

【都整一1】事前評価

市道環状4号線交差点改良事業
(都市整備局)

(様式2)

公共事業事前評価調書 (案)

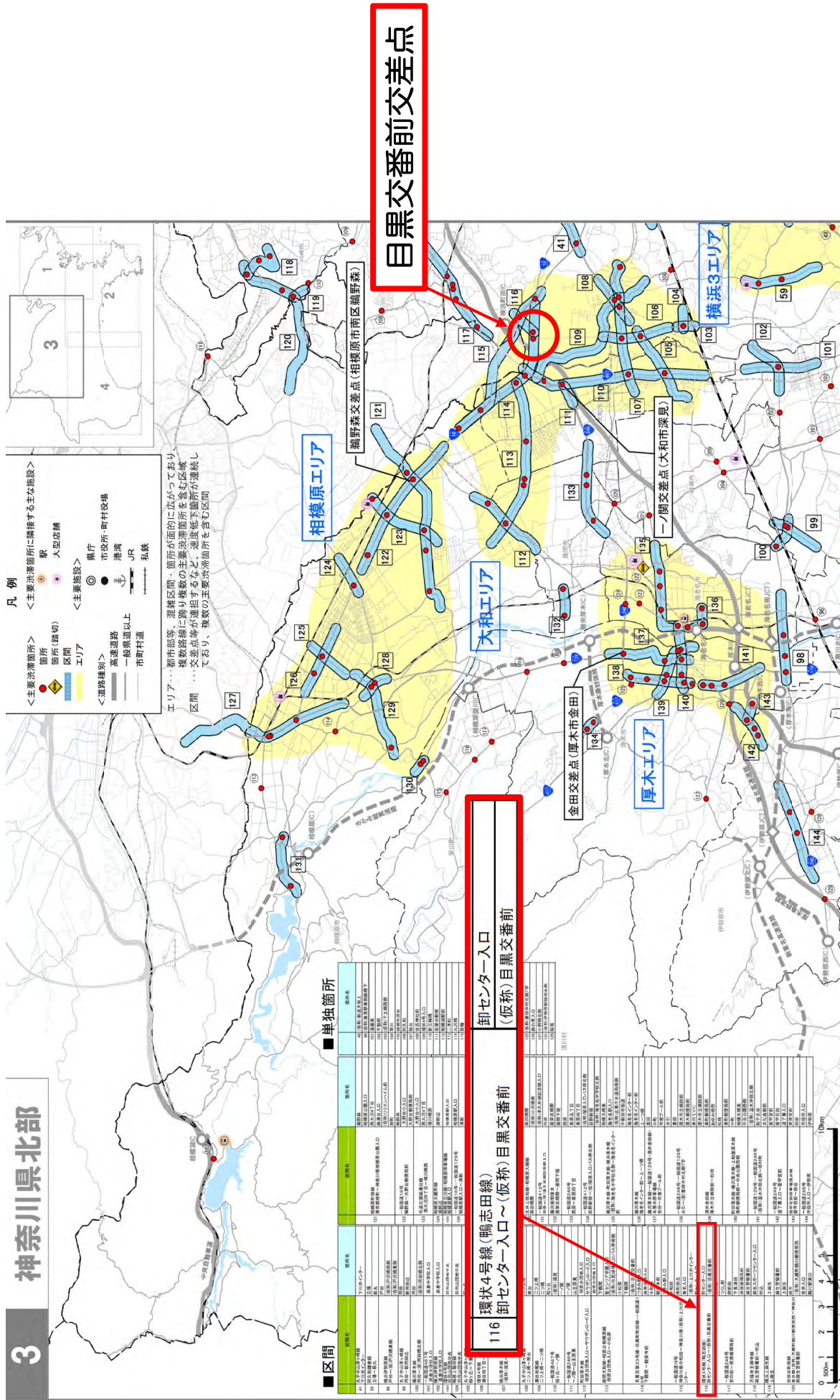
	事業名	【都整-1】 市道環状4号線交差点改良事業
	場所 (所在地)	目黒交番前交差点 (瀬谷区瀬谷町 7449 番地先～瀬谷区北町 22 番地先) 
事業概要	事業目的	<p>市道環状4号線と市道五貫目第33号線(八王子街道)が交差する目黒交番前交差点は、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が特定する「主要渋滞箇所」に位置付けられており、本市としても課題の交差点と認識しています。<u>別紙1参照</u></p> <p>また、旧上瀬谷通信施設地区では「郊外部の新たな活性化拠点の形成」に向けて、令和5年9月に観光・賑わい地区におけるテーマパークを核とした複合的な集客施設の立地に向けた事業予定者が公募によって決定されました。さらに当地区の一部を会場として2027年国際園芸博覧会(GREEN×EXPO 2027)が開催されるなど、当地区には今後來街者が多くなることが見込まれており、来街者が円滑にアクセスできる環境を整えることが極めて重要です。</p> <p>そこで、当地区にアクセスする自動車交通のうち、主に東名高速道路や保土ヶ谷バイパス、国道246号といった当交差点の北側からの南北の交通円滑性を確保することを目的として、重要な交差点である目黒交番前交差点を改良します。</p>

