

第163回

横浜市都市計画審議会

議事録

- 1 開催日時 令和4年6月22日(水)午後1時00分～午後3時28分
- 2 開催場所 横浜市市会議事堂3階多目的室(WEB会議形式)
- 3 議 案 2 ページ
- 4 出席委員及び
欠席委員 5 ページ
- 5 出席した関係
職員の職氏名 6 ページ
- 6 議事の内容 7 ページ
- 7 開催形態 全部公開

第163回横浜市都市計画審議会案件表

日 時 令和4年6月22日(水)午後1時開始
 場 所 横浜市市会議事堂3階多目的室
 (WEB会議形式)

■ 審議案件
 1 都市計画案件

説明 区分	議題 番号	件 名	内 容
No. 1	1354	横浜国際港都建設計画 都市再生特別地区の変更	<p>【海岸通り地区関連】</p> <p>海岸通り地区については、都市再生特別地区の変更について、令和4年1月4日に都市再生特別措置法第37条に基づく都市計画提案を受理しました。</p> <p>本提案について、本市のまちづくりの方針や都市再生緊急整備地域の趣旨及び本地区の特性などを踏まえ、総合的に評価した結果、都市計画の変更等を行う必要があると判断しました。</p> <p>そのため、都市再生緊急整備地域の地域整備方針等の上位計画を踏まえ、本地区の国際競争力の強化を図るため、都市再生特別地区を変更します。</p> <p>あわせて、提案内容を実現し、都心臨海部にふさわしい複合的な市街地を形成し、その環境の維持を図るため、海岸通り地区地区計画を決定します。</p>
	1355	横浜国際港都建設計画 地区計画の決定	

No. 2	1356	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>【綱島駅東口駅前地区関連】</p> <p>綱島駅東口駅前では、バス・タクシー等の乗降場が駅前に集中している状況にありながら歩行者空間等が不十分であるため、歩行者と車両が錯綜する要因となっているとともに、駅前にふさわしい土地の高度利用及び都市機能の集積が十分に図られていない状況となっています。</p> <p>そのため、綱島駅東口駅前における基盤整備等の検討を進めていたところ、関係権利者の合意形成が図られ、建築物や公共施設の整備計画が具体化しました。</p> <p>そこで、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、「綱島駅東口駅前地区第一種市街地再開発事業」を決定し、「用途地域」、「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>あわせて、綱島駅東口の交通結節機能の強化及び歩行者空間を確保するため、「3・6・10号綱島駅東口線」と「第5号綱島駅東口交通広場」を追加します。</p> <p>また、自転車駐車場について地下機械式を採用し、分散配置することにより、利用者の利便性等の向上を図るため、「第23号新綱島駅自転車駐車場」の区域を変更するとともに、「第24号綱島駅自転車駐車場」を追加します。</p> <p>さらに、駅周辺の利便性の向上と安全な歩行者空間の整備、立地特性を生かした土地利用を誘導するため、「綱島東一丁目地区地区計画」を変更します。</p>
	1357	横浜国際港都建設計画 用途地域の変更	
	1358	横浜国際港都建設計画 高度利用地区の変更	
	1359	横浜国際港都建設計画 防火地域及び準防火地域の変更	
	1360	横浜国際港都建設計画 道路の変更	
	1361	横浜国際港都建設計画 交通広場の変更	
	1362	横浜国際港都建設計画 駐車場の変更	
	1363	横浜国際港都建設計画 地区計画の変更	

2 その他案件

説明区分	議題番号	件名	内容
No. 3	1364	「都市計画マスタープランの改定」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の改定」及び「第8回線引き全市見直し」の基本的考え方について	<p>本市では、これまで、都市計画マスタープランや都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等において、都市づくりの考え方を示すとともに、区域区分の決定をはじめとする主要な都市計画を決定してきました。</p> <p>現行の都市計画マスタープラン等は令和7(2025)年を基本的な目標年次として掲げていますが、目標年次を迎えるにあたり、本市の将来の都市像を描き出し、その実現に向けた都市づくりの方向性を検討するため、「都市計画マスタープランの改定」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の改定」及び「第8回線引き全市見直し」の基本的な考え方について、諮問します。</p>
No. 4	1365	建築基準法第51条に基づく産業廃棄物処理施設の設置	<p>【ダイシン産業株式会社】</p> <p>瀬谷区北町に設置している産業廃棄物処理施設（焼却処理施設）内に新たに破砕処理施設を設置するものです。</p>

■ 報告事項

- 1 市民委員の募集について
- 2 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業における土地区画整理法第55条に基づく意見書の審査手続について

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
東京大学大学院教授	小 泉 秀 樹
横浜市立大学国際教養学部教授	齊 藤 広 子
千葉大学大学院教授	池 邊 このみ
横浜市立大学国際教養学部准教授	石 川 永 子
東京都立大学大学院准教授	橋 本 美 芽
公益社団法人神奈川県宅地建物取引業協会副会長	岡 田 日出則
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	清 水 富 雄
〃 副議長	高 橋 正 治
〃 政策・総務・財政委員会委員長	大 桑 正 貴
〃 国際・経済・港湾委員会委員長	中 山 大 輔
〃 市民・文化観光・消防委員会委員長	中 島 光 徳
〃 こども青少年・教育委員会委員長	麓 理 恵
〃 健康福祉・医療委員会委員長	齊 藤 伸 一
〃 温暖化対策・環境創造・資源循環委員会委員長	横 山 勇太朗
〃 建築・都市整備・道路委員会委員長	磯 部 圭 太
〃 水道・交通委員会委員長	小 松 範 昭
横浜のまちづくりに携わった経験のある者	小 宮 美知代
〃	田 邊 博 敏
横浜国立大学大学院准教授	藤 原 徹 平

欠席委員

横浜商工会議所副会頭	坂 倉 徹
横浜農業協同組合代表理事組合長	柳 下 健 一
神奈川県弁護士会	杉 原 光 昭
自治会・町内会長	石 川 建 治
神奈川県警本部交通部交通規制課長	大 川 広

出席した関係職員の職氏名

都市整備局都心再生部都心再生課長	高 井 雄 也
都市整備局都心再生部都心再生課長補佐	石 渡 健太郎
都市整備局都心再生部都心再生課長補佐	島 田 浩 和
都市整備局地域まちづくり部地域まちづくり課長	赤 羽 孝 史
都市整備局地域まちづくり部地域まちづくり課担当係長	西 田 誠 司

都市整備局市街地整備部綱島駅東口周辺開発事務所長	中 村 俊 輔
都市整備局市街地整備部綱島駅東口周辺開発事務所担当係長	高 野 洋 一
都市整備局市街地整備部綱島駅東口周辺開発事務所担当係長	野 上 圭 介
都市整備局地域まちづくり部地域まちづくり課担当係長	東 康 子

都市整備局企画部企画課長	黒 田 崇
都市整備局企画部企画課担当係長	岡 田 彬 裕
都市整備局企画部企画課担当係長	水 谷 年 希

建築局指導部市街地建築課長	鷺 原 智 仁
建築局指導部市街地建築課係長	森 地 良 隆
資源循環局事業系対策部産業廃棄物対策課長	大 島 貴 至
資源循環局事業系対策部産業廃棄物対策課施設指導係長	朝比奈 宏 明

都市整備局上瀬谷整備推課長	西 岡 毅
都市整備局上瀬谷整備推進課担当係長	茨 木 隆 志
都市整備局上瀬谷整備推進課担当係長	松 島 弥 生

(事務局)

建築局長	鵜 澤 聡 明
〃 企画部長	山 口 賢
〃 都市計画課長	正 木 章 子
〃 地域計画係長	粕 谷 弘 幸
〃 用途地域見直し等担当係長	太 田 武 夫
〃 都市施設計画係長	矢 野 憲 治
〃 調査係長	濱 名 陽 介

議事録

●森地会長

それでは、定刻となりましたので、第163回横浜市都市計画審議会を開会いたします。始めに審議会の進行等について事務局から説明をお願いいたします。

●事務局

それでは、本日の審議会の進行等について、御説明します。

今回の審議会も、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点などから、引き続きWeb会議形式とさせていただきます。

委員の皆様方におかれましては、運営についてお手数をおかけいたしますが、よろしくお願い申し上げます。

まず、本審議会は、横浜市の保有する情報の公開に関する条例第31条に基づき、公開とさせていただきます。

傍聴の方がいらっしゃるのと同時に、会議録も公開となります。

また、今回からは、審議会会場現地での傍聴に加え、Web上での傍聴も認めております。

傍聴の方は、事前にお示しした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します。

続きまして、当審議会の委員の皆様を御紹介させていただきます。

今回は画面に表示されている皆様に御審議を賜りたいと考えております。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、今回より、当審議会の委員に、初めて就任された方が、3名いらっしゃいますので、御紹介させていただきます。

都市防災の分野で御就任いただきます、石川永子委員です。

恐縮ですが、一言お願いいたします。

●石川永子委員

横浜市立大学の石川と申します。

横浜市とは、公共事業評価委員会や昨年度から首都直下地震の事前復興の取組に関して、都市計画系の部署の方々と議論させていただいております。

少しでもお役に立てるように励みますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

●事務局

ありがとうございました。

続きまして、都市計画マスタープランの改定等について、臨時委員として御就任いただきます、藤原徹平委員です。

恐縮ですが、一言お願いいたします。

●藤原委員

横浜国立大学の藤原と申します。よろしくお願い申し上げます。

●事務局

ありがとうございました。

最後に、自治会・町内会長を代表して御就任いただきます、石川建治委員ですが、本日は御都合により御欠席でございます。

以上となります。ありがとうございました。

改めて御新任の委員の皆様方におかれまして、何卒、御審議・御指導のほど、よろしくお願い申し上げます。

なお、横浜市会の役員改選に伴いまして、市会議員の皆様方におかれましても、一部改選となっておりますが、今回御就任いただく皆様方は、当審議会におきましては、皆様御再任となります。

そのため、御挨拶は割愛とさせていただきますが、引き続き、何卒、御審議・御指導のほど、よろしくお願い申し上げます。

それでは、続きまして、事務局を代表して、建築局長の鶴澤より一言、御挨拶申し上げます。

●鶴澤建築局長

皆様こんにちは。建築局長の鶴澤でございます。

本日はお忙しい中、お集りいただきまして、会議に御出席いただき、誠にありがとうございます。

委員の皆様におかれましては、かねてより、横浜市の都市計画に関して、熱心な御審議を賜り、心から御礼申し上げます。

また、本年度より新たに御就任いただきました皆様におかれましても、お力添え賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

本市の都市計画を取り巻く状況につきましては、少子高齢社会の更なる進展、それから人口減少局面への転換などを受けまして、郊外部の再生、脱炭素社会への取組や災害対策の強化、さらには、新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした、人々の価値観やライフスタイルの変化など、様々な対策が求められています。

また、これらの課題に対し、中長期的な視点をもって、的確に対応していくため、上位計画であります、都市計画マスタープラン等の改定に向けた検討も進めてまいります。

委員の皆様におかれましては、それぞれの専門性に基づく深い知見から、活発な議論をいただければという風に思います。

簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。

今日は、どうぞよろしくお願い申し上げます。

●事務局

次に、定足数について御報告します。

本日、御出席の委員は、26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ます。

資料については、画面共有にて表示してまいりますので、順次御覧ください。

Web傍聴の皆様におかれましては、事前にメールにて御連絡いたしましたとおり、画面共有のほか、横浜市ホームページにも別添資料等を掲載しておりますので、必要に応じて御参照ください。

本日の審議案件は、都市計画案件が2区分10件、その他案件が2区分2件、報告案件が2件です。

次に、審議会委員の皆様方に、運営上の注意点を御説明いたします。

御発言の際は、必ず事前に挙手をお願いいたします。

リモートで御参加いただいている委員の皆様は、Zoomアプリの挙手機能を使用して挙手を行ってください。

会場にお越しの委員の皆様は、その場で実際に挙手をお願いします。職員がハンドマイクをお持ちします。

御発言にあたっては、会長の許可を受けてから御発言をお願いします。

また、リモートで御参加の委員の皆様は、カメラをオンにして、御発言をお願いいたします。

続いて、議決方法について説明します。

会長が議案について、賛否をお諮りし、賛成多数の場合に、会長が議案を了承する旨を宣言します。

その際、委員の皆様挙手を求めます。

御発言と同じく、会場で御参加の委員の皆様は、その場で挙手を、リモートで御参加の委員の皆様は、Zoomアプリの挙手機能を使用してください。

最後に通信トラブル等の緊急連絡先ですが、事前に送付しております緊急連絡先へ御連絡いただきますようお願いいたします。

事務局からは以上です。

●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

都市計画課長の正木と申します。よろしくをお願いいたします。

それでは、議第 1354 号及び議第 1355 号は、海岸通り地区に関連する案件ですので、一括して、御説明します。

本案件は、令和 4 年 1 月 4 日に受理した都市再生特別措置法に基づく都市計画提案について、1 月 6 日に開催した横浜市都市再生評価委員会において、都市計画提案された都市再生特別地区と提案に併せて要望された地区計画について都市計画の決定及び変更を行う必要があると判断したため、都市計画手続を進めてきたものです。

本案件は、令和 4 年 1 月開催の当審議会において、都市計画提案の概要や評価委員会での評価結果について御報告しています。

なお、お手元にお配りした本案件資料の最後に、表紙に「都市再生特別地区 海岸通り地区都市計画素案の概要」と記載された、今回の都市計画提案の概要をまとめた資料と、都市計画提案に対する評価委員会での評価書をお付けしています。

