

# (仮称) 恩田元石川線・住民参加の道路づくり

横浜市都市計画局都市計画課

## 一 はじめに

横浜市においては、「道路の構想段階から住民意見を聴き、計画に反映させる」住民参加の試みとして、(仮称) 恩田元石川線(以下、「恩元線」とする)の計画を対象に平成四年度から平成一一年度にかけて「住民参加の道路づくり」の取組を行った。

## 二 取組の契機

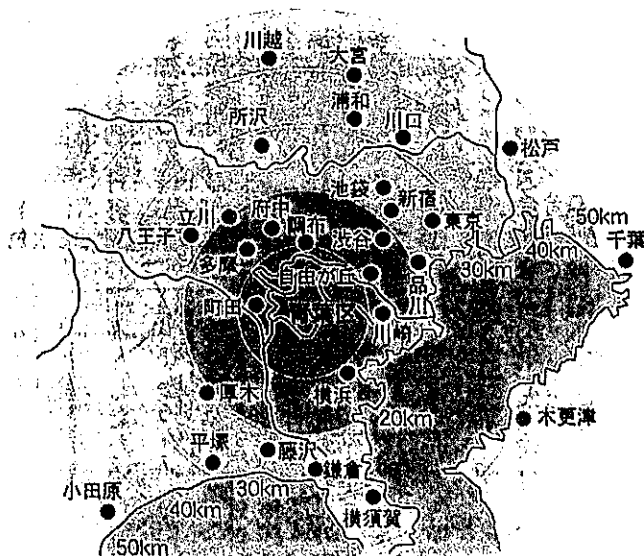
次のような市長の考え方等に基づき、地域の骨格的道路である恩元線の計画について「住民参加」を試みることにした。

◇地域の個々の課題と都市全体との調和を見据え、論点を明らかにするとともに、十分な討

議が行われた上で、誰もが納得できる公平で公正な判断基準に基づいて合意形成がなされていく姿を実現したいとの思いがあった。そして、その仕組みの一つが「住民参加」であると考えた。

◇「住民参加」については、意見が鋭く対立することのない市民利用施設の利用計画等に関する事例はあったが、道路整備のように利害が真っ向から対立する施設の計画についてはなかった。

◇「住民参加」の今日的課題は、その是非を論じるのではなく、具体的課題についてその具体的方法を論じるのではないかと考えた。



資料1-1 横浜市青葉区の位置

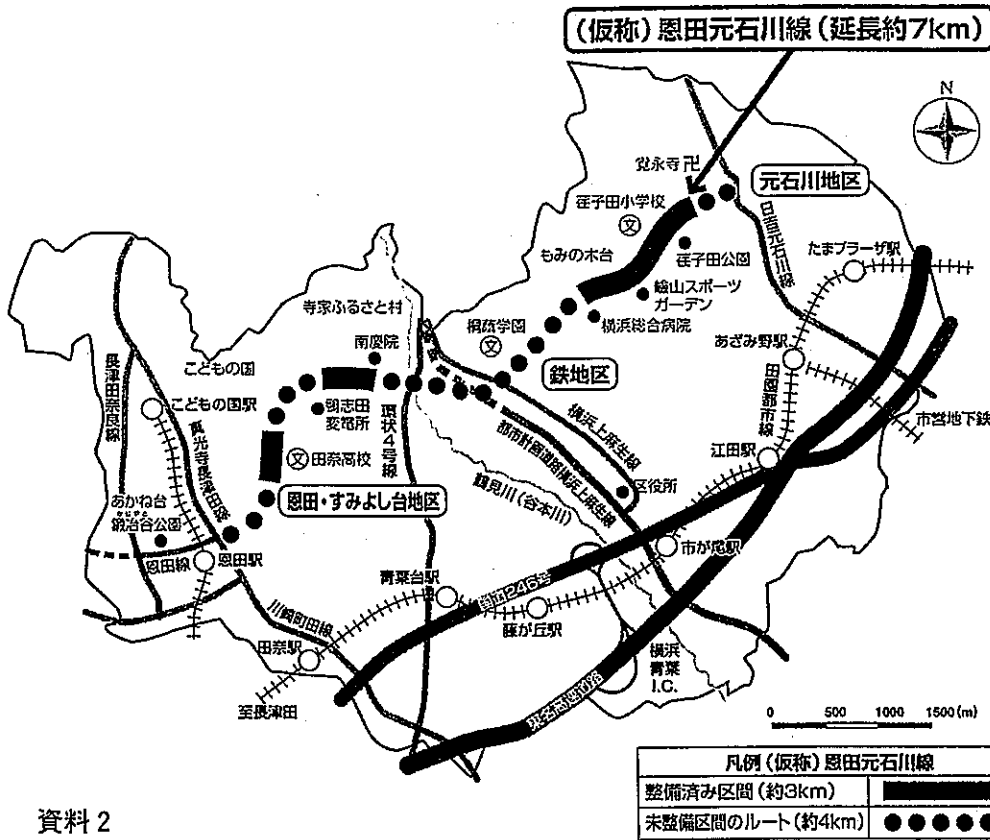
### 三 恩元線及び周辺の概要

恩元線の計画地である横浜市青葉区は、本市の北部に位置しており、神奈川県川崎市及び東京都町田市と隣接した面積約三、五〇〇ha、人口約二六万人の区である。南北方向については三本の骨

|          |                 |
|----------|-----------------|
| 人口       | 261,726人        |
| 面積       | 3,505ha         |
| 市街化区域    | 2,507ha (71.5%) |
| 市街化調整区域  | 998ha (28.5%)   |
| 登録自動車台数  | 64,951台         |
| 都市計画道路延長 | 40,540m         |
| 完成及び既成延長 | 29,530m (72.8%) |

(平成11年版横浜市都市計画資料集より)

資料1-2 横浜市青葉区の概要



資料2

格的道路が整備されつつあるが、東西方向については南側に国道二四六号があるだけであり、北側については区レベルの骨格的道路がなく、交通の利便性や区の一体性が欠如している状況である。このような状況の中で、恩元線は東西方向を結ぶ地域の骨格的道路として構想されてきており、全

