

提出されたご意見とご意見に対する本市の考え方

※いただいたご意見については、基本的に原文のまま掲載しています。

① 改定素案に反映したもの

No.	ご意見	本市の考え方
1	1. PDCA サイクルの原則から言って、今回は改訂プラン案である以上、現行全市プラン・区プランの実施状況に対する評価をどのようにふまえて改定案を作成したのかを明記する必要があります。	今回の改定に際しては、現行都市計画マスタープランの評価を行い、それを踏まえ素案を策定しています。なお、いただいたご意見を踏まえて、その経過を改定素案に追記します。
2	1. 平成12年に策定されたマスタープランと基本的には大きな違いはないと思いました。そうしますと全計画が推進できなかった理由をもっと明確に示すべきと考えます。	今回の改定に際しては、現行都市計画マスタープランの評価を行い、それを踏まえ改定素案を策定しています。ご意見を踏まえて、その経過を改定素案に追記します。
3	P38 都市構造 (1)イ 基本的考え方(28行目)に、下線部分の追記をお願いします。 ・交通の円滑化や生活圏の中心である駅周辺の商業・サービス機能充実などの「市民の生活利便性の向上」、及び都心やその周辺部等への居住機能の誘導による「職住近接」を目指し集約化による業務・ <u>家庭部門のエネルギー効率化を促す</u> とともに、過度に自動車に依存せず、都市活動における移動のエネルギー効率化を図ることにより「低炭素社会」を目指すという観点を重視したコンパクト化を推進します。[内容] コンパクトシティの構築によって低炭素化を進めることには大いに賛成ですが、その効果は移動輸送部門にとどまるものではありません。P.35 に記載されている地域冷暖房の推進などにより、業務・家庭部門の低炭素化をも目指すことができます。できるかぎり広範な効用を示すことによって、コンパクト化の事業もいっそう進むものと考えますので、上述の追記を提案いたします。あわせて、同じ趣旨により、P.39 ウの表中「主な効果」における「 <u>移動エネルギー効率化</u> 」を「 <u>エネルギー効率化</u> 」と変更されるよう、提案いたします。	いただいたご意見の趣旨を踏まえ、改定素案を一部修正します。(P.38、39)
4	P.4 (イ) 地区プラン この項目は全面的に書き換えて下さい。 「地区プランは、市民が自分の住む地区について何かまちづくり行動を起こそうとするときに、地区全体と調和のとれた行動になるよう心がけるための指	地区プランは、地区における詳細な都市計画の方針を示す必要がある場合に地区の実状に応じて策定するものと考えていますが、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、一部表現を修正します。(P.4)

	<p>針になる、地区総合計画である。」</p> <p>(理由)</p> <p>市民が何かまちづくり行動を起こそうとするときに、独りよがりにならないような、指針を、普段から住民参加で、冷静に作っておくことが必要です。住民行動が何か問題になったとき、対策を練る会議は冷静さと、総合性が失われる怖れがあります。</p>	
5	<p>3. p.4 「区プランの構成や記載方法等については一定の統一を図ります。」とあるが、都心部や郊外部それぞれの地域の個性を尊重するなら統一を図るべきではありません。青葉区や栄区の区プランを尊重し、個性ある区プランの作成を誘導すべきであるので、この項目を削除すべきです。</p>	<p>現行の区プランは各区の特徴を踏まえて策定しています。区プラン改定の際には、内容については、各区プランそれぞれの個性を基本的に尊重しつつ、横浜市都市計画マスタープランとしての一体性や分かりやすさを向上させるために、構成や記載方法等については一定の統一を図りますが、いただいたご意見を踏まえ、一部表現を修正します。(P. 4)</p> <p>また、いただいたご意見を関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
6	<p>4. p.4 地区プランに関して「具体的なまちづくりの必要性がある地区において、地域の実状に応じて定めていくツールの一つとしての役割があります。」とあるが、具体的なまちづくりの必要性がない地区がどこにあるのでしょうか。「すべての地区において策定します。」と記述すべきです。</p>	<p>地区プランは、地区における詳細な都市計画の方針を示す必要がある場合に地区の実状に応じて策定するものと考えていますが、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、一部表現を見直します。(P. 4)</p>
7	<p>1. p.4 「区プラン」の構成や記載方法等について、どのような形で「一定の統一」を図るのか、明確に記載すべきである。むしろ、構成や記載方法等についても、各区の個性を尊重し、区民の協働・参加により作成すべきことが重要なので、そのことをもっと強調すべきである。「区プラン」の見直し時に、せっかく区民と協働して作成した現行プランが、行政指導で個性が無くなってしまふことを心配している。</p>	<p>現行の区プランは各区の特徴を踏まえて策定しています。区プラン改定の際には、内容については、各区プランそれぞれの個性を基本的に尊重しつつ、横浜市都市計画マスタープランとしての一体性や分かりやすさを向上させるために、構成や記載方法等については一定の統一を図りますが、いただいたご意見を踏まえ、一部表現を修正します。(P. 4)</p> <p>また、いただいたご意見を関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
8	<p>2. p.4 「地区プラン」は、横浜市の各区の規模から見て、重要なプランであり、今回の見直しにおいては、「区プラン」の一部として必ず作成するものと明記すべきである。</p>	<p>地区プランは、地区における詳細な都市計画の方針を示す必要がある場合に地区の実状に応じて策定するものと考えています。</p> <p>なお、ご指摘の記載については、改定素案を一部修正します。(P. 4)</p>
9	<p>P18 図-26 まちづくりの推進地区図を見ると栄区の東半分がまちづくりグループ登録地区に指定されている。地元住民として聞いた事がない。区役所に問い合わせたら、あるグループが平成 20 年に登録し</p>	<p>地域まちづくりグループの登録は、地域まちづくり推進条例に基づく制度です。これは、地域の住民の方々にグループの活動が周知されること、また、いろいろなグループ相互の交流が進むことを目的として設けて</p>

	たそうだが区民は知らない。このような登録地区を全市マスに記載すべきでない。	います。 なお、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、一部注釈を追記します。
10	(8 P) ○地域住民が主体とな「り、協働で進める」安全・安心のまちづくり	いただいたご意見を踏まえ、改定素案を一部修正します。(P.94)
11	8・P. 96 「市民の役割」に、自治会・町内会を「中間的組織」と記載しているが、定義が明確でない。平成 24 年第 2 回市会で成立した「横浜市市民協働条例」の「中間支援機関」との概念との差異も紛らわしい。例えば「地域をベース活動している自治会・町内会」という表現に変更すべきである。また「まちづくりに関わるNPO等」と、表現しているが、「まちづくりに関わるNPO、ボランティア団体等は」と表現すべきである。市民団体について、「ゆめはま2010プラン」策定時に、「地域コミュニティ」と「テーマコミュニティ」に分けて議論したことがある。前者が町内会・自治会を指すが、ボランティア団体の力も「市民の役割」として重視すべきである。	いただいたご意見を踏まえ、中間的組織という言葉を削除します。(P.96)
12	4. 改定素案P.94 地域の防災・防犯力向上の方針 「地域住民が主体となった安全・安心のまちづくり」 文章の中に「・・・もって地域自助力・共助力の向上を図ります。」と入れていただけませんか。市民の自主性を促したい。	いただいたご意見を踏まえ、改定素案を一部修正します。(P.94)
13	P. 57 の下の3行 「また、従来の緑の10大拠点に加えて、都筑区のグリーンマトリックスを核とする早淵川流域田園景観地域・・・」を書き足してください。 (理由) この考え方は、平成16年から平成19年に作られた都筑区市政推進課の「つづき水と緑の魅力アップ報告書」のなかで、提言されたことのひとつです。	「緑の七大拠点」及び「緑の10大拠点」の表現は、「横浜市水と緑の基本計画」及び「横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)」に基づくものであり、改定素案において、「緑の11大拠点」と定義することはできませんが、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、改定素案の本文に次のように追記します。(P.57) 「また、緑の10大拠点(・・・)を中心としたまとまりのある緑を保全し、・・・。」
14	7. p.57 「北部方面」では、従来の「緑の10大拠点」に、「都筑区の緑道・早淵川を連結させた地域」を「11番目の緑の拠点」として追加すべきである。	「緑の七大拠点」及び「緑の10大拠点」の表現は、「横浜市水とみどりの基本計画」及び「横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)」に基づくものであり、改定素案において、「緑の11大拠点」と定義することはできませんが、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、改定素案の本文に次のように追記します。(P.57) 「また、緑の10大拠点(・・・)を中心としたまと

		まりのある緑を保全し、・・・。」
15	<p>p 57の最後の3行</p> <p>「また、従来の緑の10大拠点に加えて、都筑区のグリーンマトリックスを核とする早渕川流域田園景観地域・・・」を書く加えていただきたい。</p> <p>(理由)</p> <p>都筑区区政推進課の「つづき水と緑の魅力アップ報告書」の中において提言されています。</p>	<p>「緑の10大拠点」の表現は、「横浜市水とみどりの基本計画」及び「横浜みどりアップ計画（新規・拡充施策）」に基づいています。(P.76)</p> <p>なお、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、次のとおり改定素案を修正します。</p> <p>『これらの豊かな水と緑の環境を守り、増やすために、「緑の10大拠点」などの郊外部の大規模な緑や「市街地をのぞむ丘」や「海をのぞむ丘」など…』</p>
16	<p>8 今日判明した事であるが、P76 都市環境の方針図にみどりの10大拠点が図示されている。図の中の円海山周辺の○が環境創造局で定めた範囲より大幅に縮小されている。環境創造局に確認したところ、平成21年から現在までその範囲の変更は行っていないとの事だった。</p> <p>素案の縮小された範囲では東急建設の開発予定範囲は円海山つながりの森の範囲から外れている。</p> <p>単なる表示ミスでは済まされない重大なミスである。</p> <p>担当機関は市民に対して何ゆえこのような重大ミスが発生したのかを含めて正しい情報とともに公表し、現在の素案を撤回すべきであり厳重に抗議する。</p>	<p>都市環境の方針図は、横浜市中期4か年計画に用いている図面と同じ概念図であり、ご指摘のような間違いに当たるものではありません。しかし、図中の円が小さくなったとする誤解を招かないよう、改定素案の図面を一部変更します。(P.76)</p>
17	<p>P35 2 都市づくりの目標</p> <p>②地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型都市づくり(5行目)に、下線部分の追記をお願いします。</p> <p>・省エネルギーの促進や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの大量導入が可能なスマートグリッド、<u>およびスマートエネルギーネットワーク</u>の構築、地域冷暖房の推進などの地域エネルギー基盤の整備を図ります。</p> <p>[内容]</p> <p>スマートエネルギーネットワークとは、「電力やガス、熱、再生可能エネルギー、未利用エネルギー、将来的には水素も含めたエネルギーネットワークの全体最適化を志向し、ICTを用いて制御するスマートグリッド等も包括した概念」であり追記をお願いします。</p>	<p>いただいたご意見の趣旨を踏まえ、改定素案を一部(スマートグリッドからスマートコミュニティに)修正します。(P.35)</p>

	<p>将来的には、①双方向性のサービスネットワークの確立、②再生可能エネルギーおよび分散型電源と大規模なスケールでの統合、③エネルギーの貯蔵、を志向するものです。</p> <p>(欧州委員会の「第7次欧州研究フレームワーク」より)</p>	
18	<p>P35 2 都市づくりの目標</p> <p>②地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型都市づくり(14行目)に、下線部分の追記をお願いします。</p> <p>・また、渋滞緩和などを進め、スムーズな交通環境を整備します。さらに、環境負荷の低減に繋がる交通施策として、<u>燃料電池自動車、電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリット車等の低公害車の普及拡大に向けた基盤を整備</u>します。</p> <p>[内容]</p> <p>用語集(p111)に低公害車が記載されており、わかり易く具体的にするために追加をお願いします。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、改定素案を一部修正します。(P.35)</p>
19	<p>P71 3-1 低炭素型都市づくりの方針</p> <p>(3) 効率的なエネルギー利用の促進</p> <p>①地域での効率的なエネルギー利用の推進</p> <p>(14行目)に、下線部分の追記をお願いします。</p> <p>・さらに、市街地再開発などを契機とした<u>スマートエネルギーネットワークの構築</u>をして低炭素技術の導入を推進するとともに、新技術を導入して街づくりを進めるための制度的な支援などの構築を図ります。</p> <p>[内容]</p> <p>スマートエネルギーネットワークの構築により、再生可能エネルギー、未利用エネルギー、コージェネレーションから供給される熱、電力を複数の建物間で融通すること、また ICT を用いて、熱・電力の需要状況および、再生可能エネルギーの出力状況を計測することで CO2 を削減することが可能になります。スマートエネルギーネットワークについては、前述を参照願います。</p>	<p>いただいたご意見の趣旨を踏まえ、改定素案に一部(スマートコミュニティの構築を図り・・・を)追加します。(P.71)</p>
20	<p>p 22 ⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力</p> <p>この4段落目「また、地域ごとの特性を・・・」は以下のように変更されたい。「しかし、水・緑が失われていく中、一方では河川空間の魅力づくり個</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、改定素案を一部修正します。(P.22)</p>

	<p>性的な公園づくりなど水と緑を生かしたまちづくりが進められています。」そして、どうしても記述したいのであれば、ここで削除した「地域ごとの特性を生かした魅力づくりが進められています」以下を続けてください。</p> <p>なお、p 37⑥も全く同様である。</p> <p>(理由)</p> <p>都心部・臨海部のまちづくり云々は最後に補足的に述べられるべきである。水・緑が失われつつあるから、これを保持するよう進められるべきとするのであり、恣意的に都心部へ焦点をずらさないで欲しい。原文では、3段目と4段目が脈絡が通っていない全くおかしい主旨の日本語となっている。</p>	
21	<p>1. 緑地保全と防災は直結、明解なヴィジョンとポリシーをマスタープランに</p> <p>開発提案が提出された場合、①各種法規に即するか、②コンパクトシティー構想やヨコハマbプラン・つながりの森構想の緑地保全政策との整合、③過疎高齢化の進行するエリアで自然を破壊してまでの宅地造成の必要性、などの判断はさることながら、下記2のような行政に託された基本的な防災（市民の生命と財産を守る）という使命を全うするに当たり、的確な判断ができ得よう、明解なヴィジョンとポリシーをマスタープランに記すべきである。</p> <p>2. 都市防災の基本方針について</p> <p>(1)火災対策</p> <p>市街地の不燃化促進について縷々述べられているが、同時に一定の規模を有する緑地は防火バリアーとして意図的に残すべく全市プランに謳うべきである。</p> <p>特に上郷・瀬上エリアは過疎化が進んでいて、新規の住宅地は必要としていないし、その立地はコンパクトシティー構想に反している。</p> <p>その上、当地はかつて古代に製鉄が行われたような風の通り道である。防火バリアーとしての緑地保全は非常に現実的であり、保全すればその効果は絶大である。</p> <p>(2)水害対策としての抜本的な緑地保全政策</p> <p>「市が管理する一、二級河川の一部や特に治水機</p>	<p>1及び2. (1) について</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりに、防災・減災につながる機能もある公園や緑地などの整備や保全について、追記しました。(P.37)</p> <p>2. (2) について</p> <p>いただいたご意見を踏まえ、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりに、雨水流出抑制による浸水被害の軽減について、追記しました。(P.37)</p>

	<p>能上重要な準用河川の改修を進め、河川の流域において雨水を一時貯留・浸透させるなどにより保水・遊水機能の確保を図る。下水道事業では、雨水排水施設の整備を着実に進めるほか、雨水貯留施設や雨水浸透施設による流出抑制対策を推進し、総合的な浸水対策を進めます。」と述べられているが、過去約数十年間にわたる経済の高度成長、人口流入増に伴って都市開発がなされ、雨水流出の緩衝地であった緑地が急速に失われた結果、その付けを今支払っているのが現状である。</p> <p>都市開発と就中水害は因果関係が大である。すなわち、当初は十分な遊水池を設けず都市開発がなされ、後になっても水害防止に十分な容量の遊水池の設置を市の条例は義務付けていない。</p> <p>更に遊水池を持たない道路の拡充が水害発生要因となっており、・川の場合、降った雨が十数分後に即河川の水位の上昇となって表れるという危機的な状態である。</p> <p>昨今1時間に100ミリを超える降雨は全国的に常態化しているが、幸い横浜市ではそのような激雨に見舞われていない。しかし30ミリそこそこの降雨で、・川は即危険水位に達している。このような状態の中小河川は市内に多く見られる。</p> <p>現実起こっていることを直視し、各種対策を講じるとともに水害に直結する更なる緑地の減少が発生しないよう、抜本的な緑地保全政策を構築すべきである。</p> <p>以上</p>	
22	<p>p 3 6 (2) ア 全体構想の1行目</p> <p>「わが国最大の政令指定都市」は、「わが国でも人口の多い政令指定都市」に書き換えて下さい。</p> <p>(理由)</p> <p>何が最大か不明確である。面積なのか、予算規模なのか。少なくとも人口は最多であるから。</p>	<p>いただいたご意見の趣旨を踏まえ、改定素案を一部修正します。(P. 3)</p>
23	<p>8. p. 46 都市構造図が大雑把すぎて分かりにくいです。都心、生活拠点等を丁寧に表現すべきです。</p>	<p>都市構造図は、目指すべき都市構造 (P. 44～46) を図で表わしたものです。</p> <p>なお、いただいたご意見を踏まえ、都市構造図における凡例の表記を一部追記しました。</p>
24	<p>「地域交通サポート」</p> <p>①ことばの意味がわからない。バスの代替？どのよ</p>	<p>「地域交通サポート事業」とは、坂道が多い横浜では、既存バス路線がない地域などで、住民の方々が集</p>

	<p>うなシステム？</p> <p>②市のかかわりかたが分からない。</p> <p>③目的と有効性が分からない。</p>	<p>まり、生活に密着した交通手段の導入に向けて取組を行っているケースが多く見られます。このような地域の主体的な取組がスムーズに進むように、運行に至るまでの事業の立上げに対して支援を行う事業であり、通院、買い物、通勤、通学等様々な目的の方が一緒に乗りあって移動できる公共交通の実現を目指すものです。</p> <p>これまで 17 地区で取組を進め、うち 4 地区で本格運行を実施しています。</p> <p>なお、いただいたご意見を踏まえ、「地域交通サポート事業」について、用語集に追記することとします。</p>
25	<p>「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）改定素案」を拝見しました。</p> <p>内容としては、全体図がかなり細かく詳しく載っていてすばらしい計画だと思います。ただ一部、読み手にとって読みづらい箇所などありますので、次の点を見直していただいた方がいいと思います。</p> <p>どのページにおいても大体当てはまるのですが、文章の途中で次のページに移っているものが多く、非常に読みづらいです。ページが変わるとき、段落ごと次のページにするなどした方が読み手にとって、読みやすくなると思います。最低でも文章の途中で次のページになるようにはしないでいただきたいと思います。</p> <p>また、全体的に見て、内容が濃いものだからでしょうが、一文が長すぎる傾向にあると思います。何を言いたいのか、一文を一読しただけではわからないような文章が多いです。なるべくわかりやすいように短文で切っていただいた方がわかりやすく、結果的にこの計画を理解されやすくなると思います。特に 3 行を超えるような文章は分割した方がいいと思います。</p> <p>他にも、年号の表記を本文では、「2XXX（平成 XX）年」などと表記しているようですが、図や表、用語集では、平成表記のみだったり不統一になっています。そろえたほうが良いと思います。</p> <p>他にも、数字の表記が、本文では基本的には 1 文字の数字は全角で、2 文字以上の数字は半角にしているようですが、図や表、用語集では、特に 1 文字の数字が半角になっています。そろえたほうが見栄</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、改定素案を一部修正します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「本市の未来図」については、都市計画マスタープランの上位計画である「横浜市中期 4 年計画」の中の固有の用語のためそのまま使用しますが、それ以外の「本市」は「横浜市」に修正します。 ・改定素案の第 2 章 都市づくりの現況と 2025（平成 37）年に向けた課題 2 横浜市の現況 ③ 国際社会における位置付けと産業構造の一文「わが国の経済を支えてきた高度なものづくり技術を有する企業やエネルギー企業が集積していますが」につきましては、改定素案のとおりとします。（P. 11） ・56 ページ「① 郊外部の土地利用の基本方針（共通事項）」の「鶴ヶ峰駅周辺など」についてですが、相模鉄道に問い合わせたところ、正式な表記が「鶴ヶ峰駅」ということでしたので、そのままの標記とします。 ・「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）素案概要パンフレット」についていただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 ・ご意見にありましたあざみ野と中山については、駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点として都市構造図に図示しています。 ・駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点は、郊外部の駅別乗降客数 3 万人以上の駅を図示しています。 ・日吉・綱島、金沢文庫・金沢八景は、P. 4 のゾーン図で、都心・臨海周辺部としたため、都市構造図には図示していません。

<p>えがいいと思います。</p> <p>1ページ</p> <p>「1 改定の背景」に、「本市」とありますが、他の箇所では「横浜市」と略さずに表記している箇所もあり、この計画が役所だけでなく、市民や事業者が共に進めていく計画であるので、「横浜市」に統一した方がいいと思います。本市ですと、行政が自分たちのことをさしている印象を受けます。</p> <p>同じく1ページ・2ページの「本市の未来図」、3ページの「本市の市域全体について」「本市全体の都市づくり」、4ページの「本市全体の都市計画」、11ページ「本市に対する影響」【図-14 本市来訪外国人推移】、35ページの「本市の強みを生かし」、38ページの「ア 現況 ・本市は、」「本市が目指す」、39ページの「ウ 本市におけるコンパクト化の考え方」「エ 本市におけるコンパクト化を進める上での特に重要な視点」、44ページの「本市が首都圏の主たる一員」、50ページの「本市域においては」、51ページの「本市の施策」、78ページの「本市の魅力である“海”や“港”」、82ページ「本市においても」、84ページの「本市の強みや魅力を生かし」、86ページの「本市の強みを」、96ページの「本市の都市づくり」、97ページの「本市独自の制度」、103ページの「本市の局間」、113ページの「本市から」、104ページの「本市の要綱」、118ページの「本市と民間企業が協働し」、121ページの「本市の現況及び課題を整理（基礎調査）」「本市に提出」</p> <p>2ページ</p> <p>「横浜市都市計画マスタープランと関連計画との関係」に「(概ね10年後のまちづくり)」及び「横浜市基本構想（長期ビジョン）【平成18年6月】（概ね2025年）」とありますが、他の箇所では「おおむね」と表記し2文字以上の数字を半角表記しているようですので「(おおむね10年後のまちづくり)」及び「横浜市基本構想（長期ビジョン）【平成18年6月】（おおむね2025年）」と修正した方がいいと思います。</p> <p>「4 求められる役割」のあとの一文が長すぎて主旨が不明確になっているので、「大きな道筋を明</p>	<p>・リーフレットとは、「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）素案概要パンフレット」の真ん中に挟んでいた用紙のことだと思われますが、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------

らかにすることが必要です。」で一文を切った方がいいと思います。

4ページ

「横浜市都市計画マスタープランの記載内容の基本的考え方」に、「まちづくりの計画・施策 個別の事業・取組み」及び「まちづくりの計画・施策 個別の事業・取組み」とありますが、「まちづくりの計画・施策 個別の事業・取組」及び「まちづくりの計画・施策 個別の事業・取組」と修正した方がいいと思います。

「(イ) 地区プラン」に、「地域まちづくり推進条例」とありますが、こういった計画などでは、正式名称の「横浜市地域まちづくり推進条例」と修正した方がいいと思います。

5ページ

「ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応」に、「地区計画の手続き条例」とありますが、「地区計画の手続条例」と修正した方がいいと思います。

同じく「ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応」に、「宅地開発要綱」とありますが、こういった計画などでは正確な名称を入れ、鍵カッコをつけるなど要綱名だとわかりやすくした方がいいと思います。

同じく「ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応」に、「歴史を生かしたまちづくり要綱」とありますが、要綱名とわかりづらいので、鍵カッコをつけるなどした方がいいと思います。

同じく「ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応」に、「昭和40年」「昭和43年」とありますが、他の箇所とそろえ、「1965（昭和40）年」「1968（昭和43）年」と表記した方がいいと思います。

6ページ

「おおむねの地域で増加しており、人口が減少している地域においても、世帯数は増加している地域が多くなっています。」とありますが、「おおむねどの地域でも増加しており、」と修正した方がいいと思います。

