

都市計画道路網の見直しの方向（案）に対するパブリックコメント実施結果について

横浜市は、市内の都市計画道路約689kmのうち、未着手の約211kmを対象として、全市的な見直しを進めています。平成18年2月に確定した今後の見直しのガイドラインとなる「都市計画道路網の見直しの基本的な考え方」に基づき、平成19年1月に、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示した「見直しの方向（案）」を公表し、2月1日から1カ月間、パブリックコメントを実施し、**664通のご意見**をいただきました。

**このたび、いただきましたご意見に対する本市の考え方をとりまとめるとともに、パブリックコメント実施結果を踏まえて、「都市計画道路網の見直しの方向」として確定してまいりますので、お知らせします。**（とりまとめの概要については、**裏面をご覧ください。**）

今後は、これらの見直しに対する考え方を基に、全ての見直しの対象路線・区間についての評価・検証を行い、「廃止」「変更」「追加」「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示した「見直しの素案（案）」を作成してまいります。

「見直しの方向」の確定概要

1 見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）

必要延長	整備済み・事業中の路線約460kmに加え、あと <b>約200kmが必要</b>
概ねの事業費	現在事業中路線（約50km）の事業費と合わせ <b>約1兆1,400億円</b>
事業期間	現在事業中の路線（約50km）と合わせ <b>約60年</b>

2 市民意見を踏まえた「見直しの方向（案）」の修正箇所

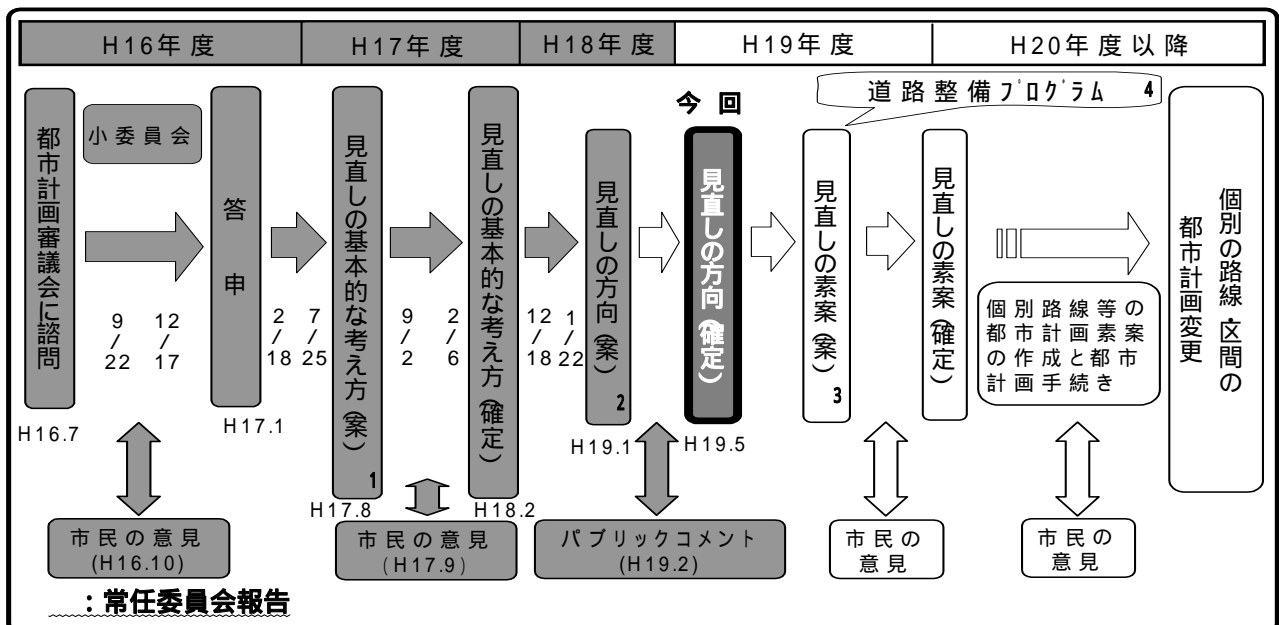
（詳細については、「見直しの方向」の確定版をご覧ください）

意見の概要	修正内容
道路の計画を行う際の重点項目としてあげられた上位3項目  （実施結果（概要版）「P2（7）-③」のアンケート結果より）	以下を『第4章 今後の進め方 ※4見直しの素案』に追記 個別路線・区間を「6つの評価の視点」で評価・検証する際には、パブリックコメントに寄せられた下記3項目を尊重して、評価に反映させます。 <ul style="list-style-type: none"> <li>1 安全な歩行者空間の確保</li> <li>2 沿道環境の保全</li> <li>3 既存の幹線街路の慢性的な渋滞解消</li> </ul> <p style="text-align: right;">（確定版P29）</p>
効率的・効果的な整備と、環境へも配慮しながら検討を進めること  （実施結果（概要版）「P6（4）-②-イ」、「P6（4）-③-ウ」及び「P4（3）-③-ア」の意見より）	以下を『第4章 今後の進め方』に追記 さらに、事業費、事業期間や環境にも配慮した検討を行っていくこととする。  <p style="text-align: right;">（確定版P28）</p>
「道路交通の現状と課題例（一般道路関連）」として整理した市民意見の中で、特に多くの意見が寄せられた3項目  （実施結果（概要版）「P2（8）-③」より）	以下を『第3章（4）「道路交通の現状と課題例」』に追記 パブリックコメントにおいて、全市的な「道路交通の現状と課題例」として多く寄せられたご意見。 『生活道路の整備』 『踏切の改善』 『歩道等の整備・改善』  <p style="text-align: right;">（確定版P25）</p>

## とりまとめの概要

- 1 応募総数664通（自由意見総数1,174件）（詳細は別添「実施結果（概要版）」のとおり）
- 2 主な意見（頂いたご意見と市の考え方の詳細は別添「実施結果（概要版）」のとおり）
  - (1) 問1: 現在の市内の道路現状について
    - ・「満足」約6% ・「普通」約24% ・「不満」約48% ・「その他」約22%
  - (2) 問2: 見直しの規模(将来の望ましい都市計画道路の水準)を、自動車専用道路と既存道路も評価して算出したことについて
    - ・「評価できる」約68% ・「評価できない」約23% ・「その他」約9%
  - (3) 問3: どのような点に重点を置いて、道路の計画を行うべきか  
 （意見総数1,783件で15項目のうち上位3項目）
    - 「安全な歩行者空間の確保」（16%）
    - 「沿道環境の保全（大気、騒音、振動など）」（14%）
    - 「既存の幹線街路の慢性的な渋滞の解消」（11%）
  - (4) 自由意見として、「環境に配慮したまちづくり」、「将来の望ましい都市計画道路の水準」、「都市計画道路の整備状況と必要性について」、「市民への情報提供、合意形成」、「生活道路の整備」、「踏切の改善」、「歩道等の整備・改善」などへのご意見をいただきました。  
 また、個別路線の廃止、整備、追加などに関するご意見もいただきました。

## 都市計画道路網の見直しスケジュール



### ※1 基本的な考え方

「答申」に基づき、今後の見直し作業のガイドラインとなるもの。

### ※2 見直しの方向

「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したもの。

### ※3 見直しの素案

「廃止」「変更」「追加」「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示したもの。

### ※4 道路整備プログラム

今回の見直しにより、「存続」、「変更」及び「追加」となった路線について、概ねの着手時期を示したもの。

# 「都市計画道路網の見直しの方向（案）」に対する パブリックコメント実施結果 ～市民意見のとりまとめと確定について（概要版）～

横浜市は、市内の都市計画道路約689kmのうち、未着手の約211kmを対象として、全市民的な見直しを進めています。平成18年2月に確定した今後の見直しのガイドラインとなる「都市計画道路網の見直しの基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示した「都市計画道路網の見直しの方向（案）」を平成19年1月に公表し、パブリックコメントを実施しました。

このたび、いただきましたご意見に対する本市の考え方をとりまとめるとともに、パブリックコメント実施結果を踏まえて、「都市計画道路網の見直しの方向」として確定しましたので、お知らせします。

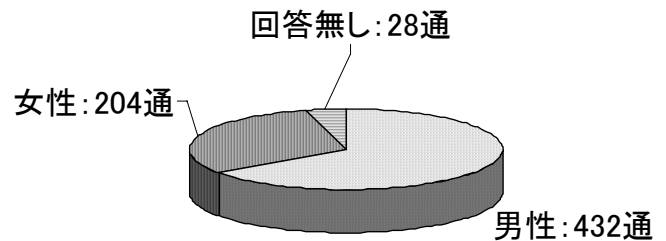
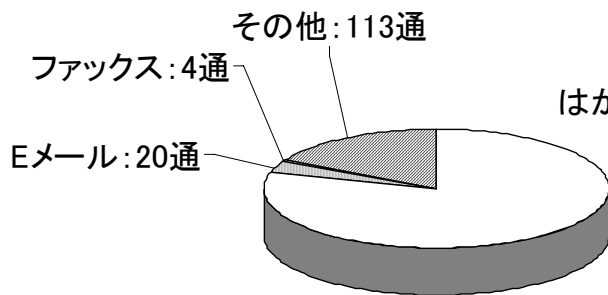
## 1 実施の概要

(1) 実施期間：平成19年2月1日～2月28日

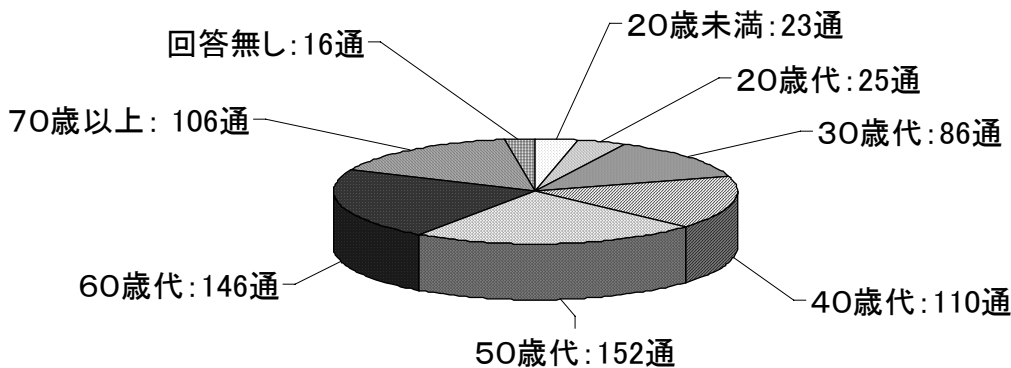
(2) 応募総数 664通（自由意見総数1,174件）

(3) 提出方法

(4) 性別



(5) 年齢



(6) 住まい

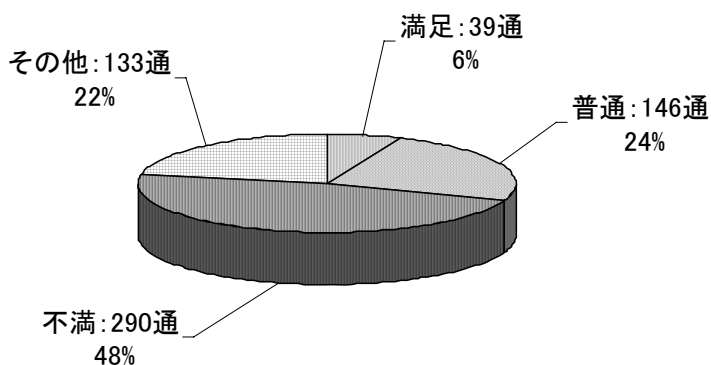
鶴見区	神奈川区	西区	中区	南区	港南区	保土ヶ谷区	旭区	磯子区	金沢区	港北区	緑区	青葉区	都筑区	戸塚区	栄区	泉区	瀬谷区	横浜市以外	回答無し	計
291	28	5	2	9	18	11	24	7	11	91	17	18	16	20	8	13	23	25	27	664

(7) 質問

- ①問1：現在の市内の道路状況について  
 ②問2：「自動車専用道路」や「既存道路（幅員12m以上）」を適切に加えた道路密度で道路網を評価して、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を設定したことについて  
 ③問3：どのような点に重点をおいて、道路の計画を行うべきか

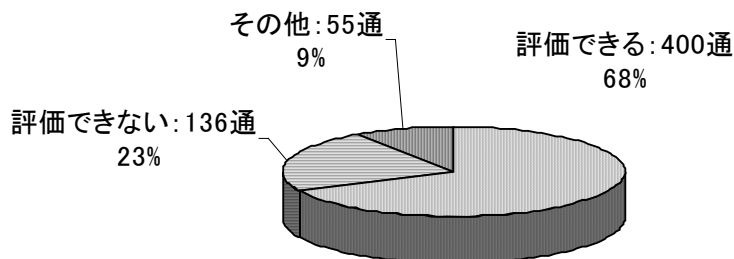
①問1に対する回答

(意見総数：608通)



②問2に対する回答

(意見総数：591通)



③問3に対する回答（3項目まで選択、意見総数：1,783件）

項目	(%)	項目	(%)
① 既存の幹線街路の慢性的な渋滞の解消	11	⑨ 歩道の段差解消等のバリアフリーへの配慮	5
② 踏切、交差点などのボトルネックの解消	5	⑩ 自転車走行空間の確保	5
③ 狭い駅前での改善	6	⑪ 街路樹、無電柱化など景観への配慮	7
④ 鉄道、川による地域分断の解消	5	⑫ まとまりのある緑地等の確保	5
⑤ 生活道路への通過交通対策	6	⑬ 沿道環境の保全(大気、騒音、振動など)	14
⑥ 一時的な荷下ろしスペースの確保	2	⑭ 災害に強い道路	3
⑦ 高速道路や主要な駅などへのアクセス性向上	4	⑮ その他	6
⑧ 安全な歩行者空間の確保	16		

(8) 【ご意見欄】：自由意見欄

- ①「環境に配慮したまちづくり」、「将来の望ましい都市計画道路の水準」、「都市計画道路の整備状況と必要性について」、「市民への情報提供、合意形成」等へのご意見をいただきました。
- ②個別路線の「変更」「廃止」「追加」及び整備要望等に関するご意見をいただきました。
- ③全市的な要望項目としてあげられた「道路交通の現状と課題例（一般道路関連）」の市民意見（意見数：341件）の中で、特に多くのご意見が寄せられた項目

- i 『生活道路の整備』 (77件)
- ii 『踏切の改善』 (38件)
- iii 『歩道等の整備・改善』 (34件)

## 2 「見直しの方向」の確定概要

### 1 見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）

必要延長	整備済み・事業中の路線約460kmに加え、あと約200kmが必要
概ねの事業費	現在事業中路線（約50km）の事業費と合わせ約1兆1,400億円
事業期間	現在事業中の路線（約50km）と合わせ約60年

### 2 市民意見を踏まえた「見直しの方向（案）」の修正箇所

（詳細については、「見直しの方向」の確定版をご覧ください）

意見の概要	修正内容
道路の計画を行う際の重点項目としてあげられた上位3項目  「P2(7)-③」のアンケート結果より	以下を『第4章 今後の進め方 ※4見直しの素案』に追記  個別路線・区間を「6つの評価の視点」で評価・検証する際には、パブリックコメントに寄せられた下記3項目を尊重して、評価に反映させます。 1 安全な歩行者空間の確保 2 沿道環境の保全 3 既存の幹線街路の慢性的な渋滞解消  (確定版P29)
効率的・効果的な整備と、環境へも配慮しながら検討を進めること  「P6(4)-②-イ」、「P6(4)-③-ウ」及び「P4(3)-③-ア」の意見より	以下を『第4章 今後の進め方』に追記  さらに、事業費、事業期間や環境にも配慮した検討を行っていくこととする。  (確定版P28)
「道路交通の現状と課題例（一般道路関連）」として整理した市民意見の中で、特に多くの意見が寄せられた3項目  「P2(8)-③」より	以下を『第3章(4)「道路交通の現状と課題例」』に追記  パブリックコメントにおいて、全市的な「道路交通の現状と課題例」として多く寄せられたご意見。 i『生活道路の整備』 ii『踏切の改善』 iii『歩道等の整備・改善』  (確定版P25)

## 3 ご意見の概要と横浜市の考え方（概要版）

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
(1) 都市計画道路の現状と検討の背景	
(1) ア 横浜市内の道路は幅が狭い上、車優先がほとんどで、歩行者は身を縮めて歩くことになっている。道路とは名ばかりで、昔の農道の幅をちょっと広げたような曲がりくねった道ばかりで、全域にわたって道路事情が悪い。	横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。
イ 土日などに高速道から一般道へ下りるのに非常に時間がかかり、観光バスなど市外からの訪問者のイメージダウンになる。	
(2) 見直しの基本的な考え方	
①見直しの必要性	
(2) ア 60年以上前の都市計画などナンセンス。見直しするのがあたりまえ。	横浜市の都市計画道路の多くが、昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応するため、将来を見据えて都市計画道路網の見直しを行っております。 今後、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過するごとに見直しを行ってまいります。
イ 見直しをするのが遅すぎる。	
ウ 将来を見据えた本格的検討が必要である。	

意見の概要		ご意見に対する横浜市の考え方
(2)	②見直しのパターン	見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間すべてについて評価・検証し、「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」の4つのパターンに整理し、「見直しの素案(案)」として、平成19年度内に公表する予定です。
	<p>ア 道路整備には莫大な事業費がかかるので、郊外の交通量の少ない地域や、環境を保護すべき地域の未着手路線は廃止した方が良い。</p> <p>イ 「存続」、「変更」の路線については、今まで事業が進まなかった原因や理由および完成したときの効果を、「廃止」する路線については、その理由や影響などを示して欲しい。</p>	
(3) 都市計画道路の評価の視点		
(3)	①活力あるまちづくり	<p>横浜港では、国際競争力強化を進めていくために、国内輸送網の拡充が必要と考えています。とりわけ、陸上輸送においては、臨海部周辺に市街地が形成されていることから、コンテナ車などの港湾関係車両が、臨海部周辺と広域幹線道路を連絡するために市街地を通過しており、これによる道路環境への負荷が課題となっております。</p> <p>このため、横浜環状道路や、ふ頭間や広域幹線道路との円滑な連絡を可能とする臨港幹線道路などの整備により、横浜港へのアクセス向上を図ってまいります。</p>
	<p>ア 横浜港がさらに発展していくには、交通インフラの整備が不可欠である。</p>	
	②安全なまちづくり	<p>道路の技術的な指針である道路構造令の関連資料によると、阪神・淡路大震災の事例では、幅員12m以上の道路が火災時の延焼防止に大きく寄与していたことから、延焼防止帯を形成するためには、幅員12m以上の道路の整備が有効であると考えております。</p> <p>また、横浜市には十分な幅員を持つ緊急輸送路が少なく、防災面での充実が必要と考えております。</p>
<p>ア 地震時に道路が火の海になる恐れがある。</p>		
③環境に配慮したまちづくり	<p>今回の見直しにおける都市計画道路の評価の際や、今後事業を進める際には、緑の保全など、環境や景観に配慮してまいります。</p> <p>また、横浜市自動車公害防止計画では、環境改善に寄与する交通流対策として、「環境に配慮した放射環状型の幹線道路網の整備の促進」「バス路線を中心に地区幹線道路の整備の促進」などの体系的な道路網の整備や、「交差点の改良、立体交差化等の推進」などの局所的な渋滞の解消策が位置づけられております。</p> <p>さらに、市街地における一般的な走行速度の範囲において、走行速度が高まると、自動車1台あたりの二酸化炭素や窒素酸化物等の大気汚染物質の排出量は減少する傾向にあります。一方で、横浜市における自動車の平均走行速度(約22.9km/h)は、幹線道路の渋滞により、未だ低い水準にあることから、自動車交通の円滑化を図ることが、環境改善や地球温暖化防止に寄与すると考えております。</p>	
<p>ア 環境へは十分配慮して欲しい。</p> <p>イ 渋滞の解消や災害に強い道路づくりは大切だが、貴重な景観や緑地があることが、生活の豊かさにつながる。今後、人口は増えないので、貴重な緑地や景観は守っていくべき。</p>		

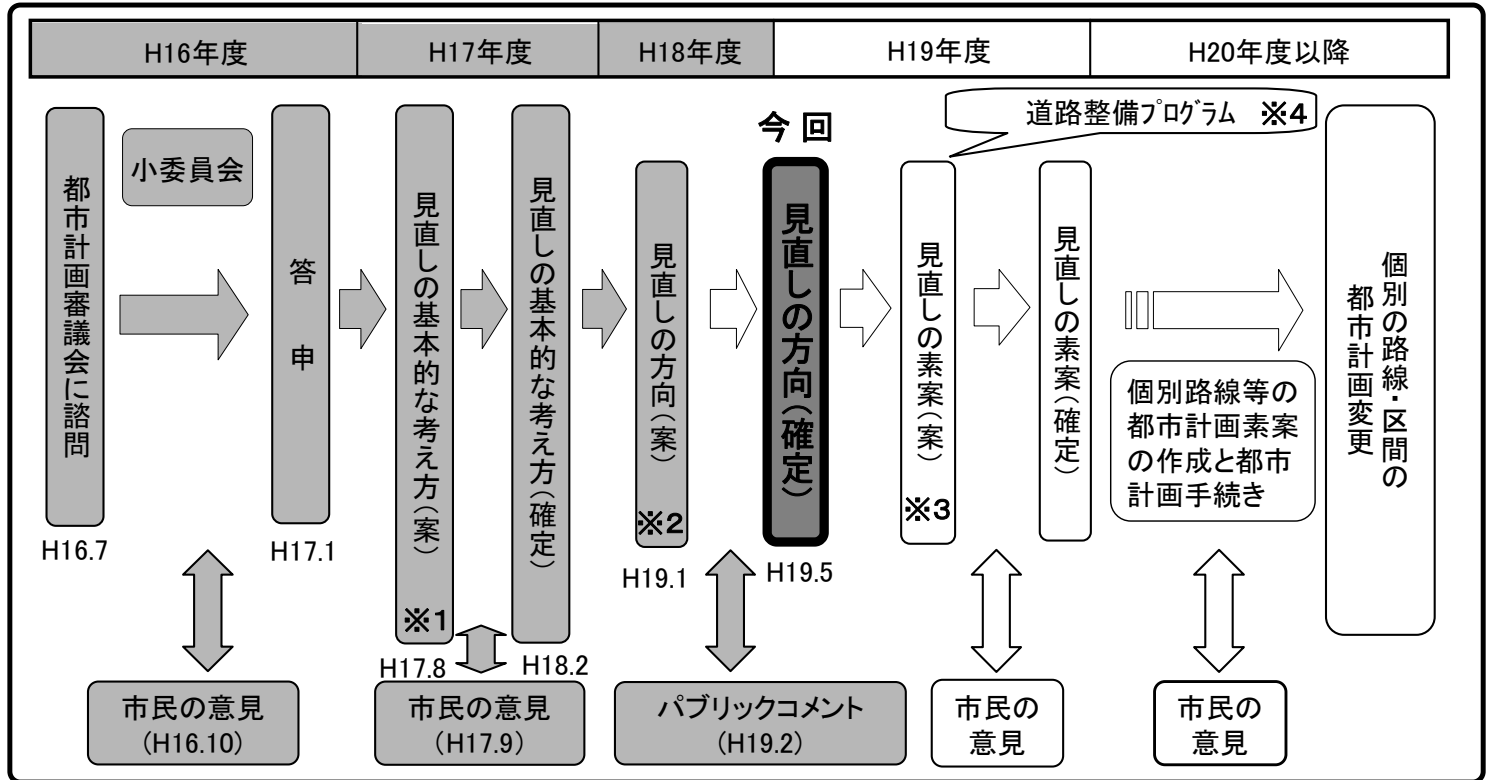
意見の概要		ご意見に対する横浜市の考え方
④人にやさしいまちづくり		
ア 歩道の確保、生活環境への配慮など、「人にやさしいまちづくり」を第一に考えて計画して欲しい。歩行者の安全を重視して欲しい。		道路の技術的な指針である道路構造令は、昭和40年代以降、歩行環境に加えて、バリアフリーや自転車への配慮、植樹帯の充実などの観点から、歩行者空間の幅員構成を充実するよう適宜改訂されてきております。今回の見直しにあたっては、これらの観点を踏まえてまいります。 また、幹線道路は、生活道路と比べて死傷事故率が低いことから、生活道路に入り込んでいる通過交通を幹線道路へ、さらに自動車専用道路へと移行させることにより、全体として交通事故を減らすことが可能と考えております。 道路の計画・整備にあたっては、誰もが安心して利用できるよう配慮してまいります。
イ 細い道に大型の車両が多く入り込み危険である。住宅地に大型車両は入れないようにしてもらいたい。幹線道路の渋滞が生活道路への流入に繋がっていることへの対策が必要である。		
⑤円滑な移動		
ア 都市計画道路の整備を促進し、車の円滑な移動を確保して欲しい。		都市計画道路網の見直しにあたっては、適切な車線数やネットワークの連続性を確保するなど、円滑な移動に配慮してまいります。
イ 渋滞による経済への影響はかなり大きい。円滑な交通を確保するために全力を傾けて欲しい。		
(3) ⑥周辺土地利用との整合		
ア 地域密着型の道路整備をして欲しい。		都市計画道路網の見直しにあたっては、沿道地域や周辺の土地利用に配慮してまいります。
イ 新しい道路や狭い道路が拡幅されると、その道路周辺の地域に通過車両が増大するなど、環境が著しく変化してしまう。周辺地域への配慮とリサーチを十分にお願したい。		
⑦視点全体		
ア 既に都市計画してあることや、途中まで整備してあることにとらわれず、広い視野で検討して欲しい。		都市計画道路網の見直しでは、未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」「安全なまちづくり」「環境に配慮したまちづくり」「人にやさしいまちづくり」「円滑な移動」「周辺土地利用との整合」の6つの視点から総合的に評価・検証し、地域ごとの「道路交通の現状と課題例」等も参考にしながら検討を進めてまいります。 なお、今後も社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。
イ 見直しあたってはあらゆる視点から、路線の各区間を評価して欲しい。		
ウ 新しく造る道路は、地域の生活が安全で暮らしやすくなるように、よく考えて計画して欲しい。		
エ 見直しを行う場合は、既存の道路や整備済みの都市計画道路も十分に評価した上で、未着手路線・区間の検討をするべきである。		
(4) 見直しの方向		
①将来の望ましい都市計画道路の水準		
(4) ア 道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことについては、これまでの方法より実態を反映していて良い。		横浜市内の道路ネットワークは、幹線街路に加えて自動車専用道路が重要な役割を担っていること、土地区画整理事業などの面的開発の中で幹線街路の機能を持った道路が多く整備されてきたことが特徴であることから、これらを適切に評価した道路密度を用いて、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を示しました。 今後、「見直しの素案（案）」の策定にあたっては、未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」などの6つの視点から総合的に評価・検証し、地域ごとの「道路交通の現状と課題例」等も参考にしながら検討を進めてまいります。

意見の概要		ご意見に対する横浜市の考え方
(4)	イ 道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことについては、よく分からない。	<p>横浜市内の道路ネットワークは、幹線街路に加えて自動車専用道路が重要な役割を担っていること、土地区画整理事業などの面的開発の中で幹線街路の機能を持った道路が多く整備されてきたことが特徴であることから、これらを適切に評価した道路密度を用いて、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を示しました。</p> <p>今後の資料作成にあたっては、より分かりやすくなるように努めてまいります。</p>
	ウ 都市計画道路は地域間連絡の役割があるのに、道路密度のみで計算するのは無理があるのではないか。	<p>「見直しの方向（案）」では、将来の望ましい都市計画道路の水準（幹線街路）を示すための指標として「道路密度」による検討を行いました。</p> <p>今後、「見直しの素案（案）」の策定にあたっては、未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」などの6つの視点から総合的に評価・検証し、地域ごとの「道路交通の現状と課題例」等も参考にしながら検討を進めてまいります。</p>
	エ 道路密度は地域によって事情が違っているので、あくまで参考程度にすべきである。	
	②概ねの事業費	
ア 道路建設費が高むのに驚いた。	<p>概ねの事業費は、既存資料やこれまでの施工実績を基に算出したものです。</p> <p>将来の望ましい都市計画道路（幹線街路）の水準としては、整備済み・事業中の路線約460km（平成17年度末現在）に加え、あと約200kmが必要と考えております。</p> <p>実現のためには多くの事業費を必要としますが、重点的かつ効率的な整備を進めていく必要があると考えております。</p>	
イ 新設道路を造ると大金が必要となる横浜市の赤字を減らす考えを役所全体で考えて欲しい。	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p> <p>厳しい財政状況が続いている中で、より効率的・効果的な行政運営を実現するため、市役所内部経費の徹底した削減や事務事業の抜本的な見直しに取り組んでおります。今後も、市民の皆様からご意見をいただきながら、職員一人ひとりがコスト意識を持ち、より効果的な業務執行に努めてまいります。</p>	
③概ねの事業期間		
ア 本当に60年後でも必要な道路であるか、少子高齢化も考慮して見直して欲しい。	<p>都市計画道路網は、長期的な視点に立ち、将来にわたって計画的に整備していく必要があることから、道路整備プログラムを策定し、重点的かつ効率的な整備を進めてまいります。</p> <p>なお、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p>	
イ 200kmは最低の水準である。必要な道路は長期に渡っても積極的に整備すべきである。		
ウ 今後の都市計画道路整備のための事業期間が約60年というのは長すぎる。短縮して欲しい。		
(5) 道路交通の現状と課題例（都市計画道路関連）		
①個別路線の「廃止」、「変更」、「追加」要望		
(5)	ア 個別路線の「廃止」、「変更」、「追加」に関する要望。	<p>今回の「見直しの方向（案）」は、「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したものです。</p> <p>個々の具体的路線の取扱いにつきましては、「見直しの素案（案）」を策定する中で検討してまいります。</p>



