

No. 1 戸建住宅地区の街づくり

第1種住居専用地域
第1種高度地区



出入口にはアルコーブ
を設ける

生垣づくりなど緑化を
すすめる

ブロック塀はつくら
ない

地上2階建までとする

戸建住宅を主体とし共同住
宅や寄宿舍などは建てない

一戸当たりの敷地面積は180
平方メートル以上とする

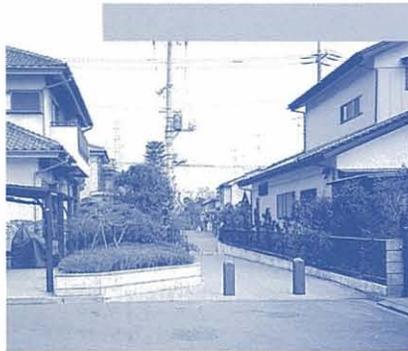


(1) 最小敷地面積

港北ニュータウンでは、区画整理事業で用意した区画の変更をしないことを原則としています。やむを得ず敷地分割をする場合にも、それぞれの敷地面積は180平方メートル以上確保して下さい。

敷地が細かく分割されると、日照や通風、プライバシーが損なわれ、また災害に弱い危険な地区となります。

いわゆるミニ開発が周辺の良い住環境までもだいなしにして、街のイメージそのものを悪化させてしまいます。



(2) 戸当り敷地面積

計画戸数を越えた過密な土地利用をしますと、港北ニュータウンの人口計画との整合性を欠き、小中学校の不足をはじめ、生活関連施設に支障をきたし、結果として不便で暮らしにくい街となってしまいます。

テラスハウスなどの長屋形式の住宅を計画する場合も含め、一戸当りの敷地面積は180平方メートル以上として下さい。

(3) 建築物の用途

港北ニュータウンでは、第一種住居専用地域内を専用住宅や併用住宅を主体とした戸建住宅を建てるための地区として計画しています。

この地区の中にアパートなど計画外の建物を建てると、人口計画との整合性を欠き、また、戸建住宅地としての閑静な居住環境を維持できなくなります。

(4) 階数

戸建住宅地区の中に3階建の建物ができると、隣接する敷地は日照、眺望、プライバシーなどの影響を受けます。

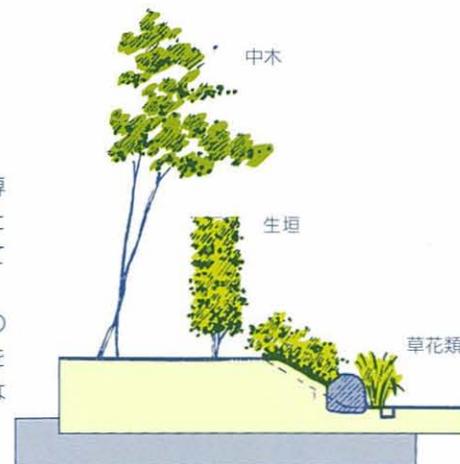
また、秩序ある街並みづくりをすすめるためにも、建物の階数は原則として地上2階までとして下さい。

(5) 緑化と外構

港北ニュータウンの目指す緑豊かな街並みは、区画整理事業で用意した緑道や公園などの緑と、家々の敷地の緑が豊富であることによってつくられます。

敷地の外周には生垣をつくり、花の咲く木や実のなる木をシンボルツリーとして、あるいは人生記念樹として植えるのもよいでしょう。

ブロック塀などは、地震時の倒壊など安全性に問題があります。また、味気のない閉鎖的な街並みとなりますので用いないで下さい。



No. 2 共同住宅地区の街づくり (アパート、マンション地区)

第2種住居専用地域 住居地域
第2種高度地区 第3種高度地区

敷地面積は260平方メートル以上とする

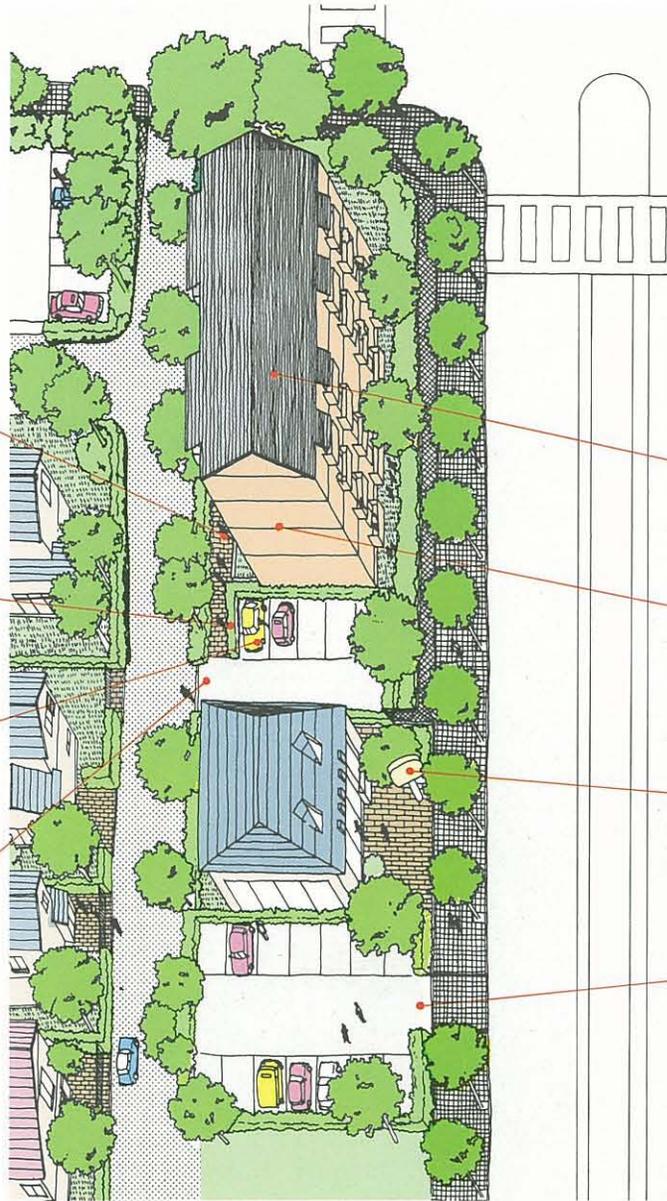
敷地面積の15%以上を緑化する

戸建住宅地側は外壁を境界から3メートル以上はなす

駐車場にはカバーグリーンを設ける

十分な駐車場を計画する

住宅部分への人と車の出入口は区画道路側に設ける



共同住宅を主体とし工場、倉庫、ホテルなどは建てない

一戸当たりの敷地面積は43平方メートル以上とする

勾配屋根をかける

屋根や壁の色は街並みと調和をはかる

広告物は大きさ、色、デザインに配慮する

沿道利用施設への車の出入口は幹線道路側に設ける

区画道路

幹線道路



(1) 最小敷地面積

狭小な敷地は、秩序ある落ち着いた街並みづくりの妨げとなりますので、敷地面積が260平方メートル以下となるような敷地分割は避けて下さい。

(2) 計画戸数

計画戸数を越えた過密な土地利用をしますと、港北ニュータウンの人口計画との整合性を欠き、小中学校の不足をはじめ、生活関連施設に支障をきたし、結果として不便で暮らしにくい街となってまいります。敷地面積43平方メートル当り1戸という計画戸数を守って下さい。

なお、43平方メートル当り1戸という密度は、換算すると223戸/haとなります。

(3) 建築物の用途

共同住宅地区の居住環境が低下しますと、共同住宅の経営や戸建住宅地区に悪影響を及ぼすため、工場、倉庫、ホテル、モートルなどの建築は避けて下さい。

また、これらの建物が建ちますと、区内道路として計画された区画道路に営業車や大型車がいり込み居住環境に混乱を生じます。

(4) 人・車の出入口

港北ニュータウンの幹線道路は、通過交通を主体に計画されているので幹線道路からの車の出入は極力避けて下さい。

ガソリンスタンドやファミリーレストランなどの沿道利用施設への車の出入口は、必要最小限のものについて幹線道路側に設けることができます。

(5) 駐車場

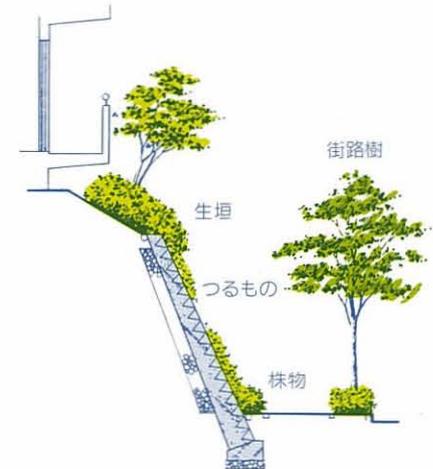
区画道路での路上駐車は、日常生活に支障をきたすにとどまらず、災害時の緊急車の通行障害となりますので、必要となる台数分の駐車場をあらかじめ計画することが必要です。

