

第111回 横浜市都市美対策審議会議事録	
議題	1 戸塚駅西口バスセンター広告付上屋整備について（審議） 2 エキサイトよこはま22エリアにおける景観誘導について（報告） 3 横浜市中期4か年計画（素案）について（報告） 4 その他
日時	平成22年9月7日（火） 10時から12時まで
開催場所	関内中央ビル 3A会議室
出席者（敬称略）	委員：岩村和夫、岩田武司、卯月盛夫、加藤仁美、金子修司、佐々木葉、篠崎次男、高橋晶子、宮崎郁子、山崎洋子、吉田鋼市 幹事：高澤和義（環境創造局長代理 企画部みどりアップ企画調整担当課長）、宮里辰男（建築局長代理 企画部長）、成田禎（港湾局長代理 湾整備部計画担当部長）、櫻井文男（都市整備局長） 書記：齋藤泉（都市整備局都市づくり部長）、国吉直行（都市整備局上席調査役）、中野創（都市整備局都市デザイン室長） 事務局：議題1：浅野泰史（都市整備局戸塚駅周辺開発事務所土木担当課長） （説明者）議題2：天野友義（都市整備局都市再生推進課横浜駅周辺等担当課長） 議題3：川手光太（都市整備局都市デザイン室担当係長） その他報告：千葉健志（港湾局企画調整課計画担当課長）、川手光太（都市整備局都市デザイン室担当係長）
欠席者（敬称略）	委員：中津秀之 幹事：浜野四郎（都市経営局長）、川口正敏（道路局長）
開催形態	公開（傍聴者2名）
決定事項	議題1：了承 [附帯意見] ①デザインという視点から、色やベンチの配置などについては、周辺や駅前広場全体との考え方も含めて引き続き調整をすること。 ②広告の配置と人の動線等について、今後とも事業者と十分協議をすること。 ③管理の問題について、清掃及び張り紙等の管理・徹底を引き続き事業者と協議すること。 議題2：報告事項について了承 議題3：報告事項について了承
議 事	1 戸塚駅西口バスセンター広告付上屋整備について（審議） 戸塚駅西口バスセンター広告付上屋整備について、都市整備局戸塚駅周辺開発事務所が資料説明を行った。  <u>審 議</u> ○岩村会長：色の問題だが、上屋の色を、周辺を既定するブルーグレーに揃えるというのは大体決まったということか。 ○事務局：今回の色につきましては、デザイン調整会議のほうからのアドバイスもありまして、また、エムシードゥコーさんにも同様な形でその趣旨を提案しました。 ただ、エムシードゥコーさんは日本全国でやられている企業で、今後の維持管理を考えて、自分のところで持ち合わせの色の中からここに合った色というような形で提案してきた色が、今見ていただいている色です。これであれば、大現場に調和した、あるいは合った色だろうというふうに考えています。 ○岩村会長：若干気になったのは、ブルー系というのは紫外線で色が飛ぶ。使っている間にだんだん色が褪せてくる。それはもちろん塗料の質だとか、あるいは種類によってそれを防ぐことができるので、ぜひそのあたりも勘案した上で決めていただきたい。 ペDESTリアンデッキは、ほとんどがこの色。ここからそのうち褪せてくるのではないかとこの心配がある。そのことについては検討しているか。 ○事務局：色の塗装の仕様について、例えば図-3をご覧ください。支柱のところ、まずメッキを行

いまして、その上に合成樹脂の塗装というようなことが書かれております。ドゥコーさんの実績の中でも、色は褪せるということについては問題にならないだろうという話は聞いています。

○岩村会長：最近、あと何分ぐらいしたらバスが来るという表示もあるが、それもつくるのか。

○事務局：ここについては、接近表示は、神奈川中央交通さんの現在の計画には入っておりません。

○岩村会長：将来的につくるのであれば、つける場所も想定した上でデザインして欲しい。

○佐々木委員：4番乗り場はベンチが1つしかないように見えるが、これはどうしてか。

○事務局：4番乗り場にベンチを置くかどうかにつきましては、ここの道路管理者である道路局及び戸塚土木事務所と調整しています。高齢者の方がいらっしゃるので、つくってくれという要望もあります。

