

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>都市計画市素案（以下、素案）に反対する。早渕二丁目町内会としても反対であり、早渕一丁目からも多くの反対意見が出ている。</p> <p>横浜市は説明会で住民が十分理解ができる説明をせず、質問を「一旦持ち帰る」としながら、住民の要望を無視し、平面式の計画道路素案をそのまま採用しようとしている。それはまさしく手続の乱用というべき本質を有しているからこそ、住民らは強く怒っている。</p> <p>課長が一旦持ち帰った質問は説明会に参加した住民に回答する責任がある。どのような形で住民に回答するのか。</p> <p>横浜市は計画道路が引起している問題の本質を理解することなく、横浜市福祉のまちづくり条例の最低の整備基準値を満たささえすればよいという見解で、幼児、高齢者への配慮を欠き、住民らに様々な不利益を押しつけ、権利侵害の受忍を強要しているのであり、断じて許されるものではない。</p> <p>都市計画法の違反について、最高裁が判断している事例がいくつかある。そのような場合に最高裁が判断の過程で考慮すべき事情としているのは、都市計画法の目的、理念であり、その内容等から見て重要と評価されるべき事情である。このような視点から見れば、以下の3点が特に重要である。</p> <p>一つ目は地域特性適合性があることである。都市計画法（以下、法）第13条第1項本文では当該都市の特質を考慮して定めなければならないとされる。都市計画市素案は、港北ニュータウンの道路構造特質を考慮するものでなければならない。当該都市の特質が考慮されていないものは違法である。</p> <p>法第6条に基づく都市計画基礎調査によると、都筑区では80%以上の都市計画道路が完成しており、栄区、港北区、旭区、瀬谷区、保土ヶ谷区は50%以下である。本来、計画道路は未完成割合が大きい区を最優先し、市民サービスの低下を防ぐのは行政として当たり前のことであるが、なぜやらないのか。なぜ都筑区なのか。法は更に、都市計画区域を都市計画区域、区域区分、地域区分などの地域ごとに細分して指定し、その地域特性に合った内容の計画を整備していくことを定めている。素案は港北ニュータウンの地域特性といえる特徴的な道路整備に合致した内容ではないので違法である。</p> <p>二つ目は計画適合性があることである。法第13条第1項本文は、都市計画基準が既存の他の国土計画等、道路、河川等の計画等の適合性を要求している。計画道路は都市計画のみならず、いわゆる港北ニュータウンの地域特性にも適合してなくてはならないことは当然である。法そのものが計画適合性を大前提に基本理念、法第2条の実現を目指そうとするものであるから、計画適合性は都市計画手続における本質的理念である。計画適合性を実現させようとならないのが違法であるのは当然である。</p> <p>三つ目は、住民の意見が計画内容に反映されることである。法第1条は、公共の福祉の増進を目的としている。ここでいう公共とは自動車利用者などのみの利益に偏ることなく、広く地域住民全体の利益に結び付くことを意味し、住民の意見が計画内容に反映されていることは不可欠である。そのため、法第16条は公聴会の開催等、住民の意見を反映させるために必要な措置を講じるものとするとし、法第17条では計画縦覧と意見書の提出の手続を定めている。したがってこの手続は、形式的にこの機会が確保されたというだけでは足りず、実質的に住民の意見が計画に反映されているかが、考慮されなければならない。住民の意見が今後、全く反映されない場合は、これらの条項に違反するものとなり、違法である。</p> <p>次に自転車保管所の改修工事について意見を述べる。</p> <p>この工事は素案の道路形状そのままにU字溝を埋め込むという工事である。素案の段階でこのような工事ができるのか市に回答を求めた。その結果道路局からの回答では、土地所有者から土地の返却を要求されたので、必要な自転車保管場所の確保に、素案の形状だけ残し土地利用を継続させてもらったということである。</p> <p>すなわち、土地所有者はその他の土地を宅地として売ってしまうことで、素案のとおりでない道路がつくれないようになってしまった。この素案が通らないとあなたたち数人の職員の人事評価が認められない、それだけのことではないか。公共の利益のために勤務するという職務専念義務を全うしない職員のために、なぜ住民が一生苦しまなければならないのか。</p> <p>次に、素案の違法性の判断において、考慮すべき周辺地域特性として重大な点は次のとおりである。</p> <p>1 港北ニュータウンの理念から生まれた緑道や公園は、豊かな水と緑、展望と景観に恵まれ、このような恵まれた環境を保全するために早渕二丁目町内会では、3か月に1度、緑道を清掃するなど、住民が環境を守ることを目的とし、無償で努力して守ってきた実績のある地域であること。</p> <p>2 せきれいのみちは起伏が多く、唯一、計画道路の場所が平坦であり、幼児、高齢者がベンチで休め、ゆっくり歩ける憩いの場所である。これらの優れた特性を破壊することは様々な住民にとって不便になるばかりで、良好な都市環境になるとは言えない。周辺地域特性を継続させないのは違法である。この見解をどう理解している</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、皆様にご説明します。</p> <p>次に、地域特性や、計画への適合性についてですが、都市計画道路の整備については、見直しの素案と併せて公表した「都市計画道路の優先整備路線」において、本市の基本構想である長期ビジョンや、中期政策と整合を図りつつ、「幹線道路」は費用便益比、「地区幹線道路」は地域課題への対応などについて総合的に評価し、優先的に事業に着手する路線を位置付けています。この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、地域バランスのとれた道路ネットワークとなります。</p> <p>また、港北ニュータウンにおいては、連続的な山、斜面、谷などの公園と緑道で構成される緑のネットワークが確保されていることから、せきれいのみちの連続性を確保するため、新吉田中川線との交差部を高架構造としました。</p> <p>次に、住民意見の計画への反映についてですが、都市計画法(以下、法)第16条第1項では、「都市計画案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。」と規定されており、公聴会後は、公聴会でいただいたご意見を踏まえ、都市計画案を作成し、法第17条第1項に基づく都市計画案の縦覧を行うとともに、同条2項に基づく意見書の受付を行います。</p> <p>いただいた意見書については、法第19条第2項に基づき、都市計画案を都市計画審議会に付議する際に、その要旨を同審議会に提出します。また、本市では都市計画決定権者の見解を意見書の要旨とともに提出します。</p> <p>今回の都市計画手続は、法に基づき適切に進めており、今後も法の規定に基づき、住民の意見を反映させる機会を確保しながら、適切に進めます。</p> <p>なお、今回の手続の中で都市計画として定めるものは、道路の「名称」、「位置」、「区域」及び地表式、幅員、車線数などの「構造」となります。</p> <p>一方、新吉田中川線と周辺道路との接続方法や交通規制、せきれいのみちの具体的な整備内容などは、</p> |

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

|   |   |
|---|---|
| <p>のか。</p> <p>素案は、設計の段階で高齢化社会の現実、そして緑道を利用する高齢者の未来を見据えて設計したのか。</p> <p>今回の計画道路は無駄な予算の典型である。地域住民が必要としないものであれば、それは無駄な予算を使っていることになる。現在、早渕二丁目道路部会は有識者と知恵を出し合い、早渕一丁目の一部を孤立させず、緑道の高架をせず、早渕中学校西側の信号機をやめ、掘割道路とし、港北ニュータウンの特徴、理念、道路構造令に基づいた道路計画を作成している。横浜市は法を遵守し、早渕二丁目道路部会との意見を交換しながら新しい計画案を作り、住民を納得させる道路づくりを一緒にしようではないか。</p> | <p>事業実施の段階で決定することとなります。</p> <p>次に、放置自転車等保管場所の改修工事についてですが、新吉田中川線は、都市計画市素案についてご説明し、地域の皆様から多数のご意見をいただき、公聴会を実施するなど都市計画の進められている途中の段階です。そのため、今回の改修工事は、将来の道路位置を決定するものではありません。</p> <p>最後に、新吉田中川線等の都市計画市素案については、先にもふれましたが、今後、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証に取り組んだ上で、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。</p> |
|---|---|

