

横浜都市交通計画改定素案に関する パブリックコメントの実施結果について

平成 30 年 9 月

横浜市

1. パブリックコメント実施概要

実施概要	
実施期間	平成 30 年 6 月 4 日（月）～7 月 6 日（金） 約 1 か月間
パンフレット配布場所	都市交通課、市民情報センター、各区役所（広報相談係）、PR ボックス（主要駅、全行政サービスコーナー、全図書館）にて配布のほか、HP で閲覧
意見提出方法	郵送（付属はがき・手紙）、ファックス、電子メール、持参

2. パブリックコメント実施結果

意見提出者（人・団体）	意見件数
53	184
※一人当たり 3.8 件	

提出方法	提出者数（人・団体）
郵送（はがき・手紙）	25
電子メール	20
ファックス	5
持参	3
合計	53

住所別	提出者数（人・団体）	住所別	提出者数（人・団体）	住所別	提出者数（人・団体）
鶴見区	3	旭区	6	戸塚区	3
神奈川区	5	磯子区	0	栄区	1
西区	0	金沢区	1	泉区	2
中区	3	港北区	0	瀬谷区	1
南区	0	緑区	2	不明	2
港南区	4	青葉区	5	その他 (市外含)	4
保土ヶ谷区	7	都筑区	4		
合計					53

3. 章・政策目標別の意見提出状況

章・政策目標	意見数
全体について	9件
第1章 計画に関する基本事項	7件
第2章 横浜の交通を取り巻く状況と課題	25件
第3章 横浜が目指すべき将来像	5件
第4章 基本方針、政策目標	3件
第5章 政策目標1「誰もが移動しやすい地域交通の実現」	52件
政策目標2「バリアフリーの一層の推進」	9件
政策目標3「マイカー交通から公共交通等への転換促進」	16件
政策目標4「移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成」	24件
政策目標5「横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成」	4件
政策目標6「都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供」	10件
政策目標7「環境と調和した交通施策の推進」	6件
政策目標8「交通インフラの強靱化と長寿命化」	3件
政策目標9「日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備」	6件
その他	5件
合計	184件

4. いただいた意見への対応状況

分類	件数
ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	69件
イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	9件
ウ 意見として参考とさせていただいたもの	69件
エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	29件
オ その他	8件
合計	184件

次ページ以降では、皆様からいただいた意見とその分類、本市の考え方を掲載しています。

- 横浜市パブリックコメント実施要項・運用指針に基づき、要約等を行ったり、非公表としている場合があります。
- 複数のご意見に対して一括で考え方を掲載しているものもあります。
- 意見募集期間外に寄せられたご意見については、本資料でお示ししていませんが、内容については参考とさせていただきます。

全体について

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
1	目次が細かくてとてもいい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
2	図、イラスト、写真が多く、大きくて読みやすかった。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
3	前の計画と、新計画変更箇所を明確に、新規事業、施策は「新規」と書いてほしい（中期4か年計画と同じ）。一例 超小型EVによるカーシェアリングは「新規」と考えます。	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	いただいた意見を踏まえ、＜第4章 基本方針、政策目標＞にて前計画と比較して新規に掲載・内容を拡充した施策については、「新規」と記載しました。
4	<p>◎全体的な意見</p> <p>「基本事項」は大きな問題はなく評価します。エビデンス、データによる政策形成も評価します。</p> <p>私は戸塚区俣野町に住む市民です。</p> <p>○交通が不便、○人口減少、高齢化、○水害、○火災</p> <p>横浜市が、将来、どの分野にお金を使うか？配分するか、効果的か？が知りたいわけです。</p> <p>○課題1 前計画の成果や実績の記述が定量的に欠けている。何ができたかは書いてある。計画との差異が不明が散見。PDCAでいえば、Cの記述や分析が少ない。</p> <p>○課題2 進捗が顕著な事業は、実は国家プロジェクト、費用ではないか？</p> <p>市民から見ると、顕著に進んだのは首都高、相鉄新線、相鉄立体化、原宿交差点立体化、磯子区天神橋、和泉川河川対策、国費は半分以上ではないか？</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、各事業に対する分野ごとの予算配分や事業ごとの予算等を示していません。また、他分野との関連について詳細には示しませんが、都市、福祉、環境、防災などの他の分野別計画と整合を図ったうえで、策定しています。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>これまでの実績と「財源と実績の関係」を説明してほしい。</p> <p>2008年からの約10年間で、できた事、国家予算がつかなかったため、できなかった事。</p> <p>以下は例です。</p> <p>道路は（主に国負担の道路）は何kmできた？市の負担で作る道路は何キロ増えた？橋は何個建て替えた？立体化した踏切は何個？これらの国費の割合は？</p> <p>道路の渋滞はどのくらい減った？バスの乗客数や、混雑度や、平均所要時間の変化は？高齢者バスカードの支給数？</p>		
5	<p>他の分野の事業や計画との関係がわかるようにしてほしい。</p> <p>例 バリアフリーは進んだ、歩道の整備や追加もそれなりです。バリアフリーは健康、福祉分野の計画なり、事業なりと関連するはずです。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、他分野との関連について詳細には示しませんが、都市、福祉、環境、防災などの他の分野別計画と整合を図ったうえで、策定しています。
6	<p>前計画の政策別に、進んだ（進まない）原因、理由を説明してほしい。</p> <p>福祉介護分野は進んだ。と考えます。大問題は、見聞きしていません。</p> <p>一例として、全市でケアプラザは一部遅れはあるが、すべてできたと推測します。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、他分野との関連について詳細には示しませんが、都市、福祉、環境、防災などの他の分野別計画と整合を図ったうえで、策定しています。
7	<p>各施策に対して数値目標を明記してください。それぞれの施策についていつまでになにを行うということが一切記載されておらず民間企業の中期計画ではありません。最寄り駅まで15分</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、数値目標は掲げていません。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>以内という施策は素晴らしく、これを手本として具体的な目標の明記をして下さい。</p>		
8	<p>都市経済学上、横浜は単独で都市雇用圏を形成しておらず、東京都市圏の一部としてのみ存在している。したがって、横浜都市交通計画では、東京都市圏の一部としての横浜の交通計画が示されることが、広域交通に関しては必須である。事実、パーソントリップ調査結果や大都市交通センサス結果において、瀬谷区や泉区など一部地域を除き、横浜市内全域で東京区部への移動が多数であることが示されている。しかしながら、上記すなわち、横浜は単独では都市圏たり得ず、東京都市圏の一部であるという事実、都市交通計画の策定には、東京都市圏の一部としての横浜という視点が不可欠であるという認識が、現行案では欠落している。以上に鑑み、下記の視点からの追記修正を行われたい。</p> <p>1.第2章において、「東京都心方面への路線を中心に整備が進んだ鉄道ネットワーク」や「東京都心部を中心とした放射状の交通ネットワークの形成」は単独で都市圏を形成しえない横浜にとって必然的帰結であり、東京都市圏の一部としての機能を担いえたことが戦後の横浜の成長の本質的要因であることを明示されたい。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	<p>1.「東京都心部を中心とした放射状の交通ネットワークの形成」を記載したうえで横浜市の交通分野に関する政策体系を示しています。</p> <p>2.「戦後の復興を遂げていく中で、東京都心部を中心とした放射状の交通ネットワークが形成」されたこと、ならびに「市街地化が無秩序に拡大するスプロール化が進んだことを記載していますが、それぞれの事実を示したものであり、双方の関係を示したものではありません。</p> <p>3.横浜市は東京とともに首都圏全体の発展をけん引する関係と捉えています。</p> <p>4ならびに 5.横浜市は東京とともに首都圏全体の発展をけん引する関係と捉えた上で、横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークについて交通施策を示しています。</p> <p>なお、いただいた意見については参考とさせていただきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>2.第2章2（2）「東京都心部を中心とした放射状の交通ネットワークの形成」の結果「市街地が無秩序に拡大するスプロール化が進み、計画的な都市基盤の整備が追い付かない状況になった」ことは因果関係が証明されているのか。単なる見解を事実の如く述べるのは偽計である。常識的な見方としてこの記述は行政の能力欠如を外部要因に責任転嫁しているように見える。記述を修正されたい。</p> <p>3.第2章3（2）「横浜の活力をけん引する都心臨海部」「都心臨海部は（略）横浜全体の発展をけん引する役割を担っています」とあるが、横浜は東京都市圏の一部としてしか存在しえない以上、実際のところ横浜の発展をけん引しているのは東京であり、東京都心との関係性である。横浜なしでも東京は発展しうるが、東京なしで横浜が発展することはない。記述を修正されたい。</p> <p>4.第4章 政策目標5 競争力強化のための広域交通ネットワーク形成について、横浜市内のみの観点からの議論は無意味である。横浜を東京圏の一部として定義した上で、東京区部を中心とする横浜市外との交通ネットワーク形成の重要性を明示されたい。</p> <p>5.「施策の方向」など、以上4箇所に関連する部分の記載のすべ</p>		

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>てについて、東京都市圏の一部としての横浜という視点を加味し修正・追記されたい。</p>		
9	<p>コンパクトシティーと環境配慮型都市モデルは富山市を一例でしょう</p> <p>宇都宮、富山市の様にLRTを推進して欲しい。コミュニティーバスよりはLRTの方が利用しやすい。多世代が最も利用しやすいのがLRTであり後期高齢者が自立して外出しやすくなる。その良い例が富山市</p> <p>CO2 排出も含め早急に自転車の利用を推進すべきである。日本では火力発電所を自然エネルギーではなく単価の安い火力発電所の建設が多く CO2 排出が多い（パリ協定の批難の通り）</p> <p>電気自動車ではなく自転車利用の推進をすべきである</p> <p>同時に、道路交通法が自転車は軽車両になったにもかかわらず歩道をそれも右側を走っているのが通例になっている。自転車専用道の推進を早急に整備すべきである。</p> <p>高コストの高速道路の整備より優先して自転車専用道路の整備が急務である。</p> <p>人口減少は待ったなしであり市民生活の身近な施設整備を優先すべきである。健康寿命を延ばすべく従来の道路建設、公共建築等の新築ではなくリノベーションであり、安全対策の都市整備ではなく、今ある都市整備の</p>	ウ 意見として参考とさせていただきます	<p>いただいた自転車に関する意見については、＜施策の方向1－4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞、＜施策の方向3－1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備＞、＜施策の方向9－1 安全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、自転車を安全、快適に利用でき、歩行者などの安全が確保できるよう、既存の道路空間における自転車通行空間の整備として、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について検討を進めてまいります。</p> <p>なお、いただいた LRT に関する意見については、都心臨海部における回遊性向上の推進を進める上で今後の参考とさせていただきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>リニューアルでありリノベーションである。</p> <p>最後に横浜市は都市計画では先進地だったのに現状は遅れをとっています。</p> <p>もう今ある都市施設を都市交通を車優先から歩行者、自転車、とLRT（路面電車）の復活</p> <p>ショッピングモールではなく商店街の復活でしょう</p>		

第1章 計画に関する基本事項

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
10	1章では教育や位置づけに賛同する。特に③を改定の主ポイントに力を注いでもらいたい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
11	図1-1はわかりやすく出来ている。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
12	<p>P2に図示される諸計画の関係については異論はないが、目標年次との関係で以下の点について触れる必要がある</p> <p>① 基本構想、都市マス、中期計画は、それぞれ2025年、2025年、2021年が計画目標年次であるのでこれらの年次以降の本計画のありかたを追記するべきである。</p> <p>② 幸い、中期計画では2030年に向けた中長期の戦略を示しているため、それとの関係も考慮するべきである。</p> <p>③ 現代では本計画のような行政計画はPDCAサイクルにそって立案されることが半ば常識化しているが、本計画はPDCAサイクルとの関係で記述される必要があるのではないか。中期計画では2030年までについてそのプロセスに則るとされているが、本計画では第3章で将来像を中期計画から抜粋しているため、当然中期計画のプロセスに即したものになるべきである。もし、それ以外の方法によるなら、その場合の計画管理の方法を示すべきである。</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	本計画は、目標年次を平成42年(2030)年頃とし、他分野別計画と整合を図り、交通分野に関する政策体系を示していますが、国の動向や社会情勢の変化など必要に応じて計画を見直していきます。また、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、数値目標等は掲げていません。
13	1章の5(推進体制)について、市民と企業が同一の円(グルー	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	「市民・企業」は、どちらも公共交通の利用者であること、また本

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>プ) の中で表示されていることに違和感があります。市民も全体から見れば一つの役割を持つ存在ですが、行政・交通事業者・(他の) 企業と比べた経済力は、圧倒的な差があります。そのため、市民と企業を同一に扱ってしまうことにより、企業と同一の責任(経済的負担)が求められてしまう可能性があります。市民に経済的負担を求めるにせよ、それは各々の経済力に見合ったものである必要があります(応能負担の原則)。そういった混乱を避けるために、市民と企業は分離して表記すべきだと思います。</p>		<p>市が整備する交通基盤の整備費用の一部を負担する納税者であることから、同一のグループと考えてお示ししています。</p>
14	<p>交通政策の「基本理念」の明記 自由な交通・移動の権利は、「市民の基本的権利」であること、及び、これを保障することが「本市の責務」であることを、「改訂案」に明記すること。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	<p>本市では、「交通政策基本法」にのっとり、本市の役割について横浜都市交通計画を策定し、交通政策の目標提示をおこなうとともに、関係者の理解を深め、調整役として計画を推進していくものとしています。</p>
15	<p>交通政策の観点は市民生活がしやすい政策が重要だと思います。江戸時代と違って歩いていくわけにはいきません。市民の足を確保する交通はやはり行政の責任・役割だと思います。人権も大切にしやすい政治、市民と行政とで作りあげていく。それに援助していくのが交通事業者・企業だと思います。横浜に住んでよかったと言うことにならないのでしょうか。高度成長時代、マイカーがないと住</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>本市では、「交通政策基本法」にのっとり、本市の役割について横浜都市交通計画を策定し、交通政策の目標提示をおこなうとともに、関係者の理解を深め、調整役として計画を推進していくものとしています。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	めない高級住宅がたくさん作られました。これからは住宅地・公共交通が一体とならないといけないのでは。やはり行政の力ですね。		
16	とかく協力が得にくい公共交通事業者間に横串を刺すコンソーシアムの組織を設置し、共通の案内、共通の施策、共通のキャンペーンなどを常時行えるようにする。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	本市では、市民・企業、交通事業者、行政等が参加し、交通政策の推進等の意見交換を行う場（横浜市交通政策推進協議会）を運営することで、本計画に関係する多様な主体が交通政策の目標や理念を共有し、責任と役割のもと、取組の連携強化を図っていきます。

