

都市計画道路の優先整備路線

平成20年5月

横 浜 市

はじめに

今回の「都市計画道路網の見直しの素案」において、「存続」、「変更候補」、及び「追加候補」となった路線については、横浜の将来を支える真に必要な都市計画道路として着実な整備が望まれますが、厳しい財政状況が続く中、必ずしも早期に事業に着手できない路線が含まれることが想定されます。

また一方、

- ① 都市計画道路の整備は、市民生活や企業の経済活動・地域のまちづくりに、大きな影響を及ぼすこと
- ② 事業着手時期が未定の状況では、関係権利者等が建築物の新築・改築計画時期の決定を明確にできないこと
- ③ 関係権利者等にとっては、都市計画法による建築制限、移転などによる生活再建等への不安が大きいことが考えられます。

このため、「見直しの素案」の公表にあわせて、「存続」、「変更候補」、及び「追加候補」となった路線（ただし、国が事業実施予定の国道は除く）について、「横浜市基本構想（長期ビジョン）」との整合を図るとともに、財政状況を勘案しつつ、優先的に事業着手する路線を「優先整備路線」として明らかにすることといたしました。

目 次

1 都市計画道路の優先整備路線選定方針 P1

- (1) 優先整備路線の設定期間の考え方
- (2) 優先整備路線の事業量について
- (3) 必要な財源の考え方

2 優先整備路線の選定における考え方 P3

- (1) 選定の基本的な考え方
- (2) 優先整備路線の選定フロー
- (3) 優先整備路線の選定対象
- (4) 都市計画道路の機能分類
- (5) 費用便益比について（幹線道路）
- (6) 地域課題への対応について（地区幹線道路）
- (7) 関連事業との整合
- (8) 道路ネットワークの構築
- (9) 優先整備路線における第1期、第2期の選定について

3 優先整備路線の選定 P10

- (1) 優先整備路線
- (2) 幹線道路の優先整備路線
- (3) 地区幹線道路の優先整備路線

(参考) 優先整備路線による整備率 P13

1 都市計画道路の優先整備路線選定方針

(1) 優先整備路線の設定期間の考え方

見直し作業のガイドラインである「都市計画道路網の見直しの基本的な考え方」では、「横浜市基本構想（長期ビジョン）」との整合を図るとともに、財政状況を勘案しながら「見直しの素案（案）」の公表にあわせて、概ねの着手時期を明らかにすることとしています。

今回策定する都市計画道路の「優先整備路線」は、次のとおり概ね10年単位の2期に分け、今後、20年間で優先的に事業着手する路線を示します。

第1期・・・平成19年度～平成27年度頃

【中期計画】＋【次期中期計画】の期間内に優先的に着手する路線・区間

第2期・・・平成28年度～平成37年度頃

横浜市基本構想（長期ビジョン）目標年の2025年（平成37年度）頃までに優先的に着手する路線・区間

注1：横浜市基本構想（長期ビジョン）

市民全体で共有する横浜市の将来像であり、その実現に向けて、横浜市を支えるすべての個人や団体、企業、行政などが、課題を共有しながら取り組んでいくための基本的な指針となるものです。

横浜市が人口減少時代に入る21世紀最初の四半世紀（概ね2025年頃、現在から約20年間）を展望し、横浜市の目指すべき都市像や、それを実現するための施策の基本方向などを規定しています。

注2：中期計画

横浜市基本構想（長期ビジョン）を着実に具体化していくための、5か年（平成18～22年度）の実施計画です。5か年間で目指す姿や目標、これを実現するための重点的な施策・事業や行財政面での取り組みを示しています。

(2) 優先整備路線の事業量について

優先整備路線は、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。これまでの都市計画道路の整備実績により、1kmあたりが10年の工期で完成すると想定し、年4kmのペースで都市計画道路を完成することとしています。したがって、新たな事業については、現在事業中の約50kmに加え、今後10年（第1期）で約30km、その後の10年（第2期）では、約40kmの事業着手が可能となります。

今回、見直し後の未着手延長約191kmから約70kmを優先整備路線として選定しました。

（国が事業実施予定の国道は除く）

第1期・・・平成19年度～平成27年度頃（第2期に完成）

：約30km 着手

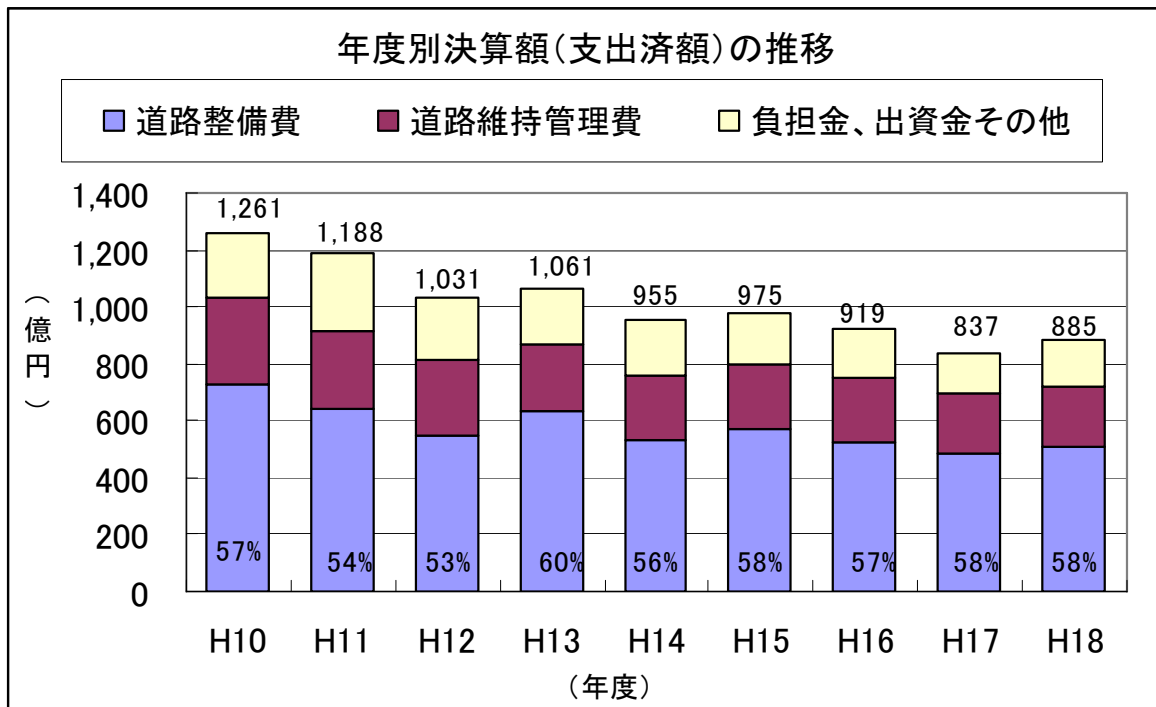
第2期・・・平成28年度～平成37年度頃（平成38年以降の10年間に完成）：約40km 着手

(3) 必要な財源の考え方

横浜市の都市計画道路の整備率は、平成 18 年度末現在で 63%であり、他都市と比べて、道路整備は遅れている状況です。

横浜市の厳しい財政状況のなかで、道路整備を担う道路局予算は近年、減少傾向にあり、都市計画道路などの整備に充てられる費用も大きく減少してきました。

道路局予算のうち、都市計画道路等を整備するために使われる道路整備費は、全体の 6 割弱を占めており、優先整備路線の着実な整備を進めるには、今後も安定的な財源を確保する必要があります。



平成 18 年度道路局決算額に占める幹線道路等の整備に使われた道路整備費は約 510 億円となっており、このなかで、都市計画道路整備やバス通りの拡幅整備、交通安全施設整備、鉄道連続立体事業などが行われています。

今後、都市計画道路整備を着実に進めるためには、整備効果の高い路線を選択・集中して実施するとともに、コスト縮減や効率的な整備が重要となってきます。

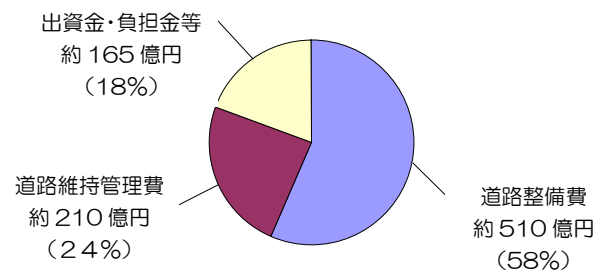


図 平成 18 年度道路局決算額の内訳

※ 今後の整備における留意事項

優先的に着手する路線の着手時期については、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして想定しています。このため、財政状況や国の補助事業採択などの事情、着手済み事業の進捗状況などにより、着手時期が前後する可能性があります。

2 優先整備路線の選定における考え方

(1) 選定の基本的な考え方

横浜市都市計画マスタープラン全市プランでは、道路の整備方針として、「幹線道路については、市域の一体性を図るため、環状2号線、3号線、4号線、横浜藤沢線、羽沢池辺線など、3環状10放射道路を中心に整備を進めます。また、住宅地と最寄駅や幹線道路を連絡する地区幹線道路の整備を進め、高速道路、幹線道路とともに、体系的な道路ネットワークを形成します。」とされています。

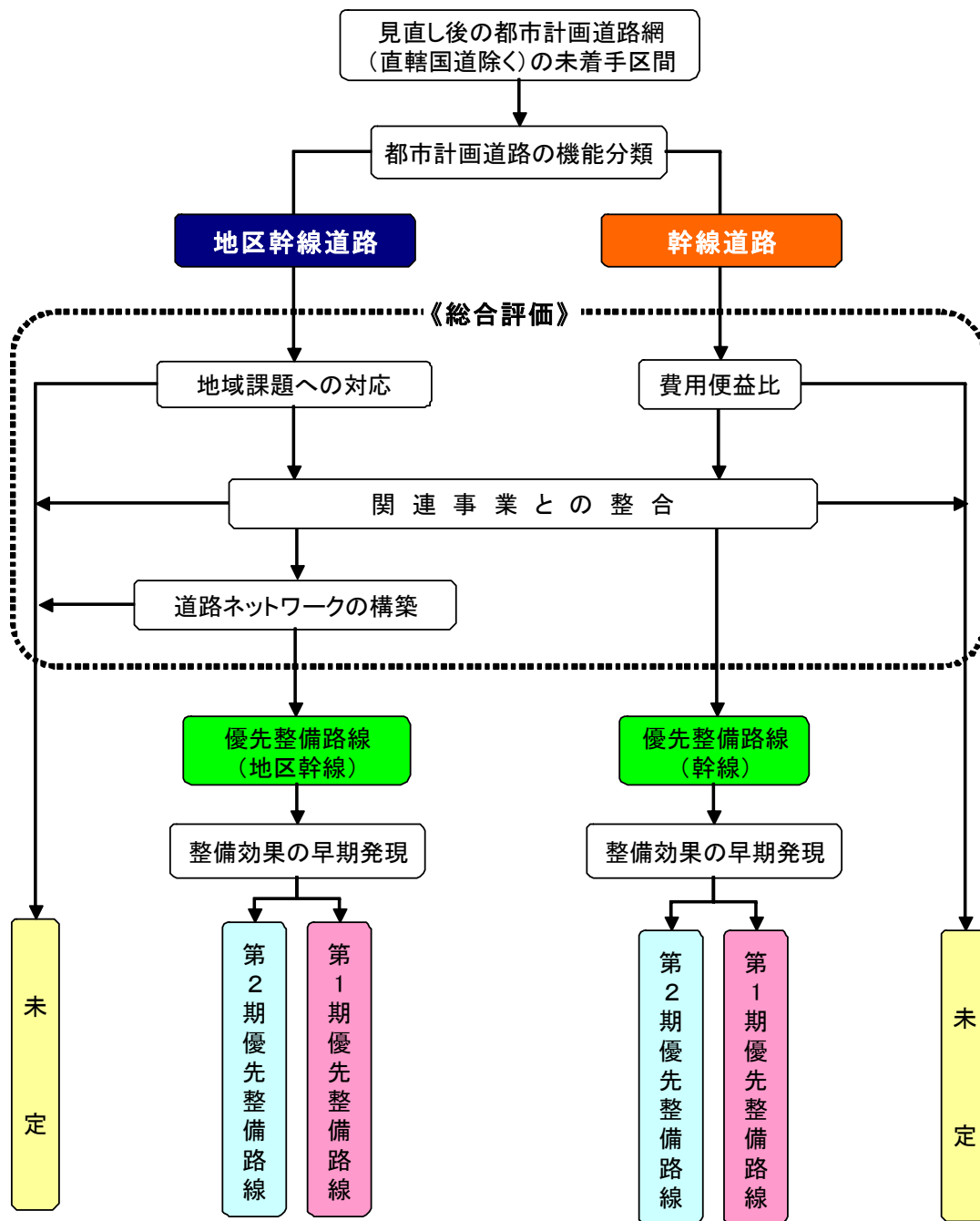
また、平成20年3月に策定された「横浜都市交通計画」では、市内の道路ネットワークの整備推進の中で、「自動車交通を円滑化するための抜本的な対策として、市内の3環状10放射道路を中心とした放射環状型の道路ネットワークの形成を図ります。道路網の整備にあたっては、真に必要な路線や箇所を選択し、早期に事業効果が発揮できるよう集中的に事業を推進します。」とされています。

以上の全市的な計画を踏まえ、主に広域的な課題に資する幹線道路については、3環状10放射道路のネットワーク化を優先し、費用対効果の定量的な評価指標である、費用便益比を算出します。

また、主に地域的な課題に資する地区幹線道路については、定性的な評価として都市計画マスタープラン・区プランに掲載されている地域課題への対応などを考慮します。

これらの幹線道路、地区幹線道路をあわせて総合的に評価することにより、優先的に事業着手する路線の選定を行い、優先整備路線とします。

(2) 優先整備路線の選定フロー



優先整備路線は、都市計画道路網の見直し後の道路網を対象とし、都市計画道路の役割により「幹線道路」と「地区幹線道路」に分類します。

「幹線道路」は、3環状10放射道路のネットワーク化を優先し、費用便益比により優先的に事業着手する路線の選定を行います。

「地区幹線道路」は、地域の課題への対応を優先し、全市的な道路ネットワークの効率性や地域バランスに配慮して、優先的に事業着手する路線の選定を行います。

なお、幹線道路、地区幹線道路共に、土地区画整理事業等の関連する事業がある場合は、関連事業の整備時期を考慮し、優先的に事業着手する路線の選定を行います。

(3) 優先整備路線の選定対象

都市計画道路網の見直しにおいて、「存続」、「変更候補」、「追加候補」とした路線を、優先整備路線の選定対象とします。

ただし、直轄国道（国が事業実施予定の国道）については、選定対象から除きます。



(4) 都市計画道路の機能分類

「都市計画道路網の見直しの基本的な考え方」では、都市計画道路網の見直しの対象である「幹線街路」について、都市の重要な拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携するなど、都市構造に対応したネットワークを形成する「主要幹線街路」、都市内の各地域又は主要な施設相互間の交通を集約して処理する「都市幹線街路」、主要幹線街路または都市幹線街路で囲まれた区域内で発生・集中する交通を処理する「補助幹線街路」に分類しています。

優先整備路線の選定にあたっては、「主要幹線街路」と「都市幹線街路」を幹線道路と位置付け、「補助幹線街路」については、地区幹線道路と位置付けます。

都市計画マスタープラン全市プランでは、3環状10放射道路を幹線道路としていますが、3環状10放射道路以外の道路についても、広域的な課題に資する幹線道路の機能を有している道路があるため、「都市計画道路網の見直しの基本的な考え方」で示されている「骨格的な道路網の検証」の評価の考え方に基づき4つの指標により該当する道路を「幹線道路」、それ以外の道路を「地区幹線道路」と位置付けます。

「都市計画道路網の見直しの基本的な考え方」より

【骨格的な道路網の検証】

- 主要幹線街路は、市内の主要な都市拠点などの配置や自動車専用道路との連携に対応しているか
- 主要幹線街路は、周辺都市の主要な都市拠点との連携を高めているか
- 主要幹線街路は、1次緊急輸送路の適正な配置に寄与しているか

指標1	市内の拠点を相互に結んでいるか
指標2	高速道路のインターチェンジへのアクセス向上が期待できるか
指標3	市内の拠点と周辺都市の主要な都市拠点との連携を高めているか
指標4	1次緊急輸送路に指定されている、もしくは行政機関・総合病院などとの連携を高めているか



凡 例	
	幹線道路 3環状10放射道路 及び国道
	幹線道路 その他幹線道路
	地区幹線道路

図 都市計画道路の機能分類

(5) 費用便益比について（幹線道路）

幹線道路に位置付けた路線については、費用対効果の定量的な評価指標である費用便益比の計算を行います。

3環状10放射道路については、早期にネットワーク化できる区間を優先的に事業着手する路線として選定しています。

また、3環状10放射道路以外の幹線道路については、優先的に事業着手する3環状10放射道路と同等以上の費用便益比を持つ路線を選定しています。

費用便益比とは、事業の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための指標です。

事業の効果のうち、客観的に把握が可能で、かつ効果を貨幣換算できるものを「便益」として計算し、道路事業に要する費用や道路の維持管理にかかる「費用」で割ったものが費用便益比です。国土交通省の費用便益分析マニュアルでは、便益の算定として、目的地までの所要時間の短縮によって得られる時間価値としての「走行時間短縮便益」、燃費などが向上することによる「走行経費減少便益」、道路の整備・改良により、交通事故による社会的損失が減少することによる「交通事故減少便益」の3つの項目を挙げています。費用便益比の値が大きいほど「費用に対して効率よく効果が発生する事業」と判断することができます。

$$\text{費用便益比} = \frac{\text{便益（走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益）}}{\text{費用（用地費＋工事費＋道路維持管理費）}}$$

(6) 地域課題への対応について（地区幹線道路）

地区幹線道路に位置付けた路線については、都市計画マスタープラン・区プランにおいて、位置付けられている緊急性の高い「地域課題への対応」について評価を行います。

「地域課題への対応」については、「鉄道による地域分断の解消」、「横浜環状道路関連及びインターアクセスの改善」、「バス通りの安全対策等」といった3つの視点で評価します。「鉄道による地域分断の解消」や「横浜環状道路関連及びインターアクセスの改善」に資する路線については、整備効果が高く、沿道地域のみならず周辺地域の課題解消に貢献するため、また、「バス通りの安全対策等」に資する路線は、沿道地域の安全なまちづくりに貢献するため、優先的に事業着手する路線として選定しています。

視点1	鉄道による地域分断の解消（及び踏切除却）に資する路線
視点2	横浜環状道路関連及びインターアクセスの改善に資する路線
視点3	バス通りの安全対策等に資する路線

(7) 関連事業との整合

優先整備路線の選定にあたっては、土地区画整理事業などのまちづくりが具体化した場合や、米軍施設の返還後の土地利用の検討が具体化した場合、新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合など、都市計画道路を単独に整備するのではなく、これらの関連する事業の事業時期と整合を図る必要があります。

このため、関連事業の事業時期が未定の場合、関係する未着手の都市計画道路の事業着手時期についても未定としています。また、関連事業の事業時期が明らかになっている場合は、この事業時期に合わせ、優先的に事業着手する路線としています。

(8) 道路ネットワークの構築

地区幹線道路については、都市計画道路だけではなく、バス通りなど既存の道路を含めた道路ネットワークの構築に寄与する路線を、優先的に事業着手する路線として選定しています。

なお、道路ネットワークを考慮する上では、全市の都市計画道路の整備バランス（優先整備路線の整備による全ての区における都市計画道路の整備率）を考慮しています。

(9) 優先整備路線における第1期、第2期の選定について

(5)～(8)までの総合評価により、選定された優先整備路線の中でも、骨格的な道路やネットワークの欠落区間（連続する区間が整備済み又は事業中）として、整備により道路の連続性が高まる路線など、整備効果の早期発現が見込まれる路線については、より先行的に整備すべき路線（第1期優先整備路線）として、平成19～27年度頃に事業に着手します。

3 優先整備路線の選定

(1) 優先整備路線



図 優先整備路線位置図

(2) 幹線道路の優先整備路線

【第1期優先整備路線】

	路線番号	路線名	延長(m)	区	費用便益比
①	3・2・1	横浜藤沢線	1,800	戸塚、栄	5.1~6.1
②	3・3・9	国道16号線	400	瀬谷	16.0
③	3・3・11	環状3号線 ^{※1}	6,100	戸塚、泉、瀬谷	5.0~5.2
④	3・3・26	川崎町田線	900	青葉	17.4
⑤	3・3・27	国道1号線	700	保土ヶ谷	8.0
⑥	3・3・32	横浜上麻生線 ^{※1}	900	神奈川、港北	5.3~14.8
⑦	3・3・46	烏山線 ^{※1}	900	港北	5.1
⑧	3・4・2	横浜逗子線	600	金沢	10.3
⑨	3・4・3	環状4号線	1,900	栄、瀬谷	7.6~11.8
⑩	3・4・12	鴨居上飯田線	2,200	保土ヶ谷、緑、旭	5.3~5.4
⑪	3・4・13	横浜厚木線	700	瀬谷、旭	5.0
⑫	3・4・21	東京丸子横浜線	3,300	港北	6.2~6.3
⑬	3・5・13	大田神奈川線	800	神奈川	6.8

【第2期優先整備路線】

	路線番号	路線名	延長(m)	区	費用便益比
⑭	3・2・1	横浜藤沢線	1,000	戸塚、栄	13.3
⑮	3・2・2	羽沢池辺線	1,500	都筑、緑	5.1
⑯	3・3・9	国道16号線	900	旭、瀬谷	16.0
⑰	3・3・10	環状1号線	500	保土ヶ谷	6.0
⑱	3・3・11	環状3号線	3,500	泉、瀬谷	5.0~8.6
⑲	3・3・16	桂町戸塚遠藤線	2,900	戸塚、泉	5.1~14.5
⑳	3・3・22	中山北山田線	600	緑	5.2
㉑	3・3・24	宮内新横浜線 ^{※1}	1,500	港北	12.0
㉒	3・3・26	川崎町田線 ^{※1}	2,800	港北、鶴見	10.2
㉓	3・3・27	国道1号線	1,300	戸塚	12.5
㉔	3・3・45	佐江戸北山田線	400	都筑	5.0
㉕	3・4・2	横浜逗子線	900	金沢	10.3
㉖	3・4・3	環状4号線 ^{※1}	1,200	栄	11.1
㉗	3・4・7	柏尾戸塚線	600	戸塚	5.6
㉘	3・4・10	権太坂和泉線	1,300	戸塚	5.0
㉙	3・4・12	鴨居上飯田線	2,200	旭、保土ヶ谷	5.2
㉚	3・4・13	横浜厚木線	700	旭、瀬谷	5.0
㉛	3・4・21	東京丸子横浜線	1,100	港北	5.5
㉜	3・4・22	菊名線	300	港北	8.9
㉝	3・5・13	大田神奈川線	800	鶴見	8.9
㉞	新規	(仮称)新吉田中川線 ^{※2}	2,100	都筑	7.6

(3) 地区幹線道路の優先整備路線

【第1期優先整備路線】

	路線番号	路線名	延長 (m)	区	主な地域課題等
1	3・2・12	上郷公田線	1,400	栄	インターアクセスの改善
2	3・3・17	下永谷大船線	200	栄	インターアクセスの改善
3	3・3・33	東神奈川線	500	神奈川	臨港幹線道路の整備
4	3・3・50	恩田元石川線	1,200	青葉	バス通りの安全対策等
5	3・4・27	岸谷線 ^{※1}	900	鶴見	鉄道による地域分断の解消
6	3・5・2	汐見台平戸線	800	南	バス通りの安全対策等
7	3・5・8	六角橋線	600	神奈川	バス通りの安全対策等
8	新規	(仮称)白根線 ^{※2}	400	旭	バス通りの安全対策等

【第2期優先整備路線】

	路線番号	路線名	延長 (m)	区	主な地域課題等
9	3・3・14	舞岡上郷線	300	戸塚	バス通りの安全対策等
10	3・3・17	下永谷大船線	1,800	戸塚、港南	バス通りの安全対策等
11	3・3・50	恩田元石川線	1,100	青葉	バス通りの安全対策等
12	3・4・32	由比ヶ浜関谷線	600	戸塚	インターアクセスの改善
13	3・5・2	汐見台平戸線	900	南、港南	バス通りの安全対策等
14	3・5・3	泥亀釜利谷線	800	金沢	バス通りの安全対策等
15	3・5・7	坂本鶴ヶ峰線 ^{※1}	1,900	保土ヶ谷、旭	バス通りの安全対策等
16	3・5・11	高田日吉線 ^{※1}	2,300	港北	バス通りの安全対策等
17	3・5・14	浜町矢向線	1,200	鶴見	鉄道による地域分断の解消
18	新規	(仮称)上矢部岡津線 ^{※2}	1,400	戸塚、泉	インターアクセスの改善

【優先整備路線の延長】

第1期	27.2km
第2期	40.4km
合計	67.6km

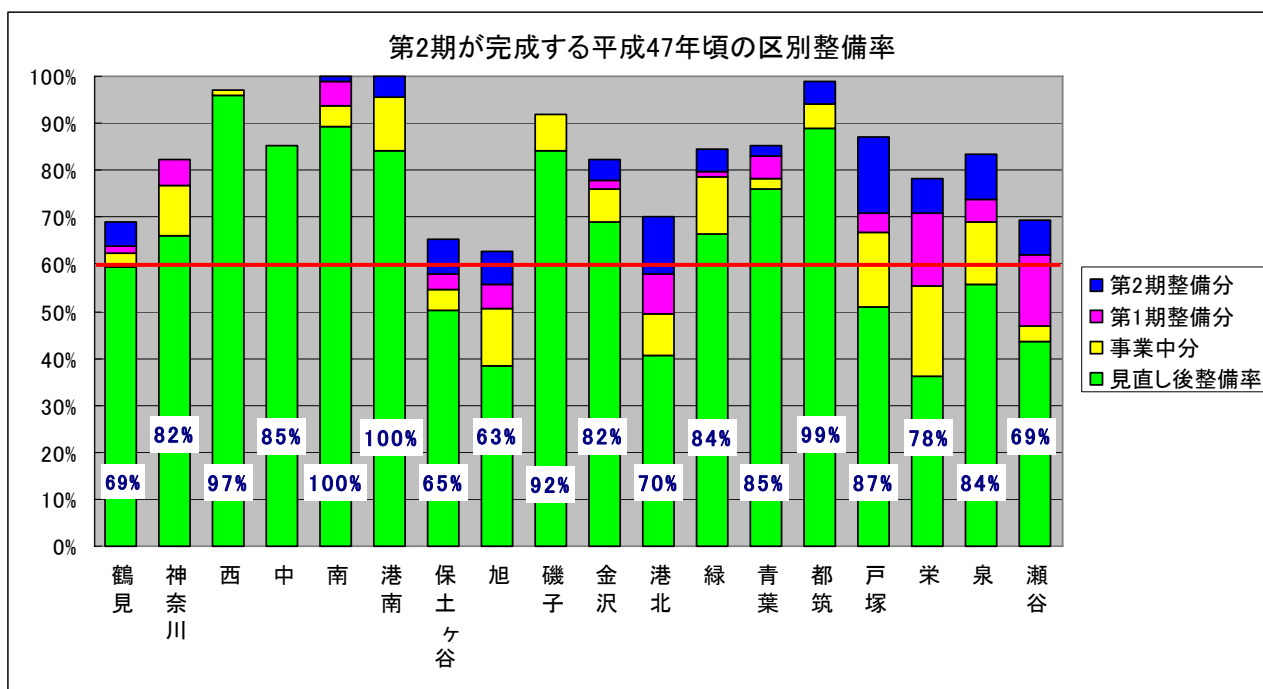
※ 「都市計画道路網の見直しの素案」において、「変更候補（※1）」「追加候補（※2）」となった路線については、今後、延長が増減する可能性があります。

(参考) 優先整備路線による整備率

優先整備路線の整備により、都市計画道路全体の整備率は80%を越え、3環状10放射道路は概ね完成します。また、全ての区の整備率は60%以上となり、鉄道による地域分断の解消が進むとともに、高速道路のインターチェンジへのアクセス性が向上し、地域バランスのとれた道路ネットワークとなります。

※ 全市の整備率

	現在 (18年度末現在)	第1期完了 (平成37年頃)	第2期完了 (平成47年頃)
都市計画道路	63%	75%	80%
3環状10放射道路	72%	90%	概ね完成



「都市計画道路網の見直しの素案（案）」説明会

議事要旨

平成 20 年 5 月

横浜市

1 開催状況

日 時	会 場	参加者数 (主催者側を除く)
平成20年1月25日(金) 午後7時~8時30分	戸塚公会堂 講堂 (戸塚区)	20人
平成20年1月28日(月) 午後7時~8時30分	青葉公会堂 講堂 (青葉区)	33人
平成20年1月31日(木) 午後7時~8時30分	磯子公会堂 講堂 (磯子区)	18人
平成20年2月5日(火) 午後7時~8時30分	旭公会堂 講堂 (旭区)	25人
平成20年2月8日(金) 午後7時~8時30分	港北公会堂 ホール (港北区)	23人
平成20年2月13日(水) 午後7時~8時30分	鶴見公会堂 ホール (鶴見区)	43人
平成20年2月15日(金) 午後7時~8時30分	瀬谷公会堂 講堂 (瀬谷区)	97人
平成20年2月22日(金) 午後7時~8時00分	開港記念会館 講堂 (中区)	14人
計		273人

2 主催者側の主な出席者

【北東部・・・青葉区、港北区、鶴見区、中区の各会場】

所 属	役 職	氏 名
道路局計画調整部企画課	都市計画道路担当課長	松尾 寛
	都市計画道路担当係長	櫻井 暁人
	都市計画道路担当係長(司会)	上田 祐一郎

【南西部・・・戸塚区、磯子区、旭区、瀬谷区の各会場】

所 属	役 職	氏 名
道路局計画調整部企画課	都市計画道路担当課長	小林 慶一
	都市計画道路担当係長	上田 祐一郎
	都市計画道路担当係長(司会)	櫻井 暁人

3 議事要旨のとりまとめ

- ・ 説明会での質疑の主なものを抽出し、わかりやすい表現でまとめました。
- ・ テーマ毎に分類しました。
- ・ 質疑応答を行う前の主催者側の説明は省略しました。

4 議事要旨目次

説明会場	ページ
戸塚公会堂 講堂	3
青葉公会堂 講堂	6
磯子公会堂 講堂	8
旭公会堂 講堂	9
港北公会堂 ホール	12
鶴見公会堂 ホール	13
瀬谷公会堂 講堂	17
開港記念会館 講堂	21

◇ 素案（案）・個別路線等に対する質問・意見

Q 自分の住んでいるところの都市計画道路について、具体的な構造等を知りたい。

A 事業化に合わせ具体的な検討を行っていくので、検討結果がまとまった段階で、説明会などによりご説明していきます。

Q 下永谷大船線の着手時期が未定となっている区間の取扱いはどうなるのか。

A 下永谷大船線の必要性は高いと考えていますが、県道と並行することから、今回の見直しでは、優先整備路線としていません。

Q 環境に配慮して欲しい。存続となっているが、変わる可能性はあるのか。

A 存続となっている路線は、必要性が高い路線となっており、基本的には整備していきたいと考えております。環境への配慮といたしましては、事業実施段階で、遮音壁や低騒音舗装の採用など、実施できるものを検討していきたいと考えています。

Q 横浜藤沢線の存続区間では、どのように環境に配慮されるのか。

A 今回の見直しでは、必要性の検証までを行っており、具体的な環境対策等につきましては、事業化の際の構造検討などを行う時点で、あわせて検討していきます。

◇ 優先整備路線（整備時期）

Q 事業着手とは何を意味するのか。

A 幹線街路の多くは、国からの補助金を受けて、事業を進めています。事業着手とは、国の事業採択をもらい予算化が認められた時点のことを指しています。事業着手した後、必要となる用地の測量や取得に入っていきます。

Q 1期の優先整備路線の中でも、優先順位があるのか。

A 1期、2期それぞれの優先整備路線の中の序列は、決めていません。具体的には、前後の区間の事業進ちょくや、道路ネットワークがつながることによる整備効果などを考慮しながら決めていきます。

Q 1期、2期が入れ替わることはあるのか。

A お配りした資料の留意事項にも記載しましたが、様々な前提条件もあり、状況の変化によっては、変わることもあります。

Q 配られた広報紙の1ページにある路線の一覧表の番号順で、優先順位が決まっているのではないか。

A 一覧表の都市計画道路の順番は、都市計画道路に付けられた「路線番号」順となっています。

Q もっと具体的な事業着手の時期や、着工、完成時期を示して欲しい。
A 具体的なスケジュールは、現在事業中の路線の進ちょく状況などを考慮しながら決めていくため、現時点ではお示しできませんが、概ねの着手時期ということで、1期と2期に分けて、お示しました。

Q 2期（平成28年度から37年度頃）に事業着手ということは、それまでの間は工事をしないということか。

A 優先整備路線としてお示した時期は、道路整備関係予算が現在と同水準で推移するものとして、概ねの着手時期をお示ししています。また、個々の路線の着手時期は、予算とともに、前後の区間の事業進ちょくなども考慮しながら決定するので、幅を持たせて示しています。

◇ 今後の進め方

Q 事業着手するために、国に補助金の申請をしたかどうかは、市民にもわかるのか。

A 事業を進めるにあたっては、説明会等を行ってまいります。

Q 必ず行わなければならない説明会は何回あるのか。

A 事業認可を取得して、事業を始める際には行います。また、大きな変更など必要に応じてご説明してまいります。

◇ 用地補償

Q 用地を売却する場合、先行取得制度を活用する場合と、事業着手後に売却する場合では、土地の売却価格に差が出るのか。

A 先行取得は、次の事業化を念頭に置いて、現在は、横浜藤沢線など4路線を先行取得路線としており、地権者の方から買い取りの要望があった場合に、対応しています。どちらの場合でも、不動産鑑定士に依頼して、土地の価格を算定しています。

Q 総事業費に占める工事費と用地補償費の割合は、どれくらいなのか。

A 工事費と用地補償費の割合は、道路構造などにより異なってくることから、一概には言えませんが、平均すると、総事業費の7割程度が用地補償費となっています。

Q 所有する敷地の図面に計画線が引かれているが、この線が道路の線と考えて良いのか。立ち退く補償はどうなるのか。

A お持ちの図面は、都市計画図を基に、都市計画道路の線形を入れているものと思われる。

事業の中では、測量を行い、道路にかかる用地を確定させてから、具体的な用地取得等のお話をさせていただきます。

Q 少しだけ都市計画線にかかっている場合は、補償はどうなるのか。

A 都市計画道路が用地にかかる状況によって変わりますので、一概には言えません。個別にご説明させていただきます。

◇ 市民意見・広報

Q 市民の意見は、どのようにして提出すればよいのか。

A (郵便やEメールでの意見の提出方法等についてご説明しました。)

