

ご質問・ご意見の要約と本市の見解

※いただいたご質問・ご意見は、同様の趣旨の内容をとりまとめ、本市の見解を記載しております。

なお、要約した内容がご質問・ご意見（原文）のどれに該当するかは、原文 No. の欄に記載の番号をご確認ください。

① 横浜市の考え(生見尾踏切を廃止し、代替施設として現在の踏切直上に新たな跨線人道橋を整備)に関するもの

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
1	既設の跨線人道橋に平行して新たな跨線人道橋を整備する案のイメージ図は、今まで地域に示されたのか。	資料 24 ページに示す図面は、本説明会で初めてお示ししたものです。今までの対話会でご説明してきた案を視覚的にお見せするために作成しました。	1
2	説明資料は、横浜市と JR の意見のみで構成されており、地域の意見が反映されていない。	踏切を廃止して新たな跨線人道橋を整備しないと、抜本的な安全対策にはならないため、踏切を残すという意見は反映しておりません。 踏切廃止に関する地域の皆様の懸念については、地域の皆様と共に解消に向けて取り組んでまいります。	1
3	滝坂踏切の相互通行化を検討してもらいたい。	現状で滝坂踏切は、自転車・バイクは相互通行可能となっております。自動車の相互通行に関しては、警察とも協議を行っており、踏切拡幅や道路拡幅が必要となること等から、現実的には困難と認識しています。	1, 17
4	踏切廃止について、地域の理解を得られたかどうかの基準はあるのか。	具体的な基準はありません。	4
5	今後、どのようなプロセスを経て意思決定するのか。	現時点で具体的なプロセスは決まっていますが、説明会でのご意見も踏まえ、いずれかのタイミングで判断する必要があると考えています。	5
6	検討会では、地域と横浜市は平行線だったが、説明資料では、踏切廃止に向かっているような印象でずれがある。	死亡事故が立て続けに発生していることを重く受け止め、抜本的な安全対策として踏切を廃止して、新たな跨線人道橋を整備する必要があるという考えを説明会ではご説明しました。	7
7	説明資料 24 ページのイメージ図中の既設人道橋もスロープ化に変更してほしい。	今後修正します。	9

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
8	踏切を廃止する理由がわからない。	これまでも踏切内への路面標示や踏切の保安員の配置時間の延長、既設の跨線人道橋へのエレベーター設置などの対策を実施しておりますが、残念ながら事故が起こっている状況です。 踏切がある以上、事故をゼロにすることは難しく、5件の死亡事故が発生していることを重く受け止め、踏切を廃止し、代替施設として新たな跨線人道橋を整備する必要があると考えております。	13
9	新旧2本の人道橋があるのは、使い勝手が悪い。どういう使い方を想定しているのか。	例えば、既設の跨線人道橋は生麦駅を利用する方、踏切の代替施設として整備する新たな跨線人道橋は、自転車など、これまで踏切を利用していた方の利用を想定していますが、基本的には、利用しやすい方をご利用いただくこととなります。	14
10	新たな跨線人道橋を現在の踏切横に整備できない理由は。	用地の制約や鉄道施設の状況から、踏切横での整備は難しいと考えております。	15
11	朝夕のピーク時には、歩行者、自転車利用者、車椅子やベビーカー利用者で輻輳するのではないか。	新たな跨線人道橋は、幅員4mを確保しており、歩行者の双方向通行に加え、車椅子やベビーカーのすれ違い、自転車の押し歩きによる通行が可能な規模としております。 また、従来の踏切では遮断時に歩行者や自転車等が滞留する状況が見受けられましたが、新たな跨線人道橋の整備により常時通行が可能となることから、待ち時間の解消による通行の分散・平準化が図られ、安全性の向上につながるものと考えております。	16, 34
12	踏切を閉鎖することは決定しているのか。	踏切を廃止して新たな跨線人道橋を整備する必要があると考えておりますが、踏切を廃止する具体的な時期は決まっておりません。	19
13	踏切廃止が一向に進まない理由は。	地域の方と踏切の安全対策について、踏切自体の存続・廃止を含め話し合いを進めてきましたが、横浜市がお示した、踏切を廃止し、代替施設として、新たな跨線人道橋を整備するという方針に対して、地域から踏切廃止に対する理解が十分に得られずに、現在に至っていると認識しております。	20

