未来のまちづくり推進特別委員会記録
【　速　報　版　】

令和８年９月28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　午後１時00分

◎　**開会宣告**

○　**青木亮祐委員長**　　これより委員会を開会いたします。

遅参委員は佐藤茂委員です。

――――――――――――――――――――――――――――――◇――――――――――――――――――――――――――――――

◎　**委員席の指定**

○　**青木亮祐委員長**　　議題に入ります前に、過日の本会議で報告がありましたように、谷田部孝一委員が本委員会の所属になられましたことに伴い、委員席を変更いたします。

委員席につきましては、名立てのとおり指定いたします。

柏　原 副委員長	佐藤（茂） 委　員	瀬之間 委　員	渡　邊 委　員	福　地 委　員	深　作 委　員	谷田部 委　員
青　木 委　員　長						
望　月 副委員長	中　島 委　員	市　来 委　員	藤　崎 委　員	坂　井 委　員	太　田 委　員	長谷川（え） 委　員

――――――――――――――――――――――――――――――◇――――――――――――――――――――――――――――――

◎　**調査・研究テーマ「子育て世代に選ばれる駅周辺の魅力あるまちづくり」について**

○　**青木亮祐委員長**　　それでは、議題に入ります。

調査・研究テーマ、子育て世代に選ばれる駅周辺の魅力あるまちづくりについてを議題に供します。

初めに、本日の委員会の進め方について御説明いたします。

本日は、前回の委員会で決定いたしました調査・研究テーマに関する議論を深めるため、当局から本施策等の現状や課題等について御説明いただきたいと思います。

本日は、事業所管局といたしまして、都市整備局及び政策経営・国際戦略局の関係職員に御出席をいただいております。

次に、既に行政視察を実施された各会派の委員から他都市の事例など、それぞれの調査活動で得られた知見につきまして御報告をいただき、共有できればと考えております。

各局の御説明及び会派の視察報告が終わりましたら、まとめて意見交換、質疑を行いたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、都市整備局より順に御説明をお願いいたします。

なお、当局からの発言に際しては着座のままで結構です。

○　**松本都市整備局企画部長**　　都市整備局でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まずは、資料を御覧ください。

鉄道駅周辺のまちづくりについて御説明いたします。

目次を飛ばしまして、２ページを御覧ください。

高度経済成長期は年10万人のペースで人口が急増いたしました。市域の４分の１を市街化調整区域に指定

速報版

し、無秩序な都市開発を抑制いたしました。また、市街化区域でも横浜市独自のルールで土地利用をコントロールいたしました。

右のグラフの青い点線でお示しするとおり、今後、人口減少が本格的に到来する中、時代に対応した土地利用制度の見直しが課題でございます。

３ページを御覧ください。

２、他都市との比較でございますが、土地利用の密度をコントロールし、都市環境を維持するため、都市ごとの都市計画で指定容積率と高さ制限が定められています。鉄道駅周辺では主に商業地域が指定され、高い容積率が設定されております。

下の表は、政令市における商業地域の最大指定容積率の指定状況を示しております。御覧のとおり、本市の最大指定容積率は800％でございますが、名古屋市や大阪市では1000％以上の容積率が指定されております。

４ページを御覧ください。

鉄道駅周辺では高度利用を前提として、一般的に高さ制限も比較的緩やかに設定されています。

下の表は、政令市における商業地域の最高高さ制限の指定状況を示しています。御覧のとおり、本市の最高高さ制限は31メートルですが、本市と京都市以外の政令市では指定なしとなっています。

５ページを御覧ください。

３、横浜市中期計画でございますが、明日をひらく都市プロジェクト、未来を創るまちづくりでは、下の赤枠に示すとおり、規制見直しを通じた機能誘導を位置づけています。土地利用を時代の変化や社会ニーズに合わせて全市的に見直し、地域ごとの特性に応じた、人や企業を引きつけ活力ある魅力的な市街地を形成します。

速報版

６ページを御覧ください。

４、横浜市都市計画マスタープランですが、下の図は都市計画マスタープランの全市プラン、立地適正化計画、土地利用誘導戦略の関係を示しています。

左側の都市計画マスタープランは、まちづくりの方針として、都市機能を集約すべき拠点を示したものです。中央の立地適正化計画は、各拠点に誘導すべき施設などを示すものです。右側の土地利用誘導戦略は、施設を誘導するために必要な土地利用規制の見直し策などをまとめたものでございます。

７ページを御覧ください。

都市計画マスタープランの都市構造でございますが、右の図で赤い丸で示す横浜都心・新横浜都心における魅力と活気のあふれる都心の形成、濃いオレンジの丸で示す都市機能の集積等による地域拠点の形成などを進めます。

８ページを御覧ください。

暮らしのテーマでは、ビジネス・観光の中心地である都心部、都心に近く、古くからのにぎわいある商店街などを持つ都心・臨海周辺部や、緑豊かでゆとりある郊外部での地域の個性を生かしたまちづくりを推進します。

また、鉄道駅周辺での交通利便性に応じた住宅、商業・業務施設等の確保、郊外の大規模団地の再生等により、市域全域で多様な人が自分らしく働き、活躍できる住環境を整備します。

９ページを御覧ください。

土地利用制度の戦略的な活用ですが、土地利用に関する規制を緩和・見直しすることで、民間企業の技術力や経営能力、資金力を最大限に生かせる環境をつくり出します。

今後、具体的な制度や手法を取りまとめた土地利用誘導戦略を策定します。

10ページを御覧ください。

５、横浜市立地適正化計画です。

区域ごとの都市機能誘導・居住誘導の考え方ですが、都市計画マスタープランに基づき、下の枠囲みで示す６つの区域ごとの機能誘導の考え方を示します。

11ページを御覧ください。

利用者の圏域等に応じて誘導すべき施設を表のとおり整理します。例えば、地域拠点では、地域の拠点施設と住宅を重点的に誘導します。

12ページを御覧ください。

６、土地利用誘導戦略です。

土地利用制度の見直しの考え方ですが、道路や鉄道などのインフラ整備の進捗により、駅周辺の商業地等のポテンシャルが上昇していることを踏まえ、駅周辺の商業地等において、用途地域で定める容積率と高度地区で定める高さを緩和します。

