

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>私は、二ツ橋北部自治会に住んでおり、瀬谷区のまちづくり区民の会の道路交通プロジェクトのリーダーをしています。また、二ツ橋北部自治会の道路対策委員会の事務局長もしています。両方の会議で検討し取りまとめたものを御報告したいと思います。都市計画決定というものがどこまで効力があるか、あるいはどこまで規定されるかというのを我々は余り理解していないので、この事業が実際に実施されるときまでをこうあってほしいという趣旨でお話させていただきたいと思います。</p> <p>まず初めに、環状3号線と瀬谷地内線は、瀬谷区の中心に建設される重要な道路であり非常に関心の高い道路です。これらの道路がその後の我々の生活環境に影響があるということは、皆さんも御承知と思います。したがって、きちんとした形で事業を進めていただきたいと思います。この計画は約60年前、たしか昭和32年ぐらいに初めに計画ができて、その後50年以上そのまま放置されたという経緯があります。住民にとっては計画されてから50年も60年もそのままにしてある計画は、あってないようなものだと思います。したがって、今度この計画が策定されたときには、いつ頃までにできるのか、またこの計画に関して誰が責任を持って遂行するのかを、はっきりと都市計画審議会等で指示していただきたいと思います。</p> <p>それから、以前は瀬谷地内線と三ツ境下草柳線との交差点はクランク状（くい違い）の計画、丸子中山茅ヶ崎線と環状3号線との交差点は五差路の計画になっていましたが、通常はこのような計画にはしません。なぜ、クランク状（くい違い）の交差点や五差路の交差点が計画されたのかということも、今後このような計画をする上では非常に重要であると思います。それを原因解明して、地元の人たちに説明していただきたいと考えています。</p> <p>瀬谷区の幹線道路は余り完備されておりません。したがって、変更して有効な道路をつくるということに対しては、基本的には賛成します。</p> <p>それから、二ツ上橋交差点、あるいは三ツ境下草柳線との交差点では渋滞発生が考えられます。どんな構造にするかというよりも、渋滞にならない計画をお願いしたいと思います。また、こういう技術的な根拠があるので、渋滞は起こりませんという説明をしていただきたいと思います。</p> <p>それから、道路用地にかかわる人々が非常に心配しています。今まで計画になかったところに新たな道路ができるということで、土地を提供する人たちは、どのような補償をされるのか、場合によってはその地域に住めなくなるのではないかが大きな不安になっています。このことに関してもしっかりと対応した形で道路計画を立てていただきたいと思います。</p> <p>それから、横浜市の道路局のホームページなどを見ますと、道路の役割としてライフラインを地中化することも述べています。新しい道路をつくる時にはそういうことを配慮して、例えば電線は地中化するというような計画をお願いしたいと思います。</p> <p>それから、道路とは一つの系で成り立つものであり、一部だけをつくっても役割を十分には果たせないと思います。例えば、瀬谷地内線が東野のところまで切れているような場合は、その以北の部分の道路も完成し、そこが通行できるようになってから供用していただきたいと思います。こういうことも計画段階で決めていただければと思います。</p> <p>それから、今回の変更の対象になっている部分は瀬谷区の北側ですが、南側ができ上がらないと、環状線としての機能は発揮できないと思うので、南側の事業化を見据えた上での計画策定をしていただきたいと思います。</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ませんでした。</p> <p>この間、都市構造や社会状況など都市計画道路を取り巻く状況は様々な面で変化してきており、これらの変化に適切に対応する必要が出てきました。</p> <p>そこで、横浜市では、平成16年度から、将来を見据えつつ、全市的な観点から骨格的な道路網の検証を行うとともに、地域的な観点から個々の路線区間について必要性を検証し、都市計画道路網の見直しを行い、平成20年5月に「都市計画道路網の見直しの素案」（以下、「見直しの素案」という。）