

平成 19 年 5 月 28 日

横浜商工会議所

会頭 上野 孝 様

横浜市長 中 田 宏

平成 19 年度横浜市政に関する要望について（回答）

さきにご要望（平成 18 年 9 月）のありましたことについて、次のとおりお答えします。

< 重点要望事項 >

1 市内中小・小規模事業者の経営力の強化

大企業に比べて人材、資金、ネットワークが相対的に脆弱な中小・小規模事業者は、経営・業務の中核を担う人材の確保が困難であること、人件費を中心としたコストの削減に限界があることなどから、景気回復の恩恵を十分受けているとは言えません。また、経営環境が大きく変わるなか、中小・小規模事業者が今後の経営戦略を立案し、新たな事業に挑戦するだけの余裕はないと思われます。

これまで中小・小規模事業者の経営・技術・資金を支援してきた政府セクターの改革が進み、その役割が縮小されようとしています。三位一体改革に伴う補助金の統合、政府系金融機関改革に伴う公的融資枠の縮小など、小さな政府というスローガンのもと、中小・小規模事業者に対する支援額も例外なく削減される可能性があります。

今後は、中小・小規模事業者が、様々な経営課題を解決するための情報、人材、資金を継続的に確保できるよう、これまで展開してきた中小・小規模事業者向け施策を、景気回復という理由のみで削減することのないよう、持続的に展開していただきたい。

( 1 ) 次世代経営に対するアドバイス・コンサルティング機能の強化

知的財産経営、戦略的アウトソーシング、資産経営（アセットソリューション）

ン) CSR(社会的責任)など、変化する経営環境に応じた先進的なマネジメントスタイルの必要性が高まっています。しかしながら中小企業の場合は、これらのマネジメントを簡単に導入するだけの情報や体力が不足していると考えられます。このため、中小・小規模事業者に対し、今後の経営戦略について情報を提供するだけでなく、戦略実現に向けた実務面のコンサルティングを充実させる必要性が高まるものと思われまます。

このような観点から、平成18年4月から当所8支部を窓口として実施している「市内支援機関とのネットワーク相談事業」への更なるご協力をお願いするとともに、既に、横浜産業振興公社などで実施している各種事業(サポートデスク、経営セミナー、オンライン相談)との有機的な連携を図るために、横浜市としてリーダーシップを発揮していただきたい。

#### 【回答】

平成18年度には、公民連携の知財支援組織である「株式会社知財マネジメント支援機構」を設立し、中小企業の知的財産経営への支援を開始しました。また、社会や地域を意識して障害者雇用、子育て支援、環境配慮など、地域貢献の視点をもって事業活動に取り組む企業の成長・発展を支援する「横浜型地域貢献企業支援事業」を平成19年度から始めることにしています。

今後、貴会議所をはじめとする市内経済団体や株式会社知財マネジメント機構、財団法人横浜企業経営支援財団(前横浜産業振興公社)専門性のある民間支援機関とのネットワークを構築し、中小企業の経営支援を進めていきます。

#### (2) 産学官の連携による良質な人材の供給

少子高齢化、景気回復に伴う大企業の採用増等から、中小・小規模事業者においては量、質ともに人材の不足感が強くなっています。特に新卒大卒の有効求人倍率がバブル期並みに上昇するなど、景気改善の裏で中小企業の採用環境が厳しさを増しています。

中小・小規模事業者が良質な人材を確保するためには、事業者自らの自助努力だけでは限界があります。横浜市では、就業体験(インターンシップ)事業や「IT産業人材マッチング事業」など人材供給に関する各種施策を展開しているところですが、急拡大する雇用不足に対応するため、大企業OBの活用、女性や外国人労働者を含めた人材活用の可能性等を早急に検討していただき、中小・小規模事業者を中心に広がる雇用不足感解消に向け即効性のある施策を直ちに講じてもらいたい。

## 【回答】

中小企業の人材育成の推進にあたり、市内大学との連携に関する具体的なご要望等がありましたらお寄せください。大学・都市パートナーシップ協議会のネットワークを活用し、市内大学及び市内の関係セクションに情報を提供するなど、産学官が連携して取り組むことができるよう、コーディネイターとして支援していきます。

横浜市工業会連合会等と連携し、中小製造業の求人ニーズに合わせたマッチングを行う取組を進めていきます。

ものづくりの担い手となる若い人材を確保するため、企業と高校等の就職担当者との情報交換会を開催していきます。

平成 18 年 12 月に策定した「横浜市雇用創出促進プラン」に基づき、経済界やNPO等の関係機関と協働しながら、全市的な雇用・就業施策を推進していきます。この中で、若年者・女性就業マッチング事業や、「団塊の世代」向けの雇用・就業情報を提供するワンストップセンターの設置を行うなど、市民雇用の増大と多様な就業機会の確保を図っていきます。

### (3) 改革移行期を支える地域金融機能の維持・強化

平成 20 (2008) 年度に実施される政府系金融改革では、政策金融機関の機能が見直され、民間金融機関が対応可能な領域を中心に、順次撤退、移行が進む予定です。しかしながら、政府系金融機関から機能を引き継いだ民間金融機関が、企業の格付けや直近の業績を基準に選別融資を進めるとすれば、中小・小規模事業者に安定した資金が行き届かなくなる懸念があります。

政府資金から民間資金への移行期であっても、経営を直接下支えしてきた政策融資が突然縮小することは、中小企業の経営に深刻な影響を与えかねません。安定的な地域金融を維持していくという観点から、自治体制度融資に対する自治体支援枠の拡大、信用保証協会保証付の借入枠の拡大など、市内の中小企業の安定経営を支える資金的枠組みをさらに充実する一方で、制度自体が市内企業に十分認知されるよう、施策や制度のPRを徹底されたい。

## 【回答】

信用保証協会の保証枠については、中小企業信用保険法に定められているもので、本市中小企業融資制度はその枠を活用し、中小企業者の様々な資金需要に対応した制度として運用しています。本市中小企業融資制度の融資枠につい

ては金融環境や景況を勘案のうえ、中小企業者に十分な資金が供給されるよう検討し、決定しています。

また、融資制度に加え、証券化手法を活用し、市内中小企業に多様な資金調達手法を提供する横浜型債券市場を推進しています。

中小企業金融制度のPRについては、取扱金融機関に対して、全体説明会のほか個別に説明会を開催し、積極的な取扱を要請しています。あわせて、商工団体等への説明会の随時開催や、関係機関紙への掲載など周知を図っています。

今後も中小企業の方に利用していただけるようPRに努めていきます。

#### (4) 市内企業に配慮した事業発注の工夫

横浜市における事業や行政サービスの実施にあたっては、できるだけ市内で蓄積された資源を最大限に活用して欲しいというニーズは、当該事業やサービスが主に市内企業の税金によって賄われている以上、市内企業共通のニーズです。

既に公共事業における市内企業への優先発注については、横浜市として十分配慮していただいているところですが、今後は、公共事業の予定価格の事前公表廃止など、低価格による入札成立を未然に防ぎ、中小・小規模事業者を中心とする市内業者が適切に公共事業を受注できるよう必要な制度的処置を講じていただきたい。

また、横浜市、神奈川県ともに、企業誘致に対して積極的なインセンティブ施策を推進されており（神奈川県産業集積促進方策：インベスト神奈川、横浜市企業立地促進条例、国際物流特区・京浜臨海部再生特区など）、実際、日産本社の横浜回帰が決定し、関連業種がみなとみらい21に立地を決定するなど、その成果は表れつつあります。今後、企業誘致による市内の経済波及効果を高めるために、誘致企業と市内企業との連携、生産・物流・調達における市内企業の位置づけ等への働きかけを引き続き積極的に行っていただき、市内企業への受注にも配慮した施策を講じられたい。

#### 【回答】

一部工種やランクに見られる過度な競争性の是正については、履行保証の付保率のアップ、低入札価格調査制度における失格基準の導入など、適宜運用の改正を行い対応してきましたが、引き続き、入札状況を注意深く検証していきたいと考えます。

市内企業への優先発注については、競争性が確保される限り、市内企業が出

来る工事は市内企業に発注することを念頭においており、こちらについても引き続き促進していきます。

国内外の成長企業や地元企業を対象に企業立地促進条例を活用した誘致や立地を積極的に働きかけることにより、地域の雇用増や市内企業の事業機会の拡大を図り、地域経済の基盤強化を促進したいと考えています。そこで、認定企業に対しては、建設及び事業活動に際し、本市の建設業やサービス業等をできるだけ活用すること、及び市内企業からの問い合わせに対応する専用窓口を設置することを記載した依頼文を直接お渡ししています。

さらに、条例申請前の調整段階でも、市内の建設関係企業のリストを提供するなど、市内企業の受注拡大に向けた働きかけを実施しています。

#### (5) 高齢化に対応した経営サポートの充実

高齢化が急速に進むなか、市内企業の後継者不足は深刻です。横浜市が実施したアンケートによると、市内企業では団塊世代の定年問題が深刻であり、製造業を中心に全体の4割の企業が技術・ノウハウの流出、指導者の不足など、企業活動に何らかの影響があると認識しています。

市内企業の場合、人材そのものが経営資源であるため、後継者の育成・確保は急務です。これまで横浜経済を支えてきた職人・熟練工の育成・要請と技術移転を積極的に推進しつつ、後継者不在企業の買取を対象とした助成制度の創設、高齢企業の売買市場創設などについて、これまで以上に施策を充実されたい。

#### 【回答】

本市でも、経済活性化を支える人材そのものを重要な経営資源としてとらえており、市内中小企業の競争力強化のため、産業人材の育成・活用プログラムの構築に取り組んでいます。また、手づくり、手仕事を主とした技能職者の振興のため、技能功労者や優秀技能者の表彰事業をはじめ、横浜マイスター事業などにより、後継者育成や社会的評価の向上などを図っています。

横浜市工業会連合会等と連携し、熟練技術者を中心とした中小製造業の求人ニーズに合わせたマッチングを行う取組を進めています。

また、技術人材の育成を支援するため、本市が指定する民間等の研修機関で実施する技術実技研修を受講する場合の受講料の一部助成を行います。

なお、商店街においては、商店主の高齢化が進んでおり、後継者の確保が重要な課題となっていますので、これに対応するため、平成17年度から、市井の

名店継承事業を実施し、商店主と事業継承希望者のマッチングを行い、地域に親しまれてきた店舗の継承を支援しています。

## 2 社会潮流やリスクに備えた都市・経営基盤の確立

本格的な高齢化社会の到来、環境資源の制約化といった社会潮流や大規模災害、情報漏洩などのリスクを事前に回避し、発生後の被害を未然に防いでいくことが、今後の経営において重要な課題となります。

当所の平成 19 年度横浜市政・神奈川県政に関する要望アンケート結果によると、危機管理、安全・安心対策への取組、環境・廃棄物処理問題への取組、少子・高齢社会への取組に対する関心度が高く重要性を強く認識しているものの、行政施策に対する満足度は低く、市内企業は今後、中長期的視点から発生する経営リスクへの備えを必要としていることがうかがえます。

については、このような中長期的な社会潮流に対応したリスク回避のための施策を引き続き重点的に講じていただき、市民生活、市内企業に安心感を与えていただきたい。

### (1) 大規模災害に対する危機管理能力の一層の強化

大規模災害の発生に備え、災害発生時の影響を最低限に抑えるために、戦後整備され老朽化が進みつつある都市基盤・社会基盤の更新とあわせ、災害対応力の強化を一元的に図ることが求められます。

については、従来の防災計画、これまでの災害施策のより一層の充実をお願いするとともに、建替・耐震化補助の充実に加え、データベースの多重性確保、情報等のバックアップセンター設立の支援、帰宅困難者の受入地確保（周辺市町村への協力要請）公的の支援にもとづく災害保険の充実など、危機管理対応施策を強化し、市民・市内企業に安心感を与えていただきたい。

#### 【回答】

横浜市防災計画「震災対策編」、「風水害対策編」及び「都市災害対策編」について、今後も引き続き、災害に強い都市づくりと安心できる市民生活の実現に向け、計画の充実を図っていきます。また、帰宅困難者対策は、広域的な課題であり、行政区を越えて対応する必要があることから、首都圏を構成する八都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市）が共同で取り組んでおり、ガソリンスタンドやコンビニエンスストア、フードサービス協会加盟店舗等を徒歩帰宅者の支援拠点（水、トイレ、災害関

連情報の提供)とするため、関係団体・関係企業と協定を締結していきます。本市では、このほかにも帰宅困難者の安全確保と災害関連情報等を提供するための一時宿泊所として、都心部に横浜国際平和会議場、北部に横浜アリーナを指定するとともに、各区は必要に応じて公共施設等を支援拠点及び一時宿泊所として指定することとしています。

建替への補助については、平成16年度からマンションの建替を行う管理組合に対して、設計費や工事費の一部を補助する制度を設け、また、平成18年度から木造住宅の耐震建替工事を実施する際に、住宅金融支援機構と提携する「フラット35」を利用する場合に、利息相当額の一部を補助する制度を設けて、住宅の建替に対する支援を行っています。木造個人住宅の耐震改修工事への補助については、平成18年8月1日から、従来の耐震診断の結果「倒壊の危険あり」と判定された住宅に加えて、新たに「やや危険」と判定された住宅も補助対象に追加するなどの拡充を図っているところです。また、マンションの耐震診断についても平成10年度から、耐震改修については平成13年度から補助制度を実施し、耐震化の促進を図っています。さらに平成18年度から、昭和56年5月以前に建築確認を受けて建築をした原則3階以上、かつ延床面積1,000平方メートル以上の民間建築物で、病院や学校などの災害時に重要な機能を果たす施設及び百貨店やホテルなどの災害時に多数の人に危険が及ぶおそれがある施設の耐震診断や耐震改修工事に要する費用の一部に補助する制度を設け、耐震化の促進を図っています。今後も、補助制度の周知に努めるなどにより、一層の耐震化促進の普及・啓発を図っていきます。

庁内の情報システムに関する災害対策については、各システムの所管課ごとに対策を行っていますが、住民情報等を扱う基幹系システムや、電子市役所関連システムなど、本市全般の業務を処理する基盤的なシステムについては、自家発電設備を備えた免震構造ビルにシステムを設置し、データの二重保管を行うなど、大規模停電や災害時にも通常通り業務が継続できるような体制を整備しています。

## (2) 24時間安全・安心都市の構築

横浜市民の生活の安全、市内企業の業務の安全、市内活動(交通、情報通信、コミュニケーションなど)の安全を確保するため、防犯カメラなど監視機能の充実・徹底、コミュニティ単位での警察機能の強化、食や水の安全ガイドラインの策定などについて、精力的な施策展開を図りたい。

## 【回答】

本市では、市民が安心して暮らせるまちづくりを目指して、すりやひったくりなど市民に身近な犯罪について、地域防犯力の強化により対応することを基本的な考え方としています。今後とも、神奈川県や県警と連携を図りながら、市民の皆様の地域防犯活動を積極的に支援していきます。

商店街が設置する防犯カメラについては、共同施設整備助成事業により支援します。

「横浜市食品衛生監視指導計画」に基づき、大量調理施設、食肉・生食用鮮魚介類取扱い施設など、食中毒事故等が危惧される施設に対しての重点的な監視や、遺伝子組換え食品、アレルギー物質を含む食品の抜き取り検査の実施など、平成19年度も引き続き、食の安全確保に努めていきます。

世界保健機構（WHO）は、飲料水水質ガイドライン第3版の改定の中で、水道版の危害分析・重要管理点（HACCP：Hazard Analysis and Critical Control Point）に相当する水安全計画（WSPs：Water Safety Plans）を策定することの必要性を強く打ち出しています。日本でも厚生労働省の「水道ビジョン」において、水安全計画策定の必要性が謳われており、平成17年に厚生労働省と日本水道協会による研究委員会が発足し、日本版WSPガイドラインの検討に着手しました。そのため、本市水道局と株式会社日立製作所は、水道事業体の実務を反映した水道HACCP手法の確立に向けた共同研究を平成17年度から開始しました。平成18年度は、平成17年度にモデルケースとして評価した浄水場以外の水系についても評価を行いました。本市水道局は、水安全計画の策定にあたり、給水栓において「安全で良質な水（おいしい水）を安定的に供給する」ことを念頭に置き、これを妨げる可能性が考えられる場合には、水質のみならず水量や水圧の確保も対象と考えており、同計画（案）を平成18年度に策定し、実施に向けた試行を平成19年度から行います。また、本市水道局は、策定が義務付けられた水質管理計画において、より高度な安全性を確保するために、水質基準項目をはじめ、独自の検査項目を含めた水質管理を行っています。

