

第140回

横浜市都市計画審議会

議事録

- 1 開催日時 平成28年1月25日（月）午後2時00分～午後4時40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 4ページ
- 6 出席した関係  
職員の職氏名 5ページ
- 7 議事の内容 7ページ
- 8 開催形態 全部公開

# 第 140 回横浜市都市計画審議会案件表

日 時 平成 28 年 1 月 25 日 (月) 午後 2 時 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 区分	議題 番号	件 名	内 容
No. 1	1109	横浜国際港都建設計画 地区計画の決定	<p>【神奈川羽沢南二丁目地区関連】</p> <p>本地区において、新横浜都心の一角に位置付けられている駅前にはふさわしい市街地整備を適切に促進するため、神奈川羽沢南二丁目地区地区計画を決定します。</p>
	1110	横浜国際港都建設計画 防火地域及び準防火地域の変更	<p>併せて、特に機能の集積と土地の高度利用を図る区域については、当該地の防災性の向上を図るため、防火地域及び準防火地域を変更します。</p>
	1111	横浜国際港都建設計画 道路の変更	<p>また、地区に隣接する 3・1・1 号環状 2 号線は、市域の一体化を目的とした環状道路のうちの 1 路線として、昭和 44 年に都市計画決定し、本地区周辺については、平成 15 年 3 月に供用しています。</p> <p>本地区に隣接する側道部の法面としていた区域において、駅周辺の基盤整備を計画する中で周辺地盤との高低差が解消することから、一部区域を変更します。</p>
No. 2	1112	横浜国際港都建設計画 地区計画の決定	<p>【綱島サスティナブル・スマートタウン地区地区計画】</p> <p>大規模事業所の廃止による土地利用転換に伴い、産業機能とあわせ良好な居住機能や生活支援機能を適切に誘導し、オープンスペースの確保等による良好で快適な市街地を形成しつつ、先端的な環境配慮の取組により、環境未来都市・横浜にふさわしい市街地を形成し、その環境を維持するため、綱島サスティナブル・スマートタウン地区地区計画を決定します。</p>

No. 3	1113	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	<p>【元石川町平崎北特別緑地保全地区】(1113) 【北八朔町南特別緑地保全地区】(1114) 【長津田町深田特別緑地保全地区】(1115) 【十日市場町笹山特別緑地保全地区】(1116) 【菅田町南出戸特別緑地保全地区】(1117) 【都岡町特別緑地保全地区】(1118) 【新橋町特別緑地保全地区】(1119) 【岡津町金堀谷特別緑地保全地区】(1120) 【野庭町特別緑地保全地区】(1121) 【大道二丁目特別緑地保全地区】(1122)</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> <p>【大曽根台特別緑地保全地区】(1123) 【三保特別緑地保全地区】(1124)</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、既存の区域と近接する緑地を一体として変更します。</p>
	1114	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1115	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1116	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1117	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1118	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1119	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1120	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1121	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1122	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の決定	
	1123	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の変更	
1124	横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の変更		
No. 4	1125	横浜市都市計画マスタープラン 都筑区プランの改定	<p>横浜市基本構想、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の関連計画が改定されたことに伴い、平成 25 年 3 月「横浜市都市計画マスタープラン全体構想」が改定されたため、これらにあわせ横浜市都市計画マスタープラン都筑区プ</p>

■ 報告事項

- 1 整開保等及び線引き全市見直し(第7回)について
- 2 国家戦略特区事業における横浜駅きた西口鶴屋地区関連について
- 3 横浜市都市計画マスタープラン瀬谷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
東京都市大学特別教授	小 堀 洋 美
駒澤大学法学部教授	内 海 麻 利
武蔵野大学経済学部教授	瀬 古 美 喜
首都大学東京健康福祉学部准教授	橋 本 美 芽
横浜商工会議所副会頭	池 田 典 義
横浜ランドマーク法律事務所	黒 田 陽 子
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
有限会社玉野建築設計	玉 野 直 美
横浜市会副議長	加 藤 広 人
〃 政策・総務・財政委員会委員長	古 川 直 季
〃 国際・経済・港湾委員会委員長	小 粥 康 弘
〃 市民・文化観光・消防委員会委員長	大 岩 真善和
〃 こども青少年・教育委員会委員長	望 月 康 弘
〃 健康福祉・医療委員会委員長	関 勝 則
〃 温暖化対策・環境創造・資源循環委員会委員長	福 島 直 子
〃 建築・都市整備・道路委員会委員長	渋谷 健
〃 水道・交通委員会委員長	興 石 且 子
自治会・町内会長	磯 崎 保 和
横浜のまちづくりに携わった経験のある者	田 中 伸 佳
横浜のまちづくりに携わった経験のある者	星 野 純 明

## 欠席委員

横浜国立大学大学院教授	高見沢 実
横浜国立大学大学院准教授	田 中 稲 子
横浜農業協同組合代表理事組合長	石 川 久 義
横浜市会議長	梶 村 充
神奈川県警本部交通部交通規制課長	瀬 崎 瑠 里

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	村上 実
〃 担当係長	土村 浩二
〃 担当	高木 信
〃 担当	内田 真未
〃 横浜駅周辺等担当課長	吉田 和重
〃 課長補佐（都心再生部都心再生課横浜駅周辺等担当係長）	宮本 薫
〃 都心再生部都心再生課横浜駅周辺等担当係長	中村 俊輔
〃 横浜駅周辺等担当係長	佐藤 行司
〃 都心再生課	小栗 諒
〃 地域まちづくり部地域まちづくり課長	石津 啓介
〃 担当課長	竹下 雄治
〃 担当係長	小倉 有美子
〃 担当係長	菅井 亜紀子
〃 担当	松井 綾子
〃 担当	陣内 美佳
〃 担当	高山 舞
〃 担当	石土 健太郎
〃 担当	植竹 秀樹
〃 担当	関 緩美
〃 担当	鈴木 淳
〃 都市交通部都市交通課鉄道事業推進担当課長	松井 恵太
〃 担当係長	西山 良樹
〃 担当	小倉 哲人
〃 企画部企画課長	大石 龍巳
〃 課長補佐（企画部企画課担当係長）	黒田 崇
〃 企画部企画課担当	竹下 純平
〃 担当	中村 和也
環境創造局みどりアップ推進部緑地保全推進課長	松本 光正
〃 担当課長	清水 健二
〃 課長補佐（みどりアップ推進部緑地保全推進課担当係長）	綿貫 理
〃 課長補佐（みどりアップ推進部緑地保全推進課担当係長）	坂井 和洋
〃 みどりアップ推進部緑地保全推進課担当係長	江成 卓史
〃 担当係長	岩ヶ谷 和則
〃 担当係長	黒木 和弘

〃		担当	安	井	弓	子
〃		担当	大	久	保	輔
〃		担当	草	野	大	隆
〃		担当	山	南	洋	子
〃		担当	河	田	杏	子
〃		担当	大	内	達	詩
〃		担当	高	島	智	晴
〃		担当	高	沼	尻	太
〃		担当	平	田	恵	理
〃		担当	児	山	祐	未
都筑区総務部区政推進課長			田	中	礼	子
〃	まちづくり調整担当係長		東		康	子
〃	企画調整係担当		牛	山	琴	美
瀬谷区総務部区政推進課長			鳥	海		仁
〃	まちづくり調整担当係長		鈴	木	節	子
〃	企画調整係担当		佐	藤		敦
(事務局)						
建築局長			坂	和	伸	賢
〃	企画部長		秋	元	康	幸
〃	都市計画課長		嶋	田		稔
〃	地域計画係長		小	林	和	広
〃	都市施設計画係長		川	崎	哲	治
〃	調査係長		曾	我	太	一

議事のでん末

## 1 開 会

### ● 森地会長

定刻となりましたので、第140回横浜市都市計画審議会を開会します。

傍聴者の方は、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

本日の審議会の進行等について御説明します。

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、公開とさせていただきます。傍聴者がいるとともに、会議録も公開となります。

## 3 委員の紹介

### ● 建築局都市計画課調査係長

初めに、今回から新たに委員に就任された商工業の分野の委員を御紹介します。

横浜商工会議所の池田典義委員です。

### ● 池田委員

池田です。よろしくお願いします。

## 4 定足数の確認

### ● 建築局都市計画課調査係長

次に、定足数について御報告します。

本日、御出席の委員は25名中20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。

## 5 配付資料の確認

### ● 建築局都市計画課調査係長

続いて、本日の資料の確認をさせていただきます。

本日の進行を示した次第が1枚、審議案件についての諮問書の写しが1枚、横浜市都市計画審議会委員名簿が1枚、本日の座席表が1枚、報告事項についての追加資料が2部、そして事前に送付又はお渡しした審議案件等に関する資料を綴じた青いファイルが1冊。

以上です。不足がありましたらお申し出ください。



## 6 審議会の進行

### ●建築局都市計画課調査係長

次に、本日の審議案件等について御説明します。

本日の審議案件は、審議案件が4区分17件、報告事項が3件です。

説明は、スクリーンを使用して行います。

また、本日机上に配付した資料を除き、内容は全てお手元の青いファイルに入っています。

次に、審議における発言方法について御説明します。

まず、御発言の際は挙手をしていただきます。順番に会長がお名前をお呼びしますので、係の者がお持ちするマイクを使用して御発言ください。御発言終了後は、係の者にマイクをお戻しくください。

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、以上です。

## 7 議事録署名委員の指名

### ●森地会長

これより審議に入りますが、審議に入る前に、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、内海委員と瀬古委員にお願いします。お二方、よろしくお願いします。

## 8 審議

### (1) 神奈川羽沢南二丁目地区に関する案件

議第1109号 横浜国際港都建設計画 地区計画の決定

議第1110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

議第1111号 横浜国際港都建設計画 道路の変更

### ●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します。

### ●建築局都市計画課長

議第1009号、議第1110号及び議第1111号については神奈川羽沢南二丁目地区に関する案件のため、一括して御説明します。

画面は、羽沢駅周辺の広域図です。

相鉄・JR直通線は、市の西部や県央部と東京都心部を直結するため、相鉄本線西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近でJR東海道貨物線へ乗入れる路線として、平成30

年度中の開業に向けて整備しています。また、相鉄・東急直通線は、横浜羽沢駅付近から新横浜駅を經由し、東急東横線日吉駅で東急線と接続する路線として、平成31年4月の開業に向けて整備しています。

羽沢駅はこれら二つの路線、神奈川東部方面線の新駅で、将来乗降客数一日当たり約16,000人を想定しています。

今回、都市計画を決定・変更する区域は、神奈川区の西部、環状2号線と東海道貨物線に挟まれた位置になります。

画面は、本地区周辺の航空写真です。

東側には第三京浜道路、西側には事業中の羽沢池辺線、南側には横浜国立大学があります。

区域を拡大します。

地区内は、鉄道事業の工事ヤードとなっています。地区の北側に駅舎が整備される予定です。

画面は、北側から環状2号線を見ている写真です。

北側は環状2号線の側道に接しており、一方通行となっています。西側の市道羽沢第141号線は、歩道のない2車線の道路です。南側の市道羽沢第197号線は、幅員4m未満で自動車が通行できない状況です。

続いて、現在の都市計画について御説明します。

地区の大部分の用途地域は準工業地域、建ぺい率60%、容積率200%、高さの最高限度が20mの最高限第5種高度地区、準防火地域、一部市街化調整区域を含んでいます。

都市施設は、神奈川東部方面線として相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線、道路は環状2号線、羽沢池辺線が決定されています。

次に、上位計画の位置付けです。

横浜市都市計画マスタープラン全体構想のゾーン別土地利用の方針では、都心部新横浜都心の一角に位置付けられており、羽沢駅周辺地区については、新駅設置に伴い、駅前の基盤整備や商業・業務機能の集積、流通機能の維持など計画的な市街地開発を促進するとともに、その周辺の農地、樹林地などの恵まれた自然的環境と共生するバランスのあるまちづくりを進めるとしています。

横浜市都市計画マスタープラン神奈川区プランの地域別整備方針では、駅設置に合わせた周辺エリアの計画的な整備として、緑に囲まれた商業、研究開発、住宅機能の集積促進が掲げられています。

また、都市再開発の方針において、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、2号再開発促進地区に位置付けられており、地区の再開発、整備の主たる目標では、神奈川東部方面線の新駅整備に伴い、新たな交通ターミナルとしての拠点整備や都市機能の集積を図るとしています。

続いて、まちづくりの経緯です。

本地区では神奈川東部方面線の都市計画決定を受けて、平成24年9月、地権者による羽沢駅前地区まちづくり検討会が設立され、土地区画整理事業による事業計画等が具体化してきたため、平成27年5月、当検討会から地区計画決定の要望書が横浜市に提出されました。そのため今回、都市計画を決定、変更します。

次に、土地利用計画及び関連する施設計画の概要について御説明します。

土地区画整理事業により鉄道事業で分断された敷地が整序化され、公共施設として、環状2号線側道と駅舎との間に駅前道路用地が確保されます。市道羽沢第141号線が、歩道を備えた幅員12mに拡幅整備の予定です。

