

第5回横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会 次第

日時：平成23年4月19日（火）13:00～15:00

場所：マツ・ムラホール（松村ビル本館地下1階）

1 開会

2 議事

（1）意見募集の実施結果について

（2）横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言（案）について

（3）その他

3 閉会

資料1 意見募集の実施結果

資料2 ヨコハマ e アンケートの集計結果

資料3 意見への対応（案）

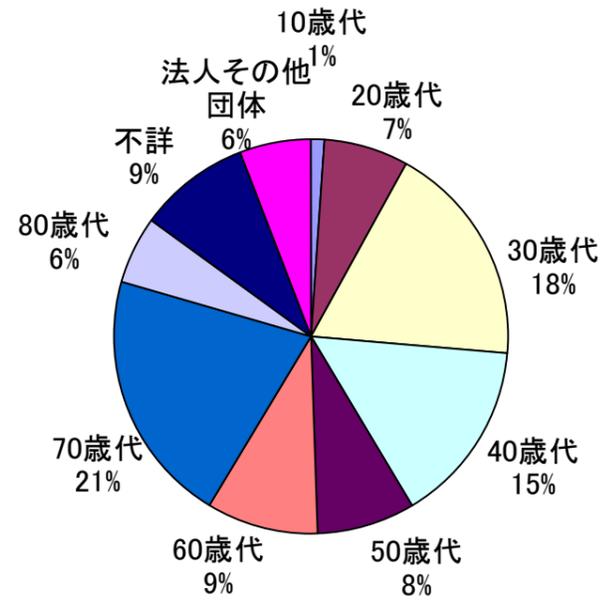
資料4 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言（案）

都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)意見募集の実施結果

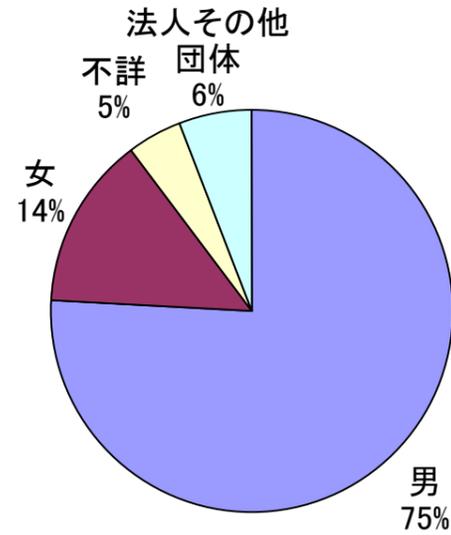
■回答者数と意見数(区別)

(回答者数)		(意見数)	
01鶴見	6	01鶴見	8
02神奈川	3	02神奈川	5
03西	2	03西	3
04中	3	04中	5
05南	3	05南	9
06港南	9	06港南	15
07保土ヶ谷	2	07保土ヶ谷	3
08旭	4	08旭	5
09磯子	0	09磯子	0
10金沢	3	10金沢	3
11港北	7	11港北	24
12緑	2	12緑	6
13青葉	6	13青葉	10
14都筑	2	14都筑	2
15戸塚	3	15戸塚	5
16栄	9	16栄	38
17泉	3	17泉	7
18瀬谷	3	18瀬谷	11
19市外	6	19市外	15
20不明	7	20不明	10
21法人その他団体	4	21法人その他団体	21
合計	87	合計	205

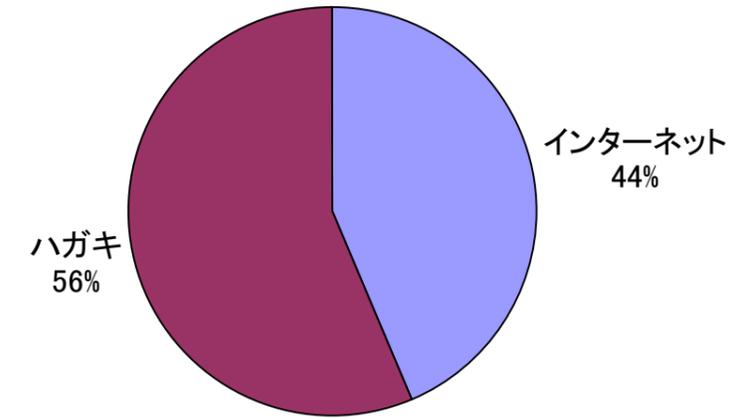
■回答者属性(年齢)(回答者数)



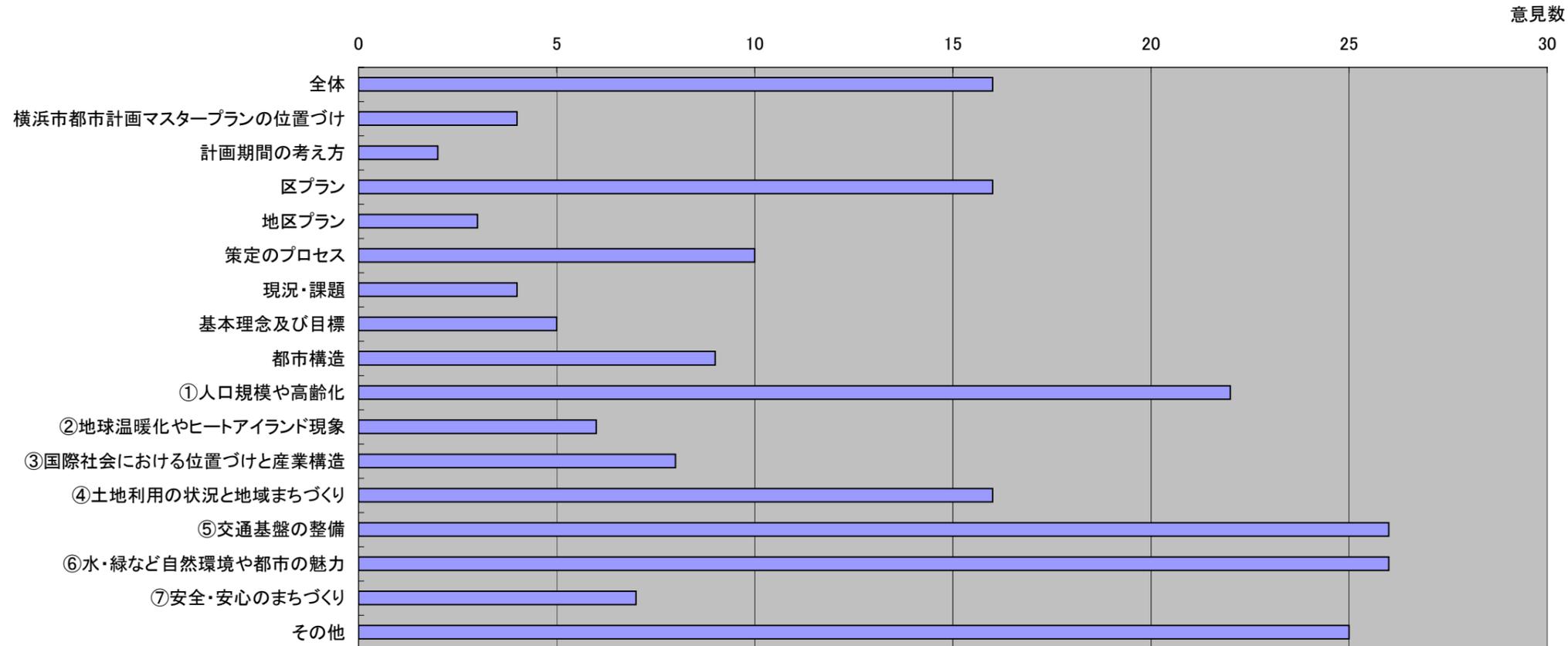
■回答者属性(性別)(回答者数)



■媒体(回答者数)



■分類(意見数)



第18回(1)ヨコハマeアンケート

横浜市都市計画マスタープラン改定の方向性に関するアンケート集計結果

■実施期間 平成23年2月7日から2月21日まで

■事業所管課 都市整備局企画部企画課

■年代別・性別のメンバー数／構成比

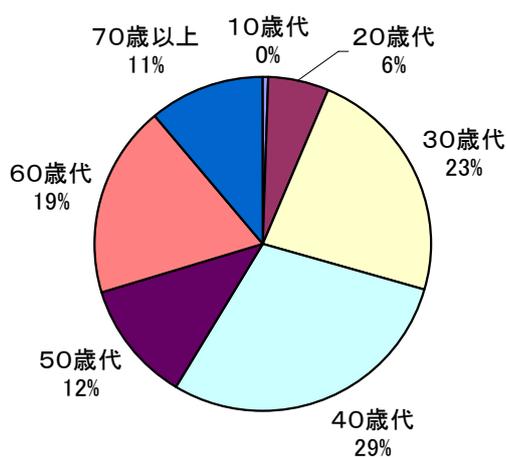
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	計
男性	3 (0.4%)	18 (2.7%)	71 (10.6%)	106 (15.8%)	45 (6.7%)	100 (14.9%)	60 (9.0%)	403 (60.1%)
女性		20 (3.0%)	85 (12.7%)	88 (13.1%)	33 (4.9%)	26 (3.9%)	14 (2.1%)	266 (39.7%)
不明		1 (0.1%)						1 (0.1%)
計	3 (0.4%)	39 (5.8%)	156 (23.3%)	194 (29.0%)	78 (11.6%)	126 (18.8%)	74 (11.0%)	670 (100.0%)

■年代別・性別の回答者数／回答率

	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上	計
男性	1 (33.3%)	8 (44.4%)	20 (28.2%)	64 (60.4%)	25 (55.6%)	65 (65.0%)	38 (63.3%)	221 (54.8%)
女性		2 (10.0%)	22 (25.9%)	36 (40.9%)	12 (36.4%)	14 (53.8%)	8 (57.1%)	94 (35.3%)
不明		0 (0.00%)						0 (0.0%)
計	1 (33.3%)	10 (25.6%)	42 (26.9%)	100 (51.5%)	37 (47.4%)	79 (62.7%)	46 (62.2%)	315 (47.0%)

■区別回答者数

	計
旭区	23
磯子区	27
栄区	9
金沢区	15
戸塚区	27
港南区	28
港北区	24
神奈川区	20
瀬谷区	10
西区	13
青葉区	20
泉区	15
中区	21
鶴見区	17
都筑区	8
南区	14
保土ヶ谷区	14
緑区	10
計	315



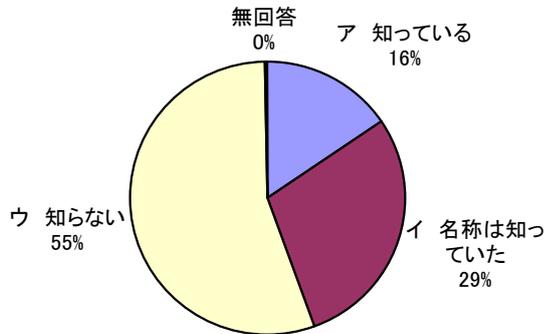
回答者属性(年齢)

・回答者は40歳代と30歳代が多く、それに60歳代が続く。
 ・区別では、港南、磯子、戸塚、港北、旭が多く、都筑、栄、瀬谷、緑が少ない。

Q1 都市計画マスタープランは、暮らしやすいまちにするために、将来のまちの姿を示す見取り図のようなもので、市町村の都市計画に関する基本的な方針です。横浜市では平成12年1月に策定した「横浜市都市計画マスタープラン全市プラン」と、その後順次策定した「区プラン」、「地区プラン」などがありますが、ご存知ですか。(単一選択)

(n=315)

ア 知っている	49	(15.6%)
イ 都市計画マスタープランの名称は知っていたが、市・区・地区プランに分かれていることは知らなかった	91	(28.9%)
ウ 知らない	174	(55.2%)
無回答	1	(0.3%)
	315	



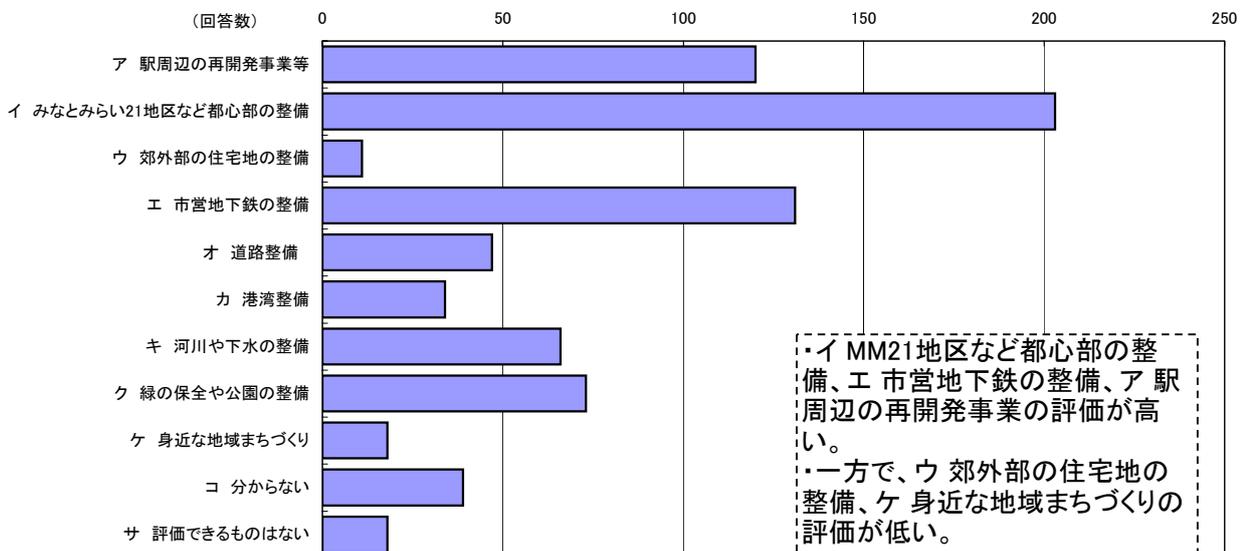
・ア知っているとい名称は知っていたを足すと45%で、ほぼ半数は都市マスの名称を知っている。

Q1 都市マスを知っているか

Q2 「横浜市都市計画マスタープラン全市プラン」が策定された平成12年1月以降、横浜市の実施した次の都市づくりの中で、進んでいると評価できるものはどれですか。(複数選択可)

(n=315)

ア 駅周辺の再開発事業等	120
イ みなとみらい21地区など都心部の整備	203
ウ 郊外部の住宅地の整備	11
エ 市営地下鉄の整備	131
オ 道路整備	47
カ 港湾整備	34
キ 河川や下水の整備	66
ク 緑の保全や公園の整備	73
ケ 身近な地域まちづくり	18
コ 分からない	39
サ 評価できるものはない	18
	760



・イ MM21地区など都心部の整備、エ 市営地下鉄の整備、ア 駅周辺の再開発事業の評価が高い。
 ・一方で、ウ 郊外部の住宅地の整備、ケ 身近な地域まちづくりの評価が低い。

Q2 都市づくりの中で進んでいると評価できるもの

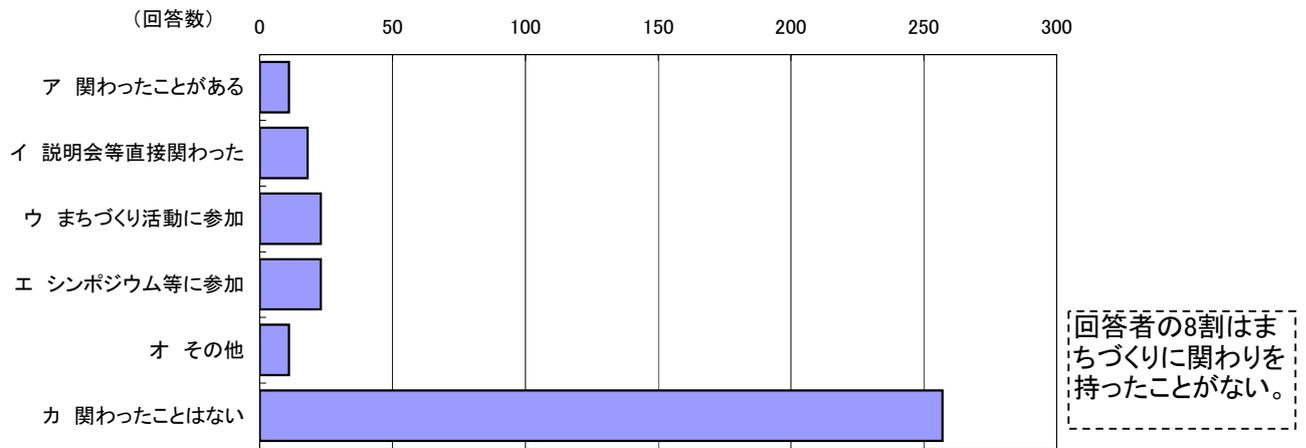
Q3 あなたはこれまでに、横浜市の都市づくりに、どのような関わりを持ったことがありますか。該当するものを全てお選びください。(複数選択可)

(n=315)

ア 都市計画マスタープラン区プラン又は地区プランの策定に関わったことがある	11
イ 道路などの施設整備の時に直接関わったことがある(都市計画(案)の説明会参加や意見書の提出など)	18
ウ 「地域まちづくりプラン」や「まちのルール」策定、「まち普請事業」など、まちづくり活動に参加したことがある、又は参加している	23
エ 都市(まち)づくりに関する勉強会やシンポジウム等に参加したことがある	23
オ その他	11
カ 関わったことはない	257
	343

「オ その他」抜粋

この数年になってからだが、webでのパブリックコメントなどへ積極的に投稿している。
 水道モニター、道路モニターを経験した。
 西区の緑地化や歴史的建造物保存について西区のHPに何度か意見投稿した。
 区民会議に参加したことがある。



Q3 都市づくりとの関わり

Q4 都市計画マスタープランには次のような役割がありますが、あなたが特に重要だと思うことをお選びください。(単一選択)

(n=315)

ア 都市づくりの基本理念や都市づくりの目標等を定めることにより、都市計画を定める際の指針とする	72	(22.9%)
イ 土地利用や都市施設整備など都市計画に関する方針や情報等をまとめ、市民にお知らせする	72	(22.9%)
ウ 都市づくりの目標等を市民と共有することにより、まちづくりに自治会・町内会、企業やNPO法人など多様な主体が参画する機会を促す	138	(43.8%)
エ その他	8	(2.5%)
オ 分からない	24	(7.6%)
無回答	1	(0.3%)
	315	

「エ その他」抜粋

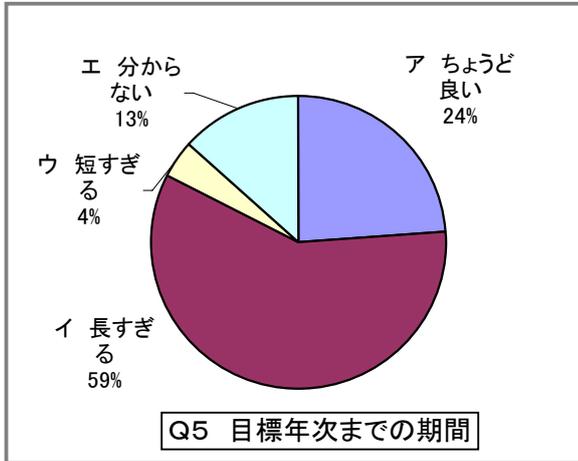
財源チェック。市債発行(=子供たちへの増税)暴走しないよう監視し、優先度を考える。
 税金投入しないこと。自助努力でやる。
 鷹の視点だけではなく、地域に暮らす市民の虫の視点も計画策定の際に反映させる
 都市計画と称するハコモノ中心の推進が目的のようですが、取敢えず全部重要と思う。

ウの役割を重要と考える方が圧倒的に多く、ア、イを重要と考える方は、ウの半分。

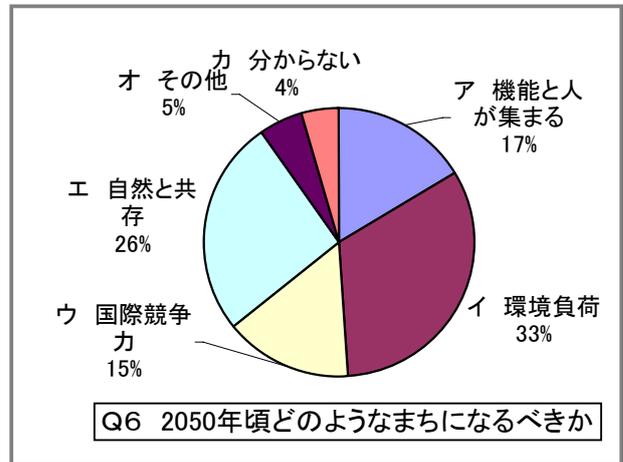
Q5 今年度の検討では、新たなプランにおける基本的な目標年次を、横浜市基本構想(長期ビジョン)と合わせ、概ね15年後の2025(平成37)年としています。この基本的な目標年次までの期間について、どう思いますか。(単一選択)

(n=315)

ア ちょうど良い	75	(23.8%)
イ 長すぎる(もっと短期的な目標とすべき)	185	(58.7%)
ウ 短すぎる(もっと長期的な目標とすべき)	13	(4.1%)
エ 分からない	42	(13.3%)
	315	



通常20年とされる都市マスの計画期間も、15年でさえ、長いと受け止められている。



イ、エを選択した回答者が多いことから、地球環境や自然環境に配慮したまちづくりが支持されている。

Q6 今年度の検討では、2025(平成37)年を基本的な目標年次としたうえで、人口減少や高齢化比率が顕著となる超長期(2050(平成62)年頃)も見据えて都市づくりの方針を描こうとしています。あなたは、2050(平成62)年頃の横浜はどのようなまちになるべきだと思いますか。最もあなたの考えに近いものをお選びください。(単一選択)

(n=315)

ア 業務、商業、文化、観光などの機能と人が集まる賑やかなまち	52	(16.5%)
イ 地球環境に配慮した環境負荷の少ないまちづくりと活発な都市活動の調和したまち	102	(32.4%)
ウ 首都圏全体を牽引するとともに、東アジアの都市に負けない国際競争力を持ったまち	48	(15.2%)
エ 自然環境が豊かで、残された生物多様性が保全されるなど自然と共存したまち	82	(26.0%)
オ その他	17	(5.4%)
カ 分からない	14	(4.4%)
	315	

「オ その他」抜粋

シンガポールのように「緑の中の都市」つまり緑化推進(特に都心部)。また経済性を犠牲にしても他の生物への配慮ある施政を強く望む。
 横浜市ならではの地元産業の発掘とその深化でグローバルな情報発信する町に。
 横浜市を分割すべきである。巨大過ぎる大横浜市計画には無理がある。
 世界の有名観光都市は、商業施設だけではなく、自然も大事にしている。
 地下鉄を、最低名古屋市程度は整備し、車に頼らなくても良い街。地下鉄整備は、少子高齢化に役に立つ。交通事故、エコに繋がる。
 地球温暖化防止のための厳しい対応が求められる中、社会システムそのものが激変している。
 アからオまですべての事項について傾斜をつけて並行してやるべきです。
 エコやバリアフリーなど高福祉の都市。

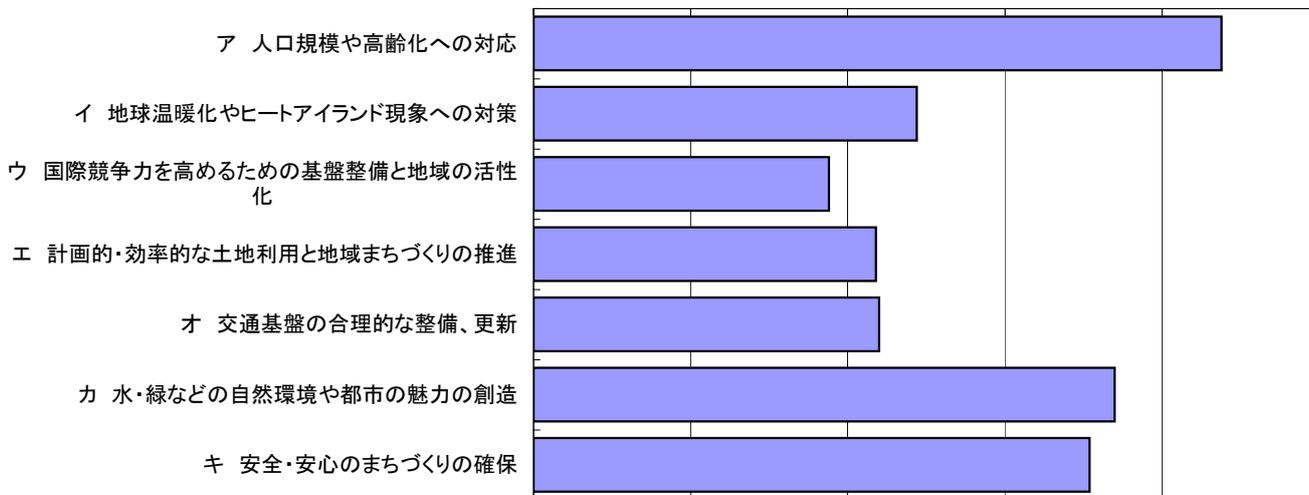
Q7 今年度の検討では、2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題を七つ挙げています。あなたはどの課題が重要だと思いますか。課題として対応が必要だと思う項目をお選びください。(複数選択可)

(n=315)

ア 人口規模や高齢化への対応	219
イ 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策	122
ウ 国際競争力を高めるための基盤整備と地域の活性化	94
エ 計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進	109
オ 交通基盤の合理的な整備、更新	110
カ 水・緑などの自然環境や都市の魅力の創造	185
キ 安全・安心のまちづくりの確保	177
ク 分からない	2
	1,018

ア 人口規模や高齢化への対応、カ 水・緑などの自然環境や都市の魅力の創造、キ 安全・安心のまちづくりの確保が重要と考えられている。その他の項目はほぼ同数。

(回答数) 0 50 100 150 200 250



Q7 課題として必要だと思う項目

Q8 今年度の検討では、本市の現況と2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題を踏まえ、新たなプランの基本理念を「新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり」とし、「超高齢社会や将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築」、「港や水・緑、歴史や文化など横浜の持つ資産や環境を生かしたまちづくり」、「市民生活を支えとともに、国際競争力の強化を図るための基盤づくり」を掲げています。あなたはこの基本理念をどう思いますか。(単一選択)

(n=315)

ア 概ねこのままでよい	152	(48.3%)
イ もっと視点をしぼるべき	132	(41.9%)
ウ その他	5	(1.6%)
エ 分からない	26	(8.3%)
	315	

「オ その他」

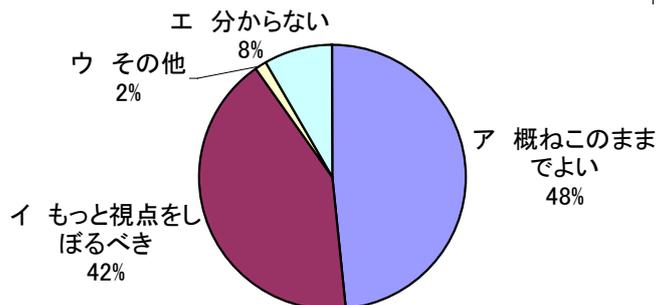
きれいすぎる。現実には、超高齢化が進み、おそらく想定以上の厳しい現実が待ち受ける。それをどの程度盛り込むことができるのか。

国際競争力の内容が分からない。

全ての理念を取り入れるプランは不可能だと思う。

総花的な対応でなく重点傾斜で対応すべきでしょう。予算を浪費しないまちづくり。

概ねこのままでよいとの回答が一番多いが、もっと視点をしぼるべきとの意見も多い。



Q8 基本理念をどう思うか

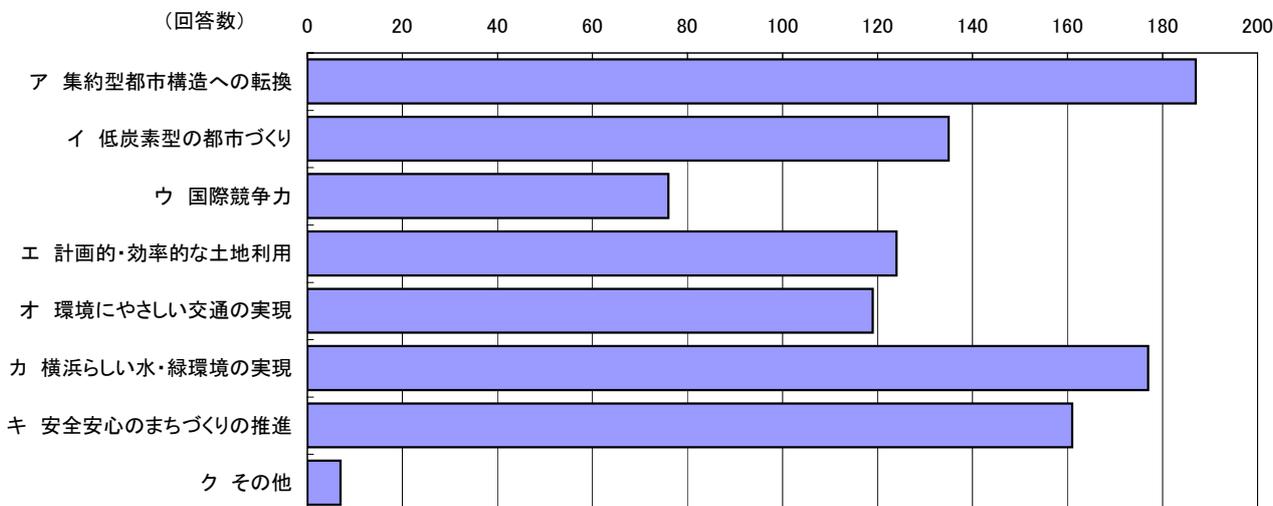
Q9 今年度の検討では、基本理念の下、2025(平成37)年までの7つの目標を設定しています。目標として重要だと思うものをお選びください。(複数選択可)

(n=315)

ア 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成	187
イ 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進	135
ウ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進	76
エ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進	124
オ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現	119
カ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進	177
キ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくりの推進	161
ク その他	7
ケ 分からない	4
	990

「ク その他」抜粋

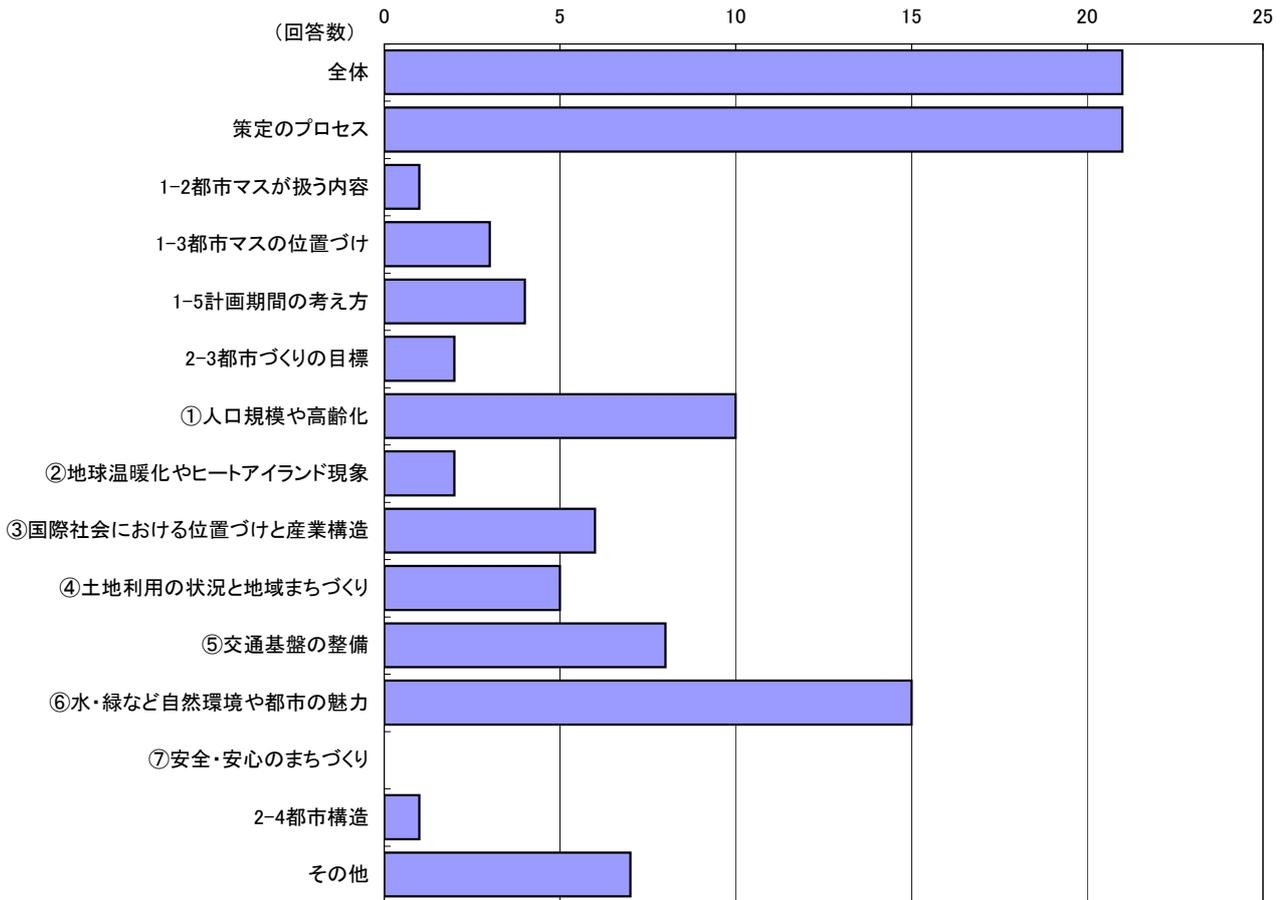
教育(含社会人)を工夫して「しつけ・社会ルール」の生きる魅力ある環境としての推進
高層ビルとマンションを中止し、景観の良い街作りに徹してほしい。
斜面地の樹木を保全し、高低差のある港の景観や風致を保全していくことで、横浜らしい魅力を発信していただきたい。
借金のない都市。どんな綺麗な建物つくっても借金(増税)で市民を苦しめては誇りにはならない。
日本の都市の景観は一般的に悪いが、横浜は歴史的建造物を保存し、街の景観に配慮する都市になってほしい。
日本都市の景観を守るための色、高さ、形等の大規模な規制。
防犯対策



Q9 目標として重要だと思うもの

ア 集約型都市構造、カ 水・緑環境、キ 安全安心が上位を占め、この3項目ではそれぞれ回答者の半数以上が重要と考えている。

Q10 今後、横浜市都市計画マスタープランの改定に向けた検討を進めるに当たり、ご意見やご感想がありましたら、自由にお書きください。(50字以内)(抜粋)



Q10 項目別自由意見件数

「策定のプロセス」に関する意見が最も多く、それに「水・緑など自然環境や都市の魅力」、「人口規模や高齢化」、「交通基盤の整備」に関する意見が続く。

【項目別意見】

■全体

- 必要な費用と財源を。それができなければ、あなたの仕事は時給800円の学生レベル。
- 如何に安く実現するかも重要
- 外向きではなく市民に目を向けた有効な検討をお願いします。
- 各区が主体となって実行できる様、権限委譲を図るべき
- 住民・勤務者が誇りに思えるまちづくりを核に計画頂きたい。
- 税金を考慮した都市計画であって欲しい。
- 税金が無駄に使われることのないよう計画して欲しい
- 他都市や他県、世界に目を向けるよりも足元を見てほしい。
- 国内のみならず世界から「都市の理想」として位置づけられるような街になって欲しいです。
- 言葉が漠然としている。もう少しイメージしやすい言葉に変えるべきである。
- もっと絞り込め！議員要求をとりまとめただけの印象あり。
- 日本の中の横浜を念頭に熟慮して頂きたい。
- 横浜市の資産を生かした独自の都市計画を実行してほしい。
- 市の税金で賄う計画ならよいのだが、国からの補助金、交付金を充てににしたプランなら政官業の癒着に縛られた内容になってしまうのではと危惧する。
- “今”を残すこともひとつの考え方では。
- 都市計画「プランの実行はもちろんですが、何より市民が暮らしやすい、市が基本だと思います。是非念頭において計画してください。
- 市民にとって望ましい横浜の姿を考える時に延長線上の考えはだめ。これでは斬新な計画が生まれません。
- これかあれか戦略的に進めるれば、成果が市民にも見えてきますから、次のプランの実行が進め易くなると思います。

改定に向けた検討で終わってしまいそうで、検討案を実施する予算の内容が説明されていない。
あまり金をかけないで、効率的な計画にすること。
ちょっと市民感覚とずれている感じがする。もっと肌を感じられる内容にしていほしい

■策定プロセス

市民参加。
機動性を高め、より多くの市民に開かれた都市計画作りが必要だと思う。そのためには、明確かつ具体的なビジョンを市民に掲示する必要があると思う。
一部の人間が会議室で決めている感が強いので、ネット上の掲示板などで議論をしてもらいたい。
常に柔軟な考えを持って検討を進めていき、進むべき方向を広く市民と共有できるようにしてほしい
今回のようなアンケートは重要だと思います。定期的に継続してください。
スピーディに進めてほしい。
市民との“距離”を埋める為にも、随時意見を採り入れる“透明な”仕組みが不可欠だと思います。大変とは思いますが、是非ご一考下さい。
今回のマスタープランを市民が考えたプランとしてまとめるような形にして欲しいと思います。
市民にわかりやすい形でオープンにするとよいです
先ずは市民に都市計画というものを知ってもらおう事が先決の様な気がします。
広く市民の声を集められるシステムがほしい
検討プロセスをもっと開示してほしい。
活動や状況の広報、報告などPR活動は、適時適切に行って頂くことを希望しています
これからでも一般参加のアイデアなど募集できるのでしょうか？
検討委員が学者中心である。一般市民委員も多く参画させ市民視線の意見を多く採用すべきである。
都市計画ができれば住民に周知することとれそれに合わせた街づくりをすること。突然、都市計画道路の建設が始まらないように。
市民に対する説明が不足しており、また、市民の同意を如何に取るか教えてほしい
・市民が参加し、議員や行政の人間を増やさぬようにすること
逐次、市民に対し進捗状況など情報の開示、伝達。
個々のテーマ、例えば「超高齢化社会・・・」について、その都度市民の声を掘り起こしてプラン作成の材料としていく作業の実施を期待します。
検討状況等を把握できるように公表してほしい

■1-2都市マスが扱う内容

横浜市全体を考えるのも良いが、各区域のテーマ設定も必要では。

■1-3都市マスの位置づけ

異分野の計画を総合的に一元化、策定し長期ビジョンに集約すべき。
大都市構想との関連が不明確、大阪・名古屋など新たな動きがある。神奈川県は3つの政令都市があり、県との関係など問題が多い。このスタンスを明確にする要あり
都市計画マスタープランと横浜市の年度方針との整合性が弱いことを実践活動を通じて体験しています。

■1-5計画期間の考え方

短・中・長期計画、いずれも決めたからやるのではなく、その年度ごとに必ずゼロベースで検討する。
短い期間の計画を立て少しずつ方向性を考えたほうが良いような気がする。
10年先を見通すことは大変難しい。基本理念を策定したら、後は実行計画を5年程度の単位で策定し実行すべし。
マスタープランにリンクした年度ごとのマイルストーンを作り発表して欲しい。

■2-3都市づくりの目標

市の中心ばかりではなく周辺にももっと目を向けて欲しい。

■①人口規模や高齢化

高齢化社会の問題も大きいですが、子供も安心して育てられる素敵な横浜になってほしいです。

横浜市都市計画マスタープランですが、考えている方はご自分が、将来お年寄りになった。時の事を考えていますか？私は祖母が居たので、お年寄りが、どれほど大変かを知っています。そこを考えて欲しいです。

年を取った人でも明るく暮らせる環境が欲しいですね

超高齢化社会の現実をもっとはっきり打ち出すべきだ。

少子高齢化社会への対応を念頭において欲しい。

- ・基本的に横浜の人口が増加するような施策が必要

高齢化に対応した街を造って欲しい

高齢化社会にそう住みよい街づくり

これが、高齢社会であると思います。それで安全安心のまちづくりになって行けばよいと思います。

超高齢者人口増は当然として、人口減を最小限に留める施策が必要。安心して子供が生める社会にして欲しい。

■②地球温暖化やヒートアイランド現象

高層ビルばかりで、街中を歩いていても風が強いし、気温が寒い。

西区はコンクリートが多く、緑地が低すぎる為、夏の暑さは半端ではない。土地の価値を存続させるためにも、対応が必要。

■③国際社会における位置づけと産業構造

各企業単位ではなく都市計画を基盤とした事業雇用の促進

横浜の強みは港の筈。24時間通関等、取扱量拡大に通じ、財政構造の転換を考慮すべき

国際競争力強化を念頭において欲しい。

国際都市に相応しい、国際競争に強いまちづくり！

環境問題ばかりを中心に据えると、企業の地盤沈下となる。もっと経済活性化も大事にして欲しい

国のビジョンが無いのに横浜の目標設定は大変だが、もっと絞り込んで？エネルギー・水・緑・環境関連はもう旬を過ぎたのではないか。国際競争力強化は常に必要だが「何の競争力なのか」をはっきりする必要あり。