さらに、地域の特性を踏まえた誘導用途の導入や公共貢献の度合いに応じて、地区計画などにより容積率や高さを緩和します。

13ページを御覧ください。

１－１、鉄道駅周辺への居住誘導ですが、対象エリアとして、右図のオレンジ色で示す主要駅周辺の商業地域・近隣商業地域とします。緩和・見直しする土地利用制度として、身近な生活利便施設や都市の機能を高める施設の容積率を最大100％まで緩和します。

また、住宅の容積率を指定容積率の最大1.5倍かつ最大200％まで緩和します。

14ページを御覧ください。

対象エリアとして、右図の赤丸内のオレンジ色で示す主要駅以外の鉄道駅周辺の商業地域・近隣商業地域とします。

緩和・見直しする土地利用制度として、身近な生活利便施設の容積率を最大50％まで緩和します。

また、住宅の容積率を指定容積率の最大1.5倍、かつ最大100％まで緩和します。

○　黒田政策経営・国際戦略局経営戦略部長　　政策経営・国際戦略局でございます。

ここからは規制の見直しによる効果について御説明したいと思います。

15ページを御覧ください。

左の図に示すような規制見直しを行うことによって、中央の四角内に示すとおり、建物やまちの魅力向上として緑化空間や防災施設等の創出、あと地域人口の増加による生活利便施設の撤退抑制や地域の治安維持、就業者、宿泊者、消費者等の消費額等の増による雇用の創出や来街者の増加など、様々な効果をもたらし、地域の環境を向上させる効果があります。

また、下のほうですが、これらの効果は都市活力の維持や税収増ももたらしまして、都市全体の持続可能性向上にも寄与します。

16ページを御覧ください。

速報版

左に示しますとおり、土地利用誘導戦略は様々な規制見直しを束ねた総合的な戦略ですけれども、本日はその中から、先ほど都市整備局が御説明した鉄道駅周辺での住宅の容積率を緩和した場合の効果について御説明します。

17ページを御覧ください。

まず、都市の持続可能性向上への効果について御説明します。

効果につきましては、左側のフローに記載のとおり、規制見直しの対象となる建築物の抽出、これまでの各年の建築総延床面積を抽出、2040年までの各年の建築総延床面積を算出、規制を見直したことによる床面積の増分、増えた面積を算出、算出した床面積の増分を基に人口、税収等を試算という流れで算出しています。

試算の結果、規制見直しを行うことによって、住宅床面積については平均で毎年約２万5000平米、住戸数に換算すると約330戸の増が見込まれます。

また、居住人口については、平均で毎年約690人の増が見込まれますが、このうち45%の約310名が市外から流入すると見込まれます。これらの床面積の増や人口の増によって、税収面では年間平均で約５億円の増が見込まれます。

右側の税収のグラフが階段のように上がっておりますけれども、人口というのは毎年積み重なって増えていきますので、税収も後の年度になるほど多くなります。この５億円というのは、制度改正した年から右側の2040年まで、これは階段を区切って、その平均値は５億円というところでございます。これらの数値は現時点での推計値でございますので、今後、変更となる可能性がございます。

また、下のほうに書いておりますが、現時点では見直し内容が確定していないため試算を行っていませんが、都市計画による指定容積率の緩和、これによってさらなる人口等の増が期待できます。

最後に、18ページを御覧ください。

地域の環境向上への効果について御説明します。

まず、住宅容積率の緩和によって、子育て世代の増加が期待できます。上のグラフは市内の年代別人口になりますけれども、それに対して賃貸住宅入居者や分譲マンション購入者の世帯主は、子育て世代の割合が高くなっています。そのため、これらの住宅が駅周辺に多く供給されることによって、子育て世代の増加や地域の年代構成の多様化につながります。

また、住宅容積率の緩和は生活利便施設の維持・増加にもつながります。右側のとおりですが、生活利便施設の維持には商圏として周辺に一定の人口が必要です。例えば都市型コンビニの場合、周辺500メートルの範囲内に約3000人の人口が必要とする見解があります。そのため居住人口を増加させることで、既存施設の撤退の抑制とともに、新規立地にもつながります。

御説明は以上になります。

○ **青木亮祐委員長**　次に、行政視察の報告ですが、視察月日、視察会派、視察先及び視察項目を記載した資料を用意しましたので、視察実施順に各会派から御報告をお願いいたします。

それでは最初に、公明党からお願いいたします。

○ **市来栄美子委員**　公明党といたしましては、６月の29、30で広島県の東広島市、また広島市の行政視察をいたしましたことを報告いたします。

まず、広島市の行政視察について、私から都市再生制度を活用した駅周辺の規制緩和と居住誘導という観

速報版

点から特に印象に残った点をメリット、課題、そして横浜市への示唆という３点で御報告いたします。

まず、広島市の取組で非常に参考になったのが、規制緩和を単に民間開発を進めるためだけに使うのではなくて、まちの公共貢献とセットにしている点でした。

広島駅周辺では都市再生特別地区などの制度を活用し、容積率を緩和する一方で、壁面後退による歩行空間、オープンスペース、ホテルやオフィスなど、まちの価値を高める機能を誘導しています。Ａ・Ｂ・Ｃというブロックに分けておりまして、Ａは既存の成功しているところなのですが、Ｂのブロックは規制緩和と住宅導入によって、長年停滞していた再開発を成立させたところ、Ｃブロックというのは、地域の商業と居住と回遊性を意識したブロックになっております。Ｂブロックでは容積率を900％から1100％へ緩和することで事業性を高めて、住宅、商業、ホテル、福祉施設などを組み合わせた再開発を実現しています。つまり規制を緩和する代わりに、まちに何を返してもらうのかという考え方が、制度の中に組み込まれている点が特徴だと感じました。

