

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)

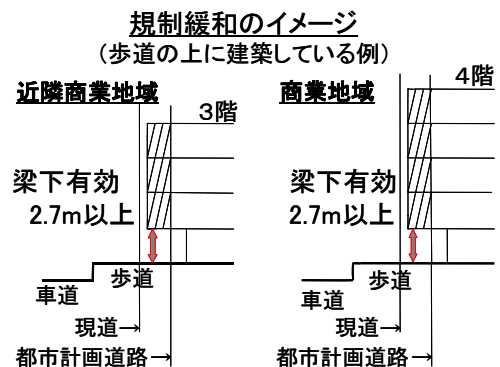
対象：都心部の都市計画道路計11路線(延長18.74km)
(歩道の拡幅を残すなど道路の機能が概ね確保できている都市計画道路)

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

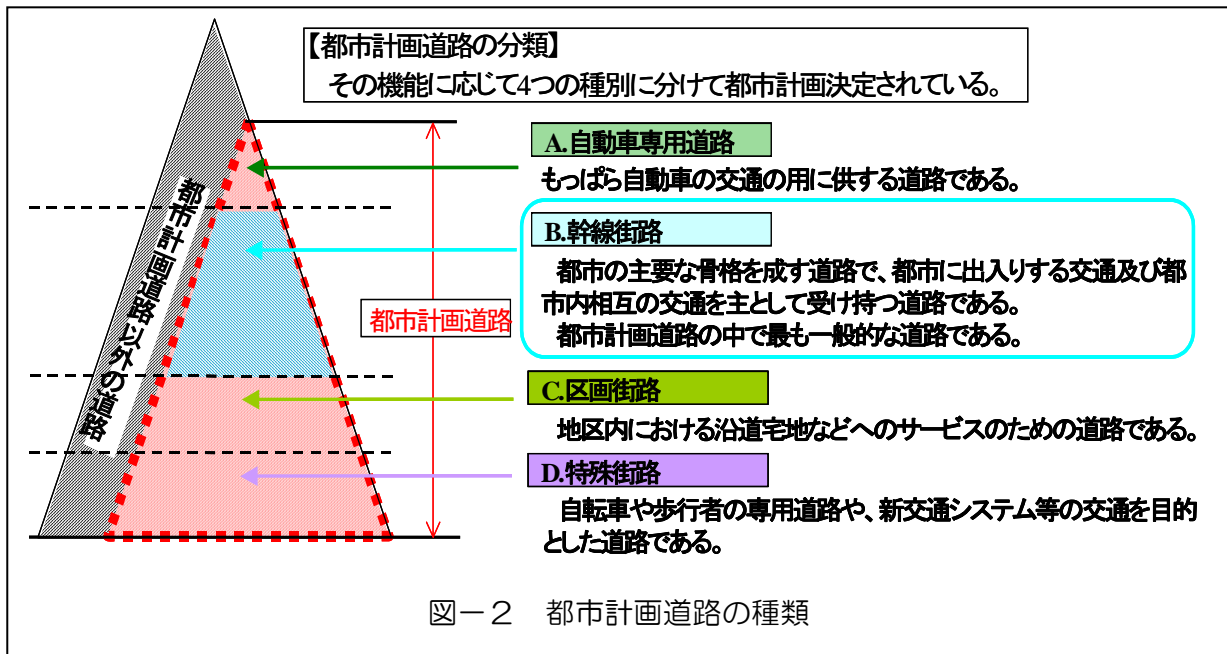
これまでの許可件数：175件(平成13年4月～平成16年3月)

※ 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。

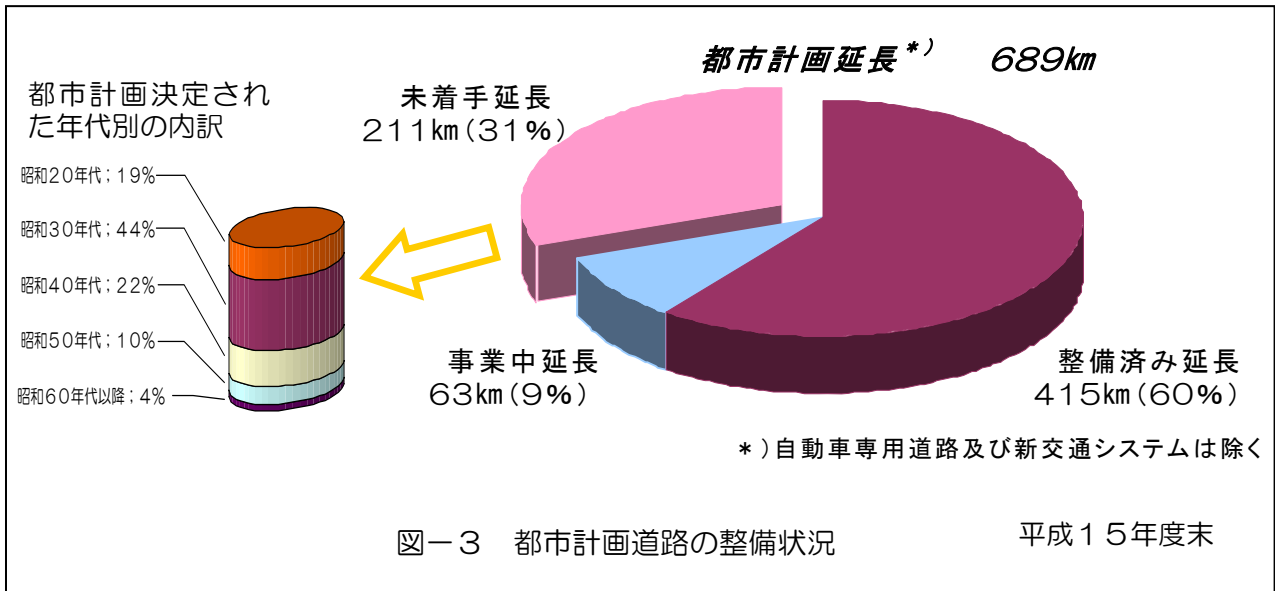


このうち「幹線街路」については、都市の重要な拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携するなど、都市構造に対応したネットワークを形成する「主要幹線街路」、都市内の各地域又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する「都市幹線街路」、主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内で発生・集中する交通を処理する「補助幹線街路」に分類される。