共同住宅の場合、敷地内に最低でも戸数の50%以上の駐車場を計画して下さい。

幹線道路に面して店舗などを計画する場合は、客用及び商品搬入のための駐車場を敷地内に設け、通過交通に支障がでないようにして下さい。

駐車場の出入口は、原則として1ヶ所にしぼり、駐車場の外周には生垣状のカバーグリーンを設けましょう。

(6) 緑化と外構



港北ニュータウンの幹線道路からの景観は、共同住宅地区の緑化や外構に左右されるといっても過言ではありません。

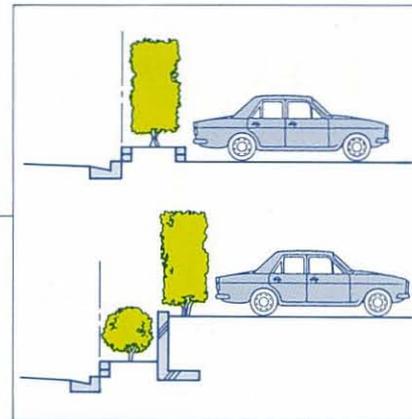
擁壁上部の生垣づくり、土羽部分の緑化や擁壁下部の株物緑化を積極的に行いましょう。また、設備の屋外機が幹線道路から直接見えないよう配慮して下さい。

一方、戸建住宅地区に面する部分は、生垣づくりをすすめると共に、壁面を柔らげるために中木を列植するなど植栽上の配慮と、勾配屋根をかけるなど街並みの統一性を図り、戸建住宅地区の居住環境に対する配慮をして下さい。

(7) 外壁後退

戸建住宅地区への圧迫感を少なくするために、建物の外壁を区画道路境界から3メートル以上離して下さい。

また、幹線道路レベルに店舗などを計画する場合には、商品やワゴンが歩道に出ないように外壁を後退するなど配慮して下さい。



No. 3 工場倉庫等地区的街づくり

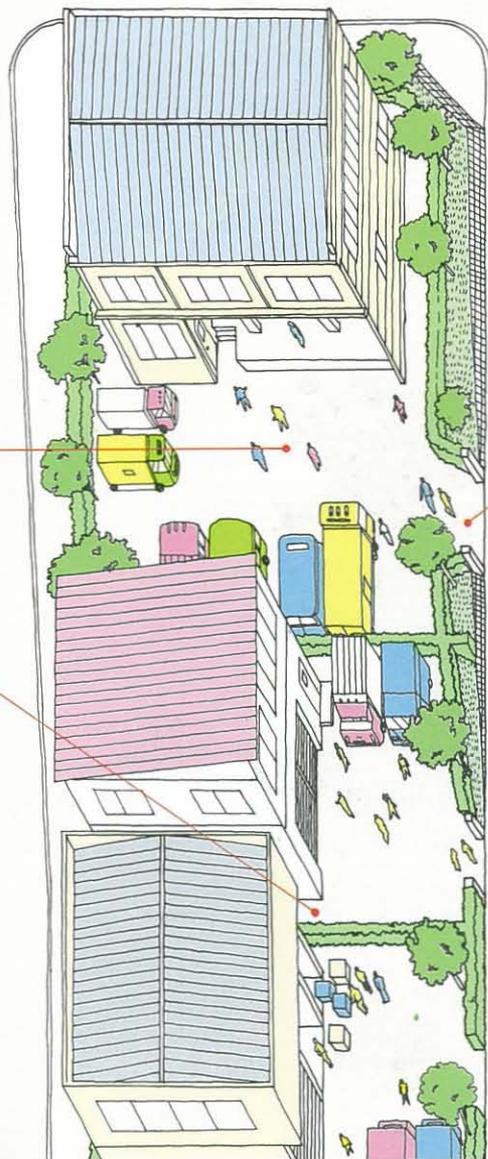
準工業地域
第4種高度地区

敷地面積は260平方メートル以上とする

工場、倉庫を主体とし
共同住宅、ホテルなどは建てない

十分な駐車場、荷さばき場を計画する

敷地境界線から外壁を
1メートル以上離す



敷地面積の10%以上を
緑化する

車の出入口は区画道路
側に設ける



(1) 最少敷地面積

細分化された敷地に、工場や倉庫が建て込んでいますと、災害の時に非常に危険です。260平方メートル以下となる敷地分割はしないで下さい。

(2) 建築物の用途

工場倉庫等地区の中にマンションが建つと、居住者から工場の騒音・振動・臭気などに対する苦情が出され、操業時間を制限されるなど、各地でトラブルが起きています。工場倉庫等地区の申し出換地の主旨に沿い、工場経営者が気がねなく操業できるように、戸建住宅やマンションは建てないで下さい。