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
14	京急とはどのようなやり取りをしているのか。まちづくりの取り組みなどはあるのか。	新たな跨線人道橋は、京急の生麦駅にも接続しますので、計画については、京急電鉄とも共有しておりますが、まちづくりの計画の具体化までは至っておりません。	21
15	商店街で車・バイクを利用している方々から踏切廃止の承諾を得ているのか。	自動車やバイクについては、う回が必要と考えております。	22
16	早く結論を出して進めてほしい。	生見尾踏切の危険性の抜本的な解決に向けて、引き続き取り組んでまいります。	23
17	今回市が示した計画案ではなく、これまでに提案してきた案の方が良い。	今回、補修工事を行うことで長寿命化が図られ、また中央にある階段のスロープ化も行うことから、既設の跨線人道橋を存続することとしました。そのため、新たな跨線人道橋の幅員を6mから4mに見直しをした、説明資料24・25ページでお示しの案で進めたいと考えております。	25, 48
18	ベビーカーを使用しているので、今のままでは不便で危ない。既設人道橋をスロープ化すると聞き、うれしい。	生見尾踏切の危険性の抜本的な解決に向けて、引き続き取り組んでまいります。	25, 29
19	閉鎖してください。	生見尾踏切の危険性の抜本的な解決に向けて、引き続き取り組んでまいります。	26
20	生見尾踏切に関する経緯や問題解決に時間がかかりそうなことを理解したので、補修工事含め、安全に利用できるように考えてほしい。	生見尾踏切の危険性の抜本的な解決に向けて、引き続き取り組んでまいります。	28
21	生見尾踏切は地域にとって不可欠な生活道路であり、安易な閉鎖は地域分断を招くと危惧している。	踏切を廃止し、代替施設として、新たな跨線人道橋を整備することが誰もが安全・安心に利用することのできる環境を整備することになると考えております。 踏切廃止に関する地域の皆様の懸念については、地域の皆様と共に解消に向けて取り組んでまいります。	31
22	最新のAI検知技術等を活用した「踏切を維持したままの安全対策」の検討結果を詳細に開示してほしい。	踏切がある以上、事故をゼロにすることは難しく、5件の死亡事故が発生していることを重く受け止め、踏切を廃止し、代替施設として新たな跨線人道橋を整備する必要があると考えております。	31

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
23	災害避難時、停電でエレベーターが停止した際の高齢者等の避難経路について、踏切廃止後の具体的かつ現実的な代替案を求める。	<p>災害発生時に踏切が必ずしも開いているとは限らず、生見尾踏切を廃止し、代替施設として新たな跨線人道橋を整備することが、誰もが安全・安心に利用することのできる環境を整備することになると考えております。</p> <p>停電等でエレベーターが停止した際に線路を横断する場合は、新たな跨線人道橋の斜路付き階段、もしくは、スロープのある柳町人道橋をご利用ください。高齢者で階段が登れない場合は、地域の方による共助も重要な役割を果たすと考えています。</p> <p>また、津波発生時の避難は、垂直方向、高い堅牢な建物に避難する事（①海拔5m以上の高台又は②鉄筋コンクリート若しくは鉄骨鉄筋コンクリート造の頑丈な建物の3階以上が目安）となっております。</p> <p>周辺には津波避難施設（生麦小学校、キリンビール株式会社横浜工場総合棟、市営生麦住宅、GLP 横浜）が指定されており、日頃からの地域の防災訓練等を通して、避難方法や避難先を確認するなど、地域の防災力の強化に関する取り組みをお願いします。</p>	31
24	市は踏切閉鎖計画を地域住民側への理解だけでなく、鉄道会社（JR）側にも同じように求めているのか。例えば線路の高架化などによる生活道路の存続について。	<p>鉄道事業者からは、全社的に見ても特異性のある踏切であると聞いており、踏切の保安員の配置や提供可能な情報は提示いただく等、本事業にご理解いただいています。</p> <p>なお、生見尾踏切付近で線路の高架化の予定はありません。</p>	31
25	踏切の廃止について、現時点では反対の立場。JRの生見尾踏切のみならず京急の生麦第1踏切も含めた一体の交通環境として捉えるべき。	JR線と京急線の踏切の間には住宅もあることから、現時点では京急線の生麦第1踏切を含めた一体整備は難しいと考えております。	32, 44
26	線路の立体化（地下化または高架化）により踏切そのものを削減する検討は行われているのか。	生見尾踏切付近で線路の立体化の予定はありません。	32

