



資料5

平成18年4月6日 第16回基本政策部会

横浜市道路整備について

横浜の道路の歴史的経緯

横浜の街は開港以来港を中心に発展

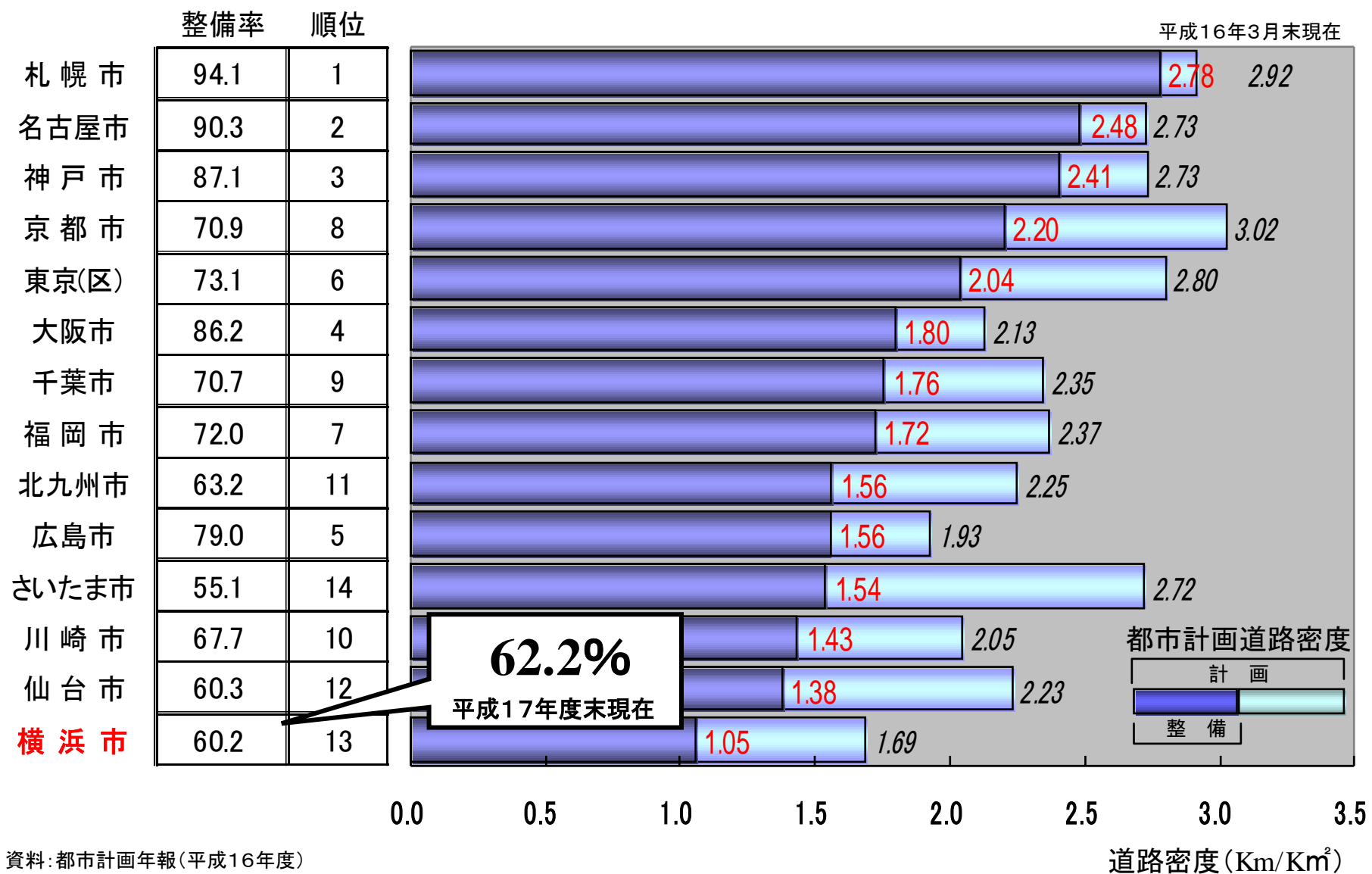
港のある都心部から、東京や周辺地域
に向かう放射状の道路は比較的発達

しかし、環状道路が不十分なため、
渋滞が日常的に発生

高度成長期には、周辺部において、
