

都市計画道路の優先整備路線の見直し（案）への  
ご意見に対する横浜市の考え方

平成 28 年 3 月

## 【市民意見の概要】

- 募集期間  
平成27年11月13日（金）から平成27年12月7日（月）まで
- 周知方法  
広報よこはま（11月号）掲載、市民情報センター及び各区役所に配架
- 意見総数  
265通
- 提出方法  
郵送（236通）、FAX（12通）、Eメール（11通）、持参（6通）
- ご意見を提出された方の住まい

区名	意見数
鶴見区	249
神奈川区	2
港北区	4
緑区	1
青葉区	4
戸塚区	1
瀬谷区	1
市外、その他	3

## 目次

	ページ
1. <u>優先整備路線の早期着手に関するご意見</u>	
1-1：羽沢池辺線	1
1-2：山下長津田線	1
1-3：中山北山田線	1
1-4：宮内新横浜線、高田日吉線	1
1-5：鳥山線	1
1-6：恩田元石川線	2
1-7：東京丸子横浜線	2
1-8：新吉田中川線	3
1-9：高田日吉線	3
1-10：大田神奈川線	3
2. <u>事業中路線の早期整備に関するご意見</u>	
2-1：山下長津田線	4
2-2：横浜上麻生線	4
2-3：中田さちが丘線	4
2-4：環状3号線	4
2-5：佐江戸北山田線	4
3. <u>個別路線の都市計画に関するご意見</u>	
3-1：矢向線	5
3-2：岸谷線	5
4. <u>その他道路行政全般に関するご意見</u>	
4-1：市民への情報提供	9
4-2：3環状10放射道路の整備	9
4-3：市民意見募集について	9
4-4：生見尾踏切に関するご意見	9
4-5：その他道路行政に関するご意見	10

意見要旨	ご意見に対する横浜市の考え方
1：優先整備路線の早期着手に関するご意見	
1-1：羽沢池辺線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
<p>羽沢池辺線の菅田町から川崎町田線までの区間においては、鶴見川に架橋することが急がれる。</p>	<p>羽沢池辺線は本市の骨格的幹線道路ネットワークを形成する3環状10放射道路の一つに位置付けられ、市北部工業地帯及び港北ニュータウン方面を結ぶ幹線道路です。 当該区間は、環状2号線と山下長津田線、川崎町田線を結ぶことで拠点間の連絡強化や、高速道路のインターチェンジへのアクセス性の向上が期待できるため、平成37年頃までに事業着手する区間としています。</p>
1-2：山下長津田線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
<p>山下長津田線の羽沢池辺線から三枚町交差点までの早急な事業化。</p>	<p>山下長津田線は本市の骨格的幹線道路ネットワークを形成する3環状10放射道路の一つに位置付けられ、市北西部地域の交通利便性の向上に寄与する幹線道路です。 現在、未着手の区間（羽沢池辺線から三枚町交差点まで）は、並行する羽沢池辺線の環状2号線から川崎町田線までの区間を優先的に整備する路線として位置づけているため、当該区間の事業着手時期については未定としています。</p>
1-3：中山北山田線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
<p>中山北山田線の川和踏切の立体交差化を含む山下長津田線までの全区間の整備。 重大な人身事故が発生しており、今後の交通量増加も踏まえた立体交差化が急がれます。</p>	<p>中山北山田線は港北ニュータウンから中山駅までの本市北部の地域拠点を結ぶ主要な幹線道路です。 当該区間は、鉄道による地域分断や、踏切事故の解消を図るために優先的に整備する路線として、平成32年頃までに事業着手する区間に位置づけています。</p>
1-4：宮内新横浜線、高田日吉線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
<p>宮内新横浜線、高田日吉線について、なぜ平成20年に「見直した」内容を、今回の「見直し」で、さらに計画が10年も延期されるのか。 歩道も無く、中央線（センターライン）も引けないような狭隘な道路が、バス路線になっており、日々、不便や危険を感じている。</p>	<p>宮内新横浜線及び高田日吉線の優先的に整備する区間は、平成20年の計画において、平成37年頃までに着手する路線としていました。 今回の見直しにおいても、平成37年頃までに事業着手する路線として同様の目標を示しています。</p>
1-5：鳥山線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
<p>鳥山線の全区間。 横浜環状北線の港北IC整備について、日産スタジアムがラグビーW杯と東京五輪に利用される事、岸根交差点の渋滞緩和を目指し、横浜上麻生線と日産スタジアム側への直接経路が必要。</p>	<p>鳥山線は新横浜元石川線と横浜上麻生線を結ぶことで、新横浜国際競技場へのアクセス性を向上させ、イベント開催時における周辺道路の渋滞緩和が期待される路線です。 また本路線は、JR横浜線横断か所の縦断線形や交差点形状に課題があることから、平成20年5月に公表した「都市計画道路網の見直しの素案」では、「変更候補」としており、事業着手時期は、都市計画手続の段階で考慮します。</p>