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この「見直しの素案」では、環状3号線と瀬谷地内線が都市計画道路希望ヶ丘瀬谷線と主要地方道丸子中山茅ヶ崎に挟まれる区間においては、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> <p>そこで、変更案作成の構想段階において、自治会、町内会の代表の方々や地域で活動している団体の代表の方々に御参加いただき「環状3号線及び瀬谷地内線見直し検討会」を設置し、変更案の作成に反映することを目的として、地域の交通課題などの御意見をお聴きするとともに区民の皆様からの御意見も募集しました。検討会や区民の皆様からいただいた御意見を参考にしながら、政策的、技術的な検討を進め、変更案を作成しました。</p> <p>今回、この区間において、環状3号線については、瀬谷地内線の都市計画区域や既存の道路（県道瀬谷柏尾及び主要地方道丸子中山茅ヶ崎）等の既存ストックを有効に活用することにより区域を変更し、瀬谷地内線の一部区間を廃止します。</p> <p>また、瀬谷地内線は、三ツ境下草柳線とのくい違いの交差点を解消するため、瀬谷区二ツ橋町の主要地方道丸子中山茅ヶ崎から三ツ境下草柳線までのルートを変更し、十字交差点となるよう変更します。</p> <p>未着手の都市計画道路の概ねの事業着手時期については、「見直しの素案」と合わせて公表しており、環状3号線の当該区間については、第1期優先整備路線として平成27年度頃までに着手することとし、瀬谷地内線の当該区間については、着手時期未定としています。</p> <p>しかし、道路の整備に係る予算が年々減少してきたことから、予定した優先整備路線の新規着手ができていない状況です。このため、お示しした時期に、事業着手することは難しい状況になっていますので、新たな事業着手時期や期間を見直し、都市計画道路の整備を着実に進めていきます。</p> <p>瀬谷地内線が三ツ境下草柳線との交差部分でくい違って都市計画決定された経緯については、現在保有している資料では確認できませんでした。また、主要地方道丸子中山茅ヶ崎と環状3号線との交差部については、同じ位置で交差する三ツ境下草柳線は立体交差であるため、五差路にはなりませんが、主要地方道丸子中山茅ヶ崎と三ツ境下草柳線との既存の立体交差部分で環状3号線が交差しなければならず、大規模な工事が必要となります。今回の変更案は、これらの課題を解決することも考慮し、環状3号線と瀬谷地内線の統廃合や線形の見直しを行うことで、効率的なネットワークとするため策定したもので、地域の皆様に都市計画市素案として御説明しました。</p> <p>変更後の環状3号線と主要地方道丸子中山茅ヶ崎が交差する二ツ上橋交差点及び、瀬谷地内線と三ツ境下草柳線との交差点については、交通量に見合った右折レーンの設置や信号時間の設定などを行うことにより、交通が円滑に処理できる計画としています。</p> <p>道路用地の取得に係る補償等についての標準的な手順は、まず、事業区域周辺の皆様や土地等の権利者に事業計画の目的、概要、事業の工程、測量等について御説明し、測量や道路の設計を行い、用地取得範囲や必要な工事の内容を確定します。次に、事業区域内の土地等の権利者及び物件の所有者等の方々に、用地補償の内容についての全般的な説明をします。その後、補償額を算定するために、土地の形状や面積、建物等の種類や数量、権利関係などを調査させていただき、「横浜市の公共用地取得等に伴う損失補償基準規程」などにより、土地価格や建物等の移転費用などの補償額を算定します。最後に、補償額を提示し、説明させていただき、協議が整い御承諾いただきますと、権利者の方と個別に契約を締結することになります。</p> <p>なお、都市計画や事業に係る市民の皆様からの御相談などについては、所管部署において対応させていただいています。</p> <p>電線類の地中化（無電柱化）については、都市災害の防止、安全で快適な歩行者空間の確保、都市景観の向上、観光都市としての魅力アップ、地域振興を目的として推進しています。これらの目的を達成するため、</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