### （3）知識情報時代における新たなリスクへの対応支援

個人情報情報の漏洩、知的財産の複製など、IT時代において起こりうるリスクにしっかりと対応しておくことが重要です。しかしながら、中小企業単独では、情報の徹底的な管理や知的財産の複製、ウイルスの進入などに対する防御策等を実行に移すことは難しいものと思われます。このようなITリスクに備え、企業自らが情報の防御・管理を行うために必要な助成制度を充実されたい。



## 【回答】

助成制度を創設する予定はありませんが、財団法人横浜企業経営支援財団におけるエキスパート相談などにおいて、企業が情報の防御策等を実行にうつすために必要な支援を行っていきます。

### 3 官民一丸となった横浜の観光経済政策の推進

市内企業の足腰を強化していくためには、横浜経済全体のキャパシティ底上げを通じて市内需要を創造し、その効果が市内企業に浸透するような都市レベルの観光政策、すなわち観光経済政策の推進が必要です。

この点を踏まえ、企業誘致や来街者の増加に資する各種制度・イベントを継続的に展開し、都市、市民、企業の意識に、横浜経済への愛着心、横浜経済界としての一体感を根付かせつつ、観光振興が横浜経済の活性化に結びつくような以下の施策を積極的に実施されたい。

#### (1) 「横浜開港 150 周年記念事業」を核としたシティプロモーションの推進

当所では、本記念事業を、単に横浜への来街者増や街の賑いを高めることを目指した一過性の事業とすることなく、横浜のアイデンティティの再構築を目指して、官民が一体となって横浜の個性を際立たせる観光政策を積極的に推進することが必要であると考えます。

横浜市が平成 21 (2009) 年までに目標としている観光入込客数 4,000 万人を達成・定着させるためには、横浜への来訪者の 7 割近くを占める首都圏地区を重点としつつ、国内外に横浜の魅力を PR するシティプロモーションをより充実させていくことが重要です。

そのため、平成 21 (2009) 年に予定している最大のイベント「横浜開港 150 周年記念事業」を成功させるために、事業実施を 2 年前に控えた来年度から、本格的なイベント PR 事業を推進していくことが重要であると考えております。既に横浜市の方でも、重点政策項目と位置づけ、予算の重点化を図っていただいております。今後も引き続き、当所との連携のもとに本記念事業を積極的に推進していただくことは勿論、同事業をきっかけとして、市民、企業に横浜への愛着心、横浜経済界としての一体感を醸成する各種イベントの企画・実施に向けて、引き続きご尽力を賜りたい。

また、大規模イベントに加え、横浜市に来訪する人が主に居住している首都圏地区に対し、積極的なシティプロモーションのための予算を確保していただ

くとともに、横浜の魅力をPRする核イベント(「ミッドナイトシアター」、「ジャズライブ」等)への資金助成についてもお願いしたい。

#### 【回答】

本市では、平成21(2009)年に迎える150周年を、横浜の再発展や内外にアピールする絶好の契機とすることを目的に、「民が主役」という考え方のもと、現在、記念式典や記念イベントの具体化に向けて、実施計画の策定を進めています。

ご要望のとおり、150周年記念事業については、貴会議所と連携を図りながら、市の重点政策項目として位置付け、横浜らしさを再構築し、個性ある観光政策を積極的に推進していきます。

来訪者の7割近くを占める首都圏地区への150周年記念事業に関するプロモーションについては、これまで重点的に行ってきました横浜市内に加えて、平成19(2007)年度は、首都圏や関東へ、平成20(2008)年度は、東日本からアジアをはじめとした世界へも展開していく予定です。

横浜の魅力をPRするイベントについても、資金面や広報面で支援できるよう検討していきますので、引き続き、ご理解とご協力をお願いします。

なお、シティプロモーションについては、横浜観光プロモーション強化事業において民間事業者と連携し、横浜の持つ個性・魅力を効果的に発信していくとともに、インビテーション・トゥ・ヨコハマ・キャンペーン事業において、東アジアからの来訪者増に向けた取組と来訪者が横浜で快適に過ごせる環境整備を推進していきます。

#### (2) 来街者を惹きつける観光資源づくり

横浜市には、日本を代表する歴史的建造物が多数存在しているものの、PRが十分行き届いていないために、来街者からの認知度は低いのが現状です。また、観光地相互を結ぶルート案内や公共交通基盤が十分でないため、観光地・施設が孤立しており、都市全体で観光客を受け入れる周遊基盤が不十分な状況です。

このため、横浜への来訪を促すべく、首都圏の主要地区(ターミナル、公共施設、オフィス周辺)に横浜観光のインフォメーションを強化するとともに、来街者に対して、何不自由なく観光が行いやすいように、各種情報施設(観光情報に特化した専門コールセンターの設置、カーナビや携帯電話など複数メディアを対象とした観光情報発信など)を充実されたい。

## 【回答】

横浜駅・桜木町駅前・新横浜駅・産業貿易センターの市内主要地区4箇所に設置した観光案内所のインフォメーション機能の強化を図るとともに、IT技術の動向を検証しながら、より使いやすい観光案内システムの整備を検討します。

### 4 横浜の交流力を強化する都市・交通基盤の強化

横浜は、首都東京に近接しており、国際港湾、国際空港、新幹線のターミナルが市内・近隣に存在するなど、交流に対するポテンシャルが高い地域と言えます。このため、経済活性化の成否は、国内・海外の諸地域から如何に来街者をよべるか交流力の強弱によって左右されます。交流力の強化には、人を惹きつける都市の顔づくりと、移動を支える広域交通基盤の整備を並行的に実現していくことが重要です。

しかしながら、市内各地をみると、必ずしも東京と横浜を結ぶアクセシビリティは改善されておられません。また、新横浜という広域交通拠点への利便性もあまりよくないため、市民や市内企業と国内各地とのアクセシビリティも好ましくない状況にあります。また、対外的に横浜のアイデンティティを発信させていくための顔〔横浜駅西口、関内・関外地区、新横浜駅周辺、みなとみらい21地区等〕も十分形成されているとはいいがたい状況にあります。

このため、横浜経済の飛躍に向け、都市基盤と交通基盤の更なる充実は必要不可欠です。このような観点から交通基盤の整備・拡充に向け、道路など既に事業着手されている基盤を早期に完成させることが重要です。

については、都市横浜の基盤整備に関する以下のプロジェクトを着実に推進されたい。

#### (1) 横浜の魅力ある都市拠点（ゲートウェイ）の整備（横浜駅西口、関内地区）

横浜のアイデンティティを維持・高めていくうえで、ターミナル周辺や都心・中心市街地の整備は重要な役割を果たすものと考えられます。

今国会で法案が通過したまちづくり三法の改正により、横浜市においても、既存市街地の再開発や拠点地区整備の重要性がこれまで以上に増すと思われます。そのため、例えば、オフィスニーズが高いにも関わらず、地権者の多さ等から整備が十分進んでいない横浜駅西口地区の再開発を促進すること、そして関内・関外地区においては、みなとみらい線を通じたみなとみらい21地区等

との回遊機能を充実させつつ、老朽化建築物の計画的更新をすすめることで、横浜の個性を示しうる拠点づくりを積極的に支援していただきたい。

【回答】

横浜駅周辺地区については、横浜の玄関口としてふさわしい街づくりを進めるため、将来像を見据え、地元と共有した街づくりのビジョンとして横浜駅周辺大改造計画の策定に取り組みます。さらに、関内・関外地区については、商業等の活性化と市街地の整備改善の一体的推進を図るとともに、文化・芸術、観光振興による活性化に取り組んでいきます。

(2) 広域連携を促す交通基盤の整備（横浜環状南線・北線、横浜湘南道路、環状3・4号線の整備促進、並びに横浜環状道路北西線の事業化促進）

我が国の代表的な港湾を抱える横浜において、交通基盤の充実、とりわけ高速道路網である横浜環状道路の整備を進める必要があります。

中でも、現在事業中の横浜環状北線と新たに事業化を予定している北西線の整備は、横浜港と東名高速を直接つなぐこととなり、横浜港の広域的な交通利便性の向上、内陸部から臨海部へのアクセス改善等その効果は多大なものであります。また、東名高速から湾岸線への迂回など広範な交通分散につながる首都圏の交通対策としても重要性は高いと考えられます。

よって、当該幹線道路の事業化促進について、国等関係各方面への働きかけに一層のご尽力を賜りたい。

【回答】

横浜環状南線は、事業者である国土交通省、東日本高速道路株式会社が、栄区の神戸橋交差点付近から（仮称）栄インターチェンジ・ジャンクション付近の区間で、用地取得を本格的に行っています。平成19年度は引き続き、これらの地区で事業を推進するとともに、他の地区での用地取得の本格化や工事着手を目指します。今後も早期完成に向けた取組を、国土交通省、東日本高速道路株式会社と連携し、推進していきます。

横浜湘南道路は、平成19年度も引き続き、本市区間を含む全線にわたって、国土交通省が用地取得など本格的な事業を展開する予定ですので、国土交通省と連携し、早期完成に向けた取組を行っていきます。

横浜環状北線は、現在、事業者である首都高速道路株式会社が、用地測量及び、用地取得等を進めており、特に、トンネル区間の区分地上権設定を重点的

に実施しています。平成 19 年度は引き続き、用地買収等を進めるとともに子安台換気所トンネル工事や新横浜立坑・トンネル工事に着手する予定です。今後とも早期完成に向けて、首都高速道路株式会社と連携しながら積極的に事業を推進していきます。

横浜環状北西線については、平成 18 年 8 月から 10 月まで環境影響評価方法書の縦覧を実施するなど、環境影響評価の手續に着手しており、引き続き、環境影響評価の手續を推進するとともに、具体的なルートや構造等の道路計画の検討を進めていきます。あわせて、早期事業化に向け、国等関係機関に手續の促進について働きかけを行っていきます。

環状 3 号線は現在、戸塚地区（戸塚区戸塚町～栄区长沼町）、南戸塚地区（戸塚区戸塚町）、汲沢地区（戸塚区戸塚町～汲沢町）において、環状 4 号線は公田・桂町地区（栄区中野町～桂町）において事業を進めており、早期完成を目指していきます。また、これらの都市計画道路の未着手区間については、現在都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱について検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

### （3）神奈川東部方面線の早期実現

現在検討が進められている神奈川東部方面線（相鉄・東急・JR 乗り入れ）の実現は、横浜市西部地域と横浜の新都心である新横浜駅とのアクセシビリティを向上させ、新横浜地区の拠点性を向上させるとともに、横浜市西部地区の宅地需要を増大させる効果があると見られています。

しかしながら、開業まで長期の期間を要すると、人口減少の加速化、都市構造の変化などにより、路線整備による効果が十分発揮されない可能性も捨て切れません。

つきましては、新横浜の拠点開発とあわせ、できるだけ早期に事業化の目処が立つよう、関係各方面への働きかけをお願いしたい。

#### 【回答】

神奈川東部方面線は都市鉄道等利便増進法を適用し整備するもので、相鉄線西谷駅から JR 東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの区間については、平成 18 年 11 月に速達性向上計画の国土交通大臣認定を受けたことにより、調査等の業務に着手しました。

また、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近から新横浜を経て東急東横線日吉駅までの区間の速達性向上計画についても国土交通大臣あてに申請されており、平成19年度の認定と事業着手を予定しています。

本事業を円滑に推進するためには、国、地方公共団体が協調して事業費を補助することが不可欠であり、本市においても全線事業着手を前提に平成19年度予算に事業費を計上しています。

今後は全線において現地調査や設計などを実施するとともに、環境影響評価等の手続を進め、早期の工事着手を目指していきます。

#### (4) 東京国際空港（羽田空港）の再拡張・国際化の実現推進

21世紀を迎え、社会経済環境が大きく変化する中であって、横浜・神奈川を、固有の高いポテンシャルを活かしつつ、国際的にも活力と魅力に満ち溢れた地域に再生していくことは、我が国経済全体の活力を取り戻す意味でも重要と考えます。

折りしも国等で検討が進められている羽田空港の国際化によって、横浜との国際交流が期待される韓国、台湾、中国本土などとの航空路が開設・充実されることになれば、21世紀の横浜・神奈川の再生に向けた大きな起爆剤となり得るものであります。

については、国、神奈川県、民間団体との連携を強化しつつ、羽田空港の再拡張・国際化を強力に推進されたい。

#### 【回答】

国土交通省は現在、平成22(2010)年10月の完成を目標に、羽田空港再拡張事業を進めていますが、再拡張後の国際線の就航範囲については羽田空港から2,000キロメートル圏内を基本としています。

本市は、日本経済を支える首都圏と成長著しい東アジアの主要都市との相互アクセスを強化していくことは、我が国の国際競争力の強化や国際交流の促進のために重要であり、再拡張後の国際線の就航範囲は、6,000キロメートル圏であるASEAN諸国を含む東アジアの主要都市をカバーすべきであると考えています。

引き続き、羽田空港の真の国際化の必要性を広く世論に訴えていくとともに、関係自治体とも連携しながら、あらゆる機会を通じて、国土交通省に対して強く働きかけるなど、その実現に向けて取り組んでいきます。

## 5 行財政改革の総点検と官民協働に向けた手法の見直し

自治体の財政状況は依然として厳しい状況が続いており、行財政改革、外郭団体再編、民営化・民間委託など、自治体改革は待ったなしの状況が続いています。横浜市においても中田市長のもと「横浜リバイバルプラン」と名づけた横浜市政改造計画にもとづき改革路線を具体化・推進してきました。また、「ごみ排出量を平成22年度までに3割削減する目標(横浜G30行動宣言～350万人の挑戦～)」を策定するなど、市長が民を巻き込んだ行政改革を率先してきた点は評価に値します。

その一方で、これまで進められてきた組織改革や民営化等の成果を検証し、軌道修正をはかる必要もあります。特に「民の力の活用」というスローガンのもとで、行政の民営化・民間委託化が一方通行的に進められた結果、一部の施設では住民からの強硬な反対に会い、改革が中断しているものもあります。PFIや指定管理者制度も必ずしもうまく機能していないとの指摘もございます。いまいちど改革の目的にふさわしい手段かどうかを、外部の目から慎重に検討する必要があると考えております。

「横浜リバイバルプラン」は2006年度に計画期間の最終年度を迎えます。これまでの民営化の成果を総点検し、市民にとって透明性のある改革を継続していただきたい。

### (1) 行政改革に関する透明性の確保

横浜市においてどの程度の行政改革が実施され、行政コストの観点からどのような成果を生んだのか、といった点について、広く市民、経済界に示していただき、各種改革が官民格差の是正にどの程度寄与したのか、改革がどの程度進展しているのかを、わかるようにしていただきたい。

#### 【回答】

本市では、行政改革の計画である新時代行政プラン・アクションプラン(平成15年10月策定)について、成果と課題を明らかにした取組の検証結果を平成17年12月に公表しています。また、平成18年12月には、横浜市中期計画を策定し、取組ごとに5年後の目標(指標)を示すとともに、行財政分野では、年度ごとの取組内容をスケジュールで示しています。計画の進行管理にあたっては、スケジュールの進ちょく、目標に対する達成状況を年度ごとにとりまとめ、公表していきます。

## (2) 指定管理者制度など既存の民活手法の点検と見直し

これまで横浜市では、市有の公共施設や公共サービスを積極的に民間市場に開放してきました。一部では民間のノウハウを活用して効率化が図れたものもありましたが、リスク分担が不明確であること、サービス水準の維持が困難なケースもあり、その成果は十分表れているとは言いがたい状況にあります。

つきましては、民間委託や民営化を進めるにあたっては、その必要性や意義・効果を十分検証し、市民生活や企業活動にメリットのある民活手法を十分に検討されたい。

### 【回答】

本市では、事業そのものの必要性、サービス供給主体のあり方、費用対効果など様々な角度から点検し、民間の持つ能力が最大限に発揮されるものについては、事業の民営化や業務の委託化、指定管理者制度やPFIの手法の導入を進めてきました。

今後についても、引き続き事業の見直しを行うとともに、事業ごとに行政として担うべき責任を検討し、サービス向上と効率的な運営を図るため、民の力を活用する経営手法を積極的に導入していきます。

また、公的サービスの質の確保と向上については、サービス提供主体が変更となった場合に円滑な移行が可能となるよう条件整備に留意するとともに、適正な公的サービスが提供されているかどうか、市民参加や第三者による点検・評価を実施し、その結果を積極的に公表する取組を進めていきます。



## <局別要望>

### 都市経営局

#### 1 産学官連携による中小企業の次世代を担う人材育成施策の推進

##### 【回答】

中小企業の人材育成の推進にあたり、市内大学との連携に関する具体的なご要望等がありましたらお寄せください。大学・都市パートナーシップ協議会のネットワークを活用し、市内大学及び庁内の関係セクションに情報を提供するなど、産学官が連携して取り組むことができるよう、コーディネイターとして支援していきます。

