

# 川崎市の道路整備プログラム



【(都)尻手黒川線(Ⅲ期)】

平成20年度～26年度  
— 後期4カ年【H23～H26】に向けて—

川崎市建設緑政局計画部企画課

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

TEL 044-200-2781 FAX 044-200-3973

川崎市道路トップページURL

[http://www.city.kawasaki.jp/53/53doukei/home/douro\\_top/douro\\_top.htm](http://www.city.kawasaki.jp/53/53doukei/home/douro_top/douro_top.htm)

平成23年3月



KAWASAKI CITY  
川崎市

# 目次

■ はじめに	1
■ 道路整備プログラム（後期4カ年に向けて）の概要	2
■ 道路整備プログラムの基本的な考え方	4
■ 道路整備プログラム 前期整備路線（平成20年度～平成22年度）	6
■ 整備目標と達成状況	8
■ 道路整備プログラム 後期整備路線（平成23年度～平成26年度）	10
■ 成果指標1 再生・活力を目指した交通体系の整備	12
■ 成果指標2 安全・安心・快適な交通環境の整備	16
■ 成果指標3 環境に配慮した交通施策の推進	20

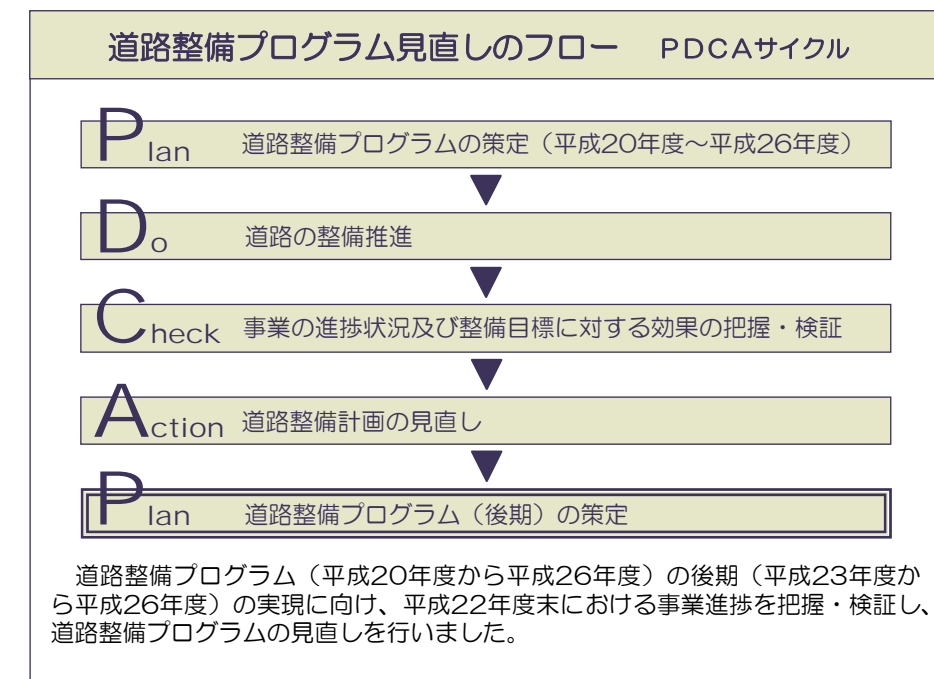
# はじめに

現在、川崎市における道路整備は、新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」における交通体系整備の方向性である「再生・活力」「安全・安心」「環境」の3つの基本的視点を踏まえながら、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で整備箇所の重点化を図るとともに、整備路線やその決定方法、整備効果などを公表することにより、計画や目標を市民と行政が共有し、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進することを目的とした「川崎市の道路整備プログラム」（平成20年3月策定）に基づき取り組んでいます。

本プログラムは、平成20年度から26年度までの7年間における都市計画道路等の幹線道路の整備計画をとりまとめたものですが、新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の実行計画との連携を図り、社会経済環境の変化に的確に対応するため、下図のPDCAサイクルにより、3年間程度で見直すこととしています。

今回、第2期実行計画期間にあたる前期3カ年（平成20年度から平成22年度）が終了したことから、事業進捗状況や整備目標に対する効果の把握・検証を行い、平成23年度からの後期4カ年（平成23年度から平成26年度）を対象として、本プログラムの見直しを行いました。

今後も引き続き、本プログラムを通じ、より適正なまちづくりの誘導や促進を図るとともに、計画やその達成度を市民の方々と共有しながら、円滑で着実な道路整備を進め、まちづくりの基本目標である『誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき』の実現に向け、取り組んでまいります。



# 道路整備プログラム(後期4カ年に向けて)の概要

## 1 見直し時における背景・動向

平成20年度の策定時以降、米国に端を発した世界的な規模の経済危機は、本市の財政状況にも大きな影響を与え、平成22年度の当初予算における市税収入は、これまでの緩やかな増収傾向から、過去最大の減収へと大きく転換しました。

国において、地域主権改革に伴う権限移譲や一括交付金制度の議論が行われるなど、地方自治体を取り巻く環境が変化を遂げる中、本市では、平成42年には約151万人のピークを迎えるなど、人口が引き続き増加し、自動車交通も人口の増加とともに微増傾向を示すと想定されています。

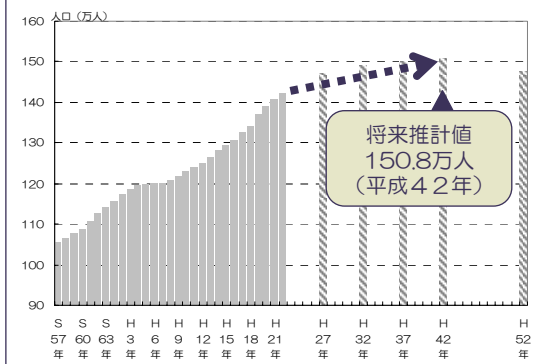
平成22年においては、羽田空港の「再拡張・国際化」、高速川崎縦貫線の殿町～大師JCT間の開通、川崎港を含む京浜3港の「国際コンテナ戦略港湾」の指定により、首都圏における本市のポテンシャルがなお一層向上したところです。

また、「広域調和・地域連携型」のまちづくりを目指し、広域拠点である川崎駅、小杉駅、新百合ヶ丘駅周辺地区や、新川崎・鹿島田駅、溝口駅、登戸駅周辺地区などの地域生活拠点、殿町などの臨海都市拠点の整備を進めています。

さらに、都市計画道路等の幹線道路は着実に整備され、混雑箇所が緩和されるとともに、死傷事故件数についても減少傾向となるなど、安全で快適な道路空間の整備が進んでいます。

全国的には人口減少が問題になっていますが、川崎市の人口は向こう20年間は増加傾向と予測されています。くらしに関わる自動車交通もしばらくの間は増えると予想されます。

### 将来人口



出典：第3期実行計画の策定に向けた将来人口推計について (川崎市 平成22年)

高速川崎縦貫線の開通により首都高横羽線と湾岸線が結ばれ、川崎市街から羽田空港や東京湾アクアライン(千葉方面)への利便性が向上しました。また、一般道路の環境負荷も軽減されました。

### 高速川崎縦貫線の開通



高速川崎縦貫線 大師ジャンクション (写真提供：首都高速道路株式会社)

## 2 道路整備における課題・方向性

市内の幹線道路網の整備に際しては、社会経済環境や交通需要の変化、市を取り巻く国の施策や新たな市民ニーズに対し、柔軟に対応しながら円滑かつ効果的に進めていくことが重要です。

市民生活及び経済活動を支える道路の整備には、多大な事業費と長い時間が必要であり、公共事業を巡る国の状況や本市の財政状況がますます厳しさを増す中、整備効果が早期に発現できる事業箇所の選択やより効果的な整備手法の確立などが必要となります。

## 3 前期3カ年【H20～H22】の進捗状況

道路整備プログラムに位置付けた整備対象箇所51工区に対しまして、平成22年度末時点における前期3カ年の事業進捗状況を把握・検証した結果、国道409号(小杉)、(都)世田谷町田(上麻生)など、7工区に着手し、また、(都)尻手黒川線(Ⅲ期)、(主)世田谷町田(高石)など、12工区が完成しました。

なお、道路整備プログラムにおける計画と実行に差異が生じた理由については、用地交渉の難航や関係機関調整などにより遅れが生じたことによるものです。

### ①道路整備の進捗状況

	計 画 (H20策定時)	実 行 (H22末時点)
着 手	9工区	7工区
完 成	20工区	12工区
継 続	17工区	25工区

### ②整備目標に対する達成状況

平成26年度の目標値に対する平成21年度末の中間値を目安として設定し、実績値と比較した結果、「整備目標と達成状況」(P8、P9)のとおり結果となりました。

⇒ 成果指標10項目中7項目について、概ね目標を達成

## 4 今後の道路整備に向けて

新総合計画第2期実行計画(平成20年度から平成22年度)の終了にあたり、本プログラムにおける前期3カ年(平成20年度から平成22年度)の進捗状況などを把握・検証した結果、基本的な道路整備の方向性や整備箇所などは継承し、整備時期の見直しを行い、整備目標の達成に向けて進めていくことを、本プログラム後期4カ年(平成23年度から平成26年度)に向けての取組として整理いたしました。

引き続き、計画や目標を市民と行政が共有することにより、円滑で効率的・効果的な道路整備の推進を目指します。

また、本プログラムの次期改訂につきましては、厳しい財政事情にも対応できるような実効性の高い効果的な整備手法も検討しながら、第3期実行計画の進捗状況や策定予定である「総合都市交通計画」などと連携を図り、新たな総合計画における交通体系の視点を踏まえ、策定していく予定です。

## 5 道路整備プログラムの対象事業・期間

### ①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ています。

ただし、都市計画道路のうち区画街路及び特殊街路は対象路線から除くとともに、土地区画整理事業や市街地再開発事業による道路整備や連続立体交差事業は評価対象から除きます。

### ②対象期間

目標年次は、新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の目標年次である平成26年度とし、平成20年度から平成26年度までの7年間を対象期間としています。