	事業内容	<p>目黒交番前交差点の立体交差化 別紙2参照</p> <p>(環状4号線の車道4車線のうち、第二通行帯2車線を高架化)</p> <p>【事業延長】600m</p> <p>【道路幅員】25～31m (車道4車線、両側歩道あり)</p> <p>【高架部延長】526m (橋梁部 256m、アプローチ部 143m・127m)</p> <p>【高架部幅員】8.5m (車道2車線)</p>
	事業スケジュール	<p>令和5年度から令和8年度までを予定</p> <p>令和5年度～ 詳細設計</p> <p>令和6年度～ 工事着手</p> <p>令和8年度 事業完了</p> <p>※令和9年3月のGREEN×EXPO 2027開幕までに完成予定です。</p>
	総事業費	<p>約31億円 (国費：16億円、市費：15億円を予定)</p> <p>設計測量費 1億円</p> <p>工事費 30億円</p> <p>※今後の検討状況により変更となることがあります。</p>
事業の必要性		<p><必要性・優先度></p> <p>当交差点は、南北の環状4号線と東西の市道五貫目第33号線(八王子街道)が交差しており、現在約4万台/日の交通量による慢性的な渋滞が起きていることから、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が特定する「主要渋滞箇所」に位置付けられています。</p> <p>旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換やGREEN×EXPO 2027の開催に伴ってさらに増加が予想される交通量に対応するため、当交差点の整備による周辺道路の混雑緩和が期待されており、土地利用に合わせた整備が求められています。</p> <p><社会経済情勢></p> <p>旧上瀬谷通信施設地区は平成27年6月に返還された米軍施設の跡地で、令和2年3月に土地利用基本計画が策定され、令和4年10月に土地区画整理事業が事業計画決定されました。さらに、令和5年9月には観光・賑わい地区におけるテーマパークを核とした複合的な集客施設の立地に向けた事業予定者が公募によって決定され、令和5年12月には仮換地の指定が行われるなど、「郊外部の新たな活性化拠点の形成」をテーマとしたまちづくりが進められています。</p>

	<p>また、当地区及び周辺においては、GREEN×EXPO 2027 の成功に向けて、旧上瀬谷通信施設の基盤や公園整備をはじめ、会場までの交通輸送アクセス、水道や下水道などのライフライン、再生可能エネルギー利活用などの都市基盤整備など、様々な取組が進められています。</p> <p><上位計画における位置付け等> <u>横浜市中期計画（2022-2025）</u> 2040年頃の「横浜市のありたい姿」に向けた10年程度の戦略と、4年間に重点的に取り組む政策を掲載。別紙3参照</p> <p>戦略5『新たな価値を創造し続ける郊外部のまちづくり』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策 26-5 郊外部における新たな活性化拠点の形成 ・政策 26-6 国際園芸博覧会の開催に向けた取組の推進 <p>戦略9『市民生活と経済活動を支える都市づくり』</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策 36 交通ネットワークの充実 						
<p>事業の効果 (費用便益分析等)</p>	<p><費用便益分析></p> <p>国土交通省の「費用便益分析マニュアル」(令和4年2月)に基づき、B/Cを算出しています。</p> <table border="1" data-bbox="536 1077 1353 1238"> <tr> <td>総便益 (B)</td> <td>206 億円</td> </tr> <tr> <td>総費用 (C)</td> <td>31 億円</td> </tr> <tr> <td>費用便益比 (B/C) : 標準値</td> <td>6.6</td> </tr> </table> <p>※便益については、走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少を対象としています。</p> <p>※費用については、道路整備に要する工事費、補償費、間接経費等を計上しています。</p> <p><定性的事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要渋滞箇所位置付けられている目黒交番前交差点を立体交差化することにより、交差点への負荷が軽減され、現状の混雑緩和及び瀬谷区北部の道路ネットワーク強化に寄与します。 ・将来の新たな土地利用による交通需要の増加に対応し、自動車による円滑な交通アクセスを確保します。 ・GREEN×EXPO2027における輸送アクセスの主要な手段である、シャトルバスの定時性の確保や速達性の向上に寄与します。 ・第2次緊急輸送路に指定されている環状4号線と八王子街道の交差点を立体化することで発災時の通行機能の確保に寄与し、旧上瀬谷通信施設地区内に位置付けられている「災害時における広域的な防災拠点」の機能強化が図られます。 	総便益 (B)	206 億円	総費用 (C)	31 億円	費用便益比 (B/C) : 標準値	6.6
総便益 (B)	206 億円						
総費用 (C)	31 億円						
費用便益比 (B/C) : 標準値	6.6						

