

第65回横浜市都市美対策審議会景観審査部会議事録	
議題	議事1 海岸通り地区の景観形成について（審議） 議事2 その他
日時	令和3年11月29日（月）午後4時27分から午後6時02分まで
開催場所	横浜ワールドポーターズ 6階 会議室3 ※WEB会議形式
出席委員 (敬称略)	国吉直行、加茂紀和子、野原 卓、関 和明（リモート出席）、鈴木智恵子、井上豊隆
欠席委員 (敬称略)	矢澤夏子
出席した 書記	榎原 純（都市整備局地域まちづくり部長） 梶山祐実（都市整備局企画部都市デザイン室長） 吉田和重（都市整備局地域まちづくり部景観調整課長）
関係者	【議事1】 関係局：高井雄也（都市整備局都心再生部都心再生課長） 島田浩和（都市整備局都心再生部都心再生課担当係長） 事業者：日本郵船株式会社 三菱地所株式会社 株式会社宇徳 設計者：株式会社三菱地所設計 株式会社石本設計事務所
開催形態	公開（傍聴者：0名）
決定事項	【議事1】 提案内容の方向性は了承する。本日出た意見を踏まえて、建築計画について引き続き検討を行い、市と調整を進めること。
議事	議事1 海岸通り地区の景観形成について（審議） 議事1について事務局、関係局及び設計者から説明を行った。 (国吉部会長) それでは、これから審議に入りたいと思います。前回、皆さんからご指摘を受けた点にどのように対応してきたかということも含めて説明があったと思いますが、あくまでも全館保存、全面保存ということを第一に考えて、それを実現することを前提とした案づくりをずっと進めてきたということです。それを踏まえてこの地区の地区計画づくりを今進めているということで、現在、提案された内容が成り立つような枠組みになっているかと思います。外観などは多分これからもまだ幾つか提案や工夫などができると思うのですが、地区計画に盛り込まれる枠組みとしての景観上の内容を大枠固めていきたいということが今日の趣旨だと思います。それに関する視点から、改めて各委員からご意見を頂きたいと思います。どなたからでも結構ですので、ご質問・ご意見を頂きたいと思います。関委員、よろしくお願いします。 (関委員) 確認の質問が1つと、あともう1つ、大きく2つ意見があります。1つ目は、資料1-2の2ページ、「本計画におけるまちづくり」という全体の話の中のA-2地区の横浜郵船ビルで、前回も同じ質問をしたかもしれません、「地上7階」とあるのは資料1-2の4ページの海側、現状では裏側になりますけれども、そちらの立面図で多分船が入ってくるのを見る監視塔みたいなものが建っている、それを含めて7階ということなのでしょうか。それが確認です。郵船ビルの規模ですね。地上7階というのは、普通に見ると3階建てに見えるのですが、高く塔状に伸びているのを含めて7階ということでしょうか。 (株式会社三菱地所設計) ご指摘のとおりで、その塔屋部分を含めた7階という認識であります。 (関委員) 分かりました。海岸通りからはほとんど見えないので、運河側というか海側のエレベーションで確認できるので、これも歴史的建造物のこの建物の特徴ですよね。郵船ということで、船が入ってく

るのをここから見たのかなというのがありますので、ちょうど資料1－2の4ページの一番上に3行あって、「歴史的価値を有識者と調査の上、保全・活用方針を内部の利用方針と合わせて今後検討」すると。広場側、海岸通りと反対側についてですね。これは、このエレベーションを保存する、この面も保存することで新しい面がまた出てくるということで、検討をよろしくお願ひしたいということが一つ意見です。

もう1点は、資料1－2の16ページで、今回は主にA地区とB地区ですが、まだ決まっていないC地区とA地区との間に「歩道状空地」というものがあります。隣のマリンビルや原田ビルが現状のまましばらく残ると思うのですが、ここの歩行者空間、歩道状空地について、何か今の段階で考えられていることがあれば教えていただきたいということです。以上、2つです。よろしくお願ひします。

(日本郵船株式会社)

こちらの歩道状空地なのですが、今、一部車が停まっていたりする部分を今後、歩行者の方により気軽に使っていただけるような歩行者空間ということで活用していきたいと思っておりまして、こういった記載にしております。よろしくお願ひします。

(関委員)

では、ある程度現状を改善する整備がなされるということで理解してよろしいですね。

(日本郵船株式会社)

おっしゃるとおりです。

(国吉部会長)

今のところで確認させてください。C地区とA－2街区との間は完全な道路用地ですか。道路用地と、敷地が一部まだ脇に残っていて、そこが歩道状空地になるということでしょうか。

(島田係長)

