

都市計画道路網の見直しの基本的な考え方

平成18年2月

横浜市

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 10
（4）見直しの必要性	P 13
（5）検討対象の考え方	P 14
第2章 これからの都市計画道路網のあり方	P 15
（1）活力あるまちづくり	P 16
（2）安全なまちづくり	P 17
（3）環境に配慮したまちづくり	P 18
（4）人にやさしいまちづくり	P 20
（5）円滑な移動	P 22
（6）周辺土地利用との整合	P 24
第3章 見直しの考え方	P 25
（1）見直しの基本的視点	P 25
（2）見直しの枠組み	P 27
（3）見直しフロー	P 28
第4章 見直しに伴う課題	P 31
（1）概成区間の取り扱いの明確化	P 31
（2）市境での都市計画の不整合の解消	P 31
（3）既存道路の都市計画決定	P 32
（4）廃止・変更に伴う用途地域の見直し	P 32
（5）都市計画道路網の見直しに関する 法的課題の整理	P 32
（6）米軍施設返還への対応	P 33
（7）次期見直しの考え方	P 33
第5章 今後の進め方	P 34
（1）整備プログラムの策定	P 34
（2）今後の進め方	P 35

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**」

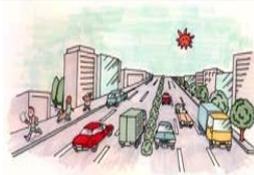
良好な歩行者空間など沿道環境を提供し、また、都市防災に寄与するとともに、上下水道・電気・ガス施設などを収容する「**空間機能**」

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

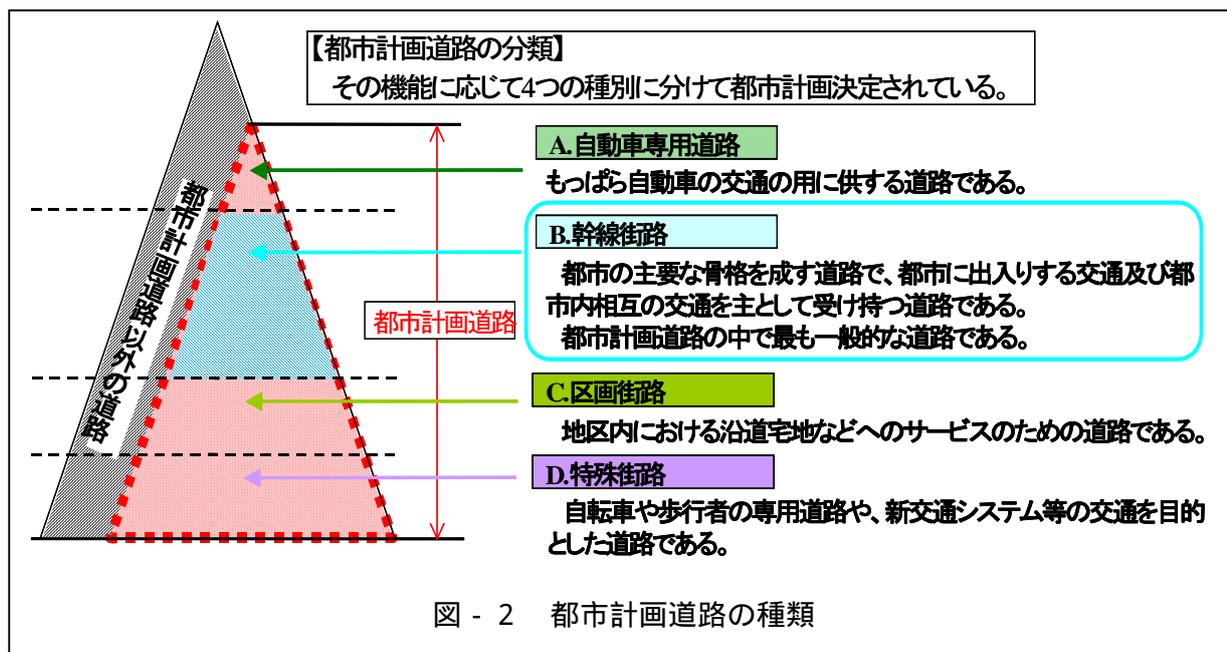


図 - 1 道路の基本的な機能

(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。

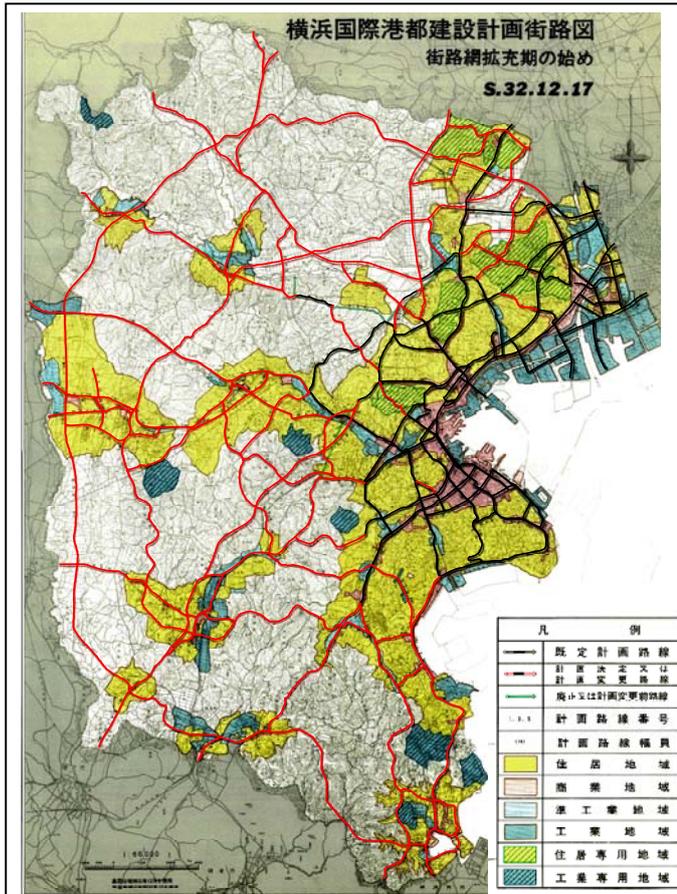


図 - 3 都市計画道路網（昭和32年）

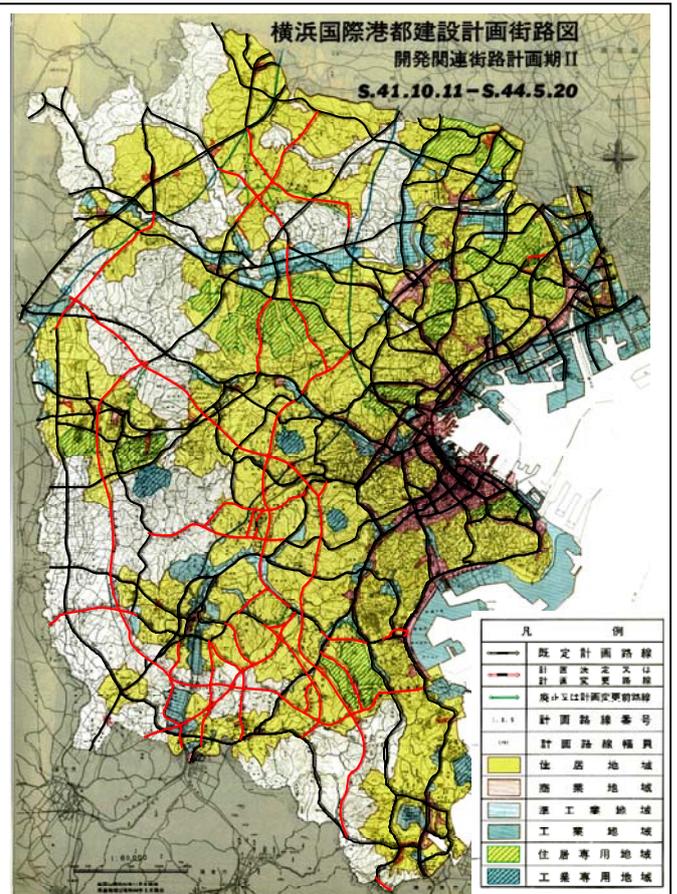


図 - 4 都市計画道路網（昭和44年）

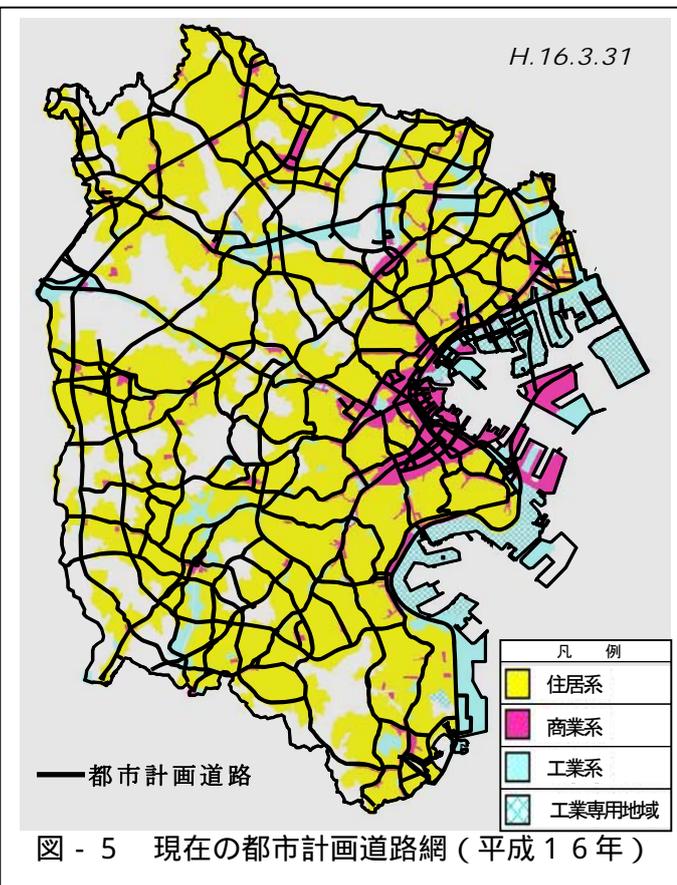
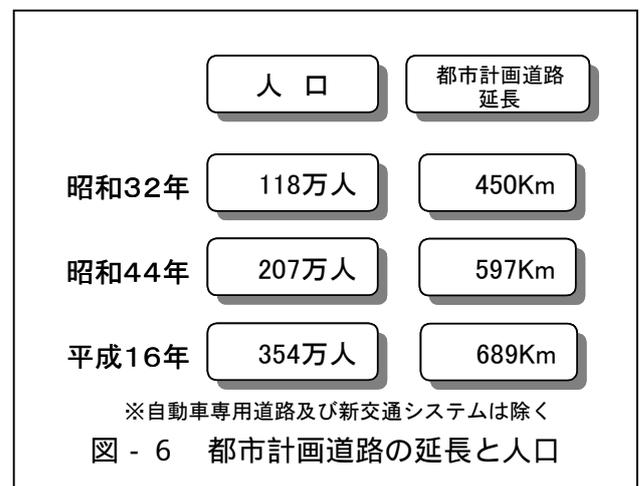
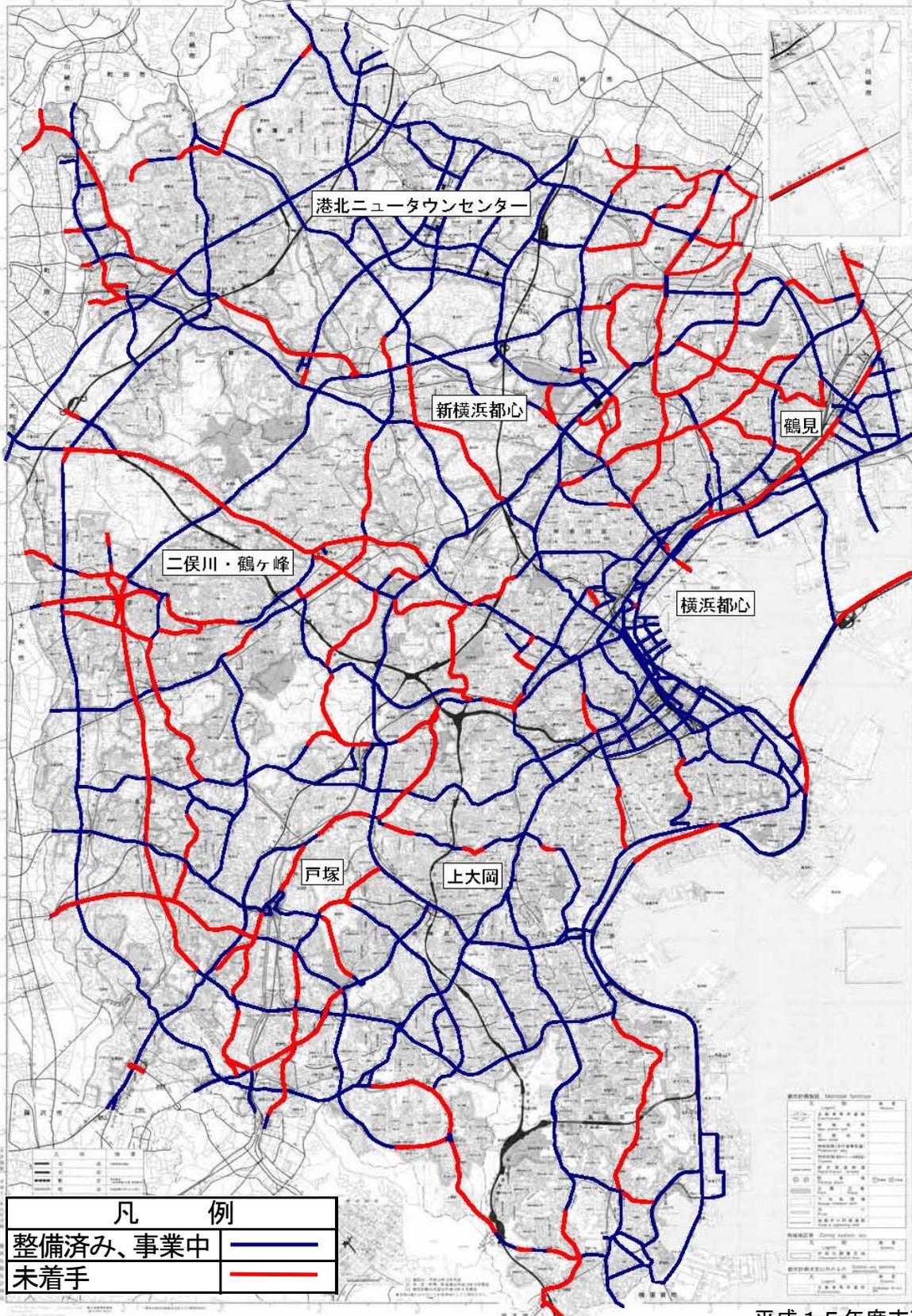