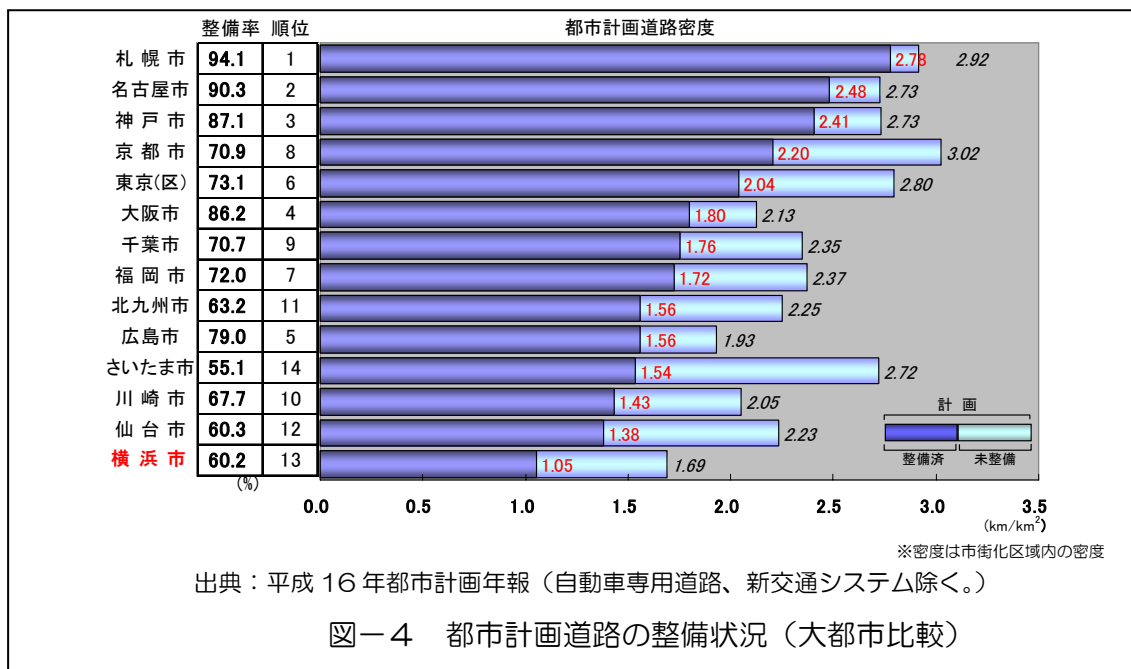
(2) 都市計画道路の整備状況

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。

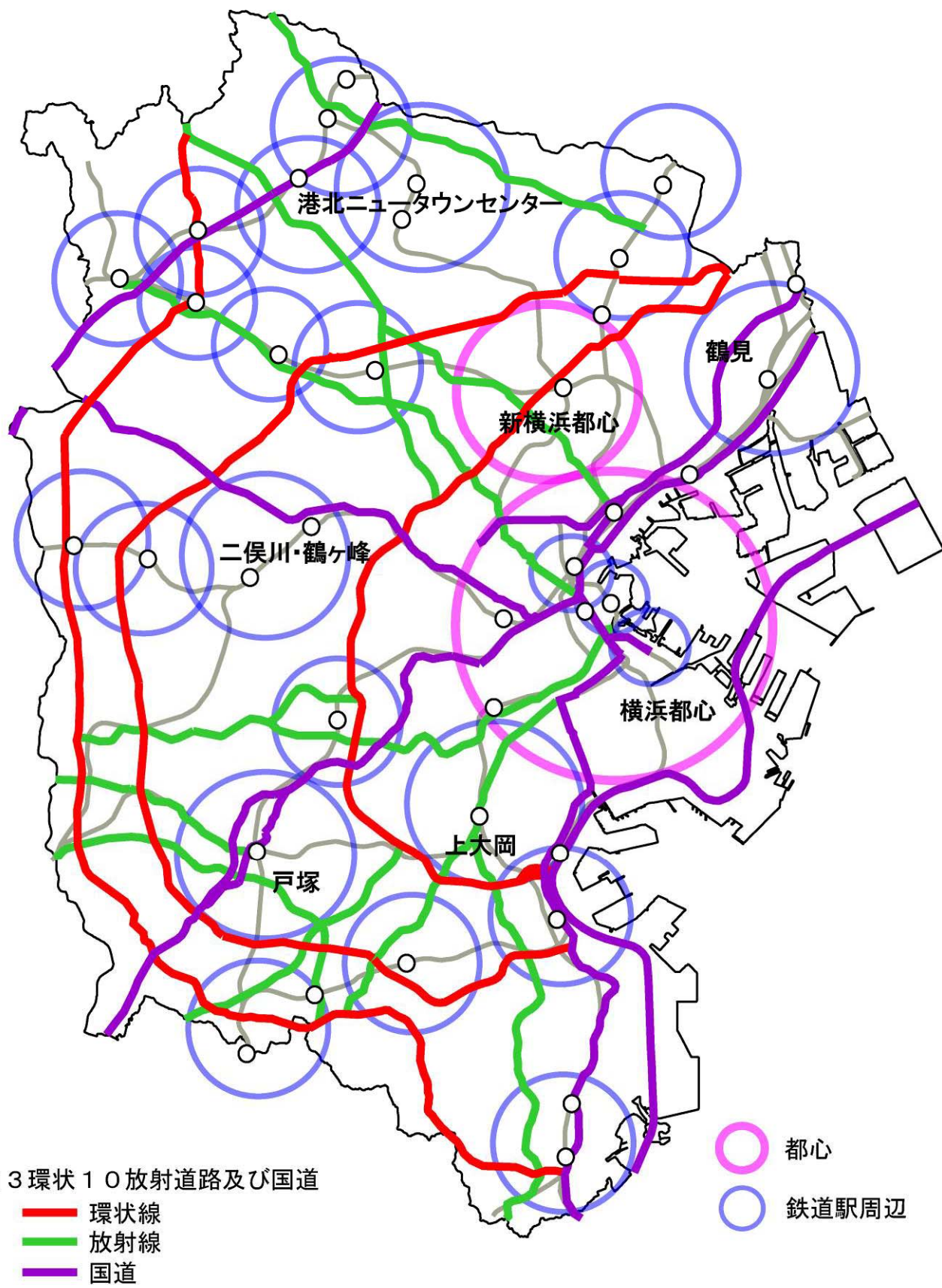
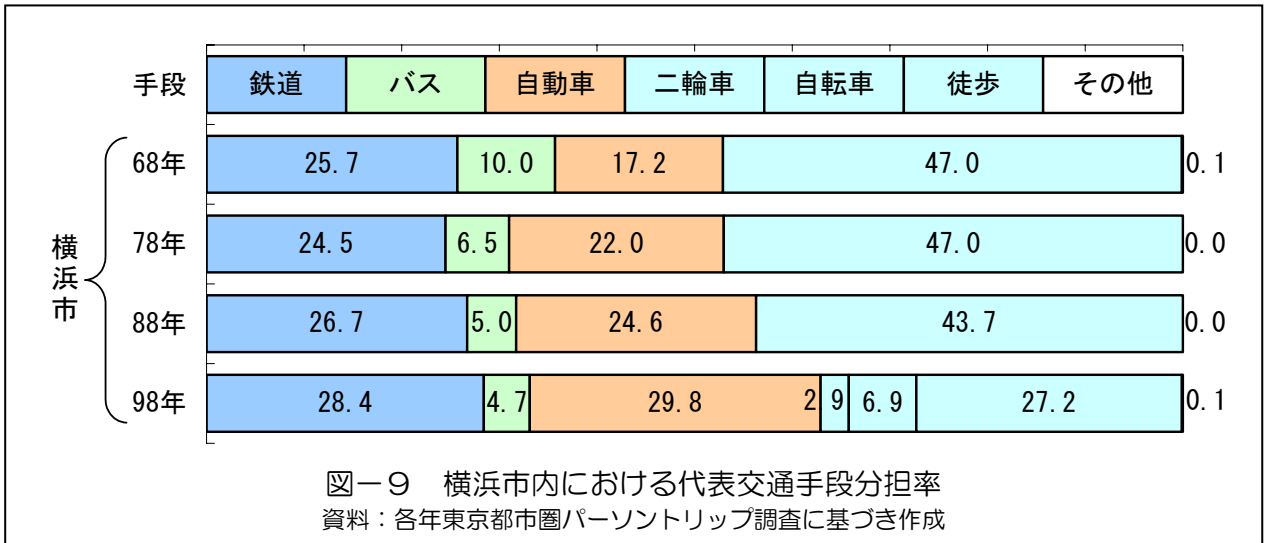
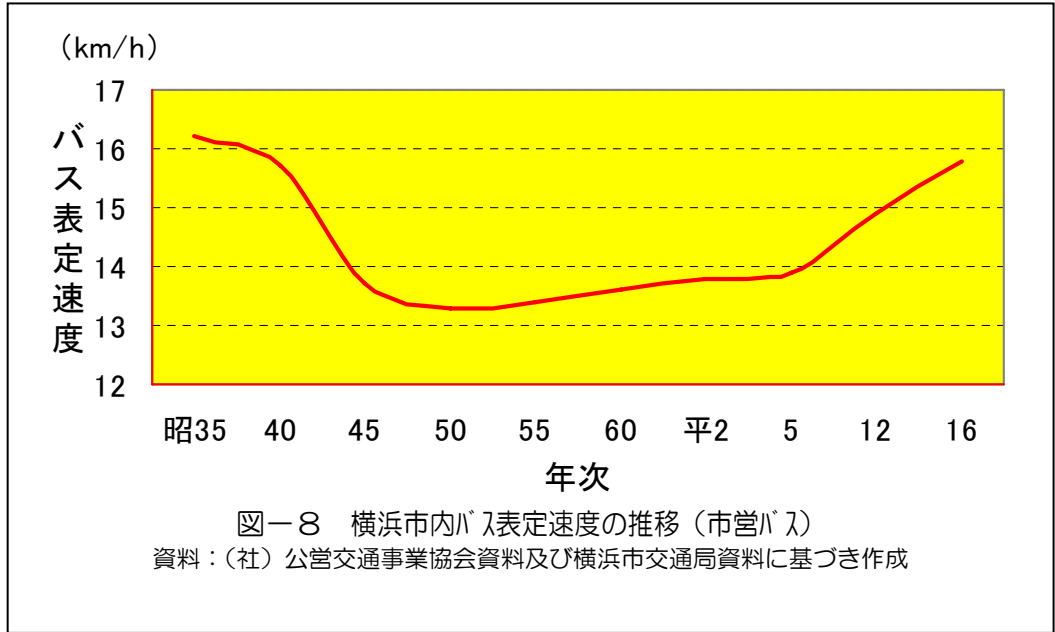
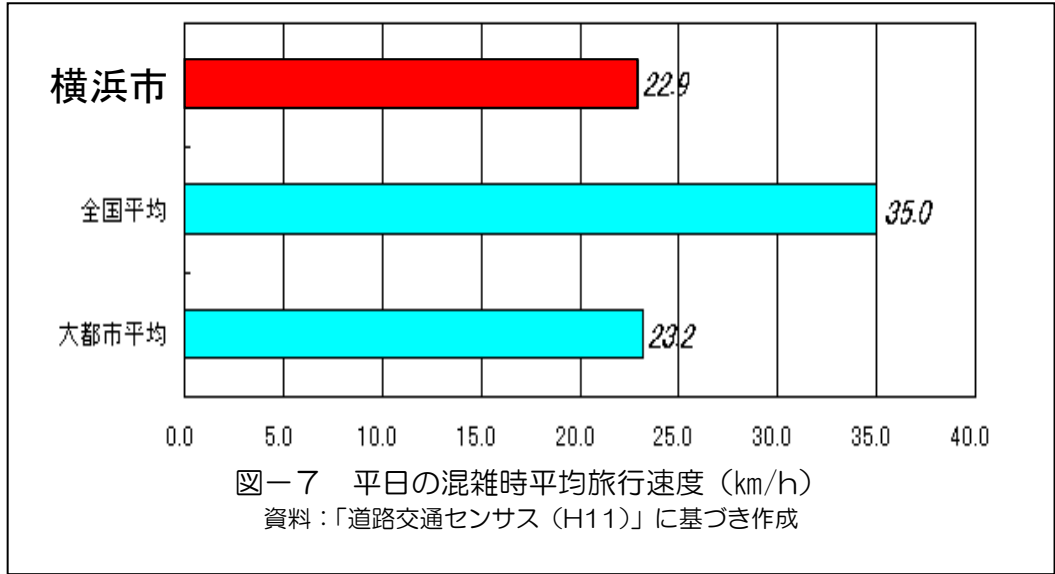