一方では、道路管理者との調整の中で、ベンチを置くと、列をつくっているときにちょっと邪魔になったり、ひっかかったりするという話もあります。1番乗り場のほうは比較的空間がありますので、このようなレイアウトで考えていますが、4番乗り場には、階段と車道側との幅が3mぐらいと、1番乗り場に比べて幅が狭いので、数を少なくして、かつ壁際にというようなレイアウトを考えました。

○佐々木委員：1番のほうも壁際に寄せてしまうというアイデアはないのか。そのほうが多分、形も揃うし、かえってすっきりすると思う。

○事務局：アドバイスを踏まえて、壁に寄せることについても考えたいと思います。

○岩村会長：他のバスバースにはベンチはないのか。

○事務局：要望はありますが、設置しておりません。必要性も感じていますが、お客さんの待ちということを考えると邪魔になるという兼ね合いがありますので、現在、道路管理者と調整しています。

○岩村会長：ユニバーサルデザインということも含めて、ぜひ検討してほしい。

○佐々木委員：広告をつけてバス停を整備するところが乗ってくれるかどうかだが、上屋は要らないけど、壁と広告とベンチというシンプルなセットで、すべてのデッキの下のバス停にもそれが入ってくると、ガラスの壁はちょっと風よけにもなるし、そこを広告面に使うことはそう問題ないと思う。シンプルな小さいベンチでもコンパクトに設置してくれて、それが全部統一したデザインで、すべてのバス停につくといいいのではないかと思う。

○事務局：デザインを合わせる意味と風よけ対策を兼ねて、バス停のポストというか、そういうようなものを統一できないだろうかという提案を、神奈川中央交通、エムシードゥコーの事業者にした経緯はあります。

結論としては、広告の事業はエムシードゥコーさんがやっていますが、ここのバスターミナルにそこまでの広告の魅力を見出せないというようなことで断られている経緯はあります。

○岩村会長：ここで提案されている上屋のガラスに付着するであろう時刻表などは、この黄色になるのか。

○事務局：具体的に提案はまだされておられません。

○国吉書記：今の件については、その他のポールについて、通常のものを持ってくるのではなく、なるべく近づける工夫をしていただきたいということで、都市整備局から、多分これは神奈中さんの整備になると思いますが、できるだけ近づけるような工夫をお願いしています。だから、通常のものでいいというスタンスは持っていません。これは交渉になりますが、そういう努力もしています。

○卯月委員：図-11と図-12について、まず1点目は、幅員の問題との関係で言うと、図-11の妻側のほうに広告が出ているよりは、図-12の車道側に広告が出ているほうがいいのではないかと。4メートルというのは必ずしも幅員が大きいとは思わないし、図-11の階段を降りてきて、このバス停及びその後ろのほうにも幾つかバス停があるという通行量を考えると、そちらのほうがいいのではないかと。

それからもう一つ、図-11で、デッキの下にこういう上屋がつくということは、デッキを歩いているときに、上屋の上部、屋根の上がよく見えると思っているので、何らかの醜くない処理をして欲しい。

3点目は、写真②の、デッキの丸い柱と大きな柱の間に、地下から上ってくる階段だと思う

が、それとデッキの上にスチールのフレームがかかっている。それが写真で見るとグレーっぽく見える。それから、先ほどの地下から上ってくる所の立ち上がった壁の部分が、必ずしも濃いブルーではなく、ちょっと薄いブルーなのかグレーなのかという風に見える。大きな部材はブルーでつくられているかもしれないが、細い部材はデッキの上の柱などを見てもグレーの部分もある。必ずしも今回のこの上屋の柱及び構造が大きいほうの濃いグレーに合わせてなくて、1つの色彩だけじゃなく、2つでバランスをとっているような印象にも見えるので、もう少し薄いグレーというか、ブルー系でいい、という案もあるのではないかな。もしそういうことが議論になった経過があってこれになったのであれば、その辺の経緯を伺いたい。

