

**第8回 横浜駅周辺大改造 計画づくり委員会 ～創造的大改革に向けて～**  
**議事記録（敬称略）**

日時：平成20年10月21日（火）午後2時から午後5時  
場所：横浜ベイシェラトンホテル&タワーズ4階 浜風

**1. 開会**

（事務局：横浜市都市整備局横浜駅周辺等担当理事 鈴木）

**2. 報告**

（事務局：横浜市都市整備局横浜駅周辺等担当理事 鈴木）

- ・ 新任委員あいさつ

**3. 議題**

**（1）横浜駅周辺の将来市街地像について**

**【資料説明：事務局】**

- ・ 横浜駅周辺地区における、期待される役割と機能、西口・東口の役割と連携、特色ある地区の将来市街地像、市街地の骨格、まちづくりの戦略について

（委員長：小林）

これがある意味で、この研究会の基本的な枠組みを語る部分ですので、少し時間を取って、皆様にご議論いただきたいと思っております。

いろいろな言葉が出ておまして、若干整理が足りないかなという印象を受けているところです。もう少しすっきり整理をして、課題がこれで、その課題を解決するための大きな方向性はこれで、それを実現する戦略はこれだというような整理をもう少ししていただいたほうがいいのかという感じをちょっと受けましたが、具体的な中身について皆様のご意見はいかがでしょうか。

特に聞いていて、西口と東口の機能のあり方について、少し突っ込んだ整理をされていましたが、その辺の議論も含めて、もしご意見があれば言っていただきたいと思います。いかがですか、西口関係者、東口関係者、どちらでもいいと思いますが、このような整理でよろしいのかどうか。西口はこう、東口はこうだという具体的な整理をした上で、方向性をひとつお出ししていますが、このような方向性について、何かご意見があれば、あるいはご質問があれば、お願いします。森さん、この東口の整理について、いかがですか。

（委員：森）

4 ページの東口の特徴として、機能展開とその連携ということで出されています。いろいろな開発整備の目玉となる各施設ということで、研究機関とか、大手さんとか、医療機関とか、こう

いうものを例示的に整理されているということは、東口はいままで商業主体のまちづくりだったけれども、今後、付加的に強化する機能ということでは、もう商業はいいということが、この記述の中に隠されているのでしょうか。そうではなくて、商業もプラス $\alpha$ あってもいいよということなのか、その辺はどういう考え方ですか。

(委員長：小林)

どうですか。そこまでは言っていないような感じはしますが。

(事務局)

商業を否定しているわけでは当然ありません。特に今後、地域をリードしていくような、例えば先端的な企業を誘致するならば、やはりこういうところで積極的に誘致していくべきではないかと考えております。ここに書いてある機能というのは、今後それが支配的な用途になるという考え方で書いているわけではありません。

(委員：森)

わかりました。

(委員長：小林)

ただプラス $\alpha$ させていく要素を書き込んであるとすると、恐らく従来ある商業を中心としたまちづくりに新しい機能が加わるわけですから、それぞれ担っている主体が多様化します。担っている主体が多様化する中で、まち全体を皆さんで支えていくという新しい考えが出てくる可能性があります。

従来は商業としてのある方向性を持ったまちづくりをやってこられたわけですが、そうではない機能が入ってくると、そうではない機能の主体が入ってくる。それとの関係をどのようにとって、違う側面に入ったときにどうするかという新しい課題が恐らく出てくるだろう。その辺はやはり注意をしておいたほうがいいだろうと思います。

そういう連携がうまくいっていない部分が、たぶん現在あるのではないか。例えば西口では地下街を中心に駅直近の商業は非常に活性化しておりますが、ひとたび外へ出ると、まったく違った様相のまちになっています。そういうまちでいいのかどうかということも含めて、少し議論する課題があるだろうと思います。

(委員：森)

ちょっと感想ですが、あの例示施設だと、地価負担力という面から見て、立地可能性はどうかという感じがしないでもない。だから政策的にこういうものが立地できるような施策を抱き合わせでやらないと、地価負担力はちょっと低いのかなという感じがいたします。

(委員長：小林)

例えばそこに書いてある研究機関とか、公共機関とか、医療機関というのは、確かにそのとおりですが、むしろ MM ウェストあたりにそれに近い部分が入ってくるという計画が位置づけられていて、それをある意味の呼び水にしようというねらいもあると思うので、その辺をもう少しわかりやすく書いたほうがいいかもしれません。西口はいかがですか。

(委員：紀)

西口としては、方向性はこれでいいのではないか。いわゆる市民生活の場として、市民生活を豊かにするとか、創造的にするとか、そういった意味での西口のあり方というのは、この委員会の当初から西口として主張させていただいてきたと思います。

ただこちらに書いてあるように、東口については、戦略的な大規模な土地利用の方向で開発するといったことが一つありますし、西口については、それぞれがそれぞれの地域で機能更新をしながらやっていくということで、一括ではできない。場所ごとに機能更新をしながら新しい市街地をつくっていくということになるのだろうと思います。そうした場合、先ほど先生がおっしゃいましたが、そこに出てくる課題と、それをどうやって解決していくのかという具体的な中身は少し深く議論されるべきなのかなと思います。

そこら辺が進まないと、個々の機能更新と一口に言っても、我々としてはどのようなかたちでの方向性を求めているのかという具体的な絵が描けないという思いがしております。以上です。

(委員長：小林)

恐らく個々の機能更新を中心に西口周辺地区はこれから開発されていくとすると、東口よりも一層、どういうまちにしていくかという関係者の合意形成の必要性が高いですね。あるいは合意形成のルールをどのレベルに設定するかという問題も恐らく出てくるはずで。その辺は西口について、かなりしっかりした議論をしていただく必要性も、場合によっては出てくるかもしれないという気がします。

ほかにいかがでしょうか。予定の時間を超過しておりますので、よろしいでしょうか。私が冒頭に申し上げたような整理を、最後に向けてもう少ししていただきたいと思います。あまりにもいろいろな言葉、いろいろなレベルの話が入りすぎているので、もう少し単純にしてください。

(事務局)

次回、年末に向けて、もう少しわかりやすく整理しまして、また 12 月に骨子の一部としてお示ししたいと思います。よろしく願いいたします。

(委員長：小林)

それともう一言、私のほうから言わせていただくと、大きな方向性を皆さんで議論していく。それがご説明では、これからどんどん変わっていくというお話がありましたが、そうではなくて、

大きな方向性は例えば10年とか20年スパンで皆さんで合意しましょう。ただそこに入って行って、それを実現する戦略とか、その点については時代背景を見ながら、皆さんでご議論いただきながら変更していかざるを得ない。全てをここで決めて、20年先もその道筋どおりにやっていくというようなプランをつくっているのではないということをしっかり書いてほしい。

大きな根本を毎回変更していたのでは、それは計画になりませんので、そこは合意できるところはしっかり皆さんで合意しましょうという計画づくりだと考えています。

(委員：岸井)

全体として、さらに整理をされるほうがいいと思います。特に4番、5番あたりが前のほうとあまり……。それとともに、そもそも論からいうと、5ページのグランドデザインの話があったということですが、できればもう一ランク高いところから、要するに首都圏レベルから横浜の都心機能はどういう役割を果たすべきなのかというのを、どこかでぜひ入れていただければと思います。

