

これからの都市計画道路網のあり方について（答申）

平成17年1月31日

横浜市都市計画審議会

はじめに

都市において、幹線道路は、日常の市民生活や経済活動を支える重要な役割を果たすのみならず、将来の都市構造を誘導する大きな要因のひとつとなるものである。とりわけ、都市計画道路は、その重要性に鑑み、都市の将来を見据えつつ、あらかじめ起終点、ルート、幅員等を都市計画として定め、一定の制限のもと長期的な視点にたって整備が進められている。

昭和30年当時、人口約100万人であった横浜が、現在の約350万人に至る過程で、都市計画道路は鉄道や港湾とともに、重要な都市施設として都市骨格を形成し、市民生活や経済活動を支えてきた。

この間、都心・副都心の開発や機能集積、臨海部の埋め立てや工業集積、内陸部における大規模開発、自動車専用道路や幹線街路の整備などが進み、都市構造は大きく変化してきている。

このような変化の中で、横浜全体の活力も大きく向上し、都市計画道路の整備率が6割を超えた現在において、市民の交通利便性も高まってきている。しかしながら、市内の道路渋滞は、依然として市民生活や経済活動の支障となっている。

また、都市計画道路の備えるべき機能も、自動車交通に加えて、歩行環境の充実やガス・水道等のライフラインの収容、大規模災害への対応など、従来にも増して、広範かつ多様な機能が求められている。

今日、横浜においても少子高齢化が進み、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いるが、他方、高齢者や女性の移動は、近年増加傾向にあることから、今後は、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整備が、より求められてくるものと考えられる。

さらに、環境や景観に対する市民意識の高まりに対して、都市計画道路がいかに応えていくのかも問われている。

したがって、今後も都市計画道路の果たすべき役割は大きいものがあるが、現在の都市計画道路の多くは、高度経済成長期にあった昭和30年代から40年代にかけて決定されており、その後、大幅な見直しが行われていない状況にある。

そこで、今後、都市計画道路の果たすべき役割や備えるべき機能について、「これからの都市計画道路網のあり方」として取りまとめるとともに、今後の都市計画道路網の見直しの考え方について、答申として示すこととした。

この答申に基づき、都市計画道路網の見直しが行われ、都市「横浜」の継続的な発展と市民生活の向上に大きく寄与することを願うものである。

目 次

第1章 検討の背景と見直しの必要性	P 1
（1）都市計画道路の概要	P 1
（2）市内の道路交通や公共交通の現状	P 7
（3）社会状況等の変化	P 9
（4）見直しの必要性	P 12
（5）検討対象の考え方	P 13
第2章 これからの都市計画道路網のあり方	P 14
（1）活力あるまちづくり	P 15
（2）安全なまちづくり	P 16
（3）環境に配慮したまちづくり	P 17
（4）人にやさしいまちづくり	P 19
（5）円滑な移動	P 21
（6）周辺土地利用との整合	P 23
第3章 見直しの考え方	P 24
（1）見直しの基本的視点	P 24
（2）見直しの枠組み	P 26
（3）見直しフロー	P 27
第4章 見直しに伴う課題	P 30
（1）概成区間の取り扱いの明確化	P 30
（2）市境での都市計画の不整合の解消	P 30
（3）既存道路の都市計画決定	P 31
（4）廃止・変更に伴う用途地域の見直し	P 31
（5）都市計画道路の見直しに関する 法的課題の整理	P 31
（6）米軍施設返還への対応	P 31
（7）次期見直しの考え方	P 32
第5章 今後の進め方	P 33

第1章 検討の背景と見直しの必要性

(1) 都市計画道路の概要

ア 都市計画道路の役割

(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。

人や車の通行などに寄与する「**交通機能**」

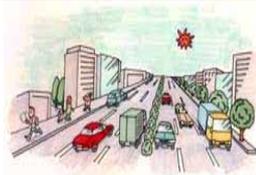
良好な歩行者空間など沿道環境を提供し、また、都市防災に寄与するとともに、上下水道・電気・ガス施設などを収容する「**空間機能**」

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

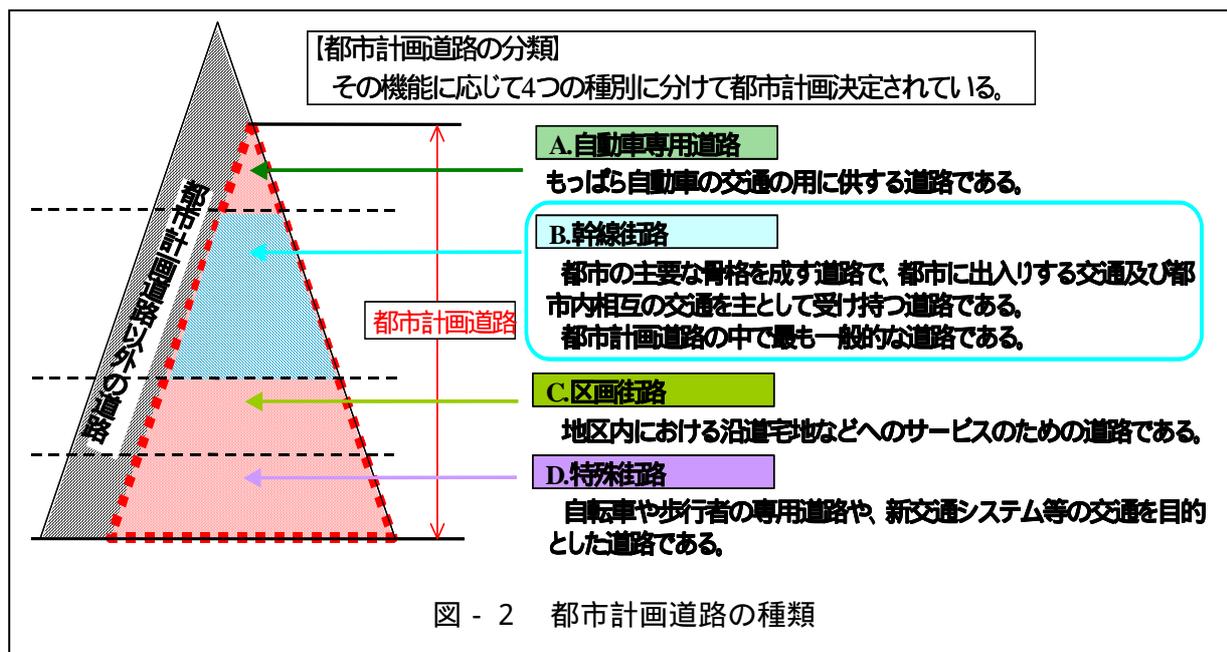


図 - 1 道路の基本的な機能

(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。



(ウ) 幹線街路の分類

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。

また、都市計画決定していないものの、古くからの街道筋などに相当する道路や、郊外部などの大規模開発にあわせて整備された道路などで、「幹線街路と同等の機能を持つ道路」がある。

イ 都市計画道路の状況

(ア) 都市計画道路の変遷

自動車専用道路、新交通システムを除く横浜市内の都市計画道路の延長は、平成15年度末で、約689Kmであり、現行の都市計画法が施行された昭和44年6月当時に比べ、延長で1割強程度の増加となっている。

この約689kmのうち、約6割は整備済み、約1割が事業中であり、残る約3割の未着手延長約211kmのうち、昭和44年5月以前に都市計画決定された区間が約85%ある。

なお、横浜市においては、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。

(イ) 建築制限の緩和

昭和30年代頃に既成市街地となっていた地域において、未着手となっている区間が多いという傾向がある。また、車線は確保されているものの、歩道幅員が不十分である、いわゆる「概成区間」も課題となっている。

なお、横浜市では、道路整備が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、概成区間及び事業に着手していない路線においては、都市計画道路の区域内における建築制限の緩和を過去2回にわたり、実施してきた。