<p>「恩田元石川線」は、「住民参加の道路づくり委員会」を設置し、住民の様々な意見を集約し、都市計画決定をしました。                  地元においても、地域の交通安全対策、防災対策、スクールゾーン対策として、町づくりの一環として協力体制を整えて、「恩田元石川線」の早期事業化を目指しました。                  そこで、今回の優先整備路線の見直しについて「恩田元石川線」を「先行整備区間」として早期の事業着手をいただけるよう、強く要請します。</p>	<p>恩田元石川線は青葉区北部を東西に結び、地域の骨格を形成する重要な路線であるとともに、災害時の緊急輸送路としての機能も発揮する道路です。                  特に、鉄地区、元石川地区は、横浜上麻生線と日吉元石川線が接続されることで高い整備効果が期待される区間であるため、今回の見直しにおいて平成32年度頃までに事業着手する区間に位置づけています。                  さらに都市計画道路横浜上麻生線からもみの木台までの区間は、事業着手後にスムーズな事業進捗が図れるよう、土地の買取要望に応じています。</p>
<p>恩田元石川線の未整備区間に対する整備実施を早急に希望します。                  未整備区間については、近隣施設の利用者など、多数の方々が通行していますが、歩道は片側のみである上に非常に狭い道であり、往来に支障をきたすことも多々ある状況です。                  また、整備が完了した後に路線バスの運行が実現すれば、地域住民を含め病院・施設・学校などの利用者にとっても非常に利便性の良い道路になると考えます。</p>	
<p>「鉄地区」の整備を希望します。                  （理由）                  ○交通量が増加している上、大型車の割合が高いため、歩行者の安全面での確保を最優先として、ゆとりある路肩帯が確保された、道路整備が急務です。                  ○付近には病院があり、時間を問わず救急車両の往来がみられますが、この道路の慢性的な渋滞や、回避スペースもないことから、通行に支障をきたしており、災害時の利用についても不安です。                  ○当該区間を整備することにより、地域発展に好影響をもたらすものと考えます。付随して、利用客のニーズにあわせたバス路線の新設や、右折車線を備えた通行車線の改良、安全でゆとりある路肩帯の整備など、多大な波及効果があります。</p>	

<p>東京丸子横浜線の日吉駅から日吉元石川線までの区間は、歩道の狭さによる通行の困難や、歩道を走行する自転車による危険性を強く感じます。                  今後は、周辺の大規模マンション開発等の影響により、益々歩行者が増えると考えられるため、自動車中心ではない道路整備を求めます。                  具体的には、次の施策を実施してはいかがでしょうか。                  1. 日大高校入口交差点の改良                  2. 歩道の拡幅                  3. 自転車専用レーンの設置</p>	<p>東京丸子横浜線（綱島街道）は、川崎・東京方面への主要な幹線道路ネットワークを構築する幹線道路です。当該区間は、整備済みである日吉地区に接続するため、平成32年度頃までに事業着手する区間に位置づけています。                  整備にあたっては、歩行者の安全確保についても務めていきます。</p>
--	---