長約7kmのうち約3kmの区間が昭和五〇年前後の土地区画整理事業によって整備済みとなっている。(資料1・2)

#### 四 取組の経緯(資料3)

1 アンケート調査から「たたき台案」の提案まで  
 〔第一期：平成四年度～平成七年度〕

取組のスタートとして、まず平成四年度において、緑区北部支所管内(現在の青葉区)で無作為抽出した約四万世帯を対象に「道路計画の主体」、「住民参加の会合のあり方」、「話し合う内容」、「参加意欲」に関するアンケート調査を実施した。約一万二千世帯からの回答があり、約八割が「住民と行政が一体となって計画づくりをしたい」、約六割が「住民と専門家と行政での協働」、約八割が「参加を希望」という結果となった。

このアンケート結果を踏まえ、平成五年度には恩元線の道路計画について、住民と行政が最初の意見交換を行った。また、平成六年度には住民参加のイメージを膨らませるため「地域の道路づくり座談会」や、ラベルディスプレイ方式による「意見交換会」などを実施し、その中で住民から取組に関する具体的な提案が出された。

平成七年度には、「現地の状況を知るために実際に歩いてみたい」という提案を受け、想定されるルートの約7kmを歩く「恩元ウォーキング」を



## 2 複数案の検討

〔第二期：平成八年度～平成九年度〕

(1) 「住民参加の道路づくり委員会」の設置

平成八年三月のブロック別懇談会で実施したア

ンケート調査の結果を受け、横浜市と住民が活発で密度の濃い意見交換を行うことを目的として「住民参加の道路づくり委員会（以下、委員会とする）」を平成八年九月に設置した。委員会のメ

ンバーは、沿線の連合自治会からの推薦、住民からの公募、青葉区在住の学識経験者及び市職員の内計二四名で構成した。また、主な役割としては、住民との意見交換の方法、道路計画に関する情報やデータの公開の仕方、住民

## 住民参加の道路づくり委員会規約

### 1 目的

（仮称）恩田元石川線の住民参加の道路づくりにおいて、横浜市と住民が活発で密度の濃い意見交換を行うため、この委員会は、住民参加のプロセスの透明性を高めることを目指し、横浜市と協働して、住民参加の運営などを検討することを目的とする。

### 2 委員会の役割

(1) 委員会は、住民参加の道路づくりに関する次のことについて議論する。

- ① 意見交換会の方法、時期、場所、テーマなど
- ② 道路計画及び環境に関する情報やデータの項目、内容、調査方法、発表など
- ③ 住民への広報の方法、内容、時期
- ④ 複数の道路計画案（整備しないと言う選択肢も含む）の比較検討
- ⑤ 複数の道路計画案の意見集約の内容、方法、時期

(2) 委員会は、道路づくりの意思決定機関又は利益調整機関ではないので、次のことについては行わないこととする。

- ① 道路計画案の決定
- ② 最終的な住民意見の集約・決定

### 3 横浜市の役割

- (1) 横浜市は、複数の道路計画案を作成し、委員会及び住民に提案する。
- (2) 横浜市は、委員会及び住民に対し、次のことについて適宜報告・広報する。

- ① 道路計画に関する課題及び基本的考え方
- ② 住民意見の整理・分析結果
- ③ 住民参加の道路づくりに関連する情報

### 4 委員

- (1) 委員会は、別表の委員により構成する。
- (2) 委員の変更の必要があるときは、委員会において協議する。

### 5 委員の役割

委員は、住民参加の道路づくりの取組みを円滑に進めることを常に心がけるものとする。

### 6 委員会の活動期間

委員会の活動期間は、委員会設立の日から、意見集約のための道路計画案がまとまるまでとする。

### 7 開催時期

委員会は、必要な時期に開催する。

### 8 事務局

- (1) 委員会の事務局は、青葉区役所区政推進課が行う。
- (2) 事務局は、会議の議事進行及び議事録の作成、並びに必要な資料の作成を行う。

### 9 会議

委員会の会議は、委員個人のプライバシーを保護し、自由な議論を担保するため、原則として公開しないものとする。

### 10 議事録

議事録は、常に公開するものとする。ただし、発番者名は公開しないものとする。

### 11 その他

この規約に定めることのほか、委員会の運営に関し必要なことが生じたときは、委員会において協議し、確認事項として本規約に加えるものとする。

### 12 施行日

この規約は、平成8年9月5日から実施する。

## 資料5

- (2) 委員会における検討
- ① 意見交換・情報提供・広報の方法に関する検討  
取組の各段階において、住民との意見交換の方法・テーマ、提供する情報、広報の方法などについて検討するとともに、横浜市が方針を決定するまでの住

民参加の進め方についても議論した。

② 複数の道路計画素案に関する比較検討

平成八年度は、委員会が道路計画素案の比較検討を行うにあたり、その前段階の作業として、横浜市作成の「たたき台案」の検証、恩元線を整備する案・しない案のメリット・デメリットの検討を行い、この議論の結果をブロック別懇談会の資料とした。

平成九年度に入り、平成八年度の検討結果やブロック別懇談会で出された意見なども踏まえ、恩元線の未整備区間を「恩田・すみよし台地区」、「鉄地区」、「元石川地区」の三分けて道路計画素案の比較検討を行い、各地区において「整備しない案」を含めた複数の素案と、整備する場合の三つの断面構成案（幅員及び車線数）が委員会でもとまった。素案の比較検討・絞り込みに先立ち、住民参加の場である「ワークショップ」でも議論を行うとともに、環境に関する調査（交通量、大気、騒音、振動、動植物、社会経済的影響）も実施した。