大規模な住宅開発が続き市街地が拡大
周辺部の道路整備は追いつかず、幹線道路や
最寄駅に連絡する道路整備が遅れている。



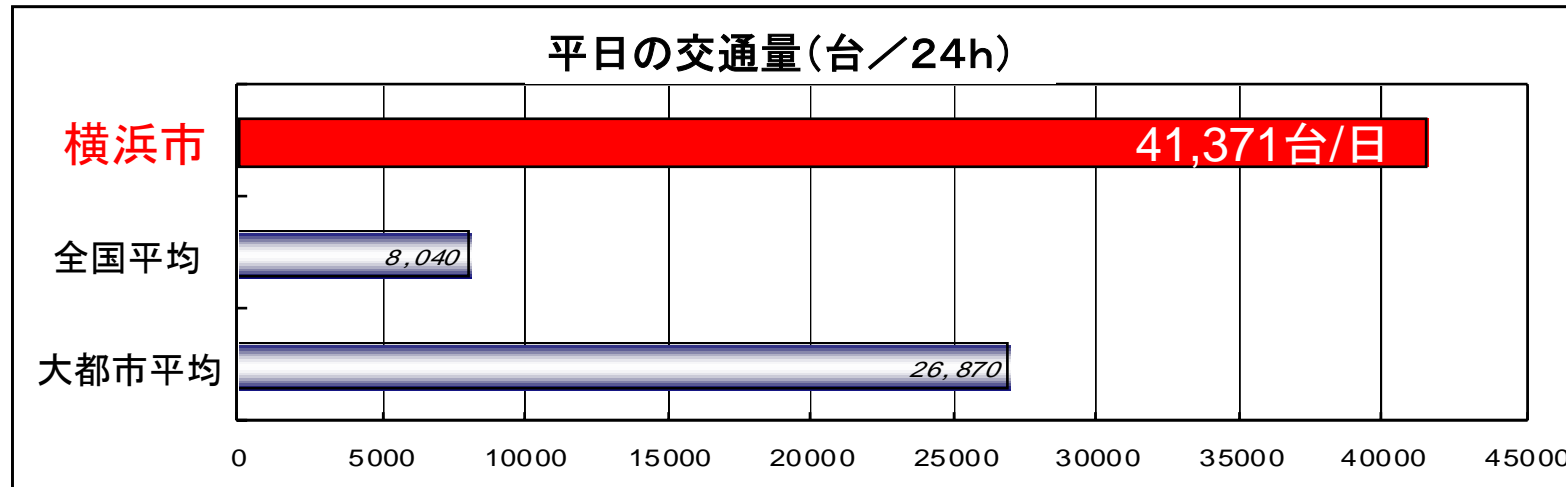
都市計画道路の整備率と計画密度



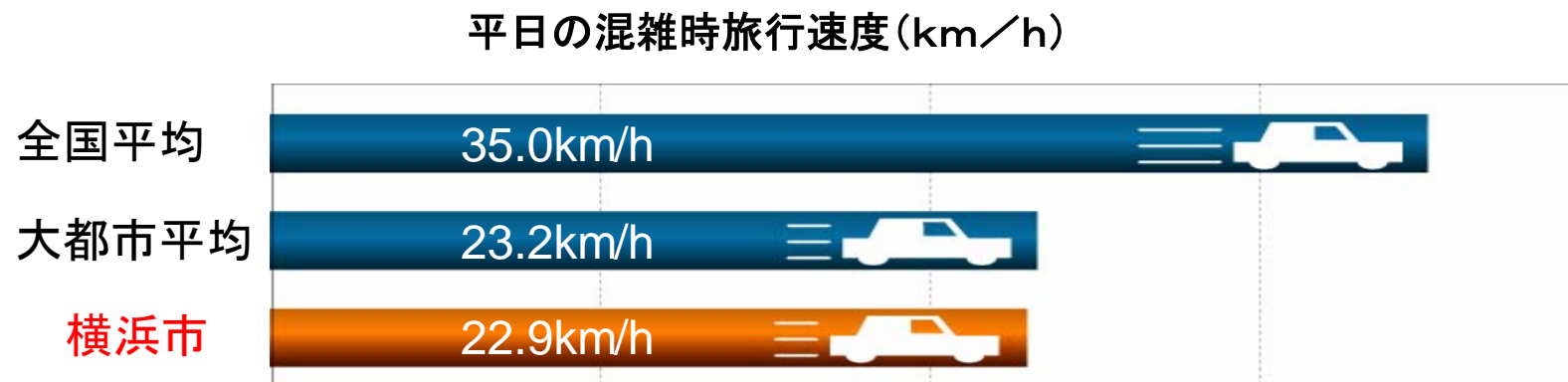
資料: 都市計画年報(平成16年度)