# 道路整備プログラムの基本的な考え方

## 1 指標に基づく計画づくり

効率的・効果的な道路整備を推進するため、新総合計画における「交通体系整備」に基づき、「再生・活力」、「安全・安心」、「環境」の3つの基本的な視点に則して指標を設定し、総合評価により整備路線を決定しました。また、客観的な指標である「渋滞」と「事故」については、特に改善を要する箇所について優先的に整備を進めることとしました。

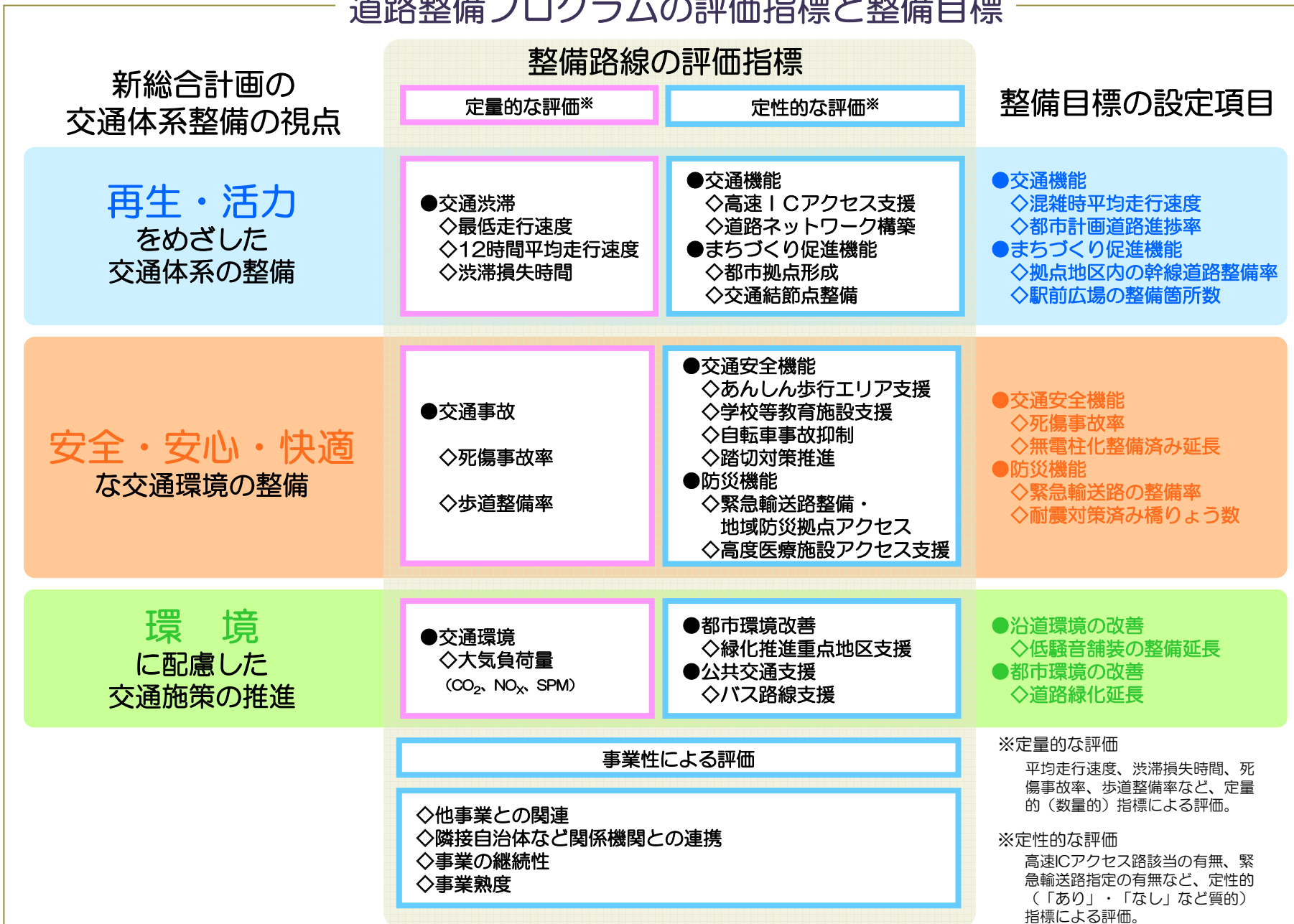
## 2 実効性の高い計画づくり

整備路線の最終決定においては、都市計画道路の見直し状況や関連事業との連携、継続性や事業実施による地域への影響など「事業性の担保」も考慮し、可能な限り実効性の高い計画となるよう配慮しました。

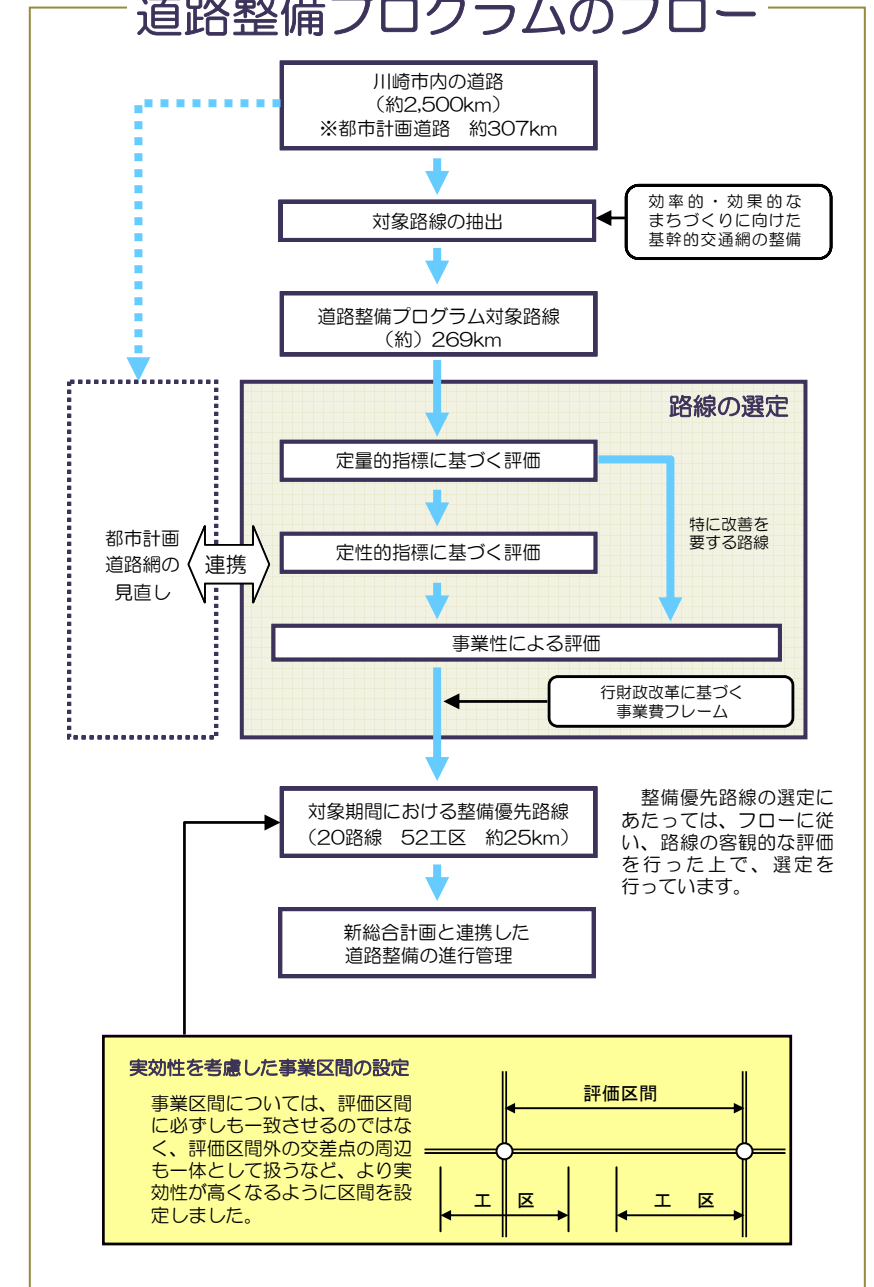
## 3 目標が共有できる計画づくり

3つの基本的な視点については、各々に計画期間内の目標を極力具体的に設定するとともに、新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しました。

### 道路整備プログラムの評価指標と整備目標



### 道路整備プログラムのフロー



# 道路整備プログラム 前期整備路線（平成20年度～平成22年度）

## 前期3カ年【H20～H22】の進捗状況

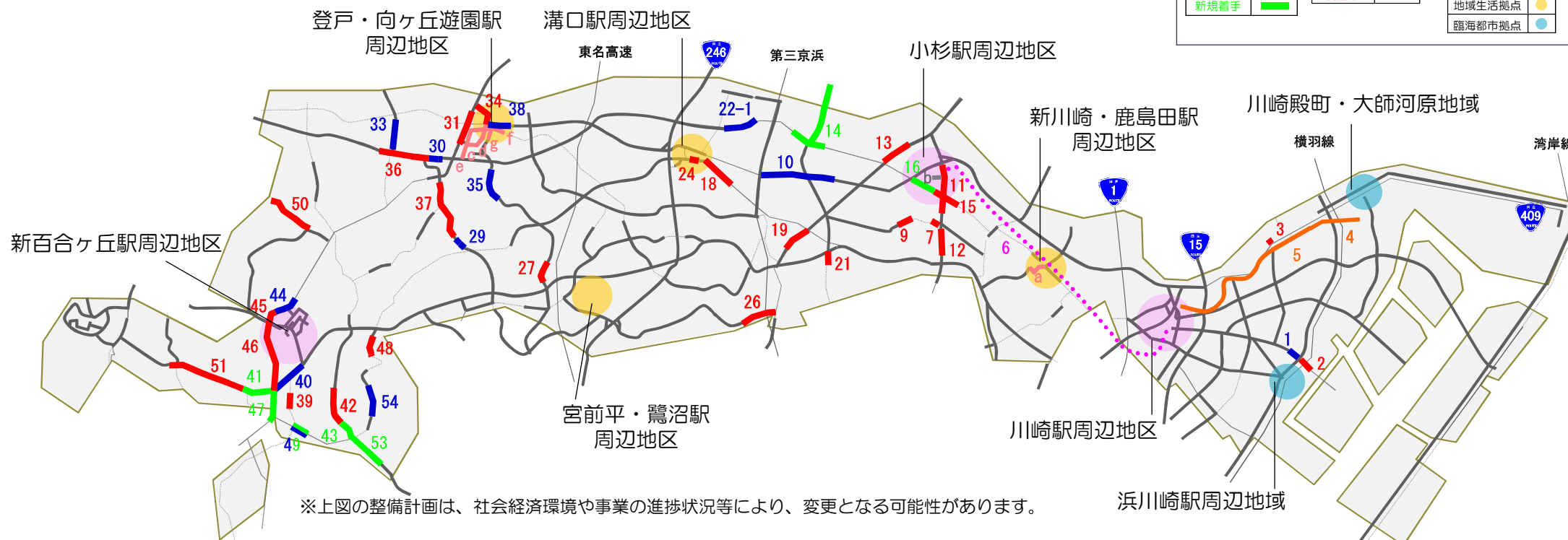
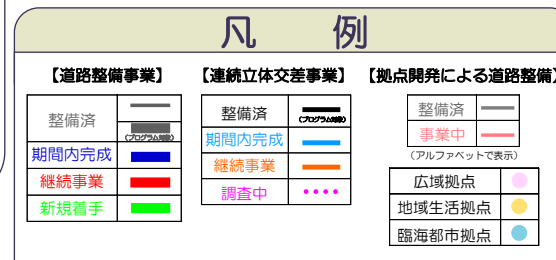
### 12工区が完成、7工区に新規着手

