

「横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プラン」改定素案に対する 市民意見募集の実施結果について

戸塚区では、「横浜市都市計画マスタープラン戸塚区プラン」の改定にあたり、平成 28 年 12 月に改定素案を公表し、市民意見募集を実施しました。市民の皆さまから、貴重なご意見、ご提案等を頂き誠にありがとうございました。

このたび、その実施結果と、いただいたご意見等についての本市の考え方をまとめましたので、次のとおり公表いたします。

1 実施概要

意見募集期間	平成 28 年 12 月 12 日（月）から平成 29 年 1 月 31 日（火）
意見提出方法	郵送、FAX 又は Eメール
改定素案（全文）の 公表場所	・ 戸塚区総合庁舎 9 階区政推進課 ・ 区内各地区センター ・ 横浜市庁舎 1 階市民情報センター ・ 横浜市庁舎 6 階都市整備局地域まちづくり課 ・ 戸塚区ホームページ

2 実施結果

提出者数	48 名
意見数	140 件

3 提出されたご意見とご意見に対する本市の考え方

ご意見の分類と反映状況

(1) 改定原案に反映したもの	41 件	No. 1～41
(2) ご意見の趣旨が改定素案等に含まれていると考えるもの	21 件	No. 42～62
(3) 今後の参考とするもの	35 件	No. 63～97
(4) 関係機関と情報共有するもの	3 件	No. 98～100
(5) 計画にご賛同いただいたもの	9 件	No. 101～109
(6) ご意見でなくご質問であったもの	15 件	No. 110～124
(7) その他	16 件	No. 125～140

(1) 改定素案に反映したもの

No.	意見の概要	意見に対する考え方	新	旧								
1	改定素案 P10 「戸塚区の改革」の表に湘南医療大学を追加してほしい。公文学園は？	大学については、改定原案 P10「戸塚区の改革」の表に記載を追加します。大学を除いた学校については、本表には記載いたしません。	<p>●戸塚区の沿革（抜粋）</p> <table border="1"> <tr> <td>2015年 （平成27年）</td> <td>「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖 <u>湘南医療大学開校</u></td> </tr> <tr> <td>2016年 （平成28年）</td> <td>戸塚駅前地区中央土地 区画整理事業完了</td> </tr> </table>	2015年 （平成27年）	「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖 <u>湘南医療大学開校</u>	2016年 （平成28年）	戸塚駅前地区中央土地 区画整理事業完了	<p>●戸塚区の沿革（抜粋）</p> <table border="1"> <tr> <td>2015年 （平成27年）</td> <td>「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖</td> </tr> <tr> <td>2016年 （平成28年）</td> <td>戸塚駅前地区中央土地 区画整理事業完了</td> </tr> </table>	2015年 （平成27年）	「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖	2016年 （平成28年）	戸塚駅前地区中央土地 区画整理事業完了
2015年 （平成27年）	「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖 <u>湘南医療大学開校</u>											
2016年 （平成28年）	戸塚駅前地区中央土地 区画整理事業完了											
2015年 （平成27年）	「とつか地下道」が一般供用開始、大踏切閉鎖											
2016年 （平成28年）	戸塚駅前地区中央土地 区画整理事業完了											
2	改定素案 P12 図 5 地図に小田急線などの路線、大船、藤沢、湘南台などの駅を追加してほしい。道、まち、河川、鉄道など続いているので、磯子区プラン素案と同じにしてほしい。	改定原案 P12 図 5 に記載を追加します。										
3	改定素案 P13 図 6 区界 1 km くらいまでの地形、鉄道、道路、駅を追加してほしい。青葉区プラン素案と同じにしてほしい。	改定原案 P13 図 6 に記載を追加します。										
4	改定素案 P18 図 14 平成 15 年から 20 年で、河川、水面、自然他が増えている。理由は俣野遊水池と考えますが、理由を記載してはどうか。	明確な理由が不明なため、改定原案 P18 図 14 に、データについての注釈「調査年度によって、土地利用の分類の定義が一部異なるため、おおまかな傾向として捉えるものです。」を追加します。										
5	改定素案 P21 図 21 バス路線が行政区画で切れてしまっている。環状 4 号線南西方向は大船駅まで続いていることが分からない。保土ヶ谷、上永谷、本郷台、大船、藤沢、湘南台、立場、中田、弥生台、緑園都市まで記入してほしい。泉区案と同じに。戸塚-桜台-京急ニュータウンが区外で切れている。つないでほしい。	改定原案 P21 図 21 に周辺の記載を追加します。										
6	改定素案 P21 図 21 舞岡 神奈川中央交通バス営業所を追加してほしい。	改定原案 P21 図 21 に記載を追加します。										
7	改定素案 P21 図 21 名瀬-緑園都市は図よりも多く、41~100 です。	本数に間違いがあったため、改定原案 P21 図 21 を修正します。										
8	改定素案 P22 青葉区プラン素案 P13 と同じに。平成 24 年度首都圏の主要渋滞箇所～を元に作成してほしい。2 年新しい。	改定原案 P22 図 23 にデータを追加します。										
9	改定素案 P24 ④環境、④は気象のことだけ記載があり単に「気象」ではどうか。	改定原案 P24 の記載「環境」を「気象」に修正します。	④ <u>気象</u> ～気温の上昇傾向、局地的大雨の増加～	④ 環境 ～気温の上昇傾向、局地的大雨の増加～								