技術人材の育成を支援するため、本市が指定する民間等の研修機関で実施する技術実技研修を受講する場合の受講料の一部助成を行います。また、企業の採用情報と高校生等の就職情報のすり合わせを行う情報交換会を横浜市工業会連合会と連携して行っていきます。

また、市内中小企業の競争力強化のため、産業人材の育成活用プログラムの構築に取り組めます。

#### 2 「横浜インターンシップ制度」事業への支援・協力

##### 【回答】

インターンシップの機会の拡大については、貴会議所と連携しながら、事業のPRや受入企業の紹介などについて、協力していきたいと考えています。

#### 3 京浜臨海部・臨海部幹線道路整備の実現化

##### 【回答】

臨海部幹線道路については、京浜臨海部を相互に連絡するとともに、横浜都心と川崎方面との連絡強化等を担う重要な路線ですが、計画地域では活発な企業活動も行われていますので、これらへの影響等も考慮しつつ検討していきます。

- 1 横浜開港 150 周年記念事業の実施機運の盛り上げを目的とした、市民と観光客の共同参画による「新たな横浜のシンボル」を創出するための事業展開

【回答】

横浜の再発展や内外にアピールする絶好の契機としていくため、様々な取組を進めているところです。

昨年、記念事業の全体像を示した基本計画を発表したところですが、この中で、横浜港発祥の地である「象の鼻地区の再整備」や市内全域で 150 万本の植樹を行い次世代の貴重な財産として引き継ぐ「150 周年の森（仮称）の整備」などを、今回の開港 150 周年を記念する象徴的なものとして推進していく考えです。

また、現在、記念コアイベントの具体化を進めているところですが、この中においても、シンボルとなるようなイベントを市民とともに、創り上げていく予定です。

- 2 歴史的資源を活用した観光振興と魅力ある街づくりの推進について、開港期の歴史を残す史的景観の保全活用による魅力ある街の創出と、象徴的な資源である「象の鼻地区」の早期整備促進

【回答】

歴史的建造物や港の風景など開港都市としての資源を活かして、まちの魅力向上、都市の活性化を進めるため、「ナショナルアートパーク構想」を推進しています。横浜の都心臨海部を今以上に市民に親しまれる場とするとともに、文化芸術活動の積極的な誘導を行い、国際的な観光交流拠点の形成や、創造的産業の集積を進めています。

象の鼻地区は、横浜港発祥の地としての歴史性や、みなとみらい 21 地区と山下公園を結ぶ水際線と、日本大通りや大さん橋との接点としての立地特性を有しています。開港 150 周年を記念する事業として、横浜の歴史と未来をつなぐ象徴的な空間として整備するため、平成 21 年のオープンを目指して整備を進めているところです。

1 公共工事の年間発注の平準化

【回答】

公共工事施工時期の平準化については、これまでも公共工事の早期発注など年間を通じて計画的な執行ができるよう努めてきたところです。平成 19 年度も引き続き、平準化に努めていきます。

2 入札・契約制度の見直しについて

(1) 「公共工事の品質確保の促進に関する法律」の基本理念に則った、新たな総合評価方式の導入による不良・不適格業者の排除の徹底

【回答】

総合評価落札方式については、公共工事の品質確保を目的に、平成 18 年度から試行導入しました。平成 18 年度は約 20 件の工事を発注しましたが、平成 19 年度は、これらの試行結果を検証し、企業の技術力等を落札者決定にさらに反映させる等の改良を加え、30～40 件程度の発注を行っていきたいと考えています。

(2) 低入札価格調査制度の廃止、もしくは調査制度の改善（発注者のみの調査ではなく、建設関連団体・市民代表・学識経験者等の外部委員の参加による第三者判定機関の設置）

【回答】

低入札価格調査については、調査内容次第では当該入札者を落札者としな  
いこととなりますので、受注者側である建設業界代表を委員とすることは難  
しいと考えます。なお、学識経験者については、委員とするか否かも含め、  
今後の検討課題と考えます。

(3) 最低制限価格制度の設定

【回答】

工事の発注については、平成 19 年度から、低入札価格調査制度の適用範囲

を、2,500万円以上で高い技術力・専門性が必要な工事（運用上、「準市内または市外企業」が入札参加する工事）や、総合評価落札方式を採用する工事に絞ることとし、それ以外の工事はすべて最低制限価格制度を採用することとします。

#### （４）施工実態の精査及び入札参加者の技術力の能力を事前に審査する制度の実施

##### 【回答】

条件付一般競争入札においては、工事ごとに適正な入札参加資格を設定し、入札後に提出された資格確認書類により詳細な資格審査を行っていますが、不良・不適格業者の排除を徹底するために、落札候補者について事後審査を行っているところです。

また、不良・不適格業者を排除し、適正な契約を締結するため、本市との契約実績のない企業が新たに落札候補者となった場合は、事務所の所在や営業活動の実態などについて調査を行っています。

#### 3 子育て支援策に取り組んでいる企業に対しての税制優遇措置・助成金・補助金等の積極的推進

##### 【回答】

本市中小企業融資制度では、平成19年度から「地域貢献企業支援資金」を創設し、「働きやすく子育てしやすい横浜の企業づくり支援事業」に基づき認定を受けた企業や子育てに配慮した設備投資を行う企業などを融資対象として、低利融資により子育て支援に取り組んでいる企業を支援していきます。

また、平成17年11月から、企業と行政の懇談会を設け意見交換を行っており、本年度の懇談会では、市内企業の子育て支援への取組を推進するための企業、NPO、行政の支援・連携体制を「横浜モデル」としてまとめ、普及・拡大を図ることとしています。子育て支援策に取り組んでいる企業に対しての助成金・補助金等については今後、「横浜モデル」の普及・拡大を図る中で、企業の取組を推進するためのインセンティブとあわせて検討していきます。

- 4 観光客の滞在延長を目的としたモーニング事業(例:「ランドマークタワーでのご来光観賞」「中華街での朝粥提供」「早朝の三溪園散策」「サンライズクルーズ」)等を実施する市内観光施設等に対する固定資産税減免等の優遇措置

【回答】

固定資産税など市税の減免措置には、被災者や生活扶助の受給者など、その担税力を考慮して行うもののほか、公益上の理由により特に減免が必要な場合について行うものがあります。

本市では、「公益上の理由」に該当する場合の減免として、従来、税負担の公平の観点等を踏まえ、市民へ無償開放している場合など一定の公共・公益性があると認められる施設について固定資産税等の減免を行っているところです。

なお、裁判例においても、「公益上の理由」から減免を行う場合であっても、租税負担の公平の観点から見て減免を適当とする程度の強い公益性がある場合に限り減免を行うことができると解されているところです。

今回、要請のありました市内観光施設等に対しては、本市での従来の取扱いや裁判例の趣旨等を踏まえ、一律に固定資産税等の減免措置を講ずることは適当ではないものと考えています。

1 子育て支援策に取り組んでいる企業に対しての税制優遇措置・助成金・補助金等の積極的推進

【回答】

本市中小企業融資制度では、平成 19 年度から「地域貢献企業支援資金」を創設し、「働きやすく子育てしやすい横浜の企業づくり支援事業」に基づき認定を受けた企業や子育てに配慮した設備投資を行う企業などを融資対象として、低利融資により子育て支援に取り組んでいる企業を支援していきます。

また、平成 17 年 11 月から、企業と行政の懇談会を設け意見交換を行っており、本年度の懇談会では、市内企業の子育て支援への取組を推進するための企業、NPO、行政の支援・連携体制を「横浜モデル」としてまとめ、普及・拡大を図ることとしています。子育て支援策に取り組んでいる企業に対しての助成金・補助金等については、今後、「横浜モデル」の普及・拡大を図る中で、企業の取組を推進するためのインセンティブとあわせて検討していきます。

1 産学官連携による中小企業の次世代を担う人材育成施策の推進

【回答】

中小企業の人材育成の推進にあたり、市内大学との連携に関する具体的なご要望等がありましたらお寄せください。大学・都市パートナーシップ協議会のネットワークを活用し、市内大学及び庁内の関係セクションに情報を提供するなど、産学官が連携して取り組むことができるよう、コーディネイターとして支援していきます。

技術人材の育成を支援するため、本市が指定する民間等の研修機関で実施する技術実技研修を受講する場合の受講料の一部助成を行います。また、企業の採用情報と高校生等の就職情報のすり合わせを行う情報交換会を横浜市工業会連合会と連携して行っていきます。

また、市内中小企業の競争力強化のため、産業人材の育成活用プログラムの構築に取り組めます。

2 市営地下鉄蒔田駅へのエレベーター・エスカレーターの整備促進

【回答】

蒔田駅は、地上に至るエレベーターを設ける用地がなく、これまで設置することはできませんでしたが、エレベーター設置工事に係わる駅構内の改良工事を平成19年4月に着手し、引き続き、駅南側に計画されている民間事業者によるビル計画に取り込んで整備していく考えです。

1 京浜臨海部における下水道未整備部分の整備等、域内の安全衛生対策の拡充

【回答】

京浜臨海部の下水道については、再編整備や業種転換などから、生活系排水を中心とした公共下水道への新たなニーズも考えられます。

そこで、関係局等と調整し、個々の地域の状況に相応しい適切な汚水処理の基本的方向性を、他の手法を含めて幅広く検討していきます。

2 緑の環境をつくり育てる条例における緑化率の10%までの緩和

【回答】

本市は、昭和48年に「緑の環境をつくり育てる条例」を制定し、市内での緑地の保存と緑化の推進に努めてきています。

一方、緑の状況を示す指標としての緑被率は昭和50年の45%から現在31%にまで減少しています。

工場における緑化率の基準は、(1)地域環境を保全する(2)地域に親しまれる環境をつくる(3)職場環境に潤いを与える(4)企業のイメージアップにつながるとして、緑地の保全に率先して取り組んでいただいています。

本年度も水と緑の基本計画や150万本植樹行動宣言などにおいて、将来に向けて公共施設をはじめ市民の皆様にも緑地の保全と緑化への協力をいただいて緑の環境を保全することとしています。

工場の立地についても、一定の環境整備は必要なものと考えており、工場建設に対する緑化率15%以上の基準は今後も維持していきたいと考えていますので、ご理解とご協力をお願いします。

3 工場立地法における生産施設・環境施設・緑地の各面積率の緩和

【回答】

本市としては、工場立地について一定の環境整備は必要なものと考えています。従いまして、工場立地法並びに横浜市工場立地法地域準則条例による生産施設、緑地並びに環境施設の各面積率については、工場立地時期、周辺状況等を踏まえ、他の法令等と連携しつつ、適正な運用に努めているところです。



#### 4 鶴見川の浚渫に関わる公費投入

##### 【回答】

横浜港では、民間バースの利用に伴う水域の浚渫について、当該バースの利用者に対応をお願いしているところですが、ご要望の趣旨を踏まえ、今後も引き続き、国への働きかけ等を検討していきます。

なお、鶴見川水系の河川管理者（国土交通省・東京都・神奈川県・横浜市）においては「鶴見川水系河川整備計画」と「鶴見川流域水害対策計画」を策定しており、その中では浚渫も行う計画となっています。

#### 5 京浜臨海部内に張り巡らされている運河の利用状況に即し、供用運河については公費による浚渫、使用されていない運河については埋立による道路・緑地等への有効活用

##### 【回答】

京浜臨海部の運河については、土砂の堆積等により船舶航行に支障をきたす場合等に浚渫を行っています。また、同運河は現在でも多くの方に利用されている、貴重な公有水面です。今後も現在の利用状況を参考に、将来の水域利用のあり方、運河の活用等について検討していきます。

#### 6 電気の有効活用等に関する環境教育の強化及び省エネ・高効率機器利用促進に資する支援制度の創設

##### 【回答】

本市では、「横浜市地球温暖化対策推進協議会」等と協力して、省エネ講座やエコライフ実践セミナーなどの普及啓発活動を実施しています。

また、「横浜市中心小企業金融制度要綱」に基づく「成長支援資金」として、市内中小事業者には省エネルギーや省力化の目的で設備改善等を要する資金を低金利で融資する制度を設けるなど、利用促進に向けた支援を講じているところです。

1 京浜臨海部における粗大ごみ等の不法投棄の早期撤去及び取締り強化

【回答】

廃棄物の不法投棄については、投棄者が特定できた場合は、投棄物を片付けさせるとともに、嚴重注意や警察への通報等を行っています。また、土地の所有者等に対して、不法投棄防止対策を講じるよう依頼しています。

防止対策については、自治会、町内会、警察及び関係行政機関で構成する各区の不法投棄防止対策会議の開催をはじめとして、不法投棄多発場所を重点的に、警報装置や警告看板の設置、委託警備会社による夜間監視パトロールを実施しています。また、不法投棄物は新たな不法投棄を誘う要因になることから早期撤去に努めています。

平成 19 年度についても、警察との連携をより強化しながら、不法投棄防止対策事業を推進していきます。

2 京浜臨海部における歩道及び歩道橋の清掃強化

【回答】

歩道橋及び交通量の多い駅前などの歩道については引き続き、効率的、効果的な清掃に努めていきます。

また、「ポイ捨て防止条例」の周知、啓発活動とあわせて、業者委託による美化推進重点地区の歩道清掃を引き続き、実施していきます。

3 アスベスト廃棄物を処分できる体制づくり及び処理施設の早期設置

【回答】

アスベストについては、国が定めた法令の中で使用されてきたものであり、本市としては、このアスベスト問題については、基本的に国の責任において総合的な対策が講じられることが必要であると考えています。

アスベスト廃棄物は、PCB 処理と同様に国の関与のもと、広域的な処理体制を整える必要があると考えています。そこで、国に対してアスベスト廃棄物対策の強化・推進を平成 17 年度に要望したところです。

本市としては、健康被害や環境汚染が生じないよう廃棄物処理法に基づき事

業者への適正処理指導を行っています。

非飛散性アスベスト廃棄物については、本市処分場である南本牧廃棄物最終処分場で受け入れています。

搬入する際は、搬入届出書に非飛散性アスベスト廃棄物であることを明示し、非飛散性アスベスト廃棄物を密封した袋に入れて搬入します。

処分場では「非飛散性アスベスト廃棄物の取扱いに関する技術指針」に基づき、埋立場所、搬入量を記録し、保管しています。

1 当所中小企業相談部運営に対する補助金の本年度同水準の予算額の確保

【回答】

本市の財政事情から、平成 18 年度と同水準を維持することは困難です。

2 産学官連携による中小企業の次世代を担う人材育成施策の推進

【回答】

中小企業の人材育成の推進にあたり、市内大学との連携に関する具体的なご要望等がありましたらお寄せください。大学・都市パートナーシップ協議会のネットワークを活用し、市内大学及び庁内の関係セクションに情報を提供するなど、産学官が連携して取り組むことができるよう、コーディネイターとして支援していきます。

技術人材の育成を支援するため、本市が指定する民間等の研修機関で実施する技術実技研修を受講する場合の受講料の一部助成を行います。また、企業の採用情報と高校生等の就職情報のすり合わせを行う情報交換会を横浜市工業会連合会と連携して行っていきます。

また、市内中小企業の競争力強化のため、産業人材の育成活用プログラムの構築に取り組めます。

3 「横浜インターンシップ制度」事業への支援・協力

【回答】

インターンシップの機会の拡大については、貴会議所と連携しながら、事業のPRや受入企業の紹介などについて、協力していきたいと考えています。

4 中小企業の産学連携の促進

【回答】

「産学交流サロン」の開催（毎月1回）による出会いの場の創出、技術の専門家であるリエゾンプロデューサーを活用した各種相談対応、共同研究等開始時の経費助成など、産学連携の初期支援を行っていきます。

また、特定のテーマごとに市内中小企業や大学研究者が参画するテーマ別研究会を設置し、共同研究の編成・育成を支援します。

さらに、中小企業研究開発等助成制度の活用などにより、引き続き、市内中小企業による産学連携の取組を進めていきます。

## 5 市内雇用の安定的創出

### 【回答】

平成18年12月に策定した「横浜市雇用創出促進プラン」を推進し、産業人材の育成、若年者・女性・「団塊の世代」の多様な働き方の支援、及び就労困難者の雇用促進にかかる事業を実施し、雇用機会の創出と就業の促進に取り組んでいきます。

また、国内外の成長企業を対象に企業立地促進条例を活用した立地を積極的に働きかけることにより、地域の雇用増をはじめ、地域経済の基盤強化を促進します。

## 6 京浜臨海部における制度改革・規制緩和及び港湾整備について

### (1) 工場立地法における生産施設・環境施設・緑地の各面積率の緩和

#### 【回答】

本市としては、工場立地について一定の環境整備は必要なものと考えています。従いまして、工場立地法並びに横浜市工場立地法地域準則条例による生産施設、緑地並びに環境施設の各面積率については、工場立地時期、周辺状況等を踏まえ、他の法令等と連携しつつ、適正な運用に努めているところです。