図 - 5 現在の都市計画道路網（平成16年）

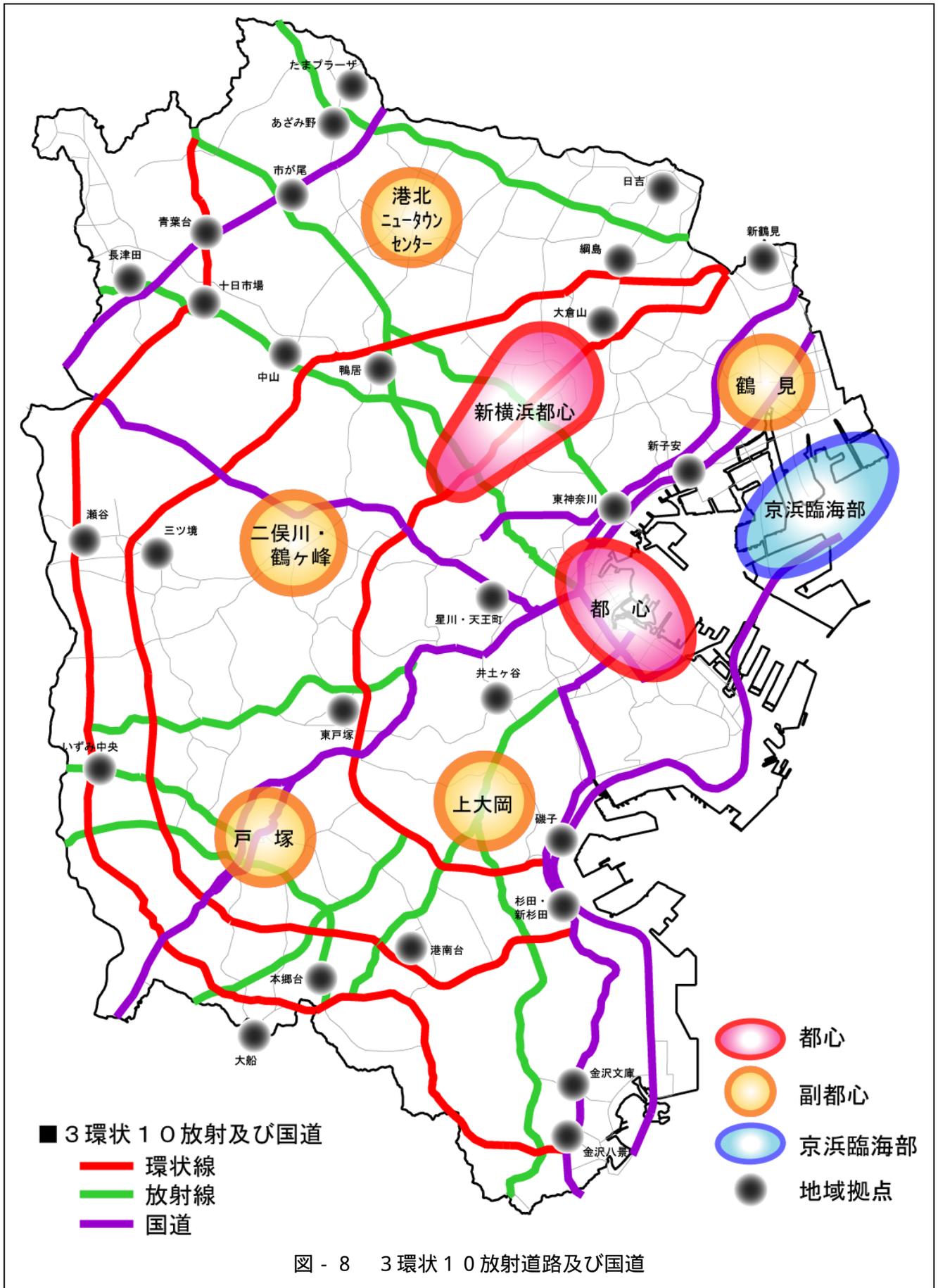


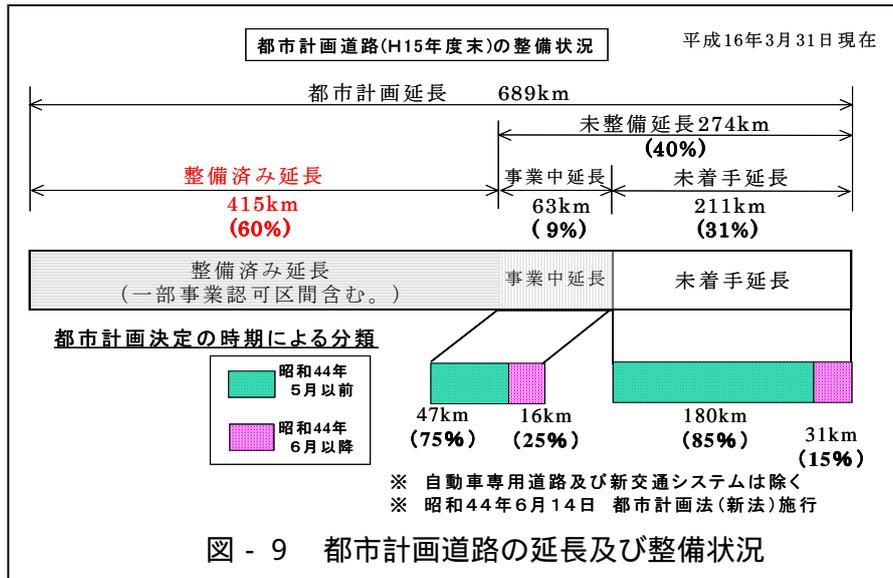


平成15年度末現在

- 未着手区間において、一部道路改良を実施している箇所があります。
- 今後、精査して行く中で延長等が変わる可能性があります。

図 - 7 都市計画道路未着手箇所





参考 - 建築制限の緩和

1. 都市計画法による制限

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

都市計画法第54条(昭和43年)

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

2. 建築制限の緩和

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

(1)1回目(昭和62年8月)

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

建築物の構造等:

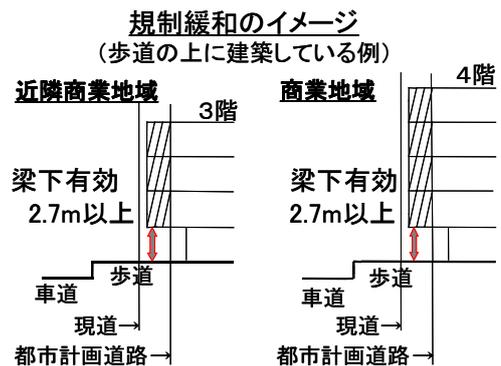
都市計画法54条の規定のうち、木造を除く

緩和の内容: 商業地域階数4以下かつ地階を有しない

近隣商業地域階数3以下かつ地階を有しない

どちらも1階部分以上(梁下有効2.7m以上)を公開する

これまでの許可件数: 97件(昭和62年4月～平成16年3月)