画面は、環状2号線側から見た羽沢駅駅舎のイメージパースです。画面右側は西谷駅方面、画面左側は新横浜駅方面で、出入口は2か所を予定しています。

羽沢駅の開業に向けて、本市では、環状2号線の側道部にバス・タクシー等乗降場を整備します。また、鉄道事業者が、環状2号線を横断する人道橋の一部架け替え及びエレベーターの設置と、市道羽沢第197号線の拡幅整備を行います。

地区内の建築計画として、新駅の駅舎ができるほか、高層の建築物が1棟、中層の建築物が4棟予定されています。なお、地区の中央部には、駅出入口やバス等乗降場とつながる歩行者動線としてコミュニティプロムナードを設けるとともに、歩行者動線に滞留空間を設ける計画となっています。

画面は本地区のイメージパースです。西側から見ているもので、画面の左側に環状2号線、右側にJR貨物線基地があり、中央奥が新駅駅舎になります。

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御説明します。

決定・変更する都市計画は、再開発等促進区を定める地区計画の決定、防火地域及び準防火地域の変更及び道路の変更です。

再開発等促進区とは、都市計画法第12条の5第3項に規定されており、土地の合理的かつ健全な高度利用と、都市機能の増進とを図るため、一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備を実施すべき区域とされています。

まず、地区計画について御説明します。

名称は、神奈川羽沢南二丁目地区地区計画です。

面積は約2.2ha、再開発等促進区的面積は、約2.2haです。

神奈川羽沢南二丁目地区地区計画では、地区計画の目標や区域の整備、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、再開発等促進区面積、主要な公共施設の配置及び規模を定めるとともに、地区整備計画として、地区施設の配置及び規模や建築物の用途の制限などの建築物等に関する事項などを定めています。

地区計画の目標ですが、神奈川東部方面線整備により新横浜、更には東京都心に通ずる鉄道ネットワークが形成されることや、隣接して羽沢池辺線の整備が行われるなど交通利便性がさらに向上し、周辺地域の市街地開発の期待が高まることから、人の流れの発生と将来の拡大に対応する都心における新駅の駅前としての役割が求められることを踏まえ、

駅前にふさわしい土地利用の転換及び良好な市街地環境の形成を図ることを目的として、再開発等促進区を定め、良好な民間開発を誘導することを目標とします。

次に、地区の区分について御説明します。

地区の区分は検討会の施設計画を踏まえ、A地区、B地区、C地区の三つに区分します。

次に、区域の整備、開発及び保全に関する方針について御説明します。

まず、全地区共通事項の土地利用の方針です。

都市基盤整備にあわせてコミュニティプロムナードを地区内に整備する、これにより周辺の住宅地や大学等から駅への主要な歩行者ネットワークを形成するとともに、広場や防災拠点などといった幅広い活用を図る。土地の高度利用を図り、地域の活性化と利便性向上に寄与する機能や、地域の特性を生かし新たな価値の発信へとつなげる交流機能、都市の活力を向上させる居住機能などを誘導する。低炭素型の都市づくりに向けて、エネルギー効率のよい長寿命な建築物の整備や緑豊かな街並みの形成などの環境への配慮を行うと定めています。

続いて、地区ごとに御説明します。

A地区については、土地の高度利用を図り、コミュニティプロムナードの大部分を形成する空地を確保するとともに、商業、生活支援、交流、居住機能等を集積した大規模建築物を整備し、地域の交流の拠点を形成する。

B地区については、A地区の空地と一体となってコミュニティプロムナードを形成する空地を確保するとともに、商業、居住等の機能を導入した複数の中規模の建築物を整備することにより、にぎわいの向上を図る。

C地区については、駅舎とその関連施設の整備及び環状2号線の沿道におけるバス等乗降場の整備を図るとともに、駅の出入口周辺に空地を確保し、地域のつながりの拠点を形成する。

次に、公共施設等の整備の方針です。ここでは、関連する主要な公共施設と地区施設の配置とあわせて御説明します。

本地区西側及び南側の道路を拡幅整備し、地区の基盤整備をします。

西側道路に沿った歩道状空地を設けるとともに、コミュニティプロムナードとして広場1を地区内中央部に設け、周辺道路、駅やバス等乗降場と結ぶことにより、歩行者ネットワークを形成します。

広場1にはメイン広場を設けるほか、異なる用途を持った三つの滞留空間を確保する。また、地区の東部に防災機能を備えた緑豊かな広場2を設けるとします。

広場1と広場2をつなぐ部分に散策ができる緑地を設けるとともに、A地区の大規模な建築物と南側道路の間に緑地帯を設けるとします。

次に、建築物等の整備の方針について御説明します。

A地区の建築物には、広場1に面する低層部に商業、医療、子育て支援施設及び農業や大学の活動を支援する施設等を導入し、低層部の屋上に展望デッキを設ける。また、中高

層部には様々な居室面積や間取りの住宅を導入する。

A地区の建築物について、配置は本地区北側の良好な農地への日影の影響と広場1の機能性確保に配慮し、形状は圧迫感の低減や見通しの確保を図ったものとする。また、清新的なデザインを取り入れる。

B地区の建築物の低層部は、広場1に面して物販店舗、飲食店等を配置する。

また、地区全体の共通事項として、画面にお示ししている項目を定めるとします。

次に、緑化の方針について御説明します。

歩行者からの視認性が高い緑化を行うほか、街のにぎわいにつながる緑化を行う、緑と建築物等が一体となった景観を形成するため、周辺からの視認性が高い緑化を行うとします。

次に、建築物等に関する事項について御説明します。

建築物の用途の制限です。次に掲げる建築物は、建築してはならないとします。A地区は、1階又は2階を住居の用に供するもの、工場、マージャン屋、キャバレー等、B地区は、1階を住居の用に供するもの、工場、マージャン屋、キャバレー等、C地区は、住宅、老人ホーム、工場、マージャン屋、キャバレー等、倉庫とします。

続いて、建築物の容積率の最高限度及び最低限度です。A地区は、建築物の容積率の最高限度を430%、最低限度は115%とし、商業・業務等の誘導用途に限ります。B地区とC地区は、建築物の容積率の最高限度を現在の制限と同じ200%とします。建築物の敷地面積の最低限度については、地区の規模などを考慮して、A地区については5,000㎡、B地区については500㎡とします。

建築物の高さの最高限度です。A地区では最高限度100m、B地区では最高限度31mとします。

続いて、壁面の位置の制限については、建築物の高さを緩和するA地区及びB地区に対して、圧迫感の軽減や歩行者空間の確保を目的として、画面にお示ししている位置において道路境界線より後退させるとします。

続いて、建築物等の形態意匠の制限について御説明します。

まず、全地区の共通事項です。

建築物等の形態意匠は、周辺との調和に配慮したものとし、刺激的な色彩又は装飾は用いないこと、屋外広告物は建築物の高さが20mを超える部分及び屋上部分には設置しないこと、屋外広告物は自己用、管理用、案内サインに限ること。C地区については屋上のみの部分とします。

次に、地区ごとに御説明します。

A地区については、広場1に面する1・2階部分は、ガラス等を用いるなど開放感のある形態意匠とすること、B地区については、広場1に面する1階部分は、ガラス等を用いるなど開放感のある形態意匠とすること、C地区については、駅舎は、自然豊かな周辺環境とつながりの感じられる形態意匠とします。

続いて、A地区についてです。

建築物の高さが20m以下の部分の形態意匠については、壁面の色彩は、赤から黄系で明度3以上かつ彩度8以下を基調とすること、建築物の高さが20mを超える部分の形態意匠については、外壁の色彩は、赤から黄系で明度6以上かつ彩度6以下、かつ建築物の高さが20m以下の部分より高明度を基調とすること、建築物の高さが20m以下の部分の形態意匠については、壁面は、ガラス、ルーバー、壁面緑化等による変化を織り交ぜた形態意匠とすること、建築物の高さが20mを超える部分の形態意匠については、壁面は、形態意匠の分節化を行い、部位ごとに異なる色彩とすること、住宅のバルコニーの手すりは、透明度の高いガラスを用いるなど、軽快で爽やかな形態意匠とすること、水平方向の長さを70mとすることとします。

垣又は柵の構造の制限です。垣又は柵の構造は、生け垣、フェンスその他これらに類する開放性のあるものとするとしてします。

建築物の緑化率の最低限度は、A地区は18.75%、B・C地区はそれぞれ15%とします。

続いて、防火地域及び準防火地域の変更についてです。

現在は準防火地域に指定されていますが、特に機能の集積と土地の高度利用を図るため、A地区に当たる約0.9haを防火地域に変更します。

最後に、道路の変更です。

当地区に隣接する環状2号線及び側道は、昭和44年5月に決定し、平成15年に供用しています。今回変更する区域は、環状2号線側道部になります。

画面右側にお示しする断面図のように、当初は側道ののり面でした。今回、羽沢駅周辺の基盤整備を計画する中で周辺地盤との高低差が解消することから、当該区域を変更します。区域変更区間は、延長約110mとなります。

都市計画の変更内容としては、環状2号線の一部区域を変更します。

なお、起点、終点、延長、幅員等の変更はありません。

決定又は変更する都市計画の内容についての説明は、以上です。

なお、本案件については、平成27年8月20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。内容については、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、平成27年11月13日から同年11月27日まで都市計画法第17条に基づく縦覧を行いました。縦覧期間中に意見書の受付を行ったところ、意見書の提出はありませんでした。

以上で神奈川羽沢南二丁目地区に関する案件の説明を終わります。

御審議のほどよろしく申し上げます。

● 森地会長

それでは、議第1109号から議第1111号までの質疑に入ります。

本件は神奈川羽沢南二丁目地区に関連する一体の都市計画ですので、質疑、採決とも一括で行いたいと思いますが、よろしいですか。

(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、御質問がありましたらどうぞ。

●小堀委員

この計画の緑被率について、15～18%と。横浜は緑被率が年々減少していきまして、平均でも30%を切っています。新しくできるところにはなるべく増やしてほしいという思いがありますが、このABC、いずれも15～18%と決まった根拠というか、これぐらいにしかせざるを得ない状況があるのか、そのあたりを教えてほしい。

●建築局都市計画課長

通常緑化率は10%を目安にしていますが、当地区は緑豊かで潤いのある魅力的なまちづくりを進めていくということで、条例で定められている緑量以上の緑を確保しています。特に、高度利用するA地区においては大規模な建築物が想定されることから、より多い緑化ということで18.75%としています。

●小堀委員

なるべく緑は見やすい、視認性という言葉が先ほど使われましたが、屋上等は、緑被率には寄与しますが実際には人に見えにくい。最近では壁面緑化、東京駅周辺などは本当にすばらしい壁面緑化がされていますが、今回の緑化率15～18%に壁面緑化などは含まれていないのですか。

●建築局都市計画課長

含まれています。壁面緑化、屋上緑化等を含められた数字です。

●小堀委員

緑化率はもう少し高いことが望ましいと思います。新たな開発計画ですので検討の余地があると思われれます。面積が低く数字上は余り緑が豊かな印象がないのですが、これからの計画ということで努力をしていただければと思います。

●内海委員

今回の計画地は交通の拠点でもありますので、計画地と周辺との関係が非常に重要であるかと考えます。

そこで、この計画地と周辺地との関係において、三点の観点からその関係性を教えていただきたいのですが、一つは、動線の回遊性。周辺の動線とこの計画地との動線との関係を教えてください。

二点目は、マスタープランにも位置付けられていますように、この周辺の自然環境と計画地との自然環境との連動性が言われていますが、その自然環境との関係という点で教えてください。

三点目が、高層建築物が建つわけですが、高層建築物と周辺住宅との関係について教えてください。

●都市整備局都心再生課長

周辺の交通インフラとの回遊性の関係です。

当地区は、環状2号線の側道部分からのアクセスとなります。御質問二つ目の周辺との関係とも連動していきませんが、当該エリアは近くに第三京浜、並びに将来整備されます羽沢池辺線という都市計画道路もあるように、将来的に交通インフラのポテンシャルは相当有していると考えています。したがって、当該地区は環状2号線側道タッチにはなりませんが、行く行くは周辺の、調整区域ではありますが、そちらの開発を適正に誘導することによって周辺交通インフラとの関係も整理していきたいと考えています。

二点目の周辺地区との関係にも関連してくる内容ですが、当該地域のみならず、今、申し上げましたような交通インフラの充実、交通の要衝となることも考え、将来的には特に環状2号線より北側ですとか、JR貨物、調整区域ではありますが、そちらについても駅の徒歩圏でいきますと、十分に今後、都市的な活用も考えられるかと考えていまして、駅徒歩圏に市として必要な機能を戦略的に誘致しながら、道路などの公共施設の整備もあわせて行いながら、整理していきたいと考えています。

三点目は、周辺エリアと当該エリアの関係性という形からも、当該エリアは駅に近いということもあって、居住機能ですとか生活利便機能を効率的に配置して、後々周辺の調整区域、JR貨物敷地等々についても戦略的な土地利用の転換を図っていければと考えており、今回はその先導的な役割を担うかと考えます。