	<p><コスト削減の取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路舗装、構造物の構造等について、維持修繕が容易な構造とし、維持管理コストの削減を図ります。特に、橋梁部における耐候性鋼材の採用により、橋桁や橋脚の塗装が不要となるため、維持管理の省力化が図られます。 ・建設発生土の工事間流用による運搬費・残土処分費の削減や、再生材の使用によるコストの削減を図ります。
環境への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の加速・減速回数やアイドリング時間が減少することで、騒音と排気ガスが低減されます。 ・擁壁部における軽量盛土工法の採用により、重機の使用回数低減や交通規制を伴う工事期間の短縮に努めます。 ・道路照明器具等は最新の省エネルギー型機器の採用に努め、環境負荷の低減に配慮した設計とします。 ・建設発生土やコンクリート塊など建設副産物の有効活用に努めます。 ・工事の発注にあたっては総合評価落札方式を予定しており、評価項目に Y-SDG s への認証状況の選択を検討します。
地域の状況等	<p>事業の実施にあたっては、周辺地域の方々を対象に説明会等を実施しながら進めます。</p> <p>令和5年11月には交差点改良事業について事業説明会を実施しており、令和6年度には工事説明会を予定しています。</p>
事業手法	公共発注方式（総合評価落札方式）
添付資料	<p>別紙1 主要渋滞箇所（神奈川県北部）</p> <p>別紙2 イメージパース</p> <p>別紙3 横浜市中期計画 2022-2025（抜粋）</p>
担当部署	都市整備局上瀬谷整備推進部上瀬谷交通整備課（TEL045-671-4607）

主要渋滞箇所 (神奈川県北部)

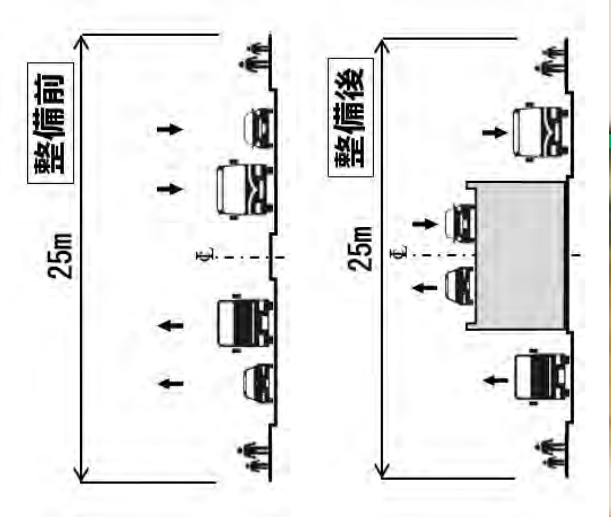
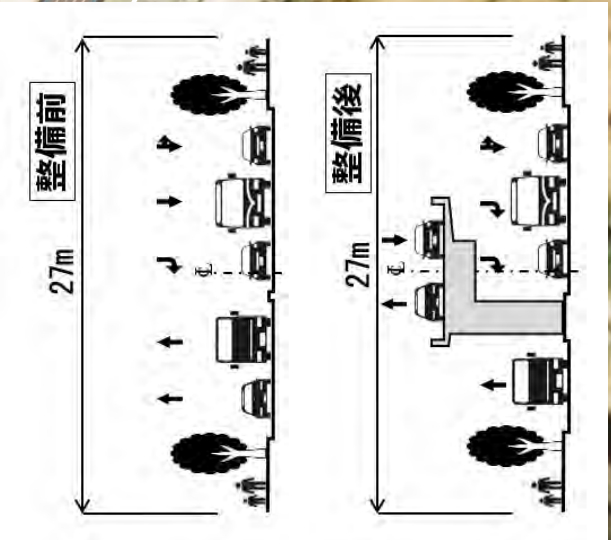


イメージパース (環状4号線の4車線のうち内側2車線を高架化して立体交差)

【別紙2】



類似箇所(新小岩陸橋)



多様性

鉄道駅を拠点とした市街地や緑地等の自然環境を生かした良好な住環境を維持し、働き方やライフスタイルの変化への対応、地域交通の維持・充実等により、「住む」「働く」「楽しむ」「交流する」、多様な暮らし方ができる、持続可能な郊外住宅地のまちづくりを目指します。また、旧上瀬谷通信施設

において、国際園芸博覧会の開催を契機とし、豊かな環境と共生した新たな活性化拠点を形成するなど、郊外部の新たな価値を創造し、横浜の未来につながるまちづくりを進めます。

主な内容

■若い世代をはじめ多様な世代に選ばれる郊外部

◇魅力的で暮らしやすい持続可能な住宅地の形成

買い物など日常生活を支えるサービス機能の誘導、様々なライフスタイルに対応した住まい方や働き方が可能となるゆとりある住まいや住環境の創出などにより、魅力的で暮らしやすい持続可能な住宅地を形成します。

