

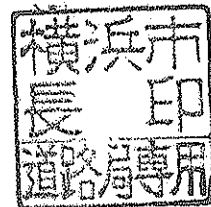
国土交通省道路局長

宮田 年耕 様

道企第279号

平成19年5月16日

横浜市長 中田 宏



中期的な計画の作成にあたっての意見提出について（回答）

平素から、横浜市道路行政の推進につきましては、格別のご高配、ご協力をいただき、深く感謝しております。

さて、本市を取り巻く状況としては、平成32年頃まで人口増加が続くと見込まれていますが、生産年齢人口は、一昨年をピークに減少時代に突入し、今後、世界でも稀なスピードで高齢化が進展することが予想されています。また、地球規模の環境問題も深刻化しており、過去100年の気温上昇は全国の中小都市の平均が1.0度である一方、横浜市は、約2.6度上昇しており、これら喫緊の課題に対して、市民とともに全市をあげて取り組む必要があると考えております。

更に、道路を取巻く状況としても、財政状況が厳しい中で、都市計画道路の整備率は、63%と政令市の中で最低水準であり、保土ヶ谷バイパスなどの幹線道路の渋滞は依然解消しておりません。渋滞による時間損失は、神奈川県で年間5千億円と言われており、本市でも相当の損失があると想定されます。また、交通死傷事故も政令市で最も多く、市民生活の安全確保が必要となっています。

更に、横浜港の経済効果は、約3兆8千億円に上り、これは本市全体の3割に相当する所得創出効果があると言われてしています。しかしながら、著しい成長を続ける東アジア諸国に負けない競争力を維持しなければ、今後の経済発展はおろか急速な後退を余儀なくされることとなります。そのためにも、港湾整備とともに、物流機能を担う高速道路ネットワークの強化は必須の課題であります。

これらの状況については、市民や経済界から道路整備による渋滞解消の要望も強く、また、特に多くの市民から高齢社会などにも対応した安全で快適な歩道整備が望まれています。

このような背景の中で、本市では、昨年度、概ね20年後の目指すべき都市像を掲げた「横浜市基本構想」や最初の5か年計画を定めた「横浜市中期計画」を策定し、道路政策は重点政策の一つとして位置づけ、積極的な取組を進めているところであります。

つきましては、このような状況を踏まえ、今後の道路政策や道路の整備・管理についての意見を下記のとおり回答させていただきます。

今後とも、真に必要な道路整備推進のために、本市にとって財源確保は重要な課題です。特に、道路特定財源は、本市の道路整備予算の6割を担い、この財源無くしては、本市の道路整備は進みません。

受益者負担という制度趣旨に沿い、道路特定財源は、市民、企業の多くが集中している都市部とりわけ、渋滞解消や環境改善を喫緊に行う必要のある首都圏への配分拡大が必要です。

市民ニーズを踏まえ、本市の道路整備計画も的確に中期計画へ反映させ、国と協調していく所存であります。引続き道路整備に係る必要な財源の確保等については、特段のご配慮をお願いいたします。

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策に対する意見・・・資料1

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと・・・資料2

3 その他、道路政策や道路の整備、管理全般に関する意見・・・資料3

<参考資料>

・「ヨコハマの道路に関する市民意識調査」記者発表資料

・「平成19年度道路局運営方針」

< 担 当 >

横浜市道路局企画課長

小林正幸

電話 045-671-2746

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策に対する意見

<優先度の高い政策（施策）>

- 1 社会経済の発展を支える道路ネットワークの形成（高速道路、幹線道路等の整備等）
- 2 市民の安全、安心、快適な道路交通環境を支える施策（バリアフリー対策、歩道整備、自転車道整備、電線類の地中化、保水性舗装、緑化対策等の環境対策）
- 3 道路管理の充実（アセットマネジメント）

<理由・考え方>

1 社会経済の発展を支える道路ネットワークの形成について

横浜市では、慢性的な交通渋滞・混雑は依然として解消しておらず渋滞による時間損失や、環境への影響など社会的な大きな損失となっている。

都市計画道路の整備率の低さのみならず、横浜港や都心部と東名高速道路をつなぐ唯一の自専道である保土ヶ谷バイパス（国道 16 号）は、平日、休日ともに全国で 1 位の交通量（約 11 万台／12h）であり、原宿の交差点（国道 1 号）などに代表される幹線道路の渋滞は依然解消しておらず、現在でも 14 か所の主要交差点で、渋滞が緩和解消されていない状況にある。

このため、旅行速度は、全国平均で 35km/h のところ、本市では、22.9km/h という状況であり、渋滞による損失時間は、神奈川県全体の損失額から推測し、人口、事業所の集積状況から年間 3 千億円の渋滞損失額があると想定される。

更に、横浜の活力の源である横浜港は、平成 18 年では、貿易額 11 兆 6 千億円の物流を担っており、本市だけでなく、首都圏全体の経済活性化を担っているものである。しかしながら、著しい成長を続ける東アジア諸国に対抗し、今後とも経済成長を遂げるには、高規格コンテナターミナルの整備とともに、コンテナ物流機能を担う高速道路ネットワークの強化は必須である。首都圏全体へダイレクトに接続させる広域的な高速道路ネットワークの整備として、圏央道の一部を担う横浜環状南線や、国土軸である東名高速道路と港湾を接続する横浜環状北線や北西線など高速道路整備は、必要不可欠である。また、本市は、3 環状 10 放射道路を中心とした主要な幹線道路網の整備を進めているが、このうち全線開通している路線は、1 環状 1 放射路線（環状 2 号線、横浜鎌倉線）に過ぎず、本市幹線道路の整備は立ち遅れている。本市 360 万の市民、10 万 7 千の事業所、年間 4000 万人の観光客の移動を支えるためにも、引き続き積極的な道路整備を進める必要がある。

本市道路整備に係る財政状況は、社会保障関係経費等の増加により、ここ 10 年で大幅に減少せざる負えない状況となっており、これらの状況を踏まえ、整備促進のためには、国庫補助の充実による道路・街路事業の推進や、直轄事業の充実による国道整備の推進が必要である。

2 市民の安全、安心、快適な道路交通環境を支える施策について

少子高齢化は急激に進んでおり、歩行者の安全や移動しやすい道路を早急に整備する必要がある。また、地球規模で温暖化対策を早急に実施しなければならない状況の中で、道路行政としても道路緑化の推進や、保水性舗装など地球にやさしい道路施設の整備を展開する必要がある。

なお、道路ネットワークの形成による渋滞解消の効果として、

①渋滞を避け生活道路に入り込んでいた車が減り、交通事故の減少に寄与すること。

②自動車排出ガスの削減につながること

から、道路ネットワーク整備が、この施策を支える根幹の考え方として、なお一層推進する必要がある。

本市の高齢人口は、平成 19 年 1 月現在で 63 万人を超え、17.7%の割合となっており、今後も急速に増加する予定である。高齢者の移動においても快適な環境をつくるためには、バリアフリー整備を早急に進める必要がある。また、本市が管理する道路延長は 7400km であるが、そのうち、歩道が設置されている道路は 1500 km と 2 割に留まっている。歩行者の痛ましい事故が多発していることから歩道設置や歩行者安全施設の整備を積極的に行う必要がある。また、歩行者と自転車の事故を未然に防ぐとともに、自転車への交通手段の転換促進にもつながる自転車道整備を促進する必要がある。更に、電線類の地中化は、安全で快適な通行空間を確保し、景観の向上、災害防止など整備効果は幅広く一層の推進が求められている。

地球規模の深刻な問題である温室効果ガスの排出において、横浜市は、日本全体の排出量の 1.7 %である 2109 万トンの CO₂ を排出している。その中で、運輸部門は、474 万トン(22.5%)もの CO₂ を排出しており、様々な工夫を行い削減努力をしなければならない喫緊の課題にある。また、本市の緑被率は、昭和 50 年に 45%あったものが、平成 16 年には、31%まで減少している。昨年、本市では「環境行動都市」を宣言し、その一環として道路事業としても、街路樹の植樹や、ヒートアイランド防止策として保水性舗装や遮熱性舗装等の先進的な環境対策にも取り組んでおり、さらに積極的に取り組む必要がある。

3 道路管理の充実について

本市が管理する橋梁は、1,682 橋あるが、そのうち、震災復興や戦災復興で整備された架設後 50 年を経過する橋梁数は 193 橋ある。また、一斉に更新時期を向かえる人口急増期に集中的に整備された橋梁は、今後、20 年間で、789 橋もあり、アセットマネジメントを推進し、ライフサイクルコストの最小化と各年度の予算の平準化が喫緊の課題である。

今後の道路施設の維持管理の増加を考慮し、維持管理費についても、新たな国庫補助事業の創設による積極的な国庫補助の導入を行う必要がある。

また、「見える化計画」では、市民の理解を得て、信頼される道路整備を進めているが、生活道路等の清掃活動や美化活動などについても、市民との信頼を深める必要がある。市民の財産である道路を自ら維持管理する市民や企業を「ハマロードサポーター」と位置づけて、活動を推進しており、今後更に市民との協働事業を進める必要がある。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

＜重視すべきこと＞

- 1 選択と集中により事業のスピードアップを図るなどスケジュール管理を徹底すること。
- 2 道路事業に係るコストを、更に縮減する取組を推進すること
- 3 市民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、市民とのコミュニケーションを推進すること。