ただし、経営者や従業員のための一定規模以下の住居部分を含む工場併用住宅は除きます。

(3) 車の出入口

港北ニュータウンの幹線道路は、通過交通を主体に計画されていますので、幹線道路からの車の出入は極力避けて下さい。

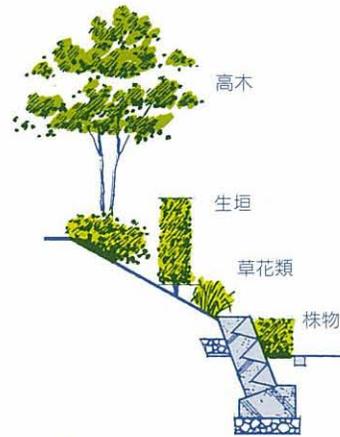
(4) 駐車場・荷さばき場

特に大型車の通行が多い工場倉庫等地区では、区画道路に路上駐車が生じないように必要な駐車場や荷さばき場を敷地内に設けて下さい。

(5) 共同化

敷地が小さい場合、敷地単位で土地利用を図ると十分な荷さばき場がとれないなど不都合ことがあります。

いくつかの敷地をひとつにまとめ、共有の建物を建てたり、荷さばき場や駐車場を共同化すると、効率的な土地利用が可能となります。

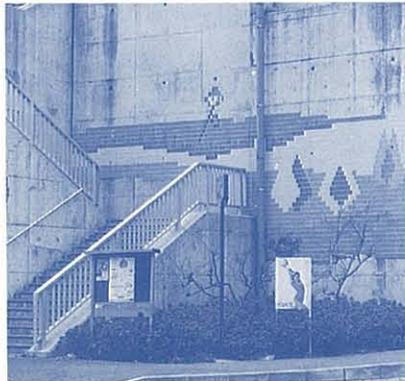


(6) 緑化

工場倉庫等地区は、とかくうるおいのない殺伐とした街並みとなりがちです。道路に面した部分を有効に利用して、緑化をすすめましょう。

(7) 外壁後退

工場や倉庫には危険物が貯蔵される場合もあり、災害時には非常に危険なので、建物の外壁を敷地境界から1メートル以上離して下さい。

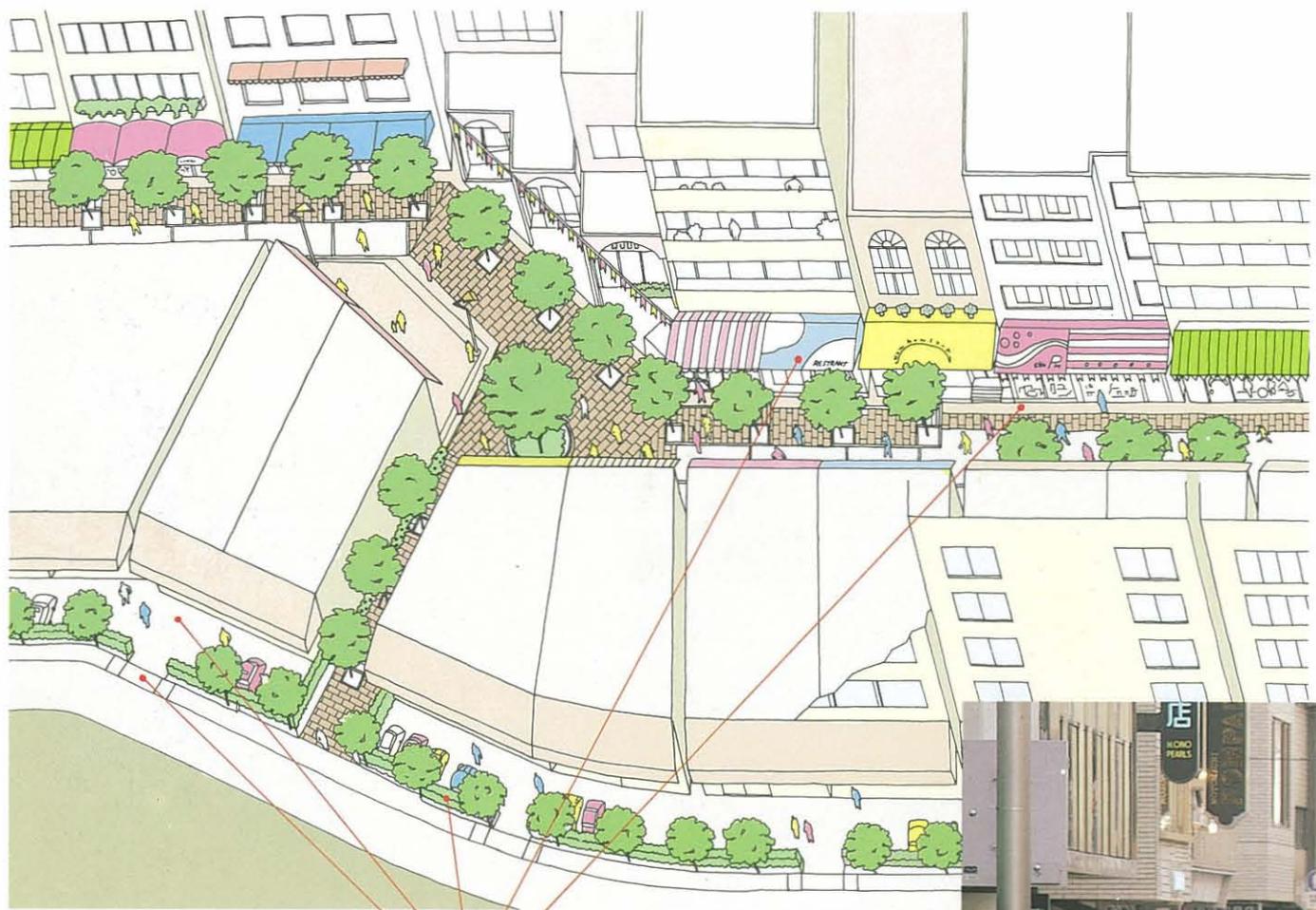


No. 4 近隣・駅前センター地区の街づくり

第2種住居専用地域
第2種高度地区

住居地域
第3種高度地区

近隣商業地域
第4種高度地区



車の出入口は区画道路側に設ける

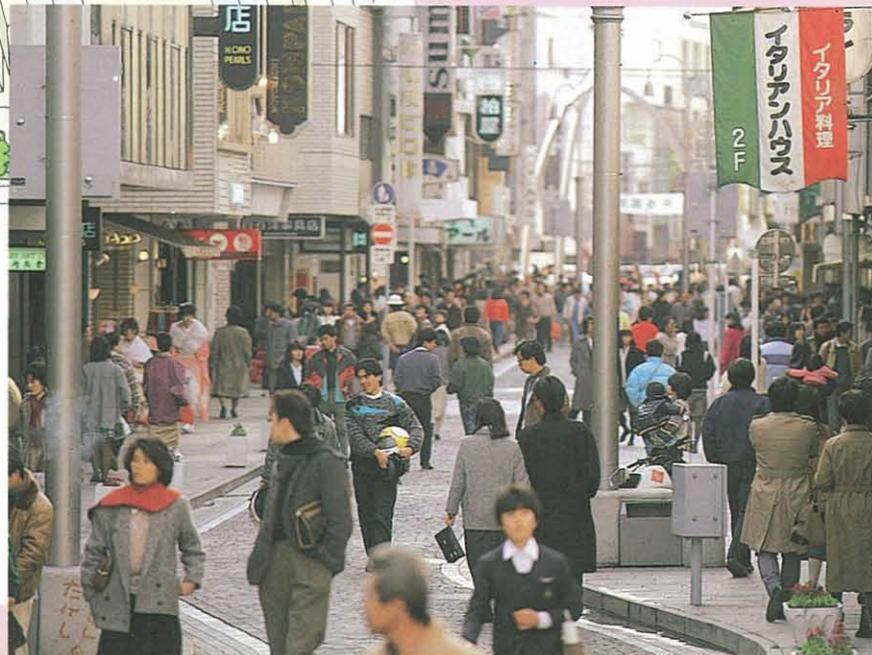
十分なサービスヤードを設ける

サービスヤードには幅1m以上の植樹帯を設ける

歩行者専用道路に接する階は一定の壁面後退をする

建物・広告物・日除けの形態や色彩を統一する

歩行者専用道路に接する階は店舗とする



近隣センターや駅前センターでは、建築物の敷地、用途や形態についての基準を定めるだけではにぎわいのある街づくりをすすめることはできません。

業種の適性な構成や配置について、また、たんざく状の敷地の共同利用について、さらに、魅力ある商業施設づくりのための建物のデザインや色彩の統一について、各センター毎に地権者の方々が話し合いをすすめることが必要となります。

この中から地区毎に特色をもった街をつくるためのルールを定め、積極的に運用を図っていくことがセンター地区の街づくりにとって重要となります。

以下、基本的な考え方を述べます。

(1) 壁面後退

歩行者専用道路に接する階は、一定の壁面後退をし、店先の空間づくりをすると共に商品やワゴンが道路に出ないようにしましょう。

(2) サービスヤード

敷地内に駐車場を含むサービスヤードを計画して下さい。また、サービスヤードを共同利用すると土地利用が効率的になります。

(3) 車の出入口

サービス車両の出入口は、歩行者専用道路や幹線道路を避け、区画道路に設けて下さい。

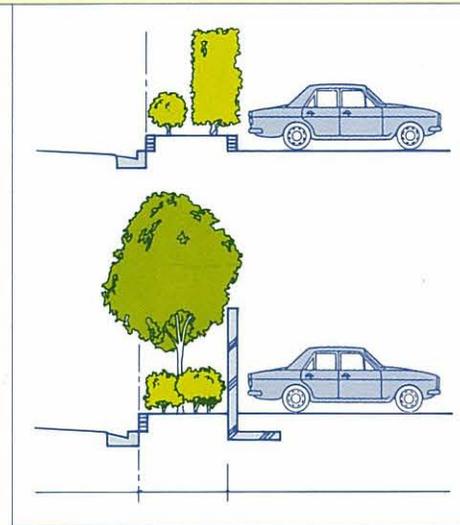
(4) 植樹帯

サービスヤードには、境界から幅1m以上の目かきしをかねた植樹帯を設けて下さい。

特に戸建住宅地区に面する場合には、施設の裏側の乱雑な表情が直接住宅地側に露出することのないよう、コンクリート壁などを立ち上げ、さらに道路側に前面緑化するなど、周辺地区への配慮して下さい。

(5) 建築物の用途

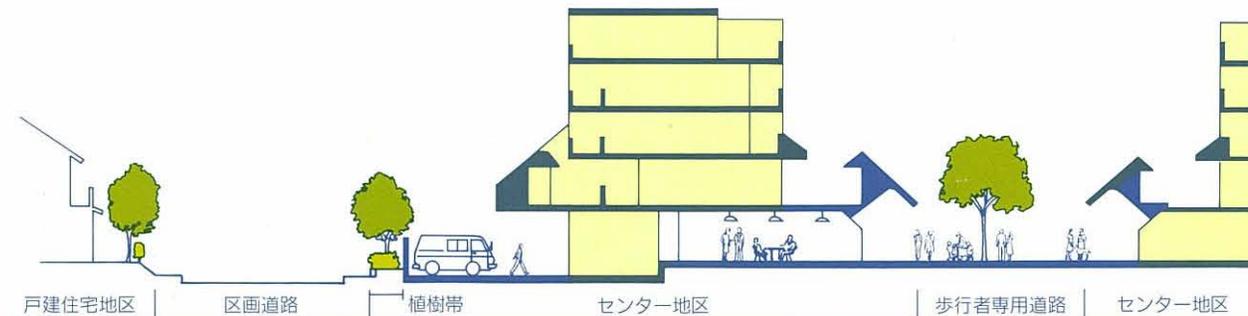
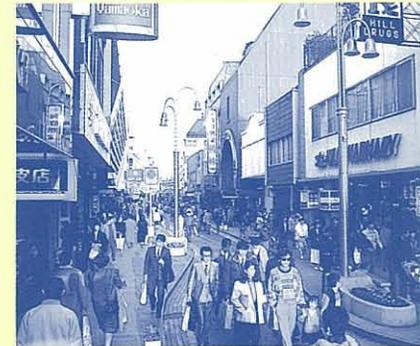
商業・業務地区にふさわしい街づくりをすすめるために、工場・倉庫などは原則としてつくらないで下さい。また、歩行者専用道路に接する階はにぎわいを演出するために店舗として下さい。



(6) 建築物の意匠(デザイン)

近隣センター・駅前センター地区の魅力ある街づくりをすすめるため、建物の形態、色彩、階高、壁面後退によって生み出した部分の舗装材料など、デザインの質について地区毎に話し合いましょう。