第2章 横浜の交通を取り巻く状況と課題

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
17	2章では③グローバル化の進展や都市間競争の対応に重点を置く。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
18	あまりにも人口減を押し出しすぎている。p4に将来人口推計グラフがあり、2020年から2030年の人口減を強調してみせているが、その減少率はたかだか2%程度であり2010年とほぼ同じである。少なくとも12年後は現在と同等の交通政策をとるべきであり、ことさら減便ありきの計画を強調すべきではない。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	本計画の目標年次は平成42年(2030)年頃としていますが、将来にわたり持続可能な交通の実現に向け、検討を進め取り組んでいくことが必要と考えています。
19	2章の1について、若者や社会的なマイノリティを中心とした貧困問題についても記述すべきと考えます。移動が困難になる要因としては、身体の衰えや交通網の未整備に加えて、経済的困窮も含まれると思います。そのため、該当部分に、貧困や低収入による移動の困難という記述も含めるべきです。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	横浜市都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、貧困問題を解決する政策を示すものではありませんが、いただいた意見は参考とさせていただきます。
20	75才以上を75～84才、85才以上にわけてはどうか。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、おおまかな傾向を示すものとして考えているため、より細かく分けて示す考えはありません。
21	図2-7は、市バスと東急、神奈中などのバスだと推測されます。以下のデータも知りたいです。合わせるとかなりの数だと考えます。スーパーやスイミングクラブは、景気が悪くなると	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	図2-7は、次のバス事業者により運行されているバスの乗行人員合計となります(株)江ノ電バス、神奈川中央交通(株)、川崎鶴見臨港バス(株)、京浜急行バス(株)、相鉄バス(株)、大新東(株)、東急バス(株)、(株)

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>廃止になる可能性があります が、大学、病院のバスがなくなる とは思えません。</p> <p>①大学の専用バス（例えば横浜 薬科大学は3000人くらいの学生 がいます）</p> <p>②病院の通院バス</p> <p>③スーパーの買い物バス</p> <p>④スイミングクラブや温泉施設 などの送迎バス</p>		<p>フジエクスプレス、横浜市交通 局)。</p> <p>なお、横浜都市交通計画は、本市 の交通政策全般にわたる政策体 系を示したものであり、使用して いるグラフや図、写真等に関して は、おおまかな傾向を示すもの として考えているため、より細かく 分けて示す考えはありません。</p>
22	<p>「都市計画道路～」とありますが、 財源は市だけでしょうか？</p> <p>・戸塚区原宿交差点、相鉄高架化 などで、渋滞は減ったと考えま すが、10年で、総渋滞量や総渋 滞時間とか、どのくらい減りま したか？</p> <p>圏央道について、「首都高の利用 で、単に通過するだけでの車両 が多い」、「圏央道の料金を下げ れば、東京、横浜の通行量が減 る」と見聞きしたことがあります。</p>	ウ 意見として参考と させていただいたもの	<p>横浜都市交通計画は、本市の交通 政策全般にわたる政策体系を示 したものであるため、各事業に関 する予算や整備効果等に関して は示していません。</p>
23	細かいですが、図の事業個所と、 横環関連の線が、区別がつきに くい。見えにくい。	イ 意見を反映し、改定 素案を修正したもの	いただいた意見を踏まえ図を大 きく修正しました。
24	図2-11で、H19からH21にか けて、都市計画延長が減少して いるが、減少した、計画からやめ た路線を明示してほしい。市の ホームページのどこを見れば書 いてあるかを示すでもいい。	ウ 意見として参考と させていただいたもの	<p>都市計画道路網の見直しについ ては次のURLをご参照ください。 (http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/minaoshi/)</p> <p>なお、横浜都市交通計画は、本市 の交通政策全般にわたる政策体 系を示したものであるため、詳細 な内容についての記述は省略さ せていただきたいと思います。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
25	<p>「構想路線」になると、具体的には、何がどう変わるのかを説明してほしい。図 2-13 をみる限り、コスト対効果が高そうなのは、東海道貨物支線の貨客併用化です。すでにレールはあるので安いはずです。他の路線は土地収用から始めるのですから、費用も時間もとてもかかると考えます。</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	<p>ここでいう構想路線は、国土交通省において設置されている交通政策審議会の第198号答申において位置づけられた路線となります。</p>
26	<p>14 ページも同じですが、市民が利用する駅は、原則データを示してほしい。藤沢駅や湘南台駅です。14 ページでは、小田急玉川学園駅が書いてありとてもいい。矢向駅もそうです。湘南台駅利用市民は、下飯田利用市民よりずっと多いです。</p> <p>下飯田や舞岡が乗降客が少ない原因を説明してほしい。地下鉄はとっくにできたのに住宅や商店や工場がまだできてない？計画もない？</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	<p>横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、おおまかな傾向を示すものとして考えているため、より細かく分けて示す考えはありません。</p>
27	<p>図 2-15 二俣川駅や、鶴ヶ峰駅周辺は都市整備が進んでいるはずなのに、15分圏内が狭いです。どうも2008年データでは古い気がします。15分圏域は、基本となるデータですから、再調査してはいかがか？PDCAのチェック、評価に力を入れてほしい。</p>	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	<p>いただいた意見については、「最寄駅まで15分の交通体系整備」に関する具体的意見と捉え、今後の検討に向けた参考にさせていただきます。</p>
28	<p>最寄駅まで15分の施策追加 素案には、10年前の最寄り駅まで15分以内の地図が掲載されているが、今後の推進について触れられていない。行政としての施策を追加すること。活動を取</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>図 2-15 に関しては、最寄駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大していることを示す図として掲載しています。市民生活の質向上につながる交通施策については、＜政策目標1</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	り止めるのであれば理由を明確にして記すこと。		誰もが移動しやすい地域交通の実現＞などで複数の施策・事業を位置づけており。今後ともこれらの施策・事業を推進していきます。
29	この図は、高低差に注目した発想がとても良い。さらに言えばエレベーターなしの団地の住民は40mになる。これでは高齢者は困る。郊外部では、バス停までの高低差と、人口減少には、関係がありそうです。 旭区の北西部は、バス路線はあるのだが、高低差データが無い。住民、利用者はいない？	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	図2-17の無色部分は「人口なし」を表しています。
30	郊外区は苦戦の予測が出ている。 栄区は、各種道路やインターチェンジができるのだから、新規の物流施設や、製造業、ホームセンター、スーパー、コンビニが立地するのではないかと？こうなれば住宅ができ、人口減少が緩和するのではないかと？何か市で誘致している産業とか、市の施策はありますか？ 旭区ですが、相鉄新線、直通運転で、住みやすくなり人口が増えそうですが？横浜市はかなりの予算を新線に使いました。これで人口が増えないのでは残念です。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、沿線の産業誘致の計画を示すものではありません。
31	18, 19 ページの結果では、日本への観光客は増えるが、宿泊者は頭打ちに見える。図 2-20 に平成 29 年データが欲しかった。結局、宿泊は東京、京都、大阪な	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、おおまかな傾向を示すものとして

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	のかもしれない。川崎や相模原も同じでしょうか？		考えているため、より細かく分けて示す考えはありません。なお、図2-20はパブリックコメント実施時点での最新のデータでしたが、改定後の横浜都市交通計画公表時にデータを更新します。
32	表2-1は興味深い。九州、沖縄が強く伸びている。 平良は、宮古島と、補足説明したほうが良い	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、おおまかな傾向を示すものとして考えているため、より細かく分けて示す考えはありません。
33	図2-23は、大和や藤沢駅が書いてあり、とてもいい。表2-2はコンパクトにまとまっていて、カラーでポイントが分かりよく出来ている。 表2-2の年間商品販売額が、かなりの減少だが、原因、要因の分析が知りたい。国勢調査は平成27年では？	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	本表は平成25年3月「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」より抜粋しているため、いただいた意見については所管課に伝えます。 なお、横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、おおまかな傾向を示すものとして考えているため、より細かく分けて示す考えはありません。
34	大阪地震では、不要不急の出勤者が多かったのではないかと？ 今は在宅勤務とかテレワークとかできるので、出勤しない対処法、仕組みを必要に応じ、行政も一般事業者も、交通事業者も考えていただきたい。（市防災計画に出勤困難者対策を追加する。）本当に必要な人だけ、車だけ動けば良いと考えます。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画においては、＜施策の方向8-1 災害時の交通確保など大規模災害に備えた対策の推進＞を示しています。
35	この写真の陥没被害は、液状化が原因か、空洞があり単に落ち	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	たのかを説明してほしい。		したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、おおまかな傾向を示すものとして考えているため、より細かく分けて示す考えはありません。
36	鉄筋コンクリートの建造物は寿命 60 年から 70 年ですから、(ひと昔前は 60 年でした。) 震災復興期の橋はすでに更新されたのでは？2001 年に木造の橋を作っていますが、これは、中区、自動車道橋ですか？	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	震災復興期の橋梁については老朽化等に伴う架替えなどを進めてきましたが、中区の長者橋などの鉄筋コンクリート造の橋梁は現在も供用しています。 また、2001 年に竣工した木橋は、栄区のいたち川に架かるみなもと二の橋、みなもと三の橋です。
37	～死亡者数は多様な関係者による様々な～とあります。効果的な性能、行動、施策、事業は何だったのか？市民の行動？法令の厳罰化？道路の改善？車両の人体保護性能の改善？	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、おおまかな傾向を示すものとして考えているため、より細かく分けて示す考えはありません。
38	75 歳以上が良くないのは解りましたが・・・対策は自動運転とか、支援機能とか、車対車なら、事故回避機能など 12 年後でもかなり進みそうですが。市(国)ほどの程度の車の性能の進歩を想定していますか？	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	車の性能の進歩に関しては、企業や交通事業者等と密に情報共有を行い、状況把握に努めたいと考えています。
39	エネルギー転換部門と工業プロセスの用語が難しいのです。工業プロセス(セメント製造など)と補足してほしい。まだ常識ではないです。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	用語解説については改定時に併せてお示しいたします。
40	横浜市は鉄道が多くて良い。鉄道の技術はすでに省エネが進んでいるので、CO2 発生量はあまり改善しないと考えます。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
41	騒音が良くないのは、なかなか思い浮かばない。全市的に起きていると推測されます。ハイブリッドトラックになり、エンジン音が減るとか、かなりの技術革新や低コスト化が必要と想定されます。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。

第3章 横浜が目指すべき将来像

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
42	今ある高速や鉄道の再開発。例えば並木～幸浦などのすでに鉄道や道路を利用して土地を住宅地として解放して再開発を進める無駄に広げない町づくり。 また逆にターミナル駅のロータリーなどの一般利用を制限してターミナル駅の渋滞を防ぐ。少し離れたところに一般用ロータリーを。センター南、北の再開発。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	いただいた第3章に対する意見も踏まえ、取組を進めます。
43	横浜にカジノはいりません。	オ その他	いただいた意見については、都市交通計画とは直接関係しませんが、本市への貴重な意見として、所管課に伝えます。
44	3章で横浜の将来像4か年計画、都心部に6割、郊外部の4割位の比率で計画推進してほしい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
45	この部分は中期計画からの抜粋とされているが、中期計画では、中長期の戦略とされており、しかも本計画では戦略の第4を抜粋している。このことについて、「戦略」を「将来像」に言い換える説明をするべきではないか。 中期計画では、横浜市を取り巻く状況の中で「郊外部の活性化」を重要な問題と指摘していて、それとこれまで取り組んできた都心臨海部の流れを関係づけて、戦略4の全体を「人が、企業が集い躍動するまちづくり」とし、さらに都心臨海部と郊外部に分割する。この流れは本計画においても生かすべきと考える	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	いただいたご意見も踏まえ、横浜市中期4か年計画との関係を明記するとともに、戦略4以外にも関連性があることから、戦略1から6すべてを掲載しました。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>ので、第3章で単に抜粋というだけでなく、本計画への抜粋の考え方を説明するべきではないか。</p> <p>中期計画の戦略4を将来像に置き換えるのはそれとして、その他の戦略でも本計画に関連しているものがあるとみられる。現状分析であとの政策目標との関係をそれぞれ示しているように、3つの基本方針と戦略の関係がわかるようにしてもらいたい。</p> <p>基本方針では第3章将来像でせっかく二つの地域に分けた捉え方をしているにも関わらずそれが生かされていない。市域全体に通ずることと各地域における基本方針の分解を説明するべきではないか。以後の政策目標や施策の方向性にも都心臨海部は固有の目標や方向性は出ているが郊外部については細部に埋没してしまっている。今後の地域変化において郊外部は、ややもすると、急速にとってもリスクの高い地域になる可能性がある。基本方針から目標にかけて、郊外を意識した表現にするべきである。</p>		
46	<p>市内では、取り残し地域として代表的な神奈川区羽沢南およびこの周辺地域のまちづくりが緊急かつ必須である。政策目標に向かって最優先・モデル地域として現状を調査・把握のうえ、交通計画の実現を図られたい。な</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>神奈川東部方面線の整備を進めるとともに、交通利便性の向上をいかし、交通計画も含めた沿線のまちづくりを進めます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	お、羽沢横浜国大駅と市民病院との間の円滑な交通計画と実現が不可欠であることを申し添える。		