◇地域の特性や個性を生かした生活拠点の形成

鉄道駅周辺では、市街地開発事業等を着実に実施するとともに、民間の活力も生かした多様な働き方や暮らし方を支える機能の誘導、にぎわいの創出などにより、地域特性に応じたまちづくりを推進します。

◇戦略的な土地利用の誘導等による都市・地域レベルの価値の創造

鉄道駅や高速道路インターチェンジの整備効果を最大限に生かす土地利用、米軍施設の跡地利用、大学等の教育・研究施設の機能拡充を促すまちづくりなど、都市のポテンシャルを向上させる視点で、大規模土地利用を戦略的に誘導し、新たな企業立地や拠点整備をはじめとする都市・地域レベルの価値の創造につなげます。

◇郊外部における新たな活性化拠点の形成

旧上瀬谷通信施設の土地利用では、農業振興と都市的土地利用による新たな活性化拠点の形成を目指します。また、大規模な土地利用転換に伴い発生が想定される交通需要に対応するため、新たな交通の導入や周辺道路のネットワーク強化を進めます。また、2027年の国際園芸博覧会の開催に向けて、「公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会」と連携し、会場整備や国内外への広報PR・観客誘致を図ります。

■誰もが移動しやすい身近な地域交通と移動環境

◇日常生活で誰もが移動しやすい身近な地域交通の確保

交通事業者・企業・地域・行政など関係者間において、意識醸成や利用促進に関する取組を進め、支えあいにより身近な地域交通が確保されていることを目指していきます。これに加え、各地域においては、具体的なニーズを踏まえながら、市民生活を支えるバスネットワークの維持や、日常生活圏の移動に対応できる地域内の身近な移動手段の確保に向けた取組を進めます。

新たな交通サービスの実証運行の実施、MaaS[※]の導入による複数の交通サービスの連携や交通以外の多様な分野のサービスとの連携などにより、シームレスで快適・便利な移動の実現や、地域内経済の循環・活性化への寄与を目指していきます。

◇誰もが安全・安心・円滑・快適に移動できる環境の確保

子どもから高齢者まで安全・安心・円滑・快適に移動できる。道路の交通安全対策、パリアフリー、自転車の利用環境整備等を着実に推進するとともに、将来の自動運転など新たなモビリティツールの普及、社会変化などに伴い、多様化するニーズに応じた移動環境の検討を進めます。

■多様な主体との連携

◇時代に即したまちづくりの推進

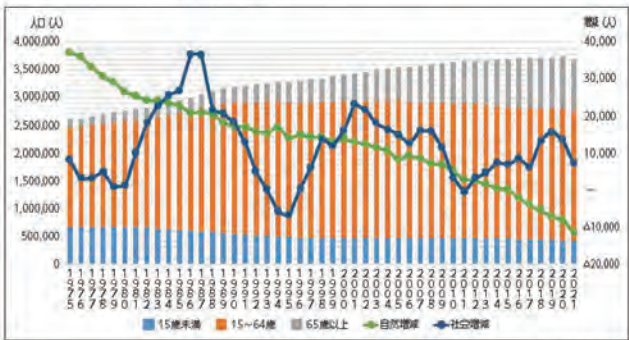
多様な主体との協働・共創によるまちづくりを推進するとともに、エリアマネジメントやデジタル技術の活用等により、地域活性化を推進します。また、地域の課題解決や魅力づくりに関する人材の発掘・育成や身近なハード整備の支援など、地域まちづくり支援の充実を図ります。

※ MaaS: 複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適な組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービス。交通以外のサービスとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも重要な手段となることが期待されている。

関連データ

人口推移(社会増減の影響)

人口推移については、自然増減は減少が続いているが、社会増減は社会情勢等の影響を受け、増減を繰り返している。今後は、社会情勢等の動きに機動的に対応できるまちづくりが求められる。

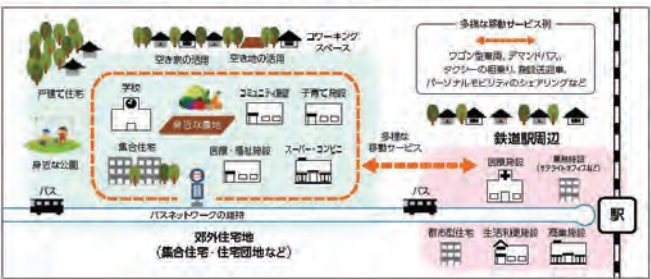


【出典】横浜市役所

関連データ

『住む』『働く』『楽しむ』『交流する』まちづくりと身近な地域交通のイメージ

働き方やライフスタイルの変化を踏まえ、郊外部の鉄道駅周辺、大規模団地、駅から離れた郊外住宅地において拠点機能充実や新たな機能導入などが求められている。また、地域交通をはじめ、各拠点を結びネットワークの充実が必要。郊外部の課題解決や地域活性化に向けて、拠点機能と移動手段が充実し連携することが重要になる。