Q 都市計画道路網の見直しに対するこれまでの市民意見を閲覧することはできるのか。

A 道路局ホームページで見ることができます。

Q 広報紙をたまたま見たから、今回の説明会に参加できた。もっと広報して欲しい。

A できる限り広くお知らせしたいとの考えから、今回の「見直しの素案(案)」では、「広報よこはま」に挟み込んで、広報することにしました。今後も、できる限り幅広く、広報していきたいと考えています。

Q 計画をもう少し丁寧に情報提供して欲しい。

A 今後も、進ちょく状況等に応じて、情報提供を行ってまいります。

【意見・要望】

○ オープンハウスが1日だけなのはおかしい。公民館などに、資料を置いて欲しい。

◇ 見直し対象外の都市計画道路及び道路行政全般

Q 市の職員の異動のサイクルはどれくらいか。

A 職員(職種、職場など)によって異なりますので、一概に言えません。

Q 都市計画道路の計画を立てた起案者は、責任を持っているのか。

A 都市計画道路については、組織として計画・立案しています。

◇ 素案（案）・個別路線等に対する質問・意見

Q タウンセンターは、ただでさえ渋滞が激しいのに、第三京浜から大型の車も通るような（仮称）新吉田中川線を整備するメリットはあるのか。また、（仮称）新吉田牛久保線と（仮称）荏田中川線は、どのように考えているのか。

A 都筑区の構想路線については、「都筑区まちづくりプラン」では、「第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターとのアクセス性を高める新吉田中川線（仮称）の整備」、「荏田中川線（仮称）、新吉田牛久保線（仮称）の整備の検討」とされています。（仮称）新吉田中川線については、港北ニュータウンまたは新横浜方面から、タウンセンターに向かう交通のかなりの部分を担うことができ、日吉元石川線や新横浜元石川線の交通混雑緩和に貢献できるなど、整備効果は高いと考えています。

Q （仮称）新吉田中川線の工事中的環境へのインパクトがどの程度あるのか。実際にこれを整備する予算は。

A （仮称）新吉田中川線については、現段階では具体的な幅員、ルート、工法等の検討はしておりません。今後、それらを検討し、皆さまへお示しする段階でご説明できるものと考えています。なお、平成19年に公表した「都市計画道路網の見直しの方向」では、今後必要な事業費を算出するにあたり、1キロメートルあたり平均50億円を事業単価としています。

Q タウンセンターから国道246号線に接続する道路の予定は無いのか。

A 国道246号線とこのエリアの連絡としては、新横浜元石川線や日吉元石川線などの都市計画道路が既に整備されており、現在の道路ネットワークでほぼ満足できると考えています。

◇ 優先整備路線（整備時期）

Q 山下長津田線の鴨居地区から神奈川区三枚町までを早く整備して欲しい。

A 都市計画道路のネットワークとしては、並行している羽沢池辺線の事業を現在進めているので、その進ちょくと、周辺道路の交通状況等を見ながら、山下長津田線の事業着手時期を検討してまいります。

Q 中山北山田線の着手時期は、2期となっているが、いつ頃の着手になるのか。

A 都橋の架け替えや川和踏切の改良の状況を見ながら、立体化の事業を計画して行きたいということで、平成28年度から37年度頃の着手としています。

Q 羽沢池辺線を優先的に整備しているとのことだが、いつ山下長津田線の鴨居地区と接続するのか。

A 羽沢池辺線（羽沢・菅田地区）の事業認可期間については、平成20年度までとなっています。ただ、進ちょく率は、平成18年度末で25%となっており、延びると考えられます。

Q 恩田元石川線の鉄町のあたりは、着手時期が平成 19 年度となっているが、今の進ちょく状況は。

A 鉄地区については、平成 15 年に恩田元石川線が都市計画決定した後に、先行取得という位置付けの路線にさせていただいており、第 1 期ということで、平成 19 年度から 27 年度頃までに、優先的に着手する路線としています。

Q 青葉区の柿生町田線は、着手時期が未定となっているが、川崎市や町田市の計画はどのようになっているのか。

A 柿生町田線は、北側は鶴川の駅に向う川崎市の都市計画道路と接続しており、南側も町田市の都市計画道路と接続しています。町田市、川崎市共に、現時点では整備は進んでいない状況です。

【意見・要望】

○ 山下長津田線は、昭和 30 年代に都市計画決定されており、区域内に住む住民に対して制限をかけ続けているのであるから、鴨居地区から神奈川区三枚町までを早期に整備して欲しい。

◇ 予算・財源関係

Q 予算の裏づけが無い計画のように見受けられる。第 1 期にはどれくらいの予算を見込んでいるのか。また、平成 18 年度の道路の整備費はどのくらいか。

A 今回の優先整備路線の整備にあたっては、現在の道路整備関係予算が現在と同水準で進むものということを前提に、概ね年間 200 億円から 250 億円を都市計画道路の整備に使っていかうという計画です。また、平成 18 年度は、都市計画道路を含む道路の整備費としては 500 億円程度使っています。

【意見・要望】

○ 1 kmあたり 50 億円ということだが、仮に年間 250 億円かけても 191 km を整備するには 40 年以上かかる。もっと道路にも予算を配分すべき。

◇ 見直し対象外の都市計画道路及び道路行政全般

Q 中山北山田線と交差している市ケ尾町から貝の坂方面に向かう主要地方道横浜上麻生の拡幅工事は予定されていないのか。

A 都市計画道路ではない主要地方道などについては、今回の「見直しの素案(案)」の中では整備時期をお示ししていません。渋滞交差点の改良や歩道設置などの局所的な改善については、必要性に応じて引き続き行ってまいります。

◇ 素案（案）・個別路線等に対する質問・意見

Q 用途地域については、今回は行わないが、個別路線の具体的検討に合わせて見直しが行われると考えてよいのか。

A 今回の見直しで廃止される路線については、変更しないものと考えています。変更等が行われる路線につきましては、変更内容に合わせて路線ごとに確認し、必要であれば見直したいと考えています。

Q 今回の「見直しの素案」は、都市計画審議会にかかってから原案になるのか。

A お示しした「見直しの素案（案）」とは、既に都市計画決定されている未着手の路線・区間について検証し、「存続」、「変更」、「廃止」及び「追加」の4つのパターンに分類したものです。

「廃止」の候補路線については、市民の皆さまにご説明し、また、「変更」と「追加」の候補路線については、平成20年度以降、線形等の検討を行い、市民の皆さまのご意見も踏まえつつ、都市計画の手続きに入っていきます。都市計画審議会には、この中で諮っていきます。

◇ 今後の進め方

Q 都市計画変更等の手続きは、具体的にはいつ頃になるのか。

A 平成20年度以降、路線ごとに検討を行い、案がとりまとまった路線から、順次手続きに入っていきます。

なお、廃止路線につきましては、できるだけ早く手続きを行っていきたいと考えています。

◇ 素案（案）・個別路線等に対する質問・意見

Q 昭和30年代に多くの都市計画道路が決定されているが、これまで道路ができなかった理由を踏まえて、見直しを行う必要があるのではないか。

A 戦後の人口急増と、市街地の郊外区への急激な広がり、道路整備が追いついていけなかったのが原因と考えています。

Q 旭区の整備率、道路密度は低い。特に、国道16号線は、区内の全線が未着手となっているが、4車線化となると大変な事業。即効対策として、右折レーンの設置、信号の連携などできるところから進めるように、国土交通省に強く働きかけて欲しい。

A 国道16号線は、国の直轄区間として、国の計画により整備されることから、優先整備路線にはしていませんが、区連会からもご要望をいただいております。地域の要望として、国に伝えていきます。

Q 相鉄線が、新たに西谷駅から羽沢方面に抜ける計画（東部方面線）があるが、鶴ヶ峰付近の立体化との関連はあるのか。

A 東部方面線は、平成27年を目標に検討を進めていますが、鶴ヶ峰の踏切対策は、別途、考えていくことになると思います。

【意見・要望】

○ 国道16号線については、ピンポイントの交差点改良などを、国に要望して欲しい。

○ 旭区に来て40年になるが、近隣でできた道路は、保土ヶ谷バイパスだけである。今ある都市計画道路を一日も早く整備して欲しい。

◇ 優先整備路線（整備時期）

Q 市の整備率が60%となっているのに対し、瀬谷区の整備率は30%となっている。このような整備が進んでいない区を重点的に整備する考えはないのか。

A 優先整備路線とした第1期、第2期の路線が完成すると、全市では、約80%、すべての区で60%以上の整備率になるものと考えています。

Q 坂本鶴ヶ峰線の相鉄線の踏切（鶴ヶ峰2号踏切）は、ラッシュ時には踏切が開かず通れない。これが優先整備路線になっていないのはなぜか。また、相鉄線（鶴ヶ峰駅付近）は、立体化するのか。

A 鶴ヶ峰2号踏切については、踏切対策の検討を行っており、この検討結果を踏まえて都市計画道路の整備を考えていくため、今回の「見直しの素案（案）」では、整備時期を「未定」としてしています。

なお、相鉄線の立体化については、現段階では決まっていません。

Q 坂本鶴ヶ峰線の相鉄線との交差部の区間は、踏切の検討を行っているので「未定」となっているということによいのか。

A 踏切の検討については、現在行っているところです。

なお、資料 1 ページの下段に示した「今後の計画と整備における留意事項」の中では、「次の場合には、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進ちょくに合わせて検討してまいります。」とした事例の中で、「・・・新たな鉄道立体事業など、まちづくりが具体化した場合」としてお示ししておりますが、今回の「見直しの素案（案）」の中では、踏切対策が具体化していないので、「未定」としています。

Q 坂本鶴ヶ峰線の沿道に住んでいるが、環状 2 号線が開通してから坂本鶴ヶ峰線の渋滞が始まった。いつ立ち退きを迫られるか不安であり、行き止まりのような道路を造られても困る。もっとスムーズに事業を進めて欲しい。

A 今回の「見直しの素案（案）」の公表にあわせて、優先整備路線として、概ねの着手時期をお示ししました。沿道の市民の方にとっても、10 年単位ではありますが、事業着手までの目安になるものと考えています。

今後も、道路ネットワーク等を考えながら、効率的に整備を進めていきたいと考えています。

◇ 予算・財源関係

Q 道路特定財源の暫定税率が問題となっているが、道路整備の財源については、どのように考えているのか。

A 今回の「見直しの素案（案）」では、街路整備の予算が、現在と同水準で推移したものと、優先整備路線を示しています。暫定税率が変わり、予算も変われば、優先整備路線の着手時期は前後する可能性があります。

Q 国道、県道、市道などを整備するときの財源（国からの補助金等）は、どうなっているのか。

A 国が直接整備する国道（直轄国道）については、国、県、市が負担して道路を造ります。

それ以外の、横浜市が整備する都市計画道路の多くは、国から概ね半分の補助金を受けて整備しています。

◇ 見直し対象外の都市計画道路及び道路行政全般

Q 都市計画決定から約 40 年経過しているが、これまで何をしてきたのか。

A 昭和 50 年頃の都市計画道路の整備率は 30%程度しかなく、他都市との比較でも分かるように、非常に遅れています。これまでの間も、都市計画道路の整備に努めてきたところです。平成 18 年度末の都市計画道路の整備率は、約 63%となっています。

なお、国の方では、平成 12 年頃から都市計画道路の見直しについての動きがあり、横浜市でも、平成 16 年度から、見直しに着手しています。

- Q 旭区内の鴨居上飯田線の事業中区間の用地買収が進まないのはなぜか。
- A 鴨居上飯田線については、現在用地取得を進めているところであり、用地取得率は、平成 18 年度末で約 61%となっています。
- Q 旭区内の保土ヶ谷二俣川線は、整備済となっても、渋滞が解消されていない。また、歩行者と自転車が接触しそうなところがある。
- A ご指摘の区間（旭区南本宿付近）は、古い基準により、幅員 11m で整備されています。市内の歩道の拡幅整備は進んでいないのが現状ですが、できる限り、対応していきたいと考えています。
- Q 保土ヶ谷二俣川線の一部に、信号の接続が悪いところがあるが、なんとかならないのか。
- A 場所を確認し、関係部署に伝えます。

◇ 素案（案）・個別路線等に対する質問・意見

Q 日吉元石川線の廃止区間について、存続で検討してもらいたい。

A 東京丸子横浜線（綱島街道）、日吉元石川線などの道路ネットワークを考えると、日吉元石川線の東京丸子横浜線との交差点から綱島日吉線までの区間は、幅員 18m の現道で交通機能の代替ができるものと考えています。

Q （仮称）新吉田牛久保線は都市計画決定されていないと思うが、今後、都市計画決定、最終的に道路ができ上がるまでの期間はどのくらいかかるのか。

A 都筑区の構想路線については、「都筑区まちづくりプラン」では、「第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターとのアクセス性を高める新吉田中川線（仮称）の整備」、「荏田中川線（仮称）、新吉田牛久保線（仮称）の整備の検討」としています。（仮称）新吉田牛久保線については、「都筑区まちづくりプラン」を踏まえ、今後、都筑区内のまちづくりや周辺道路の交通状況等を見ながら、整備に向けた検討を行ってまいります。

Q 高田日吉線の東京丸子横浜線から宮内新横浜線までの区間については、都市計画線と現道との関係はどうなっているのか。

A 高田日吉線の東京丸子横浜線から宮内新横浜線までの区間については、基本的に現道を拡幅しながら整備して行く予定としていますが、現道が狭く、曲がりくねっている部分もあることから、一部ショートカットする形で、新たに道路を造る部分も出てきます。

Q 都市計画線にかかっている家屋は全部買収しなければならないので、大変なことになるのではないか。住民の声があれば、変更できるのか。

A 高田日吉線の東京丸子横浜線（綱島街道）から宮内新横浜線までの区間については、既に都市計画決定されている部分を尊重する形で検討しています。

【意見・要望】

○ 高田日吉線の東京丸子横浜線（綱島街道）から宮内新横浜線までの区間については、現道を活かした計画にしてほしい。

◇ 優先整備路線（整備時期）

Q 東京丸子横浜線の第 1 期になっている区間について、具体的な事業着手の時期と場所の説明をして欲しい。

A 東京丸子横浜線については、現在、川崎市境付近から日吉駅付近の日吉地区が事業中です。日吉駅付近から日吉元石川線までの区間、日吉元石川線から綱島駅付近までの区間、樽町交差点から大豆戸交差点までの区間をそれぞれ第 1 期としており、日吉地区の進ちょくにあわせて、順次着手してまいります。

◇ 素案（案）・個別路線等に対する質問・意見

Q 既存の道路について、電柱の地中化等を行っていけば、現道でも十分な幅員があり、バスでも通れるようになる。既存の道路をいかに広く使うかということを考えてはどうか。

A 横浜の将来を考えると、幹線道路のネットワーク、特に3環状10放射道路や、それを補完するような地区幹線道路については、必要性が非常に高いと考えています。幹線道路のネットワークの整備と並行して、既存の道路についても、電線類の地中化、交差点改良、歩道設置など局所的な改善を行いながら、市内の道路交通環境を良くしていきたいと考えています。

Q 岸谷線と岸谷生麦線は同じ都市計画道路だが、500mも離れていない。そこに二つの南北道路が必要なのか。

A 鶴見区の南北道路としては、現在、鶴見溝ノ口線1路線だけとなっており、南北分断の解消に資する路線として、現在事業中の岸谷生麦線に加え、岸谷線と浜町矢向線について、優先的に着手して行きたいと考えております。

Q 岸谷線は、凍結していたのになぜ復活したのか。

A 岸谷線は、昭和32年に都市計画決定され、今の形になったのが昭和47年です。その後事業を行っていない路線ですが、凍結していたわけではありません。

Q 私としては、やはり道路は必要だと思う。今の見直しには賛成だ。横浜市は、他都市と比べて都市計画道路の整備率が低い。都市計画法に基づく道路の整備だけでなく、港北ニュータウンのようなまちづくりの中で広幅員の道路を整備してきたことも、都市計画道路の整備率が低い一因となっているのではないか。

A 都市計画道路の大都市比較については、計画道路延長、進ちょく率ともに他の大都市よりも低い水準にあることは確かです。青葉区の田園都市線沿線の土地区画整理事業の中では、広幅員の道路がかなり造られていますが、事業に先立ち都市計画道路として都市計画決定していないことも、水準が低いことにつながっていると思われます。

Q 岸谷線を造る理由として、生見尾踏切の事故が多いという話があったが、大きな事故は起こっていない。生見尾人道橋を改良すれば、踏切事故は解消されるのではないのか。

A 生見尾踏切は人と自転車と自動車が渡っている状況で、まだ重大な事故は起こっていませんが、年間100件に及ぶ踏切支障事故が発生しており、JRの事故としては多い所です。生見尾踏切の事故解消には、直近の都市計画道路である岸谷線の整備と、生見尾の人道橋の改修が大きな役割を果たすと考えております。

【意見・要望】

- 道路局からのお知らせの中で、活力あるまちづくり、安全なまちづくりなど6つの視点が書かれているが、岸谷線に合致するものは何も無い。反対に全部壊す。こんなことで本当に岸谷線は必要なのか。いらなと思う。
- 都筑区の構想路線については、3本のうちの1本だけを追加している。平成37年度までに事業をするのは困難でも、残りの2つの路線を追加して欲しい。
- 青葉区の恩田線については、緑の七大緑の拠点にもなっており、今回の見直しの中では当然廃止になると思っていた。本来だったら廃止すべきだったものが廃止になっていない路線については、横浜市の方から町田市などの関係機関に、積極的に働きかけて欲しい。

◇ 用地補償

- Q 先行取得した土地を事業費で買い替えする場合、単価は買収時の単価なのか、それとも時価なのか。
- A 買収時の金額で買い替えします。

◇ 予算・財源関係

- Q どのくらいの総投資額を考えているのか。道路特定財源はその中に入っているのか。
- A 「見直しの方向」の中では、概ね200kmを整備するには、1キロメートルあたり50億円程度がかかるものとして、事業中区間も含めて1兆1,400億円の事業費が必要としており、その財源には、ガソリン税などの道路特定財源が含まれます。
- Q 岸谷線の建設費は、横浜の市費なのか、それとも道路特定財源なのか。
- A 都市計画道路は、原則的に国の補助事業として進めております。国の補助事業により整備する場合、補助事業の種類にもよりますが、約半分は国の負担で、残りの半分は横浜市の市費となります。したがって、道路特定財源は大きな財源となっています。

◇ 市民意見・広報

- Q 今日の説明会には50人ぐらいしか来ていない。この50人ぐらいしか来ていないということに対して、市はどのように考えているのか。
- A 本日約50人ということですが、できる限りの広報をした結果ですので、多いのか少ないのか、一概には言えません。現在、横浜市域を4方面に分けて説明会をしており、あわせて昼間にも区別にオープンハウスを開催しています。また、連合町内会毎に、説明会を開催する要請があれば対応させていただきたいということで、各連合町内会を通してお話をさせていただいているところです。

Q 平成16年から市民の意見を聞きながらやっているということだが、市民の意見を聞いていることを知らなかった。事業ありきということで話が進んでいるのか。住民の方々の合意は得られているのか。

A 今回お示している「見直し素案(案)」は、既に都市計画決定されている路線についての見直しを行っています。一部色々な障害や都合があって、直さなければいけない路線については「変更候補」として、また、必要性が低いという路線は「廃止候補」としています。「変更候補」、「廃止候補」については、今後、地域の方々にご説明させていただき、合意形成を図りながら都市計画の手続きを進めていくということで、そのこのところを誤解のないようにお願いします。

Q 前回のパブリックコメントの結果について、区役所に行ってもなかなか見付からなかった。平成16年のときは全部で229通だが、平成19年には664通。だいぶ増えてはいるが、これは私がよその区からも集めてきて配布したから。あなたたちがきちんと広報しているのかどうか教えて欲しい。

A 今回の「見直しの素案(案)」の広報につきましては、各区の連合町内会長にお願いした上で、「広報よこはま」の各区版に折り込みをさせていただきました。「広報よこはま」は市民の6割から7割の方々がご覧になっているというアンケート結果もございます。また、道路局のホームページには非常にたくさんのアクセスをいただいているので、ホームページからも同様な資料を入手できるような工夫をさせていただいています。

Q 岸谷線を造って欲しいという要望は出ているのか。

A 鶴見区では、鉄道による南北分断が課題となっており、鉄道による分断の解消につながる道路整備の要望についてはいただいております。

【意見・要望】

○ 意見の募集は、2月29日までとなっているが、今日から16日しかない。締め切りを延ばしてもらいたい。

◇ 見直し対象外の都市計画道路及び道路行政全般

Q 都市計画道路岸谷生麦線の岸谷から生麦に至るトンネル区間で、自然界にはない「四塩化炭素」が検出された。道路局は首都高速道路株式会社とともに、5か月かけて1億円の予算で安全性を調査すると答えている。どのようになっているのか詳しく説明して欲しい。

A 1月10日に高射砲の砲身の出土について、1月25日に基準値を超える有害物質の検出について、記者発表させていただき、2月8日に首都高速株式会社からの工事のお知らせとして、岸谷生麦線沿線の町内会の皆さまにお知らせさせていただいているところです。

Q 1988年に公害はもう終わったということで、公害認定地域が廃止された。全国で80数箇所あったそうだが、横浜市は、公害患者や気管支関係の患者さんに対して、全く助成や援助をしていない。1988年から公害対策を何かやっているか。

A 公害の対策という広い意味でのお答えは、私どもの方では用意はしていませんが、鶴見区内での道路環境対策としては、最近の5か年で、ヒートアイランド現象への対策として、すす風舗装を約1km施工しているほか、低騒音舗装を約2.5km施工しています。

Q 今、聞いております、というような伝聞形式で同じ道路局内のことを回答したが、縦割り行政の弊害だと思うが。

A 今日の説明会は、未着手になっている都市計画道路を見直した、「見直しの素案(案)」の説明です。ご質問いただいた岸谷生麦線については、既に事業中の路線であり、先程からお話させていただいている未着手の見直し対象路線ではありません。岸谷生麦線につきましては、道路局の方から首都高速道路株式会社に委託をして工事を進めており、首都高速道路株式会社から、工事の状況等についてご説明させていただいているところです。

【意見・要望】

○ 岸谷線ができればどうなるかという、公害対策をやって欲しい。

◇ 素案（案）・個別路線等に対する質問・意見

Q 川上川島線の環状2号線との接続部（保土ヶ谷区川島町）は、実現性が薄いと聞いたが、地域としては、西谷駅へ下りていく道がないので、そちらを期待している。環状2号線へのアクセスは、坂本鶴ヶ峰線が代替できると思うので、川上川島線の思い切った見直しをして欲しい。

A 川上川島線の坂本鶴ヶ峰線から環状2号線につながる区間は、環状2号線への交通（アクセス）を考慮し、「存続候補」としてはありますが、全ての路線を優先整備路線にできないので、着手時期は「未定」としてはいます。

現段階では、川上川島線の国道16号線への接続は考えていませんが、今後、まちづくりが進展していく中で必要性が出てくれば、検討していきたいと考えております。今後の、貴重なご意見とさせていただきます。

Q 丸子中山茅ヶ崎線（環状4号線との交差点付近）の交通量は、どれくらいあるのか。

A 丸子中山茅ヶ崎線の当該箇所での交通量は、12時間あたり約1万4千台（平成17年度調査）となっています。

Q 環状3号線ができると、さらに渋滞するのではないか。

A 瀬谷区内では、狭いかまくら道や県道瀬谷柏尾や住宅地内の生活道路などを自動車が行き交っています。狭い現道の拡幅事業等についても行っているところですが、円滑な交通を確保するためには、幹線道路による道路ネットワークを整備し、適切に交通を処理する必要があると考えています。

Q 県道瀬谷柏尾は、歩道が無くて危険。環状3号線を整備する前に、歩道を整備して欲しい。

A 土木事務所でも沿道地権者の協力を得ながら、歩道設置を進めているところです。道路整備は、現道の整備と都市計画道路の整備を、バランス良く進めていくことが必要と考えています。

Q 環状3号線が整備されたときの、大気、騒音、振動に与える影響はどれくらいか。

A 現時点では数値を算出していませんが、高機能舗装の採用など、事業実施段階で、環境基準を超えないような対策を検討していきたいと考えています。

Q 環状4号線の概成区間はどこか。

A 環状4号線は、上瀬谷通信施設沿いが概成区間となっていますが、概ね、計画幅員の18mが確保されています。

Q 環状4号線を整備する場合、米軍基地との関係が重要と考えるが、現在の状況はどのようになっているのか。

A 上瀬谷通信施設の返還については、米軍と防衛省で協議を進めているところです。また、上瀬谷通信施設の手前で止まっている瀬谷地内線につきましても、上瀬谷通信施設返還後の土地利用の動向を見ながら、検討していく必要があると考えています。

なお、今回の「見直しの素案（案）」の資料1ページ左下にもお示ししていますが、「米軍施設の返還後の土地利用が具体化した場合」は、関連する都市計画道路の取扱いと整備について、その進ちょくに合わせて検討していきたいと考えています。

Q 都市構造や社会状況の変化とは、どのようなことと認識しているのか。

A 横浜市では、人口が昭和30年頃と比較し約3倍となっているほか、新横浜や港北ニュータウンといった新しい街ができるなど、都市の構造が大きく変化してきています。また、道路を造る際の基準についても、歩道を広くとるように改訂されるなど、社会のものの考え方が変わってきています。

【意見・要望】

○ 環状2号線が開通した後、環状4号線はそれほど渋滞していない。横浜市の財政状況を考えると、環状3号線は、もう少し様子を見てから考えればよいと思う。

また、環状3号線の整備により、丸子中山茅ヶ崎線の渋滞が増え、この地域の環境を破壊するので、環状3号線が必要か見直して欲しい。

○ 環状3号線は、絶対に必要。子どもたちは、歩道の無い道路を自転車で走っており、大変危険。大都市横浜なのに、何故このような貧弱な道路しかないのか。早く整備して欲しい。

◇ 優先整備路線（整備時期）

Q 第2期までの優先整備路線が完成すると、瀬谷区の整備率は、どれくらいになるのか。

A 第2期までの路線が完成時点では、全ての区で60%以上となり、その時点での瀬谷区の整備率は、70%程度になるものと考えています。

Q 環状4号線や三ツ境下草柳線が整備されたことにより、深瀬橋の交通量が増えているので、三ツ境草柳線の大和市と接続する区間を優先的に着手する区間にして欲しい。

A 三ツ境下草柳線の市境部については、道路ネットワークを形成させるために、大和市と整備時期を調整する必要があるので、大和市とも協議しながら進めていきます。

Q 瀬谷区内の環状3号線の整備は、厳しい財政状況により未着手となっていたと聞いているが、今回の見直しで、優先整備路線となったのは何故か。

A これまで環状2号線とその内側を中心に、多くの都市計画道路の整備を進めてきました。

市の道路整備予算が減ってきていることもあり、環状3号線の整備は遅れていましたが、今後、効率的に整備を進めていくために、今回の見直しにあわせて優先整備路線としてお示し、整備を進めていきたいと考えています。

Q 優先的に事業着手する時期に8年から10年という長い期間を設けているのは何故か。また、都市計画道路の整備の順番は決まっているのか。

A 着手時期につきましては、周辺の事業中路線の進ちょくや、整備予算の状況なども踏まえて決めていきます。そのため、今回お示しした優先整備路線では、幅を持たせています。

Q 事業着手とはどのような意味か。

A 都市計画道路の整備を進めるために、多くの場合は、国からの補助金をもらい、事業を行っています。事業着手とは、予算化される時期のことをいい、その後、測量、用地取得、工事などを行っています。

【意見・要望】

○ 横浜市は、財政難の中で道路整備以外にやらなければならないことがたくさんある。環状3号線沿いの原小学校、三ツ境小学校、原中学校はマンモス校となっている。地球温暖化対策が求められている中で、道路を造らずに、こちらの解消を優先して欲しい。

◇ 予算・財源関係

Q 都市計画道路を整備するための総予算はどれ位を見込んでいるのか。

A 前回の検討でお示しした「見直しの方向」の中では、事業中の路線も含めると、必要と考えている都市計画道路を整備するために、約60年の事業期間と、約1兆1,400億円の事業費がかかると見込んでいます。

Q 都市計画道路の整備事業費に占める国費（国の補助）の割合はどれくらいか。

A 補助金の種類にもよりますが、概ね5割が国からの補助金となっています。

◇ 用地補償

Q 工事費と移転に伴う用地補償費はどれくらいなのか。

A 道路の幅員や構造にもよりますが、都市計画道路を整備するためには、1kmあたり、概ね50億円ぐらいかかります。

そのうち、用地・補償費の割合は、7割前後となっています。

Q 都市計画道路の計画線に、3分の1しかかからない場合や、半分しかかからない場合などの、立ち退きに対する補償はどうなるのか。

A 用地を譲っていただく際の用地補償の内容については、都市計画線のかかり方や、残る土地などにより変わってくるので、一概には言えませんが、基本的に「生活再建」の考え方にに基づき、補償させていただきます。

◇ 市民意見・広報

Q 説明会で出された意見をとりまとめて、市の考え方とともに公表して欲しい。

A 説明会等でいただいたご意見は、市の考え方とともに、道路局ホームページなどで公表していきたいと考えています。

Q 都市計画道路が整備されることにより、自治会が二分される形になるが、自治会単位での説明会は可能か。

A 平成20年度以降に、変更路線などの具体的な検討を行い、地域の皆さまにもご説明させていただきたいと考えています。

現在は、道路ネットワークの説明をさせていただいているので、自治会単位での説明は困難ですが、個々の路線の検討が進んでいけば、自治会単位の説明会の開催なども検討していきたいと考えています。

Q 意見の募集期限を延ばして欲しい。

A 他の説明会などでも同様な意見をいただいております。3月中旬くらいまでの延期を考えています。募集期間の延長については、ホームページ等でもお知らせしていきます。

◇ 見直し対象外の都市計画道路及び道路行政全般

Q 瀬谷区内の環状4号線は整備済みとなっているが、現在は2車線となっている。将来は4車線と聞いているが、市には2車線のままにして欲しいと要望している。環状4号線は、4車線になっていないので、未着手路線として扱い、見直し対象として欲しい。

A 環状4号線は、都市計画では4車線となっていますが、現在は、2車線で運用しているところです。今後の運用につきましては、交通量などの状況を見ながら判断していきたいと考えています。

【意見・要望】

○ かまくら道などの生活道路を優先的に整備して欲しい。

開港記念会館講堂（中区）

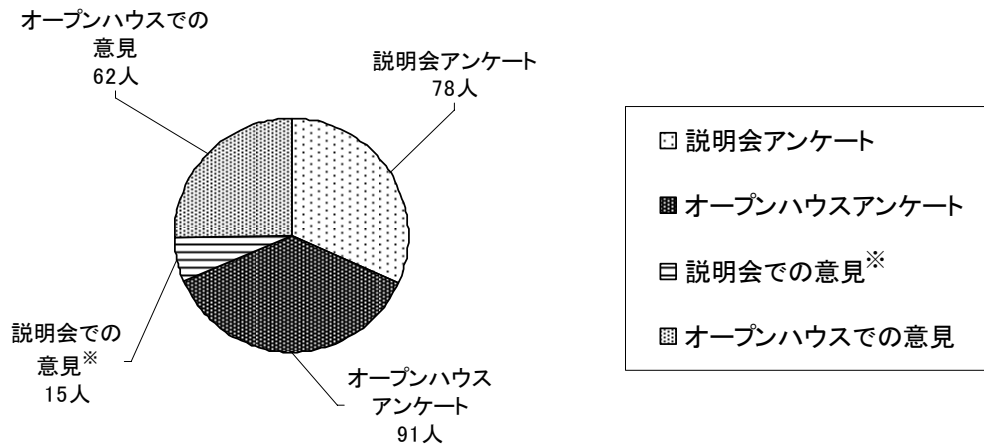
◇質問・意見・要望なし

【参考】

説明会・オープンハウスでのアンケート等で寄せられた
ご意見に対する横浜市の考え方

【市民意見の概要】

◇意見総数 246人



※ 説明会での意見：説明会の中で質問とは別にいただいた「意見」

◇住まい

鶴見区	29
神奈川区	1
西区	1
中区	2
南区	0
港南区	4
保土ヶ谷区	10
旭区	13
磯子区	4
金沢区	2
港北区	13
緑区	4
青葉区	15
都筑区	6
戸塚区	12
栄区	5
泉区	4
瀬谷区	64
空白	57
合計	246

【オープンハウス開催状況】

地域	区名	オープンハウス（実施日）	合計
北部	都筑	20人（1/24）	110人
	青葉	31人（1/28）	
	緑	18人（2/4）	
	港北	41人（2/8）	
東部	神奈川	24人（2/1）	96人
	南	5人（2/6）	
	西	23人（2/12）	
	鶴見	28人（2/13）	
	中	16人（2/22）	
南部	金沢	11人（1/23）	91人
	戸塚	30人（1/25）	
	磯子	12人（1/31）	
	栄	20人（2/7）	
	港南	18人（2/19）	
西部	保土ヶ谷	20人（1/29）	111人
	旭	29人（2/5）	
	泉	12人（2/14）	
	瀬谷	50人（2/15）	
合計			408人

◇目次

ページ

1：個別路線の取扱いに関するもの

1-1：横浜藤沢線	参-1
1-2：山下長津田線	参-1
1-3：横浜駅根岸線	参-1
1-4：国道16号線	参-1
1-5：環状1号線	参-1
1-6：環状3号線	参-2
1-7：下永谷大船線	参-3
1-8：中山北山田線	参-3
1-9：日吉元石川線	参-3
1-10：川崎町田線	参-3
1-11：磯子浜松町線	参-4
1-12：恩田線	参-4
1-13：鳥山線	参-4
1-14：恩田元石川線	参-4
1-15：横浜逗子線	参-4
1-16：環状4号線	参-4
1-17：柏尾戸塚線	参-5
1-18：権太坂和泉線	参-5
1-19：保土ヶ谷常盤台線	参-5
1-20：三ツ境下草柳線	参-5
1-21：奈良1号線	参-5
1-22：東京丸子横浜線	参-5
1-23：鶴見三ツ沢線	参-6
1-24：鶴見師岡線	参-6
1-25：岸谷線	参-6
1-26：汐見台平戸線	参-7
1-27：希望ヶ丘瀬谷線	参-7
1-28：瀬谷地内線	参-7
1-29：坂本鶴ヶ峰線	参-7
1-30：高田日吉線	参-7
1-31：大田神奈川線	参-8
1-32：岩間川辺線	参-8
1-33：川上川島線	参-8
1-34：（仮称）新吉田中川線	参-8
1-35：（仮称）荏田中川線、（仮称）新吉田牛久保線	参-8
1-36：（仮称）白根線	参-8

2：都市計画道路網の見直し全般に関するもの

- | | |
|-------------------|------|
| 2-1：見直し素案策定の考え方 | 参-9 |
| 2-2：優先整備路線 | 参-10 |
| 2-3：市民への情報提供、合意形成 | 参-11 |