広告物や看板の大きさ、色彩の統一について、さらに、日除け(シェード)、庇、アーケードなどの大きさや色彩の統一についても検討する必要があるでしょう。



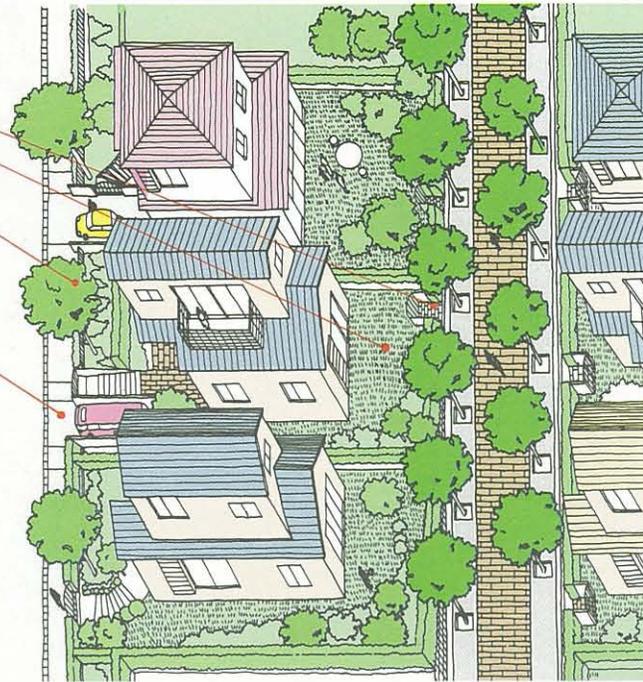
No. 5 歩行者専用道路やコミュニティ道路に接する敷地

人の出入口を設ける

外壁を境界から2m以上離す

敷地面積の20%以上を緑化する

車の出入口は区画道路側に設ける



歩行者専用道路



コミュニティ道路

外壁を境界から2m以上離す

敷地面積の20%以上を緑化する

車の出入口は区画道路側に設ける

人の出入口を設ける





(1) 車の出入口

歩行者専用道路は、緊急車両以外の車は通行できません。駐車場への車の出入口は、区画道路側に設けて下さい。

なお、歩行者専用道路のみに接する敷地を生じる敷地分割はしないで下さい。このような敷地分割をすると、車の出入や、電気・ガス・水道・下水などの生活に必要なサービスが受けられません。

また、原則としてコミュニティ道路から敷地への車の出入は避けて下さい。

(3) 緑化と外構

歩行者専用道路やコミュニティ道路は人の通行が多く、また住区のほぼ中央を走っているのいわば「住区の顔」ともいえる部分です。

歩行者専用道路やコミュニティ道路には植栽が施されていますが、接するひとつひとつの敷地の中でも緑化をすすめて下さい。特に、道路側の生垣づくりを積極的におすすめしましょう。

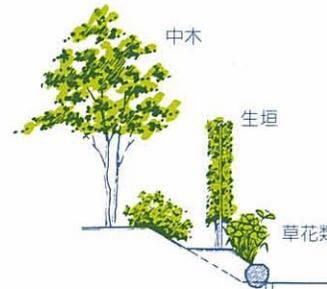
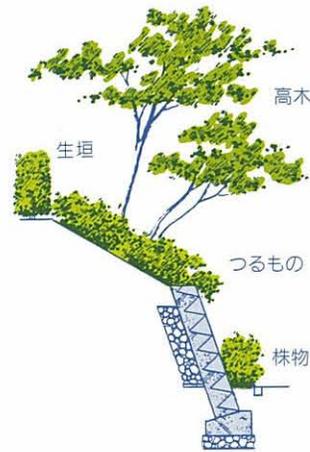
(4) 外壁後退

歩行者専用道路やコミュニティ道路に面する部分は、生垣づくりなど緑化を十分に施すため、建物の外壁は道路境界から2m以上離しましょう。

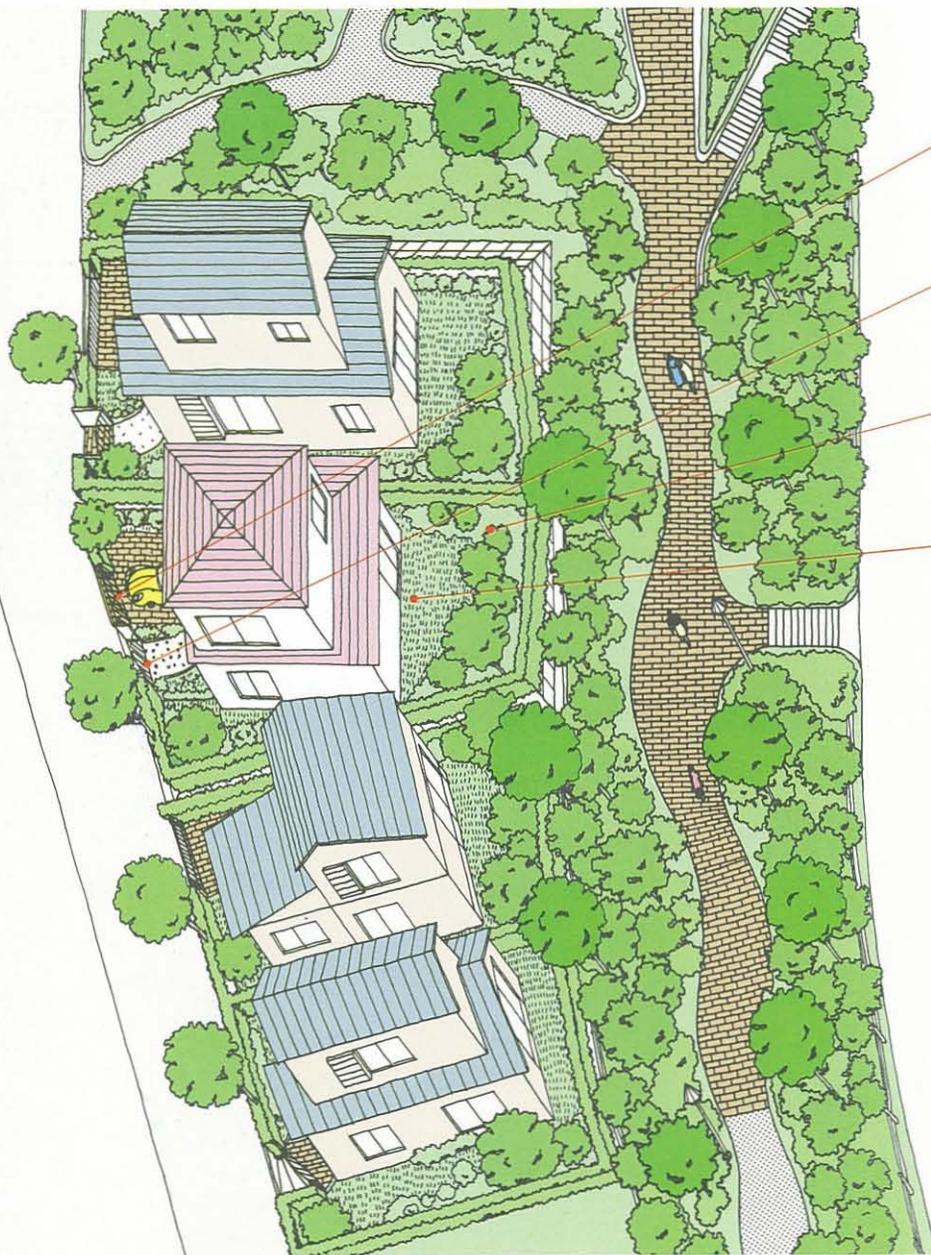
(2) 人の出入口

歩行者専用道路やコミュニティ道路は、小・中学校、公園、センター、バス停、鉄道駅などと住宅地をネットワークしています。敷地からの人の出入口を設けて歩行者専用道路やコミュニティ道路を多に活用して下さい。

また、出入口にはアルコーブを設けて街並みに変化をつけたり、隣近所のコミュニティの場として、親しみのもてる場にしましょう。



No. **6** 緑道に接する敷地



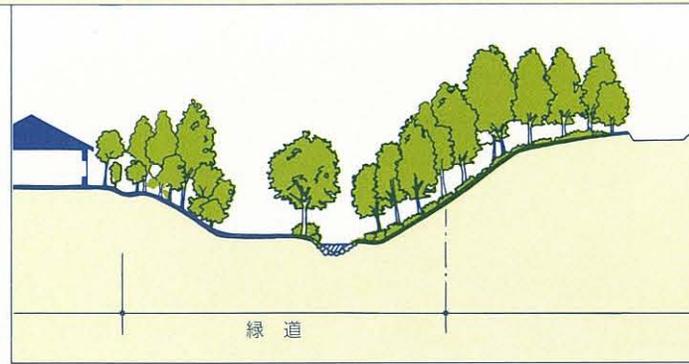
車の出入口は区画道路側に設ける

人の出入口は区画道路側に設ける

敷地面積の20%以上を緑化する

外壁を境界から2m以上離す





(1) 車の出入口

緑道は「公園」の一部であり、車は通行できません。駐車場への出入口は、区画道路側に設けて下さい。

(3) 緑化と外構

緑道は地域の特色である谷戸景観をいかしながら、公園などのオープンスペースをネットワークしています。

緑道は、丘陵地の原風景をイメージし、せせらぎを配して「水」と「緑」が一体化した豊かな自然の空間となるよう工夫されています。残された自然環境をより豊かにするため、接するひとつひとつの敷地の中でも緑化を積極的にすすめましょう。

