

基本計画特別委員会まちづくり分科会記録
【 速 報 版 】

令和8年6月1日開会

速報版

- ・ この会議録は録音を文字起こしした初稿のため、誤字脱字がある場合があります。
- ・ 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なもののため、今後修正されることがあります。
- ・ 正式な会議録が掲載された時点で速報版は削除されます。

横 浜 市 会

開会時刻 午前10時03分

◎ 開会宣告

- 長谷川琢磨主査 これより基本計画特別委員会まちづくり分科会を開会いたします。

欠席委員は、田中委員でございます。

なお、鈴木副市長は他の分科会に出席しておりますが、審査の状況により、当分科会に出席するとのことでございますので、御了承願います。

審査に入ります前に、委員の皆様を確認させていただきたいと思います。

市第1号議案の審査につきましては、分科会では質疑のみを行い、意見表明は行わない方法で審査いたします。

また、基本計画特別委員会委員長宛てに提出いたします分科会報告書につきましては、主な質問項目を局別に記載することとなっております。この報告書は主査において取りまとめをし、提出いたします。

以上、御了承願います。



◎ 市第1号議案（関係部分）の審査

- 長谷川琢磨主査 それでは、道路・交通政策局関係の審査に入ります。

なお、当局からの発言に際しては着座のままで結構です。

市第1号議案（関係部分）を議題に供します。

市第1号議案

横浜市中期計画2026～2029の策定（関係部分）

- 長谷川琢磨主査 当局の説明を求めます。

- 角野道路・交通政策局長 それでは、市第1号議案横浜市中期計画2026～2029の策定について御説明します。

当議案は、横浜市議会基本条例第13条第2項に基づいて提出するもので、議案書の33ページから95ページに記載されております。

また、中期計画の素案については、令和7年12月の第4回市会定例会の各常任委員会にて御説明いたしました。

本日は、横浜市中期計画2026～2029（原案）道路・交通政策局抜き刷り版を使用して、簡潔に御説明いたします。

2ページを御覧ください。

議決範囲の考え方ですが、議案については、原案のうち、現状と課題や目指す姿等をまとめており、本資料では、当該部分を黒い点線で囲んでおります。なお、主な変更点につきましては、緑字で記載し、本日御説明する箇所には黄色マーカーをつけております。

右側3ページは、当局の関連部分を記載した目次です。

14の政策群、33の施策群、明日をひらく都市プロジェクト、財政運営、素案からの主な変更点について、順次御説明いたします。

4ページ目を御覧ください。

政策群1、毎日の安心・安全について御説明いたします。

政策群、現状と課題として、交通安全対策及びインフラ施設の安全対策について記載しております。

目指す姿として、交通安全対策が進み、子供から大人まで安心して出かけられる環境を掲げています。加えて、計画的かつ効率的な老朽化対策・保全更新が進み、市民生活に欠かせないインフラ施設を誰もが安心して利用できる環境を掲げています。なお、素案からの変更はありません。

右側5ページを御覧ください。

本ページ以降、素案で道路局となっていた指標等について、原案では、組織再編により、道路・交通政策局の所管となっております。

施策群1、防犯、歩行者の安心・安全について、交通安全対策を進めます。

次に施策群2、インフラ施設の安全確保について、計画的な保全や長寿命化、更新等による老朽化対策を進めます。なお、素案からの変更はありません。

6ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、当局の施策指標部分に黄色いマーカーをつけています。なお、素案から変更はありません。

8ページを御覧ください。

政策群、防災・減災について御説明します。

現状と課題として、地震防災戦略の推進による防災・減災対策の強化について記載しております。

目指す姿として、大規模地震に対する十分な備えができていることを掲げています。なお、素案からの変更はありません。

右側9ページを御覧ください。

施策群3、地震防災対策について、市内道路ネットワーク、緊急輸送路の強靱化に向けた取組を推進します。原案では、緊急輸送路沿いの崖対策の進捗率について、令和7年度の状況を反映して37%に更新しております。

10ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、素案からの変更はありません。

12ページを御覧ください。

政策群9、交通について御説明いたします。

現状と課題として、市民の移動手段の確保と魅力ある移動空間の形成について記載しています。

目指す姿として、地域全体で地域公共交通が充実しているとともに、快適に移動できる自転車・歩行者空間と身近な移動手段が確保され、誰もが生き生きと安心して暮らせるまちの実現を掲げております。

加えて、まちづくりと一体となった交通ネットワークの構築や渋滞対策が進むことで、移動の利便性が高まり、市民生活や企業活動が活性化していることを掲げています。なお、素案からの変更はありません。

右側13ページを御覧ください。

施策群20、市民の移動手段の確保について、地域交通を守る、増やす、使う取組を推進するとともに、シェアサイクルなど多様で魅力的な移動手段の充実や、居心地がよく歩きたくなる空間の整備を推進します。

加えて、市民生活の利便性の向上や地域経済の発展に向け、高速鉄道3号線の延伸をはじめとした交通

ネットワークの強化や渋滞対策、沿線・沿道の活性化につながるまちづくりを進めます。

指標のバス運転士数充足率、交通空白地の解消、外出が増加した地区数について、素案では都市整備局となっていました、原案では、組織改編により、道路・交通政策局の所管となっております。

14ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、素案からの変更はありません。

政策群に関する説明は以上となります。

続いて、16ページ、17ページを御覧ください。

明日をひらく都市プロジェクト、テーマ3、未来を創るまちづくりについて御説明いたします。

現状及び将来の見通しや方向性について記載をしておりますが、素案からの変更はありません。

18ページ、19ページを御覧ください。

安心して暮らせるまちづくりとして、引き続き道路の維持管理を着実に進めるとともに、将来の大規模災害にも備えた、19ページ上部に記載がありますように、緊急輸送路の強靱化を図ります。なお、素案からの変更はありません。

明日をひらく都市プロジェクトに関する説明は以上となります。

20ページ、21ページを御覧ください。

財政運営のうち、将来世代に先送りしない適正な債務管理と投資管理について、関連する部分を御説明いたします。

右側21ページ下段の取組4、特別会計・企業会計の更なる健全化の推進として、当局では、自動車駐車場事業費が対象となりますが、引き続き経営基盤の強化や財務上のマネジメント向上、計画的かつ効率的な事業運営に取り組みます。なお、素案からの変更はございません。

財政運営に関する説明は以上となります。

最後に、22ページを御覧ください。

素案からの主な変更点のうち、当局の関連項目を抜粋しております。後ほど御覧ください。

以上、市第1号議案横浜市中期計画2026～2029の策定について、当局関連部分を御説明申し上げました。

○ **長谷川琢磨主査** 説明が終わりましたので、質疑等に入ります。

○ **白井正子委員** 9の交通のところと、1の毎日の安心・安全のところで質問をしたいと思います。

9の交通のところでは、バス運転士不足により、公共交通のサービス水準を維持することが困難な状況となっているという課題を持って、それに目指す姿としては、市域全体で地域公共交通が充実していると、こういうことを目指していくということにはなっているのですが、このサービス水準の維持は困難な、でも充実しているという姿に持っていくということで、特に、そのバス運転士不足により、なかなか減便があったりとか、これまでも続いてきているわけですが、この目指す姿で、地域公共交通、充実している、このバスの点で言えば、どういう姿に持っていくということになるのでしょうか。

○ **栗本政策担当理事** まず、公共交通のお話ですが、委員おっしゃるように、バスの運転士不足により減便等起っていますので、それをまず維持路線ということで、維持をしていこうということで、運転士への住宅補助ですとかその辺をして、運転士不足を少し解消していきたいというのが1点と、2点目で地域交通の充実ということですが、下の図で青と白の公共交通の圏域図というのがあると思うのですが、こちらのほうが白いところが公共交通の圏域外というところになっていますので、こちらを白を青に変えていくようなイ