### (2) リサイクル事業及び廃棄物処理事業等の分社化による事業展開に対応した建築基準法・工場立地法等の関係法令の見直し

#### 【回答】

工場立地法については、その適用対象が一定規模以上の工場であり、工場立地が環境の保全を図りつつ、適正に行われるよう定められたものであることから、今後とも、現行法令に基づき適正な運用に努めていきます。

- (3) 老朽化の進む護岸改修においては、護岸法線の前出しを容認し、護岸補強を可能とする等の埋立法の弾力的な運用

**【回答】**

民有岸壁・護岸等の老朽化の進む施設の維持・修理については、本市の経済活動のためにも必要と認識していますが、公有水面埋立法は、国民共有の貴重な公有水面に係る法令でありますので、法の本旨に基づいての運用が求められることをご理解ください。

7 観光客の増加に関するプロモーション推進と広域観光への対応について

- (1) 都内主要メディアへの積極的な広報活動

**【回答】**

都内主要メディアへの積極的な広報活動については、全国向けメディアプロモーション事業などにおいて行っていきます。

- (2) 鎌倉、ディズニーランドなど市外の観光地との連携を強化し、「神奈川の観光」、「バイエリア観光」という広域的視点にたった多彩な観光資源を活用した集客策の創出

**【回答】**

神奈川県観光振興対策協議会、富士箱根伊豆国際観光テーマ地区、首都圏8都県市で取り組んでいる「21世紀の船出プロジェクト」などの活動を通じ、広域的な連携を強化し、多彩な観光資源を活用した集客増を図っていきます。

8 滞在者増加と海外戦略の強化について

- (1) 国際コンベンションの参加者が横浜に宿泊する仕組みづくり（アフターコンベンションの魅力度PR等）の推進

**【回答】**

横浜の持つストックを活用したレセプション会場の多様化やエンターテインメントの提供を進めるとともに、飲食店、観光施設などの情報を掲載したコンベンション参加者用優待クーポンブック（4言語、財団法人横浜観光コンベンション・ビューロー発行）による情報発信などを行い、横浜らしいアフ

ターコンベンションの充実を図っていきます。

- (2) 海外から見た横浜の観光情報に関する発信状況の調査及びコンテンツの改善・強化

**【回答】**

横浜観光情報ホームページの充実などで情報発信を強化していきます。特に、羽田空港再国際化に向け、東アジアを中心に情報発信を強化していきます。

- 9 来街者にやさしく、分かりやすい街としての受け皿づくりについて  
(1) 観光スポットの由来を示す表示板等のインフォメーションの充実

**【回答】**

関係局区・機関・団体及び民間施設とともに検討していきます。

- (2) 休日におけるみなとみらい地区の交通渋滞対策の強化

**【回答】**

地区内の交通量及び渋滞状況を把握し、今後、関係機関と調整しながら対応策を検討していきます。

- (3) 大型観光バスの利用が可能な大規模地下駐車場の整備

**【回答】**

都心部の観光エリアにおいて、観光バスの路上での乗降や待機が数多く発生しており、交通安全上問題となっています。また、民間の観光バス駐車場については、常設の施設が少ないうえ、数的には減少傾向にあり、観光振興政策の観点からも観光バスの受入体制の改善が急務となっています。

これら課題の解決を図るため、観光バス乗降所と待機場所の確保を民間施設の活用も含め進めていきます。

10 「横浜観光情報コンタクトセンター(仮称)」の設置について

- (1) 国内外からの観光客が求める横浜の観光情報・サービスについて、マルチチャンネルでの受付可能な情報発信拠点となる専門コールセンター「横浜観光情報コンタクトセンター(仮称)」の設置

【回答】

従来の財団法人横浜観光コンベンション・ビューローを中心とする観光案内システムの機能強化の一環において、検討を加えていきます。

- (2) 同コンタクトセンターに蓄積されたデータの観光政策への活用と、ホテルのコンシェルジェの案内時への活用等、民間観光事業者への利用促進

【回答】

観光案内の基礎となる観光情報の収集及び活用策の一環において、財団法人横浜観光コンベンション・ビューローや関係機関・団体及び民間施設とともに、検討を加えていきます。

11 横浜都心部におけるみなとみらい21地区、関内・山下町地区以外での観光施設の開発

【回答】

魅力ある集客施設の開発については、民間事業者等が進める事業に対して、プロモーションをはじめ、側面的な支援を図っていきます。

12 横浜の歴史・文化を学ぶ生涯学習制度等の整備による、学芸員や観光イベントにおける市民ボランティア等の人的観光資源の育成・活用

【回答】

財団法人横浜観光コンベンション・ビューローにおいて、市内で活動するボランティアガイド団体の活動への協力・支援を行っており、今後も積極的に支援していきます。



### 13 大規模地震などが発生した際の早期産業復旧・復興に向けた公的支援や対策の検討・確立

#### 【回答】

横浜市防災計画に基づき、貴会議所をはじめとする経済界との連携のもと、震災時に被災した中小・零細事業者への一元的緊急相談窓口として、「震災時産業ワンストップセンター」を開設・運営することとしています。これまで、全国各地での被災経験を踏まえ、被災事業者が求める金融相談や情報関連相談など、様々なニーズに対応すべく、当センターの体制整備を進めてきました。

今後は、当センターの運営を円滑に進めることができるよう、さらに準備を進めるとともに、市内中小・零細事業者に対して防災意識の啓発を図るなど、震災時の早期産業復旧・復興に向けた対策を貴会議所とともに実施し、市内企業の利便性と安心感を高めていきます。

## 都市整備局

### 1 魅力ある横浜の都市づくりについて

#### (1) 横浜駅を中心とした周辺地区の再整備促進

##### 【回答】

横浜駅周辺地区については、横浜の玄関口としてふさわしい街づくりを進めるため、将来像を見据え、地元と共有した街づくりのビジョンとして横浜駅周辺大改造計画の策定に取り組みます。

#### (2) 関内駅北口周辺の再整備計画の推進

##### 【回答】

関内駅北口周辺の整備については、鉄道事業者等関係機関や地元の方々と連携して検討していきます。

#### (3) 休日におけるみなとみらい地区の交通渋滞対策の強化

##### 【回答】

地区内の交通量及び渋滞状況を把握し、今後、関係機関と調整しながら対応策を検討していきます。

#### (4) 大型観光バスの利用が可能な大規模地下駐車場の整備

##### 【回答】

都心部の観光エリアにおいて、観光バスの路上での乗降や待機が数多く発生しており、交通安全上問題となっています。また、民間の観光バス駐車場については、常設の施設が少ないうえ、数的には減少傾向にあり、観光振興政策の観点からも観光バスの受入体制の改善が急務となっています。

これら課題の解決を図るため、観光バス乗降所と待機場所の確保を民間施設の活用も含め進めていきます。

- ( 5 ) 新横浜駅舎改良を契機とした新横浜新都心地区のビジネス、コンベンション等の拠点としての整備促進

**【回答】**

今後とも新横浜都心にふさわしい商業・業務機能などの都市機能の強化が一層図られるよう、「新横浜都心整備基本構想」や「新横浜北部地区街づくり協議指針」に基づき、街づくりを進めていきます。

- ( 6 ) 京浜臨海部・臨海部幹線道路整備の実現化

**【回答】**

臨海部幹線道路については、京浜臨海部を相互に連絡するとともに、横浜都心と川崎方面との連絡強化等を担う重要な路線ですが、計画地域では活発な企業活動も行われていますので、これらへの影響等も考慮しつつ、検討していきます。

- ( 7 ) 京浜臨海部内における海上交通などの水域の多目的有効活用

**【回答】**

海上交通については、官民の役割分担を踏まえつつ、需要動向を見極めながら、検討を進めていきます。また、同地区の水域活用については、現在の水域利用状況や機能等を踏まえつつ、検討していきます。

2 公共交通機関の整備促進について

- ( 1 ) 東海道貨物支線の貨客併用化促進

**【回答】**

東京圏の鉄道整備に関する基本計画を定める運輸政策審議会答申第 18 号（平成 12 年 1 月）の中で、「東海道貨物支線の貨客併用化」については、今後整備について検討すべき路線として位置付けられています。本路線の整備については、少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなど様々な課題がありますが、これらを踏まえ、総合的に検討していきます。

( 2 ) J R 鶴見線の沿線駅舎改築及び昼間時間帯の運行本数の増便等による利便性の向上

**【回答】**

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、引き続き、東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR東日本」といいます。）に対して要望していきます。

( 3 ) J R 新子安駅及び京急新子安駅の改札の増設による利便性の向上

**【回答】**

鉄道事業者への働きかけについて、利用者の要望、駅周辺の整備状況をみながら検討していきます。

( 4 ) 新幹線「のぞみ」「ひかり」の新横浜駅全面停車の促進

**【回答】**

東海道新幹線については、平成 15 年 10 月のダイヤ改正で「のぞみ」の新横浜駅への停車本数が大幅に増加しました。今後も、「のぞみ」「ひかり」の新横浜駅への停車増について、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じ、引き続き、鉄道事業者に要望していきます。

( 5 ) みなとみらい線の J R 根岸駅への延伸の実現

**【回答】**

元町から根岸へ至る鉄道計画については、横浜環状鉄道の一部として、東京圏の鉄道整備に関する基本計画を定める国の運輸政策審議会答申第 18 号（平成 12 年 1 月）の中で、位置付けられています。

本路線の整備については、少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなど様々な課題がありますが、これらを踏まえ、総合的に検討していきます。

- 3 道路交通の円滑化、物流の効率化を図るため、主要道路周辺におけるトラック・ベイ（貨物積卸場所）の設置

【回答】

既設の建物に対しては、国で検討している共同荷さばき駐車場への支援等の動向を踏まえ、地区の特性に応じた対策を検討します。

また、平成 19 年度の横浜市駐車場条例改正で、一定規模以上の新築・増改築等の建築物に、荷さばき駐車場の設置を義務付ける予定です。

- 4 木造密集地域内での狭隘道路の拡幅整備と倒壊の危険性のある住宅の耐震改修の促進に準ずる「いえ・みち・まち改善事業」の推進

【回答】

防災上課題のある密集住宅市街地（23 地区 660 ヘクタール）において、「いえ・みち まち改善事業」を平成 15 年度から推進しています。これは、情報提供により地区の課題を住民と共有したうえで、協働により防災まちづくり計画を策定し、耐震改修・建替促進・小広場整備等により防災性と住環境の向上を図るものです。これらについて、引き続き、積極的に推進していきます。

- 5 P F I 導入によるコスト・機能面等でのメリットを十分に検証したうえでの事業実施

【回答】

P F I 事業はすべての施設整備事業に導入するのではなく、民間の創意工夫の活用余地が大きく、専門的な技術ノウハウを活かしてより質の高いサービスが提供できる事業や、施設の整備から維持管理まで一括して取り扱うことによるコスト縮減効果の高い事業などを中心に導入しています。

なお、これまでに契約した P F I 事業に関するコストのメリットについては、入札結果をもとにした財政負担の削減率と、「特定事業の選定」の中で公表した削減率を V F M により比較、検証しており、入札の結果、よりコスト削減が図れたことを確認しています。

また、機能面でのメリットについては、今後それぞれの事業において S P C と締結した事業契約書に基づき、各種業務に対するモニタリングや利用者等へのヒアリング等を実施することにより検証を行っていきます。

#### V F M (Value For Money)

「財政負担の対価として、最も価値あるサービスを提供する」という考え方であり、従来型の公共事業手法で実施した場合の行政コストの推計値と P F I 手法で実施した場合の行政コスト予想負担額との比較から求めます。

#### S P C (Special Purpose Company)

特定の事業を実施する目的で設立された事業会社であり、P F I では設計・建設・維持管理などをそれぞれ業務とする複数の企業が結成した共同企業体（コンソーシアム）が出資して S P C を設立するケースが多くなります。

## 道路局

### 1 市内主要幹線道路等の整備促進について

- (1) 10 放射線の整備促進 [ 横浜藤沢線、羽沢池辺線、山下長津田線、横浜鎌倉線、桂町戸塚遠藤線、横浜伊勢原線、日吉元石川線、横浜上麻生線、横浜逗子線、権太坂和泉線 ]

#### 【回答】

本市では、「中期計画」に基づき都市の骨格を形成するため、3環状10放射道路について重点的に整備を進めています。

平成18年度には、横浜鎌倉線（鎌倉街道）の全線、羽沢池辺線及び横浜伊勢原線の一部が開通しており、引き続き、事業中地区の早期完成を目指していきます。

また、これらの都市計画道路の未着手区間については、現在都市計画道路網の見直しを行っており、平成19年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

- (2) 保土ヶ谷バイパスの整備促進

#### 【回答】

国道16号町田立体事業の早期完成に向けて、国土交通省に引き続き協力していきます。

### 2 京浜臨海部の道路整備について

- (1) 国道357号の川崎・東京方面への延伸

#### 【回答】

国道357号は、本市にとって重要な役割を担っている道路でありますので、引き続き、他の未整備区間とともに、国土交通省に早期整備を要望していきます。

( 2 ) 臨港幹線道路における守屋・恵比須町から川崎・東京方面への整備促進

【回答】

臨港幹線道路は、平成 19 年度末の新港・瑞穂区間の供用開始を目指し、現在、山内・瑞穂区間で整備を進めています。

また、瑞穂・恵比須町区間の整備については、今後の交通需要の動向、周辺のまちづくり、財政状況などを勘案しながら検討していきます。

なお、ご要望の守屋・恵比須町から川崎・東京方面への整備については、京浜臨海部を相互に連絡するとともに、横浜都心と川崎方面との連絡強化等を担う重要な路線ですが、計画地域では活発な企業活動が行われているので、これらへの影響等も考慮しつつ検討していきます。

( 3 ) 大黒埠頭から内陸方面を結ぶ連絡道路の拡幅等のアクセスの強化

【回答】

大黒埠頭から国道 15 号方面を結ぶ都市計画道路大黒線については、首都高速道路大黒線や沿道土地利用状況による制約が非常に大きい路線であります。このため、部分的な交差点改良等により交通の円滑化を図っていきます。

また、国道 357 号（本牧～大黒ふ頭間）については、本牧方面に向かう道路で交通混雑が見受けられることから、混雑の緩和を図るため、平成 19 年度から本牧側出口ランプ新設整備に着手し、利用者サービスの向上を図っていきます。

( 4 ) 埋立地相互間の連絡道路の整備

【回答】

国道 357 号の川崎・東京方面の整備促進については、引き続き、他の未整備区間とともに、国土交通省に早期整備を要望していきます。この整備による交通の分散化により埋立地相互間のアクセス向上が図られると考えています。

また、横浜港では、ふ頭間や広域幹線道路への円滑な連絡を図るため、本牧ふ頭から恵比須町までの延長約 10.5 キロメートルの臨港幹線道路を計画しており、そのうち新港～瑞穂区間の延長約 3.2 キロメートルの区間について平成 19 年度末の供用開始を目指し、現在、整備を進めています。その他の



区間の事業化については、今後の交通需要の動向、周辺のまちづくり、財政状況などを勘案しながら、検討していきます。

- ( 5 ) 産業道路等の域内道路の大型車両通行に伴い、廃線となっている J R 貨物線跡地を活用した道路の拡幅及び同跡地への大規模公共トラックターミナルの設置等の整備

【回答】

域内での通行の円滑化を図るため、周辺の土地利用状況を踏まえて、整備手法を含めて関係機関と検討していきます。

臨港幹線道路は、平成 19 年度末の新港・瑞穂区間の供用開始を目指し、現在、山内・瑞穂区間で整備を進めています。

また、瑞穂・恵比須町区間の整備については、今後の交通需要の動向、周辺のまちづくり、財政状況などを勘案しながら検討していきます。

なお、ご要望の守屋・恵比須町から川崎・東京方面への整備については、京浜臨海部を相互に連絡するとともに、横浜都心と川崎方面との連絡強化等を担う重要な路線ですが、計画地域では活発な企業活動行われていますので、これらへの影響等も考慮しつつ、検討していきます。

- ( 6 ) 新子安駅～恵比須町間の歩道の整備及び街路灯等の照明の設置等による域内道路周辺環境の整備

【回答】

要望地区の歩道及び道路照明については、必要な箇所に設置されています。要望箇所を具体的にお知らせいただければ、改めて現地状況等を調査していきます。

- ( 7 ) 東神奈川駅地下道の拡張及び照明器具設置等による利便性の向上

【回答】

東神奈川駅付近で J R を横断する路線としては都市計画道路横浜上麻生線が計画されています。当路線の整備については、鉄道施設 ( J R、京急 ) と交差することから課題も多く、関係機関との協議状況や現在検討を進めている都市計画道路網の見直しの結果等を踏まえ、検討していきます。