●内海委員

今後の計画地との関係も含めて教えていただきまして、ありがとうございます。

ただ、特に二点目が、周辺地を都市化していくということでの環境の調整ではなく、この中で緑を豊かにするというところがありますけれど、むしろ周辺環境の緑といかに連動させていって、先ほど緑被率でおっしゃったような計画地そのものもそうですし、周辺環境の緑も守っていくような形での連動性をいかに考えられているかという点ですので、もう一度お答えいただければと思います。

●都市整備局都心再生課長

周辺についてはかなり緑も広がっているということで、このあたりの緑については適正な保全も一方で視野に入れながら、無秩序に開発するのではなく、きちんと緑等も守っていきながら適正な開発を誘導するという事も考えています。

●星野委員

18ページのイメージパースを見ますと、緑地面積10%ぐらいですか、非常に広い。でも、樹木数がすごく少ないように見えます。せつかくの樹木による環境効果、健康効果などが住民に対して期待できないのではないかと感じる。せつかくこれだけの空間があるのだから、効果のある、密度の高い緑の空間にしてほしいと思います。

シンボルツリーなどを中心にした視認性の高い見た目のいい樹木よりも、健康とか環境



に役立つ、自然に近い樹木等を植栽してほしいと思います。

●建築局都市計画課長

今回の緑化の方針の中でも、質の高い緑化をルールで決めています。緑量についても、ただ確保すればよいということではなく、地区の美観や機能を高めていくということで、種類や樹木の高さや植え方なども含めて緑化の方針で質の高い緑化を掲げています。

今後この地区計画が決まっていけば、届出があった際に緑化についてももしっかり審査していくことになっています。御意見として承ります。

●森地会長

先ほど周辺との関係で、高層の建物について答えがなかったですが、北側が高い土地になっていて東側が貨物ヤードで、問題にある西側、ここはこれから再開発をやっていきます、こういうことでよろしいですか。

質問があったときにきちんと答えてください。

もう一つ、周辺との回遊性で、駅舎の前が路側のバスターミナルと車寄せになっているのですが、いろいろな方向から来た車、特に送迎車はきちんとここで捌けるように計画ができていますね。確認です。

●建築局都市計画課長

一点目、周辺の影響との関係、高い建物ができていくということの関係ですが、先ほどのスライドの中で、高さ、壁面の位置の制限ということで、全体高さのルールとあわせてまして圧迫感解消のための壁面の位置を定めていたりとか、今、御覧のところが壁面の位置の制限です。また、今お示ししているのは色のルールでして、こちらも20mというのを一つの基準にしまして、以下の部分、20mを超える部分についてはなるべく明るい色ということで、壁面の位置、高さ、色などで圧迫感の解消に対応しています。

●都市整備局鉄道事業推進担当課長

送迎車の御質問について、タクシー、バスの寄りつきについては、現在、警察と協議していますが、一般の車両のキス・アンド・ライドといったような形態でのアクセスのインフラは、現在、考えていません。

送迎用の車の利用については、今回、環状2号線の側道部及び市道197号線が約6.5mと比較的広い道路と考えていますので、路側帯等を広くとることによって、駐車ではなく停車といったことができないかということで、今後、警察と協議したいと考えています。

●森地会長

送迎だからUターンが生じます。そういうことについての処理もきちんとしているのですか。

●都市整備局鉄道事業推進担当課長

側道については一方通行ですが、西谷方面に行って中央分離帯をUターンしていくような、環状2号線の中央分離帯に切れ目がありますので、そこで羽沢側に戻ってくるといった利用の形態ができると考えています。

●森地会長

送迎ですから来た車は同じ方向に戻ります。駅の前でUターンするとそこで混乱が生じる。

●都市整備局鉄道事業推進担当課長

アクセス路とすると環状2号線の側道になりますので、東側から来た車、西側から来た車、双方とも環状2号線の中央分離帯で転回することが可能であると考えています。

●大岩委員

今の質問と重なる部分もありますが、新しく駅ができるということなので、まちづくりの基点としては相当すばらしいことだと思う。駅ができたときに乗降客を数万人だと想定されていると思うが、線路が順次開通することによって5年後、10年後は乗降客が何倍かに増えると思う。まず、その数万人という予測をどう立てられているのかということ。

それから、駅を使って通勤するとなると、バスを使うとか、バス便を新しく入れるのかといったところもまちづくりの視点としては大変重要だと思う。バスが入ってくるようになった場合に、今の話ですと側道にしか車寄せがないということで、いろいろ支障が生じるのではないかと考えます。瀬谷の南口はそれがあったので、バスターミナルをしっかりと拡充するというところでこの間、審議されたと思うが、そういう視点を踏まえて、中・長期的に乗降客数の想定など、どういう考え方を持たれているのか確認したいと思います。

●建築局都市計画課長

まず、羽沢新駅の将来乗降客数ですが、平成30年度時点を想定してしまして、およそ16,500人という数字を想定しています。この乗降客数から、国に駅前広場の計画指針がありまして、この場合、駅前広場がどのぐらい必要かといいますと、およそ1,600㎡必要になってきます。

こちらの地区は地形的に、御覧のとおり三角形で非常に制約もあり、側道に対して路線型に広場を配置する計画として、バス、タクシー等の必要な交通施設の規模を確保しているということです。

今回、ターミナル機能を持った駅前広場というのはありませんが、将来的に周辺のまちづくりが進んでいく中で、また大規模な土地利用の改変や周辺の道路整備等も進んでいくという状況になった時点で、交通結節点機能の強化が必要になった場合においては検討を進めていく必要があると思っています。

今のところ、バスの乗降場は2バース分を予定しています。

●大岩委員

2バースあるということですが、まず確認で、平成30年は16,500人ということですが、将来的には、他の線が伸びたこと等も含めてこれが増えたりする見込みは、どういう見込みを立てられているのかという点と、そうなってきた場合に、バスの乗降場は2バースあるということですが、結節点としてそれで十分なのか。もし、仮に今、結節点として需要

が出てきた場合にバスターミナル拡充するという話だったが、スペースとか計画の中に盛り込めるのか、可能なのかだけ確認したいと思います。

● 建築局都市計画課都市施設計画係長

先ほどの将来予測16,500人について少し補足しますと、まず、この16,500人のうち、相鉄・JR直通線と言われているもので約1万人を想定しています。そして相鉄・東急直通線分ということで残り六千数百人ということで、今回相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線双方進んでいますが、その両方の路線を加味した中での将来予測数値で、今、16,500人と想定しています。

その数字に基づいて、駅前広場、施設上必要なバースを算出しますと、バスとしては上下線各1バースずつの2バース必要という形となっています。

現在、事業者側で検討を進めている中においては、それぞれもう1バースずつ増やして上下線で各2バースのバス乗り場が設置できないかということで、現在、調整を進めていると聞いています。

● 森地会長

御質問は30年、開業時よりの先の需要がどうなるのかということです。

● 都市整備局鉄道事業推進担当課長

開業時の数字が今の16,500人ですが、それ以降5年後、10年後、15年後こういった数字になるかという推移については、推計していません。

● 大岩委員

16,500人というのはかなり少ない数字というか、今この周りに住宅がないので、旭区の駅でも16,500人だとかなり少ないほうの駅になるので、もし仮に、このあたりに駅ができて、便利だということでマンションができたとか住宅開発が進めば、もう少し増えてくるのではないかと思います。そういうところも見据えて、土地の形状等からするとバスターミナルなどは作りづらいのかも知れませんが、瀬谷駅南口の再開発のこと等も考えると、やはりいろいろなことをしっかり計画の中に盛り込んで、住民が増えるということも想定しなければいけないし、増やしていく方向で横浜市としては考えるべきだと思っています。その点についてはしっかり修正できるのであればしていただければと思っています。

● 森地会長

長期予測をしていないというのは本当ですか。つまり、鉄道局の認可を得るときに採算性もチェックするでしょう。そのときに、将来の需要がありませんということはありませんかと私は思いますが。正確に答えていただきたい。

● 都市整備局鉄道事業推進担当課長

先ほどの16,500人というのは環境アセスメント時に行った需要予測に基づく推計です。今、御質問のありました事業再評価等々で適宜推計するということですが、具体的な数字については、整備主体である鉄道運輸機構が行っていますが、この数字が大きく変わるといった話は伺っていないので、10年後、20年後の数字については、変わってくるという話

は聞いていません。

●森地会長

基本的に鉄道計画をやるときに、開業年度の需要しかないということでは計画として成立しません、次回でも正確にお答えいただきたいと思います。

質問があるときに、正確に答えないのは問題です。正確に質問はメモをとって、それ的確に答える義務がある。需要についても次回、きちんと説明をするようにしてください。

●小堀委員

関連して私の懸念事項ですが、このA地区の建物には商業、医療、子育て、それから農業や大学に関する施設を導入するとありますが、特に医療や子育てのための利用者は車のアクセスが必要で、そのような方々が利用する施設だと認識していますので、バスによるアクセスもそうですが、駐車場のスペースは現在の利用者以外に、新しくできる建物を利用する人たちの車利用が増えると思いますので、そのあたりの配慮もあるのか質問します。

●都市整備局都心再生課長

A地区の建物の中に駐車場は、事業者で計画を立てる予定になっています。特に低層階の、今、御指摘のあった子育ての施設や医療の関係、商業施設等々にお越しになるお客様、この地区に来られるお客様の受け皿として、A地区の建物の中にしっかりと駐車場を確保する予定ということで、事業者と調整を進めているところです。

●小堀委員

これについても、やはり将来予測があつて初めてどれぐらいの駐車場台数が必要か計算できると思いますので、先ほどの質問も含めて、今日でなくてもよろしいですが、回答をいただければと思います。

●森地会長

それでは、御意見、御質問出尽くしたようですので、議第1109号から議第1111号までの各案件について、原案どおり了承していかというのは若干問題があると思います。先ほどの正確な情報を次回、御報告いただいて、そこに問題がなければ了承する、そこにまだ問題があるようなら議論が必要だと思いますが、どうでしょうか。

●建築局都市計画課長

先ほど御指摘いただいて十分明確にお伝えできなかった点は、改めて次回、報告させていただきますと思っています。

ちなみに、先ほどの16,500人という数字については、私どもとしては当面のマキシマムの需要ということも聞いていまして、当面、周辺の大規模な開発等が行われない限りは今の見通しでということでは考えています。

●森地会長

そのまま横ばいの予測をしているということですか。

● 建築局都市計画課長

基本的にはマキシマムの需要であろうと考えています。

この周辺、羽沢の北あたりはまだ調整区域という状況です。今回、線引きの見直しをあわせて行っているところですが、今の時点ではこちらの周辺を入れる予定はありません。ただ、今の時点ではまだ予定していませんが、将来的に、周辺の土地利用等が、もし開発されたりといった動きがあれば、それをしっかり見ながら、必要なターミナル機能のようなものもその時点で検討しなくてはいけないとは考えています。補足させていただきました。

● 森地会長

それでは、次回御報告いただく、その中で問題がないということを前提にして、原案どおり了承するという事によろしいですか。

(異議なし)

● 森地会長

それでは、そういう条件付で了承することにしたいと思います。

(2) 網島サスティナブル・スマートタウン地区に関する案件

議第1112号 横浜国際港都建設計画 地区計画の決定

● 建築局都市計画課長

議第1112号、網島サスティナブル・スマートタウン地区地区計画の決定について御説明します。

今回、地区計画を決定する網島サスティナブル・スマートタウン地区は、港北区の北部、東急東横線日吉駅と綱島駅の間、綱島駅の北東約700mに位置しています。なお、先ほどの神奈川羽沢南二丁目地区に関する案件で御説明しました相鉄・東急直通線を付近で整備しており、仮称新綱島駅といった新駅の設置などが予定されています。

区域を拡大します。

本地区は、地区の西側で東京丸子横浜線、いわゆる綱島街道に接する、周囲を道路に囲まれた街区となっています。

画面は、本地区周辺の航空写真になります。

本地区の現況は、街区全体が更地となっており、また、西側の綱島街道は本地区に接する部分についておおむね整備が完了し、歩行者空間が確保されています。北側についても歩行者空間が確保されています。一方、南側については、歩道はあるものの幅員が約1.5mと狭く、東側については道路が幅約6mあるものの、歩道がない状態となっています。

次に、都市計画の現況について御説明します。

本地区の用途地域は、準工業地域、容積率200%、建ぺい率60%です。高度地区は最高限第5種高度地区、最高高さ20m、北側斜線として立ち上がり10m、1対0.6の勾配の制限となっています。