また、ＪＲ西日本、広島電鉄、広島市が連携し、路面電車を広島駅ビルの２階へ直接乗り入れさせたことも非常に印象的な取組です。２年前に視察したときには、まだこの立体化で一体化していないところだったので、路面電車とかも下にあったのですけれども、駅前に全てのＪＲとか電鉄が連携し、駅にどどっと入る仕組みになっていて、夜間に工事を４年間かけて行ったということでした。駅と都心部とのアクセス時間を短縮するとともに、乗換えの利便性やバリアフリー、駅周辺の回遊性を高めています。建物だけでなく、交通まで含めて駅周辺を一体的に再編している点は、大きなメリットだと思います。

一方で、今回の視察では再開発の課題も見えてきました。今回の委員会のテーマであります子育て世代に選ばれる駅周辺という観点から、子育て世帯を居住誘導区域に呼び込むためにどのような取組をしているのかと質問いたしました。広島市のほうからは、住宅を増やすだけでは十分ではなく、若い世代が働く場所が少ないことも課題であるとの説明がありました。そのため今後はオフィスやスタートアップなど新たな雇用を生み出す機会を再開発に取り組んだ場合に、容積率緩和などで評価することも検討しているとのことでした。ここは非常に重要だと思いました。駅前にマンションを建てれば、若い世代が住んでくれるという単純な話ではなくて、働く場所があり、子供を育てる環境があり、移動しやすく日常的に過ごせる場所がある、そうした生活全体の魅力があって、初めて子育て世帯に選ばれるまちづくりではないのかなと思います。

もう一つ、Ｃブロックでは、従前の市場の雰囲気を残した商業空間を設けたのですけれども、テナントの入れ替わりが多くて、店舗確保に苦労しているとの御説明がありました。ハードを整備したからといって、必ずしも継続的なにぎわいにつながるわけではない。この点も再開発を考える上での大切な課題だと考えました。

では、横浜市にどう生かしていくのかというところですけれども、駅周辺の再開発や規制緩和を考える際に、住宅足す働く場所足す子育て環境足す公共空間足す移動は、１つのパッケージとして評価する仕組みが必要ではないかと考えます。例えば、民間開発に対して容積率などのインセンティブを付与する際、保育、子育ての支援機能、子供の居場所、日陰のある広場や公園、歩行者空間、シェアモビリティ、そして質の高いオフィスなど、子育て世代の暮らしやすさにどれだけ貢献するかという視点をより明確に評価していくことが考えられます。

今回の広島市の視察で最も印象に残ったのは、どれだけ建物を建てるかではなく、規制緩和や民間投資を活用して、どのようなまちづくりをするのかという発想です。横浜市においても、駅周辺のまちづくりをど

速報版

れだけ床を増やしたではなく、そこで誰が働き、誰が暮らし、子供を育てたいと思えるのかという視点から考えていくことが、子育て世代に選ばれるまちづくりにつながるのではないかと感じました。

以上、広島市視察の御報告といたします。

○ **青木亮祐委員長**　ありがとうございました。

次に、自民党からお願いいたします。

○ **福地茂委員**　自民党です。自民党は７月16日と17日に仙台の駅東口と、そして西口のまちづくり、地元のまちづくり協議会、そうした団体を訪れました。

最初には東口に行きましたけれども、仙台で有名でにぎわっているのは反対側、国分町のある西口側でありまして、この東側は地域で仙台の裏側と言われてしまっているということでありまして、その課題意識、危機感がこのまちづくり協議会を生み出し、そして地域の方々と行政とが連携して特色ある、よりよい住みやすいまちづくりを目指す運動、活動をされておりました。その活動ぶりや具体的な計画などは大変参考になるものでありました。

例えば、野球場、駅から大分離れたところなのですが、真正面に楽天球場がありまして、そこの動線をどう生かしていくかですとか、駅前から平たんな平野が広がっているのが仙台の特徴でありますので、そうした立地特性をどう生かしていくのかというところに着目して、スポーツと平たんということで、大変マラソン人口が多いそうなのですね。そこに着目をして、ジョギングをされている方の聖地になろうということで目指していて、やはり健康に関しては市民の意識が高まっておりますので、仙台は気候もよくて大変住みやすい土地柄でもありますから、一方で東口側は駅まで近くて平たんな場所に住めて、大学や、そうしたスポーツ施設がふんだんにあると。そうした特徴を生かしてマラソンの聖地をつくっていこうと。これによって、空き店舗などがマラソンランナー、ジョギングをされる方のステーション、シャワーとか着替えとか、そうしたものを誘致することで、空き店舗や事務所も埋まっていくのではないかという的確な狙いを定めて、西口と比べても東口のほうが駅に近くて住みやすい、暮らしやすいということで、暮らしやすいまちナンバーワンという目指す方向を計画書にまとめて、行政と連携して、これからこのまちをよりよいものにしていくという強い意思を感じました。

横浜市に置き換えると、横浜市は私はまだまだ規制緩和が足りていない。先ほど御説明、大変すばらしかったので、これから将来的には期待するところではありますけれども、これまでの横浜市は人口減少にダウンサイジングしていくみたいなニュアンスを感じて、私は危機感を抱いたのですが、横浜市のポテンシャルは、まだまだ人口を増やせると思っていますので、規制緩和によって人口を増やしていくという方向性は、これは間違いのないものでありますが、都市によっては、場所によっては成熟したまち、成熟し切っている場所もございます。また、再開発が難しい場所もありますので、そうしたまちの特徴を生かして、暮らしやすいまちにしていくためのヒントをふんだんにいただけた視察となりました。

翌日にあっては、西口のエリアを視察いたしました。西口は大変栄えておりまして、ただ駅から少し離れたところに新市庁舎を建設中でありました。大きなケヤキの通りがありまして、うらやましいことに車の交通量が減ってきて、道路が広過ぎるということで、歩道を広げるような計画を実施している状況を視察することができました。ただでさえ広い歩道をさらに１車線分、車道を減らして歩道を増やしていくと。そこに商店などを誘致して、そこにはインフラとしては音楽ホールなどがあったりして、主要なコンサートなどがそこで実施されるような通りでありますので、年に何回かジャズフェスティバルを開催して、その通りで生