3：道路事業全般に関するもの

- | | |
|------------|------|
| 3-1：既存道路全般 | 参-12 |
| 3-2：高速道路 | 参-13 |
| 3-3：その他 | 参-13 |

4：市政全般に関するもの

- | | |
|----------|------|
| 4-1：市政全般 | 参-14 |
|----------|------|

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1：個別路線の取扱いに関するもの	
1-1：横浜藤沢線	
横浜藤沢線で事業着手等の説明会を町内会単位で開催してほしい。	横浜藤沢線の事業につきましては、地域の皆さまのご意見にも配慮しながら、進めていきたいと考えております。
横浜藤沢線の整備にあたっては、緑をなるべく残してほしい。	
横浜藤沢線の整備後、住民が花を植えられる様なスペースを確保してほしい。	
1-2：山下長津田線	
山下長津田線の神奈川県三枚町から緑区鴨居町までの区間を優先整備路線とし、早く整備してほしい。	山下長津田線の神奈川県三枚町から緑区鴨居町までの区間は、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や、高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であることから、「存続」路線としています。 当該区間については、並行する羽沢池辺線が事業中であるため、事業着手時期については未定としています。
1-3：横浜駅根岸線	
横浜駅根岸線は歩道がないところもあり危険。早期改良して欲しい。	横浜駅根岸線は、現道がバス通りであり、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。 なお、当該路線は、地域課題への対応などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。
1-4：国道16号線	
国道16号線については、交差点改良やバスベイの設置等を国に要望して欲しい。	国道16号線に関するご要望につきましては、所管する国土交通省へ伝えてまいります。
国道16号線杉田交差点の交通を、産業道路方面に流す工夫をして欲しい。	今後の道路施策の参考とさせていただきます。
1-5：環状1号線	
環状1号線は早期に整備した方がよい。	環状1号線は、本市の主要な幹線道路ネットワークを形成するなど必要性が高いことから、「存続」路線としており、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-6: 環状3号線	
環状3号線の整備よりも、既存道路の改良をして欲しい。	環状3号線は、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であり、国道1号線付近から希望ヶ丘瀬谷線の区間は「存続」路線としています。
環状3号線は、基本的にいらないと思う。	3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、国道1号線付近から横浜伊勢原線の区間及び鴨居上飯田線から希望ヶ丘瀬谷線の区間は第1期に、横浜伊勢原線から鴨居上飯田線の区間は第2期に位置付けております。
瀬谷区に環状4号線があるため、環状3号線は考え直して欲しい。	また、希望ヶ丘瀬谷線から三ツ境下草柳線付近の区間は、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線ですが、瀬谷地内線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」としており、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。
環状3号線は、環状4号線に並行しているので、無駄な道路である。人口が減少するので、税金は、他の面に有効的に使用してはどうか。	また、希望ヶ丘瀬谷線から三ツ境下草柳線付近の区間は、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線ですが、瀬谷地内線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」としており、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。
環状2号線が開通した後、環状4号線はそれほど渋滞していない。横浜市の財政状況を考えると、環状3号線は、もう少し様子を見てから考えればよいと思う。	また、希望ヶ丘瀬谷線から三ツ境下草柳線付近の区間は、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線ですが、瀬谷地内線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」としており、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。
○環状3号線の整備により、車が増えるので環境が破壊されるため、必要ない。又は見直して欲しい。 ○説明会で環境基準について、まだはっきりしないということだったため不信感をもった。	環状3号線は、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線と考えています。整備にあたりましては、沿道に与える影響についても極力配慮しながら、事業を進めてまいります。
平成19年10月に道路局に問い合わせたところ、環状3号線は、いつ行うのか不明とのことだったのに、急に着手するというのは、説明不足だ。	優先整備路線は、優先的に事業着手する路線として、平成19年12月の「都市計画道路網の見直しの素案(案)」の公表にあわせて、お示ししたものです。 なお、事業着手する時期は、第1期は、平成19年度から27年度頃、第2期は、平成28年度から37年度頃としています。
環状3号線の事業を早期に行って欲しい。	環状3号線は、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、国道1号線付近から横浜伊勢原線の区間及び鴨居上飯田線から希望ヶ丘瀬谷線の区間は第1期に、横浜伊勢原線から鴨居上飯田線の区間は第2期に位置付けております。
環状3号線に土地が掛かっているのを承知で購入した。補償金で将来移転して他の場所に建て替えを考えているので、廃止になっては困る。	また、希望ヶ丘瀬谷線から三ツ境下草柳線付近の区間は、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線ですが、瀬谷地内線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」としており、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。
変更候補の環状3号線(希望ヶ丘瀬谷線～三ツ境下草柳線区間)と瀬谷地内線(希望ヶ丘瀬谷線から横浜厚木線区間)を考慮してとあるが、現状の計画はどうなっているのか。	環状3号線の、希望ヶ丘瀬谷線から三ツ境下草柳線付近の区間は、瀬谷地内線(希望ヶ丘瀬谷線から横浜厚木線)と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」としております。
二ツ橋町には都市計画道路が多すぎるので整理すべき。	

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-7: 下永谷大船線	
<p>現在の車の流れでは、大船駅方面から笠間十字路を通過して環状4号線に向かう車両は非常に少ないため、下永谷大船線の第1期となっている箇所を整備しても、笠間十字路の渋滞は変わらないのではないか。</p>	<p>下永谷大船線は、道路ネットワークの形成により、周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから必要な路線と考えています。 また、笠間十字路については、高速横浜環状南線の整備にあわせて、改良を予定しております。</p>
1-8: 中山北山田線	
<p>中山北山田線の川和踏切の立体工事を早期に着工して欲しい。</p>	<p>中山北山田線については、バス交通の円滑化や、駅周辺の交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。 鉄道による地域分断や、踏切事故の解消を図るため、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>
1-9: 日吉元石川線	
<p>廃止候補となっている区間（東京丸子横浜線から綱島日吉線）を整備して欲しい。また、既存道路は現在、東京丸子横浜線との交差点で大渋滞しているので、改良をしてもらいたい。</p>	<p>日吉元石川線の東京丸子横浜線（綱島街道）から綱島日吉線までの区間については、計画線とほぼ重複して、幅員約18mの既存の道路があり、交通機能の代替が出来ることから、「廃止候補」としております。 なお、東京丸子横浜線の4車線化の際には、交差する現況道路の改良等についても、必要性に応じて検討してまいります。</p>
1-10: 川崎町田線	
<p>緑区内の川崎町田線を早期に整備して欲しい。</p>	<p>緑区内の川崎町田線は、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。 なお、当該区間については、費用対効果などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。</p>
<p>港北区内の川崎町田線（東京丸子横浜線から太尾線）は、交通渋滞がひどく幅員も狭いので、早期に整備してもらいたい。</p>	<p>川崎町田線の東京丸子横浜線（綱島街道）から太尾線までの区間については、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線です。 川崎町田線と東京丸子横浜線が交差する大綱橋交差点と樽町交差点は近接しており、東京丸子横浜線の4車線化にあたっては、交通の円滑化と交差点の安全性の向上のため、くい違い交差点を解消し一体的に整備する必要があると考えており、「変更候補」としてあります。 3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>
<p>青葉区内の川崎町田線（国道246号線と交差する部分）は危険な箇所が多いので、早期に整備して欲しい。</p>	<p>川崎町田線の国道246号線と交差する区間については、国道との接続方法について国土交通省と協議が必要となるため、事業着手時期は未定としております。 事業化については、引き続き国土交通省と協議を行ってまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-11：磯子浜松町線	
磯子浜松町線（西区）を廃止するのは理解できる。	西区内の磯子浜松町線は、桜木東戸塚線および藤棚伊勢佐木線により交通機能を代替できるため、「廃止候補」としております。
1-12：恩田線	
<p>恩田線を早く整備して欲しい。</p> <p>青葉区の恩田線については、緑の七大拠点にもなっており、今回の見直しの中では当然廃止になると思っていた。町田市都市計画道路と調整が必要となっているが、本来だったら廃止すべきものだったものが廃止になっていない路線については、横浜市の方から町田市などの関係機関に、積極的に働きかけて欲しい。</p>	恩田線については、「存続」路線としていますが、計画地周辺が「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大拠点に位置付けられていること、横浜市都市計画マスタープラン青葉区プランにおいて、「青葉区の北西部を中心にまとまって残っている樹林地については、緑地保全地区、市民の森などの様々な緑地保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を図ります。」とされていること、奈良2号線や長津田奈良線（支線1号線）が交通機能を代替できることから、廃止することが望ましいと考えており、今後も町田市と継続的に協議を進めてまいります。
1-13：鳥山線	
鳥山線を整備しても交通問題の解決にならない。高架形式にするのではコストもかかるし。	鳥山線及び接続する横浜上麻生線については、新横浜駅周辺の交通円滑化や、鉄道による地域分断の解消を図るため、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。
1-14：恩田元石川線	
<p>恩田元石川線が全線つながることにより、青葉区鴨志田町付近の交通量が、どの程度増えるか気になる。</p> <p>恩田元石川線を早く整備して欲しい。</p>	恩田元石川線については、道路ネットワークを形成することにより、周辺道路の円滑な交通処理が期待できることや、災害時の緊急輸送路として災害拠点へのアクセス性が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。先行取得路線である鉄地区は優先的に着手する路線として、第1期に位置付けており、バス通りとなっている鴨志田町および成合町の区間については、第2期に位置付けております。
1-15：横浜逗子線	
横浜逗子線の整備は、大変だと思うが、なるべく早期に完成させて欲しい。	横浜逗子線は、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、環状4号線付近から六浦駅付近の区間を第1期、六浦駅付近から逗子市境区間を第2期に位置付けております。
1-16：環状4号線	
<p>環状4号線は、4車線で整備して欲しい。</p> <p>環状4号線（栄区中野町付近）は、2車線で中央分離帯が無い道路とし、自転車道をつくってほしい。</p>	環状4号線（神奈中車庫前交差点～神戸橋交差点の区間）は、歩行者の安全確保や交通量などを考慮し、道路幅員について見直すため「変更候補」としてしています。車線数については、今後、変更案を作成する段階で検討してまいります。また、「存続」とした区間の車線数については、交通処理の観点から、栄区中野町付近では4車線、神戸橋交差点付近から金沢区にかけては、2車線の対応が必要と考えております。

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-17: 柏尾戸塚線	
<p>柏尾戸塚線の横浜伊勢原線から桂町戸塚遠藤線の間は、周辺の交通事情や街づくりの状況などを踏まえ、前倒してほしい。</p>	<p>柏尾戸塚線(戸塚バスセンター～日立入口の区間)は、本市の主要な幹線道路のネットワークの構築のため、また、戸塚駅西口で再開発が進められていることから、優先的に着手する路線とし、周辺の都市計画道路の整備状況などを考慮して、第2期に位置付けております。</p>
1-18: 権太坂和泉線	
<p>権太坂和泉線の権太坂一丁目・二丁目付近は、整備するのであれば早期に行い、早期に整備できないのであれば廃止してほしい。</p>	<p>権太坂和泉線(権太坂一丁目・二丁目付近)は、道路ネットワークを形成することにより、周辺道路の交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。 なお、当該路線は、地域課題への対応などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。</p>
1-19: 保土ヶ谷常盤台線	
<p>保土ヶ谷常盤台線を整備すると、今でも渋滞している宮崎跨線橋の渋滞が更にひどくなるのではないかと。それよりも坂本鶴ヶ峰線を和田町駅の方へ延ばして、拡幅整備すべき。</p>	<p>保土ヶ谷常盤台線は、安全な歩行空間が確保されることや、災害時の避難場所へのアクセス性が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。 また、和田町駅方面へ向かう既存道路(水道道)は、ネットワーク上は地域の重要な路線と考えますが、周辺道路の状況や現状の市街化が進んだ土地利用状況などから、都市計画道路としての拡幅整備は困難と考えています。</p>
1-20: 三ツ境下草柳線	
<p>三ツ境下草柳線について、都市整備局(土地区画整理事業)との整合を図って欲しい。 相鉄線以北の東西幹線道路が必要であり、地元でも早期要望があるため、着手時期を早めて欲しい。大和市の意向とは関係なく、整備して欲しい。</p>	<p>二ツ橋北部地区土地区画整理事業は、現在、土地区画整理事業の見直しを進めているところであり、今後も地域の皆さまとも協議しながら、整備手法も含め、三ツ境下草柳線の整備及びその沿道のまちづくりを検討していきたいと考えております。</p>
1-21: 奈良1号線	
<p>奈良1号線の廃止について。住民の意見を良く聴いて進めて欲しい。</p>	<p>奈良1号線については、今後、関係機関との協議を行い、市民の皆さまにも十分ご説明し、都市計画の手続きに入っております。廃止後の土地利用については、今後、地域の皆さまのご意見も伺いながら検討してまいります。</p>
1-22: 東京丸子横浜線	
<p>東京丸子横浜線を4車線化して欲しい。(日吉元石川線交差点から南側) 東京丸子横浜線(綱島街道)の歩道を、早急に改善して欲しい。</p>	<p>東京丸子横浜線(綱島街道)の日吉駅付近から菊名駅前付近までの区間については、事業中の日吉区間に引き続き、主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線に位置付けております。日吉区間から環状2号線までの区間を第1期、環状2号線から菊名駅前付近までの区間を第2期としております。</p>
<p>東京丸子横浜線の菊名線～横浜上麻生線間は、大田神奈川線の馬場ランプ～国道15線間が整備されれば交通機能は十分であることから廃止すべき。六角橋商店街を壊してまで整備する必要はない。</p>	<p>東京丸子横浜線は、駅周辺の交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-23：鶴見三ツ沢線	
鶴見三ツ沢線は、交通機能は既に十分充たされているため、廃止すべきである。	鶴見三ツ沢線は、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。
鶴見三ツ沢線を早く整備して欲しい。	なお、当該路線は、地域課題への対応などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。
1-24：鶴見師岡線	
鶴見師岡線(鶴見駅～大田神奈川線区間)は整備する必要はないのではないか。	鶴見師岡線の鶴見駅から大田神奈川線までの区間は、バス交通の円滑化が期待できることや、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから、必要性が高い区間であり、「存続」路線としております。
1-25：岸谷線	
○岸谷線の整備すると、騒音、振動、大気汚染など環境が悪化すると思われるので、岸谷線に反対します。 ○岸谷線整備後どうなるかという、公害対策をやって欲しい。	「横浜市環境管理計画」や「横浜市自動車公害防止計画」では、都市計画道路ネットワークの整備による交通の円滑化は、自動車の走行速度を向上させ、自動車から排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質といった大気汚染物質を軽減し、大気環境を改善するほか、二酸化炭素の排出量を削減し、地球温暖化の防止に寄与するなど、環境負荷軽減につながる取組とされております。 岸谷線の「変更候補」区間については、今後、沿道環境対策も含め道路構造などの具体的な内容の検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。
岸谷線は、道路混雑地区に計画していることや6つの視点に合致していないので不要である。	岸谷線の国道15号線から国道1号線までの区間については、(1)鉄道による南北分断の解消、(2)生見尾踏切の事故解消、(3)地域防災性の向上に資する路線・区間として必要性が高いと考えております。 また、国道1号線から鶴見三ツ沢線までの区間についても、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行者空間が確保されるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。
○道路が完成すれば、大型車は通る。 ○通り道は避けて欲しい。 ○具体的なルートを早く示して欲しい。	岸谷線の「変更区間」については、今後、道路構造などの具体的な内容を検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。 大型車の交通規制については、道路法や道路交通法などに基づく、ドライバーにとって分かりやすい規制方法を、今後、関係機関と協議してまいります。
岸谷線について、住民によく説明してほしい。	都市計画道路網の見直しにあたっては、検討の節目ごとに市民の皆さまからのご意見をお聞きしており、平成18年度には、パブリックコメントを実施したところです。 今後も、岸谷線などの「変更候補」路線については、道路構造などの具体的な内容の検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-26：汐見台平戸線	
<p>汐見台平戸線の整備を急いで欲しい。</p>	<p>バス交通の円滑化や、安全な歩行空間を確保するため、事業中区間に引き続き優先的に着手してまいります。</p>
<p>汐見台平戸線の芹が谷五丁目付近については、並行する河川の有効利用などを考慮して、ルートを見直してほしい。</p>	<p>都市計画道路は道路構造令に基づき計画することから、現在の準用河川「芹谷川」の線形にあわせて変更することは困難な状況です。</p>
1-27：希望ヶ丘瀬谷線	
<p>希望ヶ丘瀬谷線の丸子中山茅ヶ崎線から環状4号線の間は廃止すべき。</p>	<p>希望ヶ丘瀬谷線は、安全な歩行空間の確保や、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから、「存続」路線としております。</p>
1-28：瀬谷地内線	
<p>都市計画道路整備の必要性は分かるが、新しい道路を造れば、車両が増え、危険性が増すので、瀬谷地内線(希望ヶ丘瀬谷線～横浜厚木線)等のような住宅地を通るような道路は造らないで欲しい。</p>	<p>瀬谷地内線(希望ヶ丘瀬谷線～横浜厚木線の区間)については、災害時の緊急輸送路として、災害時拠点へのアクセス性が確保されることなど、必要性が高い路線と考えていますが、環状3号線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより、効率的なネットワークとするため、「変更候補」としています。</p>
1-29：坂本鶴ヶ峰線	
<p>坂本鶴ヶ峰線をはやく整備してほしい。また、踏切を早く解消すべき。</p>	<p>坂本鶴ヶ峰線は、鉄道による地域分断の解消や交通の円滑化に寄与するなど必要性が高いことから、「存続」路線としており、バス通りの安全対策のため、優先的に着手する路線として、鴨居上飯田線から保土ヶ谷区との区境付近の区間は、第2期に位置付けております。</p> <p>なお、鶴ヶ峰駅付近の相鉄線横断部については、踏切対策等を踏まえ、整備時期・手法を定めていきます。</p>
1-30：高田日吉線	
<p>高田日吉線の東京丸子横浜線から宮内新横浜線までの区間については、現道と一致していない区間もあり、都市計画線にかかっている家屋は全部買収しなければならないので、大変なことになるのではないか。現道を活かした計画にしてほしい。</p>	<p>高田日吉線については、駅周辺の交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線と考えています。</p> <p>東急東横線横断部付近において、都市計画線の近傍に既存の道路があり、これを有効に活用するため、「変更候補」としております。具体的な線形については、道路構造の技術的基準である「道路構造令」に基づき、線形を検討してまいります。</p>
<p>高田日吉線(東京丸子横浜線以東)周辺は、交通量も多く、危険なため、早期に着手して欲しい。</p>	<p>高田日吉線の東京丸子横浜線から川崎市境までの区間については、駅周辺の交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線と考えています。</p> <p>当該区間は、地域課題への対応などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-31：大田神奈川線	
<p>大田神奈川線の二ツ池付近については、ルートを変更せず、現計画のまま整備して欲しい。</p> <p>二ツ池を分断する道路計画（大田神奈川線）自体知らなかった。これまでの計画は、乱暴な計画だと思う。</p> <p>大田神奈川線は、二ツ池～法隆寺の間を早期に整備して欲しい。</p>	<p>大田神奈川線の二ツ池付近については、二ツ池の公園化と調和を図るため「変更候補」とし、二ツ池の公園整備の進捗よくにあわせ、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>
1-32：岩間川辺線	
<p>岩間川辺線の岩間町付近はできれば整備しないでほしい。</p>	<p>岩間川辺線は、「あんしん歩行エリア（星川駅周辺地区）」に歩行空間を確保できることや、天王町駅周辺の交通の円滑化が期待できることなどから、「存続」路線としております。</p>
1-33：川上川島線	
<p>川上川島線の存続となっている区間をはやく整備してほしい。</p>	<p>川上川島線(保土ヶ谷二俣川線～環状2号線)は、安全な歩行空間の確保や道路ネットワークの形成による周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから、「存続」路線としております。</p> <p>なお、当該区間は、地域課題への対応などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としております。</p>
1-34：（仮称）新吉田中川線	
<p>（仮称）新吉田中川線は、以下のように計画して欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○周辺のまちづくりを含めた計画 ○住民とのコミュニケーションを十分にとる。 ○もし造るならば、国道246号線までつなげたほうがよい。 ○緑の景観を守る。 <p>もう道路は要らないので、（仮称）新吉田中川線は追加しなくても良い。</p> <p>（仮称）新吉田中川線は、現状では反対者が多数いる。</p>	<p>第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターとのアクセス性の向上を図るため、（仮称）新吉田中川線を「追加候補」とし、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p> <p>（仮称）新吉田中川線の整備により、第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターのアクセス性が向上し、交通の円滑化と安全性の向上が図られるものと考えております。</p> <p>なお、具体的なルート・構造等については、今後検討を行い、地域の皆さまにご説明を行ってまいります。</p>
1-35：（仮称）荇田中川線、（仮称）新吉田牛久保線	
<p>（仮称）荇田中川線及び（仮称）新吉田牛久保線も都市計画決定すべき。</p>	<p>横浜市都市計画マスタープラン都筑区プランに記述されている（仮称）荇田中川線、（仮称）新吉田牛久保線については、今後のまちづくりの進捗よくや周辺道路交通の状況を見ながら、整備に向けた検討を行ってまいります。</p>
1-36：（仮称）白根線	
<p>（仮称）白根線の整備を早くして欲しい。</p>	<p>（仮称）白根線は、安全な歩行空間の確保やバスの速度向上が期待できることなどから、「追加候補」としています。</p> <p>また、バス通りの安全対策のため、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けており、現在の事業中の区間に引き続き、優先的に着手してまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
2：都市計画道路網の見直し全般に関するもの	
2-1：見直し素案策定の考え方	
<p>「都市計画道路網の見直しの素案」と「横浜都市交通計画素案」の違いは何か。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案」は、幹線街路の全ての未着手の路線・区間を評価・検証し、「存続」「変更候補」「追加候補」「廃止候補」の4つのパターンに分類し、とりまとめたものです。</p> <p>「横浜都市交通計画素案」は、横浜の概ね20年後を見据えて、交通政策全般にわたる政策目標や、施策の方向性などを示すことにより、市民、企業、交通事業者、行政など多様な主体がこの目標を共有するとともに協調した取組を一層推進し、あらゆる側面から持続可能な交通の実現を目指すものです。</p> <p>なお、横浜都市交通計画はパブリックコメントを踏まえて、平成20年3月末に策定いたしました。</p>
<p>なぜ、今見直しを行っているのか。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の多くが昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応するため、将来を見据えた都市計画道路網の見直しを行っているものです。</p>
<p>住民の要望を最優先にし、要望が有るところには造り、環境破壊が懸念されるような路線は見直すべき。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の多くが昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応するため、将来を見据えて都市計画道路網の見直しを行いました。</p> <p>都市計画道路網の見直しでは、未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」「安全なまちづくり」「環境に配慮したまちづくり」「人にやさしいまちづくり」「円滑な移動」「周辺土地利用との整合」の6つの視点から総合的に評価・検証しました。</p> <p>今後も、社会状況の変化等を考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p>
<p>緑を残すために廃止するのは良いことだと思う。</p>	
<p>(配慮してほしいこと) ○少子高齢化 ○歩道、自転車道の考慮 ○安心安全なまちづくり</p>	
<p>道路は、街路樹、ガードレール、信号機等を含めて考えていくべきです。スムーズな通行が出来るような道路網を考えて欲しい。</p>	
<p>基本計画を変更せず目的達成すること。</p>	
<p>20年後、30年後の計画について聞きたかった。</p>	
<p>50年後の評価に耐える良い道路を造ることを一番に考えて欲しい。</p>	
<p>横浜市は全体的に道路が足りないので、もっと多くして欲しい。</p>	
<p>都市計画道路は必要ない。 (主な理由) ○少子高齢化で、道路を使用する人がいなくなる。 ○新しい都市計画道路に予算を使うのはやめたほうがよい。 ○昭和40年から何の説明もなかった。 ○大気、騒音の影響が出る。 ○運転しないので、メリットがない</p>	

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>既存道路を考慮して計画してほしい。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案」作成にあたっては、既存道路の有効活用についても考慮し、評価・検証を行いました。</p>
<p>(見直しの進め方) ○廃止すべきは思い切って廃止すべき。 ○何を重点に見直したのか。 ○整備水準は全国一律である必要がない。 ○全体の利益を考慮することが大切。 ○緑と静けさと安全のことを忘れないで欲しい。 ○良く検討して欲しい。 ○交通量と都市計画道路整備のバランスを考えて欲しい。 ○優先整備路線以外の路線の必要性を説明して欲しい。</p>	<p>都市計画道路網の見直しに際しては、都市計画審議会の答申を踏まえ、見直しのガイドラインとなる「都市計画道路網の基本的な考え方」を作成してまいりました。</p> <p>また、横浜市内の道路ネットワークは、幹線街路に加えて自動車専用道路が重要な役割を担っていること、土地区画整理事業などの面的開発の中で、幹線街路の機能を持った道路が多く整備されてきたこと、などの特徴があることから、これらの道路を適切に評価した「道路密度」を用いて、将来の望ましい都市計画道路の水準を「都市計画道路網の見直しの方向」としてお示ししてきました。</p>
<p>都筑区の港北ニュータウン道路との整合性をとるチャンスである。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案」は、これまでの検討結果をもとに、全ての未着手の路線・区間を、「活力あるまちづくり」などの6つの視点から総合的に評価・検証し、「存続」「変更候補」「追加候補」「廃止候補」の4つのパターンに分類し、とりまとめたものです。</p>
<p>隣接市との整合性を横浜市から訴えてほしい。(例：町田市)</p>	
<p>早期に素案を確定させて欲しい。</p>	<p>いただいたご意見に対する本市の考え方などとともに、「都市計画道路網の見直しの素案」としてとりまとめました。</p>
<p>2-2：優先整備路線</p>	
<p>早期に都市計画道路を整備して欲しい。また、予算配分もすべきである。</p>	
<p>予算が少ないので、もっと路線を絞り込むべきではないか。</p>	
<p>未着手の都市計画道路は、計画決定年月日の古い順に事業着手していくべき。</p>	
<p>(事業着手時期について) ○第2期事業着手の詳細な内容が解らないので、納得いかない。 ○早く事業着手時期を決めて欲しい。 ○もう少し短いスパンで教えて欲しい。 ○具体的に示してくれないと将来設計が出来ない。 ○優先整備路線の順番がわからない。 ○第1期の路線は、最優先で事業化して欲しい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成19年度末で64.5%であり、市内各所で交通集中による渋滞が発生し、渋滞を避けた車両が住宅地内を通り抜けるなどの課題が発生しています。都市計画道路は、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p>
<p>都市計画道路整備によるCO2の削減効果は、工事による環境破壊を考慮して算出するべきではないか。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案(案)」で参考としてお示した自動車の走行によるCO2の削減量は、「幹線街路を整備した場合」と「整備しなかった場合」とで、1年間のCO2排出量を比較し、その削減効果を算出したものです。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>都市計画道路を整備するとこれだけ良くなるということ（整備効果）がわからない。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成19年度末で約64.5%であり、市内各所で交通集中による渋滞が発生し、渋滞を避けた車両が住宅地内を通り抜けるなどの課題が発生しています。都市計画道路は、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p>
2-3：市民への情報提供、合意形成	
<p>（説明会について）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○土日に開催して欲しい。 ○ルート等の具体的な説明が欲しかった。 ○見直しに関係していない意見に時間を割りすぎである。 ○港湾物流、神奈川口等について知りたかったが、聞ける雰囲気ではなかった。 ○個別路線ごとの説明会を開いて、住民の意見を聞くべき。 ○説明資料は良くできていた。 ○説明のスピードが速すぎて十分理解できない状況だった。 ○平成19年度着手予定路線の説明を平成20年2月15日に行うのは遅すぎる。 ○もっと質問・意見を出せるように、時間を十分に取って欲しい。 ○わかりやすく説明してほしい。 ○参加者が極端に少ないことが残念。 ○数多く開催して欲しい。 	
<p>「行政地図情報 iマッピー」を見れるパソコンを置いて欲しい。</p>	
<p>（オープンハウスについて）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民への情報提供と意見交換が出来た点で、良い取組だと思う。 ○また実施して欲しい。 ○休日にも開催して欲しい。 ○なぜ開催しているのか。 ○訪れる人が少ないので、広報の仕方を工夫すべき。 ○今回程度の情報で開催するのは「市、来場者」双方の人件費と時間の無駄である。 ○名称は個別相談会等、日本語表記にしてほしい。 ○オープンハウスが1日だけなのはおかしい。公民館などに資料を置いて欲しい。 	<p>平成19年12月に公表した「都市計画道路網の見直しの素案（案）」につきましては、道路局ホームページに資料を掲載したほか、広く広報するために、各区用に作成した資料を「広報よこはま（区版）1月号」に折り込んで、各戸配布いたしました。</p> <p>また、市内8箇所で開催したほか、各区毎に市民の皆さまからのご質問などに直接お答えするオープンハウスを開催してまいりました。</p> <p>今後も、個別路線の検討や都市計画手続きなどの進捗よくに合わせて広く市民の皆さまに情報を提供し、合意形成を図りながら進めていきたいと考えています。</p>
<p>（説明会についての感想）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○説明会等は参考になった。 ○説明会等はわかりやすかった。 ○ご苦労様です ○道路局の一方的な内容。 ○既に決定している説明だった。 ○市民の意見を聴く熱意が少ない。 ○説明会の終了時間がきたら質問を打ち切り終了するのはどうかと思う。 ○もう少し議論する場が欲しい。 ○言いたいことをお互いに言うだけという感じがして、余り良い説明会とは思えなかった。 	<p>また、より良い周知方法につきましても、検討してまいります。</p> <p>なお、市民の皆さまからいただきましたご意見や検討状況等につきましても、道路局ホームページに掲載しております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>(「道路局からのお知らせ」について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○資料がわかりづらいので、工夫して欲しい。 ○「横浜市道路局からのお知らせ」に、市のホームページの広告も掲載して欲しかった。 ○「道路局からのお知らせ」を見ている人が少ない。配布の仕方を工夫して欲しい。 	
<p>(広報内容について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○先行取得、事業認可、補償の内容が理解しきれなかった。 ○ホームページではなくて、親切な広報をして欲しい。 ○メールでの情報提供して欲しい。 ○行政側の取組を積極的にアピールして欲しい。 ○補足資料があれば欲しい。 	
<p>(今後の進め方の要望)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○手続き等について住民の意見を反映して進めて欲しい。 ○手続き前に市民に説明して、検討期間を長くして欲しい。 ○沿道市民、関係権利者に具体的な計画内容を説明して欲しい。 ○住民に分かりやすい資料を作成して欲しい。 ○こまめに情報提供して欲しい。 ○説明会開催は、1ヶ月以上前に開催予告して欲しい。 ○積極的に地域行事に参加したい。 ○基準や調査資料を見せて欲しい。 ○接してたり掛かっている地権者には、市から通知して欲しい。 	<p>都市計画道路網の見直しに際しましては、節目毎に市民の皆さまのご意見等も伺いながら、進めてきたところです。</p> <p>今後も、個別路線の検討や都市計画手続きなどの進ちょくに合わせて、広く市民の皆さまに情報を提供し、合意形成を図りながら進めていきたいと考えています。</p>
<p>意見の募集は2月29日までになっているが、今日から16日しかない。締め切りを延ばしてほしい。</p>	<p>意見募集の期間については、2月29日までとしておりましたが、期間延長のご要望を踏まえ、3月14日まで延長しました。</p>
<p>3：道路事業全般に関するもの</p>	
<p>3-1：既存道路全般</p>	
<p>(生活道路の整備について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩行者の安全対策をしてほしい。 ○幅員の狭い道路も、見直し対象にして欲しい。 ○生活道路を優先に整備する必要がある。 ○生活道路のすみ切りを役所主導で進めてほしい。 	<p>歩道などの具体的な整備、改善のご要望につきましては、交通事故の発生状況や歩行者の通行量など、現地の状況を踏まえて検討してまいります。</p> <p>また、歩行者の安全を確保するため、車の速度抑制を目的とした路側帯の拡幅やカラー化など、歩行者の視点に立った安全対策を進めてまいります。</p>
<p>(既存道路の改良について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○既存の道路整備が優先ではないか。 ○新横浜駅南部地区の渋滞の解消をして欲しい。 	<p>さまざまな道路交通の課題解決のためには、都市計画道路網の整備と合わせて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p> <p>また、既存道路の改良等につきましても、沿道の皆さまなどのご協力をいただきながら順次進めていきたいと考えています。</p>
<p>屏風ヶ浦バイパスの振動対策を実施して欲しい。</p>	<p>当該箇所につきましては、平成17年度から平成19年度末までに対策工事を実施しました。今後、橋梁のジョイント部の補修等が必要となれば実施してまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>環状2号線「屏風ヶ浦交差点」を国道16号方面から右折するのに、長く待たされることがあるので対策をして欲しい。</p>	<p>屏風ヶ浦駅交差点は、屏風ヶ浦駅方面から環状2号線に出る車を考慮した形状となっていることから、現状以上の長い右折レーンを確保することが困難な状況です。</p>
<p>緑化して欲しい。</p>	<p>道路の緑化については、新設道路の整備に合わせて緑化を進めるとともに、空いている植樹ますや道路のり面への補植を行ってまいります。</p>
<p>鉄道による南北分断を解消のため、総持寺踏切のところで鉄道を横断する道路を整備して欲しい。</p>	<p>総持寺前踏切の立体交差化につきましては、接続する周辺道路の大規模な改良や、周辺の土地、建物などへの広範囲にわたる影響が予測されることから、早期整備は困難な状況です。</p>
<p>神奈川県警（交通規制課）と情報交換を行いながら進めて欲しい。</p>	<p>必要に応じて、交通管理者と情報交換などを行いながら、進めてまいります。</p>
<p>3-2：高速道路</p>	
<p>圏央道（第2東名も含む）の話がなく残念。</p>	<p>都市計画道路網の見直しは、幹線街路を見直しの検討対象としております。</p>
<p>青葉ICの完成により、周辺的生活道路に通過交通が流入している。横浜環状北西線を整備すると更に車が増える。周辺道路への影響を予測して欲しい。</p>	<p>高速横浜環状北西線については、道路整備による環境への影響について調査・予測・評価を行い、道路計画の策定を進めてまいります。</p>
<p>3-3：その他</p>	
<p>環境対策に配慮して欲しい。 （主な内容） ○地球環境を損なわないで欲しい。 ○環境対策についても良く考えて欲しい。 ○住環境が心配。 ○走行速度が速い道路が出来ると、大気汚染が気になる。</p>	<p>「横浜市自動車公害防止計画」では、環境改善に寄与する交通流対策として、「環境に配慮した放射環状型の幹線道路網の整備の促進」「バス路線を中心に地区幹線道路の整備の促進」などの体系的な道路網の整備や、「交差点の改良、立体交差化等の推進」などの局所的な渋滞の解消策が位置づけられております。 さらに、都市計画道路ネットワークの整備による交通の円滑化は、自動車から排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質といった大気汚染物質を軽減し、大気環境を改善するほか、二酸化炭素の排出量を削減し、地球温暖化の防止に寄与するなど、環境負荷軽減につながる取組であるとされています。</p>
<p>（用地買収について） ○土地を手放す方の身になって考えて欲しい。 ○道路にかかる住民に対しては、十分な補償をして欲しい。 ○地権者等の関係者への説明時期は、どのようになっているのでしょうか。 ○土地の評価額と営業補償の詳細を早めに知りたい。 ○移転する際に、優先的にケアハウスに入居出来ないのか。 ○高齢になり、ほかの土地に移りたくない。 ○残地売却を希望した場合には応じて欲しい。 ○先行買収制度は仕組みとして使いがたい。 ○補償の内容が時代に促していない。</p>	<p>事業用地をお譲りいただく際には、補償内容等について十分説明し、適切な補償をさせていただきます。</p>
<p>5兆円もの市債を控えながら道路建設資金の調達はどうするのか。税金を市民生活に有効に使用してほしい。</p>	
<p>道路予算について積極的にPRすべき。</p>	