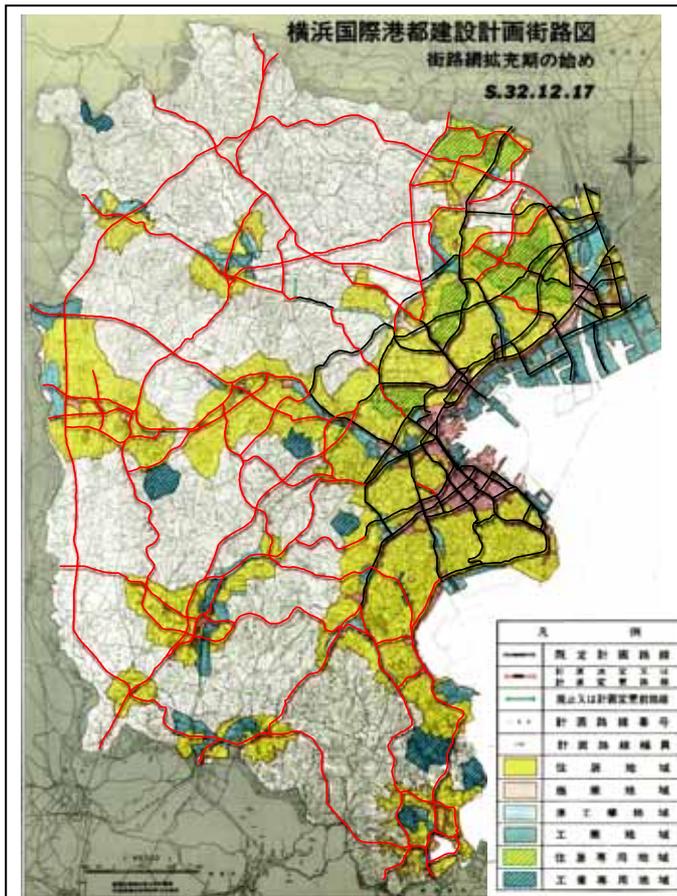


図 - 3 都市計画道路網（昭和 32 年）

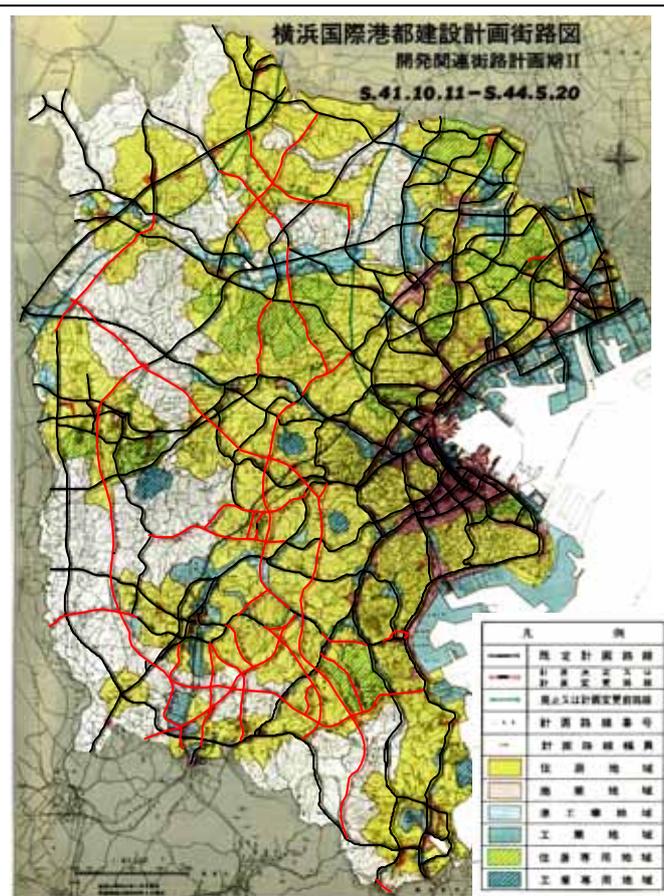


図 - 4 都市計画道路網（昭和 44 年）

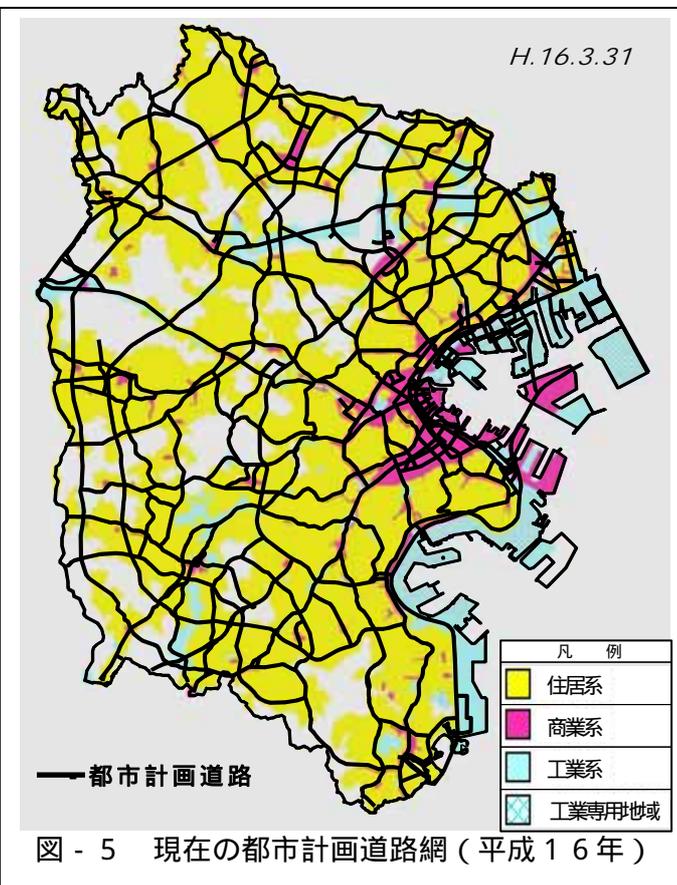


図 - 5 現在の都市計画道路網（平成 16 年）

	人 口	都市計画道路 延長
昭和 32 年	118万人	450Km
昭和 44 年	207万人	597Km
平成 16 年	354万人	689Km

自動車専用道路及び新交通システムは除く

図 - 6 都市計画道路の延長と人口

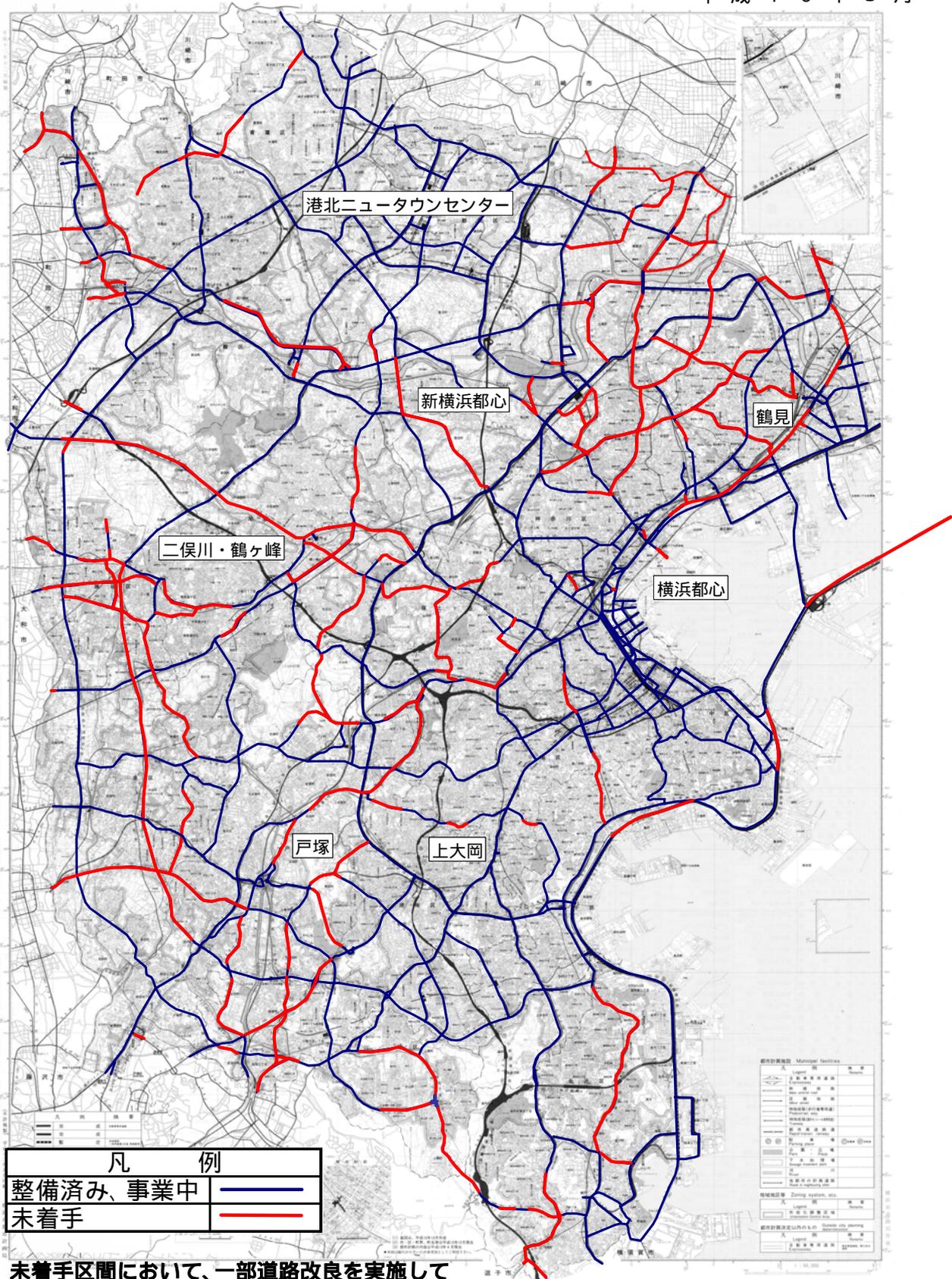


図 - 7 都市計画道路未着手箇所

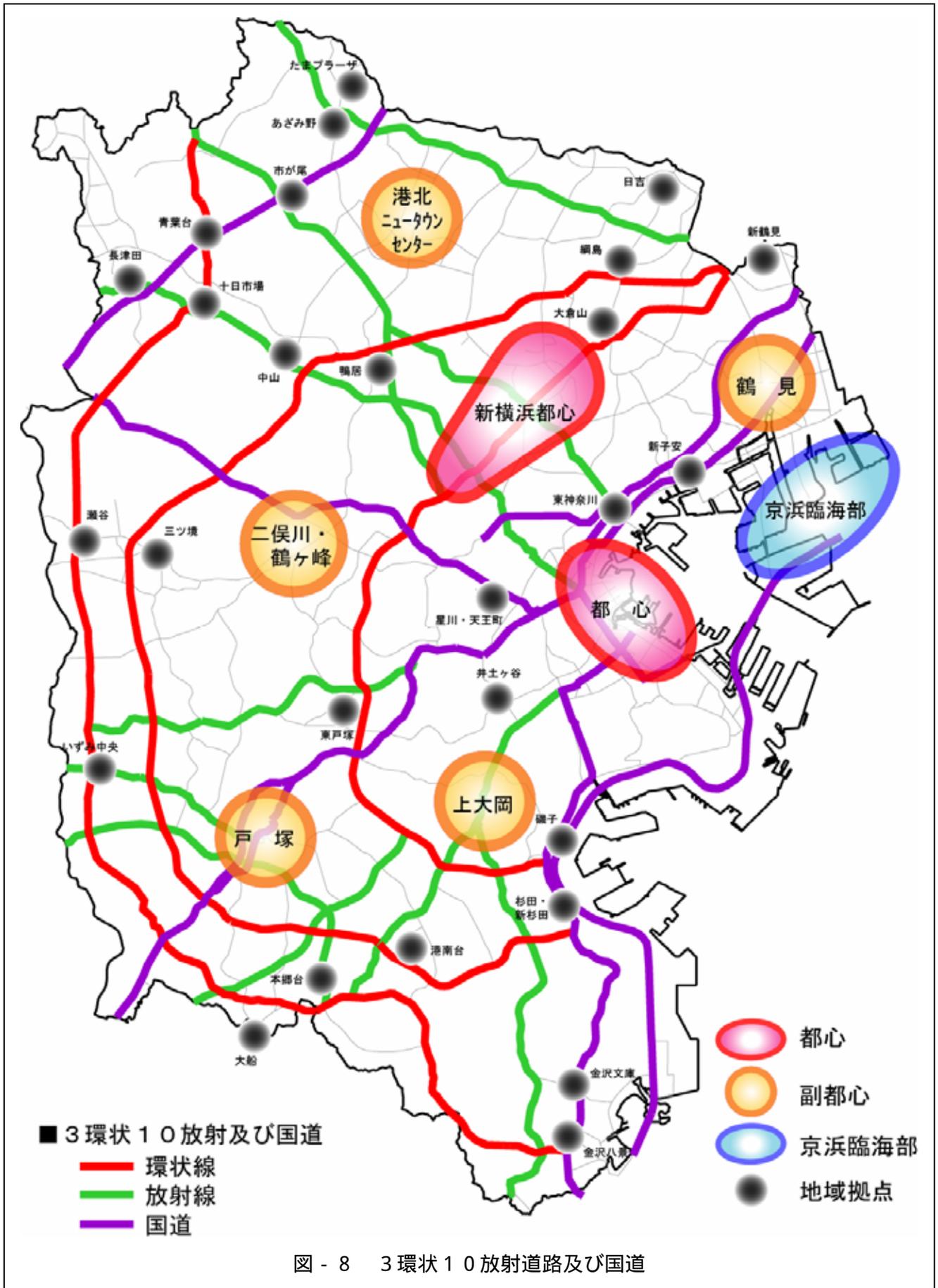
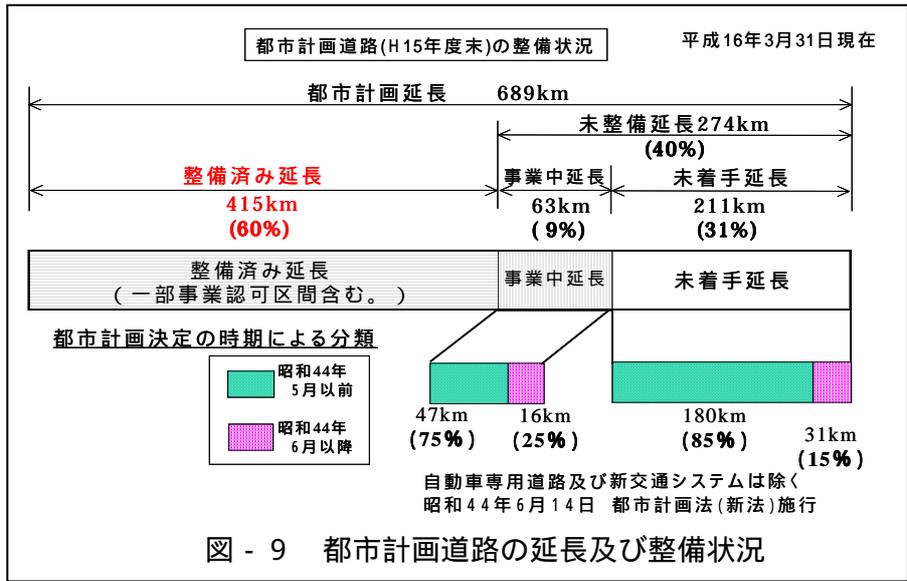


図 - 8 3環状10放射道路及び国道



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)

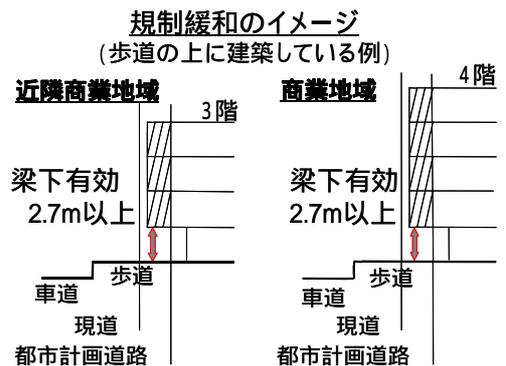
対象:都心部の都市計画道路計11路線(延長18.74km)
(歩道の拡幅を残すなど道路の機能が概ね確保できている都市計画道路)

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)



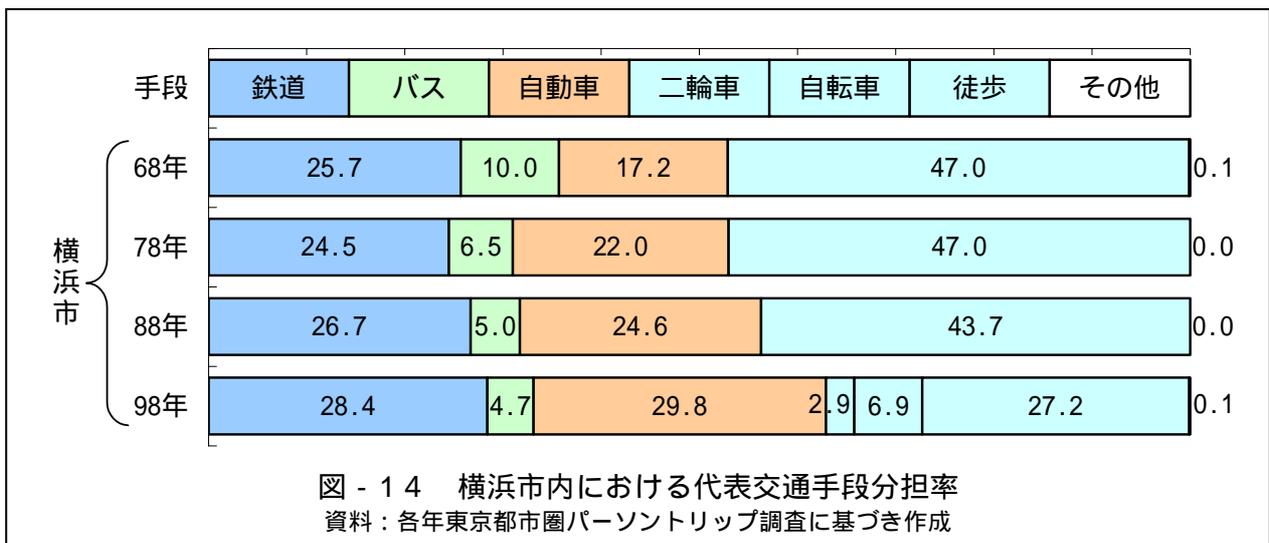
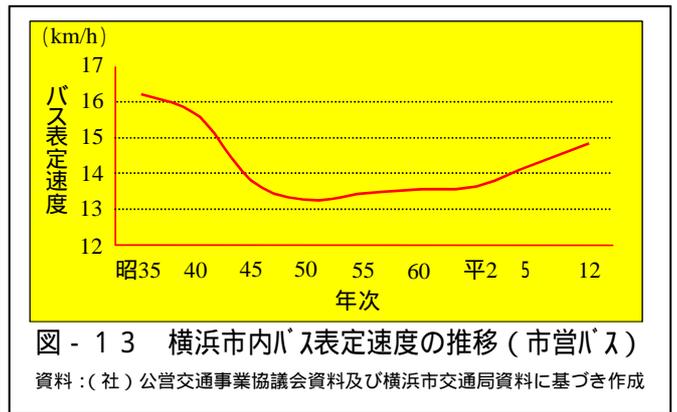
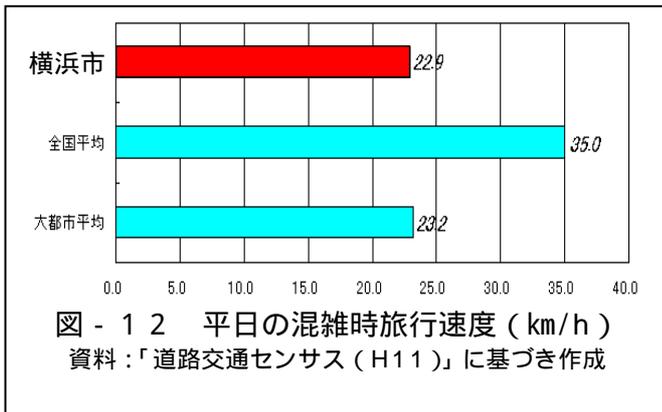
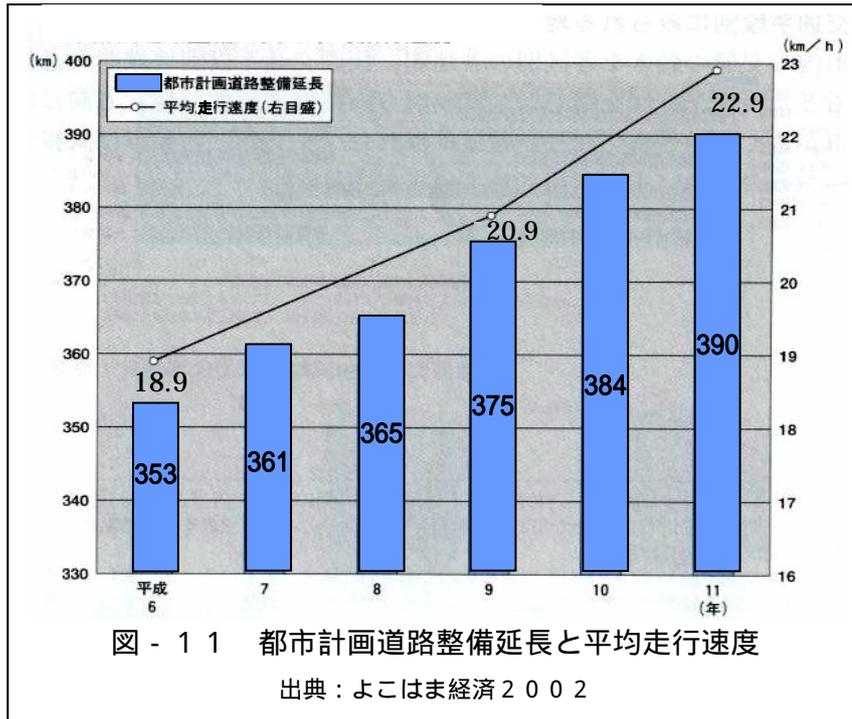
(2)2回目(平成13年4月)

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)



(3) 社会状況等の変化

ア 都心・副都心の開発計画などによる都市構造の変化

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、横浜市は横浜都心の一極構造から多心型の都市構造へと変化してきており、今後とも、横浜都心・新横浜都心、副都心、京浜臨海部、及び地域拠点の整備・育成を進め、職住が近接した多心型都市構造を形成することとしている。

横浜港のスーパー中枢港湾としてのさらなる機能強化や羽田空港の国際化が今後見込まれる中、首都圏や全国の主要都市との連絡など、広域的な交通利便性も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いる。

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当時、郊外部の多くは田畑や山林が広がっていたが、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、都市計画道路と貴重な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、市民において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も、自然環境や景観への配慮を求められているといえる。

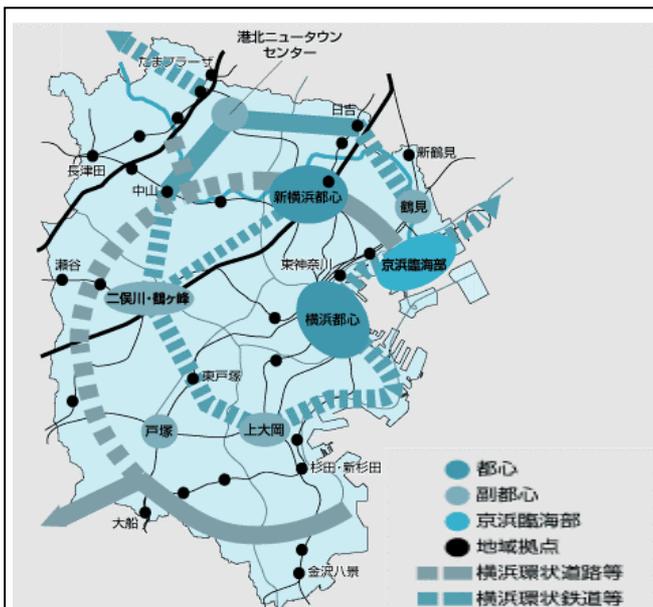
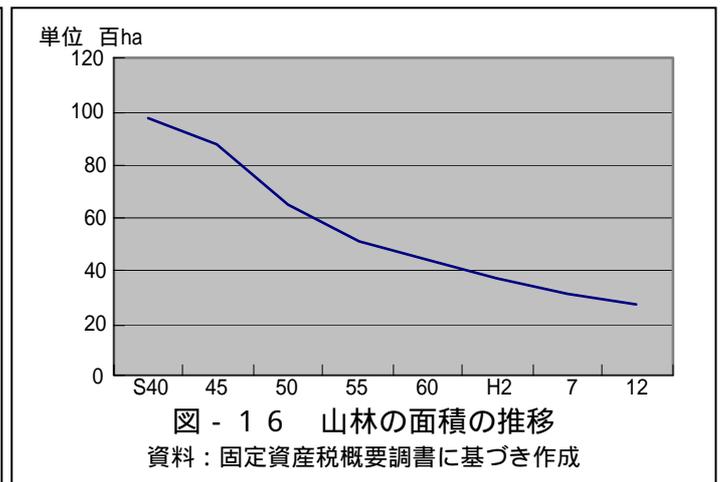


