

---

---

## 議 事 要 旨

---

---

議 題：第 8 回 エキサイトよこはま 22 懇談会

開催日時：平成 29 年 5 月 30 日（火）17：00～19：00

場 所：UR 都市機構 横浜アイランドタワー 10 階 大会議室

参加者：委員名簿参照

---

### 1. 開会（事務局よりご挨拶、委員およびオブザーバーのご紹介）

### 2. 横浜市あいさつ

#### ○横浜市 平原副市長

本日は大変お忙しい中、第 8 回エキサイトよこはま懇談会にご参加頂き、感謝いたします。いつもこれだけの大人数が集まるのは大変な会議だと思っており、言い換えると、これだけ多くの方々にお力添えを頂きながら、横浜駅周辺まちづくりを進めているのだということを改めて実感し、深く感謝の意を申し上げたい。

昨今の横浜駅周辺では、JR 西口駅ビルも徐々に姿を見せはじめ、馬の背解消に繋がる西口エスカレーター、階段の動線の切り替えも順調に進んでいるところであり、また昨年度は、西口鶴屋地区計画が、全国で初となる国家戦略特区の住宅整備事業として内閣総理大臣の認定が下されたという大きな節目でもありました。

また、みなみ東口地区の地区計画の手続きも始めさせて頂き、新しく官民連携した特定地域都市浸水対策事業について、横浜駅周辺地区は全国初の指定を受けるということになり、横浜駅周辺は段階を踏んで、次々と節目を迎えている状況だと実感している。

本日は、そのような事柄を含めて、エキサイトよこはまに関するこれまでの経緯、それから今後の取り組みについてご紹介をさせて頂き、是非、皆様の忌憚ないご意見を賜りたい。さらに皆様のお力をお借りしながら、横浜駅エキサイトよこはま 22 の計画を力強く進めていくうえで皆様のご協力をお願いしたいと思っている。

### 3. 議題 資料説明（事務局）

#### ■ 平成 28 年度の主な取組と 29 年度以降の取組・検討事項

##### (1) 西 口・・・【資料 1】

- ・ 西口駅前空間の方針
- ・ 西口地下街中央通路接続事業（馬の背解消）
- ・ 中央西口、きた西口駅前広場
- ・ 鶴屋橋架け替え工事
- ・ 駅前広場の交通処理変更
- ・ （仮称）横浜駅西口開発ビル
- ・ 国家戦略特区（きた西口鶴屋地区）

## (2) 東口・・・【資料 1】

- ・ 東口基盤整備
- ・ 横浜駅東口地区開発（ステーションオアシス）
- ・ 東口の動き（29 年度）
- ・ バイクォーターウォーク屋根設置

## (3) 横浜駅周辺地区全体・・・【資料 1】

- ・ 治水対策、橋梁架け替え
- ・ 横浜市特定地域都市浸水被害対策事業
- ・ 駐車場整備ルール運用マニュアル
- ・ 防災の取組
- ・ エリアマネジメントの推進
- ・ 地域の活動
- ・ 公的空間の活用によるまちの賑わいづくり

※参考資料 開発想定図 スケジュール

## (4) 水位周知下水道に関する取組み・・・【資料 2】

### 4. 意見交換

#### ○風間委員（横浜駅東口振興協議会 副会長）

横浜駅西口では工事が着々と進んでおり、去年は駅前の地下街への階段が一カ所完成し、さらに鶴屋橋架け替え工事が本年度中に完了するというので、成果が目に見える形で進んでいると感じており、2020 年が一つの節目になっているようなので楽しみにしている。

東口においては、横浜市を中心に官民が連携した基盤整備に向けての取り組みが進められている。その一つとして、ステーションオアシス地区を含む地区計画が、29 年度中にまとまりを持てるということは大きな一歩になると思っており、東地区全体に大きな影響を及ぼす事業なので地域の声に十分に耳を傾けていただき、コンセプトにもあるような国際都市の玄関口として相応しい魅力あるまちづくりをしていただきたい。

現在、開いていたバイクォーターウォーク屋根の中央部分にガラス屋根を架ける工事をやっているが、本年度中には全ての区間で完了するというので、東口利用者の利便性の向上に繋がる。

