

第150回

横浜市都市計画審議会

議事録

- 1 開催日時 平成31年1月18日（金）午後1時27分～午後4時13分
- 2 開催場所 ラジオ日本クリエイト AB会議室
- 3 議 案 2 ページ
- 4 資 料 ・都市計画案件の計画書、計画図、参考資料
- 5 出席委員及び  
欠席委員 5 ページ
- 6 出席した関係  
職員の職氏名 6 ページ
- 7 議事の内容 8 ページ
- 8 開催形態 全部公開

## 第150回横浜市都市計画審議会案件表

日 時 平成 31 年 1 月 18 日(金)午後 1 時 30 分開始  
場 所 ラジオ日本クリエイト AB 会議室

■ 審議案件  
1 都市計画案件

説明	議題 番号	件 名	内 容
No. 1	1248	横浜国際港都建設計画 第一種市街地再開発事業の決定	<p><b>【中山駅南口地区関連】</b> 中山駅南口地区は、都市再開発の方針で、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区に位置付けられています。</p> <p>地区の状況やまちづくりの方針等を踏まえ、中山駅南口地区市街地再開発準備組合が発足し、市街地再開発事業による施設計画や公共施設の整備計画が具体化しました。</p> <p>そこで、中山駅南口の交通結節機能の強化を図るため3・4・56号中山駅南口線を追加し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、中山駅南口地区第一種市街地再開発事業を決定します。あわせて、用途地域、高度地区、高度利用地区、防火地域及び準防火地域を変更します。</p> <p>さらに、鉄道駅周辺にふさわしく、周辺の住宅地に配慮した、良好な複合市街地の形成とその維持を目標とし、中山駅南口地区地区計画を決定します。</p>
	1249	横浜国際港都建設計画 高度利用地区の変更	
	1250	横浜国際港都建設計画 用途地域の変更	
	1251	横浜国際港都建設計画 高度地区の変更	
	1252	横浜国際港都建設計画 防火地域及び準防火地域の変更	
	1253	横浜国際港都建設計画 道路の変更	
	1254	横浜国際港都建設計画 地区計画の決定	
No. 2	1255	横浜国際港都建設計画 駐 車 場 の 変 更	<p><b>【第22号大船駅北口第2自転車駐車場】</b> 大船駅北第二地区市街地再開発事業は、平成26年2月に都市計画決定し、整備を推進しているところです。</p> <p>事業実施にあたり、駅前広場利用者の利便性の向上や安全性を確保し、周辺交通への影響をさらに軽減するために、駅前広場内の交通施設の配置を見直しました。</p> <p>これに伴い駅前広場内に決定している第22号大船駅北口第2自転車駐車場の区域を変更します。</p>

説明	議題番号	件名	内容
No. 3	1256	横浜国際港都建設計画 都市高速鉄道の変更	<p>【第6号相鉄・JR直通線】</p> <p>第6号相鉄・JR直通線は、保土ヶ谷区西谷町を起点とし神奈川区羽沢町を終点とする延長約3,030メートルの都市高速鉄道です。</p> <p>このたび、シールドマシンを相鉄・東急直通線工事に転用するため、開削トンネル区間の一部区域をシールドマシン到達立坑に必要な区域に変更します。</p> <p>また、擁壁の構造及び形状等の変更が必要となったため、本路線の区域を変更します。あわせて、管理区域に関する詳細な協議を行った結果、東海道貨物線用地を含まないこととなったため、区域を変更します。</p>
No. 4	1257	横浜国際港都建設計画 下水道の変更	<p>【横浜公共下水道】</p> <p>本市下水道事業は、市街化の進展に対応しつつ、公共用水域の水質改善を図るため、高度処理の推進などを行っています。また、老朽化が進行している下水道施設について、安全で強靱な都市インフラを構築し、持続可能な都市づくりを推進するため、下水道施設の計画的な保全・更新を進めています。</p> <p>このたび、南部水再生センターの高度処理系列の新設にあわせて、老朽化している合流汚水幹線及び放流渠を更新するため、磯子第二ポンプ場導水幹線、新磯子幹線及び南部水再生センター放流渠を追加します。</p>
No. 5	1258	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	<p>【釜利谷東五丁目特別緑地保全地区】 (1258)</p> <p>周辺住宅地からの優れた風致景観を保全するとともに、地域住民の健全な生活環境を確保するため、都市緑地法に基づく特別緑地保全地区を決定します。</p>
	1259 ～ 1261	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の変更	<p>【長津田町深田特別緑地保全地区】 (1259)</p> <p>【菅田町赤坂特別緑地保全地区】 (1260)</p> <p>【追分特別緑地保全地区】 (1261)</p> <p>周辺住宅地からの優れた風致景観を保全するとともに、地域住民の健全な生活環境を確保するため、既存の区域と隣接及び近接する緑地を一体として変更します。</p>
No. 6	1262	横浜市都市計画マスタープラン 神奈川区プランの改定	<p>平成25年3月「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」が改定されたことに伴い、これらにあわせ横浜市都市計画マスタープラン神奈川区プランを改定します。</p>

説明	議題番号	件名	内容
No. 7	1263	横浜市都市計画マスタープラン保土ヶ谷区プランの改定	平成 25 年 3 月「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」が改定されたことに伴い、これらにあわせ横浜市都市計画マスタープラン保土ヶ谷区プランを改定します。

## 2 その他の案件

説明	議題番号	件名	内容
No. 8	1264	土地区画整理事業の事業計画に対する意見書の審査手続について	土地区画整理法第 55 条に定める、土地区画整理事業の事業計画の決定及び変更に係る意見書の内容審査は、地方自治法施行令の改正によって、平成 30 年 4 月から市町村都市計画審議会にて行うことになりました。ついては、審査手続について定めます。

### ■ 報告事項

- 1 横浜市都市計画マスタープラン栄区プランの改定について
- 2 横浜市都市計画マスタープラン中区プランの改定について

## 出席委員

政策研究大学院大学教授	森 地 茂
横浜国立大学大学院教授	高見沢 実
横浜市立大学大国際総合科学部教授	齊 藤 広 子
千葉大学学院教授	池 邊 このみ
東海大学工学部教授	岩 田 利 枝
首都大学東京大学院准教授	橋 本 美 芽
横浜商工会議所副会頭	坂 倉 徹
神奈川県弁護士会	杉 原 光 昭
社団法人神奈川県宅地建物取引業協会副会長	山野井 正 郎
一般社団法人横浜市建築士事務所協会理事	大 森 義 則
横浜市会議長	松 本 研
〃 副議長	森 敏 明
〃 政策・総務・財政委員会委員長	渋 谷 健
〃 国政・経済・港湾委員会委員長	高 橋 徳 美
〃 市民・文化観光・消防委員会委員長	望 月 康 弘
〃 こども青少年・教育委員会委員長	斎 藤 真 二
〃 健康福祉・医療委員会委員長	麓 理 恵
〃 温暖化対策・環境創造・資源循環委員会委員長	草 間 剛
〃 建築・都市整備・道路委員会委員長	石 渡 由 紀 夫
〃 水道・交通委員会委員長	遊 佐 大 輔
横浜のまちづくりに携わった経験のある者	高 橋 茂 雄
〃	川久保 珪 子

## 欠席委員

駒澤大学法学部教授	内 海 麻 利
横浜農業協同組合代表理事組合長	黒 沼 利 三
自治会・町内会長	網 代 宗 四 郎
神奈川県警本部交通部交通規制課長	井 上 慧 介

出席した関係職員の職氏名

都市整備局市街地整備部市街地整備推進課長	飯 島 徹
〃 担当係長	佐 藤 孝 之
〃 担当	舩 岡 伸 光
〃 担当係長	佐 藤 孝 之
〃 市街地整備推進担当課長	村 田 功
〃 担当係長	稲 葉 真 絵
〃 担当	登 田 泰 博
〃 地域まちづくり部地域まちづくり課長	磐 村 信 哉
〃 課長補佐（地域まちづくり部地域まちづくり課担当係長）	松 岡 文 和
〃 担当係長	植 竹 秀 樹
〃 担当	陣 内 美 佳
〃 担当	岩 崎 裕 仁
〃 担当	小 嶋 亜 優 美
〃 担当	羽 賀 薫 子
〃 担当	内 藤 祐 輔
〃 都市交通部都市交通課鉄道事業推進担当課長	千 葉 健 志
〃 担当	銀 木 純
環境創造局下水道計画調整部下水道事業マネジメント課長	富 永 裕 之
〃 担当	村 上 英 明
〃 下水道施設部下水道施設整備課長	岩 山 剛
〃 担当	仲 座 睦
〃 みどりアップ推進部緑地保全推進課長	清 水 健 二
〃 担当課長	坂 井 和 洋
〃 課長補佐（みどりアップ推進部緑地保全推進課担当係長）	関 本 直 子
〃 担当係長	小 室 快 人
〃 担当係長	庄 子 てい子
〃 担当係長	岩 田 秀 樹
〃 担当	加 藤 啓 介
〃 担当	奥 川 裕 樹
〃 担当	藤 原 理 恵 子
〃 担当	平 野 賢 二 郎
建築局長	坂 和 伸 賢
〃 企画部長	中 川 理 夫
〃 企画部都市計画課長	大 友 直 樹

〃	調査係長	岩 松 一 郎
〃	担当	秋 山 隼 人
〃	地域計画係長	林 隆 一
〃	用途地域見直し等担当係長	雨 宮 寿 親
〃	都市施設計画係長	水 谷 年 希
〃	建築指導部建築企画課担当係長	小 松 茂
〃	担当	石 浦 朱
神奈川県総務部区政推進課長		藤 咲 貴 裕
〃	まちづくり調整担当係長	加藤木 元 樹
〃	企画調整係	田 邊 真由子
保土ヶ谷区総務部区政推進課長		宮 本 薫
〃	まちづくり調整担当係長	廣 澤 美津江
〃	企画調整係	土 方 悠 子
栄区総務部区政推進課長		雨 堤 崇
〃	まちづくり調整担当係長	田 中 伸 英
〃	企画調整係	村 田 勇 司
中区総務部区政推進課長		落 合 明 正
〃	まちづくり調整担当係長	奥 村 創
〃	担当	関 口 雄 太

議事のでん末

## 1 開 会

### ●森地会長

それでは、少し早いですが始めたいと思います。第150回横浜市都市計画審議会を開会いたします。傍聴の方は、受付でお渡しした傍聴者の注意事項をお守りいただき、審議会の秩序の維持に御協力をお願いいたします。

初めに審議会の進行等について、事務局から説明をお願いします。

## 2 会議公開の確認

### ●建築局都市計画課調査係長

それでは、本日の審議等の進行等について御説明させていただきます。本審議会は、横浜市附属機関の会議の公開に関する要綱に基づきまして公開とさせていただきます。傍聴の方がいらっしゃるとともに、会議録も公開となります。

## 3 委員紹介

### ●建築局都市計画課調査係長

初めに、新たな委員に就任された学識経験者の委員の方を2名御紹介します。商工業分野の委員を務めていただきます坂倉徹委員でございます。続きまして、建築の分野の委員を務めていただきます大森義則委員でございます。

次に、今回から新たに就任された市民委員を御紹介いたします。市民委員は、昨年の7月2日から8月3日まで約1カ月間一般公募を行いまして、23名の応募がございました。この中から、本審議会の委員3名で構成された横浜市都市計画審議会委員選考小委員会で2名の方が選考されました。それでは御紹介いたします。高橋茂雄委員です。続きまして、川久保瑛子委員でございます。

## 4 定足数の確認

### ●建築局都市計画課調査係長

続きまして、定足数について御報告いたします。本日御出席の委員は25名中22名ですので、横浜市都市計画審議会条例第6条に定める2分の1の定足数に達していることを御報告いたします。

## 5 配付資料の確認

### ●建築局都市計画課調査係長

続いて資料の確認をさせていただきます。上から順に次第、諮問書の写し、審議会委員名簿、座席表、そして審議案件等に関する資料をとじた青いファイルとなります。

資料は以上でございますが、不足がございましたら近くの職員へお申し出ください。

## 6 審議会の進行

### ●建築局都市計画課調査係長

本日は、審議案件が8区分17件、報告事項が2件ございます。説明は前方のスクリーンを使用して行います。次に、審議における発言方法について御説明します。発言の際は挙手をしていただきます。挙手の順番に会長が名前をお呼びしますので、職員がお持ちするマイクを使用して御発言ください。発言終了後は、職員へマイクをお戻しください。最後に、議決方法について御説明します。会長が議案について異議の有無をお諮りし、異議がない場合は会長が議案を了承する旨を宣言します。異議がある場合には、会長は議案に賛成する委員に挙手を求め、挙手者の多少により可否の結果を宣言します。事務局からの説明は以上でございます。

## 7 議事録署名委員の指名

### ●森地会長

どうもありがとうございます。それでは、これより審議に入りますが、その前に本日の審議会の議事録署名委員を指名させていただきます。本日は齊藤広子委員と池邊このみ委員をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

## 8 審議

### (1) 都市計画案件

ア	議案1248号	横浜国際港都建設計画	第一種市街地再開発事業	の決定
イ	議案1249号	横浜国際港都建設計画	高度利用地区	の変更
ウ	議案1250号	横浜国際港都建設計画	用途地域	の変更
エ	議案1251号	横浜国際港都建設計画	高度地区	の変更
オ	議案1252号	横浜国際港都建設計画	防火地域及び準防火地域	の変更
カ	議案1253号	横浜国際港都建設計画	道路	の変更
キ	議案1254号	横浜国際港都建設計画	地区計画	の決定

### ●森地会長

それでは、審議案件について事務局から説明をお願いいたします。

### ●建築局都市計画課長

それでは、議第1248号から1254号までは中山駅南口に関する案件でございますので、一括して御説明をさせていただきます。今回都市計画を決定・変更する区域は、JR横浜線中山駅南口に位置し、都市計画道路山下長津田線に接しています。駅北口には駅前広場と恩田川が位置しています。区域を拡大します。今回都市計画を決定・変更する区域は、赤線で囲っている部分となります。こちらは地区周辺の航空写真ですが、対象区

域の区域内の西側には商業ビル、駐車場、北西側には木造住宅が見られます。

次に、駅周辺の現況でございます。駅北口は昭和62年に土地区画整理事業が完了し、駅前広場や、そこにつながる道路が整備されました。駅南口は、駅前広場とそこにつながる商店街通りが脆弱で、満足な歩行者空間がなく、歩行者、一般車、バス・タクシーが錯綜するなど交通基盤に大きな課題があり、非常に危険な状況でございます。さらに地区内の建物は老朽化が進み、建物の取り壊し後に駐車場・駐輪場として土地利用している状況です。現在の用途地域は、対象区域の北西側、南東側の一部が近隣商業地域、容積率300、建ぺい率80%で、対象区域の南東側は商業地域、容積率400、建ぺい率80%となっています。高度地区は、用途地域に合わせ対象区域の北西側と南東側の一部が高さ20mの最高限第6種高度地区となっております。また、対象地区の南東側は、高さ31mの最高限第7種高度地区となっております。防火及び準防火地域については、山下長津田線から11mの区域が防火地域となっており、その他は準防火地域となっております。また、区域周辺の都市計画施設は、道路として区域の一部に含まれている山下長津田線、駅北側に中山駅北線が定められており、都市高速鉄道として市営地下鉄4号線が都市計画決定されています。