■④土地利用の状況と地域まちづくり

老人専用の大規模団地の創設によりコストの改善。

新規だけでなく、既存地区の再開発・有効活用にもっと重点を！

商業地域に高層の集合住宅が林立する様は横浜の景観を害するし、次世代の都市計画の障害となりうる。

お隣の韓国で 地方に行くと 高層型の住居の建設、環境の整備が結構進んでいます。政治家さんも外に遊びに行つて 何を 見ているのでしょうか。

市全体を考えるには横浜市は、広すぎる、臍がない、郊外区も久米東京依存のベッドタウン化しすぎている。

■⑤交通基盤の整備

とにかく、市民が自家用車を離れて、エコを実現し、便利な移動しやすい市内交通として、地下鉄網の整備を早急に考えるべき。

自転車ルールの徹底と、自転車専用道を検討してほしい。

本牧地区のような陸の孤島に路面電車を復活させるなどの対策

バリアフリーや安心な歩道などの街づくり

もっと地下鉄を整備するべき

本牧地区等の旧市街地の活性化には新たな鉄道（LRT）の誘致が急務と考える。
地下鉄などの交通手段の実現
芹が谷は横浜のチベットというように、老人施設もなし、病院もなしバスでの交通しかなし取り残された地域です。バス道路も狭く拡張工事も進みませんせめて駅まで15分でいけるようにして欲しいです。

■⑥水・緑など自然環境や都市の魅力

都市計画＝公共事業の推進という考えは棄て、農地保全や緑地増加といった自然環境の保護を重点的に取り組むべきである。
全ての項目でバランスのとれた街づくりが必要だと思いますが、自然と共存していく街づくりを特に望みます。
高齢化により経済発展や都市化には必ず限界が訪れる。緑化や地産地消できる農業推進を希望します。
駅周辺で個人の所有する緑や自然を、長期にわたり維持保全できるように、制度を早急に整えるべきだと思います。
人と自然がいつでもどこでも垣根無くふれ合える、昔は当たり前身近にあった里山や海岸などのような自然を再び再生してほしい
横浜の魅力を活かせる街づくりを望みます。
横浜は素敵な場所が沢山あるので、人が集まってくると思う。景観を含め、街の美しさを常に追求する街となしてほしい。
シンガポールのように「緑・公園の中の都市」緑化推進の特化（特に中区など都心部）。また経済性を犠牲にしても他の生物への配慮ある施政を強く望む。
商業等で頂点に立つよりも、地球・自然環境に重点を置いた町作りをして欲しい。
環境改善が一番。交通遮断・歩道にバイクが走れない様にしてほしい。
豊かな自然を大切にほしい、
家やビル、看板等のとっぴな色デザインも考慮した美しい街づくり
持続可能な社会を目指しエネルギー、食料、水など生活に必要なものが自給できる社会システムを優先整備する
海山河そこに生きる生物と無理なく共生できる都市であって欲しい
横浜市の恵まれた環境を生かすとともに、崖などの危険な区域や、せまいバス道路などの改善を望む。

■2-4都市構造

市の中心ばかりではなく周辺にももっと目を向けて欲しい。

■その他

勉強不足でよくわからない
箱モノだけは勘弁してほしい
応援します！頑張ってください！
担当者のゲームにならないように
横浜360万年は大きすぎる。早急に分市を考え最適規模の自治体を目指す
巨大横浜市を1つにまとめる事は無理！4分割化位に分割しての検討が必要と思う。
計画倒れにならないよう期待したい。

意見への対応(案)

No.	枝番	ご意見	該当	回答
8	2	編集上の問題ですが字が小さくて読めない所や字が霞んで読めない所がありました。	全体	ご意見を踏まえ、データや資料等について、可能な限り修正しました。
48	2	(2)「都市づくりの基本理念」だけではなく、横浜市民が何処(近隣、職場、学校等)で、誰と、何を、生き生きと生活しているのか、その様を「まちの将来像」として描き出すことを提言する。	全体	「まちの将来像」につきましては、提言(素案)第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けの部分に含まれていると考えますが、いただいたご意見を踏まえ、さらにその部分を補記しました。(P2) ※ 横浜市都市計画マスタープランは、横浜市基本構想で定めた都市像、横浜市中期4か年計画の「市民生活の姿」の実現を図るための都市計画に関する基本的な方針です。
48	9	「現在の都市」は、過去に立てた計画に従って土地利用を変更し、変更した土地を経営することを、積み重ねた結果である。したがって、「都市の将来」を語ることは、都市がつくられる順序に従って語らねばならないことになる。しかし、都市をつくるのは、一般の人たちだから、作られる順序を細かく想定することは不可能である。とは言え、作られる順序を大まかに決めておかないと、将来を語ることは出来ない。つまり、都市マスタープランは、言葉で「都市の将来」を合意する部分の多いプランになる。したがって、「Key word」の意味を共有することが大切である。 (1)都市づくりの順序 順序1. は、「都市計画マスタープラン」の立案と合意作業 順序2. は、「都市計画」の決定作業 :「都市計画」は、「都市計画マスタープラン」の『都市づくりの基本理念』、『まちの将来像』、『都市づくりの目標』を指針として作られる。 順序3.は、「まちづくり」 :「都市計画」が定まって、実施に移る段階である。このときに、地域の利害を調和させる作業の指針になるのが、「都市計画マスタープラン」の「部門別、地区別『都市づくり・まちづくりの方針』」である。 (2)都市マス Key word の定義 ①『都市づくりの基本理念』 都市計画マスタープランでいう「都市づくり」とは、自らが住まうまちに対して快適な住環境を整備するために市民と行政が協働して取り組む行為のことである。『都市づくりの基本理念』とは、広域が上位で、狭域が下位とは考えず『同価値であるという立場』を貫くことである。それぞれの公共性が異なり、利	全体	いただいたご意見「Key word の意味共有」につきましては、改定検討委員会としても同様に考えます。 また、いただいた個別のご意見につきましては、次のとおりとしました。 ①「都市づくりの基本理念」の「広域が上位で、狭域が下位ではなく、同価値であるという考え方」につきましては、いただいたご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)。 「協議機関」の設置につきましては、ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は提言のとおりです。ただし、今後、市で行う改定検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。 ②「まちの将来像」につきましては、提言(素案)第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けの部分に含まれていると考えますが、いただいたご意見を踏まえ、さらにその部分を補記しました。(P2) ※ 横浜市都市計画マスタープランは、横浜市基本構想で定めた都市像、横浜市中期4か年計画の「市民生活の姿」の実現を図るための都市計画に関する基本的な方針です。 ③「都市づくりの目標」については、ご意見を踏まえ検討しましたが、現時点では具体的に示す段階ではないので、改定検討委員会としての意見は提言のとおりです。 ④「都市計画」については、ご意見の趣旨は提言(素案)第

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<p>害が反したときに、広域の公共性は、狭域の公共性に比べて必要とする主体の数が多いので、投票をしたら、狭域の公共性は負けてしまうことになる。そこで『同価値であるという立場』を貫くためには住民参加の協議を行うことが必要で、住民と行政が合意した『まちの将来像』と『都市づくりの目標』をベースに協議することが大切であり、協議機関の設置が必要となる。</p> <p>②『まちの将来像』 都市生活を満足させる要素は、住み、働き、買い物をし、楽し、憩い、表現し、学び、安全である、等のことである。『まちの将来像』とは、上記の要素が、どのように満たされているか、その継続性を説明する物語である。今回の素案には、『まちの将来像』にあたるものがない。</p> <p>③『都市づくりの目標』は、『まちの将来像』の要素について、行政の部門別（交通、水と緑、教育、福祉、医療、文化等）のハードとソフトの目標水準を定めたものである。 ：ハードの目標が、都市構造モデル(都市施設の配置と、空間・施設の整備・開発・保全の方針図) ：ソフトの目標が、各満足要素のサービス提供水準</p> <p>④『都市計画』 『都市計画』とは、個人・法人の土地利用を規制するか、特定の施設の建設資金に税金を投入することを定め実行する公的な決定である。</p>		<p>1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方 2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容の部分に含まれていると考えます。</p>
57	7	<p>1. マスタープラン改定検討委員会のメンバーをオープンにした事は大変よい事だと考えます。夫々の分野の専門家でおられる先生方にご努力を頂き、より良い計画の策定をお願いいたします。市民の一人として期待しております。</p>	全体	ありがとうございます。
66	1	<p>都市マスは、今までどのように活用されてきたのでしょうか？ 見直し後は具体的にどのように活用されるのか示してください。</p>	全体	<p>都市計画マスタープランは、市町村の都市計画に関する基本的な方針で、横浜市が都市計画を定める際の指針となっている他、個別の開発計画に対しての指導や助言の根拠としているなどの活用が行われています。見直し(改定)後も引き続き同様の役割を担うと考えます。なお、具体的な事例につきましては、第2回の改定検討委員会参考資料7「都市計画マスタープランの活用」をご参照ください。 http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/iinkai/2-giji/2-siryuu.pdf</p>
13	1	<p>国の「分権」政策とのからみ！考慮されていない！周辺市町(村)との関係！ 神奈川県との関係！が頂戴した資料(リーフレット)だけでは読みとれない。 過去のデータばかりを色刷りで並べているだけでは不十分！</p>	全体	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 4 都市構造(2) 都市構造の考え方 ア 首都圏における位置付け、イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸の部分に含まれていると考えます。</p>

No.	枝番	ご意見	該当	回答
42	7	大規模開発中心のまちづくりをやめましょう。 「エキサイトよこはま22」と称する横浜駅周辺開発計画は、20年後の横浜駅周辺の再編計画ですが、巨費を投じて高層ビルの乱立する「国際都市横浜」を目指すべきではありません。むしろスロー社会が言われているように、緑豊かな横浜を目指すべきでしょう、安心と安全こそこれからの都市の目指す方向ではないでしょうか。	全体	提言(素案)第2章 3都市づくりの目標 ③ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進の部分で掲げたとおり、世界の知が集まる交流拠点都市や国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市の実現を図るためには、ハード、ソフトにわたる国際競争力を高める基盤づくりが必要です。特に横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に都市の魅力の向上を図るため、「エキサイトよこはま22」の推進は必要だと考えます。 また、いただいたご意見のとおり、緑豊かな横浜を目指すことも必要だと考えます。緑の創造等に関しては、提言(素案)第2章 3都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進の部分、⑦安全・安心のまちづくりの部分に含まれていると考えます。
58	1	ありきたりなことが美しく示されていますね。 つまらないし、意味がない内容です。 全市プランと区プランの役割の違いもよくわかりません。 これは横浜市の問題というより、日本全体の都市計画についての問題という側面の方が強いのでしょうか、折角の日本最大人口都市です。 もっと先進的なことをしてほしい。	全体	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。 なお、全市プランは、本市全体の都市づくりの目標等について、俯瞰的な視点で骨格的な事項等を整理するという役割があります。区プランは、全市プランの内容を踏まえ、市民に近い行政単位である区の将来像やまちづくりの方針を示すという役割があると考えています。
77	1	横浜という都市をどうしたいのか。 このプランでは、都市の在り方に対する思想が分からなかった。 これでは、これまでの都市マスタープランのあり様となんら変わらず、莫大なコストをかけて策定しなおす意義が無いと考える。今一度、市役所内外で更なる議論を尽くしたうえで検討しなおしていただきたい。 第一に、横浜をとらえる視点が狭すぎないか。 未曾有の自然災害が世界中で多発し、環境の変化が人間社会にもたらす影響は予測不可能になっている。 恵まれた日本ですら、食糧や水不足になる時期はそう遠い将来ではないと言われているし、先進国と言われる国々での高齢化や就職難は深刻で、経済社会構造のとらえ方やこれらを測る指標からして考え直す必要がある時代を迎えている。 これらは国政が考えること。というのではない。都市が集まり、国が形作られる。横浜という大都市であるからこそ、できることからその手本を示す努力をしていかなければならない。	全体	改定の意義につきましては、現行のプランは策定から10年が経過し、この間、社会情勢や関連計画の改定など横浜市を取り巻く環境等が変化したため、見直す必要があると考えています。 都市のあり方等につきましては、素案では、「新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり」の基本理念のもと、「超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成」をはじめとした7つの目標を示しています。 併せて、今後、庁内において更なる議論を行うよう都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		これまでにはない新たな考え方を打ち出すことは、多大なるパワーと勇気が必要であるが、横浜市にはそれが可能であると信じている。		
17	1	マスタープランは横浜市のコミットメントであるべきです。国内外のメディアに効果的に発信し今後の企業誘致や横浜港利用促進が進むことを狙うとともに、有能職員を登用して成果につなげてください。今後10年で着実に事業成果があることを期待します。	全体	いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
37	3	7つの目標や目指すべき都市構造を実現するために、経済面での裏付けに関しても議論をして頂きたいと思います。	全体	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
58	3	そもそも、都市計画マスタープランは、さらに下位の各種計画と重なりあって初めて効力を発揮するものと認識していますが、いままでの横浜市の施策にはそうした要素は一切なかったように思えます。地下室マンション条例だって、結局は思いつきみたいなもの。MM地区の開発だって、もう時代遅れです。そんなところに時間と金を使っておいた結果が、関内・関外地区の衰退や郊外部の乱開発です。お粗末なことで。マスタープランの内容そのものよりも、マスタープランをどのように使っていくのかという点について、もっと具体的な方向性を示してほしいです。今のままでは、「ただの言葉」に過ぎず、「絵に書いた餅」で終わってしまいます。大まかな方針から細かい土地利用までの階層構造があってこそその都市計画です。マスタープランがどうこうという議論より、そのあたりの本質の議論をしてください。マスタープランで掲げた方針を、どうやって実現するのか。そのために必要な制度設計、既存の各種の計画との整合性等々。議論すべき点はたくさんあるはずで。その結論がないままに新しいマスタープランを作るのだったら、税金の無駄、関わる市民や職員の時間の無駄です。まずは、必要な議論を十分に時間をかけて進めて、きれいなフロー図、ロードマップを描いてから、新しいマスタープランとそれに付随する制度を作ってください。古い制度を切り貼りする時代は終わりました。スクラップ・アンド・ビルドの段階です。	全体	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
8	1	本素案はコンパクトに纏められており、委員会委員皆様の労は多と思います。	全体	ありがとうございます。
11	1	すばらしい「都市計画マスタープラン」だと思います。	全体	ありがとうございます。
47	1	時代を先取りした大変良い計画に仕上がっていると思います	全体	ありがとうございます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
76	1	<p>わかりやすい案とは言えない案だったのでしっかり理解できているか不安もありますが、考えを述べさせていただきます。</p> <p>横浜市の都市計画は、他都市にも大きな影響を与えうるので、都市計画の転換期を迎えたこの時期に策定するマスタープランは非常に重要と思います。とりまとめには大きな苦労があると思いますが、ぜひ、良いプランをつくっていただきますようお願いします。</p> <p><素案を拝見しての問題意識></p> <ul style="list-style-type: none"> ・素人であるが主権をもつ市民から意見をもらおうとするなら、素案はもっと分かりやすくあるべき。まちづくりへの意識を高め、学習のきっかけとなる参加の機会を大切にしたい。 ・「横浜らしさ」というが、使われている図は国等の資料からの抜粋ばかりで具体的イメージがわからない。 <p><問題意識を受けての意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・368万人が暮らす都市なので、横浜では、どんな暮らしを営むことができる都市を目指しているのか、具体的な絵を示し、そこから計画をはじめて欲しいです。 	全体	<p>ご賛同いただきありがとうございます。いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます</p>
88	5	<p>理念や目標は聞き飽きたので、出来る事をやる。</p>	全体	<p>具体的なまちづくりを推進するためには、まちづくりの基本的な方針である都市計画マスタープランが必要だと考えます。なお、市町村のマスタープランは、都市計画法第18条の2で、「市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるものとする。」とされています。</p>
48	3	<p>(3)「都市づくりの目標」の中に、各局が作成している分野別の基本計画(分野別マスタープラン)を取り入れることが好ましく、取り入れた場合はそのことを明記することにより、整合性を図る必要がある。単に「部門別都市づくり方針」としてとりまとめ記載するだけでなく、「都市づくりの目標」の一部とすることが、まちづくりの実行性を高める。</p>	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	<p>今回の提言の策定に当たり、「都市づくりの目標」においては、関連する各局の分野別計画等と整合を図り反映するとともに、都市計画マスタープラン独自の視点も加え、総合的な観点から作成しています。</p>
65	1	<p>他に多数ある計画と整合性をもたせること！むしろ一つに統合すべき。</p>	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	<p>改定検討委員会としての意見は、提言で示した体系が望ましいと考えています。整合性につきましては、提言(素案)第1章 3 横浜市都市計画マスタープランの位置付けの部分に記載したとおり、整合性を図ることが必要と考えています。</p>

No.	枝番	ご意見	該当	回答
76	4	<p><素案を拝見しての問題意識></p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の計画、とくに緑・環境系の計画との関連が見えづらい。矛盾があるのではないか。 <p><問題意識を受けての意見></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市の骨格をなすのは道路・鉄道もあるでしょうが、流域を軸とする生態系であると思います。求められているのは、環境計画をベースに都市計画を組み立てることではないでしょうか。 	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	改定検討委員会としての意見は提言のとおりとさせていただきますが、いただいたご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 4 都市構造 (2) 都市構造の考え方 ウ 目指すべき都市構造 ⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点と緑と農の環境帯」の部分に含まれていると考えます。
70	2	横浜市はいろんな計画が沢山あり、どこに何が書いているか、市民にはほとんどわかりません。新たな都市計画マスタープランでは、郊外部の地域構造づくりについて、イメージではなく、横浜市の様々な計画も盛り込んだ一体的なまちづくりの計画として、市民にわかりやすい、責任ある、具体的な計画として作ってほしいです。	1-3 横浜市都市計画マスタープランの位置づけ	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます
44	1	①長期や超長期を見据えるのも大切だが、6～7年先を目標におくほうが現実的。真実味もある！	1-5 計画期間の考え方	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。 なお、「都市計画運用指針」で、「都市計画マスタープランの上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」においては、おおむね 20 年後の都市の姿を展望したうえで、都市計画の基本的方向は定められることが望ましい。」とあるため、それに準じて都市計画マスタープランも長期の計画となっています。
76	3	<p><素案を拝見しての問題意識></p> <ul style="list-style-type: none"> ・フォアキャスト型からバックキャスト型の計画への転換を図るという趣旨が冒頭で述べられているが、転換しきれていない。 	1-5 計画期間の考え方	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。人口減少社会や地球環境問題への対応については、バックキャスト型の視点を盛り込んでいます。
56	2	2. 区プランの見直しを全市プランの見直しと一体ですすめ、相互に内容を反映させていくべきであると考えます。→具体的提案「全市プラン見直しの内容に、各区における区プラン見直しの内容を反映させるプロセスを組み込む」ことを提言内容に盛り込む(p.6)。理由本提言(素案)においては、全市プランと区プランの関係が一方通行であり、区プランは全市プランの内容を一方的に受け止めて策定されることとなっています(p.6)。しかし、「市民とつながる横浜市役所」(横浜市中期4か年計画)という考え方からみると、このような考え方は、あまりにトップダウン的な発想ではないかと考えます。この意味で、市民の生活により密着し、将来の自分たちのまちのあり方への市民ひとりひとりの思いが反映される区プランの見直し内容が全市プランに反映されるような仕組みがきわめて重要であると考えます。	1-6-2 区プラン	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)

No.	枝番	ご意見	該当	回答
80	3	区プランと地区プランづくりの進め方の追加 区プランと地区プランについては、区民・事業者・行政とが協働して、地域特性に合せ、合意形成を図りながら意見を交換して策定し、実施して、フォローする方法で進めていきます。	1-6-2 区プラン	ご意見を踏まえ提言(素案)を修正しました。(P3) また、いただいたご意見は都市整備局に伝えます。
56	1	1. 市民生活に密着したまちづくりの方針となる区プランこそが都市マスタープランの主役となるべきであると考えます。 →具体的提案 「都市計画マスタープランは、全市プラン、区プラン、地区プランの3段階で策定すべきである」との表現を盛り込む(p.4)。横浜のような巨大都市では、骨格的なインフラや水・緑の体系等については、たしかに、全市プランにおいて広域的に検討することは必要であるが、世帯構成や年齢構成、都市施設整備状況、市街地のあり方、緑地や農地のあり方等については、本提言の現状分析の中でも指摘されている通り、それぞれの区によって相当な違いがあり、区別のプランの中で個々に検討すべきことがらと考えます。同じく大都市である東京都でも、横浜市の区と同程度の人口規模である区市町村ごとに都市マスタープランを策定していることなどや、あるいは全国の自治体の人口規模と比較しても、全市プランは、市民にとって遠い存在といわざるを得ません。基本構想においても、横浜の都市像として「市民力」が強調されています。市民力がもっとも発揮される場である、身近なまちづくりの方向性を示す区プランこそが都市マスタープランの主役となるべきであると考えます。 本提言(素案)では、「6. 構成と記載内容等の考え方」において、横浜市の都市計画マスタープランを全市プラン、区プラン、地区プランの「3段階で策定することを基本として検討する」(p.4)と提言されているものの、この提言が実行されることの重要性を考えると、あいまいな表現にとどまっており、明確な表現で提言すべきであると考えます。	1-6-2 区プラン	区プランについては、当委員会としても各区の特徴を踏まえた区の将来像やまちづくりの方針として、重要であると認識しています。その上で、区プランの点検等を含め今後さらに検討されることから、本提言(素案)にある表現に止めています。
48	6	(5)「全市プラン」では、各区がどうあって欲しいか、「区プラン」の位置づけを明らかにするとともに、その理由も明記する必要がある。	1-6-2 区プラン	ご意見の趣旨は提言(素案)第1章 6 構成と記載内容の考え方の部分に含まれていると考えています。
44	3	⑤区プランは最も重要。もっと書き込んでほしかった！	1-6-2 区プラン	区プランについては、当委員会としても各区の特徴を踏まえた区の将来像やまちづくりの方針として、重要であると認識しています。その上で、区プランの点検等を含め今後さらに検討されることから、本提言(素案)にある表現に止めています。
7	2	現在、栄区の人口は約12万人だが、2050年には約8万人になると予測されている。高齢化もますます進むだろう。このように過去に経験のない時代がいやおうなしにやってくる。これらの困難な時代を乗り越えるため区役所と区民が知恵を出し合って、きちんとした区の将来ビジョンを描くことが大切だと思う。	1-6-2 区プラン	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
5	1	横浜市は政令市なので全市プランと区プランがありますが、区プランこそ通常の都市計画マスタープランにあたるものだと思います。全市プランが社会経済状況等の大きな変化により改定するのであれば区プランも同様なので全市プランの改定にあわせて見直すべきです。	1-6-2 区プラン	当委員会もそのように考えていますが、平成 24 年度以降、各区の実情に応じて、区プラン改定の検討に順次着手していくと、都市整備局が説明していますので、いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
8	6	区マスタープランについて 区マスタープランは平成 16 年に策定され 7 年間に経過している。7 年間の間に、生物多様性、地球温暖化などの大きな問題提起がされた。区マスタープランにはこれ等の問題を織り込むべきと思う。	1-6-2 区プラン	いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
33	1	港北区の特性は、鶴見川低地・多摩丘陵から成る水・緑環境と、原始・古代から現代に至る埋蔵文化財。 そして、横浜北部断層群・南関東天然ガス田・ヨード質地下水天然鉱泉泉源の存在。 港北区における「新しいプランの都市づくり」は、以上の土地特性を十分に認識した、適性かつ合理的な土地利用が不可欠。 さもないと開発は「都市こわし」となりかねない。 すでに新横浜地域では、ゲリラ豪雨が発生している。	1-6-2 区プラン	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
39	1	「横浜市都市計画マスタープラン・都筑区プラン」への意見 今回見直される標記都市マスの「都筑区プラン」において、川向町南耕地一帯を「まちづくり検討地区」として位置付け、次回の線引き見直し時(5~6 年後?)に市街化地域に編入されるよう準備を進めていただきたいと思います。 農業振興地域の市街化が極めて困難なことは承知していますが、平成 14 年作成の「都筑区まちづくりプラン」の P.24「市街化調整区域の保全と整備」の中で、『新駅周辺などで計画的なまちづくり(土地区画整理事業等)を誘導し、必要な範囲で市街化区域への編入を検討』とあります。また、P.43「地区プランの策定」の中でも、『新駅の設置や大規模な公共公益施設の整備など、土地利用上地域に大きな影響を与える事業が予定あるいは実施され、地区レベルでのまちづくりを検討すべき地区(例)鉄道や高規格道路』ともありますので、我々の要求は十分理にかなったものと考えております。 市街化された後の用途は、準工業地域として検討中ですが、中には農業継続を希望する者もおりますので、道路から離れて多小でも農作物に支障の少ない南側に生産緑地として残すことも考えています。 【理由】 現在、川向町の南耕地地区は、農業振興地域で、面積は約 20ha 余りです。横浜市では、この地域を南北に分断するかたちで、「横浜環状北西線」を、最大高度 37m(遮音壁を含めると 40m)の高架で通すべく計画し、間もなく都市計画決定がなされようとしています。	1-6-2 区プラン	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<p>この道路が完成した暁には、この地区一帯で農業を続けることは次のような事由から極めて厳しい状況になること必定だからです。</p> <p>① 現在でも農業収入だけで生計を維持できている農家はほとんど見当たりません。今後道路用地として農地が減少すれば、その傾向はさらに増大し、農業で生計を立てることは不可能になるといっても過言ではありません。従って、たとえ後継者候補となる子がいても、農家を継ぐことを勧めることなど出来るはずがありません。</p> <p>その結果、農家数の減少、水利組合員と組合費収入の減少をもたらし、農地の維持も困難になることは火を見るより明らかです。</p> <p>② 道路が通ることによる農作物への主な影響</p> <p>イ. 道路の北側における日照不足による生育障害 ロ. 全域にわたる照明灯による生育障害 ハ. 粉塵による商品力の低下</p> <p>ニ. 耕地面積の減少による、連作障害を避けるための代替農地の確保不能</p> <p>【付記】 横浜環状道路が横浜市、ひいては国の発展に必要なことは理解できます。従って、当地区のプランにおいては、この道路計画を前提として考えざるをえません。</p> <p>しかし、それを受け入れる地域・住民に災いをもたらすことだけは容認できません。この道路が地域の住民にそして子々孫々に幸いをもたらしてくれる、つまり住民生活の向上につながるマスタープランを作成したいものです。</p>		
48	7	<p>(1)「区プラン」においては、「全市プラン」の「都市づくりの基本理念」と「まちの将来像(我々の提案)」に、さらに区特有の価値観を加えて「区の将来像(基本理念)」を策定する必要がある。そのときに「区プラン」に合わせて、都筑区においては、「都筑区民憲章～期待されるつづき人～(仮称)」(区民・企業・行政が、都筑区が目指すまちづくりに主体的に参加し、まちのあり方を具体化するために、自分の土地を利用するときの心構え、約束事)の策定を提言したい。</p> <p>(2)「区プラン」における「まちづくりの目標」は、「全市プラン」から期待された「区の将来像」と整合性をとりながら、区内の各地区の現状分析を踏まえて、「区の都市構造モデル」として策定する必要がある。</p>	1-6-2 区プラン	<p>いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
48	8	<p>(3)「区プラン」および「地区プラン」における「部門別、地区別『まちづくりの方針』」の策定にあたっては、現在の a: 近隣住区計画区域、b: 地域福祉保健計画の区域、c: 小中学校区域、d:自治会・町内会区域等を再編成して、区</p>	1-6-2 区プラン	<p>いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<p>内の「地区プラン」のエリアをこの機会に検討することが大切である。そのときには、近隣の共通利益が個別宅地の環境価値を高める解決策を、区民と区役所が協働して探り当てるグルーピング作業が不可欠であり、時間がかかるので、作業の開始を先ず宣言すべきである。</p> <p>(4)区民による「地区プラン案」を常時受け付けるとともに、「地区プラン案」が提出されたときは、速やかに、検討委員会(無償で参加する委員で構成)を設立して審議することを提言する。</p>		
65	2	特に、「一部の」区民だけが参加して、勝手なことを書いている区プランは、実現できないのが当たり前。都市計画は行政が責任をもってすすめるべき。	1-6-2 区プラン	改定検討委員会の意見として、都市計画は、行政のみならず市民、自治会町内会、企業、NPO 法人など多様な主体で進めていくべきだと考えます。
66	2	現行の区プランは既存の用途地域をベースにした土地利用方針図や記載内容を見ると、策定後の活用方法や策定にかかる費用を考えると必要性は感じられません。区プランの見直しは、実現性の低いプランにお金をかけて見直し作業を行うのは税金の無駄だと思います。もっと住民のためになる事にお金を使ってください。	1-6-2 区プラン	ご意見のとおり、現行の区プランの多くは既存の用途地域をベースにしていますが、併せて将来のまち(都市)の構造についても記載していることから、必要と考えます。なお、いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
41	1	23年に区プランを点検した後のスケジュールはどうなるのか。	1-6-2 区プラン	平成24年度以降、各区の実情に応じて、区プラン改定の検討に順次着手していくと、都市整備局が説明しています。
50	1	全市プランは必要？区プランだけで充分！	1-6-2 区プラン	全市プランは、本市全体の都市づくりの目標等について、俯瞰的な視点で骨格的な事項を示し、これを踏まえた土地利用の方針や交通基盤整備の方針など全市的に係わる方針を整理するという役割があり、必要なものであると考えています。
4	1	次の時代に向けて、改定は必然であると思うが、過去のプランの進捗と検証なくして、ただ次へ進もうという考えがあるとするれば「ヨシ」としない。特に舞岡に住む者にとって、平成12年制定の「舞岡地区まちづくりプラン」の実現に期待したものが、どの程度実現したのか、その進捗率を市民と行政で確認しようという手順があっても良いと思う。	1-6-3 地区プラン	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 都市づくりの基本理念、目標等について 1 都市づくりの現況と2025(平成37)年に向けた課題 (1)これまでの都市づくり ウ 現行都市計画マスタープランの概評の部分に含まれていると考えています。</p> <p>なお、「舞岡地区まちづくりプラン」の進捗に関するご意見は、今後、市で行う区プランの点検等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
4	2	舞岡は調整区域が多い。進まないままに、土地に手をつけられず、荒れた環境が拡がりつつあります。駅前整備は緑環境保全のためにも、七大緑地「舞岡公園」の玄関口として舞岡上郷線の未完部分や下永谷大船線の駅前部分を優先的に実現を目指すべきと考えます。駅前にコンクリート製造の工作物、第一種特定工作物をそのまま認めている事から、手をつけるべきと考えます。	1-6-3 地区プラン	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
40	1	これは、わが地域の現状に照らし、長年の要望と期待に適って魅力満載申し分ない。 この地域は、これまで取り残した代表的な地域、神奈川区羽沢南である。相直線羽沢駅(仮称)の開業に伴う周辺まちづくりが計画策定中のようなのである。「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成のモデル地域に指定し、市街地イメージに沿った生活圏の基盤を鋭意構築しなければならない。 とりわけ、福祉活動・市民利用・医療・商業等の諸施設整備、並びに隣接する保土ヶ谷区地域を合わせた交通安全確保対策の策定は、喫緊の必要事項であり、早急に着手しなければならないことを申し添える。	1-6-3 地区プラン	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
48	4	(4)「都市計画マスタープランの構成」では、「全市プラン」、「区プラン」、「地区プラン」の3段階で策定することを基本に検討するとあるが、広域が上位で、狭域が下位とは考えず、『同価値であるという立場』を貫くことが大切である。その「たち位置」を指し示す方法として、住民参加を明確化(情報の早い時期からの公開・共有、協議の場の公開、住民の意見に対する行政説明、第三者による審議とその公開等)するとともに、協議する区域と住民組織再編成のあり方を、「全市プラン」の中で明記する必要がある。	策定のプロセス	市民参加が重要である旨、提言(素案)を修正しました。(P3)
48	5	住民参加を明確化(情報の早い時期からの公開・共有、協議の場の公開、住民の意見に対する行政説明、第三者による審議とその公開等)するとともに、協議する区域と住民組織再編成のあり方を、「全市プラン」の中で明記する必要がある。	策定のプロセス	市民参加が重要である旨、提言(素案)を修正しました。(P3)
56	3	3. 市民の思いをまちづくりの基本方針に反映させるために、策定プロセスにおける市民参加を促進するべきであると考えます。 →具体的提案 (1)「4. 求められる役割」として、「都市マスタープラン策定のプロセスを都市づくりの目標や基本的な方針を市民とともに考えていく場とする」との項目を追加する(p.3)。 (2)「今後の改定プロセスのあり方」の項目を新たにもうけて、外部専門家に加えて関係団体や公募市民を含む都市計画マスタープラン改定検討委員会を今後も継続して開催する必要があるとの提言を盛り込む(p.6)。 (3)新たに設けるべき「今後の改定プロセスのあり方」の項に、区プランの点検および見直しにあたっては、区民の参加を促進する手段を講じる必要があるとの提言を盛り込む(p.7)。 (4)新たに設けるべき「今後の改定プロセスのあり方」の項に、今後の改定プロセスにおいて、巡回説明会、出前説明会、市民セミナーなどのまちづくりイベントを開催し、市民意識の喚起を行う必要があるとの提言を盛り込む(p.6)。 理由 本提言(素案)においては、都市計画マスタープランに求められる役割とし	策定のプロセス	ご提案の(1)につきましては、提言(素案)を修正しました。(P3) また、それ以外のいただいた具体的なご意見については、今後、市で行う改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<p>て、「①都市づくりの基本理念、目標等を定め」て「②市民に知らせ」、「③市民と共有する」(p.3)との考え方が述べられていますが、2.の理由でも述べましたように、このような考え方は、行政→市民という図式となっていて、あまりにトップダウン的な考え方といわざるをえないのではないのでしょうか。私たちは、都市づくりの基本的な方針の策定にあたっては、行政と市民と一緒に考え、ともに作りあげていくという、市民と行政の間の風通しをよくしていくという基本的スタンスが求められると考えます。都市計画法においても都市マスタープランに対する住民意見の反映の必要性が特記されていますし、また市民が主体的に都市づくりの基本方針の策定プロセスに参加してこそ、市民が責任をもって主体的に地域まちづくりに参画していくという機運が盛り上がると考えるからです。このような考え方のもとで、私たち青葉まちづくりフォーラムは、今年度、自主事業として、横浜市において下記のような活動を展開し、多様な市民、まちづくり専門家との対話を重ねて参りました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「これからの都市マスタープランを考える横浜市民フォーラム」(2010年1月、7月、2011年1月):各区の市民団体と連携して開催 ・青葉区区民のつどい「私たちのまちはじぶんたちがつくる」(青葉区民会議主催)の共催 ・まちづくり講座「市民の提案するまちづくりプランとは？」(2010年10月から12月、全4回)の主催(青葉区役所後援) <p>このような立場からみると、都市計画マスタープラン改定プロセスにおける行政による市民意識喚起の努力は不十分であると指摘せざるをえません。本来、十分に市民に都市マスタープランの重要性についての意識喚起を十分におこなうというような丁寧なプロセスが必要であったのではないのでしょうか。そもそも今回の意見募集そのものを知っている市民がいかほどいるのか、はなはだ疑問に感じざるをえません。概要版リーフレットの「これまでの検討の経緯と今後のスケジュール」の項においても、最終段階での意見募集はあるものの、検討段階での市民意識の喚起、多様な市民の参加が図られる内容とはなっていません。計画内容が固まった上での最終段階での市民意見聴取は内容に反映されにくいことは多くの例において指摘されており、多様な市民の参画を図るという立場から検討段階での市民参加を積極的に推進することが肝要と考えます。</p>		
36	1	このさき将来の見通しは不透明。マスタープラン作成にいくら時間をかけて練り上げても現実と乖離するのは必至。前提どおり進まない場合のシナリオも用意しておくべき。	策定のプロセス	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)
57	6	<p>1. 計画の策定に当たり各地域の実情を把握し、計画策定の根拠を明確にすると同時に計画倒れにならない実行可能な計画を策定して頂きたい。</p> <p>1. 計画策定した後、その計画がどの様に実施されているかフォローアップす</p>	策定のプロセス	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(フォローアップ(進捗管理))について(P6)