(委員長：小林)

岸井先生からご意見をいただきましたが、事務局で最初に検討したときに入っていたと思いますが、今回は抜けてしまっていますので、ご注意をいただきたいと思います。

まだ予定がかなりありますので、できましたら、この部分はこの程度にさせていただいて、また全体に関わる話がありますので、個々のテーマの中で、必要があれば、ご議論いただければと思います。それでは次のテーマ、交通についてです。

## (2) 交通について

### 【資料説明：事務局】

- ・ 駅周辺の課題、交通計画検討の進め方、交通分野の将来像具体化に向けた三つの柱について

(委員長：小林)

それではただいまの報告に関連して意見交換をしていただきたいと思います。岸井先生のほうから何か補足説明はありますか。

(委員：岸井)

交通分科会につきましては、これまで河川の取り扱い等についてご議論をいただいていたものを受けて、それを前提にしながら、どういった空間構成ができるかということの本格的に議論しだしております。一方で交通量調査を実施して、量的な把握にも努めているところです。一部にはその成果がここに加わっておりますが、まだ完全に調査が終わっておりませんので、定量的な分析の対応までは今日はお示ししていませんが、今日は大きな考え方についてお示しをしています。

それぞれの構成について、我々なりに空間的なチェックをしておりますので、こういった考え方でよろしければ、それをさらに進めて、具体的な量もチェックしたものととして、いずれ皆さんにお示しできるだろうと思っております。

(委員長：小林)

ありがとうございます。それでは今のご意見も含めて、皆様から、いかがでしょうか。

(委員：地曳)

まず4ページの下段の真ん中に整備効果の循環のイメージというのがありまして、施策メニューが三つ並んでいます。この中の真ん中の首都高速道路の利用促進ということと、その下の外周の幹線道路の機能強化、これは具体的にどういうことをイメージされているのでしょうか。

(委員長：小林)

お願いします。

(事務局)

ご質問にお答えします。まず首都高速道路の利用促進ということですが、今この地区で特に横浜生田線の渋滞が顕著な状況にあります。同じルートで三ツ沢線というのがありまして、この高速道路についてはかなりの空き容量がいまあるような状況になっています。こちらを走っている通過交通を三ツ沢線に転換することができると、三ツ沢線の利用率そのものかなり上げられるのではないかとということで、定量的にはいま推定作業をしているところです。例えば何らかの

施策で首都高のほうに転換させるということを進めていくというのが、首都高の利用促進です。料金抵抗を小さくするとか、いろいろな施策があると考えております。

それから外周の幹線道路の機能強化というのは、例えば臨港幹線とか、臨海部への幹線があります。そういった広域的な道路ネットワークをつくっていくこと、あるいは局所的に非常に混んでいる部分について、道路の容量をどういうふうに上げていくかということ、今後、交通量推計結果を見ながら、施策メニューの具体的なものを出していきたいと考えております。

(委員：地曳)

2番目の外周の幹線道路というのは、上のほうの図の環状1号とか、新横浜通りとか、国道1号とか、それとは違うのですか。

(事務局)

これも首都高の有効活用とセットで、どのぐらいの容量を本来持つべきかというのは推計値で表しながら、局所的に機能強化を図っていくことを検討のメニューとして考えております。

(委員：地曳)

当初からこの交通の問題を議論するときの前提で、こういう外周道路であるがゆえに、逆に東西の連絡性が悪くて、それが一番の交通上の問題であるということがあったと思います。

この図を見ましても、冒頭に東西の連絡という字句はありましたが、東西の自動車交通の連絡性を高めていくような考え方というのがちょっと読めません。それについてはどのようにお考えになっているのでしょうか。

(事務局)

これは補足も含めてご説明します。先ほど地曳委員からお話がありました外周道路につきましては、ここの図面で示してある新横浜通りと環状1号線、国道1号線、みなとみらい大通り、これを外周道路と定義しております。

そういう中で昨年来、出ています東西道路の機能強化ということについては、先ほど事務局からお話ししましたとおり、この交通を一部首都高のほうに転換して、結果としてこの交通負荷を楽にしてあげようというのが1点です。それはいまある道路をなるべく有効に活用していこうという視点での対策が一つで、現在それを検討しているところです。

もう一つは、先ほどもご説明しましたが、なるべく駅直近には車を入れない、車を抑制することで、昨年来、議論をしまして、そうしますと外側にフリッジ駐車場みたいなものを確保しながら、うまく駐車上を連結して、まちづくりをしていこうというようなところをいま検討しているという状況です。

(委員：地曳)

そうすると駐車場を利用する車から一般車も含めて、駅の近辺で東西を連絡するというのは、当初の考えではいろいろな議論があったと思いますが、いまの段階ではそれは消えているということですか。

(事務局)

いま検討しているのは、先ほどお話ししたとおり、首都高をうまく活用するというのが一つと、あと駐車場連携がどれぐらい検討できるのかというところを分科会のほうでも議論して、検討しているところです。

(委員：地曳)

首都高に移動するという事は、高架で走っているわけですから、そこからどうやって下りてくることになりますか、東西の連絡というときには。

(事務局)

もう少し丁寧にご説明しますと、新横浜通りを通っている交通というのは、新横浜駅のほうから横浜駅周辺を通過して関内方面に行く車がかなりあると思います。この首都高を見ると、この手前に三ツ沢の入口と、これを過ぎますと、みなとみらいとか関内の出入り口があるわけです。この交通の一部を、先ほどお話ししたとおり、どこかで首都高のほうに移す。この絵ではこういうふうになっていますが、首都高のほうをうまく活用することはできないだろうか。そして結果として、こちらを通ることになれば、こちらの水色の新横浜通りの負荷が楽になるということで、まちづくりに対応できるのではないかというような考え方です。

(委員：地曳)

当初の議論は、例えば横浜駅東口に来た方が、そこから今度は西口の方向に行くには非常に遠回りになるわけで、その逆もあったわけです。そういうことを踏まえて東西の連絡路を駅の直近で何とかできないだろうかということがありました。当然、川の一部を使うという議論もあったわけです。

なぜかというと、西口のほうには、先ほどから、出ているとおり老朽化した建物が多いわけです。高島屋にしても、ジョイナスにしても、ゆくゆくはということだと思いますが、あるいは幸栄地区、五番街も含めて、建て直しをすれば、駐車場ができます。それで東口との連絡性とか、荷捌きの問題を含めて、確かに駅前には車は入れないかもしれないけれども、そういう自然に発生する車をどういうふうにして東西につなぐかというのはもともとの議論にあったと思います。その辺がこの中でどのようになっているのか全然見えてこない。

むしろプリンジ駐車場をつくることについては、西口も東口も地元では賛成の意を示していません。これも何度か言わせていただいております。北幸の駐車場は業務系にしているわけですし、地価が高いところに簡単に駐車できるかどうかということと難しいと思うのです。

何が言いたいかという、やはり駅前に駐車場をどうしてもつくらざるを得ないとなれば、それらを踏まえての東西の連絡をどうするかというのは、駅付近での開発がこれから出てくるとすれば、当然考えていくべきではないかと思うのですが。外周道路だけを回っていけば、東西の連絡ができるとは私はとても思えないのです。その辺について当初からあった問題もやはり引き続き議論して検討していただきたいと思います。

