

ご意見と委員会の考え方

ご意見	該当部分	委員会の考え方
編集上の問題ですが字が小さくて読めない所や字が霞んで読めない所がありました。	全体	ご意見を踏まえ、データや資料等について、可能な限り修正しました。
(2)「都市づくりの基本理念」だけではなく、横浜市民が何処(近隣、職場、学校等)で、誰と、何を、生き生きと生活しているのか、その様子を「まちの将来像」として描き出すことを提言する。	全体	「まちの将来像」につきましては、提言(素案)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のあり方 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けの部分に含まれていると考えますが、いただいたご意見を踏まえ、さらにその部分を補記しました。(P2) ※ 横浜市都市計画マスタープランは、横浜市基本構想で定めた都市像、横浜市中期4か年計画の「市民生活の姿」の実現を図るための都市計画に関する基本的な方針です。
<p>「現在の都市」は、過去に立てた計画に従って土地利用を変更し、変更した土地を経営することを、積み重ねた結果である。したがって、「都市の将来」を語ることは、都市がつくられる順序に従って語らねばならないことになる。しかし、都市をつくるのは、一般の人たちだから、作られる順序を細かく想定することは不可能である。とは言え、作られる順序を大まかに決めておかないと、将来を語ることは出来ない。つまり、都市マスタープランは、言葉で「都市の将来」を合意する部分の多いプランになる。したがって、「Key word」の意味を共有することが大切である。</p> <p>(1)都市づくりの順序</p> <p>順序1. は、「都市計画マスタープラン」の立案と合意作業</p> <p>順序2. は、「都市計画」の決定作業</p> <p>:「都市計画」は、「都市計画マスタープラン」の『都市づくりの基本理念』、『まちの将来像』、『都市づくりの目標』を指針として作られる。</p> <p>順序3. は、「まちづくり」</p> <p>:「都市計画」が定まって、実施に移る段階である。このときに、地域の利害を調和させる作業の指針になるのが、「都市計画マスタープラン」の「部門別、地区別『都市づくり・まちづくりの方針』」である。</p> <p>(2)都市マスタープランの定義</p> <p>①『都市づくりの基本理念』</p> <p>都市計画マスタープランという「都市づくり」とは、自らが住まうまちに対して快適な住環境を整備するために市民と行政が協働して取り組む行為のことである。『都市づくりの基本理念』とは、広域が上位で、狭域が下位とは考えず『同価値であるという立場』を貫くことである。それぞれの公共性が異なり、利害が反したときに、広域の公共性は、狭域の公共性に比べて必要とする主体の数が多いので、投票をしたら、狭域の公共性は負けてしまうことになる。そこで『同価値であるという立場』を貫くためには</p>	全体	<p>いただいたご意見「Key word の意味共有」につきましては、改定検討委員会としても同様に考えます。</p> <p>また、いただいた個別のご意見につきましては、次のとおりとしました。</p> <p>①「都市づくりの基本理念」の「広域が上位で、狭域が下位ではなく、同価値であるという考え方」につきましては、いただいたご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)。</p> <p>「協議機関」の設置につきましては、ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は提言のとおりです。ただし、今後、市で行う改定検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p> <p>②「まちの将来像」につきましては、提言(素案)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のあり方 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けの部分に含まれていると考えますが、いただいたご意見を踏まえ、さらにその部分を補記しました。(P2)</p> <p>※ 横浜市都市計画マスタープランは、横浜市基本構想で定めた都市像、横浜市中期4か年計画の「市民生活の姿」の実現を図るための都市計画に関する基本的な方針です。</p> <p>③「都市づくりの目標」については、ご意見を踏まえ検討しましたが、現時点では具体的に示す段階ではないので、改定検討委員会としての意見は提言のとおりです。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>住民参加の協議を行うことが必要で、住民と行政が合意した『まちの将来像』と『都市づくりの目標』をベースに協議することが大切であり、協議機関の設置が必要となる。</p> <p>②『まちの将来像』 都市生活を満足させる要素は、住み、働き、買い物をし、楽し、憩い、表現し、学び、安全である、等のことである。『まちの将来像』とは、上記の要素が、どのように満たされているか、その継続性を説明する物語である。今回の素案には、『まちの将来像』にあたるものがない。</p> <p>③『都市づくりの目標』は、『まちの将来像』の要素について、行政の部門別（交通、水と緑、教育、福祉、医療、文化等）のハードとソフトの目標水準を定めたものである。 ：ハードの目標が、都市構造モデル(都市施設の配置と、空間・施設の整備・開発・保全の方針図) ：ソフトの目標が、各満足要素のサービス提供水準</p> <p>④『都市計画』 『都市計画』とは、個人・法人の土地利用を規制するか、特定の施設の建設資金に税金を投入することを定め実行する公的な決定である。</p>		<p>④「都市計画」については、ご意見の趣旨は提言（素案）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のあり方 2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容の部分に含まれていると考えます。</p>
<p>1. マスタープラン改定検討委員会のメンバーをオープンにした事は大変よい事だと考えます。夫々の分野の専門家でおられる先生方にご努力を頂き、より良い計画の策定をお願いいたします。市民の一人として期待しております。</p>	全体	ありがとうございます。
<p>都市マスは、今までどのように活用されてきたのでしょうか？ 見直し後は具体的にどのように活用されるのか示してください。</p>	全体	<p>都市計画マスタープランは、市町村の都市計画に関する基本的な方針で、横浜市が都市計画を定める際の指針となっている他、個別の開発計画に対しての指導や助言の根拠としているなどの活用が行われています。見直し(改定)後も引き続き同様の役割を担うと考えます。なお、具体的な事例につきましては、第2回の改定検討委員会参考資料7「都市計画マスタープランの活用」をご参照ください。 http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/iinkai/2-giji/2-siryou.pdf</p>
<p>国の「分権」政策とのからみ！考慮されていない！周辺市町(村)との関係！神奈川県との関係！が頂戴した資料(リーフレット)だけでは読みとれない。過去のデータばかりを色刷りで並べているだけでは不十分！</p>	全体	<p>ご意見の趣旨は、提言（素案）第2章 4 都市構造(2) 都市構造の考え方 ア 首都圏における位置付け、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>
<p>大規模開発中心のまちづくりをやめましょう。 「エキサイトよこはま22」と称する横浜駅周辺開発計画は、20年後の横浜駅周辺の</p>	全体	<p>提言（素案）第2章 3都市づくりの目標 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</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>再編計画ですが、巨費を投じて高層ビルの乱立する「国際都市横浜」を目指すべきではありません。むしろスロー社会が言われているように、緑豊かな横浜を目指すべきでしょう、安心と安全こそこれからの都市の目指す方向ではないでしょうか。</p>		<p>づくりの推進の部分で掲げたとおり、世界の知が集まる交流拠点都市や国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市の実現を図るためには、ハード、ソフトにわたる国際競争力を高める基盤づくりが必要です。特に横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に都市の魅力の向上を図るため、「エキサイトよこはま22」の推進は必要だと考えます。「エキサイトよこはま22」は、国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題の解消等をするための指針となる計画です。</p> <p>また、いただいたご意見のとおり、緑豊かな横浜を目指すことも必要だと考えます。緑の創造等に関しては、提言(素案)第2章 3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推進の部分、⑦安全・安心のまちづくりの部分に含まれていると考えます。</p>
<p>ありきたりなことが美しく示されていますね。 つまらないし、意味がない内容です。 全市プランと区プランの役割の違いもよくわかりません。 これは横浜市の問題というより、日本全体の都市計画についての問題という側面の方が強いのですが、折角の日本最大人口都市です。 もっと先進的なことをしてほしい。</p>	<p>全体</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p> <p>なお、全市プランは、本市全体の都市づくりの目標等について、俯瞰的な視点で骨格的な事項等を整理するという役割があります。区プランは、全市プランの内容を踏まえ、市民に近い行政単位である区の将来像やまちづくりの方針を示すという役割があると考えています。</p>
<p>横浜という都市をどうしたいのか。 このプランでは、都市の在り方に対する思想が分からなかった。</p> <p>これでは、これまでの都市マスタープランのあり様となんら変わらず、莫大なコストをかけて策定しなおす意義が無いと考える。今一度、市役所内外で更なる議論を尽くしたうえで検討しなおしていただきたい。</p> <p>第一に、横浜をとらえる視点が狭すぎないか。 未曾有の自然災害が世界中で多発し、環境の変化が人間社会にもたらす影響は予測不可能になっている。 恵まれた日本ですら、食糧や水不足になる時期はそう遠い将来ではないと言われてるし、先進国と言われる国々での高齢化や就職難は深刻で、経済社会構造のとらえ方やこれらを測る指標からして考え直す必要がある時代を迎えている。 これらは国政が考えること。というのではない。都市が集まり、国が形作られる。横浜という大都市であるからこそ、できることからその手本を示す努力をしていかなければならない。</p>	<p>全体</p>	<p>改定の意義につきましては、現行のプランは策定から10年が経過し、この間、社会情勢や関連計画の改定など横浜市を取り巻く環境等が変化したため、見直す必要があると考えています。</p> <p>都市のあり方等につきましては、素案では、「新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり」の基本理念のもと、「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」をはじめとした7つの目標を示しています。</p> <p>自然災害に強い安全安心のまちづくりに関しては、提言(素案)を修正しました。(P37 など)</p> <p>併せて、今後、庁内において更なる議論を行うよう都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
これまでにはない新たな考え方を打ち出すことは、多大なるパワーと勇気が必要であるが、横浜市にはそれが可能であると信じている。		
マスタープランは横浜市のコミットメントであるべきです。国内外のメディアに効果的に発信し今後の企業誘致や横浜港利用促進が進むことを狙うとともに、有能職員を登用して成果につなげてください。今後10年で着実に事業成果があることを期待します。	全体	いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
7つの目標や目指すべき都市構造を実現するために、経済面での裏付けに関しても議論をして頂きたいと思います。	全体	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
そもそも、都市計画マスタープランは、さらに下位の各種計画と重なりあって初めて効力を発揮するものと認識していますが、いままでの横浜市の施策にはそうした要素は一切なかったように思えます。地下室マンション条例だって、結局は思いつきみたいなもの。MM地区の開発だって、もう時代遅れです。そんなところに時間と金を使っておいた結果が、関内・関外地区の衰退や郊外部の乱開発です。お粗末なことで。マスタープランの内容そのものよりも、マスタープランをどのように使っていくのかという点について、もっと具体的な方向性を示してほしいです。今のままでは、「ただの言葉」に過ぎず、「絵に書いた餅」で終わってしまいます。大まかな方針から細かい土地利用までの階層構造があってこそその都市計画です。マスタープランがどうこうという議論より、そのあたりの本質の議論をしてください。マスタープランで掲げた方針を、どうやって実現するのか。そのために必要な制度設計、既存の各種の計画との整合性等々。議論すべき点はたくさんあるはずですが、その結論がないままに新しいマスタープランを作るのだったら、税金の無駄、関わる市民や職員の時間の無駄です。まずは、必要な議論を十分に時間をかけて進めて、きれいなフロー図、ロードマップを描いてから、新しいマスタープランとそれに付随する制度を作ってください。古い制度を切り貼りする時代は終わりました。スクラップ・アンド・ビルドの段階です。	全体	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
本素案はコンパクトに纏められており、委員会委員皆様の労は多と思います。	全体	ありがとうございます。
すばらしい「都市計画マスタープラン」だと思います。	全体	ありがとうございます。
時代を先取りした大変良い計画に仕上がっていると思います	全体	ありがとうございます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>わかりやすい案とは言えない案だったのでしっかり理解できているか不安もありますが、考えを述べさせていただきます。</p> <p>横浜市の都市計画は、他都市にも大きな影響を与えうるもので、都市計画の転換期を迎えたこの時期に策定するマスタープランは非常に重要と思います。とりまとめには大きな苦勞があると思いますが、ぜひ、良いプランをつくっていただきますようお願いいたします。</p> <p><素案を拝見しての問題意識></p> <ul style="list-style-type: none"> ・素人であるが主権をもつ市民から意見をもらおうとするなら、素案はもっと分かりやすくあるべき。まちづくりへの意識を高め、学習のきっかけとなる参加の機会を大切にしたい。 ・「横浜らしさ」というが、使われている図は国等の資料からの抜粋ばかりで具体的なイメージがわからない。 <p><問題意識を受けての意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・368万人が暮らす都市なので、横浜では、どんな暮らしを営むことができる都市を目指しているのか、具体的な絵を示し、そこから計画をはじめて欲しいです。 	全体	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>理念や目標は聞き飽きたので、出来る事をやる。</p>	全体	<p>具体的なまちづくりを推進するためには、まちづくりの基本的な方針である都市計画マスタープランが必要だと考えます。</p> <p>なお、市町村のマスタープランは、都市計画法第18条の2で、「市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるものとする。」とされています。</p>
<p>(3)「都市づくりの目標」の中に、各局が作成している分野別の基本計画(分野別マスタープラン)を取り入れることが好ましく、取り入れた場合はそのことを明記することにより、整合性を図る必要がある。単に「部門別都市づくり方針」としてとりまとめ記載するだけでなく、「都市づくりの目標」の一部とすることが、まちづくりの実行性を高める。</p>	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	<p>今回の提言の策定に当たり、「都市づくりの目標」においては、関連する各局の分野別計画等と整合を図り反映するとともに、都市計画マスタープラン独自の視点も加え、総合的な観点から作成しています。</p>
<p>他に多数ある計画と整合性をもたせること！むしろ一つに統合すべき。</p>	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	<p>改定検討委員会としての意見は、提言で示した体系が望ましいと考えています。</p> <p>整合性につきましては、提言(素案)第1章 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けの部分に記載したとおり、整合性を図ることが必要と考えています。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p><素案を拝見しての問題意識> ・他の計画、とくに緑・環境系の計画との関連が見えづらい。矛盾があるのではないかと。</p> <p><問題意識を受けての意見> ・都市の骨格をなすのは道路・鉄道もあるでしょうが、流域を軸とする生態系であると思います。求められているのは、環境計画をベースに都市計画を組み立てることではないでしょうか。</p>	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	改定検討委員会としての意見は提言のとおりとさせていただきますが、いただいたご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 4 都市構造 (2) 都市構造の考え方 ウ 目指すべき都市構造 ⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点と緑と農の環境帯」の部分に含まれていると考えます。
横浜市はいろんな計画が沢山あり、どこに何が書いているか、市民にはほとんどわかりません。新たな都市計画マスタープランでは、郊外部の地域構造づくりについて、イメージではなく、横浜市の様々な計画も盛り込んだ一体的なまちづくりの計画として、市民にわかりやすい、責任ある、具体的な計画として作ってほしいです。	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
①長期や超長期を見据えるのも大切だが、6～7年先を目標におくほうが現実的。真実味もある！	1-5 計画期間の考え方	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。 なお、「都市計画運用指針」で、「都市計画マスタープランの上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においては、おおむね20年後の都市の姿を展望したうえで、都市計画の基本的方向は定められることが望ましい。」とあるため、それに準じて都市計画マスタープランも長期の計画となっています。
<p><素案を拝見しての問題意識> ・フォアキャスト型からバックキャスト型の計画への転換を図るという趣旨が冒頭で述べられているが、転換しきれていない。</p>	1-5 計画期間の考え方	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。人口減少社会や地球環境問題への対応については、バックキャスト型の視点を盛り込んでいます。
