

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>1. はじめに</p> <p>横浜は落ち着いた、成熟した、異国情緒溢れる港町のおかげで、日本中の人たちから高い評価を得ています。ところが、特に林市政になってから、横浜のイメージを壊す計画が着々と進められています。関内駅前地区の都市計画もその1つで、地権者が業者に頼んで開発をするという方式を取っていますが、やっていることは、業者が地上げ屋に頼んで土地を買収する昔のやり方と変わりません。</p> <p>不思議なのは、31メートルの高さ制限がある関内地区に高層ビルを建てようとする発想です。誰のための計画なのでしょう。横浜市がなぜ、このような計画を後押しするのでしょうか。「民間事業者のノウハウの活用」と言っていますが、横浜のためでもなければ、市民のためでもありません。</p> <p>2. 開発の問題点</p> <p>関内の旧市庁舎跡地とその周辺を開発する目的がまったく理解できません。都市計画の目標に「世界が目し、横浜が目的地となる新しい都心」とありますが、まったくピント外れです。なぜ、関内を世界にアピールしなければならないのでしょうか。都市整備局は「低層部の賑わいの連続性を保ちながら、関内駅前という立地を踏まえ、市街地再開発事業等の集約化を通じて結節点機能の強化を図ります」と言っていますが、意味がまったく理解不能です。</p> <p>さらに、横浜スタジアムへの新たな交通がなぜ必要なのでしょう。臨海部との円滑な人の流れは、現状でも別段問題がありません。交通ではなく、歩くコースがあれば良いだけです。さらに、関内駅周辺の回遊性の向上もまったく具体性はありません。回遊性の問題がどこにあるのでしょうか。ただし、関内駅から横浜スタジアムに行くには、みなと大通りの関内駅南口交差点またはハマスタ入口交差点を渡らなければ行けません。両交差点ともT字路で右折する車がハンドルさばきを間違えて、信号待ちをしている人たちを跳ねる危険があります。ですから、歩行者に優しい立体交差を一箇所建設すれば良いだけです。これは関内駅前地区の開発とは無関係で、歩行者の安全対策として必要です。</p> <p>産学連携や観光を目指すと言いながら、非住居地域に住居も計画しています。これだと、住民、ワーカー、学生、観光客、ハマスタ来場者が互いにコリジョンするだけです。特に、たくさんの人が集まる場所で学生が勉強するのはよくありません。私は山手地区内の元街小学校と関内地区内の港中学に通いました。あきらかに、学習環境に大きな差がありました。</p> <p>一番の問題は、旧市庁舎跡地に高さ170メートルの高層ビルを建てることです。このビルのために、唯一残る旧市庁舎が霞んでしまいます。東京にも、歌舞伎座から立ち上がる高層ビルがありますが、何のためにこんなことを考えたのでしょうか。同じ間違いをしないで欲しいと思っています。地権者らで構成する準備組合は、お馴染みの大企業と一緒に開発をするそうですが、地権者よりむしろ大企業が儲かる構図になっています。</p> <p>もう一度言いますが、「産学連携」のために高層ビルがマストになることはありません。さらに、その高層ビル内に学校を置くなんで、愚の骨頂です。球場が見下ろせるところで、まともな勉強はできません。産学連携が必要なら、もっと広い落ち着いた場所を探すべきです。</p> <p>3. 開発か、保全か</p> <p>前節で本計画の問題点を指摘しましたが、「計画の詳細は今後検討」「内容を総合的に判断」「懸念事項は今後解決」などと言われて、誤魔化されてしまいます。そこで、これまでの開発を振り返れば、本当のことが分かります。まずは、写真1（1963年と2005年の眺望）をご覧ください。</p> <p>1963年の写真は野澤屋の屋上からの撮影だと思えます。1959年に建てられた市庁舎が一番高い建物でした。マリントワーも建設中の根岸線の高架も見えます。2005年の写真は野毛山から撮影しました。高いビルが乱立し、マリントワーがわずかに見えますが、市庁舎は消えました。開発が完全に保全を制圧していることが分かります。</p> <p>写真1では分かりにくいので、開発と保全の関係をピンポイントで見比べてみましょう。写真2（1963年頃と2018年の眺望）をご覧ください。</p> <p>マリントワーが建った頃は、その周りに高い建物がなく、代官坂から海が見えました。ところが、2018年の写真を見ると、マリントワーでさえ消えてしまいました。山下町に高さ75メートルの高層マンションが建築されたためでした。