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
27	<p>利用者の実感としては JR のみならず京急を含めた複数踏切を一体として認識しているケースが多いと考える。そのため、三つの踏切を一体的に廃止・再編する案や、それに伴う生麦駅周辺の再整備（駅機能の拡張等）について、検討の有無及びその理由は。</p>	<p>新たな跨線人道橋は、京急の生麦駅にも接続しますので、計画については、京急電鉄とも共有しておりますが、JR 線と京急線の踏切の間には住宅もあることから、現時点では京急線の生麦第1踏切を含めた一体整備は難しいと考えております。</p>	32
28	<p>2本の人道橋が計画されているが、既設の跨線人道橋の幅員は狭く、雨天時の相互通行が困難な状況が続いている。高齢者やベビーカー利用者が利便性の高い最短ルートを諦め、あえて遠回りを強いられる状況は移動の権利における格差ではないか。駅前構造物は誰もが等しく恩恵を受けられる差別感のない設計であるべきで、長年整備を待ち望んできた住民が納得し、将来にわたり不満を残さない包括的な整備計画を強く求める。</p>	<p>生見尾踏切を廃止し、代替施設として、新たな跨線人道橋を整備することが、誰もが安全・安心に利用することのできる環境を整備することになると考えております。</p> <p>なお、現在、既設の跨線人道橋の補修工事で一時的に幅員を縮小しておりますが、令和8年6月中には元の幅員に戻る予定です。</p> <p>※説明会当日は8月末とご説明しましたが、その後の工事進捗により前倒しすることとなりました。</p>	33

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
29	<p>今の計画に反対している理由は、「市が提示している跨線人道橋の計画が、全く安心・安全なものに思えないから」。現場の現実を軽視したこの計画のままでは、別の事故が起きると確信している。</p> <p>長期間にわたり、合意形成ができず平行線をたどっている原因は、市が提案している案そのものに抜本的な問題（危険性）があるからではないか。最も混雑するピーク時でも絶対に事故が起きない真の抜本的対策と言える計画を出し直すことを強く望む。</p>	<p>生見尾踏切を廃止し、代替施設として、新たな跨線人道橋を整備することが、誰もが安全・安心に利用することのできる環境を整備することになると考えております。</p> <p>新たな跨線人道橋は、幅員4mを確保しており、歩行者の双方向通行に加え、車椅子やベビーカーのすれ違い、自転車の押し歩きによる通行が可能な規模としております。</p> <p>また、従来の踏切では遮断時に歩行者や自転車等が滞留する状況が見受けられましたが、人道橋の整備により常時通行が可能となることから、待ち時間の解消による通行の分散・平準化が図られ、安全性の向上につながるものと考えております。</p>	34
30	<p>誰が通っても安全な踏切にするには踏切の閉鎖が一番確実。商店等の利害が関係しているとはいえ、安全対策が必要。</p>	<p>生見尾踏切の危険性の抜本的な解決に向けて、引き続き取り組んでまいります。</p>	38
31	<p>新たな跨線人道橋完成までは、踏切を残した方がいいのでは。</p>	<p>用地の制約や鉄道施設の状況から、踏切横での整備は難しいと考えております。</p> <p>そのため、踏切直上に新たな跨線人道橋を整備したいと考えています。</p>	39, 43
32	<p>全くと言っていいほど進歩がなく残念。1日も早く整備が進むことを切に願う。</p>	<p>生見尾踏切の危険性の抜本的な解決に向けて、引き続き取り組んでまいります。</p>	40
33	<p>強い地震で橋が損壊した場合、避難経路が確保されない。避難ルートの周知でもリスクの回避にならない。</p>	<p>整備にあたっては耐震基準を考慮した設計とします。</p> <p>また、日頃からの地域の防災訓練等を通して、避難方法や避難先を確認するなど、地域の防災力の強化に関する取り組みをお願いします。</p>	45
34	<p>踏切はいつ閉鎖するのか。</p>	<p>現時点では未定です。</p>	47
35	<p>既存の人道橋中央部のスロープだけでなく、工事完了までの間、京急駅側と岸谷側の階段にもスロープを整備し、自転車通行への考慮を希望する。</p>	<p>跨線人道橋前後の階段にスロープを整備することは困難であるため、工事期間中は柳町人道橋へう回をお願いします。</p>	48

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
36	幅員の広い人道橋の整備をぜひ実現してほしい。車の往来についても岸谷生麦線があるので、問題ない。	生見尾踏切の危険性の抜本的な解決に向けて、引き続き取り組んでまいります。	49