10	改定素案 P29 火災地域を超えて連続します。磯子区プラン P22 と同じに。(その他意見書原本に参考図あり) 特に焼失が多い汲沢地区、中田地区をまとめて拡大してほしい。	改定原案 P29 図 37、P53『都市防災の方針図』を修正します。連続する泉区を追加しますが、拡大図は掲載しません。		
11	改定素案 P29 水害はすでにこの 15 年間、各区でおきている。「～想定されます。」ではない。過去に想定されたことが起きており、今後も想定されます。	改定原案 P29 の記載を修正します。	～内水の浸水想定区域は、戸塚駅周辺や境川と宇田川の合流部などの地域において想定されていますが、 <u>近年、計画を上回る大雨などによる被害が発生しています。</u>	～内水の浸水想定区域は、戸塚駅周辺や境川と宇田川の合流部などの地域において想定されています。
12	改定素案 P33 喫緊の課題である地球温暖化～とあるが、泉区青葉区プランには「喫緊の」形容詞は付いていない。	改定原案 P33『喫緊の』を『重要な』に修正します。	～ <u>重要な</u> 課題である地球温暖化への対応については～	～喫緊の課題である地球温暖化への対応については～
13	改定素案 P34 大雨の発生などによる災害が危惧されます。⇒ではなく、すでに俣野町各地では 14 年間で 2 回水害が起きている。	改定原案 P34 の記載を修正します。	～近年の気候変動にともない、 <u>計画を上回る</u> 大雨などによる <u>被害が発生しています。</u>	～近年の気候変動にともなう大雨の発生などによる災害が、危惧されます。
14	改定素案 P38 区界 1 k m まで河川、鉄道、道路の記載を。水の軸、(河川も) 図は戸塚区で切れていますが、柏尾川、境川の上流、下流も軸は続くことを図で表現してほしい。	改定原案 P37『将来の都市構造図』に記載を追加します。		
15	戸塚を考えると、住民の生活圏・動向を見極めるためには、区内だけの表示ではなく、湘南台・大船・藤沢といった主要なスポットも情報追加をしたほうが生活実感として計画を理解できると思います。	方針図等に記載を追加します。		
16	改定素案 P40 土地利用方針図 「インターチェンジ」の表示について 素案では既存インターチェンジの表示が欠けており、「高速道路インターチェンジ周辺において…(略)土地利用の在り方について検討」との関係がないような表現となっていますので、P43 の都市交通方針図と同様に、既存インターチェンジも表示した方がよいと考えます。また、隣接する栄区の(仮)栄インターチェンジ・JCT を表示する場合は、これに倣い今井インターチェンジも表示した方がよいと考えます。	改定原案 P40『土地利用方針図』に記載を追加します。		
17	区界 1 k m まで河川、鉄道、道路の記載を。	改定原案 P43『都市交通の方針図』に記載を追加します。		

18	改定素案 P46 境川遊水池公園のビオトープ（俣野町）を追加してはどうか。	改定原案 P45『都市環境の方針図』に記載を追加します。		
19	<p>「低炭素社会への取組」に関する趣旨に賛同致します。なお、対策をより実行性のあるものとするため、以下の通り、加筆することを提案します。</p> <p>○文章案:太陽光発電や太陽熱温水器などの再生可能エネルギーと、それを補完するガスコージェネレーションや家庭用燃料電池（エネファーム）等の分散型電源を組み合わせて導入することを推進します。</p> <p><理由></p> <p>太陽光・太陽熱・風力等の再生可能エネルギーの導入促進も、温暖化対策の重要な取組みの一つです。ただし、未利用エネルギーや再生可能エネルギーは、その出力が生産活動や天候などに左右され、安定しないという問題を抱えています。その問題点を解決すべく、横浜市の中期4か年計画に再生可能エネルギーの導入と併記されている、分散型電源の併設についても環境負荷低減の取組みとして追記することを提案します。</p> <p>横浜市では、地球温暖化対策の一環として、エネルギーマネジメントの普及を促進するために「平成28年度自立分散型エネルギー設備設置費補助事業」を実施されており、その補助対象は、業務用及び住宅用の燃料電池システムがあります。また、横浜市が環境未来都市として「持続可能な開発」を達成していくためには、再生可能エネルギーの導入と分散型電源を併設する等の能動的な環境配慮を行うことが必要と考えます。</p>	改定原案 P46 の記載を修正します。	<ul style="list-style-type: none"> 家庭でのエネルギー消費量の削減や、太陽光発電や太陽熱温水器などの再生可能エネルギー及び分散型電源の導入を推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> 家庭でのエネルギー消費量の削減や、太陽光発電や太陽熱温水器などの再生可能エネルギーの導入を推進します。
20	改定素案 P50 鎌倉道、大仙道の行き先を追加してほしい。	改定原案 P49『魅力と活力の方針図』に記載を追加します。		
21	<p>「耐震化に向けた取組」に関する趣旨に賛同致します。また、横浜市都市計画マスタープランにおいても、「都市基盤施設及びライフラインの耐震化」との記載があるため、2つ目項目に以下の通り、修正・加筆することを提案します。</p> <p>○文章案:災害対策活動上重要な橋りょうや、災害時にライフラインの機能が十分に確保できるよう、上下水道・ガス・電気など基盤施設の耐震化を引き続き進めます。</p> <p><理由></p> <p>ガス導管のうち、中圧導管は耐震性に優れた溶接接合鋼管を採用しています。阪神・淡路大震災、東日本大震災でも、高い耐震性</p>	改定原案 P51 に「災害対応活動上重要な橋りょうや、災害時にライフラインの機能が十分に確保できるよう、基盤施設の耐震化を引き続き進めます。」と記載を追加します。	<ul style="list-style-type: none"> 災害対応活動上重要な橋りょうや、災害時にライフラインの機能が十分に確保できるよう、基盤施設の耐震化を～ 	<ul style="list-style-type: none"> 災害対応活動上重要な橋りょうや、上下水道など基盤施設の耐震化を～

	<p>が発揮されました。新たに敷設する低圧ガス埋設導管についても、メカニカル継手やポリエチレン管等の耐震性に優れたガス管を採用しています。例えばポリエチレン管は、「伸びが大きく破断しにくい」、「土中の水分によって腐食する事が無い」と優れた耐久性を有しています。</p> <p>その他東京ガスの高圧・中圧ガス導管は、阪神・淡路大震災、東日本大震災クラスの大地震にも十分耐えられる構造となっており、災害時においても原則として都市ガスの供給を停止しません。</p>			
22	<p>「地域防災拠点の充実」に関する趣旨に賛同致します。また、横浜市都市マスタープランにおいても、「安全安心のまちづくりのために、エネルギー供給の多重化を促進する」との記載があるため、新たな項目として以下の通り、加筆することを提案します。</p> <p>○文章案:耐震性の高い中圧ガス導管を導入したガスコージェネレーションシステムなどによる自立分散型電源を確保することにより電源の多重化を図り、防災機能の向上を促進します。</p> <p><理由></p> <p>災害時でも最低限の事業活動や生活（居住）の継続を図るための危機管理に関する行動計画(BLCP)対策としては、強いライフラインを確保した高耐震の施設整備が望まれます。信頼性の高い中圧ガス供給を用いた、ガスコージェネレーションシステム(*1)を導入することにより、停電時においても照明や暖房のために電気と熱を供給することができます。「安全・安心」という点において、建物やまちの価値向上に資することができます。</p>	改定原案 P51 に記載を追加します。	～基盤施設の耐震化を引き続き進めると共に、 <u>分散型電源などの導入により電源の多重化を図り</u> ます。	～基盤施設の耐震化を引き続き進めます。
23	<p>改定素案 P53・区界 1 km まで河川、鉄道、道路の記載を。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下飯田遊水池を追加してほしい。 ・地震火災対策方針における対策地域を泉区中田にも追加してほしい。 	改定原案 P53『都市防災の方針図』に記載を追加します。		
24	<p>改定素案 P53 区外になるが、区民防災マップにある広域避難場所を追加してほしい。①児童遊園地、平戸 3 丁目付近の避難場所 ②金井公園</p>	改定原案 P53『都市防災の方針図』に記載を追加します。		