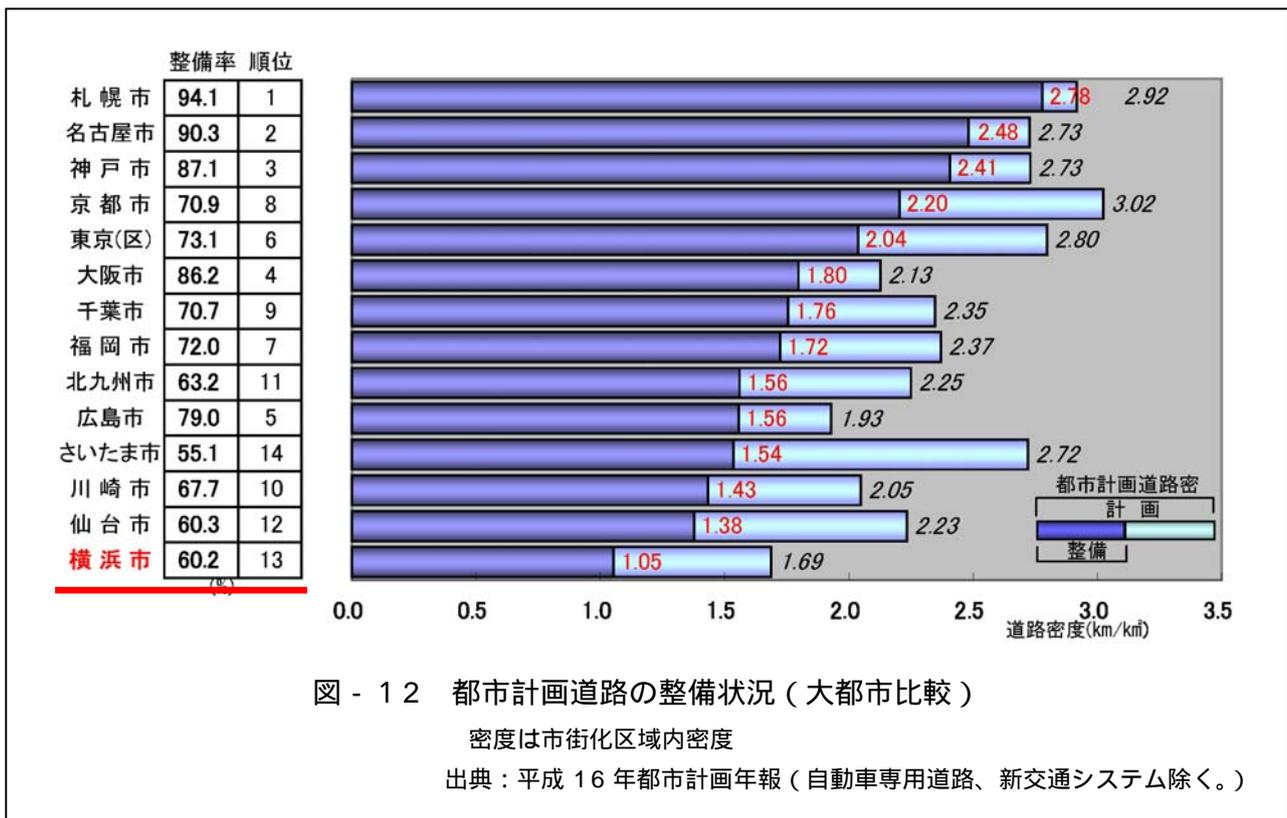
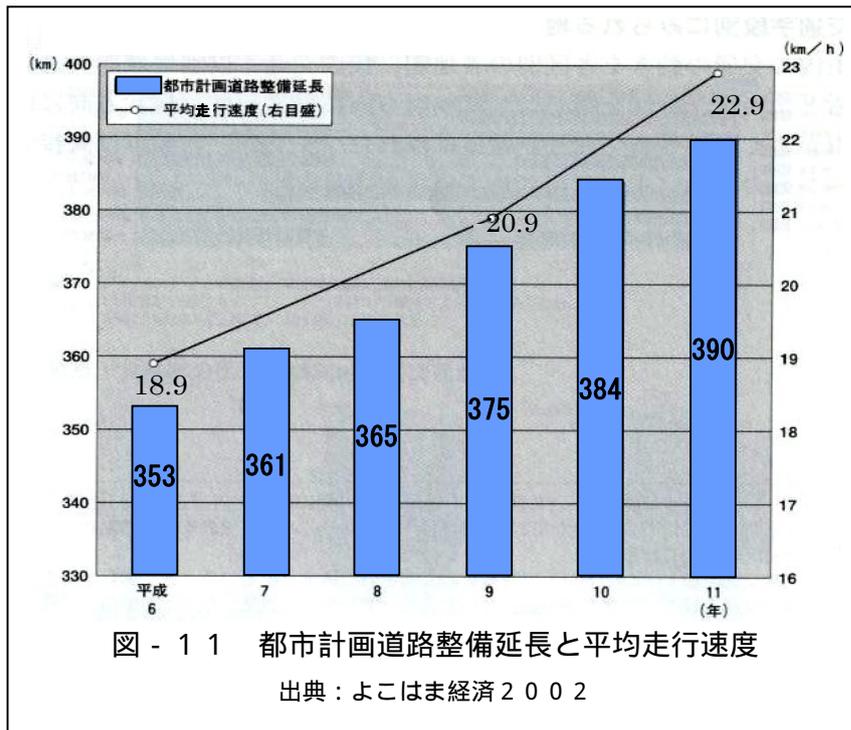
(2)2回目(平成13年4月)

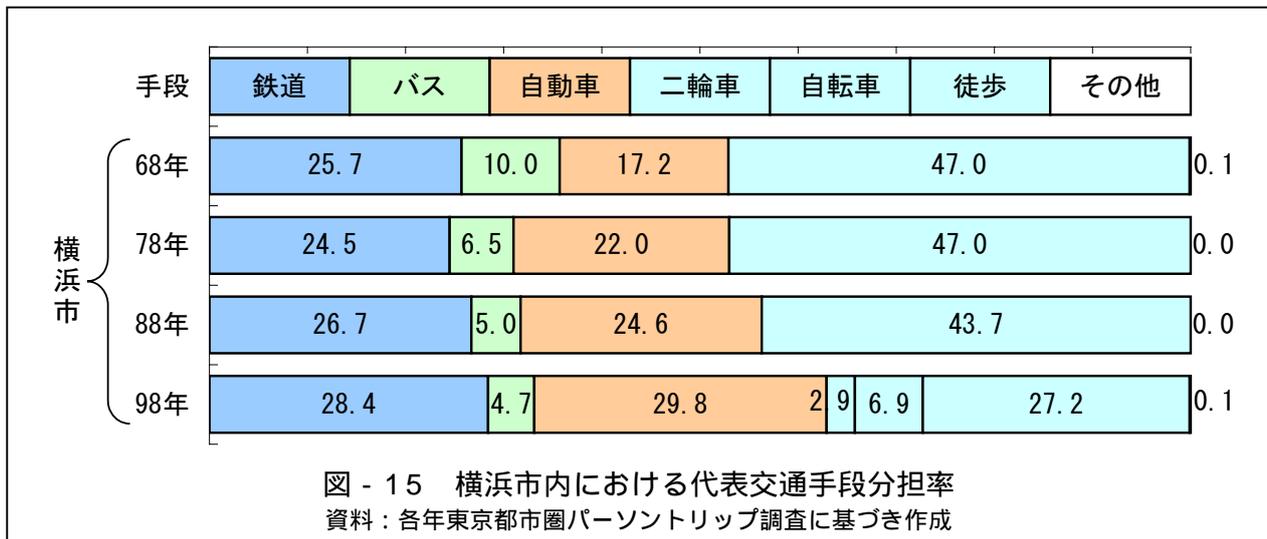
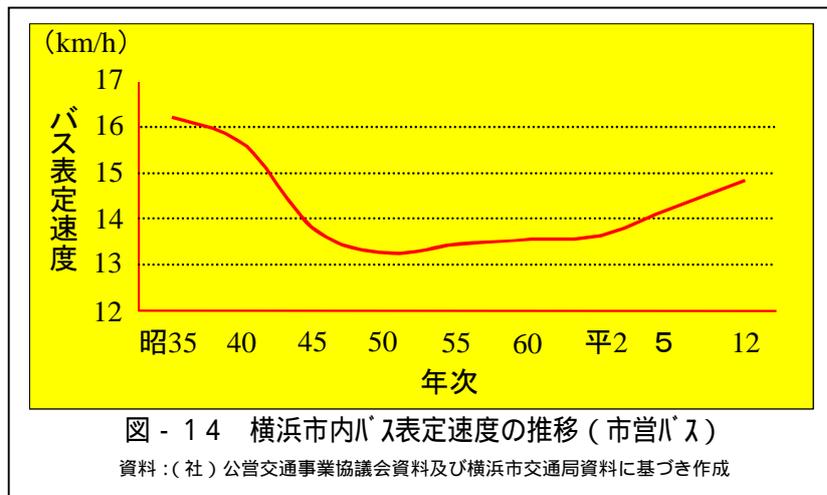
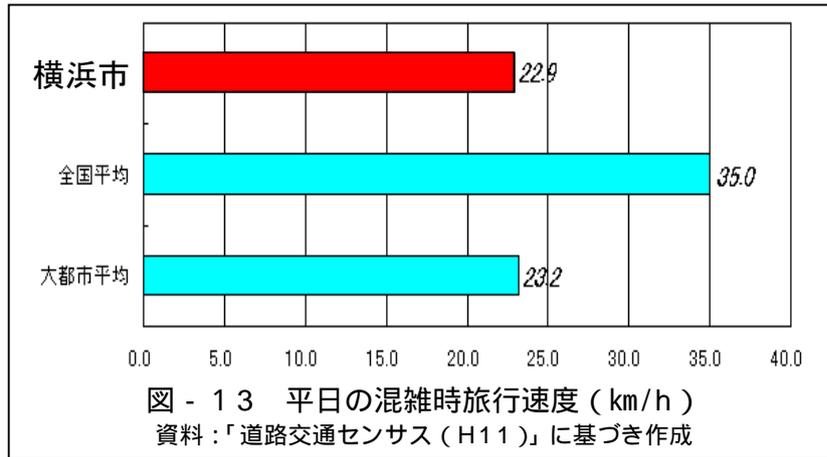
対象: 全路線

建築物の構造等: 都市計画法54条の規定と同じ

緩和の内容: 階数3以下かつ地階を有しない

これまでの許可件数: 175件(平成13年4月～平成16年3月)