② 新たな跨線人道橋に関するもの

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
1	新たな跨線人道橋の着手時期、整備費用と工期は。	現時点では未定ですが、他地区の実績等を踏まえると、工事期間は着手から4～5年程度、整備費用は数十億円規模になると想定しています。	9, 27, 37, 47
2	新たな跨線人道橋の幅員を6mから4mに変更した理由は。	以前は既設の跨線人道橋（約2m）を撤去し、6mの跨線人道橋を整備する計画でしたが、補修工事を行うことで長寿命化が図られ、また中央にある階段のスロープ化も行うことから、存続することとしました。そのため、新たな跨線人道橋の幅員を6mから4mに見直しました。	13, 15
3	新たな跨線人道橋に整備するエレベーターの仕様は。	26人乗りで自転車が2台乗車可能なものを予定しております。	14, 16, 47
4	自転車の動線はどのようになるのか。	新たな跨線人道橋の工事中は、柳町人道橋へう回をお願いします。跨線人道橋完成後はエレベーターもしくは斜路付き階段をご利用いただき、横断することが可能です。	18, 24, 48, 49
5	新たな跨線人道橋の工事期間中、既設の跨線人道橋や踏切は通行できるのか。	既設の跨線人道橋は、補修工事の期間中、終電後一時的に通行止めになることはありますが、新たな跨線人道橋の工事期間中も含め、その他の時間帯は通行可能です。 踏切は、踏切直上に新たに跨線人道橋を整備する計画であるため、新たな跨線人道橋の工事着手後は踏切を通行することはできません。	18
6	自転車利用者が京急生麦駅のエレベーターを利用する、もしくは京急の生麦第1踏切を渡ることなく移動できないのか。	現時点では京急線の生麦第1踏切を含めた一体整備は難しいため、JR、京急の踏切を渡ることなく移動する場合は柳町人道橋をご利用ください。	18
7	歩行者、自転車だけでなく、車が通行できる橋の整備は可能か。	道路の立体交差化は、商店街を含めた周辺地域への影響も大きく、難しいと考えております。 自動車については、鶴見駅側の三角交差点、岸谷生麦線、新子安一丁目交差点へのう回をお願いします。	19, 29
8	小型自動二輪車が、例外的に新たな跨線人道橋を利用できないか。	小型自動二輪車については、滝坂踏切へのう回をお願いします。	22, 35

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
9	現在（平面移動）と同等のスムーズさで通行できる保証はあるのか。エレベーターの待ち時間推計を提示してほしい。	踏切遮断による待機時間がゼロになるため、安全・安心かつ、スムーズに通行できるものと考えております。 自転車についても、1時間あたりの自転車交通量は、北行・南行それぞれ平均30台程度であり、基本的にエレベーター及び斜路付き階段で処理可能と考えております。 なお、エレベーター1往復に要する時間は100秒程度を想定しております。	31, 47
10	新たな跨線人道橋だけでは輸送力は足りないのではないか。	新たな跨線人道橋は、既設の跨線人道橋と併用して利用することに加え、幅員4mを確保しており、歩行者の双方向通行に加え、車椅子やベビーカーのすれ違い、自転車の押し歩きによる通行が可能な規模としております。 また、従来の踏切では遮断時に歩行者や自転車等が滞留する状況が見受けられましたが、人道橋の整備により常時通行が可能となることから、待ち時間の解消による通行の分散・平準化が図られ、安全性の向上につながるものと考えております。	34
11	人道橋に曲がり角があり、出会い頭の衝突事故など新たな危険を生むため、生麦駅に一直線でスムーズに行けるような構造が望ましい。	今回、補修工事を行うことで長寿命化が図られ、また中央にある階段のスロープ化も行うことから、既設の跨線人道橋を存続することとしました。そのため、説明資料24・25ページでお示しの案を進めたいと考えております。 跨線人道橋を利用する方の安全対策については、今後検討してまいります。	34
12	水はけ、床面滑り止め等の検討を求める。	ご意見として承ります。	39
13	2本の人道橋並列ではなく、当初の予定通り6mで整備してほしい。	今回、補修工事を行うことで長寿命化が図られ、また中央にある階段のスロープ化も行うことから、既設の跨線人道橋を存続することとしました。そのため、新たな跨線人道橋の幅員を6mから4mに見直しをした、説明資料24・25ページでお示しの案を進めたいと考えております。	23, 42
14	エスカレーターの設置も検討しては。	維持管理や用地の制約上、設置は困難と考えております。	44
15	幅員を6mにすると事業費はいくら増えるか。	今回お示した計画において、幅員6mの場合の事業費は算出しておりません。	47

