

### 3 . 道路・交通のまちづくり方針

目 標 交通ネットワークが整って 気軽に外出できるまち

#### < 現況と課題 >

- ・区内の主要な道路網については、都市計画道路の整備率が平成 15 年度末現在 39.6 %であることからわかるように、十分な状況ではありません。そのため、交通渋滞や、これを避けるために住宅地内の道路が抜け道として使われるなどの問題が生じています。
- ・区内は幅員 4m未滿の狭あい道路が多く、その中でも狭あい道路拡幅整備促進路線<sup>23</sup>の距離は市内最長の区となっています。
- ・朝夕の通勤時に駅周辺に交通が集中して、バスの遅延が問題となっています。
- ・地区内の主要な道路でありながら、歩道が未整備の部分が多く、歩行者が安全に通れない状況がみられます。
- ・区の北部や南西部に、鉄道駅までの交通が不便な区域が広がっています。
- ・坂が多く、身近な公共施設やバス停までアクセスしにくい地域があります。
- ・駅や公共施設、バスなど交通施設でのバリアフリーが十分でなかったり、交通が連携していない状況がみられます。
- ・横浜環状鉄道（シティループ）の整備の一環として、高速鉄道 4 号線（日吉～中山間）の整備が行われており、さらに中山～二俣川～東戸塚～元町への延伸が計画されています。
- ・神奈川東部方面線（二俣川・鶴ヶ峰～新横浜～大倉山間）の整備が計画されています。

#### < まちづくり方針 >

##### (1)安全で渋滞のない道路ネットワークづくり

放射環状型の高速道路・幹線道路<sup>24</sup>のネットワークの形成により、自動車横浜・新横浜都心まで概ね 30 分で到達できるようにします。また、住宅地への通過交通の流入を抑制するため、幹線道路、地区幹線道路<sup>25</sup>を体系的に整備するとともに、身近な生活の中心となる生活道路<sup>26</sup>を広げます。

なお、道路整備にあたっては、緊急的・優先的に整備する必要がある箇所を選定し、重点的に整備を進めます。さらに、限られた財源の中で効率よく交通機能を確保するために、渋滞する交差点や踏切を改善するなど既存の道路を有効に活用していきます。

<sup>23</sup>横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例により、地域の安全性や利便性を考慮した道路として指定された、幅員 4 m未滿道路。旭区 62,000m、横浜市 457,000mとなっています。（平成 12 年 3 月 31 日現在）

<sup>24</sup>都市間や市内の各地域間の交通を主に担う道路。高速道路や地区幹線道路などとともに体系的に組み合わせて整備され、市内の道路ネットワークを形成します。三環状放射道路とこれら以外の幅員が 18m以上の道路が該当します。

<sup>25</sup>横浜市総合計画において、「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」として位置付けられた道路。高速道路や幹線道路などとともに体系的に組み合わせて整備され、市内の道路ネットワークを形成します。幅員がおおむね 9m以上、18 m未滿の道路（往復二車線と両側に歩道を有する道路）が該当します。

<sup>26</sup>幹線道路、地区幹線道路に囲まれた地区内を結び、住民生活に密着した身近な利用を目的とした道路。「幹線道路」、「地区幹線道路」に次ぐ、「地区内道路」に該当します。

まちの骨格となる幹線道路や地区幹線道路を整備します

- ・ 幹線道路として、国道16号線、厚木街道（横浜厚木線）、鴨居上飯田線、中田さちが丘線の整備を進め、中原街道（環状3号線）環状2号線とあわせて幹線道路のネットワークを形成します。
- ・ 白根通り、試験場通り、ニュータウン通り、旧厚木街道、野境道路、希望が丘瀬谷線、保土ヶ谷二俣川線、川上川島線、坂本鶴ヶ峰線など、住宅地と最寄り駅や幹線道路を結ぶ地区幹線道路を整備し、歩行者の安全性確保やバスルートの導入を進め、地域の交通利便性の向上をはかります。
- ・ 自動車専用道路として、市内の各地域の結びつきを強め、全国的高速道路ネットワークと接続する、横浜環状道路の西側区間（横浜市西部地域）を整備します。
- ・ 神奈川東部方面線や都市計画道路の整備にあわせて、鉄道と道路の立体交差化を進め、相鉄線の踏み切りによる渋滞の緩和と南北市街地の連絡強化をはかります。