(事務局)

昨年の委員会でも、東西間を連絡する道路を要望というかたちで西口の方々からいただいているのは事実です。この西口と東口をうまく移動できるようにというような東西の連結強化というかたちでご要望をいただいております、19年度の交通分科会のまとめにも記載させていただいています。

いま我々が交通分科会でいろいろと議論させていただいている内容につきましては、まずはこの外周の道路がこの中の開発をした際にちゃんと道路の機能を果たしている、交通容量的にもちゃんと対応できているというところをまず検証しなければいけないでしょうというようなところを中心にして、東西間は議論をしております。

それから昨年度はこの縦軸のほうも議論させていただきましたが、縦軸のほうは臨港幹線などの道路を整備することによって、何とか対応することができるのかなというかたちのとりまとめになっております。

こちらについては、この中が開発されたときに、きちんと対応できるようにということで、従来型でありますと、交差点を改良するとか、あるいは路線型の道路整備をするわけですが、そういうことではなくて、いまある道路を有効的に活用していくことができないだろうかというところを第1段階で検討させていただいているというような状況です。

それからフリンジ駐車場と公共交通優先の考え方ですが、昨年度もいろいろ委員会等で議論させていただきまして、方向としては駅前直近の交通広場はなるべくバス、タクシーを優先にして運用していきたい。そういう中でこちらに一般車を入れないためには、外周部に駐車場を設けてはどうかというかたちで、イメージとしてご提案をさせていただきまして、それをいま内部で少し検討させていただいているということです。

その中で、いろいろお話があったのは、例えば西口の下の駐車場とか、あるいは東口の交通広場の地下駐車場とか、これはどうするのですかというようなご質問がありました。いまある駐車場についてはなるべく活用していきましょう。ただ、できれば、センターゾーンの外側からその駐車場にアプローチ、あるいは出入り口を設けることはできないだろうかというような議論もありましたので、そういうことも併せて、いま検討させていただいているという状況です。

(委員：森)

資料1の3ページの右上に交通拠点としての機能強化という項目の2行目、東西横断通路というのがあります。これは歩行者通路なのか、自動車交通なのか、どっちなのかということと、い

ま地曳さんが言われたように、東西を車でもつなぐというようなこともやはり考えていくべきではないか。

一時期、そのようなものを考えているような雰囲気があったのですが、今日の交通の資料からはそれが消えているのではないかという感覚を私も持つのですが、この東西の車でのつなぎというものは、もう物理的に非常に難しいので考えないという方向になってきているのかどうか、そこをもう一度確認させてほしい。

(委員長：小林)

恐らくFRINGE駐車場と真ん中にある連携強化というのは違う話で表現していると思うのですが、その辺がうまく伝わっていないのかなと思います。現段階では検討中で、どこまで表現できるか難しいこともあるので、できましたら、岸井先生のほうから。

(委員：岸井)

それでは私のほうから。二つの議論が同時に行われていますので、少し整理したいと思います。この地区全体に周辺部からどうやって車にアクセスするのかということで、現時点ですでに周辺の道路は1.3以上の混雑度を持っていまして、大変混んでいる。こういう中で先ほどのような市街地整備像を描くときに、当然のこととして周りの道路がこのままではパンクしてしまうだろう。

その道路がなぜそんなに混んでいるのかというと、一つは通過交通を担っているからで、その通過交通はできれば別のルートをとれないかということで、南北、東京へ向かうのは臨港道路、そして東西のほうはいろいろ探したのですが、北のほうに1本できますが、通過交通を受け持つような道路はいまも計画されていないし、取れそうにないという感じがあります。それでいま首都高速道路があって、それが十分に使われていないとすれば、それをもう少しうまく使っただいて、まず通過交通はそういう大幹線を通っていただきましょうというのが先ほど来、説明されたことです。

それで後半のほうでご質問が出ていますのは、東西二つの地区を結びつける交通の動線はどうするんですかということで、必ずしも通過させるということイメージされているわけではないと思います。一つはみなとみらい大通りから支線1号というのを入れています、アクセス性を高めるとともに、地区内で駐車をする車は、走り回ってから探すのではなくて、なるべく外でサッと入っていただいて、うまく地下に収まっていただくというのが一番いいだろう。したがってできるならば地下の駐車場をもし新しくつくられるとすれば、連携をしながら、出入り口をコントロールするというのでやっていきたい。そして西口も同じことを考えております。

ただ西口の場合、再開発の地区がいくつかに分かれておまして、東口とともに一体的にドンとできるかどうかはちょっとわからない状態です。そこも将来のことを考えながら、どうつなぐかという議論を現在しております。

それでは東と西をどうつなぐのかということについては、一つは先ほどの駐車場ネットワークが可能かどうか。しかし、これは必ずしも通過させるためのものだとは思っていないのです。通

過する動線をこの真ん中につくることは必ずしもいいことではないのではないかと考えています。したがってそうではない動線かなと考えていますが、それが物理的に可能かどうかというのは実はかなり微妙なところですが、高さの問題や、あるいはそこから出てくる道路の先の問題でして、地上部でどこにくっつくのかというのも問題で、実はその辺を担当の方がうまく議論していらっしやいますが、そう簡単ではないという実態がある中で、いまちょっと問題になっているところをご理解いただきたいと思います。

真ん中を通過させるような交通は通したくないというについて、まずご理解いただくというのが一つの分かれ目だと思っていて、新しく東西をつなぐような、それは歩行者であったり、車であったり、そういうのをつくるにしても、通過するような交通は通したくないということが我々の考えていることです。もしそこで何かご意見があれば、いただきたいと思います。

(委員長：小林)

基本的な考え方は、横浜駅の周辺で買い物をしたり、業務をしたいという方々ができるだけ外側から地下に入って、場合によっては入ったところからかなり動いて目的地に着けるというネットワークがうまくできればいいということ。そういう検討をしておられるのですが、本当にどこまでいけるかというのが、まだまだ検討途上にあるので、いまの段階では、はっきり申し上げられないというのが事務局のまとめだと思います。

(委員：岸井)

まず周辺道路が大変混んでいますので、その周辺道路のどこから地区内にアクセスできるかという問題と、同時に地区内には歩行者系のゆったりした空間をつくりたいというもう一方の希望がおりるので、それと矛盾なく収める方法はないかということです。

水面の議論がありましたが、我々は河川とのお話の中で水面をつぶさないという方針をとっています。その前提で議論していますので、そこも議論の対象かもわかりませんが、今回は水面はつぶさないという前提に立った議論をしようと思っています。

(委員長：小林)

よろしいでしょうか。いまそういう段階です。どういう方向を期待しているかというご意見については伺ったつもりです。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。交通事業者からご意見はありますでしょうか。

(委員：平野)

西口とか、東口で、特に西口のほうの開発について、JR 東日本としては、いまの議論のように特に周辺の道路の交差点とかの容量がかなり厳しい状況になっていると認識しております。今後、先ほどのようにコアの部分の高度利用ということになると、当然その辺も影響してくる。あるいは周辺に逃げる道路について、そういった迂回路になるところはたぶん3カ所ぐらいあると思