第4章 基本方針、政策目標

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
47	4・5章基本方針の政策目標1に8割程度の施策方向で進め、目標2を(バリアフリー化)2割程の割合で整備し、実現に繋げて頂きたい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
48	4章の政策目標1,2,3を重点的に取り組んでいただけたら生活がしやすくなると思います。1970年代~80年代道路の車線より自転車の車線は作らないのかと思っていました。高齢になるとバスは助かります。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
49	国は「基盤」という用語であるが、横浜市にはない。すでに基盤はできているということで嬉しい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。

第5章 政策目標1 市民の生活の質向上につながる交通政策

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
50	社会的弱者に対しても、短時間でスムーズに移動できる交通システムを推進する必要がある。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現＞、＜政策目標2 バリアフリーの一層の推進＞で示してありますように、今後とも施策・事業を推進していく考えです。
51	市内に20ほどある大病院へのアクセス性向上、病院を中心としたコミュニティバスなど	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見は今後の施策検討にあたり参考とさせていただきます。
52	図5-1に保育園、幼稚園を追加してはどうか。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見は今後の施策検討にあたり参考とさせていただきます。
53	交通手段の役割概念図は概念図であるが、今日段階では、常識的には中量輸送システムは本計画で定義している地域交通と、その他の領域をまたぐ交通手段である。また、当然ながら距離は路線バスからタクシー、(地域)鉄道の相当分をカバーする。少し違和感のある図ではないか。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	ご指摘のとおり、図5-2はあくまで概念を示すものであるため、意見は参考とさせていただきます。
54	高齢化、横浜の地形・地理的特性、住宅建設に都市計画が追いついてこなかった結果など、その通りだと思います。高齢者の通院、買物などのための交通手段は、将来の問題ではなく、まさに現在の切実な問題です。 しかし、どう解決をめざすのか具体的に見えません。多様な主体による新たな交通サービス実現、交通結節点のシームレス化、安全に移動できる環境の整備などとありますが、素案だからでしょうか。	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	いただいた意見については、＜施策の方向1-1 路線バスの維持・充実＞で示してありますように、生活交通として必要なバス路線は維持するとともに、地域の主体的な取組による新たなバスサービス等の導入やバス路線の再編に向けた支援を進めていきます。また、郊外部において、運行本数の多い路線への連節バスの導入など、バス事業者の経営資源を効率的に配分する取組を支援し、バス路線の維持・充実を図ります。また、いただいた意見にありまし

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>横浜市でもコミュニティバスがありますが、運行（運営）は完全独立採算性です。運行の継続、維持、安定的な運営には公的な支援（財政的援助）が不可欠だと思います。他の自治体では実施しているところも少なくないと思います。</p> <p>人口構成、地理的特性、高齢者の声と実態を認識されているのなら、そのために市の財政支出を切に望みます。</p>		<p>たコミュニティバスについては、横浜市では「地域交通サポート事業」として取り組んでおります。横浜都市交通計画は本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、各事業に対する予算等を示しませんが、いただいた意見を踏まえ、政策目標1の主な施策・事業に記載の「地域交通サポート事業の推進」を「地域交通サポート事業の推進・拡充」としました。</p>
55	<p>交通不便地域を運行するバスのために行政が支援する地域交通サポート事業が示されていない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの増便を ・不便地域での路線新設を ・不採算路線への財政支援を行うこと ・財政難で継続困難路線への運行経費の財政支援を行うこと <p>（例えば：四季美台の「四季めぐり」等）</p>	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	<p>いただいた意見については、＜施策の方向1-1 路線バスの維持・充実＞で示してありますように、地域交通サポート事業を含む、路線バスの維持・充実に対する事業として取組を進めます。横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、各事業に対する予算等を示しませんが、地域交通サポート事業については、いただいた意見を踏まえ政策目標1の主な施策・事業に記載の「地域交通サポート事業の推進」を「地域交通サポート事業の推進・拡充」としました。</p>
56	<p>施策の方向1-1 路線バスの維持、充実について謳われているが、近年バス乗務員等公共交通従事員（担い手）不足が深刻化しており、国土交通省においても平成26年の段階で『自動車運送事業等における労働力確保対策について』と題する対策を発表している。近年、横浜市内に</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	<p>いただいた意見については、＜施策の方向1-1 路線バスの維持・充実＞の中で包括的に捉えておりますが、参考にさせていただきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>おいても路線バス運行回数減等が行われておりサービス水準低下が現実のものとなっている。横浜都市交通計画の実現並びに持続可能な交通サービス実現を考えるうえで重要な課題である公共交通に係る担い手不足への言及ならびに具体的な改善策（例えば横浜市内の交通事業者での就業を希望する市民に対し、一部地方自治体で実施している第二種免許取得支援を図る助成制度やバス乗務員就業セミナー支援検討など）を盛り込むこと。</p>		
57	<p>基本方針1について高齢化にともない、自動車運転免許の返上を推進していることと合わせ、高齢者や体の不自由な方の外出が制限されないよう、十分な施策を要望します。以下、一例ですが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミニバス等の路線バスの増便、増路線化 	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた意見については、＜施策の方向1－3 多様な主体による新たな交通サービス実現＞で示してありますように、高齢者や障害者など移動に制約のある方々が生活に必要な移動を確保できるよう、NPO等が運行主体となる福祉有償運送や、社会福祉法人の社会貢献活動による移動支援や介護保険制度を活用した移動サービスなど、福祉政策と交通政策との連携を強化しながら、既存サービスの活性化や新たな交通サービスの実現に向けた支援を進めていきます。</p> <p>路線バスについては、＜施策の方向1－1 路線バスの維持・充実＞で示してありますように、路線の廃止等による交通不便な地域の発生を回避し、市民の日常生活の利便性を確保するため、生活交通として必要なバス路線を維持</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			するとともに、地域の主体的な取組による新たなバスサービス等の導入やバス路線の再編に向けた支援を進めていきます。また、郊外部において、運行本数の多い路線への連節バスの導入など、バス事業者の経営資源を効率的に配分する取組を支援し、バス路線の維持・充実を図ります。
58	泉区など住宅地エリアでのバスを増やす。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜政策目標 1-1 路線バスの維持・充実＞で示してありますように、路線の廃止等による交通不便な地域の発生を回避し、市民の日常生活の利便性を確保するため、生活交通として必要なバス路線を維持するとともに、地域の主体的な取組による新たなバスサービス等の導入やバス路線の再編に向けた支援を進めていきます。また、郊外部において、運行本数の多い路線への連節バスの導入など、バス事業者の経営資源を効率的に配分する取組を支援し、バス路線の維持・充実を図ります。
59	連節バスはむしろ、運転手不足で減便が始まり、積み残しも出ているという郊外部にこそ重点的に投入すべきではないか？	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた郊外部における連節バス導入に関する意見については、＜施策の方向 1-1 路線バスの維持・充実＞で示してありますように、バス事業者の経営資源の効率的配分に対する取組として進めていきます。
60	梅の木から笹山中央バス停までに電柱、樹木により道が狭いため、交通に遅れがでて困るときがあるので何とかしてほしい。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた個別のバス路線に対する具体的な意見は、担当課に伝えるとともに今後の参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画の中では、＜施策の方向

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			1-1 路線バスの維持・充実>でバス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。
61	日常バスを利用していて神奈中の運転手はよく教育されていると思います。安心して乗ることができます。市バスはちょっと教育はなされているのかなあと思うことはあります	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見については、市営バスのサービスに対する意見と捉え所管課に伝えます。
62	短距離のバス料金が高過ぎる。ICカードだけでも距離毎に安くすべき。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	いただいた意見については、担当課に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画の中ではく施策の方向1-1 路線バスの維持・充実>で、バス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。
63	バスのルートの見直し、遠回りせずに駅に着くようにすべき。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	いただいた意見については、担当課に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画の中ではく施策の方向1-1 路線バスの維持・充実>で、バス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
64	<p>バスの運行本数は、他のバス事業者の同等人口規模の他地域と比較し適正であることを行政として監視し、利用者減少以外の理由でバス事業者が勝手に減便することを認めないこと。</p> <p>神奈川中央交通は本年に入り、バス利用者には公式にアナウンスしていないものの、運転者不足により横浜市内の至るところの営業所で大幅減便を実施している。私の利用する船 11（上之大船）では本年 3 月 17 日の時刻改正で朝 7 時台のラッシュ時間帯の本数が 10 本から 7 本と 30% もの大幅減便となり、利用者は減っていないことから車内は超満員はもとより、途中駅では乗れない人が多数発生している状況である。当然大船駅までの所要時間は 15～20 分であったものが、22～30 分と大幅に増加しており、利便性の大幅悪化となっている。一方で、同様な利用者規模の鎌倉市今泉台の鎌倉湖畔駅では朝 7 時台の大船駅行きは江ノ電バスにより 14 本も運行されており、事業者の差によるサービス低下に行政の力で歯止めをかける必要がある。神奈川中央交通は至るところで横浜や川崎市営バスの運行ルートを手をあげて移管されているが、そのために他地域の大幅減便を行うような事業者には今後移管させないことは勿論のこと、大幅減便実施地域には他の事業者を参入</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	<p>いただいた意見については、担当課に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画の中では「施策の方向 1-1 路線バスの維持・充実」で、バス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>させ、利便性を損なわない政策を交通計画に加えること</p> <p>素案 p45 に地域組織と事業者で話し合い、行政は支援として位置付けているが、事業者に対しての行政指導力による対応は上述の現実を鑑みれば必要であり追記すべきである。さもなければ、行政責任の放棄と受け取られる。</p>		
65	<p>連節バスは技術的に問題ないです。進めましょう。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。</p>
66	<p>郊外の連節バスは進めてほしい。これから、駅前整備をする綱島や、下飯田などは、連節バスを前提にバスターミナルを設計してほしい。</p> <p>54 ページの実施を検討する施策、事業は皆いいものが揃っている。ぜひ実行、実現してください。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。</p>
67	<p>私は県営笹山団地に住んでいます。竹山団地から笹山団地行きのバスを通して頂きたいと希望します。</p>	<p>エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見</p>	<p>いただいた個別のバス路線に対する具体的な意見は、担当課に伝えるとともに、参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画の中では、＜施策の方向1-1 路線バスの維持・充実＞でバス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。</p>
68	<p>私は笹山団地に住んで約45年になります。市バスを竹山団地から笹山団地へ乗り入れてくれるよう希望します。</p>	<p>エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見</p>	<p>いただいた個別のバス路線に対する具体的な意見は、担当課に伝えるとともに、参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			画の中では、＜施策の方向1-1路線バスの維持・充実＞でバス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。
69	横浜から笹山団地中央まで来ているバスの本数を増やしてほしい。鴨居から竹山団地までくるバスを笹山団地の方にも来てほしい。それと、市営だけでなく神奈中バスも入れて本数を増やしてほしい。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた個別のバス路線に対する具体的な意見は、担当課に伝えるとともに、参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画の中では、＜施策の方向1-1路線バスの維持・充実＞でバス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。
70	92 系統せめて1時間4本ほしいです。 笹山団地⇔竹山団地の空間のバスの運行があると大変助かります。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた個別のバス路線に対する具体的な意見は、担当課に伝えるとともに、参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画の中では、＜施策の方向1-1路線バスの維持・充実＞でバス路線の維持・充実を図るための施策を掲げており、地域の移動実態の基礎データを収集・活用し、バス事業者と共有を図りながら持続可能なバス路線網の形成を目指すことを示しています。
71	市営バスの廃止＝これによりコスト削減及び運行の効率化の両立が可能となる。これには安全の徹底については、民間交通（バス）事業者に必要な義務を負わ	ウ 意見として参考とさせていただきます	市営バスについては、今後とも効率的な運営に努めてまいります。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	せることが重要なので、徹底させることが前提。		
72	<p>地域交通の維持・確保・改善・充実は、喫緊の重要課題です。</p> <p>「バス路線」は、住民のかけがえない足・移動手段です。増便、不便地域に路線の新設などに積極的に取り組むべきです。さらに、不採算路線への財政支援を明記すること。</p> <p>地域交通サポート事業は、現在実施している地区でも、継続すること自体が極めて困難であり、運行経費への公費投入など、特段の財政支援が必要です。財政的支援策を計画に盛り込むこと。</p>	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	<p>本市としても、バス路線は市民生活に必要な不可欠な交通サービスと考えており、＜施策の方向1-1 路線バスの維持・充実＞で示してありますように、生活交通として必要なバス路線は維持するとともに、地域の主体的な取組による新たなバスサービス等の導入やバス路線の再編に向けた支援を進めていきます。また、郊外部において、運行本数の多い路線への連節バスの導入など、バス事業者の経営資源を効率的に配分する取組を支援し、バス路線の維持・充実に努めます。</p> <p>横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、各事業に対する予算等を示しませんが、地域交通サポート事業については、いただいた意見を踏まえ政策目標1の主な施策・事業に記載の「地域交通サポート事業の推進」を「地域交通サポート事業の推進・拡充」としました。</p>
73	<p>小雀バスを、原宿町医療センターまで延伸してはどうか？別ルート新設でも可</p> <p>旭区の四季巡り号の写真も載せてほしい</p>	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	<p>いただいた小雀バスに対する具体的な意見は、今後の施策検討にあたり参考とさせていただきます。</p> <p>また、使用しているグラフや図、写真等に関しては、代表的なものを掲載しています。</p>
74	<p>【基本方針1のタクシーサービスの活性化について】</p> <p>活性化するには、マナーの悪</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	いただいたタクシーサービスに関する意見については、現況のタクシーサービスに関する改善要