また、全国都市緑化よこはまフェアが開催中だが、東口はみなとみらい地区への玄関口として沢山のお客様を迎えており、海外からのお客様も来ていただく魅力的なまちづくりについて、引き続き横浜市はもちろんのこと、東西の両振興協議会も連携して取り組んで参りたいと思っている。

#### ○鳥居委員（横浜駅西口振興協議会 会長）

昨年、横浜市の関係で YES' 89 当時から懸案とされていた屋台問題が解決され、長年にわ

たる皆様の尽力に対し、改めて感謝の意を申し上げたい。

我々としては、駅周辺に賑いが増え価値が溢れることが理想と考えている。そのためには、事業の継続と発展のために、絶えず様々なイベントを展開し、また色々な形でのリニューアルというショッピングセンターの活性化を進める必要がある。

また中長期の視点では、常に再開発の可能性について模索している。横浜駅西口に関しては、昭和 30 年代初頭の民間開発が主体で古い街並みであるがゆえ、西口は地下街が主であるにも関わらず、地下通路が不明瞭であり、地上部の歩行者道においても整備が整っておらず、高齢者や車椅子利用者にとってはとても歩行しづらい状態がある。こうした現況については一日も早い改善が望まれるが、古い開発であり民間の力だけではなかなか進まない。従って、色々な方面からのお力をお借りしながら一日でも早くこの辺のバリアフリー化を進めて参りたいと思っている。

横浜駅周辺大改造計画においては、原点に立ち返った駅周辺の基本構想を作成いただき、特にインフラ整備および、基盤整備についてお願いしたい。

駅周辺については建物の老朽化が進んでいる関係上、再開発の必要性は高まっているが、昨今の東京オリンピックの関係から建築費が高騰しており、コスト面に関して非常に難のある段階にいる。様々な制度があるが、時代の変遷を生かし、新制度の創設やさらなる規制緩和で再開発を申請および、推進しやすいような環境づくりを行政には是非ともお願いしたい。開発制度については特に行政の力が必須であるので、何卒よろしくお願いしたい。

#### ○千原委員（横浜駅西口振興協議会 副会長）

エリアマネジメント推進では、昨今、都市間競争の激化であったり、商業環境が変化していたり、少子高齢化が進行している中で、横浜駅周辺地区では、今後は色々な市民が参加し、その市民力を梃子に街の活力を生み出していく機動的なエリアマネジメントが必要だということを感じている。そこで西口振興協議会は「横浜西口元気プロジェクト」を含め振興協議会と手を取ろうということで、組織改編に取り組むことになり、本年 4 月に「一般社団法人横浜西口エリアマネジメント」を設立した。

役割分担については、西口振興協議会が西口まちづくり方針の作成と政策の提言を担い、その方針に基づいて賑わいづくりのイベントを実施し、防犯パトロール、環境美化活動といったような、街の活性化という実行部隊は西口エリアマネジメントが担うということにした。

今後もイベント実施やエリアマネジメント活動を進めていく中で、広場や通路といったような公共空間の利用が必要になる場合がある。これまでも行政や JR にはご配慮をいただいたが、今後も引き続きお願いして参りたい。そして今後は、南・北自由通路の利用が可能になれば、さらに有意義な活動ができるので、重ねてお願い申し上げたい。

一方、イベント実施および、運営にはコストがかかる。先程の説明にもあった「みなみ西口の街路整備」に関しても、地元民としては感謝であり一日も早い実施を心待ちにしているが、整備後の環境維持に関して地域が協力していく場合には、やはりコストの問題がある。こうしたイベントの実施や環境維持および、地域活性化のためのエリアマネジメント活動に必要な原資の確保という点では、公共空間で収益の獲得を伴うような利活用がで

きるよう、行政の緩和をしていただければ大変ありがたい。横浜駅周辺に人々が集まり魅力的な空間にしていくというために、エリアマネジメント活動は非常に重要な役割を担っていくものと思っており、公共的な意義からも改めて行政や JR および、関係者皆様のご協力をよろしくお願い申し上げたい。

#### ○倉知委員（鶴屋地区街づくり協議会 理事長）

「きた西口駅前広場」の説明の中で、いくつか前年度と違っている点について確認をした。

Q, 1: 歩行空間の整備の中で「ガスガバナーの移設の検討」というのが新しく入ったが、これはもともと難しいという話であったが、今回はこれを撤去できる可能性が出てきたということか。