25	改定素案 P56 「市道矢部第 129、281 号線～」の 3 行を分かりやすくしてほしい。 道路拡幅：矢部～、大船～、柏尾 新規整備：桂町戸塚遠藤線	改定原案 P56 の記載を修正します。	・市道矢部第 129・281 号線（第 2 バスセンター～蔵坪交差点～富士橋）、 県道大船停車場矢部、柏尾戸塚線（横浜伊勢原線～ <u>戸塚警察署下交差点付近</u> ）の改良、桂町戸塚遠藤線（下永谷大船線～八坂神社前交差点）の <u>新設</u> といった駅周辺の道路整備を推進します。	・市道矢部第 129・281 号線（第 2 バスセンター～蔵坪交差点～富士橋）、 県道大船停車場矢部線、柏尾戸塚線（横浜伊勢原線～八坂神社前交差点）、桂町戸塚遠藤線（下永谷大船線～八坂神社前交差点）といった駅周辺の道路整備を推進します。
26	改定素案 P56 柏尾戸塚線は～八坂神社前交差点とあるが、図ではもう少し西に伸びて大坂下あたりです。	路線の範囲に記載間違いがあったため、改定原案 P56『八坂神社前交差点』を『戸塚警察署下交差点付近』に修正します。		
27	改定素案 P57 ・高嶋橋の信号が川の中央にあるが、西側に。 ・下永谷大船線の名称を追加してほしい。	改定原案 P57『戸塚駅周辺まちづくり方針図』の記載を修正します。		
28	改定素案 P58 東戸塚の位置付け分類について 図では駅勢圏が大きい郊外部の生活拠点で○記号、58 ページのタイトルは「広域交通網に支えられる主要な生活拠点」（記号で書くと◎）他の図でも駅勢圏が大きい部分の生活拠点で○記号。やはり生活拠点だと思うのですが不明。	改定原案 P58「広域交通網に支えられる主要な生活拠点」を「広域交通網に支えられる生活拠点」に修正します。	広域交通網に支えられる生活拠点	広域交通網に支えられる <u>主要な</u> 生活拠点
29	改定素案 P59 東戸塚駅周辺まちづくり方針図「緑の 10 大拠点」の範囲について 「緑の 10 大拠点」を定めている『横浜市水と緑の基本計画』（平成 28 年横浜市策定）では、地区（＝拠点）の範囲はおおよその位置であり、土地の境界を示すものではないと記述されています。本素案で「緑の 10 大拠点」の範囲を明示すると、分野別計画との不整合が生じることになるので、表現を改めるか、範囲（区分線）を設定した背景・理由と区分線の意味を付した方がよいと考えます。	改定原案 P59『東戸塚駅周辺まちづくり方針図』の記載を修正します。		
30	改定素案 P59 東戸塚駅周辺まちづくり方針図「水と緑のネットワーク」について P58 で示された「川上川を中心とした水と緑のネットワークづくりを検討」することを図に表示（川上川を明示）した方がよいと考えます。	改定原案 P59『東戸塚駅周辺まちづくり方針図』に記載を追加します。		
31	改定素案 P59 川上川を中心とした水と～とあるが、川上川が図にないのでわかりにくいです。			

32	改定素案 P61 ミズキンバイが水草であることを説明してほしい。	改定原案 P61 に『ミズキンバイ』についての記載を追加します。	<p>ミズキンバイ（水金梅）</p> <p>アカバナ科チョウジタデ属 水辺に生育する多年生草本 絶滅危惧Ⅱ類に分類される</p>	
33	改定素案 P61 一部資料に栄区との境界があやまっています。	改定原案 P61 『柏尾川軸づくり方針図』の記載を修正します。		
34	改定素案 P63 澤邊（さわべ）の読みが難しい。写真⑥にふりがなを付けてはどうか。	改定原案 P63 の該当部分にふりがなを追加します。		
35	電柱がない、または色彩が統一された街並みの写真があれば掲載してほしい。ふたかけ広場あたりに松が植えてあれば、その写真を載せてほしい。	改定原案 P64 に写真を追加します。「ふたかけ広場」周辺には松がありません。	<p>大踏切デッキから見た東海道</p>	
36	計画の実現のため、磯子区のようにもうすこし行政・区民・(事業者)の役割を明確にしていくことも必要ではないでしょうか。	いただいたご意見を踏まえ、改定原案 P67 に、各役割について、記載を追加します。	<p>【区民の役割】</p> <p>地域まちづくりにおいては、その主体として、区民相互が協力して創意工夫のもと、地域の個性や特色を生かした取組を推進します。また、地域の課題について、解決に向けた話し合いや取組を積極的に行う必要があります。</p> <p>このような取組を行うに当たり、自治会町内会などは、自らのまちに関わってきた経験や知識の蓄積を進めることが望まれます。さらに、まちづく</p>	区役所の役割として、次のように考えます。
37	磯子区プラン素案の区民、事業者、行政の各役割が具体的に書かれており分かりやすい。磯子区案を取り入れてほしい。NPO を区民の中に追加してほしい。		<p>【地域に根ざした計画づくり】</p> <p>このプランは、戸塚区の将来像を描くものであり、各地区の詳細なまちづくりについては言及していません。今後、地区の方々により、各地区の実情に応じてきめ細かなプランを作る場合には、区民主体のまちづくりを支援していきます。</p>	

			<p>りに関わるNPO法人等は、まちづくりに関するノウハウを生かして、地域と行政等との間に立って、まちづくり活動を支援することが期待されます。</p> <p>【事業者の役割】 地域社会の一員として、戸塚のまちづくりや関連する計画等を理解し、それらに基づく施策への協力や区民主体の地域まちづくり活動等に協力するとともに、事業者の持つ専門性を生かし、魅力あるまちづくりに貢献することが期待されます。</p> <p>【行政（区役所）の役割】 各地区の課題解決に向けた、区民主体のまちづくりを支援していきます。 まちづくりに関する情報は多岐にわたっています。そこで、区民の皆様が、身近なまちづくりの様々な情報を入手でき、また、意見・提案等を行うことができるよう、まちづくりに関する情報提供や相談・調整を行っていきます。</p> <p>まちづくりは、多くの組織との関わりによって進められるため、多様な施策を総合的に組み合わせ、施策をコーディネートし、より効率的・効果的に進めます。</p>	<p>【わかりやすいまちづくり情報の充実】 まちづくりに関する情報は多岐にわたっています。そこで、区民の皆様が、身近なまちづくりの様々な情報を入手でき、また、意見・提案等を行うことができるよう、まちづくりに関する情報提供や相談・調整を行っていきます。</p> <p>【まちづくり施策のコーディネート】 まちづくりは、多くの組織との関わりによって進められるため、多様な施策を総合的に組み合わせ、施策をコーディネートし、より効率的・効果的に進めます。</p>
38	改定素案 P37（2）交通体系と P38 都市構造図を入れ替えてはどうか。	見やすさが向上することから、ページを入れ替えます。		
39	改定素案 P49、50 にある魅力と活力の方針を入れ替えてはどうか。	見やすさが向上することから、ページを入れ替えます。		