(4) 外壁後退

緑道に面する部分は、生垣づくりなど緑化を充分に施すために、建物の外壁は、緑道境界から2m以上離しましょう。

(2) 人の出入口

緑道は歩行者専用道路とは異なり「道路」ではなく「公園」の一部ですから、接するひとつひとつの敷地から直接緑道へ出入することはできません。人の出入口は区画道路側に設けて下さい。



No. 7 宅地に関する街づくり

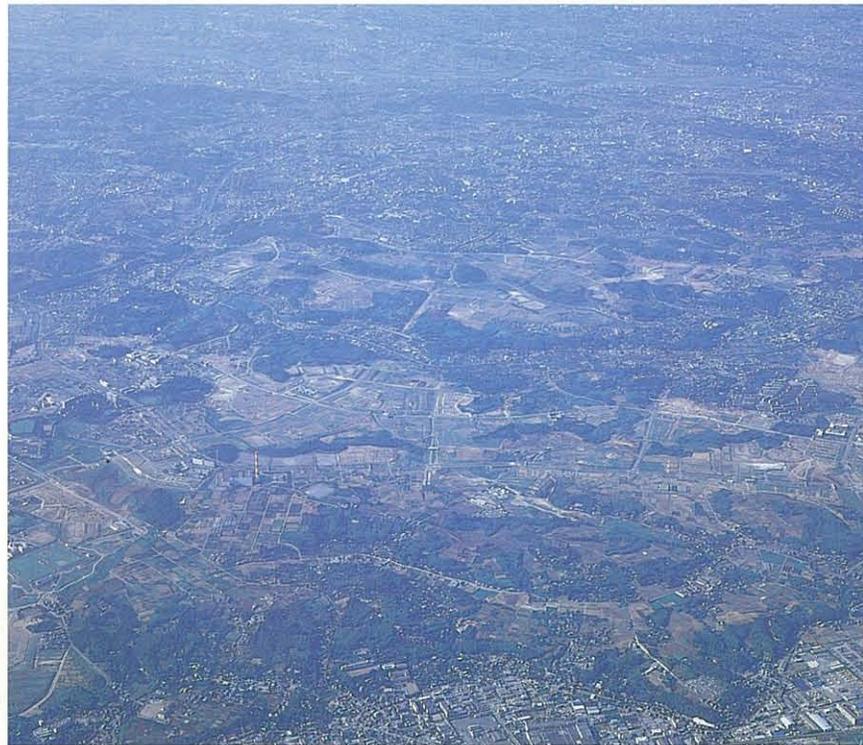
■はじめに

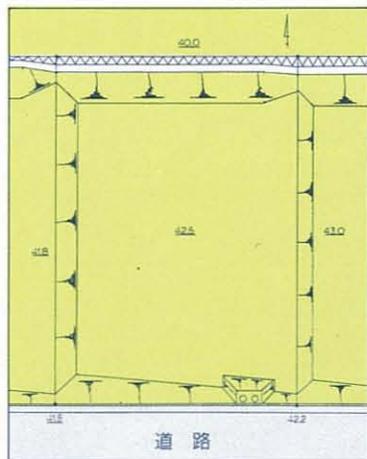
港北ニュータウンの造成計画は、標高40~50mの台地をヒナ段状に造成し宅地や道路、公園などを作る計画となっており、多量の切土や盛土工事を伴います。

上層部の地層は、箱根・富士などの火山灰が厚く堆積したもので、このローム層は水を多量に含むとガケ崩れを起しやすい性質を持っています。

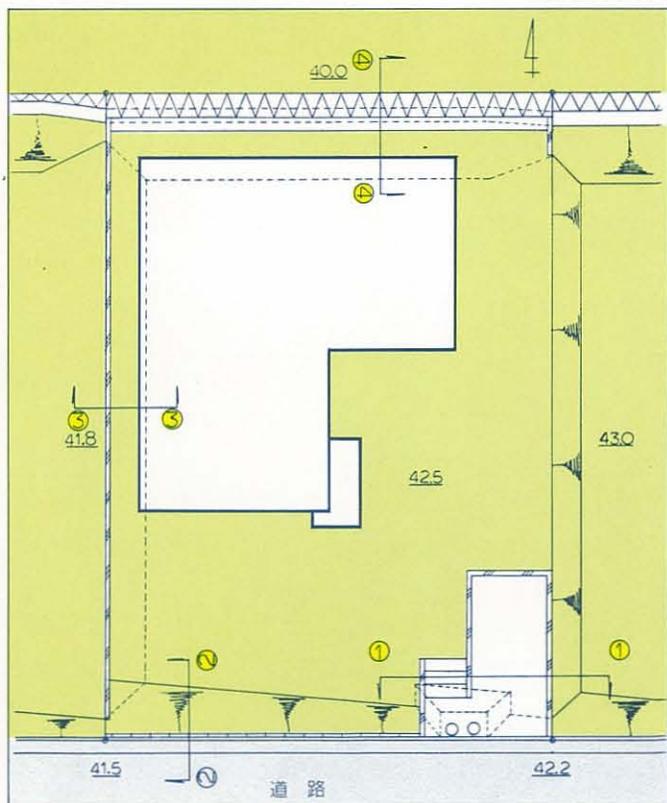
港北ニュータウンでは、このようなローム層の特性に十分配慮すると共に、法律の定める技術基準により、安全な擁壁や土工事を施工しています。

地権者の方も建築工事や造成工事を計画する場合には、ガケ崩れの防止など安全性に注意を払って下さい。ガケ崩れなどの災害を起しますと、貴重な生命財産を失うだけでなく、第三者にも迷惑をかける事があります。計画を立てる段階でこのリーフレットをもう一度読んでいただくと共に関係機関にも相談して下さい。





現況平面図



計画平面図

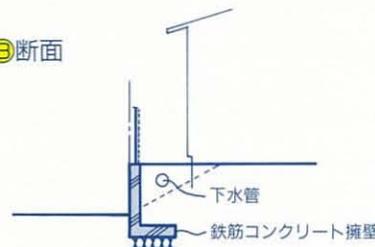
①-①断面



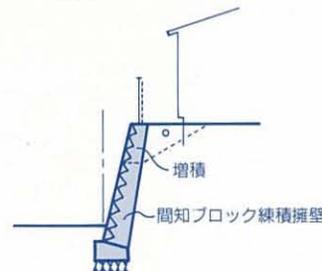
②-②断面



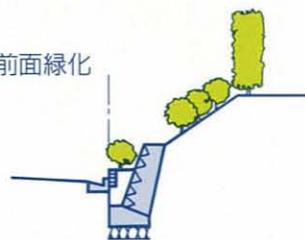
③-③断面



④-④断面



擁壁の前面緑化



①-①断面 カーポート、階段

駐車スペースや道路からの人の出入りのための階段などを計画にもり込みましょう。

②-②断面 のり面緑化

道路からの景観は、街並や一軒一軒の顔です。豊かな植栽などを施し、できるだけキレイにしましょう。

③-③断面 隣地境界

斜面(土羽)上に建物をたてたり、下水管を設置すると、斜面が崩壊し隣り近所に迷惑をかけたり、建物が傾いたりする恐れがあります。鉄筋コンクリート擁壁などで保護をしてから、土地利用を図りましょう。

④-④断面 増積

公団で築造した擁壁は、間知ブロック構造のものであるなら、宅地の高さ(最高5m)まで増積できるようになっています。増積は間知ブロック練積擁壁で施工しましょう。

(注) 建築用ブロックでの増積は危険です。

また、法律に違反する場合もありますので避けて下さい。

擁壁の前面緑化

擁壁の構造上道路境界側に未利用地が生じますが、そのまま放置すると吹きだまりとなってよこれた場所になってしまいます。花壇風にしつつらえ四季を楽しんだり、街の美化にも役立てて下さい。