図-5 3環状10放射道路及び国道



(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。

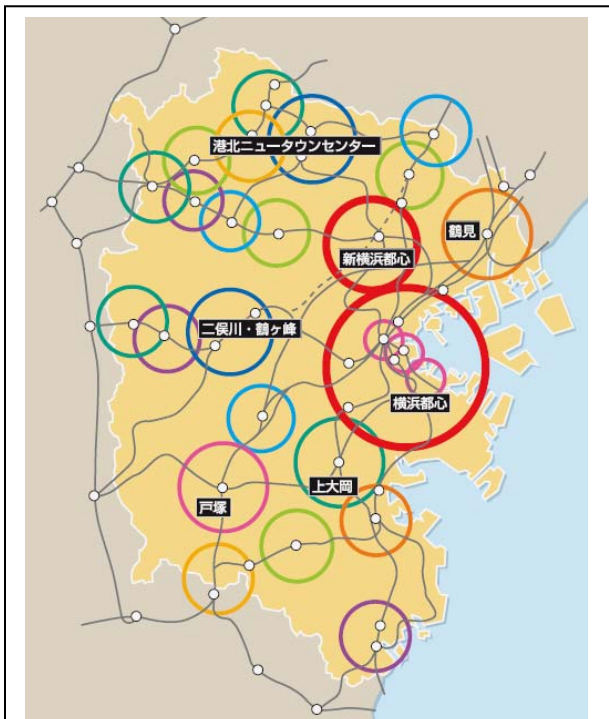


図-10 将来都市構造のイメージ

出典：横浜市中期計画

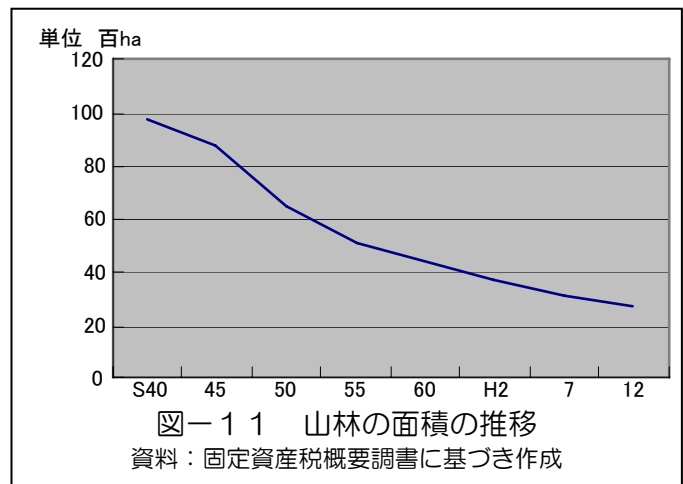


図-11 山林の面積の推移

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。

	主な内容・改正点																								
昭和33年8月道路構造令公布及び施行	<ul style="list-style-type: none"> 道路を新設又は改築する場合の道路構造に関する技術基準（交通量別の車道幅員、歩道幅員、勾配等）を定める 車道幅員：道路区分（1～5種）や交通量、地形条件に応じて、44分類に規定 歩道幅員：4種道路にのみ設置 <table border="1"> <tr> <td>並木設置時</td> <td>3.25m</td> </tr> <tr> <td>並木設置せず</td> <td>2.25m</td> </tr> </table> 	並木設置時	3.25m	並木設置せず	2.25m																				
並木設置時	3.25m																								
並木設置せず	2.25m																								
昭和45年10月改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> 自転車道（2m以上）、自転車歩行者道（2m以上）を新たに定義 車道幅員：道路区分や交通量に応じて、13分類に規定 歩道幅員：4種又は自転車道を設ける3種道路に設置 <table border="1"> <tr> <td>3種</td> <td>1.5m (0.75m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4種1・2級</td> <td>3.0m (2.25m)</td> <td>※並木設置時は1.5mを追加</td> </tr> <tr> <td>4種3級</td> <td>1.5m (1.0m)</td> <td>※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値</td> </tr> <tr> <td>4種4級</td> <td>1.0m</td> <td></td> </tr> </table> 	3種	1.5m (0.75m)		4種1・2級	3.0m (2.25m)	※並木設置時は1.5mを追加	4種3級	1.5m (1.0m)	※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値	4種4級	1.0m													
3種	1.5m (0.75m)																								
4種1・2級	3.0m (2.25m)	※並木設置時は1.5mを追加																							
4種3級	1.5m (1.0m)	※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値																							
4種4級	1.0m																								
昭和57年9月改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> 4種1級には、植樹帯（1.5m）を設置 自転車歩行者道・歩道幅員： <table border="1"> <tr> <td></td> <td>自転車歩行者道</td> <td>歩道</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3種</td> <td>2.0m (1.5)</td> <td>1.5m (1.0m)</td> <td>※並木設置時は1.5mを追加</td> </tr> <tr> <td>4種1級</td> <td>3.5m (2.75)</td> <td>3.0m (2.25m)</td> <td>※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値</td> </tr> <tr> <td>4種2級</td> <td>3.5m (2.0)</td> <td>3.0m (2.25m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4種3級</td> <td>2.0m (1.5)</td> <td>1.5m (1.0m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4種4級</td> <td>2.0m (1.5)</td> <td>1.5m (1.0m)</td> <td></td> </tr> </table> 		自転車歩行者道	歩道		3種	2.0m (1.5)	1.5m (1.0m)	※並木設置時は1.5mを追加	4種1級	3.5m (2.75)	3.0m (2.25m)	※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値	4種2級	3.5m (2.0)	3.0m (2.25m)		4種3級	2.0m (1.5)	1.5m (1.0m)		4種4級	2.0m (1.5)	1.5m (1.0m)	
	自転車歩行者道	歩道																							
3種	2.0m (1.5)	1.5m (1.0m)	※並木設置時は1.5mを追加																						
4種1級	3.5m (2.75)	3.0m (2.25m)	※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値																						
4種2級	3.5m (2.0)	3.0m (2.25m)																							
4種3級	2.0m (1.5)	1.5m (1.0m)																							
4種4級	2.0m (1.5)	1.5m (1.0m)																							
平成5年11月改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> 自転車歩行者道・歩道幅員： <table border="1"> <tr> <td></td> <td>自転車歩行者道</td> <td>歩道</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3種</td> <td>3.0m</td> <td>2.0m</td> <td>※並木設置時は1.5mを追加</td> </tr> <tr> <td>4種1級</td> <td>4.0m (3.0)</td> <td>3.5m (2.75m)</td> <td>※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値</td> </tr> <tr> <td>4種2級</td> <td>4.0m (3.0)</td> <td>3.5m (2.0m)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4種3級</td> <td>3.0m</td> <td>2.0m</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4種4級</td> <td>3.0m</td> <td>2.0m</td> <td></td> </tr> </table> 		自転車歩行者道	歩道		3種	3.0m	2.0m	※並木設置時は1.5mを追加	4種1級	4.0m (3.0)	3.5m (2.75m)	※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値	4種2級	4.0m (3.0)	3.5m (2.0m)		4種3級	3.0m	2.0m		4種4級	3.0m	2.0m	
	自転車歩行者道	歩道																							
3種	3.0m	2.0m	※並木設置時は1.5mを追加																						
4種1級	4.0m (3.0)	3.5m (2.75m)	※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値																						
4種2級	4.0m (3.0)	3.5m (2.0m)																							
4種3級	3.0m	2.0m																							
4種4級	3.0m	2.0m																							
平成13年4月改正7月施行	<ul style="list-style-type: none"> 自動車及び自転車の多い場合は、自転車道（2m）を設置 自動車が多い場合（自転車道設置する道路除く）は、自転車歩行者道を設置 自転車歩行者道を設ける以外の道路は、歩道を設置 自動車が多い（1,000台/日）場合の歩行者空間 <table border="1"> <tr> <td></td> <td>歩行者多い (600人/日以上)</td> <td>歩行者それ以外</td> </tr> <tr> <td>自転車多い (600台/日以上)</td> <td>自転車道2m +歩道3.5m</td> <td>自転車道2m +歩道2m</td> </tr> <tr> <td>自転車それ以外</td> <td>自転車歩行者道4m</td> <td>自転車歩行者道3m</td> </tr> </table> 		歩行者多い (600人/日以上)	歩行者それ以外	自転車多い (600台/日以上)	自転車道2m +歩道3.5m	自転車道2m +歩道2m	自転車それ以外	自転車歩行者道4m	自転車歩行者道3m															
	歩行者多い (600人/日以上)	歩行者それ以外																							
自転車多い (600台/日以上)	自転車道2m +歩道3.5m	自転車道2m +歩道2m																							
自転車それ以外	自転車歩行者道4m	自転車歩行者道3m																							