(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。

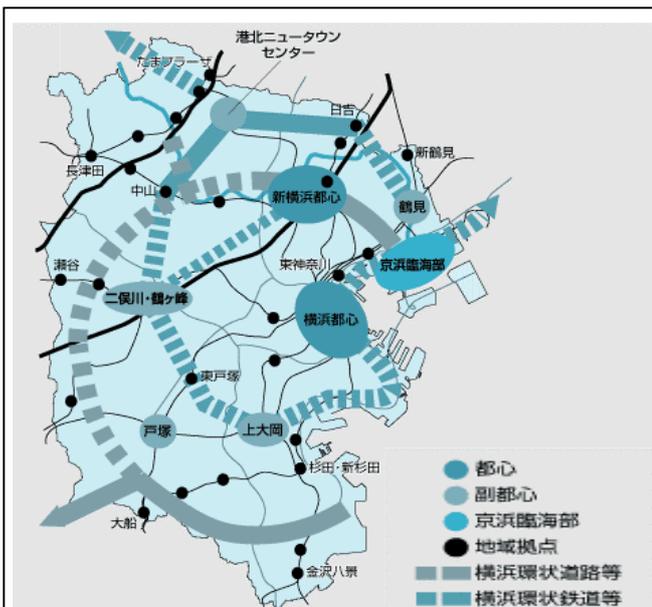


図 - 16 横浜市の将来都市構造

出典：横浜市中期政策プラン

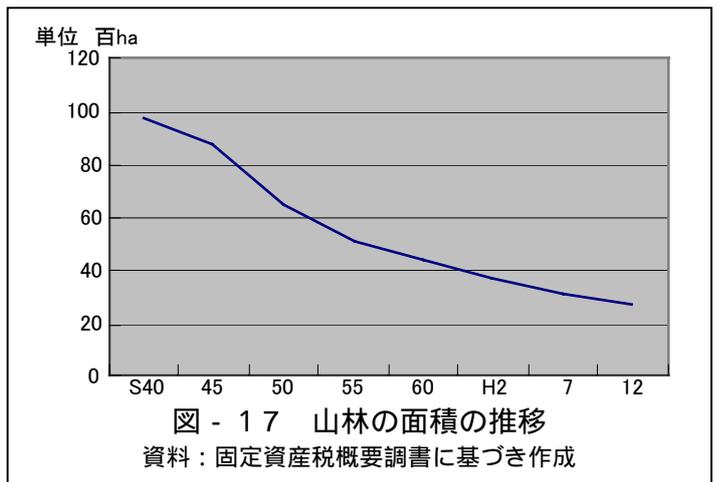
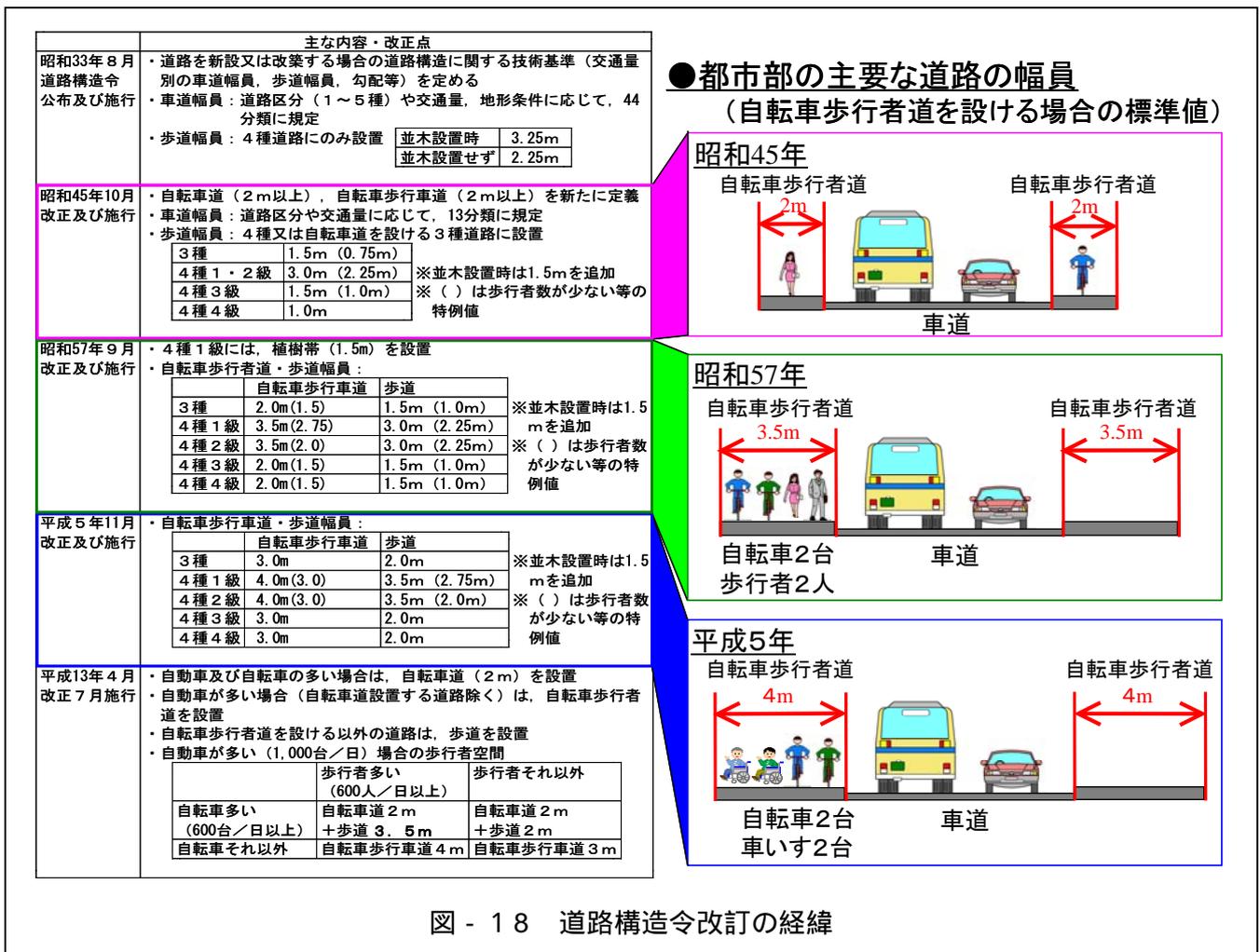


図 - 17 山林の面積の推移

資料：固定資産税概要調書に基づき作成

ウ 歩行者系空間の充実など道路に対する考え方の変化

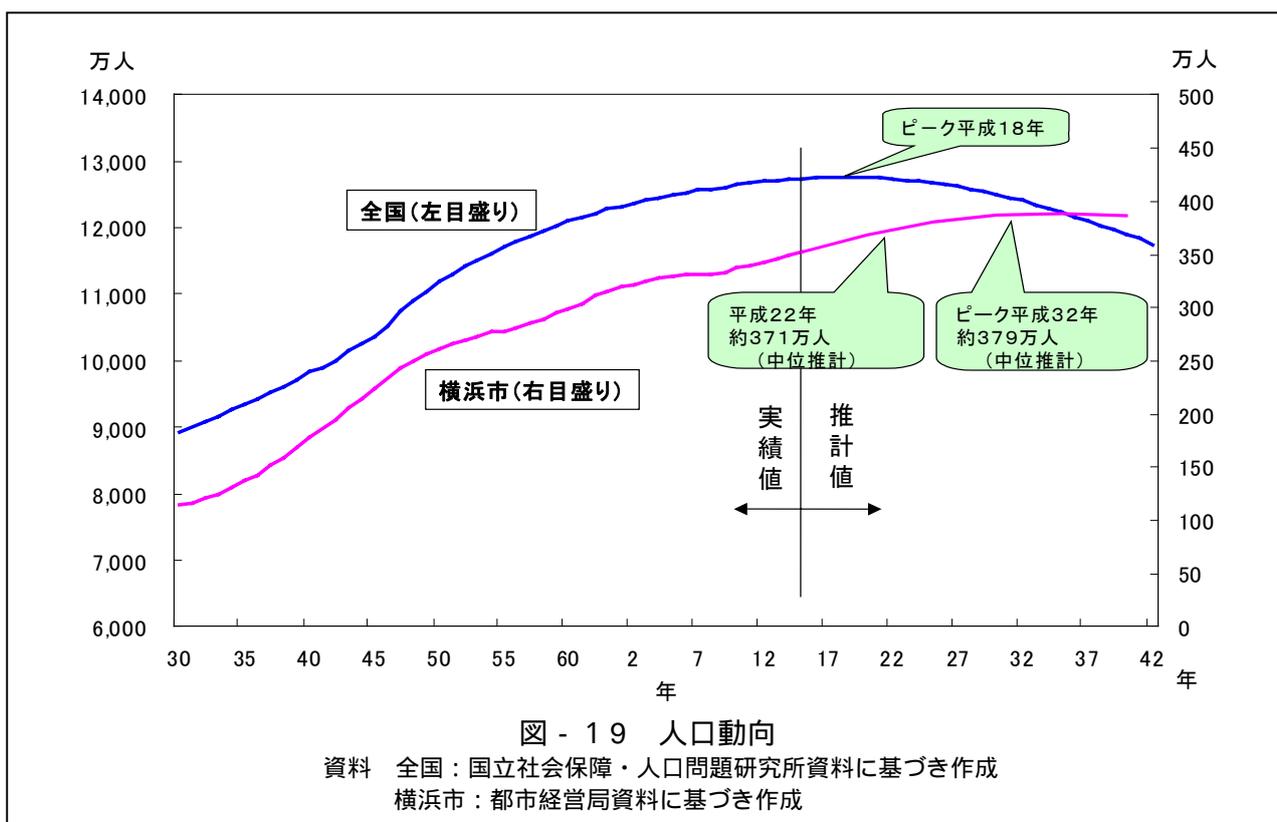
道路の技術的な指針である道路構造令は、昭和40年代以降も、適宜、改訂されてきている。これらの改訂においては、歩行者系空間の幅員構成が大きく変更されており、歩行環境の更なる改善に加えて、バリアフリーや自転車への配慮、植樹帯の充実などの観点から改訂されている。都市計画道路の計画・整備にあたっては、このような観点を踏まえる必要がある。



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。また、「自動車専用道路」の追加路線については、広域的な交通を担う路線であり、国や県との施策の整合を図り定められていることから、見直し作業では取り扱わないこととする。