1-8：新吉田中川線	意見数1件（意見書数1通）
<p>新吉田中川線の早期整備を希望いたします。当該路線は都筑I.C.出入りの渋滞を解消する効果があると思料されます。渋滞解消による経済効果が期待されること、利便性も増しますので、早期に整備すべき路線かと思われます。</p>	<p>新吉田中川線は第三京浜道路都筑インターチェンジ（以下、都筑I.C）とタウンセンターとのアクセス性の向上を図るため、平成27年9月に都筑I.Cから丸子中山茅ヶ崎線までの区間の都市計画の告示がされました。当該区間は平成37年度頃までに事業着手する路線としています。</p>
1-9：高田日吉線	意見数1件（意見書数1通）
<p>港北区日吉三丁目の矢上橋から矢上小入口にかけての道路が大変細く、歩道といえるスペースがありません。代替できる通路もなく、朝は渋滞になるほど交通量も多く、通学路でもあるので早急に改善頂きたい路線だと思います。多少遠回りでも歩行者専用の通路などがあってもよいと思います。または車を一方通行にして、近くに反対車線用の橋を新設するなど検討してください。</p>	<p>ご意見をいただいた箇所の南側に幅員15mの都市計画道路高田日吉線を計画しています。既存道路の安全対策に関するご意見については、関係部署に伝えるとともに、今後の参考とさせていただきます。なお、都市計画道路高田日吉線は、平成20年5月に公表した「都市計画道路網の見直しの素案」において「変更」候補としており、事業着手時期は未定としています。</p>
1-10：大田神奈川線	意見数1件（意見書数1通）
<p>大田神奈川線は、内陸部（鶴見区駒岡町、川崎市界）と臨海部（一般国道15号）を連絡する重要な計画道路である。道路予算が減少している現状もあるだろうが、西寺尾地区（内路交差点以南）は今回公表の通り「平成32年度頃までに事業着手」すれば良いのではなく、まもなく事業着手準備に取り掛かっていただき、早期整備を目指し、歩道新設による「歩行者の安全確保」を図っていただきたい。</p>	<p>大田神奈川線の内路交差点からJR貨物線交差部付近までの区間は、横浜環状北線へのインターチェンジアクセスを強化するため、平成32年度頃までに事業着手する路線として位置づけています。整備にあたっては、歩行者の安全確保にも務めていきます。</p>

2：事業中路線の早期整備に関するご意見	
2-1：山下長津田線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
山下長津田線の県道青砥上星川から羽沢池辺線までの事業中区間の整備。	山下長津田線は本市の骨格的幹線道路ネットワークを形成する3環状10放射道路の一つに位置付けられ、市北西部地域の交通利便性の向上に寄与する幹線道路です。 現在、事業中区間（県道青砥上星川から羽沢池辺線まで）は、横浜線沿線の地域拠点と市中心部との円滑な交通ネットワークの形成を図るとともに、鴨居駅周辺において発生している交通渋滞と、住宅地内に流入していた交通が本路線に転換することで生活道路の安全性向上などの効果が期待されるため、早期完成を目指して事業を進めます。
2-2：横浜上麻生線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
小机南口整備。ラグビーW杯と東京五輪に日産スタジアムが利用される事を踏まえ、早急な完成が必要である。	当該区間は横浜国際総合競技場の最寄り駅に位置し、競技場でのイベント開催時には多くの乗降客が見込まれることから、駅利用者の利便性・安全性を高め、交通の円滑化の向上を図るために、早期完成を目指して事業を進めます。
2-3：中田さちが丘線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
「中田さちが丘線（岡津地区）」の早期開通を要請する。 現在、「権太坂和泉線（名瀬・岡津地区）」及び「桜木東戸塚線（名瀬地区）」の供用開始に向けて完了宣言がなされている。 生活道路である名瀬街道への流入対策・不動坂交差点の面的対策としては、前進であると評価できる。しかしながら、「岡津電話局前」交差点がボトルネックになってしまい、効果が限定的となってしまうため、可及的速やかな対応を要請したい。	中田さちが丘線は本市西部地域を南北方向に連絡する主要な幹線道路です。 現在、事業中の岡津地区が整備されることにより、最寄り駅へのアクセス改善や沿線住宅地域内の通過交通の減少などの高い整備効果が期待されるため、早期完成を目指して事業を進めます。
2-4：環状3号線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
環状3号線の港南区「原乃橋東」交差点から栄区「環3すすかけ橋」交差点までの区間について ○中央分離帯の幅員を削減し、片側2車線で運用する幅員を確保する。 ○交通整理の行われていない交差点は、すべて押しボタン式信号機のある交差点とする。また交差する道路からの進入車両の整理のため、車両センサー動作も併用する。	環状3号線は本市の骨格的幹線道路ネットワークを形成する3環状10放射道路の一つに位置付けられ、本市中心部を通過する交通の分散と郊外部の連絡強化を図る重要な環状道路です。 当該区間は、整備済となっておりますが、港南区と栄区の交通ネットワークの強化を図るために、4車線化を目指して事業を進めています。
2-5：佐江戸北山田線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
佐江戸北山田線の佐江戸町地内の早急な整備。	佐江戸北山田線は港北ニュータウンから川崎町田線までを結ぶ、本市北部の地域拠点を結ぶ主要な幹線道路です。 当該区間は、現在拡幅整備を行っており早期完成を目指して事業を進めます。