整備効果や施工性、財政状況などを考慮の上、事業対象路線を選定し、市街化区域内における道路の新設・改修にあわせた無電柱化、既設道路の無電柱化を積極的に進めています。なお、都市計画道路の新設・拡幅事業を行う際は、原則、無電柱化を図ることとしています。

現在、東野の北側では、東野内で完成している瀬谷地内線に繋がる道路として、県営瀬谷団地までの約290mの区間で市道瀬谷団地連絡道路の整備を進めており、平成29年度完成を目指して事業進捗を図っています。道路の開通は、周辺道路の整備状況を考慮しつつ、どの区間を開通させるかなどについて、交通管理者と協議の上、決定していきます。

環状3号線は、「見直しの素案」の中で、本市の骨格的な道路網である「3環状10放射道路及び国道」のうちの一路線であり、本市全域の道路網の中で重要な路線と位置付けられており、市中心部と郊外部とを結ぶ放射道路などと連絡して市域の一体性を図ることにより、周辺道路の混雑緩和による住環境の改善、安全な歩行者空間の確保、災害時における緊急輸送路の確保等の整備効果が期待できます。環状3号線の事業を実施する際は、幹線道路としての機能が十分発揮できるよう、事業区間等を検討していきます。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人2

公述意見の要旨	市の考え方
<p>私は、三ツ境に住み、瀬谷区高速道路問題対策協議会副会長として、高速横浜環状道路問題についての運動をしています。</p> <p>最初に環状3号線と瀬谷地内線の変更理由と変更案の考え方に関して意見を述べたいと思います。</p> <p>環状3号線、瀬谷地内線は、都市計画決定されたのはいずれも昭和32年で、今から57年前です。57年も経過すれば当時と道路周辺の住環境や諸条件が大きく異なるのは避けられません。したがって、昭和32年に決定した都市計画道路を現状に合わせて見直すことは必要で、見直した結果、過去の決定が不適切になっていれば、それを是正し変更することは当然なことと思います。</p> <p>今回の変更案は、希望ヶ丘瀬谷線と丸子中山茅ヶ崎線に挟まれている区間内の環状3号線と瀬谷地内線を変更及び廃止して、これを既存の県道瀬谷柏尾道路に一本化し、この部分を新たに環状3号線にするというもので、この区間内の環状3号線と瀬谷地内線を変更・廃止することについては賛成です。</p> <p>次に、変更案の具体的に内容に関して意見を述べます。</p> <p>一本化して新たに環状3号線にする県道瀬谷柏尾道路の宮沢一丁目から二ツ橋交差点までの現在の道路幅員は、歩道部分を含めて11m前後で、車線は2車線です。ところが変更案では、この区間の道路幅員を25mに設定しています。この幅員は、環状3号線の代表幅員22mを上回り、かつ現在の県道瀬谷柏尾道路の幅員の実に2倍強です。この区間の幅員を25mに設定したのは、この道路を環状3号線とし、3本の道路を一本化するため交通量が増え、4車線化が必要になると予想したからではないかと思います。</p> <p>私は毎週自動車で当該道路を通りますが、4車線の必要性を感じたことは一度もありません。平成23年2月に私が参加している環境保護団体が、林市長に環状4号線の交通量に関する質問書を提出しましたが、林市長は、今後10年間ぐらいの予想交通量は、全国的な交通量予想や本市の将来人口が大幅に増加する見込みはないことから、現在の交通量から大幅な増加を見込んでおりませんと答えています。</p> <p>以上のことから、私は多額の予算を使ってこの区間の道路幅員を25mに拡大する必要性も緊急性もないと考えます。この区間の道路整備が必要ならば、周辺住民の皆さんの意見を十分聴いた上で、そこを環状3号線にするための拡幅整備ではなく、本郷や中屋敷などで行っている県道瀬谷柏尾道路の道路改良事業として行うべきだと思います。</p> <p>変更案の具体的内容に関して、もう一つ意見を述べます。</p> <p>一本化して新たに環状3号線にするという変更案は、現計画どおり存続としている南側部分の環状3号線に宮沢一丁目と接続します。この南側の環状3号線は住宅密集地の真ん中を通り、周辺には原小学校と中学校、原幼稚園などが存在しています。そこに代表幅員22mの環状3号線が建設されれば、大量の住宅の取り壊しと撤去が行われ、住環境が一変するだけでなく、通過車両による騒音・排気ガス等の公害や健康被害が予想され、住民組織の分断も生じます。