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。

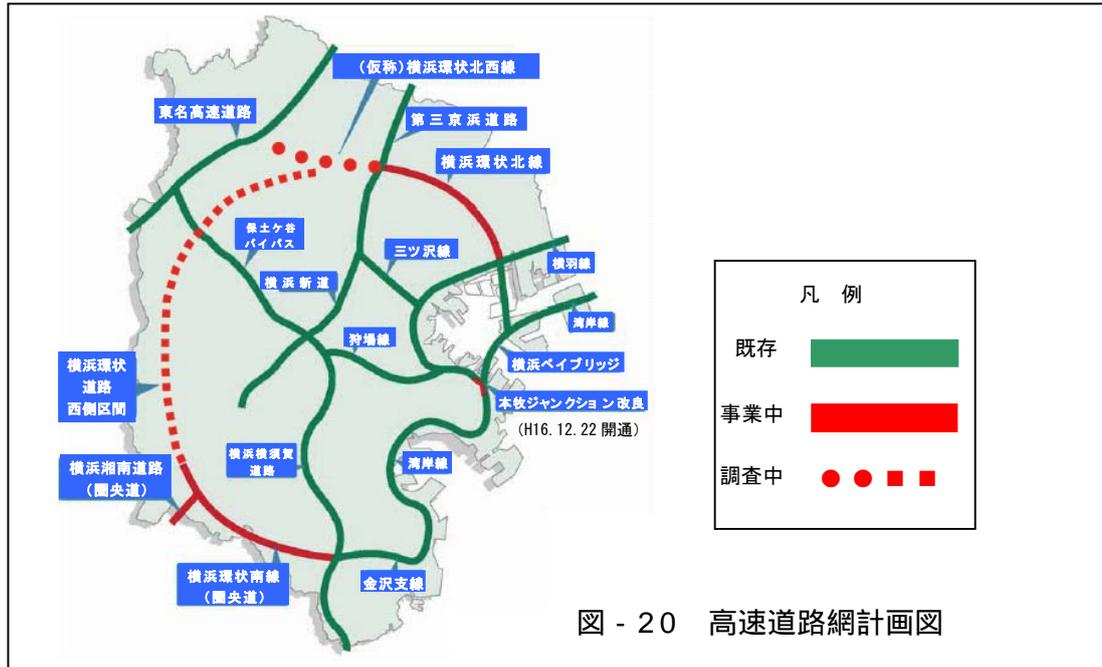


図 - 20 高速道路網計画図

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。

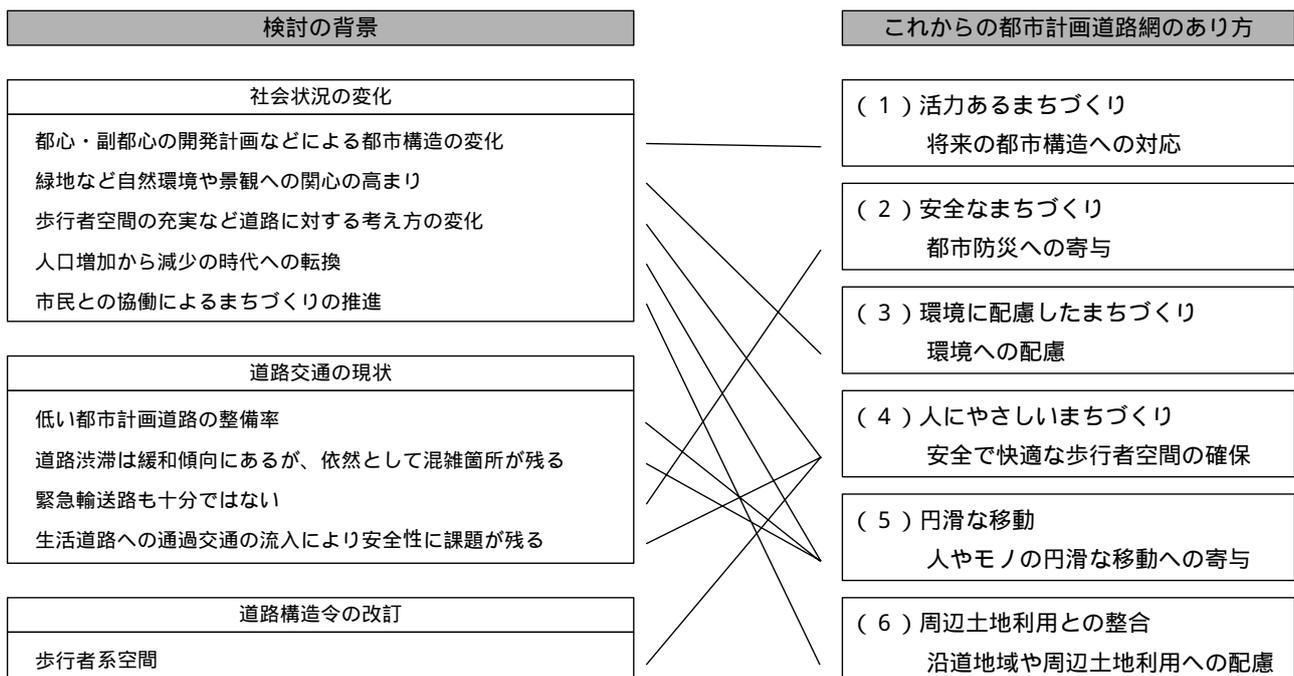
第2章 これからの都市計画道路網のあり方

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

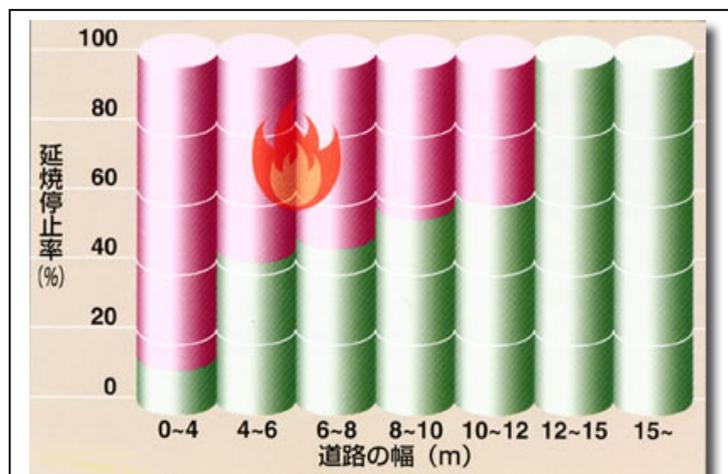


図 - 21 道路の幅員と延焼防止の関係
(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の実例)
出典：国土交通省資料

(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努める。

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

図 - 2 2 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

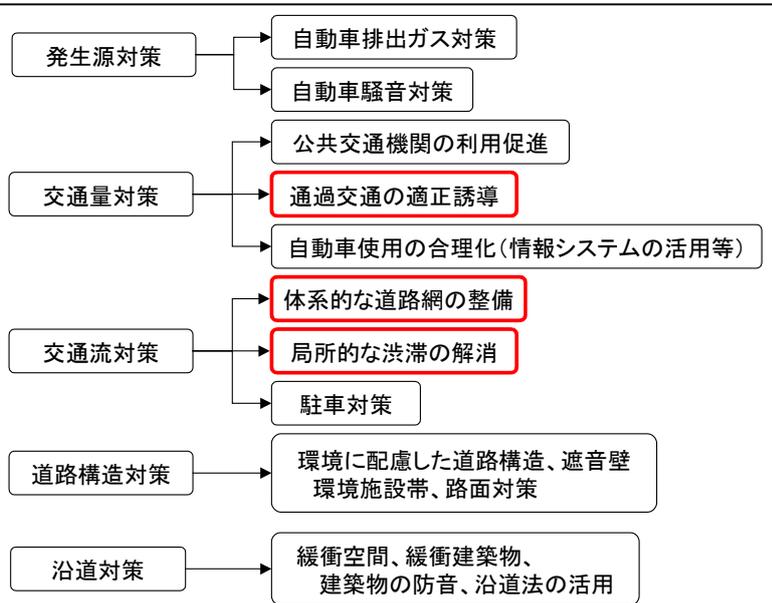
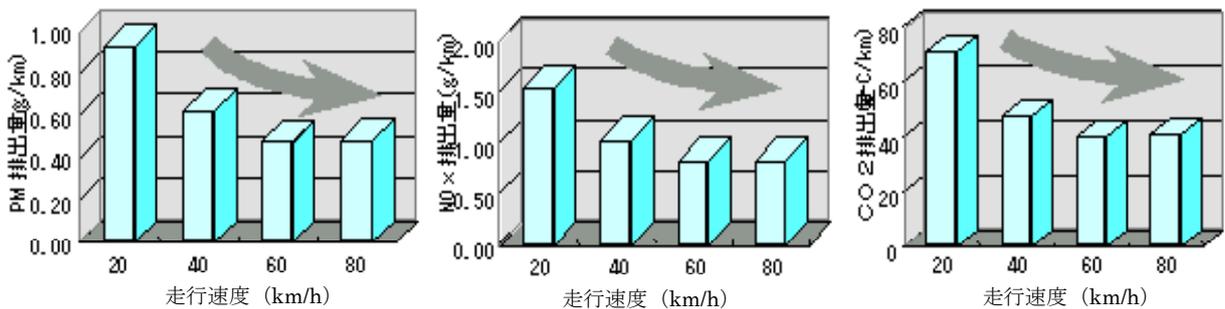


図 - 2 3 自動車公害防止のための具体的な施策

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 4 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、生活道路の抜け道的利用の防止もまた大きな課題といえる。

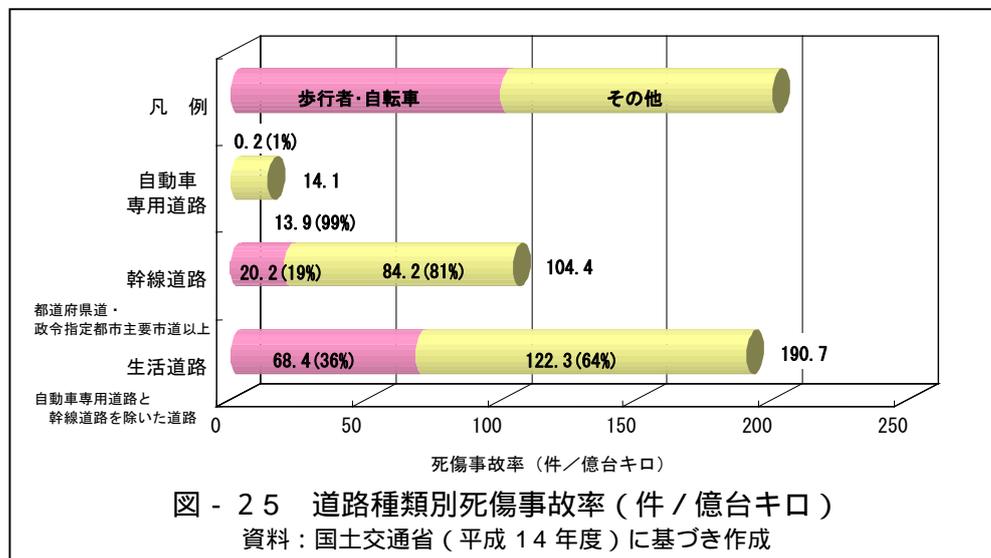
自動車走行台キロあたりの死傷事故件数のデータからも、生活道路に入り込んでいる通過交通を幹線道路へ、さらに自動車専用道路へと移行させることにより、全体として交通事故を減らすことが可能と考えられる。

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



幅員18mで都市計画決定している道路



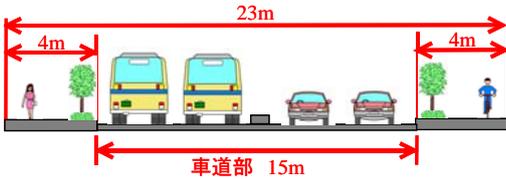
現道路構造令に適合するには・・・

平成15年の道路構造令

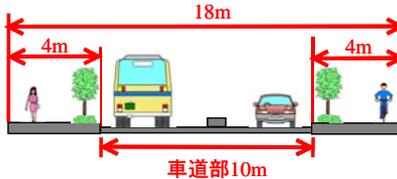
- [歩行者空間] 自転車も歩行者も通行する自転車歩行者道として、最低幅員3m(歩行者が多い場合は4m)が必要。更に、都市部の主要な道路では、植樹帯(最低1m)が原則的に必要。
- [車道部] 4車線であれば、最低幅員3.25m×4と路肩0.5m×2と中央分離帯1mの計15mが必要。

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 - 26 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。

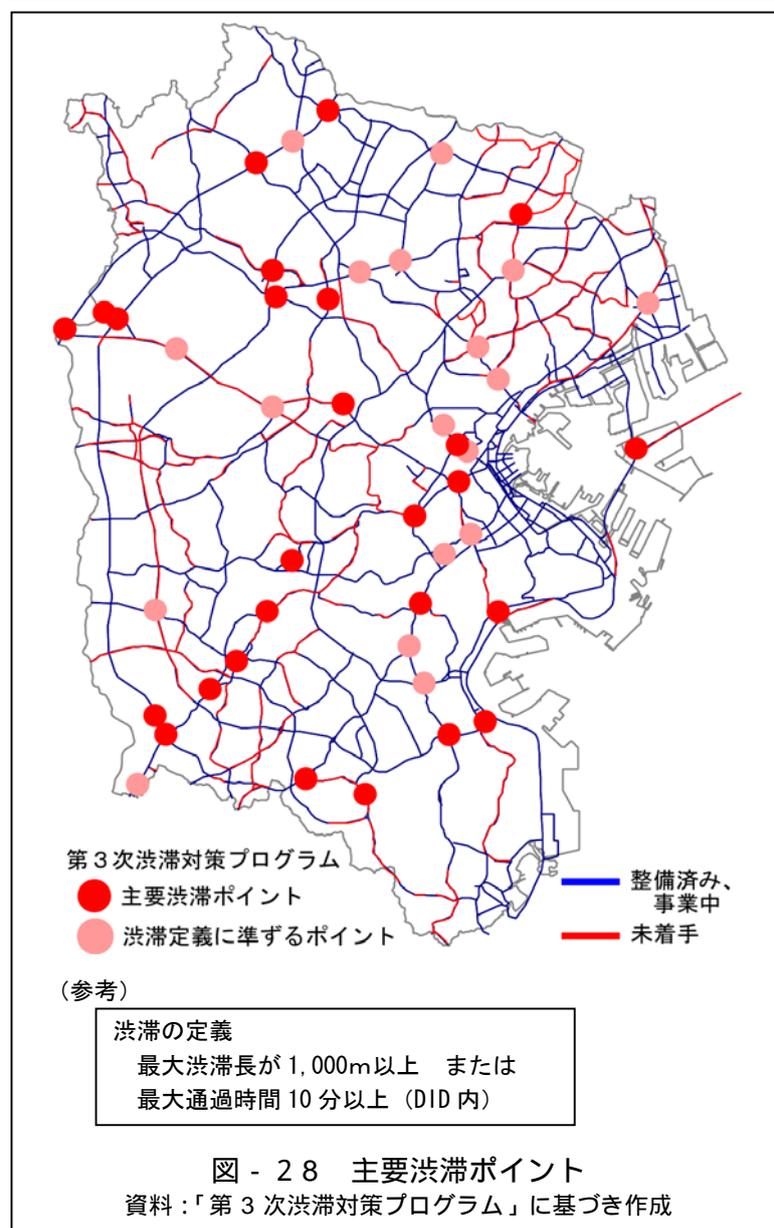
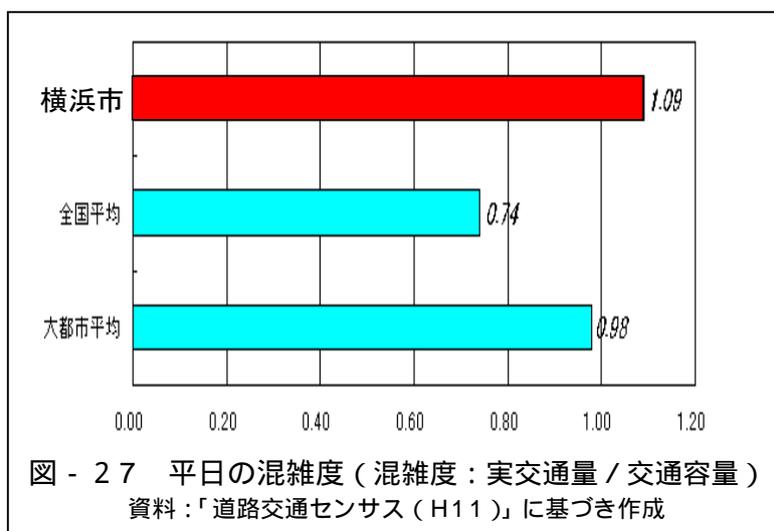
このような混雑緩和を図るうえで、ネットワークの欠落区間を整備し、道路の整備効果を早期に、かつ最大限発揮することが肝要であり、併せて交差点の改良や立体化、踏切などのボトルネックの解消、路上駐車対策、信号機の系統化なども考慮する必要がある。