7ページ

「【図-5 区別年齢構成】」に「保土ヶ谷区」とありますが、「保土ヶ谷区」と修正した方がいいと思います。

【参考】

「保土ヶ谷区」の「ヶ」は大きな「ヶ」です！

<http://www.city.yokohama.lg.jp/hodogaya/gaiyou/ke.html>

8ページ

「●図-8-1 人口増減率」に、「(1995(H7)年⇒2005(H17)年)」とありますが、他の場所と表記を統一し、「(1995(平成7)年⇒2005(平成17)年)」と修正した方がいいと思います。

10ページ

「② 地球温暖化やヒートアイランド現象」に、「平成22年」とありますが、他の箇所と表記を統一するために「2010(平成22)年」と修正した方がいいと思います。

11ページ

「アジア第8位から第5位と躍進し」とありますが、一文が長すぎて主旨が不明確になっているので、「アジア第8位から第5位と躍進しています。」のように、一文を切った方がいいと思います。

「わが国の経済を支えてきた高度なものづくり技術を有する企業やエネルギー企業が集積しています」とありますが、一文が長すぎて主旨が不明確になっているので、「わが国の経済を支えてきた高度なものづくり技術を有する企業やエネルギー企業が集積しています。」のように一文を切った方がいいと思います。

14ページ

「④ 土地利用の状況と地域まちづくり」に、「地域まちづくり推進条例」とありますが、こういった計画などでは、正式名称の「横浜市地域まちづくり推進条例」と修正した方がいいと思います。

「④ 土地利用の状況と地域まちづくり」に、「昭和35年」、「平成20年時」、「平成17年」、「平成14年」、「平成23年度末」とありますが、他の箇所と表記を統一するために、「1960(昭和35)年」、「2008(平成20)年時」、「2005(平成17)年」、「2002(平成14)年」、「2011(平成23)年度末」

と修正した方がいいと思います。

19 ページ

「⑤ 交通基盤の整備」に、「平成 23 年度末」とありますが、他の箇所と表記を統一するために、「2011 (平成 23) 年度末」と修正した方がいいと思います。

22 ページ

「⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力」に、「歴史を生かしたまちづくり要綱」とありますが、要綱名とわかりづらいので、鍵カッコをつけるなどした方がいいと思います。

25 ページ

「23 地域 (660ha) あり、現在、11 地区 (235.8ha) において、」とありますが、こういった計画では、「ヘクタール」など、単位をカタカナ表記した方がいいと思います。そうすることで単位を知らない人も調べることができると思います。

26 ページ

このページの画像が粗すぎて、紙で印刷したとき書いてある内容の文字がほとんど読めませんでした。もう少し鮮明な画像に変えた方がいいと思います。

27 ページ

「【図-40 慶長型地震津波(神奈川県と横浜市)および4連動地震(横浜市)の浸水深分布図]」とありますが、他の箇所では「及び」と漢字を使用しているようですので、「【図-40 慶長型地震津波(神奈川県と横浜市)及び4連動地震(横浜市)の浸水深分布図]」と修正した方がいいと思います。

31 ページ

「⑤ 交通基盤の合理的な整備、更新」に「環境負荷の低減に繋がる」とありますが、他の箇所では、平仮名表記をしているようですので、「環境負荷の低減につながる」と修正した方がいいと思います。

35 ページ

「② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくり」に「環境負荷の低減に繋がる交通施策」とありますが、他の箇所では、平仮名表記をしているよ

うですので、「環境負荷の低減につながる交通施策」と修正した方がいいと思います。」

36 ページ

「⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」に、「地域まちづくり推進条例」とありますが、こういった計画などでは、正式名称の「横浜市地域まちづくり推進条例」と修正した方がいいと思います。

56 ページ

「① 郊外部の土地利用の基本方針（共通事項）」に、「鶴ヶ峰駅周辺など」とありますが、正式表記は、「鶴ヶ峰駅」だと思いますので修正した方がいいと思います。

61 ページ

「2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針」に、「(2) 環境負荷の低減に繋がる交通施策の展開」とありますが、他の箇所では、平仮名表記をしているようですので、「(2) 環境負荷の低減につながる交通施策の展開」と修正した方がいいと思います。

82 ページ

「5-2 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針」に「港から首都圏全体を繋ぐ」とありますが、他の箇所では、平仮名表記をしているようですので、「港から首都圏全体をつなぐ」と修正した方がいいと思います。

97 ページ

「2 総合的都市・まちづくりの推進」に、「地域まちづくり推進条例」とありますが、こういった計画などでは、正式名称の「横浜市地域まちづくり推進条例」と修正した方がいいと思います。

98 ページ

「3 分かりやすい都市計画の推進」に、「その手続きの中で」とありますが、「その手続きの中で」と修正した方がいいと思います。

107 ページ

「市民の森」に、「概ね 2 ヘクタール以上」とありますが、他の箇所では「おおむね」と平仮名を使用しており、1文字の数字は全角表記しているようですので、「おおむね2ヘクタール以上」と修正し

た方がいいと思います。

109 ページ

「生物多様性プロモーション（b-プロモーション）」に、「平成23年25月」とありますが、何かの誤りだと思いますので、直した方がいいと思います。

110 ページ

「地域まちづくり推進条例」とありますが、こういった計画などでは、正式名称の「横浜市地域まちづくり推進条例」と修正した方がいいと思います。

「地域まちづくり推進条例」に、「市民参画の方法・手続き」とありますが、「市民参画の方法・手続」と修正した方がいいと思います。

111 ページ

「地域まちづくり推進条例」とありますが、こういった計画などでは、正式名称の「横浜市地域まちづくり推進条例」と修正した方がいいと思います。

「地区計画の手続き条例」とありますが、「地区計画の手続条例」と修正した方がいいと思います。

113 ページ

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に、「案の申し出を受け策定している。」とありますが、「案の申出を受け策定している。」と修正した方がいいと思います。

「都市計画提案制度」に、「平成14年の」とありますが、他の箇所と表記を統一するために「2002（平成14）年」と修正した方がいいと思います。

114 ページ

「農業専用地区」に、「要綱により指定される地区。」とありますが、何の要綱によって定められているのかわからないのは、少し不親切だと思います。正確な要綱名を入れた方がいいと思います。

115 ページ

「被災市街地復興推進地域」に、「平成7年」とありますが、1文字の数字は全角表記しているようですので全角にし、他の箇所と表記を統一するために「1995（平成7）年」と修正した方がいいと思います。

117 ページ

「横浜市環境管理計画」に、「平成23年4月」と

ありますが、他の箇所では平仮名表記をしているようですので、「2011（平成 23 年）4 月」と修正した方がいいと思います。

「横浜市中期4か年計画」に、「概ね 2025 年」とありますが、他の箇所では平仮名表記をしているようですので、「おおむね 2025 年」と修正した方がいいと思います。

同じく「横浜市中期4か年計画」に、「平成 18 年 6 月」、「平成 25 年度」とありますが、他の箇所では平仮名表記をしているようですので、「2006（平成 18 年）6 月」、「2013（平成 25）年度」と修正した方がいいと思います。

118 ページ

「横浜スマートシティプロジェクト」に、「平成 22 年 4 月」とありますが、1 文字の数字は全角表記しているようですので全角にし、他の箇所と表記を統一するために、「2010（平成 22）年 4 月」と修正した方がいいと思います。

「横浜市都市計画マスタープラン（全市プラン）素案概要パンフレット」を拝見しました。

2 ページ

「約 40%になると予測されています。」とありますが、こういった計画では、「パーセント」など、単位をカタカナ表記した方がいいと思います。

3 ページ

主要な生活拠点にあざみの、中山、日吉・綱島、金沢文庫・金沢八景がないのに違和感を覚えます。西区中区の中心からの放射線状の広がりでは、横浜市内の主要な生活拠点は見えてこないと思います。特に北部は、実際、横浜の主要な拠点より、東京を中心に生活圏にしています。上記はあくまで一例ですが、いくつもの電車の路線があり、生活道路が横浜以外の大都市につながっているという点で例示しています。金沢文庫・金沢八景は、半ば独立しており、生活圏が横浜を飛び越えて川崎、横浜であったり、横須賀であったりします。横浜都心からのつながりで市内を全て説明する発想自体がナンセンスだと思います。横浜の外に目を向けた、実態に即した都市構造を目指した方がいいと思います。

新横浜はいまだ都心とは呼べるほどの街になって

いる印象はありません。

7ページ

「本市」とありますが、他の箇所では「横浜市」と略さずに表記している箇所もあるので、「横浜市」に統一した方がいいと思います。

8ページ

「問い合わせ先」とありますが、「問合せ先」と修正した方がいいと思います。

「tb-toshimas@city.yokohama.jp」とメールアドレスが掲載されていますが、こちらにもホームページと同じように青字のリンクの設定をした方がいいと思います。そうすることで、意見を言いたい人がすぐにメールをたちが得ることができ、意見が集まりやすくなると思います。

「リーフレット（PDF形式 713KB）」を拝見しました。

1ページ

「<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/>」とURLが掲載されていますが、こちらにもホームページと同じように青字のリンクの設定をした方がいいと思います。そうすることで、知りたい人がすぐにホームページで調べられると思います。

「問い合わせ先」とありますが、「問合せ先」と修正した方がいいと思います。

「ご記入いただいた内容については、意見募集の用途以外には使用いたしません。」とありますが、ここだけ敬語が使われているのに違和感を覚えます。「記入いただいた内容については、意見募集の用途以外には使用しません。」と修正した方がいいと思います。

2ページ

「tb-toshimas@city.yokohama.jp」とメールアドレスが掲載されていますが、こちらにもホームページと同じように青字のリンクの設定をした方がいいと思います。そうすることで、意見を言いたい人がすぐにメールをたちが得ることができ、意見が集まりやすくなると思います。

「お電話でのご意見の受付」及び「ご意見への個別の回答」はいたしませんので、あらかじめご了承

承ください。」とありますが、ここだけ敬語が使われているのに違和感を覚えます。「お電話でのご意見の受付」及び「ご意見への個別の回答」はしませんので、あらかじめご了承ください。」と修正した方がいいと思います。

「お寄せいただいた情報については、意見募集の用途以外には使用いたしません。」とありますが、ここだけ敬語が使われているのに違和感を覚えます。「お寄せいただいた情報については、意見募集の用途以外には使用しません。」と修正した方がいいと思います。

「<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/>」とURLが掲載されていますが、こちらにもホームページと同じように青字のリンクの設定をした方がいいと思います。そうすることで、知りたい人がすぐにホームページで調べられると思います。

「ご記入いただいた内容については、意見募集の用途以外には使用いたしません。」とありますが、ここだけ敬語が使われているのに違和感を覚えます。「記入いただいた内容については、意見募集の用途以外には使用しません。」と修正した方がいいと思います。

最後に、ホームページを拝見しました。

「意見募集の概要」に、「下記のいずれかの方法のより、都市整備局企画課 都市計画マスタープラン担当までご提出ください。」とありますが、「下記のいずれかの方法により、都市整備局企画課都市計画マスタープラン担当までご提出ください。」と修正した方がいいと思います。

「今後の予定」に、「全市プラン素案作成、都市計画審議会やパブリックコメントなど改定の手続きを経て改定」とありますが、「手続き」を「手続」に修正した方がいいと思います。

【参考】

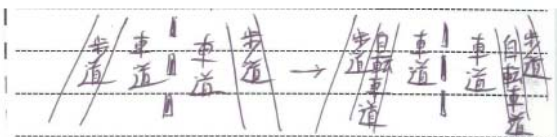
「横浜市行政文書作成要領」の制定等について
<http://www.city.yokohama.jp/me/reiki/honbun/g2020043001.html>

公用文における漢字使用等について（漢字の指摘
「手続」「取組」「申出」「問合せ」はこれに基づい

	<p>ています。)</p> <p>http://www.bunka.go.jp/kokugo_nihongo/pdf/kunreibeisshi_h221130.pdf</p> <p>提案事項について、前向きにご検討いただければ幸いです。</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

② ご意見の趣旨が改定素案に含まれていると考えられるもの

No.	ご意見	本市の考え方
26	⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくり [意見] 「新鮮な農産物の供給や農体験・食農教育の場、雨水を浸透する機能など多面的な機能を有する農地の保全と活用を図ります。」とありますが、「農地の保全と活用」に留まらず、「農業を産業として活かす」ことを取り上げて頂きたい。	いただいたご意見の趣旨は、第3章 2 都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの「農地の保全と活用」の部分に含まれていると考えます。(P.37)
27	2. 目標の中にく市民自治・主体によるまちづくり >	ご意見の趣旨は、改定素案の第5章 プランの実現に向けて 1 都市づくりの主体と役割分担 (1) 市民の役割に含まれていると考えます。(P.96)
28	6. 概要版パンフレット P7都市の魅力の方針に丘の横浜がない。 7. 概要版パンフレット P7都市活力の方針も同様。と 370 万人横浜市の全体適正の都市マス作成をお願いします。と、370 万人横浜市の全体適正の都市マス作成をお願いします。	6について、いただいたご意見の趣旨は、改定素案第4章 部門別の方針 4 都市の魅力の方針 4-3 市民生活の質や地域にふさわしい魅力向上の方針 (2) 地域の歴史や個性を生かしたまちづくりの推進の「地域資源」の部分に含まれていると考えます。(P.80) 7について、いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針 5-3 MICE・観光の機能強化 (2) 観光資源の活用と機能強化 (P.86) の部分に含まれていると考えます。
29	5. P.4 横浜市都市計画マスタープランは、全市プラン、区プラン、地区プランで成り立つものであり、全市プランは区プラン、地区プランにも配慮し、プランをつくりやすくすべきです。	いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成 6 構成と記載内容等の考え方の部分に含まれていると考えます。
30	9. p.48～ 都市計画マスタープランであるから、都市のハードに関する計画となるのは分かりますが、なぜ、どうしてこのような計画になるのか横浜市がおかれている経済・社会・コミュニティ等ソフトに関する記述がほしいです。	いただいたご意見にあります経済、社会・コミュニティ等ソフトに関する記述は、第2章の横浜市の現況及び 2025 (平成 37) 年に向けた都市づくりの課題 (P.31)、第4章の都市交通の方針 (P.65)、都市環境の方針 (P.73、75)、都市の魅力の方針 (P.80)、都市活力の方針 (P.83) 等に含まれていると考えます。
31	5 全編に共通して言える事だが、全市マスの上位計画である整開保との拘わりに触れていない。 故意に避けていると感じる。市民のための全市マスであるから、整開保との整合についてはきちんと正確に触れるべきである。	ご意見の趣旨は、改定素案の第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けに含まれていると考えます。(P.1～2)
32	(7P) ○地域の歴史や個性「等の地域資源」を生かしたまちづくりの推進。	いただいたご意見の趣旨は、改定素案第4章 部門別の方針 4 都市の魅力の方針 4-3 市民生活の

		質や地域にふさわしい魅力向上の方針 (2) 地域の歴史や個性を生かしたまちづくりの推進の部分に含まれていると考えます。(P.80)
33	・歩道、車道、自転車道をはっきりと設置させる。	いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現 (P.36) や第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針 (3) 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備 (P.63) などに含まれていると考えます。
34	都市マスタープラン(素案)についての意見 都市づくりの基本理念、目標、都市構造についてはよくまとまっている素案であると評価できる。今後の課題は都市マスに記載されているまちづくりを今後高齢化が進み税収も少なくなってくるであろう環境下でいかに効率よく予算を配分して実現していくかということであろう。	いただいたご意見の趣旨は、プランへの賛同ととらえ、その着実な推進に取り組んでまいります。
35	広い道路の自転車レーンの設置 	いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現 (P.36) や第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針 (3) 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備 (P.63) などに含まれていると考えます。
36	・老朽化した公的設備 (道路・橋など) の計画的な改修を行う。	ご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現 (P.36) や第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ④ 交通基盤の有効活用と適切な維持管理」(P.64) などに含まれていると考えます。
37	公園・緑地は、良好な都市環境として必要であるのみならず、市民の健康ウォークの場所として、老人の健康的で楽しい生活に欠かせない施設であります。公園・緑地の整備拡充をお願いします。	いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 3 都市環境の方針 3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針 (2) 水と緑をつくる ① 公園や緑地の整備に含まれていると考えます。(P.73~74) なお、本市では、『横浜市水と緑の基本計画』及び

		<p>『横浜みどりアップ計画（新規・拡充施策）』に基づき、緑地の保全と創造に取り組んでいます。また、市民に身近な公園から大規模な公園まで、地域特性にあわせ計画的に公園整備を推進しています。</p> <p>いただいたご意見につきましては、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p>
38	<p>【意見の内容】</p> <p>目指すべき都市構造の中にある鉄道整備について。環状地下鉄等の採算が取れると想定されるラインについては、早急な事業化と強力なリーダーシップで実現を望む。</p> <p>【その理由】</p> <p>横浜市は早くから都市化、ベッドタウン化が進んだため、交通がすべて横浜駅に集約されている。また、上大岡、東戸塚といった主要地域については、環状鉄道の整備が遅れており、朝夕のバス便の混雑がひどい。たとえば、芹が谷から上大岡は、3分に1本程度バスがあるのだが、右折の問題もあり、別所の先当たりはいつも渋滞である。私はまだ中年であるが、特に雨の日等は老人にもきつい状況だと聞いている。</p> <p>確かにこれから長いスパンで見れば、日本は人口減少社会に入っていくものの、私が知っている限りでも、上大岡発着のバス便、京急線や駅前の混雑等は、現在も首都圏有数のものであり、極力早い時期に二俣川～上大岡の地下鉄等の路線整備を期待したい。もちろん、コスト削減等も考慮しつつであるが、採算が取れないとは全く思えない。現状の放置は横浜市民の生活レベルを下げていると思う。以上です。よろしく願います。</p>	<p>横浜環状鉄道の二俣川～上大岡間につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、今後事業化を検討する中で、いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p>
39	<p>12. P.86 MICE の造語がなじみにくいため変更すべきです。また、観光をもとにどのようにして活力を出していくのか記述が足りないので追加記述がほしいです。</p>	<p>・「MICE」の用語については、観光庁の観光立国推進基本計画においても使用されていることから、改定素案にも使用しています。なお、用語解説を巻末の用語集に記載しています。</p> <p>・観光施策については、改定素案の第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針 5-3 MICE・観光の機能強化 (2) 観光資源の活用と機能強化 (P.86) の部分に含まれると考えますが、いただいたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>

		<p>なお、横浜市の観光・MICE施策についての具体的な行動計画は、平成 23 年1月に「国際観光・MICE都市の実現に向けたアクションプラン」として取りまとめているので、ご参照ください。</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------

③ 今後の参考とさせていただくもの

No.	ご意見	本市の考え方
40	<p>② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくり及び</p> <p>⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現 [意見]</p> <p>自動車利用を抑制し公共交通への転換を促進し、自転車・徒歩での移動がしやすい交通環境づくりを行うことは賛成である。その中に、自転車の有効利用促進策として、自動車代替のみでなく、電動車椅子の代替としても活用できる電(気駆)動自転車(現在の人力補助電動自転車ではなく、純電動の2輪・3輪・4輪自転車)の活用(法的規制の解除等を含む)を取り上げて頂きたい。</p>	<p>改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針 (1) 公共交通の利用促進 ② 過度なマイカー交通の抑制 に関連していると考えますので、いただいたご意見については、今後、低炭素型の都市づくりを進めるに当たっての参考とさせていただきます。</p>
41	<p>③ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくり [意見]</p> <p>横浜港の「国際ハブポート化」のためには、沢山の規制の網を取り外して即時許可体制の確立、24時間稼働を実現することが重要と考えます。そのための施策を取り上げて頂きたい。</p>	<p>国内産業の国際競争力を高めるためや、物流をより円滑に使いやすくするため、利用者ニーズに即応した港湾経営として、横浜港における物流の円滑化を妨げるような規制の緩和等を、関係機関と連携して進めております。いただいたご意見を参考にさせていただきますながら、今後も、港湾に関連する物流の円滑化を進め、横浜港に貨物を集中させ、国際ハブポートに向けて取組を進めていきます。</p>
42	<p>第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針 [意見]</p> <p>幹線道路等の工事に年数がかかり、整備されているが供用に至っていない部分の有効活用を図ることを取り上げて頂きたい。自動車には利用させないが人・自転車は利用させる等のことが出来るであろうし、未供用の期間は他の用途に(公園、太陽光発電所等)活用できるであろう。</p>	<p>事業中の道路予定地では、出来ているところから順次暫定供用していますが、違法駐車やごみの不法投棄等の問題があるため一部を閉鎖しています。今後、一日も早く開通出来るように努力してまいります。</p> <p>なお、いただいたご意見については関係部署で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
43	<p>神奈川東部方面線は、新横浜を通るため、今進めようとしている様です。横浜環状鉄道の中山～二俣川間を進めれば、日吉～中山間のグリーンラインの延長として、相鉄線への連絡が可能となる。日吉から相鉄線への路線を考えるなら、中山～二俣川間を進めた方がよい。</p> <p>日吉から鶴見ではなく、日吉から川崎駅を結ぶ鉄道があると良いと思う。</p>	<p>鉄軌道計画につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、神奈川東部方面線は整備予定路線、横浜環状鉄道の中山～二俣川間は計画路線としています。</p> <p>なお、いただいたご意見については、今後の交通政策</p>

		を進めるに当たっての参考とさせていただきます。
44	南部・西部は緑の拠点多く良好な環境が保たれているが、それ故に鉄道、トラム等の排ガスを出さない公共交通機関の充実を望む。	いただいたご意見については、今後の交通政策を進めるに当たっての参考とさせていただきます。
45	又、歩行者、自転車の通りやすい道路の充実を求む。	いただいたご意見については、今後の交通政策を進めるに当たっての参考とさせていただきます。
46	郊外住宅の増加によりバス便の必要性も増しているが、バス経路・本数が伴っていない。見直しが必要。朝・夕はバス本数が少ないため、自家用車での送迎が多いが、駅周辺は混雑するし、排気ガス増加で環境（CO2削減）に悪い。	いただいたご意見については、今後の交通政策を進めるに当たっての参考とさせていただきます。
47	<p>○神奈川東部方面線は「計画路線」であり、「整備予定線」とは早急。要訂正。</p> <p>○「公共交通の利用促進」及び「競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成」による「都市交通の方針」は、相鉄・東急直通線では実現できません。それらの「都市交通の方針」が実現できるのは、現在、工事中の「神奈川東部方面線」すなわち「相鉄・JR直通線」です。</p> <p>○相鉄・JR直通線が神奈川東部方面線であり、新たに相鉄沿線と湘南新宿ライン及び横須賀・総武線との交通ネットワークの形成を実現します。</p> <p>○利便性・速達性向上の事業として、平成12年の運輸政策審議会答申第18号により、相鉄線西谷駅～JR東海道貨物線横浜羽沢駅関連路線はすでに着工し、平成27年に東海道貨物線を共用して、相鉄線～湘南新宿ライン・横須賀線をふくむJR線の電車列車が相互乗り入れする予定です。</p> <p>○結果、神奈川県東部・横浜市西部～川崎・東京・前橋・宇都宮・成田・千葉・君津間の直通運行が実現し、結果、首都圏鉄道の速達性・利便性を向上し、神奈川県東部・横浜市西部の一層の発展に寄与します。</p> <p>○相鉄・東急直通線にその機能はありません。</p>	<p>神奈川東部方面線につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、既に都市計画に位置付けられています。</p> <p>なお、いただいたご意見は関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
48	日本の発展・国際競争力を高めるためにも、国際都市横浜都市計画の基本理念はきわめて重要です。横浜市は文化・歴史・自然の環境に恵まれた、生産・観光・貿易・国際交流の条件に恵まれた都市でもあります。自然の条件としては、世界にも日本にも貴重な温泉	<p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針 5-3 MICE・観光の機能強化 (2) 観光資源の活用と機能強化 (P.86) の部分などに含まれると考えます。</p> <p>なお、いただいたご意見については、今後の施策検討の参考にさせていただきます。</p>