道路の交通量及び旅行速度

(交通量)



(旅行速度)



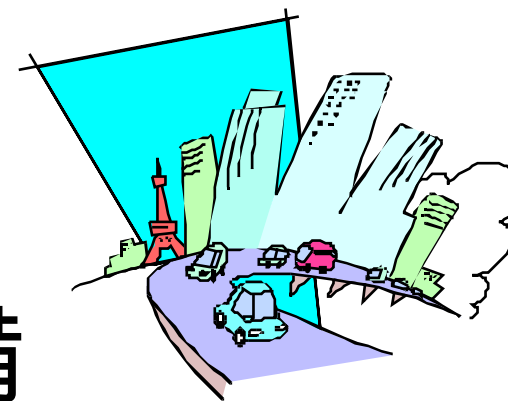
道路整備の基本方針

市民生活と経済活動を支える「快適で便利な交通網」の実現を目指し、次の3つを柱とする、体系的な道路ネットワークの整備を進めています。

高速道路の整備

幹線道路の整備

地区幹線道路の整備

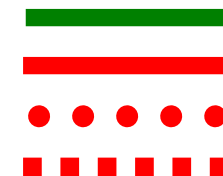




市各地域の結びつきを強め、首都圏や全国主要都市との連絡強化を高めるために、横浜環状道路などの整備をすすめて、放射環状型の高速道路ネットワークを形成します。



高速道路 (既存)
事業中
調査中 (早期事業化)
調査中





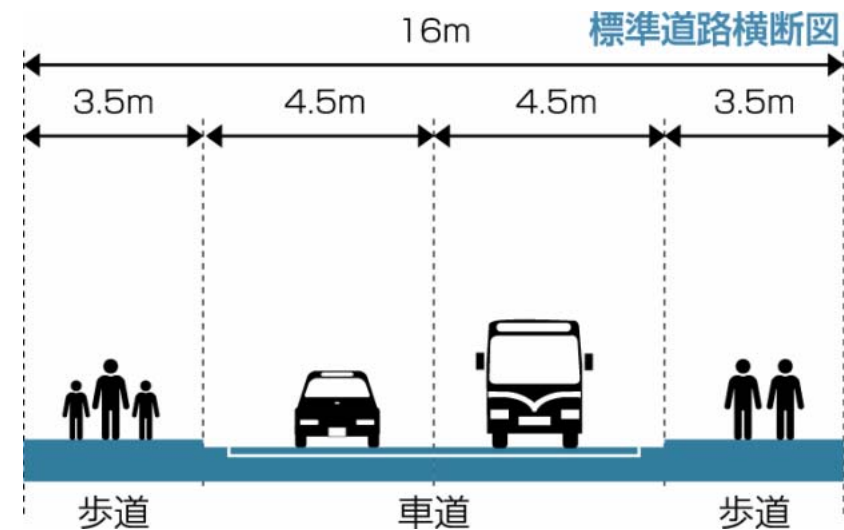
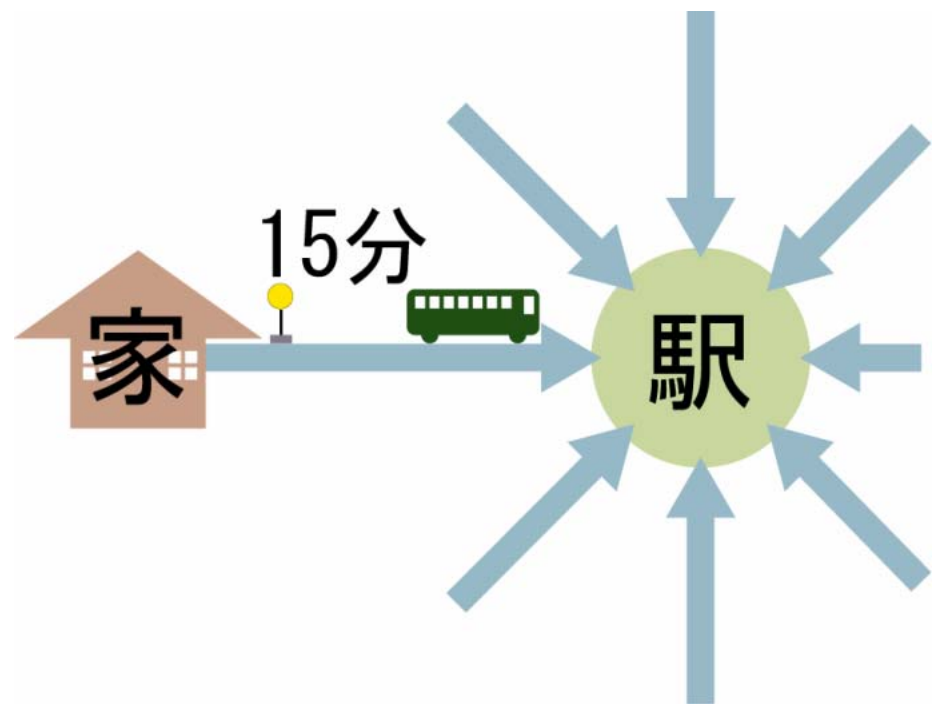
「都心まで30分の交通体系」の実現をめざし、骨格となる3環状10放射道路を中心に整備をすすめ、幹線道路ネットワークを形成します。

