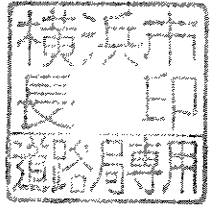


国土交通省道路局長
金井 道夫 様

横浜市長 中田 宏



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平素から、横浜市道路行政の推進につきましては、格別の御尽力をいただき、深く感謝しております。

本市にとって、道路は、365万市民の安全で快適な生活と、本市の活力源である横浜港の物流など経済活動を支える、最も重要な都市基盤施設であります。しかしながら、未だ必要な道路ネットワークは完成しておらず、更に、バリアフリー化、無電柱化、踏切安全対策といった市民生活に身近な対策も別紙のとおり不十分な状況です。

このため、今後急激に進む高齢社会に対応するため、今後10年間で骨格的な道路整備を完了させる必要があります。そのための安定的な財源確保が最重要課題となっております。

つきましては、新たな道路の中期計画に向けて、大多数の市民ニーズや地元経済界からの熱い要望に応えられるよう、本市としてコスト削減や財源確保に努力し、道路整備を推進してまいりますので、整備効果の高い都市部への財源の重点配分について、特段のご配慮をお願いいたします。

<別紙資料>

様式1から様式4の資料

< 担 当 >

横浜市道路局企画課長
森 秀毅

①-1 道路行政全般について改善すべき点、要望や提案など

神奈川県 横浜市

道路は、都市における円滑な交通を確保し、豊かで良好な市街地の形成を図るとともに、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動を支える、最も重要な都市基盤施設です。横浜市では、これまでの急激な人口増と産業の集積により、交通事故や慢性的な渋滞を依然として招いており、市民生活や経済をとりまく状況は一層厳しさを増しています。

また、少子高齢社会の進行や人口減少社会の到来、社会経済のグローバル化など大きな転換期にもあたり、バリアフリーや環境問題への対応など新たな市民ニーズも現れています。

このような状況のもと、道路の整備をより一層推進し、安全でより豊かな市民生活・道路交通サービスを提供するため、以下の事項について要望します。

■地方財政の負担軽減策について

○高速道路の整備への支援

首都高速道路(株)が行う横浜環状北線等の有料道路事業は、国家的に極めて高い有益性に鑑み、地方の現行の負担（出資金）について、国がスキームの見直しやその資金調達及び財源確保に支援措置を講ずること。

○連続立体交差事業の負担スキームの見直し

膨大な事業費を必要とする連続立体交差事業を速やかに行うため、自治体の財政負担の平準化や負担を軽減するための方策など、当該制度のあり方を含め事業の枠組みについて具体的に検討すること。

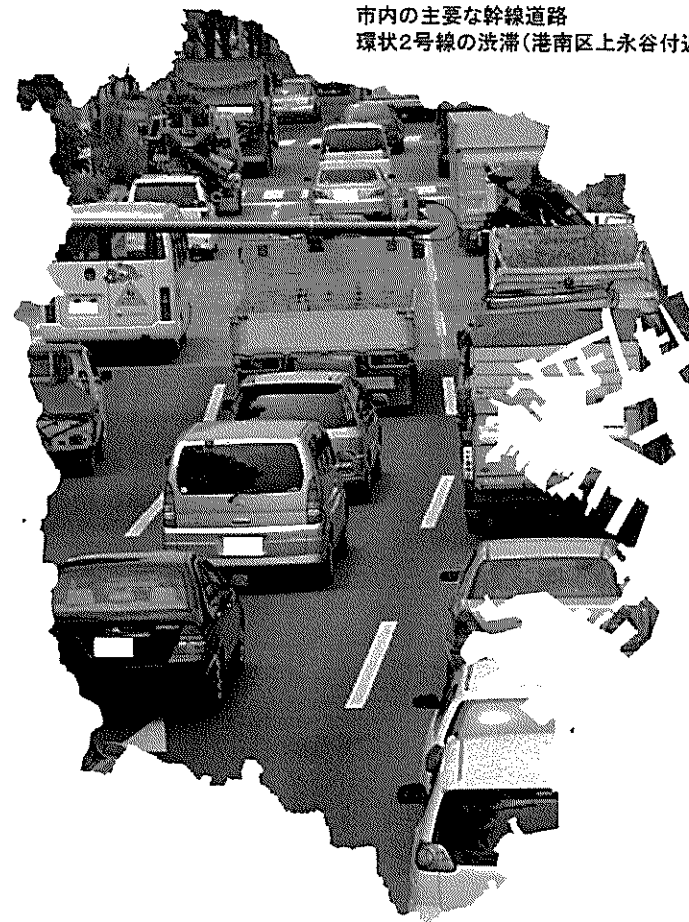
■道路特定財源の一般財源化について

○道路整備財源の確保

道路特定財源の一般財源化にあたっては、必要な道路を着実に整備するために、

- ① 都市部に対する道路整備のための地方税財源の充実強化や財源の重点配分を行うこと。
- ② 地域の道路整備の需要に応じ、適切に財源を確保できる柔軟な制度を創設すること。

市内の主要な幹線道路
環状2号線の渋滞(港南区上永谷付近)



■規制・制度改革等について

○新たな補助制度の創設

道路整備への補助制度の拡充はもとより、少子高齢化、地球環境の悪化、また、既存道路ストックの老朽化など道路を取り巻く今までに無かった新たな課題に直面する中でこれに対応した、新たな施策が必要となっています。

バリアフリーの更なる推進、橋梁等道路構造物のアセットマネジメント、交通需要マネジメントなどのソフト施策等、時代と地域ニーズに合った道路施策を推進していくため、新たな補助制度を創設すること。

○国庫補助採択基準の緩和

きめ細やかでかつ効率的な道路整備を行うため、国庫補助採択基準の緩和を行うこと。例えば、日平均交通量約4万台を抱える本市の交通事情から、自動車騒音は喫緊の課題であり騒音対策は急務となっています。低騒音舗装等を推進し、沿道環境の改善を図るため、既存の沿道環境改善事業の採択基準となる事業費の基準額を引き下げること。

○駅周辺の放置自転車対策

駅周辺での大きな課題となる放置自転車対策として、その大半が鉄道利用者であることから、鉄道敷地の無償提供など鉄道事業者への協力を積極的に働きかけること。

○道路占用等許可基準の緩和

PFI等の促進、地域ニーズに伴う地域活動の場など道路施設の多目的利用、また、道路施設へのネーミングライツや広告掲出による新たな道路財源の開拓等、地方独自に道路施設の有効活用を図れるよう、道路法（占用等許可）の弾力的な運用を可能とすること。

■地方分権の推進について

○直轄国道に関する権限の指定都市への移譲

自治体が管理することで、より一層効率的となる一般国道の指定区間に関する整備及び維持管理に関する事務事業と権限を政令市に移譲すること。

なお、事業中区間については集中的に道路事業を実施し、事業中区間を完成させ移譲すること。

また、事務事業と権限の移譲に伴い必要となる財源については、全額税源移譲すること。

■既存高速道路網の効率的活用と機能強化

○高速道路料金の引き下げ

高速道路の機能は、経済活動面、環境面等、受益が広く社会全体に及ぶため、国策として高速道路利用者の料金負担を軽減し、利用しやすい料金体系とすること。

とりわけ、横浜港を抱える本市としては、地域経済に及ぼす影響が大きいと、東名高速や横浜横須賀道路など既存有料道路の利用料金の軽減とともに、今後予定される首都高速道路(株)の距離別料金制についても地域が利用しやすい料金体系に配慮すること。

■その他

○事業広報・PRの促進

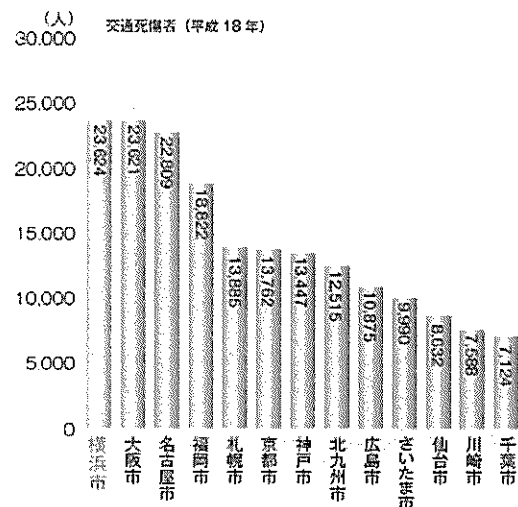
道路行政における広報・PRの必要性を再認識し、道路整備の計画・期限・その必要性等を更に積極的に行い、透明性の確保とともに地域住民への理解を図ること。