	<p>が港北区の綱島にあります。南関東天然ガスのガス田である一帯で温泉は安全弁の役割を果たすとともに、ヨードチンキ・イソジン等の医薬品を生産しており、その医薬品は海外へも輸出されています。</p> <p>また、東京湾からはもとより、横浜港・横浜市区からの富士山は絶景です。原始から近現代に至る歴史都市としての国際的観光都市としても発展します。</p>	
49	<p>交通安全について意見を送信します</p> <p>今後横浜市でも高齢者が増加していくことが確実視されています</p> <p>自動車やバイクの制限速度を30kmにすれば高齢者ドライバーによる事故や</p> <p>高齢者あるいは子どもさんが轢かれてしまうということが大部分防げると思います</p> <p>30kmなら急停止が可能ですから</p> <p>したがって、高速道路をのぞいて、パトカーや救急車・消防車ほかの緊急車両以外は</p> <p>30km/hr という速度制限を設けることをこころみてはいかがでしょうか</p>	<p>いただいたご意見については、本市の関係部署と情報共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>
50	<p>都市マスタープランは、目標通りで結構ですが、特に急いで欲しいこと。超高齢化社会となり、特に一人暮らし、孤立死が急増しています。私も心配です。民間の老人ホーム等の施設は立派ですが高価で一般の人は入居できません。</p> <p>独身寮の様に一人部屋（バス・トイレは共用も可）で3食付きの公用施設を至急作って頂きたい。健康の内に入居し、何かの時にも対応してもらえるところを切望しています。廃校した所等の改装なら直ぐできます。</p>	<p>いただいたご意見については、本市の関係部署と情報共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>
51	<p>横浜市都市マスタープランに関して</p> <p>都市交通の方針</p> <p>誰もが移動しやすい交通の実現の方針</p> <p>計画案にはないですが、横浜市の中心部は別にしまして、その他の場所での交通は極めて不備な状態です。特に歩行者やこれからの省エネに寄与する自転車などの交通に関しては危険極まりない道路がほとんどです。</p> <p>特に周辺部がひどい。</p> <p>そこで道路網の中で狭隘道路（例えば幅員が5～6m程度以下）の全面的な一方通行化（自動車を主とし</p>	<p>いただいたご意見については、関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

	<p>て)を実現してほしい。</p> <p>さらにできれば歩行者、自転車の区分が欲しい。人間優先の社会を目指して検討していただきたい。</p> <p>従来こういう提案には、「地元の意向をまとめてほしい」との市回答がありますが個別でなく、全市が一貫して方針を出さないと徹底化は進みません。</p> <p>都市計画の基本方針として、全国に先駆けて検討してほしい。</p>	
52	<p>人が創りあげたものに道がありますが、それは自然を壊して築いたものだと思います。</p> <p>都市環境の方針の中にある「つながりの森」の考えは良い考えだと思います。</p> <p>残された緑、雑木林を保存するルールを整備する必要がありますと思います。</p> <p>緑をつなげる事は生物の多様性を生む事に将来に渡るものになるはずです。</p> <p>あらゆる道につながるアイデアを生かした扉を広く開いてほしいと思います。</p> <p>水と緑豊かな横浜を目指して・・・！</p>	<p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 3 都市環境の方針 3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針に含まれていると考えます。(P.72以降)</p> <p>なお、具体的な取組につきましては、本市では、『横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)』に基づき、緑の減少に歯止めをかけ、市民とともに身近な水や緑を保全・創造し、将来にわたって緑の総量と質の維持・向上を進めています。いただきましたご意見につきましては、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p>
53	<p>コンパクト市が地化スル事が必ようです。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
54	<p>「緑&水マス・プラ」にある「緑豊かに練炭下崖状緑地の保全」と、一方で当該地が開発の名のもとに許認可されて、消失が進んでいる現実があり、市施策と執行に大きな矛盾がある。市域の緑をつぶすような事を許しながら「みどり税」の課税も?である。</p> <p>「環境モデル都市」を標榜し、「コンパクトシティ」を目指すのであれば、縦糸と横糸がしっかり織り込まれた整合性のとれた施策とその実現のための行政を期待する。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>(P.72)</p>
55	<p>プランについては良いと考えるが、具体的なプランがわからないので、昔とどう変わるのかこのプランでは市民に伝わらないような気がします。</p> <p>例えばこの駅はどう発展していくのか、この鉄道はどう変化しその沿線はどんな姿になっていくのか、市として行うのはもちろんのこと区ごとにこういうプランがあってもよいのかと思う。中味のないプランという印象を持ちました。</p>	<p>ご意見の趣旨は、改定素案の第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成 6 構成と記載内容等の考え方の部分に含まれていると考えています。(P.3~4)</p> <p>いただいたご意見の趣旨については、今後の参考とさせていただきます。</p>
56	<p>・緑を大切にしたいスマートな町造りをお願い致します</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考</p>

	す。街路樹には名札を（ちょっとしたコメントをつけて）。木の名前を知るのは楽しいものです。	とさせていただきます。
57	<ul style="list-style-type: none"> ・立看板は何かありませんか。 ・ビルの窓につけた看板も品がありません。ヨーロッパの町では日本の様なゴチャゴチャした看板などありません。せつかくのモダンとレトロの混在している横浜ですので余分なものを片づけてすっきりとした都市になる様一般市民にも協力してもらってあかぬけした横浜にしてください。 	いただいたご意見につきましては、関係部署と情報共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
58	<p>P. 57 1～3行目を</p> <p>「なお、商業・業務地における鉄道駅周辺の建築物の密度については、中密度を基本にし」に書き換えて下さい。</p> <p>(理由)</p> <p>高密度を基本にしてはいけません。北部郊外地域は、周囲を囲む稜線の緑が美しい区域なのです。高密度を前提にして建築物周辺の空地を要求すると、高層の建築物になってスカイラインを侵食してしまいます。</p>	改定素案では「高・中密度を基本とし」と記載しており、高密度だけを基本としているわけではありません。いただいたご意見を関係部署で共有し、地域におけるまちづくりに際しての参考とさせていただきます。
59	<p>P. 63 の下1行</p> <p>「生活に密着した生活道路については、通過交通を排除する方針で広域幹線との分離を図る。特に通学路など歩行者優先にすべき道路を地域住民と協力して整備し、通過交通排除を実現する」を書き加える。</p>	いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現 (P.36) や第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針 (3) 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備 (P.63) などに含まれていると考えますが、ご意見については関係部署で共有し、今後の交通政策の参考とさせていただきます。
60	<p>P. 76 都市環境の方針図に、早淵川流域田園景観形成区域を加えて下さい。</p> <p>(理由)</p> <p>早淵川流域は、斜面樹林と既存農地で形成された美しい田園風景を活かすべきです。</p> <p>この区域は、内水排除困難区域でもあり、斜面樹林は所有者の相続税対策で売却されてなくなる恐れがあります。</p> <p>この区域を開発したい事業者が現れた時、斜面樹林地の保全と内水排の解決を同時に解決することが条件であることを、方針として明示して頂きたい。</p>	方針図は、「横浜市水とみどりの基本計画」及び「横浜みどりアップ計画（新規・拡充施策）」に基づき作成したものであり、本計画改定素案において、ご意見にありますような区域を位置付けることはできませんが、いただいたご意見は、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。
61	P. 83 ⑤新横浜機能の強化 下から4行目	いただいたご意見の趣旨は改定素案の第4章 部門別

	<p>横浜アリーナに加えて、「横浜国際プール・歴史博物館・グリーンマトリックスの緑道」を書き加えて下さい。</p> <p>(理由)</p> <p>横浜市6大事業で現在のインフラを作り上げたことは、横浜市の誇りです。港北ニュータウンと新横浜を一体にした観光コースの重要施設を横浜の顔にすることが出来ます。</p>	<p>方針 5 都市活力の方針 5-2 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針 (1) 都心部の活力、競争力の向上 ⑤新横浜都心の機能強化 (P.83) 及び5-3 MICE・観光の機能強化 (2) 観光資源の活用と機能強化 (P.86) の部分に含まれると考えます。</p> <p>また、観光政策に関するご意見として、関係部署で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
62	<p>P. 96 (1) 市民の役割の最後の行に、</p> <p>「具体的には、小学校区毎に、建築評価委員会を組織し、建築確認行為のプロセスで、地域住民の意見が述べられる機会を作る」を書き込む。</p> <p>(理由)</p> <p>集合住宅・大規模建築物が周辺環境に与える影響を、事前調整することは大切です。</p> <p>そこに住んでいる人の具体的な評価を、行政が取り込んで、建築行為者に注意することが出来ます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、本市の関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
63	<p>P. 97 総合的都市・まちづくりの推進の最後の行に、</p> <p>「さらに、区単位に、PTA・連合町内会・公募住民参加の環境評価委員会を組織し、区独自の景観形成を推進します」を書き込む。</p> <p>(理由)</p> <p>景観形成を区民ひとりひとりが考え、意見を言えるようになることが理想です。そのためには、意見を交換できる場が必要です。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
64	<p>2. よく読むと、あれもやります、これもやりますと書き込まれていますが、その実施方法、事業、規制ならびにその財源・法制度的裏付けおよびその実施予定期間が示されなければプランとは言えません。</p> <p>よって実施方法、事業、規制ならびにその財源・法制度的裏付けおよびその実施予定期間を明記する必要があります。</p>	<p>都市計画マスタープランは、市域全体の都市の将来像や都市づくりの方向性について示したものであり、この計画により直接に事業や施策が行われるものではありません。</p> <p>なお、いただいたご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
65	<p>(6 P) 凡例の○「緑の七大拠点」に、三溪園地区を追加して「緑の八大拠点」とする。</p>	<p>「緑の七大拠点」及び「緑の10大拠点」の表現は、「横浜水と緑の基本計画」及び「横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)」に基づいています。</p> <p>なお、いただいたご意見については、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p>
66	<p>高速道路をはしってみると渋滞していることはあま</p>	<p>いただいたご意見については、交通政策に関するご意</p>

	<p>りない。</p> <p>子供達は車を持たなくなっている。生活道路の整備をすることの方が第一である。</p>	<p>見として、関係部署で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
67	<p>意見 1 都市づくりの基本理念と目標への追加</p> <p>今回、2025 年を基本目標年次、2050 年を超長期目標年次とする、横浜市都市計画マスタープラン(全市プラン)改定素案が発表されました。その基本となっているものは、目標年次における人口動態、社会構造の変化を見据えたうえでの、都市づくりの目標、方針とされています。今後、日本全体も成長から縮減衰退への時代を迎え、首都圏、横浜市の人口も 2020 年をピークに減少する推測がされています。それに対して、人口減少を横浜市再生の機会と捉え、いかに横浜市が自立性を高め、都市力の持続、継続性を担保するのか、戦略的視点を持つことが最も重要なものとなります。</p> <p>また同時に、その実現には首都圏のなかでの役割分担、市域を超えた連携が重要になると考えられます。特に隣接する川崎市との連携は、大都市制度実現に向けても不可欠なものと考えられます。今後、横浜市には世界での立ち位置を明確にし、自律都市として生き残る新しいパラダイムが必要となると考えられます。そのためには世界的な視点から、東京と互いに補完しあう中軸都市として、現在、東京に流出している経済機会を拡大するぐらいの施策が必要であると考えます。このことは、各地域が職住近接の都市構造にシフトすることを促し、持続可能なまちづくりを創造します。</p>	<p>いただいたご意見の一部については、第3章 都市づくりの基本理念と目標 3 都市構造 (2) 都市構造の考え方に含まれると考えています。(P.40～41)</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
68	<p>また、ここに求められる基本理念とは、豊かさ、幸福感を実感できる、新たなコミュニティーを創出することであると言えます。</p>	<p>いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
69	<p>意見 2 人口動態を戦略的に誘導する施策、雇用機会創出の明記</p> <p>今後、横浜市人口動態は、10 数年間は微増し、その後は徐々に減衰し、2050 年には 334 万人と、現在より 36 万人の減少となります。これは現在の昼夜間人口差の 34 万人とほぼ同じ規模であり、人口規模に比べ、経済活動規模が小さく、不均衡な横浜市にとっては、人口規模縮小の実数以上のマイナス要因となります。またさらに、市内労働人口と市内従</p>	<p>従業者数増加の目標数値の設定については、企業の経営動向や社会情勢の変化を踏まえると長期的に目標数値を設定することが困難であると考えため、都市計画マスタープランにおいては、設定していません。なお、現在は横浜市中期四か年計画等において、短期・中期的な視点で具体的な指標を設定しております。</p> <p>また、いただいたご意見については、今後の政策検討の参考とさせていただきます。</p>

業員数との就業人口差は 47 万人にのぼり、1 日に 74 万人もの労働人口が市外、特に東京に流出しています。

このことは経済規模の問題とともに、環境への影響に多大な負荷をかけているといえます。74 万人もの人口が移動する交通インフラへの熱源負荷、時間ロスによる経済的損失は、計り知れないものがあります。

この問題に対して今後、市内就業の機会を政策的に拡大させ、減少する人口を、現在は市外に流出している労働人口に置き換えていく施策が重要となります。それにより昼夜間人口の不均衡を是正し、横浜の経済規模を人口規模に見合うものとすると共に、移動人口による環境への負荷を減少させ、低炭素型都市づくりにも資するものとなります。

都市構造の設定には、今後の人口構成と共に、就業雇用場所の確保が密接に関係してきます。そこで今回の都市計画マスタープランに、2050 年に向けて政策的に増加させる従業者数の目標数値を明記することが重要と考えます。

現在、環状道路 2 号線より内側と、川崎駅より海側の既成複合市街地の合計人口は約 180 万人となっており、またこの地域の昼夜間人口比はほぼ 100%と均衡しております。今回、この地区での従業者数増加の目標数値を約 36 万人とし、これらの地域の昼間人口規模を、人口密度 120/ha とする 216 万人とする目標数値を、明記することを求めます。

これは現在、失われている横浜、川崎市内就業者の雇用機会不均衡 55 万人、昼間流出口 51 万人の約 70%の雇用機会をこの地域で確保することになります。また、この地域の特区設定による自由化で滞在人口を増加させ、海外からの長期滞在雇用者を増加させるなど、この地域の定住人口を含めた活動人口として目標確保を図るものです。

この政策的人口動態誘導により郊外地区での新たな開発総量を抑制し、郊外部の自然環境保全、郊外拠点の再生保全、コンパクト化にも資する施策となると同時に、職住近接型の都市構造は環境負荷を低減し、低炭素型都市づくりにも資するものとなります。さらに、雇用の場と、居住の場の一体化は新たな

	<p>なコミュニティパラダイムを創出します。</p> <p>縮減衰退の時代を迎えても、人や企業の首都圏への集中はまだ続くと考えられます。労働人口の拡大は、地域の活力の維持には不可欠であり、政策的に就業人口目標を上げることが、地域の持続可能な成長を維持することになります。このように、今後の定住人口の減少を、プラス要因と転換し、横浜市再生の機会と捉える視点が重要と考えます。</p>	
70	<p>意見 3 大都市制度を見据えた地域間連携の強化の明記</p> <p>今後、都市経営の集約化、効率化が急務とされていますが、国家的水準から見ると日本の影響力の低下が著しく進行する予測もあり、国全体、各地域両方向から互いに補完し、成長を維持する施策が必要不可欠なものとなります。</p> <p>今回の都市計画マスタープランは当然ですが、行政区分としての横浜市に主眼を置くものとなっていますが、その実現には首都圏の中での役割分担、連携強化が重要になると考えられます。特に隣接する川崎市との連携は不可欠なものと考えられます。現在、横浜市では大都市制度への移行を政策課題としています。ここでは神奈川県との二重行政の解消、地方分権の確立を目指していますが、隣接する政令都市川崎市との連携なくしては、その実現は難しいものとなります。地理的に横浜、川崎市が同時に移行しなければ、神奈川県が歪な行政区分となります。一方、大阪都構想のように、一体化することも、東京都と隣接する位置からして、その立場は異なるものとなります。そこでは横浜、川崎市の自律性、独自性を維持しながら、経済連携、制度連携、都市インフラ整備の効率化を図ることが重要と考えます。</p> <p>今回の都市計画マスタープランのなかにも、その方向性を明記することが必要であり、それを求めます。</p>	<p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第3章 3 都市構造の考え方 イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸 の部分に含まれていると考えます。(P.41)</p> <p>また、いただいたご意見を関係部署で共有し、今後の施策検討に当たっての参考とさせていただきます。</p>

71	<p>横浜川崎臨海部においては産業構造の転換、研究開発産業の育成が図られ、京浜工業地帯は研究リサーチパークに変化するものと思われます。また新横浜駅地区は新幹線に加え、東急連絡線の整備により広域な交通要衝となり、臨海都心部と一体化することでより一層、拠点化が図られます。そこで横浜市の都心周辺部と郊外部との中間に位置する環状道路2号線を新たなシティーリングとして位置付け、その内側の既成複合市街地の都市基盤の強化、新横浜駅地区と横浜都心臨海部との一体化、川崎駅地区及び川崎臨海部との連携強化により相互に補完しあい、都市基盤のさらなる強化を図り、人口減少、経済力縮減を回避することがマスタープランの実現には不可欠なものとなります。</p>	<p>・新横浜駅地区等</p> <p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 3 都市構造 (2) 都市構造の考え方 ウ 目指すべき都市構造 (P.44) 、第4章 部門別方針 1 土地利用の方針 1-3 ゾーン別の土地利用の方針 (1) 都心部 ② 新横浜都心 (P.54) 及び第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針5-3 MICE・観光の機能強化 (2) 観光資源の活用と機能強化 (P.86) の部分に含まれると考えます。</p> <p>・川崎駅地区及び川崎臨海部との連携</p> <p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 3 都市構造 (2) 都市構造の考え方 イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸 (P.41) の部分に含まれると考えます。</p> <p>なお、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
72	<p>また広域道路インフラ整備のひとつに東京外環道路があります。これは直接、横浜市域を通る路線ではありませんが、現在の路線計画を見直すことを国に提言する必要があります。現在、東名高速道路の用賀まで事業化されていますが、その先は、ほぼ環状道路8号の下を通ることを想定した路線となっています。さらに川崎市では独自に川崎大師から、東名高速までを連絡する川崎縦貫道路計画があります。これらは同じ地域を連絡する道路であり、2重投資となることが予測されます。そこでこれらを現在整備されている首都高速大師線と、事業化されている外環道路を連絡集約化し、効率的な公共投資とするように調整、見直しを国に提言することが求められます。同時に、都市計画マスタープランに、その方向性を明記することが必要であり、それを求めます。</p>	<p>横浜市域外の事項に関するご意見と思われるが、関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
73	<p>意見 5 都市の魅力の方針への追加</p> <p>景観とは「その地域の風景を特色付けているもの」、「風景に対して人為的に作られている文脈」、「自然と人工物との混合物、そこに歴史的、文化的文脈が加わったもの」等に定義づけられますが、それぞれ景観の概念のなかには時間の概念が含まれていると考えられます。つまり、その地域で営々と歴</p>	<p>景観政策について多面的なご意見をいただきましたので、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

史を重ねてきた人々のそれぞれの時間が景観のなかにはこめられていると考えられます。また現在を生きる私たちが今、目にしているその風景も、それを観ているそれぞれの人が重ねた時間のなかで、記憶に重ねられた心象風景として、景観を捉えていると言えます。

このように景観形成には常に時間の軸がかかわっており、それゆえに新たな街づくり、景観形成には、そこにかかわった先人たちの時間、歴史を尊敬する精神、心意気が不可欠なものになると考えられます。

それと同時に景観はきわめて短時間のなかで変容することも出来るものと言え、それゆえに景観形成には、現在そこに生きる人々が共有できる価値観のなかで合意形成されるべきものとも言えます。また、そこでの固有な景観を創り出すことは、そこに生きる市民のメッセージにもなることから、積極的な市民参加が求められます。

近年までの都市形成の歴史は、経済優先の中で発展してきたところが中心となっていました。これからの緩やかな衰移となる時代を向え、成熟した社会においては、独自性、創造性のあるところが中心となっていくと推測されます。

そこでは一般市民を含め、多種、多様な価値観を持った幅広い分野からなる人材が働き集い、また都市に新たな価値を創造する場を形成する目的を共有し、都市づくりに参与することと思われま

す。また開発一辺倒の時代は終わり、そこに求められる都市ビジョンも時代の変遷とともに変化していくものと考えられ、都市にも潤いを求める時代となっています。これらの背景の中でさらにグローバル化も進めば、各地域でのローカルな固有性が重要な要素となってくると考えられます。都市は常にメタモルフォーズ変容していくものであり、それは都市の宿命でもあります。そのなかで都市ビジョンとして明確な目標を持つことで形成される、他の都市との相違点、固有性、歴史に裏づけされた多様性が都市の魅力となり、その都市の独自性を担保し、都市間競争にも生き残れる、都市力、価値を創出して行くものと考えられます。

都市計画家チャールズ・ランドリーは「創造都市」の中で「都市づくりは複雑な要素が絡み合ったアート」のようなものであると提言しています。これらの視点に立てば、横浜ならではの魅力ある、優れた都市景観を創り出していくことは、文化芸術と同義であるとの認識を、市民が共有することであると言い換えられます。歴史を重ねた街にはその地域特有の伝統文化が育まれていきます。またそこには懐の深い、奥行きのある、魅力ある都市景観が形成されていきます。

都市景観・デザインの役割とは、その継承と創造の双方に対して、横浜独自の明確な目標、価値基準を設定すること、また、それらを将来に伝承することにあります。そこで形成される街並みは、市民が創り出すことのできる文化的資産であり、そこで生きるすべての市民が、豊かで、幸福な生活を実感できるための、客観的な価値であると言えます。

巨視的意味での都市景観は経済活動により形成されているものであり、その全てをコントロールすることは不可能に近いと言えます。この景観を形成する対象の多くは建築物、構築物で構成されており、それらを、ありうるべき姿に近づける意味でデザインガイドラインが有効な手段となります。そこでは、その都市の目指す姿をイメージしたガイドラインの枠組みが示されますが、経済活動による立地動機との整合がとれない場合もあり、ありうるべき姿の実現化には難しいものもあります。現在、横浜市内で生じている都市景観・デザインの問題は、単に街並みの乱れだけではなく、その街にとり、不適合な用途の需要しか進出動機となっていないこと、また都市景観・デザインの問題を、単に表層の問題としてしか認識されずに扱われ、明確に制度上のメッセージが伝わらないことに、最大の問題があるといえます。

そこでの解決策には、各地区別に明確な、ガイドラインコードを設定するとともに、政策的誘導制度により、適正な立地動機を促すことが必要となります。同時に、各事業計画を公共性、公平性、透明性の高いデザインレビューなどによる審査を経ることとし、そこに関わる市民、コンサルタントが景観保

	<p>全を提案しやすくする制度の整備が求められます。</p> <p>また、これらの制度を運営する組織として、行政、学識者、景観・まちづくり専門家を交えた、第三者の評価協議機関として、景観、まちづくり支援・助言機構の早期整備が求められます。</p> <p>今回の都市計画マスタープランのなかに、これら制度の整備方針を明記することが必要であり、それを求めます。</p>	
74	<p>意見 7 都市防災の基本方針への追加</p> <p>神奈川県防災計画によれば、慶長型地震津波を想定した津波被害では、横浜都心部において、MM地区を除いた全ての地区が水没する予測をしています。特に横浜駅周辺地区、関内地区は横浜の経済、行政の中核が集中しており、このエリアが全て水没した場合には、不可逆的に近い、深刻なダメージをうけるものと予測されます。</p> <p>そのため、このエリアの浸水被害を最小限に防ぐ、具体的な防潮堤計画を策定するとともに、浸水による被災後の早急な復旧対応策を定めた、事業継続計画(BCP)を策定することが急務であり、今回の都市計画マスタープランのなかに、その方向性を明記することが必要であり、それを求めます。</p> <p>横浜港内水面は直接、破壊力のある津波が直撃する位置にはなく、潮位面が高くなることで浸水する被害を防ぐ、防潮対策が中心になると想定します。</p> <p>横浜都心臨海部ではMM地区の地盤高はT P. 4.5m以上あり、臨港パークが防潮機能を持っています。</p> <p>みなとみらい橋から臨港道路沿いに星野町を経て、地盤高T P.4.5mある国道15号線方面に至る部分の地盤高は、T P.2.3~3.6mであり、想定潮位面より低くなっています。そこで横浜駅周辺地区への浸水を防ぐため、この部分に、h=約2.0~0.7m程度の防潮堤と、帷子川河口みなとみらい橋に水門を設けることを提案します。これらの防潮堤は、臨港幹線道路整備、臨港緑地整備の際に、計画的に緑地の嵩上げ等で、限られたコストで整備可能です。</p> <p>MM国際橋から臨港道路沿いに山下公園を経て、地盤高T P.4.3mある山下橋に至る部分の地盤高はT P.2.3~4.1mとなっています。そこで関内地区への浸水を防ぐため、この部分に約2.0~0.2m程度の</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の防災計画等の参考にさせていただきます。</p>