【出典】横浜市政策局

関連データ

地域の個性や個性を生かした持続可能なまちづくり

現在、各地区の個性を生かしながら、拠点整備の推進や持続可能な郊外住宅地推進プロジェクトなど、多様な主体と連携した住宅地の活性化に取り組んでいる。今後も引き続き、郊外住宅地の活性化を図るため、現在の取組に加え、新たに鉄道沿線ごとの地域の個性や個性を生かしたまちづくりを郊外部全域に広げていくことが求められている。



【出典】横浜市政策局

関係する政策

- 政策26 人を惹きつける郊外部のまちづくり
- 政策27 豊かで暮らしやすい住まい・環境づくり
- 政策28 日常生活を支える地域交通の実現

政策の目標

鉄道駅周辺では生活拠点にふさわしい都市機能の充実が図られています。

地域の特性やライフスタイルの変化、脱炭素化の潮流など新たなニーズに対応するため、多様な主体と連携を図り、若い世代をはじめ、様々な世代が「住み」、「働き」、「楽しみ」、「交流できる」まちづくりが進み、郊外部の魅力が発信されています。

鉄道駅やインターチェンジの整備効果を生かす土地利用の誘導や大学等の機能強化の機会を捉えたまちづくり、国際園芸博覧会の開催を契機とした郊外部の新たな活性化拠点の形成などが進み、都市・地域レベルでの価値が創造されています。

政策指標

- ①最寄り駅周辺の整備の満足度
- ②買い物、医療などの生活環境が整っている
- ③余暇や休日を楽しみ過ごす場所がある

直近の現状値	目標値
① 21.3%	増加
② 35.2%	
③ 19.1%	

関係するSDGsの取組



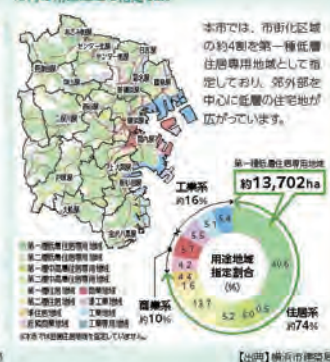
現状と課題

- 主要な鉄道駅周辺では、市街地開発事業等により駅前広場や歩行者空間等の整備、商業・業務施設や都市型住宅、生活利便施設の集積など、拠点整備を推進してきました。また、高度経済成長期に開発された住宅地等においては、時代の変化に伴う地域課題やニーズの多様化などを踏まえ、地域ごとの特性に応じ、地域や鉄道事業者、公的住宅供給団体、企業、大学等の多様な主体と連携しながら、持続可能な郊外住宅地の再生に取り組んでいます。
- 引き続き、鉄道駅周辺では駅前広場等の都市基盤整備や生活利便施設等の充実をはじめ交流・活動の場等の魅力的な機能の集積・更新を図るとともに、多様な主体と連携した持続可能なまちづくりを更に推進していく必要があります。
- これまで住宅機能を主として維持・形成してきた住宅地では、日常生活を支えるサービスの充実、身近な移動、コミュニティの維持などの課題に加え、「働き方」や「暮らし方」、「自然的環境（身近な農地や公園緑地、水辺など）」に対する意識や価値観が変化・多様化しており、様々なライフスタイルへの対応が求められています。
- 大規模な土地利用転換、鉄道駅やインターチェンジのインフラ整備、米軍施設跡地の活用、大学等の機能強化等の機会を生かし、市域や地域の活性化、広域的な課題の解決などに資する戦略的な土地利用を引き続き進めていく必要があります。