40	高齢化社会に対応するため、新聞の活字も大きくなっている昨今、プラン全体、特に地図情報は資料の活字が小さい・あるいは薄くわかりにくいです。	色や文字など、見やすさが向上するように調整します。		
41	共同住宅という言葉の意味を区は理解して使っているのか。区プランでは集合住宅という言葉を使用するのが適切ではないか。今後戸塚区はマンション建設が増えてくることが想定されるので意識していただきたい。	「共同住宅」と記載していた箇所については、「集合住宅」と修正します。 【4箇所】	(P33)特に、大規模な集合住宅が新たに立地する場合には、保育所不足や小学校の教室不足など様々な課題が生じており、適正な土地利用の誘導を図っていく必要があります。 【他3箇所】	(P33)特に、大規模な共同住宅が新たに立地する場合には、保育所不足や小学校の教室不足など様々な課題が生じており、適正な土地利用の誘導を図っていく必要があります。

※そのほか、関連計画の時点修正等により、記述を変更している部分があります。

(2) ご意見の趣旨が改定素案等に含まれていると考えるもの

No.	意見の概要	意見に対する考え方
42	戸塚区のまちづくりを効率的に進めていくためには、市内だけではなく、隣接する藤沢市や鎌倉市と連携することが必要かと思えます。	全体構想で「周辺都市との連携」について記述しており、今後も連携して進めます。
43	舞岡駅周辺は交流地区と位置付けられ、ケアブアラザ、中学校、高校、大学など施設が点在しているが、それら施設と舞岡駅を繋いで循環するバス交通がない。交流の拠点として位置づけられているので交通ネットワークの整備を進めてほしい。またリサーチパーク跡地に公園と墓地施設を予定しており、それに伴い交通の流れも変わってくると思われるので交通ネットワークを改善してほしい。	バス交通については、改定原案 P41「(1) 公共交通の維持・充実」でバス路線等の導入支援と再編成について記載しています。いただいたご意見を関係機関と共有します。
44	バス交通の検討については各バス会社の垣根を越えて検討していかなければならない。	
45	区内では戸塚駅に出るまで1時間近く費やす場所もある。このままの交通体系では戸塚区が分断される危機感が感じられる。戸塚区が一つになるような交通イメージをもって道路網を検討することが必要ではないか。	道路網の整備については、改定原案 P41「(2) 道路網の整備促進」に、幹線道路の整備について記載しています。いただいたご意見を関係機関と共有します。
46	プロムナードにつながるルートを確認するに続けて、「雨水貯留施設、雨水調整池」などを追加してほしい。	雨水調整池などについては、改定原案 P52「(1) 水害に強いまちづくり」に記載しています。
47	東戸塚駅はいつも混雑しており、エレベーターも行列待ちができており不便である。ホーム上の安全対策など駅舎全体の改善を検討してほしい。	東戸塚駅の混雑については、改定原案 P59「(2) 東戸塚駅周辺」に混雑緩和対策の検討について記載しています。いただいたご意見を関係部署と共有します。
48	現在、東戸塚駅を利用しておりますが、混雑が年々ひどくなってきております。改札口が一つであり、「みどりの窓口」も一か所しかないから、時期によってはかなりの行列となります。 ①混雑対策として、東戸塚駅に 改札口の増設 ②窓口の混雑対策と、サービス向上のためにエキナカを整備して、JR 東日本の「びゅう」の旅行センターを誘致してほしいです。 ③JR 東日本に働きかけてほしいことですが、混雑対策として、せめて始発から朝 10 時頃までと、16 時以降の湘南新宿ラインの高崎線直通の快速を東戸塚駅に停車させてほしいです。朝の混雑時に通過列車があるのは問題です。 ④可能なら、武蔵小杉駅のように、すべての湘南新宿ラインの列車と、成田エクスプレスの停車を要請してください。	
49	通勤で東戸塚駅を利用しています。(週5日) 朝のラッシュ時のホーム混雑解消をして頂きたいと思えます。上りと下りが一緒にホームに到着すると、乗降客がホームに留まってしまいエスカレーターが大変混雑しています。エレベーターを利用する高齢者の方や身体の不自由な方、ベビーカーを押している方などがエスカレーターの混雑で身動きが取れない状況でいつ事故が起きてしまうかヒヤヒヤしています。ぜひ駅舎改良して頂きたいと思えます。	
50	東戸塚駅北側にマンションが立ち並び、人口は東側に負けて多いと思われる。南方面からの利用客も多い。東西南北からの駅利用者の改札からホームまでの導線においてエスカレーターおよびホームの混雑緩和を図る必要があります。駅利用者数 12 万人というのは駅舎改良してもよいレベルではないかと思えます。	
51	東戸塚駅はエスカレーター工事を行ったことで夕方のラッシュ時に行列となってしまう、大変危険な状況となっている。駅舎の改良の検討ではなく、具体的に進めてほしい。	