メージなのですが、地域交通を充実させて、この空白地、上の指標にあります半減という目標に向けて地域交通を充実させていくという目標を持っております。

以上でございます。

- **白井正子委員** バス便もしっかり維持をしていく、それから、空白になっているところには、新たに対策を取っていくという、そういう方向だということなのですけども、昨日は私、保土ケ谷区内で行われた市政要望懇談会で聞きましたところ、これまでは20分に1本はバスが来ていたんですけども、それが30分に1本に減らされて、不便になって本当に乗れなくなっているということで、減便は困るという声が出されて聞いてまいりました。それで、バスの減便は困るという声ですけども、指標としては、バス運転士の充足率は100%を確保していくということになっておりますけれども、なかなか確保ができない場合には減便やむなしと、そういう方向になっていくのかどうか、伺いたいと思います。
- **松井交通政策部長** もちろん、運転士さんが充足率が高まれば、減便のリスクが減っていった維持され、最終的に市民の皆様が安定してサービスを受けられるということなのですが、仮に運転士さんの確保が今よりも充足率が落ちていくようなことがあったときには、やはりその路線の中での効率性というものを高めていくために、例えば市でやっているのは、戸塚、青葉でもやりましたけれども、連節バスを導入して、輸送力を確保しながら、周辺のバスネットワークを維持するといった取組もしていますし、あとは、複数のバス事業者が同一の道路を例えば運行しているような路線があれば、それをもっと効率的に役割分担をするとか、そういったことも今後は考えていかなければいけないのではないかなと思っています。
- **白井正子委員** 対策としてはそういう方向だということなのですけども、住民には移動が確実に暮らしの中で整いという権利がありますので、この中期の計画の中には、そういった住民の移動の権利が文字としてはちょっと見えないようなのですけれども、どのような位置づけの下でこの中期計画が立てられているのかということを伺います。
- **栗本政策担当理事** 目標としまして、誰もが移動しやすいまちを目指すということで目標に上げているということで、鉄道もそうですし、バスもそうですし、これから道路整備もそうですが、こういった交通全般を整備して、皆様が移動しやすいまちを目指していくという大きな目標に向かって、この中期計画でいろいろな施策を組み合わせしていくという形の構成になっておりますので、委員がおっしゃるような権利は、こういったことで保障されるのではないかと考えております。
- **白井正子委員** しっかりその点も踏まえた具体策を進めていただきたいと思います。それが1点です。
それから、もう一点、交通のところで続けるのですけれども、課題への対応で、もう一つ、先ほど言われた交通空白地域の解消、それは目標どおりしっかりと進めてもらいたいと思います。それで、プッシュ型で進めていくということで、運行経費に補助が入ったりとか、そういうやり方は本当に評価しております。港北区でも、大曽根地域で、運行事業者が決まるという段階にも入っているということも聞いておりますし、日吉地域では、意向をつかむアンケートが行われた段階ということも聞いております。ぜひここを積極的に進めていただきたいと思います。この計画の中での決意を局長に伺いたいと思います。
- **角野道路・交通政策局長** 先ほどからもいろいろ課題出ていますけれども、まず交通の手段を確保するというのはきちっとやっていかなければいけないと思いますし、それから、こちら側からプッシュ型というのは、今までは地域から来るのを待っていたのですけれども、やっぱり地域に入って、皆さんがどういうことを思っているかということをきちっと聞きながら政策を進めていきたいなと思っております。

- **白井正子委員** それで、もう一点、続きます。

1の毎日の安心・安全のところですが、歩行者が安心して通行できる、そういう環境を充実していくという方向があるのですが、この点については、高齢の方がなかなか歩道橋を渡るのがとても負担を感じるということで、何とか対策をしてほしいという声は聞いておりますけれども、道路上に横断歩道、それから信号をつけるようなやり方というのもあると思うのですが、今、歩道橋をどうしていくかというのはどういう方向になっているのかを伺いたいと思います。

- **角野道路・交通政策局長** 横断歩道橋ですが、横浜市内で300幾つかあるわけなのですが、物によってほとんど使われていないようなところもありまして、そういうところについては、撤去しながらも、下の横断歩道を活用していくとかと、そういうこともやっております。そうでないものについては、やっぱり子供の通学路とかですと、平面を横断することはやっぱり危険ですから、積極的に横断歩道橋を渡ってもらうとか、そういうことも進めております。

- **白井正子委員** 特に高齢者から声を聞いておりますので、エスカレーターとかエレベーターをつけるような上下の移動への対策とか、それから、平面を渡るときにはしっかりと信号をつけた横断歩道で安全な対策をしてほしいという要望も聞いておりますので、この計画の中にしっかりと盛り込んでいただければと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

- **森ひろたか委員** 2点だけ伺いたいと思います。

今、前段議論ありましたけれども、バス運転士数の充足率のところなのですが、これまで交通局が主体となって取組を進めてきたと思います。また、若年層、特に20代、30代、40代前半ぐらいまでは、民間の給与水準と比較するとかなり差を広げられていて、この取組どうしようかということも試行錯誤しながらこれまで進めてきたと思うのですね。交通局は今財政が大変厳しく、今議会でも運賃改定ということの動きになってきている中で、今回道路交通政策ということで、もともと道路局のほうでこの充足率を見る考え方、どのようにこれ対応していくのか、主体がどっちになっていくのか、その点ちょっとお伺いしたいのですが、

- **栗本政策担当理事** 御質問ありがとうございます。委員のおっしゃるとおり、厚生労働省の統計でやっぱりバス運転士の年収というのが約40万円ほど少ないというのが出ていますので、今年度は民間のバス事業者に対しては住宅補助ということで月3万円、36万円補助するような形で、運転士不足に対して対応していこうと考えております。

そのほか、バスにつきましては、委員おっしゃるように市営のバスについてもその中で努力していると考えておりますので、道路・交通政策局としては、そういった民間への補助も含めて、バスの充足率を上げていきたいと考えております。

- **森ひろたか委員** ということは、今御説明いただきましたけれども、労働条件に関わるのところというのは、道路・交通政策局のほうで主導してやっていくということですか。

- **松井交通政策部長** 交通局の労働条件につきましては、もちろん交通局が行います。それで、同じ市役所ですが、そこは役割分担をして、道路・交通政策局としては、民間のバス事業者さんの待遇改善の一部である住宅手当補助という形で、今栗本からもお話ししたマックス年間36万円という補助金を行うことで離職防止、あるいは採用促進、そういった効果を狙っているということでございます。

○ **森ひろたか委員** なるほど、大変ちょっと難しい立場だなと思いますね。交通局、大変今厳しい状況で、民間との労働条件差というのがかなり開いてきている中で、この充足率100%に持っていこうとすると、もちろん民間のベースのいわゆるお給料のところも、様々改善に向けた取組を交通政策のほうで所管していくということになると思いますので、ぜひ、市営の交通局と民間のいわゆる働く条件差みたいなものがこれ以上広がらないように、交通局にもしっかり働きかけを行っていただきたいと思いますし、それに伴う受益者負担みたいなのは、私は致し方ないと考えておりますので、ぜひその辺もバランスを持って対応いただければありがたいなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。何かあればどうぞ。

○ **松井交通政策部長** まず、我々どもの認識としては、公営交通と民営バスの給与の格差は、公営交通のほうが高くて民営のほうが低いという、そういった認識でございまして、それで民営のほうも底上げをしていくと、そういう考え方で進めているということでございます。

○ **森ひろたか委員** 本当にその認識でよかったですか。

○ **松井交通政策部長** 私もそういう認識であります。

○ **森ひろたか委員** すみません、交通局から事前に資料頂きました。20代、30代は市営バスのほうが低いです。よって、平均取れば少し上がっているのかもしれませんが、やっぱり年代で偏在が起きているのも事実ですので、そういった意味では、バランスをしっかりと取りながら対応いただきたいというのが私の今お話をした趣旨でありますので、その点御理解いただければありがたいと思いますので、よろしくお願いします。続いていいですか。

2点目は、ちょっと今回のこの中期の中には文言は見えてなかったのですが、少し議論の中であれば教えていただきたいということが1点ありまして、いわゆる自転車です。先日仙台のほうに台湾の関係で行ってまいりましたが、自転車通行空間の整備が一定程度されているのですね。26年4月1日から、いわゆる青切符の制度が始まって、今まで歩道、歩道に走っていたのがいいのか悪いのかというのはありますけれども、歩道にいた自転車が車道側に結構出てきています。車との接触事故みたいなものもこの数か月で結構出てきていると聞いています。この人、自転車、もしくはバイク、あとは車、この分離については、今回のこの中期の中ではどのように議論をされて、もし項目が少しちりばめられているのであればちょっと教えていただきたいのですけれども。

○ **松井交通政策部長** ちょっとすみません、項目としてこれだというのは出ているものがないのですけれども、前回常任委員会では御説明いたしました私の事業概要の中では、もうちょっと分かりやすく自転車の走行空間について記載しております。

それで、道路の使い方という意味でいくと、自転車というのは今まで曖昧だったんですが、車道をきちっと走りなさいということが道路交通法の中で決められている中で、今まで罰則がいきなり赤切符とかと、そういうのをやらなければいけないので、結構ハードルが高かったと。やっぱりこれからの交通政策を進めていく中で、指導をきちっとやっていくという意味で、私はそういうふうに認識しておるのですけれども、警察のほうも別に切符を切ることが目的ではなくて、やっぱりきちっと道路の通行空間の中で、左の端を走りなさいよということをきちっと伝えていくために、青切符の導入というのを進めてきたのかなと思いますし、もう一つは、ドライバー側のほうも、自転車の横を通過するときには速度を落とすなさいとか、あとは1メートル以上空間を空けなさいとか、そういうことも道交法の中に書いてありますので、そういうことをきちっと進めていくことによって、車道の使い方ということを明らかにして、安全な空間を造っていく