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>いドライバーがこれ以上増えないように指導をお願いします。タクシー乗り場付近の喫煙禁止ゾーンで喫煙をしていたり、一般道路にアイドリングをしたまま長時間停車し、深夜に仮眠をとっているドライバーがいます。このような行為がなくなるように市の方から指導していただきたいです。そしてタクシードライバーは一般ドライバーの見本のような存在となってほしいです。</p>		<p>望であると捉え、本市としては、タクシー協会等に情報提供等を行い、＜施策の方向1-2タクシーサービスの活性化＞に向けた取組を進めます。</p>
75	<p>タクシーを道路上でつかまえる際、植樹を超えて車道へ出ることが多く大変危険を覚える。その他に停めるとなると交差点や横断歩道の上など違法な止め方になってしまい利用しづらく思う。停車している車両に近づく方がはるかに安全であり、もっと多くのタクシーの乗り場が点在していたら、安全に利用できると思う。</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	<p>いただいた意見はタクシーサービスの利便性向上に対する意見と捉えます。タクシーサービスの活性化に関しては＜施策の方向1-2 タクシーサービスの活性化＞において複数の施策・事業を位置づけていますが、その施策の一環として、いただいた意見も参考にし、取組を進めます。</p>
76	<p>「乗合タクシーの導入」に賛成します。発着が病院かは、ICTの進歩でわかります。病院、保育園、福祉施設その他に限定して始めてほしい。いきなり全面許可は困難。</p> <p>風雨対策、雨の日はタクシーが来ない。必要な時に来ない。風雨の日はタクシー会社が、配車を増やすインセンティブが働く仕組み、仕掛け。一例、風雨時には、割り増し配車に市から補助金を出す。</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
77	<p>＊サプライサイドのタクシー配車効率化</p> <p>NTT ドコモ (株) は、「タクシー待ち検出、配車システム (サプライ型)」をすでに運用しています。デマンド型の ICT 利用と組み合わせ、実車率の向上を進めてください。</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
78	<p>地域交通と福祉政策の連携強化</p> <p>高齢化が進んだ現在、地域交通はお年寄りの生活基盤、外出する生きがいなど、福祉の側面が極めて強くなっています。左近山団地で運行しているおでかけワゴンを利用する高齢者の中には、週 1 回の外出の機会を心待ちにして過ごしている方もいます。</p> <p>10 月に運行が終了するため代替策を調整中の四季めぐり号をはじめ、左近山のおでかけワゴンや若葉台のわかば号等の継続的な運行を確保するため、行政のタテ割りではなく、交通と福祉の部署が連携して、市全体で予算拡充や制度改善による積極的な支援など具体的な取組を計画に記載していただきたい。</p>	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	<p>いただいた意見については、＜施策の方向 1－3 多様な主体による新たな交通サービスの実現＞で示してありますように、増加傾向にある高齢者や障害者など移動に制約のある方々が生活に必要な移動を確保できるよう、NPO 等が運行主体となる福祉有償運送や、社会福祉法人の社会貢献活動による移動支援や介護保険制度を活用した移動サービスなど、福祉政策と交通政策との連携を強化しながら、既存サービスの活性化や新たな交通サービスの実現に向けた支援を進めていきます。</p> <p>横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、各事業に対する予算等を示しませんが、地域交通サポート事業は引き続き取り組んでいくため、いただいた意見を踏まえ、政策目標 1 の主な施策・事業に記載の「地域交通サポート事業の推進」を「地域交通サポート事業の推進・拡充」としました。</p>
79	経済的困窮者やマイノリティに対する経済的な負担軽減措置も	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向 1－3 多様な主体に

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>「施策の方向」として含めるべきだと思います。例えば、現在、障害者手帳所持者が取得可能な「福祉パス」は、一律、年 1,200 円の負担が求められています。こういった負担があることにより、パスの取得を躊躇したり、低収入の人びとが利用できなくなる可能性があります。福祉制度の財源は、経済力の高い大企業や高所得者への増税を中心に、応能負担を原則として確保していくべきであり、経済力の低い利用者（障害者当人）に求めるべきではないと思います。つまり、「福祉パス」は無償に戻すべきです。</p> <p>また、この「福祉パス」は性別によって帯色が異なっていますが、それによって、身体障害などと同時に性別違和も持っている人々（性同一性障害を持つ人など）の制度の利用が困難になる可能性があります（取得の躊躇、利用時の本人の苦痛、見た目と帯色の違いによるトラブルなど）。そのため、性別にかかわらず統一した帯色にすべきです。</p>		<p>よる新たな交通サービスの実現 >で示してありますように、福祉政策と交通政策との連携を強化しながら、既存サービスの活性化や新たな交通サービスの実現に向けた支援を進めていきます。また、福祉特別乗車券（福祉パス）運用に関していただいた具体的な意見に関しては、関係課に伝えます。</p>
80	<p>商業施設集積地では、商業事業者が共同で無料巡回バスを走らせ、マイカーを通行止めにするべき。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、<政策目標 6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供>で示してありますように、マイカー流入抑制策の導入を今後検討します。</p>
81	<p>今年 2018 年の 3 月でシニアパスが突然 2 倍に値上げになりました。とても納得しません。65 歳</p>	<p>エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見</p>	<p>いただいた意見については、シニアパス、敬老特別乗車証（敬老パス）に対する具体的な意見と捉</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	からは、完全な年金生活となり、少ない予算の中で交通費が4月から上がったのはとても苦しいです。現在68歳ですが、このままだと70歳からの敬老パスも私が見えるようになるまで「あるのかないのか」わかったものではありません。廃止も値上げも絶対反対です。税金は市民が健康に安全・安心に食わせるよう優先して市民のために使われるべきです。毎年敬老パスが無くなってしまうのでは、、、と心配することのないような市政を切に望みます。		え、所管課に伝えます。
82	高齢者の敬老パスについては触れていませんが、値上げなしでの制度の継続を望みます。高齢者が動き回ることが出来れば、地域経済の活性化と高齢者自身の健康に寄与します。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見については、敬老特別乗車証（敬老パス）に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。
83	敬老パス・福祉パスも本当に助かっています。負担費用が少々値上げしても是非存続してくださいようお願いいたします。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見については、敬老特別乗車証（敬老パス）、福祉特別乗車券（福祉パス）に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。
84	高齢になりますとバス路線は本当に助かります。パス券はまた本当に助かります。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見については、敬老特別乗車証（敬老パス）に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。
85	病院やクリニックの送迎バスを、優遇する制度、施策を進めてほしい。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	いただいた意見については、今後の施策検討にあたり参考とさせていただきます。
86	福祉パスのICカード化をしてほしい。わざわざ有人改札に行かなくても済むので。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見については、福祉特別乗車券(福祉パス)に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
87	商業施設や、病院等の送迎バスを、ネットワーク化して、リソースを共有化し、車とドライバーの稼働率を上げる。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
88	福祉タクシー・車両を料金や台数の上からも使いやすくする。 「福祉」と名がついても、病院から自宅へ帰る際など予約せずに突発的に利用することになると大変高額になると聞いています。こうした点にも目くばりをしてほしいです。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた福祉タクシー（福祉車両）の導入促進に関する具体的な意見は、参考とさせていただきます。なお、横浜都市交通計画ではく施策の方向1-3 多様な主体による新たな交通サービス実現>で NPO 等が運行主体となる福祉有償運送や、社会福祉法人の社会貢献活動による移動支援や介護保険制度を活用した移動サービスなど、福祉政策と交通政策との連携を強化しながら、既存サービスの活性化や新たな交通サービスの実現に向けた支援を進めていきます。
89	福祉有償運送についてやや難しいですが、障害者等の会員の範囲を拡張する。制度の緩和。一例、骨折した方、透析治療の方、難病治療の方。これにより収益 UP を計る。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	福祉有償運送の対象者は道路運送法で以下のとおり定められています。 なお、透析治療の方、一部の難病治療の方も対象となっています。 ア 身体障害者福祉法（昭和 24 年法律第 283 号）第 4 条に規定する身体障害者 イ 介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 19 条第 1 項に規定する要介護認定を受けている者 ウ 介護保険法第 19 条第 2 項に規定する要支援認定を受けている者 エ その他肢体不自由、内部障害（人工血液透析を受けている場合を含む。）、精神障害、知的障害、

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			難病（難治性疾患克服研究事業対象疾患及び関節リウマチ）、その他の障害（自閉症、学習障害などの発達障害等）を有する者
90	基本方針1で「自転車の利用環境の整備」「利用促進につながる環境整備」が唱えられていますが、ベイバイクの置場がすさまじい勢いで拡大しているだけで、自己所有の自転車で関内ーMM21 一帯の施設やビルに行っても、駐輪スペースが全くという程ありません。附置義務化にもっと力を入れ、自転車専用レーンとともに進めてほしい。環境未来都市と言っても、むなしく感じるだけです。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向1－4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞、＜施策の方向3－1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備＞、で示してありますように、駐車スペースに関しては、自転車駐車場の附置義務制度を適切に運用し、自転車利用の多い施設等に駐輪場が設置されるよう駐輪環境の改善に努め、自転車利用に関しては、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について検討を進めてまいります。
91	自転車環境の向上をぜひすすめて下さい。駐車車両が多くこわくて車道は走れません。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向1－4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞や＜施策の方向9－1 安全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、主に鉄道駅周辺など自転車利用や自転車関連事故の多い地域において、自転車を安全、快適に利用でき、歩行者などの安全が確保できるよう、既存の道路空間における自転車通行空間の整備として、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について検討を進めてまいります。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
92	歩行者空間・自転車の利用環境の整備を重視することはとても重要だが、せつかく健康増進や、外出意欲の向上との関係までふれるなら、道路空間の交通機能の以外の空間機能の充実もうたうべきで、あとの都心部の回遊性にも強く関係すると思う。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	いただいた意見は、今後の施策検討にあたり参考とさせていただきます。
93	施策の方向1-4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備 横浜には2車線のうち、1車線が〇〇方向へ、もう1車線が〇〇方向へといった分岐や左折専用レーンが多すぎる。現状として、車と同じく道路を横断したり、まっすぐ向かう車線に進路変更したりする自転車が横行してしまっており、大事故の可能性をはらんでいる。さらには新横浜大橋のように原則車道を走らなければいけない自転車を歩道に乗せるような整備の仕方も続いているが、これは時代の流れに反した整備である。自転車にやさしい街を…というのであれば自転車が法律違反をしなくても、安全に進める道路作りをしてほしい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜政策目標1-4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞や、＜政策目標9-1 安全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について検討を進めてまいります。
94	自宅から駅や商店までの道路を車道ではなく、歩行・自転車道を整備する。高低差があり、その上道路が狭い。歩道、自転車道を広くすることで高齢者が街に出やすい環境を作る。これからは新しい鉄道、車道にかかる予算を歩道自転車道の整備に回してほしい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向1-4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞や＜施策の方向9-1 安全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、現状では歩道がない道路や歩道が狭い道路が多く、必ずしも安全・安心に歩ける環境とはなっていないことから、駅周辺

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			<p>や通学路を中心に、歩道の設置や拡幅などにより、安全で誰もが安心して歩行できる空間を形成します。</p> <p>また、主に鉄道駅周辺など自転車利用や自転車関連事故の多い地域において、自転車を安全、快適に利用でき、歩行者などの安全が確保できるよう、既存の道路空間における自転車通行空間の整備として、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について検討を進めてまいります。</p>
95	<p>最近では歩行者と自転車の接触事故が多発していることから、道路を歩行者専用部分と自転車専用部分とを明確にわかるように道路に表示することが必要と思います。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、＜政策目標 1－4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞や、＜政策目標 9－1 安全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、誰もが安全に移動できる歩行空間や自転車空間の整備を進めるため、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について検討を進めてまいります。</p>
96	<p>人より車優先になっているように思える社会を人優先のやさしい街づくりを希望します。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。</p>
97	<p>自転車のための環境整備を推進して下さい。駐輪場の不足、駐車車両の多さ、車のマナーの悪さなど問題が多すぎます。シェアサイクルをもっと広範囲に広げ、日常生活で使えるようにして下さい。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた駐輪スペースについての意見は、＜施策の目標 1 誰もが移動しやすい地域交通の実現＞ならびに＜政策目標 3 マイカー交通から公共交通等への転換促進＞の主な施策・事業として示すとおり、自転車駐車場の附</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			<p>置義務制度を適切に運用し、自転車利用の多い施設等に駐輪場が設置されるよう駐輪環境の改善に努めます。</p> <p>いただいた自転車利用についての意見は、＜施策の方向1－4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞や＜施策の方向9－1 安全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について検討を進めてまいります。</p> <p>また、都心部コミュニティサイクル事業については引き続き拡大していく考えです。</p>
98	<p>自転車の利用が高まっていますが、それに対し駐輪施設が不足していると思います。充実策を講じてください。（バイクについても同様）</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた駐輪スペースの意見については、＜施策の目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現＞ならびに＜政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進＞で主な施策・事業として示すように、自転車駐車場の附置義務制度を適切に運用し、自転車利用の多い施設等に駐輪場が設置されるよう駐輪環境の改善に努めます。</p> <p>なお、125CCを超える自動二輪車の駐車場は、民間事業者による整備を中心に行っており、横浜市駐車場条例に基づく附置義務自動二輪車駐車場や大規模小売店舗立地法により適正規模の自動二輪車駐車場を確保するとともに、引き続き民間事業者に自動二輪車の受け入れについて、働きかけ</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			を行ってまいります。
99	駅から遠いバス停に駐輪場を整備すべき。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	サイクルアンドバスライドについては「横浜市自転車総合計画」に基づき検討しています。
100	自転車利用促進のための駐輪場の配置変更＝老人の徒歩困難の解消と温室ガス低減の両方に資するため自転車（電動アシスト付き）利用ができる環境を進める必要がある。そのため、大規模なインフラ整備にかかる費用の一部を駅前駐輪場の利便箇所への移転と自転車購入補助（2割）が有効。特に、横浜駅西口の駐輪場は不便かつ定期の3年待ちの現状であり、もっと市民の交通の利便性に力を注ぐべきです。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	横浜市自転車総合計画に基づき、駐輪環境の改善を図ります。 なお、いただいた個別の駐輪場についての意見は、所管課に伝えます。
101	図 5-12 の図に近いのは、戸塚区柏尾側沿いの、矢部町「プロムナード矢部」です。53 ページ、この写真は小田急のトンネルでしょう。暗く急坂で優先的に整備したと推測します。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、代表的なものを掲載しています。