意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
②個別路線の整備要望	
(5) ア 個別路線の整備に関する要望。	<p>今回の「見直しの方向(案)」は、「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模(将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間)などを示したものです。</p> <p>個々の具体的な路線・区間の取扱いにつきましては、「見直しの素案(案)」を策定する中で検討してまいります。</p> <p>また、「存続」、「変更」及び「追加」となった路線(ただし、国が事業実施予定の国道は除く)については、道路整備プログラムを策定し、概ねの着手時期を明らかにいたします。</p> <p>なお、国が事業実施予定の国道に関するご要望につきましては、国土交通省へ伝えてまいります。</p>
③都市計画道路の整備状況と必要性について	
ア 都市計画道路を早期に整備して欲しい。	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、他の政令指定都市と比較しても低い水準です。</p> <p>今後、財源の確保に努めるとともに、3環状10放射道路や完了期間宣言路線を重点的に整備するなど、効率的で効果的な整備を進めてまいります。</p>
イ 各区の道路整備状況に対するご意見	
ウ 新しい道路は必要ない。	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p> <p>今後、財源の確保に努めるとともに、3環状10放射道路や完了期間宣言路線を重点的に整備するなど、効率的で効果的な整備を進めてまいります。</p>
(6) 道路交通の現状と課題例(一般道路関連)	
①歩道等の整備・改善	
ア 現道の歩道の整備、改善をして欲しい。	<p>歩道などの具体的な整備、改善のご要望につきましては、交通事故の発生状況や歩行者の通行量など、現地の状況を踏まえて検討してまいります。</p> <p>また、歩行者の安全を確保するため、車の速度抑制を目的とした路側帯の拡幅やカラー化など、歩行者の視点に立った安全対策を進めてまいります。</p>
(6) ②生活道路の整備	
ア 新設道路を整備するよりも、今ある道路を良くして欲しい。	<p>都市計画道路は、将来を見据えつつ長期的な視点に立って計画し、重点的かつ効率的な整備を進めていくことが重要と考えております。また、様々な道路交通の課題解決のためには、体系的な都市計画道路網の整備と併せて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p>
イ 生活道路を重点に整備して欲しい。	
③踏切の改善	
ア 踏切などを改善して欲しい。	<p>横浜市では、踏切交通の安全性の向上を目的に「横浜市踏切5箇年整備計画」を策定し、緊急性が高く、5箇年内に施行が可能な踏切につきましては、こ線人道橋のバリアフリー化や踏切拡幅などの安全対策を集中的に実施してまいります。</p>
(7) 今後の進め方	
①道路整備プログラム	
(7) ア 整備にあたっては、各路線・区間をそれぞれ評価し、優先順位を決めて整備して欲しい。	<p>今回の見直しにより、「存続」、「変更」、及び「追加」となった路線については、将来にわたって計画的に整備していく必要があるため、「道路整備プログラム」を策定し、「見直しの素案(案)」の公表にあわせて、概ねの着手時期を明らかにしてまいります。</p>
(8) 市民への情報提供、住民合意	
(8) ア 住民への配慮、住民合意が必要である。	<p>今後、見直し作業において、「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間をお示しした「見直しの素案(案)」、その後の都市計画手続き等、節目ごとに内容が具体化してまいりますので、検討の各段階で広く市民の皆様へ情報を提供し、市民意見の把握に努めてまいります。</p>

## 4 今後の進め方



### ※1 基本的な考え方

「答申」に基づき、今後の見直し作業のガイドラインとなるもの。

### ※2 見直しの方向

「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したもの。

### ※3 見直しの素案

「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示したもの。

### ※4 道路整備プログラム

今回の見直しにより、「存続」、「変更」及び「追加」となった路線について、概ねの着手時期を示したもの。

「ご意見に対する横浜市の考え方」の全体版と「都市計画道路網の見直しの方向」の確定版は、道路局のホームページでご覧いただくことができます。

( <http://www.city.yokohama.jp/me/douro/plan/minaoshi/minaoshi.html> )

【問合せ先】 横浜市 道路局 計画調整部 企画課

〒231-0017 横浜市中区港町1-1 横浜関内ビル9階

電話:045-671-2773 FAX:045-651-6527



編集・発行 横浜市道路局企画課  
平成19年5月発行  
横浜市広報印刷物登録 第190121号  
類別・分類 B-JE030

# 「都市計画道路網の見直しの方向（案）」への ご意見に対する横浜市の考え方（全体版）

	ページ
<u>1：都市計画道路の現状と検討の背景</u>	1
<u>2：見直しの基本的な考え方</u>	
2-1：見直しの必要性	1
2-2：見直しのパターン	1
<u>3：都市計画道路の評価の視点</u>	
3-1：活力あるまちづくり	1
3-2：安全なまちづくり	1
3-3：環境に配慮したまちづくり	1
3-4：人にやさしいまちづくり	2
3-5：円滑な移動	2
3-6：周辺土地利用との整合	2
3-7：視点全体	2
<u>4：見直しの方向</u>	
4-1：将来の望ましい都市計画道路の水準	2
4-2：概ねの事業費	3
4-3：概ねの事業期間	3
<u>5：道路交通の現状と課題例(都市計画道路関連)</u>	
5-1：個別路線の「廃止」「変更」「追加」要望	3
5-2：個別路線の整備要望	4
5-3：都市計画道路の整備状況と必要性について	4
5-4：その他	5
<u>6：道路交通の現状と課題例(一般道路関連)</u>	
6-1：歩道等の整備・改善	5
6-2：自転車道	5
6-3：生活道路の整備	5
6-4：既存道路全般	6
6-5：事業中路線	6
6-6：道路の維持・管理	7
6-7：道路施設等	7
6-8：交差点改良	8
6-9：踏切の改善	8
6-10：鉄道と道路の交差部	9
6-11：高速道路	9
6-12：バス路線等	9
6-13：交通規制等	9
6-14：その他	10
<u>7：今後の進め方</u>	
7-1：道路整備プログラム	11
7-2：その他	11
<u>8：市民への情報提供、住民合意</u>	11
<u>9：市政全般</u>	12

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>1：都市計画道路の現状と検討の背景 意見数小計：5件</p> <p>○横浜市内の道路は幅が狭い上、車優先がほとんどで、歩行者は身を縮めて歩くことになっている。道路とは名ばかりで、昔の農道の幅をちょっと広げたような曲がりくねった道ばかりで、全域にわたって道路事情が悪い。</p> <p>○土日などに高速道から一般道へ下りるのに非常に時間がかかり、観光バスなど市外からの訪問者のイメージダウンになる。</p> <p>○現在の市内の道路状況については、概ね普通であるが一部不満である。</p> <p>○「見直しの方向（案）」（全体版）における「都市計画道路の整備状況（大都市比較）」（図-4）、「平日の混雑時平均旅行速度」（図-7）、「横浜市内における代表交通手段分担率」（図-9）の資料が古い。「見直しの方向（確定）」では最新のデータを示して欲しい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p> <p>今回の「見直しの方向（案）」では、他の公表資料と比較する上で可能なかぎり最新のデータを使用しました。今後も最新のデータをお示ししながら、資料の作成に努めてまいります。</p>
<p>2：見直しの基本的な考え方 意見数小計：17件</p> <p>2-1：見直しの必要性 意見数：11件</p> <p>○都市計画道路は、必要性があって決定したものであり、その必要性は今も生きている。整備できないからと言って変更することはない。500年計画でやればできる。</p> <p>○60年以上前の都市計画などナンセンス。見直しするのがあたりまえ。</p> <p>○今回の見直しについては大賛成。できる限り早く検討して欲しい。</p> <p>○幹線道路整備の長期構想は非常に大切なことである。</p> <p>○根本的に見直しを行うことは良いことだと思う。「見直しの必要性」については賛成。見直しを行うという横浜市の姿勢は評価できる。</p> <p>○見直しをするのが遅すぎる。</p> <p>○道路整備の長期計画は全面見直しをする必要がある。旧市街地の今後の位置付けを明確にせず、これまでの道路整備計画をそのまま実行するのは意味がない。</p> <p>○将来を見据えた本格的検討が必要である。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の多くが、昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応するため、将来を見据えて都市計画道路網の見直しを行っております。</p> <p>今後も、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p>
<p>2-2：見直しのパターン 意見数：6件</p> <p>○新しい路線を追加して欲しい。</p> <p>○道路の線形を変更して欲しい。</p> <p>○まとまりのある緑地を分断する道路は廃止するというイメージを打ち出したことは画期的ですばらしい。</p> <p>○見直しのパターンの「追加」の条件があいまいである。道路密度が著しく低い地域で、整備によって慢性的な渋滞の解消などの効果が見込まれるという条件を付すべきである。</p> <p>○道路整備には莫大な事業費がかかるので、郊外の交通量の少ない地域や、環境を保護すべき地域の未着手路線は廃止した方がよい。</p> <p>○「存続」、「変更」の路線については、今まで事業が進まなかった原因や理由および完成したときの効果を、「廃止」する路線については、その理由や影響などを示して欲しい。</p>	<p>見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間すべてについて評価・検証し、「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」の4つのパターンに整理し、「見直しの素案（案）」として、平成19年度内に公表する予定です。</p>
<p>3：都市計画道路の評価の視点 意見数小計：122件</p>	
<p>3-1：活力あるまちづくり 意見数：3件</p> <p>○見直しにおいては、旧市街地の空洞化、臨港地区の企業立地の変化、港湾物流の変化、首都圏の中心港との物流の量と質の違いなどを考慮する必要がある。</p> <p>○本牧ふ頭・大黒ふ頭・山下ふ頭などにアクセスする道路の整備を計画し、早期に実現してほしい。「中区鶴見区の朝夕の慢性的渋滞」「中区の市街地での錯綜」等の問題を解決しない限り、横浜港の更なる発展は望めない。</p> <p>○横浜港がさらに発展していくには、交通インフラの整備が不可欠である。</p>	<p>見直しにあたっては、市内各拠点への機能集積、スーパー中枢港湾に指定された横浜港のさらなる物流機能強化、首都圏や全国の主要都市との連絡強化の必要性などを踏まえてまいります。</p> <p>横浜市では、コンテナ車をはじめとした大型車の市街地への流入を抑制し、ふ頭間や広域幹線道路との円滑な連絡が可能となるよう、神奈川区恵比須町から本牧ふ頭までの道路延長約10.5kmの臨港幹線道路を計画しております。</p> <p>このうち、新港地区から瑞穂地区までの延長約3.2kmの整備を進めており、平成19年度末の供用を予定しております。また、大黒ふ頭と本牧ふ頭を結ぶ国道357号ベイブリッジ区間の本牧側出口の増設整備を実施していきます。</p> <p>その他の区間の事業化につきましては、今後の交通需要の動向、周辺のまちづくり、財政状況などを勘案しながら、検討してまいります。</p> <p>横浜港では、国際競争力強化を進めていくために、国内輸送網の拡充が必要と考えています。とりわけ、陸上輸送においては、臨海部周辺に市街地が形成されていることから、コンテナ車などの港湾関係車両が、臨海部周辺と広域幹線道路を連絡するために市街地を通過しており、これによる道路環境への負荷が課題となっております。</p> <p>このため、横浜環状道路や、ふ頭間や広域幹線道路との円滑な連絡を可能とする臨港幹線道路などの整備により、横浜港へのアクセス向上を図ってまいります。</p>
<p>3-2：安全なまちづくり 意見数：2件</p> <p>○地震時に道路が火の海になる恐れがある。</p> <p>○災害に備え河川に橋を架けて欲しい。</p>	<p>道路の技術的な指針である道路構造令の関連資料によると、阪神・淡路大震災の事例では、幅員12m以上の道路が火災時の延焼防止に大きく寄与していたことから、延焼防止帯を形成するためには、幅員12m以上の道路の整備が有効であると考えております。</p> <p>また、横浜市には十分な幅員を持つ緊急輸送路が少なく、防災面での充実が必要と考えております。</p>
<p>3-3：環境に配慮したまちづくり 意見数：76件</p> <p>○環境へは十分配慮して欲しい。</p> <p>○環境の保全が第一。特に緑区の住環境が大変悪化している。現在の都市計画は通過する人間のことしか考えてない。</p> <p>○新しく造る道路は環境保全を考慮して、慎重に計画して欲しい。</p> <p>○これ以上道路を造られては安心した暮らしができない。横浜は、緑と景観に囲まれた美しい都市を目指して欲しい。</p>	

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>○日照について配慮して欲しい。</p> <p>○昨今の地球温暖化や大気汚染など車社会が環境に与える影響を考慮して見直しすれば、計画は当然縮小になると思う。</p> <p>○渋滞の解消や災害に強い道路づくりは大切だが、貴重な景観や緑地があることが、生活の豊かさにつながる。今後、人口は増えないので、貴重な緑地や景観は守っていくべき。</p> <p>○見直しにあたっては現地の住宅や緑地の状況を調査の上、現在の街並みを壊さないで欲しい。</p> <p>○市街化調整区域には、景観上横浜の最後の里山景観を保持する地域が少なくない。それらの地域を分断するように道路を計画するよりも、残された景観を保全して欲しい。</p> <p>○緑の多い道路は景観は良いが、投げ捨てられるゴミが多い。道路完成後の緑地の適切な管理（不法投棄対策など）を踏まえ、計画を立てて欲しい。</p> <p>○住民の健康被害は重要な問題である。</p> <p>○ただでさえ環境の悪い京浜工業地帯が、道路が造られることにより、大気汚染や騒音がさらに悪化するのではないかと気がかりである。</p> <p>○環境を良くして緑を増やして欲しい。</p>	<p>今回の見直しにおける都市計画道路の評価の際や、今後事業を進める際には、緑の保全など、環境や景観に配慮してまいります。</p> <p>また、横浜市自動車公害防止計画では、環境改善に寄与する交通流対策として、「環境に配慮した放射環状型の幹線道路網の整備の促進」「バス路線を中心に地区幹線道路の整備の促進」などの体系的な道路網の整備や、「交差点の改良、立体交差化等の推進」などの局所的な渋滞の解消策が位置づけられております。</p> <p>さらに、市街地における一般的な走行速度の範囲において、走行速度が高まると、自動車1台あたりの二酸化炭素や窒素酸化物等の大気汚染物質の排出量は減少する傾向にあります。一方で、横浜市における自動車の平均走行速度（約22.9km/h）は、幹線道路の渋滞により、未だ低い水準にあることから、自動車交通の円滑化を図ることが、環境改善や地球温暖化防止に寄与すると考えております。</p>
<p>3-4：人にやさしいまちづくり 意見数：16件</p>	
<p>○歩道の確保、生活環境への配慮など、「人にやさしいまちづくり」を第一に考えて計画して欲しい。歩行者の安全を重視して欲しい。</p> <p>○細い道に大型の車両が多く入り込み危険である。住宅地に大型車両は入れないようにしてもらいたい。幹線道路の渋滞が生活道路への流入に繋がっていることへの対策が必要である。</p> <p>○道路が良くなれば交通量が増えて子供の通学が危険になる。</p> <p>○自転車や歩行者の安全面についての考え方が何も示されていない。道路整備のための財源を確保することだけが目的なのか。</p> <p>○一方通行により不便が生じて、車、自転車、歩行者のゆとりある通行帯を確保して欲しい。</p> <p>○自転車がスピードを出して歩道を走るのとは感心しない。歩行者が遠慮している。</p> <p>○歩道は広くして欲しい。車だけのための道路造りには大反対である。</p> <p>○既に緑は多く（特に市郊外）、維持費も膨大にかかることから植樹帯は必要ない。その分自転車や歩行者が通行する幅員を確保して、安全な道路造りをして欲しい。</p> <p>○古い市街地における渋滞を緩和して欲しい。</p>	<p>道路の技術的な指針である道路構造令は、昭和40年代以降、歩行環境に加えて、バリアフリーや自転車への配慮、植樹帯の充実などの観点から、歩行者空間の幅員構成を充実するよう適宜改訂されてきております。今回の見直しにあたっては、これらの観点を踏まえてまいります。</p> <p>また、幹線道路は、生活道路と比べて死傷事故率が低いことから、生活道路に入り込んでいる通過交通を幹線道路へ、さらに自動車専用道路へと移行させることにより、全体として交通事故を減らすことが可能と考えております。</p> <p>道路の計画・整備にあたっては、誰もが安心して利用できるよう配慮してまいります。</p>
<p>3-5：円滑な移動 意見数：4件</p>	
<p>○都市計画道路の整備を促進し、車の円滑な移動を確保して欲しい。</p> <p>○渋滞による経済への影響はかなり大きい。円滑な交通を確保するために全力を傾けて欲しい。</p> <p>○歩道と車道の分離ができていないうえ、片側1車線の道路が多い。片側2車線でまっすぐな、渋滞のない道路以外は造らないで欲しい。</p> <p>○時間帯や曜日によって渋滞箇所が大きく変わるので留意して欲しい。</p>	<p>都市計画道路網の見直しにあたっては、適切な車線数やネットワークの連続性を確保するなど、円滑な移動に配慮してまいります。</p>
<p>3-6：周辺土地利用との整合 意見数：7件</p>	
<p>○過疎化状態に町がなりつつある上に、商店も少なくなり活気のないところに道路を無理に造っても全く意味がないと思う。</p> <p>○住宅、緑地等を取り壊してまで道路を造らないで欲しい。</p> <p>○地域密着型の道路整備をして欲しい。</p> <p>○住宅地と商業地の違いを考えると、商工業のための道路を住宅地に通す必要はない。</p> <p>○新しい道路や狭い道路が拡幅されると、その道路周辺の地域に通過車両が増大するなど、環境が著しく変化してしまう。周辺地域への配慮とリサーチを十分をお願いしたい。</p> <p>○住宅地には、車がスピードを出して走る車道は不要である。</p>	<p>都市計画道路網の見直しにあたっては、沿道地域や周辺の土地利用に配慮してまいります。</p>
<p>○市街化調整区域の見直しと都市計画道路の見直しの整合を図って欲しい。</p>	<p>横浜市の市街化調整区域はモザイク状に分布しており、道路ネットワークを形成する上では、都市計画道路が市街化調整区域を通らざるを得ない状況です。「市街化調整区域の見直し」と「都市計画道路網の見直し」では、良好な都市環境が保たれるように、必要な調整を図ってまいります。</p>
<p>3-7：視点全体 意見数：14件</p>	
<p>○道路網のためだけを考慮して欲しくない。</p> <p>○幹線道路は調整区域の最外縁を通すことを考えてはどうか。名古屋市は既存道路の拡幅にこだわらず、バイパス主義をとって成功した。</p> <p>○既に都市計画してあることや、途中まで整備してあることにとらわれず、広い視野で検討して欲しい。</p> <p>○道路を便利にするとかえって車が流入し、渋滞が増してしまう。</p> <p>○不要な道路を造らないよう、今後の高齢化社会の進展や人口減少、地球温暖化対策のため自動車離れが進むことなどを踏まえて都市計画道路を精査する必要がある。</p> <p>○見直しにあたってはあらゆる視点から、路線の各区間を評価して欲しい。</p> <p>○「道路密度」を基準にして各路線の可否を検討すると6つの評価の視点を満足する計画にはならない。もっと地域性を考慮して計画を策定して欲しい。</p> <p>○6つの評価の視点総てを満足するのは無理ではないか。</p> <p>○商工会議所、港湾業界、建設業界等で検討をすすめているような、駅や港と繋がる道路を検討して欲しい。</p>	<p>都市計画道路網の見直しでは、未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」「安全なまちづくり」「環境に配慮したまちづくり」「人にやさしいまちづくり」「円滑な移動」「周辺土地利用との整合」の6つの視点から総合的に評価・検証し、地域ごとの「道路交通の現状と課題例」等も参考にしながら検討を進めてまいります。</p> <p>なお、今後も社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p>

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
○新しく造る道路は、地域の生活が安全で暮らしやすくなるように、よく考えて計画して欲しい。	
○道路密度などの数値にとらわれないで、道幅の広い自転車道路や歩行者道路、緑道といった、防災にも役立つ多目的な道路空間を確保して欲しい。	
○幹線街路の幅員はどう考えているのか。計画路線ごと及び交差点、合流点、坂道等の幅員の基準も示して欲しい。	幹線街路の構造については、道路の技術的な指針である道路構造令に基づいて計画されています。
○環状道路を同一幅員で整備して欲しい。	
○見直しを行う場合は、既存の道路や整備済みの都市計画道路も十分に評価した上で、未着手路線・区間の検討をするべきである。	既存道路や整備済みの都市計画道路は、見直しの検討対象外ですが、検討対象である幹線街路の未着手路線・区間の検証にあたっては、「既存ストックの有効活用」の観点から、これらの道路が果たす機能も踏まえてまいります。
4：見直しの方向 意見数小計：80件	
4-1：将来の望ましい都市計画道路の水準 意見数：65件	
○道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことについては、これまでの方法より実態を反映している良い。	
○道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことにより、不要な道路を造らなくて済む。	横浜市内の道路ネットワークは、幹線街路に加えて自動車専用道路が重要な役割を担っていること、土地区画整理事業などの面的開発の中で幹線街路の機能を持った道路が多く整備されてきたことが特徴であることから、これらを適切に評価した道路密度を用いて、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を示しました。
○道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことについては評価はするが、より現状を見直して欲しい。	今後、「見直しの素案（案）」の策定にあたっては、未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」などの6つの視点から総合的に評価・検証し、地域ごとの「道路交通の現状と課題例」等も参考にしながら検討を進めてまいります。
○道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことについては、評価できない。	
○道路網の評価にあたっては、今後さらに環境の変化に適切に対応していく必要がある。	
○道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことについては、よく分からない。	横浜市内の道路ネットワークは、幹線街路に加えて自動車専用道路が重要な役割を担っていること、土地区画整理事業などの面的開発の中で幹線街路の機能を持った道路が多く整備されてきたことが特徴であることから、これらを適切に評価した道路密度を用いて、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を示しました。
○道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したことの良否については、この資料では判断できない。	今後の資料作成にあたっては、より分かりやすくなるように努めてまいります。
○幅員12m以上の既存道路を道路密度に加えているが、なぜ車線数を考慮しないのか。	「見直しの方向（案）」では、都市計画道路網を「道路密度」を用いて検証し、将来の望ましい都市計画道路の水準を「必要な都市計画道路の延長」としてお示しました。
○幹線道路を道路密度よりも交通量で評価して欲しい。	今後、「見直しの素案（案）」の策定に向けた未着手路線・区間の評価・検証にあたっては、交通量も考慮しながら進めてまいります。
○道路網を、市内の自動車専用道路や既存道路（幅員12m以上）を加えた道路密度で評価したこと自体は、評価できないわけではないが、まだ道路密度はその程度かと正直思った。いつまでも話し合いの段階では整備は進まない。	都市計画道路網は、長期的な視点に立ち、将来にわたって計画的に整備していく必要があることから、道路整備プログラムを策定し、効率的で効果的な整備を進めてまいります。
○高速道路をカウントしなければ、本来もっと都市計画道路は必要ということ。必要な道路はきちんと計画して確実に造ってもらいたい。	横浜市内の自動車専用道路は、2kmから3kmほどの間隔でインターチェンジが整備され、非常に利用しやすくなっており、都市間交通を処理するにとどまらず、主要な幹線街路の機能を補完し、市内の道路ネットワークの一翼を担っています。
○自動車専用道路は、通過交通のための道路であることから道路密度に加えるべきではない。	このことから、今回の「見直しの方向（案）」では、自動車専用道路を、道路密度を検証する上での延長に加えることにしました。
○自動車専用道路と幹線街路を同列で評価するべきではない。	
○道路密度による道路網の評価は、自動車の交通を意識したもののようだが、幅員12m以下の道路も含めた道路密度とすべきである。	今回の「見直しの方向（案）」では、幅員が概ね12m以上の道路は、両側の歩道設置、延焼防止効果から、幹線街路と同等の機能を持つ道路として評価できることから、道路密度を検証する上での延長に加えることにしました。
○幅員は幹線街路の機能を持っているかどうかの判断要素にならない。開発住宅地の道路がその例である。	都市計画中央審議会答申（平成4年6月）によると、例えば住宅地の幹線街路の配置としては、住宅地内で発生した車両が円滑に幹線街路にアクセスできることや、住宅から幹線街路沿いのバス停や街区公園などへ歩道を通してアクセスできること、また円滑な防災活動に資するような幹線街路の配置が望ましいとされており、これらを総合的に検証すると、幹線街路と補助幹線街路を500m間隔の格子状に配置する形が、住宅地における望ましい幹線街路の配置となり、道路密度で換算すると、「4km/km <sup>2</sup> 」となります。
○将来の望ましい都市計画道路の水準の基となる望ましい道路密度の数値、例えば住宅地の4km/km <sup>2</sup> の根拠は何か示して欲しい。	「道路密度1.05km/km <sup>2</sup> 」は、横浜市における、平成15年度末時点の整備済みの都市計画道路による道路密度であるのに対し、「道路密度1.18km/km <sup>2</sup> 」は、整備済みの都市計画道路に、現在事業中の都市計画道路を加えた道路密度です。
○パンフレットの「都市計画道路の整備状況（大都市比較）」における横浜市の道路密度1.05km/km <sup>2</sup> （1ページ）と、「都市計画道路（幹線街路）の道路密度1.18km/km <sup>2</sup> 」（3ページ）の相違は何か。	他都市の計画密度は、現状で計画済みの都市計画道路の延長から算出したものであるのに対し、横浜市の「道路密度3.56km/km <sup>2</sup> 」は、「将来の望ましい道路密度」として、住宅地や商業地など、土地利用状況を考慮して試算したものです。
○他都市の計画密度は3.0以下だが、横浜市だけ何故3.56なのか。	「見直しの方向（案）」では、将来の望ましい都市計画道路の水準（幹線街路）を示すための指標として「道路密度」による検討を行いました。
○都市計画道路は地域間連絡の役割があるのに、道路密度のみで計算するのは無理があるのではないか。	今後、「見直しの素案（案）」の策定にあたっては、未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」などの6つの視点から総合的に評価・検証し、地域ごとの「道路交通の現状と課題例」等も参考にしながら検討を進めてまいります。
○道路密度は地域によって事情が違うので、あくまで参考程度にすべきである。	
○地域によって道路密度の差がありすぎる。上大岡や鶴見は密度が低い。	
○望ましい都市計画道路の水準の設定も重要だが、地域の課題を十分考慮して欲しい。	
○北部地域の道路密度が低い。	
○道路の整備水準を他都市並にする必要はない。整備量を減らしていくことに先進的に取り組む方が横浜らしい。	横浜市の住宅地や商業地などの土地利用状況を踏まえると、将来の望ましい都市計画道路（幹線街路）の水準としては、整備済み・事業中の路線約460km（平成17年度末現在）に加え、あと約200kmが必要と考えています。
○横浜の道路密度は他の政令指定都市と比較して著しく少ないように見えるが、見劣りするとは思わない。坂道は多いが、その分眺望の変化や空間が楽しめる。統計上の数値を他都市と比較しても意味がない。	
○計画道路水準を早期に設定して欲しい。	
○将来の望ましい道路密度の数値に作為的なものを感じる。	

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>○青葉区において都市計画道路が非常に少ないような印象を受けるが、実際は既存道路（多くは都市計画道路でない区画街路）があるので生活の上では特段不便を感じることはない。</p>	<p>市内18区の中でも特に青葉区は、土地区画整理事業などの面的開発が多く行われてきたことから、都市計画道路ではないものの、ある程度の幅員があり、幹線街路としての機能を持った道路が多く存在しています。今回の「見直しの方向（案）」の中では、このような既存道路を適切に評価した道路密度を用いて、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を示しました。</p>
<p>4-2：概ねの事業費 意見数：10件</p>	
<p>○道路建設費が高むのに驚いた。</p>	<p>概ねの事業費は、既存資料やこれまでの施工実績を基に算出したものです。将来の望ましい都市計画道路（幹線街路）の水準としては、整備済み・事業中の路線約460km（平成17年度末現在）に加え、あと約200kmが必要と考えております。実現のためには多くの事業費を必要としますが、重点的かつ効率的な整備を進めていく必要があると考えております。</p>
<p>○「横浜市における社会資本投資の事例」（パンフレットP.9）は、市負担分のみか、国からの助成金を含むのか明確にして欲しい。</p>	<p>「横浜市における社会資本投資の事例」における「概ねの投資額」については、各事業に投資された全体の金額をお示しており、その中には市負担分だけでなく、国からの補助金なども含まれております。</p>
<p>○新設道路を造ると大金が必要となる。横浜市の赤字を減らす考えを役所全体で考えて欲しい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。厳しい財政状況が続いている中で、より効率的・効果的な行政運営を実現するため、市役所内部経費の徹底した削減や事務事業の抜本的な見直しに取り組んでおります。今後も、市民の皆様からご意見をいただきながら、職員一人ひとりがコスト意識を持ち、より効果的な業務執行に努めてまいります。</p>
<p>○新設道路に投資する予算は福祉等に利用すべき。市民の税は大切に遣って欲しい。</p>	
<p>○新設道路に大金をかけるなら、そのお金を環境を良くする方に遣って欲しい。</p>	
<p>○道路整備よりも、福祉など他のことに税金を遣って欲しい。</p>	
<p>○新しい道ばかり造るよりも、その分予算を老人医療にまわして欲しい。</p>	
<p>○道路の渋滞は、人口減少や交通機関の使い方により緩和される。税金はもっと生活に密着したところに使うべきである。</p>	
<p>4-3：概ねの事業期間 意見数：5件</p>	
<p>○本当に60年後でも必要な道路であるか、少子高齢化も考慮して見直して欲しい。</p> <p>○事業期間60年とは何か。</p> <p>○200kmは最低の水準である。必要な道路は長期に渡っても積極的に整備するべきである。</p> <p>○今後の都市計画道路整備のための事業期間が約60年というのは長すぎる。短縮して欲しい。</p> <p>○事業期間60年は長い。40年くらいにして整備を進めるべき。</p>	<p>都市計画道路網は、長期的な視点に立ち、将来にわたって計画的に整備していく必要があることから、道路整備プログラムを策定し、重点的かつ効率的な整備を進めてまいります。なお、今後も社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p>
<p>5：道路交通の現状と課題例（都市計画道路関連） 意見数小計：491件</p>	
<p>5-1：個別路線の「廃止」「変更」「追加」要望 意見数：337件</p>	
<p>○川崎町田線（新羽駅～新羽橋間）を変更（拡幅）して欲しい。</p> <p>○東京丸子横浜線、菊名線、大田神奈川線（菊名付近）を見直して欲しい。</p> <p>○栄区の環状4号線を4車線化して欲しい。（変更）</p> <p>○環状4号線の特に相武隧道を拡幅して（あるいは歩行者・自転車用のトンネルを造って）欲しい。（変更）</p> <p>○三ツ境駅周辺、陸橋付近の道路計画を見直すべき。（変更）</p> <p>○三ツ境下草柳線と環状3号線が合流し5叉路になる計画には納得できない。再検討して欲しい。（変更）</p> <p>○岸谷線を廃止して欲しい。</p> <p>○鶴見師岡線の一部区間（獅子ヶ谷交差点～環状2号線）を廃止し、代替策として、獅子ヶ谷交差点から二つ池方向への道路の整備を拡充して欲しい。</p> <p>○泥亀釜利谷線を廃止して欲しい。</p> <p>○鶴見三ツ沢線（水道道）を廃止して欲しい。</p> <p>○東京丸子横浜線を廃止して欲しい。</p> <p>○奈良1号線と柿生町田線を廃止して欲しい。</p> <p>○恩田線を廃止して欲しい。</p> <p>○真光寺長津田線を廃止して欲しい。</p> <p>○上永谷戸塚線を廃止して欲しい。</p> <p>○泉区において環状4号線が開通し、あと横浜伊勢原線の整備が完了すれば、交通渋滞は解消できる。その他の都市計画道路を廃止しても十分道路機能は確保できる。</p> <p>○総持寺前～国道15線を結ぶ道路を追加して欲しい。</p> <p>○鶴見川に北新横浜地区と太尾新道を連絡する橋を架けて欲しい。（追加）</p> <p>○港北インターの付近を迂回する道路を追加して欲しい。</p> <p>○菊名小学校通りを都市計画道路として拡幅整備して欲しい。（追加）</p> <p>○恩田元石川線の残り区間を追加しないで欲しい。</p> <p>○港北ニュータウン3路線を追加して欲しい。</p> <p>○瀬谷区に都市計画道路を追加して欲しい。</p>	<p>今回の「見直しの方向（案）」は、「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したものです。個々の具体的路線の取扱いにつきましては、「見直しの素案（案）」を策定する中で検討してまいります。</p>