Q, 2: 「護岸上を通行できるよう調整」という記載があるが、この護岸上というのはどの部分を指しているのかお知らせ頂きたい。

Q, 3: 「歩行者空間の確保について引き続き検討」については、私共からまちづくりの方をお願いしている、川に対する蓋掛けあるいは、川を跨いだデッキ設置の可能性を、一緒に実現に向けてご検討いただけるという理解で宜しいのか。

Q, 4: 前年に同じような質問をしたところ、神奈川県河川課の河川下水道部長から「横浜市と共にまちづくりの中で、鶴屋橋歩行者空間については事務レベルで議論を積み上げ、協議を詰めていく」というご回答があったが、この一年間でどのような議論がなされ、そしてどのような内容が積み上がったのかということも神奈川県の方からお答えを頂戴したい。

#### ○池本理事（横浜市 都市整備局 横浜駅周辺等担当理事）

A, 1: 「ガバナー移設」の検討だが、ちょうど鶴屋橋からきた西口側に入る角のところにガスの変圧器があり、通行上そこで円滑に歩行者が通れるようにするということや、他の車道や歩道も両方に通行できないかなど、色々な検討をする中で、その移設の可能性は以前から難しい状況であることに変わりはないが、何とか可能性を追求できないかということなどで記載をさせていただいている。

A, 2: 「護岸上を通行できるよう調整」という表現の「護岸はどこか」というご質問については、きた西口の鶴屋橋のたもとのところが狭くなっているので、少しでも広く歩行者空間の確保ができないかと考え、護岸と首都高の橋脚に少し隙間があるので、河川管理者の神奈川県と相談をしながら、その部分を使える可能性を考える調整をこれから行っていきたいと思っている。

A, 3: 「歩行者空間の確保」については、川の上やデッキとの関係というのは、神奈川県とも色々調整をしているが、場所が狭くて難しい状況であり、何とか少しでも歩行者空間を広げられないかという可能性の検討を、引き続き追求していきたいと思っている。

#### ○横溝委員（神奈川県 県土整備局 河川下水道部長）

河川管理者としては治水上、支障がないようにすることや、そのための日常の維持管理

などが適正に行えるようにすることが大前提としており、そうした原理原則は確実に押さえていく必要があると思っている。その上で、横浜市からも説明があったような新たな視点や、さらには将来の民間開発に合わせて、陸側での歩道や車道の歩行者空間の拡充も含めて検討をする必要があるのではと思っている。引き続き、横浜市とは協議を重ねていきたいと考えている。

#### ○倉知委員（鶴屋地区街づくり協議会 理事長）

回答の中で「護岸上」というのは、図面上の橙色の部分ということで考えてよろしいか。

#### ○池本理事（横浜市 都市整備局 横浜駅周辺等担当理事）

想定している範囲は図面上の橙色の部分ではあるが、その場所をどの位確保できるかということに関しては、これから検討しなければならない。だが、できるだけ多く確保していきたいと思っている。

#### ○倉知委員（鶴屋地区街づくり協議会 理事長）

神奈川県には近く、地元鶴屋町内会の皆様と共に、川を跨いだ形状に対する要望書を提出させていただき予定なので、何卒よろしくお願い申し上げたい。

#### ○澤委員（神奈川区 青木第二自治会町内会連合会 会長）

鶴屋橋の件については、私も町内会長と共に何度か打ち合わせをしており、倉知委員からご要望されたことに関しては、私の方からも宜しくお願ひしたいと思う。

以前からお話をさせて頂いている「交番」についてだが、JR鶴屋町計画が発表されて以来、鶴屋町に交番設置をお願いしてきたが、今回、鶴屋町地区に国家戦略特区によって住居を備えた高層ビルが建つこととなり、それに伴って定住者の増加が予測され、治安維持に不安が増してきたので、地元としては解決の糸口を見つけるため、昨年8月に警察との話し合いの場を設けていただいた。神奈川警察署長、本部からは施設関係6、7名、神奈川区長、副区長以下、担当課長数名と地元代表2名で設置要望の話し合いを行った。