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>まちづくりについて道路局と都市整備局の連携を十分にとって欲しい。</p> <p>38年前から道路計画があったのに、市で土地を買い上げるなど、道路予定地に家を建てさせない方がなかったのか。</p> <p>国道16号線に並行する産業道路を有効活用して欲しい。</p> <p>税金をかけずに歩道の幅員を確保するために、電柱を民地に移設することをすすめるべき。協力してくれた人は固定資産税の減免をしてはどうか。</p> <p>街路網図は、都市計画道路がどこを通るのかわかる資料で安価に手に入れられるようにして欲しい。</p>	<p>今後の道路施策の参考とさせていただきます。</p>
4：市政全般に関するもの	
4-1：市政全般	
<p>上瀬谷通信施設返還後は、雇用確保するため、環境に影響がない工場を誘致するべき。</p> <p>国道16号線（久木町）の防火地域を縮小してほしい。</p> <p>G30の次はC30を行ってほしい。</p> <p>道路整備ではなく、社会保障に税金を使って欲しい。</p> <p>無駄な税金は使わないで欲しい。</p> <p>横浜市の財政内容は、かなり悪化しているので、無駄はやめるべき。</p> <p>青葉区まちづくり指針（青葉区プラン）にある北西部樹林を保全して欲しい。</p> <p>横浜市は、財政難の中で道路整備以外にやらなければならないことが多くある。環状3号線沿いの原小学校、三ツ境小学校、原中学校はマンモス校となっている。地球温暖化対策が求められている中で、道路を造らずに、こちらの解消を優先して欲しい。</p> <p>都市計画道路の新設整備よりも、既存道路によって悪化した住環境の回復に予算を投入すべき。</p>	<p>市政全般に関するご意見につきましては、関係部署に伝えるとともに、今後の市政運営の参考にさせていただきます。</p>
<p>新横浜南口地区の区画整理をやるのかやらないのかははっきりして欲しい。</p>	<p>平成9年7月に新横浜駅南部地区土地区画整理事業として、事業計画決定しましたが、関係者の皆様から様々なご意見があることから、平成15年3月31日に事業計画を廃止しました。 今後は、地域の皆さまと行政の協働による新たなまちづくりについて検討してまいります。</p>

「都市計画道路網の見直しの素案（案）」への
ご意見に対する横浜市の考え方

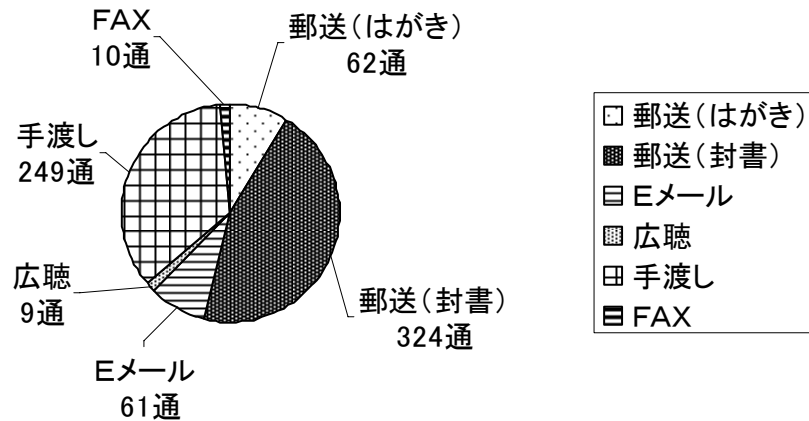
平成 20 年 5 月

横浜市

【市民意見の概要】

◇意見書総数 715 通（分類整理後の意見数 352件）

◇提出方法



◇住まい

鶴見区	274
神奈川区	5
西区	0
中区	1
南区	0
港南区	2
保土ヶ谷区	5
旭区	1
磯子区	2
金沢区	0
港北区	9
緑区	35
青葉区	168
都筑区	2
戸塚区	9
栄区	165
泉区	1
瀬谷区	15
横浜市以外	11
空白	10
合計	715

1：個別路線の取扱いについて

1-1：国道15号線	1
1-2：国道357号線	1
1-3：羽沢池辺線	1
1-4：新横浜元石川線、新横浜篠原線、新横浜南口線	1
1-5：上郷公田線	1
1-6：山下長津田線	2
1-7：国道16号線	2
1-8：環状3号線	2
1-9：逸見鷹取山線	4
1-10：舞岡上郷線	4
1-11：桂町戸塚遠藤線	5
1-12：下永谷大船線	5
1-13：中山北山田線	6
1-14：真光寺長津田線	6
1-15：宮内新横浜線	6
1-16：日吉元石川線	6
1-17：川崎町田線	6
1-18：恩田線	7
1-19：鳥山線、横浜上麻生線	8
1-20：恩田元石川線	8
1-21：横浜逗子線	8
1-22：環状4号線	8
1-23：柏尾戸塚線	9
1-24：権太坂和泉線	9
1-25：鴨居上飯田線	9
1-26：横浜厚木線	10
1-27：三ツ境下草柳線	10
1-28：奈良1号線	10
1-29：柿生町田線	11
1-30：東京丸子横浜線	11
1-31：鶴見師岡線	11
1-32：岸谷線	12
1-33：長津田奈良線、長津田駅北口線	17
1-34：太尾線	17
1-35：瀬谷地内線	17
1-36：坂本鶴ヶ峰線	18
1-37：新吉田日吉線	18
1-38：高田日吉線	18
1-39：綱島日吉線	18
1-40：大田神奈川線	18
1-41：中田三ツ境線	19
1-42：保土ヶ谷二俣川線	19
1-43：大口線	19
1-44：(仮称)新吉田中川線	20
1-45：(仮称)荏田中川線、(仮称)新吉田牛久保線	20
1-46：その他	20

<u>2：都市計画道路網の見直し全般に関するもの</u>	
2-1：見直し素案策定の考え方	20
2-2：優先整備路線	22
2-3：市民への情報提供、合意形成	25
<u>3：道路事業全般に関するもの</u>	
3-1：事業中路線	25
3-2：既存道路全般	26
3-3：高速道路	28
3-4：その他	29
<u>4：市政全般に関するもの</u>	
4-1：横浜都市交通計画	31
4-2：その他	32

意見要旨	ご意見に対する横浜市のお考え方
1：個別路線の取扱いについて	意見数173件
1-1：国道15号線	意見数1件（意見書数1通）
<p>国道15号線（鶴見区内）の整備にあたっては、線形、幅員の変更も含めた十分な検討が必要である。</p>	<p>国土交通省が所管する国道15号線については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省と調整してまいります。</p>
1-2：国道357号線	意見数1件（意見書数1通）
<p>国道357号線（本牧から磯子間）は、早期に整備して欲しい。</p>	<p>国土交通省が所管する国道357号線については、市の幹線道路ネットワークを形成する上で重要な路線であり、周辺地域の交通の円滑化にも寄与することから、未着手区間の取扱いについて、国土交通省と調整してまいります。</p>
1-3：羽沢池辺線	意見数2件（意見書数18通）
<p>羽沢池辺線（山下長津田線～川崎町田線）は、早期に整備して欲しい。</p> <p>羽沢池辺線（山下長津田線～川崎町田線）は、鴨居上飯田線と400mしか離れておらず、必要性が低いこと、産業用の道路となることが想定されることなどから廃止して欲しい。整備にかかる費用を歩道整備等のバリアフリー関係に充てて欲しい。</p>	<p>羽沢池辺線については、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や、高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であることから、「存続」路線としています。</p> <p>3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>
1-4：新横浜元石川線、新横浜篠原線、新横浜南口線	意見数1件（意見書数1通）
<p>新横浜元石川線、新横浜篠原線、新横浜南口線については、「変更候補」（着手時期未定）にしてはどうか。住宅密集地でもあり、事業費が高むと思われる。住民の合意形成も課題である。</p>	<p>新横浜元石川線の一部、新横浜篠原線、新横浜南口線については、事業の見直しを検討している、新横浜駅南部地区土地区画整理事業の区域内に計画されています。まちづくりの中で検討する路線として、「存続」路線としており、今後の、土地区画整理事業等のまちづくりの進捗よくにあわせて取扱いを検討してまいります。</p>
1-5：上郷公田線	意見数14件（意見書数67通）
<p>上郷公田線は、交通利便性の向上にはつながらないため必要ない。 （主な理由） ○環状4号線までの距離が短い。 ○金沢区方面への利用が少ない。 ○環状4号線や横浜鎌倉線などが整備済。</p> <p>公田インターチェンジ計画は中止し、上郷公田線の公田インターチェンジへの接続道路、工事用道路としての位置づけを見直して欲しい。</p> <p>上郷公田線を生活道路と位置づけているのであれば、高い費用をかけて、不確実な技術、不自然なルートで朝日平和台にトンネルを造る必要はない。</p> <p>道路局は上郷公田線の建設に力を入れているようだが、本線が整備されたところで大船に出られるわけでもなく、住民としては横浜環状南線のためとしか見えない。</p>	<p>上郷公田線は、高速横浜環状南線へのアクセス機能や地域の交通利便性の向上など必要性が高いことから、「存続」路線としており、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>上郷公田線のルートを変更すべき。 (主な内容) ○渋滞解消のために桂台から環状4号線部で横浜鎌倉線に接続するルート。 ○立ち退き対象家屋が多いため、もっと公田団地よりのルート。 ○トンネルを掘ることによる地盤沈下が懸念されることから、JR本郷台駅東側の桂町戸塚遠藤線と(仮称)公田インターチェンジを直線で結ぶルート。</p>	<p>上郷公田線は、高速横浜環状南線へのアクセスをはじめ、環状4号線や桂町戸塚遠藤線などとの道路ネットワークによる地域の交通利便性などを考慮し、ルートを選定しています。</p>
<p>上郷公田線は、廃止すべきである。 (主な理由) ○トンネル工事による周辺環境の悪化。 ○地域住民の納得が得られない。 ○渋滞によってバイパス機能を果たせない。 ○緑地破壊 ○住環境の悪化</p>	<p>上郷公田線は、高速横浜環状南線へのアクセス機能や地域の交通利便性の向上など必要性が高い路線と考えています。 また、事業実施段階におきましては、周辺への影響にも配慮しながら、整備を進めてまいります。</p>
<p>1-6：山下長津田線</p>	<p>意見数2件（意見書数18通）</p>
<p>山下長津田線（三枚町～鴨居間）は早期に整備して欲しい。</p> <p>羽沢池辺線よりも山下長津田線（緑区鴨居～神奈川区三枚町間）を整備した方が交通利便性の向上につながる。</p>	<p>山下長津田線の神奈川区三枚町から緑区鴨居町までの区間は、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や、高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であることから、「存続」路線としています。 当該区間については、並行する羽沢池辺線が事業中であるため、事業着手時期については未定としています。</p>
<p>1-7：国道16号線</p>	<p>意見数3件（意見書数2通）</p>
<p>国道16号線（鶴ヶ峰～環状2号交差点）は、非常に渋滞している。早期に整備して欲しい。一部区間を拡幅して右折車線を整備するなどの対策をして欲しい。</p> <p>国道16号線の東川島町から都岡まで片側複線化して欲しい。</p> <p>東川島町交差点の道路路面状況が極めて悪いので、早期に補修して欲しい。</p>	<p>国道16号線に関するご要望につきましては、所管する国土交通省へ伝えてまいります。</p>
<p>1-8：環状3号線</p>	<p>意見数23件（意見書数16通）</p>
<p>環状3号線の必要性がわからない。 (主な理由) ○整備理由に納得いかない。 ○瀬谷区内は、環状4号線だけで十分。 ○検証結果などを示して欲しい。 ○説明内容が不十分。</p> <p>環状3号線は、通過道路であり地域の活性化にはつながらない。</p>	<p>環状3号線は、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であることから、「存続」路線としています。 なお、素案作成にあたり、とりまとめた資料は、道路局ホームページでご覧いただけます。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方針
<p>30年も前に計画された環状3号線が今更推進されることについて疑問を感じる。</p>	<p>環状3号線は、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であり、国道1号線付近から希望ヶ丘瀬谷線の区間は「存続」路線としています。</p> <p>3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、国道1号線付近から横浜伊勢原線の区間及び鴨居上飯田線から希望ヶ丘瀬谷線の区間は第1期に、横浜伊勢原線から鴨居上飯田線の区間は第2期に位置付けております。</p>
<p>環状3号線を廃止及び再検討してほしい。 (主な理由) ○環状4号線だけで十分。 ○既存のかまくら道の改良で十分。 ○環状4号線の整備以来、渋滞が緩和されている。</p>	<p>また、希望ヶ丘瀬谷線から三ツ境下草柳線付近の区間は、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線ですが、瀬谷地内線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」としてあり、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。</p>
<p>環状3号線の整備により住環境を悪化させないでほしい。 (主な理由) ○環状3号線とかまくら道に挟まれた場所は、振動がひどくなる。 ○多くの立ち退きが必要となる。 ○新たな車呼び込む可能性がある。 ○二ツ橋付近は、渋滞が助長される。</p>	<p>環状3号線の整備は周辺道路の混雑緩和による住環境の改善に寄与するものと考えています。</p> <p>また、整備にあたりましては、沿道に与える影響についても極力配慮しながら、事業を進めてまいります。</p>
<p>環状3号線については、環境アセスメントを実施し、廃止も含め抜本的に見直してほしい。</p>	<p>環境影響評価につきましては、横浜市環境影響評価条例により、対象となる事業が定められています。環状3号線は、条例の対象にはなっていないため、環境影響評価を行う予定はありませんが、整備にあたりましては、沿道に与える影響に極力配慮しながら、事業を進めてまいります。</p>
<p>環状3号線よりも、かまくら道、瀬谷柏尾線の拡幅整備を優先してほしい。</p>	<p>瀬谷区内の県道瀬谷柏尾線につきましては、バス等の車両の円滑な通行や歩行者の通行に支障をきたしている箇所のうち、整備の必要性が高い箇所から、関係者の協力を得て順次整備を進めています。</p>
<p>環状3号線に着手する前に、かまくら道の電柱を地下に埋めるなどして、片側だけでも歩道を作ってほしい。</p>	<p>また、かまくら道についても関係者の協力が得られた箇所は、歩道等の整備を進めています。今後も必要に応じて事業の検討をしてまいります。</p>
<p>環状3号線の二ツ橋町付近のルートを変更してほしい。また、三ツ境下草柳線や相鉄線との交差はどうなるのか。</p>	<p>環状3号線の、希望ヶ丘瀬谷線から三ツ境下草柳線付近の区間は、瀬谷地内線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより効率的なネットワークとするため、「変更候補」としてあります。</p> <p>また、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。</p> <p>今後、道路構造などの具体的な検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方針
<p>環状3号線は、立場交差点付近の渋滞を解消し、戸塚や鎌倉方面とを連絡するため必要である。</p>	<p>環状3号線は、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡や高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であることから、「存続」路線としています。</p> <p>泉区内においては、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、立場駅付近から南側は第1期、北側は第2期に位置付けております。</p>
<p>環状3号線について、立場駅以北は第2期になっているが、第1期で整備して欲しい。この部分だけ整備が遅れば、周辺道路の交通量が大変増え、生活道路への車の流入による生活環境の悪化は避けられない。環状道路は環状になってこそ、中心部への無用な車の流入を減らすという真の目的が達成されるのであって、一括で整備することが必要である。</p>	<p>優先的に着手する路線の第1期、第2期につきましては、限られた予算の中で、早期に効率的なネットワークが形成されるよう、周辺の市街化の状況、道路構造、事業中区間の連続性などを考慮して決定しています。</p>
<p>環状3号線は、希望ヶ丘瀬谷線から鴨居上飯田線間を第1期優先整備区間としているが、「かまくら道」に接続するところまで第1期とし、優先的に整備して欲しい。</p>	
<p>環状3号線の整備の際は、バスベイや自転車道など、自動車以外の交通も十分検討してほしい。</p>	<p>整備にあたりましては、地域の皆さまのご意見にも配慮しながら、進めていきたいと考えております。</p>
<p>道路を整備する場合、沿道の家屋を中途半端に残すことはしないで欲しい。</p>	<p>事業用地をお譲りいただく際には、補償内容等について十分説明し、適切な補償をさせていただきます。</p>
<p>沿道開発によって、交通の流れが妨げられないよう、土地利用の規制についても考えてほしい。</p>	<p>大規模な商業施設など、新たに多くの交通需要が見込まれる施設については、周辺交通への影響について調整を行っております。</p>
<p>1-9：逸見鷹取山線</p>	<p>意見数1件（意見書数1通）</p>
<p>逸見鷹取山線の整備は、国道16号線の金沢文庫駅前、金沢八景駅前、追浜駅前の混雑解消に貢献するため、早期に整備して欲しい。</p>	<p>逸見鷹取山線につきましては、隣接する横須賀市と、路線の取扱いなどについて協議してまいります。</p>
<p>1-10：舞岡上郷線</p>	<p>意見数2件（意見書数1通）</p>
<p>舞岡上郷線を早期に整備して欲しい。 (理由) ○舞岡駅前、舞岡公園やふるさと村の玄関口として再整備し、交通アクセスを確保する必要がある。今のままでは、舞岡のまちは死んでしまう。 ○舞岡駅前、調整区域であるため、駐車場や資材置き場、残土置き場や作業所が乱立し、緑地や農地が荒廃している。残すべき緑地と農地を維持しながら虫食い状態を解消するためには、駅前周辺の道路整備が必要である。</p>	<p>舞岡上郷線の舞岡駅付近は、道路ネットワークを形成することにより、周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから、「存続」路線としています。</p> <p>また、関連する下永谷大船線とあわせて整備する必要があることから、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
1-1-1: 桂町戸塚遠藤線	意見数5件（意見書数2通）
<p>桂町戸塚遠藤線(泉区内)は廃止して欲しい。 (理由) ○対象路線はいずれも市街化区域であり、現状では住宅地となっているため、今後土地の収用等を行った場合高コストとなり、将来交通量との関係で採算が取れなくなる可能性がある。費用対効果を度外視した路線である。 ○当該路線の周辺地域は、宅地開発されてから約30~40年が経過しており、地域共同体や町内会のつながりが深い。仮に土地収用等となった場合、相当数の世帯が立ち退き対象となるため、町内会の少子高齢化や地域共同体関係の崩壊が起きる可能性がある。 ○幹線道路を整備すると、当該道路の周辺は市街化区域内にあるため、大手の量販店やスーパーなどの進出やマンション等の無秩序な乱開発が起きて、結果的に地域周辺が虫食い状（スプロール化）となる危険性がある。 ○当該路線周辺地域の道路は、碁盤の目のように細かくなっており、路線内で渋滞が起こることがほとんどない上、毎年工事を進める中で道路が通りやすくなっているため、実生活上では道路整備において不都合な点がない。</p>	<p>桂町戸塚遠藤線は、3環状10放射道路として、市内の拠点と周辺市の拠点との連携を高め、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であることから、「存続」路線としています。 また、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、環状3号線の東側、及び環状4号線の西側区間は第2期に位置付けております。</p>
<p>桂町戸塚遠藤線（旧国道1号戸塚～藤沢市境）は、廃止して欲しい。長後街道で十分である。但し武相幹線と横浜環状西線が具体化すれば一部を利用すべきと思う。</p>	
1-1-2: 下永谷大船線	意見数3件（意見書数2通）
<p>下永谷大船線（環状2号線～地下鉄舞岡駅前付近間）を早期に整備して欲しい。 (理由) ○舞岡駅前、舞岡公園やふるさと村の玄関口として再整備し、交通アクセスを確保する必要がある。今のままでは、舞岡のまちは死んでしまう。 ○舞岡駅前、調整区域であるため、駐車場や資材置き場、残土置き場や作業所が乱立し、緑地や農業が荒廃している。残すべき緑地と農地を維持しながら虫食い状態を解消するためには、駅前周辺の道路整備が必要である。</p>	<p>下永谷大船線（環状2号線～舞岡町の区間）は、道路ネットワークを形成することにより、周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから、「存続」路線としています。 また、主要な幹線道路である環状2号線とのアクセス強化を図るため、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>
<p>下永谷大船線（未着手区間）は、廃止して欲しい。下永谷駅経由の道路と県道大船停車場線道路改良（拡幅、歩道の確保と直線化）で十分である。</p>	<p>下永谷大船線は、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保できることなどから、「存続」路線としています。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>1-13：中山北山田線</p> <p>中山北山田線は、山下長津田線で止めず、四季の森の横を通して環状3号線に直結した方が流れがスムーズになる。</p> <p>事業中区間が完成すると、確実に山下長津田線からの交通量が増加する。川和踏切から山下長津田線に接続する区間は、歩道の確保もされていないので早期に整備して欲しい。</p>	<p>意見数2件（意見書数2通）</p> <p>中山北山田線については、バス交通の円滑化や、駅周辺の交通の円滑化が期待できるとともに、安全な歩行者空間が確保されるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。</p> <p>鉄道による地域分断や、踏切事故の解消を図るため、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p> <p>なお、中山北山田線は、山下長津田線を経由することで、環状3号線ともネットワーク化し、交通の円滑化が図られるものと考えています。</p>
<p>1-14：真光寺長津田線</p> <p>真光寺長津田線は、奈良川や恩田川との景観の整合を図りながら早期に整備してほしい。</p> <p>代替路線があるため、こどもの国周辺の貴重な緑地を守るためにも、真光寺長津田線は廃止して欲しい。</p>	<p>意見数2件（意見書数4通）</p> <p>真光寺長津田線については、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化や、駅周辺の交通の円滑化が期待できるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。</p> <p>なお、当該区間については、費用対効果などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。</p>
<p>1-15：宮内新横浜線</p> <p>宮内新横浜線は、川崎市側に比べ横浜市側の整備の進捗が遅すぎる。緊急輸送路として重要な役割を果たすことから、早い段階で川崎市と調整し、早期に整備して欲しい。</p>	<p>意見数1件（意見書数2通）</p> <p>宮内新横浜線については、川崎市との市境付近で幅員の不整合か所を修正するため、「変更候補」としております。</p> <p>なお、当該区間については、主要な幹線道路ネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>
<p>1-16：日吉元石川線</p> <p>日吉元石川線の廃止候補区間（東京丸子横浜線～綱島日吉線）は、現状でも渋滞しているため、廃止はしないで、綱島街道との交差点を改良する等の対策をして欲しい。また、変更候補区間（綱島日吉線～川崎市境）については、川崎市の整備状況によっては、廃止しても良いのではないかと。</p>	<p>意見数1件（意見書数1通）</p> <p>日吉元石川線の東京丸子横浜線（綱島街道）から綱島日吉線までの区間については、計画線とほぼ重複して、幅員約18mの現道があり、交通機能の代替ができることから、「廃止候補」としてあります。</p> <p>また、綱島日吉線から川崎市境までの区間については、川崎市の都市計画道路と連絡することなどから、必要性が高い区間であり、川崎市との市境付近で線形および幅員の不整合か所を修正するため、「変更候補」としてあります。</p> <p>なお、東京丸子横浜線の4車線化の際には、交差する現道の改良等についても、必要性に応じて検討してまいります。</p>
<p>1-17：川崎町田線</p> <p>青葉区内の川崎町田線の特に、国道246号線と交差する部分について早期に整備して欲しい。</p>	<p>意見数8件（意見書数5通）</p> <p>川崎町田線の国道246号線と交差する区間については、国道との接続方法について国土交通省と協議が必要となるため、事業着手時期は未定としてあります。</p> <p>事業化については、引き続き国土交通省と協議を行ってまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市のお考え方
<p>川崎町田線の都筑区佐江戸町付近を早期に整備して欲しい。</p>	<p>川崎町田線の都筑区佐江戸町付近については、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行者空間が確保されるなど、必要性が高い区間であり、「存続」路線としています。</p> <p>なお、当該区間については、費用対効果などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。</p>
<p>川崎町田線（東京丸子横浜線～太尾線）は、東部方面線のスケジュールに合わせて、事業化を早める必要がある。</p>	<p>川崎町田線の東京丸子横浜線（綱島街道）から太尾線までの区間については、3環状10放射道路として、市内の拠点間の連絡が期待できるなど、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線です。</p> <p>川崎町田線と東京丸子横浜線が交差する大綱橋交差点と樽町交差点は近接しており、東京丸子横浜線の4車線化にあたっては、交通の円滑化と交差点の安全性の向上のため、くい違い交差点を解消し一体的に整備する必要があると考えており、「変更候補」としております。</p> <p>なお、当該区間については、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p>
<p>川崎町田線（太尾町～大綱橋間）は、交通量が少なくないにもかかわらず、特に鶴見川の堤防部分は狭隘である。安全面からもいち早く改善して欲しい。</p>	<p>川崎町田線の大綱橋交差点と樽町交差点のくい違い解消のためには、住宅密集地を通す必要があるため、事業費の増加や整備期間の長期化が必至となる。大綱橋交差点は現在事業中の交差点改良が行われれば、大幅に渋滞が解消できると思われることから、交通の円滑化に一定の効果はあると考えられる。くい違い解消は必ずしも必要ない。</p>
<p>川崎町田線の青葉区内の着手時期が未定の区間や緑区内の区間を廃止して欲しい。</p>	<p>川崎町田線の緑区及び青葉区の未着手区間については、安全な歩行空間の確保や、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の円滑な交通処理が期待できるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。</p>
<p>川崎町田線の青葉区内の着手時期が未定の区間や緑区内の区間を廃止して欲しい。</p>	<p>川崎町田線の緑区及び青葉区の未着手区間については、安全な歩行空間の確保や、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の円滑な交通処理が期待できるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。</p>
<p>川崎町田線の新羽橋周辺は現在の都市計画道路の幅員（11m）ではボトルネックとなっているため、22m以上の幅員が必要ではないか。</p>	<p>川崎町田線の新羽橋周辺については、新羽駅前地区地区計画により、拡幅予定線が定められており、歩行者の安全確保や交通の円滑化などを考慮し、道路幅員について見直すため、「変更候補」としております。</p>
<p>川崎町田線（東京丸子横浜線～太尾線）の周辺では緑地も多く、景観を崩さないような配慮が必要である。</p>	<p>事業にあたっては、沿道環境にも配慮してまいります。</p>
<p>1-18：恩田線</p>	<p>意見数5件（意見書数82通）</p>
<p>緑の七大拠点にもなっている市北西部の樹林地の保全に努めていくことには賛成する。</p>	<p>恩田線については、「存続」路線としていますが、計画地周辺が「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大拠点に位置付けられていること、横浜市都市計画マスタープラン青葉区プランにおいて、「青葉区の北西部を中心にまとまって残っている樹林地については、緑地保全地区、市民の森などの様々な緑地保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を図ります。」とされていること、奈良2号線や長津田奈良線（支線1号線）が交通機能を代替できることから、廃止することが望ましいと考えており、今後も町田市と継続的に協議を進めてまいります。</p>
<p>まとまりや連続性のある緑地を破壊し、源流域を分断するような恩田線は廃止して欲しい。計画地には、栽培収穫体験ファームがあり、無駄になる。</p>	<p>恩田線については、「存続」路線としていますが、計画地周辺が「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大拠点に位置付けられていること、横浜市都市計画マスタープラン青葉区プランにおいて、「青葉区の北西部を中心にまとまって残っている樹林地については、緑地保全地区、市民の森などの様々な緑地保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を図ります。」とされていること、奈良2号線や長津田奈良線（支線1号線）が交通機能を代替できることから、廃止することが望ましいと考えており、今後も町田市と継続的に協議を進めてまいります。</p>
<p>恩田線の計画地は、「横浜市水と緑の基本計画」に緑の七大拠点として、また「都市計画マスタープラン青葉区プラン」で保全すべきとの位置づけがある緑地であり、道路を通すのは不相当である。恩田線ができると恩田の谷戸の里山風景や眺望が失われ、尾根道の人々の通行や交流が妨げられる恐れがある。</p>	<p>恩田線については、「存続」路線としていますが、計画地周辺が「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大拠点に位置付けられていること、横浜市都市計画マスタープラン青葉区プランにおいて、「青葉区の北西部を中心にまとまって残っている樹林地については、緑地保全地区、市民の森などの様々な緑地保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を図ります。」とされていること、奈良2号線や長津田奈良線（支線1号線）が交通機能を代替できることから、廃止することが望ましいと考えており、今後も町田市と継続的に協議を進めてまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方針
<p>恩田線が恩田元石川線と接続されれば、国道246号のバイパス道路となってしまう、区民の道路ではない。また、地域にとっても利益が無い。さらに恩田線の代替は既にあるため、廃止して欲しい。</p> <p>町田市と有意義な協議をして、広い視野で方向性を出して欲しい。</p>	
1-19：鳥山線、横浜上麻生線	意見数1件（意見書数1通）
<p>港北区内の鳥山線と横浜上麻生線は、横浜環状北線の新横浜出入口の南側のアクセス道路として、早期に整備して欲しい。</p>	<p>鳥山線及び接続する横浜上麻生線については、新横浜駅周辺の交通円滑化や、鉄道による地域分断の解消を図るため、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。</p>
1-20：恩田元石川線	意見数3件（意見書数4通）
<p>恩田元石川線（鉄地区）の現道は、カーブが多い上幅員が狭く危険なので、早期に整備して欲しい。</p> <p>恩田元石川線の鉄地区以外は廃止して欲しい。</p> <p>恩田元石川線の着手時期未定区間は廃止して欲しい。</p>	<p>恩田元石川線については、道路ネットワークを形成することにより、周辺道路の円滑な交通処理が期待できること、また、災害時の緊急輸送路として災害拠点へのアクセス性確保が期待できるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。</p> <p>なお、先行取得路線である鉄地区は優先的に着手する路線として、第1期に位置付けており、バス通りとなっている鴨志田町および成合町の区間については、第2期に位置付けております。</p>
1-21：横浜逗子線	意見数2件（意見書数1通）
<p>横浜逗子線の整備は、国道16号線の金沢文庫駅前、金沢八景駅前、追浜駅前の混雑解消に貢献する。早期に整備して欲しい。</p> <p>横浜逗子線と逸見鷹取山線は、池子住宅地の開発にあわせて整備されるとのことだが、横浜市の中期計画や長期ビジョンと整合しているのか。</p>	<p>横浜逗子線は、3環状10放射道路として、市内の拠点と周辺市の拠点との連携を高め、本市の骨格的な道路網を形成する重要な路線であることから、「存続」路線としています。</p> <p>また、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、環状4号線付近から六浦駅付近の区間を第1期、六浦駅付近から逗子市境の区間を第2期に位置付けております。</p>
1-22：環状4号線	意見数7件（意見書数39通）
<p>環状4号線を早期に整備してほしい。 (主な内容及び理由) ○大船方面から拡幅工事。 ○神奈中車庫前交差点から神戸橋交差点までの区間については、歩道が狭く危険である。 ○重要な道路（栄区） ○早期の拡幅整備が必要としながら、神奈中車庫前交差点から神戸橋交差点間の着工時期を第2期としていることは理解できない。 ○神奈中車庫前交差点から朝比奈1C付近は、横浜環状南線の供用開始に対応するため早期に整備して欲しい。 ○神戸橋から朝比奈方面が優先整備路線となっていないが、これでは天神橋付近で実施している拡幅工事の効果が現れない。 ○内陸部を繋ぐ主要な動脈であるため。</p>	<p>環状4号線は、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、本郷小学校付近から「神奈中車庫前交差点」までの区間を第1期に、「神奈中車庫前交差点」から「神戸橋交差点」までの区間を第2期に位置付けております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-23: 柏尾戸塚線	意見数3件 (意見書数1通)
<p>柏尾戸塚線 (戸塚バスセンターから日立入口までの区間) を第1期で整備して欲しい。 (理由) ○現在渋滞しており、今後、戸塚駅周辺の再開発や土地区画整理事業及びJR線部のアンダーパスが完成すると、交通量が一層増加し、渋滞が更に悪化する恐れがある。 ○戸塚駅西口第三地区のまちづくり計画の具体化のためには、地区の骨格を成す国道(柏尾戸塚線)の整備が不可欠である。地区計画と歩調を合わせて整備して欲しい。</p>	<p>柏尾戸塚線 (戸塚バスセンター～日立入口の区間) は、本市の主要な幹線道路のネットワークの構築や、戸塚駅西口で再開発が進められていることから、優先的に着手する路線とし、周辺の都市計画道路の整備状況などを考慮して、第2期に位置付けております。</p>
<p>柏尾戸塚線の整備にあたっては、電線の地中化、植栽、快適な歩道の整備などに配慮し、街並み形成との調和を図るようにして欲しい。</p>	<p>電線類の地中化については、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上など、その必要性及び整備効果が大いことから、現在横浜市では、電線共同溝方式を主な整備手法として、地域の皆さまのご協力のもと、都市部や市の防災上重要な緊急輸送路等の幹線道路において整備を進めています。</p>
1-24: 権太坂和泉線	意見数2件 (意見書数1通)
<p>権太坂和泉線 (環2境木交差点以西の未着手区間) は、早期に整備して欲しい。</p>	<p>権太坂和泉線 (「環2境木」交差点から西側の区間) は、3環状10放射道路を中心とした主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、東戸塚西線から西側の区間は第2期に位置付けております。 なお、東戸塚東線から東戸塚西線の区間については、費用対効果などを総合的に評価した結果、事業着手時期は未定としております。</p>
<p>権太坂和泉線 (境木小学校前～国道1号線) は、廃止して欲しい。現存する権太坂上バス停までの道路改良 (拡幅、歩道の確保と直線化) で十分である。</p>	<p>権太坂和泉線 (境木小学校前～国道1号線の区間) は、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行空間が確保されることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。</p>
1-25: 鴨居上飯田線	意見数4件 (意見書数2通)
<p>鴨居上飯田線の鴨池大橋から上菅田の新井小まで抜ける道路が、第1期優先整備路線 (H27年度までに整備予定) となっているが、是非計画通りに整備して欲しい。</p> <p>上菅田付近の着手時期がH19～H27と非常に曖昧な表記だが、詳細な整備時期を示して欲しい。</p> <p>鴨居上飯田線 (旭環境センター下付～稲荷通りバス停付近) は、早期に整備して欲しい。道幅が狭く、歩行者が通れる裏道もないために、非常に危険である。</p> <p>稲荷通バス停付近の大木の為に、急カーブの部分で広がるべき道路が逆に狭くなっており、非常に危険である。</p>	<p>鴨居上飯田線 (鴨池大橋～旭環境センター付近の区間) は、バスの速度向上が期待できることや、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから、必要性が高いことから、「存続」路線としています。 また、主要な幹線道路ネットワークの構築のため、優先的に着手する路線として、竹山一丁目から旭環境センター付近の区間を第1期及び第2期に位置付けております。 なお、具体的な着手時期につきましては、周辺の都市計画道路の整備状況などを勘案し決定してまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-26：横浜厚木線	意見数3件（意見書数2通）
<p>横浜厚木線の三ツ境駅付近は、商店・銀行・医院・遊技場等営業活動をしている建築物が多く、用地買収や営業補償等を考慮すると、簡単に拡張できるとは思えない。優先整備路線の第1期としたのはどのような根拠に基づいているのか。</p>	<p>横浜厚木線の三ツ境駅付近については、主要な幹線道路ネットワークの構築のため、優先的に着手する路線とし、第1期に位置付けております。</p>
<p>横浜厚木線の三ツ境駅付近において、今までどのような説明会や地元との交渉をしてきたのか。</p>	<p>横浜厚木線の三ツ境駅付近につきましては、これまで、事業化の時期等が決まっていなかったことから、整備に関する地元に対しての説明等は行ってきませんでした。 事業化の段階で、地域の皆さまにお知らせしてまいります。</p>
<p>横浜厚木線が整備されても渋滞は解消しない。</p>	<p>横浜厚木線を含む道路ネットワークの構築により、円滑な交通が確保されるものと考えています。</p>
1-27：三ツ境下草柳線	意見数2件（意見書数2通）
<p>三ツ境下草柳線はいつ頃事業化するのか。横浜厚木線の三ツ境付近を優先整備路線第1期としているが、並行している三ツ境下草柳線のほうが整備しやすく、瀬谷区を東西に貫く道路として相応しい。また、大和市境の瀬谷本郷公園への利便性を考えても三ツ境下草柳線を優先して整備すべきである。</p>	<p>二ツ橋北部地区土地区画整理事業につきましては、現在、土地区画整理事業の見直しを進めているところであり、今後も地域の皆さまとも協議しながら、整備手法も含め、三ツ境下草柳線の整備及びその沿道のまちづくりを検討していきたいと考えております。 なお、環状4号線から西側の市境付近につきましては、隣接市である大和市と引き続き協議を行ってまいります。</p>
<p>三ツ境下草柳線が整備されても渋滞は解消しない。</p>	<p>三ツ境下草柳線を含む道路ネットワークの構築により、円滑な交通が確保されるものと考えています。</p>
1-28：奈良1号線	意見数3件（意見書数137通）
<p>奈良1号線を廃止候補にしたことについては賛成。</p>	<p>奈良1号線については、奈良北団地内の現道のバス通りが交通機能を代替できること、当該地域が「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大拠点に位置付けられていること、横浜市都市計画マスタープラン青葉区プランにおける、「水と緑の軸」に位置付けられている奈良川と周辺の緑地に道路計画されていることなどから、「廃止候補」としてまいります。</p>
<p>奈良1号線を廃止してしまうと、次世代の人たちが不便になってしまうことから、存続して欲しい。</p>	
<p>奈良地域ケアプラザの前の道路が一部整備されているが、意味がない。奈良1号線周辺は、奈良川流域の自然環境豊かな地域なので、親水公園として付近一帯を整備して欲しい。</p>	