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人2

| 公述意見の要旨  | 市の考え方   |
|--|---|
| <p>2つの意見を述べます。緑の住環境と道路の安全性についてです。</p> <p>まず緑の住環境について述べます。毎日約2,000人の住民がせきれいのみちを利用しています。</p> <p>先日、早渕二丁目の全293世帯を対象に意識調査が行われました。回収率64%という信頼性の高いものです。その中に、「現在の住居を選ぶにあたって、せきれいのみちを初めとする緑道の充実をどれくらい重視したか。」という質問があります。回答では「非常に重視した」「やや重視した」を合わせると82.6%の人が「重視した」と答えています。</p> <p>また、「陸橋がつくられた場合、周辺環境との調和、景観の面でどれくらい心配しているか」ということに対しては、「非常に」と「やや」を合わせて77.2%の人が心配していると回答しています。</p> <p>このように、大多数の住民が美しい緑の環境を期待して港北ニュータウンを選んでいますが、美しい緑の環境がきちんと保護されているだろうと横浜市を信頼して、住み始めるわけですが本当にそうでしょうか。信頼できるでしょうか。</p> <p>都筑区まちづくりプランでは、問題点として「景観を乱す土地利用や建築物が増えてきました」と述べ、それを踏まえて「都筑らしい魅力ある街並み形成、美しい街並みづくりを推進する」と宣言されています。</p> <p>また港北ニュータウン街づくり協議指針では、民間事業者への注意として「敷地周囲に擁壁を設けるときには、緑地、歩行者専用道路等との調和を図るためできるだけ低くするとともに、形態及び材質も周辺環境になじんだものにして下さい」と述べられています。横浜市は景観を乱す土地利用や建築物が増えてきたことを嘆き、緑地などとの調和を図るため周辺環境になじんだ美しいものをつくるよう、民間業者に対して乱開発を戒めています。</p> <p>しかし横浜市は緑地を破壊し、多くの住民が景観を損なうと感じている陸橋に置換えようとしている。緑のマトリクスを140mにわたって破壊し、周囲の環境にそぐわず、人に昇り降りを強いる車優先の見苦しい陸橋をつくらうとしています。これが乱開発でなくて何でしょうか。</p> <p>横浜市は、協議指針をつくり、民間業者に対して乱開発を禁じていますが自らが率先して乱開発を行おうとしています。非常識で社会秩序を乱すようなことを市が行ってよいのでしょうか。</p> <p>6月の住民説明会では、緑地を増やすという説明があった。せきれいのみちの斜面を平地にして木を植えるというものでした。しかし、対象とされている土地は既に木の茂っている場所です。それを平らにすれば緑地が増えるというのは意味不明です。役所の帳簿で緑地とされている面積が増えるだけです。陸橋によって緑道が減る分、書類上の緑地を増やしたことにしようということではありません。</p> <p>住民にとって緑道の破壊は死活問題であり、今すぐ緑道の破壊を中止し、言葉と行動を一致させてください。</p> <p>次に道路の危険性について述べます。</p> <p>予定されている道路は高速道路のランプから直進してくる道路であり、道路から出てきた直後はスピード感が狂い速度超過になりやすく、そのことが数字で示されている論文があります。</p> <p>それによると、「高速道路から降りてくる道が信号なしに一般道と合流する場合には、時速60km以上で走る車の割合が、一般道のみを利用してきた車では31%であるのに対して、高速道路利用後は51%と20%の差が見られた。」つまり高速道路利用車両が速度超過傾向にあるということが実証されています。</p> <p>この資料は斜めに一般道へ合流する箇所のもですが、このたびの道路は高速のランプから直進してくる道で、極めてスピードが出やすい構造です。</p> <p>港北ニュータウンではこの10年間の間に痛ましい事故が2度もありました。今回の道路予定地には中学校が面し、小学校の通学路が横切っています。年少の人口が集中し、集団で歩くことの多い場所で事故が起きれば大事故になる可能性は極めて高い。予定道路は過去の事故の場合のように、下り坂の下に信号があるという点が全く同じです。高速道路から出てきた車が大半で、日常的にスピード超過が予想されます。</p> <p>横浜市は「速度制限をします」「注意を喚起します」「ガードレールをつけます」などの回答をしますが、いくら速度制限や注意喚起をしても、事故を起こすのはそれを無視する運転手である。ガードレールや柵を設けたとしても、学童が集団で待機する交差点や中学校の正門前には設置できず、大型車が暴走するとひとたまりもありません。</p> <p>この10年以内に半径数kmの地区内で、同じような構造の道路で2度も大事故が起きているという事実は極めて重い。予定道路は集団で登校する小中学生の通学路をまたいでいます。しかも速度の超過を生じさせる構造的な欠陥があります。この土地の道路状況を知らない外来の車両が多いということを考えると過去2度の事故よりも、もっと大きな事故の起きる可能性が高いということが予想されます。</p> <p>仮に事故が起きてしまった場合には、単なる設計ミスでは済みません。どうしても必要なら、人命第一を考え</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差点部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。</p> <p>また、緑の住環境についてですが、港北ニュータウンにおいては、連続的な山、斜面、谷等の公園と緑道で構成される緑のネットワークが確保されていることから、せきれいのみちの連続性を確保するため、新吉田中川線との交差点部を高架構造としました。</p> <p>なお、道路の危険性についてですが、第三京浜道路都筑インターチェンジと新吉田中川線は、料金所やランプ（接続路）を介し接続することとなります。</p> <p>今回の道路計画は、道路の設計基準となる道路構造令により、構造などを決定しており、道路の構造的な安全性は確保されていると考えますが、更に事業実施の段階には、現地の状況を踏まえ、具体的な安全対策についての検討を行い、交通管理者と協力して道路の安全確保に努めます。</p> |

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

て掘割式の道路にしてください。

危険極まりない道路のために緑のマトリクスが破壊され、そこにかけられた陸橋は港北ニュータウンの輝かしい歴史を黒々と塗り潰す愚行となります。この陸橋は横浜市政の市民不在、人命軽視のシンボルとして永遠に醜い姿をさらし続けるでしょう。