52	東戸塚駅の混雑緩和の抜本的な解決には、駅舎改良しかないと思っている。短期的な取組については、ホームドアではなく湘南新宿ラインの停車だと思う。ホームドアの設置はできると思うが、余計、ホームが狭くなってしまう。また、整備してしまうと「それで終わり」となって、湘南新宿ラインの停車などはしなくなる。	
53	東戸塚駅の混雑については、安全対策を優先して実施する必要がある。短期的にやることと中長期的にやることを書き分ける必要があると思う。	
54	改定素案 P58 「(1) 駅周辺にふさわしいまちづくり」について 東戸塚駅周辺は、駅周辺であるとともにインターチェンジ周辺にも位置しており、また、P 40 の土地利用方針図で示された「農地・その他地区」が近接するという点で、戸塚駅周辺とは現況が異なっています。これらの地域特性を反映するため、P40 の「鉄道駅・高速道路インターチェンジ周辺において…(略)土地利用の在り方について検討していきます」を再掲の方がよいと考えます。その他「(1) 駅周辺にふさわしいまちづくり」ではなく、「秩序ある都市的土地利用の実現を図る」観点から「(4) 土地利用の誘導」に再掲してもよいと考えます。	駅周辺において、計画的なまちづくりが行われる場合の方向性については、改定原案 P40 「(3) 自然系土地利用ゾーン」に記載してあるため再掲しません。
55	改定素案 P58 「(3) 快適な都市空間の充実」の「緑の拠点を保全」が曖昧な表現で市街化調整区域に手を付けないための牽制表現に見受けられる。	市街化調整区域は、市街化を抑制することを基本とします。ただし、駅周辺において、計画的なまちづくりが行われる場合についての方向性は、改定原案 P40 「(3) 自然系土地利用ゾーン」に記載しています。
56	グリーンラインの延伸をお願いします。	横浜環状鉄道の計画を進めており、改定原案 P41 「(1) 公共交通の維持・充実」に記載しております。
57	隣の上大岡駅と比べて駅前の商業施設が小さい。駅前の土地が緑の 10 大拠点となっているが、将来上大岡と同じ 2 路線利用可能なターミナル駅になることを考えると希少な駅前の土地は緑などではなく、商業施設を誘致するなど別の利用方法を考えるべきである。	駅周辺において、計画的なまちづくりが行われる場合の方向性については、改定原案 P40 「(3) 自然系土地利用ゾーン」に記載しています。
58	今後、グリーンラインが整備される前提で考えた場合、ターミナル駅前に市街化調整区域や緑の 10 大拠点があるのは都市計画ふさわしいものではないと考える。	駅周辺において、計画的なまちづくりが行われる場合の方向性については、改定原案 P40 「(3) 自然系土地利用ゾーン」に記載しています。
59	将来グリーンラインが東戸塚駅まで伸びると聞いています。ターミナル駅となった場合、駅前に市街化調整区域や緑の 10 大拠点があることは都市計画上妥当なのでしょうか。	
60	改定素案 P58 「(2) 快適な交通体系づくり」の「駅東西の連絡導線～」に南北も含めた全方位的なニュアンスも含ませたい。	東西が連絡することにより、「駅周辺の交通利便性が高いまち」に繋がる記載となります。
61	改定素案 P62 これから何をするのか行動が具体的でない。	主な取組については、改定原案 P63 に記載しているとおりです。
62	今後は区民ニーズを十分に把握し、施策を進めていくことが求められるとあるのは、住民にすべてを丸投げし、当事者住民が合意形成、施策を進めると言うに等しく、行政不在の印象をぬぐえない。行政の指導力で主体的役割が住民であることを啓発し、相互に連携を図って取り組む必要がある。	いただいたご意見の趣旨については、改定原案 P67 「VI プランの実現に向けて」に記載しています。

(3) 今後の参考とするもの

No.	意見の概要	意見に対する考え方
63	<p>20年後の戸塚をこういう方向に変えていこうとか、こういうまちづくりを目指すなど集約的なイメージやコンセプトがいまいち伝わってこない印象がある。20年の間には戸塚駅周辺もマンション居住の新住民もたくさん生活し、まちの雰囲気や活気にも大きな影響を与えることが予想されます。そこで戸塚駅を中心とする「横浜の『西の副都心』戸塚を目指す」を20年先の全体目標としてはどうでしょうか。商業・業務集積が東側に偏り、300万人都市としてはアンバランスな状態を見直してはどうかと思います。そうした全体目標の下で、</p> <p>①商業・業務施設の充実・質的強化、高度化 ②生活環境の快適化、質向上（自然、文化教育、医療健康、安全安心など）の方策（インフラ整備・ソフト面）を個別に実施していくことが期待されます。</p>	<p>いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
64	<p>舞岡駅前地区は自然系土地利用ゾーンと位置付けられており、そのため駅前周辺の地権者は市街化調整区域であるが、利便性向上改善に官民活力の傾注が機能していないように感じられる。土地の在り方についての検討をしていくのであれば、地域の合意形成を目指し官民共同のプロジェクトチームを組織化し影響力を発揮して欲しい。</p>	<p>いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
65	<p>恐らくこの辺の住民は、原宿トンネルの前後にある信号で何ら解消しない国道一号渋滞にへきえきし、大船駅を生活圏の主要駅とみなしています。特に朝の通勤時間帯は戸塚への神奈中バスはがらがらでたくさん走っていますが、大船への乗客数は次第に増えてきています。温暖化対策・拠点病院への高齢者の移動・戸塚駅への経済効果拡大のため、駅から原宿を経由し、湘南台または藤沢駅までの地下鉄の設置を強く望みます。これだけアクセスの悪い地域拠点病院は他にないのではありませんか？</p>	<p>いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
66	<p>下永谷大船線は駅前で合流分岐点となる舞岡上郷線の桜堂交差点までの残された区間の拡幅整備と合せて、事業化の確定が急務と考える。</p> <p>駅前にある舞岡地区センターと桜堂交差点、駅前を結ぶ三角線ラインの道路事情が最悪で、誰もが安心安全に移動できるようバリアフリー対策は急務であるが、2つの都市計画道路の事業化整備に合わせ歩道の完備、地下鉄利用者の促進や人が集まる生活拠点にしてほしい。</p>	<p>いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
67	<p>戸塚区が取り組むまちづくりは、各地区の拠点の整備開発の形となっている。それらが戸塚全体の共有になっていないことが残念。特に鉄道交通網で顕著であり、横浜環状鉄道は戸塚区を分断するものである。幹線道路網では、環状3号線と高速横浜環状南線が合流して国道1号線にジョイントするが、これは原宿交差点の立体化の効果を帳消しにしてしまうものである。</p>	<p>いただいたご意見を関係部署と共有します。</p>
68	<p>緑の保全を単純に考えるのではなく、質の良い緑を整備し残してもらいたい。</p>	<p>いただいたご意見を関係部署と共有します。</p>
69	<p>東戸塚駅周辺の緑の10大拠点は実際には良好な緑地とはなっていない。その部分だけでも線引きを見直せないか。樹林地の保全の書きぶりを少し緩めてほしい。</p>	<p>緑の10大拠点は、地域の特性を生かしながら、緑の保全・創出・活用を推進するところとして、「水と緑の基本計画」に位置づけられています。いただいたご意見を関係部署と共有します。</p>

