

第142回

横浜市都市計画審議会

議事録

- 1 開催日時 平成28年8月23日（火）午後2時00分～午後4時00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 3 ページ
- 6 出席した関係
職員の職氏名 4 ページ
- 7 議事の内容 6 ページ
- 8 開催形態 全部公開

第142回横浜市都市計画審議会案件表

日 時 平成28年 8 月23日(火)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	議題 番号	件 名	内 容
No. 1	1142	横浜国際港都建設計画 土地地区画整理事業の決定	<p>【新綱島駅(仮称)周辺地区関連】 新綱島駅(仮称)周辺地区は、港北区北東部に位置し、相鉄・東急直通線の新駅の整備が進められています。</p> <p>土地地区画整理事業と市街地再開発事業による一体的かつ計画的な基盤整備と土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るため、新綱島駅周辺地区土地地区画整理事業及び新綱島駅前地区第一種市街地再開発事業を決定するとともに、高度利用地区を変更します。</p> <p>あわせて、新駅の交通結節機能の強化と周辺道路の混雑緩和を図るため、3・4・55号綱島東線を追加します。また、新駅周辺における自転車及び原動機付自転車等の需要に対応し、新駅の交通結節機能の強化を図るため、第23号新綱島駅自転車駐車を追加します。</p> <p>さらに、駅周辺の利便性の向上と安全な歩行者空間の整備、立地特性を生かした土地利用を誘導し、環境未来都市・横浜にふさわしい持続可能な魅力あるまちづくりを推進するため、綱島駅東口周辺において綱島東一丁目地区地区計画を決定します。</p>
	1143	横浜国際港都建設計画 第一種市街地再開発事業の決定	
	1144	横浜国際港都建設計画 高度利用地区の変更	
	1145	横浜国際港都建設計画 道路の変更	
	1146	横浜国際港都建設計画 駐車場の変更	
	1147	横浜国際港都建設計画 地区計画の決定	
No. 2	1148	横浜国際港都建設計画 病院の変更	<p>【市民病院再整備関連】 横浜国立市民病院の再整備に伴い、三ツ沢公園と連携し、市民の健康増進への貢献及び災害拠点病院としての機能強化を図るため市民病院を都市計画決定します。</p> <p>あわせて公園機能の向上及び災害対策機能の強化を図るため、都市計画公園の区域を変更します。</p>
	1149	横浜国際港都建設計画 公園の変更	
No. 3	1150	横浜市都市計画マスタープラン 西区プランの改定について	<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西区プランを改定します。</p>
No. 4	1151	横浜市都市計画マスタープラン 泉区プランの改定について	<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泉区プランを改定します。</p>

- 報告事項
- 1 第7回線引き全市見直しについて
 - 2 都市計画公園・緑地の見直しについて

出席委員

政策研究大学院大学教授	森 地 茂
武蔵野大学経済学部教授	瀬 古 美 喜
横浜国立大学大学院准教授	田 中 稲 子
横浜商工会議所副会頭	池 田 典 義
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
横浜市会議長	梶 村 充
〃 副議長	加 藤 広 人
〃 政策・総務・財政委員会委員長	瀬之間 康 浩
〃 市民・文化観光・消防委員会委員長	藤 崎 浩太郎
〃 こども青少年・教育委員会委員長	今 野 典 人
〃 健康福祉・医療委員会委員長	斉 藤 伸 一
〃 温暖化対策・環境創造・資源循環委員会委員長	山 下 正 人
〃 建築・都市整備・道路委員会委員長	黒 川 勝
〃 水道・交通委員会委員長	斎 藤 真 二
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
駒澤大学法学部教授	内 海 麻 利
千葉大学大学院教授	池 邊 このみ
首都大学東京健康福祉学部准教授	橋 本 美 芽
横浜農業協同組合代表理事組合長	黒 沼 利 三
横浜ランドマーク法律事務所	黒 田 陽 子
一般社団法人横浜市建築士事務所協会理事	玉 野 直 美
横浜市会国際・経済・港湾委員会委員長	酒 井 誠

出席した関係職員の職氏名

都市整備局市街地整備部市街地整備推進課長	橋 詰 勝 彦
〃 担当係長	福 田 明 宏
〃 課長補佐（市街地整備部市街地整備推進課担当係長）	中 里 浩一郎
〃 担当	高 木 信
〃 担当	森 川 琢 也
〃 都市交通部都市交通課担当係長	西 山 良 樹
〃 担当	小 倉 哲 人
〃 地域まちづくり部地域まちづくり課長	石 津 啓 介
〃 課長補佐（地域まちづくり部地域まちづくり課担当係長）	新 谷 雄 一
〃 担当係長	小 倉 有美子
〃 担当	土 師 朝 子
〃 担当	植 竹 秀 樹
〃 担当	石 土 健太郎
〃 担当	田 口 静 華
〃 担当	鈴 木 淳
医療局病院経営本部再整備部長	原 清 春
〃 再整備課長	上 野 圭 介
〃 再整備課担当課長	木 村 洋
〃 再整備課担当課長	肥 田 雄 三
〃 再整備課再整備担当係長	長谷川 光 正
〃 担当	佐 藤 祐 輔
環境創造局みどりアップ推進部緑地保全推進課長	清 水 健 二
〃 担当課長	坂 井 和 洋
〃 担当係長	岩ヶ谷 和 則
〃 担当係長	黒 木 和 弘
〃 担当	大 内 達 詩
〃 担当	高 橋 隼 人
〃 担当	佐 藤 孝 美
〃 農政推進課長	清 野 昌 樹
〃 担当係長	宮 口 均
〃 担当	阿 部 あかね
西区総務部区政推進課長	鈴 木 昇
〃 まちづくり調整担当係長	河 野 学 峰
〃 企画調整係	市 川 美智代

泉区総務部区政推進課長

〃 まちづくり調整担当係長

〃 担当

大 蔭 直 子

磯 部 武 志

浅 野 久美子

(事務局)

建築局長

〃 企画部長

〃 都市計画課長

〃 地域計画係長

〃 都市施設計画係長

〃 調査係長

坂 和 伸 賢

中 川 理 夫

嶋 田 稔

小 林 和 広

川 崎 哲 治

曾 我 太 一

議事のでん末

1 開 会

●森地会長

お待たせしました。定刻となりましたので、第142回横浜市都市計画審議会を開会します。

傍聴の方は受付でお配り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 委員紹介

●建築局都市計画課調査係長

初めに、今回から委員に就任された学識経験者の委員の方を御紹介します。

環境デザインの分野の池邊このみ委員です。

本日は、御都合により欠席です。

続いて、農業の分野の黒沼利三委員です。

本日は、御都合により欠席です。

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16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します。

次第が1枚、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、座席表が1枚、報告事項1、第7回線引き全市見直しに関する資料が1部、そして事前に送付あるいはお渡しした、審議案件等に関する資料を綴じた青いファイルが1冊。

本日の資料は以上です。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、都市計画案件が10件、報告事項が2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。挙手の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、瀬古委員と田中稲子委員にお願いします。

8 審議

(1) 都市計画案件

ア	議第1142号	横浜国際港都建設計画	土地区画整理事業	の決定
イ	議第1143号	横浜国際港都建設計画	第一種市街地再開発事業	の決定
ウ	議第1144号	横浜国際港都建設計画	高度利用地区	の変更
エ	議第1145号	横浜国際港都建設計画	道路	の変更
オ	議第1146号	横浜国際港都建設計画	駐車場	の変更
カ	議第1147号	横浜国際港都建設計画	地区計画	の決定

●森地会長

それでは審議案件について、事務局から説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

議第1142号から議第1147号までは、新綱島駅周辺地区に関連する案件ですので、一括して御説明します。

始めに、広域図です。

新綱島駅周辺地区は、港北区の北東部、東急東横線、綱島駅の東側に位置しており、今回都市計画を決定・変更する範囲は画面の赤色でお示しする範囲です。地区内には東京丸子横浜線、通称綱島街道が通っています。

また、相鉄・東急直通線が通る予定となっており、仮称新綱島駅の整備が進められています。

区域を拡大します。

画面は綱島駅東口周辺の位置図です。

区域の西側には東急東横線の綱島駅が位置し、区域内には綱島街道があります。

地区の周辺には、南側に市道綱島第155号線及び県道子母口綱島、北側には市道綱島第84号線が通っています。

次に、現在の都市計画について御説明します。

用途地域は区域の西側が商業地域で、容積率400%、建ぺい率80%、東側が第一種住居地域で、容積率200%、建ぺい率60%です。

また、北側の一部が近隣商業地域及び第二種住居地域です。

高度地区は用途地域に合わせ、最高高さ31mの最高限第7種高度地区、最高高さ20mで北側斜線を定めた最高限第4種高度地区です。

また、画面の緑色でお示しする区域に生産緑地地区を指定しています。

続いて、都市計画施設です。

都市高速鉄道として相鉄・東急直通線を、道路として南北方向に東京丸子横浜線、東西方向に綱島日吉線を都市計画決定しています。

次に、地区の現況です。

画面は地区周辺の航空写真です。東急東横線綱島駅と綱島街道は、画面でお示している位置にあります。

画面はバス乗降場の写真です。綱島駅周辺は、バスやタクシーの乗降場の機能が十分でない現状となっています。

画面は綱島駅東口前の道路の写真です。駅前の道路に車両が集中し、交通混雑しています。

画面は綱島街道の写真です。お示しするように、歩道が狭い状態です。

画面は県道子母口綱島の写真です。綱島駅前に入るバスの右折待ちにより、交通混雑が発生しています。

画面は北側の綱島第84号線の写真です。通行量に見合った安全な歩行者空間が確保されていません。

画面は生産緑地地区の写真です。古民家があり、桃の栽培がされています。
このほか、駐輪場が不足しており、放置自転車が多い状態となっています。
また、相鉄・東急直通線については、現在地区内で工事が進められています。
次に、上位計画です。