次に、上位計画についてですが、都市計画マスタープラン緑区プランにおける当区域を含む中山駅周辺のまちづくりの方針は、「周辺交通施設の整備として中山駅南口では、再開発事業などの促進により駅前広場の整備や駅前道路の拡幅を進める」としております。都市再開発の方針における位置づけは、当区域を含む中山駅南口地区は特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区である2号再開発促進地区に位置づけております。地区の再開発、整備の主たる目標は、「拠点にふさわしいターミナル機能の強化を図るとともに、商業施設、都市型住宅等の整備を図る」としております。

次に、これまでの経緯について御説明をいたします。まず、昭和62年度に中山駅北土地区画整理事業が完了し、駅前広場を初め北口周辺が整備されました。その後、平成7年度に中山駅南口地区まちづくり協議会が設立され、平成19年度には市営地下鉄4号線が開業し、交通結節点として利便性が向上しました。このように過去20年以上にわたるまちづくりの経緯を経て、平成26年度に中山駅南口地区市街地再開準備組合が設立されました。その後、事業化の機運が高まり今日に至っております。

次に、市街地再開発事業の概要を御説明いたします。施行区域はスクリーンの赤線で囲まれた面積約2.8haの区域となります。市街地再開発事業により整備する公共施設ですが、現在整備済みの都市計画道路3・3・3号山下長津田線の一部を事業区域に含み、そこに接続する都市計画道路3・4・56号中山駅南口線を幅員17mで整備します。この幅員17mの構成要素は、車道10m、歩道両側3.5mとなっております。都市計画道路3・4・56号中山駅南口線には、面積約5,200㎡の駅前広場を含んでおります。この広場にはバス乗車場5台、降車場1台、待機場4台、タクシー乗車場1台、降車場1台、

待機場9台、一般車につきましては乗降場3台が設置される予定です。また、障害者用駐車施設として現在の駅前広場付近に設置する予定です。都市計画道路以外にも区画道路を整備し、西側から区画道路1号線を幅員4.5mから6mで、市道北八朔南部491号線を幅員13mから17m、市道北八朔南部507号線・区画道路2号線を幅員4.5mで、市道北八朔南部508号線を幅員12mのうち5.5mについて整備をします。建物の計画の配置でございますが、A地区・B地区の間に駅前広場が位置し、区域の東側に広場、地区ごとに再開発ビルを整備します。A地区には商業施設、B地区には都市型住宅と商業施設を、C地区は商業施設を検討しています。また、A地区とB地区の2階レベルをデッキで接続します。

あわせて中山駅南口地区の道路計画について御説明をさせていただきます。中山駅南口における主な駅前の走行ルート、車両の走行ルートでございますが、スクリーンにお示しするルートを想定しております。オレンジ色の矢印が、各方面から再開発エリア内へ流入するルートを示しており、青色の矢印が再開発エリアから各方面へ流出するルートを示しています。そのほか、ピンク色の矢印が商業施設への流入、緑色の矢印が商業施設からの流出ルートを示しております。

また、駅前広場付近の交差点において交差点解析を行った結果、交差点の混雑度を示す指標である交差点需要率は、駅前広場入口前の交差点で0.25、中山駅南口線と山下長津田線が交差する台村町交差点においては0.47となっており、いずれも渋滞発生が目安とされる0.9を下回っているところでございます。また、歩行者動線についてですが、1階レベルは中山駅と駅前交通広場及び周辺の公共交通施設へとつながる商店街ルートを結ぶように歩行者のネットワークを形成します。また、2階レベルでは中山駅と台村町交差点を結ぶ連結デッキの整備により、安全で快適な歩行者動線を確保するとともに、南口と北口の歩行者ネットワークを強化します。

こちらはスクリーン右上に示す断面線で切った断面図でございます。各地区の再開発ビルにつきまして、A地区は地上5階、地下2階、建物高さは25mの計画でございます。建物のほぼ全体が商業施設となっております。次に、B地区は地上29階、地下1階、建物高さは約99m、桃色の部分が商業施設、黄色の部分が都市型住宅となっております。C地区は地上3階、地下1階、建物高さ15mの計画で、こちらもほぼ全体が商業施設となっております。これはイメージパースでございますが、駅前広場を含む都市計画道路と再開発ビルの整備を行います。また、A地区とB地区の2階レベルを接続する歩行者用デッキを整備します。なお、このパースは現段階のイメージでございますが、詳細については都市計画決定後に検討していくこととなります。

それでは、今回決定及び変更する都市計画の内容について、順番に御説明させていただきます。決定・変更する内容は、第一種市街地再開発事業の決定、高度利用地区の追加、用途地域、高度地区の変更、防火及び準防火地域の変更、道路の追加、地区計画の決定の6つとなっております。

まず、第一種市街地再開発事業の決定について御説明いたしますが、名称は「中山駅南口地区第一種市街地再開発事業」でございます。施行区域はスクリーンの赤い線で囲まれた範囲で、面積は約2.8haでございます。事業区域内の公共施設は、現在整備済みの都市計画道路3・3・3号山下長津田線の一部を含み、そこにつながる道路として都市計画道路3・4・56号中山駅南口線を整備します。この都市計画道路3・4・56号中山駅南口線には面積約5,200㎡の駅前広場を含みます。都市計画道路以外にも区画道路を整理し、西側から区画道路1号線、市道北八朔南部491号線、市道北八朔南部507号線、区画道路2号線、市道北八朔南部508号線となっております。建物の整備に関する計画ですが、建築敷地面積は約1万4,800㎡、容積率は380%、建ぺい率は約70%、延べ面積は約7万2,200㎡、容積対象面積は約5万5,500㎡、使用用途は住宅が約420戸、商業施設、駐車場となっております。

次に、高度利用地区の変更についてでございますが、今回の区域において定める内容は、黄色で示す区域については面積約2ha、容積率の最高限度が450%、容積率の最低限度が150%、建ぺい率の最高限度は70%で、建築面積の最低限度を200㎡としております。その他の区域については、スクリーンにお示しするとおりとなっております。また壁面の位置の制限といたしまして、黄色の点線でお示しする部分について、道路の境界線から2m、緑の点線でお示しする部分については道路の境界線から4m以上、建築物の壁面等を後退することとします。

続きまして、用途地域の変更の内容ですが、今回、第一種市街地再開発事業や地区計画の内容に合わせて、赤い線で囲まれた区域について用途地域を変更します。現在のこの区域の用途地域は桃色で近隣商業地域の300%、建ぺい率80%となっております。これを右側に示すように赤色の商業地域の容積率400%、建ぺい率80%に変更いたします。なお、高度利用地区が定められている区域については、高度利用地区に定める容積率や建ぺい率が優先されることとなります。

次に、高度地区の変更についてですが、先ほど御説明した用途地域の変更に伴いまして、赤い線で囲まれた区域について高度地区を変更します。現在この地区は桃色の部分、最高限度20mの第6種高度地区となっておりますが、これを右側に示すように赤い線で囲まれた区域を最高限度31mの第7種高度地区に変更いたします。なお、最高限第7種高度地区で高度利用地区が定められている区域や、地区計画で建物の高さが別途定められている場合などは、高度地区の適用が除外されることとなっております。

次に、防火及び準防火地域の変更についてでございますが、用途地域の変更に合わせて、赤い線で囲まれた区域について防火地域及び準防火地域を変更いたします。現在この区域は桃色の部分、準防火地域となっておりますが、こちらを右側に示すように防火地域に変更いたします。

次に、道路の変更についてでございますが、中山駅南口の交通結節機能の強化を図るとともに円滑な交通処理を確保するため、第一種市街地再開発事業に合わせて都

市計画道路 3・4・56号中山駅南口線を追加いたします。3・4・56号中山駅南口線は、起終点を台村町として延長約150m、車線の数は2車線、幅員が17m、構造形式は地表式と定めます。あわせて都市計画道路の一部として駅前広場約5,200㎡の区域を追加いたします。

次に、地区計画の決定についてでございますが、この決定する区域はスクリーンの赤線で囲まれた市街地再開発事業の施行区域と同様の区域としております。地区計画の名称は「中山駅南口地区地区計画」で、区域の面積は2.8haになります。スクリーンにお示しするように、地区計画では「地区計画の目標」、「区域の整備、開発及び保全に関する方針」として、土地利用に関する基本方針などを定め、地区整備計画として地区施設の配置や規模、建物の用途の制限などの建築物等に関する事項を定めることとなっております。地区計画の目標でございますが、土地の高度利用を図り、駅前広場の拡幅、駅前広場及び歩行者空間等の整備を行い、鉄道駅の周辺地区における拠点にふさわしく、周辺の住宅地に配慮した良好な複合市街地の形成とその維持を目標とします。

次に、地区の区分でございますが、桃色でお示しする部分の面積約0.5haをA地区、黄色でお示しする部分の面積約2.1haをB地区、黄緑色でお示しする部分の面積0.2haをC地区といたします。土地利用の方針についてですが、市街地再開発事業により都市計画道路 3・4・56号中山駅南口線を整備し、中山駅の交通結節点としての機能を強化するとともに、地区計画の目標を実現するため本地区を3区分し、土地利用の方針を次のように定めるとします。A地区につきましては、1、地域の交流や憩いの場として広場を整備する。2、駅前立地を生かした利便性の高い商業施設などを整備するといたします。B地区につきましては、土地の高度利用を図り、商業施設及び都市型住宅などを整備する。C地区につきましては、商店街とにぎわいを連続させる商業施設等を整備するといたします。

次に、地区施設の整備の方針、配置、規模ですが、1、にぎわいのある都市空間の形成と防災性の向上を図るため、人の憩い・交流・たまりの場となり、災害時における一時的な避難場所となる広場約450㎡を整備します。2、駅と周辺を結ぶ安全で快適な歩行者空間を確保するため、歩道状空地1、幅員が2m、延長約150mと、歩道状空地2、幅員2m、延長約250mと、歩道状空地3、幅員2m、延長約170m及び歩道状空地4、幅員1.5m、延長60mを整備いたします。3といたしまして、鉄道及びバス利用者や駅周辺施設利用者の利便性向上のため、駅と駅前広場をつなぐ歩行者用通路1、幅員3.5m、延長約100mを整備いたします。周辺の住宅地等へつながる歩行者空間を確保するため、駅前広場と地区西側区画道路をつなぐ歩行者用通路に幅員3.5m、延長約50mを整備します。駅を利用する歩行者の利便性と安全性の向上のため、駅と台村町交差点を2階レベルでつなぐ。歩行者用通路3、幅員3m、延長約220mを整備いたします。

続きまして、建築物等の整備の方針について説明をいたします。まず、全ての地区におきまして、市街地再開発事業により整備される建築物の形態等を計画的に誘導する

ことにより、交通結節点である駅を中心とした地域の拠点としてふさわしい良好な複合市街地環境を形成し、その環境を維持するため建築物の用途の制限、建物の位置の制限、建築物の高さの最高限度、建築物等の形態意匠の制限及び建築物の緑化率の最低限度を定めます。さらに、駅前のにぎわいづくりのため、建築物の低層部には商業施設を配置します。またB地区については、周辺環境に配慮した高度利用を図り、鉄道駅の周辺地区における拠点にふさわしい商業施設、都市型住宅等を整備します。

地区内の緑化の方針につきましては、緑豊かで潤いと魅力ある市街地景観を形成し、緑が持つ機能を十分発揮させるため、積極的な緑化を推進する。緑と歩行者空間のネットワークを形成するため、地上部を中心に連続性のある多様な緑化を行う。その他、スクリーンにお示しするとおり定めさせていただきます。

次に、建物の用途の制限についてでございますが、全ての地区につきまして共通で建築してはならない建築物の用途を定めます。1階または2階を住居の用に供するもの、自動車教習所、その他スクリーンに示す用途を制限します。次に、壁面の位置の制限についてですが、青色の点線でお示しする部分については、道路の境界線から2m、緑色の点線でお示しする部分については、道路の境界線から4m以上、建築物の外壁等を後退することとします。これは前述の高度利用地区と一致するものでございます。

次に、建築物の高さの最高の最高限度ですが、桃色で示すA地区、黄色のB地区、黄緑色のC地区全てにおいて31mを超えてはならないといたします。ただし、B地区内で斜線の区域アの範囲につきましては、100m以下とすることができるとします。

次に、建築物等の形態意匠の制限ですが、まず1点目として、周囲への景観的調和に配慮するための制限について、高さ31mを超える建築物の部分の色彩はマンセル表色系で明度5以上かつ彩度4以下を基調とすることとします。例えばスクリーンにお示しする黄赤系の色彩とする場合には、赤い点線部分のような色彩とすることとなります。また、高さ31mを超える建築物の部分につきましては、当該部分の鉛直面に投影した水平方向の長さを70m以下にすることと制限をし、その他はスクリーンにお示しするとおりといたします。また、店舗などの用に供する部分で、歩道状空地1、歩道状空地2、及び歩道状空地4に面する1階部分、並びに歩行者用通路3に面する部分につきましては、開口部を設けるなど建築物内部の活動やにぎわいが望めるような形態意匠とします。次に、2点目といたしまして屋外広告物に関する制限についてですが、建築物の高さが31mを超える部分については設置しないこと。その他の制限はスクリーンにお示しするとおりとなっております。3点目としては、屋外に設ける建築施設等については周辺から容易に見望されないよう遮へいするなど、周辺に配慮した形態意匠とすることとします。4点目として、駐車場・駐輪場につきましては植栽で囲むなど、乱雑な概観とならないようにします。最後に、緑化率の最低限度についてでございますが、A地区及びB地区については10%、C地区については6.5%とすることとします。

なお、本案件につきましては、平成30年7月20日に公聴会を開催し、2名の方に公

述をしていただきました。内容につきましては、お手元の資料「公述意見の要旨と市の考え方」をごらんください。また、都市計画法第17条に基づく図書の縦覧を平成30年10月5日から平成30年10月19日まで実施をいたしました。意見書の提出はございませんでした。

以上で説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いをいたします。

●森地会長

どうもありがとうございました。それでは、議第1248号から議第1254号までの質疑に入ります。本件は中山駅南口地区に関する一体の都市計画ですので、質疑、採決ともに一括で行いたいと思いますがよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

それでは、ただいまの案件について御意見、御質問がございましたらどうぞ。

●橋本委員

橋本です。今回の計画に対しましては、大変すばらしい、発展性のある未来志向の計画だと思います。これを進めるに当たりということで、ぜひこれは意見といいますか要望でもあるのですけれども、今回の事業の対象外ではありますが、この計画の中心となります中山駅そのものに、改札口からホームに至るまでのエレベーターがないというのは大変大きな問題であるかと思えます。今回、公述人の方がお二人いらっしゃいますが、どちらの方も改札口からホームまでのエレベーターの設置を要望されておりまして、今回の計画は今までの御説明でも交通結節点となる駅を中心とした計画であるというような言い方をなさっておられます。横浜市としての考え方、回答、市の考え方を拝見いたしますと、それには具体的に対象となる相手方の名称はなく、都市計画決定を行う区域外の要望に当たるので、要望があった旨を関係者に伝えますとだけの回答であります。関係者というのが具体的にどちらであって、どのように伝えるのかということを確認にさせていただきまして、大変重要な機会でございます、この計画の発展性をより高めるためにも、駅もこの機会にぜひエレベーターをつけていただくという働きかけを、市として積極的に行っていただくことに重要性があるのではないかと思います。その上でここを明らかにしていただきたいと思ひまして、御質問申し上げます。