歩道状空地は、A－2地区の日本郵船さんの敷地の中の話でして、目の前が公道なのですが、公道に歩道が現状ないので、現状の歩道状空地に該当する部分は郵船さんが駐車場や駐輪場といった使い方をしていますけれども、そういうものを除いていただいて、歩行者のために民地の部分を開放していただこうということで、こういう記載になっています。

(国吉部会長)

後々公道は残るのですか。

(島田係長)

万国橋会議センターに行く、歩道状空地の前の道路は公道ということで、現状のままで。

(国吉部会長)

もともとのベースの公道部分と敷地内部分が分かるようなものがあって、敷地内部分が歩行空間になるのかなと思うのですが、その辺の関係が分かるように何かあるといいかと思います。

(島田係長)

この16ページの図でいうと、とても薄いのですが、薄い線が敷地と道路境をイメージしていて、歩道状空地は表現の問題で少しデフォルメしていて公道にはみ出しているように絵面上は見えるのですけれども、実際は日本郵船さんの土地の中で完結していただく歩道状空地というイメージです。

(国吉部会長)

よく見ると線が入っていましたね。その公道部分も含めて、少し歩行空間が広がるものもありかなと思ったりしているのですが、現在の段階で確認する必要があるのかどうか分かりませんけれども、その辺が先々取組の重要な点になるかと思います。どうもありがとうございました。

ほかの委員、いかがでしょうか。野原委員。

(野原委員)

ありがとうございました。大きく分けますと3点ございまして、1点目は、横浜市にお配りいただいた資料1－1の2ページと、資料1－2でいうと11ページあたりがいいかと思います。前回私のはうでご意見差し上げたので、大きなまちづくりのグランドデザインも必要なのではないかということで資料1－1をご用意いただいたと思いますが、実際は水際線プロムナードがこの地区計画の街区のさらにお隣までずっと続いているかないと連続して海沿いを歩けないわけですけれども、そのあたりをどのぐらいのビジョンで考えてつくるのかが結構大きい気がしています。例えば、中期的ぐらいにこれがつながっていくことを考えていくと、A－1街区の一番手前の水辺沿いのところがちょっと狭いと感じますが、これは建物の縦方向を縮めなければいけないので大変だと思うので、最終的にはどこを取るかみたいな話になります。一方で、しばらく水際線プロムナードが抜けないとするとどん詰まりになるとと思いますが、そうなってくると一回このプロムナードに入って海岸通りにみんな

出て来ざるを得ないとなったときには、クランクのようなギザギザの形が動線になっていくわけなので、よりプロムナードの位置と海岸通りの部分が重要になってきてしまう気がします。そういう意味では、2段階ロケットなのか分かりませんが、位置づけを少し明確にしながらそのあたりを考えいく必要があるのではないかと思っておりまして、前回も申し上げたのですけれども、特にプロムナードが80メートルから90メートルぐらいの街区の幅があると思うので、先が見通せないというか、なかなか海を感じにくい。かなりの距離があつて、そうしますと、例えばA-1街区の1階の部分とかも少したまりがあつたり、ちゃんと奥まで引き込んだり、プロムナード側から海岸通りを結んだりするような工夫であるとか、にぎわい施設もグランドレベルのところの透過性を高めないと蹴られてしまうというか、見通しが1階レベルで悪くなってしまったりする可能性もあるので、そういうところも含めて、海岸通りも含めたネットワークとしてどう考えるかということも少し検討に入れながらつくっていく必要があるのではないかと思っております。なかなか難しいですが、時間軸も入れながらどうまちづくりをしていくのか、それに併せてどのような動線を大事にしながら1階部分のしつらえをつくっていくのかがとても大事になってくるのではないかと思いました。これがまず1点目です。それが、プロムナードのあり方とか、あるいは海岸通り沿いの1階のしつらえについても前回ご意見差し上げたと思いますが、そういうところに効いてきてしまうというか、動線がそういうふうになるとその辺も非常に重要になってしまふと思うので、そのあたり、引き続きご検討いただけるといいのかなと思っています。これが1点目です。

2点目は、どれがいいか分かりませんが、例えば資料1-2の7ページを拝見しますと、対岸から見ている風景のパースがあると思いますが、中高層部は大体理解できたのですけれども、低層部の部分を対岸から見たときに、A、B、Cの各地区を通してどのように見えるのかというところもご配慮いただいたほうがいいと思います。今は元の護岸に合わせてか、例えば建物の角度が微妙にB地区の計画とA地区の計画で振れて違っていたりすると思いますが、対岸の合同庁舎も水辺のところをいろいろ工夫していただいている計画になっていると思いますし、この開発全体のプロムナード沿いの風景を対岸やもうちょっと外、赤レンガとか斜め向こうぐらいから見たときに、ここの低層部の部分がどのように見えてくるのかということがすごく重要な気もしています。そういう意味で地区全体の一體性みたいなものをどうやってつくっていくのかということをご検討いただければ、よりよい計画になるのではないかと思いました。これが2点目です。