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>5-2：個別路線の整備要望 意見数：68件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○岸谷線を整備して欲しい。</li> <li>○岸谷線など、神奈川区から鶴見区における国道1号線と15号線を連絡する道路を1、2本整備して欲しい。</li> <li>○鶴見駅西口周辺の渋滞を解消して欲しい。</li> <li>○鶴見はJR、京急により分断されていることから、東西を連絡する道路の建設や鉄道と道路の立体交差化をして欲しい。</li> <li>○国道15号線を整備して欲しい。</li> <li>○横浜上麻生線（東神奈川駅付近）を整備して欲しい。</li> <li>○下永谷大船線（舞岡駅～環状2号線）を整備して欲しい。</li> <li>○港南区芹が谷付近の東西方面、戸塚区原宿付近の南北方面の道路など、課題とされる幹線の整備策が具体性を欠いている。</li> <li>○保土ヶ谷バイパスの渋滞解消のため道路を整備して欲しい。</li> <li>○国道16号線を整備して欲しい。</li> <li>○泥亀釜利谷線を整備して欲しい。</li> <li>○横浜豆子線（釜利谷六浦地区）を整備して欲しい。</li> <li>○東京丸子横浜線を整備して欲しい。</li> <li>○新羽駅周辺の道路を整備して欲しい。</li> <li>○宮内新横浜線を整備して欲しい。</li> <li>○緑区の長津田駅周辺の山下長津田線、長津田駅北口線、長津田奈良線を整備して欲しい。</li> <li>○真光寺長津田線（下長津田～長津田駅）を整備して欲しい。</li> <li>○青葉区の恩田元石川線を整備して欲しい。</li> <li>○青葉区の川崎町田線を整備して欲しい。</li> <li>○池辺町に商業施設が開店するので、周辺の道路を整備して欲しい。</li> <li>○都筑インター周辺の道路を整備して欲しい。</li> <li>○国道1号原宿交差点を整備して欲しい。</li> <li>○戸塚区の環状3号線を早く整備して欲しい。</li> <li>○環状4号線と横浜藤沢線を整備して欲しい。</li> <li>○三ツ境下草柳線を整備して欲しい。</li> <li>○三ツ境下草柳線は、環状3号線が整備され、横浜環状道路西線が具体化してから整備すべき。</li> <li>○右折レーンを設置して欲しい。（若葉台から三ツ境へのバス路線の国道16号とのT字路、環状3号線（丸子中山茅ヶ崎線）と国道16号との交差点等）</li> <li>○野境道路と国道16号の交差点に右折レーンを設置して欲しい。</li> <li>○長津田駅北口、関連道路等を早期に整備して欲しい。</li> <li>○菊名駅を中心とした将来の街づくりにおいては、菊名駅前の再開発とともに、東京丸子横浜線の交通量増大に合わせた道路整備を急ぐことが必要である。</li> </ul>	<p>今回の「見直しの方向（案）」は、「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したものです。</p> <p>個々の具体的路線・区間の取扱いにつきましては、「見直しの素案(案)」を策定する中で検討してまいります。</p> <p>また、「存続」、「変更」、及び「追加」となった路線（ただし、国が事業実施予定の国道は除く）については、道路整備プログラムを策定し、概ねの着手時期を明らかにいたします。</p> <p>なお、国が事業実施予定の国道に関するご要望につきましては、国土交通省へ伝えてまいります。</p>
<p>5-3：都市計画道路の整備状況と必要性について 76件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画道路を早期に整備して欲しい。</li> <li>○事業費を確保して事業用地の確保にもっと力を入れて欲しい。</li> <li>○幹線街路や自動車専用道路をもっと急ピッチで整備して欲しい。</li> <li>○瀬谷区など郊外の幹線道路の整備が大幅に遅れている。</li> <li>○2車線で歩道の狭い道路よりも、歩道の広い4車線の幹線が他都市なみに必要である。</li> <li>○横浜北部地域は、今後さらにの人口増加及び大型店出店などにより車が激増する可能性が見込まれることから、対策を検討して欲しい。</li> <li>○整備が後まわしにされがちな、比較的幅員が狭い都市計画道路（約15m未満）を早期に整備する方法を考えて欲しい。</li> <li>○鶴見区は道路整備が遅れている。</li> <li>○旭区は道路整備が遅れている。</li> <li>○瀬谷区は道路整備が遅れている。</li> <li>○保土ヶ谷区は道路整備が遅れている。</li> <li>○港北区は道路整備が遅れている。</li> <li>○工事が断続的で、途中までしかできていない道路が多いが、このことにかえて渋滞を招いているのではないか。</li> <li>○新しい道路は必要ない。</li> <li>○新設道路に税金を投資しないで欲しい。</li> <li>○横浜市の財政が苦しいのになぜ必要のない道路を造ろうとするのか。もっと他に遣うべき所があるのではないか。</li> <li>○整備の途中で手つかずの道路は税金の無駄である。</li> <li>○道路は50年間何も良くなっていない。道路局は税金を浪費してきた。</li> <li>○整備は済んでいるのに部分的にしか利用されていない都市計画道路（無駄な投資）がどのくらいあるのか公表して欲しい。</li> <li>○必要性が疑われる道路、整備完了直前で中断している道路などが見受けられるのでチェックして欲しい。（国道357号ベイブリッジ以北など）</li> </ul>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、他の政令指定都市と比較しても低い水準です。</p> <p>今後、財源の確保に努めるとともに、3環状10放射道路や完了期間宣言路線を重点的に整備するなど、効率的で効果的な整備を進めてまいります。</p> <p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成18年度末で約63%であり、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p> <p>今後、財源の確保に努めるとともに、3環状10放射道路や完了期間宣言路線を重点的に整備するなど、効率的で効果的な整備を進めてまいります。</p>



意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
5-4：その他 意見数：10件	
○河川を横断する橋をもっと整備する必要がある。	道路ネットワーク上必要な河川を横断する橋梁については、都市計画道路の進捗に合わせて、順次整備を進めてまいります。
○瀬谷区における都市計画道路の整備が遅れている原因を示して欲しい。	瀬谷区において都市計画道路の整備が遅れている原因としては、①昭和40年代以降の急激な人口増加に、インフラ整備が追いついていかなかったこと、②瀬谷区内では、大規模な開発が行われなかったこと、③米軍施設（上瀬谷通信施設）の接収解除が進まなかったこと、等が挙げられます。
○由比ヶ浜閘谷線が長期未着手であることの原因を公表して欲しい。	由比ヶ浜閘谷線は、国道1号下り線側に暫定接続されております。今後、未着手区間の取扱いにつきましては、「見直しの素案(案)」を策定する中で検討してまいります。
○環状4号線（青葉台駅～十日市場駅間）は、荷卸のトラックが停車すると、通勤バスのすれ違いがスムーズにいかず、渋滞するので解消して欲しい。	青葉台駅周辺の環状4号線で、荷捌き車両の駐車が多い区間を対象として、実験的に、歩道の一部を切り込むことにより、荷捌きスペースを4箇所整備し、平成19年2月より供用を開始しました。平成19年度は、引き続き整備効果について調査を行う予定です。
○瀬谷本郷公園と三ツ境下草柳線はワンセットで都市計画されている。先行して公園を供用開始したことは、都市計画法に違反している。	
○旧緑政局は、三ツ境下草柳線建設の目的が立つまで公園の建設を待つべきであった。	都市計画道路三ツ境下草柳線は、旭区から瀬谷区を経由し、隣接する大和市をつなぐ道路ネットワークとして、昭和32年に都市計画決定されております。
○瀬谷本郷公園の周囲の道路が整備されて以来、住宅地への交通量の増加で迷惑をしている。公園のための道路は、都市計画道路三ツ境下草柳線の整備が前提ではなかったのか。	また、瀬谷本郷公園は、瀬谷区のスポーツ、レクリエーション活動の中心となる公園として、平成10年11月に都市計画決定して整備を進め、一部供用を開始しております。
○瀬谷本郷公園へのアクセス道路が未整備のまま放置されている。	現在、本公園のアプローチ道路の整備については、瀬谷本郷公園整備の一環として進めており、沿道の地域の皆様と話し合いを行っているところです。
○建築確認の際に、建築基準法第42条2項についての行政指導が的確に行われていない。歩行者の安全のため、大震災等の災害に備えるためにもしっかりと指導をして欲しい。	建築基準法第42条第2項で規定されている道路の幅員は、防災上も重要ですので、引き続き建築物の中間検査や完了検査において指導を徹底していくとともに、今後建築確認の際に、建築主の方々に建築基準法の趣旨を十分理解していただくようPRを行ってまいります。
○三ツ境下草柳線について、土地区画整理事業ではなく用地買収に切り替わったことは評価するが、三ツ境下草柳線用地所有者への配慮が充分なされるべきである。	三ツ境下草柳線の通過する瀬谷駅北側の区域においては、現在、土地区画整理事業の区域として都市計画決定されておりますが、地元地権者の方々のご意見等を踏まえ、土地区画整理事業にこだわらず、地域の特性に応じたまちづくりを進めることといたしました。今後とも、引き続き地域の皆様と検討を行ってまいります。
6：道路交通の現状と課題例（一般道路関連） 意見数小計：341	
6-1：歩道等の整備・改善 意見数：34件	
○現道の歩道の整備、改善をして欲しい。	
○自動車に対する対策や整備はそれなりに行われているが、歩行者や自転車などに対する対策が遅れている。	歩道などの具体的な整備、改善のご要望につきましては、交通事故の発生状況や歩行者の通行量など、現地の状況を踏まえて検討してまいります。
○駅まで遠い地域に歩行者専用の新設道路を整備して欲しい。	また、歩行者の安全を確保するため、車の速度抑制を目的とした路側帯の幅員やカラー化など、歩行者の視点に立った安全対策を進めてまいります。
○横浜環状道路北線は建設中であるが、その建設費用で既存道路を整備して欲しい。歩道、自転車道等を確保することの方が一般市民のためである。	
○現状では電柱が無くなったら安心して歩ける道路はほとんど無い。	
○いたち川沿いに遊歩道があるが、ある程度広い歩道も造って欲しい。	
○旧岸谷交番跡の交差点整備は、歩行者空間の確保、緑化の点で有意義であった。	岸谷線の先行取得用地を利用して、バスが曲がりやすく改良するとともに、歩行者空間を整備しました。
○鶴見区岸谷は、バス通りにも関わらず歩道がなく、安心して子供を歩かすことができない。	その他の通行の安全確保のための対策については、交通管理者（県警）と連携して検討してまいります。
○歩行者専用道路の連続性を確保して欲しい。（都筑区）	歩行者専用道路の連続性が確保されない、また歩道にアクセスしない箇所などについては、対策が必要な箇所の把握と対策について検討してまいります。
○港北ニュータウンの緑道・歩行者専用路の途切れているところを繋いで欲しい。	
○市営地下鉄東山田駅、川和町駅周辺の道路開発は、グリーンマトリックスで計画して欲しい。	両地域とも、道路整備等の基盤整備については検討中であり、今後、地元地権者等と連携して計画的なまちづくりを進めてまいります。
6-2：自転車道 意見数：6件	
○自転車専用道路を拡充し、同時に歩行者の安全が守れる道路網の整備をして欲しい。	
○自転車が走りにくくて仕方がない。	横浜市では平成18年度から、自転車利用環境の改善策として、市民の皆様が安全で快適な歩道通行及び自転車利用ができるようガイドラインを策定し、環状2号線など幅員が比較的広い既存歩道等を活用し、ラインや舗装色、サインにより自転車走行帯と歩行者通行帯を区分する自転車道ネットワークの整備を始めました。今後も継続的に当該整備を推進してまいります。
○健康増進のため自転車道のネットワークを整備して欲しい。	
○自転車走行空間の確保だけでなく、自動二輪車を含めた全ての二輪車のための専用レーンが必要である。	
○車道に自転車のための専用レーンを設置して欲しい。	
○歩道を通行する自転車に対してスピード制限ができるような施設を設けて欲しい。	

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>6-3：生活道路の整備 意見数：77件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○新設道路を整備するよりも、今ある道路を良くして欲しい。</li> <li>○都市計画道路を進めるとともに、生活道路についても、バスが走行する通勤通学路線については、歩道をつけた2車線8m以上の道路にして欲しい。</li> <li>○生活道路を重点に整備して欲しい。</li> <li>○基幹道路はよく流れているが、末端道路にひどく渋滞する箇所を見かける。交通量や道路の幅員、信号インターバル等考慮し、改善、改修して欲しい。</li> <li>○幅の広い道路を整備することも大切だが、細い道路でも安心して歩行者と車が利用できるようにして欲しい。</li> <li>○新しい道路を造るよりも、消防車等の進入路の確保、生活者の安全、バイク用スロープの整備などの改善に税金を遣って欲しい。</li> <li>○人が安全に歩ける狭い道の方が災害に強い。地域社会への形成、防災、防犯力の強化等のために、広い道路よりも狭い道を整備して欲しい。</li> <li>○戸塚駅周辺から舞岡町北側地区にかけて道路の狭さを解消して欲しい。</li> <li>○幅員が狭い道路は拡幅するか大型車を規制して欲しい。</li> <li>○一方通行により不便が生じて、車、自転車、歩行者のゆとりある通行帯を確保して欲しい。</li> <li>○車道と歩道の区別が無い商店街をバス、トラックなどが通行しており危険である。</li> </ul>	<p>都市計画道路は、将来を見据えつつ長期的な視点に立って計画し、重点的かつ効率的な整備を進めていくことが重要と考えております。また、様々な道路交通の課題解決のためには、体系的な都市計画道路網の整備と併せて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p> <p>道路の大型車の規制などにつきましては、地域住民の皆様や警察の協力が必要であり、なかなか実現が難しいのが現状です。現在、横浜市では、あんしんカラーベルト事業として、路側帯をカラー化することで運転者の注意喚起を図るなどの対策を進めています。</p>
<p>6-4：既存道路全般 意見数：21件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○曲がりくねった道が多すぎる。</li> <li>○舞岡上郷線（上郷高校前付近）は、渋滞もさほどなく、道路を拡張（車線数増）する必要はない。</li> <li>○曲がっている道路は直線にして欲しい。</li> <li>○駅前を改善して欲しい。</li> <li>○京急各駅の駅前停車場線を整備して欲しい。</li> <li>○駅前広場を整備して欲しい。</li> <li>○道路標識、補助標識等を含めた既存の道路システム全体の改善が必要である。</li> <li>○末吉橋（鶴見区～川崎市幸区）は狭く、常に渋滞している。せめて橋を片側2車線にして欲しい。</li> <li>○環状2号線森支線（屏風ヶ浦バイパス）の夜間大型トラック走行による振動・騒音対策が緊急の課題である。汐汲坂橋梁を点検するとともに速度規制を40km/hにして欲しい。</li> <li>○環状2号線を多く利用しますが、全線完成する前に比較して非常に便利さを痛感しています。</li> <li>○大黒ふ頭にできる巨大なディストリビューションセンターによって、周辺道路に渋滞が引き起こされることがないように、早急に道路の根本的な整備、増強をして欲しい。</li> <li>○国道246号の慢性的な渋滞箇所（青葉台駅付近、江田駅付近など）については、短絡的にバイパスを設けるのではなく、立体的な工夫や一方通行化を検討して欲しい。</li> <li>○保土ヶ谷バイパスが、肝心の東名入口付近で2車線になっているというミスをしていることは大いに反省すべきです。</li> <li>○国道16号の三ツ境駅へ向かう交差点に右折専用車線を設置して欲しい。</li> <li>○国道1号両側の樹木はなぜ伐採したのか。（鶴見区）</li> <li>○瀬谷柏尾道路（泉区内）は、無駄な工事ばかりのような気がする。幹線道路の工事も渋滞する時間にやっていたり、歩行者が歩くスペースもない。改善して欲しい。</li> <li>○地下鉄立場駅のターミナル化や大規模店舗の進出により、かまくら道の交通量は増え、歩行者や自転車通行者の安全が脅かされている。一日も早く拡幅して欲しい。</li> <li>○大倉山駅及び綱島駅前のバス通りは交通量が多く、荷卸しの車やバス等の車両と歩行者との間でトラブルが絶えない。県道子母口綱島が渋滞していることが原因と思われる。</li> <li>○綱島街道から環状2号線に抜ける道路（菖蒲園前交差点～明治製菓研究所脇）を拡幅して欲しい。</li> </ul>	<p>都市計画道路は、将来を見据えつつ長期的な視点に立って計画し、重点的かつ効率的な整備を進めていくことが重要と考えております。また、様々な道路交通の課題解決のためには、体系的な都市計画道路網の整備と併せて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p> <p>末吉橋は現在、両側歩道の2車線となっています。今後、架け替えを計画する場合には、車道拡幅についても検討する必要があると考えております。</p> <p>環状2号線屏風ヶ浦バイパスは、平成17年3月に開通しましたが、沿道にお住まいの方から、騒音や振動について改善の要望をいただきました。このため、平成17、18年度に騒音や振動の低減を図るため、環境対策工事を実施しており、対策工事後の調査では対策前と比べて騒音や振動の低減が確認されました。なお、速度規制につきましては交通管理者（県警）に伝えてまいります。</p> <p>横浜市の幹線道路の整備については、市内を環状方向に連絡し、市域の一体化を目的とした環状2号線など3本の環状道路と、市中心部と郊外部とを結ぶ横浜藤沢線、羽沢池辺線などの10本の放射道路を重点的に進めています。幹線道路の中でも重要な路線として整備を行った環状2号線は、平成13年3月に本線部が全面開通したことにより、市内の渋滞の緩和に役立っています。</p> <p>臨海部の交通円滑化のため、国道357号東京方面への整備延伸を引き続き国へ要望してまいります。また、新興駅交差点については、渋滞解消のために改良を進めてまいります。</p> <p>国道の管理についてのご質問、ご要望については、国土交通省へ伝えてまいります。</p> <p>泉区内の県道瀬谷柏尾につきましては、交通量が多く路面の損傷も進行しているため順次補修工事を実施しています。また、ご指摘の歩道整備については、当道路の西田橋以北は、都市計画道路中田三ツ境線と重複しており順次整備を進めています。西田橋から戸塚側は、並行している都市計画道路権太坂和泉線の整備（現在事業中）により安全性の向上を図ってまいります。</p> <p>かまくら道の立場駅周辺では、現在和泉町第二公園から立場交差点までの間について歩道整備を進めております。</p> <p>大倉山駅前のエルム通りについては、道路改良事業により改善を図っているところです。県道子母口綱島の沿道は、商業施設などにより土地利用されていることから、沿道の土地を取得し道路拡幅を図ることは非常に困難な状況です。</p> <p>当該道路は、幅員9m以上あり、両側に歩道が設置されております。沿道は商店・マンション・工場等に土地利用されており、沿道の土地を取得して拡幅することは困難な状況です。</p>

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
○主要地方道横浜生田（新横浜歴史博物館～勝田橋）を拡幅して欲しい。	危険箇所等の現地調査を行い、対策が必要な箇所の把握と対策について検討いたします。
○岸谷公園手前のバス通りにある信号機は、いつも昼に赤と青が同時に発色している。危険なので直して欲しい。	ご指摘の箇所は、T字交差点に細い道路がついたような十字路になっているため、細い道路の出に対して一旦停止用の赤の点滅信号がついています。歩行者は横断歩道のそばにある歩行者用信号に従ってください。
6-5：事業中路線 意見数：10件	
○長後街道の谷戸入口の交差点付近は、右左折する車の退避のため、拡幅して6車線化するなどの対策をして欲しい。	当地区は、横浜伊勢原線（和泉地区）街路整備事業として事業中であり、長後街道谷戸入口交差点には、平成19年度までに、30mの右折レーンを設置する予定です。あわせて、当交差点南側の取り付け道路についても、車両のすれ違いが可能になるよう一部拡幅整備の予定です。
○新羽駅周辺における道路拡幅のための既買収地がゴミの山になっている。きれいに管理して欲しい。	当該地のゴミについては、4月末までに撤去いたしました。今後は、事業用地の管理については、適切に行ってまいります。
○岸谷生麦線は必要ない。	岸谷生麦線は、国道1号及び東京大師横浜線と横浜環状北線の新生麦出口を接続するとともに、JR東海道本線などで分断された両地域を連絡します。この路線の整備により、交通が分散し、周辺道路の渋滞が緩和すること、周辺地域から横浜環状北線や横浜羽田空港線・湾岸線へのアクセスが可能となり、交通利便性の向上が見込まれることから必要な路線と考えております。
○岸谷生麦線を、自動車専用道路ではなく、沿道利用もできるようにすればよい。	岸谷生麦線は歩道を併設する一般の道路ですが、トンネル構造、高架構造であることから、自動車については、国道1号と東京大師横浜線に接続する他は、他の道路との接続をしていません。なお、歩行者や自転車については沿道からの利用ができるよう、鉄道交差部の両側に適宜、昇降施設等を設けることとしております。
○岸谷生麦線のトンネルの歩道は、片側で幅員を広くとるよりも両側一方通行にして欲しい。また、トンネル自体、トンネル抗口の緑化ブロックは税金の無駄遣いである。	岸谷生麦線の生麦から岸谷に向かう車線については、横浜環状北線と立体交差をすることなど、起伏が激しいことから、歩道を設置しないこととしています。岸谷生麦線は横浜環状北線の新生麦出入口と接続するほか、JR線などの鉄道で分断された岸谷・生麦両地域を連絡する役割をもった重要な路線であるため引き続き整備を進めてまいります。なお、周辺の景観にも配慮するため、整備にあたっては緑化を図ることとします。
○岸谷生麦線で鶴見の空気を汚さないで欲しい。	横浜環状北線及び関連街路岸谷生麦線については、関連街路の影響も考慮した環境影響評価を行っており、環境保全目標が達成できるものと考えております。
○学校の下にトンネルが通ることになる生麦中学校の大気汚染が心配。せめて室内に空気清浄機とエアコンを付けて、運動場を別の場所に確保して欲しい。	環境影響評価を行っており、環境保全目標が達成できるものと考えております。
○環状4号線の上郷方面で交差点改良を行っているようだが、原宿方面への渋滞は一向に改善されない。	環状4号線（公田桂町地区、整備延長880m）につきましては、事業着手から10年以上経過し、用地取得率が90%以上である「完了期間宣言路線」として、現在重点的に整備を進めているところであり、平成20年度に整備が完了する予定です。この間（鎌倉市境～本郷小学校前交差点）を整備し、4車線化することにより、環状4号線の原宿方面の渋滞が改善するものと考えております。
6-6：道路の維持・管理 意見数：7件	
○路面のところどころヒビが入ってる。すぐに道路を点検して欲しい。	各区土木事務所では、管内の道路について日常的に道路パトロールを行い、道路損傷について対応しております。道路損傷等を発見された場合には、各区土木事務所にご連絡ください。
○路面の穴などを補修して欲しい。	各区土木事務所では、管内の道路について日常的に道路パトロールを行い、道路損傷について対応しております。道路損傷等を発見された場合には、各区土木事務所にご連絡ください。
○家の前の通りの振動をなんとかして欲しい。	各区土木事務所では、管内の道路について日常的に道路パトロールを行い、道路損傷について対応しております。道路損傷等を発見された場合には、各区土木事務所にご連絡ください。
○緑区内には継ぎ接ぎだらけの道が多い。	各区土木事務所では、管内の道路について日常的に道路パトロールを行い、道路損傷について対応しております。道路損傷等を発見された場合には、各区土木事務所にご連絡ください。
○商店や製造工場等の前で道路占用しているところ見かける。交通の支障があるので、パトロール時に見かけたら注意して欲しい。	置き看板やはみ出し商品については、交通管理者（県警）の協力も得ながら撤去の指導を行っています。道路パトロール等で発見した不法占用物件については、これまでも改善するよう指導しているところですが、引き続き実施してまいります。
○瀬谷区の市道の路面は劣悪である。特に住宅地内の道路を重点的に点検して欲しい。	通過交通量の多いバス通りなどは、路面の調査を行った上で、計画的な舗装の補修を行っております。また、生活道路などは、日常の道路パトロールや区民の方々からの要望があった箇所について現地調査を行い、必要に応じて舗装の補修を行っております。
○道路沿いの看板などもある程度規制し、町並みを大切にしていける必要がある。	道路上への置き看板は、原則として認めておりませんが、突出看板（建築物などから道路の上空を占用して設置している看板）については、一定の基準を設けた上で道路占用を認めています。また、横浜市屋外広告物条例を制定しており、屋外に広告物を掲出する場合必要な規制を行っています。今後も地域の皆様と共に、道路沿いの良好な景観形成に取り組んでまいりますので、ご理解・ご協力をお願いします。

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
6-7：道路施設等 意見数：32件	
○現在JR磯子駅付近は、幹線道路、鉄道等に分断され、また大気汚染、騒音等もあることから、緑地帯の整備や、道路、鉄道をまたぐ東西方向の歩行者動線の確保等の改善をして欲しい。	磯子駅周辺については、既に立体横断施設が設置されており、歩行者動線が確保されているほか、磯子アベニューの整備により、緑地帯が確保されています。
○真光寺長津田線の下長津田から長津田駅までの区間は、共同溝により無電柱化して欲しい。	
○無電柱化は街の景観も良くし、見通しも良くなり車道が広く使える。新設道路は全線無電柱化にすればよいと思う。ガス、電気、水道等は共同溝方式にして欲しい。	
○無電柱化を進めて欲しい。	
○電柱の撤去により、道路の幅員の確保をして欲しい。	
○電柱が通行の邪魔になっていて走りにくい。	
○神奈川区齊藤分町において、無電柱化を進めて欲しい。	
○電線の地中化を推進して震災に強い安全な都市づくりをして欲しい。特に商業地や工業地の都市計画道路を重点的に地中化すれば、交通渋滞の解消にもつながるはず。	電線類の地中化については、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上など、その必要性及び整備効果が大きいため、現在横浜市では、電線共同溝方式を主な整備手法として、地域の皆様のご協力のもと、都市部や市の防災上重要な緊急輸送路等の幹線道路において整備を進めています。
○電柱に乱雑に共架されている各種電線やケーブルは、防災や景観の観点から極めて劣悪である。	また、新たに電柱を設置する場合は、民地への設置を原則としておりますが、道路の幅員が狭い、住民の協力が得られないなどの場合には、道路内への電柱の設置を認めています。
○金沢区には、ほとんど歩行者がいないにもかかわらず電柱が交通を阻害して事故を誘発している道路が多くある。地中化する財源がないのであれば、電柱を歩道内に移すなど工夫して欲しい。	
○電柱のセットバック	
○街の景観、旭区で起きた電柱外灯事故防止のためにも、無電柱化、共同溝工事を推進して欲しい。	
○国際港都横浜らしい景観や歩行者に対する安全確保のために、道路における無電柱化が有効である。	
○歩道において自動二輪の駐車をやめさせるため、市で駐輪場を早々に設けて欲しい。	126cc以上の自動二輪車駐車対策につきましては、民間に先駆けて、平成18年3月に横浜市が実験的に整備した横浜西口自動二輪車駐車場の成果を元に、民間による駐車場整備を促進するとともに、緊急対策として、道路周辺のスペースなどの活用についても、検討を進めています。 現在、駐車場法の改正等に伴い「横浜市駐車場条例」の改正準備を進めており、その中で、商業地域等で一定規模を超える建築物の新築及び増築を行う場合に、自動二輪車駐車場の設置を義務付ける制度を定めることとしております。
○駐輪場は民間に委託できないのか。	市営自転車駐車場の民間事業者への管理委託につきましては、平成19年度から2区について試行しております。この試行状況を踏まえ、今後の民間事業者への管理委託について検討してまいります。
○段差のない歩道では、保土ヶ谷税務署前の道のようなカラー舗装をして欲しい。	
○高齢者、身障者、幼児連れの母親等が、狭い幅の道路を安全に歩行できるように最大限の努力を行って欲しい。	歩道を整備することが困難な道路において、地域の皆様や交通管理者（県警）等と調整し、主に通学路やスクールゾーンの路側帯を拡げてカラー化することを、「あんしんカラーベルト事業」として、平成19年度より進めてまいります。
○歩道橋は、歩行者に負担がかかるのでとりやめるべき。	歩道橋の設置にあたっては、地域の交通環境等を十分に勘案し、検討してまいります。
○生活道路に通過車両が入れないように、入口に凸凹をつけたり一方通行にして欲しい。	道路に凸凹（ハンブ）をつける対策は、車の振動・騒音により周辺住民に迷惑をかけるため、設置は困難です。また、一方通行化は、通行形態の変更に対する住民の理解や協力が得られないことが多く、実施は困難ですが、現地状況などを踏まえ、色や形で注意を喚起するイメージハンブなど効果的な安全対策について、検討してまいります。
○歩行者の安全を守るため、幅員の狭い道路はハンブを設置するなど、車がスピードを出させないように工夫をして欲しい。	
○歩道を安心して歩けるようにガードレールはもっと高くして欲しい。	ガードレールの高さ・形状・強度等は、歩行者等の安全確保のために定められている防護柵設置基準に基づいて設定しています。
○街路樹により歩道が狭いところがある。	街路樹は都市環境の悪化を和らげる貴重な緑であり、歩道が狭いからといって即撤去することは困難と考えられます。 今後道路の再整備や改修等の機会を捉えて、地域の皆さまと話し合いながら撤去や樹種変更などを検討したいと考えております。
○街路樹や歩道橋、標識等で車や人が確認しづらい。交差点周辺の視界を確保して欲しい。	交差点周辺の道路施設につきましては、交通の安全に配慮しながら設置しておりますが、具体的に該当する場所について各区土木事務所にお問い合わせ下さい。 また、標識等の設置にあたっては、安全で円滑な交通の確保に努めてまいります。
○道路標識等の見直しは、市民からの苦情や事故などによる事後の対応が殆どと思われるが、道路を管理している市当局が、問題が発生する前に対応して欲しい。	道路標識のうち、案内標識と警戒標識は道路管理者（横浜市等）が、規制標識は交通管理者（県警）が設置・管理しています。道路パトロール等により適正な管理に努めているところですが、不都合な標示やわかりにくい標識がある場合は、各区の土木事務所にお問い合わせ下さい。
○場所によっては街灯が少ないところもあり、年寄りにとって非常に危険である。	横浜市では、街路灯を、交通事故の防止を図るための交通安全施設として、道路照明設置基準に基づき、交通量の多い幹線道路、交通事故多発地点、信号機の設置された交差点等に設置しております。 なお、日常生活道路には、各区役所で、自治会・町内会からの要望により、防犯灯・安全灯を設置しております。