横浜市中期4か年計画では、神奈川東部方面線の整備を進めることを、未来を支える強靱な都市づくり戦略で示しており、また、都市環境の大きな変化の中の交通ネットワークの変化において、神奈川東部方面線の開業や横浜環状道路の開通が予定されています。こうした交通ネットワークの変化により、横浜を取り巻く人や物の流れが大きく変化していくことが見込まれます。この変化をチャンスととらえ、地域特性に合わせた機能強化や産業拠点の形成を図るため、適切な土地利用誘導などを行っていくことが必要としています。

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、新駅の整備を契機として、バスやタクシーの乗降場を再編し、自動車が円滑に通行できる環境を形成するとともに、自転車利用者の需要に見合った駐輪場の整備を進めます。駅周辺、小学校周辺、幹線道路や主要な地域道路を中心として歩行者の安全を確保し、特に綱島街道の横断についての安全性を高める対策を検討します。

また、土地利用についても、新駅の整備を契機として、駅周辺のポテンシャルを生かした駅前にふさわしい土地利用を誘導するとしています。

都市再開発の方針においては、画面の赤色の区域を綱島駅東口地区として、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として、2号再開発促進地区に位置付けられています。その方針の中で、拠点にふさわしいターミナル機能の強化と業務・商業施設、文化施設等の整備を図る、業務・商業施設、文化施設等による土地の高度利用を図るとしています。

次に、まちづくりの経緯について御説明します。

昭和58年11月に地権者の方々により、綱島東口再開発協議会が発足され、組合施行による再開発等の検討が進められてきました。また、街づくり協議地区により駅周辺の計画的な整備を誘導してきました。

その後、平成24年10月に相鉄・東急直通線が都市計画決定され、地区内に地下駅ができることになり、新駅整備とあわせた新たなまちづくりの検討が必要となりました。

そこで地権者の方々と連携してまちづくりの土地利用方針案を作成しました。

この土地利用方針案は、まちづくりの基本的な方向性をまとめたものであり、タクシー乗場の整備やバス乗降場の再編といった都市基盤施設の整備、立地特性を生かした土地活用及び地域資源を生かした土地活用の三つで構成されています。

こうした地権者の方々と作成したまちづくりの方向性をもとに、関係権利者間の合意形成が図られ、施設計画や公共施設の整備計画が具体化したため、都市計画を決定・変更することとします。

次からは事業が具体化した新駅周辺の事業の概要について御説明します。

まず、事業の進め方について御説明します。

本地区での土地区画整理事業は公共性の高い事業であることから、市施行で事業を実施します。

また、市街地再開発事業は画面でお示しする青色で塗られた区域で、地権者の方々が中心となって事業を行う組合施行で実施します。このように、土地区画整理事業及び市街地再開発事業の二つの事業を同時に進めるため、一体的施行の制度を活用して事業を実施します。

また、放置自転車等に対応する自転車駐車場及び東京丸子横浜線の土地区画整理事業区域北側については、横浜市事業で実施することとしています。

次に、今回都市計画を決定する土地区画整理事業の施行区域は、画面の赤色でお示しする区域で、一部の共同住宅、古民家や農地を除き、新駅周辺で整備が必要とされる都市基盤施設や土地活用を図る区域を設定しています。

続いて、都市基盤施設の整備について御説明します。

まず、バス乗降場の再編計画について御説明します。

現状の主なバスルートとしては、赤色でお示しする、主に綱島駅西側からのバスルートと、青色でお示しする、主に鶴見、川崎方面からのバスルートがあります。

このバスルートのうち、鶴見、川崎方面からのルートは、綱島街道から県道子母口綱島に入り、右折して綱島駅前に入ることとなり、綱島駅前に入ろうとするバスの右折待ちにより交通混雑が発生しています。

また、綱島駅前の道路に一日当たり約860便のバスが集中し、交通混雑が発生しています。

そこで、新駅地上部に土地区画整理事業によりバス乗降場を備えた道路を整備することで、鶴見・川崎方面からのルートを再編します。

これにより、綱島街道から県道子母口綱島に入るバスがなくなり、綱島駅東口に集中していたバスが半減するため、交通混雑の改善が図られます。

次に、バス乗降場の配置数について御説明します。

バス乗降場については、現在、綱島駅側に計7バースあります。

綱島駅、新駅の両駅の将来乗降客数は、港北区の将来人口推計を踏まえると、ピーク時でそれぞれ1日当たり約77,000人と約67,000人と推計され、その将来乗降客数から算出される必要なバース数は、綱島駅側で6バース、新駅側で5バースとなります。

画面に土地区画整理事業の道路計画を図でお示しします。灰色の部分が車道、薄い茶色の部分が歩道、濃い茶色の部分が広場になります。

新駅側で必要となるバス乗降場については、画面の黄色の位置に、乗車場4バース、降車場1バースの合計5バースで配置する計画としています。

なお、新駅の出入口については、画面でお示しする位置を予定しています。

次に道路の幅員についてですが、北側の綱島街道と接続する部分は、幅員12m、2車線とし、両側に2.5mの歩道を設けます。

バス乗降場を整備する部分は、幅員16.75mで、2車線の車道とバスベ이를設けます。両側に歩道を設け、バスベイ側は幅員4m、反対側は幅員2.5mの歩道とします。

また、歩道と一体となった広場空間を設け、回遊性やゆとりある歩行者空間を整備することとします。

そのほかの道路については、綱島街道は現状の道路幅員約12mを、都市計画決定している20mに整備し、4車線とします。

綱島日吉線については、現状の道路幅員約7mを、都市計画決定している幅員15mに整備し、両側に歩道を設けます。

綱島第84号線については、現状の道路幅員約7mを13mに拡幅し、両側に歩道を設けます。

これらの土地区画整理事業の道路計画を踏まえ、交差点の交通処理について確認したところ、交差点の混雑度を示す指標である交差点需要率は、綱島街道北側交差点で0.33、南側交差点で0.63となり、いずれも渋滞発生の目安とされる0.9を下回っています。

次に、自転車駐車場の整備について御説明します。

画面の青色でお示しする区域に周辺の放置自転車台数などを踏まえ、駐車台数約1,000台の自転車駐車場を整備します。

構造は、新駅が地下駅となるため、地上部までの空間を有効活用して、地下1層式の自転車駐車場となります。

区域は、緑色でお示しする地下駅から地上までの通路・出入口等の駅施設の配置を踏まえ計画しています。

自転車の出入口については、北側と南側の計2か所に配置する計画としています。

続いて、市街地再開発事業の概要についてです。

市街地再開発事業は青色でお示しする区域を施行区域とします。

こちらは敷地の北東から南西側を見たイメージパースです。

建物計画では、商業施設を低層部に配置し、駅周辺のにぎわいを創出します。その上部に駅前の利便性を生かし、文化、芸術活動の場となる区民文化センターを導入し、南側には共同住宅を配置します。

施設概要について、主要用途は共同住宅、商業・業務施設・公益施設・駐車場等、階数は地下1階から地上28階、地上からの高さは約99.8mとなっています。

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。

決定及び変更する都市計画は、土地区画整理事業の決定、道路の変更、駐車場の変更、第一種市街地再開発事業の決定、高度利用地区の変更、地区計画の決定です。

まず土地区画整理事業の決定について御説明します。

名称は、新綱島駅周辺地区土地区画整理事業、土地区画整理事業の施行区域は、画面の赤色の区域で、面積約2.7haです。

公共施設の配置については、道路として、地区内の都市計画道路の東京丸子横浜線、後ほど説明します綱島東線、綱島日吉線を整備します。

区画街路は、地区内に幅員6.8m及び13mの道路配置をする。また、下水道計画や宅地の整備について定めます。

次に、道路の追加について御説明します。

画面の赤色で示した区域に、新駅の交通結節機能の強化と周辺道路の混雑緩和を図るため、道路を追加します。

名称は3・4・55号綱島東線、起点は港北区綱島東二丁目、終点は港北区綱島東一丁目、延長は約210m、車線の本数は2車線、幅員は17mとします。

次に、駐車場の追加について御説明します。

画面の赤色で示した区域に新駅の交通結節機能の強化を図るため、新駅周辺における自転車及び原動機付自転車等の需要に対応した自転車駐車を追加します。

名称は第23号新綱島駅自転車駐車場、位置は港北区綱島東一丁目、面積は約2,300㎡、構造は地下1層とします。

次に、第一種市街地再開発事業について御説明します。

名称は「新綱島駅前地区第一種市街地再開発事業」です。

施行区域は赤色でお示しする区域で、面積は約0.6haです。

建築物の整備に関する計画ですが、建築面積は約2,600㎡、延べ面積は約35,900㎡、そのうち容積対象面積は約27,000㎡、建ぺい率は約70%、容積率は約700%。

主要用途として、共同住宅約240戸、商業施設、業務施設、公益施設、駐車場等を定めます。

また、建築敷地の整備に関する計画として、画面の黄色でお示しする建築敷地面積を約3,900㎡とします。また道路に沿って壁面後退を行い、良好な空地を確保する、と定めます。

次に、高度利用地区の変更について御説明します。

市街地再開発事業により土地の高度利用を図るため、市街地再開発事業の施行区域と同じ区域に高度利用地区を定めます。

面積は約0.6ha、容積率の最高限度を70%、容積率の最低限度を200%、建ぺい率の最高限度を70%、建築容積の最低限度を200㎡と定めます。

また、壁面の位置の制限として、画面の緑色でお示しする部分については、道路境界線から2m以上、建築物の壁面等を後退する、と定めます。

次に、地区計画の決定について御説明します。

本地区の地区計画は、地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針及び地区整備計画で構成されます。

このうち区域の整備、開発及び保全に関する方針では、土地利用の方針、地区施設の整備の方針、建築物等の整備の方針、緑化の方針を定め、地区整備計画では、地区施設の配置及び規模、建築物等に関する事項を定めます。

また、建築物等に関する事項では、画面にお示ししている項目を定めます。

なお、詳細な内容については、お手元の資料、計画書を御覧ください。

それでは、本地区の具体的な内容について御説明します。

名称は、綱島東一丁目地区地区計画。面積は約4.4haです。

まず、地区計画の目標は、駅周辺の利便性の向上と安全な歩行者空間の整備、立地特性を生かした土地利用を誘導し、環境未来都市・横浜にふさわしい持続可能な魅力あるまちづくりを推進することを目標とします。