○現状と課題

■慢性的な交通渋滞・混雑

幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、未だ市内各所で渋滞が発生しており、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。今後は更に効果的な道路ネットワークの形成を図るとともに、効率的な道路交通サービスを提供する必要があります。

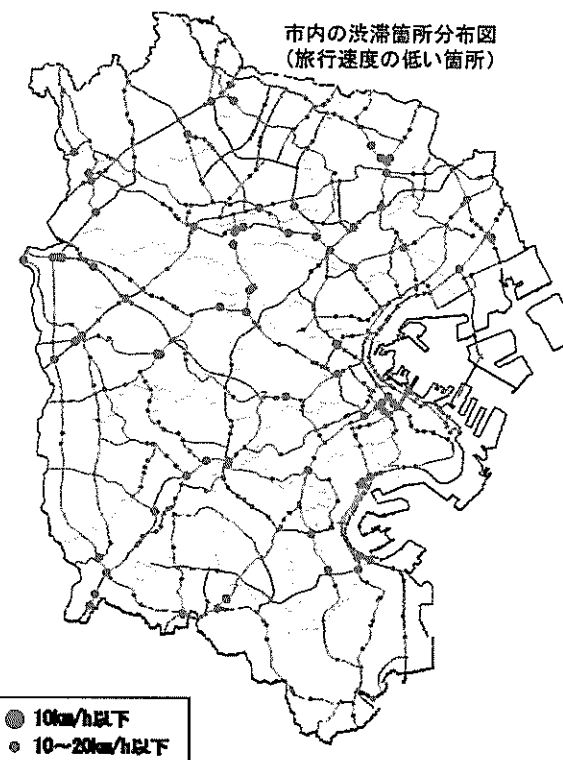
■多発する交通死傷事故



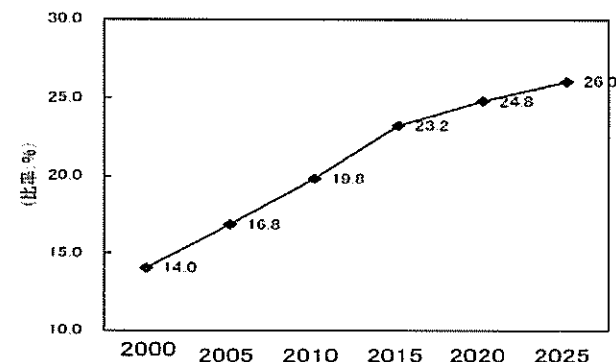
(財) 交通事故総合分析センター調べ

交通事故による死傷者数は約2.4万人と、政令市の中でワースト1を記録しており、市民生活における交通安全対策は、非常に大きな課題となっています。

また、最近の動向では自転車と歩行者の事故が増加しており、自転車利用環境整備など新たな課題も現れています。



高齢化比率の推移予測



■高齢化時代到来への適応

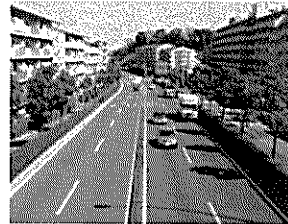
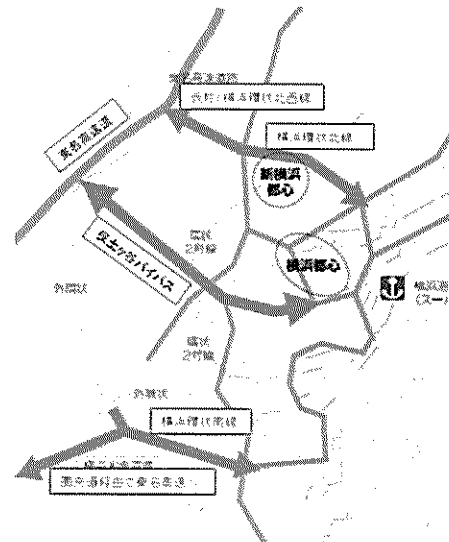
横浜市の65歳以上老年人口の比率は、18.4%(H20年1月現在)で戦後最も高く、今後もその比率は拡大していくと予測されており、道路施設のバリアフリー化など高齢者・障害者等への配慮が重要となっています。

○現状と課題

■経済効果の高い広域連携

横浜港の経済効果は、約3兆8千億円に上り、本市全体の3割に相当する所得創出効果があると言われています。今後とも経済発展、維持するための物流機能として、首都

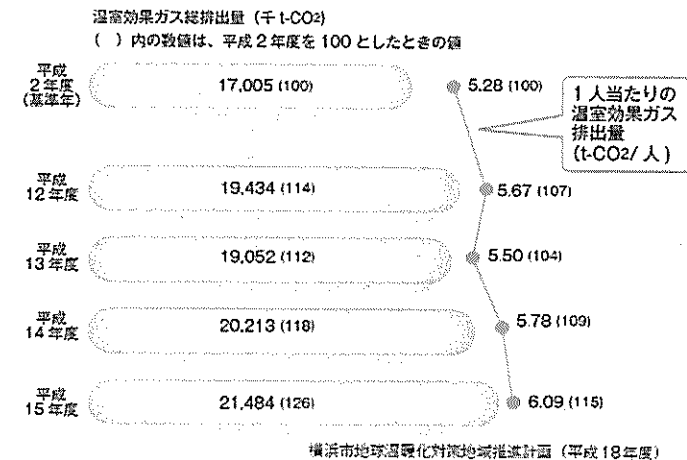
圏全体へダイレクトに接続する広域的な高速道路ネットワーク強化が必要です。



■深刻な環境問題（地球温暖化問題）

科学的研究により、このまま温室効果ガスが増加していくと、2100年までに地球の平均気温は1.4～5.8度上昇すると予測されています。横浜市においても温室効果ガスの大半を占める二酸化炭素排出量が増加しており、これを抑制する必要があります。

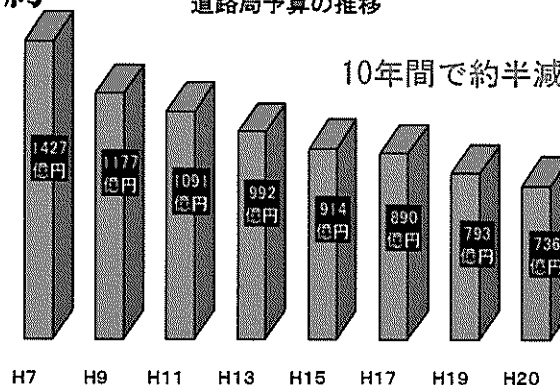
その達成に向けて、本市では「横浜市脱温暖化行動方針（Co-Do30）」を策定し、平成37（2025）年度までに、30%以上の温室効果ガス排出量削減を図ることを目標としています。



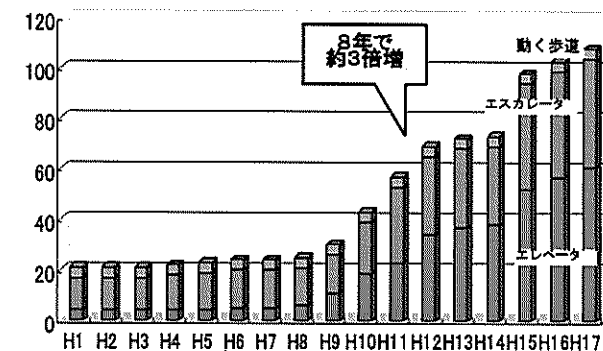
■道路整備における財政的な制約

横浜市の道路整備の予算は扶助費等増加の影響により、ここ10年間で約5割減少しています。一方、管理する道路やエレベーター等の道路付帯施設は増え続け、維持管理にかかる経費も多大なものとなっています。そのため選択と集中による効率的な道路行政が求められています。

