

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>今、家の前あたりで、測量を行い、杭を打っています。早渕中学校の下のほうで、毎日のように測り、杭もあります。既にある程度、進行して、決まっている雰囲気であるならば、公聴会で述べることは、反映されるものなのか。杭が打たれ、道路と同じ形状であるため、我々も動揺し、不信に思います。</p> <p>私の家は、ちょうど道路が目前にあります。その6mの道路に、毎日のようにトラックや何台も車を載せたトレーラーが通ります。大型車が通るたびに、家が揺れます。今後、大きな道路が通れば、余計に揺れも厳しくなると思います。</p> <p>また、この近辺には第三京浜があり、立地条件が良いのか、自動車の修理工場や中古自動車の販売店が多く点在しています。中にはナンバーのない車も含む車検や試乗のための車が、ぐるぐる我が家の前の6m道路を通ります。スピード発進したり、ダウンしたりするテストも行っています。当初の皆様のご考えよりも、多く車が日常通っていることを、確認してほしいです。</p> <p>そのような道路をゆうゆうのよりの幼稚園、保育園、勝田小学校、早渕中学校の子供が通学しているのが現状です。少子化が進む中で、交通事故を起こさせないということが第一ではないかと思えます。</p> <p>これから老人も増え、我々が例えば車いすを使用するときのことを考えると、大型車が通る道路であるため、通学のためのスクールゾーンをペンキのゼブラみたいなもので、車の通る部分と車が通ってはいけない部分に区別してほしいです。</p> <p>子どもたちを守るため、歩ける部分を確保するためには、6mでは幅が少な過ぎます。道路の幅が、当初の36mから18mになり、残りが18mであることは、誰でも分かることであるため、中心部にすることが一番理想的ですが、歩ける部分だけでも、もっと中心部に寄せてほしいという希望があります。</p> <p>この前の説明では、市道大柵第183号線の近くに山があり、非常に難しいという詭弁を使っていたが大柵のほうまで行かなくとも、我々住民の家の前と、早渕中学校の生徒が通っている部分、その下の家までの部分ぐらいは少し配慮をして、少し中心部のほうにしてほしいというお願いです。</p> <p>理想的には、この前も話したのですが、サイクリングロードをつくれれば、買物などで皆様喜ばれていくのではないかと思います。車が通る道路と自転車の通る道路を後からつくと、大変な費用がかかると思えます。これからつくる道路なので、最初からつくれれば、後の費用はかからないと思えます。そのようなことも配慮に入れてつくったほうが、皆様に喜ばれる立派な道路になると思えます。</p> <p>道路が通るのはいいのですが、建ぺい率と容積が、当初やったのを、それを外しましょうという意見が横浜市のほうにあったように聞いていますが、それをまた復活していただきたいと思えます。それなりの道路をつくった場合は、容積、建ぺい率もその道路に見合ったものを希望します。</p> <p>これから新しくつくるので、多少当初に費用がかかるかもしれないが、私は、皆様が良かったという道路がつけられることを希望します。</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」とする。）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、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を図るため、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、新吉田中川線は、両側に歩道を設けた2車線の「平面構造の道路」（以下「平面案」とする。）として、沿道の利用や既存の道路からアクセスできる計画とし、平成25年6月から都市計画市素案の説明会や公聴会などの手続を進めました。この平面案に対し、説明会や公聴会の中で地域の皆様から、港北ニュータウンで整備された「せきれいのみち」の高架化や住宅地周辺の環境に対する御意見、一部を掘割構造にすることにより、多くの課題が解決するといった御提案などをいただきました。</p> <p>これらを踏まえ、地域の代表の皆様と道路の構造形式や「せきれいのみち」について検証するため、「新吉田中川線検討会」を立ち上げるとともに、検討段階において地域の皆様への意見募集を行いました。これらの成果として、平成26年2月に開催した検討会第3回では、「計画案を策定する際の配慮事項」が取りまとめられました。</p> <p>本市では、この配慮事項などの地域の視点を考慮しつつ、関連する計画や法令との整合や事業費などの全市的な視点も踏まえた上で、新吉田中川線の一部を掘割構造にすることとし、関係機関との協議や調整を進め、改めて都市計画市素案を作成し、平成27年1月15日に都市計画市素案説明会を開催しました。</p> <p>次に、測量についてですが、本市では、新吉田中川線の都市計画手続や事業などに伴う測量作業は実施していません。なお、土地所有者の独立行政法人都市再生機構から測量作業を行う旨を地域の皆様へお知らせしたことを聞いています。</p> <p>次に、早渕地区周辺の区画道路は、車両や歩行者などの利用形態に応じて、歩車共存とした幅員6mの区画道路や両側に歩道を設けた幅員9mの区画道路として港北ニュータウンの区画整理事業の中で整備されました。今回の都市計画市素案では、これらのニュータウン内の区画道路のコンセプトを踏まえ、既存の道路や「せきれいのみち」などの歩行者ネットワークや利用環境をできるだけ維持していくため、掘割構造として計画しています。新吉田中川線の掘割構造としている区間については、周辺の区画道路の利用形態は、現在と変わりません。</p> <p>また、自転車の通行については、新吉田中川線の幅員の中で対応が可能と考えますが、詳細は事業実施の段階で具体的な安全対策なども含め検討し、交通管理者と協議し、決定していきます。</p> <p>新吉田中川線の区域については、丘陵の切土などの大規模な工事を抑えることや、早渕地区と勝田地区の間にある市道大柵第183号線との交差点付近の影響範囲を小さくすることなど、周辺への影響を極力少なくしつつ整備に係るコストなどにできるだけ配慮して、決めました。</p> <p>なお、現在の区画道路における安全対策などに関する御意見については、所管部署に御意見があったことをお伝えします。</p> <p>次に、建ぺい率と容積率については用途地域において定めています。当初の平面案の計画では沿道利用が想定されていたため、新吉田中川線の都市計画決定にあわせて沿道地域の用途地域等を変更する可能性について検討していました。その後、新吉田中川線の一部を掘割構造にすることとなり沿道利用が困難になったことを踏まえ、現時点では沿道地域の用途地域等を変更する必要性はないと考えています。</p> <p>最後に、地域の皆様には、検討会の運営、意見募集、検討会通信の回覧などについて御協力をいただき厚く御礼申し上げます。今後も、引き続き、新吉田中川線について、御理解と御協力をお願いします。</p> |