速報版

バンドの方たちが演奏して、そこで飲食ができる。そうしたすばらしい取組を具現化していくための具体的な取組を視察することができました。

まさに、東口と西口にあっては、捉えている課題意識が全然違って、そして両方とも的確に捉えていて、そのまちの強みを生かしたまちづくりということを取り組んでいられることが大変参考になりましたので、私たち横浜市の都市部、人も多く、特に私の地元、港北区などでは人も多く住んでいますし、駅前は大変にぎわっているのですが、その中でどう特徴をつくり出して、地元にあるインフラを生かしてまちづくりをしていくのか、そうしたところが大変参考になりましたので、今後の横浜市政に自民党会派としても生かしていきたいという感想であります。

以上、御報告いたします。

○ **青木亮祐委員長**　ありがとうございました。

次に、日本維新の会からお願いいたします。

○ **坂井太委員**　日本維新の会は17日、18日に行ってまいりました。17日には博多まちづくり推進協議会に参りました。また、18日には福岡県福岡市のほうに行ってまいりました。

委員の我々の見解といたしましては、博多コネクティッド及び駅の周辺まちづくりについてでありますが、最も印象的であったのは、エリアマネジメントの実行力が補助金の額ではなく、ＪＲ九州をはじめとする会員企業が人材を継続的に出すという構造によって支えている点だと思います。横浜市でもエリアマネジメント組織は存在するが、計画策定だけでなく、イベント、公共空間活用、清掃、交通、防犯、財源確保まで実行するには、誰が日常的に事務局機能を担うのかという人材面の設計が不可欠であると思います。

任意団体の協議会を合意形成のプラットフォームとして残しながら、一般社団法人を契約、事業を実施主体とする２層構造は、公共性と実用性を両立させる仕組みとして参考になると思われます。特に契約責任を個人に負わせず、収益事業や受託事業にも取り組める法人格を用意することは、活動を具体化、長期化する、高度化する上で重要であると思います。

また、福岡市は道路を公開空地、公園等の活用制度を整え、協議会側はバナー広告、イベント、手話サークル、キッチンカー等から生じる利益から、一部のまちづくりに還元している。公共空間を維持管理コストがかかる場所と捉えるだけでなく、適切なルールの下で価値を生み、その価値を地域に再投資する発想は、横浜市、横浜駅周辺や関内地域でも必要であると考えるところであります。

博多コネクティッドは規制緩和により単に床面積を増やすのではなく、歩行者空間、広場、緑化、低層部のにぎわい等の公共貢献と建て替えインセンティブを結びつけていると思われます。

一方で、小規模地権者や権利関係、建設費高騰などにより建て替えが進みにくい現実もございます。成長局面の再開発だけを前提とせず、リノベーションや既存ストックの活用も含む次の施策を考えている点では、横浜市も今後の都市経営、都市機能更新において重要な論点になるかと思います。

続きまして、福岡県福岡市都市計画マスタープラン及び都市機能等についての見解を述べさせていただきます。

福岡市は人口が当面増加する成長局面にありながら、市街化区域を拡張せず、都心部、広域拠点、地域拠点、日常生活圏等の役割を明確にし、既存市街地の中で機能更新を進めている点が印象的でありました。2020年頃の人口ピーク以降を見据え、地域区分や自然環境保全を一貫して運用する姿勢は、人口減少局面に入った横浜市においても、将来の都市構造を長期的に考える上で参考になると思われます。

速報版

一方、福岡市と横浜市では都市圏内での役割や地形条件が大きく異なり、福岡市は九州の中枢都市として都市機能が比較的コンパクトに集積しているのに対し、横浜市は東京の都市圏にあり関係が深く、市域も広く、丘陵地や郊外住宅地を多く抱えているので、したがって福岡県の高密度化、機能更新策をそのまま横浜市全域へ当てるのは難しいと思われます。

各駅の生活線に求める役割については、分けて政策を組み立てるのが必要かと思います。天神ビッグバン、博多コネクティッドでは、容積率等の規制緩和を単なる床面積の増加に終わらせず、地下、上空の歩行者ネットワーク、広場、緑化、アート等の公共的価値を結びつけていると思われます。行政が直接整備する範囲と民間の投資意欲を活用する範囲に整備し、民間関係による価値向上をまち全体へ還元する仕組みは、横浜市における都市機能の更新や駅周辺の再編成でも検討すべき点であると思います。

以上です。

○ **青木亮祐委員長**　ありがとうございました。

次に、立憲民主党からお願いいたします。

○ **藤崎浩太郎委員**　私は８月18日、19日と札幌駅前まちづくり、駅前通りまちづくり株式会社、そして北海道江別市に訪問しました。

まず、札幌市の駅前通りまちづくり株式会社ですが、これはいわゆるエリアマネジメント会社です。2011年に札幌駅南側の地下に地下歩行者空間、通称でチ・カ・ホという名前のものがつくられて、それをつくっていくプロセスにおいて形成されたエリアマネジメント会社ということになります。

札幌市駅周辺８か所ぐらいエリアマネジメント会社があるということなのですが、その一つで、地下歩行空間をつくるとともに、この地下歩行空間を道路機能のみならず、イベント等に貸出しができる公共空間として整備してきたという経緯があります。

この地下歩行空間に接続するビルに対しましては、容積率の緩和等のサービスが行われることになっているので、これまで地下歩行者空間ができる前と比べて接続するビルが3.1倍に拡大し、併せてそこで働く従業者数が約２割増加をしているということで、さらには通行する方々は冬は10万人、夏場で６万人ということで、かなり多くの方がこの地下歩行空間、チ・カ・ホを活用しているという状況にあります。

