



「ゆめはま2010プラン」の策定に伴い、短期整備路線（平成十年頃までの完成を目指す路線）、中期整備路線、長期整備路線（平成二十二年までの完成を目指す路線）と事業化路線への円滑な移行が可能となるように、用地の先行取得路線の位置づけを行った。

② 幹線道路整備プログラムの策定  
⑦ プログラム策定フロー

プログラムの策定にあたっては、「ゆめはま2010プラン」の快・速・安・信ネットワークプランにおける、「市内の各地域から都心までおおむね三十分で自動車到達できる交通体系」、「市内のほとんどの地域で最寄駅までおおむね十五分で到達できる交通体系」の整備に基づき行った。

具体的には、二〇一〇年において、「地区幹線道路を新たに百キロ整備する」「幹線道路を新たに約百七十里整備し五百キロとする」という目標を設定し、策定作業に入った。図1-2に幹線道路整備プログラムの策定フローを示す。

① 整備路線のステージプラン

幹線道路整備のステージプランとして、三段階を設定し、それぞれの段階の目標を設定して行う。

△整備路線ステージプラン▽

● 短期（平成十年度）

本市の道路ネットワークの骨格となる三環状十放射道路のうち、特に重要な路線の完成を目指す。

最重要路線である環状2号線と環状3号線（南側区間）及び環状4号線（西側区間）の

環状道路を整備し、都心部へ集中する交通の分散と住宅地内の通過交通の排除を図ります。また、北部方面への放射道路として横浜上麻生線と日吉元石川線、南部方面へは横浜鎌倉線と横浜逗子線、西部方面へは権太坂和泉線の五本の放射道路のうち現在事業中区間の完成を目指し、既存放射道路の交通渋滞を緩和します。さらに、中期ネットワークにむけて残りの放射環状道路等の事業中の路線の整備を促進するとともに、新規路線の事業化を図ります。

● 中期

道路ネットワークの骨格となる三環状十放射道路の完成を目指します。

既存の幹線道路に加え三本の環状道路と十本の放射道路の整備を促進し、本市の骨格となる放射環状型の幹線道路網の形成を図ります。放射道路は北部方面へは羽沢池辺線と山下長津田線（現在事業中区間）、西部方面へは横浜伊勢原線、南部方面へは横浜藤沢線と桂町戸塚遠藤線（現在事業中区間）の五本を新たに整備します。また、環状3号線の残区間についても整備を促進します。さらに長期ネットワークにむけて都心副都心間相互の連絡強化等ネットワークの補完を図る路線の事業を促進します。

● 長期（平成二十二年度）

都心副都心間相互の連絡強化のため、ネットワークの補完を図り、想定される平成二十二年の市街地に対応した都市内道路ネットワークを完成します。

現在、本市では横浜業務核都市基本構想の中で、横浜市全域を業務核都市の範囲と

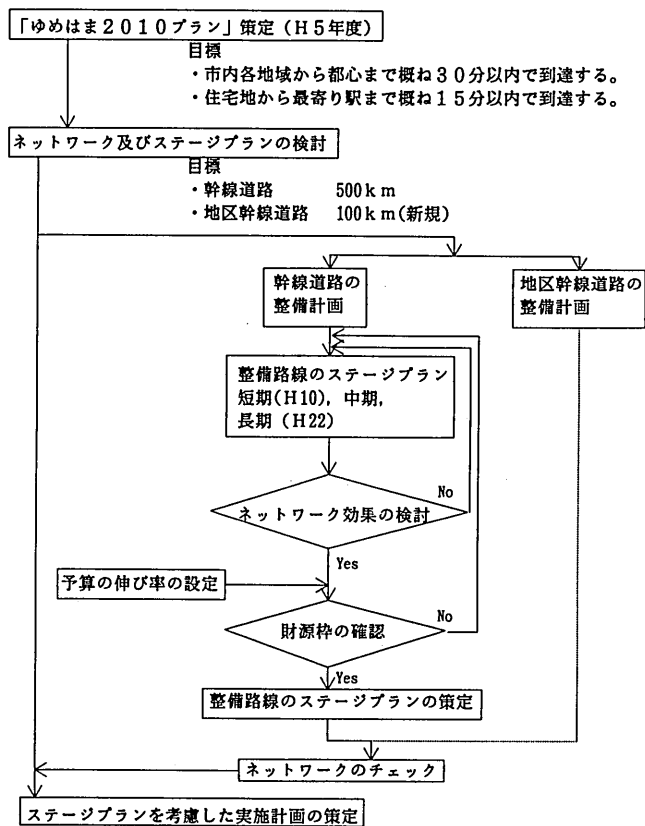
定め、六つの業務施設集積地区（みなとみらい21地区を含む都心部、新横浜都心及び四つの副都心（港北ニュータウンセンター地区、鶴見駅周辺地区、戸塚駅周辺地区、上大岡周辺地区））を位置づけております。これら六つの集積地区に副都心二俣川・鶴ヶ峰地区を含めた七つの拠点へのアクセスの向上を図るとともに、拠点間の連携を強化する環状3号線、鴨居上飯田線等の中期ネットワークを補完する路線を整備します。