ということなのかなと考えておりまして、実際に私どもはハードを整備するところですから、自転車の走行空間がいっぱい造れば本当に安全にはなると思うのですが、なかなか道路たくさん延長がありますので、全部が手に回らない中では、道交法との関係の中でルールをきちんと説明しながら進めていくのかなと思っております。

- **森ひろたか委員** 走行空間の整備が大変重要だと思うのです。今、ルール道交法の中で、1メートル離れなさいということもあって、車はそれなりにやるのですが、そうすると逆に、中央車線との車との接触事故だったり、こういったのも起こっているのです。なので、横浜は道路狭いですから、なかなか難しいところもあるのですが、ぜひ自転車の走行空間の確保、これを具体的な事業計画の中で示されているということですので、ぜひ計画性を持って、目標感を持って進めていただきたいなと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

- **柏原すぐる委員** 私からは4点質問しますが、その前に、ちょうど自転車の走行空間の話がありましたので、一言だけ付け加えると、よく、私、鶴見区選出なのですが、鶴見区から川崎に行くとき走りやすくなるというのを言われまして、割と走行空間が確保されているなというふうな印象がありまして、特に横浜市の中でも鶴見区は自転車の利用者も多いということで、地域ではよくそういった声もありますので、ちょっとお伝えをいたしました。

4点ですが、まず1点目が、6ページの通学路での子供の交通事故死者数が施策指標になっているところですね。これについてですが、これ通学路でのというのを付けている、限っている理由を教えてください。

- **栗本政策担当理事** こちらの定義なのですが、登下校中の小学生という定義にしていまして、それですので、通学路の子供の交通安全という指標にしています。

以上でございます。

- **柏原すぐる委員** 今回は、だから市民の実感を指標にということで、ここですと、つながっているのが治安のよいまちになっているにロジックとしてはつながっているのですが、例えば、先般戸塚でもあった小学3年生の事故ですとか、以前鶴見区ですと、あれは自転車に乗った小学生が亡くなりました。市民の実感にはああいう事故がなくなってほしいと思うのですが、これ趣旨としては、中期計画を進める上では、指標はこれが望ましいということなんでしょうか。

- **栗本政策担当理事** おっしゃるとおり豊岡ですとか鶴見で起こっているお話は私も確認しておりますが、考え方としては、多分委員も御存じのように、通学中ですと、地域の方が見守り活動をしたり、それからこども・安全安心マップを見て、新1の小学生が危険な箇所をお母さんと確認したりという形になりますので、それと併せて、防犯情報なんかも地域交通安全マップには載っていますので、防犯の観点と交通事故の観点というのは、見守り活動ですとか、先ほど犯罪が起こりやすい場所ですとかというのは、通学路内でかなり点検可能でございまして、共通事項があるので、この指標でまとめて、市民の方の安全・安心という形につなぎたいということで、この指標に統括して入れているという考え方でございます。

- **柏原すぐる委員** 分かりました。立てつけは理解いたしまして、もちろんそれ以外で起きる子供たちの事故は当然ほっておけないという思いなのは理解しておりますけれども、どうしても中期計画で市民の実感というのを市長が言われているので、この点ちょっと市民の一人としてはお伝えをいたしました。

2点目ですけれども、14ページ、外出が増加した地区数のところでは、これについて今現状の指標がない、ないというか数字がないということで、アンケートをしていくんだと聞いておりますけれども、具体的なそのアンケート、指標の追い方ですとか、この53地区の考え方を教えていただけますでしょうか。

- **栗本政策担当理事** その前のページの先ほど御紹介しました公共交通圏域、圏外の青、白の図があると思うのですが、こちらの白を先ほど地域交通で埋めていこうという形で今指標としては考えていると。おおむねこの資料を埋めるのに53地区、地域交通を走らせれば、おおむね先ほど指標になりました半減するんではないかという連携しておりまして、その53地区にアンケートを取ってみて、外出したいという指標を定性的に取っていくということで、2つございまして、先ほどの面積ベースで定量的に追う形とアンケートで先ほど委員おっしゃったとおり、市民が実感できるような形ということでアンケートで追っていこうと、2つで今考えているという状況でございます。

- **柏原すぐる委員** アンケート、例えばどんな質問なのですか。

- **栗本政策担当理事** 多岐にわたっているのですが、例えばアンケートの項目で言いますと、例えばどこに行くかという目的の中では、病院に行くのか、スーパーに行くのか、それによって、例えば、外出気力が増えたのかとかという、かなりいろんな項目がございまして、それをうまくクロス集計して、移動のデータと組み合わせて、これから分析したいと考えております。

- **柏原すぐる委員** 例えば、何かこんな施策があるから出なくなっているみたいなのってあるのですか。例えば、このロジックツールでいうと、敬老パスを活用した外出数とかというのが後ろにありますけれども、何かこうした施策が有効に機能しているみたいなのは聞いたりありますか。

- **栗本政策担当理事** やはりこれ一番の問題というのは、持続可能とするためには収支率というのはかなり問題になってくるんだと思っていまして、なるべく多くの方に乗っていただいて、自主的に運行できるという形が今後も持続的にできるだろうという形を考えておりますので、そういった施策の中では、先ほど敬老パスもありましたし、行きたいところ、どういうところなのかというニーズもありますし、地域の方の意欲というのですかね、いろんなことが組み合わせてこの地域交通というのはうまくいくのかなと思っていまして、これからプッシュ型も含めて積極的に展開していきたいと考えております。

- **柏原すぐる委員** 承知しました。丁寧にお住まいの皆さんの状態を確認していくというアプローチはよいと思いますので、期待をしております。

続きまして、3点目ですけれども、14ページ、同じくシェアサイクルの普及率のところでは、この普及率の数字の考え方を教えていただけますか。

- **栗本政策担当理事** シェアサイクルにつきましては、右上のシェアサイクル事業の今後の展開という図があると思うのですが、こちら、平成7年3月時点で、1平方キロ当たり2.21というポート数があると。これを将来、10年後ですが、1平方キロ当たり4ポートに持っていきたいと。これを逆算していくと、大体人数が出てくるのですが、これに対して横浜市でどのくらい普及すれば、このポート数を利用させていただいて埋まっていくかという計算をして、2%程度という目標を設置しているという立てつけになっております。

- **柏原すぐる委員** 最近ループとかという乗り物ですとか、あと私全然知らなかったのを最近聞いたライムグリーンという外資の会社、都内だと結構あるということで、そうした結構若い方から、割と東京ではそういうのも走っていてちょっと危ないので、横浜とかはどうなるのかという質問を受けまして、施策としては、道路渋滞が減っているとか、誰も外出しやすいという手法の一つに、横浜市としては多分タッチして

いないと思うのですけれども、そうした乗り物もあると思ってまして、こうしたいいわゆる民間主導、あと国の規制緩和でやっているものについては、何か道路交通、横浜市としてどのように捉えているかというのをちょっと局長、教えてもらってもいいですか。

- **角野道路・交通政策局長** どう捉えているかということで、私、先ほども申しましたループ、あれ乗りましたけれども、結構怖いといえば怖いですね。車輪が小さくて、ちょっとしたでこぼこに対して過敏に反応するのでちょっと怖いかなと思っていますし、ただ、移動の手段って1個だけではなくて、幾つもあるということが大事なのかなと思ひまして、横浜市で今施策として展開しているのはシェアサイクルですけれども、それ以外にも民間の方が先ほども申されたその電動のものを使ったりとか、あるいはバス使ったり、車使ったり、歩くのもそうでしょうし、そういうことがいろいろ選べるというのが非常に大事なのかなと思っていますので、そういう中の一つも進めていくというのが我々の政策展開なのかなと思います。

- **柏原すぐる委員** 承知しました。日頃、迷惑乗り捨てとか、走行の仕方における例えば歩道を走っているとか、ちょっと見かけることもありますけれども、そうしたものは実際は地域で陳情という形でお伝えすると思いますけれども、引き続きちょっと注視はしていきたいと思います。局長も乗っていらっしゃるということで、私も何度か乗りましたけれども、20キロぐらいということで、意外に自転車のほうがスピード出たりするのですけれども、注意をしていきたいと思います。

最後、4点目ですけれども、21ページのさっき特別会計・企業会計の更なる健全化の推進ということで触れていらした自動車駐車場会計についてなのですが、ちょっと私もあんまり知らなかったもので、さっきちょっと見ていたのですけれども、基本的には地下駐車場が6か所ぐらいあるということで、これの指定管理者制度を入れてやっているということと、あとは一般会計の繰入れもあるけれども、なくしていこうとしているのかなと思ったのですが、今の進捗というか、健全化に向けてどう取り組んでいるかというのをちょっと教えていただいてもいいでしょうか。

- **角野道路・交通政策局長** 地下駐車場なのですけれども、もともと平成の早いほうの時代に路上の駐車が物すごく社会問題になりまして、それに伴って道路法が改正されて、道路の下に駐車場を造ることができるとなりました。それで、横浜市では6か所地下の駐車場を設置しました。