次に、土地利用の方針です。

駅及び駅周辺利用者の利便性を向上し、安全で快適な歩行者空間を形成する、都市計画道路及び自転車駐車を整備する。

また、綱島街道を安全に横断できる立体横断施設の整備を推進する。綱島地域の地域特性を生かしつつ、地球温暖化対策や地域環境への配慮、地域の防災性の向上及びバリアフリー等に配慮した土地利用を誘導するとしています。

次に、地区の区分です。

事業区域や現在の土地利用の状況等に応じて、画面にお示しするように地区を五つに区分します。

それでは、各方針について地区の区分ごとに御説明します。

まず、土地利用の方針です。

A地区については、新駅周辺の都市基盤を整備し、駅前にふさわしい土地利用を図る。

B地区については、新駅周辺の都市基盤を整備するとともに、利便性とにぎわいを考慮した商業、業務及び都市型住宅等の整備や地域の文化、芸術活動の拠点となる区民文化センターを整備する。

また、積極的な緑化を図る。

C地区については、駅前としての利便性を考慮し、周辺環境に調和した都市型住宅等の立地を図る。

D地区については、駅前にふさわしい商業、業務、都市型住宅等の機能集積を図り、安全な歩行者空間の確保を推進する。

また、綱島駅東口周辺のバス、タクシー等の乗降機能の充実を図り、駅及び駅周辺利用者の利便性と安全性の向上に努める。

E地区については、歴史的資産や緑地、農地等を適切に配置するとしています。

次に、地区整備計画の内容についてです。

地区整備計画を定める範囲は、事業が具体化したA地区とB地区になります。

なお、その他の地区についても、具体的なまちづくりの計画や建物計画等の進捗に合わせ、定めていくこととなります。

次に、地区施設の配置及び規模です。

ここでは関連する地区施設の整備の方針とあわせて御説明します。

区画道路を整備し、地区の東側からの歩行者空間を確保する。新駅や自転車駐車場の出入口等を適切に配置し、歩行者空間やたまり空間を確保するため、広場を配置する。安全で快適な歩行者空間を形成するため、歩道状空地を整備することとします。

続いて、建築物等に関する事項についてです

今回は、市街地再開発事業の区域となるB地区のみ定めます。面積は約0.6haです。

次に、建築物の用途の制限についてです。B地区については、次に掲げる建築物は建築してはならないこととします。

1階を住居の用に供するもの、キャバレー等、画面にお示ししている項目を定めます。

壁面の位置の制限については、歩道状空地と同じ位置となる、紫色の点線でお示しする部分について、道路、広場の境界線から2m以上後退することとします。

建築物の高さの最高限度については、黄色でお示しする区域アにおいては100m、緑色でお示しする区域イにおいては40m、青色でお示しする区域ウにおいては、現状の高さ制限と同じ31mとします。

次に、建築物等の形態意匠の制限についてです。

建築物の形態意匠は、周囲への景観的調和に配慮するため、高さが31mを超える建築物の部分の色彩は、マンセル表色系で明度5以上かつ彩度4以下を基調とすることとします。

例えば、黄色系の色彩の場合は、画面の赤色でお示しする範囲となります。

建築物の高さが31m以下の部分で色彩による分節をし、高層部の基調色は低層部の基調色よりも明度の高い色彩とすること。

高さが20mを超える部分は、区域ア内の高層棟とそれ以外の建築物の部分を別棟に見えるよう、色彩等によって分節し、水平方向の長さを70m以下とすること。

壁面による長大感を軽減するため、壁面を分節する形態意匠とすること。

また、建築物の広場2に面する1階部分は、開口部を設けるなど、建築物内部の活動やにぎわいが望めるような形態意匠とすること。

屋外広告物やその他の項目については、画面にお示しする内容を定めます。

建築物の緑化率の最低限度は10%とします。

決定・変更する都市計画の内容についての御説明は以上です。

なお、本案件については、平成28年3月15日に公聴会を開催しており、公述申出をいただいた3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28年6月24日から同年7月8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。

これで、新綱島駅周辺地区に関する案件について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1142号から1147号までの質疑に入ります。本件は新綱島駅（仮称）周辺地区に関する一体の都市計画ですので、質疑、採決ともに一括で行いたいと思いません。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。

●山下委員

二点教えてください。この地区計画の目標の中で、環境未来都市・横浜にふさわしい持続可能な魅力あるまちづくりを推進することを目標にするということが大きく掲げられているのですが、一点は、この駅前再開発において高層建築物、高層マンションをつくって240世帯の住居を確保される予定になっています。もともと綱島は地域性といいますか、まつりも盛んで、奥行きのある町だと思っています。この持続可能なまちづくりをする中で、高層建築物だけが分離しないようなものや、持続可能なということを掲げているが、東京都の多摩地区の開発で、同一世代が入って、年数がたつことによってそこがある種空洞化する問題や、一気に人口が増えるところが一気にいろいろな問題が出てくることもあるかと思えます。持続可能なという観点からこの辺の高層マンションについての何か取組があるのかを一点伺いたい。

もう一点は環境の問題です。環境に配慮ということが土地利用の中にも書いてあるのですが、いま一つ、環境未来都市・横浜にふさわしいというお題目からこの環境への取組が見えてこないが、特徴的なことが何かあったら一点教えてほしい。

●都市整備局市街地整備推進課長

最初の再開発のタワーマンションについては、駅前の再開発の中で区民文化センターとか公益施設を入れ込むという中では、ある程度建物としてはボリュームがあるものを作っていく必要があると考えています。そういう中でタワーマンションも選択肢です。

また、再開発マンションに限らず、綱島駅地区駅前周辺については、今回の再開発、区画整理にあわせて、駅周辺のバリアフリーとかを進めていくとか、公共基盤の整備を進めていまして、公益的に考えると、綱島駅周辺に集まりやすい仕組みがあわせて構築できていると考えていますので、確かにマンションというピンポイントの中では、同一世代が場合によっては集中する傾向もありますが、区画整理事業そのほか東口全体として、持続可能な取組として、コンパクトなまちづくりに大きく寄与すると考えていると

ころです。

それから、環境の関係の取組ですが、現時点では、これから整備に当たって再開発事業、区画整理事業は、地域法が確認できれば工事の中で省資源等の取組はしていくと考えているところです。

ほかには広域的な取組の中で、サステイナブル・スマートタウン等の取組もありますので、そういう中で連携した取組を今後調整していくことを考えています。

●藤崎委員

広場の部分について考え方等をお伺いできればと思います。歩道沿いに一部、広場が設けられていくという計画になっているということなのですが、先日、柏市辺りのいろいろとまちづくりをやっているところの話も聞いていたが、歩道が市有地で、民間の土地と連続性のある広場のような使い方をして、管理の仕方も民間が市有地である歩道もあわせて管理して、運営しながらいろいろなイベントなどに活用してまちづくりに生かしているといった取組が行われているということでした。これからこうした綱島駅前の再開発を行いながら、まちづくりに生かした広場をつくっていくとか、そういったビジョンがもしあるのであれば、ビジョンがあるかないかの話と、是非そういうビジョンを持ってやっていただければいいのではないかと考えています。それに際して、歩道のデザインとか、境界というのは必ず存在するわけですが、広場との連続性とか、開発後にどういった市道と広場の連続性を持たせると使いやすいのか、どういった管理の仕方をしていくと市民にとってよりよい空間になっていくのか、そういったことも是非検討したり、設計の中に入れていたり、デザインに反映させたりしていただけたらいいのかなと思っていますのですが、その辺の考え方とかを教えてください。

●都市整備局市街地整備推進課長

まず、広場の整備に対する取組ですが、先ほど御説明させていただいた中でも、ちょうど都市計画道路の綱島東線の（仮称）新綱島駅の上部に位置する都市計画道路の両側に広場の1、2、3ということで、駅の出入口と合わせた歩行者空間を整備することで考えています。ここには駅の出入り口等も用意しますが、あわせて広場空間も可能な限りとして、ここで市民の方とか利用者の方が集えるようなスペースをつくる取組をしているところです。

そのほかデザインの関係ですが、実際私どもはこの広場、ここは公共空間として考えていますが、あわせて今再開発事業の区域等については建物、壁面後退等で歩行者空間を確保していく考え方です。それらとあわせて、民地化の歩行者空間と、あとは今回私どもが広場をつくったような歩行者空間というのをあわせて整備していく考えですが、このような空間のとらえ方、あるいはどのようにデザインにしていくとか、今後どのように維持していくかということ、広く地権者の皆様とランドデザインの検討をし、区画整理事業の関係の方といろいろと話し合いを進めています。そういう中で広場のあり方、公共スペースのあり方とか、今後の管理のあり方等、まだまだ最初の段階ですが、

議論を始めているところです。

●建築局都市計画課長

一点、補足させていただきます。今回決定する都市計画の中の地区計画の中で、土地利用の方針とかいくつかの方針を定めますが、そのうち地区施設の整備の方針という都市計画の中でそれぞれ広場1, 2については、にぎわいを形成し交流の場となる歩行者空間を、例えば綱島東線の歩道と一体的に整備するとか、それから広場3についても、駅周辺の回遊性を形成するためとしています。言ってみれば、都市計画でビジョン的なものを担保する予定です。

●藤崎委員

都市整備局は先日役所の上で、実験的に公園をつくって、そこで職員がお昼御飯を食べたりと取組が行われてきていたと思います。新たなこの土地の使い方とか空間の使い方とか、是非、積極的に取り組んでいただきたいのと、その計画の中に反映させたりしつつ、住民といた管理手法なども見出していただけるといいのかと希望だけしています。

●今野委員

綱島駅周辺は、放置自転車が、写真もありましたが、結構多いというのが私も以前通ったときに実感していますが、そこに1,000台ほどの自転車駐車場をつくるということですが、現状のその周辺の駐車場のボリュームと、あとは放置自転車の状況を比べてといいますか、1,000台でこれを飲み込めるのか、どのような見通しか伺いたい。