＜理由・考え方＞

- 1 選択と集中により事業のスピードアップを図るなどスケジュール管理を徹底することについて
都市部においては、道路用地確保の困難性や周辺環境に対する十分な配慮により、事業完了に至るまで長期間を要している。しかし、供用までの時間が長くなれば、投資効果の発現が遅れるだけでなく誘発が期待される民間投資の効果も現れないままとなる。
厳しい財政状況の中でも、真に必要な道路整備を推進するためには、残りわずかな用地買収が事業進捗の隘路^{あいろ}となっている路線について、一定期間内に完了させることを公表し、用地買収、整備を集中的に実施する「完了期間宣言路線」を更に積極的に進め、事業効果の早期発現を図る必要がある。
- 2 道路事業に係るコストを、更に縮減する取組を推進すること
本市の道路予算は、高齢化の進展などによる扶助費の増加など社会情勢の変化により、社会基盤整備への予算投入は大変厳しい状況にある。しかしながら、エレベータやエスカレータなどの施設数は8年で3倍となり、更に橋梁等の維持管理費は、今後、大幅に増加することが予測されている。このままでは、新たな道路整備へ予算充当が困難な状態となってきた。
このため、工事期間短縮による工事費削減、工法の工夫、新技術の導入などによるコスト縮減に一層努める必要がある。また、橋梁だけでなく、歩道橋、舗装などの道路施設を含めたアセットマネジメントを徹底させ、将来を見通したコストの最小化と各年度の予算の平準化を図る必要がある。
- 3 市民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、市民とのコミュニケーションを推進することについて
市民への積極的な情報提供やニーズ把握に基づく行政の取組は、市民の信頼と理解の得られた遂行が可能となる。道路整備でも用地買収や道路整備がスムーズに行え、工事着手から完成に至るまで効率的な事業執行が可能となる。
このため、道路行政を効果的効率的に進めるため、市民への積極的な情報提供（見える化計画の推進、出前講座の実施、説明会の開催、整備効果のPR等）、市民ニーズの把握（パブリックコメント、モニター制度、満足度調査等）を行い、市民とともに道路を維持管理するための市民との協働（ハムロードサポーター）を推進し、市民とのコミュニケーションの充実を図る必要がある。

3 その他、道路政策や道路の整備、管理全般に関する意見

<意見>

- 1 受益者負担による道路特定財源は、有益かつ重要であり道路整備に必要不可欠である。
- 2 道路特定財源の使途については、納税者から理解の得られる大都市の総合的な交通問題の解決や環境対策など使途の拡大も進めていく必要があること。
- 3 特に都市部では、多額の道路特定財源諸税を負担しており、また交通需要が多く、道路整備による波及効果が大きいことから、都市部への道路整備のための財源配分を拡大すること

<理由・考え方>

1及び2について

本市の道路を取巻く状況（別紙参考資料「平成 19 年度道路局運営方針」内に掲載）を踏まえ、引き続き道路政策を推進する必要がある、そのための財源の確保は重要な課題である。

道路特定財源は、道路整備を促進するため、自動車の利用・所有により徴収されるという目的税であることから基本的には道路整備に使用すべきである。

道路を取巻く課題は、高齢社会へ対応するバリアフリー対策、CO₂削減などの環境対策、経済の発展、首都圏再生を支える渋滞対策など幅広く、多様な課題に対応する必要がある。道路整備の財源とともに、納税者から理解の得られる使途拡大策も進めていく必要がある。

本市独自に行った道路への要望や今後進めて欲しい施策、道路特定財源等に関する市民意識調査（平成 19 年 2 月実施、調査対象：市民 1 万人、回収率 34.8%、詳細は別紙参考資料）の結果として、

・「道路特定財源」を「知っている人」は、47.5%、「聞いたことがある」は、31.6%
という結果で8割近くの市民が道路特定財源を注目している結果が出ている。

更に、「知っている人」の中で、道路特定財源の使い道については、

- ・「道路整備に活用」が 45.2%
- ・「道路整備の他、広く公共交通に活用」が 26.8%

という結果となった。

また、「自動車交通の流れ」、「歩行者の歩きやすさ」、「自転車の走りやすさ」、「高齢者・障害者の利用しやすさ」については、満足度が低い傾向となり、今後も進めてほしい施策として、「電線類の地中化」、「歩道設置」、「違法駐車を取り締まり」などが上げられている。

このように、道路特定財源は、「道路整備に活用」と「道路整備の他、広く公共交通に活用」という意見を合わせると 70%を超えている状況とともに、渋滞対策や歩行者の安全対策など交通全般に係るニーズも大変高い状況であることから、引き続き重点的に道路整備や公共交通に充当する必要がある。

3について

平成16年度道路事業費（道路・都市計画街路事業費）決算額で、道路特定財源が占める額は、約4兆7千億円（国費約3兆7百億円、地方費約1兆6千6百億円）で、このうち関東圏1都7県における配分額は、約9千7百億円と、ほぼ2割となっている。

一方、平成17年3月末における三輪以上の車両台数は、全国約7千5百万台のうち、関東圏は約2千万台（27.0%）、平成17年10月の国勢調査における人口は、全国1億2千7百万人のうち、関東圏は4千百万人（32.4%）、平成16年におけるガソリン販売量は、全国63百万klのうち、関東圏は20百万kl（32.0%）を占めている。このようなデータからも、関東圏は、負担している道路特定財源諸税額に対して、充当が少ないことが想定できる。受益者負担という道路特定財源の趣旨から、更に首都圏における渋滞対策等の道路利用者の利便性向上と、交通安全や道路交通に起因する課題対策のために積極的に投入する必要がある。

横浜市政記者、横浜ラジオ・テレビ記者 各位

ハマの道路、市民1万人に聞きました！ ～渋滞解消！、歩行者に安全なみちを！～

市民の立場にたった道路政策を進めるため、道路に関するニーズ、満足度を市民1万人にアンケートし、約3500人の方々より回答をいただきました。
内容として、「目的地への行きやすさ」、「道路の使いやすさ」、「横浜らしさを感じる道」などについて伺い、貴重なご意見をいただきました。

1 調査概要

- (1) 調査の期間 平成19年1月31日～2月15日
(2) 調査の仕様
調査対象：横浜市内に居住する満20歳以上の男女10,000人
抽出方法：住民基本台帳より無作為抽出（男女各5,000人）に郵送
(3) 回収結果 回収票数：3,481票、回収率：34.8%



2 主なアンケート結果（アンケート結果概要については、別紙「結果概要」をご覧ください。）

★ 目的地への行きやすさ ～日常生活ではまあまあ満足！～

近くのスーパーや病院・公園、最寄の駅、高速道路のインターチェンジなどへの行きやすさは、やや満足

★ 道路の使いやすさ ～渋滞に不満！歩道整備が遅れている！～

自動車の流れ、歩道の歩きやすさ、自転車の走りやすさ、高齢者・障害者等の利用しやすさは、やや不満。

★ 今後の道路整備について 重要度が高い上位5項目

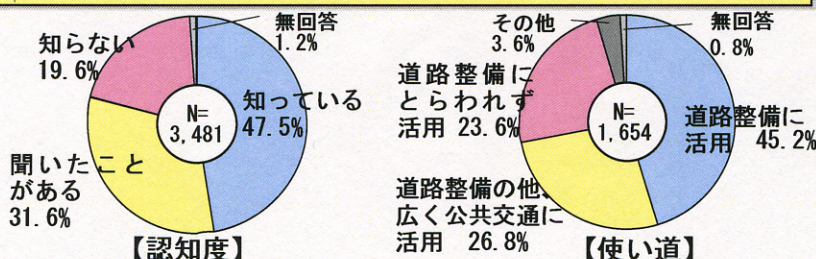
- 第1位：高齢者・障害者等への利用しやすさ
第2位：歩道の歩きやすさ
第3位：騒音・振動・排ガスなどの環境への配慮
第4位：自動車交通の流れ（渋滞の解消等）
第5位：道路緑化など街の景観

★ 今後も進めてほしい 具体的施策上位5項目

- 第1位：電線類の地中化
第2位：歩道設置
第3位：違法駐車を取り締まり
第4位：バスベイの設置
第5位：交差点の改良（右左折レーンの設置）

★道路特定財源について 多くの声「道路整備に活用してほしい！」

- ◆道路特定財源を「知っている」人が47.5%。
◆「知っている」人の中で、道路特定財源の使いみちについては、
「道路整備に活用」は45.2%
「道路整備の他、公共交通などにも広く活用」は26.8%
「道路整備にとらわれず活用」は23.6%。



★横浜らしさを感じる道路

- 第1位：山下公園通り
第2位：みなとみらい地区の道路
第3位：日本大通り
第4位：横浜ベイブリッジ
第5位：馬車道
第6位：山手本通り
第7位：元町通り
第8位：海岸通り
第9位：中華街の道路
第10位：環状2号線

平成19年度 道路局運営方針

2009



横浜開港150周年



目 次

Page

- 1 平成19年度運営方針策定にあたって
～山下道路局長のあいさつ～
- 2 道路を取り巻く社会情勢の変化
- 3 道路・交通の現況
- 4 上位計画と平成19年度運営方針
- 6 平成19年度重点推進施策と具体的な取組
- 7 重点推進施策実現に向けた具体的な取組
- 17 (参考) すず風舗装って何？



平成 19 年度道路局運営方針策定にあたって

局運営方針は、昨年度、本市で策定した概ね 20 年後の都市像を目指す「横浜市基本構想」と、5 年後を目標にした「横浜市中期計画」を推進するため、今年度「**何に重点的に取り組むのか**」について、具体的な目標と取り組む内容を定めお示しするものです。

これまで道路局では、「**一人でも多くの道路ファンをつくろう！**」を合い言葉に取り組み、「ハマロードサポーター」など多くの市民のみなさまのご協力をいただきながら道路行政を進めてまいりました。今後とも、さらに多くの市民のみなさまのご理解ご協力を頂けるよう取り組んでまいります。