道路局予算の推移

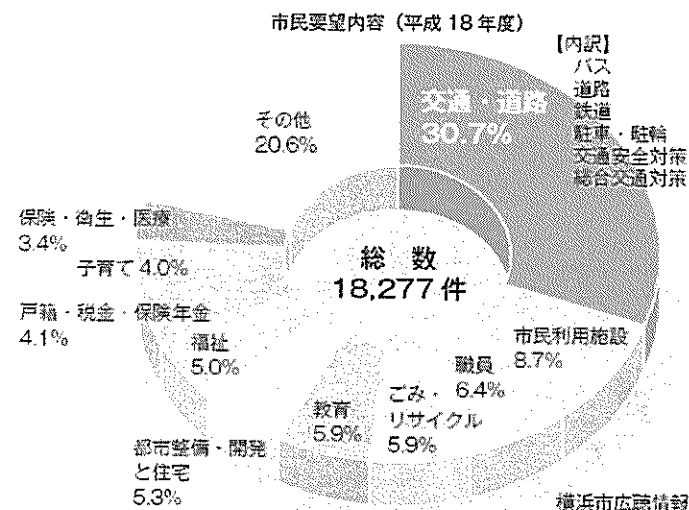


道路局管理エレベーター・エスカレータ等整備状況



○現状と課題

■求められる道路整備（高い市民ニーズ）



多くの社会問題が山積する中、交通・道路関連の要望は全体の3割を超え、市民生活の中でも一番の関心ごとと言えます。

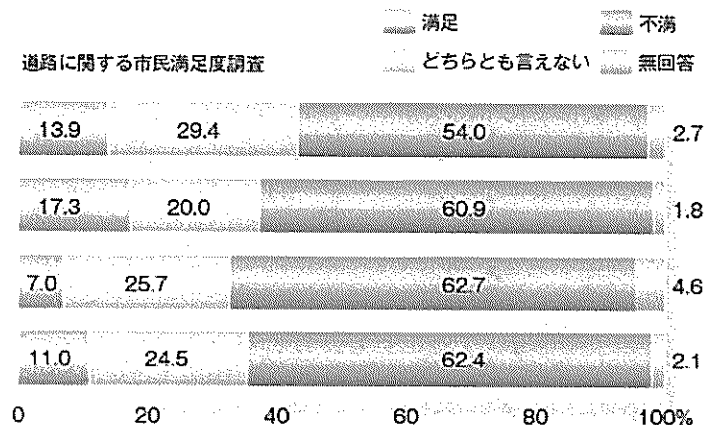
要望内訳では、バス交通関連、道路整備関連、交通安全対策など様々で、道路が市民生活に最も密着した基盤施設であることがうかがえます。

今後の道路行政では、この市民要望・意見を十分に伝えるため、バランスのとれた施策・整備が求められています。

■低い道路整備に関する満足度

また、平成18年度に行った市民満足度調査では「自動車交通の流れ」、「歩道の歩きやすさ」、「自転車の走りやすさ」、「高齢者・障害者の利用しやすさ」など道路の使いやすさに対する満足度が低くなっています。

市民の半分以上が「不満」に感じている！



平成 18 年度道路に関する市民意識調査より

横浜市長期ビジョン(今後20年間)

都市像

これからの20年、横浜が目指す都市の姿(機体)

市民力と創造力により

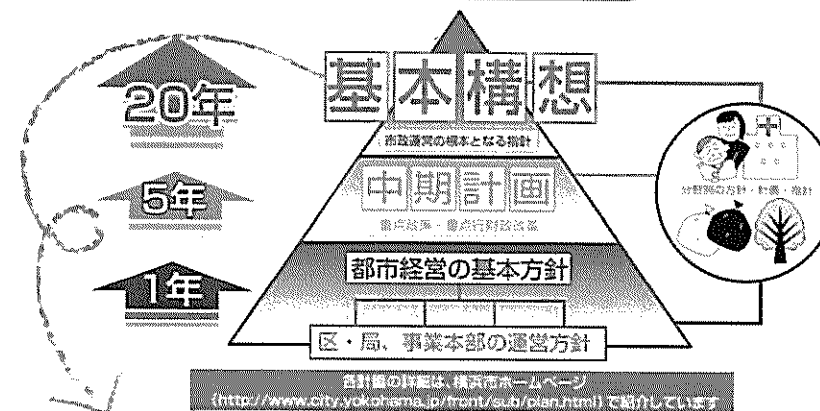
新しい「横浜らしさ」を生み出す都市

横浜は、平和や人権の尊重を基調として、世界との窓口として歴史的に果たしてきた役割を常に認識しながら、知恵と活力を最大限に発揮し、市民が生き生きと暮らせる魅力あふれる都市であり続けます。

また、年齢や性別、障害の有無や国籍にとらわれることなく、多様な個性を尊重し、市民自らが多様な力を地域社会で発揮します。

市民の意識と行動が、これからの横浜を形づくります。新しい「横浜らしさ」を生み出し世界に発信することで、横浜は常に新たな魅力と活力を創造し続けます。

横浜市の計画等の体系



一横浜の目指すべき将来像(5つの柱)一

1. 世界の知が集まる交流拠点都市
2. 新たな活躍の場を開拓する活力創造都市
3. 多様な働き方や暮らしができる生活快適都市
4. 市民の知恵がつくる環境行動都市
5. いつまでも安心して暮らせる安全安心都市



1. 世界の知が集まる交流拠点都市

知的財産や活動の重要性が高まる中で、国内外の知識や人が集まる場を豊富に提供するとともに、次代を担う子どもたちを社会で温かく見守り、充実した教育環境の下、世界で活躍する人々をはぐくみます。

国際機関や研究活動の場が集まる横浜で、私たちと、世界から集まる多様な文化や技術を持つ人々が交流し、互いに切磋琢磨することにより、新しい文化芸術や先進的技術を生み出し、特色ある都市の創造性を発信することで、横浜は世界の知識と知恵の拠点を目指します。



2. 新たな活躍の場を開拓する活力創造都市

社会経済のグローバル化や情報化が進み、都市間競争が激しくなる中で、横浜から新たなビジネスチャンスと企業活動を生み出すことにより、国内外から企業の集積を進め、多くの人に活躍の場を提供していきます。

高度な技術や人の集積による都市の創造力と、新しい就業の場の創出により、横浜は人も企業も躍動する活力あふれる都市を目指します。



3. 多様な働き方や暮らしができる生活快適都市

働き方が多様化し、年齢や性別による固定的な役割が変化する中で、個人の価値観に応じて、働きながら地域や家庭で心豊かな生活を送ることができるような、高齢者や女性も生き生きと暮らせるライフスタイルを実現していきます。

また、自然環境や都市景観など地域の特性に応じたまちづくりを市民自らが愛着を持って行うことにより、横浜は豊かな生活環境のある快適で暮らしやすい都市を目指します。



4. 市民の知恵がつくる環境行動都市

地球規模での環境問題がより深刻化する中で、身近なところで積極的に環境を守り、質の高い環境を創造していく行動を積み重ね、世界の一員としての役割を果たします。

世界から環境に関する情報や技術、人が集まり、その交流の中から新たな環境技術や取組を生み出すとともに、人と自然が共生し、環境と経済の好循環を実現する都市の姿を世界に発信することで、横浜は環境の港を目指します。



5. いつまでも安心して暮らせる安全安心都市

少子高齢社会の進行や人口の減少により、地域コミュニティが変化しても、そこで生活する人々が、人と人とのつながりを大切にし、互いに支え合うことができれば、暮らしの安全と安心が生まれます。

横浜は、一人ひとりの知恵と行動力を結集しつつ、セーフティネットの行き届いた社会の仕組みをつくりあげていくことにより、いつまでも心豊かに暮らせる都市を目指します。

横浜市中期計画(H18~H22)

7つの重点政策

セーフティ都市戦略

子ども未来戦略

いきいき自立戦略

駅力・地域力戦略

横浜経済元気戦略

ヨコハマ国際戦略

環境行動都市戦略

道路関連施策

「快適な暮らしを支える交通の実現に向けた取組を推進します」

快適で安全な道路交通を目指し、「外環状道路」の整備など、選択と集中による幹線道路整備を進めるとともに、社会情勢の変化や将来を見据えた「都市計画道路網の見直し」を行いながら、体系的な道路ネットワークの形成を図ります。

さらに、身近な公共交通機関であるバス路線を適切に確保しつつ、地域主体の新たな乗合型交通サービスの展開を支援します。また、公共交通機関のバリアフリー化をすすめ、誰もが自由に移動できる交通環境を整備します。