○事務局：まず初めの妻側に広告を置くことについて、委員のお話のとおり、利用者のことを考えると車道側に置くというような方法もあるかと思いますが、一方、エムシードゥコーさんとしては、広告ということもありますので、こちらのほうが、より人が見るといこともあります。ただ、ご指摘のように利用者の方の利便性等あるいは安全ということも踏まえないといけないので、引き続き調整させていただければと思います。

それから、次の色合いの話ですが、ここに合った色調というようなことで、全体の調和を考えて、今回の提案を考えているところです。

○岩村会長：図-4に屋根を上から見た絵が出ている。その絵はベンチが透き通って見えているが、仕様を見るとアルミになっている。この絵のようには見えないのではないかな。

○事務局：確かに図-4や図-6の絵は透き通って見えています、仕様はエムシードゥコーさんで今つくられているものと同じということですので、透けて見えるということはないと思います。

○岩村会長：雨じまい等もよくわからない。断面図がないので、屋根の関係がこの図面からは見えない。

卯月委員がおっしゃったデッキから見おろしたときに、ほこりだまりになる可能性があるところは、管理も問題も含めてよく検討して欲しい。

○高橋委員：ベンチの平面的な位置について、例えば図-4は、屋根・雨がかりを配慮してか、比較的真ん中にあるが、駅のターミナルのバス停だと、例えばバスを待つ人が行列をつくったりしないのか。途中のバス停とターミナルのバス停の利用人員の差がこのベンチにどういうふうに反映されているのかが少し気になる。

もう一点は、この場所に限らず、すっきりしたデザインのバス停を利用するとき、臨時の、例えば時刻表の張り紙とか、何らかのノイズのように見える張り紙的なものがよく施されている場合があり、想定外の情報を処理し切れなかったのかなと思う部分がある。時刻表のプレート以外のところに、結構ガラスにぺたぺた張っているという状況を見たことがあるので、それはできるだけ防御したい。

○事務局：まず、ベンチの話につきましては、先ほど佐々木先生からも端に寄せることも検討をとうことでしたので、それは早速に各事業者と調整していきたいということで考えています。

それから、張り紙ですが、基本的にここの施設ができた際には、維持管理はエムシードゥコーということとなりますので、清掃も含めて、あと屋根の話もありますし、私どものほうから神奈川中央交通、エムシードゥコーに注意、指導していきます。

○岩田委員：1番乗り場は成田空港行きの京成も停まるのか。

○事務局：そうです。

○岩田委員：そうすると、みんなこういうバックを持ってきて長く居たり、告知も普通のバス停とかなり違う形になると思う。空港乗り場が、最終的にそのガラスにべたべたと文字が張られてしまうことも多々見ているので、それは最初から計画的にやったほうが良いと思う。

○山崎委員：先ほどのベンチを真ん中に置くと邪魔になるのではないかなというのは、確かに並ぶ人はそうだと思うが、私もよく利用するバス停で思うのは、ベンチが邪魔になるからといって端このほうに置いてあったりすると、日は当たるわ、雨は当たるわで、多分どちらかというと高齢者の体の弱い人のために置いてあるものが、何だかそうではなくっているような、座っちゃいけないところみたいな、こんなところには座りたくないなみたいな場所になってしまっていることも多い。だから、確かに邪魔にはなると思うが、雨が当たらないように、それから日があまり当たらないようにということも考えて設置してほしい。

○加藤委員：このバス停の上屋の審議を建築審査会とする前に、この都市美審で確認を得るというのは全市でやっていることなのか。市内全域で、この包括同意基準の前にやっているのかどうかを教えてください。