ただ、最近の土地利用とか見ていただくと分かりますけれども、平場の駐車場が非常に多くなってきてまして、そうすると、私どもの地下駐車場というのは外から見えないもので、なかなか地下駐車場に入ってきて、また出てくるとかというのがちょっと不便に思うところもありまして、利用が大分落ちてきていると。それとあと、需要が変わらない、変わらないという下がっているのですけれども、下がっている中で供給が過多になっているという状況もありまして、そういうものを見直していかなければいけないかなと考えております。

もう一つは、指定管理者も今指定管理者の2期目をやっておりますけれども、今まで直営でやっていたものに対して、やっぱり現場の判断等で料金を変えたりとか、新しい割引のサービスをやったりとかというのがすぐできるというのがやっぱりその会計の改善になるのかなと思ってまして、そういうことも取り組んでいるということがこの内容ということでございます。

- **柏原すぐる委員** これは、基本的には地下の道路の下ということなのですね。基本的には、なかなかほかにも利用が難しいもので、ある程度もち続けて駐車場を供給するという考え方なんでしょうか。
- **角野道路・交通政策局長** 地下駐車場も市役所の前の馬車道駐車場なんかは、どちらかというと平面でそ

のまま自走式で入って使えるところなのですけれども、例えば日本大通りの駐車場なんかは、小さなスペースにパレットに載けて地下に入れるような機械式なので、機械ものはどうしても使っているうちに悪くなっていて、更新しなければいけないと。そうすると、大規模更新をするとなると、かなりお金がかかってくるという中で、今後在り方をどうしようかということを考えなければいけないというのがこういうところに書かれているものだと思います。

- **柏原すぐる委員** 分かりました。最後にしますけれども、一応投資財政計画というのをちょっと見たのですけれども、令和10年から一般会計繰入れゼロなんだけれども、ここには大規模修繕入っていないと書いてあるので、ここは在り方をしっかり検討していただきたいと思います。

以上です。

- **木内秀一委員** 私から1点だけなのですが、政策群でいうと、09交通、12ページになりますが、13ページのほうに施策群としては、市民の移動手段の確保とありますけれども、戻って、12ページの目指す姿というところには2つ項目があって、1つ目が先ほど森委員からもありましたが、自転車の青切符に関連するようなどころ、事業概要を細かくは見てくださいという説明だったのですけれども、この2点目のほう、まちづくりと一体となった交通ネットワークの構築や渋滞対策が進むこと云々ということを目指す姿という記載があるのですけれども、これについてもやはり詳細は事業概要を確認ということなのか、それとも何か目玉としてこの4年間でやろうとしていることがあるのか、その辺だけ1点確認させてください。

- **角野道路・交通政策局長** 今、委員からいただいた件ですけれども、まちづくりと一体となった交通というのは、地下鉄3号線の延伸のところが少ししかかっておりまして、当然その線路を延ばすということは、お客様にいっぱい乗っていただかなければいけないと。そうすると、その周辺の地区の活性化、人口とか乗客が増えるということも進めていかなければいけないと、そういうことを考えて、こういう形で記載しているということでございます。

- **木内秀一委員** 目玉という意味では理解できたのですけれども、渋滞対策も進むということでもよろしいんでしょうかね。

- **角野道路・交通政策局長** 渋滞対策、これは2つほど書いていまして、交通ネットワークというのは鉄道のものもありますし、従来からの道路のものもありまして、従来からの道路のものにつきましては、市民の皆さんに実感していただくというのでは、渋滞の解消、そういうのが進んだということが、道路の整備によってそういうものが進むということが実感していただけるかなということで、こういう形で記載しております。

- **木内秀一委員** もうこれここでやめますけれども、ここに書いてあることってすごく2行ですけれども大事なことかなと思いますので、ぜひ4年後楽しみにしていきたいと思います。

以上です。

- **渋谷健委員** すみません、1点だけ、7ページに、市内の主要渋滞箇所数を118か所から1割減少するとありますが、そもそもこの主要渋滞か所118か所という具体的数字がありますけれども、この定義って何ですか。こういう渋滞が主要渋滞箇所なんだと。

- **梅津事業推進部長** 主要渋滞箇所数という定義ですけれども、車両の走行データ、具体的に速度が早ければ渋滞していない、遅ければちょっと渋滞しているという車両の速度のデータと、あと、パブリックコメントなどを踏まえて国や県、あと市、また警察などから組織された委員会を選定したものでございます。

- **渋谷健委員** 車が速ければ渋滞していなくて、遅ければ渋滞していると、当たり前の話だと思うのですが、けれども、ということは、この118か所というのは具体的に何区のどこということが明示されているということとでよろしいわけですか。
- **梅津事業推進部長** データとしてはあります。
- **渋谷健委員** そうすると、これを4年間で1割減少するということの表現でいいわけですか、これは。
- **梅津事業推進部長** 4年間で118か所のうち1割、約十一、十二か所ぐらいを削減する目標を立ててございます。
- **渋谷健委員** 皆さん方の事業というのは、インフラの整備で、これ主要道路の渋滞を解消するというのには、物すごく時間とコストがかかると思いますよ。例えば、道路の形状を変えたり、あるいは拡幅したり、そのためには土地を買収したり何かしなければいけないわけですね。これから4年間で、十一、二か所を着手して、これ表現としては4年後には十一、二か所がその事業が終わっているということ、今おっしゃったことになると。今から土地を買収してし、道路工事をして、4年後に12か所が終わるのですか、これ。具体的にこの12か所という、ここなんだという目標があるのですか、今。
- **梅津事業推進部長** この4年間で道路を整備して、その結果解消するというものもありますが、実際過年度までに引き続き事業を進めてきたもので、その渋滞の効果がこの4年間に表れるといった、ちょっとワンテンポ遅れてくるものも含まれてございますので、そういったものを狙って考えてございます。
- 具体的には、例えば、戸塚区の国道1号の不動坂の交差点であるとか、今土木事務所で改良事業をしています津田西小学校のところの事業などがございまして、そういった今まで用地取得や道路改良などを実施してきたものの効果が表れていくというものを狙って、1割削減を目標として掲げてございます。
- **渋谷健委員** そうすると、今も事業が継続しているものも含めて十一、二か所なのですよと、4年後には。4年後にはそこはまだ工事が終わっていないかもしれない、着手していればそれは1か所に入ると、こういうことになるわけですか。
- **梅津事業推進部長** あくまで渋滞解消の先ほどの走行データとか、パブリックコメントとかの結果を基に結果を渋滞の解消としていますので、工事に着手してすぐに解消するとは限らないと思っておりますので、やはりこれまで実施してきた事業の成果として、この4年間に渋滞解消した箇所数が1割削減できるものと考えてございます。
- **渋谷健委員** 最後にします。では、4年後には十一、二か所の渋滞箇所が解消しているということでもいいわけですね。
- **梅津事業推進部長** おっしゃるとおりでございます。
- **渋谷健委員** もし、この4年間こういうところに着手して、恐らく4年後に急に着手するわけではないでしょうから、初年度は今年も少しずつ着手をしていくのだと思いますので、ここには着手しましたと、こういうところを今こういうふうにしている、その動きがあればぜひ教えていただければと思いますので、よろしくをお願いします。
- **坂本勝司主査代理** すみません、御説明ありがとうございました。
- 何点かちょっと聞いていきたいのですが、市民の移動手段の確保の点で、先ほどバスの話も出ていたのですが、戸塚には神奈中さんが連節バスを導入していただいて、ドリーム方面から来られる方は座って移動ができるようになる方も非常に多くなって、いい取組をしていただいたなと感じているのですが、その中で、

やはり神奈中さんもそうなのですが、減便をせざるを得ないような路線が非常に多くなってきていて、その影響で1台のバスの乗車率が非常に高くなっているのですね。駅に近くなればなるほど乗れない方が出ているのですとか、さらに言うと、駅の車内でお年寄りですとか、お子さんに席を譲ることもできないような混雑状況になっているので、非常に危険性も感じるし、ちょっと優しさが欠けているのかなと感じるのですね。

なので、連節バスを導入と言っても、やはり予算が伴うことですので、なかなか前に進むことができないのかもしれないのですが、ここら辺含めて、全体的な交通施策の中で、より市民が安心して移動できるような対策を、これはもう民間のバス事業者も含めてしっかりと議論していただきたいと思うのですが、その点のちょっと整理の関係をお聞かせいただきたいのですが。

- **栗本政策担当理事** 委員おっしゃるとおり、この根本というのは、指標にもありますとおり、運転士がかなり不足しているということになっていまして、その背景として、2024年問題でドライバーの上限規制があるという形で、運送業界全体がドライバーが不足しているということがまず1点ございます。その中で、市民の方に不便をかけないようにということで行政側として何ができるかということですが、先ほど委員からお話があった連節バスで効率化したりですとか、運転士の補助をして離職を防ぐということを取り組みながら、それでも届かないところに地域交通を走らせて、交通空白地をなるべく埋めていくということで、施策としては先ほど守る、増やす、使うという施策をうまく展開しながら、市民全体の交通利便性を上げていきたいというふうな施策を展開していきたいと思っております。