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人2

| 議事録 | 市の考え方 |
|---|---|
| <p>この度の横浜市の素案を支持します。</p> <p>横浜市道路局企画課が、前回の公聴会后、住民代表との検討会を開催し、住民意見に対し、真摯に傾聴し、今回の素案を作成したことに感謝します。</p> <p>市は基本的姿勢に市民参加の都市づくりを掲げています。今回の素案の作成では、住民本位の都市づくりかえ、育てていくこと、住民と一緒に考えていくことを実行されたと高く評価します。</p> <p>私は、2004年にこの早渕に住まいを移しました。当時、早渕にはまだ空き地がたくさんありました。道路建設予定地の空き地を見て、港北ニュータウンの開発はまだ完了していないと思いました。10年後の今、タウンセンター地区には大型商業施設が建ち並び、早渕地区も道路建設予定の空き地以外には多くの住宅が建ちました。そして、2013年6月、この都市計画道路の素案説明会が開催されました。説明会では平面案が提示され、住民からは計画案が港北ニュータウンの理念に沿っていないと猛反発がありました。住民は道路建設の必要性を認めながらも、計画道路がこの地域の安全性と住環境を破壊するものであってはならないと考えていたからです。</p> <p>平面案は都筑インターを降りた車が、直線で第一種低層住居専用地域と早渕地区の小学校、中学校のスクールゾーンを通り抜ける構造でした。そして、計画道路との接続により、区画道路が抜け道となり、地域の通過交通が増大、交差する緑道「せきれいのみち」は5mの高架化、民家の4mの前に道路を寄せる計画案でした。</p> <p>横浜市の起案なので、違法性はないのは当然です。道路構造令、横浜市福祉のまちづくり条例の基準を満たしているとの説明でした。しかし、港北ニュータウンの理念を反映しているものではありませんでした。港北ニュータウン分譲のパンフレットには、幹線道路は掘割式、通過交通の排除、グリーンマトリックスによる緑豊かな自然空間の保全とありました。この原則は横浜市都市整備局が定めた港北ニュータウンのまちづくりの基本方針、緑の自然環境を最大限に保存するまちづくり、ふるさとをしのばせるまちづくり、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も引き継がれています。</p> <p>今回の素案の計画道路が「せきれいのみち」の下をくぐる構造は、車と人間のあるべき関係を示すことができたと考えます。車を避けるために人間が高架を上がらなければならない車中心のまちの構造から、地域コミュニティを尊重する価値観が示せたと思います。また、掘割にしたことで、隣接する中学校の正門から、通過交通が遮蔽でき、沿線住民には粉じん避け、遮光の効果が得られ、道路の勾配をコントロールすることで、より安全な道が実現できると考えます。</p> <p>住民が強く求めたのは、地域の安全性とともに、「せきれいのみち」の保全でした。「せきれいのみち」は駅と早渕公園を結ぶ歩行者専用の遊歩道で、通学通勤、買物に多くの人々に利用されています。人々の日常生活に深く関わっていると同時に、グリーンマトリックスの理念を具現化したコミュニティ道路です。夏には木陰を作り、新緑と紅葉を楽しめる緑道で、ジョギング、散歩で多くの住民が往来する道です。例えば計画道路と交差をしても、幼児から老人まで、誰もが安心、安全、容易に歩ける遊歩道であるべきです。</p> <p>この港北ニュータウンは、1965年に発表された横浜市六大事業に端を発し、1974年、土地区画整理事業が開始、1983年から入居が開始しました。開発担当者の手記を読みますと、事業計画全体では2,530haもあり、過去に類をみない大規模な都市開発事業で、膨大な地権者との申出換地による区画整理事業で、完成は当初不可能だといわれていたそうです。申出換地の開発事業は二十数年の月日を要しました。