2. 区プランの見直しを全市プランの見直しと一体ですすめ、相互に内容を反映させていくべきであると考えます。→具体的提案「全市プラン見直しの内容に、各区における区プラン見直しの内容を反映させるプロセスを組み込む」ことを提言内容に盛り込む(p.6)。理由本提言(素案)においては、全市プランと区プランの関係が一方通行であり、区プランは全市プランの内容を一方的に受け止めて策定されることとなっています(p.6)。しかし、「市民とつながる横浜役所」(横浜市中期4か年計画)という考え方からみると、このような考え方は、あまりにトップダウン的な発想ではないかと考えます。この意味で、市民の生活により密着し、将来の自分たちのまちのあり方への市民ひとりひとりの思いが反映される区プランの見直し内容が全市プランに反映されるような仕組みがきわめて重要であると考えます。	1-6-2 区プラン	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>区プランと地区プランづくりの進め方の追加 区プランと地区プランについては、区民・事業者・行政とが協働して、地域特性に合せ、合意形成を図りながら意見を交換して策定し、実施して、フォローする方法で進めていきます。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>ご意見を踏まえ提言(素案)を修正しました。(P3) また、いただいたご意見は都市整備局に伝えます。</p>
<p>1. 市民生活に密着したまちづくりの方針となる区プランこそが都市マスタープランの 主役となるべきであると考えます。 →具体的提案 「都市計画マスタープランは、全市プラン、区プラン、地区プランの3段階で策定すべきである」との表現を盛り込む(p.4)。横浜のような巨大都市では、骨格的なインフラや水・緑の体系等については、たしかに、全市プランにおいて広域的に検討することは必要であるが、世帯構成や年齢構成、都市施設整備状況、市街地のあり方、緑地や農地のあり方等については、本提言の現状分析の中でも指摘されている通り、それぞれの区によって相当な違いがあり、区別のプランの中で個々に検討すべきことがらと考えます。同じく大都市である東京都でも、横浜市の区と同程度の人口規模である区市町村ごとに都市マスタープランを策定していることなどや、あるいは全国の自治体の人口規模と比較しても、全市プランは、市民にとって遠い存在といわざるを得ません。基本構想においても、横浜の都市像として「市民力」が強調されています。市民力をもっとも発揮される場である、身近なまちづくりの方向性を示す区プランこそが都市マスタープランの主役となるべきであると考えます。 本提言(素案)では、「6. 構成と記載内容等の考え方」において、横浜市の都市計画マスタープランを全市プラン、区プラン、地区プランの「3段階で策定することを基本として検討する」(p.4)と提言されているものの、この提言が実行されることの重要性を考えると、あいまいな表現にとどまっており、明確な表現で提言すべきであると考えます。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>区プランについては、当委員会としても各区の特徴を踏まえた区の将来像やまちづくりの方針として、重要であると認識しています。その上で、区プランの点検等を含め今後さらに検討されることから、本提言(素案)にある表現に止めています。</p>
<p>(5)「全市プラン」では、各区がどうあって欲しいか、「区プラン」の位置づけを明らかにするとともに、その理由も明記する必要がある。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第1章 6 構成と記載内容の考え方の部分に含まれていると考えています。</p>
<p>⑤区プランは最も重要。もっと書き込んでほしかった！</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>区プランについては、当委員会としても各区の特徴を踏まえた区の将来像やまちづくりの方針として、重要であると認識しています。その上で、区プランの点検等を含め今後さらに検討されることから、本提言(素案)にある表現に止めています。</p>
<p>現在、栄区の人口は約12万人だが、2050年には約8万人になると予測されている。高齢化もますます進むだろう。このように過去に経験のない時代がいやおうなしにやってくる。これらの困難な時代を乗り越えるため区役所と区民が知恵を出し合って、きちんとした区の将来ビジョンを描くことが大切だと思う。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>横浜市は政令市なので全市プランと区プランがありますが、区プランこそ通常の都市計画マスタープランにあたるものだと思います。全市プランが社会経済状況等の大きな変化により改定するのであれば区プランも同様なので全市プランの改定にあわせて見直すべきです。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>当委員会もそのように考えていますが、平成 24 年度以降、各区の実情に応じて、区プラン改定の検討に順次着手していくと、都市整備局が説明していますので、いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>区マスタープランについて 区マスタープランは平成 16 年に策定され 7 年間の経過している。7 年間の間に、生物多様性、地球温暖化などの大きな問題提起がされた。区マスタープランにはこれ等の問題を織り込むべきと思う。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>港北区の特性は、鶴見川低地・多摩丘陵から成る水・緑環境と、原始・古代から現代に至る埋蔵文化財。 そして、横浜北部断層群・南関東天然ガス田・ヨード質地下水天然鉱泉泉源の存在。 港北区における「新しいプランの都市づくり」は、以上の土地特性を十分に認識した、適性かつ合理的な土地利用が不可欠。 さもないと開発は「都市こわし」となりかねない。 すでに新横浜地域では、ゲリラ豪雨が発生している。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>「横浜市都市計画マスタープラン・都筑区プラン」への意見 今回見直される標記都市マスの「都筑区プラン」において、川向町南耕地一帯を「まちづくり検討地区」として位置付け、次回の線引き見直し時(5～6 年後?)に市街化地域に編入されるよう準備を進めていただきたいと思います。農業振興地域の市街化が極めて困難なことは承知していますが、平成 14 年作成の「都筑区まちづくりプラン」の P.24「市街化調整区域の保全と整備」の中で、『新駅周辺などで計画的なまちづくり(土地区画整理事業等)を誘導し、必要な範囲で市街化区域への編入を検討』とあります。また、P.43「地区プランの策定」の中でも、『新駅の設置や大規模な公共公益施設の整備など、土地利用上地域に大きな影響を与える事業が予定あるいは実施され、地区レベルでのまちづくりを検討すべき地区(例)鉄道や高規格道路』ともありますので、我々の要求は十分理にかなったものと考えております。 市街化された後の用途は、準工業地域として検討中ですが、中には農業継続を希望する者もおりますので、道路から離れて多小でも農作物に支障の少ない南側に生産緑地として残すことも考えています。</p> <p>【理由】 現在、川向町の南耕地地区は、農業振興地域で、面積は約 20ha 余りです。 横浜市では、この地域を南北に分断するかたちで、「横浜環状北西線」を、最大高度 37m(遮音壁を含めると 40m)の高架で通すべく計画し、間もなく都市計画決定がなされようとしています。 この道路が完成した暁には、この地区一帯で農業を続けることは次のような事由から極めて厳しい状況になること必定だからです。</p>	<p>1-6-2 区プラン</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>① 現在でも農業収入だけで生計を維持できている農家はほとんど見当たりません。今後道路用地として農地が減少すれば、その傾向はさらに増大し、農業で生計を立てることは不可能になるといっても過言ではありません。</p> <p>従って、たとえ後継者候補となる子がいても、農家を継ぐことを勧めることなど出来るはずがありません。</p> <p>その結果、農家数の減少、水利組合員と組合費収入の減少をもたらし、農地の維持も困難になることは火を見るより明らかです。</p> <p>② 道路が通ることによる農作物への主な影響</p> <p>イ. 道路の北側における日照不足による生育障害</p> <p>ロ. 全域にわたる照明灯による生育障害</p> <p>ハ. 粉塵による商品力の低下</p> <p>ニ. 耕地面積の減少による、連作障害を避けるための代替農地の確保不能</p> <p>【付記】</p> <p>横浜環状道路が横浜市、ひいては国の発展に必要なことは理解できます。従って、当地区のプランにおいては、この道路計画を前提として考えざるをえません。しかし、それを受け入れる地域・住民に災いをもたらすことだけは容認できません。この道路が地域の住民にそして子々孫々に幸いをもたらしてくれる、つまり住民生活の向上につながるマスタープランを作成願いたいものです。</p>		
<p>(1)「区プラン」においては、「全市プラン」の「都市づくりの基本理念」と「まちの将来像(我々の提案)」に、さらに区特有の価値観を加えて「区の将来像(基本理念)」を策定する必要がある。そのときに「区プラン」に合わせて、都筑区においては、「都筑区民憲章～期待されるつづき人～(仮称)」(区民・企業・行政が、都筑区が目指すまちづくりに主体的に参加し、まちのあり方を具体化するために、自分の土地を利用するときの心構え、約束事)の策定を提言したい。</p> <p>(2)「区プラン」における「まちづくりの目標」は、「全市プラン」から期待された「区の将来像」と整合性をとりながら、区内の各地区の現状分析を踏まえて、「区の都市構造モデル」として策定する必要がある。</p>	1-6-2 区プラン	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>(3)「区プラン」および「地区プラン」における「部門別、地区別『まちづくりの方針』」の策定にあたっては、現在の a: 近隣住区計画区域、b: 地域福祉保健計画の区域、c: 小中学校区域、d:自治会・町内会区域等を再編成して、区内の「地区プラン」のエリアをこの機会に検討することが大切である。そのときには、近隣の共通利益が個別宅</p>	1-6-2 区プラン	<p>いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>地の環境価値を高める解決策を、区民と区役所が協働して探り当てるグルーピング作業が不可欠であり、時間がかかるので、作業の開始を先ず宣言すべきである。</p> <p>(4)区民による「地区プラン案」を常時受け付けるとともに、「地区プラン案」が提出されたときは、速やかに、検討委員会(無償で参加する委員で構成)を設立して審議することを提言する。</p>		
<p>特に、「一部の」区民だけが参加して、勝手なことを書いている区プランは、実現できないのが当たり前。都市計画は行政が責任をもってすすめるべき。</p>	1-6-2 区プラン	<p>改定検討委員会の意見として、都市計画は、行政のみならず市民、自治会町内会、企業、NPO 法人など多様な主体で進めていくべきだと考えます。</p>
<p>現行の区プランは既存の用途地域をベースにした土地利用方針図や記載内容を見ると、策定後の活用方法や策定にかかる費用を考えると必要性は感じられません。区プランの見直しは、実現性の低いプランにお金をかけて見直し作業を行うのは税金の無駄だと思えます。もっと住民のためになる事にお金を使ってください。</p>	1-6-2 区プラン	<p>ご意見のとおり、現行の区プランの多くは既存の用途地域をベースにしていますが、併せて将来のまち(都市)の構造についても記載していることから、必要と考えます。なお、いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>23年に区プランを点検した後のスケジュールはどうなるのか。</p>	1-6-2 区プラン	<p>平成24年度以降、各区の実情に応じて、区プラン改定の検討に順次着手していくと、都市整備局が説明しています。</p>
<p>全市プランは必要？区プランだけで充分！</p>	1-6-2 区プラン	<p>全市プランは、本市全体の都市づくりの目標等について、俯瞰的な視点で骨格的な事項を示し、これを踏まえた土地利用の方針や交通基盤整備の方針など全市的に係わる方針を整理するという役割があり、必要なものであると考えています。</p>
<p>次の時代に向けて、改定は必然であると思うが、過去のプランの進捗と検証なくして、ただ次へ進もうという考えがあるとすれば「ヨシ」としない。特に舞岡に住む者にとって、平成12年制定の「舞岡地区まちづくりプラン」の実現に期待したものが、どの程度実現したのか、その進捗率を市民と行政で確認しあうという手順があっても良いと思う。</p>	1-6-3 地区プラン	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 都市づくりの基本理念、目標等について 1 都市づくりの現況と2025(平成37)年に向けた課題 (1)これまでの都市づくり ウ 現行都市計画マスタープランの概評の部分に含まれていると考えています。</p> <p>なお、「舞岡地区まちづくりプラン」の進捗に関するご意見は、今後、市で行う区プランの点検等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>舞岡は調整区域が多い。進まないままに、土地に手をつけられず、荒れた環境が拡がりつつあります。駅前整備は緑環境保全のためにも、七大緑地「舞岡公園」の玄関口として舞岡上郷線の未完部分や下永谷大船線の駅前部分を優先的に実現を目指すべきと考えます。駅前にコンクリート製造の工作物、第一種特定工作物をそのまま認めている事から、手をつけるべきと考えます。</p>	1-6-3 地区プラン	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>これは、わが地域の現状に照らし、長年の要望と期待にあって魅力満載申し分ない。</p> <p>この地域は、これまで取り残した代表的な地域、神奈川区羽沢南である。相直線羽沢駅(仮称)の開業に伴う周辺まちづくりが計画策定中のようなのである。</p> <p>「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成のモデル地域に指定し、市街地イメージに沿った生活圏の基盤を鋭意構築しなければならない。</p> <p>とりわけ、福祉活動・市民利用・医療・商業等の諸施設整備、並びに隣接する保土ヶ谷区地域を合わせた交通安全確保対策の策定は、喫緊の必要事項であり、早急に着手しなければならないことを申し添える。</p>	1-6-3 地区プラン	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>(4)「都市計画マスタープランの構成」では、「全市プラン」、「区プラン」、「地区プラン」の3段階で策定することを基本に検討するとあるが、広域が上位で、狭域が下位とは考えず、『同価値であるという立場』を貫くことが大切である。その「たち位置」を指し示す方法として、住民参加を明確化(情報の早い時期からの公開・共有、協議の場の公開、住民の意見に対する行政説明、第三者による審議とその公開等)するとともに、協議する区域と住民組織再編成のあり方を、「全市プラン」の中で明記する必要がある。</p>	策定のプロセス	<p>市民参加が重要である旨、提言(素案)を修正しました。(P3)</p>
<p>住民参加を明確化(情報の早い時期からの公開・共有、協議の場の公開、住民の意見に対する行政説明、第三者による審議とその公開等)するとともに、協議する区域と住民組織再編成のあり方を、「全市プラン」の中で明記する必要がある。</p>	策定のプロセス	<p>市民参加が重要である旨、提言(素案)を修正しました。(P3)</p>
<p>3. 市民の思いをまちづくりの基本方針に反映させるために、策定プロセスにおける市民参加を促進するべきであると考えます。</p> <p>→具体的提案</p> <p>(1)「4. 求められる役割」として、「都市マスタープラン策定のプロセスを都市づくりの目標や基本的な方針を市民とともに考えていく場とする」との項目を追加する(p.3)。</p> <p>(2)「今後の改定プロセスのあり方」の項目を新たにもうけて、外部専門家に加えて関係団体や公募市民を含む都市計画マスタープラン改定検討委員会を今後も継続して開催する必要があるとの提言を盛り込む(p.6)。</p> <p>(3)新たに設けるべき「今後の改定プロセスのあり方」の項に、区プランの点検および見直しにあたっては、区民の参加を促進する手段を講じる必要があるとの提言を盛り込む(p.7)。</p> <p>(4)新たに設けるべき「今後の改定プロセスのあり方」の項に、今後の改定プロセスにおいて、巡回説明会、出前説明会、市民セミナーなどのまちづくりイベントを開催し、市民意識の喚起を行う必要があるとの提言を盛り込む(p.6)。</p> <p>理由</p> <p>本提言(素案)においては、都市計画マスタープランに求められる役割として、「①都市づくりの基本理念、目標等を定め」「②市民に知らせ」「③市民と共有する」</p>	策定のプロセス	<p>ご提案の(1)につきましては、提言(素案)を修正しました。(P3)</p> <p>また、それ以外のいただいた具体的ご意見については、今後、市で行う改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>(p.3)との考え方が述べられていますが、2.の理由でも述べましたように、このような考え方は、行政→市民という図式となっていて、あまりにトップダウン的な考え方といわざるをえないのではないのでしょうか。私たちは、都市づくりの基本的な方針の策定にあたっては、行政と市民と一緒に考え、ともに作りあげていくという、市民と行政の間の風通しをよくしていくという基本的スタンスが求められると考えます。都市計画法においても都市マスタープランに対する住民意見の反映の必要性が特記されていますし、また市民が主体的に都市づくりの基本方針の策定プロセスに参加してこそ、市民が責任をもって主体的に地域まちづくりに参画していくという機運が盛り上がるからです。このような考え方のもとで、私たち青葉まちづくりフォーラムは、今年度、自主事業として、横浜市において下記のような活動を展開し、多様な市民、まちづくり専門家との対話を重ねて参りました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「これからの都市マスタープランを考える横浜市民フォーラム」(2010年1月、7月、2011年1月):各区の市民団体と連携して開催 ・青葉区区民のつどい「私たちのまちはじぶんたちがつくる」(青葉区民会議主催)の共催 ・まちづくり講座「市民の提案するまちづくりプランとは？」(2010年10月から12月、全4回)の主催(青葉区役所後援) <p>このような立場からみると、都市計画マスタープラン改定プロセスにおける行政による市民意識喚起の努力は不十分であると指摘せざるをえません。本来、十分に市民に都市マスタープランの重要性についての意識喚起を十分におこなうというような丁寧なプロセスが必要であったのではないのでしょうか。そもそも今回の意見募集そのものを知っている市民がいかほどいるのか、はなはだ疑問に感じざるをえません。概要版リーフレットの「これまでの検討の経緯と今後のスケジュール」の項においても、最終段階での意見募集はあるものの、検討段階での市民意識の喚起、多様な市民の参加が図られる内容とはなっていません。計画内容が固まった上での最終段階での市民意見聴取は内容に反映されにくいことは多くの例において指摘されており、多様な市民の参画を図るという立場から検討段階での市民参加を積極的に推進することが肝要と考えます。</p>		
<p>このさき将来の見通しは不透明。マスタープラン作成にいくら時間をかけて練り上げても現実と乖離するのは必至。前提どおり進まない場合のシナリオも用意しておくべき。</p>	策定のプロセス	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)