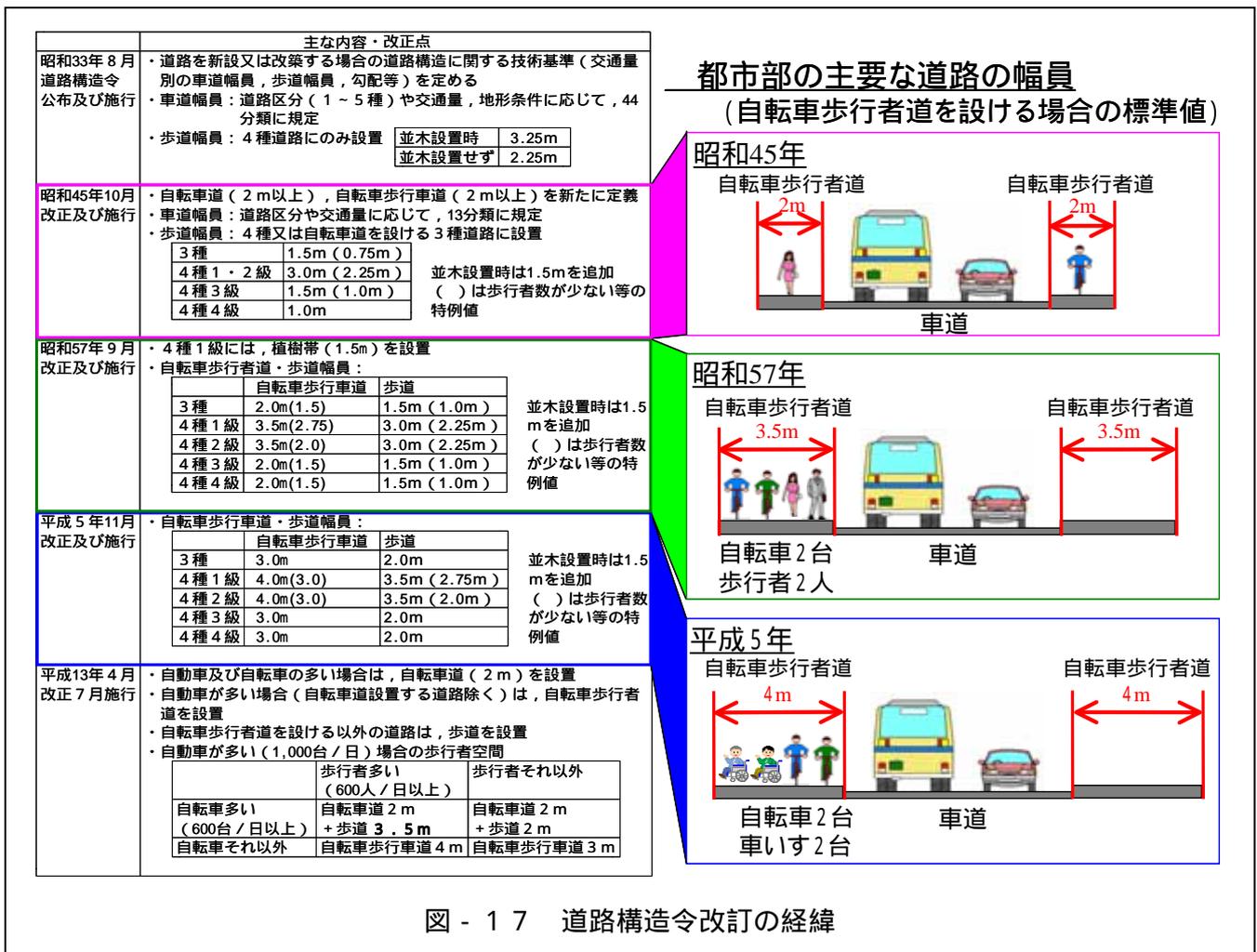
図 - 15 横浜市の将来都市構造

出典：横浜市中期政策プラン



ウ 歩行者系空間の充実など道路に対する考え方の変化

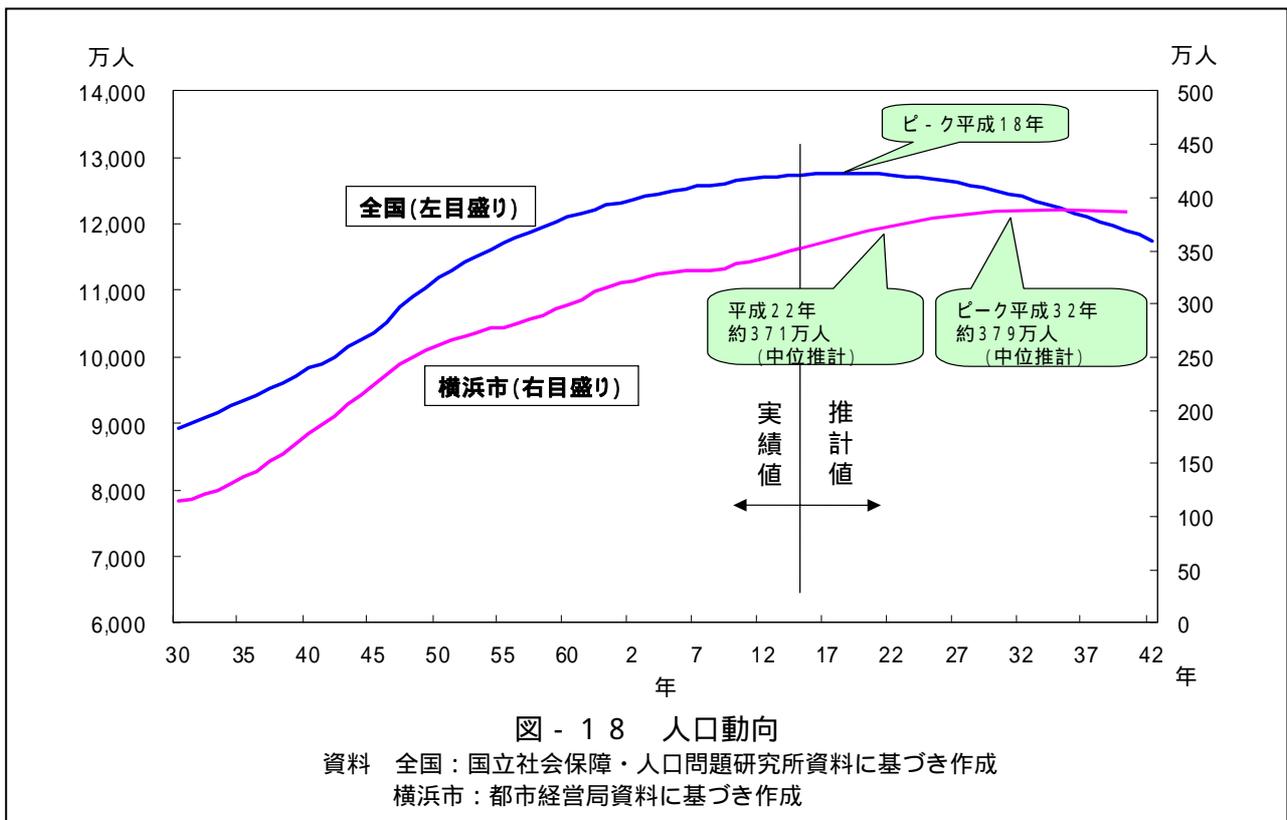
道路の技術的な指針である道路構造令は、昭和40年代以降も、適宜、改訂されてきている。これらの改訂においては、歩行者系空間の幅員構成が大きく変更されており、歩行環境の更なる改善に加えて、バリアフリーや自転車への配慮、植樹帯の充実などの観点から改訂されている。都市計画道路の計画・整備にあたっては、このような観点を踏まえる必要がある。



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。

(4) 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状況にある。

この間、横浜都心、新横浜都心、副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といえる。また、緊急輸送路も災害時に十分機能するか懸念される状況にあり、それらへの対応も迫られている。

については、これらを踏まえ

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「都市計画道路網のあり方」として再構築し、

その上で、

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、

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といえる。

(5) 検討対象の考え方

路線数、延長は平成15年度末現在

ア 自動車専用道路 (都市計画決定10路線、約110km)

都市計画決定済みの「自動車専用道路」は、全て事業中または整備済みであるため、見直しの対象とはしないこととする。

なお、横浜市における自動車専用道路は、東名高速道路や首都高速道路など、非常に大きな役割を果たしており、自動車専用道路への円滑な連絡性を確保する道路の役割も同様に重要であるといえる。



図 - 19 高速道路網計画図

イ 幹線街路 (都市計画決定149路線、約665km)

「幹線街路」については、都市計画決定された路線のうち、78路線、約211km (平成15年度末現在) が未着手となっており、見直しの対象とする。

ウ 区画街路 (都市計画決定5路線、約0.7km)

「区画街路」については、現在、首都高速道路事業や連続立体交差化事業にあわせて都市計画決定されているが、未着手の路線はないため、見直しの対象とはしないこととする。

エ 特殊街路 (都市計画決定46路線、約35km)

(うち金沢シーサイドライン約11km)

「特殊街路」は、自転車、歩行者の専用道路や新交通システムであり、未着手の路線はなく、また、今回の見直し検討においては、自動車交通のネットワークを考えると、見直しの対象とはしないこととする。

以上から、今回の見直し検討においては、都市計画道路のうち「幹線街路」、特に事業未着手の路線・区間 (78路線、約211km (平成15年度末現在)) を対象とする。

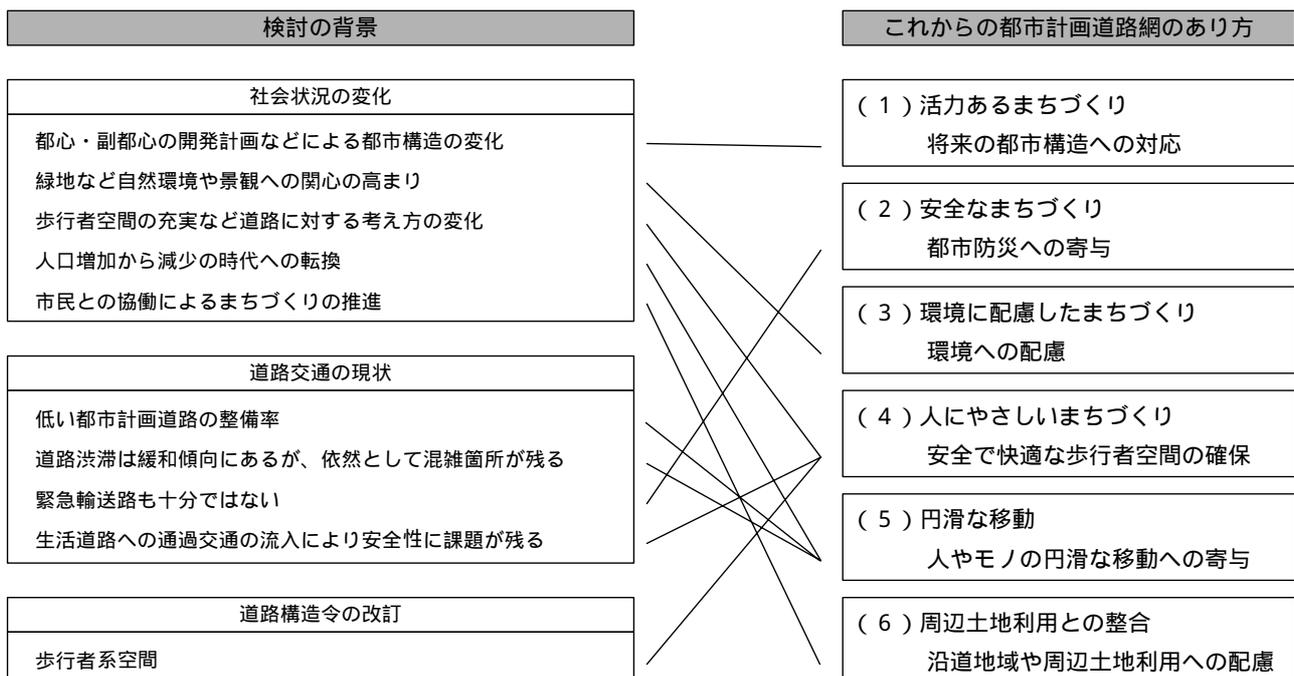
第2章 これからの都市計画道路網のあり方

高度経済成長期以降の社会状況等の変化を踏まえると、今日においては、貴重な自然環境との共存や歩行者空間の充実など、より広範かつ多様な考え方をもとに、都市計画道路網を設定し、路線を計画する必要がある。また、より地域の市民生活の観点を取り入れた道路計画を求める声も多くなっている。

従って、「自動車交通の円滑な処理」などの基本的な考え方に加え、地域のまちづくりの観点を踏まえつつ、都市計画道路の果たすべき役割、備えるべき機能等について、評価の考え方を明らかにすることが必要である。

以上から、このような役割、機能を以下の6分野にとりまとめ、評価の考え方を明らかにすることにより、これをもって、「これからの都市計画道路網のあり方」として示すこととした。

- (1) 将来の都市構造に対応した都市計画道路網の構築により、「活力あるまちづくり」を支援
- (2) 都市防災に寄与する都市計画道路網の構築により、「安全なまちづくり」を支援
- (3) 自然環境や景観に配慮するとともに、沿道環境の改善につながる都市計画道路網の構築により、「環境に配慮したまちづくり」を支援
- (4) 安全で快適な歩行者系空間を備えた都市計画道路網の構築により、「人にやさしいまちづくり」を支援
- (5) 市民生活や経済活動を支える人やモノの円滑な移動を実現する都市計画道路網の構築により、「円滑な移動」を支援
- (6) 沿道地域や周辺土地利用に配慮した都市計画道路網の構築により、「周辺土地利用との整合」が図られたまちづくりを支援



(1) 活力あるまちづくり

横浜市では、職住が近接した多心型都市構造を形成することとし、自動車専用道路をはじめ、各拠点を連絡する基幹的な交通施設の整備を進めてきた。

市民生活、経済活動の両面において活力を維持し、向上させていく「活力あるまちづくり」に向けて、都市計画道路の役割は大きいものがある。

さらに、横浜経済に大きく寄与している横浜港、内陸部の工業集積地、再編整備が進められている京浜臨海部、自動車専用道路のインターチェンジへの連絡、さらには米軍施設の返還後の土地利用なども考慮する必要がある。

そこで「将来の都市構造への対応」として、以下を評価の考え方の基本とする。

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

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

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

(2) 安全なまちづくり

阪神・淡路大震災、新潟県中越地震の例においても、大規模災害における幹線道路の寸断は人命や財産に極めて深刻な影響を及ぼしている。また、阪神・淡路大震災における神戸市長田区での事例では、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。

横浜市の緊急輸送路は、整備済みの都市計画道路が多数指定されているが、全体としては、十分な幅員を持つ緊急輸送路が少なく、災害時の拠点間輸送や、沿道建物の倒壊の危険性を考慮すると、現在の道路網が災害時に十分機能するかどうか懸念される状況にある。

このため、未着手の都市計画道路の整備により代替路線を確保するなど、緊急輸送路網を充実していくことが望まれる。

加えて、災害救助や復旧・復興時を想定すると周辺都市との連絡性の確保は不可欠である。

そこで「都市防災への寄与」として、以下を評価の考え方の基本とする。

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

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のアクセス性を確保しているか

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

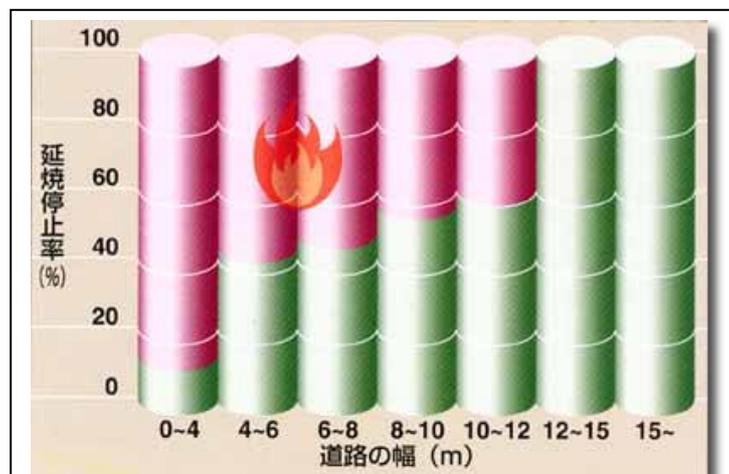


図 - 20 道路の幅員と延焼防止の関係
(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の実例)
出典：国土交通省資料

(3) 環境に配慮したまちづくり

現在の都市計画道路の多くが決定された昭和44年当時、郊外部には多くの田畑や山林があり、自動車交通等を担う道路の公共性に比べて、このような自然資源の公共性はそれほど認められていなかったといえる。

しかし、その後、急速な宅地化が進む中で、これらの自然環境の多くが失われ、残された貴重な自然の公共性が非常に高まってきている中にあるのは、都市計画道路と貴重な自然との共存や統合が問われているといえる。

他方、都市計画道路の整備により、幅の広い歩道や緑化によるゆとりある空間が確保されている事例もあり、まちなみや景観に大きく寄与しているなど、今後は、緑の保全や創出等に向けたまちづくりの視点が必要であるといえる。

また、横浜市では、環境施策の基本的な考え方などを明らかにするため、「環境管理計画」を定めており、その中で、道路整備に関する環境面での配慮事項が示されている。

「横浜市自動車公害防止計画」では、都市計画道路網に関連して「通過交通の適正な誘導」、「体系的な道路網の整備」、「局所的な渋滞の解消・防止」の取組を求めている。

NOx・PM法()の制定・強化や、首都圏の都県・政令指定都市が取り組んでいるディーゼル車規制などにより、自動車単体からの大気汚染物質の排出量の低減には一定の目処がつつあるが、幹線道路の沿道において大気環境に課題の残る地域がある。

また、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あたりの大気汚染物質の排出量が減少する傾向にあるが、横浜市における自動車の平均走行速度(約22.9km/h)は未だ低い水準にある。

したがって、これは幹線道路の交通集中による渋滞が原因であり、自動車交通の円滑化を図ることが環境改善に寄与することとなるといえる。

() NOx・PM法(改正自動車NOx法)

自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法

そこで「環境への配慮」として、以下を評価の考え方の基本とする。

まとまりのある貴重な緑地などにも配慮しているか

まちなみや景観にも配慮しているか

円滑な交通流が確保され環境改善につながるか

ルート・構造等の選定に当たっては、

地形や周辺の土地利用状況等を踏まえ、
周辺環境への影響を極力少なくする。

まとまりや連続性のある緑地、源流域等
の分断、改変を避けるように務める。

地域に密着した施設の移転、地域分断及び
文化財の消滅・移転を避けるよう務める。

図 - 2 1 道路計画における環境面での配慮事項

出典：「横浜市環境管理計画（環境配慮指針編）」より抜粋

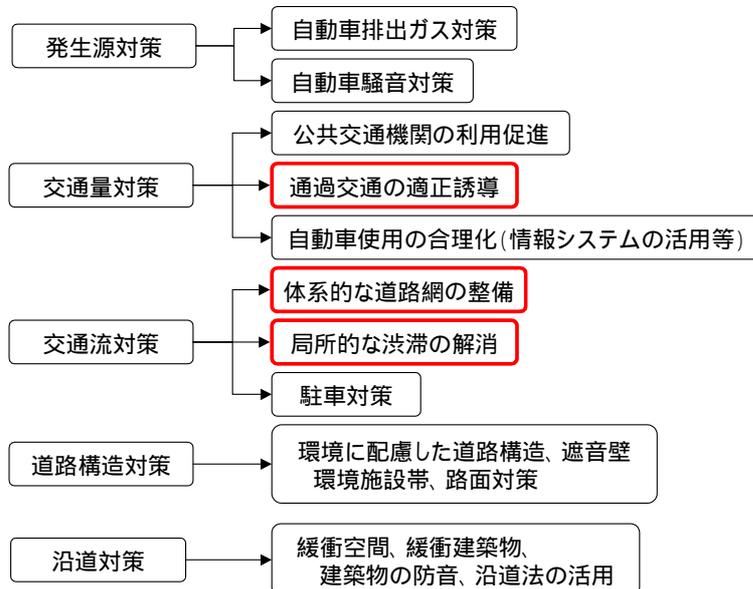
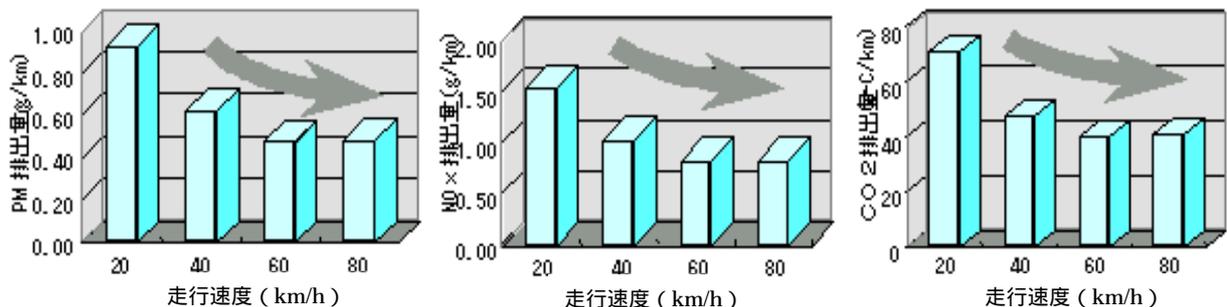