同時期に開発された多摩ニュータウンは、土地利用の効率性、開発コストの問題から、中造成の新住宅市街地開発事業を採用したため、短期間に開発はできましたが、多摩丘陵の田園風景を消失しました。港北ニュータウンは既存の環境構造の保全を前提とした土地区画整備事業を採用したことで、地域の歴史を保つ貴重な緑の資源を、歩行者専用道路の緑道で結びつけながら体系化し、グリーンマトリックスを完成させました。港北ニュータウンは、横浜市の行政の先見性と先人の苦勞によりつくられたまちです。</p> <p>早渕地区の多くの住人はまさしく港北ニュータウンの崇高な理念に基づく住環境を求め、この地に住まいを定めました。早渕地区は駅の商業地区から離れているため、利便性は良くないが、緑豊かで静寂で安全、子育てや老後を安心して暮らせる地域です。都会にあって自然豊かな環境で、子どもたちを安心して通学させ、伸び伸びと遊ばせ、育てることができるところが、早渕地区なのです。</p> <p>現在、早渕二丁目町内会は創立20周年の記念小冊子の編集を行っています。小冊子には40年前の早渕地区が雑木林の小高い丘であったとの回想が記載されています。防犯灯もなく、ごみ集積所も整備されてい</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」とする。）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、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を図るため、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、新吉田中川線は、両側に歩道を設けた2車線の「平面構造の道路」（以下「平面案」とする。）とし、沿道の利用や既存の道路からアクセスできる計画として都市計画市素案を作成し、平成25年6月から説明会や公聴会などの都市計画手続を進めました。この平面案に対し、説明会や公聴会の中で地域の皆様から、港北ニュータウンで整備された「せきれいのみち」の高架化や住宅地周辺の環境に対する御意見、一部を掘割構造にすることにより多くの課題が解決するといった御提案などをいただきました。</p> <p>これらを踏まえ、地域の代表の皆様と道路の構造形式や「せきれいのみち」について検証するため、「新吉田中川線検討会」を立ち上げるとともに、検討段階において地域の皆様への意見募集を行いました。</p> <p>検討会や意見募集では、公述いただきましたように、「せきれいのみち」をはじめとする歩行者動線や環境への配慮や通過交通対策を考慮し、安全に暮らせるよう整備された港北ニュータウンの理念を継承した計画とすることなどの御意見をいただきました。</p> <p>平成26年2月に開催した検討会第3回では、いただいた御意見や地域の課題などを整理し、「計画案を策定する際の配慮事項」が取りまとめられました。</p> <p>本市では、まず、地域の多くの方から御意見があった「せきれいのみち」の歩行空間や緑の連続性を確保すること、早渕地区と勝田地区の間に位置する市道大榎第183号線の利用を確保することなどを設計条件としました。次に、標高が起点の都筑インターチェンジから勝田町に向かって、低くなっていく地形的特徴や地域の意見と思いが盛り込まれた配慮事項などの地域の視点を考慮しつつ、関連する計画や法令との整合や事業費などの全市的な視点も踏まえ、新吉田中川線の一部を掘割構造にすることとしました。これにより、「せきれいのみち」は、ほぼ現状の高さとなり、平面案に比べ道路の急な勾配を改善する計画をまとめ、関係機関との協議や調整を進めた後、改めて都市計画市素案を作成し、平成27年1月15日に都市計画市素案説明会を開催しました。</p> <p>最後に、地域の皆様には、検討会の運営、意見募集、検討会通信の回覧などについて御協力をいただき厚く御礼申し上げます。今後も、引き続き、新吉田中川線について、御理解と御協力をお願いします。</p> |