<p>1. 計画の策定に当たり各地域の実情を把握し、計画策定の根拠を明確にすると同時に計画倒れにならない実行可能な計画を策定して頂きたい。 1. 計画策定した後、その計画がどの様に実施されているかフォローアップする事も計画策定する上で重要な要素と考えます。是非フォローアップの方法も記述する事をお願いいたします。</p>	策定のプロセス	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(フォローアップ(進捗管理))について(P6)

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>プランは見直しのタイミングが最も重要。最終提言ではマスタープラン見直しの考え方を詳述すべき。提言素案6ページの記述ではゼンゼン不足(この部分は肝心なのでお役所まかせではいけない)</p>	<p>策定のプロセス</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)</p>
<p>立派なプランを2年も3年もかけて作るのはやめにして、その時間と費用をすべて具体的な対策につぎこむべきです。そんな余裕はないはず。プランを作るのは目的ではありません。何か勘違いしていると思います。市長はそう思っていないと思います。</p>	<p>策定のプロセス</p>	<p>具体的なまちづくりを推進するためには、まちづくりの基本的な方針である都市計画マスタープランが必要だと考えます。 なお、市町村のマスタープランは、都市計画法第18条の2で、「市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるものとする。」とされています。</p>
<p>リーフレットの④これまでの検討の経緯と今後のスケジュールでは市民意見を受けて22年度末に提言が確定して、23年度末までに区プランの点検がなされるが、この段階で区民意見を聞くのかが示されていない。一方素案のp5の②区プランでも市役所で見直すよう書かれているが、抽象的で判りづらいし、又区民意見を聞くとは書かれていない。区民意見は聞くべきと思う。 地区プランについては住民と直結する分野であるから尚一層地域住民の意見を取り入れるべきと思う。</p>	<p>策定のプロセス</p>	<p>いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>もっと多くの人々の意見、考えを入れて具体的なプラン作りを進めて下さい。説明不足が目立ちます！ 今回のマスタープラン(素案)については説明不十分のまま終わってしまうことになる…真に残念です。</p>	<p>策定のプロセス</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>欠点はあるものの、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。しかしながら、都市計画マスタープラン改定に向けた提案であるならば、ぜひ盛り込んでいただきたい項目がある。それは、いかにしてマスタープランの実効性を担保するかという方策である。24ページに98%の市民が緑の総量を増やしてほしいと言っているのに総量は減っている。なぜか？ 野放図な事業者の開発など、公共性を考慮しない活動が放置されているからである。事業者だけではない、交通の結節点に必要な土地から離れない市民、耕作放棄地を値上がり期待して活用しない農家・公共性を無視した主体が多すぎるのである。横浜だけでなく日本全体の課題である。先進都市横浜として、ぜひこの問題に取り組んでいただきたい。最終的には議会と行政が条例を作って規制することになるだろうが、それに至る行政・市民・事業者の議論が重要である。その意味で、横浜市交通政策推進協議会が部会として「(市民)協働部会」を立ち上げるようになったことを高く評価している。このような動きを都市整備局全体に広げていただくことを切望する。</p>	<p>策定のプロセス</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>1. 現行の計画についての概評が述べられておりますが、少し考察が浅いと思います。現行の計画がどれだけ達成されたか、又どの計画が達成できなかったかを明確にする事が重要と考えます。達成できなかった計画についてはその原因を調査すべきだと考えます。1. 概評は実施された計画の結果だけ述べるに留まっているが、この計画が今度のマスタープランではどの様に扱うか明確にすべきと考えます。</p>	<p>現況・課題</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P8・9・20)併せて、いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>1. 10年に1度のマスタープラン改定にしては参考にしてはいるデータが古いのではないのでしょうか。(5年も前の平成17年のデータがたくさんあります)基本となる人口の推移データ等が5年前の平成17年では策定された計画の信憑性が問われますし、達成の精度も期待できないと思います。概して行政が策定する計画では古いデータが良く遣われています。</p> <p>1. このような基本計画を策定するときは予め必要なデータを洗い出し、整合の取れたデータを比較検討しながら計画を策定するのが常道と考えます。本計画を策定するに当たりもう一度最新データを収集し、策定する事を提案いたします。</p>	<p>現況・課題</p>	<p>データにつきまして、人口関連のデータは、主に5年に1度行われる国勢調査のデータを使用していますが、直近の平成22年実施の国勢調査の確定値がまだ公表されていないため、前回平成17年実施分の確定値を使用しています。土地利用に関するデータにつきましても、5年ごとに行われる都市計画基礎調査のデータを使用しており、こちらも平成17年度に公表(平成15・16年分)されたデータが直近のデータとなります。(※平成23年度に最新データが公表されます。)</p> <p>なお、いただいたご意見を踏まえ、今後の改定作業の中で、順次、最新のデータに更新するよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>素案P8の快適で安全な環境の保全と創造について、最終段で書かれている地球規模の新たな課題である地球温暖化対策や生物多様性の保全への対応等について都市計画としての目標が無いのは遺憾である。</p>	<p>現況・課題</p>	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標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の推進」及び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推進」の部分に含まれていると考えています。</p>
<p>素案は現状の分析は丁寧なされておりますが、2025年に向けて問題点の対策の検討が不十分と感じました。</p>	<p>現況・課題</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>②7つの目標のうち目標1～3は言葉が長すぎ。目標4～7でもやや長い。もっと短くできるはず！</p> <p>全体として丁寧に説明しようとしているのはわかるが、文章が長く冗長</p> <p>理念・目標は簡潔でシンプルなのがベスト！</p>	<p>基本理念及び目標</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>
<p>基本理念は3つは多すぎる。あくまでも基本理念であるべき。例えば”生き生きとした市民生活を基盤とした国際競争力を持つ都市を構築する”など、これをもとに、又は実現することをささえるいくつかの目標とする。現案は全てにまとまりがないようだ。</p>	<p>基本理念及び目標</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>
<p>(1)「都市づくりの基本理念」は、横浜のまちづくりの歴史と実績を踏まえて、また、世界の人々の価値観も踏まえて、明確な意思を示すべきである。</p>	<p>基本理念及び目標</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
7つの目標のフレーズは文字数が多すぎ。各目標はもっと贅肉をそいで簡潔に！特に1番目の目標が長い。(現行プランのほうがわかりやすく、覚えやすい)	基本理念及び目標	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
<p>目標が7つもあっては細部で矛盾を生じることになります。</p> <p>又、基本理念と目標の違いも市民には理解しにくいと思います。</p> <p>目標(目的)を一つにまとめて明示していただきたい。</p> <p>例えば「将来社会に対応できる集約型都市への転換と人にやさしい街づくりを旨とする」として細部は交通、環境、土地利用、災害等項目別にある程度具体的な目標を示し、国際競争力は国の施策なので一都市が口を出すべきものと違う気がします。</p>	基本理念及び目標	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p> <p>なお、いただいたご意見にある目標の細部につきましては、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>集約型都市やコンパクトシティの先にあるものはいったい何なのか？</p> <p>大都市・横浜が日本の成長を牽引しなくて、どこの都市が日本経済を立て直すのか！税収を増やさずして市民生活の維持・向上を図れるのか？今回のプランは現プランに比べ全体的に消極的な印象を受ける。景気低迷や財政難で社会全体の思考回路がマイナススパイラルになっているトレンドがこのプランにも現れている。一見将来を見越した堅実なプランに見えるが、実は何もしないことを宣言しているだけにも見える。</p> <p>林市政では「安心と活力があふれるまち・横浜」の実現を目指すとしているが、マスタープランでは“活力”の部分が見えない。先人たちは幾多の困難を克服して横浜を活気ある街に築き上げてきた。横浜のもつ市民力と想像力をバネにもっと積極果敢に攻める姿勢で街づくりを進めてほしい。そして社会が好循環し、子供たちが夢を持てる横浜にしてほしい。</p> <p>新しい横浜らしさの創造</p> <p>今までの横浜らしさは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 異国情緒あふれる街 ・ 商業都市 ・ 国際港湾都市 ・ 巨大なベットタウン ・ 市街地周辺に農地や緑地が点在 ・ 臨海及び内陸工業地帯 <p>など</p> <p>新しい横浜はみなとみらいに業務機能を集積し、人口減少や超高齢化社会となっても将来にわたって活力あふれる都市とする</p>	2-4 都市構造	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32・40)</p> <p>なお、みなとみらい地区への業務機能集積のご意見の趣旨につきましては、提言(素案)第2章-3都市づくりの目標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の推進」の部分等に含まれていると考えています。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>横浜市は東京の巨大なベッドタウンの色彩とともに、みなとみらいや横浜駅に代表される首都圏の一大業務・商業集積地でもあります。また、わが国有数の国際港湾をもち、臨海部では京浜工業地帯の一翼も担っています。目標3の「首都圏全体を牽引する・・・」、目指すべき都市構造3の「首都圏や東アジア諸都市と対峙していくための・・・」で掲げているわりに新しいプランでは、ベッドタウンの顔が前面にでて、経済の活性化により明日の活力を産み出す業務・商業・工業の集積地の側面がかなり薄く感じます。それが一番顕著にでてるのが、都市構造「生活圏を基盤とした集積型都市構造」という表現です。せめて「市民生活の向上と経済活性化に向けた集積型都市構造」など横浜経済の発展もイメージできる表現とすべきだと思います。</p>	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32・40)
<p>集約型都市構造やコンパクトシティは国が推奨し、全国の自治体がこぞってPRしている政策ですが、日本を代表する大都市横浜はオリジナルの路線を追求しても良いはずだと思います。具体的には現都市計画マスタープランの多心型都市構造は非常に良い都市構造だと思います。なぜなら横浜の都心は臨海部にあり、臨海部から離れた郊外区からすれば都心までの距離が遠すぎて不便です。副都心をいっそう強化して市域の一体性やバランスある都市をめざすのが大都市横浜の理想的な都市構造だと思います。また、郊外部に近い副都心がなくなると、郊外部の過疎化が進んでしまいます。</p>	2-4 都市構造	<p>現行プランでは、当面の間、人口増加が続くという予測のもと、市域のバランスある発展を目標の一つに掲げ、将来都市構造として多心型都市構造の形成を目指しました。よって、この間、都心、副都心、地域拠点等において、概ね適正な機能配置が進められました。</p> <p>一方で、今後、超長期においては、横浜市においても人口減少の到来や高齢化が顕著となることから、提言(素案)第2章 4 都市構造にあるとおり、「生活圏を基盤とした集約型都市構造」を目指すべきだと考えます。これは、「都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり」を意味するものです。</p>
<p>都市構造について <目指すべき都市構造>の1~5を総括して表現すると、～生活圏を中心とした集約型都市構造～ではなく、～安心と活力のための集約型都市構造～のほうがフィットしていると思う</p>	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
<p>③将来都市構造図は欲張りすぎて、何をアピールしたいのか不明。もっとシンプルに！ ④都市構造のタイトルとサブタイトルにギャップがありすぎ。生活圏と都心部機能強化は無関係！</p>	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>P38 4 都市づくりの目標</p> <p>○ 駅周辺への機能集積に関して (5行目)土地の高度利用を図るため、必要に応じて規制緩和などの制度上の運用を検討する。</p> <p>[内容] 「地域におけるエネルギー有効利用計画制度」を追記 土地の高度利用を図るため、必要に応じて地域におけるエネルギー有効利用計画制度の規制緩和などの制度上の運用を検討する。</p> <p>継続可能な都市づくりを進めるにあたって、太陽熱などの再生可能エネルギーの活用や、コージェネレーションや燃料電池などのエネルギーの高度利用化、職域と生活空間を統合した地域冷暖房(面的エネルギーの活用)の導入が必要と考えます。大規模な再開発が進められ、魅力あるまちが創られています。こうしたまちの高層ビルや店舗などの空調や給湯を一手に担っているのが都市ガスによる地域冷暖房です。1カ所のプラントで冷温熱・電気を創り、周辺の複数のビルなどに供給します。エネルギーの面的利用の導入構想は、都市開発、都市再開発、市街地整備等の都市計画に基づく地方公共団体の都市・街づくりの中で構想されるもの、ビル等の建築主の熱源対策から構想されるもの、エネルギー事業者のエネルギー供給・設備対策から構想されるものなどいろいろな動機のものがあり、構想の早い段階からの地方公共団体による事業推進や加入協力要請等の調整が重要であり、導入の可否を左右するものといえます。 地域におけるエネルギー有効利用計画の早期制度化をお願い致します。</p>	2-4 都市構造	再生可能エネルギーの導入を含めた、地域におけるエネルギーのあり方に関しては、地域の特性を踏まえながら、今後、さらなる検討が必要な課題であると考えています。なお、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>目指すべき都市構造の中にある「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」、「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」をつくるに当たり、限られた資源・時間をもとに考えると、隣接する東京都・川崎市をはじめとする首都圏の他の行政との役割分担や必要な機能の整理をして、横浜市にとどまらず首都圏全体で、海外の主要都市との競争に打ち勝てる基盤を作っていただくようお願いしたいと思います。</p>	2-4 都市構造	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
<p>4 都市構造(2)都市構造の考え方 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バス交通ネットワークに加え、路面電車ネットワークも近年は有効的な交通手段として見直されています。富山市、岡山市、広島市などの先進事例としてマスコミにも取り上げられています。一番の理由としては、バリアフリー、エコ、高齢化、福祉、温暖化対策など、これからの時代にマッチするメリットが多い特徴があります。「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」概要図を見ても、「地域モビリティの持続的確保」がバスになっていますが、是非、横浜市でも路面電車の採用をお願いしたいです。言わば、ユーカリが丘(千葉県佐倉市)のモノレール→路面電車版といったところでしょうか?これから米軍</p>	2-4 都市構造	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>から返還される跡地利用にも採用をお願いしたいです。地下鉄の建設費と比較すると、1/10程度と聞きました。廉価で建設できる上、地下洪水の心配もありません。財源ですが、市債など利用者負担の案も検討に入れたい。高齢化社会も目の前です。是非「路面電車ネットワーク」も取り上げて頂きたいと思います。</p>		
<p>集約型都市構造は合理的な考えだと思いますが、合理性を追求するあまり集約しすぎると交通渋滞・環境悪化・過密など新たな都市問題が起きてしまう懸念がある。何事もバランスが大切だと思う。</p>	2-4 都市構造	<p>都心の機能強化においては、CO2の排出やヒートアイランド現象などに関して配慮しながら進めることが前提であると考えています。また、いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際にも参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>神奈川県の実策に連携同調する事。 横浜市は周辺都市に影響され発展した事を忘れない。 川崎市(多摩川)の様な行動を実践する事。</p>	2-4 都市構造	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>