ますが、その交差点をどう処理するかというのは、非常に大きな問題ではないかと思ます。

例えば青木橋は慢性的に混んでいますので、そこを抜本的にどうやろうということがあるのか、具体的にお考えがあれば、1点お聞かせ願います。それから臨港幹線道路等、いまお話が出ましたが、具体的な完成年次と、例えばそれができたことによって、周辺の交差点なども含めて、相当緩和されるというふうに考えていいのかどうか、その辺をちょっとお聞かせいただければと思います。

(事務局)

青木橋の交差点はじめ、さまざまところでボトルネック箇所が出てくる可能性があると思っております。まだシミュレーション結果が最終的に出ていないので、断定的な言い方はできないのですが、そういうところは幅広に今後検討していく予定です。

それから臨港幹線道路の山之内までの接続については、今年度中にはできると聞いておりますので、一応それを前提として、まず交通分析をしているという段階です。

(委員：岸井)

詳細なシミュレーションは実はこれからですが、先ほど来の広域交通については南北・東西もある断面のチェック、いまどれぐらい車が走っていて、容量はどれぐらいあるかということを考えながら、南北についてはもう1本、右側にできれば、量的には何とかなる、ぎりぎりかなというところですが、東西はなかなか新しいものがないので、非常にそこは悩ましいのですが、首都高さんをうまく使ったときにどういうことができるかというのを、いま現在検討中です。

おっしゃるとおり、最終的には交差点が混んできますので、抜本的な改革というか、何か大きな手を入れなければならなくなるという可能性がないとは言えません。それを否定しているわけではなくて、開発のボリューム感と道路側、受け皿側がどこまで取れるかということです。その辺はもう少し鋭意進めておりますので、定量的なものはまた後ほど報告したいと思ます。

(委員長：小林)

ほかに交通事業者の立場から、駅周辺、中心部交通について、何かご意見はありますか。

(委員：原田)

京急でございます。今は駐車場と道路の話が中心ですが、もともと提案2の公共交通を優先した環境にやさしいまちを目指して、総合的な交通政策を実施するというので、交通事業者としては、横浜は非常に狭い空間ですので、道路交通ではなくて公共交通をいかに使って来街していただけるか、横浜に来ていただけるかというのは、鋭意考えていくべきだろうと思ますし、それを中心に考えたときに、逆に公共交通のバイパス等、もっとやらなければいけない部分、乗りやすさ、乗り換えの利便性とか、電車からバスもそうですし、東西通路も含めて、もっと歩きやすいまちができていかないと、電車でも来ても不便だね、車のほうがいいね、荷物の持ち歩きも

大変だしということになると、せっかく公共交通を優先したまちをつくろうと言っても、結果的にお題目になってしまうのかなという気がしております。

そういった意味では、鉄道事業として輸送をどういうふうに確保するかというのは、我々の仕事だと思っておりますが、横浜駅を中心とした利便性、特にお年寄りがだんだん増えてくる中で、そういった利便性をどう確保するかということをごきちんと考えていかなければいけないのかなと思います。

(委員長：小林)

ありがとうございます。そのとおりだと思います。ほかにいかがでしょうか。

(オブザーバー：井上)

国土交通省鉄道局の井上です。いま鉄道事業者の方からも公共交通優先のまちづくりを進めていくべきだというお話がありまして、せっかくそういうお話もありましたので、私のほうから鉄道事業者の皆さんにお願いしたいのは、横浜駅周辺地区で魅力を高めていく大改造をしていきましょう、その中で公共交通優先のまちづくりを進めようという大きな方針を打ち出されております。鉄道駅自体もやはりそれに合わせて、人にやさしい鉄道駅に機能向上させていくということも重要ではないかと思っております。

今の横浜駅の現状を見ますと、まだ地下通路との接続が一部悪かったり、バリアフリーになっていないというようなところも部分的にはありますが、関係する鉄道事業者の皆さんがここに集まっていらっしゃるわけですから、そうした部分の改善や駅の機能向上も、せっかくの大改造の機会に合わせてぜひ取り組んでいただきたいと思っております。

こうした都市開発と一体となったターミナル駅の機能向上ということであれば、都市鉄道利便増進事業という支援制度も国として持っておりますので、必要であれば、ご活用いただければと思っております。

それからもう1点、デッキの整備についてコメントさせていただきます。資料の5ページにもありますように、横浜駅の東西をつなぐとともに、東口とMM21との連携強化を図り、回遊性を高め、歩いて楽しめるまちづくりを進める方針を示されています。世界でもこうした人間本位のまちづくりというのは広く取り組まれていて、これにより商業や地域の活性化に成功されている例も非常に多いということで、こうした方向性をこの横浜で打ち出されたということについて高く評価しております。

一方で、こういうデッキの整備には、当然、事業費も相当かかってくると思っております。昨今の厳しい財政状況に鑑みますと、まずは既存ストック、例えば地下通路の整備なども、これまで進めてこられているわけですから、こういったものを有効活用して、それでも対応できないのかどうかということをごきちんと考えていく、検証していくことが重要ではないかと思っております。

検証にあたっては、駅周辺で新しいビル開発等も色々と見込まれているようですし、それによって歩行者の流動量もかなり増えると思っておりますので、将来の歩行者の流動量がどれぐらいになる

のかをきちんと予測して、そうした根拠あるデータに基づいて、本当にデッキの整備が必要かどうか、必要であるとすればどの程度の規模のデッキが妥当なのか、といったことをきちんと定量的に検討していくことが重要だと思います。

先ほど岸井先生のほうからも、交通分科会のほうで、これからそうした定量的な検証に取り組んでいくというコメントもありましたので、しっかりと検証を行い、無駄のない、“必要十分な”計画づくりを進めて行くことができればと思います。

(委員長：小林)

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

(委員：大久保)

相模鉄道でございます。3ページの上の整備イメージで期待される効果の一例の中で、先ほどの事務局の説明では乗り換え利便性の向上という話があり、それと併せて、新横浜や都心部、成田空港へのアクセス強化と書いてあるわけですが、当社線以外の路線は横浜駅を経由するかたちで更に延びており、当社の路線は横浜駅が終点で、駅も端っこに、南西のほうにずれているかたちになっています。このアクセスの強化という意味で、何か目標となるイメージがあるようでしたら、お示しいただければありがたいのですが。

(委員長：小林)

事務局からお願いできますか。アクセス強化について。

(事務局)

事務局のほうからお答えします。これも昨年度、委員会でいろいろ議論しまして、確か19年度のとりまとめのときにご紹介したかと思いますが、例えば新横浜へのアクセス強化ということで、新横浜と横浜を連結しているのは横浜線、市営地下鉄などがありますが、新横浜に「のぞみ」が全部停車することになったということを踏まえて、それを強化することができないだろうか。

あるいは羽田空港のアクセス強化ですと、いまは横浜からバス（YCAT）で羽田空港に接続しているもの、あるいは京浜急行さんの電車で接続しているものがありまして、京浜急行さんの蒲田の連立が完成すると輸送力の増強が可能になりますよということが、確か京浜急行さんからご紹介されたと思います。そういうことを含めまして、今後、国際化される羽田空港へのアクセス強化などについても議論をしていこうというかたちで19年度は終わっていますので、こここのところについて、今年度は少し深掘りをしていきたいと思っていますところです。