東神奈川地下道については、歩道用と車道用の照明が設置されていますので、ご理解をお願いします。

( 8 ) 新浦島橋の拡幅架け替え

【回答】

新浦島橋の拡幅（架け替え）については、工事に必要な用地の確保が課題となっていますが、地域の方々と話し合いながら検討を進めていきます。

( 9 ) 域内の運河に架かる橋の耐震対策

【回答】

京浜臨海部の運河に架かる橋の耐震対策については、路線の重要度を考慮し、耐震対策を実施していきます。

( 10 ) 歩道及び歩道橋の清掃強化

【回答】

歩道橋の清掃については引き続き、効率的、効果的な執行に努めていきます。

また、「ポイ捨て防止条例」の周知、啓発活動と合わせて業者委託による美化推進重点地区の歩道清掃を引き続き、実施していきます。

( 11 ) バス輸送機能の強化について

ア 生麦交差点 [ 高速入口 ] ~ 生麦ファクトリーパーク前 ~ 旭硝子入口 [ 産業道路 ] 間の増設

イ 未広地区周辺(鶴見駅 ~ ふれいゆ間)におけるミニバス運行等によるアクセス改善

ウ 域内の交通希薄地解消のための循環バスの運行及び夜間・深夜バス運行の増便

【回答】

バス路線の新設には、道路の幅員、地域の皆様のご理解とご協力、バス事業者の事業としての採算性などの条件が整うことが必要と考えられま

す。

ご要望の件に関しては、市内バス事業者、関係行政機関及び本市で構成する「横浜市バス利用促進委員会」等を通じ、事業者に対し働きかけを行っていきます。

なお、本市交通局では、平成 15 年 3 月に市長の諮問委員会として設置された「横浜市市営交通事業あり方検討委員会」の答申をふまえ、これまで自主自立経営の確立を目指して、経営効率化や増収策など、様々な経営改革に取り組み、市営ネットワークをできる限り維持するように努めてきました。しかし、経営努力をもってしても維持できない路線も多く存在しており、今後、現状の交通ネットワークが可能な限り損なわれないように、市営バス路線の再編成を決定しました。その結果、やむを得ず、現在再編成の対象路線をご利用のお客様や市民の皆様には、徒歩によるお乗り換えや鉄道等の他の交通機関をご利用いただくこととなり、大変なご不便をおかけする状況になっています。したがって、このような状況のなかで、現状では採算の見通しが立たない路線を新設することは困難です。また、既存の路線にあっては現行の運行本数で、輸送力は確保されていると考えています。しかし、これからの需要動向や沿線住民の方のご要望を踏まえ、今後の研究課題とさせていただきたいと思えます。

### 3 JR 鶴見線の沿線駅舎改築及び昼間時間帯の運行本数の増便等による利便性の向上

#### 【回答】

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、引き続き、JR 東日本に対して要望していきます。

### 4 「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」の見直しによる自転車放置禁止区域の拡大及び駐輪場の整備促進への支援

#### 【回答】

区及び関係機関と調整し、放置禁止区域の拡大及び自転車駐車場の整備促進の支援について検討します。

5 都市景観の向上及び都市防災に資するための市道部分の地下を活用した「ミニ共同溝」の整備促進

【回答】

電線類の地中化は、安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興、地域活性化等の観点からその整備効果は大きく、一層の推進が強く求められています。

本市では、国の推し進める「無電柱化推進計画」に基づき、主に電線共同溝方式により整備を進めていますが、今後、事業を進めるにあたっては、従来型よりコンパクトで浅い位置に埋設可能となる「浅層埋設方式」等の導入を図るほか、土地区画整理事業や市街地再開発事業など他の事業との同時施工、地下埋設管の更新が予定されている路線などでの地中化も推進していきます。

6 道路交通の円滑化、物流の効率化を図るため、主要道路周辺におけるトラック・ベイ（貨物積卸場所）の設置

【回答】

既設の建物に対しては、国で検討している共同荷さばき駐車場への支援等の動向を踏まえ、地区の特性に応じた対策を検討します。

また、平成19年度の横浜市駐車場条例改正で、一定規模以上の新築・増改築等の建築物に、トラック・ベイを含む荷さばき駐車場の設置を義務付ける予定です。

1 都心臨海部の整備促進

(1) 山下ふ頭地区の再開発の促進

【回答】

今後の港湾施設への需要を見通しながら、臨港幹線道路計画や緑地計画との整合を図り、地区の特性を生かした土地利用計画のあり方について、検討していきます。

(2) 新山下地区再開発事業の促進

ア 新山下地区の土地利用転換に伴う水際線プロムナードの整備及び老朽化した民有岸壁改修に対する支援

【回答】

水際線プロムナードは、新山下地区第一地区計画の中で地区施設として整備が位置付けられていますが、この部分は護岸も含めて民有地となっています。

民有地のプロムナード整備を行う方法としては、国土交通省所管の「パブリックアクセス事業」が考えられますが、面積要件から現在のところ新山下地区に適用することは困難であり、引き続き、当地区への適用可能な支援施策について検討を進めていきます。

また、現在のところ、老朽化した民有護岸改修に対する支援制度が見当たらないため、こちらについても、プロムナード同様、支援施策について検討を進めていきます。

イ みなとみらい線「元町・中華街駅」と新山下地区を連絡する歩行者ネットワークの整備によるアクセス機能の強化

【回答】

みなとみらい線の元町・中華街駅設置による新山下地区の交通利便性の向上を考慮しつつ、再開発事業の進み具合を見ながら、周辺の歩行者ネットワークの形成に向けて検討を進めていきます。

## ウ 新山下地区開発に伴う新たな物流施設等の整備

### 【回答】

新山下地区再開発は、地区を商業・業務ゾーン、水際ゾーン、物流ゾーンの3つのゾーンに分け、地元協議会の中に各ゾーンに対応する部会を設置して、再開発の推進に向けた取組を進めています。

物流ゾーンについては、高度な流通加工や配送機能を備えた物流施設等の立地を促進するため、平成17年度から埋立地の分譲を進めてきました。

引き続き、当地区の街づくりを推進し、横浜港の拠点性を高め、臨海部や市内産業の活性化に取り組んでいきます。

## 2 港湾の整備について

### (1) 曳船係留施設の整備促進

#### 【回答】

曳船の係留施設については、一部隻数の係留場所を山下ふ頭地区に確保していますが、残りの曳船係留場所や係留施設の整備について、引き続き、関係者との調整を進めながら検討していきます。

### (2) 照明、電源、水道、トイレ等の施設が整ったはしけ係留地の整備促進

#### 【回答】

港内の業務船への対応策を検討する中で併せて検討していきたいと考えています。

### (3) 国内物流を主眼としたフェリーふ頭とトラックターミナルの整備検討

#### 【回答】

横浜港でのフェリー輸送については、モーダルシフトを進めるうえからも重要な施策でありますので、需要動向を見ながら、既存ふ頭の活性化も視野に入れ検討していきたいと考えています。

### (4) 老朽化の進む護岸改修においては、護岸法線の前出しを容認し、護岸補強を可能とする等の埋立法の弾力的な運用

**【回答】**

民有岸壁・護岸等の老朽化の進む施設の維持・修理については、本市の経済活動のためにも必要と認識していますが、公有水面埋立法は、国民共有の貴重な公有水面に係る法令でありますので、法の本旨に基づいての運用が求められることをご理解ください。

( 5 ) 港湾労働者のための駐車場の整備拡充及び利用料金の引下げ

**【回答】**

本牧ふ頭においては、港湾関係就業者の利便性・安全性向上のため、現在供用している通勤車両駐車場（2箇所）に加え、もう1箇所をふ頭内の他のエリアに整備する予定です。整備に向け、予定地の現利用者との調整を開始しています。

大黒ふ頭においても既に4箇所の通勤車用駐車場を整備していますが、新たな通勤者用駐車場についてはその必要性などについてふ頭内の事業者等と検討・協議を進めていきます。

駐車料金については、近隣地域よりも負担の少ない6,000円を現在まで維持しています。駐車場の管理運営には、費用がかかることから、利用者の方に負担していただく必要がありますが、今後も収支状況を精査し、適切に対応していきます。

( 6 ) ふ頭内の歩行路の整備

**【回答】**

ふ頭内の交通円滑化や港湾労働者の安全性向上のため、道路整備等と併せて順次、歩道整備についても取り組んでいきたいと考えています。

( 7 ) 大黒ふ頭地区の地盤沈下への安全対策の実施及び民間企業による沈下補修費等の行政当局による支援

**【回答】**

安全対策については、毎年度、ふ頭内道路及び荷さばき地等の嵩上げ工事を予算措置のうえ計画的に実施しています。

沈下補修費等の支援については、局内での検討に基づき神奈川倉庫協会大黒ふ頭地盤対策委員会と協議し、地盤沈下が使用者の責に帰すことのできない原因であることから、ふ頭用地使用料を減免して対応するよう検討していきます。

- ( 8 ) 船舶大型化に対応した大黒ふ頭・瑞穂ふ頭における岸壁の水深 12 メートル以上の掘り下げ

**【回答】**

今後の船舶の大型化や海上物流の動向を見極めながら検討していきます。

- ( 9 ) 公共水域における浚渫費の公費負担割合の引上げ及び民間埠頭施設改修工事に対する公的補助

**【回答】**

横浜港では、航路、泊地などの基幹的な水域の浚渫は、国及び港湾管理者が行い、民間バースの利用に伴う水域の浚渫については、該当バースの利用者に対応をお願いしているところですが、ご要望の趣旨を踏まえ、今後も引き続き、国への働きかけ等を検討していきます。

また、私有岸壁・護岸の改修に対する支援について、本市には該当する支援制度はありませんが、老朽化施設の維持・修理については、本市の経済活動のためにも必要と認識しており、今後も研究していきます。

- ( 10 ) 改修工事に際しての行政管轄部署の一本化による事務手続の簡素化

**【回答】**

私有岸壁・護岸等の改修工事における事務手続等に関しては、個々の法令の本旨に基づいての権限があることをご理解ください。

- ( 11 ) 港湾環境整備負担金の使途見直しによる護岸改修等の港湾整備への活用促進

**【回答】**

港湾環境整備負担金は、港湾法に基づき、港湾管理者が実施する環境整備



工事に要する費用の一部を、臨港地区又は港湾区域内で、1万平方メートル以上の敷地面積により事業を行っている事業者に負担していただいているものです。徴収した負担金については、港湾環境整備負担金制度の趣旨に則り、港湾事業場周辺地域の生活環境の悪化防止又は向上に役立つ、緑地の建設や維持工事、海面清掃工事等に使用しています。

(12) 荷さばき地等、横浜港公共施設使用料金の値下げ

【回答】

トータルコスト低減に向け、これまでも各種インセンティブ制度の充実や、取扱量が増加するにつれ単位当たりの使用料が逡減する料金体系の新設など、ユーザーニーズを踏まえた施策を展開してきました。

今後も引き続き、横浜港の国際競争力強化に向け、ユーザーニーズに見合った施策を展開していけるよう検討を進めていきます。

(13) 海岸線の防災・セキュリティの強化

【回答】

本市の海岸線は、高潮を考慮した埋立基準高さによって埋立整備を行ってきており、高潮・津波に対して一定の安全性が確保されていますが、老朽化や沈下が進む公共の岸壁や護岸については、今後とも計画的に維持補修を進めていきます。また、大規模地震発生時において物流拠点として機能する耐震強化岸壁の整備を引き続き進めていきます。

横浜港の保安対策として、横浜海上保安部、県警、国土交通省、税関等の関係機関及び民間施設の各保安管理者で横浜港保安対策協議会を組織し、保安に関する情報交換、訓練等を行い、横浜港の保安対策を行っています。なお、保安訓練は、年1回程度の割合で、横浜港保安対策協議会として、テロ行為を想定した総合訓練を行っており、また、その他の訓練として、3か月ごとにふ頭関係者、警備員とテロ行為があった場合の対応についての情報伝達等を含む基本訓練を行っています。今後も、横浜港の保安が保たれるよう努めていきます。

平成16年7月に発効したSOLAS条約に基づく保安対策を着実に推進するため、監視カメラやセンサー等による警備に加え、ふ頭職員や港湾事業者の危機管理意識の向上を図るとともに、テロ行為を想定した訓練を関係機関と連

携・実施し、警備体制の充実強化を図っていきます。

### 3 河川・運河の有効活用について

#### (1) 鶴見川の浚渫に関わる公費投入

##### 【回答】

横浜港では、民間バースの利用に伴う水域の浚渫について、当該バースの利用者に対応をお願いしているところですが、ご要望の趣旨を踏まえ、今後とも引き続き、国への働きかけ等を検討していきます。

なお、鶴見川水系の河川管理者（国土交通省・東京都・神奈川県・横浜市）においては「鶴見川水系河川整備計画」と「鶴見川流域水害対策計画」を策定しており、その中では浚渫も行う計画となっています。

#### (2) 京浜臨海部内に張り巡らされている運河の利用状況に即し、供用運河については公費による浚渫、使用されていない運河については埋立てによる道路・緑地等への有効活用

##### 【回答】

京浜臨海部の運河については、土砂の堆積等により船舶航行に支障をきたす場合等に浚渫を行っています。また、同運河は現在でも多くの方に利用されている、貴重な公有水面です。今後も現在の利用状況を参考に、将来の水域利用のあり方、運河の活用等について検討していきます。

#### (3) 京浜臨海部内における海上交通などの水域の多目的有効活用

##### 【回答】

海上交通については、官民の役割分担を踏まえつつ、需要動向を見極めながら、検討を進めていきます。また、同地区の水域活用については、現在の水域利用状況や機能等を踏まえつつ検討していきます。

### 4 臨港幹線道路における守屋・恵比須町から川崎・東京方面への整備促進

##### 【回答】

臨港幹線道路は、平成19年度末の新港・瑞穂区間の供用開始を目指し、現在、

山内・瑞穂区間で整備を進めています。

また、瑞穂・恵比須町区間の整備については、今後の交通需要の動向、周辺のまちづくり、財政状況などを勘案しながら検討していきます。

なお、ご要望の守屋・恵比須町から川崎・東京方面への整備については、京浜臨海部を相互に連絡するとともに、横浜都心と川崎方面との連絡強化等を担う重要な路線ですが、計画地域では活発な企業活動が行われていますので、これらへの影響等も考慮しつつ検討していきます。

#### 5 京浜臨海部における工場用地の土壌改良・護岸改修等の操業環境対策に関わる支援制度の創設

##### 【回答】

京浜臨海部等の工業集積地域の操業環境保全や産業立地を促進するため、関係局等と連携し、経済の視点に立った土地利用の規制・誘導策等を検討していきます。

#### 6 歴史的資源を活用した観光振興と魅力ある街づくりの推進について、開港期の歴史を残す史的景観の保全活用による魅力ある街の創出と、象徴的な資源である「象の鼻地区」の早期整備促進

##### 【回答】

歴史的建造物や港の風景など開港都市としての資源を活かして、まちの魅力向上、都市の活性化を進めるため、「ナショナルアートパーク構想」を推進しています。横浜の都心臨海部を今以上に市民に親しまれる場とするとともに、文化芸術活動の積極的な誘導を行い、国際的な観光交流拠点の形成や、創造的産業の集積を進めています。

象の鼻地区は、横浜港発祥の地としての歴史性や、みなとみらい21地区と山下公園を結ぶ水際線と、日本大通りや大さん橋との接点としての立地特性を有しています。開港150周年を記念する事業として、横浜の歴史と未来をつなぐ象徴的な空間として整備するため、平成21年のオープンを目指して整備を進めているところです。

1 木造個人住宅の耐震改修工事への更なる補助額の拡充・強化

【回答】

木造個人住宅の耐震改修工事への補助については、平成 18 年 8 月 1 日から、従来の耐震診断の結果「倒壊の危険あり」と判定された住宅に加えて、新たに「やや危険」と判定された住宅も補助対象に追加するなどの拡充を図っているところです。

今後は、新しい補助制度の周知に努めるとともに、運用状況に鑑み、必要な対応をとっていきます。

2 既存民間建物（非木造）の耐震対策促進に関する融資・補助金制度等の早期導入

【回答】

本市では、平成 18 年度から、昭和 56 年 5 月以前に建築確認を受けて建築をした原則 3 階以上、かつ、延べ床面積 1,000 平方メートル以上の民間建築物で、病院や学校などの災害時に重要な機能を果たす施設及び百貨店やホテルなどの災害時に多数の人に危険が及ぶおそれがある施設の耐震診断や耐震改修工事に要する費用の一部に補助する制度を設け、耐震化の促進を図っています。