●森地会長

事務局、お答えをお願いします。

●都市整備局市街地整備推進課長

都市整備局市街地整備推進課長の飯島と申します。よろしくお願ひいたします。今、JRの中山駅のホームから橋上の改札に至るエレベーターの設置ということで御質問いただきました。中山駅のほうは、今バリアフリー動線としましては地下のほうのエレベーターがつくられていまして、中山駅のJRのホームから地下のほうにエレベーターをおりまして、グリーンラインとかを含めて地上に上がってくるという形で、バリアフリー

一動線は確保されているという状態になっています。今回、JR線のホームから2階の改札に上がるエレベーターにつきましては、都市整備局としましてもJRさんと協議をする機会がありますので、そういった協議の場でそのような意見がありますということはお伝えしたところでございます。ただ、実際のところ、バリアフリー動線としては今1つ確保されているというところもありますので、JRさんとして今すぐにエレベーターを設置するしないという判断をするのは、なかなか難しい状況であるという回答はいただいている状況になっております。

●森地会長

今回の都市計画区域に地下を通じて行けるという御説明ですか。

●都市整備局市街地整備推進課長

はい。駅からの動線につきましては、地下を通じて既にエレベーターができ上がっておりますので、再開発のエリアについてはJRからもグリーンラインからも地下のエレベーターを使って事業区域に接続できるような状況にはなっております。

●橋本委員

ありがとうございます。今のお答えでまず最低限のバリアフリーはなっているのだということは理解いたしました。ですが、今回の計画で歩行者デッキを2階に持つという大きな計画である。商業施設のこの2階にも整備されるものと考えますので、バリアフリーの動線は1つに限るものではありませんし、バリアフリー法も改正された時期でございます。ぜひ地上階だけではなく、2階の歩行者デッキ改札口からの移動動線というものについても御配慮いただくよう、重ねてJRへの要望を市として申し上げていただきたくお願い申し上げます。

●都市整備局市街地整備推進課長

はい。御要望としていただいておりますので、引き続きJRとは調整してまいりたいと思います。

●森地会長

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは御意見が出尽くしたようですので、ただいまの議第1248号から1254号までの各案件について、原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。原案どおり了承いたします。

ク 議案1255号 横浜国際港都建設計画 駐 車 場 の変更

●森地会長

それでは、次の案件の説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

それでは、続きまして2件目の案件に移らせていただきます。議第1255号、大船駅北口第2自転車駐車場の変更について御説明させていただきます。本案件は大船駅北第二地区市街地再開発事業により事業中のため、まずは市街地再開発事業の概要について御説明をさせていただきます。

大船駅はJR線湘南モノレール、バスの交通結節点として鎌倉市にまたがるように位置しております。スクリーンを左右に伸びる黒い線が横浜市・鎌倉市の市境で、線より上が横浜市、その下が鎌倉市となっております。駅の東側には県道大船停車場矢部が通っております。駅の出入り口は鎌倉市側に西口・東口、横浜市側には北口である笠間口がございます。

大船駅笠間口周辺のまちづくりの状況でございますが、県道沿いに暫定の東口バスターミナル、自転車駐車場があり、横浜市側の交通結節点となっているところでございます。県道の西側では、平成14年になりますが、大船駅北第一地区市街地再開発事業により再開発ビルが整備され、平成18年度にJR大船駅笠間口が開設されました。県道東側の大船駅北第二地区では、拠点にふさわしい土地利用の高度化、業務・商業施設、公共施設、都市型住宅等の整備を図ることを目標に、平成25年度に大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業を都市計画決定し、平成28年10月に工事の着工をしております。

こちらはJR駅笠間口でございます。こちらは最高開発事業着手前の東口のバスターミナルの状況です。このバスターミナルですが、桜木町、上大岡など北方面の路線の起終点といたしまして、1日当たり約520便のバスが運行しています。現在、施行区域内従前の建築物は既に解体され、バスターミナルは仮設となっております。大船駅北第二地区第一種市街地再開発事業の施行区域は、スクリーンの赤い線で囲まれた面積約1.7haで、公共施設としては県道大船停車場矢部に都市計画道路3・3・17号下永谷大船線を幅員15m、またバスやタクシー、一般車が乗降できる駅前広場、面積約59,00㎡を整備いたします。再開発ビルは駅前広場に面するように商業業務施設と共同住宅が予定されております。また自転車駐車場ですが、第1自転車駐車場を区域面積600㎡、駐車場台数約870台で、第二自転車駐車場を区域面積約940㎡、駐車台数約740台、合計1,610台の自転車駐車場を整備する予定となっております。

今回変更する第二自転車駐車場の断面図でございますが、上段が東西方向、下段が南北方向の断面となっております。駅前広場内のバス及び一般車乗降場の上空部分に二層構造で計画をしております。自転車のみを収容し、斜路を押し上げる形式となっております。3階から再開発ビルに連絡する計画となっております。

今回、市街地再開発事業の実施に当たりまして、駅前広場内の交通施設の配置の見直しを行った結果、第2自転車駐車場の区域が変更となりました。まず、この駅前広場の見直しについて詳細に御説明をさせていただきます。こちらが当初の駅前広場の計画ですが、バス・タクシーは笠間口に近い南側交差点から出入りし、バス降車場、バス乗車場をスクリーンの位置に配置し、一般車は北側交差点から出入りし、障害者乗降場、

一般車乗降場をスクリーンの位置に配置しておりました。また第2自転車駐車は、バス乗降場及び一般車乗降場の上空部分に計画をしておりました。バスの利用者の多くは降車後に鉄道に乗りかえることが多く、バスが出入りする南側交差点を横断することとなります。このために交差点付近で歩行者が滞留することによる交通の安全性、バスの定時性への影響が懸念されることから、施設管理者などと協議いたしまして交通施設の配置の見直しをすることとなりました。こちらが見直し後の駅前広場の計画となっております。従前に比べ出入り口を入れかえ、バス・タクシー出入り口は北側交差点に、一般車出入り口を南側交差点に変更しております。駅前広場内のバス降車場、乗車場、一般車乗降場はスクリーンに示す位置となっております。

この見直しによりまして、周辺交通への影響を低減するとともに、一般車乗降場等を笠間口に近い位置に配置することにより、利用者の利便性の向上を図りたいと考えております。この見直しに伴いまして、大船駅北口第2自転車駐車場の区域を新たなバス等の乗降場の区域に合わせまして変更をすることといたします。区域の面積は約1,000㎡となります。

こちらが変更後の断面図となりますが、構造は地上二層式、駐車台数約740台出入り口は1カ所となっております。駐車台数、出入り口、利用方法、再開発ビルとの接続ルートに関しましては、変更はございません。

次に、変更させていただく都市計画の内容について御説明いたしますが、変更する都市計画は駐車場の変更となります。市街地再開発事業の実施に当たり、駅前広場の交通施設の配置を見直した結果、自転車駐車場の区域を変更いたします。この変更によりまして面積が940㎡から約1,000㎡に拡大し、構造、駐車台数に変更はございません。

変更する都市計画の内容の説明は以上となります。また、本案件につきましては、平成30年10月15日から29日まで、都市計画法第17条に基づく縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。以上で説明終わります。御審議のほどよろしく願います。

●森地会長

どうもありがとうございます。それでは、議第1255号についての質疑に入ります。御意見・御質問ございましたらどうぞ。

●高橋委員

高橋です。実際にこの大船近隣を歩いてまいりました。その中で今回、自転車置き場がかなり混んでいるというのを確認してきまして、本当に市民の方々にとって便利になっていいのではないかなと思っております。

その中で、実は大船側だったのですけれども、川の上に自転車置き場がございまして、そこに約3カ所ある自転車置き場の空き状況というのが表示されていたのですね。実際に午前10時の段階でもう満車で、他の場所があいていますという表示がございまして、今回せっかくこういった自転車置き場ができるわけですから、鎌倉市と連携して、

そういった表示に横浜市も一緒に加えてもらおうと、市民の方々により便利ではないかと思いました。要望ですが、お願いします。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

ありがとうございます。都市整備局市街地整備推進課担当課長の村田と申します。どうぞよろしく願いいたします。今お話がありました川の上の自転車置き場に関しましては、鎌倉市の都市計画自転車駐車場ですが、横浜市も今回新たにまた整備していきますので、そういったところで連携がとれるようにということで、鎌倉市ともお話しさせていただいた上で調整を図っていきたいと思っております。

●森地会長

管理はどなたがやるのですか。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

川の上のところは鎌倉市の自転車駐車場になっておりますので、鎌倉市が行っております。

●森地会長

民間委託ではないのですか。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

民間委託でございます。鎌倉市から民間委託で運営をしています。

●森地会長

横浜市のほうは。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

横浜市も、もともとは民間委託になっていますが、現在整備する自転車駐車場についても同様のものと考えております。

●森地会長

共通でやってもらえれば、今のようなことがやりやすくなるかもわかりませんね。そのようなことも含めて御検討ください。どうぞ。

●杉原委員

杉原です。見直し前は、バスをおりた人たちが滞留してしまうということをおっしゃっていましたがね。そして、見直し後はそれがどうなるのか、ちょっと御説明いただきたいと思います。この図面を見ますと、バスをおりた人は結局歩道を渡って駅のほうに入るということになるように見えるのですが、結論的にはやはり道を渡らなくてはいけないので、滞留ぐあいについて余り改善は見られないのではないかと考えて質問いたしました。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

ありがとうございました。新しい計画になりますと、バスの降車場から、図でいいますと右下側に歩道がございます。そちらを歩いて笠間口のほうに行くことができるということで、いわゆる交通量の多い横断歩道を渡る必要がなくなると考えております。

●森地会長

バスの通っているほうを横断せず、乗用車のところを横断するということですね。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

はい。そうですね。

●高見沢委員

何か矢印の説明がよくなかったのではないですか。人の流れをちゃんと説明しないと。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

ちょっと聞き取れませんでした、申しわけございませんでした。もともとは、もとの計画ですと、バスが左折をする、出入りするところで横断歩道を渡らなければいけなかったのですが、今回はそうではなくて一般車の出入りのところということで、バスの定時運行や安全性は改善できると考えております。

●杉原委員

ありがとうございました。

●森地会長

よろしいでしょうか。そのほか、いかがでしょうか。

もう一回、図面を出してください。

●高見沢委員

指せませんか。おりた人がどのように流れているか。

●森地会長

黄色の図面を出してください。

●高見沢委員

バスをおりた人がどのように使っているのか。

●都市整備局市街地整備推進担当課長

今回、こちらの白抜きのほうが降車場になりますので、ここでおりた方がこのまま、例えばひとつは、こちらの横断歩道を渡る、こちらバスに比べて車両の出入りは格段に少ないのでここを渡る。あるいはこちらに1つ横断歩道を用意する予定になっておりますので、こちらからも行くことができます。こちらをおりた方が安全に通行して笠間口のほうへ行けると考えております。

●森地会長

よろしいでしょうか。ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

御意見はないようですので、1255号について原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。原案どおり了承いたします。

## ケ 議案1256号 横浜国際港都建設計画 都市高速鉄道の変更

### ●森地会長

次の案件の御説明をお願いします。

### ●建築局都市計画課長

続きまして、3件目の案件の御説明をさせていただきます。議第1256号、相鉄J R直通線の変更について御説明をさせていただきます。

今回変更する相鉄J R直通線は、神奈川東部方面線整備事業として相鉄東急直通線とあわせ整備を行っているため、まず神奈川東部方面線の事業概要について御説明をさせていただきます。今スクリーンに示しているオレンジ色は、相鉄本線と相鉄いずみ野線でございます。ピンク色は東急東横線、東急目黒線です。緑色はJ R東海道貨物線とJ R横須賀線などとなっております。青色は相鉄東急直通線でございます。平成24年の10月に都市計画決定し、平成34年度下期の開業に向けて現在整備を進めているところでございます。赤色でございますが、今回の審議案件である相鉄J R直通線で、平成22年の3月に都市計画決定し、平成31年度下期の開業に向けてこちらも整備を進めております。相鉄J R直通線は相鉄本線西谷駅から新たに整備される仮称羽沢駅を結ぶ路線で、既存のJ R東海道貨物線に接続することとなっております。また、相鉄東急直通線は、羽沢駅から仮称新横浜駅を経由いたしまして日吉駅付近で東急東横線、東急目黒線に接続する予定となっております。神奈川東部方面線が整備され、相鉄線とJ R線、東急線の相互直通運転が可能となることで、横浜市西部、神奈川県中部と東京都心部が直結し、広域鉄道ネットワークの強化や鉄道利便性の向上につながるということを目指して、現在整備を進めております。

それでは、今回の相鉄J R直通線の概要について御説明させていただきますが、相鉄J R直通線は赤色で示す位置にありまして、起点は保土ヶ谷区の西谷町地内、終点は神奈川区の羽沢町地内、長さは約3,030mで、大半を地下式としております。駅の施設は西谷駅及び羽沢駅となっております。地下式の区間ですが、開削工法を用いる箱型トンネルと、シールド工法を用いる円形のトンネルで計画をしております。今回、箱型トンネルと円形トンネルの接続部で事業計画の変更が生じたため、まず参考までにそれぞれのトンネルの工法について簡単に御説明をさせていただきます。まず開削工法ですが、地上から地盤を掘削し、その中に鉄筋コンクリートなどで躯体を構築した後、上部を埋め戻す工法となっております。またシールド工法ですが、鋼製の筒状のシールドマシンで周辺の地盤を支えながらトンネルを掘り込む工法となっております。相鉄J R直通線では、羽沢駅から西谷駅方向に向かってシールドマシンを発進し、地盤を掘削いたします。

次に、スクリーンに示すシールドマシン到達部分を拡大して、今回の事業計画の変更について御説明をいたします。スクリーン左側が西谷駅方面、右側が羽沢駅方面です。

この区間は地下式となっており、西谷駅が箱型、羽沢駅が円形トンネルとなっておりま  
す。当初ですが、円形トンネル区間と箱型トンネル区間の接続部におきましてシールド  
マシンの外周部をトンネルの一部として存置し、施工を完了する計画としておりました  
が、事業の進捗に伴いまして神奈川東部方面線全体の施工計画を見直した結果、事業費  
の削減を図るためシールドマシンを取り出して相鉄東急直通線工事に転用することとい  
たしました。シールドマシンの取り出しには区域を拡幅する必要があることから、スク  
リーンに示すとおり、区域の一部を広げるとともに周辺への影響を極力抑えながら安全  
に施工を進めるため、拡幅した区域に断面図に示す躯体構築し、供用する計画といたし  
ました。そのために、開削トンネル区間の一部を赤線の区域に変更することといたしま  
す。

次に、スクリーンに示す終点付近の区域を拡大いたします。青線で示している位置  
に相鉄JR直通線を計画しており、左側は新宿方面、右側は西谷方面へ向かう線路とな  
っております。新宿方面へ向かう線路には、ここで既存のJR東海道貨物線の営業線と  
接続をすることとなります。この営業線と周辺の土地との間には高低差があり、スク  
リーンに示す位置に既設の擁壁があります。相鉄JR直通線を整備するに当たりましては、  
当初はこの既設の擁壁を撤去し、ほぼ同じ位置に新しい擁壁を整備する計画としており  
ました。こちら事業の進捗に伴いまして、地形状況等を踏まえた詳細な設計を行った  
結果、既存の擁壁がJR東海道貨物線の営業線に近接しており、撤去が難しいというこ  
とが判明をいたしました。この営業線への影響を抑えるため、今回既設の擁壁を残した  
まま、その外側に新設擁壁を整備する計画に変更いたします。あわせまして、スクリー  
ンに示す箇所について、管理区域に関する詳細な協議を行った結果、隣接するJR東海  
道貨物専用地を含まないということになったために、事業区域の幅を一部縮小すること  
といたします。