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		る事も計画策定する上で重要な要素と考えます。是非フォローアップの方法も記述する事をお願いいたします。		
36	2	プランは見直しのタイミングが最も重要。最終提言ではマスタープラン見直しの考え方を詳述すべき。提言素案6ページの記述ではゼンゼン不足(この部分は肝心なのでお役所まかせではいけない)	策定のプロセス	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P6)
1	2	立派なプランを2年も3年もかけて作るのはやめにして、その時間と費用をすべて具体的な対策につぎこむべきです。そんな余裕はないはず。プランを作るのは目的ではありません。何か勘違いしていると思います。市長はそう思っていないと思います。	策定のプロセス	具体的なまちづくりを推進するためには、まちづくりの基本的な方針である都市計画マスタープランが必要だと考えます。なお、市町村のマスタープランは、都市計画法第18条の2で、「市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるものとする。」とされています。
8	7	リーフレットの④これまでの検討の経緯と今後のスケジュールでは市民意見を受けて22年度末に提言が確定して、23年度末までに区プランの点検がなされるが、この段階で区民意見を聞くのかが示されていない。一方素案のp5の②区プランでも市役所で見直すよう書かれているが、抽象的で判りづらいし、又区民意見を聞くとは書かれていない。区民意見は聞くべきと思う。地区プランについては住民と直結する分野であるから尚一層地域住民の意見を取り入れるべきと思う。	策定のプロセス	いただいたご意見は、今後、区プラン改定の検討の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
13	2	もっと多くの人々の意見、考えを入れて具体的なプラン作りを進めて下さい。説明不足が目立ちます！今回のマスタープラン(素案)については説明不十分のまま終わってしまうことになる…真に残念です。	策定のプロセス	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
43	5	欠点はあるものの、都市づくりの基本理念、目標、都市構造についてはよくまとまっている素案であると評価できる。しかしながら、都市計画マスタープラン改定に向けた提案であるならば、ぜひ盛り込んでいただきたい項目がある。それは、いかにしてマスタープランの実効性を担保するかという方策である。24ページに98%の市民が緑の総量を増やしてほしいと言っているのに総量は減っている。なぜか？野放図な事業者の開発など、公共性を考慮しない活動が放置されているからである。事業者だけではなく、交通の結節点に必要な土地から離れない市民、耕作放棄地を値上がり期待して活用しない農家…公共性を無視した主体が多すぎるのである。横浜だけでなく日本全体の課題である。先進都市横浜として、ぜひこの問題に取り組んでいただきたい。最終的には議会と行政が条例を作って規制することになるだろうが、それに至る行政・市民・事業者の議論が重要である。その意味で、横浜市交通政策推進協議会が部会として「(市民)協働部会」を立ち上げるようになったことを高く評価している。このような動きを都市整備局全体に広げていただくことを切望する。	策定のプロセス	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
57	1	1. 現行の計画についての概評が述べられておりますが、少し考察が浅いと思います。現行の計画がどれだけ達成されたか、又どの計画が達成できなかったかを明確にする事が重要と考えます。達成できなかった計画についてはその原因を調査すべきだと考えます。1. 概評は実施された計画の結果だけ述べるに留まっているが、この計画が今度のマスタープランではどの様に扱うか明確にすべきと考えます。	現況・課題	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P8・9・20)併せて、いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
57	5	1. 10年に1度のマスタープラン改定にしては参考にしてはいるデータが古いのではないのでしょうか。(5年も前の平成17年のデータがたくさんあります)基本となる人口の推移データ等が5年前の平成17年では策定された計画の信頼性が問われますし、達成の精度も期待できないと思います。概して行政が策定する計画では古いデータが良く遣われています。 1. このような基本計画を策定するときは予め必要なデータを洗い出し、整合の取れたデータを比較検討しながら計画を策定するのが常道と考えます。本計画を策定するに当たりもう一度最新データを収集し、策定する事を提案いたします。	現況・課題	データにつきまして、人口関連のデータは、主に5年に1度行われる国勢調査のデータを使用していますが、直近に行われた平成22年秋の国勢調査の結果が公表されていないため、前回平成17年の結果を使用しています。土地利用に関するデータにつきましても、5年ごとに行われる都市計画基礎調査のデータを使用しており、こちらも平成17年度に公表(平成15・16年分)されたデータが直近のデータとなります。(※23年度に最新データが公表されます。)なお、いただいたご意見を踏まえ、今後の改定作業の中で、順次、最新のデータに更新するよう、都市整備局に伝えます。
8	5	素案P8の快適で安全な環境の保全と創造について、最終段で書かれている地球規模の新たな課題である地球温暖化対策や生物多様性の保全への対応等について都市計画としての目標が無いのは遺憾である。	現況・課題	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標②「地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進」及び⑥「横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進」の部分に含まれていると考えています。
8	3	素案は現状の分析は丁寧なされておりますが、2025年に向けて問題点の対策の検討が不十分と感じました。	現況・課題	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
44	1	②7つの目標のうち目標1～3は言葉が長すぎ。目標4～7でもやや長い。もっと短くできるはず！ 全体として丁寧に説明しようとしているのはわかるが、文章が長く冗長 理念・目標は簡潔でシンプルなのがベスト！	基本理念及び目標	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
45	1	基本理念は3つは多すぎる。あくまでも基本理念であるべき。例えば”生き生きとした市民生活を基盤とした国際競争力を持つ都市を構築する”など、これをもとに、又は実現することをささえるいくつかの目標とする。現案は全てにまとまりがないようだ。	基本理念及び目標	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
48	1	(1)「都市づくりの基本理念」は、横浜のまちづくりの歴史と実績を踏まえて、また、世界の人々の価値観も踏まえて、明確な意思を示すべきである。	基本理念及び目標	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
31	1	7つの目標のフレーズは文字数が多すぎ。各目標はもっと贅肉をそいで簡潔に！特に1番目の目標が長い。(現行プランのほうがわかりやすく、覚えやすい)	基本理念及び目標	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
79	1	目標が7つもあっては細部で矛盾を生じることになります。 又、基本理念と目標の違いも市民には理解しにくいと思います。 目標(目的)を一つにまとめて明示していただきたい。 例えば「将来社会に対応できる集約型都市への転換と人にやさしい街づくりを旨とする」として細部は交通、環境、土地利用、災害等項目別にある程度具体的な目標を示し、国際競争力は国の施策なので一都市が口を出すべきものと違う気がします。	基本理念及び目標	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。 なお、いただいたご意見にある目標の細部につきましては、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
60	1	集約型都市やコンパクトシティの先にあるものはいったい何なのか？ 大都市・横浜が日本の成長を牽引しなくて、どこの都市が日本経済を立て直すのか！ 税収を増やさずして市民生活の維持・向上を図れるのか？ 今回のプランは現プランに比べ全体的に消極的な印象を受ける。景気低迷や財政難で社会全体の思考回路がマイナススパイラルになっているトレンドがこのプランにも現れている。一見将来を見越した堅実なプランに見えるが、実は何もしないことを宣言しているだけにも見える。 林市政では「安心と活力があふれるまち・横浜」の実現を目指すとしているが、マスタープランでは“活力”の部分が見えない。先人たちは幾多の困難を克服して横浜を元気ある街に築き上げてきた。横浜のもつ市民力と想像力をバネにもっと積極果敢に攻める姿勢で街づくりを進めてほしい。そして社会が好循環し、子供たちが夢を持てる横浜にしてほしい。 新しい横浜らしさの創造 今までの横浜らしさは、 ・ 異国情緒あふれる街 ・ 商業都市 ・ 国際港湾都市 ・ 巨大なベッタウン ・ 市街地周辺に農地や緑地が点在 ・ 臨海及び内陸工業地帯 など 新しい横浜はみなとみらいに業務機能を集積し、人口減少や超高齢化社会となっても将来にわたって活力あふれる都市とする	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32・40) なお、みなとみらい地区への業務機能集積のご意見の趣旨につきましては、提言(素案)第2章-3都市づくりの目標③「首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進」の部分等に含まれていると考えています。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
24	2	横浜市は東京の巨大なベッドタウンの色彩とともに、みなとみらいや横浜駅に代表される首都圏の一大業務・商業集積地でもあります。また、わが国有数の国際港湾をもち、臨海部では京浜工業地帯の一翼も担っています。目標3の「首都圏全体を牽引する・・・」、目指すべき都市構造3の「首都圏や東アジア諸都市と対峙していくための・・・」で掲げているわりに新しいプランでは、ベッドタウンの顔が前面にでて、経済の活性化により明日の活力を産み出す業務・商業・工業の集積地の側面がかなり薄く感じます。それが一番顕著にでているのが、都市構造「生活圏を基盤とした集積型都市構造」という表現です。せめて「市民生活の向上と経済活性化に向けた集積型都市構造」など横浜経済の発展もイメージできる表現とすべきだと思います。	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました(P32・40)
26	1	集約型都市構造やコンパクトシティは国が推奨し、全国の自治体がこぞってPRしている政策ですが、日本を代表する大都市横浜はオリジナルの路線を追求しても良いはずで、具体的には現都市計画マスタープランの多心型都市構造は非常に良い都市構造だと思います。なぜなら横浜の都心は臨海部にあり、臨海部から離れた郊外区からすれば都心までの距離が遠すぎて不便です。副都心をいっそう強化して市域の一体性やバランスある都市をめざすのが大都市横浜の理想的な都市構造だと思います。また、郊外部に近い副都心がなくなると、郊外部の過疎化が進んでしまいます。	2-4 都市構造	現行プランでは、当面の間、人口増加が続くという予測のもと、市域のバランスある発展を目標の一つに掲げ、将来都市構造として多心型都市構造の形成を目指しました。よって、この間、都心、副都心、地域拠点等において、適正な機能配置が進められました。 一方で、今後、超長期においては、横浜市においても人口減少の到来や高齢化が顕著となることから、提言(素案)第2章 4 都市構造にあるとおり、「生活圏を基盤とした集約型都市構造」を目指すべきだと考えます。これは、「都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり」を意味するものです。
9	2	都市構造について <目指すべき都市構造>の1~5を総括して表現すると、～生活圏を中心とした集約型都市構造～ではなく、～安心と活力のための集約型都市構造～のほうがフィットしていると思う	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
44	2	③将来都市構造図は欲張りすぎて、何をアピールしたいのか不明。もっとシンプルに！ ④都市構造のタイトルとサブタイトルにギャップがありすぎ。生活圏と都心部機能強化は無関係！	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
49	8	<p>P38 4 都市づくりの目標 ○ 駅周辺への機能集積に関して (5行目)土地の高度利用を図るため、必要に応じて規制緩和などの制度上の運用を検討する。</p> <p>[内容] 「地域におけるエネルギー有効利用計画制度」を追記 土地の高度利用を図るため、必要に応じて地域におけるエネルギー有効利用計画制度の規制緩和などの制度上の運用を検討する。</p> <p>継続可能な都市づくりを進めるにあたって、太陽熱などの再生可能エネルギーの活用や、コージェネレーションや燃料電池などのエネルギーの高度利用化、職域と生活空間を統合した地域冷暖房(面的エネルギーの活用)の導入が必要と考えます。大規模な再開発が進められ、魅力あるまちが創られています。こうしたまちの高層ビルや店舗などの空調や給湯を一手に担っているのが都市ガスによる地域冷暖房です。1カ所のプラントで冷温熱・電気を創り、周辺の複数のビルなどに供給します。</p> <p>エネルギーの面的利用の導入構想は、都市開発、都市再開発、市街地整備等の都市計画に基づく地方公共団体の都市・街づくりの中で構想されるもの、ビル等の建築主の熱源対策から構想されるもの、エネルギー事業者のエネルギー供給・設備対策から構想されるものなどいろいろな動機のものがあり、構想の早い段階からの地方公共団体による事業推進や加入協力要請等の調整が重要であり、導入の可否を左右するものといえます。</p> <p>地域におけるエネルギー有効利用計画の早期制度化をお願い致します。</p>	2-4 都市構造	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
37	2	<p>目指すべき都市構造の中にある「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」、「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」をつくるに当たり、限られた資源・時間をもとに考えると、隣接する東京都・川崎市をはじめとする首都圏の他の行政との役割分担や必要な機能の整理をして、横浜市にとどまらず首都圏全体で、海外の主要都市との競争に打ち勝てる基盤を作っていただくようお願いしたいと思います。</p>	2-4 都市構造	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
59	1	<p>4 都市構造(2)都市構造の考え方ウ 目指すべき都市構造② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造バス交通ネットワークに加え、路面電車ネットワークも近年は有効的な交通手段として見直されています。富山市、岡山市、広島市などの先進事例としてマスコミにも取り上げられています。一番の理由としては、バリアフリー、エコ、高齢化、福祉、温暖化対策など、これからの時代にマッチするメリットが多い特徴がありま</p>	2-4 都市構造	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		す。「駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造」概要図を見ても、「地域モビリティの持続的確保」がバスになっていますが、是非、横浜市でも路面電車の採用をお願いしたいです。言わば、ユーカリが丘(千葉県佐倉市)のモノレール→路面電車版といったところでしょうか？これから米軍から返還される跡地利用にも採用をお願いしたいです。地下鉄の建設費と比較すると、1/10程度と聞きました。廉価で建設できる上、地下洪水の心配もありません。財源ですが、市債など利用者負担の案も検討に入れたい。高齢化社会も目の前です。是非「路面電車ネットワーク」も取り上げて頂きたいと思えます。		
35	1	集約型都市構造は合理的な考えだと思いますが、合理性を追求するあまり集約しすぎると交通渋滞・環境悪化・過密など新たな都市問題が起きてしまう懸念がある。何事もバランスが大切だと思う。	2-4 都市構造	都心の機能強化においては、CO2の排出やヒートアイランド現象などに関して配慮しながら進めることが前提であると考えています。また、いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際にも参考とするよう、都市整備局に伝えます。
88	4	神奈川県の実策に連携同調する事。 横浜市は周辺都市に影響され発展した事を忘れない。 川崎市(多摩川)の様な行動を実践する事。	2-4 都市構造	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
9	1	都市づくりの目標について“超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応した「集約型都市構造」への転換と、人に優しい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成”は、目標ではなく、都市構造の考え方ではないか？目標1の趣旨からすれば、たとえば、“超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応できる都市構造への転換”のほうが良いと思う。	①人口規模や高齢化	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32)
28	1	2050年ころの人口はまだ330万人もいるのに、地方の都市をまねたコンパクトシティにする必要があるのですか？過去をふりかえてみると1995年の人口が330万人ですよ。何も問題なく生活できていました。市民を不安にさせるコンパクトシティ構想はやめてほしいです。	①人口規模や高齢化	1995年頃と比較すると、人口の構成で高齢人口が2倍以上に増加する一方で、生産年齢人口が減少することが予測されています。そのような超高齢社会等に対応した集約型都市構造への転換と鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地の形成が必要であると考えています。また、改定検討委員会としては、超高齢社会や将来の人口減少社会にも対応できる集約型都市構造への転換により、横浜市が活力のある持続可能な都市づくりを推進すべきと考え、提言(素案)を修正しました。(P32)

No.	枝番	ご意見	該当	回答
45	2	”高齢社会””人口減少社会””子供の増加””住みやすい街””国際競争力””美しい街”増える高齢者の人材活用により、若い夫婦が子育てしやすく、働きやすい社会を作ること、多くの利点生まれてくる。国際競争力には高齢の人材を安く活用する必要があるのでは。 ”子育てしやすい”都市づくりが全ての考えの基盤となるべき。こども手当てを出せば良いというものではない。社会システムの考え方だ。	①人口規模や高齢化	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32) また、高齢者の人材活用については、市の関係部署に伝えます。
42	1	横浜のまちづくりについては、残念ながら高齢化は避けられませんので、中心は福祉・医療に置くべきです。とくに、医療施設の充実が望まれます。栄区では、拠点病院である共済病院に産科が無く、区内で子供が産めない状況で、これでは、少子化は防ぐことができません。安心して子供を生み育てられる環境を作るべきです。	①人口規模や高齢化	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32)
24	1	人口減少社会や超高齢化社会への対応として集約型都市構造への転換や駅を中心としたコンパクトな市街地形成を目標としていますが、何のためにそのような都市構造を変換しなければならないのかが、いまひとつ不明です。横浜市の人、面積、拠点の集積状況・配置などを考えるとすでに集約型都市構造となっています。 人口減少社会や超高齢化社会の到来があっても集約型都市構造に転換することにより、活力ある都市であり続けるためなのか？または活力ある都市は到底無理なので、衰退していく度合いを緩和しようとしているのか？を明確にすべきだと思います。	①人口規模や高齢化	改定検討委員会としては、超高齢社会や将来の人口減少社会にも対応できる集約型都市構造への転換により、横浜市が活力のある持続可能な都市づくりを推進すべきと考えます。 なお、いただいたご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました(P42)
14	1	人口の将来予測は減少傾向だが、それを受容する意識がうかがえる。 人口は経済活動を支える根幹である。 横浜市民を顧客とする商店街や中小企業にとって市場を構成する人口の維持は不可欠。 人口減少に対する強い危機感とそれへの対応策が必要ということを委員会としてもっと強く認識して議論を進め、強いメッセージを発信してもらいたい。	①人口規模や高齢化	今回の検討では、横浜市の将来人口推計のうち「出生：中位 死亡：中位」の推計結果をもとに提言(素案)を作成しました。ご意見にある人口減少に対する強い危機感と対応策の必要性につきましては、改定委員会としても認識はしていますが、他の推計値からも程度の差はあるものの将来の人口減少は避けられず、超高齢社会や将来の人口減少社会にも対応できる集約型都市構造への転換により、横浜市が活力のある持続可能な都市づくりを推進すべきと考えます。
8	10	鉄道駅周辺について P12で駅を中心とした生活圏の区分としてバス15分圏が設定されている。バス15分圏といっても、一時間に一本で最終バスが19時台の所もあり、これではバス15分圏の生活圏とはいえない。バス15分圏で一絡げではなく、地域ごとに決める必要がある。徒歩圏についても各駅ごとに条件が異なり駅から一律1Kmとする事には反対である。(高齢者にとって1kmは遠い)駅ごとに決める必要がある。	①人口規模や高齢化	12ページに記載された、「駅周辺」、「徒歩圏」、「バス15分圏」、「バス15分圏外」は、人口増減率や世帯数増減率を地域ごとに表すための凡例です。 なお、生活圏について、委員会としても同様に、提言(素案)第2章 4 都市構造 ウ 目指すべき都市構造 ② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造に記載したとおり、鉄道駅を中心として、周辺地区の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成すると考えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
53	2	2 新たなプランの目標は郊外部を簡単に切り捨ててしまう印象がある。現行プランの市域のバランスある発展は目指すべき目標としてたくさんの市民が共感できるフレーズだと思う。人口減少が著しくなるまでは、都心部強化に全力をあげ、その収入で市域全体に投資してバランスある発展目指す街づくりを進めるのが行政の役割ではないか。少し冷徹すぎないか！	① 人口規模や高齢化	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章-3都市づくりの目標の部分に含まれていると考えています。
46	2	港北区は今後5年間人口がふえますが、以後、激減する予想です。マンション等の土地利用は、10年以後に大きなマイナス効果となりかねません。	① 人口規模や高齢化	ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
49	1	P29 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題 ① 人口規模や高齢化への対応 (7行目)・高齢者、障害者も含め誰もが快適に暮らすことができ、自由に社会参加できる都市づくりを行う必要がある。 [内容] 「人にやさしいユニバーサルデザインされた製品で」を追記。 ・ 高齢者、障害者も含め誰もが人にやさしいユニバーサルデザインされた製品で快適に暮らすことができ、自由に社会参加できる都市づくりを行う必要がある。 ユニバーサルデザインとは、老若男女といった差異、障害、能力を問わずに利用することができる施設・製品・情報の設計(デザイン)をいいます。 ガス製品では、高齢化社会に対応していくためには家庭内事故の予防、具体的には、「浴室暖房」(短時間で浴室が暖まるので冬場の寒さが和らぎヒートショック対策に効果的)、「安全性の高いガスコンロ」(鍋底の異常過熱を検知して自動消火する機能、万が一火が消えてもガスをストップする機能、一定時間で消火する機能)などを備えた良好な住宅ストックの形成が可能です。	① 人口規模や高齢化	ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
49	5	P31 3 都市づくりの目標① 超高齢化社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成(13行目)環境配慮住宅など魅力ある多様な住宅の供給・誘導により、ライフステージが変わっても住み続けられる横浜の実現を図るとともに、子育て世代の人口流入等を推進し、人口の急激な変化を防止する。[内容]「住宅用太陽エネルギーを利用した」を追記 環境配慮住宅など住宅用太陽エネルギーを利用した魅力ある多様な住宅の供給・誘導により・・・ 住宅用太陽エネルギーを利用したシステムとして、家庭分野の省エネルギーに大きく貢献する燃料電池の「エネファーム」、また高効率給湯器の「エコジョーズ」これらと新エネルギーの最適な利用を図っています。一戸建の住宅向けには、太陽光発電とエネファームを組み合わせたW発電の提案を	① 人口規模や高齢化	ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		おこなっています。また、太陽熱と高効率給湯器の組み合わせを実現した「SOLAMO」を開発し、集合住宅のバルコニーに太陽熱パネルを設置するシステムを販売し、さらなる研究・開発を進めています。		
76	2	<p><素案を拝見しての問題意識></p> <p>・冒頭で大きく扱われている人口減少社会への対応策が、一部郊外住宅地での住宅区画再編が挙げられるのみであり、他の計画は既定路線の延長であるように見える。都市計画は大きな変換期を迎えており、この時期に策定される大都市横浜のマスタープランが既定路線の延長と、顕在化している問題への対処策を挙げてお茶を濁すようなプランでは受け入れがたい。</p>	① 人口規模や高齢化	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。都市構造を集約型のものに転換していくということは、大きな変革であると考えています。
77	2	<p>第二に、中途半端にスプロールしてしまった大都市を、市民の幸福度を向上させつつ如何に縮退させていくかが大きな課題であるのに、変わらずに道路建設を続け、地下にバイパスを作り続けるのか。(どれだけ大雨対策をしたところで、50年、100年に一度の大雨に見舞われる昨今、どこまで効果があるのか。それよりも、そのようなところに居住しないような誘導を、都市の縮退とともにすすめるべきではないか)</p> <p>現在ある農地、樹林地、開放水面などの自然的土地利用がなされている土地は、重要な都市基盤であり、これ以上浸食せずに、現在ある都市施設を如何に利活用するかに知恵を絞るべきである。</p> <p>そういった意味で、本提言は自己矛盾を起こしているように思える。</p>	① 人口規模や高齢化	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 4都市構造 (1)本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の考え方 イ 基本的な考え方の部分に含まれていると考えています。
80	1	<p>(下線部を追加する提案)</p> <p>1. <u>世界に例のない超高齢社会</u>や、将来の人口減少社会に対応した「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成。</p>	① 人口規模や高齢化	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
11	4	市民利用施設の集中化	① 人口規模や高齢化	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 都市づくりの基本理念、目標等について 3 都市づくりの目標 ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
29	1	人口が増加する間は経済の活性化に力をそそぎ、財政を豊かにして将来の人口減少社会に備えるべきだと思う。	① 人口規模や高齢化	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 1-(4) 2025(平成 37)年に向けた都市づくりの課題 ③ 国際社会における位置付けの向上と地域の活性化、3 都市づくりの目標 ③首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進の部分に含まれていると考えています。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
37	1	7つの目標にある「集約型都市構造」、「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」を形成するためには、郊外部からの買い替えが重要な課題になってくると考えられますが、その跡地利用を促進する施策が必要になると考えられますので、この点に関する議論をお願いしたいと思います。	① 人口規模や高齢化	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
59	2	日本も、高齢社会に入り子育て世代なども安心して住める、魅力的な町づくりが求められています。 交通手段を含めた「町ぐるみでバリアフリー化」を進めることで、横浜市ブランド形成にも一役買えそうな気がします。 一言で言えば、既述の「ユーカリが丘のような町が横浜市にたくさん増えるといいな」と思います。 東京都への一極集中などの影響で、将来的に横浜市人口減も食い止めなければなりません。 言い換えれば、都市・地方同士で比較される時代に突入したとも言えるようです。	① 人口規模や高齢化	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
21	1	都市機能の集約、それによる効率化を強く推し進めなければならない。そのためには、かなり強引な手法を用い、都市郊外の無秩序な開発、都市の広がりを抑制しなければならない。どのような理想、目標を掲げようとも、このことは必須であるだろう。しかし、自由な開発を抑制するということは、個々人の権利を多少なりとも侵害することは明白である。よって、より多くの市民に、都市づくりの必要の緊急性、深刻性を理解してもらい、市民一丸となつての都市づくりが重要である。その為には、都市づくりに対する教育、喧伝、広告に、もっと多くの労力を注ぐべきである。民意先導型の都市づくりをさらに推し進めることが重要である。	① 人口規模や高齢化	ご意見ありがとうございました。
53	1	1 将来間違いなく少子超高齢化が進み人口減少社会になるのだから、集約型都市構造を目指すという発想は良いと思う。特に個人市民税はかなり減少するため、都心部強化により法人市民税で横浜市収入をアップさせる必要がある。そのためみなとみらい21・横浜駅周辺・関内地区に国内大企業や外資系企業を誘致して強力な都心部を築き上げてほしい。	① 人口規模や高齢化	ご賛同いただきありがとうございました。
55	1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標で駅を中心としたコンパクトな市街地の形成を謳っていることに大賛成である。 ・ グリーンライン東山田駅付近は市街化調整区域のままで開発が制限されている。 ・ 地下鉄駅周辺は開発を進め土地の有効活用をしなければ地下鉄建設の莫大な投資が無駄になる。 ・ 東山田駅は日吉元石川線が完成しているからすでに基盤が整っている。 ・ 区画整理しなくても市街化調整区域をはずして開発を認めるべき。 	① 人口規模や高齢化	ご賛同いただきありがとうございました。いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場や駐輪場が必要ななら市役所や区役所が買収して整備すればよい。 ・ 地域がまとまらないからと言って市役所や区役所がこのまま放置すれば駐車場や資材置き場など駅前に似合わない利用が増えて酷い街になって手遅れになる。 ・ 市役所や都筑区役所には現実的な対応を望みます。 		
70	1	<p>人口が減少していくという、かつて経験したことのない時代を迎えます。市外から観光客をもっと呼び込むとか、横浜というブランドの価値を高めるために、都心を強化していくことは必要ですが、横浜市民は郊外にも沢山住んでいます。私が住んでいる郊外区では空き家も発生し始めています。今後、空き家はもっと増えるでしょう。目指すべき都市構造として、郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造が挙げられていますが、リーフレットにあるように、そのイメージはなんとなくわかります。が、これはイメージでは許されないことです。人口が減る、高齢者は増える、空き家・空き地も増える。こうした状況が既に見え始めている中、イメージというのは無責任です。横浜市はいろんな計画が沢山あり、どこに何が書いているか、市民にはほとんどわかりません。新たな都市計画マスタープランでは、郊外部の地域構造づくりについて、イメージではなく、横浜市の様々な計画も盛り込んだ一体的なまちづくりの計画として、市民にわかりやすい、責任ある、具体的な計画として作ってほしいです。</p>	① 人口規模や高齢化	ご賛同いただきありがとうございます。いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます
49	2	<p>P29 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題</p> <p>② 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策 (1行目)・化石燃料に過度に依存しないライフスタイル・まちづくりへの転換を図る必要がある。</p> <p>[内容] 「化石燃料に過度に依存しない」を「環境にやさしい低炭素型」に変更。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境にやさしい低炭素型ライフスタイル・まちづくりへの転換を図る必要がある。 <p>エネルギー基本計画では、前文に「上記のような目標を達成し、地球温暖化を防止するためには、国民・事業者・地方公共団体等と緊密に連携し、エネルギーの需給構造を低炭素型のものを変革していく必要がある」との記載があり、本計画においても低炭素型との記載が望ましいと思われまます。</p>	② 地球温暖化やヒートアイランド現象	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P30)
38	2	<p>市内でも熱帯夜の日数に大きな差があることも驚きました</p> <p>都市構造で二つの都心の機能強化を掲げていますが、それでは交通やビル</p>	② 地球温暖化やヒートアイランド	二つの都心の機能強化においては、CO2の排出やヒートアイランド現象などに関して配慮しながら進めることが前提であると考えています。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		が集中し都心部のヒートアイランドやCO2がかえって増加すると思われますので、適度な分散化が必要だと思います 戸塚の副都心構想を復活してください よろしくお願いします	現象	また、現行プランで位置付けられた副都心では、現行プランの策定から現在までの間、基盤整備や機能集積が進められました。今後は、副都心だけでなく、駅の特성에応じた地域の生活拠点の整備が必要だと考えます。 以上のことから、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
49	3	P29 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題② 地球温暖化やヒートアイランド現象への対策(4行目)また、再生可能エネルギーや未利用エネルギーを地域で活用する必要がある。[内容]「スマートエネルギーネットワークの構築」を追記。・再生可能エネルギーや未利用エネルギーを地域で活用するスマートエネルギーネットワークの構築が必要である。一体的な都市利用更新は、地区形成とエネルギーシステム導入を一体的に実現するよい機会であり、これらの契機をとらえてエネルギーの面的利用を図ることにより地区レベルでエネルギー消費を効率化し、低炭素化を実現することができます。具体的には、コージェネレーションなどの分散型エネルギーシステムに、太陽エネルギーなどの再生可能エネルギーや清掃工場廃熱などの未利用エネルギーを組合せ、負荷パターンの異なる需要の一体化により、省エネルギー・低炭素化を実現できます。熱と電気を地域内で面的ネットワーク的に利用する「スマートエネルギーネットワーク」を提案いたします。	② 地球温暖化やヒートアイランド現象	ご意見の趣旨は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
49	6	P33 3 都市づくりの目標② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進(4行目)さらに次世代自動車の普及拡大に向けた基盤条件を整備する[内容]「水素供給インフラ整備等の」を追記 さらに次世代自動車の普及拡大に向けた水素供給インフラ整備等の基盤条件を整備する エネルギー基本計画においては、水素エネルギー社会の実現に向け、航続距離が長く、大型車両でも適用可能であり、水素充填時間がガソリン並みである燃料電池自動車については、2015年からの普及開始に向け、水素ステーション等も水素供給インフラの整備支援を推進することになっております。また、将来的な水素社会の構築に向けた「水素利用社会システム構築実証事業」をおこなっています。水素と酸素で走り、温室効果ガスを排出しない「究極のエコカー」として期待される燃料電池自動車(FCV)について、国内の自動車、エネルギー13社は、FCVの普及に向けて一体で取り組むとする共同声明を発表しました。FCVはガソリンを一切使わない点で、ハイブリット車に比べて優位性があります。また、「実用走行距離 500 キロメートル、燃料充填時間 3 分」(トヨタ)というガソリン車同様の使い勝手のよさは、電気自動車(EV)をしのぎ、「エコカーの到達点」と期待されています。	② 地球温暖化やヒートアイランド現象	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。水素エネルギーの活用に関しては、今後の技術開発の推移を見つつ、検討していく事項であると考えています。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
8	14	地球温暖化対策 地球の温暖化は長期的にみて市民生活に重大な影響を及ぼす。基準年度1990年比2050年80%の温暖化ガスの削減は別として、夏期都心部におけるビルの冷房設備からの廃熱によるヒートアイランドの対策は急務である。官学業あげて熱交換機からの廃熱回収技術の開発は急務である。 自家用車からの排ガス対策としては公共交通の整備を進める一方、偶数日は偶数ナンバーの車、奇数日は奇数ナンバーの車と規制すれば、効果は大きいと思う。又官庁は議員も含めて全て自家用車で通勤は禁止する。直ぐにでも出来る事は実行すべきと思う。 長期的にみて必要な事は温暖化対策の技術開発と思うが、今年度の予算規模は11億(21年度は10億)と少ない。機構改革を見ても技術開発担当部門がない。	② 地球温暖化やヒートアイランド現象	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
43	1	P32 ② 建物および住まい方(ライフスタイル)についても言及すべきである。CO-DO30では「エコビレッジの手法などを用いた集合住宅の再生」が掲げられている。ひとりの占有面積が多いほどCO2の排出は多い。日本を代表するエコビレッジの木の花ファミリーでは、徹底してシェアリングで暮らすことで、エコロジカルフットプリント0.8を実現しており、そのようなライフスタイルを横浜市民も目指したい。ライフスタイル変革も都市計画の重要な要素である。	② 地球温暖化やヒートアイランド現象	いただいたご意見は、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
32	1	生活者の視点が重要視されているプランになっていて、経済活性化の側面が不足していると思う。	③ 国際社会における位置づけと産業構造	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P32・40)
19	1	世界の窓口である羽田空港と至近距離である横浜は、豊かな海に囲まれ、京浜工業地帯が隣接する世界有数の観光都市になり得る都市である。観光都市としてのあり方をより前面に出すべきだと思う。	③ 国際社会における位置づけと産業構造	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P34・37)
42	6	国際港湾都市を目指す国の政策に乗って横浜市もハブ港を目指す方針ですが、すでに韓国、中国、シンガポールなどハブ港しており、コンテナ輸送に特化した開発に膨大な市費を投じることに賛成できません。むしろ内航海運の活発化、すでにある近隣のハブ港の活用を考えるべきでしょう。	③ 国際社会における位置づけと産業構造	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。開港以来、国際貿易港として日本の近代化に多大な貢献をしてきた横浜港は本市が持つ強みであり、地域経済の活性化に大きく貢献してきています。横浜港のハブポート化は、横浜の国際競争力を強化し地域経済を更に活性化させるチャンスであると考えています。また、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
43	2	P33 ③ 国際ハブポートについては、どのようなハブポートを目指すかのビジョンが必要である。今後しばらく工業化や生活水準の向上が進むアジアで、成熟した	③ 国際社会における位置づけと	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。開港以来、国際貿易港として日本の近代化に多大な貢献をしてきた横浜港は本市が持つ

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		日本が物量でのハブポートになれるとは考えにくい。産業構造の転換を考慮し、物流の「質」を重視する必要がある。	産業構造	強みであり、地域経済の活性化に大きく貢献してきています。横浜港のハブポート化は、横浜の国際競争力を強化し地域経済を更に活性化させるチャンスであると考えています。また、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
1	1	横浜は港の取扱量が少なくでは、マスタープランはきれいごとに終わります。ついては、マスタープラン(案)の3項「国際社会における位置づけと産業構造」を具体的な形で立派なものにすべきです。そのためには、現在の世界の上位港に議員でなく市役所の担当者が行って徹底的に調査し、対策をたてるべきです。	③ 国際社会における位置づけと産業構造	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
42	5	大規模開発でなく、地域経済を発展させ、雇用の確保を図るべきです。横浜には大規模企業もたくさんありますが、横浜の経済の担い手は中小企業です。中小企業が安定して発展しなければ、地域経済、商店街などは存在できなくなります。中小企業への援助と、雇用促進のための教育、訓練などに力を入れるべきです。	③ 国際社会における位置づけと産業構造	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
83	1	港を有する横浜は、世界都市として位置づけられている。そして、国際競争力の強化をはかると謳っている。だとしたらまず、平和都市として世界に発信しなければならない。そして、基地撤去とその跡地の利用は緑豊かなものとし、戦争にまきこまれないように無防備都市宣言に向けて努力すべきである。	③ 国際社会における位置づけと産業構造	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
73	1	臨海部の大規模工場が海外に移転することのないよう万全の政策を望む。	③ 国際社会における位置づけと産業構造	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます
88	3	国際競争力は臨海部に、今更遅い。(税金無駄づかい)	③ 国際社会における位置づけと産業構造	開港以来、国際貿易港として日本の近代化に多大な貢献をしてきた横浜港は本市が持つ強みであり、地域経済の活性化に大きく貢献してきています。横浜港のハブポート化は、横浜の国際競争力を強化し地域経済を更に活性化させるチャンスであると考えています。よって、ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。
80	2	(下線部を追加する提案) 4. 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と、 <u>互に助け合い、人にやさしい</u> 地域まちづくりの推進	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
8	11	自然保護団体について 市内には地域まちづくりを行う団体が140団体もあり、その内認定団体が20団体とは驚きである。14%しか市が認定していない。私の経験によると認定を求めても市の壁が高くなかなか認定してくれない。申請団体は自分達が生活している地域をより良くしたいとの願望で活動しているのであるから原則申請団体は認可すべきである。認可しない理由を聞いても「市の方針です」で相手にしてくれない。 このような市の方針は一日も早く撤回すべきである。	④ 土地 利用の状況 と地域まち づくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
8	16	市街化調整区域内の農地には耕作放棄地が多い。一方では農家でない一般市民には農業体験を希望する方が多い。これからの高齢化社会に向かってこの傾向は増えると思う。高齢者にとって農作業は健康保持の為にも良いし、地産地消にもなるので結構と思う。実現できる農地法関係の条例等の整備に期待したい。	④ 土地 利用の状況 と地域まち づくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
12	2	ミニ開発による住宅環境の魅力消失	④ 土地 利用の状況 と地域まち づくり	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域 まちづくりの推進の部分に含まれていると考えています。
12	4	ボランティアの育成、まちづくりの新しい担い手作りのための啓蒙	④ 土地 利用の状況 と地域まち づくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
30	1	横浜都心エリアの広域化のため、山下、新山下の港湾地域指定の見直し	④ 土地 利用の状況 と地域まち づくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
42	4	横浜市には7つの米軍基地があります。既に使用されていない所もあり、早急に全面返還を図り有効利用と、国際平和と友好都市として発展すべきです。	④ 土地 利用の状況 と地域まち づくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
51	2	④大口駅周辺の区画整理。 ⑤菊名駅周辺の再開発事業。 ⑥新横浜南口再開発事業と市営地下鉄や神奈川東部方面線との直接地下連絡通路の整備。 ⑦鴨居駅周辺再開発事業、農業線用地を高度活用した住宅地整備や道路整備。	④ 土地 利用の状況 と地域まち づくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		⑧中山駅南口再開発事業の都市計画事業化と事業促進。 ⑨長津田駅北口再整備事業の着実な進捗。 ⑩神奈川東部方面線羽沢駅周辺の道路や区画整備。		
68	1	JR港南台駅近くの住宅団地(旧日本住宅公団の分譲住宅・中高層マンション・5階建、エレベーターなし、経年約32年、つぐみ住宅団地を含む8団地・住戸数2,964戸にある。)の『陳情書(平成15年12月4日付け、横浜市住宅局長様と港南区長様等に提案する。)]があります。『陳情書』に基づいて、現行の都市計画法・用途地域(建蔽率・容積率等)の規制緩和をお願い申し上げます。『陳情書の控』の必要があれば、ご提出をすみやかに致します。	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
74	1	JR港南台駅近くの住宅団地(旧日本住宅公団の分譲住宅・中高層マンション・5階建、エレベーターなし、経年約32年、つぐみ住宅団地を含む8団地・住戸数2,964戸にある。)の『陳情書(平成15年12月4日付け、横浜市住宅局長様と港南区長様等に提案する。)]があります。『陳情書』に基づいて、現行の都市計画法・用途地域(建蔽率・容積率等)の規制緩和をお願い申し上げます。『陳情書の控』の必要があれば、ご提出をすみやかに致します。	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
75	1	JR港南台駅近くの住宅団地(旧日本住宅公団の分譲住宅・中高層マンション・5階建、エレベーターなし、経年約32年、つぐみ住宅団地を含む8団地・住戸数2,964戸にある。)の『陳情書(平成15年12月4日付け、横浜市住宅局長様と港南区長様等に提案する。)]があります。『陳情書』に基づいて、現行の都市計画法・用途地域(建蔽率・容積率等)の規制緩和をお願い申し上げます。『陳情書の控』の必要があれば、ご提出をすみやかに致します。下記参考(8団地の一部) 4. 港南台せきれい団地5階14棟264戸 1. 港南台めじろ団地5階建48棟1,390戸 2. 港南台ひばり団地5階建21棟490戸 3. 港南台つぐみ団地5階建24棟600戸	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
85	2	多様な主体が参加してまちづくりをする云々は賛成。市民力は結構だが、役所の中には教育委員会のように、民主主義とは全く相容れない教科書採択をすることがある。市民力は利用するだけではダメだ。尊重し、市民に便宜をはかる役所に徹して、はじめて市民力は発揮される。	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
57	3	1. 都市計画策定には土地利用計画が重要と考えます。この事からも市街化調整区域の見直しが必要と思われます。現在新しい鉄道や道路が開通していても見直されない地区が多々あります。マスタープランに相応しい区域設定をお願いいたします。	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
57	4	最近生産農地が安易に住宅地や老人養護施設に転換されております。そのため乗り入れ道路が整備されないまま開発が行われております。緑地保護の観点からも適正な規制が必要と考えます。	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
58	2	横浜のまちづくりの悪いところは、公共的な施設さえも、その地理的な条件を十分に吟味せずに設置されてしまうような、計画性の無さにある。 せつかくの緑地も、閑静な住宅地も、結局、民有地だからという理由で、むざむざ、無計画に宅地開発されてしまう。 住宅が増えることと、公共インフラ需要が変わることは同義。 行政はもっと土地利用をコントロールしないといけない。 福祉や保育の施設も、すぐに需要が変わってしまうのは目にみえている。 特区制度でもなんでも使って、もう少し細かく、土地利用を規定できるようにすべき。 (もちろん、そのための手段として、より本質的な住民参加は自然と必要になってくる。) (「都市計画家」という専門家を養成することも必要ではないか?)	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
83	3	高齢化社会にむけては、空家、空商店を活用、保育所、デイサービス、学童保育、等々、地域のニーズに応じる。駅近辺とはまた違った需要がある。	④ 土地利用の状況と地域まちづくり	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます
43	3	P35 ⑤ 鉄道について連絡線の整備には触れているが、バス等との連携は明記すべきである。「シームレス」の一言で片づけず、具体的な施策、たとえば乗り継ぎ運賃割引などを記載してほしい。またカーシェアリングやSTSなどへの言及もなく、都市交通の視点が弱いと思われる。	⑤ 交通基盤の整備	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P36) また、いただいたご意見は、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
8	8	市の大規模事業について 平成23年度の市の予算案にある大規模工事 1 高速環状道路 2 本牧埠頭 3 横浜駅大改造計画に関して 1 には160億円 2 には110億円 3 には11億円の予算が付けられている。これらは今年度で完結する工事ではなく今後継続して長期に亘って行われる。 最近完成された都市計画道路には街路樹がない。歩道の舗装は(透水性のためか)反射が強く、夏は日陰もなく日光の反射が強かつらい。市民には150万本植樹といいながら、市道に街路樹を植えない道路局の姿勢は問題である。P23の都市計画道路の大都市比較でも横浜市は最低であり、歩道の整備率も西区と中区を除くと10~20%であり市の道路行政は問題である。高速環状北南線より市民が日常使用する道路の整備が優先度は遥かに高い。	⑤ 交通基盤の整備	改定検討委員会としましては、高速道路から生活道路までバランスよく整備することが必要と考えます。 なお、いただいたご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P36)

No.	枝番	ご意見	該当	回答
7	1	人口減少社会ではバスの採算性が現状より悪化するため、減便になる路線もでてくると予想される。そのようになると地域の魅力がなくなり、空き家や空き地がさらに増加し、バス路線の廃止となるなど悪循環となり、限界集落となってしまう。公共交通の確保は地域の活力の維持に欠かせない政策であり、7つの目標のうち、「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」が都市づくりの最も根幹になるものだと思う。	⑤ 交通基盤の整備	委員会としても、公共交通の確保は重要であると考え、提言(素案)の第2章-3 都市づくりの目標⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分等に記載しました。
17	2	「都市計画道路網の整備推進の宣言」全線開通した都市計画道路が横浜鎌倉線と環状2号線だけなのは市民生活に大きな負荷を与えています。368万人もの人口がいながら、全区間で整備率6割、さらに3環状10放射線で全線完成が2路線というのは絶対的に道路整備が遅れていることを示唆します。地権や用地収用に伴う調整期間が長い歳月を要するとしても、全市的な市民経済や企業活動や環境負荷からみれば損失のほうが多いはずで、例えば緑区から隣接する都筑区港北ニュータウンに連続的に繋がる幹線道路は現在ありません。緑区から神奈川区を經由して横浜都心に向かう幹線道路もありません。緑区ひとつとっても山下長津田線及び鴨居上飯田線とも緑区を出ずに事業が停止しています。震災や自然災害があれば、電線の地中埋設が無い区だけに、二次災害や三次災害をもたらす可能性さえ否めません。車両が隘路に集中すれば避難が困難になります。18区の一区である緑区でさえ大きな課題を抱えていますから、全市的には全く遅れている訳です。全区間完成路線を全体の7割、整備率8割を目指し世界に恥じぬ道路整備を宣言してほしいです。	⑤ 交通基盤の整備	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分等に含まれていると考えています。また、いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
17	4	これから「都市計画道路」の整備推進を真剣に取り組むことを宣言してほしいものです。気がつく部分だけでも参考までに指摘します。 1) 山下長津田線: 鴨居から環状二号の間が未整備のため、緑区、神奈川区内陸部が横浜都心と結ばれません。これが鴨居駅前の渋滞につながっていることは明白で、新横浜岸根交差周辺や横浜上麻生線の渋滞につながり経済効率を悪化させています。山下長津田線は全線開通をめざした事業線表をしき、全線完成を目指すべきです。これにより横浜市北西部一帯と横浜都心との一体化がすすみます。 2) 佐江戸北山田線: 南端部はあと数百メートル整備すれば川崎町田線とつながり、ららぽーと横浜周辺の渋滞緩和になり、港北ニュータウンと鴨居地区が一体化できます。短距離の整備で大きな整備効果と即効性が高いはずですから、この路線は全線完成をすすめるべきです。 3) 鴨居上飯田線: 二俣川まで延伸整備をすすめるべきです。これにより佐江戸北山田線と合体し、港北ニュータウン～鴨居～二俣川が結ばれ、大きな整備効果が見込めます。事業化をすすめるべきです。	⑤ 交通基盤の整備	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分等に含まれていると考えています。また、いただいたご意見は、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<p>4)中山北山田線:都橋からJR横浜線川和踏切を立体交差させ、山下長津田線まで事業化すべきです。安全性確保とラッシュ時渋滞の抜本解消になり、中山地区と港北ニュータウンを繋げることでグリーンラインと共に交通整合の確保につながります。</p> <p>5)環状3号線、環状4号線の全線整備:市内の縦軸の移動経路は現在まったくありません。環状3号と環状4号が全線繋がることで、市内の主要拠点が結節され、大きな経済効果を生みます。また環状4号は十分な幅員がありながら片側一車線に線引きされて大きな経済ロスを生み、渋滞の温床になっています。線を引き直して片側2車線利用に変更すべきです。</p> <p>以上、気がつく範囲内です。いずれにしても都市計画道路網の整備が今後の横浜が都市として持続できる鍵を握るはずです。</p>		
62	1	<p>エネルギー効率の良い低炭素型の都市づくりには賛同します。そのためには、現在バスでの輸送に頼っている地域などへの鉄道網の整備の早期実現をお願いしたいです。</p> <p>私は鶴見区在住なのでこのような文章になってしまいますが横浜環状鉄道(グリーンライン)の早期実現は鶴見区民の悲願でもあります。</p> <p>この地下鉄も近年は乗降者数が増加してきていると聞いております。特に鶴見～日吉間は既存の市街地であり市街化調整区域もごくごく限られているため人口もそれなりに多いです。</p> <p>時間の読めないバス郵送に頼っている人々にとっては、環境にやさしく時間も正確な鉄道が開業する事を切に望んでいます。</p> <p>より良い横浜市・そして鶴見区を作って頂くためにも是非、鉄道網の整備をお願い致します。</p>	⑤ 交通基盤の整備	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分に含まれていると考えています。</p> <p>併せて、いただいたご意見については、市の担当部署に伝えます。</p>
86	1	<p>「環境にやさしい交通の実現」鉄道の延伸計画については経費の点も考慮しつつ、地下鉄などの従来の発想だけでなく、モノレール、その他新都市・環境都市にマッチした日本だけでなく世界中を研究検討し、ぜひ中山～二俣川→?のルートの整備を計画し、実現をはかっていただきたい。</p>	⑤ 交通基盤の整備	<p>ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分に含まれていると考えています。</p> <p>また、いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p>
43	4	<p>22ページで歩道の整備が遅れているとの評価をしながら、この項で歩道についての言及がないことも理解に苦しむところである。</p>	⑤ 交通基盤の整備	<p>ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分等に含まれていると考えています。</p>