- **坂本勝司主査代理** ちょっといろいろと課題が見えてきているのかなと思いますので、やはり丁寧に、それこそ乗車率が本当にもう100%に近いぐらいの状況が続いているような路線に対しては、やはり減便ありきではなくて、少し事業者が多少なりとも減便をなくさないような施策にもつなげていただけるとありがたいかなと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

すみません、続いて、戸塚駅もそうなのですが、駅周辺のまち・みち関係でいろいろと整理していただいて、対策していただいているのですが、やはり戸塚駅もそうなんすけれども、本当に駅の動線が非常に福祉的な視点が欠けていると感じざるを得なくて、階段を利用される方、健康促進の上では非常に、なくす議論だけではなくて、残す必要性もあるとは感じているのですが、やはり安心して移動できるようなエスカレーター、エレベーター、これどういう形で増設、新設していけばいいのかというのは、構造的に難しいのかもしれないのですが、これこそ横浜市で道路局と建築、都市整備含めて一体となって、ここら辺もぜひ前向きに市民のための移動手段快適化を図っていただきたいと思うのですが、この辺だと中期計画の中で、何か前進しそうなところって何か言えるところありますか。

- **角野道路・交通政策局長** 今、バリアフリーの推進みたいな形では進めておるところですけども、具体的にここに昇降施設をつけるとかというのは、この計画の中にちょっと具体的には入れておりません。ですので、個別にいろいろお話聞きながら調整していくしかないかなと思っているのですけれども、今委員おっしゃっていたのは戸塚ということなのですか。

- **坂本勝司主査代理** 戸塚だけでも結構数えるぐらいありますので、市内全体を見れば相当数あるだろうなとも感じますので、JRさんだけではなくて、民間鉄道も含めて、私鉄も含めて、ぜひ市民が快適に駅を利用できる、駅だけではなくて、駅周辺の商業施設なり、様々な施設に移動しやすい環境というのをつくっていただけるとありがたいかなと思いますので、これはちょっと要望ですが、すみません、お願いいたします。

- **角野道路・交通政策局長** すみません、今委員にお話いただいたみたいに、単独でつけられるかどうかというのはちょっと検討しなければいけないのですけれども、周辺の施設も御案内して、そっちからでも上がれますとか、そういうこともやっていかなければいけないかなと思いますので、進めていきたいと思います。
- **坂本勝司主査代理** あと、この先の常任委員会の中でもいろいろとちょっと議論していきたいのですが、ちょっと一般質問でもさせていただいたのですが、ゲリラ豪雨の関係、線状降水帯が非常に発生しやすい、日本全国で発生しやすいような状況下の中で、先日も横浜市でゲリラ豪雨が発生したということで、短時間の記録的な雨量ということに対応するというのは非常に、もう本当に今の地震と匹敵するぐらいの災害対策を図っていかなければいけないんだろかなと感じているのですが、ここら辺、今週も台風の影響が出そうな予報も出ていますし、この先しっかりとやはり見える化をデータ化して、危険箇所の冠水箇所の改善というのはしっかりと図っていくべきだなと感じるのですが、この災害の関係、防災・減災のところでいうと、何か風水害対策がちょっと対策のイメージが低いような気がして、ここら辺の考えを少しお聞きしたいのですが。
- **角野道路・交通政策局長** 委員おっしゃったのは、多分5月14日に、名瀬の辺りのときに物すごい雨が降って冠水しちゃった話だと思いますけれども、まず、あれはすごく特殊な条件でして、ひょうがかなり降りまして、それが集水するところの吸われていくときに突っかかっちゃって、蓋しちゃうみたいな状況で、それで流れ切らなかったというのも1つ要因もあります。ただ、1時間に70ミリぐらい降りましたので、60ミリしか今対応していませんから、ちょっとその余った分というのはどうしても冠水しちゃうのかなと思います。
- それで、私どものほうで冠水しやすいところというのは、どちらかというとアンダーパスになっているところがマークしておりまして、そこにつきましては、冠水があると、冠水検知をしてこちら側にメールが入るとかという、そういうシステムは今組んでやっているところです。それ以外にも、やっぱり清掃をきちっとやらないと、集水する詰まっちゃったりすると冠水しますので、そういうこともきちっと進めていきたいなと思っております。
- **坂本勝司主査代理** すみません、ぜひよろしくお願いします。
- あと、もう一点だけ、道路の関係で言いますと、道路沿いの樹木の関係、先日森議員と一緒に仙台のほうへ行ってきたのですけれども、杜の都と言われる仙台青葉通りなんかすごいイチョウ並木で、緑がすごい目に入っていい通りなのですね。ただ、青葉通りもいろんな課題はあるって聞くのですが、ちょっと横浜の樹木が背が低い樹木が多すぎて、大型に乗っている方は非常に分かるのですが、沿道沿いを走るとミラーが樹木に当たってしまうので、どうしても少しライン寄りに運転せざるを得なくて、大型2台が並走するというのはなかなか難しいような道の構造になっていますので、これ道路の樹木対策というのは、老木だけではなくて、やっぱり快適走行ができるような環境をつくっていただきたいなとも思うので、樹木の種類をどうするのかという研究も含めて、何かそこら辺の課題がどう整理されているかちょっと聞きたいのですが。
- **角野道路・交通政策局長** 私も去年仙台へ行きまして、やっぱり仙台の街路樹ってすごいすばらしいなと思っています。ただ、やっぱり鬱蒼と茂っていますから管理も結構大変なんだろうなと私どもも思っています。ただ、その管理という話ですと、街路樹の1本1本に今タグをつけていまして、1本1本から木の伐採の履歴とか状況とか、そういうものをDXでデータベース化しようとしております。
- そういう中で、全部の樹木の調査が終わったら、今度は路線ごとぐらいに、どういうふうなそこを維持管理していこうかということをやちょっと考えていこうと思っていますので、今委員おっしゃったところで、は

み出ていて走りにくいとか、そういうものも、日常の管理もしながらも、なるだけ車道側とか歩道側とかに出てこないような切り方とか、管理の仕方ということをデータを使いながら進めていきたいなとは思っております。

- **坂本勝司主査代理** ぜひお願いします。横浜市は、交通局ですとか、土木さんの大型車両ですとか、様々所有しているので、そういった目線も多分いろいろと意見が上がりやすいのかなと思いますので、内部調査も含めて、道路の快適化をぜひ進めていただければと思います。よろしくお願いいたします。

以上です。

- **安西英俊委員** 1点だけ確認なのですが、中期計画の中では恐らく書かれていないと思うのですが、公共交通の政策を考える上で、4年間だとなかなか難しいと思うのですが、自動運転の位置づけの捉え方というのをちょっと確認しておいたほうがいいかなと思いますので、バス含めて自動運転の今の市としての捉え方についてちょっと伺えればと思います。

- **栗本政策担当理事** 自動運転につきましても、横浜市内でも今、例えば相鉄バスさんとかが左近山団地含めてやっている。今後も自動運転レベル4を国のほうも目指していこうということになっていますので、この辺自治体としても積極的に参加しながら、自動運転の社会実装に向けて、横浜市としても協力していきたいと考えております。

- **安西英俊委員** 進めていく上で様々やる人たちの立場で言うと、課題もあるのを伺っているのですが、やっぱりこういう中長期的なビジョンを掲げていくときに、早い段階で、先ほど来の乗務員の解消ですとか、交通空白地域の解消にやっぱり関係していくような要因の分野ではないかと思うので、しっかりと中期計画にうたえるぐらいな先進的な取組を横浜でやってもらいたいと思うのですが、局長、何かお考えあれば、よろしくお願いします。

- **角野道路・交通政策局長** 日産さんがやっている自動運転のセレナ、私、乗せてもらったことがあるのですが、レベル的にはほとんど相当まい人が運転しているぐらいなレベルで走るんだというのは分かりました。私、自動運転は誰の何のために必要なのかなということをよく突き詰めると、健康と言ったらおかしいですね、普通に車運転できる人よりかは、やっぱり交通不便地域とか、運転ができない人、したくてもできない人とか、そういう人たちのために本当はあるべきなのかなというのは私も思いました。

そういう意味で、先ほど栗本理事が申しましたけれども、やっぱり地域交通の空白地みたいところに普及していけば、先ほどから出ていますけれども、運転士の不足とか、便数の問題とか、そういうものが少しでも解決するのかなと思っていますので、自動運転の今後の国の取組とか、それから社会実験やっている方々の取組に我々も御協力して、できるだけ市の施策にうまく合うような自動運転というのを進めていってほしいなとも思います。