	<p>防潮堤と、MM国際橋、新港橋、山下橋、掘割川天神橋に水門を設けることを提案します。これらの防潮堤は、新港地区、山下公園部分では緑地の嵩上げ、その他の部分では、臨港プロムナードなどの整備のうちに、防潮機能を持たせるなど、現在の公共資源を効率的に整備することで、限られたコストで整備可能です。また各水門は東京港に設置している防潮機能を満たすもので可能です。そこで、都市計画マスタープランのなかに、その具体的方向性を明記することが必要であり、それを求めます。</p>	
75	<p>被災復旧対応策には、事業継続計画(BCP)を策定することが、必至の条件となります。横浜駅周辺には横浜を通過する鉄道路線が、地下鉄を含め集中しており、また、日本の中で最も海に近い、大規模な地下街が発達しています。この部分が浸水すれば、その復旧にはどのくらいの月日がかかるか想像もつきません。浸水を防ぐ防潮堤を整備するにも、多大な時間がかかります。その間に生じる災害被災に対して、被災者救援、行政機能の継続、経済活動の早期再開、の計画を、事前に、綿密に定める必要があります。防災・減災に資するハード、ソフトの整備とともに、被害を最小限に抑える、減災の対応策として、事業継続計画(BCP)を策定することを、都市計画マスタープランのなかに、その方向性を明記することが必要であり、それを求めます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の防災計画等の参考にさせていただきます。</p>
76	<p>都市計画に定めることができるものの1つに、墓園があります。墓地や墓園については、住宅地近辺での開発や緑地の大規模な伐採を伴う開発が相次ぎ、近隣住民とのトラブルが増加しています。横浜市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、墓地や墓園についても都市計画上の位置づけ(立地)や考え方をマスタープランの中で示すことを要望します。</p> <p>また、土地利用の方針の中での位置づけ、区域区分の中での考え方(特に市街化調整区域での無秩序な開発に対する考え方)、コンパクトな市街地構造の中でどこに位置するものなのか、などの明確な考え方、方針の明示が必要と考えます。</p>	<p>市街化調整区域の土地利用の方針については、改定素案の第4章 部門別の方針 1 土地利用の方針 1-2 区域区分の方針 (2)市街化調整区域の土地利用の方針に記載したとおりです。(P.51~52)</p> <p>また、いただいたご意見は、今後の墓地施策の検討に際しての参考とさせていただきます</p>
77	<p>第3章 都市づくりの基本構想と理念 2 都市づくりの目標</p>	<p>今後、本市においても、更なる高齢化や将来の人口減少が予測されている中で、人口規模・構成に見合った</p>

	<p>超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成</p> <p>意見</p> <p>当市においては、すでに郊外住宅地は開発以来数十年を経過し、都市としての機能が失われつつあり、早急な対応が望まれている。このような状況では、本提案は次の点で適切さを欠いており、より現実的な対応を希望する。</p> <p>① コンパクトシティの規模として想定している人口は何人か？地域経済が成り立つために必要な人口構成を示していただきたい。</p> <p>② 想定されるコンパクトシティの数と鉄道の駅の数はどうなるか。</p> <p>③ もし、鉄道駅に代替する公共交通機関を想定するなら、その機関が経済的に存続可能と考える根拠はどうか。</p> <p>④ 高齢者が自力（車使用せず）で日常生活を営むことができるサイズのまちでは、商店に代る「新しい生活協同組合」の検討も必要ではないか？。</p> <p>⑤ 既存の郊外住宅地の再開発の目標として、コンパクトシティという概念の提示だけでは説得力が少ない、それに至るプロセスを示していただきたい。</p> <p>以上</p>	<p>効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。</p> <p>このため、改定素案では、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を、都市づくりの目標として掲げています。(P.33)</p> <p>なお、いただいたご意見については、関係部署で共有し、今後プランを具体的に進めるに当たっての参考とさせていただきます。</p>
78	<p>2 市街化調整区域</p> <p>横浜市は大都市でありながら市街化調整区域が駅周辺にもあります。</p> <p>これは横浜市の魅力の一つだと思います。</p> <p>しかし、適切なコントロールがないため、資材置き場、駐車場、廃棄物処分場などが乱立し、せっかくの郊外部の貴重な空間を台無しにしています。</p> <p>市街化調整区域の利活用は都市環境、都市の魅力に大きくにかかわることです。</p> <p>しっかりしたポリシーのもと・u 枠規制を強化し、後世に良好な郊外部の空間を残してほしいと思います。</p>	<p>区域区分（線引き制度）に関するご意見として、関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
79	<p>このたびの都市マス改定素案について意見を申し述べさせていただきます。</p> <p>P.93 「(4) 水害等への対策の推進 ①水害への対策の推進」 について</p>	<p>横浜市が行う河川の浸水対策は、おおむね5年に一度の確率で発生する降雨（約50mm/h）を想定して整備を進めています。しかし、都市化の進展や近年短時間に集中して降る大雨、いわゆる「ゲリラ豪雨」が増</p>

	<p>小生は鶴見川沿いの土地に住んでおり、昭和30年・40年代に床上浸水の被害を経験しています。現在、鶴見川については、1時間当たり50ミリの雨量までは対策がされていると治水事務所から聞いたことがあります。今回の対策の推進に当たって、1時間当たり何ミリ迄の雨量に耐えられるようにするのか、数値目標を明示して頂きたいと思います。</p>	<p>加していることなどにより、浸水対策への取り組みの必要性が高まっていることから、今後の対策目標を慎重に検討してまいりたいと考えております。このため、いただいたご意見につきましては、今後の参考にさせていただきます。</p>
80	<p>(2) 市民協働の推進 市民の役割については自治会・町内会やNPOの役割が記載されているが、市民参加の枠組みとしてはそれだけでは不十分である。たとえば藤沢市では13の地区ごとに「地域経営会議」が2009年に組織され、2011年に見直された都市マスではこの地域経営会議との連携を明記している。横浜市でも同様の枠組みを創設する時期に来ていると思われる。泉区の地区経営委員会/地域協議会のような仕組みを全区で設け、都市マスとの連携を図るべきである。同じ都市整備局内で、横浜市交通政策推進協議会が部会として「(市民)協働部会」を立ち上げることになったことを高く評価しており、このような枠組みを都市マスの推進でも作っていただくことを切望する。</p>	<p>いただいたご意見は、本市の関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
81	<p>51 ページ 市街化調整区域の市街化区域への編入は、現況で市街地となっている区域以外、今後認める必要はないのではないか。 コンパクトな市街地形成を実現するとあるが、現況での公共交通網が整っていることも重要な要素であると考えがいかがか。 また、本市の施策に資する計画的な市街地整備かどうか、そのような施策に対してなのか非常にあいまいな表現である。</p>	<p>区域区分（線引き制度）に関するご意見として、関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
82	<p>92 ページ ③は現況での対策方針ですが、追加として、今後、大規模盛土による新たな造成地に対しての指導監視を強化していく項目が必要かと考えます。 できれば、そのような造成地を許可しない方針を立てることが望ましい。</p>	<p>本市では、新旧地形図等を重ね合わせることにより、大規模盛土造成地の概ねの位置と規模を抽出し状況調査図として公表しています。宅地所有者等に対して防災意識を高めていただくことを目的にしていますが、地震時の安全性や危険性を示しているものではありません。 なお、いただいたご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

83	<p>4. p.33 「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成は、今回の主要な「見直しポイント」である。特に土地利用と絡むので、p. 34 の図-47 及び、p. 47 の図-52 にあるように、駅周辺の市街地以外の部分は原則として「緑地・農地を中心とした土地利用」であることを、p. 34 及び p. 47 の本文に明確に表記すべきである。そうしないと、駅周辺は単に「賑わいの差」があるだけだと、市民から誤解されるおそれがある。</p>	<p>ご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 3 都市構造 (2) 都市構造の考え方 ウ 目指すべき都市構造 ②郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造に含まれていると考えます。(P.45)</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
84	<p>5. p.46 「都市構造図」には、「都心・臨海周辺部」だけで「郊外部」が表示されていない。「都心・臨海周辺部」以外の白地の部分が「郊外部」ならば、そのように注記すべきである。p.53 「ゾーン別土地利用の方針図」だけで「郊外部」の表示は不十分。</p>	<p>郊外部を図示することにより図が煩雑になることなどから、このような表示としたものです。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
85	<p>また、p.76 「都市環境の方針図」に、「都筑区の緑道・早濑川を連結させた地域」を「緑の11大拠点」として図示していただきたい。今や「北部方面」における貴重な緑の資源である。</p>	<p>「緑の七大拠点」及び「緑の10大拠点」の表現は、「横浜市水と緑の基本計画」及び「横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)」に基づいています。</p> <p>なお、いただいたご意見については、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p>
86	<p>3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針について</p> <p>・今や、みどりと生き物(特に身近な生き物)の減少は人間がともに暮らせるかどうかの指標になってしまう程、危機的な状況であることを念頭においてすべての方針を立てるべきである。</p>	<p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 3 都市環境の方針 3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針に含まれていると考えます。(P.72以降)</p> <p>なお、本市では、『横浜市水と緑の基本計画』及び『横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)』、『横浜生物多様性行動計画』に基づき、水と緑、及び生物多様性の保全、再生、創造に取り組んでいます。</p> <p>さらに、いただきましたご意見につきましては、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p>
87	<p>P72 ヒートアイランド現象の緩和には、緑地(農地も含む)の保全が重要であると実感している。環境科学研究所の測定からも横浜市南部(円海山周辺)緑地の気温が都市部より低い結果が出ている。しっかりとずれることなく緑地の保全を実行してほしい。</p>	<p>本市では、『横浜市水と緑の基本計画』及び『横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)』に基づき、緑の減少に歯止めをかけ、市民とともに身近な水や緑を保全・創造し、将来にわたって緑の総量と質の維持・向上を進めています。</p> <p>ご意見につきましては、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。(P.72)</p>
88	<p>P72 「生物生息状況の基礎情報を収集し、データ</p>	<p>いただいたご意見につきましては、関係部署において</p>

	<p>ベース化するとともに、市民参加による生き物調査を展開します。」</p> <p>“いないもの調査”の視点をという新聞に載った投稿を読んだ。スズメ、ツバメ、ヒバリ、トンボ、アリなど身近な生き物が減少している。“いるもの調査”はよく行うが、“いないもの調査”を行うことで、何気なく見過ごしてしまっている身近な自然の異常に気付き、自然と人間との関係を知る機会になるのではないか。</p>	<p>情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>(P.72)</p>
89	<p>2. 改定素案 P.57,58 ゾーン別土地利用の方針 北部地区 南部地区</p> <p>「高経年化した大規模住宅団地等の建て替え」</p> <p>北部地域の郊外の戸建て地域については現在も代替需要があり、建替え住み変わりがおこなわれ、若い世代が流入している。住宅の再生による地域更新という点からは、むしろ大規模住宅団地の方が再生が困難で、地域力の劣化の原因となる恐れが多い。</p> <p>これら団地の再生こそ地域力アップとなるため、あるていど「私権を制約した強力な再生策」を望むものです。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、関係部署と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
90	<p>3. 改定素案P.84 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針</p> <p>「高齢者労働力による産業の活性化」</p> <p>少子高齢化は宿命とは言え、これに対する対策は、多子化と扶養対象の高齢者の減少が基本となります。プランの実現に向けた市民の役割については述べられていますが、一步踏み込んだ、高齢者の雇用促進による高齢者の労働人口化、さらには経済の成長策をここに方針として入れていただけないでしょうか。</p>	<p>少子高齢化時代における活力ある経済社会の実現については、国の産業構造委員会において検討が進められており、平成23年6月に中間取りまとめが公表されています。</p> <p>いただいたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
91	<p>2. 「2025年に向けた都市づくりの課題」の⑤交通基盤の合理的な整備、更新を行うとしていますが、我々が住んでいます瀬谷区は前計画でも都市計画道路の整備率が市内の区でも最下位グループでした。今回の計画でも50%以下で最下位グループになって居ます。横浜市の地域間の格差を解消する努力はなされたのでしょうか。また今回の計画で格差解消の計画をどのように示されているのでしょうか。</p>	<p>道路網の整備につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ①道路ネットワークの整備推進」(P.64)にあるとおり、地域的なバランスに配慮しつつ、事業効果が早期に現れるよう事業を推進していくこととしていますが、いただいたご意見につきましては、事業推進上のご意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
92	<p>3. 計画全体としてはよくまとまっていると思いま</p>	<p>都市計画マスタープランは、市域全体の都市の将来像</p>

	<p>すが、個々の具体的対策に関してはあいまいとしていて何をどのように行うのか判りません。いくつかの事例でも結構ですので具体的な姿を示して頂きたい。</p>	<p>や都市づくりの方向性について示したものであり、この計画により直接に事業や施策が行われるものではありません。</p> <p>なお、いただいたご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
93	<p>都心部の強化も大切ですが、郊外の住宅地も安心して住み続けられる街づくりを進めてください。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
94	<p>都市交通の方針図（鉄軌道）について 2020年以降人口減となり、それまでに相鉄～JR連絡線ができるというのに、横浜環状鉄道が建設予定とは驚き。大赤字必至ではないか。 役所はいったん計画した案はどんな環境変化があろうとも推進しようとする傾向があるが、需要予測を適宜見直すようにしていただきたい。</p>	<p>横浜環状鉄道につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 4 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、今後事業化を検討する中で、いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p>
95	<p>日々の生活や都市の活力を支えるのは、なんと言っても道路だと思う。 道路整備と保全に全力をあげてほしい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の都市交通政策における参考とさせていただきます。</p>
96	<p>横浜市においても、少子高齢化の進展は市の社会経済構造に大きな影響を与えており、市民感覚としては「住み続けたいまち」としての魅力が低下傾向にあり、生活感としては「住みやすいまち・横浜」が今後どんどん地盤沈下してゆくのではないかと不安を感じている。 かかる現状において、都市計画マスタープランは総花的で抽象的なものではなく「市民に解りやすく、市民に希望を与えるもの」であることが望まれる。 一方横浜市の財政事情は楽観視できない状況にあり、またインフラ施設改修は待た無しの事態を呈しているため、「リスク&ベネフィット」の理念など財政的視点を考慮する必要があるのではないかと。 策定された本プランに基づき、次のステップとして各区プラン策定作業に移行するが、多くの区民が関心をもって「私たちの住みやすいまちづくり」の議論に参加される仕組みづくりが重要と考える。</p>	<p>都市計画マスタープランは、市域全体の都市の将来像や都市づくりの方向性について示したものであり、この計画により直接に事業や施策が行われるものではありません。</p> <p>なお、記載内容の考え方については、改定素案の第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成 6 構成と記載内容の考え方の部分等に含まれていると考えます。</p> <p>また、区プランについては、各区の実状に応じて、順次改定をします。ご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
97	<p>・横浜市は国際都市としてのイメージはあるが、現状では魅力にあふれる国際都市とは言えない。そのため外国人が横浜に住みやすい環境整備を行政主導で行うと共に、外国人にとって横浜が魅力的な観光都市として評価される仕組みづくりが必須である。 (在住外国人に対する安全・安心対策も必要とな</p>	<p>観光施策については、改定素案の第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針 5-2 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤の強化の方針 (1) 都心部の活力、競争力の向上 (P.82、83) の部分に含まれると考えますが、いただいたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>

	る)	なお、横浜市の観光・MICE施策についての具体的な行動計画は、平成23年1月に「国際観光・MICE都市の実現に向けたアクションプラン」として取りまとめているので、ご参照ください。
98	<p>・横浜は観光都市であり、文化都市としての資源があると謳われているが、これは妄想に過ぎない。横浜の立地条件からアクセス拠点としてのポテンシャルはあるが、魅力的な観光資源に乏しいのが現実である。従って観光都市を目指す場合は東京・鎌倉市・箱根と一体化したものでなければ現実性はない(カジノなど大規模なアミューズメント施設が必要となる)。</p>	<p>観光施策については、改定素案の第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針 5-3 MICE・観光の機能強化 (1) MICE誘致・開催支援促進のための機能強化 (P.86) の部分に含まれると考えますが、いただいたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、横浜市の観光・MICE施策についての具体的な行動計画は、平成23年1月に「国際観光・MICE都市の実現に向けたアクションプラン」として取りまとめているので、ご参照ください。</p>
99	<p>2. 都市交通の改善</p> <p>・横浜を東西につなぐ横浜線(特に中山と長津田)は2050年には高架とし、駅による町の分断をなくし、駅周辺の利便性を向上させる。</p>	交通政策に関するご意見として関係部署で共有し、今後の参考とさせていただきます。
100	・コンパクトな市街地を含め大胆なマイカー規制をする。	いただいたご意見については、今後の交通政策を進めるに当たっての参考とさせていただきます。
101	・マイカーが無くても生活できる公共交通を整備する。	いただいたご意見については、今後の交通政策を進めるに当たっての参考とさせていただきます。
102	・電柱の地下配置を促進する。	いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 4 都市の魅力の方針 4-2 都市デザイン及び創造都市の取組による魅力向上の方針 (1) 横浜の個性を生かした都市空間の形成 ③ 公共空間のデザイン演出 (P.79) や6 都市防災の方針 6-2 被害を最小化するための減災都市づくりの方針 (2) 都市の耐震化の推進 ② 都市基盤施設及びライフラインの耐震化 (P.92) などに含まれていると考えますが、いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。
103	・自転車利用を促進する。	いただいたご意見については、今後の交通政策を進めるに当たっての参考とさせていただきます。
104	<p>3. 少子高齢化社会の持続可能化</p> <p>・「駅を中心としたコンパクトな生活拠点」は、多世代が共生できる仕組みづくりが必要である。</p>	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
105	・子ども達や老人が交流する憩いの場を多く作り交流コミュニティとする。 また、移転や売却で空いた土地を活用し、子どもたちが遊べる場所や緑地	概要版パンフレット3ページの図はあくまでイメージを表したものとなっています。いただいたご意見については、関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせ

	を多数作る。(概要版 3P の黄色部分には緑地をもつと増やしてほしい)	ていただきます。
106	・元気な高齢者が「住みやすいまち」の担い手として活躍できる仕組み(NPO など)づくりを更に推進し、地域の活性化を図る。	いただいたご意見の趣旨については、改定素案の第5章 プランの実現に向けて 1 都市づくりの主体と役割分担 (1) 市民の役割 (P.96) の部分に含まれていると考えます。 また、いただいたご意見は本市の関係部署と情報共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。
107	・P36「⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」では、近年ヨーロッパ諸国の主要都市であらためて基幹的な交通手段として注目されているLRTの導入について全くふれられていない。地球温暖化、また新しいエネルギー政策のベースとなるべき省資源、コンパクトなまちづくりの有効な交通手段としてLRTの導入を図るべきではないか。	LRT は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現 の「バス等地域の足となる公共交通」の部分に含まれていると考えており、地域の公共交通の選択肢の一つとして検討する必要があると考えています。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
108	・P40に「首都圏は、一国に相当する人口や経済を有する」との記述があるが、横浜自身が一国に相当する人口を有していることの自覚と状況分析が欠落している。一国に相当する人口と経済規模をふまえ、高速道路網の整備など 旧来型の「都市づくり」から、緑豊かな住環境の整備、高齢化および子育て環境の整備をもめざし郊外住宅地における公共的移動手段の整備など、暮らしやすさをベースとする環境都市づくりをめざすべきである。	いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標 ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成 (P.33)、⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現 (P.36)、第4章 部門別の方針 1 土地利用の方針 1-3 ゾーン別の土地利用の方針 (4) 郊外部 (P.56~59) の部分などに含まれていると考えます。 なお、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
109	従来型の都市計画マスタープランはもはや時代遅れ。 相変わらずハブ港とかで高速道路網の整備を中心に行っているが横浜港はコンテナ取り扱いでも世界で30位以下である。 そこにしがみつくと、防災・減災対策の強化により陳腐化したインフラの再整備を中心とし、少子高齢化に向けたプランを早急に立案、実行していくことが市民への幸福度を増すと考える。	防災・減災対策については、改定素案の第4章 6 都市防災の方針 6-1 都市防災の基本方針 (P.90)、6-2 被害を最小化するための減災都市づくりの方針 (P.91) 及び第3章 都市づくりの基本理念と目標 3 都市構造 の部分などに含まれていると考えますが、ご意見の趣旨は関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。(P.38~47)
110	また、災害が発生する前にボランティアセンター等の設置をして、災害が発生した際の混乱をできるだけ少なくできるようなシステムの構築が必要ではないかと考えました。	いただいたご意見につきましては、今後の防災計画等の参考にさせていただきます。

111	<p>p 3 1④計画的・効率的な・・・</p> <p>この14行目「良質で持続可能な住環境」とは、具体的に「どのような住環境」なのでしょう。カタカナで書けばサステナブル=持続可能な社会なのでしょうが、「持続可能な住環境」というのはどのような環境なのか、一般的には全く理解できません。</p> <p>また、その2行下の「空家の発生に起因する」とありますが、そもそも空家対策をどうするかが先に述べられるべき問題ではないでしょうか。</p>	<p>いただいたご意見の趣旨は、「良質で持続可能な住環境」については、改定素案 第3章 都市づくりの基本理念と目標 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成 (P.33～34)、第4章 部門別の方針 1-3 ゾーン別の土地利用の方針 (4) 郊外部 (P.56～59) に、「空家対策」については、第3章 都市づくりの基本理念と目標 3 都市構造 エ 本市におけるコンパクト化を進める上での特に重要な視点 ○郊外住宅地の低密度化や縮退に関して (P.39～40) の部分に含まれていると考えますが、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
112	<p>意見</p> <p>①今後も続く経済の低迷、人口減少化、高齢化の将来社会を見据えて、20年、30年以上も前の計画された大規模費用を要する都市計画は、今回、以下2項目を見直して貰いたい。</p> <p>1. 高速横浜環状線他の高速横浜環状路線の凍結、見直し。</p> <p>2. 元町から上大岡方面の横浜環状鉄道計画。</p> <p>10年以上を経て、財政面での改善が行われるようになれば、その先を見据えて再計画すればよい</p>	<p>1 市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進していきます。</p> <p>2 横浜環状鉄道の元町～上大岡間につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 4 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、今後事業化を検討する中で、いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p>
113	<p>①職住近接が大切です。</p> <p>②その為には徒歩圏を主体とした構想が必要と思います。</p> <p>③機能集中ではなく分散の考えを入れて・・・。</p> <p>④人間主体で・・・、産業や生産のための都市ではなく・・・。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
114	<p>人口減少によりバス路線の採算性が悪くなり、廃止される心配があります。</p> <p>そうなれば駅から離れた地域では、自動車を運転できない高齢者や児童は大変不便になってしまいます。きちんと地域交通を守る政策を望みます。</p>	<p>地域交通を守る政策につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (3) 駅を中心としたコンパクトな市街地形成に向けた地域交通施策の展開 ① 地域の足としての路線バスの維持・充実 に示しており、いただいたご意見は今後の地域交通施策の参考とさせていただきます。</p>

115	<p>土地利用 基本方針の2つめ、地域の現状を踏まえた・・・云々</p> <p>地下鉄片倉町駅があるのに、市街化地域のため住宅地として利用されていない。緑化も必要だが場所による。駅の近くが住宅地として利用できるなら交通機関利用方法も変わってくる。通勤等も車から公共機関の交通に変わる。例えば片倉3丁目近辺は駅にも近いのに調整池のため住宅として利用できない。市税の関係からみてももったいない。</p> <p>調整区域に昔から住んでいる人、それから最近住むようになった人の都市計画税はどのようになっているのでしょうか。道路水道等公共関係のものを利用しているのは都市計画税を納めている人と同じではないですか。</p>	<p>区域区分（線引き制度）に関するご意見として、関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
116	<p>新横浜地区は、鶴見川低地の軟弱な地盤にあり、地震・津波・洪水などの防災条件はきわめて悪く、副都心・都心の立地には不適當です。新横浜駅はJR東海道新幹線とJR横浜線・横浜市営地下鉄およびバス・タクシーの乗りかえ拠点として、新横浜駅北側は業務・商業地区、新横浜駅南側は緑地にめぐまれた住宅・学校・公園地区として、歴史的環境を保全するべきです。</p> <p>新横浜地区は、副都心・都心と計画するのではなく、横浜アリーナ・新横浜スタジアムをも活用して、文化・スポーツのまちとして、住宅・学校・業務・商業・交通の拠点とするべきです。</p>	<p>防災計画に関するご意見については、関係部署と共有し、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p> <p>また新横浜地区の位置付けについては、改定素案の第4章 部門別の方針 1 土地利用の方針 1-3 ゾーン別の方針 (1) 都心部 ②新横浜都心 (P.54~55) 及び第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針 5-2 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針 ⑤新横浜都心の機能強化 (P.83) などに記載していますが、いただいたご意見については、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>
117	<p>私の住まいは現在P4の郊外住宅地と思う。</p> <p>ここに突然、敷地をどんどん①細分化する②中高層建物の出現③住宅及び小規模小売店舗に限定④大駐車場⑤福祉施設（ケアホーム・グループホームなど名称の如何を問わず）などが例外規定をつくり（適用して）出現（建築可能）することがないように。</p>	<p>いただいたご意見を関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
118	<p>中山からの地下鉄を二俣川へ結んでください。</p>	<p>横浜環状鉄道の中山～二俣川間につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、今後事業化を検討する中で、いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p>
119	<p>都市計画マスタープランがどのようなものか知らな</p>	<p>道路網の整備につきましては、第4章 部門別の方針</p>

