

# 都市計画道路網の見直しの素案

平成 20 年 5 月

横 浜 市

# 目 次

<b>第1章 都市計画道路の現状と検討の背景及び経緯</b>	<b>P 1</b>
(1) 見直しの経緯	P 1
(2) 都市計画道路の概要	P 1
(3) 都市計画道路の整備状況	P 4
(4) 市内の道路交通や公共交通の現状	P 6
(5) 社会状況等の変化	P 8
(6) これまでの検討経緯	P11
<b>第2章 素案策定の考え方</b>	<b>P12</b>
(1) 見直しの検討対象	P12
(2) 策定フロー	P14
(3) 全市的な観点からの検証（骨格的な都市計画道路）	P16
(4) 地域的な観点からの検証（その他の都市計画道路）	P17
(5) 交通機能の検証	P18
(6) 市境での整合の検証	P19
(7) 追加路線の検討	P19
<b>第3章 見直しの素案</b>	<b>P20</b>
(1) 見直しの素案	P20
<b>第4章 今後の進め方</b>	<b>P41</b>
(1) 都市計画手続き	P41

# 第1章 都市計画道路の現状と検討の背景及び経緯

## (1) 見直しの経緯

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。

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。

そこで、横浜市では、将来を見据えつつ、全市的な観点から骨格的な道路網の検証を行なうとともに、地域的な観点から個々の路線区間について必要性を検証し、「都市計画道路網の見直し」を行っている。

## (2) 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：

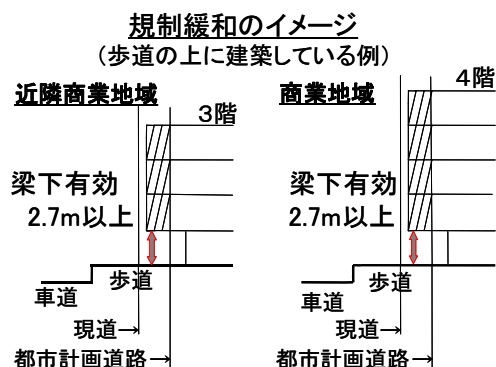
都市計画法54条の規定のうち、木造を除く

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20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

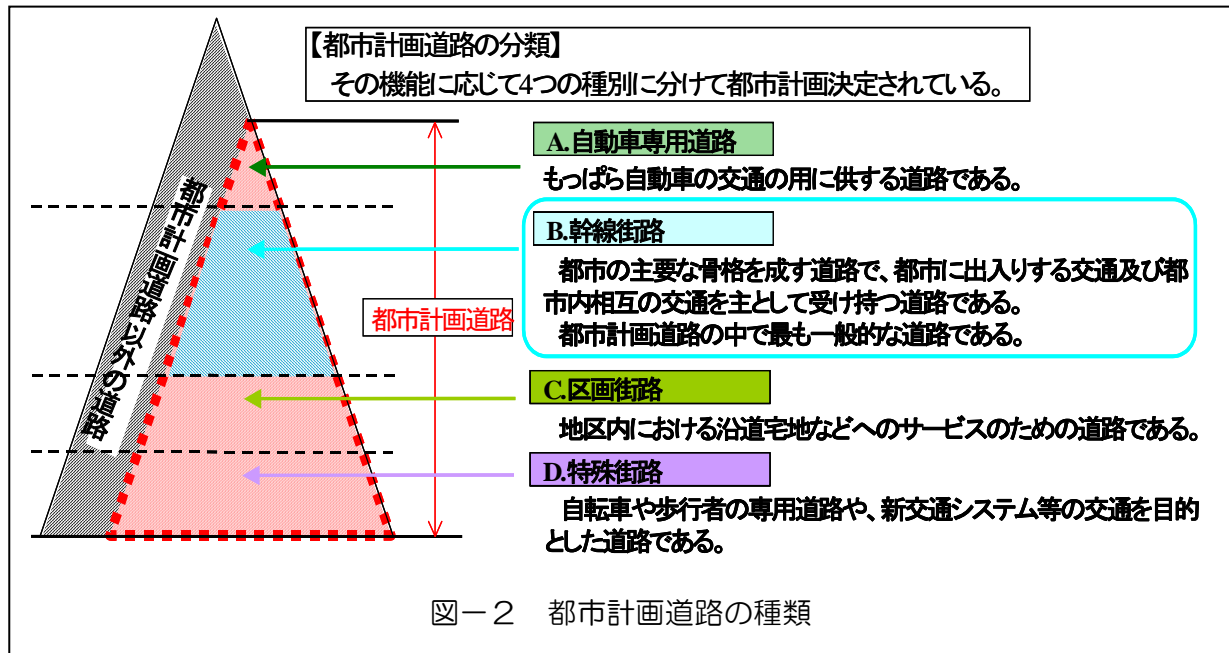
緩和の内容：階数3以下かつ地階を有しない

これまでの許可件数:388件(平成13年4月～平成20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。

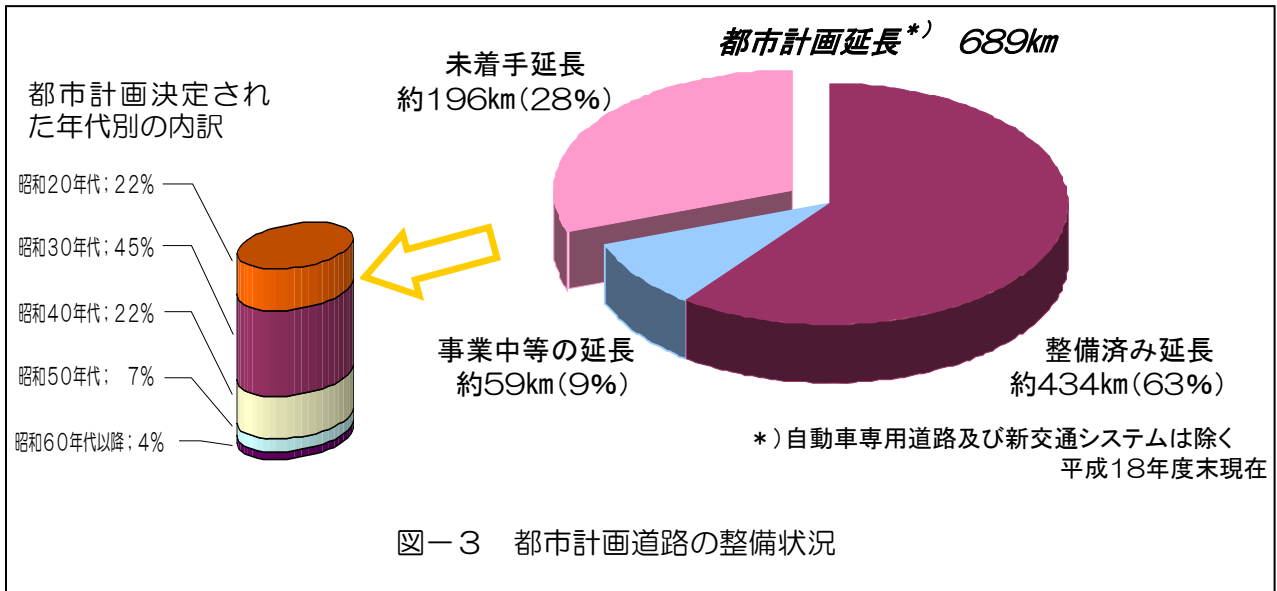


このうち「幹線街路」については、都市の重要な拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携するなど、都市構造に対応したネットワークを形成する「主要幹線街路」、都市内の各地域又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する「都市幹線街路」、主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内で発生・集中する交通を処理する「補助幹線街路」に分類される。

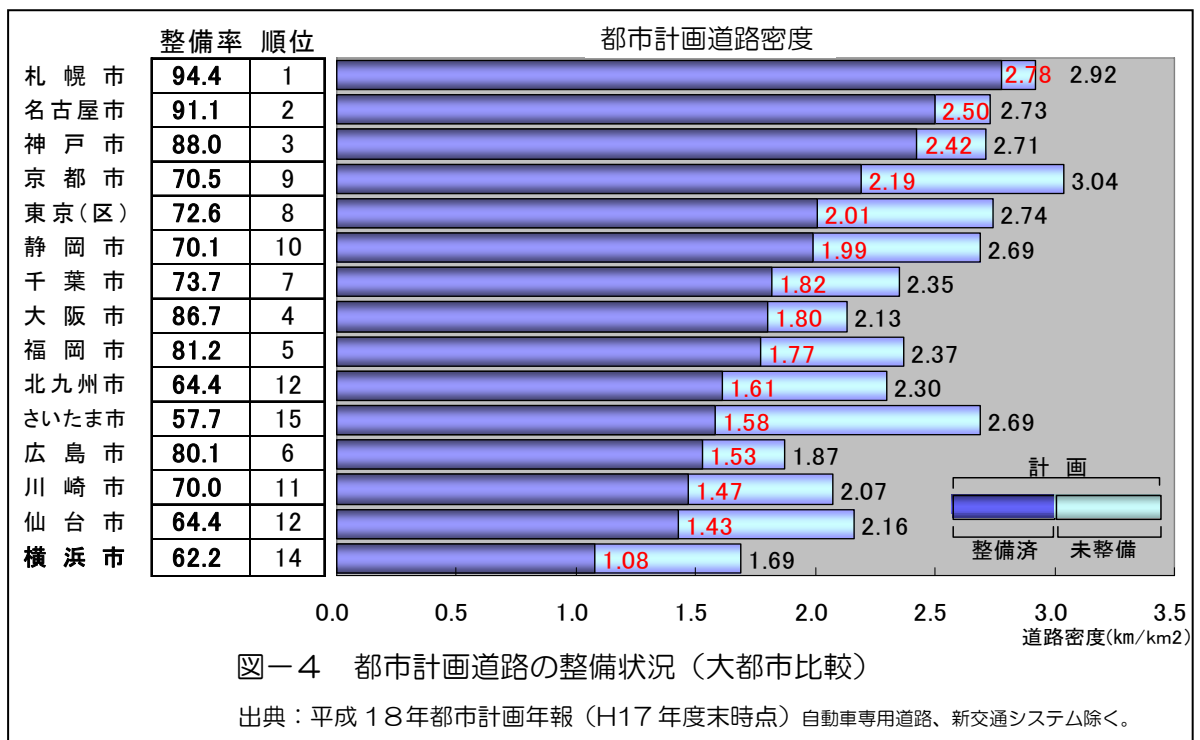
### (3) 都市計画道路の整備状況

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18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、事業中等が約1割となっており、残る約3割の延長約196km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。

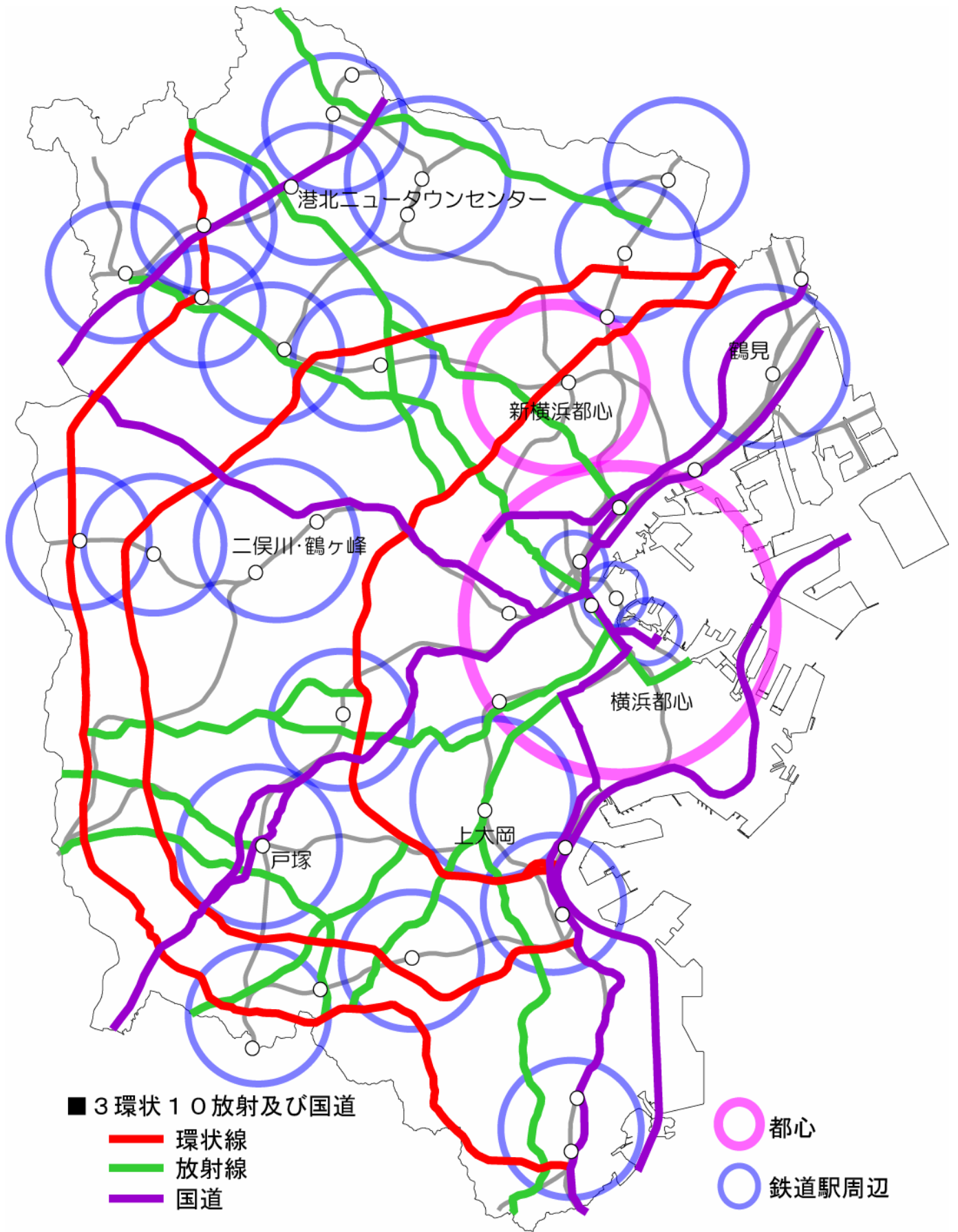


図-5 3環状10放射道路及び国道

#### (4) 市内の道路交通や公共交通の現状

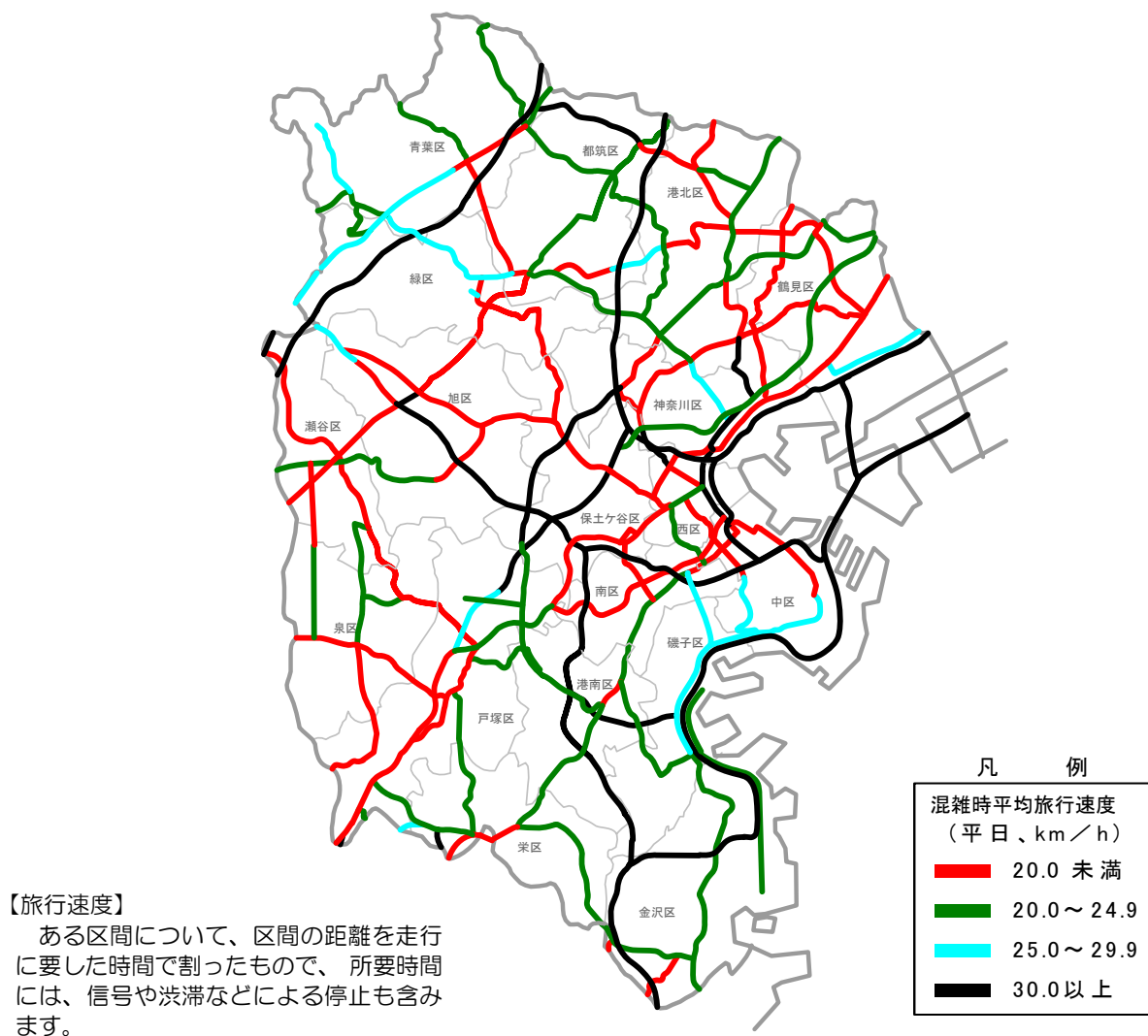
横浜市内の幹線道路は、近年の都市計画道路の整備などにより、走行速度は向上してきたものの、依然として慢性的に渋滞している区間も多く存在しており、市民生活、経済活動、さらには沿道の環境に影響を与えている。