「陸・海・空の社会資本整備により国際競争力を強化します」

横浜環状道路をはじめとする広域的な幹線道路網を整備し、横浜の臨海部と国土軸である東名高速道路とのアクセスを強化します。

横浜港に、高規格コンテナターミナルを整備するとともにトータルコストの削減・リードタイムの短縮を図り、東アジアのハブポートを目指します。

平成21(2009)年の完成を目標に進めている羽田空港再拡張事業を支援するとともに、ASEAN諸国を含む東アジアの主要都市を就航範囲とした羽田空港の真の国際化を実現するための取組を推進します。これら陸・海・空の社会資本整備を進めるとともに、効果的な運用を図ることで、人と物の移動を円滑化し、横浜の国際競争力強化につなげていきます。

「多様な環境活動や環境と経済の好循環を推進し、地球環境を守ります」

省エネルギー化の促進や新エネルギー導入の推進などにより地球温暖化対策を進め、環境負荷の少ないまちづくりを進めます。また、環境分野の技術開発支援を図るほか、環境活動が経済活動の推進にもつながるような仕組みづくりを進め、持続可能な社会経済システムを構築し実践していきます。

○重点事項

暮らしの安全・安心の確保

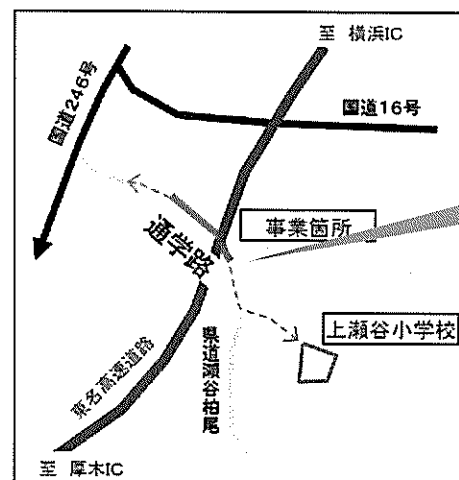
市民が安全で安心に、かつ利便性の高い豊かな暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

○代表事例

県道瀬谷柏尾 歩道設置 (横浜市瀬谷区)

県道瀬谷柏尾は、国道1号と国道246号をつなぐ幹線道路です。当該箇所周辺は、用途地域が工業地域であるため、従前は工場等が多く見られましたが、その後、工場跡地の住宅化が進み、住宅・工場が混在する街並みになっています。県道瀬谷柏尾と東名高速道路が交差するトンネルは、自動車交通量が多く、現況幅員が狭く、前後が曲線構造となっていることから見通しも悪いため、付近住民や上瀬谷小学校に通行する小学生にとって危険な状態となっています。そこで、歩行者の安全確保のため、東名高速道路下に新たに歩行者専用道の設置、トンネル前後については歩道の設置をそれぞれ行い、安心して利用できる道路環境づくりをするものです。

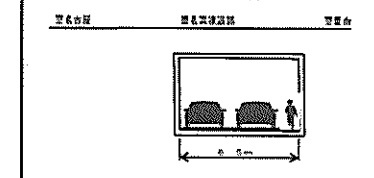
位置図



日々危険にさらされる周辺住民
特に小学生の通学は毎日ヒヤヒヤ



既存道路断面



○期待する効果や評価等

車道から独立した歩道(トンネル)ができると
子供たちの安全な登下校が確保されます。

<周辺住民の声>

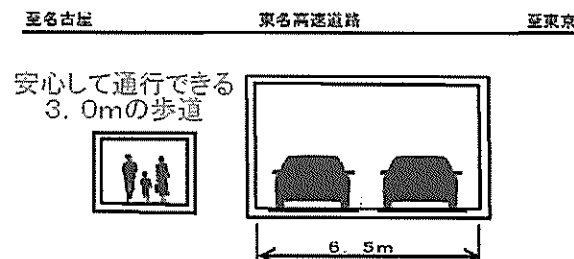


クルマに気をつかわず、おしゃべりしながらの楽しい通学がまちどおしい!

危険な所が無くなると、うちのおぼあちゃんも子供たちも安心になるわ!



計画道路断面



○重点事項

暮らしの安全・安心の確保

市民が安全で安心に、かつ利便性の高い豊かな暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

○代表事例

・踏切安全対策

市内には136箇所の踏切(開かずの踏切57箇所)があり、そのうち特に緊急性の高い31箇所について平成18年から22年の5箇年で重点的に整備を行います。

抜本的な安全対策である道路と鉄道の立体交差化が理想的ですが、多大な時間と費用を要するため、踏切内の歩車分離による歩行者の安全を確保する踏切の構造改良やカラー舗装等による歩道部の明確化など、応急的な対策を行っています。

鶴ヶ峰9号踏切の改良

鶴ヶ峰9号踏切は相模鉄道本線と交差し、歩行者・自転車が1,427人/日と多い路線です。

しかし、幅員が5.2mと非常に狭く、歩車道の区別もないため、歩行者の安全確保が課題となっています。そのため、踏切道を拡幅・カラー化を行う必要があります。

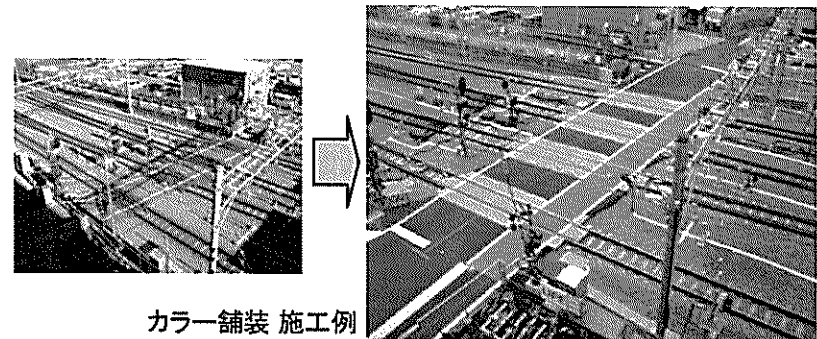


歩車道の分離がされておらず危険な状態

○期待する効果や評価等

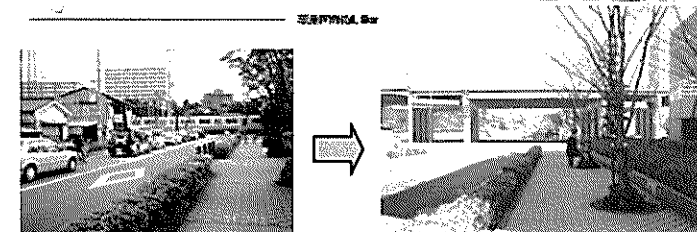
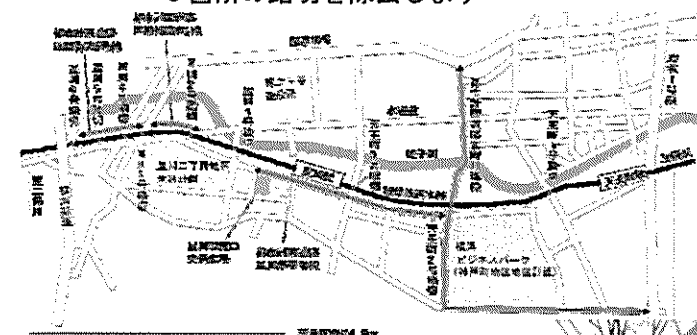
歩行者・自転車の安全確保により、交通事故件数の減少が期待されます。

また、歩車分離による渋滞解消によって走行速度が向上し環境改善が図れます。



カラー舗装 施工例

道路と鉄道の立体化(相模鉄道本線立体化事業)
～9箇所の踏切を除去します～



○重点事項

暮らしの安全・安心の確保

市民が安全で安心に、かつ利便性の高い豊かな暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

○代表事例

・あんしんカラーベルト

本市の道路管理延長約7,500kmのうち、歩道があるのは約2割(1,539km)と低い状況です。歩行者・自転車等の安全・快適な歩行空間確保のため、構造的な歩車分離が望ましいですが、用地買収等が必要となり、困難な状態です。

そのため、小学校の通学路等のうち道路幅員が狭く、歩道整備が困難な路線を対象に、学校・町内会・警察署・区役所等から構成するスクールゾーン協議会との協働により、路側帯の拡幅を図り、カラー化して歩行者空間の確保をすることにより、車両運転者に対して注意喚起を促し生活道路の交通安全を推進します。