3点目は簡単な確認なのですが、先ほど横浜市からここは臨港地区だというお話をありがとうございましたが、商港区は大丈夫なのでしたか。無分区にしなくていいのかとか、そういうことを含めたときに、この状態でも安全で大丈夫か。このプランニング自身は別にいいと思っていますが、そのあたりとのバッティングはないのかというのが確認です。以上です。

(高井課長)

ありがとうございます。1点目のご質問は、全体の回遊性ということを考えますと横浜市としても水際線のプロムナード、隣接する北仲通り地区も含めて整備を継続して行っています。当然、今回の地区計画を考えるにあたって、隣接する地権者の方々には横浜市のまちづくりの考え方も含めて丁寧に、まちづくりの趣旨や今回のスケジュール感についてはご説明を今も継続的にさせていただいているという状況でございます。ただ、隣接する建物につきましても、施設の特性上使い方やセキュリティーの課題がございまして、今の段階でこういったプロムナードが実現できるかというと、まだ見通しが立っていないという状況ではございます。とは言いながらも、こういった施設につきましては、施設を更新していくとか様々なタイミングがございますので、そうした機会を捉えながら、横浜市としては積極的にそういった意思を伝え続けていきたいと思っています。それが、全体のプロムナードの現状でございます。また、野原委員ご指摘のように、プロムナードのつくり方のディテールはこれからだと思いますけれども、最終的にどん詰まりにならないように、今例えば横浜市の資料1-1の2ページで、現実的には青く塗っている水際線プロムナードからA地区の黄色いプロムナードに抜けていくというつくりが、まず第1段階としては現実的かと思っております。では、残った青いところ、「A地区」と書いてある海側のところをどうするのかというと、そこはにぎわい施設を面してつくっていきますので、そこと親和性の近い形で使っていくようなたまり空間にしていきながら、将来的につながっていくときに使い方に可変性を持たせていくというところが現実的かと思っております。縦軸の黄色のところにつきましては、資料1-2の13ページで、やはり海側からも抜けていきますし、海岸通りからも引き込みを設けていきたいという考え、両方から抜けるようなことをかなり意識しようではないかということです。実は今回、ちょうど右側のオープン空間の2層吹き抜けのピロティの部分を、前回の部会に比べてかなり大きくしてございます。視認性を高めて空間を広く取る

という工夫を設計者さんと事業者さんに考えていただき、やつていただいているという経緯がございます。さらには、海側に向けて柱がございますが、ガラス面が配されていまして、右側の小さい図面に黄色で示していますが、縦に抜けていくように少したまり空間を広めに取って、遊び心を持たせて人を引き込むということで、この空間にアートとか展示とかベンチを使って引き込みながら抜けていく、ここが一つの軸なんだよという工夫をさせていただいておりますので、そういった観点から今回は前回のご指摘を踏まえて整理してきたという経緯がございます。これは大きく1点目のお答えになるかなというところでございます。

もう1点目は見通し空間の話、新港地区に今建てている合同庁舎の話ですね。こちらにつきましては、資料1-2の7ページで先ほどご説明いただきました。前回、野原委員のご指摘のとおりちょっと足りなかったのですが、左下のオレンジで囲ったところは資料として今回追加させていただいておりまして、前回、この絵が全くございませんでした。ただ、野原委員ご指摘のとおり、隣のもう一つのB地区といわれている街区まで含めて今回整理できていない状況がございますので、やはり海側からの見え方はもう少し工夫が必要かなというところはございます。ただ、赤レンガ側から見ますと、ちょうど万国橋会議センターという建物がありまして、そこも将来的にどうするかというのにはあります、その関係性も含めて対岸から見た見え方をどうしていくのか。こちらも耐震補強をして外壁改修をしていますので当面は残るのですが、やはり遠景から見た景観の形成は非常に大事だと思いますので、そこはこれからB地区もかなり細かく設計に入っていきますので、そういった中でもう少し整理できたらいいかなと思っております。これは中長期的に、少し時間をかけてディテールなどを整理していきたいと思ってございます。

最後にありました法定上の横浜市の港湾計画の中では臨港地区に指定されていまして、現状、商港区ということで、港湾用途ですかにぎわい施設をしようとする床面積の規定が150平米などございまして、現状のままですと土地利用がかなり制限されている状況でございます。野原委員からありましたが、今回臨港地区はそのままなのですが、無分区に変更させていただきまして、分区の条例を改正する方向で港湾審議会に諮ってまいります。無分区になりますとかなり用途に自由度が出てきますので、そこで今回、地区計画をかぶせて、資料1-2の17ページ以降に案をつけておりますが、そこで用途ですか後退していく空地の幅だとかを規定していきます。そういうことで港湾局と都市整備局で法定上の整理をしていく流れになります。以上でございます。