道路というものは、一日にしてできるものではなく、多くの先人たちの地道な努力と協力によって営々と積み上げられ、今日の道路ネットワーク形成につながっているものであり、また、日々のたゆまぬ維持管理によって後世へ引き継いでいくものであります。

そこで、私のこれからの目標として、「**ヨコハマのみらいへ結ぼう！みちづくり**」を合い言葉に、将来を見通し、市民の視点にたった横浜のみちづくりを推進・充実してまいりたいと思います。

道路局では、昨年度より市内の生活交通として必要なバス路線の維持支援事業にも取り組んでまいりました。これに加え、今年度より地域の特性や交通ニーズを踏まえた、新たな交通サービスの実現に向けて地域の主体的な取組について支援し、安心して快適な道路交通環境をつくってまいりたいと思います。

横浜市は、平成 21 年（2009 年）に開港 150 周年を迎えます。これを契機に、道路局も横浜の更なる成長のため、目標を確実に達成するよう努力してまいります。

ここに、平成 19 年度の「局運営方針」を市民のみなさまにお示しし、**市民満足度の向上に向けて、職員一丸となって取り組んでまいります**ので、引き続きご支援、ご協力をお願いいたします。

平成 19 年 5 月

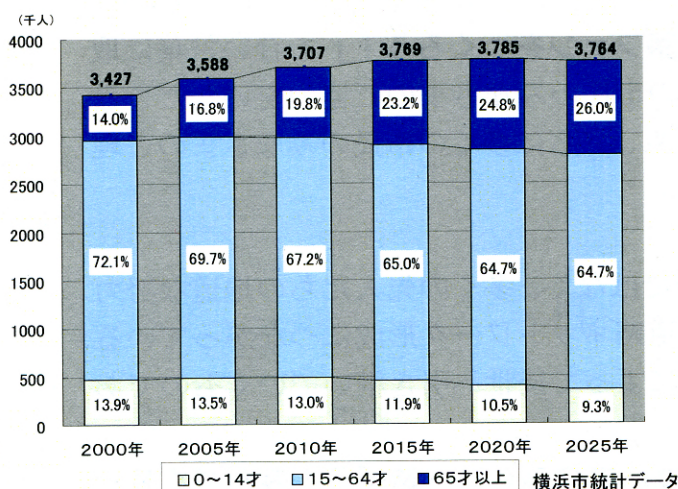
道路局長 山 下 博

道路を取り巻く社会情勢の変化

少子高齢、人口減少社会の到来

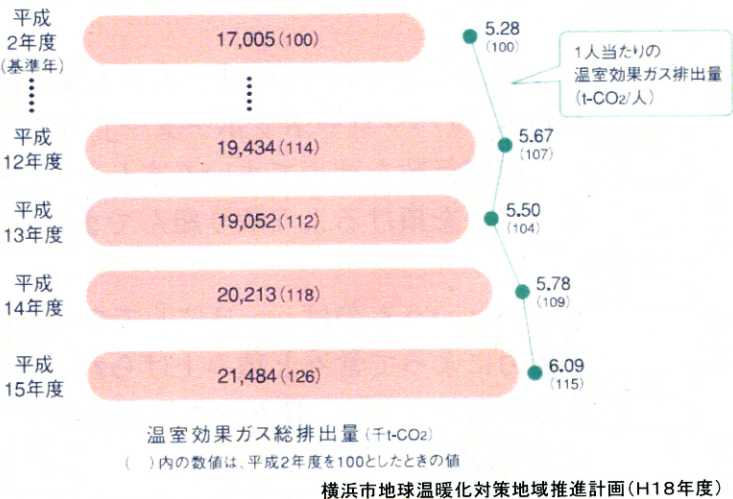
横浜市の65歳以上老年人口の比率は、17.7%(H19年1月現在)で戦後最も高く、今後もその比率は拡大していくと予測されており、バリアフリーなど高齢者・障害者等への配慮が重要となっています。

年齢別将来人口



深刻な環境問題

科学研究により、このまま温室効果ガスが増加していくと、2100年までに地球の平均気温は1.4～5.8度上昇すると予測されています。横浜市においても温室効果ガスの大半を占める二酸化炭素排出量が増加しており、これを抑制する必要があります。



広域連携

国際港としての横浜港の活性化や羽田空港の再拡張・国際化を契機に、首都圏・全国・東アジア圏を視野に入れた業務・商業・文化・観光などを強化するため、これを支える交通ネットワーク整備の推進が必要です。とりわけ、脆弱な国土軸との結びつきを強化することが課題となっています。

将来広域道路ネットワーク



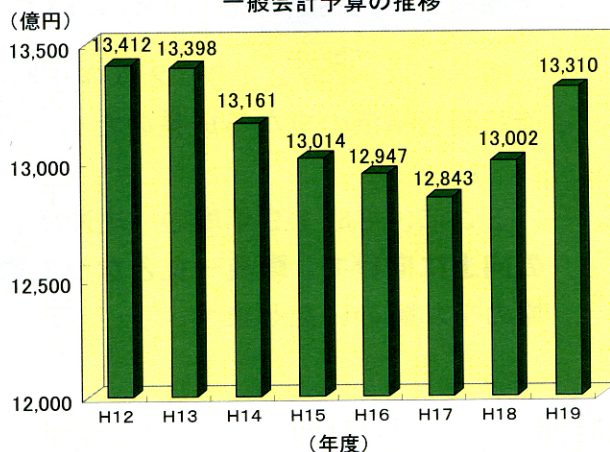
首都圏都市構造イメージ



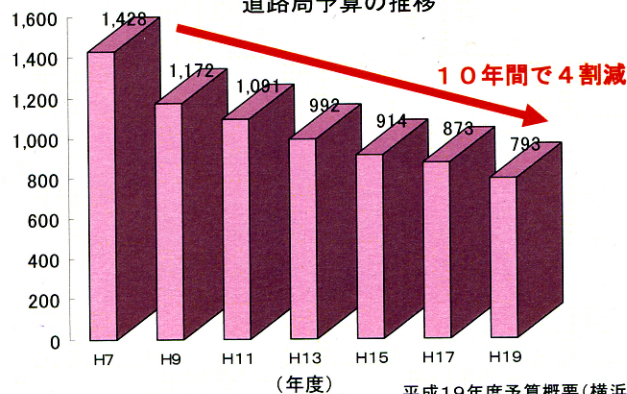
財政的制約

横浜市の一般会計予算は、平成17年度まで減少してきましたが、平成18年度から好転しています。その一方、道路整備の予算は扶助費等増加の影響により、ここ10年間で約4割減少しています。そのため選択と集中による効率的な道路行政が求められています。

一般会計予算の推移



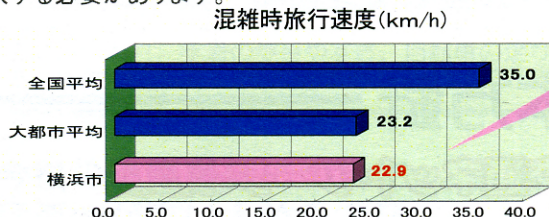
道路局予算の推移



道路・交通の現況

慢性的な交通渋滞・混雑

幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損出や環境への影響など社会的損出は大きな課題となっています。今後は更に効果的な道路ネットワークの形成を図るとともに、効率的な道路交通サービスを提供する必要があります。



全国的に見ても旅行速度が低い。

混雑度の定義(交通量/交通容量)

- 慢性渋滞(1.5以上)
- 朝夕を中心に渋滞(1.0~1.5)
- スムーズに走行(1.0未満)

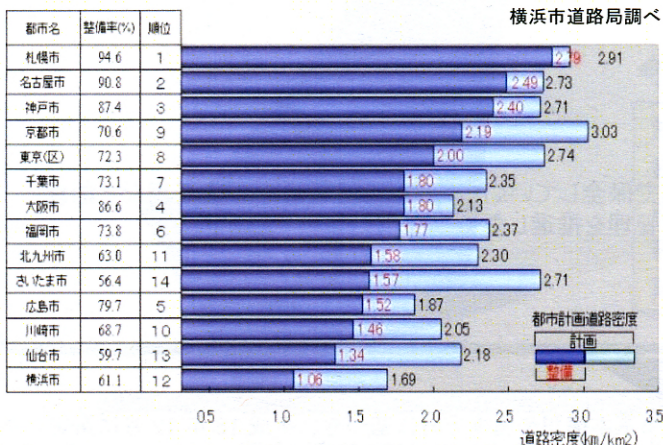


道路交通センサス調べ

まだまだ足りない都市計画道路

都市計画道路の整備率は平成17年度末で 61.1%(平成18年度末で 63.0%)となっており、政令市の中では最低水準にあります。市街地の都市計画道路は、市民生活や経済活動にとって、基礎的な社会資本ですが、この不足は、本市発展の阻害要因となっています。

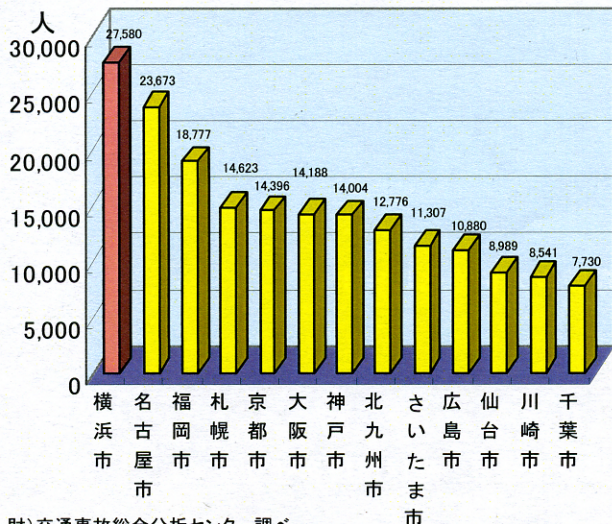
都市計画道路の整備率と密度 (平成17年度末現在)