交通分科会では広域交通のことについて、今年度はまだ大きく議論していませんので、今後議論する予定になっているところです。

(委員長：小林)

ほかにありますか。

(委員代理：久慈)

東急でございます。確認を含めてご質問をさせていただきたいのですが、まず1点目は、事務局からのご説明の中で、2ページ目の一番右下をご案内いただいたときに、年度末に計画素案をとりまとめたいというご説明があったような気がしたのですが、年内に骨子をとりまとめるという全体のイメージとちょっと違うように聞こえましたので、その辺について確認をさせていただきたいということです。

もう1点は、先ほどJRさんから臨港幹線道路の開業時期の見通しについてお尋ねいただいたときに、山之内まで本年度中というご説明があったようでしたが、それは岸井先生がおっしゃった南北軸に対して、例えば青木橋の交差点へのプラス影響を期待しているという部分は、本年度中に開業するという事と同義語なのかどうか、すみません、地理的な関係がわからないものですから、確認をお願いできればと思います。

(事務局)

まずスケジュールのほうですが、これまでご説明しているとおおり、次の委員会、12月の委員会に骨子ということで、これは事務局提案というかたちで皆さんのほうにご提案をさせていただきたいと思っております。

それを踏まえまして、1月に予定をされている懇談会などのご意見を踏まえながら、年度末に素案というかたちでとりまとめていくということで、これまでご説明しているものと変わることはありません。

それから臨港幹線の整備される部分の話と青木橋のところは関連しますが、いま青木橋のところはシミュレーションをしております、対応が必要になる可能性もまったく否定できないところでして、それは先ほどお話したとおおり、今後シミュレーションなどで整理した上で深く検討させていただく予定になっているところです。

(委員代理：久慈)

最初のほうですが、確かに素案は年度内とすると、年内の骨子の部分で交通についての検討の状況がどの程度進むのかという点について、今の見通しをお示しいただければありがたいのですが、よろしく願いいたします。

(事務局)

今、交通分科会のほうで、いろいろ皆さんのご協力をいただいて議論をしております。まず最初に東口の交通の基本的な考え方みたいなものについての議論をいたしました。その後、西口について議論をしまして、現在残っている駐車場の問題についていろいろ議論し、あるいは事務局のほうで検討をしているところです。

併せまして、先ほどお話ししたとおり、広域交通について、まだ議論をしていないということもありまして、そういうところをいろいろ検討しながら、年末に向けて交通分科会としてとりまとめをして、こういう場でまたご提案をさせていただきたいと思っているところです。

(委員長：小林)

このパートは大体この辺で終わらせていただきたいのですが、というのはあと三つテーマがあります。ちょっと一息入れてはどうかという事務局提案があります。3時間の予定で、ちょうど1時間半経過いたしましたので、40分ほど休憩させていただいて、再開いたします。それでは暫時休憩いたします。

(休憩)

### (3) 景観について

#### 【資料説明：事務局】

- ・現況（バーチャルリアリティ（VR）、横浜駅周辺の景観の考え方について

(委員長：小林)

それでは景観についてご説明いただきました。これについて何かご質問、ご意見はありますか。他分野にわたったお話になっておりますが、上山先生、何か、特に付け加えることはありますか。

(委員：上山)

ご案内のように、これは土地利用とか、交通関係とか、また河川とか、全部を総合的にすることが景観グループなものですから、まだまだ見えない部分がありまして、先ほどのVRにもありましたが、実はすごく問題な建物で、土地利用的に考えていただきたいというようなものがたくさん出てくると思うんです。

いま先生がおっしゃいましたように広い範囲なので、これから皆様の動向を見ながら、こういう方向へ持っていきたいという方向性だけをお出ししているという感じです。その中でご議論があれば、それをまたお受けしながら進めていきたいと思っています。

(委員長：小林)

ある意味で、それぞれの部会、それぞれの地域で検討いただく素材を提供いただいたということだと思います。いかがでしょうか、ご質問なり、ご意見なりをいただきたいと思います。

たまたま昨日、大学に行きましたら、海外からメールで写真が送られてきておりました。ちょうどベルリンについてのものだったので、ベルリン中央駅がものすごく印象的でした。中央駅の内部空間の写真だったのですが、たまたまここにも具体的な事例としてベルリン中央駅の写真があつて、これだけですと、全体がどうなっているのかわかりにくいのですが、確かに相当な空間のように思います。こういうものもある意味で景観の話になります。

さらに先ほどの交通との関係も、この中には含まれているという意味で、総合的なものにしなければいけないのですが、いかがでしょうか。ご意見、ご質問があれば。本日は河川については、特にご報告いただけていないのですが、やはり河川空間というのは、この周辺では景観形成に重要な機能になります。宮村先生のほうから何かありますか。突然、申し訳ございません。

(委員：宮村)

特別に意見というのはいないです。いつも河川のほうで景観で出ると、必ず出てくるところで、「河川沿いの潤いのある連続的な」という言葉ですが、横浜の場合は必ずしも連続でなくてもいいような気もしています。

特に鉄道を境にして、下流のほうはむしろ点でいいだろうという気がします。上流は連続性で、ちょうどそこが川の境目になって、海側と川側は分けて考えて、上流のほうは連続、下流のほう

はむしろシンボリックな建物を拠点にした点の空間でもいいような気がします。それは景観上どうということかということとはわかりませんが、川の性格からいくと、ちょっとその辺が境目かなということだと思います。

(委員長：小林)

点でもよろしいということで、点としての空間だと、川と開発の間でどう連携するかということが逆に重要になるでしょうね。ほかにいかがでしょうか。若干、駅空間のことを申し上げましたが、交通関係の方はいかがですか。ご意見はありますか。平野さん、ベルリン中央駅はご覧になりましたか。

(委員：平野)

残念ながら見ていません。

アトリウム空間やデッキと関係があるのですが、商業的な空間も含めて非常に価値のある空間なので、協調しながらうまく整合性のとれるような計画にする必要があると思っております。

それから線路上空ということで、これも一つの空間だと思いますが、先ほどの交通のほうにありましたデッキについてちょっと気になったのは、これはちょっと景観とは違いますが、地下にも3本あるわけです。最初のときに分断されているという言葉があったのですが、分断を解消する意味で3本つくっているわけですし、それと先ほど鉄道局さんのほうからも出ていましたが、上空のデッキについて、どういう目的で、どういうものをつくるのか。東西の通路ということも踏まえると、それに付随する整備手法とか、そういったこともちゃんと整備したうえで、線路上空の空間についての議論をさせていただければと思います。

特に上空ということでかなり期待される部分がありますが、3本の通路もありますし、駅の改札ですとか、ホームですとか、それから階段とか、それからもちろん線路も、かなり重要な構造物ですから、物理的な面でも非常に制約された厳しい空間です。もちろんコストもかかるということで、そういった中での最適な整備の手法なり、やり方というのを横浜市さんと協議させていただきながら、考えていく必要があるのではないかと思います。

(委員長：小林)

デッキについては、最後にご議論いただく防災との絡みも少しありまして、横浜駅の場合は地下を中心にネットワークをつくってきた。これは万一なのでしょうが、要するに海が近く、川に囲まれている地下の構造物の危険性について、どう認識して対応するかという議論が一部であったように記憶しています。その辺も含めて、恐らく交通量と安全性の両面からデッキの議論はしていかなければいけないのではないかと思います。そこも含めて議論していただきたいと思います。

