殿）の2工区については、地権者との用地交渉等が難航し、後期①での完成が難しい状況です。

国道409号（市ノ坪）は、土地収用制度を活用し、今年度中に土地の明渡が完了する予定です。

丸子中山茅ヶ崎線（小杉御殿）においては、1つ1つの課題の解決を図りながら任意交渉を進めていましたが、土地収用制度の申請準備を進めています。

現計画	後期①の進捗状況	路線名	工区名	用地取得率		工事状況
				平成28年3月末	令和7年3月末	
前期完成済み（1工区）		（主）川崎府中	栢形・生田	98%	100%	令和3年度完成
後期①完成目標 （6工区）	後期①完成済み（3工区）	（都）荏宿小田中線	Ⅲ期	94%	99%	令和6年度完成
		（都）宮内新横浜線	子母口	63%	100%	令和5年度完成
		（都）野川柿生線	王禅寺	83%	100%	令和6年度完成
	後期①完成見込み（1工区）	（都）世田谷町田線	片平	96%	100%	令和7年度完成見込み
	後期②継続（2工区）	（国）国道409号	市ノ坪	89%	100%	後期②事業継続
		（都）丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿	85%	91%	後期②事業継続
現計画で後期②完成目標 （2工区）		（市）宮前6号線	野川	63%	94%	後期②事業継続
		（主）横浜生田	東三田	79%	79%	後期②事業継続

イ 整備推進路線（30工区）の進捗状況

後期①を完成目標とした5工区の内、東京丸子横浜線（市ノ坪）、世田谷町田線（上麻生Ⅰ期）の2工区が令和7年度内に完成する見込みです。（3, 24）

一方、宮内新横浜線（等々力大橋）※は、工事施工方法の変更や東京都側の用地取得状況による工事工程の再設定により、令和5年度に工期を令和12年度末まで延伸しています。（11）※東京都施行横浜生田線（水沢）は、早期の工事着手に向けて、横浜市との調整を進めています。（18）

尻手黒川線（Ⅳ期）は、施工方法の見直し等により、令和7年度の完成が遅れる見込みです。（23）

以上、3工区の完成が難しい状況です。

区別	No.	路線名	工区名	用地取得率		現計画完成目標年度
				平成28年3月末	令和7年3月末	
川崎	1	（都）川崎駅扇町線	扇町跨線橋	—	—	（R8～R11着手）
幸	2	（県）川崎町田	末吉橋	—	100%	R8～R11
中原	3	（都）東京丸子横浜線	市ノ坪	99%	100%	R4～R7
	4	（都）荏宿小田中線	Ⅰ期	H28年度 完成		
	5	（国）国道409号	小杉	39%	75%	R8～R11
	6	（国）国道409号	小杉御殿Ⅰ期	31%	39%	R8～R11
	7	（国）国道409号	小杉御殿Ⅱ期	27%	74%	継続
	8	（国）国道409号	宮内	—	—	（R8～R11着手）
	9	（国）国道409号	下野毛	—	—	（R8～R11着手）
	10	（都）宮内新横浜線	宮内	36%	60%	継続
	11	（市）宮内新横浜線	等々力大橋	—	—	R4～R7
	12	溝口駅南口駅前広場		H28年度 完成		
	13	（都）野川柿生線	久本	25%	48%	R8～R11
高津	14	（都）丸子中山茅ヶ崎線	蟻山坂	R3年度 完成		
	15	（都）溝ノ口線		0%	3%	継続
	16	（国）国道409号	北見方	4%	26%	継続
	17	（主）丸子中山茅ヶ崎	野川（高津）	—	0%	R8～R11
宮前	18	（市）横浜生田線	水沢	72%	100%	R4～R7
多摩	19	（都）世田谷町田線	登戸	100%	100%	R8～R11
	20	（都）登戸2号線	多摩沿線	R3年度 完成		
	21	（都）世田谷町田線	生田	—	—	（R8～R11着手）
	22	（都）柿生町田線	柿生駅南口	57%	76%	R8～R11
麻生	23	（都）尻手黒川線	Ⅳ期	90%	99%	R4～R7
	24	（都）世田谷町田線	上麻生Ⅰ期	95%	100%	R4～R7
	25	（都）世田谷町田線	上麻生Ⅱ期	—	31%	継続
	26	（都）菅早野線	下麻生	70%	99%	R8～R11
	27	（主）横浜上麻生	柿生陸橋	52%	96%	継続
	28	（主）横浜上麻生	下麻生	64%	79%	継続
	29	（主）町田調布	黒川	—	—	R8～R11
	30	（主）町田調布	市境	—	—	（R8～R11着手）