結果、県警の現在の方針としては、交番増設をするのは非常に難しいという話ではあったが、警察官の立ち寄り所は検討するということと、「将来設置の必要性が出れば設置も可能」という回答を得ており、それを受けて、将来のために交番が設置できる場所の確保をしたいということを横浜市に強く要望させていただいた。

その結果、横浜市より設置予定場所の提示をいただき、安堵しているところである。設置場所が確保できていれば、いずれ神奈川県の方で交番設置の必要性があると判断された場合は交番を設けていただけるということなので、私共はそれに期待し、今回、横浜市のほうで設置場所を確保していただけたということに対して、お礼の意を申し上げたい。

従って、交番についての話はこれが最後になるかと思われるが、いずれにしてもこの様な経緯で将来、鶴屋町に交番設置が必要となれば設置されるという可能性を地元の皆様にもご報告申し上げ、この件については一応私の中では終わりとし、皆様への経過報告と共

に、感謝の意を申し上げたい。

#### ○中井委員（東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役 鉄道事業本部副本部長）

J R 西口駅ビルについては順調に工事が進んでおり、これも横浜市はじめ、地域の皆様方の工事に対するご理解、ご協力をいただいているからだと思い、心より感謝を申し上げます。

工事については地下の掘削、躯体の構築、鉄骨の建て方と進んでおり、7 月の上旬には中層部の 12 階部分まで完成させる予定でいる。

通路の切り替えは 6 月 10 日深夜から翌朝にかけて行い、なるべく地元の皆様、また鉄道をご利用の皆様にはご迷惑をおかけせぬよう、案内および、構内放送など、様々な努力をする次第である。国際都市に相応しい横浜駅にしたいと思っているので、何卒ご理解をいただきたい。

#### ○中山委員（幸栄地区 横浜駅西口地区 市街地再開発準備組合 理事長）

本日の説明では、広範囲にわたり色々な考えを横浜の都市空間の中に入れていきたいということとで理解をした。

約 50 年前の日本の街はご存じの通り、乳母車では鉄道はおろか階段も上れない、どこへも行けないという時代であった。そこでバリアフリー法ができたが、我々は、強制的に法律を作らないと何もできないという事ではなく、共に協力すれば何かができるのではないかと考え、横浜を老若男女が来れるまちにしたいということで、約 50 年前に活動を始めた。

そして今回の計画は、その要素が沢山組み込まれていると思われ、ありがたいと感じている。特に、馬の背解消という点に関しては長い年月を経てやっと完成した。幸い J R 横浜駅ビルの建て替えにより T P が上がり、何とか止水板で直下型地震の水害を防げる可能性が出てきた。そこで、通常に使用している水処理のため、約 70mm~82mm 位の地下貯水槽を造ろうという話が出てきているが、西口には新田間川があり、東西含めて河川に囲まれている地形で、河川は強大な貯水池だと考え、これほどの規模のものは通常の建物の地下に造ってもできる規模ではない。その河川をどのように我々が守っていき、使用していくかということが大事。これほど大きな空間を都市の中で作るのは非常に難しく、これを維持し、今以上に皆の心の癒しも含めた空間にしていきたい。

鉄道の桁下の高さが法規上合っていないので上げたいという話だが、新田間川と幸川の分離する内海橋が残念ながらこれにならっていない。かつてこの橋に関しても、将来の架け替え、もしくはこの橋の下に船が通れるようにしたいという要望を出したが、その件に関しては今回の計画には載っていない。それがなぜ必要かということ、河川は神奈川県で管理で橋の新設ができなく、南幸橋もできない。この辺りは調査の結果、水深 1 m 程しかなく非常に浅い。これでは流速も上がらず、へドロも溜まりやすい。折角、神奈川県が新設しようとしているができない状況だということで、それをできるようにしなければいけない。これは長さにして数 k m もあり、横幅や断面積で考えると非常に大きなものなので、これは多角的に利用するべきだと思われる。緑を配置するのも良いし、防災上の貯水槽と考えるのも良い。何か災害が起きた時に、横浜市消防局の消防車が通れないというよ

うなことではなく、この水を利用して火災やその他の対策にも充てたい。もし、道路上からの利用が不可能であれば、河川から船で救援物資を運搬するなどの利用も考えられる。それから、将来的には交通機関としても使いたいなど、多目的に使える可能性があるので大切にしておきたい。