その上、莫大な建設予算が伴います。</p> <p>そこで現在の平穏な住環境を保存し、かつ横浜市 of 厳しい財政に大きな負担をかけないため、現計画どおり存続としている環状3号線を変更し、迂回させるべきと考えます。泉区から瀬谷区に入る車両を、都市計画道路鴨居上飯田線を通り、そして日向山団地中央交差点から環状4号線を通り、下瀬谷二丁目交差点から丸子中山茅ヶ崎線を通り、環状3号線に入る迂回路の案です。</p> <p>迂回により、走行距離が2.5kmほど長くなるため若干時間がかかるなど、ドライバーに不便が生じますが、この迂回路の鴨居上飯田線、環状4号線、丸子中山茅ヶ崎線は全て整備済みの道路で、再整備にしても鴨居上飯田線のみが対象となり莫大な予算を使わずに済むと考えます。</p> <p>市は、今回の変更理由と変更案の中で、区域内の既存ストックを最大限活用することを挙げていますが、この迂回路はまさに区域内の既存ストックを最大限に活用したものです。</p> <p>最後に、平成20年11月に瀬谷区高速道路問題対策協議会が環状3号線周辺の阿久和西地区住民を対象に行った環状3号線に関するアンケートの結果について述べます。162世帯から回答が寄せられましたが、環状3号線の整備計画に反対が119世帯、73.9%で、賛成は22世帯、13.6%でした。反対の理由は、道路公害の増大と多額の予算の支出で、これを合わせると87.1%であります。</p> <p>結論として、環状3号線を利用して泉区から瀬谷区に入る車両を、瀬谷区内を通らずに、既に整備が終わっている既存ストックを最大限活用して、二ツ上橋交差点から環状3号線に入るようにすることです。</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ませんでした。</p> <p>この間、都市構造や社会状況など都市計画道路を取り巻く状況は様々な面で変化してきており、これらの変化に適切に対応する必要が出てきました。</p> <p>そこで、横浜市では、平成16年度から、将来を見据えつつ、全市的な観点から骨格的な道路網の検証を行うとともに、地域的な観点から個々の路線区間について必要性を検証し、都市計画道路網の見直しを行い、平成20年5月に「都市計画道路網の見直しの素案」（以下、「見直しの素案」という。）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この「見直しの素案」では、環状3号線と瀬谷地内線が都市計画道路希望ヶ丘瀬谷線と主要地方道丸子中山茅ヶ崎に挟まれる区間においては、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> <p>そこで、変更案作成の構想段階において、自治会、町内会の代表の方々や地域で活動している団体の代表の方々に御参加いただき「環状3号線及び瀬谷地内線見直し検討会」を設置し、変更案の作成に反映することを目的として、地域の交通課題などの御意見をお聴きするとともに区民の皆様からの御意見も募集しました。検討会や区民の皆様からいただいた御意見を参考にしながら、政策的、技術的な検討を進め、変更案を作成しました。</p> <p>今回、この区間において、環状3号線については、瀬谷地内線の都市計画区域や既存の道路（県道瀬谷柏尾及び主要地方道丸子中山茅ヶ崎）等の既存ストックを有効に活用することにより区域を変更し、瀬谷地内線の一部区間を廃止します。</p> <p>環状3号線は、「見直しの素案」の中で、本市の骨格的な道路網である「3環状10放射道路及び国道」のうちの一路線であり、本市全域の道路網の中で重要な路線と位置付けられており、市中心部と郊外部とを結ぶ放射道路などと連絡して市域の一体性を図ることにより、周辺道路の混雑緩和による住環境の改善、安全な歩行者空間の確保、災害時における緊急輸送路の確保等の整備効果が期待できます。</p> <p>瀬谷区における環状3号線は、環状4号線とともに、広域交通ネットワークの一端を担うとともに、駅へのアクセスをスムーズにする南北方向の幹線道路として位置付けられ、また、沿道のまちづくりを推進するための都市活動の軸としても位置付けられています。