○事務局：関内のバス停上屋を一番最初にご審議いただいたのがプロトタイプとなり、あのタイプのもを路線型でバス停留所につけていくことについては、建築審査会で包括の同意基準というものをつくっております。

ただ、新横浜駅が発端ですが、ロータリー型でつけると一斉に同じ広告がつくことになり、これについては当初想定していなかったということで、こちらの資料にも書いてありますが、20年11月開催された106回の都市美対策審議会でもご議論いただいております。

これは場所によってそれぞれ状況が違いますので、1件審査、それぞれ審査をして、こちらで了承を得たものを建築審査会の包括同意基準に適合するという形です。

○佐々木委員：屋根について、卯月先生もおっしゃったように上から見られるということもあって、屋根のところの斜めの部材、それからガラスを留めている部材については、グレーじゃなくて、色が飛ぶような色にしたほうが、多分マクロに見たときの印象は煩雑にならないと思う。

斜めの部材はバツェンが見えないように、それから、このガラスを留めているのも、一般の部材だとステンレスかアルミか何かのそういう金属のもので留めている事例が多いと思うが、わざわざここまで塗装をすると、かえって煩雑に見えるので、このガラス面の部分に対しては色味のない色で、多分スタンダードな部材があるでしょうから、それでやったほうがまとまりとしてはいいようになるように思う。構造材だけは、このブルーグレーに合わせるとしても、それ以外の色はできるだけアルミに近い素材色とか、ステンレスに近い素材色で飛ばしたほうが多分おさまりはいいと思うので、できるかどうか検討してほしい。

○宮崎委員：広告面の基準を多分設けると思うが、恐らくこのぐらいの大きなサイズの広告になると、他の部材と広告面がどういう基準で、どのような統一感というか、どんなふうになるかというのは、大きな要素かなと思う。その辺の整合性を図るタイミングはあるのか。

また、広告面のデザインについて、社会的に問題があるとか、デザイン的な部分とか、そういう基準も、要は景観と絡んでくるのかなと思う。その辺は管理されるのか、あるいはもう広告なので、お金が払われるものなので、そこまではもう無理という話なのかどうか。

○事務局：資料1の2番の(4)に、掲出広告ということで、市交通局で行われている審査により認められた広告とあります。ご指摘の内容及びデザインについては、この中で調整していくと考えております。

## 2 エキサイトよこはま22エリアにおける景観誘導について（報告）

エキサイトよこはま22エリアにおける景観誘導について、都市整備局都市再生推進課が資料説明を行った。

### 意見

○佐々木委員：概要版だが、グラフィックデザインの問題もあるのかもしれないが、言葉はいっぱい書いてあるが、まずぱっと見て何を本当に言いたいのか余りよくわからない。

書いてある言葉もすごく当たり前のことで、例えば10ページの「親水空間」というところ、これは別にこの横浜の話じゃなくて、貴重な水辺資源は当たり前のこと。全然魅力的じゃない。

何をやるかとしているのかも伝わらないし、基盤整備の基本方針図を見ても、何かごちゃごちゃやるというような印象しかない。これをどう描いていくかということが、本当にこの地区をどうしていきたいかというビジョンになるんじゃないかと思う。

11ページの「民間による「まちづくり貢献」に対するインセンティブの考え方」というこの右の図も、要は親水空間の整備をしただけだと、その分、容積を上乘せします。敷地外周辺での取り組みをやると、エリアマネジメントをやれば、どんどんほかでやると容積をアップしてあげますということだと思うが、容積を逆にダウンゾーニングするということがあるのか、その辺がよくわからない。

○岩村会長：どんなまちにしたいのというのがこれを読んでも伝わってこないというのは私も感じる。文

章を読んでいけばいくほど、他のエリアでも通用しそうなことがいっぱい書いてあって、それが、特に横浜駅はいろいろなことをやろうとしたときに既にでき上がっているまちだということもあるので、非常に難しい。