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-29：柿生町田線	意見数4件（意見書数139通）
<p>柿生町田線について、「青葉区北西部のまとまって残っている樹林地を通ることから、隣接市と継続的に協議を進める」という姿勢は高く評価する。</p> <p>柿生町田線計画地には貴重な自然が残されており、青葉区のマスタープランにおいて「青葉区の北西部を中心にまとまって残っている樹林地については保全を図る」とされていること、この地域の交通網は整備されていることから、廃止して欲しい。</p> <p>この地域は、地形的に起伏に富んでおり道路をつくるには無理があり、柿生町田線の機能は、川崎市の世田谷町田線や真光寺長津田線等の代替ルートがある。 また接続する奈良1号線が廃止されれば、柿生町田線の必要性は低くなり、地元経済にもほとんど寄与しないため、廃止して欲しい。</p> <p>隣接市との協議では、柿生町田線を廃止するよう積極的に働きかけて欲しい。</p>	<p>柿生町田線は、「存続」路線としていますが、計画地の一部が、「横浜市水と緑の基本計画」の中で、緑の七大拠点に位置付けられていること、横浜市都市計画マスタープラン青葉区プランにおける、「水と緑の軸」に位置付けられている奈良川と周辺の緑地に道路計画されていることから、廃止または線形変更することが望ましいと考えており、今後も川崎市、町田市と継続的に協議を進めてまいります。</p>
1-30：東京丸子横浜線	意見数1件（意見書数2通）
<p>現道の綱島街道は既に交通渋滞が発生しているが、今後更なる交通量の増大が予想されるため、東京丸子横浜線の（川崎市境～菊名駅前付近）を早期に整備して欲しい。また、環状2号線との交差点である大豆戸交差点を立体化して欲しい。</p>	<p>東京丸子横浜線（綱島街道）の日吉駅付近から菊名駅前付近までの区間については、事業中の日吉区間に引き続き、主要な幹線道路のネットワークの構築のため、優先的に着手する路線に位置付けております。日吉区間から環状2号線までの区間を第1期、環状2号線から菊名駅前付近までの区間を第2期としております。 なお、大豆戸交差点については、東京丸子横浜線の4車線化に合わせて、交通円滑化のために、必要な改良を行ってまいります。</p>
1-31：鶴見師岡線	意見数1件（意見書数1通）
<p>鶴見師岡線の廃止区間（獅子ヶ谷交差点から環状2号線まで）は、自然環境を残すべきところであるため、廃止に賛成。廃止しても大田神奈川線で交通量は十分に吸収できる。</p>	<p>鶴見師岡線の獅子ヶ谷交差点から環状2号線までの区間については、大田神奈川線および現道のバス通りが交通機能を代替できるため、「獅子ヶ谷市民の森」など、まとまりのある緑地を保全し、「廃止候補」としてあります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-32: 岸谷線	意見数31件（意見書数271通）
<p>岸谷線を早期に整備して欲しい。</p>	<p>岸谷線の国道15号線から国道1号線までの区間については、(1)鉄道による南北分断の解消、(2)生見尾踏切の事故解消、(3)地域防災性の向上に資する路線・区間として必要性が高いため、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。</p>
<p>鉄道による南北分断の解消や国道15号線と国道1号線間のアクセスは、岸谷生麦線ができれば十分である。同じ機能を持ち、近接している岸谷線の必要性が理解できないので、廃止して欲しい。検討するにしても岸谷生麦線が開通後の周辺道路の状況を確認してから必要性を検討するべき。</p>	<p>鶴見区では、鉄道による南北分断が課題となっており、横浜市都市計画マスタープラン鶴見区プランの中で、「南北方向の幹線道路は低地部での鶴見溝ノ口線のみで慢性的に混雑しており、その解消が課題」とされています。</p> <p>鉄道と立体交差している都市計画道路鶴見溝ノ口線は、平成17年度で、1日、約3万7千台の交通量があり慢性的に混雑しています。また、総持寺踏切や生見尾踏切などによる踏切遮断は、緊急車両も含めた通過交通に大きな影響を与えています。</p> <p>このため、横浜市では、現在事業中の「岸谷生麦線」に加え、鉄道と立体交差し、国道15号線と国道1号線を結ぶ、既に都市計画決定されている「岸谷線」と「浜町矢向線」を優先的に着手する路線として位置づけ、順次整備することにより、この課題の解消を図っていきたいと考えています。</p>
<p>南北分断の解消のためには、鶴見駅周辺、例えば総持寺辺りで、鉄道を地下化するか、道路を地下で横断するか、少しでも地域住民の負担が少ない案を出して欲しい。</p>	<p>なお、現在事業中の岸谷生麦線は、臨海部と内陸部及び高速道路を連絡し、物流などの広域的な交通を担う路線が確保されることから、岸谷線の国道15号線から国道1号線までの区間については、主に地域交通を担う道路として、乗用車や小型貨物車に配慮した道路構造とするため「変更候補」としています。</p>
<p>既にバス路線や電車も通っており、十分インフラが整備されている。公共交通を利用すればよく、現在でも混雑しておらず、これから増えるとは思えないので、岸谷周辺に余計な道路は要らない。不要不急の岸谷線は絶対反対です。</p>	<p>岸谷線の国道15号線から国道1号線までの区間については、(1)鉄道による南北分断の解消、(2)生見尾踏切の事故解消、(3)地域防災性の向上に資する路線・区間として必要性が高いと考えております。</p>
<p>岸谷線は、生麦駅、駅前商店へのアクセスとして利用できず、歩行者には意味がない道路である。</p>	<p>また、国道1号線から鶴見三ツ沢線までの区間についても、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行者空間が確保されるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。</p>
<p>岸谷線が整備されると、生活道路、スクールゾーン、踏切に多数の車両が入り込むようになってしまい、住民には何の利益もない。</p>	

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>岸谷線の国道15号線から国道1号線の区間について説明会で、3つの必要性を説明されていたが、効果がまったく期待できない。岸谷線を廃止にして欲しい。</p>	<p>岸谷線の国道15号線から国道1号線までの区間については、以下の理由により、必要性が高いと考えています。</p> <p>(1) 鉄道による南北分断の解消 鶴見区では、鉄道による南北分断が課題となっており、横浜市都市計画マスタープラン鶴見区プランの中で、「南北方向の幹線道路は低地部での鶴見溝ノ口線のみで慢性的に混雑しており、その解消が課題」とされています。</p> <p>鉄道と立体交差している都市計画道路鶴見溝ノ口線は、平成17年度で、1日、約3万7千台の交通量があり慢性的に混雑しています。また、総持寺踏切や生見尾踏切などによる踏切遮断は、緊急車両も含めた通過交通に大きな影響を与えています。このため、横浜市では、現在事業中の「岸谷生麦線」に加え、鉄道と立体交差し、国道15号線と国道1号線を結ぶ、既に都市計画決定されている「岸谷線」と「浜町矢向線」を優先的に着手する路線として位置づけ、順次整備することにより、この課題の解消を図っていきたいと考えています。</p> <p>(2) 生見尾踏切の事故解消 生見尾踏切では、踏切の遮断時に、踏切内に立ち入った人・自転車・自動車等と列車との事故を防止するため、列車が停車する踏切支障が多く発生しています。踏切支障は公共交通機関である鉄道の定時制を阻害するとともに、人身事故にもつながりかねない危険な状態です。これを解消するためには、人・自転車・自動車の迂回路の確保が必要となります。</p> <p>このため、横浜市では、車の迂回路としての岸谷線の整備とともに、人や自転車の安全な横断のため、用地の確保など多くの課題がありますが、生見尾こ線人道橋のバリアフリー化の可能性についての検討も含め、総合的な踏切対策に取り組んでまいります。</p> <p>(3) 地域防災性の向上について 災害時に緊急輸送路・交通路となる国道15号線と国道1号線を連絡する岸谷線は、この地域への緊急車両の進入路となり、地域医療救護拠点である生麦小学校など周辺地域への避難経路ともなる重要な路線です。</p> <p>また、阪神淡路大震災では、道路は幅員が12m以上ある場合は、延焼防止効果があったことが報告されています。今後、道路構造の具体的な検討の中で、防災機能についても十分考慮して行きたいと考えています。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>生見尾踏切はそれほど自動車は通っておらず、踏切の事故の原因の多くが人と自転車であることから、事故解消のためには、人道橋のバリアフリー化を早急に行うべき。仮に岸谷線が建設されても人と自転車は岸谷線を通らない。岸谷線と生見尾人道橋のバリアフリー化は切り離して考えて欲しい。岸谷線よりもバリアフリー化の方が事業費はかからないはず。</p>	<p>生見尾踏切では、踏切の遮断時に、踏切内に立ち入った人・自転車・自動車等と列車との事故を防止するため、列車が緊急停車する踏切支障により、公共交通機関である鉄道の定時性が阻害され、人身事故にもつながりかねない危険な状態が多く発生しています。これを解消するためには、車と自転車・人の迂回路の確保が必要となります。</p> <p>横浜市では、今後、車の迂回路として岸谷線の整備を進めるとともに、生見尾こ線人道橋について、用地の確保など多くの課題がありますが、バリアフリー化の可能性について関係機関と調整を図り、総合的な踏切対策に取り組んでまいります。</p> <p>また、現在、時間規制により1日550台程度の交通量（平成19年1月現在）である生見尾踏切については、岸谷線の開通にあわせた交通規制を、地域や関係機関と協議しながら検討してまいります。</p>
<p>岸谷線の通る地域には、避難に適さない道路がたくさんあると説明されたが、岸谷線の整備により具体的にどのように防災性が向上するのか理解できない。</p>	<p>災害時に緊急輸送路・交通路となる国道15号線と国道1号線を連絡する岸谷線は、この地域への緊急車両の進入路となり、地域医療救護拠点である生麦小学校など周辺地域への避難経路ともなる重要な路線です。</p> <p>また、阪神淡路大震災では、道路は幅員が12m以上ある場合は、延焼防止効果があったことが報告されています。今後、道路構造の具体的な検討の中で、防災機能についても十分考慮して行きたいと考えています。</p>
<p>多くの住民が反対してきた岸谷線が、凍結から優先整備路線になり、驚いている。凍結しても問題がなかったのだから必要性はないはずだ。なぜ優先的に整備することになったのかが納得できない。これ以上道路を造って欲しくない。</p>	<p>横浜市では平成16年度から、岸谷線など未着手の路線・区間を対象として、都市構造や社会状況の変化に対応するため、都市計画道路網の見直しを進めています。見直しにあたっては、未着手路線・区間について、「活力あるまちづくり」や「安全なまちづくり」などの6つの視点から総合的に評価・検証しています。この中で、岸谷線は、国道15号線から国道1号線までの区間については、周辺の道路ネットワークを勘案し、主に乗用車や小型貨物車の通行に配慮した道路構造とするため、「変更候補」とし、鉄道による地域分断や、踏切事故の解消を図るため、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。</p>
<p>少子高齢化により人も車も数は減っていく中で、50年以上前に計画された岸谷線を今頃実施するのは、あまりにも計画性がない。計画当初の流れをそのまま踏襲するのではなく、計画そのものの必要性、妥当なものか、将来の更なる変化を予測した上で検討をお願いしたい。計画ありきでは、全く住民の理解は得られない。</p>	<p>横浜市では、市民生活や経済活動を支える「快適で便利な交通網」の実現を目指し、都市計画道路の整備など、体系的な道路ネットワークの形成を進めるとともに、既存道路の安全対策として、歩道の設置や交差点改良などを行い、あわせて、既存道路の点検・補修など適切な維持管理に努めているところです。</p>
<p>岸谷線の整備よりも、既存道路の補修整備（歩道設置や電柱の地中化など）をすべき。 問題の解決には、既存道路での改善で対応して欲しい。</p>	<p>横浜市では、市民生活や経済活動を支える「快適で便利な交通網」の実現を目指し、都市計画道路の整備など、体系的な道路ネットワークの形成を進めるとともに、既存道路の安全対策として、歩道の設置や交差点改良などを行い、あわせて、既存道路の点検・補修など適切な維持管理に努めているところです。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方針
<p>岸谷線の建設は税金の無駄遣いである。市の財政状況が良くない中、不要な岸谷線の建設はすべきでない。岸谷線の整備ではなく、福祉や医療などもっと他の必要なこと、例えば、ケアプラザや公園など、地域のためになるようなものに税金を使って欲しい。新しい道ができれば、維持費もかかるため、無駄の無い税金の使い方をするようにして欲しい。</p>	<p>岸谷線の国道15号線から国道1号線までの区間については、(1)鉄道による南北分断の解消、(2)生見尾踏切の事故解消、(3)地域防災性の向上に資する路線・区間として必要性が高いと考えております。</p> <p>また、国道1号線から鶴見三ツ沢線までの区間についても、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行者空間が確保されるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。</p>
<p>岸谷線の整備に費用はどれくらいを見積もり、財源をどこから得る予定であるのか。税金の効果的な活用を希望するので、市民が事業の効果を実感できるような説明をするべき。</p>	<p>岸谷線の「変更候補」区間については、道路構造などの具体的な内容の検討は今後予定しており、現時点で事業費は試算をしておりません。</p> <p>なお、平成19年に公表した「都市計画道路網の見直しの方向」では、将来の望ましい都市計画道路網として、約200kmの都市計画道路を整備するために必要な事業費を算出するにあたり、1kmあたり平均50億円を事業単価としています。</p> <p>今後、道路構造などの具体的な内容の検討を行い、整備効果等も含め、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。</p> <p>なお、都市計画道路の整備にあたっては、国の補助事業等を活用し、効率的な予算執行に努めているところです。</p>
<p>岸谷線をつくと自動車の交通量が増えることにより、今以上に大気汚染が進み、騒音・振動等の公害が広がることから、これ以上の道路は必要ない。地域住民の健康を考え、今の住環境や地球環境を守るためにも岸谷線は廃止して欲しい。</p>	<p>「横浜市環境管理計画」や「横浜市自動車公害防止計画」では、都市計画道路ネットワークの整備による交通の円滑化は、自動車の走行速度を向上させ、自動車から排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質といった大気汚染物質を軽減し、大気環境を改善するほか、二酸化炭素の排出量を削減し、地球温暖化の防止に寄与するなど、環境負荷軽減につながる取組とされています。</p>
<p>二酸化炭素を減少させるため、自然環境および歴史的遺産を守るために岸谷線は廃止して欲しい。</p>	<p>岸谷線の「変更候補」区間については、今後、沿道環境対策も含め道路構造などの具体的な内容の検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。</p>
<p>地元住民は大気汚染等の環境悪化を心配しているのに、対象外であることから環境アセスメントを行わないことには納得できない。大気環境や地質、騒音などに関する健康被害の検討を行い、その結果とともに、住民の健康を守るための対策を公表してほしい。</p>	<p>環境影響評価については、横浜市環境影響評価条例により、対象となる事業が定められています。岸谷線は2車線で計画している都市計画道路であり、条例の対象にはなっていないため、都市計画変更に伴う環境影響評価の実施予定はありません。</p>
<p>岸谷線を建設する際の振動などで、現在ある建物への破損の恐れは無いのか。工事から出来上がった後までのことを明確にしてください。また、道路工事自体による二酸化炭素排出も気になる。</p>	<p>工事にあたっては、低騒音、低振動の建設機械を使用するなど、周辺への影響が少なくなるような対策を講じてまいります。</p>
<p>岸谷線計画地の地盤は非常に悪く、岸谷線が建設されれば地盤沈下を起し、周辺に多大な被害を及ぼすため、岸谷線は整備しないで欲しい。</p>	<p>都市計画道路の整備にあたっては、地質等の調査を事前に行い、適切な工法・構造になるよう検討してまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>岸谷線をつくるのであれば、環境や眺望を保全するため、全線を地下にして欲しい。また、地上でつくるのであれば、広幅員の緑地帯を設置し、防音、防塵対策等環境にも配慮し、地域の皆が安心して歩けるような道にして欲しい。</p> <p>岸谷線の変更案について、龍泉寺の墓地の区間はトンネルにしないで欲しい。</p> <p>線路沿いのバス通りと接続する道路は狭いので、接続しないで欲しい。</p> <p>岸谷線を通すだけでなく、地域住民の生活全体を総合的に考えた計画にして欲しい。</p> <p>地元が求めている道路がなぜ必要か。通過車両のために必要という説明では納得できない。しっかり説明の理論を構築して説明してもらいたい。</p>	<p>岸谷線の「変更候補」区間については、今後、沿道環境対策も含め、道路構造などの具体的な内容の検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。</p>
<p>岸谷線は、地元住民の反対が多く、その声を無視するのは問題があるのではないかと。もっと地元住民の意見を尊重し、お互い納得するまで話し合いを行い検討をして欲しい。</p>	<p>都市計画道路網の見直しにあたっては、検討の節目ごとに市民の皆さまからのご意見をお聞きしており、平成18年度には、パブリックコメントを実施したところです。</p> <p>今後も、岸谷線などの「変更候補」路線については、道路構造などの具体的な内容の検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。</p>
<p>市の説明は不十分であり、どのような理由で岸谷線を敢行しようとしているのか分からない。交通量、踏切の事故データ、建設ルート案などより具体的な情報を開示し、明確な答えを頂きたい。今回示された変更の計画図をより具体的に速やかに示してください。</p>	<p>今後も、岸谷線などの「変更候補」路線については、道路構造などの具体的な内容の検討を行い、変更案について地域の皆さまへご説明を行ってまいります。</p>
<p>岸谷線は130戸以上が立ち退きの対象となり、地域住民は反対している。また、鶴見区内のどの団体からも要望がないので、必要ない道路である。どこから整備の要望があるのか住民にはっきり説明して欲しい。</p>	<p>岸谷線の国道15号線から国道1号線までの区間については、(1)鉄道による南北分断の解消、(2)生見尾踏切の事故解消、(3)地域防災性の向上に資する路線・区間として必要性が高いと考えております。</p> <p>また、国道1号線から鶴見三ツ沢線までの区間についても、現道がバス通りとなっており、バス交通の円滑化が期待できることや、安全な歩行者空間が確保されるなど、必要性が高い路線であり、「存続」路線としています。</p> <p>なお、鶴見区では、鉄道による南北分断が課題となっており、鉄道による分断の解消につながる道路整備について、市民の皆さまなどからご要望をいただいているところです。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>岸谷線は、一部小型道路区間とするとのことだが、国道1号線との接続部分は普通道路区間なので、結局大型車が入ってくることになると思う。大型車を規制する方法を示して欲しい。また、3トン以下の自動車しか通さないのであれば、災害時には使い物にならないし、簡易舗装では、振動・陥没など沿線に多大な影響を与える。</p> <p>なるべく少ない予算で岸谷線を造ろうとしているように感じる。</p> <p>岸谷線の整備により、立ち退きを余儀なくされるが、補償はどのようになっているのか。岸谷線予定地の住民の代償はおおきい。</p> <p>岸谷線は柳町町内会の真ん中を通り、町内会の住民が立ち退かなければならず、町会の維持ができなくなる。</p>	<p>大型車の交通規制については、道路法と道路交通法などに基づき、ドライバーにとって分かりやすい規制方法を今後、関係機関と協議してまいります。</p> <p>また、小型道路は、普通道路に比べ、断面を縮小することにより、事業費の削減や工期の短縮を図ることが可能となります。</p> <p>なお、道路構造については、災害時に緊急車両等（高規格救急車など）が通行可能となるよう、配慮してまいります。</p> <p>横浜市では、都市計画道路など公共事業のために、地権者の皆さまから土地をお譲りいただいたり、建物等の移転をお願いする場合は、「横浜市の公共用地取得等に伴う損失補償基準規程」などの基準に基づき、土地の譲渡、建物等の移転の費用などを算定し、適切な補償をさせていただいております。</p>
1-33：長津田奈良線、長津田駅北口線	意見数3件（意見書数5通）
<p>長津田奈良線を早期に整備し、長津田駅北側住民の駅への安全なアクセス道路を確保して欲しい。長津田奈良線を整備することによって、町田、鶴川、新百合ヶ丘方面などへの通過交通が整理され、あかね台入口交差点からスムーズに長津田駅までアクセスできるので周辺道路の渋滞が大幅に緩和されることが予想される。</p> <p>長津田奈良線に関して、今回の「見直しの素案（案）」が地域の状況を十分に調査、勘案した結果とは思えない。</p> <p>長津田奈良線・長津田駅北口線については、現道を生かしてルートを変更するなど、沿線の住民にとって痛みが少なくなるよう、できる限り周辺の自然環境を残すように考えて欲しい。</p>	<p>長津田奈良線及び長津田駅北口線については、安全な歩行空間が確保されることや、駅周辺の交通の円滑化が期待できることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。</p> <p>なお、整備時期については未定となっておりますが、長津田駅北口線については、今後の長津田駅再開発事業を含めた、長津田駅北口のまちづくりの中で検討し、長津田奈良線は、長津田駅北口のまちづくりの状況を見ながら整備について検討してまいります。</p>
1-34：太尾線	意見数2件（意見書数1通）
<p>太尾線の必要性がわかりません。太尾新道はそれほど混雑していない。用地買収あるいは都市計画道路として建築制限をしてきたから造るというのでは無駄な道路になりかねない。</p> <p>太尾郵便局から太尾堤交差点までは、改良する必要がある。</p>	<p>太尾線は、バスや駅周辺の交通の円滑化が期待できることや、道路ネットワークを形成することにより周辺道路の交通の円滑化が期待できることなどから、必要性が高い路線であり、「存続」路線としております。</p> <p>なお、当該路線は、地域課題への対応などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。</p>
1-35：瀬谷地内線	意見数3件（意見書数2通）
<p>瀬谷地内線の希望ヶ丘瀬谷線から横浜厚木線間は廃止して欲しい。</p>	<p>瀬谷地内線（希望ヶ丘瀬谷線～横浜厚木線区間）については、災害時の緊急輸送路として、災害時拠点へのアクセス性が確保されるなど、必要性が高い路線と考えていますが、環状3号線と狭い間隔で並行して計画されていることから、統廃合や線形の見直しなどにより、効率的なネットワークとするため、「変更候補」としてあります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方針
<p>事業中の瀬谷柏尾線の二ツ橋と二ツ橋上橋との間は、瀬谷土木事務所より用地取得が滞っていると説明があったが、10年以上交渉中とはどのような状況なのか。</p>	<p>県道瀬谷柏尾（都市計画道路 瀬谷地内線）の二ツ橋と二ツ橋上橋の間につきましては、バス等の車両の円滑な通行及び歩行者の安全確保のため、沿道地権者の皆さまと、用地取得に向けて交渉を行っておりますが、一部合意に達しておりませんので、引き続き交渉を進めてまいります。</p>
<p>瀬谷地内線は米軍通信隊地域で途絶えている。こんな都市計画道路は道路計画上考えられません。返還が基本的に決まっているので計画路線だけでも示すべきである。</p>	<p>瀬谷地内線の上瀬谷通信施設方向への延伸につきましては、施設返還後の将来の土地利用などに合わせて検討してまいります。</p>
<p>1-36：坂本鶴ヶ峰線</p>	<p>意見数1件（意見書数1通）</p>
<p>神奈川東部方面線の事業が終了するまでに、鶴ヶ峰2号踏切で立体化等の恒久対策を実施して欲しい。</p>	<p>坂本鶴ヶ峰線は、鶴ヶ峰2号踏切付近で相鉄線を横断する計画となっておりますが、この横断部につきましては、踏切対策等を踏まえ、整備時期、手法を定めていきます。</p>
<p>1-37：新吉田日吉線</p>	<p>意見数1件（意見書数1通）</p>
<p>新吉田日吉線（宮内新横浜線～日吉本町駅付近）は、宮内新横浜線の補完道路として整備効果が見込まれる。狭隘道路の多い日吉地区に必要だと思うが、住民の合意形成が課題である。</p>	<p>新吉田日吉線については、安全な歩行空間が確保されることや、駅周辺の交通の円滑化が期待できることなどから、必要性が高い区間であり、「存続」路線としています。</p>
<p>1-38：高田日吉線</p>	<p>意見数1件（意見書数1通）</p>
<p>高田日吉線（宮内新横浜線～川崎市境）は、狭隘道路の多い日吉地区には必要だと思う。 東急東横線横断部付近の、現道を利用するために線形を変更することについては、カーブがきつくなり、都市計画道路としては好ましくないと思う。</p>	<p>高田日吉線については、安全な歩行空間が確保されることや、駅周辺の交通の円滑化が期待できることなどから、必要性が高い路線と考えています。東急東横線横断部付近において、都市計画線の近傍に既存の道路があり、これを有効に活用するため、「変更候補」としてあります。具体的な線形については、道路構造の技術的基準である「道路構造令」に基づき、線形を検討してまいります。</p>
<p>1-39：綱島日吉線</p>	<p>意見数1件（意見書数1通）</p>
<p>綱島日吉線は、現在のところ全線整備の必要性はほとんどないが、長期スパンで考えると必要になる可能性はある。早期の全線整備は必要ないが、綱島交差点を早急に改良して欲しい。</p>	<p>綱島日吉線については、安全な歩行空間が確保されることや、駅周辺の交通の円滑化が期待できることなどから、必要性が高い区間であり、「存続」路線としています。 なお、当該路線は、地域課題への対応などを総合的に評価した結果、着手時期は未定としておりますが、必要性に応じて局所的な改善は行ってまいります。</p>
<p>1-40：大田神奈川線</p>	<p>意見数1件（意見書数1通）</p>
<p>大田神奈川線の内路交差点からJR貨物線交差点付近までを早期に拡幅整備して欲しい。</p>	<p>大田神奈川線の内路交差点からJR貨物線交差点付近までの区間につきましては、横浜環状道路関連及びインターアクセス改善のため、優先的に着手する路線として、第1期に位置付けております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
1-41: 中田三ツ境線	意見数6件 (意見書数2通)
<p>中田三ツ境線 (新橋町西田橋交差点付近～瀬谷区境) の存続については賛成。</p> <p>中田三ツ境線 (桂町戸塚遠藤線～中田北三丁目間) は廃止して欲しい。 (理由) ○対象路線はいずれも市街化区域であり、現状では住宅地となっているため、今後土地の収用等を行った場合高コストとなり、将来交通量との関係で採算が取れなくなる可能性がある。費用対効果を度外視した路線である。 ○当該路線の周辺地域は、宅地開発されてから約30～40年が経過しており、地域共同体や町内会のつながりが深い。仮に土地収用等となった場合、相当数の世帯が立ち退き対象となるため、町内会の少子高齢化や地域共同体関係の崩壊が起きる可能性がある。 ○幹線道路を整備すると、当該道路の周辺は市街化区域内にあるため、大手の量販店やスーパーなどの進出やマンション等の無秩序な乱開発が起きて、結果的に地域周辺が虫食い状 (スプロール化) となる危険性がある。 ○当該路線周辺地域の道路は、碁盤の目のように細かくなっており、路線内で渋滞が起こることがほとんどない上、毎年工事を進める中で道路が通りやすくなっているため、実生活上では道路整備において不都合な点がない。</p> <p>県道瀬谷柏尾の中田三ツ境線から希望ヶ丘瀬谷線間を結ぶ区間を拡幅し、現在事業中の中田三ツ境線を繋げてはどうか。</p>	<p>中田三ツ境線につきましては、安全な歩行空間の確保や、災害時の緊急輸送路として災害時拠点へのアクセス確保が期待できるほか、現道がバス路線となっている区間では、バス交通の円滑化が期待できることなど必要性が高いことから、「存続」路線としております。</p> <p>現道の拡幅事業につきましては、必要性や緊急性等も考慮して事業箇所を選定し、沿道地権者の皆さまのご協力をいただきながら進めているところで、道路整備についてのご意見をいただいた箇所につきましては、今後の事業の参考にさせていただきます。</p>
1-42: 保土ヶ谷二俣川線	意見数2件 (意見書数1通)
<p>保土ヶ谷二俣川線 (鴨居上飯田線～横浜厚木線) を早期に整備して欲しい。 (理由) ○現在事業中の鴨居上飯田線及び保土ヶ谷二俣川線の整備だけでは、現道バス通りの代替機能も果たせず、整備効果がほとんどない。 ○より少ない費用で相当の効果が早期に見込まれる施策を、代替施策として早急に推進して欲しい。整備のタイミングが遅れるほど住宅等の建築が進み、拡幅用地の取得が困難になってくる。</p>	<p>保土ヶ谷二俣川線 (鴨居上飯田線～横浜厚木線の区間) は、相鉄線横断部についての踏切対策等を踏まえ、整備時期、手法を定めていきます。</p>
1-43: 大口線	意見数1件 (意見書数1通)
<p>大口線が廃止候補となっているが、子安駅前の地下道は、階段のままで近隣に住む人々の往来を滞らせている。近くに関かずの踏切がある京浜急行の高架化と共に、地下道のスロープ化が進むことが望ましい。</p>	<p>大口線は、大田神奈川線が交通機能を代替できるため、「廃止候補」としています。今後、関係機関との協議を行い、市民の皆さまにも十分ご説明し、都市計画の手続きに入ります。 なお、現地の状況では必要な用地の確保ができないため、地下道のスロープ化については困難とされます。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1-44：(仮称)新吉田中川線	意見数2件（意見書数2通）
<p>(仮称)新吉田中川線を早期に整備して欲しい。</p> <p>(仮称)新吉田中川線を開通させれば、第三京浜都筑ICより、国道246号線方面に向う通過車両がセンター地区に集中する恐れがあり、センター地区の環境を著しく悪化させるだけでなく交通事故の増加が考えられるため、追加しないで欲しい。</p>	<p>第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターとのアクセス性の向上を図るため、(仮称)新吉田中川線を「追加候補」とし、優先的に着手する路線として、第2期に位置付けております。</p> <p>(仮称)新吉田中川線の整備により、第三京浜道路都筑インターチェンジとタウンセンターのアクセス性が向上し、交通の円滑化と安全性の向上が図られるものと考えております。</p> <p>なお、具体的なルート・構造等については、今後検討を行い、地域の皆さまにご説明を行ってまいります。</p>
1-45：(仮称)荏田中川線、(仮称)新吉田牛久保線	意見数3件（意見書数3通）
<p>(仮称)新吉田牛久保線を追加し、早期に整備して欲しい。</p> <p>(仮称)荏田中川線を追加して欲しい。</p> <p>都筑区マスタープランに示されている「新吉田牛久保線(仮称)」も整備しないで欲しい。</p>	<p>横浜市都市計画マスタープラン都筑区プランに記述されている(仮称)荏田中川線、(仮称)新吉田牛久保線については、今後のまちづくりの進ちょくや周辺道路交通の状況を見ながら、整備に向けた検討を行ってまいります。</p>
1-46：その他	意見数2件（意見書数2通）
<p>奈良西八朔線7152号線(青葉台駅付近の環状4号線からのバス通り)を都市計画道路にして欲しい。恩田元石川線や、奈良3号線を経由して長津田奈良線にも接続できる。</p> <p>まもなくグリーンラインのオープンも控えているにもかかわらず、「見直しの素案(案)」の中に、中山駅南口駅前広場やそれに繋がる都市計画道路が示されていない。</p>	<p>青葉区内には、土地区画整理事業などのまちづくりにより、計画的に整備された道路が多くあります。都市計画道路は、整備を前提として都市計画決定されるものであり、奈良西八朔線7152号線のように、既に広幅員の道路が完成しており、かつ都市計画道路とネットワーク化されている場合には、新たに都市計画決定する必要性は低いと考えております。</p> <p>中山駅南口周辺については、「中山駅周辺まちづくり協議地区」になっており、新たな都市計画道路についても、まちづくりの状況を踏まえながら検討していくものと考えております。</p>
2：都市計画道路網の見直し全般に関するもの	意見数67件
2-1：見直しの素案策定の考え方	意見数38件（意見書数197通）
<p>何十年も前に考えられた都市計画道路を見直すことなく進めようとするのは問題である。環境や経済情勢を見極め、廃止する決断も必要である。</p> <p>何故見直しをする必要があったのか経緯を説明して欲しい。</p> <p>統計資料によれば、横浜市の都市計画道路の整備状況は、他の政令都市と比較して遅れているようだが、都計道以外の道路が整備されているためか、それほど不便を感じない程度に整備されていると思う。</p> <p>半世紀程前のモータリゼーションやニュータウン計画等のほとんど無い時代に計画されたものであるため、思い切ってメスを入れて欲しい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の多くが、昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応するため、将来を見据えた都市計画道路網の見直しを行いました。</p> <p>その結果 「存続」路線：64路線 約173km 「変更候補」路線：14路線 約13km 「追加候補」路線：3路線 約6km 「廃止候補」路線：7路線 約10km となりました。</p> <p>今後も、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>「都市計画道路網の見直し」は当然のことであり、もっと早く行なうべきだった。</p>	
<p>単なる交通の円滑化では、画一的な沿道状況を造るばかりで、地域の特性が無くなってしまふ。</p>	
<p>防災上の視点から、これからの子孫に残していく施設として道路と捕らえ、行政から責任ある説明をして欲しい。</p>	
<p>環境に配慮して欲しい。 (主な意見) ○貴重な生態系を保護し、住環境を保全して欲しい。 ○従来は、生産性向上や利便性の向上を目指して各種事業が進められてきた。その結果、公害発生など多くの市民が苦しめられることになった。今後は環境改善に重点を置くべきである。 ○環境保全を最優先にして欲しい。 ○環境に配慮した道路づくりを高く評価する。 ○緑地保全に配慮して廃止候補路線が提案されたことは画期的である。 ○CO2排出量が削減されるとあるが、その根拠を示して欲しい。 ○「見直しの素案(案)」は、沿道の環境に十分な配慮を行った結果であるとは思えない。 ○緑の多い地域であれば、分断を避けることに十分配慮した計画をして欲しい。 ○緑地を切り開かず、郊外を中心にもっと廃止候補を増やすべき。 ○高齢化、地球温暖化、防災などを意識した道づくりをして欲しい。 ○将来、必ず人口の減少などにより交通需要が減ることは明らかである。これからは、渋滞の緩和よりも環境を守ることのほうが重要である。 ○ぜん息患者がいる住宅地に、コンテナトラック等が通る道路を造らないで欲しい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の多くが、昭和40年代までに都市計画決定されており、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応するため、将来を見据えた都市計画道路網の見直しを行いました。</p> <p>都市計画道路網の見直しでは、すべての未着手路線・区間を、「活力あるまちづくり」「安全なまちづくり」「環境に配慮したまちづくり」「人にやさしいまちづくり」「円滑な移動」「周辺土地利用との整合」の6つ視点から総合的に評価・検証しました。</p> <p>今後も、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p> <p>なお、都市計画道路網の整備による交通の円滑化は、渋滞緩和による速度向上によって、環境の改善に寄与するものと考えております。</p>
<p>道路空間の確保(街路樹の充実)及び歩行者、自転車安全に通行できような人にやさしいまちづくりを重視して道路整備して欲しい。</p>	
<p>機能を代替できる迂回路がある場合でも、廃止してしまうと遠回りになって、より燃料を消費することになってしまうことも考慮して欲しい。</p>	
<p>道路整備の計画をもっと検討して欲しい。 (主な意見) ○少子高齢化に伴うドライバーの減少を踏まえて計画して欲しい。 ○6つの評価の視点は、印象がよい言葉を並べて、道路整備の理由づけにしている。 ○存続の現線形や幅員は、最善なのか。 ○地域によって最善な計画にして欲しい。 ○数十年前の計画は抜本的に見直して欲しい。 ○代替路線があるのに、既に用地買収が進んでいるので造ってしまう判断は改めて欲しい。</p>	