(都)尻手黒川線(Ⅲ期)や(主)世田谷町田(高石)など、12工区が完成しました。拠点地区における混雑の緩和や、移動性・安全性の向上、また、沿道の植樹や低騒音舗装の敷設により、環境にも配慮した道路を整備しました。

しかし、計画策定当初、20工区の完成を予定しておりましたが、このうち、用地取得の交渉難航などにより、遅延した8工区につきましては、引き続き事業を推進していきます。

また、国道409号(小杉)や(都)世田谷町田線(上麻生)など、7工区において新規に事業着手しました。計画策定当初には9工区の着手を予定しておりましたが、関連事業及び関係機関との調整により2工区が未着手となりました。

※土地区画整理事業や市街地再開発事業による道路整備や連続立体交差事業は除く。



※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。

### 整備効果の事例（尻手黒川線(Ⅲ期)）



整備後

#### 尻手黒川線(Ⅲ期)が平成22年10月に開通



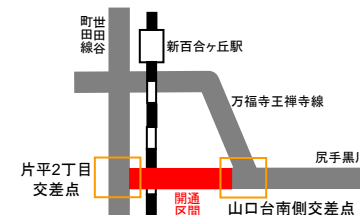
#### 整備効果

##### ■拠点地区の混雑の緩和

尻手黒川線(Ⅲ期)開通区間には、平日・休日ともに約6,000台/12時間もの自動車が通行しており、新百合ヶ丘駅周辺を通過する交通が分散され、駅周辺の混雑の緩和が図れました。

##### ■移動性が向上

片平2丁目交差点から山口台南側交差点までの所要時間が、開通前約9分から開通後約2分に短縮され、麻生区及びその周辺における東京方面や高速道路へのアクセス性が向上しました。



### 整備箇所一覧

No	路線名	工区名	前期(H20～H22)	
			当初計画策定時	実行
1	(都)川崎駅扇町線	浜町	完成	完成
2	(県)扇町川崎停車場	南渡田	完成	継続
3	(都)大師駅前線		継続	継続
4	京急大師線立体交差事業	東門前駅-小島新田駅	完成	継続
5	京急大師線立体交差事業	京急川崎駅-東門前駅	継続	継続
6	JR南武線連続立体交差事業	尻手駅~武蔵小杉駅	調査中	調査中
a	(都)古市場矢上線	鹿島田駅西側地区第一種市街地再開発事業	着手	着手
7	(都)荏宿小田中線	Ⅲ期	継続	継続
8	(都)荏宿小田中線	Ⅱ期	着手	—
9	(都)荏宿小田中線	Ⅰ期	完成	継続
10	(都)小杉菅線	中原	完成	完成
11	(都)東京丸子横浜線	市ノ坪	継続	継続
12	(都)東京丸子横浜線	木月	継続	継続
13	(都)丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿町	継続	継続
14	(都)宮内新横浜線	宮内	着手	着手
15	国道409号	市ノ坪	継続	継続
16	国道409号	小杉	着手	着手
17	国道409号	小杉御殿町	(後期着手)	(後期着手)
b	(都)武蔵小杉駅南口線	武蔵小杉駅前グランド地区開発事業	完成	完成
18	(都)野川柿生線	久本	継続	継続
19	(都)丸子中山茅ヶ崎線	蟻山坂	継続	継続
20	(都)溝ノ口線	全線	(後期着手)	(後期着手)
21	(都)宮内新横浜線	子母口	完成	継続
22-1	国道409号	二子	完成	完成
22-2	国道409号	北見方	(後期着手)	(後期着手)
23	(主)丸子中山茅ヶ崎	野川(高津区)	(後期着手)	(後期着手)
24	溝口駅南口駅前広場		継続	継続
25	(都)丸子中山茅ヶ崎線	野川(宮前区)	(後期着手)	(後期着手)
26	市道宮前6号線	野川	継続	継続
27	(都)向ヶ丘遊園駅菅生線	白井坂	完成	継続
28	(主)横浜生田	水沢	着手	—
29	(主)横浜生田	菅生	完成	完成
30	(都)鹿島田菅線	多摩	完成	完成
31	(都)世田谷町田線	登戸	継続	継続
32	(都)世田谷町田線	生田	(後期着手)	(後期着手)
33	(都)中野島生田線	Ⅱ期	完成	完成
34	(都)登戸2号線	多摩沿線	完成	継続
35	(都)向ヶ丘遊園駅菅生線	東生田	完成	完成
36	(主)川崎府中	枅形・生田	継続	継続
37	(主)横浜生田	東三田	継続	継続
38	市道小杉菅線	登戸駅前	完成	完成
c	(都)登戸1号線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
d	(都)登戸2号線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
e	(都)登戸3号線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
f	(都)登戸野川線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
g	(都)登戸線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
39	(都)柿生町田線	柿生駅南口	継続	継続
40	(都)尻手黒川線	Ⅲ期	完成	完成
41	(都)尻手黒川線	Ⅳ期	着手	着手
42	(都)菅早野線	白山	完成	継続
43	(都)菅早野線	下麻生	着手	着手
44	(主)世田谷町田	高石	完成	完成
45	(都)世田谷町田線	万福寺	継続	継続
46	(都)世田谷町田線	片平	継続	継続
47	(都)世田谷町田線	上麻生	着手	着手
48	(都)野川柿生線	王禅寺	継続	継続
49	(主)横浜上麻生	新三輪橋交差点	着手・完成	着手・完成
50	(県)稲城読売ランド前停車場	細山	完成	継続
51	(県)上麻生蓮光寺	片平	完成	継続
52	(主)横浜上麻生	柿生陸橋	(後期着手)	(後期着手)
53	(主)横浜上麻生	下麻生	着手	着手
54	市道麻生6号線	王禅寺	完成	完成

※1 路線名は事業種別を表します。(都)〇〇線は「街路事業」、国道〇〇号・(主)〇〇・(県)〇〇・市道〇〇線は「道路事業」に該当します。  
 ※2 土地区画整理事業や市街地再開発事業による道路整備や連続立体交差事業は除く。

# 整備目標と達成状況

道路整備プログラムは、達成度を市民に分かりやすくお知らせする指標として、以下の10の成果指標を選び、それぞれに平成26年度末までの目標値を定めています。今回は目標値に対する平成21年度末の中間値を目安として設定し、実績と比較・検証しました。引き続き、目標達成に向けて取り組んでまいります。

交通体系整備の視点	成果指標	指標の内容	現況値 ※計画策定時	平成21年度末時点の状況 ※1-1は平成22年度時点			平成26年度 目標値
				中間値	実績	達成状況	
1 再生 活力 を目指した 交通体系の整備	1-1 混雑時 平均走行速度	混雑時（朝夕のピーク時など）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	19.7 Km/h ※H17年度道路交通センサス値	20.9 Km/h ※H22年度中間値	調査中 (H23年6月以降に発表予定)	調査中	21.7 Km/h
	1-2 都市計画道路 進捗率	都市計画道路の計画延長(307km)に対する整備済延長の割合	63% ※H18年度末現在	65% ※H21年度末中間値	65% ※H21年度末現在	事業が順調に進捗しました。引き続き、都市を支える都市計画道路等の整備を進めてまいります。	69%
	1-3 拠点地区内の 幹線道路整備率	市内都市拠点における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 54% 溝口駅 67.8% 登戸駅 57% 新百合ヶ丘駅 70% ※H18年度末現在	川崎駅 100% 小杉駅 63% 溝口駅 72% 登戸駅 63% 新百合ヶ丘駅 80% ※H21年度末中間値	川崎駅 100% 小杉駅 54% 溝口駅 68.1% 登戸駅 57% 新百合ヶ丘駅 70% ※H21年度末現在	現在、事業中の工区が多く、実績が上がりにませんでした。交通の分散や移動の円滑化など、早期に事業効果を発現できるように、引き続き、拠点関連道路等の整備を進めてまいります。	川崎駅 100% 小杉駅 79% 溝口駅 79% 登戸駅 73% 新百合ヶ丘駅 96%
	1-4 駅前広場の 整備箇所数	都市計画決定された交通広場の整備済箇所数	8広場 /17広場 ※H19年4月現在	10広場 /17広場 ※H21年度末中間値	10広場 /17広場 ※H21年度末現在	事業が順調に進捗しました。引き続き、駅への利便性の向上を図ってまいります。	13広場 /17広場
2 安全 安心 快適 な交通環境の整備	2-1 死傷事故率	道路交通に関わる死傷事故の発生確率で、1万台の車が1万km走行した場合（1億台キロあたり）の死傷事故の件数	208 件/億台キロ ※H16年事故件数とH17年度道路交通センサス交通量により算出	206 件/億台キロ ※H21年度末中間値	136 件/億台キロ ※H21年度事故件数とH17年度道路交通センサス交通量により算出	引き続き、死傷事故の減少に努めてまいります。	200 件/億台キロ
	2-2 無電柱化延長	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 ※カッコ内の数値はこれまでの無電柱化の計画延長に対する無電柱化延長の割合	40km (74%) ※H18年度末現在	45km (81%) ※H21年度末中間値	42km (78%) ※H21年度末現在	安全で快適な歩行空間の整備が進みました。引き続き、無電柱化の推進に努めてまいります。	53km (94%)
	2-3 緊急輸送路 の整備率	緊急輸送路に指定された都市計画道路の計画延長(202km)に対する整備済延長の割合	79% ※H18年度末現在	82% ※H21年度末中間値	81% ※H21年度末現在	着実に事業が進捗しました。引き続き、災害時の活動を支える緊急輸送路の整備に努めてまいります。	86%
	2-4 耐震対策済み 橋りょう数	橋脚の補強や落橋防止装置の設置など耐震対策を実施した橋りょう数 ※カッコ内の数値は、耐震対策が必要な橋りょうに対する対策済橋りょうの割合	46橋 (37%) ※H19年度末現在	75橋 (60%) ※H21年度末の耐震補強工事年度計画目標値	73橋 (59%) ※H21年度末現在	着実に事業が進捗しました。引き続き、橋りょうの耐震対策を図ってまいります。	124橋 (100%)
3 環境 に配慮した 交通施策推進	3-1 低騒音舗装の 整備延長	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(269km)に対する低騒音舗装整備済延長の割合	65km (24%) ※H18年度末現在	86km (32%) ※H21年度末中間値	85km (32%) ※H21年度末現在	着実に事業が進捗しました。引き続き、騒音対策に取り組み、沿道環境の改善に努めてまいります。	122km (46%)
	3-2 道路緑化延長	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の市が管理する一般道路(143km)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	66km (46%) ※H17年度道路交通センサス実測値	71km (49%) ※H21年度末中間値	70km (49%) ※H21年度末現在	着実に事業が進捗しました。引き続き、緑の創出や環境負荷の軽減に努めてまいります。	78km (54%)