No.	枝番	ご意見	該当	回答
10	1	横浜市営地下鉄の新しい地下鉄を二俣川から若葉台ー青葉台駅そして桐蔭学園まで通して、二俣川で計画しているグリーンラインに乗り換え出来るようにする。桐蔭学園で、ブルーラインに乗り換え出来るようにしたらどうでしょうか。(今宿鉄道ないため考えた。)また、東急線こどもの国線を鶴川まで行く計画はどうでしょうか。緑山の支線を残す計画で、例えばこどもの国駅から鶴川までトンネルで行くとか。旭区の今宿、川井宿は鉄道ないしバスしかないので地下鉄で二俣川から青葉台駅まで行くようにしたらどうですか。ブルーラインに連絡できるように。	⑤ 交通基盤の整備	改定検討委員会としては、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」にあるとおり、鉄道においては、運輸政策審議会答申に位置付けられた市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本としつつ、費用対効果が高く、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備などが必要と考えています。なお、いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
76	5	<問題意識を受けての意見> ・整備未着手の都市計画道路計画は全て、ゼロベースで見直して欲しい。住宅・産業立地の土地利用計画も含めて計画を組み直していただきたい。将来を担う世代として、インフラの維持管理・更新費、市債償還費を支払い続けることに対する不安はとてつもなく大きなものです。計画の前提となる社会条件が変化しているのですから、過去に立案した計画に対する整備率では必要性は説明できません。前提条件を見直して計画再度立案し、将来の維持管理費も含めたコストとメリットのバランスから必要性を市民に判断させてください。コストには当然、整備・維持管理にかかる行政コストも計上していただきたいです。	⑤ 交通基盤の整備	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます
8	9	市の大規模事業について 平成23年度の市の予算案にある大規模工事 1 高速環状道路 2 本牧埠頭 3 横浜駅大改造計画に関して 1 には160億円 2 には110億円 3 には11億円の予算が付けられている。これらは今年度で完結する工事ではなく今後の継続して長期に亘って行われる。 横浜駅は立派に機能しており、今以上の改造は市民にとって必要はない。	⑤ 交通基盤の整備	提言(素案)第2章 3都市づくりの目標 ③ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進の部分で掲げたとおり、世界の知が集まる交流拠点都市や国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市の実現を図るためには、ハード、ソフトにわたる国際競争力を高める基盤づくりが必要です。特に横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に都市の魅力の向上を図るため、「エキサイトよこはま22」の推進は必要だと考えます。 また、いただいたご意見のとおり、緑豊かな横浜を目指すことも必要だと考えます。緑の創造等に関しては、提言(素案)第2章 3都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進の部分、⑦安全・安心のまちづくりの部分に含まれていると考えます。
12	1	超高齢社会になる事を考え7つの目標に沿ってみた時駅のバリアフリーと同時に駅を中心に生活道路を整備する事。歩道の現状では外出もままならない状態です(綱島)。	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
22	1	<p>バス路線についての要望 栄区小山台に住んでいます。本郷台－小山台－港南台、本郷台－小山台－上大岡の路線を利用しています。 しかし、戸塚から－見春橋、特に新しくできた戸塚から－明治学院南門ルートはそれぞれ終点になってしまっています。 せっかく新しい道路(桂町戸塚遠藤線)ができて戸塚駅が近くなったのに、小山台からは本郷台にバスで出て大船経由で東海道線等に乗り換えなければなりません。もう少しのばして港南台にぬけてくれれば、首都圏に近くなります。 バス会社も都合があるとは思いますが、横浜市全体で考えていただきたいと思います。 よろしくお願い致します。</p>	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
38	1	<p>データで道路が他都市と比べ非常に水準が低いことにショックを受けました 原宿の立体化工事が終わり、国道1号線がずいぶん渋滞がなくなりました 国道1号線につながる環状3号線を一日も早く完成させてください 区内の道路事情が改善できると思います</p>	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
46	5	<p>横浜市港北区の鶴見川水系流域低地の地価構造の特色は、横浜北部断層群・南関東天然ガス田・ヨード質地下水鉱泉泉源があり、地下水の水流・水脈が地表水以上に発達し、表流水・地下水が東京湾の干潟の影響をうけていることです。 ヨード質地下水鉱泉のラドン放射能泉(通称綱島温泉)は医療・保健に重要であり、生産されるヨードチンキ・イソジンは重要な薬品であり、海外にも輸出されています。地下道路・鉄道の建設・保守は困難。巨額の費用を要します。</p>	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
51	1	<p>横浜線沿線再生プランを横浜市北部再生事業と位置付け、混雑緩和、アクセス向上、安全性向上、防災対策の4つを柱に据えた再生事業をすすめていただくことを一つの理念として据えてほしいと思います。①横浜線の根岸線完全相互直通。②東神奈川、大口、菊名、新横浜駅、小机、鴨居、中山、長津田の各駅舎の改良工事。③横浜駅・東神奈川から長津田までの連続立体交差事業。⑥新横浜南口再開発事業と市営地下鉄や神奈川東部方面線との直接地下連絡通路の整備。⑦鴨居駅周辺再開発事業、農業線用地を高度活用した住宅地整備や道路整備。⑩神奈川東部方面線羽沢駅周辺の道路や区画整備。⑪陸のJR横浜線として、都市計画道路山下長津田線の全区間整備。⑫港北ニュータウンと横浜線沿線結節強化のため、都市計画道路佐江戸北山田線の川崎町田線までの延伸整備。⑬都市計画道路鴨居上飯田線の二俣川までの整備。⑭都市計画道路羽沢池辺線の環状二号羽沢ランプから、ららぽーと横浜までの整備。横浜駅大改造計画と同じく、新横浜駅周辺の再生事業もすすめることでバランスのとれた横浜市像になるはずです。またJR横浜線が横浜都心に完全に接続していないことに起因した連絡性の悪さや、JR横浜線沿線の社会資本の蓄積の脆弱性を認識し、「横浜沿線再生事業」として、上述のような事業を早急に立ち上げて進めていただきたいと願います。これにより市内の生活に対する市民満足度は大きく向上するはずです。</p>	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
61	1	<p>都市構造のあり方として鉄道駅を中心とした市街地の形成には賛同できますが、一方で鉄道が市街地を分断して発展に偏りがある、線路を跨ぐ移動が不便になる、周辺の道路に歩行者・自転車・自動車が錯綜して渋滞しやすいなどの例があるので、このような現状となっている駅は早期の改善も考慮し、建設中あるいは新規に建設する計画の路線についてはこのような事態にならないよう検討を重ねてください。</p>	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
69	1	<p>バスの本数をもっと増やして、郊外部をもっと便利にしてください。</p>	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
71	1	<p>横浜市による金沢八景駅関連の土地区画整理事業が、いま、急ピッチで進められているが、自然を壊す事業は見直して欲しい。基盤整備は必要だが、利便性のみ優先するのは如何？駅前広場にバス・タクシーなどの車の乗り入れ、シーサイドラインの延伸など見直して、自然を大切に、人にやさしいホットする空間ある街、将来を考えた、事業として欲しい。 京急八景駅とシーサイドライン駅の連絡は、動く歩道などで対応。直結は投資効果なし。 自然保護の意識の向上、環境と共生した新たなる街、横浜市の南口玄関にふさわしい街。</p>	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
85	3	交通機関や道路の整備について、先ず交通の激しいところなのに歩道が無いところがある。駅前整備より先ずそこから。歩道は歩く人のため、平らであるべき。	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
11	5	バス通りの歩道の確保	⑤ 交通基盤の整備	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
42	2	公共交通について、敬老パスは最低でも現状維持を図るべきです。また、山坂の多い横浜にあっては、巡回バスの運行など、お年寄りや、子供が利用しやすい交通網を作るべきです。大気汚染をまき散らす横浜環状南線の推進でなく、既存の道路の整備(栄区にあっては4号線)が必要です、歩道もなく、車椅子どころか、乳母車も通れません、早急な改善が必要です。 横浜環状南線について 市の方針では促進ですが、開発に伴う環境破壊(大気汚染・騒音・地盤沈下・低周波公害)が予想され、開発に必要な費用、維持管理に必要な費用など、膨大な市費が投入されます。少子高齢化が避けられない現状からみて、無駄な投資になることは明らかです。	⑤ 交通基盤の整備	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑤「誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現」の部分等に含まれていると考えています。 また、改定検討委員会としましては、高速道路から生活道路までバランスよく整備することが必要と考えます。
52	1	横浜市が持続的に活力を維持するためには、交通環境の整備がぜひ必要です。特に道路整備は他都市に比べて貧弱なので重点化政策としてほしい区内においては東海道線で行き止まりになっている環状1号線の早期整備を至急行ってほしい。保土ヶ谷区は鉄道(JR・相鉄)に分断され街の発展性がない。	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
57	2	1. 道路の整備率を他の都市と比べてみますと大変遅れています。その原因を検証すると共に今後の道路整備に効果的な計画を策定してほしい。又瀬谷区においては他の区に比べ都市計画道路の整備率が約半分です。横浜市の中でも地域格差を解消する計画案を策定してほしい。 1. 横浜市の郊外の区においては高齢者の交通手段としてのコミュニティーバスの運行を望んでおります。横浜市としてどのような考え方で、どのように計画に盛り込むのかを示して欲しい。	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
64	1	①中央卸市場へ向かうとき、直近の電車道、全く忘れられている。これこそ早急に活動すべきことです。 ②新横浜から三溪園までライトレールを、これも早急に敷設すべきです。他の利用都市をみつめると、何と「うわしい」ことか、人間愛がみなぎっています。 ③ブルーライン中山から二俣、そして東戸塚これまた早急に敷設すべきです。 ④道路についても途中で止まり、曲がりくねっている計画のあいまいな場所を	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		早急に是正下さい。拡幅について、企業の計画された建築への規制によって「ただどり」するのではなく、拡幅願いたい。産業を発展させる起爆剤になるように。		
35	2	根岸線沿線(洋光台・港南台)はS40代からS50年代の住宅公団などの大規模開発によって同世代の住民が大量に住み始めたため、今となってはそろって高齢者が目立つ。この地域に若い世代を住ませ活性化するため根岸線の桜木町・磯子止まりの電車を大船まで延伸運行し、通勤の利便を向上させてはどうか？根岸線は営業黒字なのでJR東日本に延伸の要求をしてほしい。	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成の部分に含まれていると考えています。 なお、根岸線の延伸につきましては、市の担当部署に伝えます。
89	1	基本的に歩道と自動車道も両側に設置する事。植え込みは無くても可。交差点に関しては、左折レーン・右折レーンを分ける事。直進に関しては兼用でも可。 ガードレールも設置。 実例)六角橋片倉線の六角橋西町～六角橋横浜銀行間を、立ちのきしてでも真っすぐな道を希望いたします。	⑤ 交通基盤の整備	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
15	1	鉄道駅の周囲を開発するのは止めて欲しい。むしろ、駅周囲に現存する緑の環境をいかにして維持していくかを真剣に考えるべきです。人々が毎日使う駅周辺こそ自然の豊かなエリアとするべきで、開発という名の自然破壊とは決別することを、マスタープランで強く主張して欲しい。 人口が減少する時代に、これ以上の開発は必要がない。私物の緑を含めて、維持保全するしくみを作るべきです。	⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力	改定検討委員会としては、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進に記載したとおり、緑の保全は重要だと考えます。 また、市域全体の都市構造については、市街地が分散・拡散するよりも、郊外部においては、鉄道駅周辺を拠点としつつ、住宅地では地域の特色や必要に応じた生活支援活動拠点整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現することが必要とも考えます。 なお、上記の考えがわかりやすく伝わるよう、ご意見も踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P39)
16	1	駅周辺の緑地や自然を保護することを第一に考えて欲しい。 私有の自然であっても、生産緑地制度などを弾力的に運用することにより、現存する緑を守ることを考えてほしい。 このまま放置すれば、相続発生時の税負担に耐え切れない多くの人々がいて、	⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力	改定検討委員会としては、提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進に記載したとおり、緑の保全は重要だと考えます。 また、市域全体の都市構造については、市街地が分散・拡散するよりも、郊外部においては、鉄道駅周辺を拠点としつつ、住宅地では地域の特色や必要に応じた生活支援活動

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		自然豊かな緑地が、ビルやマンション開発に代わっていかざるを得ない。 政治的な決断が必要である。		拠点整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現することが必要とも考えます。 なお、上記の考えがわかりやすく伝わるよう、ご意見も踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P39)
3	1	・新宿や渋谷のような、道路や鉄道がたくさんあって交通は便利であるが、横浜は横浜らしい自然と調和した都市であってほしい。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	ご意見の趣旨は提言(素案)の第2章-3 都市づくりの目標⑥「横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進」の部分等に含まれていると考えています。
63	1	横浜市の歴史的・文化的地域特性は、鶴見川水系流域の多摩丘陵に原始・古代から近世・近代・現代に至る埋蔵文化財の包蔵地が存在していることです。港北ニュータウン等の開発で多くが失われましたが港北区仲手原・篠原台町・岸根町・篠原町・鳥山町一帯だけでも9の埋蔵文化財包蔵地があります。日本歴史の解明にも不可欠であり、横浜市のもつ貴重な歴史的・文化的資産が魅力ある水・緑環境とともに失われていく都市計画の理念は反省の余地があります。横浜市の関内地区には、すでに明治中期に近現代的なまちづくりがあり、港・市街地の歴史的資産の保護・保存・活用が大切です。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標⑥「横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進」の部分等に含まれていると考えています。
2	1	7つの目標のうち、 6. 水環境(例えばあらたま川。西区南幸一丁目)沿いの”S63来居座っている、なんと今年で23年目のヤタイムラ(計12)”の退去(撤去)を即刻行い、「市道の川沿いの環境の浄化」がほしい。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
8	12	6)緑被率について 緑の大切さが叫ばれて久しい。しかるに毎年100Haもの緑が失われている。100Haの約70%は市街化区域の緑であり、市はこれに歯止めをかけようとしていない。緑の減少を止める方策は規制強化以外にはない。市街化区域の緑の保全なくしては緑被率の維持向上は望めない。 市街化調整区域内の開発は禁止すべきである。開発を認めるのであれば始めから市街化調整区域にしなければよい。市街化調整区域内で分家の為宅地化しなければならない場合は市街化区域内の市有地と等価交換を行えばよいと思う。 昨今の異常気象を考えると市が緑の持つクールスポット機能、保水機能、CO2吸収機能について、どれだけの熱意があるかで決まると思う。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
8	15	農地について 市街化区域の農地は簡単に宅地転用が出来るので殆ど残っていない。農家でも高齢化が進んでいる事と農業では生活出来ない事、一般的に農業離れの傾向が原因と思う。 生物多様性確保の為に農地は農地として残す施策が必要と思う。農地に	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		関する市の条例等の改正が必要と思う。		
8	17	<p>樹林地の荒廃について 市内の樹林地は市街化区域、市街化調整区域を問わず、その多くは酷い状態で放置されている。 蔦がはびこって樹冠を覆い日光が地面に届かない。 笹がはびこり密生している。笹が密生すると樹木は枯れる。従って鳥も中に入れない。 正に手入放棄樹林である。 前述したが、市民団体が自分達で手入しようと市に相談しても「市の承認無くしては蔦一本切ってもまかりならん」との回答しか帰ってこない。市民の森は市役所の森ではなく市民が主体となって守り保全する森である。市役所は大きな勘違いをしているとしか思えない。まだ「お上意識」を持っているとしか思えない役人がいるのは驚きである。 この様な状態を市の上層部は判っているのか疑問である。市民全体で緑を守る体制が必要と思う。</p>	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
10	2	鶴見川のサイクリング道を、東京の江戸川みたいにセンターラインをつけ、横幅を広くして通やすくして、休むところ作ってみたらどうでしょうか。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
34	2	自分勝手な個性化に伴う人間関係の希薄、無関心すぎる環境認識、近隣都市との連携低下など、財政破綻寸前の横浜市行政職員(大部分)の危機・改革意識の無さ。まずは現在活動している市民団体(老人ばかり)の実態調査を早急に確認し、行政職員も環境行動を実践し市民の手本となることが先決。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
46	1	<p>地域特性に応じた歴史のある緑環境として、港北区篠原台町に旧神奈川県知事公邸跡地隣接急斜面の森林に富む篠原園地と低地の白幡池公園とが隣接してあります。 現在、県は現地の一角にある青少年協会の移転とともに、篠原園地を含めて土地を売却するとの風聞があり、地域住民は、マンション等の建設により、震災や風水害などの自然災害に強い緑環境が破壊されることを心配しています。 緑・水環境を生かした土地利用が大切です。</p>	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署及び神奈川県に伝えます。
46	4	また、新横浜駅南部、新幹線鉄道等南側の残存緑地・埋蔵文化財包蔵地を最大限に保全して、鶴見川水系流域低地の重要部分である新横浜地域の水・緑環境を生かして、鉄道北側の業務・商業地域と鉄道南側の住宅地	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		域とが共存する都市を実現するべきです。 住居地域と業務・商業地域とが鉄道線路を境として近接し、鶴見川多目的遊水地・森林のある都市計画は、かつて、海外の注目をうけました。	の魅力	
78	1	1、駅中心の市街地にも、小さくても良いので、森や公園を増やす必要があると考えます。2、身近にある農地の相続税対策による宅地化を防止していただきたい。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
81	1	緑を本当に残すなら、都市計画法の線引での市街化調整区域だけに規制をかけるのではなく、緑が減っている大きな要因である、市街化区域内の農地樹林地などの相続名目での転売による開発を全くできなくするなど規制をかけるか、転用を将来目的として売買される時に、個人に入る売却益に90%位の課税をかけるなど、売却することによる有利性をなくすことが、今現在本当に必要だと思えます。一部の人の財産保持のために貴重な緑を失うことは、市の健全な発展に悪影響を及ぼすものと思えます。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
82	1	都市部のヒートアイランドについて、運河など水を活用したい。まずは少しの土地でも緑化。水辺、噴水、屋外プールなど。全体的には今ある緑地は完全に残す。(30%を切っている) みどり税は土地の買い取り、借上げにのみ使う。今まで一般の税でまかっていた教育とか技術の修得とか…などにも使っていたのでは増税と同じになってしまう。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
85	1	国際競争力を高めるとあるが、外国資本が森林を買い占める現在、森林の用途等についての規制など早急に手を打つべきではないか。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
11	3	出来るだけ自然を残すまちづくり	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 都市づくりの基本理念、目標等について 3 都市づくりの目標 ⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
23	2	2. 横浜駅周辺の運河の汚さ 顔としての横浜駅の汚さ 市の方は、横浜の顔は関内だと思われるかもしれませんが、利用者数等を考えると断然横浜駅となります。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<p>ですが、毎日相鉄線に乗っていて思うことは「横浜駅って汚いな」ということです。</p> <p>特に横浜駅を取り囲むように存在している運河はヘドロまみれで外観的によくありません。</p> <p>これらの解決の方向性(マスタープラン)として</p> <p>2. 横浜の顔としての横浜駅の美化を提案します。</p> <p>2. に関していうと特に西口が汚いので概観を向上させてほしいです。</p> <p>運河についてですが、たぶん運河の底にヘドロがたまっているので酸素を供給する機械等をすえつければ改善するのではないのでしょうか。これもそんなに費用はかからないと重めます。</p> <p>またマスタープランによるとよくテレビで多摩川に鮎が戻ったと報道されていますが、多摩川に比べると帷子川も大岡川もかなり汚い川に感じます。</p>		
23	3	<p>3. 公共アミューズメント空間の低さ趣味の一つとして、自転車に乗っておりますが、現時点でサイクリングロード等のアミューズメント空間の充実が低く感じます。川崎市や東京都等の他の行政地区と比べてかなり低く感じてしまいます。これらの解決の方向性(マスタープラン)として3. 公共アミューズメント空間の向上を提案します。3. についてですが、サイクリングロードの拡充もそうですが、たとえば市民の海釣り場の拡充とかはいかがでしょうか。マスタープラン全体を見ますと、かなり悪い言い方になってしまいますが「運輸と環境の整備だけが行政サービスだ」見たいに感じてしまいます。アミューズメント空間の拡充みたいな生の充実感のサポート、あるいは市民の健全な趣味のサポートみたいな行政方針があつていいと思います。むしろ積極的に市民にアプローチしていく形であってもかまわないと思います。7つの目標の一つ足して公共アミューズメント空間の向上みたいなものを入れてもかまわないのではないのでしょうか。以上になります。改定検討委員会の方々の意見が聞きたいです。よろしくお願いします。</p>	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	<p>いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。なお、7つの目標につきましては、提言のとおりとさせていただきます。</p>
25	1	<p>身近な緑の保全・創造について</p> <p>平成18年環境創造局「水と緑の基本計画」の中で「地域の中で農のある暮らしが息づく」とうたわれ、具体的に次の3項目が提唱されています。</p> <p>(1)農地が保存されている</p> <p>(2)地産地消が進んでいる</p> <p>(3)農体験の場が充実している</p> <p>とあり、いずれも大切なことだと思います。</p> <p>(1)について</p> <p>栄区内に、円海山の一角をなす瀬上の森林緑地があり、一部を開発業者</p>	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。併せて、市の担当部署にも伝えます。</p>

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		<p>が買い取ったまま放置状態にあり森林も田畑も荒廃しています。</p> <p>(2)について いま日本は、農産物を海外に頼りフードマイレージ(食糧輸送に伴う環境への負担の大きさ)が高くなる一方です。アメリカ・韓国の約3倍。イギリス・ドイツ・フランスの実に6倍です。 またハウス栽培農産物は露地物に比べて使用・放出されるエネルギーは高く、逆にビタミンCの栄養価は1/6に低下するとされます。</p> <p>(3)について 60歳以上の人々の間では、趣味と実益と健康維持をかねて、農事に従事したいと希望する人が多いと聞いています。 (1)に関連しますが、一部業者が所有する土地を長期的に横浜市で買い取ってもらい、土地の荒廃を止め、有料市営農場として開放されることを希望します。</p> <p style="text-align: center;">以上</p>		
27	1	<p>横浜市の、新しいプランの都市づくりの基本理念、目標、都市構造の中に「7つの目標」があります。</p> <p>その中に「横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進」がありますが、真剣に取り組んでいただきたい具体的な提案として、「小学校・中学校」の校庭の「芝生緑化」があります。公立(市立)だけではなく「私立」「国立」も含めた全ての「小学校・中学校」の「芝生緑化」の市条例化(法制化)をして、強制的に行う事です。この制度の、そして結果予想される効果は、①横浜市の緑被率を上げて都市の魅力をアップさせる②地球温暖化・ヒートアイランド現象の緩和③無機質な学校に、「生きた緑」を植え付けることによる教師・生徒への心理的な情操化(ストレス耐性の醸成)④国際都市としてのポテンシャルの向上(緑化都市としての偏差値アップ)⑤芝生の上でのスポーツ(サッカーやラグビーなど)環境の構築による「スポーツ力」向上、などがあげられます。一番問題となる運営に関しては、地域の「ボランティア団体」の活用があります。まず運営団体を公募して、芝生や緑化についての教育も必要です。継続が是非とも必要ですから、その運営団体がしっかりしている所から「芝生緑化」を始めるのが肝要でしょう。「私立」学校に関しては法律で「がんじがらめ」にして強制させましょう。</p> <p>次に企業に対しても、ビル屋上及びビル周り何メートルかの緑化を法律で定めても良いと考えます。そのように官民・地域市民一体となって「緑環境」を創造してゆく企画提案です。</p> <p>土地利用の推移を見ても1992年度は「公園・緑地」の比率は5.4%であったのに、2003年度には、4.4%と1ポイントも減っています。だんだんと横浜市も「無機質化」「ヒー</p>	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	<p>いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。</p> <p>併せて、市の担当部署にも伝えます。</p>

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		トアイランド化」してきているようです。この企画案の取り上げは100年後の「すばらしい都市＝横浜」に必ず結びつくと考えます。		
34	1	大まかな内容については理解するが、水と緑環境及び鶴見区プランに苦言する。環境エコアップマスタープラン(H10)という、薄い小冊子があることを忘れていないだろうか？数多くの広報印刷物の中で唯一まともな判り易い内容。ゆめはまプラン2010位の検証はするのだろうか？横浜市の実策は対外重視、前へ前へ進むだけで市民は追いつけない！鶴見区は特に防災と臨海部(大企業対象)の環境にだけしか興味が無く、絵に描いた餅だ。河川環境に対しては十数年無関係に感じる。市外の、特に横浜みどり税に対し、河川源流域森林(水源地以外の境川・鶴見)の保全に多大な支援を要する。思い切った行政壁を越える河川流域単位での横浜都市計画が望まれる。部局を抑える都市整備局であるように期待します。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えるとともに、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備都市整備局に伝えます。
42	3	低炭素社会を目指す上からも、これ以上の開発は認めないでほしいと考えます。特に緑を破壊する大規模な住宅開発などは低炭素社会になじまないものですので、横浜市が、開発業者の計画に乗ることなど絶対にはなりません。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	改定検討委員会としては、低炭素都市型の都市づくりを推進しつつ、今後、さらなる高齢化や人口減少が予測される中で、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした活力ある持続可能な都市づくりを行う必要があると考えます。
53	3	3 人口減少により郊外部に空き地がでたら、その土地を緑税や都心部の増収をもとに市が買取り、公園や緑地にして緑被率をアップさせてはどうか。人口減少はいままで人口増加でどんどん減少した緑を回復できる絶好のチャンスと考えることもできる。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
83	2	民生の安心安全は、生物多様性を重んじ緑地の確保と都市型農業を再生することを優先する。(みどり税を他用してはならない)	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます
84	1	市の人口が増えて税収が増えたとしても、生きていく上で必要な基盤となる自然環境が壊されたら本末転倒だと思います。自動車を運転する人もだんだん減るだろうから、やたらと道路を整備せず、よく見きわめてほしいです。緑被率も減り続けている今、小規模の緑地(個人所有含め)の保全にも力を入れてほしいです。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	いただいたご意見は、今後、市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます

No.	枝番	ご意見	該当	回答
88	1	法の網をすり抜け、無秩序の開発の結果が現状。沿線以外は開発をもうさせない。(斜面林がほとんど) みなとみらい(臨海部共)以外は自然環境重視に徹する。	⑥水・緑など自然環境や都市の魅力	ご意見の趣旨は提言(素案)第2章 3 都市づくりの目標 ① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成、④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進の部分に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
49	7	P36 3 都市づくりの目標 ⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくりの推進(2行目)ライフライン等の都市基盤施設の計画的な改修や更新や、防火・準防火地域等の指定により耐火建築物を誘導して市街地の不燃化促進を行い、災害に強い都市の形成を図る。 [内容] 「エネルギーの二重化」を追加 ライフライン等の都市基盤施設の計画的な改修や更新、エネルギーの二重化、防火・準防火地域等の指定により耐火建築物を誘導して市街地の不燃化促進を行い、災害に強い都市の形成を図る。 公共建築物、病院の整備においては、災害時の機能維持のため、電力供給の分散化も必要と考えます。地震防災対策の復旧をいち早く行うためにも、地震災害時にも供給を継続できる中圧ガス供給の採用による非常用発電兼用コージェネレーションシステムの導入したエネルギーの二重化が必要であると考えます。	⑦安全・安心のまちづくり	ご意見を踏まえ、提言(素案)を修正しました。(P37)
49	4	P30 (4)2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題 ⑦ 安全・安心のまちづくりの確保 ・ 南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震対策が必要である。 [内容] 「予防」「緊急」及び「復旧」体制を整える必要である の追記 ・ 南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震対策として「予防」「緊急」及び「復旧」体制を整える必要である。 大規模地震に備え、地震防災対策の柱となるのは「予防」「緊急」「復旧」の3つになります。 弊社では、大きな地震にも耐えられるための「予防対策」、二次災害を未然	⑦安全・安心のまちづくり	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。ご意見の趣旨は、市で今後行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		に防ぐための「緊急対策」、災害後早急にガス供給を再開するための「復旧対策」の万全な体制を整えております。		
8	13	浸水対策について最近の恒常化している異常気象のもと50mm/hの降雨は珍しくない。少なくとも60mm/h対応のかさ上げが必要と思う。栄区で50mm/h未満の降雨で区内を流れるいたち川が氾濫寸前までになった。栄区内では市街化調整区域内での大規模都市開発を計画している業者がいるが、田畑、樹林地を壊して地面をコンクリートでかためる時代遅れの計画に対しては、断固とした市の対応が必要と思う。認可して50mm/hの降雨で被害ができれば、まさしく市によって起こされた人災になる。市の河川整備事業は21年度が52億 22年度が44億 23年度が42億と毎年減額されている。巨大公共投資より市民生活に直結した都市基盤整備に予算を振り向けるべきと思う。	⑦安全・安心のまちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
12	3	丘陵地の開発に伴い緑が消え災害時の不安	⑦安全・安心のまちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
46	3	ゲリラ豪雨の発生で知られる港北区新横浜地域のヒートアイランド現象を緩和するには、地域住民が主張する鶴見川多目的遊水地の可能な部分の湿地公園化を実現することが大切です。	⑦安全・安心のまちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
17	3	「共同構設置によるライフライン埋設推進の宣言」 電線、ガス、水道、光ファイバー網など、共同構に収め地下埋設することで舗装工事のコスト削減や防災対策となり経済面や安全面でランニングコストとして安価になります。震災対策には道路整備と共同構埋設はセットでおこなうべきです。ライフラインの埋設は諸外国の都市と比較しても呆れるほど遅れていますので、必要な公共事業としてしっかり進めるべきです。	⑦安全・安心のまちづくり	いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、市の担当部署に伝えます。
33	2	港北区の特性は、鶴見川低地・多摩丘陵から成る水・緑環境と、原始・古代から現代に至る埋蔵文化財。 そして、横浜北部断層群・南関東天然ガス田・ヨード質地下水天然鉱泉泉源の存在。 港北区における「新しいプランの都市づくり」は、以上の土地特性を十分に認識した、適性かつ合理的な土地利用が不可欠。 さもないと開発は「都市こわし」となりかねない。 すでに新横浜地域では、ゲリラ豪雨が発生している。 高速横浜環状道路北線、相鉄・東急直通線地下鉄道の工事は、断層群・天然ガス田・ヨード質地下水天然鉱泉泉源を破壊、震災・害を招く。	⑦安全・安心のまちづくり	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
2	2	③”区プラン”の件 西区では川が多在のためか、道界標(ハマじるし)が現状、新設が困難なよう す、をぜひ改善がほしい。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
3	2	・ゴミの分別をしているが、全てがリサイクルされているとは思えない。容器包 装プラやペットボトルは燃やすごみとして燃やして、焼却所の熱効率向上にで きないだろうか。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
3	3	・喫煙者は減っているようだが、マナーが非常に悪く、ポイ捨てや歩きたばこな どが目立つ。横浜市全面禁煙にして「クリーンな横浜」にしてほしい。CO2減 にもなる。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
3	4	・プロ野球(横浜ベイスターズ)やJリーグ(横浜F・マリノス)と協力し、スポーツ を前面に出した「元気(活気)のある横浜」にしてほしい。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
6	1	横浜はベイスターズが強くなるのが活性化への第一歩だと思います。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
8	4	全般について 2009年度で終わった中期計画で当初の目標値が未達で終わった項目が多 い事について市役所の反省が不十分ではないのか	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
12	5	団塊世代の活動参加をうながす体制作り	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
12	6	慢性的違法駐輪。災害時の移動障害を考えると恐ろしい。各々が倒れて道 をふさぐ事は目に見える。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
18	1	関内地域の活性化を考えた時(商店街のシャッター通りに因み、まるで、ビル のブラインド通り又はトランクルーム通り)といえる。従って、市庁舎は現在地 に建て替える。低層部は商店街にする位の発想が必要で(横浜スタジアムと のコラボも企画する)北仲通市有地は当分の間更地にしておいて、将来マン ションを含めて改めて考えることを提案する。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
19	2	港は横浜にとって大きな観光資源であるが、みなとみらい地区に傾斜配分さ れている、ヒト・モノ・カネを新山下、山下地区にも配分を多くすべきである。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
40	2	一方、地域の学校をも中心に位置付けた新しい横浜らしさの創造を考慮され たい。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
46	6	横浜北部断層群の断層は活断層と確認されないとしても、巨大地震の地震 波をうけて、個々の断層が影響をうけて相互に活動し、災害を招く可能性が あります。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
54	1	横浜駅の工事期間は長すぎ。横浜の顔がいつも工事中では魅力半減。エキ サイト22はスピード感を重視して進めてほしい	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
64	2	⑤地震によって倒壊ビルを公表するべきです。ニュージーランド地震で、強く 感じた。あの学校施設は行政責任大で、補償がいる。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
67	1	鶴見駅東口の計画について、もっとオープンにしてほしい。 ※工事の途中、鶴見駅からバス停までが横断歩道で行き来しており危ない為 もっと検討してほしい！！	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
72	1	日本の都市の場合、公共下水道や都市ガス、上水道に関しては比較的地中化は進歩しているが、電信、電話、電気に関する地中化は遅々として進化していない。数多くの電柱がみられる都市は日本の都市や文化レベルの低い国に多く見られる。 一時此等全部を一体化して地中化する事業案も当時の建設省でみられたがその後サッパリ。どんな都市計画のマスタープランがあっても此等の地中化を積極的に進めないプランは文化都市にならないと思う。御賢案を期待する。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
78	2	3、時代の変化に対応し、公共施設の利用者の立場に立った、縦割り行政をこえた再編を考えていただきたい。託児施設と託老施設の共存など。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
78	3	4、将来の海面上昇対策について横浜市の考え方をお聞かせください。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
82	2	市民生活の安心安全、港の野積(食料品)問題、検疫など解決する。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
82	3	地産地消も安全なものを提供させる。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
11	2	お金を多くかけないまちづくり	その他	ご意見の趣旨は提言(素案)に含まれていると考えますが、併せて、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
23	1	1. 地域によって偏っている公共サービスと過剰負担感横浜市が、多額の金額を使って行うプロジェクト等のサービスはほぼすべて西区、中区に偏っています。(特に中区)自分は瀬谷区に住んでいて、東京に勤め先があるのですが、中区はめったな機会がないといかないのでそういった公共サービスは享受できません。青葉区、都築区に在住の方も東京勤めの方が多いので、負担感だけが強く感じられてしまうのではないのでしょうか。解決の方向性(マスタープラン)として1. 過剰負担感のある横浜市郊外地域(北部、西部)の公共空間の向上を提案します。1. に関しては北部、西部で中区の実施しているような大型プロジェクトを実施するのもいいのですが郊外という居住空間をかんがえると都市計画とは若干話しがづれているのですが図書館等公共施設のサービス時間帯の拡大(たとえば21時までとか)はいかがでしょうか。帰宅帰りのサラリーマンでもサービスを享受できますし、学生の学習時間の拡大にもつながります。	その他	いただいたご意見については、今後市で行う部門別方針の検討等の際に参考とするよう、都市整備局に伝えます。
61	2	横浜市出身者としての意見ですが、俗語として「横浜都民」すなわち住居が横浜市内にあり通勤・通学先またはよく出かける場所が東京都心部である人が多いことは人口が港北区や青葉区に集中していることから推測できま	その他	ご意見の趣旨は、提言(素案)第2章 4 都市構造 (2) 都市構造の考え方の部分等に含まれていると考えています。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
		す。従って、このような現状も踏まえて横浜市に対する市民の関心を高めることを同時にかつ継続して行う必要があるのではないのでしょうか。		
20	1	<p>提言の中の目標「3・4・5」が、現当団体、今回、公益団体申請する目標事業と重なるので、列挙します。</p> <p>(目的)～この法人は神奈川台場の歴史的施設の保存、復元と整備及び港湾施設の再開発、都市的及び観光機能の整備等に関する啓発事業を進め、～</p> <p>(事業)</p> <p>1)旧神奈川宿・神奈川台場の学術的研究、その成果の広報活動と出版</p> <p>3)神奈川宿・神奈川台場の都市型観光資源としての保存・整備の推進支援</p> <p>2)神奈川宿・神奈川台場の緑豊かな公園再整備の支援</p> <p>4)神奈川宿・神奈川台場周辺のまちづくりに関する情報提供及び支援</p> <p>イ. 東高島地区の再開発</p> <p>ロ. 山内埠頭周辺地区の地域整備</p> <p>5)京浜臨海部の歴史の発掘、その資料の整理、展覧の運営、支援活動並びに日本開国に関する歴史資料とアーカイブ事業の推進</p> <p>6)神奈川台場地域に関わる都市再生開発に関する情報提供の支援</p> <p>イ. 東海道貨物支線、貨客兼用実現</p> <p>ロ. 瑞穂埠頭返還促進</p> <p>7)神奈川台場地域に関わる市民との共生による、地域経済活性化支援</p> <p>8)神奈川台場地域に関わる諸外国との交流、イベントの開催及び支援</p> <p>9)その他この法人の目的を達成するために必要な事業</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
87	1	<p>資料をいただきましたが、締切りが迫っておりました関係で機関での討議はできませんでした。従って私個人の気付いた点を述べさせていただきます。</p> <p>ご提示のプランの目標年次は2025(平成37)年とありますが、当団地の建替えもその頃かと推察されます。</p> <p>当団地の敷地は広く、マスタープランと兼合いで一部を公共に供される公算大と思われます。</p> <p>その目標に向けて当団地が発足される建替法人と市当局と連携、ご指導が切望される。</p>	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
88	2	<p>河川(交通以外)を中心に物事を考えれば先が見えるはず。</p> <p>横浜市を分裂させて流域ごとの行政単位にするべき。</p>	その他	ご意見を踏まえ検討しましたが、改定検討委員会としての意見は、提言のとおりです。

No.	枝番	ご意見	該当	回答
88	6	横浜市役所及び外郭団体が一層コンパクトになるべきだ。 いままで湯水のようにジャブジャブお金を捨てていた。 同じようなことを数年ごとに行っている。(変化なし) 市民にやさしくない横浜市職員を変えてください。 川崎市や相模原市の市民対応を見習え。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。
90	1	今年の4月、横浜に犬猫の大規模な施設が出来るので、それに合わせて小・中・大型犬のスペースを分けたドッグランなど、ペットのための施設をつくり、ペットにやさしい街にしてほしいです。犬が入れる所もまだまだ少ないので、犬OKの場所が増えていくと良いと思います。	その他	いただいたご意見は、市の担当部署に伝えます。

横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言（案）

平成 23 年 4 月 19 日

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会

目次

はじめに	1
第1章 都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方	
1 改定の目的と背景	2
2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容	2
3 横浜市都市計画マスタープランの位置付け	2
4 求められる役割	3
5 計画期間の考え方	4
6 構成と記載内容等の考え方	4
7 今回の改定後の記載内容の見直しについて	6
第2章 都市づくりの基本理念、目標等について	
1 都市づくりの現況と2025(平成37)年に向けた課題	
(1) これまでの都市づくり	
ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応	7
イ 現行都市計画マスタープランの策定	7
ウ 現行都市計画マスタープランの概評	7
(2) 横浜市の現況	
① 人口規模変動や高齢化	10
② 地球温暖化やヒートアイランド現象	14
③ 国際社会における位置付けと産業構造	16
④ 土地利用の状況と地域まちづくり	19
⑤ 交通基盤の整備	22
⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力	25
⑦ 安全・安心のまちづくり	27
(3) 超長期(2050年頃)の横浜を取り巻く環境の展望	29
(4) 2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題	30
2 都市づくりの基本理念	32
3 都市づくりの目標	32
4 都市構造	
(1) 本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の考え方	
ア 現況	38
イ 基本的考え方	38
ウ 本市におけるコンパクト化の考え方	38
(2) 都市構造の考え方	
ア 首都圏における位置付け	40
ウ 目指すべき都市構造	42
参考資料	
○ 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の構成	49
○ 横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の開催経緯	50
○ 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)市民意見募集 概要版リーフレット	51
○ 意見募集の結果	57