- **柏原すぐる委員** すみません、追加で、さっき街路樹の話が出て、ふと思って、全体の中期計画を見ていたのですが、政策群14がみどりというものなのですが、ここ市民の皆様の暮らしの意識は、身近な自然環境が充実しているまちになっているということなので、街路樹も、私、地元鶴見区で、森も少ないので、街路樹がでかいなと思うのですが、今回、中期の例えば計画期間における成果に、この街路樹に関連するのが入らなかった理由というのは何か局長おありですか、教えてください。

- **角野道路・交通政策局長** ちょっと私も、これは横浜市全体の中でその中期計画決めていますので、一つ一つの項目が入る入らないというのはちょっと私どもよく分からないところだったのですが、ここ

に入っていないけれども、街路樹の管理、それから街路樹が皆さんに愛されるように進めていくというのは道路交通政策局の使命だと思っていますから、中期計画に書かれていなくても、きちっと管理を進めていって、皆さんの憩いとなるような街路樹というのを増やしていきたいなと思います。

- **柏原すぐる委員** 私の最後のコメントとしまして、ちょうど先週の日曜日の日経の1面で、東京のいわゆる緑が減っているみたいなものがありまして、樹冠被覆率という、いわゆる木陰をつくる面積が大事ではないかという、結構パリだとか、いろんな国でも指標にしているというのを以前都市整備局さんとか、あとはみどり環境局さんでも御質問した際には、指標として有効だという御答弁もありました。

一方で、街路樹って走行空間の横にあるので、安全性とか、根上げの問題等いろいろあるとは思いますが、それでも、その憩いの場としての樹木というのもぜひ注目というか、重要視して、ちょっと管理をしていただきたいという要望として、要望、意見する場ではないですけれども、コメントとして伝えます。

以上です。

- **酒井誠委員** すみません、今回、局再編で政策を担当することになったと思うのですが、横浜市都市計画道路がやっぱり進捗が遅いではないですか。その部分でもっとスピード感を持ってやっていけるようになるのかどうかというのをちょっとお聞きしたかったのですが。

- **角野道路・交通政策局長** 都市計画道路そのものは、道路局が連綿とずっとやってきております。計画されている路線に対して今充足というかできているものが7割をちょっと足りないぐらいの状況でして、今委員おっしゃったみたいに私どものほうも、都市計画道路をきちっと進めていきたいなと思っておりますけれども、都市計画道路の整備を進めていくと、だんだんその難しいところがいっぱい残ってきておりまして、トンネルをやらなければいけないとか、大きな橋をやらなければいけないとか、そういうところもございまして、予算との兼ね合いを見ながら着実に進めていきたいと思っておりますけれども、新しい局になってどんどん進むのかということというのは、それはちょっと難しいかなと思っておりますけれども、ただ従来どおり、我々の使命として、都市計画道路の整備というのを進めていきたいなと思っております。

- **酒井誠委員** 分かりました。是非どんどん進めていただきたいなと思うのですが、ただ、廃止をしなければいけないようなところも結構あると思うのですが、その辺の見極めを今後しっかりしていただきたいなと思うので、よろしくお願いします。

- **長谷川琢磨主査** 他に。
(「なし」と呼ぶ者あり)

- **長谷川琢磨主査** 他に御発言もないようですので、本件についてはこの程度にとどめます。

以上で、道路・交通政策局関係の分科会の審査は終了いたしましたので、当局の交代を求めます。

この際、暫時休憩いたします。

休憩時刻 午前11時08分

(当 局 交 代)

再開時刻 午前11時39分

- **長谷川琢磨主査** それでは分科会を再開いたします。

◎ 市第1号議案（関係部分）の審査

- 長谷川琢磨主査 建築局関係の審査に入ります。

なお、当局からの発言に際しては着座のままで結構です。

市第1号議案（関係部分）を議題に供します。

市第1号議案 横浜市中期計画2026～2029の策定（関係部分）

- 長谷川琢磨主査 当局の説明を求めます。

- 清田建築局長 それでは、市第1号議案横浜市中期計画2026～2029の策定について、本日は、横浜市中期計画（原案）建築局抜き刷り版を使用し、建築局関連部分について御説明をいたします。

2ページを御覧ください。

議決範囲の考え方ですが、道路・交通政策局の分科会にて御説明しておりますので、省略をいたします。

右側3ページは、建築局の関連部分を記載した目次でございます。

14の政策群と33の施策群、明日をひらく都市プロジェクト、素案からの変更の有無と主な変更点について順次御説明をいたします。

4ページを御覧ください。

本ページ以降、主な変更点は、緑字で記載をしております。また、本日御説明する建築局に関連する部分には黄色マーカーをつけてございます。

政策群2、防災・減災について御説明をいたします。

なお、本ページについて素案からの変更はございません。

現状と課題といたしまして、地震防災戦略の推進による防災・減災対策の強化、風水害対策の推進を掲げています。

目指す姿としまして、地震防災戦略に基づき、自助、共助、公助の取組が一体的に進み、大規模地震に対して十分な備えができているとともに、風水害のリスクに対し、ハード、ソフト両面の対策が進み、市民の皆様の命と財産を守る十分な備えができていることを掲げております。

右側5ページを御覧ください。

素案からの変更はございません。

施策群3、地震防災戦略についてですが、発災時の安全の確保の支援を進めます。

4、風水害対策についてですが、災害リスクに応じた崖地の安全対策を進めます。

6ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、素案からの変更はありません。

8ページを御覧ください。

政策群4、こども・子育てについて説明をいたします。

本ページについて、素案からの変更はありません。

現状と課題としまして、ゆとりの創出、時間的・精神的・経済的負担感の軽減を掲げております。

目指す姿として、誰もが安心して出産、子育てができ、気持ちに余裕を持って子供に向き合うことができることを掲げております。

右側9ページを御覧ください。

素案からの変更はございません。

施策群6、子育て支援についてですが、子育て世代のゆとりをつくり出すための視点を持って、子供の健全な精神成長を支援する取組を進めます。

進捗管理する指標ですが、子育て世代への住宅補助世帯数について、目標値は240世帯です。

10ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、素案からの変更はありません。

12ページを御覧ください。

政策群8、暮らし・コミュニティについて説明をいたします。

本ページについて、素案からの変更はありません。

現状と課題として、市民サービス・利便性の向上、安心して暮らせる生活環境・住まいの形成を掲げております。

目指す姿として、快適な環境の中で、誰もが一人一人のライフスタイルに応じた豊かな暮らしを実感しながら、安心して住み続けることができていることを掲げております。

右側13ページを御覧ください。

施策分16、地域の生活環境についてですが、健康や環境に配慮した住まいの充実や豊かな住環境の形成など、誰もが安心して快適な地域生活を送ることができる環境づくりを進めます。

進捗管理する指標である居住環境に配慮した住宅ストック数についてですが、素案公表後に更新されたデータを反映し、現状値を308件、目標値を2790件に変更しております。また、住宅ストックについての注釈を最下段に加えております。

14ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、素案からの変更はありません。

16ページを御覧ください。

政策群12、まちづくりについて御説明をいたします。

本ページについて、素案からの変更はありません。

現状と課題として、郊外部のまちづくりを掲げております。

目指す姿として、郊外部では、鉄道駅周辺や住宅地において、これまで以上に土地のポテンシャルが引き出され、地域の特色や資源を生かした魅力的なまちづくりが進められていることを掲げております。

右側17ページを御覧ください。

素案からの変更はありません。

施策群27、郊外部のまちづくりについてですが、地域の特色や歴史などの資源を生かし、誰もが生き生きと暮らせる住まいづくり、まちづくりを進め、魅力向上や活性化を図っていくことで、鉄道駅の周辺や緑豊かな住宅地など、地域の特色に応じて、子育て世代をはじめ、様々な世代の市内への流入や定住を促進するとともに、地域における雇用の創出など、郊外部の活力あるまちづくりを推進していきます。

18ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、素案からの変更はありません。

20ページを御覧ください。

政策群13、環境との共生について御説明をいたします。

現状と課題として、横浜らしいサーキュラーエコノミーの構築・推進を掲げています。

目指す姿として、横浜らしいサーキュラーエコノミー施策が展開された結果、環境への影響を考慮して行動する市民が増えているとともに、市内産業の発展、育成につながっていることを掲げています。

なお、サーキュラーエコノミーについての注釈を最下段に加えております。

右側21ページを御覧ください。

素案からの変更はありません。

施策群30、循環型社会に向けた取組についてですが、公共建築物における率先的な取組や空き家対策、循環型まちづくりを通じて、横浜らしい循環型都市への移行を推進いたします。