特に鉄道がふくそうして入り込んできているということがある。日本の駅空間というか、駅前空間も含めてうまくいったところは余りない。つまり、駅舎とか駅、鉄道の施設はいじれなくて、その横に何かをつくる。京都駅などはその典型だが、要はその駅全体としての環境をどうにかするというのはなかなかうまくいかないというのが、日本の構造的な問題が背後にあると思うが、それを乗り越えて、横浜駅周辺をこんなまちにしていこうという決意表明みたいなことが余り伝わってこない。

ここで何をしようとしているのか、何を一番重点的にやろうとしているのかをまず説明して欲しい。

○事務局 : 思想ということで言えば、このパンフレットの2ページの上にあります「国際都市横浜の玄関口として国際競争力のあるまち」にしていきたいというのがあります。その中で、下に書いてありますが、羽田空港が国際化をしたり、例えば首都圏南西部の要衝で、日本第2位の人口を擁する横浜市の拠点であったりということが背景としてあり、矢印で下に書いてありますが、横浜駅周辺が世界の人々の交流拠点になり、国際都市の玄関口にふさわしい魅力に満ちた、安全で誇れるまちとなるために新しいまちづくりをスタートさせるということです。

○岩村会長 : 今の話だと、すぐ質問が浮かぶのは、例えば関内とか、みなとみらいとか、中華街も含めて非常に成功しつつある横浜の顔があるが、そこも国際的なおいを十分持っている。それが海外の人たちにとっては、非常に売りになっているということも事実。そういうこれまでの積み重ねがあって、その上で横浜駅周辺を国際都市にするということが、補完関係というか、既につくり上げてきたものとの関係で言えばどういうふう位置づけられるのか。国際都市にするのは、この横浜駅の周辺に集中してやろうということなのか。

○櫻井幹事 : 概念的なことなので私からお答えしますが、まずこのスタートが、横浜駅にあるものを生かしつつ、まちをリニューアルするのにどうしたらいいのか、というところから来ております。そういう意味では、個々のドラスチックに組合をつくるとか、そういうことではないものですから、現状を認識した上で、まず、それをつくっていきましょうということでこのような形になっているのが現状です。

個々に事業が動いてくるときには、もうちょっと違ったものが見えてくるだろうと思っております。現実的に、シアル東急の部分でいきますと、先般も発表しましたが、ある程度、具体的なものができ上がってくる。それは段階的に出てくるだろうというふうに思っています。

それからもう一点は、横浜駅とMMと関内はどうするんだろうというのがありますが、関内は関内で独立しておりまして、関内地区のあり方を着実に進めているところです。

MMと横浜駅の力はどうかということになりますと、6社9路線が動いている鉄道駅の中で、業務系を、速達性とか国際性とかいうものを持たせて、やっていったらどうなんだろうというふうに思っております。ただ、基本的には商業的なものが、高島屋などがあるわけで、そういうもののリニューアルという形の中での内包力が非常に大きいだろうなというふうに思っております。MMそのものは今までやってきた部分ですので、国際企業とか、そういうことの誘致というものは基本的には継続していきたい、そういうふうに思っております。

○岩村会長 : 先ほど佐々木先生からご質問のあった、11ページの「民間による「まちづくり貢献」に対するインセンティブの考え方」について答えていただきたい。

○事務局 : ガイドラインの運用の中でいろいろと建物に求められるものがあり、例えばターミナルコアの整備、歩行者ネットワークの形成に資する建物内部のツールの連続化といったいろいろな貢献をすれば、それに見合ったインセンティブを与えようというものです。

11ページの表については、それぞれまちづくり貢献のメニューがこの破線の中に書いてあり、それをすることによって容積を与えていったらどうか、という考え方を示したものです。例えば、先ほど先生がおっしゃった、上から矢印というのは、それを乗せているという形の