中にはグッドデザイン賞を取ったりとかしながら、魅力的な開発にもつながっていて、さらにはたくさんの人がいらっしゃるので、日頃、防災訓練、帰宅困難者訓練なども行っているので、過去には2018年の北海道での地震もありましたし、その後、雪で帰宅困難者が発生したとかという問題もあったのですが、そのたびに防災の訓練を生かしたり、様々見直しをしながら、地域で働く人や通行する人が増えることに合わせて、そういった人たちが何かあったときに対応できる取組を続けているという状況にあります。

さらには、働く人が増えてきたということもありますので、子育てをしながら働く人も多いという側面から、まちのこそだて研究所ｇｕｒｕｍｉというプロジェクトをつくり出して、働き方と子育ての両面を周辺企業に対して提案をしたりとかという取組も行われながら、人を増やし、働く人を増やし、さらにはビルの価値も高めて、周辺価値を向上させているという取組となっていました。

特徴としては、チ・カ・ホのほかに赤レンガ通りみたいなのがあるのですけれども、アカプラというのですが、この２か所を指定管理を受けているものの、チ・カ・ホに関しては札幌市からは１円ももらっていないという指定管理の手法を取られています。壁面広告の収入などを財源とするという形になっているので、エリアマネジャーだと、どうしても市の収入とかに頼らざるを得ないケースというのが出てきてしまう反面、

速報版

自由が利かなくなるということもあったりしますけれども、この札幌のまちづくり株式会社については、自走した形で当初から運営がなされて独自の取組を行いつつ、さらには札幌市に対してその収益を生かして、デジタルサイネージなどを札幌市に寄附をしながら、さらにそこから収益を得るといったようなことが行われていて、地域にとっても非常に重要な役割を果たしているということが見受けられました。

翌日は江別市に訪問しました。江別市は札幌市から電車で20分程度といういわゆるベッドタウンに当たるような場所です。これまで結構有名な都市としても取り上げられてきまして、平成30年以降、８年連続で年少人口の転入超過数が全国20位以内に入っているということで、８年連続で若い人がどんどん増えているということです。

転入者アンケートでは、希望する物件があったからというのが最多回答となり、交通の利便性や買物のしやすさ、子育て環境が挙げられているということですが、やはり札幌市から20分で移動ができて、さらには住宅の価格差がかなり札幌市内と比べて江別市は安く済むということで、安いから選ばれている部分もありますけれども、それに合わせて駅前周辺の再開発等々も取り組まれて、商業施設の誘致であるとか、子育て施設の開発であるとか、さらには民間事業者との協定を結びながら、地域活性化や若年層の定住促進、安全とか防災とか環境を共に官民連携で進めているということが特徴として挙げられました。

高層住宅の整備は考えなかったのかという話をしたのですけれども、高層住宅のニーズはなさそうだということで、基本的には戸建て住宅や賃貸住宅の整備を中心に進められているという意味では、先ほど本市の容積率緩和とか札幌市の話とはちょっと質が違いますけれども、やはり交通の利便性のよさと子育て環境の充実と生活に寄り添った開発や官民連携の取組を進めていることで、人口増加を続けさせているというのが一つの特徴だなと思いました。

前段で当局からいろいろお話がありましたけれども、今回の問題も特に人口誘致というのが一つのテーマになりますので、民間事業者といかに協力をして人口を増やす取組ができるかどうかという意味では、やっぱりまちづくりによって地域の魅力を高めていくことというのは札幌市から得られる知見ですし、そういったエリアマネジメント会社と協力しながら、働く人も含めた、より充実したまちづくりを進めていくというのは重要なポイントだと思いました。

江別市においては、やはり官民連携というのは非常に横浜市でも重視してきましたけれども、これからも本市としては都心からの近い利便性のよさ、そして郊外住宅地、ダブルコアでいろいろやっていますけれども、やっぱり住宅価格で都心よりも有利性のある地域とかをどうやって開発していくかというのは、非常に重要なポイントかなと思いました。

以上です。

○ **青木亮祐委員長**　ありがとうございました。

それでは、全体を通して委員の皆様から御意見、御質問等はございますでしょうか。

○ **福地茂委員**　冒頭の御説明いただきました。松本部長に御説明いただきました、あと黒田さんにも御説明いただきましたけれども、ありがとうございました。今日のためにまとめていただいたのだと思うのですが、大変すばらしい資料にまとまっておりました。

資料の５ページ、私がかねてから局別審査等、あるいは本会議でも訴えてきたとおり、横浜市の規制の最大のネックは高さ制限でありました。ここをこうした視点で比較をしていただいたことが、大きな一歩になるのだと思っています。容積を余らせて、高さ、これは31メートルが最高になっていますけれども、ほとん

速報版

どの多くの地域は20メートルですよね。ですので、７階建てぐらいまでしか建てられない。でも、かつ容積を余らせている。ほとんどのこの指定なしの都市は、自由に斜線制限と容積率で建てられる。横浜市はここに旧絶対高さ制限が高度地区として残してしまったことによって、横浜では施工の床面積が極めて少ない中で、住宅供給や商業施設の供給をせざるを得なかったという、自らの行政が横浜市の首を絞めている、こういう状況で、その名目は人口の流入を抑制するためという名目が、人口減少が分かっていた時期、この先人口が減ると分かっていた時期にもかかわらず、緩和できなかった。ただ、ここに議会にも耳を向けていただいて、黒田さんや松本さんが中心になって、規制緩和にこれからチャレンジしていこうということに至ったことは、大変高く評価しております。

この中で人口を受け入れていくんだと、人口減にあらがうのだという方向性は分かったのですが、さらにこの高さ制限を緩和することができると建築面積が減るので、道路上の空地が増える。そうなると、災害のときの拠点になり得るいっとき避難場所、あるいは歩行者空間を含めて、より人々は安心して車と歩行者が分かれた状態で、この空間を安心して歩ける、そうしたまちづくりになっていきます。これは他都市でもそうなっておりますので、それが確実なものになりますので、そこを将来の床面積を増やしていくのだということで供給が増えるということと、横浜市としては固定資産税が増えるということと、歩行空間が確保される、防災にメリットがある。こうしたことを含めて、こういう資料や議論の中で、それに向かって迷わずに進んでいっていただきたいと思いますが、黒田さんの御意見をいただきたいのですが。