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>私は計画道路に直接面する土地に住んでおり、その観点から意見を述べさせていただきたいと思います。</p> <p>今回の計画道路については、土地購入当時より構想があり、理解はしています。しかし、その道路形状案については多岐にわたり疑問があります。これからの私の意見については、公述申出書に記載した、通り抜けのない港北ニュータウンのまちづくりの理念や通学路の分断、掘割式道路案等、他の公述人と同等となるような意見については割愛します。</p> <p>別の観点から述べます。</p> <p>一つ目、平面式道路計画案についてですが、せきれい台として土地が分譲されたときに現UR都市機構が発行した「宅地のしおり」に幹線道路構想についての記述があり、「宅地の南側に接する6m道路を挟んだ南側の土地に市の幹線道路構想による道路となる可能性がある」と書いてあります。</p> <p>せきれい台の住民は、分譲されたときは6mの区画道路を残しての幹線道路構想だと説明されています。市は、当初の計画がどのような形状だったのか、それがなぜ今はできないのかを明確に説明していただき、現区画道路を残す計画として再考するように強く要望します。</p> <p>平面式では環境への悪影響が大きく、デメリットしかありません。港北ニュータウンでは、住宅用地が幹線道路に平面で接している場所はほとんどありません。港北ニュータウンへの入口の場所としての道路の位置付けで、その沿道に住宅地は必要ないと思います。</p> <p>次に、早渕中学校について述べます。</p> <p>この早渕中学校も市の計画の一つですが、とにかくグラウンドが狭過ぎます。この学校に通っている学生たちの部活動はまともにできず、外周をランニングしています。そのランニングをしている場所に接して幹線道路をつくるということは、グラウンドが狭い上に、活動の場所も取り上げることになるため、学校教育の観点からも見直すべきだと思います。</p> <p>次に、用途地域について述べます。</p> <p>6月の説明会で、用途地域の見直しは今回、計画には入れない旨の説明が一方向的にありましたが、問題を先送りしており、とても許せません。用途地域は計画道路形状に密接に関わります。今現在の良好な住環境が維持されるのであれば、第一種低層住居専用地域のままでも問題はありませぬ。しかし、幹線道路に平面で面する土地が第一種低層住居専用地域のままではあり得ないと思います。都市計画道路を考える際に沿道利用を何も考えない計画など、ただの絵にかいた餅となってしまいます。都筑インターチェンジ付近では、将来的には沿道にガソリンスタンド等も必要になってくるでしょう。絶対に一緒に考えるべきだと思います。</p> <p>また、早渕中学校から勝田橋まではほとんどが市街化調整区域となっています。その沿道及び近隣も変更なしで進めるつもりですか。沿道に建物計画ができない道路であれば、計画の必要はないのではないのでしょうか。</p> <p>次に、バス路線について述べます。</p> <p>この幹線道路は、バス路線として調整していますか。現計画ではバス停の位置や幅員等について考慮している跡が感じられません。将来的には必要なことも出てくると思いますので、車線数や幅員についても渋滞をつくらぬよう考慮してください。</p> <p>次に、道路形状の私案について述べます。</p> <p>現空地は今40m以上幅をとってありますが、そのまま、住宅地側に寄せず、真っ直ぐに持つてくると、両側に12～13m程度の敷地がとれ、沿道利用も用途地域もそこで解消できると思っています。そういった案も考えてみてはくれないでしょうか。</p> <p>もう一つは、県道横浜生田についてです。</p> <p>勝田橋以西の県道横浜生田の整備はどう考えていますか。今回の新吉田中川線は、大前提として「港北ニュータウンセンターへのアクセス向上」とあります。勝田橋を含む中原街道（丸子中山茅ヶ崎線）や今回の計画道路が整備されて交通量が増大になっても、その先の県道が走りにくい道路のままでは、かえって渋滞が増え危険が増すのではないのでしょうか。たどり着かせたい場所から順番を追って整備することが先のような気がします。「県道だから市は関知できない」とは言えないと思います。</p> <p>最後に、駐輪場の整備工事が突然始まりました。工事内容を聞くと、南側を土地所有者に返還するからとのことでした。市としてそういった既成事実をつくり、その残された場所にしか道路計画ができない状況を先につくっていることに対して、断固抗議したいと思います。</p> <p>この道路計画用地については、先ほど申しました「宅地のしおり」に記載どおりに、全面幹線道路に協力できる土地として市からも強く土地所有者にご要望いただけるように調整してください。</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、皆様にご説明します。</p> <p>次に、宅地の南側に接する6m道路についてですが、平成15年に都市基盤整備公団（現UR都市機構）が、「せきれい台」として分譲した際に、この道路を挟んだ南側が、「新吉田中川線（仮称）」による道路となる可能性があることを説明していたことを確認しています。</p> <p>平成20年に公表した見直しの素案に基づき、今回の都市計画市素案を作成する際に、周辺の交通量をあらためて検証し、2車線の道路として計画しました。この計画では、沿道の宅地や中学校のほか、既存の歩道や緑道と直接接続することで、連続した歩行者空間を確保し、既存の6mの区画道路を取り込み、車道の両側に4m幅の歩道部を設置することとしました。これにより早渕中学校については、緑道や学校の外周にある歩道などと連続した歩行者空間が確保され、通学や校外活動の際の生徒の安全性向上が図られます。</p> <p>次に、用途地域についてですが、沿道にふさわしい用途を誘導し、合理的かつ健全な土地利用を図ることを検討していましたが、住宅地としての良好な環境の維持増進を目的とした建築協定へ配慮することや、道路の整備時期等を踏まえ、現時点では、用途地域等を変更しないこととしました。</p> <p>また、市街化調整区域及び市街化区域は、都市のスプロールの防止、緑地の保全等の観点を踏まえ指定しているため、都市計画道路が整備されることのみを理由として、市街化調整区域を市街化区域に変更することはありません。</p> <p>次に、バス路線の新設については、道路の整備時期に合わせてバス事業者へ情報提供を行い、バス事業者が判断することとなります。</p> <p>なお、今回お示しした新吉田中川線は、バスの運行に支障のない幅員を確保していると考えます。</p> <p>次に、都市計画道路の位置については、計画をできるだけ北側にすることにより、先述のとおり沿道の宅地や中学校と既存の歩道や緑道を直接接続することで、連続した歩行者空間を確保することや、勝田地区における周辺環境への影響を最小限とする計画としています。</p> |

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

また、県道横浜生田の勝田橋（丸子中山茅ヶ崎線）から港北ニュータウンセンター（佐江戸北山田線）までの区間は、引き続き検討を行い、関係機関等との協議が調い次第、都市計画の手続を進めます。

次に、放置自転車等保管場所の改修工事についてですが、新吉田中川線は、都市計画市素案についてご説明し、地域の皆様から多数のご意見をいただき、公聴会を実施するなど都市計画の手続を進めている途中の段階です。そのため、今回の改修工事は、将来の道路位置を決定するものではありません。

最後に、新吉田中川線等の都市計画市素案については、先にもふれましたが、今後、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証に取り組んだ上で、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。

公 聴 会 に お け る 公 述 意 見 の 要 旨 と 市 の 考 え 方

■公述人 4

| 公述意見の要旨  | 市の考え方   |
|--|---|
| <p>6月の素案説明会のあと、早渕二丁目町内会では、町内会会員の293世帯を対象に、このたびの計画に対して選択式設問によるアンケート調査を行いました。有効回答数は187、回答率は約64%です。道路周辺住民の意見として調査結果の一部を発表します。</p> <p>早渕二丁目は、土地区画整理事業によって開発された港北ニュータウンの一部であり、住民の97%は他の地域からの転入です。</p> <p>調査では、現在の住居に居住する際の決め手となった要因について、多角的に9項目を例に挙げ「非常に」「やや」「余り」「全く」の選択肢の中からそれぞれ重視した度合いを尋ねています。</p> <p>その結果、「非常に重視」と「やや重視」を選択した割合が8割を超えたものは「第一種低層住居専用地域、すなわち静寂な環境であること」89%、「歩車分離、歩行者の安全性、利便性、快適性を確保している環境」86%、「緑道の充実」83%であり、他の項目、高規格道路へのアクセスのしやすさ、買物のしやすさなどよりも群を抜いていることがわかりました。</p> <p>これら上位に共通するのは、港北ニュータウンの基本方針「緑の環境を最大限に保存するまちづくり」「ふるさとをしのぼせるまちづくり」「安全なまちづくり」「高い水準のサービスが得られるまちづくり」に由来するものであり、住民は生活における利便性よりも港北ニュータウンならではの環境を求めたことが推察できます。</p> <p>早渕二丁目町内会では、今年3月、市に対して半地下構造、いわゆる掘割式の要望書を提出しています。仮に新吉田中川線が都筑インターチェンジから勝田方面まで全区間生活道路と交わらない掘割式のバイパスになれば、基本的に沿道の住民は新吉田中川線を利用できませんが、その条件であっても高規格道路へのアクセスのしやすさ、買物のしやすさについて「やや悪くなる」と「非常に悪くなる」を選択した住民は、それぞれ合わせて10%にも満たず、大半が「変化なし」を選択したのです。</p> <p>一方、市では新吉田中川線を平面道路構造とする理由の一つとして、生活道路との接続による住民の利便性向上を挙げています。しかし、これは既存の生活道路に通過交通が発生する可能性も含んでいます。調査では、「便利になることを期待している。車の流入はある程度仕方がない」16%に対し、79%の住民が「車の流入は困るので、多少遠回りになっても接続しないほうがよい」を選択しました。住民は平面道路構造によって生活道路と接続する利便性を望んでいない実情が数値によって明確となりました。</p> <p>また、市では新吉田中川線がもたらす効果の一つとして、都筑インターチェンジへのアクセス性向上を挙げています。調査では、これについて「期待している」を選択した住民は全体の17%にすぎません。</p> <p>現在、緑道東側に居住する住民に比べ、緑道西側に居住する住民は都筑インターチェンジへのアクセス性という点で劣るといえます。しかし、その西側住民ですら、アクセス性向上に期待している割合は2割に満たないのです。</p> <p>調査では、現状の不満について「自宅から都筑インターチェンジまでのアクセスが悪い」を選択したのは西側住民で12%、「交通渋滞がひどく第三京浜本線に入るまでに時間がかかる」を選択した西側住民は9%であり、残る69%は「特に不満はない」を選択。少なくとも住民にとって、新吉田中川線は都筑インターチェンジへのアクセス性向上を期待するための道路ではないといえます。</p> <p>更に、同じく効果の一つとして、東西方向に新たな歩行者空間が確保されることを挙げていますが、自転車を手押ししなければならないほどの坂道です。これについて調査では、「頻繁に歩くと思う」と「ときどき歩くと思う」を選択した住民は、勝田橋方面へ向かう場合で32%、都筑インター方面へ向かう場合で15%でした。期待について「新たな歩行者空間の確保に期待している」を選択した住民は28%にとどまっています。このことから、住民のために東西方向に新たな歩行者空間を確保するという市の説明は成立していないことがわかります。</p> <p>このように、住民は利便性を求めているわけではないという意味を持っています。調査において、賛否について「素案に反対」を選択した住民は64%、「素案に賛成」を選択した住民は5%、「どちらでもない」を選択した住民は30%でした。</p> <p>反対している住民のうち65%は道路そのものに反対しているわけではなく、素案の内容に反対している点をあえて強調しておきます。</p> <p>公述申出をした全員が計画見直しに関する意見であり、いかにこの素案が住民に歓迎されていないか、これまでに挙げた具体的な数値とあわせて容易に結論付けることができます。時間をかけて行った数回の説明会を経ても賛同を得られないのはなぜか。</p> <p>それはひとえに、市が言う「住民のため」と実際の住民の考えが完全に食い違っているからです。計画の具体的な理由付けとされた「周辺の土地利用を考慮」「周辺の交通状況を踏まえ」「道路周辺の方々が利用できる」、「周辺地域の利便性向上に資する」等といった説明は、いずれも実際の住民の意向を反映しているものとはいえず</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>また、公聴会においては、町内会を対象に実施されたアンケート調査の結果について公述いただきました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。</p> <p>なお、今回の手続の中で都市計画として定めるものは、道路の「名称」、「位置」、「区域」及び地表式、幅員、車線数などの「構造」となります。</p> <p>一方、新吉田中川線と周辺道路との接続方法や交通規制、せきれいのみちの具体的な整備内容は、事業実施の段階で決定することとなります。</p> |