最後に、都市計画の変更の内容について御説明をさせていただきます。まず、シー  
ルドマシン到達部分において、事業進捗に伴い神奈川東部方面線全体の施工計画を見直  
した結果、シールドマシンを相鉄東急直通線工事に転用するため、青色の区域から赤色  
の区域に変更をすることといたします。また終点付近におきまして、地形状況等を踏ま  
えた詳細な設計等を行った結果、擁壁の構造及び形状変更等が必要となったため、青色  
の区域から赤色の区域に変更いたします。なお、今回の変更は相鉄JR直通線の区域を  
一部変更するものであり、名称など表に記載しているその他の内容についての変更はご  
ざいませぬ。

都市計画変更の内容についての説明は以上となります。また、平成30年11月5日か  
ら19日まで都市計画法第17条に基づく縦覧を行いました。意見書の提出はございませ  
んでした。説明は以上となります。御審議のほどよろしく願いをいたします。

●森地会長

どうもありがとうございました。それでは議題1256号について質疑に入ります。御

意見・御質問がございましたらどうぞ。

両方ともコスト削減のためということでしたが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは御意見がないようですので、議第1256号について原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。原案どおり了承いたします。

コ 議案1257号 横浜国際港都建設計画 下 水 道 の 変 更

●森地会長

それでは、次の案件の説明をお願いいたします。

●建築局都市計画課長

続きまして4件目でございます。議第1257号、横浜公共下水道の変更について説明いたします。まず初めに横浜公共下水道の概要について御説明をさせていただきますが、本市ではスクリーンに示すとおり、排水の区域を9つの処理区に分割しております。都市計画には水再生センター、ポンプ場及び主たる下水管渠を定めており、各処理区には水再生センターを1ないし2カ所配置し、合計で11カ所、また汚水を水再生センターに中継するためのポンプ場、雨水を排水するポンプ場を合計で31カ所配置しております。現在、下水道普及率は99.9%となっております。

続きまして、横浜公共下水道の上位計画について御説明をさせていただきます。下水道法第2条の2に基づき、神奈川県が定める流域別下水道整備総合計画では、東京湾流域及び境川等流域における水質環境基準を達成し、水質保全及び都市の健全な発展と生活環境の整備、向上を図ることとしております。また、長期的な視点に立ちまして、事業計画を定める上で基本的な考え方を示した横浜市下水道計画指針においては、地震対策として事業継続性を目指し、重要な施設の耐震化を進めること、緊急輸送路下及び軌道下の管路施設の耐震化を図ること、水処理として放流先水域の状況等を考慮して定めた計画放流水質に対応した水処理を行うことと定めております。さらに横浜市中期4か年計画では、良好な水循環環境の創出として水再生センターでの高度処理の導入や合流式下水道の改善を図ること、都市基盤の耐震対策として上下水道施設の耐震化を進め、災害に備えたライフライン施設の整備を進めること、公共施設の計画的かつ効果的な保全・更新を推進することとしております。

これらの上位計画に基づきまして、南部処理区においても高度処理の推進、下水道施設の耐震化、計画的かつ効果的な下水道施設の保全・更新を進めております。南部処理区にございます南部水再生センターでは、磯子区の埋立地先端に位置しており、南区、磯子区、港南区、中区などの汚水は、桜木根岸幹線などを通り、磯子ポンプ場で中継した後根岸汚水幹線を流下し、南部水再生センターで水処理をし、その処理水が放流渠

から東京湾に放流されております。根岸污水幹線、南部水再生センター及び放流渠ですが、昭和40年に供用を開始し50年以上が経過していることから、施設の老朽化への対応が課題となっております。現在、南部水再生センターでは処理能力を確保するとともに、公共用水域の水質の保全を図るため、高度処理化とあわせて耐震性・防災性の高い水処理施設を増設しております。一方、老朽化している根岸污水幹線は、常時污水を送水していることから全線にわたり改修することが困難な状況であるため、代替として磯子第二ポンプ場導水幹線及び新磯子幹線を追加し、更新を行うこととしております。また、放流渠は南部水再生センターの水処理施設を増設に合わせて新設し、既存の放流渠とあわせて運用をいたします。

最後に、都市計画の変更について説明をさせていただきますが、既に都市計画に定められている雨水管渠及び污水管渠は灰色で示しております。今回追加する管渠は赤色で示しております。今回、高度処理施設を増設に合わせて老朽化している根岸污水幹線及び南部水再生センター放流渠を更新するため、磯子第二ポンプ場導水幹線、新磯子幹線及び南部水再生センター放流渠を追加することといたします。都市計画では下水管渠の内訳といたしまして、名称及び起点・終点の位置を定めることとしており、追加する下水管渠の名称及び起点・終点の位置につきましてはスクリーンにお示しするとおりといたします。なお、平成30年の10月15日から29日まで都市計画法第17条に基づく縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

●森地会長

ありがとうございます。それでは議題1257号について質疑に入ります。御意見・御質問はございますか。

これはいつまでに完成するものなのですか。

●環境創造局下水道事業マネジメント課長

環境創造局下水道事業マネジメント課長の富永と申します。パイプについては平成31年度中に敷設が終わる予定です。放流渠につきましては、護岸の耐震化に合わせて転用を図るものですので、整備の時間についてはそれほどかからないと認識しております。年度については申しわけありません。

●森地会長

御意見ございますか。よろしいでしょうか。それでは1257号について原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。原案どおり了承します。

サ 議案1258号 横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定

- シ 議案1259号 横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の変更
- ス 議案1260号 横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の変更
- セ 議案1261号 横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の変更

●森地会長

次の案件の御説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

5件目の案件の説明をさせていただきます。議第1258号から1261号までは、特別緑地保全地区に関する案件でございますので、こちらは一括して御説明をさせていただきます。特別緑地保全地区は、都市緑地法に基づいて定める地域地区でございます。都市緑地法は都市における緑地の保全及び緑化の推進に関し必要な事項を定めることにより、良好な都市環境の形成を図り、もって健康で文化的な都市生活の確保に寄与することを目的とする法律でございます。

特別緑地保全地区の指定要件ですが、都市計画区域内にある無秩序な市街地化の防止等に資する緑地や、伝統的または文化的意義を有する緑地、地域住民の健全な環境の確保に必要であり、かつ風致、景観がすぐれた緑地、または動植物の生息地、生育地となる緑地該当するものについて都市計画に定めることができるとしております。

次に、本市の上位計画の位置づけについてですが、本市では横浜らしい水・緑環境の実現に向け、平成18年12月に横浜市水と緑の基本計画を策定し、平成28年の6月に改定しました。これに基づく重点的な取り組みとして、横浜みどりアップ計画を策定し、樹林地の保全、活用などを推進しております。これまでに指定した特別緑地保全地区は全部で163地区、面積は約465.1haとなっております。

今回ご審議いただく案件は、赤字でお示しする新規案件1地区、青字でお示しする変更案件3地区の合計4地区でございます。まず地区ごとに御説明をさせていただきます。初めに、金沢区の釜利谷東五丁目特別緑地保全地区の決定について説明をさせていただきます。本地区は京浜急行線本線金沢文庫駅の北西約1.7kmに位置し、地区の西側は金沢自然公園に隣接しております。今回指定する区域の面積は約10.2ha、区域全体が市街化調整区域内にあります。こちらは周辺の航空写真です。続いて現況の写真でございます。植生は主にコナラ・シラカシ等の広葉樹林で覆われておりまして、一部に針葉樹林、混交林、竹林などがあります。

上位計画の位置づけですが、横浜市水と緑の基本計画において、本地区は緑の10大拠点のうちの円海山周辺地区に位置し、特別緑地保全地区や市民の森などの緑地保全制度に基づく指定や、公園整備により緑地保全・活用するとしております。また、横浜市都市計画マスタープラン金沢区プランにおいては、地域を広く縁取り、市街地の背景となる尾根筋を中心とした緑地の連なりを保全・創出し、憩いの場としての活用を図るとしております。

続きまして、変更の案件について御説明をさせていただきます。まず、緑区の長津

田町深田特別緑地保全地区についてですが、本地区はJ R横浜線長津田駅の南西約900mに位置し、既に指定されている区域はごらんとおりで面積は約1.5haになります。区域全域は市街化調整区域となっており、今回はスクリーンにお示しする赤く塗りつぶした部分を加えさせていただきます。変更後の面積は約1.7haとなります。本地区の航空写真をごらんいただきます。続いて現況の写真でございます。植生は主に竹林で覆われております。

上位計画の位置づけですが、横浜市水と緑の基本計画において本地区は鶴見川流域の上流域に位置しており、樹林地・農地の保全とあわせて緑地の担保量の向上や、里山や谷戸の景観保全を進めるとしております。また、横浜市都市計画マスタープラン緑区プランにおいては、土地所有者や地域の協力を得ながら特別緑地保全地区や市民の森の指定など、緑地保全施策を活用し、緑地を保全するとしております。

続きまして、神奈川区菅田町赤坂特別緑地保全地区の変更について御説明をさせていただきます。本地区は神奈川区西部にあり、J R横浜線鴨居駅の南約1.4kmに位置し、既に指定されている区域の面積は0.5haとなっております。区域の全域は、市街化調整区域となっております。今回はスクリーンにお示している赤く塗りつぶした部分を新たに追加し、変更後の面積は約1.1haとなります。航空写真をごらんいただきます。続いて現況の写真でございます。植生は主にスギ・シラカシ・クヌギ等の混交林で覆われております。

上位計画の位置づけですが、横浜市水と緑の基本計画において、本地区は緑の10大拠点のうちの都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区に位置し、特別緑地保全地区や市民の森などの緑地保全制度に基づく指定や公園整備などにより、緑地を保全・活用するとされております。また、横浜市都市計画マスタープラン神奈川区プランにおきましては、区内では少なくなったまとまりのある樹林地は、土地所有者の意向も踏まえながら、横浜みどりアップ計画に基づき、特別緑地保全地区等の樹林地を保全する制度による地区指定を進めていくとしております。

最後に、旭区下川井及び矢指町にある追分特別緑地保全地区の変更について説明いたします。本地区は相模鉄道本線三ツ境駅の北約1.4kmに位置し、既に指定されている部分の面積は8.4haとなっております。区域の全域は市街化調整、市街化調整区域となっております。今回はスクリーンにお示ししている赤く塗りつぶした部分を新たに追加させていただきます。区域変更後の面積は約19.1haとなります。こちらが航空写真でございます。続いて現況の写真でございます。植生は主にヒノキスギ・シラカシ・コナラなどの混交林で覆われております。

上位計画の位置づけでございますが、横浜市水と緑の基本計画において本地区は緑の10大拠点のうちの川井・矢指・上瀬谷地区に位置し、特別緑地保全地区や市民の森などの緑地保全制度に基づく指定や公園整備などにより、緑地を保全・活用するとされております。また、横浜市都市計画マスタープラン旭区プランにおきましては、区の6つ

の緑の拠点の1つ、追分・矢指市民の森周辺に位置しており、区内に広がる大規模な緑地、市街地に残っている樹林地や斜面緑地、農地について、土地所有者の協力を得ながら保全・活用を図るとともに、区民の憩い、ふれあいの場として活用するとされております。

以上、4つの地区につきまして周辺住宅地からのすぐれた風致景観を保全するとともに、地域住民の健全な生活環境を確保するため、特別緑地保全地区を決定及び変更いたします。今回の指定により、特別緑地保全地区は1地区、約21.7haふえ、全部で164地区、約486.8haとなります。なお、都市計画法第17条に基づく縦覧を平成30年11月22日から12月6日まで行いましたが、意見書の提出はございませんでした。以上で説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

●森地会長

どうもありがとうございました。議題1258号から1261号までの質疑に入ります。本件については、全体についての意見もあるかと思っておりますので、質疑は4件まとめて行う方法をとりたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。それでは御意見・御質問ありましたらどうぞ。

それでは御意見がないようですので、1258号から1261号について、一体の都市計画ではありませんが、まとめて決を採る方法をとりたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。それでは1258号から1261号まで各案件について原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。それでは原案どおり了承いたします。

ソ 議案1262号 横浜市都市計画マスタープラン神奈川区プランの改定

●森地会長

次の案件の御説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

続きまして、6件目の説明をさせていただきます。議第1262号、横浜市都市計画マスタープラン神奈川区プランの改定について御説明をさせていただきます。都市計画マスタープランは、都市計画法に規定されている市町村の都市計画に関する基本的な方針です。横浜市都市計画マスタープランでは、全体構想と地域別構想として区プラン及び地区プランを設けております。全体構想は市域全域の都市計画の基本的な方向を示すも

のです。区プランは区の将来像等を示すとともに、市民との協働でまちづくりを進めていく上での基本的方針を示したものでございます。さらに地区プランは、より詳細な都市計画の方針を示す必要がある地区において、地区の実情に応じて定めるものとなっております。

横浜市都市計画マスタープランの改定状況ですが、全体構想は平成25年3月に全面的な改定を行いました。地区別構想のうち、区プランにつきましては平成31年度までに18区全ての区プランを改定することを目標に、各区の実情に応じて順次検討を進めてきております。これまでに緑区を初め、スクリーンにお示しする12区が改定され、本日神奈川区及び保土ヶ谷区を付議させていただきます。今年度は港南区など残りの4区の改定作業を順次進めているところでございます。

現行の神奈川区プランでございますが、策定から既に15年が経過しており、ここで今回の改定のポイントを御説明させていただきます。まず1つ目ですが、区の人口推移や土地利用の状況、区民意識調査の結果など、さまざまな視点から分析を行いましたので、これらの結果を記載いたしました。2点目ですが、都市環境のさまざまな変化やまちづくりの成果などを踏まえ、改定に当たっての基本的視点を改めて設定しております。そして3つ目に都市計画道路などの事業進捗や都心臨海部再生マスタープランなどの上位計画の策定を踏まえた上で、まちづくりの方針の修正をいたしました。

次に、1つ目のポイントの分析結果でございますが、人口の推移を見ますと、現行プランの策定以降、10年余りの間に約2万人増加をしております。今後の予測では、平成38年度にピークを迎え、その後緩やかに減少していく見込みとなっております。また、土地利用の推移を見ますと、住宅系の土地利用は増加傾向となっておりますが、農地、樹林地系の土地利用については減少傾向にあります。今回、人口や土地利用の動向以外にも区内で生じているさまざまな変化について分析を行い、改定する区プランにはこのような分析結果をしっかりと記載させていただきました。

続いて、まちづくりの成果ですが、市街地再開発事業、土地区画整理事業といたしまして、横浜ポートサイド地区、山内ふ頭地区などがございます。また、地区計画を策定したものといたしましては、横浜駅の駅舎改良に合わせた西口駅前鶴屋町地区や東高島駅北地区などがございます。施設整備につきましては、高速横浜環状北線の開通、東横フラワー緑道の開通、臨港幹線道路の一部供用開始などがあります。また、神奈川東部方面線の工事や、これに伴う羽沢南二丁目地区のまちづくりにも着手をしているところでございます。