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。

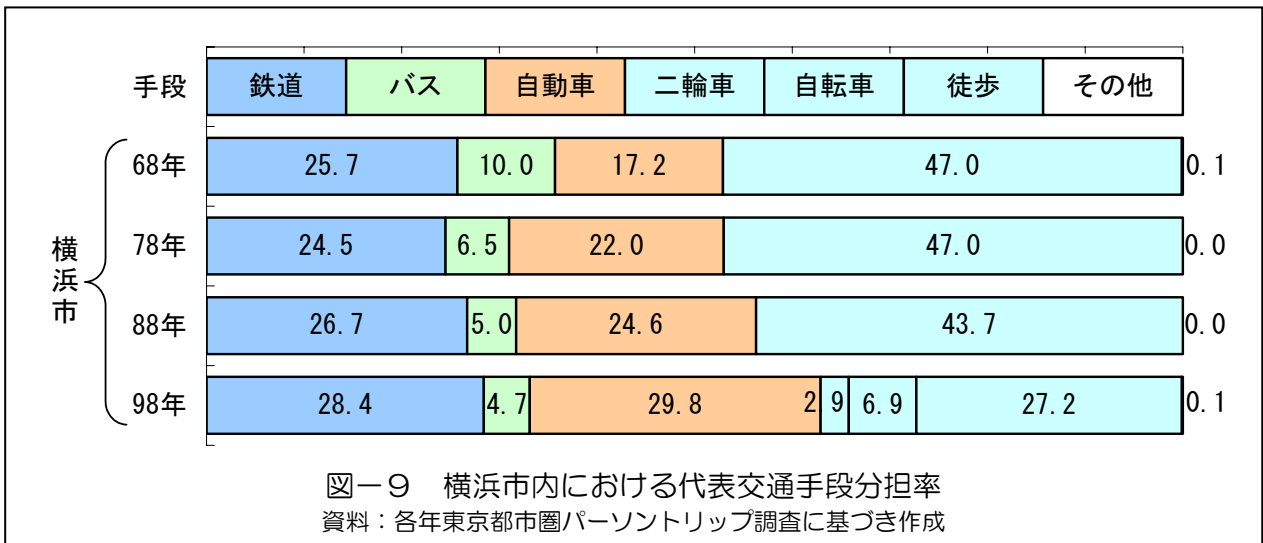
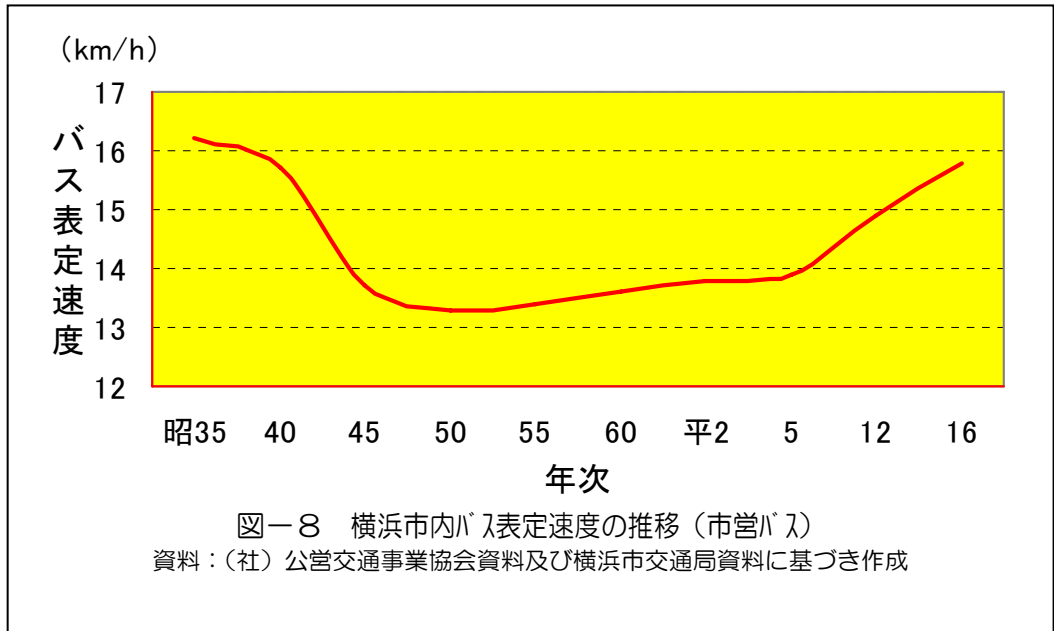
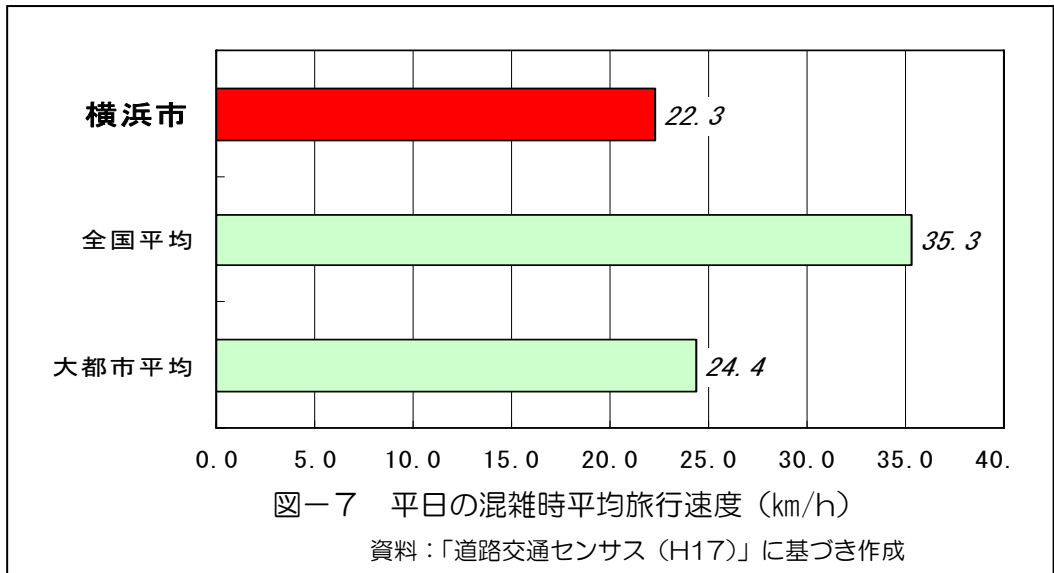
さらに、本来幹線道路を利用すべき自動車交通が、渋滞を避けて住宅地内の道路(いわゆる『生活道路』)を走行するなど、歩行者の安全性や良好な住環境が損なわれている状況がある。



図一六 混雑時平均旅行速度(平日、H17)

資料：「道路交通センサス(一般交通量調査)国土交通省」(H17)に基づき作成





## (5) 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。

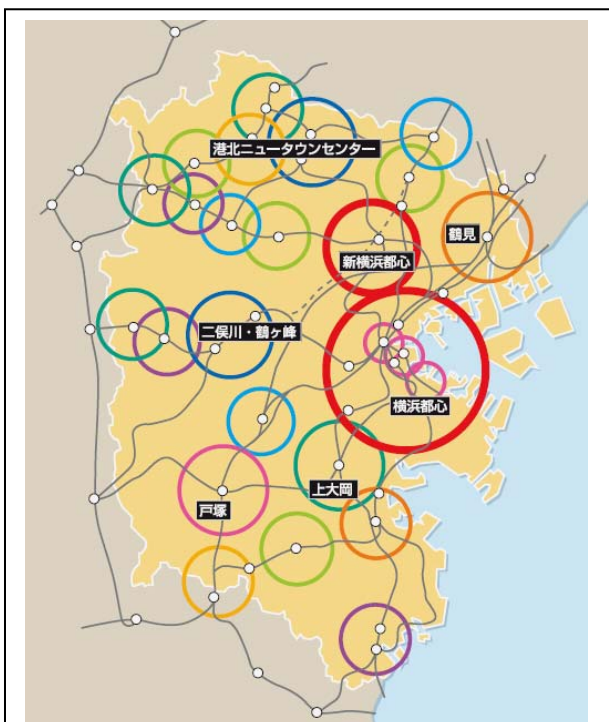


図-10 将来都市構造のイメージ

出典：横浜市中期計画(平成18年度～平成22年度)

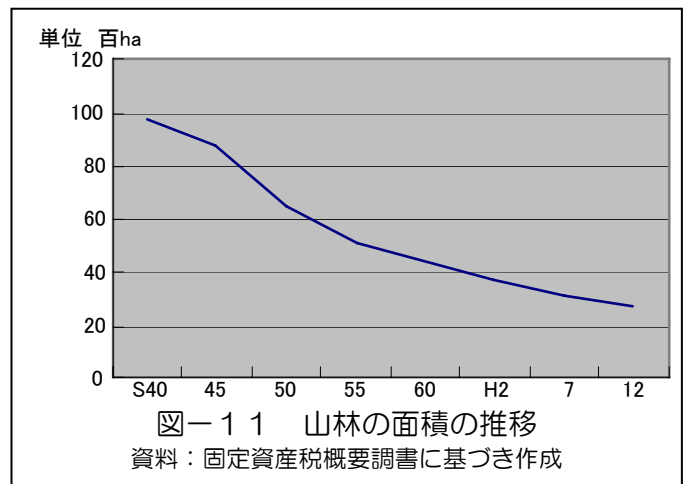


図-11 山林の面積の推移

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。

また、平成15年には、道路構造令の弾力的な運用として、一般の乗用車と小型の貨物車等、一定の規模以下の自動車のみが走行可能な小型道路（乗用車専用道路）の規格が設けられた。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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>歩道幅員：4種道路にのみ設置</li> </ul> <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"> <li>自転車道（2m以上）、自転車歩行者道（2m以上）を新たに定義</li> <li>車道幅員：道路区分や交通量に応じて、13分類に規定</li> <li>歩道幅員：4種又は自転車道を設ける3種道路に設置</li> </ul> <table border="1"> <tr> <td>3種</td> <td>1.5m (0.75m)</td> </tr> <tr> <td>4種1・2級</td> <td>3.0m (2.25m)</td> </tr> <tr> <td>4種3級</td> <td>1.5m (1.0m)</td> </tr> <tr> <td>4種4級</td> <td>1.0m</td> </tr> </table> <p>※並木設置時は1.5mを追加 ※（ ）は歩行者数が少ない等の特例値</p>	3種	1.5m (0.75m)	4種1・2級	3.0m (2.25m)	4種3級	1.5m (1.0m)	4種4級	1.0m																
3種	1.5m (0.75m)																								
4種1・2級	3.0m (2.25m)																								
4種3級	1.5m (1.0m)																								
4種4級	1.0m																								
昭和57年9月 改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> <li>4種1級には、植樹帯（1.5m）を設置</li> <li>自転車歩行者道・歩道幅員：</li> </ul> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>自転車歩行者道</th> <th>歩道</th> <th></th> </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"> <li>自転車歩行者道・歩道幅員：</li> </ul> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>自転車歩行者道</th> <th>歩道</th> <th></th> </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"> <li>自動車及び自転車の多い場合は、自転車道（2m）を設置</li> <li>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</li> <li>自転車歩行者道を設ける以外の道路は、歩道を設置</li> <li>自動車が多い（1,000台/日）場合の歩行者空間</li> </ul> <table border="1"> <tr> <th></th> <th>歩行者多い (600人/日以上)</th> <th>歩行者それ以外</th> </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																							
平成15年7月 改正及び施行	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>小型道路(乗用車専用道路)</b></li> </ul> <p>既成市街地で用地の制約がある道路などで、大型の自動車の迂回路がある場合には、乗用車や小型貨物車のみが通行可能な小型道路(乗用車専用道路)を採用することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○車線幅員 2.75m [3.25m](第四種第一級の場合)</li> <li>○建築限界の高さ 3m [4.5m]</li> <li>○設計自動車荷重 3トン [25トン]</li> </ul> <p>[ ]内は普通道路</p>																								

### ●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

車道

昭和57年




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

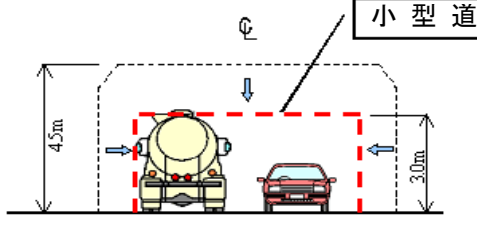


自転車歩行者道 4m

自転車2台 車いす2台

車道

小型道路



4.5m

3.0m

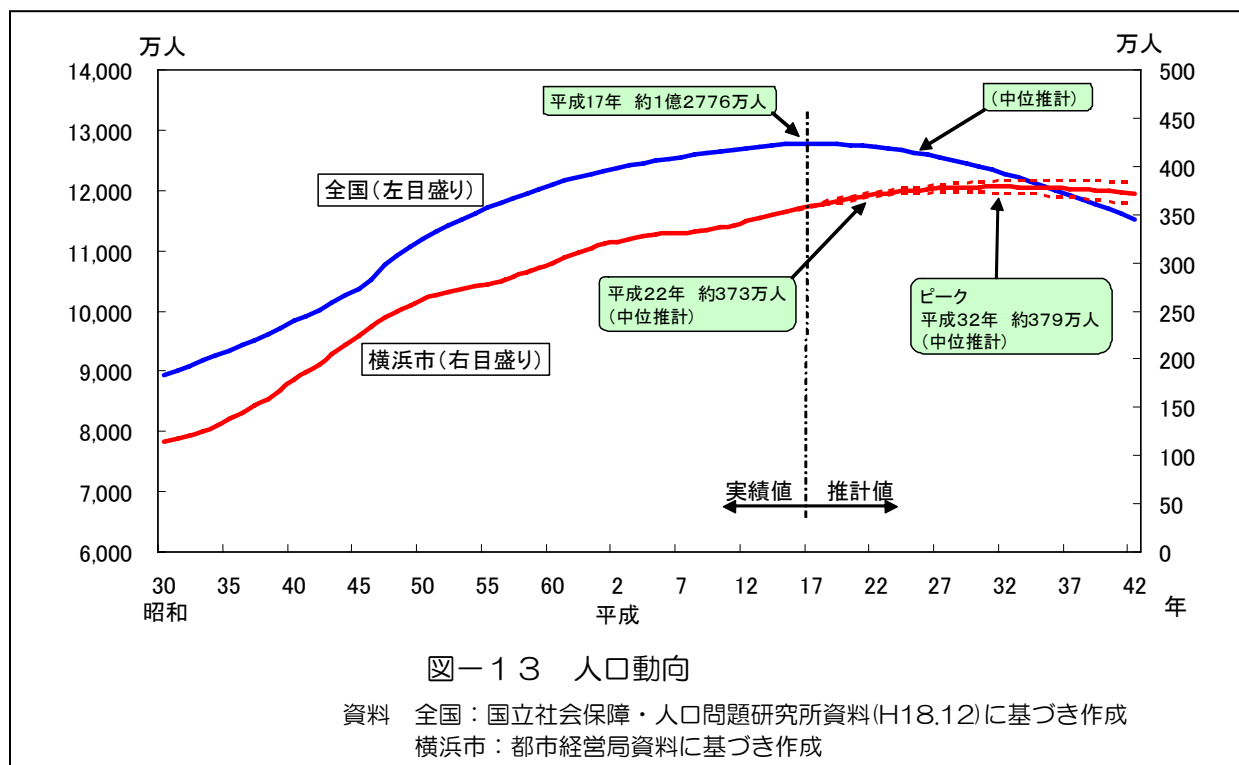
図-12 道路構造令改訂の経緯

- 9 -

## 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、「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。



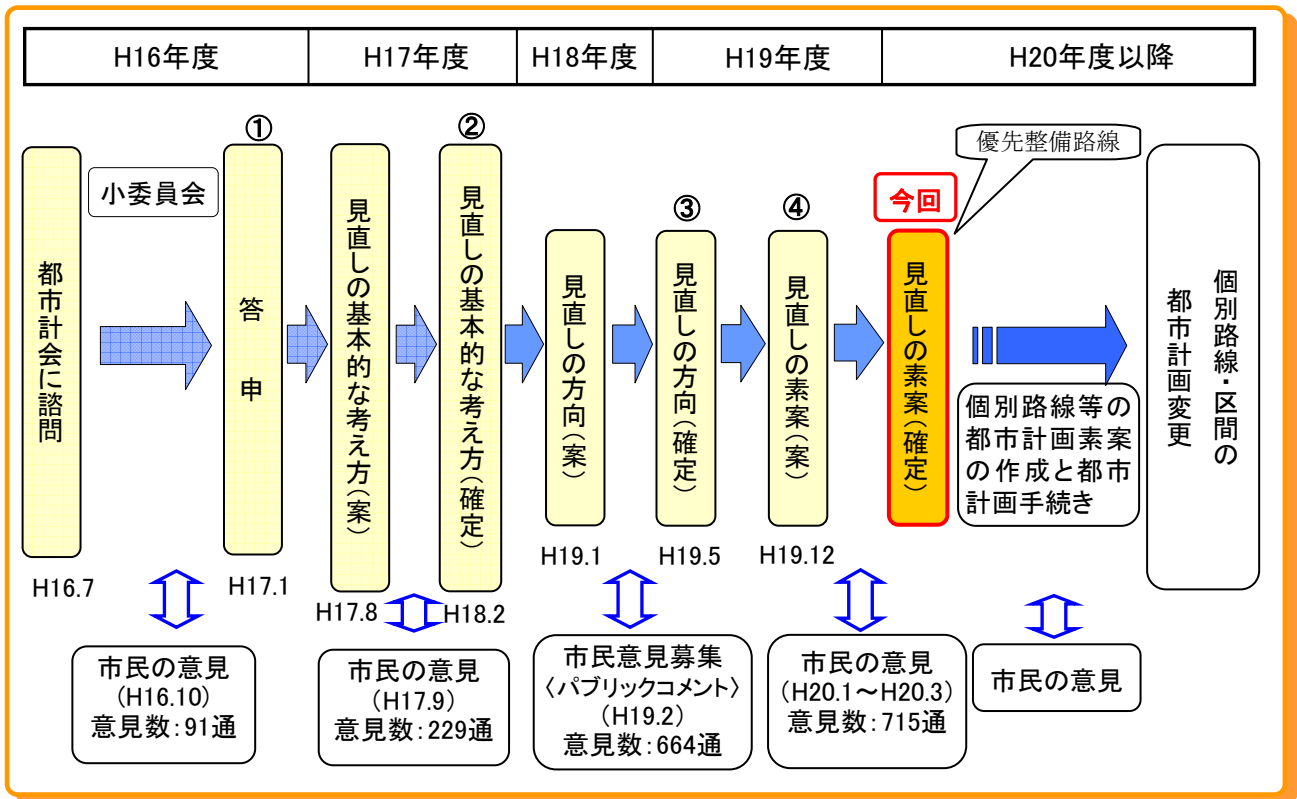
## オ 市民との協働によるまちづくりの推進

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。

## (6) これまでの検討経緯

### ア 検討の経緯



#### ① 都市計画審議会からの答申

○平成16年7月、横浜市から都市計画審議会に「これからの都市計画道路網のあり方について」諮問し、全4回の小委員会での検討を踏まえ、平成17年1月、横浜市へ答申された。

#### ② 基本的な考え方

○「答申」に基づき作成した、今後の見直し作業のガイドラインとなるもの。  
 ・見直しの対象を幹線街路の未着手区間（78路線、211km）とした。  
 ・見直しの考え方では、6分野18項目の評価項目を設定した。

#### ③ 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  
 ・将来の望ましい都市計画道路の水準を、整備済み及び事業中の路線（延長約460km、H17年度末現在）に加え、あと約200kmが必要と設定。  
 ・現在事業中の路線（約50km）と合わせ、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を約1兆1400億円と算定（国道直轄区間除く。）  
 ・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）と合わせ、約60年と算定。

