

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>都市計画道路栄千若線の件について質問と意見を述べる。</p> <p>5月の市素案説明会の際、栄千若線の概要について、幅員はかなり詳細な説明があったが、高さ方向は地表道路ということだけで具体的な説明がなかった。</p> <p>中央市場通りと交差する部分について、現在中央市場通りはJR貨物線をくぐるようにU字状に掘り下げる形になっている。したがって、道路は貨物線の部分が一番低くなっている。そのため、栄千若線が貨物線と平行してつくられると中央市場通りを高架で横断することになるが、JR貨物線より高いところに設置しないと桁下の高さが今の高さを維持することができない。そうすると、栄千若線は中央市場通りと横断するところについてはかなりの高さの高架になる。</p> <p>栄千若線の隣に住宅があるが、隣に栄千若線ができるとその栄千若線がどうなっているのか、高さの詳細な情報が知りたい。</p> <p>栄千若線が高架になると、その脇の宝町踏切から国道15号方面へ向かい中央市場通りに接続する道路が寸断される形になるので、建設されたときにどのようなようになるのか分からない。</p> <p>踏切がそのまま使える状態になるのか、それともその道路は寸断されるのかということについてももう少し具体的な計画を教えてください。</p> <p>続いて、栄千若線の中央市場通りのところに斜路付き階段が建設される計画と聞いている。</p> <p>階段の脇には住宅があり、その住宅のすぐ脇に階段ができると、通行する人たちから住宅内がのぞき見えてしまい、プライバシーの問題が発生する。住宅への侵入も容易になり、防犯面でも非常に懸念されると考えている。</p> <p>この斜路付き階段は、本当に必要なのか分からない。道路が踏切のところにつながっているとすると、中央市場通りへのアクセスはそこからできる。斜路付き階段をつくるとなるとその住宅は立ち退かなければならないため、この斜路付き階段は本当に必要なのかということをもう一度考え直す必要があると考える。</p>	<p>東高島駅北地区（以下「当地区」という。）を含む東神奈川臨海部周辺地区は、横浜市都心臨海部再生マスタープランにおいて、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区に隣接し、かつ横浜最大の資源である「港」に面するなど、都心に必要な新たな機能や施設の受け皿となるポテンシャルを有しているため、都心臨海部の一つに位置付けられています。</p> <p>都心臨海部においては、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、山下ふ頭周辺地区、東神奈川臨海部周辺地区の5地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進めるとともに、一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成するとしています。その施策の一つとして、交通インフラを強化・拡充し回遊性を高めるとともに、誰もが安心して歩いて楽しめるまちづくり、ネットワークづくりを展開し地域全体の活性化を図るとしています。また、市内陸部から水際線へと向かう都市軸が位置付けられており、水辺へ向かう歩行者動線を強化・拡充することとしています。</p> <p>都市計画道路栄千若線（以下「栄千若線」という。）は、前述の上位計画を踏まえ、東神奈川臨海部周辺地区と横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区との連携強化を図るための道路で、起点の都市計画道路栄本町線からヨコハマポートサイド地区のギャラリーロードを経由して、中央市場通り及び滝の川を橋梁で立体的に交差し、当地区を通過して、終点の都市計画道路東神奈川線に接続する計画となっています。</p> <p>現在中央市場通りに架かる東海道本線貨物支線の橋梁は、中央市場通りの路面から桁下までの高さが4.0mですが、栄千若線に新設する橋梁については、道路法に基づいて道路構造の一般的技術的基準を定めた政令である「道路構造令」に基づき、路面から桁下までの高さを4.5m以上確保する必要があるため、東海道本線貨物支線の橋梁よりも高い位置で計画しています。