完了期間宣言路線の重点整備
6路線7地区 8、380m

- 幹線道路(H17年度現在)
- 幹線道路(H18年度整備予定)
- 幹線道路(H19年度以降整備予定)
- 早期に完成を目指す幹線道路網
(2環状5放射道路)
- 主要な幹線道路(3環状10放射)

- 外環状道路**
- 環状3号線(南側区間:R16~国道1号区間) ~ 国道1号~環状4号線(国道1号以北)
- 内環状道路(環状2号線)**
-

「最寄り駅まで15分の交通体系」の実現をめざし、住宅地と最寄り駅や幹線道路を結ぶ道路やバス通りを中心に整備をすすめます。



幹線道路の整備 環状2号線の整備効果

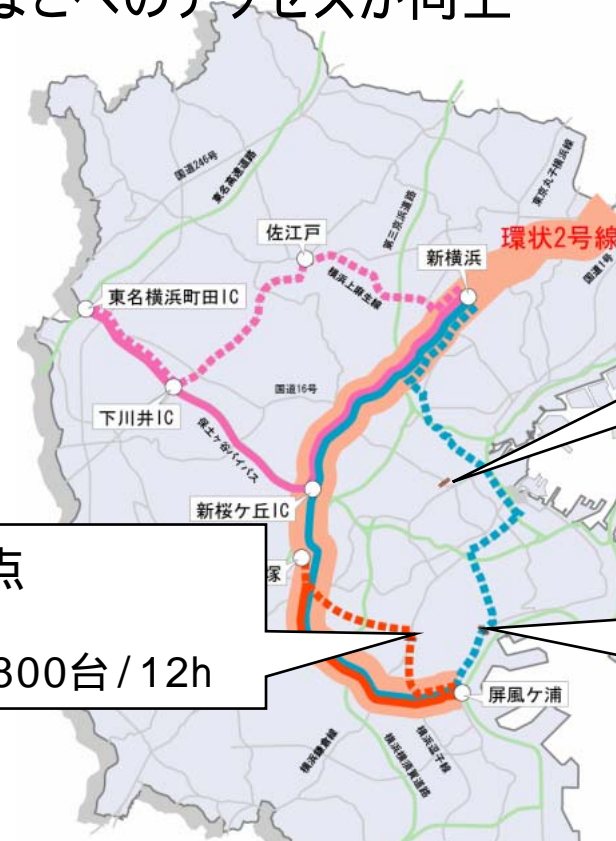
環状2号線の全線開通(H13年3月)により、環状線内側交差点の混雑が緩和し、新横浜方面などへのアクセスが向上