問い合わせ先

横浜市港北ニュータウン建設事務所
宅造指導検査担当 TEL.592-7327

No. 8 下水道に関する街づくり

はじめに

港北ニュータウンの公共下水道は、浸水の防止、居住環境の改善、トイレの水洗化、河川の水質保全などの機能を有し快適な都市生活を営むための重要な施設です。

また、港北ニュータウン内の公共下水道は分流式（生活に伴って排水されるトイレ、台所や風呂などの、汚水と雨水を別々の管渠で排水する方式）で作られています。

このように計画的に整備された公共下水道も、港北ニュータウンに居住する住民が、その機能を理解し、適正に利用しなければその効果が十分に発揮できません。

例えば、汚水管と雨水管を誤って公共下水道に接続してしまうと、汚水が河川に流れ込み非衛生的であり、また、雨水が下水処理場に流れ込むと下水処理場に過大な負担がかかるなど不都合が生じます。



■雨水流出抑制についてのお願い

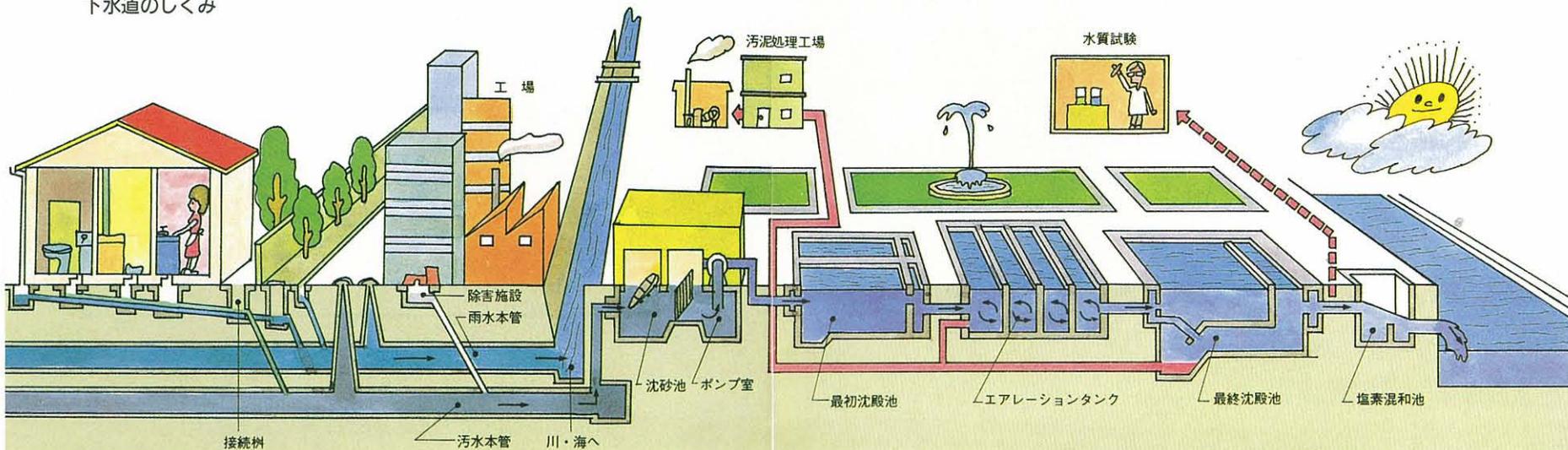
港北ニュータウン区域の面積は、鶴見川流域(235km²)の約10%を占めており、かつては、山林や田畑が多く、保水、遊水機能を多く有していました。

しかし、流域の著しい開発に伴い、これらの機能が大幅に減少しており、このため鶴見川のような都市河川では、近年雨水の流出量が増大し、出水時間も早まり、治水能力が低下しています。

このため、鶴見川総合治水対策の一環として、港北ニュータウン内に積極的に雨水を貯留し、また、地下に浸透させるなど雨水の流出抑制を図ると共に、地下水の涵養とせせらぎなどの維持用水の確保に努める必要があります。

港北ニュータウン内に建築される方は是非、敷地内に貯留施設を設置したり、コンクリートなど、雨水が浸透しない舗装はできるだけ少なくするなど、雨水の流出抑制に努めて下さい。

下水道のしくみ



■ 排水設備計画確認申請について

建築行為などに伴い、下水（雨水・汚水）を公共下水道に処理するための排水管などを排水設備と言います。

横浜市では、排水設備を的確に公共下水道に接続してもらうために、下水道条例などにより、十分な知識や資力と施行能力を持った工事店を市長が指定しており指定店でなければ排水設備の工事を行うことができません。また、適正な排水設備が設置されるよう、「排水設備の設置及び構造に関する基準」により、工事の着手前に排水設備の確認を受けて下さい。

■ 接続桝について

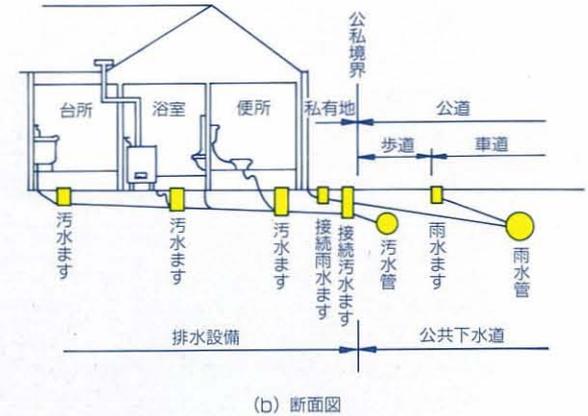
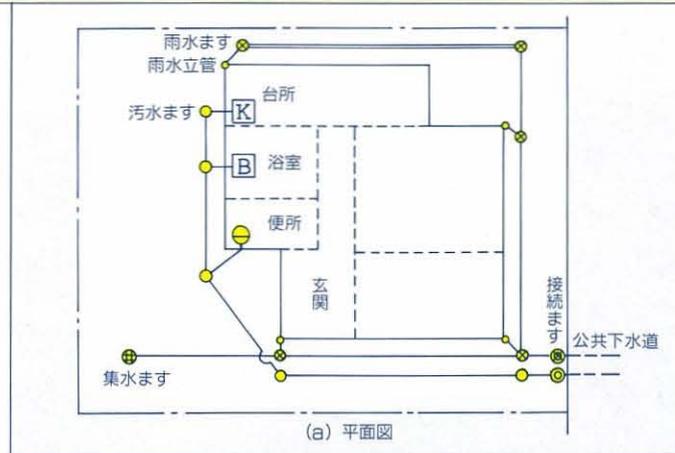
複数画地を合せ一宅地として利用する方は、不要となる取付管、桝、ガス管、水道管の取扱いについて、事前に相談して下さい。

道路の管理上、原則として不要管は撤去して下さい。

また、接続桝の上空は常時開閉が可能なようにして下さい。(写真①) 例えば、接続桝を埋没したり、擁壁や門柱を桝の上に築造してしまうと、排水管が詰ったりした場合、清掃などの対応ができません。やむを得ない場合でも点検、清掃が可能なように上空を確保して下さい。(写真②)

問い合わせ先

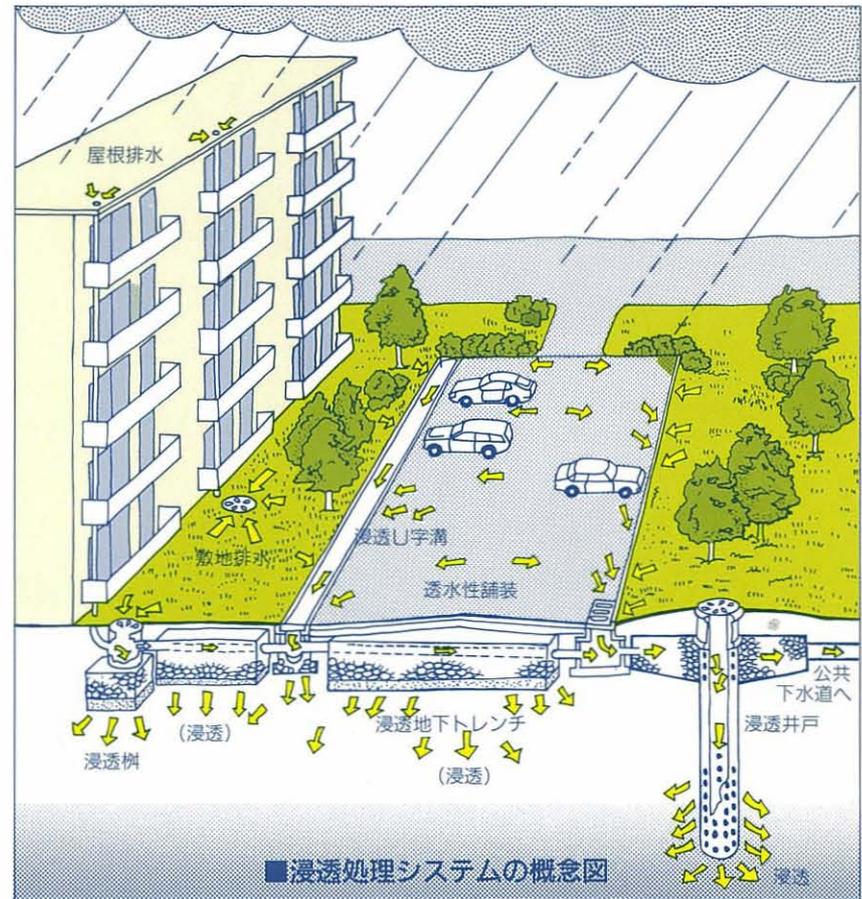
横浜市港北ニュータウン建設事務所
下水道指導検査担当 TEL.592-7327



■ 公共下水道に関する自費工事について

画地の変更や、土地利用の関係で接続桝などが不要となったり、位置を変更したりする場合には、工事に着手する前に自費工事の手続きをして下さい。

なお、幹線道路に面した宅地を切り下げたりすると、下水の排水ができなくなる恐れがありますので注意して下さい。



■ 浸透処理システムの概念図

No. 9 道路に関する街づくり

はじめに

港北ニュータウン地区内の道路は、通過交通を受け持つ幹線道路と、住区内のサービスを目的とした区画道路と、歩行者専用道路及び新しい試みとしてのコミュニティ道路が計画されています。