多発する交通死傷事故

交通死傷事故の件数は、政令市の中でワースト1を記録しており、市民生活における安全確保が必要となっています。

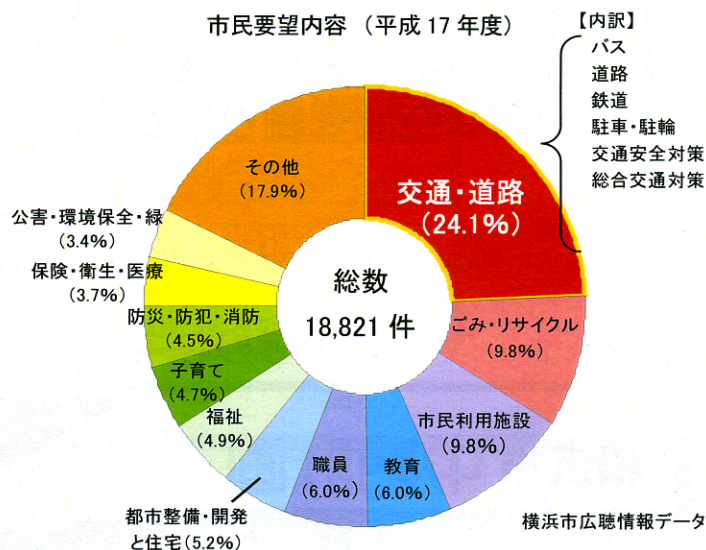
H17交通死傷者数(政令市)



財)交通事故総合分析センター調べ

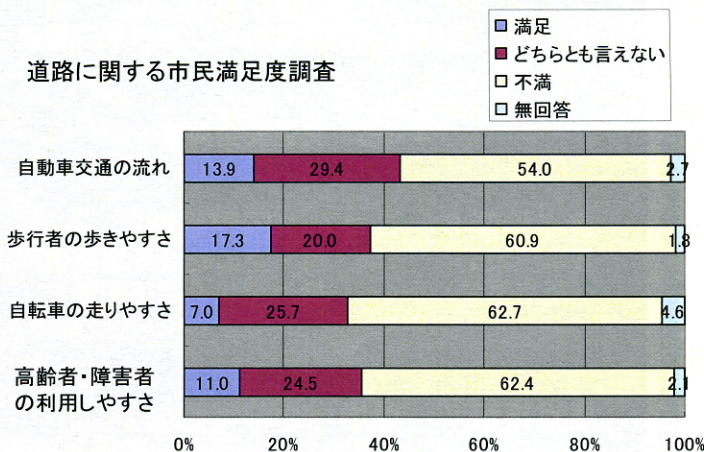
市民ニーズと満足度

道路は市民生活に最も密着した基盤施設であることから、バス交通関連、道路整備関連、交通安全対策など、市民の要望が常に多い状況です。



また、平成18年度に行った市民満足度調査では「自動車交通の流れ」、「歩道の歩きやすさ」、「自転車の走りやすさ」、「高齢者・障害者の利用しやすさ」など道路の使いやすさに対する満足度が低くなっています。

道路に関する市民満足度調査



平成18年度道路に関する市民意識調査より

上位計画と平成19年度運営方針

横浜市基本構想(長期ビジョン) ※今後概ね20年を展望した市政の根本となる指針 (平成18年6月策定)

横浜の都市像 市民力と創造力により新しい「横浜らしさ」を生み出す都市

都市像を支える5つの柱(目指す方向)

①交流拠点都市 ②活力創造都市

③生活快適都市 ④環境行動都市 ⑤安全安心都市

道路局の基本方針

(方針1) 横浜の再生・発展を支える交通ネットワークの形成

横浜の再生・発展のため、羽田アクセスをはじめ、横浜環状道路や幹線道路の整備等、効果的な交通ネットワークを形成し、人やモノの移動をスムーズにします。

(目標Ⅰ)

渋滞を減らします！

(方針2) みんなが安全で安心して暮らせる交通環境の創造

市民が安全で安心に、かつ利便性の高い暮らしが送れるよう、交通安全対策の充実やバリアフリー化、使いやすい交通結節点(駅)の整備など、地域ニーズに合った交通環境サービスを提供します。

(目標Ⅱ)

交通事故を減らします！

快適な空間を創ります！

(方針3) 既存施設の保全と有効活用

日常生活の中で、なくてはならない「道路」を適正な水準で保全していくため、コスト削減策や有効活用など創意工夫に努めるとともに、市民の力を存分に活かした維持・管理を推進します。

(目標Ⅲ)

みんなで道を守ります！

横浜市 中期計画

※基本構想や基本方針に基づき、平成18年12月に策定した本市の5か年(H18~H22年度)計画

重点施策4 駅力・地域力戦略

基本施策4-3 「快適な暮らしを支える交通の実現に向けた取組を推進します」

(重点事業) 4-3-1 道路ネットワーク形成

①3環状10放射道路整備事業 ②完了期間宣言路線整備事業等

4-3-3 地域交通サポート

①横浜市生活交通バス路線維持支援事業

②地域主体の新たな公共交通サービス支援事業

4-3-4 まちのバリアフリー推進

①バリアフリー歩行空間形成事業

②公共交通機関のバリアフリー化推進事業(健康福祉局)

4-3-5 交通安全対策

①交通安全・放置自転車対策 ②あんしん歩行空間整備推進事業 ③踏切安全対策事業

重点施策6 ヨコハマ国際戦略

基本施策6-4 「陸・海・空の社会資本整備により国際競争力を強化します」

(重点事業) 6-4-1 横浜環状道路等整備

①横浜環状南線及び関連街路整備事業 ②横浜環状北線及び関連街路整備事業

③横浜環状北西線整備事業 ④横浜湘南道路整備事業

重点施策7 環境行動都市戦略

基本施策7-4 「多様な環境活動や環境と経済の好循環を推進し、地球環境を守ります」

(重点事業) 7-4-3 ヒートアイランド対策の推進 ①すず風舗装の推進

市民の意見やニーズ

～平成18年度道路に関する市民意識調査より～

目的地への行きやすさ ～日常生活ではまあまあ満足！～

近くのスーパーや病院・公園、最寄の駅、高速道路のインターチェンジなどへの行きやすさは、やや満足

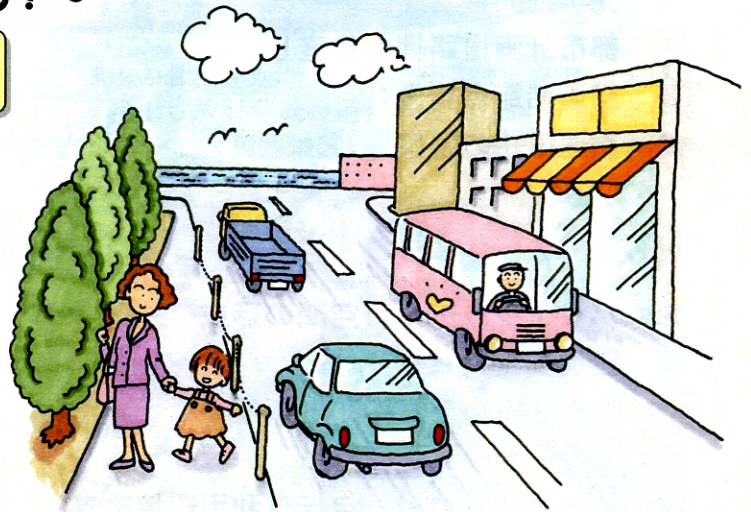
道路の使いやすさ

～渋滞に不満！歩道整備が遅れている！～

自動車の流れ、歩道の歩きやすさ、自転車の走りやすさ、高齢者・障害者等の利用しやすさは、やや不満

今後の道路整備について 重要度が高い上位5項目

- 第1位：高齢者・障害者等への利用しやすさ
- 第2位：歩道の歩きやすさ
- 第3位：騒音・振動・排ガスなどの環境への配慮
- 第4位：自動車交通の流れ（渋滞の解消等）
- 第5位：道路緑化など街の景観



今後も進めてほしい具体的施策上位5項目

- 第1位：電線類の地中化
- 第2位：歩道設置
- 第3位：違法駐車を取り締まり
- 第4位：バスベイスの設置
- 第5位：交差点の改良（右左折レーンの設置）

反映

平成19年度 道路局基本目標

施策1 効率的で効果的な道路ネットワークの整備を進めます。

施策2-1 暮らしに安心と安全を届けます。

施策2-2 地球にやさしく接します。

施策3 生活に必要不可欠な道路を守ります。

（施策遂行上の工夫）

市民と職員の力をあわせ、一緒に道路を考えよう！

平成 19 年度 重点推進施策と具体的な取組

★ 新規事業及び取組

施策 1 効率的で効果的な道路ネットワークの整備を進めます。

- 道路ネットワーク（3環状10放射道路等幹線道路）の整備（建設課・企画課）
- 完了期間宣言路線の整備（建設課・企画課）
- 都市計画道路網の見直し（企画課都市計画道路担当）
- 交通結節点整備（建設課・企画課交通計画担当）
- 高速道路の整備（事業調整課）