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

ません。

また、地域のための対策として例示された車止めによる通行規制、標識による交通規制、ガードレールの設置、歩車分離信号の設置は、いずれも事業実施段階や道路完成後に行われるものばかりです。

市が新吉田中川線を都市計画道路網の追加候補にする根拠として示した横浜市都市計画マスタープラン、都筑区まちづくりプランには「3 まちづくりの推進に向けて区民と行政が手を携えて取組むまちづくり」という項目があります。その中の区民の役割として例示されている「行政が実施する施策や事業に対する積極的な参加や提案」にのっとり、住民は要望書の提出や公述申出を行っています。対して「行政の役割」の中には「事業はその計画に応じて区民の皆さんの意見を積極的に反映させながら進めていきます」と記載があります。

冒頭に述べたとおり、私を含めた早渕二丁目の住民は、利便性よりも環境や安全を求めてこの地に転入しているという事実をぜひ理解していただきたいと考えています。

新吉田中川線が港北ニュータウンの繁栄、ひいては横浜市の発展に寄与するすばらしい道路となるよう、横浜市都市計画マスタープラン・都筑区まちづくりプランにのりつつ、区民と行政が手を携えて取組む道路への全面的な見直しを求めます。



公 聴 会 に お け る 公 述 意 見 の 要 旨 と 市 の 考 え 方

■公述人5

| 公述意見の要旨  | 市の考え方   |
|--|---|
| <p>12月の新吉田中川線素案の案を見て大変驚きました。<br/>                 どうして広い道路予定地があるのに民家のある北側に寄せてつくるのか、それも既存道路を廃止して民家の4m先に大型車が走る道をつくるのか、理解できません。<br/>                 説明会での話では、コントロールポイントとして市道を立体交差させるため、建築限界の高さ4.7mを確保する必要があります、北寄せにせざるを得ないと説明でした。住民の生活を考慮したとは思えません。<br/>                 素案の問題5つ、改善案を2つ述べます。<br/>                 問題1 不自然なS字の平面曲線の道路になっている。<br/>                 これは、用地制約がないにもかかわらず計画道路に面する既存6m道路を廃止し、北側に寄せているからです。ドライバーにとって信号機直前でのカーブは信号の認識を難しくし、良好な道路設計ではありません。自然に真っすぐ走れる道路にすべきなのではないですか。<br/>                 問題2 都筑インターチェンジと十字路接続する道路設計への疑問。<br/>                 一般に、十字接続するインターチェンジは工業地帯や湾岸地帯の特殊車両が多く利用する地域には存在するものの、住宅地においてインターチェンジを十字路接続させている道はあり得ません。バイパスや高速への流入は分岐した道路構造を持たせ、ドライバーは意思を持って流入することが必要なのです。勝田方面から進行してきたドライバーが勘違いして直進車線にいた場合、そのままインターチェンジに流入してしまう構造の道路は危険ではないでしょうか。<br/>                 問題3 素案は計画道路と生活道路を接続させていますが、例えばせきれい台住宅地より仲町台方面に行く場合、計画道路に入ってすぐに、左折レーンと直進レーンを右へ右へと車線変更を2回繰り返すことになります。インターチェンジ付近は渋滞していることが多く、急な車線変更は大変危険です。<br/>                 問題4 6m道路を廃止することで計画道路に面する個人住宅の車庫入れが大変危険なものになる。中学校正門前でも車寄せスペースが確保されておらず、送迎等の乗り降りが大変危険である。4mの歩道だけでは不十分で危険だ。<br/>                 問題5 計画道路と勝田900番地の市道との平面接続部と、市道大柵183号線の立体交差部の2点間は距離100m、高さ7m、勾配7%の急坂となっており、道路構造令の基準を満たしているとはいえ、下り坂では制限速度オーバーの自動車が走り抜ける形状となっている。勝田会館での説明会でも、「勾配をもっと緩やかなものにしてほしい」との要望が出ました。なぜ危険な道路を設計するのか説明してもらいたい。<br/>                 改善案を2つ述べます。<br/>                 改善案1 住民は掘割式を要望している。これは生活道路と分離させることにより通過交通を排除し、住民の安全を守ることと、せきれいのみちを利用する高齢者、身体弱者、学童たちの安全性と生活環境を守るためである。<br/>                 道路等級4種1級、制限速度50kmとした場合、住民が要求するせきれいのみちと早渕中学校学交差点をアンダーパスさせることは可能。素案にあった市道大柵183号線については、平面交差させることも可能。<br/>                 掘割案を説明します。<br/>                 ステップ1 新吉田中川線の道路等級は4種1級で、設計速度50kmと想定。また、最急勾配は6%、縦断曲線長、すなわち勾配を変化させる区間は最低でも40mとした。<br/>                 ステップ2 交差点のぎりぎりの位置に停車線を決めた。滞留長、すなわち渋滞の長さを7m×車5台分と考え、35mとした。更に、縦断曲線長40mなので、その半分の20mの位置を勾配変化点とした。<br/>                 ステップ3 そこから最急勾配6%で降りる停止線から235mの位置にせきれいの道があるが、桁高を1mとしても5mの高さがあるので、建築限界4.7mが確保できる。<br/>                 ステップ4 図の終点から大柵183号線を結ぶと、2.4%勾配となる。大柵183号線との交差は平面交差とする。<br/>                 ステップ5 6%勾配の線と2.4%勾配の線をぶつけると、早渕中学校学あたりに交点ができるので、これを2つの勾配変化点とする。<br/>                 ステップ6 早渕中学校西側道路は2.4%区間の上空にあるので、せきれいのみちと同様に高さを求めると約4.74mの高さがあるので、建築限界4.7mが確保できる。<br/>                 以上により、せきれいのみちと中学校西側道路は立体交差、大柵183号線は平面交差とすることができると考え、掘割道路は十分可能です。<br/>                 次に、改善案2です。<br/>                 既存の6m区画道路は残すべきである。<br/>                 方法。素案道路を南に6mシフトさせ、改善案1で説明した掘割式に変更することで、既存6mの区画道路及</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。<br/>                 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。<br/>                 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）として取りまとめ公表しました。<br/>                 この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。<br/>                 これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。<br/>                 また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。<br/>                 一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。<br/>                 これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。<br/> <br/>                 次に、今回の道路計画は、接続すべき道路や周辺地形の状況などを踏まえ、道路の設計基準である道路構造令により設計していることから、道路の構造的な安全性は確保されていると考えます。<br/>                 また、第三京浜道路都筑インターチェンジへの接続は、設計基準に基づき車線運用を適正に行い、あわせて案内標識を設置すること等の対応が必要と考えられますので、事業実施の段階に、現地の状況を踏まえた対応を検討します。</p> |

公 聴 会 に お け る 公 述 意 見 の 要 旨 と 市 の 考 え 方

|  |  |
|--|--|
| <p>び生活道路のネットワークは現状を維持させる。<br/>以上の2つの改善案ができないという理由をお答えください。<br/>今回の素案では、掘割案は考えていないとの返答をもらっているが、40mの道路計画を考えていた当時の掘割案の図面は存在しているはずですが。市はぜひこの図面を公開してください。<br/>住民の安全な生活と港北ニュータウンの将来を考えに組み込んだ道路計画の再検討をお願いします。</p> |  |
|--|--|

