
議 事 要 旨

議 題：第4回 エキサイトよこはま22 懇談会
開催日時：平成25年6月14日(金) 17:00~19:00
場 所：横浜ベイホテル東急 アンバサダーズボールルーム

1. 開会
2. 横浜市あいさつ
3. 議題 「エキサイトよこはま22」これまでの経緯と今後の取組について
事務局より説明

4. 意見交換

○副市長

アイデアの例をご紹介させていただきました。これをベースにまた新しい発想でのご意見や先ほど説明した部分に関連してのご意見・ご質問等も含めて、これから意見交換に入りたいと思います。

○倉知委員

鶴屋橋の架け替えが平成25年度に始まるということで、街としてもとても期待しています。また、ご説明の中にあつたように、今までよりも約倍近く歩道が広がるということも、街としてはとても喜んでます。ただ、この橋に至る、北口駅前広場がとても狭くて、特に橋に至るところが隘路のように狭くなっていて、大半の方がとても迷惑をしています。あの鶴屋橋は昭和30年にできまして、約60年近く経っています。今回、架け替えになるきっかけは、橋脚部分を撤去する必要があつたからと思つていますが、もしそれがなく、もうしばらく架替えされなかつたならば、多分、鶴屋橋の架け替えは100年に一度ぐらいの大事業ということになると思つています。今回、せっかく橋が架け替わつて歩道が広がるのに、隣接している駅前広場が広がらないのなら、これから100年間、市民に不便をかけるということにもなるので、皆様の英知を集めて、北口駅前広場がよりよい広場になって、皆様が横浜に来て良かったと思えるように、官民一体になってがんばっていただきたいと思つています。川は県の管理で、ここは国の管理だとかいう縦割りの中でうまくいかないということがあつては、残念なので、官民一体になってクリアして、より良い駅前広場を作っていただきたいと思つていますので、よろしくお願ひいたします。

○奥山担当部長（横浜市）

今のお話は、北通路を出たところの鶴屋橋との間の歩行者空間をきちっと整備してほしいということだと思います。それにつきましては、横浜市も、将来的にきちっとした空間を確保していくという形で今後は検討を進めていきたいと思っておりますが、お話があったとおり、帷子川の分水路の上を活用して、色々な計画を、立案をしていかなければならないと思っております。個々については、神奈川県の方としっかり連携して、取り組んでいきたいと思っております。

○倉知委員

地元としても、全面的に協力する気持ちですので、ぜひ一緒にやっていきたいと思っております。

○大久保委員

昨年、エリアマネジメント準備会は、エリアマネジメント協議会と名称が変わりました。現在、若手の方々を中心に参加団体による親睦を深めながら連携を深めていこうという取り組みが始まったということは、大変素晴らしいことだと思っております。西区役所もその一員として参画をし、少しずつ活動の幅を広げていきたいと思っております。

先ほどのアイデアというところにあった街の魅力発信について、少しずつ段階を上げていく必要があると認識をしています。横浜駅ビル建て替え工事の間の8年間の賑わいの喪失にどう対応していくかは非常に大きな課題です。

今年の6月1日から9日まで、東西の事業者はじめ皆様の協力によって横浜駅前祭りと言う東西が協力したイベントなども開催されました。事業者・商業者の取り組みも大分進んでおりますので、エリアマネジメント協議会として、商業者だけの立場とは違う、街の活性化、街おこしについて、拡大していく必要があると考えています。

もう1点、御礼を申し上げます。今、解体工事の仮囲いを借りて、文化観光局と西区で、JR 東日本様の協力を得て、ポスターを出しました。本当にありがとうございます。感謝を申し上げたいと思っております。今後も工事の本格化に向けて、新しい街のイメージができるように、協力していただきたく、よろしく願いいたします。

○副市長

エリマネについては、エキサイトの7つの戦略の1つということで極めて重要なテーマであり、今後活動の幅を更に広げていきますので、皆様のご協力をお願いします。また、JR 東日本様には引き続き、ポスター、仮囲いの活用等、賑わいに向けて、ご協力をいただきたいと思っております。

