

令和5年3月7日

横浜市長

山中 竹春 様

横浜市公共事業評価委員会

委員長 森地 茂

令和4年度 横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会の審議結果について

横浜市公共事業評価委員会は、令和4年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会において、横浜市附属機関設置条例に定める担当事務に基づき、再評価2件を審議した結果、全ての評価案件について妥当としました。

1 委員会の開催経過

道路部会：令和5年1月16日(月) 午後3時から午後3時50分まで

	評価	事業名	所管局	審議結果
道路-1	再評価	都市計画道路 横浜藤沢線（上永谷地区 外1）	道路局	妥当
道路-2	再評価	都市計画道路 羽沢池辺線（羽沢・菅田地区）	道路局	妥当

2 意見具申

なし

## 横浜市公共事業評価委員会 委員

(敬称略・50音順)

委員名	現職名	専門分野
(なかむら ふみひこ) 中村 文彦	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 特任教授	都市交通計画、交通施設計画 都市計画、地域計画
(むろた まさこ) 室田 昌子	東京都市大学 環境学部 環境創生学科 教授	都市計画 市街地・コミュニティ再生
(もちづき まさみつ) 望月 正光	関東学院 常務理事、 関東学院大学 名誉教授	財政学、公共経済

令和4年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会 会議録	
日 時	令和5年1月16日(月) 15時00分から15時50分
開催場所	市庁舎18階 なみき15
出席委員	中村文彦部会長 室田昌子委員、望月正光委員
欠席委員	無
事務局	財政局公共施設・事業調整室 福島室長、公共施設・事業調整課 山本課長
説明者 (事務局以外)	1(1) 道路局 建設課 高橋担当課長 ※以下(道路局) 1(2) 道路局 建設課 高橋担当課長 ※以下(道路局)
開催形態	公開(傍聴0人、報道機関0人)
議 題	II 部会長の選出 III 議事 1 審議 (1)〔再評価〕都市計画道路 横浜藤沢線(上永谷地区 外1) [道路局] (2)〔再評価〕都市計画道路 羽沢池辺線(羽沢・菅田地区) [道路局]  2 その他
決定事項	1(1) 都市計画道路 横浜藤沢線(上永谷地区 外1) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。 1(2) 都市計画道路 羽沢池辺線(羽沢・菅田地区) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。
議 事	はじめに (事務局)道路部会が成立していることを報告 また、会議を公開することについて確認  II 部会長の選出 (事務局)部会長の選出について、委員から特段意見がなければ、委員会において委員長職務代理者であり、昨年度も部会長を務めて頂いた中村委員にお願いしたいと考えるが良いか。 (各委員)異議なし。 (事務局)中村委員を部会長に選出する。  III 議事 <u>1(1) 都市計画道路 横浜藤沢線(上永谷地区 外1)について</u> (部会長)議事III 1(1)について説明を。 (道路局)議事III 1(1)について説明 (部会長)意見等あればどうぞ。 (室田委員)本事業では、自転車歩行者専用道路も一緒に全線にわたり整備することで良いか。

(道 路 局) 調書案 4 ページに図示している赤色の破線の上永谷線には自転車歩行者専用道を整備する予定である。同ページの標準断面図で「自歩道 6.19m」が本路線の自転車歩行者道になる。図では、起点側の舞岡上郷線と接続する部分から舞岡公園の手前で赤線が示す道路形状が円弧状になっているランプまでの区間を一気通貫して整備する予定である。

(室田委員) 本事業の路線全てがそのようになると考えて良いか。

(道 路 局) そのランプ部分から終点側の桂町戸塚遠藤線と接続する部分までの区間においても、本線部の両側に歩行者空間等を整備するため、全線にわたり自転車歩行者道の整備を行うことになる。

(室田委員) それで良いと思う。最近では幹線道路で比較的長距離を走行していると思われる自転車が増加しており、車と自転車の双方について少し危険だと思う場面を見かける機会があるので、これからの道路は自転車や今後出てくるかもしれない様々な交通手段に対して、このようなことを配慮しながら道路整備を実施してもらいたい。今回のこの計画は非常に良いと思う。