公 聴 会 に お け る 公 述 意 見 の 要 旨 と 市 の 考 え 方

■公述人6

| 公述意見の要旨   | 市の考え方  |
|---|--|
| <p>結論から述べます。</p> <p>主旨1 市の現行案に反対し、計画の全面的な中止あるいは廃止を要求します。</p> <p>主旨2 本要求が受け入れられず新吉田中川線の建設が強行される場合、市に対し次の情報の開示あるいは情報の提供を要求します。</p> <p>2の1 道路建設が絶対的に必要不可欠であるという具体的かつ明確な数値的な根拠を明示してください。</p> <p>2の2 現行案、平面式を採用した具体的な明確かつ数値的な根拠。</p> <p>2の3 他の方式、掘割式、トンネル式などの計画案の比較検討結果。</p> <p>2の4 周辺地域の全住民に対する公的な意識調査と要求調査、そしてその分析結果。</p> <p>2の5 建設に対する財務的、財政的なROI（投資対効果）の検証。</p> <p>主旨3 新吉田中川線の建設が強行された場合、市に対し以下の要求をお願いしたいと思います。</p> <p>3の1 騒音、公害に対する肉体的、精神的負担、損害の補償と賠償</p> <p>3の2 騒音、公害に対する無音化、無害化の施策。</p> <p>3の3 交通事故による傷害、致死への補償と賠償。</p> <p>3の4 無事故に向けた具体的な施策。</p> <p>主論を述べます。</p> <p>現在、横浜市が提案する新吉田中川線は多くの矛盾を抱えているため、計画の全面的な中止あるいは廃止を要求します。</p> <p>矛盾点ですが、私たち早渕の住人は都筑区政推進課でもうたう「ふるさとをしのばせるまち」「緑の環境を最大限に保存するまち」「市民参加によるまちづくり」など港北ニュータウンの崇高な理念に基づく住環境を求めて移り住んだ人たちが数多くいます。特に早渕、勝田周辺は駅や道路からも離れ、利便性よりも緑が多く残る、静寂で安全で、子育てや老後を安心して暮らす人たちが住む地域です。保育園や幼稚園、小、中学生が安心して通園、通学し、騒音や排ガスのない環境で子どもたちが伸び伸びと遊ぶことができることが地域の最大の魅力です。</p> <p>子育て世代にとっては、幹線道路の有無は日々の生活に多大な影響を与えます。早渕、勝田周辺は幼稚園や保育園、幼保園が充実しているほか、仲町台駅周辺にも多くの保育園があり、そこまで徒歩で通園している住民が非常に多い地域です。交通量が激増する幹線道路の完成により、安全面の観点から、徒歩での通園は非常に危険なものとなってしまいます。</p> <p>また、地域の安全性だけでなく、港北ニュータウンの理念のもと、緑が多く排ガスが少ないこの地域を選んで転入してきた住人や、静寂な環境を求めてこの地域に転入してきた住人が数多くいる中、危険性、環境負荷が確実に増大する幹線道路の建設は住民、地域の意思を反故にするものであり、港北ニュータウンの理念から大きく矛盾するものでもあります。それでもなお、利便性向上を主たる建設の根拠とするのであれば、行政が地域住民の要求や希望を抽出した上でそれを数値換算し、現行案による利便性の向上によるメリットも数値換算し、その双方を比較検討した上で利便性が住民意見を上回る具体的かつ数値的な明確な根拠を示す必要があるはずです。</p> <p>利便性の数値換算に関しては、道路建設による経済的波及効果をプラス面として提示される場合が一般的ですが、危険性の増大や環境悪化といったマイナス面による数値論拠がないだけでなく、住民からの要求である掘割式あるいはトンネル式などとの比較検証も提示されておりません。利便性の向上という理由のみで現行案の計画を推進するのは、税金を投入して建設する計画にしては絶対的必要性の根拠に乏しく、実に稚拙で杜撰な計画であると言わざるを得ません。</p> <p>特に、現在の市政の状況を見るに、過去10年間、市税の歳入は約7,000億円の横ばいと推移している中、福祉に関する経費は平成13年の2,800億円から平成22年には4,900億円と増大している一方、都市計画整備に関する経費は約3,000億円から1,000億円まで、ほぼ右肩下がり減少しています。少子・高齢化が急速に進む中、福祉への予算拡大は必須であり、都市基盤整備に関する経費の削減は当然の結果と考えます。都市基盤の整備については、高度経済成長期に建設された既存の道路や橋の修繕・改修費も右肩上がりで続けており、新たな道路建設への投資はその費用対効果を精査することが必須であると考えます。今年2月に市長が議会で述べられた市政運営方針でも述べられており、今年度の道路事業概要においても予算の選択と集中に言及されています。既に建設途中の早渕公園北側の建設を放棄し、現行案の計画を進めることのどこが選択と集中なのでしょう。</p> <p>この市財政の状況で、かつ地元住民が利便性を求めているこの地域に新たな道路の建設をするということは、地元住民の意思に反するだけでなく、港北ニュータウンの理念や市の方針にも反する計画であり、一市民として計画の反対を申出します。</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差点部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式について、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、皆様にご説明します。</p> <p>また、本市の道路整備における取組としては、体系的な道路ネットワークの整備により交通の円滑化を目指しています。これにより、自動車から排出される窒素酸化物や浮遊粒子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ります。</p> <p>なお、新吉田中川線については、2車線の道路であることから法や条例に基づく環境影響評価の対象にはなりません。道路整備の際に、環境に係る基準や目標、現地の状況との整合性などを勘案して、必要な環境対策などを検討します。</p> <p>また、早渕公園北側の道路は、港北ニュータウンの開発とともに整備されたもので、平成14年に策定した横浜市都市計画マスタープラン都筑区プランに、(仮称)新吉田牛久保線として示されています。この都筑区プランには、幹線街路の整備として、(仮称)新吉田中川線や(仮称)新吉田牛久保線が記載されています。</p> <p>見直しの素案では、(仮称)新吉田牛久保線について、今後のまちづくりの進捗や周辺道路交通の状況をみながら、整備に向けた検討を行うこととしており、本市としては、まず新吉田中川線の都市計画決定、整備を行います。</p> <p>最後に、新吉田中川線等の都市計画市素案については、先にもふれましたが、今後、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証に取組んだ上で、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。</p> |

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人7

| 公述意見の要旨   | 市の考え方  |
|---|--|
| <p>公述人7は早渕一丁目町内会で福祉委員として、赤色回転灯の車で独居老人の安否確認、生活の補助や身の回りのお手伝いを行っています。</p> <p>代理人の私は、防犯交通部に所属し、地域の防犯パトロールをしています。</p> <p>今回の計画道路の建設で二丁目の区域道路がなくなると、町内会が分断され、計画道路の反対側に行くのに遠回りしなければ巡回ができなくなります。横浜市はこのような事態を理解しているのか。</p> <p>都筑インターチェンジが開通して18年が経過しますが、早渕一丁目の一部は今日まで袋小路状態が続いています。理由は、都筑インターチェンジの開通時、大熊東山田線の早渕一丁目町内会出入口の信号交差点を廃止し、住宅情報館前から北側の自動車販売店前に移動されたためです。</p> <p>横浜市から事前に地域住民へ何の説明もなく、突然交差点が廃止され、住民は驚きで開いた口がふさがらなかつたということです。都筑インターチェンジ開通当時、平成7年から今日まで、早渕二丁目を通り抜ける区画道路を対向車に注意しながらの遠回りを余儀なくされています。</p> <p>今の素案では、仲町台へ行く場合、現行の出口を左折し早渕中学校交差点を左折、更に市民ケアプラザ前を左折、回転寿司屋を右折し仲町方面へ行くことになっております。今の住宅情報館前に信号交差点があれば右折するだけで仲町台方面へ行ける早渕一丁目住民は、大変な不便を強いられています。</p> <p>この都市計画市素案のままでは、18年前と全く同じことの繰り返しになる。早渕一丁目住民は事前の説明も受けず勝手に生活道路の変更を強いられ、これまで以上の地域分断を強いられることになる。住民の気持ちを真摯に受けて、過去の苦勞が報われるような計画道路に変更すべきです。</p> <p>次に、新吉田中川線の進め方について述べます。</p> <p>今回の説明会に参加して、横浜市の対応を見て、住民無視の道路計画に対する不安を感じている。横浜市は「住民協議のまちづくり」とうたいながら最初から意見を聞くつもりはなく、形式的に説明会を開いたという事実だけを残せばよいと考えているのではないか。</p> <p>一番目に、道路をつくるということは、大事業だと思っていたが、交通量調査や環境アセスメント、住民との意見交換やアンケートの調査もなく、昨年12月と今年6月の2回の説明会、合わせて4時間程度でどうして横浜市は住民が利便性と渋滞緩和を望んでいると考えたのか、その理由を教えてください。騒音、振動、粉塵等々、環境アセスメントを行うのは当然のことであると思います。</p> <p>二番目に、住民の同意もないまま道路計画が横浜市の都合のよい日程で進み、本日の公聴会に至っています。横浜市の道路事業はいつもこのように進められているのか。もはや目の前の計画道路予定地では、素案の段階にもかかわらず土木工事が始まっている。公聴会後の具体的な日程が明記されていない、着工予定は早くて二期、平成28年から30年、まだ時間的余裕があり差し迫った緊急性がある道路でないのかかわらず、十分な話が無いまま横浜市が日程を進めているのはなぜか。</p> <p>四番目に、今年の3月に横浜市長あてに「掘割式を希望する」と要望書を提出しているが、要望書が事業計画を進める部署の中で止まっているのはなぜかと電話して質問したところ、掘割式は検討すらしていないと言われた。どういうことなのか。</p> <p>五番目に、6月の説明会で、掘割式は検討したのか、町内会の要望書が出されたことをどう考えているのかという質問に、回答を得られなかっただけでなく、横浜市のホームページにある議事録には要望書の提出を言う記載がなかった。なぜこの要望書の件を議事録に記載しないのか。</p> <p>六番目に、この素案がそのままおるのであれば、住民の意見を反映させた道路をつくるにはどの段階で誰に住民の意見を伝えれば、港北ニュータウンの理念である「住民と一緒に考えるまちづくり」ができるのか、正式な文書で町内会に回答していただきたい。</p> <p>最後に、計画道路に関しては、自分たちの子ども、孫の世代が大人になったとき、なぜ反対しなかったのか、計画段階で交渉できなかったのかと問われたとき、自分自身が納得し、多少不便な面もあるけれども道路ができて恩恵を受けていると子どもや孫に代々語り継がれるような計画道路にしていきたい。</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差点部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式について、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、皆様にご説明します。</p> <p>また、本市の道路整備における取組としては、体系的な道路ネットワークの整備により交通の円滑化を目指しています。これにより、自動車から排出される窒素酸化物や浮遊粒子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ります。</p> <p>なお、新吉田中川線については、2車線の道路であることから法や条例に基づく環境影響評価の対象にはなりません。道路整備の際に、環境に係る基準や目標、現地の状況との整合性などを勘案して、必要な環境対策などを検討します。</p> <p>次に、新吉田中川線は、都市計画市素案についてご説明し、地域の皆様から多数のご意見をいただき、公聴会を実施するなど都市計画の手続を進めている途中の段階です。そのため、計画道路予定地での土木工事については、将来の道路位置を決定するものではありません。</p> <p>また、横浜市のホームページに掲載している都市計画市素案説明会の開催概要は、説明会の場でいただいた主なご質問やご意見を取りまとめて公開しているものです。</p> <p>最後に、新吉田中川線等の都市計画市素案については、先にもふれましたが、今後、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証に取組んだ上で、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。</p> |