○ **黒田政策経営・国際戦略局経営戦略部長**　ありがとうございます。確かに横浜市は最高高さが31とキープされております。当時の昭和48、49年に設定した当時は、まずは31に抑えておいて、良好な開発については許可で抜いていくという思想もあったようには聞いておるのですけれども、なかなかその行政手続法等厳しくなる中で、許可というのがどんどん原則から例外になってしまっていて、気づくと31が原則というふうな逆転現象が起きているというところは、ちょっと時代の流れに合わせられなかったかなと思っております。

例えば、みなとみらいにつきましては、あそこは容積率600％平均、高いと800％ですけれども、高さ180メートル等々でして、福地委員がおっしゃるとおり、同じ面積ですけれども、かなりスリムに絞って、その代わり低層部ににぎわい空間と緑地と歩行者空間をセットで取るようにしております。

そういった意味でいいますと、まさにおっしゃるとおり、法律の規制どおりの圧迫感がある、高さは低いけれども、圧迫感があるようなビルを造るよりは、もっと同じ容積率でしたら、もしくは人を呼ぶのでしたら、その代わり低層部をさらによくできるというためには、高さの緩和による、よりプロポーションをうまく使うほうが、まちづくり上は優れているかと思いますので、そういった方向で検討を進めていきたいと思っております。

○ **福地茂委員**　ありがとうございます。その恩恵として歩行空間や、またそこが防災拠点になったり、新横浜の事例では、そこにマンホールトイレをデベロッパーさんに造ってもらったりですとか、そうしたこともこれまでやってきました。高さ制限については、結局、審査会に諮って高度突破をしなければならなかったので、その間、プロジェクト用地が着工が１年ぐらい軽く後ろにずらされちゃうのですよね。そうすると、不動産市況は１年もあれば十分変わってしまったりするリスクがあるので、特にリーマンショック以降、デベロッパーさんはそういう高度突破を使うことなく、普通の今までどおりの高度地区に従って、容積をできるだけ消化し切るような板状型のべたべたのマンションがそれ以降に建ってしまった。よって、歩行空間や、あるいは車道みたいなものが抑制された狭い、狭苦しい空間になった。

速報版

それよりは高さを緩和してあげたほうが、昔、昭和48年時代の建築技術と今全く違いますから、高さを出してあげたほうが歩行空間も車道も広がってくれて、よりよい空間がまちとしては生まれるのだということを忘れないで、迷わずに進んでいっていただきたいと思いますので、ここだけぜひ忘れないでほしいのですね。

いろんな高さが緩和していくと、日陰がどうのこうのとか、景観権だとか、ない権利を主張する勢力も現れてきますけれども、ひるむことなく邁進していただきたいということがお願いなのと。

あと、私、これから地下の容積率不算入の働きかけを国に求めていこうと思っています。富士山の噴火、あるいは災害などのときに地下空間に一時的に避難をする。そうしたような場合に、これまでは地下空間については天井の高さとか、容積率を２分の１までは除外するとかという緩和はありますけれども、今の建築技術であれば、地下空間、誰にも迷惑かけませんから、そこを幾ら掘っても容積率に不算入とすることは可能だと私は思っておりますので、そうした働きかけにも横浜市も協力していただきたい、研究にも協力していただきたいと思いますので、お願いをして質問を終わります。

以上です。

○ **青木亮祐委員長**　御意見ということで。

ほかにございますでしょうか。

○ **藤崎浩太郎委員**　ありがとうございました。土地利用誘導戦略等々、これから取り組まれて人口誘導に取り組んでいくということですけれども、結構ダブルコアで郊外と言いながらも、うちは青葉区なのですけれども、青葉区の住宅価格の高騰は非常に大変だなと思っています。

青葉区、いろいろ地域があるので、地域差でいうと区内でも例えば戸建ての建て売りを買おうとすると、安いエリアだと5000万円ぐらい、高いエリアだと１億五、六千万円ぐらいという、区内でも３倍ぐらい価格差が出るぐらいになっていて、要は東京に近ければ近いほど、駅に近ければ近いほど高いという状況ですけれども、やはり今回の13ページとかで対象エリアとして容積率の緩和ですよね。青葉区でもたまプラーザ等々でなっていますけれども、この容積率を緩和して、住宅の床を増やせるようになったときに、住宅価格が下がる保証はないわけですね。エリアの価値があるので、回収できるかどうかというよりも、利益を増やせるというところに事業者がいけば、前よりも利益を増やせるという形での床を増やすということになると思いますので、そうすると、なかなか青葉区みたいなところだと、一定の所得がないと住めないまちになっていくので、ここに人口の増加をどれだけ期待できるのだろうかということ、期待できるのだろうかというか、非常に懸念をしているわけです。

一方で、合計特殊出生率等の影響する要因の一つとして住宅価格、これが高騰すれば出生率が下がるという指摘も、それは絶対とは言われていないものの、一部ではそういう研究成果も出されてきているという中で、このダブルコアで郊外と一くくりにしているものの、住宅価格が高いエリアと低いエリアとで、どうやって人口誘導策を使い分けていくかということも一つ考えていかないと、やはり高いところに所得が高い人ばかり集まって、それは東京から近いからだと。安いエリアには東京から遠いがゆえに、結局人が来ないということにならないようにしないといけないのではないかなと。逆に言えば、安いところにいかにメリットを感じてもらえるような開発ができるかということだと思うのですけれども、誘導戦略でいろいろ容積率の緩和をするだけでは、そこへたどり着かないと思うのですけれども、その辺、当局としてどのように考えているか教えてください。