●都市整備局市街地整備推進課長

今の御質問ですが、1,000台の根拠についての御指摘と思っています。

現在、公共自転車駐車場の使用台数はここ5年間の調査で、まず放置自転車が一番多かったのが平成26年度で、488台という駐車場の台数を確認しています。それから今現在、自転車駐車場のうち暫定利用している自転車駐車場があり、それがおよそ500台弱、480数台ということで、合計しますと972~973台ということで、こちらが一応確保の最低条件ということです。新駅の出入口の配置や、接続位置を考慮して、新駅の鉄道と地上との間の有効利用と、地下空間を最大限活用するというので、バイクも含み約1,000台を確保するという計画です。

●森地会長

よろしいですか。それでは御意見が出尽くしたようですので、決をとりたいと思います。

議第1142号から1147号までの各案件について、原案どおり了承してよろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

原案どおり了承します。

キ 議第1148号 横浜国際港都建設計画 病院 の変更

ク 議第1149号 横浜国際港都建設計画 公園 の変更

●森地会長

それでは次の案件の説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

議第1148号と議第1149号については、市民病院再整備事業に関する案件のため、一括して御説明します。

現在の市民病院は、保土ヶ谷区の東部、J R 横浜駅から北西に約 2 km、三ツ沢公園北西側に隣接しています。

横浜市では、市民が必要なときに適切な医療を受ける体制として、交通の便などから市域を7つの地域に分け、横浜市立病院や市大病院、地域中核病院を配置しています。その中で市民病院は、横浜駅にも近く、市の中心部における基幹病院として役割を果たしています。

現病院の概要を御説明します。

開院は昭和35年10月で、その後、昭和58年から平成3年にかけて行った再整備工事を経て、現在、病床数は650床、敷地面積約20,000㎡、延べ床面積約43,000㎡です。

こちらが市民病院の航空写真です。

四つの病棟とがん検診センターの建物から構成され、地域医療支援病院、災害拠点病院の指定を受けています。

現病院は、前回の再整備から約30年が経過し、施設・設備の劣化が進行し、また新たな医療機器の導入や度重なる改修の結果、特に施設の狭隘化が著しく、医療機能の拡充が困難な状況となっています。

また、将来にわたって高度で良質な医療を提供していくために、市民病院の再整備が必要となっています。

市民病院再整備に向けた経緯ですが、平成23年8月に外部有識者で構成される「横浜市立病院経営委員会」に市民病院の老朽化・狭隘化対策に関して諮問し、「速やかに建て替えを行うべき」との答申を受け、平成25年12月に三ツ沢公園の一部及び隣接する民有地を移転候補地として選定しました。

その後、市民意見を踏まえ、平成26年9月に「横浜市立市民病院再整備基本計画」を策定しています。

新病院の医療機能に係る基本方針として、次の三つの拠点機能を担っていくこととしています。

一つ目は、政策的医療の拠点として、救急医療や小児・周産期医療、がん対策といった市民に必要とされる医療を積極的に担っていきます。

二つ目は、市民の健康危機管理の拠点として、三ツ沢公園に隣接する利点を生かしながら、大規模災害の発生時や感染症の大流行時に、医療を迅速かつ適切に提供してい

きます。

三つ目は、地域医療全体の質向上のための拠点として、医療機関相互の機能分担と連携により、地域全体で良質な医療を提供していきます。

新病院計画地は、現病院に近く、診療圏や連携する医療機関などへの影響が軽微であること、病院と公園が一体となることによる災害時対策機能の向上が図られること、現病院敷地を公園に転換することで、公園全体の面積が減少しないことから、三ツ沢公園の一部と民有地を活用した計画地としています。

画面は、新病院の計画地です。

現病院は、赤色の区域、三ツ沢公園は緑色の区域です。

新病院は、三ツ沢公園の野球場と隣接した民有地をあわせた約29,500㎡の敷地に整備する計画としています。

なお、後ほど御説明しますが、新病院開院後に現病院を取り壊し、野球場を整備する計画です。

新病院と三ツ沢公園の連携として、災害時において隣接する三ツ沢公園を活用し、自衛隊や消防、他自治体からの応援職員、災害派遣医療チームと連携するなど、災害医療の充実を図り、総合的な災害対策機能を強化していきます。

新病院の施設規模は、病床数は650床、計画外来患者数は1日当たり1,200人程度、診療科の数は33診療科と、現行と同程度の規模で計画しています。

また、延べ床面積は約63,500㎡と、現行の約43,000㎡から拡充します。

これにより医療機能を充実するために必要なスペースの確保を図るとともに、療養環境の改善を図ります。

次に、新病院計画地の航空写真です。

画面は三ツ沢公園野球場の拡大写真です。ライト側が狭く不整形な形状となっています。

野球場の現況写真です。

民有地の写真で、現在、社宅となっています。

新病院計画地周辺の都市計画施設は、道路である三ツ沢線、山下長津田線、公園では三ツ沢公園が定められています。

用途地域は第一種住居地域となっています。

風致地区は、三ツ沢公園に第4種風致地区が指定されています。

新病院付近を拡大します。新病院の計画平面図となります。

北側の敷地には病院の核となる診療棟を、また、市道三ツ沢第24号線を挟んだ南側敷地に、病院の事務や医局等で構成される管理棟を配置します。

診療棟東側にバス、タクシーの乗降場となるロータリーを配置します。

新病院の駐車場は、診療棟の地下に約200台、管理棟などに約200台、計約400台を計画しています。

新病院への自動車交通の主たるルートは、山下長津田線の三ツ沢公園前交差点を経由した三ツ沢24号線からとなります。

画面は、三ツ沢公園前交差点の模式図です。

現況交通量は、山下長津田線が1日当たり約49,000台、市道は約3,400台です。

市民病院の新設による発生交通量は、一日当たり約1,200台と想定しています。

三ツ沢公園前交差点の円滑な交通を確保するため、この交差点からロータリー出入口付近の区間について、新病院から横浜駅方向の右折レーンを拡幅し延長する道路改良を行う計画としています。

新病院のピーク時将来交通量で、三ツ沢公園前交差点の交差点解析を行った結果、交差点の混雑度を示す指標である交差点需要率は、三ツ沢24号線のピーク時間である午前10時で0.62となり、渋滞発生の目安とされる0.9を下回っています。

また、山下長津田線のピーク時間である午後5時で、新病院ピーク時交通量により交差点需要率の検証を行ったところ、0.76となり、0.9を下回っています。

画面は南東側から見た新病院のイメージ図となります。

次に、北東側から見たイメージ図となります。

三ツ沢公園の主要な歩道側にバス、タクシーなどのロータリーやコンビニエンスストア、カフェなどの利便施設棟を配置し、公園利用者も気軽に利用できる施設とする計画です。

次に、三ツ沢公園の整備の概要について御説明します。

三ツ沢公園は昭和18年に都市計画決定され、昭和24年に開園し、運動公園として陸上競技場、サッカー場、野球場などの運動施設が整備されています。

また、災害時における広域避難場所や自衛隊などの応援部隊が活動の拠点とする広域応援活動拠点として指定されています。

今回の市民病院再整備事業により、現野球場が新病院計画地となることから、現野球場を廃止し、現病院の跡地に新たに野球場を整備します。これにより整形な野球場となり、公園施設の機能が向上します。

都市計画変更の内容ですが、市民病院を現在の三ツ沢公園野球場及び隣接する民有地に配置します。

これにより三ツ沢公園の区域を一部変更して病院施設とすることで、三ツ沢公園と連携し、市民の健康増進への貢献及び災害拠点病院としての機能強化を図るため、市民病院を都市計画決定するものです。

名称は第5号市民病院、位置は神奈川区三ツ沢西町及び西区宮ヶ谷、面積は約29,500㎡です。

赤色でお示ししている部分が市民病院の区域となります。

三ツ沢公園は市民病院の再整備にあわせ、公園機能の向上及び災害対策機能の強化を図るため、都市計画の区域を変更するものです。公園の面積は約27.8haから約28.3ha

になります。

画面の緑色でお示しする部分が三ツ沢公園の区域です。

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28年3月25日に公聴会を開催しており、公述申出をいただいた1名の方から公述していただきました。内容については、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28年6月3日から6月17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。

以上で市民病院再整備等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1148号、議第1149号の質疑に入ります。本件は市民病院再整備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。よろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

それでは、御意見、御質問がありましたらどうぞ。

●梶村委員

一点伺いますが、エネルギー棟を考えているようですが、その位置関係と、これが都市計画法上どういう形になるのかを教えてください。

●医療局病院経営部再整備課長

画面にお示ししている市民病院の図面で、一番大きい建物が診療棟です。その診療棟の南西側にある建物がエネルギー棟の位置です。

位置については以上です。

●建築局都市計画課長

補足します。エネルギー棟については病院機能の一部ということで、今回都市計画で決定する病院の一部ということになっています。

●黒川委員

医療局が来ているので伺いたいのですが、この市民病院は管理棟の部分は西区になって、診療棟の部分は神奈川区になるということだと思っておりますが、病院そのものの住所が一体どちらになるのかということと、それによって、例えば区ごとの医療圏ごとのベッド数みたいなものに対しての影響とか、そういうものも関わってくると思うのです。最終的に病院そのものの現住所はどうなるのかということと、ベッド数などの影響は医療圏ごとによってどういう影響が出てくるのか、そのあたりだけ確認させてほしい。

●医療局病院経営本部再整備課担当課長

現行の市民病院については保土ヶ谷区岡沢町ということで、市の西部医療圏に位置

しているところです。今回、西区と神奈川区にまたぐ形になりますが、現在は病床の整備の関係がありますので、西区ということで考えているところです。

●黒川委員

住所そのものも西区ということですか。

●医療局病院経営本部再整備課担当課長

まだこれからも調整しますが、西区で考えているところです。

●森地会長

それでは御質問・御意見が出尽くしたようですので、ただいまの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。

ケ 議第1150号 横浜市都市計画マスタープラン西区プランの改定

●森地会長

それでは、次の案件の説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

議第1150号横浜市都市計画マスタープラン西区プランの改定について御説明します。都市計画マスタープランは、都市計画法に規定されている市町村の都市計画に関する基本的な方針です。