郊外部活性化のまちづくり



市内の用途地域の指定状況



政策26 | 人を惹きつける郊外部のまちづくり

◎ 主な施策

<p>1 鉄道駅周辺のまちづくりの推進</p> <p>主要な鉄道駅周辺では、市街地開発事業等により、駅前広場や歩行者空間等の整備・改善、商業・業務施設や都市型住宅、生活利便施設などの機能の集積・更新を図りながら、個性ある生活拠点を形成します。また、規制誘導手法等を活用し、多様な働き方や暮らし方を支える機能の誘導やにぎわいの創出など民間の活力を生かしたまちづくりを進めます。</p>	<p>主幹局</p> <p>都市整備局</p>	<p>施策指標</p> <p>鉄道駅周辺の生活拠点の整備・誘導</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業中4地区</td> <td>完了3地区、事業中6地区(4か年)</td> </tr> </tbody> </table>	直近の現状値	目標値	事業中4地区	完了3地区、事業中6地区(4か年)
直近の現状値	目標値					
事業中4地区	完了3地区、事業中6地区(4か年)					
<p>2 多様な主体と連携した持続可能な郊外住宅地再生の推進</p> <p>多様な世代が豊かに暮らし続けられるよう、郊外部において地域や民間事業者、大学等の多様な主体と連携し、生活支援機能の確保、コミュニティの充実等を図るとともに、デジタル技術の活用や脱炭素化に資する取組の推進等を通じて、地域の課題解決や魅力発信などに取り組めます。また、公共施設や民間施設の土地利用転換を契機とした、公民連携による地域の再生を進めます。</p>	<p>主幹局</p> <p>建築局、都市整備局</p>	<p>施策指標</p> <p>持続可能な郊外住宅地の取組数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7地区</td> <td>9地区(4か年)</td> </tr> </tbody> </table>	直近の現状値	目標値	7地区	9地区(4か年)
直近の現状値	目標値					
7地区	9地区(4か年)					
<p>3 郊外部における多様な機能の誘導</p> <p>郊外住宅地の魅力向上に資する身近な農地、公園緑地、水辺、歴史などの地域資源を生かしたまちづくりや、日常生活を支えるサービスの充実、働き方や地域の居場所づくりなどを推進するため、時代に即した用途地域や特別用途地区、許可基準、風致地区等や、まちづくりに関するルール・点検・見直し等を行い、多様な機能の誘導を図ります。</p>	<p>主幹局</p> <p>建築局</p>	<p>施策指標</p> <p>用途地域等の見直し地区数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>—</td> <td>90地区以上(4か年)</td> </tr> </tbody> </table>	直近の現状値	目標値	—	90地区以上(4か年)
直近の現状値	目標値					
—	90地区以上(4か年)					
<p>4 戦略的な土地利用の誘導・推進</p> <p>市街地の大規模な土地利用転換、鉄道駅やインターチェンジのインフラ整備、大学等の機能強化などの機会を捉え、緑や農地の保全とのバランスを図りながら、都市計画マスタープラン等の改定とあわせて、市街地調整区域を含めた戦略的な土地利用誘導を進めます。また、市内米軍施設跡地については、地権者等と連携しながら、周辺の都市基盤整備等も含め跡地利用を推進します。</p>	<p>主幹局</p> <p>政策局、建築局、都市整備局、道路局</p>	<p>施策指標</p> <p>戦略的な土地利用にむけた検討</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>推進</td> <td>推進</td> </tr> </tbody> </table>	直近の現状値	目標値	推進	推進
直近の現状値	目標値					
推進	推進					
<p>5 郊外部における新たな活性化拠点の形成</p> <p>旧上瀬谷通信施設地区において、環境と共生した郊外部の新たな活性化拠点の実現に向け、土地区画整理事業等により農業基盤や道路、公園などの都市基盤施設の整備を推進するとともに、大規模な土地利用の転換に伴う交通需要に対応するため、新たな交通の導入に向けた検討と、周辺道路のネットワーク強化を進めます。</p>	<p>主幹局</p> <p>都市整備局</p>	<p>施策指標</p> <p>旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の事業進捗</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業化検討</td> <td>事業中</td> </tr> </tbody> </table>	直近の現状値	目標値	事業化検討	事業中
直近の現状値	目標値					
事業化検討	事業中					
<p>6 国際園芸博覧会の開催に向けた取組の推進</p> <p>博覧会の成功に向けて、「公益社団法人2027年国際園芸博覧会協会」と連携し、博覧会の認知度向上、市民や企業等の参加意欲の向上など機運醸成の取組を加速するとともに、会場周辺のインフラ整備や、快適で効率的な輸送システムを構築します。</p>	<p>主幹局</p> <p>都市整備局</p>	<p>施策指標</p> <p>国際園芸博覧会開催の市民認知度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24.5%</td> <td>90%</td> </tr> </tbody> </table>	直近の現状値	目標値	24.5%	90%
直近の現状値	目標値					
24.5%	90%					

方向性

道路や鉄道等の交通ネットワークや国際競争力のある港などの整備を推進し、横浜経済の更なる発展と国内外からの人・投資を呼び込みます。

また、市民生活の安全と利便性、企業活動の維持に直結する公共施設の保全更新を計画的かつ効果的に進め、都市機能の強化を実現します。

主な内容

■ 生活や経済を支える交通ネットワーク

◇ 広域的な道路ネットワーク形成

圏央道の一部を構成する横浜環状南線・横浜湘南道路の開通に向け整備を推進し、広域的な道路ネットワークの形成を図ります。また、国の社会資本整備審議会を踏まえ、ETC専用化等による機動的な料金施策の実現や、高速道路の維持管理・更新等の検討を促進します。

◇ 市内道路ネットワーク形成

都市の骨格となる都市計画道路を整備し、体系的な道路ネットワークを形成します。また、道路と鉄道の連続立体交差化(相模鉄道本線鶴ヶ峰駅付近)による踏切除却、地域の分断解消に取り組みます。