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

ないゼロに近い状態から、町内会と行政とが一緒になってまちづくりをされてきた歴史がつづられています。

新吉田中川線の素案についても、検討会を通じて行政と住民が意見を出し合い、相互の理解をもって得た結果であったと考えます。

これから事業化に向けて予算確保と関係各部署との調整に苦労があると推察します。新吉田中川線が、横浜市が掲げる理念を実現させた道路建設であったと後世に誇れるよう、緑道と地域環境の保全を実現させた事業となることを期待しています。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人3

| 議事録 | 市の考え方 |
|--|--|
| <p>現行案の中学校に隣接する道路位置を前提とした計画に対し、以下、三点における理由をもって計画の変更あるいは中止、取消を求めます。現行案の道路全線の位置を、南北中央、あるいは南寄りに変更することを要求します。</p> <p>現在の計画では、中学校の通学路や部活動の場に隣接しており、通学する生徒への安全面、健康面に課題があるほか、道路を通行する自動車についても、上からの落下物に対する防止策が脆弱であると考えます。また、木造住宅も道路に隣接しており、騒音や振動、排ガス等、近隣住民への健康等、毎日の生活に著しく損害をもたらします。道路を南北中央寄り、あるいは南寄りに移動させ、中学校と道路の間に緑道や植林などのスペースを設けることで、落下物による事故、あるいは振動、騒音、排ガス等を大幅に軽減させることが可能になると思います。</p> <p>二点目、市道大柵第 183号線との交差点の廃止又は設計の変更を求めます。現在の市道大柵第 183号線は、交通量が極端に少なく、戸建て住宅が直に面した閑静な安全な道路で、子どもたちの遊び場、近隣住民の散歩道となっています。ベビーカーを押して散歩したり、幼稚園児や小学生、中学生が歩いて登下校をしても安全な道路になっています。しかし、新吉田中川線と直接接続することで、勝田橋やインター入口交差点を避ける裏道となります。このため、住民の生活道路に抜け道利用の目的で車が飛ばす形で進入し、交通量が大幅に増加、結果として交通事故のリスクが大幅に増加し、非常に危険な道路となります。新道路の建設は、事故を未然に防ぐ設計であるべきです。住民の命が犠牲になってからの再検討では遅いと思います。</p> <p>三点目、現況の騒音、振動、排ガスレベルを上回らない防振、防音、空気清浄対策の実施を求めます。現計画案は確かに法律に反しない設計、構造、対策であるかもしれませんが、しかし、港北ニュータウンの崇高な理念をうたう以上、現行案は都内のように道路面積が絶対的に限られている狭小構造設計であり、近隣住民への生活環境を無視した港北ニュータウンの理念とはかけ離れた設計と対策になっています。防音林の設置や、空間の創出、道路両側への公園の設置など、振動吸収、土壌の改造など、閑静な住宅街を貫通する幹線道路として、デザインコンセプトとしても全国の模範となる道路建設に向けた再設計をお願いします。</p> <p>以上、三点の要求項目については、掘割構造と同様、これまで地元住民が再三にわたり要求し続けてきた点です。しかし、これまで市がまじめに検討し、対案を出してきたことはありません。その理由として市が購入する土地面積や山の斜面の切崩量が増加し、コストが増大する。また、市道大柵第 183号線の交差点の設計変更は不可能という一点張りでした。これら市の反論は実に非論理的で、稚拙な言い訳ではありません。</p> <p>まず、コストについてですが、確かに市の財政による市税の歳入は、平成20年を境に下降傾向にあります。さらに少子高齢化、福祉に関する歳出が増加し、都市基盤整備に関する経費は、平成21年以降、右肩下がり続けております。道路建設に割ける予算は限られているのは事実です。そうであるならば、掘割で費用を投じたにもかかわらず、建設を途中で投げ出し、計画が頓挫している新吉田牛久保線を先行して完成させ、車の流れ、経済効果を精査した後に、新吉田中川線が必要となれば新たに予算を計上するのも良いのではないかと。新吉田中川線を新規で建設することより、大幅なコスト削減が可能になります。既に血税を投入して放置状態にしている明確な理由、また、放置しながら新たに予算を計上してまで、新吉田中川線を新規に着手しようとする論理的な説明なくして、住民意見をコストという理由で否定するのは断じて受け入れることができません。</p> <p>新吉田牛久保線を先行して完成させるメリットはコストだけではありません。横浜市は現在の勝田橋から歴史博物館道路脇交差点までの横浜生田線の渋滞を御存じでしょうか。現状の交通量でさえ、横浜生田線のキャパは完全にオーバーしているにもかかわらず、新吉田中川線を建設した場合、交通量はさらに増加し、横浜生田線の渋滞を悪化させるだけです。