○事務局

エリアマネジメント協議会については、名称変更と合わせて、運営指針を作りました。その中で「エキサイトよこはまエリアマネジメント協議会は横浜駅周辺地区のエリアマネジメントを担う組織として、民間相互、もしくは民間と行政等の複数の主体の連携、協働を通して、災害安全性の実現、国際交流都市の実現、および国際競争力の強化、都市間競争への対応等による横浜駅周辺地区の新たな価値を創出すると共に、魅力ある横浜の実現を

目指します。」という理念を掲げて発足しました。この理念に沿って引き続き活動を活発化させたいと考えています。

○中山委員

当地区の再開発事業の実現に向けて、日頃よりご協力ありがとうございます。資料のエキサイトよこはま22「これまでの経過と今後の取り組みについて」の中に今後の民間開発促進に向けた取組例というのがあります。先ほどのアイデアの例で、様々なインセンティブ、規制緩和等がありますが、この春にガイドラインの改正がなされまして、当地区の事業においても災害対策や環境への配慮など、様々な貢献を求められることになるようですが、貢献内容に対する事業者メリット、明確な基準がないことに一抹の不安を感じております。今後、提示項目に対する貢献度合いが、事業者にとってわかりやすいものを用意してほしいと思っています。3番目の開発建替え等の手続きの簡素化や迅速化というのがありますが、これについても、スムーズな事業の進捗を図るために、道路などの協議手続きについても、例えば、窓口局でのワンストップサービス化を図るなどしてほしいと思っています。最後に鶴屋橋の件ですが、先ほど倉知さんが言われた通り、鶴屋橋が完成すると、歩行者の流れがスムーズになり、大変期待しています。河川空間を利用して、きた西口広場を実現して、駅前エリアと鶴屋町とつながるといふ施策をぜひ検討していただきたいと思っています。

○副市長

鶴屋橋の関係については先ほども答えましたが、市としても積極的に対応していきます。インセンティブの関係では、事業者が動きやすい環境づくりということだと思います。

○奥山担当部長（横浜市）

今回、ガイドラインを改訂して、より分かりやすく基準を明確にしたと考えています。ただ、それでも、行政と協議をして貢献かどうかの判断や、どれぐらいの申請期間がかかるかなど、民間事業者からすると、不透明さが残っていると思っています。民間にリスクがないような形で、明確にそれらを示めせるように今後取り組んでいきたいと思っています。それから、民間開発の窓口は、エキサイトよこはま22のエリアについては、都市整備局で、数年前から窓口を一元化していますので、相談しようか迷ったときには、一緒になって前へ進めていくという形で対応したいと思っていますので、よろしくお願ひします。

○副市長

インセンティブの問題については、引き続き、分かりやすい運用ができるように、事務局で対応をお願いします。また、みなさんからも、様々な形でご意見をいただければと思いますのでよろしくお願いします。

○菊池氏(国交省)

現在、国土交通省都市局で色々な施策を進めておりますが、その中の1つに国際競争力に対応するまちづくりをやっております。その中で海外企業に色々と聞くと、日本というの

は3つ、シンガポールとか香港に比べて不利な点があると言われます。海外の企業は最近、シンガポールとか香港にどんどん拠点を移しているという傾向があります。不利な点の1つは英語の生活にちょっと不便な点。2つ目は地理的にアジアの中心でなくて東に寄り過ぎている点。3つ目は大規模地震とかの災害リスクが高いという点。この3つは非常に大きな課題であると思います。横浜市におきましても都市再生特別措置法を使いまして、特定都市再生緊急整備地域という国際競争力を持った街づくりということに取り組みされており、また、これまでの都市整備に加えて、この3点を鑑みながら、街づくりを進めてほしいと思っております。1つ目の英語については、例えば、地域の中にインターナショナルスクールや国際対応の医療機関の整備などの検討。2つ目の地理的に東にあるという点については、空港からのアクセス性の確保で補う。3つ目の災害ということについては、災害はいつ起きるか分からないという宿命なので、安全の確保は、都市再生安全確保計画において、滞留者とか帰宅困難者対策をするということ。ハード、ソフト、それから官民合わせて進めていくということをよろしくお願いいたします。