横浜市都市計画マスタープランでは、全体構想と地域別構想として区プラン及び地区プランを設けています。

全体構想は、市域全体の都市計画の基本的な方向を示したものです。

区プランは区の将来像等を示すとともに、市民との協働でまちづくりを進めていく上での基本方針を示したものです。

さらに地区プランはより詳細な都市計画の方針を示す必要がある地区において、地区の実情に応じて定めます。

横浜市都市計画マスタープランの改定状況ですが、全体構想については平成24年度に全面的な改定を行いました。

地域別構想のうち区プランは、平成31年度までに18区すべての区プランを改定することを目標に、各区の実情に応じて順次検討を進めています。

このうち緑区プラン、港北区プラン、都筑区プランについては、新たなプランが既に告示されており、西区プランと後ほど説明する泉区プランで5区の改定になります。

それでは、西区プランの改定の進め方について説明します。

平成26年度に区民の皆様にもまちづくりに関し意見募集を行い、これを参考に改定素案を作成しました。

この改定素案の説明会、横浜市都市計画審議会の報告を平成27年8月に実施し、同時に改定素案に対する意見募集を改めて行いました。

いただいた意見を踏まえ、改定素案を修正、改定原案とし、さらに意見募集を平成28年2月に行いました。

ここでいただいた意見を踏まえ、改定原案を修正、最終的な改定案とした上で、本日、都市計画審議会への付議に至っています。

本審議会にて御承認いただいた後、改定区プランの告示を行っていきます。

それでは、西区の概要について説明します。

区の中央に流れる帷子川の河口部に広がる平地部と、それを挟む南北の丘陵部及び臨海部によって構成されています。

まちの骨格である鉄道はJR東海道線・横須賀線、東急東横線など、6社9路線で構成されています。

また、道路は国道1号、環状1号線、国道16号などの骨格となる幹線道路により、市内各地や東京を初め県外を結んでいます。

画面にお示ししているのは、町丁目単位の人口増加数です。区の人口は、鉄道駅に近いなどの比較的利便性が高い地域である平地部やみなとみらい21地区は増加していますが、高低差が大きい、または、住宅の更新が少ない丘陵部などは減少傾向があります。

さらに、町丁目単位の65歳以上の人口割合においても、丘陵部で高齢化が進行しています。

高齢化率についても、平成47年には23.8%になると予測されています。また将来の区の人口については、引き続き増加すると予測されています。

続いて、西区プラン改定の背景とポイントについて御説明します。

平成15年に現行の区プランが策定されて以降、10年余りの間に画面にお示ししているとおり、横浜駅周辺で、国際都市の玄関口としてふさわしいまちづくりを進めていくための計画であるエキサイトよこはま22の策定、みなとみらい21中央地区土地区画整理事業の完了、みなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線等の5社相互直通運転開始、横浜市都心臨海部再生マスタープランの策定、東久保町及び一本松防災まちづくり計画が条例により地域まちづくりプランとして認定などが挙げられます。

こうした状況のほか、西区の特色からみる現況・課題、さらに平成25年3月の横浜市都市計画マスタープラン全体構想の改定などを踏まえ、将来のまちづくりに対応するため、このたびの西区プラン改定を進めてきました。

次に、プランの構成について御説明します。

画面の左側が、平成15年に策定した現行プランの目次で、右側が改定案の目次です。

今回の改定では、赤字で表示した2章と3章を主に改定しました。2章については、全体構想のテーマ別方針の表記に合わせ、2章の2-1に土地利用の方針に当たる多様

な暮らしと都心の魅力が調和するまちづくりという項目を入れ込みました。

また、3章の地区別方針について、現行は北部地区、南部地区、横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区の4地区に分けていますが、改定プランでは、中部地区を追加し、5地区にしました。具体的な内容についてはこの後御説明します。

それでは第1章のまちづくりの目標について御説明します。

まず、課題の一点目は、土地利用の変化です。住宅や商店の混在、臨海部の業務・商業施設の集積など、多様性に富んでおり、それらの共存、調和が求められます。

二点目は、新たな人口流入とライフスタイルの多様化です。鉄道駅周辺等での共同住宅建設による子育て世帯の増加、丘陵部での高齢化の進行など、ライフスタイルが多様化しています。

三点目は、地域課題を解決できるコミュニティづくりです。住民の高齢化が進み、地域の担い手が不足します。また事業者のまちづくり活動への参加や貢献が必要です。

四点目は、都市防災の必要性です。洪水や高潮、地震による津波災害や、内水氾濫への対応が求められています。

五点目は、交通環境の変化です。コミュニティサイクル等の身近な交通システムのニーズに対応した歩行者環境等の整備・改善の必要があります。

六点目は、地域資源の保全・活用です。区民、就業者、来街者が区内の地域資源を共有し、発信することで、区の魅力と愛着を向上させることが必要です。

七点目は、環境負荷の低減です。環境に配慮したまちづくりの視点、身近な地域や区民一人ひとりの取組が重要です。

八点目は、商店街の活性化、臨海部の発展です。後継者不足による空き店舗の増加など、商店街の活性化や都心臨海部再生の必要性が求められています。

次に、西区の将来のまちの構造である将来都市構造について説明します。

都市構造の主要な構成要素の一つ目として、交通ネットワークである鉄道・道路が挙げられます。

鉄道は、結節点である横浜駅の機能強化を図るとともに、東海道貨物支線の貨客併用化、京浜臨海線の検討を進めます。

また、道路については、市内各地や東京を初め、県外を結ぶ広域交通を担う幹線道路と、地区内交通を担う主要な地域道路によって円滑なネットワークの構築を目指します。

都市構造の主要な構成要素の二つ目は、水・緑・地域資源です。

緑の維持・保全を図るとともに、帷子川とその支流や臨海部の水際線などを水辺の軸として位置付け、水・緑を感じられる環境づくりを進めます。

また、三つの古道と水道道を歴史の軸として位置付け、周辺の地域資源を活用することで、西区への愛着や魅力の向上を目指します。

構成要素の三つ目は、拠点とゾーンです。

横浜駅周辺地区とみなとみらい21地区を、臨海部における多様な都市機能の集積と強化を図る拠点地区として位置付けます。

また、都心に近接する生活圏域を都心生活ゾーンとして位置付け、幹線道路や鉄道の発達した平地部と、おおむね海拔20m以上を基準とした丘陵部に区分し、地形によってライフスタイルや課題の異なる地域ごとに、その特性に応じた生活環境や利便性の向上を図ります。

これらの構成要素の保全・強化を図り、まちづくりの目標及びテーマ別方針の実現を目指します。

次に、第2章のテーマ別方針について説明します。先ほど説明した八つの課題に対応し、八つのテーマを設定しています。

多様な暮らしと都心の魅力が調和するまちづくりの方針では、丘陵部は戸建住宅や中層の共同住宅などを中心とした土地利用とする。臨海部は都心業務系土地利用とし、計画的な町並みを誘導するなど、画面にお示しする方針としています。

誰もが安心して暮らせるまちづくりの方針では、子どもが健やかに育つ環境づくりの中で、新たな小学校の設置、児童・生徒数に応じた学校環境の整備など、画面にお示しする方針としています。

活気あるコミュニティづくりの方針では、地域の中での交流促進と事業者との連携など、画面にお示しする方針としています。

災害に強い安全なまちづくりの方針では、地震・火災・津波に強いまちづくり。風水害に強いまちづくり。災害に強い体制づくり、とし、特に横浜駅周辺地区では駅周辺に甚大な浸水被害を起こした、平成16年の台風22号と同等の時間降雨量74mmに対応した下水道整備に取り組んでいくこととしています。

円滑な交通ネットワークづくりの方針では、鉄道、関連施設の整備など、画面にお示しする方針としています。

地域資源を生かしたまちづくりの方針では、地域資源の魅力発信など、画面にお示しする方針としています。

環境にやさしいまちづくりの方針では、低炭素まちづくりの推進など、画面にお示しする方針としています。

活力にみちたまちづくりの方針では、文化・観光・コンベンション機能の充実など、画面にお示しする方針としています。

次に第3章の地区別方針について御説明します。

地区別方針は、西区内を五つの地区に区分し、各地区の特性や課題などを踏まえ、まちづくりの目標と方針を定めています。

地区割については、現行プランは鉄道を境にした4地区で分けていましたが、今回の改定で、地域活動を行う複数の町内会のまとまりである連合町内会の区域をもとに、1地区増やした5地区に変更しました。

北部地区については、南側の帷子川周辺に広がる平地部と、北側の急傾斜地の多い丘陵部で構成されています。

目標を、都心に近く、便利で暮らしやすいまちとし、大規模土地利用転換の計画的誘導と都市型住宅の共存の中で、岡野・西平沼周辺の都市基盤整備及び大規模土地利用転換の計画的誘導調整を進めるとしています。

中部地区については、国道1号線を中心とした幹線道路沿道や商店街が連なる主要な地域道路を中心とした、下町の雰囲気は今も色濃く残る地区です。

目標を、多様な住まい方と下町人情がふれあう、活気あるまちとし、都市機能の改善による豊かな生活環境の創造の中で、隣接地区との回遊性の強化を進めるとしています。

南部地区については、藤棚商店街エリアを中心とした平地部が一部あるほか、高低差の大きい丘陵部の住宅地と野毛山公園、久保山墓地など、まとまった公園、緑地で構成されています。

目標を、生活と文化が息づく、安心して暮らせるまちとし、誰もが安心して暮らせるまちの中で、木造住宅密集市街地の生活環境の維持・向上を進めるとしています。

北部、中部、南部の3地区については、地震火災対策方針の対象地域が含まれているため、今回の改定ではその取組について新たに明記しました。

次に、横浜駅周辺地区については、鉄道やバスなどの公共交通機関が集中する横浜最大のターミナル拠点であり、東京や国際化した羽田空港とも直結する、横浜の玄関口ともいえる地区です。