このようなまちの変化や成果を捉え、平成28年度より区プランの改定に向けた検討を開始し、平成29年度に改定の素案を公表いたしました。また、同年11月には市民意見募集及び素案説明会を行うとともに、第146回横浜市都市計画審議会におきまして素案の内容を御報告させていただいたところでございます。そこでいただいた意見なども参考に、今年度、改定原案を公表し、昨年7月に市民意見募集を行ったところ、10通

35件の意見をいただいております。その内容と本市の見解をまとめた資料はお手元に御用意しておりますので、後ほど御参照ください。

次に、神奈川区の現状や課題について御説明をいたします。神奈川区は、横浜市のほぼ中央に位置し、区域の面積は約23.59km<sup>2</sup>、市域の約5.4%に当たります。区の歴史は古く、鎌倉時代には港が開かれ、さらに江戸時代初期には東海道の整備とともに神奈川宿が開かれました。明治期になりますと沿岸部の埋め立てが始まり、戦後さらに進んで現在の形に至っております。区の地勢ですが、地形的には東側に広がる沿岸低地と埋立地、入江川、滝の川水系の複雑な地形を持つ内陸地、鶴見側水系の大きな広がりを見せる台地から構成されております。

こうした地形的特徴やまちの成り立ちなどから、神奈川区は臨海部、内陸部、丘陵部と大きく3つの区域に分けることができ、さらに横浜都心、新横浜都心の一部にも位置している立地となっております。本日はこの区分に沿って御説明をさせていただきます。土地利用の現況を地域別で見ると、まず臨海部では工業施設が最も多く、次いで公共公益施設、運輸・倉庫となっております。内陸部では、住宅用地と集合住宅用地が過半を占めております。丘陵部では区域の大部分が市街化調整区域となっており、約3分の1が農地、樹林地となっております。

続いて、交通基盤のうち鉄道については貨物線や新幹線を含み9路線が通っていますが、旅客駅は計14駅と18区の中で最も多く、さらに現在事業中の神奈川東部方面線の羽沢駅が平成31年度に開業の予定となっております。また、東海道貨物支線の貨客併用化も計画されております。なお、羽沢駅が開業しても、区の西部では駅から1km以上離れている地区が存在します。

防災面に関しては、特に古くから宅地開発が行われた内陸部に住宅密集地が多く、建物老朽化率も高くなっております。スクリーンに細かく赤線でお示ししているところが狭隘道路になっており、内陸部はこのように狭隘道路も多く、震災時の消失棟数と多い予測となっております。ここまでの区の歴史や現状・課題になります。

今回の区プランの改定に当たっては、現行区プランにも定めている3つの目標を受け継ぎ、まちの変化や課題を捉えた上で、こちらの集約型都市構造・鉄道駅を中心とした市街地形成など4つの対応や取り組みを、改定に当たっての基本的な視点として設定いたしまして、改定区プランを取りまとめさせていただきました。こちらは改定する区プランの構成になります。今回、分野別と地域というそれぞれの視点で整備方針を組み立てておりますが、地域によって成り立ちや現況それぞれ特徴がございますので、本日は地域別整備方針を中心に御説明させていただきます。

まず、臨海部の地域別整備方針ですが、まちづくりの方針をごらんの4項目としております。このうち他地域との連携強化による利便性向上については、都市計画道路宇栄千若線及び臨港幹線道路の整備推進、東海道貨物支線の貨客併用化の検討、内陸部と臨海部を結ぶ都市計画道路の横浜上麻生線、東神奈川線の整備推進などを挙げておりま

す。なお、この中の赤字で示した栄千若線予備東神奈川線の整備を今回新たに明記させていただきます。

続いて内陸部の地域別整備方針ですが、こちらもちまちづくりの方針をごらんの4項目としております。このうち、安全・安心の向上を図った防災まちづくりにつきましては、重点対策地域の大部分が内陸部に位置していることから、建築物の耐火性能強化の義務づけや、耐火性能を強化した建築物に対する補助制度の活用などによって不燃化を推進するとしております。このほかにも消火栓や防火水槽など消防水利の計画的な設置や、感震ブレーカー等の設置促進といったことについても新たに記載をしております。また、特徴的な地域の取り組み事例をコラムとして取り上げ記載をしており、松ヶ丘地区では東日本大震災をきっかけに防災組織の見直しを図る検討が行われ、平成27年度には松ヶ丘まちづくりプランが認定されるなど、さまざまな活動が行われております。また、地域資源を活かした魅力づくりでは、旧東海道神奈川宿周辺の地域においてまちの景観、歴史的資産、公共施設等を生かしたまちづくりとネットワーク化を推進するとし、区の歴史を伝える案内板の設置や植栽などにより地域の歴史をしのばせる景観づくり、近代化遺産の記録等の取り組み支援の検討といった記載を新たに追加いたしました。また、一つの取り組み事例として、NPO法人によるボランティアでのまちの史跡案内なども行われており、このようなこともコラムとして取り上げております。

さらに、今回の改定の特徴的な項目として、この土地利用転換への対応があります。特に内陸部では工場と住宅の混在が進行している地域が点在しており、JR横浜線の大口駅や子安駅周辺などが挙げられますが、生活環境や操業関係の悪化への対策が一つの課題となっております。そこで今回、土地利用転換が生じる場合には、都市計画手法を含め、その土地に適した土地利用誘導を図るため、事業者は周辺環境に対する配慮事項として人口の一時的な増加を踏まえた公的インフラへの影響の対応、周辺地域への影響の対応、防災対策の推進、区民の憩いの場となる身近な拠点の促進、既存の景観や機能の保全、操業環境の維持保全といった6つの項目の実現に努めることとし、これらのさまざまな対策について事業者と調整するとすることとしております。これは区としても特に力を入れている取り組みの一つとなっております。

続いて、丘陵部のまちづくりの方針についてはごらんの3つの項目にまとめております。このうち、交通利便性の向上を目指したまちづくりでは、地域と羽沢駅や片倉町など、周辺の各駅と内陸部を結ぶバス路線の充実に向けた検討や、区役所など公共施設が多く立地する東神奈川駅周辺の交通アクセスの改善、さらに都市計画道路羽沢池辺線及び山下長津田線の整備などにより、交通利便性の向上を図ることとしております。

今回の区プランの改定では、臨海部、内陸部、丘陵部の地域別整備方針に加え、今回、横浜都心部及び新横浜都心部のまちづくりの方針も新たに記載いたしました。まず、神奈川区エリアにおける横浜都心部のまちづくりについてですが、こちらもち3つの方針を立てています。このうち業務・商業・住宅など複合的な機能を集積した都市空間の形

成と国際競争力の強化について、羽田空港と高いアクセス性を生かし、高次の業務、商業、文化、観光、交流などさらなる機能集積を図ることや、すぐれたビジネス環境の構築にも資する高規格住宅などの立地誘導を図るとしてしています。さらに、平成27年度には横浜市都心臨海部再生マスタープランが策定され、東神奈川臨海部周辺地区が横浜の新たな都心のエリアの一つとして位置づけられましたが、当該地区では都市機能と港湾機能が融和した新たな都市空間や港湾空間の実現に向け、大都市リノベーションの推進、生活利便性と防災性の向上、水や緑と親しめるまちづくりの推進といった3つの基本目標を立て、再編整備を図ります。具体的には東高島駅北地区、横浜ポートサイド地区、中央卸売市場本場の整備を挙げております。

一方、新横浜都心については、新幹線などによる広域交通ネットワークの拠点としての利便性を生かし、商業・業務機能を集積していくことや、医療・福祉機能などの施設立地を生かした交流機能づくり、都市型住宅の整備など、居住機能の強化を図ることにより、職住近接の複合的な拠点都市をつくるとしております。特に羽沢駅周辺については、インフラ整備による効果を最大限生かし、恵まれた自然的環境の保全・活用やさまざまな機能がバランスよく共生するまちづくりを進めるとしてしております。

以上で説明を終わります。御審議のほど、よろしく願いいたします。

●森地会長

どうもありがとうございました。それでは議題1262号について御意見・御質問がございましたらどうぞ。

よろしいですか。それでは、御意見が出ないようですので、1262号について原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。原案どおり了承いたします。

タ 議案1263号 横浜市都市計画マスタープラン保土ヶ谷区プランの改定

●森地会長

それでは、次の案件の説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

続きまして、7件目の御説明をさせていただきます。議第1263号、横浜市都市計画マスタープラン保土ヶ谷区プランの改定について御説明をさせていただきます。まず、保土ヶ谷区プランの改定の背景についてでございますが、平成14年8月に保土ヶ谷区プランの策定をしてから15年余りが経過し、その間、横浜市都市計画マスタープラン全体構想の改定など全体的な動きに加えまして、人口減少社会の到来、相模鉄道本線の連続立体交差事業や神奈川東部方面線の整備など、保土ヶ谷区のまちに変化があらわれております。こうした社会経済状況の変化やまちづくりの推進を踏まえまして、今回保土ヶ

谷区プランの改定作業を行いました。

次に、現行の区プランの改定のポイントにつきまして御説明をさせていただきます。お示したスライドの左側が現行の区プランの構成ですが、右側の改定案のとおり構成を見直しするとともに、土地利用の方針と都市交通の方針に、先ほど御説明をさせていただきました連続立体交差事業と神奈川東部方面線の整備を踏まえた方針を新たに追加させていただきました。また、都市活力の方針に人口減少社会を踏まえた方針を新たに追加させていただきました。具体的には後ほど御説明をさせていただきます。

次に、この区プランの改定の進め方についてですが、改定素案は平成29年11月10日から約1カ月間意見募集を実施するとともに、都市計画審議会へ報告をさせていただきました。その後、改定原案を作成いたしまして、昨年7月11日から27日にかけて改めて市民意見募集を行いました。これらを踏まえて最終的な改正案を作成し、本日ここにお諮りする次第でございます。なお、改定原案に対する市民意見募集の実施結果につきましては、お手元に資料を御用意させていただきましたので後ほど御参照ください。

次に、区の現況について御説明をさせていただきます。保土ヶ谷区は横浜市のほぼ中心部に位置し、区域面積は約21.81km<sup>2</sup>、周囲はごらんとおり6つの区に囲まれています。地勢といたしましては、帷子川と今井側の2つの川が流れ、2つの川に沿った低地部と川を取り囲むように形成された3つの丘陵部から構成され、非常に起伏の多い地形となっております。江戸時代には旧東海道の4番目の宿駅として保土ヶ谷宿が現在の保土ヶ谷駅付近の街道沿いに形成され、宿場町として栄えました。東海道や八王子道が通過する交通・経済・文化の要衝でもあり、こうした地形の基本的構造や歴史的な経過をもとにして、明治以降、近代的な都市が形成されていきました。昭和後期以降は低地部には商業・業務機能が集積し、丘陵部には住宅地としての需要が高まってきました。

次に、保土ヶ谷区の現況と課題について御説明いたします。初めに区の人口についてですが、平成27年の人口は22年に比べ減少するものの、平成32年から再び増加に転じ、平成37年にピークを迎えて以降は減少を続けることが予想されております。年齢3区分人口割合は、平成7年から27年の20年間の間に65歳以上の人口割合が約2倍に上昇しており、高齢化が急速に進んでいます。人口にして約28,000人が増加をしております。土地利用の現況についてですが、住宅地の割合が年々増加し、区域全域に広がっております。地域全域と比較しますと商業施設、工業施設、道路・交通施設の割合が低い状況となっております。また、区の北部には横浜国立大学があります。

次に都市交通についてですが、区の中には相模鉄道本線と東海道本線、横須賀線の2つの鉄道があり、6つの駅があります。平成31年度には西谷駅から新駅となる羽沢駅を結ぶ神奈川東部方面線が開通する予定です。また、相模鉄道本線上星川駅から天王町駅付近にかけましては、踏切の解消と都市機能の充実を目的とした連続立体交差事業が進められております。鉄道と他の交通手段との円滑な乗り継ぎなど、さらなる交通結節

機能の向上を図り、誰もが使いやすい交通ネットワークを形成していくことが必要となっております。道路ネットワークとしては、環状1号線及び国道16号線などの一部の幹線道路では慢性的な渋滞が発生しており、県道青砥上星川や相模鉄道本線、JRの踏切でも渋滞が発生しております。スクリーンでは赤い丸で示した部分が主要な渋滞箇所となっております。区内の都市計画道路の整備率ですが、市域と比較して低い値となっております。財政状況や社会情勢の変化などを踏まえた効率的な道路ネットワーク形成の検討が必要となっております。

続いて都市環境についてですが、保土ヶ谷区の緑被率は減少傾向にあり、残されている緑の保全に加え、市街地を中心に新たに緑を創造することが必要となっております。次に、都市の魅力についてですが、今ある地域資源といたしましては、大正時代の建造物である西谷浄水場の建物群や、市内唯一渓谷である陣ヶ下溪谷などの自然景観、旧東海道関連の遺跡や建造物などの歴史的な資源を保全し、これらを生かした景観形成や、地域資源を生かした魅力向上が必要となっております。都市防災については、区内は丘陵部を中心に古い木造住宅が密集した地域が広がり、地震などの災害時における家屋の倒壊や延焼の危険性があるとともに狭隘道路が多く、緊急車両等の進入が難しいなど、防災上大きな課題を抱えている地域がございます。スクリーンの図は建物老朽化率の状況を示したものであり、黄緑色が40%から60%、濃い緑色が60%から100%となっております。老朽化率が高い区域が広がっていることがわかります。

続きまして、保土ヶ谷区の目標とする将来都市像について御説明をさせていただきますが、これまで御説明をさせていただきました現状及び課題を踏まえまして、保土ヶ谷区のまちづくりの目標は現行の区プランを継承し、市の中心部に近い立地を生かし、自然や歴史などの魅力を大切にしたい、いつまでも住み続けたいまちといたします。将来のまちの構成についてでございますが、市街地の構成として星川・天王町・保土ヶ谷駅周辺を中心部である区心部として位置づけ、商業・業務、文化、行政機能などが複合した、つながりのある一体的なまちといたします。生活拠点としては、上星川、和田町駅周辺は日常的な買い物や生活サービス、交流機能を待たせ、西谷駅周辺は神奈川東部方面線の開通に伴い駅及び駅周辺の交通基盤の強化を図るとともに、都市機能の集積を図ります。また、帷子川沿いの親しみのある水辺、旧東海道と今井川沿い、区西部の尾根筋に点在する緑を結んだほどがや緑の軸によって形成される3つの軸によりまして、うるおいと安らぎを与える水と緑と歴史のトライアングルとして、誰からも親しまれる魅力ある空間を形成します。

次に、まちづくりの方針について説明をさせていただきますが、まちづくりの方針はごらんの6つの方針を定めており、ここでは土地利用の方針、都市交通の方針、都市の魅力の方針、都市の活力の方針の4つについて御説明をさせていただきます。まず土地利用の方針ですが、低地部の土地利用の方針における区心部のまちづくりでは、星川・天王町、保土ヶ谷駅周辺において都市の再整備を促進し、駅周辺にふさわしい商

業・業務、文化、行政などの機能をさらに集積します。こちらは新たに追加をした方針ですが、連続立体交差事業の機会を捉え、地域のニーズを踏まえた土地利用の誘導を検討します。連続立体交差化による市街地の一体化に伴う施設の更新や建てかえなどの機会を捉え、業務・商業機能の集積を進め、区心部の拠点性をさらに強化することといたします。スライドでお示しした写真は、星川駅から天王町駅の連続立体交差事業による星川2号踏切付近の写真でございます。保土ヶ谷区では市街地に多くの緑が残されておりますが、これらの農地では生産緑地など都市計画制度の活用による土地利用の検討などにより、都市農業の拠点として保全に努めます。写真は区内の市街地で農地の多い地区である仏向町地区の生産緑地の写真となっております。