(部 会 長) 本事業では自転車歩行者専用道路となる区間が整備されるが、先の説明では、この区間以外は、自転車歩行者専用道路ではなく、ゆったりとした歩道幅員の中で、自転車、歩行者の通る空間も確保できるという理解で良いか。あるいは、専用道路が上永谷線 990m より先にも続く予定なのか。

(道 路 局) 自歩道の歩道幅が広いので、歩行者と自転車を完璧に区分するというよりは、広い歩道空間の中で歩行者も自転車もあわせて通行可能というものである。

(部 会 長) 分かった。自転車、歩行者が安全に通行できる空間は連続的に形成されていく。ただし、自転車歩行者専用道路という形式の物理的にほかの車道と区分されたものという意味では、全体では必ずしもないということ。自転車は車道を走ることが原則であり、先に室田委員がおっしゃったように、既存の高規格道路の中でも、同様なことが増えてきていると思うところもあり、それに対し、本事業で少しでも安全を向上させることを高く評価される室田委員の見解に私も賛同する。

(望月委員) 天谷大橋の近くに関東学院の認定こども園があり、この周囲を歩く機会が何回かあり、土地的にはよく分かるエリアである。本事業の起点から南東方向の近傍に野庭団地があり、本道路が整備されると良い住環境になると思う。先に中村部会長と室田委員がおっしゃったように、車と自転車が分離された道路が整備されると住環境は改善することになるので、整備を進めてもらいたい。歩道の幅員が広いので、自転車と歩行者はあわせて通行が可能と思うが、望むらくは、自転車と歩行者の区分も何らかの形でつけるよう整備することが一番良い。これだけ広さがある歩道が用意されていれば十分そういったことにも対応できると思うので、是非お願いしたい。この地域は道路網も今後整備されていくので、また、野庭団地もちょうど建替えが始まっているので、良い住環境が整えられる地区になると思うため、本事業で整備を

進めてもらいたい。

(部 会 長) 分かった。まとめると、まず、歩道の幅員が広い部分では自転車と歩行者の間の区分は必要だと私も思う。道幅が広がると自転車も速度が上がってくるので、歩行者対自転車の事故の話もあり、幅員を広くしておけばあとは何とかなることでは決してなく、自転車と歩行者の区分を工夫する等の運用は必要という見解に私も賛成する。本日の議論を通じて、公共事業評価の道路事業の費用対効果 (B/C) の算定では、走行時間の短縮や走行経費の減少、交通事故の減少を便益として算定しているが、道路が整備されることにより隣接する地区の住環境の向上の視点も今後評価していくうえで、常に注視していくことが大事だと改めて思った。この住環境の向上には、使い勝手が良い歩道、自転車歩行者専用道が近くにあるという意味と、幹線道路を改良することで地区内を抜け道として使う交通が幹線道路に移り、結果的に住宅地内を通る車が減少していく意味の二つがあると思う。住宅地内の抜け道利用の減少では、東京都の外環道の場合や横浜市でも国道 1 号のアンダーパスを設けた時などある。ただ、この観点は直ぐに定量化ができる話でもないので、今後、横浜市内の幹線道路の整備案件においては、その事業が周囲の住環境にもプラスになっていくという視点は、常に行政の立場でも意識すると良い。最後に、一点確認したい。重要物流道路に指定され、今回予算がつき、整備を進めることではあるが、重要物流道路に指定されることは、当初の想定より今後物流車両の交通量が増加することも有り得るのか。あるいは、交通需要の予測はおおむね決まっており、その予測を国が見て今回指定して頂いたと理解して良いのか。

(道 路 局) 元の計画交通量の中に、生活のための車や物流のための輸送トラック等を見込んでるので、重要物流道路に指定され本事業が完了した際、更に増加するという意味ではなく、既存の計画交通量の中に物流の車両も多数あることで国から指定されたと理解している。