それでは、本地区の概要について御説明します。

赤線で囲まれた区域が、今回、都市計画を変更・決定する区域です。

本日の審議会会場である市庁舎や、みなとみらい線馬車道駅の東側に位置し、みなとみらい 2 1 地区と関内地区の結節点として、横浜都心部における重要な位置にあります。

こちらは、航空写真です。

地区の南側を海岸通りが、西側を万国橋通りが通っています。

地区の現況ですが、

①は万国橋通りを地区北側から②は海岸通りを東側から見た現況写真です。③は海岸通りから見た歴史的建造物の横浜郵船ビル、④は本地区を対岸から見た海側からの景観の写真です。

現在の都市計画を御説明します。

用途地域は、青線で囲まれた本地区全域が商業地域に指定され、容積率は 400%、建ぺい率は 80%です。

高度地区は、最高高さ 31m の最高限第 7 種高度地区、地区全域が防火地域に指定されています。

また、道路の一部を除いた地区全体が、水色で示す臨港地区に指定されています。

あわせて、赤く塗った本地区を含む横浜駅周辺からみなとみらい地区、関内地区までの青色の線で囲まれた区域に都市再生緊急整備地域が指定されています。

次に、上位計画等における本地区の位置付けについて御説明します。

横浜市都市計画マスタープラン中区プランでは、関内・関外エリアのまちづくりの目標として、歴史・文化を保全・活用し、業務・商業機能を中心としながら、中心市街地として、住む人や働く人、訪れる人が共存するまちを掲げ、まちづくりの方針として、海岸通りなどでは、国際性や歴史・文化などそれぞれの特性を生かしたまちづくりを進めるため、事業者、区民、行政などが連携し、地区計画や景観計画などによる良好な街並みの形成を図ります。としています。

横浜市都心臨海部再生マスタープランでは、都心臨海部強化に向けた基本戦略の 1 つとして、次の時代の横浜の活力をけん引するビジネス・産業づくりを図るため、「国際ビジネス」、「ホスピタリティ」、「クリエイティビティ」の 3 つの視点から都心機能の強化に取り組むこととし、「グローバル企業・人材の積極的誘致と、市内企業の国際展開支援」などを国際ビジネスの強化のポイントとしています。

また、都市再生緊急整備地域の地域整備方針では、関内駅周辺地区の整備の目標と

して、開港以来、業務・商業の中心地として栄えてきた歴史を生かしながら、グローバル企業からベンチャー企業まで多様な業務機能の集積や、大学とも連携した国際的な産学連携のまちづくりを進めるとともに、文化芸術・観光集客の拠点、大規模スポーツ施設を核としたスポーツ・健康の拠点などを形成し、多様な機能が複合した都市空間を形成する。としています。

それでは、変更及び決定する都市計画を御説明します。

最初に御説明した、都市計画提案に対する評価委員会の判断に基づき、今回、都市再生特別地区の変更、及び地区計画の決定を行います。

まず、都市再生特別地区の変更について御説明します。

都市再生特別地区とは、都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域については、都市計画に都市再生特別地区を定めることができるという都市計画制度です。

都市再生特別地区で定める制限内容は、建築物の容積率の最高限度や建築物の高さの最高限度など、御覧の項目を都市計画に定めるものとされています。

それでは、今回、都市再生特別地区の変更として、追加する地区の内容について御説明します。

名称は「海岸通り地区」面積は、約 1.5ha です。

赤線で囲まれた範囲が今回追加する都市再生特別地区の区域です。

建築物の容積率の最高限度は、A-1地区からA-3地区の順に、1250%、250%、70%とし、B地区は500%とします。

あわせて、建築物の容積率の最低限度を御覧のとおり定めます。

建築物の建ぺい率の最高限度は、同じくA-1地区から順に、55%、80%、60%、B地区は60%とし、建築面積の最低限度を御覧のとおり定めます。

また、建築物の高さの最高限度は、A-1地区から順に、100m、31m、16m、B地区は45mとします。

壁面の位置の制限ですが、A-1地区内、海岸通り沿いのオレンジ色の線で示す部分は、道路境界線より1m以上後退、A-3地区内のピンク色の線の部分は、道路境界線より2m以上後退、B地区の海に面した緑色の線の部分は、地盤面から高さ5mまでの部分について道路境界線より1m以上後退するものとします。

続いて、地区計画の決定について、御説明します。

本地区の地区計画の構成は、「地区計画の目標」、「区域の整備、開発及び保全の方針」、「地区整備計画」など御覧の項目で構成されます。

地区計画の名称は、「海岸通り地区地区計画」面積は、約 2.1ha です。

赤線で囲まれた範囲が今回決定する地区計画の区域です。

このうち、今回、土地利用計画が具体化した水色でお示しする範囲に地区整備計画を定めます。

地区計画の目標では、本地区が関内地区とみなとみらい21地区の結節点として活性化の拠点となることを目指し、業務、商業施設等の整備により土地の複合的な高度利用を誘導することで、関内地区の活力をけん引するビジネスや新たなにぎわいを創出し、横浜都心・臨海地域全体の都市再生を推進する。など、御覧の内容を目標とします。

土地利用の方針では、関内地区とみなとみらい21地区を結ぶ結節点としての活性化を目指し、地区の特性を踏まえ更に地区の魅力を高める、複合的な土地の高度利用を誘導する。

また、開港の歴史・文化の魅力を伝える歴史的建造物の積極的かつ継続的な保全・活用を図り、伝統と風格ある街並み景観の形成を図る。など、御覧の方針を定め、あわせて、地区を区分し、各地区特性に応じて、土地利用の方針を定めるとし、スクリ

ーンにお示しのとおり、A-1地区からD地区までの6地区に区分します。

その上で、A-1地区からA-3地区のA地区では業務、商業施設等の整備により土地の複合的な高度利用を誘導することで、関内地区の活力をけん引するビジネスや新たなにぎわいを創出します。

また、海岸通り沿いや広場を中心に、低層部ににぎわいを生み出す施設等を整備するとともに、歴史的建造物である横浜郵船ビルを保全・活用する、また、海岸通りから水際へ人を引き込む歩行者空間等を創出します。

B地区では、業務機能を中心とした土地の高度利用、建物の更新を図ることで、関内地区の魅力ある業務環境を形成する、また、低層部ににぎわいを生み出す施設等を整備します。

C地区では、既存の業務、商業機能等を維持し、D地区では、既存の行政機能等を維持します。

次に、地区施設の整備の方針です。

ウォーターフロントを活かした市民に開かれた魅力的な水辺空間と海岸通りから水際へ人を引き込む地区内の回遊性を高める歩行者空間等を形成し、北仲通地区やみなとみらい21新港地区等との歩行者ネットワークを構築します。

A地区では、水際線側に広場1及び公共空地1を整備する、また、公共空地1と海岸通りを結ぶプロムナード及び歩道状空地を整備します。

B地区では、万国橋通り及び公共空地2に面して広場2を整備します。

これらの方針に基づき整備する地区施設の配置及び規模はスクリーンにお示しのとおりです。

次に、建築物等の整備の方針では、地区全体として、1.ウォーターフロントに面した立地や開港の歴史・文化の魅力を伝える歴史的建造物が所在する立地の特性を踏まえて、伝統と風格ある街並み景観を形成するため、地区の特性に応じて、建築物の用途の制限、建築物等の形態意匠の制限について定めることや、3.水際線沿いでは、広場や公共空地1と一体となった水際の街並み空間を創出し、みなと横浜にふさわしい街並みの連続性や景観形成を図ること、5.省エネルギー性能の高い設計とし、エネルギー効率の高い建築設備の導入を図るなど環境に配慮した建築物とする。など、御覧の方針を定め、さらに、7.駐車場の出入口又は自動車サービス路の出入口は、にぎわいや街並みの連続性を阻害しないよう、可能な限り市道新港第8号線、9号線及び10号線の道路沿いを避けるものとします。

あわせて、A-1地区では、歴史的建造物、海岸通りの街並み及び港からの眺望等に配慮した上で、業務機能等を集約した高層棟を整備します。

A-2地区では、歴史的建造物である横浜郵船ビルを保全・活用し、A-3地区では、歴史的建造物と調和し、広場と連続したにぎわいの形成を図る建築物とします。

また、B地区では、万国橋通りの街並みと調和し、広場と連続したにぎわいの形成を図った上で、業務機能等を集約した建築物を整備します。

建築物の用途の制限について御説明します。

今回、土地利用計画が具体化したA-1地区、A-2地区、A-3地区、及びB地区では、建築できない用途として、住宅や共同住宅、老人ホームなど、御覧の用途を定めます。

なお、C地区、D地区については、今後、土地利用計画が具体化してきた段階で用途の制限を定めます。

最後に、建築物等の形態意匠の制限について御説明します。

A-1地区では、海側からの圧迫感の低減を図る配置や、壁面の分節による圧迫感や長大さの軽減について、A-2地区では、歴史的建造物の保全・活用について、A-3地区では、歴史的建造物の見通し景観に配慮した配置及び頂部の形態意匠について定めます。

B地区では、万国橋通りと馬車道通り沿いに調和した街並みを形成するため、基調となる色を揃える等とした形態意匠など、御覧の制限を定め、その他、低層部のにぎわい創出や、歴史的建造物との調和への配慮など、御覧の制限を地区の特性に応じ定めます。

今回、変更及び決定する都市計画は以上です。

なお、本案件については、令和4年3月7日に公聴会を開催しており、公述申出をいただいた1名の方から公述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」を御覧ください。

また、都市計画法第17条に基づく縦覧を、令和4年4月15日から5月2日まで行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

これで説明を終わります。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

●森地会長

はい、ありがとうございました。

それでは、議第1354号から1355号までの質疑に入ります。

本件は海岸通り地区に関する一体の都市計画ですので、質疑採択ともに、一括で行いたいと思います。よろしいでしょうか。

●事務局

失礼いたします、事務局でございます。

異議のある委員の方はいらっしゃらないようでございます。

●森地会長

はいありがとうございました。

ただいまの案件について、御意見・御質問ありましたら挙手をお願いいたします。

●事務局

失礼いたします。事務局でございますが、リモートで御参加の藤原委員が御意見要求されております。

●森地会長

はい、藤原委員どうぞ。

●藤原委員

意見というか質問かもしれないですが、この海岸通りと海辺をつなぐプロムナードの位置は、A-1とA-2の間という1か所に規定されているのですが、これはここじゃなきゃいけない理由があるのでしょうか。

●森地会長

どうぞ事務局お答えください。

●都市整備局都心再生課

都市整備局都心再生課長の高井と申します。よろしく申し上げます。

今、御指摘いただきましたプロムナードの縦の軸線ということなのですが、市の考え方としては、海沿いにしっかりプロムナードを作っていきたいという思いを持って、今回、地区施設の配置および規模の形態の中で、公開空地1と公開空地2という表現をさせていただいております。

公開空地2につきましては、公道区域になっておりまして、本市としては、海辺を親しんでいただけるような道路空間の整備にしていきたいということでございます。

さらにはそこにつながる公共空地1というのは、今回の事業主様の敷地になりますが、そことのつながりを意識した形で、公開空地も人がしっかり歩いていけるような形態定義をさせていただきます。

そして、もともと当該地へは、駅からのアクセスが非常に多いと考えておりまして、例えば、JRの関内駅、あるいは馬車道駅から入ってきますと、南側の海岸通り

から人を引き込んでくるという流れになってきますので、そういった中で、海辺や当該地の建物に、人の流れを引き込んでいくという趣旨からいきますと、この画面上オレンジの破線で示してあります、プロムナードをしっかりと歩いていただいて、海辺に誘導するという考え方で配置をさせていただいているというものでございます。

●藤原委員

関内の旧市役所の方からの、ウォークブルという観点からいうと、資料で示されているプロムナードだけでは、直接関内中心部へは道が繋がっていないところだと思います。

広域で見たときには、そのプロムナードの位置も重要なのですが、警察との間が、もともと空地となっていたかと思いますが、そちらも、町の軸としては重要なかなというふうに思いますが、プロムナードが2本あるような、そういう形にはできないのでしょうか。

●都市整備局都心再生課

郵船博物館のある、今度ホテルにリノベーションしていくところは、もともと関内駅側からいきますと、関内大通りへの軸線になりますので、そちらからの人のアクセスを1つは想定をしております、さらには、海岸通りに突き当たりますので、そこから建物に人の動線を引き込んでいくといった考え方が1つございます。

さらには、今回、歴史的建造物である横浜郵船ビルを保存いただくという計画の中で、事業全体を捉えて考えていったときに、今回A-1区で100m級の高層棟を立てさせていただく計画となっておりますけれども、かなり敷地が縦長で形態に制限がある中で、事業計画をしていく必要があります、また、県警側のセキュリティの関係もあわせて、そこに空地を生み出すというのは、なかなか今現状では難しい配置計画になっているということでございます。

●森地会長

その他いかがでしょうか。

●事務局

失礼いたします、会場にお越しの田邊委員が御発言要求されております。

●森地会長

はい、それでは田邊委員お願いします。

その後、高見沢委員お願いします。

●田邊委員

市民委員の田邊でございます。

今日は出席させていただき、どうもありがとうございます。

先日の都市計画審議会では私が申し上げたのは、A-3地区とB地区に、プロムナードというふうな考え方を立案されておるのですが、高見沢先生もその際、コメントされましたが、山下公園や象の鼻の方からの動線というお話の際に、神奈川県警の建物の後も、グリーンベルトとしてプロムナード化していただけないかというようなことを申しました。