</p> <p>前述のとおり、栄千若線は橋梁区間で必要な高さを確保するため、宝町踏切付近は現状よりも高くなり、高い位置から周辺の道路へ接続させることとなります。ヨコハマポートサイド地区側から国道15号方面へ向かい中央市場通りへ接続する道路については、現状と同様に動線を確保するため側道を計画しています。宝町踏切側については、栄千若線と鉄道用地が近接していることなどから、栄千若線と宝町踏切の接続は課題が多いと考えており、ギャラリーロードから中央市場通りを経由し、水辺へ向かう歩行者動線の強化のため、栄千若線と中央市場通りの交差部に斜路付き階段を計画しています。斜路付き階段は、栄千若線の橋梁部から滝の川沿いの市道高島台第135号線へ接続し、宅地側に折り返してその市道から中央市場通りへ接続する計画です。</p> <p>斜路付き階段を含む栄千若線の整備形態等については、周辺の住宅地に配慮し、市民の皆様の御意見を踏まえながら検討を進め、道路管理者や交通管理者と協議を行い、事業実施段階までに決定するとともに、周辺住民の皆様にも御説明します。</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>ヨコハマポートサイド地区に住んでいる。現在この都市開発に関して横浜市の担当課と協議をしている地区住民団体のメンバーだが、個人の立場で横浜に対する熱い思いがあるので、都市開発計画の在り方、姿勢について意見を述べる。</p> <p>横浜市は約150年前に開港して以来、運河づくりや埋立て等の各種都市開発を繰り返して居住地の確保と拡充を行ってきた。創造と破壊を繰り返して、より良い生活環境を行政がつくってきた。評価に値するものと思う。しかし、その創造と破壊の行為は全てが良いものとは思えない。</p> <p>私の祖母は鎌倉の生まれで横浜に嫁いできた、典型的な横浜人である。母親も横浜人である。私自身も元街小学校の卒業生で横浜人である。よく浜っ子という言葉があるが、これは、横浜以外の方が横浜に住む場合に使う言葉であって、私のような長らく横浜に住んでいる人間は使えない。市長はよく三日住んだら浜っ子なんてことを言うが、記憶にとどめておいてほしい。</p> <p>そのような横浜人からすると、独特なプライドと横浜に対する郷土愛がある。前述のとおり、150年間の間に色々なものが破壊されてきた。具体的な例を挙げる。1989年、横浜博覧会が開催された。山下公園の東側、新山下方面に近い約3分の1の所は桜並木だった。ところが横浜博覧会の折に、横浜市は、地方から車で来る方の駐車場確保のために、地下に駐車場をつくった。桜の木の地下を掘れば枯れるのは誰でも分かることである。横浜博覧会終了と共に全て桜の木は枯れてしまった。そのあと、横浜人形の家に連なる公園になっている。私の娘たちは、山下公園の桜並木の美しさを知らない。なんでそういう馬鹿なことをしたのか。</p> <p>今回の東高島地区の計画全体に言えることだが、横浜には二種類の人間がいる。臨海部に住んでいる真の横浜人と田園都市線を中心とする宅地造成によってできた住宅地に住んでいるいわゆる横浜東京人と言われる方々である。今までどうしても横浜東京人と言われる方々の人数が多いため、横浜港周辺の臨海部は少し置き去りにされたような印象がある。横浜博覧会といっても、環境を破壊された被害者になっている。</p> <p>横浜港を取り巻く五つの地区をネットワーク化する素晴らしいマスタープランがある。土地区画整理組合設立準備組合が4月1日、3日に開催した東高島駅北地区まちづくり第3回説明会において担当者からマスタープランの説明があった。本日の配布資料にも5地区の連携の記載もあるが、特に私が関係する東高島地区においては、全く足が地に着いてない絵に描いた餅のような計画である。ここには医療・教育・健康・居住等、五つのテーマで作られているようだが、他の四つの地区と何ら中身が代わり映えない。もっとこの地区ならではの輝きあるプランを作してほしい。</p> <p>現在、横浜市は約371万人の人口であり、神奈川区には23万6,000人が住んでいる。税収、歳入は約1兆6,000億円弱、このうち4割が個人の税収である。法人税の割合は約8%である。これは財務省の地方財政の状況というデータから引用している。ところが、横浜に並ぶ大都市大阪では、歳入が1兆6,700億円、市民の個人税割合は22%である。