都市整備局に「このマンションを今から建てようとしたら可能か」と尋ねたら、「基準を満たす場合は建築可能」と、仮定に基づく回答でした。つまり、「基準を満たさない」と言っているようなものです。結局、保全より開発、それも業者への優遇でしかありません。</p> <p>本計画にも景観問題があります。関内駅前に威圧的な高さ170メートルの高層ビルが建つと、山手の丘からの眺望</p>	<p>関内・関外地区を含む横浜都心は、市街地における再開発の将来目標となる「都市再開発の方針」において、「都市基盤整備と土地の高度利用を図りつつ、業務・商業施設をはじめとする都市機能や、適正な居住機能の立地、誘導を促進する。」としています。</p> <p>都心臨海部における将来構想となる「都心臨海部再生マスタープラン」では、関内・関外地区を含めた都心臨海部において、世界中の人々を惹き付ける空間・拠点の形成が掲げられています。</p> <p>関内駅周辺地区は、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として指定される特定都市再生緊急整備地域の「地域整備方針」や、「横浜市都市計画マスタープラン中区プラン」、「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」において、「国際的な産学連携」「観光・集客」機能が集積し、賑わいにあふれる地区となることを目指しています。</p> <p>そこで、関内・関外地区の結節点でもある関内駅周辺地区では、連鎖的に行われる大規模土地利用転換を通じて、知と創造の活動の場を呼び込み、地区内に新たな風を吹き込み、人が集まる魅力を高め、関内・関外地区の再生及び都心臨海部の活性化につなげていくため、「国際的な産学連携」「観光・集客」をテーマとし、業務・商業・居住・交流などの多様かつ魅力的な機能が近接したまちづくりを推進します。</p> <p>令和2年の市役所機能の集約移転を契機として、市役所機能に代わる新しい核を形成し、その核を中心に新たなまちづくりを進めることは、関内・関外地区をはじめとした今後の都心臨海部全体をさらに活性化するために非常に重要なものとなります。</p> <p>関内駅周辺地区の回遊性については、安全で快適な歩行者ネットワークを強化・拡充し、臨海部との円滑な人の流れを形成することや、関内・関外地区の接続を強化することで、関内駅周辺の回遊性の向上を図っていきます。</p> <p>地区施設として位置付けるみなと大通りに架かる歩行者デッキは、関内駅南口から旧市庁舎街区を経由し横浜公園を結ぶ新たな経路の一部となり、車両との交錯をなくした安全な経路となります。</p> <p>住宅については、本市の住宅施策に関する上位計画である「横浜市住生活基本計画」では、都心部における住宅について、国際的なニーズに応えられる業務・商業等と優れたビジネス環境の構築にも資する高規格な住宅やサービスアパートメントなどの居住機能が適切に共存した、都心にふさわしい魅力的な住環境の形成を推進するとしています。</p> <p>また「都心臨海部再生マスタープラン」では、世界中の人々を惹きつける空間・拠点の形成に向け、業務・商業機能の強化と併せて、外国人をはじめ多様な担い手のための生活環境整備を進め、都心臨海部で働く就業者や様々な都市活動の担い手に選ばれる新しい都心づくりを展開するとしています。</p> <p>このため、本地区では都心にふさわしい居住機能の導入も視野に入れたまちづくりを目指すこととしています。</p> <p>これまでも本市では、都市機能の更新等の機会をとらえた土地の合理的かつ健全な高度利用により、既存の制限にとらわれることなく、質の高い多様な機能の集積を図るとともに、個性と魅力のある都市空間を形成してきました。</p> <p>本地区計画の区域（横浜公園を除く。）の建築物の高さについては、地区計画等に建築物の最高高さに関する定めがある場合を除き、景観計画において高さの上限値の目安を75メートルとしています。</p> <p>旧市庁舎街区（A地区）においては、「国際的な産学連携」「観光・集客」というテーマに沿い、関内・関外地区の再生のシンボルとなって周辺へ波及効果を生む機能を誘導するため、周辺に配慮しつつ既存の上限値の目安にとられない提案を受け入れることが必要と考えており、当該テーマに沿った地区の賑わいと活性化の核づくり等の観点から、有識者等の意見を伺いながら最も優れた提案を行った応募者を事業予定者として決定しました。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