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。

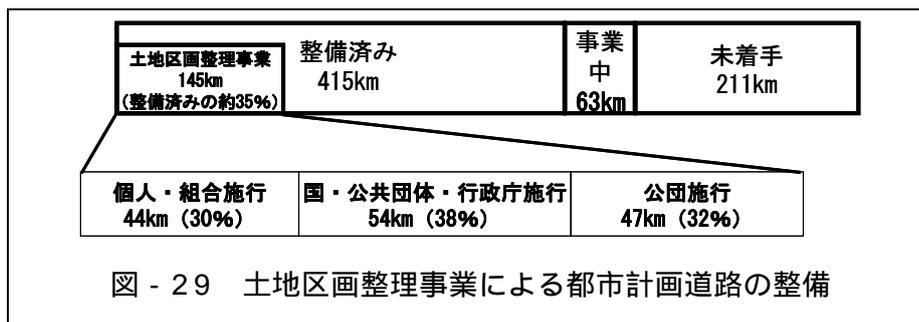
近年、大規模な土地区画整理事業は少なくなっているが、今後とも、沿道地域や周辺土地利用に配慮した都市計画道路の計画・整備による、周辺土地利用との整合は重要な課題であるといえる。

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

現在、本市では長期ビジョンの策定に着手しており、長期ビジョンに示される、横浜市の目指すべき都市像やそれを実現するための方策等や、横浜の新しい交通政策の基本的方向性との整合を図りながら、都市計画道路網の見直しを進める。合わせて各区で策定している都市計画マスタープラン・区プランを考慮することとする。

また、個別の見直し対象路線の検証にあたっては、「これからの都市計画道路網のあり方」を踏まえ、以下のような見直しの視点から、都市計画道路の未着手路線・区間の方向性を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。

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、考慮するものとする。

また、見直しの検討期間中であっても、必要に応じて新たな都市計画決定や事業化を図っていく。

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。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。

なお、これらのパターンの定義は以下のとおりとする。（P39～P40の参考資料参照）

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。

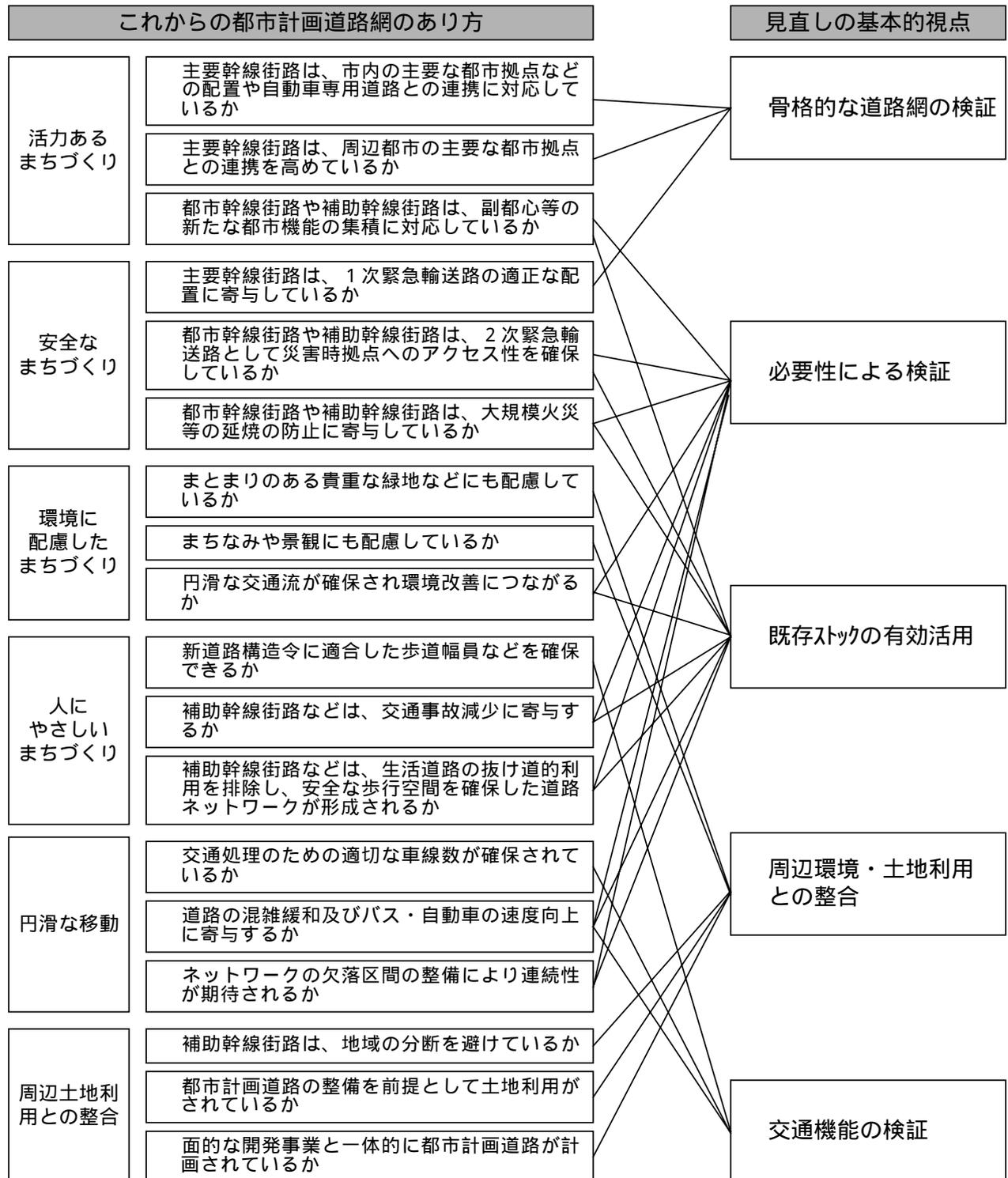
廃止：都市計画道路・区間を廃止する。

（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。

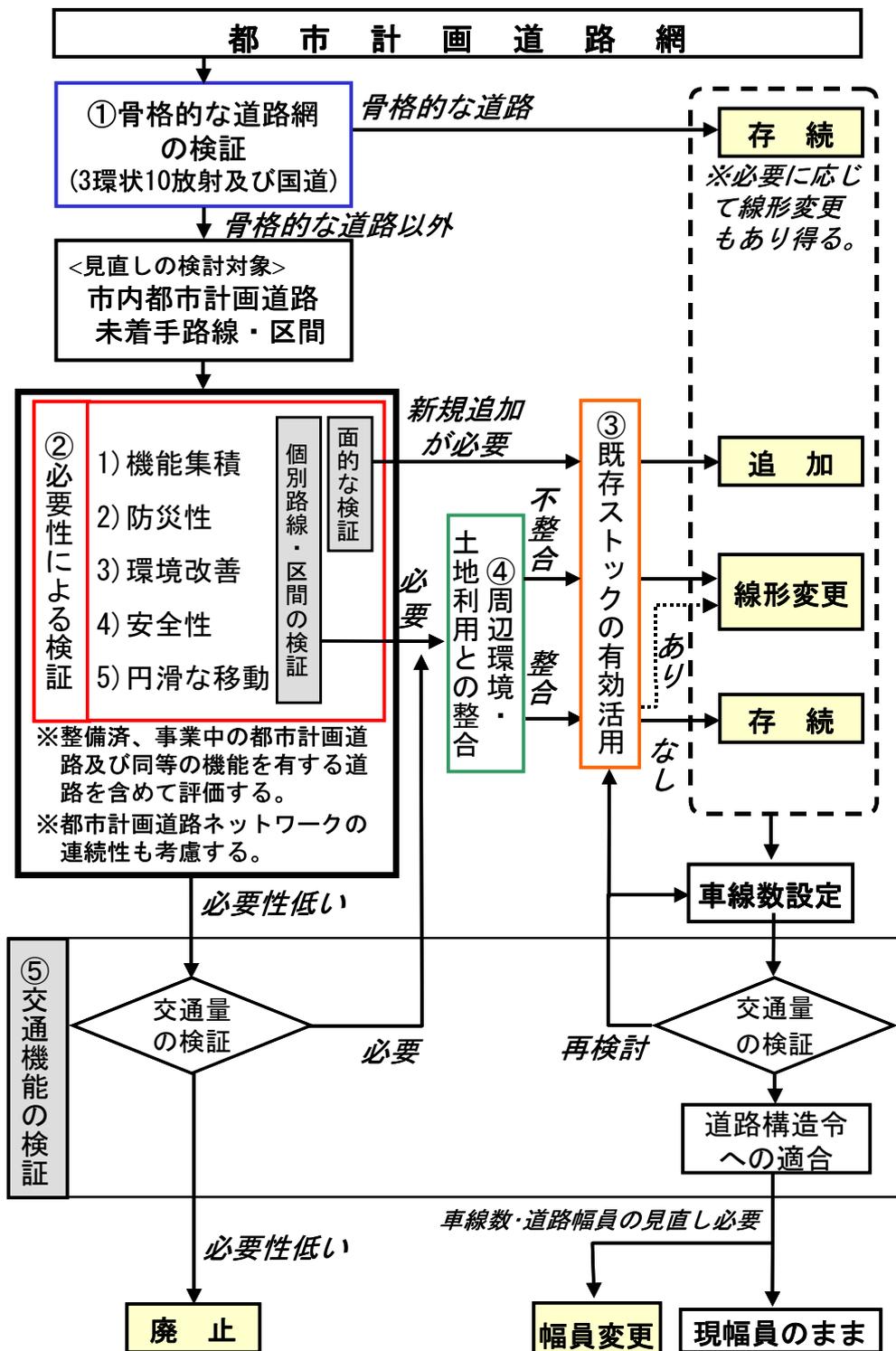
(2) 見直しの枠組み

「これからの都市計画道路網のあり方」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。



(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。



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。

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か

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。

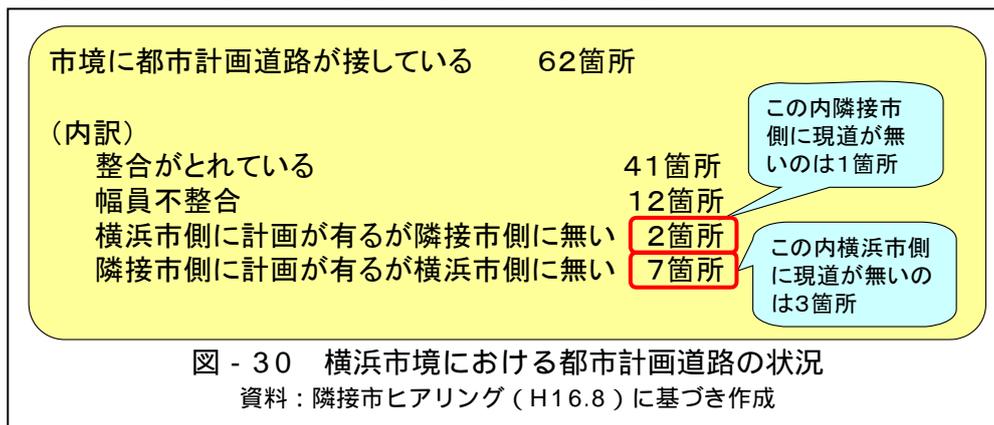
概成区間については、既に一旦事業を行なった区間がほとんどであり、今回の見直しの対象とはしないものの、個々の路線ごとに状況を十分勘案し、計画幅員の見直しや今後の整備手法のあり方などについて、別途検討を行っていく。