(野原委員)

よく分かりました。1点目に関して1点だけ、まちづくりの考え方、地区計画のところをもう少しいろいろ練っていただいたほうがいいと思っているのですが、なかなか難しいと思っていまして、例えば郵船ビルの表や裏側、海岸通りであるとかそういうふうに考えたときに、海岸通り沿いをストリートとしてどう考えるのかということも出てくるし、ウォーターフロントも考えなければいけない。両方考えなければいけないということで大変なのですが、そのあたり、どの辺をどう見据えて、せっかく保全していただいたこの建物を有効に活用していくときにどういう活用の仕方をしていくかによっても、表をどう考えるかとかその辺がいろいろ変わってくると思います。そのあたりを含めた全体のあり方であるとか、あるいはみなとみらいに行くとアクティビティーフロアみたいなものがありますが、その1階部分のあり方と一緒に考えるとか、結構まだまだまちづくり全体のあり方としてできることがたくさんある気がしていまして、ぜひ官民両方で連携しながら、そのあり方をもう少し深化していただければいいと思いました。以上です。

(国吉部会長)

ファサード、デザインということよりも、低層部をプロムナード化するような活動が一定程度誘導できるように土地利用上の誘導規定も整理しておくべきだという視点だったのですが、いかがですか。

(高井課長)

大変重要な指摘だと思っておりまして、実際にテナントはどういう形のものを誘致していくかということも、まさに今細かく事業者さんが懸命に、こういった先生のご指摘を踏まえてやっていただいているというのと、空間の使い方もそうですので、本当に今回、横浜市としても海岸通り沿いも魅力的にしたいし、海側もつくりたいと。でも、どうしてもこの歴史的建造物をしっかりと残していくことになると、充分な幅が取れてこないという中で工夫いただいているという現状でございます。郵船ビルにつきましては、歴史的建造物の重厚感があります。なかなかそこで、オープンな形で外になるかというと難しい面はあると思うので、バランスをどう取っていくかというところがあります。完成した後の使い方も重要なと思っていますので、地権者の皆様ともコミュニケーションを今取っていまし

て、できた後もそういったマネジメントができればいいかなと思っていますので、そこは引き続き横浜市としてもしっかりと取り組んでいきたいと思っていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

(国吉部会長)

どうぞ、鈴木委員お願いします。

(鈴木委員)

素朴な疑問なのですが、資料1－2の6ページの高層棟の建物が、海側に対して大きな壁をつくるのではなくて、見付幅を小さくして、という新しい改修案が出ています。恥ずかしいような質問なのですが、建築面積は同じでこういうふうにできるのですか。随分小さくなってしまったような気がするのですが、こんなふうに手品みたいになるのですか。よく分かっておらず素朴な疑問なのですが、それとも、日本郵船さんが建物の景観を考えて、建築面積を少なくしてこういうふうに景観を優先したという形なのですか。どういうことなのでしょうか。

(株式会社三菱地所設計)

面積自体は正確にそれぞれ面積を出してこのボリュームを描いたものではありませんが、階高が高くなれば床がそんなに積めなかつたりというところを工夫して、床面積というか外形の四角は小さくなっているのですけれども、必要な面積は確保できるように頑張って計画しているという形です。

(鈴木委員)

階数が多くなるということではないのですか。

(株式会社三菱地所設計)

同じとか減らしているというのは細かい検討まではここではしていませんが、実際には多分同じフロアで、当然左側のものは大きくなるのですが。

(鈴木委員)

要するに水際線プロムナードをつくるというと、結構そういうものをつくっているほかの国の事例としては、水際線プロムナード側にあまり高層のビルは建てないんですよね。そこは開けた空間にして、だからこそ水際線のプロムナードというのが非常に海に対して開けた空間として存在しているのですが、この場合は神奈川県警さんのかなり高い建物が建っていますけれども、そんなに開けた空間にはなりにくいというか、そういう問題点が1つあります。海側は今まで裏側でしたが、これからはこちら側も表側になるということで、どちらから見てもどちらも表みたいな感じで今ご検討くださっていて、それはすごくありがたいと思っています。海岸通りというののもともと道路幅が割と狭いのです。だから、歩行者が歩いていて、高層ビルが建つと圧迫感があるというか、余程前のほうを開けて公開空地か何かにしていただかないと、かなり道路が狭いから、みなとみらいみたいに道路が非常に広いとある程度高層ビルでも圧迫感はありませんが、そういうところでありますけれども、歴史的な経緯がある大切な道路で、ほかにもうちょっと先に行きますと横浜税関もありますし、そこをもうちょっと行きますと神奈川県庁、日本大通りという、歴史的建造物がある程度残る地域にずっとつながるですから、その辺のところは歴史的建造物が残る地区として、海岸通り側のいろいろなデザインも考えていただきたいと思います。それから、海岸通りの歩行者からの視点場のリサーチがないみたいなので、高さについてどのぐらいの圧迫感があるのか、そんな図が欲しかったなという点です。