	<p>いが、本改定素案を読んで、私のような未発展の郊外（鴨居）に住むものにとって、足が地についていないプランの羅列という印象である。</p> <p>駅周辺は歩道もなく、計画道路の着工はいつまでも凍結。</p> <p>都市づくりはもっと地道なところ、既に計画済のところの実行から始まるのでは。</p>	<p>2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ①道路ネットワークの整備推進(P.64)にあるとおり、地域的なバランスに配慮しつつ、事業効果が早期に現れるよう事業を推進していく予定ですが、いただいたご意見につきまして、今後の参考とさせていただきます。</p>
120	<p>「駅を中心としたコンパクトな市街地・・・」</p> <p>新たな駅を作って市街地を1km圏内になる様にするというなら判かるが、そうでないのにこのようなものを書く神経がわからない。</p> <p>●1km外のエリアを行政が切りすてる様に見える。(多くの人は1km外に住んでいる。)</p>	<p>今後、本市においても、更なる高齢化や将来の人口減少が予測されている中で、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。</p> <p>このため、改定素案では、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を、都市づくりの目標として掲げています。(P.33)</p> <p>なお、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
121	<p>環境にやさしい交通体系の形成</p> <p>地下鉄グリーンラインの日吉又は鶴見から先を羽田に向けると利便性にも良い</p>	<p>・横浜環状鉄道の日吉～鶴見間につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強に示しています。</p> <p>・羽田方向への延伸につきましては、運輸政策審議会答申路線ではないことから計画路線への位置付けは困難ですが、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
122	<p>市内輸送が中心となる鉄道路線の輸送力増強が必要ではないだろうか。具体的には</p> <p>①ほぼ終日に亘る横浜線の京浜東北・根岸線への乗り入れ本数の確保</p> <p>②ブルーラインの速達列車の運転</p> <p>③計画に進展が見られないグリーンラインの延伸を検討してもらいたい。</p> <p>「相鉄線が都心と直通運転を開始すれば便利になる」と安易に考えていたら、夜間人口・昼間人口共に都心へ流出していくおそれがあるのではないかと。</p>	<p>・いただいたご意見の①と②の鉄道の輸送力増強につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に関連していると考えますので、いただいたご意見は今後の参考とさせていただくのと併せ、運行に関することですので、鉄道事業者に伝えてまいります。</p> <p>・いただいたご意見の③の横浜環状鉄道につきましては、改定素案の第4章 部門別の方針 2 都市交通</p>

		<p>の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備 ③ 鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、今後事業化を検討する中で、いただいたご意見を参考とさせていただきます。</p>
123	<p>第3章 都市づくりの基本理念と目標 2 都市づくりの目標</p> <p>① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成</p> <p>[意見]</p> <p>駅を中心としたコンパクトな市街地の形成を進めるためには、「1Km 以内の徒歩圏」から外れる人にとってどのような対応を取るのかを明確にして頂きたい。</p> <p>特に、横浜に特有な急坂の上や下に居住する人たちは、駅にたどり着こうにも公共交通機関が無い場合が多く、日常生活を送るにも困惑している状況にある。</p> <p>高地や低地から駅周辺への住み替えを促進するとしてどのような方法を取るのか。</p> <p>公共交通機関がコストの面で新設増設できないことが多いことへの対処方法など。</p>	<p>今後、本市においても、更なる高齢化や将来の人口減少が予測されている中で、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。</p> <p>このため、改定素案では、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を、都市づくりの目標として掲げています。(P.33)</p> <p>具体的な施策については、ご指摘のような方々への対応も含めて、地域の特性に応じた取組を進めていきます。</p> <p>なお、いただいたご意見は、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

④その他

No.	ご意見	本市の考え方(案)
124	<p>高速横浜環状南線は国及び横浜市の財政を考えると建設を中止すべき道路です。即ち横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に現在の横浜環状4号線は改修計画が進み、また交通量の減少から渋滞は発生していません。</p> <p>未改修区間を早期に完了させて下さい。必要のない高速道路の建設は財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策がされていません。特に自動車の排気ガス(CO2、NO2、PM2.5等)対策は不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p> <p>以上</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
125	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス(CO2、NO2、PM2.5等)対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
126	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築する</p>

	<p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>ことによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
127	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
128	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るた</p>

	<p>策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>め、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
129	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
130	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
131	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築する</p>

	<p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>ことによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
132	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
133	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るた</p>

	<p>策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>め、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
134	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
135	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
136	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築する</p>

	<p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>ことによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
137	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
138	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るた</p>

	<p>策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>め、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
139	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>このように、必要のない高速道路の建設は、財政赤字を増大させます。</p> <p>道路計画地域は、緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策が、されていません。</p> <p>特に、自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は、不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
140	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
141	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築する</p>

	<p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>ことによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
142	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
143	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るた</p>

		め、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。
144	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
145	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
146	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築する</p>

	<p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>ことによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
147	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
148	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るた</p>

		め、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。
149	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
150	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
151	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築する</p>

	<p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>ことによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
152	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止すべきである。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
153	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地を縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るた</p>

		め、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。
154	<p>①高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。</p> <p>今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p> <p>②今後我が国は人口減少、高齢化の急促進で社会基盤が激変します。自動車交通量も大きく減少しますので大型自動車専用道路は不必要な道路になります。</p> <p>従って横環南線計画は中止し本素案より削除すべきです</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
155	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「ゾーン別の土地利用の方針」に反する道路です。</p> <p>即ち、横浜市はゾーン別の土地利用の方針として「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
156	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「ゾーン別の土地利用の方針」に反する道路です。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社</p>

	<p>横浜市はゾーン別の土地利用の方針として「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが、高速横浜環状南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>横浜環状南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
157	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「生活環境保全の方針」に反する道路です。</p> <p>即ち、横浜市は、ゾーン別の土地利用の方針として「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は、中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
158	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「ゾーン別の土地利用方針」に反する道路です。</p> <p>即ち横浜市はゾーン別の土地利用の方針として「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全</p>

		<p>対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
159	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「ゾーン別の土地利用の方針」に反する道路です。即ち、横浜市はゾーン別の土地利用の方針として「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが横浜環状南線は優良な住宅地を縦断し自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って高速横浜環状南線の建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
160	<p>高速横浜環状南線は横浜市の「生活環境保全の方針」に反する道路です。横浜市は生活環境の方針として「公害防止に向けた取組の推進」を掲げていますが高速横浜環状南線は優良な住宅地を縦断し自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>横浜環状南線は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
161	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「ゾーン別の土地利用の方針」に反する道路です。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社</p>

	<p>即ち、横浜市はゾーン別の土地利用の方針として「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止をするべきです。</p>	<p>会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
162	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要がない道路です。</p> <p>即ち、「公害防止に向けた取り組みの推進」、「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止をするべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
163	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「生活環境保全の方針」に反する道路です。</p> <p>即ち、横浜市は生活環境の方針として「公害防止に向けた取り組みの推進」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止をするべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全</p>

		<p>対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
164	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>又南線は横浜市の「生活環境保全の方針」に完全に反している道路です。</p> <p>即ち横浜市は生活環境の方針として「公害防止に向けた取り組みの推進」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
165	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「生活環境保全の方針」に反する道路です。</p> <p>即ち、横浜市は生活環境の方針として、「公害防止に向けた取り組みの推進」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止をするべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>

166	<p>高速道路計画について、「よこかんみなみ」が度々ポストに入るが、環状4号線、3号線の整備を優先すべきです。特に3号線を1国と接続する工事を優先して頂きたい。</p> <p>圏央道は平塚までの完成で東名1、及び2と接続すれば、横々に通じているので南線は必要ない。今更なく</p> <p>ても間に合う高速道路は建設すべきではない。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
167	<p>東海道は国道一号で国の大動脈であり、大幅な拡幅整備すべきで、横環南線のような高速道路は不要である。まず高規格道路ではなく、限られた予算を効果が大きく、住民の為になる部分に投資すべきだと思う。よろしく願い致します。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
168	<p>横浜市都市計画マスタープラン改定に伴う意見を述べます。</p> <p>日本全体が少子高齢化に向かって急速に進み国も横浜市も財政が逼迫している現在、巨額な費用がかかる高速道路の建設は時代の流れに逆行しています。現在、過去に建設した多くのインフラが補修や更新の時期になり、多くの費用が必要です。このような状況で高速横浜環状南線の建設を進めるのは少ない財政を有効に使う趣旨に逆行しています。横浜環状南線を建設するより市民生活を充実させるシステムや施設に金を使い少子高齢化社会に対応できるようにすべきです。従って高速横浜環状南線の建設には反対です。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
169	<p>南線は環状4号線の渋滞緩和に寄与するということが従来より主張されているが、そうではないことがこの2、3年間の4号線の交通の流れをみてもはっきりしてきている。</p> <p>私共がこの地に来た当時、4号線は建設当時のままの姿であり、渋滞はひどかった。しかし現在子供の数も減少し、車もそれにつれて減少し高速道路の必要性はないと考える。また近年大地震による被害が各地で報告されている現在、平穏に暮らしている我々の生活を破壊することが明白な高速道路を建設することは絶対に許せることではないと考える。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
170	<p>少子高齢化、地球温暖化、大気汚染と騒音、赤字財</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消し</p>

	<p>政、社会保障関係費用の増大、消費税による増税、原子力問題、世界経済の行き詰まり等価値観の変化とゆれ動いている。</p> <p>このような状況下で横浜環状南線は、費用対効果を再度見直す必要があると思います。</p>	<p>ておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、公共事業の効率性及びその実施過程での透明性の一層の向上を図ることを目的とした再評価を実施しています。通じて、その実施に当たっては第三者の意見を求める諮問機関として学識経験者等から構成される委員会において審議を行い、事業完了後の効果等を確認しています。総事業費及び妥当性並びに費用便益性を客観的に評価しながら事業を進めています。</p>
171	<p>横浜環状南線計画は中止すべきである。</p> <p>理由 1. 大気汚染、騒音、地盤沈下など大変な公害道路である。</p> <p>2. 横浜市地震マップで南線沿線は南関東地震で震度6.5の強震地帯となっており、ここに6車線のトンネルを掘削するのは住民の生命、財産への重大な脅威</p> <p>3. 横浜ハブ港と東名をつなぐのは、北西線が最も近く、これができれば南線は不要である。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
172	<p>横浜環状南線 反対</p> <p>公害道路は絶対中止してもらいたい。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きに</p>

		<p>において環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
173	<p>高速道路環状南線は、横浜市の財政を考えると、建設計画を中止すべきです。</p> <p>その第一の理由は横浜市の財政赤字は膨大であることです。</p> <p>高速道路の建設中止等をせずに放漫経営を続けると、横浜市は夕張市のように破産し、その立て直しに地方税の増税や市職員の定数の削減等を実施せざるを得なくなります。</p> <p>従って、南線建設計画は中止をするべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
174	<p>高速横浜環状南線は環境アセスメントが完了していない道路です。自動車の排気ガスに含まれるPM2.5は肺から血液に溶け込み脳にまで達すると云われており、その発がん性や胎児への影響が危惧されています。現在PM2.5に関する環境基準の告示が出されましたが高速横浜環状南線については環境アセスメントが実施されておらず、実施の意思もないようです。</p> <p>高速横浜環状南線の建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
175	<p>一. 横浜環状南線は建設する必要がない道路です。</p> <p>一. 横浜環状南線の近く横浜横須賀道路があり、バイパス道路として必要としています。現地に住んでいる人達には、何も必要としない道路場所になって住宅街の真中にトンネルを掘ってまで必要があるとは思えません。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
176	<p>横浜市に住んで良かったと思える市民、誇れる市民</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消し</p>

	<p>になりたい。都市計画構想も、タテマエ論ではなく、市民、住民の立場に即した具体的な構想を計画してもらいたい。特に横浜南環状線の計画は、いまの時代の日本にふさわしくない愚劣な計画である。もっともっと市民、住民の意見を巾広く聞き、是正していただきたい。</p>	<p>ておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
177	<p>高速横浜環状道路計画について、都市計画マスタープランから、除外して下さい。</p> <p>(理由) 日本は、かつての経済成長型から 20 年以上も低迷し続けており、もう、昔のような右肩上りの経済成長は起り得ない。</p> <p>加えて人口が減少化に入ってきて、横環南線のように、昔に計画された大型プロジェクトは見直して行くべきである。</p> <p>国・地方行政がこれ以上の負債を増やしてはいけない。</p> <p>子・孫の幸せの為に、中止すべきである。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
178	<p>高速横浜環状南線</p> <p>環境にも優しくなく、自然を破壊し、若者が車離れしている昨今でもあり、高齢化社会に逆行する莫大な費用をかけている。</p> <p>福祉や震災地にその費用を使っていたきたい。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
179	<p>前略</p> <p>概要版パンフレットを見ての意見です。期限が迫っていてすみません。</p> <p>ただきれいごとが述べられていると思いました。”社会状況の変化”をみても多くの費用が必要だと思のですが、抽象的な考えが述べられているばかりで、予算(費用)のことには触れていません。</p> <p>実は昨年の大震災の復興に対して莫大な費用が何年も必要な時に、相変わらず整備新幹線や高速道路計画を凍結(中止がなお良いが)もせずに予算化するとは何事か!とっていました。</p> <p>今回の横浜市のプランでも高速横浜環状南線などの凍結(中止)には触れず、”環境をまもる交通...”など、相変わらず甘い文言を並べているだけ!</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは、市域全体の都市の将来像や都市づくりの方向性について示したものであり、この計画により直接に事業や施策が行われるものではありません。</p>

	<p>便利になる、横浜市の分担予算はそれほどでもない、緊急時の交通路になる、産業の活性化に寄与する、などなど、いくつか理由はつくのでしょうか。その程度の理由で、緑の環境、生活環境を少なくとも損傷する道路に、4, 300億円も投じるべきとお考えでしょうか？</p> <p>今からでも遅くないと思います。莫大な費用を掛け、周辺の人々に迷惑をかけるようなことはまずは凍結（中止）するべきではないでしょうか。国の事業だとほったらかしにせず、まずは横浜市が動いて下さい。</p>	
180	<p>横浜環状道路南線は20年以上前のバブル期に計画された道路であり、その後人口減少、車離れ、財政悪化を考慮すればまったく無駄な道路と言える。又、予定地は盛土で形成されている住宅地が多く、巨大トンネル工事による地盤沈下、地すべりは必至である。市民の住環境を守る都市計画であるべきだ。多くの沿線住民が様々なデータを基に道路建設反対運動を続けている。市は市民を騙すことなく真摯に受けるべきだ。今回の「市民意見募集」が形式的なものであってはいけない。時代を先読みして、横環南線建設計画を白紙に戻す決断を期待します。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
181	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「ゾーン別の土地利用の方針」に反する道路です。</p> <p>即ち、横浜市はゾーン別の土地利用の方針として「郊外住宅地：豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>また、地下深くトンネルを通す事により、盛土地帯である我々が住む庄戸地区が地滑りや、崩落を起こす可能性も高いと思われる。</p> <p>従って、南線建設計画は中止をすべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るた</p>

		め、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。
182	環境破壊の横環南線は” いらない”	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
183	<p>横浜環状道路と呼称するが、計画発表から 25 年経過しても、横浜市西側区間の道路計画はない。環状にならない計画を市全域の交通の円滑化に欠かせない道路計画と詐称するのはいかがなものか？</p> <p>財政再建団体寸前の市が生活道路もなおざりにして 600 億も負担して静謐な住宅専用地域の真ん中を巨大トンネル高速道路を作る必要は今やまったく無意味な投資である。平行する 4 号線の拡幅整備に貴重な資金を使うべきである。道路利権のための計画からすみやかに脱却すべし！</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、西側区間については、改定素案の第 4 章 部門別の方針 2 都市交通の方針 都市交通の方針図（高速道路）(P.66) に記載しています。</p>
184	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要がない道路です。</p> <p>都市づくりの目標にかかげている人にやさしく地球温暖化や地域特性に応じた土地利用には程遠い計画です。横浜市の財政赤字を考えるとこれ以上子孫に負の遺産を残すことがないようにして下さい。</p> <p>地域の人の意見を聞き地球にかげがいのない緑を守っていただきたい。南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
185	④「高速道路横浜環状南線計画」について 羽田空港ハブ化（中期計画 P37）対応計画は羽田	市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社

	<p>空港、横浜港、横浜中心部を通る横羽線と東名高速道路を短距離で結ぶ北線と北西線により南線の建設は必要ないと考え更に横浜市の財政を悪化するので中止を提案します。世界的に経済状況が悪化又は停頓する時代に入った 10 年と考えるのが必要と考えます。</p>	<p>会的損失は大きな課題となっています。 その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
186	<p>もういいかげん、税金の使い道を真剣に考えてはどうですか。 横浜市は財政赤字は膨大な上、無理に住宅地を縦断して、地盤沈下の危険や自動車公害をまきちらす道路など、必要ない。 市民が一生懸命働いて納めた税金を無駄に使ってほしくない。 他に使うべきところはたくさんあるはず。 南線建設計画は、断固中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。 その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。 なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。 また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
187	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要がない道路です。 即ち、横浜市は財政赤字は膨大であり高速道路の建設等をせずに放漫経営を続けると、横浜市は夕張市のように破産し、その建て直しに地方税の増税や市職員の定数削減等を実施せざるを得なくなります。 従って南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。 その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
188	<p>高速横浜環状南線は、横浜市は財政を考えると建設計画を中止すべき道路です。市の財政赤字は膨大であり、高速道路の建設中止等をせずに放漫経営を続けると、横浜市は夕張市のように破産し、その建て直しに地方税や市職員の定数削減などを実施できなくなります。 南線は横浜横須賀道路のバイパスになりますが横浜横須賀道路はバイパス道路が必要とするほど、渋滞していませんので、南線を建設する必要がありません。 必要のない道路を造って私達の生活に破たんを起こ</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。 その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>

	<p>す様な計画は中止すべきです。</p>	
189	<p>高速横浜環状南線は、下記の理由で建設を中止すべき道路である。</p> <p>記</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 現状の良い住環境を維持することが最優先である。 2. 高度成長時代の計画をその儘建設することは、絶対反対である。 3. 現在は、少子高齢化・若者の車離れ・人口減少の時代である。 4. 国・市の財政をこれ以上悪化させてはならない。 5. 北線と北西線が出来れば南線は、必要ない。 6. 将来万が一渋滞が起きた場合は、環状4号線の拡巾改良工事で充分である。 7. シールド工法は、地下水脈への悪影響による地盤沈下が心配である。 8・旧「国鉄」の赤字は、税金で精算されたが、将来道路建設会社はその二の舞にならない様にすべきである。 以上 	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
190	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、建設を中止すべき道路です。</p> <p>〔北線・北西線ができること。 現在の環状4号の改修、交通量の減少など。 南線の排気ガス対策が不十分〕</p> <p>などの理由から、南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
191	<p>高速横浜環状南線は横浜の財政は大赤字であり、無駄な道路に使う必要はない。</p> <p>生活に役立つ道路になるはずはなく、公害をまきちらし、生活環境に全くよいはずはない。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による</p>

	<p>今後は人口も減るし、現在使われている道路にも工事をしなくてはいけないだろうから新たに道路をつくっていくお金など考えられないので建設は中止すべきである。</p> <p>住民無視の道路はいらない。</p>	<p>人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
192	<p>南線沿線は大地震発生確率の高い危険地帯であり、周辺道路の渋滞緩和に寄与するのですか？</p> <p>高速横浜環状南線は建設する必要がない道路です。</p> <p>即ち、南線は横浜横須賀道路のバイパスになりますが、横浜横須賀道路はバイパス道路を必要とするほど渋滞はしていませんので、南線を建設する必要はありません。</p> <p>従って、南線建設計画は、中止をするべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
193	<p>高速横浜環状南線は、数え上げれば際限無いくらい欺瞞に満ちた道路で作る価値のない道路です。</p> <p>環境破壊ひとつをみても、現在の豊かな自然によって癒されている身心に大きな打撃を受けます。</p> <p>横浜市の膨大な財政赤字からしても南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
194	<p>高速横浜環状南線は、国及び横浜市の財政を考えると、昨年3月11日に起きた東日本大震災から、復旧復興が出来ていないのに、なにも不自由していないところが、なぜ莫大なお金をかけて、道路</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による</p>

を作ろうとするのですか？

私は昨年の東日本大震災で壊滅的な被害を、受けた福島県南相馬市を故郷を持つ輩ですが、この度東日本大震災後 3 度めの帰郷でしたが、1 回めは大震災後 60 日めでしたがその時は市民が遠くに避難して、いるのは高齢者や行政関係者くらいで、これからどうなるのかと考えると、恐ろしくなりましたが、南相馬市は福島第一原発から 30Km 以上離れているため、非常に中途半端のため住民も戸惑っているのは確かのように、2 回めの帰郷は、1 年過ぎた今年の 4 月でしたが、津波で住宅が流失された方は、仮設住宅で不自由な生活を強いられています。住宅を作りたいと言っても、高台移転とか決まらず行政の指図を待っているようですが、ガレキの処理も県外は受け入れてくれないので、うず高く積み上げていましたが、夏場は悪臭と蠅に悩まされ続けているそうです。

3 回めの帰郷は大震災から 1 年 5 ヶ月になろうとしている、7 月 21 日でしたが、帰郷する交通網は、大震災前に戻らず太平洋側の JR 線の常磐線は、広野駅でストップで国道 6 号線は広野から小高迄交通出来ず(放射線量が高いため)、常磐高速は莫大なお金をかけて、相馬市迄開通しているのに、これも放射線量が高いため広野から先は、野生動物の遊び場になっているそうですが、福島県南相馬市と相馬市は陸の孤島になってしまいました。現総理大臣は東日本大震災後に『福島の再生なくして、日本の再生はない』と言っていました。本当であればこの福島県の浜通り交通網はいち早く、解決しなければ、ならない事ではないでしょうか。横浜市もこれらを看過しないで、高速横浜環状南線のみならず、すべての道路建設計画は中止して被災地の岩手県:宮城県:福島県の復旧復興にこれらの予算を回すべきと思いますが、日本の技術なら福島県の浜通りの放射線量の高いところを防御する、トンネルとか洗車とかいろいろ方法が、あると思いますので、このままで、いると今放射線量が高いため自宅があるのに帰れない人が 16 万人もいるのですから、これらの人達の心情も忘れずに、交通網の整備のためにも原発と一緒に、再稼働しない、作らない

人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。

	<p>言葉が、この道路はいらない作らせないの合い言葉になること念じます。</p> <p>誰もが故郷がありますが、帰れたくても帰れないとなったらどうしますか？</p> <p>日本の財政赤字をこれ以上増やして、子供達に何と行って答えるのですか？</p>	
195	<p>高速横浜環状南線は、住宅地を通りぬけ、自動車公害をまき散らし、環境を乱す計画です。</p> <p>道路計画には反対ではありませんが、もっと生活に厳しい影響のある道路を止めて、鉄道など公害の少ない計画に切換えてゆくべきと考えます。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
196	<p>膨大な財政赤字を抱える横浜市が、何故不必要な高速道路の建設を中止しないのか、又住民が20年にも及ぶ反対運動をしているのに何故耳を貸さないのか理解出来ません。</p> <p>緑豊かな住宅地を縦断して環境アセスメントも実施されていない高速道路を作ることは住民の健康を奪うばかりでなく財政赤字も増々増やすばかりです。</p> <p>次世代の為にも、南線建設計画は絶対に中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
197	<p>高速横浜環状南線は建設する必要のない道路です。</p> <p>日本国の労働人口の将来に亘る減少の見込、製造業</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社</p>