それからもう1点、地下街の点検という話ですが、地下街については、過年度第一弾として耐震のガイドラインを作成しました。今年度は、第二弾として色々な施設系も含めた点検のガイドラインの作成を予定しています。国交省としても積極的に取り組もうと思っておりますので、ぜひ一緒になって取り組んでいけたらと思います。

○副市長

外国人対応は、横浜国際都市として、外国人も住みやすい、働きやすい、来ていただきやすい、環境づくりに努めてきているところであり、今、ご指摘の部分についてもその通りだと思います。

○澤委員

倉知委員もお話していました鶴屋橋の架け替えには、非常に地元として、期待しているところです。先ほどの説明の中に1日5万人の方が鶴屋橋を利用していることを、私達は数字的にはよく把握していませんが、実感として5～6年前ごろから非常に人通りが増えたなという感じを持っていましたので、災害等があった場合、混乱するのではないかという危険感を感じていました。鶴屋橋が、エキサイト 22 の第一の事業として行われることは非常に嬉しいことと期待しています。それから、私達は住民なので、公的資金の導入や税制の優遇やビジネス環境の規制緩和など、このようなことについては事業者ではないので、あまりピンときません。私達としては、出来上がったものを利用する立場から、みなとみらい地区は国際会議等も開催して施設も結構充実しているように思いますが、横浜駅周辺ではこういう環境整備はこれからという段階なので、これから出来上がる施設が、ただ単に商業施設やオフィスを中心とした整備だけでなく、例えば、劇場や美術館等の文化美術を楽しめるような施設を作ることによって、外国人はもとより、増えていくゆとりのある高齢者という需要に対応する、交通の便が良い横浜駅にこのような施設ができれば、国際都市を目指す横浜としても、ぜひやってほしいと考えています。こういう施設整備の中で税制面の優遇措置ができればいいのかなと思います。そうすれば民間企業者や横浜市としても、文化的な施設が作りやすいのかなと思います。

もうひとつですが、鶴屋地区の開発によって、来街者の増加が予想され、1日5万人ということで、道路が拡幅されて便が良くなれば、通行者が多くなると思われますが、その場所に交番がありません。今後、作られる施設の中に、場所を提供していただいて交番設置を検討してほしいと思っています。

○副市長

色々、幅広い視点からご意見をありがとうございます。鶴屋橋の問題については、やはり北口の出たところは、エキサイトの中でもステーションコアという位置づけがあり、駅前にふさわしい作り方が必要になりますから、そういう方向で我々も努力していきます。文化施設とか複合的な機能の集積ということについては、都市としてトータルのどのような魅力を出していくかという部分であり、非常に重要な視点だと思います。交番の問題はご要望とさせていただきたいが、安全な街にするということについては、非常に重要なテーマだと思います。

○奥山担当部長（横浜市）

2つ目の文化交流機能の導入の件については、現在、街を見るとそんなに空き地もないわけで、その中に文化交流施設を入れていくのは、なかなか難しく、どういうところに文化交流施設など必要なものを用意していくのかということ、開発や建直しが出たときに、民間に色々相談して、文化交流施設等ができるかできないかなどの議論をする流れになっていくと思っています。そういう中で、民間からするとなかなか事業性が良くない施設もあるわけで、民間が文化交流施設等を用意すると、行政側としては、このようなインセンティブを用意しています。と言ったように色々協議をして、文化交流施設の確保を、今後、進めていくことになると思います。その前提になるのが、3月に改訂させていただいたガイドラインとなっております。今後、そういう開発が出てきた際に、このエキサイトよこはまの懇談会もそうですけれども、市と開発する皆さんのお話の中で、そういうものを用意させていただくという形で進めていきたいと思っていますので、ご理解をお願いしたいと思います。