(国吉部会長)

鈴木委員からご指摘があったのでなるほどと思ったのですが、左側の案、計画建物が敷地いっぱいに建って、郵船ビルについては外壁を残している案と、右側を丸々残して、A-1地区に新ビルをまとめて建てて、ここで容積を稼ぐという案との比較としては整合性が取れていない。つまり、これだと敷地いっぱいに同じ高さで使っている感じがあって、これは2倍の建物を建てようとしているのかなみたいな。それはもともとあり得ない話だから、比較するファサードとしてもこんなことにはならない。高さがこんなにあって、敷地も大体8割ぐらい奥行きもあったりすると、すごい容積率の建物になってしまふということで、これでどちらがいいでしょうと言われても比較対象にならないということで、その辺は正確に表現したほうがいいかと思います。

(高井課長)

ちょっと補足をしますと、これは環境アセスメントの手続が必要か否かということで、左側の絵は最大ボリュームで負荷をかけたときに、電波障害とか交通上の課題について審議しているときのパスが残ったままになっています。なので、そのときはあまり建物のディテールに入っていなかったため、少し長大なボリュームになっていますので、ご指摘のとおり容積率を算定していったときに、建築面積だとかを精緻にやっていくと、かなり大きめの絵になっていますので、そういう意味で整合性

というところでは少し比較がしづらい絵にはなっていると。そこはそのとおりだと思います。ただ、そういった中でも今回板状になっていくというところは、まちづくりのいろいろなもの、歩行空間や見通しを優先していくというところから縦にしたという経過がございますので、絵と絵だけを見比べてしまうとそういう課題があるのは実際そのとおりだと思いますので、そこは今後の説明の中でも正確に比較できるような整理はしていく必要があるかと思っています。

(国吉部会長)

よろしくお願ひします。この絵は残らないほうがいいと思います。これは何か本当にごまかされている感じがしますので、よろしくお願ひします。加茂委員、お願ひします。

(加茂委員)

今回、1階の部分をかなり削って海のほうに入りやすくするというのはさっきのご説明で分かりました。私は、前回申し上げたとおり、開港広場辺りからこの建物の圧迫感というか、かなりビスタをブロックしているなど。ランドマークタワーも見えなくなって、そこからの抜けというのを否めないな、でもしょうがないのだろうなという思いがあり、ちょっと今悶々としています。

あと、今一番気になっているのは、郵船ビルの海側に関しては今後詰めていくというお話がありましたが、ここは、A-2地区の建物全体が、商業施設というかにぎわい施設として一般に開かれた機能になってくるという理解でよろしいでしょうか。

(日本郵船株式会社)

おっしゃるとおりで、今、具体的な用途についてはいろいろと検討しているのですが、歴史的な価値はもちろん大切ですし、尊重したいと思っています。一方で、向こう何十年しっかり使っていかなければいけないということもありますし、地域の皆様にとってよりよい使い方を意識しながら、この海側の部分のありようは相当悩ましいのですけれども、その使い方と絡めて横浜市さんとご相談しながら進めていきたいと思っています。

(加茂委員)

そうすると、このパースだとプロムナードのところばかりに集中して書かれているのですが、実はこの建物を通じて向こう側に抜けるとか、そういう関係性も出てくると思います。だから、もっとこの建物自体に入りやすくするというか、そのために障壁になるのが、今、基壇があるような状態で80センチくらい上がっていますよね。なので、その関係をどうするのかみたいなことはバリアフリーも含めてやっていただきたいと。それは機能だけではなくて、1階部分のオープンスペースですとか、それも含めての計画なのかなということです。そのために、横浜郵船ビルの部分は全く後ろ側に何の障壁もない状態でボリュームをつくって、本町通3丁目交差点側から見える空はキープされたということなので、そこの建物を抜けていくにぎわいをつくっていただければと思いました。

(日本郵船株式会社)

ありがとうございます。まさにおっしゃるとおりで、海岸通りと海側のアクセスというか、抜けていくとか、そこはビルの使い方とも大きく関わってきて、かつ、皆様の使い勝手にも大きく関わると思うので、ご指摘いただいた点も踏まえて検討していきたいと思います。

(国吉部会長)

関委員からもその辺は気にして発言があったわけですが、資料1-2の4ページの絵や写真を見ますと、歴史的な考証は多分続けられていると思いますけれども、海側も1階部分は歴史性があって、上に継ぎ足しているような感じがあって、原形はそんなものだったのかもしれないと思って、その辺をうまく活かしながら新しいファサードをつくるとか、それがうまくできれば面白いなと思います。多分ここで書かれていることはそういうことを踏まえた文言なのかなと理解しておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。ほかの委員、井上委員。