意見要旨	ご意見に対する横浜市のお考え方
<p>現状の計画では、都市計画道路の必要性があるとは思えない。 (主な理由) ○若者の自動車離れ及び人口減少等の状況。 ○整備に長期期間要している都市計画道路は廃止したほうがよい。</p>	
<p>都市計画の見直しにあたり、区のだどのような情報集をしているのか。また、区役所、土木事務所はどのように関わっているのか。</p>	<p>都市計画道路網の見直しに際しては、地域の道路の課題などについて、区、土木事務所とも意見交換を行ってまいりました。今後も道路政策について、情報交換等を行いながら、進めていきたいと考えています。</p>
<p>今回見直した路線に、交通量の変化、排ガス汚染量、経済的効果等においてどのようなメリット・デメリットが生じるのか各路線ごとに示して欲しい。</p>	<p>今回の素案作成にあたりとりまとめた資料は、道路局ホームページでご覧いただけます。</p>
<p>「見直しの素案(案)」に、将来予測に基づいた駅前広場の規模や、それにアクセスする道路の交通容量、幅員などが盛り込まれていないことに失望した。</p>	
<p>都市計画道路でなくても既存の広い道路は都市計画道路にして、これから造る道路はもっと減らして欲しい。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案」は、これまでの検討結果を踏まえ、全ての未着手の都市計画道路を評価・検証し、「存続」「変更候補」「廃止候補」及び「追加候補」の4つのパターンに分類し、将来の横浜を支える都市計画道路網の再構築を図ったものです。 なお、平成18年度に公表した「都市計画道路網の見直しの方向」では、幅員12m以上の既存道路と自動車専用道路を考慮して、見直しの規模(望ましい都市計画道路の水準)を決定しています。事業中路線に加えて、あと約200kmが必要としています。</p>
<p>都市計画道路をもっと抜本的に見直して、廃止候補を増やして欲しい。</p>	
<p>60年かけて整備していくと聞き、かなり長期にわたる計画で、まだまだ先と実感しています。</p>	
<p>今回の見直し後も一定期間ごとに見直しをして欲しい。</p>	
<p>市内の廃止候補になっている道路は、全て廃止して欲しい。</p>	<p>都市計画道路網は、長期的な視点に立って計画するものですが、社会状況の変化等も考慮し、一定の期間が経過することに見直しを行ってまいります。</p>
<p>廃止する所で、緑地や使っていない土地があれば公園にして欲しい。</p>	<p>廃止候補路線については、関係機関との協議を行い、市民の皆さまにも十分ご説明し、廃止に向けた都市計画素案を作成してまいります。</p>
<p>先行して取得した土地の取扱いにつきましては、今後、検討してまいります。</p>	<p>先行して取得した土地の取扱いにつきましては、今後、検討してまいります。</p>
<p>2-2: 優先整備路線</p>	<p>意見数14件(意見書数14通)</p>
<p>高額な建設費をかけて必要性の低い道路を造る必要は無い。財政的に余裕があった場合に、交差点改良をやっても効果がないところだけ造ればよい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成19年度末で64.5%であり、市内各所で交通集中による渋滞が発生し、渋滞を避けた車両が住宅地内を通り抜けるなどの課題が発生しています。都市計画道路は、円滑な人の移動や物流、安全な歩行者空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>高齢者、障害者、車椅子、乳母車、小学生の通学などのための道路を最優先で整備して欲しい。</p>	<p>都市計画道路などの幹線道路の整備とともに、市内の生活道路のバリアフリー化や歩道設置などの局所的な改善については、必要性に応じて引き続き行ってまいります。</p>
<p>少子化や人口の推移がどうなっていくのか、もっと先を見て計画的に整備すべきである。</p>	<p>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おり、その後、全市的な見直しは行われていない状況にあります。この間に、都市構造が大きく変化するとともに、社会状況も様々な面で変化してきていることから、これらの変化に適切に対応するため、将来を見据えた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、未着手路線・区間について、「活力あるまちづくり」や「安全なまちづくり」などの6つの視点から、必要性について検証を行うとともに、あわせて、将来の人口の推移も考慮した交通機能の検証を行っています。</p>
<p>都市計画決定して30年以上もたつ道路に着手するのではなく、市民の立場で再度見直して必要な道路を優先して整備して欲しい。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案」は、これまでの検討結果を踏まえ、全ての未着手の都市計画道路を評価・検証し、「存続」「変更候補」「廃止候補」及び「追加候補」の4つのパターンに分類し、将来の横浜を支える都市計画道路網の再構築を図ったものです。 このうち、「存続」「変更候補」「追加候補」となった路線については、費用対効果や地域課題への対応などを総合的に評価し、優先的に事業着手する路線を優先整備路線としてお示ししています。</p>
<p>幹線街路が全線整備された場合に、横浜市内における車の平均速度向上がもたらす時間短縮便益を年間4,800億円と見込む根拠を示して欲しい。(マイナス面も考慮しているのか)</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案(案)」でお示した時間短縮便益については、国土交通省の「費用便益分析マニュアル」に基づき算出しています。算出の考え方は、「整備がない場合の走行時間費用」から「整備がある場合の走行時間費用」を差し引いたものが時間短縮便益となります。</p>
<p>各路線の費用対効果を示して欲しい。</p>	<p>今回の素案作成にあたりとりまとめた資料は、道路局ホームページでご覧いただけます。</p>
<p>道路整備による速度向上が二酸化炭素の排出量を削減するという整備効果は、CO2排出量の算定根拠が曖昧であること、将来の自動車販売・保有台数の予測が加味されていないことから疑問の余地が残されている。</p>	<p>「横浜市環境管理計画」や「横浜市自動車公害防止計画」では、道路整備による交通の円滑化は、自動車から排出される二酸化炭素の排出量を削減し、地球温暖化の防止に寄与するものとされています。</p>
<p>3環状10放射道路は、優先的に整備して欲しい。</p>	<p>優先整備路線が完成すると、3環状10放射道路を中心とした幹線道路ネットワークが概ね完成するとともに、都市計画道路全体の整備率は80%となり、全ての区で整備率が60%以上となります。</p>
<p>「優先整備路線」の「整備率の推移」を見ると、整備スピードが遅すぎるように思う。整備率が低すぎる。</p>	
<p>生活の利便性や環境へ配慮しながら、優先度を考慮した上で必要な道路を整備することについては、CO2削減のためにも基本的に賛成。</p>	

意見要旨	ご意見に対する横浜市のお考え方
<p>大地震など大災害が起こった場合のリスクマネジメントも考慮して見直しや整備をして欲しい。</p>	<p>都市計画道路網の見直しにあたっては、未着手路線・区間について、「安全なまちづくり」などの6つの視点から総合的に評価・検証しています。防災性については、「安全なまちづくり」の項目の中で、大地震などの災害時の緊急輸送路としての災害拠点へのアクセス性や、大規模火災時の延焼防止効果などについて検証しています。</p> <p>また、今回の見直しで、「存続」「変更候補」「追加候補」となった路線については、費用対効果や地域課題への対応などを総合的に評価し、優先的に事業着手する路線を優先整備路線としてお示ししております。</p>
<p>整備時期が未定、あるいは30年以上先になる路線については、その路線周辺の土地利用に不確定要素を残し、混乱の元になることから廃止すべきである。</p>	<p>都市計画道路網の見直しにあたっては、すべての未着手路線・区間について、「活力あるまちづくり」や「安全なまちづくり」などの6つの視点から必要性を検証しており、「変更候補」路線も含め、「存続」となった路線については、現在のところ整備時期が未定の路線にあっても、将来の横浜に必要な路線と考えております。</p> <p>なお、整備時期が未定の路線についても、渋滞交差点の改良など必要性に応じて局所的な改善については引き続き行ってまいります。</p>
<p>都市計画道路を見直すにあたり、今まで整備が進まなかった要因をどのように考えているのか。各路線毎に要因を明確にして欲しい。</p>	<p>高度経済成長期以降の急激な人口増加や市街地の拡大に伴い、学校や下水道施設などの整備が急務であったことなどから、多くの都市計画道路が長期間未着手となってきました。</p> <p>都市計画道路は、市民生活を支える大切な都市基盤であることから、骨格的なネットワークとなる3環状10放射道路をはじめ、地域課題等も踏まえながら、均衡ある整備を進めてまいります。</p>
<p>瀬谷区の都市計画道路の整備率は30%である。今回の見直しで特に瀬谷区の遅れを配慮した計画になっていない。もっと整備箇所を増やして欲しい。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案」とあわせてお示した「優先整備路線」は、費用対効果や地域課題への対応などを総合的に評価し、選定しております。なお、優先整備路線でお示した第1期、第2期の路線が整備されると、全ての区で整備率が60%以上となります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市のお考え方
2-3：市民への情報提供、合意形成	意見数15件（意見書数24通）
<p>「市民の意見」を反映して欲しい。 (主な内容) ○地元住民の意見を無視して決行することは許せない。 ○地域住民の納得を得ないまま道路建設の計画を続行することは中止すべき。 ○話し合いの場に責任ある人が出てきて、いろいろ説明し、理解、納得しなければ話し合いは進展しない。 ○平成19年度内に「見直しの素案」の確定が予定されているが、これでは、「市民の意見」は十分に考慮されず、市民に意見を求めたという形式だけに過ぎなくなってしまう。 ○要望はどのように配慮したのか。 ○住民と意見交流をして欲しい。 ○地域住民の声をしっかり聞き取って反映して欲しい。 ○誠実に受け止め、誠意ある対応や回答をしてください。</p> <p>道路整備に反対する人は、自分の生活を守るだけで、他の人のことを考えていないのではないか。</p> <p>説明会は、平日でなく、休日に行うべき。また、もう少し具体的にイメージ出来るように説明して欲しい。</p> <p>説明会の周知徹底がなされていない。</p> <p>瀬谷公会堂、原中学校コミュニティスクールでの説明会の運営は良かったと思う。</p> <p>事業中路線の取得した用地に看板を立てて、当該路線の必要性、工事の進捗状況、用地買収での担当者（責任者）、用地取得の条件などを広報して欲しい。</p> <p>アンケート結果等の市民意見を公表して欲しい。</p> <p>都市計画道路網の見直しについては、公表内容はわかりにくい。</p>	<p>都市計画道路網の見直しに際しましては、節目ごとに市民の皆さまのご意見等も伺いながら、進めてきたところです。</p> <p>平成19年12月に公表した「都市計画道路網の見直しの素案（案）」につきましては、道路局ホームページに資料を掲載したほか、広く広報するため、各区用に作成した資料を「広報よこはま（区版）1月号」に折り込んで、各戸配布いたしました。</p> <p>また、市内8箇所で開催したほか、各区毎に市民の皆さまからのご質問などに直接お答えするオープンハウスを開催してまいりました。</p> <p>今後も、個別路線の検討や都市計画手続きなどの進捗よくに合わせて広く市民の皆さまに情報を提供し、合意形成を図りながら進めていきたいと考えています。</p> <p>また、より良い周知方法につきましても、検討してまいります。</p> <p>なお、市民の皆さまからいただきましたご意見や検討状況等につきましても、道路局ホームページに掲載しております。</p>
3：道路事業全般に関するもの	意見数88件
3-1：事業中路線	意見数4件（意見書数6通）
<p>横浜鎌倉線と環状4号線がT字交差していることが、環状4号線の渋滞の原因の1つになっている。この交差点と本郷小前交差点が近接していることが、渋滞を更に助長している。</p>	<p>環状4号線や上郷公田線などの道路ネットワークが整備されることにより、渋滞の緩和が図られると考えています。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>岸谷生麦線のトンネル排気口に脱硫装置を設置すべき。硫黄酸化物対策をして欲しい。</p>	<p>岸谷生麦線のトンネルは、トンネル延長や交通量等からトンネル坑口からの自然換気方式を採用しており、特に排気口を設ける計画はありません。 また、自動車排出ガスに関しては、「神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画」により、自動車から排出される窒素酸化物と粒子状物質の総量を削減することにより環境基準は達成できるものと考えています。</p>
<p>岸谷生麦線は不要</p>	<p>岸谷生麦線は、国道1号線、東京大師横浜線から高速横浜環状北線の新生麦出入口に接続するとともに、JR東海道本線などで分断された両地域を連絡します。また、周辺地域から高速横浜環状北線や横浜羽田空港線・湾岸線へのアクセスができるようになり、交通利便性が向上することから、高速横浜環状北線とともに整備を進めています。</p>
<p>首都高速道路株式会社は、財政状況が悪いにも関わらず、岸谷生麦線の事業者になったのか理由を明らかにして欲しい。</p>	<p>岸谷生麦線の事業主体は横浜市ですが、同線と高速横浜環状北線は、機能、構造が一体であり、別々に事業を行うことができないため、工事の施行に関して首都高速道路株式会社に委託しています。</p>
<p>3-2：既存道路全般</p>	<p>意見数19件（意見書数77通）</p>
<p>歩行者の安全を考慮して、歩道の整備をして欲しい。</p>	<p>歩道などの具体的な整備、改善のご要望につきましては、交通事故の発生状況や歩行者の通行量など、現地の状況を踏まえて検討してまいります。 また、歩行者の安全を確保するため、車の速度抑制を目的とした路側帯の拡幅やカラー化など、歩行者の視点に立った安全対策を進めてまいります。</p>
<p>瀬谷区阿久和三丁目から三ツ境、瀬谷にかけての道路は、電柱、カーブミラー、段差など、自転車走行の妨げになるものが多いので、改善して欲しい。</p>	<p>また、歩行者の安全を確保するため、車の速度抑制を目的とした路側帯の拡幅やカラー化など、歩行者の視点に立った安全対策を進めてまいります。</p>
<p>市の道路整備の必要性は大きな道路ではなく、市民の身近な本当に必要な道路であり、それが遅れている。</p>	<p>様々な道路交通の課題解決のためには、都市計画道路網の整備とあわせて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p>
<p>住宅地内の道は、通過車両には不便な構造にするなど住環境を乱さないことに十分に配慮して欲しい。</p>	<p>様々な道路交通の課題解決のためには、都市計画道路網の整備とあわせて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p>
<p>栄区をモデル区として、全ての生活道路の歩道の充実、電柱の地下化を最優先で実現させることが望ましい。</p>	<p>様々な道路交通の課題解決のためには、都市計画道路網の整備とあわせて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p>
<p>環境破壊、費用削減等により新たな道路整備を行うのではなく、既存道路の整備だけを行うべきである。 また、不便でも、今ある道路を大切に使いければよい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成19年度末で約64.5%であり、市内各所で交通集中による渋滞が発生し、渋滞を避けた車両が住宅地内を通り抜けるなどの課題が発生しています。円滑な人の移動や物流、安全な歩行空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。 また、様々な道路交通の課題解決のためには、都市計画道路網の整備とあわせて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
道路特定財源は、鴨居駅前周辺の再整備に優先的に充てて欲しい。	横浜市では、3環状10放射道路や完了期間宣言路線を重点的に整備するなど、効率的で効果的な整備を進めているところです。 また、様々な道路交通の課題解決のためには、都市計画道路網の整備とあわせて、既存道路の拡幅など、総合的に対応を図っていく必要があると考えています。 いただいたご意見につきましては、今後の道路行政の参考とさせていただきます。
中原街道は、早期に整備（改良）して欲しい。	
栄図書館の南西側と北東側の道路を拡幅、整備して欲しい。	
生麦小学校近くの歩道橋は、階段と道まで幅が殆どないために車との接触事故が多い。	
中央分離帯に緑地を設けている場所もあるが、有効とは思えない。	
環状2号線の境木交差点は、立体交差にして欲しい。	
環状2号線の横浜新道との交差点で、戸塚方面ランプを整備して欲しい。	
環状2号線の新横浜駅前は、立体交差にして欲しい。	幅員が広い都市計画道路などでは、必要に応じて、安全な横断施設として歩道橋を設置しております。
使用率が低い歩道橋に税金をかける必要がない。	横浜市では、「スムーズ交差点プラン」などの事業により、右折レーンの設置などの交差点改良を実施しています。 今後も、市民の皆さまのご意見や、渋滞、交通事故のデータなどを基に、優先的に実施すべき箇所を選定し、事業の推進を図ってまいります。
栄区における道路の渋滞は、信号間隔調整や右折車線の設置等により解決すべきである。	踏切におけるボトルネックの解消については、鉄道と道路の立体交差化が有効ですが、事業規模が大きくなることから、踏切での交通量や、施工性及び周辺の土地利用などを含めて、総合的に検討してまいります。
交差点を拡幅して右折レーンを設置して欲しい。	
相鉄線横浜～西横浜間は、電車は平坦な路線に走っているのに、歩行者は階段、高架橋を渡らなければならず、不便である。	
鉄道が地表面を走っている地域はできる限り半地下構造に作り直すべきあり、そうする方が一本一本の道路を跨線させるよりはるかに経済的であり、南北間の連絡はスムーズになる。	

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
3-3: 高速道路	意見数34件 (意見書数46通)
<p>高速横浜環状南線に反対します。 (主な理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住宅地の真ん中に高速道路を通す。 ○環状4号線を拡幅すればよい。 ○ガス排出原因の自動車を走らせる。 ○自然を壊す。 ○トンネル施工による振動、地盤沈下、低周波 ○財政状況の悪化 ○住民の声を無視している。 ○住環境の破壊や町の分断 ○事業者の回答は満足できない。 ○予定地の目の前には小学校があり、学校前に公害をまき散らす。 ○社会福祉、福利厚生にお金を使うべき。 ○民家の真下にトンネルを掘るのは許せない。 ○緑を増やすために税金を使用しているのに、緑をなくす計画は理解できない。 ○渋滞解消にならない。(自動車が増え渋滞を招く) ○道路工事により、生じる危険を無視。 ○地域活性化ではなく地域の物理的・心情的分断が起こり、住民生活が崩壊される。 ○アセス等の公表数字だけでは、実態を知っている市民は納得いかない。 ○公田インターチェンジ計画は、住民の実験により接地逆転層の発生が証明されるまで分からなかったほど杜撰なものであった。 	<p>高速横浜環状南線は、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部をなすとともに、横浜を環状にネットワークする横浜環状道路の一部として、横浜中心部に集中する交通を分散し、都市への車の流入を出来るだけ少なくする役割を果たす自動車専用道路です。現在、国土交通省と東日本高速道路㈱が事業を進めています。</p> <p>高速横浜環状南線では、事業に先立って環境影響評価を実施し、適切な環境保全対策を講じることに より、環境保全目標が達成されると評価されています。</p> <p>また、国土交通省及び東日本高速道路㈱では、横浜市環境影響評価審査会の意見等を踏まえて、周辺環境への影響を極力低減できるよう、大気汚染、騒音、地盤沈下、動植物等の調査及び環境保全対策の検討を継続して実施しているところです。</p> <p>今後も、市民の皆さまと話し合いを進めるとともに、検討結果等をお知らせし、合意形成を図りながら、事業の促進を図っていきたいと考えています。</p>
<p>横浜環状道路計画は、西線計画が宙に浮いており、環状の体をなしておらず、市内交通の分散化には効果がない。そうであれば、既存の環状道路を高規格化すれば十分に代替できるので、横浜環状南線の建設計画は全面的に見直されるべきである。</p>	
<p>横浜環状南線予定地では、町会長全員の反対があるにも係わらずボーリング調査の実行を許可した。市民を無視する市の態度では市民参加の意味はない。道路新設には賛同できない。</p>	
<p>高速横浜環状南線は必要性が解らないので、見直して欲しい。 (主な理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○少子化が進んでいる。 ○環状4号線、横浜鎌倉線が整備されている。 ○環状3号線、環状4号線を高規格化し、早期整備する。 ○交通量推計は、現実を無視したもので、赤字路線となる。 ○「国土開発幹線自動車道路建設会議」に諮られておらず、十分な検討が行なわれてこなかった。 	

意見要旨	ご意見に対する横浜市の方考え方
<p>高速道路関係予算を抑制して欲しい。 (主な意見) ○横浜市の交通を取り巻く環境として、厳しい財政状況として、人口減少、高齢化で税収の減少は必至。横浜市の膨大な借金は、私達の子孫に引き継ぐのではなく、私達の世代で清算すべき。そのためには、福利厚生を最優先し、不要不急の大型道路予算は割愛すべき。 ○赤字財政の日本又横浜市の中で、何故道路（高速）を造らなければならないのか、もう一度原点に戻って足元を見直して考えるべき。 ○道路整備関係予算が低くなるのは必至。必要最小限の道路整備（既存道路）を優先し、新しい大型道路の建設計画は見直してほしい。</p> <p>住宅地の真ん中に高速道路を通す計画はやめるべき。 (主な理由) ○道路公害に悩む住民が多い。 ○無理して住宅地を高速道路の橋桁にする必要はない。 ○住宅地の真下に高速道路のためにトンネルを通すのは無謀。</p> <p>横浜環状西線は、早期に整備して欲しい。</p> <p>横浜環状北西線は、早期に整備して欲しい。</p> <p>武相幹線は、早期に整備して欲しい。</p>	<p>横浜市では、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の形成を目指しています。</p> <p>現在は、これまでに整備された横羽線、湾岸線、狩場線などに引き続き、高速横浜環状南線、高速横浜環状北線の整備を進めているところです。</p> <p>整備にあたっては、必要な情報提供などを行い、市民の皆さまの合意形成を図りながら進めてまいります。</p>
3-4：その他	意見数31件（意見書数85通）
<p>不必要な道路は造らないで欲しい。 (主な理由) ○少子化や高齢化に伴う運転する人の減少、財政難、温暖化、交通事故や排気ガス問題などを踏まえ、莫大な費用と時間をかけての新しい道路計画は必要ない。 ○20年たっても誰も困っていない。 ○都市計画道路の整備率を上げようとせず、道路計画自体を縮小すべき。 ○都市計画道路率など他都市と争う必要のない文化都市である。</p> <p>道路予算を抑制して欲しい。 (主な理由) ○医療や福祉などに使ってほしい。 ○道路修理のみでよい。 ○不要な道路予算は割愛すべき。 ○無駄な道路を造り住民のためにならない。 ○環境保護に使うべき。 ○不要な道路が多く、莫大な費用が投入されていることに驚く。</p> <p>道路特定財源の議論などを踏まえ、市民生活に有意義に使われるよう見直しをして欲しい。</p>	<p>横浜市の都市計画道路の整備率は、平成19年度末で約64.5%であり、市内各所で交通集中による渋滞が発生し、渋滞を避けた車両が住宅地内を通り抜けるなどの課題が発生しています。円滑な人の移動や物流、安全な歩行空間、災害時における緊急輸送路の確保、延焼防止効果という観点からも、将来の横浜を支える社会資本として、着実に整備を進めていく必要があると考えております。</p> <p>今後、財源の確保に努めるとともに、3環状10放射道路や完了期間宣言路線を重点的に整備するなど、効率的で効果的な整備を進めてまいります。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市のお考え方
<p>道路は開通後も補修が必要なので、この先何十年にわたって財政負担をもたらすものであることを認識して欲しい。住民サービス等に大切な税金を使って欲しい。</p> <p>新しい道路を造ると維持管理にお金がかかるので、将来の市の財政を圧迫していく。</p> <p>無用な急傾斜の擁壁工事を止めてでも、道路整備を促進して欲しい。</p> <p>横浜ほど計画の見直しばかりして、遅々として整備の進まない都市はない。</p>	
<p>道路整備を抑制すべきである。 (主な内容) ○横浜市の交通を取り巻く環境として、温室効果ガス排出量削減に一層の努力が必要と述べているが、ガス排出の大元である自動車走行を減らすことが最も効果的であり、そのためには車の増大を促進する道路の新規建設をやめる必要がある。 ○渋滞（アイドリング時）と車の増大数の両側面から精査を行い公表すべき。 ○実情にあった環境アセスを実施し、現状の環境を維持するためにも道路計画は白紙に戻すべき。 ○住環境を脅かす可能性が少しでも残るのであれば、補償制度を完璧に定めるべき。 ○新規道路が建設されれば環境破壊が進み、健康被害につながる。 ○ぜん息などの健康被害を考えると、これ以上の道路整備は必要ない。 ○平成17年度道路交通センサスによれば、1994～2005年度全国平均で1.2km/hの速度向上しか見られていないのは、道路の整備とともに車が増加しているからである。地球環境や厳しい財政状況のことを考えて、道路整備は抑制して欲しい。</p>	<p>「横浜市自動車公害防止計画」では、環境改善に寄与する交通流対策として、「環境に配慮した放射環状型の幹線道路網の整備の促進」「バス路線を中心に地区幹線道路の整備の促進」などの体系的な道路網の整備や、「交差点の改良、立体交差化等の推進」などの局所的な渋滞の解消策が位置づけられております。</p> <p>さらに、都市計画道路ネットワークの整備による交通の円滑化は、自動車から排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質といった大気汚染物質を軽減し、大気環境を改善するほか、二酸化炭素の排出量を削減し、地球温暖化の防止に寄与するなど、環境負荷軽減につながる取組であるとしています。</p>
<p>バスの本数が減ったり、乗り継ぎが多くなったり不便を感じている。</p>	<p>バス本数を増やすには、事業としての採算性を確保する必要があると考えますが、ご意見に関しては、市内バス事業者、関係行政機関及び横浜市で構成する「横浜市バス利用促進委員会」等を通じ、事業者伝えてまいります。</p>
<p>道路予定地の用地取得について手続きを明確にして欲しい。また、道路予定地から外れる土地も買い上げてもらえるのか。代替地の提供は確実にしてくれるのか。</p>	<p>事業用地をお譲りいただく際には、補償内容等について十分説明し、適切な補償をさせていただきます。</p>
<p>道路整備にあたっては、地域住民への配慮、特に事前調査、安全性、何かあったときの十分な補償条件等が特に重要。</p>	<p>横浜市では、都市計画道路など公共事業のために、権利者の皆さまから土地をお譲りいただいたり、建物等の移転をお願いする場合には、「横浜市の公共用地の取得等に伴う損失補償基準規程」などの基準に基づき、土地の譲渡、建物等の移転の費用などを算定し、適切な補償をさせていただいております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>日本国内で本当に道路が必要な所があると思う。地方のことを真剣に考えていかないと、将来、農産物、魚産物はますます減り、食糧難は目にみえている。</p> <p>新しい道路を造ることで、さらに維持管理費がかかってしまう。道路を造り続けるのではなく、市内に入る車を規制して欲しい。</p> <p>横浜市北部の沿岸部では、既存の幹線道路を拡幅するよりも、大型貨物車等の産業道路以南への積極的な誘導を図って欲しい。</p> <p>道路整備においてPFIの手法を導入すべきである。民間にできること（例えば用地買収、道路整備・補修など）は民間に任せて欲しい。</p> <p>道路整備による栄区内の住居立ち退きも多くなり、その後はどうなるのか。栄区を考えれば、若い人の住居が多く建ち、緑が多くなれば発展すると思う。</p> <p>鴨居駅前広場バスターミナル機能の一部を鶴見川南側の農業専用地区に確保して欲しい。</p>	<p>今後の道路施策の参考とさせていただきます。</p>
4：市政全般に関するもの	意見数24件
4-1：横浜都市交通計画	意見数13件（意見書数115通）
<p>横浜都市交通計画素案では、「環境面、経済面、機能面、財政面などあらゆる側面からの持続可能な交通の実現をめざす」とあるが、具体的に何も示されていない。</p> <p>横浜市の借金は膨大であり、この借金は私たちの世代で清算すべきである。そのため、福利厚生を最優先し、道路関係予算は抑制して欲しい。</p> <p>「横浜市交通政策調整会議」の設置は好ましいが、参加者の選定は公明性が必要であり、会議の全面情報公開が必要。</p> <p>環境負荷の軽減につながる交通政策推進を希望する。路面電車、モノレール、地下鉄をもっと優先拡充すべき。</p> <p>横浜都市交通計画素案では、人口減少、少子高齢化の到来について、平成37年度に至る間の人口減少は具体的にどのように予見されているのか示されていないので、具体的な対策は絵に描いた餅になっている。</p> <p>道路交通について、道路整備より最寄り駅までの別の手段での方策を。鉄道やバスの充実などが温暖化の抑制につながる。</p> <p>横浜都市交通計画素案では、「あらゆる側面から持続可能な交通の実現」をうたっているが、「20年後の横浜市の姿」は具体的に見えていない。</p>	<p>横浜都市交通計画は、パブリックコメントで市民の皆さまから多くのご意見をいただき、それらのご意見を踏まえて平成20年3月末に策定しました。今回いただいたご意見は、「都市計画道路網の見直しの素案（案）」とは直接関係はございませんが、今後、横浜都市交通計画を進めていく中で参考とさせていただきます。</p> <p>なお、横浜都市交通計画の内容は、都市整備局のホームページなどでご覧いただけます。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
<p>補償の方針を、横浜都市交通計画素案の中で位置づけして欲しい。</p> <p>横浜を将来をどうするかという議論が必要。快適な住環境を整えることは何かという点からはじめる必要があり、そのための体制づくりが求められる。</p> <p>横浜都市交通計画素案における「目的別移動推移」「交通手段分担率推移」「年齢別代表交通手段」の資料は、データが古く、20年後を見据える計画にはふさわしくない。</p>	
<p>これからの交通施策に求められる視点について、環境改善に重点を置くべき。子孫に禍根を残す公害道路は絶対に造ってはならない。</p>	<p>「横浜市環境管理計画」や「横浜市自動車公害防止計画」では、都市計画道路ネットワークの整備による交通の円滑化は、自動車の走行速度を向上させ、自動車から排出される窒素酸化物や浮遊粒子状物質といった大気汚染物質を軽減し、大気環境を改善するほか、二酸化炭素の排出量を削減し、地球温暖化の防止に寄与するなど、環境負荷軽減につながる取組とされています。</p>
<p>環境、景観など総合的な見地から、鉄道の方が市民の同意を得られるのではないか。</p>	<p>また、横浜都市交通計画は、パブリックコメントで市民の皆さまから多くのご意見をいただき、それらのご意見を踏まえて平成20年3月末に策定しました。</p> <p>今回いただいたご意見は、今後、横浜都市交通計画を進めていく中で参考とさせていただきます。</p> <p>なお、横浜都市交通計画の内容については、都市整備局のホームページなどでご覧いただけます。</p>
<p>地区センターで横浜都市交通計画素案のパンフレットを見たが、すでに意見募集期間の締切であった。周知の仕方を工夫して欲しい。</p>	<p>横浜都市交通計画素案のパブリックコメント実施にあたっては、市役所・区役所をはじめ、地区センターや主要駅のPRボックスなどにパンフレットを設置するとともに、広報よこはまによる周知や、本市ホームページへの掲載を行いました。広報に要する費用も考慮しながら効果的なPR方法について、一層の工夫を行ってまいります。</p>
<p>4-2：その他</p>	<p>意見数11件（意見書数12通）</p>
<p>三ツ境下草柳線は、「土地区画整理事業の見直しに合わせて検討する必要がある」となっているが、平成18年3月に都市整備局からは土地区画整理事業を考えず、道路を建設すると聞いている。今後は、どのような調整が残っているのか。土地区画整理事業の都市計画は廃止されるのか。</p> <p>土地区画整理の建築制限により、鉄筋コンクリート造の住居ができず、防災上大きな支障となっている。</p>	<p>二ツ橋北部地区土地区画整理事業は、現在、土地区画整理事業の見直しを進めているところであり、今後も地域の皆さまとも協議しながら、整備手法も含め、三ツ境下草柳線の整備及びその沿道のまちづくりを検討していきたいと考えております。</p>