図 - 2 2 自動車公害防止のための具体的な施策

出典：「横浜市自動車公害防止計画」より抜粋



PM: 大気中に浮遊している固体または液体の微細な粒子状物質。

NOx: 一酸化窒素(NO)、二酸化窒素(NO2)のこと。光化学スモッグの原因の一つ。

CO2: 二酸化炭素。地球温暖化の原因。

図 - 2 3 PM、NOx、CO2の排出量と走行速度の関係

出典：国土交通省資料

(4) 人にやさしいまちづくり

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、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考えとなっている。

したがって、旧道路構造令に基づき決定された都市計画道路は、新道路構造令に適合するために必要に応じて適宜、対応方策を講じる必要がある。

また、「まち」「コミュニティ」における安全確保という観点からは、歩道の整備が基本となるが、生活道路の抜け道の防止もまた大きな課題といえる。

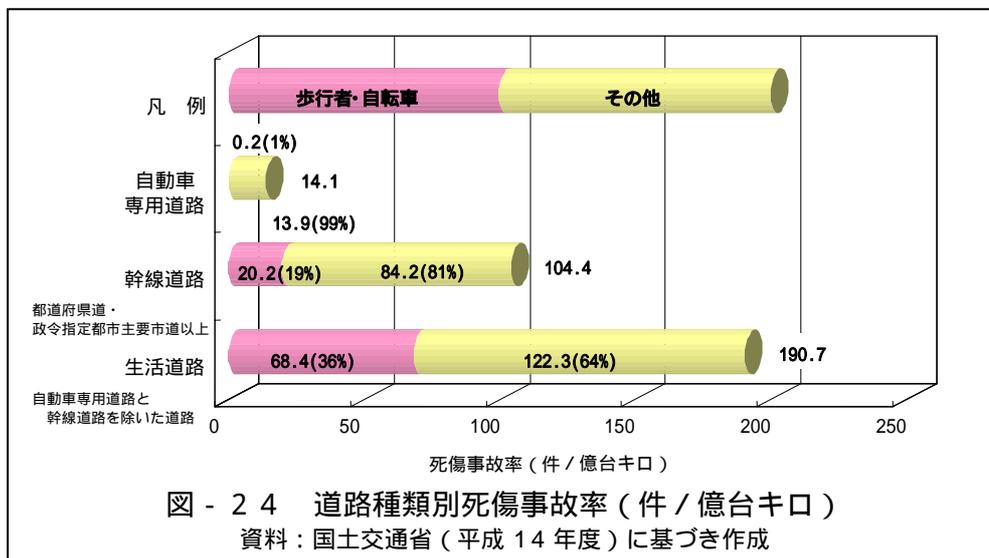
自動車走行台キロあたりの死傷事故件数のデータからも、生活道路に入り込んでいる通過交通を幹線道路へ、さらに自動車専用道路へと移行させることにより、全体として交通事故を減らすことが可能と考えられる。

そこで「安全で快適な歩行空間の確保」として、以下を評価の考え方の基本とする。

新道路構造令に適合した歩道幅員等を確保できるか

補助幹線街路などは、交通事故減少に寄与するか

補助幹線街路などは、生活道路の抜け道の利用を排除し、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



幅員18mで都市計画決定している道路



現道路構造令に適合するには…

昭和33年8月の道路構造令

- [歩行者空間] 歩道は最低2.25mが両側に必要。植樹帯は設けても設けなくてもよい。
- [車道部] 4車線であれば、最低13m。歩道がある場合には、路肩は必要なし。中央分離帯は車道14m以上の場合必要。

平成15年の道路構造令

- [歩行者空間] 自転車も歩行者も通行する自転車歩行者道として、最低幅員3m(歩行者が多い場合は4m)が必要。更に、都市部の主要な道路では、植樹帯(最低1m)が原則的に必要。
- [車道部] 4車線であれば、最低幅員3.25m×4と路肩0.5m×2と中央分離帯1mの計15mが必要。

対策案

拡幅(都市計画変更)して整備を行う。

交通を処理する上で支障がない場合には、幅員を変更しない

地域特性に応じた柔軟な対策

周辺の土地利用や、周辺の歩行者専用道路や緑道など代替ルートの有無といった状況を踏まえ、「歩道幅員の縮小」、「片側歩道」などの対応を行う。周辺の土地利用の状況などを踏まえて、植樹帯については不要とする。など

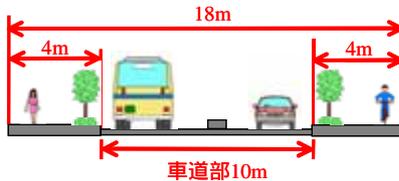
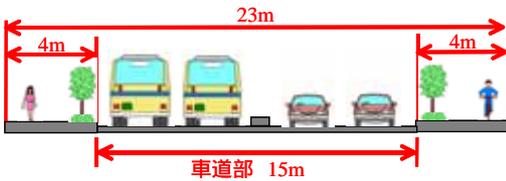


図 - 2 5 新道路構造令に適合した歩道幅員の確保の例

(5) 円滑な移動

横浜市内の道路混雑度は、「朝夕のみならず他の時間帯も慢性的に渋滞している」ことを示す、「混雑度 1.5 以上の道路」が広範囲に分布しており、主要な渋滞箇所の周辺には都市計画道路が未整備である箇所が散見される。

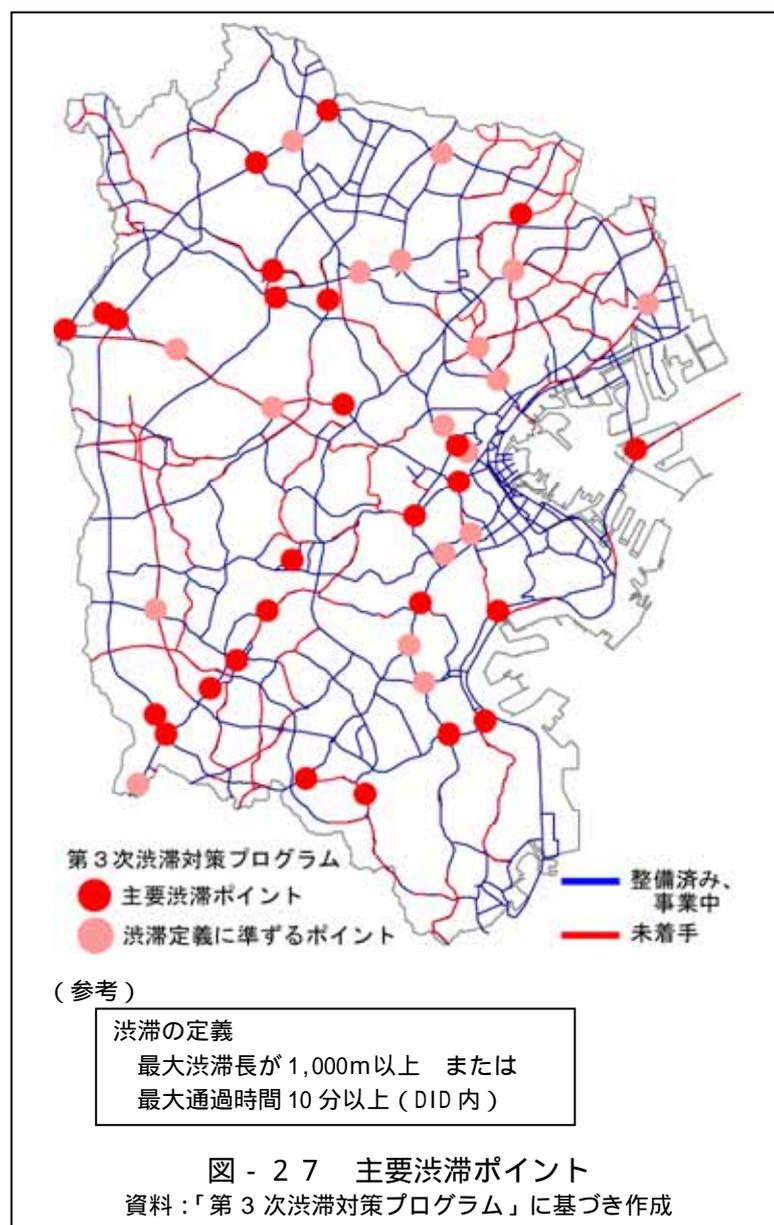
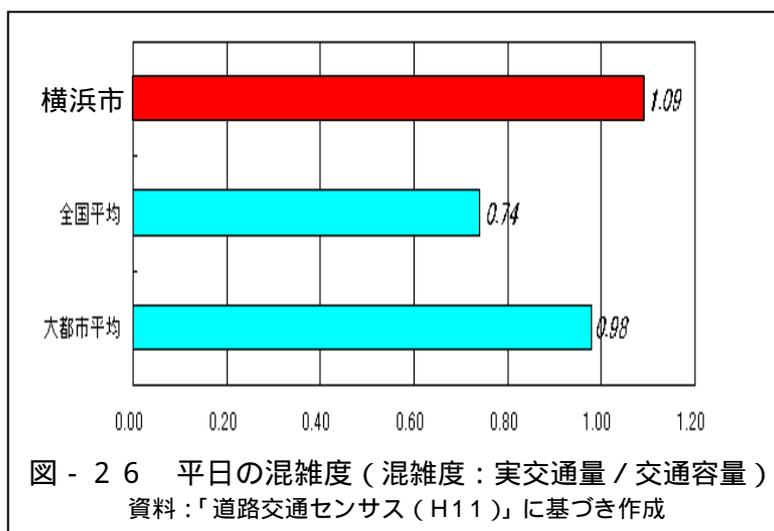
このような混雑緩和を図るうえで、ネットワークの欠落区間を整備し、道路の整備効果を早期に、かつ最大限発揮することが肝要であり、併せて交差点の改良や立体化、路上駐車対策、信号機の系統化なども考慮する必要がある。

市内バス路線の平均速度は約 15 km/h と低い水準にあり、「駅まで 15 分道路」などの施策に取り組んでいるが、今後の高齢化等を視野にいれつつ、バス交通の円滑化に寄与する道路網や鉄道との乗り継ぎ等に寄与する駅前広場の実現に取り組む必要がある。

また、市民生活や経済活動には物資の円滑な移動が不可欠であり、横浜港を擁する横浜市においては、なお一層、重要な課題となっている。

そこで「人やモノの円滑な移動への寄与」として、以下を評価の考え方の基本とする。

交通処理のための適切な車線数が確保されているか
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
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



(6) 周辺土地利用との整合

横浜市においては、整備済みの都市計画道路のうち約3割、約145kmが土地区画整理事業と一体で整備され、都市計画道路整備とまちづくりが計画的かつ一体的に進められてきた経緯があり、道路と土地利用との整合が図られるとともに良好なまちが形成されてきた。

また、この他、郊外部などの大規模開発にあわせて、都市計画決定していないものの「幹線道路と同等の機能を持つ道路」が整備されてきた。

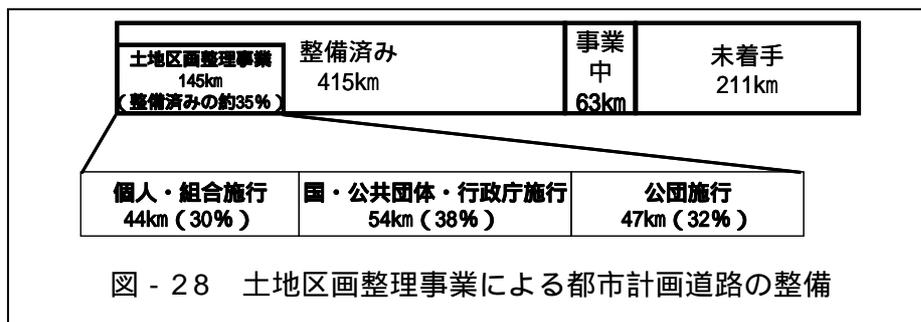
近年、大規模な土地区画整理事業は少なくなっているが、今後とも、沿道地域や周辺土地利用に配慮した都市計画道路の計画・整備による、周辺土地利用との整合は重要な課題であるといえる。

そこで「沿道地域や周辺土地利用への配慮」として、以下を評価の考え方の基本とする。

補助幹線街路は、地域の分断を避けているか

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

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



第3章 見直しの考え方

(1) 見直しの基本的視点

ア 見直しの基本的視点

「これからの都市計画道路網のあり方」を踏まえ、「都市計画道路の必要性の検証(以下の ・ に対応)」、「都市計画道路の計画内容の精査(・ ・ に対応)」について、都市計画道路の未着手路線・区間の方向性を以下のような見直しの視点から総合的に判断するとともに、必要に応じて路線・区間の追加も検討する必要がある。

骨格的な道路網の検証(全市的な観点からの検証)

- ・ 骨格的な道路網として位置づけられている「3環状10放射道路及び国道」について、将来都市構造への対応や都市防災への寄与の観点などから必要性の検証を行う。

必要性による検証(地域的な観点からの検証)

〔個別路線の検証〕

- ・ 骨格的な道路網以外では、その地域における都市計画道路の必要性に着目し、
 - (1) 機能集積 …… 副都心等の新たな機能集積に対応しているか、など
 - (2) 防災性 …… 大規模火災等の延焼防止に寄与しているか、緊急輸送路の適正配置に寄与しているか、など
 - (3) 環境改善 …… 円滑な交通流の確保により沿道環境を改善するか、など
 - (4) 安全性 …… 交通事故の減少に寄与するか、など
 - (5) 円滑な移動…… 交通混雑の緩和に寄与するか、などの観点から総合的に必要性の検証を行う。

〔面的な検証〕

- ・ また、
 - (1) 都市構造の変化や新たな都市機能の集積
 - (2) 地域の防災性や連絡性の観点から、必要に応じて、路線・区間の追加も検討する。
また、都市計画道路ネットワークの連続性も考慮する。

既存ストックの有効活用

- ・ 機能を代替する既存道路を有効に活用した見直しを行う。
または、土地区画整理事業等で確保された既存道路を有効に活用して新たな都市計画道路の追加を行う。

周辺環境・土地利用との整合

- ・ 周辺環境や周辺土地利用などと整合した見直しを行う。

交通機能の検証

- ・ 交通量に基づいた適切な車線数の確保や道路構造令への対応を検討する。

なお、今回の見直しにおいては、都市計画道路のうち「幹線街路」、特に事業未着手の路線・区間（78路線、約211km：平成15年度末）を対象としているが、検討においては、供用済みの幹線街路も考慮に入れるとともに、古くからの街道筋などに相当する道路や、郊外部などの大規模開発にあわせて整備された道路などで、都市計画決定していないものの「幹線街路と同等の機能を持つ道路」があり、これも必要性の検証の中では、考慮する必要がある。

また、見直しの検討期間中であっても、新たな都市計画決定や事業化を妨げるものではない。

イ 見直しパターン

都市計画道路の未着手路線・区間すべてについて、「これからの都市計画道路網のあり方」を踏まえ総合的に評価を行い、「存続」、「変更（線形変更、幅員変更）」、「廃止」の検討を行う必要がある。