を悪化させます（写真3（地蔵坂上からの眺望））。新ビルがランドマークタワーの前に立ちはだかるからです。

この問題を指摘したら、都市整備局は「地蔵坂上は視点場」ではないと言いました。しかし、山手まちづくり協定の方針6には「私達は山手の丘の公共の場からの港や市街地、富士山等への眺望を大事にしていきます」と書かれています。

高層ビルではなく、市庁舎と同じ高さで外見を有する建物で統一すれば、関内駅前地区がはるかに美しいものになると思います。横浜市は1972年に山手地区景観風致保全要綱を策定して以来、山手の丘からの眺望を重視し、保全を行ってきました。2019年に、要綱の考え方を継承する山手地区の都市景観形成ガイドラインを発行し、港町横浜を感じる眺望景観の形成を図っているはずですが、なのに、なぜか高層ビルの計画を許しています。言っていることとやっていることが違います。

都市整備局は景観を視点場という狭い範囲に限定していますが、山手の視点場から見て問題になる建物があります。それが、最近建てられた新市庁舎とタワーマンションです。新市庁舎は本町6丁目に建設されました。旧市庁舎が手狭なら、近くの大通り公園に低層の2号館を建てれば、安価で済ませられます。ところが、わざわざ狭い敷地に建てたため、高さ155メートルの高層ビルになりました。山手のイタリア山からランドマークタワーを見ると、新市庁舎により、半分以上が隠されています（写真4（イタリア山からの眺望））。

ランドマークタワーは上へ向かって細身になる神社の鳥居をモチーフにしていて、その重厚さが特徴です。この特徴が新市庁舎により消されました。通常、都市美対策審議会が開催され、山手からの眺望が審査されるはずですが、どうして許可されたのでしょうか。審議員はこの眺望問題を知らずに、許可したかも知れません。

新市庁舎とその向かいにある高さ212メートルのタワーマンションは同時期に建設されました。山手地区の都市景観形成ガイドラインを見ると、ランドマークタワーはたくさんの視点場からの眺望対象になっています。イタリア山、百段公園、貝殻坂上、外国人墓地、アメリカ山からランドマークタワーの重厚な姿が見えていましたが、タワーマンションにより台無しになりました（写真5（外国人墓地からの眺望））。

都市整備局は、「山手イタリア山庭園及び横浜外国人墓地からの見え方を含めて、都市美対策審議会での審議を経て了承された」と言っています。都市美対策審議会では何が審議されたのでしょうか。そもそも、31メートルの高さ制限がある場所に、それをまったく無視したタワーマンションを計画すること自体が変です。

以上の説明から分かるように、保全より開発が優先されています。なぜでしょうか。横浜市は「保全が必要以上に私権の制限を伴う」と言って、業者と行政がWIN-WINの関係になることを目指しているようです。行政のWINとは税収アップです。IRでは、「開発費用はすべて業者が負担するので、市税負担はない」と強調しています。本計画も同じです。しかし、これは経済成長時代の悪しき考えです。保全を優先するのがSDGs時代の開発です。

4. 結論

林市長は2019年の定例記者会見で、「東京はどんどん変わっていくのに、横浜にはクレーンが立たない」と言いました。成熟した横浜を知らないし、横浜を愛していない人が市長の座にいるのだなと、とても寂しくなりました。無謀な経済成長を遂げた時代の箱物行政をSDGs未来都市で繰り返している体たらくです。SDの日本語訳である「持続可能な開発」とは「保全優先の開発」という意味です。関内駅前地区開発は、保全を無視した箱物行政の一環として実施しようとしています。