目標を、横浜の玄関口、魅力にみちた安全で誇れるまちとして、ターミナル機能と駅を中心とした回遊性の強化の中で、駅東西が一体となった回遊性の創出や都心の回遊性の向上を進めるとしています。

横浜駅周辺地区については、平成21年に策定されたエキサイトよこはま22の内容を反映させました。

みなとみらい21地区については、高密度の業務・商業施設が集積し、文化・観光・コンベンション施設や宿泊施設も立地する国際交流拠点です。

目標を、横浜の顔、世界を魅了するスマートなまちとし、国際交流拠点にふさわしい都市機能の充実の中で、観光・エンターテインメント・MICE機能の充実を進めるとしています。

みなとみらい21地区については、平成27年に策定されたみなとみらい2050プロジェクトアクションプランの内容を反映させました。

横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区の2地区については、平成27年に策定された横浜市都心臨海部再生マスタープランの内容もあわせて反映させています。

最後に第4章のまちづくりの推進について説明します。

この章ではまちづくりの主体について記述しています。

西区のまちづくりは、このまちづくり方針に基づいて進めています、その主体は区民・行政、事業者、区外周辺地域・来街者です。

区外周辺地域・来街者については、西区は横浜都心を形成する区の一つであり、生活圈や商圈は、区内だけでなく市域あるいは県域を越えた広域なものとなっているため、主体として追加しました。

これらの主体が協力・連携を図りながら、それぞれが主体的に役割を果たしていく必要があります。

説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

●森地会長

それでは、ただいま御説明のありました議第1150号について、御意見・御質問がありましたらどうぞ。

内容についての意見ではないのですが、今の説明を聞いていると、何か当たり前の話の説明が多いですね。今までと違ってこういうことを打ち出しましたというアピールが、内容としては少しはあるのだけど、それが足りない。かつて横浜がMMをつくったり、いろいろなことをやってきたあの頃のアピール度に比べると、やや説明の仕方が弱い気がします。是非これから打ち出される時はそういうことも気を付けられたほうがいいのではないのでしょうか。特に高齢者が増えているからとか、あるいは人口が減るからとかというとき、人口を増やしましょうとか、高齢者にふさわしいまちにしましょうなどという話をしても、市民からみたら魅力的ではないので、どのように考えるという話をうまくアピールしてほしいと思います。

●田中（稲）委員

改定案の、第2章、60ページの低炭素まちづくりの推進というところなのですが、先ほど森地会長からも、割と当たり前のことが並べられているという話はあったのですが、低炭素まちづくりの推進のところの三つ目のところで、太陽光、太陽熱、風力などの再生可能エネルギーや、とあるのですが、実際このエリアで風力が見込めないのではないのかということと、工場の廃熱利用とか、それから建物間の熱融通とか、そういう視点のほうがこのエリアに関しては地域資源ともいえると思うので、そういう発想が今後あるのかということです。それから、丘陵地の住宅部分の民生部門のエネルギー消費量の削減ということも、低炭素まちづくりとしては課題となるので、そのあたりが明確には触れられていないなと感じたのですが、考えがあれば教えてほしい。

●西区区政推進課長

確かに風力などはまだまだ足りない部分があるのですが、各ビルでいろいろと考えていただいているところもあると聞いています。今後こういうものをどうにか取り入れていく方向で考えていきたいと思っていますので、よろしく申し上げます。

●田中（稲）委員

政策を進める際は、具体的にきちんと考えていただければと思います。

●森地会長

よろしいですか。もう少し具体的にやってくださいという話のようです。

●西区区政推進課長

了解しました。

●西区区政推進課まちづくり調整担当係長

補足させてください。

太陽光、太陽熱、風力などの再生可能エネルギーについては、基本はみなとみらい地区のオフィスビルについて既に導入されているのが一部です。CASBEEなどで評価されていますが、そのような取組については進んで取り組んでいただけるよう、導入するビルを進んで増やしていきたいということがあります。太陽光については具体的取組になりますが、例えばビルの中に照明、電気のエネルギーを削減する、こういった取組をされています。御指摘にありました、例えば丘陵部ではいかがとか、ほかの地区については残念ながら具体的な再生可能エネルギーの方針はなく、今のところはみなとみらい地区ではありますが、まずはそういうところから導入していきたいということが地区の方針です。

●星野委員

12ページです。まちづくりの目標、まちづくりの課題ですので、この目標というのはこのようにしたいという希望の持てるような文章になったほうがいいのではないかと。特に①、②あたりを見てみますと、現状を言っているだけであって、このようにしようという具体策みたいなものが入っていると、一般市民として、読んだときの気持ちが違ってくるのではないかと思います。13ページは、このようにしようというものが入っていますが、目標ですから、このようにしたい、という文章にするほうがいいのではないかと思います。これは一般市民としての思いです。

●西区区政推進課長

西区まちづくり方針の冊子の30ページに、テーマ別方針の設定があります。この中に、まちづくりの課題で、(1)から(8)まで設けています。土地利用の変化から最後の(8)の商店街の活性化、臨海部の発展ですが、今回再編成ということとともに、社会経済情勢あるいは課題の変化、こういったものを踏まえて方針の整理、拡充等を行いました。確かに余り変化がないようにとらえられてしまう部分があるのかもしれませんが、我々としてはそのあたりの再編成及び方針の整理、拡充をしました。御説明は以上です。

●森地会長

御説明はよく分かるし、構成がこういうふうになるというのもよくわかるのですが、こういう格好のレポートでまとめるときとアピールするときがあって、全てのことに対応しましたという優等生のもいいのだけど、ここが今までと違いますとか、今までと違

ってこういうことを目指しますとか、そういう打ち出し方もあるでしょう。だから、淡々としたレポートと、そういう説明をするのと頭の中を分けたほうがいいですね。実は私は国土形成計画の第1回の計画部会長、会長代理だったのですが、そのとき今のように各省が分担して書いていくのです。すると淡々と書いてあるのです。それで全ての省の来ている人間に、今までどおりのことをやりますというのは緑、それから今までどおりでは足りなかったから追加しますというのは黄色、それから全く新しくやりましたのを赤というように全部の文章に線を引かせたのです。それで何とか省は新しいことを全くやらないのだとかという格好で引き出したような、そんな記憶があります。別にそうしろというわけではないのですが、完成形ですから、意識としてそういうことをお持ちにならないとまずいのではないかという気がします。個人的なことをいうと、課長は担当課長でしょう。私はこれが自慢ですということをこういうところでばつと説明されるような、そういう態度がいいのではないですか。不規則発言ですが、議会でもそういうことを求められるでしょう。よろしいですか。

それではこの議第1150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

原案どおり了承します。

コ 議第1151号 横浜市都市計画マスタープラン泉区プランの改定

●森地会長

それでは、次の案件の説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

それでは、議第1151号横浜市都市計画マスタープラン泉区プランの改定について説明します。

初めに、泉区の現況について説明します。

泉区は横浜市の南西部に位置しています。

区の北東部は多摩丘陵、西部は相模原台地となっています。

区の西側の区境には境川、中央部には和泉川と宇田川、北東部には阿久和川が流れ、なだらかな段丘が形成されています。

区内には相鉄いずみ野線と市営地下鉄1号線の二つの鉄道があり、九つの駅があります。

これは御覧のとおり、周辺他区に比べて格段に多くなっています。

幹線道路は区の中央を東西方向に通る都市計画道路横浜伊勢原線と、区の西側を南北方向に通る都市計画道路環状4号線を中心に構成されています。

横浜伊勢原線と相鉄いずみ野線が交差するいずみ中央駅付近には、行政機関や文化施設が集中して立地しています。

また、横浜伊勢原線と既存の幹線道路、かまくらみち、さらに横浜市営地下鉄1号線が交差する立場駅付近には大規模バスターミナルが立地し、泉区の交通の要所となっています。また隣接して大規模商業施設も立地しています。

このほか区内には、相鉄いずみ野線沿線を中心に土地区画整理事業により整備された住宅地が16か所あり、面積は合計で約373haになります。

区域の約半分が市街化調整区域となっており、本市全域における市街化調整区域の割合よりも多くなっています。

また、画面を御覧いただいているとおり、市街化調整区域を中心に樹林地のほか、農地の割合が高いことも泉区の大きな特徴です。農地の面積は市内18区中最も多くなっています。境川の中流域には河川沿いにまとまりのある樹林地や農地が広がっており、横浜市緑の10大拠点に位置付けられるなど、良好な環境を有し、生物の貴重な生息・生育環境となっています。

区の人口についてですが、既に平成20年を過ぎたころをピークに人口が減少に転じています。

また、人口の年齢構成を見ますと、少子化、高齢化が進行していることが分かります。

続いて、泉区プラン改定の背景と進め方について説明します。

改定の進め方についてですが、まず泉区では平成25年度、26年度と泉区地域協議会や区民意識調査の意見などを参考にし、改定素案を作成しました。

平成27年度に入り、これを公表するとともに、平成27年8月から9月にかけて市民意見募集を行い、その間、8月には区民説明会を開催しました。

また、平成27年8月の都市計画審議会でも素案の内容について御報告しました。

皆様からいただいた御意見を参考にしながら、改定原案を作成し、平成28年2月、改めて市民意見募集を行ったところ、3名19件の御意見をいただきました。

その詳しい内容と改定原案への反映状況についての資料をお手元に御用意しましたので、御参照ください。

その後、皆様からいただいた御意見を参考にしながら案を作成し、本日ここにお諮りする次第です。

続いて、改定の背景です。

現行の泉区プランは、平成17年に策定されました。

それから今日までの10年余りの間に人口減少と少子高齢化や東日本大震災以降の防災対策の重要性の高まり、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線の事業開始、泉ゆめが丘地区土地区画整理事業の開始、旧深谷通信所跡地の返還など、泉区を取り巻く状況に大きな変化があったことを背景として、今回の改定に至りました。