(委員：上山)

サラサラと言われたのですが、4 ページの一番下の横浜駅までのスカイラインがあります。色がちょっと変わって、フラットに同じ高さにするところですよみたいな図面があるので、この図でスカイラインのあり方みたいなものをご説明されたほうがよろしいのではないですか。けっこうこの辺で土地利用とか、都市計画とのかかわりが出てきますから、皆さんの頭の中に入れておいていただくといいでしょう。

(事務局)

今の4 ページ目の一番下の図につきましては、平成19年度とりまとめにおける先行開発エリアというのがありました。このようになるというわけではありませんが、その建物を暫定的に全て200mとして置いてみたところですよ。200mで全ての建物を並べてしまうと、真ん中の現状と比べると、横浜駅が目立ってくるのかということですが、特徴あるスカイラインという感じでもないというところがあります。

そういうこともありまして、こちらのほうで特徴あるスカイラインにしていくためには建物の高さとか、今後さらに検討していかなければいけないと認識しているところです。

(委員長：小林)

これはこうなるということではなくて、まさに素材を提供していただいたわけで、例えば駅を中心にもうちょっと高い建物を建てると、かなり印象が変わるということもあるだろうと思います。ほかにいかがでしょうか。

もし特にご意見がなければ、だいぶ時間が押しておりますので、景観については、それぞれの部会でご検討いただく素材を提供いただいたということにさせていただいて、これで終わらせていただきたいと思います。それではエリアマネジメントのところに進みたいと思います。

#### (4) エリアマネジメントについて

##### 【資料説明：事務局】

- ・エリアマネジメント（分科会の議論の現状）について

（委員長：小林）

エリアマネジメント分科会については私が関わっておりまして、この分科会で全てを語り尽くそうとは全く考えておりません。当然、地域の方々がいろいろ議論しながら、具体的な中身を詰めていくというのがエリアマネジメントだと思っております。

ただ、いま交通に関わるテーマが少し細かく話されましたが、先ほど交通計画のお話がありましたように、これから具体的に開発が始まります。開発の前段でどういうルールをつくって、例えば駐車場を連携させるとか、フリンジ駐車場とか、ものをつくるだけではなくて、つくったものをどうマネジメントして、その地域にとってより有効なものにしていくかというのがエリアマネジメントの考え方だと思いますので、それはあらかじめ十分議論しておく必要がある。そこでその件については、エリアマネジメント分科会で少し議論をしておきましょうと。

それ以外のことについては、むしろ組織化の問題が重要で、そういう方向性を皆さんで確認して、組織化を図る。そして具体的な重点テーマをいくつか今後議論していくという体制を整えた。そういうスタンスで検討しているということです。

以上のことについて何かご質問なり、ご意見があれば、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

（委員：根本）

これからエリマネ分科会だけでなく、全体として、来年度以降になるのかもしれませんが、やはり数字が入ってきて、それで利害というのが出てくる議論をある程度始めなければいけないのだらうと思います。そういう目で今日のエリマネの資料を見ると、組織の話が出てきて、昔の3セクとどう違うのかなというところがもうちょっと鮮明に出たほうがいいのだらうと思います。

それで3セクとこの種の我々の用語でいうPPP組織の違いは2点あって、一つはリスクとリターン、費用対効果でもいいですが、それがきっちり計測されていて、公平に分担されているということがまず必要です。いままでのいろいろなご議論をお聞きして、コストがかかりそうな話がいっぱい出てきていますが、それに対する効果というのがかなり抽象的で、どういうふうに計測するのかよくわからないなというところです。

玄関口とか、ゲートウェーという言葉が非常に巧みに使っていますが、市全域に及ぶような効果というのはたぶんある。しかし、それは必ずしも横浜駅周辺には帰属しない。そうすると費用対効果がこのエリアの中で一致しないということになってしまう。たぶん何となくそうだろうなと思っているから、玄関口という言葉を使っている。そうすると負担だけ強いられるエリアがどうやってその費用を回収していくのかという仕組みを考えなければいけなくて、それがTIFだったりするわけです。それぞれ正しいのですが、横浜駅周辺を開発することによって、本当に全

域にちゃんと効果が及ぶのかどうかということです。

周辺側の論理ではなくて、そうではないところから見て本当にそうなのか。例えば中華街から見れば、横浜駅が栄えなくても別によくて、投資すればするほど自分たちにはマイナスとなるというふうに仮に思ったとすると、効果を再配分していく仕組みというのがなかなかとれない。

玄関口として貢献をする、効果が及ぶエリアというのをある程度イメージしていかないと、計算ができないというところがたぶんあって、何となくそれで同床異夢みたいな進み方をしているのではないかなという気がします。それが1点です。

それからもう1点は、二つ目のルールは契約によるガバナンスというのがありまして、費用対効果をちゃんとバランスさせるのはいいのですが、本当にちゃんとそれぞれの役割を果たす、義務を履行するということが必要です。これは会社組織にしますということだけではたぶんだめで、その会社が働きかける相手の企業なり個人がちゃんとそのルールに本当に従ってくれるのかということはどうやって合理的に期待できるのかということです。

ルールをつくったのはいいけれども、あまりだれも守らないようなルールだと、守るほうが損をするということになってしまって、だいたいまちづくりの失敗ケースというのはそういうところから生じるわけなので、組織をつくり出すという場合は、本当に守られるルールをつくっていく。それは法規制で守らせるということもあるし、経済的に守ったほうが得だよということもあるだろうし、そういうメカニズムを入れていくということだと思います。

それは私自身が考える仕事なのかもしれないなと思いますので、これから貢献はしたいと思いますが、この分科会の先の出口の一つとしては、やはりそういうことを提言していかないと、実現性につながらないなという気がします。以上です。

(委員長：小林)

ありがとうございます。二つおっしゃったのですが、後者については、当然それは必要です。組織化というのは皆さんが一定のルールをつくって、ルールを守り合うという組織です。ただそれを具体的にどう実現するか。

あるところでは、そこに関わる企業を中心として、その企業の社長さん全員がはんこを押す。そういうことでまちづくりのルールに皆さんで従うということをやったところもあります。それからそうではなくて、皆さんがこれだけの利益を受けるんだ、あるいは課題が解決できるんだということを皆さんで承知して、活動を具体的にやって、その組織が維持されているということもありますから、いろいろなタイプがあると思います。それをここではどういうふうにしたらいいかということも、ぜひ議論したいと思います。

それから前者については相当難しいですね。具体的な数字を出すという意味ではかるという話と、皆さんがそうですねと納得するという意味ではかるという部分と、いろいろ幅があると思います。だからどこまで詰めて議論するか、いろいろご指導いただければと思います。いかがでしょうか。

(オブザーバー：渡邊)

エリアマネジメントということで、すでにこういった取り組みが先取的なところではもう進められています。国土交通省のほうでも、まちづくりの中でエリアマネジメントを応援していこうということで、これまでもいろいろ地域のこういったまちづくりの仕組みをつくろうとしておりますし、またエリアマネジメント組織に対するさまざまな応援の方法をただいま検討しているところです。