はじめに

都市計画マスタープランとは、市町村の都市計画に関する基本的な方針で、横浜市の都市計画マスタープランは、全市域を対象とした全市プラン、18区の区ごとに策定する区プラン、地域の課題を解決することが必要な地区などを対象とした地区プランの三段階で定められています。

現行の全市プランは、策定から10年が経過し、この間、社会情勢や関連計画の改定など横浜市を取り巻く環境の変化により、改定する必要性が生じています。

~~平成22年度~~、横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会では、改定に向けた検討を行うとともに、**提言（素案）**についての**意見募集**を行い、このたび**市民の意見を踏まえた**改定に向けた提言を取りまとめました。23年度以降、この提言をもとに、市において、部門別方針の検討や区プランの点検等の改定作業を円滑にすすめていただきたいと思います。

さて、当初、本委員会は、平成22年度末までに提言をまとめ、委員会の任務を終える予定でしたが、3月15日開催予定だった最後の委員会を控え、準備の最中に起こったのが、東北地方太平洋沖地震でした。地震の発災を受け、委員会を4月に延期するとともに、今一度、都市防災に関する事項の検討を行いました。

このたびの震災は決して対岸の火事ではありません。今後、横浜市においても防災計画の見直しなどが行われると思いますが、それに伴い、都市計画マスタープランにつきましても、災害に強いまちづくりについて、より一層の検討を行うよう強く願います。

最後になりますが、震災により被災された皆様に心よりお見舞い申し上げるとともに、被災地の一日も早い復興をお祈り申し上げます。

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会
委員長 高見沢 実

第1章 横浜市都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方

1 改定の目的と背景

現行の横浜市都市計画マスタープラン(全市プラン)は2000(平成12)年1月に策定され、その後10年あまりが経過した。この間、横浜市基本構想(長期ビジョン)が策定され、それに伴い各分野別計画等の改定も進んでいる。また、本市においても人口減少社会の到来が予測されるなど、社会経済状況も変化していることから、それに合わせた改定が必要となっている。

2 横浜市都市計画マスタープランが扱う内容

「まちづくり」とは、市民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための市民と行政の取り組みである。

また、「都市計画」とは、こうしたまちづくりが目指す、まちのあり方を具体化するために土地利用を規制・誘導したり、道路や公園など基盤施設を整備するものである。

「横浜市都市計画マスタープラン」は、この都市計画の方針として、「横浜市基本構想(長期ビジョン)」、および「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即し、市民意見を生かしながら定めるものである。

今回の改定では、都市計画に関連する産業や福祉、環境、コミュニティ、**防災**などの分野についての計画を踏まえ、市民生活全般を視野に入れた検討をするべきと考える。

3 横浜市都市計画マスタープランの位置付け

横浜市都市計画マスタープランは、「横浜市基本構想(長期ビジョン)」、および「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等に即して定められる、横浜市の都市計画に関する長期的な基本方針である。

横浜市都市計画マスタープランは、市の総合計画である「横浜市中期4か年計画」のうちの概ね10年後のまちづくりの考え方や、分野別計画である「横浜市水と緑の基本計画」等と相互に整合を図りながら、これらと一体となって横浜市基本構想で定めた都市像『市民力と創造力により新しい「横浜らしさ」を生み出す都市』、「**横浜市中期4か年計画**」の「**市民生活の姿**」の実現を目指す。

5 計画期間の考え方

(1) 基本的な目標年次

横浜市基本構想(長期ビジョン)と合わせ、2025(平成37)年とする。

(2) 超長期的な目標年次

都市の成長管理の視点のもと、人口減少など社会経済状況が著しく変化すると推測される超長期(2050年頃)を見据えた上で、目標年次における都市づくりの目標や方針を定める。特に、超長期の人口動向、地球環境問題への対応等の考え方を明らかにする必要がある。また、トレンド型ではなく、理念の具体化・理想の実現といった目標達成のための方針を定めることが望ましい。

6 構成と記載内容等の考え方

現行の都市計画マスタープランは、全市プラン、区プラン、地区プランの3段階で策定されている。

全市プランは、わが国最大の政令市である本市の市域全体について、都市計画の基本的な方向を示すということが重要である。

区プランは、市民に近い行政単位である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の方針を示すということが重要である。

地区プランは、具体的な地域まちづくりの機運が高まった地区において、必要に応じて定めていくツールのひとつである。

以上のように、各プランは各々の重要な意味合いがあるため、都市計画の指針としての内容を充実させるとともに、各プランの位置づけ・役割りをより明確にしつつ、引き続き3段階で策定することを基本に検討すべきである。

(1) 全市プラン

- ・本市全体の都市づくりの目標等について、俯瞰的な視点で骨格的な事項を記載するとともに、これを踏まえ、土地利用の方針や交通基盤整備の方針など、全市的に係わる方針を整理し記載する。
- ・他の分野に関する事項については、水と緑、環境、福祉などの分野別の基本構想等のうち、市民生活全般を視野に入れたうえで、都市計画に関連する部分を中心に「部門別都市づくりの方針」としてとりまとめ、記載する。
- ・策定時点で、ある程度見通しが可能な都市づくりに関する施策や事業(「中期4か年計画」や「局運営方針」において位置づけられているものなど)についても、必要に応じて記載する。
- ・都市計画マスタープランの位置づけや求められる役割を記載するとともに、全市プラン、区プラン、地区プランの関係性やそれぞれの役割分担等について記載する。

(2) 区プラン

- ・全市プランに記載される都市計画の指針としての内容を踏まえ、区の将来像やまちづくりの方針、区ごとの土地利用の方針等について、必要な事項を記載する。
- ・各区の特徴を踏まえた現行区プランの個性を基本的に尊重しつつも、構成や記載方法等については一定の統一を図る。

なお、改定にあたっては、以下の内容について留意することが必要である。

①改定の進め方

- ・ 区のプランに何を記載すべきか、どういうことを配慮すべきか等についての指針をつくり、策定に関わる区民等に示すことにより、区民にもわかりやすい構成等にする必要がある。
- ・ 区界周辺や区を超えたまちづくりも重要であるので、隣接区との調整を適切に行う必要がある。
- ・ 区プラン改定の順序は、各区の状況だけでなく、全市プランの内容等も踏まえ、総合的に検討する必要がある。

②記載内容

- ・ 区プランは、区のまちづくりを進める上で、共通に必要なとされる内容を精査し盛り込むとともに、必要に応じて、区ごとの特徴や状況により個別に抱える課題に対応する項目についても、盛り込むこともできるようにするなど、区ごとの違いに配慮する必要がある。

③運用

- ・ 土地利用の誘導については、地区計画など地域のルールづくりを推進するとともに、総合的な土地利用の指針として有効に機能するような仕組みづくりについても検討する必要がある。
- ・ 区プランに基づくまちづくりが推進されるように、関連計画、制度等との関係を含め、その位置づけを高めていく必要がある。

④区民の関わり方

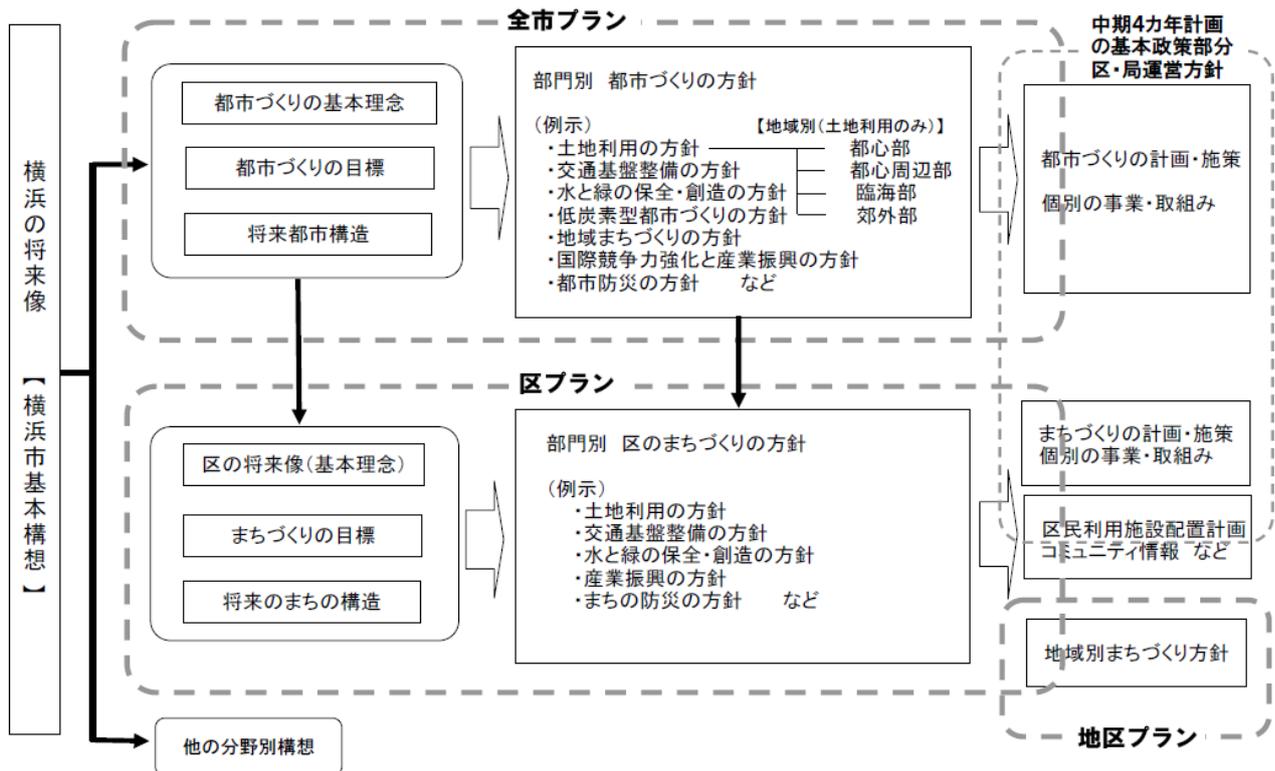
- ・ 区民が取り組んでいる地域まちづくり活動がまちを創っていくという観点から、区プラン改定を通して、区民が自ら取り組む領域を引き出していくかが重要である。

各区における策定の経緯・背景を踏まえ、かつ現在の社会状況に即して、有効なプランとなることを期待し、実現にあたっては、関係各機関の一層の協力と理解を求める。

(3) 地区プラン

- ・地区プランを定める場合は、都市計画の指針としての内容を維持・充実させるとともに、区のまちづくりを進める上で、地域まちづくりの方針として必要とされる事項を記載する。
- ・地域のまちづくりの方針について、現在は、地区プランのほか、地域まちづくり推進条例に基づくプラン等があり、策定にあたっては、地区の実状に応じて選択する必要がある。

都市計画マスタープランの記載内容の基本的考え方



7 今回の改定後の記載内容の見直しについて

都市計画マスタープランは、計画期間が長期にわたることから、社会経済状況の変化や市民意識の変化などによって見直しを行うことが必要である。全市プランにおいては、区プランの改定状況などにより、必要に応じて見直しを検討する。

また、上位計画である「横浜市基本構想（長期ビジョン）」の改定や「都市計画区域の整備、開発、及び保全の方針」の改定（概ね5年ごと）が行われた際には、社会経済状況の変化等も踏まえ、プランの記載内容や進捗状況を点検し、必要な修正や改定を行う。

第2章 都市づくりの基本理念、目標等について

1 都市づくりの現況と2025（平成37）年に向けた課題

（1）これまでの都市づくり

ア 基幹的な都市整備とまちづくりの多様な対応

昭和30年代以降の高度成長期の横浜では、市街地の整備が急激な人口の増加に対応できず、満足な都市施設もない市街地が無秩序に拡大する、いわゆるスプロールが広がった。その結果、用途は混在し住環境の悪化もみられた。

これらを解決していくため、昭和40年に6つの基幹的な事業（都心部強化、金沢地先埋立、港北ニュータウン建設、高速鉄道建設、高速道路網建設、ベイブリッジ建設）が提案された。これらの事業は、それぞれが複合する総合的な都市づくり計画であり、現在では横浜の都市の骨格をなしている。

また、基幹的な都市基盤の整備に加え、まちづくりの誘導コントロールも行われた。昭和43年の宅地開発指導要綱の制定をはじめとして、市街地環境設計制度の導入、地区計画の手続き条例や歴史を生かしたまちづくり要綱の制定などにより、総合的なまちづくりや、横浜の特性を生かした個性的なまちづくりが実践された。

イ 現行都市計画マスタープランの策定

1992（平成4）年の都市計画法改正を受け、横浜市では1999（平成11）年度に都市計画マスタープラン（全市プラン）を策定した。マスタープランは、おおむね20年後を計画期間とし、次のとおり6つの目標を掲げ、これらに基づき都市づくりがすすめられた。また、全市プラン策定後、順次、区プラン等が策定された。

- ① 市域のバランスある発展
- ② 快適で安全な環境の保全と創造
- ③ 拠点の強化による多心型都市構造への転換
- ④ 市域の一体性の確保と利便性の向上
- ⑤ 楽しみと個性にあふれ、安心して暮らせる地域環境の創造
- ⑥ 世界都市・横浜の実現

ウ 現行都市計画マスタープランの概評

現在、計画期間の半分強が経過したが、6つの目標等に基づき、横浜都心部や新横浜都心部の整備、鶴見や戸塚など5つの副都心の整備、鉄道や道路ネットワークの整備、安全で住みよい住宅地の整備等が、厳しい財政状況の中、一定程度進められた。

なお、当プラン策定当時においては、当面の間、人口増加が続くという予測であったため、人口減少社会の到来が想定されていない。

① 市域のバランスある発展

バランスある土地利用に関しては、将来土地利用計画に基づいた、計画的で効率的な土地利用がおおむね進められた。しかし、将来土地利用計画図は、主に策定当時の用途地域に沿った計画となっており、将来に向けた戦略的な計画とは必ずしも言えないという現状がある。内陸部の工業地域等において、想定されていなかった商業や住宅への土地利用転換が発生した。

都市機能の適正な誘導、配置に関しては、都心、副都心、地域拠点等において、概ね適正な機能配置が進められた。

② 快適で安全な環境の保全と創造

自然的環境の保全・創造に関しては、線引きの維持により、まとまった緑地等の保全に一定の効果がでている。また、水と緑の基本計画を策定し、流域ごとに計画を推進するなど、新たな視点のもと、150万本植樹行動をはじめ様々な取り組みが行われてきた。一方で、緑被率は引き続き減少傾向である(※1)ことから、横浜みどり税を主たる財源とした「横浜みどりアップ計画(新規・拡充施策)」が平成21年度から実施されている。

公害や災害、環境への対応に関しては、目標に向けた取り組みを実施し、基本的には成果があがった。公害に対しては、窒素酸化物などの大気汚染物質や河川汚濁物質など、環境基準に適合しているものが多い(※2)が、海域における水質汚濁物質など更なる対策が必要なものもある(※3)。

災害に強いまちづくりについては、都市機能の分散や「いえ・みち まち改善事業」の推進等によって徐々に成果が現れているものの、近年の大災害等の新たな動向も踏まえて、改めてこの分野の方針を見直す必要がある。

また、地球規模の新たな課題である地球温暖化対策(※4)や生物多様性の保全への対応等について、都市計画としての目標がない。さらに、近年増加している局地的な大雨(※5)に対して~~も対応が遅れている。~~の記載がない。

③ 拠点の強化による多心型都市構造への転換

横浜都心に関しては、みなとみらい21地区の基盤整備や機能集積を着実にすすめるなど、目標に沿って整備が進められている。横浜駅周辺の再開発構想であるエキサイトよこはま22や、関内・関外地区活性化の推進計画も策定された。また、インナーハーバーエリアを対象にした超長期的な構想が提言されている。

新横浜都心に関しては、北部地区の機能集積や新羽地区の整備が図られたが、南部地区、城郷地区、羽沢地区に関しては、拠点強化が進んでいない。

5つの副都心に関しては、駅前の開発事業等がおおむね完成し、市域の方面別の核としての基盤整備が図られた。しかし、副都心に期待された役割のひとつである、業務機能の集積による職住近接の実現については、業務需要より住宅需要の高まりを受けた、住宅施設中心の再開発が行われた結果、果たせたとはいえない。一方、その他の地域拠点に関しては、ポテンシャルに応じた開発事業が行われ、副都心と同程度の整備水準の拠点も増えた。

④ 市域の一体性の確保と利便性の向上

鉄道整備に関しては、みなとみらい線とグリーンラインが整備され、神奈川東部方面線の工事が着手されるなど、優先度の高い路線から着実に整備されてきた。~~しかし一方、~~高速鉄道3号線の延伸等それ以外の運輸政策審議会答申路線については、計画の具体化に至っていない(※6)。

道路整備に関しては、高速道路、幹線道路、地区幹線道路からなる体系的な道路ネットワークの整備が進められた。高速道路については、湾岸線の整備を行い、横浜環状南線と北線の工事が着手された。~~さらに東名高速道路までつながる北西線は手続き中であるが、国道1号線と第3京浜道路を結ぶ西側区間については計画の具体化に至っていない。~~さらに東名高速道路までつながる北西線は都市計画決定が済んだが、西側区間については都市計画手続きには至っていない。(※7)幹線道路については、3環状10放射を中心に都市計画道路の整備が進められた。地区幹線道路については、駅前広場、駅周辺道路等、公共交通機関の利便性向上につながる路線等の整備が進められ、最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されている(※8)。

⑤ 楽しみと個性にあふれ、安心して暮らせる地域環境の創造

地域のまちづくりに関しては、横浜市景観計画、景観条例が制定され、地域ごとの特性を生かした景観魅力づくりが進められているとともに、地域まちづくり推進条例が制定され、市内各地で、地域の特性を生かしたまちづくりが進められている。(P21) また、歴史を生かしたまちづくり要綱に基づく、歴史的建造物の登録・認定による歴史的資産の保全活用が一層進められている(※9)。

福祉のまちづくりに関しては、バリアフリー基本構想を関内駅周辺地区をはじめとした9地区で策定し、現在も引き続き4地区で策定中である。

また、都市計画マスタープラン策定以降、地域福祉計画、地域運営（エリアマネジメント）など、あらたな市民との協働による取組みが進められており、これらの取組みとの連携や役割分担を図っていく必要がある。

⑥ 世界都市・横浜の実現

国際競争力に関しては、目立った形で国際的な事業活動等が高まったとは言えない。むしろ、中国など東アジア諸国の大都市の台頭により、世界の中での横浜や羽田空港の位置付けは相対的に低下した(※10)。

コンベンション機能に関しては、パシフィコ横浜の機能強化を行い、国際会議の参加者数では国内トップ(※11)であり、アフリカ国際会議やAPECの開催誘致も果たした。今後、さらなる強化が望まれる。また、横浜国際総合競技場およびその周辺地区の整備により、2002(平成14)年にはFIFAワールドカップの横浜での決勝戦開催を果たし、横浜の国際的な知名度アップに貢献した。

※1 : P25【図—35 緑被率の推移】

※2 : P27【図—41 大気汚染物質平均濃度の推移】

※3 : P27【図—42 横浜港における COD、全窒素及び全りん的环境基準適合状況推移】

※4 : P14【図—9 横浜市と中小都市の気温の変化】【図—10 熱帯夜の日数の分布】

※5 : P27【図—39 時間 50mm 以上の降雨回数の推移】

※6 : P22【図—26 運輸政策審議会答申】

※7 : P23【図—29 高速道路網図】

※8 : P22【図—27 駅まで15分カバーエリア】

※9 : P26【表—5 横浜市登録歴史的建造物件数】

※10 : P16【図—14 横浜港の取扱コンテナ数】

※11 : P17【図—18 都市別国際会議開催実績】

(2) 横浜市の現況

① 人口規模変動や高齢化

市全体では人口や世帯数の増加が続いているが、地域的に見た場合、すでに人口が減少している区がある(図-1,3,図-4(p11)参照)。人口増減率や年齢構成比は、区によって相当ばらつきがある(図-5(p11)参照)。

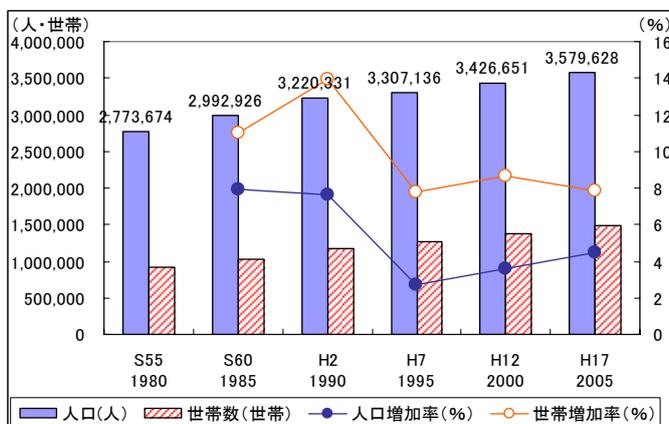
人口ピラミッドでは、年を追うごとに、~~コア~~ボリュームゾーンが上方方向に移動しているが、14歳未満はあまり変化していない(図-6(p11)参照)。年齢構成の推移では、65歳以上は増加しているが、それ以外の人口はあまり変わっていない(図-7(p11)参照)。世帯では、65歳以上がいる世帯が増えている(図-2参照)。

駅からの利便性に応じた区域ごとの増減率をみると、基本的には、駅への利便性が高いほど人口の増加率が高く、駅までバスで15分以上かかる地域においては人口が減少している。駅への利便性が居住地を選択する場合の大きな要素となっていることがわかる。しかし、市域南部の駅などでは、駅周辺地区においても、人口が減少している地区もある。基盤整備時期や住宅の供給時期と賃貸・分譲の別などについても、その地域の人口や高齢化の様相を左右する要因であると考えられる(図-8-1(p12)参照)。

世帯数の増加率をみると、人口の増減と同様に駅への利便性が高いほど増加率が高い。概ねの地域で増加しており、人口が減少している地域においても、世帯数は増加している地域が多い。世帯分離が進んでいると考えられる(図-8-2(p12)参照)。

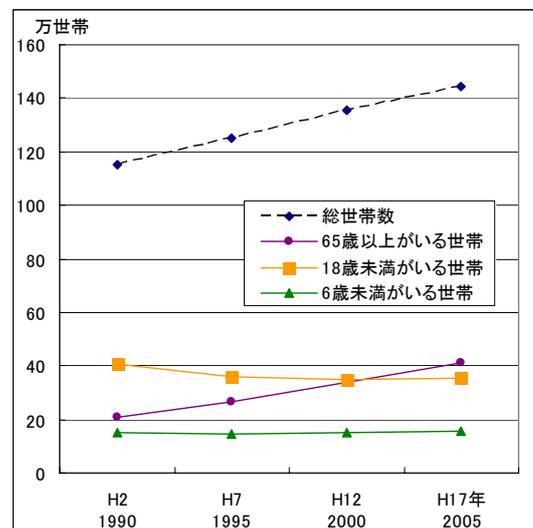
若年層人口の増減率については、方面別にみた場合、市北部において20%と大幅に増加している。また、駅への利便性でみた場合、人口の増減と同様に、利便性が高いほど増加率が高いという傾向があるが、人口の増減率よりも増減の幅が大きい(図-8-3(p13)参照)。

【図-1 人口・世帯数推移】



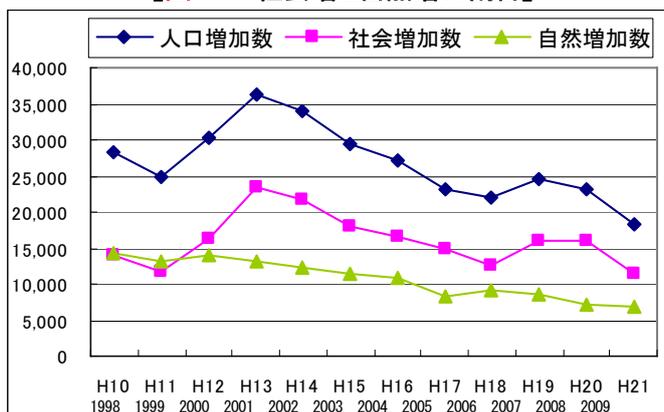
出典：国勢調査

【図-2 高齢者、年少者世帯数の推移】



出典：国勢調査

【図-3 社会増と自然増の割合】



出典：統計ポータルサイト、人口動態と年齢別人口

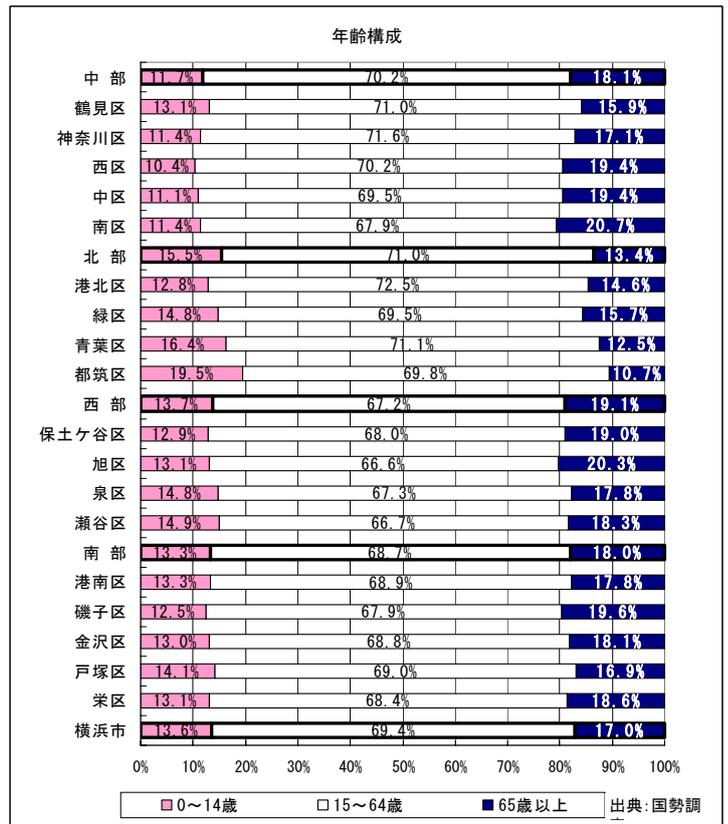
【図-4 区別人口動態図】



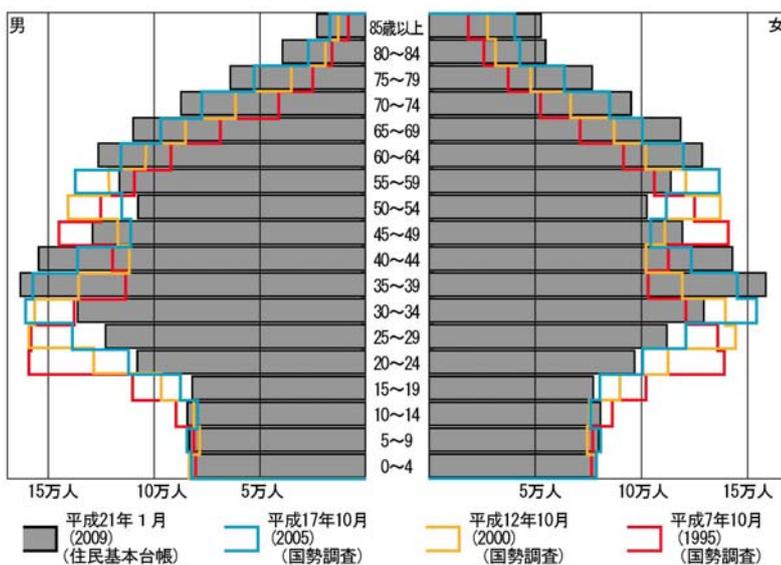
※H17(2005)年からH22(2010)年の人口増加数/H17(2005)年人口総数
人口は1月1日現在

出典：統計ポータルサイト、人口動態

【図-5 区別年齢構成】

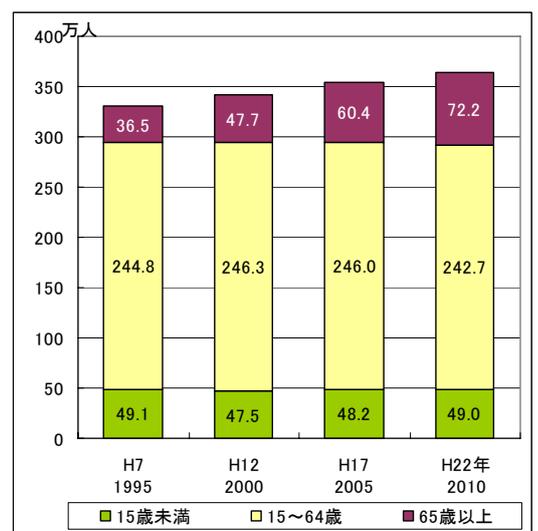


【図-6 人口ピラミッド】



出典：国勢調査

【図-7 年齢構成の推移】

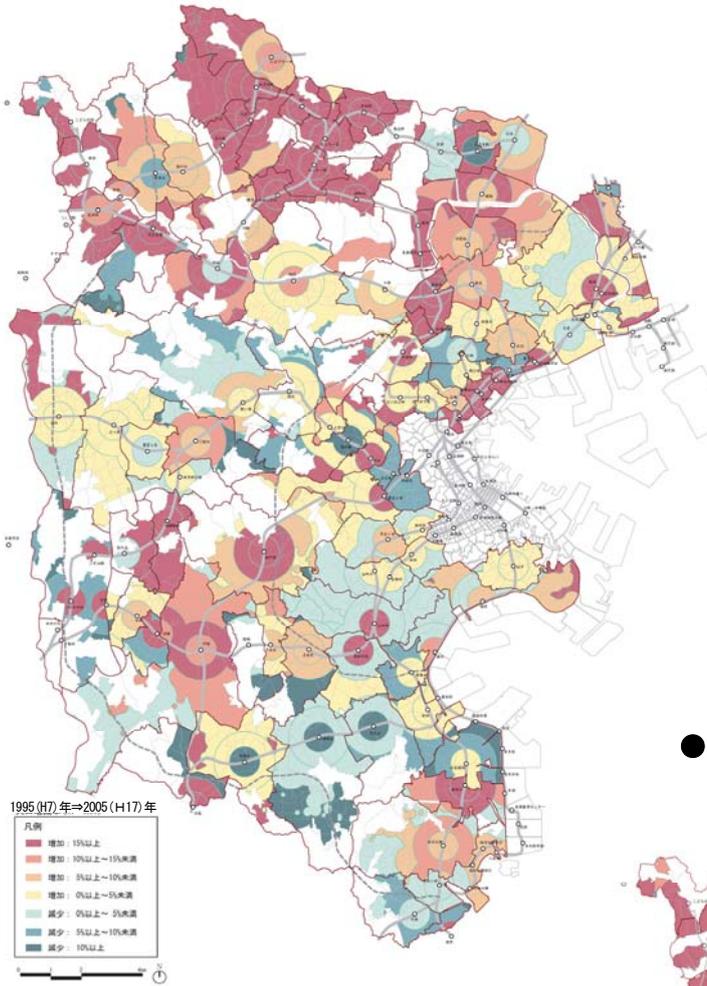


出典：国勢調査、住民基本台帳資料(2010 (H22)年のみ)

【図-8 駅からの利便性による区分ごとの人口等の増減率】

出典：人口減少等を踏まえた郊外部のまちづくり検討調査（2010（平成22）年3月）横浜市

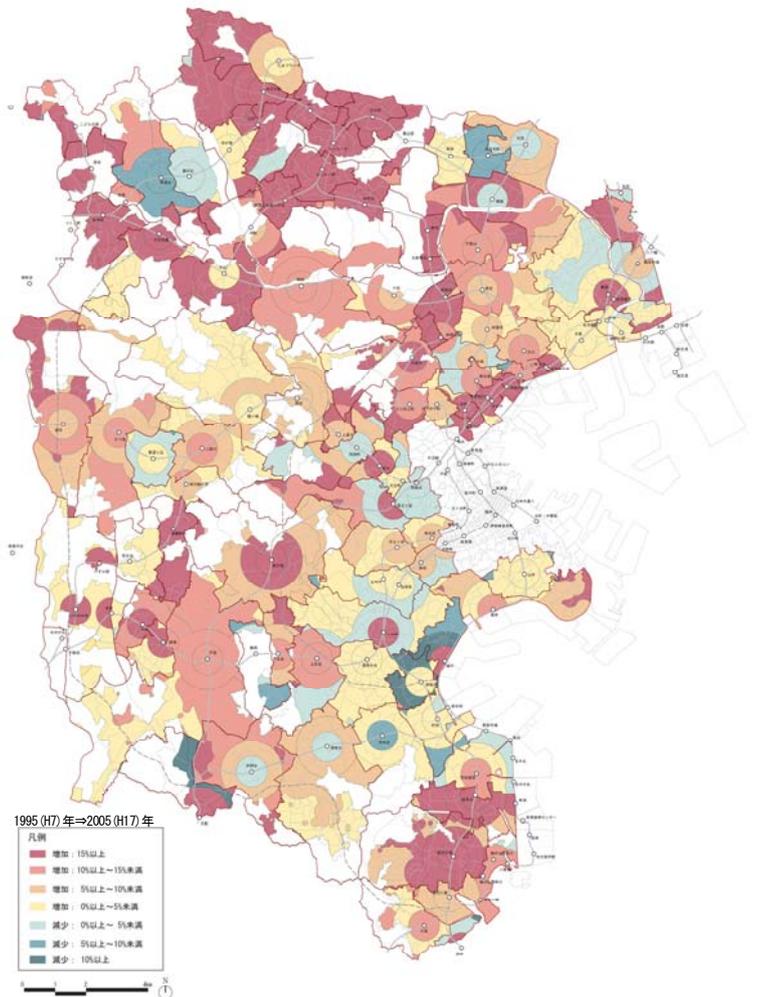
●図-8-1 人口増減率



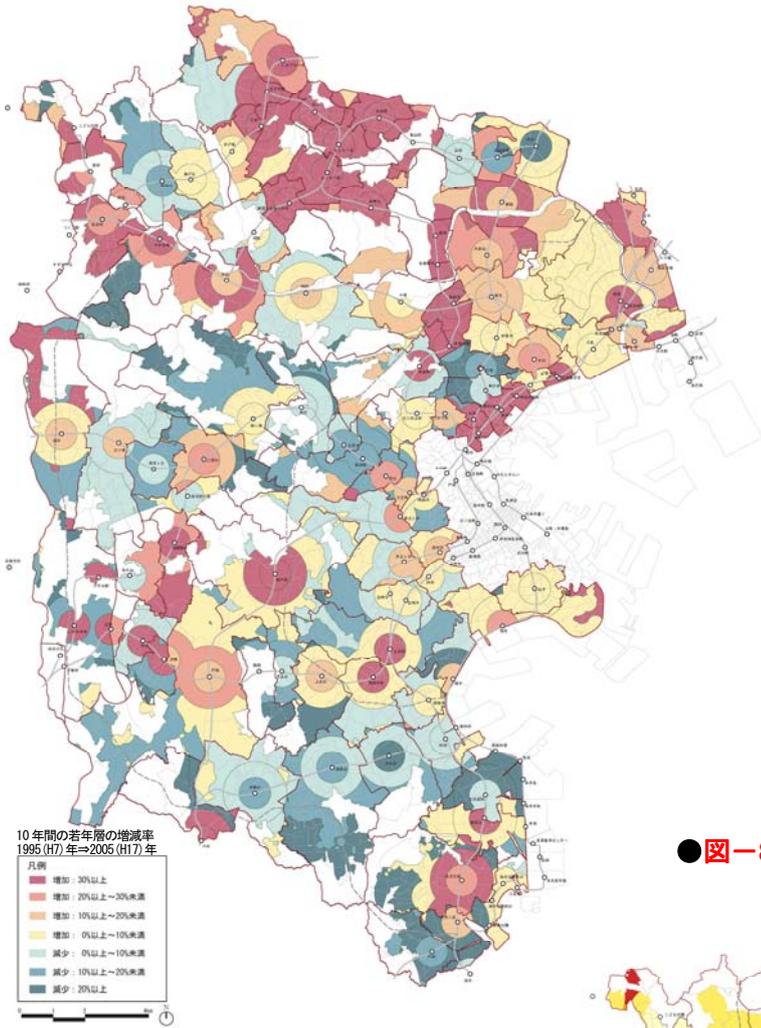
- ・ 駅を中心とした生活圏（駅勢圏）を設定（都心部、臨海部、市街化調整区域を除く）
- ・ 交通利便性により、駅周辺（500m）、徒歩圏（1km）、バス15分圏、15分圏外と分類
- ・ 各エリアのH7～H17の人口増減率

	H17年	H7年	(H17/H7)
駅周辺	789,300	711,346	111.0%
徒歩圏	1,223,939	1,122,301	109.1%
バス15分圏	754,721	722,633	104.4%
バス15分圏外	297,756	302,875	98.3%
郊外部全体	3,065,716	2,859,155	107.2%

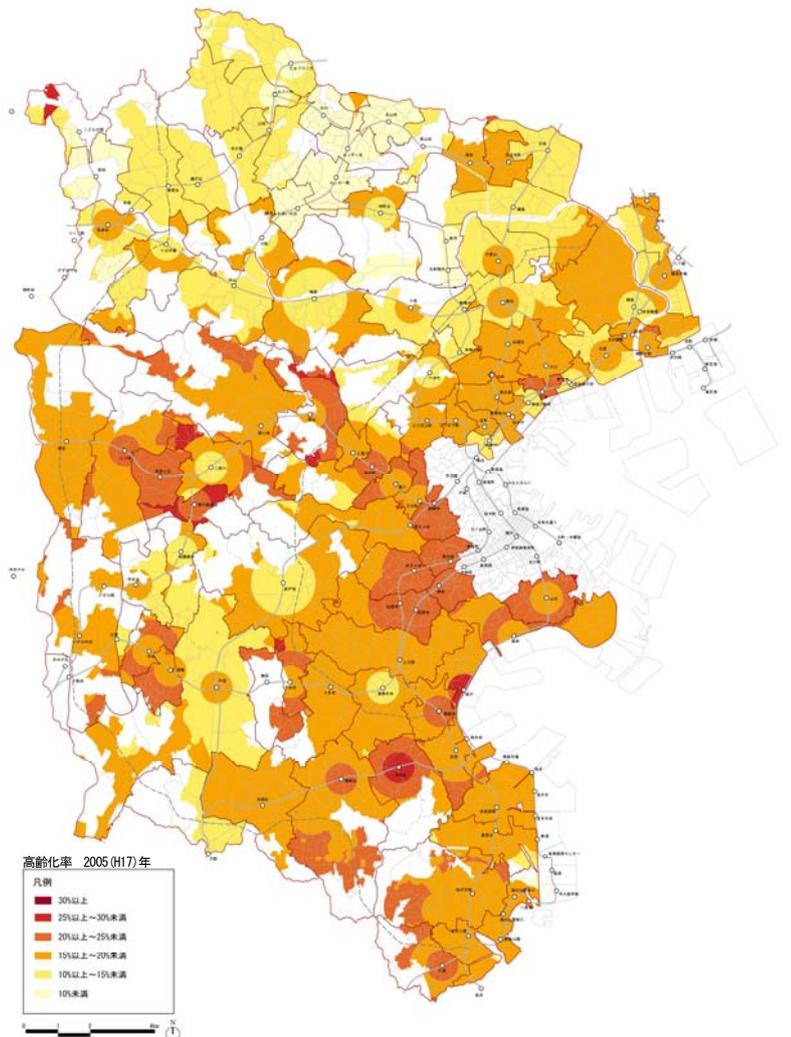
●図-8-2 世帯数増減率



● 図-8-3 若年層人口増減率 ※若年層 : 25~39 歳



● 図-8-4 高齢化率の状況

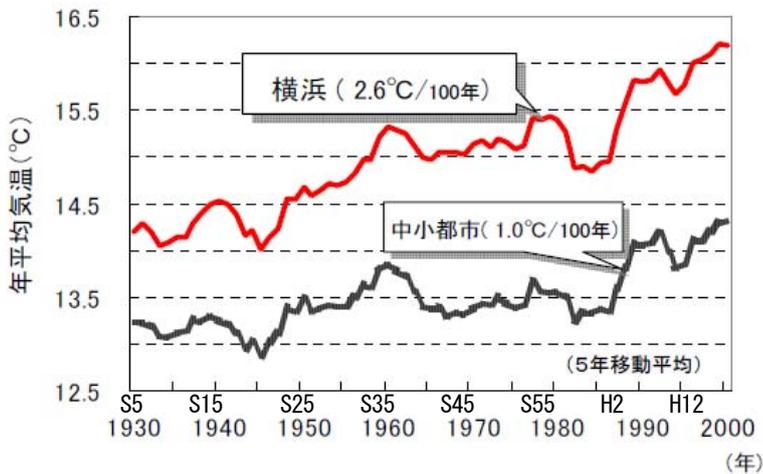


② 地球温暖化やヒートアイランド現象

横浜市の年平均気温は最近 100 年間で約 2.6℃上昇し、都市化の影響が少ない中小都市の年平均気温の上昇より 1.6℃高い(図-9 参照)。これは、地球温暖化現象の影響に加え、ヒートアイランド現象の影響もあると考えられる。地域的にみると、~~環状2号線の内側の~~横浜都心部や~~京浜~~臨海部等において熱帯夜日数が多い。これらの地域は既成市街地であり、容積率が高いことや産業等の都市活動による排熱が多い地域である(図-12(p15)参照)。一方、市の~~西部や南部地域~~南西部では熱帯夜日数が少なくなっている(図-10 参照)。