#### ④ 見直しの素案（案）

○「存続」、「変更」、「追加」、「廃止」のそれぞれの候補路線・区間を示したもの  
 ・併せて、優先的に事業着手する路線を「優先整備路線」として示した。

## 第2章 素案策定の考え方

### (1) 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・区間とした。

#### 自動車専用道路

もっぱら自動車交通のための道路

見直しの検討対象

#### 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

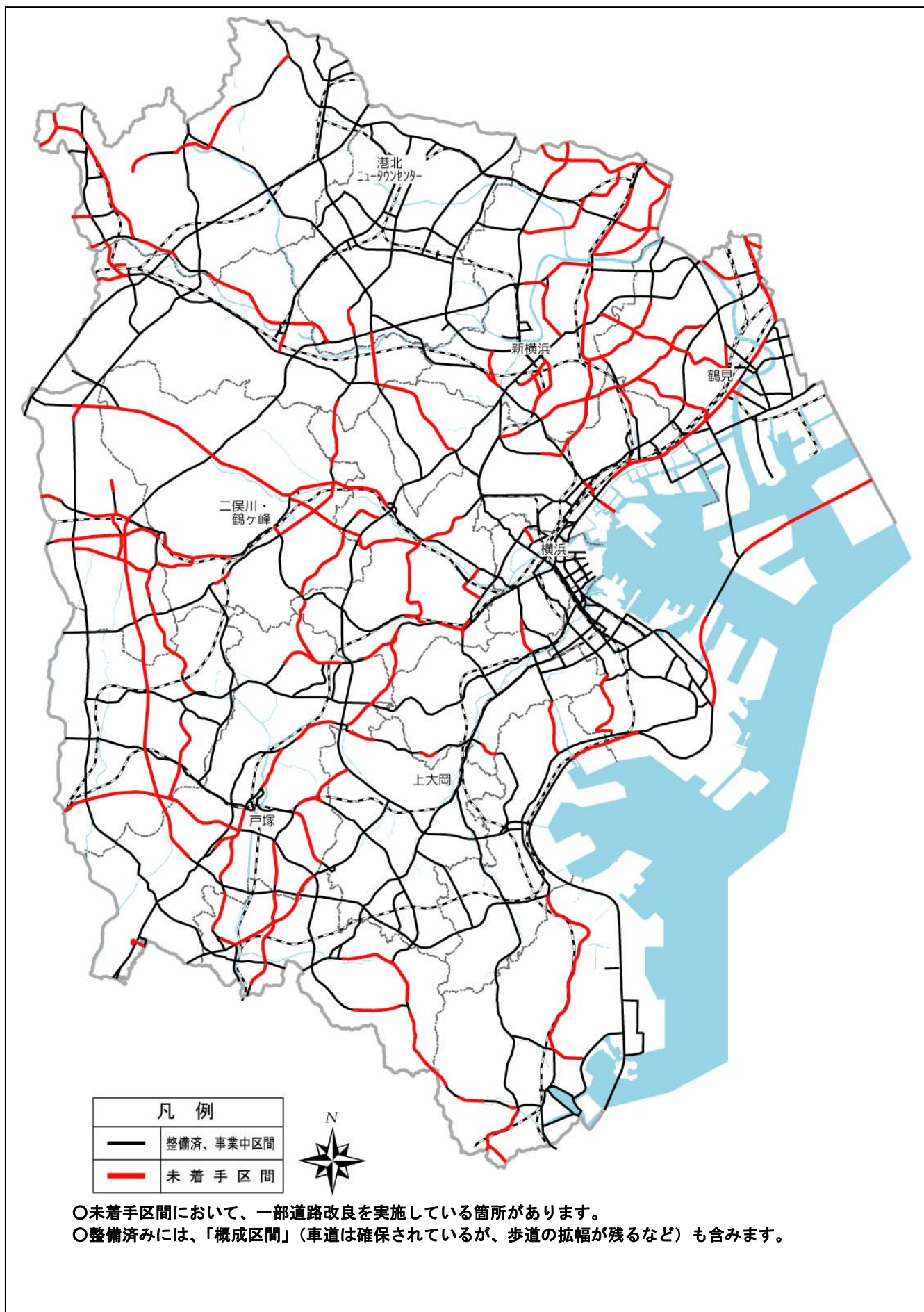
地区における宅地の利用に供するための道

#### 特殊街路

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

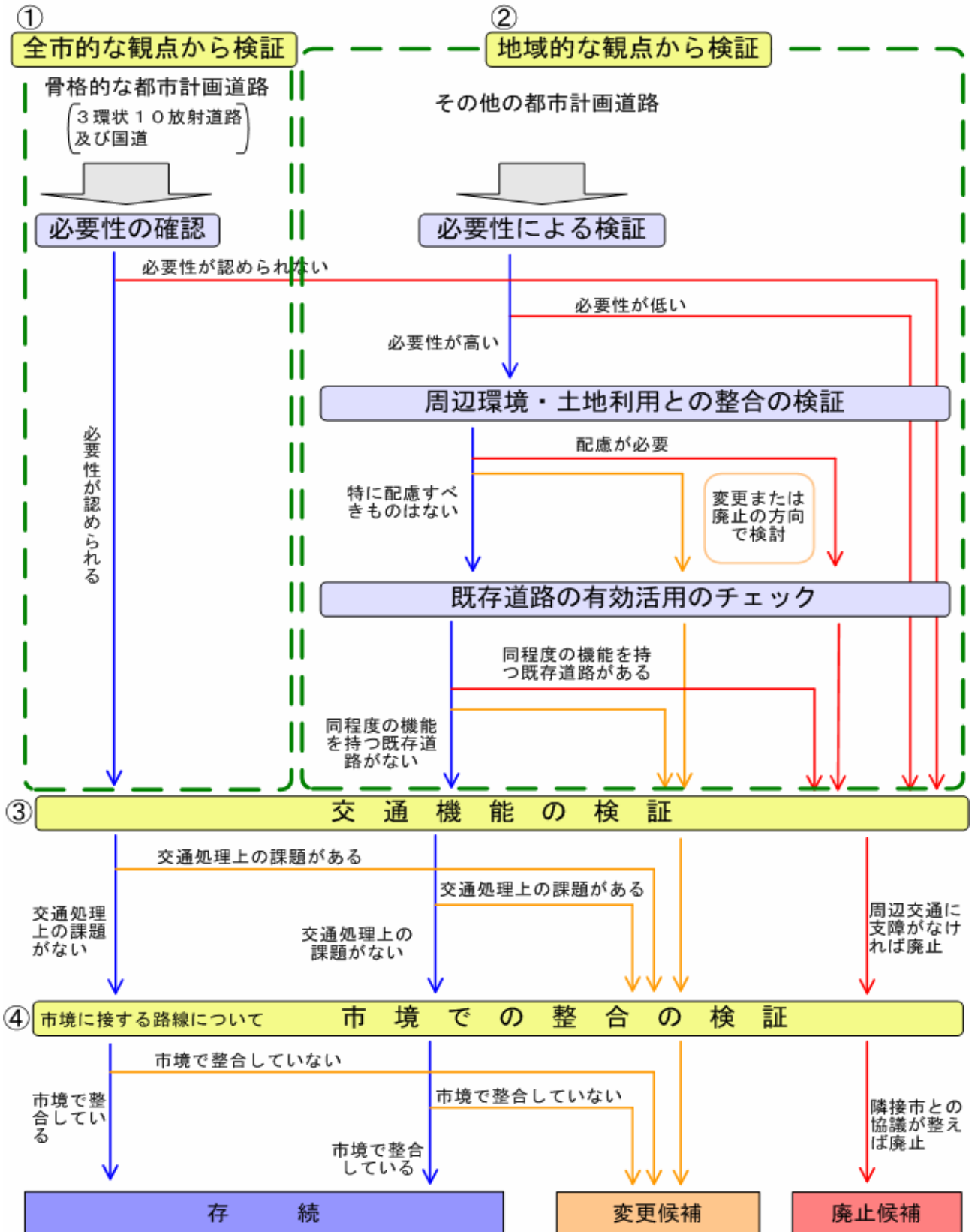
見直しに着手した平成16年度時点での未着手路線は、78路線、約211km（平成15年度末現在）であったが、その後、事業着手した路線などもあることから、平成18年度末現在の未着手路線は、71路線、約196kmとなっており、これらを見直しの検討対象とした。

## 見直しの検討対象



## (2) 策定フロー

既存路線の見直しの素案策定にあたっては、路線を骨格的な都市計画道路とその他の都市計画道路に分類し、骨格的な都市計画道路については、①全市的な観点から検証し、その他の都市計画道路については、②地域的な観点から検証を行い、さらに、③交通機能の検証及び④市境での整合の検証を踏まえ、素案を策定した。





検討にあたっては、それぞれの検証過程において、6つの視点を基に作成した18項目の評価項目を必要に応じて用いながら、検証を行った。

## 6つの視点

## 18の評価項目

## ①全市的な観点から検証

活力あるまちづくり

- ① 主要幹線街路は、市内の主要な都市拠点などの配置や自動車専用道路との連携に対応しているか
- ② 主要幹線街路は、周辺都市の主要な都市拠点との連携を高めているか
- ③ 都市幹線街路や補助幹線街路は、副都心等の新たな都市機能の集積に対応しているか

安全なまちづくり

- ④ 主要幹線街路は、1次緊急輸送路の適正な配置に寄与しているか
- ⑤ 都市幹線街路や補助幹線街路は、2次緊急輸送路として災害時拠点へのアクセス性を確保しているか
- ⑥ 都市幹線街路や補助幹線街路は、大規模火災等の延焼の防止に寄与しているか

環境に配慮したまちづくり

- ⑦ まとまりのある貴重な緑地などにも配慮しているか
- ⑧ まちなみや景観にも配慮しているか
- ⑨ 円滑な交通流が確保され環境改善につながるか

人にやさしいまちづくり

- ⑩ 新道路構造令に適合した歩道などを確保できるか
- ⑪ 補助幹線街路などは、交通事故減少に寄与するか
- ⑫ 補助幹線街路などは、生活道路の抜け道的利用を排除し、安全な歩行空間を確保した道路ネットワークが形成されるか

円滑な移動

- ⑬ 交通処理のための適切な車線数が確保されているか
- ⑭ 道路の混雑緩和及びバス・自動車の速度向上に寄与するか
- ⑮ ネットワークの欠落区間の整備により連続性が期待されるか

周辺土地利用との整合

- ⑯ 補助幹線街路は、地域の分断を避けているか
- ⑰ 都市計画道路の整備を前提として土地利用がされているか
- ⑱ 面的な開発事業と一体的に都市計画道路が計画されているか

骨格的な道路網の検証

## ②地域的な観点から検証

必要性による検証

周辺環境・土地利用との整合

既存ストックの有効活用  
のチェック

## ③交通機能の検証

交通機能の検証

### (3) 全市的な観点からの検証（骨格的な都市計画道路）

#### ア 骨格的な道路網の検証

3環状10放射道路及び国道については、骨格的な道路と位置づけ、以下の指標により検証し、必要性が確認された路線については、存続とした。

視 点	項 目	指 標
活 力 あ る ま ち の つ く り	主要幹線街路は、市内の主要な都市拠点などの配置や自動車専用道路との連携に対応しているか	市内の拠点を相互に結んでいるか 高速道路のインターチェンジへのアクセス向上が期待できるか
	主要幹線街路は、周辺都市の主要な都市拠点との連携を高めているか	市内の拠点と周辺都市の主要な都市拠点との連携を高めているか
安 全 な ま ち の つ く り	主要幹線街路は、1次緊急輸送路の適正な配置に寄与しているか	1次緊急輸送路に指定されている、もしくは行政機関・総合病院などとの連携を高めているか

#### (4) 地域的な観点からの検証（その他の都市計画道路）

##### ア 必要性による検証

都市機能の集積、防災性、環境改善、安全性、円滑な移動の観点から検証し、必要性の低い路線・区間については、廃止の検討候補とした。

視 点	項 目	指 標
活 力 あ る ま ち の み な ま ち	都市幹線街路や補助幹線街路は、副都心等の新たな都市機能の集積に対応しているか	市街地整備と一体なって、都市機能の集積効果が期待できるか
		自動車専用道路のインターチェンジ周辺の交通機能強化が期待できるか
安 全 な ま ち の み な ま ち	都市幹線街路や補助幹線街路は、2次緊急輸送路として災害時拠点へのアクセス性を確保しているか	災害時の緊急輸送路として、災害時拠点へのアクセス性が期待できるか
		災害時の避難路として、避難場所などへのアクセス性が期待できるか
	都市幹線街路や補助幹線街路は、大規模火災等の延焼の防止に寄与しているか	大規模火災時の延焼防止効果が期待できるか
環 境 に 配 慮 し た ま ち	円滑な交通流が確保され環境改善につながるか	渋滞の軽減により、環境改善効果が期待できるか
人 に や さ し い ま ち	補助幹線街路などは、交通事故減少に寄与するか	交通事故の減少効果が期待できるか
	補助幹線街路などは、生活道路の抜け道的利用を排除し、安全な歩行空間を確保した道路ネットワークが形成されるか	安全な歩行空間の確保が期待できるか
円 滑 な 移 動	道路の混雑緩和及びバス・自動車の速度向上に寄与するか	走行速度の向上に寄与するか
		バスの速度向上に寄与するか
		駅周辺の交通の円滑化に寄与するか
	ネットワークの欠落区間の整備により連続性が期待されるか	骨格的な道路を補完し、周辺道路の交通の円滑化が期待できるか
		ネットワークを形成することにより、周辺道路の交通の円滑化が期待できるか
		踏切のボトルネックの解消が期待できるか
	隣接市との連絡強化が期待できるか	

## イ 周辺環境・土地利用との整合の検証

周辺環境や土地利用との整合を考慮し、まとまりのある緑地や、まちなみや景観への配慮などが必要な路線は、変更または廃止の方向で検討することとし、引き続き既存道路の有効活用のチェックを行う。

視点	項目	指標
環境に配慮したまちなみづくり	まとまりのある貴重な緑地などにも配慮しているか	都市計画道路の整備により、まとまりや連続性のある緑地などの分断・改変を行わない
	まちなみや景観にも配慮しているか	都市計画道路は、まちなみや景観に配慮した計画となっているか
周辺土地利用との整合	補助幹線街路は、地域の分断を避けているか	補助幹線街路の整備により、地域分断を生じない
	都市計画道路の整備を前提として土地利用がされているか	都市計画道路の整備を前提として、沿道の土地利用が行われている
	面的な開発事業と一体的に都市計画道路が計画されているか	面的な開発事業と一体的に都市計画道路が計画されているか

## ウ 既存道路の有効活用のチェック

検討対象の路線・区間と起終点が近く、同程度の機能（円滑な移動）を備えた既存道路が存在する場合は、原則として変更候補とするが、既存道路が都市計画道路である場合などは、廃止候補とした。

### (5) 交通機能の検証

道路構造令に適合した歩道幅員などの確保、交通処理のための適切な車線数の確保や、道路の混雑緩和及びバス・自動車の速度向上に寄与するかを検証し、必要があれば変更候補とした。

また、これまでの廃止の検討候補とした路線において、交通機能に支障がない場合は、廃止候補とした。

視点	項目	指標
人にやさしい歩道幅員	新道路構造令に適合した歩道幅員等を確保できるか	現在決定されている幅員で、適切な歩道幅員等を確保できるか
円滑な移動	交通処理のための適切な車線数が確保されているか	現在決定されている幅員で、適切な車線数を確保できるか
	道路の混雑緩和及びバス・自動車の速度向上に寄与するか	路線の廃止により、周辺道路に交通混雑が生じないか 鉄道との交差方式や交差点の形状などにおいて、交通処理上の課題はないか

## (6) 市境での整合の検証

横浜市と隣接する周辺市との境において、横浜市または隣接市のいずれか一方に都市計画道路が存在しない、あるいは、双方に存在していても、線形や計画幅員が異なっているなど、整合が図られていない路線について、隣接市と調整した結果、本市側での変更が必要な路線については、変更候補とした。

市境に都市計画道路が接している箇所	63 箇所
隣接市と整合が図られている箇所	38 箇所
不整合となっている箇所	25 箇所
幅員・線形の不整合	15 箇所
横浜市側に計画があるが隣接市に無い	4 箇所
隣接市側に計画があるが横浜市に無い	6 箇所

## (7) 追加路線の検討

追加路線については、以下の手順により検証し、素案を作成した。

項 目	指 標
都市構造の変化や新たな都市機能の集積	市街地整備と一体となって、都市機能の集積が期待できるか
	自動車専用道路のインターチェンジ周辺の交通機能強化が期待できるか
地域の防災性や連絡性	拡幅整備を進めている路線であって、地域の交通を処理する補助幹線街路としての機能を有しているか

## 第3章 見直しの素案

### (1) 見直しの素案

見直しにより、変更候補、追加候補、廃止候補となった路線・区間は以下のとおりとなる。

#### 変更候補路線

番号	路線名	区 間
1	環状3号線	瀬谷区宮沢一丁目～二ツ橋町
2	宮内新横浜線	港北区下田町六丁目（川崎市境）～下田町六丁目
3	日吉元石川線	港北区日吉六丁目（川崎市境）～日吉六丁目
4	川崎町田線	港北区樽町二丁目～太尾町、港北区太尾町～新羽町
5	横浜上麻生線	神奈川区東神奈川一丁目～西神奈川一丁目、港北区鳥山町
6	鳥山線	港北区鳥山町～小机町
7	環状4号線	栄区上郷町
8	鶴見三ツ沢線	神奈川区片倉五丁目
9	岸谷線	鶴見区生麦三丁目～岸谷三丁目
10	瀬谷地内線	瀬谷区宮沢一丁目～二ツ橋町、瀬谷区瀬谷一丁目～相沢二丁目、瀬谷区瀬谷町～相沢七丁目
11	坂本鶴ヶ峰線	保土ヶ谷区川島町
12	高田日吉線	港北区高田町（川崎市境）～下田町六丁目、港北区日吉一丁目～日吉三丁目（川崎市境）
13	大田神奈川線	鶴見区駒岡一丁目～獅子ヶ谷二丁目
14	保土ヶ谷二俣川線	保土ヶ谷区岩崎町～初音ヶ丘

#### 追加候補路線

番号	路線名	区 間
1	(仮称)新吉田中川線	都筑区早淵一丁目～大圃町
2	(仮称)白根線	旭区白根三丁目～上白根町
3	(仮称)上矢部岡津線	戸塚区上矢部町～泉区岡津町

#### 廃止候補路線

番号	路線名	区 間
1	上永谷戸塚線	戸塚区舞岡町
2	日吉元石川線	港北区日吉七丁目～箕輪町二丁目
3	磯子浜松町線	磯子区久木町～丸山一丁目、南区前里町～西区境之谷
4	奈良1号線	青葉区奈良町
5	鶴見師岡線	鶴見区獅子ヶ谷二丁目～港北区師岡町
6	川上川島線	戸塚区品濃町～保土ヶ谷区今井町
7	大口線	神奈川区子安通～七島町

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗よくに合わせて検討していく。
- ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合

	路線数	延長
存続	64路線	約173 km
変更候補	14路線	約13 km
追加候補	3路線	約6 km
廃止候補	7路線	約10 km
見直し後の延長		約191 km

・路線は重複しているものがあります。  
 ・延長の合計は四捨五入の関係で合いません。



凡例	
—	整備済、事業中
—	存続
—	変更候補
●●●	追加候補
—	廃止候補



以下に区別の素案を示す



# 都市計画道路網の見直しの素案（鶴見区）



区分	優先的に事業着手する時期	
整備済み*	—	
事業中	■■■■■■	
存続 (現計画通り)	■■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■■	未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■■	未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●●	第1期 (H19~H27年度頃)
	●●●●●●	第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補	■■■■■■	

■の区分については、該当する路線がありません。  
 ※整備済みには、「概成区間」（車道は確保されているが、歩道の幅が残るなど）も含まれます。

—	市界・区界
■	市街化調整区域
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など

番号	名称	延長 (m)	区分
①~②	国道15号線	3,000	存続
③	国道357号線	3,900	存続
④	川崎町田線	1,100	存続
⑤	鶴見駅西口線	700	存続
⑥	鶴見三ツ沢線	2,900	存続
⑦~⑧	鶴見師岡線	3,400	⑦存続、⑧廃止
⑨	矢向線	400	存続
⑩~⑪	岸谷線	2,500	⑩変更、⑪存続
⑫~⑭	大田神奈川線	2,000	⑫変更、⑬⑭存続
⑮~⑯	浜町矢向線	2,500	存続
⑰	下野谷線	200	存続

## 鶴見区のまちづくり

- **道路の現状と課題**
    - ・東西方向の幹線道路は数多くありますが、南北方向の幹線道路は低地部での鶴見満ノ口線のみで、慢性的に混雑しており、その解消が課題となっています。
  - **目標と方針**
    - 農地・樹林地を保全・回復し、活用する—
    - ・獅子ヶ谷市民の森を保全し、活用する。
    - ・二ツ池を住民が利用できる緑地等として担保し、公共的空間としての活用を進めるにあたっては、都市計画道路大田神奈川線を二ツ池と調和するよう整備します。
    - 地域的な分断の解消を図る—
    - ・JR東海道線等による地域的な分断を解消する道路の整備については、沿道の環境に十分配慮しながら検討を行います。
- ※「鶴見のまちづくり 横浜市都市計画マスタープラン・鶴見区プラン」より