次に、都市交通の方針ですが、道路ネットワークの整備推進のため、環状1号線、鴨居上飯田線は優先的に整備を進めます。国道1号線など着手時期未定の都市計画道路につきましては、局所的な改善に取り組みます。こちらは新たに追加した方針ですが、駅周辺の交通環境の充実として、西谷駅周辺では神奈川東部方面線の整備を進めるとともに、駅へのアクセス導線の整備などを図ります。スライドでお示しした写真は現況の神奈川東部方面線の整備の写真でございます。

続いて、都市の魅力の方針についてですが、個性を生かした魅力の向上として旧東海道保土ヶ谷宿や境木地蔵尊など、地域の歴史・文化資産があるため、これらを保存し、活用していきます。また、川島囃子など地域に残る伝統文化、芸能を保存するなど、個性を生かした魅力の向上を図ります。区民に親しめる魅力の向上としては、帷子川・今井川などでは河川管理用通路、河川側沿いの道路や公園、歩道状空地などを利用し、水辺空間の魅力を高めます。

次に、都市の活力の方針についてですが、今後の人口減少や社会経済状況の変化などに対応し、区民生活の利便性の向上を図るため、多様な世代が活躍できるまちをつくり、子供から高齢者までが生き生きと活動できる環境づくりを推進することを新たに定めさせていただきました。また、身近な区民活動の充実として、大学や企業に対し地域との交流や連携の機会を広げるための働きかけを進めていきます。こちらはその具体的な取り組みである、保土ヶ谷区と横浜国立大学が平成25年2月に締結した連携協定に基づく横浜国大パートナーシップ事業でございます。この事業は、地域における大学の教育・社会貢献の促進と安全・安心で活力あるまちづくりに向けた地域活動の解決を目的として、双方が持つ知的、人的、物的資源を最大限に活用し、さらなる相互連携の充実・強化を図るため、さまざまな分野で連携を進めていきます。例えば「ほ도가や語りべ集」の作成に向けたまち歩きや、大学教員らによる科学教室など、さまざまな活動が現在行われております。これらの方針に加えまして、神奈川区独自の取り組みを一つ御紹介させていただきます。平成10年の4月に区民が自主的に制定した18区で唯一のほ도가や花憲章についてでございます。自宅の緑化を進める緑地協定を締結するなど、市街地の緑豊かで良好な景観形成を進め、花の街ほ도가やづくりを推進していきます。左の写

真では、花憲章の理念の普及を目的として始まったほどがや花フェスタの様子ですが、現在では毎年5月に開催される区の風物詩となっている行事でございます。

最後に、まちづくりの推進についてですが、この計画を進めるに当たっては、まちづくりの主体である区民、事業者及び行政が相互に連携を保ちながら、それぞれが主体的に役割を果たしていくこととしております。以上で説明を終わります。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

●森地会長

どうもありがとうございました。議題1263号について、御意見・御質問はございますか。

先ほど人口が2万人ふえたとおっしゃいましたが。2万人増えて、32年がピークで下がっていく。来年から下がっていくと。違いましたか。

●保土ケ谷区総務部区政推進課長

保土ケ谷区区政推進課長の宮本と申します。お手元のスライドの6ページをごらんください。平成27年の国勢調査では20万4,000で、将来人口推計で37年のときの20万8,000がピークということを将来推計でしているというところでございます。平成37年は、平成27年の人口構成をもとにした、あくまでも将来推計値でございまして、直近の状況ですと、平成29年は増加の月があったり減少の月があったりで、平成30年に入ってからはやや減っている月があるということで、大きく減ったり増えたりするということもなく、今緩やかに推移しているというところでございますが、37年の将来推計としては、平成27年の人口構成をもとにした推計値となっております。

●森地会長

27年は国調の年ですよ。

●保土ケ谷区総務部区政推進課長

はい。

●森地会長

その後、住民基本台帳で人口はふえているのですか。

●保土ケ谷区総務部区政推進課長

住民基本台帳の推計人口ですと、例えば1月1日現在の推計人口が、保土ケ谷区は約20万6,000人となっております。

●高見沢委員

都心寄りの区なので。

●森地会長

どうもありがとうございます。何か御意見・御質問はございますか。それでは、1263号について原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。原案どおり了承いたします。

#### チ 議案1264号 土地区画整理事業の事業計画に対する意見書の審査手続について

##### ●森地会長

それでは、次の案件の説明をお願いします。

##### ●建築局都市計画課長

それでは、8件目の御説明をさせていただきます。議第1264号、土地区画整合法第55条に基づく意見書の審査につきまして、御説明をさせていただきます。土地区画整理事業では土地区画整理組合や横浜市などが施行者となり実施することができますが、本日は横浜市が施行者となり実施する土地区画整理事業について御説明させていただきます。

初めに、土地区画整理事業の決定までの流れについて御説明させていただきます。土地区画整理事業を都市計画決定または変更した後に、土地区画整合法に基づきまして事業計画案の縦覧を行います。このときに、利害関係者は意見書を提出することができますとなっております。意見書の提出がない場合は、縦覧された計画案は事業計画としてそのまま決定されますが、意見書が提出された場合には、意見書は都市計画審議会に付議されることとなっております。付議された意見書が都市計画審議会において採択された場合は、事業計画案を修正することとしています。意見書の付議先については、これまでは神奈川県都市計画審議会となっておりますが、平成30年4月1日に地方自治法施行令の一部が改正されたことによりまして、横浜市都市計画審議会に付議されることとなっております。

また、意見書の提出があった場合の取り扱いについてですが、意見書の提出者は口頭意見陳述の申し出を行うことが可能となっております、意見を述べる機会が与えられております。この意見書の取り扱いについては、行政不服審査法の規定が準用されており、平成26年の行政不服審査法の全部改正に伴いまして、平成28年4月1日にあわせて土地区画整合法も改正施行されております。この土地区画整合法の改正によりまして、口頭意見陳述につきましては、都市計画審議会が審理員として処分庁及び申立人を招集して実施することとなりました。このため、口頭意見陳述の実施方法につきまして、次のとおりお諮りしたいと考えております。具体的には手続を円滑に行うために小委員会を設置して行うことを考えております。小委員会におきまして審理関係人を招集し、口頭意見陳述の聴取を行い、それを取りまとめたものを都市計画審議会に提出して、都市計画審議会において意見書の採択・不採択を審議していただきたいと考えております。なお、口頭意見陳述の実施に当たっての事務の詳細につきましては、この小委員会に一任したいと考えております。

小委員会につきましては、個人情報扱うことから非公開とし、委員の構成につきましては横浜市都市計画審議会の規則によりまして、審議会の委員及び臨時委員のうち

から会長が指名することとなっておりますので、小委員会開催の前までに会長に御指名をいただきたいと考えております。説明は以上でございます。御審議のほど、よろしくお願ひいたします。

●森地会長

どうもありがとうございます。ただいまの議題1264号について、御意見・御質問はございますか。よろしいでしょうか。

これは区画整理事業だけですか。再開発のほうはどうなっているのですか。

●建築局都市計画課長

こちらは土地区画整理事業だけに該当するものでございます。

●森地会長

何か整合していないね。

●建築局都市計画課長

そうですね。もともと土地区画整理事業は、今回の神奈川県からの移管の前から土地区画整理事業の区域だけは都市計画で決定させていただいて、具体的な事業の計画の中身は、特に我々都市計画審議会との関係ないところで事業の計画はさせていただいてました。図書の縦覧の際に意見が出た場合に限り、その意見書を採択にするか不採択にするかという流れが従前からあったようでございます。市街地再開発事業は特に定めがないということでございます。

●森地会長

ありがとうございます。それでは、議題1264号について原案どおり了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

●森地会長

ありがとうございます。原案どおり了承いたします。

本日の審議案件は以上でございます。

## 9 報告事項

### (1) 横浜市都市計画マスタープラン栄区プランの改定について

●森地会長

引き続き、報告事項が2件ありますので、御説明をお願いいたします。

●建築局都市計画課長

審議案件に続きまして、報告案件2件を御説明させていただきます。まず栄区のマスタープランについて、栄区の区政推進課から御説明をさせていただきます。

●栄区区政推進課長

栄区区政推進課長の雨堤でございます。着座にて御説明を差し上げたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、横浜市都市計画マスタープラン栄区プランの改定素案について御説明いたします。現行の栄区プランは平成16年12月に策定し、既に10年以上が経過しております。この間、社会状況の変化、上位計画の改定、まちづくりの進展がありました。特に栄区では区が中心となって土地利用を誘導してきた地区があります。これらも踏まえ、栄区プランを改定することといたしました。栄区では平成29年度から改定作業に取りかかり、平成31年度中の改定・告示を目指しています。今回は改定素案を策定しましたので、横浜市都市計画審議会へ報告に参りました。現在、並行して改定素案を公表し、市民意見募集を実施しています。意見募集結果を踏まえ、平成31年度に改定原案の作成、意見募集を経て改定案を作成します。この改定案を都市計画審議会へ付議し、告示するという流れです。

栄区について御紹介します。栄区は横浜市の南部に位置し、市の中心部までは約12kmです。区域面積は約18.6km<sup>2</sup>で、区内には区の玄関口である本郷台駅と、鎌倉市との境界上に位置する大船駅があります。住宅地の大部分では最寄り駅までバスを利用する必要があります。地形については、区の中央を東西に流れるいたち川と西部を北から南に流れる柏尾川沿いに低地が形成され、丘陵がその周囲を取り囲む起伏に富んだ地形となっています。

ここからは区の現状と課題を紹介します。まずは人口です。平成22年に人口のピークを迎え、それ以降、人口減少傾向にあります。北部の本郷台地区、小山台地区や南部の桂台、東部の庄戸地区では高齢化が特に進んでおります。課題といたしまして、持続可能なまちづくり、幅広い世代が住み続けたいと思える魅力あるまちづくりが求められています。

土地利用の現状です。市街化区域のうち88.9%を住居系用途地域が占め、大半は戸建住宅地となっています。また、柏尾川沿いの工業地域の一部は工業集積地の内陸南部と位置づけられています。課題として、住宅地において生活利便施設等が建築協定などにより規制されているものの、それらの立地を求められる地区もあります。

水と緑の現状です。栄区の緑被率は40.6%で、全市平均28.8%と比べても非常に高く、全体的に緑豊かな環境となっています。緑地の一部は市民の森や特別緑地保全地区に指定されるなど、緑地保全政策がとられています。課題として、恵まれた水と緑の環境を保全し続け、それらの自然環境を活用することが求められています。

道路・交通の現状です。栄区の都市計画道路整備率は41.7%と18区の中で最も低い整備状況です。環状4号線では、神奈中車庫前交差点、笠間交差点で慢性的な交通渋滞が発生しています。課題として、都市計画道路の整備による渋滞解消、安全な歩行者空間の確保等が求められています。

区民意識調査の結果です。区内への定住意向は約8割と高い傾向です。定住のために必要なこととして、交通の便がよくなる、スーパーや商店がふえ、買い物が便利になるなど、日常生活を送るに当たっての項目が挙げられ、年々増加傾向にあります。

現行区プランが策定された平成16年12月以降の栄区のまちづくりの成果です。平成18年に大船駅笠間口が開設されました。平成25年に栄区がセーフコミュニティの認証を取得しました。セーフコミュニティとは、世界保健機構推奨の国際認証で、地域や関係機関、行政等が主体となり、地域ぐるみで取り組む致命的な事故やけがに対する予防活動のことをいい、栄区は日本で7番目に認証を取得しております。平成27年に本郷台駅周辺地区まちづくり構想を策定しました。平成28年に本郷台駅周辺地区計画を策定しました。こちらは本市初の国有地の土地利用を誘導する地区計画でございます。平成29年に上郷東地区まちづくり構想を策定しました。

栄区では、まちづくりに関して区民や事業者、区役所等で協働するための体制を整えた上で、まちづくりを進めてきました。本郷台駅周辺地区では、平成26年4月に本郷台駅前の国家公務員住宅跡地の売却計画を機に、売却後の土地利用や駅前広場と駅前公園の一体利用等、新たなまちづくりについて検討するため、栄区が中心となり本郷台駅周辺地区まちづくり構想の策定に向けた活動を開始しました。その後、自治会町内会関係者や学識経験者等を中心としたまちづくり懇談会等を行い、平成27年5月に本郷台駅周辺地区まちづくり構想を策定しました。また、上郷東地区では平成27年9月に高齢化や人口減少の進行、地理条件等により発生する地域課題の解決に向け、地域の生活ニーズに対応したまちづくりについて検討するため、栄区が中心となってまちづくり協議会を設立し、自治会町内会関係者や学識経験者等を中心に検討や議論を踏まえ、平成29年3月に上郷東地区まちづくり構想を策定しました。その後、平成29年6月に上郷東地区まちの再生・活性化委員会や旧庄戸中学校後利用分科会等を設立し、上郷東地区まちづくり構想に基づいた取り組みを進めています。

ただいま御説明しました現状と課題を踏まえ、まちづくりの基本理念と目標を設定しました。まちづくりの基本理念は、次世代に継承する緑豊かな生活文化都市です。まちづくりの目標は、目標1、快適性の高いまちの形成、目標2、道路・交通体系の整備と維持管理、目標3、自然に囲まれた生活ができるまちづくり、目標4、地域による支え合いのあるまちづくり、目標5、災害に強いまちづくりでございます。

こちらは都市構造の考え方です。将来のまちを構成する3項目として、生活拠点、水と緑のネットワーク、道路・交通ネットワークの考え方を設定しました。まちづくりの目標に沿って、分野別にまちづくりの方針を5つ設定しました。土地利用の方針、都市交通の方針、都市環境・魅力の方針、都市活力・地域コミュニティの方針、都市防災の方針です。ここでは土地利用の方針、都市交通の方針、都市活力・地域コミュニティの方針を紹介します。

まず、土地利用の方針について御説明します。住居系土地利用については、区東部・南東部では少子高齢化が進行しているため、若い世代の流入が見込める魅力的なまちづくりを進めることについて新たに追加しました。続きまして、区民主体のまちのルールづくりについては、美しいまちなみや良好な住環境の維持・創出を目指して、建築

協定や地区計画の策定・見直し等の活動を支援します。旧庄戸中学校、栄工場等の跡地利用で官民連携の手法による土地利用を検討することについて、新たに追加しました。続きまして、本郷台駅周辺地区まちづくりにおいては、構想に基づき、駅前広場からいたち川へつながる連続したにぎわいを創出するとともに、水と緑による魅力にあふれ、歩いて楽しいまちづくりを推進することについて、新たに追加しました。大船駅周辺のまちづくりにおいて、周辺の開発動向を踏まえ、大船駅周辺地区まちづくり基本構想等に基づき、都市計画等の制度の活用を図り、魅力ある商業拠点の形成と都市機能の強化による利便性の高いまちづくりを目指します。上郷東地区のまちづくりにおいては、これまで培ってきた宅地のまちなみや景観を維持しながらも、福祉や子育て、買い物、就業の場などさまざまな機能を有し、多様な世代が住むことのできる新しい戸建住宅地として再生することについて、新たに追加しました。舞岡上郷線周辺においては、地域の自然環境や歴史資産などの周辺環境にも配慮しながら、魅力的でバランスのとれたまちづくりを進めることについて、新たに追加しました。