第5章 政策目標2 バリアフリーの一層の推進

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
102	<p>高齢化社会に則した日常生活、社会生活を実現するためには、高齢者等の交通分野でのバリア(障害)を取り除くことはもちろんのこと、アクティブに行動できることが必要であると考え、だれもが都市内での均等に活動できる簡易な交通システムがなお一層必要であると考えます。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、＜政策目標2 バリアフリーの一層の推進＞で示してありますように、ハード・ソフト両面の取組を進めていくとともに、＜政策目標1 誰もが移動しやすい地域交通の実現＞のうち、＜施策の方向1-3 多様な主体による新たな交通サービス実現＞で示してありますように増加傾向にある高齢者や障害者など移動に制約のある方々が生活に必要な移動を確保できるよう、NPO等が運行主体となる福祉有償運送や、社会福祉法人の社会貢献活動による移動支援や介護保険制度を活用した移動サービスなど、福祉政策と交通政策との連携を強化しながら、既存サービスの活性化や新たな交通サービスの実現に向けた支援を進めていきます。</p>
103	<p>バリアフリーの推進は最も力を入れるべきだと思います。階段しかない駅出口がまだたくさんありますが早期改善をのぞみます。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、＜政策目標2 バリアフリーの一層の推進＞で示してありますように、ハード・ソフト両面の取組を進めます。</p>
104	<p>高齢者、障害者等が自由に移動できるための、道路の整備や施設の整備・改良を既存の道路設備にも適用すべき。 鶴見区内の横須賀線等を跨ぐ矢向第一陸橋は昭和30年代の建設で50数年を経過しているが、橋の両端部分の歩道は40段の階段（自転車用スロープ部分は片側だけで巾30cm程</p>	<p>エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見</p>	<p>いただいた個別箇所のバリアフリー化に関する具体的なご意見は所管課に伝えます。なお、横浜都市交通計画では、＜政策目標2 バリアフリーの一層の推進＞で示してありますように、ハード・ソフト両面の取組を進めていく考えです。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>度)のみであり、高齢者、障害者、幼児を乗せた自転車等には大きなバリアとなっている。</p> <p>最寄りの尻手駅から同陸橋を渡って病院や高齢者施設、障害者施設等の往来者数はここ10年程度で激増し、今後も企業、工場の撤退により住宅や施設の増加による交通増が見込まれる。一方、陸橋西側の鶴見川よりの地域からは、尻手駅や駅周辺の地元商店街との往来が不自由である。</p> <p>バリアフリー法制定のはるか以前に建設された橋で、現在新たに建設するならば、道路自体の拡幅ができないならエレベーター設置は必須である。</p> <p>バリアフリーは駅周辺や市街中心部等、法や基準等に例示されたもののみで可とする現在の市の方針を改め、辺縁地域や既存施設・設備であっても、必要に応じてバリアフリー化の措置を講じるべきである。</p>		
105	<p>2006年に制定された、バリアフリー法（バリアフリー新法）の「誰もが自由かつ安全に移動・利用することは基本的権利である」という「理念」の実現に向け、交通・移動の権利を保障しうる施策を実施すること。「バリアフリーの一層の推進」に向けた主な施策・事業は、数値目標を明確にし、本市が責任をもって計画的、確実に実施すること。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきます	<p>横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、数値目標は掲げていません。バリアフリー化事業に関しては、今後とも交通事業者等と協力しながら、施策・事業を推進してまいります。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
106	バリアフリーのためには、バス停やホームの嵩上げにより、スロープや介助なしで車椅子が短時間で乗降できるようにすべき。そうでないと、他の人に気兼ねして心のバリアフリーにならない。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、〈施策の方向2-1 バリアフリー化に向けた施設の整備、車両の導入〉で示してありますように、バリアフリー化に向けた施設の整備として、まずは駅及び駅周辺道路において、視覚障害者誘導用ブロック設置や歩道のセミフラット化、道路勾配の適正化などを、また、路線バスの乗降口における物理的な段差を解消したノンステップバスや、車いすのまま乗降可能なユニバーサルデザインタクシーの普及促進のため、交通事業者による車両導入を支援するなど、バリアフリー化に向けた対応を進めていきます。
107	多機能トイレにアンテナを設置して、携帯電話に送信するシステムを展開してほしい	オ その他	いただいた意見については、横浜都市交通計画とは直接関係しないと捉えておりますが、参考とさせていただきます。
108	高齢化が進む中、少しの段差でもつまずいたり、車いすが乗り上げるのに困難な道がなんと多い街かと思えます。横断歩道の歩道と車道との段差も見直しが必要ではないでしょうか。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、〈施策の方向2-1 バリアフリー化に向けた施設の整備、車両の導入〉で示してありますように、バリアフリー化に向けた施設の整備として、まずは駅及び駅周辺道路において、視覚障害者誘導用ブロック設置や歩道のセミフラット化、道路勾配の適正化などを、また、路線バスの乗降口における物理的な段差を解消したノンステップバスや、車いすのまま乗降可能なユニバーサルデザインタクシーの普及促進のため、交通事業者による車両導入を支援するなど、バリアフリー化に向けた対

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			応を進めていきます。
109	図や写真が大きくて読み易い。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
110	バリアフリーの件ですが、今は、バスも電車も車いすの方が利用できる世の中になってきていますが、まだまだ理解が少なく、迷惑のような態度をとられる方も多いため、もしも自分がそのようなことになったらと置き換えられる心ざしをもってもらいたいです。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、バリアフリーは施設整備だけでなく、心のバリアフリーも重要であるため、＜施策の方向2-2 心のバリアフリーの普及・啓発支援＞で示してありますように、交通バリアフリー教室等の場の提供やパンフレット配布などの啓発活動、声かけサポート運動の普及等を推進します。

第5章 政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
111	<p>過度のマイカーに頼る生活は、バス交通機関を閉塞的に追い込むことになる。排ガスによる環境悪化はもちろんのこと、交通渋滞の経済的な損失、将来的な健康面への悪影響、社会、人的にも負の影響を及ぼすことにつながる。このため、都市部中心部においては、既存のマイカースタイルを改める必要がある。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、＜政策目標3 マイカー交通から公共交通等への転換促進＞に示してありますように、過度にマイカーに依存するライフスタイルを改め、徒歩・自転車・公共交通による移動を促進することにより、環境負荷の軽減や健康増進、持続可能な公共交通サービスを実現する必要があると考え、公共交通や自転車を利用しやすい環境の整備や、市民への啓発活動を積極的に展開するなどハード・ソフト両面から取組を進めることで、マイカーに頼らなくても、移動しやすいまちづくりを推進します。</p>
112	<p>「楽をしたい」のが人間でして、風雨の時ぐらいはマイカー送迎したい（されたい）。多くの方がそう思うので、駅が混雑するでしょう。何かカルチャーを変える、様々な施策が必要なのですが思いつきません。</p>	<p>ウ 意見として参考とさせていただいたもの</p>	<p>いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。</p>
113	<p>1.横浜市の地形・地理の特性考えた場合の現況土地利用について 横浜市の土地利用の特徴、公共の臨海交通アクセス面、等 2.上記を踏まえ、高齢化社会における都市交通の在り方を少し提案したい。 3.戦後、モータリゼーション時代を迎え、誰もが一般的にマイカーを保持する時代が訪れたが、今日の高齢化社会を迎え更なる交通計画の見直し、再編をせまられています。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、＜施策の方向3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備＞や、＜施策の方向4-3 交通結節点の整備・シームレス化＞で示してありますように、必ずしも利用しやすい環境となっていない公共交通の利用環境を改善し魅力を高めていく必要があり、様々な交通機関をシームレスに繋げていくことが重要と捉え、複数の政策・事業を位置づけています。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>(基本方針1)</p> <p>I. 誰もが移動しやすい地域交通の実現</p> <p>移動しやすい地域交通を実現するためには、交通事業者間での移動しやすい交通アクセスを確保する。スムーズな乗換えを可能とするためには、交通事業者間とのスムーズな案内看板の設置、意思統一が必要となり、多様なニーズに対応できるシステムの構築が必要となる。</p>		
114	<p>政策目標1の中で、誰もが移動しやすい地域交通の実現、主要駅から住宅に向かう手段は多岐に渡るのですが、その中核をなす「主要駅」の整備が遅れている。</p> <p>駅前広場であれば、バス乗り場、タクシー乗り場、一般車両の区分、更には駐輪スペースの整備等、特に、横浜市の条例に基づく所の放置自転車の撤去。</p> <p>これから自転車道の整備に通じる必要があると考えますが、市民の方が利用しやすい公共施設と交通の利便性を考えてほしい。</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた主要駅の整備に関する意見については、＜施策の方向3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備＞や、＜施策の方向4-3 交通結節点の整備・シームレス化＞で示してありますように、駅前広場など様々な公共交通機関の乗降機能が集積する場所において、鉄道とバス・タクシーとの乗換の円滑化につながる空間の形成を図るとともに、バスやタクシーの待合環境の改善を事業者とともに促進していきます。</p> <p>また、自転車に関する意見については、＜施策の方向1-4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞などで示してありますように、主に鉄道駅周辺など自転車利用や自転車関連事故の多い地域において、自転車を安全、快適に利用でき、歩行者などの安全が確保できるよう、既存の道路空間における自転車通行空間の整備を進めるとともに、自転車駐車場の附</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			置義務制度を適切に運用し、自転車利用の多い施設等に駐輪場が設置されるよう駐輪環境の改善に努めます。放置自転車対策については、「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、引き続き施策を実施して対策します。
115	政策目標 3、施策の方向 3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備について、利用環境の改善について掲げられているが、施策の方向 2-1 で言及されているように多機能トイレの整備について、鉄道事業者への支援を行っている関係から鉄道駅改札構内に設けられることが多くなっている。具体例を挙げると相模鉄道いずみ野線緑園都市駅や弥生台駅などで、駅前広場にバスやタクシー乗り場が設けられていながらバスからバスへ乗り換え拠点として利用する者等にあっては、トイレを使用するにあたっては鉄道駅に入場料金を支払って使用する形となっている。こうした課題を改善するため、駅周辺または駅前広場（二次交通ターミナル）等への多機能トイレ整備について具体的に盛り込むこと。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	駅周辺または駅前広場（二次交通ターミナル）等への多機能トイレ整備については、具体的箇所ごとの検討が必要と考えるため、意見については参考とさせていただきたいと思います。
116	モビリティマネジメントは本気でやる気があるのか？あの予算で一体何が出来るのか？市民の啓発以前に、市職員の啓発が必要では？車での来街者を減らすためのキャンペーンをやっては	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	引き続きモビリティマネジメントを推進してまいります。また、いただいた具体的な意見に関しては、今後の施策検討にあたり参考とします。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>どうか？テレビや雑誌などで相変わらず「横浜ドライブ特集」など見受けられるが、これに協力しない。或いは公共交通での来街にメリットを付け、併せて宣伝してもらおう。</p>		
117	<p>駅やバス停と急斜面上を結ぶエレベーターを市道扱いで整備できないか？</p>	ウ 意見として参考とさせていただきます	<p>いただいた意見は具体的箇所ごとの検討が必要と考えますので、参考とさせていただきます。</p>
118	<p>路線バスの速達性は近年かなり良い傾向に感じられるが、さらなる利便性向上を期待したい。特に通勤通学時間帯も大切だが10時～16時の生活のための移動が地域によっては混雑を極めていいる。この時間帯の利便性を路線バスと地下鉄とのセットで考え直す地域も多いと思う。信用乗車方式のスピーディーな導入も期待したい。</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた意見については、＜施策の方向3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備＞で示してありますように、路線バスの速達性・利便性向上を目的とした信用乗車方式の導入の実施を今後検討します。</p>
119	<p>様々な交通機関をシームレスに繋いで行くことが重要とあるが、現在の鉄道駅周辺の土地利用を見ると、全く逆行しているかのように見える。センター南駅では、駅改札の直近にパチンコ屋や不動産屋等の店があり、バス停はそれらの店より全然遠くになり、駐輪場も遠い。駅前には、週末しか使われないイベント広場や誰のためのものか分からない土の広場があり、自転車を停めると持ってかれる。駅は、可能な限り短時間で楽に鉄道からバスや自転車に乗り換えできることが最も大切な機能であるので、それを実現出来る土地利</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた意見については、＜施策の方向3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備＞や、＜施策の方向4-3 交通結節点の整備・シームレス化＞で示してありますように、必ずしも利用しやすい環境となっていない公共交通の利用環境を改善し魅力を高めていく必要があり、様々な交通機関をシームレスに繋げていくことが重要と捉え、複数の政策・事業を位置づけています。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>用等にして欲しい。自動改札でいいから改札口を色んな所に作って、そのすぐ前にバス停や駐駐輪場を作るべき。駐輪場も無料かICカードで短時間に決済できるようにすべき。それが実現出来なければ、マイカーの利便性と低い運行コストに勝てるわけがない。</p>		
120	<p>鉄道同士やバスとの乗り換えももっと短時間でできるように、異なる事業者間も含め対面ホームで乗り換えできる様にしたたり、ホーム直下やホーム対面にバス停を設ける、障害物自動検知等により安全性を向上させた踏切を併用する等、様々な新しい施策を取り入れるべき。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、〈施策の方向3-1 公共交通や自転車の利用促進につながる環境整備〉や、〈施策の方向4-3 交通結節点の整備・シームレス化〉で示してありますように、必ずしも利用しやすい環境となっていない公共交通の利用環境を改善し魅力を高めていく必要があり、様々な交通機関をシームレスに繋げていくことが重要と捉え、複数の政策・事業を位置づけています。</p>
121	<p>バスターミナルの新規整備については、利用者に説明会を実施し意見を参考にして整備計画を作成することの明記。</p> <p>大船駅笠間口のバスターミナルは再開発組合が商業施設及び高層マンションありきで計画作成した結果、バスターミナルは駅から遠くなり、間に一本道路が追加となり、バス待機スペースが開発前の12台から完成後は6台に大幅減少になることを横浜市担当部署はどう考えているのですか。開発管理組合に問い合わせたところ、横浜市からの要</p>	<p>エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見</p>	<p>いただいた大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業についての個別の意見は、所管課に伝えてまいります。なお、横浜都市交通計画では〈施策の方向4-3 交通結節点の整備・シームレス化〉で駅前広場の整備を位置づけています。また、横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであるため、各事業の必要事項等を示すものではありません。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>求は、ターミナル内でバスが旋回できるようにだけだったとのこと。この理由によりターミナル出入口は1ヶ所に集約され、結果として現在ターミナル内がバスで溢れたときは一度外に出て待機場所が空くのを周回して待つことができているのに完成後は待機場所も大幅減少で外にも周回して待てなくなれば、ターミナルの capacity は大幅減少となり、利用者は減っていないのに更なる減便を物理的にせざるを得ない事態となります。これについては、早急に行政にて現場に赴き状況を確認の上、しかるべき対応をして下さい。栄区民にとって緊縛の課題です。素案については、バスターミナルの整備の際には開発者ではなく行政として利用者の意見を重要視することを明記してください。</p>		
122	<p>マイカー依存度を下げするためには、商業施設や公共施設の駐車場料金の割引を止めさせて、一般の有料駐車場並にするよう指導すべき。現在は、車で来てない人も、結果的に駐車場設備費を負担させられていることになっており、極めて不公平。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	<p>交通施策の実現には市民・企業や交通事業者等の協力が不可欠であることから、いただいた意見も参考とし、横浜都市交通計画の改定について検討を進めたいと考えています。</p>
123	<p>渋滞する道路は、バス専用レーンや専用道路を整備すべき。バス停からの発進が優先となるように道路ペイントを見直すべき。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	<p>交通施策の実現には市民・企業や交通事業者等の協力が不可欠であることから、いただいた意見も参考とし、横浜都市交通計画の改定について検討を進めたいと考えています。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
124	ロータリー式交差点を積極的に導入すべき。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	交通施策の実現には市民・企業や交通事業者等の協力が不可欠であることから、いただいた意見も参考とし、横浜都市交通計画の改定について検討を進めたいと考えています。
125	バス優先信号を沢山設置して、マイカーよりバスの方が、早く着くようにすべき。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	交通施策の実現には市民・企業や交通事業者等の協力が不可欠であることから、いただいた意見も参考とし、横浜都市交通計画の改定について検討を進めたいと考えています。
126	相模原市の教員は原則マイカー禁止と聞いています。 横浜市では？学校だけでなく市職員のマイカー利用は？	オ その他	ご質問については、横浜都市交通計画とは直接関係しないと捉えていますが、横浜市職員の通勤手段や交通経路については、職員が公共交通機関の状況や職場の勤務形態など個々の事情を勘案した上で選択し、任命権者に届けることとなっています。