## 「見直しの素案」での考え方

- **川崎町田線 (④)** については「存続」とし、末古橋の架け替え時期に合わせ安全な歩行空間を確保するため、優先的に着手してまいります。
- **大田神奈川線 (⑫)** については「存続」とし、高速横浜環状北線の(仮称)馬場出入口へのアクセスを強化するため、優先的に着手してまいります。
- **浜町矢向線 (⑮)** については「存続」とし、鉄道による地域分断や、踏切事故の解消を図るため、優先的に着手してまいります。
- **岸谷線 (⑩)** については、周辺の道路ネットワークを勘案し、主に乗用車や小型貨物車の通行に配慮した道路構造とするため「変更候補」とします。また、鉄道による地域分断や、踏切事故の解消を図るため、優先的に着手してまいります。なお、道路構造等の検討にあたっては、沿道の環境に十分配慮しながら進めてまいります。
- **大田神奈川線 (⑫)** (二ツ池付近) については、二ツ池の公園化と調和を図るため「変更候補」とし、二ツ池の公園整備の進捗にあわせ優先的に着手してまいります。
- **鶴見師岡線 (⑧)** については、大田神奈川線および現道のバス通りが交通機能を代替できるため、獅子ヶ谷師岡特別緑地保全地区(獅子ヶ谷市民の森)の緑を保全し、「廃止候補」とします。
- 国土交通省が所管する**国道15号線 (①~②)**、**国道357号線 (③)** については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・新たな自転車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（神奈川区）

凡 例	
	市界・区界
	市街化調整区域
	主な公園など
	インターチェンジ（IC）など

取 扱 い の 凡 例		
区 分	優先的に事業着手する時期	
整備済み*		
事業中		
存 続 (現計画通り)		第1期 (H19~H27年度頃)
		第2期 (H28~H37年度頃)
		未 定
変更候補 (線形や幅員などの変更)		第1期 (H19~H27年度頃)
		第2期 (H28~H37年度頃)
		未 定
追加候補 (新たな計画)		第1期 (H19~H27年度頃)
		第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補		

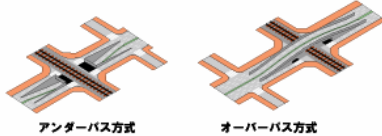
番号	名称	延長(m)	区分
①	国道15号線	2,200	存続
②	山下長津田線	2,700	存続
③	横浜上麻生線	400	変更
④	東神奈川線	500	存続
⑤	東京丸子横浜線	1,000	存続
⑥~⑦	鶴見三ツ沢線	1,300	⑥存続、⑦変更
⑧	六角橋線	600	存続
⑨	大田神奈川線	800	存続
⑩	大口線	100	廃止



の区分については、該当する路線がありません。  
※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。

## ○ 横浜上麻生線（東神奈川駅付近）のJR線との立体交差による影響について

- ・地下道で交差させるアンダーパス方式では、鉄道施設への影響、排水機能の確保などに配慮が必要となります。
- ・高架橋で交差させるオーバースタック方式では、景観への影響、西口・東口歩行者動線の確保、周辺への日照・電波障害などに配慮が必要となります。



※具体的な立体交差の方式については、今後、都市計画変更に至る手続きの中で明らかにしてまいります。

## 神奈川区のまちづくり

### ○ 道路の現状と課題

・神奈川区の幹線道路等は、区内の南北方向では整備が進んでいますが、東西方向にはあまり進んでおらず、交通の円滑化が課題となっています。

### ○ まちづくりの方針 —だれもが利用しやすい交通基盤の整備—

・大田神奈川線、臨港幹線道路、山下長津田線、羽沢池辺線、横浜上麻生線など幹線道路の整備を進め、区の骨格となる道路網を整備します。  
・住宅地と最寄り駅や幹線道路を結ぶ地区幹線道路については、交差点改良やバスベイの整備などを進めて、バス交通の円滑化を図るとともに、可能な限り歩行者空間を確保し安全性の向上を図ります。また、既存の道路を活用して、区東西方向の交通の円滑化を図ります。

### ○ 東神奈川駅周辺のまちづくりの方向性

・都市計画道路横浜上麻生線のJR線との立体交差部分の整備を進め、内陸部と臨海部との交通の円滑化を図るとともに、東口駅前広場の交通混雑の軽減を図ります。

※「神奈川区まちづくりプラン（横浜市都市計画マスタープラン・神奈川区プラン）」より

## 「見直しの素案」での考え方

- 東神奈川線(④)については「存続」とし、事業中の臨港幹線道路の新港ふ頭～瑞穂ふ頭間とのネットワーク形成のため、優先的に着手してまいります。
- 六角橋線(⑧)については「存続」とし、バス交通の円滑化、歩行者空間の安全性確保、区東西方向の交通の円滑化に寄与する路線として、事業中の区間に引き続き、優先的に着手してまいります。
- 大田神奈川線(⑨)については「存続」とし、高速横浜環状北線の(仮称)馬場出入口へのアクセスを強化するため、優先的に着手してまいります。
- 横浜上麻生線(③)（東神奈川駅付近）については、アンダーパス方式によるJR線との立体交差では、国道1号線交差点および国道15号線交差点の交通処理や、鉄道施設への影響も大きく困難であり、オーバースタック方式も含め様々な検討を進めてまいりましたが、いずれの方式でも困難性が高いことから、線形や幅員を見直す「変更候補」とします。また、内陸部と臨海部との交通の円滑化を図るとともに、東口駅前広場の交通混雑の軽減を図るため、優先的に着手してまいります。
- 大口線(⑩)については、大田神奈川線により交通機能の代替が可能であるため、「廃止候補」とします。
- 国土交通省が所管する国道15号線(①)については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗により、着手時期が前後する可能性があります。

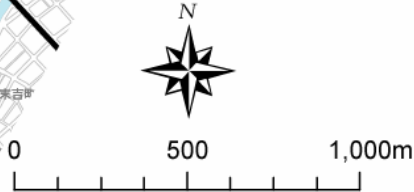
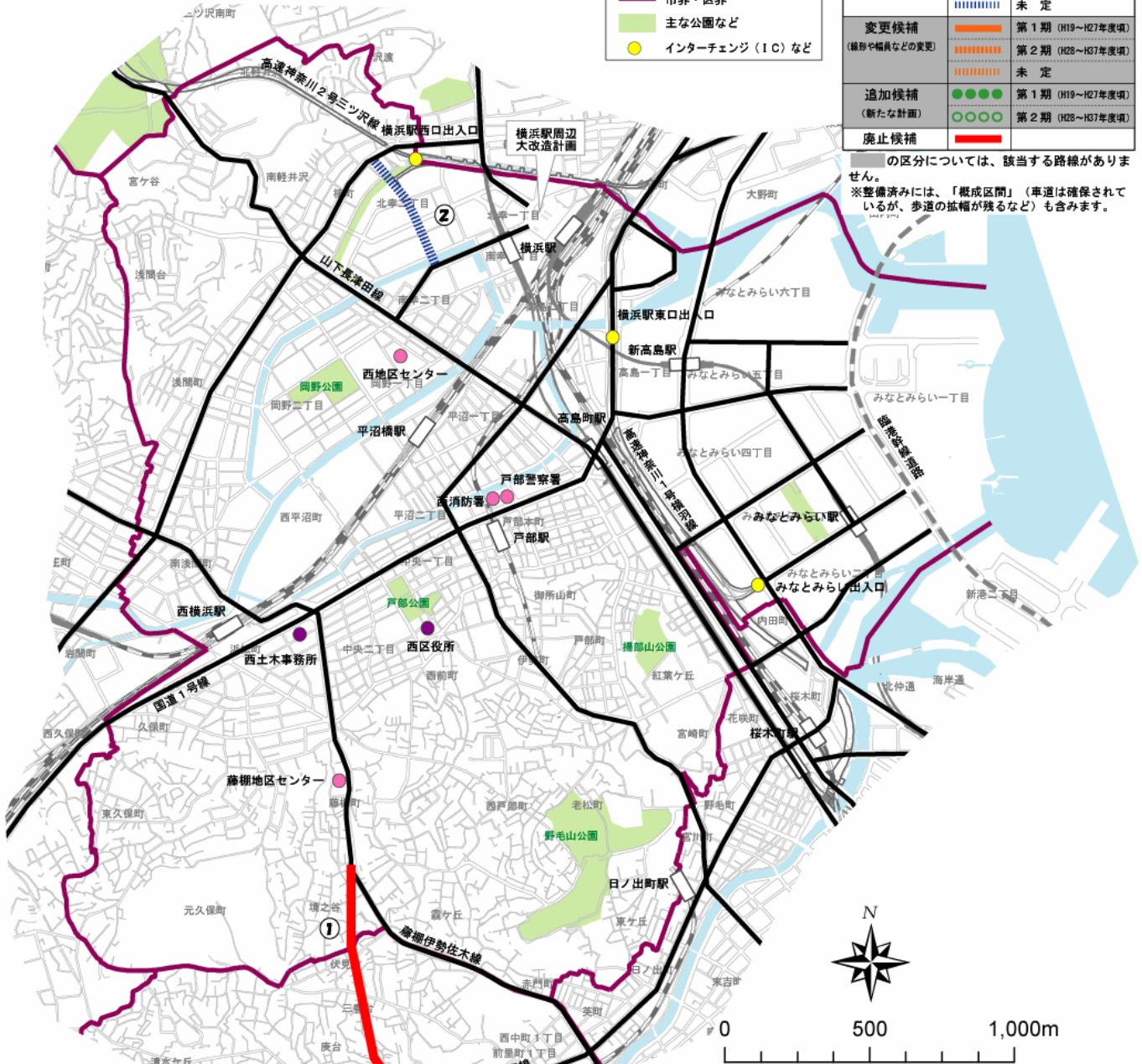
# 都市計画道路網の見直しの素案（西区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①	磯子浜松町線	400	廃止
②	北幸線	400	存続

取扱いの凡例		優先的に事業着手する時期
整備済み*	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	■■■■■	第1期 (H19～H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28～H37年度頃)
	■■■■■	未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■■■■■	第1期 (H19～H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28～H37年度頃)
	■■■■■	未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●	第1期 (H19～H27年度頃)
	○●●●○	第2期 (H28～H37年度頃)
廃止候補	■■■■■	

凡例	
——	市界・区界
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など

の区分については、該当する路線がありません。  
※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。



## 西区のまちづくり

- **道路の現状と課題**  
西区は、横浜の開港以来、横浜市の中心として、市内でも早くから市街化が進んでおりますが、幹線道路の慢性的な渋滞や丘陵部の一部に見られる交通不便地域の解消、安全で快適な歩行者空間の確保などが課題となっています。
- **方針 一 道路網の整備改善**
  - ・幹線道路については、渋滞している交差点の改良や立体交差化の検討などを進め、交通の円滑化を図ります。また、横浜の都心臨海部の交通混雑を緩和するため、臨海幹線道路の整備を進めます。
  - ・住宅地と最寄り駅や幹線道路を連絡する地区幹線道路等の改良などを進め、円滑な区内移動の実現をはかります。
- **横浜駅周辺大改造計画**  
横浜駅周辺について、地元と共有する将来像を見据え、「横浜の玄関口としてふさわしいまちづくり」の指針となる「横浜駅周辺大改造計画」の策定を進めています。

## 「見直しの素案」での考え方

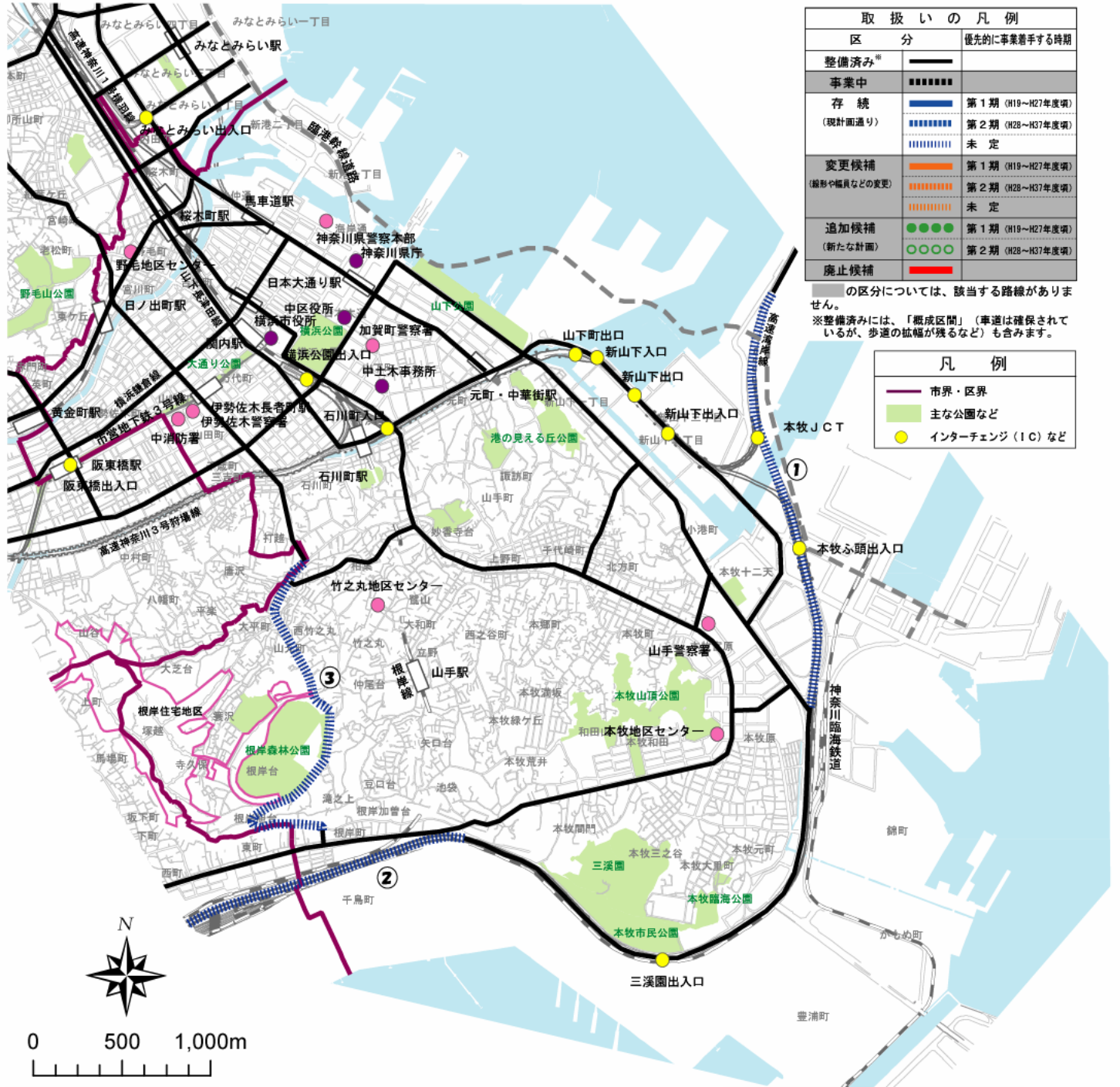
- **北幸線 (②)** については「存続」とし、「横浜駅周辺大改造計画」の中で取扱いを検討してまいります。
- **磯子浜松町線 (①)** については、桜木東戸塚線および藤棚伊勢佐木線により交通機能を代替できるため、「廃止候補」とします。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗よくに合わせて検討してまいります。
  - ・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗よく状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（中区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①～②	国道357号線	3,400	存続
③	横浜駅根岸線	2,600	存続



区分	優先的に事業着手する時期
整備済み*	——
事業中	■■■■■■
存続 (現計画通り)	■■■■■■ 第1期 (H19～H27年度頃)
	■■■■■■ 第2期 (H28～H37年度頃)
	■■■■■■ 未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■■■■■■ 第1期 (H19～H27年度頃)
	■■■■■■ 第2期 (H28～H37年度頃)
	■■■■■■ 未定
追加候補 (新たな計画)	●●●● 第1期 (H19～H27年度頃)
	●●●● 第2期 (H28～H37年度頃)
廃止候補	■■■■■■

①の区分については、該当する路線がありません。  
 ※整備済みには、「概成区間」（車道は確保されているが、歩道の幅幅が残るなど）も含まれます。

—	市界・区界
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など

## 中区の道路整備について

- **道路の現状と課題**  
 中区内の都市計画道路は、概ね整備が完了していますが、国道357号線未整備区間周辺で朝夕を中心に交通渋滞が発生しています。
- **方針** 一公共交通や道路、歩行者ネットワークなどの交通ネットワークづくり  
 ・港湾関連交通をはじめ、臨海部の交通円滑化を図るために、国道357号線など幹線道路の整備を進めます。  
 ・住宅地と最寄りの駅や幹線道路などを連絡する道路の整備を進めます。  
 ※「中区まちづくり方針 横浜市都市計画マスタープラン・中区プラン」より

## 「見直しの素案」での考え方

- 横浜駅根岸線 (③) は、バス交通の円滑化とともに、歩行者の安全確保のため、「存続」とします。
- 国土交通省が所管する国道357号線 (①～②) については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、臨海部の交通円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗よくに合わせて検討してまいります。  
 ・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合  
 ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合  
 ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

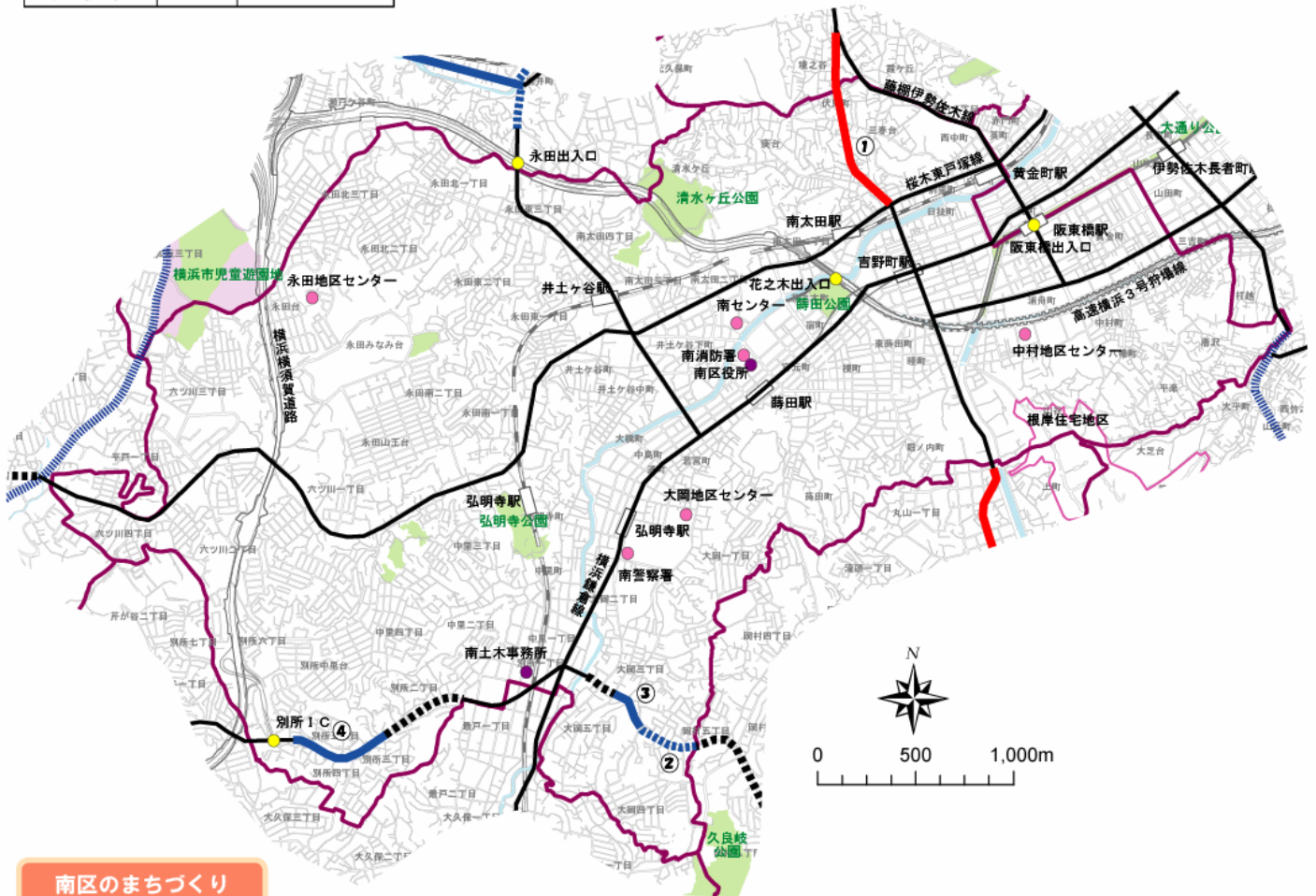
# 都市計画道路網の見直しの素案（南区）

取扱いの凡例		
区分	優先的に事業着手する時期	
整備済み*	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
変更候補 (幅員や幅員などの変更)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●	第1期 (H19~H27年度頃)
	●●●●●	第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補	■■■■■	