4割ものシェアを占めている大納税者の横浜市民のことを考えて、市民中心の行政をお願いしたい。</p> <p>一つ提案がある。千若線について、前回の説明会で現在あるギャラリーロードは歩道の幅4m、道幅22mの道路を将来像として歩道の幅を6mに拡充するという計画があると聞いた。来年早々には、市場大橋撤去後の工事が完了する。その直後をお願いしたいのが、みなとみらいのすずかけ通りに良い例があるが、歩道の幅4mのままにとどめ、その分広がった車道を道幅2mの自転車専用レーンを作っていただきたい。ただ線を引くだけであるから、コストも日数もかからない。貴重な我々の税収を有効活用するには、歩道を拡充したりする工事よりも、ただ一本自転車専用レーンを作るだけで十分税金の有効活用ができる。</p> <p>横浜は横浜を愛する人間によって治めてほしい。そのポリシーがあれば、住民として協力を惜しまない。</p>	<p>東高島駅北地区（以下「当地区」という。）を含む東神奈川臨海部周辺地区のまちづくりは、平成15年に策定した横浜市都市計画マスタープラン神奈川区プラン等の上位計画により平成16年に策定した東神奈川臨海部周辺地区再編整備計画（以下「再編整備計画」という。）を基に、官民連携で展開してきました。</p> <p>当地区は、再編整備計画において東神奈川駅から海に向かう「東神奈川まち・海軸」の中心に位置し、大規模・低未利用地の段階的な土地利用転換による新たな都市機能の導入を進め、拠点ゾーンにふさわしいまちづくりを推進するとしており、東西道路の新設検討や竜宮橋線の機能強化などの交通基盤整備、敷地の整形化などによる都市機能更新、運河活用によるプロムナード等の整備や一部埋立てなどを挙げています。</p> <p>また、横浜市都心臨海部再生マスタープランにおいて東神奈川臨海部周辺地区は、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区に隣接し、かつ横浜最大の資源である「港」に面するなど、都心に必要な新たな機能や施設の受け皿となるポテンシャルを有しているため、都心臨海部の一つに位置付けられています。</p> <p>都心臨海部は、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、山下ふ頭周辺地区、東神奈川臨海部周辺地区の5地区からなりますが、同マスタープランでは、横浜駅周辺地区は中核業務広域商業等、みなとみらい21地区はMICE拠点等と、各地区の個性を生かした機能配置のイメージを示しており、東神奈川臨海部周辺地区においては、機能配置のイメージとして研究・教育、医療、健康及び居住を掲げており、人々を惹き付ける新たな拠点づくりのための主なプロジェクトの一つに当地区の面的整備を位置付けています。そして、これら個性豊かな5地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進めるとともに、一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成するとしています。</p> <p>今後、当地区では、国際都市横浜の業務機能等を支える新たな拠点とするため、地域資源である神奈川台場や水辺などの活用や、都心で働く外国人にも対応した多言語対応の医療・福祉施設や都市型住宅等の整備及びこれらが連携することによる健康に住まう新たな住環境の創出等について検討を進めていきます。</p> <p>都市計画道路栄千若線における歩行者や自転車等の動線及び整備形態については、都市計画で定める内容ではありませんが、都市計画道路栄本町線が自転車歩行者道であることなどを踏まえ、全線で自転車歩行者道として計画しています。</p> <p>市場大橋撤去工事は、平成28年度末までに、橋梁の撤去及び道路の復旧を完了する予定です。撤去完了時の道路の復旧形状については、道路管理者や交通管理者との協議を踏まえ、決定します。</p> <p>なお、現在、山下公園駐車場となっている場所に植えられていた桜については、駐車場整備の際に可能な限り、山下公園内等に移植するなど保全を図っています。</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>東高島駅北地区土地区画整理組合設立準備組合にお願いしますという形で進める。公有水面を残してほしい。公有水面を生かしてまちづくりを進めてほしい。