次に、横浜市の上位計画における本地区の位置付けを御説明します。

横浜市中期4か年計画では、未来のまちづくり戦略において、市街地の大規模な土地利用転換に対し、適切な土地利用の誘導や地域に必要な機能の導入を進めるとしています。横浜市環境未来都市計画では、将来ビジョンにおいて、温室効果ガスの排出を大きく削減している低炭素なまち、スマートシティを市域全体で実現するとしています。横浜市都市計画マスタープラン全体構想では、都市づくりの目標として、地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりを掲げています。土地利用の方針では、鶴見川に沿った内陸部の産業集積地等では、操業環境の保全や機能の更新・高度化を図り、経済活性化に寄与するとともに、市民の身近な勤務地として職住近接を実現するとしており、また、大規模な土地利用転換が見込まれる場合には、地域における公共インフラ等の状況も踏まえ、必要な機能の導入が図られるよう誘導するとしています。

平成27年3月に改定した横浜市都市計画マスタープラン港北区プランでは、地域別まちづくり方針の綱島地域の中で、大規模土地利用の転換に際しては、周辺地域への影響やインフラ・公共施設等の状況を考慮しながら、地区計画等のまちづくりのルール化を図り、調和のとれた適正な土地利用を誘導するとしています。

次に、本地区の経緯について御説明します。

本地区には、昭和35年より大規模事業所が立地していました。しかし、平成23年にはその大規模事業所が閉鎖されました。その後、平成27年3月に、綱島地区におけるサステイナブル・スマートタウン構想について発表が行われました。その概要は、街全体でのエネルギーの効率的な利用を推進、エネルギー等のサービスを具現化するタウンマネジメント施設と集合住宅、技術開発施設、商業施設をあわせ持つ次世代都市型スマートシティを開発、事業者間でのまちづくり協議会の発足や協業、街に集う人々の交流を推進し、地域の発展に貢献するといったものです。

そして今回、まちづくりの実現に向け、地区計画を決定します。

それでは、地区計画の内容について御説明します。

今回決定する地区計画は、綱島サステイナブル・スマートタウン地区地区計画で、画面にお示しする面積約4.4haの区域です。

次に、地区計画の構成ですが、本地区では、地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針を定めます。地区整備計画では、建築物に関する事項として、用途の制限など、画面にお示しする項目を定めます。

地区計画の目標です。

本地区の周辺は工場等から住宅へ土地利用転換が進んでおり、調和のとれた適切な土地利用の誘導や生活支援機能等の拡充が課題となっています。

また、本地区では大規模事業所の廃止に伴い、その後の土地利用について、これらの課題や上位計画に基づき検討が行われてきました。その検討を踏まえ、大規模な土地利用転

換に伴い、産業機能とあわせ良好な居住環境や生活支援機能を適切に誘導し、オープンスペースの確保等による良好で快適な市街地を形成しつつ、先端的な環境配慮の取り組みにより、環境未来都市・横浜にふさわしい市街地を形成し、その環境を維持することを目標としています。

次に、区域の整備、開発及び保全に関する方針について御説明します。

土地利用の方針については、区域を4区分し、A地区は産業系土地利用を基本とし、研究開発施設等の立地を図るとします。B地区は商業、サービス施設の立地を図るとともに、地域住民等の交流機能や防災機能の導入を図るとします。C地区及びD地区は多様な世代を対象とした居住機能と併せて、子育て支援施設等の生活支援機能、エネルギー供給施設等の立地を図るとします。

また、本地区については、特に環境に配慮するため6つの事項を定めます。1区域内の建築物は、CASBEE横浜の環境性能についてAランク以上の評価とする等、省エネルギー性能の高い設計とし、また、エネルギー効率の高い建築設備の導入を積極的に図る、2地産地消の分散型エネルギーを推進するため、太陽光発電システムに代表される再生可能エネルギー設備の導入や家庭用燃料電池等の活用により、区域内でエネルギーを創り出すとともに、それを蓄電池の活用等により蓄え、必要に応じて利用を図る、3区域全体のエネルギー最適化を図るため、建築物におけるエネルギーマネジメントシステムの導入、コジェネレーション等のエネルギー供給システムの導入、蓄電池の活用等による建築物間のエネルギーの融通等を積極的に推進する、4災害時における周辺地域へのエネルギーの利用について配慮する、5省エネルギーを誘導するため、エネルギー情報の管理をし、その発信等を積極的に推進する、6カーシェアリングやサイクルシェアリング等を通じて、環境負荷低減に効果のあるモビリティの導入に努めるとします。

次に、地区施設の整備の方針、地区施設の配置及び規模について御説明します。

歩行者用通路を、地区内を通り抜ける通路機能を持ち、これに接する敷地と一体性のある緑豊かな憩い・にぎわい空間としても機能するよう配慮されたものとして、幅員6m、延長約180mで配置します。

安全で快適な歩行者空間を形成するため、歩道状空地1を地区の南側に、幅員1.5m、延長約160mで配置します。また、歩道状空地2を地区の東側に、幅員3m、延長約240mで配置します。

次に、綱島街道沿いの角地に地区の顔となる広場1及び広場2を配置して、特に広場2は、防災機能を備えた広場として整備します。それぞれ面積約600㎡と約500㎡で配置します。

また、道路から歩行者用通路への導入部に、広場3及び広場4を配置します。それぞれ面積約100㎡で配置します。

緑地を歩道状空地又は道路に反って、原則2m以上の幅で、面積合計約540㎡で配置します。

建築物等の整備の方針については、周辺の市街地環境に配慮しながら土地利用の方針に沿った建築物の整備を誘導するため、地区の特性に応じて、建築物の用途の制限など画面にお示しする項目を定めます。

緑化の方針については、スマートシティにふさわしい、地区全体の付加価値を高めるような統一感のある緑化とする、視認性を高めるとともに断熱効果を得るため、壁面・屋上・地上部において高木・中木・低木・地被類を効果的に組合せるなど、重層的な緑化空間を形成する、広場については、木陰でくつろげる憩いの場や、にぎわいをもたらすコミュニティの場等、その場の利用目的に応じた効果的な緑化空間を創出する、緑のネットワークを創出するため、緑地や街路樹、隣接する敷地等における緑との連続性に配慮するとともに、街に潤いをもたらすボリューム感のある緑化を行うとします。

次に、地区整備計画の内容について御説明します。

建築物の用途の制限についてですが、A地区については、建築してはならないものとして住宅、共同住宅、寄宿舍、下宿、マージャン屋等、キャバレー等、倉庫業を営む倉庫、店舗に附属するものを除いた畜舎を定めます。

B地区は、A地区と同じものを定めるほか、工場と危険物の貯蔵施設等については、危険性や環境を悪化させる恐れが少ないものは建築できるとします。

C地区は、建築してはならないものとしてマージャン屋等、キャバレー等、倉庫業を営む倉庫、店舗に附属するものを除いた畜舎を定め、工場については、危険性や環境を悪化させるおそれが少ないものは建築できるとして定めます。

D地区は、C地区と同じものを定めるほか、危険物の貯蔵施設等については、危険性や環境を悪化させるおそれが少ないものは建築できるとします。また、1階を住居の用に供するもので、1階に保育所等を100㎡以上含むものを除いたものは、建築してはならないと定めます。

建築物の建ぺい率及び高さの最高限度についてですが、建築物の建ぺい率は、C地区とD地区において50%とします。建築物の高さの最高限度は、C地区については最高高さを31m、地区外への影響を考慮し、北側斜線として前面道路の中心線から立ち上がり10m、1対0.6の勾配の制限とします。D地区については、最高高さを31mとします。

敷地面積の最低限度等についてですが、全ての地区において最低限度を300㎡とします。なお、適用の除外があります。

壁面の位置の制限については、全ての地区において、前面道路境界線より5m以上後退させることとします。なお、適用の除外があります。

次に、形態意匠の制限についてですが、A地区及びB地区については、建築物の屋根及び外壁の色彩並びに屋外広告物の色彩、大きさ及び形状は、景観に配慮し刺激的な色彩を用いない等、周辺の街並みと調和したものとします。

C地区及びD地区については、周囲への景観的調和に配慮するため、次に掲げる事項に適合するものとします。高さ20mを超える建築物の部分は、水平方向の長さを70m以下と



すること。また、柱等のデザインや色彩等によって壁面を分節する形態意匠とすること。建築物の屋上に設置する太陽光発電設備又は太陽熱利用設備を除く建築設備等は、建築物と調和した遮蔽物で囲む等、乱雑な外観とならないようにすること。駐車場又は駐輪場は、植栽で囲む等、乱雑な外観とならないようにすること。高さが20m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。例えばオレンジ色の場合は、画面にお示しする青色の枠で囲まれた範囲になります。建築物の高さ20mを超える部分の色彩は、20m以下の部分の基調色よりも明度の高い色彩を基調とすること。

また、屋外広告物については、次に掲げる事項に適合するものとします。ただし、案内標識等、公共的な目的のために設置する必要があると認められるものについては、この限りではありません。屋外広告物は、建築物の高さが20mを超える部分に設置しないこと。なお、適用の除外があります。屋外広告物は、屋上に設置しないこととします。

緑化率の最低限度について御説明します。

緑化率の最低限度は、全ての地区において15%とします。

決定する都市計画の内容についての御説明は、以上になります。

なお、本案件については平成27年7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。

内容については、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、平成27年10月15日から同年10月29日まで都市計画法第17条に基づく縦覧を行ったところ、1通1名の方から、その他に分類される意見書の提出がありました。

それでは、意見書の要旨とそれに対する都市計画決定権者の見解について御説明します。

なお、詳細については、お手元の資料の都市計画案に対する意見書の要旨と都市計画決定権者の見解を御覧ください。

意見書の内容は都市計画案についてのもので、次の2点を要求する。一点目、綱島SSTの学区域変更を取りやめる。住民感情の緩和と横浜市への不信感を取り除くためである。二点目、A小及びB中の教育水準改善を即座に実行する。市に対しては不信感がつるばかりである。企業誘致による税金確保を進めることは構わないが、元々の納税者のことをもっと考慮してほしいというものです。

これに対する見解は、本地区の地区計画は、大規模な土地利用転換に伴い、産業機能とあわせ良好な居住機能や生活支援機能を適切に誘導し、オープンスペースの確保等による良好で快適な市街地を形成しつつ、先端的な環境配慮の取組により、環境未来都市・横浜にふさわしい市街地を形成し、その環境を維持するため都市計画決定するものです。

なお、小・中学校の通学区域については、横浜市立小・中学校の通学区域制度及び学校規模に関する基本方針に基づいて、適切な通学距離や学校規模となるよう検討を進めています。また、市立学校の運営については、横浜版学習指導要領に基づいた学校ごとのカリキュラムにより進めていると教育委員会に確認しました。

以上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

それでは、議第1112号の質疑に入ります。

御意見、御質問ありましたらどうぞ。

●田中（伸）委員

今回、地区計画の決定についての審議ですので関係ないとは思いますが、県道2号、綱島街道は、既に道路供用、20mに現況なっていると思うが、これ以上拡幅というか計画は予定されていないのですか。2018年に、高田の宮内新横浜線が本事業と並行して今、進行しているのは知っていますが、北側で野村総研様の跡地を並行して今後、進めていくと思いますが、地元の間人としては交通量が、迂回路ができたとしても交通量がキャパオーバーになるのではないかと非常に心配しています。それをお伺いしたい。これ以上、事業計画見直しといいますか、道路供用、東京丸子横浜線の都市計画事業は、これは供用が終わっているのです、これ以上は進めないのかということ。

二点目です。通学区域のことを公述や意見書でも、かなり露骨に反対している方がいます。野村総研の跡地に小学校ができるやに広報紙等で見ましたが、これもやはり住民の意見を踏まえて野村総研と、あと商業施設の開発、今後も地区計画等を検討しているとは思いますが、むしろ緩衝材といいますか、どういうことでそちらに小学校建設の計画に至ったのですか。

その二点、確認のため質問します。

●建築局都市計画課長

一点目です。綱島SSTの街区に面している綱島街道の部分は、現在、整備はされています。ただ、周辺については未整備部分があります。

ちなみに、平成26年11月13日から同年12月7日まで市民意見を募集して、都市計画道路の優先整備路線の見直し案について意見をいただいた際にも、平成32年度までに事業着手する路線として綱島街道を位置付けています。今後、皆様の御意見などを踏まえて、平成27年度末、平成28年3月末までに着手時期の目標を公表していくということで、担当部局から聞いています。今後、綱島街道については整備して、4車線化を進めていくということです。

●都市整備局地域まちづくり課担当課長

二つ目の、学校の御質問がですが、神奈川東部方面線に関連して新駅ができて、それに伴い駅前の再開発事業が行われて、マンション等ができ、小学生の数が増える。それ以外にも、今回D地区にマンションができますが、それほかにも大規模マンションの計画があり、もろもろ考えると小学校の教室数が減るといったことを見越して、今回の計画地の約100～200m北側、NR1とアピタの跡地、それから日本興亜損保の跡地の約1haの部分に今、交渉中ですが、小学校を建てて将来的にも対応できるような小学校の教室を確保していく計画を立てていると、教育委員会から聞いています。

●小堀委員

私は緑や環境の保全が専門なので、その視点から質問ですが、今回の計画では緑のネットワークを高めたいとあり、それが目玉の一つかと思いますが、緑のネットワークは、具体的にどのような機能を発揮することを目指しているのか、それが一点です。