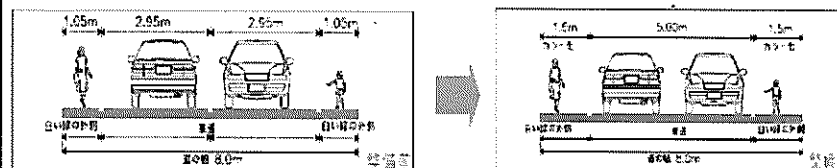
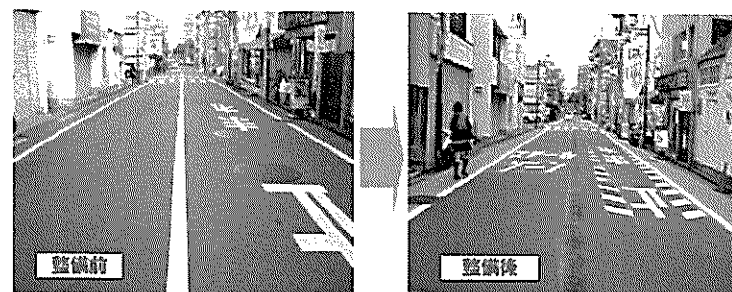
金沢区平潟町の整備

市立金沢小学校の通学路であり、車両通行が多いにもかかわらず、歩道が設置されていないため、路側帯のカラー化を行います。



○期待する効果や評価等

歩道、車道の明確化による歩行者の安全を確保することにより、交通事故の減少が期待されます。

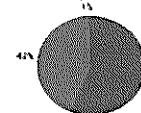


整備イメージ(西区久保町)

カラーベルトを整備した事により多少や
すくなりましたか?
■1 歩きやすくなった ■2 かわらない
■3 歩きにくい その他



スピードの変化はありましたか?
(車を運転される方への質問)
■1 スピードを落とすようになった
■2 かわらない
■3 スピードが速くなった



カラーベルトは子供の通学等の交通安全に役立っていると思いますか?

■1 役立っている ■2 役立っていない ■3 かわらない その他



今後この事業を進めた方がよいと思いますか?

■1 できるだけ ■2 どちらでもない ■3 できるだけい



アンケート調査結果

7割以上の方が「歩きやすくなった」

「子どもの交通安全に役立っている」

と回答し、約6割のドライバーが「スピードを落とすようになった」と答え、「今後も進めた方がいい」という意見が7割を超えました。

○重点事項

暮らしの安全・安心
の確保

市民が安全で安心に、かつ利便性の高い豊かな暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

○代表事例

・ 交通結節点の整備

山手駅(JR京浜東北・根岸線)の
駅前広場整備

山手駅周辺は横浜開港以来の清閑な住宅地である一方、徒歩圏内に学校・公共施設が多く立地しており、1日の乗降客数が約34,000人で、平日朝夕の通勤通学時間は利用者が集中しますが、駅前広場が狭あいであり、安全・快適な歩行者空間が確保できない状況であるほか、交通結節点としても十分とはいえない状況です。

そのため、J R山手駅の駅舎改良(バリアフリー)に合わせて駅前広場および自転車駐車場の整備を行います。



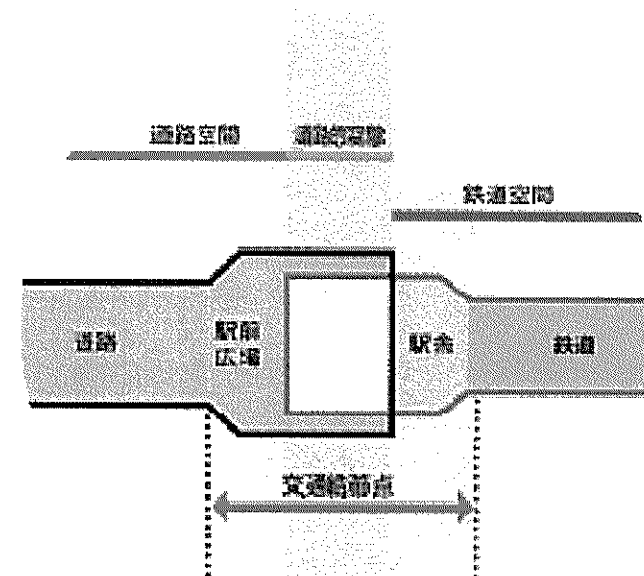
朝の通勤時間帯
駅へ向かう人と車で危険な状態！

○期待する効果や評価等

山手駅を利用している人の9割が徒歩であり、アクセス道路・駅前広場の整備により、安全性が向上します。

さらに、バス交通の定時性が確保され、利用者の利便性が向上します。

また、近隣小・中・高校生の通学路および公共施設へのアクセス性向上にも寄与します。



交通結節点のイメージ

○重点事項

暮らしの安全・安心の確保

市民が安全で安心に、かつ利便性の高い豊かな暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

○代表事例

・バリアフリー歩行空間の形成

市内にある駅157駅のうち、1日の乗降客数5,000人以上の駅は139駅あります。

その駅を対象として、高齢者や障害者等の円滑な移動や建築物等、施設の円滑な利用の確保を目的に「重点整備地区」として定めバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進します。

瀬谷区三ツ境地区

バリアフリー法に基づく重点整備地区で、相鉄線三ツ境駅を中心として、行政・商業を中心とした暮らしの拠点となっています。駅周辺には区役所・公会堂の行政施設、養護学校等の福祉施設が集まっており、多くの人が行き交う地区となっています。

そこで、高齢者・障害者等に配慮した歩行空間の安全な通行確保のため、歩道橋へのエレベータ設置・段差解消・誘導ブロックの適切な配置等、バリアフリー対策を実施します。



三ツ境駅前(横浜厚木線)の現況
歩道幅員が確保されていないため
通行に支障をきたしている...

○期待する効果や評価等

・道を安全・安心にします

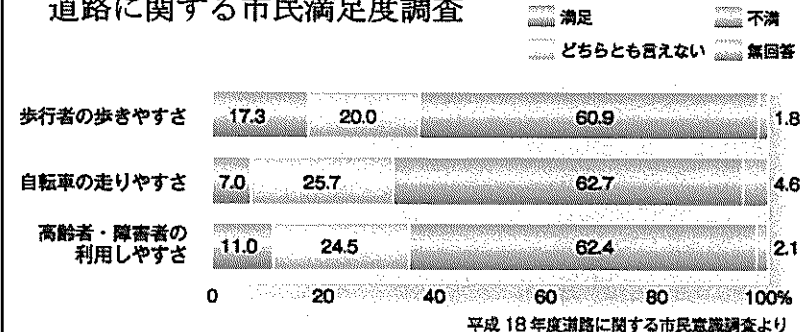
車いす使用者等がすれ違えるように、幅の広い歩道を整備し、歩道の段差・傾斜・勾配の部分を改善します。立体横断施設には、必要に応じて、エレベーターなどの歩行支援施設を設置します。

高齢者や障害者にも安心・安全・快適に移動ができる道路環境を整備します。



整備イメージ

道路に関する市民満足度調査



「高齢者・障害者の利用しやすさ」「歩行者の歩きやすさ」の満足度が低い!

○重点事項

暮らしの安全・安心の確保

市民が安全で安心に、かつ利便性の高い豊かな暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

○代表事例

・電線類の地中化

本市においては、平成18年度末で無電柱化道路延長が約146 kmと本市道路管理延長の約2%と大変少ない整備状況となっています。

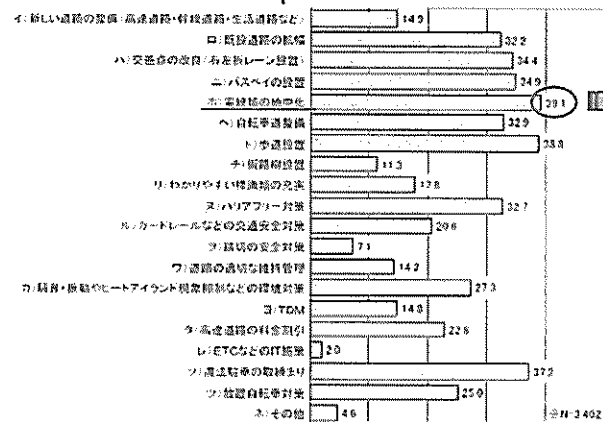
一般国道1号

(戸塚区矢部町)の整備

一般国道1号は横浜都心部から副都心部(戸塚駅周辺地区)を結ぶ重要放射型道路としての機能を持っています。

その一部に旧東海道の面影を残す道路であり、横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プランにおいても東海道の街並みを形成する地区として位置付けています。