もし、この公有水面がまちづくりを進める際に、障害となるのなら、埋立ては最後の最後にしてほしい。歴史的資産がなくなってからにしてほしい。</p> <p>隣の西区のみなとみらいとことでは、決定的な違いがある。みなとみらいの海の埋立てでは、横浜市が当事者にならざるを得ないが、ここは違う。運河を埋め立てる必要がない。ここには、地主なり地権者や関係者、第一の当事者がいる。</p> <p>初めに北側のゴルフ場の裏から道路を敷いてほしい。そうすれば、道筋ができる。これだけで半ば自動的に展望が開ける。駐車場の大型車を北へ逃がす道路が必要である。</p> <p>この運河があたかもこの地区を分断しているように見えるかもしれないが、この運河は、このアイランド、島を特徴付けている。この運河に囲まれたアイランドにおいては、あいのくにというコンセプトのもとにまちづくりを進められたらどうか。</p> <p>市素案において、健康医療福祉複合地区では樹木なども植えられるであろう。橋を渡したらいい。西北の運河である。これが浜町である。この内堀が埋め立てられるとは考えてもいないようである。ここは、渚や砂浜がベストだと思う。これが無理なら水を抜く。</p> <p>南西の運河である。橋を渡すお金がないと言うのなら、鉄板を渡してほしい。ただし、暗渠になるのは勘弁してほしい。水を抜く。パークである。パーキングである。地下駐車場である。全国から横浜をキャンピングカーで訪れる、そのための地下駐車場である。</p> <p>東南のこの水域は、水を張ったドックのように見える。この水域は、例えば氷川丸を収容できるくらいの広さがある。ここを掘り進めてもいい。</p> <p>パークという言葉について、説明する。パークというとほとんど公園としか返ってこない。それだけではない。中区三溪園があるが、もともとは私園、あれがパークである。もう一例はランドマークタワーの下のドックヤードガーデン。</p> <p>公有地をパークとして経営してくれる人がいるなら、売り払っていいと思う。</p> <p>建物にすれば、地下3階、地上7階の水上ホテルである。全国から横浜を訪れる修学旅行生のための宿泊施設である。</p>	<p>東高島駅北地区（以下「当地区」という。）を含む東神奈川臨海部周辺地区のまちづくりは、平成15年に策定した『横浜市都市計画マスタープラン神奈川区プラン』等の上位計画により平成16年に策定した『東神奈川臨海部周辺地区再編整備計画』（以下「再編整備計画」という。）を基に、官民連携で展開してきました。</p> <p>当地区は、再編整備計画において東神奈川駅から海に向かう「東神奈川まち・海軸」の中心に位置し、大規模・低未利用地の段階的な土地利用転換による新たな都市機能の導入を進め、拠点ゾーンにふさわしいまちづくりを推進するとしており、東西道路の新設検討や竜宮橋線の機能強化などの交通基盤整備、敷地の整形化などによる都市機能更新、運河活用によるプロムナード等の整備や一部埋立てなどを挙げています。</p> <p>また、横浜市都心臨海部再生マスタープランにおいて東神奈川臨海部周辺地区は、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区に隣接し、かつ横浜最大の資源である「港」に面するなど、都心に必要な新たな機能や施設の受け皿となるポテンシャルを有しているため、都心臨海部の一つに位置付けられています。</p> <p>都心臨海部は、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、山下ふ頭周辺地区、東神奈川臨海部周辺地区の5地区からなりますが、同マスタープランでは、横浜駅周辺地区は中核業務広域商業等、みなとみらい21地区はMICE拠点等と、各地区の個性を生かした機能配置のイメージを示しており、東神奈川臨海部周辺地区においては、機能配置のイメージとして研究・教育、医療、健康及び居住を掲げており、人々を惹き付ける新たな拠点づくりのための主なプロジェクトの一つに当地区の面的整備を位置付けています。そして、これら個性豊かな5地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進めるとともに、一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成するとしていきます。