凡例	
■	市界・区界
■	市街化調整区域
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など

の区分については、該当する路線がありません。  
※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。

番号	名称	延長 (m)	区分
①	磯子浜松町線	700	廃止
②~④	汐見台平戸線	1,000	存続



## 南区のまちづくり

### ○ 道路の現状と課題

南区は、鉄道や幹線道路などの交通環境が比較的整っている反面、狭い道路や行き止まり道路、坂道などが多く、生活道路としての機能が弱くなっています。子ども・高齢者・障害者が日常生活を送る上での道路交通の安全性や、災害時の救援活動や避難行動にも不安のある住宅地も多くあります。

### ○ まちづくりの方針

#### — 自動車専用道路・幹線道路・地区幹線道路の整備 —

・幹線道路・地区幹線道路については、都市計画道路である汐見台平戸線等の整備を進めます。また、幹線道路・地区幹線道路の整備にあたっては、歩道の整備および段差の改善をはかります。

#### — 身近な生活道路の整備 —

・身近な生活道路については、事業者や沿道地権者との協力によって、歩道の傾斜や段差の改善、電柱の移設、歩行スペースの確保などを進め、だれにも安全な道路環境を整備します。

#### — 狭い道路の整備促進 —

・緊急車両等が入りにくい幅員4m未満の狭い道路については、住民同士が話し合ってそれぞれがセットバックすることによって、道路の拡幅を進めます。特に「狭あい道路整備促進路線」を中心に、その拡幅を促進します。

※「南区のまちづくり 横浜市都市計画マスタープラン・南区プラン」より

## 「見直しの素案」での考え方

● 汐見台平戸線 (②~④) については「存続」とし、バス交通の円滑化とともに、安全な歩行空間を確保するため、事業中区間に引き続き優先的に着手してまいります。

● 磯子浜松町線 (①) については、桜木東戸塚線および藤棚伊勢佐木線により交通機能を代替できることから、「廃止候補」とします。  
なお、「廃止候補」区間の沿道の「三春台地区」は、密集住宅市街地となっていることから、「いえ・みちまち改善事業」などにより、防災性の向上と住環境の改善を図ってまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

○ 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗よくに合わせて検討してまいります。

- ・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
- ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
- ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合

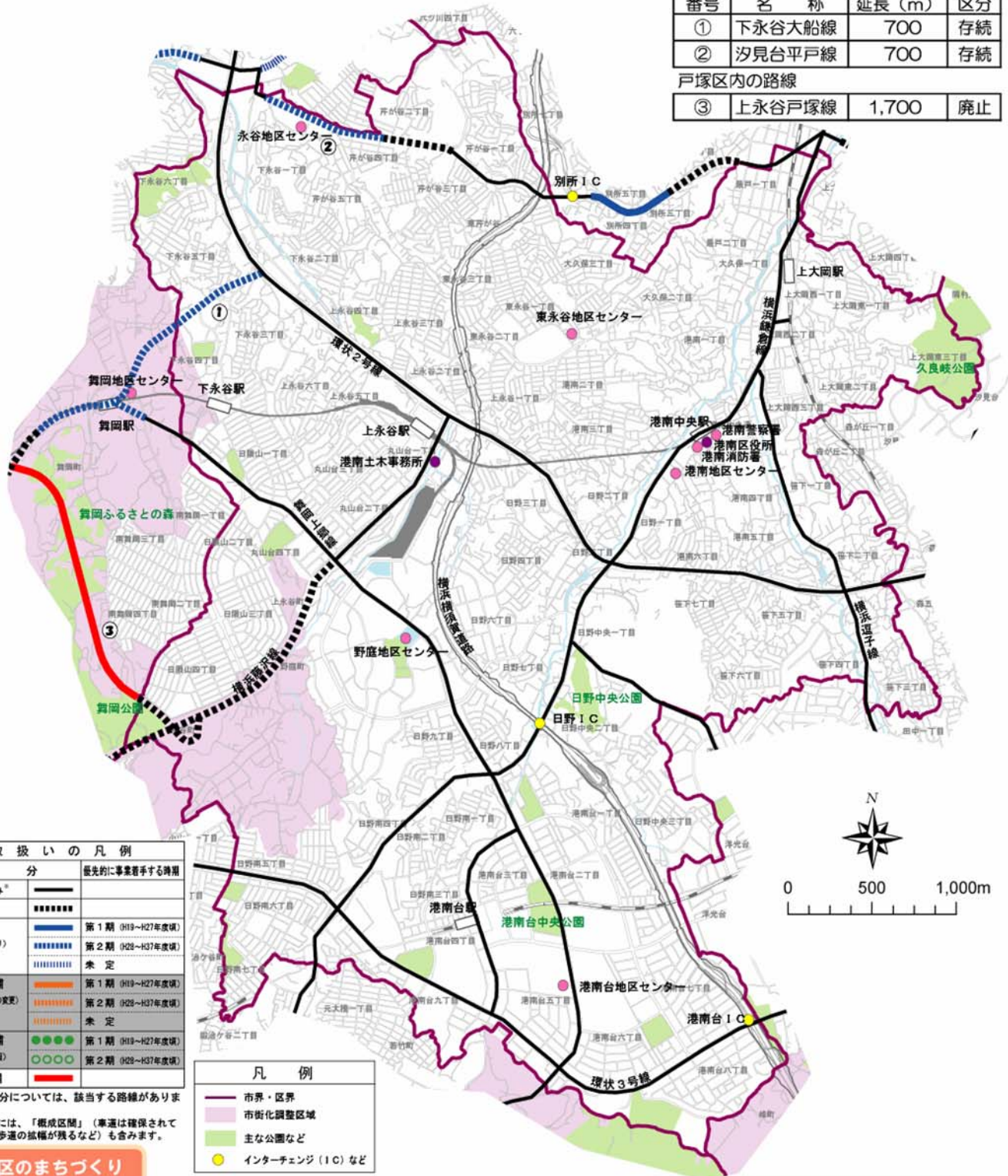
○ 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。

○ 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（港南区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①	下永谷大船線	700	存続
②	汐見台平戸線	700	存続

戸塚区内の路線			
③	上永谷戸塚線	1,700	廃止



## 港南区のまちづくり

- **道路の現状と課題**  
区内の環状2号線を境に計画的に開発された南側地区の地区幹線道路は概ね整備されていますが、北側の地区については、区内を東西に結ぶ地区幹線道路の整備が遅れています。地区内と幹線道路の連絡及び幹線道路間の連絡の円滑化を図るために、地区幹線道路の整備が求められています。
- **まちづくり方針（道路関連）**  
横浜緑環線などの幹線道路とともに、拠点、地域間を結ぶ交通の円滑化を図るため、地区幹線道路の整備を推進します。  
※参考：「横浜市都市計画マスタープラン 港南区プラン」

## 「見直しの素案」での考え方

- **下永谷大船線（①）**については「存続」とし、本市の主要な幹線道路である環状2号線とのアクセス強化を図るため、優先的に着手してまいります。
- **汐見台平戸線（②）**については「存続」とし、区の北側地区における東西方向を結ぶ路線として重要な路線であることから、事業中期間に引き続き、優先的に着手してまいります。
- **上永谷戸塚線（③）**の横浜緑環線（港南区日限山）と下永谷大船線（戸塚区舞岡町）をつなぐ未着手区間（戸塚区内）については、周辺に代替の道路ネットワーク（横浜緑環線～舞岡上郷線～下永谷大船線など）があることや、豊かな環境資源としての「舞岡ふるさとの森」などを考慮し、「廃止候補」とします。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。  
・ 今後、土地地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連絡立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合  
・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合  
・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

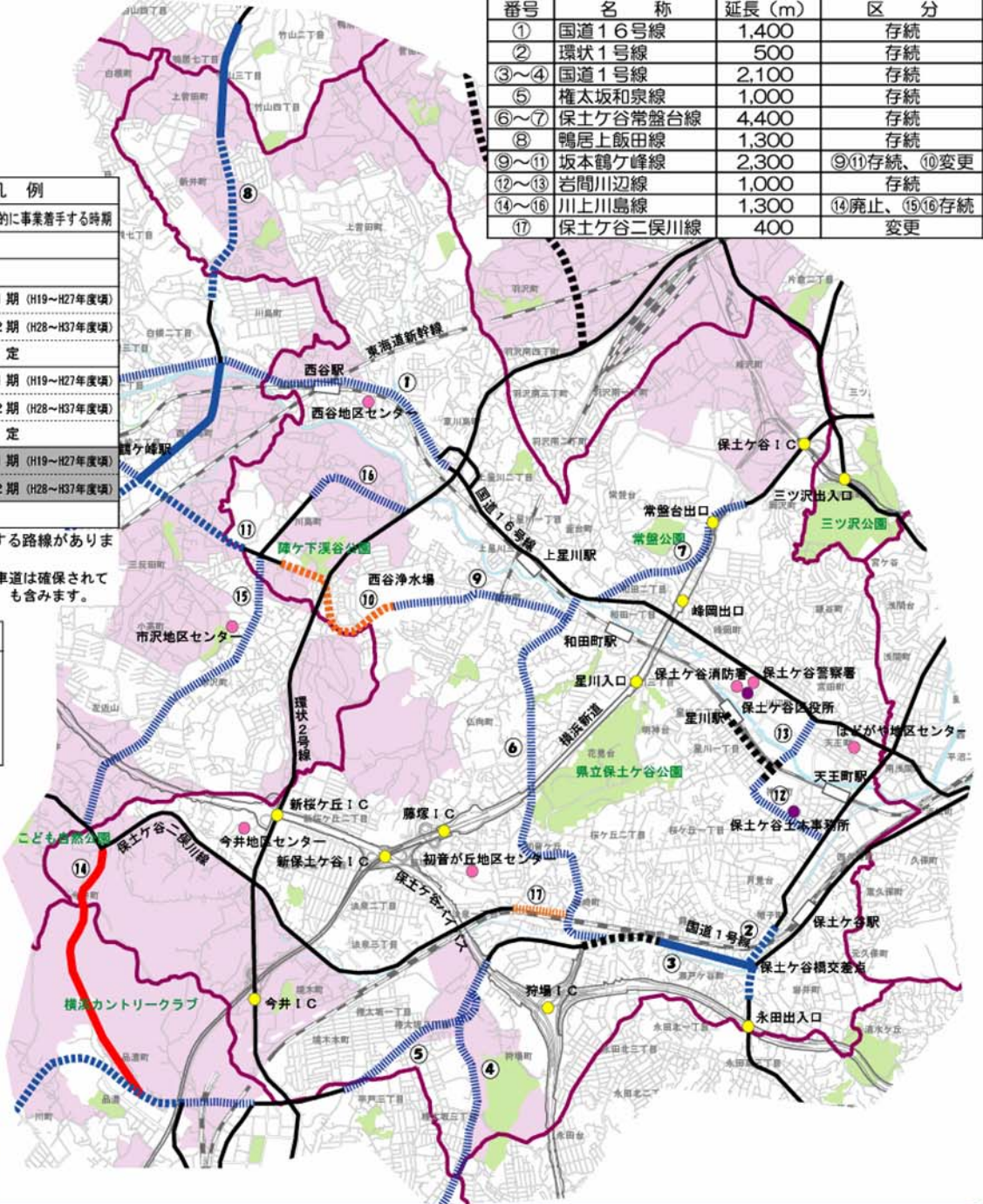
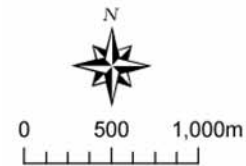
# 都市計画道路網の見直しの素案（保土ヶ谷区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①	国道16号線	1,400	存続
②	環状1号線	500	存続
③~④	国道1号線	2,100	存続
⑤	権太坂和泉線	1,000	存続
⑥~⑦	保土ヶ谷常盤台線	4,400	存続
⑧	鴨居上飯田線	1,300	存続
⑨~⑪	坂本鶴ヶ峰線	2,300	⑨⑪存続、⑩変更
⑫~⑬	岩間川辺線	1,000	存続
⑭~⑯	川上川島線	1,300	⑭廃止、⑯⑰存続
⑰	保土ヶ谷二俣川線	400	変更

取扱いの凡例		優先的に事業着手する時期
区分		
整備済み*	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	——	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
		未定
変更候補 (幅員や幅員などの変更)	——	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
		未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●	第1期 (H19~H27年度頃)
	○●●●○	第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補	——	

の区分については、該当する路線がありません。  
※整備済みには、「概成区間」(車道は確保されているが、歩道の幅が残るなど)も含まれます。

凡例	
——	市界・区界
■	市街化調整区域
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など



## 保土ヶ谷区の道路状況

- **現状と課題**  
区内の道路は、帷子川・今井川沿いの低地部に幹線道路が集中し、丘陵部と川沿いの地域を結ぶ生活の軸となる道路整備が必ずしも十分とはいえません。
- **目標 (道路開通)**  
国道1号線、16号線、環状2号線を骨格とし、区を縦貫する高速道路とあわせて、区内をはじめ区外への移動など、市域中央部での円滑な交通の流れを担うとともに、区民生活の利便性を向上させる道路整備が求められています。  
※参考：「保土ヶ谷区まちづくり計画 横浜市都市計画マスタープラン・保土ヶ谷区プラン」

## 「見直しの素案」での考え方

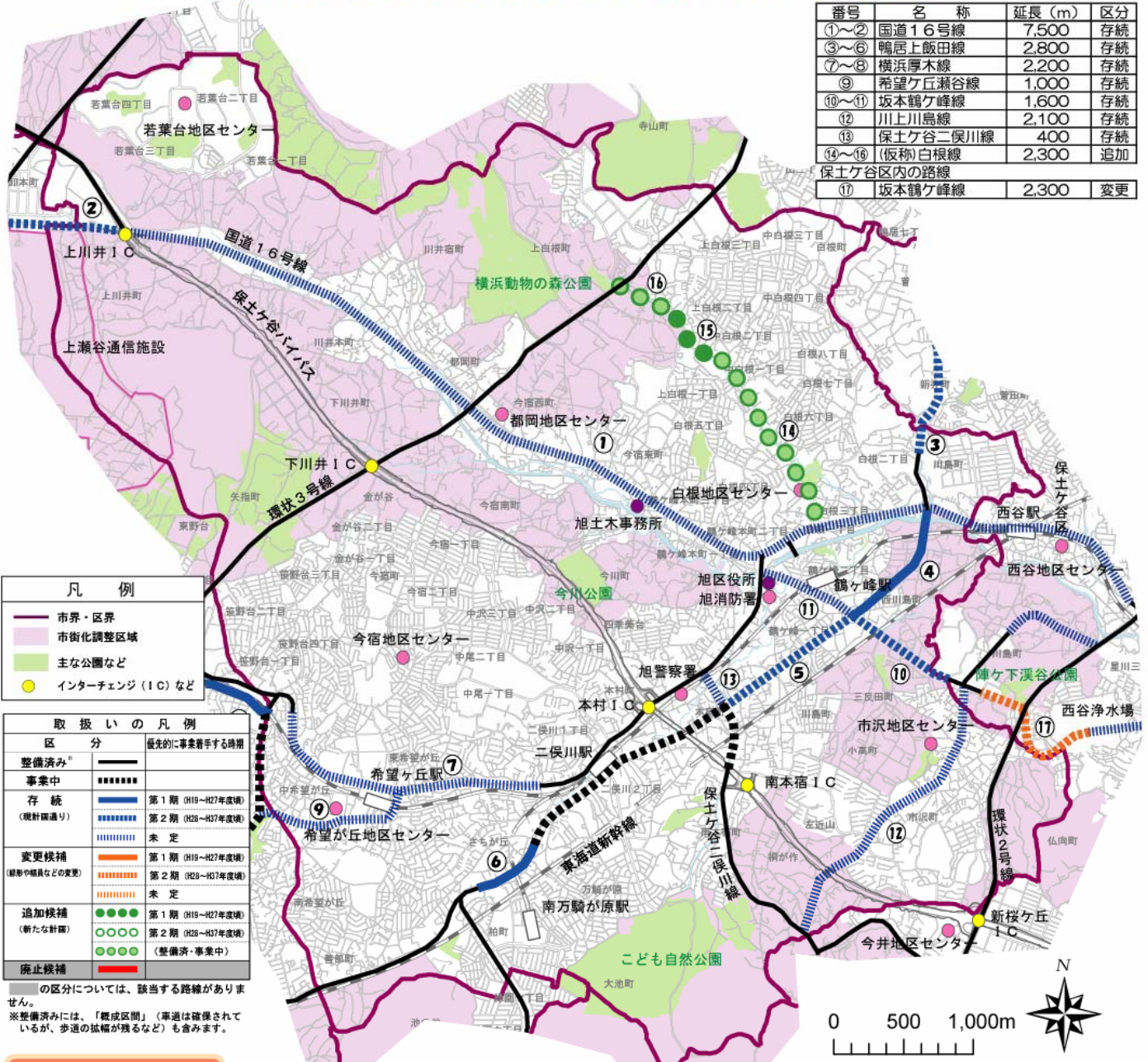
- **環状1号線 (2)** については「存続」とし、本市の主要な幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であることから、優先的に着手してまいります。
- 横浜市が維持管理する保土ヶ谷橋付近の**国道1号線 (3)** については「存続」とし、本市の主要な幹線道路のネットワークを構築するため、優先的に着手してまいります。
- **鴨居上飯田線 (8)** については「存続」とし、バス交通の円滑化や安全な歩行者空間の確保などのため、事業中間に引き続き、優先的に着手してまいります。
- **坂本鶴ヶ峰線 (10)** の陣ヶ下溪谷公園付近から西谷浄水場前の区間については、環状2号線との交差点形状に課題があることから、「変更候補」とします。また、同区間については、環状2号線とのアクセス強化のため、旭区境の区間 (11) と合わせて、優先的に着手してまいります。
- **保土ヶ谷二俣川線 (17)** のJR東海道線と並行し保土ヶ谷常盤台線に取り付く区間については、既存の道路を有効に活用することにより、道路ネットワークが形成されることから、「変更候補」とします。
- **川上川島線 (14)** の保土ヶ谷二俣川線と権太坂和泉線 (戸塚区) を結ぶ区間については、交通機能を代替する現道があることや、当該区間の周辺がゴルフ場となっている市街化調整区域のため市街地形成が見込まれないことから、「廃止候補」とします。
- 国土交通省が所管する**国道16号線 (1)** については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・ 今後、土地地区整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（旭区）

番号	名称	延長(m)	区分
①～②	国道16号線	7,500	存続
③～⑥	鴨居上飯田線	2,800	存続
⑦～⑧	横浜厚木線	2,200	存続
⑨	希望ヶ丘瀬谷線	1,000	存続
⑩～⑪	坂本鶴ヶ峰線	1,600	存続
⑫	川上川島線	2,100	存続
⑬	保土ヶ谷二俣川線	400	存続
⑭～⑯	(仮称)白根線	2,300	追加
⑰	坂本鶴ヶ峰線	2,300	変更



**凡例**

- 市界・区界
- 市街化調整区域
- 主な公園など
- インターチェンジ(1C)など

**取扱いの凡例**

区分	優先的に事業着手する時期
整備済み	—
事業中	—
存続 (現計画通り)	第1期 (H19～H27年度) 第2期 (H28～H37年度) 未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	第1期 (H19～H27年度) 第2期 (H28～H37年度) 未定
追加候補 (新たな計画)	第1期 (H19～H27年度) 第2期 (H28～H37年度) (整備済・事業中)
廃止候補	—