かつて横浜駅前は国の土地であったので、割と自由度が大きかった。そこを公共空間に利用するという事は、一事業体が独自で作るのは大変難しいと思われ、今は J R の土地になっているが、これは国民が受けたものでもあるのでなるべく広くしとって欲しいという要望をかつて出した。J R には乗客がいて、広場は次の場所へ行く結節点であり、それを結んでいるのが鉄道であるということで、人が歩く動線をしっかりしなければいけない。駅からの真っ直ぐなアクセスの先には駐車場かタクシーの利便性が必要で、右へ行けば鶴屋町、左へ行けば南幸ということで、この左右へ繋がる動線を実にしっかりと確保しておきたいということも考えている。

バリアフリーの話については、現状は地下鉄を降りてもエレベーターが一台しかなく、北幸に行こうとしたら階段を上るしかない。もし、エレベーターを使用しないで西口から地上へ上がるとしたら、階段を何段も登らなければいけない。これは、高齢者にはとても上がれない段数である。このようなどころからまず、誰でも来訪しやすい街にしなければいけないと思っている。災害対策がなされた人が集える場所というのは、まず動線が大切だということ。それを踏まえた検討を今後ともお願いしたいと思っている。

#### ○池本理事（横浜市 都市整備局 横浜駅周辺等担当理事）

まず、防災の面からも考えた河川の利活用ということだが、現在、南幸橋のもとに五番街にもご協力をいただき、仮の栈橋を設けている。そこでは、賑いづくりの活用も含めた社会実験ということで、防災時の活用ではどのようなことができるかということの実験をしている。今年も色々な訓練を含めた検討をしていきたいと思っている。できたら本年度中にその辺の振り返りをし、今後どういうものにしていこうかということを検討したいと考えている。本日、改めてお話を頂いたということで、利活用についてはより一層、防災という側面での検討をさせていただきたい。

バリアフリーに関しては、単独で（鉄道事業者のみで）動くということは難しい側面もあり、特に街との出入り口の関係で、鉄道事業者と街の間には色々な方々の連携が必要になってくる。鉄道事業者側や街側が動く機会を捉え、できるだけバリアフリーや、もう一歩進んだユニバーサルデザインといった考え方を用い、様々な方に来ていただけるような街という方向で今後も検討していきたいと思っている。

#### ○新井委員（東日本旅客鉄道株式会社 執行役員 総合企画本部 品川・大規模開発部長）

私共も駅からの動線案内に関しては、非常に大事な課題だと認識しており、本日の資料にもあるが、案内サインを分かりやすく自立させることが必要だと思っている。横浜市との企画もあり、今後も色々と相談をしながら判り易い形で考えていきたいと思っているので、引き続きよろしくお願ひしたい。

### ○中山委員（横浜駅きた西口鶴屋地区市街地再開発準備組合 理事長）

先程、神奈川県から川が無理なら陸という考えの話があったが、7 頁で鶴屋橋の側に「将来のまちづくりにおける歩行者空間等の創出」という記載（紫で着色部分）があるが、この場所に関しては再開発をしようとしているのか。

エリアマネジメントの空間利用ということについては、規制があるのかは判らないが、北通路が広く空いているので有効活用すれば良いのではないかと思う。収益に関する話もあったが、それとも関係し何か有効活用できるような気がするがいかか。

それとは別に、今、横浜では全国都市緑化よこはまフェアが行われており、港の見える丘公園や山下公園が見違えるように良くなり、横浜市が相当力を入れていることが感じられる。私共も、とても美しく本当に素晴らしいと感じており、やはり緑の力を実感している。

その中で、西口駅前広場や、鶴屋町、きた西口広場の完成に緑を取り入れるとなると、詳しくは判らないが、メンテナンスなどにコストがかかるであろうと思われるが、是非とも引き続き様々な形でこの緑の力を継続し、なるべく取り入れていただきたいと思っている。

### ○池本理事（横浜市 都市整備局 横浜駅周辺等担当理事）

7 頁の「将来のまちづくりにおける歩行者空間等の創出」の記載に再開発などの予定があるのかというご質問については、その記載は、将来的にこの地域のまちづくりの話が盛り上がり、そのような機運ができた際にはということ、具体的に何年後ということではない。将来的にそのような動きがあった場合に、是非そういったことも取り込んでいきたいと思っているということである。