また、マンションの耐震診断についても平成 10 年度から、耐震改修については平成 13 年度から補助制度を実施し、耐震化の促進を図っています。

今後も、耐震化が必要な民間建築物の所有者に制度紹介を行うなどにより耐震化促進の普及・啓発を図っていきます。

## 交通局

### 1 市営地下鉄蒔田駅へのエレベーター・エスカレーターの整備促進

#### 【回答】

蒔田駅は地上に至るエレベーターを設ける用地がなく、これまで設置することはできませんでしたが、エレベーター設置工事に係わる駅構内の改良工事を平成19年4月に着手し、引き続き、駅南側に計画されている民間事業者によるビル計画に取り込んで整備していく考えです。

1 神奈川お台場の史跡保存に向けた発掘調査への一層の支援

【回答】

神奈川台場は、本市の近代化の足跡を印す遺構の一つですが、現在はその大部分がJR貨物の敷地内にあり、東高島貨物駅の真下に位置しているため、その全貌を調査、把握することはできません。しかし、平成13年度に調査可能な部分の発掘を行い、石垣の一部の確認をしました。

現地を含む地域で進められようとしている「東神奈川臨海部周辺地区再編整備計画」中の「東高島駅北地区面整備事業」の計画は、現在のところ地権者の意向や計画の枠組みがまだ具体化していない状況のようです。

今後は、これら地権者や地域の方々の意向を踏まえながら、歴史的資源として活用すべき方向性を見出していきたいと考えています。

< 区別要望 >

鶴見区

( 1 ) 国道 15 号拡幅事業の早期完了

【回答】

国道 15 号については、都市計画幅員の 50 メートルに拡幅する計画となっています。本市としては、未整備区間の早期着手について、引き続き、道路管理者である国土交通省に要望していきます。

( 2 ) 鶴見臨海部幹線道路（大黒町～末広町間）の早期整備

【回答】

臨海部幹線道路については、京浜臨海部を相互に連絡するとともに、横浜都心と川崎方面との連絡強化等を担う重要な路線ですが、計画地域では活発な企業活動も行われていますので、これらへの影響等も考慮しつつ、検討していきます。

( 3 ) 国道 357 号（大黒ふ頭～扇島・川崎東京方面）の整備促進

【回答】

国道 357 号は、本市にとって重要な役割を担っている道路でありますので、引き続き、他の未整備区間とともに、国土交通省に早期整備を要望していきます。

( 4 ) 鶴見駅周辺道路の早期整備

【回答】

鶴見駅周辺地区道路については、土地利用転換の状況を踏まえて、京浜臨海部整備と調整しながら、検討を進めていきます。

( 5 ) 鶴見駅東口周辺の開発計画の促進

【回答】

鶴見駅東口地区市街地再開発事業については、平成 12 年度に地区の事業採択を受け、平成 16 年 5 月 14 日の都市計画決定に続き、平成 18 年 6 月 2 日に事業計画の認可公告、平成 19 年 3 月 9 日に権利変換計画認可公告がなされました。今後は、独立行政法人都市再生機構の施行により、平成 19 年度の工事着手、平成 22 年度の事業完了を目標として、引き続き、事業を推進していきます。

( 6 ) 鶴見駅周辺公共駐車場の整備促進 ( 24 時間駐車場の増設、駅前広場地下活用等 )

【回答】

本市では、民間事業者による駐車場整備を基本に考えています。駐車需要が高い地区については、今後策定を予定している駐車場整備計画の中で、地区ごとの交通やまちづくりに応じた対策を検討していきます。

( 7 ) J R 鶴見駅と京急鶴見駅を結ぶ連絡橋の建設

【回答】

J R 鶴見駅と京急鶴見駅を結ぶ連絡橋については、再開発区域に隣接する駅ビルの将来的な建替計画とあわせながら、今後、検討を進めていくべき課題と認識しています。

( 8 ) J R 鶴見駅中距離電車停車 ( 横須賀線電車の停車 ) の実現に向けた積極的取組

【回答】

J R 鶴見駅への中距離電車の停車については、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じ、引き続き、鉄道事業者に要望していきます。



( 9 ) 京急鶴見駅特急停車の実現に向けた積極的取組

【回答】

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、京浜急行電鉄株式会社に対して、引き続き、要望していきます。

( 10 ) 大黒ふ頭への市営バス路線の継続（横浜駅・桜木町駅～大黒ふ頭）

【回答】

本市交通局では、平成 15 年 3 月に市長の諮問委員会として設置された「横浜市市営交通事業あり方検討委員会」の答申をふまえ、これまで自主自立経営の確立を目指して、経営効率化や増収策など、様々な経営改革に取り組み、市営ネットワークをできる限り維持するように努めてきました。しかし、経営努力をもってしても維持できない路線も多く存在しており、今後、現状の交通ネットワークが可能な限り損なわれないように、市営バス路線の再編成を決定しました。

ご要望いただきました、「横浜駅・桜木町駅～大黒ふ頭」の市営バス路線の継続についてですが、通勤時間帯はお客様が多くご乗車になりますが、その他は少なく、非効率な路線のため廃止対象とさせていただきます。

しかしながら、本市道路局から発表されています「横浜市生活交通バス路線維持制度」の該当路線と判断されましたので、路線は維持されます。

維持対象区間は、「横浜駅東口」及び「桜木町駅前」からの発着便をすべて廃止し、「横浜駅西口～スカイウォーク・大黒海づり公園」となっています。

また、運行本数についても、現状より減便した本数が維持対象となっています。なお、事業者公募に他社から応募がなかったため、引き続き、本市交通局にて運行します。

( 11 ) 鶴見末広地区への市営バス路線の増強

【回答】

本市交通局では、平成 15 年 3 月に市長の諮問委員会として設置された「横浜市市営交通事業あり方検討委員会」の答申をふまえ、これまで自主自立経営の確立を目指して、経営効率化や増収策など、様々な経営改革に取り組み、

市営ネットワークをできる限り維持するように努めてきました。しかし、経営努力をもってしても維持できない路線も多く存在しており、今後、現状の交通ネットワークが可能な限り損なわれないように、市営バス路線の再編成を決定しました。

その結果、やむを得ず、現在再編成の対象路線をご利用のお客様や市民の皆様には、徒歩によるお乗り換えや鉄道等の他の交通機関をご利用いただくこととなり、大変なご不便をおかけする状況になっています。

したがって、このような状況のなかで、現状では採算の見通しが立たない路線を新設することは困難です。

また、既存の路線にあっては現行の運行本数で、輸送力は確保されていると考えています。

しかし、これからの需要動向や沿線住民の方のご要望をふまえ、今後の研究課題とさせていただきたいと思えます。

## 神奈川県

### ( 1 ) 都市計画道路の見直し ( 六角橋地区の舗道整備、電柱の地中化と仲通りの再開発促進 )

#### 【回答】

六角橋地区については、平成 17 年度にすず風舗装の施工と併せて、路側のカラー舗装を実施したところです。

本市では現在、都市計画道路の未着手の路線・区間を対象に、都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

当該地区においては、一部、未着手の都市計画道路である「東京丸子横浜線」と重複している箇所がありますので、電柱の地中化等については、今回の見直しの結果の動向も見ながら、協議等を行っていきます。

### ( 2 ) 臨港幹線道路の早期完成

#### 【回答】

臨港幹線道路については、現在、山内・瑞穂区間で整備を進めており、平成 19 年度末の新港・瑞穂区間の供用開始を目指しています。

その他の区間の事業化については、今後の交通需要の動向、周辺のまちづくり、財政状況などを勘案しながら、検討していきます。

### ( 3 ) 新浦島橋の拡幅 ( 架け替え )

#### 【回答】

新浦島橋の拡幅 ( 架け替え ) については、工事に必要な用地の確保が課題となっていますが、地域の方々と話し合いながら検討を進めていきます。

#### (4) 中央卸売市場を含むＪＲ高島貨物駅周辺再開発の検討促進

##### 【回答】

ご指摘の地区を含む東神奈川臨海部周辺地区（170ヘクタール）については、都市基盤施設整備や面的整備等の整備事業やスケジュールを定めた再編整備計画を平成16年3月に策定しています。その中で、ご指摘の地区については、ＪＲ高島貨物駅の北側に位置している「環境再生型都市整備ゾーン」と同駅南側に位置した「ポトリノベーションゾーン」に分けて各々の整備方針等を示しています。

具体的には、「環境再生型都市整備ゾーン」は就業・居住空間が融和し、運河などの親水空間を含む魅力的な複合都市空間の形成を図ることとしています。

また、「ポトリノベーションゾーン」は、都市機能と港湾機能が融和した都心臨海部の新たな拠点として、みなとみらい21地区からの連続したウォーターフロントの形成を図り、新たな機能の導入にあたっては、既存の港湾物流機能、中央卸売市場機能、生産機能との調和を図ることとしています。

今後も行政と民間の適切な役割分担を図りつつ、様々な施策を検討していきます。

#### (5) ＪＲ東海道貨物線の旅客線化の促進並びに羽沢貨物駅へのバスタ・ミナル設置の検討

##### 【回答】

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じ、引き続き、鉄道事業者に要望していきます。

また、羽沢貨物駅周辺は、大半が市街化調整区域で農地、緑地が多く残されており、起伏に富んだ地形となっているため、農地、緑地の保全活用を図るなど周辺環境に配慮しながら、鉄道新駅設置に伴う結節点機能を生かした駅前広場の整備などの検討を進めていきます。

#### (6) ＪＲ東神奈川駅地下道の拡幅

##### 【回答】

東神奈川駅付近でＪＲを横断する路線としては、都市計画道路横浜上麻生

線が計画されています。

当路線の整備については、鉄道施設（ＪＲ、京急）と交差することから課題も多く、関係機関との協議状況や現在検討を進めている都市計画道路網の見直しの結果等を踏まえ、検討していきます。

（ 7 ）京急神奈川新町駅・東京寄り改札口の新設

【回答】

ご要望の趣旨を京浜急行電鉄株式会社に伝えていきます。

（ 8 ）京急新子安駅前踏切の高架化の促進

【回答】

鉄道の立体化は、大規模な事業であり安定的な財源の確保が必要であるとともに、事業期間も長期化することから、踏切交通量や踏切遮断時間、事故防止、街づくりなどを総合的に勘案し検討していきます。

京急新子安駅前の踏切を高架化する場合には、車が通行できる施設とすることが必要です。しかし、踏切の直近には、オルトステーションデッキと新子安橋が設置されており、物理的に踏切の高架化は困難な状況です。

（ 9 ）京急新子安駅急行停車の実現に向けた積極的取組

【回答】

鉄道事業者への働きかけについて、利用者の要望等をみながら検討していきます。

## 西区

### (1) 国道 16 号洪福寺～国道 1 号線保土ヶ谷橋間のバイパスの整備

#### 【回答】

国道 16 号( 洪福寺 )から国道 1 号( 保土ヶ谷橋 )に接続する道路としては、都市計画道路環状 1 号線が計画されており、現在、JR 保土ヶ谷駅前から国道 1 号に至る約 300 メートルが未整備となっています。

未整備の区間には JR 東海道線・横須賀線が交差しており、将来は立体交差で国道 1 号の保土ヶ谷橋交差点と接続する計画となっていますが、この区間を含む都市計画道路の未着手区間については、現在都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

### (2) 羽田空港～保土ヶ谷バイパス間のアクセス検討

#### 【回答】

現在、保土ヶ谷バイパスの渋滞緩和を目的の一つとする横浜環状北西線の事業化及び北線の整備を進めており、この整備による効果として、保土ヶ谷バイパスに集中している交通の分散が期待され、羽田空港と保土ヶ谷バイパス間のアクセス改善に繋がるものと考えています。

また、羽田空港と横浜市内のバスアクセスについては、現在、横浜駅、港南台・戸塚駅、新横浜駅、たまプラーザ駅で運行していますが、羽田空港再拡張・国際化に対して、国、本市をはじめとするメンバーで構成する検討分科会において、羽田空港への神奈川方面からのバスアクセスの改善の検討を行っています。

### (3) 東名入口までの保土ヶ谷バイパスの渋滞緩和

#### 【回答】

保土ヶ谷バイパスの町田方向の渋滞は、国道 246 号と交差する東名入口交差点での渋滞が原因のひとつとなっています。現在、国土交通省川崎国道事

務所が渋滞緩和を目的とした国道 16 号町田立体事業を進めています。

本市としても、同事業の早期完成に向けて国土交通省に引き続き協力していきます。

#### ( 4 ) 浅間下・岡野町交差点の渋滞解消のための立体化推進

##### 【回答】

浅間下・岡野町交差点の抜本的な渋滞対策として、県道横浜生田線の立体化が考えられますが、沿道の土地利用状況などから事業化が困難な状況です。本市としては引き続き、立体化の可能性について検討するとともに、警察などの関係機関と調整しながら、より効果的な信号処理方式や違法駐車対策などの速効対策について検討し、渋滞緩和を図っていきます。

#### ( 5 ) 栄・本町線と横浜駅東口出島地区との接続道路の早期実現

##### 【回答】

都市計画道路栄本町線支線 1 号（接続道路）については、横浜駅周辺大改造計画の進捗状況や現在検討を進めている都市計画道路網の見直しの結果等を踏まえ、検討していきます。

#### ( 6 ) 横浜駅東口周辺の交通渋滞解消

##### 【回答】

横浜駅周辺地区については、横浜の玄関口としてふさわしい街づくりを進めるため、将来像を見据え、地元と共有した街づくりのビジョンとして横浜駅周辺大改造計画の策定に取り組みます。計画策定の中で、横浜駅東口周辺の交通の円滑化についての検討を行います。

#### ( 7 ) 横浜駅周辺地区のバスターミナルの集約、観光バス駐車場の新設

##### 【回答】

横浜駅周辺地区については、横浜の玄関口としてふさわしい街づくりを進めるため、将来像を見据え、地元と共有した街づくりのビジョンとして横浜駅周辺大改造計画の策定に取り組みます。計画策定の中で、横浜駅周辺地区

のバスターミナルのあり方について検討を進めます。

また、平成 18 年 10 月、みなとみらい 2 1 地区に観光バスターミナル 54 番館を整備しました。今後は、このバスターミナルを、横浜駅周辺地区で発着する観光バスの拠点として P R していきます。

- ( 8 ) 横浜駅周辺地区とみなとみらい地区をリンクさせた再開発 ( 地下、地上を活用した、歩ける街づくり等 )

**【回答】**

横浜駅周辺地区については、横浜の玄関口としてふさわしい街づくりを進めるため、将来像を見据え、地元と共有した街づくりのビジョンとして横浜駅周辺大改造計画の策定に取り組みます。横浜駅周辺地区とみなとみらい地区の連絡強化についても、計画策定の中で検討を行います。

- ( 9 ) 横浜駅西口周辺 ( 幸栄・五番街地区等 ) の防災上の視点を加味した再開発事業に対する積極的支援

**【回答】**

横浜駅西口周辺の幸栄・五番街地区については、地元の再開発準備組合と連携して、再開発の早期事業化の促進を図っていきます。

- ( 10 ) 横浜駅西口狸小路地区の防災対策を加味した再開発の検討促進

**【回答】**

狸小路地区等については、地元の状況を踏まえて、横浜駅西口駅前にふさわしい街づくりを検討していきます。

- ( 11 ) 横浜駅西口広場を中心としたペDESTリアンデッキによる歩行者ネットワークの形成促進

**【回答】**

横浜駅周辺地区については、横浜の玄関口としてふさわしい街づくりを進めるため、将来像を見据え、地元と共有した街づくりのビジョンとして横浜駅周辺大改造計画の策定に取り組みます。横浜駅西口広場を中心としたペデ



ストリアンデッキによる歩行者ネットワークの形成については、計画策定の中で検討を行い、西口広場周辺の開発事業とあわせて、具体的な検討を行います。

(12) 横浜駅西口周辺地区における一般車道の待機タクシー混雑解消対策及び違法駐輪対策の推進

【回答】

横浜駅西口周辺における待機タクシー混雑解消については、県警及び関係機関に要望の趣旨を伝えていきます。

また、西口放置自転車対策については、今後も、区及び関係機関と連携し、条例に基づく移動・啓発活動を実施し、良好な生活環境を確保するよう努めていきます。

(13) 横浜駅東口駅前広場を中心とした再整備の検討

【回答】

横浜駅周辺地区については、横浜の玄関口としてふさわしい街づくりを進めるため、将来像を見据え、地元と共有した街づくりのビジョンとして横浜駅周辺大改造計画の策定に取り組みます。計画の策定にあたっては、横浜駅東口駅前広場を中心とした再整備についても検討を進めます。