※中間値は、目標値に対する直線補完により算出しました。

## 後期4カ年【H23～H26】の道路整備

### 1 後期は19工区が完成、9工区に新規着手

PDCAサイクルによる前期3カ年の事業進捗状況や、整備目標に対する効果の把握・検証を行った結果、道路整備の方向性・整備箇所などは継承し、整備時期の見直しを行いました。

計画策定当初には15工区の完成を予定しておりましたが、19工区の完成を見込んでおります。また、着手につきましては、6工区から9工区としました。

事業実施においては、昨今の厳しい社会情勢の中、有効な交付金制度の活用や効率的な事業執行体制を活かしながら、最大限の効果発現が可能となるように各工区における事業費配分などを考慮して、効果的な道路整備の実現に向けて取り組んでまいります。

※土地区画整理事業や市街地再開発事業による道路整備や連続立体交差事業は除く。

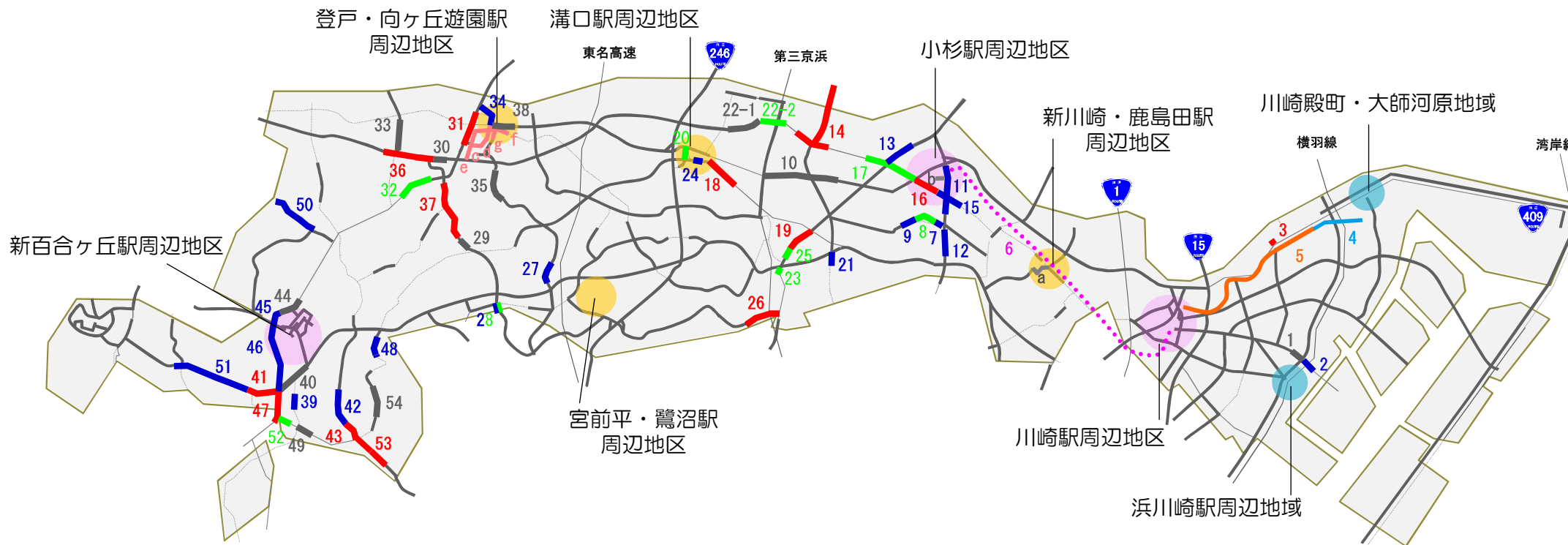
### 2 整備対象路線

原則として、当初計画において後期に対象となっていた路線と、前期期間に着手及び完成しなかった路線としています。

### 3 道路整備の方向性

拠点地区における駅周辺などの適切な交通誘導や、混雑している市北部の交通の円滑化など、計画策定当初の道路整備の方向性を継承して、引き続き、目標達成に向け取り組んでまいります。

- ①整備箇所の重点化  
H19末現在38箇所 ⇒ 30箇所／後期各年平均
- ②拠点開発を支援する幹線道路の整備  
小杉・溝口・登戸・新百合ヶ丘駅周辺の幹線道路  
⇒ 後期期間で概ね完成
- ③比較的遅れている市北部幹線道路網の構築  
市北部進捗率（多摩区・麻生区）47% ⇒ 58%  
※平成21年度末時点 51%



※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。

凡例		
【道路整備事業】	【連続立体交差事業】	【拠点開発による道路整備】
整備済	整備済	整備済
期間内完成	期間内完成	事業中
継続事業	継続事業	(アルファベットで表示)
新規着手	調査中	広域拠点
		地域生活拠点
		臨海都市拠点

## 整備箇所一覧

No	路線名	工区名	後期(H23～H26)	
			当初計画策定時	現計画
1	(都)川崎駅南口線	浜町	(前期完成)	(前期完成)
2	(県)扇町川崎停車場	南渡田	—	完成
3	(都)大師駅前線		継続	継続
4	京急大師線立体交差事業	東門前駅-小島新田駅	—	完成
5	京急大師線立体交差事業	京急川崎駅-東門前駅	継続	継続
6	JR南武線連続立体交差事業	尻手駅~武蔵小杉駅	調査中	調査中
a	(都)古市場矢上線	鹿島田駅西部地区第一種市街地再開発事業	完成	完成
7	(都)荻宿小田中線	Ⅲ期	完成	完成
8	(都)荻宿小田中線	Ⅱ期	継続	着手
9	(都)荻宿小田中線	Ⅰ期	—	完成
10	(都)小杉管線	中原	(前期完成)	(前期完成)
11	(都)東京丸子横浜線	市ノ坪	完成	完成
12	(都)東京丸子横浜線	木月	完成	完成
13	(都)丸子中山茅ヶ崎線	小杉御殿町	完成	完成
14	(都)宮内新横浜線	宮内	継続	継続
15	国道409号	市ノ坪	完成	完成
16	国道409号	小杉	継続	継続
17	国道409号	小杉御殿町	着手	着手
b	(都)武蔵小杉駅南口線	武蔵小杉駅前グランド地区開発事業	(前期完成)	(前期完成)
18	(都)野川柿生線	久本	完成	継続
19	(都)丸子中山茅ヶ崎線	蟻山坂	完成	継続
20	(都)溝ノ口線	全線	着手	着手
21	(都)宮内新横浜線	子母口	—	完成
22-1	国道409号	二子	(前期完成)	(前期完成)
22-2	国道409号	北見方	—	着手
23	(主)丸子中山茅ヶ崎	野川(高津区)	着手	着手
24	溝口駅南口駅前広場		完成	完成
25	(都)丸子中山茅ヶ崎線	野川(宮前区)	着手	着手
26	市道宮前6号線	野川	完成	継続
27	(都)向ヶ丘遊園駅管生線	白井坂	—	完成
28	(主)横浜生田	水沢	完成	着手・完成
29	(主)横浜生田	菅生	(前期完成)	(前期完成)
30	(都)鹿島田管線	多摩	(前期完成)	(前期完成)
31	(都)世田谷町田線	登戸	完成	継続
32	(都)世田谷町田線	生田	着手	着手
33	(都)中野島生田線	Ⅱ期	(前期完成)	(前期完成)
34	(都)登戸2号線	多摩沿線	—	完成
35	(都)向ヶ丘遊園駅管生線	東生田	(前期完成)	(前期完成)
36	(主)川崎府中	枅形・生田	継続	継続
37	(主)横浜生田	東三田	継続	継続
38	市道小杉管線	登戸駅前	(前期完成)	(前期完成)
c	(都)登戸1号線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
d	(都)登戸2号線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
e	(都)登戸3号線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
f	(都)登戸野川線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
g	(都)登戸駅線	登戸土地区画整理事業	継続	継続
39	(都)柿生町田線	柿生駅南口	完成	完成
40	(都)尻手黒川線	Ⅲ期	(前期完成)	(前期完成)
41	(都)尻手黒川線	Ⅳ期	継続	継続
42	(都)菅早野線	白山	—	完成
43	(都)菅早野線	下麻生	継続	継続
44	(主)世田谷町田	高石	(前期完成)	(前期完成)
45	(都)世田谷町田線	万福寺	完成	完成
46	(都)世田谷町田線	片平	完成	完成
47	(都)世田谷町田線	上麻生	継続	継続
48	(都)野川柿生線	王禅寺	完成	完成
49	(主)横浜上麻生	新三輪橋交差点	(前期完成)	(前期完成)
50	(県)稲城読売ランド前停車場	細山	—	完成
51	(県)上麻生蓮光寺	片平	—	完成
52	(主)横浜上麻生	柿生陸橋	着手	着手
53	(主)横浜上麻生	下麻生	継続	継続
54	市道麻生6号線	王禅寺	(前期完成)	(前期完成)