の区分については、該当する路線がありません。  
※整備済みには、「構成区間」(車道は確保されているが、歩道の幅が狭いなど)も含まれます。

## 旭区のまちづくり

- 〇 現状と課題**  
区内の主要な道路網については、都市計画道路の整備率が低く十分な状況ではなく、交通渋滞や、これを避けるために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ます。そのため、区民の交通利便性の向上や安全性の確保が課題となっております。
- 〇 まちづくり方針(道路関連)**  
放射環状型の高速度・幹線道路のネットワーク形成により、都心までの時間短縮と、住宅地への通過交通の流入を抑制するため、幹線道路、地区幹線道路を体系的に整備していきます。  
※参考:「横浜市都市計画マスタープラン・旭区プラン 旭区のまちづくり」

## 「見直しの素案」での考え方

- 横浜市が維持管理する上川井1C以西の**国道16号線(2)**については、インターチェンジや隣接市とのアクセス強化のために「存続」とし、優先的に着手してまいります。
- 国土交通省が所管する**国道16号線(1)**の上川井1C以东については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。
- 鴨居上飯田線(3～6)**については「存続」とし、円滑な交通と安全な歩行者空間の確保などのため、事業中区間に引き続き、優先的に着手してまいります。
- 横浜厚木線(7～8)**は「存続」とし、本市の主要な幹線道路ネットワークを構築する路線として、瀬谷区境付近(相鉄線横断部以西)(8)を優先的に着手してまいります。
- 坂本鶴ヶ峰線(10)**については「存続」とし、交通の円滑化や安全な歩行者空間の確保などのため、優先的に着手してまいります。
- 坂本鶴ヶ峰線(11)**の横浜厚木線から鴨居上飯田線までの区間については、鉄道による地域分断の解消や交通の円滑化に寄与するなど重要な路線であることから「存続」とします。なお、鶴ヶ峰駅付近の相鉄線横断部については、踏切対策等を踏まえ、整備時期・手法を定めていきます。
- 坂本鶴ヶ峰線(17)**の陣ヶ下溪谷公園付近から西谷浄水場前の区間(保土ヶ谷区内)については、環状2号線との交差点形状に課題があることから「変更候補」とし、環状2号線とのアクセス強化のため、優先的に着手してまいります。
- 現在、拡幅事業中の「白根通り」は、環状3号線と国道16号線をつなぐ区間の重要な路線であり、安全な歩行者空間や、交通機能を確保するために、「追加候補(仮称)白根線(14～16)」とします。また、未着手区間(15)についても、引き続き、優先的に着手してまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 〇次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 〇着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 〇優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。



# 都市計画道路網の見直しの素案（磯子区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①	国道357号線	1,000	存続
②	国道16号線	100	存続
③	磯子浜松町線	1,500	廃止

取扱いの凡例		
区分	優先的に事業着手する時期	
整備済み※	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	■ ■ ■ ■ ■	第1期 (H19~H27年度)
	■ ■ ■ ■ ■	第2期 (H28~H37年度)
	■ ■ ■ ■ ■	未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■ ■ ■ ■ ■	第1期 (H19~H27年度)
	■ ■ ■ ■ ■	第2期 (H28~H37年度)
	■ ■ ■ ■ ■	未定
追加候補 (新たな計画)	● ● ● ● ●	第1期 (H19~H27年度)
	○ ○ ○ ○ ○	第2期 (H28~H37年度)
廃止候補	■ ■ ■ ■ ■	

■の区分については、該当する路線がありません。  
※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。

凡例	
—	市界・区界
■	市街化調整区域
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など



## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

## 「見直しの素案」での考え方

- **磯子浜松町線（③）**の天神橋付近から磯子警察署前までの区間については、幅員25mで計画されていますが、並行する国道16号線や周辺の道路が同等の自動車交通機能を有していることから、当該路線と重複して歩道を有した比較的良好な道路（海頭疎開道路）があることから、「廃止候補」とします。
 

なお、堀割川沿いの国道16号線については、一部、歩道が狭い箇所があることから、今後、歩道の改良などについて、関係機関とも協議してまいります。

また、廃止候補区間の沿道となる久木町、中浜町などの「海頭・磯子地区」は、密集住宅市街地となっていることから、「いえ・みち まち改善事業」などにより、防災性の向上と住環境の改善を図ってまいります。
- 国土交通省が所管する**国道357号線（①）**については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、臨海部の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。
- 国土交通省が所管する**国道16号線（②）**については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。

**磯子区のまちづくり**

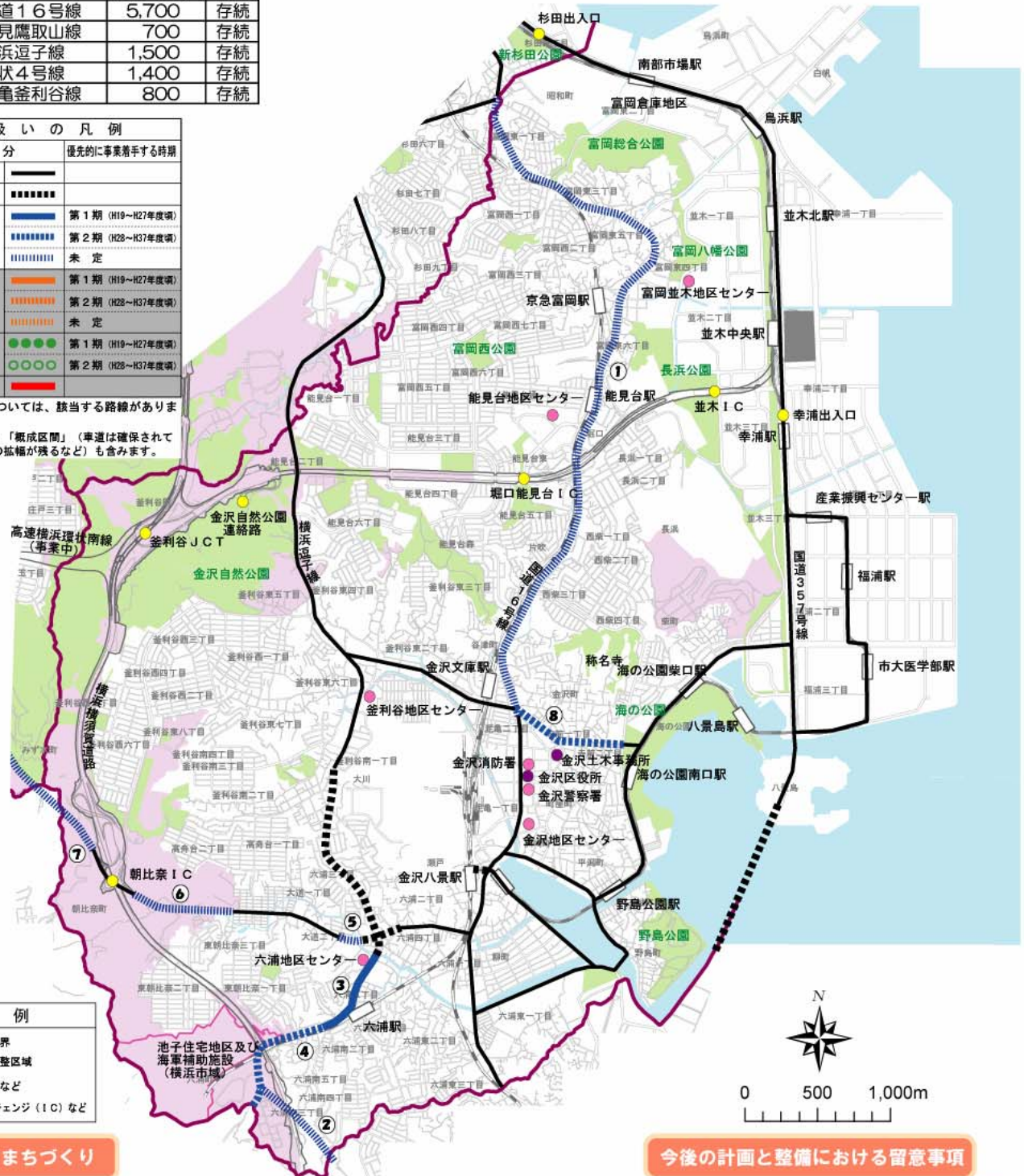
- **まちの構成と課題**  
区は、大きく「山すそ」、「丘」、「円海山周辺」、「臨海部」の4分類にすることが出来ます。「山すそのまち」は、早くから市街化されたため、幹線道路を除く道路は一般に狭く、歩行者の安全確保と防災対策が課題となっています。幹線道路は比較的充実していますが、交差点において渋滞が顕著です。「丘のまち」は、大規模な開発による住宅地では、道路などの都市基盤施設が整備されていますが、中小規模の開発による住宅地では、生活道路に通過交通が入り込むなどの課題があります。洋光台を除いて、鉄道・幹線道路がなく、最寄り駅までの道路には、歩道がないことから、歩行者の安全確保が課題となっています。また、「円海山周辺」での農地、樹林地など緑の多い環境の保全、「臨海部」での操業環境の維持等についても課題として検討していく必要があります。
- **まちづくりの目標（道路関連）**  
幹線道路のネットワークを整備するとともに、ボトルネックを解消し、交通の円滑化を図ります。  
※参考：「横浜市都市計画マスタープラン・磯子区プラン 磯子区まちづくり方針」

# 都市計画道路網の見直しの素案（金沢区）

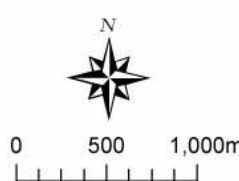
番号	名称	延長(m)	区分
①	国道16号線	5,700	存続
②	逸見鷹取山線	700	存続
③~④	横浜逗子線	1,500	存続
⑤~⑦	環状4号線	1,400	存続
⑧	泥亀釜利谷線	800	存続

取扱いの凡例		優先的に事業着手する時期
区分		
整備済み*	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
変更候補 (幅員や幅員などの変更)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●	第1期 (H19~H27年度頃)
	●●●●●	第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補	■■■■■	

\*の区分については、該当する路線がありません。  
※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。



凡例	
—	市界・区界
■	市街化調整区域
■	主な公園など
●	インターチェンジ(IC)など



## 金沢区のまちづくり

- **現状とまちづくり課題**  
区内の道路網は、主に狭い谷筋などを軸として形成されてきたため、南北方向は主として国道16号線に依存し、東西方向は、古くから沿道市街地が形成されてきた谷筋の道がそのまま利用されています。このため、東西方向の幹線・地区幹線道路を整備することや、南北に谷筋相互を結びつける道路を整備することで、体系的な道路ネットワークを充実させることが求められています。
- **交通ネットワークに関する方針（道路関係）**  
道路ネットワークを整備し、幹線道路や地区幹線道路の交通混雑を緩和するとともに、住宅地内の生活道路を通り抜ける車両の低減を図ります。  
※「金沢区まちづくり方針 横浜市都市計画マスタープラン金沢区プラン」より

## 「見直しの素案」での考え方

- **逸見鷹取山線(②)**については、今回の見直しでは「存続」とし、隣接市である横須賀市と、路線の取扱いなどについて協議していきます。
- **横浜逗子線(③~④)**については「存続」とし、本市の主要な幹線道路であり、隣接市とのアクセス強化や安全な歩行者空間確保などのために、優先的に着手してまいります。
- **泥亀釜利谷線(⑧)**については「存続」とし、旧市街地を通る路線として、円滑な道路交通や、安全な歩行空間の確保のみならず、被災時の避難路や延焼防止などに寄与することから、優先的に着手してまいります。
- 国土交通省が所管する**国道16号線(①)**については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省とも調整してまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗よくに合わせて検討してまいります。  
・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合  
・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合  
・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

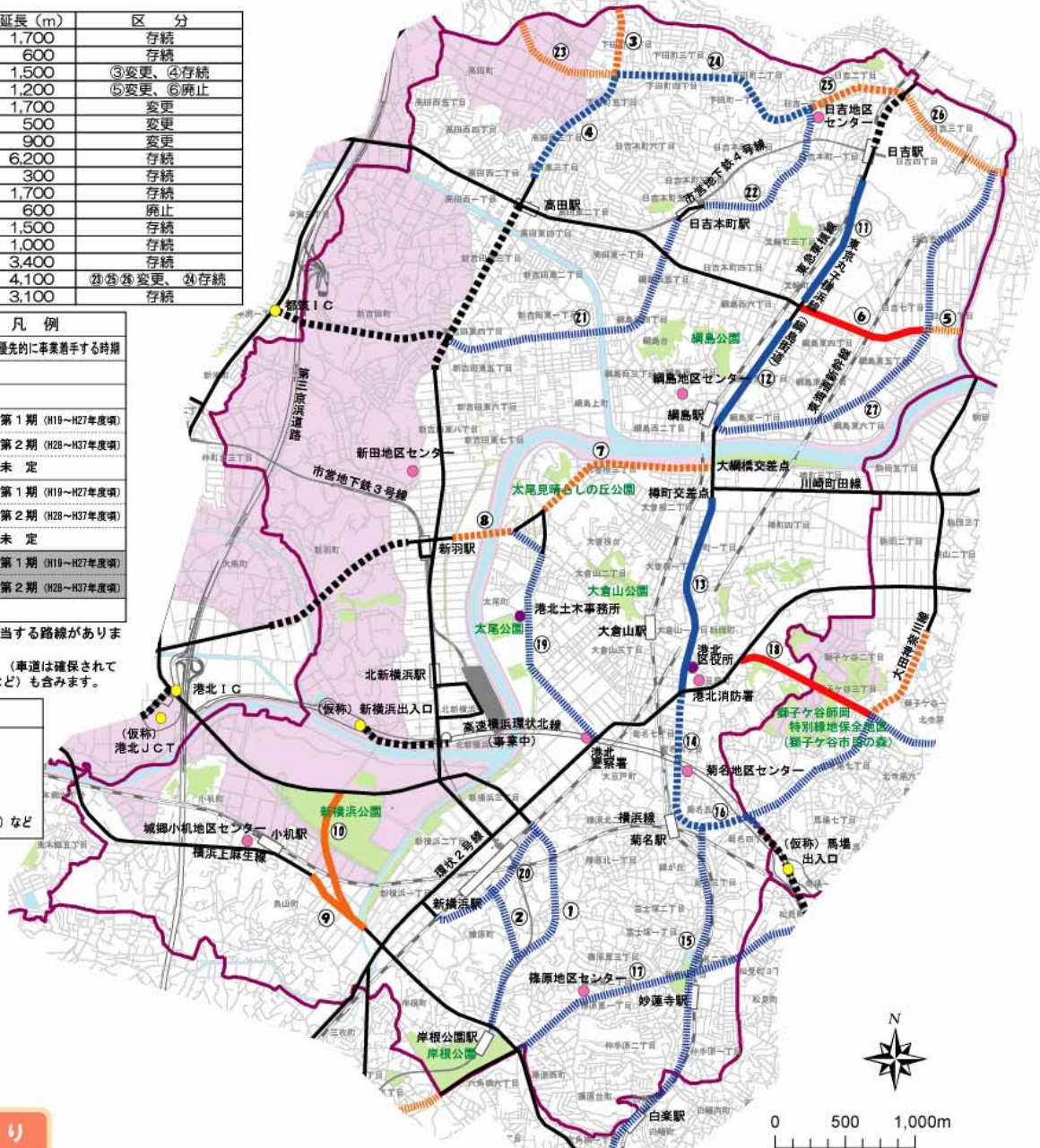
# 都市計画道路網の見直しの素案（港北区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①	新横浜元石川線	1,700	① 存続
②	新横浜篠原線	600	② 存続
③~④	宮内新横浜線	1,500	③ 変更、④ 存続
⑤~⑥	日吉元石川線	1,200	⑤ 変更、⑥ 廃止
⑦~⑧	川崎町田線	1,700	変更
⑨	横浜上麻生線	500	変更
⑩	鳥山線	900	変更
⑪~⑬	東京丸子横浜線	6,200	存続
⑭	菊名線	300	存続
⑮	鶴見三ツ沢線	1,700	存続
⑯	鶴見師岡線	600	廃止
⑰	太尾線	1,500	存続
⑱	新横浜南口線	1,000	存続
㉑~㉒	新吉田日吉線	3,400	存続
㉓~㉔	高田日吉線	4,100	㉓ 変更、㉔ 存続
㉕	綱島日吉線	3,100	存続

取扱いの凡例		
区分	優先的に事業着手する時期	
整備済み	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●	第1期 (H19~H27年度頃)
	●●●●●	第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補	■■■■■	

の区分については、該当する路線がありません。  
※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。

凡例	
市界・区界	——
市街化調整区域	■■■■■
主な公園など	■■■■■
インターチェンジ (IC) など	●



## 港北区のまちづくり

- **道路の現状と課題**
  - ・ 既設の幹線道路や東京丸子横浜線（綱島街道）などに交通が集中する結果、生活道路に通過交通が流入しています。
  - ・ 東急東横線各駅周辺の道路が脆弱なため渋滞し、バスなどの運行に支障が生じています。
  - ・ 広域交通については、第三京浜道路により東京や横浜都心方面と接続されていますが、整備の進む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ます。
- **道路の整備方針**
  - ・ 区内を循環するルート（循環道路）と区から放射状に伸びるルート（放射道路）による道路網を形成することにより、駅周辺の混雑や生活道路への車の流入を減少させるとともに、区内外の移動性を向上させ地域間の連携を強化します。