さらに、「これからの都市計画道路網のあり方」を踏まえ、必要に応じて、「追加」を検討する必要がある。

なお、これらのパターンの定義は以下のとおりとする。

存続：現都市計画道路・区間のまま。（起終点、経由地、線形の変更がない）

変更：【線形変更】：現都市計画道路・区間の内容について、起終点、経由地、線形のいずれかを変更する。

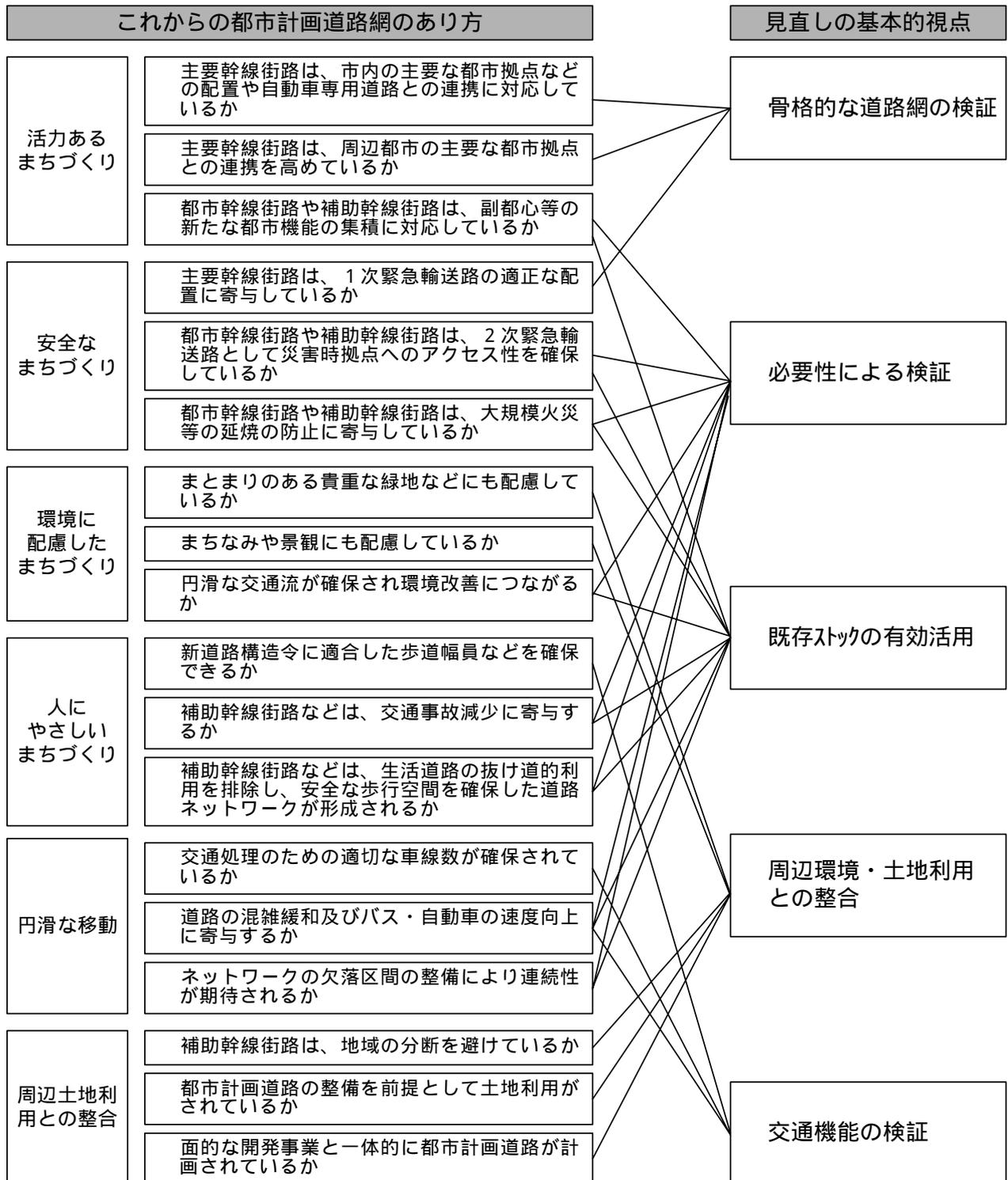
【幅員変更】：現都市計画道路・区間の内容について、車線数の設定、道路構造令への適合により、幅員を変更する。

廃止：都市計画道路・区間を廃止する。
（機能を代替する既存道路や都市計画道路の有無を考慮して廃止する）

追加：新たに都市計画道路・区間として追加する。

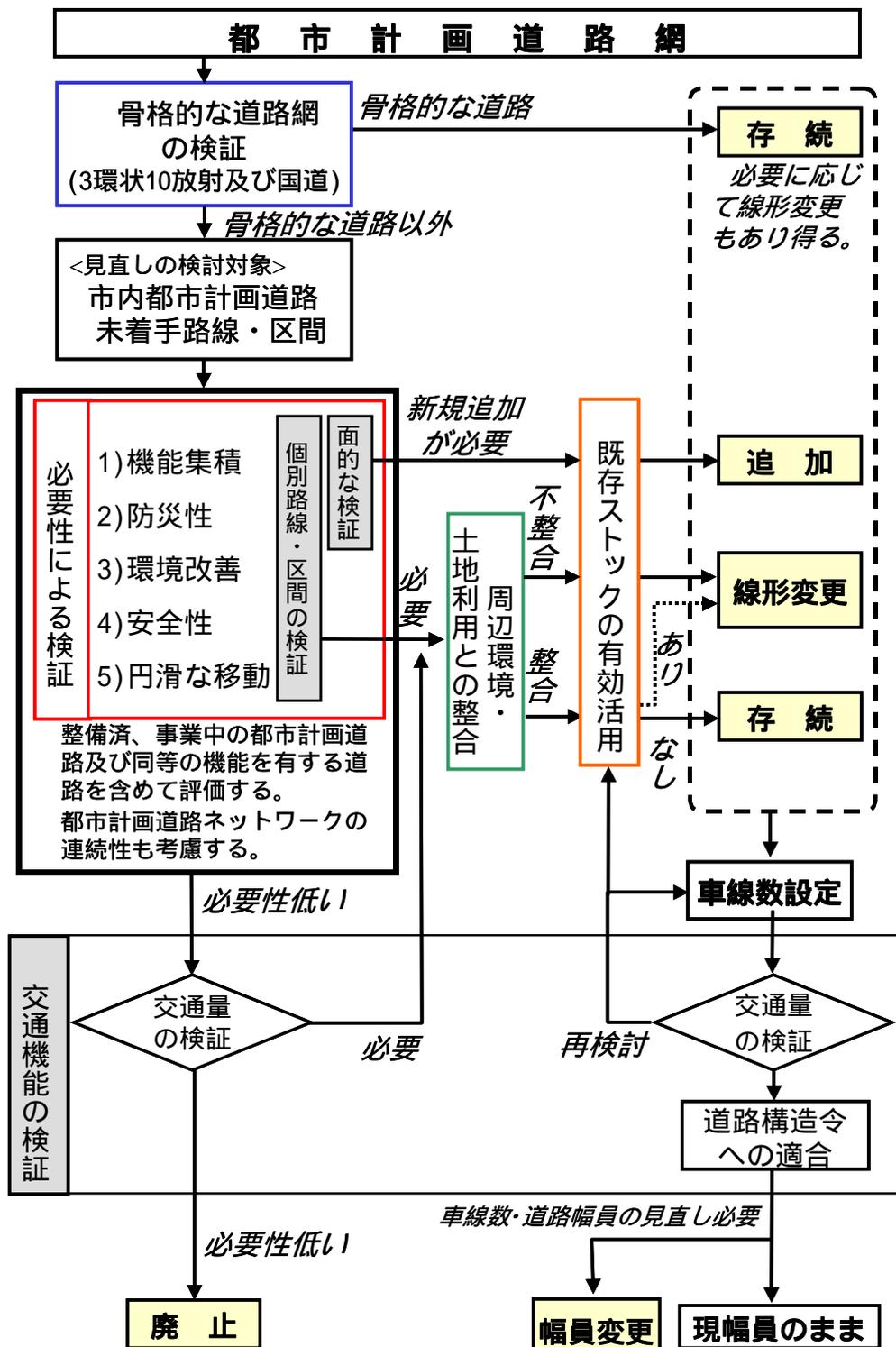
(2) 見直しの枠組み

「これからの都市計画道路のあり方」を見据えた6分野18項目の評価視点について、見直しの基本的視点を踏まえ以下のような枠組みで、都市計画道路網の再構築を行うこととする。



(3) 見直しフロー

個別の見直し対象路線について、下図のフローを参考に、見直し作業を行うことが望ましい。



骨格的な道路網の検証（全市的な観点からの検証）

骨格的な道路網として位置づけられている「3環状10放射道路及び国道」については、将来都市構造への対応や都市防災への寄与の観点から、検証を行った上で問題がなければ存続の方向で検討する。なお、必要に応じて線形変更することもあり得る。

必要性による検証（地域的な観点からの検証）

骨格的な道路以外については、未着手の路線・区間を対象として、見直しの検討を行う。

具体的には、5つの視点 1)機能集積 2)防災性 3)環境改善 4)安全性 5)円滑な移動から、未着手の路線・区間を「必要性が低い」または「必要」と位置づける。

あわせて、一定のエリアについて面的に検証を行うことにより、「新規追加の必要性」についても検討する。

なお、検証にあたっては、整備済、事業中の都市計画道路及び同等の機能を有する道路を含めて評価し、都市計画道路ネットワークの連続性も考慮する。

面的な検証により「新規追加の必要性」が認められた場合

既存ストックの有効活用(土地区画整理事業等で確保された既存道路を有効に活用するなど)も考慮した上で、追加の方向で検討する。

個別路線・区間の検証により「必要」と位置づけられた場合

現在及び将来における 周辺環境・土地利用との整合性を検証する。

不整合がある場合は、 既存ストックの有効活用（機能を代替する既存道路の活用）も考慮した上で、線形変更の方向で検討する。

整合している場合は、基本的には、存続の方向で検討するが、機能を代替する既存道路があれば、有効活用（ 既存ストックの有効活用）した線形変更の方向も検討する。

個別路線・区間の検証により「必要性が低い」と位置づけられた場合

交通機能（交通量の面からも）の検証を行う。

その路線・区間を廃止しても、交通処理上支障がない場合は、廃止とし、

交通処理上支障がある場合には、改めて「必要」と位置づけ、 周辺環境・土地利用との整合性を検証する。

交通機能の検証

存続・線形変更・追加の方向で位置づけられた路線・区間については、車線数を設定した後、 交通機能（交通量の面からも）の検証を行い、問題があれば、車線数の再設定などを行う。特に問題がなければ、それぞれ 存続・線形変更・追加とし、 交通機能（道路構造令への適合）の検証も踏まえて、幅員を決定するとともに、必要な場合は、幅員変更を行う。

【評価の考え方】

検討においては、以下の考え方を考慮して進めることが望ましい。

骨格的な道路網の検証

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

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

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

必要性による検証

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

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

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

円滑な交通流が確保され環境改善につながるか

補助幹線街路などは、交通事故減少に寄与するか

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

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

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

既存ストックの有効活用

「必要性による検証」において「必要」と判断される未着手路線・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

周辺環境・土地利用との整合

まとまりのある貴重な緑地などにも配慮しているか

まちなみや景観にも配慮しているか

補助幹線街路は、地域の分断を避けているか

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

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

交通機能の検証

新道路構造令に適合した歩道幅員等を確保できるか

交通処理のための適切な車線数が確保されているか

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

第4章 見直しに伴う課題

(1) 概成区間の取り扱いの明確化

整備済み区間延長約415km(都市計画道路総延長の60%)の中には、車線は確保されているものの、歩道幅員が不十分である「概成区間(約64km)」が見られる。

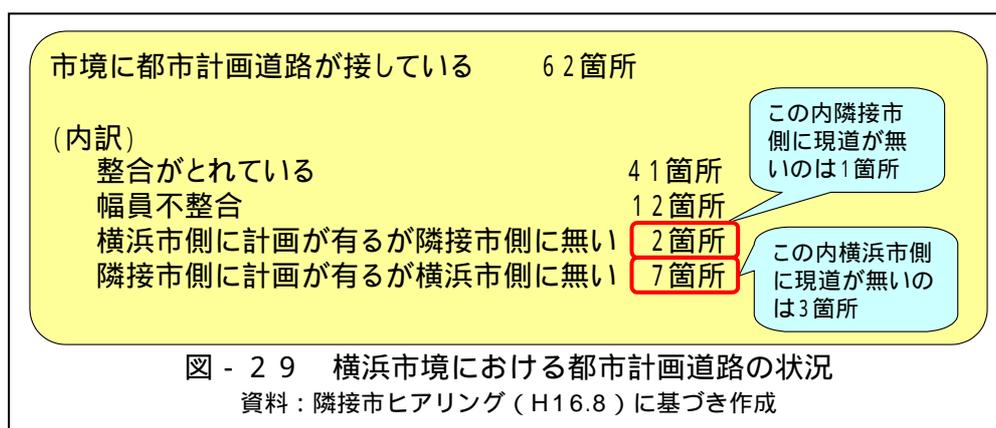
横浜市としても、概成区間の一部については建築制限を緩和するなどの対応を図っているが、今後とも、概成区間について、個別に状況を勘案し、計画幅員の見直しや今後の整備手法のあり方などについて更に検討していく必要がある。

概成区間：概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員が供用されている区間
(車道は確保されているが、歩道の拡幅が残るなど)

(2) 市境での都市計画の不整合の解消

横浜市と隣接する周辺市との市境において、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計画幅員が異なっているなど、都市計画道路の不整合が多数見られる。

これらの箇所については、今後、隣接市との間で整合を図っていく必要があり、神奈川県や東京都多摩地域における見直し作業と連携を図りつつ、隣接市、神奈川県、東京都と調整する必要がある。



(3) 既存道路の都市計画決定

見直しにおいて、既存の道路（幹線街路と同等の機能を持つ道路）を代替道路と位置づけた場合に、道路網としてはネットワーク化されるものの、都市計画道路としての連続性が確保できなくなることも想定される。

また、新規に都市計画道路を追加する場合、開発等で整備された道路を取り込んで都市計画道路とする場合も想定される。

したがって、既存道路を新たに都市計画決定することの問題点を整理し、その必要性について検討する必要がある。

(4) 廃止・変更に伴う用途地域の見直し

都市計画道路に沿って、沿道型（緩和型）の用途地域が定められている場合には、都市計画道路の路線・区間の廃止又は変更に伴う用途地域の取り扱いについて検討する必要がある。

(5) 都市計画道路の見直しに関する法的課題の整理

都市計画道路の廃止又は変更並びに沿道型用途地域の変更について検討するにあたっては、その内容が都市計画制限による土地所有者等の権利者の権利・義務関係に大きな影響を及ぼすものであり、取消請求や損害賠償等の訴訟が提起される可能性も否定できないため、運用方法についても十分に整理し、検討する必要がある。

(6) 米軍施設返還への対応

市内には現在なお 8 か所、約 5 2 8 ヘクタールの米軍施設があり、このたび、6 か所、約 3 7 6 ヘクタールが返還される見込みとなった。

返還後の土地利用の検討とあわせ、周辺の都市計画道路網を考慮しつつ、新たな都市計画道路の必要性を検討していく必要がある。

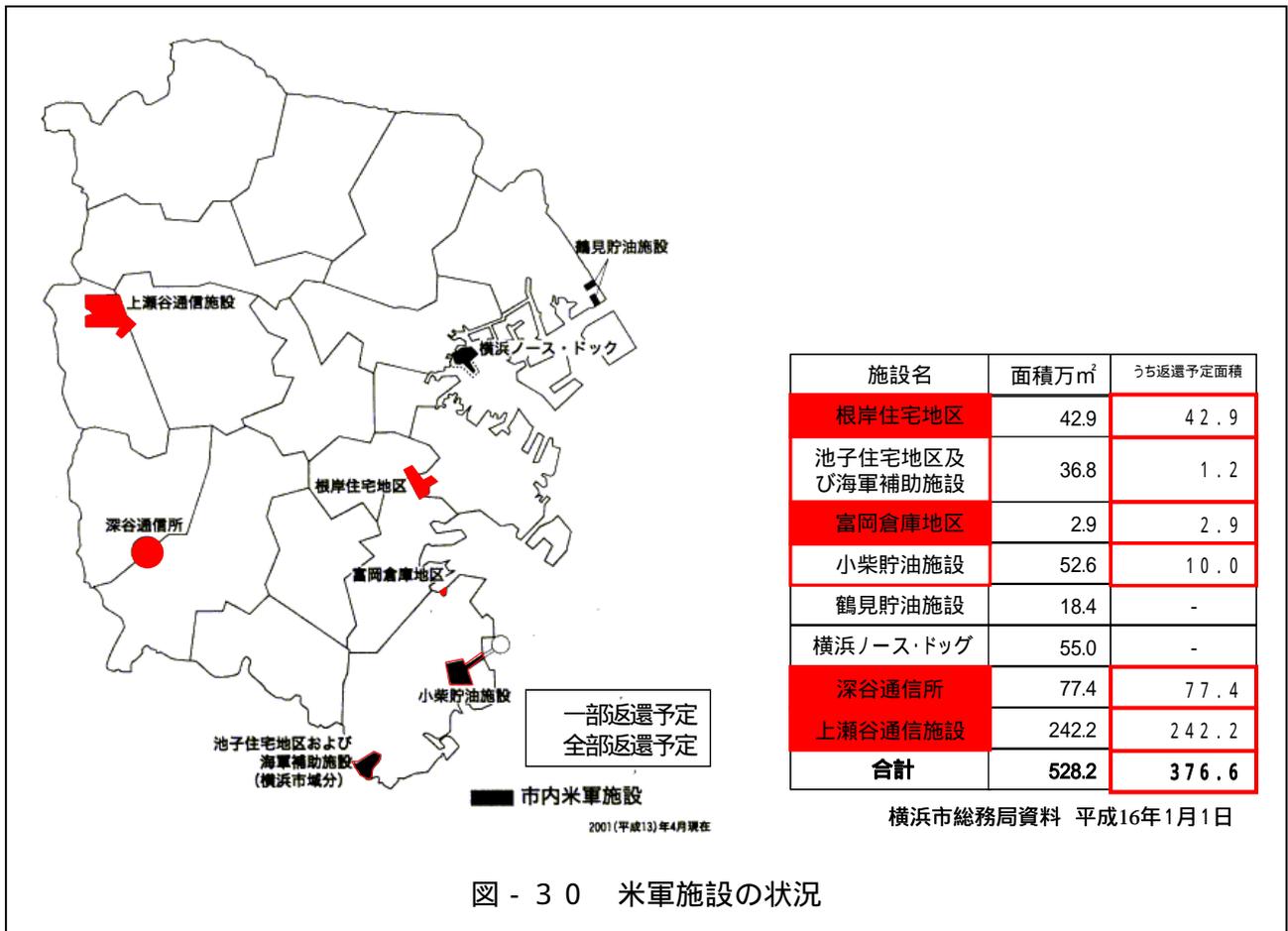


図 - 30 米軍施設の状況

(7) 次期見直しの考え方

今回の「廃止」や「追加」を含めた都市計画道路網としての見直しは、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、30年以上が経過していることから、その間の社会状況の変化を踏まえて再検証するものである。