</p> <p>このことから、環状3号線の変更区間及びその南側の鴨居上飯田線までの区間についても、将来の交通量に見合った4車線での整備が必要であり、環状3号線と環状4号線は、それぞれ連続した環状道路として整備し、都市計画道路網の形成を図る必要があると考えています。</p> <p>横浜市では、厳しい財政状況ではありますが、活力ある横浜経済の実現とともに、環境負荷の低減、災害対応力の向上など、市民生活の安全・安心の確保に向け、地域的なバランスに配慮しつつ、整備効果が早期に現れる路線などを中心に、幹線道路の整備を将来にわたり着実に進めていく必要があると考えています。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人3

公述意見の要旨	市の考え方
<p>私は、今まで道路問題に詳しく取り組んだという経験がありませんので、一般市民の立場で意見を述べます。三ツ境駅から徒歩7分の利便性のいい旭区笹野台から、三ツ境駅から徒歩で20分かかりますが、より良い環境の宮沢に移り住み15年になります。</p> <p>ここは東山の水辺という名称で、和泉川が流れ、川の土手は愛護会の方がよく整備をされていて、地域の方の生き甲斐にもなっているような場所です。適度に管理された水辺と小さな草原が比較的広い森のほうにつながり、野鳥や川には水棲生物がたくさん生息しています。歩道には、大勢の人が犬と散歩したりランニングをしたり、ぱっと見た風景は横浜という大都市の一部であるとは思えないほど、とてもいい風景が見られます。環状3号線について、意見を述べます。</p> <p>1番目は、現在ある幹線道路を安全で使いやすい道路にすることを最大限にやってほしい。具体的には、現在よりも余裕のある2車線を確保して、交通の流れを良くしてほしい。車道と段差をつけてより安全で安心して歩ける歩道を整備してほしい。</p> <p>歩道の電柱を地下に撤去するというような歩道の整備をしてほしい。</p> <p>どうしても流れをとめてしまうのが交差点だと思いますので、そこを立体化してほしい。</p> <p>交通量を読み取ることによって信号のタイミングを変えるとか交通の流れを読み取って切りかえる信号機にしてほしい。</p> <p>私も毎日のように三ツ境小学校から二ツ橋交差点方面に車で通っています。たまに渋滞することはありますが、丸子中山茅ヶ崎線のほうに出られないために詰まってしまうことがほとんどです。新しい道路をつくらなくても、もしつくったとしても、環状3号線として丸子中山茅ヶ崎線にぶつけても余り意味はないと思います。このような観点もあって、まずそういう整備をすることが大事なことだと思います。</p> <p>それから自転車道を整備してほしい。自転車に切りかえることによって排気ガスの減少にもつながるし、自転車を使うことによって健康管理にも役立つという意味で、安心して自転車が走れる整備をしてほしいと思います。</p> <p>2番目に、今ある幹線道路を今言ったような形で整備することによって新しい道をつくることはやめてほしいということです。</p> <p>その理由としては、1つとして、日本は人口が減少しているわけです。しかも世界で例を見ないほどのスピードで高齢化しているということは周知のことだと思います。内閣府の資料も見ていますが、そのように示されています。したがって、これから交通量がふえることはあり得ないことだと思います。高度成長期に立てられた道路計画に固執すべきではないし、公共事業をやれみたいな一時期の景気対策に左右されるべきではないと思います。</p> <p>それから、新しい道路建設には多額の費用がかかります。次の世代まで負担を強いることになるので、絶対に避けるべきです。次世代のために少しでも明るい未来をつくっていくのが我々の使命ではないかと思います。</p> <p>3番目に、横浜市では年々緑被率が低下しています。瀬谷区でも森や農地が虫食いのようにどんどん減っている現状があります。市も区もこれらを守っていくという政策を掲げています。道路を増やすことは、これらと整合性はとれません。和泉川沿いの森も区にとっても貴重な緑の拠点になっています。私が住んでいる東山の水辺でも、たくさんの生き物を観察することができます。</p> <p>食物連鎖の頂点に立つようなオオタカや、森の住人アオゲラがいます。そういう生物の棲みかであるだけでなく、和泉川の水を共生しています。