万国橋通りの方につながる都市軸として、グリーンベルトがより長くなるのではないかと御提案申し上げましたが、今日もう一度、改めて現地を実査させていただきましたところ、山下公園から象の鼻はプロムナードを通じて、赤レンガの方までずっとつながっていきますので、当地区については、仮に神奈川県警にお願いして、グリーンベルトを用意していただいても、あまり意味がないのではないかというふうな考えに至りまして、前回の私の意見を訂正させていただき、申し訳ないというふうに思っております。

ですから、山下公園、象の鼻から赤レンガのグリーンベルトを大事にしながら、当地区の中に公開空地も整備されれば、万国橋通りと続いて、連帯していくのではないかというふうに思ったわけでございます。

よろしくお願い申し上げます。

●森地会長

ありがとうございます。

それでは引き続き高見沢委員をお願いします。

●高見沢委員

今の田邊委員のお話については、私は、じっくりと現場を確かめたわけではないのですが、今のところ、以前申し上げた意見は、そのままとさせていただきたいと思えます。

それから、先ほどの藤原委員の御指摘の点は、私も当初から神奈川県警との境のところは、もったいないなと思っていたのですが、先ほど説明があったとおり、今回一番魅せたい場所について、プロムナードを設定しており、歴史的建造物を見つつ、高いビルの1階部分をセットバックして魅せるということなので、計画的にはいいのかなというふうに私は思っています。

それから、ちょっと質問なのですが、36ページのスライドです。

駐車場の出入り口ですね。8・9・10号線の道路沿いをできるだけ避けさせるということなのですが、「にぎわいや街並みの連続性を阻害しないよう」という意図というのは、今回開発する地区内での連続性ということであって、ある意味この海岸通りも、やはり街並みにとっては、これらは主要な道路であって、重要ななと思っっているのですが、ただこれらの、どの道路からも駐車場を設けてはいけないということも言えないので、相対的な意味において、今回は8・9・10号線沿いにはなるべく避けてほしいけれども、海岸通の街並みについて否定しているわけではなく、例えば高層棟のかなり大きな建物を維持するためには、駐車場の入り口が出てくるわけですね。一方で歩行者も阻害してしまうのだと思うのですが。

そのため、現在においてどのような駐車場の出入り口を想定しておられるのか、今でも建物があるので、ある程度すでに、歩行者を阻害しているのかもしれませんが、それがどのようにこの海岸通りの街並みあるいは、そこに行く人たちの動線に対する影響をどう考えておられるかというあたりを、ちょっと説明してほしいと思えます。

●森地会長

はい、事務局お答えをお願いします。

●都市整備局都心再生課

まずB地区と呼ばれている、この図面でいきますと8号線と9号線に囲まれた今回開発を行っていくエリアにつきましては、基本は、A-2とC地区に挟まれた10号線から車で入っていただいて、B地区に駐車のアプローチをするという考え方になっております。

更にA-1地区につきましては、高層棟になりますので、こちらにつきましては、神奈川県警のすぐ脇のところを、海岸通りから直接駐車場にアクセスをしていく計画になっているというものでございます。

厳密に言いますとA-2地区の歴史的建造物につきましては、今回、用途変更になりますので、駐車場の附置義務の対象外になるのですが、ホテルという用途に鑑みて、A-1地区の中で、少し一部賄うだとか、隔地駐車場というのも今検討しているというところでございます。

さらに、D地区につきましては、どうしても10号線が接道の道路になってございますので、ほとんど駐車はないのですが、資材の搬出入はしているという状況でございます。

また、海沿いの8号線、B地区の海側になりますけれども、こちらにつきましては今回かなり歩行者を優先した形態を作っていくという考え方でございまして、こちらは搬出入もないということで、車を通さないという考え方にさせていただいております。

ます。

一方で、B地区のところに屋形船に乗る栈橋がございまして、どうしてもそこについては、資材の搬出入が行われるということがございますので、一部関係車両のみに限って、10号線のところは出入りをするという考え方をしているというところがございます。

● 建築局都市計画課

少々補足ですけれども、海岸通りにつきましても、万国橋通りにつきましても、関内地区の景観計画によりまして、駐車場の出入り口を極力避ける道路というふうな形で定めております。

それとあわせまして、今回説明がありましたように、地区内の道路についても一定程度出入り口を避けながら、車の交通をコントロールしながら出入り口を設け、駐車場を設けていくというような計画になっております。

● 森地会長

よろしいでしょうか。

● 高見沢委員

だいたいそんなところではないかと予想してはいましたが、改めて確認できました。

ただ文章としてこのように書いてしまうと、車は一切入れないような感じで、どれが上位規定なのかとか、関係性がわかりにくいかなという感じはいたします。

お聞きしてみると、神奈川県警の敷地が終わったすぐ直後に、高層棟のビルに入る駐車場の入り口を設けるということなので、ある意味この地区の一体性という意味では、そこで車の処理をしてしまっただけで、そこをすぎると、そんなに車は通りませんという意味において、海岸通りの街並みも相対的に守れるというような、上下関係、そんな感じかなというふうにお聞きしました。

ただ、先ほど都市計画課長さんが補足されましたが、何か、補足なしに、この資料だけ見ると海岸通りへの駐車場附置は、もういらぬのだというふうに言っているかのようにも見えるので、ぜひその辺は、どのようなまちをつくるかというものを説明・イメージするときには慎重に審議会で説明してほしいというふうに思います。

ありがとうございました。

● 森地会長

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

● 事務局

失礼いたします。リモートで御参加の藤原委員が御発言を要求されております。

● 森地会長

はい藤原委員どうぞ。

● 藤原委員

今の高見沢委員のお話については、僕もちょっと気になっていて、ぜひ万国橋と海岸通りも、駐車場については、景観上避けるということは、ここにも書いておいた方がいいのかなというのが1つと、實際上、今回の街区割の考え方からいくと、9号線というのは背割り道路というか、バックヤード的なものにもなりうるのかなというふうに思うのですけれども、これをバックヤードとして使ってはいけないというのはどういう考えか、もう少し教えていただけますでしょうか。

● 都市整備局都心再生課

この9号線につきましても、既存に賃貸住宅と事務所の複合施設だとか、事務所ビルが3棟立っている状況になりますので、9号線をバックヤードに指定してはいけないとか取ってはいけないとか、そういうものを今回特に規定をしている考えはありません。

駐車場につきましても敷地内に附置義務が出てきますので、そういうものとの兼ね

合いの中で、駐車場とアクセスを考えていくということで、C地区は、現段階で建て替えなどの新しい開発の考え方が全くない状況でございますので、今後そういったものが出てきた段階で9号線の出入りというのは考えていく余地があるというふうに思っています。

●藤原委員

そのときになったら、この文言を書き変えるということですか。

なんとなくこの「阻害しないよう避ける」というと建築設計の立場から言うと、どう設計すればいいのだろうかと、まず感じてしまいます。

解釈次第で、すごく変な設計となることが起きてしまうかもしれないので、ニュアンスをもっとシンプルに伝えたほうがいいと思いました。

●建築局都市計画課

こちらは、地区計画の整備の方針になってございますが、こちらの8号、9号、10号線については、この方針とあわせて、上位計画であります景観計画の方での万国橋通り、海岸通りに関する記載もありますので、それを両方踏まえながら設計の中でどういうふうにしていくかということ、市と事業者で協議していくというお話になるのかと思います。

●藤原委員

そうだとは思いますが、こういう記載で書かれてしまうと、建築設計するときに市に相談に行くと、「可能な限り避ける」と書いていて、上位計画上、景観も避けろと書いてあれば、どこに駐車場設計したらいいのですかということになります。

ただ、そう言うと、それは自分で考えてください、といった厳しい発言を市の窓口で受けることも多々あるわけですね。

そのため、この「可能な限り」というような言い方はちょっと多少変えるとか、やむを得ない場合には相談して設けていいとか、そういう風に書かないと、根本的に建築計画が成り立たないのではないかと思います。

景観も重要ですけども、では、どういうふうに市として誘導したいのかという道筋を書きいただけたらありがたいなと思います。

●都市整備局都心再生課

今回、地区計画を策定させていただきましても、駐車場の出入り口を9号と10号の道路沿いを避けるということでございますが、そういった規定をいろいろ増やしていく中で、施設計画の際に、隔地駐車場というものを選択肢の1つとして増やしているということも含めて考えておりますので、基本的には、整備方針に則って協議をさせていただいて、隔地駐車場というような選択肢も含めて、事業者の皆様と御相談させていただくという流れかというふうに思います。

●森地会長

文章は変えるのですか、変えないのですか。

●建築局都市計画課

方針のところですので、考え方としては今記載している形でやらせていただきたいと思えます。

●藤原委員

「可能な限り」という文言は重たいというか、どれだけ努力するかということが書かれていないと思います。日本語の問題なのですけれども、昨今この日本語の問題がすごく大きいと思います。

●都市整備局都心再生課

こういった文言につきましては、市の所管課の方で窓口にて、しっかり説明させていただくということになるかと思いますが、やはり今回のような、「可能な限り」というような表現の読み方は、藤原委員が御指摘のとおり、いろいろあるのですけれども、隔地駐車場を選択肢の1つにしていくということになりますので、C地区の今後

の計画を捉えて、現状3棟が建て詰まっていて既存の容積ボリュームもかなり消化している中で、今後建て替えをしていくと、様々な課題が出てくるかと思えますけれども、行政としても、柔軟な考え方ができる「可能な限り」という表現で対応していきたいと思っておりますので、この辺り御理解いただければというふうに考えております。

●藤原委員

建築指導の部門も含めて、市として一貫して窓口で相談して対応していくという整理がついているということですか。

●都市整備局都心再生課

それも含めて、今回こういった御指摘いただいておりますので、そういった対応をしていきたいというふうに考えております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

●藤原委員

わかりました。よろしくお願ひします。

●森地会長

よろしいでしょうか。

それでは御意見・御質問出尽くしたようですので、ただいまの議第1354号から議第1355号までについて原案どおり了承してよろしいでしょうか。

御賛同いただける方は挙手をお願いいたします。

●事務局

失礼致します。賛成多数いただいております。

●森地会長

ありがとうございます。

それでは議第1354号から1355号までについて、原案どおり了承します。

次の案件の説明をお願いいたします。

●建築局都市計画課

それでは、議第1356号から議第1363号までは、綱島東一丁目地区に関連する案件ですので、一括して御説明します。

本地区は、港北区の北東部、東急東横線綱島駅の東側に位置しており、今回、都市計画を決定・変更する区域は、赤線で囲まれた区域です。

地区内には、都市計画道路3・4・21号東京丸子横浜線、通称、綱島街道が通っています。

さらに、第7号相鉄・東急直通線の開通も予定されており、新駅として新綱島駅の整備が進められています。それでは、区域を拡大して御説明します。

こちらは、綱島駅東口周辺の位置図です。

地区周辺には、都市計画道路3・5・12号綱島日吉線、県道子母口綱島、市道綱島第84号線が通っています。

こちらは航空写真です。

地区の現状ですが、①は綱島街道から綱島駅方面への写真、②は上空から見た新綱島駅側の市街地再開発事業区域の現況写真です。

現在の綱島駅東口周辺の課題ですが、綱島駅前にバスやタクシーの乗降場が集中しており、東京丸子横浜線や県道子母口綱島などの周辺道路まで交通混雑が慢性的に起きています。

また、駅周辺は歩道がない道路が多く、安全な歩行者空間が確保されていません。

さらに、通勤・通学等の自転車利用者の需要に見合った自転車駐車が不足しており、放置自転車が多くあります。

本地区の上位計画等における位置付けですが、本市の都市再開発の方針や、横浜市都市計画マスタープラン港北区プラン、綱島駅東口のまちづくりの土地利用方針において、綱島駅東口周辺におけるまちづくりとして、拠点にふさわしいターミナル機能

の強化や、バスやタクシーの乗降場の再編、駐輪場の整備、都市計画道路等の整備と歩行者空間の確保、土地の高度利用による 商業・業務施設、公共公益施設、都市型住宅等の整備などを位置付けています。

こちらは、まちづくりの土地利用方針の内容です。

青色の立地特性を生かした土地活用、黄色の都市基盤施設の整備、緑色の地域資源を生かした土地活用、に関する方針について具体的に明記しており、この土地利用方針に基づき、本地区において、段階的にまちづくりを進めています。

本地区のまちづくりの経緯ですが、平成 24 年に相鉄・東急直通線及び新綱島駅設置の都市計画決定を契機に、街づくりの気運が高まり、第一段階として、平成 28 年に、新綱島駅周辺の緑色の区域の土地区画整理事業やオレンジ色の区域の第一種市街地再開発事業等の決定、あわせて、赤色で囲まれた区域で地区計画の決定等を行いました。

令和 2 年には、地区内の事業の進捗に伴い、地区計画等を変更しています。

今回は、第二段階として、ピンク色でお示しする綱島駅東口駅前地区等のまちづくり検討の進捗に伴い、関連する都市計画の決定・変更を行うものです。

なお、令和 5 年 3 月には新綱島駅の開業を予定しています。

今回、決定・変更をする内容は、ピンク色でお示しする綱島駅東口駅前地区 市街地再開発事業の決定と、当該市街地再開発事業にあわせた、高度利用地区、用途地域、防火地域及び準防火地域の変更。再開発事業で整備する、赤色でお示しする綱島駅東口線と青色の綱島駅東口交通広場。加えて、緑色の丸でお示しの位置で整備する自転車駐車場。あわせて、赤枠で囲まれた綱島東一丁目地区 地区計画の変更です。

市街地再開発事業により整備する公共施設のうち、道路等については新たに綱島駅東口線を整備し、赤線の箇所では、駅前広場としてタクシー及び一般車の乗降場が整備されます。