凡例
（国）：国道
（都）：都市計画道路
（主）：主要地方道
（県）：県道
（市）：市道
R7完成見込み
R7完成困難

ウ 後期①の進捗状況のまとめ

① 進捗状況

後期①を完成目標としていた11工区のうち、**世田谷町田線（片平）など6工区が完成（見込み含む）**しました。

一方、**国道409号（市ノ坪）など5工区が用地交渉の難航等により未完成となり、後期①から後期②へ継続**となりました。

② 取組の効果

6工区の完成などにより、移動性や安全性の向上などを図りました。

■整備完成事例 宮内新横浜線（子母口）



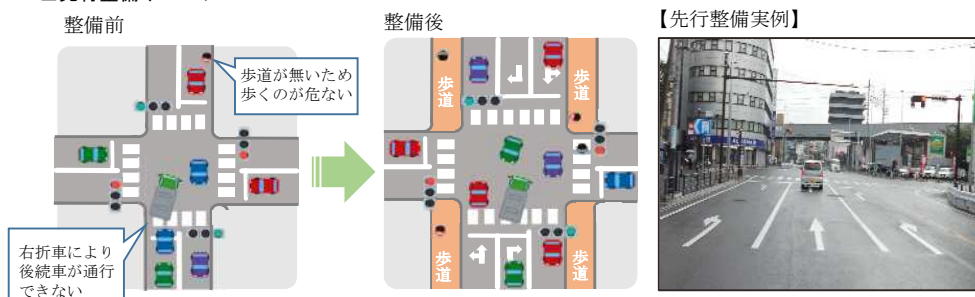
進捗状況まとめ	路線名	工区名
後期①完成 (6工区) (見込み含む)	(都) 荏宿小田中線	III期
	(都) 宮内新横浜線	子母口
	(都) 世田谷町田線	片平
	(都) 野川柿生線	王禅寺
	(都) 東京丸子横浜線	市ノ坪
	(都) 世田谷町田線	上麻生Ⅰ期
後期②継続 (5工区)	(国) 国道409号	市ノ坪
	(都) 丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿
	(市) 宮内新横浜線	等々力大橋
	(市) 横浜生田線	水沢
	(都) 尻手黒川線	IV期

(2) 後期②の基本的な考え方

後期①の進捗状況や課題等を踏まえ、後期②の基本的な考え方を次のとおり整理しました。

- 後期①を完成目標としていた5工区が後期②に継続となることや、関連事業である連続立体交差事業の推進などにより、一層の重点化を図る必要があるため、**新規工区の着手時期を含めた事業スケジュールの調整により、事業中の工区へ予算を集中的に投資するとともに、土地収用制度等を積極的に活用し、早期完成を目指します**
- 事業効果の早期発現のため、主要交差点などの先行整備を目指します**

■先行整備イメージ



国道409号（小杉御殿町交差点）
右左折レーンの新設

(3) 課題

- 土地収用制度等活用路線については**、多くの工区で、関係地権者から生活再建のための移転先の確保や補償額などの合意形成を得られないことなどにより、用地交渉の長期化が生じていましたが、**粘り強い交渉の継続や土地収用制度等の活用により、用地取得の進捗が図られ**、後期①において新たに3工区の整備が完了し、1工区が令和7年度内に完成する見込みです。一方で、2工区において後期①の完成が困難であることから、**引き続き、土地収用制度等を積極的に活用していく必要があります。**
- 整備推進路線については**、用地交渉の長期化や施工方法の見直しなどにより、**後期①を完成目標としている3工区に遅れが生じていることから、後期②では現計画より多くの事業箇所に取り組むこととなるため、効率的・効果的に道路整備を進める必要があります。**
- 令和3年7月に国が、平常時・災害時及び物流の観点で踏まえ、広域道路ネットワークを構築するため、「新広域道路交通計画」を策定しました。同計画において、主要な都市間を連絡する重要な路線である「一般広域道路」として国道409号、世田谷町田線、尻手黒川線が位置づけられたことから、対象の3路線について、整備を推進していく必要があります。**