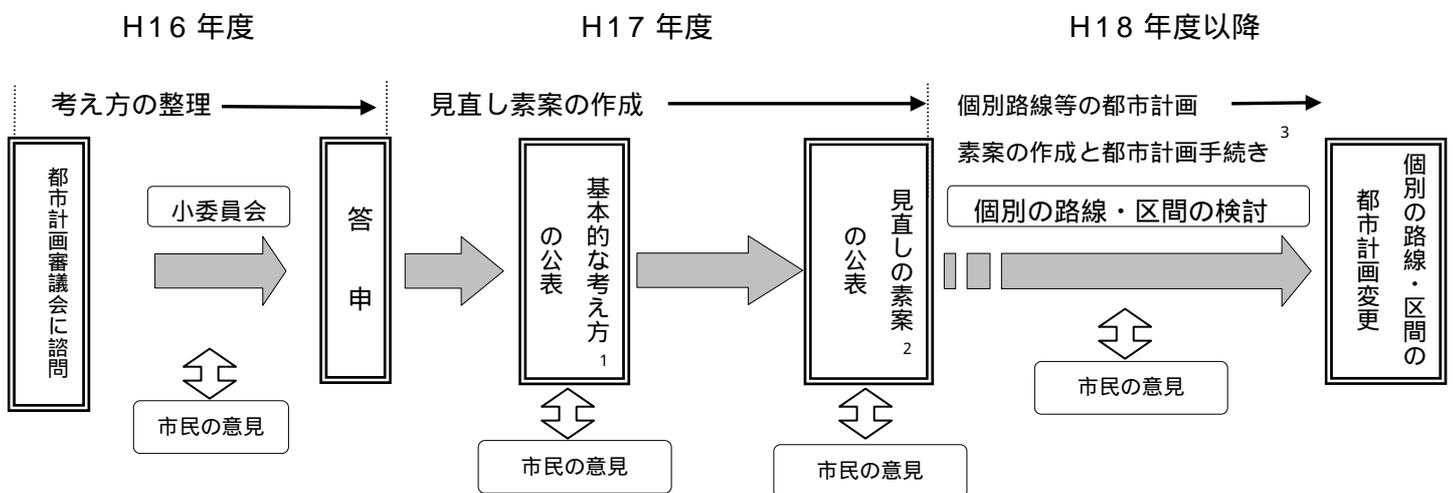
都市計画道路網については、長期的な視点に立って計画すべきものであるが、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行っていくことが肝要である。

第5章 今後の進め方

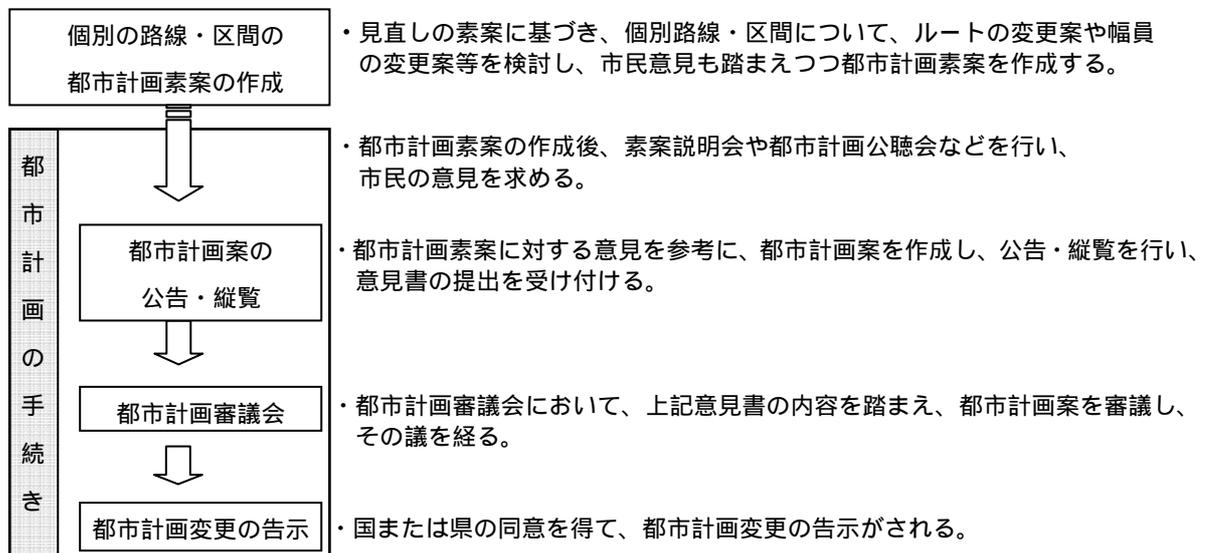
今後の進め方については、基本的に下図の流れに沿って行うことを想定する。

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必要がある。

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、影響があると思われる市民に対して、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必要がある。



- 1 基本的な考え方：「答申」を受け、見直しの基本的な事柄について、横浜市の考え方をまとめた資料等
- 2 見直しの素案：「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示した資料・概略の図面等
- 3 個別路線等の都市計画素案の作成と都市計画の手続き



参 考 資 料

- 1 諮問文
- 2 都市計画審議会委員名簿
- 3 都市計画道路網検討小委員会の委員構成と検討経緯
- 4 アンケート調査結果
- 5 未着手区間のある都市計画道路一覧
- 6 見直し検討フローの例（存続・変更・廃止・追加）

平成16年7月1日

横浜市都市計画審議会

会長 小林 重敬 様

横浜市長 中田 宏

これからの都市計画道路網のあり方について（諮問）

都市計画道路は、市民生活や経済活動において大変重要な役割を担っており、横浜市では、都市の骨格を形成し様々な活動を支える基盤施設として、計画的に配置するとともに整備を進めてきた。現在、整備率は6割程度まで向上し、市内の道路渋滞も全体としては緩和傾向にあるものの、依然として渋滞箇所も残されており、今後の都市計画道路の整備に対する市民の期待は大きい。

一方、現在の都市計画道路の多くは、高度経済成長期にあった昭和30年代から40年代にかけて決定されており、その後、都心・副都心等の開発計画、郊外部の大規模開発及び新規の自動車専用道路計画などに伴って、適宜、路線の追加等を行っているが、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。

しかし、社会経済状況などが変化する中であって、都市計画道路網のあり方についても、将来を見据えつつ再構築し、道路整備をより重点的・効率的に進めることが求められている。

そこで、現在の都市計画道路網の課題を検証し、今後の市民生活や経済活動を展望した「これからの都市計画道路網のあり方について」横浜市都市計画審議会に諮問する。

横浜市都市計画審議会委員名簿

(平成16年9月7日現在)

区 分	氏 名	職 業 等
学識経験のある者	小 林 重 敬	横浜国立大学大学院教授
	森 地 茂	政策研究大学院大学教授
	小 堀 洋 美	武蔵工業大学環境情報学部教授
	内 海 麻 利	駒澤大学法学部専任講師
	猿 田 勝 美	神奈川大学名誉教授
	藤 野 次 雄	横浜市立大学商学部教授
	大 場 浪 男	横浜商工会議所専務理事
	志 村 善 一	横浜農業協同組合代表理事組合長
	田 嶋 裕 美	株式会社建築プラス環境設計事務所
	西 田 雅 江	西田雅江法律事務所
	川 口 忠 人	社団法人神奈川県宅地建物取引業協会
	小 渡 佳代子	横浜市建築事務所協会
横 浜 市 会 議 員	相 川 光 正	横 浜 市 会 議 長
	鈴 木 義 久	副 議 長
	佐 藤 茂	市 会 都 市 経 営 総 務 財 政 委 員 会 委 員 長
	菅 野 義 矩	福 祉 衛 生 環 境 保 全 委 員 会 委 員 長
	仁 田 昌 寿	経 済 港 湾 委 員 会 委 員 長
	畑 野 鎮 雄	都 計 道 路 下 水 委 員 会 委 員 長
	清 水 富 雄	市 民 建 築 委 員 会 委 員 長
	川 辺 芳 男	大 学 教 育 委 員 会 委 員 長
	加 藤 広 人	環 境 事 業 緑 政 消 防 委 員 会 委 員 長
	福 田 峰 之	水 道 交 通 委 員 会 委 員 長
横 浜 市 の 住 民	小 林 耕	自 治 会 ・ 町 内 会 長
	杉 浦 尚 子	横 浜 の ま ち づ く り に 携 わ っ た 経 験 の あ る 者
	渡 邊 皓 子	〃
臨 時 委 員	安 中 惟 浩	神 奈 川 県 警 本 部 交 通 部 交 通 規 制 課 長
	屋 井 鉄 雄	東 京 工 業 大 学 大 学 院 教 授

参考資料 3

都市計画道路網検討小委員会の委員構成(横浜市都市計画審議会委員より構成)
: 委員長

区 分	氏 名	職 業 等	分 野
学識経験のある者	小林 重敬	横浜国立大学大学院教授	都市計画
	森地 茂	政策研究大学院大学教授	交通計画
	内海 麻利	駒澤大学法学部専任講師	法律
	大場 浪男	横浜商工会議所専務理事	商工業
横浜市会議員	畑野 鎮雄	横浜市会都計道路下水委員会委員長	
横浜市の住民	小林 耕	自治会・町内会長	
臨時委員	屋井 鉄雄	東京工業大学教授	交通計画

都市計画道路網検討小委員会の検討経緯

		検討内容
平成16年7月1日		第92回都市計画審議会において諮問
平成16年7月15日	第1回小委員会	都市計画道路網の検討の背景
平成16年9月29日	第2回小委員会	都市計画道路網の評価方法について
平成16年11月30日	第3回小委員会	現在の都市計画道路網の評価とあるべき姿について 見直しの考え方について
平成17年1月21日	第4回小委員会	これからの都市計画道路網のあり方と今後の見直しの 考え方について(とりまとめ)
平成17年1月31日		第95回都市計画審議会において答申

「都市計画道路網の見直し」アンケート結果

1. 募集期間

平成16年10月27日(水)から平成16年11月16日(火)まで

2. 配布方法

- ・インターネット
- ・都市計画局・市民情報センター・各区役所での配布
- ・ヨコハマeアンケートメンバーである市民に直接e-mailを送付

3. 回答総数

91通

(提出方法内訳: 郵送または持参9通、FAX22通、電子メール60通)

4. 設問及び回答

(1) あなたは、都市計画道路網の見直しの必要性について、どのように考えますか？

見直す必要がある・・・・・・・・・・79通

見直す必要がない・・・・・・・・・・6通

どちらとも言えない・・・・・・・・2通

わからない・・・・・・・・・・1通

記入無し・・・・・・・・・・3通

(2) あなたは、都市計画道路網の見直しをする場合にどのような視点が重要であると考えますか？(複数回答可)

横浜駅周辺や鶴見・戸塚など「市内外の拠点間を適切に結ぶ道路」かどうか？・・・・・・・・11通

災害時の緊急輸送や火災時の延焼防止など「都市防災に寄与する道路」かどうか？・・・・38通

まとまりのある緑地の分断や改変を避けるなど「環境に配慮した道路」かどうか？・・・・36通

商店街・住宅地など「沿道のまちなみと調和のとれる道路」かどうか？・・・・・・・・20通

道路予定地に住宅が密集しているなど「整備に困難が予想される道路」かどうか？・・・・23通

渋滞なくスムーズに走れるように「適切な車線数が確保される道路」かどうか？・・・・35通

ゆったり歩ける広い歩道や植樹帯など「必要な歩道幅員が確保される道路」かどうか？・44通

その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・17通

(3) あなたが都市計画道路網の見直しについて考えることを自由にお書き下さい。

次ページ以降(主な自由意見と小委員会の考え方)の通り

主な自由意見と小委員会の考え方

項目	主な自由意見	小委員会の考え方
1. 見直しの必要性に関する意見		
	見直しを行うことは大変けっこうなことで大賛成である。	<p>横浜市内の都市計画道路については、事業未着手区間の8割以上は30年以上前に都市計画決定されています。その後、横浜市をとりまく社会情勢は大きく変化していますが、見直しは行われていないため、横浜市から都市計画審議会に諮問され、小委員会でこれからの都市計画道路網のあり方と見直しの考え方について検討を進めてきました。</p> <p>見直しにあたっては、都市計画道路網のあり方を踏まえ、都市計画道路の未着手路線・区間の廃止、変更、存続について検討すると共に、必要に応じて路線・区間の追加を検討することが必要であるとしています。</p>
	都市計画道路は見直す必要は無い。道路整備の遅延によって他の路線に変更することには反対である。	
	道路を増やすと言う発想自体見直し、止めるべきだ。過度な道路は不要と考えるので道路を造らないというように見直すことを提案する。	
2. 重要な視点に関する意見		
横浜駅周辺や鶴見・戸塚など「市内外の拠点間を適切に結ぶ道路」かどうか？		
	周辺市とのアクセスが悪いので検討時には周辺市との連携を考慮に入れはどうか。	<p>周辺市との連絡については、「活力あるまちづくり」の観点から重要ですので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。また、周辺市との市境における都市計画道路の不整合についても「見直しに伴う課題」のひとつとしています。</p>
災害時の緊急輸送や火災時の延焼防止など「都市防災に寄与する道路」かどうか？		
	災害時の緊急輸送や火災時の延焼防止については都市計画道路のネットワーク化・適切な車線確保は必須事項。総合的な防災（耐震）計画の一環としての視点が最重要ではないか。	<p>災害時の緊急輸送路や延焼防止などについては、「安全なまちづくり」の観点から重要ですので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。なお、他のご意見についても、今後の道路整備・維持管理におけるご意見のひとつとして承っております。</p>
	広域災害時に市民生活を守る道路網が緊急の課題であると思う。	
	他都市に起きた地震や台風による災害を参考に現在の道路、橋梁の安全点検、整備を先にすべきである。	
	延焼防止植物として、耐熱性の強い樹木を植えるのはどうだろうか。	
まとまりのある緑地の分断や改変を避けるなど「環境に配慮した道路」かどうか？		
	排気ガス公害等の環境破壊を防ぎ、緑地等を大切にしたい。環境を壊してまで道路を作るべきでは無いと思う。	<p>緑地・公園等緑の保全や環境への配慮は重要ですので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。</p>
	「環境に配慮した道路」は絶対条件であり、人が安全に暮らせる環境づくりを優先して欲しい。	
	市街化調整区域を分断するような都市計画道路は見直した方がよい。	

商店街・住宅地など「沿道のまちなみと調和のとれる道路」かどうか？

土地利用との整合性が取れているか否かが第一であると思う。

道路と沿道の土地利用の整合が図られているか、また、地域の分断をさけているか等については、「周辺土地利用との整合」の観点から重要ですので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。

道路は生活圏を分断することなく沿道にやさしいものであってほしい。

道路予定地に住宅が密集しているなど「整備に困難が予想される道路」かどうか？

早期建設に向けて住宅密集地は避けるべきと考える。

都市計画道路の必要性の検証を行った上で、周辺土地利用との整合や機能を代替する道路を考慮しつつ、廃止、変更や存続の検討をすることが必要であるとしています。

家屋が密集しているところについては、他に代替性がある道路なら廃止しても良いと思う。

渋滞なくスムーズに走れるように「適切な車線数が確保される道路」かどうか？

横浜は渋滞が多いので、早急な改善がなされるべきである。

渋滞の改善については、「円滑な移動」の観点から重要ですので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。

渋滞地域を避けるバイパス道路を優先させ、幅狭道路の交通（抜け道交通）が増えることを防ぐ。

ゆったり歩ける広い歩道や植樹帯など「必要な歩道幅員が確保される道路」かどうか？

これまでの自動車運行優先の考え方ではなく、公共交通優先、歩行者・車椅子・自転車が利用しやすくするための整備に重点を置換すべきである。

道路整備にあたって、誰もが安心して利用できるよう配慮することが重要と考えるので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。

その他の視点

【予算・財政について】

市が多額の財政赤字であるという現実を認識する必要がある。本当に必要な道路かを考慮して、財政の無駄の無い道路づくりを再検討してほしい。

都市計画道路の見直しにあたっては、「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」といった様々な観点から総合的に必要性の検証を行うこととしています。

【効率的な事業について】

大胆な資金を投入して道路計画を行うべきだと思う。

今後、横浜市が、道路整備を進めるにあたっては、効率的・効果的な事業となるよう努めるべきと考えています。

効率的な道路整備が必要である。（必要性・整備の難易による整備優先の設定、各種事業の一括化等）

作ると決まった道路はきちんと整備が出来るよう今までと違った何か対策をしてほしい。

【景観について】

道路の景観の悪さにはがっかりである。景観についても充分考慮して頂きたい。

景観については、「環境に配慮したまちづくり」の観点から重要ですので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。