環状2号線
川島地区



向田橋交差点
12.3%減
26,000 22,800台/12h



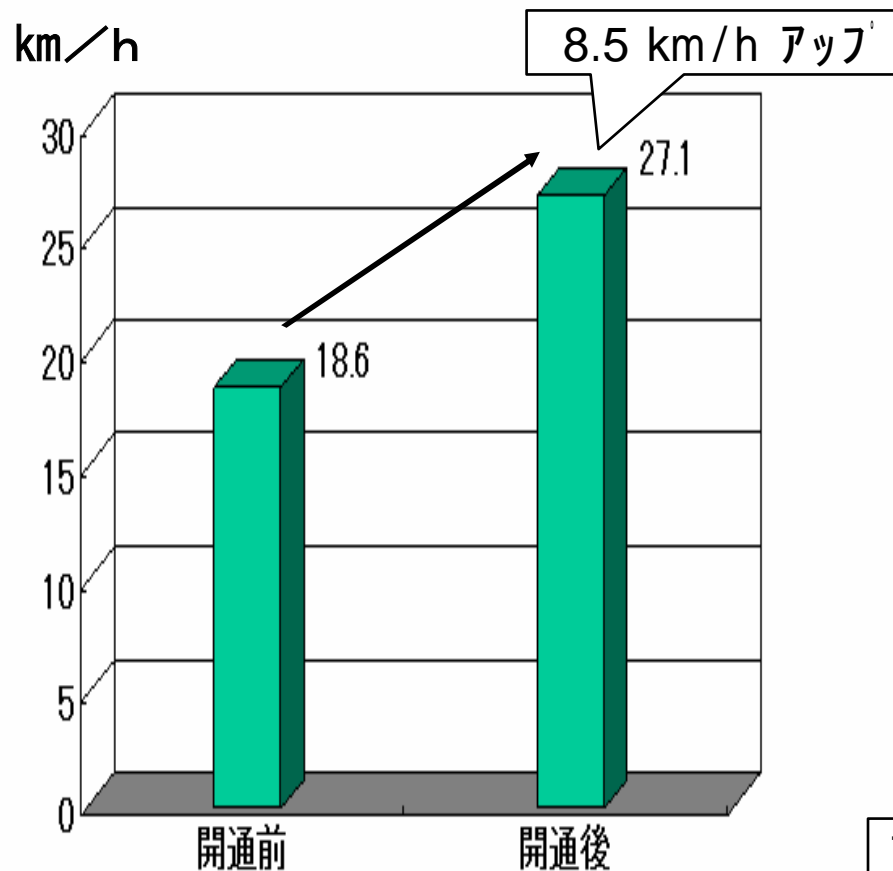
浜松町交差点
16.8%減
27,900 23,200台/12h

八幡橋交差点
6.6%減
42,200 39,400台/12h

調査区間	環状2号線を利用しない場合 平成9年12月11日 (全線がつながる前の走行時間)	環状2号線を利用した場合 平成13年5月16日 (本線部全面開通後の走行時間)	差引増減
屏風浦駅～新横浜駅	約54分	約41分	13分短縮
東名横浜町田IC～新横浜駅	約56分	約32分	24分短縮
屏風浦駅～東戸塚駅	約41分	約20分	21分短縮

幹線道路の整備 環状2号線の整備効果

環状2号線の内側の旅行速度の変化

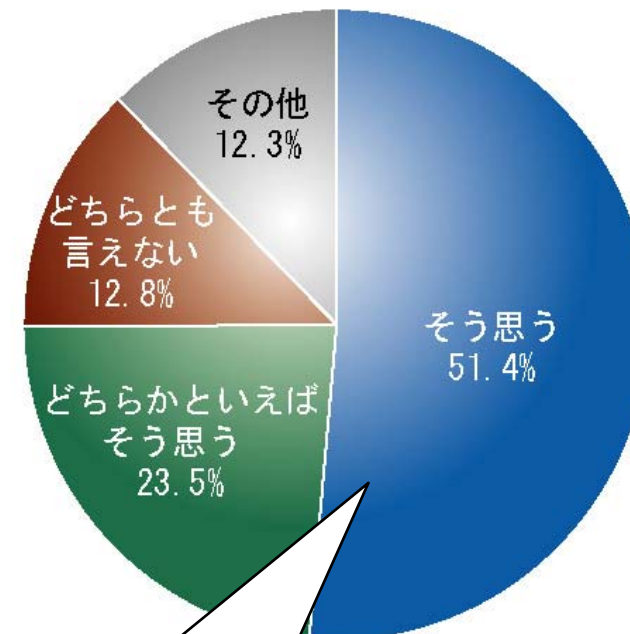


環状2号線に対する意識調査

(通過区に居住する住民)

平成13年8月実施

総合的に評価して、生活の利便性・安全性・快適性が向上したと思うか



市民の関心度も高く、評価も高い

幹線道路の整備 環状2号線屏風ヶ浦バイパス

開通後の整備効果(交通状況)

横浜市道路局
ROAD & HIGHWAY BUREAU



(地域高規格道路:H17年3月開通)