北通路の有効活用の件については、街の賑わいというものをどのように作っていくかということはとても大事なことだと思っている。通路の中でどのようなことが今後可能になってくるか、また、通行に利用する部分と、賑わいに使う部分は、どのように整備するかについては、私共としても検討したいと思っている。

緑の力に関しては、やはり緑の力は非常に大きなものであり、今後も駅前広場、特に中央やきた西はスペースも限られているが、どのような緑化が検討できるのか、今後の設計の中で検討させていただければと思っている。

### ○宮崎委員（横浜駅東口地区 日本郵政株式会社 常務執行役）

東口ステーションオアシスでは、地区計画の都市計画の決定が迫っており、インフラ関係のイメージが出来てきた。今、関係事業者間でどのような事業内容にすればよいか、またその事業性について何が不足しているのかということ、懸命に詰めているところである。

また、地下鉄が通っている周辺に地上にも鉄道が通っているといった、大変工事の難しい場所でもあり、その詳細検討を今年度行っていく予定なので、着実に検討を進めて参りたいと思っている。



○小倉委員（京浜急行電鉄株式会社 取締役副社長 生活事業創造本部長）

ステーションオアシスについては長い時間をかけて横浜市と検討を進めてきており、着実に進んできていると感じており、この場所は横浜駅周辺でも重要なエリアだと認識しており、着実に前進をして参りたいと思っている。

治水対策については、当社の橋梁が 2 本資料に出ていたが、これも数十年懸案で検討されてきた案件であり、色々と神奈川県と協議をしながら、着実に協議が進んでいると実感している。治水ということで非常に重要な課題であるので、しっかりと検討を進めていきたいと思っており、引き続きよろしくお願ひ申し上げたい。

○中村コーディネーター（独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部 事業推進部 担当部長）

本日、色々のご説明いただいたが、皆様の努力により様々な事業や計画が具体化し、着実に一步ずつ前進していることを実感した。今後さらに計画や事業を含めて、地域全体の活力を上げていくことを目指していく中で、より一層の事業者間での連携や、官民連携が必要になってくると感じている。そのために、このような懇談会や、日々のコミュニケーション、情報共有などがますます重要となってくると認識している。これらのことが円滑に進むよう、UR としても横浜市をサポートしながら計画実現のために尽力して参りたいと思っており、引き続きよろしくお願ひ申し上げたい。

○岸井委員（日本大学教授 基盤整備検討会会長）

横浜では基盤を一緒に検討させていただいた。他の地域の動きを見てみると、東京では既に渋谷の開発が進んでおり、それを追うように新宿、池袋が動こうとしていて、品川では JR が新駅を作るということで動いている。都市間のそういう様々な動きが相乗効果を生み出しており、良いことだと思っているが、横浜も他の地域に負けないようにやらなければならない。開発や都市の発展を語る時、東京という名は出るが横浜という名は出てこないということでは良くない。世界の人々にも、横浜という名前をしっかりと知っていただくということが大事なのではないか。

東京のシンボルである東京駅の駅前広場がようやく全貌を見せてきているが、やはりかなりしっかりとした空間構成とスケール感で東京の中心の顔になるという感じがする。

そういう意味では横浜については今回色々動いてはいるものの、まだ頑張らなければということをお自身、感じている。

本日も色々なプロジェクトの話があったが、これは説明上仕方がないが、ただ西口はこうで東口はこうというのではなく、基盤としてはその東西を繋ぐ南のデッキの説明が最初に出てくるのだと思う。西と南と東を一体として世間にアピールしていきたいという意識を持っているので、エリアマネジメントの話は随分出てきたが、やはりハードの基盤としては南側のデッキについて東側の開発と共に想起し、少し上のほうから駅を見渡せるという状況を作っていくのが大事ではないかと思う。

本日の資料は、西口、東口、駅周辺地区全体という構成になっているが、そろそろもう一つ先に進まなければと感じた。つまり、みなとみらい、関内、あるいは本牧など、様々

な大きなエリアがある中で、横浜駅周辺のこの地域はどういう役割を果たすのかということ、を少し強く認識する必要があると思う。これは先程の横浜というのを世界にアピールしなければということ考えた時に、横浜駅だけアピールするのでは、やはりなかなか勝てないだろうということである。むしろ、横浜が持っているこの広い都心の強い意欲を、最初に感じられるのがここだという位の、そういう意味では横浜の玄関口だということ、強く意識した横浜駅周辺整備というのを実現していきたいと思う。