3：個別路線の都市計画に関するご意見	
3-1：矢向線 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
<p>「矢向線」は廃止すべきです。 （理由）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 戦前に計画され、着工は未定のまま全く見通しがありません。</li> <li>2. 計画敷地は厳しい建築制限を受け、同線沿いの商店街は著しく衰退しています。計画を廃止すれば土地を有効利用し商店街を活性化することもできます。</li> <li>3. 現状の二車線の道路で支障ありません。</li> </ol>	<p>矢向線は鶴見区の工業地域を南北に結ぶ浜町矢向線から矢向駅を経て川崎市を接続し、駅周辺へのアクセス性の向上が期待されるため、必要な路線としています。</p>
3-2：岸谷線 <span style="float: right;">意見数21件（意見書数223通）</span>	
<p>岸谷線は必要ない。環境破壊や街の破壊になり、私たちの故郷、生活、仕事を失いたくない。</p>	<p>岸谷線は、臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワークを形成することで、鉄道による南北分断や踏切事故の解消、災害時に緊急輸送路として機能することによる地域防災性の向上などの整備効果が期待されるため必要な路線としています。</p> <p>また「横浜市環境管理計画」及び「横浜市自動車公害防止計画」において、道路ネットワークの整備は、円滑な交通流を確保することにより、窒素酸化物などの低減や自動車の集中による局所的な自動車公害の防止に寄与することから、環境負荷を低減させる取組としています。</p>
<p>人口が減り、自動車の数も減る傾向にある中、既存の道路で十分にあるのにもかかわらず、住んでいる者の利益よりも他者の利用の目的の為に現在の生活環境が破壊されるような道路の新設は必要ない。1万台も増える道路は造らないで下さい。</p>	
<p>昭和27年に都市計画したとされる岸谷線は今や環境破壊、大気汚染の発生源であり商店街の分断等々私達の生活に害あるばかりです。60年以上経た現在、住民環境も、社会事情も天と地ほど変化しています。地元住民から要望のない岸谷線は全く必要なく岸谷線建設計画は白紙撤回を要求致します。</p>	
<p>岸谷線はいりません。 これ以上不便にしないで下さい。 高齢者はこれ以上不便な生活はしたくありません。 商店はなくなり、空気はよごれ子供年寄りには体調が悪くなり毎朝のラジオ体操での深呼吸が出来ません。 昔のようなどこにいてもいつでも深呼吸出来る空気がほしいです。今でも岸谷小学校、生麦中学校のぜん息患者が鶴見区1であるのにこれ以上排気ガスをたれ流さないでください。</p>	
<p>岸谷線はいらない。今後も現在の様な車社会は続きません。車に代わり通信やコミュニケーションは電子化の時代となっています。こんな時代に逆行する道路の建設は市民のものではありません。</p>	