二点目は、土地利用方針の環境への配慮で、環境負荷低減に効果のあるモビリティを導入したいということで、駐輪場やカーシェアリングをする場所などが必要になってくるかと思いますが、それはどのような配慮をしていますか。

三点目は横浜は環境未来都市に指定されていて、それを実践する場の一つとして捉えているとのこと、これは大変いいことだと思うが、全体的にはエネルギーの持続可能性、地産地消の分散型のエネルギーなど、かなりそちらに偏ったプランなのかという気がして、環境未来都市という他部分の環境もあると思うのですが、それ以外にはどういう点がここの地域のオリジナリティ、特性なのかお伺いしたいと思います。

●建築局都市計画課長

緑のネットワークについて、一つは環境負荷の抑制、それから生物多様性というものも考えなければいけない。また、景観形成にも寄与する、そういう効果的な緑化をネットワークとして、スマートシティにふさわしい緑化というように考えています。

個々の事業所ごとでなく地区全体で緑化を検討していくということで、広場ですとか歩行者専用通路、こういった空地进行を効果的に緑化していくことで具体化していくといったことで考えています。また、緑のネットワークを創出するために緑地、街路樹、隣接する敷地等における緑の連続性といったことにも配慮して、ボリューム観のある緑化を行っていくと考えています。

●都市整備局地域まちづくり課担当課長

一点目の緑のネットワークで補足しますと、地区施設のスライドで、緑地とありますが、面積は540㎡で敷地を4周回って、これは幅2mで計算しています。道路の車両等の切り下げ部を除いた部分については、基本的には2mの緑地帯を設けるとしています。

北側は、100~200m北側のマンションの計画等についても、綱島街道を広げるとともに、綱島街道の延長上に緑のネットワークをつくる、そのような計画をするということで、今、事業者と調整しているところです。

二点目、環境への配慮で、カーシェアリングですが、自動車又は自転車も含めてシェアリングをするということで、最近、若者が車を持たない、あるいはサラリーマン層でも車をなかなか購入しない、そのような傾向もあることから、地球環境にやさしいということで、自転車も含めたカーシェアリングを検討し、事業者とは話をしています。

駐輪場についても、事業者側でスペースはしっかり確保するというで考えています。

三点目、環境未来都市にふさわしいということで、エネルギーの分散化あるいは再生可能エネルギーといったことに偏っているのではないかという御指摘がありました。

D地区、今回マンションを建てますが、例えば単身者ですとか多世代を対象にしたマン

ションの形態を用意することによって、一気に高齢化の波が来ることを防止する、あるいは低層部に保育所等の子育て支援施設を入れて生活の支援機能などを盛込んでいく、そのような取組みもあわせて、環境未来都市にふさわしいまちづくりをしたいと考えています。

#### ●小堀委員

緑のネットワークはいくつかの機能をお考えのようで、それはよく理解したが、例えば生物多様性を豊かにするということが、蝶とか鳥を増やして、蝶が来るようなものというのと、それぞれ蝶によって植栽が変わってきます。アゲハチョウの場合は柑橘類しか食べませんし、鳥も冬の餌のないときに鳥が食べるということで、植栽をするものもきめの細かい配慮が必要だと思います。「緑のネットワーク」が流行り言葉のようにになっている面もあるかと思いますが、何を指すのかという具体的なプランでないと、本当に生物多様性豊かなネットワークにはならないと思います。そういう点も配慮をお願いしたいと思います。

それからサイクルシェアリングですか、これも一定のこの地域に車は入れないというような政策的なものがないと、ただ駐輪場を確保していますというようなことで本当にこれが動くのかどうか、少し疑問に思います。緑の、個々のまちづくりをするようなときに、そういう部分も入れたものにするとうちの計画が生きてくるのかという気がします。

#### ●内海委員

今もお話にありました、15、16ページに書いてあります環境への配慮についてですが、環境未来都市を目指して土地利用方針を示されるというのは、全国的にも先駆的な試みであると思います。

その内容をどのように具現化されるのかが非常に重要なところで、基本的に、地区計画をつくれれば全てが具現化されるわけではなく、実効性という観点から言えば、方針については指導の領域になってくるかと思っています。整備計画においても勧告止まりになってしまう。建築確認でチェックが入るのは、やはり建築条例にする必要があるかと思うのですが、この環境への方針というものをどのような形で、今、申しあげました法的にも、あるいは市の運用としてどのように具現化、実効性がある形でこの規定を定められているのか教えていただきたい。

#### ●都市整備局地域まちづくり課担当課長

御指摘のように、土地利用の方針、環境への配慮については、条例化して建築確認とリンクを貼るようなことはできない状況になっています。今、事業者とは協議をされていて、平成26年12月にこの事業者あるいは研究開発事業者等々が寄り集まり、まちづくり協議会を発足したと聞いています。この協議会の中で、ここに書かれている環境への配慮方針をどのように実現していくのか、そのような協議を週一回、結構精力的に行っていると聞いており、来月上旬にまちづくり構想書をつくり、我々に提示していただく、今、そのような協議をたどっているところです。

#### ●星野委員

15、16ページですが、ここでは省エネ、省資源の最新設備、いろいろなものが使われて

いくこととなります。これら全体のシステムの機能がどれくらい維持可能なの、予測年数を考えていたら教えてください。

もう一点、23、24ページ。

この文章三行目から、壁面・屋上・地上部、高木・中木・低木・地被類を効果的に組み合わせる、重層的な緑化空間、多重空間です。これらを読むと本格的な森になるのかと。最後の行、街に潤いをもたらすボリューム感のある緑化、こうなると地域の緑のネットワークの拠点になるのかと。そうすると、本当にここまで考えた緑化をやるのか、期待していいのか。すごくいい文章ですが、普通一般の人たちがこの文章を読んだら、このように本格的な森のように考えてしまうと思うが、このように期待していいのか質問します。

●都市整備局地域まちづくり課担当課長

一問目の予測年数について、例えば20年後、30年後を目標にして計画を立てているという、具体的な話はまだしていません。協議会が今、議論しているまちづくり構想書の中で表現できるよう協議をしていきたいと思えます。

緑化の話ですが、高木・中木・低木ということで、聞いていますのは、屋上緑化あるいは外壁の緑化、それから足元の敷地の周囲に低木の緑化をする、そのようなことを考えているということで、緑化計画のようなものもまちづくり構想書の中に盛り込まれるのではないかとということで、今、事業者とは協議をしているところです。

●森地会長

まだ協議中で、具体的な絵になっていないということです。よろしいですか。

それでは、議第1112号について、原案どおり了承してよろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

それでは、原案どおり了承します。

(3) 特別緑地保全地区に関する案件

議第1113号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1114号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1115号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1116号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1117号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1118号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1119号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1120号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1121号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1122号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の決定
議第1123号	横浜国際港都建設計画	特別緑地保全地区の変更

## 議第1124号 横浜国際港都建設計画 特別緑地保全地区の変更

### ● 建築局都市計画課長

議第1113号から議第1124号までは特別緑地保全地区に関する案件ですので、一括して御説明します。

特別緑地保全地区は、都市緑地法に定める地域地区として、都市緑地法の目的は、御覧のとおりです。

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、伝統的又は文化的意義を有する緑地、地域住民の健全な生活環境の確保に必要であり、かつ風致、景観が優れた緑地、又は動植物の生息地、生育地となる緑地に該当するものについて、都市計画で定めることができますとしています。

続いて、本市の上位計画での位置付けについて説明します。

横浜らしい水・緑環境の実現に向けて、横浜市水と緑の基本計画を策定しました。これに基づく重点的な取組として、横浜みどりアップ計画を策定しており、樹林地の保全、活用などを推進しているところです。また、横浜市中期4か年計画においても、まとまりのある樹林地の保全を市民と進めるとしています。

なお、横浜市水と緑の基本計画については、現在、環境創造審議会からの答申を受けて改定作業を行っているところです。

横浜市水と緑の基本計画では、緑の七大拠点、河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点などの良好な緑地について、特別緑地保全地区を指定するとしています。また、横浜みどりアップ計画では、樹林地の確実な保全の推進などを施策に掲げ、その事業の一つに特別緑地保全地区を含めた緑地保全制度による指定の拡大、市による買い取りを挙げています。

本市の緑地保全制度には、特別緑地保全地区など都市計画に定めて永年的に保全する制度と、市民の森など、条例に基づき保全する制度です。これまでに指定した特別緑地保全地区は、123地区、面積約390.5haです。

本日御審議いただく案件ですが、赤色でお示しする新規決定案件10地区、青色でお示しする変更案件2地区、合計12地区です。

それでは、区ごとに御説明します。

最初に、青葉区元石川街平崎北です。

本地区は青葉区の北東部、たまプラーザ駅の西、約1.1kmの位置です。

続いて、区域図です。

面積は約1.2ha、南側に元石川町平崎特別緑地保全地区です。区域区分は、市街化調整区域です。

周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは東側から本地区を見た状況です。

植生は、主に竹林で覆われ、一部にウメ、サクラ等広葉樹林、草地があります。

上位計画の位置付けですが、横浜市水と緑の基本計画において鶴見川の源・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います。

また、横浜市都市計画マスタープラン青葉区プランでは、樹林地については、協定緑地、緑地保全地区などの様々な緑地保全施策を活用し、地域の意向を踏まえつつ保全を進めるとしています。

次に、緑区の案件です。

まず、北八朔町南です。

本地区は緑区北部、市営地下鉄4号線川和町駅の西、約800mの位置です。

続いて、区域図です。

面積は約1.3haです。区域区分は、市街化調整区域です。

続いて、周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは、地区を東側から見た状況です。

植生は、ケヤキ、スギ等の混交林、竹林で覆われ、一部に草地があります。

上位計画の位置付けですが、横浜市水と緑の基本計画では、青葉区の元石川町平崎北と同様です。

また、緑区プランでは、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います。

次に、長津田町深田について御説明します。

本地区は緑区西端部、JR横浜線長津田駅の南西、約900mの位置にあります。

続いて、区域図です。

面積は約1.5haです。区域区分は、市街化調整区域です。

周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは東側から見た状況です。

植生は、主にウメ、クヌギ等の広葉樹林で覆われ、一部に竹林、混交林があります。

上位計画の位置付けですが、横浜市水と緑の基本計画では、北八朔町南と同様です。

また、緑区プランでの位置付けも、北八朔町南と同様です。

次に、十日市場町笹山について御説明します。

本地区は緑区の西部、JR横浜線十日市場駅の南西、約1.2kmです。

続いて、区域図です。

面積は約0.7haです。市街化調整区域になります。

続いて、航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは地区を東側から見た状況です。

植生は、クヌギ、コナラ等の混交林で覆われ、一部に竹林、草地があります。

横浜市水と緑の基本計画において、鶴見川の源・上流域に位置しており、項外部のまとまりのある樹林地の保全・活用が施策方針に挙げられています。

また、緑区プランでの位置付けは、北八朔町南と同様です。

次に、三保です。

区域の大部分が緑区で、一部が旭区です。緑区の南端部、JR横浜線十日市場駅の南、約2.5kmの位置にあります。東側に都筑自然公園があります。

続いて、区域図です。本地区は、平成23年までに面積約48haを指定しました。今回、都筑自然公園に隣接する緑地等を追加し、面積約53.9haになります。市街化調整区域になります。

周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは追加する区域を北西側から見た状況です。

植生は、スギ、モウソウチク等の混交林で覆われ、一部に広葉樹林等があります。

横浜市水と緑の基本計画において緑の七大拠点の三保・新治地区に位置しており、市民の森や特別緑地保全地区の指定により、樹林地を保全するとしています。

また、緑区プランでも三保・新治に広がる緑を、緑の10大拠点の一つとして保全するとしています。旭区プランでは緑の拠点に位置しており、帷子川源流域は、湧水を活かし、憩いの場としての水辺環境づくりを進めるとともに、樹林地をできる限り保全するとしています。

次に、旭区都岡町です。

本地区は旭区北部、鶴ヶ峰駅の北西、約3kmの位置にあります。北側には、都筑自然公園があります。

続いて、区域図です。

面積は約1.6ha、市街化調整区域です。

続いて、航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは地区を西側から見た状況です。

植生は、コナラ、ケヤキ等を中心とした広葉樹林で、一部に針葉樹林、竹林等があります。

上位計画の位置付けですが、横浜市水と緑の基本計画では、緑区三保と同様です。また、旭区プランでは、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・活用を図るとしています。

次に、港北区大曽根台です。

本地区は港北区の中央部、東急東横線大倉山駅の北西、約900mの位置です。

続いて、区域図です。本地区は、平成24年までに面積約1.8haを指定しました。北西側には太尾見晴らしの丘公園があります。今回、北側に隣接する緑地と南側の緑地を追加し、面積約2.5haになります。用途地域は、第一種低層住居専用地域及び第一種住居地域です。