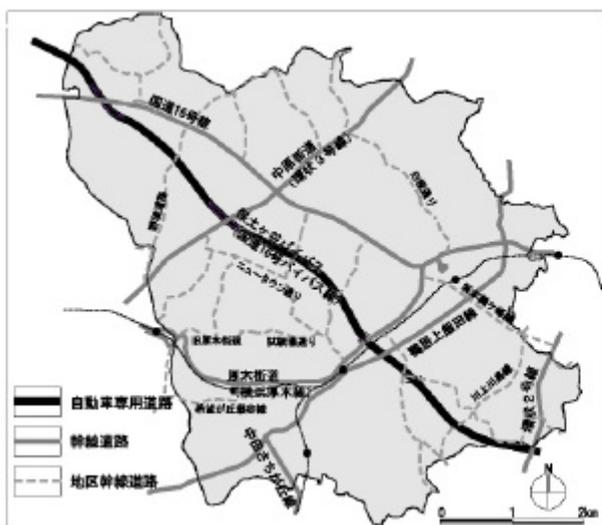
住宅地内の生活道路を広げます

- ・ 幹線道路、地区幹線道路と連絡する生活道路のうち、身近な交通の中心となり、災害時に避難や消防活動に利用できる主要生活道路<sup>27</sup>を重点的に拡幅整備し、幹線道路や地区幹線道路との接続性を高めます。
- ・ 狭あい道路については、幅員4m以上を確保するよう区民と協力して拡幅整備を進めます。

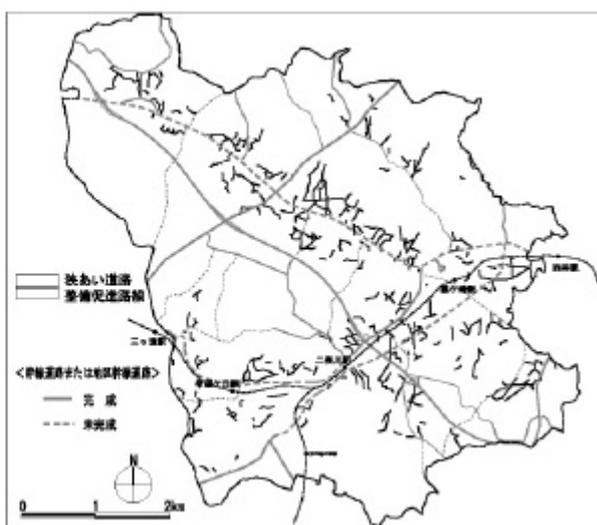
道路の交通渋滞をなくします

- ・ 慢性的に渋滞している交差点では、右折レーンを確保するなど交通渋滞の緩和をはかります。
- ・ マイカーでの送迎などにより、朝夕の通勤時の交通渋滞が発生している駅周辺では、区民参加のもとにその対策を検討し、バスが円滑に通行できるようにします。

< 幹線道路計画図 >



< 狭あい道路の現況図 >



<sup>27</sup> 旭区では、幹線道路と地区幹線道路をのぞく基本街路（幅員が概ね4m以上の道路）及び「横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例」に基づき指定された整備促進路線を主要生活道路として位置づけます。

## (2)だれもが安心なバリアフリーの交通環境づくり

安全に暮らせるよう、幹線道路等の整備を進め住宅地を通過する車を減らすとともに歩道を整備し、歩行者が安全に歩ける道路づくりを進めます。さらに、高齢者、障害者等がスムーズに移動できるバリアフリーの環境整備について、区民・企業・行政が連携して、できるところからの取り組みを進めます。

### 安全・快適に歩けるようにします

- ・ 幹線道路、地区幹線道路の整備にあたっては、歩道を整備し、歩行者の安全を確保します。また、地区内の生活道路については、歩道の整備や車のスピードを減速させる工夫などを行い、歩行者が安全に移動できる空間をできるだけ連続して確保します。
- ・ 歩行空間をふさいでいる電柱の民地への移設や、電線類の地中化を可能なところから行います。
- ・ 違法駐車・放置自転車、看板や商品などの歩道上の障害物をなくしていきます。
- ・ 多くの人が利用する駅や公共施設の周辺、小学校の周辺、商店街などは、重点的に歩行者空間を確保していきます。
- ・ 帷子川沿いや二俣川沿い、区内の公園や公共施設を結んだ道路などを、旭区グリーンロード基本構想（P45 参照）に基づき、自然と親しみながら楽しく歩ける散歩道となるよう、歩道や案内板を整備します。

### 交通のバリアフリー化を進めます

- ・ 歩道では、車椅子やベビーカーが通れる十分な幅員を可能な限り確保し、通行の支障となる障害物や段差・傾斜を取り除くとともに、駅から主要な公共施設をむすぶ誘導ブロックを設置します。
- ・ 鉄道駅では、エレベーター・エスカレーター、使いやすい発券機、改札を設置します。また、交通バリアフリー法<sup>28</sup>に基づき基本構想を定め、計画的にバリアフリー化をはかります。
- ・ バス交通では、車いす利用者や高齢者をはじめとして誰もが乗り降りしやすいノンステップバス<sup>29</sup>などの導入を促進します。
- ・ 多くの人が利用する駅周辺や商店街、公共施設周辺では、区民・企業・行政が連携してバリアフリーの環境整備に取り組みます。