<p>岸谷線計画について</p> <p>1. 国道1号線から大黒方面に向かう車の大部分が岸谷交差点に集中し、新子安交差点の渋滞にプラスして交通量が増え新たに渋滞源が増えるだけである。</p> <p>2. 岸谷線は、現在の岸谷交差点～安養寺間の交通量の数十倍になると思われ、地元住民の生活に相当の悪影響を与えることが予想される。</p> <p>3. 岸谷地区はマンションの新築などで若い世代が流入し学童も増加している。この岸谷線は通学路を分断しており、痛ましい交通事故など大きな危険の発生要因となる。</p> <p>以上から、地元へのデメリットだけでなく交通問題の解決にもならない、岸谷線の計画は白紙撤回すべきである。</p>	<p>岸谷線は臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワークを形成することで、鉄道による南北分断や踏切事故の解消、災害時に緊急輸送路として機能することによる地域防災性の向上などの整備効果が期待されるため必要な路線としています。整備にあたっては、交通安全に配慮するとともに、周辺道路に渋滞が発生しないよう交通管理者と協議を行い対策を検討します。</p>
<p>東日本大震災の時、大黒町交差点は大渋滞を起した。鶴見警察の見解は、岸谷地区の渋滞が大黒町まで延びたら直進を二車線にしない限り絶対容認出来ない。</p> <p>岸谷線は50年前以上前からの計画であるが生尾踏切を封鎖してその代償として岸谷線を作る方向に向かってるらしいが近々岸谷生麦線が開通する為、必要のない道路の計画である。</p>	
<p>岸谷線建設計画の白紙撤回を望みます。</p> <p>「鶴見区の都市計画道路の優先整備路線(案)」に記載のある今後の計画と整備における留意事項の「新たな自動車専用道路などの計画が具体化した場合」に岸谷生麦線の事業が該当すると考えます。</p> <p>南北道路の二本建設は税金のムダ使いである岸谷線は不要です。</p>	<p>「都市計画道路の優先整備路線(案)」における、留意事項の「新たな自動車専用道路の計画が具体化した場合」とは、現在、都市計画に位置付けがない自動車専用道路の計画が新たに具体化した場合を示しています。</p> <p>岸谷線は臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワークを形成することで、鉄道による南北分断や踏切事故の解消、災害時に緊急輸送路として機能することによる地域防災性の向上などの整備効果が期待されるため、岸谷生麦線とあわせて必要な路線としています。</p>
<p>岸谷線に反対します。環境破壊はやめてほしい。税金の無駄使い。</p> <p>現在住んでいる家は日当たりが良いため購入し引っ越ししてきたのに目の前に道路が出来てことを知っていたら買うこともなく横浜に引っ越ししてやることもなかった。</p> <p>環境を破壊するなら横浜を出ていくので家の購入費用とその迷惑金を含め全額返金いただきたい。</p>	<p>本市では、都市計画道路など、公共事業の区域内の地権者の皆さまから土地や建物をお譲りいただいたり、建物等の移転をお願いする場合は、「横浜市公共用地取得等に伴う損失補償基準規程」などの基準に基づき、土地や建物、移転の費用などを算定し、適切な補償を行っています。</p> <p>また「横浜市環境管理計画」及び「横浜市自動車公害防止計画」において、道路ネットワークの整備は、円滑な交通流を確保することにより、窒素酸化物などの低減や自動車の集中による局所的な自動車公害の防止に寄与することから、環境負荷を低減させる取組としています。</p>
<p>保証がなく、又高齢なので動けません。</p> <p>予定地には新築増改築の家も次々と建築されていますが市はどの様に考えているのでしょうか。</p>	

<p>岸谷線を作るより現在の道路整備をせよ。</p>	<p>本市では、市民生活や経済活動を支える「快適で便利な交通網」の実現を目指し、都市計画道路の整備など、体系的な道路ネットワークの形成を進めるとともに、既存道路の整備としては、必要に応じて歩道の整備や交差点改良などを行っています。</p>
<p>「岸谷線建設計画」の白紙撤回を要請する。 (理由) ○70年近く前の都市計画を実行しなければならぬ理由が不明である。当時と現在では住宅街の状況も大きく変わっていると思われ現在の環境基準に則った大気汚染、騒音、車両通行時の振動等の調査もせず建設を強行する市の姿勢は許し難い。 ○不要不急の道路に200億円もの金を投入する前に教育や社会福祉の充実、減税等、横浜が真に魅力的な市となる事に税金を使って欲しい。</p>	<p>岸谷線は臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワークを形成することで、鉄道による南北分断や踏切事故の解消、災害時に緊急輸送路として機能することによる地域防災性の向上などの整備効果が期待されるため必要な路線としています。また「横浜市環境管理計画」及び「横浜市自動車公害防止計画」において、道路ネットワークの整備は、円滑な交通流を確保することにより、窒素酸化物などの低減や自動車の集中による局所的な自動車公害の防止に寄与することから、環境負荷を低減させる取組としています。なお、都市計画道路の整備にあたっては、環境に配慮するとともに、施工方法の工夫や国の補助事業等の活用など、効率的な予算執行に努めます。</p>
<p>住民が必要を感じていない岸谷線の計画を押し進めることは大切な税金をムダに使うことになり、改めての住民の意見を問う住民投票なくして実現など不可能である。 横浜市はみどり税を取りながら子供達の遊ぶ公園を壊すつもりですか。</p>	
<p>岸谷線を建設する目的が分かりません。 多くの住民を長く住んでいる所から追出し、誰がその工事で利益を得るのでしょうか。 騒音に大気汚染で子供や老人は苦しむことになり多くの不幸がおそってきます。 国も市も財政難でそのしわよせは弱い人達にきます。私達が未来を作る若い人たちのことを考え10年先20年先の世界が日本がどうなっているかそこから現在どうすべきかを考えるべきです。</p>	
<p>岸谷線整備反対。白紙撤回を求めます。 生活をしていて全く不便はなく、周辺で渋滞もない。 本当に必要ならなぜ今まで着手していないのか。「決めたから止められない」は理由にならない。 先行して取得した土地は民間に売却すれば良い。 整備効果＞整備費用、維持費用となるのか検討すべき、効果が上回るとは思われない。</p>	
<p>税金のムダ使い。横浜市の財政は岸谷線の公共投資に使うほど豊かではありません。福祉や社会保障に当てるべきです。 横浜市道路局は新設の道路を作るのではなく老朽化した道路・橋等の補修・整備を考えるべきです。 市民の安全・安心を常に考えて下さい。</p>	