	<p>各社の日本国内から海外移転が今後共も続く見込です。</p> <p>上記等が原因で日本国内の将来の物量量の増加は大きく増大する見込は少なく反対に減少傾向にあると予想されます。</p> <p>日本国内で新しく道路を建設する必要性はありません。</p> <p>現在の道路の保守・維持管理の範囲で充分と思います。</p> <p>それ故南線建設は中止をすべきです。</p>	<p>会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
198	<p>一市民として、難しい事はわかりませんが一言、いいたいです</p> <p>現在、使用されている道路以外になぜ新しい道路（高速環状南線）が必要なか気がしれません。これから高齢化もますます進むと思われるし、少子化も懸念されている今この時期に巨額の資金を使うとは、何事だといいたいです</p> <p>消費税も上がる、色々な品物の値上りと我々市民を苦しめる事ばかり。他に金の使い途がもっとあるのではないのでしょうか</p> <p>廻りから先生、先生と呼ばれている人たちは何を考えているのか理解に苦しみます</p> <p>同じような意見の人がまだまだいると思います</p> <p>無駄な税金を使わないで下さい お願いします</p> <p>もっと有意義に使って欲しい</p> <p>よって「南線建設計画」は今、直ちに中止にすべきです</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
199	<p>高速横浜環状南線はその位置付けが不明瞭であり、建設の必要性が乏しい道路であり、建設に反対である。</p> <p>南線は横浜横須賀道路のバイパスであろうが、横浜横須賀道路は特別な日（例、お盆、連休）を除いてバイパス道路を必要とするほどの渋滞はしていないためです。よって南線の機能は不用であり、本計画は中止すべきである。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
200	<p>高速横浜環状南線の建設計画に反対します。</p> <p>① 現在環状4号線の工事が進められており渋滞が緩和されつつあります。</p> <p>② 市内の緑の環境をもっと大切にしてください。</p> <p>③ 現在の財政事状を考えるとこれ以上公共工事を</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築する</p>

	<p>増やして借金を残すべきではありません。</p> <p>④ 景気浮揚策や単なる利便性のためではなく将来の街はもっと緑を増やし、住環境の整備がなされる計画として下さい。</p>	<p>ことによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
201	<p>高速横浜環状南線の建設計画に反対します。時代の要請に逆行しているからです。人口減少、高齢化社会、財政難、くらし中心の環境社会等々の流れの中で高速自動車道路は要りません。マスタープラン改定はそのよい機会です。中止こそ「公益」にかなうものです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
202	<p>改定素案に、「高速横浜環状道路南線」および「上郷・公田線」建設中止の記載を求めます。</p> <p>都市計画マスタープランにおいては、地域別構想（区プラン・地区プラン）は必要に応じて定められるとされていますが、実際にはすでに定められている上位計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」がすべて優先し、その定めは形式的なものであり、実際の効用は規制されています。</p> <p>しかし特に都市交通に置ける区域住民は、最も重要視すべき市民集団であります。その集団が有する普遍的権利すなわち「知らされる」「意見を聞いてもらう」「選択する」「安全を求める」などの意見・要望を区プラン・地区プランに前向きに改訂素案に組み入れなければ、真の「横浜市都市計画」といえません。</p> <p>横浜市は区域住民に対する官僚的、政治的意味合いを重視するこれまでの姿勢を修正見直しの上、破綻に近い横浜市の財政状況、地域住民の健康や地盤沈下等の道路公害が優先される「高速横浜環状道路南線および上郷・公田線計画は中止」とする改定素案を提言します。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
203	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>莫大な税金を使って、環境を破壊し住民を苦しめるばかりです。</p> <p>交通渋滞の解消といっていますが、環境を破壊しないで、これほど多くの税金を使わない方法を研究するのが、国の使命ではないでしょうか。</p> <p>公共交通の利用促進、自転車道路の整備等、高速道</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>

	<p>路を作る前に色々の提案があると思います。</p> <p>地球がどんどん環境破壊されているのに、あえて環境破壊を確実にしてしまう高速道路をどうして作るうとしているのでしょうか？</p> <p>住民のほとんどの人達が必要としていないし反対です。</p> <p><都市交通の方針>である環境をまもり人にやさしい交通の実現である</p> <p>(1) 公共交通の利用促進</p> <p>(2) 環境負荷の低減に繋がる交通施策の展開</p> <p>(3) 誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境の整備</p> <p>高速道路の建設は都市交通の方針と全く逆です。</p>	<p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
204	<p>高速道路、横浜環状南線は、横浜市の財政を考えると、建設計画を中止すべき道路です。即ち、横浜市の財政赤字は膨大であり、高速道路の建設中止等をせずに放漫経営を続けると、横浜市は夕張市のように破産し、その建て直しに地方税の増税や市職員の定数削減等を実施せざるを得なくなります。</p> <p>従って、南線建設計画は中止をするべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
205	<p>横浜市の都市交通の方針で “誰もが移動しやすい交通の実現” とありますので、栄区内に於ては環状4号線の拡幅を優先して進めてゆけば横浜環状南線は必要ありません。</p> <p>その建設費は既存の道路や橋など重要な部分の改修等に向けるべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
206	<p>高速横浜環状南線（以下「横環南線」と言う）について：下記の理由により、横環南線の建設に反対します。</p> <p>1) 横浜港のハブ化方針は正しいか？また横環南線の建設が不可欠か？</p> <p>①横浜港のハブ化失敗の主原因は、高い港湾費、荷役時間制限や諸手続きの非効率、荷役費の高さ等々で現在も改善されていない。高雄、仁川に後れを取って久しく、今さらハブ化を図っても時既に遅く投資の無駄である。</p> <p>②仮にこれからハブ化をはかることが正しい政策だとしても、背後道路の拡充即ち幹線道路への接続については既に横浜環状北線建設開始、北西線の都</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>

	<p>計開始の現状から既存の湾岸線を経由して接続が可能である。従って、横環南線の建設は、明らかに二重投資であり、国家、県、市の財政悪化の現状を勘案すればやってはならない計画で、絶対中止すべきと考えます。</p> <p>2) 少子高齢化、人口減少は政府が認めている明確な動態傾向です。即ち自動車人口は今後ますます減少することは明白です。それにも拘らず「渋滞解消」の目的で横環南線の建設が必要と言うのは、非科学的である。</p> <p>渋滞解消のためには、建設が遅々として進まない既存の環状四号線の全線拡幅工事及び歩道改善工事を、早期実行すれば即改善可能である。またこれらの改善工事費用は横環南建設費用に比べて格段に廉価ですみ、市の財政改善にも効果があることは自明である。</p>	
207	<p>3) 横環南計画は環境アセスメントが不備である。</p> <p>①当初のアセスメントの対象項目にはなかったが現時点では対象項目となっている PM2.5は、未だに評価が実施されていない。発がん性が危惧されているこの項目を実施しない限り計画を進めるべきではない。</p> <p>②横環南線は閑静な環境豊かな住宅地を縦断する計画で環境破壊は免れ得ない乱暴な計画である。</p> <p>③横環南線は三浦活断層に近く、その影響は全く評価されていない。地震発生の場合は、トンネルを主とする本建設計画はその影響は当然に大であり、災害時非常用の道路として果たして機能するか、全く疑わしい。(そのような事態になってから、「想定外」と言っても遅い)。以上</p>	<p>高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
208	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。なぜなら横浜横須賀道路はバイパスを必要とするほど渋滞しなくなってきたからです。</p> <p>しかも、横浜市の財政から考えても、必要のない道路にお金をかけている余裕はないはずです。</p> <p>従って、南線建設は中止するべきだと考えます。</p> <p>必要のない道路を作って、環境を壊し、負の財産を子どもたちにのこすのでは、大人として恥ずかしいと感じるべきでしょう。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全</p>

		<p>対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
209	<p>①国、自治体共返済の見込みのない大赤字を抱えています。この儘ズルゝいったら、ギリシャ、スペインの二の舞になります。借金返済後の乏しい予算は福祉、社会保障等に重点的に支出し、民生の安定化を計るべきです。</p> <p>道路等を作る程の余裕はない。</p> <p>②社会基盤は人口減少、高齢化の急促進で、大きく変わってきています。車の数は確実に減ってきます。横環南等の大型自動車専用道路は不急、不用ムダな道路となることは確実です。</p> <p>従って横環南計画は中止し、本素案より削除すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考え、都市計画マスタープランの改定素案に記載しました。</p>
210	<p>横浜高速環状南線は横浜市の「生活環境保全の方針」に反する道路だと思えます。</p> <p>横浜市は生活環境の方針として「公害防止に向けた取組みの推進」を掲げていますが、南線は住宅地、田畑を縦断して自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>南線建設計画に反対します。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
211	<p>道路計画は緑豊かな「優良郊外住宅地」ですが、十分な大気汚染等の公害対策がされていません。特に自動車の排気ガス（CO2、NO2、PM2.5等）対策は不十分です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向け</p>

		<p>て整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
212	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要のない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線ができれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>更に、現在の横浜環状4号線は、改修計画が進み、また交通量の減少から、渋滞は発生していません。今回の、「都市計画改定素案」には、このような地域の現状を反映していません。</p> <p>また、郊外優良住宅地の縦断して、自動車公害をまきちらす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p> <p>環④の整備を『桂公田トンネル』の完成まで、工事中断する事は完全に誤った計画、本郷小からそのまま片側2車線への頭初の計画をすすめれば『上郷公田トンネル』など、危険極まりない工事はしなくて済みます。個人の財産である土地・家屋の密集した丘にトンネルを掘って、地盤沈下の無かった例はタダの一例もありません。</p> <p>その補償額は如何程になるか想像せよ。『想定外』は許されない！</p> <p>マスタープランの全体構想を「前提」としてのアンケートは（ガス抜き用？）</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
213	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の「生活環境保全の方針」に反する道路です。即ち、横浜市は生活環境の方針として「公害防止に向けた取り組みの推進」を掲げていますが、南線は優良な住宅地を縦断して自動車公害をまき散らす道路です。</p> <p>従って、南線建設計画を中止すべきです。</p> <p>又、南線は環境アセスメントが完了していない道路</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>

	<p>です。</p> <p>即ち、自動車の排気ガスに含まれるPM2.5は、肺から血液に混じり脳に迄達すると言われており、その発ガン性や胎児への影響が危惧されています。この為、PM2.5に関する環境基準の告示が出されましたが、その後、南線については環境アセスメントが実施されておらず、実施の意志も無いようです。従って、南線建設計画は中止をするべきです。</p>	<p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
214	<p>高速横浜環状南線は、横浜市の財政を考えると、建設計画を中止すべき道路です。</p> <p>即ち、横浜市の財政赤字は膨大であり、高速道路の建設中止等をせずに放漫経営を続けると、横浜市は夕張市のように破産し、その建て直しに地方税の増税や市職員の定数削減・給与カット等を実施せざるを得なくなります。</p> <p>従って、南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
215	<p>高速横浜環状南線は環境アセスメントが完了していない道路です。</p> <p>即ち、自動車の排気ガスに含まれるPM2.5は、肺から血液に混じり脳にまで達すると言われており、その発ガン性や胎児への影響が危惧されています。このため、PM2.5に関する環境基準が出されましたが、その後、南線については環境アセスメントが実施されておらず、実施の意志もないようです。</p> <p>従って、南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
216	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要がない道路です。</p> <p>即ち、南線は横横道路のバイパスになりますが、横横道路はバイパスを必要とするほど渋滞はしていませんので、南線を建設する必要はありません。</p> <p>従って、南線建設計画は中止するべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>

217	<p>高速横浜環状南線は、建設する必要がない道路です。</p> <p>即ち、横浜港、羽田空港、横浜中心部と東名高速道路を最短距離で結ぶ北線と北西線が整備されれば、南線を建設する必要がなくなります。</p> <p>従って、南線建設計画は中止すべきです。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
218	<p>都市交通の方針について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・栄区を分断、住民の命をもおびやかす高速横浜環状南線は必要なし。高速道路もいらない。昨年3月11日でも解明したが、 ・地盤沈下や水脈の分断で土地が軟弱になる。 ・住環境を悪化させる高速道路はいらない。 <p>復興支援へ予算は使うべきだ。</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
219	<p>環状線については、市の経済状況を考えると直ちに必要な道路とは認められず、又水文調査報告についても今後環状線が開通した際に、住宅に与える影響が報告されていない状況から、環状線開通については見直し（一部）必要と考えられる。地下水が住宅に与える影響を細かく再調査後、着工すべきである。よって見直すべきである</p>	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>なお、高速横浜環状南線は、都市計画決定の手続きにおいて環境影響評価を実施しており、適切な環境保全対策を講じることにより、環境保全目標を達成すると予測しています。</p> <p>また本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、節目毎に最新のデータと予測手法を用いて環境影響の照査を実施した結果、環境保全目標を満たしています。</p>
220	②市民の生活に直結した、都市計画道路の整備に重	市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消し

	<p>点を移して貰いたい。</p> <p>交通事故の多くは、歩行者、自転車の事故である。環状道路の整備に際して、人にやさしい道路計画として貰いたい。これこそ、20年、30年後を見据えて、新たな発想で、計買うに入れて貰いたい。</p> <p>高額の費用を要する高速道路は、目的地に行く時間は少しは少なくなるが、日常市民が困っている渋滞解消には結びつかない。(栄区の環状四号線の一部4車線化、原宿交差点の立体交差化、環状4号線の本郷小交差点の右折レーン設置等での渋滞解消は多大な効果を上げている。地域の道路をきめ細かく整備すれば、渋滞は大きく解消出来る。それも高速道路に要する費用に比べれば、極めて少ない費用で可能である。財政からこちらを選択すべきである。</p> <p>以上</p>	<p>ておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p>
221	<p>4. 瀬谷区内の都市計画道路見直しで平成22年10月から環状3号線の見直し検討会を開き、23年4月には検討が終わりました。23年度中に見直し案が示されるとの事でしたが未だに提示されません。地域にとっては重大な事項でありながらこのような対応に大変不信感を持っております。この計画も絵に描いた餅にならないようお願いいたします。</p>	<p>いただいたご意見は、個別の開発事業に関する内容であることから、本市の関連部署と情報共有させていただきます。</p>
222	<p>静かな環境の良い住宅街にこの様な道路はいらない。</p>	<p>いただいたご意見は、道路に関するご意見として関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
223	<ul style="list-style-type: none"> ・日本は成熟期に入った。横浜市も同じである。生活圏の中心となっている、地方幹線（高速道路ではない）をシラミつぶしに安心できる生活道路に整備する時代である。 ・間違っても自動車専用道路を新設してはならない。(もはや不要!!) 	<p>市内の幹線道路における交通渋滞は依然として解消しておらず、渋滞に伴う時間損失や環境への影響など社会的損失は大きな課題となっています。</p> <p>その解消のためにも、高速道路や幹線道路網等による人、モノ、まちをつなぐ道路ネットワークを構築することによる、効果的な道路交通サービスの提供に向けて整備を推進する必要があると考えます。</p> <p>いただいたご意見については、交通政策に関するご意見として、関係部署で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
224	<p>都市構造、都市交通等の方針を実現する上で、重要な点は国道16号の拡幅と考えます。</p> <p>現在、国道16号は旭区内在がS30年代と同一の片側</p>	<p>旭区内の国道16号については、都市交通の方針の中で、計画路線として盛り込まれています。いただいたご意見は、事業促進に向けたご意見として、事業所管</p>

	<p>一車線です。今回素案中に 16 号の拡幅が盛り込まれている様子がうかがえません。</p> <p>市海岸部と内陸部を結ぶ唯一の交通線のはずです。</p> <p>旭区内 16 号の拡幅計画を明確に盛り込んで下さい。了</p>	<p>部署に伝えてまいります。</p>
225	<p>1. 基本理念を<新しい浜と丘の横浜らしさの創造></p>	<p>都市計画マスタープランの上位計画である「横浜市基本構想（長期ビジョン）」では、横浜の都市像を「市民と想像力により、新しい「横浜らしさ」を生み出す都市」としており、これを踏まえた表現としています。</p>
226	<p>3. 目指すべき都市構造はもっと本質的な項目の理想図提供が欲しい。この都市構造図は現状説明(?)</p>	<p>現在の横浜市の状況を踏まえて、目標年次である 2025（平成 37）年における目指すべき都市構造を表現したものです。</p>
227	<p>6. p.33 基本理念として「新しい横浜らしさの創造」とありますが、今回の改定素案のなかで何をどのよう新しくにするのか見当たらない。新しい横浜らしさを分かりやすく具体的に示すべきです。</p>	<p>基本理念では、横浜の特徴であり最大の魅力である、港、豊かな水・緑と歴史的建造物、先進的な都市景観などが現在の「横浜らしさ」であると考えられます。</p> <p>そのような現在の「横浜らしさ」を維持しつつ、さらに今後は、社会経済のグローバル化や情報化、国内外からの人や企業、国際機関などの集積といった新しい時代に対応するなど、新たな都市の魅力や活力を創造することが「新しい横浜らしさ」につながることで考えます。</p>
228	<p>3. p.33 「新しい横浜らしさの創造」を、更に具体的に示すべきである。自然環境と開発との調和、歴史・文化の尊重、市民・行政・企業との連携等が考えられる。</p>	<p>基本理念では、横浜の特徴であり最大の魅力である、港、豊かな水・緑と歴史的建造物、先進的な都市景観などが現在の「横浜らしさ」であると考えられます。</p> <p>そのような現在の「横浜らしさ」を維持しつつ、さらに今後は、社会経済のグローバル化や情報化、国内外からの人や企業、国際機関などの集積といった新しい時代に対応するなど、新たな都市の魅力や活力を創造することが「新しい横浜らしさ」につながることで考えます。</p> <p>なお、ご意見の趣旨は改定素案の次の部分に含まれていると考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然環境と開発との調和：都市環境の方針 3－2－(2)－① (P.74) ・歴史・文化の尊重：都市の魅力の方針 4－2－(1)－② (P.78) 及び 4－3－(2) (P.80) ・市民・行政・企業との連携等：都市の魅力の方針 4－3－(3) (P.80) 及び第 5 章 プランの実現に向けて 1 都市づくりの主体と役割分担 (P.96～

		P. 97)
229	<p>p 33 第3章1都市づくりの基本理念</p> <p>囲みの中の「新しい横浜らしさ」とは具体的に何を意味するのですか。これでは、誰も何も理解できません。</p> <p>また、囲み本文の1行目、「超高齢社会や将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築」とありますが、前段と後段が全く脈絡上繋がりが無いと思います。さらに、以下の本文を読み込んでいても、後段部分は全く理解不能です。格好のいい言葉は止めて、具体的にありのままを書いてください。</p>	<p>・「新しい横浜らしさ」について、基本理念では、横浜の特徴であり最大の魅力である、港、豊かな水・緑と歴史的建造物、先進的な都市景観などが現在の「横浜らしさ」であると考えられます。そのような現在の「横浜らしさ」を維持しつつ、さらに今後は、社会経済のグローバル化や情報化、国内外からの人や企業、国際機関などの集積といった新しい時代に対応するなど、新たな都市の魅力や活力を創造することが「新しい横浜らしさ」につながるのだと考えます。</p> <p>・「超高齢社会や将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築」についてですが、改定素案は、基本的な目標年次を横浜市基本構想（長期ビジョン）と合わせ、2025（平成37）年とし、人口減少など社会経済状況が著しく変化すると推測される超長期（2050（平成62）年頃）を見据えるとともに、第2章 3 超長期（2050（平成62）年頃）の横浜を取り巻く環境の展望に記載したとおり、都市として環境に配慮した取組を進める責務が増大していることなどを踏まえたものです。</p>
230	<p>7. p. 33 都市づくりの目標の第一に「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成とありますが、例えば、中心部では鉄道駅が稠密に存在するものの、郊外部では鉄道駅は比較的疎で駅周辺以外にも、住民生活の基盤となっている賑わいのある地区が存在するなど、地域ごと、区ごとに集約型市街地形成の条件は大きく異なっています。したがって、集約型の市街地を目指すにしろ、関内の視点から全市一律に「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地の形成」を押し付けるのは望ましくありません。したがって、全市プランでの目標は「集約型の市街地の形成を進めることが望ましいが、その具体的な進め方は、区プランの策定を通じ、地域ごと、区ごとに決めていく」とすべきと考えます。</p>	<p>今後、本市においても、更なる高齢化や将来の人口減少が予測されている中で、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。</p> <p>このため、改定素案では、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を、都市づくりの目標として掲げています。（P. 33）</p> <p>具体的な施策については、地域ごと各区ごとの特性に応じたまちづくりを進めていきます。</p>
231	<p>10. p. 50 地方分権が進み線引きも県から市が行う時代です。地域の生活を無視してコンパクトな市街地の形成を目指すのであれば、具体的に線引きを含めた記述となるのが当然です。コンパクトな市街地の形成に関して、具体性のない何をするのか分からない単に言葉のイメージだけのせるのは止めるべき</p>	<p>コンパクトな市街地形成の考え方につきましては、駅周辺において商業やサービスなど多様な日常生活を支える機能が集積する都市づくりを目指していくという方向性を示したものです。なお、具体的な方法などについては、地域特性などに応じて今後検討することとしています。</p>

	です。	
232	11. p. 57 「ソーシャルビジネスを含めた新たな仕組みづくりや取組を、NPO を含めた多様な主体が協働して行います。」とありますが、市は第三者としての傍観者でなく、何をするのか記述すべきです。	多様な主体の中には行政もともに行っていくという趣旨を含んでいます。
233	(2P) 都市づくりの目標④地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と「暮らしやすい」地域まちづくり。	いただいたご意見の趣旨は、都市計画マスタープランの理念全体に及ぶものであり、地域特性に応じたまちづくりを説明している当該項目にのみ係るものではないと考えます。
234	人口減少を前提にプランを作っているが、消極的だと思う。 積極的に人口を増加または維持する施策を展開しても良いのではないのか。	これまでも、都市の活力を高め、就業や居住の場を確保するため、都心機能強化や鉄道駅周辺の拠点整備などに取り組んできましたが、人口の維持増加を図るためにも、これらの施策に引き続き力を注いでいきます。 一方で、本市を取り巻く長期的な社会経済状況等の展望を見据え、今の時点から、将来の人口減少社会にも備えていく必要があると考えています。
235	目指すべき都市構造の中で、 ①二つの都心の機能強化とそれにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造 ②郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造 とあるが、 「集約型都市構造」と「コンパクトな市街地」は同義ではないのか？	改定素案においては、 ・「集約型都市構造」は、市域全体の目指すべき都市構造として、都心部の機能強化や、そのために必要となる交通軸などを含めた考え方、 ・「コンパクトな市街地」は、それぞれの駅を中心としたコンパクトな市街地形成のありかたを示す考え方、 といった趣旨として使用しています。
236	1. 改定素案 P. 33 都市づくりの目標 〃 P. 38 都市構造 「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地の形成について」 当素案目標年次の2025年の人口は現在水準であり、人口の分散状況も現在と同程度と考えられます。従って、駅前を中心に機能を集約させることは、郊外部の利便性を損なうものと考えられます。 もともとコンパクトシティの考えは、地方の人口減少区域の考え方であり、なじまないと考えます。 むしろ機能の地域的集約を図るより、機能そのものをコンパクト化した地域拠点(地区センター・最寄品商店・地域医療施設などの複合施設)の強化を図り、新たな「コンパクトシティ」構想を考えて欲しい。(青葉区の例では、美しが丘西地区、すす	第3章 都市づくりの基本理念と目標 3 都市構造 (1) 本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の考え方(P. 38~40)に記載したとおり、本市が目指すコンパクトな市街地形成は、地方中小都市で進められているコンパクトシティに関する取組とは異なるものであると考えます。 しかし、今後、本市においても、更なる高齢化や将来の人口減少が予測されている中で、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。 このため、改定素案では、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を、都市づくりの目標として掲げていま