(部 会 長) ここのところは大事である。需要予測が変わるものではないことが確認できよかった。

(室田委員) 先の話のように住環境に対しプラスの面も多数あるが、その一方で、幹線道路ができることによるマイナスの面もあるので、両側面をしっかりと比較しておくことは重要だと思う。

(部 会 長) そのとおりであり、マイナス面も常に忘れてはいけない。それでは、意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各 委 員) 異議なし。

(事 務 局) 本件の審議については以上

1 (2) 都市計画道路 羽沢池辺線 (羽沢・菅田地区) について

(部 会 長) 議事Ⅲ 1 (2) について説明を。

(道 路 局) 議事Ⅲ 1 (2)について説明

(部 会 長) 意見等あればどうぞ。

(室田委員) 本事業の採択年度は、先に審議した横浜藤沢線の案件より数年前だが、用地取得率が先の案件より低いことに関して事情等あれば教えてもらいたい。

(道 路 局) 横浜藤沢線と比較すると本事業の用地取得率は 86%と少し落ちる状況である。理由としては、現地が比較的農地等が多く、用地買収の際、営農を続ける地権者との交渉の中でなかなか同意を頂けないことや、予算の関係で交渉を積極的に進めることが適わないという市側の事情もある。

(室田委員) 地域のコミュニティー、自治会や町内会とも議論しているところと思うが、そこはどのように受け止めているのか。

(道 路 局) 地元の自治会、町内会は、総論ではこの道路に期待している部分も多くあり、反対の意見はない。引き続き用地取得等にも鋭意努めていきたいと考えている。

(室田委員) 分かった。

(望月委員) 道路なので基本的には物流が中心になるが、相鉄線と JR 線の羽沢横浜国大駅が開業し、今後、相鉄・東急直通線の開業が予定されている。調書案 11 ページに駅開業の記載はあるが、その影響を整備効果として盛り込んでいるのか。

(道 路 局) おっしゃるとおり羽沢横浜国大駅が開業し、令和 5 年 3 月には東急線にもつながるので、注目が集まる場所ではある。また、この駅ができたことにより通過交通量が大きく増加する見込みはなく、計画交通量が極端に上がることは現時点で資料として持ち得ていない。ただ、その一方で、横浜国大の学生のほかにも様々な駅利用者が今後増加すると見込まれるため、羽沢池辺線が完成することによりこの地域のネットワークの一つに根付くところもあるので、今後、そのようなことも整備効果の中には盛り込んでいきたいと考えている。

(望月委員) 将来のことで、この段階では未定なためなんとも言えないということは分かるが、調書案に記載のとおり貨物駅ではなくなってきているので、単なる物流ではなく、通勤や通学等の道路利用が促進されると思う。そのようなことも頭に入れておく必要がある。

(部 会 長) 望月委員がおっしゃるように、この駅ができて人の流れは当然変わり得る。駅を造る段階で人の流れがどのように変化するかある程度予測し計算されているが、恐らくそれほど広域的には変化しないだろうと思う。したがって、幹線道路に関してそれほど影響はないだろうと言うところから始まっているのだが、駅の周囲の敷地が若干整理され、現状ではタワーマンションを建設している。そのマンションに相当量の人が居住し始め、それに合わせて、商業や医療施設等も入ってきている。そうすると、当初、この駅ができる前提の時の予測交通量では幹線道路に大きく影響しないということであったが、予測を超える変化が起きるかもしれない。駅周辺、環状 2 号線付近の土