意見要旨	ご意見に対する横浜市のお考え方
<p>長津田駅北口は再開発されようとしているが、こども国方面からの駅へと向かう唯一の幹線道路である「栄通り」には歩道もない危険な箇所が点在している。</p>	<p>「都市計画道路網の見直しの素案（案）」には直接関係しませんが、関係部署に伝えるとともに、市政へのご意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>真に豊かで住みやすい町、人間らしい暮らしの出来る憩いの町横浜を「横浜市の未来像」を具体的に示してほしい。</p>	
<p>環境改善に重点を置くべきで、生産性向上や利便性の向上を目指して各種事業が進められた結果、公害発生など多くの市民が苦しんでいる。</p>	
<p>「ららぽーと」のオープンにより、鴨居駅南側の駅前通りの混雑が急激にひどくなった。周辺の道路整備が不十分であるにもかかわらず、大規模商業施設（ららぽーと）の進出を許した責任をとって欲しい。</p>	
<p>奈良川の源流域は、付近の谷戸や公園（奈良町第一公園）も含めて、寺家ふるさと村のように整備して欲しい。</p>	
<p>横浜港の競争力強化を目指しているようだが、輸出入の貨物の輸送など港湾機能強化のための道路整備は必要ない。道路のみに頼ろうとする施策ではなく、これに替わる内航船や鉄道などの輸送網を拡充すべき。</p>	
<p>大切な税金は、老人医療や福祉問題、子供たちの良い環境づくりなどに活用して欲しい。</p>	
<p>市バスの「敬老パス」は絶対中止にしないで欲しい。</p>	
<p>生活道路等身近な公共事業は地元業者優先に発注して欲しい。</p>	
<p>横浜市役所の道路整備の職員数は多すぎるので見直すべきである。</p>	

「都市計画道路網の見直し」に関する アンケート調査結果

平成 20 年 5 月

横 浜 市

1. 調査概要

(1) 調査の目的

「都市計画道路網の見直しの素案(案)」に対する市民及び市内企業の意見を把握し、見直し素案の確定に向けた基礎資料として活用する。

(2) 調査の期間

平成20年2月12日～2月29日

(3) 調査の仕様

①調査対象：【市民】市内に居住する満20歳以上の男女個人

【事業所】市内に本社、支店、営業所を置く企業

②調査エリア：横浜市全域

③標本数：【市民】10,000人

【事業所】1,000社

④抽出方法：【市民】住民基本台帳及び外国人登録原票より無作為抽出

(男女各5,000人 ※外国人男女各100人を含む)

【事業所】市内に本社、支店、営業所を置く企業から無作為抽出

⑤回収結果：【市民】3,005票、回収率30.4% (返送102通を除く)

【事業所】338票、回収率34.0% (返送6通を除く)

※集計にあたっては、無回答などを除いています。

(4) アンケート内容

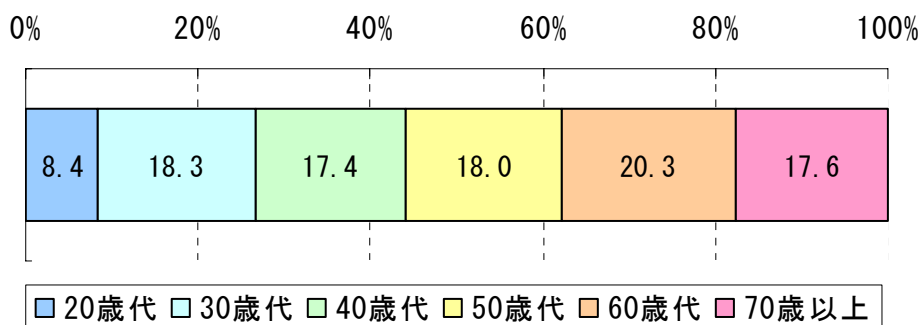
巻末に添付

2. 回答者の属性

(1) 市民調査

1) 回答者の年齢 [問1]

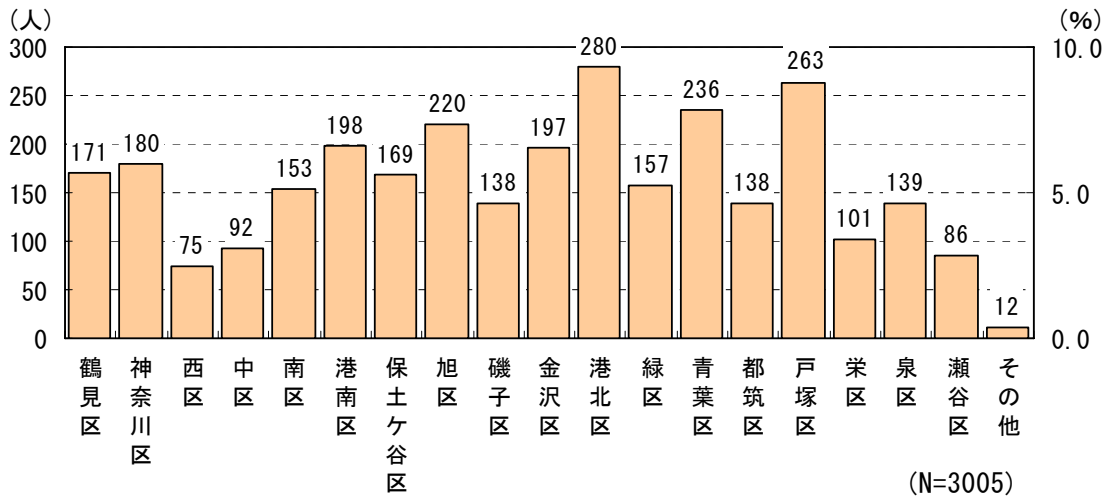
○20歳代が少なく、60歳以上(60歳代及び70歳以上の合計)が全体の約4割となっている。



(N=2989)

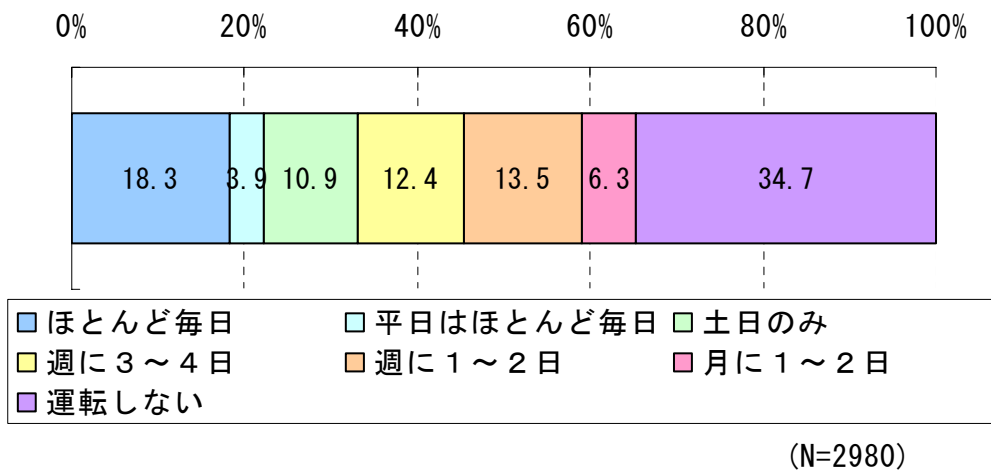
2) 居住区 [問2]

○ 区内の人口が多い、港北区、戸塚区、青葉区で回答数が多くなっている。



3) 自動車利用頻度 [問3]

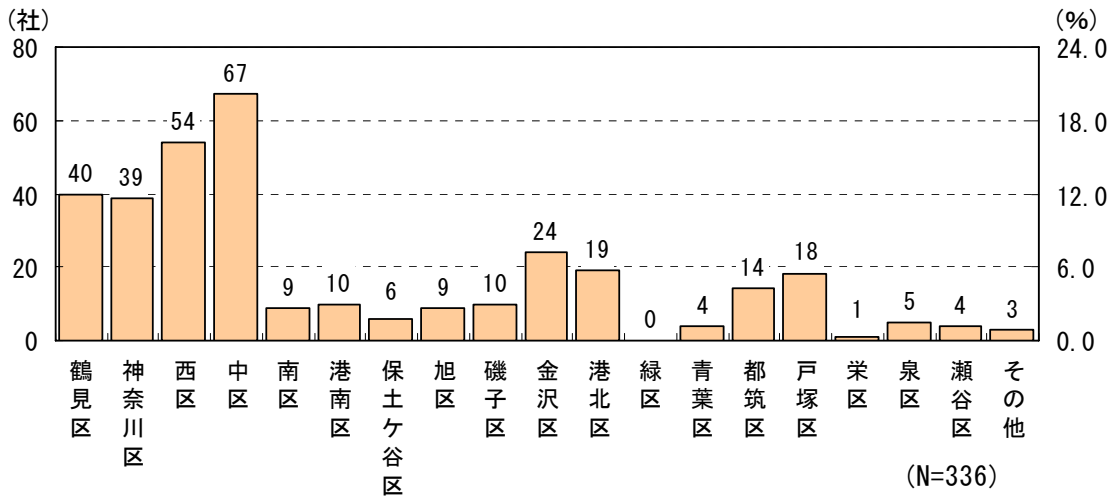
○ 「運転しない」割合が約3割と最も高く、次いで「ほとんど毎日」が約2割となっている。



(1) 事業所調査

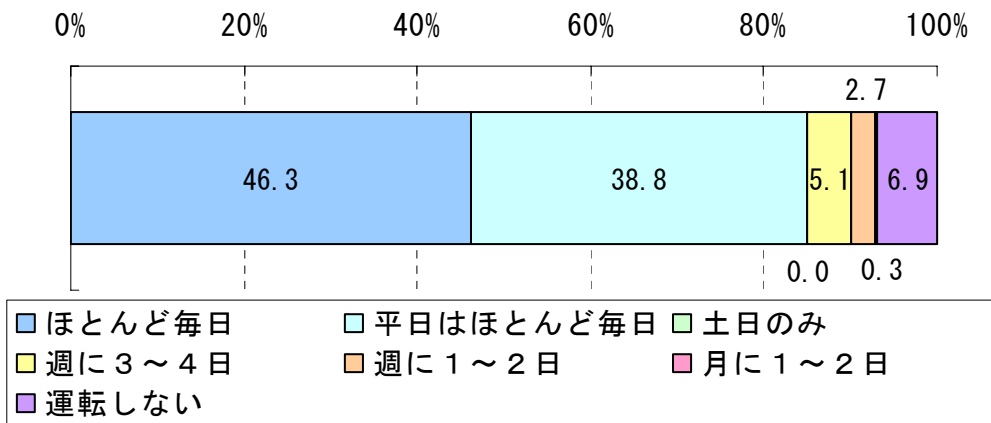
1) 事業所所在区 [問1]

○ 都心部の中区、西区、鶴見区、神奈川区の回答数が多くなっている。



2) 自動車利用頻度 [問2]

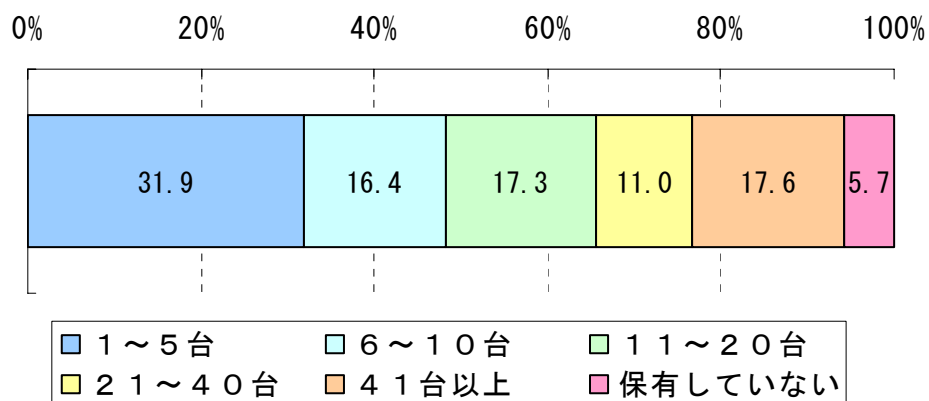
○ 「ほとんど毎日」と「平日はほとんど毎日」の合計が、全体の8割以上となっている。



(N=335)

3) 自動車保有台数 [問3]

○ 保有台数 10 台以下 (「1~5 台」と「6~10 台」の合計) が全体の約5割となっている。

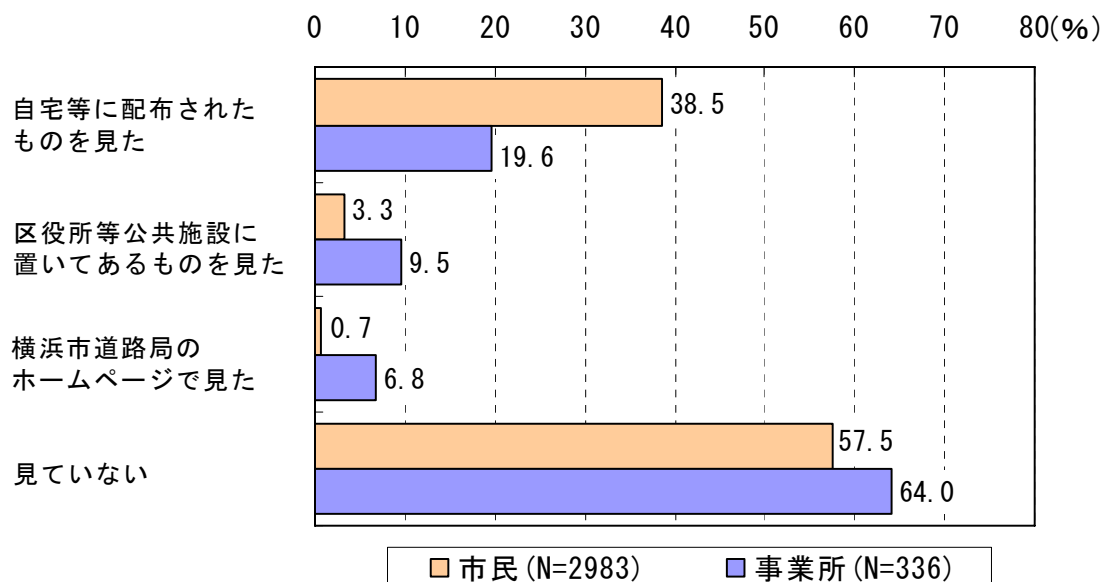


(N=335)

3. 「都市計画道路」について

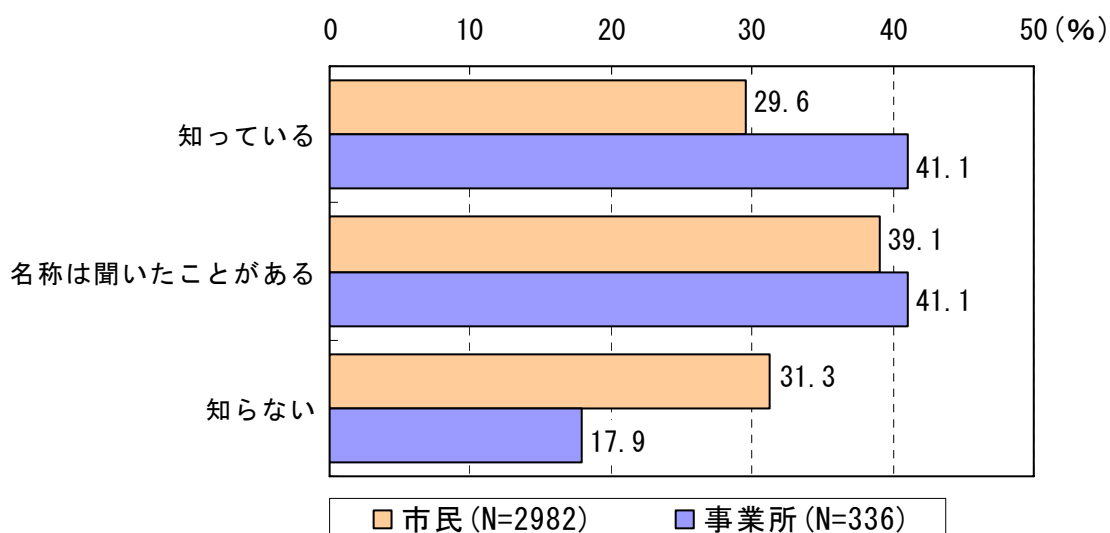
(1) 「横浜市道路局からのお知らせ」の周知 [①]

- 「横浜市道路局からのお知らせ」を、何らかの媒体を通じて「見た」との回答は、市民及び事業所ともに約4割となっている。
- 「見た」という回答の中では、「自宅等に配布されたもの」が最も多くなっている。



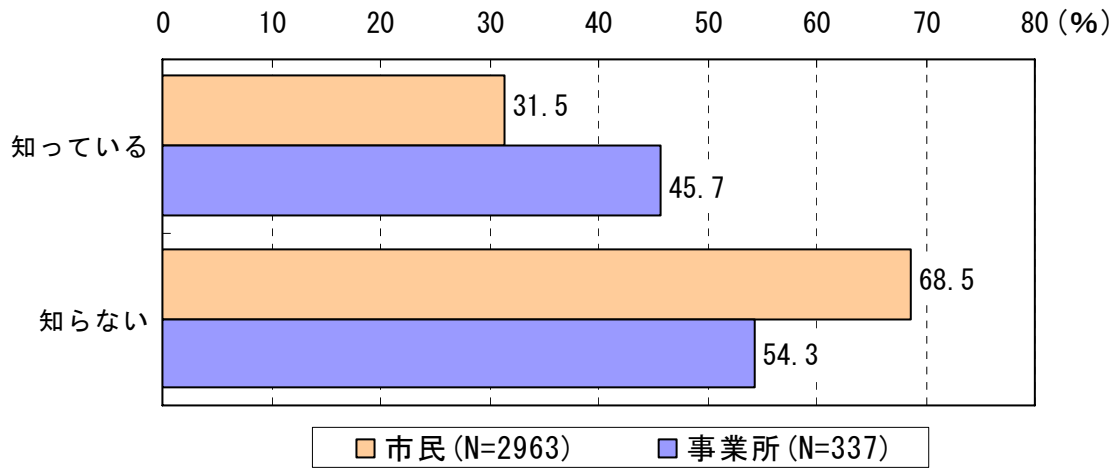
(2) 「都市計画道路」の認知 [②]

- 都市計画道路について、「知っている」と「名称は聞いたことがある」の合計は、市民で約7割、事業所で約8割となっている。
- 「知っている」は市民で約3割、事業所で約4割となっている。



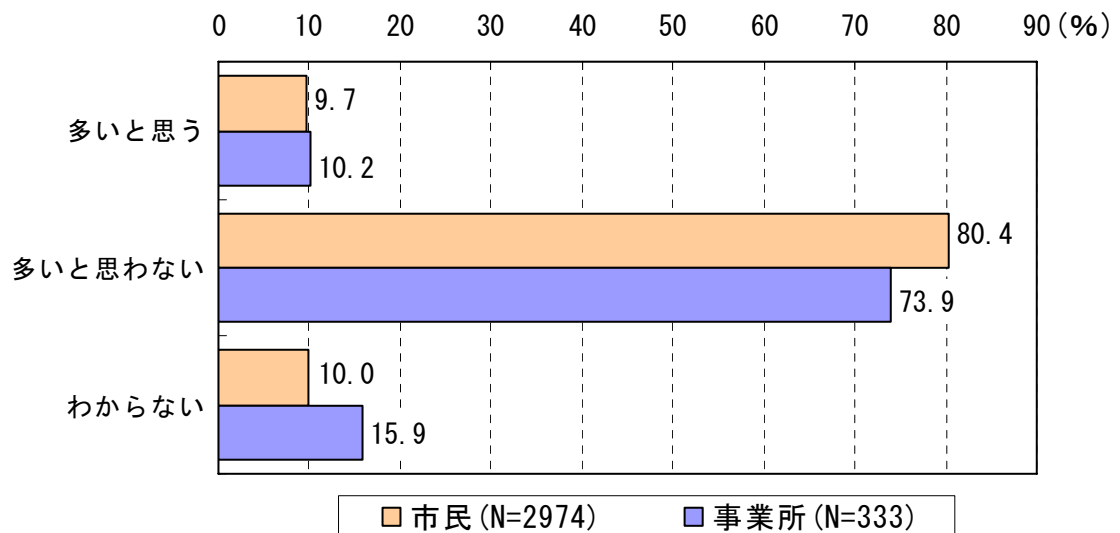
(3) 「都市計画道路網の見直し」の認知 [③]

○ 「都市計画道路網の見直し」については、市民で約3割、事業所で約5割が「知っている」と回答している。



(4) 歩行者や自転車が安心して通れる道路 [④]

○ 横浜市内には、歩行者や自転車が安心して通れる道路が「多いと思わない」との回答が、市民・事業所ともに7割を超えている。



(市民の居住区別内訳)

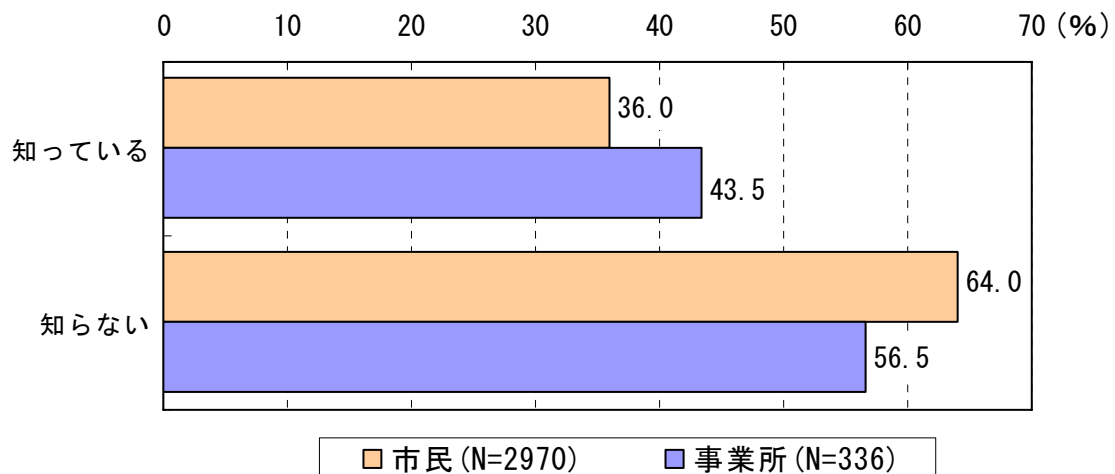
○ 横浜市内には、歩行者や自転車が安心して通れる道路が「多いと思わない」との回答は、瀬谷区、港北区、神奈川区の順で割合が高くなっており、18区中14区で8割を超えている。



(N=2,974)

(5) 都市計画道路整備の遅れの認知 [6]

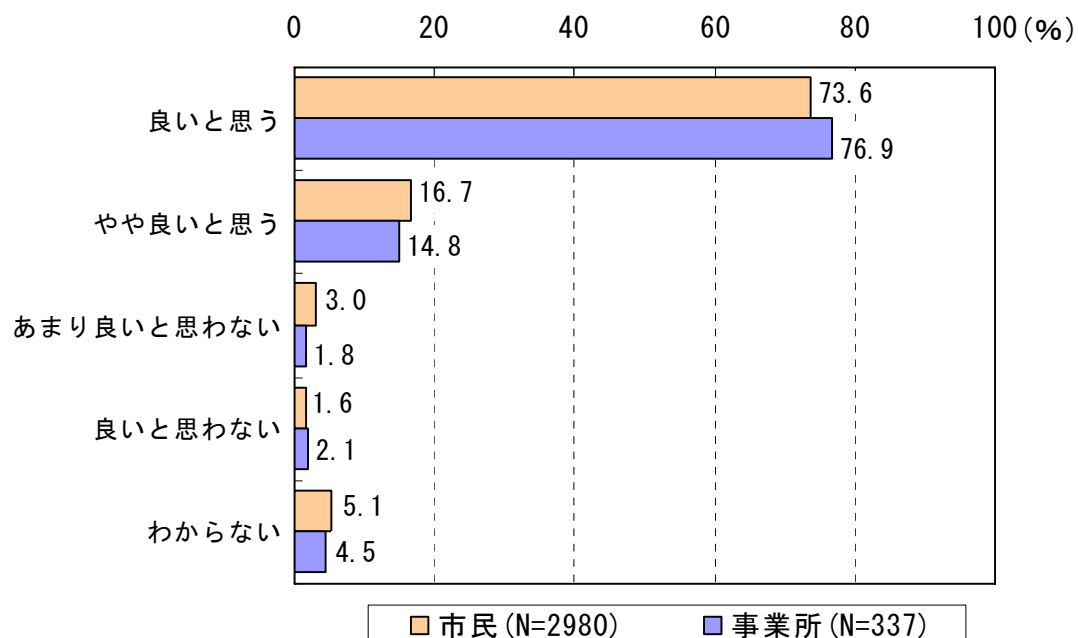
○ 他都市と比べ、横浜市の都市計画道路の整備が遅れていることを「知っている」との回答は、市民で4割弱、事業所で4割強となっている。



4. 「都市計画道路網の見直し」について

(1) 市の取り組みに対する評価 [⑥]

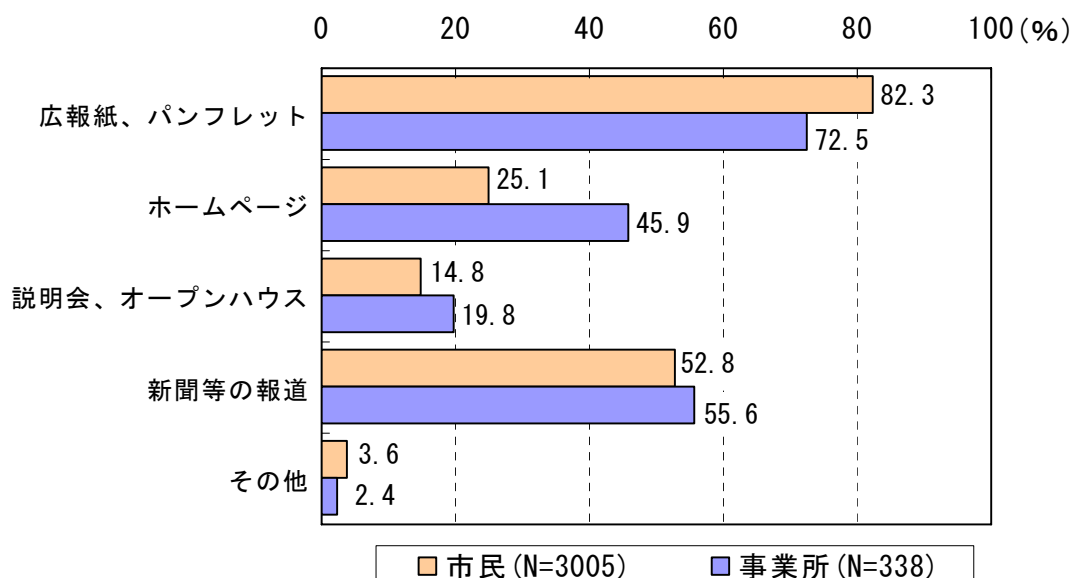
○ 市の取り組みに対する評価については、「良いと思う」と「やや良いと思う」の合計が、市民・事業所ともに約9割となっている。



(2) 望ましい情報入手方法（複数回答） [⑦]

○ 望ましい情報入手方法として、市民・事業所ともに「広報紙、パンフレット」が最も多く、次いで「新聞等の報道」となっている。

○ 事業所は、市民と比べて「ホームページ」での情報入手のニーズが顕著に高くなっている。

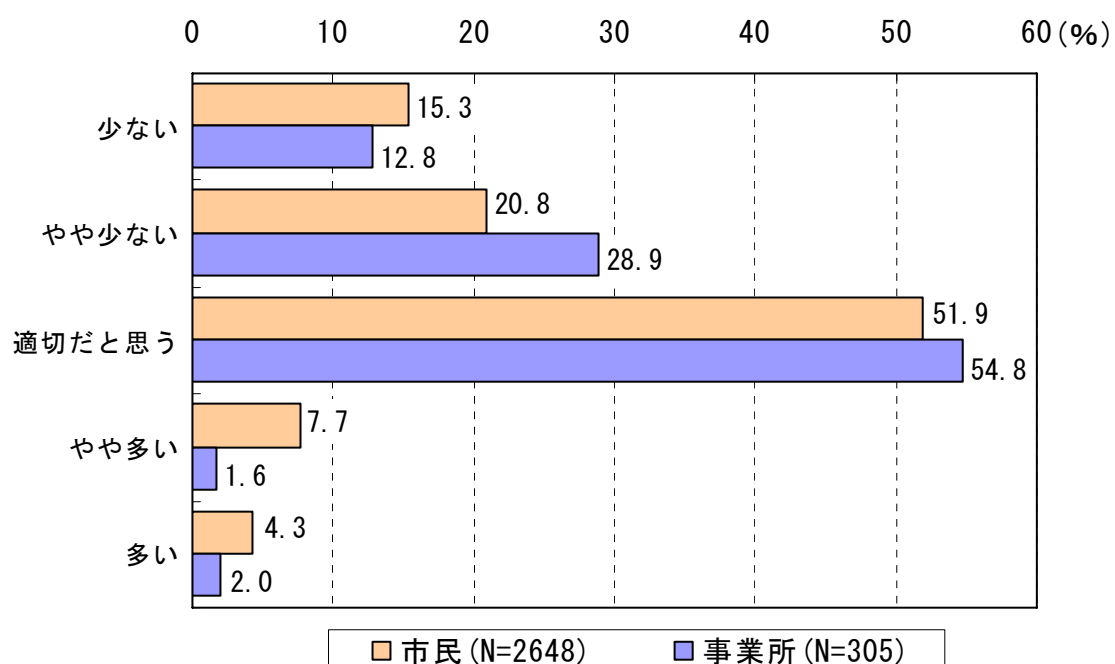


5. 「都市計画道路網の見直しの素案（案）」について

(1) 現在の道路状況と将来の道路ネットワークの比較 [③]

1) 居住区（市民）・所在区（事業所）における将来の道路ネットワークについて

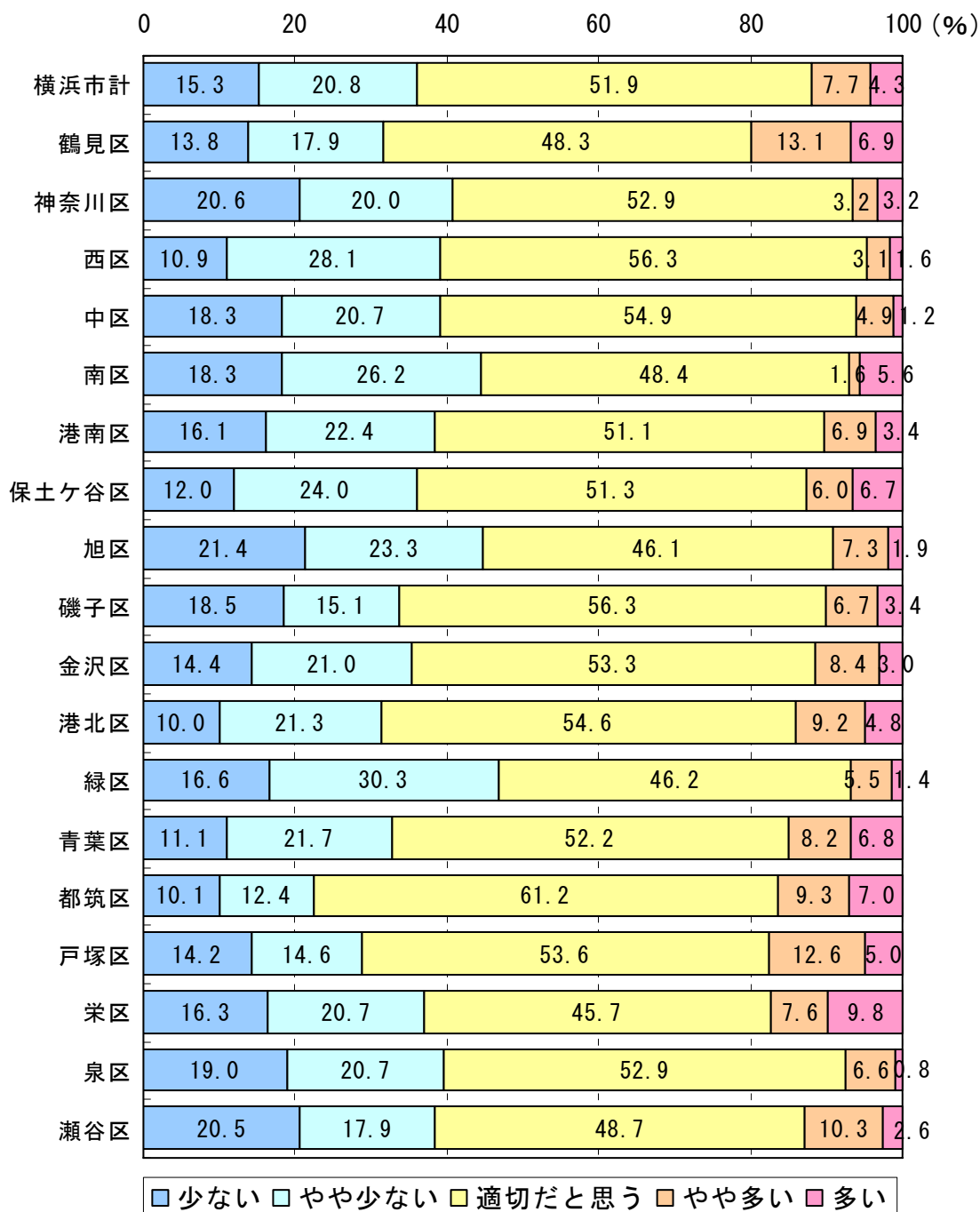
- 市民では、現在の道路状況と比較すると、将来の道路ネットワークが「適切だと思う」との回答が最も多く、約5割となっている。
- 事業所においても、現在の道路状況と比較すると、将来の道路ネットワークが「適切だと思う」との回答が最も多く、5割強となっている。