③ 住民意見の集約方法に関する検討

恩元線の道路計画に対する住民意見の集約方法を、実現の可能性、調査の信頼性などを考慮し検討した結果、青葉区民を対象としたアンケート方式による調査と、ブロック別懇

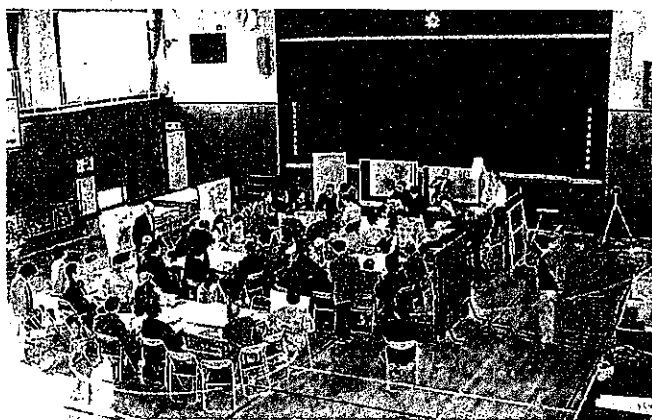
談会による住民への説明を行うこととした。

(3) 住民との意見交換

① 公開学習会（平成九年一月、平成一〇年二月）  
「道路づくりについてもっと学びたい」という意見を受けて、学識経験者（委員会委員）を講師として公開学習会を行った。

② ブロック別懇談会（平成九年三月）  
委員会で検討された恩元線を整備する案・しない案のそれぞれのメリット・デメリットや横浜市が作成した「恩元線道路計画の基本の考え方」などについて意見交換を行った。

③ ワークショップ（平成九年七月）  
横浜市作成の「たたき台案」や委員会で検



ブロック別懇談会（4地区）で道路の必要性について徹底的に議論し、「整備する案、しない案」それぞれのメリット・デメリットについて検討した=平成9年3月

資料6-1

討中の案を紹介し、当日の参加者から提案されたルート案を含めて意見交換を行った。  
（資料6）



ワークショップで恩田元石川線の複数案（整備しない案を含む）の検討が行われた=平成9年7月

資料6-2

3 横浜市による複数案の提案から方針決定まで

〔第三期・平成一〇年度、平成一一年度〕

(1) 複数案に対する様々な意見の把握

① 複数案の提案と環境調査結果の公表

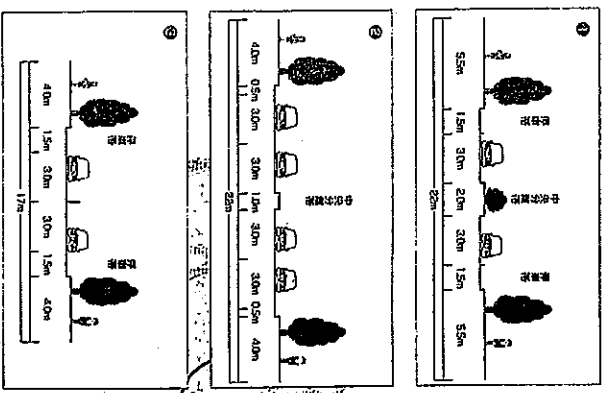
〔平成一〇年六月〕

委員会の絞り込んだ複数の道路計画素案をもとに、横浜市が「整備しない案」を含む道路計画の複数案を作成し、環境調査の結果と

# 複数案を提案します。

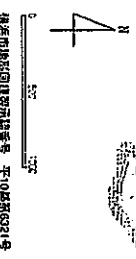
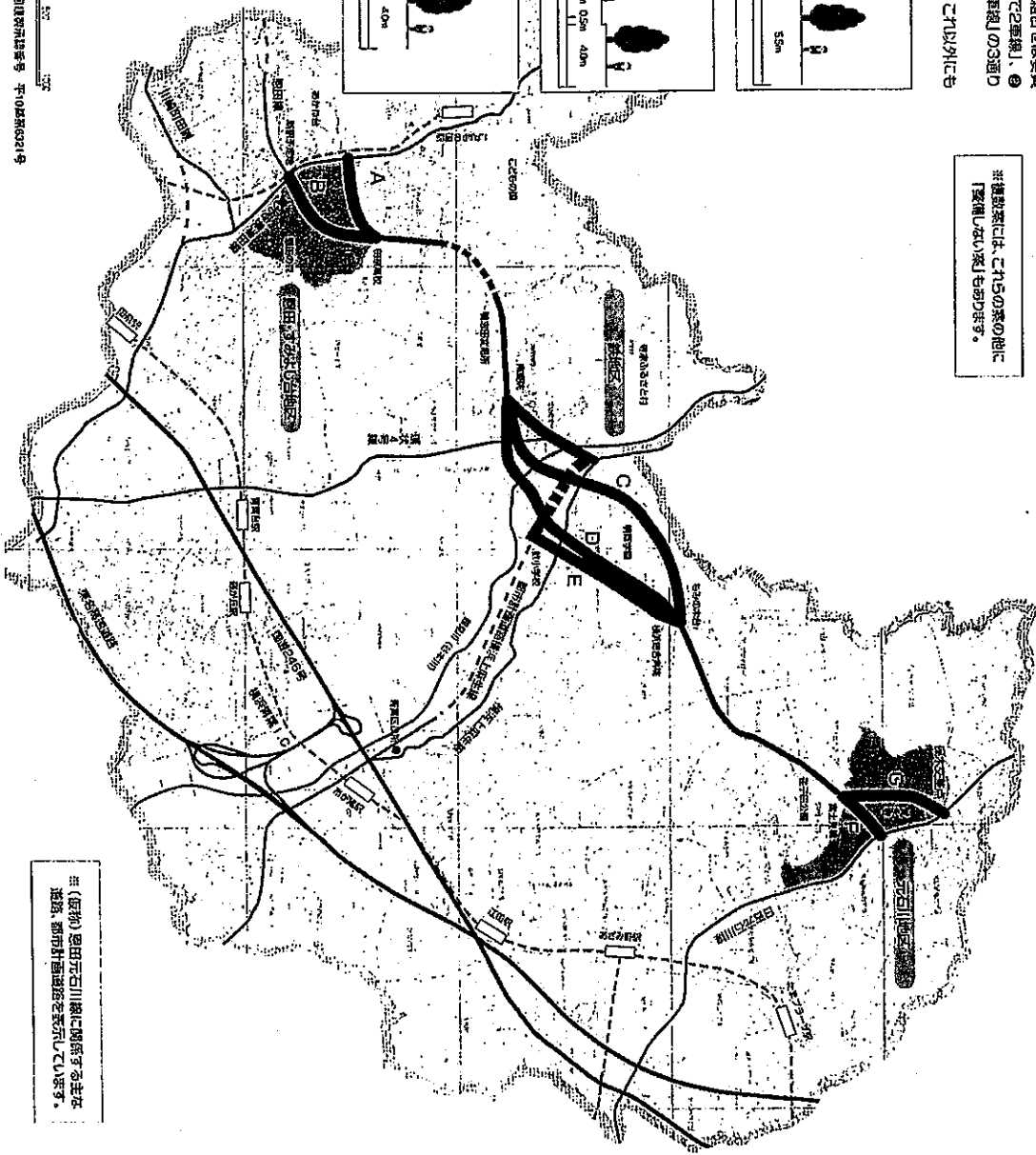
## 幅員・車線数の複数案