また、土地区画整理事業とあわせて整備する東京丸子横浜線のほか、県道子母口綱島や市道綱島第 81 号線の歩道を整備します。

整備する施設計画については表のとおりです。

主要用途は、共同住宅、商業・業務施設、建築規模は、地上 27 階、建物高さは、南棟は 100m 以下、北棟は 31m 以下、住宅の住戸数は約 350 戸を予定しています。

図は、綱島街道側から建物を見た断面イメージです。

低層部に商業・業務、南棟の高層部には共同住宅を計画しています。

また、南棟と北棟をデッキで接続する予定です。

続いて、右上の配置図にお示しのとおり、綱島街道を挟んだ位置にある東急東横線綱島駅と相鉄・東急直通線の新綱島駅を結ぶ、整備後の歩行者動線の断面イメージです。

スクリーン左側の東急東横線の綱島駅の地上改札から 2 階レベルのデッキで綱島街道を横断し、地下に整備する新綱島駅まで安全な歩行者動線を確保します。

次に、決定・変更する都市計画について御説明します。

今回、決定又は変更する都市計画は、第一種市街地再開発事業の決定、高度利用地区の変更、用途地域の変更、防火地域及び準防火地域の変更、道路の変更、交通広場の変更、駐車場の変更、地区計画の変更の 8 つの都市計画です。

まず、第一種市街地再開発事業の決定について、御説明します。

名称は、「綱島駅東口駅前地区 第一種市街地再開発事業」、面積は約 0.9ha です。

施行区域は、赤い線で囲まれた範囲です。

公共施設の規模では、黄色の範囲を建築敷地とします。

道路の整備については、赤色の範囲に、駅前広場 面積約 1,100 m²を含めた、都市計画道路 3・6・10 号綱島駅東口線、水色の範囲に、都市計画道路 3・4・21 号東京丸子横浜線を整備するとともに、土地区画整理事業と合わせて、既存道路の拡幅を

行います。

また、その他の公共施設として、第5号綱島東口交通広場や、第24号綱島駅自転車駐車を整備します。

あわせて、建築物の整備に関する計画として、建築面積や延べ面積などを御覧のとおり定め、建築敷地の整備に関する計画として、建築敷地面積を約5,000㎡、住宅建設の目標350戸などを定めます。

次に、高度利用地区の変更について御説明します。

今回、第一種市街地再開発事業にあわせ、赤色で示す区域約0.9haを高度利用地区に追加し、容積率の最高限度を700%、容積率の最低限度を200%、建ぺい率の最高限度を70%、建築面積の最低限度を200㎡とします。

また、壁面の位置の制限として、緑色の線で示す部分について、道路の境界線から2m以上、建築物の壁面等を後退することとします。

次に、用途地域の変更ですが、同じく、市街地再開発事業にあわせ、青線で囲まれた区域を、容積率500%、建ぺい率80%の商業地域に変更します。

次に、防火地域及び準防火地域の変更ですが、用途地域の変更にあわせ、青線で囲まれた区域を準防火地域から防火地域へ変更します。

次に、道路の変更及び交通広場の変更について御説明します。

赤色の範囲に3・6・10号綱島駅東口線、青色の範囲に第5号綱島駅東口交通広場を追加します。

綱島駅東口線は、延長を約90m、構造形式は地表式、車線の数は2車線、幅員を9mとし、駅前広場を設けます。

第5号綱島駅東口交通広場は、歩行者専用の空間として面積を約160㎡、構造は地上1層とし、あわせて立体的な範囲を定めます。

3・6・10号綱島駅東口線は、平面図の黄色で囲われた範囲に面積約1,100㎡の駅前広場を含みます。

また、第5号綱島駅東口交通広場に定める立体的な範囲は、断面図の南棟と北棟を結ぶデッキ通路下の空間に、高さ2.5mの範囲で定めます。

次に自転車駐車場の変更について御説明します。

赤色で示しているのが、現在の第23号新綱島駅自転車駐車場の区域です。

構造は地下1層とし、新綱島駅の上層に配置する計画としていました。

今回の変更で第23号新綱島駅自転車駐車場を赤色で示している区域へ変更し、第24号綱島駅自転車駐車場を青色で示している区域に追加します。

それぞれ、面積は約130㎡、構造は地下機械式、駐車台数は約500台で出入庫口は2箇所です。

地下機械式自転車駐車場のイメージは、お示ししている写真及び断面図のとおりです。

なお、他都市の事例を示しており、詳細な仕様やデザイン等については、今後検討していきます。

次に、地区計画の変更について御説明します。

今回変更する「綱島東一丁目地区地区計画」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」及び「地区整備計画」など、御覧の項目で構成されますが、先ほど御説明した市街地再開発事業にあわせて、赤字でお示しする「土地利用の方針」等を一部変更し、青字でお示しする「建築物等に関する事項」に新たに地区の制限を追加します。

それでは、あらためて今回変更する地区計画ですが、地区計画の名称は「綱島東一丁目地区地区計画」面積は、約4.4ha、赤線で囲まれた範囲が地区計画の区域です。このうち水色の範囲は、まちづくり検討の進捗にあわせ既に地区整備計画が定められています。今回、市街地再開発事業により土地利用計画が具体化した青色でお示し

する範囲を、地区整備計画の区域として追加します。

地区の区分の変更ですが、現在、地区全体をA地区からF地区に区分していますが、今回、D地区のうち市街地再開発事業の区域をD-1地区、それ以外の区域をD-2地区に区分します。

土地利用の方針の変更では、D-1地区は、2つの駅に挟まれた高いアクセス性を踏まえ、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、市街地再開発事業を実施し、利便性とにぎわいを生む商業、業務、都市型住宅等の機能集積を図るとともに、綱島駅前にタクシー及び一般車の乗降場として交通広場を整備し、安全な歩行者空間を確保するものとし、D-2地区は、駅前としての利便性を生かし、周辺環境に調和した商業、業務、都市型住宅等の立地を図るとします。

地区施設の整備の方針では、広場3として、地区北側の玄関口となる空間を整備し、綱島街道の歩行者が安全に通行、滞留できる空間を整備します。

また、歩行者用通路について、バリアフリーに配慮しながら、綱島街道を安全に横断し、快適かつ回遊性の高い歩行者ネットワークを形成するため、綱島駅東口の駅前から新駅及び中央広場に通じる通路を整備します。

続いて、地区施設の配置及び規模の変更ですが、青色の点線で囲んだ緑色の広場1について、自転車駐車場の変更に伴い形状を変更します。

なお、面積の変更はありません。

また、広場3を面積約100㎡、一部非青空として新たに定めます。

次に、市街地再開発事業に伴い、D-1地区内のピンク色の点線部分に歩道状空地1を追加し、延長約510mに変更します。

また、広場1の形状変更に伴い、歩道状空地2を伸ばし、延長約180mに変更します。

快適かつ回遊性の高い歩行者ネットワークを形成するため、綱島駅及び新綱島駅の両駅と中央広場を結ぶ歩行者用通路1から歩行者用通路5について、スクリーンにお示しのとおり定めます。

建築物等の整備の方針では、駅前拠点にふさわしいにぎわいを創出するためA地区、B地区及びD-1地区の建築物は、歩行者軸及び歩行者用通路に面する低層部に商業・業務施設を誘導します。

また、B地区及びD-1地区の市街地再開発事業により整備する建築物は、省エネルギー性能の高い設計とし、効率の高い建築設備の導入や利用者のバリアフリーに配慮した施設とします。

また、新駅立地に伴う新たな街の顔にふさわしい景観を形成するため、A地区、B地区、D-1地区及びF地区の建築物は、景観的調和を図りつつ、南北軸に面する建築物は、低層部のにぎわいを創出する形態意匠とします。

つづいて、今回、市街地再開発事業を施行するD-1地区について、建築物等に関する事項を定めます。

まず、建築物の用途の制限には、建築してはならない用途として、1階を住居の用に供するものや個室付浴場業に係る公衆浴場など御覧の用途を定めます。

壁面の位置の制限では、新たにD-1地区内のピンク色の点線で示す位置に、道路境界線から2.0m以上後退を行う制限を追加します。

建築物の高さの最高限度では、D-1地区の範囲のうち、オレンジ色の区域エの範囲は100m、赤色の区域オの範囲は31mを超えてはならないものとし、

建築物等の形態意匠の制限では、周囲への景観的調和に配慮するため、建築物の色彩は、周囲の建築物の色彩と調和したものとし、高さ31mを超える建築物については、高さ31mを境に色彩を分節し、高層部の基調色は低層部よりも高明度とするなどを定めます。

最後に、緑化率の最低限度は10%と定めます。

今回、決定及び変更する都市計画は以上です。

なお、本案件については、令和3年11月16日に公聴会を開催しており、公述申出をいただいた2名の方から公述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」を御覧ください。

また、都市計画法第17条に基づく縦覧を、令和4年4月15日から5月2日まで行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

これで説明を終わります。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

●森地会長

ありがとうございました。

議第1356号から議第1363号までについて質疑に入ります。

本件は、綱島駅東口前地区に関する一体の都市計画ですので、質疑採択ともに、一括で行いたいと思いますがよろしいでしょうか。

●事務局

失礼致します。

御異議のある委員の方は、いらっしゃらないようでございます。

●森地会長

ありがとうございます。

それではただいまの案件について御意見・御質問ございましたら、挙手をお願いいたします。

石川委員、手が挙がっていますね。お願いします。

●石川永子委員

石川でございます。2点お伺いしたいと思います。恐縮ですがよろしく申し上げます。

1点目、この綱島駅の周辺というのは、町の水害のリスクの高いところでして、この対象地区のところは0.5mから3mぐらいの浸水想定になっているのですがけれども、当該地区のすぐ東側のあたりですと、3mから5mの浸水想定のところ非常に多くて、鶴見川に沿っているというところがございます。

それで、公費を投入してやる計画であるということもあるので、きちんと施設に関して、例えば災害・水害時に、一時的に避難者を受け入れる施設や機能をきちんと設けるというようなことを計画書に明記しておくことも重要なのではないかなというふうに考えております。

近くにも小学校などがありますが、そういうところも浸水してしまったりするので、そういった避難場所がないというところもございますし、デッキが計画されていて、2階の高さのところ動線を確保できたりすることもございますので、水害時に役に立つ部分もあると思います。

もちろんそういうものは、やるでしょうというふうには思いますが、例えば5ページのところに課題が書かれていたり、7ページのところに土地利用についての方針が書かれていたりすると思います。

ここはかなり細かく書かれていますので、もし可能であれば水害時の避難に対する地域への貢献みたいなことも、書かれたらいかがかなと思いますので、いかがでしょうか。非常にここの地区はそういった需要が高いところだと思いますので、御検討いただけたらと思います。

2点目はすごく簡潔にお話しますと、先ほど12ページ目のところで、動線が通った図が表示されていたと思います。

このデッキを通過する動線ということなのですが、お伺いしたところデッキの下の1階のところに地元の商店街の店舗が入るということをお聞きしております。

ただ、よくありがちだと思うのですけれども、せっかく再開発しても、地元の商店街のところが動線から外れてしまって、そこにお客さんがほとんど来なくて、チェーン店とかそういったところに人が集まるみたいなことを、避けるような計画を考えていただくこと、動線のマネジメントみたいなことも御検討いただけたらよろしいのではないかなというふうに思います。

以上です。

●森地会長

事務局いかがでしょうか。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

都市整備局の綱島駅東口周辺開発事務所で所長をしております中村と申します、よろしくお願いたします。

1点目の水害の関係でございますけれども、今お話いただいたとおり、綱島駅、今回の再開発区域につきましては、3m未満の浸水想定区域となっております。

浸水時につきましては、この一帯は、土地が低いということで、近隣の避難場所につきましては、スクリーンでいう右側にあります綱島地区センターという形になっていきます。

ただ、避難時に皆さんがここに行けるかということ、なかなかそうではないことも予想されますし、今回の再開発の建物につきましては、コンクリート造の堅固な建物ということもありますし、2階レベルにデッキを作ることによって、それが浸水想定高さよりも高い位置にありますので、そういう建物だとか、公共施設を使いながら避難時の動線というのはしっかり検討していくというのが今の考え方でございます。

一方で新綱島駅地区には区民文化センターが整備される予定です。

そちらは、浸水域ではないのですけれども、帰宅困難者の対応等についても、そこで対応していくという検討をしておりますので、災害時というトータル視点、地区全体でそういう動線検討、避難場所のような検討を今後しっかりやっていきたいというのが1点目でございます。

2点目の動線につきましては、12ページのスライドでは駅間の動線ということで、綱島駅と新綱島駅間のデッキという形でこれを強調して、示しておりますけれども、もともと、綱島駅周辺というのは、西口も含めて、1階レベルの商店が連なって栄えている街でございます。

今回の整備においても、基本的には1階をまちの「顔」としていきます。

両駅間の動線につきましても、綱島街道の南北の交差点で、1階レベルで横断していくということを基本としてございます。

そうはいつても、安全性だとか、地区のにぎわい、回遊という視点から、さらにデッキレベルでも両地区を結んでいくという考え方を持っていますので、今の綱島らしさのような、商店街のにぎわいというものをしっかり継承し、1階を中心とした顔づくりを基本としつつ、2階レベルでもしっかりそういう顔作りを新たにしていきたいという考えでございますので、具体的な施設計画、商業計画は、今後、しっかり検討していきたいというふうに考えております。

以上です。

●石川永子委員

御説明どうもありがとうございました。どうぞよろしくお願いたします。

それで先ほどは、言いませんでしたけども、綱島東一丁目周辺には結構小規模な木造とか、軽量鉄骨とか、小さな共同住宅がたくさんあるように見えるので、そういったところや1階レベルに住んでいる方が、水害時等に垂直避難できない、そういうこともありますので、その需要は多いと思います。