(3) 後期②の取組

ア 事業の遅延が見込まれる路線への対応

後期②については、後期①の進捗状況や**後期②の基本的な考え方に基づき**、新規工区の着手時期を見極めながら、事業中の工区へ予算を集中投資するなどにより重点化を図ります。

また、財政の収支見通しにより**実効性を踏まえた計画とした結果、後期②完成目標の11工区と後期①から後期②へ継続となった5工区を合わせた16工区のうち7工区が完成、9工区が未完成の見込み**となります。

なお、用地の取得状況等により、土地収用制度等の積極的な活用を図り、早期完成を目指します。

進捗状況等	後期②の取組	区別	路線名	工区名
後期①から 後期②に継続 (5工区)	後期②完成 見込み(2工区)	宮前	(市) 横浜生田線	水沢
		麻生	(都) 尻手黒川線	IV期
	後期②未完成 見込み(3工区)	中原	(国) 国道409号	市ノ坪
		中原	(都) 丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿
後期②完成目標 (11工区)	後期②完成 見込み(5工区)	宮前	(市) 宮前6号線	野川
		幸	(県) 川崎町田	末吉橋
		多摩	(都) 世田谷町田線	登戸
		麻生	(都) 柿生町田線	柿生駅南口
		麻生	(都) 菅野線	下麻生
	後期②未完成 見込み(6工区)	多摩	(主) 横浜生田	東三田
		中原	(国) 国道409号	小杉
		中原	(国) 国道409号	小杉御殿町Ⅰ期
		高津	(都) 野川柿生線	久本
		高津	(主) 丸子中山茅ヶ崎	野川(高津)
		麻生	(主) 町田調布	黒川

3. 後期②(令和8年度～令和11年度)の取組

(1) 事業推進に向けて

- 土地収用制度等活用路線については、引き続き、土地収用制度等を積極的に活用するため、任意交渉からの移行の見極め等を適切に行いながら事業を進めます。
- 本プログラムに基づく道路整備では、財政負担の増加に対応するため、新規工区を含めた事業スケジュールを調整し、事業中の工区へ予算を集中的に投資するなど、より一層の重点化を図るとともに、事業効果を早期に発現させるため、主要交差点等の先行整備を行うなど、効率的・効果的に進めます。
- 「新広域道路交通計画」において、「一般広域道路」として位置づけられた3路線のうち、国道409号、尻手黒川線については、概ね事業化されていることから、本プログラムに位置づけのある工区の整備を着実に推進するとともに、世田谷町田線については、後期②での生田工区の着手に加え、生田駅付近から百合丘駅付近の未着手区間が、隣接する小田急線の複々線化計画と連携を図る必要があることから、本プログラムに位置づけのない区間の課題整理及び整備方針について検討します。**
- 上記の他、道路整備は用地取得など長期間を要することから、限られた財源で最大の効果を早期に発現させるため、これまでに培ったノウハウを活用して、局所的・即効的な対策である交差点等の渋滞対策との連携を強化し、取組を推進します。**

イ 着手路線の取扱い

後期①から後期②へ5工区が継続となることに加え、9工区が令和11年度までに未完成の見込みとなることから、本プログラム全体の進捗状況などを踏まえて、着手を目指します。

後期②の取組	区別	路線名	工区名
着手	川崎	(都) 川崎駅扇町線 〔(県) 扇町川崎停車場〕	扇町跨線橋
着手	中原	(国) 国道409号	宮内
着手		(国) 国道409号	下野毛
着手	多摩	(都) 世田谷町田線	生田
着手	麻生	(主) 町田調布	市境

ウ 調整路線の取扱い

荻宿小田中線（Ⅱ期）及び丸子中山茅ヶ崎線（野川・宮前）は、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する「調整路線」に位置づけています。