施策 2-1 暮らしに安心と安全を届けます。

- バリアフリー歩行空間の形成（企画課交通計画担当・施設課）
- 踏切安全対策（企画課鉄道交差調整担当）
- ★ あんしんカラーベルト事業（施設課）
- 交通安全啓発（交通安全・放置自転車課）
- 放置自転車対策と自転車利用環境改善（施設課・交通安全・放置自転車課・企画課）
- 電線類の地中化事業（施設課・管理課・企画課・建設課）
- ★ 地域交通サポート（企画課交通計画担当）

施策 2-2 地球にやさしく接します。

- 道路緑化の推進（★ 150万本植樹行動の推進）（施設課・建設課）
 - すず風舗装の推進（維持課）
- ※（再掲）施策 1：道路ネットワーク整備

施策 3 生活に必要な道路を守ります。

- 道路施設のアセットマネジメント（長寿命化対策）の推進（橋梁課・施設課・維持課）
- 日々の安全・安心を支える維持管理（～縁の下の力持ち～）（土木事務所・道路調査課・維持課・管理課・路政課・橋梁課・施設課）
- 新たな財源確保（道路施設を有効活用した広告掲出等）（管理課・施設課・企画課）

（施策遂行上の工夫）

市民と職員の力をあわせ、一緒に道路を考えよう！

- ☐ 積極的な情報提供
- ☐ 道路モニターの発進（市民ニーズの把握）
- ☐ ハマロードサポーターの拡充
- ☐ 公共工事の効果的・効率的な執行
- ☐ 職員力・組織力による取組
- ☐ 開港 150 周年事業の具体化

（全 課）

重点推進施策実現に向けた具体的な取組

施策1 効率的で効果的な道路ネットワークの整備を進めます。

■ 道路ネットワーク（3環状10放射道路等幹線道路）の整備

幹線道路は主に都市間や市内の各地域間の交通を担い、都市の骨格をかたちづくる道路で、先に全線開通した環状2号線に続き、環状3号線、横浜藤沢線など、3環状10放射型幹線道路ネットワークを重点的に整備しています。本年度は桂町戸塚遠藤線（上倉田地区、小菅ヶ谷・舞岡地区）、鴨居上飯田線（鴨居・鴨居第2地区）、中山北山田線（青砥北八朔川和地区の一部）が開通する予定です。

山下長津田線（鴨居地区）

用地取得や開削工法によるトンネルの工事を行っています。



岸谷生麦線 （横浜環状道路関連街路）

用地取得やトンネルの工事を行っています。



幹線道路網計画図



羽沢池辺線（羽沢・菅田地区）

用地取得や環状2号線とのランプ部の工事を行っています。



宮内新横浜線（高田地区）

用地取得や舗装工事を行っています。



環状3号線（戸塚～汲沢地区）

用地取得や橋梁の下部工工事をしています。



桂町戸塚遠藤線 （小菅ヶ谷・舞岡地区）

用地取得や橋梁工事を行っています。



■ 完了期間宣言路線

早期に整備を完了し、投資効果を発現させるため、事業着手後「10年以上経過、用地取得90%以上」の路線を「完了期間宣言路線」として、重点的な整備をしています。

本年度も昨年に引き続き、5路線7地区の整備を推進し、桂町戸塚遠藤線（上倉田地区、小菅ヶ谷舞岡地区）及び鴨居上飯田線（鴨居・鴨居第2地区）の2路線4地区の工事完了を目指します。

また、本整備の実施にあたっては、市民に理解と協力を求めるため、完了期間等を周知看板や局ホームページで広くPRするとともに、時間管理を徹底するため、法的手段の活用を図ります。

完了期間宣言路線の周知看板



完了期間宣言路線一覧

路線名	延長	完成予定	区名
①桂町戸塚遠藤線（上倉田地区）	990m	H19年度	戸塚区
②桂町戸塚遠藤線（小菅ヶ谷舞岡地区）	910m	H19年度	戸塚区、栄区
③中田さちが丘線（岡津地区）	140m	H20年度	泉区
④鴨居上飯田線（鴨居・鴨居第2地区）	520m	H19年度	緑区
⑤環状4号線（公田桂町地区）	880m	H20年度	栄区
⑥山下長津田線（鴨居地区 西側区間）	750m	H21年度	都筑区

■ 都市計画道路網の見直し

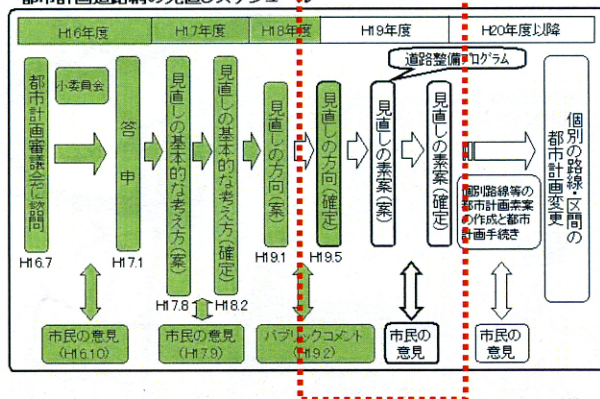
横浜市の都市計画道路の多くは、昭和40年代までに都市計画決定されていますが、その後、現在までに、都市構造や社会状況などが、様々な面で変化してきています。そこで、これらの変化に適切に対応する必要があることから、都市計画道路網の見直しを行っています。

見直しにあたっては、骨格的な道路網や地域的な観点から個別路線・区間の必要性を検証していきます。

本年度の取組

- ・昨年度策定した「見直しの方向（案）」の確定
- ・個々の路線・区間を廃止・変更・追加・存続に整理し、「見直しの素案（案）」として策定・公表
- ・概ねの着手時期を示した「道路整備プログラム」の策定・公表
- ・上記「素案」、「道路整備プログラム」の確定

都市計画道路網の見直しスケジュール



■ 交通結節点の整備

駅前広場・バス交通広場の未整備による他の交通機関への乗り換えの不便さ、駅アクセス道路の混雑など、市内には課題を抱えた交通結節点が存在しており、利用者の視点に立ち、移動の連続性を強化する交通結節点を改善することが重要です。現在、市内の11箇所の駅及びその周辺において、結節点事業を実施しています。

新横浜駅の整備（駅前広場イメージ）



交通結節点事業一覧	
対象駅	計画内容
日吉本町駅	アクセス道路、駐輪場
富田町駅	アクセス道路、駅前広場、駐輪場
川和町駅	アクセス道路、駐輪場、立体横断施設（エレベータ含）等
長津田駅	アクセス道路、駅前広場、駐輪場
小机駅	駅前広場
二俣川駅	アクセス道路、駐輪場、自動昇降施設
星川駅	アクセス道路、駅前広場、駐輪場
緑園都市駅	アクセス道路
舞岡駅	アクセス道路
新横浜駅	駅前広場、歩行者デッキ、交通広場等
大船駅	駐輪場、歩行者デッキ（エレベータ・エスカレータ含）等

■ 高速道路の整備

高速道路は、バランスある都市構造、広域的な交通体系との調和、効率的な自動車交通の処理を行います。本市では、人やモノの多様な交流・連携を支え、便利な市民生活や競争力のある横浜港、活発な産業活動を実現するため、横浜環状道路などの整備を進め、放射環状型の高速道路ネットワークを形成します。

◆横浜環状北西線

東名高速と第三京浜を結び横浜環状北線に至る横浜環状北西線は、P Iにより「概略計画」をとりまとめ、早期事業化に向け都市計画や環境影響評価の手続きを進めてきました。

本年度も引き続き都市計画決定に向け、環境影響評価の調査検討を進めるとともに、具体的なルート・構造等の検討を行います。また、計画の進捗に合わせ広報紙やホームページなどで随時情報提供を行います。

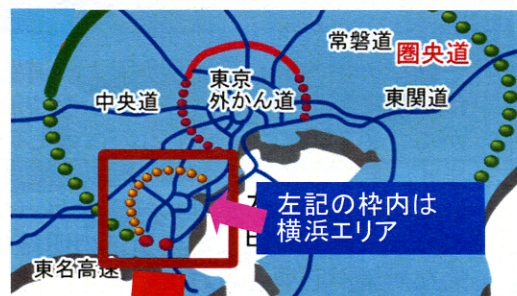
◆横浜環状北線

首都高横浜線生麦ジャンクションと第三京浜を結ぶ横浜環状北線は、平成24年度の供用に向け、事業者である首都高速道路㈱と連携して用地取得を進めるとともに、一部工事着手しています。

今後も、住民の求める情報の積極的な提供や住民の関心の高い環境対策等を中心に意見交換を行う「対話会」を通じ、事業に対する理解を深めながら事業促進を図ります。

PI(パブリック・インボルブメント)とは

計画づくりの初期の段階(構想段階)から、関係する市民等のみなさまに情報を提供しつつ、広くご意見を聴き、計画づくりに反映することです。



◆(仮称)石川町出口

平成16年から整備を進めてきましたが、順調に工事が進み本年12月に開通する予定です。

これにより、高速湾岸線方面から関内・関外地区へ直接アクセスが可能となり、都心への利便性が高まります。



◆横浜環状南線

横浜横須賀道路の釜利谷ジャンクションから戸塚区汲沢付近に至り、また首都圏中央連絡自動車道も一部兼ねた横浜環状南線は、平成27年度の供用に向け、国土交通省と東日本高速道路㈱により主に用地取得が進められ、一部では工事着手しています。

引き続き「広報紙」等による積極的な情報提供を行うとともに、「相談窓口」や「コミュニケーション広場」での住民との対話を行うなど、事業に対する理解を深める取組を行いながら事業促進を図ります。