区画道路は通過交通が入り込まない道路パターンとし、また、幹線道路は原則として掘割式にするなど、住区内の環境を保全し、交通公害を最少限にするよう工夫されています。

歩行者専用道路は、通勤、通学、買物、レクリエーションなどの日常生活行動につながるのある施設、すなわち、小・中学校、公園、センター、バス停、鉄道駅などと、住宅地をきめ細かく結び、自動車交通から分離された安全で快適な歩行者の空間を確保しています。



コミュニティー道路

コミュニティ道路は、歩行者専用道路と区画道路を一体的に整備したもので、特に植栽や路面の仕上などに趣向をこらし、車と歩行者の共存できる空間とし、さらに閑静な住宅環境を豊かにするよう計画されています。

地権者の方も建築計画を立てる際にはこのような道路システムを活用できるよう、敷地の利用方法について考えて下さい。なかでも、幹線道路からの車の出入は、通過交通の防げとなりますので極力避けて下さい。またコミュニティ道路に接する部分からの車の出入も、極力避けるように計画して下さい。



幹線道路



歩行者専用道路



区画道路



縁石の切り下げ

■歩道または縁石の切下げ

敷地内に車の乗り入れを予定している場合は、歩道または縁石の切下げが必要となります。これは、車道から敷地へのスムーズな乗り入れや、道路構造の保全のために行うものです。

切下げの形状、構造は、乗り入れる車の大きさや道路（歩道）の幅員などにより基準が定められています。

切下げの位置は、原則として交差点の近く、曲り角の近くは避けて下さい。このような場所からの車の乗り入れは、交通動線をより複雑にしたり、視界の悪い所からの出入りのため、交通事故の原因となる恐れがあります。また、切下げの位置に街路灯、街渠樹、植樹などがある場合には、なるべくこれらの位置を避けて下さい。

切下げ工事の時期は、建築工事と同時期に実施した方が工事費の軽減になりますので、経済的です。

また、宅地内の雨水排水は、U字溝など排水施設で処理し、宅地毎に設置してある枦に接続し、道路面にはタレ流さないで下さい。冬期に流れ出た雨水が凍結し、スリップ事故などの原因となることがあります。

問い合わせ先

横浜市港北ニュータウン建設事務所
 道路指導検査担当 TEL.592-7327
 住宅都市整備公団 港北開発局
 宅地募集二課 TEL.911-3811

① 形状及び構造

乗り入れ施設の形状及び構造は次により決められています。

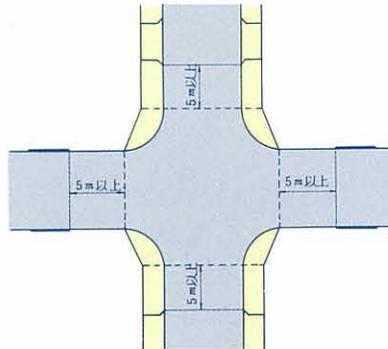
イ) 形状……………乗り入れ幅は数に該当する値以下として下さい。

車種別区分	形状		最大 乗り入れ幅 D	幅員 D+2S
	長さ	幅		
軽自動車	3.00m	1.30m	1.80m	3.00(5.40)m
普通・小型乗用車 小型トラック・自動三輪車	4.98	1.89	3.60	4.80(7.20)
大型車 1	7.50	2.50	6.00	7.20(9.60)
大型車 2	10.00	2.50	7.20	8.40(10.80)
大型車 3	12.00	2.50	9.00	10.20(12.60)

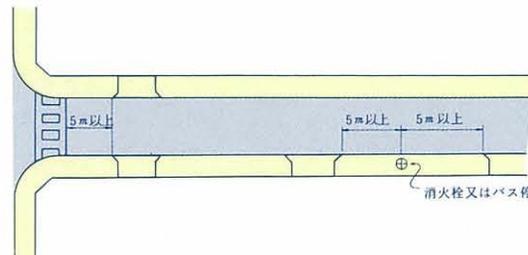
※ () 内は歩道員が1.5mの場合です。

③ 乗り入れ施設の設置場所

交差点及び道路の曲り角

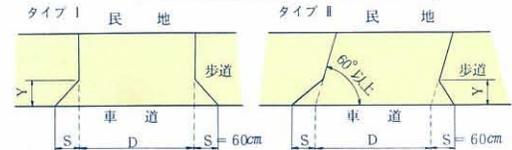


横断歩道及びバス停または消火栓



② 参考平面図

① 歩道幅員が1.5mを越える場合



※ Yの寸法：90cm、ただし90cm以上の植樹帯がある場合はその寸法とする。

② 歩道幅員が1.5mの場合

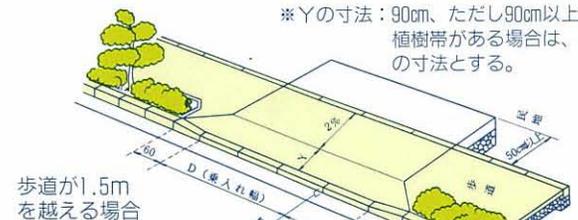


③ 歩道がない場合

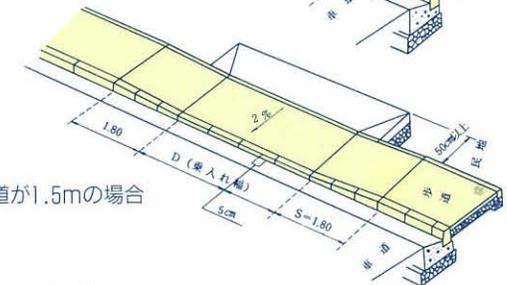


④ 歩道の切下形状

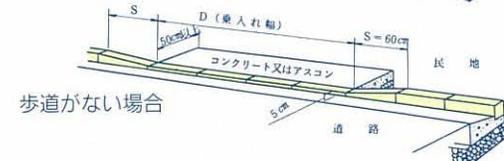
※ Yの寸法：90cm、ただし90cm以上の植樹帯がある場合は、その寸法とする。