<p>4. 目指すべき都市像において、市民にとって身近な生活の場である地域コミュニティの視点を盛り込むことが、子育て環境の充実や高齢社会への対応という意味でも、これからの社会の重要な課題となっていると考えます。</p> <p>→具体的提案</p> <p>(1)「目指すべき都市構造」の中で、「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」の項目を、中期4か年計画の目指す都市像とも整合性のとれた「②住み慣れた身近な地域で、誰もが安心して暮らし続けられる生活圏の形成」という項目に変更することを提案します(p.41)。</p> <p>(2)鉄道駅周辺地区における規制緩和は、周辺住環境との重大な齟齬を招く可能性もあることから、地域の状況に応じて慎重に検討するべきものであり、全市レベルの基本的な方針の中で、その必要性についての十分な説明もなく述べるのは適当ではないとの立場から、規制緩和の運用を検討するとの部分を提言(素案)から削除すべきであると考えます(p.38)</p>	2-4 都市構造	<p>(1)について ご意見のとおり、中期4か年計画の「第3章 本市の未来 図 3 市民生活を支える都市の姿 (1)地域レベルのまちづくり」では、「住み慣れた身近な地域で、誰もが安心して暮らし続けられるよう、市民一人ひとりの生活圏の充実が図られています。」と記載されていますが、同様に、「市街地の拡散が抑制されつつ、最寄駅周辺では市民利用施設などの都市機能が集約的に配置されていきます。」「駅前や福祉・医療施設などの拠点と緑豊かな郊外住宅地は地域交通でつながり、生活と身近な就労の場を兼ね備えた、快適で利便性の高いコンパクトなまちが形成されています。」との記載もあります。</p> <p>また、中期4か年計画「第5章 基本政策」の中の「施策16 コンパクトで活力ある郊外部のまちづくり」でも、目標として「地域の拠点としての駅周辺の整備」や「駅前などの拠点と緑豊かな郊外住宅地が地域交通等でつながり、快適で利便性の高いコンパクトなまちが形成され、市街地の拡散を抑制しつつ持続可能な都市づくり」が掲げられています。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>理由</p> <p>本提言(素案)では、目指すべき都市像として、①二つの都心の機能強化とそれにつながる鉄道を軸とする都市構造の形成、②郊外部では鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地の形成、③臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成、④鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸の形成、⑤緑の10大拠点と緑と農の環境帯の形成の5点が掲げられている(p.41)。北部の郊外部におけるまちづくりを主たる活動分野とする、私たちフォーラムの目からすると、率直に言って、都心、湾岸地域、鉄道駅周辺地域が重視されすぎていないかとの懸念を表さざるをえませんし、このことは、郊外部に生活する多くの市民にとっても共通の懸念であると考えます。</p> <p>とくに、郊外部のまちづくりにおいては、「鉄道駅中心のコンパクトな市街地」という考え方が強く打ち出されていますが、この点については、たとえば、「郊外部の住宅地域において福祉施設や子育て関連や教育関連施設の整備が進められなかったり、縮小されたりすると市民生活に大きな打撃となるのではないか」、「駅周辺地区への集中により、身近な商店街やスーパーが閉店し、生活に大きな影響が出るのではないか」、「地域へのバス路線の縮小が進むのではないか」、「一方で、駅周辺地区においても、過度の開発による既存住宅地との深刻な齟齬が生じるのではないか(*)」、といった多くの懸念が存在します。それぞれの地域は、このような課題について、それぞれの地域の特性に応じてそれぞれ異なる多様な課題を抱えており、地域レベルのまちづくりに全市一律の考え方をトップダウン的に適用するべきではないと考えます。横浜市中期4か年計画では、横浜市の地域レベルのまちづくりの未来図として、「住み慣れた身近な地域で、誰もが安心して暮らし続けられる生活圏」が掲げられており、地域レベルの都市像として望ましいものであると考えます。</p> <p>一方、鉄道駅周辺地域について、整備促進の方策として、「土地の高度利用を図るため、必要に応じて規制緩和などの制度上の運用を検討する」(p.38)との提言がなされていますが、上述のように、規制緩和によって建設される高層マンション等は、とくに郊外部においては、周辺住環境との間に重大な齟齬が生じる可能性があることから住民生活に大きな影響を及ぼしかねず、本来、地域の状況に応じて、住民参加のもとで地区計画をたてるなどして慎重に検討するべきものであり、このような形で提言に盛り込むことには明確に反対するものです。</p> <p>そもそも、本提言(素案)ではコンパクト市街地という考え方を国の社会資本整備審議会の考え方に負っていると思われます(p.32 およびp.38 の図)。コンパクト市街地の考え方は、著しく低密度な市街化が進行した地方都市においては、たしかに効率性の観点からみて有効な施策かもしれませんが、地方都市と、横浜のような人口が稠密に分布する大都市圏の都市を、全国一律の同じ考え方で整備していくことが望ましいとは思えません。このことから考えても、国のかけ声にいたずらに追随するので</p>		<p>よって、提言の「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」も、中期4か年計画と整合がとれていると考えます。なお、提言では、併せて、目指すべき都市構造で「郊外部においては、各々の鉄道駅周辺を生活拠点としつつ、住宅地では地域の特色や必要に応じた生活支援活動拠点整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現を図り、」と記載しています。</p> <p>以上のことから、改定検討委員会としての意見は提言のとおりです。</p> <p>(2)について 同様の意見が委員会での検討過程で出たため、提言(素案)を修正しました。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>はなく、今後の検討プロセスの中で、多様な市民の参加のもとで、市民生活の実態に根ざした横浜らしい独自の都市像が構築されていくことを切に願うものです。</p> <p>(*) 参考</p> <p>横浜市の人口は2020 年をピークに減少することが予測されていますが、世帯数は、世帯のあり方が多様化して世帯構成人員が減少するため、その後も相当数増すと予測されており、2010 年から2030 年の20 年間で約13.9 万世帯の増加が見込まれています。世帯数の増加は概ね必要住宅戸数の増加に対応するので、「駅中心のコンパクト市街地」の考え方に沿ってこれだけの住宅戸数増を駅周辺地区のみで受け止めると想定するのは現実的とは言えず、実際には、今後も駅周辺地区以外での相当数の住宅増が見込まれます。</p> <p>たとえば、具体的に青葉区を例にとってみると、2010 年から2030 年の20 年間で約14,600 世帯の増加が予測されおり、この増加を区内の9駅周辺のみで受け止めるとすると、1 駅あたり平均約1,600 戸の住宅の供給を行うことが必要となることとなります。これは、平均して駅ごとに、地上40 階以上の超高層マンション4棟分、あるいは10 階程度の高層マンションであれば概ね16 棟分という巨大な開発が行われることに対応し、現実的とは言えないと考えます。逆に、もし実際にこのような開発を誘導するのであれば駅周辺地域の住環境に甚大な影響を及ぼすことになると思われるをえません。</p>		
<p>都市づくりの目標について“超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応した「集約型都市構造」への転換と、人に優しい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成”は、目標ではなく、都市構造の考え方ではないか？目標1の趣旨からすれば、たとえば、“超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応できる都市構造への転換”のほうが良いと思う。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32)</p>
<p>2050 年ごろの人口はまだ330 万人もいるのに、地方の都市をまねたコンパクトシティにする必要があるのですか？？過去をふりかえってみると1995 年の人口が330 万人ですよ。何も問題なく生活できていました。市民を不安にさせるコンパクトシティ構想はやめてほしいです。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>1995 年頃と比較すると、人口の構成で高齢人口が2 倍以上に増加する一方で、生産年齢人口が減少することが予測されています。そのような超高齢社会等に対応した集約型都市構造への転換と鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地の形成が必要であると考えています。また、改定検討委員会としては、超高齢社会や将来の人口減少社会にも対応できる集約型都市構造への転換により、横浜市が活力のある持続可能な都市づくりを推進すべきと考え、提言(素案)を修正しました。(P32)</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>”高齢社会””人口減少社会””子供の増加””住みやすい街””国際競争力””美しい街”増える高齢者の人材活用により、若い夫婦が子育てしやすく、働きやすい社会を作ること、多くの利点が生まれてくる。国際競争力には高齢の人材を安く活用する必要があるのでは。</p> <p>”子育てしやすい”都市づくりが全ての考えの基盤となるべき。こども手当てを出せば良いというものではない。社会システムの考え方だ。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32)</p> <p>また、高齢者の人材活用については、市の関係部署に伝えます。</p>
<p>横浜のまちづくりについては、残念ながら高齢化は避けられませんので、中心は福祉・医療に置くべきです。とくに、医療施設の充実が望まれます。栄区では、拠点病院である共済病院に産科が無く、区内で子供が産めない状況で、これでは、少子化は防ぐことができません。安心して子供を生み育てられる環境を作るべきです。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32)</p>
<p>人口減少社会や超高齢化社会への対応として集約型都市構造への転換や駅を中心としたコンパクトな市街地形成を目標としています。何のためにそのような都市構造を交換しなければならないのかが、いまひとつ不明です。横浜市の人、面積、拠点の集積状況・配置などを考えるとすでに集約型都市構造となっています。</p> <p>人口減少社会や超高齢化社会の到来があっても集約型都市構造に転換することにより、活力ある都市であり続けるためなのか？または活力ある都市は到底無理なので、衰退していく度合いを緩和しようとしているのか？を明確にすべきだと思います。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>改定検討委員会としては、超高齢社会や将来の人口減少社会にも対応できる集約型都市構造への転換により、横浜市が活力のある持続可能な都市づくりを推進すべきと考えます。</p> <p>なお、いただいたご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P42)</p>
<p>人口の将来予測は減少傾向だが、それを受容する意識がうかがえる。</p> <p>人口は経済活動を支える根幹である。</p> <p>横浜市民を顧客とする商店街や中小企業にとって市場を構成する人口の維持は不可欠。</p> <p>人口減少に対する強い危機感とそれへの対応策が必要ということ委員会としてもっと強く認識して議論を進め、強いメッセージを発信してもらいたい。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>今回の検討では、横浜市の将来人口推計のうち「出生：中位 死亡：中位」の推計結果をもとに提言(素案)を作成しました。ご意見にある人口減少に対する強い危機感と対応策の必要性につきましては、改定委員会としても認識はしていますが、他の推計値からも程度の差はあるものの将来の人口減少は避けられず、超高齢社会や将来の人口減少社会にも対応できる集約型都市構造への転換により、横浜市が活力のある持続可能な都市づくりを推進すべきと考えます。</p>
<p>鉄道駅周辺について</p> <p>P12で駅を中心とした生活圏の区分としてバス15分圏が設定されている。バス15分圏といっても、一時間に一本で最終バスが19時台の所もあり、これではバス15分圏の生活圏とはいえない。バス15分圏で一絡げではなく、地域ごとに決める必要がある。徒歩圏についても各駅ごとに条件が異なり駅から一律1Kmとする事には反対である。(高齢者にとって1kmは遠い)駅ごとに決める必要がある。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>12ページに記載された、「駅周辺」、「徒歩圏」、「バス15分圏」、「バス15分圏外」は、人口増減率や世帯数増減率を地域ごとに表すための凡例です。</p> <p>なお、生活圏について、委員会としても同様に、提言(素案)第2章 4 都市構造 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記載したとおり、鉄道駅を中心として、周辺地区の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成すると考えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>2 新たなプランの目標は郊外部を簡単に切り捨ててしまう印象がある。現行プランの市域のバランスある発展は目指すべき目標としてたくさんの市民が共感できるフレーズだと思う。人口減少が著しくなるまでは、都心部強化に全力をあげ、その収入で市域全体に投資してバランスある発展目指す街づくりを進めるのが行政の役割ではないか。少し冷徹すぎないか！</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章-3都市づくりの目標の部分に含まれていると考えています。</p>
<p>港北区は今後5年間人口がふえますが、以後、激減する予想です。マンション等の土地利用は、10年以後に大きなマイナス効果となりかねません。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>P29 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題 ① 人口規模や高齢化への対応 (7行目)・高齢者、障害者も含め誰もが快適に暮らすことができ、自由に社会参加できる都市づくりを行う必要がある。</p> <p>[内容] 「人にやさしいユニバーサルデザインされた製品で」を追記。 ・ 高齢者、障害者も含め誰もが人にやさしいユニバーサルデザインされた製品で快適に暮らすことができ、自由に社会参加できる都市づくりを行う必要がある。 ユニバーサルデザインとは、老若男女といった差異、障害、能力を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計(デザイン)をいいます。 ガス製品では、高齢化社会に対応していくためには家庭内事故の予防、具体的には、「浴室暖房」(短時間で浴室が暖まるので冬場の寒さが和らぎヒートショック対策に効果的)、「安全性の高いガスコンロ」(鍋底の異常過熱を検知して自動消火する機能、万が一火が消えてもガスをストップする機能、一定時間で消火する機能)などを備えた良好な住宅ストックの形成が可能です。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>P31 3 都市づくりの目標① 超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応した、「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(13行目)環境配慮住宅など魅力ある多様な住宅の供給・誘導により、ライフステージが変わっても住み続けられる横浜の実現を図るとともに、子育て世代の人口流入等を推進し、人口の急激な変化を防止する。[内容]「住宅用太陽エネルギーを利用した」を追記 環境配慮住宅など住宅用太陽エネルギーを利用した魅力ある多様な住宅の供給・誘導により・・・ 住宅用太陽エネルギーを利用したシステムとして、家庭分野の省エネルギーに大きく貢献する燃料電池の「エネファーム」、また高効率給湯器の「エコジョーズ」これらと新エネルギーの最適な利用を図っています。一戸建の住宅向けには、太陽光発電とエネファームを組み合わせたW発電の提案をおこなっています。また、太陽熱と高効率給湯器の組み合わせを実現した「SOLAMO」を開発し、集合住宅のバルコニーに太陽熱パネルを設置するシステムを販売し、さらなる研究・開発を進めています。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p><素案を拝見しての問題意識></p> <p>・冒頭で大きく扱われている人口減少社会への対応策が、一部郊外住宅地での住宅区画再編が挙げられるのみであり、他の計画は既定路線の延長であるように見える。都市計画は大きな変換期を迎えており、この時期に策定される大都市横浜のマスタープランが既定路線の延長と、顕在化している問題への対処策を挙げてお茶を濁すようなプランでは受け入れがたい。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。都市構造を集約型のものに転換していくということは、大きな変革であると考えています。</p>
<p>第二に、中途半端にスプロールしてしまった大都市を、市民の幸福度を向上させつつ如何に縮退させていくかが大きな課題であるのに、変わらずに道路建設を続け、地下にバイパスを作り続けるのか。(どれだけ大雨対策をしたところで、50年、100年に一度の大雨に見舞われる昨今、どこまで効果があるのか。それよりも、そのようなところに居住しないような誘導を、都市の縮退とともにすすめるべきではないか)</p> <p>現在ある農地、樹林地、開放水面などの自然的土地利用がなされている土地は、重要な都市基盤であり、これ以上浸食せずに、現在ある都市施設を如何に利活用するかに知恵を絞るべきである。</p> <p>そういった意味で、本提言は自己矛盾を起こしているように思える。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 4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 イ 基本的な考え方の部分に含まれていると考えています。</p>
<p>(下線部を追加する提案)</p> <p>1. <u>世界に例のない</u>超高齢社会や、将来の人口減少社会に対応した「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>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>
<p>市民利用施設の集中化</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 都市づくりの基本理念、目標等について 3 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した、「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」の形成の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>人口が増加する間は経済の活性化に力をそそぎ、財政を豊かにして将来の人口減少社会に備えるべきだと思う。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 1-(4) 2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題 ③ 国際社会における位置付けの向上と地域の活性化、3 都市づくりの目標 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の推進の部分に含まれていると考えています。</p>