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
○生麦駅への歩道橋の架け替えをして欲しい。	生麦駅への歩道橋である生見尾（うみお）人道橋の架け替えについては、多くの事業費がかかることから、現在の厳しい横浜市の財政状況の中では困難な状況です。利用者のみなさまには、ご不便をおかけしておりますが、ご理解をお願いします。
○商店街における買い物客専用の駐車場を確保して欲しい。	横浜市の駐車場整備につきましては、民間による整備を中心に考えるとともに、駐車需要を発生させる原因者負担の考えに基づき、一定規模以上の建築物に対して四輪車の駐車場確保を義務付ける附置義務制度を横浜市駐車場条例で定め運用しております。なお、商店街における駐車場に関しましては、「商店街共同施設整備助成制度」を設け駐車場整備を促進しております。
6-8：交差点改良 意見数：14件	
○交差点の立体化による車の渋滞対策をすれば、新しい橋や新しい道路を造る必要がないと思う。特に渋滞が問題になる交差点は大豆戸と岸根くらいで、あとはそれほどでないと思う。	様々な道路交通の課題解決のためには、体系的な都市計画道路網の整備とあわせて、交差点の改良など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。現在、特に渋滞が激しい交差点13箇所（うち5箇所は平成17年度までに完成）については、「スムーズ交差点プラン」として交差点の改良を実施しています。
○交差点などを改善して欲しい。	
○交差点など改良を先行させ、新設道路の整備が必要か判断して欲しい。	
○幹線道路の整備と併せて交差点の改良を進めて欲しい。	
○現在の歩道は交通量の少ないところでも広くとりすぎる。右折レーン等自動車交通渋滞解消に重点を置いて欲しい。	横浜市では、「スムーズ交差点プラン」などの事業により、歩行者空間を確保しながら右折レーンの設置などの交差点改良を実施しています。今後も、市民の皆様のご意見や、渋滞、交通事故のデータなどを基に、優先的に実施すべき箇所を選定し、事業の推進を図ってまいります。
○交差点での渋滞解消のため、右折車線の設置等を行って欲しい。	
○バスに依存する地区で渋滞は致命的である。右折レーンの設置にすぐにでも取りかかって欲しい、。	
○国道16号と主要な道路との交差点を立体交差にして欲しい。	
○野境道路と環状3号線（丸子中山茅ヶ崎線）の交差点の渋滞を解消して欲しい。	立体化の計画は現在のところありませんが、現在当該交差点付近の交通円滑化対策のひとつとして、県道瀬谷柏尾の拡幅事業を行っており、早期完成に向け引き続き推進してまいります。
○二ツ橋交差点及び南台交差点を立体交差にして欲しい。	
○幹線道路の交差点は立体交差にして欲しい。	交差点の立体交差化は、多くの費用と時間を要し、実現は非常に困難ではありますが、今後も適切な渋滞対策について検討してまいります。
6-9：踏切の改善 意見数：38件	
○踏切などを改善して欲しい。	横浜市では、踏切交通の安全性の向上を目的に「横浜市踏切5箇年整備計画」を策定し、緊急性が高く、5箇年内に施行が可能な踏切につきまして、こ線人道橋のバリアフリー化や踏切拡幅などの安全対策を集中的に実施してまいります。
○鉄道の踏切は道路幅より狭いので、人と車が混在して渡っている。踏切を思い切り広くして、歩道と車道を分けて短時間で渡れるようにすべき。	
○神奈川区から鶴見区にかけて、国道1号と15号を連絡する道路の踏切対策が必要である。	
○踏切を減らして欲しい。	
○踏切の問題は、鉄道を地下化することにより解決して欲しい。	踏切におけるボトルネックの解消については、鉄道と道路の立体交差化が有効ですが、事業規模が大きくなることから、踏切での交通量や、施工性及び周辺の土地利用などを含めて、総合的に検討してまいります。
○鉄道による地域分断、踏切による渋滞については、地下道による問題解消を検討すべき。	
○鶴見総持寺前の踏切を改善（例えば地下道等で自動車、自転車等が通行しやすくするなど）して欲しい。	
○踏切等のボトルネック解消が必要。（特に生麦駅周辺）	
○岸谷は開かずの踏切があり、国道15号に出るのが容易でない。	
○踏切等のボトルネック解消が必要。（特に生麦駅周辺）	
6-10：鉄道と道路の交差点 意見数：4件	
○都市計画道路の高架化や地下化でボトルネックを解消するよりも、長期的に考えれば、予算や鉄道事業者との調整は大変だが、鉄道の高架化が必要である。	踏切におけるボトルネックの解消については、鉄道と道路の立体交差化が有効ですが、事業規模が大きくなることから、踏切での交通量や、施工性及び周辺の土地利用などを含めて、総合的に検討してまいります。なお、JR線及び京急線の鶴見駅から横浜駅間の連続立体交差化については、線路数が多く、膨大な事業費と時間を要することから、現状では困難な状況です。
○鉄道と道路の立体交差化を進めて欲しい。	
○鶴見溝ノ口線のJRとの交差点は、桁下3.8mしかなく、コンテナ車など車高の高い車の交通を遮断している。	
○渋滞を引き起こしたり、環境を悪化させる道路（岸谷線）を造るよりも、JR及び京急線の高架化または地下化に投資すべき。	

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
6-11：高速道路 意見数：23件	
<input type="checkbox"/> 横浜環状北線を早く整備して欲しい。 <input type="checkbox"/> 横浜環状北西線を早く整備して欲しい。 <input type="checkbox"/> 横浜環状南線を早く整備して欲しい。 <input type="checkbox"/> 横浜環状北線は、今後少子化等を考慮しても多額の費用をかけた分の効果が期待できるのか再検討すべき。 <input type="checkbox"/> 首都高速道路が通ることについて腹立たしい。 <input type="checkbox"/> 新しい自動車専用道路は必要ない。 <input type="checkbox"/> 近くに首都高速道路ができればさらに空気が悪くなる。この道路を造ることで何の得があるのか聞きたい。 <input type="checkbox"/> 菊名駅前通の歩道確保について不満であるが、横浜環状北線を造ることが解決につながると思えない。	<p>横浜環状道路は、本市の道路網の骨格をなし、市民生活の利便性の向上や市内経済の活性化につながり、さらには市内交通混雑の緩和や交通円滑化による環境改善をもたらす重要な路線であります。</p> <p>また、横浜港の機能強化や京浜臨海部の活性化のためにも重要で、国の施策である都市再生プロジェクトに位置付けられていることから、早期に整備する必要があります。</p> <p>横浜環状南線及び北線はすでに事業が本格化しており、南線については平成27年度、北線については平成24年度の供用に向け、引き続き、整備を推進してまいります。</p> <p>横浜環状北西線については、環境影響評価の手続きを進めていくとともに、具体的なルートや構造等の検討を進め、早期の事業化を図ってまいります。</p>
<input type="checkbox"/> 横浜湘南道路、横浜環状南線、横浜藤沢線などの開通により、磯子区の交通量が増え、渋滞を招くことが考えられる。交通量や環境への影響を調査して欲しい。 <input type="checkbox"/> 新設道路も含め、自動車専用道路の公害対策強化と、安全性の向上を図って欲しい。 <input type="checkbox"/> 横浜環状北線、生麦岸谷線は排気ガスの元凶なのでいいらない。	<p>横浜環状南線や横浜湘南道路、また、横浜環状北線については、関連する街路の影響も考慮した環境影響評価等において、環境保全目標が達成できるものと評価されております。</p>
<input type="checkbox"/> 横浜環状道路の西側区間がどこを通るかによって都市計画道路の形状や役割に大きく影響する。大まかなルートを早急に公表し、それを踏まえて検討して欲しい。 <input type="checkbox"/> 横浜環状西線を追加して欲しい。	<p>横浜環状道路は、本市の道路ネットワークの骨格をなす必要不可欠な基盤施設であり、整備にあたっては、段階的に横浜環状南線、北線、北西線と順次進めているところです。</p> <p>西側区間については、今後、社会状況等を踏まえながら、関係機関とも調整し、整備に向けて取り組んでまいります。</p>
<input type="checkbox"/> 首都高速道路(株)の財務状況が悪い中で、横浜環状北線建設事業を進めることに無理はないのか。	<p>首都高速道路株式会社は、平成17年10月の民営化後、横浜環状北線を含む全ての債務を45年以内に償還することとしております。</p> <p>こうした状況の中、横浜環状北線建設事業においても、事業計画の変更を行い、コスト縮減に取り組んでいるところです。</p> <p>今後、横浜市としても、首都高速道路株式会社と連携を図りながら、より一層のコスト意識をもち、平成24年度完成を目指してまいります。</p>
<input type="checkbox"/> 横浜環状北線の、新横浜、馬場、新生麦の各出入口は、地質上災害時の安全が確保されない場所に計画されているのではないのか。	<p>横浜環状北線の建設においては、十分な地質調査を行っています。この調査結果をもとに、各出入口についても、大規模な地震にも耐えられるよう整備してまいります。</p>
6-12：バス路線等 意見数：7件	
<input type="checkbox"/> 市営バス14系統（新子安～梶山）の一部区間を廃止しないで欲しい。 <input type="checkbox"/> 市営バス路線の廃止により不便になり、寂れているところに住んでいる者にとっては不安である。せめて朝夕のバスの本数を増やして欲しい。	<p>横浜市では、「最寄り駅まで15分の交通体系」の整備を進めており、バスを中心とした公共交通機関の利便性向上を図っているところですが、一方で、市営バス路線の再編成が進められており、一部の地域では、路線廃止に伴い、他のバス停への距離が遠くなるなど、市民の日常生活に支障をきたす地域の発生が想定されました。</p> <p>そのため、既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、市内の生活交通として必要なバス路線を維持することを目的とした「横浜市生活交通バス路線維持制度」を創設いたしました。この制度は、「最寄り駅まで15分の交通体系」を基本として、維持対象路線の要件を定めており、運行する事業者により補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保するものです。</p> <p>14系統としては、本制度の要件に該当しないため、一部区間の運行を中止しましたが、暫定運行措置により、290系統を新設し、その区間を運行しています。</p> <p>また、バス本数を増やすには、事業としての採算性を確保する必要がありますが、ご意見に関しては、市内バス事業者、関係行政機関及び横浜市で構成する「横浜市バス利用促進委員会」等を通じ、事業者伝えてまいります。</p>
<input type="checkbox"/> バス専用レーンを設置してバスの定時性を確保して欲しい。	<p>バス専用レーン及び優先レーンの設置については、自家用車からバス利用転換による交通総量の削減を図るために有効な手段であり、関係機関などと連携し、市内のいくつかの路線において実施しております。</p>
<input type="checkbox"/> バスベイを設置して欲しい。	<p>バスベイの設置のご要望については、最寄りの区土木事務所にご相談ください。</p>
<input type="checkbox"/> バス停に屋根を設置して欲しい。	<p>バス停の屋根については、バス事業者が設置、管理しておりますので、当該バス事業者にご相談下さい。</p>
6-13：交通規制等 意見数：24件	
<input type="checkbox"/> 大型車規制が必要である。 <input type="checkbox"/> 路上駐車が多く歩きにくい。 <input type="checkbox"/> 駅周辺を駐停車禁止にして欲しい。 <input type="checkbox"/> 違法駐車、迷惑停車を排除して欲しい。 <input type="checkbox"/> 歩道の自転車走行を禁止して欲しい。 <input type="checkbox"/> 幹線道路の不用な「Uターン禁止」は、生活道路への車両の流入を助長する原因ではないか。 <input type="checkbox"/> 安全に渡れる横断歩道の設置が必要である。 <input type="checkbox"/> 歩行者の安全のためにも一方通行にするなど、有効な交通規制の方法を考えて欲しい。 <input type="checkbox"/> 車道と歩道の信号パターンを変えて、歩行者の巻き込み事故が無くなるようにして欲しい。 <input type="checkbox"/> 信号のタイミングや右左折信号増設など、既存の道路をお金をかけずに渋滞解消するようにして欲しい。 <input type="checkbox"/> 交差点における信号機の見直しが必要である。 <input type="checkbox"/> 各交差点の信号を交通量に見合うように制御し、どの方向もスムーズに通過できるようにして欲しい。 <input type="checkbox"/> 市内の道路は信号機が多いので、交通の流れを良くして欲しい。	<p>交通規制等に関するご意見、ご要望につきましては、所管の交通管理者（県警）へ伝えてまいります。</p>

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>○時間規制が地域にミスマッチしている道路が多い。</p> <p>○旧岸谷交番跡から東台小に抜ける狭い坂道等、歩行者空間の確保のために「一方通行」の設置を増加して欲しい。</p> <p>○岸谷には大型車が通行できないのに、東寺尾や白幡、馬場地区にはどうして入れるのか。</p> <p>○歩行者路を分断する車道に歩行者優先信号をつけて欲しい。(港北ニュータウン)</p> <p>○東方町は通過車両が毎日に増大しているので、信号機設置等の安全対策をして欲しい。</p> <p>○右折車線を確保できない交差点の渋滞緩和対策として、「右折禁止」を検討すべき。</p>	
<p>○商店街などの幅員が狭い道路では、自転車の走行が危険である。市の条例で自転車の通行規制をして欲しい。</p>	<p>歩行者の安全確保のための自転車の走行規制に関するご相談については、最寄りの区土木事務所もしくは交通管理者(県警)にご相談下さい。</p>
<p>6-14: その他 意見数: 44件</p>	
<p>○買収した土地がいつまでも空き地のままであり、税金が無駄に遣われている。</p> <p>○道路整備のために買収済みの用地を有効活用して欲しい。</p> <p>○買収済の用地は速やかに売却して歳費に充てるべき。必要ない事業は、途中で中止する勇気が必要である。</p> <p>○新設道路のための用地先行取得により過疎化が進んで不安である。</p> <p>○岸谷線で先行取得した用地に、老人センターや公園を造って欲しい。</p> <p>○岸谷線における先行取得用地は有効活用すべき。</p>	<p>道路用地の先行取得は、事業のスピードアップ、事業の円滑な推進、事業費の抑制等の観点から必要不可欠と考えており、今後とも効率的な事業の推進にあわせて取得を行ってまいります。</p> <p>また、取得済みの用地については、事業に支障のない範囲において、区役所等の公的機関から利用要請があった場合や、一時的な駐車場等への利用として申請があった場合に貸し出しを行う等、有効的な活用を行っております。</p> <p>なお、取得した用地については、適切な管理を行うよう努めてまいります。</p>
<p>○道路の整備により日照を奪わないで欲しい。工事中の騒音にも配慮して欲しい。</p>	<p>道路の計画・設計にあたっては、極力周辺の生活環境への影響が少なくなるように配慮し、また工事中においても、低騒音型の建設機械を使用するなど、周辺への影響が少なくなるような対策を講じています。</p>
<p>○整備効果が怪しい新設道路の開通式は、住民へのごきげん取りのように思う。</p>	<p>横浜市では、都市の骨格となる3環状10放射道路を中心に体系的な道路ネットワークの形成を目指し、事業の選択と重点化により道路整備を進めております。</p> <p>これらの道路の開通に際しては、交通渋滞の緩和や歩行者の安全性の向上などが期待されることから、地域の方々とともに開通式を実施しているものです。</p>
<p>○長津田駅にエレベーター、エスカレーターを早期に設置して欲しい。</p>	<p>駅施設についてのご要望については、鉄道事業者へ伝えてまいります。</p>
<p>○瀬谷区では、大和市や綾瀬市等へのアクセスが重要なので、これらの隣接市と密に連携して欲しい。</p> <p>○大和市内の丸子中山茅ヶ崎線を拡幅して、瀬谷区内の渋滞を解消して欲しい。</p> <p>○都市計画道路の計画時には、もっとライフライン関係企業と協議して欲しい。</p> <p>○局間の連携をしっかりとって欲しい。</p> <p>○地元住民とのコミュニケーションをより良くするため、土木事務所とも密に連携し、役割分担を明確にして欲しい。</p>	<p>今後とも隣接自治体、占用企業者及び庁内関係部局などと連携して、道路行政を進めてまいります。</p>
<p>○通学路及びスクールゾーンを確保して欲しい。(鶴見区)</p> <p>○通学路の安全を確保して欲しい。</p>	<p>小学校ごとのスクールゾーンについては、学校、PTA、区役所などからなるスクールゾーン協議会において指定されており、通学路の指定は、道路状況に応じて各学校が指定しています。その上で安全対策が必要とされる箇所などは、スクールゾーン協議会等の機会に話し合っています。</p>
<p>○道路整備促進のため、道路特定財源の一般財源化には反対。</p> <p>○自動車の数を減らす方向性で政策を進めるべきである。</p> <p>○公共交通を使いやすく改良して、幹線道路の負担を減らすべきである。</p> <p>○自動車用のための大きな道路を造るよりも、歩行者や自転車に配慮した道を造り、公共の交通機関を利用しやすい環境にしていくべきである。</p> <p>○交通量の総量規制を進め、バスの利用、鉄道の利用がしやすいような街づくりを考えて欲しい。</p> <p>○自動車交通主体の道路政策から人間主体の道路政策へ転換して欲しい。</p> <p>○貨物輸送を自動車から鉄道に振り向ける政策を進めて欲しい。</p> <p>○もうこれ以上道路整備に投資せずに、路面電車を復活させて欲しい。</p>	<p>道路特定財源の見直しに関しては、国会等において議論されているところです。</p> <p>交通の円滑化や環境負荷の軽減を図るため、公共交通利用促進のための方策について検討してまいります。</p>
<p>○白根通りの道路整備が中断したままになっている。早急に改善して欲しい。</p>	<p>現在、白根六丁目地区や上白根一丁目地区で事業用地の取得を進めております。引続き白根通りの整備を行なってまいります。</p>
<p>○二俣川駅(南口)前から左近山方面へ行く道が狭く、歩行者にとって危険である。</p> <p>○大池公園～南本宿方面へのバス通りは、もう少しまっすぐな道にして欲しい。</p> <p>○篠原町の道路は狭いし歩道がなく極めて危険である。現に何度も事故が起きている。</p>	<p>道路拡幅などにつきましては、家屋等が連担して土地利用が図られている等の理由から、新たに沿道の土地を取得して整備することが必要ですが、通行の安全確保のための対策について、交通管理者と連携して検討してまいります。</p>

意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>○神奈川県齊藤分町は大変道路が狭く、災害時に大変な被害が出ると思われる。今後新しい宅地が建つまえに道路の用地を確保をして欲しい。</p>	<p>横浜市では、防災上課題のある密集住宅市街地において、特に重要な狭あい道路の拡幅や倒壊の危険性のある住宅の耐震改修を促進するなどの防災性の向上と住環境の改善を図るため、「いえ・みち まち改善事業」に取り組んでいます。この事業は市内23地区、660haを対象地区としています。齊藤分町地区については、この対象地区であり、平成15年から地域住民に対して防災情報や改善制度について情報提供等を行っております。今後も意識啓発を図るための勉強会開催などを行ってまいります。</p>
<p>○瀬谷区内の道路は狭い道が多く、車が通行すると人も自転車も危険である。拡幅して欲しい。</p>	<p>瀬谷柏尾線などの主なバス通りにつきましては、車両のすれ違いや歩行者の通行に支障を来している箇所のうち、整備の必要性が高い箇所から、関係者の協力を得て順次整備を進めております。幅員が4メートルに満たない「狭あい道路」のうち、地域の安全性や利便性を考慮した道路ネットワークの構成上重要な路線を「横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例」に基づき、「整備促進路線」に指定し、その路線沿いで建て替え等を行う際には、塀等のセットバックへの助成と、市による道路の側溝の移設工事等を行い、拡幅整備を進めております。なお、地元の協力が得られる場合は、交差点から交差点間を、連続・一括して拡幅整備する「路線型整備」を行ってまいります。</p>
<p>○樽町交差点等綱島街道の渋滞により生活道路に入り込む通過車両の対策をして欲しい。</p>	<p>交通管理者（県警）とも連携し、渋滞解消の促進に努めてまいります。</p>
<p>○長福寺～新羽に抜ける道路は大型車が通るようになり、朝夕の時間帯は危険である。</p>	<p>危険箇所等の現地調査を行い、対策が必要な箇所の把握と対策について検討いたします。</p>
<p>7：今後の進め方 意見数小計：16件</p>	
<p>7-1：道路整備プログラム 意見数：10件</p>	
<p>○新しく造る道路は費用対効果を考えて、慎重に計画して欲しい。</p> <p>○現在の経済状態においては、約10年間程度新規路線に手をつける必要はない。</p> <p>○自宅が東京丸子横浜線の都市計画道路区域に入っているが、いつ整備するのかの目処が分からないため、家の改築などの生活設計が立てられずに困っている。</p> <p>○整備にあたっては、各路線・区間をそれぞれ評価し、優先順位を決めて整備して欲しい。</p> <p>○具体的に、用地買収や道路工事が終わる時期を示して欲しい。</p> <p>○5,6年後までに着工の目処がない路線は廃止して欲しい。</p> <p>○都市計画道路のために取得した土地で、長い間利用されていない土地がある。このような状況にならないよう路線に順位をつけて計画的に整備を進めて欲しい。</p> <p>○東京都など他都市の真似はせずに、横浜市独自の考えで道路整備プログラムを策定して欲しい。</p> <p>○必要な道路はきちんと計画して確実に造って欲しい。</p> <p>○道路網は北部より南部、東部より西部の方が弱いのでそちらを優先的に整備して欲しい。</p>	<p>今回の見直しにより、「存続」、「変更」、及び「追加」となった路線については、将来にわたって計画的に整備していく必要があるため、「道路整備プログラム」を策定し、「見直しの素案（案）」の公表にあわせて、概ねの着手時期を明らかにしてまいります。</p>
<p>7-2：その他 意見数：6件</p>	
<p>○「見直しの方向」と「見直しの素案」はなぜ1つにできなかったのか。見直しに着手してから見直しの個別路線・区間を公表するまで4年もかかるのは長すぎる。</p> <p>○見直しの素案を早く出して欲しい。</p> <p>○今後は、時代に即した見直しを頻繁に行うべき。</p> <p>○事業期間は40年くらいに設定し、20年後に後どれくらい整備すればよいか再度見直すべき。</p> <p>○市の財政状況が非常に厳しいことを踏まえると、都市計画道路の整備が完了した時に、本当に道路が必要な状況になっているか疑問である。</p> <p>○具体的にどの道路をどう見直すのかが分からない。</p>	<p>市民の皆様のご意見を聞く機会を多く設けるために、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを明らかにした「見直しの方向（案）」をお示ししたものです。なお、「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間をお示しした「見直しの素案（案）」は、平成19年度内に公表する予定です。</p> <p>都市計画道路網は、長期的な視点に立って計画するものですが、長期にわたって着手できない路線もあることから、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p> <p>「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間をお示した「見直しの素案（案）」は、平成19年度内に公表する予定です。</p>
<p>8：市民への情報提供、住民合意 意見数小計：84件</p>	
<p>○住民への配慮、住民合意が必要である。</p> <p>○都市計画道路の見直しについて、各公会堂で説明会を開いて地元住民の「生」の声を聞いて欲しい。</p> <p>○地域業者及び住民との対話が必要</p> <p>○市民意見募集の周知方法については、瀬谷区のホームページにも載っておらず問題がある。今後良い方法を検討して欲しい。</p> <p>○今回のパブリックコメントは、幹線街路の見直しに関するものであることから、アンケート問3の項目の中の「狭い駅前の改善」「一時的な荷下ろしスペースの確保」「安全な歩行者空間の確保」「自転車走行空間の確保」は必要ない。</p> <p>○今回のパブリックコメントで性別を問うているが、何の意味があるのか。それよりも車保有の有無を聞いた方が有意義である。</p>	<p>今後、見直し作業において、「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間をお示しした「見直しの素案（案）」、その後の都市計画手続き等、節目ごとに内容が具体化してまいりますので、検討の各段階で広く市民の皆様へ情報を提供し、市民意見の把握に努めてまいります。</p> <p>今回のパブリックコメントでは、「広報よこはま」や市のホームページにより、お知らせをするとともに、区役所、市民情報センターのほか、市内各所に設置されているPRボックスを活用してパンフレットを配布するなどの広報に努めてまいりました。今後も市民の皆様へのより良い周知方法を検討してまいります。</p> <p>今回のパブリックコメントにおいては、道路に対する市民の皆様様の様々なご意見を、「都市計画道路網の見直し」の参考にするために、設問を設定しました。</p> <p>どのような市民の皆様が、どのようなご意見をお持ちなのか傾向を把握するために性別を記入する欄を設けました。</p>



意見の概要	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>○パンフレットが分かりづらかった。</p> <p>○「見直しの方向(案)」(全体版)P.20の「横浜市の道路網図(全市)」からは、三ツ境下草柳線が見直しの検討対象かどうか分からない。</p> <p>○パブリックコメントにおいて、なぜ住所、氏名などの個人情報の記載が必要なのか。記載すれば個別に回答してくれるのか。</p>	<p>今後は分かりやすい資料づくりに努めてまいります。</p> <p>なお、今回の見直しの検討対象は、幹線街路の未着手路線・区間(78路線、約211km(平成15年度末))としております。三ツ境下草柳線の未着手区間についても検討対象となっております。</p> <p>横浜市のパブリックコメントでは、責任ある意見を求める趣旨から意見提出の際に住所・氏名の記載を求めています。(パブリックコメント実施要綱第7条第3項)</p> <p>なお、意見提出者個人に対する回答は行いません。</p>
<p>9：市政全般 意見数小計：18件</p>	
<p>○歩きたばこを市内禁止にして欲しい。</p> <p>○市役所には無用な職員が多すぎるので、削減して職員の人件費を節約して欲しい。</p> <p>○税金で一部の利権者と公務員だけを潤すことだけは止めて欲しい。2兆円の赤字は、税金の無駄遣いをしてきた行政遂行者に弁償させて欲しい。</p> <p>○市民の税金が、県外や企業の利便性のために遣われることなどあってはならない。</p> <p>○税金を無駄に遣わないで医療に役立てて欲しい。</p> <p>○人口増加が望めないならそれなりの予算配分をして欲しい。</p> <p>○福祉や教育、環境整備を重視して欲しい。</p> <p>○無駄な税金を遣わずに公園を造って欲しい。</p> <p>○税金の無駄遣いはやめて欲しい。</p> <p>○鶴見区内に斎場を造って欲しい。</p> <p>○鶴見区内に老人のふれあう会場等を造って欲しい。</p> <p>○ボール遊びのできる広い公園が欲しい。</p> <p>○市街地の拡大はやめるべき。里山や農地など、緑地の確保と保護が急務である。</p> <p>○横浜市は今後、特に鶴見区において、IT企業誘致に取り組んでいく方針のようであり大賛成である。</p> <p>○神奈川区羽沢地域は、陸の孤島と呼ばれるほど見放されているので開発を進めて欲しい。</p> <p>○新横浜駅南側の区画整理を進めて欲しい。</p> <p>○横浜の未来には、人材育成や教育の場が必要である。</p>	<p>市政全般に関するご意見につきましては、関係部署に伝えるとともに、今後の市政運営の参考にさせていただきます。</p>
<p>○かつて歩行者専用路であった早濑川側道の車止めが抜き取られ、通過交通が激しくなっている。早濑川の河川管理用通路を緑道化して欲しい。</p>	<p>河川に関するご意見、ご要望につきましては、河川管理者(県横浜治水事務所)へ伝えてまいります。</p>
<p>意見数合計：1174件</p>	