(14) 河川を利用した新交通網

【回答】

官民の役割分担を踏まえつつ、需要動向を見極めながら、検討していきます。

(15) 横浜駅みなみ通路及びみなみ東口整備の促進

【回答】

横浜駅みなみ通路については、平成19年度末に全面的に供用を開始します。工事が完了しますと、現在、西口側で通路幅員が狭くなっている部分、あるいは、段差のある部分が解消されます。また、東口側については、将来的に

はバリアフリーとなるよう整備をしていく計画ですが、現在は中央郵便局など既存の建物があり、エレベーターやスロープの設置などによるバリアフリー対応が困難な状況ですので、当面の間、現在の形態で供用を継続する予定です。

なお、横浜駅みなみ東口整備については、日本郵政公社、JR東日本、京浜急行電鉄株式会社の主な権利者と開発事業の具体化に向け検討を進めていきます。

(16) 国際都市横浜の陸の玄関口にふさわしい横浜駅構内の再整備及び混雑緩和策の促進

【回答】

現在、横浜駅においては、本市が進めている「きた通路」、「みなみ通路」、「南北連絡通路」の3本の自由通路の整備工事や、JR東日本や東急電鉄株式会社、相模鉄道株式会社を始めとする各鉄道事業者が進めている駅改良工事など、様々な工事が行われています。

平成19年度末には、3本の自由通路を全面的に供用開始し、また、従来の案内サイン等も分かりやすく更新する予定ですので、慢性的な混雑や歩行の障害となっていた段差などが解消され、横浜駅は「横浜の玄関口」に相応しい分かりやすい駅となる予定です。

## 中区

### ( 1 ) 臨港幹線道路の早期完成

#### 【回答】

臨港幹線道路については、現在、山内・瑞穂区間で整備を進めており、平成 19 年度末の新港・瑞穂区間の供用開始を目指しています。

その他の区間の事業化については、今後の交通需要の動向、周辺のまちづくり、財政状況などを勘案しながら、検討していきます。

### ( 2 ) 北仲通・万国橋地区の再整備促進

#### 【回答】

北仲通北地区については、地元地権者の方々とともに、再整備計画の検討を進めています。

### ( 3 ) 関内・関外地区の活性化の促進

#### 【回答】

関内・関外地区については、商業等の活性化と市街地の整備改善の一体的推進を図るとともに、文化・芸術、観光振興による活性化に取り組んでいきます。

また、関内・関外地区については、「中心市街地（関内・関外地区）活性化基本計画」（平成 12 年 5 月策定）等に基づき、商業等の活性化や集客力の向上などを目的とした事業を支援していきます。

### ( 4 ) 元町第 3 期街づくりに対する積極的支援

#### 【回答】

地区計画や街づくり協議地区の指導を通じて、地元と連携した街づくりを進めていきます。

( 5 ) 象の鼻地区の早期整備

【回答】

象の鼻地区は、横浜港発祥の地としての歴史性やみなとみらい21地区と山下公園を結ぶ水際線と、日本大通りや大さん橋との接点としての立地特性を有しています。開港150周年を記念する事業として、横浜の歴史と未来をつなぐ象徴的な空間として整備するため、平成21年のオープンを目指して整備を進めているところです。

( 6 ) 元町・山手・山下地区における駐車場の整備促進

【回答】

本市では、民間事業者による駐車場整備を基本に考えています。駐車需要が高い地区については、今後策定を予定している駐車場整備計画の中で、地区ごとの交通やまちづくりに応じた対策を検討していきます。

( 7 ) 関内・山下地区における観光バス専用駐車場の早期整備

【回答】

平成19年度早期の供用開始に向けて、現在、山下ふ頭に観光バス専用駐車場の整備を進めています。

( 8 ) みなとみらい線元町・中華街駅「元町口」と山手地区の回遊性を高める環境整備促進

【回答】

みなとみらい線「元町・中華街駅舎」とその背後のアメリカ山公園予定地を活用し、平成21年春の完成を目指して駅舎増築を行い、屋上と公園敷地とを一体的な園地整備を行います。増築部にはエレベーターやエスカレーター等の昇降施設を設けて元町・山手両地区へのバリアフリー化を図り回遊性を高める予定です。

( 9 ) J R 石川町駅周辺の再整備促進

【回答】

石川町駅周辺の街づくりについては、街づくり協議により活性化に向けた調整を進めています。

( 10 ) みなとみらい線の延伸の検討促進 ( 元町・中華街駅～本牧・山手地区～ J R 根岸駅 )

【回答】

元町から根岸へ至る鉄道計画については、横浜環状鉄道の一部として、東京圏の鉄道整備に関する基本計画を定める国の運輸政策審議会答申第 18 号 ( 平成 12 年 1 月 ) の中で、位置付けられています。

本路線の整備については、少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなど様々な課題がありますが、これらを踏まえ、総合的に検討していきます。

( 11 ) 関内駅の再整備促進 ( エスカレーター・エレベーターの設置、伊勢佐木町への地下街の整備 )

【回答】

関内駅の整備については、北口周辺の整備を含め鉄道事業者等関係機関や地元の方々と連携して検討していきます。

## 南区

### (1) 南区役所の駐車場スペース拡大の検討

#### 【回答】

南区役所の駐車場については、第一駐車場が狭隘になったため、平成10年に近隣の土地を購入し、21台が駐車できる第二駐車場を設置するなど、来庁者の皆様の利便性向上に努めてきました。

今後は、区庁舎の大規模な改築・改修、再整備工事等を実施する際に、抜本的な見直しを行っていきます。

### (2) 旧市大医学部浦舟校舎用地の区民ニーズに即した活用促進

#### 【回答】

旧市大医学部浦舟校舎用地については、今後関係局区との調整を進め、全市的な視点でその利活用について検討していきます。

### (3) 県立大岡高校用地及び弘明寺国家公務員住宅跡地の区民ニーズに即した活用促進

#### 【回答】

旧県立大岡高校の跡地利用については、校舎部分を耐震上課題がある南区総合庁舎の移転再整備用地として、また、グラウンド部分を隣接する国家公務員住宅跡地と併せて公園用地として活用する方向で検討しており、用地の取得について神奈川県と調整を進めています。

引き続き、関係機関との調整を行うとともに、整備の詳細については、地域の皆様のご意見も参考にしながら検討していきます。

なお、密集市街地における限られたオープンスペースとして、また、区役所と一体となった防災拠点等としての公園整備の検討を進めたいと考えています。

## 港南区

### ( 1 ) 都市計画道路「横浜藤沢線」の整備促進

#### 【回答】

横浜藤沢線は、港南区丸山台四丁目から戸塚区舞岡町まで、上永谷地区と上永谷舞岡地区 1,910 メートルで事業を実施しています。上永谷地区では用地取得と工事を、上永谷舞岡地区では用地取得を進めており、引き続き、早期完成に努めていきます。

### ( 2 ) 上大岡駅周辺再開発事業の早期完成

#### 【回答】

上大岡駅周辺地区の再開発については、A地区、B地区に引き続き、組合施行によるC南地区市街地再開発事業を推進しています。平成 19 年度は、再開発ビル工事に着手する予定となっています。

## 保土ヶ谷区

### ( 1 ) 鴨居・上飯田線の早期 ( 平成 22 年度 ) 整備

#### 【回答】

鴨居上飯田線は高い整備効果が期待できる路線と考えており、現在、緑区の鴨居・鴨居第 2 地区及び旭区の本宿・二俣川地区で整備を進めています。

保土ヶ谷区内の未着手区間については、現在都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

### ( 2 ) 親水性のある今井川・帷子川の水際整備

#### 【回答】

保土ヶ谷区の帷子川については、神奈川県知事管理区間となっていますので、神奈川県に要望を伝えます。

保土ヶ谷区の今井川については、県管理区間ですが、本市で改修事業を実施しています。

河川改修にあたっては、周辺土地利用で住宅・店舗等が隣接しているため、コンクリートブロック積み等のコンクリート構造物としていますが、地域の特性に配慮し、市民の皆様が親しまれる整備を進めていきます。

### ( 3 ) 相鉄線星川・天王町駅周辺等の高架化の早期 ( 平成 19 年度 ) 完成

#### 【回答】

相鉄線の高架化(星川駅～天王町駅)については、予算の確保を図るなど、早期完成に向け努力していきます。

### ( 4 ) 相鉄線踏切 ( 星川 8 号・上星川 8 号 ) の高架化の促進

#### 【回答】

鉄道の立体化は、大規模な事業であり安定的な財源の確保が必要であるとともに、事業期間も長期化することから、踏切交通量や踏切遮断時間、事故



防止、街づくりなどを総合的に勘案し検討していきます。

星川 8 号及び上星川 8 号踏切の高架化については、商店街などの踏切の直近での土地利用や高架化した場合に接続する幹線道路との距離などを考慮すると、現状では困難な状況です。

## 旭区

### ( 1 ) 白根通りの拡幅工事の早期 ( 平成 22 年度 ) 完成

#### 【回答】

白根通りの拡幅事業の早期完成を目指し、前年度に引き続き、白根六丁目地区 ( 延長 340 メートル ) 及び上白根一丁目地区の一部 ( 延長 140 メートル ) で用地取得を行っていきます。

また、上白根地区については、延長 700 メートルのうち、約 400 メートルが整備済みであり、平成 19 年度以降も引き続き、用地取得及び工事を実施していきます。

### ( 2 ) 鴨居・上飯田線の早期 ( 平成 22 年度 ) 整備と一体化させた二俣川駅南口地区再開発事業の促進

#### 【回答】

鴨居上飯田線は再開発事業区域のビルにきわめて近接して地下を通るため、施工方法などについて、道路事業者、再開発事業者が十分調整し、密接に連携をとって事業を進める必要があると考えています。

現在、関係機関と協議を開始したところであり、今後も連携をとって効率的、効果的に事業を進めていきたいと考えています。

また、鴨居上飯田線整備との調整や地元の合意形成への対応など、地元の再開発準備組合を支援し、計画の具体化を目指します。

### ( 3 ) 二俣川駅・鶴ヶ峰駅周辺地区の整備促進

#### 【回答】

組合施行による鶴ヶ峰駅南口地区再開発事業は本年 8 月の工事完成、9 月の再開発ビルオープンを目指し現在事業中です。

二俣川駅南口地区市街地再開発事業については、鴨居上飯田線整備との調整や地元の合意形成への対応など地元の再開発準備組合を支援し、計画の具体化を目指します。

鶴ヶ峰駅北口地区については、課題としての駅前広場の整備、既存の北口バスターミナルと駅とのアクセス、駅隣接の踏切、都市計画道路坂本鶴ヶ峰

線の整備などについて、総合的にまちづくりの検討を進めます。

- ( 4 ) 相鉄線踏切 ( 鶴ヶ峰 2 号・10 号 ) の高架化の促進 ( 特に二俣川駅北口と南口の相互乗り入れが可能な車両横断道路の建設 )

**【回答】**

鉄道の立体化は、大規模な事業であり安定的な財源の確保が必要であるとともに、事業期間も長期化することから、踏切交通量や踏切遮断時間、事故防止、街づくりなどを総合的に勘案し検討していきます。

鶴ヶ峰 2 号踏切の高架化については、踏切に近接して計画されている都市計画道路坂本鶴ヶ峰線の立体交差化等の検討が必要だと考えています。

坂本鶴ヶ峰線などの都市計画道路の未着手区間については、現在都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

鶴ヶ峰 10 号踏切の高架化については、踏切の直近での土地利用や高架化した場合接続する幹線道路との距離などを考慮すると、現状では困難な状況です。

## 磯子区

### ( 1 ) 汐見台平戸線の拡幅整備の促進

#### 【回答】

汐見台平戸線については、交通混雑の解消と歩行者の安全確保に向けて道路改良に取り組んでいます。平成 19 年度も引き続き、笹掘交差点付近の改良を重点的に進め、交通混雑の解消に取り組んでいきます。

### ( 2 ) 国道 16 号（杉田交差点～青砥坂交差点）の整備促進

#### 【回答】

国道 16 号青砥坂交差点から杉田交差点の区間の道路拡幅事業については、国土交通省が平成 18 年度から工事に着手しており、早期完了を目指します。

### ( 3 ) 磯子八幡橋地区の歩道の整備

#### 【回答】

八幡橋交差点のバリアフリー化については、国土交通省が検討を進めています。本市においては、事業化に向けて、引き続き、国土交通省をはじめとした関係機関と調整していきます。

### ( 4 ) 京急杉田駅から J R 新杉田駅地区の整備促進

#### 【回答】

杉田・新杉田駅周辺地区については、「2 核 1 軸構想」を元に市街地整備の方針を定めています。「軸」となる杉田・新杉田駅間地区では、良好な市街地環境と歩行者の安全性を重視したまちづくりを目指して、地元組織と協働して検討を進めます。

## 金沢区

### (1) 都市計画道路横浜逗子線の早期整備

#### 【回答】

横浜逗子線は、現在、釜利谷南一丁目から六浦四丁目（侍従橋）付近までの間（延長約1,400メートル）において整備を進めています。

その先、六浦駅前を經由して逗子市境までの未着手区間については、現在都市計画道路網の見直しを行っており、平成19年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

### (2) 国道16号京急金沢文庫駅付近（亀が崎）の渋滞解消

#### 【回答】

国道16号の拡幅について、国土交通省と調整するとともに、渋滞の状況や原因を調査し、効果的な対策について検討していきます。また、現在事業中の都市計画道路横浜逗子線により南北方向のネットワークが強化され、国道16号などの幹線道路の渋滞緩和効果が期待されており、引き続き、事業を推進していきます。

### (3) 国道16号と環状4号線との結節点付近（六浦橋）の渋滞解消

#### 【回答】

六浦橋付近は都市計画道路が完成していますが、渋滞の状況や原因を調査し、効果的な対策について検討していきます。また、現在事業中の都市計画道路横浜逗子線により南北方向のネットワークが強化され、国道16号などの幹線道路の渋滞緩和効果が期待されており、引き続き、事業を推進していきます。

( 4 ) 京急金沢文庫駅東口駅前広場の整備をはじめとした再開発事業の促進

【回答】

金沢文庫駅周辺については、駅東口のすずらん通り商店会と線路の間の部分約 0.6 ヘクタールが、昭和 63 年に市街地再開発事業の都市計画決定がなされています。しかしながら、それ以降、地権者の合意が得られず、現状のままでは再開発の実現は非常に困難な状況となっています。

そこで、今後、地元とともに、既存の計画の見直しを含め、まちづくりの新たな方向性を検討していきます。その中で、利用しやすい駅前空間の整備も検討したいと考えています。

( 5 ) 京急金沢八景駅東口の再整備事業の早期着工

【回答】

金沢八景駅東口地区では土地区画整理事業を進めており、平成 18 年 3 月に変更した都市計画に基づき、駅前広場等の公共施設の設計、施行期間、事業費等を見直し、平成 19 年 3 月に事業計画を変更しました。

今後は仮換地指定に向けて、個別面談や意見交換を行い個々の権利者の方々の意向を把握しながら着実に事業を進めていきます。

( 6 ) 京急金沢八景駅への快速特急の停車に向けた積極的取組

【回答】

神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、京浜急行電鉄株式会社に対して引き続き、要望していきます。

( 7 ) 横浜新都市交通「シーサイドライン」の金沢八景駅への延伸

【回答】

金沢シーサイドラインの京浜急行線金沢八景駅までの延伸については、金沢八景駅東口地区土地区画整理事業にあわせて整備します。

( 8 ) 金沢地区への来街者を増やすための誘客 P R 及び観光コンベンション事業の積極的支援

【回答】

金沢地区の観光関連事業者ネットワークを強化するとともに、南部地区の歴史と海の魅力を活かした積極的なプロモーションを推進し、横浜観光の面的な広がり努めていきます。

( 9 ) 金沢産業団地内の駐車場の整備

【回答】

本市では、民間事業者による駐車場整備を基本に考えています。金沢産業団地内の駐車場対策については、当該地区の駐車需要等を踏まえ、検討していきます。

( 10 ) 横浜ベイサイドマリーナ 2 期地区再開発事業の整備促進

【回答】

事業者側で、事業化に向け調整中です。

## 港北区

### ( 1 ) 綱島街道綱島交差点周辺の渋滞解消と片側 2 車線化の早期実現

#### 【回答】

綱島街道（都市計画道路東京丸子横浜線）の綱島交差点付近については、大綱橋を含む南側は一部完成していますが、日吉駅に向かう北側区間は事業未着手となっています。

この区間を含む都市計画道路の未着手区間については、現在都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