次に、都市交通の方針です。区内は坂道が多いことから高齢者等の移動を容易にするため、住宅地内への地域交通サポートによる高齢者等の移動を容易にするための検討を、交通事業者とともに取り組みます。自動車専用道路の横浜環状南線、横浜湘南道路の整備を進めます。また、渋滞交差点等の改良を進めます。

次に、都市活力・地域コミュニティの方針です。本郷台駅周辺を区民活動などの場として機能の充実を図り、区民の活動を支えるまちづくりを推進します。また、学校や空き家などを有効活用して、多世代の区民が気軽に立ち寄れる地域コミュニティ拠点としての機能拡充を図ります。

以上、御説明してきました現状と課題、まちづくりの目標、分野別まちづくり方針を踏まえ、地区別の目標と方針を立てました。エリアの区分は連合町内会エリアを基本とした7地区としております。以上で説明、御報告を終わります。どうぞよろしく願いいたします。

#### ●森地会長

どうもありがとうございます。ただいまの御報告事項について、御意見・御質問はございますか。地区計画は、次回はもう市民の意見を聞いた上での最終の場になりますので、御意見ありましたら、この段階でぜひよろしく願います。いかがでしょうか。

実際に若い人たちが住んでくれるまちづくりというのは、何をやるのですか。

#### ●栄区区政推進課長

御質問ありがとうございます。栄区区政推進課の雨堤でございます。例えば、ただいま本郷台駅前では、ちょうど国家公務員住宅地の跡地を利用して、行政で複合公共施設の整備を進めているところでございます。こちらは地域ケアプラザ、区民活動センター、地区センターという3つの施設がございまして、多世代の交流を図るような施設を進めております。今後、若い世代を呼び込めるような施策をいろいろ講じてまいり

たいと考えてございます。

●森地会長

本郷台駅周辺の団地の対策というのは、何かあるのですか。

●栄区区政推進課長

栄区区政推進課の雨堤でございます。今、本郷台駅前で大規模な高層住宅を建てております。こちらについては若い世代の方が入ってこられるように、事業者には保育施設の整備などを求めてまいりたいとも考えております。確かに高齢化が進んでいるというところではございますが、引き続きさまざまな方策を講じながら、若い世代の流入を目指してまいりたいと考えております。

●森地会長

前にも言いましたけれども、東京の各方面別の鉄道沿線の勉強を10年ぐらい続けてやっているのですが、西側、東横線とか小田急線、あるいは京王線のほうは若い人が入ってくる。しかしながら、東側あるいは北側は人口ピラミッドがどんどん上に行っているという状況だったのですね。ところが直近で少し雰囲気が変わってきて、地価がすごく上がったものですから、割合便利なそちらにまた人が張りつく、あるいはいろいろな住宅の開発が行われるようになって動きがあるのですね。

東京に入ってくる人はほとんどが若い世代で、大学に入ったときと就職したときです。若い世代の人口が日本全国で減っているから、そこは減少しているのです。ところが、各沿線とも大半の人口増は地方からの新入の人たちなのですね。かつての都心回帰で郊外からというのももちろん続いているのですが、メインとしてはそれだと。ところが、若い人たちは共稼ぎがほとんどになったので、1時間圏などは住めなくなって、30分圏ぐらいのところには皆住宅が欲しくなる。そうすると遠いところに住めない。そのようなことでデベロッパーが都心のほうにうんと土地を買いあさってマンションをつくってしまったものですから、今度は地価が上がり過ぎて若い人はもう買えなくなったのです。1億円超えているのですね。それで再び今のようなことが起こっていると。

そのようなところから見ると、この辺の地域というのはやはりちょっと遠過ぎて、なかなかその対象にもならないという、大変苦しいところがあるのですね。ではどうするかというと、もう一つの背景は、やはり臨海地区のものすごく就業地があったところがほとんど空洞化して、働く場所がなくなっている。そこが職場になれば、またこのようなどころができてくるというこういう構造だと思ふのですね。

前にも申しましたけれども、この地区プランというのは、何となく新たな動きがあるより追隨的な話ばかりを見て、このような構造を考えた上でどうしたらいいのかということをごひ考えていただいたほうがいいのではないかと思います。特に辻堂とか平塚とか、商業開発してすごいことになっているでしょう。この辺の人口が向こうにとられていっているのですね。かつては藤沢とかあちらから人口をとってこのようなどころの人口がふえたのに逆になってしまっている。このような場所を我々横浜市としてどうするのか

というのは難しいのですけれども、何かチャレンジしないとじり貧になっていく。

それから商業地の方も、大体小さな商業の店主さんたちはお年寄りがふえてきて、もう新たなことをしないので、再開発が起ると新しい商業をする人が入ってくるのです。そのようなダイナミズムをどうやってもう一回つくり出すかというようなことが必要なかもしれません。余り難しいなと諦めないで、ぜひよろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

## (2) 横浜市都市計画マスタープラン中区プランの改定について

### ●森地会長

それでは、報告事項2の説明をお願いいたします。

### ●建築局都市計画課長

続きまして報告案件2でございます。こちらも区のマスタープランでございまして、中区区プランの改定作業を進めております。きょうも御報告をさせていただきます。中区の区制推進課より御報告させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

### ●中区区政推進課長

中区区政推進課長落合でございます。お待たせいたしました。では、説明させていただきます。中区プランの改定素案についてでございます。中区は28年度から区プランの改定に向けて取り組んでいます。改定素案については、昨年11月1日に公表、11月9日から12月26日まで意見募集、12月に3回の説明会開催などを行ってきました。全て含めて39名、118件の御意見を頂戴いたしました。今後31年度中の改定を目指し、都市計画審議会に付議をさせていただく予定でございます。

そのつくる前の中区オリジナルの取り組みを紹介します。10年後の理想のまちの姿について広く意見を募集した中区100年夢のまち意見募集、区内を4区分し各エリアの魅力と課題を共有するため、エリア別意見交換会などを開催しました。現行の中区プランは17年7月の策定です。これまでの約13年間でさまざまな社会経済情勢等の変化がありました。例えば全国的には東日本大震災による災害に対する意識の変化などです。中区では特に高齢単独世帯の増加、外国人人口の増加などが進んでいます。ハード面の例です。栈橋の整備、横浜運河パレードのような下線空間の活用などが進められました。こうした社会経済情勢の変化も踏まえ、中区プランの改定の検討をいたしました。

改定のポイントは大きく3つです。1つ目、分野別法人に生活環境に関する方針、そしてコミュニティーに関する方針を独自に追加、2つ目、ソフト的な要素も含めた指針として整理、3つ目、災害に強いまちを目指した方針となっています。

中区の位置・地勢についてです。横浜市の臨海部中央に位置します。横浜市の臨海部中央に位置します。地形は低地、台地状の丘陵地、河川によって構成されています。

現況と課題についてです。土地利用の分野では多様な用途が混在、米軍根岸住宅地区、市庁舎移転に伴う跡地、山下ふ頭など、土地利用転換を含め、大規模な開発の可能

性が現況として挙げられます。そこで、多様な用途の共存と調和を考慮した計画的な土地利用の推進、大規模開発における地域の発展に資する計画の検討などが課題となっています。

人口や生活環境の分野では、中区の人口は2030年にピークと見込まれています。年齢別では15歳未満の年少人口の減少と65歳以上の老年人口の増加、また外国人人口の割合が約11%を超え市内で1位、全国市区町村でもかなり高い比率です。そこで子育て環境の充実、高齢者・障害者が地域の中で自立した生活を送れる環境づくり、多文化共生に向けた環境づくりなどが課題となっています。

コミュニティーの分野では、市民意識調査によると定住意向は18区で4番目に低く、自治会町内会の加入率は2番目に低い状況です。そこで地域内の多様な人々が互いに協力して支え合うための新たなコミュニティーづくりなどが課題となっています。

防災の分野では、震災時50m四方で20棟超が消失想定のある地域があること、広く津波による浸水が想定されていること、土砂災害や崖の崩壊のおそれがあることが想定されています。また、空き家が近年増加傾向であること、昼夜間人口比率が市内で2番目に高いことなどが挙げられます。そこで各地域に応じた災害対策の推進、帰宅困難者対策などソフト面の対策の推進などが課題となっています。

道路交通の分野では、バス路線が整備されていること、丘陵地では坂道や階段が多いこと、臨海部や山手や三溪園など観光客が訪れる観光資源が多く存在することなどが挙げられています。そこで回遊性向上やまちのにぎわいづくりに寄与する新たな交通の導入などが課題となっています。

魅力・活力の分野では、歴史的文化的資源が多いこと、大栈橋などを含む交流拠点ゾーンではさまざまな人が訪れることが想定されることなどが挙げられます。そこで観光客の受け入れ機能の強化などが課題となっています。

それでは、中区の目標とする都市像について説明します。まちづくりの目標のほうです。現行の中区プランを受け継ぎ、「住む人、働く人、訪れる人、誰もが居心地のよいみなどまち文化が根付いたまち・中区」としました。将来のまちを構成する3つの都市構造を説明していきます。交通ネットワークについては、横浜環状鉄道の一部として計画がある元町・中華街～根岸間の事業性の確保に向けた検討などを示しています。水・花・緑・地域資源については、都市軸として、水・緑の軸、ウォーターフロント軸、水際へと向かう軸の3種類の軸を位置づけ、都市環境の充実実を図ることや、地域資源を生かした回遊性の向上を図ることを示しています。ゾーンについては、区内を複合市街地、生産・物流、居住、土地利用転換、大規模施設地区の5種類に分類し、計画的に都市づくりを進めます。

ここからが方針になります。特徴的な分野について説明します。土地利用に関する方針です。住居系、商業系、港湾系、転換系、緑地系の大きく5種類について、9種類の土地利用方針に細分化しました。ここではその中の土地利用転換地区について説明し

ます。新たににぎわいの拠点形成に向け、関内・関外エリアに2カ所設定しました。関内・関外エリアのエリア別方針では、4つの方針を示しています。都心臨海部における都心機能の強化や拠点整備、魅力的なまちなみの形成では、土地利用転換地区である現市庁舎周辺及び山下ふ頭について新たに示しています。また、レクリエーション等活性化水域、客船受入機能強化ゾーンが新たに加えられています。現市庁舎周辺を含む関内駅周辺地区のまちづくりについては、国際的な産学連携、観光・集客を目指した新たなまちづくりを進めることを示しています。山下ふ頭については、世界が注目し、横浜が目的地となる都心臨海部にふさわしい、新たな魅力の創出によるハーバーリゾートの形成を目指すことを示しています。

生活環境に関する方針は、新たに追加した方針です。多文化共生のまちづくりでは外国人市民の生活支援、学習支援、国際交流の拠点として中区国際交流ラウンジを活用することなどを示しています。コミュニティーに関する方針も新たに追加しました。人と人がつながる環境づくりでは、身近な生涯学習や地域活動や交流の場づくりなどを示しています。都市防災に関する方針、新たに項目立てをした分野になります。災害に強い体制づくりでは、行政、事業者、鉄道事業者などが一体となった帰宅困難者対策の強化などについて示しています。

そして、都市交通に関する方針、これはかなり動きのある分野となっております。1つ目、誰もが安全に安心して移動ができる環境の整備、2つ目、誰もが効率的に移動できるきめ細かい交通システムの充実と回遊性の向上、3つ目、中区の資源を生かした多彩な交通の充実、ここでは水上交通等の拠点となる棧橋等の整備、新たな交通による都心臨海部の利便性・回遊性の向上などについて示しています。

都市の魅力・活力に関する方針です。6つに分けて説明します。1つ目、歴史的資源を生かしたまちづくりの推進、2つ目、良好で個性豊かな街並み・商店街の形成、3つ目、花・緑・水を生かしたまちづくり、ここでは道路や駅前広場等における花や緑による潤いのある空間づくりなど、4つ目、文化芸術創造都市の推進、5つ目、観光・MICE、6つ目、未来をつくる都市づくり、ここでは国際的な産学連携、観光・集客の実現を目指した関内・関外地区の活性化の核となるような関内駅周辺地区における新たなまちづくり、ハーバーリゾートの形成を目指した山下ふ頭の再開発、新港ふ頭客船ターミナルなどの客船の受入機能の強化などについて示しています。

以上で説明を終わります。ありがとうございました。

●森地会長

どうもありがとうございました。それでは、ただいまの御報告について御質問・御意見をお願いします。どうぞ。

●山野井委員

交通網で一つ意見を言いたいと思います。地下鉄の関内駅があるけれども、それからの本牧のほうへの延伸は、例えば交通網として考えられるのかどうか。昔、市電は杉

田から根岸、本牧、麦田を通過して六角橋まで通っていたはずなのです。そういった意味合いを考えれば、地下鉄の関内からの延伸は中区として考えられるのか。それとも、東急の中華街からさらに本牧のほうへ向けて延伸ができるのかどうか。そういった交通網も一考していただければと思います。

また、日ノ出棧橋のところに、新たに再開発で岸壁というか係留ができるようになりました。それは、災害時に道路網が使えないときには海から川へというような形で物資輸送もできるということで、災害に強いまちというようなお話も出ましたので、地下鉄延伸は考えられる構造なのかどうか。まちのプランの中に入れたらどうかなと思います。

#### ●中区区政推進課長

中区の落合でございます。まず鉄道のほうでございます。国の交通政策審議会の答申というものが28年4月に出ていまして、そこでは環状鉄道を前提としている状況でございます。ただ、それにつきましても事業性を高める効果などについての課題がある形でございます。地下鉄ブルーラインについては、都市整備局さんとも再度相談をさせていただきたいとか、区役所でこれ以上はちょっとわからないところでございます。

もう一つの河川の利用でございますが、大岡川を船で実際に私も乗ったりしまして、もっとあちこちに壁におりるところがあって、川が生活の拠点となっていたというのは本当にわかるのですけれども、棧橋整備を神奈川県さんと取り組んでおりますので、防災機能も含めて棧橋の整備というものに取り組んでいければと考えております。

#### ●都市整備局地域まちづくり課長

もう一つ補足させていただきます。都市整備局の地域まちづくり課長の磐村と申します。横浜環状鉄道の件ですが、中区から御説明があったとおり、交通政策審議会の答申路線としての位置づけは残っております。ただ事業性や採算性がどうなるかということころ次第となっております。現状、直近でこの区プランの中ですぐ進むかどうかということころまでは、ちょっと書き込める状況ではないということになっております。

#### ●高見沢委員

一個さかのぼって、先ほどの報告1のほうですけれども、会長からもっと考えようということがありましたので、2つほど提案というか、お話をしたいと思います。栄区のほうですね。何か新しいことを考えなければいけないのではないかとということで、まず1点ですが、用途地域の見直しがこれから始まりますが、郊外地域でかなり厳しい用途地域ばかりのところをどのように作り直していくかといったときに、一つの手がかりになると思います。既に何か書かれているのかもしれませんが、まだ1年かかるということですから、一歩先を見ながらそのツールとして用途地域の見直しを、地区計画とかは書いてありますが、もう少し大きな目で新しい都市構造というか、小さな都市構造というのですか、そのようなものをつくっていくぞという感じの目出しができないかなというのが1点です。