<p>岸谷線はいらない。この費用を地震対策にあてる。 電柱をなくし地中に電線ケーブルを作ってください。狭い道路では電柱は年寄り、子供にとって危ない。これは至急をお願いします。</p>	
<p>子供やお年寄りや障害者にバリアフリーで安全で地域コミュニティー、買い物、通勤、通学に便利な道路を作る事が地方行政のあり方だと思うし予算も大型開発中心ではなく住民本位の使い方が必要。その方が地元の業者が活躍できる。したがってそういう意味では真逆の岸谷線には絶対反対である。</p>	<p>岸谷線は災害時に緊急輸送路として機能することによる地域防災性の向上などの整備効果が期待されるため必要な路線としています。 また、既存道路における歩行者の安全対策としては、必要に応じて歩道の整備や安心カラーベルトの設置を行っています。</p>
<p>岸谷線はいりません。 岸谷線を作るなら歩道、ガードレールの増設を要望します。 児童の安全が一番です。 鶴見区は横浜市内で歩道が一番貧弱です。</p>	
<p>第一京浜（国道15号）の拡張があり、岸谷線も柳町の真ん中を通すと柳町町会の一部を残すのみとなり町会としてなりたたなくなる。残された住民は排気ガス・埃・騒音の中での生活となる、人が生きていける環境ではない。</p>	<p>岸谷線は臨海部と内陸部を結ぶ道路ネットワークを形成することで、鉄道による南北分断や踏切事故の解消、災害時に緊急輸送路として機能することによる地域防災性の向上などの整備効果が期待されるため必要な路線としています。</p>
<p>岸谷線より、生麦駅から岸谷側への陸橋が狭すぎることや、エレベーターが無いことが地域の最優先事項と考えます。</p>	<p>生見尾踏切の安全対策については、平成25年8月に起きた事故を2度と繰り返さないよう、早期に安全対策が図れる案として、踏切上にエレベータ付の新たな跨線人道橋を整備する計画としました。現在は、人命を最優先とする横浜市の方針について地域の皆様と話し合いを行っているところです。</p>
<p>岸谷線はいりません。毎年の予算は生見尾踏切の整備安全対策や子供の医療費の無料化や中学校の学校給食の実現に充ててください。</p>	<p>その他のご意見は、今後の市政運営の参考にさせていただきます。</p>