### ( 2 ) 綱島駅周辺商店街再開発の促進

#### 【回答】

平成 18 年度は、綱島商店街協同組合が設置した防犯カメラ（35 台）について、共同施設整備助成事業により助成しました。

### ( 3 ) 大曽根 3 丁目と綱島上町間の鶴見川への架橋

#### 【回答】

厳しい財政状況の中で、ご要望の橋の建設は困難であり、今後の課題としたいと考えています。

### ( 4 ) 新横浜駅南部地区（篠原町）の地元の意向に配慮した事業の推進

#### 【回答】

市民との協働によるまちづくりを基本的な考え方とし、地元関係者とともに新たなまちづくりについて話し合いを進めていきます。



( 5 ) J R 小机駅周辺の街づくり促進

【回答】

J R 小机駅周辺の街づくりについては、地元の街づくりの状況を踏まえて、「新横浜都心整備基本構想」に基づいた街づくりを検討していきます。

( 6 ) J R 横浜線小机踏切のラッシュ時の混雑解消

【回答】

踏切の混雑解消については、前後の道路との幅員の差がないため、拡幅など踏切の改良は困難です。

## 緑区

### ( 1 ) 長津田奈良線の早期整備

#### 【回答】

長津田奈良線の未着手区間の整備については、長津田駅北口のまちづくりの状況や現在検討を進めている都市計画道路網の見直しの結果等を踏まえ、検討していきます。

### ( 2 ) 図書館の新設及び整備検討

#### 【回答】

図書館の新設については、現在、具体的な計画はありません。

### ( 3 ) J R 中山駅南口駅前地区の市街地再開発事業の促進

#### 【回答】

地元再開発協議会を母体に整備計画案の具体化と関係地権者の合意形成を図っていきます。

### ( 4 ) J R 鴨居駅周辺地区の整備促進

#### 【回答】

J R 鴨居駅周辺地区の整備については、街づくり協議指針による指導や地権利者等の意見を踏まえながら検討を行っていきます。

### ( 5 ) J R 横浜線川和踏切・中山駅踏切の立体化の促進

#### 【回答】

鉄道の立体化は、大規模な事業であり安定的な財源の確保が必要であるとともに、事業期間も長期化することから、踏切交通量や踏切遮断時間、事故防止、街づくりなどを総合的に勘案し検討していきます。

川和踏切の立体交差化については、都市計画道路中山北山田線の事業化にあわせて検討していきます。なお、都市計画道路の未着手区間については、

現在、都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

なお、川和踏切については、鉄道事業者と協議を進め、平成 19 年度には、歩行者の安全確保のため、拡幅工事に着手したいと考えています。

また、中山駅踏切の高架化については、踏切の直近での土地利用や高架化した場合に接続する幹線道路との距離などを考慮すると、現状では困難な状況です。

## 青葉区

### ( 1 ) 横浜環状道路北西線の早期事業化

#### 【回答】

横浜環状北西線については、平成 18 年 8 月から 10 月まで環境影響評価方法書の縦覧を実施するなど、環境影響評価の手續に着手しており、引き続き環境影響評価の手續を推進するとともに、具体的なルートや構造等の道路計画の検討を進め、早期事業化を図っていきます。

### ( 2 ) 国道 246 号の荏田交差点における渋滞解消

#### 【回答】

国道 246 号の荏田付近については、国土交通省において、新石川交差点の立体化を含む市ヶ尾付近から川崎市境付近までの拡幅事業を実施しており、引き続き、早期完成に向けて調整するとともに、江田駅前の改良などの対策について国土交通省に働きかけていきます。

### ( 3 ) 青葉台駅周辺地区の整備促進

#### 【回答】

青葉台駅周辺は、青葉区が将来目指すべき都市像とその実現のための方針を示した「青葉区まちづくり指針」の中で、「商業・業務・文化機能の集積を強化し、区南部地域の中心としての地域拠点づくりを進めます。」と記載されています。今後もこの指針の実現に向けてまちづくりを進めていきます。

### ( 4 ) こどもの国線の複線化

#### 【回答】

こどもの国線は、平成 12 年 3 月 29 日から通勤線化し、中間駅である恩田駅を設置するとともに、運行時間の拡大や運行本数の増加など、沿線住民の方々の利便性向上を図ってきました。

線路は単線ながら、朝ラッシュ時は約 10 分ごとの運行を行っており、輸送力は十分であると本市は判断しています。したがって、こどもの国線を複線化

する計画はありません。また、複々線化する計画もありません。

( 5 ) 高速鉄道 3 号線 ( あざみ野 ~ 新百合ヶ丘間 ) の整備促進

【回答】

高速鉄道 3 号線の延伸計画 ( あざみ野 ~ 新百合ヶ丘間 ) については、運輸政策審議会答申第 18 号 ( 平成 12 年 1 月 ) に位置付けられています。

同線の延伸整備については、少子高齢化などの社会環境の変化や周辺土地利用の状況、将来のまちづくりや交通需要の見通しなど様々な課題があります。

また、横浜・川崎両市にまたがる路線でありますので、両市が十分に協議し、連携していく必要があります。そのため、新百合ヶ丘と武蔵小杉を結ぶ川崎縦貫高速鉄道計画の動向も見ながら、整備の考え方を検討していきます。

## 都筑区

### (1) 丸子中山茅ヶ崎線(佐江戸、池辺町付近)改良事業の早期完成

#### 【回答】

丸子中山茅ヶ崎線(佐江戸、池辺町付近)については、現在、都筑区池辺町の滝ヶ谷戸バス停付近から都田西小学校入り口交差点までの延長約230メートルの区間で拡幅整備を実施しています。引き続き、用地取得を進め、早期完成を目指します。

### (2) 横浜環状鉄道(高速鉄道4号線)の早期整備及び各新駅周辺の再開発の促進

#### 【回答】

本路線は、市北部地域の基幹的な鉄道として、沿線の皆様から一日も早い開業を待ち望まれています。現在、土木工事がほぼ完成し、軌道や電気などの設備工事、及び新型電車の試験走行を進めており、平成20年3月末の全線開業を目指し、鋭意工事を進めています。

既設の市営地下鉄ブルーラインと本路線の整備により、港北ニュータウンへの交通利便性が更に向上し、副都心としての発展を支える鉄道ネットワークが拡充されますので、沿線への積極的な企業進出の検討をお願いします。

なお、4号線開業に向けて、東山田駅及び川和町駅周辺においては、地域住民との協働により駅前広場や道路、公園等を計画的に整備する駅周辺のまちづくりについて検討を進めており、平成19年度についても実現に向け予算計上を行っているところです。また、北山田駅、都筑ふれあいの丘駅(旧葛が谷駅)周辺については、駅前広場、駐輪場等の整備計画が既にできあがり、開業に間に合わせるように整備工事の準備を進めているところです。

## 戸塚区

### ( 1 ) 戸塚駅周辺の街づくりに合わせた都市計画道路柏尾戸塚線の早期整備

#### 【回答】

都市計画道路柏尾戸塚線については、「戸塚駅前地区中央土地区画整理事業」の中で整備しており、平成 17 年度から JR 線路交差部等で工事に着手しています。

その後の区画整理事業の進捗状況及び JR 線路交差部の工事状況を踏まえて、事業全体の施工行程を精査し、平成 19 年 3 月に事業期間及び資金計画について事業計画の変更を行いました。

工事の完成は 6 年延び、平成 26 年度となりますが、周辺市街地の街づくりとともに、早期完成に向け鋭意事業を進めていきます。

### ( 2 ) 国道 1 号原宿周辺の渋滞緩和の促進

#### 【回答】

国土交通省は、平成 18 年 3 月に工事契約締結、平成 18 年 4 月に用地買収完了、平成 19 年 2 月に工事に着手するなど、原宿交差点立体化工事の一層の事業進ちょくに努めており、平成 20 年度に上り線を暫定供用し、平成 21 年度に全線開通する予定であると聞いています。

### ( 3 ) 戸塚駅西口地区再開発事業の早期整備

#### 【回答】

戸塚駅西口第 1 地区第二種市街地再開発事業は、平成 16 年 3 月に「再検討案」を発表して以来、計画の具体化を進めてきましたが、昨年、都市計画変更及び事業計画変更の手続が完了し、本年 2 月に管理処分計画が決定しました。

平成 19 年度は、6 月に仮設店舗をオープンし、地区内既存建物の解体に入り、10 月には公共施設と再開発ビルの工事に着手します。

平成 21 年度の第 1 交通広場及び商業施設、平成 24 年度の区役所・ホール及び第 2 交通広場の完成を目指し、着実に事業を進めていきます。

( 4 ) 舞岡付近の再開発等活性化のための市街化調整区域の用途変更

【回答】

舞岡付近については、舞岡駅の周辺を中心として、平成 12 年 1 月に策定した「横浜市都市計画マスタープラン・舞岡地区プラン」において、当面は現在の土地利用を維持し、将来は、現在の良さを活かしながら、駅周辺や幹線道路の沿道にふさわしいまちづくりについて検討することとしています。

市街化調整区域から市街化区域への変更については、具体的なまちづくりの実施段階で、周辺環境や社会情勢との整合を図りながら、必要に応じて実施していきたいと考えています。



## 栄区

### ( 1 ) 笠間町、公田、鍛冶ヶ谷の交通渋滞の解消

#### 【回答】

笠間交差点については、横浜環状南線のルート上にあることから、横浜環状南線の工事に併せて交差点改良を行い交通渋滞の緩和を図っていく計画となっています。しかし、現在の渋滞が著しいことから、既に県道大船停車場矢部において、右折車線相当の幅員を確保する工事を実施したところです。今後についても、横浜環状南線で取得する用地などを活用し、渋滞緩和に効果が期待できる部分的な交差点の改良についても検討していきます。

横浜鎌倉線鍛冶ヶ谷地区は、平成 18 年 10 月に 4 車線化が完了しています。

公田地区は、環状 4 号線（公田桂町地区）で事業を実施しており、当地区が完成すると公田地区の渋滞は解消するものと考えています。

### ( 2 ) 横浜藤沢線の早期整備

#### 【回答】

横浜藤沢線は道路網の骨格となる 3 環状 10 放射道路として重点的に整備を進めている路線であり、現在は上永谷地区、上永谷・舞岡地区、田谷・小雀地区で整備を進めています。

このうち、栄区内の区間を含む田谷小雀地区は、栄区長尾台町から戸塚区小雀町（鎌倉市境）に至る約 1.4 キロメートルの区間であり、平成 14 年 11 月に事業着手し、現在、用地取得を進めています。

平成 19 年度においても引き続き、用地取得を進め、早期着工に向けて取り組んでいきます。

### ( 3 ) 鎌倉街道の渋滞緩和の促進

#### 【回答】

本市としては、現在、市内の道路網の骨格となる 3 環状 10 放射道路の整備を重点的に進めており、環状 2 号線と横浜鎌倉線（鎌倉街道）が全線完成しています。引き続き、これら路線の早期完成を目指し、体系的な道路網の形成により交通渋滞の緩和を図っていきたいと考えています。

なお、現在、鎌倉街道が接続する環状4号線公田桂町地区1,160メートルで事業を進めており、この地区が完成すると、鎌倉街道と環状4号線交差部付近の渋滞は緩和され则认为しています。

#### (4) 本郷台駅前地区の商業活性化策の推進

##### 【回答】

これまで、(1)本郷台駅前アーケード商店街協同組合においての、ソーラーパネルでの蓄電力を夜間、商店街の街路灯(12本の蛍光灯)に利用する商店街新エネルギー導入事業の実施や、(2)イベント助成事業による本郷台駅前広場ホットイルミネーション事業等への支援を実施しています。

本郷台駅前地区は、栄区の玄関ともいえる地域であり、商店街の賑わいづくりに向けた自主的な取組を積極的に支援していきたいと考えています。

## 泉区

### ( 1 ) 地元商業者の声を十分に反映したセンターロード整備計画事業の早期実現

#### 【回答】

センターロード整備事業は、地元商業関係者・地元自治会町内会の代表者・沿道地権者・公募区民の方々により「センターロード街づくり協議会」を設置し、センターロード区間（環状3号線から環状4号線を結ぶ横浜伊勢原線沿道）のまちづくりについて、平成6年度から検討を行ってきました。

その間、まちづくりを実践し建物を建てる際の指針となる「センターロードまちづくりルール」や横浜伊勢原線道路拡張整備事業に対するセンターロード街づくり協議会の提言である「まちづくり整備案」を策定するなど、一定の成果を上げてきました、

現在は、本市道路局が、「まちづくり整備案」を参考に、電線類地中化や歩道のインターロッキング舗装など、センターロード区間の横浜伊勢原線道路拡幅整備事業（平成19年度完成予定）を行っています。

今後は、地域の方々の意見を伺いながら、事業終了も視野に入れたセンターロード整備事業のあり方について検討を行っていきます。

### ( 2 ) 公共駐車場の整備推進

#### 【回答】

本市では、民間事業者による駐車場整備を基本に考えています。駐車需要が高い地区については、今後策定を予定している駐車場整備計画の中で、地区ごとの交通やまちづくりに応じた対策を検討していきます。

### ( 3 ) 泉区役所周辺の電線地中化対象エリアの拡大

#### 【回答】

泉区役所前の長後街道（主要地方道横浜伊勢原線）については、「緊急輸送路」のため、現在、事業を進めています。

今後さらに無電柱化を推進していくため、効果的な手法や優先的に整備すべき路線などについて検討していきます。

( 4 ) 地域活性化に向けた市街化調整区域の指定変更の検討

【回答】

泉区における市街化調整区域については、平成 17 年 2 月に策定した「横浜市都市計画マスタープラン・泉区プラン」において、計画的な市街地整備を行う区域については、区民や事業者などとともに十分な検討を行い、必要な範囲で市街化区域に編入することとされています。

したがって、市街化調整区域から市街化区域への変更については、具体的なまちづくりの実施段階で、周辺環境や社会情勢との整合を図りながら、必要に応じて実施していきたいと考えています。

## 瀬谷区

### ( 1 ) 瀬谷・柏尾線の拡幅等の整備促進

#### 【回答】

瀬谷区内の県道瀬谷柏尾線については、車両のすれ違いや歩行者の通行に支障をきたしている箇所のうち、整備の必要性が高い箇所から、関係者の協力を得て順次整備を進めています。

現在、中屋敷二丁目、二ツ橋交差点、三ツ境小学校前付近で歩道を設置し車道を拡幅する道路事業に着手しており、また、本郷一丁目、二丁目付近についても、地元の協力を得ながら、道路改良事業に着手していきます。

### ( 2 ) 横浜厚木線の全線拡幅等の早期整備

#### 【回答】

横浜厚木線などの都市計画道路の未着手区間については、現在、都市計画道路網の見直しを行っており、平成 19 年度から検討を行う予定の「見直しの素案」の中で個別路線の取扱いについて検証するとともに、「素案」の公表と併せて策定する「道路整備プログラム」において、概ねの着手時期を明らかにしていく予定です。

### ( 3 ) 環状 4 号線の早期整備

#### 【回答】

瀬谷区内の環状 4 号線については、上瀬谷通信施設を通る一部区間が未整備となっておりますが、東名横浜町田インターへの連絡が著しく改善されるなど整備効果が高い地区でもあり、早期に事業化を図っていきたいと考えています。

そのため、引き続き、上瀬谷通信施設の早期返還を国に強く要請するとともに、早期に事業化が図られるよう、道路整備に対する協力を米国側に求めています。

( 4 ) 相鉄線瀬谷駅南口再開発事業の早期具体化

【回答】

瀬谷駅南口の再開発事業については、地元の再開発協議会と十分協議を行い、事業の具体化に向けた検討を進めていきます。

( 5 ) 上瀬谷通信施設の返還後の跡地利用計画の策定

【回答】

副会頭に委員としてご参画いただいた「横浜市返還施設跡地利用構想検討委員会」から、平成 17 年 12 月に「返還施設の跡地利用に関する提言」をいただき、これを踏まえながら、これまで「米軍施設返還跡地利用指針」「米軍施設返還跡地利用行動計画」の策定等に取り組んできました。

今後も、幅広くご意見をいただきながら、土地所有者と協働で具体化に向けた検討を進めていきます。

なお、環状 4 号線の八王子街道交差箇所の早期整備を目指し、共同使用の手続を進めていきます。

( 6 ) 相鉄線踏切（三ツ境 5 号）の高架化の促進

【回答】

鉄道の立体化は大規模な事業であり、安定的な財源の確保が必要であるとともに、事業期間も長期化することから、踏切交通量や踏切遮断時間、事故防止、街づくりなどを総合的に勘案し検討していきます。

三ツ境 5 号踏切の高架化については、踏切の周辺の土地利用や周辺の道路の状況を考慮すると、現状では困難です。

この旨ご了承いただき、貴会議所の皆様によるしくお伝えください。