(仮称) 思田元石川線の幅員と車線数の組合せは委員会での特約の結果、以下の●「幅員22mで2車線」、◎「幅員22mで4車線」、③「幅員17mで2車線」の3通りの案を複数案として取り扱いました。  
なお、下の図は参考として示しており、これ以外にもさまざまなバリエーションが考えられます。



梓井市は(仮称) 思田元石川線と湖川町の複数案を提案します。これらの案は、これまでの取組のなかでみなさんと重ねてきた議論の内容をまとめ、「整備しない案」も含めていきます。  
複数案の特約は、主に(仮称) 思田元石川線の延長約7kmのうち、整備されていない区間の約4kmの部分について行い、「思田・すみよし台地区」「鉄地区」「元石川地区」の3つの地区ごとに整備されました。

※複数案には、これらの案の他に「整備しない案」もあります。



※(仮称) 思田元石川線に隣接する主な道路、都市計画道路を示しています。

## ルートAの複数案

### ① 思田・すみよし台地区

(仮称) 思田元石川線の起点となる真光寺長津田駅から、田茶枝校舎を経て鶴田家産稲ままでの区間  
 A案：思田の北側を通る  
 真光寺長津田駅から思田の北側を通り、田茶枝校舎前につなぐ  
 B案：おかね台の思田線と田茶枝校舎の道路をつなぐ  
 おかね台の思田線(都市計画道路)から思田の案の中を通り、田茶枝校舎前につなぐ。

### ② 鉄地区

鶴田町の南陸院付近からおまの木台までの区間  
 C案：桐蔭学園の北側を通る  
 鶴田町から環状4号線、谷本川、津屋上児童園と交差し、桐蔭学園の北側を通っておまの木台につなぐ。  
 D案：桐蔭学園の南側を通る  
 鶴田町から環状4号線、谷本川、津屋上児童園と交差し、陸小中学校付近、桐蔭学園の南側を通っておまの木台につなぐ。  
 E案：環状4号線、都市計画道路津屋上児童園を利用し、クランク状に曲げる  
 鶴田町から環状4号線、都市計画道路津屋上児童園を利用し、陸小中学校付近から桐蔭学園南側の環状の道路を利用しておまの木台につなぐ。

### ③ 元石川地区

存子組公園付近から、(仮称) 思田元石川線の終点となる日吉元石川線までの区間  
 F案：存子田からまっすぐ日吉元石川線まで直線道路をつなぐ  
 富士見橋で行き止まりになっている道路をまっすぐ延伸して日吉元石川線につなぐ。  
 G案：厚木の交差点付近につなぐ  
 富士見橋から厚木寺西側を通り、厚木で日吉元石川線につなぐ。

# これまでの道路計画に関する議論の内容を一覧表にまとめました。

委員会では、これまでの取組の中で出されたすべての意見を踏まえて、これまでの取組の中で示された、道路計画に対する皆さんの期待や懸念、具体的な指摘等を考慮し、道路計画を広く話し合いました。そして、引き続き、委員会が検討した種々の意見を整理していただくために、委員会での議論の結果を一覧表にまとめました。

| 車線  | 車線  | メリット   | デメリット  |
|-----|-----|--|--|
| 2車線 | 2車線 | <p>従来の交通状況の変化に対応することができる。</p> <p>オ) ノーゾンスペースとしての機能（日照、延焼遮断など）が17mより高い。</p> <p>イ) 4車線よりも交通量が少なくなるので大気、騒音、振動の影響も小さくなる。</p> <p>ロ) 断面構成（歩道、寄道帯、中央分離帯、右折帯などの設置）の自由度が高い。</p> | <p>4車線よりも交通量が増えるので、他の道路混雑緩和の効果が4車線より劣る。</p> <p>イ) 17mより、緑地を積す面積が大きくなる。</p> <p>ロ) 建設コストが17mより高くなる（用地買収、工事等）</p>   |
| 4車線 | 4車線 | <p>2車線よりも交通量が増えるので大気、騒音、振動の影響も大きくなる。</p> <p>イ) 17mより、緑地を積す面積が大きくなる。</p> <p>ロ) ノーゾンスペースとしての機能（日照、延焼遮断など）が17mより高い。</p> <p>ハ) 車線運用（大型車を中央寄りに運ぶなど）の工夫が可能。</p>              | <p>2車線よりも交通量が増えるので、他の道路混雑緩和の効果が4車線より劣る。</p> <p>イ) 17mより、緑地を積す面積が大きくなる。</p> <p>ロ) ノーゾンスペースとしての機能（日照、延焼遮断など）の効果が4車線より劣る。</p> <p>ハ) 車線運用（歩道、寄道帯、中央分離帯、右折帯などの設置）の自由度が高い。</p> |
| 17m | 2車線 | <p>4車線よりも交通量が少ないので大気、騒音、振動の影響も小さくなる。</p> <p>イ) 建設コストが22mより低くなる。（用地買収、工事など）</p> <p>ロ) 既存住宅の移転などの影響が少ない。</p>   | <p>4車線よりも交通量が増えるので、他の道路混雑緩和の効果が4車線より劣る。</p> <p>イ) ノーゾンスペースとしての機能（日照、延焼遮断など）が22mより劣る。</p> <p>ロ) 断面構成（歩道、寄道帯、中央分離帯、右折帯などの設置）の自由度が低い。</p>                                   |

| 凡例               |
|------------------|
| 交) 交通問題全般        |
| 道) 道路体系          |
| 安) 安全性           |
| オ) ノーゾンスペース・防災機能 |
| イ) 環境への影響        |
| ロ) 自然            |
| ハ) 土地利用・まちづくり    |
| 整) 道路整備          |