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
16	新旧それぞれの人道橋の維持費は。建替費用を積み立てるのか。	日常の維持管理や5年に一度の定期点検を通して適切に維持管理を実施します。 維持管理費用や建替費用については、必要に応じて予算を確保していきます。	47

③ 生見尾踏切における安全対策の経緯・諸元に関するもの

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
1	列車が止まった件数(説明資料 10 ページ)の 2,088 件について、年度別の内訳を示してほしい。踏切保安員の配置との関係性など危険性についてもう少し正確に説明する必要がある。	2,088 件の年度別の件数に関しては JR 東日本より非公表と回答いただいております。	2
2	5 件の死亡事故(説明資料 10 ページ)発生時に、踏切保安員はいたのか。	いずれの死亡事故も踏切の保安員のいない時間帯に発生しております。	2
3	安全を第一に考えるなら、踏切保安員の配置時間を増やせばいいのではないか。	令和 6 年 9 月の事故以降、JR 東日本が踏切の保安員の配置時間を 23 時まで延長しております。仮に、24 時間踏切の保安員を立てたとしても安全対策には限界があると考えており、生見尾踏切の危険性の抜本的な解決のためには、踏切廃止が不可欠であると考えております。	2, 9
4	これまでの経緯がわかりづらい。	平成 25 年からの生見尾踏切安全対策検討会での議論を踏まえて作成した計画が、平成 26 年 9 月に生見尾踏切安全対策ニュース Vol. 1 で示したものの(説明資料 17 ページ)です。 その後の地域の皆様との意見交換を踏まえた新たな跨線人道橋の計画が、平成 29 年 4 月に生見尾踏切安全対策ニュース Vol. 5 で示したものの(説明資料 19 ページ)です。 必要な用地取得や詳細設計の結果、令和元年 5 月の市会 建築・都市整備・道路委員会において、速効対策として既設の跨線人道橋にエレベーターを設置すること、新たな跨線人道橋の整備は踏切廃止への地域の理解を得てから整備することを報告しました。	3
5	説明資料の 8 ページでも、既設人道橋のスロープ化について説明してほしい。	生見尾踏切の概要を説明したスライドであるため、スロープ化については言及しておりませんが、説明資料 21 ページにおいてスロープ化のことを説明しております。	9
6	踏切保安員は横浜市と JR のどちらが配置しているのか	JR 東日本が実施しております。	10

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
7	交通量の内訳は。	自動車・バイクの交通量（1日436台）の内訳は、 自動車が257台、バイクが179台です。 歩行者・自転車の交通量（1日3,667人）の内訳 は、歩行者が2,418人、自転車が1,249人です。	16,17, 47
8	横須賀線と京浜東北線の間 に踏切を設置すれば事故が 減るのではないか。	これ以上踏切を増やすことは、 誤認のリスクをさらに高 める危険性があると考え ております。	19
9	列車通過後に踏切が上がる 時間が京急の方が早い理 由は。	列車通過後に遮断桿が上 がる時間については、基 準等はなく、列車のダイ ヤ等を踏まえ、鉄道事 業者が判断しております。	19
10	死亡事故の原因は何か。	死亡事故の原因について、 全ては把握しておりませ んが、平成25年8月の事 故については、踏切横断 中に遮断機が降り始め、 渡り切れずに事故に遭 われた、また、令和6年 9月の事故については、 踏切内と退避スペースを 勘違いした可能性がある と把握しております。	19
11	ベビーカーである長い踏 切を渡るのに強い不安を 感じる。既設人道橋のス ロープ設置工事は3年後 に完了するとのことだが 、早急な整備を求める。	生見尾踏切の危険性の抜 本的な解決に向けて、引 き続き取り組んでまいり ます。	33
12	ピーク時の交通量は。	踏切を横断する歩行者の ピークは17時～18時で 215人です。 既設の跨線人道橋を利用 する歩行者のピークは 8時～9時で1,693人 です。 自転車のピークは17時 ～18時で128台です。 自動車のピークは14時 ～15時で31台です。 バイクのピークは12時 ～13時で21台です。	47