# 都市計画道路網の 見直しの方向(案)について

**みなさまのご意見をお寄せ下さい**

**市民意見募集(パブリックコメント)**

**応募締切:平成19年2月28日(水)**

現在の都市計画道路の多くは、昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応する必要があります。

そこで、横浜市では、将来を見据えた「都市計画道路網の見直し」を行っており、平成17年度には、見直しのガイドラインとなる「見直しの基本的な考え方」を確定しました。

今回の「見直しの方向(案)」では、都市計画道路網を検証し、「将来の望ましい都市計画道路の水準」として必要な都市計画道路の延長をお示しします。



平成18年度「道路ふれあい月間」絵画コンクール 小学生の部(高学年) 優秀賞「ひまわり模様の海岸道路」  
川上北小 4年 大山 智子さん

# 都市計画道路網の見直しの基本的な考え方(概要)

## 道路にはどのような機能があるの？

道路には、人や物資の行き来のための「交通機能」の他に、道路という空間がもたらす「空間機能」、まちづくりを支える「市街地形成機能」といった、いろいろな機能があります。



### 交通機能

- 人や物資の移動、道路沿いの店などへの出入りや、駐停車などのためのスペースになります。



### 空間機能

- まちに道路の空間ができることで、沿道において風通しや日当たりが良くなり、住環境が改善されます。
- 災害が起こった時の避難や救助、あるいは、緑地などのオープンスペースと同様に火災の広がりを防ぐことにも役立ちます。
- 生活に欠かせない電気、ガス、上下水道などを収納したり、バスやモノレールなどの公共交通が走行するための空間になります。



### 市街地形成機能

- 道路に囲まれる範囲によってまちの大きさや形が決まります。
- 土地利用やまちの発展に寄与します。
- 人々が集い、遊び、語らう日常のコミュニティーの場になります。

## 都市計画道路ってなに？

- 都市計画道路とは、法律(都市計画法)に基づいて、あらかじめルート・幅員などが決められた、都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のことです。都市の将来像を踏まえて計画されます。
- 都市計画道路は、大規模な道路が多く、整備費用も多額になることから、計画を立ててすぐに事業化することは難しく、優先度が高いものから計画的、効率的に整備しています。
- そのため、都市計画道路が計画されている場所では、将来的に道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して一定の制限がかかっています。

## 都市計画道路の状況は？

- 計画延長約689kmのうち、整備済みは約6割で、他都市と比べて遅れています。
- 市の面積に対する都市計画道路の延長(道路密度)が、他都市に比べて低い水準です。



都市計画道路の整備状況(大都市比較)

資料：平成16年都市計画年報に基づき作成

## 見直しの検討対象

都市計画道路の種類には、「自動車専用道路」、「幹線街路」、「区画街路」、「特殊街路」の4種類があります。都市計画道路網の見直しの検討対象は、「幹線街路」の未着手路線・区間(78路線、約211km(平成15年度末))とします。

### 自動車専用道路

もっぱら自動車の交通のための道路

### 幹線街路

都市内におけるまとまった交通を受け持ち、都市の骨格を形成する道路

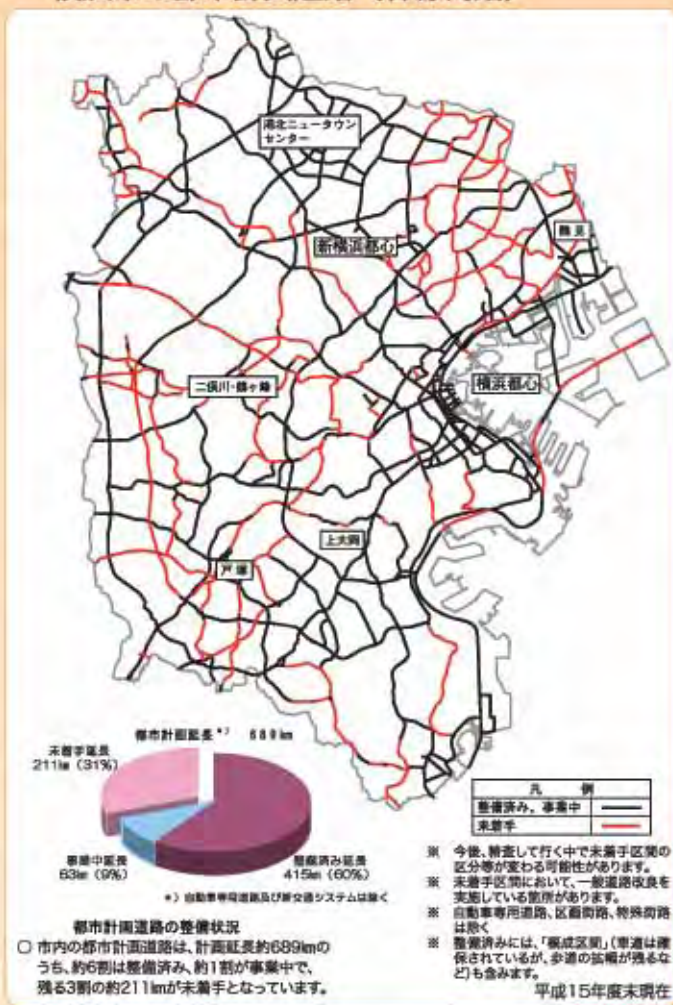
### 区画街路

地区における宅地の利用のための道路

### 特殊街路

自転車や歩行者の専用道路や、新交通システム等の交通を目的とした道路

## 横浜市の都市計画道路(幹線街路)



## 都市計画道路の評価の視点

見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間を、以下のような6つの視点から、総合的に評価・検証します。

活力あるまちづくり



環境に配慮したまちづくり



円滑な移動



安全なまちづくり



人にやさしいまちづくり



周辺土地利用との整合



## 見直しのパターン

見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間すべてについて評価・検証し、以下の4つのパターンで整理して、「見直しの素案(案)」として今後公表します。

### 廃止

現都市計画道路を廃止する。

### 変更

現都市計画道路の線形や幅員を変更する。

### 追加

新たに都市計画道路として追加する。

### 存続

現都市計画道路のまま変更無し。

見直しのパターンの例については9ページをご覧ください。

# 都市計画道路網の見直しの方向(案)

## 将来の望ましい都市計画道路の水準

横浜市内の道路ネットワークの特徴としては、幹線街路に加えて、高速道路網（首都高速道路などの自動車専用道路）が重要な役割を担っているほか、面開発（港北ニュータウン等の土地区画整理事業など）の中で、幹線街路の機能を持った道路（既存道路）が多く整備されてきたことが挙げられます。

そこで、市域の土地利用や、自動車専用道路、既存道路も適切に評価した道路密度を用いて、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を、今後必要とされる幹線街路の延長として示しました。

### 「道路密度」とは？

1平方キロメートル当たりの道路の延長であり、一般的には幹線街路を対象として算出します。

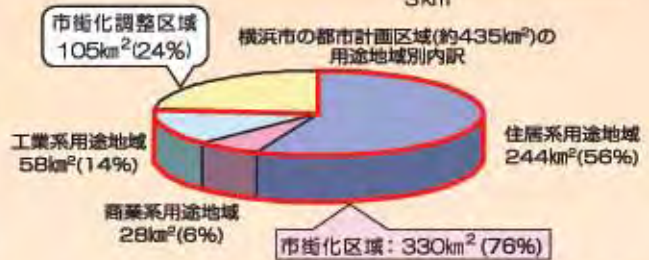
右図の例では、範囲内の幹線街路の延長が約18kmであり、面積6km<sup>2</sup>（2km×3km）で割り算すると、道路密度は概ね3km/km<sup>2</sup>となります。



### 将来の望ましい道路密度は 少なくとも約3.56km/km<sup>2</sup>必要

横浜市内の土地利用状況を踏まえ、市域における望ましい道路密度を算出しました。

	望ましい道路密度 km/km <sup>2</sup>	面積 km <sup>2</sup>
住宅地(住居系用途地域)	4	244
商業地(商業系用途地域)	5~7	28
工業地(工業系用途地域)	1~2	58
合計		330

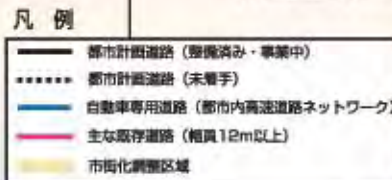


### 現在の道路密度は約3.03km/km<sup>2</sup>相当

#### 横浜市の道路網



平成15年度末現在



都市計画道路(幹線街路)の道路密度  
約1.18km/km<sup>2</sup> (整備済み・事業中の路線)

自動車専用道路の道路密度は  
約1.06km/km<sup>2</sup>相当

既存道路の道路密度は  
約0.79km/km<sup>2</sup>相当

これまで道路密度は、幹線街路だけを対象としてきましたが、横浜の道路ネットワークをより適切に評価するため、市内の

- ・自動車専用道路 (都市内高速道路ネットワーク)
  - ・既存道路 (幅員12m以上) (※1)
- も含めて道路密度を検証しました。

※1 両側の歩道設置、延焼防止効果を考慮し、最小の道路幅員を12mとしました。

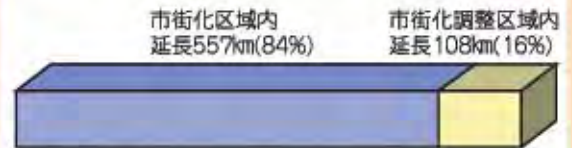
### ①市街化区域内の必要延長は 約170km

(将来の望ましい道路密度約3.56km/km<sup>2</sup> - 現在の道路密度約3.03km/km<sup>2</sup>)  
× 市街化区域面積約330km<sup>2</sup> ≒ 約170km

### ②市街化調整区域内の必要延長は 約30km

現在の都市計画道路（幹線街路）の市街化区域内と市街化調整区域内の延長比から、約30kmと推定しました。

都市計画道路（幹線街路）延長(約665km)の内訳



将来の望ましい都市計画道路（幹線街路）の水準としては、整備済み・事業中の路線約460km（平成17年度末現在）に加え、あと**約200kmが必要**です。（※2）

※2「約200km」は、将来の望ましい都市計画道路網のために必要な延長の目安です。

## 概ねの事業費

今後、あらたに都市計画道路約200kmを整備するために必要な事業費は、現在事業中の路線（約50km）の事業費とあわせて約1兆1,400億円となります。

## 概ねの事業期間

横浜市では、現在、都市の骨格となる「3環状10放射道路」を中心に、体系的な道路ネットワーク整備を進めています。

このような状況の中で、今後、あらたに都市計画道路約200kmを整備するために必要な事業期間は、現在事業中の路線（約50km）とあわせて約60年となります。

## 今回行った道路密度算出の考え方

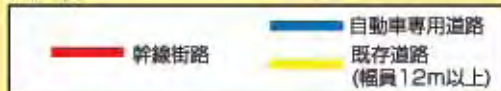
《事例：上永谷駅付近》

これまでの考え方



● 幹線街路の道路密度：約1.5km/km<sup>2</sup>

凡例



今回の考え方



● 幹線街路に自動車専用道路と既存道路も含めた道路密度：約3.2km/km<sup>2</sup>

都市計画道路網の見直しにあたり、地域の現状を十分に把握するため、「都市計画マスタープラン(区プラン)」(※1)や「地域ニーズ反映システム」(※2)などを参考に、道路交通の現状と課題例を整理しました。

- ※1 都市計画マスタープランとは、市町村が定める都市計画に関する基本的な方針のことであり、概ね20年後の将来像を展望して定めるものです。横浜市では、全市プラン、区プラン及び地区プランの3段階で策定しております。
- ※2 地域ニーズ反映システムとは、区が、地域の課題、区民要望、区としての考え方等について、該当する局に伝え、双方で予算化に向けた調整を図るなどの協力体制をとるための仕組みです。

**【青葉区】** 青葉台駅や江田駅周辺などの幹線街路が交差しているところでは、駅を利用するための車両交通と広域幹線を利用するための車両交通とが集中して慢性的な交通渋滞が発生している。

**【青葉区】** 道路ネットワークとして完結していない。

**【緑区】** 長津田駅周辺では幹線街路が不足しており、一部の道路に交通が集中したり、駅北口地区では送迎のための車などによる交通渋滞が生じている。

新百合ヶ丘

溝口

北部方面

宮前平・鷺沼

**【都筑区】** 港北ニュータウン西部での南北方向の軸線の強化が課題となっている。

**【都筑区】** 都筑インターチェンジ付近とタウンセンターを結ぶ道路の整備が課題となっている。



小杉

新川崎・鹿島田

**【港北区】** 幹線街路が十分整備されていないため、綱島街道などに交通が集中したり、生活道路に通過交通が流入している。

**【鶴見区】** 南北方向の幹線街路は鶴見溝口線のみで、慢性的に混雑している。

**【鶴見区】** 鶴見川以西の丘陵地域には骨格となる道路が少ない。

**【鶴見区】** 鉄道の踏切が箇所があり、交通渋滞の解消や歩行者の安全確保が課題となっている。

**【港北区】** 東急東横線各駅周辺の道路が隘路で、バスなどの交通が渋滞する原因となっている。

**【港北区】** 新横浜都心の広域的なアクセスの改善が重要な課題となっている。

**【鶴見区】** 国道15号と臨海部を結ぶ路線の交差点付近で渋滞が発生している。

北部方面

—	整備済み・事業中	○	区役所
- - -	未着手(現道あり)	- - -	鉄道路線
...	未着手(現道なし)	- - -	区境
—	自動車専用道路	—	主な既存道路
●	IC	—	公園
—	3環状10放射道路及び国道(骨格的な道路網)	—	河川
●	市外の主な拠点	—	市街化調整区域
—	市外の主な幹線道路		



中部方面

【旭区】区内の主要な道路網の整備が不十分であり、交通渋滞を避けるため、住宅地内の道路が抜け道として使われるなどの問題が生じている。

【旭区】環状3号線下川井インターチェンジ付近が慢性的に渋滞している。

【旭区】相模鉄道本線の南北の市街地を連絡する道路が不足しているため、一部の道路に交通が集中したり、踏切に自動車・自転車・歩行者が絡まる状況がみられる。

【神奈川区】区内の東西方向の幹線街路が不足しており、交通の円滑化が課題となっている。

【神奈川区】歩行者や自転車などで身近な拠点などにアクセスしやすい歩道空間整備が課題となっている。

【神奈川区】臨海部と内陸部を結ぶ幹線街路が少ないため、周辺地域に交通混雑や、地域分断などが生じている。

【西区】区内には幹線街路が集中しており、市内各地や東京方面などから車が流入し、至る所で慢性的な渋滞が生じている。

【西区】丘陵部を中心に道路が狭く、防災性の向上が課題となっている。

【中区】大型トラックなどの物流交通と市街地交通が絡み合っている。

【市域図】



中部方面

【瀬谷区】環状4号線と旧国道16号線の交差点が慢性的に渋滞している。

【瀬谷区】道路ネットワークとして完結していない。

【瀬谷区】相鉄線北側で東西を結ぶ幹線街路の整備が課題となっている。

【瀬谷区】主要な道路を相互に結ぶ幹線街路として、パリアフリーに配慮した幅員整備が課題となっている。

【旭区】幹線街路が未整備の上に、現在、主要な道路に歩道が整備されていないことから、歩行者・自転車と自動車が絡み合っている。

【保土ヶ谷区】丘陵部と低地部とを結ぶ、地域の生活の軸となる道路の整備が遅れている。

【保土ヶ谷区】国道1号と環状1号線は、保土ヶ谷橋付近で慢性的に渋滞している。

【南区】区内には、狭い道路や行き止まり道路、坂道が多く、地域の骨格となる道路が少ない。歩行者等の安全確保や防災性の向上が課題となっている。

【南区】汐見台戸原は、慢性的に渋滞しているとともに、歩道がないなど歩行者の安全確保も課題となっている。

【中区】国道357号の未整備区間周辺で、朝夕を中心に渋滞が発生している。

—●—	整備済み・事業中	○	区役所
---	未着手(現道あり)	—	鉄道路線
---	未着手(現道なし)	---	区境
—●—	見直しの検討対象	—	主な既存道路
—●—		○	公園
—●—		—	河川
—●—		—	市街化調整区域
—●—		○	市外の主な拠点
—●—		—	市外の主な幹線道路
—●—		—	3環状10放射道路及び国道(價格的な道路網)
—●—		—	自転車専用道路IC





【泉区】 幹線街路の整備が遅れており、横浜伊勢原線などの交通渋滞により生活道路に通過車両が流入し、歩行者が安心して歩けないなどの課題がある。

【戸塚区】 JF東海道本線、横須賀線や柏尾川が東西交通を分断し、交通渋滞を引き起こしている。

【戸塚区】 南北方向の道路網が限定され、国道1号に負荷がかかっている。



【泉区】 区内の骨格的な道路網の整備が急務となっている。

【泉区】 空閑交差点付近が慢性的に渋滞している。

【泉区】 環状4号線は、幹線街路であるとともに、丘陵部の住宅地から鉄道駅を結ぶ主要ルートとなっており、さらに横浜鎌倉線とも交差することから、慢性的に交通渋滞が発生している。

【港南区】 環状2号線の北側の地区については、区内を東西に結ぶ地区幹線街路の整備が遅れている。

【磯子区】 住宅が密集しているうえ道路が狭く、防災上の課題がある。

【磯子区】 主要な交差点で渋滞が発生している。

【磯子区】 区内の幹線街路が不足していることから、通過交通が住宅地内を通り抜けるなどの問題が生じている。

【磯子区】 幹線街路で渋滞が発生し、混雑を避ける車両が住宅地内を通り抜けている。

【金沢区】 道路網が脆弱で、特に地区の骨格となる東西道路が少ないため、防災や交通上の課題が生じている。

【金沢区】 歩行者の安全確保が課題となっている。

【金沢区】 区の南西部の道路網は脆弱で、特に駅への交通アクセスが課題となっている。

—	整備済み・事業中	○	区役所
---	未着手（親道あり）	—	鉄道路線
---	未着手（親道なし）	---	区境
—	自転車専用道路	—	主な既存道路
●	IC	—	公園
—	3環状10放射道路及び国道（骨格的な道路網）	—	河川
●	市外の主な拠点	—	市街化調整区域
—	市外の主な幹線道路		



南部方面

南部方面

高座渋谷

湘南台

藤沢

深沢

東戸塚

戸塚

本郷台

大船

上大岡

港南台

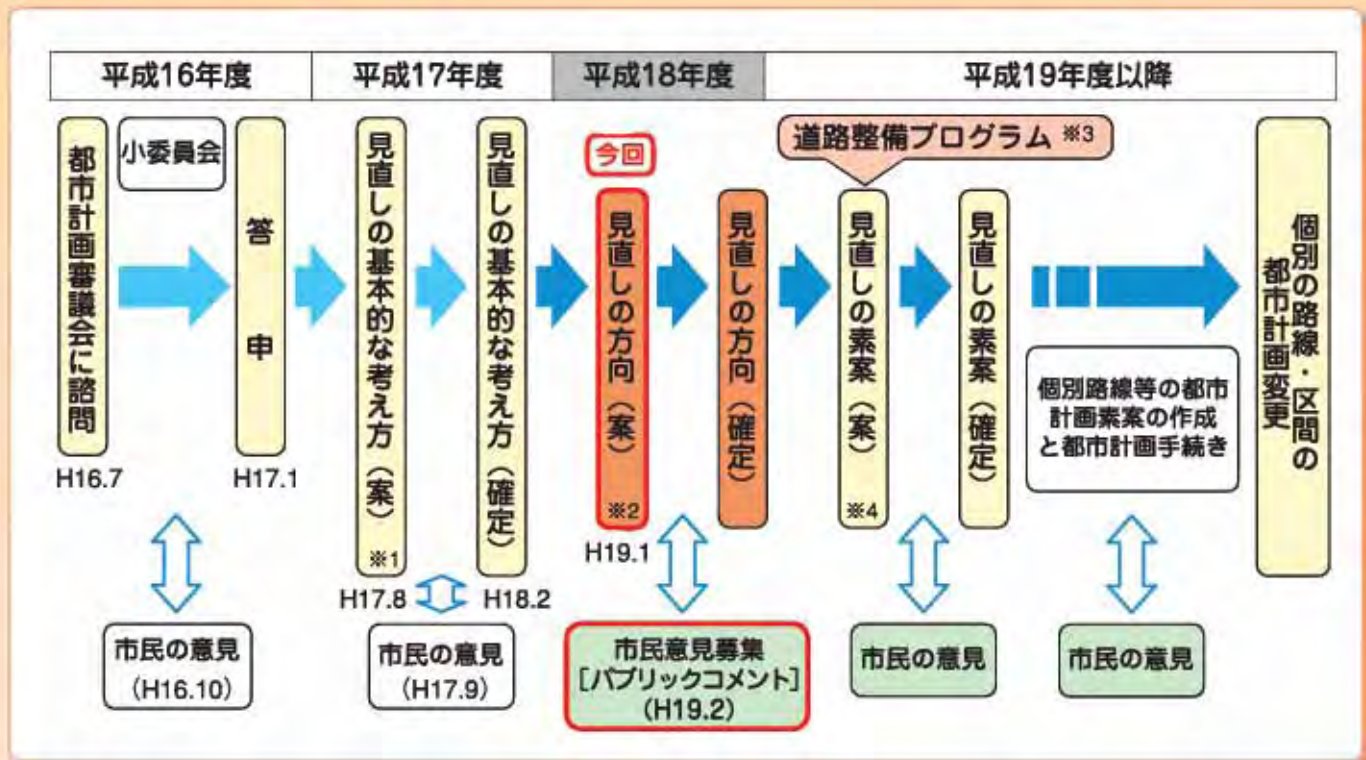
磯子

杉田  
新杉田

金沢  
文庫

金沢  
八景

# 今後の進め方



## ※1 基本的な考え方

「答申」に基づき、今後の見直し作業のガイドラインとなるものです。

## ※2 見直しの方向

「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したものです。

## ※3 道路整備プログラム

今回の見直しにより、「存続」、「変更」、及び「追加」となった路線については、将来にわたって計画的に整備していく必要があるため、「道路整備プログラム」を策定し、「見直しの素案（案）」の公表にあわせて、概ねの着手時期を明らかにします。

## ※4 見直しの素案

「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示したものです。（各パターンの概要については、次ページの「見直しのパターンの例」をご覧ください。）

都市計画道路網は、長期的な視点に立って計画するものですが、長期にわたって着手できない路線もあることから、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。

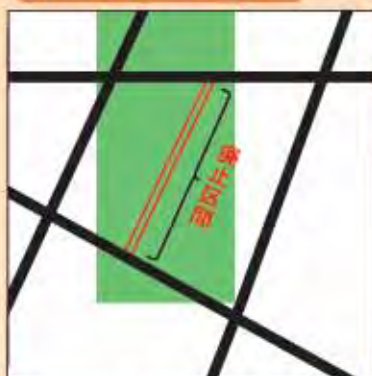
## 都市計画道路の区域内における建築物の規制について

都市計画道路の計画区域内では、建築物を建築する場合、2階以下で地階が無く、移転・除却が容易な構造（木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等）に限定されているなど、都市計画法の様々な規制がありますが、横浜市では、3階以下の建築物や一定の条件をみたす地下車を許可するなどの緩和を行っています。これらの内容については、まちづくり調整局都市計画課ホームページをご覧ください。

<http://www.city.yokohama.jp/me/machi/kikaku/cityplan/index.html>

## 見直しのパターン例

### 廃止のイメージ図



- まとまりのある緑地等
- 都市計画道路 (未着手)
- 都市計画道路 (整備済み・事業中)

まとまりのある緑地等がある区間については、保全する方向で検討を行い、必要に応じて都市計画道路を廃止します。

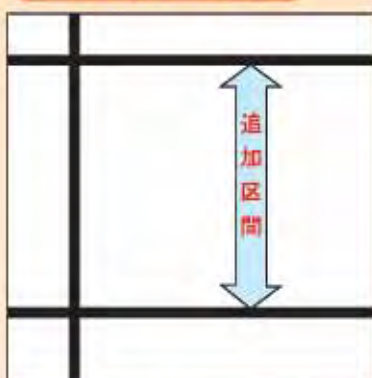
### 変更のイメージ図



- まとまりのある緑地等
- 都市計画道路 (未着手)
- 都市計画道路 (整備済み・事業中)
- 既存道路

まとまりのある緑地等がある区間については、保全する方向で検討を行い、必要に応じて都市計画道路を変更します。

### 追加のイメージ図



- 都市計画道路 (整備済み・事業中)

道路ネットワークの配置などを考慮し、必要に応じて追加します。

### 存続のイメージ図



- 都市計画道路 (未着手)
- 都市計画道路 (整備済み・事業中)

総合的な視点で検討し、必要性が確認された路線については存続とします。

## 横浜市における社会資本投資の事例

横浜市では、様々な社会資本投資を行っています。これまでにやってきた主な事業の概ねの投資額をご紹介します。

事業名	概ねの投資額	事業期間	
横浜ベイブリッジ	1,370億円	11年 (昭和54年度～平成元年度)	
首都高速湾岸線 (本牧ふ頭～金沢区並木)	4,820億円	16年 (昭和61年度～平成13年度)	
市営地下鉄	ブルーライン (あざみ野～湘南台)	7,290億円	32年 (昭和43年度～平成11年度)
	グリーンライン (中山～日吉)	2,500億円	8年 (平成12年度～平成19年度)
下水道 (普及率4%～99.7%)	31,280億円※1	44年 (昭和37年度～平成17年度)	
整備済みの都市計画道路 (市整備分、延長約240km)	15,000億円	30年 (昭和51年度～平成17年度)	
今後整備が必要と思われる都市計画道路 (市整備分、延長約220km) ※2	11,400億円	約60年	

※1 投資額は、これまでに汚水・雨水処理施設(管きょ・ポンプ場・水再生センター等)の整備に要した費用の総額です。

※2 約170km(約200kmから国道直轄区間約30kmを除く)+ 約50km(事業中延長)= 約220km

# 都市計画道路網の見直しの方向(案) について みなさまのご意見をお寄せ下さい

**問1** 現在の市内の道路状況について、どのように思われていますか。

- ①満足 ②普通 ③不満 ④その他

**問2** 今回の「見直しの方向(案)」では、市内の「自動車専用道路」や「既存道路(幅員12m以上)」を適切に加えた道路密度で道路網を評価して、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を設定しました。この考え方をどのように思いますか。

- ①評価できる ②評価できない ③その他

**問3** あなたがお住まい(お勤め)の地域では、どのような点に重点をおいて、道路の計画を行うべきと思いますか。  
(3つまで○を付けてください)

- ①既存の幹線街路の慢性的な渋滞の解消
- ②踏切、交差点などのボトルネックの解消
- ③狭い駅前の改善
- ④鉄道、川による地域分断の解消
- ⑤生活道路への通過交通対策
- ⑥一時的な荷下ろしスペースの確保
- ⑦高速道路や主要な駅などへのアクセス性向上
- ⑧安全な歩行者空間の確保
- ⑨歩道の段差解消等のバリアフリーへの配慮
- ⑩自転車走行空間の確保
- ⑪街路樹、無電柱化など景観への配慮
- ⑫まとまりのある緑地等の確保
- ⑬沿道環境の保全(大気、騒音、振動など)
- ⑭災害に強い道路
- ⑮その他

キリトリ  
【アンケート】 それぞれに○をしてください。

- 問1 ① ② ③  
④ ( )
- 問2 ① ②  
③ ( )
- 問3 ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦  
⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭  
⑮ ( )

キリトリ  
【ご意見欄】 自由にご意見をお書き下さい。

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

## ご意見の提出期間

◆平成19年2月1日(木)～平成19年2月28日(水)

## 「見直しの方向(案)」(全体版)の閲覧方法

◆道路局ホームページ

<http://www.city.yokohama.jp/me/douro/plan/minaoshi/minaoshi.html>

◆横浜市道路局企画課(横浜関内ビル9階)、市民情報センター、各区役所区政推進課広報相談係で閲覧できます。

## ご意見の提出方法

◆住所・氏名・年齢を記入の上、以下のいずれかの方法で提出してください。

①.ハガキ(下に付属)

②.郵便または持参 〒231-0017 横浜市中区港町1-1  
横浜市道路局 計画調整部 企画課

③.ファクシミリ F A X 番号:045-651-6527

④.電子メール Eメール:do-minaoshi@city.yokohama.jp

## 問い合わせ

◆横浜市道路局 計画調整部 企画課 電話 045-671-2773

キリトリ

横浜市中区港町1-1  
(横浜関内ビル9階)

横浜市道路局企画課

あなたの性別及び年齢について、以下の中から選んでいただき、にチェックして下さい。

【性別】 男性 女性

【年齢】 20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代  
50歳代 60歳代 70歳以上

ご住所 〒

お名前

キリトリ

## その他

- ◆いただいたご意見は、とりまとめたうえで、今後、「見直しの方向(確定)」にあわせて、道路局のホームページ等で公表する予定です。(ただし、住所・氏名については、公表しません。)
- ◆みなさまからお寄せいただきましたご意見は、本件以外に使用されることはありません。



横浜開港150周年

香川県庁へ向け  
ハマ子が行きます! **ヨコハマはG30**

- 編集・発行 横浜市道路局企画課
- 平成19年2月発行
- 横浜市広報印刷物登録  
第180436号 類別・分類B-JE030

**R100**  
白紙/白背景配合率100%再生紙を採用

PRINTED WITH  
**SOY INK**  
大豆油(ソイ)インキを使用しております。

# 都市計画道路網の見直しの方向

平成19年5月

横浜市

# 目 次

第1章 都市計画道路の現状と検討の背景	P 1
(1) 都市計画道路の概要	P 1
(2) 都市計画道路の整備状況	P 4
(3) 市内の道路交通や公共交通の現状	P 6
(4) 社会状況等の変化	P 8
第2章 見直しの基本的な考え方（概要）	P11
(1) 見直しの必要性	P11
(2) 見直しの検討対象	P11
(3) 都市計画道路の評価の視点	P13
(4) 見直しのパターン	P15
第3章 見直しの方向	P16
(1) 将来の望ましい都市計画道路の水準	P16
(2) 概ねの事業費	P22
(3) 概ねの事業期間	P23
(4) 道路交通の現状と課題例	P24
第4章 今後の進め方	P28

# 第1章 都市計画道路の現状と検討の背景

## (1) 都市計画道路の概要

### ア 道路の基本的な機能

今日、都市部において道路が備えるべき**基本的な機能**は、以下のように整理できる。

- ①人や車の通行などに寄与する「**交通機能**」
- ②良好な歩行者空間など沿道環境を提供し、また、都市防災に寄与するとともに、上下水道・電気・ガス施設などを収容する「**空間機能**」
- ③都市の骨格や街区を形成し、土地利用の方向づけに寄与する「**市街地形成機能**」