速報版

○ **松本都市整備局企画部長**　御指摘のとおりでございます。住宅価格が高騰していく中で、いかにいわゆるアフォーダブルな住宅をどう供給していくのかというのはとても課題でございまして、例えば方法の一つとして、規制緩和と併せて公共貢献をセットにする。その公共貢献の一つにアフォーダブルな住宅を供給するですとか、そういった方策も一つ手としてあるのかなとは考えてございます。

東京都がそういったやり方で、再開発と併せて公共貢献で、ちょっと別なエリアで古いマンションをリノベーションしてアフォーダブルな住宅を供給すると、そういったものを評価して規制の緩和をするといった工夫もされておりますので、そういったものもしっかり研究しながら、取り組んでいければなと思ってございます。

○ **藤崎浩太郎委員**　ありがとうございます。あと、それは期待していきたいなと思うのですけれども、これからだと思うので、本当によく取り組んでほしいのですけれども、さっき札幌だと働く人が増えた話もしたのですけれども、やっぱり住むことと、働くことは非常に重要で、みなとみらいの開発も横浜市に住む人が横浜市で働いてもらえるようにという意思があって、みなとみらいの開発や企業誘致等々進められてきたわけですけれども、もうなかなか大きな土地はないので、今はテナントに入ってもらう取組を進めていたりですとか、経済局のほうでスタートアップ企業の集積とともに、今、スタートアップ企業とかが入りやすいようなビルの提供についても、取組が進められてきたということがあると思います。

一方で、東京都心のオフィス床の価格上昇とともに、都心から東京の郊外へのオフィスの移動、東京郊外のほうがオフィスが安いから、東京から抜けずに東京の郊外にオフィスが移動していくというケースもあるので、そうすると、横浜市だけではコントロールできないところですけれども、そういうオフィス、働く場所の東京での移動と、もちろん横浜市内にいかに働ける場所を増やしていくかと、それとともに、そこで働く人たちがどこに住むかというものが、やっぱりくっついて動いていくことだと思うので、改めてこの働く場所の充実というものをもう一回見直していく必要があるかな。郊外でも働きやすい場所をつくろうとか、うちの青葉区のたまプラーザとかでも、次世代郊外まちづくりも始め、その延長で今やっている郵政宿舎の跡地とかも働く場所というコンセプトを入れたりとかしているものの、やはりフリーランス的に働く人たちだけの働く場、要はコワーキングみたいな形ばかりが増えても、その先の大きな雇用が生まれるものにつながっていかなければ、あくまでも個人事業主の人たちがそこにいるばかりとなる。それだと大きな雇用促進にはいかないですし、雇用の場ができなければ、働く場所に伴って横浜に住むということの大きな移動もなかなか生じづらいかなと。

一方で、やっぱり今人口が増える予想をされているエリアを、ではこれからどれだけ開発できるかといえば、それほど余力があるわけでもないとも捉えられると思いますし、青葉区だと藤が丘の開発、青葉台の開発とこれから待っていますが、やはり公民連携でいかにその働く場所とかを横浜市側が後押しして、都市整備とかの役割だと思いますけれども、後押ししながら、官民一体で人口を増やす目的もしっかりと描きながら、容積率の緩和だけではなくて、何をそこに設けるかというところまで落とし込んでいかないと、この駅前の活性化とか利便性の向上とともに働く場所と人口の増加、これがなかなか到達しづらいかなと。到達するにはそれをやらないといけないのだろうなと思うのですけれども、今後、働く場所を含めた視野について伺います。

○ **松本都市整備局企画部長**　資料の13ページ、今画面に映しております。13ページでございますが、今回の規制緩和のイメージということで３色の色がございます。まず、住む場所の確保ということで、オレンジ色

速報版

のところで、住宅については容積率を緩和して住む場所をしっかり増やしていく。それだけではなくて、そこの上に黄色い色でございます。これは居住環境向上施設というものでございますが、これは例えば先ほど御指摘の働く場ですとか、子育てを支援する場ですとか、買物ですとか、飲食ができる場、そういった生活を支える施設につきましても、併せてその規制緩和によって用途を誘導していければなという狙いで、こういった制度を組み立ててございますので、住宅だけではなくて、それを支える機能も併せて駅前に誘導していきたいと考えてございます。

○ **藤崎浩太郎委員**　それは本当に首都圏みんなでやっている話ではないですか。この間も流山市の報道を見ていたら、住宅建て売りで7000万円超えているような報道、ニュースを見て、横浜と変わらないわけですよね。後発の開発で人口増加して、まだ二十何万人ぐらいの都市だと思いますけれども、子育てを売りにして発展して、今の市長がどんどん人を増やしていったと。結果的に住宅価格も7000万円台で普通に売っているという状況なので、やはり首都圏で働いて、特に東京で働いて、横浜ではなくてもいい人たち、住む場所が、埼玉でも千葉でも都心の東京の西のほうでも、どこでもいいと。例えば7000万円の予算ですと。そのときに電車で30分から１時間ぐらいで通えればいいやとかという範疇で住宅地を探す人たちが、多分このターゲットにもなってくるわけですよね。そういう人たちがどうやったら横浜を選んでくれるかということ、これまで子育てしやすいまち、子育て政策に力を入れて発信されてきていると思います。

これは要望ですけれども、今まで何もやっていないと言うつもりは全くなくて、やってきていることは評価しているのですけれども、本当に都市間競争が激しい中で、思うようにいかないと思うのですね。簡単ではないから、みんな同じことやるので。そういう中でどうやったら横浜市の魅力を全て伝え切れるかどうか。これはもう都市整備とか政策経営局だけではなくて、全庁的な取組だと思いますので、どこかに税収増という話もありましたけれども、やはり企業誘致も税金を投じて誘致して、税金投じてというか、投じながらですし、納める税金を減らしたりしながら、でもそれ以上に収益がしっかりあったということを示していただいてきていますし、今回もそういった数字をここに載せてもらっていますので、やはり200万円、例えば住宅のリノベーションで200万円でしたか、子育て世代に200万円ぐらい補助する制度とか用意していたりしますし、それぞれが費用対効果どうだったのかも全部出しながら、そうすれば、人口が増えることそのものと、そこから得られる税収そのものと、それが出したものに対してどれぐらい戻ってきたかの費用対効果が一定程度出せれば、とにかく少なくとも減少を防いでいくことと増やしていくこと、両方やるわけですけれども、その数字に対してしっかりと把握をして、皆さんが我々に示していただきつつ、市民にも示していただきつつ、例えばリノベーションで200万円が300万円のほうがいいのではないかという話もあるかもしれないし、出す件数をもっと増やしたほうがいいのではないかとか、いろいろと考えると思うのですね。