新吉田牛久保線の完成は、この横浜生田線の交通量を緩和するだけでなく、センター北やあざみ野方面への交通のアクセスの向上、それに伴う経済効果も望めます。新吉田牛久保線を完成させないまま、新吉田中川線を完成させることは、横浜生田線の渋滞を悪化させるだけでなく、その経済的損失及び交通事故のリスクの増加は計り知れない。また、コストを理由に上記3点の実施ができないというのはただの詭弁であり、本当にコストと費用対効果を求めているのであれば、新吉田牛久保線の建設を再開し、先行してこちらを完成させることが最良の選択になると考えます。</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」とする。）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、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を図るため、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、新吉田中川線は、両側に歩道を設けた2車線の「平面構造の道路」（以下「平面案」とする。）として、沿道の利用や既存の道路からアクセスできる計画とし、平成25年6月から都市計画市素案の説明会や公聴会などの手続を進めました。この平面案に対し、説明会や公聴会の中で地域の皆様から、港北ニュータウンで整備された「せきれいのみち」の高架化や住宅地周辺の環境に対する御意見、一部を掘割構造にすることにより多くの課題が解決するといった御提案などをいただきました。</p> <p>これらを踏まえ、地域の代表の皆様と道路の構造形式や「せきれいのみち」について検証するため、「新吉田中川線検討会」を立ち上げるとともに、検討段階において地域の皆様への意見募集を行いました。これらの成果として、平成26年2月に開催した検討会第3回では、「計画案を策定する際の配慮事項」が取りまとめられました。</p> <p>本市では、この配慮事項などの地域の視点を考慮しつつ、関連する計画や法令との整合や事業費などの全市的な視点も踏まえた上で、新吉田中川線の一部を掘割構造にすることとし、関係機関との協議や調整を進め、改めて都市計画市素案を作成し、平成27年1月15日に都市計画市素案説明会を開催しました。</p> <p>まず、新吉田中川線の区域については、丘陵の切土などの大規模な工事を抑えることや、早渕地区と勝田地区の間にある市道大柵第 183号線との交差点付近の影響範囲を小さくすることなど、周辺への影響を極力少なくしつつ整備に係るコストなどにできるだけ配慮して、決めました。</p> <p>次に、前述の市道大柵第 183号線は、既存の動線を確保することを目的として、平面案では、新吉田中川線の下で立体交差する計画としていましたが、新吉田中川線の一部を掘割構造とした今回の素案では平面交差として計画し、その機能を確保しました。一方、新吉田中川線を利用する車両等の新たな通行も想定されるため、周辺道路の安全対策などについて、周辺地域からの利用も踏まえ、事業実施段階に具体的な検討や調整を進めていきます。</p> <p>新吉田中川線の具体的な安全対策や環境対策などについては、事業実施段階に係る基準や目標、施策などを勘案して検討していきます。なお、本市では、新たな道路整備による環境負荷軽減を目指しています。体系的な道路ネットワークの整備は、交通の円滑化などが図られることから、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します。</p> <p>次に掘割区間については、地上部からの転落及び掘割区間を通行する車両への落下、投げ込みを防止するため、事業実施段階にフェンス設置などの周辺の状況に応じた安全対策等を講じます。</p> <p>次に、(仮称)新吉田牛久保線は、港北ニュータウンの開発とともに構想された路線の一部が整備されたもので、平成14年に策定した横浜市マスタープラン都筑区プランにも示されています。</p> <p>見直しの素案において、(仮称)新吉田牛久保線は、今後のまちづくりの進捗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う路線としており、一方の新吉田中川線は、優先的に整備をする路線と位置付けられているため、新吉田中川線の都市計画手続を進めています。</p> <p>なお、計画策定にあたっては、丸子中山茅ヶ崎線や県道横浜生田などとの交差点部を含め、交通管理者などと協議を行い、安全で円滑な交通が確保されるよう計画しています。引き続き、港北ニュータウンセンター（佐江戸北山田線）までの区間についても、検討を行い、関係機関等との協議が整い次第、都市計画手続を進めます。</p> |