●都市部の主要な道路の幅員 （自転車歩行者道を設ける場合の標準値）

昭和45年

自転車歩行者道 2m

自転車歩行者道 2m

車道

昭和57年

自転車歩行者道 3.5m

自転車歩行者道 3.5m

自転車2台 歩行者2人

車道

平成5年

自転車歩行者道 4m

自転車歩行者道 4m

自転車2台 車いす2台

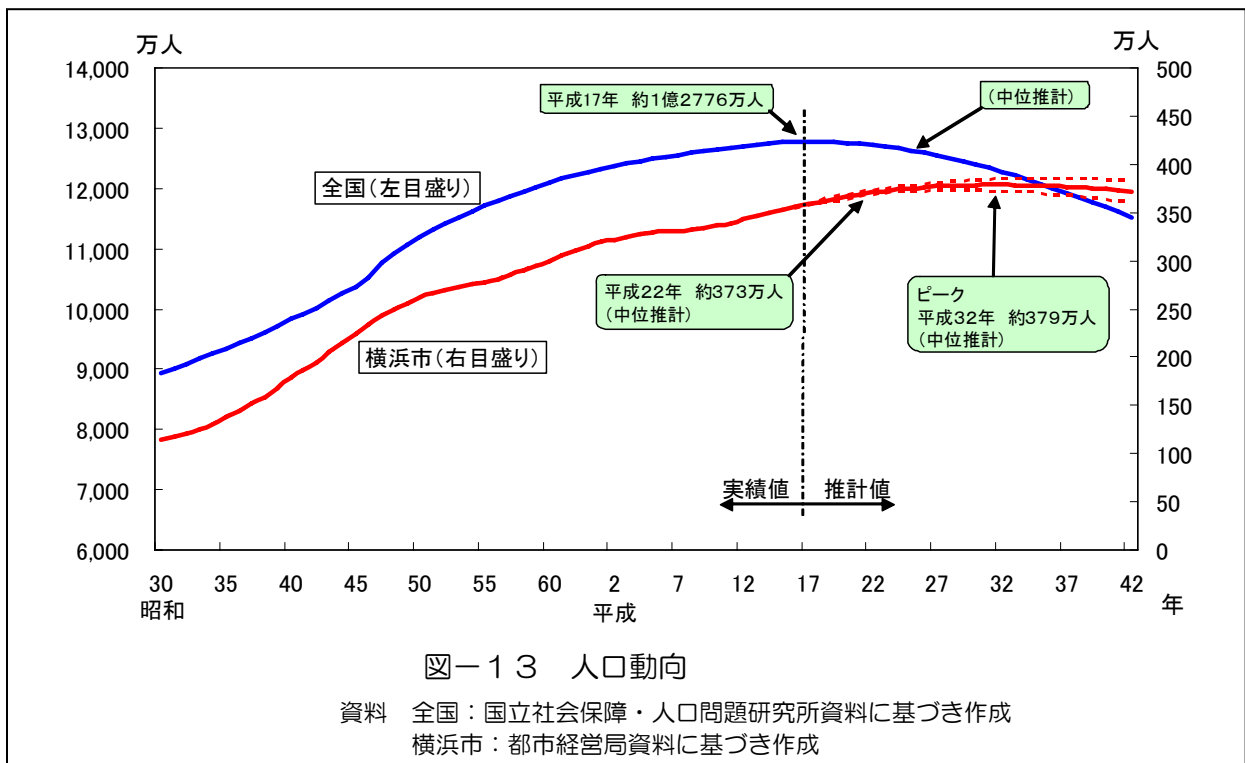
車道

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）

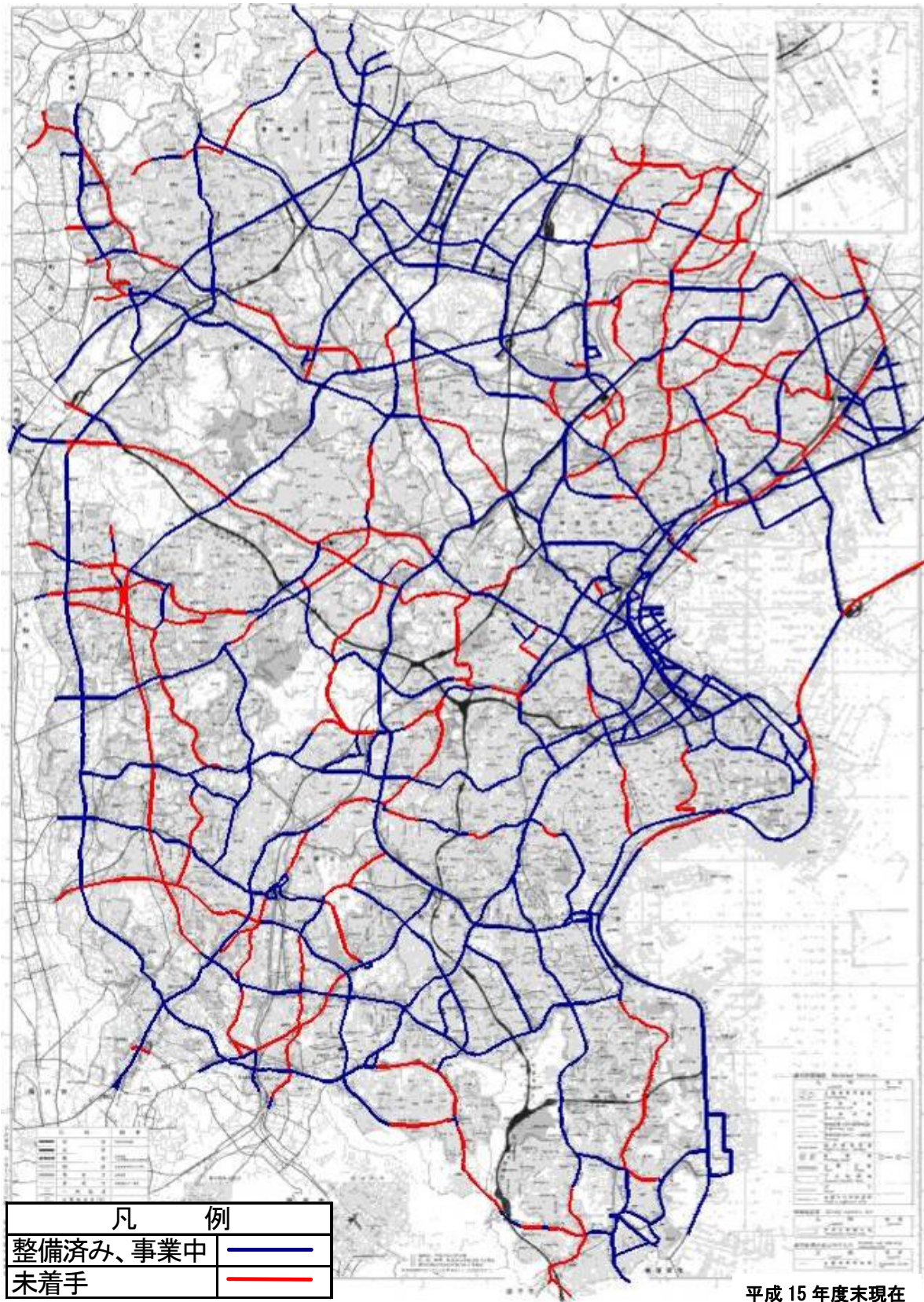
地区における宅地の利用に供するための道

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。



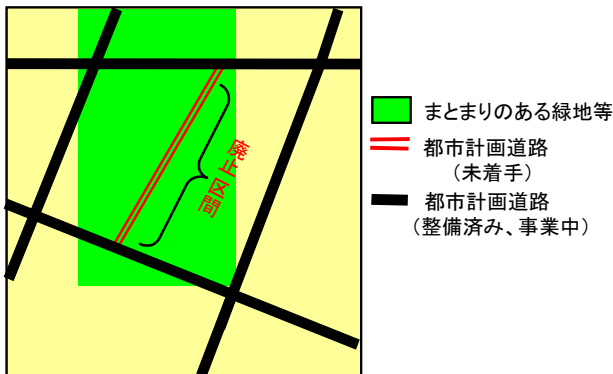
(4) 見直しのパターン

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。

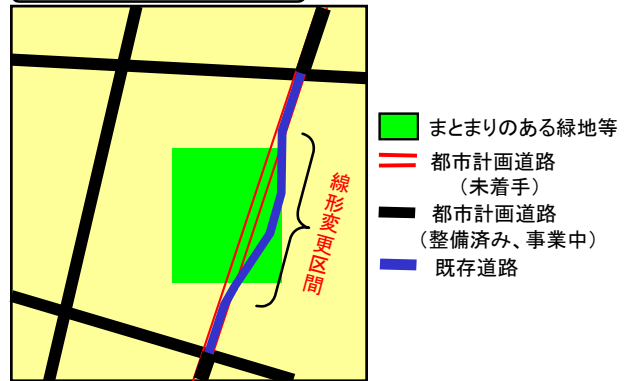
見直しのパターンの例

「廃止」のイメージ図



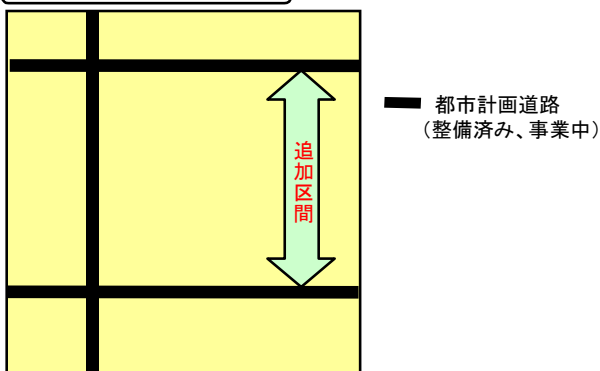
まとまりのある緑地等がある区間については、保全する方向で検討を行い、必要に応じて都市計画道路を廃止する。

「変更」のイメージ図



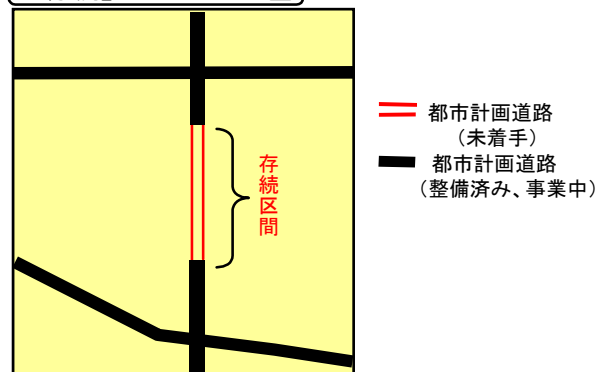
まとまりのある緑地等がある区間については、保全する方向で検討を行い、必要に応じて都市計画道路を変更する。