続いて、周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは追加する区域を西側から見た状況です。

植生は、クヌギ、コナラ等を中心とした広葉樹林と竹林から成る混交林で、一部草地在



あります。

本地区は、横浜市水と緑の基本計画において鶴見川の中流域に位置しており、緑地担保量の向上により、樹林地を保全するとしています。また、港北区プランでは、特別緑地保全地区の指定等による緑地の保全など、様々な緑地保全施策の活用により丘陵地の緑を保全するとしています。

次に、神奈川区の菅田町南出戸です。

本地区は神奈川区の西端部、JR横浜線鴨居駅の南、約1.8kmの位置にあります。

続いて、区域図です。

面積は約3haです。本地区は、一部に菅田いでど公園の樹林地を含んでいます。市街化調整区域です。

周辺の航空写真になります。

次に、現況写真です。こちらは本地区を北側から見た状況です。

植生は、主にスギ、ヒノキ、サクラ等の混交林で覆われ、一部に針葉樹林、広葉樹林、草地等があります。

本地区は、横浜市水と緑の基本計画において、河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点の都田・鴨居東本郷・菅田羽沢周辺地区に位置しており、地区の北部、南部に位置する市街化調整区域の樹林地を緑地保全施策や公園整備などにより保全・活用し、地区の緑の拠点を増やすとしています。

また、神奈川区プランでは、区内では少なくなった安定し優良な斜面緑地の保全を図るとしています。

次に、泉区の案件です。まず、新橋町です。

本地区は泉区の北部、相鉄いずみ野線弥生台駅の北西、約200mの位置にあります。

続いて、区域図です。

面積は約2.2haで、市街化調整区域です。

続いて、周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは本地区を南側から見た状況です。

植生は、シラカシ、コナラ等の広葉樹林及び混交林で覆われ、一部に針葉樹林、竹林があります。

本地区は、横浜市水と緑の基本計画において、河川沿いのまとまりのある農地・樹林地の拠点の上飯田・和泉・中田周辺地区に位置しており、樹林地については、市民の森、特別緑地保全地区などの指定とともに、開発行為等に対しては、土地利用規制と併せた拠点となる緑地の保全を進めるとしています。

また、泉区プランでも緑地や樹林地などは土地所有者の協力を得ながら緑地保全地区や市民の森、緑地保存地区、公園などにより保全を図るとしています。

次に、岡津町金堀谷について御説明します。

本地区は泉区東部、市営地下鉄1号線中田駅の北東、約1.3kmの位置です。

続いて、区域図です。

面積は約0.5ha、本地区に隣接して生産緑地地区があります。用途地域は、第一種低層住居専用地域です。

続いて、周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは本地区を北東側から見た状況です。

植生は、コナラ、クヌギ等の広葉樹林、竹林です。

本地区は、横浜市水と緑の基本計画において柏尾川の源・上流域に位置しており緑の七大拠点をはじめ、まとまりのある樹林地や農地の保全を進めるとしています。

また、泉区プランにおける位置付けは、新橋町と同様です。

次に、港南区の野庭町について御説明します。

本地区は港南区西部、JR根岸線港南台駅の北西、約1.2kmの位置にあります。

続いて、区域図です。

面積は約3.7haです。市街化調整区域です。

続いて、周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは本地区を北側から見た状況です。

植生は、主に竹林、コナラを中心とした混交林で覆われ、一部に広葉樹林があります。

本地区は、横浜市水と緑の基本計画において緑の七大拠点の舞岡・野庭地区に位置しており、舞岡ふるさと村、野庭農業専用地区や周辺の樹林地を保全するとしています。

また、港南区プランでも緑の拠点に位置しており、緑の拠点である大規模な公園・緑地は、うるおいと安らぎのある空間としての保全・活用に努めるとしています。

最後に、金沢区大道二丁目について御説明します。

本地区は金沢区の南部、京急逗子線六浦駅の北西約400mにあります。

続いて、区域図です。

面積は、約2.3haです。第一種低層住居専用地域です。

続いて、周辺の航空写真です。

次に、現況写真です。こちらは本地区を北東側から見た状況です。

植生は、主にサクラ、モミジ等広葉樹林で覆われ、一部に竹林、針葉樹林等があります。

本地区は、横浜市水と緑の基本計画において緑の七大拠点の円海山周辺地区に位置しており、土地所有者の理解と協力を得て、市民の森や特別緑地保全地区などの指定や公園整備、農地の活用により優先的に保全するとしています。

また、金沢区プランでは、侍従川の谷戸を軸として、身近な生き物とふれあえる河川や樹林地を保全・再生するとしています。

以上12地区について、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、特別緑地保全地区を決定、変更します。

今回の指定により、特別緑地保全地区は約24.7ha増え、全部で133地区、約415.2haとなります。

なお、都市計画法第17条に基づく縦覧を平成27年11月5日から同年11月19日まで行いましたが、意見書の提出はありませんでした。

以上で説明を終わります。御審議のほどよろしく申し上げます。

●森地会長

議第1113号から議第1124号まで、本件については全体についての御意見もあるかと思えますので、質疑については12件まとめて行う方法をとりたいと思います。よろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

それでは、御質問、御意見をお願いします。

●小堀委員

特別緑地保全地区を指定されることは、大変素晴らしいことだと思っています。特に今回は緑の七大拠点、特に横浜北部の大変素晴らしいところ、既にあるところに隣接して、しかも広い面積が指定されるということで、大変素晴らしいと嬉しい気持ちになりました。

一つお伺いしたいのは、特別緑地保全地区は要件がありますが、三つの要件以外にイとロというのが、スライド3-4になりますか、風致景観が優れた緑地、今までこれが大部分で、二番目の動植物の生息地、生育地となる緑地で指定される場合がほとんどありません。今回はその説明がなかったのですが、大部分がイに該当するのか、あるいは今回はロもあるのか、それをお伺いしたいと思います。

●建築局都市計画課長

指定要件の3号イの風致・景観という指定ばかりではないかということで、ロについてということです。

私どもとしては、樹林地は生き物にとって重要な生育場所、生息場所ということで、指定要件としては3号イの風致・景観ということであっても、今回の特緑の指定を進めて確実に緑地を担保していくことによって、動植物の生息・生育環境を保全できるとともに、生物多様性の確保も図られるというように考えています。

3号ロでの特別緑地保全地区の指定、動植物の生息地、生育地となる緑地の指定については、指定実績のある他都市への聞き取り調査を行うなど、一定の考え方を今現在、検討を進めているところです。まとめましたら、また本審議会でも御報告して、具体的な案件とあわせて御説明させていただきたいと思っています。

●内海委員

今、特別緑地保全地区を指定されることは素晴らしいことだという話もありましたが、私も全く同じ意見です。特に大都市の中で緑を確保していく、さらに実効性を持って確保していくというのは、この特別緑地保全地区が最も活用できる制度で、それを地域の人たちの理解を得ながら進めていращるのは素晴らしいことだと思っています。

一点、気になったのは、特別緑地保全地区に指定された後の管理について、民有地もまだあるかと思えますし、公共用地になっているところもあろうかと思えますが、どのよう

な形でその方法を考えているのかをお聞きしたい。

●環境創造局緑地保全推進課長

基本的には、特別緑地保全地区は制度で指定しますが、管理についてはその土地所有者が行うことになっています。民有地では民有地の方が管理する。横浜市が将来取得した場合には、横浜市が責任持って管理することになります。

また、横浜市は、一つ一つの樹林地の形態でどういう管理をしていったらいいかという「森づくりガイドライン」という冊子をつくり、これはホームページで公開していますが、そういったものを活用していただきながら、民有地の方には良好な管理をしていただいています。

維持管理の面で困ったときには、特別緑地保全地区に指定していれば維持管理助成制度も使えますので、そういったものも活用していただきながら、管理をお願いしています。

●森地会長

それでは、議第1113号から議第1124号までの各号について、一体の都市計画ではありませんが、まとめて決をとる方法をとりたいと思いますが、よろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

議第1113号から議第1124号まで、各案件について原案どおり了承してよろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

原案どおり了承します。

(4) 横浜市都市計画マスタープランに関する案件

議第1125号 横浜市都市計画マスタープラン都筑区プランの改定

●建築局都市計画課長

横浜市都市計画マスタープラン都筑区プランの改定について御説明します。

時間の関係で、都筑区プランの中身から説明させていただきます。

こちらは都筑区プラン、これまでの改定の進め方、いわば経緯です。

都筑区では素案作成に先立ち、平成25年度から26年度にかけて地域の集いを15の連合自治会町内会で実施するなど、地域の皆様から御意見を伺い、そういったものを参考にして改定素案を作成しました。

この改定素案の説明会を平成27年1月に実施し、改めて意見募集を行ったところです。いただいた意見を踏まえ改定素案を修正し、改定原案とし、さらに改定原案に対する意見募集を平成27年6月から同年7月に行いました。この実施結果についてはお手元に資料をお配りしていますので、後ほど御参照ください。

ここでいただいた御意見を踏まえ、改定原案を修正、最終的な改定案とした上で、本日、本審議会への付議に至ったところです。本審議会で御承認いただいた後、改定区プランの

告示を行います。

それでは、都筑区の概要ですが、こちら区の南部に鶴見川、中央部に早渕川があります。区の西側には東名高速道路、東側には第三京浜道路。鉄道は、区をクロスする形でブルーライン、グリーンラインが位置しています。センター北駅、南駅周辺には商業・業務・サービスの集積するタウンセンター地区があります。

ここで港北ニュータウン建設事業に少し触れますが、昭和40年代に高度成長を背景とした乱開発の波を抑えるということで、本市の六大事業の一つとしてスタートした事業です。特色として、日本住宅公団、現在の都市再生機構と横浜市及び市民が協議して開発の基本理念を定めたこと、また、個々の権利者の希望を土地利用に反映する申し出換地を採用するなど、先進的な取組みをしてきました。

区の人口ですが、港北ニュータウン地区を中心に毎年増加しています。区誕生から現在までに約10万人増加しており、区の総人口は20万人を超えています。引き続き増加していくものと推計されます。

また、区の平均年齢は平成27年時点で約40歳ということで、本市で最も平均年齢の低い区です。

続いて、区の土地利用です。

区の大部分は住宅や商業・業務施設として利用されており、その間に公園、緑道、保存緑地などが整備されています。また、区の南部、鶴見川沿いは市内でも有数の工業地域です。

都筑区の緑被率は平成13年に約38%でしたが、平成26年には都市化の進展により約32%となっています。市街化調整区域では農地、樹林地が多く残っていますが、減少も続いているということです。また、グリーンマトリックスシステムで計画的な公園、緑道が整備されています。

続いて、都筑区プラン改定の背景とポイントです。

平成14年に現行の区プランが策定されて以降10年余り間に、土地区画整理事業やグリーンラインの開通、横浜環状北線・北西線の都市計画決定・着工など進展してきました。

また、都筑区の特色から見る現況、課題、また平成25年3月の本市の都市計画マスタープラン全体構想改定なども踏まえて、将来のまちづくりに対応するため、このたびの都筑区プラン改定を進めてきました。

改定の主なポイントです。

全体構想の分野別の方針の更新を参考に、テーマ別まちづくりの方針の構成を整理、都市計画に関する方針としての性格を強め、他の分野については関連計画に整理。以下、御覧のポイントです。

次に、プランの構成の改定について御説明します。

今回の改定で、全体構想にあわせ4章のテーマ別方針の構成を、右に示すとおり六つの方針に再編、区民のまちづくりへの参加に関する内容については5章まちづくりの推進に

集約しました。

お手元にお配りしています都筑区プラン改定案のうち、中心となりますⅢ章からⅤ章についてポイントを御説明します。

まず第Ⅲ章、まちづくりの目標と将来像です。

初めに、まちづくりの基本的視点です。

今回の改定案では、次の四つの視点に立脚してまちづくりを展開していくとしています。一つとして古き都筑の良さを発見・継承しながら、新しい多機能複合都市を創造する、以下、御覧の4点です。これらは土地利用、交通、福祉などの分野ごとの施策や事業を検討するに当たって、横断的な視点となるものです。

次に、都筑区の将来都市構造です。

都市構造の主要な構成要素として、公園、緑地・緑道、農地、河川など地域の景観的特質を活かしたみどりと水の軸、また、鉄道や道路等区域内外を結ぶ交通の軸、駅周辺的生活拠点や農業系のゾーン、工業系ゾーンなど都市活動の拠点・ゾーンの三つに着目し、これらの空間、機能の保全・強化を図ることとしています。

続いてⅣ章、テーマ別まちづくりの方針です。

まず、みどりと水の環境づくりについてです。

公園・緑地等や農地・河川の保全・整備・活用を区民と行政が協力、里山的景観を守り、未来に伝える、以下、御覧の内容を基本方針としています。

次に、安全で安心できるまちづくり、都市防災の方針についてです。

減災のまちづくり、火災発生時の被害の拡大を防ぐためのまちづくり、帰宅困難者への救援や支援体制の整備、以下、御覧の基本方針としています。

バランスの取れた土地利用の実現、土地利用の方針においては、自然的土地利用及び都市的土地利用をバランスよく配置、都市構造や社会状況の変化に対し様々な手法を用いて良好な環境の維持に努める、駅周辺とインターチェンジ周辺の土地利用のあり方を地域の方々とともに検討するなどを基本方針としています。