幹線道路の整備 環状2号線屏風ヶ浦バイパス

開通後の交通量

1日18,300台利用

環状2号線本線（屏風ヶ浦駅前）の交通量が大幅に減少

交通量の変化

開通前

36,700

開通後

25,800

0

25,000

50,000 (台/日)

10,900台/日
30% 減少

うち大型車交通量の変化

開通前

9,700

開通後

5,600

0

5,000

10,000 (台/日)

4,100台/日
42% 減少

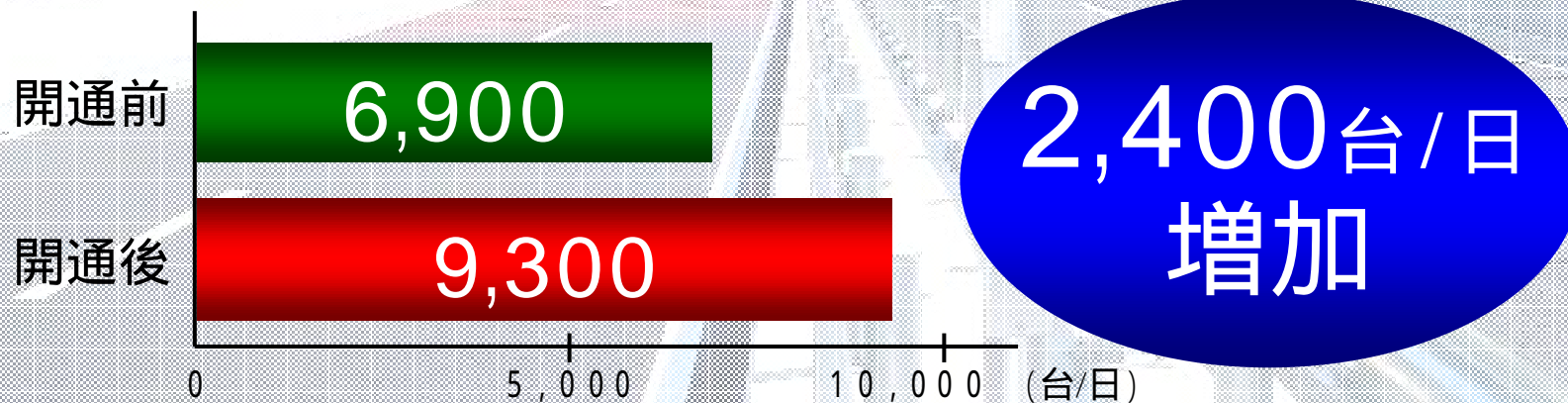
幹線道路の整備 環状2号線屏風ヶ浦バイパス

開通後の交通量

1日18,300台利用

環状2号線本線の交通渋滞（1.3km）が解消
磯子工高入口交差点から首都高磯子入口までの移動時間
12分短縮 【14分（開通前） 2分（開通後）】

首都高速湾岸線・磯子出入口の交通量が大幅に増加



踏切の解消 相模鉄道本線 連続立体交差事業



事業年度 H14年度～H24年度
事業費 約379億円(連立のみ)