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人8

| 公述意見の要旨   | 市の考え方  |
|---|--|
| <p>私は、都市計画道路新吉田中川線の計画案について見直しを要求します。</p> <p>まず始めに、計画の見直し要求内容を4点述べます。</p> <p>一つ目 都市計画道路新吉田中川線を平面道路から地下若しくは掘割式道路へ計画を変更すること。</p> <p>二つ目 現在北側にある6mの区画道路を現状のまま残し、スクールゾーン及び隣接道路と交差させないよう都筑インターチェンジ交差点から終点の勝田町までをバイパス道路とすること。</p> <p>三つ目 振動、排気ガス、騒音などによる住環境への影響について、現在の状況を調査し、現環境を維持するように対策を実施すること。</p> <p>四つ目 見直し要求事項が認められない場合、「建設コストが高くなる」や「法的要件を満足している」等のいかなる理由にかかわらず、建設を中止すること。</p> <p>次に、見直し要求内容の理由として、7点の懸念事項を述べます。</p> <p>一つ目 新道路は早渕中学校の真横に平面道路が建設され、勝田小学校のスクールゾーンを横断する計画となっています。説明では新道路は1日約1万台の交通量が予測されており、開通した場合、トラックやバスなどの大型車両が頻繁に通ることが推察できます。歩道部と車道部が同じ平面道路の場合、登下校中の児童などに対する危険リスクが増加し、ガードレールや横断防止柵などの設置だけでは安全が100%確保できるとは考えられません。死傷者が発生するような重大な交通事故が起きてからでは取り返しがつきません。</p> <p>二つ目 早渕中学校西側道路のスクールゾーンにおいても近隣住民以外の迂回交通が多く、通学時間帯も車両の交通量が多いと感じています。カーブにより見通しも悪く、迂回交通が更に増加し、生徒たちが一層危険にさらされます。</p> <p>三つ目 もう一か所、早渕中学校西側道路と新線の交差点から南に80m、勝田小学校に向かった信号のない交差点においても、生徒たちの危険が更に増すことになり、ここは2つのスクールゾーンの合流地点となっています。このスクールゾーンは約180名の児童が利用し、通学しています。新線との交差により迂回交通量が増加することで、合流地点では児童や歩行者が滞留し、現在でも危険であるのに加え、更に危険が増すこととなります。近隣住民の方が早渕中学校西側道路を南北に通る車の交通量を、通学時間帯に計測したところ、通学時間帯と交通量のピークが一致しており、約15秒に1台の間隔で車両が通過していた。迂回交通量が増加すれば車両が通過する間隔も更に短くなり、歩行者の滞留に加え、児童の無理な飛び出しなどによる危険の増加が考えられます。</p> <p>四つ目 6月の素案説明会にて住民より、中学校西側道路と新線の交差点の危険性について指摘された際の返答では、交差点において歩車分離式信号を検討していると回答されていました。しかし、この歩車分離式信号には欠点があることの説明はありませんでした。</p> <p>歩車分離式の信号機が最もよい方式のような説明でしたが、歩行者用信号だけが青信号となり車両の信号が両方とも赤となる時間が発生するため、車両の待ち時間が長くなり交通渋滞が発生する懸念があります。また、信号の待ち時間が長くなることにより信号無視が誘発されることや、歩車分離式信号であることを認識していない運転者による見切り発進による事故のおそれもあります。歩行者専用押しボタンを設置し押されたときにのみ歩車分離信号にすればよいとの見解を持たれるかと思いますが、先ほど説明した交通量の調査結果で車の交通量と通学時間帯のピークが同じであることから、渋滞緩和の対策にはなりません。よって、歩車分離式信号では十分な対策にならないと考えます。</p> <p>それと同時に、南に位置する信号機のない交差点でも、児童への更なる危険増加が同様に懸念されます。</p> <p>五つ目 新吉田中川線の効果の一つに、計画地周辺の東西方向に新たな歩行者空間が確保されることが素案にうたわれています。しかし、計画案の平面道路にした場合、早渕中学校西側道路より西側は急勾配となり、ベビーカーや車椅子などで急勾配を昇り降りすることは現実的に困難であると同時に、大変危険であると考えます。また、自転車の通行についても、スピードの出し過ぎによる危険も考えられます。法的に問題のない勾配としても、特に児童が自転車で通行した場合、スピードの制御が十分にできず車両や歩行者との接触、転倒など重大な事故につながる危険が容易に想像できます。</p> <p>六つ目 港北ニュータウンのまちづくり方針には「安全なまちづくり」が掲げられています。私も子育てしやすい環境を第一に考え、現在の住宅に引っ越してきました。しかし、現在の計画道路に新道路が建設された場合、安全性への不安に加え24時間騒音、振動、排気ガスなどによる大幅な環境悪化が懸念されます。子どもたちへの影響も大きく、安心して子育てできる環境ではなくなってしまう。</p> <p>七つ目 最後に、通学路、集団登校など全国で発生した主な事故例を7例挙げます。平成23年4月、栃木県鹿沼市。集団登校中の児童の列にクレーン車が突っ込み児童6人が死亡。平成23年7月、熊本県山鹿市。集団登校中の児童の列にトラックに追突されたワゴン車が突っ込み、小学4年の女兒が死亡、3人が怪我。平成24年4月、</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差点を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、皆様にご説明します。</p> <p>次に、早渕中学校西側の道路は両側に1.5mの歩道を設けた幅員9mの区画街路で、港北ニュータウンにおいて、県道横浜生田と早渕川沿いの道路を接続する形で整備されています。一方、早渕一丁目及び二丁目は、せきれいのみちにより、東西方向の車の往来が分断されています。そのためこの道路が、周辺地域へのアクセスを確保しているとともに、この道路に接続する周辺からの交通を担っています。また、地域の歩行者や周辺の学校へ通学する児童などに利用されていることから、新吉田中川線との交差点の安全を確保するため、信号や横断歩道を設置する計画としてご説明しました。</p> <p>今後、この道路や周辺の道路の利用状況等を把握した上で、安全対策について検討し、事業実施の段階で交通管理者などと協議を行い道路の安全確保に努めます。</p> <p>なお、新吉田中川線については、2車線の道路であることから法や条例に基づく環境影響評価の対象にはなりません。道路整備の際に、環境に係る基準や目標、現地の状況との整合性などを勘案して、必要な環境対策などを検討します。</p> <p>最後に、新吉田中川線等の都市計画市素案については、先にもふれましたが、今後、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証に取り組んだ上で、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。</p> |