施策 2-1 暮らしに安心と安全を届けます。

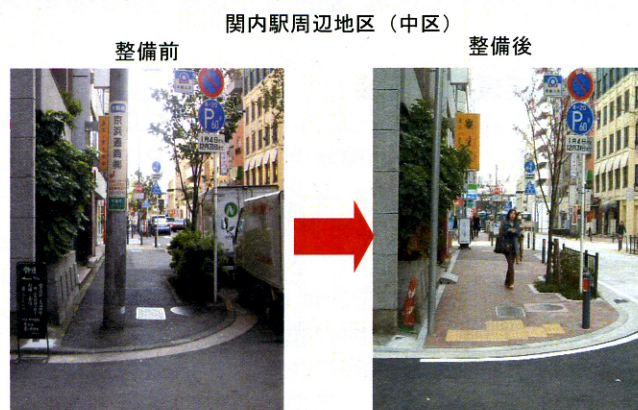
■ バリアフリー歩行空間の形成

市内の主要駅などから、誰もが安全・快適に主要な施設に行けるよう、「高齢者、身体障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称：交通バリアフリー新法）に基づき、主要駅周辺地区の基本構想を策定し、バリアフリー整備を進めています。

構想の策定にあたっては、住民や利用者等との「まちあるき点検」を行うなど関係者のニーズや意見を取り入れながら進めます。

本年度の取組

- ・ 関内駅、鶴見駅、横浜駅、新横浜駅、三ツ境駅周辺地区のバリアフリー整備の促進
- ・ 上大岡・港南中央駅、戸塚駅周辺地区基本構想策定

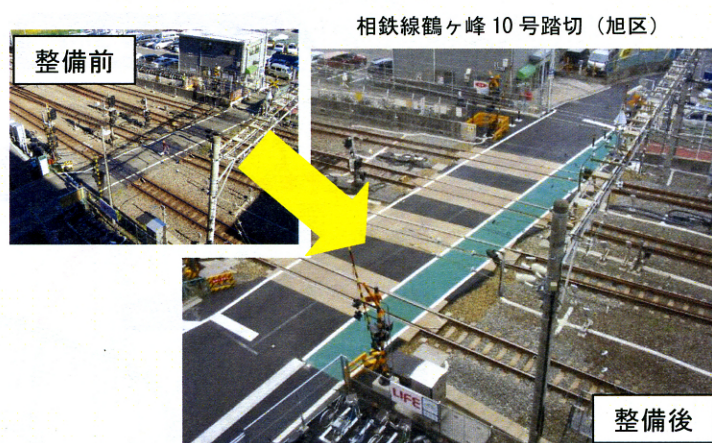


歩道の段差解消、電柱撤去、視覚障害者誘導用ブロック設置等

■ 踏切安全対策

踏切の抜本的な安全対策には、道路と鉄道の立体交差化が理想的ですが、多大な時間と費用がかかるため、早急に実施するのは難しい状況にあります。そのため、踏切内の歩車分離による歩行者の安全を確保する踏切の構造改良（歩道設置等）やカラー舗装等による歩道部の明確化など、応急的な対策が必要とされています。

そこで、昨年度策定した「横浜市踏切 5 箇年整備計画」に位置づけた緊急性の高い 31 箇所の踏切の安全対策を集中的に進めていきます。



本年度整備を進める箇所

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| J R 東日本：鶴見線 鶴見小野踏切（鶴見区） | 京浜急行 能見台第 3 踏切（金沢区） |
| J R 東日本：横浜線 学校前踏切（神奈川区） | 相模鉄道 上星川 5 号踏切（保土ヶ谷区） |
| J R 東日本：東海道線 滝坂踏切他（鶴見区） | |

■ あんしんカラーベルト事業 新 規

昨年 9 月、埼玉県川口市の道路上で、保育士に引率され近くの公園へ行く途中の保育園児の列に車が突っ込み、多数の園児らが死傷する悲惨な事故が発生しました。これを受け、保育園児等の安全確保に万全を期すため、所外活動経路（いわゆるお散歩ルート）におけるガードレール等の交通安全施設の緊急点検を実施しました。

当該点検で挙げた交通安全施設の整備に加え、平成 19 年度は、歩道設置が困難な通学路等の安全対策として、路側帯の拡幅等に併せて路側帯をカラー化する「あんしんカラーベルト事業」を実施します。

路側帯のカラー化イメージ



本年度、小学校周辺通学路で実施（各区 1～2 箇所程度）

交通安全啓発

交通安全推進事業

交通安全意識の醸成を図るには、広報・啓発活動に加え、子どもの頃から交通ルールを身につけ、自覚していくための交通安全教育が重要であり、その拡充が求められています。また、近年、高齢者による自動車運転事故が増加しており、安全運転教育の実施が望まれています。

本年度は幼児・児童を対象とした交通安全教育の内容を拡充するとともに、関係機関と連携しながら指導にあたります。また、新たな試みとして高齢者を対象とした「ドライビング・スクール」を実施します。

違法駐車防止対策

昨年の道交法改正により違法駐車は減少傾向にあるものの市民要望では、違法駐車対策に関する意見が常に上位にランクされています。中でも「取締り」の要望が多いが、取締り強化だけでは解決し難く、環境整備や啓発活動と一体となった防止対策を必要とします。本年度は、重点地域での区や地域と協働した啓発活動を行うほか、駐車実態調査によるデータ分析を行い、県警との意見交換しながら今後の対策案を検討します。

交通安全啓発活動（はまっこ安全教室）



違法駐車防止啓発活動



放置自転車対策と自転車利用環境改善

放置自転車対策

放置自転車は減少傾向にあるものの、未だ大きな社会問題になっています。本年度も引き続き各区と連携した放置自転車の移動及び啓発活動を実施します。

また、現在の有料自転車駐車場をより使いやすい施設とするため、料金体系や管理・運営方法の見直しを行います。

自転車駐車場整備

駅前や道路の放置自転車対策を進める一方、自転車駐車場の整備を進めています。

「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」の施行以来20年がたち、市営自転車駐車場を放置禁止区域の指定のかかる駅を中心に設置してきましたが、まだまだ足りない所があります。本年度も継続した自転車駐車場整備を行っています。

本年度整備を進める箇所

- ・東急東横線日吉駅
- ・市営地下鉄北山田駅（地下鉄整備中）
- ・市営地下鉄蒔田駅
- 他8箇所（2,925台分）

自転車走行環境の整備

自転車は環境にやさしい乗り物であり、その利用も見直されている反面、利用者のスピードの出し過ぎ等マナーの悪さや走行環境が整っていないことから、各所で自転車に関連する事故等トラブルが起きています。

そこで、安全で快適な自転車利用ができるよう、広幅員の既存歩道を活用し、舗装色、サイン等による自転車走行空間の整備を始めました。本年度も着実に整備推進を図ります。

本年度整備を進める箇所

- ・市道汐入豊岡線（鶴見区）
（潮風大通り）
- ・市道柴第158号線（金沢区）
（海の公園前）

放置自転車移動・啓発活動（磯子区）



自転車駐車場の整備（上大岡駅）



自転車走行環境の整備（金沢区）



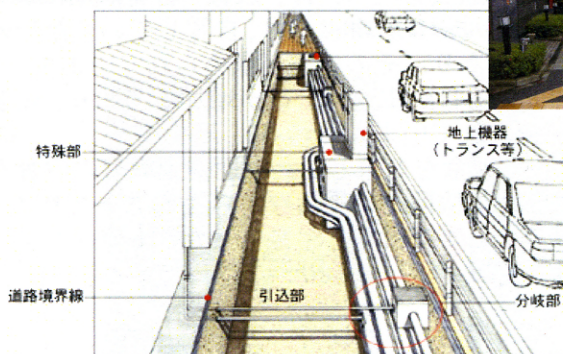
■ 電線類の地中化

電線類の地中化は、安全で快適な通行空間の確保、景観の向上、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興、地域の活性化等さまざまな観点からその必要性及び整備効果は大きく、一層の推進が求められています。本年度も継続して整備を行うとともに、今後の進め方や考え方を整理した整備方針を作成します。

本年度整備を進める箇所

- ・(主) 山下本牧磯子線(磯子区) 延長 200m
(JR根岸駅前付近)
- ・市道北八朔南部第320号線(緑区) 延長 260m
(JR中山駅北口付近)
- ・市道浜町矢向線(鶴見区) 延長 140m 他
(ゴム通り国道15号交差付近)

電線類の地中化イメージ



■ 地域交通サポート

新規

地域主体の新たな公共交通サービス支援事業

既存バス路線がカバーしていない地域などにおいて、地域の特性や交通ニーズを踏まえた、その地域にふさわしい新たな乗合型の交通サービスの実現に向けて、計画づくりから運行に至るまで、地域の主体的な取組に対して、様々な支援を行います。

本年度は、地域、交通事業者、行政等が一体となって新たな交通手段の導入を検討できる地元体制が、少なくとも4箇所で作られることを目指します。

なお、これについては、局区横断的な連携を深め、市役所全体の総合力を高める「副市長プロジェクト」(「高齢社会における地域交通プロジェクト」)においても検討していきます。

生活交通バス路線維持支援事業

既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避するため、「最寄り駅まで15分の交通体系」を基本に、市民の生活交通として必要なバス路線(横浜市生活交通バス路線)を維持します。

本年度は、民営バス5路線、市営バス12路線を補助対象として、事業者に補助金を交付し、市民の日常生活の利便性を確保します。

バス活性化対策事業

公共交通機関としてのバス利用促進、あるいは道路混雑の緩和、地域環境の改善を目的として、ICカードシステム整備(パスモ導入関連)に関わる補助を行っています。昨年度は6事業者508台に対し補助を行いましたが、本年度も未導入のバスに対し補助を行い、更に使いやすいバス環境を創ります。