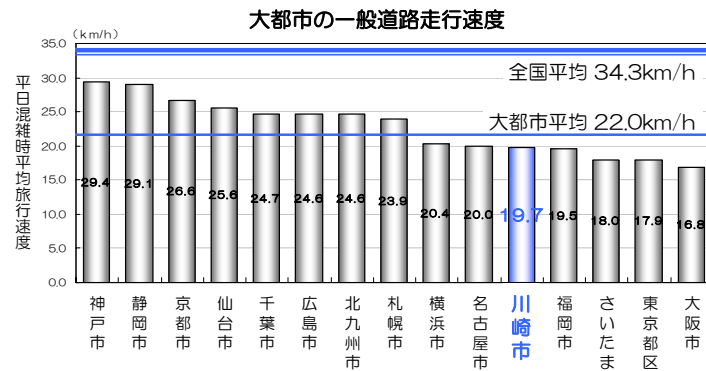
※1 路線名は事業種別を表します。(都)〇〇線は「街路事業」、国道〇〇号・(主)〇〇・(県)〇〇・市道〇〇線は「道路事業」に該当します。  
 ※2 土地区画整理事業や市街地再開発事業による道路整備や連続立体交差事業は除く。

# 成果指標1 (1) 再生・活力を目指した交通体系の整備

## 1-1 自動車の走行速度を向上させます

### 現状

- ・市内幹線道路の朝夕ピーク時の自動車走行速度は、大都市平均を下回っています。
- ・商業、業務等の機能が集積する都市拠点周辺や産業が集積する臨海部において、特に走行速度の低下がみられます。



市内幹線道路（市管理道路）の最低走行速度

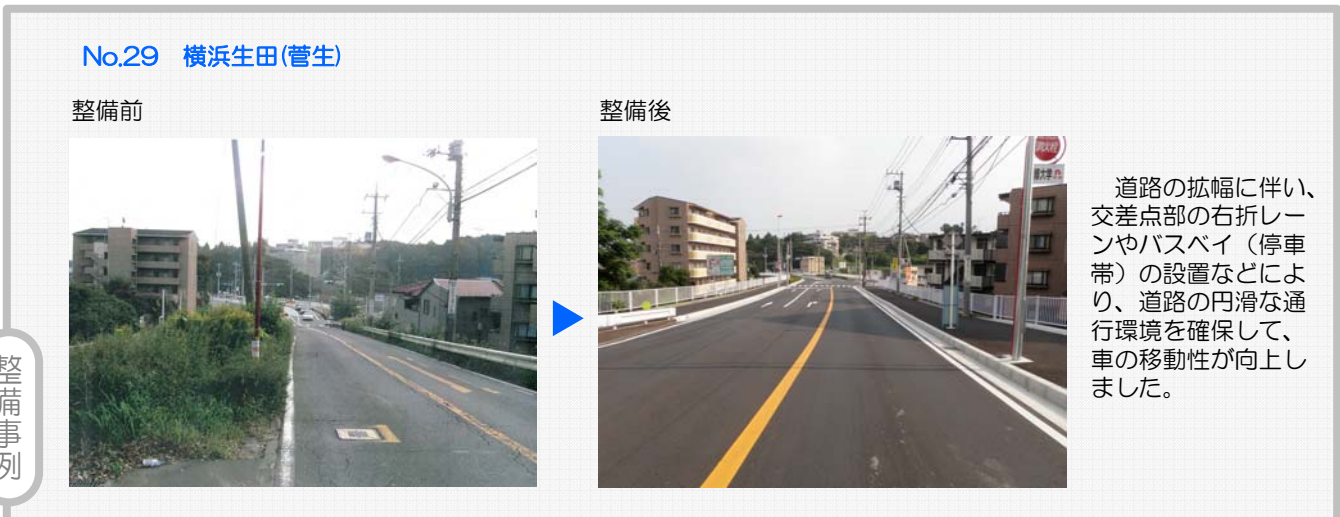


### 課題・取組みの方向性

- ・効率的な都市経済活動を行うためには、都市拠点周辺や臨海部を中心に走行速度の改善に向けた取組みが課題となっています。
- ・効率的・効果的な道路整備を推進し、幹線道路の交通円滑化を図ります。

### 平成22年度までの達成状況

#### 成果指標1-1 混雑時平均走行速度

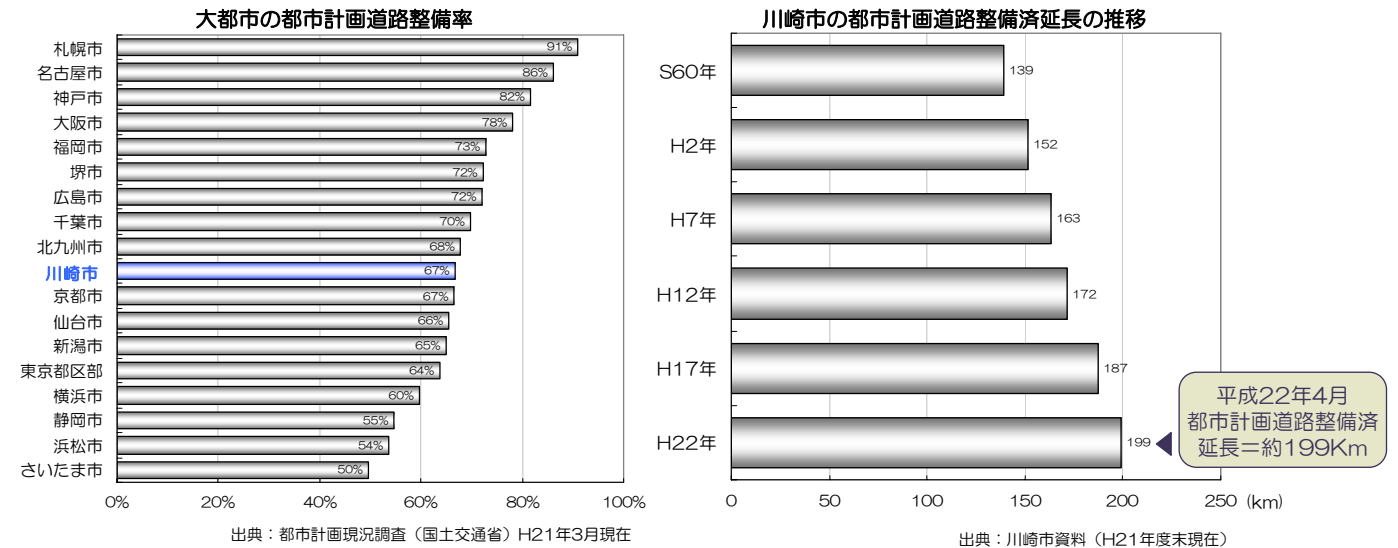


整備事例

## 1-2 都市計画道路の進捗率を向上させます

### 現状

- ・川崎市の都市計画道路の整備状況は、他の大都市と比べ低い水準にあります。
- ・市内では、市北部の多摩区や麻生区において、都市計画道路の整備が遅れています。



### 課題・取組みの方向性

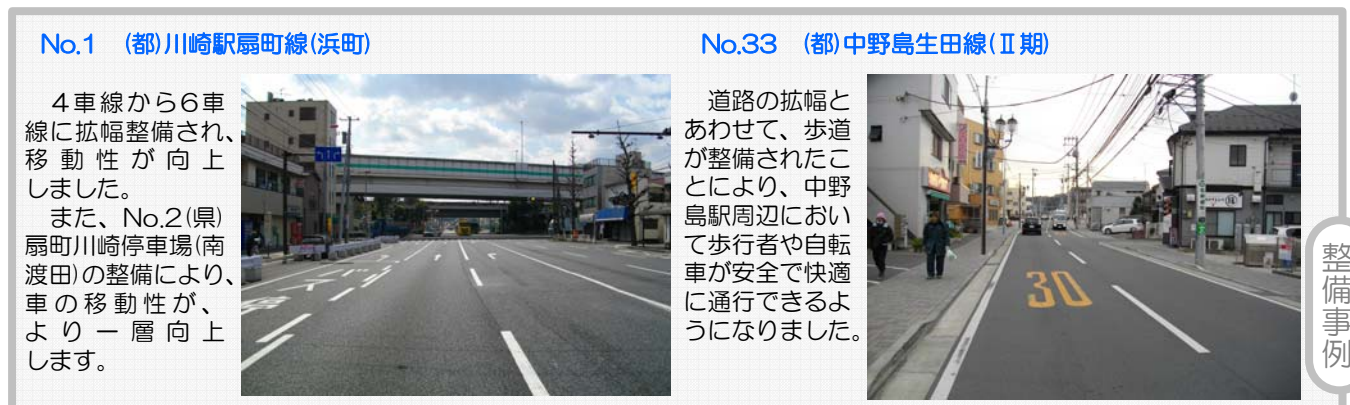
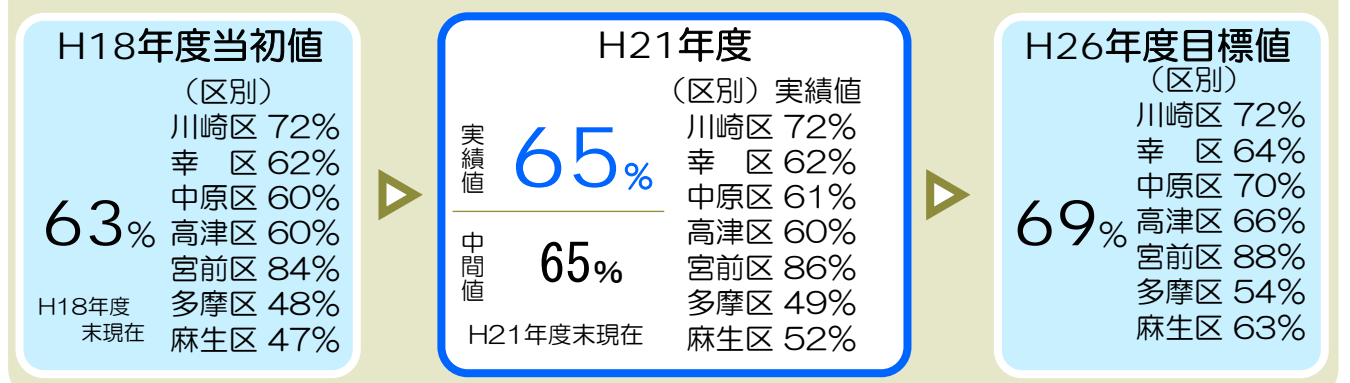
- ・比較的整備が遅れている市北部の幹線道路網について、効率的な整備が必要です。
- ・整備箇所の重点化による事業のスピードアップを図り、整備効果の早期発現と都市計画道路進捗率の向上を目指します。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標1-2 都市計画道路進捗率\*