近い未来に、世界ラグビー大会や世界オリンピック大会が東京で開催されていく中で、横浜は世界に何を訴えるのか。横浜駅周辺地区としては、横浜の都心部の顔としてどのようにアピールするのかということ、そろそろ考え出さなければいけないのではないかと思う。

### ○北山委員（法政大学教授 アーバンデザイン部会部会長）

アーバンデザイン部会では都市空間を利用する人側からの都市の見え方を考えていこうという検討を行っている。例えば西口の駅前広場を考えていくと、通常はそれぞれの事業管理者の都合で空間の取り合いが決まるのだが、実際、利用している人々は連続した空間の中を体験しているわけである。先程、サインの話にもあったが、それぞれ個別にという事ではなく横浜駅全体で考え、地域全体で共通したサインが必要になると思われる。横浜らしさというのはとても大事で、横浜に降りた人々が感じる、横浜らしい空間をどう作るのか、横浜のデザインをどう作り、目に見えるものをどう作るのか、というのはとても大事である。駅周辺空間はどうしても効率や利便性が中心になる計画になりがちだが、横浜という都市が都市間競争の中でさらに経済的に活力を持つという方向もあるが、生活を中心にして利用者を中心にするような、人間のために優しい空間をどう作れるかということも大事だと思う。そういう意味では駅前にゆっくりと佇む場所もなく、休む場所もない、そういう公共性が非常に乏しい駅前空間なので、どうやって公共的空間を作っていくのかということはとても大事になる。

J Rで先行して進めている駅ビルの一階部分がどれだけ市民、利用者に使われる空間として提供されるのかとても大事なことである。駅周辺エリアには築 50 年近い古い建物群が沢山あるが、そのリノベーションまたは建て替えが進行していく中で、一階部分というのは一番賃料の高い部分であるが、その一階部分がどれだけ歩行者空間や都市に貢献できるのか、そのような空間を作れるか、というようなことが大事になると思われる。都市空間には公共空間と私的空間の二つのせめぎ合いがあるが、コモンズという共有空間という概念があり、そういう共有できる空間をどれだけ作っていくのかというのは、それぞれの事業者の空間の取り合いではなく、それぞれの事業者が市民のために空間を出し合っていくというような、そういうことで出来てくるものだと思う。横浜には元町の街並みで、歩行者の為にセットバックして歩行者空間を作った事例があるが、西口または横浜駅周辺全体でもコモンズを作っていく、共有地を作っていくようなそういったまちづくりができるとう良い。

もう一つは、水面がとても大事。横浜のイメージアビリティというのは水と関係するはずなので、やはり水上交通。現在は、陸の交通の話が中心にされているが、水上交通をど

うつくるのかということも含めて考えていくことが大事である。横浜の将来ビジョンというのは多分、横浜のベイエリアをどう考えるのかという事に繋がっていくと思われ、横浜ベイエリアの開発と共に水上交通が利用され、横浜駅を降りると直ぐにフェリーに乗り、湾内に出ていけるような駅になると良いと思っている。イタリアのベネチアではサンタルチア駅（主要鉄道駅）に降りると、その前に運河があり、そこからヴァポレットという水上バスに乗ると都市内に移動できる。横浜もそのような水の街として再認識できるような街になると良い。

### ○小林委員（横浜国立大学名誉教授 ガイドライン検討会会長）

以前、専門委員会で市長にお話したが、例えばヨーロッパのオランダにあるアムステルダム中央駅も海に接していて、大改造をして中央駅を降りるとそこから船で海に出ていけるということが意図的に行われ、実は高速道路とも駅が繋がっている。横浜駅も海と高速道路がすぐ脇に通っているので、アムステルダム中央駅の大改造計画を見習えないかということを経理さんに申し上げた。高速道路は難しそうだが、可能だと思えるのはやはり駅空間と水空間とをうまく繋げることが、横浜駅ならできるかもしれない。他では真似できないこと。そういった資源を有効に活用するということは、極めて重要であると思う。それと絡むが、最近、東京の色々な駅周辺で大規模な開発が行われているが、東京以外の名古屋や大阪でも駅周辺の開発や、駅大改造が現在進行中である。