地利用は変わるが、その先、用途地域は変わらないので、武蔵小杉みたいなことが起きるかと言うとこれはまず起きないと思う。ただ、変化が少し早いので、その様子を見ていかなければいけない。また、環状2号線の側道に隣接しているため、駅前広場を設けることができなかった。そのため、バス路線をどのように廻すかなど様々な話が出てくるが、今後の状況によっては、例えば、自動車による送迎を行う人がこの駅で増加することで、それを担う道路が現状、上麻生線かもしれないが、もしかしたら羽沢池辺線が完成する頃には様々な変化があるかもしれない。事業実施局の回答のように、現時点で手持ちの情報ではどうしようもないところで、この道路自体は整備を進めることで良いが、今後の駅周辺の変化を見極めて、道路整備の内容は変えることはないが、例えば、警察や地域との調整の中でこの変化を配慮していくことが必要である。先の審議案件で触れた自転車のことはこの道路では触れていないが、横浜市は起伏が多い街であり、高低差40、50メートルは至る所であるのだが、その割に自転車の多い自治体である。したがって、この羽沢横浜国大駅もバス路線等が十分にネットワークできない場合は、さらに自転車の量が増加するかもしれない。その時には、本事業で整備する道路の歩道あるいは側道部分の自転車利用も当初の想定と変わるかもしれないので、その辺りの不確実なところは、今後、街の変化の様子を見つつ、地元の神奈川県区役所等とも連携し、情報として必ず共有することが必要である。

(室田委員) 本事業の道路は羽沢横浜国大駅に直結させるということで良いか。

(部会長) 環状2号線の側道沿いの歩道に駅入口がある。駅自体は環状2号線の側道沿いにあり、羽沢池辺線は環状2号線の本線とは直結するが、駅には直結しない。そのため、羽沢池辺線からおりても羽沢横浜国大駅にはいけないので、環状2号線に入り、どこかでUターンしておりないといけない。

(室田委員) 構造について理解した。

(部会長) この道路構造は変えられないだろう。

(道路局) 中村部会長がおっしゃるとおり、羽沢池辺線から一度環状2号線に乗り、さらに環状2号線から一つ交差点を降りて少し迂回して羽沢横浜国大駅にたどり着くので、羽沢池辺線から直結する構造にはなっていない。

(室田委員) 動線はそれで特に問題ないのか。

(部会長) この駅は羽沢地域の方々の悲願の駅である。しかし、その地域に行きやすいように至る所に動線ができていくかと問われれば、その答えは否である。それは、徒歩や自転車、車のアクセス、環状2号線とその側道の関係、あるいは、本案件の道路との繋ぎの関係から、適うことであれば大きくシャッフルしなければいけないが、比較的この地域も農用地等あり、これ以上の用地取得はできないところなので、現在決定しているところ以外は物理的に整備できないのである。交通計画の専門家としては、せっかく相鉄線と東急線とJR線が繋がる駅ができ、徒歩10分のところに文教施設もあるのに、貧弱な駅前地区になっている。駅の南側は区画整理を行い、比較的きれいになっ

	<p>ているが、北側の環状2号線の側道や本線のところは、高速道路の縁にいきなり出てきた感じになっている。</p> <p>(室田委員) 分かった。直ぐには困難だが、せっかくこのように交通の要所になるので、そこを使いやすく、しかも安全に快適性を高めていくことは極めて重要と思う。これは長期的な課題との理解で良いか。</p> <p>(部会長) この道路の課題というよりも地区全体の課題ということの方が良い。</p> <p>(室田委員) 地区全体の課題。この場で議論する話ではないのかもしれないが、この視点は重要である。</p> <p>(部会長) そのとおりである。</p> <p>(部会長) 事業担当局課からコメントはあるか。</p> <p>(道路局) 全て部会長にお答え頂いているので、補足事項はない。</p> <p>(部会長) 本日議論があったように地域にとって課題はあるが、本事業に関しては、意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。</p> <p>(各委員) 異議なし。</p> <p>(事務局) 本件の審議については以上</p> <p><u>2 その他</u></p> <p>(部会長) 事務局からその他あるか。</p> <p>(事務局) 特にない。</p>
<p>資料</p> <p>・</p> <p>特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次第・座席表・委員名簿</li> <li>・ 資料① [再評価] 都市計画道路 横浜藤沢線（上永谷地区 外1）の調書など一式</li> <li>・ 資料② [再評価] 都市計画道路 羽沢池辺線（羽沢・菅田地区）の調書など一式</li> </ul> <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本日の会議録は、委員に確認後、部会長及び委員長に確認する。</li> <li>・ 本日の審議結果等の資料は、委員長の確認で確定する。</li> </ul>