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

次に、市道大榎第 183号線の設計変更が不可能という理由も不可解です。市道大榎第 183号線から勝田橋までの区間は、既存の道路を大幅に変更し、設計し直しているのにもかかわらず、なぜ市道大榎第 183号線だけが設計変更ができないのでしょうか。その論理的な理由は一つも出てきません。コストという言葉で片付けるのではなく、実際に設計変更した場合の住民の立退料、コストの増加分、変更しなかった場合のコストと経済効果のバランスで、住民が閲覧できるような具体的な数字を明示すべきです。

以上の観点から、閑静な港北ニュータウンエリア内で幹線道路を貫通させる以上、その理念に沿った道路として住民と環境を最優先にした投資をすべきであり、コストや費用対効果を主張するのであれば、まず、新吉田牛久保線を完成させるべきであります。横浜市には視野の狭い目先の短期的なコスト削減ではなく、区全体の大局的な観点に沿った長期的な経済効果と費用対効果、コスト試算による道路計画の推進をお願いします。経済効果とは、人間の安全生活を確保した上に成り立つべきであり、発展的な期待値でもあり、その根本生活を脅かす安直な計画は、結果として膨大な損失と人的被害を招くことを横浜市は理解し、真摯に受け止めるべきだと思います。

最後に、地域の皆様には、検討会の運営、意見募集、検討会通信の回覧などについて御協力をいただき厚く御礼申し上げます。今後も、引き続き、新吉田中川線について、御理解と御協力をお願いします。