恐らくこちらの横浜駅周辺の組織をどう立ち上げて、これからどうやっていくかというのは、もう少し時間をかけてじっくりやっていくことになるかと思いますが、現在、私どものほうで検討しているような中身も、ちょうど同時並行で進んでいくというかたちでやっていくことになるかと思いますが、できるだけこちらのほうでもいろいろ情報を提供させていただきたいと思っておりますし、また制度ができあがりましたら、ぜひご活用いただければと思います。

ここに例として、モビリティ環境の向上ということで挙げておられます。先ほどの交通のところでもちょっとありましたが、特に地域の公共交通を活用してやっていくまちづくりについては、ハード面の対応でやっていける部分、あるいは横浜市さんのような公共の側でやっていける部分というのは限界があります。

先ほどお話がありましたように、例えば道路整備なり何なりで当然やらなければいけない部分があって、例えば東西交通はどうするのかというような話はしっかりと対応していかなければいけないと思いますが、それをやって、そのあとうまくサイクルが回って、道路が空くと、そこへ公共交通が入って、公共交通を使う人がいると道路が減るというサイクルになるか、それとも逆方向に回って行って裏目に出るかというところはハード整備だけでは何ともいえないところです。まさにそこを使う方々、あるいはそこで実際に活動されている方々の取り組みによってくるところです。

今回、例としてモビリティ環境の向上ということで、いろいろと新しいアイデアを出しておられます。ぜひ横浜市さんのハード側といいますか、公共側の取り組みと、この地域での取り組みということで一体的に進めていただければと思います。以上です。

(委員長：小林)

制度をつくっているというお話は聞いております。恐らく制度ができたときには、まず手を挙げる地域を募集すると思いますので、最初に手が挙げられるように準備を整えておいたほうがいいのではないかと思います。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

(オブザーバー：井上)

モビリティ環境の向上の関連でコメントさせていただきます。この委員会には鉄道事業者さんもたくさん参加されていますが、公共交通の利用促進については、鉄道事業者が中心となり、沿線の地域と連携した様々な先進的な取り組みが各地で展開されています。例えば、鉄道事業者と沿線の商店街の方が連携して、PASMOなどのICカードを活用し、その商店街で買い物をしていた

だくと往復にかかる運賃を無料や割引にするといった社会実験などの取り組みの例もあります。

国交省の地方支分部局の関東運輸局や社団法人日本民営鉄道協会でも、こうした鉄道と地域とが連携し公共交通の利用促進を図るプロジェクトをご支援するような仕組みもあるようですので、必要があればこうした仕組みも上手にご活用いただければと思います。

それからもう1点、これから大改造に取り組んでいくことになるわけですが、横浜駅周辺の色々な所で、長い期間にわたって工事がされることになるかと思います。こうした工事によって、横浜駅周辺にお越しになる方に様々なご不便をおかけするとか、工事によって地域の魅力が下がるといったことも起こり得るわけですので、工事期間中の地域の集客力や魅力の維持のための対策を予め検討することも重要ではないかと思います。こうした事項もエリアマネジメント分科会のほうで既にご検討されているのか、お伺いできればと思います。

(委員長：小林)

そこまで具体的な議論はされておられません。大変いい指摘をいただきましたので、ぜひお話として承っておきたいと思います。ほかにいかがでしょうか。

(委員：上山)

7ページの将来像の共有のところに、ガイドラインの運用・育成とあります。ガイドラインというのはどういうかたちで、どこが今後やっていくのか。前に何か出ていたようですが、どこが全体的にガイドラインを進めていくような組織になるのか、ちょっと教えてください。

(委員長：小林)

このガイドライン自体は、最初にご説明いただいた市街地全体像の中から、ここに関わる主体がこういう方向で行こうという基本的な路線を語っていく。そういう意味でのガイドラインです。エリアマネジメントの特殊なガイドラインではありません。

(委員：上山)

全体のガイドラインはこのグループで方向性をつくるんじゃないんですか。

(委員長：小林)

いえ、違います。

(委員：上山)

前にやわらかいガイドラインとおっしゃっていましたが、そのやわらかいガイドラインというのは、いま進んでいるのでしょうか。どういうかたちなんのでしょうか。

(委員長：小林)

冒頭ご説明いただいたものです。

(委員：上山)

そうですか。

(委員長：小林)

ほかにいかがですか。よろしいでしょうか。実はもう一つありますので、よろしければ、次に行かせていただきたいと思います。防災について。

## (5) 防災について

### 【資料説明：事務局】

- ・大改造計画における防災分野の大きな方向性と来街者の安全確保について

(委員長：小林)

防災対策について、平井先生。

(委員：平井)

これに関しては、いろいろな情報とか、それから誘導の問題がありますが、まず基本的に圧倒的にスペースが足りないというところから出発する必要があると思います。1人1m<sup>2</sup>というのはやむを得ない場合でありまして、避難場所は1人2m<sup>2</sup>というのが普通の基準であると考えていただいたほうがいいと思います。1人1m<sup>2</sup>というのはものすごい混雑でありまして、1人2m<sup>2</sup>でもものすごく混んでいるという状況になりますから、そう考えますと、11万人の人間を本当に一時滞留させようと思ったら、22万m<sup>2</sup>のスペースが要するということになるわけです。

それは現実的ではないとしても、地震発生から30分、3時間、12時間、24時間ぐらいのシナリオをつくって、その中で人をどういうふうに動かすかということを考えて上で、本当に必要なデッキなどのオープンスペースを確保していく必要があると思っています。

非常に余震が激しい場合、人はもう閉塞空間にはいないということを前提にしなければいけない。特に本当に大きな地震になってきますと、ものすごい地鳴りですから、地下には怖くていられないということを考えると、やはり地下ではないところにどれだけのスペースを、あるいは安全な避難空間をとっていくかということ、まず防災の出発点として考えていく必要があつて、そのためには先ほども言いましたように、いずれにしても3日間ぐらいのシナリオをこれから早急につくっていく必要があると思っています。以上です。

(委員長：小林)

そういう3日間のシナリオということで、5ページがそれにあたりますが、これは24時間ですね。3日間は載っていませんが、ありがとうございます。

ちょっと平井先生にお聞きしたいのですが、海に近いから、場合によっては船が使えるという地域的な特性は活用できますか。

(委員：平井)

それは前回も言いましたが、東京都心と横浜が同時被災することはない。そうすると、いずれにせよ、ものすごく早い段階から海からの支援が来るはずで、伊豆大島噴火災害のときには、全島避難1万人というのがあつという間とは言いませんが、東海汽船がほとんど運搬したわけです。そういたしますと、大きな船だけではなくて、阪神淡路のときは遊漁船などがものすごく活躍しているわけで、この船あるいは海の活用というのはやっぱりもっと重視する必要がある。海

を活用できなかったというのが阪神淡路の一番大きな反省の一つでもあるわけですから、そこはMM21との関係もありますが、それはもう十分早い時期から、東京は大丈夫なのだからということで、どんどん水上交通で東京に送り出すというようなこともあり得ると思っています。

(委員長：小林)

そういう意味では、水上交通で送り出すルート、ここに滞留している方々が船に乗るまでのルートをしっかり確保し、船着き場を確保する。そのことの議論もやはりしっかりこの中に入れておくべきだろうと思います。ほかにいかがでしょうか。

(委員：平野)