#### 交通機能

人や物資の通行空間としての機能  
敷地への出入・駐停車など沿道サービスの機能



#### 空間機能

景観・日照など都市環境保全のための空間  
避難通路・救援活動のための通路としての機能・延焼防止帯としての機能  
公共交通、供給処理施設(電気・上下水道など)、道路の付属物などの収納空間



#### 市街地形成機能

都市の骨格を形成し、都市の発展方向や土地利用の方向性を規定する機能  
一定規模の宅地を区画する街区を形成する機能  
人々が集い、遊び、語らう日常コミュニティー空間



図-1 道路の基本的な機能

### イ 都市計画道路とは

都市計画道路とは、法律（都市計画法）に基づいて、あらかじめルート・幅員などが決められた、都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のことであり、都市の将来像を踏まえて計画される。

都市計画道路は、大規模な道路が多く、整備費用も多額になることから、計画を立ててすぐに事業化することは難しく、優先度が高いものから計画的、効率的に整備していく。

そのため、都市計画道路が計画されている場所では、将来的に道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して、一定の制限がかかっている。



## 参考：建築制限の緩和

### 1. 都市計画法による制限

都市計画施設の区域内においては、将来の都市計画事業の円滑な執行を確保するために建築制限を課している。建築には許可が必要であり、都市計画法第54条では、必ず許可をしなければならない基準を定めている。

都市計画法第54条(昭和43年)

- 1.階数が2以下でかつ地階を有しないこと
- 2.主要構造部(建築基準法第2条第5号に定める主要構造部をいう。)が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること

### 2. 建築制限の緩和

道路整備は、事業化までに長期間を要することが見込まれることを考慮し、横浜市では、過去2回にわたり、国と協議を行い、緩和の基準を設けて運用してきた。

#### (1)1回目(昭和62年8月)

対象：都心部の都市計画道路計11路線(延長18.74km)  
(歩道の拡幅を残すなど道路の機能が概ね確保できている都市計画道路)

建築物の構造等：

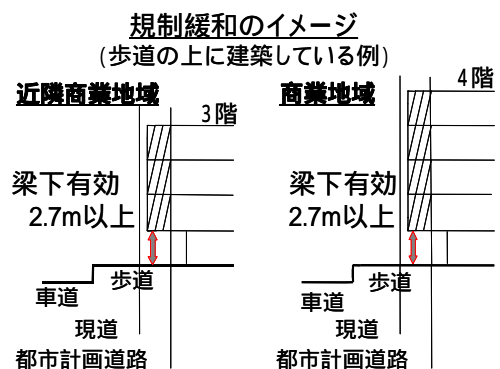
都市計画法54条の規定のうち、木造を除く

緩和の内容：商業地域階数4以下かつ地階を有しない

近隣商業地域階数3以下かつ地階を有しない

どちらも1階部分以上(梁下有効2.7m以上)を公開する

これまでの許可件数：97件(昭和62年4月～平成16年3月)



#### (2)2回目(平成13年4月)

対象：全路線

建築物の構造等：都市計画法54条の規定と同じ

緩和の内容：階数3以下かつ地階を有しない

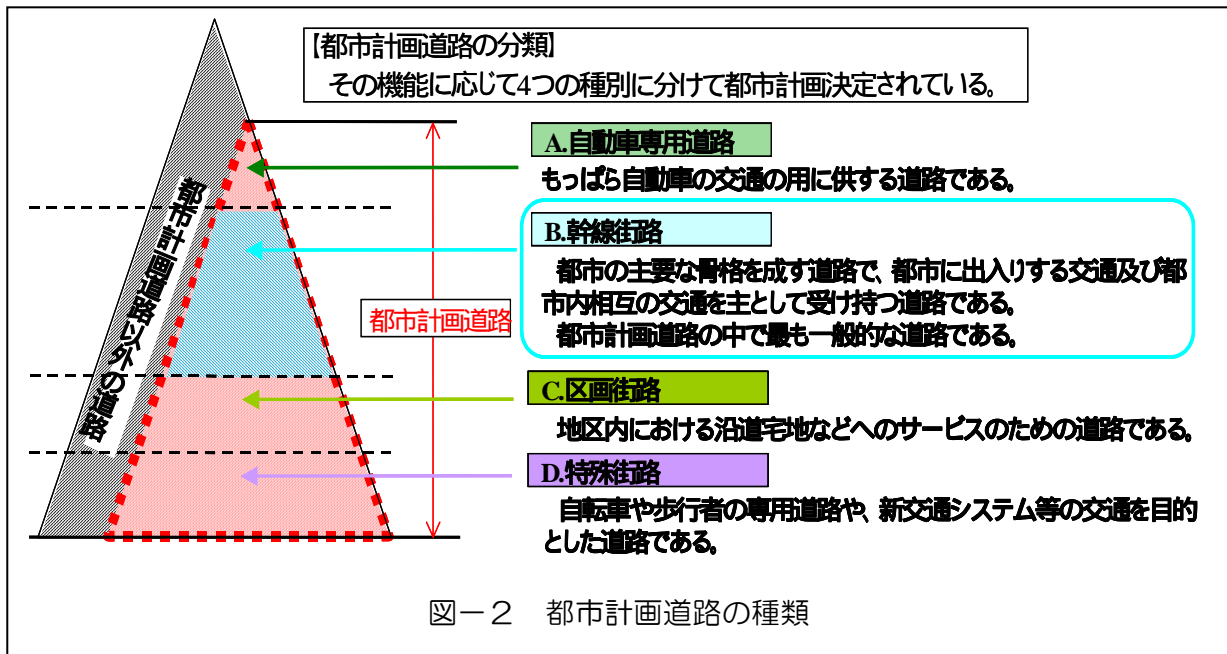
これまでの許可件数：175件(平成13年4月～平成16年3月)

※ これらのほか、一定の要件を充たす地下車庫を緩和するなどの措置をしている。

## ウ 都市計画道路の種類

都市計画道路は、都市の重要な基盤施設として、これらの機能を兼ね備えることが求められており、また、その重要性に鑑み、あらかじめ起終点、ルート、幅員を定めるとともに、順次整備が進められてきた。

都市計画道路の種類としては、最も一般的な道路である「幹線街路」のほか、「自動車専用道路」、地区内における沿道宅地などへのサービスに供する「区画街路」、自転車や歩行者の専用道路などの「特殊街路」がある。

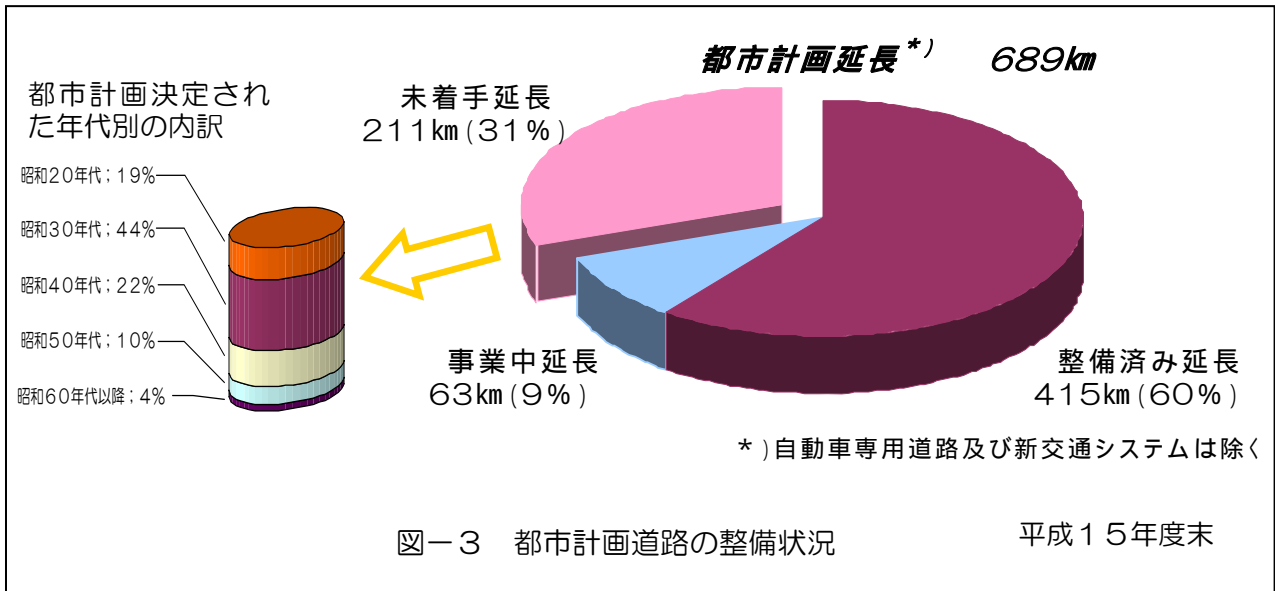


このうち「幹線街路」については、都市の重要な拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携するなど、都市構造に対応したネットワークを形成する「主要幹線街路」、都市内の各地域又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する「都市幹線街路」、主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内で発生・集中する交通を処理する「補助幹線街路」に分類される。

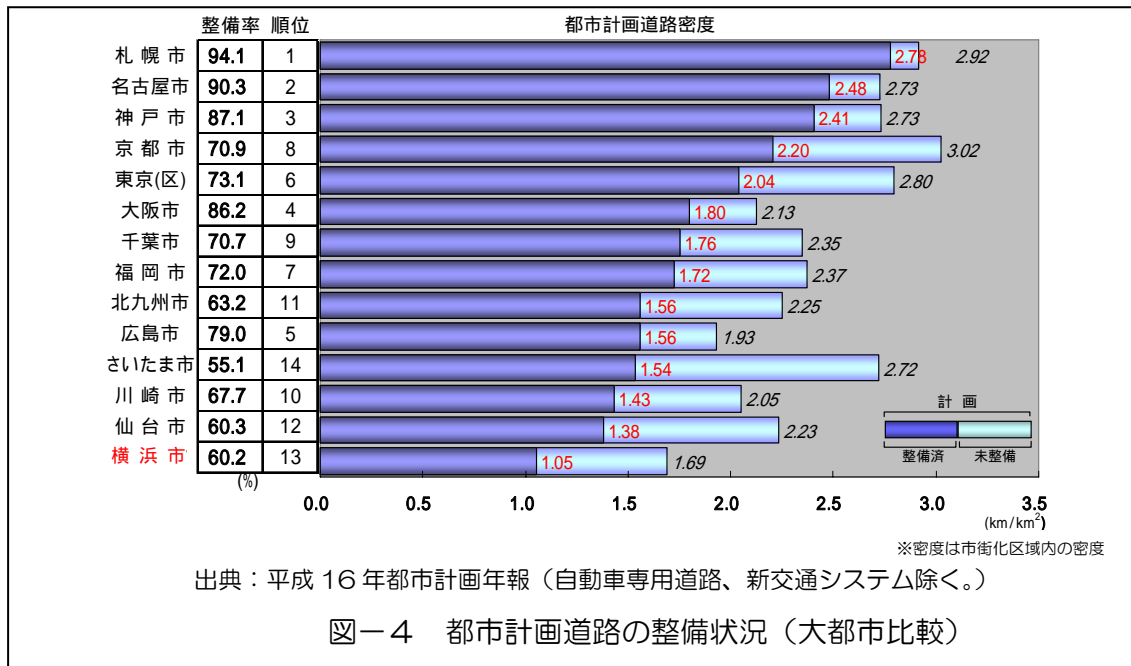
## (2) 都市計画道路の整備状況

横浜市内の都市計画道路（自動車専用道路、新交通システムを除く。）の延長は、平成15年度末で、約689kmであり、その多くは昭和40年代までに都市計画決定されている。

このうち、整備済みが約6割、事業中が約1割となっており、残る約3割の延長約211kmが未着手となっている。



また、整備率約6割を他の大都市と比較してみると、整備が非常に遅れている状況にあり、市街化区域内の都市計画道路密度についても、他都市に比べて低い水準である。



なお、横浜市では、主要な放射環状型の幹線街路として「3環状10放射道路」の整備を重点的に進めており、国道とあわせて骨格的な道路網の形成を目指しているところである。

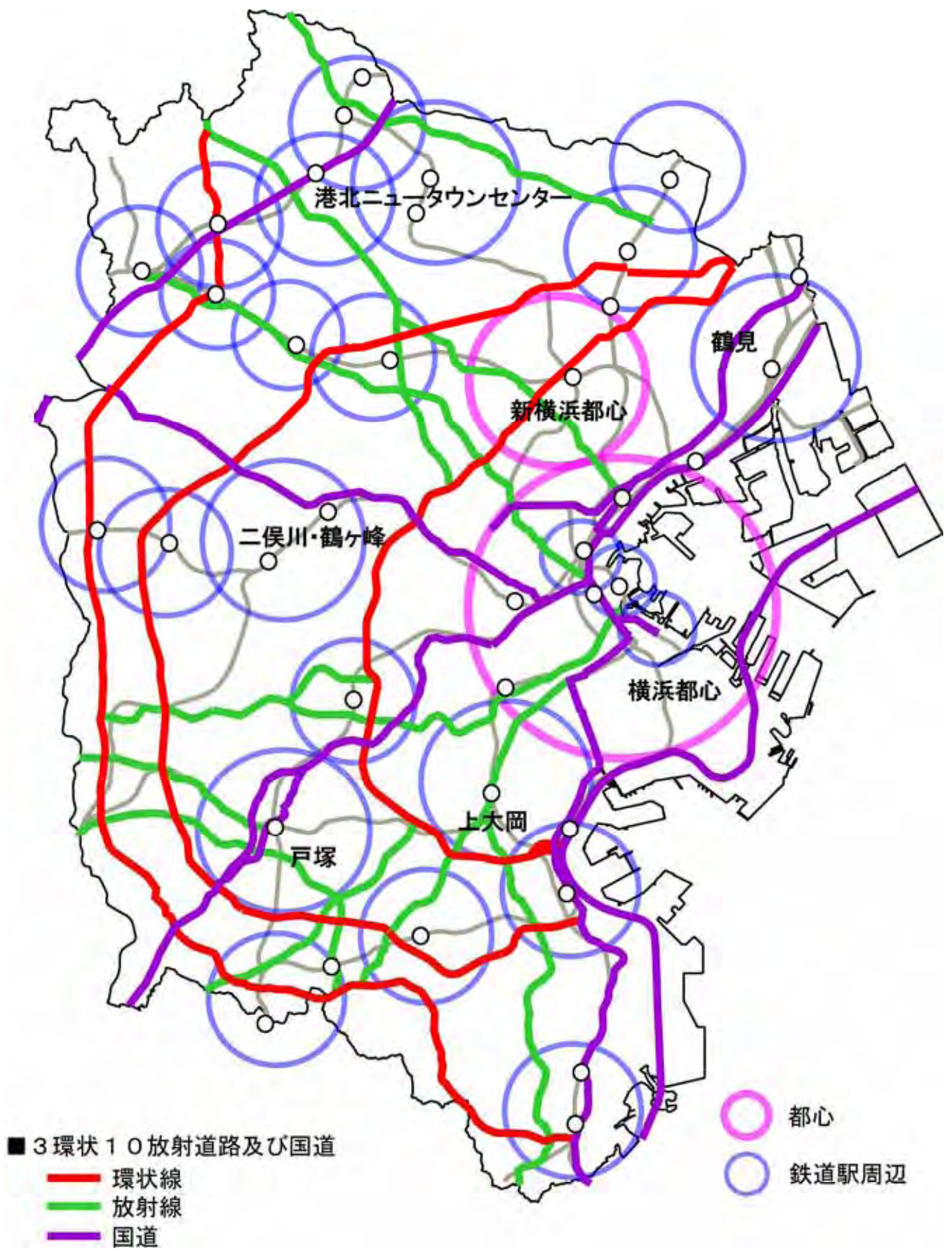


図-5 3環状10放射道路及び国道

### (3) 市内の道路交通や公共交通の現状

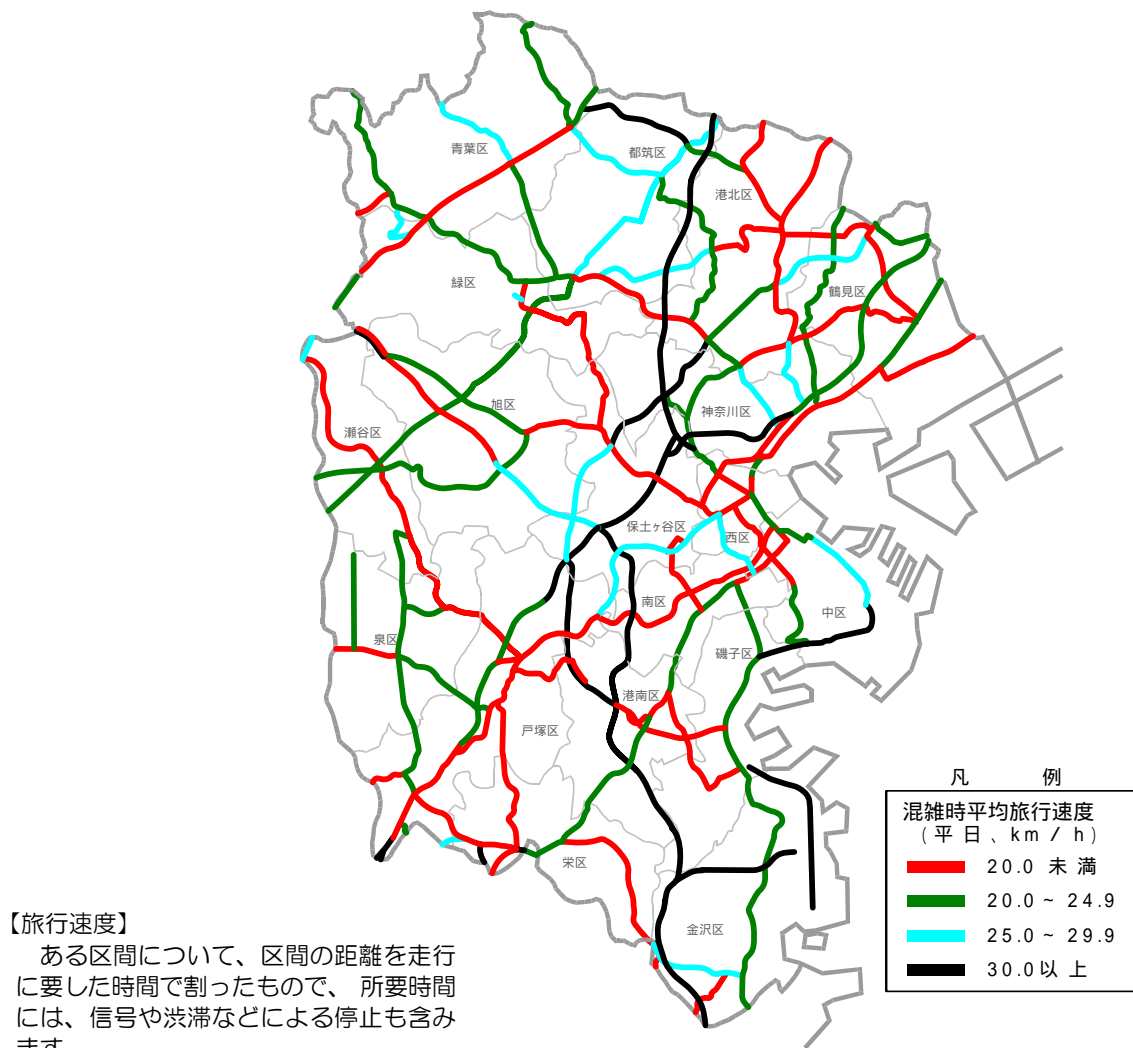
横浜市内の幹線道路は、近年の都市計画道路の整備などにより、走行速度は向上してきたものの、依然として慢性的に渋滞している区間も多く存在しており、市民生活、経済活動、さらには沿道の環境に影響を与えている。

横浜市では、市営地下鉄やみなとみらい線など市内の鉄道整備を促進するとともに、「駅まで15分道路」の整備等による、バスの走行環境改善を進めてきた。

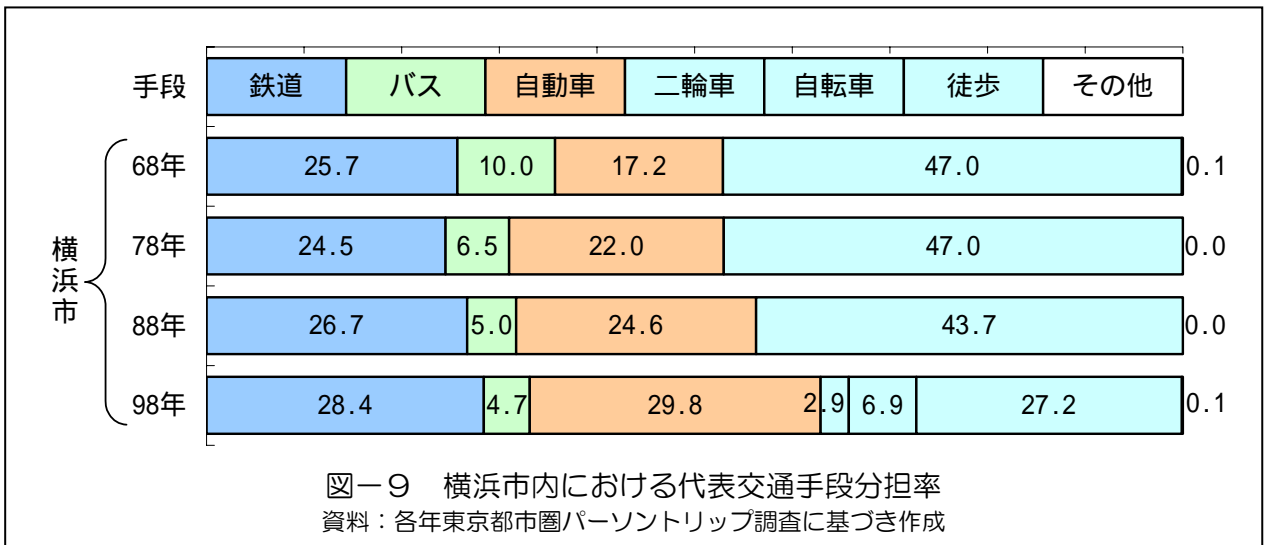
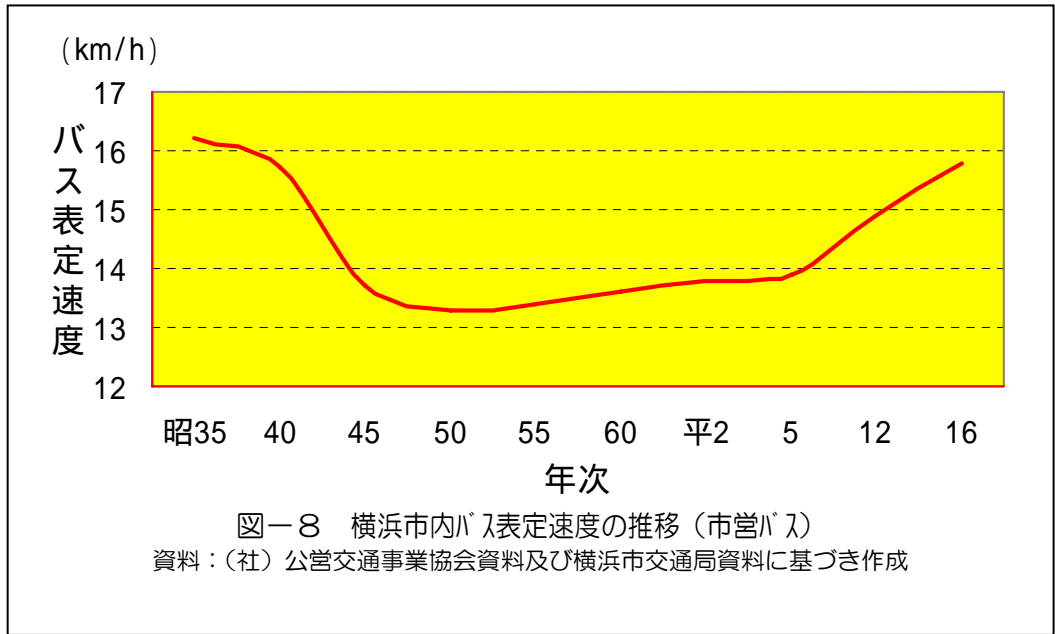
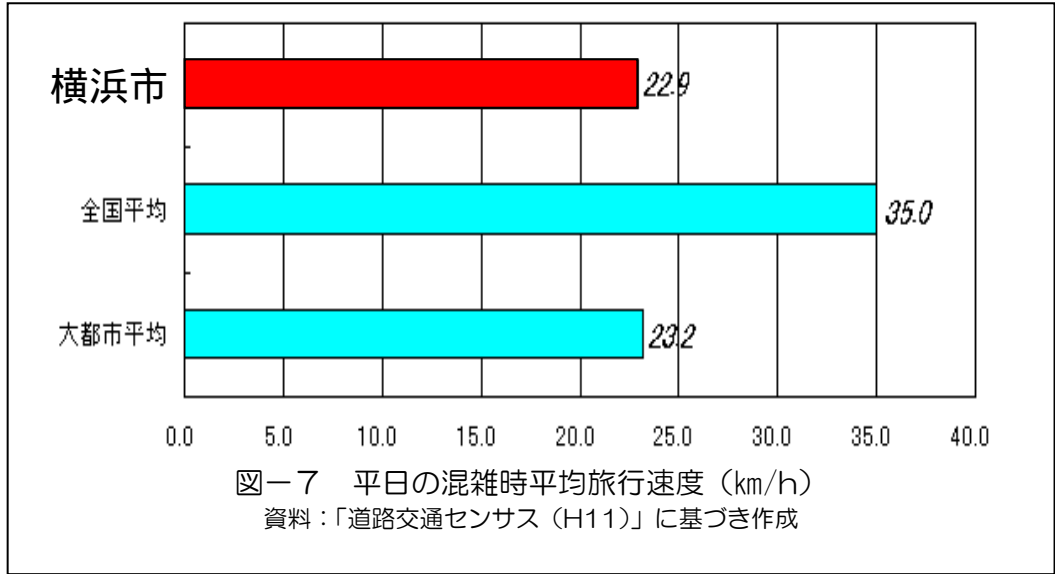
近年、バスの走行速度は若干改善傾向にあるが、自動車の交通手段分担率は高まってきていることから、さらなる道路混雑の緩和と走行速度の向上については、道路整備による対策が不可欠である。

また、大地震等の災害時における緊急輸送路の確保といった視点においても、災害に強い都市計画道路網の整備が望まれている。

さらに、本来幹線道路を利用すべき自動車交通が、渋滞を避けて住宅地内の道路（いわゆる『生活道路』）を走行するなど、歩行者の安全性や良好な住環境が損なわれている状況がある。



図一六 混雑時平均旅行速度（平日、H11）  
資料：「道路交通センサス（H11）」に基づき作成



## (4) 社会状況等の変化

### ア 都市構造の変化

横浜市は、みなとみらい21、新横浜地区、港北ニュータウンなどの開発やこれらの拠点への機能集積等により、多心型の都市構造へと変化してきている。

スーパー中核港湾に指定された横浜港のさらなる物流機能強化や、羽田空港再国際化が見込まれる中、港湾や空港へのアクセス強化とともに、首都圏や全国の主要都市との連絡強化に資する広域的な交通利便性の向上が重要な課題となっている。

また、近年の自動車専用道路や主要幹線街路、鉄道の整備により、都市の骨格となる交通基盤が変化してきており、都市計画道路の計画・整備にあたっては、このような、都市構造の変化を前提に進める必要がある。

### イ 緑地など自然環境や景観への関心の高まり

現在の都市計画道路の多くが決定された昭和20～40年代には、郊外部の多くは農地や樹林地が広がっていたが、急速な宅地化が進む中、これら自然環境が失われてきた。今日においては、都市計画道路と残っている自然環境との共存や整合を図ることも考慮すべき事項のひとつとなっている。

また、市民の自然環境や景観への関心が高まっており、横浜市における道路の計画、整備、管理面のそれぞれにおいて、自然環境や景観への配慮が求められている。



図-10 将来都市構造のイメージ

出典：横浜市中期計画

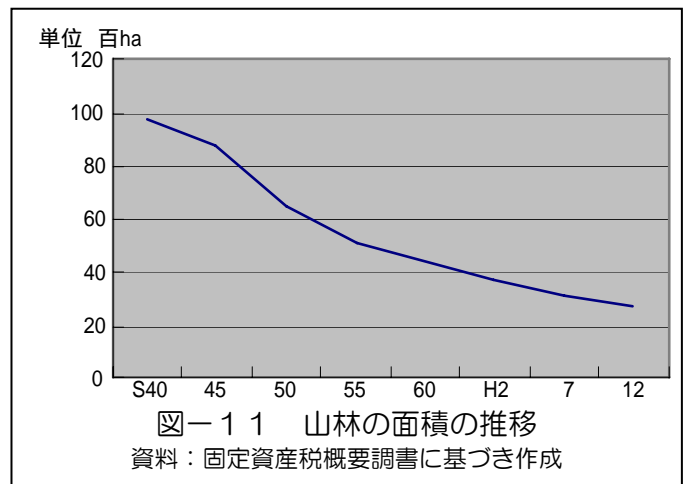


図-11 山林の面積の推移

資料：固定資産税概要調書に基づき作成

## ウ 歩行者系空間の充実など道路に対する考え方の変化

道路の技術的な指針である道路構造令は、昭和40年代以降も、適宜、改訂されてきている。これらの改訂においては、歩行者系空間の幅員構成が大きく変更されており、歩行環境の更なる改善に加えて、バリアフリーや自転車への配慮、植樹帯の充実などの観点から改訂されている。都市計画道路の計画・整備にあたっては、このような観点を踏まえる必要がある。