荻宿小田中線（Ⅱ期）については、Ⅰ期が平成28年度に完成し、Ⅲ期が令和6年に完成しました。
しかしながら、後期①から後期②へ継続となった5工区の遅れなどにより、現在整備を進めている路線全体の整備状況を踏まえ、まずは、後期②の着手を予定している5工区の着手を目指すことから、引き続き調整路線とします。

また、丸子中山茅ヶ崎線（野川・宮前）においては、近接する丸子中山茅ヶ崎線（野川・高津）が整備中であることから、同様に調整路線とします。

後期②の取組	No	区別	路線名	工区名
調整路線	ア	中原	荻宿小田中線	Ⅱ期
調整路線	イ	宮前	丸子中山茅ヶ崎線	野川（宮前）

エ 関連事業等

関連事業等の進捗状況及び今後の取組についてとりまとめました。

No	区別	路線名	備考	計画	後期①進捗	後期②取組
				(R4～R7)	(R4～R7)	(R8～R11)
【連続立体交差事業関係】						
a	川崎	京浜急行大師線連続立体交差事業	小島新田駅～東門前駅	完成	完成	→
b			東門前駅～川崎大師駅(鈴木町すり付け)	→	→	→
c	幸・中原	J R南武線連続立体交差事業	尻手(矢向)駅～武蔵小杉駅	着手	着手	→
d	幸	(都) 塚越南加瀬線	JR南武線	着手	着手	→
e	幸・中原	(都) 大田神奈川線	連続立体交差事業関係	着手	着手	→
f		(都) 矢向鹿島田線		着手	着手	→
【首都圏の機能強化に関する広域的事業関係】						
g	川崎	羽田連絡道路	全線	R3完成	→	→
h		川崎縦貫道路（Ⅰ期）	大師JCT～国道15号	→	→	→
i		川崎臨港道路東扇島水江町線	東扇島～水江町（ONランプを除く）	完成	→	完成
j		国道357号	羽田空港～浮島	→	→	→
k		国道409号	殿町～国道15号	→	→	→
l		(都) 浮島町線	国道357号整備事業	着手	着手	→
m		(都) 大師駅前線	国道409号整備事業	→	→	→
n		高速湾岸線	首都高扇島出入口（仮称）			※1
o		国道357号	扇島（一部区間）			※2
		(市) 扇島1号線他	扇島 臨海部大規模土地利用推進事業			着手・完成
【その他の事業関係】						
p	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	事業化検討	一部暫定整備
q	多摩	(都) 登戸1号線		完成	R6完成	→
r		(都) 登戸2号線		完成	R5完成	→
s		(都) 登戸3号線	登戸土地区画整理事業	R3完成		→
t		(都) 登戸野川線		完成	R6完成	→
u		(都) 登戸駅線		完成	R6完成	→