(井上委員)

郵船ビルの海側の件は、前の皆さんにおっしゃっていましたので理解いたしました。今回、地区計画をこれから定められるということで2点質問がありますが、簡単なのは、資料1-2の16ページにあるB地区の「公共空地」というのは何なのかというものが分からなかったので、それは1つ質問です。

それともう一つは、私は金曜日の夜、海岸通りを歩いていたのですが、確かに今人があまりいないなどのと、暗いなどのあるのですけれども、暗いからガス灯が目立つというメリットもあるかなとか、暗いからこそ重厚感のあるファサードが生きているのかなということも考えながら、なかなか難しいなと思いました。ボリュームの話は歩いていてもよく分からなかったのですが、1階、

2階の部分は非常に難しいと思った中で、今回資料1－2の11ページに書いていただいているように、たしか前回、国吉先生もおっしゃっていた英國七番館のように、今の郵船ビルが前へ出てセットバックしてというほうがいいのではないかというのは多分いい案だと思うし、ここを一気に明るくすることで海岸通りも雰囲気が明るくなつていいのだろうなということも、そこは資料を見せていただいてとてもイメージできてよかったですけれども、1階の低層部の壁面を下げるというのは、今回、地区計画上は、形態意匠制限上何も語られないのか。何でもかんでも制限すればいいとも思っていないので、これは単純な質問です。せっかくここまでプランされているのが地区計画の中で反映されないのかどうなのか。逆に海岸通りの今回のA地区やB地区、今回のこの地区計画で海岸通りの今後の、例えば大きい開発がもしあったときのお手本になるのかなというのもちょっとあったので、その辺の地区計画の定め方の考え方を質問させていただければと思いました。

(島田係長)

ご質問ありがとうございます。まず、資料1－2の16ページのB地区の公共空地は、14ページにB地区的パースを大きく出させていただいておりまして、吹き出しを3つほどつけております。この公共空地は、一番下の四角にありますが、「運河沿いのプロムナードに沿って建物低層部をセットバックし公共空地を計画」として運河沿いに店舗を設けていただく予定なのですが、店舗の前にファニチャーなどを置いたり、屋外テラス空間みたいなことをイメージしていて、単に歩行者に開放するだけでなく、滞在空間を用意していただこうという中で、それで何かいい表現はないかという中で「公共空地」という表現を使っております。

もう一つご質問がありました海岸通り沿いの日本郵船さんの超高層のところで、ピロティーとかで壁面を一部分セットバックしていますけれども、そういったところを地区計画の中で何かしら定めないのかというところについては、今回ピロティーと呼んでいるところが、駐車場の出入口も全部含めて下がればよかったです、オフィスのエントランス部分だけが実態としては下がっていて、駐車場の出入りのところが、10ページのパースにあるように2階の部分が柱の辺りまで出てくるということもございまして、そういったところで書けていないというところがあります。一方で、景観計画の中では、海岸通りについてはもともと1.0メートルのセットバックを景観計画の中でお願いしているところがありますので、そういうところで別の法律で一つ担保が取れているので、あえて地区計画の中では定めなくてもいいかなと考えております。

(井上委員)

ありがとうございます。

(国吉部会長)

今、景観計画の中では定められているとおっしゃいましたが、それは数値は出ているのですか。何メートルですか。

(島田係長)

1.0メートルです。

(国吉部会長)

そうすると、数値がなくても地区整備計画になるのですか。地区方針だったら分かるけれども、「セットバックし」とか、そういう数値のない文言でも地区整備計画は大丈夫でしたか。

(島田係長)

地区整備計画ですと数字が必要になります。

(国吉部会長)

ですから、地区整備計画にするときにどういう数値を入れるのかとか、その辺が出てくるのかなと思いました。いかがですか。それは今後ですか。

(島田係長)

今のところ1階の部分は想定していません。

(国吉部会長)

無理やりというのではなくて、確実に計画されているものは担保していったほうがいいかなということも含めてだと思います。

(高井課長)

ありがとうございます。今回これは都市計画提案制度ということで、地権者の皆様から地区計画をこういった形でということで、横浜市が一旦お受けする立場になります。提案いただいた案が地区計画としてどうなのか庁内でしっかり議論した上で、最終的には横浜市が地区計画として定める手順になります。今まさに案でつくっていただいているのは、事業者様のほうでご検討いただいている地区

計画の案になってございますので、それはしっかりと横浜市のほうでお受けさせていただいて、その中で、横浜市役所の中で多分いろいろな意見があります。そういった中で担保が取っていくことだとか、今の表現も「公共空地」という言葉がいいのかとか、道路の中にこういう言葉を使うのかとかいろいろございますので、最終的にはそれも整理した上で担保を取っていく形になります。そこは継続的に市のほうでしっかりとやりたいと思います。