また、都市機能の充実と生活しやすい環境づくり、都市活力の方針では、昼間人口を確保するための諸機能の維持・増進・交流、以下、御覧の基本方針としています。

交通体系の整備ですが、こちらは歩車分離の道路など、良好な交通基盤の確保、公共交通の利用促進と代替手段も含めた利便性の確保、以下、御覧の事項を基本方針としています。

最後に、都筑区らしい文化の醸成、都市の魅力の方針ですが、地区計画等による土地利用の誘導や都市景観の保全、豊かな田園風景を次世代に残せるよう景観を維持、以下、御覧の基本方針としています。

次に、Ⅴ章、まちづくりの推進について御説明します。

ここでは、地区まちづくりの推進についてのみ御説明します。

まず、まちづくり重点検討地区について御説明しますが、地域の土地利用に大きな影響

を与える鉄道駅や大規模な公共公益施設など、施設の整備が完了又は事業中の地区のことであり、多様な手法を活用したまちづくりの検討を重点的に行う地区です。

まず、駅周辺のまちづくりとしてまちづくり重点検討地区に位置付けた、東山田駅周辺地区についてですが、この地区におけるまちづくりに当たっての配慮事項として、進みつつある無秩序な市街化を防止し、土地利用の整序の誘導を図ること、以下、御覧の項目を挙げています。

続いて、同じく駅周辺のまちづくりとしてまちづくり重点地区に位置付けた、川和町駅周辺地区です。この地区におけるまちづくりに当たっての配慮事項としまして、隣接地の多様な特性に配慮しながら無秩序な市街化を防止し、土地利用の整序を図る、以下、御覧の項目を挙げています。

続いて、インターチェンジ周辺のまちづくりとしてまちづくり重点検討地区に位置付けた、川向町、港北インターチェンジ周辺地区について御説明します。まちづくりに当たっての配慮事項として、高速横浜環状北線・北西線の整備による、優れた交通利便性を活かした産業の誘致・集積など、地域特性に応じた戦略的土地利用の誘導を図るなどを挙げています。

続いて、地域主体のまちづくりの推進について御説明します。

都筑区では、地域の生活環境を維持・向上させるため、地域まちづくり支援制度などを活用し、地域まちづくりグループ等が主体となり地域のプラン・ルールづくり等を行っていくほか、ヨコハマ市民まち普請事業による地域主体の身近なまちの整備、また公園愛護会、水辺愛護会等、様々なグループが多様な地域まちづくりを推進していくため、今後も横浜市は活動を支援し、共にまちづくりに取り組んでいきます。

最後に、画面にお示ししているように、まちづくりの推進に向けて区民、事業者、行政が手を携えて取組むため、それぞれ役割を明記しています。

以上、都筑区プラン改定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ひします。

●森地会長

ただいまの御説明について、御質問、御意見をお願いします。

よろしいですか。

御意見、御質問ないようですので、議第1125号について、原案どおり了承してよろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

原案どおり了承することにします。

時間が押して恐縮ですが、報告事項がありますので、もうしばらくお願いします。

## 9 報 告

### (1) 整開保等及び線引き全市見直し（第7回）について

#### ● 建築局都市計画課長

報告事項1、整開保等及び線引き全市見直しについて御報告します。

初めに、これまでの検討状況を御説明します。

平成26年11月、本審議会からの答申を踏まえ、整開保等及び線引き見直しの基本的考え方の案を作成いたしました。この案について市民意見募集を行い、平成27年3月、整開保等及び線引き見直しの基本的考え方を策定しました。その基本的考え方に基づき、見直しの市素案（案）を作成し、説明会、縦覧を行いました。その案について市民意見募集を行いましたので、本日は、この市民意見募集について御報告します。

なお、今後のスケジュールは後ほど御説明します。

市素案（案）の周知、説明会ですが、周知方法は、広報よこはまへ掲載のほか、概要版リーフレットを市庁舎1階市民情報センター、区役所、行政サービスコーナー等で配布するとともに、見直し対象区域について各戸に配付しました。また、建築局都市計画課、各区役所において縦覧、閲覧を行い、横浜市ホームページに市素案（案）概要版を掲載いたしました。また、説明会を市内6か所で開催、合計542名の方が来場されました。

市民意見募集の概要ですが、平成27年11月12日から同年12月14日まで、市素案（案）に関する市民意見募集を行いました。その結果、合計691通の御意見をいただきました。現在、いただいた御意見を整理しています。

いただいた御意見のうち主なものとしては、整開保及び線引き全市見直しの推進を希望する御意見、整開保等及び線引き全市見直しに反対する御意見、個別地区に関する御意見、具体的には市街化区域への編入を希望するもの、市街化調整区域のままを希望するもの、用途地域等の変更に関する具体的な要望、緑地・農地の保全に関する御意見、その他、御覧の御意見をいただきました。

なお、線引きにおける農地に関する課題については、前回、本審議会でもいただきました生産緑地地区に関する御意見等も踏まえて対応を庁内で検討していきます。

最後に、今後の進め方を御説明します。

今後、市民意見募集等の御意見を踏まえ、見直し素案を作成し、画面にお示しする流れで説明会等を実施し、都市計画手続を進めます。今後も適宜、本審議会において御報告します。

なお、都市計画変更については平成29年度の告示を目指しています。

以上、整開保等及び線引き全市見直しに関する御報告です。

#### ● 森地会長

ただいまの御説明について、御意見、御質問ありますか。

何度か御説明いただいている案件です。よろしいですか。

それでは、次の報告をお願いします。



## (2) 国家戦略特区事業における横浜駅きた西口鶴屋地区関連について

### ●都市整備局横浜駅周辺等担当課長

国家戦略事業における横浜駅きた西口鶴屋地区の関連について御報告します。

対象地区の位置は、赤色の部分です。面積約0.8haの区域の横浜駅きた西口鶴屋地区です。

写真は、平成23年2月に撮影された線路側からの航空写真です。対象地区の区域内の多くは、駐車場となっています。

次に、これまでの経緯を御説明します。

平成21年12月にエキサイトよこはま22が策定され、国際都市横浜の玄関口として、国際競争力のあるまちを目指したまちづくりが進められています。

その後、地権者等で構成される再開発準備組合が設立されました。

平成25年12月に国家戦略特別区域法が施行され、平成26年5月に横浜市を含む東京圏が国家戦略特別区域に指定され、区域方針が決定しました。平成26年10月に東京圏国家戦略特別区域の区域計画（素案）が公表され、当地区の事業の概要として、外国人居住者等の生活支援に必要な保育所やサービスアパートメント等を併設した、防災・環境性能に優れた住宅の整備が位置付けられました。その後、国家戦略特別区域会議が開催され、当地区で実施する国家戦略住宅整備事業と国家戦略都市計画建築物等整備事業の素案が承認されました。そして平成28年1月、素案説明会を開催しました。

続いて、国家戦略特別区域法の概要について御説明します。

国家戦略特別区域法は、国家戦略特別区域に関し、規制改革その他の施策を総合的かつ集中的に推進するために必要な事項を定め、もって国民経済の発展及び国民生活の向上に寄与することを目的としています。

また、内閣総理大臣は、国家戦略特別区域ごとに、国家戦略特別区域における産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成に関する方針である区域方針を定めるものとしており、東京圏の区域方針では、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成する等を目指し、外国人居住者向けを含め、ビジネスを支える生活環境の整備等を政策課題としています。

区域計画は、国家戦略特別区域ごとに国、地方公共団体、民間の3者から組織される国家戦略区域会議において協議され、内閣総理大臣が認定します。区域計画が認定されると、当該国家戦略特区において、規制の特例措置の適用を受けた事業等の実施が可能になります。

今回、東京圏の区域計画に定める対象地区で実施する事業は、建築基準法の容積率の特例である国家戦略住宅整備事業と、都市計画法の特例である国家戦略都市計画建築物等整備事業です。国家戦略住宅整備事業とは、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動

の拠点の形成を図るために、必要な住宅の整備を促進する事業のことで、国家戦略都市計画建築物等整備事業とは、都市計画の決定又は変更をすることにより、産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を図るために必要な建築物、その他の施設の整備を促進する事業のことで、

続いて、事業の概要です。

画面は線路側から見たイメージパースです。

画面は線路側から見た低層部のイメージパースです。赤色の矢印でお示しする部分が建物2階のデッキ部分です。

画面は西側から見た低層部のイメージパースです。横浜駅きた西口方面からの利便性の高い位置に、駅前広場機能の一部を担うタクシー乗場を含む交通広場を整備します。

画面は西側から見た断面図です。

建物の構成ですが、地下が駐車場・駐輪場で、低層部にはにぎわいの創出に寄与する機能や生活利便施設を導入していきます。中層部、高層部には滞在期間や目的に合わせた居住・宿泊機能として、共同住宅、サービスアパートメント、ホテルなどを整備します。最上部には、来街者が利用できる国際交流・情報発信機能などを備えたスカイcommonsを整備します。

建物の高さは約180m、延べ床面積は約8万㎡です。

また、建物の防災面や環境面にも配慮した建物とします。

次に、都市計画素案等の概要について御説明します。

国家戦略特別区域法に基づく国家戦略都市計画建築物等整備事業として決定等をする都市計画は、画面にお示しするとおりです。

また、都市計画ではありませんが、今後、横浜市の都市計画審議会に諮問する国家戦略住宅整備事業についても説明します。

まずは第一種市街地再開発事業の決定についてです。

第一種市街地再開発事業で今回定める内容については、施行区域の面積は約0.8ha、赤線で囲まれている部分です。また、建物敷地面積は約6,700㎡で、黄色に着色されている部分です。容積率は850%、主要用途は共同住宅、ホテル、商業施設、駐車場等です。

また、区域内の道路については、周辺道路を拡幅整備、また、タクシー乗車場として交通広場を整備します。

次に、都市再生特別地区の変更についてです。

都市再生特別地区の区域の制限内容等について御説明します。

面積は約0.8ha、容積率の最高限度は680%としています。詳細については後ほど御説明します。

容積率の最低限度等については、図のとおりです。

また、高さの最高限度は、ピンク色でお示ししている部分について180mで、その他は画面のとおりです。

次に、地区計画の変更についてです。

当地区の地区計画の内容についてですが、青い線で囲まれた区域が平成26年9月に告示された地区計画の区域の範囲で、面積は約1.6haとなっています。地区の区分は、画面のとおりです。

今回変更する地区計画の区域の範囲は、図の赤い線で囲まれた区域です。

地区の区分ですが、新たに緑色に着色したD地区を、これまでのC地区の一部を取り込んで追加します。

最後に、国家戦略住宅整備事業についてです。

国家戦略特別区域法に基づき定める事項について、御説明します。

全部を住宅とする場合の容積率の最高限度は1,020%、一部を住宅とする場合の容積率の最高限度は算定式を定めます。

本事業は一部を住宅の用途に供する建築物であり、商業機能等と居住機能を適正なバランスで整備していくため、建物全体の住宅の割合を60%としています。結果として、算定式のとおり、本事業における容積率の最高限度は850%となります。

最後に、今後の手続の流れについて御説明します。

手続は都市計画手続を準用しており、国家戦略特別区域法第21条に基づく縦覧を行います。国家戦略特別区域法に基づき、内閣総理大臣の認定を申請する前に横浜市の都市計画審議会に諮問し、議を経ることが必要となります。

国家戦略特別区域会議を経て内閣総理大臣の認定を受けたときは、当該認定の日において都市計画の決定又は変更がなされたものと見なされます。

以上、国家戦略特別区域の事業における横浜駅きた西口鶴屋地区の関連についての御報告です。

●森地会長

ただいまの御報告について、御質問等がありましたらどうぞ。

●小粥委員

横浜市もインバウンドあるいは海外企業誘致という意味で、外国人の居住というのは非常に重要だとは思いますが、今回60%が居住区域になるということですが、資料の中にも「海外の方向け」という記述が散見されますが、この居住区域は海外の方、いわゆる外国人専用だという認識でよろしいですか。

二点目は、先ほどエキサイトよこはま22との関連が出ていたが、今、もう既に横浜駅西口の駅ビル建築が始まっていますが、それに伴って鶴屋町の地区でも駐車場等々、これから整備が進められるわけですが、この計画との時期的な関係、重なっている部分もありますから、この計画のほうが若干遅れて進むのではないかとも思うが、先ほど出た図のC地区が重なっているとすると、A地区とB地区をつなぐ部分なので、この計画の時期的なずれをどう解消していくのか。一緒に施行しないとこれは多分、連続性という意味ではないと思うが、その二点だけ伺いたい。

●都市整備局横浜駅周辺等担当課長

まず一点目で、外国人専用かということですが、専用ではありません。外国の方も無理なく住まえるような居住環境を整えるということで、日本人もお住まいいただけるような再開発にしたいと考えています。