乗合型バスイメージ



市営バス廃止後の新たな民営バス

フジエクスプレス

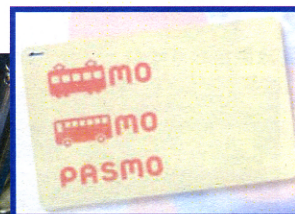


神奈川中央交通



3月に導入されたパスモ

ICカードシステム



施策 2-2 地球にやさしく接します。

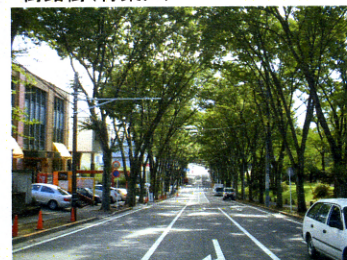
■ 道路緑化の推進（150 万本植樹行動の推進） 新 規

道路緑化には、景観向上機能や環境保全機能、緑陰形成機能など多くの効果があり、道路整備にあたり、積極的に街路樹を植えるなどの道路緑化を推進する必要があります。

また、本市中期計画において推進する「150 万本植樹行動」についても組織として最大限の努力をしていく必要があります。

本年度は現在整備中の路線における緑化推進とともに、維持管理も考慮した「道路緑化のあり方」について検討を行い、歩道・中央分離帯など、可能性のある箇所においては、積極的に緑化を図っていきます。

街路樹（青葉区）



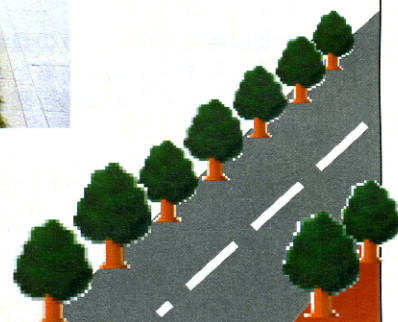
植栽帯（MM21 地区）



ポケットパーク（戸塚区）



H19 植樹目標
4万5000本



■ すず風舗装の推進

道路舗装やコンクリート建築物の蓄熱、冷暖房機の排気熱等によって引き起こされるヒートアイランド現象の抑制策として、人通りが多く、打ち水の期待ができ、多くの人に涼しさを感じてもらえる商店街などで、舗装補修に併せて舗装表面の温度上昇をやわらげる保水性舗装を「すず風舗装」として平成15年度から実施しています。（これまで、市内33箇所において約85,000㎡を実施）

また、平成18年度からは新しい舗装技術である遮熱性舗装にも取り組んでおり、保水性舗装とともに、更なるヒートアイランド対策を推進します。

なお、保水性舗装については、沿道のみなさまの打ち水の協力を得て、整備効果をさらに発現させます。

打ち水の様子



本年度整備を進める箇所

・神奈川区松本三丁目商店会、西区さくら通りなど10区11路線で実施

（これまで実施した箇所の効果検証（10月）

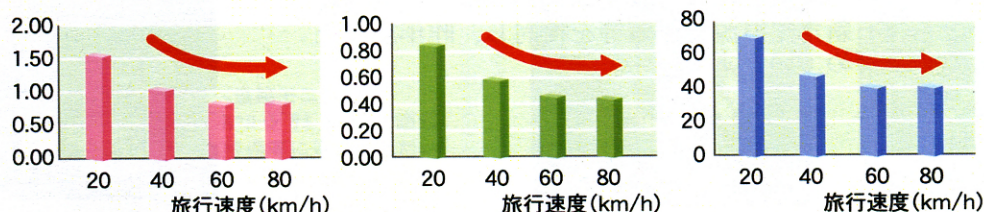
（すず風、遮熱性舗装のイメージはp17 参照）

～道路ネットワーク整備こそが最大の環境対策～

高速道路や放射環状型などの幹線道路を整備することは、適正な交通配分を促し、渋滞等の交通課題を緩和・解消させるだけでなく、交通の円滑化により旅行速度（走行速度）を向上させ、環境に影響を与える二酸化炭素や窒素酸化物などの自動車から排出される大気汚染物質を削減する効果をもっています。

自動車排出ガスと走行速度の相関図

NOx(窒素酸化物)排出量(g/km) PM(粒子状物質)排出量(g/km) CO₂(二酸化炭素)排出量(g-C/km)



施策3 生活に必要不可欠な道路を守ります。

■ 道路施設のアセットマネジメント（長寿命化対策）の推進

市の人口急増期に集中的に整備された橋りょう等の道路施設が、今後一斉に更新時期を迎えます。そこで、ライフサイクルコストの最小化と各年度の予算の平準化を目的とした道路施設のアセットマネジメントを行います。

橋りょうにおいては、アセットマネジメントを導入することにより、今後100年間で約1,200億円のコスト縮減が図られると試算しています。

本年度の取組

◆橋りょう

既に終えた橋りょうの点検データベースにより、橋梁管理システムの運用を開始するとともに、緊急輸送路上にある78橋について長寿命化修繕計画を策定します。

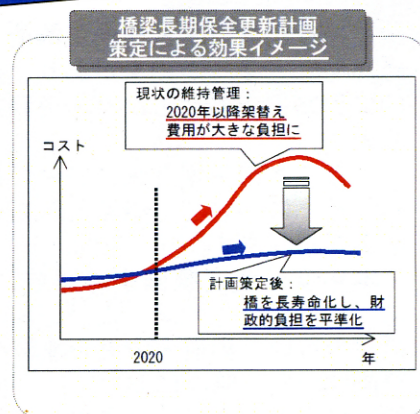
◆歩道橋

管理橋りょう325橋のうち未点検の145橋の点検を行い、長期保全計画策定へ向けた基礎データの整理を完成させます。

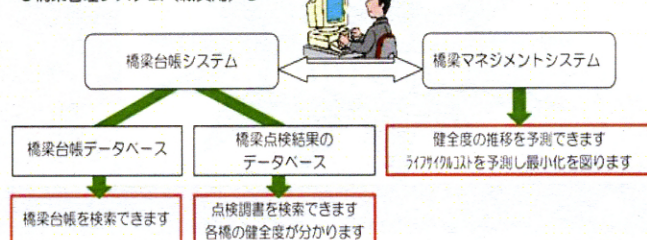
◆道路舗装

今後の舗装補修の計画策定に役立てるために、幹線道路については、これまで収集した路面状況の測定結果のデータベース化を進めます。

それ以外の道路については、18年度に作成したマニュアルにより道路の路面の状態をモデル地区で試験的に把握するとともに、マニュアルの検証を行います。



●橋梁管理システム（職員用）●



■ 日々の安全・安心を支える維持管理（～縁の下の力持ち～）

普段何気なく使っている道路は、市内だけでも延長は約7,700km、面積は約55㎢にもなります。これらの道路は、清掃、パトロール、舗装補修、エレベーターなど道路施設や橋など構造物の点検管理など土木事務所等による日々の維持管理で支えられています。

また、道路管理者として適正な維持管理を行っていくため、道路法に基づいた、道路認定などの事務も行っています。

道路法に基づく取組

- ◆道路の認定・廃止・変更
- ◆道路台帳の整備及び閲覧
- ◆道路境界調査
- ◆道路占用許可
- ◆車両通行制限 他

平成18年度実績

- ◆認定・廃止路線数 642本
- ◆台帳閲覧印刷枚数 約265,000枚
- ◆境界調査処理件数 約1,400件
- ◆占用許可件数 約18,700件
- ◆通行制限許可件数 約1,600件



架空線の高さ点検



降雪時の除雪



道路台帳閲覧システムサービス



道路補修

■ 新たな財源確保（道路施設を有効活用した広告掲出等）

各種道路施設・道路空間を広告掲出等によって有効活用し、道路の維持管理費用等に充てるための新たな財源を確保する努力をしています。

昨年度は約1,000万円の収入を確保できましたが、本年度も継続的に実施するとともに、新たな財源確保策等を検討し、昨年度以上の収入を得られるよう努めていきます。

フラッグ広告（みなとみらい21地区動く歩道）



(施策遂行上の工夫)

市民と職員の力をあわせ、一緒に道路を考えよう！

施策1

道路ネットワーク

施策2

安全・安心

施策3

維持・管理

- ◆説明責任(透明性)
- ◆ニーズ把握
- ◆市民協働 で施策を支えます。



積極的な情報提供

道路局の仕事や関連情報をわかりやすくお知らせするホームページの充実、「道路ふれあい月間」や開通式等のイベント、整備効果のPR、また、都市計画道路網の見直し(パブリックコメント等)や地域交通サポートなど、様々な機会を捉え、積極的に情報提供し、「一人でも多くの道路ファン」をつくる取組を行います。

また、昨年度試行した「ハマロード知っ得出前講座」を本格的に実施し、市民とのコミュニケーションをより心がけます。

道路見える化計画による
わかりやすい工事看板



知っ得出前講座の様子

道路モニターの発進

(市民ニーズの把握)

市民生活に最も身近な「道路」について、市民の意見を広く集め、道づくりに活かしていくため、昨年度「道路モニター」を設置しました。

本年度は、モニター会議やアンケートへの協力等を本格的に行い、これを通じ、意見や要望の集約を図ります。また、この結果は速やかに関連各課に伝え、道路整備・維持管理等に反映していきます。

道路モニター会議の様子



〈道路モニター〉
ハマロードサポーターなど道路整備等に協力いただいている市民から成る組織(18区全25名)

ハマロードサポーターの拡充

市民のみなさまや地元企業などのボランティア団体が、身近な道路の清掃や美化運動等を継続的に行うハマロードサポーターは、123団体・約7,400名(平成19年3月31日現在)の方が全市民展開で活動しています。