※1 早期事業化に向けて関係機関と協議中
※2 国と一部区間の早期整備に向けた協議中

（４）成果指標について

成果指標については、（３）後期②の取組に基づき、令和12年度以降に9工区が事業継続になることを踏まえ、令和11年度の目標値を見直します。

	評価の視点	成果指標	計画策定時 (平成28年度)	令和11年度 目標値(当初)	現在値 (令和6年度末)	令和11年度 目標値(見直し)
1	活力	-1 混雑時平均走行速度 (混雑時の走行性向上)	16.9km/h ※H22年度全国道路・街路 交通情勢調査	17.8km/h	14.9km/h ※R3年度全国道路・街路 交通情勢調査	17.6km/h
		-2 都市計画道路進捗率 (ネットワークの強化)	68% ※H26年度末	71%	68% (完成延長：210.9km)	70% (完成見込延長：215.6km)
		-3 拠点地区内の幹線道路整備率 (拠点周辺の利便性向上)	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	川崎駅 100% 小杉駅 93% 溝口駅 81% 登戸駅 100% 新百合ヶ丘駅 95%	川崎駅 100% 小杉駅 71% 溝口駅 71% 登戸駅 89% 新百合ヶ丘駅 86%	川崎駅 100% 小杉駅 74% 溝口駅 71% 登戸駅 98% 新百合ヶ丘駅 95%
		-4 駅前広場の整備箇所数 (駅利用の利便性向上)	12広場 /17広場 ※H26年度末	16広場 /17広場	13広場 /17広場	15広場 /17広場
		-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)	川崎駅 87% 小杉駅 86% 新百合ヶ丘駅 71% ※H26年度末	川崎駅 89% 小杉駅 89% 新百合ヶ丘駅 78%	川崎駅 87% 小杉駅 86% 新百合ヶ丘駅 71%	川崎駅 89% 小杉駅 89% 新百合ヶ丘駅 78%
2	安全安心	-1 事故件数 (安全性の向上)	1,208件 ※H22～25年の平均	約1,150件 (5%削減)	1,280件 ※令和5年度	約1,150件
		-2 緊急輸送路の整備率 (災害時の対応力強化)	84% ※H26年度末	88%	84%	86%
		-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)	70% ※H26年度末	79%	75%	76%
		-4 無電柱化延長 (都市の防災性強化)	48km ※H26年度末	事業着手の段階で関係 機関と調整を図り決定 するため、未設定	62km	事業着手の段階で関係機関 と調整を図り決定するた め、未設定
3	環境魅力	-1 低騒音舗装の整備延長 (沿道環境の改善)	97km (36%) ※H26年度末	116km (44%)	102km (38%)	113km (42%)
		-2 道路緑化延長 (都市緑化の推進)	102km (56%) ※H26年度末	109km (59%)	103km (56%)	105km (58%)
		-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)	79% ※H26年度末	89%	80%	82%

変更整備計画(案) (平成28年度～令和11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	前期進捗 (H28～R3)	後期① (R4～R7)		後期② (R8～R11)	
					現計画	進捗	現計画	取組
①		(国)国道409号	市ノ坪	→	完成	→		→
②	中原	(都)丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿	→	完成	→		→
③		(都)荻宿小田中線	Ⅲ期	→	完成	R6完成		
④	高津	(都)宮内新横浜線	子母口	→	完成	R5完成		
⑤	宮前	(市)宮前6号線	野川	→	→	→	完成	完成
⑥	多摩	(主)川崎府中	橋形・生田	R3完成				
⑦		(主)横浜生田	東三田	→	→	→	完成	→
⑧	麻生	(都)世田谷町田線	片平	→	完成	R7完成		
⑨		(都)野川柿生線	王禅寺	→	完成	R6完成		

■整備推進路線

→:継続

No	区別	路線名	工区名	前期進捗 (H28～R3)	後期① (R4～R7)		後期② (R8～R11)	
					現計画	進捗	現計画	取組
1	川崎	(都)川崎駅扇町線	扇町跨線橋		先送り	先送り	着手	着手
2	幸	(県)川崎町田	末吉橋	着手	→	→	完成	完成
3		(都)東京丸子横浜線	市ノ坪	→	完成	完成		
4		(都)荻宿小田中線	Ⅰ期	H28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		先送り	先送り	着手	着手
9		(国)国道409号	下野毛		先送り	先送り	着手	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		H28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	R3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	→

【凡例】

【道路整備事業】

土地収用制度等活用路線

整備推進路線

調整路線

【関連事業】

連続立体交差事業

広域的道路事業

【整備済路線】

整備済路線

【拠点】

広域拠点

地域生活拠点

臨空・臨海都市拠点

区境

No	区別	路線名	工区名	前期進捗 (H28～R3)	後期① (R4～R7)		後期② (R8～R11)	
					現計画	進捗	現計画	取組
18	宮前	(市)横浜生田線	水沢	着手	完成	→		完成
19		(都)世田谷町田線	登戸	→	→	→	完成	完成※
20	多摩	(都)登戸2号線	多摩沿線	R3完成				
21		(都)世田谷町田線	生田		先送り	先送り	着手	着手
22		(都)柿生町田線	柿生駅南口	→	→	→	完成	完成
23		(都)尻手黒川線	Ⅳ期	→	完成	→		完成
24		(都)世田谷町田線	上麻生Ⅰ期	→	完成	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	→	→	→	完成	完成
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		先送り	先送り	着手	着手

※ 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。

※ 工法の検討結果により完成時期の見直し検討

■調整路線

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)

路線名は事業種別を表します。
(都)〇〇線は「街路事業」、
(国)(主)(県)(市)〇〇線は「道路事業」に該当します。