# これまでの議論の概要

※凡例については、裏面をご参照ください。

| 種別        | 種別 | メリット   | デメリット  |
|-----------|----|--|--|
| 全線        | 全線 | <p>従来の交通状況の変化に対応できる。</p> <p>安) 道路を整備することで車が通行しやすくなり安全性が高まる。</p> <p>オ) 災害時の緊急車両や避難のための交通網が完成する。</p> <p>イ) 相対する歩道、ノーゾンスペースとして活用できる。</p> <p>ロ) 災害時の避難を促進する効果がある。</p> <p>ハ) 土地利用の確保に役立つ可能性がある。</p> <p>ニ) 青葉区の地域の一体性、地産地消の促進・交流が期待できる。</p> <p>ホ) 土地区画整理事業で既存部分を整備した整備が図られる。</p> | <p>他の地域から通過交通が入り込む。</p> <p>安) 交通量が物えることで安全性が心配である。</p> <p>イ) 現在残っている自然、緑地への影響が大きい。</p> <p>ロ) 大気・騒音・振動など、環境への影響がある。</p> <p>ハ) 既存住宅の移転などの影響がある。</p> <p>ニ) ロードサイド部の交通量の増加の可能性が出ると見られる。</p> <p>ホ) 現在ある住環境への影響がある。</p>    |
| 豊田・すくし台地区 | A  | <p>あかね台の方へ道路がつかないで通過交通が入り込まない。</p> <p>イ) 豊田方面からのアクセスがよくなる。</p> <p>ロ) 豊田の集を分散しないので、まとまった緑を残すことができる。</p> <p>ハ) 農地をより多く残すことができる。</p> <p>ニ) あかね台の方へ道路がつかないので、利便性がよくなる。</p> <p>ホ) 住宅地内の通過交通が減少する。</p>   | <p>あかね台の方へ道路がつかないので、通過交通を妨げられる。</p> <p>イ) 豊田の集を分散するので、まとまった緑を残すことができない。</p> <p>ロ) 多少、農地を残す必要がある。</p>   |
| 鉄地区       | C  | <p>交通距離の近くを通らないので、現況性が保たれる。</p> <p>イ) 農地が分散されない。</p>   | <p>通過交通を妨げ進む可能性がある。</p> <p>イ) 緑地を積す面積がもっとも大きい。</p> <p>ロ) 現況があるルートではないので、新たに土地の収容を行う部分が多い。</p> <p>ハ) 現在ある住環境への影響がある。</p> <p>ニ) 開発地域の北東部部分の地形は起伏が大きいので、道路断面の確保が必要である。</p> <p>ホ) 通過交通を呼び込む可能性がある。</p>                   |
| 元石川地区     | E  | <p>通過交通を押しさえることができる。</p> <p>イ) 緑地、農地を積す面積がもっとも少ない。</p> <p>ロ) 現在ある住環境への影響が少ない。</p> <p>ハ) 平野部の交通量の増加が抑制される。</p> <p>ニ) 川筋方面へのアクセスがよくなる。</p>   | <p>川筋方面へのアクセスがよくなる。</p> <p>イ) 緑地を積す面積が大きい。</p> <p>ロ) 道路を整備しないので、危険を箇所が整備されない。</p> <p>ハ) 災害時の緊急車両や避難のための交通網の完成が図れない。</p> <p>ニ) 災害時の避難を促進する効果が期待できない。</p> <p>ホ) 新たな土地利用が図れない。</p> <p>ニ) 土地区画整理事業で既存部分を整備した整備が図られる。</p> |
| 全線        | 整  | <p>他の地域から通過交通が入り込まない。</p> <p>安) 交通量が物えるので安全性が高くなる。</p> <p>オ) 大気・騒音・振動など、環境への影響がない。</p> <p>イ) 現在ある住環境への影響がない。</p> <p>ロ) 既存住宅の移転などの影響がない。</p> <p>ハ) 緑地などの他の事業を行ってほしい。</p>  | <p>他の地域から通過交通が入り込む。</p> <p>安) 交通量が物えることで安全性が心配である。</p> <p>イ) 現在残っている自然、緑地への影響が大きい。</p> <p>ロ) 大気・騒音・振動など、環境への影響がある。</p> <p>ハ) 既存住宅の移転などの影響がある。</p> <p>ニ) ロードサイド部の交通量の増加の可能性が出ると見られる。</p> <p>ホ) 現在ある住環境への影響がある。</p>    |

あわせて公表した。また、この複数案を説明するブロック別懇談会を開催し、今後の進め方なども含めて意見交換を行った。(資料7・8)

② 青葉区一万世帯アンケート(恩元線に関する意見調査)〔平成一〇年九月〕

これまでの意見交換会などでは、「現状維持」をはじめとした反対的な意見が多く、整備することに對する賛成の発言があまり聞こ

えて来なかった。横浜市としては「青葉区における地域の骨格的道路である恩元線に對して、果たして区民全体の意見はどうか?会場に来ていない人達や住民参加の取組に参加されていない人達は、この道路を一体どう考えているのか?」という思いがあり、サイレント・マジヨリテイも拾い上げながら区民全体の意見を把握するため、青葉区一万世帯アンケートを実施した。区内約九万八千世帯