さらに、多くの方に参加していただくために、活動内容や場所を拡大するとともに、区と連携して、団体間の交流会の開催など横断的な連携を図り、参加人員の増加(平成19年度目標:10,000人)を目指します。

ハマロードサポーターの活動風景



公共工事の効果的・効率的な執行

道路工事を発注する際には、本市と請負人との責任の明確化や透明性の向上、品質確保を前提とした工事発注方式への取り組みが求められています。

そのため、職員の意識改革や技術力の向上、請負工事設計変更ガイドラインに基づく設計変更とともに「品確法」の趣旨に基づく総合評価落札方式の試行を推進してまいります。

本年度の取組

- ・総合評価落札方式の試行の推進
- ・職員技術研修の実施

また、コスト縮減などによる効率的な道路整備を進めるため、計画から工事完了後の維持管理までの段階について局内検討委員会で検討を行います。

本年度の取組

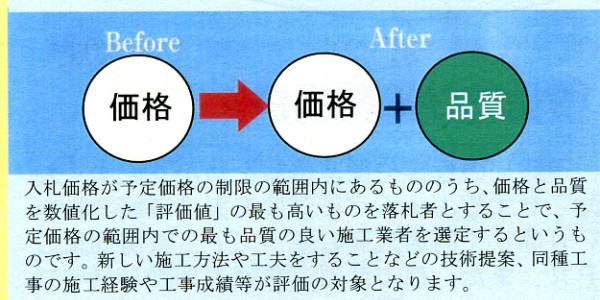
- ・「公共事業コスト構造改革推進検討委員会」におけるコスト縮減策の検討
 - ☆建設発生土の工事間流用
 - ☆道路照明灯の電柱共架、省エネルギー型の照明ランブの採用 他
- ・一定規模以上の工事の「設計・工法検討委員会」における工事費縮減等の検討

品確法とは

品確法とは「公共工事の品質確保の促進に関する法律」の略で平成17年4月から施行された新しい法律です。品確法は、より安全で品質の高い社会資本整備を進めていくために、公共工事の品質確保を促進するものです。

総合評価落札方式とは

価格だけで評価していた従来の落札方式と違い、品質を高めるための新しい技術やノウハウといった価格以外の要素を含めて評価する新しい落札方式です。



職員力・組織力による取組

職員自らが改善を提案し、経営責任職等との議論を行うことで、組織の総合力により、業務を見直すことができる環境づくりを進めます。

そのために、前年度に引き続き、業務改革推進委員会のプロジェクトチームにおいて、新たな検討課題を職員から公募するなど、職員の業務改革への参画の機会を増やします。

また、団塊世代の技術や知識を的確に継承して業務に活かす仕組みづくりを行います。

さらに、コンプライアンスに関する情報の共有化や議論の場の設定により、法令遵守にとどまらず、職員一人ひとりが市民や社会の要請に誠実に応え、はつらつと働くことができる職場づくりに取り組みます。

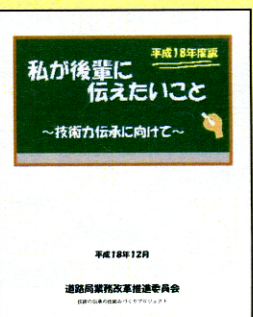
本年度の取組

- ・プロジェクトのテーマ公募（5月）
- ・プロジェクトチームの活動開始（6月）
- ・プロジェクトの成果発表（12月）
- ・「改革推進通信」の発行（年4回）

業務改革推進委員会での報告会



技術・知識の伝承プロジェクト



改革推進通信

Reformation Letter

取り組み状況の最終報告会を開催しました

道路局業務改革推進委員会では、12のプロジェクトを設置し、それぞれ担当するテーマについて、改革に向けての検討に取り組んでいます。
12月25日に第4回目の委員会を開催し、各プロジェクトの取組状況について最終報告をいただきました。
今回の通信では、紙幅の制約もあり、各プロジェクトの発表資料等はYCAN上に掲載しておりますので、ご覧ください。
<http://www.1office.ycan.bld.go.jp/road/reorganize/index.html>

改革推進通信（18年度 第4号）

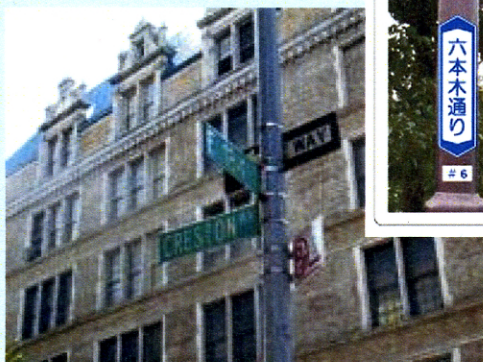
開港150周年事業の具体化

横浜発展の歴史は、道路の発達と道路を舞台にした交流の歴史です。外国人居留地と日本人居住地を結ぶ道、東海道や港との連絡、乗合馬車の通り道、運河を渡る橋、商業施設との一体的な歩行者空間、高速道路、このような道路が産業の発達を、文化の発生と成熟を支えてきました。この開港150周年の機会に、市民が道路により親しみを感じてもらえる取組を進めます。

本年度の取組

- ・日本大通りが花やアートであふれる「インフィオラータ横浜2009」計画・調整
- ・通り名を利用した道案内の計画・調整
- ・道路の整備や管理の仕組みを様々な機会に紹介

通り名を利用した道案内



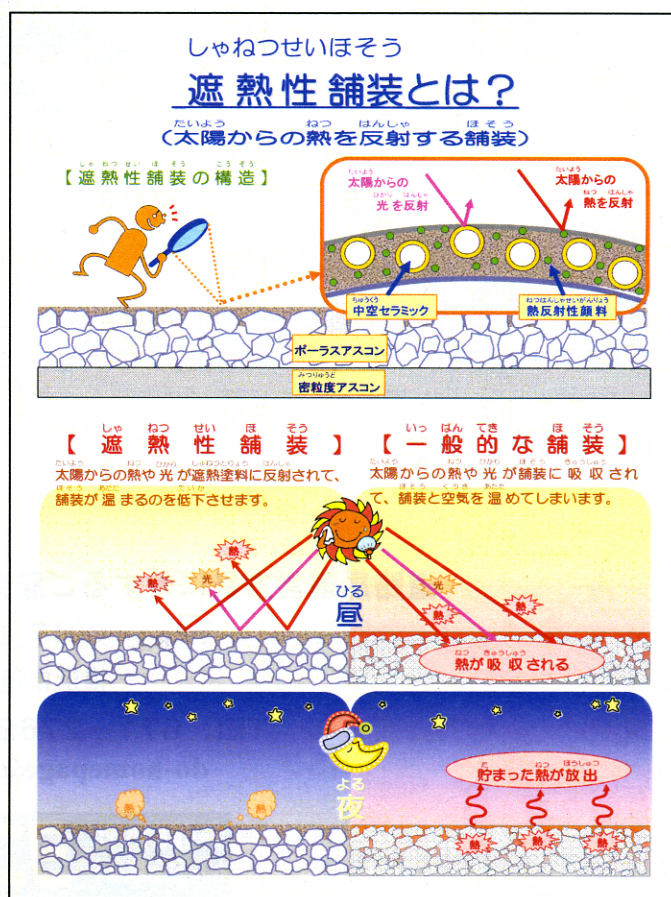
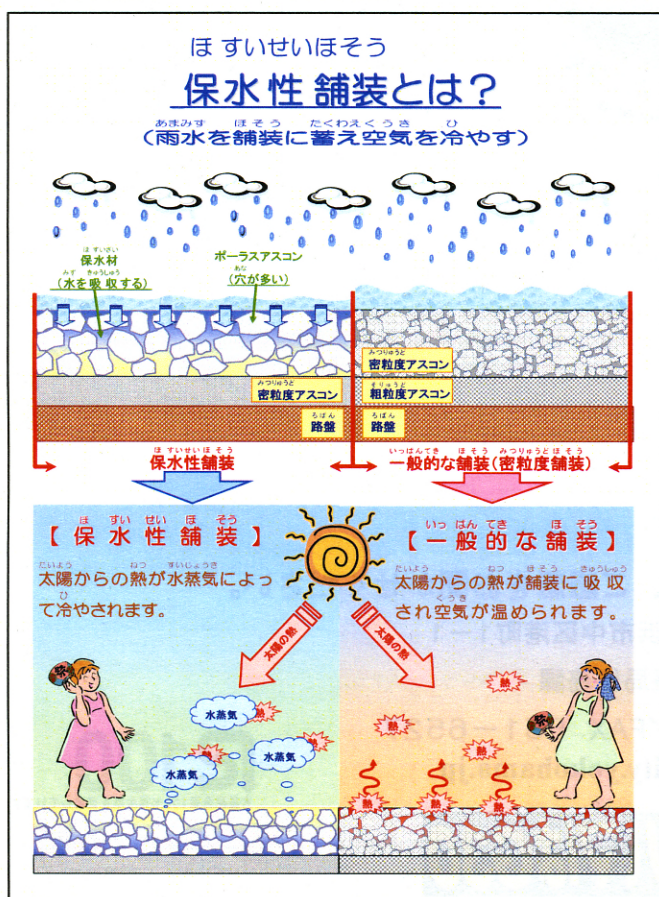
インフィオラータ



(参 考)

すず風舗装ってなに？

P13「すず風舗装の推進」の補足





道路局運営方針に対するご意見、ご感想をお聞かせください。

〒231-0017 横浜市中区港町1-1

横浜市道路局総務課

TEL 671-2762 / FAX 651-6527

do-homepage@city.yokohama.jp

環境行動都市へ向け
ハマっ子が行動します! **ヨコハマはG30**

R100

古紙配合率100%再生紙を使用しています