<p>7つの目標にある「集約型都市構造」、「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」を形成するためには、郊外部からの買い替えが重要な課題になってくると考えられますが、その跡地利用を促進する施策が必要になると考えられますので、この点に関する議論をお願いしたいと思います。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>日本も、高齢社会に入り子育て世代なども安心して住める、魅力的な町づくりが求められています。</p> <p>交通手段を含めた「町ぐるみでバリアフリー化」を進めることで、横浜市のブランド形成にも一役買えそうな気がします。</p> <p>一言で言えば、既述の「ユウカリが丘のような町が横浜市にたくさん増えるといいな」と思います。</p> <p>東京都への一極集中などの影響で、将来的に横浜市の人口減も食い止めなければなりません。</p> <p>言い換えれば、都市・地方同士で比較される時代に突入したとも言えるようです。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>都市機能の集約、それによる効率化を強く推し進めなければならない。そのためには、かなり強引な手法を用い、都市郊外の無秩序な開発、都市の広がりを抑制しなければならない。どのような理想、目標を掲げようとも、このことは必須であるだろう。しかし、自由な開発を抑制するということは、個々人の権利を多少なりとも侵害することは明白である。よって、より多くの市民に、都市づくりの必要の緊急性、深刻性を理解してもらい、市民一丸となつての都市づくりが重要である。その為には、都市づくりに対する教育、宣伝、広告に、もっと多くの労力を注ぐべきである。民意先導型の都市づくりをさらに推し進めることが重要である。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご意見ありがとうございました。</p>
<p>1 将来間違いなく少子超高齢化が進み人口減少社会になるのだから、集約型都市構造を目指すという発想は良いと思う。特に個人市民税はかなり減少するため、都心部強化により法人市民税で横浜市の入収入をアップさせる必要がある。そのためみなどみらい21・横浜駅周辺・関内地区に国内大企業や外資系企業を誘致して強力な都心部を築き上げてほしい。</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご賛同いただきありがとうございました。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標で駅を中心としたコンパクトな市街地の形成を謳っていることに大賛成である。 ・ グリーンライン東山田駅付近は市街化調整区域のままで開発が制限されている。 ・ 地下鉄駅周辺は開発を進め土地の有効活用をしなければ地下鉄建設の莫大な投資が無駄になる。 ・ 東山田駅は日吉元石川線が完成しているからすでに基盤が整っている。 ・ 区画整理しなくても市街化調整区域をはずして開発を認めるべき。 ・ 駅前広場や駐輪場が必要なら市役所や区役所が買収して整備すればよい。 ・ 地域がまとまらないからと言って市役所や区役所がこのまま放置すれば駐車場や資材置き場など駅前に似合わない利用が増えて酷い街になって手遅れになる。 ・ 市役所や都筑区役所には現実的な対応を望みます。 	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご賛同いただきありがとうございました。いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>人口が減少していくという、かつて経験したことのない時代を迎えます。市外から観光客をもっと呼び込むとか、横浜というブランドの価値を高めるために、都心を強化していくことは必要ですが、横浜市民は郊外にも沢山住んでいます。私が住んでいる郊外区では空き家も発生し始めています。今後、空き家はもっと増えるでしょう。目指すべ</p>	<p>①人口規模や高齢化</p>	<p>ご賛同いただきありがとうございました。いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>き都市構造として、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が挙げられていますが、リーフレットにあるように、そのイメージはなんとなくわかります。が、これはイメージでは許されないことです。人口が減る、高齢者は増える、空き家・空き地も増える。こうした状況が既に見え始めている中、イメージというのは無責任です。横浜市はいろんな計画が沢山あり、どこに何が書いているか、市民にはほとんどわかりません。新たな都市計画マスタープランでは、郊外部の地域構造づくりについて、イメージではなく、横浜市の様々な計画も盛り込んだ一体的なまちづくりの計画として、市民にわかりやすい、責任ある、具体的な計画として作ってほしいです。</p>		
<p>P29 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題 ② 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策 (1行目)・化石燃料に過度に依存しないライフスタイル・まちづくりへの転換を図る必要がある。</p> <p>[内容] 「化石燃料に過度に依存しない」を「環境にやさしい低炭素型」に変更。 ・ 環境にやさしい低炭素型ライフスタイル・まちづくりへの転換を図る必要がある。</p> <p>エネルギー基本計画では、前文に「上記のような目標を達成し、地球温暖化を防止するためには、国民・事業者・地方公共団体等と緊密に連携し、エネルギーの需給構造を低炭素型のものを変革していく必要がある」との記載があり、本計画においても低炭素型との記載が望ましいと思われまます。</p>	<p>②地球温暖化やヒートアイランド現象</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P30)</p>
<p>市内でも熱帯夜の日数に大きな差があることも驚きました</p> <p>都市構造で二つの都心の機能強化を掲げていますが、それでは交通やビルが集中し都心部のヒートアイランドやCO2がかえって増加すると思われまますので、適度な分散化が必要だと思われまます 戸塚の副都心構想を復活してください よろしくお願いまます</p>	<p>②地球温暖化やヒートアイランド現象</p>	<p>二つの都心の機能強化においては、CO2の排出やヒートアイランド現象などに関して配慮しながら進めることが前提であると考えています。 また、現行プランで位置付けられた副都心では、現行プランの策定から現在までの間、基盤整備や機能集積が進められました。今後は、副都心だけでなく、駅の特性に依じた地域の生活拠点の整備が必要だと思われまます。 以上のことから、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>
<p>P29 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題② 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策(4行目)また、再生可能エネルギーや未利用エネルギーを地域で活用する必要がある。[内容]「スマートエネルギーネットワークの構築」を追記。 再生可能エネルギーや未利用エネルギーを地域で活用するスマートエネルギーネットワークの構築が必要である。一体的な都市利用更新は、地区形成とエネルギーシス</p>	<p>②地球温暖化やヒートアイランド現象</p>	<p>ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>テム導入を一体的に実現するよい機会であり、これらの契機をとらえてエネルギーの面的利用を図ることにより地区レベルでエネルギー消費を効率化し、低炭素化を実現することができます。具体的には、コージェネレーションなどの分散型エネルギーシステムに、太陽エネルギーなどの再生可能エネルギーや清掃工場廃熱などの未利用エネルギーを組合せ、負荷パターンの異なる需要の一体化により、省エネルギー・低炭素化を実現できます。熱と電気を地域内で面的ネットワーク的に利用する「スマートエネルギーネットワーク」を提案いたします。</p>		
<p>P33 3 都市づくりの目標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の推進(4行目)さらに次世代自動車の普及拡大に向けた基盤条件を整備する[内容]「水素供給インフラ整備等の」を追記さらに次世代自動車の普及拡大に向けた水素供給インフラ整備等の基盤条件を整備する エネルギー基本計画においては、水素エネルギー社会の実現に向け、航続距離が長く、大型車両でも適用可能であり、水素充填時間がガソリン並みである燃料電池自動車については、2015年からの普及開始に向け、水素ステーション等も水素供給インフラの整備支援を推進することになっております。また、将来的な水素社会の構築に向けた「水素利用社会システム構築実証事業」をおこなっています。水素と酸素で走り、温室効果ガスを排出しない「究極のエコカー」として期待される燃料電池自動車(FCV)について、国内の自動車、エネルギー13社は、FCVの普及に向けて一体で取組むとする共同声明を発表しました。FCVはガソリンを一切使わない点で、ハイブリット車に比べて優位性があります。また、「実用走行距離 500 キロメートル、燃料充填時間 3 分」(トヨタ)というガソリン車同様の使い勝手のよさは、電気自動車(EV)をしのぎ、「エコカーの到達点」と期待されています。</p>	<p>②地球温暖化やヒートアイランド現象</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。水素エネルギーの活用に関しては、今後の技術開発の推移を見つつ、検討していく事項であると考えています。</p>
<p>地球温暖化対策 地球の温暖化は長期的にみて市民生活に重大な影響を及ぼす。基準年度1990年比2050年80%の温暖化ガスの削減は別として、夏期都心部におけるビルの冷房設備からの廃熱によるヒートアイランドの対策は急務である。官学業あげて熱交換機からの廃熱回収技術の開発は急務である。 自家用車からの排ガス対策としては公共交通の整備を進める一方、偶数日は偶数ナンバーの車、奇数日は奇数ナンバーの車と規制すれば、効果は大きいと思う。又官庁は議員も含めて全て自家用車で通勤は禁止する。 直ぐにでも出来る事は実行すべきと思う。 長期的にみて必要な事は温暖化対策の技術開発と思うが、今年度の予算規模は11億(21年度は10億)と少ない。機構改革を見ても技術開発担当部門がない。</p>	<p>②地球温暖化やヒートアイランド現象</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>P32 ② 建物および住まい方(ライフスタイル)についても言及すべきである。CO-DO30では「エコビレッジの手法などを用いた集合住宅の再生」が掲げられている。ひとりの占有面積が多いほどCO2の排出は多い。日本を代表するエコビレッジの木の花ファミリーでは、徹底してシェアリングで暮らすことで、エコロジカルフットプリント0.8を実現しており、そのようなライフスタイルを横浜市民も目指したい。ライフスタイル変革も都市計画の重要な要素である。</p>	<p>②地球温暖化やヒートアイランド現象</p>	<p>いただいたご意見は、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>生活者の視点が重要視されているプランになっていて、経済活性化の側面が不足していると思う。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32・40)</p>
<p>世界の窓口である羽田空港と至近距離である横浜は、豊かな海に囲まれ、京浜工業地帯が隣接する世界有数の観光都市になり得る都市である。観光都市としてのあり方をより前面に出すべきだと思う。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P34・37)</p>
<p>国際港湾都市を目指す国の政策に乗って横浜市もハブ港を目指す方針ですが、すでに韓国、中国、シンガポールなどハブ港しており、コンテナ輸送に特化した開発に膨大な市費を投じることに賛成できません。むしろ内航海運の活発化、すでにある近隣のハブ港の活用を考えるべきでしょう。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。開港以来、国際貿易港として日本の近代化に多大な貢献をしてきた横浜港は本市が持つ強みであり、地域経済の活性化に大きく貢献してきています。横浜港のハブポート化は、横浜の国際競争力を強化し地域経済を更に活性化させるチャンスであると考えています。また、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>P33 ③ 国際ハブポートについては、どのようなハブポートを目指すかのビジョンが必要である。今後しばらく工業化や生活水準の向上が進むアジアで、成熟した日本が物量でのハブポートになれるとは考えにくい。産業構造の転換を考慮し、物流の「質」を重視する必要がある。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。開港以来、国際貿易港として日本の近代化に多大な貢献をしてきた横浜港は本市が持つ強みであり、地域経済の活性化に大きく貢献してきています。横浜港のハブポート化は、横浜の国際競争力を強化し地域経済を更に活性化させるチャンスであると考えています。また、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>横浜は港の取扱量が少なくは、マスタープランはきれいごとに終わります。ついては、マスタープラン(案)の3項「国際社会における位置づけと産業構造」を具体的な形で立派なものにすべきです。そのためには、現在の世界の上位港に議員でなく市役所の担当者が行って徹底的に調査し、対策をたてるべきです。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>大規模開発でなく、地域経済を発展させ、雇用の確保を図るべきです。横浜には大規模企業もたくさんありますが、横浜の経済の担い手は中小企業です。中小企業が安定して発展しなければ、地域経済、商店街などは存在できなくなります。中小企業への援助と、雇用促進のための教育、訓練などに力を入れるべきです。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>港を有する横浜は、世界都市として位置づけられている。そして、国際競争力の強化をはかると謳っている。 だとしたらまず、平和都市として世界に発信しなければならない。そして、基地撤去とその跡地の利用は緑豊かなものとし、戦争にまきこまれないように無防備都市宣言に向けて努力すべきである。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>臨海部の大規模工場が海外に移転することのないよう万全の政策を望む。</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>国際競争力は臨海部に、今更遅い。(税金無駄づかい)</p>	<p>③国際社会における位置づけと産業構造</p>	<p>開港以来、国際貿易港として日本の近代化に多大な貢献をしてきた横浜港は本市が持つ強みであり、地域経済の活性化に大きく貢献してきています。横浜港のハブポート化は、横浜の国際競争力を強化し地域経済を更に活性化させるチャンスであると考えています。よって、ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>
<p>(下線部を追加する提案) 4. 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と、<u>互に助け合い、人にやさしい</u>地域まちづくりの推進</p>	<p>④土地利用の状況と地域まちづくり</p>	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。</p>
<p>自然保護団体について 市内には地域まちづくりを行う団体が140団体もあり、その内認定団体が20団体とは驚きである。14%しか市が認定していない。私の経験によると認定を求めても市の壁が高くなかなか認定してくれない。申請団体は自分達が生活している地域をより良くしたいとの願望で活動しているのであるから原則申請団体は認可するべきである。認可しない理由を聞いても「市の方針です」で相手にしてくれない。 この様な市の方針は一日も早く撤回すべきである。</p>	<p>④土地利用の状況と地域まちづくり</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>市街化調整区域内の農地には耕作放棄地が多い。一方では農家でない一般市民には農業体験を希望する方が多い。これからの高齢化社会に向かってこの傾向は増えると思う。高齢者にとって農作業は健康保持の為にも良いし、地産地消にもなるので結構と思う。実現できる農地法関係の条例等の整備に期待したい。</p>	<p>④土地利用の状況と地域まちづくり</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
ミニ開発による住宅環境の魅力消失	④土地利用の状況と地域まちづくり	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 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地域まちづくりの推進の部分に含まれていると考えています。
ボランティアの育成、まちづくりの新しい担い手作りのための啓蒙	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
横浜都心エリアの広域化のため、山下、新山下の港湾地域指定の見直し	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
横浜市には7つの米軍基地があります。既に使用されていない所もあり、早急に全面返還を図り有効利用と、国際平和友好都市として発展すべきです。	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
④大口駅周辺の区画整理。 ⑤菊名駅周辺の再開発事業。 ⑥新横浜南口再開発事業と市営地下鉄や神奈川東部方面線との直接地下連絡通路の整備。 ⑦鴨居駅周辺再開発事業、農業線用地を高度活用した住宅地整備や道路整備。 ⑧中山駅南口再開発事業の都市計画事業化と事業促進。 ⑨長津田駅北口再整備事業の着実な進捗。 ⑩神奈川東部方面線羽沢駅周辺の道路や区画整備。	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
JR港南台駅近くの住宅団地(旧日本住宅公団の分譲住宅・中高層マンション・5階建、エレベーターなし、経年約32年、つぐみ住宅団地を含む8団地・住戸数2,964戸にある。)の『陳情書(平成15年12月4日付け、横浜市住宅局長様と港南区長様等に提案する。)]があります。『陳情書』に基づいて、現行の都市計画法・用途地域(建蔽率・容積率等)の規制緩和をお願い申し上げます。『陳情書の控』の必要があれば、ご提出をすみやかに致します。	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
JR港南台駅近くの住宅団地(旧日本住宅公団の分譲住宅・中高層マンション・5階建、エレベーターなし、経年約32年、つぐみ住宅団地を含む8団地・住戸数2,964戸にある。)の『陳情書(平成15年12月4日付け、横浜市住宅局長様と港南区長様等に提案する。)]があります。	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
『陳情書』に基づいて、現行の都市計画法・用途地域(建蔽率・容積率等)の規制緩和をお願い申し上げます。『陳情書の控』の必要があれば、ご提出をすみやかに致します。		
JR港南台駅近くの住宅団地(旧日本住宅公団の分譲住宅・中高層マンション・5階建、エレベーターなし、経年約32年、つぐみ住宅団地を含む8団地・住戸数2,964戸にある。)の『陳情書(平成15年12月4日付け、横浜市住宅局長様と港南区長様等に提案する。)]があります。 『陳情書』に基づいて、現行の都市計画法・用途地域(建蔽率・容積率等)の規制緩和をお願い申し上げます。『陳情書の控』の必要があれば、ご提出をすみやかに致します。下記参考(8団地の一部) 4. 港南台せきれい団地5階14棟264戸 1. 港南台めじろ団地5階建48棟1,390戸 2. 港南台ひばり団地5階建21棟490戸 3. 港南台つぐみ団地5階建24棟600戸	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
多様な主体が参加してまちづくりをする云々は賛成。市民力は結構だが、役所の中には教育委員会のように、民主主義とは全く相容れない教科書採択をするところがある。市民力は利用するだけではダメだ。尊重し、市民に便宜をはかる役所に徹して、はじめて市民力は発揮される。	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