⑧ 財源の検討

検討にあたっての前提条件は次のとおりである。

● 予算の推移としては、平成六年度予算をベース

図一 2 幹線道路整備プログラムの策定フロー



注② 地区内と幹線道路を連絡する機能やバス交通を主に担う道路。本稿「2 今後の道路整備」②で説明されている。△編集部▽

注③ 都市間や市内の各地域間の交通を主に担う道路。△編集部▽

スとして、平成十年までは、三・五％／年の伸び率とし、平成十年以降は、五・〇％／年の伸び率とした。

●新規着手路線の事業費は、用地費と工事費を含め一千万円／mとした。

●この前提に基づき、平成六年度から平成二十二年までの各単年度ごとの予算を各路線に配分した。予算の配分は、実施可能額を踏まえたうえで何回かフィードバックしながら行った。

この結果、社会経済状況が現在と大幅に変化せず、予算が前提条件どおり伸び、用地交渉等が順調に進んだ場合は、平成二十二年度までに幹線道路の五百キロ整備が可能となることが確認できた。

図-3は、平成二十二年度末における横浜市の幹線道路ネットワーク図である。

## 2 今後の道路整備

非排除性と非競争性を持つ財やサービスが公共財であるという経済学での定義によれば、有料道路でない道路は純度の高い公共財であるといえよう（混雑している道路は立派に競争性や排除性を有しているではないかという論もあるが）。その意味では、道路整備は行政固有の業務の一つであるということができるともいえない。

確かに高速道路や都市計画道路を中心とした幹線道路の延長は伸びてきたし、既存の道路の改良も各所で行われている。しかし、それは三百三十万人の人口を抱える都市を支えていくには未だに不十分であると言えよう。

市民や経済界からも、各年度の広聴結果や市民要望などにもみるまでもなく市全体や身近な場所での道路の整備を求める声は強いし、その内容の幅も広い。

以下では、今後横浜市が道路整備にあたって考えていくべき視点をいくつか提示し、その展望と課題について若干の考察を加えたいと考えている。

### ① 高速道路の担っている役割とその整備の重要性

市内の主要道路で実施された平成二年度の交通量調査結果によると、東名高速道路、保

土ヶ谷谷バイパス、横浜新道、第三京浜道路、横浜横須賀道路で十万台／日を超える交通量がみられる。一方、一般道路では横浜駅直近の国道1号（神奈川県金港町）での八万五千台／日を最大とし、だいたい往復四車線以上の路線で三万～六万台／日の交通量を担っている。これらと比較すると高速道路が道路交通の主軸として機能していることが数字の上からみてとれる。期待できる速度に違いのある高速道路と一般道路が一車線当たりさばき得る交通量に差ができることは当然のことであるが、横浜の道路交通需要が、かなりの部分を高速道路に依存しているのも事実である。

注④ここで呼ぶ「高速道路」は、正確には高速自動車国道と、自動車専用道路を併せた概念である。「ゆめはま2010プラン」でもこの意味で使用されている。

注⑤道路交通量の調査は、本市では毎年行っているが、全国一斉に行われる全国道路交通情勢調査（道路交通センサス）の該当年は、調査地点を増やしたり、通常年は十二時間調査を行う地点で二十四時間調査を行うなど、調査内容を充実させる。本稿執筆時点での最新の該当年が平成二年であるため、平成二年度の交通量で論じた。

(1)横浜市「平成二年度交通量調査報告書」(一九九一年三月)