(国吉部会長)

海側のプロムナード空間も、B地区の場合は道路用地が一部車道として使われるのかも含めてプロムナード空間が出てくると思います。その辺と、A-3、A-1地区のプロムナード空間はまたちょっと違った性格が出てきますよね。その場合の民地内のプロムナード的空間を地区整備計画でどう表現するかというのは、またちょっと違うのではないかと思います。考え方方はいいのですが、横浜市のはうで整理したほうがいいかと思いますし、その中でもA-3地区の部分とA-1地区の部分はちょっとニュアンスが違ってくるかもしれないなということがあって、その辺が曖昧なままになっていると後で混乱する可能性がありますので、運用上どうするかみたいなことをもう少し整理されたほうがいいかと思います。

(高井課長)

ありがとうございます。B地区の前は屋形船の乗り場などもございまして、実態上、万国橋会議センターも車両の搬出にはどうしても要るということが時間帯によってございます。そういう意味で、完全に車をシャットアウトするわけではないので、この地区計画の中でどういう表現で整理していくのか、担保を取っていくのかというのはこれから市でも議論していきます。なので、単純な民地の部分と公の部分は少し表現的にも整理が必要かなと思っていますので、そこはしっかりとやっていきたいと思います。

(国吉部会長)

ほかに何かご意見ございますでしょうか。どうぞ。

(野原委員)

簡単に2点あるのですが、1点は、A地区の中の広場とその隣にぎわい施設がありますが、入れ替えるパターンもないかなという気がしてしまっています。プロムナードのところに広場を設けて、それを取り囲む形で使っていくみたいなことがあり得るような気もしていまして、多分、広場が地区計画で先に決まってしまうのかなと思いますが、そのあたり、どちらもあるかなという気もする中で検討があるかなと思っていました。それをお伺いしたのは、確認したいのは資料1-2の1ページで、スケジュールを拝見しますと、クリティカルはむしろB地区のほうが先のスケジュールになっているようで、ここでは基本的にはA地区の議論であって、B地区は地区計画の認定とかに関してはここではやらないということなのかなとか、逆に地区整備計画をB地区も含めてかけるときに、形態匠の制限の案をつくって、その後に認定するという順番になると思いますが、拝見すると次の段階で地区計画が決まって、B地区はもう着工に入っているようなので、そのあたりのスケジュールと守備範囲というのですか、そのあたりを教えていただきたいなと。その辺もさっきの広場の話と絡んできました。

(島田係長)

B地区のほうは建物の高さが最終的に45メートル未満ということもございまして、A地区は日本郵船さんのA-1地区の超高層が100メートルということで、こちらは今日の議論を終えても建物としての都市美に再び諮らせていただきますが、B地区は我々都心再生課の都市景観協議で協議させていただいて調整をすることを考えています。

(野原委員)

そうなってくると、考え方は、全体のところだけはきっちり押されていただきたいなと。

(島田係長)

そういう意味で、プロムナードとか広場とかを含めて全体的に見られるのが、立場としては我々だと思っていますので、そこはしっかりとコーディネートして調整していきたいと思っています。

(国吉部会長)

あと、野原委員のにぎわい施設の位置がもう少しこちら側でも逆でもいいのではないかという検討はありましたか。

(野原委員)

動線をクランクして考えたときに、にぎわい施設の1階は相当透明度を高くしないと蹴られてしまうというか、そういう場所にあるような気もします。それがベストかどうか分かりませんけれども、

検討の余地があるのかなと。

(島田係長)

この広場とA-3地区の建物を入れ替えたらどうかという議論は事業者さんと話す中でありました。ただ入れ替えてしまうと、広場の特性がどちらかというと閉ざされた空間になってしまうかなというところもあって、今回の区域全体にとっての広場という中ではこの位置のほうがいいのではないかということです。

(野原委員)

スタディーしていただきたいと思ったのですが、要はB地区に建物があるので、そんなに変わらないのではないかという気もしてしまったのでご検討いただければと。

(島田係長)

はい。

(国吉部会長)

その案はあるなと私も思いますが、でも今回、地区計画ではにぎわい施設の位置も確定するのですか。

(島田係長)

広場の位置は、地区計画の中で地区施設という形で位置づけしますが、都市施設ではないので、完全に決まったということではなく、おおよその位置と面積を決めるだけですので、今後A-3地区の建物の形態とか、そういったことが決まってくる中では、柔軟に広場の解釈は考えていきたいと思っています。

(国吉部会長)

分かりました。その見通し、海に抜けるプロムナード空間の先に少し広場があるというのも面白いかもしれないということだと思います。その辺は、広場の生かし方を考えながら多少柔軟にお考えになったほうがいいということで、対応を考えてはどうかと思います。