高速道路の整備 横浜環状道路



ネットワークと横浜環状道路

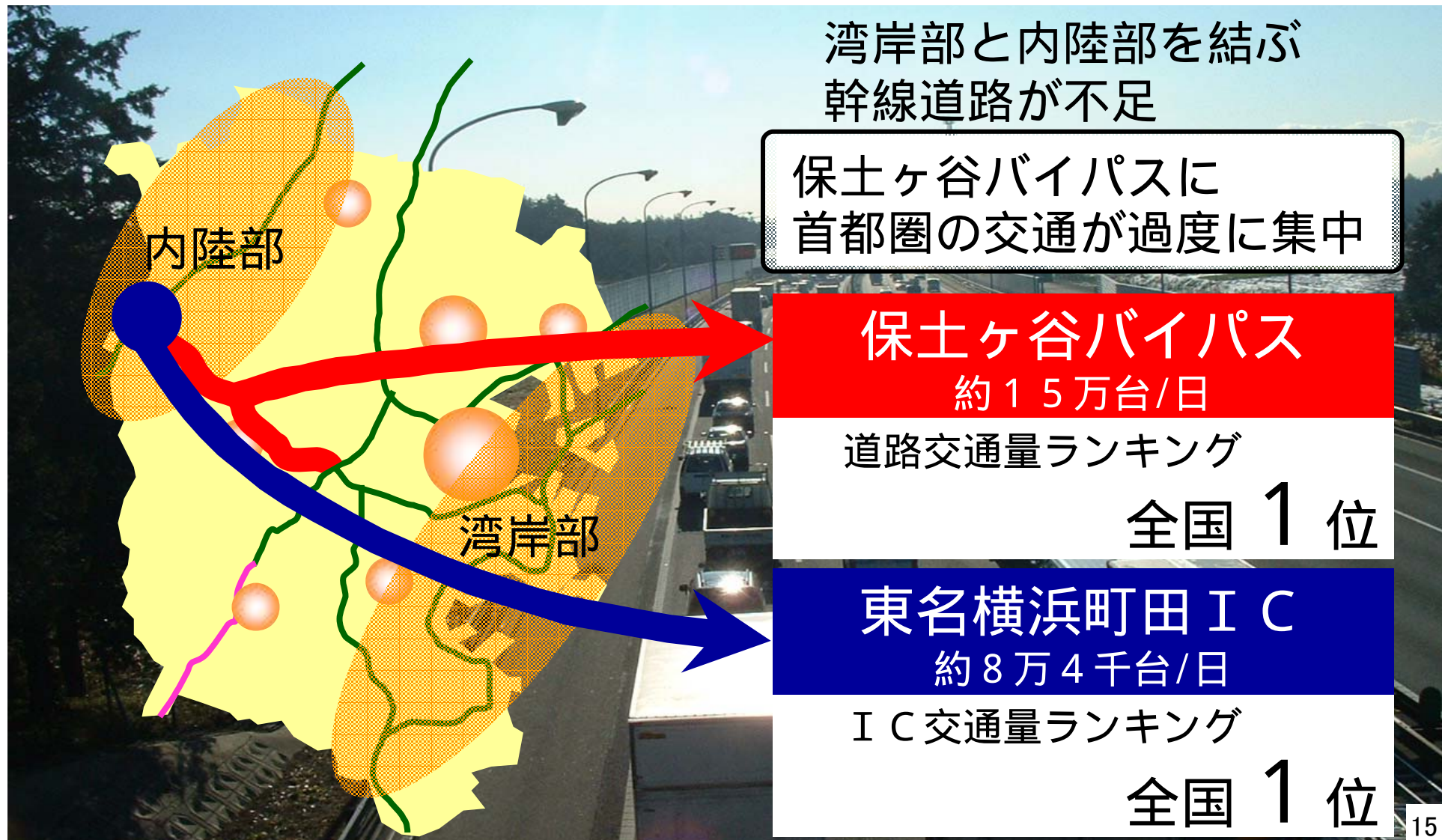
横浜環状道路は・・・

横浜市の骨格となる環状のネットワークを形成

東京方向へ向かう湾岸部と内陸部の軸を連絡

首都圏における環状のネットワーク形成に寄与

湾岸部と内陸部を結ぶ道路交通の現状



高速道路の整備 横浜環状北線・北西線

北線・北西線による効果



横浜港と東名高速道路
のアクセス向上

東名 大黒ふ頭
保土ヶ谷B P 使用時比較
20 ~ 40分短縮

市北西部と横浜都心・
湾岸エリアの連絡強化

青葉区 羽田空港
空港バスの所要時間
20 ~ 60分短縮

高速道路の整備 横浜環状北線・北西線

北線・北西線による効果



保土ヶ谷バイパスに
集中する交通を分散

保土ヶ谷バイパス
の交通量
約1割減

道路ネットワークの
信頼性向上

保土ヶ谷バイパスが
事故等で通行止め時
う回路の役割

市域の交通が円滑に
なり経済効果が期待

北西線整備による
便益 年間
約400億円

北西線の整備に向けて

.....

PI（パブリック・インボルブメント）手法による計画

.....