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、隣接市との間で設置している協議会等を活用しながら、隣接市、神奈川県、東京都と調整を進める。



横浜市側に計画が有るが隣接市側に無い		隣接市側に計画が有るが横浜市側に無い	
横浜市側	隣接市側	横浜市側	隣接市側
山下長津田線	都計道なし(町田市、現道あり)	都計道なし(現道なし)	小川成瀬線(町田市)
鴨居上飯田線	都計道なし(大和市、現道なし)	都計道なし(現道なし)	三輪麻生線(町田市)
		都計道なし(現道あり)	丸子中山茅ヶ崎線(大和市)
		都計道なし(現道あり)	善行西俣野線(藤沢市)
		都計道なし(現道あり)	小袋谷笠間線(鎌倉市)
		都計道なし(現道なし)	東京湾岸道路(逗子市)
		都計道なし(現道あり)	追浜夏島線(横須賀市)

(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、必要に応じて都市計画決定していく方向で検討する。

(4) 廃止・変更に伴う用途地域の見直し

都市計画道路の廃止・変更に伴う沿道型（緩和型）の用途地域の取扱いについては、周辺の建築状況等を調査するとともに、既存不適格建築物の発生等の可能性を十分に留意しつつ、用途地域の取扱いの検討を進める。

(5) 都市計画道路網の見直しに関する法的課題の整理

都市計画道路の廃止・変更、及び、沿道型（緩和型）用途地域の変更等については、これに伴い生じる都市計画制限等の変更により、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、都市計画道路網の見直しの中で、その必要性や考え方等を明らかにし、市民に十分周知説明等を行ないながら都市計画手続きを進める。

(6) 米軍施設返還への対応

市内には現在なお 8 か所、約 528ヘクタールの米軍施設があり、このたび、6 か所、約 376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。

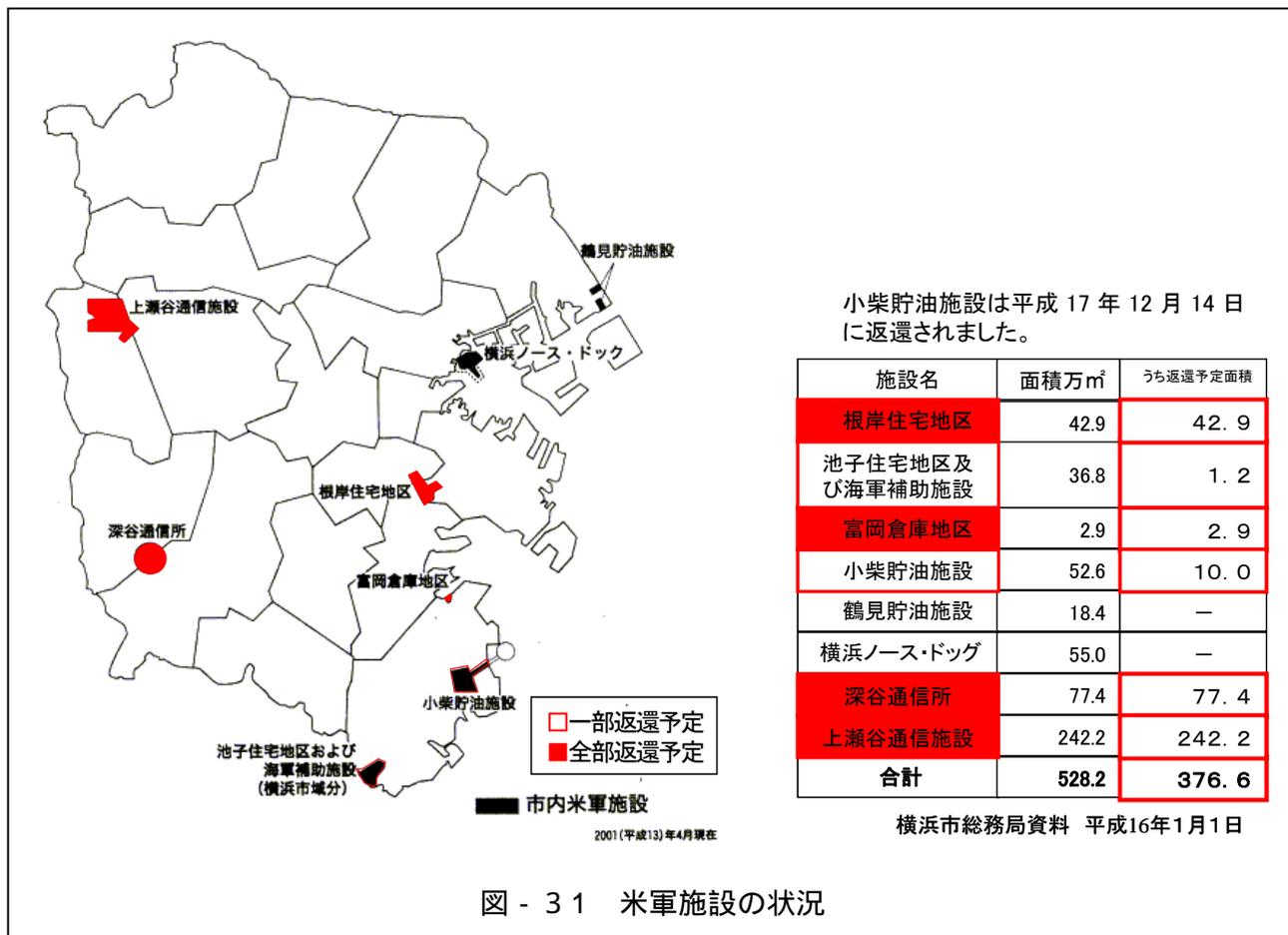


図 - 31 米軍施設の状況

(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。

第5章 今後の進め方

(1) 整備プログラムの策定

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

また、都市計画道路の整備は、市民生活や企業の経済活動・地域のまちづくりに、大きな影響を及ぼすこと、事業着手時期が未定の状況では、関係権利者等が建築物の新築・改築計画時期の決定を明確にできないこと、関係権利者等にとっては、都市計画法による建築制限、移転などによる生活再建等への不安が大きいものと考えられる。

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

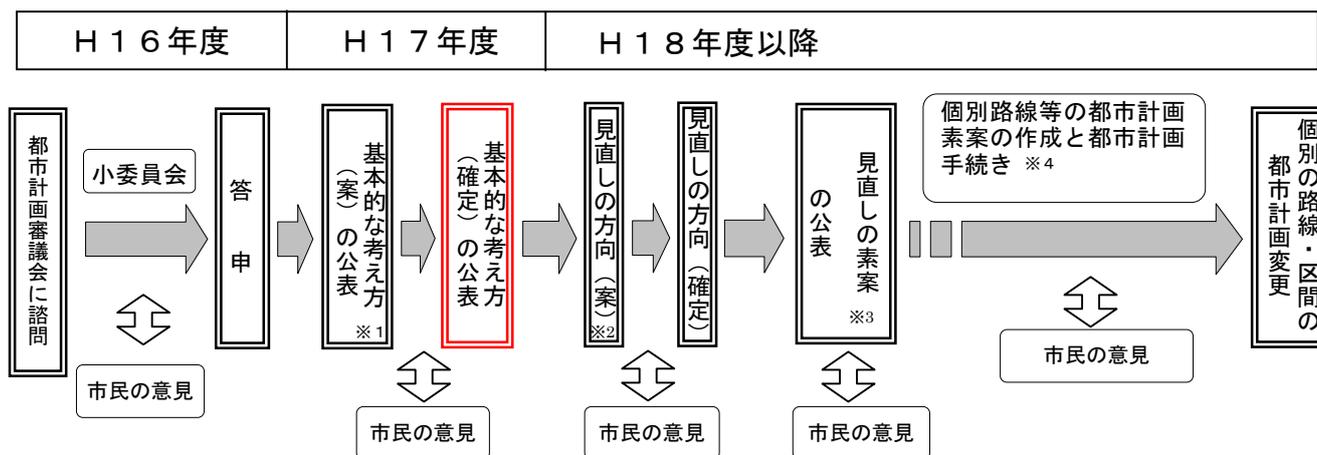
なお、都市計画道路網については、長期的な視点に立って計画すべきものであるが、長期にわたって着手できない路線もあることから、社会状況の変化等も考慮し、今後も一定の期間が経過するごとに見直しを行っていくものとする。

(2) 今後の進め方

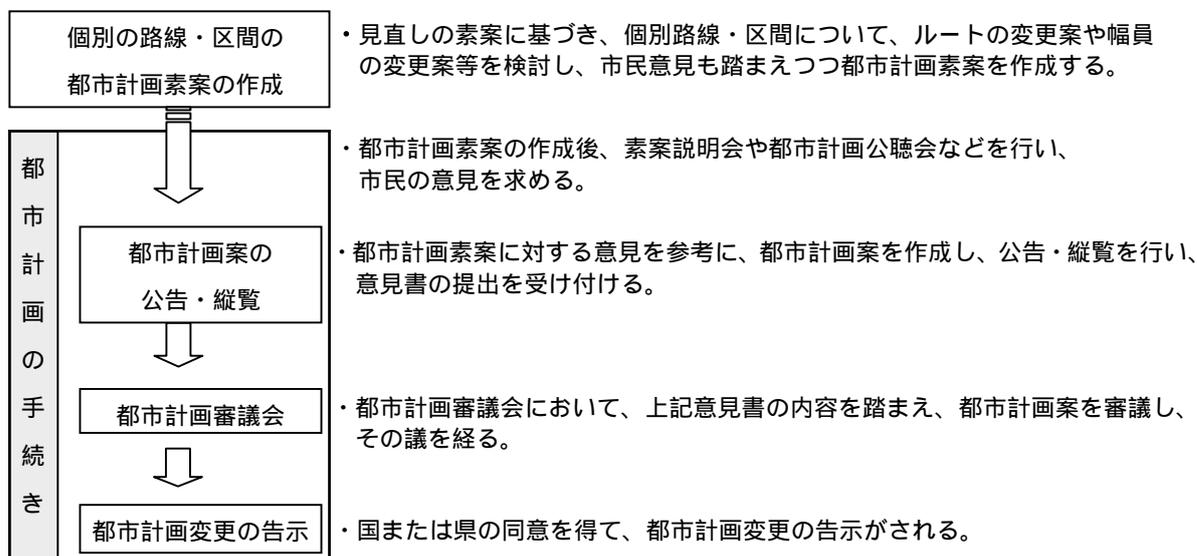
今後の進め方については、基本的に下図の流れに沿って行うこととする。

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

また、「見直しの素案」に基づき、個別路線・区間ごとの検討を行うにあたっては、地権者や地元住民など、影響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こととする。



- 1 基本的な考え方：「答申」に基づき、今後の見直し作業のガイドラインとなるもの
- 2 見直しの方向：「基本的な考え方」に基づき、見直しの概ねの規模（将来の望ましい都市計画道路の水準、概ねの事業費、事業期間）などを示したもの
- 3 見直しの素案：「廃止」、「変更」、「追加」、「存続」のそれぞれの候補路線・区間を示したもの
- 4 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 未着手区間のある都市計画道路一覧
- 2 見直し検討フローの例（存続・変更・廃止・追加）