二酸化炭素排出量の部門内訳をみると、家庭部門が最も多く、次いで、運輸、業務部門となっており、この3部門で60%以上を占める(図-11 参照)。これらの部門は、適切な都市づくりを行うことによる削減効果が期待できる部門である。

【図-9 横浜市と中小都市の気温の変化】

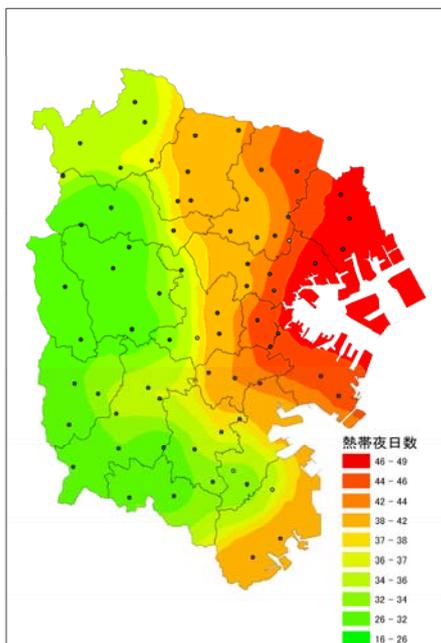


備考1) 中小都市の平均気温は、都市化の影響が少ない17地点のデータから算出した(気象庁)。

備考2) 横浜市の平均気温は、現在の観測所(山手町)で測定を開始した1928年から2000年までのデータを用い、100年間の気温上昇量は、そのデータから回帰直線を求め算出した。

出典：横浜市ヒートアイランド対策取組方針(2005(平成17)年度)

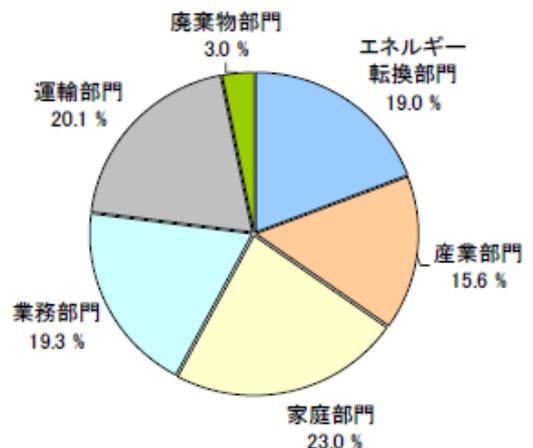
【図-10 熱帯夜の日数の分布】



出典：2010(平成22)年度夏の気温観測結果(環境創造局環境科学研究所 記者発表資料)

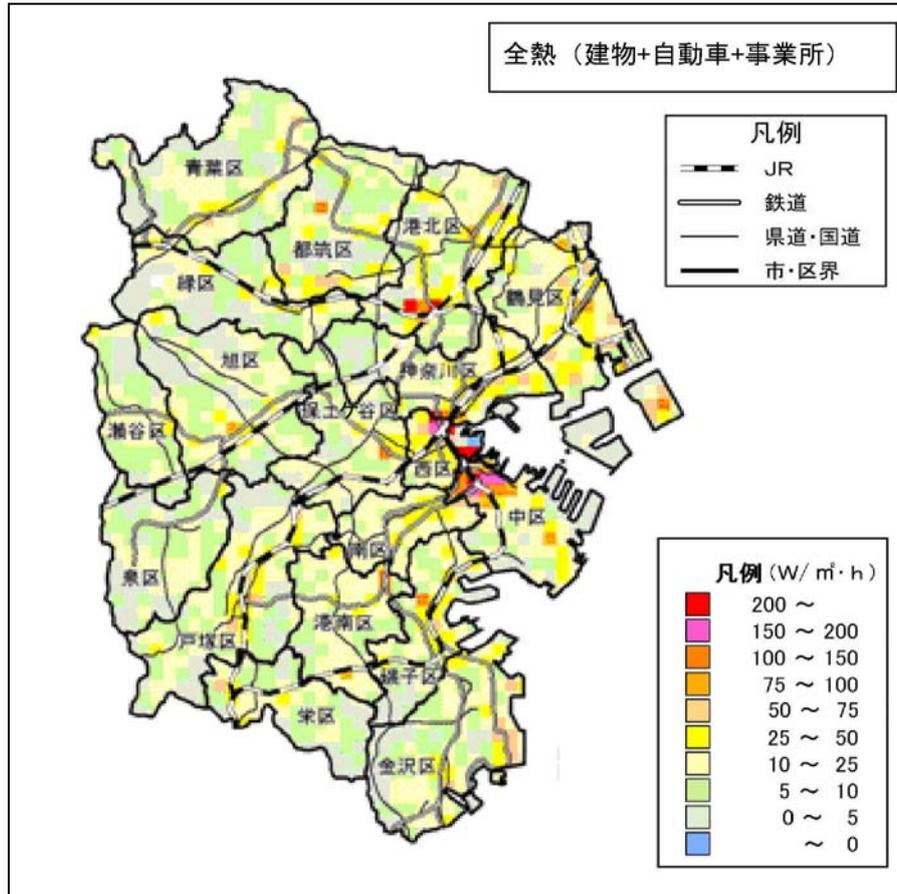
【図-11 二酸化炭素排出量の部門内訳】

横浜市(2007年度)



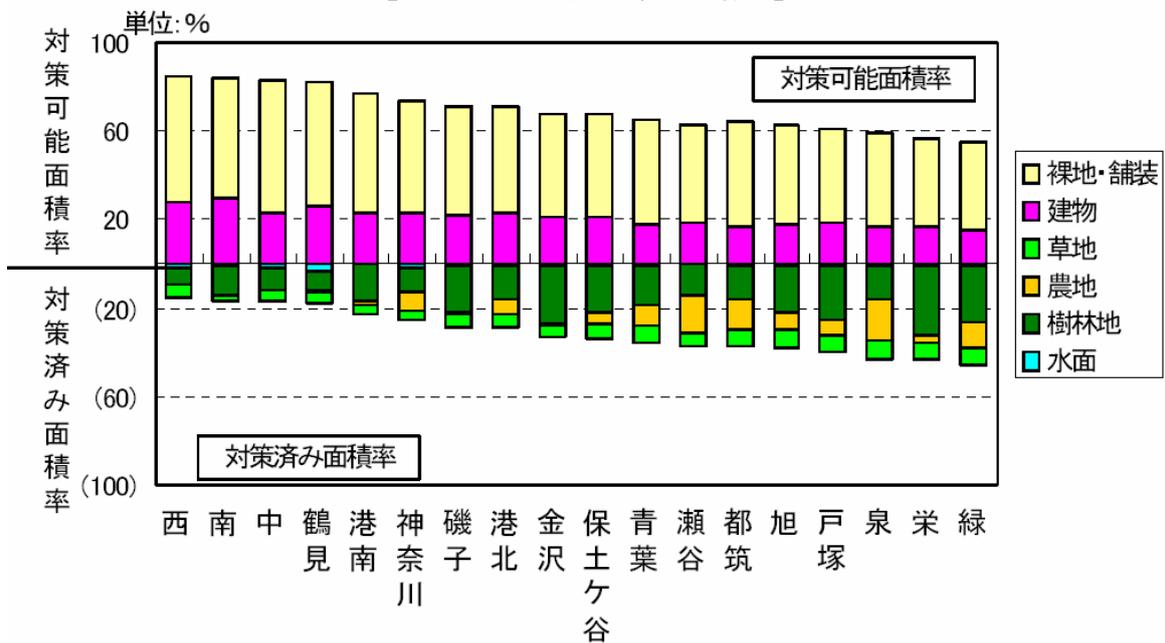
出典：横浜市温室効果ガス排出状況報告書(2010(平成22)年3月)

【図-12 人工排熱の排出状況】



出典：横浜市ヒートアイランド対策取組方針（2005（平成17）年度）

【図-13 区ごとの地表面の様子】



出典：横浜市ヒートアイランド対策アクションプラン～行動計画策定の手引き～（2008（平成20）年3月）

③ 国際社会における位置付けと産業構造

アジア諸港の急速な発展により、わが国港湾の競争力が相対的に低下しており、横浜港も例外ではない(図-14 参照)。羽田空港が国際化され、それにあわせて、横浜駅から羽田空港までの鉄道やバスでのアクセスも若干の利便性向上が図られている(図-15 参照)。わが国においては、今後、中央リニア新幹線の構想もあり、その本市に対する影響も踏まえて、陸・海・空のゲート整備やゲートまでの高速道路や鉄道などのアクセス強化をおこなうことにより、横浜市の国際競争力を高めるための基本的な基盤が整うものと考えられる。

外国人登録者数は、政令市のなかで、大阪市に次いで2番目に多く、国別でみた場合、中国を筆頭にアジア系諸国が多い(図-17(p17)参照)。

京浜臨海部は、ライフサイエンス・環境分野などの成長産業拠点を形成するとともに、わが国の経済を支えてきた高度なものづくり技術を有する企業やエネルギー企業が集積しているが、近年、物流などの業態に変化している傾向もある。

市内の産業については、商業従業員数は1999(平成11)年以降、緩やかな減少傾向、年間商品販売額は2002年以降緩やかな増加傾向(図-20(p17)参照)。工業従業員数、製造品等出荷額は、ともに過去10年で減少傾向である(図-21,22(p17)参照)。企業の本社機能については、近年、事業所数が減少しており、川崎市、神奈川県をはじめ、隣接自治体でも同様の傾向を示している(図-19(p17)参照)。一方、みなとみらい21地区を中心に、あらたに本社を立地させたりするなど、県内の研究機能を統合する等の動きも出てきている

【図-14 横浜港の取扱コンテナ数】

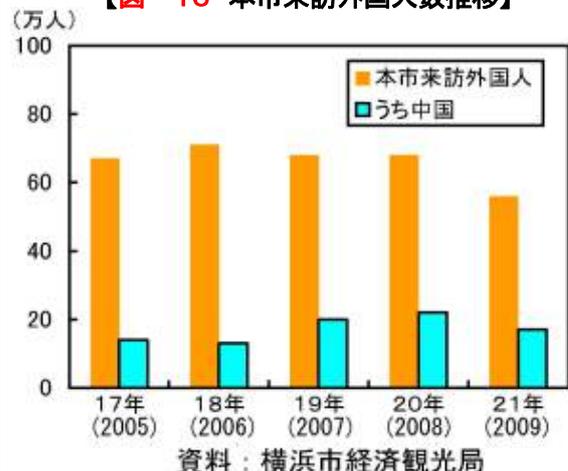


出典: 国土交通省ホームページ(関東地方整備局東京港湾事務所)

【図-15 羽田国際線発着便数の推移】

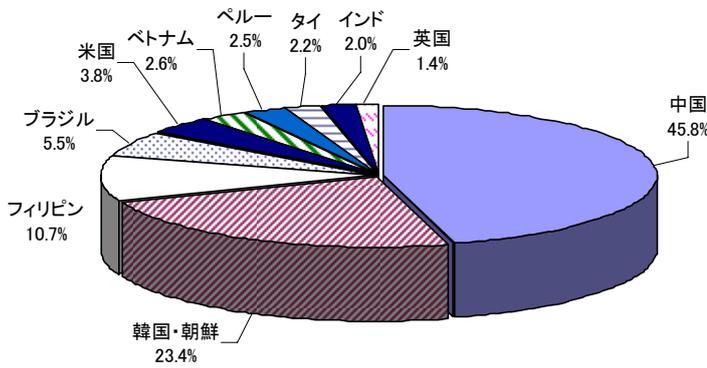


【図-16 本市来訪外国人推移】



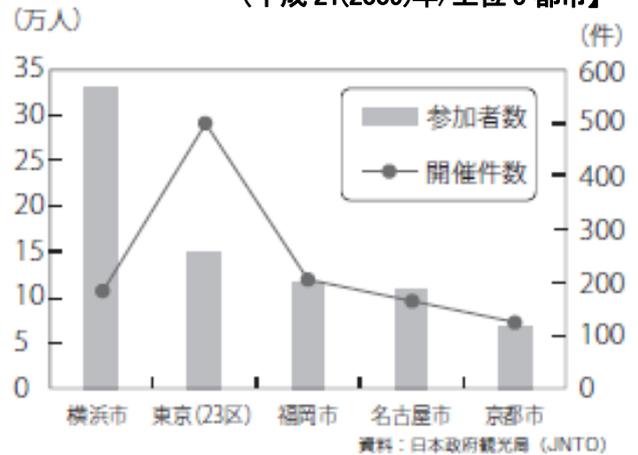
出典: 横浜市中期4か年計画

【図-17 主な国籍別外国人登録者数の比率(H21.3)】



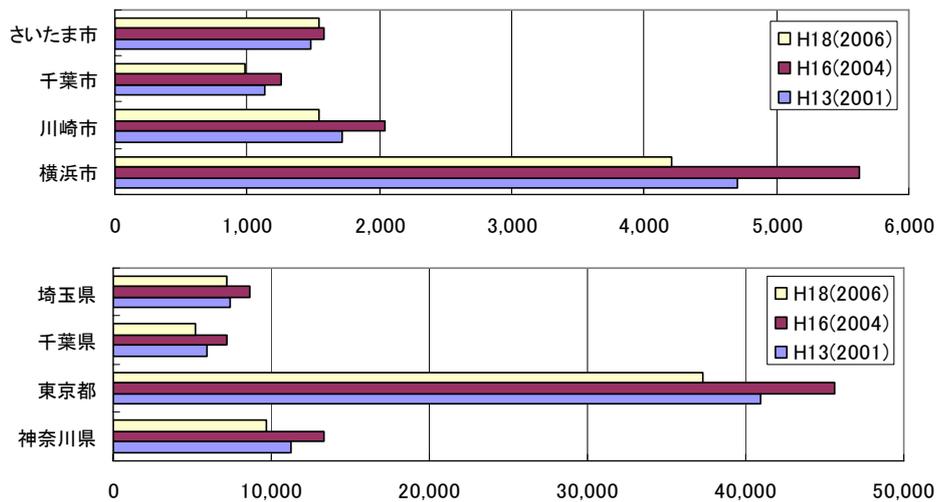
出典：統計ポータルサイト、地域、国籍別外国人登録人口

【図-18 都市別国際会議開催実績
(平成 21(2009)年/上位 5 都市)】



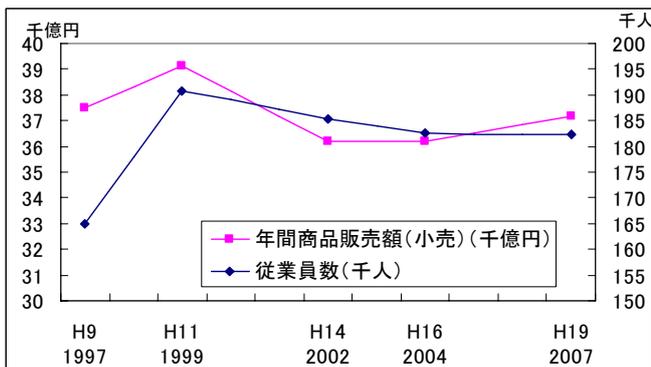
出典：横浜市中期 4 年計画

【図-19 本社数の推移】



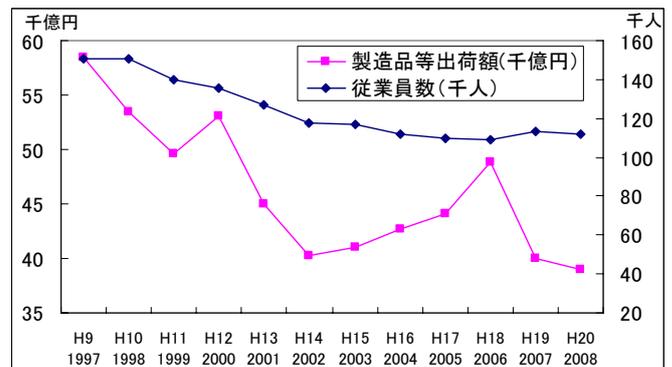
出典：事業所・企業統計調査

【図-20 商業の推移】



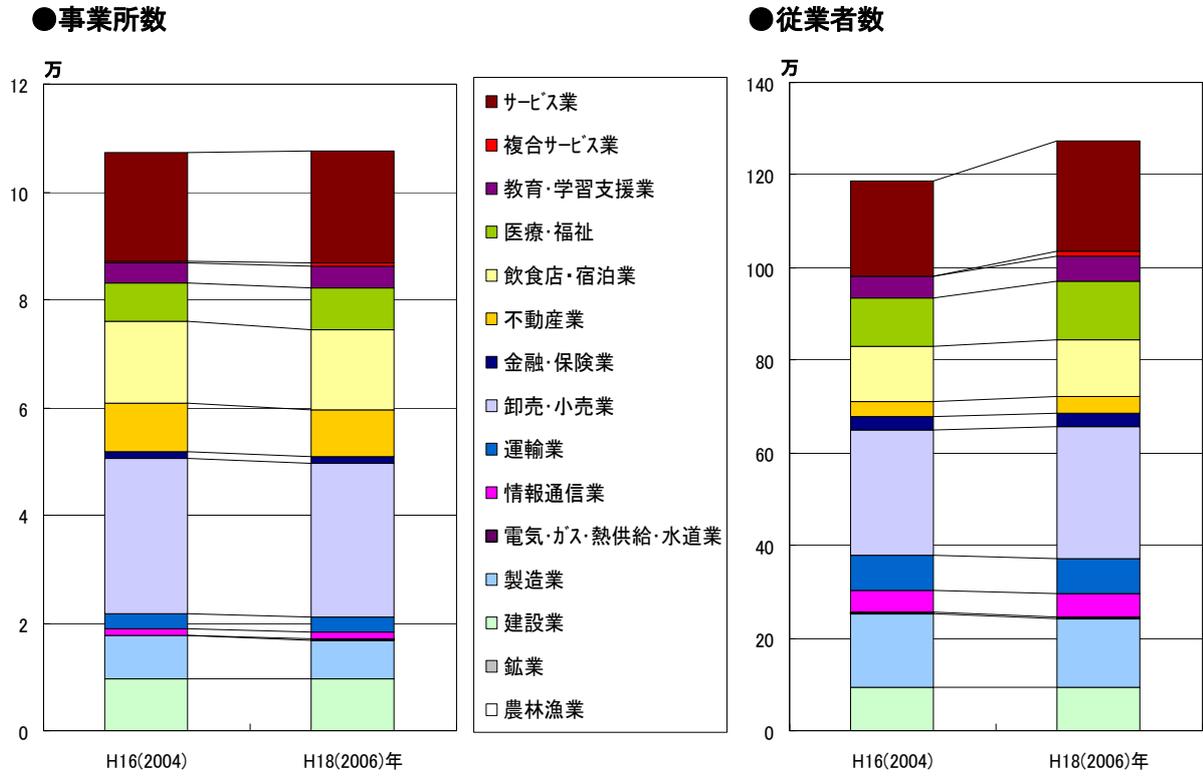
出典：商業統計調査

【図-21 工業の推移】



出典：工業統計調査

【図-22 業種別事業所数、従業者数】



出典：事業所・企業統計調査

■平成16(2004)～18(2006)年の変化

- ・事業所数は微増、従業者数は約7%増加している。
- ・事業所数、従業者数ともにサービス業、卸売・小売業の割合が高い。
- ・事業所数増加率では、複合サービス業、情報通信業、医療・福祉が、従業者増加率では、複合サービス業、教育・学習支援業、医療・福祉、サービス業が10%以上の伸びを示している。

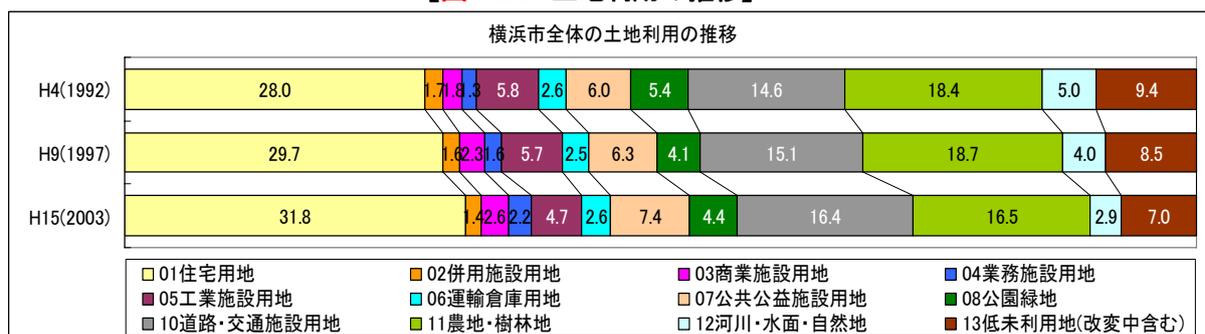
④ 土地利用の状況と地域まちづくり

横浜市の土地利用構成比は、住宅用地が 31.8%で最も高く、次いで農地・樹林地が 16.5%、道路交通施設用地が 16.4%となっている。土地利用構成の推移は、横浜市全体では住宅用地、商業用地、業務用地、公共施設用地の比率が増加し、工業用地、公園緑地、農地・樹林地、低未利用地の比率が減少している。特に、大規模な敷地を要する工業施設については、施設の合理化や市外への転出が近年多く、その跡地が集合住宅や大規模店舗になるケースが増えている(図-23、図-24(p20)参照)。また、人口構成の変化に伴い、小学校など公共施設の土地利用転換も近年進んでいる(表-1 参照)。さらに、地域の商店街の空洞化や駅から離れた郊外住宅地における空家や空地の増加による、防犯性の低下などが懸念される。

地域まちづくりについては、市民等との協働によるまちづくりを推進するため、平成 17 年に制定された地域まちづくり推進条例に基づき、市内全域で様々なテーマで地域まちづくりが展開されており、地域まちづくりを行う活動団体は 141 グループ、まちづくり組織の認定数は 20 となっている(図-25(p21)参照)。

平成 14 年の都市計画法の改正により創設された、地方公共団体に都市計画の提案ができる制度に基づき、これまでに、地区計画、用途地域等の都市計画決定・変更を 6 件行っている(表-2(p20)参照)。

【図-23 土地利用の推移】



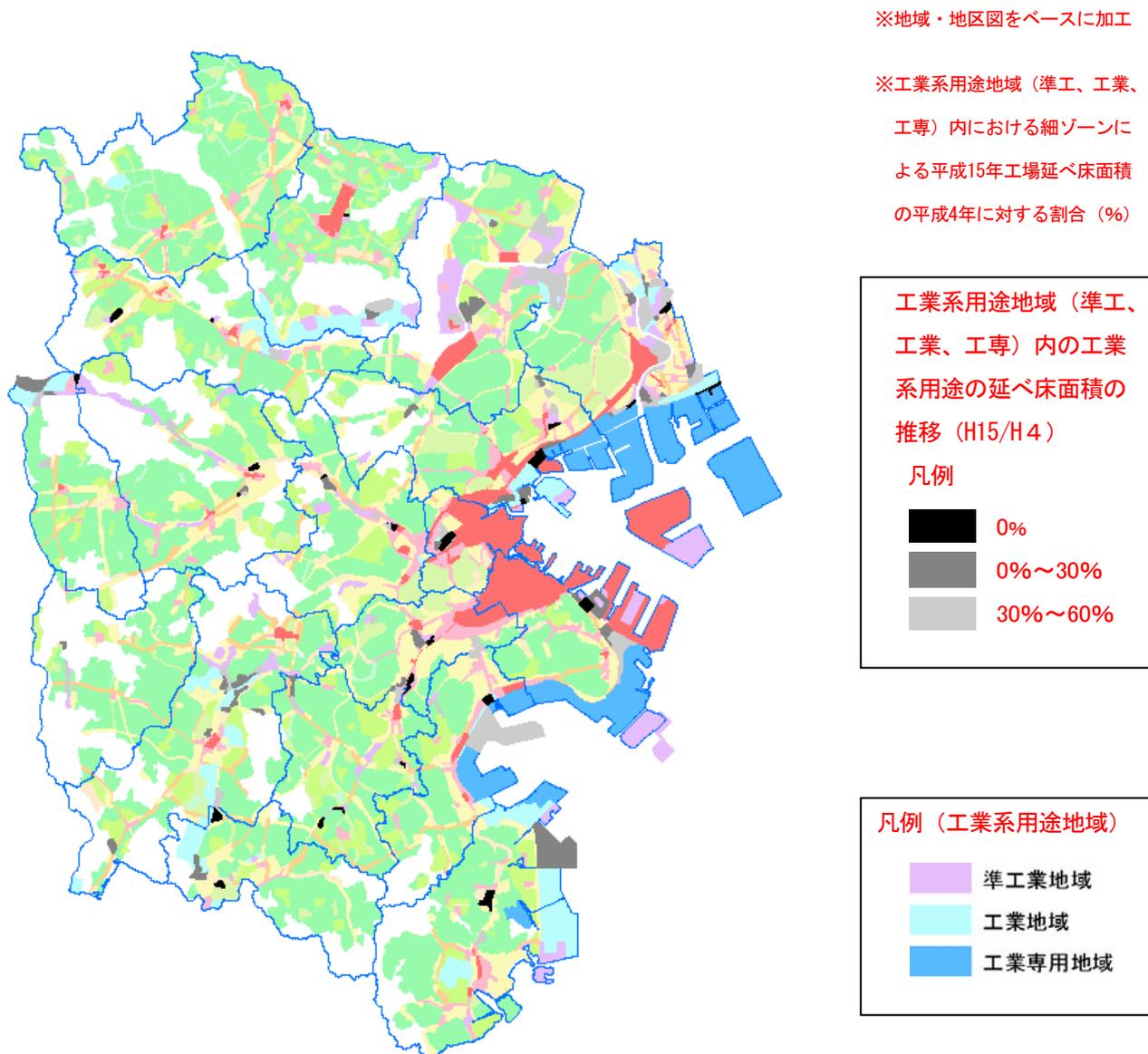
出典：都市計画基礎調査

【表-1 学校の用途廃止後の利用進捗状況】

旧学校名	廃止年度	後利用検討状況
霧が丘第一小	18(2006)	公募売却・貸付 【再公募検討中】
霧が丘第三小	18(2006)	地域ケアプラザ【H20(2008)年4月開所】 コミュニティハウス インド系インターナショナルスクール【H21(2009)年4月開所】
並木第三小	18(2006)	公募売却・貸付【H21(2009)年度 事業提案公募実施】
野七里小	18(2006)	埋蔵文化財センター【H21(2009)年11月開所】
矢沢小	18(2006)	コミュニティハウス【決定】 スポーツ需要に応じた公園【決定】
若葉台東小	19(2007)	新治特別支援学校の移転【決定】
若葉台西小	19(2007)	公募売却・貸付【事業予定者決定】
若葉台西中	19(2007)	市民文化スポーツ活動拠点【決定】
氷取沢小	19(2007)	地域ケアプラザ【事業者決定】 特別養護老人ホーム【事業者決定】 公園【決定】
野庭小	20(2008)	地域療育センター【決定】 母子生活支援施設【決定】 養護老人ホーム【決定】 消防訓練場【決定】

出典：横浜市資産活用基本方針(平成 22(2010)年 3 月)

【図-24 工業系用途地域内の工業系用途の延べ床面積の推移】



出典：都市計画基礎調査より建築局都市計画課が作成

【表-2 都市計画提案制度にのっとり横浜市に提出された計画一覧】

	件名	受理日
都市計画決定 又は変更を行 った計画提案	栄区笠間町二丁目地区 (用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更)	H15.7.4 (2003)
	旭区二俣川一丁目地区 (用途地域・高度地区・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)	H15.9.12 (2003)
	都筑区池辺町上藪根地区 (用途地域・防火及び準防火地域の変更、地区計画の決定)	H16.12.15 (2004)
	泉西が岡一丁目地区 (用途地域の変更、地区計画の決定)	H17.6.9 (2005)
	東戸塚西地区 (地区計画の変更)	H17.6.20 (2005)
	磯子区磯子三丁目地区 (地区計画の決定)	H21.3.27 (2009)
都市計画決定 又は変更を行 わなかった計 画提案	瀬谷区二ツ橋町地区及び旭区上川井町地区(用途地域・高度地区・防火及び準防火地域・風致地区の変更、地区計画・特別緑地保全地区の決定)	H18.6.20 (2006)
	磯子区磯子三丁目地区 (用途地域・高度地区・風致地区の変更、地区計画の決定)	H19.10.18 (2007)取下げ
	栄区上郷町地区 (用途地域・高度地区の変更、地区計画の決定など)	H19.12.28 (2007)

出典：横浜市ホームページ（建築局都市計画課）

⑤ 交通基盤の整備

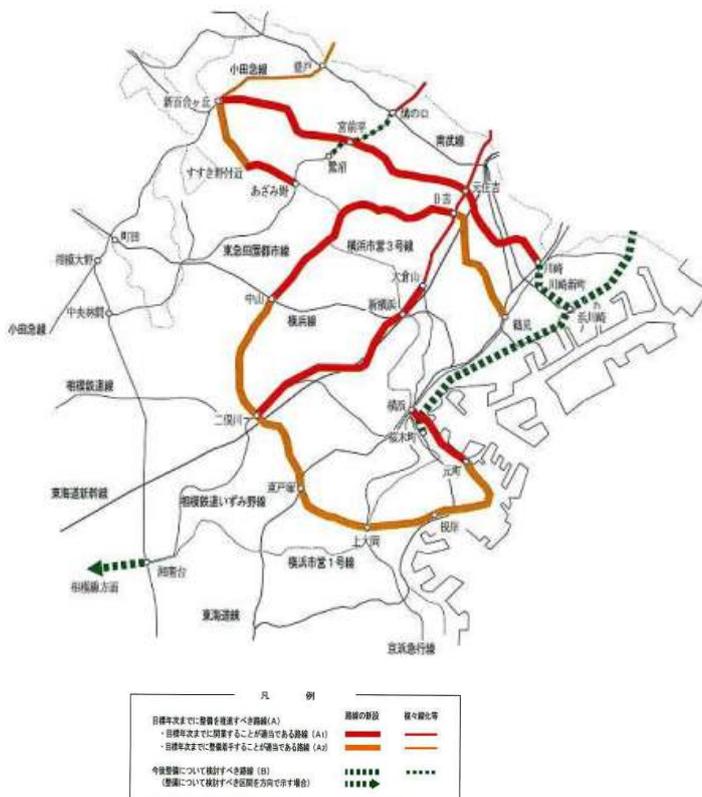
鉄道については、運輸政策審議会答申路線(図-26 参照)のうち、優先度の高い路線から着実に整備をすすめるとともに、地区幹線道路や駅前広場の整備などにより、最寄り駅まで15分で到達できる人口の割合が約9割まで拡大されている(図-27 参照)。パーソントリップ調査における、代表交通手段の分担率をみると、横浜市の公共交通(鉄道・バス)利用率は、東京区部に次いで高く、一定程度の公共交通が利用しやすい交通体系となっていると考えられる(図-28(p23)参照)。

横浜市内の都市計画道路(自動車専用道路、新交通システムを除く)の延長は、平成21年度末で、約685kmであり、このうち、整備済みが約66%、事業中等が約7%である。残る約28%の延長約191kmが未着手である。整備率を他の大都市と比較してみると、整備が非常に遅れている状況にあり、道路密度についても低い水準である(図-30(p23)参照)。さらに、平日の混雑時旅行速度は、全国平均に比べ大幅に遅く(図-32(p24)参照)、横浜市内の道路の整備状況は劣悪であり、自動車走行のみならず、バスなど公共交通や自転車の円滑な走行にも影響がある。

歩道の整備率については、主な都市の中では高い水準とはいえない。区ごとにみた場合、西区や中区が高い一方で、泉区等は低い状況で、都市計画道路の整備率と同様に、区ごとの格差が大きい(図-33(p24)参照)。

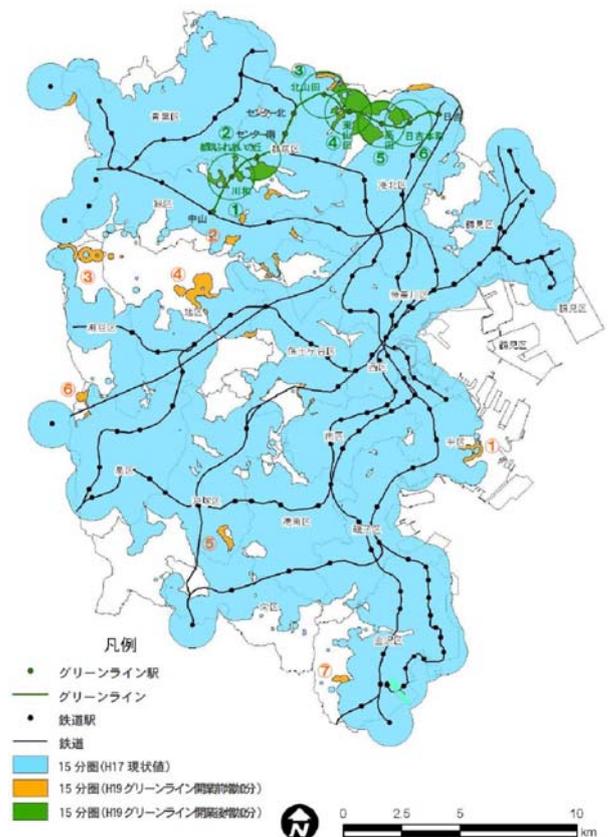
今後、築造後50年を経過する道路橋梁の数が急激に増加することから、架け替えや補修の費用が非常に増加することが予想される(表-3(p24)参照)。

【図-26 運輸政策審議会答申】



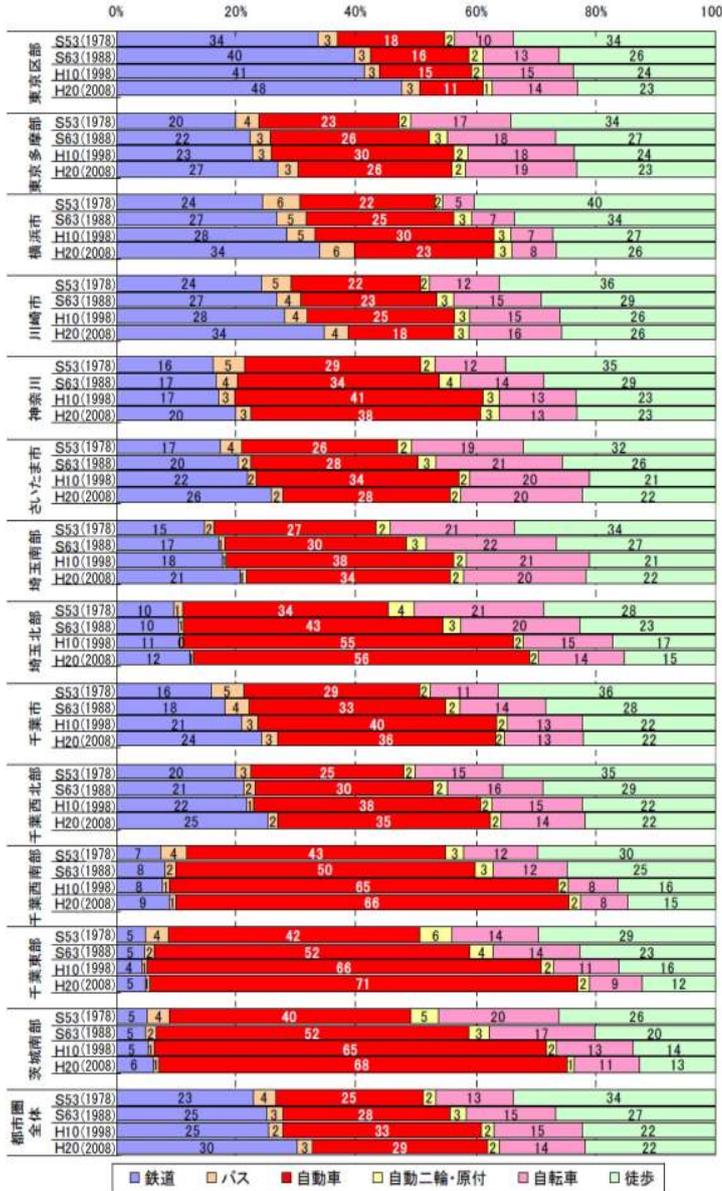
出典：国土交通省ホームページ

【図-27 駅まで15分カバーエリア】



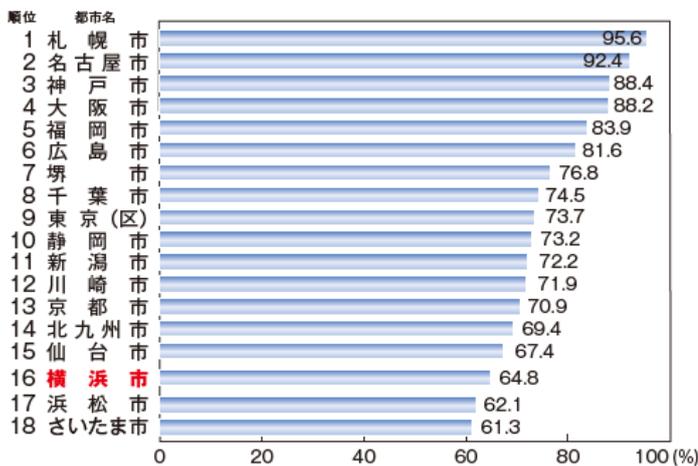
出典：道路局資料

【図-28 代表交通手段分担率】



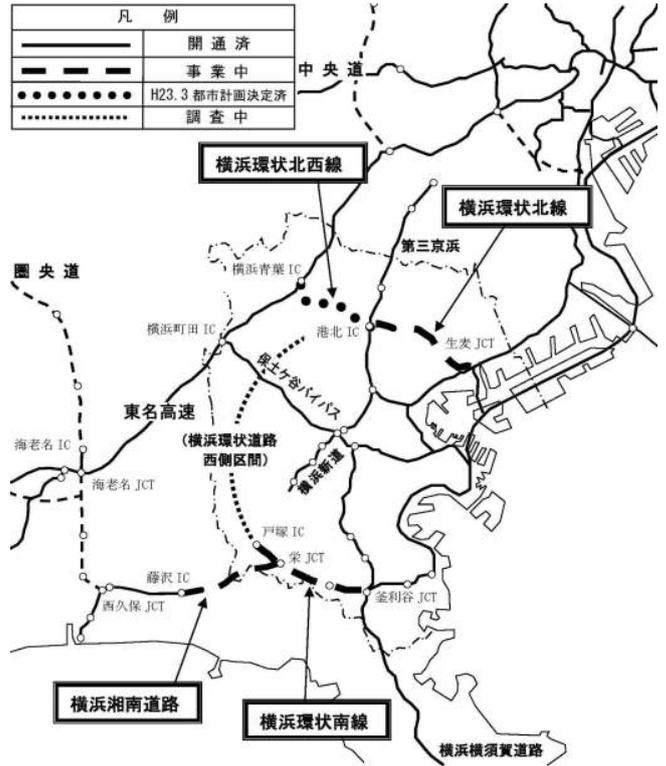
出典：横浜市ホームページ（都市整備局都市交通課）
（東京都圏パーソントリップ調査独自集計）

【図-30 18大都市 都市計画道路整備状況】



出典：2009(平成21)都市計画年報(自動車専用道路、新交通システムを除く)より作成

【図-29 高速道路網図】



出典：横浜市道路局資料

【図-31 区ごとの都市計画道路整備率】



2010(平成22)年3月31日現在
出典：横浜市道路局資料を用いて作成

【表-3 道路橋梁の築造年代】

- ・ 築造後 50 年を経て老朽化が目立つ橋りょうの架替を進めている。架替に伴って、新しい橋は現在の道路橋の基準に適合したものとなり、地震への安全性が向上するとともに、歩行者・自転車にも配慮された構造となる。
- ・ 耐震補強工事も順次進められている。

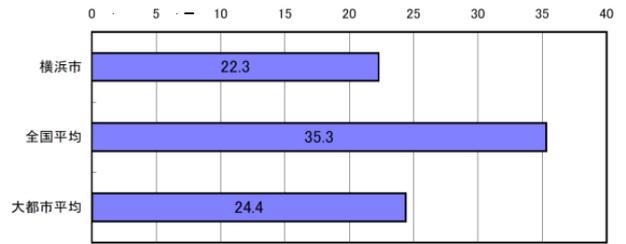
年代	橋梁数	年代	橋梁数
～1920(大正9)年	1	1961(昭和36)～1970(昭和45)年	284
1921(大正10)～1930(昭和5)年	62	1971(昭和46)～1980(昭和55)年	412
1931(昭和6)～1940(昭和15)年	58	1971(昭和56)～1990(平成2)年	479
1941(昭和16)～1950(昭和25)年	15	1991(平成3)～2000(平成12)年	215
1951(昭和26)～1960(昭和35)年	78	2001(平成13)年～	83