	<p>き野団地、〇〇台と名付けられた土地区画整理事業による郊外団地などに残る地域の行政・商業・医療拠点の機能整備)</p>	<p>す。(P. 33)</p> <p>また、ご指摘のとおり、郊外の住宅団地などでは、生活圏における日常的な買い物や生活サービスなどの機能の充実や、複合的な土地利用が可能となるよう生活支援機能の誘導を図るなど、引き続き必要であると考えます。(P. 57)</p>
237	<p>「改定の基本的考え方」に問題があると言えます。</p> <p>その考え方は、“新たな課題に直面しても、それらの課題を克服して引き続き横浜が自立した大都市、安心と活力があふれるまち”として、持続・発展していくための指針として策定します”としている。</p> <p>「持続発展していくための指針」には、可能とする裏付けが必要であるが、本マスタープランは理念ばかりで、何ら 10 年で達成出来る内容を策定していない。</p> <p>一番の問題は、達成のための財政面の裏付けが、全くないことである。</p> <p>・経済の低迷(今後も、日本が、横浜が 10 年程度で経済の好転する、、、なんてことでの計画は現実味が無いと断言できる。よしんば、多少好転してもこれまでの膨らんできた国、横浜市の負債を大きく減少させたいうで新たな資本投下する事は予想出来ないはずだ。(経済の好転化、行政の負債の大幅な減少確実と考えるなら、そうでなかった際にはこの計画に加わった行政関係者は私財で以って償うことが必要である)</p> <p>10 年後への計画は、財政面の裏付けを付けて計画すべきである。</p>	<p>横浜市都市計画マスタープラン（全体構想）は、横浜 市域全体の都市計画の基本的な方向性を示すもので、 実施計画ではありません。</p> <p>なお、本市において、個別の事業・施策については、 中・長期的な財政状況を見据えたうえで適切に判断 し、進めていきます。</p>
238	<p>二番目の問題は日本の人口の減少化、高齢化が進む 事実を考慮して、現実に見合った計画とすべきである。</p> <p>まちづくりは、10 年後だけでなく、20 年後、30 年後を見据えて考えなければならない。</p> <p>右肩上がりの経済成長、人口・労働力の増加は もうあり得なく、高齢化社会になる。</p> <p>どんなに、工業、経済の発展計画を作っても、 日本の環境からは、達成できないと思われる。</p> <p>そのような日本、横浜市を考えなければならな</p>	<p>横浜市都市計画マスタープランは、横浜の都市計画に 関する長期的な方針であり、今回の改定においても、 基本的な目標年次を 2025（平成 37）年としながらも 人口減少や社会経済状況が著しく変化すると推測され る超長期 2050（平成 62）年頃を見据えた内容として います。</p> <p>また、横浜市都市計画マスタープランは、計画期間が 長期にわたることから、社会経済状況の変化や市民意 識の変化などによって見直しを行うことが必要と考え ています。(P. 98)</p>

	<p>い。</p> <p>いろいろな基本プランを踏襲して、とあるが、人口減少化、高齢化、産業の低迷が続くことを念頭に置いた都市計画のマスタープランでなければならない。</p> <p>他にも多くの問題があるが、計画と財政の裏付けのものと計画として貰いたい。</p>	
239	<p>6. 市のマスタープランを基に区の都市計画マスタープランを策定することになっておりますが、区で策定する計画（地域計画も含む）は市の本部で査定するのでしょうか。又これらの計画に対して市民の制約事項はどのようなもののでしょうか。</p>	<p>区プランは、各区の実状に応じて関係局等と調整しながら、各区が主体となって定めるものです。</p> <p>なお、都市計画マスタープランは、都市計画を決定又は変更する際などの判断材料になりますが、直接制約をするものではありません。</p>
240	<p>本全市プランは全面見直しを！</p>	<p>パブリックコメントでいただいたご意見なども踏まえ、改定作業を進めてまいります。</p>
241	<p>（7 P）○市民・事業者・行政「が、合意形成を図りながら、役割を明確にし」協働による、まちづくりの推進。</p>	<p>合意形成を図ること、役割を明確にすることは協働の前提となっていると考えます。</p>
242	<p>（1）議会の役割の明記</p> <p>都市マスの方針に沿って効率的に予算を配分するとき、原案を作るのは行政であるが、議会が承認するものである。その意味で、第5章の役割分担において、議会の役割を明記されたい。予算との整合性等を吟味し都市マスの推進をチェックする役割である。</p>	<p>都市計画マスタープランに限らず、本市の事業に係る予算については、議会の議決を経て執行されています。</p>
243	<p>・また図4 4「人口の超長期予測（中位・中位推計）」、図4 5「年齢構成の超長期予測」がいずれも2005年のデータをベースにするなど、今日の社会経済情勢の激変に対応すべきマスタープランとしては周回遅れのプランニングとしか思えない。なぜか。</p>	<p>人口の超長期予測については、素案策定作業時の最新情報である平成17年国勢調査を基に作成しています。プランのとりまとめの過程で、より新しいデータ等が公表された場合は、その内容等も踏まえて、必要に応じてデータの更新等を行います。</p>
244	<p>今回の「横浜市都市計画マスタープラン改定素案について」横浜市民として納税者として意見を述べます。</p> <p>1 先づ背景として都市計画法18条の2によるとして</p> <p>①策定して10年以上が経過し社会経済状況の変化をあげ②社会状況の変化として○人口減少超高齢社会の到来○都市基盤施設の老朽化その他2項を基本的な考え方としている。</p> <p>②しかしこの10年間の世界の大変化（日本国</p>	<p>国際社会における位置付けと産業構造については、改定素案の第2章 都市づくりの現況と2025（平成37）年に向けた課題 2 横浜市の現況 ③ 国際社会における位置付けと産業構造の部分に含まれていると考えます。（P.11）</p> <p>また、本市において、個別の事業・施策については、中・長期的な財政状況を見据えたうえで適切に判断し、進めていきます。</p>

	<p>内基幹産業の劣化、生産拠点の海外移転、EU の金融不安定化と米国の経済悪化、TPP の問題、中国経済の発展、日本国内のエネルギー問題、日本国の国債残高の増加、横浜市の市債残高の増加等の検討項目はない。常識として財政の分析なくして計画の策定はありえないと考える。</p> <p>2 横浜市の財政について</p> <p>横浜市財政（中期4か年計画 P48）によると、歳入と歳出の差は H23 年△150 億 24 年△190 億 25 年△210 億計 550 億、更に事業の実施により H23 年 50 億 24 年 70 億 25 年 80 億計 200 億合計△750 億と策定している。一方横浜市債の残高（23 年度決算速報（P3）22 年度より 23 年度は 205 億 4400 万増計 2 兆 4311 億 8500 万円で 3 年連続して増加している。</p>	
245	<p>4. 駅を中心とした・・・、道の駅は？郊外ショッピングモールは？車社会からの脱却がねらい？</p>	<p>今後、本市においても、更なる高齢化や将来の人口減少が予測されている中で、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があります。</p> <p>このため、改定素案では、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成を、都市づくりの目標として掲げています。（P.33）</p>
246	<p>1 大都市制度</p> <p>横浜市は大都市制度の改革として国に特別自治市を提案しています。</p> <p>これが法制化されれば、都市計画マスタープランの都市づくりの基本理念や目標と都市構造などの根幹の部分に大きな影響がでると思います。</p> <p>特別自治市が実現すると市役所と区役所の権限と責任が変わり、街づくりの主体が区役所になるはずで</p> <p>す。</p> <p>今回の都市計画マスタープラン改定素案は、市役所主体で作成したようですが、区役所主体で作成すべきではないでしょうか。</p> <p>特別自治市となった場合は、改めて都市計画マスタープランを改定するのでしょうか。</p>	<p>横浜市都市計画マスタープランについては、現行の法制度の下で、改定作業を進めていますが、まちづくりの主体としての区役所の自主性を尊重したものとしています。</p> <p>大都市制度などが見直された場合は、必要に応じて、都市計画マスタープランも見直すべきものと考えています。</p>

247	<p>5. 概要版パンフレット P4のゾーン図 都市部と郊外部とで相互依存関係のない特殊な都市構造か？</p>	<p>「ゾーン図」は都市構造を示すものではなく、都心部や郊外部などゾーンごとの土地利用方針の大まかな区分けを示したものです。</p>
248	<p>P. 53 ゾーン別土地利用の方針図 この図に、P. 68 の計画路線と整備予定路線を書き込んでください。特に駅の位置は重要です。 (理由) 郊外住宅地の土地利用の基本方針は、コンパクトシティですね。土地利用は、鉄道駅の影響を強く受けます。したがって、駅こそ土地利用の方針の要になるからです。</p>	<p>この図面においては参考的な地理情報の一部として鉄道路線の位置を示したものです。計画路線については、都市計画マスタープランの目標年次までに整備されることが予定されているものを記載することとしています。</p>
249	<p>3 P53 1-3 ゾーン別土地利用の方針について P58 ④ 南部方面 下から5行目「民間の大規模開発等によって計画的に面整備が行われた戸建て住宅が多くある地域では身近な買い物の場が整備出来るような土地利用転換や仕組み作りを進めます。」と述べています。身近な買い物環境が整備されているか、されていないか、判断するのはその地域に居住する市民が主体的になって判断するのであって、全市マスが踏み込む課題ではない。区マス、地区計画の範疇である。東急建設の上郷開発とだぶって意識してしまう。</p>	<p>ご指摘の記載は、特定の地区に関するものではなく、南部方面の郊外部総体についての土地利用方針を示したものです。</p>
250	<p>4 P60 土地利用方針図について 図中に土地計画が存在するが、各々についての説明がない。そもそも全市マスで取り上げる問題ではない。</p>	<p>図中の地区計画についてのご意見としてお答えします。地区計画は、都市計画に関する重要な情報であり、その情報を提供する趣旨から記載したものです。</p>
251	<p>6. p.53 「ゾーン別土地利用の方針図」に、「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」を書き込まないと、土地利用の方針が明確に表示されない。駅周辺の市街地以外の部分は原則として「緑地・農地を中心とした土地利用」であることを市民に分りやすく表示すべきである。また、p. 60 の「土地利用方針図」は現行の線引きを前提としており、「コンパクトな市街地」になっていないので、駅周辺以外は「緑」の表示に修正すべきである。</p>	<p>「ゾーン別土地利用の方針図」は、都心部や郊外部など、土地利用方針の大まかなゾーン区分を表示するためのものです。また市街地のコンパクト化については、今後、地域特性に応じて進めるべきものであり、「土地利用方針図」に一律に記載すべきものではないと考えています。</p>
252	<p>郊外部の生活拠点の記載がありますが、港北区の扱いはどのようなものか不明です。 綱島・日吉駅は、中心市街地でも郊外部でもないのでしょうか。</p>	<p>港北区は新横浜等は新横浜都心に属し、日吉駅や綱島駅の周辺はおおよそ都心・臨海周辺部に属するなど、区の中に様々なゾーンがあります。 その他のいただいたご意見は、本市の関係部署で情報</p>

	<p>新線の開業に向けた再開発はどのようになるのでしょうか。</p> <p>地域の拠点として早急に整備を進めていただきたいですが、将来像がわかりません。</p> <p>そろそろ都心だけで税金を使うのはやめてください。</p> <p>図書館、スポーツ施設が貧弱です。</p>	共有させていただきます。
253	<p>大きぼマンション 300 戸以上など、マンション管理コストうまく、ゆくよう法改正して、土地の高度利用をやることです。</p>	<p>いただいたご意見は横浜市都市計画マスタープランの内容に関するご意見ではないと考えますが、関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
254	<p>1 現行の全市プランは平成 12 年に制定され、区プラン、地区計画は平成 16 年に制定され今日まで改正されていない。</p> <p>その間全市プランの上位方針である県の都市計画区域の整備・開発・保全の方針(以下整開保と略称)は平成 22 年に改正された。本来都市マスタープランは整開保に即していなければならない。この改正により、市のプランは改正後の整開保と不整合がないよう、改正されるべきであるのにも係わらず今日までそのまま放置して来た。</p> <p>本素案 P99 に「また上位計画である(横浜市基本構想)の改定や(都市計画の整備開発保全の方針)等の改定が行われた際には社会経済状況等の変化等も踏まえ、本プランの記載内容や進捗状況を点検し、必要な修正や改定を行います」と記載されている。</p> <p>平成 22 年の整開保の改正により「一般保留区域」が無くなるという大きな改正に伴い、区マスや地区計画は見直すべきにも拘わらず放置してきた。</p> <p>私の地元の上郷地区において東急建設が計画している「都市計画提案」は平成 16 年の区マスに即しているかどうかを計画容認か不許可の判断基準としているが、平成 16 年に制定された栄区マスタープランは現行の整開保に即していない部分があり、ただちに修正すべきである。平成 16 年の区マスを判断基準とする事は出来ない。</p>	<p>全市プランについては、平成 22 年 3 月の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(神奈川県決定)(以下「整開保」という。)などを踏まえて、改定作業を進めています。</p> <p>現行の整開保については、ご指摘のとおり一般保留フレームの位置づけはございませんが、整開保の市街化調整区域の土地利用の方針では「骨格的な都市基盤施設等の整備に当たっては、無秩序な市街化を防止しつつ、周辺土地利用の計画的な保全、誘導を行う。」とされており。したがって、都市計画マスタープラン区プランは、整開保に整合しているものと考えています。</p> <p>また、区プランについては、全市プランの改定を踏まえ、今後、区の実状に応じて順次改定していきます。</p>
255	<p>2 P51 区域区分の方針について</p> <p>(1) 区域区分設定の基本的な考え方について</p> <p>(1) の下から 6 行目に市街化調整区域から市街化区域への編入については、コンパクトな市街化形成を実現するとともに、都市の成長や活性化など、本</p>	<p>本市では、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」で記載されている都市計画の目標の実現に向けて、本市の都市づくりに関する施策を進めています。</p> <p>本改定素案も、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して作成しています。</p>

	<p>市の施策に資する計画的な市街地整備が確実な区域について行うと述べている。</p> <p>この基本的な考え方は整開保や都市計画法第7条(区域区分)の3と全く相容れない違法な考え方である。</p> <p>例えば上郷開発の如く開発計画を持って都市計画提案を行えば市役所の勝手な判断で、全市どこでも区域区分の変更ができてしまう。</p>	
256	<p>一、都市計画マスタープランは整開保の下にあることを明示的に</p> <p>栄区では瀬上沢開発問題が大きな問題として浮上している。平成22年県が策定した整備開発保全(整開保)において横浜市の市街化調整区域(以下調整区域)の一般保留はゼロとなった。現在においては調整区域の開発は不可能である。事業者である東急建設(株)は地権者の権利であるとして線引変更を含む大規模な開発計画である「上郷開発」という都市計画提案を行った(パブコメ時点では事前相談、助言を経てこれから提出するという段階)。こうした提案は現行の整開保に即していないことは明らかであり、県議会と市会において議論され、開発許可は不可能という結論が出ている。都市計画提案そのものは地権者の権利であるとしても、現在の法令・制度では許可が不可能であるにも関わらず、こうした開発提案がなされるという事態について法令・制度上の統一した見解が要請されているのではないか。現行の整開保のもとでは調整区域における大規模開発は許可されないことを明示的に表現すべきであるとする。</p>	<p>都市計画マスタープランの位置付けについては、改定素案の第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けに含まれていると考えています。(P.1～2)</p> <p>また、いただいたご意見を関係部署で共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
257	<p>三、改正都計法における「地区計画」による運用基準を明確にして乱開発を抑制せよ</p> <p>都市計画法の改正(平成19年11月)により、調整区域は都市計画法34条10号イによる大規模開発は不可能となった。しかし一方同法34条10号に依拠した地区計画による開発は可能である。地区計画の都市計画提案に対してどのように対応するのか、横浜市の運用基準を確定しておかないと地区計画による乱開発が想定される。</p>	<p>市街化調整区域の土地利用の方針については、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に考え方が示されています。市街化調整区域における地区計画の策定は、この方針に基づき行われます。</p>
258	<p>・P38にある「市街地の縮退」という表現は、一般市民の理解できない用語ではなからうか。都市間</p>	<p>「市街地の縮退」という用語につきましては、改定素案の参考資料 1 用語集(P.106)で説明していま</p>

	<p>題を語る場合、専門的用語をアプリアリに使うこと によっ て、むしろ状況の変化をアイマイにしてしま う。</p>	<p>すので、ご参照ください。</p>
259	<p>○高い市民税を使って地下鉄を作っても、駅のまわ りを調整区域に囲まれていては、無用の長物だ。 ○調整区域が横浜市は多すぎる。大阪、名古屋は1 0%以下。横浜は24%。 ○農薬まみれのキャベツを食べさせられ百姓だけが 事業展開しているのは、身分格差も、はなはだし い。</p>	<p>・区域区分（線引き制度）については、改定素案の第 4章 部門別の方針 1 土地利用の方針 1-2 区域区分の方針 (2) 市街化調整区域の土地利 用の方針の部分 (P.51~52) に含まれていると考えま すが、いただいたご意見は、関係部署で共有し、今後の 取組の参考とさせていただきます。</p>
260	<p>意見 4 都市交通の方針、低炭素型都市づくりの方 針への具体例の追加</p> <p>地域間連携の事業実現の施策には、現在まで築き あげられた社会資本を活用するなかで、その効率的 な計画の見直しと、集約的な運用が強く求められま す。また効率的な交通インフラの整備は、企業進出 の強い動機付けとなります。</p> <p>さらに企業立地による、住職接近の雇用機会創出 は、移動人口による環境への負荷を減少させ、低炭 素型都市づくりにも資するものとなります。</p> <p>そのなかで、都市鉄道インフラ整備の効率化の具 体的な例として、日吉、鶴見を連絡する環状鉄道で の、行政区域を越えて、新川崎方面への迂回接着、 川崎縦断鉄道との連絡を、都市交通の方針に加える ことを求めます。</p> <p>この経路変更は現在計画されている経路の効率化に より、港北NTと新川崎、川崎臨海地区との連絡が 飛躍的に向上し、これらの地域への企業進出の強い 動機付けとなります。この交通インフラの再編整備 は環境への負荷低減にも資するものとなります。</p>	<p>横浜環状鉄道の日吉～鶴見間における新川崎方面への 迂回接着及び川崎縦貫鉄道との連絡につきましては、 運輸政策審議会答申路線ではないことから計画路線へ の位置付けは困難ですが、いただいたご意見は今後の 参考とさせていただきます。</p>
261	<p>意見 6 都市活力の方針への追加</p> <p>意見 2 で述べた雇用機会確保を担保する都心機能 の強化に関して、都心部エリアのさらなる拡大を求 めます。</p> <p>素案では横浜都心を、横浜駅周辺地区、MM地区、 関内関外地区に設定しています。それをさらに、横 浜駅周辺地区に隣接する、東神奈川・瑞穂埠頭周辺 地区、および保土ヶ谷・天王町周辺地区を含めたエ リアに拡大することを、また、関内地区に隣接す</p>	<p>「東神奈川・瑞穂ふ頭周辺地区」、「保土ヶ谷・天王町 周辺地区」及び「新山下・山下ふ頭周辺地区」につい ては、横浜都心とつながる内港地域 (P.55、83) 及び 都心・臨海周辺部 (P.56) といった機能の集積・充実 や土地利用の再編等を進める地区として位置付けてい ます。</p>

	<p>る、新山下・山下埠頭周辺地区も含めたエリアに拡大することを提案します。</p> <p>これは新横浜都心部に新羽地区、羽沢地区を含めていることと同様、政策的に、この地区の再編、整備を促進することに資すると考えます。また都心臨海部の再編を促す、インナーハーバー・海都横浜構想を、都市計画マスタープランにも正式に位置づけることとなり、その方向性を明記することが必要であり、それを求めます。</p>	
262	<p>P72 3-1 低炭素型都市づくりの方針</p> <p>(4) 再生可能エネルギー・未利用エネルギーの普及・拡大</p> <p>②住宅等への普及促進</p> <p>(2 行目) 「また、民間企業との連携による普及促進に取り組みます。」の後に、下線部の追記をお願いします。</p> <p><u>・具体的には住宅等のスマート化に取り組んでいる例があります。</u></p> <p>[内容]</p> <p>住宅等スマート化とは、住宅用太陽光発電システムとマイホーム発電を組み合わせたダブル発電、太陽熱利用と高効率給湯器の組合せた温水利用システム、家庭用燃料電池、蓄電池を設置してスマート化を図ります。</p> <p>また、HEMS を設置してエネルギーの見える化、居住者の行動変化を促す最適制御化を図りスマート化を図ります。</p>	<p>当該分野については多種多様な取組が行われていることから、特定の事業や具体事業等については逐一記載しないこととしています。</p>
263	<p>P. 60 の図</p> <p>早淵川の両岸に緑を塗ってください。</p> <p>(理由)</p> <p>「11 番目の緑の拠点」を描いたものになります。</p>	<p>「緑の七大拠点」及び「緑の 10 大拠点」の表現は、「横浜市水とみどりの基本計画」及び「横浜みどりアップ計画（新規・拡充施策）」に基づくものであり、改定素案において、「緑の 11 大拠点」と定義することはできないため、土地利用方針図に「11 番目の緑の拠点」を描くことはできません (P.60)</p> <p>なお、いただいたご意見の趣旨を踏まえ、改定素案の本文に次のように追記します。(P.57)</p> <p>「また、緑の 10 大拠点(・・・)を中心としたまとまりのある緑を保全し、・・・。」</p>
264	<p>3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針</p> <p>73～74 ページ</p>	<p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 3 都市環境の方針 3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針</p>

	<p>①公園や緑地の整備 その他、大規模開発における緑地整備・・・・・・誘導します。</p> <p>とあるが、水と緑をつくるという表題の項目の中で、周辺の自然に配慮する以前に、保全と創造の方針の中で大規模開発を容認している表現はおかしい。</p> <p>大規模開発を容認するようであれば、保全も創造もできはいはずである。破壊したうえでの誘導は矛盾しているので、その他以降の文言は方針の中に入れるべきではないと考えます。</p>	<p>(1) 水と緑をまもるに含まれていると考えます。</p> <p>なお、ご指摘のありました文言につきましては、様々な機会を捉え、できるだけ公園や緑地を創出するという趣旨で、(2) 水と緑をつくるに記述したものです。</p>
265	<p>・P28の図41は「時間50ミリ以上の降雨量の推移」として2008年(平成20年)のデータを掲げる。しかし、独自の調査を余儀なくされるものは別として、長期ビジョンの策定に当たっては最新のデータを提示すべきだ。</p> <p>例えば、気象庁のHPには近年の集中豪雨について以下のような記述がある。横浜市はなぜ現時点で図41のような古い統計データを参考資料とするのか? これは近年のゲリラ豪雨とも呼ばれる集中豪雨による大きな自然災害頻発を軽視し、近未来に発生するかもしれない洪水被害に対する対策を先送りしているとしか思えない。</p> <p>以下の数字を直視すれば、ハザードマップの抜本的な見直し、また郊外部における市街化調整区域などの緑、とりわけ樹林地の開発などは絶対に認めるべきでないことは自明である。</p> <p>2010年にアメダスが観測した1時間降水量50mm、80mm以上の短時間強雨の1,000地点当たりの発生回数(12月31日までのデータによる)</p> <p style="padding-left: 40px;">50mm以上 209回</p> <p style="padding-left: 40px;">80mm以上 16回</p>	<p>ご指摘のありました「図-41 時間50ミリ以上の降雨回数の推移」につきましては、平成20年に作成された安全管理局(現消防局)の報告書を基に作成しています。プランの取りまとめの過程で、より新しいデータ等が公表された場合は、その内容等も踏まえて、必要に応じてデータの更新等を行います。</p>
266	<p>・P73-74「その他、大規模開発における緑地の整備に当たっては、周辺の自然環境に配慮するよう誘導します。」</p> <p>「水と緑を守る・つくる・つなぐ」の方針でありながら、大規模開発を認めるのは矛盾する文言である。</p> <p>地球温暖化への対応、生物多様性への配慮から、水</p>	<p>いただいたご意見の趣旨は、改定素案の第4章 部門別の方針 3 都市環境の方針 3-2 豊かな生物多様性の実現に向けた水と緑の保全と創造の方針</p> <p>(1) 水と緑をまもるに含まれていると考えます。</p> <p>なお、ご指摘のありました文言につきましては、様々な機会を捉え、できるだけ公園や緑地を創出するとい</p>