1 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

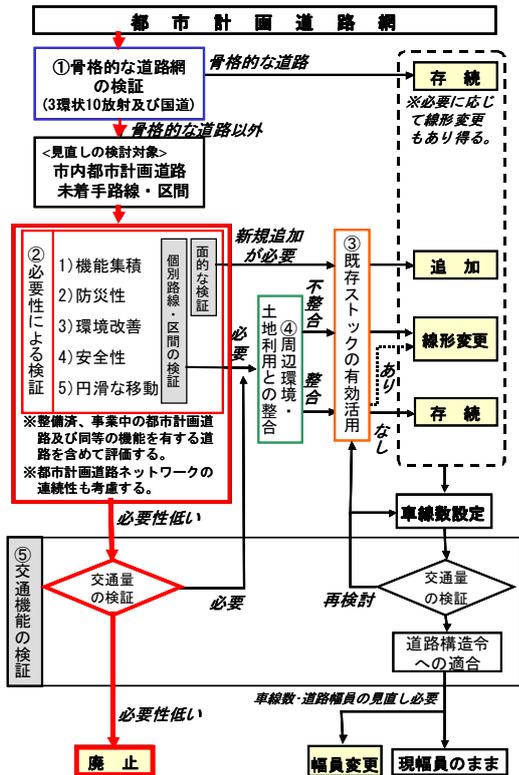
路線番号	路線名	都市計画決定年度	標準幅員	計画延長 (km)	未着手区間 延長(km)
3 1 2	国道15号線	昭和21年8月26日	50	8.2	5.4
3 3 26	川崎町田線	昭和21年8月26日	22	20.0	8.2
3 3 27	国道1号線	昭和21年8月26日	27	29.1	5.0
3 3 29	鶴見駅西口線	昭和21年8月26日	22	0.7	0.7
3 3 33	東神奈川線	昭和21年8月26日	27	0.8	0.5
3 4 23	鶴見三ツ沢線	昭和21年8月26日	18	6.4	5.6
3 4 25	矢向線	昭和21年8月26日	18	0.4	0.4
3 5 16	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	榑太坂和泉線	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

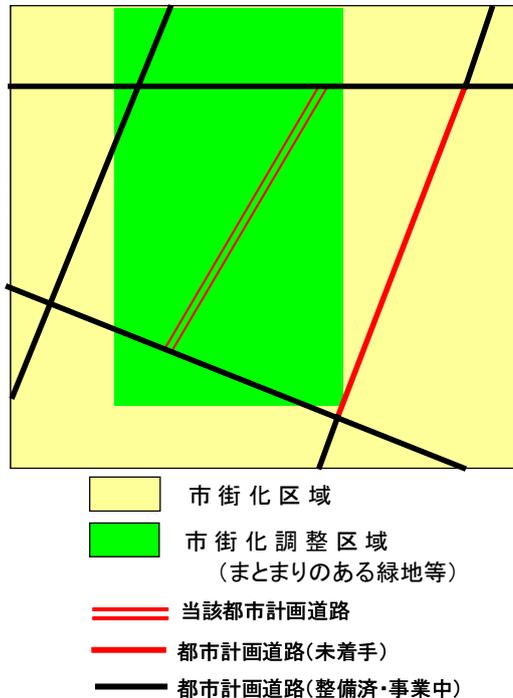
- ・ 都市計画決定時期については、都市計画資料集に基づき、路線としての計画決定年月日で整理しています。(従って、路線の区間によっては、都市計画決定時期が上記と異なる場合があります。)
- ・ 未着手区間において、一部道路改良等の事業を実施している箇所があります。
- ・ 今後、精査して行く中で延長等が変わる可能性があります。

2 見直し検討フローの例（存続・変更・廃止・追加）

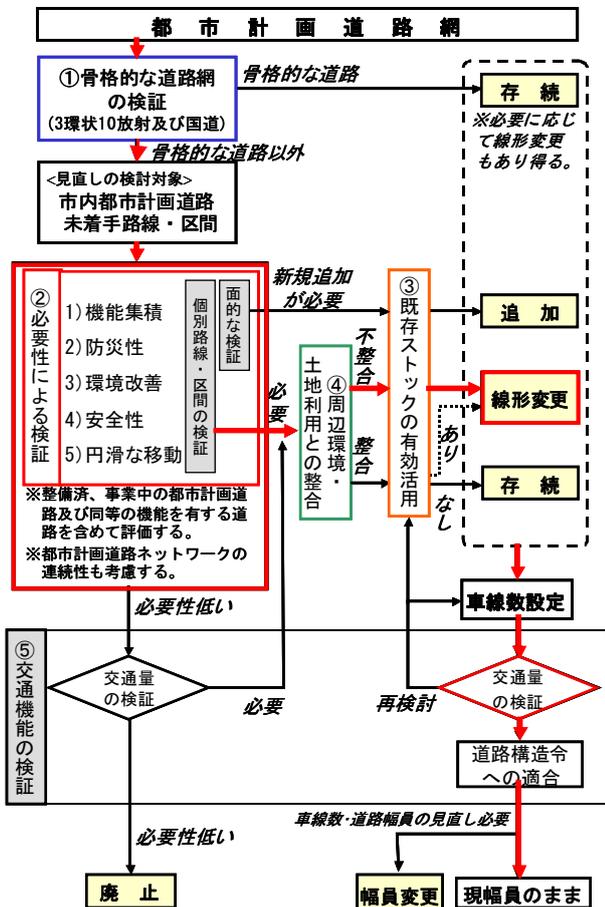
① 廃止検討路線



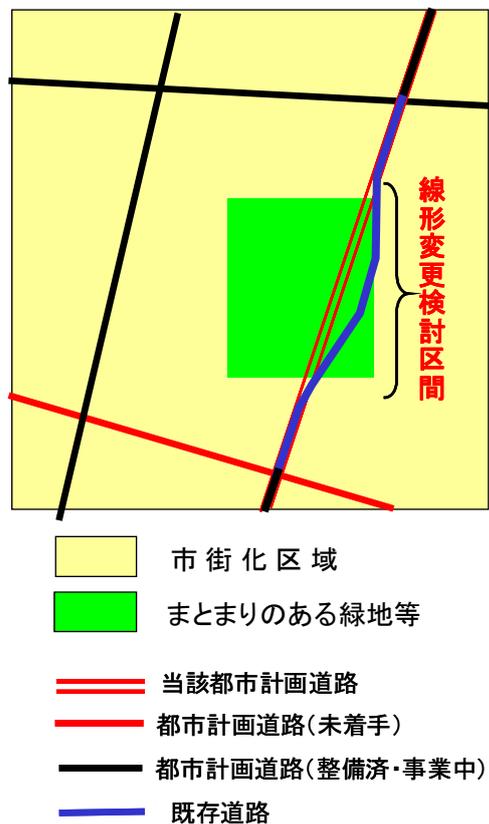
イメージ図



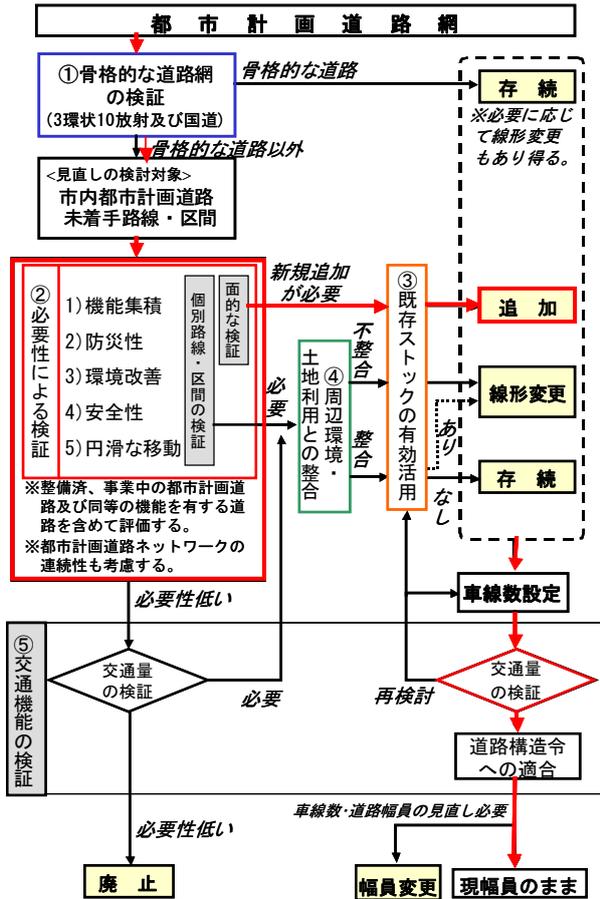
② 変更検討路線



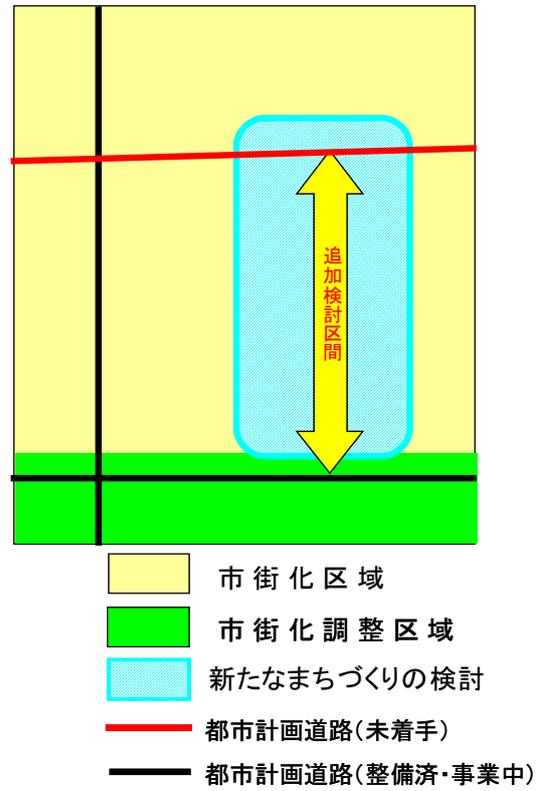
イメージ図



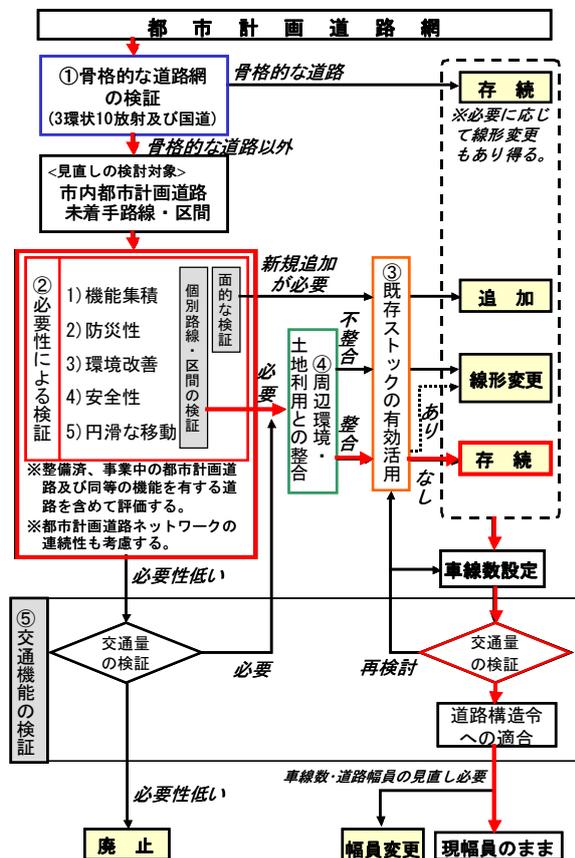
③ 追加検討路線



イメージ図



④ 存続路線



イメージ図