ぜひよく御検討いただけたらと思います。

どうもありがとうございました。

●森地会長

その他いかがでしょうか。

●事務局

失礼いたします。事務局でございますが、会場にお越しの田邊委員が御発言要求されております。

●森地会長

田邊委員お願いします。

●田邊委員

質問と感謝と2点あります。

1点目の質問は、綱島駅を本日早朝ラッシュ時に現地を実査させていただきました。資料7及び10ページを御覧いただきますと、地区は駅前細街路の中で、バス、車、人が混在しています。

大きな問題点と感じてまいりました。7ページに記載されていますバス乗降場の再編ということですが、再開発地区外で処理されているように思います。高架下がバス車庫の様に見受けましたが、乗降場は道路上で対応して大変危険であると思いました。

10ページで、赤く示された駅前広場がありますが、一番乗降客の多いバスの乗降ではなくて、タクシーと一般車の乗降場広場しか見受けられません。

当地区は、組合施行の民間施行ですが、バス乗降場も同時に整備する為に公共団体施行、市施行にされれば良いのでは、と思いました。バス乗降場の整備に関連して市のお考えをお聞きしたいと思えます。

2点目の感謝は、横浜市さんは素晴らしいと私はいつも思うのですが、地区計画等の決定事項で、用途、容積、高さや壁面後退を指定している点は、通常、自治体でされていますが、横浜市さんはこれに加えて、建物形態、意匠、色調や緑化率も指定され、何時も都市美を考えられた街づくりは素晴らしい、と感謝しております。

市民として非常に嬉しく、ありがたい計画内容だと感謝しております。

以上でございます。

●森地会長

ありがとうございます。

それでは事務局お願いします。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

今、御指摘いただきましたとおり、綱島駅の東口につきましては、非常にバスが集中していて、朝に御覧になったというお話ですけれども、歩行者の歩道がないという中で、本当に車中心の中、人がよけて歩いているような状況でございます。

この課題につきまして解決するために、今回の再開発区域だけではなく、新綱島駅周辺も含めた地区全体で課題を解決していくという考えでございます。

現在の綱島駅の東口駅前には1日約860台のバスが集中しております。

このバスにつきましては、駅の西口と東口から両方来ているという状況で、資料5ページの写真のとおり、このような車が中心のような状況になっていると、これを何とか改善していくという状況の中、バスを分散配置するという考えが今回のまちづくりの大きな視点の1つでございます。

既存の綱島駅西口から入っているバス、約410台につきましては既存のまま残します。

一方の綱島街道から綱島駅に入ってきていたバスにつきましては、今回の新綱島駅側で整備する道路の上に設けるということによって、綱島街道の渋滞を助長しているという課題解決と、今の綱島駅前の安全性を向上させていくということで、これによって、混雑緩和、安全性向上を図れるという考えでございます。

今回の綱島駅の東口駅前に整備する、駅前広場及び交通広場ですけれども、資料 10 ページに赤く線で囲ったエリアを駅前広場として整備します。

この場所につきましては、タクシーと一般車ということで想定しておりまして、バスの交通につきましては、既存の綱島駅の高架下で継続して行う予定しております。

バスの交通が半減するというごさいますけれども、現在バックでの車庫入れしているような状況でございしますので、それを何とか改善していくということにつきましては、引き続き、バス事業者と協議を行っていきます。

今回の駅前広場につきましては、タクシーと一般車ということでバスと交通を分離したような形で整理していくというものでございます。

もう 1 点組合施行と市施行というお話いただきました。

基本的に横浜市が施行する場合というのは、必要な公共施設が地域の課題上、緊急的に整備が必要だとか、そういうものについては、横浜市が施行するという形をとっております。

この新綱島駅側の区画整理につきましては公共施設の改善ということで、横浜市施行となっておりますけれども、今回の東口駅前地区につきましては、昭和 50 年代からずっと地元の方で再開発を行っていくということを検討しておりまして、現時点でも地元の権利者の方を中心に、準備組合を立てられて、再開発をしていきたいという考えがございします。

そのため、組合施行での実施を予定しておりまして、その後につきましては、組合からの要請に基づいて、横浜市の住宅供給公社の方が施行予定者という予定になっております。

説明は以上となります。

●森地会長

この資料 10 ページの南棟の下側のところは、これはどういうスペースなのか。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

南棟の東京丸子横浜線のところですが、交通処理に必要な空間ということでして、現在想定はバスバースを想定しております。

これにつきましては、バスの台数だとか、利用状況だとかも含めて、交通管理者等の協議によってスペース範囲等は決めていくという予定でなっております。

●森地会長

はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

●事務局

失礼いたします。リモートで御参加の齊藤広子 委員が御発言を要求されております。

●森地会長

はい、どうぞ。

●齊藤広子委員

説明どうもありがとうございます。

私の方からは 2 点ございます。

1 点目ですが、先ほど石川委員がおっしゃられましたが、この地域の安全性ということをお考えますと、先ほど御指摘あったように、いざというときに、ぜひ地域の方々が避難できるようなスペースということについて、御配慮いただけたらというふうに思っております。

先ほど、デッキでというお話でございましたが、そのデッキがいつでも避難できるような空間としてきちんと確保できるのかというようなことを、動線も含めて御検討いただけたらということをおもいました。それが 1 点目、重ねての御意見でございます。

2点目ですが、資料の11ページのところで、断面のイメージというところでお示ししていただいているものを見て、確認させていただいているところですが、ここに、駐車場が140台ぐらい御用意されているという記載があるのですが、この駐車場というのは商業とか業務の方に行かれる駐車場なのでしょうか。

上に乗っている建物は、いわゆるタワーマンションになるのかと思います。地上27階ということですが、最近こういった駅前にあるタワーマンションの大きな管理上の問題として、「駐車場余り問題」ということがあります。昔は駐車場が足りない問題が深刻でしたが、今は逆に駐車場が余ってしまっている問題ということがあります。

このあたりの駐車場台数というのは、どういうふうに市としても御指導されているのかというあたりも、あわせて教えていただけたらと思います。

作るだけではなく、その後、快適に管理をしていただくという視点からの質問になります。よろしく願いいたします。

●森地会長

事務局お答えどうぞ。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

1点目の避難に関しましては、継続的にしっかりと地元の方々とも会話を重ねながら検討を進めていくということでございます。

2点目の駐車場の件でございますけれども、140台ということで、こちらにつきましては、商業・業務以外の住宅も含めた、駐車場の予定台数でございます。

この根拠につきましては、それぞれの附置義務ということで必要台数が整理されておりまして、今の計算ですと100台強が附置義務の駐車場になっております。

それから、当該地域の需要や、綱島地区でも再開発事業をやっておりますし、そういう利用状況も参考にしながら、現時点では140台ということで想定しております。

御意見いただきました駐車場が余っているというようなお話につきましては、当然今回は現在の附置義務に基づきまして、100台強を上回る約140台ということで検討しておりますけれども、そういうものの改正に合わせて、検討をしていく必要はあるかなと思いますけれども、現時点では先ほど申し上げた想定で、整備台数を考えております。

●齊藤広子委員

ありがとうございます。

ちなみにその共同住宅の場合の附置義務というのは、住戸数に対して何%などというルールがあるのでしょうか。

今すぐに回答が御無理な場合は、後日でも構いませんが教えていただければと思います。それが一律の規制であって、どの地域でも同じような附置義務でしょうか。駅前等の立地は考慮されないのでしょうか。御指導いただけたらと思います。

●建築局都市計画課

正確な数値は、今お調べしておりますが、用途地域ごとに住戸数に応じて10分のいくつというような形で定めてございます。

●齊藤広子委員

わかりました。用途地域だけでなく、多分立地場所によっても車の所有台数など変わってくるのかなと思いましたので、また正確な数字を調べていただいて後日御指導いただけたらと思います。よろしく願い申し上げます。

●森地会長

その他いかがでしょうか。

●事務局

失礼致します。現地で御参加の大桑委員が御発言を要求されております。

●森地会長

お願い致します。

●大桑委員

はい、御説明ありがとうございます。

今の齊藤委員の附置義務の件で、確認ですが、今後見直しがあるということで確か進んでいくと聞いておりますけれども、そういう意味で、今回の駐車場は機械式なのか平置きなのか、それも含めてだいぶ違ってくると思いますし、あと、やはり機械式になってくると住宅になったときにそのメンテナンスとかを含めて、すごく厳しくなってくるのかなと思います。

また、見直していく、これからいろいろ考えていくということなので、住宅の方の駐車場を商業の方に転換するとか、そういうこともできるのか、そのあたりについて教えていただければと思います。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

今回の建物の駐車場につきましては、機械式を想定しておりまして、地下レベルでは一部平面というのがありますけれども、基本的には機械式を想定しております。

今の大桑委員からいただいた附置義務の見直しということにつきましては、建築局の方から私も聞いておりますけれども、それによって例えば見直しをされた場合については商業と業務の融通みたいなことについては検討としては、できると思うのですが、今回例えば、今の条例のまま整備した場合について、その後、附置義務の緩和のような話が出てきた場合というのは、建築基準法との関係もあると思いますけれども、いずれにしても、当該地として建物として必要な駐車場台数というものを、しっかり見極めた上で、条例の見直しというところとの整合を図っていくということになるかと思えます。

●大桑委員

ありがとうございます。

ぜひとも改正を見据えながら、進めていただければと思うのですが、当然、共同住宅というのは購入するときの費用だとか、その後のメンテナンスの費用だとかに乗ってくる話だと思いますので、ぜひとも再開発という意味では、やはり街に人を呼び込むという点も大きな意味があると思いますので、そういう意味でしっかりと整合性とかバランスをとっていただければと思います。

以上です。

●事務局

失礼致します。会場にお越しの磯部委員が、御発言要求されております。

●森地会長

どうぞお願いします。

●磯部委員

すみません。ありがとうございます。

駐車場の件で関連ですが、基本的な確認として140台のうち、住宅の割り当てが何台、商業の割り当てが何台、業務の割り当てが何台といった数字の内訳はありますか。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

140台の内訳ですけれども、住宅が101台、非住宅ということで、商業・業務で38台と、合計139台ということで約140台を想定しています。

●磯部委員

はい、ありがとうございます。

やはり先ほど齊藤広子委員がおっしゃったと思うのですが、駅前は今、駐車場を使う方が非常に少なくなってきていて、かつ、御説明でも機械式だという話なのです。

350戸の住宅に対して、これだけの規模、駅前のいわゆるタワーマンションに対して、101台というのが、本当に正しいのかどうかも、きちんとやはり横浜市全体とし

ても、まず見極めをお願いしたいです。

一方で、商業・業務に対しては、これだけの面積で、果たして 38 台で足りるのかなという疑問も、少し感じているところです。

意見にしておきますけれども、きちんと見極めて検討していただくようお願いしたいと思います。

以上です。

● 建築局都市計画課

都市計画課長の正木です。

先ほど住戸数に対する附置義務駐車場の台数についての御質問でしたが、商業地域については、住戸数の 10 分の 2 というような形になっております。

そのため、今回については、350 戸に対して 10 分の 2 ということになりますので、70 台が附置義務というふうになってございます。

● 建築局企画部

企画部長の山口です。

今、駐車場の附置義務についていろいろ御意見ありましたけれども、まさに今、建築局の中で、その条例の見直しに着手しているところでございます。

今回の 140 台というのは都市計画決定の内容ではございませんので、今は、あくまでこれを想定してやっていくということでございまして、今後条例が改正されればそれに合わせた形で事業が見直されていくというふうに考えております。

● 森地会長

その他よろしいでしょうか。

● 事務局

失礼致します。会場にお越しの岡田委員が御発言を要求されております。

● 森地会長

どうぞ。

● 岡田委員

資料 10 ページですが、綱島駅東口線から入ってきた車両が第 81 号線にぶつかって、そしてそれを右折して出ていくという形で交通の流れを見たらいいのでしょうか。

それとも東口線の駅前広場の中で、右に U ターンみたいな形で戻ってくるとは図面上見られないのですが、そこは実際どうなのでしょう。

● 都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

公共交通と一般車というふうに分けておりまして、タクシーにつきましては資料の図面で右下、綱島街道から綱島駅東口線に入っていて、そのままの駅前を通過して図面の右側に抜けていくという動線でございます。

一方で一般車、身障者も 1 台含みますが、こちらの動線につきましては、駅前広場を U ターンする形で、駅前の通行を減らすという考え方で、タクシーと一般車の動線を分離する考えを、今現在検討しております。

● 岡田委員

はい、ありがとうございます。

先ほどの質問の趣旨ですが、先ほどの御説明では D-1 地区と D-2 地区で、D-1 の方は道路幅を広げるということで一方通行だと思っておりますけれども、それが D-2 の方は、市街地再開発事業に入っていないので、道路幅を広げるという形で考えておられないように見受けられます。

そうすると、D-2 地区のところ、バスがバックして駅舎側のバス停に入ると、いうふうな動線になると思いますので、そこで、交通の流れが詰まらなければいいのですが、説明を伺っていますと危険を感じたので、ぜひそこは御注意いただきたいというふうに、お願いを申し上げます。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

ありがとうございます。いただいた意見を踏まえて、検討を進めていきたいというふうに考えております。

●森地会長

高見沢先生どうぞ。

●高見沢委員

はい、ありがとうございます。

この綱島駅前是非常に複雑な問題が絡まっているところで、ここまで来るのにずいぶん御苦勞をされたのではないかなと思います。

それで、1つだけ気になる点ということで、質問したいのですが、綱島駅と新綱島駅の行き来する人の数ですが、案外、日吉まで行ってしまえばスムーズに乗り換えられるので、わざわざこの駅の間に行き来する人は、そんなにいないのかもしれませんが、建築計画として、新綱島駅の地下からずっと上がってきて、道路をデッキでまたぎ、かつそれを降りて、そして綱島駅に着いてまた上がるという、非常に複雑な動線になっているということが気になりました。