1. 都市計画策定には土地利用計画が重要と考えます。この事からも市街化調整区域の見直しが必要と思われます。現在新しい鉄道や道路が開通していても見直されない地区が多々あります。マスタープランに相応しい区域設定をお願いいたします。	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
最近生産農地が安易に住宅地や老人養護施設に転換されております。そのため乗り入れ道路が整備されないまま開発が行われております。緑地保護の観点からも適正な規制が必要と考えます。	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
横浜のまちづくりの悪いところは、公共的な施設さえも、その地理的な条件を十分に吟味せずに設置されてしまうような、計画性の無さにある。 せっかくの緑地も、閑静な住宅地も、結局、民有地だからという理由で、むざむざ、無計画に宅地開発されてしまう。 住宅が増えることと、公共インフラ需要が変わることは同義。 行政はもっと土地利用をコントロールしないといけない。 福祉や保育の施設も、すぐに需要が変わってしまうのは目にみえている。 特区制度でもなんでも使って、もう少し細かく、土地利用を規定できるようにすべき。(もちろん、そのための手段として、より本質的な住民参加は自然と必要になってくる。) (「都市計画家」という専門家を養成することも必要ではないか?)	④土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>高齢化社会にむけては、空家、空商店を活用、保育所、デイサービス、学童保育、等々、地域のニーズに応じる。駅近辺とはまた違った需要がある。</p>	<p>④土地利用の状況と地域まちづくり</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>P35 ⑤ 鉄道について連絡線の整備には触れているが、バス等との連携は明記すべきである。「シームレス」の一言で片づけず、具体的な施策、たとえば乗り継ぎ運賃割引などを記載してほしい。またカーシェアリングやSTSなどへの言及もなく、都市交通の視点が弱いと思われる。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P36) また、いただいたご意見は、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>市の大規模事業について 平成23年度の市の予算案にある大規模工事 1 高速環状道路 2 本牧埠頭 3 横浜駅大改造計画に関して 1 には160億円 2 には110億円 3 には11億円の予算が付けられている。これらは今年度で完結する工事ではなく今後継続して長期に亘って行われる。 最近完成された都市計画道路には街路樹がない。歩道の舗装は(透水性のためか)反射が強く、夏は日陰もなく日光の反射が強くつらい。市民には150万本植樹といながら、市道に街路樹を植えない道路局の姿勢は問題である。P23の都市計画道路の大都市比較でも横浜市は最低であり、歩道の整備率も西区と中区を除くと10～20%であり市の道路行政は問題である。高速環状北南線より市民が日常使用する道路の整備が優先度は遥かに高い。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>改定検討委員会としましては、高速道路から生活道路までバランスよく整備することが必要と考えます。 なお、いただいたご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P36)</p>
<p>人口減少社会ではバスの採算性が現状より悪化するため、減便になる路線もできると予想される。そのようになると地域の魅力がなくなり、空き家や空き地がさらに増加し、バス路線の廃止となるなど悪循環となり、限界集落となってしまう。公共交通の確保は地域の活力の維持に欠かせない政策であり、7つの目標のうち、「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」が都市づくりの最も根幹になるものだと思う。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>委員会としても、公共交通の確保は重要であると考え、提言(素案)の第2章-3 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」の部分等に記載しました。</p>
<p>「都市計画道路網の整備推進の宣言」全線開通した都市計画道路が横浜鎌倉線路と環状2号線だけなのは市民生活に大きな負荷を与えています。368万人もの人口がいながら、全区間で整備率6割、さらに3環状10放射線で全線完成が2路線というのは絶対的に道路整備が遅れていることを示唆します。地権や用地収用に伴う調整期間が長い歳月を要するとしても、全市的な市民経済や企業活動や環境負荷からみれば損失のほうが多いはずで。例えば緑区から隣接する都筑区港北ニュータウンに連続的に繋がる幹線道路は現在ありません。緑区から神奈川区を經由して横浜都心に向かう幹線道路もありません。緑区ひとつとっても山下長津田線及び鴨居上飯田線とも緑区を出ずに事業が停止しています。震災や自然災害があれば、電線の地中埋設が無い区だけに、二次災害や三次災害をもたらす可能性さえ否めません。車両が隘路に集中すれば避難が困難になります。18区の一区である緑区でさえ大きな課題を抱えていますから、全市的には全く遅れている訳です。全区間完成路線を全体の7割、整備率8割を目指し世界に恥じぬ道路整備を宣言してほしいです。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 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」の部分等に含まれていると考えています。また、いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>これから「都市計画道路」の整備推進を真剣に取り組むことを宣言してほしいものです。気がつく部分だけでも参考までに指摘します。</p> <p>1) 山下長津田線：鴨居から環状二号の間が未整備のため、緑区、神奈川区内陸部が横浜都心と結ばれません。これが鴨居駅前の渋滞につながっていることは明白で、新横浜岸根交差周辺や横浜上麻生線の渋滞につながり経済効率を悪化させています。山下長津田線は全線開通をめざした事業線表をしき、全線完成を目指すべきです。これにより横浜市北西部一帯と横浜都心との一体化がすすみます。</p> <p>2) 佐江戸北山田線：南端部はあと数百メートル整備すれば川崎町田線とつながり、ららぽーと横浜周辺の渋滞緩和になり、港北ニュータウンと鴨居地区が一体化できます。短距離の整備で大きな整備効果と即効性が高いはずですから、この路線は全線完成をすすめるべきです。</p> <p>3) 鴨居上飯田線：二俣川まで延伸整備をすすめるべきです。これにより佐江戸北山田線と合体し、港北ニュータウン～鴨居～二俣川が結ばれ、大きな整備効果が見込めます。事業化をすすめるべきです。</p> <p>4) 中山北山田線：都橋からJR横浜線川和踏切を立体交差させ、山下長津田線まで事業化すべきです。安全性確保とラッシュ時渋滞の抜本解消になり、中山地区と港北ニュータウンを繋げることでグリーンラインと共に交通整合の確保につながります。</p> <p>5) 環状3号線、環状4号線の全線整備：市内の縦軸の移動経路は現在まったくありません。環状3号と環状4号が全線繋がることで、市内の主要拠点が結節され、大きな経済効果を生みます。また環状4号は十分な幅員がありながら片側一車線に線引きされて大きな経済ロスを生み、渋滞の温床になっています。線を引き直して片側2車線利用に変更すべきです。</p> <p>以上、気がつく範囲内です。いずれにしても都市計画道路網の整備が今後の横浜が都市として持続できる鍵を握るはずです。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 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」の部分等に含まれていると考えています。また、いただいたご意見は、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>エネルギー効率の良い低炭素型の都市づくりには賛同します。そのためには、現在バスでの輸送に頼っている地域などへの鉄道網の整備の早期実現をお願いしたいです。</p> <p>私は鶴見区在住なのでこのような文章になってしまいますが横浜環状鉄道(グリーンライン)の早期実現は鶴見区民の悲願でもあります。</p> <p>この地下鉄も近年は乗降者数が増加してきていると聞いております。特に鶴見～日吉間は既存の市街地であり市街化調整区域もごくごく限られているた</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 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」の部分に含まれていると考えています。併せて、いただいたご意見については、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>め人口もそれなりに多いです。 時間の読めないバス郵送に頼っている人々にとっては、環境にやさしく時間も正確な鉄道が開業する事を切に望んでいます。 より良い横浜市・そして鶴見区を作って頂くためにも是非、鉄道網の整備をお願い致します。</p>		
<p>「環境にやさしい交通の実現」鉄道の延伸計画については経費の点も考慮しつつ、地下鉄などの従来の発想だけでなく、モノレール、その他新都市・環境都市にマッチした日本だけでなく世界中を研究検討し、ぜひ中山－二俣川→？のルートの整備を計画し、実現をはかっていただきたい。</p>	⑤交通基盤の整備	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 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」の部分に含まれていると考えています。 また、いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>22ページで歩道の整備が遅れているとの評価をしながら、この項で歩道についての言及がないことも理解に苦しむところである。</p>	⑤交通基盤の整備	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 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」の部分等に含まれていると考えています。</p>
<p>横浜市営地下鉄の新しい地下鉄を二俣川から若葉台－青葉台駅そして桐蔭学園まで通して、二俣川で計画しているグリーンラインに乗り換え出来るようにする。桐蔭学園で、ブルーラインに乗り換え出来るようにしたらどうでしょうか。(今宿鉄道ないため考えた。)また、東急線こどもの国線を鶴川まで行く計画はどうでしょうか。緑山の支線を残す計画で、例えばこどもの国駅から鶴川までトンネルで行くとか。旭区の今宿、川井宿は鉄道ないしバスしかないので地下鉄で二俣川から青葉台駅まで行くようにしたらどうですか。ブルーラインに連絡できるように。</p>	⑤交通基盤の整備	<p>改定検討委員会としては、提言(素案)第2章 3 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」にあるとおり、鉄道においては、運輸政策審議会答申に位置付けられた市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本としつつ、費用対効果が高く、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備などが必要と考えています。なお、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p><問題意識を受けての意見> ・整備未着手の都市計画道路計画は全て、ゼロベースで見直して欲しい。住宅・産業立地の土地利用計画も含めて計画を組み直していただきたい。将来を担う世代として、インフラの維持管理・更新費、市債償還費を支払い続けることに対する不安はとてつもなく大きなものです。計画の前提となる社会条件が変化しているのですから、過去に立案した計画に対する整備率では必要性は説明できません。前提条件を見直して計画再度立案し、将来の維持管理費も含めたコストとメリットのバランスから必要性を市民に判断させてください。コストには当然、整備・維持管理にかかる行政コストも計上していただきたいです。</p>	⑤交通基盤の整備	<p>ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>市の大規模事業について 平成23年度の市の予算案にある大規模工事 1 高速環状道路 2 本牧埠頭 3 横浜駅大改造計画に関して 1 には160億円 2 には110億円 3 には11億円の予算が付けられている。これらは今年度で完結する工事でなく今後の継続して長期に亘って行われる。</p> <p>横浜駅は立派に機能しており、今以上の改造は市民にとって必要はない。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>提言(素案)第2章 3都市づくりの目標 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の推進の部分で掲げたとおり、世界の知が集まる交流拠点都市や国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市の実現を図るためには、ハード、ソフトにわたる国際競争力を高める基盤づくりが必要です。特に横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に都市の魅力の向上を図るため、「エキサイトよこはま22」の推進は必要だと考えます。「エキサイトよこはま22」は、国際化への対応・環境問題・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題の解消等をするための指針となる計画です。</p> <p>また、いただいたご意見のとおり、緑豊かな横浜を目指すことも必要だと考えます。緑の創造等に関しては、提言(素案)第2章 3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推進の部分、⑦安全・安心のまちづくりの部分に含まれていると考えます。</p>
<p>超高齢社会になる事を考え7つの目標に沿ってみた時駅のバリアフリーと同時に駅を中心に生活道路を整備する事。歩道の現状では外出もままならない状態です(綱島)。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>バス路線についての要望 栄区小山台に住んでいます。本郷台－小山台－港南台、本郷台－小山台－上大岡の路線を利用しています。 しかし、戸塚から－見春橋、特に新しくできた戸塚から－明治学院南門ルートはそれぞれ終点になってしまっています。 せっかく新しい道路(桂町戸塚遠藤線)ができて戸塚駅が近くなったのに、小山台からは本郷台にバスで出て大船経由で東海道線等に乗換えなければなりません。もう少しのばして港南台にぬけてくれれば、首都圏に近くなります。 バス会社も都合があるとは思いますが、横浜市全体で考えていただきたいと思えます。 よろしく願い致します。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現のため、バス等地域の足となる公共交通については、地域にとって効果的かつ効率的となる持続的なシステムの構築を目指すと考えています。 なお、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>データで道路が他都市と比べ非常に水準が低いことにショックを受けました</p> <p>原宿の立体化工事が終わり、国道1号線がずいぶん渋滞がなくなりました 国道1号線につながる環状3号線を一日も早く完成させてください 区内の道路事情が改善できると思います</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>横浜市港北区の鶴見川水系流域低地の地価構造の特色は、横浜北部断層群・南関東天然ガス田・ヨード質地下水鉱泉泉源があり、地下水の水流・水脈が地表水以上に発達し、表流水・地下水が東京湾の干潟の影響をうけていることです。 ヨード質地下水鉱泉のラドン放射能泉(通称綱島温泉)は医療・保健に重要であり、生産されるヨードチンキ・イソジンは重要な薬品であり、海外にも輸出されています。 地下道路・鉄道の建設・保守は困難。巨額の費用を要します。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>横浜線沿線再生プランを横浜市北部再生事業と位置付け、混雑緩和、アクセス向上、安全性向上、防災対策の4つを柱に据えた再生事業をすすめていただくことを一つの理念として据えてほしいと思います。①横浜線の根岸線完全相互直通。②東神奈川、大口、菊名、新横浜駅、小机、鴨居、中山、長津田の各駅舎の改良工事。③横浜駅・東神奈川から長津田までの連続立体交差事業。④新横浜南口再開発事業と市営地下鉄や神奈川東部方面線との直接地下連絡通路の整備。⑤鴨居駅周辺再開発事業、農業線用地を高度活用した住宅地整備や道路整備。⑥神奈川東部方面線羽沢駅周辺の道路や区画整備。⑦陸のJR横浜線として、都市計画道路山下長津田線の全区間整備。⑧港北ニュータウンと横浜線沿線結節強化のため、都市計画道路佐江戸北山田線の川崎町田線までの延伸整備。⑨都市計画道路鴨居上飯田線の二俣川までの整備。⑩都市計画道路羽沢池辺線の環状二号羽沢ランプから、ららぽーと横浜までの整備。横浜駅大改造計画と同じく、新横浜駅周辺の再生事業もすすめることでバランスのとれた横浜市像になるはず。またJR横浜線が横浜都心に完全に接続していないことに起因した連絡性の悪さや、JR横浜線沿線の社会資本の蓄積の脆弱性を認識し、「横浜沿線再生事業」として、上述のような事業を早急に立ち上げて進めていただきたいと願います。これにより市内の生活に対する市民満足度は大きく向上するはず。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>都市構造のあり方として鉄道駅を中心とした市街地の形成には賛同できますが、一方で鉄道が市街地を分断して発展に偏りがある、線路を跨ぐ移動が不便になる、周辺の道路に歩行者・自転車・自動車が錯綜して渋滞しやすいなどの例があるので、このような現状となっている駅は早期の改善も考慮し、建設中あるいは新規に建設する計画の路線についてはこのような事態にならないよう検討を重ねてください。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
バスの本数をもっと増やして、郊外部をもっと便利にしてください。	⑤交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
横浜市による金沢八景駅関連の土地区画整理事業が、いま、急ピッチで進められているが、自然を壊す事業は見直して欲しい。基盤整備は必要だが、利便性のみ優先するのは如何？駅前広場にバス・タクシーなどの車の乗り入れ、シーサイドラインの延伸など見直して、自然を大切に、人にやさしいホットする空間ある街、将来を考えた、事業として欲しい。 京急八景駅とシーサイドライン駅の連絡は、動く歩道などで対応。直結は投資効果なし。 自然保護の意識の向上、環境と共生した新たな街、横浜市の南口玄関にふさわしい街。	⑤交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
交通機関や道路の整備について、先ず交通の激しいところなのに歩道が無いところがある。駅前整備より先ずそこから。歩道は歩く人のため、平らであるべき。	⑤交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