</p> <p>当地区は、道路が狭あいで歩行者空間が十分に整備されておらず、下水道も未整備である等、都市基盤の整備が遅れています。また、小規模な工場や老朽化した建物、駐車場などの土地利用となっており、都心にふさわしい高度利用がなされていません。さらに、地区の中心に位置する現状ではほとんど利用されていない不整形な水域によって土地が分断され一体的な面的整備が困難な状況です。</p> <p>そのため、上位計画に基づき埋立てを行うことで、都心にふさわしい一体的な土地利用や、都心臨海部を連携強化する都市計画道路栄千若線（以下「栄千若線」という。）の整備、喫緊の課題である横浜駅周辺地区の浸水対策としての東高島ポンプ場の整備が可能となり、防災や環境も含めた総合的なまちづくりが実現できます。また、水辺や神奈川台場などの地域資源を活用しながら、遊歩道や広場など市民の多様な活動に資する空間の形成や防災デッキの整備などについて地権者で構成された東高島駅北地区土地区画整理組合設立準備組合とともに検討しています。</p> <p>当地区に関わる工事については、まず都市計画道路東神奈川線側から栄千若線の一部を整備し、主動線とすることを検討していますが、引き続き、周辺の環境に配慮し、市民の皆様の御意見を踏まえながら施工計画を策定し、工事着工前までに周辺住民の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4

公述意見の要旨	市の考え方
<p>ヨコハマポートサイド地区に1,500世帯を有する団体である、ヨコハマタワーズ全体管理組合、ヨコハマポートサイドE-2街区管理組合、横浜ポートサイドプレイス管理組合及びその地区内のザ・ヨコハマタワーズ自治会、ヨコハマポートサイド自治会、ヨコハマポートサイド公園愛護会、以下、本地区6団体という、は、本地区のギャラリーロードについて、横浜市担当課と協議を行っているが、ポートサイド地区地区計画の変更素案は、コミュニティー道路に関わる事項が最も重要であり、本道路に関わる事項の変更は、地域環境の悪化、すなわち、自動車の通行を優先させることによる、騒音、振動の発生等を促すものであり、地区計画の変更は不要であることを申し上げる。変更不要の理由である。ギャラリーロードの整備内容については、平成元年12月の本地区の街づくり協定で歩車共存のプロムナードとして、平成2年8月の現行地区計画ではコミュニティー道路として地区幹線道路を整備すると定められ、その後の平成8年3月の横浜市発行の広報においては、元町商店街にみられるボンネルフ道路として検討すると規定されている。その後も基本姿勢は変わらず、平成27年8月の我々の要望に対する市長回答においても、コミュニティー道路としての機能を更に充実させる、と明記されている。</p> <p>これらは、ギャラリーロードへの自動車の無用な通過や騒音・振動の増大を防ぎ、歩行者等に優しく、自動車に一定の抑制を求めるコミュニティー道路そのものであり、この道路の整備を推進するものと理解すべきだと考える。</p> <p>本道路に関わる事項の変更理由が、本地区計画で示すコミュニティー道路は、横浜市や国土交通省が定義するコミュニティー道路ではないとのことだが、25年以上も前から地区住民等は、地区計画に沿ってまちづくりを進めていた。それが昨年になって解釈に乖離が生じないようにと担当課は表明しているが、前述の内容を踏まえれば齟齬はないと考えるのが自然だと考える。</p> <p>これまでの経緯について述べる。平成27年6月段階において、それまでの地域団体と本件担当課との協議では、東高島駅北地区とギャラリーロードを一体として整備することはないとされていた方針が覆され、東高島駅北地区の再開発方針説明会において、その地区内新設道路とギャラリーロードを一体としたネットワーク道路としての都市計画道路栄千若線とする方向が示された。</p> <p>これに対して、本地区6団体は現行のポートサイド地区計画で定める方針に反するものであり認めることはできないとの基本姿勢で反対意見を提出してきている。</p> <p>ポートサイド地区の地区計画は平成2年に設定された。当初の目的を実現しないまま、放置された形になっていた。ところが、東高島駅北地区の開発方針が具体化した段階で、必要となった新設道路を既存の道路であるギャラリーロードと一体として、しかもコミュニティー道路としての整備方針を外した上で、都市計画道路とすることには納得できない。