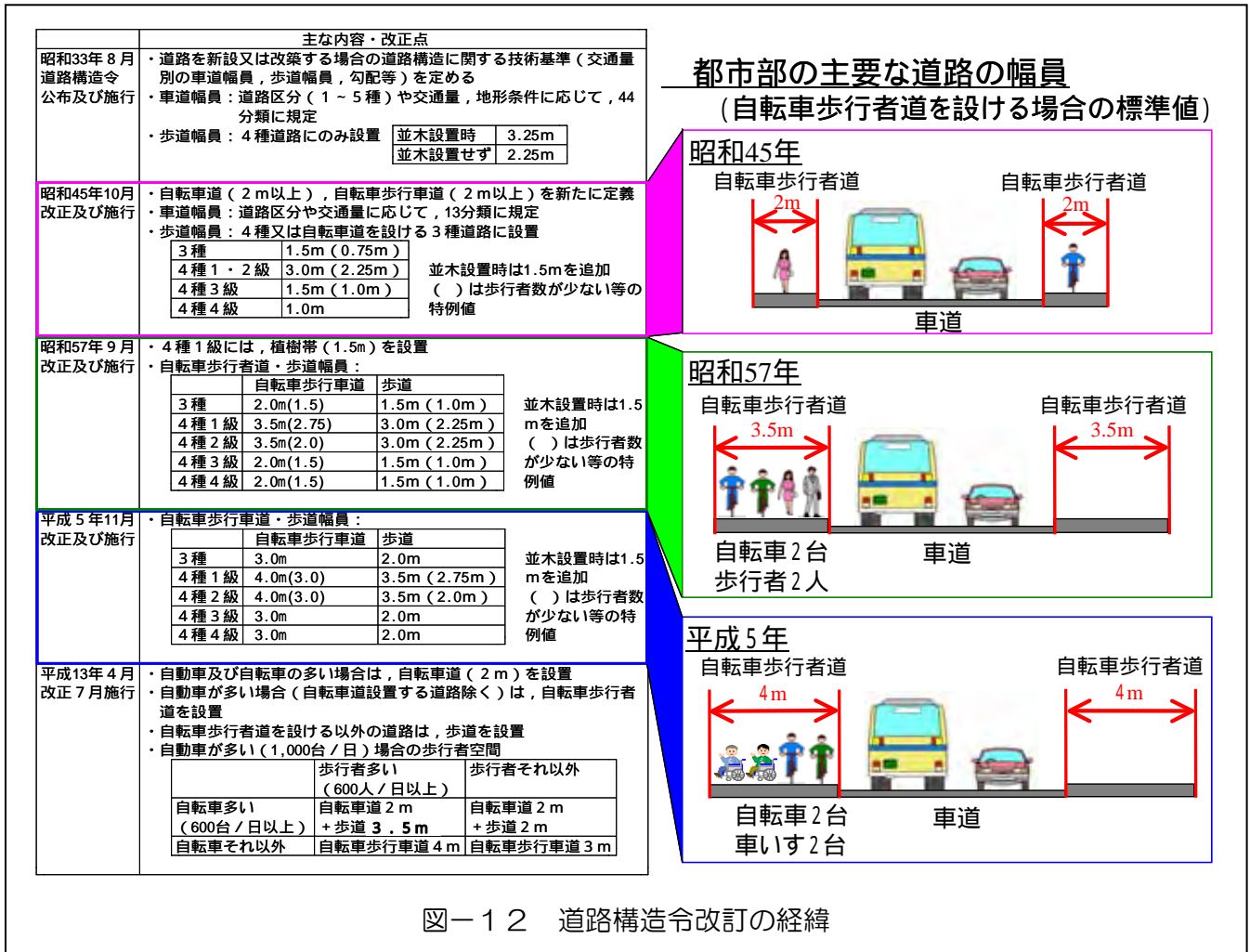


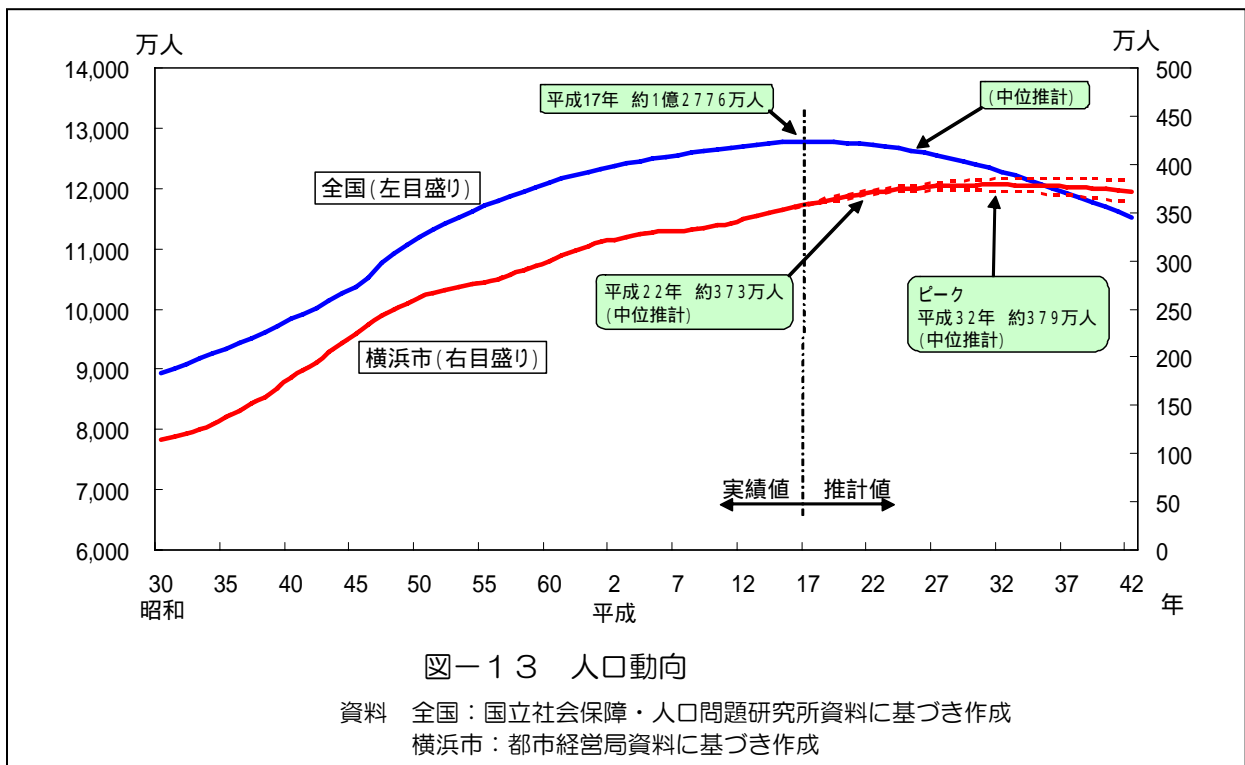
図-12 道路構造令改訂の経緯



## エ 人口増加から減少の時代への転換

横浜市においても少子高齢化の進行により、人口は平成32年（2020年）前後にピークを迎え、その後、緩やかに減少すると予測されており、全国の人口動向と比較して、ピークが15年程度遅れるものと予測されている。

他方、高齢者や女性の移動が近年増加傾向にあることや、今後、高齢者の地域活動が増加するであろうこと等を勘案すると、自動車交通については人口が減少に転じた後も当分の間、微増傾向にあると言われており、また、「都心まで30分」、「最寄駅まで15分」といった従来の「通勤・通学」や「業務」への対応に加えて、地域における市民の活動を支える都市計画道路の充実が、これまで以上に求められてくるものと考えられる。



## オ 市民との協働によるまちづくりの推進

ニーズの多様化する時代にあって、地域ごとに、市民と行政が課題解決に向け協力し合うことが必要であり、防災性向上や住環境保全などのまちづくりを、市民と行政が協働で進めることが求められている。

交通施策においても、「協働によるまちづくり」が求められており、道路整備にあたっては、計画段階などにおいて、市民の意見を積極的に把握していく姿勢が必要である。

## 第2章 見直しの基本的な考え方（概要）

### （1）見直しの必要性

高度経済成長期に現在の都市計画道路の多くが決定されて以降、都市計画道路網全体についての大幅な変更や見直しは行われていない。

この間、横浜都心、新横浜都心の開発や機能集積が進むなど都市構造が大きく変化するとともに、道路構造令の改訂にみられるような歩行者空間の充実や、緑地など自然環境や景観に対する意識の高まりなど、都市計画道路を取り巻く状況は様々な面で変化してきており、これらの変化に適切に対応する必要がある。

また、現在までの都市計画道路の整備により、全体的には渋滞緩和の傾向にあるが、依然として渋滞箇所が多く残されている。さらに、大地震等の災害時における緊急輸送路の確保といった視点においても、災害に強い都市計画道路網の整備が望まれている。

については、これらを踏まえ

- I 将来を見据えつつ、今日において都市計画道路が果たすべき役割や備えるべき機能を再構築し、
- II その上で、
  - ① まず、全市的な観点から骨格的な道路網の検証を行うとともに、
  - ② 地域的な観点から、個別の路線・区間についても必要性を検証し、見直しを行っていく必要がある。

### （2）見直しの検討対象

都市計画道路の種類には、「自動車専用道路」、「幹線街路」、「区画街路」、「特殊街路」の4種類があり、都市計画道路網の見直しの検討対象は、「幹線街路」の未着手路線・区間（78路線、約211km（平成15年度末現在））とする。

#### 自動車専用道路

（約110km）

見直しの検討対象

#### 幹線街路

（約665km）

もっぱら自動車交通のための道路

都市内におけるまとまった交通を受け持ち、都市の骨格を形成する道路

#### 区画街路

（約0.7km）

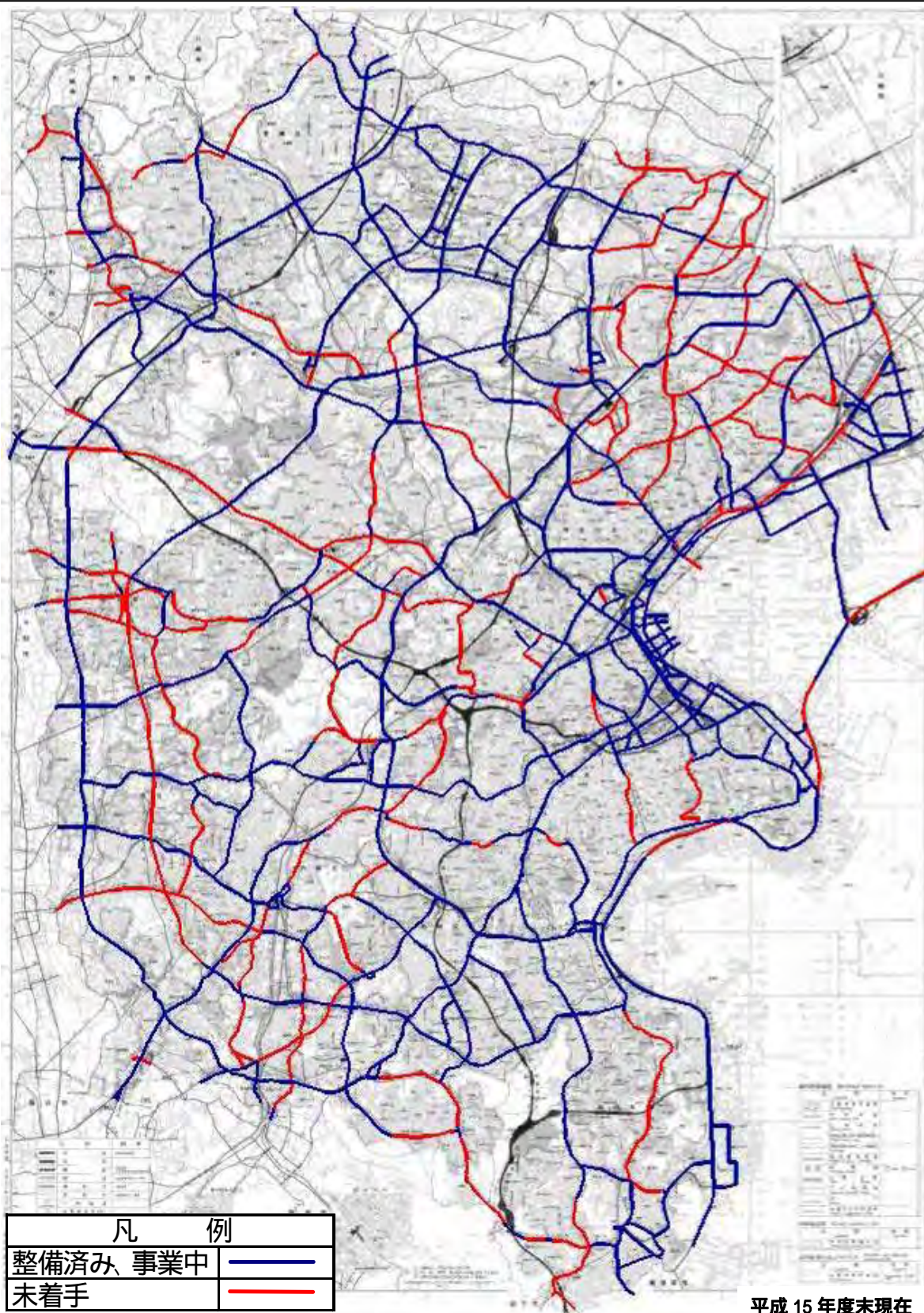
地区における宅地の利用に供するための道

#### 特殊街路

（約35km）

自転車や歩行者のための専用道路や、新交通システム等の交通を目的とした道路

## 都市計画道路未着手箇所



今後、精査して行く中で、未着手区間の区分等が変わる可能性があります。  
 未着手区間において、一部道路改良を実施している箇所があります。  
 自動車専用道路、区画街路、特殊街路は除く。  
 整備済みには、「概成区間」(車道は確保されているが、歩道の拡幅が残るなど)も含まれます。

図-14 都市計画道路未着手箇所

### (3) 都市計画道路の評価の視点

見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間を、以下のような6つの視点から、総合的に評価・検証する。

#### ア 活力あるまちづくり

横浜市では、働く場所と住む場所が近接した、多心型の都市構造を形成するために、都心や鉄道駅周辺、心頭などの物流拠点がある横浜港、自動車専用道路のインターチェンジなどの複数の拠点を連絡する道路の整備を進めている。

都市計画道路は、市民生活や経済活動における活力を維持・向上させていくうえで、都市構造に適切に対応していることが重要である。



#### イ 安全なまちづくり



過去の大規模災害では、幹線道路が寸断されると人命や財産に極めて深刻な影響を及ぼしている。そのため、災害時の応急対策の実施に必要な物資、要員等を輸送する緊急車両が通行する緊急輸送路を整備する必要がある。また、比較的幅の広い道路は火災時の延焼防止に寄与する。都市計画道路は、これらの機能を備えていることが重要である。

#### ウ 環境に配慮したまちづくり

緑の保全や創出に向けたまちづくりの視点が重要視されており、都市計画道路もまとまりのある貴重な緑地、まちなみや景観に配慮した計画にする必要がある。また、自動車交通を分散し、交通を円滑にすることで沿道の環境を改善していくことが重要である。



## エ 人にやさしいまちづくり

バリアフリーや植樹帯の充実、自転車通行帯の設置など、歩行者や自転車への配慮の必要性が高まっている。また、地域の住民が日常生活で使用している道路に入り込んでいる通過交通を、幹線道路へ移行させることにより、交通事故を減少させていくことも重要である。



## オ 円滑な移動



横浜市の道路は、朝夕のみならず慢性的に渋滞している箇所が広範囲に分布していることから、適切な車線数やネットワークの連続性を確保するなど、都市計画道路の適切な計画と効果的な整備により、渋滞を解消していくことが重要である。

## カ 周辺土地利用との整合

横浜市では、一部地域では都市計画道路の整備とまちづくりが計画的・一体的に進められ、良好なまちを形成してきた。今後とも、沿道地域や周辺の土地利用に配慮した都市計画道路の計画・整備が重要である。



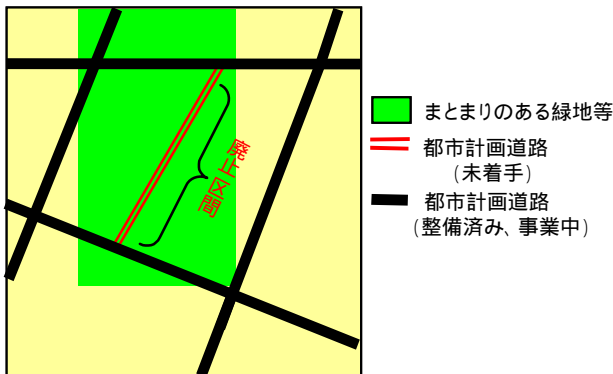
## (4) 見直しのパターン

見直しの検討対象である幹線街路の未着手路線・区間すべてについて評価・検証し、以下の4つのパターンで整理して、「見直しの素案（案）」として今後公表する。

- 廃止：現都市計画道路を廃止する。
- 変更：現都市計画道路の線形や幅員を変更する。
- 追加：新たに都市計画道路として追加する。
- 存続：現都市計画道路のまま変更無し。

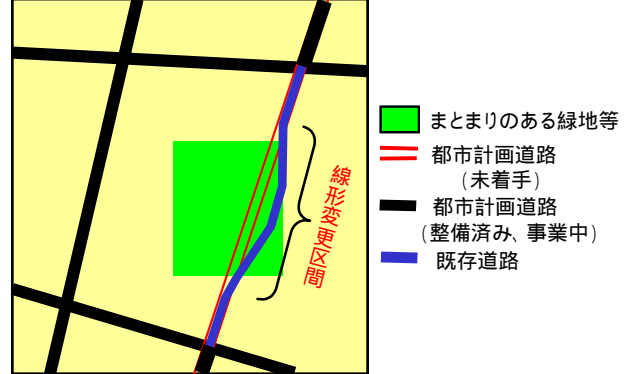
### 見直しのパターンの例

「廃止」のイメージ図



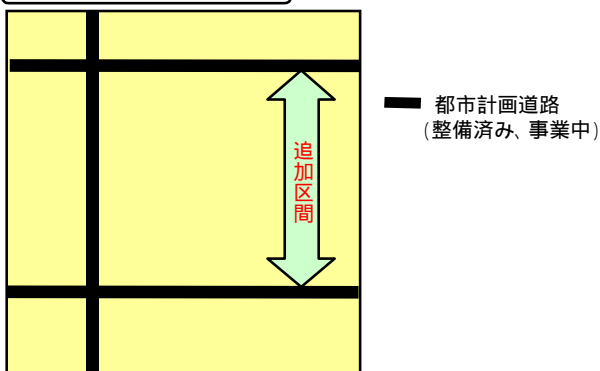
まとまりのある緑地等がある区間については、保全する方向で検討を行い、必要に応じて都市計画道路を廃止する。

「変更」のイメージ図



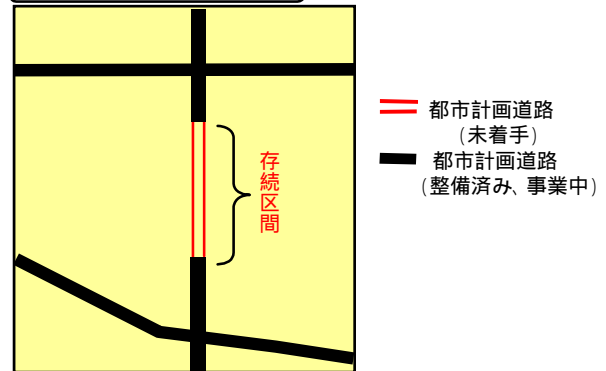
まとまりのある緑地等がある区間については、保全する方向で検討を行い、必要に応じて都市計画道路を変更する。

「追加」のイメージ図



道路ネットワークの配置などを考慮し、必要に応じて追加する。

「存続」のイメージ図



総合的な視点で検討した結果、必要性が確認された路線については存続とする。

### 第3章 見直しの方向

#### (1) 将来の望ましい都市計画道路の水準

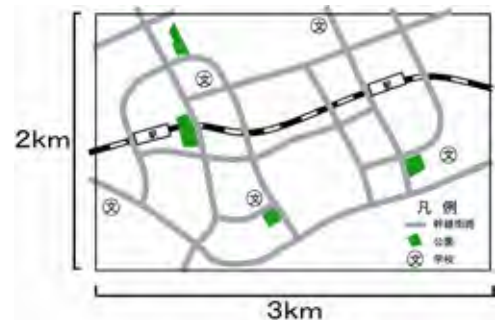
横浜市内の道路ネットワークの特徴としては、幹線街路に加えて、高速道路網（首都高速道路などの自動車専用道路）が重要な役割を担っているほか、面開発（港北ニュータウン等の土地区画整理事業など）の中で、幹線街路の機能を持った道路（既存道路）が多く整備されてきたことが挙げられる。

そこで、市域の土地利用や、自動車専用道路、既存道路も適切に評価した道路密度を用いて、「将来の望ましい都市計画道路の水準」を、今後必要とされる幹線街路の延長として示した。

- ステップ1 : 将来の望ましい道路密度
- ↓
- ステップ2 : 現在の道路密度
- ↓
- ステップ3 : 将来の都市計画道路の必要延長

#### 道路密度とは？

1平方キロメートル当たりの道路の延長であり、一般的には幹線街路を対象として算出する。  
 下図の例では、範囲内の幹線街路の延長が約18kmであり、面積6k㎡（2km×3km）で割り算すると、道路密度は概ね3km/k㎡となる。



#### ステップ1 : 将来の望ましい道路密度

良好な市街地の形成にあたっては、市街地の土地利用形態に整合した整備方策が求められるが、特に、市街地の大部分は住宅地により占められていることから、これに関する整備水準の設定が重要である。

市街地の幹線街路の一般的な形態としては、都市幹線街路を1km間隔の格子状に配置するとともに、これと同程度の道路密度で、都市幹線街路に囲まれる地区内に補助幹線街路を配置することが必要とされており、住宅地における都市幹線・補助幹線街路をあわせた道路密度としては、1平方キロ当たり4kmが必要とされている。<sup>※1</sup>

また、同様に商業地では、5～7km/k㎡、工業地では、1～2km/k㎡程度が必要であるとされている。

※1（「ゆとりある社会と街づくり道づくり」監修／建設省都市局）  
 『経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策（第二次答申）解説』より

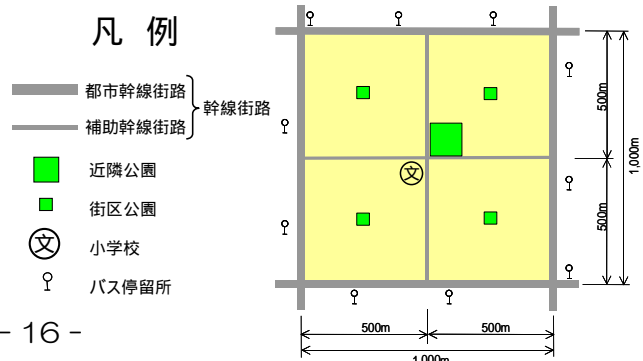
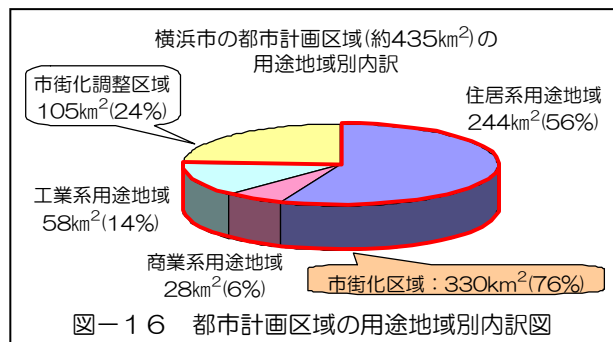


図-15 望ましい密度説明図

ここで、横浜市における将来の望ましい道路密度を設定するためには、本市の土地利用別の面積が必要となるが、土地利用の状況は概ね用途地域と連動していると考えられる。よって、望ましい道路密度に、土地利用（用途地域）別の面積を掛け合わせることで、本市の市街地における望ましい道路密度を算定する。

	望ましい道路密度	面積
住宅地（住居系用途地域）	4km/ km <sup>2</sup>	約244km <sup>2</sup>
商業地（商業系用途地域）	5~7km/km <sup>2</sup>	約 28km <sup>2</sup>
工業地（工業系用途地域）	1~2km/ km <sup>2</sup>	約 58km <sup>2</sup>
計		約330km <sup>2</sup>



住宅地	4km/km <sup>2</sup> × 244km <sup>2</sup>	} ÷ 330km <sup>2</sup> ≒ 3.56 km/km <sup>2</sup> ~3.90 km/km <sup>2</sup>
商業地	(5~7km/km <sup>2</sup> ) × 28km <sup>2</sup>	
工業地	(1~2km/km <sup>2</sup> ) × 58km <sup>2</sup>	

よって、横浜市域（市街化区域）における**将来の望ましい道路密度は、少なくとも約3.56 km/km<sup>2</sup>必要である。**

## ステップ2：現在の道路密度

### (ア) 市街地の都市計画道路（幹線街路）の道路密度

都市計画決定されている横浜市の幹線街路（延長約665km）のうち、約460kmが整備済み及び事業中であり、このうち、市街化区域内の延長は約390kmとなっている。

幹線街路の整備状況

（平成17年度末現在）

	市街化区域	市街化調整区域	計
整備済み及び事業中路線	約390km	約70km	約460km

都市計画道路（幹線街路）の道路密度 約390km ÷ 約330km<sup>2</sup> ≒ 約1.18km/km<sup>2</sup>



(イ) 自動車専用道路の道路密度

横浜市内の道路ネットワークでは、幹線街路とともに、高速道路網（首都高速道路などの自動車専用道路）が重要な役割を担っていることが特徴となっている。



横浜市内の自動車専用道路は、2 kmから3 kmほどの間隔でインターチェンジが整備され、非常に利用しやすくなっており、市内で移動する交通の多くが自動車専用道路を利用している。

よって、市内の自動車専用道路は、都市間交通を処理するにとどまらず、主要な幹線街路の機能を補完し、市内の道路ネットワークの一役を担っていると考えられる。

以上のことから、道路密度の算定にあたっては、自動車専用道路延長も加えるものとする。

なお、横浜環状道路の北西線と西側区間については、都市計画決定には至っていないが、市の骨格的な自動車専用道路として位置付けていることから、将来的に整備されるものとし、概ねの路線延長（約30km）を道路密度の検証のための延長として計上する。

自動車専用道路	
整備済み及び事業中の自動車専用道路 延長 約 120km	高速湾岸線、国道 16 号バイパス線（保土ヶ谷バイパス、横浜横須賀道路）、高速横浜環状南線、横浜羽田空港線、三ツ沢線、中央線（狩場線）、高速大黒線、高速横浜環状北線、国道 1 号バイパス線（横浜新道）、吉浜横浜公園線（石川町ランプ）、第三京浜道路
構想段階の自動車専用道路 延長 約 30km	（仮称）横浜環状北西線 横浜環状道路西側区間
路線延長 合計 約 150km	

○横浜市内の整備済み及び事業中の自動車専用道路の路線延長は、約 135km であるが、このうち、東名高速道路と横浜湘南道路については、以下の理由により、道路密度の検証の対象路線から除外する。

- ・ 東名高速道路：広域的なネットワーク路線である「国土開発幹線自動車道」に位置づけられている。（市内の路線延長約 13km）
- ・ 横浜湘南道路：首都圏の広域幹線道路網として整備が進められている「首都圏中央連絡自動車道」の一部である。（市内の路線延長約 2km）

ここで、一般的な自動車専用道路と幹線街路の交通容量<sup>※1</sup>を比較すると、  
「自動車専用道路：幹線街路 = 68,000 台/日：28,800 台/日 ≒ 2.36：1」となる。

○自動車専用道路、幹線街路それぞれの交通容量は、道路構造令をもとに、以下のとおりとした。

- ・ 自動車専用道路の交通容量（4車線）・・・（2種2級）  
17,000 台/日×4 車線=68,000 台/日
- ・ 幹線街路の交通容量（4車線）・・・（4種1級）  
12,000 台/日×4 車線×0.6（交差点補正）=28,800 台/日

※1 「交通容量」とは、道路のある地点を一定時間内に通過することができる交通量の最大値のこと。

横浜市における自動車専用道路は、市内の広範囲にわたり整備されており、道路ネットワークの一役を担っていること、道路の交通容量の比から考えると、自動車専用道路は幹線街路の約 2.36 倍の交通処理機能を有していることなどから、自動車専用道路の延長約 150km を 2.36 倍した延長（約 350km）を、道路密度を求める上での換算延長とする。

よって、横浜市域（市街化区域）における自動車専用道路の道路密度を算出すると、以下のとおりとなる。

自動車専用道路の道路密度 約 350km ÷ 約 330km<sup>2</sup> ≒ 約 1.06km/km<sup>2</sup>（相当）  
（市街化区域面積）

(ウ) 幹線街路の機能を持った道路（既存道路）の道路密度

横浜市では、港北ニュータウンに代表されるような土地区画整理事業などの面的開発が多く行われてきた。これらの開発地の中には、都市計画道路ではないものの、ある程度の幅員があり、幹線街路とネットワークしながら、地域内で発生・集中する交通を処理するなど、幹線街路としての機能を持った道路が多く存在する。

このうち、特に幅員が概ね 12m 以上の道路については、両側に歩道の設置が可能であること、延焼防止効果が高いことなどから、幹線街路と結ばれることで、これと同等の機能を持つ道路として評価できることから、道路密度を検証する上での延長に加えることとする。