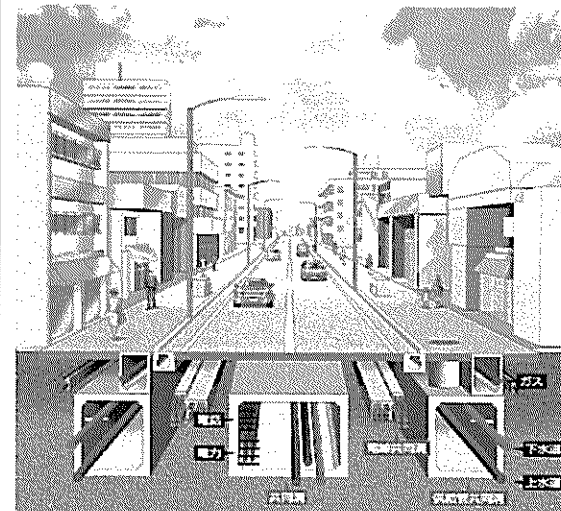
本区間において電線共同溝を整備し無電柱化することにより、都市景観を向上させるとともに、歩行空間の確保、災害時の安全性向上を図ります。



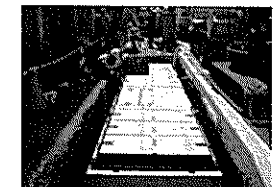
道路に関する市民意識調査において、今後も進めて欲しい具体的施策のうち、「電線類の地中化」が第1位となっています。

○期待する効果や評価等

- ・道路景観が向上し、美しい街並みが形成されます
- ・歩道の有効幅員が広がり、歩行者・車椅子等の利用者にとって、安全で快適な歩行空間を確保できます。
- ・火災や地震等の災害に強い情報通信ネットワークが構築され、信頼性が向上します。



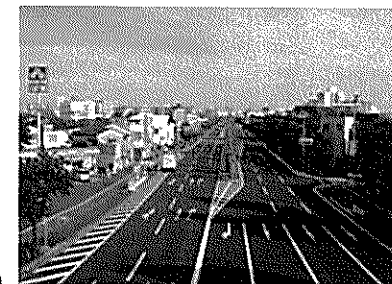
電線共同溝
施工イメージ



施工状況写真
(磯子区:山下本牧磯子線)



施工完成写真(鶴見区:汐入豊岡線)



○重点事項

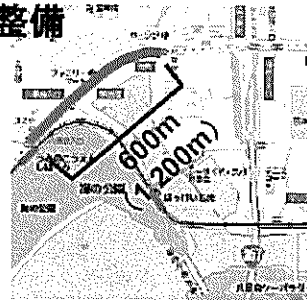
暮らしの安全・安心の確保

市民が安全で安心に、かつ利便性の高い豊かな暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

○代表事例

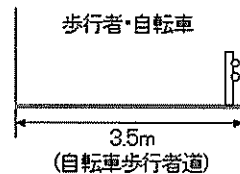
自転車走行空間の整備
(金沢区柴町)

横浜市金沢区柴町

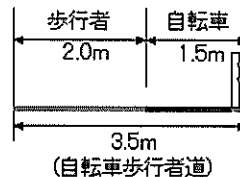


市民が安全で快適な歩道通行及び自転車利用ができるよう、幅員が比較的広い既存歩道等(自転車歩行者道)を活用し、舗装面への着色、サイン等により通行部分を区分けする整備を推進しています。

整備前



整備後



○期待する効果や評価等

小学生の通学時間帯、主婦の買い物の時間帯にあわせ自転車と歩行者の分離効果検証しました！

★約7割の人が分離して使用(774/1058人)
★中でも歩行者は約9割が走行空間を意識

自転車も歩行者も、分離意識をもって、歩道利用ができるようになっており、交通事故対策として今後も更に推進していく必要があります。



(検証データ)

単位: 人

	通行総数	分離している			分離していない		
		自転車	歩行者	計	自転車	歩行者	計
14:00~15:00	278	114	108	222	48	8	56
15:00~16:00	356	146	112	258	86	12	98
16:00~17:00	424	190	104	294	120	10	130
計	1,058	450	324	774	254	30	284
(%)	100%	43%	31%	73%	24%	3%	27%

●その他地域でも自転車走行空間整備を推進しています！

自転車通行明示部(鶴見区汐入町)



自転車通行明示部(港北区綱島町)



啓発サインの設置(横浜市オリジナル)



○重点事項

既存施設の保全
と有効活用

日常生活の中で、なくてはならない「道路」を適正な水準で保全していくため、コスト削減策や有効活用など創意工夫に努めるとともに、市民の力を十分に活かした維持・管理を推進します。

○代表事例

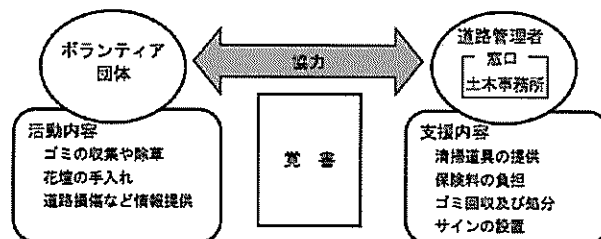
我が街の道路は自分たちの手で！

ハマロードサポーターの拡充と推進

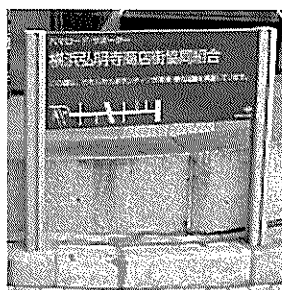
限られた財源の中で、効率的な道路行政運営を行うには、市民の協力は不可欠です。

そこで、横浜市では道路の清掃や美化運動等を継続的に行う市民や地元企業などのボランティア団体を募り、「ハマロードサポーター」として認定し、その活動を支援しています。

現在、196団体・約13,600名(H20年8月現在)の方が活動しています。



磯子区栗木町のサポーター



○期待する効果や評価等

一人でも多くの市民に「我が街の道路」を愛おしむ気持ちを養っていただき、道路を大切に使うことで、行政経費の削減が可能になります。

さらに、行政はこのような市民と接する機会を利用して、道路に関する市民の生の声(ニーズ)を伺うことで、今後の道路政策への反映が可能となります。

会報誌「ハマロード通信」



一緒につくろう横浜の道

ハマロードサポーターの活動風景



○重点事項

既存施設の保全
と有効活用

日常生活の中で、なくてはならない「道路」を適正な水準で保全していくため、コスト削減策や有効活用など創意工夫に努めるとともに、市民の力を存分に活かした維持・管理を推進します。

○代表事例

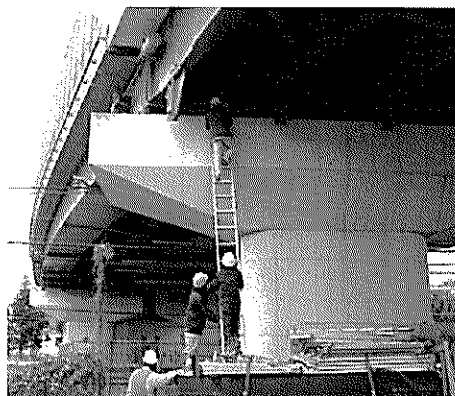
・橋梁のアセットマネジメント

横浜市で管理している道路橋は現在1,694橋(2008年3月末現在)あります。

その中で、築造が急増した1960年代から80年代にかけての高度経済成長期30年間で、約1,200橋(全体の約70%)もの橋が架けられており、特に80年代がピークで、約500橋(全体の30%)が架けられています。今後、これらの橋が老朽化のため一斉に更新期を迎え、架け替え費用が大きな財政的負担となることが予想されています。