ある月の水位の動向ですが、一旦雨が降って、夜間に水位が落ちていきます。夜間に水位が落ちていくということは、森がその水を蓄えていてくれるということで、初めて和泉川が成り立っているということを表しています。そのように非常に大切な森になっています。</p> <p>最後に、私たちは次の世代に持続可能な社会を残していくべきだと思っています。新しい道路をつくって誰が喜ぶのか。貴重な税金を使い、横浜市の税金や国の財政赤字を増やすことにつながる。たくさんの住民が嫌な思いや残念な思い、悲しい思いをするのが目に見えている。</p> <p>以前に二ツ橋地域の改修計画について、ここで道路説明会がありました。その時点では既存の道路を改修することで環状3号線とするという説明がありました。この方法で他の道路も進めていってほしい。森や川、それから既に住んでいる住宅も壊して、新しく道路をつくるという計画はぜひ撤廃されるようお願いしたい。</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ませんでした。</p> <p>この間、都市構造や社会状況など都市計画道路を取り巻く状況は様々な面で変化してきており、これらの変化に適切に対応する必要が出てきました。</p> <p>そこで、横浜市では、平成16年度から、将来を見据えつつ、全市的な観点から骨格的な道路網の検証を行うとともに、地域的な観点から個々の路線区間について必要性を検証し、都市計画道路網の見直しを行い、平成20年5月に「都市計画道路網の見直しの素案」（以下、「見直しの素案」という。）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この「見直しの素案」では、環状3号線と瀬谷地内線が都市計画道路希望ヶ丘瀬谷線と主要地方道丸子中山茅ヶ崎に挟まれる区間においては、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> <p>そこで、変更案作成の構想段階において、自治会、町内会の代表の方々や地域で活動している団体の代表の方々に御参加いただき「環状3号線及び瀬谷地内線見直し検討会」を設置し、変更案の作成に反映することを目的として、地域の交通課題などの御意見をお聴きするとともに区民の皆様からの御意見も募集しました。検討会や区民の皆様からいただいた御意見を参考にしながら、政策的、技術的な検討を進め、変更案を作成しました。</p> <p>今回、この区間において、環状3号線については、瀬谷地内線の都市計画区域や既存の道路（県道瀬谷柏尾及び主要地方道丸子中山茅ヶ崎）等の既存ストックを有効に活用することにより区域を変更し、瀬谷地内線の一部区間を廃止します。</p> <p>環状3号線は、「見直しの素案」の中で、本市の骨格的な道路網である「3環状10放射道路及び国道」のうちの一路線であり、本市全域の道路網の中で重要な路線と位置付けられており、市中心部と郊外部とを結ぶ放射道路などと連絡して市域の一体性を図ることにより、周辺道路の混雑緩和による住環境の改善、安全な歩行者空間の確保、災害時における緊急輸送路の確保等の整備効果が期待できます。</p> <p>瀬谷区における環状3号線は、環状4号線とともに、広域交通ネットワークの一端を担うとともに、駅へのアクセスをスムーズにする南北方向の幹線道路として位置付けられ、また、沿道のまちづくりを推進するための都市活動の軸としても位置付けられています。</p> <p>このことから、環状3号線の変更区間及びその南側の鴨居上飯田線までの区間についても、将来の交通量に見合った4車線での整備が必要であり、環状3号線と環状4号線は、それぞれ連続した環状道路として整備し、都市計画道路網の形成を図る必要があると考えています。</p> <p>電線類の地中化（無電柱化）については、都市災害の防止、安全で快適な歩行者空間の確保、都市景観の向上、観光都市としての魅力アップ、地域振興を目的として推進しています。これらの目的を達成するため、整備効果や施工性、財政状況などを考慮の上、事業対象路線を選定し、市街化区域内における道路の新設・改修にあわせた無電柱化、既設道路の無電柱化を積極的に進めています。なお、都市計画道路の新設・拡幅事業を行う際は、原則、無電柱化を図ることとしています。