「(仮称)恩田元石川線に関する意見調査結果(抜粋)」

調査実施期間：平成10年8月26日に調査票を郵送、10月2日到着分までを集計。  
対象：青葉区内99,244世帯(住民基本台帳、平成10年7月1日現在)から10,000世帯を無作為抽出(全世帯の約10%)し、調査票を郵送。最終対象は、9,950世帯(宛先不明による返送60通)  
回収率：26.9%(回答2,675通)

問5 (仮称)恩田元石川線の必要性  
「必要だと思う人」と「どちらかと言うと必要だと思う人」を合わせると、52.6%  
「必要ではない人」と「どちらかと言うと必要ではない人」を合わせると、26.9%

| 選択肢            | 割合     |
|----------------|--------|
| 必要だと思う         | 28.0%  |
| どちらかと言うと必要だと思う | 24.6%  |
| 必要ではない         | 14.8%  |
| わからない          | 19.1%  |
| 回答なし           | 1.4%   |
| 合計             | 100.0% |

必要だと思う人の合計……………52.6%  
必要ではないと思う人の合計…26.9%

問7,9,11 各地区における未整備部分のルート案の選択

| 恩田・すみよし台地区                 |        | 鉄地区                                    |        | 元石川地区                          |        |
|----------------------------|--------|--|--------|--------------------------------|--------|
| 恩田の森の北側を通る案(A案)            | 13.8%  | 南陸学園の北側を通る案(C案)                        | 14.6%  | 庄子田からまっすぐ日吉元石川筋まで最短距離でつなぐ案(F案) | 34.5%  |
| あかね台の恩田線と田奈高校前の道路をつなぐ案(B案) | 32.4%  | 南陸学園の南側を通る案(D案)                        | 31.0%  | 栗木の交差点付近につなぐ案(G案)              | 12.0%  |
|                            |        | 環状4号線、都市計画道路路環浜上麻生線を利用し、クランク状に曲げる案(E案) | 7.0%   |                                |        |
| 整備しない案                     | 15.6%  | 整備しない案                                 | 14.3%  | 整備しない案                         | 14.8%  |
| わからない                      | 20.2%  | わからない                                  | 17.6%  | わからない                          | 20.3%  |
| 回答なし                       | 18.0%  | 回答なし                                   | 15.5%  | 回答なし                           | 18.5%  |
| 合計                         | 100.0% | 合計                                     | 100.0% | 合計                             | 100.0% |

問13 幅員と車線数の組合せ

|           |        |
|-----------|--------|
| 幅員22mで2車線 | 35.4%  |
| 幅員22mで4車線 | 41.6%  |
| 幅員17mで2車線 | 12.7%  |
| その他       | 3.2%   |
| わからない     | 2.4%   |
| 回答なし      | 4.8%   |
| 合計        | 100.0% |

資料9 1万世帯アンケートの結果

③ 恩元線に関する研究会  
〔平成一〇年一〇月〜平成一一年一月〕  
恩元線道路計画及び横浜市が行ってきた取組の評価について、専門的視点から検討するために、学識経験者(二名)による恩元線に関する研究会(以下、「研究会」という)を設置した。

この研究会での議論を経て、平成一一年六月には研究会から横浜市に道路計画及び中間段階における取組の評価に関する第一次報告書が提出され、平成一一年一月には横浜市の最終方針決定までの全プロセスについて総合評価に関する最終報告書が提出された。

最終報告書の内容としては、これまでの取組における住民の範囲、情報提供、参加の機会、住民参加の道路づくり委員会、住民意見の反映と回答の仕方や取組全体について課題



● (仮称) 恩田元石川線に関する研究会について

1 研究会委員名簿

|     |          |                 |
|-----|----------|-----------------|
| 委員長 | 小島 林 重 敬 | 横浜国立大学工学部教授     |
| 委員  | 麻生 文 雄   | 横浜農業協同組合協議会会長   |
| 委員  | 磯部 力 泉   | 東京都立大学法学部教授     |
| 委員  | 大蔵 威 子   | 横浜国立大学工学部教授     |
| 委員  | 太田 陽 子   | 横浜国立大学名誉教授      |
| 委員  | 藤原 史 郎   | 横浜商工会議所専務理事     |
| 委員  | 藤原 勝 美   | 神奈川大学名誉教授       |
| 委員  | 藤原 修 修   | 東京大学大学院工学系研究科教授 |
| 委員  | 昌子 住 江   | 関東学院大学工学部教授     |
| 委員  | 原 科 幸 彦  | 東京工業大学大学院教授     |
| 委員  | 藤 野 次 雄  | 横浜市立大学商学部教授     |

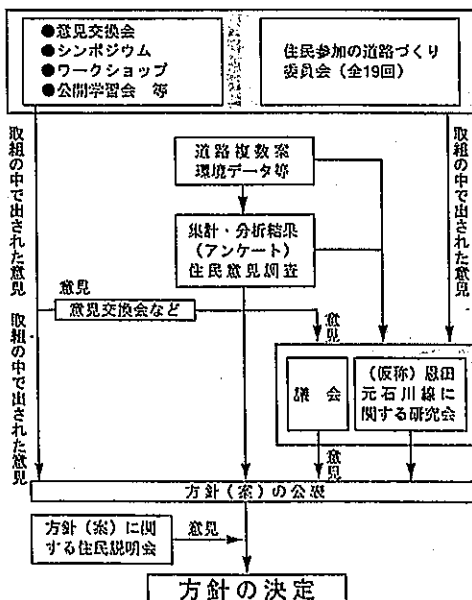
(平成11年11月現在 順不同・敬称略)