「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

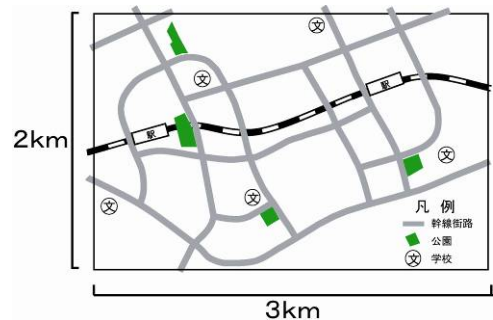
横浜市内の道路ネットワークの特徴としては、幹線街路に加えて、高速道路網（首都高速道路などの自動車専用道路）が重要な役割を担っているほか、面開発（港北ニュータウン等の土地区画整理事業など）の中で、幹線街路の機能を持った道路（既存道路）が多く整備されてきたことが挙げられる。

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。^{※1}

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

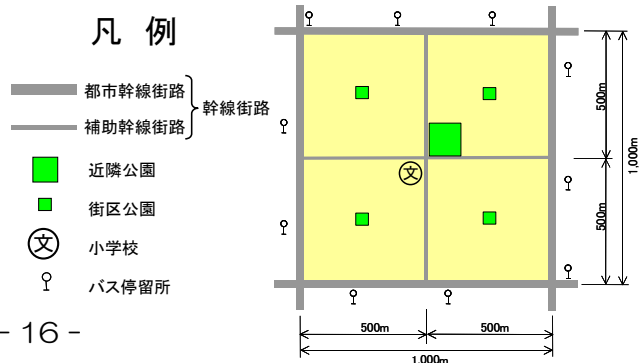
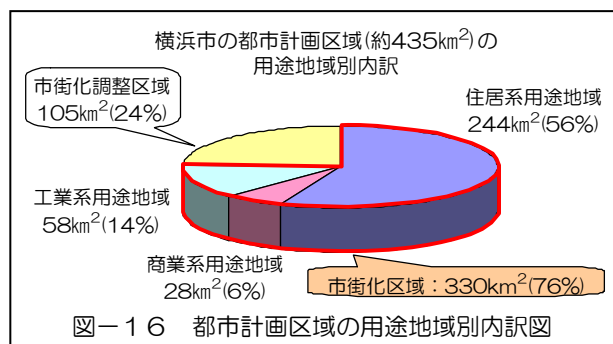


図-15 望ましい密度説明図

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 ²	約244km ²
商業地（商業系用途地域）	5~7km/km ²	約 28km ²
工業地（工業系用途地域）	1~2km/ km ²	約 58km ²
計		約330km ²



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

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3.56km/km²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