</p> <p>今回の計画範囲内にある交差点については、すべて平面交差点として計画案を作成しました。これらの交差点については、交通量に見合った右折レーンの設置や信号時間の設定などを行うことにより、交通が円滑に処理できる計画としています。</p> <p>なお、信号機については、交通管理者の所管となります。このため、信号機の設置位置など詳細な内容については、事業実施の段階において協議を行い、決めていきます。</p> <p>また、自転車の走行空間については、事業実施の段階において交通管理者と協議を行い、整備方法などを決めていきます。</p> <p>横浜市都市計画マスタープラン全体構想では、「都市づくりの目標」として七つの目標を定め、「七つの目標を実現するためには、六つの部門別方針を総合的に進めることが必要です。」としています。六つの部門別の方針のうち、「都市環境の方針」の中で水と緑の保全などについて定め、「都市交通の方針」の中で都市計画道路の整備などについて定めています。</p> <p>横浜市では、厳しい財政状況ではありますが、活力ある横浜経済の実現とともに、環境負荷の低減、災害対応力の向上など、市民生活の安全・安心の確保に向け、地域的なバランスに配慮しつつ、整備効果が早期に現れる路線などを中心に、幹線道路の整備を将来にわたり着実に進めていく必要があると考えています。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>私は、二ツ橋北部自治会に所属しています。三ツ境下草柳線は自治会の真ん中を縦断する形で作られます。我々の生活環境に非常に影響を及ぼす路線ですので、具体的な面を含めて意見を述べます。</p> <p>三ツ境下草柳線は、平成20年頃の都市計画道路の見直しにおいては、そのまま継続するという存続路線がありました。今回、三ツ境下草柳線が都市計画変更の対象になったのは、今までに作られた三ツ境から丸子中山茅ヶ崎線間の道路が相鉄線寄りに何mかずれていたため、その修正を今回の変更で行うというものです。</p> <p>できあがった道路に合わせて都市計画変更することに対してはやぶさかではないですが、なぜそうなったかという疑問を感じます。都市計画道路は、何回も説明会を行い、公聴会を開き、その上で路線が決まるので、線形等はきちんと決められた形で実施されるわけです。それが工事を実施するに当たって、計画からずれていたということはどういうことか非常に疑問に感じています。</p> <p>計画と違った位置に道路をつくるということは、例えば今回の路線において、市素案のまま都市計画審議会承認された線形を、その後実施するとき何らかの形で変更される恐れがあるわけです。こういう事象ができたことに対しては、かなり慎重にその原因というものをしっかりと踏まえた上で、こういうわけで都市計画変更しますという説明を住民にも都市計画審議会にも行うことが必要だと思えます。</p> <p>その都市計画変更の内容に関しても先日の市素案説明会でどのくらいずれているのか、どのくらい移動するかということを確認しましたが、新しい図面の通りですという回答で、何mどちらにずらしますという説明がありませんでした。住民は計画がしっかりしたものになっていないという不安を持っています。</p> <p>事業化されたときに影響がそれほどなければよいが、二ツ橋自治会においては、三ツ境下草柳線が変更されることにより、7、8年前に建てた自治会館が新しい計画路線にかかってしまいます。元の計画路線に引かないように自治会館を建てましたが、今回何mか相鉄線側にずれるために、そのまま線形を延長するとかかってしまいます。素案説明会の時の変更図を見ても、建物にほぼかかるぐらいの図面になっています。これは住民にとって大きな問題であるので、今後どうなるのかきちんと説明するか、対処の方法を示していただきたいと考えます。</p> <p>それから、三ツ境下草柳線と丸子中山茅ヶ崎線との交差点部では、渋滞になるおそれがあります。これに対してもどのような処置をするか慎重に検討し、方策を立てていただきたいと思えます。</p> <p>それから、三ツ境下草柳線は地域の中央を通るので、それに取り付く生活に密着する道路を、住民の意見をよく聞いた形で設計していただきたいです。縦断されると、その両側の地域は分断されます。