70	緑の保全という考え方をただ緑があればよいとするのか、どう維持していくのかなど 10 大拠点の在り方の議論が必要になる。	緑の 10 大拠点は、地域の特性を生かしながら、緑の保全・創出・活用を推進するところとして、「水と緑の基本計画」に位置づけられています。いただいたご意見を関係部署と共有します。
71	近代的なものと自然的なものが一体となっているのが東戸塚の良さだと思う。緑を無くすと取り戻せない。	いただいたご意見を関係部署と共有します。
72	運輸、倉庫業を誘導してはどうか。	いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
73	防災については俣野地区では 14 年の間に 2 度床下浸水等の被害がでています。傾斜地に住居を建てている例は枚挙ありません。他の実施事項よりも重要度が高いと思います。この意味では先述のとおり、優先順位を付けた計画の遂行をお願いいたします。	いただいたご意見を関係部署と共有します。
74	2 戸塚駅西口の再開発や商業集積 ・東西を問わず戸塚駅周辺はこれといった店やレストランがない。戸塚駅は何もないと不満を語ることがある。 ・トツカーナと周辺施設（陸橋、タクシー乗場、道路横断の信号、バス乗降場など）は、一般住民や障害者、高齢者などのことを十分配慮されたものとは到底思えません。反面、再開発計画時に相当の既得権者の主張をのまざるを得なかったという問題を多く見受けられます。 ・結果として新しい戸塚の住民や戸塚駅を利用する多くの消費者が買物や飲食、レジャーにおいて戸塚駅から流出し、横浜、上大岡、大船駅方面に奪われているのではないのでしょうか。	いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
75	東戸塚の商業活性化と東西一体となり発展するまちに関しまして、東戸塚の西口に映画館を誘致するのはいかがでしょうか。まちの発展が现阶段では東口に偏っておりますが、西口に新しいレジャーとなる映画館ができれば西口の発展にも貢献できるかと思えます。西口側には新しく大学もできましたし、これから東口にも大型のマンションができるので東戸塚駅の利用者はまだまだ増加する見込みがあります。ファミリーが多いですが、会社帰りのお父さんや独身者向けにレイトショーがあればちょっと立ち寄って楽しめると思いました。	いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
76	改定素案 P58「(2) 快適な交通体系づくり」の「桜木東戸塚線、権太坂和泉線の整備」について、道の整備のみならず沿道の都市機能の整備のニュアンスも含めたい。	いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有します。
77	28 頁の市民利用施設設置位置図を見るに、戸塚駅に対し東戸塚駅周辺の図書館、プール、文化施設が少なすぎると思います。市役所や警察署、交番の所在も東戸塚は貧弱なので住民の不満は大きいことを理解してほしい。	現在、新しい施設整備の計画はありませんが、いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
78	1 柏尾川周辺の環境 ・水と緑のプロムナードは気に入っていますが、散策コース（堤防沿い）に公衆トイレや水道が全くないのが残念。	いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
79	今後はまちづくりを達成する方策としてインフラ等のハード整備に加えてソフトの方策（民活、コンペ、アイデア募集、イベント等）も本格的に取り入れる必要があるでしょう。	いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
80	駅前の 125cc の自動 2 輪の駐輪場（一時）が全く足りない。自転車が多いので、125cc 超えの自動 2 輪のニーズが少ないように感じるだけである。 プラスチックの油化による市等の施設で使うディーゼル燃料の製造と不要になったプラスチック品の回収に協力した市民等にいつでも無料で駐車できる駅前等の駐輪場を増や	いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。

	してほしい。	
81	駅周辺の地価上昇によるこれらのインフラ整備困難を解消するため、土地利用規則強化、空中権買収を行ってほしい。	いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
82	区の面積も人口も大きいので、分区を視野にプランを作られてはいかがか。	いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、関係部署と共有します。
83	「戸塚は一つ」という理念を持っていれば様々な発想が生まれてくる。そこで区長直属部署として「戸塚は一つのプロジェクトチーム」を設けることを考えてほしい。	いただいたご意見のような計画は現在ありませんが、今後の参考とさせていただきます。
84	駅前の緑は必要ないのではないか。	いただいたご意見を関係部署と共有します。
85	総花的にならざるを得ないのかもしれないのですが、明日の戸塚のためにいま、住民の要望は何か、(これは対応策につながるのでエリア別に明記を希望)、これに対して行政としてどこから優先順位を付けて着手するのか、明確でない、羅列の感がゆがめないと感じます。	いただいたご意見を関係部署と共有します。
86	(舞岡) エリアの中心に舞岡駅があるが、舞岡町と南舞岡地区は別々のバス会社が入っており、生活導線が分断されている。	いただいたご意見を関係部署と共有します。
87	舞岡駅周辺地区は市街化調整区域が多くて、これから考えられる副都心として発展する施設を建設する必要がある。高齢者の施設が増えている。商業施設も建設して住みやすい都市にしてほしい。	舞岡駅周辺地区については、改定原案 p36 に「現在の自然環境を生かし、地域の合意形成を図りながら駅周辺のまちづくりの在り方を検討する地区」と記載しています。いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。
88	戸塚5つの森と舞岡川という水の軸を生かした駅前景観を舞岡の玄関口にふさわしい「整備計画構想」を地元住民に提示してほしい。	
89	駅前周辺から桜堂までのエリアは、農業専用地区(ふるさと村)の線引きから外れているので、里山景観や農業風景を損なうことなく、駅前の整備が可能である。	
90	市街化調整区域が開発の足かせになっている。農地も含めたあり方を見直すべきだ。土地の有効活用し、舞岡の玄関口として人の交流、駅周辺にふさわしい魅力あるまちにしてほしい。	
91	舞岡駅前周辺は、市街化調整区域から市街化区域に変更し、活力あるまちづくりに取り組みやすい環境区域に変更することが必要である。	
92	戸塚駅、東戸塚駅が方針の案にあるが、舞岡駅は入っていない。課題も山積みなので方針の中に入れてほしい。	
93	平成12年に策定された「舞岡まちづくりプラン」の具体的構想が具現化せず、舞岡駅前のまちづくりに進展が見られない。「舞岡まちづくりプラン」再構築の工程表作成が急務である。	
94	この項で述べられている内容には100%賛同します。自然とふれあえる地域の玄関口に相応しい駅前整備を急ぐべきです。	
95	舞岡駅は寂しいと感じる。公園などができる中で何かもうちょっとできないかと思う。	
96	リサーチパークに公園と墓地ができるが、舞岡駅と一体化した開発を行うべき。	
97	交通について、自動運転技術の実用化が進んでいます。41ページからの「都市交通の方針」を見ると、自動運転について触れられていないようです。2037年を目標年次とする都市マスにおいて、自動運転について一言も言及がないのは明らかな欠落であると考えられます。 戸塚区の都心や交通不便地域などにおいて、自動運転車を有効に活用できる可能性を十分に検討し、必要があれば	自動運転と今後のまちづくりについては、まだ具体的な施策はありません。いただいたご意見を関係部署と共有し、今後の参考とさせていただきます。

	道路側のインフラ整備やモデル事業の実施などに取り組むことも視野に入れながら戸塚区民の交通利便性を高めていくという方向性について、都市マスに記載することを強く希望いたします。	
--	--	--