図-3 ゆめはま2010プランにおける幹線道路ネットワーク図



さらに高速道路ではランプやインターチェンジの出入りによって区間毎の交通量が変動しており、市内に発生・集中する交通の利用が頻繁であることが推察される。明快な実証ができていないが、市内から市内への移動にもかなり高速道路が使用されており、長距離トリップは高速道路、短距離トリップは一般道路と定型的に考えるのは当たっていないのではないかと推察している。

したがって横浜市内の移動時間の短縮、特に「ゆめはま2010プラン」で掲げる「市内の各地域から都心までおおむね三十分以内で自動車に到達」との目標には、横浜環状道路や高速湾岸線など高速道路のネットワーク強化が大きく寄与すると考えている。

高速道路は沿道アクセス機能が制限されるので、地元として利便が乏しいという声もあるが、またそれが故に沿道への環境対策（防音壁や緑地帯の設置など）が一般道路に比べて施しやすい面も否定できない。また郵便、宅配便、生鮮食品などの物資の輸送も大きく高速道路によっているなど、生活との接点に関する認識も広げていく必要がある。

## ② 地区幹線道路

### ① 地区幹線道路の位置づけ

「ゆめはま2010プラン」では、道路整備の柱の一つとして、地区幹線道路の整備を打ち出している。地区幹線道路は、交通計画関係者では補助幹線道路と呼ばれているクラスの道路に、横浜市なりの整理をして位置づけたものである。

分散路体系という概念が我が国に紹介され

てやがて三十年になろうとするが、我が国の都市部における幹線道路と補助幹線道路のありべき密度を論じたのは、昭和五十八年五月都市計画中央審議会から建設大臣への「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策についての中間答申」である。この中では、特に住宅地において往復二車線の補助幹線道路を近隣住区内の主要道路として位置づけ、その配置は学校、マーケット、近隣公園などの様々なコミュニティ施設への円滑なアクセスが確保されるよう設定される必要があるとしており、さらに市街地全体の幹線道路と補助幹線道路合計の延長密度として、一平方キロ当たりおおむね三・五キロが必要とした。

ひるがえって横浜市では、都市計画決定されている道路は平成五年度末で六六九・一〇キロとなっているが、これは市域四三三・一八平方キロで除すると一・五km/平方キロに過ぎない。整備済みとなるさらにはこの五二・五%である。このことはまだその道半ばである都市計画道路の整備完了でさえも、都市の道路ネットワーク密度の観点からは十分たり得ないことを示唆するものである。

市内の関係局課でも議論を進め、補助幹線道路は都市計画道路を補完するものとする見解が定着していたが、「ゆめはま2010プラン」の策定にあたっては、都市計画されているか否かを判断基準とするのではなく、幹線道路を三環状十放射道路（図一）とこれら以外の幅員が十八メートル以上の道路と定義し直した。また、新たに幹線道路を補完する道路を地区幹線道路と呼ぶこととし、幅員

がおおむね九メートル以上、十八メートル未満（幅員としては往復二車線と両側に歩道を有する道路にあたる）と再整理した。

横浜市の現状からは、地区幹線道路は住宅地と最寄駅や幹線道路を結ぶ機能を果たしている場合が多く、またその多くがバスルートとして機能していると考えられる。よって、体系的な道路網の形成を図るために、また「ゆめはま2010プラン」での「市内ほとんどの地域で最寄駅へおおむね十五分で到達」という目標実現のためには、地区幹線道路の整備は重要な意義を持つと考えられる。

「ゆめはま2010プラン」では、計画できる事業ベースや事業費などを勘案したうえで、二〇一〇年までの整備量を百キロと設定している。

### ④ 地区幹線道路の整備手法

この地区幹線道路について、整備が遅れがちであった理由は次のように考えられる。

① 都市計画決定されている道路に対する建設省都市局の補助採択は、実務的には都市計画の幅員が十六メートル以上であることが条件とされているようである。一方、建設省道路局の補助採択は、主要地方道、県道、あるいは主要市町村道に限られている。したがって、これらにあてはまらない道路整備は、市単独事業とならざるを得ない。

② 改良計画が都市計画決定されていない場合は、沿道が市街化してしまい、高い地価もあって拡幅型の改良事業には相当の時間と労力をつぎ込まねばならない。

③ 適地が乏しくなっていることや経済条件の変化などにより、一時のような大規模な面開

注⑥分散路体系 (Distributor hierarchy) は、参考文献(2)では、次のように記されている。「木の梢が小枝に、小枝が大枝に、大枝が木の幹につながっているように、機能や重要度の秩序正しい順序に従って互いに接続している分散道路の概念」