東高島駅北地区新設道路と接続するとしても、コミュニティー道路としてのギャラリーロードの理念を貫き、そこに新しい道路を接続させる方向で検討すべきである。</p> <p>地区計画は、街区単位できめ細かな市街地像を実現していく制度である。既定の地区計画を変更しようというのであれば、地域住民への事前説明会を開催し、十分な説明と対話を行い、一定の合意形成を図るべきである。それを行わないまま、東高島駅北地区の都市計画変更の素案説明会と同時に、地区計画変更の素案説明会を行ったことが納得できない。地区計画制定・変更は 上位計画の都市計画に整合しなければならないことは承知している。しかしながら、上位計画となる横浜市都市計画マスタープランに記されている都市計画道路栄千若線は現段階ではあくまで素案に過ぎない。ポートサイド地区利害関係者・住民の同意を得ないまま、上位計画変更前に強行的に地区計画変更を行うとするなら、合法的な手続とは言えない。</p> <p>2、3付け加える。</p> <p>一つは地域の特殊性を生かしてほしいということである。目の前の道路にギャラリーロードという名前があり、アート&デザインという言葉があり、実際、あちこちにモニュメントが置かれたりしている。このまちに対する当局及び住民の思い入れの深さに感銘を受けた。開発当時の資料を見ても、これまでにない斬新なまちをつくりあげようという強い意欲を感じ取った。開発当初の意気込みを思い出してほしい。</p> <p>二つ目は、横浜に第三の優しい道路をとということである。横浜の中心部には、ボンネルフという表現で呼ばれる元町商店街があり、歴史を刻む馬車道がある。いずれも住民に優しい道路である。ギャラリーロードを第三の優しい道に育て上げてほしい。三つの道路、いずれも東西に走り、ほぼ同距離で漢数字の三を形作る。ギャラリーロードの理念を東高島までのばせたら水辺に沿った第三の道路が加わることになる。</p> <p>三つ目は、棉花橋のことである。一時期とはいえ棉花橋をダンプやトラックが通るといのは、考え直すべきである。子供の通学路の問題もある。なるべく早く、別の方法を検討されるよう勧める。</p> <p>最後に、戦後の地方行政や都市開発において、横浜市は多くの実績を上げてきた。一時期の横浜の6大事業などは、地方行政の担当者や研究者が大いに学んだ事例だと聞いている。未来志向型の姿勢で取り組んでいただきたい。私たち6団体は、微力ではあるが、住民のためになる施策であれば、できる限りの協力を惜しまない用意がある。</p>	<p>東高島駅北地区（以下「当地区」という。）を含む東神奈川臨海部周辺地区は、横浜市都心臨海部再生マスタープランにおいて、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区に隣接し、かつ横浜最大の資源である「港」に面するなど、都心に必要な新たな機能や施設の受け皿となるポテンシャルを有しているため、都心臨海部の一つに位置付けられています。</p> <p>都心臨海部においては、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、山下ふ頭周辺地区、東神奈川臨海部周辺地区の5地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進めるとともに、一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成するとしています。その施策の一つとして、交通インフラを強化・拡充し回遊性を高めるとともに、誰もが安心して歩いて楽しめるまちづくり、ネットワークづくりを展開し地域全体の活性化を図るとしています。</p> <p>都市計画道路栄千若線（以下「栄千若線」という。）は、前述の上位計画を踏まえ、東神奈川臨海部周辺地区と横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区との連携強化を図るための道路で、起点の都市計画道路栄本町線からヨコハマポートサイド地区のギャラリーロードを経由して、中央市場通り及び滝の川を橋梁で立体的に交差し、当地区を通過して、終点の都市計画道路東神奈川線（以下「東神奈川線」という。）に接続する計画となっています。</p> <p>今回のヨコハマポートサイド地区地区計画（以下「ポートサイド地区計画」という。）