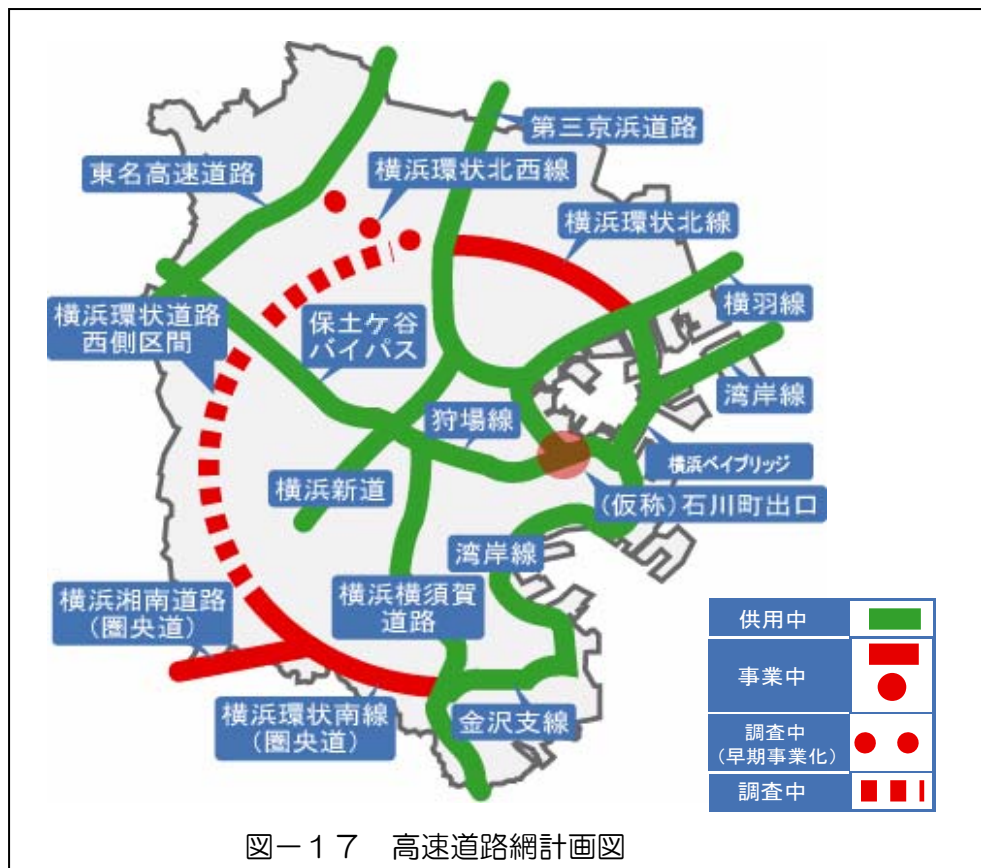
（平成17年度末現在）

	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330km² ≒ 約1.18km/km²

(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^{※1}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 330km² ≒ 約 1.06km/km²（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。

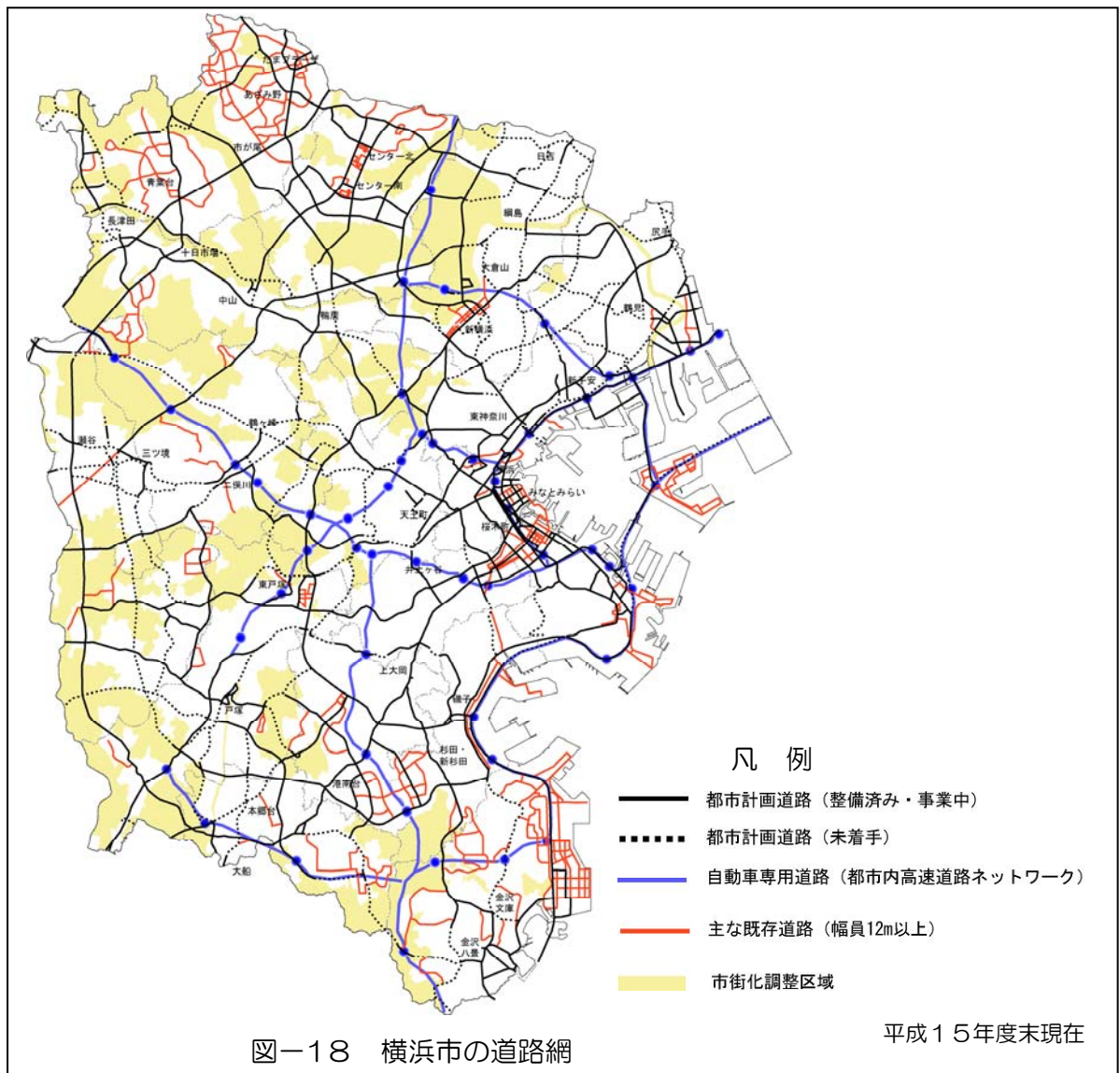
幅員が概ね 12m 以上で、幹線街路とネットワークしている都市計画道路以外の道路は、下図のとおりで、市街化区域内の延長は約 260km である。

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 ²
②自動車専用道路の道路密度	約 1.06km/km ² （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 ² （相当）
計	約 3.03km/km ² （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3.03 km/km²（相当）**となる。

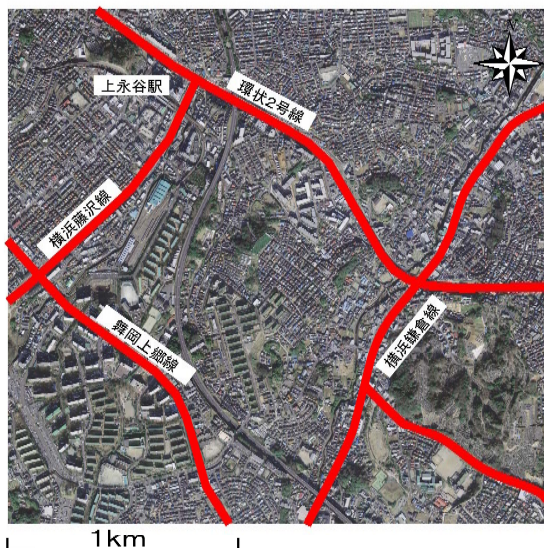
参考：今回の道路密度の考え方

《事例：上永谷駅付近》

凡例

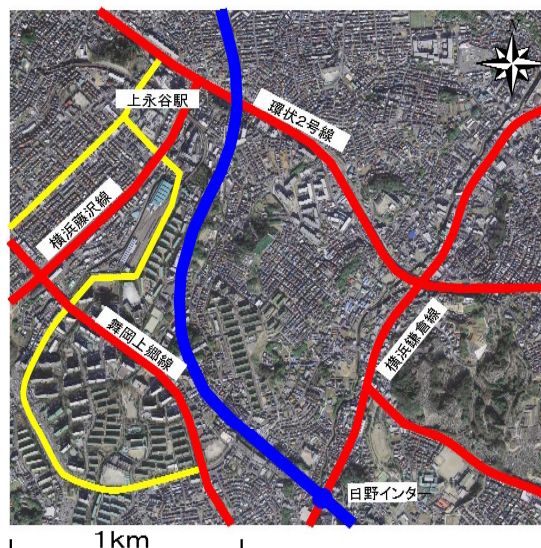
- ①都市計画道路（幹線街路）
- ②自動車専用道路
- ③既存道路（幅員12m以上）

