

都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

分類	意見の要旨	件数	都市計画決定権者の見解
反対	<p>『ヨコハマポートサイド地区地区計画の都市計画案について』</p> <p>6団体は、ヨコハマポートサイド地区内の約1,500世帯で、本地区計画変更案の主体となるギャラリーロードの沿道に生活している住民団体で、素案に対する公述及び28年7月に本団体代表者個人名で提出した地区計画変更原案に対する反対表明に続き、地区計画は変更不要であり同変更案に反対である。</p> <p>公共施設等の整備の方針の「コミュニティー道路に関わる部分」の変更反対である。</p> <p>平成2年に定められた本地区計画に、ギャラリーロードはコミュニティー道路と位置付けられ、市が定義するように通過交通を抑制し、歩行者優先道路として歩行者の通行の安全を確保するもので、自動車速度を低減させるため、車道部分をジグザグにしたり、歩道幅員を広くしたり変化をつけたりする工夫がなされている道路のことである。</p> <p>変更案の「コミュニティーの醸成に資する道路」は、一見するとコミュニティー道路と変わらない意味合いに思われるが、似て非なる文言がなぜ必要なのか疑問である。</p> <p>この定義に基づいたコミュニティー道路の整備を求めており地区計画の変更は不要であり、この部分の変更案には反対である。</p> <p>『都市計画道路栄千若線の整備形態について』</p> <p>行き止まり道路に等しい現ギャラリーロードが、新たに都市計画決定されようとしている都市計画道路栄千若線に組み込まれ、他の地区を結ぶ直線的な道路となることによって、無用な通過や過剰な騒音、振動、速度等の車両による「地域環境の悪化」が沿道住民に及ぼすことを強く懸念している。</p> <p>ギャラリーロードについて、コミュニティー道路の考え方に基づく整備手法などの例をあげる。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 車道の一部を狭くするなどの狭さく部、または屈曲させる。 ② 交差点周りを10センチ程度緩やかに高くする（ハンプ）。 ③ 速度抑制（例えば30キロ）や横断歩道増設を行う。 ④ 平成27年7月に提出した市長あて意見書で、「ギャラリーロードはボンエルフ道路としては整備できないがコミュニティー道路として整備を行う方針に変わりはない。」との書面回答を得ている。 	1件	<p>ヨコハマポートサイド地区は、3・1・7号栄本町線等の都市基盤施設の整備とあわせて、都市型住宅、業務、商業、サービス及び文化機能の導入などにより、横浜駅東口に連なる新しい都心市街地の形成を図るため、「ヨコハマポートサイド地区再開発地区計画」（平成16年8月に「ヨコハマポートサイド地区地区計画」（以下、「本地区計画」という。）に名称を変更）を平成2年8月に都市計画決定し、各地区の開発計画の具体化にあわせて、順次、本地区計画を変更してきました。ギャラリーロードは、本地区計画において主要な公共施設（地区幹線道路）に位置付けられており、『アート&デザインの街』の主軸として地区の骨格を成す道路です。</p> <p>今回の本地区計画の変更については、栄千若線の都市計画決定に伴い、ギャラリーロードの一部が主要な公共施設から都市計画施設となることから、都市計画法上の整合を図るために行うものです。</p> <p>なお、道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令である「道路構造令」は、平成13年に改正され、凸部（ハンプ）、狭さく部等に関して、主として近隣に居住する者の利用に供する計画交通量500台/日未満の道路には、自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保する必要がある場合においては、車道及びこれに接続する路肩の路面に凸部（ハンプ）を設置し、又は車道に狭さく部若しくは屈曲部を設けるものとする新たに規定されました。</p> <p>これを受けて平成16年に改訂された「道路構造令の解説と運用（公益社団法人 日本道路協会）」において、コミュニティー道路の定義が新たに追加されるとともに、前述の道路構造令の内容がコミュニティー道路の構造として記載されています。</p> <p>現況のギャラリーロードは、道路幅員22mの中で既に歩道と車道が物理的に分離されており、約6,200台/日の交通量（平成26年6月時点）を有していることから、コミュニティー道路の定義とは異なるため、今回の本地区計画の変更に合わせて、コミュニティーの醸成に資する道路と表現を変更します。</p> <p>本地区計画内の栄千若線の計画交通量は、約6,500台/日と推計しており、現況の台数とほぼ同等であるため、地域環境に大きな影響はないと考えています。</p> <p>また、前述のことから、凸部（ハンプ）、狭さく部、屈曲部を設ける道路として整備することはできません。</p> <p>整備形態や通過交通等の地域環境への対策については、今後、市民の皆様の御意見を伺いながら検討を進め、道路管理者や交通管理者と協議を行い、事業実施段階までに決定していくこととなります。</p> <p>なお、平成27年7月の要望書に対して、本市からは、「ボンエルフ道路として整備は考えていませんが、車道の幅を縮小し、その分、歩道を拡幅するなど、ゆとりある歩行者空間を形成し、コミュニティー道路としての機能をさらに充実させる方針で検討を進めております。」と回答しています。</p>