矢印です。そのようにとらえていただきたいと思います。

○加藤委員：このインセンティブの考え方と、市街地環境設計制度との関係というのはどうなるのか。

また、資料2の3(2)に「開発の進捗に合わせて」云々と書いてあるが、まるでやりながら考えるというふうに見える。きちんと専門家と調整していると思うが、何かやりながら考えていくのかなというイメージがちょっと強過ぎるかなという感想を持った。

○事務局：基本的には、市街地環境でも同じような考え方だと思います。この「エキサイトよこはま」の考え方としては、このようなまちづくりの公共貢献をしたらそれを乗っけていこうという考え方を示したものです。

次に、横浜駅周辺地区の全体の将来像が見えないというご指摘ですが、確かに今、規制市街地でして、開発を誘導しながら、まちを改造していこうという考え方に基づいてやっていきたいというふうに考えています。やはり、みなとみらいとは違うんじゃないかというふうに考えております。

○岩村会長：問題はどのような方向に誘導しようかということ。行き当たりばったりで誘導していくということでは当然ないだろうし、何か目指すべきイメージとかというものは共有できるというふうにつくづく思う。

○岩田委員：子どものころから横浜駅周辺をよく利用している者としての単なる感想だが、前の日経新聞のアンケートで、首都圏の住民の方にとってのアンケートで、一番買い物に行くまちはどこですかというのがあり、埼玉県とか千葉県の方はみんな東京の新宿であったり銀座だったり東京だったが、神奈川県だけはみんな横浜。横浜がトップで、神奈川県の方はみんな横浜駅に集って買い物をする。別に新宿や銀座へは行かない。

そういう意味で、神奈川県民にとっての一大商業中心地となっている。僕らのイメージとしては。それで、そういうまちづくりが今までもされてきたと思う。このパンフレットの中で、そこに国際競争力のあるまちというのがどういうふうに入るのかなど。

この間、中国人の観光客の方は中国系の店で買い物をして、中国系のレストランで食べ物を食べて帰るということで、日本になかなかお金を落としてくれないという話があった。神奈川県も中国人の方は結構来るが、ほとんど99%が箱根。東京で買い物をして箱根に行き、富士山を見る、あるいはディズニーランドへ行って帰るというパターン。

そういう方を例えば誘導するのに、標識や言語的な案内をやったりするという、そういうイメージなのかもしれないが、神奈川県民が商業スポットとして考えていて、買い物へ行く横浜駅と考えているところに、それを無理してはめ込むことはないんじゃないか。そんなに無理して国際競争力を入れることはどうか、というのが僕の感想。

○山崎委員：今の国際ということと何か関係があるのかもしれないが、この「まちづくりビジョン」の1のところだけ、「横濱」という字が、難しい「濱」になっているのは、これはどういう意味があるのか。4ページ。

○櫻井幹事：議論していく中で、レトロといいますか、そういったイメージも持ちましょうよという中から、この昔の「濱」という字を使いたいというのが、委員会の総意の中で決まっていたというのが事実です。

○山崎委員：レトロはどこにあるのか。

○櫻井幹事：今まで規制市街地ですので、それをファンデーションにして、まちをつくっていこうというときに、これを使おうというのが委員会で出た意見でした。

○山崎委員：だからといって、「アジアの交流センターに向け」というところにこの字を使うのは逆に変じゃないかなと思う。中国なんか今もみんな簡体字になっているし、何か意味がよくわからないという気がする。

○高橋委員：私も、横浜が対外的にやっぱりドメスティックであるという認識が非常に強いので、それを開いていこうとするならば、ハードウェアの景観よりは、もうちょっとコミュニケーションのあり方、例えばサイン1個とっても、20年前は英語のサインもなかったもので、外人が非常にフリーズしていて、やっとなかなか乗ると言っている状況だが、九州なんか新幹線に乗ると、もう韓国と中国語が普通に流れてくるので、ああ、やっぱりこちらのほうはそういうふうになっているんだなというような表現が、非常にわかりやすく響いてくるので、何かサインか