横浜市では、橋梁を資産としてとらえ、計画的かつ効率的に維持管理する「アセットマネジメント」を積極的に導入しています。

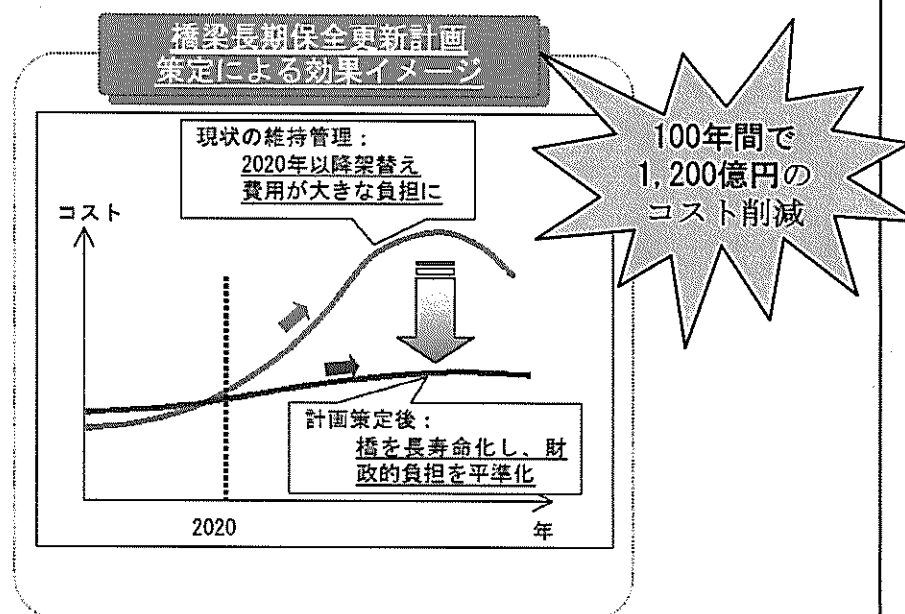
昨年度、策定した長寿命化修繕計画に基づき、今年度から工事着手を行います。



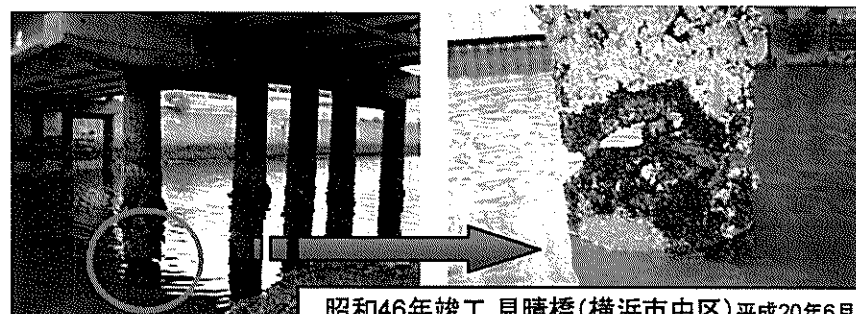
橋梁の点検状況

○期待する効果や評価等

計画的な修繕手法により、今後100年間で約1,200億円のコスト削減が図れます。



アセットマネジメントを行わないとこんな状況に……



昭和46年竣工 見晴橋(横浜市中区)平成20年6月

○重点事項

既存施設の保全
と有効活用

日常生活の中で、なくてはならない「道路」を適正な水準で保全していくため、コスト削減策や有効活用など創意工夫に努めるとともに、市民の力を十分に活かした維持・管理を推進します。

○代表事例

・街路樹の維持管理

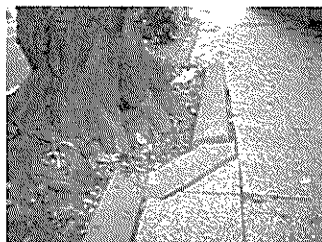
街路樹の生長に伴い根が太くなり、縁石や舗装が持ち上げられる「根上がり」が発生し、舗装面に不陸を生じさせ、歩行者の安全な通行に支障をきたしています。

市内で不陸が問題となっている箇所は約90 kmあり、そのうち特に問題となっており緊急性の高い約9.5 kmについて整備を行います。

金沢区西柴三丁目付近の整備

市道谷津64号線の桜並木は金沢区新金沢八景にも選定されており、地域住民に愛されている道路です。

しかし、歩道幅員2.5mのうち植樹帯を除く有効幅員が約1mしかなく、さらには桜の生長による根上がりにより歩行者の通行に支障をきたしている状況です。

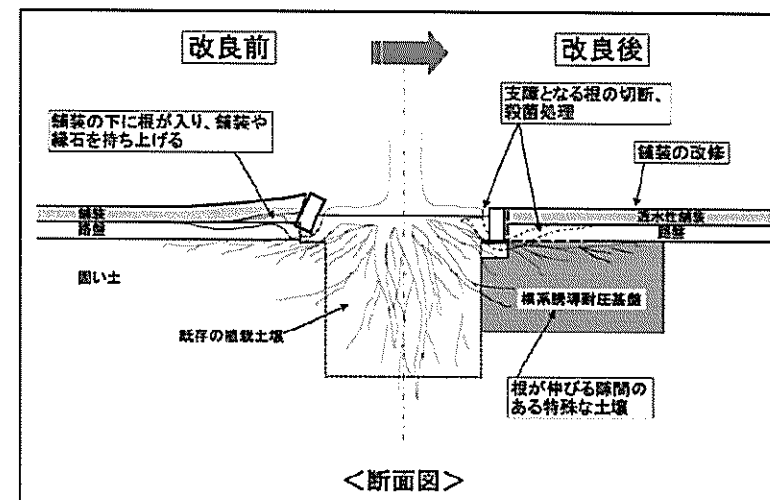


現況写真

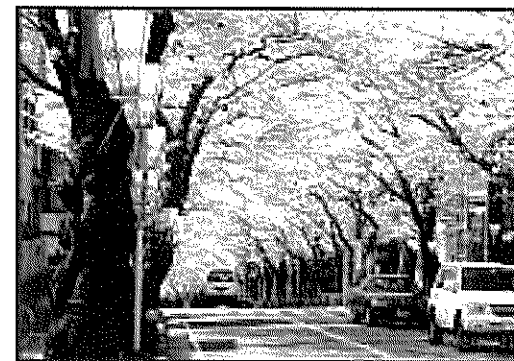
○期待する効果や評価等

安全・快適な歩行空間の整備により、歩行者の安全性が確保されます。

また、住民に愛されている桜並木を生き返らせます！



根上がり対策イメージ図



市道谷津
64号線
の桜並木

○重点事項

横浜の再生・発展
を支える、交通ネッ
トワークの形成

横浜の再生・発展の
ため、羽田アクセスを
はじめ、横浜環状道
路や幹線道路の整備
等、効果的な交通ネッ
トワークを形成し、人
やモノの移動をス
ムーズにします。

○代表事例

横浜環状北線の整備
(高速道路の整備)

横浜環状北線は、横浜市の交通ネットワ
ークの骨格を形成する『横浜環状道路』の北側
区間、第三京浜道路「港北インターチェン
ジ」から首都高速道路横浜羽田空港線「生麦
ジャンクション」をつなぐ延長約8.2kmの
自動車専用道路です。

北線は、都心・副都心などのバランスある
都市構造、広域的交通体系との調和、効率的
な自動車交通の処理などに対応する役割が
あり、早期完成が望まれています。

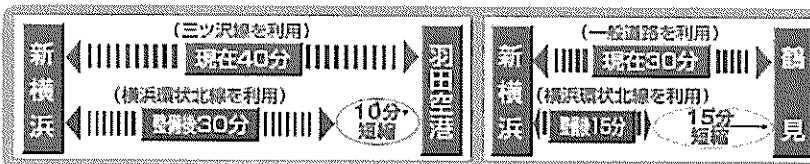
位置図



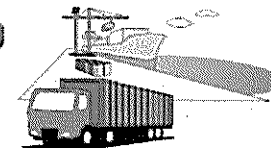
○期待する効果や評価等

▶広域的な交通利便性が向上します。

北線の建設により、横羽線、湾岸線が第三京浜とつながります。
これにより、新横浜をはじめ、羽田空港やアクアライン、金沢
方面などへの行き来が便利になります。



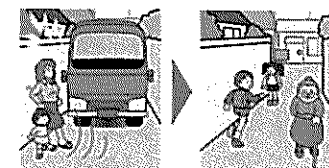
▶新横浜都心、京浜臨海部などの
活性化に役立ちます。



北線の建設により、横浜港や京浜臨海部など東京湾沿いの各拠点
と内陸部との連絡が、また、港北ニュータウン、市北部の産業集
積地などと都心部、臨海部との連絡が強化されます。