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

京都府亀岡市。集団登校中の児童らが無免許運転の自動車にはねられ10人が死傷。平成24年4月、千葉県館山市。路線バスを待っていた集団登校中の児童の列に車が突っ込み、小学1年の男児が死亡。平成24年4月、愛知県岡崎市。集団登校中の児童の列に車が突っ込み、児童2人が重軽傷。平成24年5月、愛知県小牧市。登校中の中学1年の男子生徒が信号のない交差点で車にはねられ、意識不明の重体。平成24年5月、大阪府大阪市。小学校から学童保育施設に向かう集団登校中の児童らを車がはね、小学1年の女児が死亡。

また、横浜市内についても平成24年度、神奈川県内においてワースト1位となる66人の死亡事故が発生しています。都筑区においても平成24年度に67件の交通事故が発生しており、横浜市内の区別交通事故発生件数において18区中ワースト7位でした。

この道路は、全て事故を起こした当事者だけの問題なのでしょうか。道路の設計や安全対策に問題はなかったのでしょうか。もし新道路が現在の計画どおり平面道路で建設された場合、通学する児童や歩行者などの安全が100%守られるのか見解を要求します。

車の利便性よりも住民の安全、環境など暮らしを第一に考えた、港北ニュータウンの理念に基づくまちづくりを要望します。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人9

| 公述意見の要旨   | 市の考え方   |
|---|---|
| <p>次の4つの理由で既存の道路と平面交差する新吉田中川線の計画に反対します。</p> <p>第一に、この計画は港北ニュータウンの道路計画の基本理念に反しています。</p> <p>その基本理念とは、次のようなものです。「区画道路は通過交通が入り込まない道路パターンとし、また、幹線道路を掘割式にするなど、住区内環境の保全を重視した計画としている」このように書かれています。</p> <p>そもそも第一種低層住居専用地域にこのような幹線道路を通そうとすること自体、理解できません。この計画の効果として都筑インターチェンジ周辺の混雑緩和を挙げていますが、車離れが進んでいるせいなのか、都筑インターチェンジ周辺が慢性的渋滞となっているわけではなく、この計画道路の必要性に疑問を抱きます。当然交通量調査をしたと思いますが、それはいつ頃のデータでしょうか。この道路の必要性を裏付ける現在の時間帯別インターチェンジ利用車両台数、各方面への車の流れ別台数など詳細なデータを口頭でなく印刷物で提示していただきたい。</p> <p>また、窪地であった土地を埋立てて第一種低層住居専用地域として造成されたこの地域の地盤が、1日1万台もの交通量を想定した幹線道路として使用することに耐えられるのか、このあたりの調査結果も開示していただきたい。</p> <p>第二に、既存の道路と平面で交差させると、地区内に入り込む通過交通が増加するという問題が生じます。</p> <p>付近は勝田小学校、早渕中学校のスクールゾーンです。早渕中学校西側道路はニュータウンの中であるにもかかわらず、先ほどの基本理念に反してなぜか通り抜けが可能な道路で、既に約20年前、通過交通量の多さから子どもたちを守るためにポールの設置をお願いして、大型車両の進入を阻止し、制限速度30キロの指定道路にいただいたという経緯があるのです。それでも、カーブが多くて見通しが悪いため児童が車と接触する事例が幾つも出ており、登校時間帯は横断歩道で大人が見守りを続けていますし、下校時には保護者や老人会のメンバーがパトロールをしています。今より更に交通量が増えても、子どもの安全を確保できるのか不安です。</p> <p>標識では、恐らく登校時間帯の進入を規制することしかできないのではないかと。本当に危険なのは、登下校時より大人の見守りがいない放課後です。</p> <p>また、この道路の交通量が増えると県道横浜生田との交差点の危険が増します。この新栄地域ケアプラザ前の交差点は既にある2つの信号機との距離が近いと、新たに信号機を設置することが困難であると警察から言われているのですが、車同士や車と人の接触事故が何度も起きており、4～5年前には幼い子どもがはねられて亡くなるという痛ましい事故が起きてしまいました。また、西側道路を逆方向へ進んで交差する早渕川沿いの道路は幅が狭く、すれ違うのが今でも困難ですが、交通量が増えるとさらに危険が増します。</p> <p>この道路を計画するに当たって、このような過去の経緯や既存の道路の実態を十分に調査したのか。実際に生活している住民にしかわからない実情がたくさんあるはずですから、もっと住民の意見を十分に聞き取る必要があると思います。</p> <p>第三に、せきれいのみちをかさ上げすることにより生じるデメリットが大きいです。</p> <p>素案には「せきれいのみちの連続性を確保」と記されていますが、連続していればいいというものではありません。約5mの高架橋になると勾配がつくので、高齢者や身体が不自由な方たちは通行困難になります。早渕一・二・三丁目、新栄町は、このせきれいのみちでつながっており、せきれいのみちを通して早渕公園に集まるのです。今、全国で高齢者の孤立化、孤独死を防ぐための対策が急務とされていますが、この計画では高齢者が外出、散歩しにくい道に変わってしまいます。</p> <p>高架橋になるとその部分は植栽が途切れ、緑豊かな景観も変わってしまいます。なぜ車利用者の利便性が優先されて、緑道を利用する住民が犠牲にならなければならないのか。</p> <p>また、安全面でも問題があります。現在のせきれいのみちでさえ早渕中学校付近は生徒たちの登下校時にとっても混雑しています。高架橋になると、一斉下校を行った場合、危険な状態になります。</p> <p>第四に、町内を交通量の多い幹線道路が通ると、その両側への往来が不便になります。</p> <p>早渕一丁目の大熊東山田線、つまりインター前の道路とせきれいのみちに挟まれた一帯は袋小路に押し込められたような形になります。この一帯は、インターができたときに住宅情報館前の信号が住民に何の相談もなく撤去されたために、非常な不便を強いられ、今回の計画が決定してしまうと更に不便になります。</p> <p>災害などに備えて町内会の結束が重要視される昨今、この道路により町内が分断されてしまい、町内会活動が阻害されます。行政側も、災害に備えて町内会などの自治組織の強化を推進しようとしているはずですが。</p> <p>この道路が本当に必要なものであるのか交通量の新しいデータを取り、実際に生活している住民の意見を聞き取り、再度検討してください。</p> <p>税金の無駄遣いに終わらせないためにも資生堂研究所近くのつくりかけの立派な道路をきちんと完成させて、</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差点を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、皆様にご説明します。</p> <p>次に、計画地周辺の交通量や地質などについての調査は、道路の構造や交差点などの詳細な設計を行う際に必要となることから、事業実施の段階に行います。</p> <p>次に早渕中学校西側の道路は両側に1.5mの歩道を設けた幅員9mの区画街路で、港北ニュータウンにおいて、県道横浜生田と早渕川沿いの道路を接続する形で整備されています。一方、早渕一丁目及び二丁目は、せきれいのみちにより、東西方向の車の往来が分断されています。そのためこの道路が、周辺地域へのアクセスを確保しているとともに、この道路に接続する周辺からの交通を担っています。また、地域の歩行者や周辺の学校へ通学する児童などに利用されていることから、新吉田中川線との交差点の安全を確保するため、信号や横断歩道を設置する計画としてご説明しました。</p> <p>今後、この道路や周辺の道路の利用状況等を把握した上で、安全対策について検討し、事業実施の段階で交通管理者などと協議を行い道路の安全確保に努めます。</p> <p>次に、資生堂研究所近くの道路は、港北ニュータウンの開発とともに整備されたもので、平成14年に策定した横浜市都市計画マスタープラン都筑区プランに、(仮称)新吉田牛久保線として示されています。</p> <p>この都筑区プランには、幹線街路の整備として、(仮称)新吉田中川線や(仮称)新吉田牛久保線が記載されています。</p> <p>見直しの素案では、(仮称)新吉田牛久保線について、今後のまちづくりの進捗や周辺道路交通の状況をみながら、整備に向けた検討を行うこととしており、本市としては、まず新吉田中川線の都市計画決定、整備を行います。</p> <p>次に、今回の計画に関する説明会の開催案内ですが、道路予定地からおおむね50mの範囲にお住まいの方に配布するとともに関係町内会(早渕一、二丁目町内会及び勝田町内会)への回覧やホームページで周知等を行っています。これらに加えて、都市計画市素案説明会については、広報よこはま都筑区版</p> |