※ 築造年不明 12 橋

2010(平成22)年4月1日現在

出典：横浜市道路局資料

【図-32 平日の混雑時旅行速度】



出典：2005(平成17)年度道路交通センサス

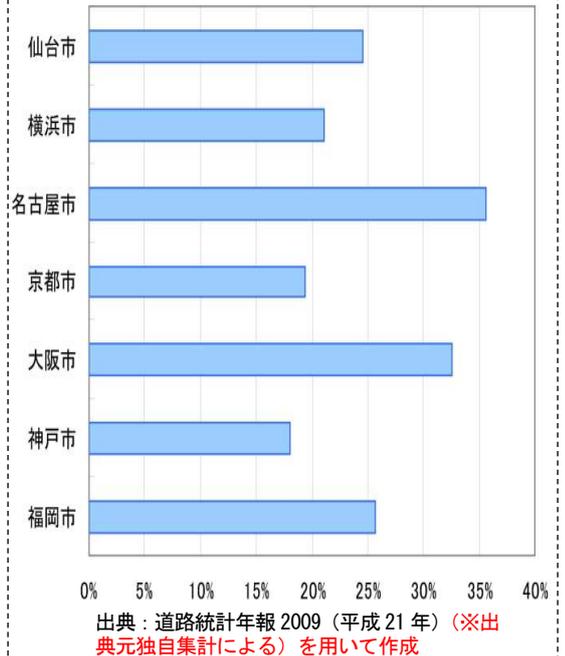
【図-33 区ごとの歩道整備率】

区	道路延長 (m)	歩道設置道路延長 (m)	歩道設置割合 (%)
鶴見区	395,656	86,261	21.8%
神奈川区	405,314	69,825	17.2%
西区	128,613	42,830	33.3%
中区	237,970	98,639	41.5%
南区	288,136	54,223	18.8%
港南区	437,795	86,154	19.7%
保土ヶ谷区	349,999	63,048	18.0%
旭区	576,010	90,116	15.6%
磯子区	279,029	62,014	22.2%
金沢区	466,539	114,431	24.5%
港北区	572,729	119,302	20.8%
緑区	445,099	76,602	17.2%
青葉区	722,463	158,910	22.0%
都筑区	559,976	155,307	27.7%
泉区	427,714	57,389	13.4%
栄区	338,810	67,609	20.0%
戸塚区	613,852	102,495	16.7%
瀬谷区	301,899	47,605	15.8%
横浜市(全体)	7,547,603	1,552,760	20.6%



2010(平成22)年4月1日現在 ※延長は横浜市が管理している道路の数値
出典：横浜市道路現況

<参考> 図-34 主な都市の歩道整備率



⑥ 水・緑など自然環境や都市の魅力

1975（昭和50）年には市域面積の45.4%であった緑被率は、2004（平成16）年には31.0%、2009（平成21）年度には、29.8%まで減少しており、まとまりのある樹林地や農地、斜面緑地が分断され、孤立化が進行している（図-35参照）。結果として、健全な水循環も失われつつある。この間、市街化区域と市街化調整区域の面積割合には、さほど変化がないことから、市街化区域内の身近な緑が失われたことや調整区域内においての土地利用転換が要因と考えられる。

一方で、身近な緑の保全・創造に関する市民のニーズは高まっており、市民アンケートでは、横浜市内の緑の総量について98%以上の市民が「増やしてほしい」、「維持してほしい」としている（図-37参照）。

生物多様性の喪失が地球規模の環境問題となっているが、横浜でも、失われてしまった種や近い将来失われる危険性が高い種が増加している（表-4参照）。種の多様性の低下の一因として、かつては人の生産と生活の場として、継続的に利用されてきた里地里山空間が失われたことが指摘されている。

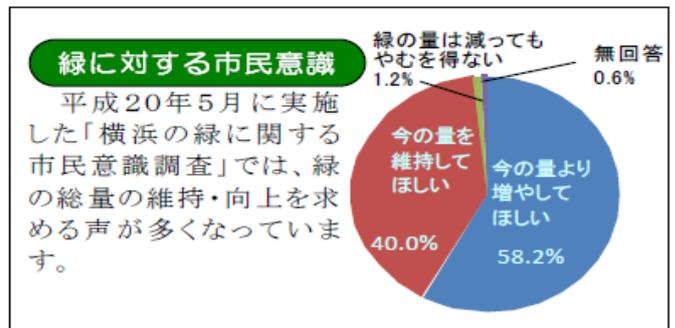
地域ごとの特性を生かした景観魅力づくりが進められている。都心部、臨海部においては、歩行者空間整備等が進められ、歴史性と現代性、多様性が感じられる港町の魅力形成が進められている。郊外部においては、河川空間の魅力づくりや個性的な公園づくりなど水と緑を生かしたまちづくりが進められている（図-38(p26)参照）。

また、都心部に残されている近代建築や西洋館、郊外部に残されている古民家などを対象に、歴史を生かしたまちづくり要綱に基づく歴史的建造物の登録も進んでいる（表-5(p26)参照）。

【図-35 緑被率の推移】



【図-37 市民アンケート結果】



【図-36 区別の緑被率】

(2009(平成21)年度現在)



【表-4 横浜で失われた生物】

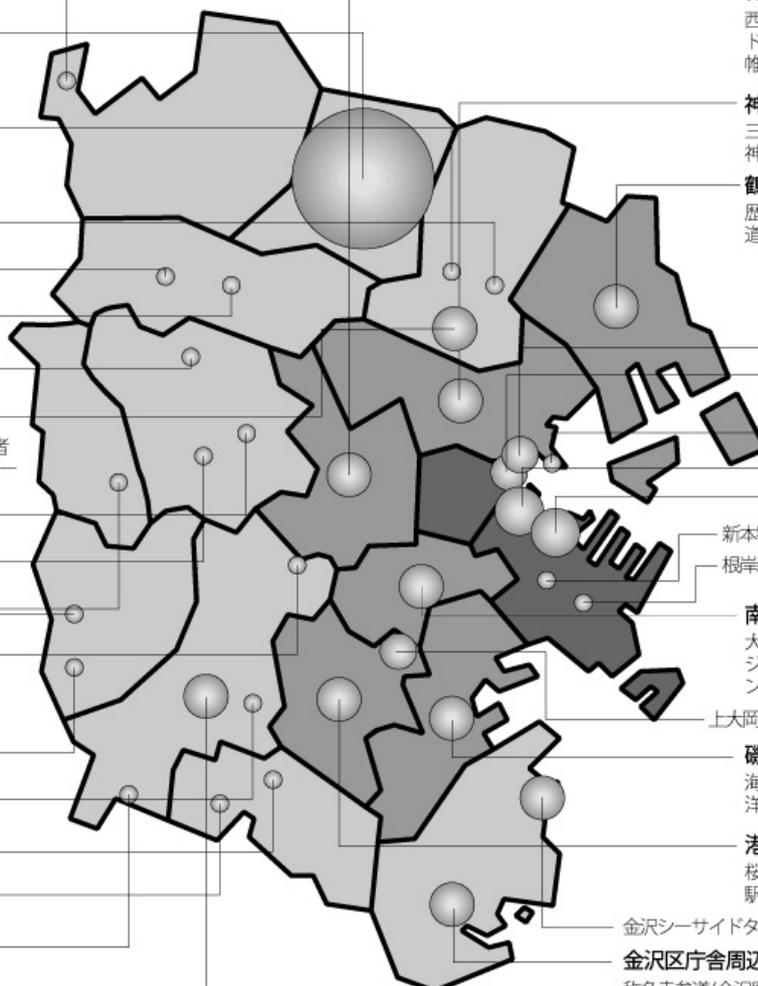
横浜で失われてしまった生き物たち	横浜で失われつつある生き物たち
スナヤツメ、ギバチ* ミヤコタナゴ（野生）など	キンブナ、キンブナ ドジョウ、カマツカ、 シマドジョウなど
横浜で失われてしまった昆虫たち	横浜で失われつつある昆虫たち
ヒメシロチョウなどのチョウ類	オオムラサキ、 ミヤマクワガタなど

出典：横浜市生物多様性保全再生指針（2009（平成21）年3月）

【図-38 都市デザインマップ】

■郊外区の魅力づくり

- 寺家ふるさと村
- 港北ニュータウン
- 倉部谷戸遊歩道
- 新田緑道
- 太尾緑道
- 大倉山プロムナード
- 十日市場駅前広場
- 中山駅ペDESTリアンデッキ
- 緑の尾根プロムナード
- 新横浜周辺地区**
駅前広場/日産スタジアム/歩行者案内サイン/ストリートファニチャー
- 帷子川親水公園
- 鎌倉道プロムナード
- 長屋門公園
- 東戸塚西口広場
- 和泉川親水公園
- 天王森泉公園
- 柏尾川プロムナード
- 栄区区心部文化ゾーン
- 狹川プロムナード
- 小雀浄水場親水公園
- 戸塚駅周辺地区**
駅前広場/再開発ビル/東海道



■区の魅力づくり

- 保土ヶ谷区の魅力づくり**
西谷浄水場プロムナード/水道道プロムナード/保土ヶ谷歴史の道/川辺公園親水広場と帷子川プロムナード
- 神奈川区の魅力づくり**
三ツ沢せせらぎ緑道/神奈川宿歴史の道/東神奈川公園
- 鶴見区の魅力づくり**
歴史と緑の散歩道/鶴見駅東口広場/情報の道/かこ山公園
- 臨海部の魅力づくり**
みなと色彩計画
- 都心部周辺の魅力づくり**
ポートサイド地区
横浜駅周辺地区
東口広場/東口地下街/西口広場
ハマウイング (風力発電施設)
- みなとみらい21地区**
- 関内・山手地区 (別図)**

- 新本牧地区
- 根岸森林公園
- 南区の魅力づくり**
大岡川プロムナード/弘明寺街道/丘と川のジョイントプロムナード/南太田二丁目フレンド公園/大原がい道/時田公園
- 上大岡駅周辺地区
- 磯子区の魅力づくり**
海づり施設/磯子アベニュー/根岸駅前広場/洋光台駅前広場/坪呑金沢道
- 港南区の魅力づくり**
桜道プロムナード/大岡川環境整備/下永谷駅階段
- 金沢シーサイドタウン
- 金沢区庁舎周辺地区**
称名寺参道/金沢歴史の道/泥亀公園/夕照橋/走川プロムナード

出典：2010 (平成 22) 年度 都市整備局事業概要データ

【表-5 横浜市登録歴史的建造物件数】(2010 (平成 22) 年 4 月現在)

分類	社寺	古民家	近代建築	西洋館	近代和風	土木遺構	合計
件数	23	31	51	34	2	43	184

出典：都市整備局ホームページ

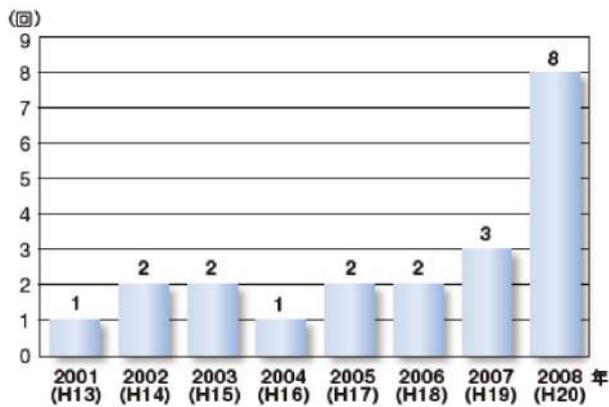
⑦ 安全・安心のまちづくり

浸水への対応については、1時間に50mm以上の降雨観測回数が近年増加しており、このような局地的大雨が降った場合、浸水による被害が想定される地盤の低いエリアでは特に注意を要する。(図-39 参照)

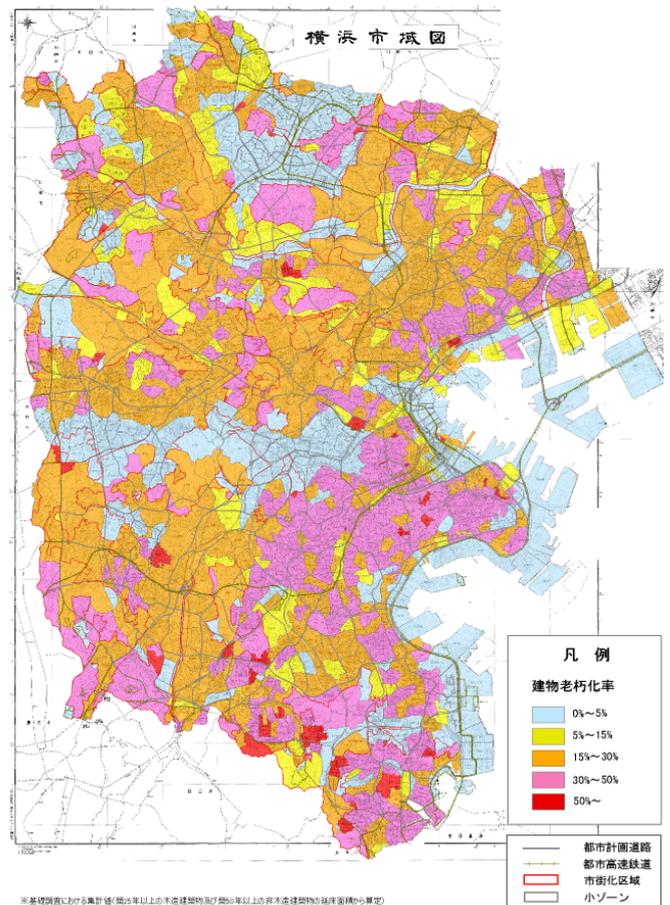
地震等への対応については、既成市街地を中心として、建物老朽化率の高い地域があるため、地震やそれに伴う火災が発生した際には、大きな被害が出るのが危惧される(図-40 参照)。特に、住宅戸数密度や道路公園などの基盤条件など客観的基準により選定された防災上課題がある密集市街地は、23地区(660ha)あり、現在、11地区(285ha)において、住民とNPO、行政の協働により防災まちづくり計画の策定などが行われている(図-43(p28)参照)。

大気や水質の汚染物質への対応については、ディーゼル車対策等により、大気環境の改善はみられるが、横浜港の水質改善などには課題がある(図-41,42 参照)。

【図-39 時間50mm以上の降雨回数の推移】



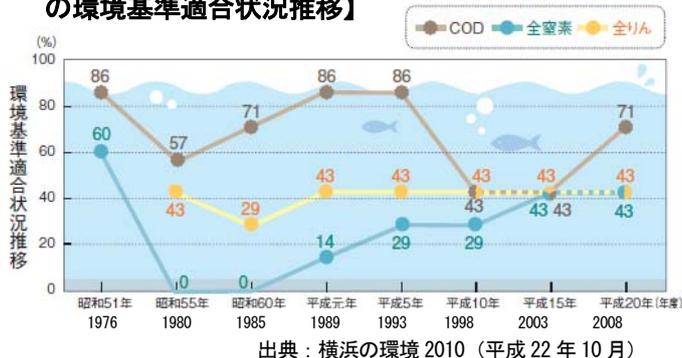
【図-40 建物老朽化率の分布】



【図-41 大気汚染物質平均濃度の推移】



【図-42 横浜港における COD、全窒素及び全りん
の環境基準適合状況推移】



出典：都市計画基礎調査

【図-43 いえ・みち まち改善事業】

■ いえ・みち まち改善事業対象地区

区	地区名	面積 (ha)	協議会活動地区	面積 (ha)
鶴見	① 市場西中町地区	6.1	市場西中町地区	6.1
	② 下末吉四丁目地区	9.1		
	③ 潮田・本町通地区	53.1	潮田・本町通地区	53.1
	④ 生麦四・五丁目地区	25.0		
神奈川	⑤ 子安通・浦島地区	7.4	浦島町地区	1.1
	⑥ 白幡仲町・七島町地区	28.3		
	⑦ 斎藤分町地区	21.9		
	⑧ 六角橋一・二丁目地区	23.3		
西	⑨ 西戸部町・東久保町地区	90.9	西戸部町地区	18.2
			東久保町地区	20.4
保土ヶ谷	⑩ 峰岡町2丁目地区	22.3		
南	⑪ 中村地区	45.2	唐沢・平楽・八幡町地区	40.2
			中村町5丁目地区	4.5
	⑫ 堀ノ内町2丁目地区	11.8		
	⑬ 庚台・清水ヶ丘・三春台・伏見町地区	58.7	三春台地区	22.8
	⑭ 井土ヶ谷上町地区	7.5		
中	⑮ 大岡三丁目地区	21.6		
	⑯ 山元町・柏葉地区	27.3		
	⑰ 北方町地区	8.0		
磯子	⑱ 本郷町3丁目地区	16.1	本郷町3丁目地区	17.4
	⑲ 下町地区	7.5		
	⑳ 上町地区	7.7		
	㉑ 滝頭・磯子地区	52.9	滝頭・磯子地区	38.9
金沢	㉒ 寺前一丁目・町屋町・谷津町地区	94.9	金沢南部地区	61.7
	㉓ 六浦四丁目地区	13.4		
	対象地区面積	660.0	協議会活動地区 (11地区) 面積	285.0

■ 客観的基準に基づく地区の選定



出典：都市整備局 いえ・みち まち改善事業 事例記録集（2009（平成21）年11月）

(3) 超長期（2050年頃）の横浜を取り巻く環境の展望

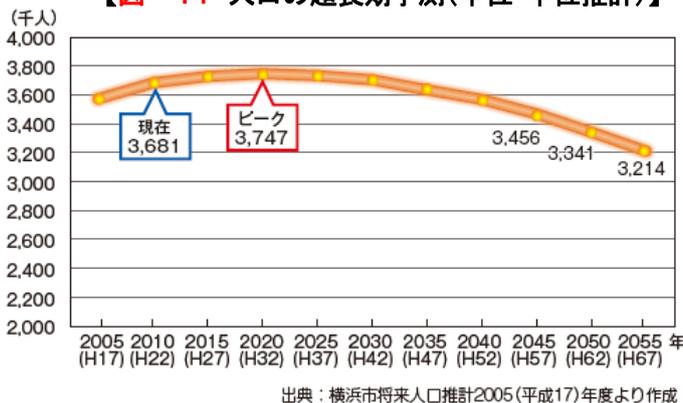
2050年の横浜は、人口が334万人に減少するとともに高齢化率も約40%に上ることが予測されている(図-44,45参照)。一方、市の財政状況は、高齢化や社会的経済状況から減収とならざるを得なくなり、さらに、これまでに蓄積された都市基盤施設や公共建築物の老朽化が進むことから、維持保全および更新費用が増大する。そのような社会においては、人口規模・構成に見合った都市づくり、効率的な基盤整備の運営が必要であり、いまの時点から検討する必要がある。

情報化社会が一段と進むことが予想され、情報インフラの整備等により、市民生活における人や物の移動の状況が変化する可能性がある。

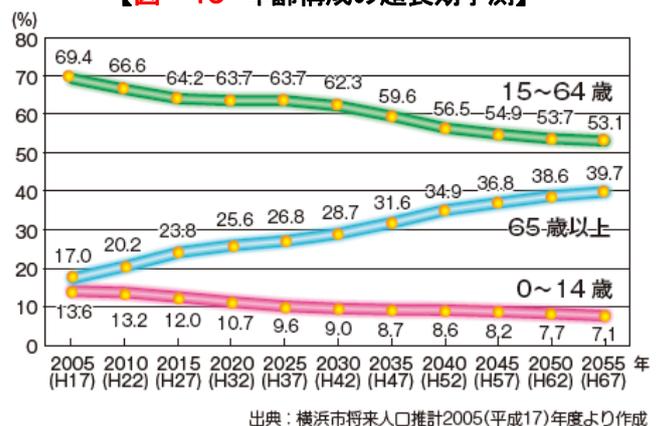
地球温暖化や生物多様性の喪失など、地球環境問題は、全世界で危機感を持って緊急に取り組むべき課題であり、超長期における深刻な影響を回避するためには、二酸化炭素の排出や生物多様性の保全・再生・創造に関し、これまでの延長線上ではない新たな取組が必要であり、都市としてそれらに対応する責務が一段と増大する。

また、国際社会において、世界の人々の往来はさらに活発化し、とりわけアジアが世界をリードする存在になっている可能性が強い。国際交流都市としての横浜は、国際的な拠点としてのアクセス性をさらに強化し、外国人の居住や往来が増えることから、それにふさわしい都市整備が必要となる。国内においても、リニア中央新幹線が整備されることから、人の往来の様子が変化する可能性がある。

【図-44 人口の超長期予測(中位・中位推計)】



【図-45 年齢構成の超長期予測】



※ 上記推計は、基準人口に平成17年国勢調査の男女別年齢各歳別人口を用い、将来の出生率、将来の生存率、将来の社会移動率(転入率及び転出率)には、過去の実績を踏まえて仮定値を設定して行っている。

なお、将来の出生及び死亡の推移については、いずれも中位の仮定としている。

(4) 2025（平成37）年に向けた都市づくりの課題

①人口規模変動や高齢化への対応

- ・ 急激な人口減少や高齢化を緩和するとともに、それぞれの地域特性を生かした持続可能な都市づくりを行う必要がある。特に、市民のライフサイクルを考慮し、就職・結婚・子育てなど、ライフステージが変わっても、住み続けられる横浜となるような都市づくりを行う必要がある。
- ・ 将来の人口減少の進展や人口構成の変化を踏まえた効率的な土地利用と都市基盤整備を行う必要がある。
- ・ 高齢者、障害者も含め誰もが快適に暮らすことができ、自由に社会参加できる都市づくりを行う必要がある。
- ・ 情報化社会に対応したインフラ整備を行う必要があるとともに、フェイスTOフェイスのコミュニケーションも容易にできるまちづくりを行う必要がある。

②地球温暖化やヒートアイランド現象への対策

- ・ 環境にやさしい低炭素型のライフスタイル・まちづくりへの転換を図る必要がある。
- ・ 温室効果ガスである二酸化炭素の排出を抑制するため、エネルギー効率の高い、循環型、集約的な市街地を形成する必要がある。また、再生可能エネルギーや未利用エネルギーを地域で活用する必要がある。さらに、二酸化炭素の排出が少ない交通施設を支える施設の整備や普及促進を行うなど、過度な自動車依存を減らす必要がある。
- ・ ヒートアイランド現象を緩和するため、郊外部の大規模な緑や農地、市街地に残る緑を保全や創造を行う必要があるとともに、都市部を中心に地表面・建物外壁等の改良や排熱の抑制を行う必要がある。また、温度の高い地域を冷却する風を考慮したまちづくりを行う必要がある。

③国際社会における位置付けの向上と地域の活性化

- ・ 横浜港の国際競争力を強化し、ハブポート化を進める必要がある。
- ・ 羽田空港国際化を契機に、横浜都心や京浜臨海部を中心として、国際競争力や地域力の強化・向上を図る必要がある。そのための基盤づくりを行う必要がある。
- ・ 空港や港、国土軸にアクセスする鉄道や道路の整備を進める必要がある。
- ・ 成長産業拠点として強化が図れるよう京浜臨海部の再編を進める必要がある。
- ・ MICE（多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等）や観光に関するさらなる基盤づくりを行う必要がある。

④計画的・効率的な土地利用と地域まちづくり

- ・ 都心部、都心周辺部、臨海部、郊外部、市街化調整区域など、それぞれの地域特性に応じた計画的・効率的で戦略的な土地利用を推進する必要がある。
- ・ 郊外部の商店街における売上・来街者の減少などの課題や郊外住宅地における空き家の発生等に起因する防犯やコミュニティ維持に関する懸念に対応する必要がある。
- ・ 既成概念にとらわれない、柔軟な市街地整備の手法により、まちづくりを行う必要がある。

ある。

- ・地域の個性や特色を生かした、気持ちよく暮らせる、さらなる市民本位の地域まちづくりを行う必要がある。

⑤交通基盤の合理的な整備、更新

- ・今後の人口減少や高齢化の進展に対応した、合理的できめ細かい交通施設の整備を行い、交通の質や快適性・安全性の向上を図る必要がある。
- ・過度なマイカー依存を抑制し、徒歩、自転車、バス・鉄道などの公共交通によって円滑に移動できるまちづくりや基盤整備が必要である。
- ・既存ストックの適正管理と有効活用を進める必要がある。
- ・各々のインフラ整備の更新時期等の機会を捉え、インフラを~~適切に~~環境配慮型のものに~~適切に~~整備、~~誘導~~していく必要がある。

⑥水・緑などの自然環境や都市の魅力の創造

- ・親水性の高い水辺環境や、緑豊かな環境の保全と創造を行う必要がある。また、健全な水循環を回復する必要がある。
- ・いきものにやさしい水・緑環境を創出し、生物多様性の保全と再生にむけた環境づくりを進める必要がある。
- ・質の高い都市空間形成により都市の魅力を高め、その魅力を生かした国際的な都市形成を行う必要がある。
- ・地域まちづくり活動を通じて、横浜の地域性や歴史性を生かした景観形成を進める必要がある。

⑦安全・安心のまちづくりの確保

- ・災害時にも対応できる都市基盤を形成する必要がある。
- ・南関東地震など将来発生が想定されている大規模地震に備え、都市基盤施設の地震及び津波対策をはじめ、新たな視点も含めた総合的な対策を、他分野との連携も含めて進める必要が~~必要で~~ある。
- ・臨海部においては、防災性向上のほか、臨海部と既成市街地との防災遮断機能の向上を図る必要がある。
- ・主要な幹線道路等を整備することなどにより、避難機能や輸送機能を確保する必要がある。
- ・大規模地震の際の臨海工業地帯の工場群に及ぼす被災を防止するため護岸対策（公共岸壁・専用岸壁）、防潮対策を再点検し必要に応じた整備を進める必要がある。
- ・被災により工場で爆発、火災、原材料流出等が発生した時に備え、個々の工場及び臨海地帯全体の防災対策について再検討する必要がある。
- ・局地的な大雨など水害への対策が必要である。
- ・木造密集市街地等の既成市街地を引き続き改善する必要がある。
- ・海域における水質汚濁物質などへの対策が必要である。

2 都市づくりの基本理念

～新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり～

- ・ 超高齢社会や将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築
- ・ 港や水・緑、歴史や文化など、横浜の持つ資産や環境を生かしたまちづくり
- ・ 市民生活の**利便と安全安心**を支えるとともに、国際競争力の強化を図るための基盤づくり

3 都市づくりの目標

「都市づくりの基本理念」のもと、次のとおり7つの「都市づくりの目標」を設定する。それぞれの目標は、ひとつひとつ独立して達成されればよいものではなく、相互に連携・補完するという関係性を持つものである。

① 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応できる「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成

今後、さらなる高齢化や人口減少が予測されている中で、これまでに蓄積された都市基盤施設等の老朽化も進み維持保全および更新費用の増大が見込まれている。そのような社会においては、人口規模・構成に見合った効率的な基盤整備や機能集約を行い、都心部や郊外部など地域の特性を生かした**活力ある**持続可能な都市づくりを行う必要がある。

都心部においては、ヨコハマブランドの牽引役として、また市域の活力源として都心機能をさらに集積するとともに、居住立地の適正化を図り、活力ある都市の形成を図る。

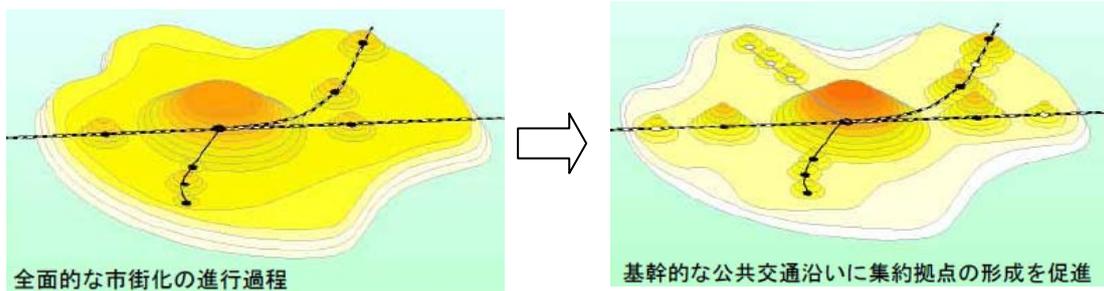
郊外部においては、市街地の拡散を抑制するとともに、既存の都市基盤を生かしつつ、鉄道駅を中心に**地域**特性に応じた機能を集積することにより、高齢者や障害者も含め誰もが支障なく快適で暮らしやすい街を実現する。このため、駅を中心としたコンパクトな市街地の形成を進める。

環境配慮住宅など魅力ある多様な住宅の供給・誘導により、ライフステージが変わっても住み続けられる横浜の実現を図るとともに、**加えて、安心して子どもを産み育てられる環境を整備することにより**、子育て世代の人口流入等を推進し、人口の急激な変化を防止する。

鉄道や道路などの交通施設を整備するとともに、路線バス、タクシー、自転車など役割に応じたきめ細かい地域交通サービス**を**確保することにより、誰もが移動しやすい交通の実現を図る。また、情報インフラの整備を図る。

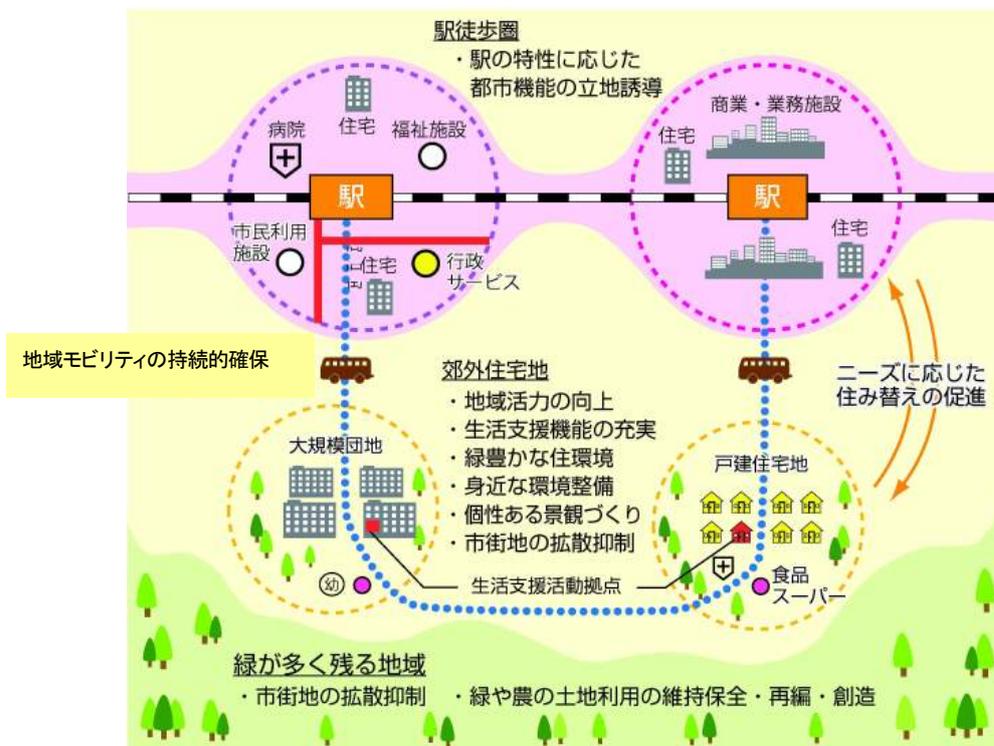
上記のとおり、市域全体において総合的な都市づくりを行うことにより、超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した集約型の都市**構造**を実現する。

【図-46 集約型の都市構造の概念図】



出典：社会資本整備審議会資料

【図-47 駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ（郊外部の地域構造）】



中期4か年計画をもとに作成

② 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進

集約型都市構造に転換することにより、エネルギーの効率的な利用を促進し、環境負荷の少ないまちづくりと活発な都市活動を調和させることによって、持続可能な都市の実現を図る。

省エネルギーの促進や再生可能エネルギー・未利用エネルギーの大量導入が可能なスマートグリッドの構築、地域冷暖房の推進などの地域エネルギーインフラの整備を図る。施設更新時期等を捉え、都市施設を環境配慮型のものに整備・誘導する。

過度な自動車利用から鉄道・バス等の公共交通への転換を促進するための公共交通サービス水準や利便性の向上を図るとともに、自動車利用に抑制策の検討も含め、自転車・徒歩での移動がしやすい環境づくりを行う。また、渋滞緩和などスムーズな交通環境を整備する。さらに、次世代自動車の普及拡大に向けた基盤条件を整備する。

郊外部のまとまりのある樹林地や市街地に残る貴重な斜面緑地の保全等を図るとともに、地表面や建物外壁等の改良や緑化、排熱の抑制、地域を冷却する風の利用など地域特性に応じたヒートアイランド緩和策を図る。

③ 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進

世界の知が集まる交流拠点都市や、国内外の企業や人に新たな活躍の場を開拓する活力創造都市を目指し、首都圏全体の発展をけん引するなど国内の役割を果たすだけでなく、東アジアの諸都市とも対峙・共存するため、産業の創造と革新の更なる促進と、それを効率よく実現するハード、ソフトにわたる国際競争力を高める事業環境の充実など、基盤づくりを行う。

横浜港については、大規模コンテナターミナルの集中整備など、国際競争力を強化し、釜山港等と対峙・補完し合う国際拠点港湾、航路特性を生かした国際ハブポートの実現を図るとともに、物流等を支える高速道路など基盤整備を図る。また、羽田空港とのアクセス強化など、横浜と世界を結ぶ基盤づくりを行う。

横浜駅周辺やみなとみらい21地区などの横浜都心を中心に、グローバル企業の受け皿となる開発促進や外国人の生活環境の整備、文化芸術など都市の魅力向上を図る。

京浜臨海部などの産業拠点については、これまでの産業等の集積を生かし、ライフサイエンスや環境分野など、わが国の経済を牽引する世界最高水準の研究開発機能の強化等を図るとともに、高付加価値型企業の立地誘導、新産業創造による経済成長の牽引を図る。

中・大型の国際コンベンションを軸にMICE全般の誘致を行うため必要な基盤づくりを行う。また、観光を新たな成長分野として位置づけ、都心部の歴史的建造物や港の景観など、本市の強みをいかし、成長著しいアジア地域等からの観光需要を取り込むため必要な基盤づくりを行う。

④ 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進

都心部(横浜都心、新横浜都心)、都心周辺部、臨海部(京浜臨海部、インナーハーバーエリア、その他臨海部)、郊外部(駅周辺の生活拠点、郊外住宅地、内陸産業地)、市街化調整区域などそれぞれの地域特性に応じた計画的・効率的な土地利用を実現するため、土地利用方針の明確化を図るとともに、土地利用規制・誘導方策の検討を実施する。

地区計画等の法令に基づく制度に加え、地域まちづくり推進条例、ヨコハマ市民まち普請事業など横浜独自の多様な手法を活用し、地域の個性や特色を生かした地域まちづくりを推進するとともに、地域の発意によるエリアマネジメントを推進し、快適で質の高い環境を形成することにより、地域の価値を高め都市の魅力の向上を図る。

○都心部

横浜都心においては、業務・商業・文化・観光・交流などの機能を強化するとともに、一定のルールのもと、業務機能等と合わせて都市型住宅の誘導等を図り、魅力と活気あふれる拠点地区とする。特に、市域の南部地域や西部地域の市民を対象とした就業の場や買い回りの場としての位置づけを高める。

広域交通ネットワークの拠点である新横浜都心においては、~~広域交通ターミナルとしての拠点性を一層高め~~、その利便性を生かした多様で広域的な機能集積を図る。

○都心周辺部

生活支援機能と合わせた都市型住宅の誘導など住宅機能の強化を図り、職住近接を実現する。また、建築物が密集している地域においては、建築物の不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保などによる市街地環境の改善を図る。

○臨海部

京浜臨海部においては、世界の最先端をいく産業・業務・研究開発・物流の拠点として再編整備をすすめる。

インナーハーバーエリアにおいては、都心部における機能を一部分担しながら、土地利用の再編を進める。

その他の臨海部においては、既存集積を生かした産業拠点として整備する。

○郊外部

駅周辺の生活拠点においては、地域の持つ資源や特性などに応じた個性的で魅力的な地区を形成することに重点をおきつつ、個性ある生活拠点として、働く、楽しむ、買う、などの機能について、駅周辺の利用者の圏域の規模に応じた集積・充実を図る。

また、駅周辺の生活拠点のうち、これまでの商業等のストック~~がありターミナル性も有している~~を有し、交通ネットワークの主要な拠点においては、その沿線地域なども含め、通常の圏域を超えたところからのアクセスも想定し、そのストックの活用を図るとともに更なる機能集積・充実を図る。

郊外住宅地においては、地域の個性や特色に応じた魅力的な居住を実現し、豊かさを実感できる良質で持続可能な居住環境を確保する。住宅地の中にある商店街では、身近な買い物の場であるとともに、地域の交流の場としての再生に向けた取組みを行う。特に人口減少が進むと予想される地域においては、従来の発想や方法にとらわれないソーシャルビジネスを含めた新たな仕組みづくりや取組みを多様な主体が協働して行う。

内陸部の産業集積地等においては、企業立地の促進等を図り、経済活性化に寄与するとともに、市民の身近な勤務地として職住近接を実現する。

○市街化調整区域

都市に潤いを与える貴重な緑地や農地を中心に保全し、市民が自然に親しみ、レクリエーションの場として利活用するなど、より宅地開発を抑制し、市街化調整区域の地域特性に応じた土地利用を実現する。

⑤ 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現

交通体系の整備にあたっては、高齢者、障害者も含め誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現をめざす。また、都心部、臨海部などに集積する産業拠点・業務拠点などのモノとヒトの移動の利便性をより高めるための交通体系を整備する。

鉄道においては、運輸政策審議会答申に位置づけられた市内外拠点間の連絡強化のための鉄道整備を基本としつつ、費用対効果が高く、大きなネットワーク効果が発揮できる連絡線の整備や、**バスとの円滑な乗り継ぎを可能とする駅の移動のシームレス化等**、既存の鉄道路線の有効活用や合理的な運用により利便性の増進を図る。

バス等地域の足となる公共交通については、地域にとって効果的かつ効率的となる持続的なシステムの構築を目指し、そのために必要な道路改良や沿道施設整備、市民、行政、運輸事業者の連携体制の確立を図る。

道路については、住環境を保持すべき地区内に通過交通が侵入させないように、必要な幹線道路整備、交差点改良の推進と、住宅地区内の速度抑制を目指した地区交通管理策の検討をすすめ、地区内の交通事故削減、住環境向上を目指す。

高速道路においては、国土軸や周辺都市への連絡強化を重視したネットワークを形成する。幹線道路については、市内を環状方向に連絡し、市域の一体性を図るため、3環状10放射を中心に都市計画道路の整備を進める。地区幹線道路については、駅前広場や駅周辺道路等、公共交通機関の利便性向上につながる路線の整備等を進める。

さらに、高齢者など誰もが安全に安心して移動できる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推進する。また、過度なマイカー利用を抑制し、徒歩や公共交通を中心とした移動が可能となるよう、道路基盤の整備や公共交通の維持・活性化方を推進する。

次世代に良好な都市基盤を継承していくため、橋梁の予防保全を進める等、都市基盤施設の計画的な機能維持・更新を図る。

⑥ 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進

かけがえのない水と緑をまもり、豊かな水・緑環境を創造するとともに、市街地における緑の保全・創造を図り、身近な緑と水循環を体感できるまちづくりを進める。また、残された生物多様性が保全され、さらに再生・創造が図れるよう、自然と共存したまちづくりを進める。

公園などの整備を進めるとともに、多面的な機能を有する農地の保全と活用を図る。

海域への負荷の低減や浅海域での生物浄化を活用した、健全で豊かな港湾環境「きれいな海づくり」を実現する。

市民が誇れる横浜らしい個性と魅力あふれる質の高い都市空間を形成し、都市の強みとして活用していくことで、都市間競争力を向上させ、国際都市としての魅力をさらに高めていく。

良好な景観をつくることで、豊かな市民生活の質を高め、都市に新たな活力を創出しコミュニティを育むことから、市民と協働で地域ごとの魅力を生かした景観づくりを進める。

歴史的建造物の保全活用を積極的に進めること等により、横浜らしい魅力あふれる個性的な都市づくりを進め、国際的な観光需要にも積極的に対応する。

⑦ 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくりの推進

震災や局地的大雨による都市型水害などの自然災害から横浜で住み働く人々の生命・財産を守るため、ライフラインや下水道施設等の都市基盤施設の計画的な改修・更新や、供給ルートほか、電気やガスなど異なったエネルギー源など、エネルギー供給の多重化を促進するとともに、防火・準防火地域等の指定により耐火建築物を誘導して市街地の不燃化を促進し、災害に強い都市の形成を図る。

地震や火災等の災害時の危険性の高い木造密集市街地等の既成市街地においては、建築物の不燃化・耐震化、狭あい道路の拡幅・オープンスペースの確保を進め、災害に強い市街地の形成に向けた改善を図る。また、主要な幹線道路等の整備を進めるとともに、沿道の不燃化や耐震化を促進し、災害時等の延焼拡大を防止するとともに、倒壊防止を図り、避難機能及び輸送機能を確保する。さらに、津波対策、主要駅周辺等における避難移動需要の集中による混乱防止対策の観点から、避難及び退避可能な施設の配置のあり方を検討する。併せて、崖地や造成地等の防災対策を検討する。