第5章 政策目標4 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
127	<p>今、市が整備を進めている、東京丸子横浜線（綱島街道）、大田神奈川線の整備、拡幅などすでに事業化、起工しているものに対して、完成を急いでほしい。現状、これら道路は時間帯によっては渋滞が発生するが渋滞の回避のために、住宅道路が裏道に選ばれてしまっている。他県ナンバーが、すれ違いも難しいような狭い道をそれなりの速度で走っていくことをよく見かける。市の発展はもとより、住民の生活を守るためにもすでに事業化されたものについて早期完成を目指すよう強力に推進してほしい。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた個別道路事業の御要望については、所管課に伝えます。なお、横浜都市交通計画では、＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めていきます。</p>
128	<p>都市計画道路について あまりにも遅れ過ぎ。人口減少でも2050年の中位推計では依然として330万人以上の人口を抱え、外国人市民の増加を考慮すると、歩行者、自動車の圧力は減少しないと考えるべき。 横浜市が六大都市として持続していく為には、都市計画道路の充実が不可欠。整備を進めない限り、渋滞箇所解消、平均走行速度向上、緊急車両の移動時間短縮、歩行者や車いすや児童の安全歩行、地域と地域の連携と結束、バスの移動時間短縮、ガソリン・軽油の消費量削減、アイドリングガス排出量削減、道路を軸とした企業や物流業務の集積化、災害時の迂回路確保、震災や</p>	<p>ウ 意見として参考とさせていただきます</p>	<p>いただいた意見については＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果が高い路線について集中的に事業を進めるとともに、都市計画で定め未着手となっている路線については、優先整備路線を定め、計画的な整備を進めます。また、いただいた個別の改善案については所管課に伝え、参考とさせていただきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>火災発生時の延焼遮断帯としての役割、側道に沿った街路樹帯形成による被緑率向上など、あらゆる市民生活環境の改善や向上が見込めなくなる。</p> <p><改善案></p> <p>1) 全事業中路線について、事業工程と完成予定を明確にし、その為に必要な要件を HP で開示する。</p> <p>2) 3 環状 10 放射線のうち未完成区間がある 2 環状 7 放射線に事業資源を集中投下する。</p> <p>3) 整備完了宣言路線を毎年公表できるような積極姿勢を示す。</p> <p>4) 整備効果の高い路線に事業資源を集中投下する。</p> <p>5) 公共事業用地の提供窓口設置</p> <p>6) 横浜市長の積極姿勢</p>		
129	<p>(基本方針 2) I. 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成</p> <p>市内の狭い区画整理のしづらい地形に対し、迅速性や定時性を求める場合、高低差のある横断方向に対して交通網を整備することはあらゆる面に対し、不利な状況となりうる。平坦部を効率よく利用し、未来の道路ネットワーク、既存の公共施設に合わせた交通ネットワークの促進が必要となる。</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	<p>いただいた移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの形成にあたっては、<施策の方向 4-1 市内の道路ネットワークの整備推進>や<施策の方向 4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強>で示している取組を進めます。道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向けては、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めるとともに、都市計画で定め未着手となっている路線については、優先整備路線を定め、計画的な整備を進めます。また、鉄道ネットワークの整備については、国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			業化を検討します。検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながら進めていきます。
130	不要不急の都市計画道路岸谷線建設計画の白紙を求めます。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた個別道路事業の御要望については、所管課に伝えます。なお、横浜都市交通計画では、＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めていきます。
131	白根通りの拡幅事業について（市道上白根第99号線の整備） 本事業は着工以来30数年が経過しています。用地の買収、河川法の問題など難しい問題があるとは云え、全区間を通して安心して通れる道路の早期完成を切望しています。迅速な対応をお願いします。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた個別道路事業の御要望については、所管課に伝えます。なお、横浜都市交通計画では、＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めていきます。
132	桜木、東戸塚線の早期整備、	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた個別道路事業のご要望については、所管課に伝えます。なお、横浜都市交通計画では、＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			向け、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めていきます。
133	臨海部中区や、磯子区は道路はできている。郊外の瀬谷区や泉区はまだまだです。どのような優先順位で、実行、実現していくのかがよくわからない。市の説明は「総合的に判断する。」「土地の収用が重要」です。それらは理解できるのですが、もう少し早く進む仕組み、仕掛けにしてほしい。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向４－１ 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めていきます。
134	都市計画道路未整備区間の早期整備（国内で最も交通量の多い道路） 交通不便な地域における高齢者の外出手段は自家用車やバスが中心であり、交通渋滞は住民の日常生活に多大な支障が生じます。横浜環状北西線の完成によって保土ヶ谷バイパスの交通量が約２割減少すると予測されていますが、保土ヶ谷バイパスをはじめ区内の道路混雑を緩和するためには、都市計画道路の未整備区間を重点的に整備し、全市的な整備率の向上につなげるべきです。	ウ 意見として参考とさせていただきます	いただいた意見については、＜施策の方向４－１ 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めていきます。
135	人口が減るので、車中心の都市はもう古くなります。ムダな道路拡幅などはやめてください。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向４－１ 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果の高

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			い路線について集中的に事業を進めるとともに、都市計画で定め未着手となっている路線については、優先整備路線を定め計画的な整備を進めます。
136	<p>上永谷→遠藤線の道路が工事途中です。若者が減少し車を持たない人も増えています。莫大な費用を使って道路建設の必要はあるのでしょうか？中止する勇氣と決断も大切と思われます。</p> <p>その費用で不便な所へのミニバスを通したり、福祉の費用に使って頂きたいと思ひます。</p> <p>発達障害の子供が急激に増加しており、知り合いにも多く、私自身も一番理解されがたい障害を持った息子を抱えています。今、小学生・中学生の障害児もやがては親が年老います。生活する場所をどうか公的援助で作って頂けないものでしょうか。</p> <p>道路が早く出来るといいのに、と待っている声は地元からは聞こえません。無くても大丈夫のようです。誰も困りません。</p> <p>困っているところに税金を使ってくださいませんか？</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	いただいた個別道路事業の御要望については、所管課に伝えます。なお、横浜都市交通計画では、＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞で示してありますように、遅れている市内の都市計画道路整備については、道路交通の円滑化につながる道路ネットワークの充実に向け、完成間近の路線や整備効果の高い路線について集中的に事業を進めていきます。
137	相模線を説明してほしい。相模道？	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	ご指摘の箇所も含め、改定素案内で記載が統一されていなかったため、「相模鉄道本線」に統一しました。
138	<p>下記地域に駅設立希望です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新山下（病院、音楽ホール） ・本牧（三溪園、プール） ・鳥浜（アウトレットモール、コ 	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	いただいた意見は鉄道ネットワーク等に対する意見と捉え、今後の施策検討の参考とします。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>ストコ)</p> <p>MM 線元町中華街駅→☆新山下駅→☆本牧駅(三溪園)→☆鳥浜駅(三井アウトレットパーク前)</p> <p>※本牧駅から根岸駅まで動く歩道を作り、根岸線へ乗り換え可能にする。</p> <p>【理由等】</p> <p>新山下、本牧エリアはそこそこの人口だが駅がない。バスの乗降客数から需要が判別できると思う。今後の MICE 計画、新本牧ふ頭も考えると人口増加の可能性大。</p> <p>三溪園は交通の便だけがネック。MM 線をつなげることができれば渋谷から 1 時間でこの素晴らしい日本庭園を楽しめる。埼玉県から中華街、山下公園への観光客が増えたように。三溪園を生かすことができれば本牧エリアは必ず再び活性化する。</p> <p>鳥浜はシーサイドラインが運行しているが、経路として 2、3 回の乗り換えが必要。2020 年にアウトレットがリニューアルされる。身近なアウトレットは駅直結が重要。</p> <p>本牧駅から根岸線へ繋げる理由は山下公園⇔湘南エリアへの動線。石川町と山下公園は徒歩で 15 分以上、根岸線とみなとみらい線は乗り継ぎができない。</p> <p>都内から中華街、三溪園、鎌倉など、インバウンドの流れも予想される。逆に、磯子や根岸居住者が渋谷方面へ直行できるように</p>		