2 検討経緯

|                         |  |
|-------------------------|--|
| 第1回研究会<br>(平成10年10月8日)  | ○設置要項(案)について<br>○「住民参加の道路づくり」に対する評価について<br>○今後の進め方について |
| 第2回研究会<br>(平成10年11月30日) | ○住民意見調査の結果について<br>○(仮称) 恩田元石川線道路計画について                 |
| 第3回研究会<br>(平成11年1月29日)  | ○(仮称) 恩田元石川線道路計画について<br>○「住民参加の道路づくり」に対する評価について        |
| 第4回研究会<br>(平成11年3月16日)  | ○今後の進め方及び研究会報告書について<br>○(仮称) 恩田元石川線道路計画について            |
| 第5回研究会<br>(平成11年4月21日)  | ○(仮称) 恩田元石川線道路計画について<br>○今後の進め方と研究会報告書について             |
| 第6回研究会<br>(平成11年5月27日)  | ○(仮称) 恩田元石川線道路計画について<br>○研究会第一次報告書(案)について              |
| 第7回研究会<br>(平成11年10月25日) | ○「住民参加の道路づくり」に対する総合評価について                              |
| 第8回研究会<br>(平成11年11月18日) | ○「(仮称) 恩田元石川線に関する研究会」最終報告書(案)について                      |

資料10

恩田元石川線「住民参加の道路づくり」  
方針決定プロセス



資料12

も含めて評価され、あわせて今後の公共施設の計画に対する住民参加についての議論も取りまとめられている(資料10)。

(2) 方針案の公表及び住民への説明  
〔平成一二年七月〕

取組で出された住民意見、委員会の意見、住民意見調査の結果、議会の意見、研究会の第一次報告書の内容などを踏まえ、計画の妥当性や実現の可能性を総合的に勘案した上で方針案として取りまとめ、公表した。この方針案については、青葉区内全戸の約一〇万戸に配布するとともに住民への説明も行った。

(3) 最終方針の決定〔平成一二年一月〕

これまでの取組の経緯や方針案に関する説明会で出された意見などを参考に、総合的な観点から最終方針を作成した。その主な内容は次の通りである。

- ・ 恩元線の道路計画(ルート、幅員、車線数)
- ・ 方針案に関する説明会などで出された住民意見の反映
- ・ 今後の進め方(都市計画決定までの進め方、事業化について)

(資料11)

五 取組の特徴(資料12)

取組における主な特徴は、次のようなことである。

- ・ 複数の地域にまたがる地域骨格道路を対象として、区民全体の住民参加を行ったこと。
- ・ 構想段階から住民に情報を提供し、意見交換を行ったこと。
- ・ 整備しない案も含めた複数案の検討の場を設け、様々な意見を持った人が一つの場で議論したこと。
- ・ 複数の道路計画素案の比較検討や意見集約方法の検討を行う機関として、住民を主体とする「委員会」が設置されたこと。
- ・ 恩元線の必要性や道路計画について、専門的視点からの検討や「住民参加の道路づくり」の進め方に対する評価を行う第三者機関として

# 【(仮称)恩田元石川線に関する方針の概要】

「(仮称)恩田元石川線に関する方針」は、これまでの取組の経緯や平成11年7月に公表した方針(案)に関する説明会で出された意見などを参考に、総合的な観点から作成しました。  
概要は以下のとおりです。

## 道路道路計画

(1) ルート及び断面構成については、方針(案)のとおりとします。

|                      |            |                             |
|----------------------|------------|-----------------------------|
| ル ー ト                | 恩田・すみよし台地区 | あかね台の恩田線と田奈高校前の道路をつなぐルート    |
|                      | 鉄地区        | 稻庭学園の南側を通るルート               |
|                      | 元石川地区      | 荻子田からまっすぐ日吉元石川線まで最短距離で結ぶルート |
| 断面構成 幅員：2.2m 車線数：2車線 |            |                             |

(2) 方針(案)に関する説明会などで出された住民意見を参考に、新たに、次の項目を取り入れます。

- ① こどもの園や寺家ふるさと村等の周辺地域資源との連携も配慮した歩行者系空間の確保
- ② 整備済み区間の再整備(右折歩道の設置、歩道部分の拡幅等)
- ③ 鉄地区における鶴見川沿いの自然環境への配慮 等