時間となりましたので本日の審議は終わりたいと思いますが、基本的に全体として郵船ビルをそのまま残していただいた計画ということを軸に、この案としては評価すると。もう少し下がってほしかったなどかそういう意見はありますが、結局そうするとまた高さを高くするとかいろいろな課題も出てきて、これで横浜市としても事業者の方も精いっぱいやられているのかなと認識しております。その内で、プロムナード的な空間ができるだけ1、2階に取っていくとか、まだ漠然としていますが、A-1地区の海側のプロムナード空間と、そこに面する建物の余裕あるピロティー的な空間とか、そういうものを今後計画の中でやっていただければと思っています。ファサードについては、海側から見たときに細めになるというのは、県府のようにバーンとならないいい方向だと。ここに書かれているサンプルの絵は変えていただくということですが、それでも横から見るとえらく大きく見えるということで、少しこの計画ではグラデーションをつけるような感じになっていますが、それも1つの案ですけれども、あまり分厚く、横に長くならないような工夫があれば、さらにご検討いただきたいと私のほうからはお願いしたいと思います。

そういうことで、おおむねの方向としては今日ご説明した内容を了承できるということで、多少今後その枠組みの中で海側の広場あるいは建築物、それからプロムナード空間のつくり方、今私が申し上げましたファサードのつくり方とか、今後実施に至る段階でご検討いただきたいことがあると思いますが、その辺を横浜市のほうも引き続き調整していくってほしいと思います。以上です。

(吉田書記)

ご審議ありがとうございました。では、議事1は基本的にこの形で地区計画の案としては進めてまいりまして、細かい点につきましてはまた計画の段階で部会に諮らせていただきたいと思います。議事1は以上でございます。

議事2 その他

(国吉部会長)

その他事項は何かありますか。

(吉田書記)

その他で、1点ほど私から報告というかお知らせをさせていただきたいと思います。内容は、今、都心臨海部で運行しています連節バスについてでございます。連節バス（ベイサイドブルー）につき

	<p>ましては、広告付きバス停上屋の設置につきましてこちらの部会で何度かご議論いただきまして、最終的には令和元年12月の部会におきましてご承認いただいたという経緯がございます。このバス停のデザインにつきましては、通常の路線バスの広告付きバス停がございますが、そこで使用されているデザインを基本とするとともに、連節バスの車両も含めたトータルデザインの手法を採用するということでご議論いただきました。連節バス自体のデザインは、車体の色がマットメタリックブルーといった色で構成されていまして、通常の路線バスは横浜市では広告のラッピングを一定程度認めているという状況にありますけれども、連節バスについてはラッピングを認めていません。今後もラッピングは行わないことを基本としていきたいと思っていますが、横浜市のプロモーション上、特に有意義である場合に限って条件を厳格化した上で一部の車両のみラッピングを認めていくということにいたしました。具体的な条件といたしましては、都心臨海部の活性化につながることとか、本市が主催あるいは連携するようなイベントのプロモーションであること、また、当然ではございますが、景観、周辺環境、道路交通の安全に配慮していること、また、この路線を走る沿線地域、地元と調整し理解を得ること、もちろんメタリックブルーといった色を基調として、バス停も含めたトータルデザインの考え方は踏襲していくといったことを条件にしていきたいと思っています。この条件に適合しているかどうかについては、関係局で課長会を組織してその場で判断していきたいと思っていますので、こういった運用を今後横浜市の中ではしていきたいということのご報告でございます。以上でございます。</p> <p>(国吉部会長)</p> <p>分かりました。基本的にこれまでの路線を守りつつ、パブリックの用に供する場合によっては一部採用する、受け入れるという報告ですね。</p> <p>閉会</p> <p>(国吉部会長)</p> <p>これで、予定された議事は全て終了しました。それでは、次回の日程等について事務局からお願ひします。</p> <p>(吉田書記)</p> <p>次回の景観審査部会でございますけれども、別途日程調整させていただきますが、大体年が明けて1月の中旬ぐらいをめどにやっていきたいと思っていますので、近日中に日程調整をさせていただきます。よろしくお願ひいたします。</p> <p>あと、議事録についてでございますが、本日の議事録につきましては、都市美対策審議会の運営要領に沿って作成後、部会長に確認いただいた上で公開とさせていただきます。</p> <p>これをもちまして、第65回都市美対策審議会景観審査部会を終了といたします。本日は夜遅くまでありがとうございました。お疲れさまでした。</p>
資料	<ul style="list-style-type: none"> ・次第、参加者名簿、座席表、第64回議事録 <p>【議事1】</p> <p>資料1－1 海岸通り地区のまちづくりの考え方について</p> <p>資料1－2 海岸通り地区景観デザイン計画検討資料</p>
特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・本日の議事録については、部会長が確認する。 ・次回開催の日程等は、別途個別に日程調整する。