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>なると、東京の立川駅のようにベッドタウンとしての需要が拡大する。</p> <p>新しく作られる駅は、モノがヒトに「こう使ってほしい」と訴えかけるデザイン、それはつまり使いやすくわかりやすい、点を重視してほしい。</p>		
139	<p>素案に賛同します。横浜市営地下鉄ブルーライン等をよく利用します。個別の論点では、鉄道網のネットワーク化がすすむなかで、輸送障害への対応が求められており、その対策も必要になると思われます。神奈川東部方面線が完成した後、輸送量は増えるものと思いますが、二俣川以西は、本線といずみ野線、西谷以东は直通線と横浜行きとなっているのに対し、二俣川、西谷間は複線のみとなり、これがボトルネックになることも想定されます。また、輸送障害からの回復にも時間がかかることとなります。</p> <p>そのなかで、現在、鶴ヶ峰駅の地下化が検討されていますが、地下化するホームを（相鉄東急直通線で建設中の新横浜駅のように）2面3線とすることなどによって、輸送量の低下を防ぎ、円滑なネットワーク確立ができるものと思います。通勤の困難さが社会問題となるなかで、このような形で輸送障害への適切な対応を行うことが、横浜市内での円滑なネットワーク化に資する</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた意見は鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強に対する意見と捉えます。＜施策4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強＞に示してありますように、鉄道ネットワークの整備促進とともに、既存の鉄道路線のうち利用者が多く混雑率の高い路線については、ピーク時間帯における運行本数の多頻度化や、優等列車の増加など、輸送力増強に向けた取組を鉄道事業者へ働きかけるとともに、時差通勤の啓発などのソフト面の取組についても必要に応じて検討していきます。なお、鶴ヶ峰駅付近では現在、踏切の安全対策として連続立体交差事業の検討を進めています。事業の実施により、周辺地域の課題である慢性的な交通渋滞や地域分断、緊急活動への影響などの解消が期待されます。いただいた円滑な鉄道ネットワーク確立に関する意見にきましては、鉄道事業者である相模鉄道(株)とも情報共有してまいります。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>ものと考えます。また、鉄道の利便性やネットワーク化が進むことによって、車移動からの転換が図られ、道路における円滑な移動や、交通弱者への配慮ができるものと思います。素案やその下部計画への反映の検討をお願いいたします。</p>		
140	<p>横浜環状鉄道計画の推進を強く願います。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた横浜環状鉄道計画についての意見は、＜施策の方針4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強＞で示してありますとおり、国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事業化を検討します。また検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながら進めていきます。</p>
141	<p>横浜環状鉄道の早期事業化 横浜環状鉄道の中山から二俣川經由東戸塚方面への延伸は、時間短縮ではなく、大規模団地とゾーラシアを結び、更には他区がつながり連携を持ち、横浜市の発展に多大なる寄与をするものと確信します。このことについては、平成 27 年 10 月に 72,683 筆の署名とともに要望書を提出させていただき、その後、国の交通政策審議会答申でも、意義ある路線と位置付けられた一方、事業性が課題とされています。</p> <p>採算性だけでなく、高齢化が進行する交通不便な地域の解消やゾーラシアなど大規模集客施設につながる道路の渋滞解消な</p>	<p>ウ 意見として参考とさせていただいたもの</p>	<p>いただいた横浜環状鉄道計画についての意見は、＜施策の方針4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強＞で示してありますとおり、国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事業化を検討します。また検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながら進めていきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>ど政策的な意義を前提に検討を推進するべきで、一日でも早く着工時期など事業の見通しを示していただきたい。</p>		
142	<p>今、ミナトヨコハマはブランドイメージ先行。現実は!?</p> <p><地下鉄グリーンライン!!></p> <p>横浜市は日本最大の政令指定都市。ブランドの割に市域の生活環境は佳くないのが冷徹なる現実。市内各所が丘陵地で高齢化社会には不適。これをなるべく克服するためにも公共交通の充実は必須。特に地下鉄グリーンラインの中山～二俣川～東戸塚～上大岡区間の建設を急ぐべき。交通交節点の構築に加えて、例えば東戸塚～上大岡間は現状、狭隘で極めて貧弱な道路上を大型路線バスが行き交っている。あの土地を根本的に改善するにはグリーンライン整備以外ない。よろしく。</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた横浜環状鉄道計画についての意見は、<施策の方針4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強>で示してありますとおり、国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事業化を検討します。また検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながら進めていきます。</p>
143	<p>個人的にはグリーンライン（地下鉄）の延伸を望みます。特に鉄道の少ない地域の中山-二俣川-東戸塚-上大岡です。</p> <p>しかし、国も市も財源がありません。そこでかなり無理なのですが、モノレールを提案します。シーサイドラインがおおむね首都高速道路に沿ってできているように、公共の道路沿いにモノレール（中山-二俣川-東戸塚-上永谷-磯子）を作ります。メリットは用地買収が少なく、安く。早くできる可能性が高い事。デメ</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた横浜環状鉄道計画についての意見は、<施策の方針4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強>で示してありますとおり、国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事業化を検討します。また検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながら進めていきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	リットはコスト対効果がわからないことなどです。		
144	<p>横浜市郊外各区の連綿とした一体化にはグリーンラインが欠かせないと思います。バス依存地域から鉄道敷設エリアの転換は、バリアフリー化そのものです。人口を維持していく施策でもあり、各区にまたがる公共ストックを市内居住市民がどこからでもアプローチが効き、享受できる環境整備は重要です。</p> <p>また放射鉄道を縦走してフィードバックしていくことで鉄道輸送負荷を各社線で平準化できるようになり、災害発生時の迂回・代替路線としても重要です。ズーラシア、運転免許試験場、県立がんセンター、脳外科医療機関、各区の拠点駅などが鉄道で結ばれることで市民生活環境が改善していくと思います。</p> <p>ブルーラインよりも事業費用が安価なことも踏まえ、横浜市の鉄道事業としてグリーンライン整備を優先的にこなうべきです。</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた横浜環状鉄道計画についての意見は、＜施策の方針4－2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強＞で示してありますように、国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事業化を検討します。また検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながらか進めていきます。
145	<p>○鉄道、地下鉄はなぜ進まない？</p> <p>地下鉄はほとんど進展していません。その他、延伸、新駅も金沢八景シーサイドライン駅以外になし。「国の予算がつかないから、まだ先です」なら、それはそれで納得します。説明が欲しいのです。どの都市も鉄道が欲しいのですから、国の予算がなけ</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	いただいた鉄道ネットワーク等の整備促進についての意見は、＜施策の方針4－2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強＞で示してありますとおり、国の交通政策審議会答申を踏まえつつ事業化を検討します。また検討にあたっては、土地利用の状況や事業採算性などを考慮して、優先順位を明確にしながらか進めて

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	ればできないのは仕方ないです。		いきます。
146	電車の混雑分散のため、市内電車の複々線化をする。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	いただいた鉄道ネットワークの整備と輸送力増強に関する意見については、＜施策の方向4-1 市内の道路ネットワークの整備推進＞に示してありますように、既存の鉄道路線のうち利用者が多く混雑率の高い路線について、ピーク時間帯における運行本数の多頻度化や、優等列車の増加など、輸送力増強に向けた取組を鉄道事業者へ働きかけるとともに、時差通勤の啓発などのソフト面の取組についても必要に応じて検討していきます。
147	第二基本軸に新線を「湘南台」－「倉見（仮）」間に地下鉄延長 相模線と直交する「倉見」駅付近が想定されている。この地点は「新横浜」と「小田原」のほぼ中間にあたり、神奈川県としても、相模川を挟む地域開発の構想をすでにとりまとめている（神奈川県「ツインシティ」整備計画）この新駅設置の直接の効果は、神奈川県「県央」地域の発展に結びつくものであり、横浜市には直接影響することはないと考えられる。しかし、隣接地である、相互依存、相乗効果等もあり、やはり密接に協力体制を確立すべきであろう。 旧新幹線はリニア新線の実現で、基幹路線としては二級線に格下げとなったとしても、便利	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	ご指摘のとおり、交通政策審議会第198号答申（平成28年4月）において、相模鉄道いずみ野線の湘南台駅以西への延伸が位置づけられていますが、ブルーラインの延伸は位置づけられていません。いずみ野線延伸の実現に向けては神奈川県で検討中と聞いており、本市としても、広域的な鉄道ネットワークの充実に向け、神奈川県とも協力していきます。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>さから横浜市民によって重要性は変わらない。</p> <p>それを促進するために、新駅から西に位置する「湘南台」駅には、相鉄いずみ野線、横浜地下鉄ブルーラインが乗り入れている。これを延長することが一番である。</p> <p>この延長線は首都圏の鉄道網整備方向の一つとして提起されたことがある（国交省審議会 2016 年答申）。この延長線により周辺区はもとより横浜中心にもつながることができる。ただし、この答申では相鉄線の延長を想定しているが、横浜市としてこの事業に参画できないものか。市営線の延長もあり得ると考えられる。</p>		
148	湘南台→二俣川→羽沢→羽田の直通電車を実現してほしい	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	国の交通政策審議会の状況等を踏まえ、検討してまいります。
149	70 ページの駅の保育施設は、かなり大きくていいですね。現市庁舎を保育所として使ってはいかがでしょうか。	オ その他	現横浜市庁舎街区の土地利用については、横浜都市交通計画とは直接関係しませんが、いただいた意見は関係課に伝えます。
150	<p>「基本方針 2 都市の成長を支え魅力を高める交通政策」中の「高速鉄道 3 号線延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）の事業化検討」（p.72）について延伸を是非早期に実現して頂きたいと考えます。特に横浜市内の部分の実現は急がれると考えます。</p> <p>考えます理由は次の通りです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あざみ野駅へ向かうバスの混雑の解消 朝のあざみ野駅への（これから 	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた高速鉄道 3 号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）に対する意見については、＜施策の方向 4-2 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強＞で示してありますように、広域的な交通利便性の向上が期待される路線であり、かつ事業としての採算性が比較的高いことから、優先度の高い路線とし、事業化に向けて取り組んでいます。本件は、交通局を事業候補者として、鉄道事業

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>出勤する) 乗客を乗せたバス、夕方/夜のあざみ野発の(仕事から帰宅する) 乗客を乗せたバスは大変混雑しています。特に朝あざみ野駅へ向かうバスは大変な混雑です。途中の停留所から乗ろうとしても走って来たバスに乗れないでやり過ごすこともあります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新百合ヶ丘へ向かうバスの混雑の解消 <p>よくあるパターンとしては、上記のバスの反対方法へ行くバス、例えば朝にあざみ野駅を出て新百合ヶ丘方面へ行くバスは、空いていることが多いと思いますが、現実には、桐蔭学園の生徒が通学する時間帯は「すすき野団地」行きのバスは全て満員の状態です。生徒が多く一度に1台に乗り切れないので、次のバスを待たないといけない事態になっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 横浜中心部への人の流れの実現 <p>特に新百合ヶ丘まで延伸が実現すれば、川崎市民や小田急沿線の人々を横浜中心部へ取り込むことが出来ると考えます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 老人/子供/妊婦/障害者などの利便性の向上 <p>現状、バスの乗車時の段差や、混雑の為にバスに乗ることを躊躇している人々(特に老人/子供/妊婦/障害者など)の利便性が大きく向上すると考えます。</p>		<p>者の視点で地下鉄本体に関する検討の深度化を図るとともに、国、川崎市及び鉄道事業者等の関係者との調整を加速させ、平成30年度末までの事業化判断につなげていきます。</p>

第5章 政策目標5 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
151	<p>横浜市が基本軸の圏外に</p> <p>日本国土を横断する鉄道の基本軸は「中央（リニア）新幹線」が実現すれば、大きく変貌を遂げることとなる。</p> <p>横浜の中心駅は北へ移動する形で発展してきた。そして、今回は「中央（リニア）新幹線」が神奈川県北部を貫通するため、駅は相模原市に設置することが決定されている。これにより、横浜市は鉄道の基本軸上からはずれ、地方都市に成り下がることになったわけである。</p> <p>横浜市として早くから政策手段をとるべきと考えられる。具体的には、横浜市民が基幹鉄道に容易にアクセスできるような、さまざまな方策を実行するのが急務である。</p> <p>新しい基本軸へのアクセス 横浜線の「高規格化」</p> <p>「中央（リニア）新幹線」が開業するに当たって、鉄道会社としては旧新幹線の旅客の転移、つまり、できるだけ新線を利用してもらえるような施策をとるはずである。ところで、横浜市民はどう対応したらよいか、新線に乗ろうとすれば、「橋本（仮）」または「品川」回りの迂回ルートをとることとなる。距離的には、在来線の横浜線を経由し「橋本（仮）」から乗車するのが妥当だと考えられるが、時間を浪費しすぎると判断されるため、時間</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、〈施策の方向5-1 広域的な道路・鉄道ネットワークの充実〉で示してありますように、建設中の中央新幹線が全線開業すると、三大都市圏が約1時間で結ばれ、新たな国土軸が形成され、人の流れや企業立地に大きな影響があると考えられます。そのため、将来的な利用者の需要を見極めながら、品川方面への利便性向上など市内からの中央新幹線へのアクセスの充実を検討するとともに、将来にわたり横浜の発展に寄与する東海道新幹線について、市民にとって利便性の高いものとなるよう鉄道事業者へ働きかけていきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>距離の短縮が急務である。この場合、運転本数の増加では限界があるので、運転速度向上が肝要と考えられる。線形は元々良好なので、路盤や軌条を強化すること、そして「橋本（仮）」の地下駅にリニア新線に直結するホームを造ることとする。そして、最高時速 160 キロの直行列車で新駅に直接乗り入れる。こういう「高規格化」は実現可能だし、これを重点課題として取り組むべきだと考える。</p>		
152	<p>国際都市の本市は、首都圏東京の発展をけん引する国際競争力を発展させる必要があります。そのためには広域的な交通体系の見直しが必要となり、交通体系の根幹となるネットワークを形成し、運用する必要がある。太平洋に面している都市臨海部は、早くから外国との貿易を開港した地であり、工業、商業、文化、娯楽を取り入れた地でもあります。安定した都市構造を継続的に確保していくためには、主要駅と主要施設とを結ぶアクセス性の向上、移動性向上あふれる都市構造を確立していく必要がある。さらに、観光地としての観光客も含め、来訪者が再度来てくれるような、魅力ある都市づくり、交通体系の見直しが求められている。</p>	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>いただいた意見については、＜政策目標 5 横浜の競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成＞で示してありますように、複数の施策・事業を位置づけており、今後とも、これらの施策・事業を推進していく考えです。</p>
153	74 ページ、港北 JCT・IC に期待する。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	<p>頂いた意見も踏まえ、引き続き検討を進めます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
154	77 ページについて、羽田まで電車では、長津田駅、二俣川駅、戸塚駅からは何分かかるかを書いてほしい。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、代表的なものを掲載しているため、これらの詳細な説明・解析等については割愛させていただきたいと思っております。