○齋藤委員

資料2の治水対策の取組目標全体像に関してですが、いずれも10年、20年後の全体像になっていますが、5月1日の新聞に、横浜駅西口に30年に一度の豪雨に備えて早ければ2015年度に着工すると出ていました。目標全体像の中で10年ぐらいの予定になっていますが、災害はいつ来るかわからないので、早ければ2015年に着工するっていう目標に向けて、できることはスピード感を持ってやっていただきたいと思っています。

○副市長

安全対策については非常に重要です。まさにスピード感を持って対応しなければいけないと思います。

○奥山担当部長（横浜市）

今の治水安全度は、あふれるのをどうやって防いでいくのかということですが、計画作成当時の最大のテーマの1つでした。資料2ですが、横が時間軸になっておりまして、第1ステージ、第2ステージという形になっております。縦軸に外水と内水ってなっております。外水は川に流れている水で、内水は川以外の宅地とか道路のところの水ということです。この表では内水の下水の第1ステージに1/30、下に74と書いてありますが、それに向けた整備についてが、横浜市から報道しています。内水は、横浜市側が対応するものと、民間開発の場合に民間のビル内でも一部を貯留する形で、当時、計画づくり委員会で整理をしました。そういうものを行政と民間が一緒にやることによって、1/30とか、1/35の時間、1時間に74ミリとか76ミリの雨にも対応する形で計画の全体像が出来上がっています。それに向けて、スピードを持って今、進めています。川については、鶴屋橋というのは人をうまく捌くというものもあるのですが、大雨洪水対策用にも架け替えが必要で、現在、行っています。河口部で行っている神奈川県川の幅に合わせて、全体で時間82ミリ対応に、この10年で治水の安全をあげていくという取組を進めています。

○齋藤委員

新聞に出ていたとおり、なかなか色々な調整があつて難しいとは聞いてますけど、できるだけ早くお願いしたいと思います。

○副市長

我々も安全に関わる話ですので、色々協議は必要になりますが、スピード感を持って対応していきます。

○梅田氏（国交省）

治水の話を見せてもらいます。近年、ゲリラ豪雨とか、局所的な集中豪雨が非常に増えています。そういう中で治水に関しまして、都市の水害時にどういう対応をするかということが非常に大きな課題になっています。都市の浸水については、都市機能や、時には人命も危険に曝されるという状況も起こりうるかと思えます。資料2ですが、外水、内水ということで河川、下水、そして民間で、連携して取り組まれていると思いますが、各々単独で都市の浸水に関して取り組むというのはなかなか効果的に対策が打てないという面もありますので、特に分けられているところの連携をどうしたらいいかということ、国の方でも検討をしています。都市の浸水に関しまして、川とか下水とか民間がどういう連携が可能かということと、国としてどういう支援が可能かということ、今、検討しておりますので、このエキサイトよこはま22で具体的な検討を進める中で、私達とも情報交換をさせていただいて、都市の安全度を高めるのに少しでも協力させていただければと思っていますので、よろしく願いいたします。

○副市長

今後ともよろしくご指導のほどをいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

○小倉委員

2点ほどあります、1つはこのパンフレットにありますまちづくりビジョンとかまちづくり戦略、7つ挙げられておりますが、1つ目に羽田空港への近さを活かし、世界と結ばれた都市活動。交流基点、拠点形成。あるいは国際都市横浜の玄関口を形成というようなことで1番目にうたわれておりました、昨年、10数年に一度というぐらいのレベルの非常に大きなダイヤ改正を行いまして、横浜から羽田空港への列車を終日1時間6本の運転をしております。10分間隔ということで、今までより格段に羽田へのアクセスが向上しました。私達のグループ会社にはYCATから出ている羽田・成田へのバスも頻繁に運行しており、アクセスとしては大分整備されてきていると思っています。