実際に見に行った上で、いろいろ考えたのですが、今回こういう計画になっているということ自体は、しょうがないかなというふうに思いますが、新綱島駅・綱島駅間に行き来する人数にもよると思うのですが、一般論からして、綱島駅から下りてきた方々が、一度2階に上がるときに、自分がもし新綱島駅に行こうとした場合、迷わないかな、非常に複雑ではないかなという気がいたしました。

都市計画の決定内容とは関わりないのかもしれませんが、まずは綱島駅から出てきたときの視認性というか、どうやって自分がその先に行くのかというのが、よりよくわかるように工夫をしてほしいなというふうに一般論・原則論としては思っております。

それから、そのような人は1階レベルで横断することもできるのではないかという考えもあるかと思うのですが、実際に1階の特に南側ですね、それを經由して、ぐるりと回って、新綱島駅側にいく人というのは、ほぼいないと思われまます。

だから事実上、降りてきた人は、一度デッキに上がって、また下がるという動線がメインになるのではないかと思うのですが、その辺の定量的な見込みと今後の考え方について補足的に説明をいただきたいなと思います。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

地区全体につきましては、冒頭にお話をさせていただいており、1階レベルを基本として考えております。

また、今の綱島駅と新綱島駅間の人の流れというものにつきましては、新綱島駅のほうの相鉄東急直通線の運賃だとか、ダイヤみたいところが詳細に決まってこないとなかなか正確には把握しきれないところがございます。

今、御質問いただいたとおり両線は日吉駅で合流します。そういうことを考えますと、綱島駅で降りた方が新駅側に行くかどうか。

逆に下りの南方面に鉄道で行く場合につきましても、相鉄東急直通線は新横浜、相鉄方面ですし、東横線は横浜方面ということで、それぞれ手前の駅で乗り換えが可能だという状況がございますので、両駅間の鉄道の乗り換えというものは多くは想定していない状況でございます。

そうは言いましても、バスの利用者がそれぞれの駅を利用して行き来するという考えもありますので、そういう交通量の数字というものを前提に、歩行者の歩道幅員というものを設定しているという状況でございます。

今、御指摘いただいたとおり、新駅が地下で、既存の綱島駅が地上ということになりますので、わかりやすい動線というものにつきましても、しっかりサインも含めて、誘導していきたいと思っております。

今回の再開発街区の建物を経由した動線も整備されますので、そういった街区間の連携も含めて、誘導計画については、しっかり検討をこれからしていくという状況でございます。

両駅間の歩行者動線につきましては、定量的というお話をいただきましたけれども、そういう前提を持った上で歩行者幅員の設定をしておりますし、今後そういう案内誘導みたいなところをしっかりと検討していきたいというふうに考えております。以上です。

●高見沢委員

よろしくお願ひいたします。

●森地会長

その他いかがでしょうか。

●事務局

失礼いたします。リモートで御参加の橋本委員が御発言を要求されております。

●森地会長

はい。橋本委員に続いて、小泉委員お願ひします。

●橋本委員

今の歩行者用通路の幅員のことで、一言だけ。

ぜひ御検討の中に加えていただければと思うのですが、スライドの30ページのところに、歩行者用通路につきまして、バリアフリーに配慮しながら、安全に横断できる回遊性の高い歩行者ネットワークとございます。

今の幅員について33ページのスライドのところに幅員の具体的な数値がございしますが、車椅子が1台、もしここ通行しようとする、1mの幅員を必要とするわけですね。

そういった方が、これからの時代、非常に多くなってくるかなと思います。

そういったときに、いささかこの幅員2mというところについては、バリアフリーの観点から考えますと、もう少し車いすの幅員を考慮した上で、検討していただき、具体的な計画のときにはお考えいただければと思います。

これは、質問ではなく意見ということでお願ひしたいと思います。

以上です。

●森地会長

事務局お答えになりますか。

●都市整備局綱島駅東口周辺開発事務所

御意見ありがとうございます。今回の地区計画の幅員につきましては、必要最低限の幅員ということで今回設定しております。

実際整備する幅員につきましては、しっかりそういう観点を踏まえながら、また、動線につきましては建物内の通路もございしますので、街区の権利者ともしっかりと調整して、バリアフリーに配慮した動線を確保するよう、しっかり検討を進めていきたいというふうに考えております。

●橋本委員

よろしくお願ひいたします。

●森地会長

小泉委員お願ひします。

●小泉委員

御説明ありがとうございます。

いくつか皆さんの話を聞いて、ちょっと1点だけ気になったので、教えていただきたいのですが、よくこういうタワーマンションとか、集合住宅が駅前に建設されて、駅の改札のキャパシティを超えてしまうということが各地で報告されています。

当該地区は、新駅もできますから、そういう意味でキャパシティが広がっていると

ということで、おそらく問題ないと思うのですが、隣接しているB地区の再開発の話も住宅を含むのではないかと思います、その辺り、この地区全体としてそういうキャパシティの計算みたいなことを、されているのかということだけを、ちょっと確認したいと思います。

●都市整備局綱島駅東口周辺事務所

御質問いただいたとおり、そういうものを踏まえて検討を進めておりまして、今の綱島駅は、1日約10万人、現在はちょっと新型コロナウイルス感染症の影響でだいぶ落ち込んでいるのですが、約8万人の乗降客数でございます。

今回、新駅ができるということで、利用者が分散されるということもありますし、当然全体の開発を想定して自動車交通なども見込んでいる状況がですので、そういうものをしっかり踏まえた上で検討を進めております。

●小泉委員

はい、了解いたしました。

●森地委員

この他いかがでしょうか。

●事務局

失礼いたします。その他の委員の皆様は御発言の要望は無いようでございます。

●森地会長

ありがとうございます。

御意見・御質問出尽くしたようですので、ただいまの議第1356号から1363号までについて原案どおり了承してよろしいでしょうか。

ただし大変重要な御議論がいくつもございまして、横浜市の所管局のほうで、今後しっかりと対応するとお答えをした項目がありましたので、議事録にしっかりその旨載せるということを条件にして、原案どおり了承してよろしいでしょうか。

御賛同いただける方は挙手をお願いします。

●事務局

失礼いたします。賛成多数いただいております。

●森地会長

それでは、議題1356号から議第1363号までについて、原案どおり了承いたします。

それでは議第1364号について事務局の説明をお願いいたします。

●都市整備局企画課

都市整備局企画課長の黒田と申します。

議第1364号「都市計画マスタープランの改定」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の改定」及び「第8回線引き全市見直し」の基本的考え方について御説明します。

都市計画マスタープラン等が目標年次の令和7年を迎えるにあたり、超高齢社会の進展やデジタル技術分野の技術革新、環境負荷に対する社会的な要請などへの対応が必要となっております。

また、郊外部における住宅市街地の住まい方などの検討や都心部における商業・業務機能の強化などを総合的に進め、あらゆる世代や企業から選ばれる都市の実現に向けた検討も必要です。

そこで、横浜の将来の都市像を描き、その実現に向けた都市づくりの方向性を検討するため、都市計画マスタープランの改定、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の改定、及び第8回線引き全市見直しの基本的考え方について、本審議会に諮問します。

本日の資料構成について、御説明します。

本日、諮問するのは、スライドにお示しする1から7に関する事項であり、はじめ

に「都市計画マスタープラン」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「線引き」の概要と、それぞれの関係を御説明したのち、都市計画マスタープラン等の改定経緯、改定の考え方、今後の進め方について御説明いたします。

それでは、1「都市計画マスタープランとは」から御説明いたします。

都市計画マスタープランは市町村の都市計画に関する基本的な方針として都市計画法に定められたものであり、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等に即して定められます。

横浜市の定める都市計画マスタープランは「全体構想」と「地域別構想」からなっており、地域別構想は「区プラン」と「地区プラン」で構成されています。

なお、今回、改定を予定しているのは都市計画マスタープランの全体構想、全市プランです。

次に2「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」これは、漢字の頭文字をとって、整開保と略しますが、これについて御説明いたします。

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、以下は、「整開保」と呼ばせていただきますが、これは、都市計画区域における都市計画の基本的な方向性を示すものであり、区域区分の決定の有無、及びその方針を定めるとともに、都市計画の目標、土地利用、都市施設の整備や市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針を定めています。

次に3方針について御説明します。本市における3方針とは、市街地再開発を促進すべき地区等を定める「都市再開発の方針」、住宅市街地整備の重点地区等を定める「住宅市街地の開発整備の方針」、密集市街地において延焼の拡大防止などを図る必要がある地区を定める「防災街区整備方針」から構成されています。

本市では、整開保と、この3方針を合わせて「整開保等」と呼んでいます。

3の「線引き」について御説明します。

「線引き」とは、区域区分を決定することであり、区域区分の決定とは、「市街化区域と市街化調整区域の区分を定める」ことです。なお、「線引き」は、先に御説明した「整開保」に即して行われます。

市街化区域とは、すでに市街地を形成している区域、または概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域として設定されます。

一方、市街化調整区域とは、市街化を抑制すべき区域として設定されております。本市では、市域の約77%を市街化区域、約23%を市街化調整区域として指定しています。

4「都市計画マスタープラン」、「整開保」、「線引き」等の関係について御説明します。

市町村の都市計画に関する基本的な方針として定めている都市計画マスタープランは、整開保、都市再開発の方針、住宅市街地の開発整備の方針、防災街区整備方針からなる「整開保等」に即して定められます。

また、市街化区域、市街化調整区域の区域区分を定める線引きは、整開保に即して決定されています。

なお、横浜市が行う道路事業や公園整備、市街地開発事業等の個別の都市計画や、敷地内に歩道や公開空地を設けるなど、総合的な地域貢献を図ることを条件に、建築物の高さや容積率を緩和する「市街地環境設計制度」や市民が地域の特性を生かした身近な施設を自らが主体となって発意し、市が整備の支援を行う「ヨコハマ市民まち普請事業」などのように、多様な主体によるまちづくり等については、都市計画マスタープランや整開保等に即したものである必要があります。

5「都市計画マスタープランの改定経緯」について御説明します。

本市では、平成12年に都市計画マスタープランを策定し、平成25年には、策定後10年程度が経過したことや、社会経済状況の変化などを背景として、第1回の改定を

行っています。

また、「整開保」及び「線引き」については、昭和45年に神奈川県が決定し、以後、概ね6～7年ごと、計6回の見直しが行われてきました。

なお、都市計画法の改正により、決定権限が神奈川県から本市に移譲されたため、平成30年には、横浜市が第7回目の見直しを行いました。

現行の都市計画マスタープランや整開保の目標年次は、令和7年としているため、見直しや改定を進める時期に来ていると考えています。

6「改定の考え方」について御説明します。

資料の図は、都市計画マスタープラン改定の全体像の事務局案をお示ししています。これまでの都市づくりの歴史を「都市づくりの系譜」として振り返るとともに、社会の潮流を整理することで、目指すべき横浜の都市像を、基本理念と将来都市構造でお示ししたいと考えています。また、目指すべき都市像を実現するため、都市づくりのテーマと方針を設定するとともに、マネジメントの視点についてもあわせて検討していきたいと考えています。

本日は、社会の潮流を受けて事務局が考えている都市づくりの5つのテーマと方針と、マネジメントの視点についてその概要を御説明いたします。

初めに、「経済」に関する社会の潮流と都市づくりのテーマについてです。

「経済」に関する社会の潮流として、産業構造の変化やオープンイノベーションの必要性、大学を拠点とした産官学連携や物流施設の需要増などがあげられます。

これらを受けて、都市づくりのテーマ1として「ビジネス・産業の活性化を支え、国際競争力を高める都市づくり」を掲げました。

方針として、産業構造の転換に対応した戦略的な産業拠点の形成や、イノベーションとクリエイションの創出環境の支援を進めることなどを例示しています。

次に、「交流・賑わい」について御説明します。

「交流・賑わい」に関する社会の潮流として、コロナ禍以前ではありますが、国際会議が増加トレンドであったことや、外国人旅行者の増加、ウォークアブルなまちなかの形成などがあげられます。

これらを受けて、都市づくりのテーマ2として「幾度も訪れたくなる魅力あふれる都市づくり」を掲げました。

方針として、短中期滞在や都心のビジネス環境づくり、歴史や景観を生かした横浜らしさの魅力の維持・向上、公共空間の再生・活用による賑わいや居心地の良い空間づくりなどを例示しています。

次に、「暮らし」について御説明します。

「暮らし」に関する社会の潮流として、個人の価値観が多様化することによる暮らし方・働き方の変化や生活環境へのニーズの変化、高齢者の移動支援、若者世代の子育て支援の必要性やコミュニティの希薄化などがあげられます。

これらを受けて、都市づくりのテーマ3として、「多様化する市民ニーズを捉えた、誰もが住みやすいまちづくり」を掲げました。

方針として、地域のニーズに対応した住宅市街地の形成や多様な移動手段の維持・充実、地域特性を生かした環境整備などを例示しています。

次に、「自然共生」について御説明します。

「自然共生」に関する社会の潮流として、身近な緑地・農地やWell Beingへの注目度の高まりや生物多様性の保全などがあげられます。

これらを受けて、都市づくりのテーマ4として、「健康的で潤いと憩いのある都市づくり」を掲げました。

方針として、身近な緑地・農地を活かしたグリーンインフラの展開や、リサイクルの推進・再生可能エネルギーへの転換促進などによる循環型社会の形成などを例示しています。

5つめのテーマとなる「災害対策」について御説明します。

「災害対策」に関する社会の潮流として、頻発・激甚化する風水害リスクの高まりや大規模地震に備えた強靱な都市づくり、災害時の都市機能の確保や復興まちづくりなどがあげられます。