(2) 例えば、八十島義之助・井上孝 共訳「都市の自動車交通—イギリスのプキヤン・レポート」鹿島出版会（一九六五年）

(3) 入手しやすい文献として例えば、建設省都市局監修「活力ある都市と道路整備」大成出版社（一九八七年十月）P108—112 一、幹線道路・補助幹線道路の望ましい密度については、P三八—四〇に詳しい。

発で道路ネットワークが確保できる展開がみられなくなっている。

したがって地区幹線道路の整備を図るためには、整備手法に関する議論が特に重要であると考えられる。現在道路局では、主に各区の土木事務所で執行されている道路改良事業の拡充により、事業進捗を図っていきたいと考えているが、都市計画や地域計画との組み合わせ、歩道部分の権利取得の形式の多様化（借地方式やセットバック等）、建築指導との連動など新しい事業手法の検討の必要性も指摘されている。

### ③ 身近な道路づくりへのいくつかの視点 ⑦ 安全性、快適性に関して

市民の定住指向により、道路への安全性や快適性の要望が高まっているので、この点に若干ふれる。

歩道など交通安全施設の整備には引き続き力を注いで行く必要があるが、特に歩道設置については用地買収を伴わないで事業実施できるケースは少なくなってきた。また、狭い歩道に電柱が邪魔で撤去してほしいとの声があるが、電線類の地下化を推し進めようとしても、歩道の幅員がなければキャブシステムも電力関連の地上機器も収容できない。街路樹・サインの設置や、車いすでも使いやすい幅員の道路を考える際も同様で、現実には歩道を拡幅する事業展開をどう考えるかという点に帰着する。

車道部や中央帯を狭めるとか、重層的な道路空間の利用が一般的には現実的でないと思えば、歩道の拡幅のために沿道用地を確保することに對する市民の、また端的には沿道の権利者のコンセンサスができるかどうかということが、今後の道路整備を考える上での論点の一つになってくると考えられる。また、前節でふれた多様な歩道部分の権利取得手法も研究すべきであると思われる。

### ④ 街並みや沿道環境との調和、情報化への対応に関して

環境面への意識の高まりに対応して、道路に街並みや沿道環境との調和が求められつつあり、これらに対応した道路づくりにも取り組みを進めている。例えば道路構造の工夫や、景観や植生に配慮した道路づくりなどにも引き続き取り組みを進めていく必要があると思われる。

近年、高度情報化への対応の一環としてファイバーのネットワークを道路地下空間に張り巡らす構想が出ており、建設省からはその収容空間として、また電線類の地中化の手段として電線共同溝の設置が提唱されている。この構想については、現状では道路管理者と電線類の管理者の役割分担や、道路法上の位置づけなどがいまだ未整理である。また、歩道の幅員が狭小な箇所での整備が難しいことは前述のとおりで、箇所に見合った対応の模索がしばらくは続くと思われる。

### ④ おわりに

高速道路や幹線道路は要らない、身近な道路をちゃんとやってくれという声があるが、高速道路や幹線道路をしつかり整備することが、細街路から通過交通を排除して秩序ある道路体系をつくる近道である、という見方もある。

社会の高齢化が進んでしまいう前にエスカレーターやエレベーターを道路にも配置すべきだという意見がある。しかし、高齢化の進んだ社会が財政規模が拡張基調では考えられないことを意味するのなら、逆に決して安くはないそれらの維持費の財政負担は本当に適当なのか。むしろこれからの基盤施設はメンテナンスフリーを目指すべきでは、という考えもある。

このように、道路をめぐる論議は単純明快に割り切れない課題が多い。しかし市民の定住指向と、高齢化の進行・社会の円熟化を考えれば、道路整備を速やかにかつ着実に進めていかねばならないと思う。この稿が今後の横浜の道路整備を考えるうえでの材料を、いくつかわでも提供できたなら幸いである。

（なお、本稿の「1 幹線道路計画」は手塚、  
「2 今後の道路整備」は下村が分担して執筆した。）

△手塚 Ⅱ 道路局企画課課長補佐担当係長／下村 Ⅱ 同課長補佐担当係長▽

注⑦電線類を地中化する方法の一つで、歩道内に蓋付きU型構造物を設け、中に電話線・電力線などを収容する。