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/km²

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/km²

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/km²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。

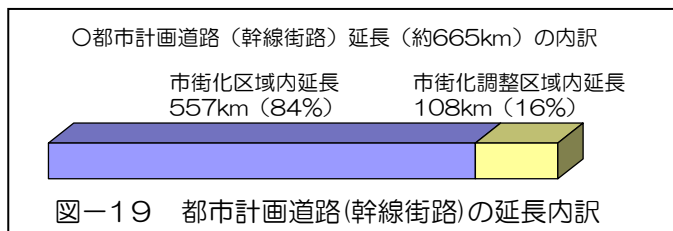
$$\text{約 } 0.53\text{km/km}^2 \times \text{約 } 330\text{km}^2 \div \text{約 } 170\text{km}$$

(市街化区域面積)

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^{※1}（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。

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

※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。**

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

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 ^{※2}	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) ^{※3}	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

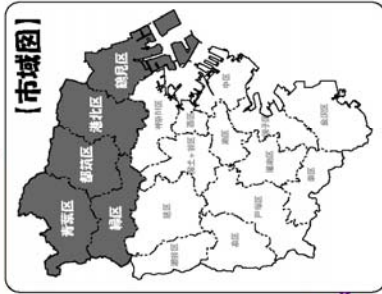
都市計画道路網の見直しにあたり、地域の現状を十分に把握するため、「都市計画マスタープラン（区プラン）」（※1）や「地域ニーズ反映システム」（※2）などを参考に、道路交通の現状と課題例を整理しました。

※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などの協働体制をと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。

i 『生活道路の整備』 ii 『踏切の改善』 iii 『歩道等の整備・改善』



道路交通の現状と課題例



【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混雑が生じている。

【青葉区】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。

【港北区】幹線道路が十分に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】南北方向の幹線道路は鶴見溝の線のみで、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】鉄道の踏切が随所にあり、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。

【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。

【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。

【緑区】鴨居駅南口では、周辺幹線道路網が未整備のため、駅前を通る道路に車両が集中し、慢性的に渋滞が生じている。

【緑区】川和踏切は踏切幅員が狭いため、自転車や歩行者と車両が錯綜して危険である。

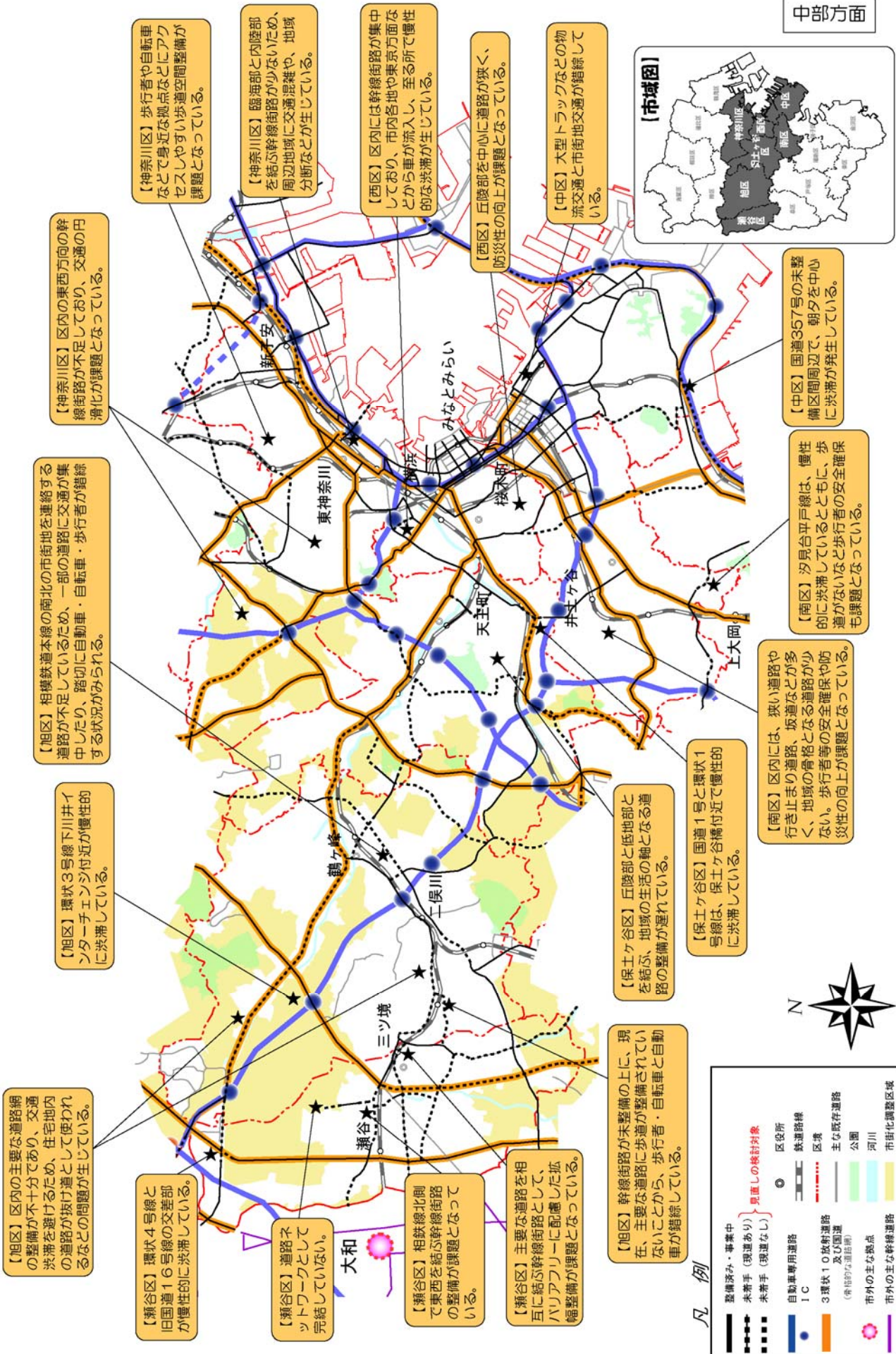
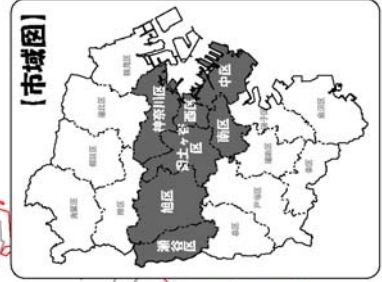
凡例

整備済み・事業中	区役所	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
未着手（現運あり）	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
未着手（現運なし）	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
自動車専用道路	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
IC	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
3環状10放射道路	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
（その他の道路網）	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
市外の主な拠点	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域
市外の主な幹線道路	区境	区境	鉄道路線	主要幹線道路	公園	河川	市街化調整区域



中部方面

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。

【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、バリアフリーに配慮した大幅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・自転車と自動車が錯綜している。

【旭区】環状3号線下川井イオンセンター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・歩行者が錯綜する状況がみられる。

【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錯綜している。

【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、坂道などが多く、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。