## 公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

それを丸子中山茅ヶ崎線につなげることも視野に入れてください。

それでも新吉田中川線が必要不可欠な道路であると結論付けるなら、既存道路と平面交差ではなく掘割式にし、通過交通が入り込まない道路パターンとしてください。早渕の端までを掘割にすれば勝田町との土地の高低差が軽減するので、計画道路自体も安全に配慮したものになると思います。

今回の計画についての説明会開催の案内は、道路予定地から50m以内の世帯にしか配付されず、住民の意見に耳を傾けようという姿勢も見られず、裏切られたような心境です。

計画ありきではなく、住民の生活を重視した計画にするよう切に願います。

アクセスの利便性よりも安心・安全・静かで緑豊かな環境を選択する住民が多いことを知っていただきたいと思います。私たちの子どもや孫の世代も住みたいと思うようなまちづくりを継続していくことは、将来、超高齢化社会となったときにこのまちを過疎化させないためにも重要なことであると思います。

(平成25年6月号)への掲載を行っています。

最後に、新吉田中川線等の都市計画市素案については、先にもふれましたが、今後、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証に取り組んだ上で、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。



公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 10

| 公述意見の要旨  | 市の考え方   |
|--|---|
| <p>横浜市の平面交差案に反対し、掘割式の道路を要望します。</p> <p>港北ニュータウンは、まちづくり協議地区に指定されています。その協議指針には「緑の環境を最大限に保存するまちづくり、安全なまちづくりを基本方針に、良好な居住環境の形成を進めています」と書かれています。港北ニュータウンは住宅都市整備公団により理想的な都市計画による開発が行われた場所として、都市工学などの研究対象にもなっています。新たに住人となる人々は、そのような理念を信じてすばらしい住環境を求め、憧れてやってきます。</p> <p>このすばらしい住環境を実現させているものは、緑のマトリクスと通過車両の排除です。この2つこそが協議指針で宣言されている「良好な居住環境」という言葉の具体的な意味です。それにもかかわらず、市はこの2つの大原則を踏みにじろうとしています。これは早瀬という小さな町内だけの問題ではありません。協議指針は「港北ニュータウン」という名で行政区分されている地域全体を貫く理念だからです。港北ニュータウンという全国から注目されているモデル地区を預かっているという自覚があるのでしょうか。</p> <p>協議指針の「緑の環境を最大限に保存するまちづくり」とは、現にある木々に包まれた緑道を壊し、陸橋に置換えることでしょうか。「安全なまちづくり」とは、現にある安全な生活道路を壊し高速道路に直結する危険な幹線道路に置換えることでしょうか。市民から見れば、これは乱開発です。市は、民間に禁じていることを自らには許すのでしょうか。協議指針の言葉と実際に行おうとしていることの矛盾について説明していただきたい。</p> <p>横浜市は「良好な居住環境」という協議指針の理念を放棄しようとしています。これは大きな問題です。今回の計画はまちづくりの理念の根幹にふれており、港北ニュータウンという理念によってつくられたまちを残すか、消滅させるかという重大な岐路に立つ問題です。</p> <p>港北ニュータウンは役所のものではありません。そこに住む住民全体の財産です。それにもかかわらず横浜市は意識調査すらせず、住民の意見を排除し、理念のない乱開発を進めようとしています。横浜市はこのような行政のあり方について、市民に説明する義務があります。</p> <p>次に、計画道路の構造について述べます。</p> <p>この道路には、横浜市の素案の平面交差のほか、掘割式の構造という選択肢があります。港北ニュータウンにつくられた幹線道路は、そのようにつくられています。これまでの住民説明会などで、市の平面交差の案にも問題も多いことが住民から具体的に指摘されています。平面交差は緑道を破壊します。学童にとって危険であり、地元住民の生活上の利便を奪います。港北ニュータウンの設計理念にも現在のまちづくり協議指針にも矛盾しています。このように、平面交差はマイナス面ばかりです。</p> <p>これに反して、掘割式を採用するならばこうした問題がすべて解決されます。緑道が保全されます。地域住民の利便性を維持し、生活道路の危険性を減らすことができます。通学路の安全が確保されます。信号が減り、地区外の車両にとっても商業地区とのアクセスがスムーズになり、経済効果が増します。このようにプラスの面ばかりです。</p> <p>平面交差はマイナスであるのに対し、掘割式の構造はプラスばかりであり、まちづくり協議指針とも矛盾しません。このような客観的な状況が存在するにもかかわらず市があえて平面交差にこだわることにに対し、合理的な説明が全くありません。このような計画のために税金を使うことに対し、詳細で具体的な比較検討の結果を示して、納税者に対する説明責任を果たさなければなりません。</p> <p>次に、公共の福祉という観点から述べます。</p> <p>私たちは道路計画そのものに反対しているわけではありません。渋滞の解消、経済の活性化という効果をプラスにする提案をしています。また、停車回数や渋滞が減るので、CO<sub>2</sub>の排出削減の効果、港北ニュータウンセンターへのアクセス等の効果については市の素案よりも住民側の提案のほうが優れていると思います。</p> <p>しかし、公共の福祉はそればかりではなく、私たちは港北ニュータウンの価値と名声という公共の福祉を守ろうとしています。横浜市の案ではこれとは逆に、まちのグレードを下げることになります。このような不合理な選択について、横浜市は納税者に対してその理由を説明する責任があります。</p> <p>資生堂の横につくりかけの道路があります。立派な掘割式の道路なのに、ほとんど利用されていません。このような税金の無駄遣いについて、横浜市は市民に対して説明責任を負っています。</p> <p>このたびの道路計画は、一般市民の目から見て腑に落ちないところばかりです。横浜市の委嘱で環境事業推進委員を引き受けています。行政と一緒にこの緑豊かで安全なまちを孫の代まで残したいと思っています。</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）として取りまとめ公表しました。</p> <p>この見直しの素案の中で、新吉田中川線は、「追加候補」路線と位置付けられ、都市構造の変化や新たな都市機能の集積などの項目により検証した結果、第三京浜道路都筑インターチェンジと港北ニュータウンセンターとのアクセス性の向上が図れることから新たに都市計画決定することとしました。</p> <p>これに基づき、平成24年11月から皆様にご説明してきた新吉田中川線は、歩道のある2車線の道路として、道路周辺の皆様が利用できる計画としています。具体的には、既存の歩道や緑道と接続することで連続した歩行者空間を確保することや、既存の道路と接続させることで港北ニュータウンセンターや都筑インターチェンジ方面とのアクセス性の向上を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上に資する計画とするため、平面道路としています。</p> <p>また、新吉田中川線と交差するせきれいのみちについては、緑道の連続性を確保するため、新吉田中川線との交差点部を高架構造とした上で、横浜で生活する幼児や高齢者を含む、全ての人が安心して、自らの意思で自由に行動でき、様々な活動に参加できる人間性豊かな福祉都市の実現のための基本的施策として定めた「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づいた計画としています。</p> <p>一方、これまでの都市計画市素案説明会や公聴会などで地域の皆様から、港北ニュータウンのまちづくりで整備されたせきれいのみちの高架化や住宅地周辺の環境変化の懸念などのご意見をいただきました。また、新吉田中川線の一部を掘割構造の道路とすることにより、多くの課題が解決されることなどのご提案がありました。</p> <p>これらの状況を踏まえ、これまでの都市計画市素案の考えや、地域の皆様からいただいたご意見、ご提案を参考に、道路の構造形式やせきれいのみちについて、地域の皆様と意見交換をしながら検証を行うこととします。その後、本市の考え方を取りまとめ、あらためて、皆様にご説明します。</p> <p>なお、資生堂横の道路は、港北ニュータウンの開発とともに整備されたもので、平成14年に策定した横浜市都市計画マスタープラン都筑区プランに、(仮称)新吉田牛久保線として示されています。</p> <p>この都筑区プランには、幹線街路の整備として、(仮称)新吉田中川線や(仮称)新吉田牛久保線が記載されています。</p> <p>見直しの素案では、(仮称)新吉田牛久保線について、今後のまちづくりの進捗や周辺道路交通の状況をみながら、整備に向けた検討を行うこととしており、本市としては、まず新吉田中川線の都市計画決定、整備を行います。</p> |