バス通りの歩道の確保	⑤交通基盤の整備	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 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」の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
公共交通について、敬老パスは最低でも現状維持を図るべきです。また、山坂の多い横浜にあっては、巡回バスの運行など、お年寄りや、子供が利用しやすい交通網を作るべきです。大気汚染をまき散らす横浜環状南線の推進でなく、既存の道路の整備(栄区にあっては4号線)が必要です、歩道もなく、車椅子どころか、乳母車も通れません、早急な改善が必要です。 横浜環状南線について 市の方針では促進ですが、開発に伴う環境破壊(大気汚染・騒音・地盤沈下・低周波公害)が予想され、開発に必要な費用、維持管理に必要な費用など、膨大な市費が投入されます。少子高齢化が避けられない現状からみて、無駄な投資になることは明らかです。	⑤交通基盤の整備	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 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」の部分等に含まれていると考えています。 また、改定検討委員会としましては、高速道路から生活道路までバランスよく整備することが必要と考えます。
横浜市が持続的に活力を維持するためには、交通環境の整備がぜひ必要です。特に道路整備は他都市に比べて貧弱なので重点化政策としてほしい区内においては東海道線で行き止まりになっている環状1号線の早期整備を至急行ってほしい。保土ヶ谷区は鉄道(JR・相鉄)に分断され街の発展性がない。	⑤交通基盤の整備	いただいたご意見は、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>1. 道路の整備率を他の都市と比べてみますと大変遅れています。その原因を検証すると共に今後の道路整備に効果的な計画を策定してほしい。又瀬谷区においては他の区に比べ都市計画道路の整備率が約半分です。横浜市の中でも地域格差を解消する計画案を策定してほしい。</p> <p>1. 横浜市の郊外の区においては高齢者の交通手段としてのコミュニティーバスの運行を望んでおります。横浜市としてどのような考え方で、どのように計画に盛り込むのかを示して欲しい。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>①中央卸市場へ向かうとき、直近の電车道、全く忘れられている。これこそ早急に活動すべきことです。</p> <p>②新横浜から三溪園までライトレールを、これも早急に敷設すべきです。他の利用都市をみつめると、何と「うるわしい」ことか、人間愛がみなぎっています。</p> <p>③ブルーライン中山から二俣、そして東戸塚これまた早急に敷設すべきです。</p> <p>④道路についても途中で止まり、曲がりくねっている計画のあいまいな場所を早急に是正下さい。拡幅について、企業の計画された建築への規制によって「ただどり」するのではなく、拡幅願いたい。産業を発展させる起爆剤になるように。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>根岸線沿線(洋光台・港南台)はS40代からS50年代の住宅公団などの大規模開発によって同世代の住民が大量に住み始めたため、今となってはそろって高齢者が目立つ。この地域に若い世代を住ませ活性化するため根岸線の桜木町・磯子止まりの電車を大船まで延伸運行し、通勤の利便を向上させてはどうか？根岸線は営業黒字なのでJR東日本に延伸の要求をしてほしい。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 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した、「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」の形成の部分に含まれていると考えています。</p> <p>なお、根岸線の延伸につきましては、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>基本的に歩道と自動車道も両側に設置する事。植え込みは無くても可。</p> <p>交差点に関しては、左折レーン・右折レーンを分ける事。直進に関しては兼用でも可。</p> <p>ガードレールも設置。</p> <p>事例)六角橋片倉線の六角橋西町～六角橋横浜銀行間を、立ちのきしてでも真っすぐな道を希望いたします。</p>	<p>⑤交通基盤の整備</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>鉄道駅の周囲を開発するのは止めて欲しい。むしろ、駅周囲に現存する緑の環境をいかにして維持していくかを真剣に考えるべきです。人々が毎日使う駅周辺こそ自然の豊かなエリアとするべきで、開発という名の自然破壊とは決別することを、マスタープランで強く主張して欲しい。</p> <p>人口が減少する時代に、これ以上の開発は必要がない。私物の緑を含めて、維持保全するしくみを作るべきです。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>改定検討委員会としては、提言(素案)第2章 3 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推進に記載したとおり、緑の保全は重要だと考えます。</p> <p>また、市域全体の都市構造については、市街地が分散・拡散するよりも、郊外部においては、鉄道駅周辺を拠点としつつ、住宅地では地域の特色や必要に応じた生活支援</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
		<p>活動拠点整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現することが必要とも考えます。</p> <p>なお、上記の考えがわかりやすく伝わるよう、ご意見も踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P39)</p>
<p>駅周辺の緑地や自然を保護することを第一に考えて欲しい。</p> <p>私有の自然であっても、生産緑地制度などを弾力的に運用することにより、現存する緑を守ることを考えてほしい。</p> <p>このまま放置すれば、相続発生時の税負担に耐え切れない多くの人々がいて、自然豊かな緑地が、ビルやマンション開発に代わっていかざるを得ない。</p> <p>政治的な決断が必要である。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>改定検討委員会としては、提言(素案)第2章 3 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推進に記載したとおり、緑の保全は重要だと考えます。</p> <p>また、市域全体の都市構造については、市街地が分散・拡散するよりも、郊外部においては、鉄道駅周辺を拠点としつつ、住宅地では地域の特色や必要に応じた生活支援活動拠点整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現することが必要とも考えます。</p> <p>なお、上記の考えがわかりやすく伝わるよう、ご意見も踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P39)</p>
<p>・新宿や渋谷のような、道路や鉄道がたくさんあって交通は便利であるが、横浜は横浜らしい自然と調和した都市であってほしい。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)の第2章-3 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推進」の部分等に含まれていると考えています。</p>
<p>横浜市の歴史的・文化的地域特性は、鶴見川水系流域の多摩丘陵に原始・古代から近世・近代・現代に至る埋蔵文化財の包蔵地が存在していることです。港北ニュータウン等の開発で多くが失われましたが港北区仲手原・篠原台町・岸根町・篠原町・鳥山町一帯だけでも9の埋蔵文化財包蔵地があります。日本歴史の解明にも不可欠であり、横浜市のもつ貴重な歴史的・文化的資産が魅力ある水・緑環境とともに失われていく都市計画の理念は反省の余地があります。横浜市の関内地区には、すでに明治中期に近現代的なまちづくりがあり、港・市街地の歴史的資産の保護・保存・活用が大切です。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 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推進」の部分等に含まれていると考えています。</p>
<p>7つの目標のうち、 6. 水環境(例えばあらたま川。西区南幸一丁目)沿いの”S63来居座っている、なんと今年で23年目のヤタイムラ(計12)”の退去(撤去)を即刻行い、「市道の川沿いの環境の浄化」がほしい。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>6)緑被率について 緑の大切さが叫ばれて久しい。しかるに毎年100Haもの緑が失われている。100Haの約70%は市街化区域の緑であり、市はこれに歯止めをかけようとしていない。緑の減少を止める方策は規制強化以外にはない。市街化区域の緑の保全なくしては緑被率の維持向上は望めない。 市街化調整区域内の開発は禁止すべきである。開発を認めるのであれば始めから市街化調整区域にしなければよい。市街化調整区域内で分家の為宅地化しなければならぬ場合は市街化区域の市有地と等価交換を行えばよいと思う。 昨今の異常気象を考えると市が緑の持つクールスポット機能、保水機能、CO2吸収機能について、どれだけの熱意があるかで決まると思う。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>農地について 市街化区域の農地は簡単に宅地転用が出来るので殆ど残っていない。農家でも高齢化が進んでいる事と農業では生活出来ない事、一般的に農業離れの傾向が原因と思う。 生物多様性確保の為に農地は農地として残す施策が必要と思う。農地に関する市の条例等の改正が必要と思う。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>樹林地の荒廃について 市内の樹林地は市街化区域、市街化調整区域を問わず、その多くは酷い状態で放置されている。 蔦がはびこって樹冠を覆い日光が地面に届かない。 笹がはびこり密生している。笹が密生すると樹木は枯れる。従って鳥も中に入れない。 正に手入放棄樹林である。 前述したが、市民団体が自分達で手入しようと市に相談しても「市の承認無くしては蔦一本切ってもまかりならぬ」との回答しか帰ってこない。市民の森は市役所の森ではなく市民が主体となって守り保全する森である。市役所は大きな勘違いをしているとしか思えない。まだ「お上意識」を持っているとしか思えない役人がいるのは驚きである。 このような状態を市の上層部は判っているのか疑問である。市民全体で緑を守る体制が必要と思う。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>鶴見川のサイクリング道を、東京の江戸川みたいにセンターラインをつけ、横幅を広くして通りやすくして、休むところ作ってみたらどうでしょうか。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>自分勝手な個性化に伴う人間関係の希薄、無関心すぎる環境認識、近隣都市との連携低下など、財政破綻寸前の横浜市行政職員(大部分)の危機・改革意識の無さ。まずは現在活動している市民団体(老人ばかり)の実態調査を早急に確認し、行政職員も環境行動を実践し市民の手本となることが先決。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>地域特性に応じた歴史のある緑環境として、港北区篠原台町に旧神奈川県知事公邸跡地隣接急斜面の森林に富む篠原園地と低地の白幡池公園とが隣接してあります。</p> <p>現在、県は現地の一角にある青少年協会の移転とともに、篠原園地を含めて土地を売却するとの風聞があり、地域住民は、マンション等の建設により、震災や風水害などの自然災害に強い緑環境が破壊されることを心配しています。</p> <p>緑・水環境を生かした土地利用が大切です。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署及び神奈川県に伝えます。</p>
<p>また、新横浜駅南部、新幹線鉄道等南側の残存緑地・埋蔵文化財包蔵地を最大限に保全して、鶴見川水系流域低地の重要部分である新横浜地域の水・緑環境を生かして、鉄道北側の業務・商業地域と鉄道南側の住宅地域とが共存する都市を実現すべきです。</p> <p>住居地域と業務・商業地域とが鉄道線路を境として近接し、鶴見川多目的遊水地・森林のある都市計画は、かつて、海外の注目をうけました。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>1、駅中心の市街地にも、小さくても良いので、森や公園を増やす必要があると考えます。2、身近にある農地の相続税対策による宅地化を防止していただきたい。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>緑を本当に残すなら、都市計画法の線引での市街化調整区域だけに規制をかけるのではなく、緑が減っている大きな要因である、市街化区域内の農地樹林地などの相続名目での転売による開発を全くできなくするなど規制をかけるか、転用を将来目的として売買される時に、個人に入る売却益に90%位の課税をかけるなど、売却することによる有利性をなくすことが、今現在本当に必要だと思います。一部の人の財産保持のために貴重な緑を失うことは、市の健全な発展に悪影響を及ぼすものと思います。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>都市部のヒートアイランドについて、運河など水を活用したい。まずは少しの土地でも緑化。水辺、噴水、屋外プールなど。全体的には今ある緑地は完全に残す。(30%を切っている)</p> <p>みどり税は土地の買い取り、借上げにのみ使う。今まで一般の税でまかなっていた教育とか技術の修得とか…などにも使っていたのでは増税と同じになってしまう。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
国際競争力を高めるとあるが、外国資本が森林を買い占める現在、森林の用途等についての規制など早急に手を打つべきではないか。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
出来るだけ自然を残すまちづくり	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 都市づくりの基本理念、目標等について3 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推進の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
<p>2. 横浜駅周辺の運河の汚さ 顔としての横浜駅の汚さ 市の方は、横浜の顔は関内だと思われるかもしれませんが、利用者数等を考えると断然横浜駅となります。 ですが、毎日相鉄線に乗っていて思うことは「横浜駅って汚いな」ってことです。特に横浜駅を取り囲むように存在している運河はヘドロまみれで外観的によくないです。 これらの解決の方向性(マスタープラン)として 2. 横浜の顔としての横浜駅の美化を提案します。 2. に関していうと特に西口が汚いので概観を向上させてほしいです。運河についてですが、たぶん運河の底にヘドロがたまっているのので酸素を供給する機械等をすえつければ改善するのではないのでしょうか。これもそんなに費用はかからないと重います。 またマスタープランによるとよくテレビで多摩川に鮎が戻ったと報道されていますが、多摩川に比べると帷子川も大岡川もかなり汚い川に感じます。</p>	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
<p>3. 公共アミューズメント空間の低さ趣味の一つとして、自転車に乗っておりますが、現時点でサイクリングロード等のアミューズメント空間の充実が低く感じます。川崎市や東京都等の他の行政地区と比べてかなり低く感じてしまいます。これらの解決の方向性(マスタープラン)として3. 公共アミューズメント空間の向上を提案します。3. についてですが、サイクリングロードの拡充もそうですが、たとえば市民の海釣り場の拡充とかはいかがでしょうか。マスタープラン全体を見ますと、かなり悪い言い方になってしまいますが「運輸と環境の整備だけが行政サービスだ」見たいに感じてしまいます。アミューズメント空間の拡充みたいな生の充実感のサポート、あるいは市民の健全な趣味のサポートみたいな行政方針があっていいと思います。むしろ積極的に市民にアプローチしていく形であってもかまわないと思います。7つの目標の一つ足して公共アミューズメント空間の向上みたいなものを入れてもかまわないのではないのでしょうか。以上になります。改定検討委員会の方々の意見が聞きたいです。よろしく願います。</p>	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	自転車の利用しやすい環境整備については、提案(素案)を一部変更しました。(P36) また、いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。 なお、7つの目標につきましては、提言のとおりとさせていただきます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>身近な緑の保全・創造について 平成 18 年環境創造局「水と緑の基本計画」の中で「地域の中で農のある暮らしが息づく」とうたわれ、具体的に次の 3 項目が提唱されています。</p> <p>(1)農地が保存されている (2)地産地消が進んでいる (3)農体験の場が充実している とあり、いずれも大切なことだと思います。</p> <p>(1)について 栄区内に、円海山の一角をなす瀬上の森林緑地があり、一部を開発業者が買い取ったまま放置状態にあり森林も田畑も荒廃しています。</p> <p>(2)について いま日本は、農産物を海外に頼りフードマイレージ(食糧輸送に伴う環境への負担の大きさ)が高くなる一方です。アメリカ・韓国の約3倍。イギリス・ドイツ・フランスの実に6倍です。 またハウス栽培農産物は露地物に比べて使用・放出されるエネルギーは高く、逆にビタミンCの栄養価は1/6に低下するとされます。</p> <p>(3)について 60歳以上の人々の間では、趣味と実益と健康維持をかねて、農事に従事したいと希望する人が多いと聞いています。</p> <p>(1)に関連しますが、一部業者が所有する土地を長期的に横浜市で買い取ってもらい、土地の荒廃を止め、有料市営農場として開放されることを希望します。</p> <p style="text-align: center;">以上</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。 併せて、市の担当部署にも伝えます。</p>