※都市計画道路の計画延長（307km）に対する整備済延長の割合

・都市計画道路の整備率は、麻生区で約5%、市全体で約2%進捗し、中間値を達成しました。



整備事例

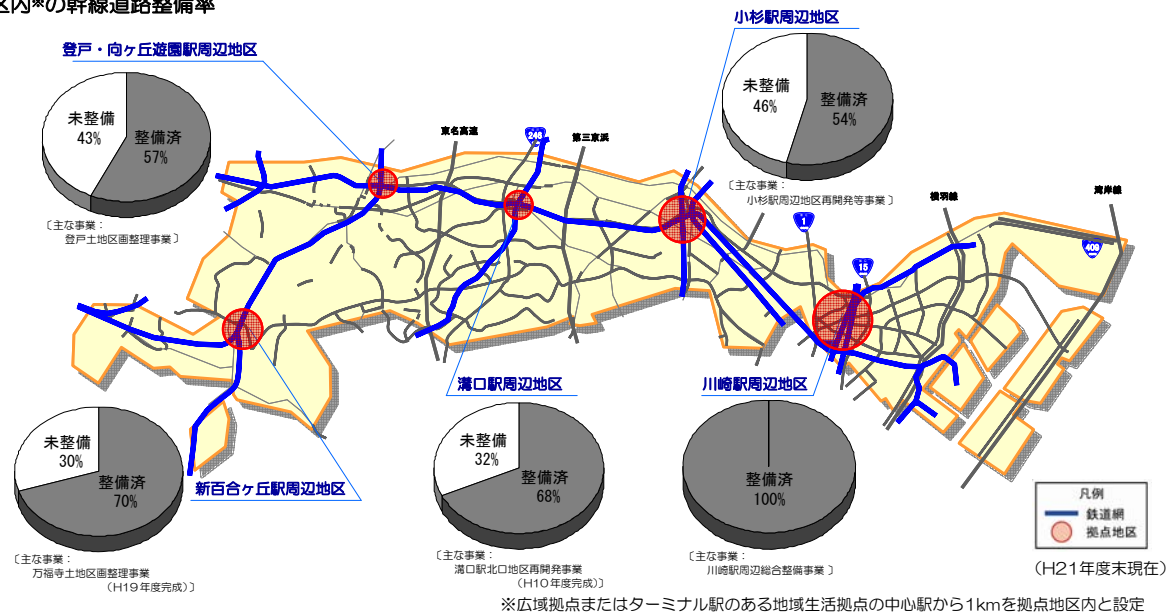


## 1-3 拠点開発を支援する幹線道路の整備を推進します

### 現状

- 市内の都市拠点では、再開発事業や土地区画整理事業など様々なまちづくりを進めています。
- 拠点地区周辺の幹線道路については、川崎駅周辺で整備が完了しているものの、小杉駅周辺など他の拠点地区では未整備区間が多く残っています。

拠点地区内\*の幹線道路整備率



### 課題・取組みの方向性

- 拠点地区の交通機能強化や魅力ある都市環境の形成を図るためには、幹線道路の効率的な整備が課題となっています。
- 拠点地区周辺に集中する自動車交通の適切な誘導やターミナル駅への利便性の向上などを行うため、拠点開発を支援する幹線道路の整備を重点的に進めます。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標1-3 拠点地区内の幹線道路整備率

・No.22-1 国道409号(二子)が整備されました。引き続き、拠点関連道路等の整備を進めてまいります。

H18年度当初値		H21年度		H26年度目標値	
		実績値	中間値		
川崎駅	100%	100%	100%	川崎駅	100%
小杉駅	54%	54%	63%	小杉駅	79%
溝口駅	67.8%	68.1%	72%	溝口駅	79%
登戸駅	57%	57%	63%	登戸駅	73%
新百合ヶ丘駅	70%	70%	80%	新百合ヶ丘駅	96%

H18年度末現在 / H21年度末現在

#### No.22-1 国道409号(二子)

円滑な自動車交通や快適な歩行者空間の整備により、溝口駅周辺地区の交通機能の強化を図りました。



整備事例

#### No.44 (主)世田谷町田(高石)

新百合ヶ丘駅周辺の交通機能を強化する高石工区が完成しました。また、万福寺土地区画整理事業と連携することにより、効率的な道路整備を行いました。



整備事例

## 1-4 駅前広場の整備を推進します

### 現状

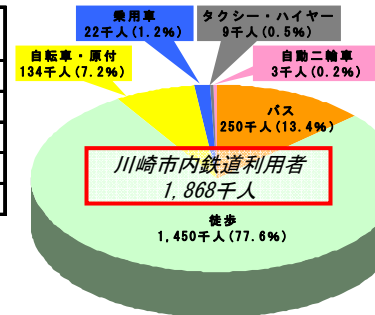
- 駅前広場は、鉄道利用者のバスへの乗換えなどのターミナル交通を処理する機能のほか、買物客や待ち合わせなど人々の交流や都市景観を形成する「環境空間」としての役割を担っています。
- 市内の主要ターミナル駅では多くの人が乗降しており、そのうち約2割はバスなどを駅までの交通手段としていますが、駅前広場の約4割は未整備の状況です。

市内主要ターミナル駅乗車人数

駅名	路線	平均乗車人数 (人/日)
川崎	JR・京急	245,033
武蔵小杉	JR・東急	192,307
溝の口	JR・東急	159,904
登戸	JR・小田急	145,994
新百合ヶ丘	小田急	54,169

出典：川崎市統計書平成21年版

川崎市内駅利用者の駅との交通手段



駅前広場の整備状況

番号	駅名	鉄道名	整備状況
1	川崎大師駅	京浜急行大師線	未整備
2	川崎駅(東口)	東海道本線	整備済
3	川崎駅(西口)	東海道本線	整備済
4	川崎駅(西口第1)	東海道本線	整備済
5	鹿島田駅(西口第1)	南武線	未整備
6	武蔵小杉駅	南武線・東急東横線	整備済
7	武蔵小杉駅(南口)	南武線・東急東横線	未整備
8	武蔵溝ノ口駅(北口)	南武線・東急田園都市線	整備済
9	武蔵溝ノ口駅(南口)	南武線・東急田園都市線	未整備
10	登戸駅(北口)	南武線・小田急小田原線	整備済
11	登戸駅(南口)	南武線・小田急小田原線	未整備
12	向ヶ丘遊園駅(東口)	小田急小田原線	整備済
13	向ヶ丘遊園駅(西口)	小田急小田原線	未整備
14	新百合ヶ丘駅(南口)	小田急小田原線	整備済
15	新百合ヶ丘駅(北口)	小田急小田原線	整備済
16	柿生駅	小田急小田原線	未整備
17	はるひ野駅	小田急多摩線	整備済

■：整備済み ■：前期期間完成箇所 ■：後期期間完成予定箇所 (H21年度未現在)

### 課題・取組みの方向性

- 活力と魅力ある都市拠点の形成に向け、交通結節機能の強化が課題となっています。
- 駅への利便性の向上を図るとともに、安全・快適で賑わいのある公共空間の形成を図るため、駅前広場の整備を推進します。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標1-4 駅前広場の整備箇所数\*