## 「見直しの素案」での考え方

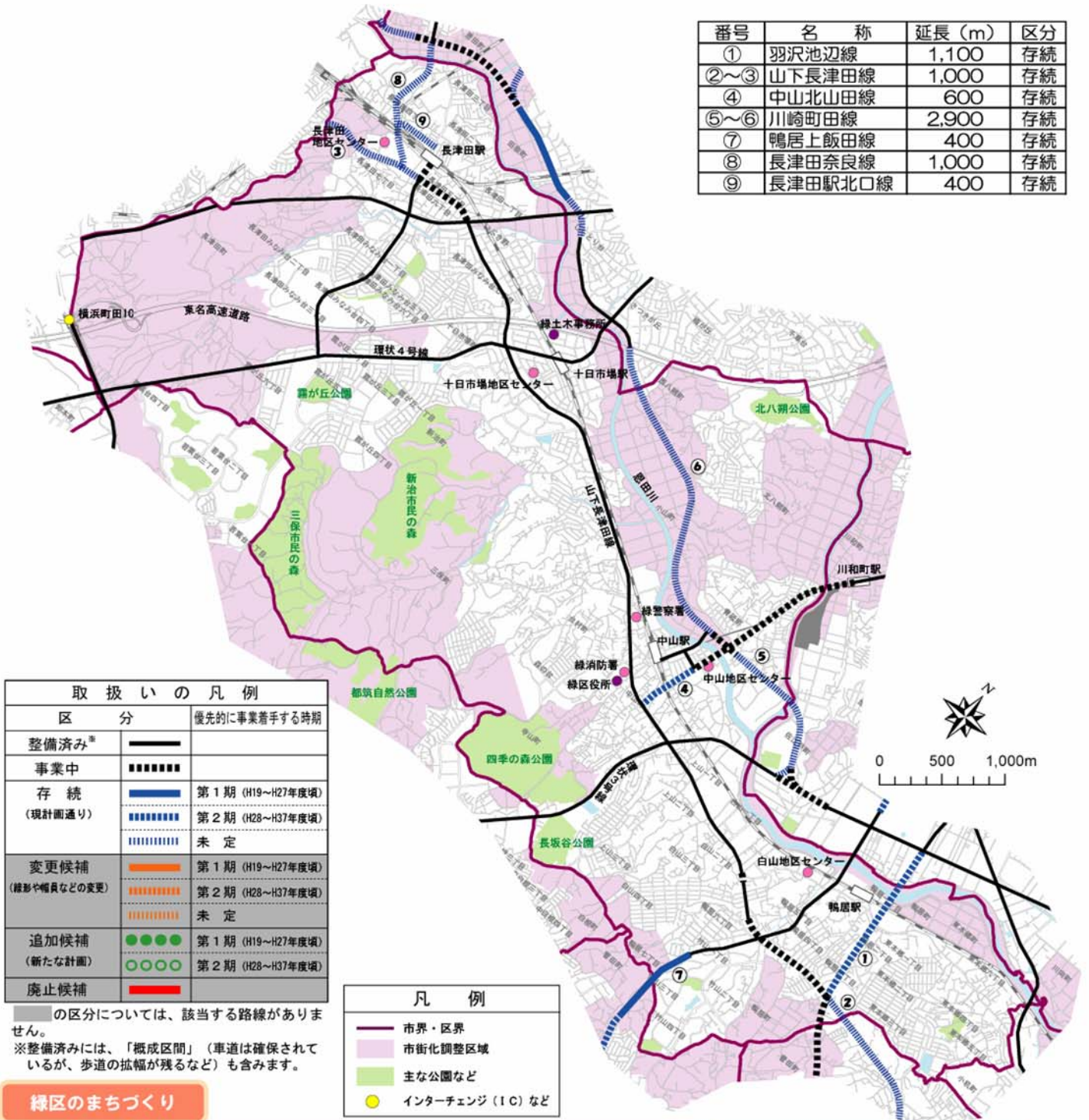
- **新横浜元石川線 (①)、新横浜篠原線 (②)、新横浜南口線 (㉒)**については「存続」とし、新横浜駅南部地区のまちづくりの進捗に合わせて取扱いを検討してまいります。
- **宮内新横浜線 (④)、東京丸子横浜線 (⑪~⑬)、菊名線 (⑭)**については「存続」とし、区内の循環道路および放射道路による道路網の形成を図るため、優先的に着手してまいります。
- **高田日吉線 (㉓)**については「存続」とし、日吉駅へのバス交通の円滑化とともに、歩行者の安全確保のため、優先的に着手してまいります。
- **宮内新横浜線 (③)、日吉元石川線 (⑤)、高田日吉線 (㉔)**については、川崎市との市境付近で線形および幅員の不整合が所を修正するため、「変更候補」とします。このうち、宮内新横浜線 (③)については、区内の循環道路および放射道路による道路網の形成を図るため、優先的に着手してまいります。
- **川崎町田線 (⑦)**については、大綱橋交差点、樽町交差点間のくい違いを解消するため、「変更候補」とします。また、川崎町田線 (⑧)については、新羽駅周辺地区の地区計画に合わせ幅員を変更するため、「変更候補」とします。なお、これらの区間については、本市の主要な幹線道路であることから、優先的に着手してまいります。
- **横浜上麻生線 (⑨)、鳥山線 (⑩)**については、JR横浜線横断が所の縦断線形や、交差点の形状に課題があることから「変更候補」とし、新横浜駅周辺の交通円滑化や、鉄道による地域分断の解消を図るため、優先的に着手してまいります。
- **高田日吉線 (㉓~㉔)**については、東急東横線横断部などで現道を有効に活用し、「変更候補」とします。
- **日吉元石川線 (⑥)**については、現道が交通機能を代替できるため、「廃止候補」とします。
- **鶴見師岡線 (⑯)**については、鶴見区内の大田神奈川線および現道のバス通りが交通機能を代替できるため、獅子ヶ谷師岡特別線地保全地区（獅子ヶ谷市民の森）の線を保全し、「廃止候補」とします。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連絡立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（緑区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①	羽沢池辺線	1,100	存続
②～③	山下長津田線	1,000	存続
④	中山北山田線	600	存続
⑤～⑥	川崎町田線	2,900	存続
⑦	鴨居上飯田線	400	存続
⑧	長津田奈良線	1,000	存続
⑨	長津田駅北口線	400	存続



- ### 緑区のまちづくり
- 鴨居駅周辺のまちづくり方針
    - ・鴨居上飯田線、山下長津田線、羽沢池辺線という周辺の都市計画道路整備を促進して、通過車両が狭い駅前通りや、住宅地内の道路を利用せずにスムーズに流れるようにします。
  - 中山駅周辺のまちづくり方針
    - ・中山北山田線の整備を促進し、川和踏切や三保踏切の渋滞を解消するとともに、通過車両を駅前に呼び込まない円滑な交通の流れを実現します。
    - ・また、歩行者が車と錯綜して横断が危険な川和踏切では、中山北山田線の整備により立体交差化を図るとともに、歩きやすい歩行環境の実現や景観にも配慮します。
  - 長津田駅周辺のまちづくり方針
    - ・北口では、市街地再開発事業にあわせ駅前広場の整備を推進するとともに、長津田奈良線、長津田駅北口線の整備を推進します。
- ※「緑区のまちづくり計画 横浜市都市計画マスタープラン・緑区プラン」より

### 「見直しの素案」での考え方

- 羽沢池辺線 (①)、鴨居上飯田線 (⑦) については「存続」とし、本市の主要な幹線道路ネットワーク強化のため、優先的に着手してまいります。
- 中山北山田線 (④) については「存続」とし、鉄道による地域分断や、踏切事故の解消を図るため、優先的に着手してまいります。
- 長津田奈良線 (⑧)、長津田駅北口線 (⑨) については「存続」とし、整備については、今後の長津田駅北口のまちづくりの状況を見ながら検討してまいります。

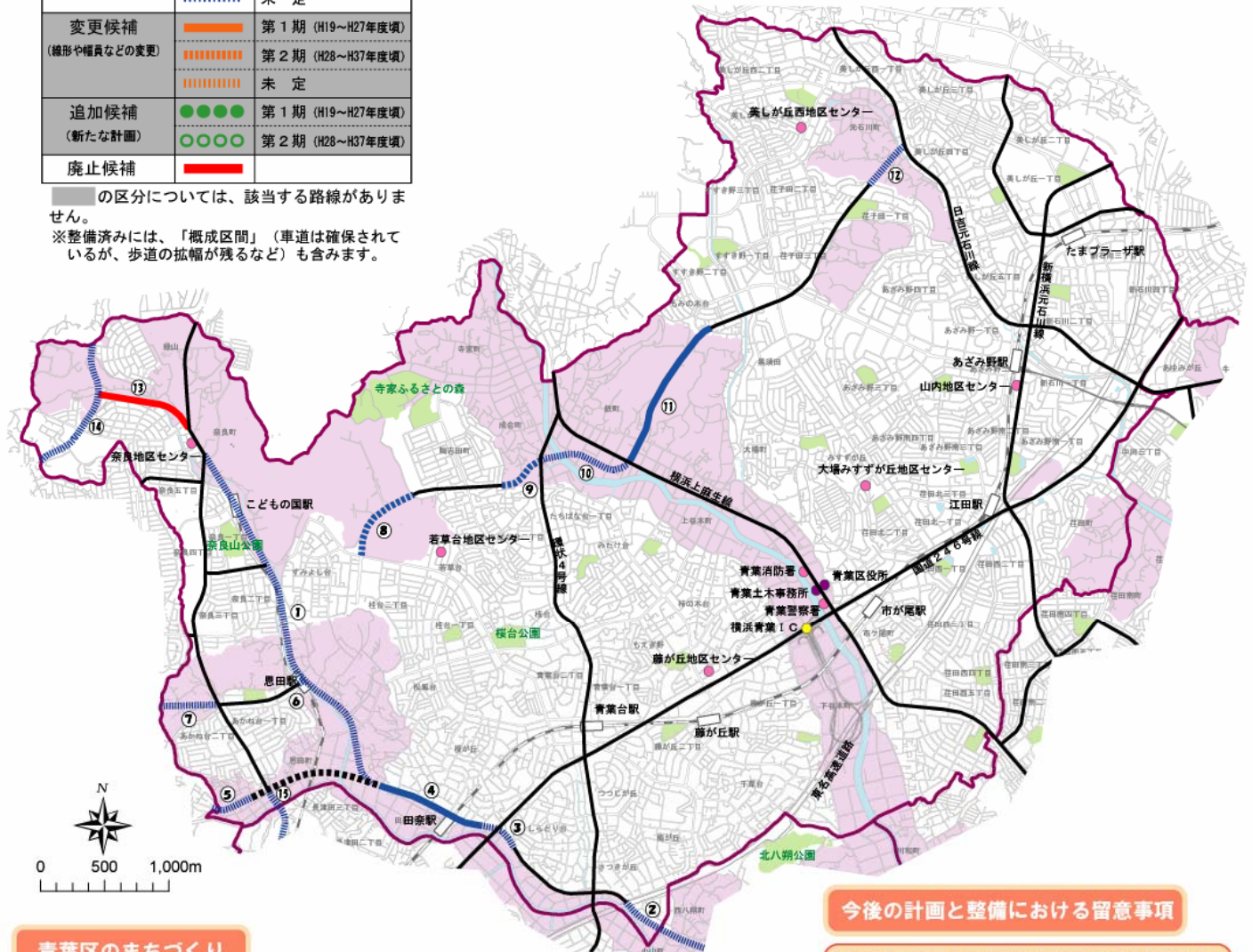
- ### 今後の計画と整備における留意事項
- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
    - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
    - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
    - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
  - 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
  - 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（青葉区）

区分	優先的に事業着手する時期
整備済み*	——
事業中	■■■■■
存続 (現計画通り)	■■■■■ 第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■ 第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■ 未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■■■■■ 第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■ 第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■ 未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●● 第1期 (H19~H27年度頃)
	●●●●● 第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補	■■■■■

市界・区界	——
市街化調整区域	■
主な公園など	■
インターチェンジ (I.C.) など	●

番号	名称	延長 (m)	区分
①	真光寺長津田線	2,900	存続
②~⑤	川崎町田線	1,800	存続
⑥~⑦	恩田線	500	存続
⑧~⑫	恩田元石川線	3,400	存続
⑬	奈良1号線	800	廃止
⑭	柿生町田線	1,100	存続
⑮	長津田奈良線	200	存続



の区分については、該当する路線がありません。  
※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。

## 青葉区のまちづくり

- まちづくりの方向性
  - 骨格道路-  
東西方向の国道246号と恩田元石川線、南北方向の日吉元石川線、横浜上麻生線、環状4号線、真光寺長津田線、川崎町田線、新横浜元石川線により、格子状の骨格道路網を形成します。  
恩田元石川線については、地域のシンボルの道路空間を創出するため、地域住民との話し合いを行いながら、安全で快適な歩行者空間や街路樹などの道路デザインに配慮し、周辺の地域資源との連携を図ります。また、青葉区における緑のネットワークとして位置づけます。
  - 樹林地の保全-  
横浜市の緑の七大地点のひとつとして、青葉区の北西部を中心にまとまって残っている樹林地については、緑地保全地区、市民の森などの様々な緑地保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を図ります。  
なお、土地利用が変更されるときには、様々な緑地保全施策を活用し、緑地保全に努めます。  
※「青葉区まちづくり指針 横浜市都市計画マスタープラン・青葉区プラン」より

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

## 「見直しの素案」での考え方

- 川崎町田線(④)については「存続」とし、本市の主要な幹線道路ネットワーク強化のため、優先的に着手してまいります。
- 恩田線(⑦)については、「存続」としていますが、計画地周辺が「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大地点に位置づけられていること、「青葉区まちづくり指針」において、「青葉区の北西部を中心にまとまって残っている樹林地については、緑地保全地区、市民の森などの様々な緑地保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を図ります。」とされていること、奈良2号線や長津田奈良線(支線1号線)が交通機能を代替できることから、廃止することが望ましいと考えており、今後モ川崎市、町田市と継続的に協議を進めます。
- 柿生町田線(⑭)については、「存続」としていますが、計画地の一部が、「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大地点に位置づけられていること、「青葉区まちづくり指針」における、「水と緑の軸」に位置づけられている奈良川と周辺の緑地に道路計画されていることから、廃止または線形変更することが望ましいと考えており、今後モ川崎市、町田市と継続的に協議を進めます。
- 恩田元石川線(⑧~⑨、⑪)については「存続」とし、公共交通の円滑化とともに、歩行者の安全確保のため、先行取得路線である鉄地区のほか、バス通りとなっている鴨志田町および成合町の区間について、優先的に着手してまいります。
- 奈良1号線(⑬)については、計画地周辺が「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大地点に位置づけられていること、「青葉区まちづくり指針」における、「水と緑の軸」に位置づけられている奈良川と周辺の緑地に道路計画されていること、また、奈良北園地内の現道のバス通りが交通機能を代替できるため、「廃止候補」とします。

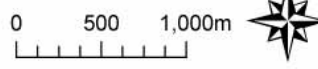
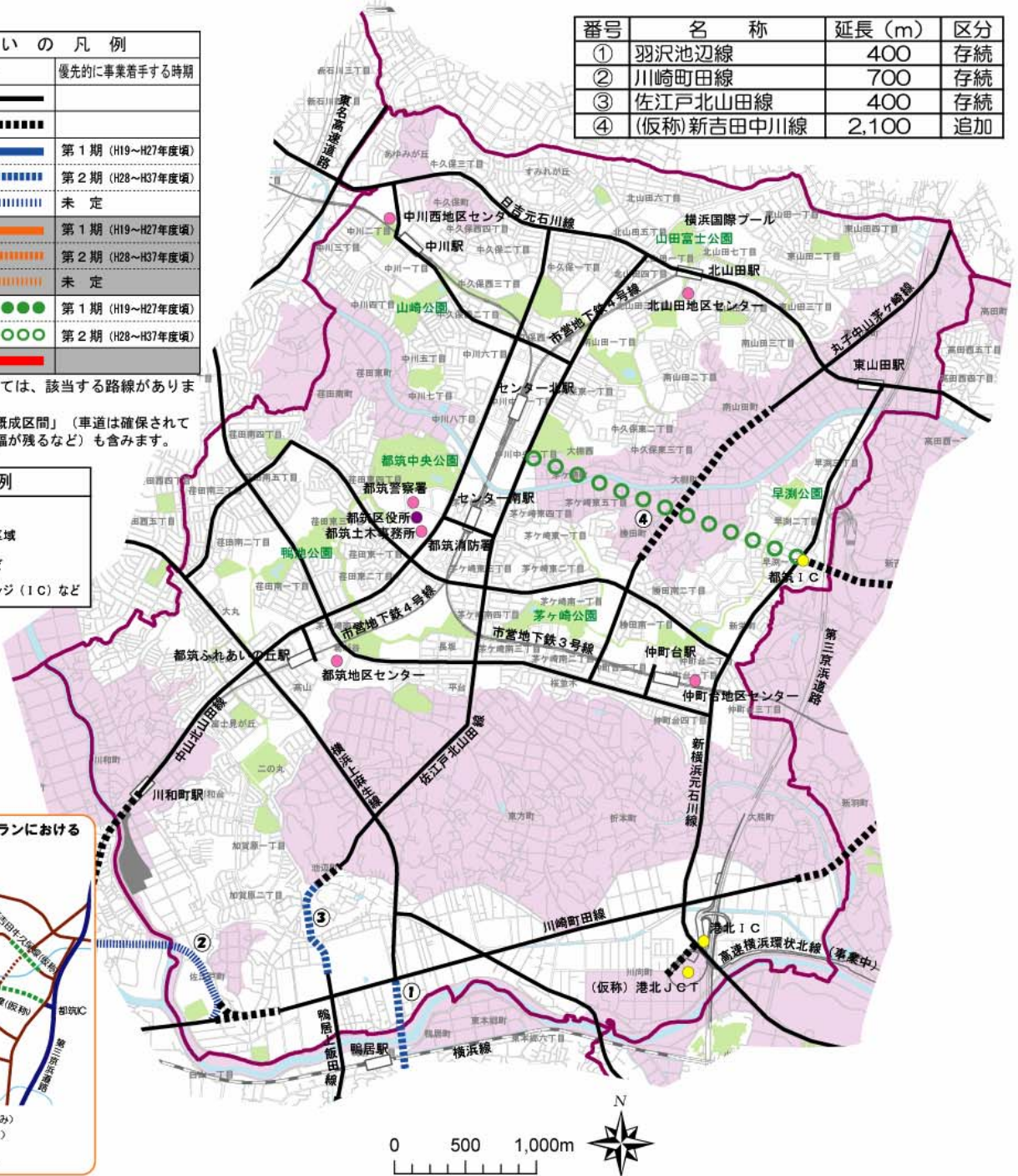
# 都市計画道路網の見直しの素案（都筑区）

取扱いの凡例		優先的に事業着手する時期
区分		
整備済み*	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
変更候補 (線形や幅員などの変更)	■■■■■	第1期 (H19~H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28~H37年度頃)
	■■■■■	未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●	第1期 (H19~H27年度頃)
	●●●●●	第2期 (H28~H37年度頃)
廃止候補	■■■■■	

番号	名称	延長 (m)	区分
①	羽沢池辺線	400	存続
②	川崎町田線	700	存続
③	佐江戸北山田線	400	存続
④	(仮称)新吉田中川線	2,100	追加

この区分については、該当する路線がありません。  
※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。

凡例	
■	市界・区界
■	市街化調整区域
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など



## 都筑区のみちづくり

- **道路の現状と課題**
    - ・都筑区は都市計画道路の整備の進捗により、市内では道路交通利便性の高い区ですが、今後は、タウンセンターをはさんだ東西方向の幹線と、港北ニュータウン西部での南北幹線の強化が課題です。
  - **基本方針**
    - ・港北ニュータウン内外で、計画中あるいは事業中の道路整備を促進します。
  - **具体的な取り組み**
    - ・丸子中山茅ヶ崎線、中山北山田線、羽沢池辺線、鴨居上飯田線、川崎町田線、佐江戸北山田線の整備推進
    - ・第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターとのアクセス性を高める新吉田中川線（仮称）の整備
    - ・荏田中川線（仮称）、新吉田牛久保線（仮称）の整備の検討
- ※「都筑区まちづくりプラン 横浜市都市計画マスタープラン・都筑区プラン」より（上記プランは、平成14年に策定され、おおむね20年後の都筑区の将来を描いています。）

## 「見直しの素案」での考え方

- 羽沢池辺線（①）、佐江戸北山田線（③）については「存続」とし、本市の主要な幹線道路ネットワーク強化のため、優先的に着手してまいります。
- 第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターとのアクセス性の向上を図るため、（仮称）新吉田中川線（④）を「追加候補」とし、優先的に着手してまいります。
- 「都筑区まちづくりプラン」に記述されている（仮称）荏田中川線、（仮称）新吉田牛久保線については、今後のまちづくりの進捗や周辺道路交通の状況を見ながら、整備に向けた検討を行ってまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