アイデアの中にあるように、ハードとは別に、全国あるいは世界への情報発信が必要だと思えます。外国、海外の人により大勢来てもらうための仕組みだとか、そういう誘致活動とかを考え、取り組めないかなと思っていますが、いかがでしょうか。

2つ目は、防災関係で、やはり当社も線路が帷子川の上を横切っているのです、災害には少し弱いということを感じておりますので、横浜市、神奈川県、あるいは国と取り組んでいけないかと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○奥山担当部長（横浜市）

羽田空港が国際化されて、京浜急行を含めて、羽田とのアクセス強化がかなり良くなって来たと思っております。そういう中で、やはり海外の方に横浜に来ていただいて、横浜のことをよく知っていただいて、横浜の価値を高めていくということは重要なことだと思いますので、そういう取組を関係局と連携して、今後取り組んでいきたいと思えます。

それから2点目の京浜急行の鉄道橋梁が河川の断面を阻害しているということにつきましては、この計画を作るときから、大きな課題の1つになっています。当面この10年の中では、先ほどご紹介した対応を取れば、平成16年の大雨のような溢水は防げるのではないかというのが、当時の計画づくり委員会での最終成果だったと思えます。そういう中で、外水であれば1/50で、目標としては1/100を掲げてやっていきたいと思いますというのが、計画をまとめた時の目標でもあったと思えます。そういう中で、横浜駅の周辺の橋梁群については、京浜急行さんの橋梁だけではなく、ほかにも多くの橋梁が河川の所定の高さまで上がっていないというような事実も当時、分かったわけですし、それをすぐに整備していくというのは、なかなか困難なことが多いということでしたから、第2ステージに十分検討して、どうしていくのかということ議論して、治水安全度を高めていきたいと思いますという結論だったと思えます。また、川の方の治水安全度の検討も、順次進んで来ていますので、今後その取り扱いも含めて、皆さんの方とお話をさせていただきたいと思えますので、ご理解よろしく願いいたします。

○宮崎委員

横浜中央郵便局が存在するのは、東口のステーションオアシスという赤い破線で囲われたところなのですが、京浜急行さんの橋梁の問題や鉄道事業者さんの重たいインフラがあることとか、このエリアの自動車の交通関係の道路条件がよくないとか、基盤整備とこの開発は表裏一体で、開発だけ先行しても周辺に対しては独りよがりになりかねないという

ことです。そこをどのように解いたらいいのかという点が、構想する時の重要なポイントかと思っております。副市長のスピード感を持ってという話や、基盤整備については、横浜市が責任を持ってグランドデザインを描いていかれるという話もあるので、横浜市のイニシアチブを取った活動に期待したいと思っております。資料6の絵の中にルミネさんのところの赤い破線とか、出島地区も入っておりまして、ステーションオアシスの部分を開発する際にも、そこまでエリアを広げて、全体を構想しながら部分的なところの絵を描いていくというようなことが非常に重要じゃないかなと思っております。道路関係の整備や駐車場のルールを少しセンターゾーンからエリアを広げて適応していく話がありましたが、そういった適正な駐車場のあり方について、検討が進んでいって、このエリアの基盤というのがどんな形になるのかといった方針が早く出て、それと合わせた開発というのが構想できるようになることを期待しております。その中で、先ほどアイデアでパーク&ライドをイメージされているのか、LRTの導入とか、この中の開発を進めやすいようにという観点のアイデアではないかと思っております。敷地の多層化を容認するということもありますけれども、そういったアイデアを駆使しないと、東側の地区はなかなか開発が進まないのかと思っております。そういう意味で、今日は色々なアイデアが出ましたので期待しております。