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>近隣住民の一人として意見を述べます。</p> <p>新吉田中川線は、まず平成25年度に素案が出されました。それは、おおむね現在の地形を利用して既存の道路と平面で交差する平面案でした。これに対して、26年度に公聴会、住民代表による検討会などが行われ、それらを踏まえこのたび新たに素案が出されました。今回は、既存の道路と交差しない掘割案によって計画されています。この変更について、細かい点ではなく、大局的な立場から述べます。</p> <p>私は平面案が廃棄され、掘割案が採用されたことを高く評価します。その理由として今から以下五つの点にまとめて述べます。</p> <p>一番目、人命の尊重についてです。新吉田中川線は、早渕中学校の正門の前を通過します。勝田小学校の通学路とも交差します。ところが、平面で予定されていた道路は、二車線の長い急な坂道です。しかも、第三京浜道路のインターからノンストップで来る道路です。このような道路条件がスピード超過をもたらし、極めて危険です。車が道路から飛び出して、歩行者を巻き込んだ大惨事、大事故を起こす可能性が極めて高いことは、様々な科学的な研究、警察庁の様々な統計資料などで指摘、実証、警告されています。</p> <p>したがって、平面交差の道路となれば、住民ばかりか小中学校の児童生徒を多分10人、20人と巻き込んだ大規模な死亡事故が起きる可能性は、ほとんど確実だと考えて良いと思います。このような取返しのつかない大惨事の可能性は、実際に統計的に証明されているため、まず起こると思って良いと思いますが、そのような大惨事の可能性が掘割案の採用によって取り除かれ、近い将来に必ず失われたかもしれない命が掘割案の採用によって未然に救われたことになると思います。まず、これが第一点です。</p> <p>二番目、予定されている道路は幹線道路です。日に10,000台以上の車の通行が予想されています。そのような道路が近隣の生活道路と平面で交差すると、生活道路を抜け道として用いる車両が必ずある一定の割合で生じます。したがって、他の地区の車によって、地域住民の命と生活が脅かされることとなります。すなわち、地域住民は近所の用を足すにも、車におびえながら道を歩き信号のあるところまで迂回し、往来の非常に激しい道路を渡る必要性が生じます。このように平面交差の道路ができると、住民の生活上の不便が非常に大きくなります。したがって、危険な通過交通から、我々ここに住んでいる者の命を守り、生活の便宜を確保するという点からも、平面案が廃棄されて、掘割案が採用されたということを歓迎します。</p> <p>三番目、平面案では、緑道が大問題になります。緑道が中断されて、車道をまたぐ長い高架橋がつくられることになっていました。緑道は、買物、スポーツ、通勤、通学など、様々な目的で利用されています。近隣の住民だけではなく、広く、遠くの住民も使っています。他の地域から通学、通勤に使っている方もたくさんいます。実用的な目的だけではなく、美しいきれいな道を歩くこと自体が非常に大きな喜びです。実際に緑道を歩くことを楽しむ人もたくさんいます。そればかりではなく、港北ニュータウンは素晴らしい住環境が第一の魅力、売りになっています。</p> <p>新しく住む方々は、よそにないこの素晴らしい住環境を求めて、この地にやってくる、この地を選んでいることが非常に大きいです。しかもこの素晴らしい住環境を紹介する場合に、都筑区の広報だけでなく、不動産屋等の宣伝文句では、必ず緑道のことが触れられます。このようなことから、緑道は港北ニュータウンの象徴になっています。素晴らしい環境を意味する象徴になっています。</p> <p>平面道路をつくることによって、緑道を潰すことになれば、港北ニュータウンそのものを壊すことになります。つまり、極めて深刻なイメージダウンを引き起こすこととなります。横浜市が全国に誇る優れた住宅地である港北ニュータウンを自ら損なうこととなります。これは公共の利益からいうと、非常に大きな損失であることは言うまでもありません。しかし、掘割案の採用によって、そのような極めて憂慮すべき事態が回避されることになりました。この点からも、掘割案を高く評価します。</p> <p>四番目、平面案では、中学校西側の交差点に信号機を設置することが必要になりますが、その場合には赤信号で急な上りの道に車がたくさん止まる事態が生じます。