ら始めるぐらいのほうがわかりやすいかなと思った。

一方で、岩田委員がおっしゃったように、商業を集積していることと、それから鉄道を乗り換えていくという、そういう圧縮された高密度で使いこなしていくまちが、やはりこの横浜駅の周辺の特徴であるというふうに思っていて、それはやはりますます生き生きとアクティブになるべきだというふうに思っている。

例えば鎌倉市だと、鎌倉の歴史的なエリアと大船というところは明らかに対比的にとらえている。横浜の場合は、みなとみらいと関内と、それから駅というふうに、大きな3つのエリアプラス住宅街みたいなものがあるというふうに思っていて、その辺でトータルに駅のエリアがこういう性格で元気なんだぞ、というようなイメージが相対的に上がって行って、かつ道に迷いにくいとか、初めて来る人は駅で乗り換えるのもすごく大変なので、そういうところのホスピタリティを上げていくということも大きなテーマかな、というのが感想。

○篠崎委員：例えば6ページ、7ページ、基盤整備の基本方針、これは絵としてはよくわかる。こういうところをやっていききたいというはっきりした目標があるような気がする。ただ、これをやることによって、目指すまちのイメージというか、それがやっぱり見えない。先ほど既成市街地なので少しずつ改善しながらやっていくと言ったが、当然そうやるんだが、その場合、横浜駅周辺はこんな良いところを持っているからそれは生かすとか、こんなところは悪いとか、そういう細かいところを積み上げながらやっていったほうが、イメージが沸くような気がする。

○金子委員：商工会議所では局長からも去年レクチャーをやっていただき、すばらしいな、大変盛りだくさんに分析がきちんとできていて、さあ、どうすればいいんだろうか、というのが一番の本当のところ感想だった。

スケールを落として考えると、今、駅ナカがはやっていて、どこに行っても駅ナカブーム。これ、巨大な駅ナカをつくるんだろうかというイメージが1つある。シアルと東急ホテルが改築になるというのが最近発表になったが、願わくば駅ナカだけはやめてもらいたい。駅ナカは鉄道事業者さんにはいいかもしれないけれど、まちをだめにするんじゃないかという思いがして仕方がない。

これだけの大規模な東口と西口を網羅した商業ゾーンがあるわけだから、交通事業者さんには申し訳ないけど、人を安全に運び、目的地にお運びする役目に特化するということのひとつ考えたら、駅を降りる、これも面白いんじゃないかというふうに今思った。

この計画には、国のお金や大企業が必須条件。それに横浜市がどれだけ力を出すかということが問われているんだと思う。今の状況を見ると、東口と西口が融合して、我々がちょっと行っても、東口から西口へ行ったら買い物には多分戻らない。来外者はほとんどそうだろうと思う。だから、人間の動き回るエリアでの見方をもう少し重視しないと、なかなかとらえどころのない話になってくるのではないかな。

専門家の皆さんがいらっしゃる委員会で、景観もきちんと検討され、これからもっともっとガイドラインが作り込まれていくと思うが、我々、都市美審にも時々こういうふうなご報告をいただきたい。いずれにしても、大きな20年後の横浜ということだから、私はこれから作り込んでいくあたりが一番大事なことだと思うので、頑張ってください。

○吉田委員：22というのは、これは平成22年なのか。それとも、みなとみらい21の隣だから22なのか。

○事務局：スタートするのが22年度という意味と、あと22世紀という意味の兼ね合いです。

○岩村会長：いろいろな意見が出たが、取りまとめると、1つは目指すべき明確なイメージがちょっと伝わってこない。その中で、国際的という言葉と、それから実際に横浜駅が持っているドメスティックな機能、あるいは地域の中での機能というものをどういうふうに折り合いをつけていくのかというようなこと、それからもっともっと手軽というか、身近なサインのことからでも始めていくぐらいがまず重要じゃないかという話。いずれにしても人の動き、ここはトランジット機能というのが一番大きいかもしれないし、商業集積が非常に大きい、東と西を往復して使うという人は、まずいないだろうというようなこともあったりして、そういう人の動きをベースにしながらよくよく考えてほしいというようなこと。