○奥山担当部長（横浜市）

東口については、今3ヶ所交通広場があります。計画をまとめた時の経過としては、東口は横浜の玄関口としての交通拠点とし、羽田空港へのアクセスもここで考えるということで、その3つの交通広場を上手に活用しながら、ここに交通関係の拠点を作ってほしいということが、計画で位置づけています。それを今後早急に市が主体になってプランニングして、また関係者の方と議論をして、具体的な絵を早急にまとめていくという形が25年度の取組の方針でございます。

○野並委員

もう少し具体的にお話をさせていただきたいと思っております。東口の歴史的な経緯を見てみると、海が迫っていて非常に狭い土地です。通過車輛のためにかなりのスペースを割かれていて、駅利用者のためのスペースが今まで非常に狭かったという経緯があります。ところが、だいぶMMの方で埋め立てが進んだので、通過車輛をMMの方に逃がして、駅前には駅利用者のためのいわゆる道路スペースができるようになって、東口駅前の通過車輛もだいぶ少なくなってきたと思っております。このエキサイト22で、東口が駅利用者にとって便利な場所になるように検討してほしい。例えば、現在では東京方面や青木橋の方から来る車が東口に入るには、東口を500m行き過ぎて、Uターンをして戻ってこなければ、駅に到着することができない構造になっているわけです。このへんをなんとか解決をさせていただきたいと思っております。具体的に、2点ほど現実的な案があるのではないかなと思っております。

1つは栄本町線支線1号計画が非常に有効であると思っております。ただこれができたとしても、MMから横浜駅に行くためには、1号線を横断しなければならないのですが現在は横断することができない構造になっています。それを解決するための1つの案として、平沼の方から来る道がありますが、かつては1号線と東口で接続していたのですが、これが分断をされてUターンをして戻らなくてはならない道になってしまっています。この道と1号線

をつなげ、更にここに交差点を作ることによって、支線1号とつなげて、MMから横浜駅東口に車を寄せられる構造になると思います。信号さえうまく使えば、それができると思います。首都高速の出入口があり、これが支障になるかなと思って見たのですが、信号さえきちんとつけば問題ないと思いますので、そのへんの検討を進めていただければ非常にありがたいと思いますので、よろしく願いをしたいと思います。

○奥山担当部長（横浜市）

野並委員の方からお話がありましたのは、横浜駅東口のそごうの前の国道と首都高のところで、東京方面からこう来たときに、今は横浜駅東口を過ぎて、Uターンしてこない、横浜駅まで入って行けないという点と、平沼からの道路を来ると、駅前でぐるっとUターンしていく場所とです。国道と接続をしていないということで、このへんを信号交差点で処理することによって、上手に入ったりする交通導線ができるのではないかとという点と、それからこちらの支線1号と言われている栄本町線と出島を結ぶことによって、ここを上手に交通処理ができるのではないかとというのが2点。それから、全体として国道の交通量が減ってきているので、もう少し車道の使い方をうまく活用することによって、上手に交通運用ができるのではないかとというような視点だと思います。そういうことを含めまして、今後検討していくということで、今準備を進めていまして、そういうことと先ほど話をした交通広場が上手に連絡して、東口全体がうまく交通処理できるような形で今後検討させていただきたいと考えております。

○副市長

このへんで少し議論のまとめをさせていただきたいと思います。まとめといたしまして、コーディネーターであるURの草場室長、岸井先生、小林先生、それから副座長の鳥居委員、小谷委員にご意見をひと言お願いします。

○草場氏（UR）

私が今日の会議で感じたことは、やはりインフラ計画と街区開発をどういう形でうまく連携させながらスムーズに動かしていくのかといったことが、大きな課題になってきていると思います。街区側とインフラ側の計画がうまく連動し、うまく調和がとれる形で作っていかないと、全体計画としてはやはりうまくいかないと思います。先ほどの質疑の中にありましたが、個別のインフラ計画の具体化といったところをもう少し整理して、それが街区側にどういうふうな要件として出ているのかといったことを、街区側にも示しながら、そこでお互いに合意ができるような条件整理をすることが重要というのが1点あります。もう1点は、段階的に進めると言っても、目標とする時間が重要になってくると思います。時間がズレていたというようにならないように、共通の時間軸・共通の目標をつくることが重要だと思います。この2つをインフラ側や公共側、それと街区開発側できちんと合意形成を図りながら物事を進めていくというのが、こういった事業を進めるには重要か思いました。URとしてもこういった関係者の合意形成を円滑に進めていけるように、市と連携しながらお手伝いをしていきます。