進捗管理する指標である公共建築物のサーキュラー設計数についてですが、目標値は90件です。

22ページを御覧ください。

政策－施策体系図を記載しており、素案からの変更はありません。

政策群に関する説明は以上です。

続いて、24ページを御覧ください。

明日をひらく都市プロジェクト、テーマ1、循環型都市への移行について御説明をいたします。

24、25ページに記載の現状及び将来見通し、方向性について、素案からの変更はありません。

26、27ページを御覧ください。

素案からの変更はありません。

右側中段のくらすサーキュラーについてですが、資源の宝庫である建物のサーキュラー化を進めます。

28ページを御覧ください。

テーマ3、未来を創るまちづくりについて御説明をいたします。

28、29ページに記載の現状及び将来見通し、方向性について、素案からの変更はありません。

30、31ページを御覧ください。

素案からの変更はございません。

左側中段のダブルコアのまちづくりのうち、郊外部のコアのまちづくりや、下段の規制見直しを通じた機能誘導に取り組んでまいります。

明日をひらく都市プロジェクトに関する説明は以上でございます。

最後に、32ページを御覧ください。

素案からの主な変更点のうち、建築局関連の項目を抜粋して記載しておりますので、後ほど御覧いただければと思います。

以上、市第1号議案横浜市中期計画2026～2029の策定について、建築局関連部分を御説明申し上げます。

○ 長谷川琢磨主査 説明が終わりましたので、質疑等に入ります。

(発言する者なし)

○ 長谷川琢磨主査 特に御発言もないようですので、本件についてはこの程度にとどめます。

以上で、建築局関係の分科会の審査は終了いたしましたので、当局の交代を求めます。

この際、昼食のため休憩といたしたいと思います。

休憩時刻 午前11時48分

(当 局 交 代)

再開時刻 午後 1 時39分

- 長谷川琢磨主査 それでは、分科会を再開いたします。

◎ 市第 1 号議案（関係部分）の審査

- 長谷川琢磨主査 都市整備局関係の審査に入ります。
なお、当局からの発言に際しては着座のままで結構です。
市第 1 号議案（関係部分）を議題に供します。

市第 1 号議案 横浜市中期計画2026～2029の策定（関係部分）

- 長谷川琢磨主査 当局の説明を求めます。
- 樹岡都市整備局長 それでは、市第 1 号議案横浜市中期計画2026～2029の策定について御説明いたします。
本日は、横浜市中期計画2026～2029（原案）都市整備局抜き刷り版を使用し、簡潔に御説明いたします。
2 ページを御覧ください。
2 ページの議決範囲の考え方ですが、道路・交通政策局の分科会にて御説明しておりますので、省略いたします。
右側 3 ページは、都市整備局の関連部分を記載した目次です。
14の施策群と33の施策群、明日をひらく都市プロジェクト、コラム、行財政運営、素案からの主な変更点について、順次御説明いたします。
4 ページを御覧ください。
本ページ以降、主な変更点は、緑字で記載しております。また、本日御説明する箇所には黄色マーカーをつけております。
政策群 2、防災・減災について御説明いたします。
現状と課題として、地震防災戦略の推進による防災・減災対策の強化を掲げています。
目指す姿として、地震防災戦略に基づき、自助、共助、公助の取組が一体的に進み、大規模地震に対して十分な備えができていることを掲げています。
素案からの大きな変更はございません。
5 ページを御覧ください。
施策群 3、地震防災対策について、都市整備局では、発災時の安全確保や自宅で避難生活を送ることができるようになる自助の取組の支援、地域の防災活動など共助の取組への支援に取り組みます。
1 枚おめくりいただいた 6 ページには、政策－施策体系図を記載しております。
都市整備局では建物の不燃化の推進に取り組みます。
こちらも素案からの大きな変更はございません。
8 ページを御覧ください。
政策群12、まちづくりについてです。
現状と課題として、都心部・臨海部のまちづくりと郊外部のまちづくり、それぞれについて掲げています。

目指す姿として、都心部・臨海部では、より多くの人や企業を引きつけるまちが形成されていること、郊外部では地域の特色や資源を生かした魅力的なまちづくりが進められていることを掲げています。

素案からの大きな変更はございません。

右側9ページを御覧ください。

施策群26、都心部・臨海部のまちづくりについて、地区の特性や歴史に合わせた魅力的な都市空間の形成、活用や回遊性の向上、業務、商業機能などの集積を進めます。原案では、米軍根岸住宅地区が本年の6月30日までに返還予定であることを踏まえ、返還を契機とした新根岸地区におけるまちづくりの記載を追加しております。

指標、都心臨海部・新横浜都心での来街者滞在時間数、水際線の来街者数などについて、素案公表後の調査結果を反映し、現状値及び目標値を設定しております。

次に、施策群27、郊外部まちづくりについて、鉄道駅の周辺や緑豊かな住宅地など、地域の特色に応じて、子育て世代をはじめ様々な世代の市域への流入や定住を促進するとともに、郊外部の活力あるまちづくりを推進していきます。

指標、郊外部主要駅における来街者数の対前年変動率について、素案公表後の調査結果を反映し、現状値を設定しております。

1枚おめくりいただいた10ページには、政策－施策体系図を記載しております。

原案では、体系図の計画期間における成果につながる主な活動の京浜臨海部におけるイノベーションハブの形成について注釈を加えております。

12ページを御覧ください。

明日をひらく都市プロジェクト、テーマ3、未来を創るまちづくりについてです。

12、13ページに記載の現状及び将来見通し、方向性について素案からの大きな変更はございません。

13ページ左下の個別取組の指標、水際線の来街者数と郊外部主要駅における来街者数の対前年変動率は、先ほど御説明したとおり、素案公表後の調査結果を反映し、御覧の現状値を設定しております。

14ページ、15ページを併せて御覧ください。

都市整備局は、中段のダブルコアのまちづくりと下段の規制見直しを通じた機能誘導に取り組みます。

15ページ中段のダブルコアのまちづくり（都心部のコア）については、原案では、米軍根岸住宅地区の返還予定を踏まえ、緑色の枠でお示ししているのとおり、新根岸地区として、返還跡地のまちづくりに取り組んでいく旨を記載しています。

続いて、16ページを御覧ください。

コラム、市内米軍施設の返還促進と跡地利用の推進についてですが、米軍根岸住宅地区の返還予定を踏まえ、御覧の記載に変更しております。

コラムに関する説明は以上です。

続いて、財政運営のうち、都市整備局に関連する部分を御説明いたします。

19ページを御覧ください。

取組4、特別会計・企業会計の更なる健全化の推進について、引き続き経営基盤の強化や財務上のマネジメント向上、計画的かつ効率的な事業運営に取り組みます。都市整備局では都市特別会計として市街地開発事業費会計を所管しています。

素案からの大きな変更はございません。

21ページを御覧ください。

取組3、公共工事における建設業の働き方改革の推進、適正な発注による品質確保について、施工時期のさらなる平準化に取り組みます。また、総合評価落札方式により、公共工事の品質確保を図ります。

指標について、素案では財政局となっていました。原案では機構再編により、都市整備局の所管となっております。

財政運営の説明は以上です。

最後に、22ページを御覧ください。

素案からの主な変更点のうち、都市整備局の関連項目が掲載されているページを抜粋しております。説明内容と重複いたしますので、後ほど御覧いただければと思います。

説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○ 長谷川琢磨主査 説明が終わりましたので、質疑等に入ります。

○ 柏原すぐる委員 御説明ありがとうございました。

私のほうからは、9ページなのですが、まず、ちょうど26ページ、27ページで、同じ指標の考え方で来街者滞在時間数というのが出ていたと思います。26番の都心部・臨海部のまちづくりについては、都心臨海部と新横浜都心での来街者滞在時間数ということで、7.4時間から8時間という目標になっているのですが、これについては、データ提供元があるということなのですが、これもそうですね。ちょっとこの考え方について最初にお伺いいたします。

○ 松本企画部長 これ、アスタリスクで、データ提供元、株式会社A g o o p様となっております。このA g o o p社様ですが、人流分析ツールというものを持っておりまして、同社のアプリのアルコインというアプリがございます。そこで、位置情報の取得に同意いただいた方のGPSデータを取得してございます。そのデータを全国規模の数字に換算して、駅周辺ですとか、都心臨海部にお越しになった人数ですとか、時間を把握しているというものでございます。

○ 柏原すぐる委員 今回データ駆動型ということで、PDCAを回していこうということなのですが、結構まちづくりというか、時間軸が長いと思うのですね。さっきのちょうど新横浜のまちづくり方針が出て、この方針に基づいて新図書館もそうですけれども、なかなかやったこととの関連というのは難しいような気がするのですが、何かそのあたり、これは挑戦だとは思っているのですが、どんなふうに捉えていらっしゃるかというのをちょっと聞いておきたいなと思いました。この指標の例えば中間振り返りで、分からないのですが、7.4が7.3時間になったとか、7.6時間になったというものをどう捉えるといいのかなというの先に聞いておきたいなと思いました。