	と緑の保全の方針を強調してきたマスタープランにおいて、何故、この文言が入るのか理解に苦しむ。削除するべきである。	う趣旨で、(2) 水と緑をつくるに記述したものです。
267	P75(1) 公害防止に向けた取組の推進 大気汚染物質の一つ微小粒子状物質 (PM2.5) の環境基準がやっと平成 21 年 9 月に設定された。健康に影響を及ぼす物質でありながら、観測装置の設置が遅れているので、すべての測定局に設置されるよう早急に進めてほしい。	平成 21 年 9 月、PM2.5 の環境基準が告示されたことに伴い、22 年度から順次、測定機の整備を進めています。厳しい財政状況下にはありますが、継続した測定機の整備に努めてまいります。
268	また、緑地の再開発計画は企業の利益にしかならないので新開発計画はすべて認可すべきでない。	いただいたご意見は、本市の関係部署と情報共有させていただきます。
269	二、調整区域における開発抑制を空念仏ではなく担保せよ 瀬上沢開発問題は昭和末期から平成初期の時点までさかのぼる歴史の古い問題である。この問題は、横浜市が調整区域であるにも関わらず舞上線用地の取得の交換条件として、この地域の開発について地権者の要求を容認したことが発端である。その経緯については数次にわたる情報開示請求によってその経緯は明らかとなっている。現在も地権者は横浜市との約束を楯に、舞上線用地取得に協力したのだから調整区域を市街化区域に線引変更するよう主張している。円海山周辺地区を生物多様性のあるつながりの森と位置付けたとしても (p74) ひとたび開発を認可されればもともともなくなる。行政と開発業者、地権者と癒着があってはならない。横浜市が開発容認または推進の姿勢を見せながら「自然観察や農体験、緑の保全政策を推進する」(p59) と云っても説得力がない。単なるお題目か空念仏にすぎなくなる。すでに 2 回にわたって否決された東急建設の開発計画が再三にわたって提案されるのか、市民には「分かりやすい」(p98) とは言えないのである。都市計画行政の透明さが求められる。	いただいたご意見は、個別の開発事業に関する内容であることから、本市の関連部署と情報共有させていただきます。
270	東横線日吉～相鉄線羽沢間の新綱島駅は大綱橋の樽町大曽根側に作って下さい。 現在の綱島駅より徒歩 10 分程はなれた所、川崎町田線の交差点予定地が適切です。 大工場が次々に移転し後に高層マンション 100 棟ができ今後もラッシュで建ちます。人が急に激増し、交通便は悪いのです。バスは満員で通りすぎます。	いただいたご意見につきましては、個別の事業に関するもののため、本市の関係部署と情報共有させていただきます。 なお、神奈川東部方面線につきましては、改定素案の第 4 章 部門別方針 2 都市交通の方針 2-2 誰もが移動しやすい交通の実現の方針 (1) 移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークの整備

	現綱島駅に作っても人は来ません。既得権者が再開発に反対して何もできません。	③鉄道ネットワークの整備促進と輸送力の増強 に示しており、既に都市計画に位置付けられています。
271	環状北西線は住環境保全第一にして下さい。	事業推進上のご意見として、関係部署と情報共有してまいります。
272	p 3 1⑤交通基盤の合理的な整備、更新 この⑤においては、「持続可能な地域交通施策」、「合理的できめの細かい交通施設」、「快適・安全に移動できる交通環境」、「陸・海・空それぞれの広域交通ネットワーク」等々いくつもの「交通手段に関する用語」が羅列されている。この使い分けをだれがどのように理解できると思われているのですが。羅列するのであれば、個々の用語について具体的な説明が加えられる必要がありますので、書き換えて下さい。 更に「誰もが移動しやすい交通の実現」と「誰もが楽しく快適・安全に移動できる交通環境」の「しやすい」と「できる」等の違いは全く理解不能である。	いただいたご意見にある「持続可能な地域交通施策」、「合理的できめの細かい交通施設」、「快適・安全に移動できる交通環境」、「陸・海・空それぞれの広域交通ネットワーク」等の課題に対する解決の方向性等については、第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 に含まれているものと考えます。
273	⑤ 交通基盤の整備 [意見] 「最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されています」とありますが、算定根拠の確認をしてほしい。30分や1時間以上もバスが来ないような状況の中でも、バスが来たら15分で到達できる地域を算出されているように思える。朝夕の交通便の多い時間のこととしても顔きにくい表現と考えます。	最寄り駅まで15分圏域の考え方は、徒歩またはバスにより、自宅から最寄り駅までの移動に要する所要時間から算定していますが、バス停留所での待ち時間やバスの運行便数は考慮していません。また、算定の対象は、おおむね午前7時から8時の通勤時間帯で算定しており、昼間のみ運行するバス路線は対象外として除外しています。
274	p 3 1⑤最下行 「国際競争力強化云々」の記述部分はp 3 0に移してください。 (理由) ここで述べられる意味がない。恣意的にここで述べ、住民に配慮した交通環境を整備するも、環境の悪化に繋がるような新たな広域交通ネットワークの整備も必要であると話を誘導しているに過ぎない。悪質な誘導はやめていただきたい。	いただいたご意見の箇所は、都市交通部門の課題の一つとして記載しました。また、その課題に対する解決の方向性を、第4章 部門別の方針 2 都市交通の方針 に記載しています。 その中で、2-1 環境をまもり人にやさしい交通の実現の方針 (2) 環境負荷の低減に繋がる交通施策の展開 を掲げていますので、ご意見にあるような意図はありません。
275	3 「目指すべき都市構造」について ①②は都市機能の整備として必要と考える。 ③「ハブポートの形成」は世界的現状の分析はなされたのか。すでに釜山、上海は世界的に優位で	横浜港をはじめとした日本の主要港湾は、アジア諸港の躍進により、国際的な地位が相対的に低下しています。それが一層進行することにより、日本に寄港する基幹航路が減少し、近隣アジア諸港を通じての輸出入

	<p>あり、更に中国は温暖化をふまえ、北極海路を開発しフィンランドの造船会社に砕氷船の設計を依頼し来春に進水する。又、アイルランドに投資し中国系のハブ港を計画している。(資料日経新聞) これに対して横浜港のハブ化は外国勢に分析の結果勝てるとして計画されたのか。横浜港は国内外港より切替えたなら補助金を出す(資料日経新聞)など極めてレベルのちがいを、多額の税金投入して実施するのは中止すべきと考える。</p>	<p>となると、荷役コスト増による製品価格への転嫁や積替え回数増による製品劣化、リードタイムの増加、定時性が確保されないことなどにより、日本の産業や市民生活に影響を及ぼすこととなります。こうしたことから我が国を代表する国際貿易港として基幹航路が寄港する国際海運ネットワーク上の拠点港湾の地位を維持・向上させていく必要があり、国からも国際コンテナ戦略港湾として選定され、ハブポート化の取組を進めているところです。また港湾関連産業は横浜経済において大きな役割を担っており、横浜経済を支える観点からも取組が必要であると考えます。</p>
276	<p>P30 「横浜港の国際競争力を強化し、ハブポート化を進める必要があります。」が、横浜港はコンテナ取り扱いでも、世界で30位以下である。ハブポート化にしがみつくと必要はない。</p>	<p>横浜港をはじめとした日本の主要港湾は、アジア諸港の躍進により、国際的な地位が相対的に低下しています。それが一層進行することにより、日本に寄港する基幹航路が減少し、近隣アジア諸港を通じての輸出入となると、荷役コスト増による製品価格への転嫁や積替え回数増による製品劣化、リードタイムの増加、定時性が確保されないことなどにより、日本の産業や市民生活に影響を及ぼすこととなります。こうしたことから我が国を代表する国際貿易港として基幹航路が寄港する国際海運ネットワーク上の拠点港湾の地位を維持・向上させていく必要があり、国からも国際コンテナ戦略港湾として選定され、ハブポート化の取組を進めているところです。また港湾関連産業は横浜経済において大きな役割を担っており、横浜経済を支える観点からも取組が必要であると考えます。</p>
277	<p><市民意見> 1. 横浜活性化の向上 ・横浜活力の向上は<技術・経営革新の促進による産業の活性化>に述べられているが、組立上「現状の延長線上での構想」となっている。 横浜の再生には革新的な「国際都市・横浜の特性を加味した創造的な産業拠点の創成」が必須であり、そのための具体的な施策を盛り込むことを期待する。</p>	<p>産業の活性化は、現状の取り組みを進めつつ、改定素案の第4章 部門別の方針 5 都市活力の方針 5-2 都心部の競争力向上及び活力を支える産業基盤強化の方針 (2) 技術・経営革新(イノベーション)の促進による産業の活性化(P.84)や5-3 MICE・観光の機能強化(P.86)など、新しい施策にも取り組んでいきます。</p>
278	<p>6 近い将来発生が予測されている大震災についての具体的な記述がない。震災災害(大火災、家屋の倒壊、道路、鉄道の寸断、水食料の不足、帰宅困難者、高齢者対策等等)は通り一遍の言葉の羅列ではなく、市の最重要課題として取り組む課題と思う。</p>	<p>改定素案では、現在、改定作業を行っている横浜市防災計画と整合を図りながら、大規模災害に対応できる都市構造の構築など都市防災の基本方針を定めています。一方、大震災に対する具体的な対策については、東日本大震災の教訓を踏まえて現在見直し中の「横浜</p>

	東日本大震災から1年5ヶ月も経過している。想定外ではすまされない。	市防災計画「震災対策編」において定めていきます。
279	横浜市都市計画マスタープランの都市防災の方針の中で、液状化対策として液状化マップの情報充実などにより必要な対策について検討するとありますが、実際に自分の家が液状化の危険性が高いと判断された場合、具体的にはどのような対策が必要で、それにかかる費用はいくらなのか、またその費用は自分で負担しなければいけないのか等の疑問が残りました。	個々の建築物については、所有者が、液状化マップ等を参考に、必要に応じて、適切な処置を行っていただくこととなります。
280	都市防災も喫緊課題である。小生は現在岩手県に単身赴任で先の大震災の復旧復興に従事しているが、被災地に寄り添いながら、我が街、横浜の備えに我が身のこととして思う日々である。	いただいたご意見は、本市の関係部署と情報共有させていただきます。
281	p 3 2 ⑦ 1行目に「減災」に触れていますが、まず一義的に「防災」に努めるべきです。それでもなおその想定を超えるような災害が起きる事態においては「減災」につとめると述べるべきです。文章の順を変えてください。	甚大な被害をもたらした「東日本大震災」により、災害の発生を完全に防ぐことは不可能であることが、あらためて明らかになりました。この教訓を踏まえ、現在、全面的な修正に向けて見直しを行っている「横浜市防災計画「震災対策編」」では、国が「防災基本計画」の基本方針として減災目標を設定することと、人命を守ることを最優先とした対策を強化することを修正の基本的な考え方としています。 改定素案においても、この考え方と整合を図ったため、現在のような記述となっています。
282	○これからの都市構造は地震対策をヌキにしては語れない。 ○特に横浜市役所・神奈川区役所は高台に移転しなければ機能を生かせない。	地震を含め災害対策は重要な事項であり、改定素案でも、第4章部門別方針 6 都市防災の方針でも都市の耐震化の促進などについて記載しています。(P. 89～95) なお、現在のところ横浜市役所、神奈川区役所の高台移転については、検討していません。
283	P37 2 都市づくりの目標 ⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくり (31行目)に、下線部分の追記をお願いします。 ・都市基盤施設及びライフラインの計画的な改修・更新を図るほか、 <u>平常時からエネルギー供給の多重化を促進します。</u> [内容] 災害時の司令塔となるべき市庁舎や避難所となる学校等の市有施設においては B L C P (業務・生活	文章後段の「エネルギー供給の多重化」だけでなく、この文章全体が、平常時から取り組むべき施策として考えているため、特に平常時からとは記載していません。

	<p>継続計画)が必須であり、そのためにもエネルギー供給の多重化はたいへん重要な意味をもちます。しかしその際、非常時専用として用いられるエネルギー源はいざというときの信頼性が必ずしも万全とは言いきれないことが指摘されており、平常時からエネルギー供給を多重化しておくことが信頼性向上の点から望ましいと考えますので、上述の追記をお願いします。</p>	
284	<p>都市防災の基本から狭あい道路を減少させる 建築許可の完成検査を合格させる為、セットバックをした様に見せかけて、その後再び元に戻す事が多く見受けられる。この防止条例を作成し守る様徹底させる</p>	<p>いただいたご意見は、本市の関係部署と情報共有させていただきます。</p>
285	<p>現在鶴見区役所移転問題と同時に警察署も移動すべきだ。 旧鶴見会館跡地に面積も理想的な敷地、3分類してそれぞれの建築を考えている様だが、何と(ミミチイ)計画だ。10階以上のビルを建て細心の配慮で区民27万人の財産と生命を守る近代的な大きな(心)を持っている人間はいないのか。今、鶴見区役所も旧鶴見工業高校の跡地(7,000坪)に移転計画中だ。警察署も負けずに、広い敷地を確保すべきだ。</p>	<p>鶴見区役所の移転について、現在のところそのような計画はありません。</p>
286	<p>税金・公的資金が投入されるようで、賛成できません。コストゼロだけが条件。 市役所の組織を見ても「局」が約24もあるのはいかがなものか。過剰!!と思う。約10程度まで大幅な削減が必要。 道路、鉄道は、横浜市としては、この資料だけで十分と考える。いずれも高度な専門知識、管理能力を有する事業主等があるので、横浜市はあくまでも許認可だけに限定するとともに、実質は全て民間に実行させるだけで、成功することまちがいない。よろしく。</p>	<p>いただいたご意見は、横浜市都市計画マスタープランの内容に関するご意見ではないと考えますが、いただいたご意見については、本市の関係部署と情報共有させていただきます。</p>
287	<p>学校や地区センター、図書館、又スーパーなどに、資源ゴミ(ペットボトル、缶、ビン、古紙など)を回収できるボックスを設置すると良いと思います。 収集が1週間ないし、2週間だと家の中にためたくないという家庭もあるので、出先で1こや2こ入れていけば、より資源ごみとして活用できると思いま</p>	<p>いただいたご意見は、関係部署において情報共有を図り、今後の参考とさせていただきます。</p>

	す。	
288	<p>P. 92 ①建築物の耐震化促進</p> <p>の文章の中に、ブロック塀の禁止を明記してください。</p> <p>(理由)</p> <p>最近、一戸建て住宅地の中に、ブロック塀で仕切った、複数戸建の貸家が増えてます。</p> <p>一戸建て住宅地の道路は、子供が遊ぶ空間でもありますから、ブロック塀は禁止すべきです。</p>	<p>ご意見を受けて検討しましたが、建築基準法等の基準に合致していれば法的に禁止できないと考えます。</p>
289	<p>駅北側にマンションが増加、鴨居小学校へ通う児童にとって通学が不便。</p>	<p>いただいたご意見は、「横浜市都市計画マスタープラン（改定素案）」の内容に関するご意見ではないと考えますが、本市の関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
290	<p>市で法面を工事した事により道路が広くなると対面の畑の地主が道路側に大きくはみ出しブロックを積み4m以上になった道路が1m70位になり再び狭あい道路になってしまった為、狭あい道路が減らない</p>	<p>いただいたご意見は、「横浜市都市計画マスタープラン」の内容に関するご意見ではないと考えますが、本市の関係部署と情報共有させていただきます。</p>
291	<p>東横線妙蓮寺駅西側、菊名池公園に面するある店は、安価・良質の食品等の販売で人気があり、多くの主婦が幼児を自転車に乗店し、店内に入り買物をして、その間「放置自転車」と見なされ、自転車駐車場の新設が提案されています。菊名池公園を二分する都市計画道路の公園内拡幅予定地にある市営自転車駐車場の収容能力台数353台に対して利用台数は216台であり、通勤者・通学者は別として、幼児連れの買物客は利用していません。自動車・オートバイが通行する道路をへだてた公園緑地を利用した自転車駐車場新設には、道路の子連れ横断の危険、防火・防災の機能低下、環境負荷の増大をもたらす結果があり、「横浜市自転車駐車場条件」の制定が必要です。</p>	<p>いただいたご意見は横浜市都市計画マスタープランの内容に関するご意見ではないと考えますが、関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
292	<p>コンビニATM及び洗面トイレ→高齢社会でも利用しやすく法改正行い権利明確化して。</p>	<p>いただいたご意見は横浜市都市計画マスタープランの内容に関するご意見ではないと考えますが、関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
293	<p>◇ゾーン別<都心部>に対し</p> <p>◎横浜駅西口（西区南幸一丁目）「あらたま川沿いの市道に＝少なくとも計20年余（平成元～24年）</p>	<p>いただいたご意見は横浜市都市計画マスタープランの内容に関するご意見ではないと考えますが、関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>

	<p>＝市道を不法占用の屋台村（現、計 12 店）が今も営業中の現状があるが、特定の商人に長期無料で占用をモク認化をしている件、市民として誠に合点が行きません。＜敬具＞</p>	
294	<p>きびしいことをかかせていただきます。 都市整備局は、ひとことであって無能、でたらめ。税金払っている分だけ、仕事して下さい。 開示したら部長級と会って話をさせていただけるのでしょうか？まずムリでしょう。 市民に対して、テキストに回答するのがめにみえます。市民に対するサービス業としての自覚不足。</p>	<p>いただいたご意見は、「横浜市都市計画マスタープラン」の内容に関するご意見ではないと考えますが、今後の参考とさせていただきます。</p>
295	<p>率直に申し上げますと、きれいごとの非現実的プランとしかおもえません。高度成長期であればバラ色の将来を想像してこんなプランもありかなと思いましたが、これから先の将来、未来はかなり違うのではないかと市の素案に疑問いいえ違和感すら感じました。プランの内容を詳細に指摘したいところですが余りにどこの自治体でも国の政策でも軽く表現（本当は極めて重く、重要なことなのですが）し、実現無理な内容をバラ色で市民に訴えている素案としかおもえません。これからこの素案を市民の意見を聴きながら実現化するのは市の方は言いたいのですが、驕りすぎです。所詮、原発の公聴会だかと変わらないと判断いたします。根拠、役所は所詮上から目線で、勝手に素案を作成して市民に伝えるよ、では意見を聴くよ、そしてガス抜きして、あなた達行政と関連企業の陳情を取り入れながら事業を遂行する仕組みなのでしょう。昔から何も変わらない流。うんざり(ー)／^^~ピシー!ピシー!です。 本件に関し素案を作成したプロセスが全く説明されていない。市職員、それもキャリアとよばれる霞が関の将来高級官僚の横浜市版的な方達のたたき台を市漫w)に提示している。 そんな程度でしょうね、行政がするこは、べつにクレマー的に申し上げているのではないのですが、常に何処の時代も、どこの行政も民に対し自分達（あなた達）の保身を第一に業務しているとしかおもえません。とは云え、わたくしもすべての行政をつかさどる方々がそうだとは言いません。そう、厚労省の某女性局長や経産省をムリムリ退職したO氏とか立</p>	<p>いただいたご意見については、関係部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>

	<p>派な行政マンがおられることは承知しています。</p> <p>結論、全市プランは素案の段階から幅広い関係者からの意見を聴いて、各立場の現場を把握したものを素案作成することが第一だと考えます。机上の素案を市民いきなり提示されても市民はどのように判断してよいかわかりません。結局多くの市民は意見を出すことなく、市側の立案で訳も分からず知らず知らずに住民税が自分たちとは意に反するところで浪費されていくのです。過去にもこのようなことは多々あり、良かれと思って日常的な業務が市民、生活者を脅かす結果を招いているのも現実です。AIJ でしたっけ、あの事件など行政と同様極めて不幸な行為です。よって、行政も良かれと思って市民に提示する計画などもっと慎重に、どこに・u 榎拳_を合わせるかが重要と考えます。常に自分の視点が正しく、周りのためにやってやっているんだなどと驕った思考・感性は排除願いたい。貴職らの今後を期待、見守りたいと思います。</p> <p>以上</p>	
296	<p>私は横浜市民であり、あなたたちの給料・年金原資となる市民税をキッチリお支払いしています。中山北山田線（青砥付近）の工事がダラダラとなかなか進んでいないのは、キッチリ住民と話し合っ根回しをしていなかったからに他なりません。民間経営はスピード勝負であり、職員やる気なしと思わざるを得ません。グリーンライン開通までも、関係する局がデタラメで、さんざんイヤな思いをしました。他局（道路局・土木事務所・環境など）との連携をしっかりとって下さい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、「横浜市都市計画マスタープラン」の内容に関するご意見ではないと考えますが、本市の関係部署と情報共有させていただきます。</p>
297	<p>職員さんは、あいさつもできないのか。市民に対していらっしゃいませ・有り難うございましたというのが常識です。</p>	<p>いただいたご意見は、「横浜市都市計画マスタープラン」の内容に関するご意見ではないと考えますが、今後の参考とさせていただきます。</p>
298	<p>市民の意見としては、今後高齢化が進む、子どもは減る、税収も当面期待できない。いったい誰の為に改訂するのでしょうか？</p> <p>建築関連業者？仕事の創出？特別な業者との利権？</p> <p>例えばこんな例をどのように捉えますか？</p> <p>一般の歩道にレンガを敷くのはなぜですか？</p> <p>どう考えても固定費の今後を考えるととてつもない費用がかかりますよね。</p>	<p>いただいたご意見については、本市の関係部署と情報共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>

<p>観光客の増加？社会的に見れば、今後減って行くでしょう。</p> <p>なぜならば、全国展開の大型店舗の参入で全く、特色も無く面白みの無い箱だけの街になりつつあります。</p> <p>年寄りも、レンガがかけると歩きにくい。事故が起きます。</p> <p>また、修繕するにも騒音が長く続きうるさくてたまりません。</p> <p>今回の震災以降、よって綺麗な街造りは今、市民は求めています。</p> <p>レンガの道、歩道は全て廃止するべきです。考えるだけでも防災には利点を感じません。</p> <p>こんな無駄な歩道や道路を見栄えだけで造るのであれば市民は許しません。</p> <p>アナタ達はいつもいとも簡単に入って来るお金で、庭でも造る様なゲーム感覚で街を作っていると感じます。</p> <p>もし自分の家を建てるのであればレンガは必要ないから辞めよう。高齢になったら足下がままならないこういう事を考慮するでしょう。違いますか？普通の素材で十分です。</p>	
<p>299</p> <p>こういった感覚の違いが市民とかけ離れすぎているんですよ。</p> <p>世襲の公務員が沢山居るから問題なのです。</p> <p>世の中の事を知らなすぎる。もっと、社会勉強実体験をしろ！</p> <p>無駄な税金を使うな、若い世代の為に使いなさい。</p> <p>そうしないと、田舎横浜にあきあきし、東京に出たきり戻りませんよ。</p> <p>若い力が足りないのはそのせいです。悪い年寄りが多すぎて、</p> <p>長いものに巻かれた人々しか生きて行けない街になっているのです。</p> <p>実力のある若者は、横浜では働きません。</p> <p>ローカルルールしか知らない利権者は恥じるべきです。</p> <p>以上、立派な構想は良いけれど、将来固定費がどれだけかかるか見通しを立ててみるのが当たり前。甘すぎる。インチキな</p>	<p>いただいたご意見については、本市の関係部署と情報共有するとともに、今後の参考とさせていただきます。</p>

	<p>数字でごまかさなないでほしい。</p> <p>よって反対。固定費の洗い流しを世界の動向を視野に入れ見直すべきだ！俺たちの税金だ！</p>	
300	<p>7 本素案で一般に公開している概要版は8ページである。本文は実質 96 ページであり概要版では肝心の所は出されていない。</p> <p>本文は区役所に閲覧用として一冊、市立図書館(全市)には配布していない。閲覧で判断出来る文書ではない。パソコンを持っていないと見られない。</p> <p>全市プラン素案という重要な文書を市民から目を逸らそうとしているとしているとしか思えない。出来るだけパプコメを少なくして、素案を通そうと思っていると思われでも仕方がない。</p> <p>本来ならば区役所、各区の図書館に置いて市民に貸し出すべきと思う。林市政になってからその様な市民無視の態度が強くなったと思う。</p>	<p>本パブリックコメントについては、「横浜市パブリックコメント実施要綱」に沿って実施しています。</p> <p>なお、いただいたご意見につきましては、本市の関係部局と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
301	<p>5. マスタープランに沿って地域との連携で進めたいと述べられておりますが、このプランの説明会の広報は横浜市の広報誌の小さな数行の記事で知らされただけでした。瀬谷区の説明会は寂しいものだったと聞いております。区のホームページにも載っておらず広報不足と思われます。今後もっと市民に広報する方法を考えて頂きたい。</p>	<p>改定素案の住民説明会は、方面ごとに市内4箇所で開催いたしました。広報については、広報よこはま市版への掲載の他、都市整備局及び市のホームページトップページの市政トピックスに掲載しました。また、改定素案の概要版パンフレットを作成し、市内地区センター(75館)、市内図書館(18館)、行政サービスコーナー(13箇所) 駅構内PRボックス(75駅)で概要版パンフレットの配架を行いました。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
302	<p>アピールが不足している。</p>	<p>改定素案の住民説明会は、方面ごとに市内4箇所で開催いたしました。広報については、広報よこはま市版への掲載の他、都市整備局及び市のホームページトップページの市政トピックスに掲載しました。また、改定素案の概要版パンフレットを作成し、市内地区センター(75館)、市内図書館(18館)、行政サービスコーナー(13箇所) 駅構内PRボックス(75駅)で概要版パンフレットの配架を行いました。</p> <p>いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>