私も東京駅、名古屋駅、大阪駅に関わっているが、周辺も含めた改造計画の中でも大きなテーマは緑空間である。例えば、東京駅周辺では大手町に 3800 m<sup>2</sup>の森が既に造られており、さらにこれから 5000 m<sup>2</sup>の森が東京駅から歩ける範囲にできる。大阪駅の北側には J R と大阪市が組み約 4.5 ㍊の緑地空間を造り、さらに周辺の民間開発にはその緑と新しい開発とをどのように対話させるかというテーマが与えられ、これから公募されると思われる。そうすると、4.5 ㍊の緑空間と周辺の屋上緑化、壁面緑化を実現した建物が一体となった、大変大きな緑空間が駅側近にできるという状況である。それに比べて、横浜駅は残念ながら緑を生む場所がない。逆に横浜駅の特徴は水空間が近接している。緑の代わりに水空間をどう癒しの空間として積極的に活用するか。横浜では大規模な緑空間はできないけれども、水空間が近くにあることで出来ることを積極的に計画で位置付けていくということが必要だと思っている。当然これからの開発で緑を取り入れていくと思うし、先程の J R 開発の話のなかでは壁面緑化をされるようだが、やはり限界があるように感じている。だが、その緑空間と水空間をどのように繋げて、一体の癒し空間を横浜駅周辺地区に造るのかということをしっかり考えていただきたい。

みなとみらい 21 のキング軸の方に色々な機能が立地し、横浜駅と歩行距離の中に本社機能を含めた様々な機能がある、将来的には大学も立地してくる予定のようだが、そのような機能があると横浜駅とみなとみらい 21 の間に広い人の流動が始まる。この人の流動が始まるということが、その空間の活用というところで非常に意味がある。

札幌駅周辺では、札幌駅から地下鉄の大通公園駅までの間は地下道が通じている。この地下道を道路空間と広場空間に分けた。これを造る段階から考えていて、賑い部分には広場という位置付けを持たせ、色々なイベントができ広告を出すこともできて広告収入が生

まれ、イベント空間として貸し出して収入を得ることもできた。結果的には札幌駅周辺でエリアマネジメントを担っている札幌駅前地区まちづくり会社では年間 2 億円近くの広告（その他含む）収入があり、それでエリアマネジメント活動行っている。横浜駅にはこれから新たに多くの人々が動く空間ができるわけなので、それをうまく活用し、出資しなくともお金を生み出せる空間ができるはずで、それをどこまで活用できるか。こういったことは出来上がってからの計画では遅い。例えば、一度道路として造った空間をどう使うかと議論を今まではやってきたが、それにはできる事への限界があり、道路上でそんなことをして良いのかとかいう話が必ず出てくる。そうではなく、事前に道路と賑いの空間ができる部分を仕分けしておくということをこれからは行っていくべきではないかと思う。

初期の段階から横浜駅周辺のエリアマネジメント活動について関わらせていただいたが、当初はこのままで本当にうまくいくのかと思ったが、関係者各位が相当な尽力をされ組織等ができ、実際には様々な活動が沢山のご協力のうで動いていると思われる。

これからはこの活動をするため、資金を生み出す空間をどのように造り、そのエリアの活動を促進していけるかということを念頭に考えるべきではないかと思っている。

#### ○薬師寺局長（横浜市 都市整備局長）

色々な事業を並行して進めている中で、着実に進行しているものもあれば、そうでないものもあるが、地元やまちづくり準備組合から頂いているご要望に対しては、今後も粘り強く取り組んで行きたいと思っている。

学識経験者の先生方からは、都市環境像を意識し、より広域的な視点で、そのゆとりや憩いの視点で考えるべきだ、といったような貴重なご意見を賜り感謝の意を申し上げたい。

エリアマネジメントに関しては、公共空間活用の機運というのは、昨今、驚くほどの盛り上がりを見せており、特に費用担保を持って公共空間の活用をしていくというようなことも盛んである。是非、横浜でもこの先進的な取り組みを実現していきたいと思っており、エリアマネジメントの皆様方とも着実に取り組んで参りたいと思っている。

本日お集まりの皆様方の引き続きのご支援、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

以上