<sup>28</sup> 「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」の通称。

<sup>29</sup> 低床バス的一种。通常のバスは乗降口のステップが2段となっているところ、ノンステップバスは段差がなく、床の地上高は約30cmと低いなど誰もが乗降しやすいよう工夫されています。ワンステップバスは、ステップを1段としています。

### (3) 気軽に外出できる公共交通の実現

横浜駅を中心とした放射環状型の鉄道ネットワークを形成し、二俣川・鶴ヶ峰副都心から他の副都心、区内の各駅から横浜・新横浜都心との間を概ね 30 分で移動できるようにします。

さらに、バス路線の再編成・拡充やバス優先の道路・交通環境を整え、区内のほとんどの地域で最寄り駅へ概ね 15 分で到達できるようにします。また、坂の多い旭区では徒歩圏が限られており、鉄道やバス交通の充実に加え、環境や地区特性に配慮して新しい交通手段を検討していきます。

#### 電車やバスなどの公共交通網を充実していきます

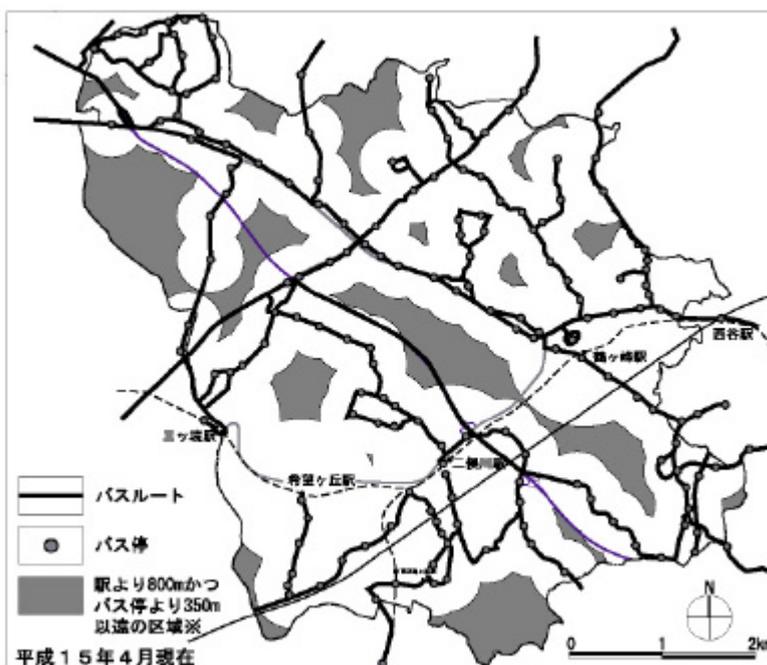
- ・区内の交通不便地域の解消や市内の各副都心や地域拠点等への交通利便性の向上のため、横浜環状鉄道（シティループ）の延伸について検討を進めます。
- ・東京都心や新横浜都心への交通利便性を高めるため、神奈川東部方面線の整備について検討を進めます。
- ・バス利用が不便な区域では、幹線道路や地区幹線道路の整備にあわせたバス路線の新設、既存のバス便の充実をはかります。また、渋滞が見込まれる路線へのバスベ이의整備や公共車両優先システム<sup>30</sup>の導入などによりスムーズな運行を確保します。
- ・坂が多く道が狭い住宅地と駅や公共施設を連絡する、小回りのきく小型バスの導入をはかります。また、高齢者、障害者などが住宅地と駅・公共施設を日常的に移動する手段として、コミュニティバス<sup>31</sup>などの導入をはかります。

#### 新たな交通環境を工夫していきます

- ・住宅地の車の通行を減らすために、区民一人ひとりができるだけ車に頼らないで生活し、歩けるところは歩くとともに、隣近所や知人どうしでの乗用車の乗り合いについて検討します。
- ・自転車利用を促進するために、自転車の通行もできる歩道、駐輪場の整備などを進めます。
- ・高低差の多い地形や狭い道路の多い状況を踏まえ、電動カートの利用など高齢者や障害者の移動手段を検討します。