◇ 充実した鉄道ネットワークの構築

鉄道ネットワークの利便性・速達性や沿線地域の活性化向上に向けて、神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)の整備や、高速鉄道3号線の延伸(あざみ野から新百合ヶ丘まで)を着実に推進するとともに、国の交通政策審議会を踏まえ、横浜環状鉄道の新設など本市の鉄道構想路線について検討を進めます。

■ 国際競争力のある港の実現

◇ 物流機能の強化

「国際コンテナ戦略港湾」として、急速に進展する船舶の大型化に対応し、基幹航路の維持・拡大を図るため、心頭機能の再編・強化を進めるとともに、港湾のデジタル化による効率性・生産性の向上に取り組みます。

◇ クルーズ船の受入と環境整備

観光により市内経済を活性化するため、安全・安心なクルーズ船の受入を行うとともに、みなどみらい21地区等において、回遊性向上やにぎわい施設の改修等に取り組みます。

◇ カーボンニュートラルポートの形成

臨海部の脱炭素化に向け、水素等の輸入拠点化や供給インフラの整備、船舶への陸上電力供給等の検討を進めます。また、豊かな海づくり事業として、生物共生型護岸の整備、CO₂を吸収するブルーカーボンとしての機能も担う藻場・浅場の形成などに取り組みます。

■ 公共施設の保全更新

◇ 公共施設(都市インフラ^{※1}、公共建築物^{※2})におけるサービス水準の維持・向上

着実な保全や長寿命化による将来を見通した計画的な更新を推進するとともに、デジタル技術を活用し、社会環境の変化に応じたサービスを提供します。

◇ 公共建築物の戦略的な再編整備の推進

将来の人口や財政の規模等を見据え、施設規模や配置の最適化、多目的化・複合化、実施時期の中長期的な平準化など、計画的な再編整備・リノベーション等を進めます。

◇ 建設業等における働き方改革と生産性の向上の取組の推進

建設業等の働き方改革に向けて、週休2日や施工時期の平準化等を推進するとともに、生産性向上のために、BIM/CIM^{※3}の活用やi-Construction^{※4}の促進に取り組みます。

公共施設の保全更新(横浜市の保有施設から)

【出典】横浜市公共建築物マネジメント白書



焼却工場(金沢工場)

市場小学校

すすき野地域ケアプラザ

※1 都市インフラ：道路、河川施設、公園、上下水道施設、ごみ処理施設、港湾施設、市営地下鉄等
 ※2 公共建築物：市民利用施設、社会福祉施設、学校施設、官舎住宅等
 ※3 BIM/CIM：3次元モデルの導入により、事業全体の情報共有を容易にし、効率化・高度化を図る取組
 ※4 i-Construction：ICTの導入により、建設生産システムの生産性向上を図り、魅力ある建設現場を目指す取組



【出典】横浜市政政局

関連データ

交通ネットワークの変化

今後、道路や鉄道など地域をつなぐ交通ネットワークの整備や港湾施設の強化が予定されている。

● 道路

横浜湘南道路[※]
 横浜環状南線[※]
 ※開通時期については、事業者(国土交通省及び日本高速道路株式会社)により検討中

● 鉄道

【令和4年度】神奈川東部方面線(相鉄・東急直通線)
 【令和9年度】リニア中央新幹線(品川～名古屋)
 【令和12年】高速鉄道3号線の延伸(開業目標)^{*}
 ※交通政策審議会答申の目標年次

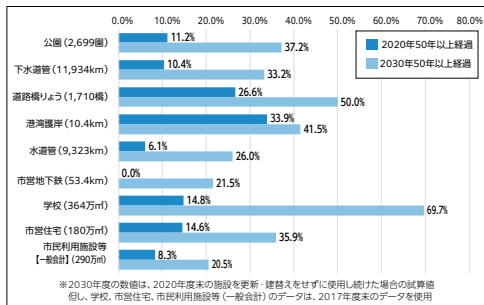
● 港湾

【令和9年度以降】新本牧碼頭

関連データ

整備後50年以上経過する施設の割合

人口急増期に集中して整備した都市インフラや公共建築物が整備後50年以上を経過する割合が増加している。今後、老朽化が進行するとともに、適切な保全更新や大量の建替えの必要性が生じる。



関係する政策

政策36 交通ネットワークの充実

政策37 国際競争力のある総合港湾づくり

政策38 公共施設の計画的・効果的な保全更新

政策の目標

横浜環状道路等の整備により広域的な道路ネットワークを形成するとともに、都市計画道路の整備、連続立体交差事業を推進し、道路の安全性向上や緊急輸送路の確保、横浜港の国際競争力の強化、渋滞緩和などを図ることで、市民生活や横浜経済を支える道路ネットワークの形成が進んでいます。

市民生活や企業活動の活性化に向けて、まちづくりと一体となった鉄道ネットワークの構築を進めることで、市内外への移動の円滑化や利便性の向上が図られています。

政策指標

道路：市内の主要渋滞箇所数

直近の現状値	目標値
129箇所	減少 (おおむね10年で2割削減)