※都市計画決定された交通広場

・はるひ野駅と登戸駅北口の2広場が完成し、中間値を達成しました。

H18年度当初値

8広場 / 全17広場

H19年4月現在

H21年度

実績値 10広場 / 全17広場  
中間値 10広場 / 全17広場

H21年度未現在

H26年度目標値

13広場 / 全17広場

#### はるひ野駅前広場(麻生区)

黒川特定土地区画整理事業により駅前広場や広場へ接続する道路が整備され、駅への利便性が向上しました。



#### 登戸駅北口駅前広場(多摩区)

小田急電鉄の複々線化や登戸駅南北自由通路の工事にあわせ、登戸駅北口駅前広場を整備し、交通結節点の機能強化を図りました。

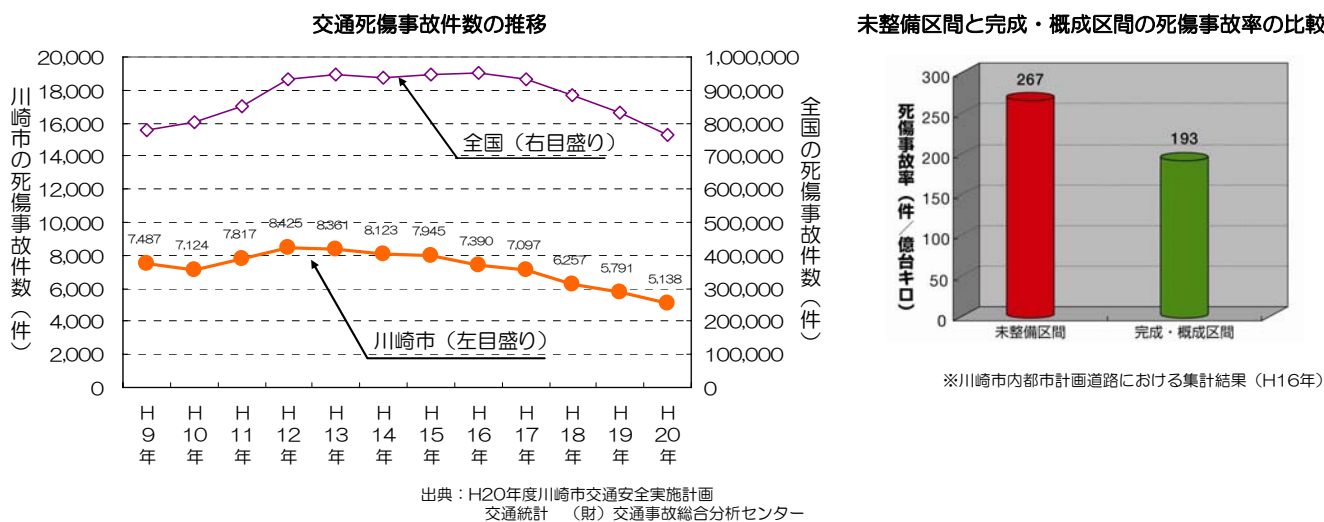


整備事例

## 2-1 死傷事故率の低減を図ります

### 現状

- 道路交通に関わる死傷事故は減少傾向にあるものの、市内では年間約5,000件を超える死傷事故が発生しています。
- 歩道が無いなど未整備の道路は、整備済の道路に比べ、死傷事故率が約1.4倍と高くなっています。



### 課題・取組みの方向性

- 幹線道路における事故多発箇所の安全対策が課題となっています。
- 幹線道路の改築による歩道の整備や、生活道路への通過交通の流入抑制を進め、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。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標2-1 死傷事故率※

※1万台の車が1万km走行した場合(1億台キロあたり)の死傷事故の件数  
200件/億台キロ：年間1万km運転する人が、50年間運転して1件の交通事故に遭遇する確率

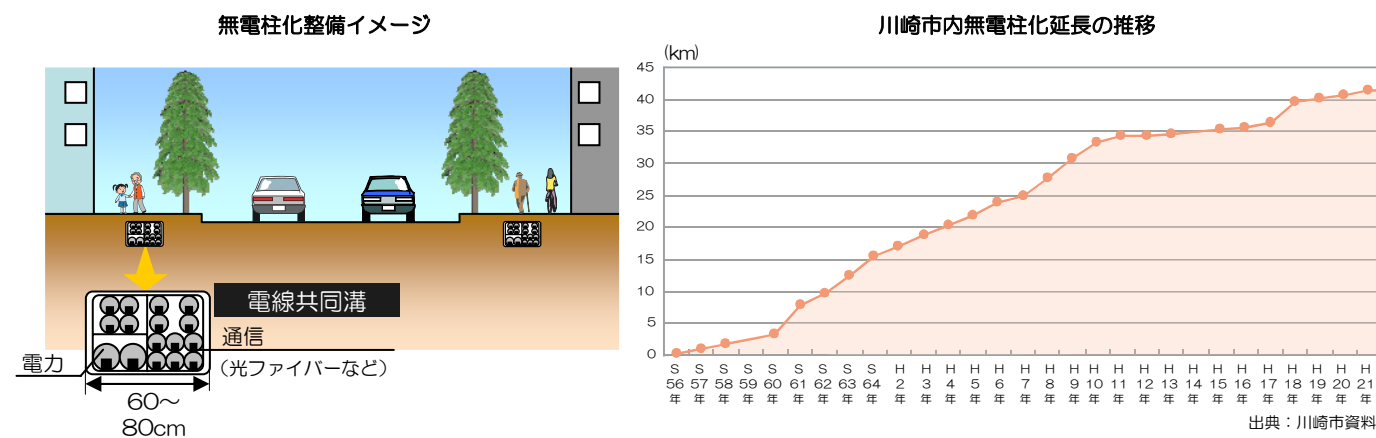
・死傷事故が約3割減少し、中間値を達成しました。引き続き、死傷事故の減少に努めてまいります。



## 2-2 道路の無電柱化を推進します

### 現状

- 道路の無電柱化は、安全で快適な通行空間の確保を図るほか、都市災害の防止、都市景観の向上、情報通信ネットワークの信頼性確保など、様々な効果があります。
- 川崎市では、これまでも電線共同溝の整備などにより無電柱化を進めてきましたが、現在まで4.2kmの整備にとどまっています。
- 平成23年3月に重点整備エリアなどを定めた「川崎市無電柱化整備基本方針」を策定しました。



### 課題・取組みの方向性

- 「川崎市無電柱化整備基本方針」に基づき道路の無電柱化を効率的に実施し、安全で快適な歩行空間の確保を図ります。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標2-2 無電柱化延長

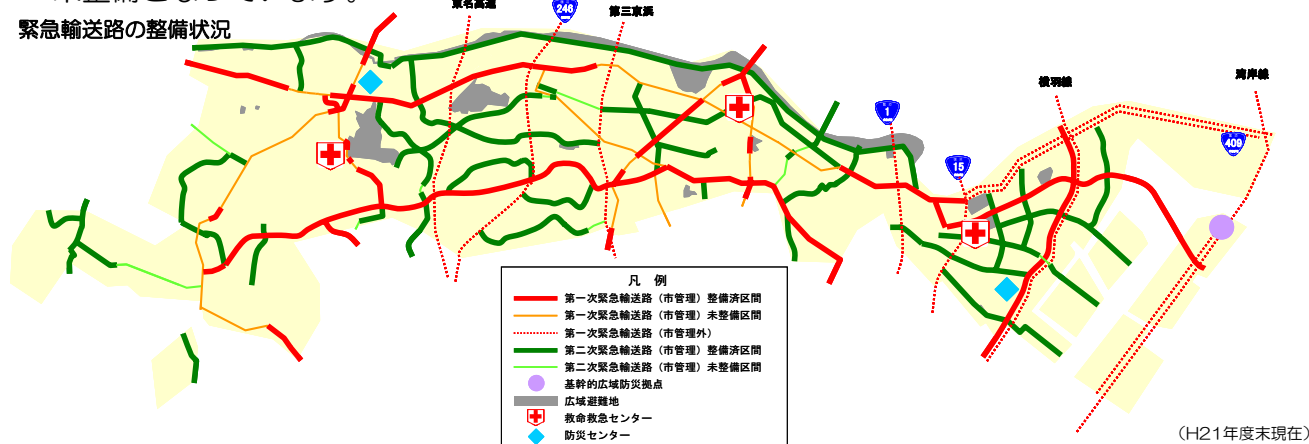
・武蔵小杉駅周辺などで整備が完了し、無電柱化延長は約2km伸びました。



## 2-3 緊急輸送路の整備を推進します

### 現状

- 緊急輸送路は、震災時における救難・救助活動や物資の輸送など、広範な応急対策活動を実施するために、重要な道路です。
- 市内の緊急輸送路は、約8割が整備されているものの、市北部や救命救急センター付近などで、未整備となっています。



### 課題・取組みの方向性

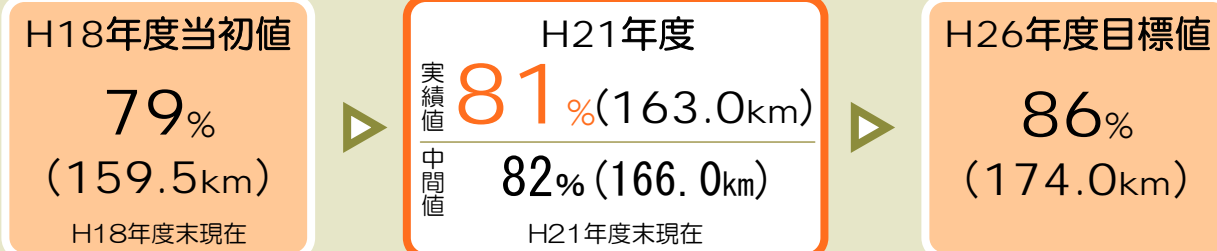
- 隣接都市とのネットワークを形成する緊急輸送路や救助活動において優先度の高い救命救急センター周辺の緊急輸送路の整備が必要です。
- 震災時の迅速な救難・救助活動や円滑な援助物資の運搬など応急活動が行えるよう、緊急輸送路の整備を推進します。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標2-3 緊急輸送路の整備率\*

※緊急輸送路に指定された都市計画道路の計画延長(202km)に対する整備済延長の割合

・国道409号など約4kmの緊急輸送路が整備され、概ね中間値を達成しました。



#### No.30 (都)鹿島田菅線(多摩)

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺の道路交通を円滑にするとともに、震災時の延焼の遮断や応急活動に重要な役割を果たす緊急輸送路が整備され、地域の防災機能が向上しました。



整備事例

#### 平成19・20・21年度完成区間

区名	路線名	整備延長(m)
川崎	(都)川崎駅扇町線	150
中原、高津	(都)小杉菅線	283
高津	国道409号	149
宮前、多摩	(都)向ヶ丘遊園駅菅生線	724
宮前、多摩	(主)横浜生田	145
多摩	(都)鹿島田菅線	114
多摩	(都)中野島生田線	142
麻生	(県)上麻生連光寺	1,364
麻生	(都)菅早野線	340
宮前	(都)久末鷲沼線	125
計		3,536

※久末鷲沼線はH19年度完成区間(プログラム対象外)

## 2-4 橋りょうの耐震対策を推進します

### 現状

- 川崎市域では、首都圏直下型地震など大規模な地震が想定されています。
- 市内の橋りょうについては、阪神・淡路大震災以降、順次耐震補強を進めてきましたが、対策が必要な橋りょうのうち、平成21年度末時点で約4割が未実施となっています。

川崎市周辺において想定される被害が最大の地震\*

プレート間地震	場所	フィリピン海プレート上面
	マグニチュード	7.0
	深さ	30km
	震度	5強～6弱

※地震被害想定調査で想定された被害が最大の地震  
出典：川崎市地震被害想定調査報告書 川崎市 H9年3月

橋りょうの耐震対策状況

	対策済	未対策	計
緊急輸送路上の橋りょう (跨道橋・跨線橋を除く)	15橋	27橋	42橋
跨道橋・跨線橋	37橋	5橋	42橋
その他橋りょう	21橋	19橋	40橋
合計	73橋	51橋	124橋