これらを受けて、都市づくりのテーマ5として、「頻発・激甚化する自然災害を踏まえた安全・安心なまちづくり」を掲げました。

方針として大規模災害に対応できる強靱な都市基盤の構築や気候変動を踏まえた流域治水の推進などを例示しています。

次に、マネジメントの視点について御説明します。

「マネジメントの視点」として、まず「持続可能な都市づくり」があげられます。

本格的な人口減少社会を迎えることが見込まれる中、企業集積や人口誘導、交流人口を増大させることで、都市の活力を生み出していくことが重要です。

そのために必要な都市づくりへの投資を行うことで、経済波及効果や税収等を獲得していきます。

さらに、SDGsの概念も取り入れて都市づくりを進めることで、持続的な成長を確実なものとすることも必要な視点です。

「多様な主体との連携」については、これまでも取り組んでまいりましたが、まちづくりの主体である市民や事業者との連携が今後ますます重要になってきます。

なお、その過程で小さな試行を実験的に取り組みながら進める柔軟さも必要だと考えています。

また、本市で整備してきた膨大な行政情報と都市にかかわる情報をわかりやすく市民に発信し、データに基づく都市づくりを進めていくことも重要だと考えています。

さらにカーボンニュートラルについては全世界的にも必要な取組であるとの認識のもと、本市では2050年度までの脱炭素化を目指しています。

最後に、今後の進め方について、事務局の案を御説明します。

まず、スケジュールについてですが、本日、諮問させていただいた後、本審議会の委員で構成する小委員会を設置し、検討を進めていきたいと考えています。この小委員会は、「横浜市都市計画審議会条例」の規定により、特定又は専門の事項を調査審議するために置くことができるとされています。

小委員会の開催回数については、5回程度を想定しており、検討状況にもよりますが、概ね1年を目途に検討を進め、本審議会より答申をいただきたいと考えています。

その答申を踏まえ、見直し・改定の素案を作成し、パブリックコメントや都市計画手続などを経て、令和6年度以降に改定等を行う想定としています。

次に、小委員会の進め方ですが、第1回では、現行都市計画マスタープランを振り返るとともに改定の基本的な考え方について御審議いただき、第2回、第3回では、目指すべき都市像、都市づくりのテーマと方針、マネジメントの視点について御議論いただきたいと考えています。

第4回では、それまでの議論の振り返りと都市計画マスタープラン、整開保、線引き見直し基準に関する答申原案について御審議いただいたのち、第5回で、答申案の取りまとめをお願いしたいと考えています。

なお、小委員会での検討状況等については、適宜、本審議会にて御報告させていただき、最終的には、小委員会での取りまとめた内容を本審議会にて御審議の上、答申をいただきたいと考えています。

小委員会の委員について、事務局案をお示しします。

過去の類似案件で設置した小委員会等を参考に、学識経験者として都市計画や交通計画、環境、防災等の分野から6名程度を選定し、横浜市議員から建築・都市整備・道路委員会委員長、加えて、市民委員及び臨時委員からそれぞれ1名程度で構成

することを想定しています。

また、委員については、「横浜市都市計画審議会規則」により、会長が指名する規定となっているため、第1回の小委員会開催までに、森地会長に御指名いただきたいと考えています。

なお、同じく規則により、小委員会の委員長は、委員の互選で定めることになっています。今後、小委員会の事務の詳細については、選出された委員長に一任したいと考えています。

最後に、小委員会の公開について、御説明します。

「横浜市の保有する情報の公開に関する条例」で、会議は原則公開とされていますが、公開することにより、公正かつ円滑な議事運営が著しく阻害されると認められる場合で、審議会がその会議を公開しないと決定した場合は、非公開とすることができると規定されています。

今回の小委員会では、線引き見直し基準について議論していただく際に、具体的な事例として個別の地区を取り上げることも想定されます。

会議を公開とした場合、その事例となった地区が、あたかも見直しの対象になるかのごとく誤解され、地権者や市民の不安や混乱を招き、さらには不当な利益や不利益を生じさせる恐れがあります。

このため、線引き見直し基準の検討を行う際は、非公開とさせていただきたいと考えています。

以上で、「都市計画マスタープラン改定」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の改定」、「第8回線引き全市見直しの基本的な考え方」についての説明を終わります。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

●森地会長

ありがとうございました。

それでは議題 1364 号について質疑に入ります。

ただいまの案件について御意見・御質問ございましたら挙手をお願いします。

●事務局

失礼いたします。事務局でございますが、この案件について御意見のある委員の方はいらっしゃらないようでございます。

●森地会長

わかりました。

それでは、私の方から一言。事務局には事前に申し上げているのですが、横浜市は今、日本で2番目に大きな都市です。

しかしながら、まだ、そんな段階ではなかった昔の方が、存在感があったのではないかと私は感じています。

例えば、元町、あるいは港の見える丘公園、あるいは歴史的な建造物、それからみなとみらい地区など、都市計画を志す人たちは横浜市に入りたいというような希望を持つ人も多かったような気がいたします。

今日示されたマスタープランの都市づくりのテーマについては、これは大変立派なもので、このとおりだと思のですが、ただ、ここに書いてあることは、他の都市に行っても同じようなテーマになるようなことで、横浜市の個性をどうやって出すのかということが重要であると考えます。

それは、マスタープランの項目としては出せないかもしれませんが、あるいは横浜市の個性や横浜市を世界的に売り出していくために、どういう存在感を示すのかというのは、このマスタープランに基づく実際の整備のところでもやることもわかりません。

しかしながら、このマスタープランの中でも、ぜひそういうことがクリアに打ち出せるような、そんなことを考える必要があるのではないかというふうに思っております。

す。

これから小委員会で議論されるときに、ぜひそんなこともお考えいただいて、横浜市の存在感あるいは魅力、個性、このようなものを、どうやって出せるかということについて十分御議論いただければと思います。

その他御意見いかがでしょうか。

●事務局

失礼いたします。

会場にお越しの大森委員が御発言を要求されております。

●森地会長

どうぞお願いします。

●大森委員

ありがとうございます。

27 ページのマネジメントの視点というところを御質問させていただきたいのですが、この最後の方で SDGs の概念を取り入れてと、こう書いてあるのですが、横浜市では以前から、CASBEE 横浜というものを推進しておりまして、今年度から CASBEE の中に SDGs の概念というのを、取り入れて、任意だけそれを取り入れてもいいということで動いています。

今回の資料で、この SDGs の中にどうして CASBEE という概念が入ってないのかなとちょっと疑問だったのですが、その辺をちょっとお答えいただければと思います。

●森地会長

事務局どうぞお願いします。

●都市整備局企画課

都市整備局企画課長の黒田です。

SDGs につきましては、都市づくり全体に連動するということで、あえて個別のテーマでなくではなく、都市づくり全部に関わるということで、広くマネジメントの視点に入れていくところです。

その SDGs の中には、当然環境にやさしい都市を作ると、その中での建物ということについては、まさに CASBEE という評価制度の中で、誘導していくというふうに思っております。

都市計画マスタープランでそういったステージの観点ですとか、また、環境にやさしい建物ということを位置付けることで、例えば先ほどの個別の海岸通りですとか綱島ですとか、1つ1つの事業が行われるときに、そういった環境にやさしい建物を誘導するということにつながるといいますので、いただいた御指摘を踏まえて、SDGs、とりわけ、環境にやさしい建物を誘導するという観点を、きちんとマスタープラン等の中で、示していきたいというふうに思っています。

●大森委員

ありがとうございます。

●森地会長

その他いかがでしょうか。

●事務局

失礼いたします。そのほかの委員の皆様方は御発言がないようでございます。

●森地会長

御意見・御質問出尽くしたようですので、ただ今の議第 1364 号について、原案どおり了承してよろしいでしょうか、挙手をお願いいたします。

●事務局

失礼いたします。賛成多数いただいております。

●森地会長

ありがとうございます。議第 1364 号について原案どおり了承いたします。

それでは次の案件の説明をお願いいたします。

● 建築局市街地建築課

建築局市街地建築課長の鷲原です。

議第 1365 号について、建築基準法第 51 条に基づく、産業廃棄物処理施設の設置について、御説明します。

始めに、建築基準法第 51 条に関する手続き等について、御説明します。

建築基準法第 51 条では、「卸売市場、火葬場などのほか、その他政令で定める処理施設として、一般廃棄物処理施設や産業廃棄物処理施設等は都市計画において、その敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない」と定められています。

ただし、都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が「都市計画上支障がないと認めて許可した場合」又は、「政令で定める規模の範囲内において新築し、若しくは増築する場合」においてはこの限りでないとされています。

本市においては、市が設置する卸売市場や火葬場などについて、その公共性等を踏まえ、通常、都市計画に定めることとしており、一方で、民間事業者が設置する廃棄物処理施設については、社会情勢等の影響を受けることも考えられるため、都市計画に定めず、建築基準法第 51 条により対応しています。

こちらは、処理施設の設置に係る流れです。一番下の段、赤枠でお示ししているのが、本日の都市計画審議会です。

本日の審議会に諮る前に、騒音や振動などの生活環境影響調査や周辺住民等への説明などを行っています。

今後の手続きについてですが、本日の都市計画審議会で御了承いただいた場合には、答申を受けた後に建築基準法第 51 条の許可をすることになります。

この許可を受けて、事業者は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく手続きを経て、工事着手等を行うこととなります。

次に、建築基準法第 51 条の許可基準について、御説明いたします。

本市では、平成 18 年 4 月に許可基準を定めており、地域の環境に配慮するとともに、立地、道路・交通等、周辺環境、住民説明の 4 項目に適合しなければなりません。詳しくは、お手元の許可基準を御覧ください。

それでは、計画内容について御説明します。

本案件は、ダイシン産業株式会社が、横浜市瀬谷区北町 12 番地 1 外 19 筆において、産業廃棄物処理施設を設置するものです。

施設の種別は、中間処理施設、取り扱う廃棄物は、廃プラスチック類、紙くず、木くず等、画面にお示しする 8 品目です。このうち、今回許可対象となるのは廃プラスチック類となります。

今回、建築基準法第 51 条の許可を受けるに至った経緯について御説明します。

本案件の敷地では、当時の申請者である株式会社東光が、平成 8 年 11 月に建築基準法第 51 条の許可を受け、産業廃棄物処理施設である焼却施設を設置しました。

その後、平成 25 年 10 月に今回の申請者であるダイシン産業が休止状態となっていた本施設を取得、再開に向けた改修を行いました。既存の焼却施設を使用していることもあり、現行の維持管理基準に適合した燃焼を行うことができず現在も休止の状態が続いています。

今回は、当初から焼却施設の中で付帯設備として設置されていた破砕機のみを単独で中間処理施設として稼働する計画です。破砕機の処理能力が許可対象処理能力を超えるため建築基準法第 51 条の許可が必要となります。

建築基準法第 51 条の許可対象となる処理施設について御説明します。

今回、廃プラスチック類の 1 日あたりの破砕処理能力が、54.36 t となる計画で、

工業地域における許可対象処理能力6 tを超えることとなるため、許可が必要となります。

こちらは、位置図です。申請地は、瀬谷区の北部、横浜町田インターチェンジから南へ約600mの場所にあります。

こちらは、申請地周辺の航空写真です。お示しする写真は、3・3・9号国道16号線から申請地に向かうまでの写真で、それぞれ7 m以上の幅員を有しています。

また、申請地の周辺には、工場や物流施設があります。

ここからは許可基準に沿って、御説明させていただきます。

まず、立地基準についてですが、用途地域別に基準を定めており、工業地域又は工業専用地域に建築することを基本とし、準工業地域又は市街化調整区域に建築する場合は、風致地区等が指定されていない地区とすること、住居系又は商業系の用途地域には建築しないこととしています。こちらは用途地域図です。申請地は工業地域に位置しています。

次に、許可基準における道路・交通等の基準についてですが、処理施設から幹線道路に至る間の道路は、搬出入車両が安全にすれ違えることができる幅員を有すること、処理施設の周辺道路の交通に支障が生じないよう対策を講じることとしています。

周辺道路からの搬出入ルートについて御説明します。

搬入は、黄色でお示しした幹線道路である3・3・9号国道16号線から赤線でお示しのとおり、市道五貫目第28号線を北上し、第27号線、26号線を経由します。

搬出は、搬入と逆に、市道五貫目第26号線、27号線を経由して28号線を南下し、幹線道路である3・3・9号国道16号線に至ります。

また、黄色マル数字、①、②で示す位置で交通量調査を行っており、1日あたりの交通量は、3・3・9号国道16号線で21,035台、②の地点で2,392台となっています。

本施設における1日あたりの搬出入車両は、搬入8台、搬出4台の合計12台の計画で、発生交通量は往復で換算し、1日あたり24台です。搬出入は、敷地南側の出入口から行います。前面道路の車両の通行は、本敷地の前で突き当たりとなっており、また、道路交通に支障が生じないように、搬出入の際には作業員を誘導員として車両案内させる安全対策を講じます。

次に、許可基準のうち周辺環境ですが、内陸部に処理施設を建築する場合、原則として学校・病院等に近接しないとしており、特に敷地境界線から100m以内に学校・病院等がある場合は、これらに著しい影響を与えないよう十分な対策を講じることとしています。