もう一つは、もしかすると既に進んでいるのかもしれませんが、洋光台、港南台、本郷台のあのルート全体を捉えた南部郊外市街地ビジョンというか、そのようなものがあればいいかなと思います。確かに洋光台で団地建て替えというようなアプローチで始まってはいますけれども。この駅はこうで、この駅はこうで、この駅はこうでというのではなくて、やはり横浜南部の一番人が減ってきて、これから困りそうなところをどう作り直すかといった大きなビジョンを、市が全体を取り仕切るというよりも、例えば南部の区が連合するとか、市と協働でやるとか。齊藤先生が一番お得意だと思えますが、いろいろなリフォームの民間事業者が入ってきたりして、非常にニーズはあると思うのです。今のところ、そのニーズとシーズがマッチングしていないので、なかなか動きがとれないというところなども含めて、新しい動きになってくるといいかなというようにも考えていただければと思います。

●森地会長

ありがとうございます。大変重要な御指摘だったと思います。

●建築局都市計画課長

都市計画課でございます。手段といたしまして、どこまで区のマスタープランの個別の区プランに書くかはありますが、実態の作業、行動といたしましては、まさに郊外住宅地の用途の見直しというのは非常に大切な課題で、私どもも今それに向けて一生懸命取り組んでいるところでございます。

都市計画として、郊外住宅地を見渡したときに、利便施設が建たない。先ほど区のマスタープランの報告の中でも規制によって利便施設が建たないというような地元の御意見があるという報告がありましたとおり、今の用途地域で住環境は守られているけれども、今後の人口の減少と高齢化を見据えて、今の用途地域の制限の中身が将来を見据えて合っているかどうか。合っているというのは、張り方も含めて制限の内容が本当にいいのかどうかというのは、私どもも非常に課題と考えています。生活利便施設をどのように郊外住宅地の身近に配置させていくか。そういったところは、この用途地域の見直しでも、用途地域を張りかえることだけではなくて、例えば手段としては特別用途地区をうまく活用して、個別の建物の用途を緩和していくとか、そのようなところは都市計画としてもしっかり考えていかななくてはいけないと。

あとは先ほど御指摘のあったエリアですか。南部地域、北部地域、西部地域で、私どももヒアリング、それから地元のことをいろいろ調べていく中では、エリアによって少し課題に違いがあると。違いがあると申しますのは、北部方面では比較的鉄道の沿線に住宅地が広がっているところがあるのと、今の若い方が好んでお住まいになられる。また、利便施設も駅にいろいろと適正に配置している。一方で南部を見ますと、少し駅から離れたところに計画的に住宅地が配置されていることで、駅からの利便性の悪さ、また住宅地としては、厳しい用途地域を広域に張り過ぎてしまっているということから、移動が少し困難な高齢者の皆さんにとっては住みづらい。近くにいわゆる利便施設がな

いものですから、住み続けるのに少し苦労があるというような、エリアによっても属性が異なるというのは承知しております。

先ほどの御指摘で、それぞれ駅を単独で見るとはなくて、少し広域的に見るという御指摘に関しましては、この計画上どうあらかわすかはいろいろと課題があるのかもしれませんが、具体的なまちづくりの取り組みといたしましては、それぞれの郊外住宅地がそれぞれの属性ごとに課題が異なるということは、しっかりとそれに合わせて今後進めていく用途地域の取り組みも含め、検討していかなくてはいけないという課題認識は、都市計画課としては持っている次第でございます。

#### ●森地会長

ありがとうございます。大変重要な御指摘でしたので、もうお帰りになったかと思いますが、栄区の方にもお伝えください。

もう一つ、広域という話と、先ほどの2つの決定されたプランもそうですけれども、どうも環境を整備しますとか、都市計画の発想が、狭い意味での都市計画のところにとどまってしまうような印象を受けます。これから中区のことを申し上げますが、かつての横浜市は、都市計画をやっている人たちは全ての動きを先導するような格好で動いていた。だからMMもそうですし、横浜駅周辺もそうですし、非常にダイナミックに動いていたのが、何となく東京都のように、という言い過ぎかもしれませんが、縦割りになってきて、それぞれのところが有機的につながらないようなことになっていないかというのが心配になります。雑談めいて恐縮ですが、高見沢先生に相乗りして、そのようなことを申し上げました。

続けてどなたか発言はありますか。どうぞ。

#### ●坂倉委員

きょう初めて商工会議所から来ました坂倉でございます。このような会議でございますので、何か日ごろ思っていることだけちょっと申し上げて、2時間黙っていたので少しお話をさせていただければと思います。

私は磯子で事業をやっているのですけれども、磯子にホテルがないのです。ですから人が集まる場所がない。同じように南区もそうだと思います。ホテルがないです。集会をやるとなると中区へ行きます。そのようなところは結構あるのではないかと思うのです。

もう一つは、お葬式が家族葬ばかりになってきて、葬儀屋さんが繁盛しなくなっているのです。少人数でお別れをして、なかなかきちんとした葬儀を行うことが減ってきているという状況があります。ホテルのこと、あるいはコミュニティーをとるための集会をする場所、葬儀がそのような家族葬になっているということと連動して、片方はどんどん減っていく、片方は需要を満たすことができない。

そのようなものを、何か区を中心とした考え方の中で、新しい社会的なニーズを満たすような計画をとれないものかなと思うのです。先生方のお話にもありましたけれど

も、平塚も二十何万人しかいない、鎌倉も二十何万人しかいないのに、ホテルが3つも4つもあるのです。この大横浜で20万人を超える区がたくさんあるのに、そのような社会的な施設が整っていないというのは、ちょっといかがなものかなと。

中区の計画はすごくいいのです。中区にばかり金を使うのかなというひがみを我々もちょっと持つので、ぜひそのような観点から、それぞれの区の区民の要望というか、ニーズに応えるようなまちづくりを心がけていただけるとありがたいと思います。よろしくをお願いします。

#### ●齊藤委員

高見沢先生に言われて、我慢しておこうかと思ったのですがちょっと。先ほどの栄区の話ですけれども、栄区だけに言うのは多分申しわけないと思って、ただ、横浜市で郊外住宅地の再生問題は、今後すごく深刻になっていくと思います。今だったら何とかできると思うのですけれども、あと10年すればどうしようもなくなっていくという中で、おっしゃられたように、区一つだけではちょっと考えられないので、やはり横浜全体で考えていかななくてはいけないときに、皆さんが東京都心に働きに行くだけが暮らし方ではないという意味では、もっと住宅地の中で働けるとか、そのような意味で少し新しい暮らし方を一緒に考えていかななくてはいけないと。

この場は都市計画を考える場なのですが、やはり居住政策と連携して考えていかないと解いていけない問題だと思しますので、ぜひその視点から考えていく必要があるのではないかと思います。ぜひその実験として、この栄区がそのようなプランづくりにチャレンジすることを、全市挙げて応援していただけたらと思います。

#### ●石渡委員

石渡です。栄区がだいぶ話題になっておりますので、栄区選出の議員として一言申し上げたいと思います。先ほどのプランがございまして、今、実は地元でもさまざまな論議が進められておりまして、まさに先生方が言われたように大きな課題だと認識しているところです。

私たち議員と市民の皆さん、それから区役所もいろいろな論議をしまして、今取り組んでいるのが、横浜環状南線が開通するに当たって、側道で上郷公田線というのができます。これができるすと、栄区が一番郊外部に当たるところから本郷台の駅までのアクセスが速やかになります。そこにいかにバス路線を開通させるかという取り組みを今進めているところです。

栄区は、やはり若者をいかに取り込むかというのが課題になっていますが、実は栄区は皆さんが思っているよりは、意外と空き家が少ないのです。自然がたくさんあるから、若い人たちも意外と住みたいと思っている方が多くて、そういう事を生かしながらただ、仕事をするには不便なので、駅までのアクセスをできるだけ速やかにすることによって、若者にもっと住んでもらえるような取り組みを進めていきたいということを地元では検討しておりますので、発言させていただきました。よろしくお願いたします。

## ●森地会長

ありがとうございます。大変重要なお話かと思えます。それでは中区に戻って、幾つか申し上げたいと思えます。かつてMMなどをやったときは、横浜はすごく存在感があったのです。ところが、表参道がどうなったか、丸の内がどうなったか、六本木がどうなったかを見ると、相対的に横浜市のリ開発をしたときと全く環境が違うのです。ですから、中区は一体どのようなところと競争関係にあって、そちらの外的環境がどうなっているかということ、ぜひベースに入れていただきたいというのが第1点です。

2番目は、観光は重要だとやっとな書いていただいたのですが、都心のプランのときや山下ふ頭のときにも何度も申し上げたのですが、クルーズ船が来て、元町で中国人などは見ないのです。そごうデパートの店長さんに「中国の方が誰もいなくて何をしているのですか」と申し上げたことがあるのですが、皆バスに乗って東京に行ってしまうのです。バスは新横浜に行って、新幹線に乗って銀座に行く。横浜に落ちていないのです。そのような問題をどう考えるのか。具体的にどのような発想をすればいいのか。

都心のマスタープランというと、東京から見ると富士山は大山に隠れてきれいではないのです。横浜から見ると裾野まで見えて、横浜市から見たのと東京から見たのでは富士山が全く違うのです。そのようなことを外国人にPRしろと。あるいは鎌倉、箱根、富士山、皆行きたがるのですけれども、そのようなところに行くなら、都心に住むよりこちらに泊まったほうがいいし、安いしというようなことがあるはず。先ほどホテルが足りないというお話がありましたが、全くそのとおりで、最近少しふえてきましたが、本当は山下公園側にだーっと立派なホテルがあつてほしかったけれども、最初の立地がそうなくて、都市計画上の規制の問題（実は高さ制限の話）もあったのです。

観光戦略としてどうするのか。それから、元町などは前にも申し上げましたけれども、私の家族、僕は京都なのですが、神戸と横浜の元町は皆憧れだったのです。今や私の家内は元町など何の興味もない、孫は全く知りませんと、このような状況になっています。元町というのは、最近の大手町とか、店舗展開が違いますけれども、雰囲気としてはそのような感じがあつたはずでしょう。ですから、そのような外的環境ともう一回ぜひ考えていただきたいと思えます。

最後は余り強く言うといけないのですが、もう大分前、芸大の前の学長の時代に、横浜市に芸大の芸術関係の組織があつて、追い出されそうだと。それで市役所の中に入りたけれども、お金で競争するからとても入れませんというようなことを、僕は役所からではなくて芸大の幹部から言われました。ここで何度か申し上げていたのですが、私が皆さんであれば、市長に芸大の学長のところに行って、どうぞ市役所を自由にお使いくださいと言って、あそこに芸大の拠点ができたとしたら、周りの空いたビルにもそのようなたぐいのいろいろな産業が集積するかもしれない。JRの品川駅の開発のコン

セプトがないからといって、たまたま前の横浜支店長で品川担当の重役が僕の昔の学生なのですが、ミラノに行って、ミラノは芸術系だけで年じゅうずっといろいろな行事をやっていて、家具だとか照明とか建築素材とか、そういう事業者がすごく立地している。そういうのを見て、品川をそうしようと言い出したというのです。つい最近、新聞を見たら、相変わらず市役所はお金で誰が買ってくれるかというようなことをやっておられるらしいけれども、この周りにこれだけ市が使っているビルがあって、それが皆いなくなるときに、市役所だけ少々高く売れてもしようがないと思うのです。ぜひ何かお考えになったほうがいいのではないかと。確かに言葉ではここに書いてあるけれども、環境というような話ではないのですね。マーケティングして、どういう産業や人たちをここへ呼び込んでくるか、立地してもらおうかという時代に、市役所の売り出し値段を財務かどこかの人たちの発想でやっていたのでは、都心が本当にだめになってしまうのではないかという印象を持ちます。

もう一つ、ずっと申し上げたのは、港の見える丘公園、これも存在感がなくなってしまったのですね。昔は東京の若い人たちがデートに来ていたでしょう。何であの一等地にKKRがいつまでもいるのかと。国家公務員の観光施設ですけれども、僕はあそこのグリーンのスカイラインを残してほしいけれども、どうせ壊れてあのようなものをつくっているくらいなら、1つぐらい立派なホテルがあそこにあって、来た人は皆あそこへ行ってみたいと思うほうがいいかもしれないですよ。少なくともKKRに居座らせる理由はないように思うのですけれども。国家公務員共済から見ても、あそこの土地が高く売れたらもっといいことがあるのではないかと。あそこで小銭稼いでいる小さな宿泊施設などは意味がないでしょう。

というようなことで、もう少しいろいろなことを、具体のこともイメージしながら、あるいはベーシックな競争条件とかを考えたような格好で、中区の地区プランがすごいと日本中で思われないと、もう横浜はだめになってしまうのではないかという、そんな気がします。委員長が変なことを言ってやじってばかりで済みません。何か御発言はありますか。

#### ●岩田委員

いきなり実務的なことなのですが、私は大学が平塚で本人は杉並区民なので横浜がそれほどわかるわけではありませんが、本当の審議をするためにはもう少しフォーマットというか、人口の出し方とか、資料の出し方がちょっとばらばらしているのですね。ですから、横浜の中における位置づけというものがもう少しわかるようなものにしないと、本気の審議がちょっとできにくいと。おまえは座っていればいいというのであればまた別なのですけれども。これだとまた内容もそれぞれ個々でお話しになるのです。相対的というか、周囲を見てというようなところも必要で、それぞれの役割というのがあると思うのです。ですから、絶対的に言わなければいけない部分もあるのですけれども、やはり横浜の中でこのような位置づけというのが見えるような資料にしていた

だかないと、パワポそれぞれはわかるのですが、市として考えたときに、特に外部の者から見ると区で争っているような感じにも見えなくはないので、もう少しそのあたりをお願いします。

●中区区政推進課長

私も郊外の都筑区に住んでいますので、中区だけがよければとは思っていないのですが、横浜市全体のプランができて、その後何年かにかけて区プランをつくっています。全く同じフォーマットではないのでわかりにくいのかなとは、確かに思うところですが、これからやるので、何かしら市の中の位置づけなどを局の方々と相談しながら考えていければと思います。ありがとうございました。

●森地会長

そのほか、よろしいでしょうか。

●橋本委員

改定素案を拝見させていただいているのですが、58ページに高齢者・障害者が暮らしやすい環境づくりとして、平成37年、2025年をめどに地域包括ケアシステムを構築し、住みなれた地域で誰もが安心してという文言がございます。それに対して戦略的に考えるのであればということで、61ページの図を拝見いたしますと、障害者支援施設、子育て支援施設に関しては、具体的な施設内容がわかるような表示になっているのですが、高齢者対応施設というのが具体的にどのような施設なのかが、実はわからないのです。その地域に居住している方に対するサービス提供施設であるのか。入居施設であるのか、住み続けることの施設であるのか。ひょっとすると、サービス付き高齢者向け住宅まで入っているのか。それとも有料老人ホームも入っているのか。地域の方へのサービス提供というものが今どの程度整備されているのかをうかがい知ることができません。用語集を見ても文言がございませんでしたので、少し資料の精度といいますか、詳細の明示をしていただければ、よりわかりやすいかと思います。よろしく願いいたします。

●森地会長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。報告事項2に関する報告を終わります。最後に事務局から事務連絡をお願いします。

## 10 閉 会

●建築局都市計画課調査係長

今回の開催につきましては、本年の6月下旬から7月上旬を予定しております。正式な開催通知につきましては後日改めてお送りしますので、御確認くださいよう、お願い申し上げます。事務局からの連絡は以上になります。

●森地会長

ありがとうございました。以上をもちまして、第150回横浜市都市計画審議会を閉会

いたします。本日は大変熱心に御審議いただきまして、大変ありがとうございました。