(4) 関係機関と情報共有するもの

No.	意見の概要	意見に対する考え方
98	東戸塚駅をはさんで東から西への道路が多くなく、暗くて、習い事に行くにも帰り道が大変不安です。	いただいたご意見を関係機関と共有します。
99	東戸塚地区センターの利用に関しましてたまに個人的にスペースを利用することがありますが、全体的に施設の稼働率が悪いように思えます。せっかく好立地にあんな施設があつてたくさんのスペースがあるので企業や個人の先生方に委託して色んな講座やイベントなどを企画して、東戸塚住民のレジャーを増やすのはいかがでしょうか。保育付きで、子育て中のお母さん達にリフレッシュしてもらったり、(ヨガとか、フラワーアレンジメントとか)働きたい女性へ就職応援フェア(近隣の仕事を紹介、履歴書の書き方&面接講座など)を行ったり小中学生向けに、茶道教室など日本文化に関わる講座を開いたり。イメージとしては、カルチャーセンターに近いかたちですが、地域の活性化につながるのではないかと考えています。また、東戸塚近隣に居住する、リタイアをした人たちや、ご高齢の方、主婦の方で文化的な習いごとの先生をできる方を探せば、人のつながりが生まれもっと活動的なあたためかちになるかと思いました。	いただいたご意見を関係機関と共有します。
100	駅、区役所前で川がカーブし、そのため上流からの土砂が堆積し雑草が繁茂しています。かなり見苦しいです。土砂の除去はできないのでしょうか。また豪雨時の安全対策にもなると思われる。	いただいたご意見を関係機関と共有します。

(5) 計画にご賛同いただいたもの

No.	意見の概要	意見に対する考え方
101	防災の記述が増えたことには賛成です。各区も徐々に増えています。	いただいたご意見をご賛同の趣旨として受け止めます。
102	水の軸は地球温暖化の課題に向けての重要な施策です。おおいに推進して欲しい。	いただいたご意見をご賛同の趣旨として受け止めます。
103	県道瀬谷柏尾線の候補追加に賛成します。	いただいたご意見をご賛同の趣旨として受け止めます。
104	「低炭素社会への取組」に関する趣旨に賛同致します。横浜市エネルギーアクションプランにおいても、「コージェネレーションの推進や導入促進」との記載があります。 まちづくり開発事業において、商・工業施設向けのガスコージェネレーションシステムは、都市ガスのクリーン性や廃熱の有効利用により、CO ₂ 排出量を削減し、環境保全に貢献します。また、CASBEE横浜（横浜市建築物環境配慮制度）による届出・認証は、建築物の環境配慮に対する取組を推進します。	いただいたご意見をご賛同の趣旨として受け止めます。
105	「生物多様性の豊かな都市への取組」「循環型社会への取組」に関する趣旨に賛同致します。 横浜市中期4か年計画においても、「市民、企業が行う環境行動への支援や様々な主体との連携による環境プロモーションなどの推進」や「温室効果ガスを削減するために、リ	いただいたご意見をご賛同の趣旨として受け止めます。

	<p>デュースを中心とした3R行動のさらなる浸透を図る」との記載があります。</p> <p>地球温暖化対策や環境負荷の低減については、区民の皆様と事業者との協働・連携が不可欠となります。弊社はエネルギー事業者として環境性の優れた天然ガスの有効活用とエネルギーの安定供給等により、企業として役割を果たして参ります。</p>	
106	改定素案 P62 ～保土ヶ谷区や藤沢市と連携して～とあり、良い取り組みです。	いただいたご意見をご賛同の趣旨として受け止めます。
107	<p>計画書にあるように、緑を多く抱えた町という特性から、毎朝鳥の声で目覚め、瑞々しい野菜やつくりたての乳製品を食べ、病気やけがをしてもかかりつけ医と地域拠点病院の連携よく対応してもらえる、安心な生活。</p> <p>地域住民人口の1/3 まで減少する非高齢者＝地域を支えてくれる世代との交流も盛んで、高齢者でもお役にたてる。いまのような渋滞ばかりの道路を車で移動するのではなく地下鉄による低炭素型移動で、時間にもゆとりをもって、魅力ある商業施設に出かける。こんなイメージです。</p> <p>このため、概ね「まちづくりの基本理念と目標には賛同いたします。</p>	いただいたご意見をご賛同の趣旨として受け止めます。
108	根拠法を示したことにより、戸塚区プランが体系的に進行していることが分かります。(根拠法を示していない区プランが散見します。) 社会福祉法が根拠法であることが分かりました。第三期戸塚ハートプランを記述したことにより、両者の連携があることが分かります。	いただいたご意見を記載方法にご賛同いただいたとして受け止めます。
109	タイトル、見出しで各ページの概要が分かるように記述してある。読んでいて分析または結論が何か、この先に何が書いてあるかが解かる。他区も取り入れて欲しい。	いただいたご意見を記載方法にご賛同いただいたとして受け止めます。

(6) ご意見でなくご質問であったもの

No.	意見の概要	意見に対する考え方
110	下永谷大船線と舞岡上郷線の両道路の事業化決定と駅前整備は切り離せない関係にあるのか。	道路整備と駅前のまちづくりは直接関係しません。
111	下永谷大船線は平成 28 年度から事業決定があったが、平成 37 年度になった。なぜか。	道路局の事業計画の見直しがあり、変更になりました。
112	改定素案 P22 図 22 整備率が H17 から H18、H22 から H23 で増加していない理由を説明してほしい。	整備率のデータは、完了したものになります。工事中などの進捗状況は反映されません。
113	改定素案 P16 図 12 中高層地区が広がらないでしょうか。2017 年 1 月現在、深谷町では旧高田工業跡地にヨークマートとロイヤルホームセンターが建ち、その西側は低層住宅を開発しています。	図 12 用途地域等の現況と割合については、現在の用途地域の指定状況を表しています。
114	改定素案 P23 図 25 緑被率の推移について、昭和 50 年は泉区、栄区、分区前ですが分けて数えていたか不明です。	分区前は、現在の戸塚区のエリアで算出しています。
115	人口減少を予測するデータはどういった根拠で作成されているのか。戸塚区に人口は増えているのではないのか。このデータ数値は正しいのか。	当プランでは横浜市統計書のデータを用いています。横浜市の将来人口の推計はコーホート要因法、行政区別将来人口の推計は、コーホート・シェア延長法による推計を行っています。
116	舞岡地区、舞岡駅周辺地区の図を掲載することはできるか。	舞岡駅周辺地区については、今後、駅周辺のまちづくりの在り方を検討していきますので、本プランでは方針図を掲載しません。