鉄道：鉄道整備による効果

(相鉄・東急直通線開業による二俣川駅-目黒駅の所要時間)

直近の現状値	目標値
約54分	約38分

関係するSDGsの取組



現状と課題

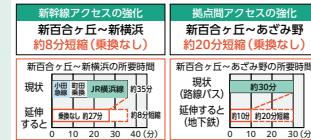
- 横浜北線、横浜北西線の開通により、横浜港と東名高速道路とのアクセス性が大幅に向上しました。引き続き、横浜環状南線、横浜湘南道路の整備による広域的な道路ネットワークの強化が必要です。
- 都市計画道路の整備率は指定都市の中で最低の水準にあり、慢性的な道路渋滞をもたらす要因になるなど質・量ともに不十分な状況です。市民生活の利便性向上には、引き続き、都市計画道路の整備を行い、市内道路ネットワークの形成を進める必要があります。
- 星川駅から天王町駅間連続立体交差事業の完了により、地域の安全性向上と交通渋滞の解消が実現しました。市内には課題のある踏切が多くあるため、引き続き、多数の踏切を一挙に除却できる連続立体交差化を進める必要があります。
- 鉄道ネットワークの構築に伴う利便性等の向上により、市民生活や企業活動の活性化に寄与してきました。引き続き、神奈川東部方面線の整備(相鉄・東急直通線)、高速鉄道3号線の延伸(あざみ野から新百合ヶ丘まで)等を着実に進めるとともに、人の流れや企業立地の変化、まちづくりの状況などを踏まえ、将来の鉄道ネットワークの充実に向けた検討も必要です。

横浜環状南線・横浜湘南道路の開通効果



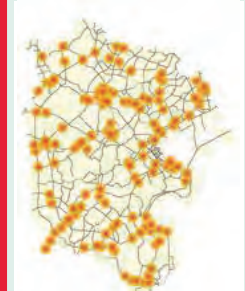
【出典】よこかんみなみHP (東日本高速道路㈱)

高速鉄道3号線の延伸による整備効果



【出典】横浜市都市整備局

市内の主要渋滞箇所(令和3年度129箇所)



【出典】第25回神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会資料を基に横浜市道路局が作成

政策36 | 交通ネットワークの充実

◎ 主な施策

施策番号	施策名	主管局	実施内容	施策指標				
1	横浜環状道路等の整備推進	道路局	横浜港の国際競争力の強化、横浜経済の活性化、市民生活の利便性向上などを図るため、圏央道の西側区間で唯一未開通となっている横浜環状南線・横浜湘南道路及びアクセス道路の整備を推進します。	<table border="1"> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>事業中</td> <td>事業中*</td> </tr> </table> <p>※開通時期については、事業者(国土交通省及び東日本高速道路株式会社)により検討</p>	直近の現状値	目標値	事業中	事業中*
直近の現状値	目標値							
事業中	事業中*							
2	都市計画道路の整備	道路局	市民生活の安全・安心に加え、利便性向上や横浜経済を支えるため、都市計画道路等の事業中路線の整備するとともに、未着手の路線についても事業化に向けた検討を進めます。	<table border="1"> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>事業中</td> <td>5km</td> </tr> </table>	直近の現状値	目標値	事業中	5km
直近の現状値	目標値							
事業中	5km							
3	連続立体交差事業の推進	道路局	踏切除却による道路交通の円滑化、緊急活動の阻害解消による地域の安全性の向上、まちの分断解消による地域の活性化等を図るため、相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)連続立体交差事業を推進します。	<table border="1"> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>都市計画決定</td> <td>工事推進中</td> </tr> </table>	直近の現状値	目標値	都市計画決定	工事推進中
直近の現状値	目標値							
都市計画決定	工事推進中							
4	鉄道ネットワークの整備推進等	都市整備局、交通局	横浜西部と東京都心方面の直結により、速達性・利便性の向上や新横浜都心の機能強化等を図るために、令和5年3月の開業に向けて神奈川東部方面線の整備(相鉄・東急直通線)を推進します。横浜と川崎市北部を結ぶ新たな都市軸の形成、新横浜駅へのアクセス強化、沿線地域の活性化等を目指し、高速鉄道3号線の延伸(あざみ野から新百合ヶ丘まで)を着実に推進するとともに、交通政策審議会の答申等を踏まえ、横浜環状鉄道の新設等の検討を進めます。また、グリーンラインの6両化を進め令和6年度までに段階的に10編成を導入します。	<table border="1"> <tr> <th>直近の現状値</th> <th>目標値</th> </tr> <tr> <td>①工事中 ②推進</td> <td>①開業(令和5年3月) ②推進</td> </tr> </table>	直近の現状値	目標値	①工事中 ②推進	①開業(令和5年3月) ②推進
直近の現状値	目標値							
①工事中 ②推進	①開業(令和5年3月) ②推進							