だから、費用対効果をしっかり出していただければ、単年度ではマイナスでも長期的には必ずプラスになるのだということを全市的に我々を含めて同じ数字を持って議論できれば、もっといろんなこともできるのではないかと思いますので、そこら辺は全部出し切れるかよく分からないですけれども、居住人口が市外から毎年310人、市外から入ってくるのだという数字も出されていますけれども、ではそれが幾ら入ってくるのかということ、何年住むのかとか、いろいろありますけれども、そういうのを数字に基づいて、この議論を先に進められるといいのではないかと思いますので、そういう税収効果とかも結構しっかりと出してもらえるといいかなと思いました。

以上です。

速報版

○ **福地茂委員**　関連して松本部長に質問させていただきます。

先ほど藤崎委員の鋭い不動産価格についての御意見がございました。若い、本当に住宅を求める方が今、買える状況ではない。このときにどういう手を打つかという話、議論をするときに必ず思い出してほしいのは、開発許可条件と最低敷地面積なのですよ。最低敷地面積を緩和さえすれば、そのニーズに合った価格に合わせられるコンパクトな住宅をメーカーは造っていくのですよ、業者は。手が届けば買うのです。ただ、最低敷地面積が大きかったり、開発許可条件で戸数制限をかけますよね。

かつて横浜国立大学の近くの土地で、一低層だったですけれども、莫大な土地があって、そこを分譲名はアンジュの丘横濱常盤台という分譲にしたのですが、学校の教室の面積の関係で300戸以下にしてくださいという許可条件になっちゃって、結局271戸にして、平均面積が１部屋、１住戸100平米以上になっちゃったのですよ。

全体の床面積をもっと50戸とかつくれれば、70平米でもっと安く買えるのに、学校の教室が足りないから300戸以下にしてくださいと割ったら、平均100平米以上になって、結局、当時ですけれども、4000万円、5000万円になっちゃった。買った方、皆さん、広くて喜んでいますけれども、そうではなくて、もっと開発許可の条件のときに、人口をどう増やしていくのだとか、価格とかという視点、横浜市民が求めやすい価格という視点も行政が持てば、そんな許可にはならないはずなのですね。

なので、それがいまだにその許可条件が生き残っていて、学校側のキャパシティーの問題で戸数を制限して床面積が大きくなってしまって、高額になっていくということになっているのだということについての認識を忘れないでほしいのですが、松本さん、いかがでしょうか。

○ **松本都市整備局企画部長**　なかなか難しい御指摘でございます。今の最低限敷地規模制限につきましては、165平米、120平米、100平米という３段階ございまして、それは横浜市が人口が急激に増えていく中で、ゆとりある住宅地を形成していこうという意図で立てられたものでございます。今、人口がこれから減っていく中で、そういった最低限敷地が、今後横浜のまちづくりにとって本当に必要なものなのかどうか、そこは一度点検しなければいけないかなと思っております。

一方で、やっぱりゆとりのある住宅地を望むという声もございますので、地域の状況もしっかり把握しながら、ちょっとここは丁寧にやっていければなと考えてございます。

○ **市来栄美子委員**　先ほど報告させていただいたところが広島市だったのですけれども、実はもう一つ、東広島市のほうも視察させていただきまして、市と大学が一体となってまちづくりを進めるタウンアンドガウン構想というのがあったのですね。タウンがまちでガウンが大学を意味する構想なのですけれども、東広島市は大学を単なる教育機関としてだけではなくて、地域課題を解決して新しいまちをつくるパートナーとして位置づけて、大学の研究や学生の力を実際のまちづくりにつなげていました。

一方で、横浜市内でも昨年、うちの公明党の団のほうで視察させていただいたのですけれども、緑区の竹山団地に行きまして、神奈川大学と団地の地域が連携して、学生が実際に団地に暮らしながら、５階とかは学生が暮らしているのですね、階段が大変なので。高齢者支援とか防災とか地域コミュニティーの活性化などに取り組む非常にすばらしい事例があって、何とか横展開したいなと思ったのですけれども、こうした取組を個別の地域連携にとどめず、今後、鉄道駅周辺のまちづくりにおいても、横浜にも大学がいっぱいありますので、大学生や学生、鉄道事業者、住宅事業者、企業、地域など、多様な主体が継続的に関わる仕組みとして展開していくことがあれば、非常にすばらしいと思っております。

速報版

新たな中期計画や都市計画マスタープランの具体化に当たりまして、こうした産学官民連携の視点を駅周辺のまちづくりにも、どのように取り入れていくというのを考えていらっしゃるのか、その考え方についてお伺いができればと思います。

○ **松本都市整備局企画部長**　今も例えば鉄道事業者の皆様と横浜市ですとか、そういった沿線の価値を高めるために官民連携して、まちづくりをモデル的に進めているところがございます。そういった取組をやっぱりしっかり検証しながら、もう少し広い範囲に広げていけるかどうか、そういったこともちょっと今後、考えていかなければいけないかなとは考えてございます。

○ **市来栄美子委員**　ありがとうございます。非常に横浜市内でいい前例がありますので、しっかりと進めていただくように要望します。

○ **青木亮祐委員長**　その他ございますでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○ **青木亮祐委員長**　それでは、特に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。

――――――――――――――――――――――――――――――◇――――――――――――――――――――――――――――――

◎　**閉会宣告**

○ **青木亮祐委員長**　以上で、本日の議題は終了いたしましたので、委員会を閉会いたします。

閉会時刻　午後２時03分

速報版