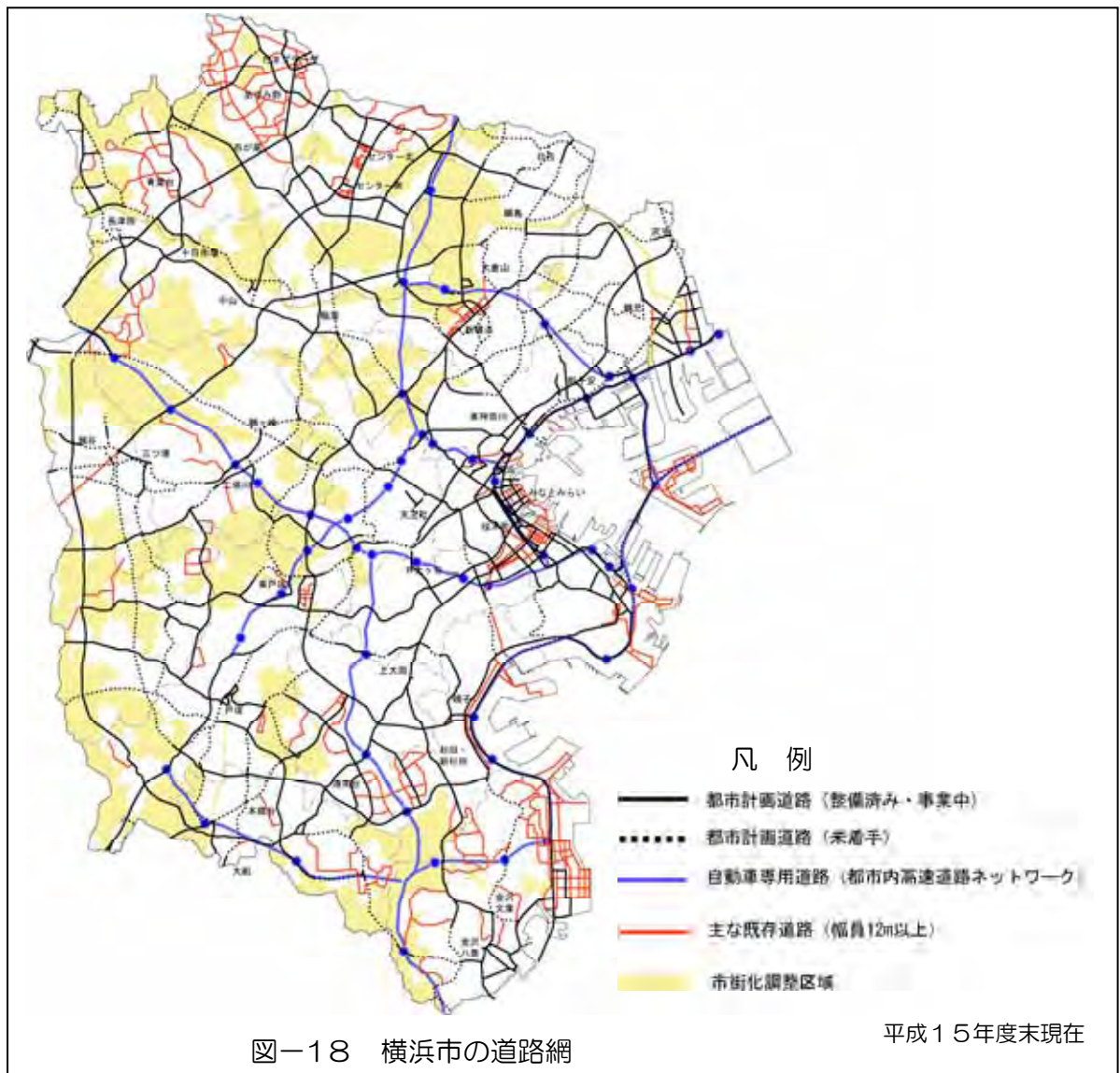
幅員が概ね 12m 以上で、幹線街路とネットワークしている都市計画道路以外の道路は、下図のとおりで、市街化区域内の延長は約 260km である。

よって、横浜地域（市街化区域）における幹線街路の機能を持った道路（既存道路）の道路密度を算出すると、以下のとおりとなる。

幹線街路の機能を持った道路（既存道路）の道路密度

$$\text{約 } 260\text{km} \div \text{約 } 330\text{km}^2 \doteq \text{約 } 0.79\text{km/km}^2 \text{ (相当)}$$

(市街化区域面積)



(工) 現在の道路密度の算定

以上のことから、横浜市の現在の道路密度を検証する場合、①都市計画道路（幹線街路）に加えて、②市内の交通を担っている自動車専用道路及び③幹線街路の機能を持った道路（既存道路）が、本市の道路ネットワークを構成しているものと考え、これらをあわせた密度を現在の道路密度とする。

①都市計画道路（幹線街路）の道路密度	約 1.18km/km <sup>2</sup>
②自動車専用道路の道路密度	約 1.06km/km <sup>2</sup> （相当）
③幹線街路の機能を持った道路（既存道路）の道路密度	約 0.79km/km <sup>2</sup> （相当）
計	約 3.03km/km <sup>2</sup> （相当）

よって、横浜市域（市街化区域）における、自動車専用道路、既存道路を適切に評価した、現在の道路密度は、約 3 . 0 3 km / km<sup>2</sup>（相当） となる。

参考：今回の道路密度の考え方

《事例：上永谷駅付近》

凡 例

- ①都市計画道路（幹線街路）
- ②自動車専用道路
- ③既存道路（幅員12m以上）

これまでの考え方



○都市計画道路（幹線街路）の道路密度：1.5km/km<sup>2</sup>

今回の考え方



○都市計画道路（幹線街路）に自動車専用道路と既存道路も含めた道路密度：約3.2km/km<sup>2</sup>

### ステップ3：将来の都市計画道路の必要延長

「将来の望ましい道路密度」（ステップ1）と「現在の道路密度」（ステップ2）の差から、不足している道路密度を算出すると約0.53km/km<sup>2</sup>となる。

$$\text{約 } 3.56\text{km/km}^2 - \text{約 } 3.03\text{km/km}^2 = \text{約 } 0.53\text{km/km}^2$$

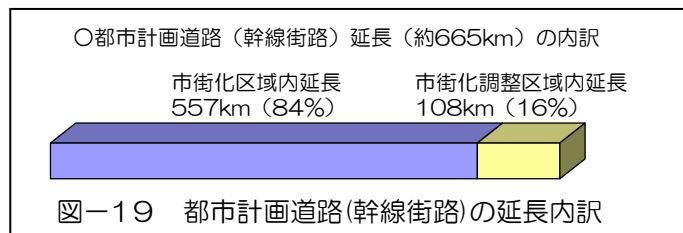
これに市街化区域面積を掛けて、市街化区域内の必要延長を算出すると約170kmとなる。

$$\text{約 } 0.53\text{km/km}^2 \times \text{約 } 330\text{km}^2 \div \text{（市街化区域面積）} = \text{約 } 170\text{km}$$

また、横浜市の市街化調整区域はモザイク状に分布しており、道路ネットワークを形成する上では、都市計画道路が市街化調整区域を通ることが不可欠となっている。

このため都市計画道路の必要延長の算出にあたり、現在の幹線街路の状況（市街化区域内と市街化調整区域内におけるそれぞれの延長比）を基に、市街化調整区域内の必要延長を推定すると約30kmとなる。

$$\text{約 } 170\text{km} \times (0.16/0.84) \div = \text{約 } 30\text{km}$$



市街化区域、市街化調整区域内の必要延長を合わせると、  
約170km + 約30km = 約200km

よって、**将来の望ましい都市計画道路（幹線街路）の水準としては、整備済み・事業中の路線約460km（平成17年度末現在）に加え、あと約200kmが必要である。**

## （2）概ねの事業費

今後、あらたに都市計画道路 約200kmを整備するために必要な事業費は、国道直轄区間<sup>※1</sup>（約30km）を除くと約8,500億円必要となる。

$$\text{都市計画道路の必要事業費} : (200\text{km} - 30\text{km}) \times 50\text{億円/km}^{\text{※2}} = 8,500\text{億円}$$

※1：国道のうち国が直接管理を行っている区間

※2：キロ当たりの事業単価については、現在の未着手路線・区間について都市計画図等の資料を基に算出した。

また、現在事業中の路線(約50km)を整備するために必要な事業費は約2,900億円であり、これらを合わせた、**将来の望ましい都市計画道路網を整備するために必要な事業費は約1兆1,400億円となる。**

### (3) 概ねの事業期間

今後、あらたに都市計画道路 約200kmを整備するために必要な事業期間は、国道直轄区間(約30km)を除くと**約45年**必要となる。

$$\text{都市計画道路の必要事業期間} : (200\text{km} - 30\text{km}) \div 4\text{km}/\text{年}^{*1} \doteq \text{約}45\text{年}$$

※1：年間の整備延長については、都市計画道路の整備実績から「4km/年」程度として算出した。

また、**将来の望ましい都市計画道路網を整備するために必要な事業期間は**、現在事業中の路線(約50km)とあわせて、**約60年**となる。

$$\{(200\text{km} - 30\text{km}) + 50\text{km}\} \div 4\text{km}/\text{年} \doteq \text{約}60\text{年}$$

#### 参考：横浜市におけるの社会資本投資の事例

横浜市では、様々な社会資本投資を行っている。これまでに行ってきた主な事業の概ねの投資額は以下のとおりである。

事業名	概ねの投資額	事業期間	
横浜ベイブリッジ	1,370億円	11年(昭和54年度～平成元年度)	
首都高速湾岸線(本牧心頭～金沢区並木)	4,820億円	16年(昭和61年度～平成13年度)	
市営地下鉄	ブルーライン(あざみ野～湘南台)	7,290億円	32年(昭和43年度～平成11年度)
	グリーンライン(中山～日吉)	2,500億円	8年(平成12年度～平成19年度)
下水道(普及率4% → 99.7%)	31,280億円 <sup>※2</sup>	44年(昭和37年度～平成17年度)	
整備済みの都市計画道路(市整備分、延長約240km)	15,000億円	30年(昭和51年度～平成17年度)	
今後整備が必要と思われる都市計画道路(市整備分、延長約220km) <sup>※3</sup>	11,400億円	約60年	

※2 投資額は、これまでに汚水・雨水処理施設(管きょ・ポンプ場・水再生センター等)の整備に要した費用の総額です。

※3 約170km(約200kmから国道直轄区間約30kmを除く) + 約50km(事業中延長) = 約220km

#### (4) 道路交通の現状と課題例

横浜市の道路交通の現状をみると、都市計画道路は約6割が整備済みとなっているが、幹線街路の整備が進んでいない地域などにおいて渋滞が発生しており、本来幹線道路を利用すべき自動車交通が、渋滞を避けて住宅地内の道路（いわゆる『生活道路』）を走行するなど、歩行者の安全性や良好な住環境が損なわれている状況にある。

そこで、都市計画道路網の見直しにあたっては、地域の現状を十分に把握するため、「都市計画マスタープラン（区プラン）」※1や「地域ニーズ反映システム」※2などを参考に、「道路交通の現状と課題例」を整理した。

※1 都市計画マスタープランとは、市町村が定める都市計画に関する基本的な方針のことであり、概ね20年後の将来像を展望して定めるものである。横浜市では、全市プラン、区プラン及び地区プランの3段階で策定している。

※2 地域ニーズ反映システムとは、区が、地域の課題、区民要望、区としての考え方等について、該当する局に伝え、双方で予算化に向けた調整を図るなどの協力体制をとるための仕組み。



図-20 横浜市の道路網図（全市）

# 道路交通の現状と課題例

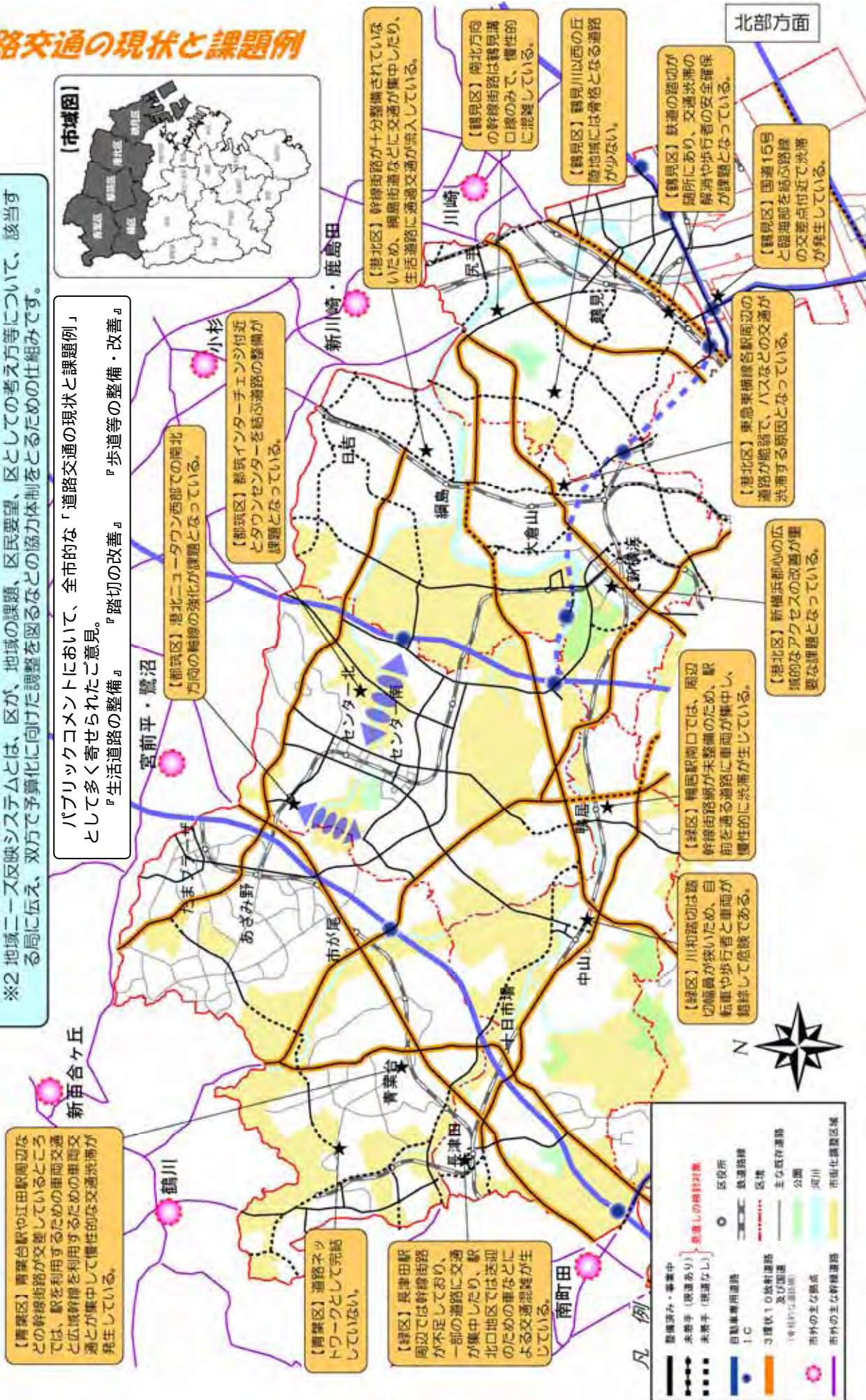
北部方面

都市計画道路網の見直しにあたり、地域の現状を十分に把握するため、「都市計画マスタープラン（区プラン）」（※1）や「地域ニーズ反映システム」（※2）などを参考に、道路交通の現状と課題例を整理しました。

※1 都市計画マスタープランとは、市町村が定める都市計画に関する基本的な方針のことであり、概ね20年後の将来像を展望して定めるものです。横浜市では、全市プラン、区プラン、及び地区プランの3段階で策定しております。

※2 地域ニーズ反映システムとは、区が、地域の課題、区民要望、区としての考え方等について、該当する局に伝え、双方で予算化に向けた調整を図るための仕組みです。

パブリックコメントにおいて、全市的な「道路交通の現状と課題例」として多く寄せられたご意見。  
『生活道路の整備』 『踏切の改善』 『歩道等の整備・改善』



【青葉区】青葉台駅や江田駅周辺などの幹線道路が交差しているところでは、駅を利用するための車両交通と広域幹線を利用するための車両交通とが集中して慢性的な交通渋滞が発生している。

【青葉区】道路ネットワークとして完結していない。

【緑区】長津田駅周辺では幹線道路が不足しており、一部の道路に交通が集中したり、駅北口地区では送迎のための車などによる交通渋滞が生じている。

【都筑区】都筑インターチェンジ付近とタウンセンターを結ぶ道路の整備が課題となっている。

【都筑区】港北ニュータウン西部での南北方向の幹線の強化が課題となっている。

【緑区】鶴見川以西の丘陵地帯には骨格となる道路が少ない。

【鶴見区】鶴見川以南の丘陵地帯には骨格となる道路が少ない。

【鶴見区】鶴見川以南の丘陵地帯には骨格となる道路が少ない。

【港北区】東急東横線各駅周辺の道路が脆弱で、バスなどの交通が渋滞する原因となっている。

【港北区】新横浜駅周辺の広域的なアクセスの改善が重要な課題となっている。

【緑区】鶴見川以西の丘陵地帯には骨格となる道路が少ない。

【鶴見区】鶴見川以南の丘陵地帯には骨格となる道路が少ない。

【鶴見区】鶴見川以南の丘陵地帯には骨格となる道路が少ない。

【鶴見区】鶴見川以南の丘陵地帯には骨格となる道路が少ない。

凡例

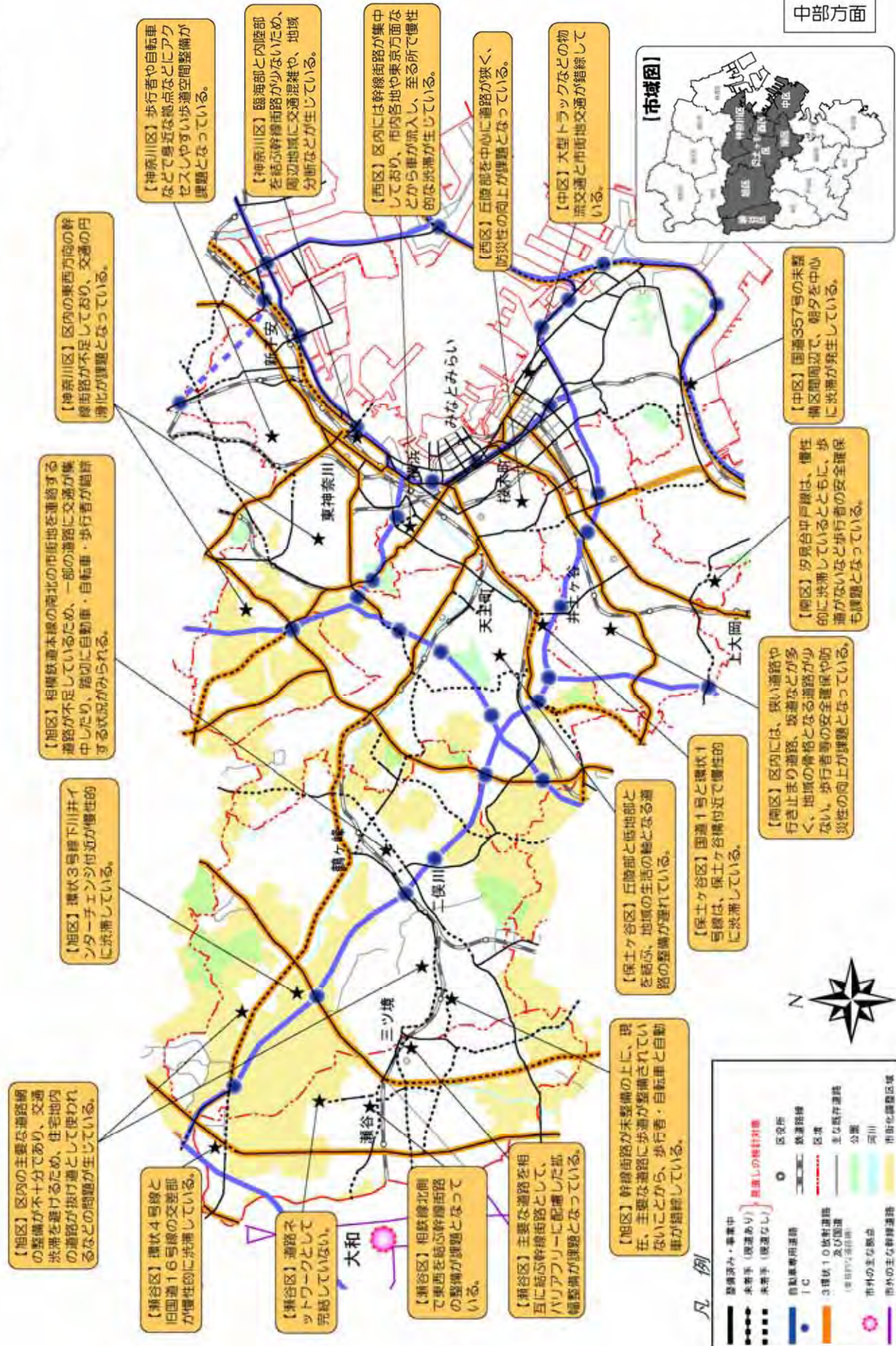
●	整備済み・事業中
○	未着手（現道あり）
○	未着手（現道なし）
○	最速しの検討対象
○	区役所
○	区境
○	鉄道路線
○	区境
○	主な既存道路
○	及び国道
○	3種状10放射道路（9区内は放射状）
○	市外の主な拠点
○	市外の主な幹線道路
○	市外化調整区域

# 道路交通の現状と課題例



中部方面

中部方面



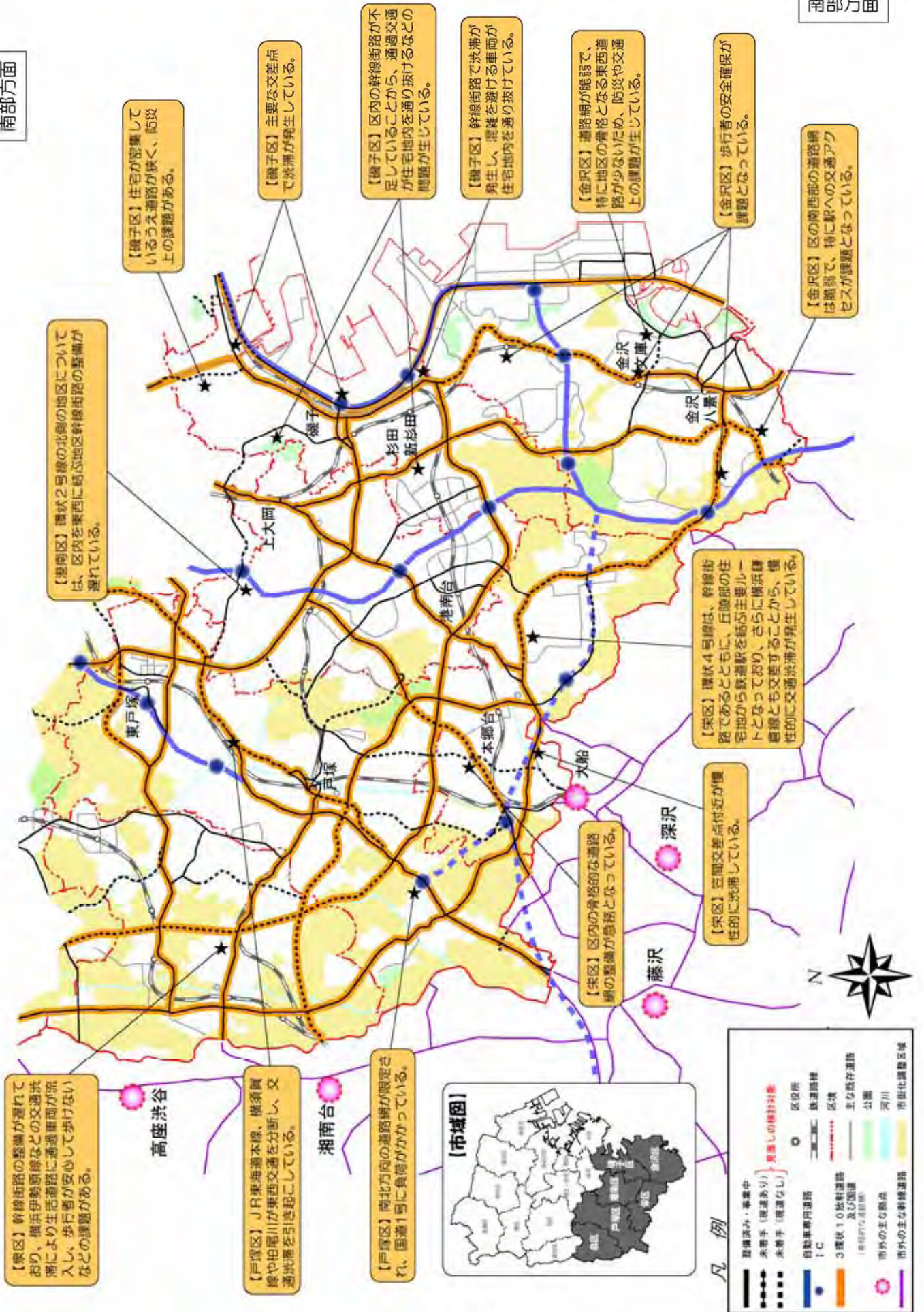
凡例

●	整備済み・事業中	○	区役所
●	未着手（環境あり）	○	鉄道駅
●	未着手（環境なし）	○	区境
●	自動車専用道路	○	主な既存道路
●	IC	○	公園
●	3環状10放射道路及び国道	○	河川
●	（歩行者専用道路）	○	市外の主要な拠点
●	市外の主要な幹線道路	○	市街化調整区域



南部方面

南部方面



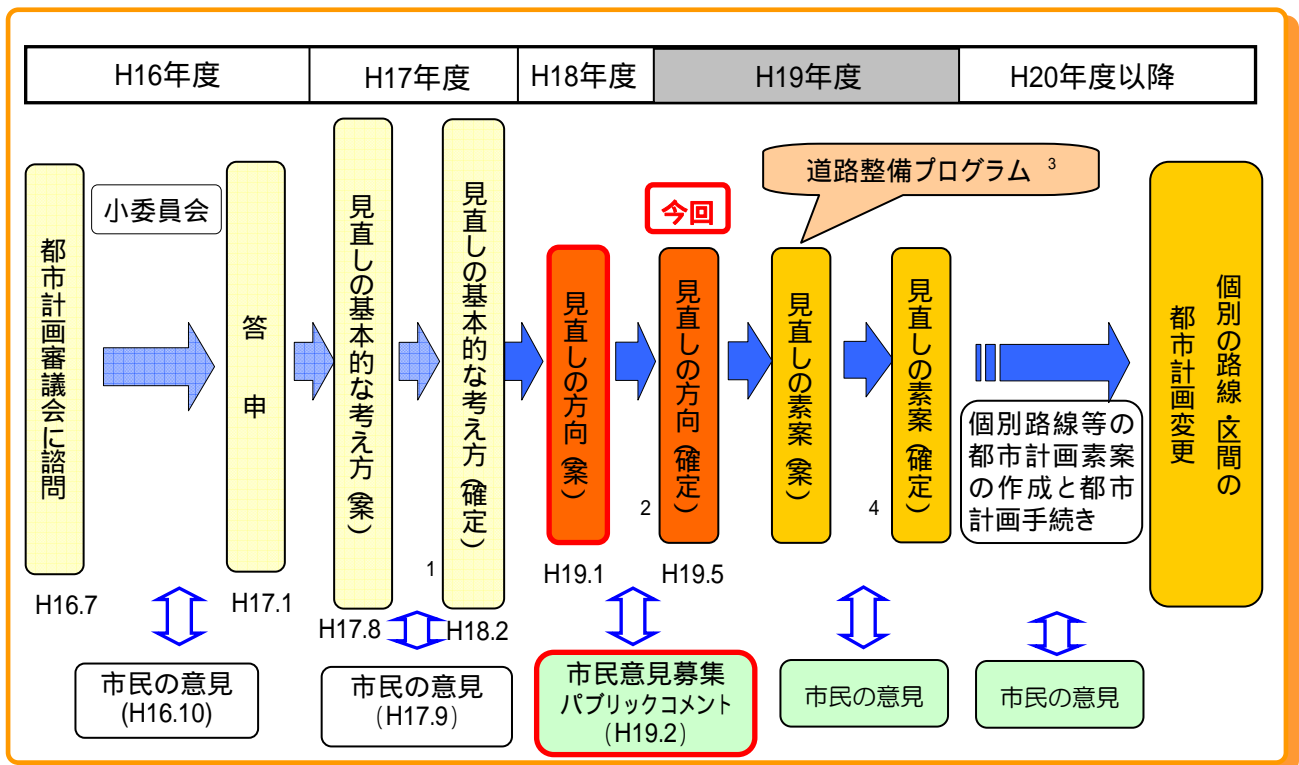
## 第4章 今後の進め方

今後の進め方については、下図の流れに沿って行うこととする。

この検討の各段階で、広く市民に情報を提供し、丁寧に説明するとともに、市民意見の積極的な把握に努める。

また、「見直しの素案」に基づき、個別路線・区間ごとの検討を行うにあたっては、地権者や地元住民など、影響を及ぼす可能性のある地域の市民に対して、当該路線・区間の見直しの内容等について、情報提供や説明を行うとともに、合意形成に努め、そのプロセスや状況を踏まえつつ進めることとする。さらに、事業費・事業期間や環境にも配慮した検討を行っていくこととする。

なお、都市計画道路網は、長期的な視点に立って計画するものであるが、長期にわたって着手できない路線もあることから、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行っていくこととする。



### ※1 基本的な考え方

「答申」に基づき、今後の見直し作業のガイドラインとなるもの

### ※2 見直しの方向

「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したもの

### ※3 道路整備プログラム

今回の見直しにより、「存続」、「変更」、及び「追加」となった路線について、概ねの着手時期を示したもの

今回の見直しにより、「存続」、「変更」、及び「追加」となった路線については、将来にわたって計画的な整備が必要であるが、厳しい財政状況が続く中で、必ずしも早期に事業に着手できない路線が含まれることが想定される。

したがって、「見直しの素案」の公表にあわせて、「存続」、「変更」、及び「追加」となった路線（ただし、国が事業実施予定の国道は除く）について、財政状況を勘案しつつ道路整備プログラムを策定し、概ねの着手時期を明らかにすることとする。また、道路整備プログラムの策定にあたっては、道路ネットワーク、機能、費用対効果など、総合的な視点から検討していくものとする。

### ※4 見直しの素案

「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示したもの

個別路線・区間を「6つの評価の視点」で評価・検証する際には、パブリックコメントに寄せられた下記3項目を尊重して評価に反映させます。

- 1 安全な歩行空間の確保
- 2 沿道環境の保全
- 3 既存の幹線街路の慢性的な渋滞解消