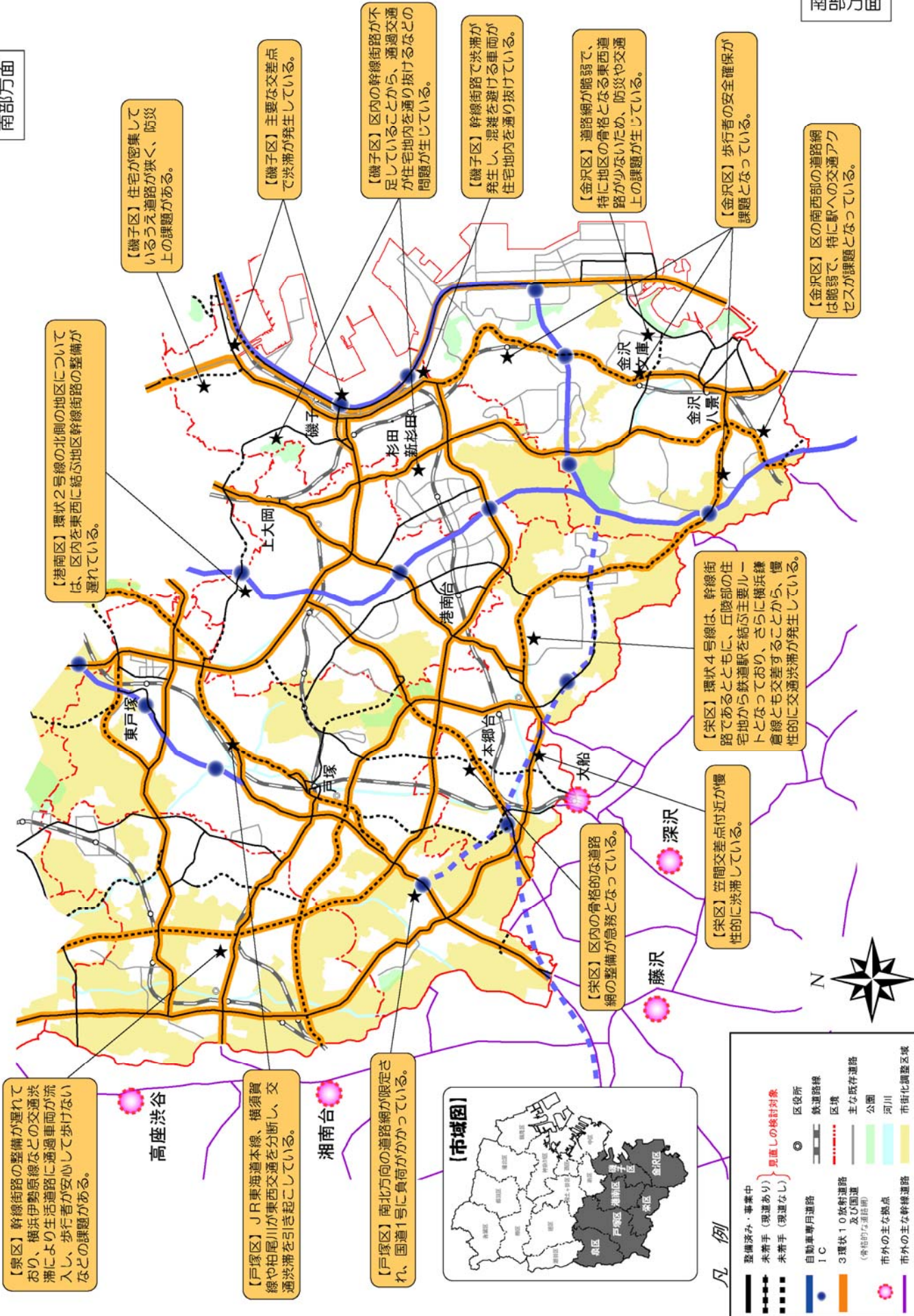
【南区】汐見台平戸線は、慢性的に渋滞しているとともに、歩道がないなど歩行者の安全確保も課題となっている。

【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。

凡例

●	整備済み・事業中	○	区役所
■	未着手（現道あり）	○	区役所
■	未着手（現道なし）	○	区役所
■	見直しの検討対象	○	区役所
■	自動車専用道路	○	区役所
■	IC	○	区役所
■	3環状10放射道路及び国道（準格納式道路付帯）	○	区役所
■	主要な既存道路	○	区役所
■	公園	○	区役所
■	河川	○	区役所
■	市外の主な拠点	○	区役所
■	市外の主な幹線道路	○	区役所
■	市街化調整区域	○	区役所





【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。

高座渋谷
【戸塚区】JR東海道本線、横須賀線や粕尾川が東西交通を分断し、交通渋滞を引き起こしている。

湘南台
【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。

【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。

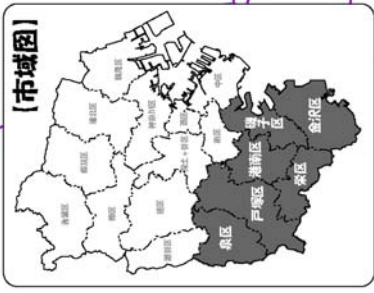
【金沢区】歩行者の安全確保が課題となっている。

【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。

【宋区】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。

【宋区】区内の骨格的な道路網の整備が急務となっている。

【宋区】空間交差点付近が慢性的に渋滞している。



凡例

—	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)	■	境界
---	見直しを検討対象	—	主要既存道路
---		—	3環状10放射道路及び国道
---		—	公園
---		—	河川
---		●	市外の主な拠点
---		—	市街化調整区域

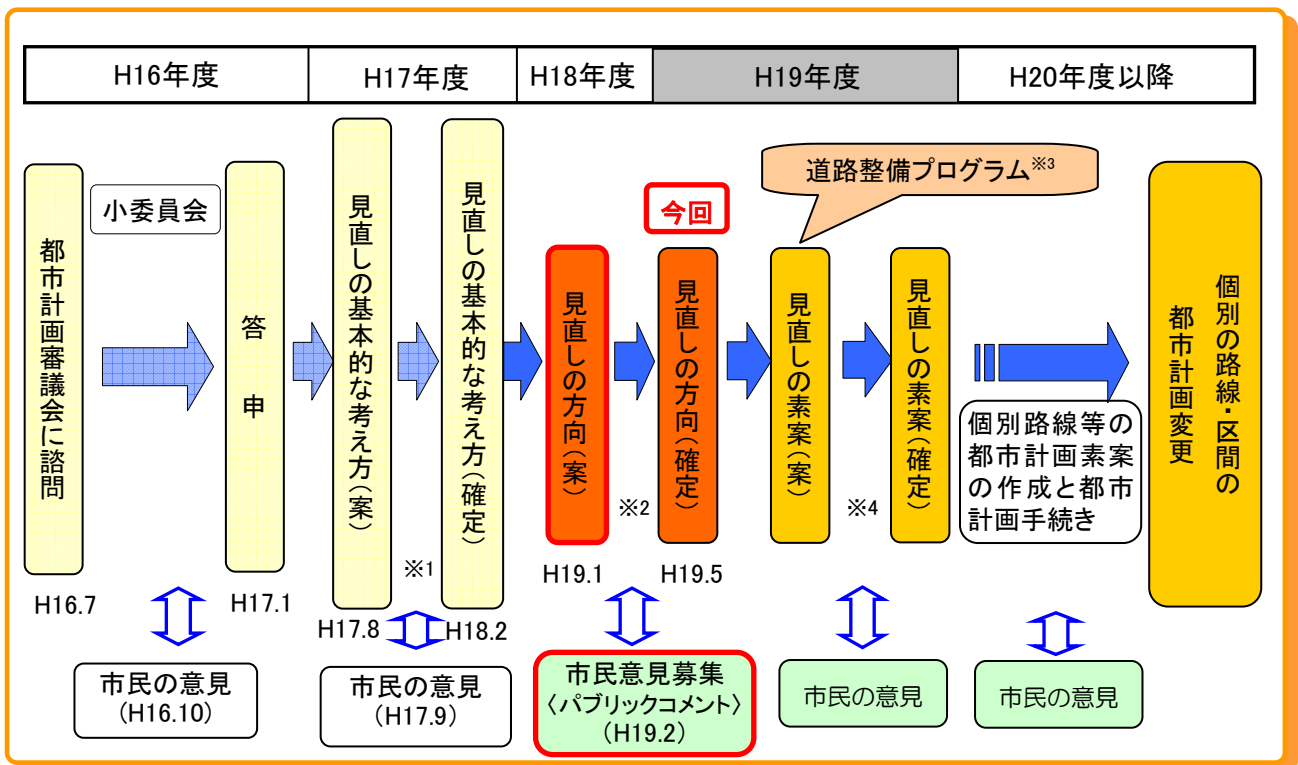
第4章 今後の進め方

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