歩道が1.5mを越える場合

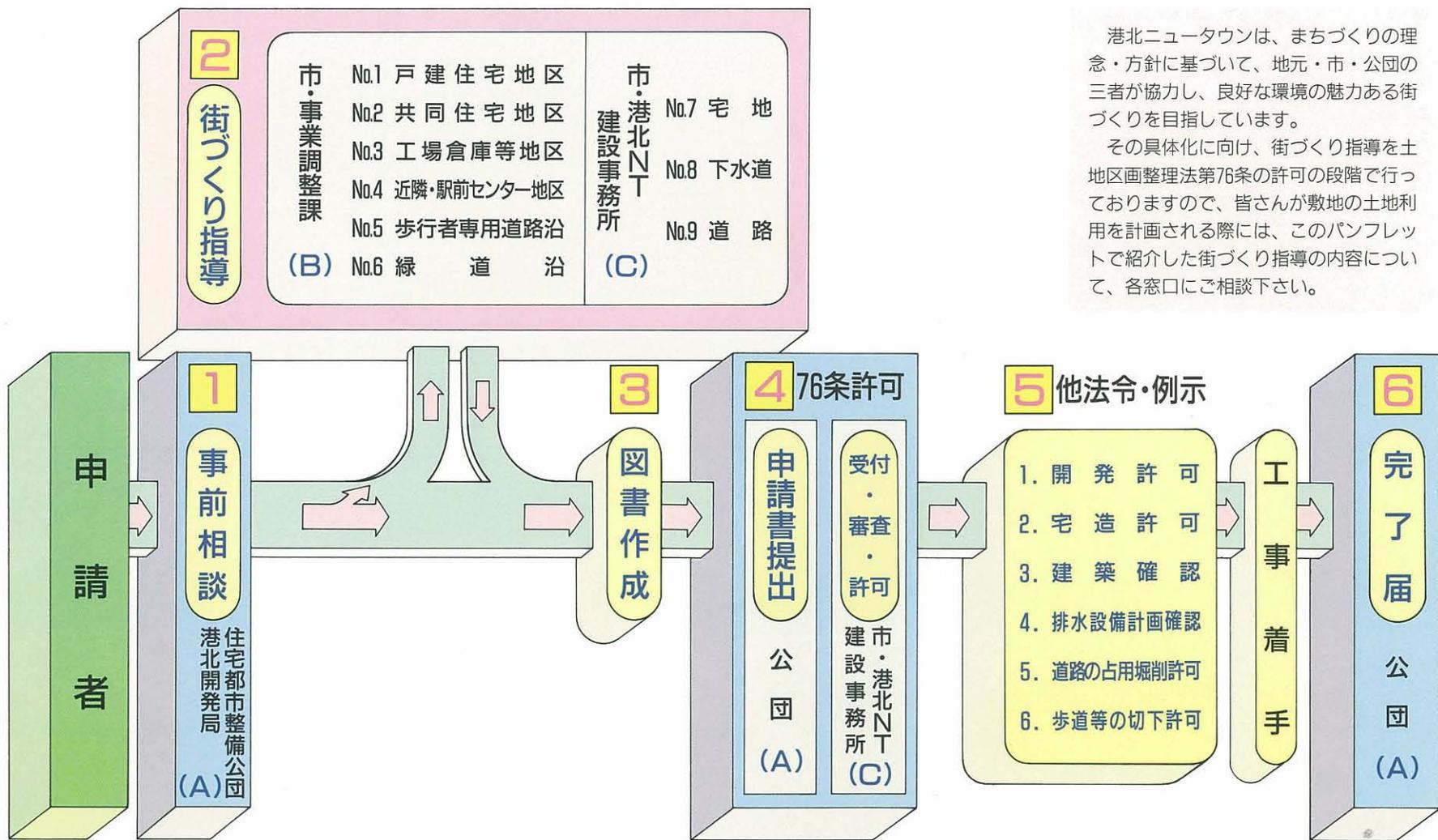


歩道が1.5mの場合



歩道がない場合

No. 10 街づくり指導と、土地区画整理法第76条許可申請の手順



港北ニュータウンは、まちづくりの理念・方針に基づいて、地元・市・公団の三者が協力し、良好な環境の魅力ある街づくりを目指しています。

その具体化に向け、街づくり指導を土地区画整理法第76条の許可の段階で行っておりますので、皆さんが敷地の土地利用を計画される際には、このパンフレットで紹介した街づくり指導の内容について、各窓口にご相談下さい。

1 港北ニュータウン区域内で、建築及び造成等の計画をされる方は、まず公団港北開発局(区画整理第一課)にて事前相談を受けて下さい。

2 特別な用地等(リーフレットNo.1~No.9)に該当する行為がある場合には、許可申請図書作成前に“街づくり指導”を受けて下さい。

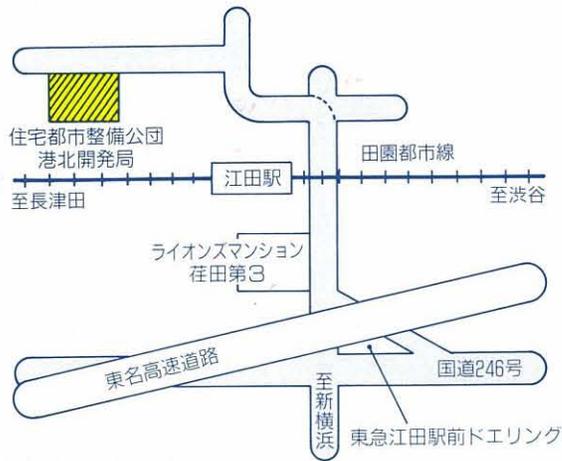
3 相談後、土地区画整理法第76条の許可申請図書を作成し、公団(区画整理第一課)に提出して下さい。

4 公団に提出された許可申請書は、市・港北ニュータウン建設事務所にて、受付・審査の後、許可になります。

5 前記の許可を受けた行為であっても、他法令の許可等を必要とする場合には、その法令に従って下さい。

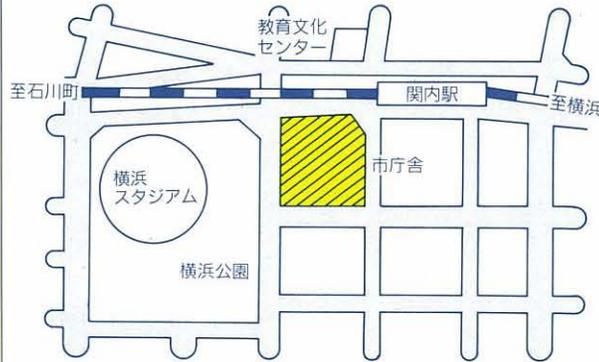
6 工事が完了しましたら、速に完了届を公団に提出して下さい。

A 住宅都市整備公社 港北開発局



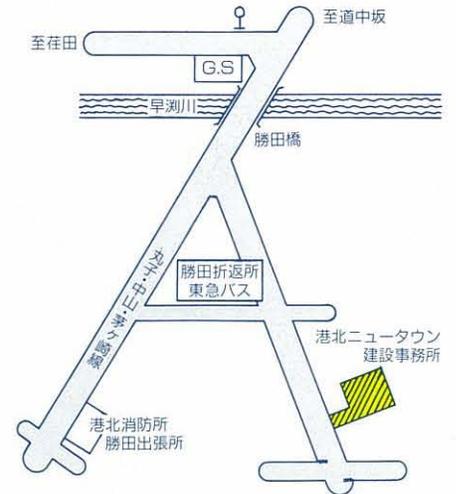
所在地 横浜市緑区荻田北1-5-5
 TEL 045 (911) 3811
 交通 田園都市線江田駅下車徒歩3分

B 横浜市 都市計画局 事業調整課



所在地 横浜市中区港町1-1
 TEL 045 (671) 2682
 交通 JR関内駅南口下車徒歩1分
 市営地下鉄関内駅下車徒歩2分

C 横浜市 都市計画局 港北ニュータウン建設事務所

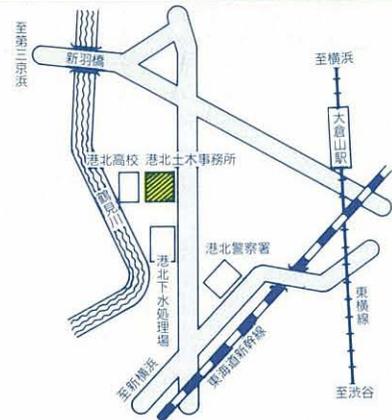


所在地 横浜市港北区勝田町760
 TEL 045 (592) 7327
 交通 東横線綱島駅下車勝田折返所行へ
 勝田折返所(終点)下車徒歩3分

港北土木事務所

D

緑土木事務所



所在地 横浜市港北区太尾町1869
 TEL 045 (531) 7361
 交通 東横線大倉山駅下車市バス41系統
 太尾提下車徒歩7分

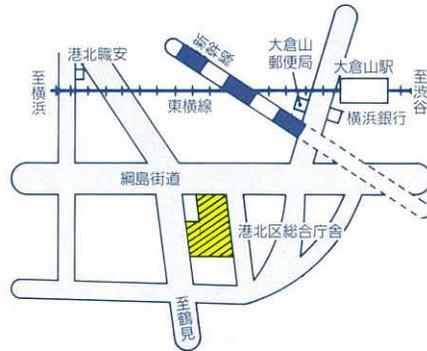


所在地 横浜市緑区川和町967
 TEL 045 (931) 2427
 交通 横浜線中山駅下車市バス43・33系統
 緑土木事務所前下車

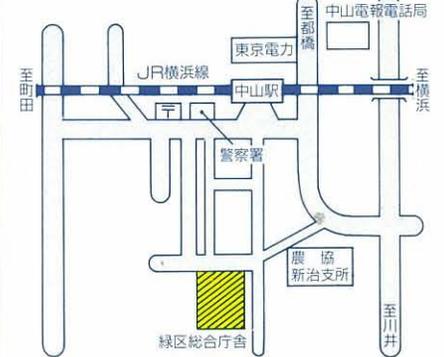
港北区役所

E

緑区役所



所在地 横浜市港北区大豆戸町26-1
 TEL 045 (543) 1212
 交通 東横線大倉山駅下車徒歩6分



所在地 横浜市緑区寺山町118
 TEL 045 (933) 1212
 交通 横浜線中山駅下車徒歩5分