都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解

<p>その他</p>	<p>都市計画道路栄千若線に、自宅土地建物が計画地内に入ると横浜市より説明を受けたため、平成28年8月19日付で、市長あて要望書を提出したが、この回答に納得できないため改めて意見提出する。</p> <p>平成28年9月9日付の市の回答には、都市計画道路栄千若線は、東高島駅北地区区画整理事業の施行区域は土地区画整理組合が、その他は横浜市が整備を予定し、市内の都市計画道路の整備については、社会情勢の変化などを考慮し優先順位を決めて進めている。当該道路の整備に当たり市内の都市計画道路整備進捗及び周辺地区の街づくりの状況などを勘案し、検討を進めているとあった。</p> <p>区画整理施行区域外の栄千若線の整備時期が明確にならなければ、今後の生活基盤が侵されるといふ要望書に対する回答とは言えない。</p> <p>区画整理事業区域の幹線道路を都市計画道路とすることにより、区画整理組合はその道路整備に国土交通省からの助成金を大きく獲得すると理解している。横浜市も公有水面埋め立てにより参加する区画整理事業としては市予算を減額する効果もあると思う。</p> <p>しかしながら、過去の神奈川区内都市計画予定路線ではなく、27年制定の横浜市都心臨海部再生マスタープランにより緊急整備の必要がある都市計画道路とするなら、当方のエリアが都市計画決定されるのみで実施時期未定とされることは納得いかない。</p> <p>今後都市計画道路手続を進めるならば、区画整理事業における都市計画道路整備と一体的に当方の地区の整備を実施することを明確にしたうえで、横浜市方針とすることを求める。</p>	<p>横浜市都心臨海部再生マスタープランでは、都心臨海部において、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、山下ふ頭周辺地区、東神奈川臨海部周辺地区の5地区の魅力をつなぎ合わせる「みなと交流軸」の形成と、「地区の結節点」における連携強化を重点的に進めるとともに、一体的なまちづくりにより、港と共に発展する横浜ならではの都心を形成するとしています。</p> <p>都市計画道路栄千若線（以下「栄千若線」という。）は、前述の上位計画を踏まえ、交通インフラを強化・拡充し回遊性を高めるとともに、誰もが安心して歩いて楽しめるまちづくり、ネットワークづくりを展開し都心臨海部の連携強化を図るため、沿道と一体的に利用可能なゆとりある歩行者空間を確保し、コミュニティの醸成に資する道路として、今回新たに都市計画道路に追加します。</p> <p>栄千若線の整備については、都市計画決定した後、他の都市計画道路と同様、周辺地区のまちづくりの状況など社会情勢の変化や、市内全体の都市計画道路の整備状況などを踏まえて優先順位を決めて事業を進めていきます。</p>
------------	--	--