の変更については、栄千若線の都市計画決定に合わせて、都市計画法上の整合を図るために行うものです。現在、ポートサイド地区計画は、再開発等促進区を定める地区計画という手法が用いられており、その中でギャラリーロードは主要な公共施設（地区幹線道路）に位置付けられています。都市計画法第12条の5第5項第1号において、主要な公共施設は都市計画施設を除くとされていることから、ギャラリーロードの一部が都市計画道路に定められ、都市計画施設となることに合わせて、ポートサイド地区計画を変更します。</p> <p>道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令である「道路構造令」は、平成13年に改正され、凸部、狹窄部等に関して、主として近隣に居住する者の利用に供する計画交通量500台/日未満の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車などの安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部を設置し、又は車道に狹窄部若しくは屈曲部を設けるものとするとして新たに規定されました。</p> <p>これを受けて平成16年に改訂された「道路構造令の解説と運用（公益社団法人 日本道路協会）」において、コミュニティー道路の定義が新たに追加されるとともに、前述の道路構造令の内容がコミュニティー道路の構造として記載されています。</p> <p>これらのことから、必要に応じて凸部、狹窄部又は屈曲部を設ける道路は、計画交通量500台/日未満の道路である一方、現況のギャラリーロードは、道路幅員22mのなかで既に歩道と車道が物理的に分離されており、7時～19時の12時間で約4,100台の交通量（平成26年6月時点）があるため、「道路構造令の解説と運用」で定義するコミュニティー道路として整備することはできません。</p> <p>このため、ポートサイド地区計画の「地区内のコミュニティー道路として地区幹線道路を整備し、『アート&デザインの街』の主軸を形成する」という考え方を踏襲した上で、「利用者の安全に配慮しつつ、『アート&デザインの街』の主軸として、沿道と一体的に利用可能なゆとりある歩行者空間を確保するなど、コミュニティーの醸成に資する道路とする」という表現に変更します。</p> <p>なお、自治会や管理組合、公園愛護会の役員の皆様とは、平成27年4月から都市計画道路栄千若線について、平成28年1月からポートサイド地区計画の変更について対話を行っています。また、平成28年4月1日及び3日に、東高島駅北地区土地区画整理組合設立準備組合と共催で、事業の概要及び予定している都市計画決定・変更について説明会を開催し、栄千若線の決定とあわせてポートサイド地区計画の変更を行うことについて、ヨコハマポートサイド地区を含む周辺の地域を対象に、御説明しました。</p> <p>上位計画との整合については、現行の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「整開保」という。）のうち交通施設の都市計画の決定の方針において、「都市計画道路等については、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、その必要性やルート・構造など、必要に応じて見直しを行い、良好な交通ネットワークの形成に資するように配置する。」とされており、栄千若線の都市計画決定は現行の整開保と整合が図られていると考えます。なお、現行の整開保の主要な施設の整備</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

目標の一覧に栄千若線は入っていませんが、この一覧は主要な施設を挙げているものであり、一覧に入っていない路線の新たな都市計画決定を妨げるものではありません。

栄千若線の整備形態については、引き続き、市民の皆様の御意見を踏まえながら検討を進め、道路管理者や交通管理者と協議を行い、事業実施段階までに決定してまいります。

当地区に関わる工事については、まず東神奈川線側から栄千若線の一部を整備し、主動線とすることを検討していますが、引き続き、周辺の環境に配慮し、市民の皆様の御意見を踏まえながら施工計画を策定し、工事着工前までに周辺住民の皆様に御説明します。