このような車が吹かして急な坂道で坂道発進をすると、騒音とか排気ガスが非常に多くなります。しかし、掘割案が採用されたことによって、それらの事態が回避されることになりました。また、掘割案の採用によって、交差点信号が減ることにより二酸化炭素の排出が減り、国の温暖化対策に合致します。騒音、排気ガスが減ることは、近隣住民の生活にも良いことです。</p> <p>五番目、港北ニュータウンは、横浜市により、協議指針地区になっています。先ほど四つの基本方針、</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」とする。）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、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を図るため、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、新吉田中川線は、両側に歩道を設けた2車線の「平面構造の道路」（以下「平面案」とする。）とし、沿道の利用や既存の道路からアクセスできる計画として都市計画市素案を作成し、平成25年6月から説明会や公聴会などの都市計画手続を進めました。この平面案に対し、説明会や公聴会の中で地域の皆様から、港北ニュータウンで整備された「せきれいのみち」の高架化や住宅地周辺の環境に対する御意見、一部を掘割構造にすることにより多くの課題が解決するといった御提案などをいただきました。</p> <p>これらを踏まえ、地域の代表の皆様と道路の構造形式や「せきれいのみち」について検証するため、「新吉田中川線検討会」を立ち上げるとともに、検討段階において地域の皆様への意見募集を行いました。</p> <p>検討会や意見募集では、公述いただきましたように、「せきれいのみち」をはじめとする歩行者動線や環境への配慮や通過交通対策を考慮し、安全に暮らせるよう整備された港北ニュータウンの理念を継承した計画とすることなどの御意見をいただきました。</p> <p>平成26年2月に開催した検討会第3回では、いただいた御意見や地域の課題などを整理し、「計画案を策定する際の配慮事項」が取りまとめられました。</p> <p>本市では、まず、地域の多くの方から御意見があった「せきれいのみち」の歩行空間や緑の連続性を確保すること、早渕地区と勝田地区の間に位置する市道大榎第183号線の利用を確保することなどを設計条件としました。次に、標高が起点の都筑インターチェンジから勝田町に向かって、低くなっていく地形的特徴や地域の意見と思いが盛り込まれた配慮事項などの地域の視点を考慮しつつ、関連する計画や法令との整合や事業費などの全市的な視点も踏まえ、新吉田中川線の一部を掘割構造にすることとしました。これにより、「せきれいのみち」は、ほぼ現状の高さとなり、平面案に比べ道路の急な勾配を改善する計画をまとめ、関係機関との協議や調整を進めた後、改めて都市計画市素案を作成し、平成27年1月15日に都市計画市素案説明会を開催しました。</p> <p>最後に、地域の皆様には、検討会の運営、意見募集、検討会通信の回覧などについて御協力をいただき厚く御礼申し上げます。今後も、引き続き、新吉田中川線について、御理解と御協力をお願いします。</p> |

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

もう既に述べられましたので省略しますが、その協議指針地区になっていますが、新吉田中川線が平面案ではなく、掘割案が採用されたことは、この理念を堅持して市民の生活と安全を第一に考える横浜市の固い決意のあらわれであると読むことができます。また、平成26年9月の横浜市の定例会議で、横浜市長が港北ニュータウンの理念、とりわけ歩車分離の原則を守ることを言明されました。したがって掘割案の採用は、横浜市長並びに横浜市が約束を守ることを意味することになり、社会的な意味がとても大きいと思います。

以上の理由により、主として公共の福祉、利益という観点から、私は今回の掘割案の採用を評価します。また、今回の手続について、一言申します。素案の提出以来、担当の方々は特別に検討会を開催し、住民の意見を聞き、それを考慮しながら案をつくりました。このような形は住民参加という形の行政としては、非常に良い形だと思います。しかし、実際にそれを行うまでの間、様々な苦勞をされて、尽力されたと思います。