平成15年6月 計画検討の開始

平成16年3月 計画のたたき台 公表

平成16年9月 概略計画の検討状況 公表

平成17年1月 「概略計画の案」 公表

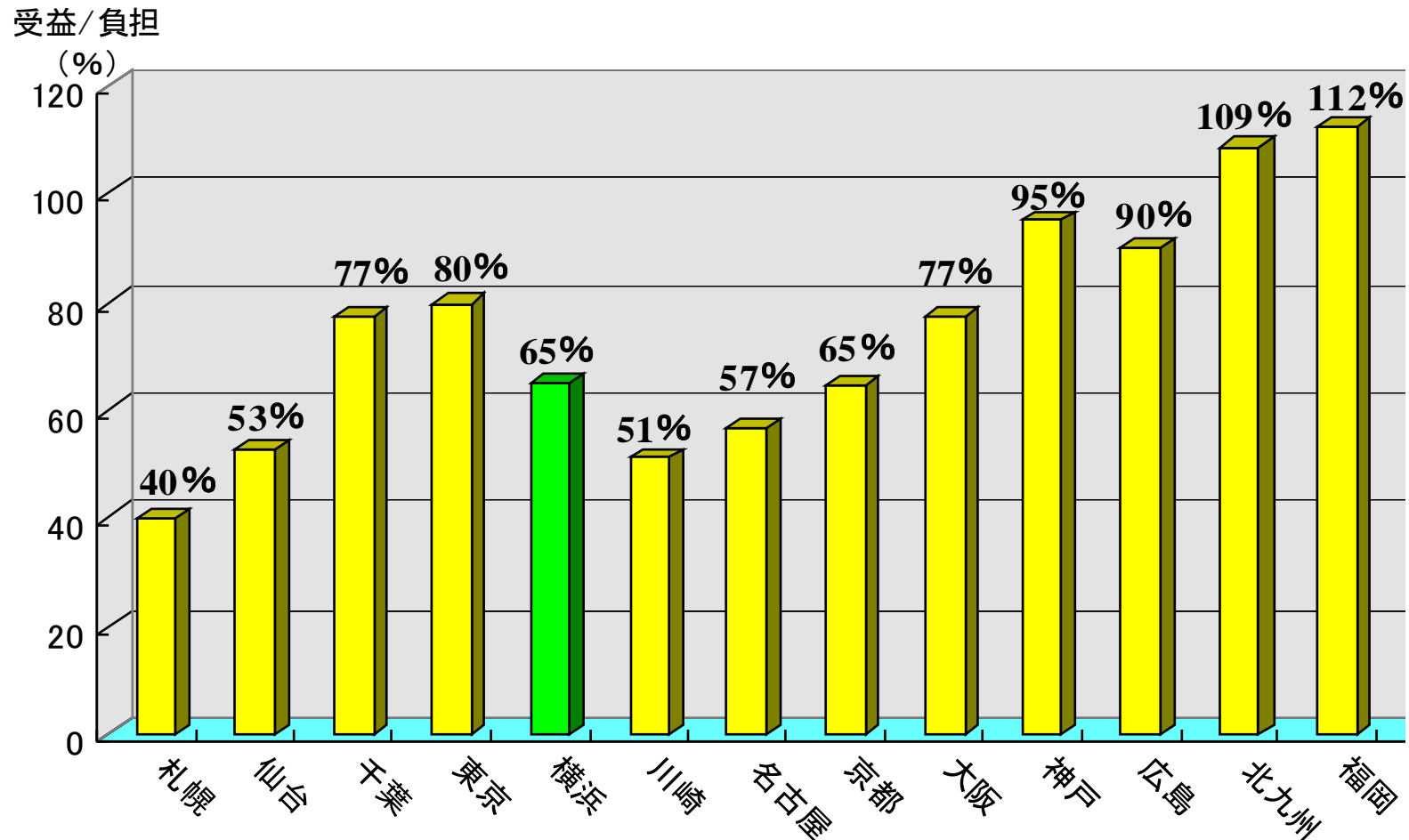
平成17年8月 「概略計画」 公表

現在 環境影響評価などの計画段階について調整中

.....

道路特定財源

道路特定財源の受益と負担の比率



注1 受益は、直轄事業、国庫補助事業、石油ガス譲与税、地方道路譲与税、自動車重量譲与税の合計

注2 負担は、燃料小売業販売額や自動車保有台数を基に推定した揮発油税、石油ガス税、自動車重量税、地方道路税の合計

資料 道路統計年報（平成14年度）
商業統計表（平成14年度）
市区町村別自動車保有車両数（平成15年度）

道路特定財源

道路特定財源の確保と都市部への重点配分の要望

都市の基盤である道路をすすめていくため、道路特定財源を確保し、必要な措置を講ずること。

特に、都市部では、交通需要が多く、道路整備による波及効果が大いことから、道路特定財源の都市部への税源移譲や重点配分を行うこと。

その際には、配分基準を現在の道路延長や面積などではなく、例えば揮発油販売量や登録自動車数にするなど、道路の利用実態をより反映したものとなるよう見直すこと。



 **横浜市道路局**
ROAD & HIGHWAY BUREAU