117	市街化調整区域の土地利用についてどのように考えているのか。最近では農家ではない方の進出が多いので、用途が乱用されてきていると思われるが、そのあたりについてはどのように考えているのか。	市街化調整区域の土地利用の方針については、改定原案 P40 「土地利用の方針」(3)自然系土地利用ゾーンに記載してあります。そこでは、「市街化調整区域は、市街化を抑制することを基本としますが、社会環境の変化等に応じて土地利用の転換が行われる場合には、周辺の土地利用状況を踏まえ、適正な誘導を図ります。」としています。
118	墓地施設を誘致するのは横浜市で実施されているみどり市民税を使った施策に反しているのではないのか。	墓地施設に関しては、墓地の需要に対応するため、整備を進めています。整備にあたっては、既存の緑の保全や墓域外周に新たに植栽するなど、可能な限り緑化を進めるとともに、隣接する舞岡町公園と一体的な緑の創出を図ってまいります。
119	以前の計画では戸塚、東戸塚の一体的な発展が目指されていたが、今回はそれぞれ地区特性に応じたまちづくりを目指すものとしている。区全体としての連携や各駅の役割についてどのように考えているのか。	現プラン策定後から、戸塚駅の再開発、東戸塚駅周辺の施設など、両駅の整備が進みました。コンパクトシティの考え方から、各駅個別に役割を果たす方針とします。
120	東戸塚駅周辺のまちづくり方針図のうち、保土ヶ谷区のマスタープランとの整合はどのように図られているのか。	保土ヶ谷区のマスタープランは、今後の策定となりますが、整合をとって進めていきます。
121	東戸塚駅周辺のまちづくり方針図のうち、「アクセス動線」が示されていますが、この路線の整備によって道路に接する土地は市街化調整区域ではなくなると考えていいのでしょうか。それとも永遠に市街化調整区域ということなのでしょうか。この方針図の意味を明らかにしてください。	この方針図に示しているアクセス導線は、駅東西の連絡導線の強化及び権太坂和泉線の整備の推進を表しています。権太坂和泉線の整備と市街化調整区域の見直しに直接の関連はありません。
122	東戸塚駅周辺のまちづくり方針図は、どのような拘束性を持っているのでしょうか。一度決めたら変わらないものなのでしょうか。	上位計画や関連計画に変更が生じた時は、戸塚区プランを更新します。
123	緑の 10 大拠点に含まれる上品濃のまちづくりはどのような制約を受けるのでしょうか。樹木の伐採が一切できないとなると資産価値が保てない問題があります。	緑の 10 大拠点は、地域の特性を生かしながら、緑の保全・創出・活用を推進するところとして、「水と緑の基本計画」に位置付けられています。
124	「緑の 10 大拠点」とされている樹林にはゴミなどが不法投棄され、荒らされている箇所もある。上記に指定されると行政によってきちんと管理されるようになるのでしょうか。	緑の 10 大拠点として位置づけられた地区で、整備・保全された水・緑環境については、市民と連携し管理を行います。

(7) その他

No.	意見の概要	意見に対する考え方
125	部門別⇒分野別 (P3 目次、 P39 見出し含む)	全体構想と整合を取り、「部門別」とします。
126	改定素案 P5 武将⇒武士 武将だと軍隊の将で、人数が少ないです。	参考文献より引用しています。
127	磯子区プラン P8 にあるような、平面図だけではなく、断面図も書いてほしい。(その他意見書原本に参考図あり)	戸塚区は、磯子区のように海がないため、断面図での表現は、効果がないと考えます。
128	改定素案 P14 周辺区⇒郊外区では？	郊外と思われる区すべてが減少しているわけではないことから、ここでは、周辺区との比較とします。
129	改定素案 H20 年以降に転換のあった用地の面積減少割合を追加してほしい。例：10%減少など	正確な面積データがないことなどにより、追加いたしません。
130	改定素案 P22 図 21 準公的、公益バスの情報は？①横浜薬科大学の通学用バス②病院の患者用専用バス(新戸塚病院、共立病院) 文章追加要望⇒図の路線バス以外の公益的なバスが運用されています。	図 21 では、公共性のある路線バスのみ記載することとします。

131	横浜市の道路整備経費推移を棒グラフにしてはどうか。	本プランに整備費は掲載しません。別途公表しておりますので、そちらでご確認ください。
132	改定素案 P31 地域別の集計がほしい。例：1 k m以内の町丁で分ける。	本プランでは、区民意識調査の詳細は掲載いたしません。別途公表しておりますので、そちらでご確認ください。
133	方針図によると、緑の 10 大拠点に該当している箇所が既成市街地であるように見受けられる。緑の 10 大拠点の定義が曖昧な中、方針図として区プランに内容を盛り込むのはいかがなものか。	緑の 10 大拠点は、地域の特性を生かしながら、緑の保全・創出・活用を推進するところとして、「水と緑の基本計画」に位置付けられています。
134	改定素案 P51 各区、鎌倉市、藤沢市を連携して進める旨を記述してほしい。	本プランにはありませんが、横浜市防災計画「3部 第9章 防災機関との相互連携」に記載があり、連携して進めてまいります。
135	東戸塚駅周辺のまちづくり方針図のうち、緑の 10 大拠点の範囲はいつ指定されたのか。指定された範囲はどのような影響があるのか。今後の土地利用に支障のないような記述をお願いしたい。	緑の 10 大拠点は、地域の特性を生かしながら、緑の保全・創出・活用を推進するところとして、「水と緑の基本計画」に位置付けられています。
136	用途地域と土地利用の図について ①水再生センターと浄水場の扱いは、浄水場は用途地域図では工場ではなく市街化調整区域、土地利用の図では工場である。 ②俣野公園は公園緑地ではなく、公共公益である。	用途地域と土地利用現況図は、都市計画決定データ及び横浜市都市計画基礎調査データを基に作成しています。用途地域については、現在の用途地域の指定状況を表しています。また、土地利用分類については、区独自に土地利用を分類し作成しています。
137	改定素案 P8 幹線水道の広域ネットワーク化について追加してほしい。図 4 も同じ。	幹線水道については、本プランには載せないこととします。
138	深谷・俣野地区が生活拠点としては小さいため、行政としてはなかなか困難なところなのでしょうが、この理念の具現化について現在わたしが居住している原宿を含む深谷・俣野地区には「森」以外あまり言及がなされません。	深谷・俣野地区に、生活拠点等の位置付けは現在ありません。
139	区民がより改定の意味をわかるように、現行の区プランと改定区プランの改定点が対比できるものがあるとよい。	構成などを変更しているため、対応表などを作成するのは難しいですが、変更点に関しては、P3 の改定のポイントに記載しております。
140	プラン内に駅のバリアフリー化という言葉は出ているが、子どもや高齢者に優しいまちづくりという言葉が見受けられない。すべての世代が住みやすいといった福祉的な要素をもっと前面に出してほしい。	都市計画マスタープランは、都市計画に関する基本的な方針であるため、福祉関連の言葉は少ないですが、戸塚区地域福祉保健計画（ハートプラン）と連携して進めてまいります。