現実に丸子中山茅ヶ崎線ができ、この道路も二ツ橋北部自治会の真ん中を通ったわけですが、三ツ境側と瀬谷側の地域が今でも非常に行き来が不便でコミュニケーションがうまくとれていません。それに加えて、三ツ境下草柳線ができると今度は反対のほうに縦断されるので地域が幾つかに分かれます。分かれることはやむを得ないにしても、その地域の人たち、特に敬老者や児童が行き来に困らない方策をお願いしたいと思えます。</p> <p>それから、三ツ境下草柳線は新たなところに道路をつくるので、そこにライフラインあるいは自転車レーンの設置や、電柱の地中化や、バスストップの設置など、車の通行だけに必要ではなくて、それらにプラスした機能というものを、整備するときに計画していただきたいと思えます。</p> <p>この道路は、土地区画整理事業で行われますが、今回はまちづくりの中で道路だけを先行してつくる計画になっています。この土地区画整理事業も50年以上そのままにされていて、今回やっと三ツ境下草柳線については具体化して、代替地をどうするか、道路にかかったら移転するのがあるいは売却するのというようなヒアリングまで始まっています。したがって、この路線は早い時期に具体化すると思えますが、あるところで頓挫して長い間整備が行えないということがないようにしてほしいです。特に高齢者にとっては自分たちの今後の生活のためにも早く白黒つけてほしいという要望が多いです。</p> <p>今回の都市計画変更に関しては、既設の道路ができていることで、やむを得ず認めざるを得ないと思えますが、建設に当たっては、早いテンポで整備していただくことをお願いしたい。</p>	<p>三ツ境下草柳線は、本市郊外部の市街化の進行を踏まえ、計画地周辺の自動車交通の円滑化を図るため昭和32年に都市計画決定（昭和47年に最終変更）しています。</p> <p>今回の変更箇所周辺の整備状況は、三ツ境駅北側から主要地方道丸子中山茅ヶ崎との交差点部までの区間は整備が完了し、主要地方道丸子中山茅ヶ崎との交差点部から瀬谷駅北側の県道瀬谷柏尾との交差点部までの区間は未整備となっています。</p> <p>この未整備区間は、二ツ橋北部地区土地区画整理事業の施行区域内となっていることから、平成20年5月に公表しました「都市計画道路網の見直しの素案」において、「土地区画整理事業の見直しにあわせて検討する必要がある」とし、「存続」としています。</p> <p>二ツ橋北部地区土地区画整理事業は、昭和33年に、相鉄線の瀬谷駅北側約172haについて都市計画決定していますが、瀬谷駅北地区（8.9ha）以外の区域は市街化が進み、地区の状況が大きく変化しています。このことから、平成18年に、「二ツ橋北部地区のまちづくりの考え方」を定め、土地区画整理事業によるまちづくりにこだわることなく、地区の特性に応じたまちづくりを進めていくこととし、三ツ境下草柳線・瀬谷地内線周辺地区を、都市計画道路を中心とした土地区画整理事業による沿道まちづくりの検討を進めていく地区としています。</p> <p>今回、三ツ境下草柳線の整備済み区間において、都市計画道路の区域と現道とに不整合があることから、都市計画道路の区域を現道にあわせて変更します。この現道は、昭和40年代から整備を始めており、不整合が生じた経緯については、現在保有している資料では確認できませんでした。</p> <p>今回の都市計画変更により、都市計画道路の区域を主要地方道丸子中山茅ヶ崎との交差点部で約8m南側に変更しますが、二ツ橋北部自治会館が都市計画道路の区域に含まれることはありません。自治会館は、土地区画整理事業の区域に含まれることから、今後の取り扱いについては、土地区画整理事業を進める中で、自治会等の皆様の御意見等をお聴きしながら検討を進めます。</p> <p>横浜市では、平成22年から、土地区画整理事業による沿道まちづくりについて、地元・地権者の方々への説明会や個別ヒアリング等を行っています。今後も、皆様の御意見をお聴きするとともに、関係機関と協議しながら、土地区画整理事業による沿道まちづくりの事業化に向けた検討を進めます。</p> <p>また、三ツ境下草柳線と主要地方道丸子中山茅ヶ崎との接続方法や交差点部における渋滞対策、三ツ境下草柳線の自転車の走行空間、主要な交差点における横断歩道の設置等を含めた地域の皆様の往来の方法については、道路整備の段階で関係機関と協議して決めていくこととなります。</p>