今回の改定のポイントですが、スクリーンの東側、現行プランの土地利用方針とまちづくりの方針をあわせ、右側、改定案の、土地利用の方針・交通の方針・環境の方

針・防災等の方針の4部門に再構成し、内容を全面的に見直しました。

それでは、改定泉区プランについて御説明します。

まず、第Ⅱ章泉区の将来の姿について御説明します。

初めに、まちづくりの基本理念ですが、豊かな水と緑を大切にしたい、誰もが安心して快適に住み続けられるまちづくりとしました。

次に、まちづくりの目標ですが、御覧いただいているとおり、三つの目標を設定しました。

まず、ゆとりと豊かさのある、人にやさしいまちを目指します。

豊かな水や植林地や農地などの緑に囲まれた環境を、次世代に継承し、子育て環境が充実した良好な住環境を整備するとともに、環境負荷の少ない持続可能なまちづくりを進めます。

さらに区民の様々な活動が充実し、世代間の交流が盛んなまちを目指します。

便利で快適に暮らせるまちを目指します。

区民の暮らしを支える交通ネットワークの形成を進めます。また、誰もが安全に安心して移動できる道路空間を形成するため、バリアフリー対策や交通安全対策を進めます。身近な場所において日常生活に必要な買い物・サービス機能を維持するとともに、鉄道駅周辺に様々な機能が集積した拠点形成をします。

安全に安心して暮らせるまちを目指します。

地震や大雨などの災害による被害を最小限に抑える都市基盤の整備を進めます。

また、一人ひとりの防災・防犯意識の向上とともに、互いに協力し合える地域コミュニティの醸成を図ります。

さらに、地域における防災・防犯への取組を進めることにより、地域の防災力の向上や犯罪抑制を図ります。

次に、将来都市構造について説明します。

一点目は、生活拠点です。

鉄道駅周辺を生活拠点として、地域特性に応じた機能の集積を図ります。

二点目は、交通ネットワークです。

2路線の鉄道と縦横の幹線道路を軸として区外との広域的な交通ネットワークを形成します。

また九つある鉄道駅と各地域を幹線道路や主要な地域道路で結び、駅までのアクセスを確保するとともに、バス路線の維持・充実により区民の日常的な移動手段の確保を図ります。

三点目は、水と緑の拠点です。

横浜市緑の10大拠点、上飯田・和泉・中田周辺地区及び下和泉・東俣野・深谷周辺地区を中心に、河川・樹林地・農地などが一体となった水と緑の環境を保全するとともに、区民が水と緑に親しみふれあう場として活用します。

続いて、Ⅲ章部門別の方針について説明します。

まず、土地利用の方針です。

市街化区域については、住宅を中心に、商業・業務施設や、水・緑の環境などが適切に配置されたバランスのよい土地利用を図り、良好な市街地を形成することとしました。

市街化調整区域については、市街化を抑制することを基本とし、緑地の保全を図る。土地利用が転換される場合は、周辺の土地利用状況を踏まえた対応を図る。市街化区域の縁辺部や幹線道路沿道については、都市計画制度の活用などにより地域の実情に応じた対応を図るなどとしました。

駅周辺については、各駅の特徴に応じ、拠点機能の充実を図る、としました。

主な駅における方針です。具体的には、いずみ中央駅周辺においては、行政サービスや防災の拠点として、また、様々な文化活動や区民活動の拠点としての土地利用を図る。立場駅周辺においては、環状3号線の整備とあわせて、駅周辺の道路交通の円滑化と商業施設、サービス施設などの立地を誘導し、拠点機能の充実を図る。ゆめが丘駅、下飯田駅周辺では、土地区画整理事業による都市基盤の整備とともに、集合住宅、大規模商業施設などの立地を図り、計画的な市街地の形成を図るとしました。

また、大規模な土地利用の転換が行われる場合には、環境に配慮した計画を検討するとともに、地域の特性に応じた適切な土地利用の誘導や、地域に必要な機能の導入を検討することとし、周辺の土地利用状況を踏まえた対応を図るとしました。

具体的には、泉ゆめが丘地区では、土地区画整理事業による都市基盤の整備とともに、集合住宅、大規模商業施設などの立地を図る。旧深谷通信所については、緑豊かな公園を中心とした施設都市、自然、スポーツ・健康、防災、文化の要素を備えた整備を検討するとしました。

次に、交通の方針です。

道路ネットワークの整備については、整備中路線、権太坂和泉線、中田さちが丘線の早期完成を目指す、市内の道路ネットワークの形成による自動車交通の円滑化を目指し、環状3号線や桂町戸塚遠藤線などの都市計画道路の段階的な整備を図るなどとしました。

安全で快適な道路空間の整備については、歩道の段差や勾配の改善などによりバリアフリー化を進める。幹線道路の整備にあわせて、自転車通行区間の確保について検討するなどしました。

公共交通の利便性の向上については、区民の身近な生活を支えるバス路線を維持する。また、地域のニーズに合わせたバス路線の新設や既存バス路線の再編による利便性向上など、地域の主体的な取組を支援するなどしました。

続いて、環境の方針です。

水辺空間の保全と創出については、和泉川、阿久和川などの河川において、親水抛

点や遊歩道の整備などとなりました。

緑の保全と創出については、まとまりのある緑地について、特別緑地保全地区や市民の森などの緑地保全制度により保全を進めるとともに、生物多様性の保全を進める。緑地を区民の憩いや活動拠点の場、自然観察や環境学習の場として活用するなど、緑に親しむための取組を進めるなどとなりました。

農地の保全と活用については、中田・並木谷地区の農業専用地区や和泉川、境川沿いの農用地区域を中心に、農地の保全と整備を進めるとともに、農地の利用促進などの取組を進める。収穫体験農園や市民農園の開設の支援、農園付公園の整備など、身近に農と触れ合うことができる場づくりを進めるなどとなりました。

環境負荷の少ない暮らしとまちづくりの推進については、開発事業などの計画立案にあたっては、環境負荷の少ないまちづくりに寄与する計画となるよう誘導する。再生可能エネルギーの活用並びにエネルギーマネジメントシステム、自立分散型エネルギーシステムの普及を図るなどとなりました。

続いて、防災等の方針です。

地震への対策については、地震による被害を最小限に抑えるため、オープンスペースの確保、建築物の耐震化・不燃化を促進する、震災時の緊急輸送の確保等のため、幹線道路を整備、緊急交通路指定想定路（横浜伊勢原線）の無電柱化、沿道建築物の耐震化、橋梁の耐震化、長寿命化を推進、コージェネレーションシステムなどの導入によるエネルギー供給の多重化を図るなどとなりました。

水害等への対策についてですが、境川、和泉川、阿久和川の河川改修、雨水貯留浸透施設の設置、応急措置やがけ地防災対策工事などへの支援によるがけ地防災対策を推進するなどとなりました。

最後に、IV章泉区プラン実現に向けてについて御説明します。

泉区では泉区プランを区民、事業者、行政がまちづくりの指針として共有し、三者が協働してまちづくりを進めます。

協働によるまちづくりを進めるにあたっては、区民、事業者、行政それぞれの役割分担を明確にし、協力・連携することが必要であるとしています。

説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

●森地会長

それでは、ただいまの議第1151号について御意見・御質問がありましたら、どうぞ。

●星野委員

泉区のほうは、このように目標、それと具体策がはっきりとして分かりやすいと思います。それと33、34ページ、環境方針、防災方針のところなのですが、例えば33ページ、二つ目、エネルギーマネジメントシステム、自立分散型エネルギーシステム、それから防災のほうのコージェネレーションシステム、こういう片仮名なのですが、これは

書いている人も結構分かっているようでいてきちんと説明できないことが多いのです。ましてや一般区民が目にとると、格好よくはみえますけど、では、一体全体何だということになることが多いと思います。できたらもう少し分かりやすい表現、括弧つきでもいいですから示してもらえればいいと思います。冊子を見たのですが、そちらにもなかった気がしますので、今の意見を述べてみました。よろしくをお願いします。

●建築局都市計画課長

今の委員の御意見ですが、今回区のマスタープラン、先ほどもそうですが、改定案の後ろに用語解説等を入れてあります。ただ、市民に説明する段階でもう少しやさしく説明するとか、分かりやすさというのは御指摘として参考にさせていただきます。

●森地会長

そのほかいかがですか。それでは御意見がないようですので、議第1151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

原案どおり了承します。

9 報告事項

(1) 第7回線引き全市見直しについて

●森地会長

本日の審議案件は以上ですが、報告事項が2件あります。引き続き説明をお願いします。

●建築局都市計画課長

報告事項(1)「第7回線引き全市見直しについて」御報告します。

初めにこれまでの経緯について御説明します。平成26年11月に本審議会からいただいた答申を踏まえて、整開保等・線引き見直しの基本的考え方の案を作成しました。この案について市民意見募集を行い、平成27年3月に整開保等・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、平成27年11月に見直しの市素案の案を作成し、説明会や市民意見募集を行いました。第7回線引き全市見直しでは、権限移譲や社会状況の変化を踏まえた、画面にお示ししております五つの視点を設定しています。これらの視点に基づき、市街化区域への編入を行う必要がある区域としては、既に市街化区域と同様に市街化している区域について、地域の実情を踏まえたきめ細かな見直しを行うこととしています。本日は線引き全市見直しにあわせて検討を進めています、市街化区域へ編入する農地への対応について御説明します。

農地は農畜産物の供給とあわせ、都市の中で緑のオープンスペースとして多様な役割を果たしており、線引き見直しの五つの視点のうち、都市と緑・農の共生の視点では、市街地に介在する農地を地区の魅力を形成する地域資源として捉えています。今回の線

引き全市見直しにあたり、緑地・農地が散在する住環境が形成されている地区等については、線引き制度に加え、市街地に残る農地等の計画的な保全による地域特性を踏まえた土地利用の誘導が求められます。また、市街化区域に編入する農地は、宅地等になることを前提とした税制措置が適用されることとなるため、農業を継続しようとする者に対して安定的な農業経営の継続に向けた措置等が求められます。これらについて生産緑地地区への視点により対応していきます。

生産緑地地区とは、生産緑地法に基づき、農林漁業との調整を図りつつ良好な都市環境の形成に資することを目的として定める地域地区であり、市街化区域内にある農地等で一定の条件を満たすものについて都市計画に定めることができますとしています。