二つ目の御質問で、時期的な話ですが、今、画面に映っていますA地区が駅ビル計画の駅前棟、B地区が駅ビル計画の鶴屋町棟で、駐車場を主な用途とした地区です。これに、今回の鶴屋町の再開発はD地区でして、駅ビル計画の二つを結ぶような地区になっています。

時期的な話ですが、駅ビル計画自体は平成32年の東京オリンピックまでに開業する予定で、現在、事業が進められています。今回のD地区については、平成33年度に建物を竣工させようといった計画でして、約1年ほど時期的なかい離があります。D地区が1年ほど後に完成する見込みになっています。

そこで、駅ビル計画においてはB地区に主に駐車場を整備するという事なので、A地区の駅ビルができ上がるときには駐車場と円滑に結ばなければならないと考えていますので、平成32年に駅ビル計画が開業するまでに、D地区の中で通路は少なくとも確保して、B地区に車を停めてA地区にお客様が歩いてこられるといった環境を整備する予定でいます。

当然C地区ですが、これは主に橋、川が流れていまして、その上の橋ですが、この橋も平成32年、駅ビルの開業までには整備する予定でいます。

●小粥委員

D地区が工事をしているときにC地区の通路が完成するという、工事が錯綜する中で通行しなければいけないということなので、十分に注意していただければと思います。

また、最初の質問ですが、国家戦略特区ということですから、ある程度の外国人を見込まなければいけないと思いますが、これは外国人の居住に対して何かインセンティブを設けるのか、何か目標とか、あるいは日本人も当然住めるということですが、これ横浜駅に隣接していますから、外国人はかなり増えてしまうということも考えられるので、その辺も含めてどのくらいの外国人の居住を想定しているのか、その点だけ最後に伺います。

●都市整備局横浜駅周辺等担当課長

外国人がどの程度の割合でという御質問ですが、現在のところどのくらいの割合を目標にする、あるいは想定にしているという数字はありません。外国の方も無理なく住めるような環境を整えて、なるべく多くの外国の方にお住まいいただけたらいいと考えています。

●大岩委員

何かすごい、今までと違う街並みがいきなりできるなという感じがして、先ほどの外国人の方が来られるということで、保育園等は用意するのですが、小学校とか中学校とか、働いている方のお子さんの施設はどうするのかというところもあるのですが、別の視点で、特にこのD地区は、先ほどの説明で言うとほとんど駐車場という話があったが、横浜の駅

前でも有数の繁華街というか、飲み屋というか、結構ここでいろいろな方が交流を深めているようにぎやかなまちだと思う。今、そこに行くビルも壊して、全く違う街並みをつくらうという計画なのかなと思っていますが、まちが全く変わってしまい繁華街がなくなってしまうということについて、市としては新しいまちをつくるからしようがないという考えなのか、それとも、ここがなくなった代わりにもう少し周りに外国人の方々も含めて吸収できるような繁華街等をつくるべきとお考えなのか、それとも全く別の場所に吸収する場所を移すべきとか、そのあたりまで考えているのか考えていないという点について、御質問させていただきたい。

●都市整備局横浜駅周辺等担当課長

横浜駅周辺の鶴屋町の地域は、現在も繁華街、比較的小型のお店が連なるような街並みになっています。

今回、D地区で再開発事業は整備しますが、その細かい街並みは街並みで、存続する部分が多くいます。エキサイトよこはま22の計画をつくっていますが、その中で、鶴屋町の地区のまちづくりの将来のビジョンといったものも地域の皆様と一緒に定めていまして、にぎわいと回廊性のある豊かな歩行環境の形成といったこともビジョンとしては掲げています。いわゆる繁華街とこういう新しい街並みが融合するようなまちにしていけたらいいかと思っています。

●大岩委員

今の説明だと全然イメージがわからないというか、このD地区にまさに繁華街というか、飲み屋等が集中しているので、そこにビルを建てるとなると、基本的には全部立ち退いて、新しく低層階等に店をつくってそこに入れていただくとか、そういう計画でない限り小さい店が、地元の方々は同意しているということなのでいいのかもしれませんが、残るといった感じが全くイメージできないのですが、どうなっているのですか。

●都市整備局横浜駅周辺等担当課長

今、航空写真が画面に映っていますが、現時点では、この再開発の区域の中は時間貸し駐車場などが主になっていまして、今、小型のお店が連なっている部分はこの画面で言うと区域の左側、今ある小型のお店を潰してこの再開発をするということではありません。

●森地会長

それでは、ただいまの報告についてよろしいですか。  
報告3についてお願いします。

(3) 横浜市都市計画マスタープラン瀬谷区プランの改定について

●瀬谷区区政推進課長

横浜市都市計画マスタープラン瀬谷区プランの改定素案について説明します。

瀬谷区プランは現在、市民意見募集を行っています。本日は、都市計画審議会の委員の皆様から御意見をいただくため、御報告するものです。

まず、改定の進め方について説明します。

瀬谷区では素案作成に先立ち、現行の瀬谷区プランやまちづくりについて意見募集を行いました。現在、改定素案を公表し、平成28年1月12日から2月12日までの間で意見募集をしており、同年1月22日、23日に説明会を開催しました。

なお、瀬谷区プランは平成28年度に原案の市民意見募集、都市計画審議会へ付議させていただき、告示をする予定です。

次に、瀬谷区の地勢について説明します。

区域は横浜市の最西部に位置し、御覧のと通りの状況で、区域面積の約27%が農地や山林となっており、比較的恵まれた自然環境が残されておるとともに、区の中央部を東西に相模鉄道本線が通り、三ツ境駅、瀬谷駅の二つの駅があります。

まちづくりの主な進捗ですが、旧上瀬谷通信施設の返還以下、画面のと通りの進捗が挙げられます。

次に、構成の変更について説明します。

変更のポイントとしては、左側、現行プランの各方針ごとに記載された課題をまとめ、右側、改定素案では、瀬谷区のまちの現状と課題としました。また、左側、現行プランの2の(3)土地利用の方針と、3のまちづくりの方針をあわせ、右側、改定素案の五つの部門別まちづくりの方針に再構成するとともに、本文内容も再構成しています。

次に、瀬谷区のまちづくりの現状と課題について説明します。

一点目は、将来の人口・家族構成の変化や高齢化への対応です。二点目は、日常生活を支える居住環境づくりです。三点目は、自然的土地利用の減少と住宅系土地利用の増加です。四点目は、産業の活力を生かしたまちづくりです。五点目は魅力・にぎわいの創出、六点目は公民連携による自然環境の維持・向上です。七点目は、移動手段や移動空間の改善、八点目は防災・防犯対策の強化となっています。

次に、まちづくりの基本理念について説明します。

瀬谷区プラン作成時に区民参加でまとめた、瀬谷区民が実現していきたいと考える暮らしについての三つの考え方を継承し、身近に水と緑の環境がある、安全で安心できる暮らし、健康で、生き生きとした暮らし、様々な人々が互いにつながり、地域で支え合う暮らしとしました。

次に、将来都市構造について説明します。

都市構造の主な構成要素として、南北のまとまりのある緑地・農地の水と緑の二大拠点と、駅周辺的生活拠点によって、まちが自然と都市の二つの特性に分かれる都市構造となっています。また、5本の川の水と緑の基本軸によって、区全体で豊かな水と緑の潤いが感じられる環境が形成されています。これらの拠点と軸により、自然的・都市的土地利用が共存するまちづくりを推進していくこととしています。

次に、部門別まちづくりの方針について御説明申し上げます。

まず、土地利用の方針です。

中心地域は、多様な都市機能の立地と都市型住宅地への更新を誘導し、まちの活気につながる豊かな市街地づくりを進めることとしています。住宅地域は、基本的に現在の住環境を維持・継承し、水と緑の環境を生かすとともに、住宅地として良好な環境を保全することとしています。

緑農地域については、基本的に農地や樹林地等の自然的土地利用を保全、継承することとし、旧上瀬谷通信施設については緑や農の保全とのバランス等を図りながら、跡地利用の具体化と連携した土地利用を誘導することとしています。

また、自然環境との調和と地域の活性化や改善等の目的に資する計画が検討され、合意形成が図られている区域においては、周辺の市街化や道路等の整備状況、緑や農の保全とのバランス等を勘案しつつ、都市計画制度等の活用による土地利用を検討していくこととしています。

産業流通地域については、広域的なアクセス条件のよさを生かした産業・流通施設を主体とした土地利用を継承することとしています。

次に、都市活力・魅力の方針です。

駅周辺の生活拠点の形成についてですが、三ツ境駅、瀬谷駅周辺では、多様な都市活動を支える機能集積と交通ターミナルを初めとした基盤整備を進めるとともに、持続できる農業環境づくり、産業流通地域の環境づくり、地域や事業者との協力による住環境の向上、また、人々のつながりを促す地域の拠点の充実を進めることとしています。

次に、都市環境の方針です。

水と緑の基本軸づくりでは、5本の川と周辺に連なる緑地を、身近な水と緑の環境に親しめるようにすることとしています。水と緑の二大拠点づくりでは、土地所有者の協力を得ながら将来にわたって計画的な保全を進めることとしています。身近な緑の保全・育成では、公有地の緑の拡充と持続的な維持考え、私有地の緑の保全・育成を進めることとし、地域で取り組むネットワークづくり及び地球環境問題に対応した低炭素型のまちづくりを推進することとしています。

次に、都市交通の方針です。

道路網の整備では、首都圏、横浜市、地域の自動車交通円滑化に向け、都市計画道路等の道路網整備を行うこととし、利用しやすい公共交通網の充実、自転車の利用しやすい環境づくり、安心できる歩行環境づくり等を進めることとしています。

なお、旧上瀬谷通信施設の跡地利用の具体化と連携し、必要な道路、公共交通等の基盤整備を検討していくこととしています。

次に、都市防災の方針です。

水害に強いまちづくり、地震や火災に強いまちづくり、防災体制の充実、区民との協働による防犯や交通安全の取組を進めていくこととしています。

最後に、まちづくりの推進に向けてについて御説明します。

協働のまちづくり活動の推進では、区民、事業者、行政が適切な役割分担のもと、協働

してまちづくりを進めることとしています。また、瀬谷区プランの展開では、社会情勢の変化等を的確に捉え、適宜点検・評価を行いながら、区民とともに見直しを行っていくこととしています。

以上で説明を終わります。

●森地会長

ただいまの御説明について、御意見をお願いします。

通信施設の跡地、ものすごく広いです。こんな広いところの中身を決めないで、全体計画は大丈夫ですか。中身は後から決めるのですか。

●建築局都市計画課長

現在、旧上瀬谷通信施設の関係については、跡地利用のゾーニング案等の取りまとめを目指して、毎月のように地元の皆様と検討を進めているところです。

一方で瀬谷区のまちづくりのマスタープランを決めていきますが、具体的な内容は引き続き、私どもの政策局のほうで検討を進めていくということで、こちらの大きなまちづくりの考え方には整合する形で進めていくということです。

●建築局都市計画課地域計画係長

補足させていただきます。

今回、区プランに関しては初めて素案という形でお示しさせていただきまして、今後、また御意見を伺いながら案を固めていくこととなります。その時点、時点で反映できるものを反映していくといった予定になっています。

●森地会長

最終案が決まるまでもう少しははっきりしてくるということですか。

多分、横浜市では今後ないぐらい巨大な土地で、横浜市全体も影響を受けるような場所です。よろしくをお願いします。

## 10 その他

●森地会長

その他、よろしいですか。

●建築局都市計画課長

本日御審議いただきました議第1109号から議第1111号までの神奈川羽沢南二丁目地区の案件について、事務局から御提案です。

今後の対応ですが、本日は、将来推計について問題ないことを前提に御承認いただきましたが、今後、近日中に各委員の皆様へ回答となる報告書を送付、確認いただきまして、その上で、事務局から改めて会長の御確認をいただきまして、そこで答申をいただければと考えています。

その結果については、次回、6月を予定していますが、都市計画審議会で御報告させていただければと考えています。



●森地会長

わかりました。

都市計画審議会は間が長いものですから、ここで止めてしまうと事業に支障を来しますので、今のような手続で進めていただきたいと思います。よろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

今後も、先ほど申しましたように、非常に答弁がクリアではなくなっている気がします。質問されたら簡潔に答えて、関連の話をするのではなくて、きちんと答えるよう、よろしくをお願いします。

もし質問が出て確認できなかつたら、この会議中にも事務局で検討して、可能な限りこの中で答えてほしいと思います。よろしくをお願いします。

●建築局都市計画課長

了解しました。よろしくをお願いします。

●森地会長

最後に、事務局から事務連絡をお願いします。

●建築局都市計画課調査係長

次回の開催は、平成28年6月下旬頃を予定しています。正式な開催通知については後日、改めてお送りします。

事務局からの連絡は、以上です。

## 11 閉 会

●森地会長

以上をもちまして、第140回都市計画審議会を閉会します。

大変長時間にわたり御審議いただきまして、ありがとうございました。