< バス路線図 >

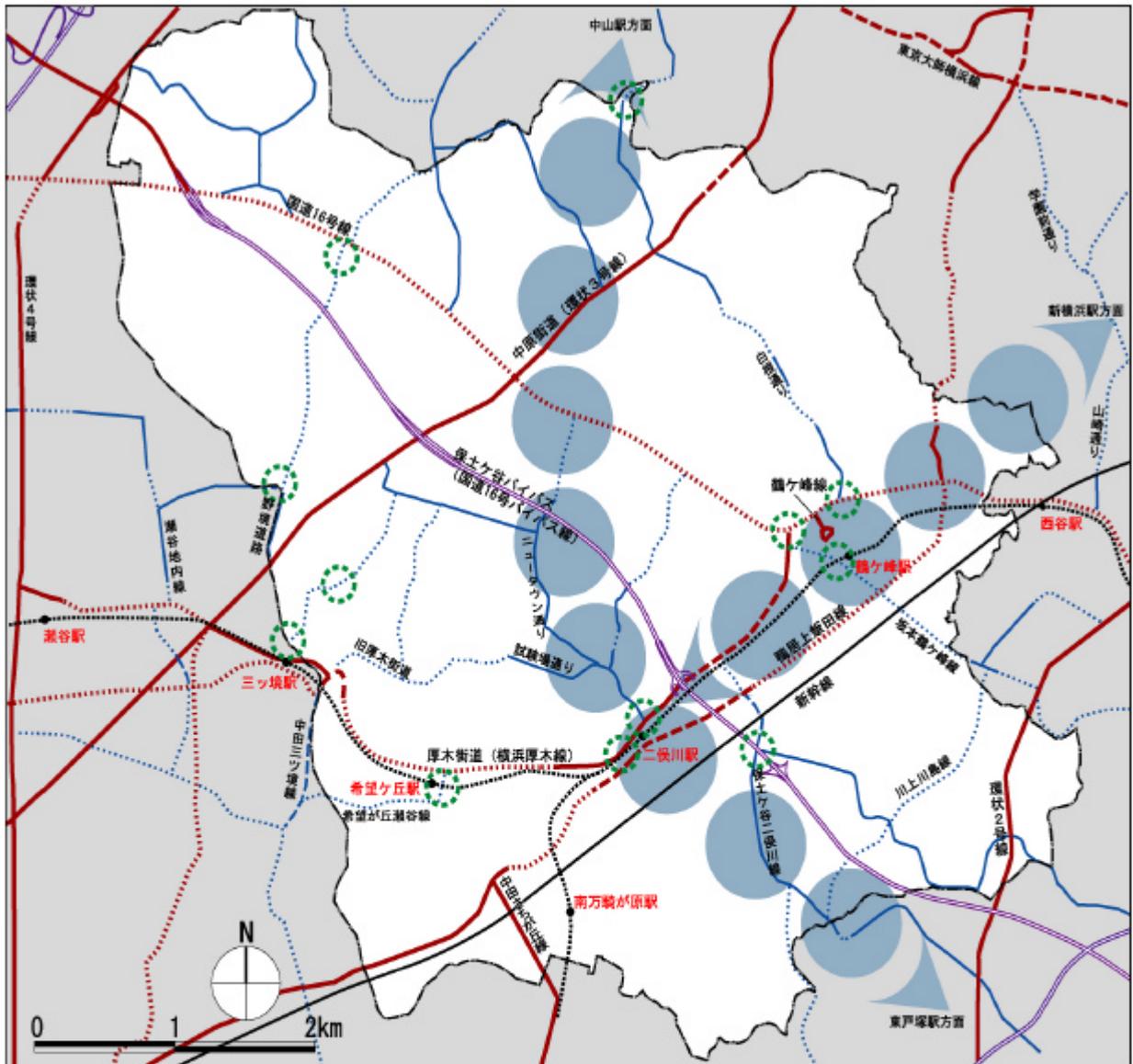
駅やバス停からの徒歩圏の考え方  
 ・時速 4km/時として、駅から徒歩 15 分以内、1km を徒歩圏と考え、道路の曲折を考慮し、駅から直線距離で 800m の範囲を徒歩圏として設定  
 ・同様に、バス停より徒歩 5 分以内、350m を徒歩圏として設定



<sup>30</sup> バス等の公共車両が交差点に近づくとき、青信号の延長や赤信号の短縮を行う信号制御システム。

<sup>31</sup> 交通不便地域の人々や高齢者や障害者等の移動をスムーズにするために、バス事業者と自治体が連携して、利用者のニーズに応じたルートや料金体系で運行するバス。

< 道路・交通整備方針図 >



- |  |              |  |         |  |           |
|--|--------------|--|---------|--|-----------|
|  | 幹線道路 (完成)    |  | 鉄道 (既存) |  | 要改良交差点・踏切 |
|  | 幹線道路 (事業中)   |  | 鉄道 (構想) |  |           |
|  | 幹線道路 (計画)    |  |         |  |           |
|  | 地区幹線道路 (完成)  |  |         |  |           |
|  | 地区幹線道路 (事業中) |  |         |  |           |
|  | 地区幹線道路 (計画)  |  |         |  |           |
|  | 自動車専用道路 (既左) |  |         |  |           |

道路整備の進捗状況（完成、事業中）は、平成15年10月現在のものです。