○ 樹岡都市整備局長 まちづくり、おっしゃるとおりなかなか息の長いことなのですが、また一方で、ハードだけではなくて、ソフト的な取組もまちづくりの重要な一環であると考えておりまして、ですから、なかなかこれ都市整備局の指標というよりか、横浜市全体で、横浜がここでいけば都心部とかがより、郊外部とかがどれだけ魅力的にできたかという指標なんだろうと思っています。ですから、我々も、この都市整備局の所管だけにこだわるのではなくて、やはりそれぞれの場所場所、地域がよくなるように、様々な局とも連携したり、いろいろ話したりして取り組んでいくことがまず大事なかなと思っています。ですので、1対1の指標というよりか、やっぱり皆さんと一緒にやった上で、どういう評価になるかということを示す数

値かなと私は捉えております。

- **柏原すぐる委員**　そうですね、というふうな印象でした。隣の10ページの確かにロジックツールを見ても、山下ふ頭とかもなんだったら入っていますよね。いろんな施策の中で、伸びていくのかなと改めて思いました。

もう一点、9ページの27番、郊外部のまちづくりも、これは郊外部主要駅における来街者数ということなのですが、これについても、対象駅がどういったものかとか、考え方を教えてください。

- **松本企画部長**　郊外部主要駅ということで、9ページの下に地図がございます。地図に駅名があるのですが、これが合わせて62駅ございまして、この62駅の1駅ごとに先ほどの人流データを取りまして、その増減を平均したもの、全部の駅の数字を足し上げて、62で割った数字が現状の数値という形になってございます。

- **柏原すぐる委員**　これにつきましても、私も指標として面白いなとは思いつつ、我々18区それぞれの選出区ということで、身近な郊外部の駅はどうなんだろうと気になるわけなのですが、実際は数値としてはばらつきがあったりするでしょうし、駅によっては、例年増えている、減っている駅が少なければ全体としてはプラス出るとか、そのあたりは、今のばらつきの状況とかというのは傾向って今見えるものなのでしょうか。

- **松本企画部長**　62駅のうち、増えている駅と減っている駅、ばらつきございまして、それがどういう原因なのかというのは、もう少しデータを長い期間取って見ていく必要があるのかなとは思っております。

- **柏原すぐる委員**　分かりました。難しいですね。中期計画なので、全市的なものの市民の実感で捉えると、どうしても寄せ集めた数字になって、こうしてなってしまうということなので、ぜひ、今回は中期計画の指標ではありますが、実際施策、ちょうど土地利用転換を図っていく、土地流動戦略だとか、いろいろ打っていくと思うので、そうしたものがちょっと時間軸が長くてもいいので、郊外部における収益の数字がどうなっているかといった指標をしっかりと追いかけるようにはしていただきたいなと思いますので、これはただのコメントとして言って、おしまいになります。

- **白井正子委員**　お願いします。

14ページ、15ページのところで、明日をひらく都市プロジェクト、未来を創るまちづくり、この項目が説明いただいたのですが、下のほうのこの規制の見直しを通じた機能を誘導していくということで、枠外に書かれているのは、都市計画マスタープランに基づいた地域の例が書かれていて、そして規制緩和を通じて誘導する都市機能がこんなものだということが書かれていて、そして、規制の見直しをしていくということが書かれてはいるのですが、ちょっとこのあたりを説明いただければと思うのですが、どのような手法で、未来のまちをつくっていくのか、ちょっとそのあたりの説明をお願いできればと思います。

- **樹岡都市整備局長**　まず、記載されている内容は、それぞれ今、都市計画等で定められているところをこれから民間投資を呼び込んでいく、そのまちをより発展させる、いろんなそれぞれの地域で課題がありますから、そういったことを促進するために、都市計画の見直し等を行っていくというところでございます。

手法につきましては、様々やはり市街地再開発みたいなものを行っていくような地域もありますでしょうし、あるいは民間の建物がなかなか老朽化しているんだけど建て替えられないと、建て替えるとちっちゃくなっちゃうとか、そういう様々課題がありますので、そういったところを最適なものに変えながら、しっかりと町の発展を期していくという考えでおります。

- **白井正子委員** これまでの常任委員会で説明をいただいていたいろんな計画の中で、立地適正化計画とか、それから土地利用誘導戦略とか、説明はいただいていたわけですが、そういうものも組み合わせながらやっていくという、そういう理解でよろしいですか。
- **樹岡都市整備局長** 土地利用誘導戦略につきましては、ここに書かれているような規制緩和の内容の方向性をまとめたものを想定しております、そちら今年度、土地利用誘導戦略というものを策定することを予定しております。また案ができましたら、この委員会でも御説明いたします。それぞれ都市計画の変更であるとか、実際にここに書かれている規制の見直しの対象となる規制、何の規制なのかというのはそれぞれでまた異なっていきます。例えば、容積、高さであれば都市計画を見直さないといけないであるとか、例えば、駐車場の話なんかが出てくると、今度は附置義務駐車場の話になってくると、いろいろ対象となる規制はそれぞれ違いますから、土地利用誘導戦略の策定後に、それぞれの見直しの取組を具体の進めを進めていくと、そういった流れで進んでいくことを考えております。
- **白井正子委員** 大分想定できたのですけれども、都市計画マスタープランのところの地域の例として書かれているのが横浜駅周辺地区と新横浜駅北部地区ということなのですが、これは全市の開発の中で、この2つが位置づけられているということなんでしょうか。
- **樹岡都市整備局長** 例示でございまして、全市的に見直しを図っていくような事柄もあれば、やはり横浜駅は横浜駅ならではの課題がありますし、新横浜も先ほどまちづくりの方針の考え方を御説明しましたけれども、それぞれの地域で目指す方向であるとか課題が異なりますから、それは、その地域地域に合わせた例えば地区計画をつくるとか、そういうことで考えております。ですから、全市的に全体的に見直したほうがいいこと、それからその地域地域で最適に規制を緩和をしていくために取り得る手法と両方ございますし、ここはあくまでも例示ですので、この都心の2つを例示しておりますけれども、ほかにもやはり郊外でも様々取組を行っていくような場所はあると思いますから、これはあくまでもこの2つは例示ということで御理解いただければと思います。
- **白井正子委員** その例示の2つの地域のところで規制を見直していくというところで書かれているのは、容積率とか高さ等ということになっていきますから、2つの地域では、ますます高い建物、タワービルやタワーマンションなどが想定されるということではよろしいんでしょうか。
- **樹岡都市整備局長** 高さを例えば制限しなかったときに、どこまでも高く建つわけではないので、あくまでもその土地のポテンシャルを十分に発揮できるような土地利用がなされるべきだと考えております。ですから、何が何でも高いビルを建てるというよりか、本当はこの横浜駅、あるいは新横浜の土地がもっと活用できるのに、この規制によって抑えられているのであれば、それは見直して、やはりいいものをつくってもらい、いいまちをつくっていくべきではないかと、そういうふうに考えておりますので、イコールどんどんすごい高いものが建つということではないと考えております。
- **白井正子委員** どこまでも高いものではないのかもしれませんが、容積率も高さも規制が見直されて、大きなものができるということが想定されるのですけれども、こういうふうに未来を創るまちづくりということで、例えば例示されている横浜駅とか新横浜駅北部地区などにしっかりとこれから民間の投資を呼び込んでいく再開発などが行われるとすれば、そこにかかる予算とか人の配置というのも、こちらにかかるということになれば、一方で、このページにも書かれている地震や火災や大雨や台風などの安心して暮らせるまちづくりの部分が予算も、それから人の配置も、一方で限られていくのではないかと心配がありま

すけれども、まちづくり全体の中でその考え方というのはどのようなになるのでしょうか。

- **樹岡都市整備局長** 委員がおっしゃったそれぞれの拠点の開発も大事ですし、それから防災・減災といったことも重要な取組です。どっちがどっちという私は話ではないと思いますから、やはりこの横浜が持続的に発展していくためには、やはり拠点はしっかりポテンシャルを生かしたまちづくりをして、しっかりと市民の皆さんがそこで楽しめる空間、あるいは経済を牽引していくような、そういう場所をつくらないといけないと思いますし、一方で、皆様方が安心・安全に暮らせるまちづくりをしていかないといけないということも、これは両面で進めないといけないと思っていますから、片一方やったから片一方が手薄になるということは全然想定していませんで、大事なことは都市整備局として全てしっかりやっていくと、そういうふうに考えております。

- **白井正子委員** 市民生活の大事な部分のまちづくりというところはしっかりと推進していただく必要があるということを申し上げておきます。

以上です。

- **長谷川琢磨主査** 他に。

(発言する者なし)

- **長谷川琢磨主査** 他に御発言もないようですので、本件についてはこの程度にとどめます。

以上で、都市整備局関係の分科会の審査は終了いたしました。

本日の分科会の審査は全て終了いたしました。冒頭で申し上げましたとおり、分科会報告書につきましては、私が質問項目を取りまとめた上、基本計画特別委員会委員長宛てに提出いたします。

◎ 閉会宣告

- **長谷川琢磨主査** 本日の議題は全て終了いたしましたので、分科会を閉会いたします。

閉会時刻 午後2時03分