④ 既設の跨線人道橋に関するもの

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
1	既設の跨線人道橋中央部のスロープ化について、実施方法や幅員等の詳細について知りたい。	元々階段があった箇所から、北側の階段手前まで、スロープ化します。幅員は工事前と変わらず約2mです。	5, 13
2	補修工事の期間は。	令和11年5月末の完了を予定しています。	9, 12
3	補修工事に合わせて、既設の跨線人道橋の幅員が狭くなっている危険。いつまでこのままなのか。	幅員を縮小して行う作業は令和8年6月中には終了し、元の幅員に戻る予定です。 ※説明会当日は8月末とご説明しましたが、その後の工事進捗により前倒しすることとなりました。	12, 29
4	いつ整備されたのか。	1970年に設置したもので、架設から56年経過しております。	14
5	点検等は実施しているのか。	法令により5年に1度定期点検をすることが定められており、直近では令和5年度に点検を実施しております。	14
6	補修工事が令和11年度までかかる理由。工期短縮が図れるのではないのか。	鉄道の軌道上で、かつ鉄道に近接する箇所での作業であり、終電後から始発の限られた時間での工事のため、令和11年度までの工事を予定しております。	14
7	スロープ化できるようになった理由は。	以前は、橋にかかる荷重が増えることが課題でしたが、スロープを造る盛土の材料をEPSという軽い材料を使用し、高欄を軽いアルミ製に変えることでスロープ化が可能となりました。	15
8	供用後56年経過している既設の跨線人道橋はいつまで使うのか。	今後も定期的な点検及び適切なメンテナンスを実施し、安全性が確保される限り利用する予定です。	15
9	スロープ化について、もっと周知してもいいのでは。	ご意見として承ります。	30
10	既設の跨線人道橋について、バリアフリー化のみならず、床面の老朽化対策は検討されているか。	今回の補修工事で対策を実施します。	32
11	既設の跨線人道橋を残す必要があるのか。	今回補修工事を行うことで、長寿命化が図られるため、撤去ではなく、存続することとしております。	36

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
12	補修工事で床面の整備や屋根を付ける予定はあるのか。	今回の補修工事で床面の補修も行います。 補修工事期間中に屋根を設置することは、構造上難しいです。	46
13	既設の跨線人道橋の交通量は。	11,403人です。	47

⑤ その他

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
1	説明会に JR も出席し、住民の生の声を聞いてほしい。	本事業は、踏切道の安全対策として、横浜市の事業として実施するものですので、事業に関する説明は本市が責任を持って行うため、説明会には出席しておりません。 JR 東日本に関するご意見やご要望に関しては、お伝えさせていただきます。	1,2
2	説明資料 21 ページ下部の『BF ルート』とは何か。	バリアフリールートのことです。	5
3	説明会の結果を集約することなく公表してほしい。	説明会及び質問票でいただいたご質問・ご意見については、原則、原文のまま公表しています。 ご質問・ご意見に対する回答や本市の考えについては、同様の趣旨の内容をとりまとめた上、公表しています。	6,11
4	地域の合意なく、市の予算が決まることはあるのか。	地域の皆様の安全・安心を第一に考えており、説明会でのご意見も踏まえ、いずれかのタイミングで横浜市として判断する必要があると考えております。 予算につきましては、法令に基づき、市が必要と判断した事業について予算案を編成し、議会の審議と承認を経て成立するものです。	7,8
5	過去に地域から出された要望書はまだ有効か。	平成 25 年の事故以降様々な要望書を頂いていると認識しており、それも踏まえて現在に至ると承知しております。	7
6	横浜環状北線の開通前後で、踏切の交通量に変化はあったか。	踏切道の交通量の変化は確認しておりませんが、横浜環状北線開通前後で周辺の道路は約 1,000 台程度減少していることは確認しております。	15
7	岸谷生麦線が渋滞していて、迂回路にならない。	ご意見として承ります。	23
8	国道 1 号から横浜環状北線に乗る際、遠回りになる。	現時点での対策は困難なためご要望として承ります。	23
9	京急線の生麦第 1 踏切の対策は何か検討しているか。	生麦第 1 踏切は、平成 21 年度に歩道部分のカラー舗装を実施しております。 JR 線と京急線の踏切の間には住宅もあることから、現時点では京急線の生麦第 1 踏切を含めた一体整備は難しいと考えております。	24
10	今後も定期的な説明会の開催を希望する。	説明会の開催については、事業の進捗等を踏まえ、今後検討します。	28

No.	ご質問・ご意見の要約	本市の見解	原文 No.
11	説明会中の動画で、遮断機が下り始めてから渡った人を止めてもよかったのでは。	ご意見として承ります。	30
12	今後、生見尾踏切でどのような作業があるのかまとめてほしい。	可能な範囲で周知等を努めてまいります。	30