出典：川崎市資料 (H21年度末現在)

### 課題・取組みの方向性

- 震災時に、迅速に交通機能を回復し、円滑な応急活動を行うためには、橋りょうの倒壊や落橋を防止する耐震対策が必要です。
- 緊急輸送路に架かる橋りょうや、落橋により二次災害の恐れのある跨線橋など、優先度の高い橋りょうから耐震対策を推進します。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標2-4 耐震対策済み橋りょう数

・柿生陸橋などの23橋で、震災時の橋りょうの倒壊や落橋を防止する耐震対策を実施しました。また、南武橋などの4橋については、耐震診断の結果、対策が不要であることが判明し、概ね中間値を達成しました。引き続き、対策を実施してまいります。



#### 巖島橋(川崎区)

地震による橋脚の倒壊や落橋を防止するため、橋脚に鋼板を巻き立てや、落橋防止システムを設置し、耐震性が向上しました。

整備前



整備後



#### 平成20・21年度の実施橋りょう

区	橋梁名	路線名	区	橋梁名	路線名
川崎	巖島橋	市道田町18号線	麻生	柿生陸橋	主要地方道横浜上麻生
川崎	和合橋	市道旭町13号線	麻生	万福寺大橋	区道街路9号線
幸	矢上橋	市道矢上1号線	麻生	山口富士見歩道橋	市道上麻生66号線
中原	昭和橋	市道井田20号線	麻生	仲野橋	市道上麻生258号線
高津	新平瀬橋	主要地方道川崎府中	麻生	新川井田橋	市道岡上67号線
高津	東久地橋	主要地方道幸多摩	麻生	栗平橋	市道白鳥1号線
高津	鷹の巣橋	農道子母口橋島	幸	南武橋	国道409号
高津	久地1号橋	市道久地68号線	中原	上丸子橋	主要地方道東京丸子横浜
高津	中之橋	市道小杉菅線	中原	新矢上橋	主要地方道東京丸子横浜
高津	鷹匠橋	市道小杉菅線	多摩	徳河原跨線橋	市道鹿島田菅線
高津	橋橋	市道明津2号線			
多摩	稲生陸橋	主要地方道川崎府中			
多摩	徳河原北橋	市道徳河原63号線			
多摩	徳河原南橋	市道徳河原233号線			
多摩	追分橋	市道東生田11号線			
多摩	上布田一之橋	市道菅稲田1号線			
多摩	下島橋	市道菅20号線			

：対策不要橋りょう

整備事例

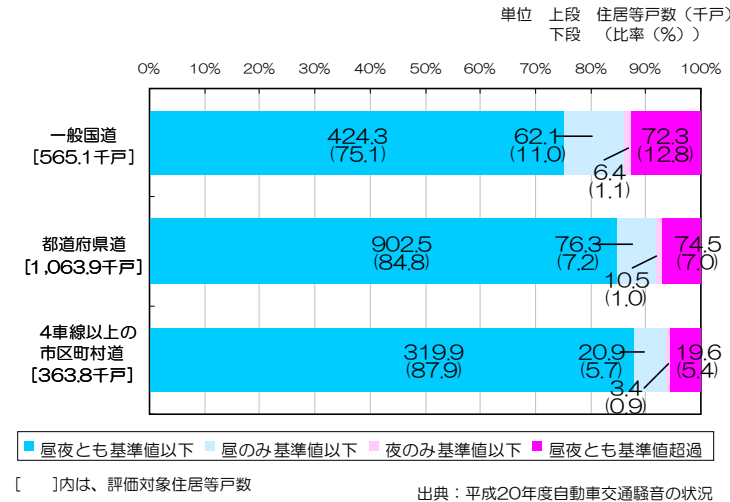
# 成果指標3 環境に配慮した交通施策の推進

## 3-1 低騒音舗装の整備を推進します

### 現状

- 一般的には幹線道路の沿道では、約2割が騒音の環境基準を超えています。
- 騒音対策の一つとして、幹線道路では低騒音舗装の導入を進めてきましたが、川崎市の整備実績としては、延長85kmにとどまっています。

騒音の環境基準の達成状況\*

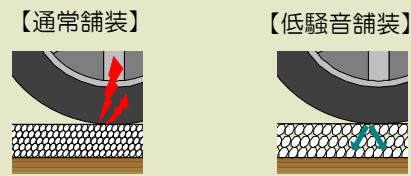


道路騒音対策の例

自動車構造対策	自動車そのものから発生する騒音を低減
交通流対策	道路ネットワーク強化による交通の分散
道路構造対策	低騒音舗装など道路構造の改良

出典：交通工学ハンドブック（社交通工学研究会より作成）

通常舗装と低騒音舗装の違い



【通常舗装】  
タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気により、空気圧縮騒音、膨張音が発生。

【低騒音舗装】  
舗装の隙間に空気の逃げ道を設けることで、空気圧縮騒音、膨張音の発生を抑制。

### 課題・取組みの方向性

- 騒音対策としては、自動車構造対策のほか、交通流対策、道路構造対策などの沿道環境対策を総合的に進めることが課題となっています。
- 騒音対策が必要な幹線道路については、道路ネットワーク強化による交通の分散化を進めるとともに、低騒音舗装を積極的に導入し、沿道の生活環境に配慮した道路整備を進めます。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標3-1 低騒音舗装の整備延長

- 幸多摩線や尻手黒川線などで低騒音舗装を実施することにより整備延長は約20km伸び、概ね中間値を達しました。



※カッコ内の数値は、市が管理する幹線道路延長（269km）に対する低騒音舗装整備済延長の割合

#### 市道尻手黒川線(宮前区上野川交差点付近)

平成20年度に低騒音舗装を施工し、施工前と施工後の測定値を比較したところ、昼で5.0dB、夜で5.5dB低減しました。これにより自動車騒音の要請限度を下回り、沿道の生活環境が改善されました。

測定年度	測定値(昼)	測定値(夜)
H20(施工前)	73.8dB	70.4dB
H21(施工後)	68.8dB	64.9dB

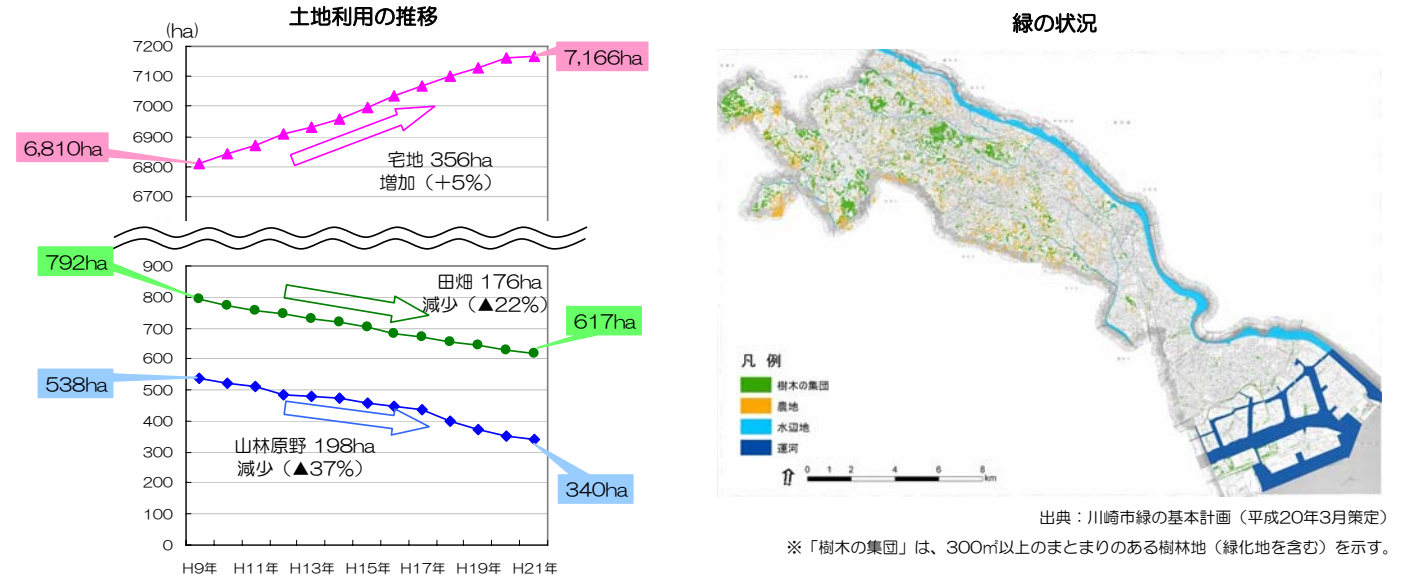


整備事例

## 3-2 道路緑化を推進します

### 現状

- 緑は、市民生活に潤いや安らぎをもたらす、都市環境の保全や地球環境の改善に寄与しますが、市域では、宅地化が進む一方、樹林地や農地が減少しており、相対的には緑は減少傾向にあります。
- 都市の中で街路樹は、潤いのある景観を創出するとともに、災害時の延焼遮断効果、CO<sub>2</sub>の吸収による環境負荷軽減など重要な役割を担っています。



### 課題・取組みの方向性

- 市域の緑を保全・創出するためには、緑地や農地の保全、公園緑地の整備などのほか、道路など公共施設の緑化を総合的に進める必要があります。
- 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ながら街路樹の拡充に努めるとともに、道路と緑が連携した新たな道路緑化の手法について、検討してまいります。

### 平成21年度末までの達成状況

#### 成果指標3-2 道路緑化延長

- 幹線道路の整備とあわせて植樹帯などを設置し、概ね中間値を達成しました。



※カッコ内の数値は、道路交通センサ対象路線延長（143km）に対する緑化延長の割合

#### No.10 (都)小杉管線(中原)

歩道への植樹により、うるおいのある景観をもたらす、緑のネットワークの形成に寄与しました。環境負荷を軽減する上で、重要な働きが期待されます。



#### (都)川崎駅東扇島線(市役所通り) ※道路整備プログラム対象外路線



整備事例