【居住区（市民）における将来の道路ネットワークについて】

（市民の居住区別内訳）

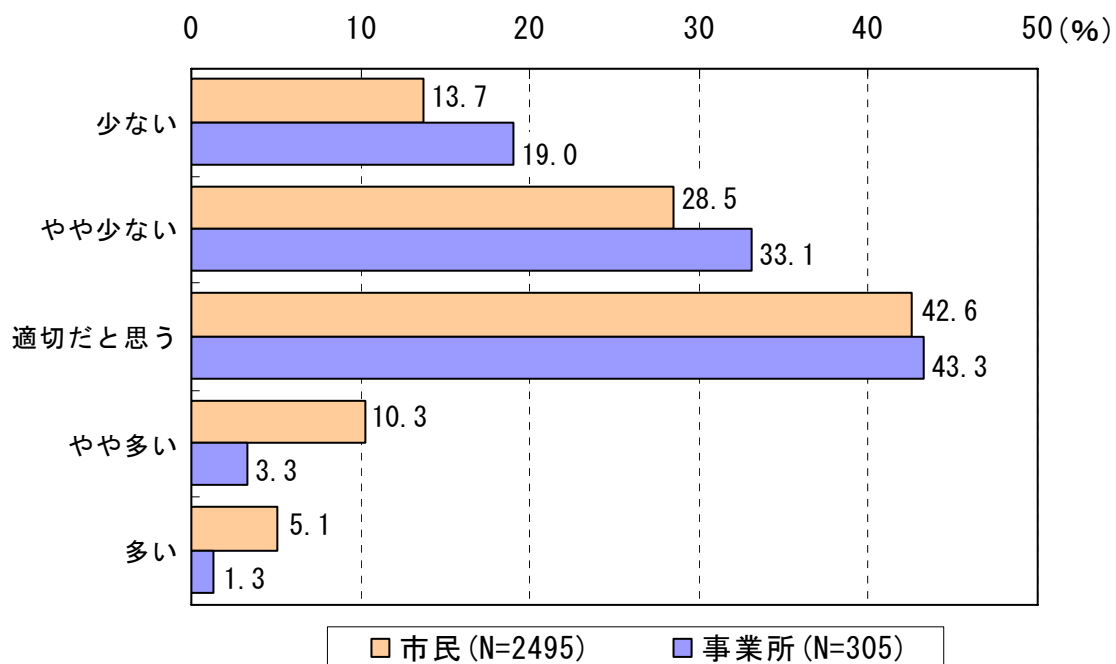
○ 現在の道路状況と比較すると、将来の道路ネットワークが「少ない」と「やや少ない」の合計は、緑区、旭区、南区の順で割合が高くなっている。



(N=2,648)

2) 横浜市全体における将来の道路ネットワークについて

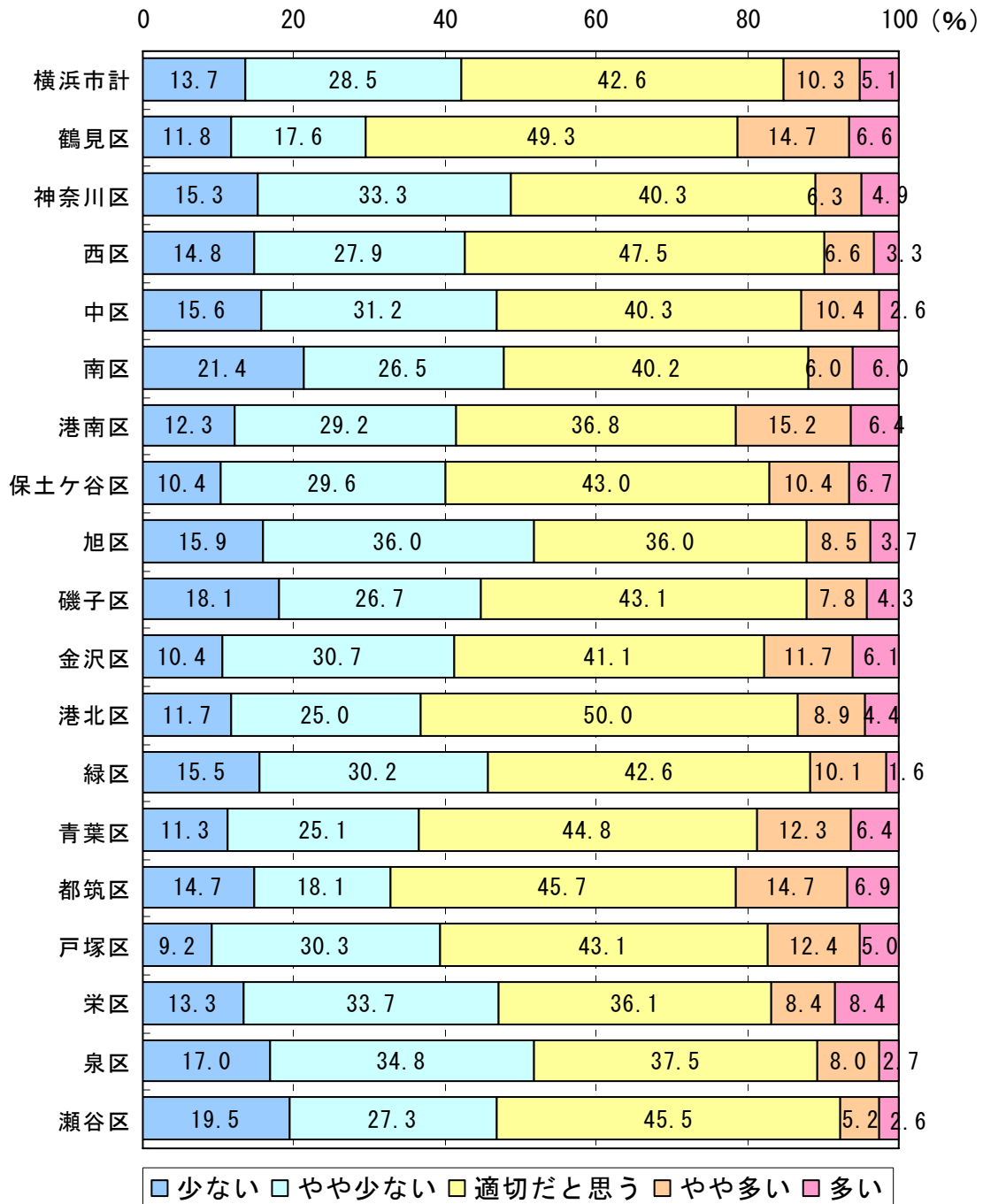
- 市民では、現在の道路状況と比較すると、将来の道路ネットワークが「適切だと思う」との回答が最も多く、約4割となっている。
- 事業所においても、現在の道路状況と比較すると、将来の道路ネットワークが「適切だと思う」との回答が最も多く、約4割となっている。



【横浜市全体における将来の道路ネットワークについて】

(市民の居住区別内訳)

○ 現在の道路状況と比較すると、将来の道路ネットワークが「少ない」と「やや少ない」の合計は、泉区、旭区、神奈川区の順で割合が高くなっている。

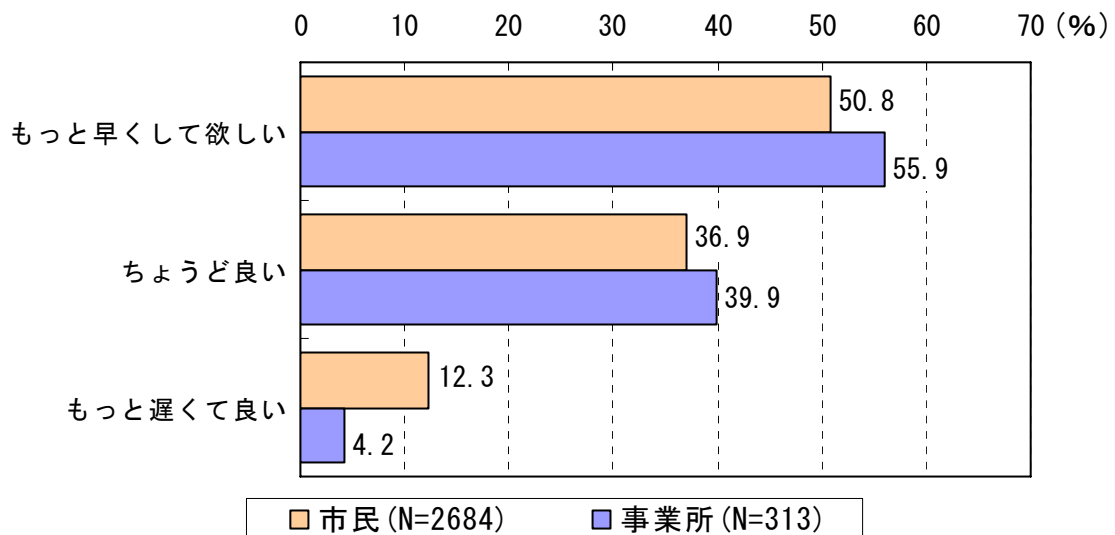


(N=2,495)

(2) 「優先的に事業着手する時期」について [◎]

1) 居住区（市民）・所在区（事業所）における事業着手時期について

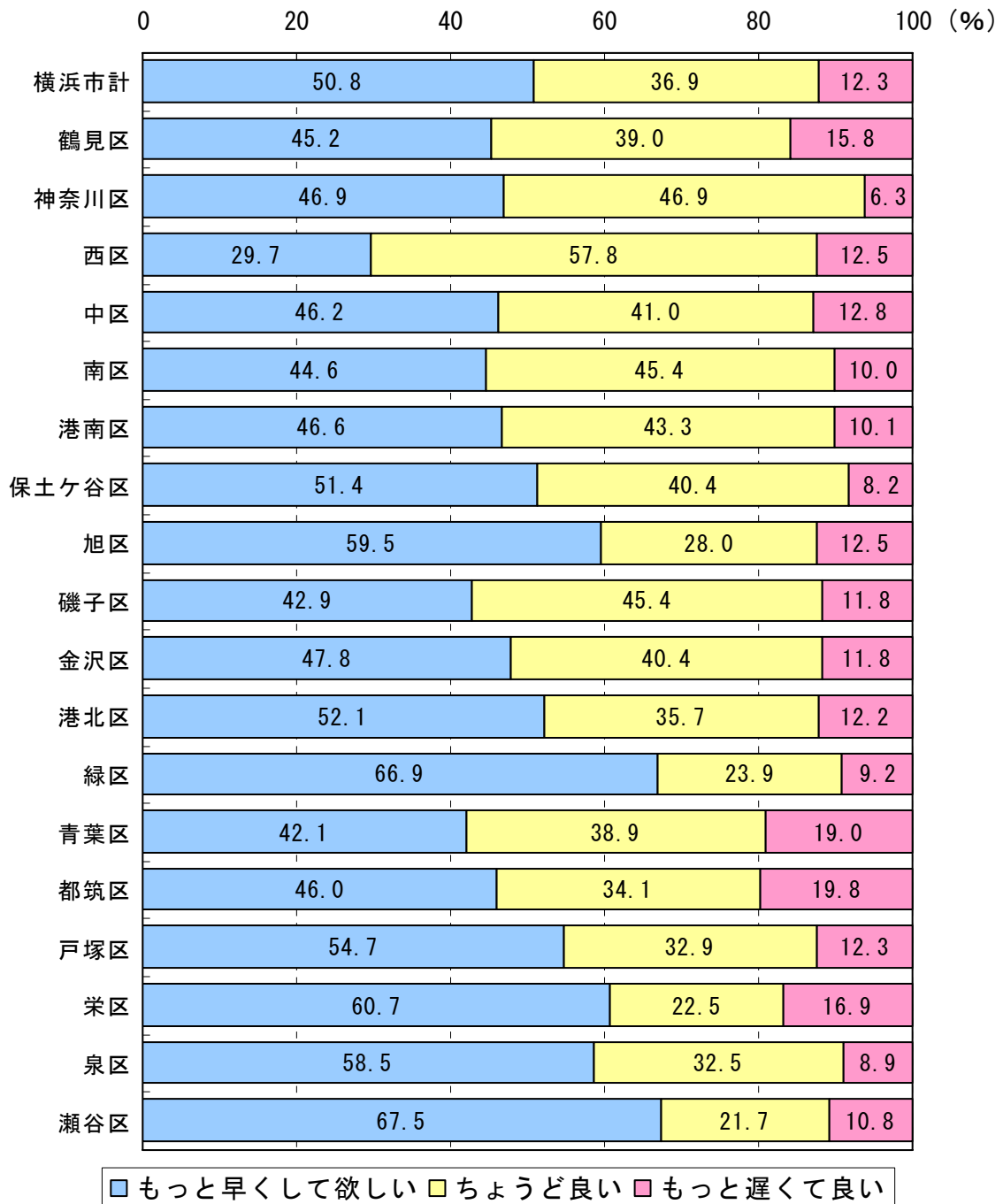
○ 優先的に事業着手する時期は、市民・事業所ともに「もっと早くして欲しい」が最も多く、市民・事業所ともに5割を超えている。



【居住区（市民）における事業着手時期について】

（市民の居住区別内訳）

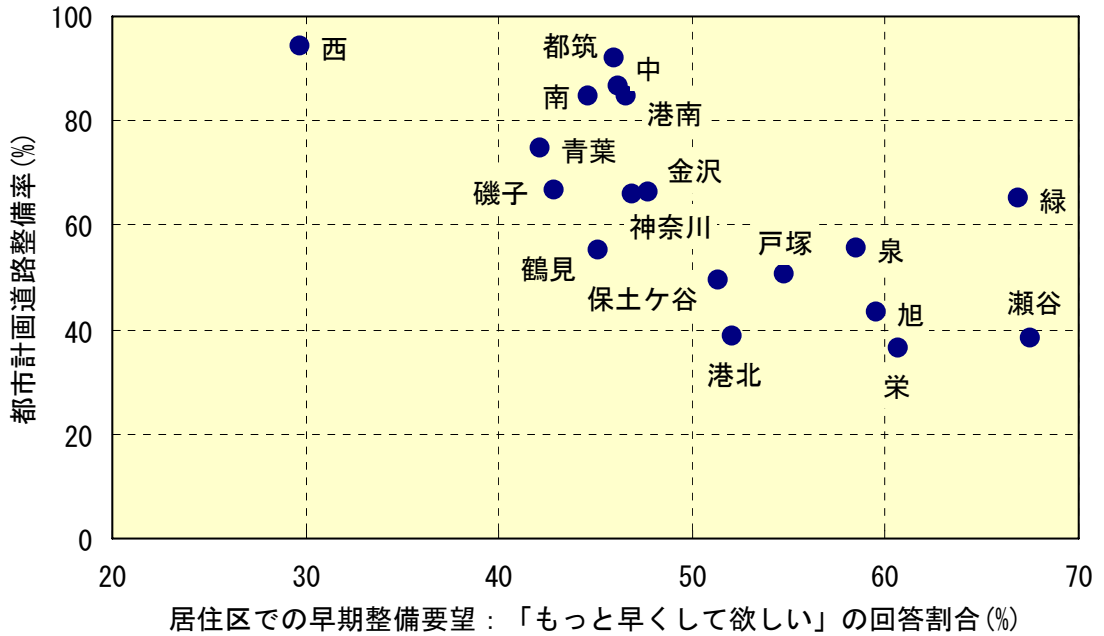
○ 優先的に事業着手する時期は、瀬谷区、緑区、栄区で「もっと早くして欲しい」が6割を超えている。



(N=2,684)

【都市計画道路の整備率とアンケート結果の関係】

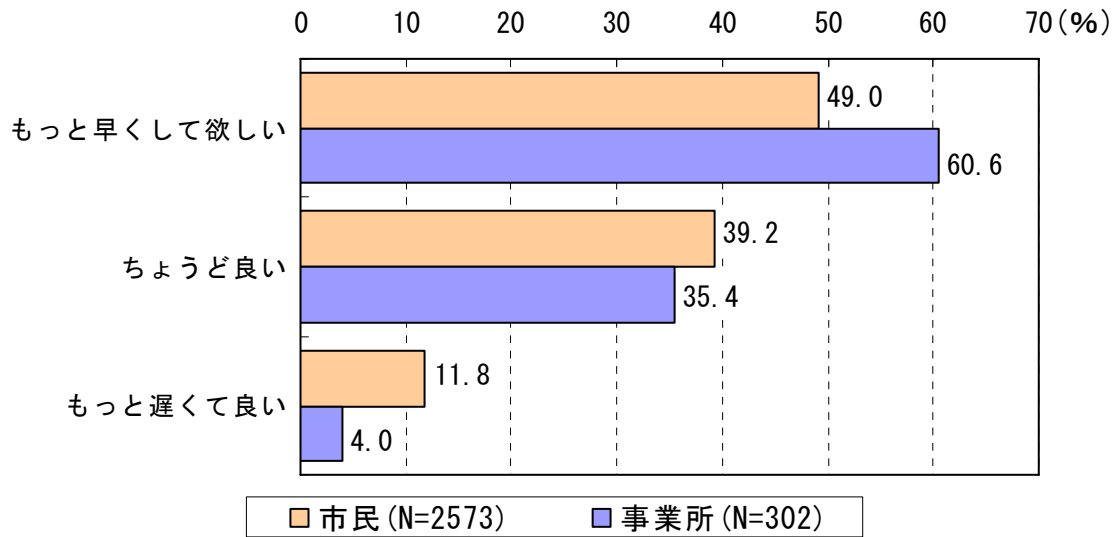
- 都市計画道路の整備率が低い区ほど、未着手の都市計画道路の早期整備を望む割合（「もっと早くして欲しい」の回答）が高くなる傾向を示している。



注) 都市計画道路整備率：H19. 3. 31 現在（自動車専用道路、新交通システムを除く）

2) 横浜市全体における事業着手時期について

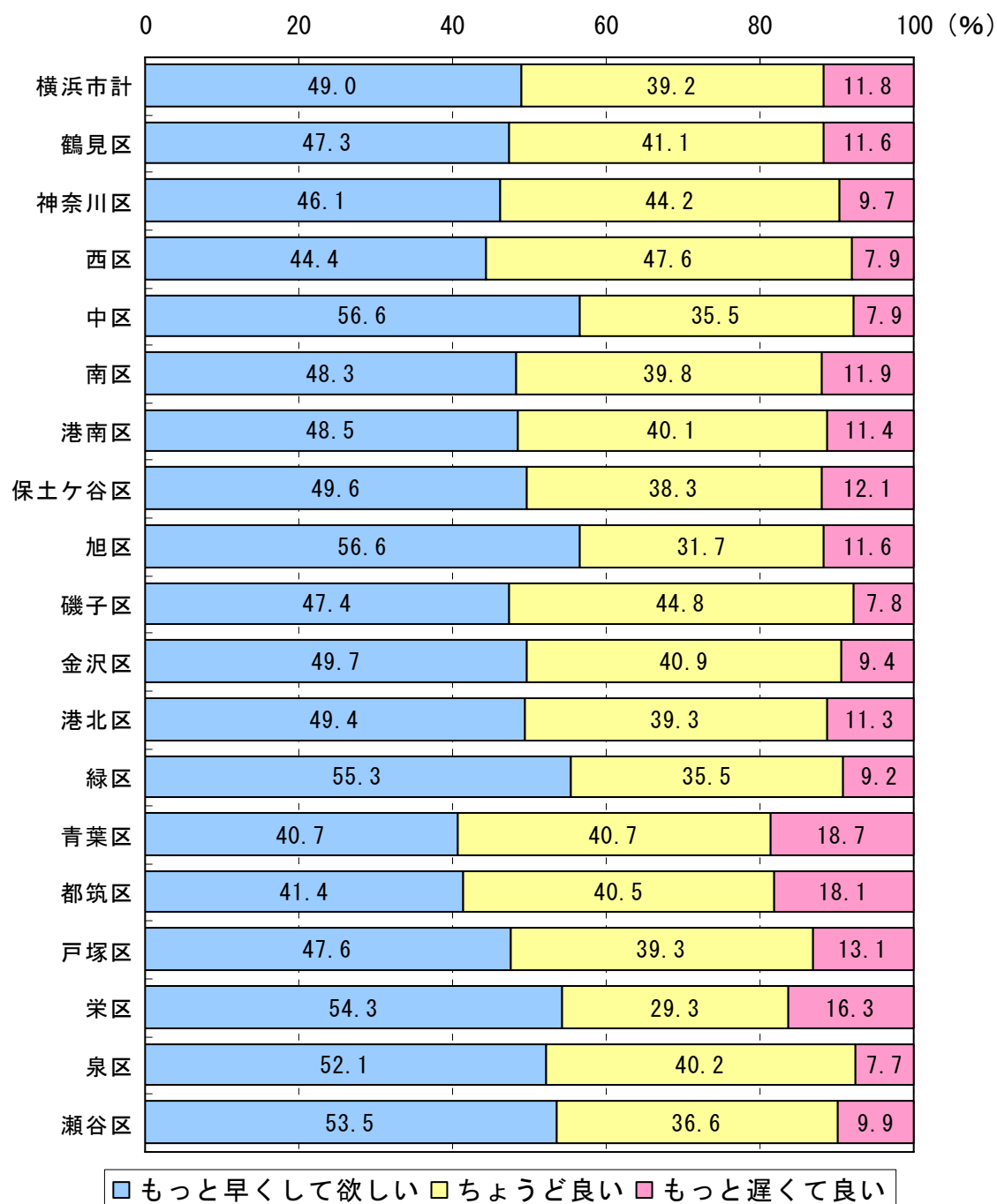
○ 横浜市全体においても、居住区・所在区と同様に、優先的に事業着手する時期を「もっと早くして欲しい」との回答が最も多くなっており、事業所では約6割となっている。



【横浜市全体における事業着手時期について】

(市民の居住区別内訳)

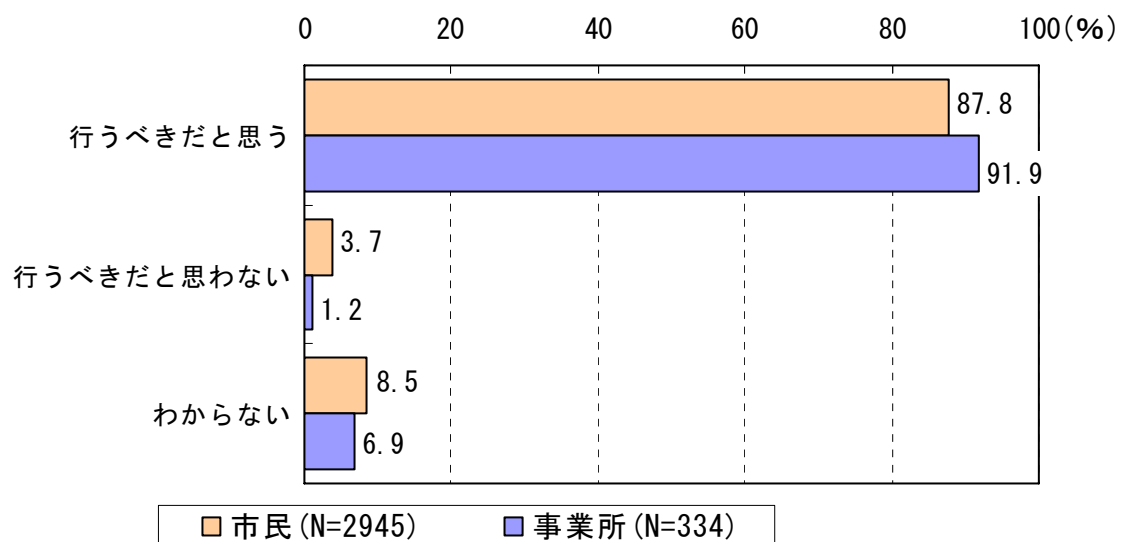
○ 横浜市全体の優先的に事業着手する時期は、中区、旭区、緑区、栄区、瀬谷区、泉区の順に、「もっと早くして欲しい」が多くなっている。



(N=2,573)

(3) 一定期間ごとの見直し ⑩

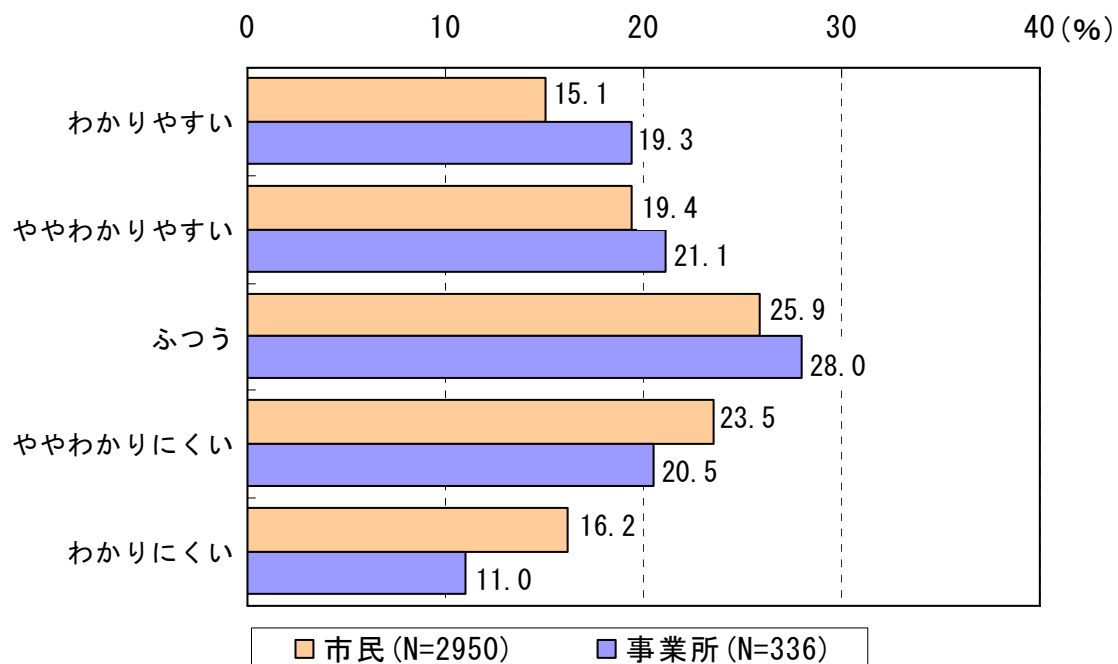
○ 一定期間ごとの見直しについては、市民・事業所ともに約9割が、「行うべきだと思う」と回答している。



6. 「横浜市道路局からのお知らせ」について

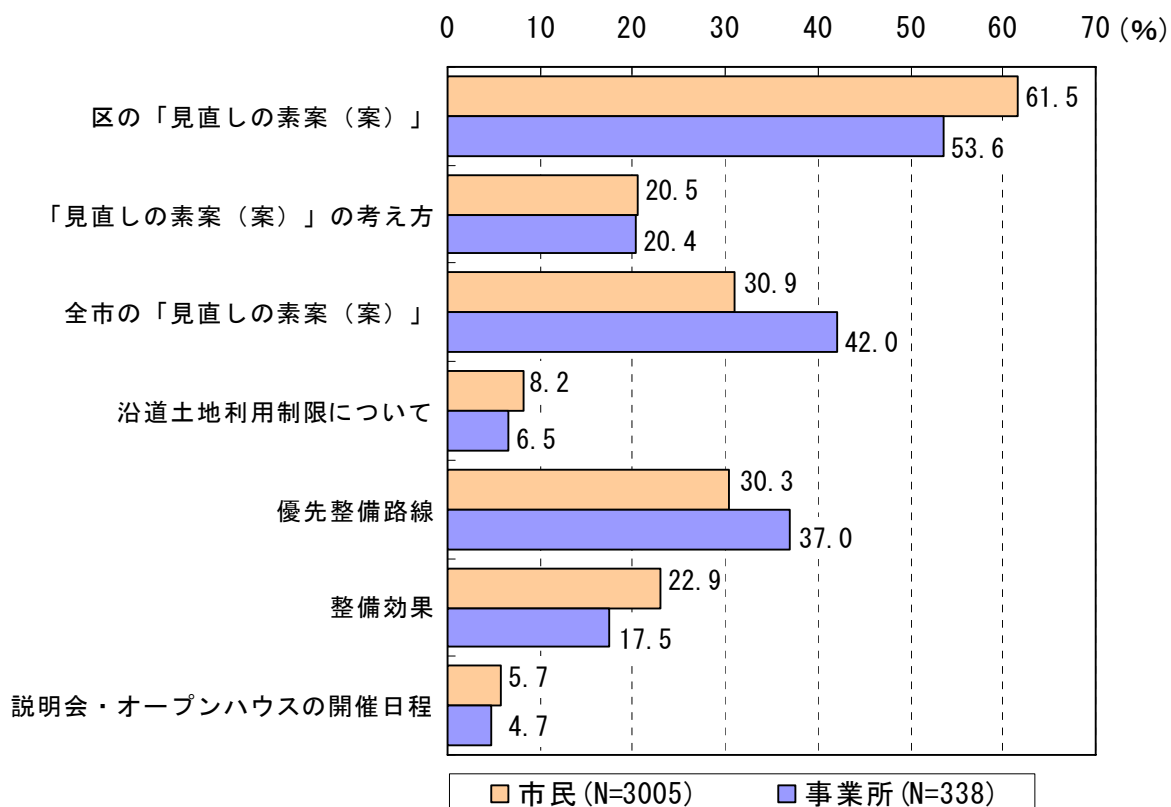
(1) 「横浜市道路局からのお知らせ」のわかりやすさ [11]

- 市民では、「わかりやすい」と「ややわかりやすい」の合計が、約3割となっている。
- 事業所においては、「わかりやすい」と「ややわかりやすい」の合計が、約4割となっている。



(2)「横浜市道路局からのお知らせ」の中での関心度（複数回答）【12】

- 「区の見直しの素案（案）」への関心が、市民・事業所ともに最も高く、5割を超えている。
- 市民では、「区の見直しの素案（案）」に次いで、「全市の見直しの素案（案）」、「優先整備路線」の関心が高くなっている。
- 事業所においても、同様の傾向を示しているが、事業所は「全市の見直しの素案（案）」への関心が市民に比べ高くなっている。



7. アンケート設問項目及び回答選択肢一覧

【回答者に関する設問】

(市民)

問1 年齢はおいくつですか。

- 1 20歳代 2 30歳代 3 40歳代 4 50歳代 5 60歳代 6 70歳以上

問2 お住まい(居住区)はどちらですか。

- 1 鶴見区 2 神奈川区 3 西区 4 中区 5 南区 6 港南区 7 保土ヶ谷区
8 旭区 9 磯子区 10 金沢区 11 港北区 12 緑区 13 青葉区
14 都筑区 15 戸塚区 16 栄区 17 泉区 18 瀬谷区 19 その他

問3 自動車をどのくらいの頻度で利用しますか。

- 1 ほとんど毎日 2 平日はほとんど毎日 3 土日のみ 4 週に3~4日
5 週に1~2日 6 月に1~2日 7 運転しない

(事業所)

問1 御社の事業所在地はどちらですか。

- 1 鶴見区 2 神奈川区 3 西区 4 中区 5 南区 6 港南区 7 保土ヶ谷区
8 旭区 9 磯子区 10 金沢区 11 港北区 12 緑区 13 青葉区
14 都筑区 15 戸塚区 16 栄区 17 泉区 18 瀬谷区 19 その他

問2 市内の事業所で保有する自動車の使用頻度はどのくらいですか。(1台あたり)

- 1 ほとんど毎日 2 平日はほとんど毎日 3 土日のみ 4 週に3~4日
5 週に1~2日 6 月に1~2日 7 ほとんど使用しない

問3 事業所所在地内の自動車の保有台数は何台ですか。

- 1 1~5台 2 6~10台 3 11~20台 4 21~40台 5 41台以上
6 保有していない

【「都市計画道路網の見直し」に関する設問】

(1)「都市計画道路」について

①同封した「横浜市道路局からのお知らせ」を、以前にご覧になったことがありますか。

1. 自宅等に配布されたものを見た 2. 区役所等公共施設に置いてあるものを見た
3. 横浜市道路局のホームページで見た 4. 見ていない

②「都市計画道路」について知っていますか。

1. 知っている 2. 名称は聞いたことがある 3. 知らない

③横浜市が「都市計画道路網の見直し」を行っていることを知っていますか。

1. 知っている 2. 知らない

④横浜市内には、自動車だけでなく、歩行者や自転車が安心して通れるような道路が多いと思いますか。

1. 思う 2. 思わない 3. わからない

⑤横浜市の都市計画道路整備が遅れていることを知っていますか。

1. 知っている 2. 知らない

以下の質問については、同封した「横浜市道路局からのお知らせ」をご覧ください。

(2)「都市計画道路網の見直し」について

⑥横浜市では、これまで、節目ごとに市民の皆さまのご意見を聞きながら、都市計画道路網の見直しを進めてきました。このような市の取り組みを、どのように思いますか。

1. 良いと思う 2. やや良いと思う 3. あまり良いと思わない 4. 良いと思わない 5. わからない

⑦今回の都市計画道路網の見直しでは、回答欄にあるような市民広報を行っていますが、あなたが情報入手する方法としては、どれが良いと思いますか。(複数回答可)

1. 広報紙、パンフレット 2. ホームページ 3. 説明会、オープンハウス
4. 新聞等の報道 5. その他

(3)「都市計画道路網の見直しの素案(案)」について

今回の「都市計画道路網の見直し」では、未着手の路線・区間を対象に評価・検証を行い、「存続」、「変更」、「追加」、「廃止」に分けて、「将来の道路ネットワーク」をお示しました。あわせて、優先的に事業着手する路線・区間をお示しています。

このことについて、以下の質問にお答え下さい。

⑧①、③ページには、お住まいの区および横浜市における未着手の都市計画道路を含めた「将来道路ネットワーク」を、それぞれの地図上にお示しました。これを、現在の道路状況と比較すると、どのように思いますか。

- お住まいの区 1. 少ない 2. やや少ない 3. 適切だと思う 4. やや多い 5. 多い

- 横浜市全体 1. 少ない 2. やや少ない 3. 適切だと思う 4. やや多い 5. 多い

⑨①、④ページには、お住まいの区および横浜市における未着手の都市計画道路の事業着手時期を、「第1期」、「第2期」、「未定」に分けて、それぞれお示しました。

この「優先的に事業着手する時期」について、どのように思いますか。

- お住まいの区 1. もっと早くして欲しい 2. ちょうど良い 3. もっと遅くて良い

- 横浜市全体 1. もっと早くして欲しい 2. ちょうど良い 3. もっと遅くて良い

⑩今後も一定の期間ごとに見直しを行うべきだと思いますか。

1. 思う 2. 思わない 3. わからない

(4)「横浜市道路局からのお知らせ」について

⑪「横浜市道路局からのお知らせ」は、わかりやすかったですか。

1. わかりやすい 2. ややわかりやすい 3. ふつう 4. ややわかりにくい 5. わかりにくい

⑫今回お配りした「横浜市道路局からのお知らせ」の中で、どこに一番関心を持ちましたか。(複数回答可)

1. 区の見直しの素案(案) 2. 「見直し素案(案)」の考え方 3. 全市の見直しの素案(案)
4. 沿道土地利用制限について 5. 優先整備路線 6. 整備効果 7. 説明会・オープンハウスの開催日程