生産緑地地区への指定条件は、市街化区域内にある農地等で一団のものの区域で、公害又は災害防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等、良好な生活環境の確保に相当の効用があり、かつ公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているもので、かつ500㎡以上の規模があり、用排水その他の状況を勘案して農林漁業の継続が可能な条件を備えていると認められる区域と定められています。

本市の現在の指定基準では、市街化区域内の緑地機能の補完や災害対策の観点から効果が期待できるものなど、六つの基準を設けており、いずれかに該当するものを指定しています。そこで、線引き全市見直しに対応するため、地域特性を踏まえた土地利用を誘導するとともに、土地利用規制等の変化に対する経過措置として基準を設けます。

この線引き全市見直しで市街化区域に編入する農地に対応する基準では、一団の農地等の区域を実情に合わせて柔軟に判断することを検討しています。また、本基準の適用は編入の一定期間としています。

次に線引き全市見直しの今後の進め方を御説明します。

今後、見直し素案を作成し、画面にお示しする流れで、平成28年の秋頃に説明会等を実施しながら、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ていきます。

なお、都市計画変更については平成29年度末の告示を目指していきます。

以上で報告を終わります。

●森地会長

ただいまの報告事項(1)について御意見・御質問はありますか。農地の保全は大変難しいテーマです。よろしいですか。

(異議なし)

(2) 都市計画公園・緑地の見直しについて

●森地会長

それでは次の報告事項の説明をお願いします。

●環境創造局緑地保全推進課長

報告事項(2)都市計画公園・緑地の見直しについて御説明します。

本市では、大正14年に山下公園が都市計画決定されて以来、742か所・約1,380haの都市計画公園・緑地が決定されています。

公園種別ごとの内訳については、画面の表のとおりとなっています。

現在、都市計画公園・緑地のうち、未着手の公園・緑地はありませんが、一方で長期にわたり整備のめどが立っていない区域のある公園があります。

次に都市計画公園・緑地の課題と状況ですが、一つ目として、長期にわたり整備ができず、民有地に対して都市計画法に基づく建築等の制限を長期間かけ続けていることが全国的な課題となっています。

二つ目として、平成23年11月に国土交通省が都市計画運用指針を改定し、都市計画施設等を定期的に見直すマネジメントサイクルを重視した都市計画の考え方が示されました。

三つ目として、平成27年3月に神奈川県が、都市計画公園・緑地見直しのガイドラインを作成し、都市計画公園・緑地の見直しに対する考え方が示されました。

本市としては、平成28年6月に改定された横浜市水と緑の基本計画において、都市計画公園・緑地の見直しを検討すると記載しています。

これらを踏まえ、未整備区域がある公園・緑地から見直しが必要なものを抽出し、検証を行います。

横浜市内の都市計画公園・緑地の整備状況です。

画面のグラフは都市計画決定された年代別の整備状況を示しています。

緑色が整備済み、赤色が未整備区域を含む公園です。現在、都市計画公園・緑地のうち未整備区域があるものは39公園あります。

今回行う都市計画公園・緑地の見直しの対象は、都市計画公園・緑地区域内において、直近の公開後20年以上経過している長期未整備区域を含む都市計画公園・緑地を見直しの対象とします。

ここで、公開後20年以上とした理由として、都市計画運用指針に都市施設の計画目標年次については、おおむね20年後を目標として、都市計画を定めることが望ましいとされているため、公開後20年以上としました。

現在、未整備区域のある公園39か所について、条件の当てはまるものを抽出すると、19か所が見直しの対象になります。

なお、この19か所の公園の整備率は平均で約70%になっています。

見直し対象公園を幾つか御紹介します。

一つ目の事例です。画面の緑色の線が都市計画決定区域です。

赤色の線が現在の公開区域となっています。

そのうち画面の黄色の線で囲われた区域が住宅地となっており、公園として利用が

されていない区域となっています。

未整備となっている原因としては、昭和16年に防空緑地として都市計画決定し、昭和21年に戦災復興都市計画公園として都市計画変更しましたが、戦後の混乱により敷地の一部が整備できないまま現在に至っています。

二つ目の事例です。画面の緑色の線が都市計画決定区域です。

赤色の線が現在の公開区域となっています。

そのうち画面の黄色の線で囲われた区域が博物館となっており、公園として公開していないため、定義上未整備区域となっています。

当公園は昭和48年に都市計画決定し、未整備区域は当初から公園と調和を図った博物館として整備する計画でした。

現在の状況は当初の計画どおり、博物館として整備されていますが、都市公園として公開告示をしていないため、未整備区域となっています。

このような公園も見直し対象の中に含まれています。

長期未整備区域が生じた主な原因は、戦後の接收等により長期間整備できず、その間に公園以外の利用が定着してしまったなど、歴史的経緯によるものや、部分的な整備、公開により、一定の公園機能が確保され、整備の優先度が低下したこと、また都市計画決定区域内や周辺において、市民の森等の公園・緑地に係る様々な制度により、都市計画公園・緑地の機能が一部確保され優先度が低下したなどの理由が挙げられますが、その原因は個々の公園ごとさまざまであるため、個別に見直していく必要があります。

見直しに当たって五つの視点を設定しました。

一つ目は、法令及び関連計画との整合です。

都市計画法や市民一人当たりの公園整備目標、配置規模の基準を定めた横浜市公園条例等の関係法令や横浜市水と緑の基本計画、横浜みどりアップ計画等の上位計画との整合を図ります。

二つ目は、求められている公園機能の検証です。

社会経済状況や周辺地域の変化も考慮し、当初求められていた機能だけでなく、現在求められている機能も含めて検証します。

三つ目は、周辺まちづくりとの整合です。

周辺の都市施設等の配置状況や、隣接する道路や河川等の整備状況との整合を図ります。

四つ目は、歴史的資産、地域の現状への配慮です。

戦後の接收や宅地化などの土地利用の変遷等により、やむを得ず未整備区域が生じている経緯、文化財や社寺等の歴史的資産、及び人口動態の変化や公園・緑地に対する市民要望など地域の現状に配慮します。

最後に、実現性及び代替性の検証です。

当該公園の整備状況や周辺の公園・緑地の整備状況を考慮した優先度や、依然とし

て厳しい財政状況を踏まえて検証します。

機能を確保するため、区域変更の可能性や周辺の代替地の検証、周辺で代替可能な施設を検証します。

最後に、見直しの基本的な考え方ですが、長期未整備区域が生じた主な原因と見直しの視点を踏まえて、都市計画公園・緑地に求められる機能及び計画面積について、都市計画決定区域の変更、または代替公園の整備等により、同等以上を確保できるようにすることを原則としながら総合的に判断します。

今後の予定ですが、対象の19公園について個別に見直しを行い、都市計画変更の必要性を検証していきます。

その上で、都市計画変更が必要と判断する公園については個別の公園ごとに横浜市都市計画審議会に付議します。

以上で、都市計画公園・緑地の見直しについての報告を終わります。

●森地会長

それではただいまの報告事項(2)に関する御質問・御意見がありましたらどうぞ。

何か、平均70%というのだけれど、先ほどの例では、博物館のが少し大きいぐらいで、そんなに大きいのはなかったですね。70%というのは平均でしょう。

●環境創造局緑地保全推進課長

はい。全面積に対する整備をしている割合です。

●森地会長

先程の事例から見ると平均70%はいきませんね。どのようなものが他にあるのですか。住宅は数%だったし、博物館のですら3割はっていないですね。

●環境創造局緑地保全推進課長

大きなものでは、都市計画決定面積が20haほどに対して、整備済みの面積が約4haで、整備率が20%というものも、一番低いものなのですが、あります。そういったものを平均しますと約70%になるという状況です。

●森地会長

そのほんの少ししかないものも、書いていないところは、用地は全部民地なのか。

●環境創造局緑地保全推進課長

既に民地ではなくて、今説明した20%の公園については、公的な利用がなされています。

●森地会長

先程の説明だけでいいのかなという気がしたのです。違う使い方をされていて、例えばそれが調整区域だとすると、それを外してしまっって、どうするのか、あるいは、もう住宅になっていたら、もしも不法占拠だったら、「いや、あげます」というわけではないでしょうし、説明は何か公園を維持する立場からだけの話だったような気がするの

ですけど、だけど総合的にというのが多分に入っているのですね。

●環境創造局緑地保全推進課長

個々の公園でそれぞれ事情というか、どうしてこうなったのかという原因は異なっていますので、その個々の公園の事情をきちんと検証した上で進めています。

●森地会長

また、変更されるときに御説明があらうかと思しますので、そこで御議論いただければと思います。そのほかいかがですか。どうぞ。

●黒川委員

民有地に関してなのですが、個別に見直しを行うということなのですが、例えばそれぞれの地主に対して民間の人たちが、時代が変わって状況も変わってきて住んでいたのが住んでいなくなったとか、あるいは最初に打診を受けたときにはお断りされたけれども、状況が変わって少し気持ちも変わって、横浜市に対して売却しても構わないという意向をお持ちの方ももしかしたらいらっしゃると思うのですが、そういうのをこの個別に見直しというのは、個別に一件一件あたってみて、それで必要に応じて横浜市は買取りも考えるというような考え方でよろしいですか。

●環境創造局緑地保全推進課長

はい。個別に検証した結果、買取りが発生するものも出てくるということです。

●建築局都市計画課長

今の補足です。個別はこの19の公園を一つひとつ見直しをすると。それは結果として都市計画の変更になるかどうかはまた見直しの検討の結果によります。そういったものを必要に応じてこの審議会でお諮りして御審議いただいて決めていくという整理です。個々の地権者にあたるのは少し先の話になります。

●森地会長

それではよろしいですか。

(異議なし)

●森地会長

以上で報告を終わります。

10 その他

●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

今回の開催は平成28年11月21日月曜日、会場は本日と同じ三共横浜ビル3階、ラジオ日本クリエイトAB会議室を予定しています。正式な開催通知については後日改めてお送りしますので、御確認ください。

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142回横浜市都市計画審議会を閉会します。本日は長時間にわたり御審議いただき、ありがとうございました。