【人口や交通需要と道路の整合性について】	
人口分布と計画箇所の整合性が取れているか。	今後、横浜市が見直しを行うにあたり、人口推計・需要予測等の将来予測を踏まえつつ、交通量の検証を行うものと考えています。
人口の推計等による需要予測を行い、それに基づいて道路整備を行うべきである。	
【その他】	
単一の視点ではなく、総合的な視点で再検討して頂きたい。	都市計画道路の見直しにあたっては、「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」「周辺土地利用の整合」といった様々な観点から総合的に必要性の検証を行うこととしています。
3. 見直しの対象に関する意見	
未着手211km部分は当然のこと、整備済み・事業中の区域についての見直しもして欲しい。	今回の見直しの検討対象は、幹線街路のうち未着手路線・区間としていますが、「概成区間」についても、「見直しに伴う課題」のひとつとしています。
概成道路の取り扱いについて検討すべきである。	
4. 市民への情報提供に関する意見	
本当に必要な道路であるか、住民と話し合いを持ち、地元民の多くの理解・承認をもって進めていただくことを望む。	今後、横浜市が見直しを行うにあたり、検討の各段階で、適宜、広く市民への情報提供や市民意見の把握に努めていくべきと考えています。
見直しについては、情報公開と広く議論されることを期待する。	
どういう理由で計画道路を定められたのかを予定地住民に説明して欲しい。	
もし仮に財政難や整備目標年度までに完成する見込みがないことが前提であれば、その理由を公知すべきである。	
5. 見直しの進め方に関する意見	
「道路が必要な理由」をあげると、不要とは言えないので、代替案を含めて検討すべきである。	見直しにあたっては、必要性による検証や既存ストックの活用を踏まえ、廃止や変更も検討して行くこととしています。
都市計画道路は定期的に計画を見直す必要があると思う。	都市計画道路網の見直しについては、社会状況の変化等を踏まえて一定の期間が経過することによって実施することが肝要であると考えています。

6. 見直しに伴う課題・留意点

道路はネットワーク化することが重要である。	道路のネットワーク化については、「円滑な移動」の観点から重要ですので、都市計画道路を評価する際に考慮すべき項目のひとつとしています。
用途地域などもあわせて見直しをするべきである。	都市計画道路の見直しに伴う用途地域の見直しについては、「見直しに伴う課題」のひとつとしています。
計画案の撤廃については様々な問題が起こることも予想される。	都市計画道路の廃止、または変更に伴う法的課題の整理については、「見直しに伴う課題」のひとつとしています。
ハード面のみならずソフト面も対策しなくてはならない。(駐車対策、放置自転車対策、信号制御対策、交差点改良等)	渋滞緩和や安全な歩行空間の確保のためには、ご指摘のような対策も重要であると考えています。
縮小の見直しをする場合は、既買収済の部分は、緑地等にしてはどうか？	既買収用地の取り扱いについては、今後横浜市が検討すべきものと考えています。

7. 個別路線に関する意見

【早期整備を希望する路線】

<ul style="list-style-type: none"> ・3環状10放射 ・保土ヶ谷バイパスの瀬谷の入口・出口 ・恩田元石川線 ・1国などの縦に移動する道路 ・戸塚区や瀬谷区の道路 ・青葉台の駅前の道路 ・山下長津田線(羽沢～鴨居) ・環状3号線西側区間 ・国道16号線 	今回の小委員会の検討においては、今後の都市計画道路網の見直しの考え方を整理しております。なお、個別路線の整備時期については、横浜市が検討すべきものと考えています。
---	---

【見直しを希望する路線】

<ul style="list-style-type: none"> ・岸谷線 ・海軍道路(環状4号線) ・横浜駅根岸線 ・鶴見駅西口線 ・太尾新道 ・恩田線 	今回の小委員会の検討においては、今後の都市計画道路網の見直しの考え方を整理しております。個別路線の見直しについては、平成17年度以降に、横浜市が検討をするものと考えています。
---	---

8. その他

平均走行速度だが、全国と横浜市を比べても意味がない。	今後の見直しにおける、ご意見のひとつとして承っております。
道路がいいと評判になると、人が集まり経済がよくなる。	
全ての生命あるものを大切にすることを根底に据えた道づくりに心がける。	
事業に際しての「ゴネ得」を許してはならない。	
都市計画道路による利権の制限はやむを得ないと思う。	

都市計画道路網の見直しに対する

みなさまからのご意見を募集します

検討の背景

横浜市はこれまでに、689kmの都市計画道路を計画的に配置し、現在、約7割は整備済み・事業中となっていますが、約3割にあたる211kmは未だ着手していない状況です。

未着手の211kmのうち、8割以上は30年以上前に都市計画決定されており、その後、とりまく社会情勢は大きく変化してきていますが、その見直しは行われていません。

社会情勢の変化

市内郊外部などの開発による市街地や住宅地のエリアの広がり
自然環境や景観への関心の高まり
「車優先」から「広い歩道や植樹帯の重視」への道路に対する考え方の変化 など

横浜市は都市計画道路網の見直しを行うこととしました！

横浜市都市計画審議会は、横浜市長から「これからの都市計画道路網のあり方について」諮問を受け、都市計画審議会内に都市計画道路網検討小委員会を設置し、検討を開始しました。

そこで、市民のみなさまから、都市計画道路網の見直しに対するご意見を募集いたします。

今後、都市計画道路網検討小委員会では、いただいたご意見を踏まえ、さらに検討を行い、本年度中に都市計画審議会に検討結果を報告し、答申をいただく予定です。

【募集期間】 平成16年10月27日（水）～11月16日（火）

【応募方法】 郵送（消印有効）、FAX、持ち込み、電子メール
ご意見記入票をご利用ください。

【送付先・問合せ先】横浜市都市計画局都市計画部都市計画課

〒231-0017

横浜市中区港町1 市庁舎6階

電話：045-671-2659（問合せのみ）FAX：045-663-8641

電子メール tk-toshikeikaku@city.yokohama.jp

【その他】

いただいたご意見は、とりまとめた上、答申（平成16年度内予定）にあわせて、都市計画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。いただいたご意見に対しての個別の回答はいたしかねます。あらかじめご了承ください。

横浜市都市計画審議会都市計画道路網検討小委員会

【事務局】横浜市都市計画局都市計画部都市計画課

この内容は、インターネットのホームページでもご覧いただけます。

URL <http://www.city.yokohama.jp/me/tokei/site/topics/douromou/minaoshi.html>

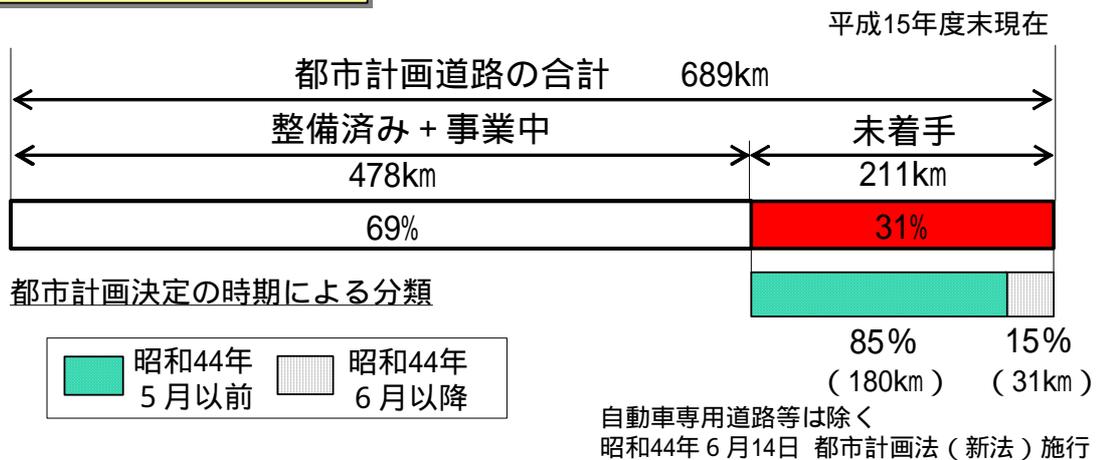
1 都市計画道路ってな～に？

「都市計画道路」は、その重要性から、都市計画法に基づき、**あらかじめ「将来道路となる位置・ルート・幅員」などが定められ、順に整備が進められて**いきます。

「都市計画道路」の整備予定地では、将来、円滑に道路整備ができるよう、**道路整備に大きな支障となるような建物の建築が制限**されます。



2 どれだけできているのか？



3 何を見直しの？

都市計画道路の分類

A. 自動車専用道路
(高速道路)

都市計画決定済の路線は全て事業中又は整備済みであり、対象外とします。

B. 幹線街路

**未着手211kmが
今回の見直し対象**

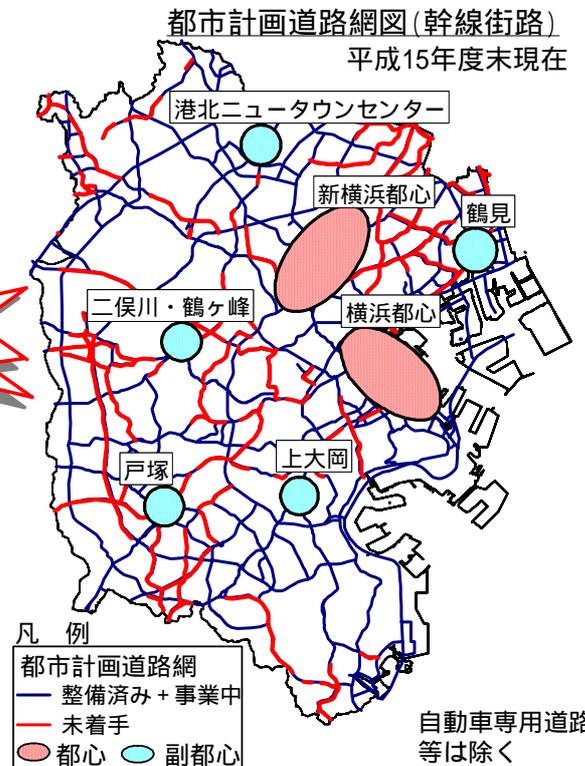
C. 区画街路

未着手の路線はないため、対象外とします。

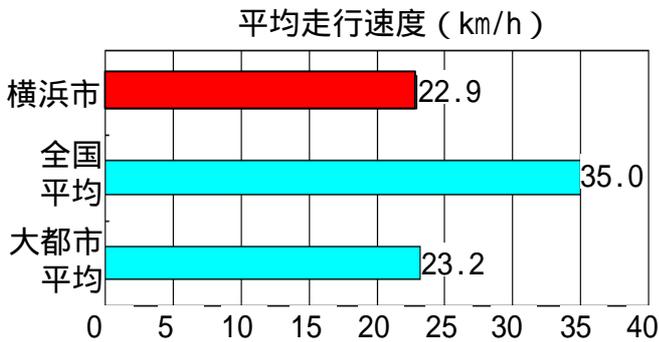
D. 特殊街路

(自転車や歩行者の専用道路等)

自動車のネットワークを考慮するため、対象外とします。



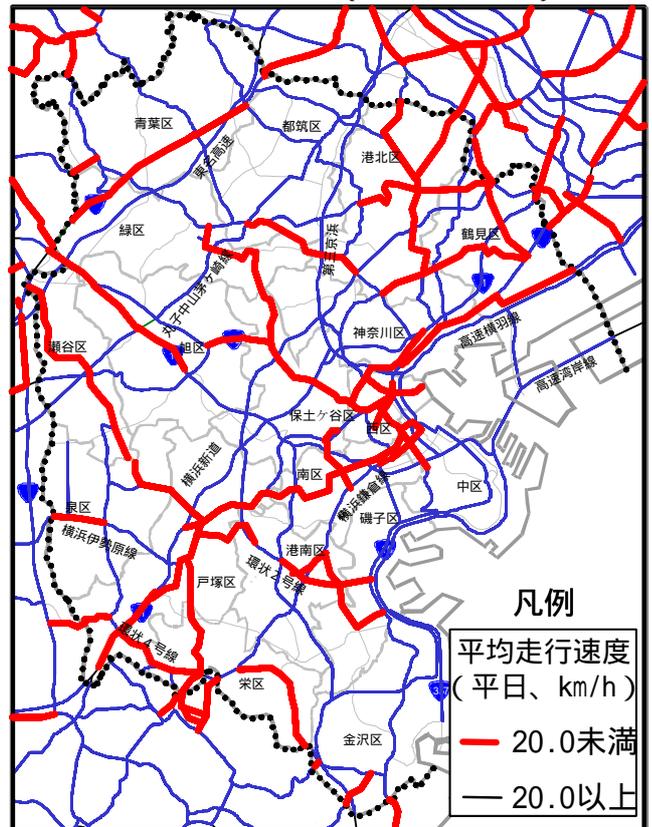
4 まだまだ道路は混んでいる？



横浜市では、市内の自動車平均走行速度が22.9km/hとなっており、全国平均を大きく下回っています。

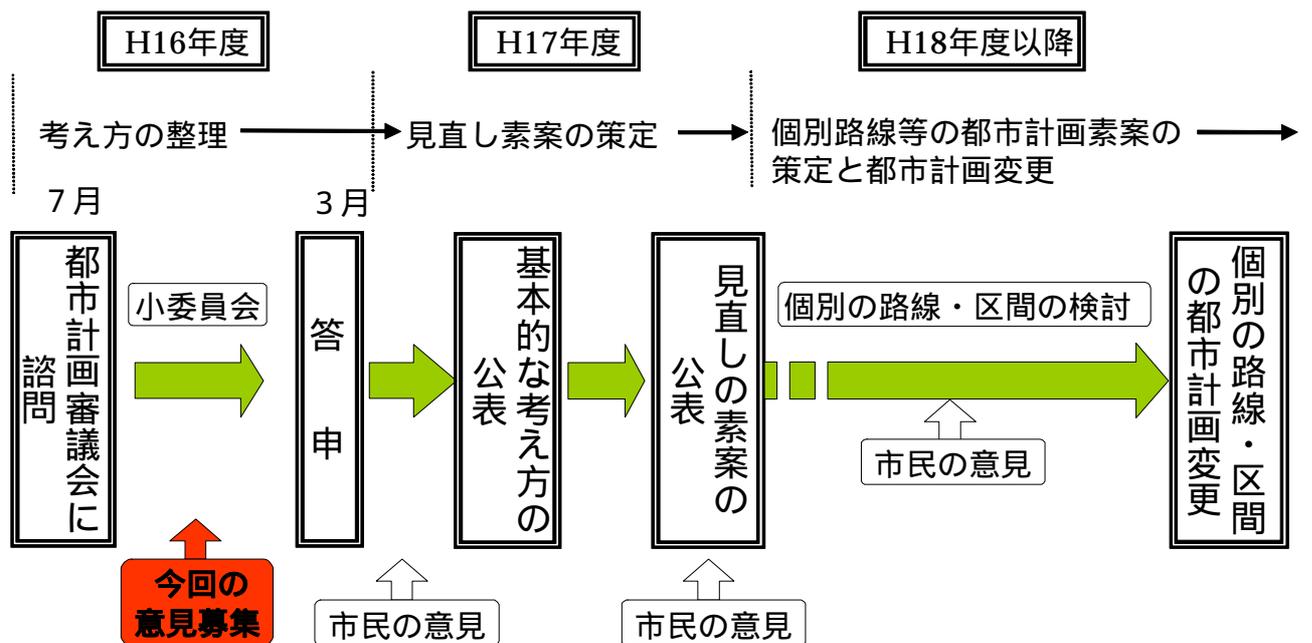
また、主要な道路の多くで、平均走行速度が20.0km/h未満となるなど、混雑している状況があります。

平均走行速度 (平日、H11)



「道路交通センサス (一般交通量調査) 建設省 (H11) に基づき作成」

5 検討はどうやって進めるの？



今後も、適宜、市民のみなさんのご意見をお聞きする予定です。

未着手区間のある都市計画道路一覧

平成16年4月1日現在

路線番号	路線名	都市計画決定年度	標準幅員	計画延長 (km)	未着手区間 延長(km)
3 1 2	国道15号線	昭和21年8月26日	50	8.2	5.4
3 3 26	川崎町田線	昭和21年8月26日	22	20.0	8.2
3 3 27	国道1号線	昭和21年8月26日	27	29.1	5.0
3 3 29	鶴見駅西口線	昭和21年8月26日	22	0.7	0.7
3 3 33	東神奈川線	昭和21年8月26日	27	0.8	0.5
3 4 23	鶴見三ツ沢線	昭和21年8月26日	18	6.4	5.6
3 4 25	矢向線	昭和21年8月26日	18	0.4	0.4
3 5 16	下野谷線	昭和21年8月26日	15	1.1	0.2
3 5 8	六角橋線	昭和25年6月17日	15	1.9	0.6
3 6 6	大口線	昭和27年1月30日	11	0.9	0.1
3 3 4	横浜駅根岸線	昭和27年7月16日	25	6.9	1.3
3 3 10	環状1号線	昭和27年7月16日	25	6.0	0.5
3 3 37	磯子浜松町線	昭和27年7月16日	25	4.9	2.5
3 4 21	東京丸子横浜線	昭和27年7月16日	20	8.8	7.1
3 5 14	浜町矢向線	昭和27年7月16日	15	4.6	2.5
昭和20年代		小計 15 路線	-	100	41
3 3 3	山下長津田線	昭和32年12月17日	22	19.8	3.8
3 3 9	国道16号線	昭和32年12月17日	22	27.2	15.4
3 3 32	横浜上麻生線	昭和32年12月17日	22	16.1	0.9
3 4 2	横浜逗子線	昭和32年12月17日	20	11.3	2.5
3 4 7	柏尾戸塚線	昭和32年12月17日	20	3.7	1.7
3 4 11	保土ヶ谷常盤台線	昭和32年12月17日	18	4.4	4.4
3 4 13	横浜厚木線	昭和32年12月17日	18	8.1	5.1
3 4 14	三ツ境下草柳線	昭和32年12月17日	18	3.8	2.5
3 4 22	菊名線	昭和32年12月17日	20	0.3	0.3
3 4 24	鶴見師岡線	昭和32年12月17日	18	3.9	3.9
3 4 27	岸谷線	昭和32年12月17日	18	2.5	2.5
3 4 41	太尾線	昭和32年12月17日	18	1.8	1.8
3 5 2	汐見台平戸線	昭和32年12月17日	15	7.2	1.9
3 5 3	泥亀釜利谷線	昭和32年12月17日	15	4.2	0.8
3 5 5	希望ヶ丘瀬谷線	昭和32年12月17日	15	3.4	3.3
3 5 6	瀬谷地内線	昭和32年12月17日	15	2.2	1.4
3 5 7	坂本鶴ヶ峰線	昭和32年12月17日	15	4.1	3.1
3 5 10	新吉田日吉線	昭和32年12月17日	15	3.7	3.4
3 5 11	高田日吉線	昭和32年12月17日	15	4.1	4.1
3 5 12	綱島日吉線	昭和32年12月17日	15	3.1	3.1
3 5 13	大田神奈川線	昭和32年12月17日	15	7.0	4.5
3 6 3	中田三ツ境線	昭和32年12月17日	11	7.5	6.0
3 6 4	川上川島線	昭和32年12月17日	11	5.3	4.8
3 6 5	保土ヶ谷二俣川線	昭和32年12月17日	11	6.1	0.8
3 3 25	日吉元石川線	昭和32年12月27日	22	13.0	1.2
3 2 6	国道246号線	昭和38年8月20日	30	11.5	0.8
3 3 23	真光寺長津田線	昭和39年12月23日	22	4.0	2.9
3 3 24	宮内新横浜線	昭和39年12月23日	22	6.5	1.8
3 3 46	鳥山線	昭和39年12月23日	25	0.9	0.9
3 4 16	奈良1号線	昭和39年12月23日	16	0.8	0.8
3 4 17	柿生町田線	昭和39年12月23日	16	1.1	1.1
昭和30年代		小計 31 路線	-	199	92