横浜三塔も開発で年を追うごとに見づらくなっています。東京のような摩天楼化により、ジャックはすでに高いビルの中に埋もれています。行政の「保全」に対する意識が低いからです。結局、横浜らしさがどんどん消えていくだけです。私はエンジニアだったので、開発自体を否定しませんが、心ない開発には断固反対します。

横浜スタジアムを「緑豊かな環境」とし、緑の軸線の拠点にしたいのなら、旧市庁舎跡地も緑豊かな環境にすべきです。そこで、提案をしたいと思います。旧市庁舎跡地の空きスペースはグリーン&クレマチス・ガーデンにすべきです。私が旧市庁舎で一番気に入ったのは、春になると紫のクレマチスで毎年彩られたことでした。このほうがはるかに市民のためになり、横浜のイメージを向上することができます。町並みの美しさを改善する計画に変えていただければと切に願います。そうすれば、金の亡者ではなく、心の優しい人たちがたくさん来るようになります。

（写真6（長泉町のクレマチスの丘））

この提案では、

- ・新たなまちを印象づけ、駅前にふさわしい賑わいを創出する広場の整備
- ・くすのき広場の再生
- ・日本大通りから横浜公園を經由して大通り公園へとつながる歩行者専用通路や、関内地区と関外地区の接続を強化する歩道状空地の整備による、安全で快適な歩行者空間の確保
- ・歴史的建造物等が点在する関内地区の横浜らしい街並みを演出する既存建物の活用
- ・「国際的な産学連携」や「観光・集客」に資する機能の導入

などの様々なまちづくりに対する貢献の提案がされています。これらの公共的な空間整備や、新たな機能の導入等をふまえ、土地の高度利用を図るため、建築物の高さの最高限度を170メートルとします。

なお、高層建築物については、都市景観協議の場において景観計画に定める配慮事項の視点からも、横浜市都市美対策審議会の意見を聴きながら、関内・関外地区の再生のシンボルとなる良好な都市景観の実現に向け、協議を行います。

ご意見の中で例示されていた新市庁舎やタワーマンションの敷地は、「関内地区都市景観協議地区」や「北仲通南地区再開発地区計画」、「北仲通北再開発等促進地区地区計画」の区域内に位置しているため、一定規模以上の建物の建築等を行う場合は、「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」に基づき横浜市都市美対策審議会での審議について審議する必要があります。関内地区における景観計画及び都市景観協議地区では、山手地区の山手イタリア山庭園と横浜外国人墓地を眺望の視点場に定めており、そこからの景観に関する配慮事項を定めています。当該建築物についても、山手地区内に設定した眺望の視点場である山手イタリア山庭園及び横浜外国人墓地からの見え方を含めて、横浜市都市美対策審議会での審議を経て了承された建築物です。

このように関内地区では、景観計画及び都市景観協議地区により建物の高層部に対して、周辺の街並みへの調和や圧迫感の軽減などを景観上の配慮として求め、歴史や文化を生かしながら、新しいものも取り込んでいくことで魅力的な街を形成しています。

なお、山手地区都市景観形成ガイドラインが適用される範囲は、「横浜市景観計画区域（山手地区）」及び「山手地区都市景観協議地区」であり、「山手まちづくり協定」が適用される範囲は、山手まちづくり協定第4条により山手町と規定されています。そのため、眺望対象に影響を及ぼす建物が全て適用されるものではありません。

緑化については、重要な都市軸である緑の軸線上のつながりを意識し、来街者等が立体的で奥行きを感じられる緑化や、シンボルとなる樹木を配置するとともに、JR関内駅の駅前から関内地区に広がる緑量感やにぎわいを演出する効果的な緑化を行うことを緑化の方針に定めます。また緑化率についても、より多くの緑を誘導するため「緑の環境をつくり育てる条例」に規定される5パーセントよりも高い数値である7.5パーセントと定め、緑豊かな都市環境の形成を実現していきます。

関内駅前地区のまちづくりにあたっては、関内・関外地区の業務再生をけん引する「国際的な産学連携」、来街者の増加によって地域の商業需要を高める「観光・集客」に資する機能の誘導や回遊性の向上を図るなど、関内・関外地区の活性化の核となるような、魅力とにぎわいの創出に取り組んでいきます。