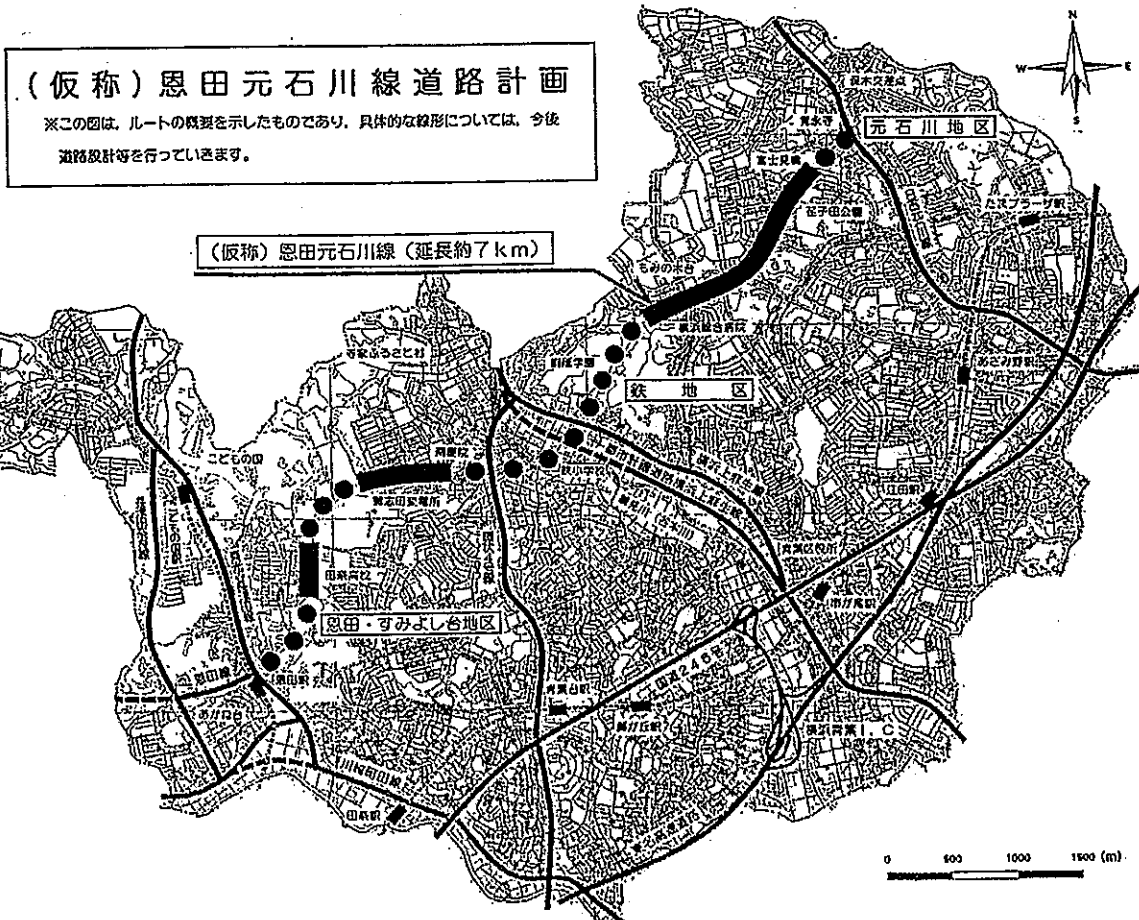
## 2 整備の進め方

(1) 都市計画決定までの進め方

- 平成12年度から、都市計画決定に向けた準備作業を進めていきます。
- 地域の要望も踏まえながら、「(通称)恩田の森地区の自然環境」と「それぞれの地域における沿道環境に配慮した歩行者系空間」について、調査を行っていきます。

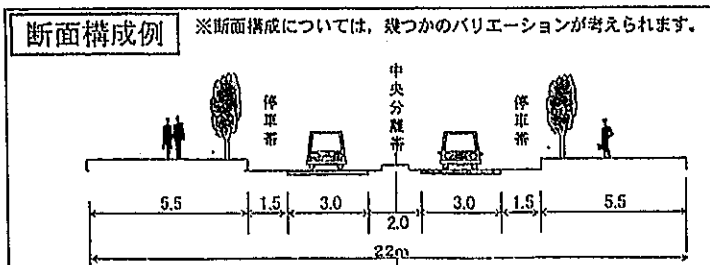
(2) 事業化について

- 事業の必要性が高い地区から整備するなど、優先度を考慮していくとともに、事業手法について検討を進めます。



**(仮称)恩田元石川線道路計画**  
※この図は、ルートの概要を示したものであり、具体的な線形については、今後道路設計等を行っていきます。

(仮称)恩田元石川線(延長約7km)



|                       |       |
|-----------------------|-------|
| 凡 例【(仮称)恩田元石川線】       |       |
| 整備済み区間(約3km)          | ■     |
| 未整備区間における方針のルート(約4km) | ●●●●● |

横浜市地形図複製承認番号 平11都第6429号

取組に関する情報提供について

- 1 青葉区内全戸に配布
  - ・広報よこはま青葉区版  
「住民参加の道路づくり」取組の紹介（平成4年11月）  
「住民参加の道路づくり アンケート集計結果」（平成5年4月）  
「どうつくる？（仮称）恩田元石川線」（平成7年9月）  
「複数ルート案が決定」（平成10年8月）  
「市の最終方針決まる」（平成11年12月予定）  
・（仮称）恩田元石川線に関する方針（案）（平成11年7月）
- 2 市役所や青葉区役所で閲覧
  - ・「住民参加の道路づくり」資料NO. 1～7
  - ・「地域の道路づくり」座談会のビデオ（東急CATVで平成6年11月に放映）
  - ・「住民参加の道路づくり委員会」の資料及び議事録
  - ・「住民参加の道路づくり」報告書～平成4年度から平成9年度までの取組～
  - ・「（仮称）恩田元石川線に関する研究会」の資料及び議事録
- 3 パンフレット
  - ・おんもと通信
  - ・「これからどうする？おんもとせん」（平成10年9月の住民意見調査時に同封）
- 4 ホームページ
 

青葉区のホームページに（仮称）恩田元石川線のページを平成10年9月から開設し、以下の情報を提供しています。なお、ホームページの更新は、取組に関する新たな情報を公表するたびにを行っています。

  - ・取組の経緯と道路計画の基本的考え方
  - ・複数案、環境調査結果
  - ・これまでの議論の内容
  - ・住民意見調査の結果
  - ・横浜市の方針（案）
  - ・横浜市の方針（予定）
- 5 その他
  - ・取組の節目ごとに報道機関等へ発表しました。
  - ・意見交換会等の開催案内チラシを、区役所、地区センター、駅などの公共施設に置きました。取組参加者にはダイレクトメールで送付しました。
  - ・要望のあった団体に対しては、個別に説明しました。

資料13



資料14-1

「研究会」が設置されたこと。

新聞などのマスメディアや地域メディアに対し、積極的に情報を提供したこと（資料13・14）。

## 六 おわりに

今回の取組における重要な役割を果たした一つの機関である「研究会」が、今回の取組について次のような評価をまとめている。

◇今回の取組…全体としては画期的なものとして評価できると考える。また、初めての取組

で時間がかかったことはやむを得ないが、それぞれの段階における目標をより明確にすべきだったと考える。

◇今後の方向…住民参加の方法は、施設の性格、整備の緊急性や地域の状況などによっても変わってくると言える。今回行った「住民参加の道路づくり」についてはモデルケースであったが、その中で実施してきた様々な取組の中には他の機会でも取り入れることができると思われるものが少なからずあった。地域の

道路など、公共施設の計画を検討するに際し、より地域にふさわしい計画案を策定するために、構想段階からの住民参加の方法として活用できるものは積極的に活かし、横浜市として実績を積み上げていくことを望みたい。

現在、横浜市では平成一二年一二月に策定した「（仮称）恩田元石川線に関する方針」に基づき、都市計画決定に向けた道路設計等の作業を進めている（資料15）。