線路上空の活用ということでかなりお題目がありますが、先ほどの東西の通路機能ということでデッキの話がありましたので、仮に線路上空にデッキをつくとすると、通路機能が主体ということになります。ですが、線路上空というのは非常に限られた空間ですから、いざ被災したときに、先ほどの何万人とか、何十万人という方々が集まり、そこにたまり空間ができるとなると、逆に通路機能を阻害し、そこから逃げ場所がない線路上空の空間になりますので、かえって大きな混乱を招くことになると思います。

併せて、先ほど言いましたように、もともと地下の通路や地下のコンコース、ホームがありますので、物理的にその上空利用というのは非常に制約されますから、線路上空にたまり空間を設けるのではなくて、例えば、線路の脇とか、あるいはビルの屋上といったところにたまりの空間を設けるほうが現実的ではないかと思います。いずれにしろ、駅で何か災害等があった場合には、まず改札の外の通路に人を移動させ、一時的に駅前広場に避難させた後、先ほどの公園などに誘導するというルール化していますから、その人たちが線路の上にもたまたま集まってくるようなことになると、さらに混乱を招くと思います。

(委員長：小林)

例えば、こういう計画について、駅を中心にこういう滞留者がいるというのは横浜駅だけではなくて、ほかの駅でも同じですよ。そうするとそれに対応する計画をすでに立てている地区ということで、JRさんがご案内のものはありますか。

(委員：平野)

私はないと思います。

(委員長：小林)

そうですか。もし可能であれば、そういう情報を。事務局でそういうチェックされて、ほかにはもうないということでしょうか。

(事務局)

実はJRさんにもお聞きして、ありませんというご回答で、そういう例は今のところ見あたらないということです。

(委員長：小林)

ほかに。

(委員：原田)

滞留スペースということで、建物の中にある空間をつくったり、線路上空という話が出ています。ご専門の方にお聞きしたいのですが、やはり私もいまの平野部長と同じような感覚を持っていまして、基本的に鉄道の地下空間ですとか、地震があつて火災が起きる可能性もあるし、ものが落ちてくる可能性がある。建物の中にいるのは非常に危険だから表に出るのが原則なのかなということで、鉄道の考え方だと、どちらかという、そっちに考えがいくものですから、この横浜の駅の周辺に滞留者を置くというよりも、避難誘導で表にどうやって出すかということのほうが非常に重要かなという気がしています。

もう一つは、一番最初に課題として出た中で、横浜駅は火災が起きたときとか、地震が起きたときに非常に避難しづらいという話があつたと思います。そして今回の課題の整理の中で今回ちょっと防災的な観点の抜け落ちているかなという感じがしています。

そういった点から考えても、やはりできれば横浜駅周辺部に土地があるのかどうかというのも検討しなければいけません。船まで案内するかどうかは別としても、やはりなるべく近辺から離さないと、逆に二次災害が起きるのではないかなという感じがしているのですが。

(委員：平井)

地震からすぐに人が動き出すということではなくて、少なくとも数時間ぐらひはその辺にうろろしているということを前提にしないと、やはりそれは現実的ではないと思います。

(委員：原田)

しばらくはそこにじっとしているということですか。

(委員：平井)

はい。

(委員長：小林)

これだけ多くの方々がいる。それにどう対応するかというのは一つ大きな問題です。数時間であれば、1人1m<sup>2</sup>でも何とか対応できるかもしれませんが、それが24時間というのはつらい。そういう話ですね。

(委員：森)

横浜駅の近くにみなとみらいがありますよね。みなとみらいは臨港パークとか、けっこう広いスペースがあったりしますが、そのみなとみらいのわりに広いスペースというのは、検討に値しないのか、検討されていないのか、そこら辺はどうなのでしょう。

(委員長：小林)

市が位置づけしていないだけでしょ。恐らくマリノスの練習場とか、いろいろ空間があるのですよね。

(事務局)

東口については、近くに広い場所がありまして、そちらのほうに公園ですとか、たくさん整備されていますので、そちらのほうは比較的空地在整備されている状況です。

(事務局)

ただそういうかたちで、MM21 地区のほうに行かれるか、それともやはり新都市さんのほうから横浜駅のほうに動かれるかという話もありますので、そういうところでは情報提供の必要性があるのかなと思います。

(委員：森)

地震のときに、やはり火災が発生しますよね。建物の直近のところに人を滞留させるというのは、人間の心理としてもそんなところからは逃げたい。だからオープンスペースのほうに逃げるといふ行動パターンというのはわりには自然のような感じがします。そのルートが確保されていれば、落橋したりしていなければという話ですが、10 分か 15 分でみなとみらいのほうに行けるわけですから、そっちのほうをまず仮想するというほうが現実的なように思います。

(委員長：小林)

それはぜひご検討いただきたいと思います。ということはどういうことかということ、東口の方は恐らくそういう行動をかなりの方がとられて、駅に向かって動く人はそんなに多くないのではないかと私も思います。西口の方をどうするかということですね。

(委員：紀)

西口ですと、一時避難場所というと沢渡中央公園と岡野公園の二つですが、両方とも西口の中心から、健常人でも歩いて 10 分、特に青木浅間線のところは陸橋を渡っていかなければ沢渡中央公園に行き着かないという状況があります。したがって、西口の 11 万人の滞留者の方々が沢渡中央公園、岡野公園にバツと散った場合、その道路筋の混乱、それから事故の危険性、この辺

のほうが大きいのかなと思います。

場所としては、1時間、2時間経ったときに、ゆっくりとそちらに移動するということは考えられますが、一時的にやるのであれば、新たに広場をつくるという考え方もあっていいのかなと思います。西口正面のバス停、タクシー乗り場、あそこの三角地への車の進入を全部止めてしまって、そこへ人を流して、一時避難場所に転用するといった考え方もある。そこで落ち着かせた上で、皆さんにいろいろ情報を与えて、安全な方法で避難していただくということも考え方の中にちょっと取り入れていただければ、一番現実的な場所確保になるのではないかなというような気がしております。

(委員長：小林)

東口と西口の分担関係とか、そういうチェックは特にやられていないのですね。

(委員：紀)

横浜市の安全管理局では、東西や横浜駅周辺を併せて、こういった大災害のときにどういう避難経路でやるかという協議会が持たれておりまして、東口さんですと、いまお話があったMM地区では船を使って避難するといったような避難訓練も去年あたりからやっていると聞いております。

あとは駅の中で、東に逃げる、西に逃げるか、ここら辺が非常によくわからない部分でして、どっちに多く行ってしまうのかなということで、対応の仕方もまた変わってくるところがあります。

(委員長：小林)

特に事務局のほうから、今までいただいたご意見の中で、特にありますか。いま出た市の当該局での検討は、当然ご承知ですね。

(事務局)

私どもも参加させていただいております。

(委員長：小林)

そうですね。防災については、まだ少しいろいろ議論しなければいけない点があるようです。それは今後期待させていただきたいと思います。予定の時間がまいっておりますので、もし事務局からなければ、終わりにさせていただきたいと思います。河川その他はまだこれからで、次回は河川も出てくるということです。それではこの辺で終わらせていただいて、事務局に戻りたいと思います。

#### 4. 閉会

(事務局：横浜市都市整備局横浜駅周辺等担当理事 鈴木)

以上