それからもう一つは、今の流行だが、巨大な駅ナカをつくるというようなことはぜひやめ

てほしいという意見もあった。

いずれにしても、そういうことも含めて、ぜひ明快なイメージというものをつくり、そこに誘導していくというようにいわゆるバックキャスティングのような方法をぜひ考えてほしい。

### 3 横浜市中期4か年計画（素案）について（報告）

横浜市中期4か年計画（素案）について事務局が資料説明を行った。

### 4 その他

#### （1）その他－1 第13回横浜市都市美対策審議会景観部会の審議結果報告

第13回横浜市都市美対策審議会景観部会の審議結果について、港湾局企画調整課が報告した。（資料「その他」）

#### 意見

○宮崎委員：これはこちらでいろいろ審議されたことだと思うが、今とにかく暑いということで、外壁だとか道路にそういう要素、また、景観とは言えないかもしれないが、心地よさとか、そういう要素とあと景観、見た目とのバランスがこれから必要だと思うのだが、その辺は検討しているのか。

○事務局：一般的な材料のタイルの材質ですが、特に涼しさを呼び込むような、そういう工夫がなされた特殊なものではないというふうに聞いております。

○岩村会長：これはむしろ景観上で、赤レンガとの対比で、人の流れが赤レンガからこちらに移る、ここから向こうに流れるということで、一つの起点をつくっていく、そのための赤レンガに近いレンガということがあったと思う。

だから、そのときに今のヒートアイランドの話だとかがあれば、例えばクールルーフに使うような白っぽい壁という話になってしまう。そうすると、大分、景観上が違ってくる。

という意味で言うと、この壁の色を選ぶときに、ヒートアイランド対策云々という話は多分なかったというふうに思う。

#### （2）その他－2 横浜市都市美対策委員の今後の見通しの報告

事務局から、来年度に都市美対策審議会委員の改選があること、また、改選時期を8月に統一することを報告した。

#### まとめ

##### ○中野書記

議題1：1番目の戸塚駅西口バスセンター広告付上屋整備につきましては、ご意見はありましたが、ご了承いただいたということで取りまとめさせていただければと思っております。

ついたご意見としましては、まず、デザインという視点で色やベンチの配置について、周辺や駅前広場全体との考え方も含めてさらに引き続き調整をしてほしいというご意見がありました。

2点目は場所にかかわることですが、広告の配置と人の動線等につきましては、今後とも事業者と十分協議をしてほしいというご意見がありました。

3点目は管理の問題ですが、清掃及び張り紙等の管理、徹底、こういったものを引き続き協議してほしい、という3点のご意見があったということでまとめさせていただきます。

議題2：エキサイトよこはま22エリアの景観誘導についてのご報告につきましては、いろいろご意見いただきましたが、イメージが非常にわかりにくい面もあるので、引き続き今後もイメージ形成について充実をして進めていってほしいというご意見が大きかったというふうに思っております。

特に、国際性と横浜らしさという兼ね合いについては、引き続き、よく今後の中で検討していただきたいというご意見があったかと思えます。

議題3：新たな中期計画につきましては、今日のご説明ということですので、今回でご意見をいただい



	たという形にはなりませんので、説明をさせていただいたという形で取りまとめさせていただきたいと思います。
資 料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第 1 1 0 回横浜市都市美対策審議会議事録</li> <li>・ 戸塚駅西口バスセンター広告付上屋整備について</li> <li>・ エキサイトよこはま 2 2 エリアにおける景観の誘導について</li> <li>・ 横浜市中期 4 か年計画 2010～2013 ～市民と歩む「共感と信頼」の市政～（素案）</li> <li>・ 第 13 回横浜市都市美対策審議会景観部会報告資料</li> </ul>
特記事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本日の議事録については、会長が確認する。</li> <li>・ 次回の開催日時は今後調整予定。</li> </ul>