▶生活環境の改善につながります。

市北部・東部は幹線道路の整備が遅
れており、多くの渋滞箇所がありま
す。北線及び出入口周辺等の街路整
備により、幹線道路の渋滞が緩和さ
れ、生活道路へ入り込んでいる通過
交通や迂回交通が減少し、住宅地の
安全性の向上が期待されます。



また、交通の流れがスムーズになり、クルマからの排出ガス量が
減少することによって、環境改善効果が見込まれます。

二酸化炭素 (CO₂) 年間約54,000t削減
窒素酸化物 (NO_x) 年間約37t削減
浮遊粒子状物質 (SPM) 年間約2t削減

例えば
浮遊粒子状物質 (SPM) の約2tは
ペットボトル (500ml) 約2万本に
相当します。



○重点事項

横浜の再生・発展を支える、交通ネットワークの形成

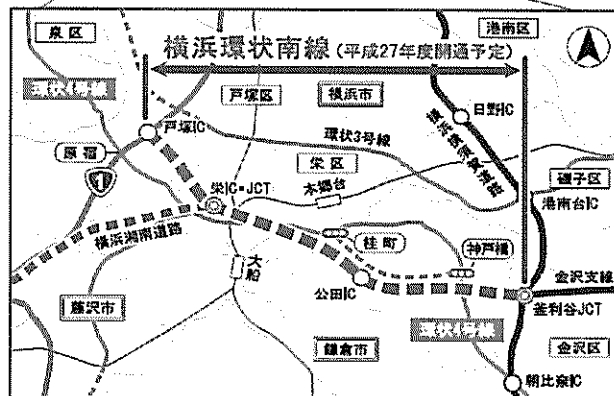
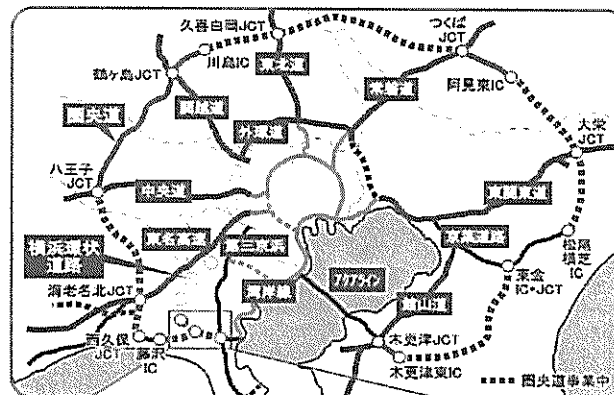
横浜の再生・発展のため、羽田アクセスをはじめ、横浜環状道路や幹線道路の整備等、効果的な交通ネットワークを形成し、人やモノの移動をスムーズにします。

○代表事例

横浜環状南線の整備 (高速道路の整備)

横浜環状南線は横浜環状道路の南側区間で、金沢区の横浜横須賀道路釜利谷JCTから戸塚区の国道1号(吹上交差点付近)を結ぶ延長約8.9kmの自動車専用道路です。横浜中心部に集中する交通を分散し、都市への車の流入を出来るだけ少なくする役割を果たします。

なお、南線は横浜環状道路の一部をであるとともに、首都圏中央連絡道路(圏央道)の一部を構成しています。



○期待する効果や評価等

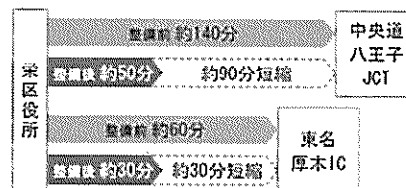
♪ 時間短縮効果バツグン...
...費用便益は、4,300億円

南線が開通すると、各地への移動時間が大幅に短縮します。例えば東名高速道路までは現行の約60分が約半分に短縮します。また、この時間短縮効果は、港の後背圏との連絡強化による物流機能強化につながり、横浜経済の活性化をすることが出来ます。

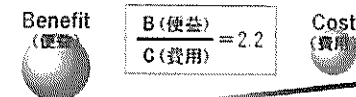
● 時間短縮効果

よこかんみなみの開通効果

▼各地への移動時間が大幅に短縮できます。



● 費用対効果



▲ 走行時間の短縮、燃費向上などの効果を金額に換算し、建設や維持管理にかかるコストと比べると、2.2倍の便益が発生します。

♪ 災害時の道路としても有効です。

南線は、原宿六浦線(環状4号線)等周辺の交通混雑を緩和するだけでなく、災害時にも大きな力を発揮します。

原宿六浦線は、災害時の「第一次緊急輸送道路」です。

地震などの災害発生時に、被災者の避難や物資輸送を担うのが緊急輸送道路です。国道や幹線道路、港湾などに連絡し、緊急輸送道路の骨格となる「第一次緊急輸送道路」と、それを補完する「第二次緊急輸送道路」があり、原宿六浦線は「第一次緊急輸送道路」に指定されています。

よこかんみなみの開通によって、原宿六浦線の慢性的な混雑が緩和され、災害時の安心感が高まります。

原宿六浦線では、地域を通過するだけの車が多く流入するために慢性的な混雑が生じており、「いざ」という時、緊急輸送道路の役割に支障をきたす可能性があります。通過交通の大半が横浜環状南線を利用することで、原宿六浦線の混雑緩和が期待できます。



原宿六浦線を通る大型車の約2割が通過交通(H19.12 交通実態調査より)

○重点事項

横浜の再生・発展
を支える、交通ネッ
トワークの形成

都市計画道路の整備率が64.5%(平成19年度末)と政令指定都市の中でも最低水準となっているため、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路網等の整備を進めます。

○代表事例

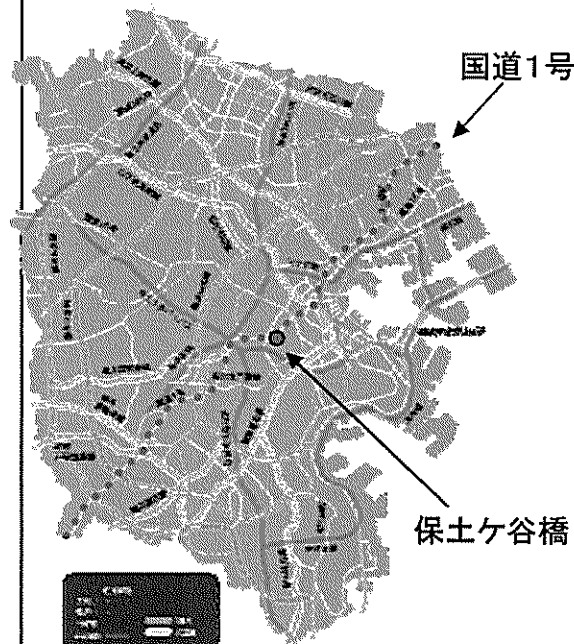
・ 幹線道路網等の整備

一般国道1号

(保土ヶ谷橋工区)の整備

横浜都心部から副都心部(戸塚駅周辺地区)を結ぶ重要放射型道路としての機能を持っています。

特に保土ヶ谷橋周辺から保土ヶ谷バイパスの狩場インターチェンジ入口までは、横浜市内でも特に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生しているため、道路拡幅および交差点改良を行うことにより交通の円滑化を図ります。



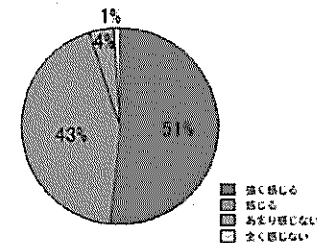
○期待する効果や評価等

市内561箇所ある渋滞交差点の1箇所であり、渋滞解消により走行速度が向上し、環境の改善が図れます。

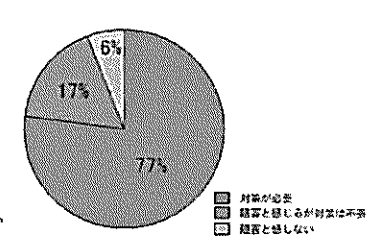
また、交差点改良による安全性確保により交通事故件数の減少も図れます。

市民ニーズも高い！！
94%の人が移動性の阻害を感じていて、
77%の人が対策必要と回答

移動性が阻害されていると感じるか



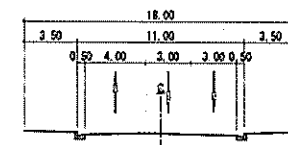
対策が必要と感じるか



現況写真

標準横断面

現況(上り2車、下り1車)



計画(上り3車、下り2車)