第5章 政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
155	新型市内電車（ヨーロッパにあるような）採用	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向6-1 都心臨海部における回遊性向上＞で示してありますように、移動自体が楽しく感じられる街としていくために、連節バスを活用した「高度化バスシステム」、海辺や河川を生かした水上交通、民間事業者の創意工夫による交通サービスの導入により、多彩な交通手段が提供される国内有数の回遊性の高いエリアを形成していきます。
156	水陸両用バスによる観光客誘致	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜施策の方向6-1 都心臨海部における回遊性向上＞で示してありますように、移動自体が楽しく感じられる街としていくために、連節バスを活用した「高度化バスシステム」、海辺や河川を生かした水上交通、民間事業者の創意工夫による交通サービスの導入により、多彩な交通手段が提供される国内有数の回遊性の高いエリアを形成していきます。なお、社会実験として横浜港水陸両用バス（愛称：「スカイダック横浜」）が運行されています。
157	取って付けたような市民提案募集は、むしろ民間事業者の参入意向が先にあったからか？ロープウェイを念頭に置いているようだが、横浜駅～山下ふ頭など長い距離に渡って頭上を動き回るの是不快。景観面からも都市の美観を損ねかねない。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見は、平成29年度に法人または法人格を有する団体に対して公募等の手続きをおこなった『『まちを楽しむ多彩な交通』に向けた幅広い提案』に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
158	臨海部の多彩な交通システムについては、IT 技術などを使ったソフトシステムにより利便性をあげるべきであり、過剰なハード整備は不要、将来の負担になるばかりです。ロープウェイなどという思い付きをすすめて長年にわたって形成してきた横浜の顔である景観をぶちこわしにしないで下さい。断固反対します。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見は、平成 29 年度に法人または法人格を有する団体に対して公募等の手続きをおこなった『まちを楽しむ多彩な交通』に向けた幅広い提案」に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。
159	観光客むけの色モノ（ロープウェイや水上交通など）はこれ以上いりません。既存のバスや MM 線、ベイバイクの使いやすさ向上で十分だと思います。港の良さが、だいなしになってしまいます。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見は、平成 29 年度に法人または法人格を有する団体に対して公募等の手続きをおこなった『まちを楽しむ多彩な交通』に向けた幅広い提案」に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。
160	コミュニティサイクル大賛成です。バッテリーの性能も上がりましたから、長距離も乗れます。港南区や、旭区にも乗り場を。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
161	道路整備も大切だが、自家用車の乗り入れの規制ももっと大胆にすすめるべきと思う。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜政策目標 6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供＞で示してありますように、マイカー流入抑制策の導入を今後検討します。
162	横浜駅などはマイカーは入れないようにした方がよいと思います。混雑がひどいので。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見については、＜政策目標 6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供＞で示してありますように、マイカー流入抑制策の導入を今後検討します。
163	素案を拝見しましたが、林市長の市長選公約にもあったはずの「LRT」という文言がありません	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	都心臨海部の回遊性向上においては、＜政策目標 6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>ん。検討の結果「高度化バス」なるものに化けてしまったようですが、その検討過程など市民には一切明らかになっていません。何故腰折れしてしまったのでしょうか？2020年以降の再検討という文言も入っていません。(4か年計画と違い、2030年まで縛るものなのでより説明責任が必要)当の林市長はどう考えているのでしょうか？市の発信を見ているとしきりに「都心臨海部の回遊性」という言葉が出て来ますが、バスで回遊性が担保出来ると本気で思っているのでしょうか？バスというのはどんなに奇抜な車両であっても通り過ぎてしまえばただの道路です。目の前の道路がお目当てのバス通りかそうでないか、外来者には一切わかりません。そんなところで安心して回遊出来るのでしょうか？言葉の通じない外国の街に夜降り立ち、バスでしか辿り着けないホテルに泊まることを考えて頂ければ、その不安感は想像に難くないでしょう。シンボル性を持たすべく、バスのデザインを奇抜にするようですが、シンボルというのは前衛的なら良いというものではありません。多少邪魔であっても「常に」そこに存在する、それこそが大事なのであって、存在が消えてしまうバスはいくら奇抜でもシンボルにはなり得ません。都心臨海部にLRTを推す理</p>		<p>な交通手段の提供に向けた主な施策・事業>で、今後、実施を検討する主な事業として、「都心臨海部の中量輸送システムの導入」を示しており、現在進めている連節バスを活用した「高度化バスシステム」の一部導入等の状況を踏まえて対応していきます。</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>由はそこにあります。バスがシンボルになっている街など聞いたことがありますか？。お隣の藤沢市で、5月28日から新たに連節バスが走り出しました。ご存知ですか？メディアでも一切取上げられていませんが、その程度の認識なのです。また素案に「移動自体を楽しむ」とありますが、連節バスって、楽しいものですか？日本以外の国では、輸送量に応じて普通の路線バスとして走っているものです。「街めぐりが楽しい」のは、安心して景色を楽しんでいただけるからで、どこを走るかわからないバスでは不可能です。とりわけ横浜は世界の大都市との都市間競争も見据えている筈です。シティセールス上、連節バスなんかに担わせて本当に勝てるのですか？目先のリスク回避の為に、世界中の投資家から笑われないようにして下さい。</p>		
164	<p>市民や横浜を訪れる観光客が便利、快適に移動出来るよう、公共交通の充実を図り、既存の交通機関に加えて新たに LRT(Light Rail Transit、路面電車のシステム全体を近代化した新しい都市交通システム)を導入するべきだと考えます。</p> <p>横浜都市交通計画には、LRT について積極的に導入に向けた検討を行う、と言う内容を加えて頂きたいと思っております。</p>	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	<p>都心臨海部の回遊性向上においては、＜政策目標6 都心臨海部を楽しく快適に回遊できる多様な交通手段の提供＞に向けた主な施策・事業で、今後、実施を検討する主な事業として、「都心臨海部の中量輸送システムの導入」を示しており、現在進めている連節バスを活用した「高度化バスシステム」の一部導入等の状況を踏まえて対応していきます。</p>

第5章 政策目標7 環境と調和した交通施策の推進

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
165	交通量の増大とともに温室効果ガスによる地球温暖化も深刻な問題となっている。環境負荷を確実に低減させるには、例えば、舗装温度を1度でも低減させる方法を交通システムに結びつけた施策を提案していく必要がある。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	環境と調和した交通施策の推進については、＜政策目標7 環境と調和した交通施策の推進＞で複数の施策・事業を位置づけており、いただいた意見も参考に、今後とも、これらの施策・事業を推進していく考えです。
166	桜並木の写真は、上瀬谷の海軍道路がいいのでは。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	横浜都市交通計画は、本市の交通政策全般にわたる政策体系を示したものであり、使用しているグラフや図、写真等に関しては、代表的なものを掲載しています。
167	【基本方針3の環境にやさしい自動車の普及・啓発について】 騒音、大気汚染の元となるアイドリングを厳しく禁止してほしいです。 運転手は、エンジンを停止せずにアイドリングをしたままで、車中に運転手がいさえすれば駐禁にならないと思っているのか、アイドリングをしたまま、長時間（30分とか、長いときは3時間とか）停車をしています。 車中でテレビを見たり、寝ていたりします。荷下ろしや人の乗降がないアイドリング停車は、騒音、大気汚染の原因にもなりますので禁止してほしいです。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	横浜市生活環境の保全等に関する条例では、運転者に対して、自動車の駐車時におけるエンジンの停止（アイドリング・ストップ）が原則、義務付けられています。なお、アイドリングに関する御相談については、横浜市環境創造局大気・音環境課で受け付けています。
168	政策目標8及び施策の方向7-2（P.85）では、クリーンエネルギーの導入を「自動車一台一台からの排出ガスを抑制するため」としている。環境を重視する横浜市の姿勢とすれば、EVの電源	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	クリーンエネルギーの導入を拡大するには、事業者等の協力が不可欠なため、今後も調整を図りながら検討を進めます。 また、クリーンエネルギーの導入拡大と合わせ、＜政策目標7 環

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
	<p>をクリーンにすることや、鉄道の電力をクリーンにする、道路附属施設（照明、信号、駅施設）におけるクリーンエネルギーの導入まで、範囲を拡大するべきである。</p> <p>7-2は自動車の施策なので、ここだけでは記述し切れないと思うが、各所に触れる書き方でもよい。とにかく、EVを入れれば、あるいは公共交通に転換すれば、ということだけでは環境にやさしいわけではないことを取り上げるべきである。</p> <p>今後の調査研究を俟つならば今後の検討事項に入れてもかまわないだろう。</p>		<p>境と調和した交通施策の推進>にて示してありますように、次世代自動車普及のためのインフラ整備の普及や、市民への啓発活動なども併せ、環境と調和した交通施策の推進を図ります。</p>
169	<p>チョイモビヨコハマはとてもいい。臨海部の各区、市の公用車にチョイモビ利用を認めてはどうか。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>チョイモビヨコハマは<施策の方向7-2 環境に優しい自動車の普及・啓発>に示しておりますが、横浜市内の一般道についてはすべてご利用いただけます。なお、公用車としては3台活用中です。(平成30年度)</p>
170	<p>提案柔軟な駐車場マネジメント。平日と土日で、駐車場の混雑度が大きく違うケースと考えます。例えば、住宅展示場、スポーツ場、文化ホール。住宅展示場は平日はガラガラですから、一般の駐車場・駐輪場として、使えるようにする。</p>	<p>ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの</p>	<p>いただいた意見については、<政策目標7 環境と調和した交通施策の推進>に示してありますように、量から質への転換によるまちづくりと調和した駐車施設の有効活用の推進を進めます。</p>

第5章 政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
171	近い将来の巨大地震に備えるには、交通インフラの効果的な運用方法が求められます。平坦部の少ない当市では、臨海部を高架交通システムにする必要があります。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	いただいた意見については、＜政策目標8 交通インフラの強靱化と長寿命化＞に示してありますように、災害時の交通確保など大規模災害に備えた対策の推進と、交通インフラの適切な維持・管理・運用を推進していきますが、今後の参考とさせていただきます。
172	無電柱化の推進は災害の面からみても必要。ぜひ優先度を高くして推進するべきと思う。	ア 素案と同趣旨及び御賛同いただいたもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。
173	交通インフラ（橋など）の更新も必要ですが、歴史的価値のあるものは十分配慮のうえ、損なうことの内容にして下さい。	ウ 意見として参考とさせていただきますもの	いただいた意見も踏まえ、引き続き取組を進めます。

第5章 政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
174	<p>人を主役とした施策の要望 谷本川（鶴見川）など河川のウォーキングラインの整備※道がせまく自転車がキケン年よりやペットが歩けない。</p> <p>①河川西側道路整備車両進入禁止 ②人道橋の横断歩道の設置（Mメモ 人と橋の間の文字が読めなかった） ④青葉ケイサツ西側の車両通行禁止</p>	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	<p>いただいた意見については個別道路に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。</p> <p>なお、横浜都市交通計画では、＜施策の方向1－4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞や＜施策の方向9－1 完全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、生活道路や踏切道においては、歩道の新設・拡幅やガードレール設置により歩行者と自動車の空間的分離を進めるとともに、通学路において空間的分離が困難な道路ではカラー舗装を進めます。また、生活道路における物理的な自動車速度抑制対策の検討を推進します。</p>
175	<p>通学路の安全対策を「歩行空間・自転車の利用環境の整備」の一部として扱うのではなく、通学路の安全対策を施策・事業として独自項目を掲げること。さらに具体的には、学校の半径500m以内の道路は、時速30キロに制限し（「ゾーン30」規制）、速度違反には一般道路の2倍の反則金を科すなど徹底した安全対策を講じることを国、警察など関係機関に働きかけること。</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	<p>いただいた通学路の安全対策に対する意見については、＜政策目標9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備＞の主な施策・事業に示してありますように、「生活道路」の一部として重要な取組と捉えておりますので、いただいた意見も参考にし施策・事業を推進していきます。また、具体的な速度抑制等のご意見については、交通管理者である警察に伝えました。</p>
176	<p>自転車レーンは、ふらつき時や路上駐車回避時の危険性が高く、心理的に利用する気にならない。人の命を守るためには、街路樹の廃止してでも、車道との間にガイドロープなどを設けた自転車レーンを整備すべき。</p>	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	<p>いただいた意見については、＜政策目標1－4 歩行者空間・自転車の利用環境の整備＞や、＜政策目標9－1 安全に移動できる環境の整備＞で示してありますように、誰もが安全に移動できる歩行空間や自転車空間の整備を</p>

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
			進めるため、自転車道や自転車専用通行帯、車道混在型（矢羽）等の設置により安全で快適な自転車通行空間の整備について取組を進めます。
177	港南台 6 丁目つぐみ団地の隣接の高島屋側への抜け道的な道路ですが、子供たちの通学時間帯は侵入禁止にして欲しいと常々考えています。事故が起きない内に対処してください。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見については、個別の道路に対する具体的な意見と捉え、所管課に伝えます。
178	地域の安全性や利便性を向上させるためには、狭あい道路の拡幅整備を進めることも併せて計画に記載していただきたい。	イ 意見を反映し、改定素案を修正したもの	いただいた意見を踏まえ、＜政策目標 9 日常生活を安全・安心に移動できる交通環境の整備＞の主な施策・事業に、「狭あい道路の拡幅整備」を追記しました。
179	高齢社会到来に伴う対応については、高齢者の自動車の運転のみならず、自転車の運転の自粛を呼びかけることが大切と思います。	ウ 意見として参考とさせていただいたもの	高齢者の自転車利用については、加齢等に伴う身体機能の変化に注意を促すとともに、自転車の安全で適切な利用について周知啓発に努めます。

その他

No.	いただいたご意見	分類	ご意見に対する考え方
180	本計画の市民理解のために、成案以後にシンポジウムのようなものを都市交通課もしくは計画策定部会で開催してはどうか。	オ その他	いただいた意見については、参考とさせていただきます。
181	区役所近辺の禁煙表示（青葉区）いまだにキツエン多い。	オ その他	いただいた意見については、都市交通計画とは直接関係しませんが、本市への貴重な意見として所管課に伝えます。
182	ブルーラインに JR のグリーン車のようにゆったり乗れる有料席をつくり、騒がしいところに乗らなくても済みます。	エ 個別事業・制度等に対する具体的な意見	いただいた意見については、ブルーラインの運営に対する個別の意見と捉え、所管課に伝えます。
183	本パブコメ募集の為のパンフレットを多数作成し、地区センター等でも入手出来るようにしてください。	オ その他	本パブリックコメント実施にあたっては、パンフレットを作成し、市民情報センター（市役所1階）、市内各区役所（広報相談係）、行政サービスコーナー・主要駅PRボックス、都市交通課都市交通部都市交通課にて配布しています。
184	文書全体に特別の用語（例：国家戦略住宅、エキサイトよこはま、その他）があるので、文書の説明部分として用語解説を盛り込んでどうか。	オ その他	用語解説については改定時に併せてお示しいたします。