本計画の敷地周辺100m以内に学校、病院等はありません。

こちらは、施設概要で本計画地の配置図になります。

こちらは、処理のフローで、赤枠内が敷地内で行う処理の内容になります。搬入した廃棄物は、受入後、一時保管し、破砕機に投入して処理を行い、破砕後再度一時保管し、搬出します。周辺への配慮として、破砕機は建築物内に設置しており、騒音、振動については、敷地境界地点で「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の基準を満たす計画です。

こちらは、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく生活環境影響調査を行った結果です。

騒音・振動について、それぞれ敷地境界における最大予測値が、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」の基準を満たす結果となりました。

なお、破砕設備の稼働時間は、午前8時から午後8時までの12時間です。また、悪臭については、悪臭の発生を伴う廃棄物ではないため、影響はありません。

次に、許可基準の住民説明についてです。

周辺住民等に建築計画の内容を説明し、理解を得るよう努めることとしています。

本計画について、令和4年3月までに申請地から幹線道路に至るまでの道路沿道住民等で組織する自治会等の団体へ説明を行いました。また、隣接する敷地の方々へも説明を行いました。

以上まとめとなりますが、本案件に対する本市の評価としましては、工業地域に立地していること、幹線道路に至る間の道路は搬出入車両が安全にすれ違うことのできる十分な幅員を有しており、かつ、施設への搬出入車両は、周辺交通に支障が生じないよう対策を講じていること、騒音・振動源となる設備を建築物内に設け、生活環境影響調査を実施し、騒音・振動の最大予測値が基準を満たす結果となっているなど、周辺環境に配慮した計画としていること、周辺自治会、隣接地の所有者等に事業内容を説明し、反対意見はないこと、

以上の理由により、許可基準に適合しており、本市として、敷地の位置は都市計画上支障ないと考えます。

以上、議第1365号の説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

●森地会長

ありがとうございます。

それでは議題1365号について質疑に入ります。

ただいまの案件について御意見・御質問ございましたら挙手をお願いします。

●事務局

失礼いたします。事務局でございますが、この案件について御発言を要求されている委員の方はいらっしゃらないようでございます。

●森地会長

御意見・御質問でないようでございますので、ただいまの議第1365号について原案どおり了承してよろしいでしょうか。御賛同いただける方は挙手をお願いいたします。

●事務局

失礼いたします。賛成多数いただいております。

●森地会長

ありがとうございます。

議題1365号について、原案どおり了承いたします。

本日の審議案件は以上です。

引き続き報告事項が2件ございますので事務局から説明をお願いいたします。

●建築局都市計画課

それでは報告事項1、横浜市都市計画審議会市民委員の募集について御報告します。

都市計画審議会委員は、幅広い審議を行うため、学識経験のある者、横浜市議会議員に加えて、横浜市の住民をもって組織する、と横浜市都市計画審議会条例で定められています。

現在、市民委員として3名の方に御就任いただいております。このうち、2名については、横浜市都市計画審議会委員の募集及び選考要領に基づき、公募により選定することとなっています。

現在、御就任いただいている市民委員、小宮美知代委員と田邊博敏委員のお二方は、令和4年11月をもって任期満了となるため、次期委員の募集を行うものです。

募集は、7月に行う予定です。市の広報誌に掲載すると共に、リーフレットを各区役所区政推進課の窓口のほか、地区センターや鉄道駅に設置してあります横浜市PRボックス等に配架し、横浜市のホームページからも申し込みを受け付けます。

応募条件については、横浜市都市計画審議会委員の募集及び選考要領に基づき、

1. 横浜市にお住まいであること、2. 満 18 歳以上であること、3. これまでに「まちづくり」に携わった経験があることの 3 つを定めるとともに、その他に 4 及び 5 を加えた、5 つの条件を設定します。

委員の選考にあたっては、「横浜市都市計画審議会条例」、「都市計画審議会委員の募集及び選考要領」に基づき、小委員会を設置することとなっています。

小委員会の委員は、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いるため、事前に事務局で会長と相談させていただき、森地会長、高見沢委員、橋本委員の 3 名を御指名いただきました。

選考方法については、応募書類を基に、これまでのまちづくりの活動経験や意欲、見識などを総合的に勘案して選考小委員会で決定し、本審議会の結論とさせていただきます。

選考小委員会は、個人情報を取扱うことなどから、非公開で行います。

最後に、今後の予定ですが、8 月下旬に、選考小委員会の開催を予定しており、10 月中旬には選考結果を応募者全員に通知し、11 月に新委員として委嘱をする予定です。

例年 11 月に開催を予定している都市計画審議会については、現在の市民委員へ御出席を依頼する予定です。

以上で、横浜市都市計画審議会委員市民委員の募集に関する報告を終わります。

●森地会長

ありがとうございます。

ただいまの報告事項について御意見・御質問ございましたら、挙手をお願いいたします。

●事務局

失礼致します。この案件につきまして御発言を要求されている委員の方は、いらっしやらないようでございます。

●森地会長

ありがとうございます。

御意見・御質問ないようですので、報告事項 1 に関する報告を終わります。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

それでは、報告事項 2、「旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業における土地区画整理法第 55 条に基づく意見書の審査手続」について御報告いたします。

はじめに、市が施行する土地区画整理事業の事業計画決定までの流れについて御説明いたします。

土地区画整理事業を都市計画決定又は変更した後に、土地区画整理法に基づき事業計画案の縦覧を行います。この時に利害関係者は、市長に対し意見書を提出することができます。

意見書の提出がない場合には、縦覧された計画案は事業計画として決定されますが、意見書の提出があった場合には、意見書は市長から都市計画審議会に付議されることとなります。

付議された意見が、都市計画審議会において採択された場合には、事業計画案を修正し、再度縦覧を行います。

不採択の場合は、設計の概要についての国土交通大臣による認可と併せ、事業計画として決定します。

次に、具体的に意見書の提出があった場合の内容の審査について説明します。

スクリーンにある流れに黄色でお示ししておりますように、意見書の提出があった場合は行政不服審査法の規定が準用されます。

意見書の提出者が希望する場合は、口頭意見陳述の申し立てを行うことが可能とな

っており、意見を述べる機会が与えられています。

このため、横浜市においては、平成 30 年度に開催した第 150 回横浜市都市計画審議会に、事業決定に係る意見書の提出があった場合の審査手続きについてお諮りし、「土地区画整理事業計画に対する口頭意見陳述の小委員会における取扱いについて」を定め、口頭意見陳述の実施について、都市計画審議会の小委員会を設置して行うことといたしました。

具体的には、小委員会が審理関係人を招集し、口頭意見陳述の聴取を行い、取りまとめたものを都市計画審議会の本会へ提出した上で、意見書の採択・不採択を都市計画審議会の本会にて、審議していただくこととしています。

御参考までに、本市における実績といたしましては、平成 31 年 4 月 23 日に行いました、二ツ橋北部三ツ境下草柳線等沿道地区第 1 期地区土地区画整理事業計画に対する口頭意見陳述実施小委員会がごさいます。

当該案件についての意見書の提出は 2 通 2 名、うち、口頭意見陳述申立人は 1 通 1 名でございました。

構成委員は森地会長、高見沢委員、杉原委員の 3 名に御審理いただきました。

今回、旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業における事業計画案の縦覧については、令和 4 年 6 月 4 日土曜日から令和 4 年 6 月 17 日金曜日まで、意見書の提出及び口頭意見陳述の申立については令和 4 年 7 月 1 日金曜日まで実施されておりますが、6 月 21 日火曜日現在で意見書の提出は 28 通 28 名、うち口頭意見陳述申立は 0 通 0 名でございました。

また、当案件に関する小委員会の運営については、意見書の内容等により、臨時委員の任命や複数回の開催など、必要に応じ運営手法の変更を検討します。

以上で「旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業における土地区画整理法第 55 条に基づく意見書の審査手続」についての報告を終わります。

続きまして、都市整備局上瀬谷整備推進課より、参考といたしまして、事業計画の概要について御説明をいたします。

●都市整備局上瀬谷整備推進課

続いて参考としまして、旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の事業計画の概要について、御説明いたします。

事業の名称は、横浜国際港都建設事業旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業で、施行者の名称は、横浜市です。

施行地区は、赤枠でお示した面積 248.5ha の区域です。

瀬谷区北部と旭区北西部にまたがる場所に位置しており、地区中心部までは、相模鉄道本線瀬谷駅から北に約 2 km の距離になっています。

地区の北側には、東名高速道路横浜町田インターチェンジ、北東側には保土ヶ谷バイパス上川井インターチェンジが近接しており、地区の西側に環状 4 号線が南北に、北側に国道 16 号線である八王子街道が通っています。

土地区画整理事業の目的ですが、首都圏でも大変貴重な大規模な空間であること、交通利便性に優れていることで、計画的な土地利用誘導の推進が望まれているため、本事業においては、国有地・民有地の混在を解消すること、周辺の緑豊かな自然環境と調和のとれた優良な都市農業の振興と、新たな都市的土地利用が共存可能なまちづくりの推進を図るために土地を集約すること、将来必要となる道路等の都市基盤の一体的な整備による利便性の向上を図ること等を目指し、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図ることを目的とします。

施行地区内の土地の現況についてです。

土地の所有状況は、国有地と民有地がそれぞれ約 45%、市有地が約 10% を占めます。

民有地は概ね農地、市有地は環状 4 号線や農道として利用され、大部分が市街化調

整区域に指定されています。

設計の方針についてです。

本地区は、令和2年3月に策定した「旧上瀬谷通信施設土地利用計画」に基づき、まちづくりのテーマとして、郊外部の新たな活性化拠点、みらいまで広げるヒト・モノ・コトの行き交うまちを目指し、多様な交流による、賑わいと活気のあるまち、活力ある都市農業と緑をいかした魅力あるまち、将来にわたり、安全安心で、利便性の高いまちの3つのまちづくり方針を定めています。

土地利用計画は、スライドにお示しするとおりで、営農を希望する地権者を中心に新たな都市農業を行うために質の高い農業基盤を整備する「農業振興地区」、令和9年3月から開催を予定している国際園芸博覧会のレガシーを継承する拠点を形成するとともに、地域や広域レベルでの災害対応力の強化を図る「公園・防災地区」、広大な土地を最大限にいかし、集客力のある施設を誘致することで賑わいの創出を図る「観光・賑わい地区」、地区北側の物流施設集積エリアに隣接させ、物流施設を配置し経済活性化を図る「物流地区」の4地区を配置します。

なお、都市的土地利用を行う「物流地区」「観光・賑わい地区」の一部は、今後市街化編入を行う予定です。

次に公共施設計画のうち、道路計画についてです。

地区内には、現在、2本の都市計画道路が都市計画決定されています。

地区北側の都市計画道路3・3・9号国道16号線は、拡幅のため用地を確保します。

地区内を南北に通る都市計画道路3・4・3号環状4号線は市域の一体化を目的とした主要な幹線道路として位置付けられており、拡幅整備します。また、これを補完する3本の幅員26m道路を地区内幹線街路として、整備します。

また、この他、土地利用を勘案して地区内に幅員4.5mから18mの区画道路などを適宜配置します。

更に、交通広場内にバスベイ、タクシーベイ、駐輪場等の整備を図り、円滑な処理を目指します。

次に、排水施設についてです。

雨水排水については、現在の流域を考慮し、流域ごとに分流式で道路に布設する雨水管渠で調整池に導き流量調整した後、地区外の既設及び新設管渠を通して水路に放流するものとします。

なお、調整池3と4については、公園・防災地区に設置します。

汚水排水については、適宜、道路に汚水管渠を敷設し、流末は地区外の既設管渠に接続します。

最後に、公共施設計画のうち、公園計画についてです。

本地区では、令和9年3月から国際園芸博覧会の開催が予定されており、会場予定の主要部は公園として関連事業により整備する計画であるため、本事業では公園の設置は行いません。

区画整理施行前後の地積についてです。

公共用地については、道路は約13.7haから約28.9haになります。調整池は、土地利用に伴い必要となる規模を配置するため、約3.5haとなります。

宅地については、民有地、約109.9ha、国有地約109.9ha、市有地約10.3haの計約230.2haから約157.8haになります。

また、保留地として約58.3ha確保する計画です。全体面積は248.5haですが、従前地において約0.7haの測量増があります。

次に資金計画についてです。

収入は、保留地処分金として約638億、市単独費として約128億の合計約766億となります。

支出は、内訳として工事費、借入金利子などの項目があり、合計は収入と同じ約766億となります。

今後、国庫補助金と市負担金の導入を見込んでいます。

今後のスケジュールですが、本年度中の事業計画決定を目指し、令和20年度までの事業期間としています。

先ほど小委員会についての説明でありましたように6月17日で事業計画の縦覧は終了しましたが、引き続き7月1日まで意見書の提出を受け付けています。

以上で、旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業の事業計画の概要についての報告を終わります。

●森地会長

ありがとうございます。

ただいまの報告事項について御意見・御質問ございましたら挙手をお願いいたします。

●事務局

失礼いたします。事務局でございますが、この案件について御意見のある委員の方はいらっしゃらないようでございます。

●森地会長

御意見・御質問ないようですので、報告事項2に関する報告を終わります。

本日の議題は以上です。

最後に事務局から事務連絡をお願いいたします。

●事務局

はい、失礼致します。

次回の開催予定の御案内でございます。

今回は令和4年8月26日金曜日、また同じく午後1時からの開始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いたします。どうぞよろしく願い申し上げます。

事務局からは以上でございます。

●森地会長

どうもありがとうございました。

以上をもちまして、第163回横浜市都市計画審議会を閉会いたします。

本日は、御審議いただきましてありがとうございました。