4：その他道路行政全般に関するご意見	
4-1：市民への情報提供 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
市民としては都市計画道路の整備がいつ始まるか見通しがたらず、横浜市からの見解の発信も十分でない事が様々な不満につながっていると思います。 広報よこはま等の広報媒体を通じた横浜市としての考え方を市民に周知する事が必要ではないでしょうか。	都市計画道路の計画的かつ着実な整備を目指して、今回の見直しにおいて、優先整備路線の着手時期を示すとともに、事業中区間においても完成目標時期を示しています。 また市民の皆さまへ広報よこはま等を活用し情報提供を行いました。
4-2：環状10放射道路の整備 <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
3環状10放射道路について、全区間の開通を要望します。 ○整備区間の着手時期、完成時期など工程表をホームページで高頻度で周知。 ○事業化から20年近く経過した区間は、3～5年で完成させることを目標に、必要な財源確保に向けた予算化、国や県への補助金や交付金の要請活動の強化。各種法令を積極活用した用地確保の期間短縮。 ○特に山下長津田線、権太坂和泉線、環状三号線は全区間開通に向けた未事業区間の早期の事業認可。	平成20年5月に公表した優先整備路線の選定において、本市の骨格的幹線道路ネットワークである3環状10放射道路の形成を推進するために整備効果の高い区間について、優先的に整備する路線として選定しています。 今回の見直しにおいても、計画的かつ着実な整備を目指して、優先整備路線の着手時期を示すとともに、事業中区間においても完成目標時期を示しています。 また事業中路線においては、市のHPで事業位置や工事概要等を掲載するなど情報提供を行っています。
4-3：市民意見募集について <span style="float: right;">意見数1件（意見書数1通）</span>	
「市民意見募集」の意義と目的が市民から見て不鮮明、理解ができないとの声が複数ありました。この手続きに関する「住民説明会の開催」を要請します。	今回の市民意見募集は、「都市計画道路の優先整備路線の見直し（案）」について、市民の皆さまから広くご意見を求めるとともに、それに対する市の考え方を明らかにするために実施しました。
4-4：生見尾踏切に関するご意見 <span style="float: right;">意見数6件（意見書数59通）</span>	
エレベータと歩道橋の屋根を京急電鉄と協力して生見尾踏切を急いで改善してください。	生見尾踏切の安全対策については、平成25年8月に起きた事故を2度と繰り返さないよう、早期に安全対策が図れる案として、踏切上にエレベータ付の新たな跨線人道橋を整備する計画としました。現在は、人命を最優先とする横浜市の考え方について地域の皆様と話し合いを行っているところです。
踏切を残した状態でのエレベータ付歩道橋の建設の為に用地買収を早急に進めて下さい。	
生見尾踏切は私たちが毎日通る生活道路ですのではなくてはならないのです。一日も早く安全対策をしてほしい。	
生見尾踏切が閉鎖になった場合、歩道橋だけの横断になり、今現在でも朝夕の歩道橋は大変混んでいる状態なので踏切が閉鎖になったら困る人が多いと思います。閉鎖にするよりも、お年寄りにあわせ踏切を渡る時間を長めにするとか、人の安全を考えてほしいです。	
生見尾踏切閉鎖反対！エレベータの新設の内容が良くない。	
災害時の電力の事を考えると、踏切の閉鎖をするべきではないと思います。避難経路の確保の為に残してほしいと思います。自動車の交通路としても大事な踏切だと思っています。安易な閉鎖は中止して下さい。	

人口が減り、自動車の数も減る傾向にある中、既存の道路で十分にあるのにもかかわらず、住んでいる者の利益よりも他者の利用の目的の為に現在の生活環境が破壊されるような道路の新設は必要ない。

60年以上も前の道路計画は交通量・交通事情・気候の変化・住民の高齢化等々に伴い見直される必要があると思います。一度計画され工事が一部始まったものでも、変更改善をしていく努力はなされるべきで、民間の会社であれば当然なされている事だと思います。勇気を持って白紙撤回をし、既存の道路を生かした住民の多数が納得する再計画をお願いします。

少子高齢化に伴う社会福祉、医療の問題等は財政と大きく係る需要問題である。その様な中、今回の道路は利便性を上げる為に必要と説明されていますが、人口減少にどう取り組むのかという具体的な話もないまま、利便性と言われても現実感のない空虚さを感じてしまいます。未来の世代の為に もっと大きな視点でランドデザインを考えるべき時だと思います。

車にやさしい道路ではなくその地区に住んでいる人にやさしい道路が必要。

宅地を経由する場合にはどのような道路にするか慎重に検討していただきたい。  
それは居住している方々の毎日の生活が変わってしまうことや、所有している土地家屋の財産価値にも変化がでる可能性が考えられるからです。  
歩道をつくり歩行者の安全を確保することや、騒音の問題、植栽をして道路周辺の風景をよくする等、限りある税金を使ってでもよりよい都市計画だったと皆が思える街づくりをしてほしいと思います。

鶴見駅東口に自転車の駐車を作って下さい。

平成20年5月に公表した「都市計画道路網の見直しの素案」は、人口減少など社会情勢の変化なども考慮し、全都市計画道路を検証し、存続する路線（変更を含む）、廃止する路線に分類しています。さらに、存続する路線のうち整備効果が高いものを優先的に整備を進める路線としています。  
また、都市計画道路の整備にあたっては、歩行者の安全確保や植栽帯を整備するなど、生活環境に配慮した整備を進めています。  
その他の意見についても、今後の市政運営の参考にさせていただきます。