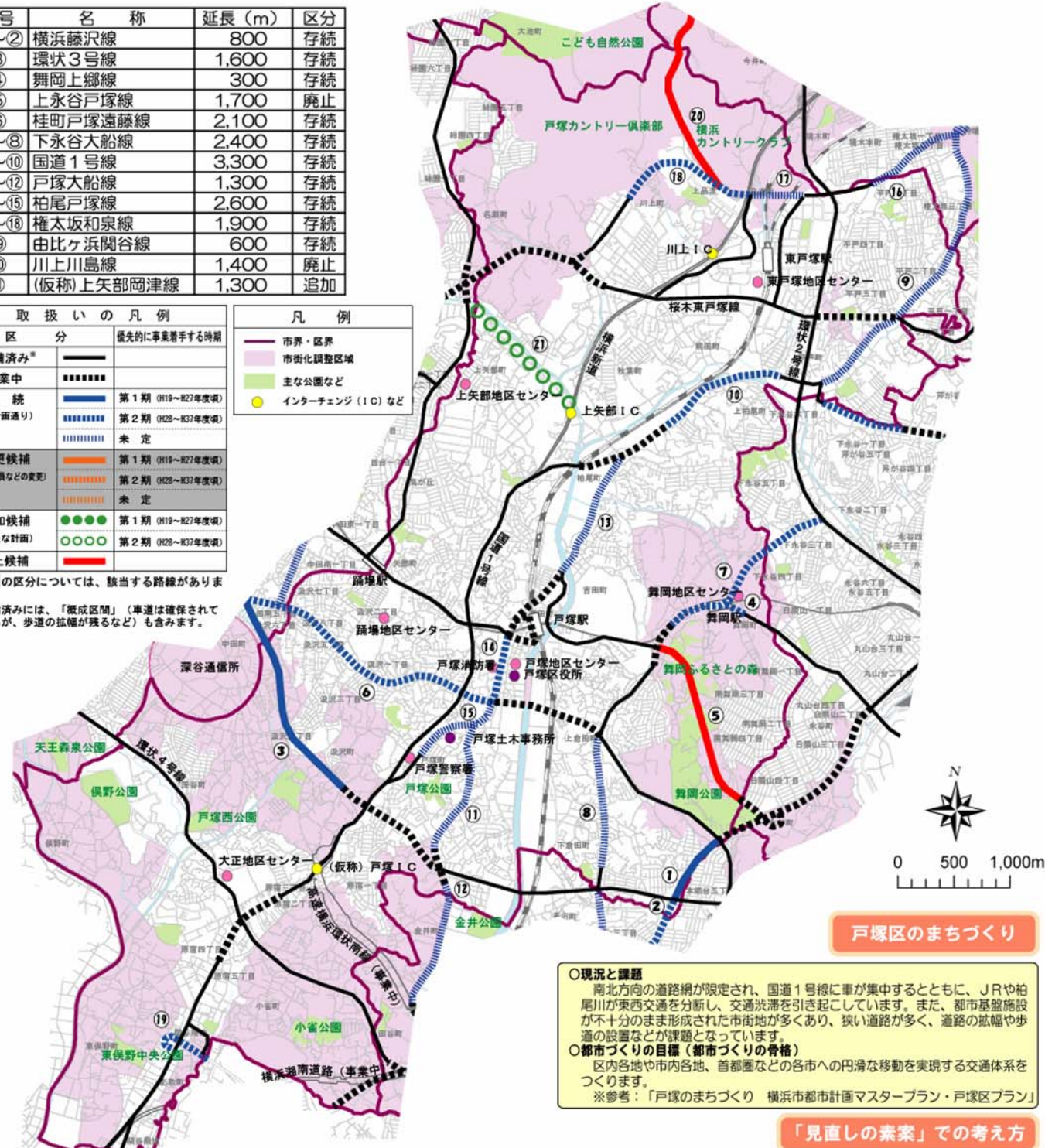
# 都市計画道路網の見直しの素案（戸塚区）

番号	名称	延長 (m)	区分
①～②	横浜藤沢線	800	存続
③	環状3号線	1,600	存続
④	舞岡上郷線	300	存続
⑤	上永谷戸塚線	1,700	廃止
⑥	桂町戸塚遠藤線	2,100	存続
⑦～⑧	下永谷大船線	2,400	存続
⑨～⑩	国道1号線	3,300	存続
⑪～⑫	戸塚大船線	1,300	存続
⑬～⑮	柏尾戸塚線	2,600	存続
⑯～⑰	権太坂和泉線	1,900	存続
⑱	由比ヶ浜関谷線	600	存続
⑳	川上川島線	1,400	廃止
㉑	(仮称)上矢部岡津線	1,300	追加

取扱いの凡例	
区分	優先的に事業着手する時期
整備済み*	——
事業中	■■■■■
存続 (現計画通り)	■■■■■ 第1期 (H19～H27年度)
	■■■■■ 第2期 (H28～H37年度)
	■■■■■ 未定
変更候補 (幅員などの変更)	■■■■■ 第1期 (H19～H27年度)
	■■■■■ 第2期 (H28～H37年度)
	■■■■■ 未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●● 第1期 (H19～H27年度)
	●●●●● 第2期 (H28～H37年度)
廃止候補	■■■■■

凡例	
—	市界・区界
■	市街化調整区域
■	主な公園など
●	インターチェンジ (IC) など

の区分については、該当する路線がありません。  
 ※整備済みには、「構成区間」（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。



## 戸塚区のまちづくり

**○現況と課題**  
 南北方向の道路網が限定され、国道1号線に車が集中するとともに、JR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ます。また、都市基盤施設が不十分のまま形成された市街地が多くあり、狭い道路が多く、道路の拡幅や歩道の設置などが課題となっています。

**○都市づくりの目標（都市づくりの骨格）**  
 区内各地や市内各地、首都圏などの各市への円滑な移動を実現する交通体系をつくります。  
 ※参考：「戸塚のまちづくり 横浜市都市計画マスタープラン・戸塚区プラン」

## 「見直しの素案」での考え方

## 今後の計画と整備における留意事項

○次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。  
 ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合  
 ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合  
 ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合

○着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。

○優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

- 横浜藤沢線（①～②）、環状3号線（③）、桂町戸塚遠藤線（⑥）については「存続」とし、本市の主要な幹線道路のネットワークを構築するため、事業中間間に引き続き、優先的に着手してまいります。
- 下永谷大船線（⑦）および舞岡上郷線（④）については「存続」とし、環状2号線とのアクセス強化を図るために優先的に着手してまいります。
- 横浜市が維持管理する柏尾町付近の国道1号線（⑩）については「存続」とし、本市の主要な幹線道路のネットワークを構築するため、優先的に着手してまいります。
- 柏尾戸塚線（⑭）については「存続」とし、本市の主要な幹線道路のネットワークであるとともに、戸塚駅西口で再開発が進められていることから、優先的に着手してまいります。
- 権太坂和泉線（⑯）については「存続」とし、本市の主要な幹線道路のネットワークを構築するため、優先的に着手してまいります。
- 由比ヶ浜関谷線（⑱）については「存続」とし、国道1号線とのアクセス強化を図るために、優先的に着手してまいります。
- 上永谷戸塚線（⑤）の横浜藤沢線（港南区日限山）と下永谷大船線（戸塚区舞岡町）をつなぐ区間については、周辺に代替の道路ネットワーク（桂町戸塚遠藤線～下永谷大船線など）があることや、豊かな環境資源としての「舞岡ふるさとの森」などを考慮し、「廃止候補」とします。
- 川上川島線（⑳）の保土ヶ谷二保川線（保土ヶ谷区）と権太坂和泉線を結ぶ区間については、交通機能を代替する現道があることや、当該区間の周辺がゴルフ場となっている市街化調整区域のため市街地形成が見込まれないことから、「廃止候補」とします。
- （仮称）上矢部岡津線（㉑）として、横浜新道（上矢部IC）と中田さちが丘線を結ぶ区間を、インターチェンジへのアクセス強化、安全な歩行者空間の確保などを図るために「追加候補」とし、優先的に着手してまいります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（栄区）

番号	名称	延長(m)	区分
①～③	横浜藤沢線	2,100	存続
④	上郷公田線	1,400	存続
⑤～⑦	下永谷大船線	2,800	存続
⑧～⑩	環状4号線	4,500	⑧⑩存続、⑨変更
⑪～⑫	戸塚大船線	1,500	存続

凡例	
	市界・区界
	市街化調整区域
	主な公園など
	インターチェンジ（IC）など

取扱いの凡例		優先的に事業着手する時期
整備済み*		
事業中		
		第1期（H19～H27年度頃）
		第2期（H28～H37年度頃）
存続 （現計画通り）		第1期（H19～H27年度頃）
		第2期（H28～H37年度頃）
		未定
変更候補 （線形や幅員などの変更）		第1期（H19～H27年度頃）
		第2期（H28～H37年度頃）
		未定
追加候補 （新たな計画）		第1期（H19～H27年度頃）
		第2期（H28～H37年度頃）
廃止候補		



の区分については、該当する路線がありません。  
 ※整備済みには、「概成区間」（車道は確保されているが、歩道の幅が残るなど）も含まれます。

## 栄区のまちづくり

### ○現状と課題

都市計画道路の整備率が、18区で最低となっており、特に、現在拡幅整備を進めている環状4号線については、幹線道路であるとともに、丘陵部の住宅地から鉄道駅を結ぶ主要ルートとなっていることや、横浜鎌倉線とも一部区間で重複することから、慢性的に交通渋滞が発生し、早期の拡幅整備が必要となっています。

### ○まちづくりの基本理念と目標（道路交通ネットワークの考え方）

環状4号線などを東西の軸、桂町戸塚連絡線、下永谷大船線などを南北の軸として整備を進めます。また、通過交通を分散し、栄区内から各方面へのアクセスを向上させるため、高速横浜環状南線などとともに横浜藤沢線、上郷公田線などの整備を促進し、幹線道路ネットワークの形成を図ります。

※「栄区まちづくり方針 横浜市都市計画マスタープラン 栄区プラン」より

## 「見直しの素案」での考え方

- 横浜藤沢線（①～③）については「存続」とし、本市の主要な幹線道路であることや高速横浜環状南線へのアクセス強化を図るため、優先的に着手してまいります。
- 上郷公田線（④）については、環状4号線や桂町戸塚連絡線などとともに道路ネットワークを形成することにより周辺地域の渋滞緩和に寄与することなどから、「存続」とし、高速横浜環状南線へのアクセス機能や地域の交通利便性の向上のために、優先的に着手してまいります。
- 下永谷大船線（⑤）については「存続」とし、笠間交差点付近の慢性的な渋滞解消に寄与することなどから、優先的に着手してまいります。
- 環状4号線（⑩）の本郷小学校付近から「神奈中車庫前交差点」までの区間については「存続」とし、本市の主要な幹線道路のネットワークを構築するため、事業中区間に引き続き、優先的に着手してまいります。
- 環状4号線（⑨）の「神奈中車庫前交差点」から「神戸橋交差点」までの区間については、歩行者の安全確保や交通量などを考慮し、道路幅員について見直すため「変更候補」とし、本市の主要な幹線道路ネットワークとして、優先的に着手してまいります。

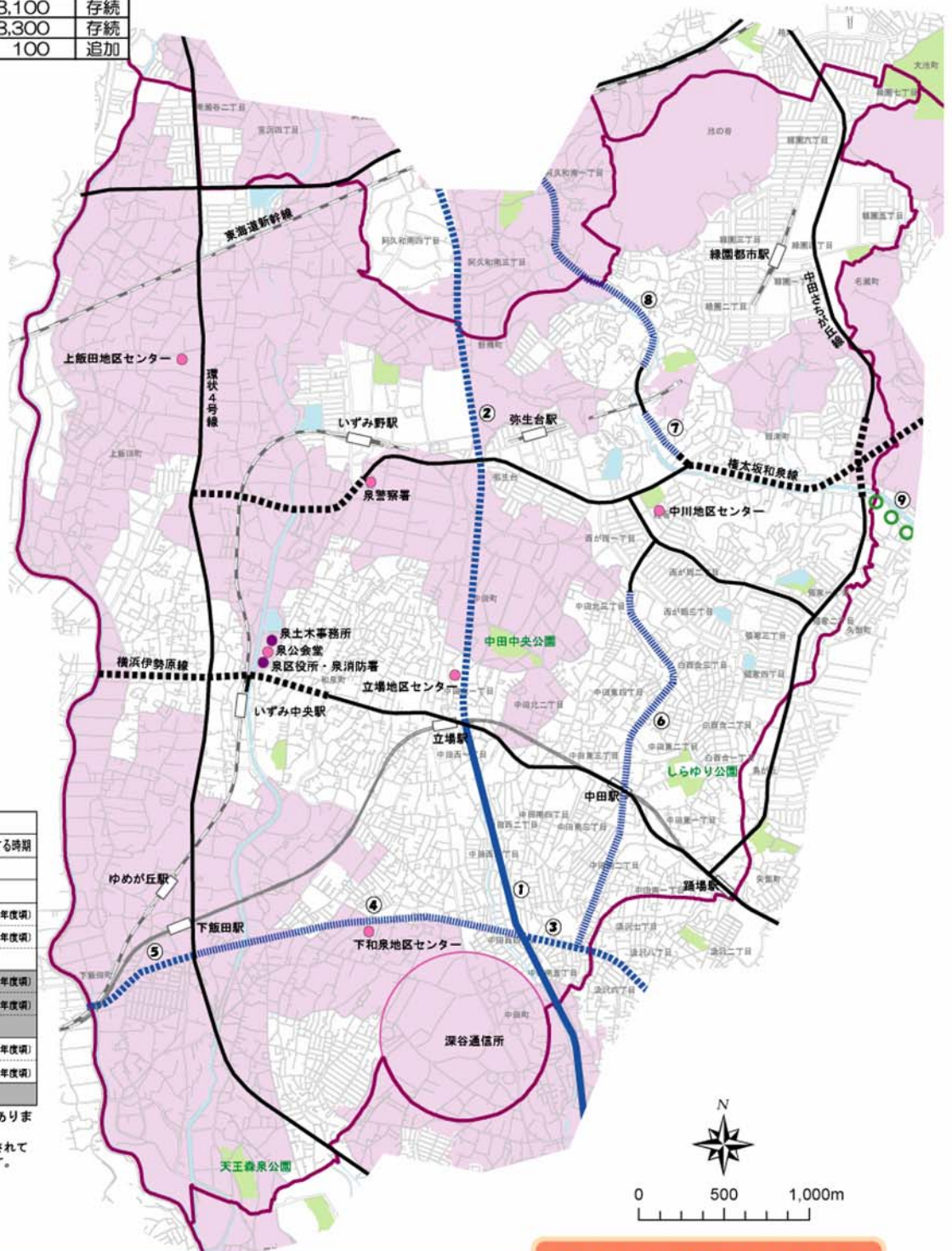
## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗よくに合わせて検討してまいります。
  - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。



# 都市計画道路網の見直しの素案（泉区）

番号	名称	延長(m)	区分
①～②	環状3号線	4,100	存続
③～⑤	桂町戸塚遠藤線	3,100	存続
⑥～⑧	中田三ツ境線	3,300	存続
⑨	(仮称)上矢部岡津線	100	追加



凡例	
	市界・区界
	市街化調整区域
	主な公園など

取扱いの凡例		
区分	優先的に事業着手する時期	
整備済み*	——	
事業中	■■■■■■	
存続 (現計画通り)		第1期 (H19～H27年度)
		第2期 (H28～H37年度)
		未定
変更候補 (形状や幅員などの変更)		第1期 (H19～H27年度)
		第2期 (H28～H37年度)
		未定
追加候補 (新たな計画)		第1期 (H19～H27年度)
		第2期 (H28～H37年度)
廃止候補		

\*の区分については、該当する路線がありません。  
※整備済みには、「概成区間」（単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。

## 泉区のまちづくり

- まちづくりの課題
  - ・ 区民誰もが、また区域全体から快適に移動できる、円滑な交通ネットワークの形成が求められています。
  - ・ 交通渋滞の解消や歩行者の安全確保に向け、幹線道路の早期整備を行い、道路ネットワークを形成するとともに、鉄道とバスのアクセス向上などによる公共交通ネットワークを充実することが求められています。
- まちづくりの方針（道路ネットワーク）
  - ・ 市内各地域間の連携を担う幹線道路として、環状3号線、桂町戸塚遠藤線などの整備を促進します。
  - ・ 住宅地や最寄り駅、幹線道路を連絡する地区幹線道路の整備については、幹線道路の整備時期を見ながら進めます。  
※「横浜市都市計画マスタープラン 泉区プラン」より

## 「見直しの素案」での考え方

- 環状3号線（①～②）、桂町戸塚遠藤線（③、⑤）については、本市の主要な幹線道路のネットワークであり、区内及び区外各地域との連携を強化し、市域としての一体化、利便性の向上に寄与することや、隣接都市へのアクセス向上が期待されることから「存続」とし、戸塚区内の事業中間に引き続き、優先的に着手してまいります。
- (仮称)上矢部岡津線（⑨）として、横浜新道（上矢部IC）と中田さちが丘線を結ぶ区間を、インターチェンジへのアクセス強化、安全な歩行者空間の確保などを図るために「追加候補」とし、優先的に着手してまいります。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗よくに合わせて検討してまいります。
  - ・ 今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・ 米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・ 新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

# 都市計画道路網の見直しの素案（瀬谷区）



番号	名称	延長 (m)	区分
①～②	国道16号線	800	存続
③～⑤	環状3号線	3,900	③④存続、⑤変更
⑥	環状4号線	400	存続
⑦～⑨	横浜厚木線	2,900	存続
⑩～⑪	三ツ境下草柳線	2,100	存続
⑫～⑬	希望ヶ丘瀬谷線	2,300	存続
⑭～⑰	瀬谷地内線	1,400	⑭⑮⑰変更、⑯存続
⑱	中田三ツ境線	2,200	存続

取扱いの凡例		優先的に事業着手する時期
区分		
整備済み*	——	
事業中	■■■■■	
存続 (現計画通り)	■■■■■	第1期 (H19～H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28～H37年度頃)
	■■■■■	未定
変更候補 (橋形や幅員などの変更)	■■■■■	第1期 (H19～H27年度頃)
	■■■■■	第2期 (H28～H37年度頃)
	■■■■■	未定
追加候補 (新たな計画)	●●●●●	第1期 (H19～H27年度頃)
	●●●●●	第2期 (H28～H37年度頃)
廃止候補	■■■■■	

の区分については、該当する路線がありません。  
※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。

凡例	
■■■■■	市界・区界
■■■■■	市街化調整区域
■■■■■	主な公園など

## 瀬谷区のまちづくり

### ■道路交通体系づくりの方針

#### ○考え方

広域、地域の交通を担う道路を、歩行者にとって安全で快適な交通環境を確保しながら、東西・南北でネットワークを形成するように整備し、地区間を連絡する循環ルートの整備を進めます。

#### ○現状と課題

- 未着手の都市計画道路が多く、特に、中心地域では、集中する交通に対処するための道路整備が遅れています。
  - 南北方向を結ぶ幹線道路の整備として、環状3号線、環状4号線の整備を推進します。
  - 中心地域の道路整備として、横浜厚木線の拡幅と三ツ境下草柳線の整備により、相模鉄道線の南北で駅周辺へのアクセスを高めます。
- ※参考：「横浜市都市計画マスタープラン・瀬谷区プラン」

## 「見直しの素案」での考え方

- 横浜厚木線（⑦～⑧）は「存続」とし、本市の主要な幹線道路ネットワークとして重要な路線であり、特に、三ツ境駅周辺の整備が急がれることから、優先的に着手してまいります。
- 環状4号線（⑥）については「存続」とし、本市の主要な幹線道路のネットワーク構築のため、優先的に着手してまいります。
- 横浜市が維持管理する北町付近の国道16号線（①～②）については「存続」とし、インターチェンジアクセスと隣接市との連絡強化のため、優先的に着手してまいります。
- 三ツ境下草柳線（⑩）の環状4号線以東については、土地区画整理事業の見直しにあわせて検討する必要があることから、今回の見直しでは「存続」とし、今後、関係機関と連携を図りながら検討していきます。
- 環状3号線（⑤）と瀬谷地内線（⑭）については、狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」とします。また、環状3号線（③～⑤）については、本市の主要な幹線道路ネットワークを構築するため、安全な歩行空間を確保するためなどから、優先的に着手してまいります。
- 瀬谷地内線（⑮）については、三ツ境下草柳線（⑩）とのくい違い交差点の解消を図る必要があることから、「変更候補」とします。
- 瀬谷地内線（⑰）については、隣接する事業中の道路を有効利用できることから「変更候補」とします。

## 今後の計画と整備における留意事項

- 次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進捗に合わせて検討してまいります。
  - ・今後、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備、新たな鉄道連続立体交差事業など、まちづくりが具体化した場合
  - ・米軍施設返還後の土地利用の検討が具体化した場合
  - ・新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合
- 着手時期が未定の路線においても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。
- 優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

## 第4章 今後の進め方

### (1) 都市計画手続き

廃止候補とした路線・区間については、関係機関との協議を行うとともに、市民の意見も踏まえつつ都市計画素案を作成し、都市計画の手続きを行う。

また、変更候補、追加候補とした路線・区間については、道路構造などについて具体的に検討したうえ、関係機関との協議を行うとともに、市民の意見も踏まえつつ都市計画素案を作成し、都市計画の手続きを行う。

なお、これらの廃止、変更、追加に伴い、接続する路線などに変更等の必要が生じた場合は、併せて都市計画の手続きを行う。