路線番号	路線名	都市計画決定年度	標準幅員	計画延長 (km)	未着手区間 延長(km)
3 2 1	横浜藤沢線	昭和44年5月17日	32	7.3	2.8
3 3 11	環状3号線	昭和44年5月17日	22	28.2	9.7
3 3 12	逸見鷹取山線	昭和44年5月17日	22	0.7	0.7
3 3 14	舞岡上郷線	昭和44年5月17日	22	6.0	0.3
3 3 15	上永谷戸塚線	昭和44年5月17日	25	3.8	2.4
3 3 16	桂町戸塚遠藤線	昭和44年5月17日	22	10.2	5.2
3 3 17	下永谷大船線	昭和44年5月17日	25	7.5	5.8
3 4 5	戸塚大船線	昭和44年5月17日	16	4.5	3.4
3 4 12	鴨居上飯田線	昭和44年5月17日	18	13.1	4.8
3 4 32	由比ヶ浜関谷線	昭和44年5月17日	17	0.6	0.6
3 2 2	羽沢池辺線	昭和44年5月20日	32	5.1	1.5
3 2 3	新横浜元石川線	昭和44年5月20日	32	14.5	1.7
3 3 20	国道16号バイパス線	昭和44年5月20日	29	1.4	0.4
3 3 22	中山北山田線	昭和44年5月20日	22	7.1	0.8
3 4 3	環状4号線	昭和44年5月20日	18	36.6	7.4
昭和40年代		小計 15 路線	-	147	47
3 4 10	権太坂和泉線	昭和52年5月4日	18	9.6	2.7
3 1 5	国道357号線	昭和52年8月19日	50	25.0	16.3
3 3 45	佐江戸北山田線	昭和52年8月19日	22	5.6	0.6
3 3 41	北幸線	昭和55年2月15日	22	0.4	0.4
3 3 42	恩田線	昭和55年6月3日	22	1.1	0.5
3 4 33	長津田奈良線	昭和55年6月3日	16	3.9	1.1
3 4 39	金沢八景六浦線	昭和59年8月31日	20	1.0	0.1
昭和50年代		小計 7 路線	-	47	22
3 2 9	みなとみらい1号線	昭和62年2月27日	30	0.8	0.1
3 4 44	長津田駅北口線	平成元年7月25日	18	0.4	0.4
3 3 43	並木線	平成元年8月29日	28	0.4	0.4
昭和60年～平成5年		小計 3 路線	-	2	1
3 3 18	新横浜篠原線	平成6年1月25日	25	0.6	0.6
3 4 43	新横浜南口線	平成6年1月25日	20	1.1	1.1
3 2 12	上郷公田線	平成7年4月21日	32	3.2	1.4
3 4 45	田谷線	平成7年4月21日	16	0.4	0.4
3 3 48	長島大竹線	平成12年7月14日	23	0.6	0.4
3 5 21	岩間川辺線	平成14年6月5日	15	1.2	1.2
3 3 50	恩田元石川線	平成15年11月5日	22	5.9	3.4
平成6年～平成15年		小計 7 路線	-	13	8
総計		78 路線	-	507	211

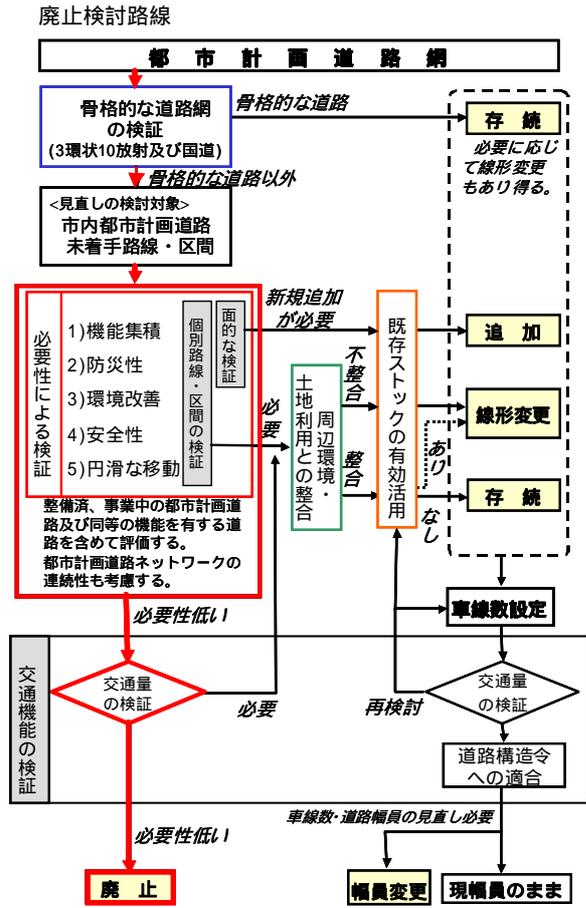
都市計画決定時期については、都市計画資料集に基づき、路線としての計画決定年月日で整理しています。また、未着手区間の一部においては、部分的に道路改良等の事業を行っている箇所もあります。

(従って、路線の区間によっては、都市計画決定時期が上記と異なる場合があります。)

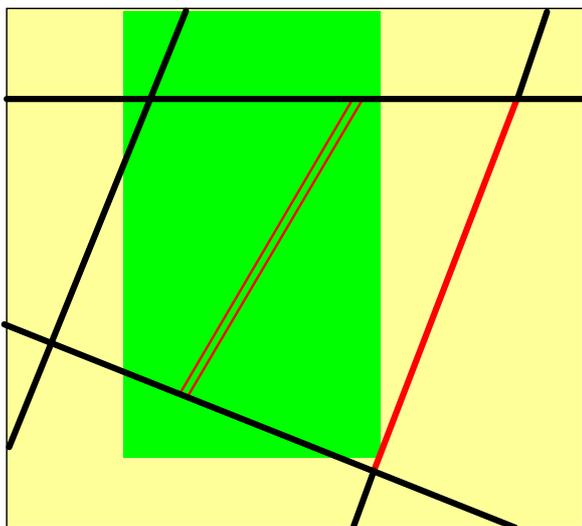
未着手区間の中には、部分的に道路改良を行っている場合があります。

見直し検討フローの例(存続・変更・廃止・追加)

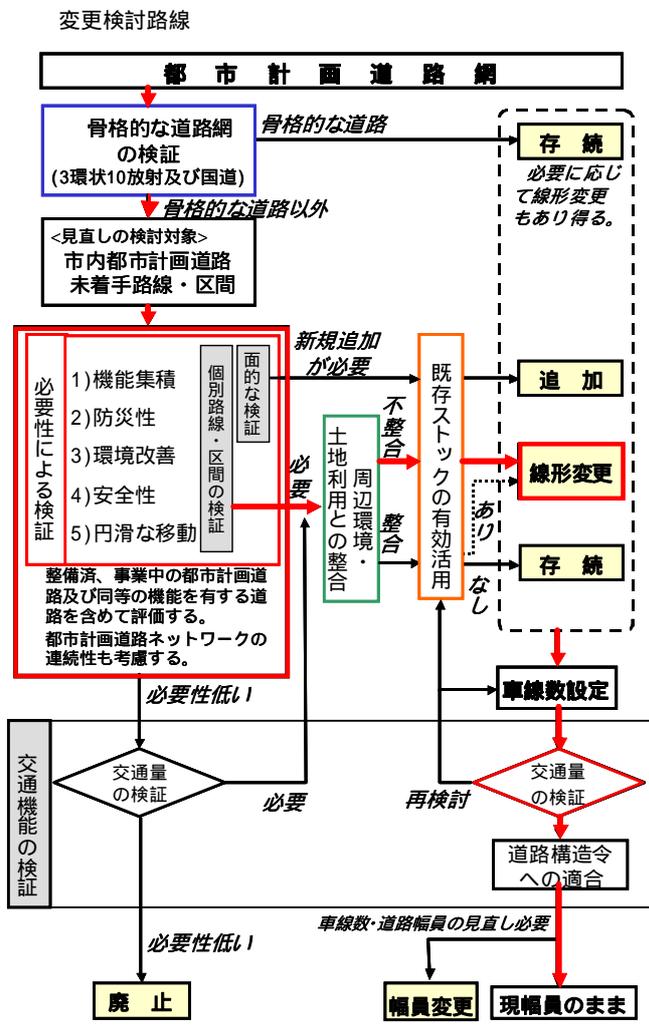
第3章 見直しの考え方(3)「見直しフロー」を、廃止、変更、追加、存続の各パターンについてケーススタディすると以下のとおりとなります。



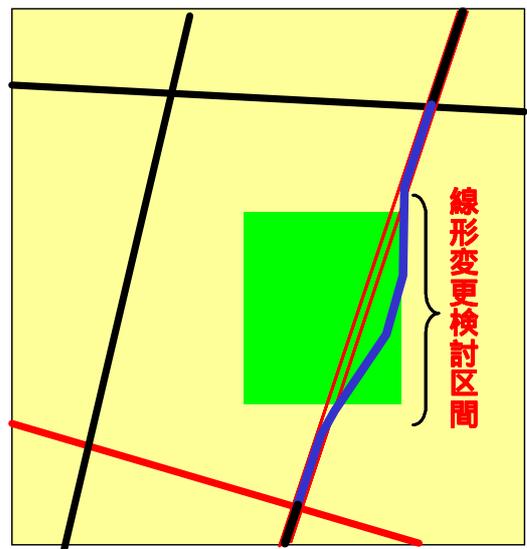
イメージ図



- 市街化区域
- 市街化調整区域 (まとまりのある緑地等)
- 当該都市計画道路
- 都市計画道路(未着手)
- 都市計画道路(整備済・事業中)

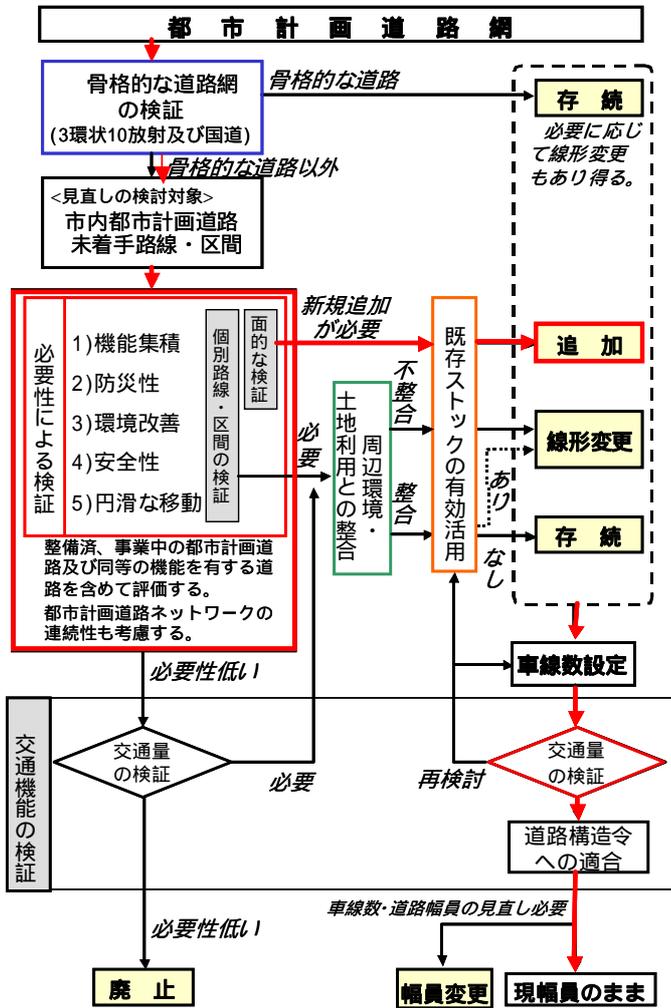


イメージ図

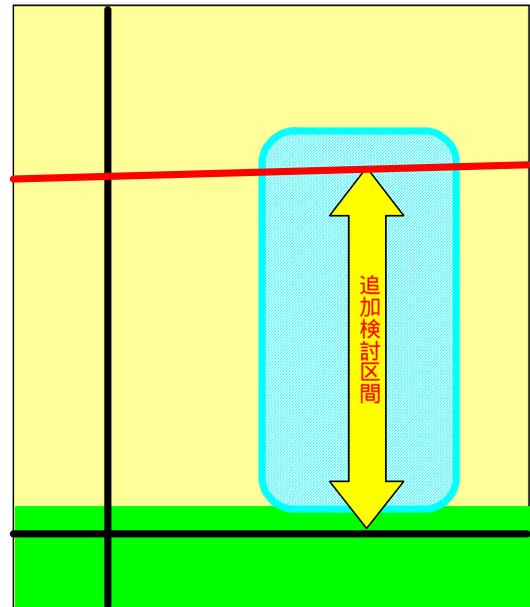


- 市街化区域
- まとまりのある緑地等
- 当該都市計画道路
- 都市計画道路(未着手)
- 都市計画道路(整備済・事業中)
- 既存道路

追加検討路線

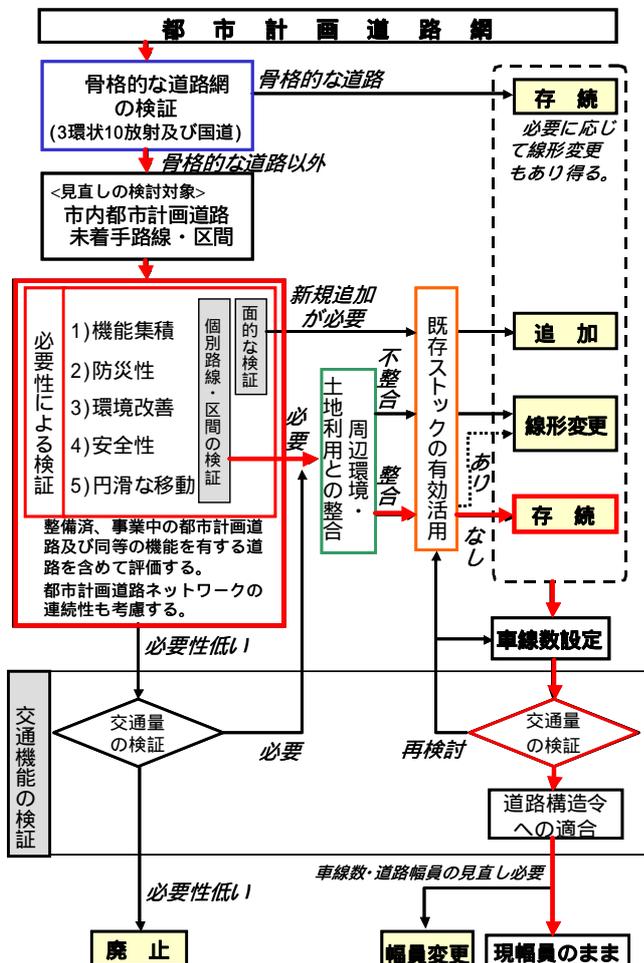


イメージ図

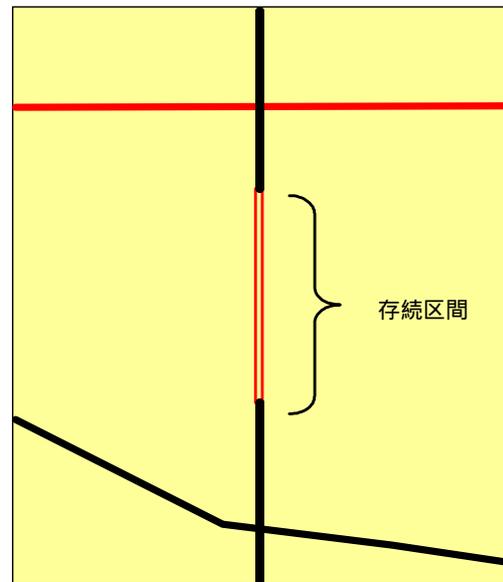


- 市街化区域
- 市街化調整区域
- 新たなまちづくりの検討
- 都市計画道路(未着手)
- 都市計画道路(整備済・事業中)

存続路線



イメージ図



- 市街化区域
- 当該都市計画道路
- 都市計画道路(未着手)
- 都市計画道路(整備済・事業中)