臨海部においては、工場施設等の耐震性の強化・不燃化を図り、工業地帯全体の防災性の向上を図るとともに、河川・運河に架けられた老朽化した橋梁などの改修を進め、耐震性の強化を図る。また、臨海部の既成市街地に隣接する部分においては、防災遮断帯としての機能を構築するとともに、防災拠点の整備や災害時に活用可能なオープンスペースの確保を進める。

また、大規模地震の際の臨海工業地帯の工場群に及ぼす被災を防止するため護岸対策(公共岸壁・専用岸壁)、防潮対策を再点検し必要に応じた整備を進めるとともに、被災により工場で爆発、火災、原材料流出等が発生した時に備え、個々の工場及び臨海地帯全体の防災対策について、都市整備の観点から再検討する。

流域全体を視野に入れた海域への負荷低減や浅海域での生物浄化を活用し、健全で豊かな海を実現することを通して、自然と共生する安全な都市づくりの意識を醸成する。

地域で住民が互いに協力し合って防犯活動や交通安全などに取組むことができ、安心して暮らせるまちづくりを目指す。

4 都市構造

(1) 本格的な人口減少社会を見据えた市街地のコンパクト化の考え方

都市づくりの基本理念や目標を踏まえ都市構造を明確にしていくが、その際、特に重要となるテーマのな概念となる「コンパクトな市街地の形成」に関する考え方を整理する。

ア 現況

- ・本市は、市全体での人口密度が 84 人/ha で、全国的にみても集約された区域の中で都市活動が営まれており、現在においても十分に効率的な都市であると言える。
- ・一部、過去の急速な市街化により、公共交通が利用しにくい地域も存在する。
- ・人口は当面は増加傾向であるが、すでに減少傾向にある地域も存在する。

イ 基本的考え方

- ・現在、わが国の地方中小都市において進められているコンパクトシティに関する取組みは、主に人口の広範囲の分布による都市経営上の課題に対応するために行われている場合が多い。しかし人口増加が進む当面の間に、本市が目指そうとしているコンパクトな市街地形成の目的としては、次の観点に重点を置くべきである。
- ・交通の円滑化や生活圏の中心である駅周辺的生活機能充実などの「市民の生活利便性の向上」、及び都心やその周辺部等への居住機能の誘導による「職住近接」を目指すとともに、過度に自動車に依存せず、都市活動における移動のエネルギー効率化など「低炭素社会」を目指すという観点を重視したコンパクト化を推進する。
- ・また、将来の人口減少は避けて通れないため、本格的な人口減少社会の到来時には、都市経営上の観点から、人口減少分に応じた市街地の縮退が必要である。このため、今の時点から、将来の市街地の縮退を想定した取組みを始めるものとする。

ウ 本市におけるコンパクト化の考え方

考え方	主な効果	施策の例
アクセス性を向上させる	<ul style="list-style-type: none">・生活利便性の向上・職住近接の実現	<ul style="list-style-type: none">・鉄道整備及びそれに伴う新駅設置・駅前広場等など駅まで 15 分道路の整備・地域モビリティの持続的確保
コンパクトな立地を促す	<ul style="list-style-type: none">・移動エネルギー効率化 (CO₂ の削減)・都市経営の効率化	<ul style="list-style-type: none">・市街地の拡散抑制・駅周辺へ商業、利便施設の立地誘導・住み替え促進・郊外市街地での適切な管理・活用・必要に応じた市民生活拠点の整備・減築、ダウンゾーニング、逆線引き

○駅周辺への機能集積に関して

- ・交通施策と連携しつつ、都心につながる鉄道軸上の駅周辺地区において、多様な生活機能が集積した魅力的な拠点的形成する。また、駅から歩いて移動できる範囲を中心に、都市型住宅等を整備・誘導し、多様な世代が暮らす利便性のよいまちづくりを推進する。
- ・このため、鉄道駅周辺地区においては、計画的に基盤整備を行うとともに、~~土地の高度利用を図るため、必要に応じて規制緩和などの制度上の運用を検討する。~~
既存ストックや低・未利用地の活用など、地区の特性に応じた機能集積を図り、生活利便性の向上を図る。

○郊外住宅地の低密度化や縮退に関して（図-48 参照）

- ・市街地が縮退する過程において、適切な施策を実施しない場合、空地や空家の発生による防犯性の低下、ごみの不法投棄等による生活環境の悪化等が懸念される。
- ・こうしたことが生じないよう、空地等の適切な管理・活用や市街地整備手法による敷地の統合・集約化などを行う必要があるが、これらの郊外住宅地の低密度化等を地域のメリットとして捉えるべきである。
- ・具体的には、空地の市民農園への活用や集約化による公園や緑地の創出などが考えられ、それにより、魅力ある郊外の市街地を形成することが可能である。

【図-48 郊外住宅地の低密度化に際しての管理活用のイメージ】



出典：社会資本整備審議会資料

(2) 都市構造の考え方

～生活圏を基盤とした集約型都市構造～

市民生活の向上と経済活性化に向けた、都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

ア 首都圏における位置付け(図-49(p41)参照)

- ・ 首都圏は、一国に相当する人口や経済規模を持つ巨大広域ブロックである。
- ・ 首都圏は、そこに暮らす多くの人々の生活の場であるとともに、都市、産業、流通、文化、情報など、様々な機能やサービスが集積し、国内外から集まる個人や企業などの様々な主体が活動しており、今後も質の高い生活や活動の場として発展していくことが求められている。
- ・ また、経済のグローバル化や東アジアの発展に対応した政治、経済、金融などの国際機能の充実など、首都機能を有する圏域として、わが国、東アジア、世界の発展に積極的に貢献する役割がある。
- ・ 横浜は、首都圏の中で首都東京との近接性を生かし、圏域の主たる一員としての役割果たしていく。横浜は、東京と比較した場合、自らの持つ歴史や文化・交流、ウォーターフロントから大規模緑地までを有する地理的特性や環境性、豊かで多様な居住地環境、陸・海・空の3つのゲートへのアクセス性などの優位性があり、この点を生かして自治体としての自律性を高めつつ、東京と機能分担をしながら圏域全体としての発展をめざす。

イ 周辺都市との連携と広域的な機能連携軸(図-50(p41)参照)

- ・ 横浜は、神奈川県東部に位置し、川崎市、町田市、大和市、藤沢市、鎌倉市、横須賀市に接している。市域の東側は、東京湾に面している。また、首都圏南西部の拠点都市である相模原市や厚木市、八王子市に近接している。
- ・ 広域的な交通インフラや連担するまとまった緑地、海・川などの連続性のある水辺は、一市だけにおいてその機能が活用されるものではないとともに、それらの保全等も~~手~~行うことはできない。また、市街地に関しても、市境周辺において、その地域に住まう市民や経済活動をしている事業者等にとって、不可欠な都市基盤の連続性が確保されない場合、大きな障害となる。したがって、周辺都市との連携を十分に踏まえた都市づくりを行う必要がある。
- ・ 羽田空港に連絡するとともにわが国の国土形成の骨格を成す東海道軸や、県央方面につながる軸、将来の中央リニア新幹線の駅とのアクセスも意識した首都圏南西部の都市等を結ぶ軸など、市内の産業拠点や物流拠点を支える、鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸を形成し、国内外から横浜へのアクセス性向上を図る。

ウ 目指すべき都市構造 (図-51(p44)、図-52(p45)参照)

今後の人口減少や一層進展する高齢化の状況を踏まえると、市街地の拡大を抑制するとともに、これまで整備されてきた基盤等を生かし、一定の市街地の中で**活力ある拠点形成**、効率よい土地利用と利便性の高い交通基盤が必要である。このため、市域のバランスを考慮しつつ、メリハリある拠点の配置と、拠点間を効果的に連絡する交通施設を基本とした集約型の都市構造への転換とコンパクトな市街地形成が必要である。また、エネルギー効率の良い低炭素型の都市を実現するためにも、集約型の都市構造と郊外部のコンパクトな市街地形成が必要である。

さらに、大地震等の災害時のリスクを分散するため、複数の都心を形成することや、鉄道駅周辺ごとに生活拠点を配置していくことが必要である。

これらを踏まえた上で、都市づくりの目標を実現するためには、まず、横浜都心と新横浜都心の二つの都心の機能強化をさらに図るとともに、それに連絡する郊外部の鉄道の駅周辺を生活拠点にしたコンパクトな市街地を計画的に形成し、誰もが支障なく快適で暮らしやすい横浜を実現していくことが必要である。

特に、横浜都心の機能強化は、市域の南部地域や西部地域の市民を対象とした就業の場や買い回りの場としての位置付けを高める。

また、郊外部においては、鉄道駅周辺を拠点としつつ、住宅地では地域の特色や必要に応じた生活支援活動拠点整備を行うことにより、誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現を図り、市域全体の発展や活力の維持を実現する。

また、本市が首都圏の主たる一員として機能するとともに、アジア諸都市と対峙・共存していくためには、都心部や臨海部において、世界の最先端をいく産業・業務・研究開発・物流の拠点を育成していく必要があり、またそこから市内・首都圏・日本各地へと円滑に連絡する道路などの交通ネットワークの充実が必要である。

さらに、都市に潤いを与える貴重な緑地や農地は、今あるストックを中心に保全・創造を進めることが必要である。

① 二つの都心の機能強化と、それにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造

- ・ インナーハーバーエリアを含む横浜都心と新横浜都心においては、市の中核としての基盤整備や業務・商業・住居など更なる機能集積を行い、互いに機能補完をしながら地区特性に応じた都心部を形成する。
- ・ 二つの都心につながる放射状の鉄道を軸に交通ネットワークを形成し、その軸上の鉄道駅周辺地区に拠点を配置することにより、将来の人口減少や超高齢社会に対応した合理的で利便性のよい都市構造を形成する。
- ・ また、鉄道軸上の駅周辺を拠点とし、公共交通で**人と物が**移動しやすい都市に転換することにより、環境にやさしい低炭素型の都市を形成する。

② 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

- ・ 鉄道駅を中心として、周辺地区の都市基盤や地域交通、地形の状況など、地域特性に応じた圏域を形成する。その上で、鉄道駅周辺地区において、圏域の人口規模や人口構成等に応じた機能集積（商業・業務施設、市民利用施設、福祉施設、病院、都市型

住宅等) と基盤整備を図り、個性ある生活拠点形成する。

- ・ 駅から離れた郊外住宅地は、緑などの環境を生かしつつ、土地利用の整除・転換、地域の公共交通維持・活性化、必要に応じた市民生活拠点等の整備を図り、豊かな住宅市街地を形成する。
- ・ 鉄道駅周辺と駅から離れた郊外住宅地を連絡する、バス交通ネットワークを形成する。
- ・ 鉄道沿線ごとに近接する圏域においては、その連携や機能分担についても考慮する。

③ 首都圏やアジア諸都市と対峙していくための適切に役割分担できる「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」

- ・ 京浜臨海部、根岸・金沢臨海部の産業拠点を形成するとともに、これらの産業拠点を結び、川崎方面、横須賀方面の臨海部産業拠点と連携する東京湾連携軸を形成する。
- ・ 横浜港の国際競争力強化を図り、ハブポートを形成するとともに、港湾と後背圏とを連絡する高速道路等のネットワークを形成する。

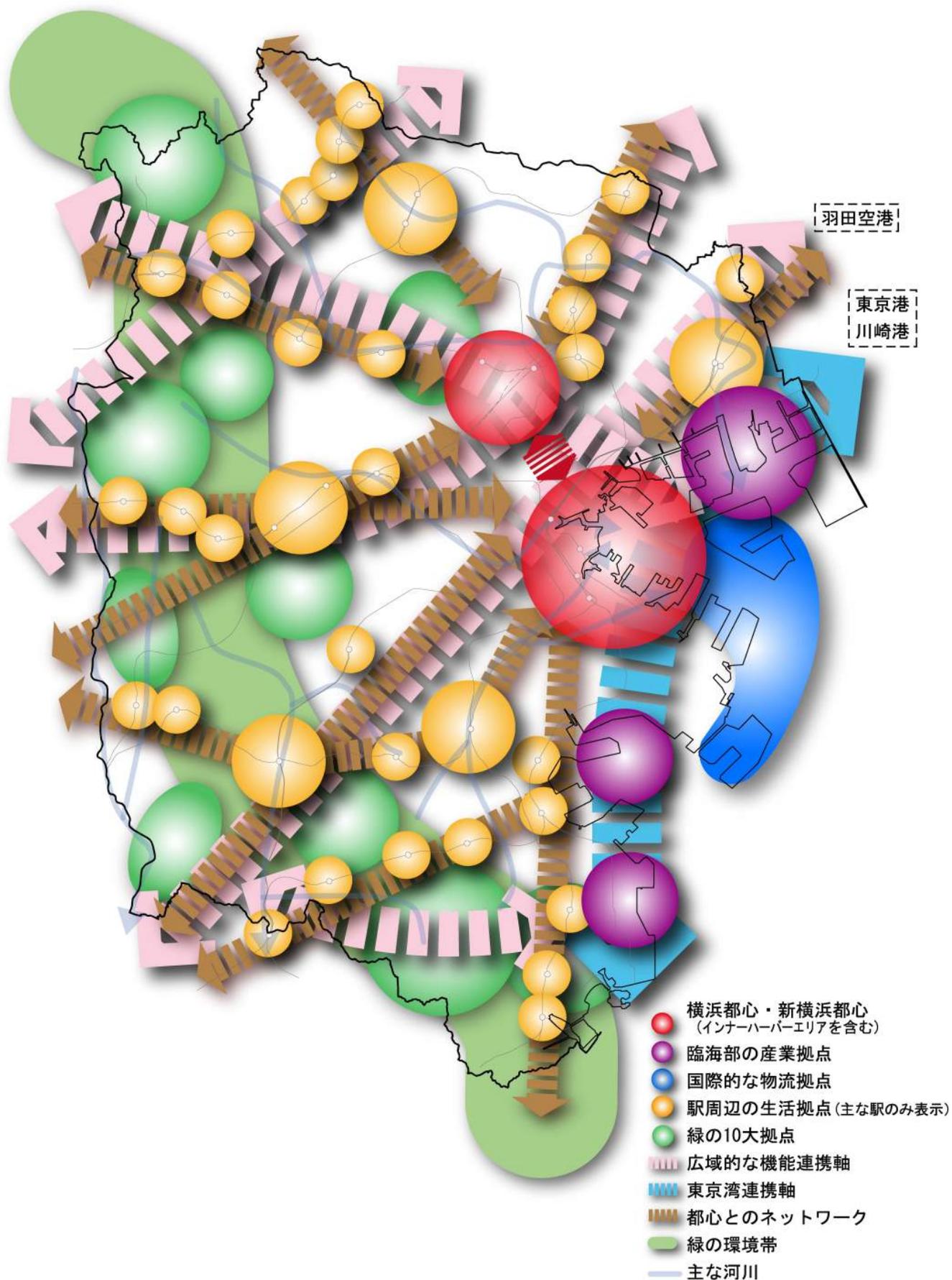
④ 産業拠点や物流拠点を支える「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」

- ・ 羽田空港に連絡するとともに、わが国の国土形成の骨格を成す東海道の連携軸を形成する。
- ・ 鉄道や高速道路等により、東京方面や県央方面につながる連携軸を形成する。
- ・ 将来の中央リニア新幹線の駅とのアクセスも意識し、首都圏南西部の都市等を結ぶ連携軸を形成する。

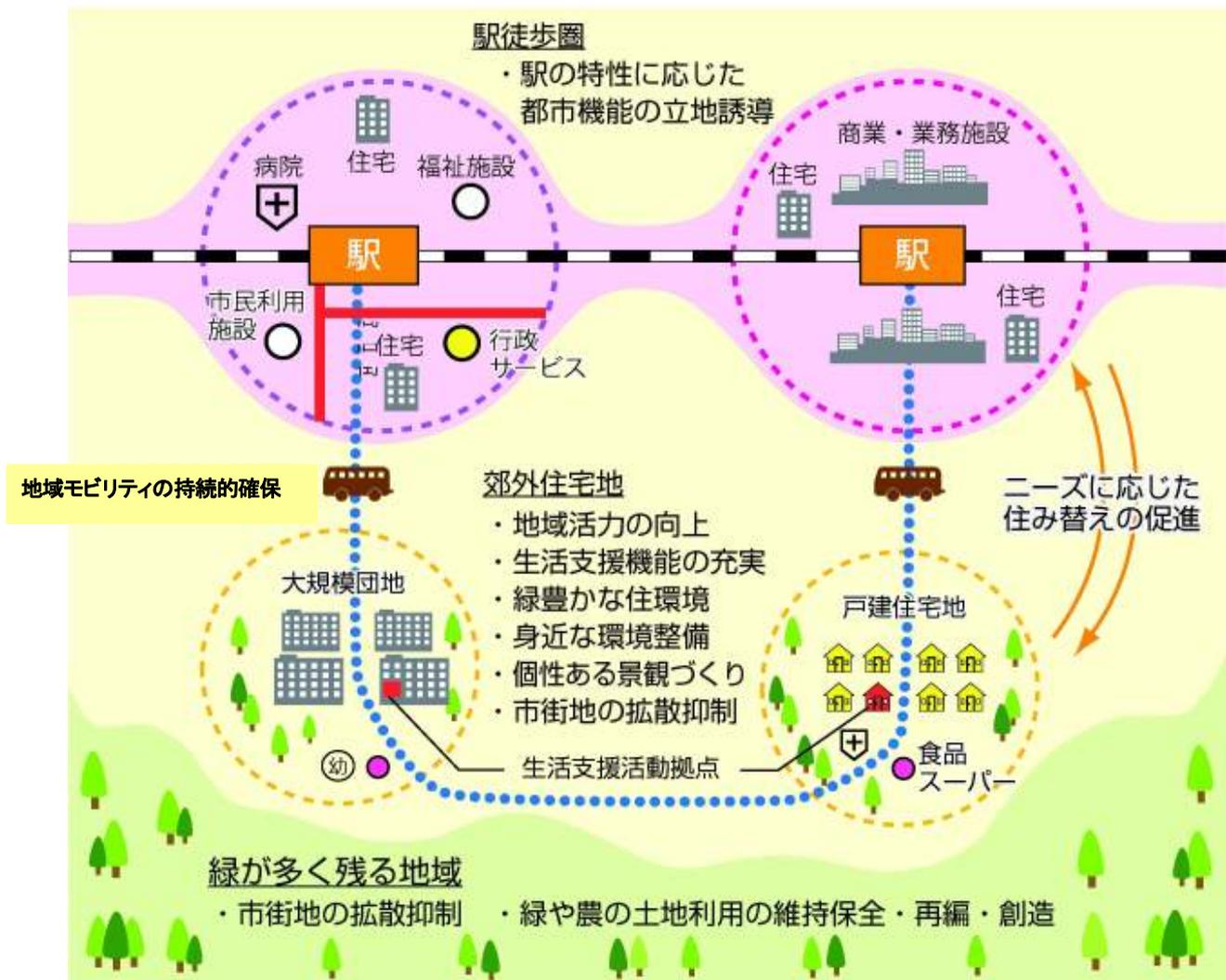
⑤ 都市に潤いを与える「緑の10大拠点と緑と農の環境帯」

- ・ 市域の西部から南部を中心として、緑の10大拠点のまとまりのある樹林地や農地を保全するとともに、周辺都市にもつながる緑と農の環境帯を形成する。このことにより、生物多様性の保全・創造にも取り組む。
- ・ 主に、緑と農の環境帯から源を発する河川及びその周辺地域は、水系ごとにその特徴をいかした魅力ある空間形成を図る。
- ・ これらにより大地震等の災害時にも、火災の延焼防止など防災機能を発揮できるよう、自然と共生する持続的な都市をめざす。

【図-51 都市構造図】



【図-52 駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ（郊外部の地域構造）】



(図 (P33) の再掲)

参 考 资 料

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の構成

委員名	所属等
委員長 高見沢 実	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 教授
金子 忠一	東京農業大学 地域環境科学部 造園科学科 教授
小泉 秀樹	東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻 准教授
中村 文彦	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 教授
真野 博司	株式会社 産業立地研究所 代表取締役社長（所長）
三輪 律江	横浜市立大学大学院（国際総合科学群）准教授
村木 美貴	千葉大学大学院 工学研究科 建築・都市科学専攻 准教授
吉田 洋子	第7期 横浜市まちづくりコーディネーター 吉田洋子まちづくり計画室

（平成23年4月1日現在）

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会の開催経緯

●平成 22 年 6 月 24 日

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会設置

●平成 22 年 7 月 21 日 第 1 回検討委員会開催

- 議事 (1) 委員会の進め方について
(2) 都市づくりの課題について
(3) 都市づくりの基本理念と目標等について

●平成 22 年 9 月 16 日 第 2 回検討委員会開催

- 議事 (1) 前回の指摘事項について
・ 検討委員会の進め方
・ 現行の都市計画マスタープラン（全市プラン）における目標や方針に対しての取組状況等
(2) 改定に当たっての方向性について

●平成 22 年 11 月 26 日 第 3 回検討委員会開催

- 議事 (1) 都市づくりの基本理念、目指すべき将来像について
(2) 新たな都市計画マスタープランに求められる役割と構成のあり方について
・ 区プランモデルスタディ中間報告
(3) その他
・ 市民意見の聴取について

●平成 23 年 1 月 20 日 第 4 回検討委員会開催

- 議事 (1) 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言（素案）（案）について
(2) その他
・ 市民意見募集について

●平成 23 年 2 月 7 日～2 月 28 日 意見募集実施

横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言（素案）及び概要版リーフレットへの
自由意見募集

●平成 23 年 3 月 15 日 第 5 回検討委員会 <東北地方太平洋沖地震により延期>

●平成 23 年 4 月 19 日 第 5 回検討委員会開催

- 議事 (1) 意見募集の実施結果について
(2) 横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言（案）について
(3) その他

横浜市都市計画マスタープラン 改定に向けた提言(素案) 市民意見募集



皆様のご意見を募集します!

平成23年2月7日(月)から2月28日(月)まで

都市計画マスタープランとは

「都市計画」とは、暮らしやすいまちにするための、土地の使い方や道路など、まちを構成する要素について定める計画です。暮らしやすいまちにするためには、まちづくりの方向性を定めることが必要です。その際、まちを構成する要素（道路や公園、河川、住宅…など）について、見取り図があると、考えやすくなります。将来のまちの姿を示すこの見取り図のことを「都市計画マスタープラン」といいます。

都市計画マスタープランとは、市町村の都市計画に関する基本的な方針で、横浜市の都市計画マスタープランは、全市プラン、区プラン、地区プランの3段階で定められています。

現行の全市プランは、策定から10年が経過し、この間、社会情勢や関連計画の改定など横浜市を取り巻く環境の変化により、改定する必要が生じています。

今年度、横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会では、改定に向けた検討を行い、このたび改定に向けた提言(素案)を取りまとめました。

よりよい提言となるよう市民の皆様のご意見をお寄せください。

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会
委員長 高見沢 実

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会

横浜市都市計画マスタープラン改定検討委員会は、横浜市が横浜市都市計画マスタープラン改定の基本方針を策定するにあたり、広く専門知識を有する学識経験者等から意見を聴き、検討を深めることを目的に設置されました。

【委員会メンバー】

委員長：高見沢実（横浜国立大学大学院教授）

委員：金子忠一（東京農業大学教授）、小泉秀樹（東京大学大学院准教授）、

中村文彦（横浜国立大学大学院教授）、真野博司（(株)産業立地研究所代表取締役社長）、

三輪律江（横浜国立大学非常勤講師）、村木美貴（千葉大学大学院准教授）、

吉田洋子（吉田洋子まちづくり計画室）

なお、委員会の詳細については、次のホームページをご覧ください。

Web <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/iinkai/>



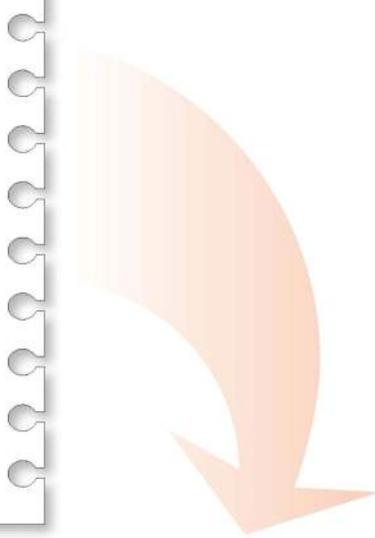
現行の都市計画マスタープラン

基本理念

市民生活のすべてにわたり豊かさを実現する

目標

- 1 市域のバランスある発展
- 2 快適で安全な環境の保全と創造
- 3 拠点の強化による多心型都市構造への転換
- 4 市域の一体性の確保と利便性の向上
- 5 楽しみと個性にあふれ、安心して暮らせる地域環境の創造
- 6 世界都市・横浜の実現

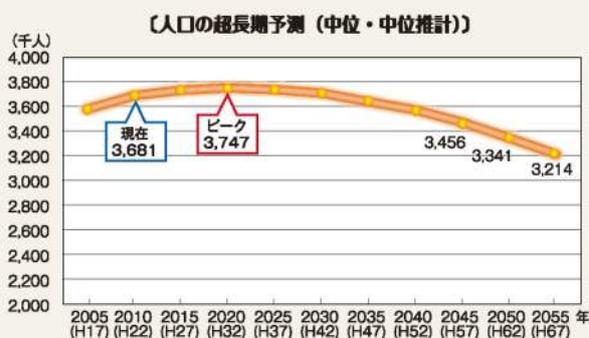


新たな都市計画マスタープラン(案)

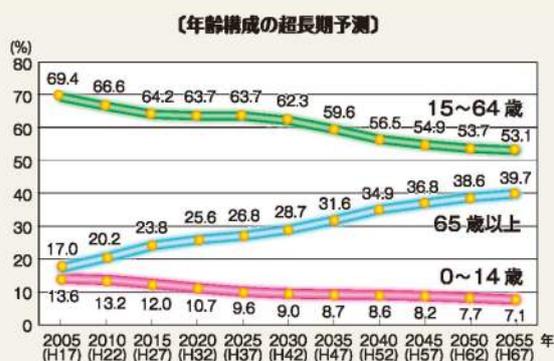
1 横浜市の現況等と2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題

1. 人口規模や高齢化

人口は2020(平成32)年頃をピークに減少し、2050(平成62)年には65歳以上の高齢化率が約40%になると予測されています。



出典：横浜市将来人口推計2005(平成17)年度より作成



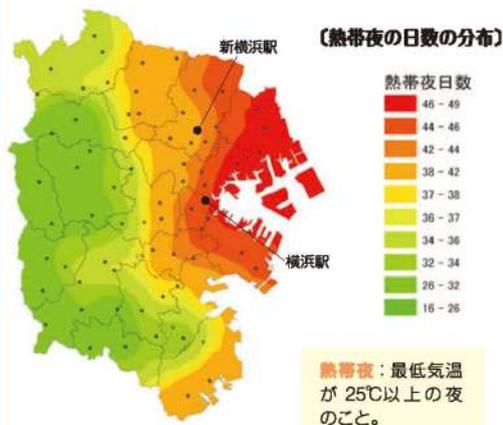
出典：横浜市将来人口推計2005(平成17)年度より作成

新たなプランにおける基本的な目標年次は横浜市基本構想(長期ビジョン)と合わせ、2025年(概ね15年後)としています。

また、人口減少や高齢化比率が顕著となる超長期(2050(平成62)年頃)を見据えた上で、目標年次における都市像、都市づくりの方針を描きます。

2. 地球温暖化やヒートアイランド現象

横浜市の年平均気温は最近100年間で約2.6℃上昇し、地球温暖化現象の影響に加え、ヒートアイランド現象の影響があると考えられます。



出典：2010(平成22)年度夏の気温観測結果(環境創造局環境科学研究所 記者発表資料)

3. 国際社会における位置づけと産業構造

アジア諸港の急速な発展により、横浜港の競争力は相対的に低下しています。一方で、羽田空港の国際化により、来街者の増加が予想されます。今後、陸・海・空のゲート整備やゲートまでのアクセス強化など国際競争力を高めるための基盤整備が必要です。

【横浜港の取扱コンテナ数】

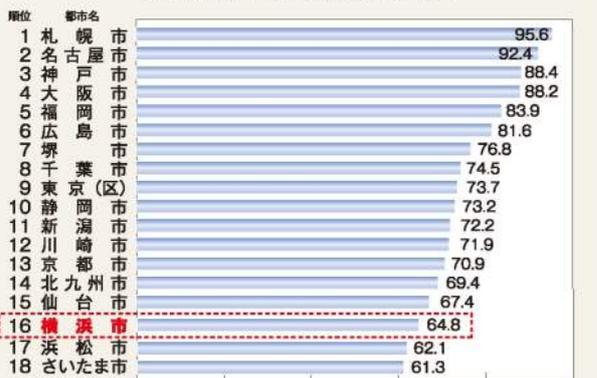
1980年		2009年速報値	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャーシー	195	1(1) シンガポール	2,587
2 ロッテルダム	190	2(2) 上海	2,500
3 香港	146	3(3) 香港	2,098
4 神戸	146	4(4) 深圳	1,825
5 高雄	98	5(5) 釜山	1,195
6 シンガポール	92	6(6) 広州	1,119
7 サンファン	85	7(6) ドバイ	1,112
8 ロングビーチ	83	8(7) 寧波	1,050
9 ハンブルク	78	9(10) 青島	1,026
10 オークランド	78	10(9) ロッテルダム	974
12 横浜	72	26(24) 東京	374
16 釜山	63	36(29) 横浜	280
18 東京	63	—(39) 名古屋	※282
39 大阪	25	—(44) 神戸	※256
46 名古屋	21	—(50) 大阪	※224

注1: TEUとは、20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ個数
 注2: ()内は2008年の順位
 注3: ※印の取扱量は2008年値
 出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 1982, 2010
 March 2010 CONTAINERISATION INTERNATIONAL をもとに国土交通省港湾局作成
 出典: 国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所ホームページ

5. 交通基盤の整備

最寄り駅まで15分まで到達できる人口の割合については、約9割まで拡大されています。また、都市計画道路整備率は約6割と他の大都市に比べて非常に低い水準にあります。

【18大都市 都市計画道路整備状況】



出典: 2009(平成21)年都市計画年報(自動車専用道路、新交通システムを除く)より作成

7. 安全・安心のまちづくり

1時間に50ミリメートル以上の降雨回数が近年増加し、局地的大雨の場合の浸水等の被害に注意する必要があります。また、既成市街地を中心に防災上課題のある密集市街地があります。



4. 土地利用の状況と地域まちづくり

市全体では住宅用地、商業用地等の比率が増加し、工業用地の比率が減少しています。公園緑地、農地・樹林地の比率も1992(平成4)年に比べると2003(平成15)年では減少しています。また、地域まちづくり推進条例に基づき、市内全域で様々なテーマの地域まちづくりが展開されています。

【土地利用の推移】



出典: 横浜市都市計画基礎調査より作成

6. 水・緑など自然環境や都市の魅力

緑被率は、2009(平成21)年度には、29.8パーセントまで減少し、まとまった樹林地や農地、斜面緑地の分断、孤立化が進行しています。また、生物多様性について、横浜でも、失われてしまった種や近い将来失われる危険性が高い種が増加しています。

緑被率: 緑の総量を把握する方法の一つで、航空写真によって上空から見たときの緑におおわれている土地の割合。

【緑被率の推移】



出典: 環境創造局ホームページ

【時間50mm以上の降雨回数の推移】



出典: 安全管理局(現 消防局)雨量観測データ 2008(平成20)年

② 新しいプランの都市づくりの基本理念、目標、都市構造

「① 横浜市の現況等と2025(平成37)年に向けた都市づくりの課題」を踏まえ、新しいプランの目指すべき都市づくりの基本理念、目標、都市構造を以下のとおり検討しています。

基本理念 ～新しい横浜らしさの創造と持続を支える都市づくり～

- ・ 超高齢社会や将来の人口減少社会の到来を見据え、環境に配慮した持続可能な都市の構築
- ・ 港や水・緑、歴史や文化など横浜の持つ資産や環境を生かしたまちづくり
- ・ 市民生活を支えるとともに国際競争力の強化を図るための基盤づくり



7つの目標

- 1 超高齢社会や将来の人口減少社会に対応した、「集約型都市構造」への転換と、人にやさしい「鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地」の形成
- 2 地球温暖化やヒートアイランド現象の緩和に向けた、エネルギー効率のよい低炭素型の都市づくりの推進
- 3 首都圏全体の発展を牽引するとともに、国際競争力を高めるための基盤づくりの推進
- 4 地域特性に応じた、計画的・効率的な土地利用と地域まちづくりの推進
- 5 誰もが移動しやすく環境にやさしい交通の実現
- 6 横浜らしい水・緑環境の実現と、都市の魅力を生かしたまちづくりの推進
- 7 震災や風水害などの自然災害に強い、安全安心のまちづくりの推進

キリトリ線

横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)の詳細については
 都市整備局ホームページ
<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/linkai/soan/soan.pdf>
 をご覧ください。
 都市整備局企画課・地域まちづくり課(市庁舎6階)、市民情報センター(市庁舎1階)、各区役所区政推進課企画調整係窓口でも閲覧できます。

※ご記入いただいた内容については、意見募集の用途以外には使用いたしません。
 ご協力ありがとうございました。

②その他

以下の項目について、ご意見をお書きください。
 ①新しいプランの都市づくりの基本理念、目標、都市構造について

都市構造

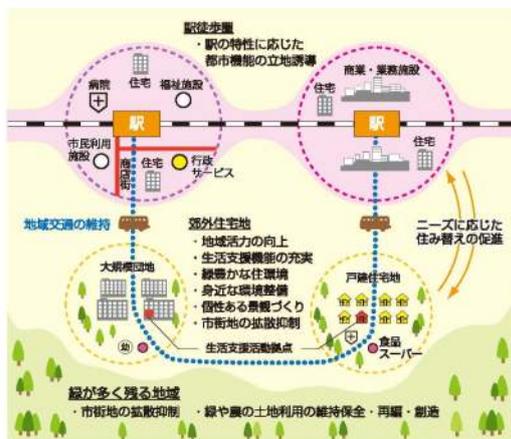
～生活圏を基盤とした集約型都市構造～

都心部等の機能強化と郊外部の持続可能なまちづくり

〈目指すべき都市構造〉

- 1 二つの都心の機能強化と、それにつながる鉄道を軸とした集約型都市構造
- 2 郊外部の鉄道駅を中心としたコンパクトな市街地を基本とした地域構造

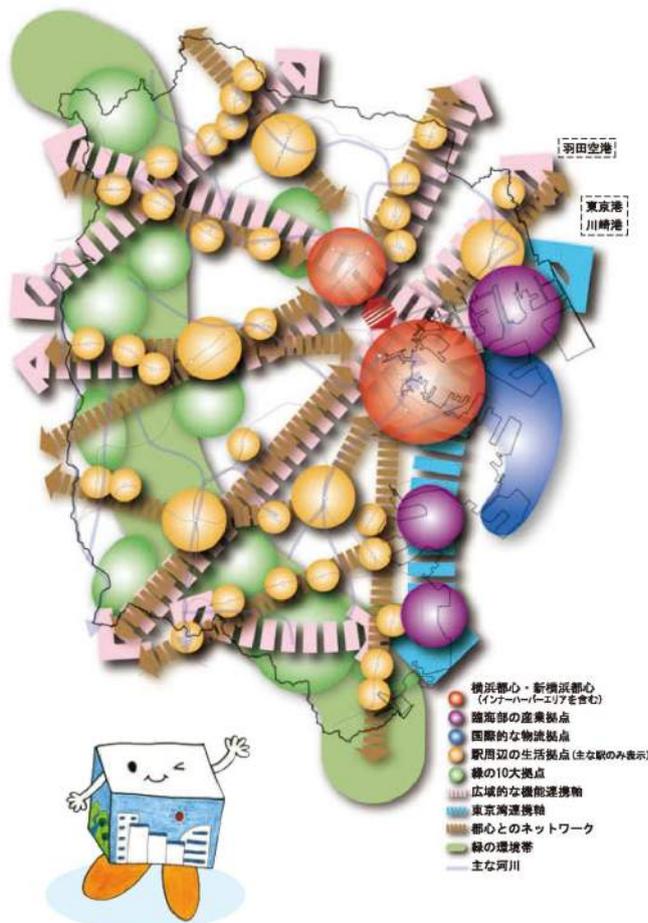
【駅を中心としたコンパクトな市街地イメージ】
（郊外部の地域構造）



出典：横浜市中期4か年計画

- 3 首都圏やアジア諸都市と対峙していくための「臨海部産業拠点と国際的なハブポートの形成」
- 4 産業拠点や物流拠点を支える「鉄道や高速道路等による広域的な機能連携軸」
- 5 都市に潤いを与える「緑の10大拠点と緑と農の環境帯」

将来都市構造図（見取り図）



- 横浜都心・新横浜都心（インターハブエリアを含む）
- 臨海部の産業拠点
- 国際的な物流拠点
- 駅周辺の生活拠点（主な駅のみ表示）
- 緑の10大拠点
- 広域的な機能連携軸
- 東京湾連携軸
- 都心とのネットワーク
- 緑の環境帯
- 主な河川

③ 区プランについて

全市プランのほか、皆様に身近なまちづくりについて「まちづくりの目標」などを共有するためのプランとして、区ごとに区プランが策定されています。身近なまちづくりについて、皆様によりわかりやすくお伝えできるよう、全市プランと併せて区プランについても検討しました。

- 全市プランに記載される都市計画の指針としての内容を踏まえ、区の将来像やまちづくりの方針、区ごとの土地利用の方針等について、必要な事項を記載する。
- 各区の特徴を踏まえた現行区プランの個性を基本的に尊重しつつも、構成や記載方法等については一定の統一を図る。

4 これまでの検討の経緯と今後のスケジュール



この素案に対するご意見をお寄せください

- 意見募集期間 平成23年2月7日(月)から平成23年2月28日(月)まで **消印有効**
- 提出方法 次のいずれかの方法で提出してください。
 - ①郵送(下のはがきをはさみで切り取り、ご使用ください。切手不要)
 - ②ファクシミリ/045-664-4539
 - ③電子メール/tb-shigaichi@city.yokohama.jp



- お寄せいただいたご意見については、改定検討委員会の考え方と併せてホームページで公表します。
- 「電話でのご意見の受付」及び「ご意見への個別の回答」はいたしませんので、あらかじめご了承ください。
- お寄せいただいた情報については、意見募集の用途以外には使用いたしません。

●横浜市都市計画マスタープラン改定に向けた提言(素案)の閲覧場所

- 都市整備局ホームページ <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/kikaku/cityplan/master/kaitei/iinkai/soan/soan.pdf>
- 都市整備局企画課・地域まちづくり課(市庁舎6階)、市民情報センター(市庁舎1階)、各区役所区政推進課企画調整係

キリトリ線

郵便はがき

231-8790

017

横浜市中央区港町1-1

横浜市都市整備局企画課
都市計画マスタープラン
改定検討委員会事務局 行



■あなたの情報をご記入ください。

〈住所〉 横浜市 市外()
 〈性別〉 男 女 (年齢) ()歳代

問い合わせ先

都市整備局 企画課

TEL : 045-671-3511

FAX : 045-664-4539

E-mail tb-shigaichi@city.yokohama.jp



スローガン(OPEN YOKOHAMA)は、開放的で自由な横浜らしさを表し、ロゴマークは、横浜に吹く自由で開放的な風をイメージし、風車の羽をモチーフにYOKOHAMAの「Y」を表したものです。

意見募集の結果

<意見募集の概要>

- 意見募集期間

平成23年2月7日（月）から2月28日（月）まで

（※ 郵送の場合は、2月28日（月）の消印有効）

- 意見提出方法

郵送、ファクシミリ、電子メール

<実施結果>

■回答者数と意見数(区別)

(回答者数)		(意見数)	
01鶴見	6	01鶴見	8
02神奈川	3	02神奈川	5
03西	2	03西	3
04中	3	04中	5
05南	3	05南	9
06港南	9	06港南	15
07保土ヶ谷	2	07保土ヶ谷	3
08旭	4	08旭	5
09磯子	0	09磯子	0
10金沢	3	10金沢	3
11港北	7	11港北	24
12緑	2	12緑	6
13青葉	6	13青葉	10
14都筑	2	14都筑	2
15戸塚	3	15戸塚	5
16栄	9	16栄	38
17泉	3	17泉	7
18瀬谷	3	18瀬谷	11
19市外	6	19市外	15
20不明	7	20不明	10
21法人その他団体	4	21法人その他団体	21
合計	87	合計	205

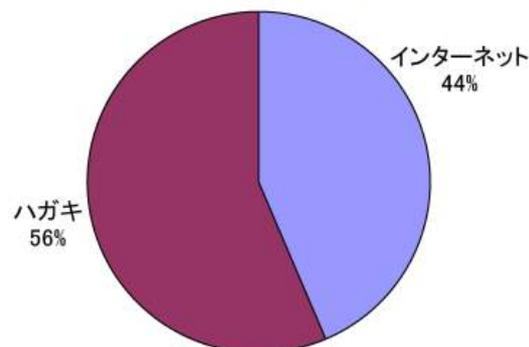
■回答者属性(年齢) (回答者数)



■回答者属性(性別) (回答者数)



■媒体 (回答者数)



■分類（意見数）