<p>横浜市の、新しいプランの都市づくりの基本理念、目標、都市構造の中に「7つの目標」があります。</p> <p>その中に「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推進」がありますが、真剣に取り組んでいただきたい具体的な提案として、「小学校・中学校」の校庭の「芝生緑化」があります。公立(市立)だけではなく「私立」「国立」も含めた全ての「小学校・中学校」の「芝生緑化」の市 条例化(法制化)をして、強制的に行う事です。この制度の、そして結果予想される効果は、①横浜市の緑被率を上げて都市の魅力をアップさせる②地球温暖化・ヒートアイランド現象の緩和③無機質な学校に、「生きた緑」を植え付けることによる教師・生徒への心理的な情操化(ストレス耐性の醸成)④国際都市としてのポテンシャルの向上(緑化都市としての偏差値アップ)⑤芝生の上でのスポーツ(サッカーやラグビーなど)環境の構築による「スポーツ力」向上、などがあげられます。一番問題となる運営に関しては、地域の「ボランティア団体」の活用があります。まず運営団体を公募して、芝生や緑化に関しての教育も必要です。継続が是非とも必要ですから、その運営団体がしっかりしている所から「芝生緑化」を始めるのが肝要でしょう。「私立」学校に関しては法律で「がんじがらめ」にして強制させましょう。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。 併せて、市の担当部署にも伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>次に企業に対しても、ビル屋上及びビル周り何メータかの緑化を法律で定めても良いと考えます。そのように官民・地域市民一体となって「緑環境」を創造してゆく企画提案です。</p> <p>土地利用の推移を見ても1992年度は「公園・緑地」の比率は5.4%であったのに、2003年度には、4.4%と1ポイントも減っています。だんだんと横浜市も「無機質化」「ヒートアイランド化」してきているようです。この企画案の取り上げは100年後の「すばらしい都市＝横浜」に必ず結びつくと考えます。</p>		
<p>大まかな内容については理解するが、水と緑環境及び鶴見区プランに苦言する。環境エコアップマスタープラン(H10)という、薄い小冊子があることを忘れていないだろうか？数多くの広報印刷物の中で唯一まともな判り易い内容。ゆめはまプラン2010位の検証はするのだろうか？横浜市の施策は対外重視、前へ前へ進むだけで市民は追いつけない！鶴見区は特に防災と臨海部(大企業対象)の環境にだけしか興味が無く、絵に描いた餅だ。河川環境に対しては十数年無関係に感じる。市外の、特に横浜みどり税に対し、河川源流域森林(水源地以外の境川・鶴見)の保全に多大な支援を要する。思い切った行政壁を越える河川流域単位での横浜都市計画が望まれる。部局を抑える都市整備局であるように期待します。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備都市整備局に伝えます。</p>
<p>低炭素社会を目指す上からも、これ以上の開発は認めないでほしいと考えます。特に緑を破壊する大規模な住宅開発などは低炭素社会になじまないものですので、横浜市が、開発業者の計画に乗ることなど絶対にはなりません。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>改定検討委員会としては、低炭素都市型の都市づくりを推進しつつ、今後、さらなる高齢化や人口減少が予測される中で、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ると考えます。</p>
<p>3 人口減少により郊外部に空き地がでたら、その土地を緑税や都心部の増収をもとに市が買取り、公園や緑地にして緑被率をアップさせてはどうか。人口減少はそのまま人口増加でどんどん減少した緑を回復できる絶好のチャンスと考えることもできる。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>民生の安心安全は、生物多様性を重んじ緑地の確保と都市型農業を再生することを優先する。(みどり税を他用してはならない)</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>市の人口が増えて税収が増えたとしても、生きていく上で必要な基盤となる自然環境が壊されたら本末転倒だと思います。 自動車を運転する人もだんだん減るだろうから、やたらと道路を整備せず、よく見きわめてほしいです。 緑被率も減り続けている今、小規模の緑地(個人所有含め)の保全にも力を入れてほしいです。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>法の網をすり抜け、無秩序の開発の結果が現状。沿線以外は開発をもうさせない。 (斜面林がほとんど) みなとみらい(臨海部共)以外は自然環境重視に徹する。</p>	<p>⑥水・緑など自然環境や都市の魅力</p>	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 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した、「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、④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
<p>P36 3 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の推進 (2行目)ライフライン等の都市基盤施設の計画的な改修や更新や、防火・準防火地域等の指定により耐火建築物を誘導して市街地の不燃化促進を行い、災害に強い都市の形成を図る。 [内容] 「エネルギーの二重化」を追加 ライフライン等の都市基盤施設の計画的な改修や更新、エネルギーの二重化、防火・準防火地域等の指定により耐火建築物を誘導して市街地の不燃化促進を行い、災害に強い都市の形成を図る。 公共建築物、病院の整備においては、災害時の機能維持のため、電力供給の分散化も必要と考えます。地震防災対策の復旧をいち早く行うためにも、地震災害時にも供給を継続できる中圧ガス供給の採用による非常用発電兼用コージェネレーションシステムの導入したエネルギーの二重化が必要であると考えます。</p>	<p>⑦安全・安心のまちづくり</p>	<p>ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P37)</p>
<p>P30 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題 ⑦ 安全・安心のまちづくりの確保 ・南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震対策が必要である。</p>	<p>⑦安全・安心のまちづくり</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P37) また、市で今後行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>[内容] 「予防」「緊急」及び「復旧」体制を整える必要である の追記 ・ 南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震対策として「予防」「緊急」及び「復旧」体制を整える必要である。</p> <p>大規模地震に備え、地震防災対策の柱となるのは「予防」「緊急」「復旧」の3つになります。</p> <p>弊社では、大きな地震にも耐えられるための「予防対策」、二次災害を未然に防ぐための「緊急対策」、災害後早急にガス供給を再開するための「復旧対策」の万全な体制を整えております。</p>		
<p>浸水対策について最近の恒常化している異常気象のもと50mm/hの降雨は珍しくない。少なくとも60mm/h対応のかさ上げが必要と思う。栄区で50mm/h未滿の降雨で区内を流れるいたち川が氾濫寸前までになった。栄区内では市街化調整区域内での大規模都市開発を計画している業者がいるが、田畑、樹林地を壊して地面をコンクリートでかためる時代遅れの計画に対しては、断固とした市の対応が必要と思う。認可して50mm/hの降雨で被害ができれば、まさしく市によって起こされた人災になる。市の河川整備事業は21年度が52億 22年度が44億 23年度が42億と毎年減額されている。巨大公共投資より市民生活に直結した都市基盤整備に予算を振り向けるべきと思う。</p>	<p>⑦ 安全・安心のまちづくり</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P37)</p>
<p>丘陵地の開発に伴い緑が消え災害時の不安</p>	<p>⑦ 安全・安心のまちづくり</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P37)</p>
<p>ゲリラ豪雨の発生で知られる港北区新横浜地域のヒートアイランド現象を緩和するには、地域住民が主張する鶴見川多目的遊水地の可能な部分の湿地公園化を実現することが大切です。</p>	<p>⑦ 安全・安心のまちづくり</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>「共同構設置によるライフライン埋設推進の宣言」 電線、ガス、水道、光ファイバー網など、共同構に収め地下埋設することで舗装工事のコスト削減や防災対策となり経済面や安全面でランニングコストとして安価になります。震災対策には道路整備と共同構埋設はセットでおこなうべきです。ライフラインの埋設は諸外国の都市と比較しても呆れるほど遅れていますので、必要な公共事業としてしっかり進めるべきです。</p>	<p>⑦ 安全・安心のまちづくり</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P37) なお、いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>港北区の特性は、鶴見川低地・多摩丘陵から成る水・緑環境と、原始・古代から現代に至る埋蔵文化財。</p> <p>そして、横浜北部断層群・南関東天然ガス田・ヨード質地下水天然鉱泉泉源の存在。</p> <p>港北区における「新しいプランの都市づくり」は、以上の土地特性を十分に認識した、適性かつ合理的な土地利用が不可欠。</p> <p>さもないと開発は「都市こわし」となりかねない。</p> <p>すでに新横浜地域では、ゲリラ豪雨が発生している。</p> <p>高速横浜環状道路北線、相鉄・東急直通線地下鉄道の工事は、断層群・天然ガス田・ヨード質地下水天然鉱泉泉源を破壊、震災・害を招く。</p>	⑦安全・安心のまちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>③”区プラン”の件</p> <p>西区では川が多在のためか、道界標(ハマじるし)が現状、新設が困難なようす、をぜひ改善がほしい。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>・ゴミの分別をしているが、全てがリサイクルされているとは思えない。容器包装プラやペットボトルは燃やすごみとして燃やして、焼却所の熱効率向上にできないだろうか。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>・喫煙者は減っているようだが、マナーが非常に悪く、ポイ捨てや歩きたばこなどが目立つ。横浜市全面禁煙にして「クリーンな横浜」にしてほしい。CO2減にもなる。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>・プロ野球(横浜ベイスターズ)やJリーグ(横浜F・マリノス)と協力し、スポーツを前面に出した「元気(活気)のある横浜」にしてほしい。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>横浜はベイスターズが強くなるのが活性化への第一歩だと思います。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>全般について</p> <p>2009年度で終わった中期計画で当初の目標値が未達で終わった項目が多い事について市役所の反省が不十分ではないのか</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>団塊世代の活動参加をうながす体制作り</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>慢性的違法駐輪。災害時の移動障害を考えると恐ろしい。各々が倒れて道をふさぐ事は目に見える。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>関内地域の活性化を考えた時(商店街のシャッター通りに因み、まるで、ビルのブラインド通り又はトランクルーム通り)といえる。従って、市庁舎は現在地に建て替える。低層部は商店街にする位の発想が必要で(横浜スタジアムとのコラボも企画する)北仲通市有地は当分の間更地にしておいて、将来マンションを含めて改めて考えることを提案する。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>港は横浜にとって大きな観光資源であるが、みなとみらい地区に傾斜配分されている、ヒト・モノ・カネを新山下、山下地区にも配分を多くすべきである。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>一方、地域の学校をも中心に位置付けた新しい横浜らしさの創造を考慮されたい。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>横浜北部断層群の断層は活断層と確認されないとしても、巨大地震の地震波をうけて、個々の断層が影響をうけて相互に活動し、災害を招く可能性があります。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>横浜駅の工事期間は長すぎ。横浜の顔がいつも工事中では魅力半減。エキサイト22はスピード感を重視して進めてほしい</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>⑤地震によって倒壊ビルを公表するべきです。ニュージーランド地震で、強く感じた。あの学校施設は行政責任大で、補償がいる。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>鶴見駅東口の計画について、もっとオープンにしてほしい。 ※工事の途中、鶴見駅からバス停までが横断歩道で行き来しており危ない為 もっと検討してほしい！！</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>日本の都市の場合、公共下水道や都市ガス、上水道に関しては比較的地下化は進歩しているが、電信、電話、電気に関する地下化は遅々として進化していない。数多くの電柱がみられる都市は日本の都市や文化レベルの低い国に多く見られる。一時此等全部を一体化して地下化する事業案も当時の建設省でみられたがその後サッパリ。どんな都市計画のマスタープランがあっても此等の地下化を積極的に行わないプランは文化都市にならないと思う。御賢案を期待する。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>3、時代の変化に対応し、公共施設の利用者の立場に立った、縦割り行政をこえた再編を考えていただきたい。託児施設と託老施設の共存など。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>
<p>4、将来の海面上昇対策について横浜市の考え方をお聞かせください。</p>	<p>その他</p>	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。</p>

ご意見	該当部分	委員会の考え方
市民生活の安心安全、港の野積(食料品)問題、検疫など解決する。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
地産地消も安全なものを提供させる。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
お金を多くかけないまちづくり	その他	ご意見の趣旨は提言(素案)に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
<p>1. 地域によって偏っている公共サービスと過剰負担感横浜市が、多額の金額を使って行うプロジェクト等のサービスはほぼすべて西区、中区に偏っています。(特に中区)自分は瀬谷区に住んでいて、東京に勤め先があるのですが、中区はめったな機会がないといかないのでそういった公共サービスは享受できません。青葉区、都築区に在住の方も東京勤めの方が多いので、負担感だけが強く感じられてしまうのではないのでしょうか。解決の方向性(マスタープラン)として1. 過剰負担感のある横浜市郊外地域(北部、西部)の公共空間の向上を提案します。1. に関しては北部、西部で中区の実施しているような大型プロジェクトを実施するのもいいのですが郊外という居住空間をかんがえると都市計画とは若干話しがづれているのですが図書館等公共施設のサービス時間帯の拡大(たとえば21時までとか)はいかがでしょうか。帰宅帰りのサラリーマンでもサービスを享受できますし、学生の学習時間の拡大にもつながります。</p>	その他	いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
<p>横浜市出身者としての意見ですが、俗語として「横浜都民」すなわち住居が横浜市内にあり通勤・通学先またはよく出かける場所が東京都心部である人が多いことは人口が港北区や青葉区に集中していることから推測できます。従って、このような現状も踏まえて横浜市に対する市民の関心を高めることを同時にかつ継続して行う必要があるのではないのでしょうか。</p>	その他	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 4 都市構造 (2) 都市構造の考え方の部分等に含まれていると考えています。
<p>提言の中の目標「3・4・5」が、現当団、今回、公益団申請する目標事業と重なるので、列挙します。 (目的)～この法人は神奈川台場の歴史的施設の保存、復元と整備及び港湾施設の再開発、都市的及び観光機能の整備等に関する啓発事業を進め、～ (事業) 1)旧神奈川宿・神奈川台場の学術的研究、その成果の広報活動と出版 3)神奈川宿・神奈川台場の都市型観光資源としての保存・整備の推進支援 2)神奈川宿・神奈川台場の緑豊かな公園再整備の支援 4)神奈川宿・神奈川台場周辺のみちづくりに関する情報提供及び支援 イ. 東高島地区の再開発 ロ. 山内埠頭周辺地区の地域整備 5)京浜臨海部の歴史の発掘、その資料の整理、展覧の運営、支援活動並びに日本開国に関する歴史資料とアーカイブ事業の推進</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

ご意見	該当部分	委員会の考え方
<p>6) 神奈川台場地域に関わる都市再生開発に関する情報提供の支援 イ. 東海道貨物支線、貨客兼用実現 ロ. 瑞穂埠頭返還促進</p> <p>7) 神奈川台場地域に関わる市民との共生による、地域経済活性化支援</p> <p>8) 神奈川台場地域に関わる諸外国との交流、イベントの開催及び支援</p> <p>9) その他この法人の目的を達成するために必要な事業</p>		
<p>資料をいただきましたが、締切りが迫っておりました関係で機関での討議はできませんでした。従って私個人の気付いた点を述べさせていただきます。</p> <p>ご提示のプランの目標年次は2025(平成37)年とありますが、当団地の建替えもその頃かと推察されます。</p> <p>当団地の敷地は広く、マスタープランと兼合いで一部を公共に供される公算大と思われます。</p> <p>その目標に向けて当団地が発足される建替法人と市当局と連携、ご指導が切望される。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>河川(交通以外)を中心に物事を考えれば先が見えるはず。 横浜市を分裂させて流域ごとの行政単位にするべき。</p>	その他	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
<p>横浜市役所及び外郭団体が一層コンパクトになるべきだ。 いままで湯水のようにジャブジャブお金を捨てていた。 同じようなことを数年ごとに行っている。(変化なし) 市民にやさしくない横浜市職員を変えてください。 川崎市や相模原市の市民対応を見習え。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
<p>今年の4月、横浜に犬猫の大規模な施設が出来るので、それに合わせて小・中・大型犬のスペースを分けたドッグランなど、ペットのための施設をつくり、ペットにやさしい街にしてほしいです。犬が入れる所もまだまだ少ないので、犬OKの場所が増えていくと良いと思います。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。