○岸井委員

2つ申し上げたいと思います。時間軸の目標感というのが大事だなと私も思います。治水については先ほどもこうしたファーストステップ、セカンドステップである内的な各プロジェクトが各民間のプロジェクトでもあるので、相互にどういったようにつながるのかというのを、お互いによく議論しながら進めるわけですが、外的な条件もやっぱりあることを明確に意識しておく必要があると思います。例えば、今日のご提案の中に、LRTのアイデアがありましたが、2015年で、従来の運輸政策審議会の答申が切れるので、今年度もう1年やって、来年度の審議会に載らないと、LRTも間に合わない可能性もある。あるいは、どうなるか分からないが、2020年、仮に東京にオリンピックが来た時に、横浜は何もしないのかということもあります。あるいは、リニアが来た時には、横浜はどうするんだという点。このような外的ないくつ刺激になる時間の節目が来る時に、我々はどう対応するのかということをもう少し考えてみる必要があると思うので、何か作らなければならぬと思って聞いておりました。

それから2つ目は、国際競争力ですが、これも国全体の議論として動いております。確かに基本的な条件としてご指摘もありますが、横浜は東京の都心とどうやって対峙するのかというのを考えなければいけないと思います。東京と同じことをしては勝てるのかどうなのかと。横浜らしい都心とか、やっぱり横浜っていうネーミングが社会に出て行くということを真剣に考えることが必要かなと思います。国際空港の羽田から近いところであって、昔から国際な色々な文化を持っているという土地柄で、地価も安くて、かなり広い都心があって美味しいものもあって、その他のいいものもあって、東京に比べれば遥かに都心に近いところに住めるという中で、横浜らしい風景とか横浜らしい都心のありようというものを、こういう場でやらないと、東京、渋谷、新宿、池袋と同じ風景がここに出来上がっても、あまり面白くないなという感じを強く持ちました。それがこれからの検討すべき内容と思っています。

○小林委員

私はたまたま今、大阪駅の梅田周辺の開発に関係し、更に名古屋駅周辺の開発にも関わっております。その関係で少しお話をさせていただきたいと思います。大阪、名古屋はそれぞれ、当初は民間ベースで周辺の民間開発事業者がエリアマネジメント組織を作りたいということで始まりました。当初大阪、名古屋で議論している時に、横浜と比べて行政が全く動かないなあと感じておりました。逆に言うと、横浜は行政が動き過ぎているな、民間が動かないなと、逆の感想を持ちました。そういう中で、実は去年の後半から大阪市も名古屋市も乗り出してきて、駅周辺の開発に色々な形で積極的な対応をするようになりました。特に大阪は橋下市長のもとに、先ほどから時間軸の話がありましたが、極めてスピード感を持ってやるというのが市長の信条で進んでいます。先ほど、主なアイデアの中で官民ファンドとBIDという議論がありました。それを両方ともスピード感を持って、具体的には例えば、BIDについては、要するに梅田駅周辺の民間事業者側に一定の付加金を掛けて、それをエリアマネジメント財源に充てる。このエリアマネジメント活動には、単に地域の活性化をはかるとかそういうレベルの話ではなくて、先ほどからの防災、減災、更に地球環境問題、エネルギー問題などの様々なコストを負担できるぐらいの資金、億の単位

のお金を持って動くエリアマネジメント組織による活動にしたいとしています。そのため
に BID を議論し、今年度中に条例を作りたいということで、私も6月からその BID の検
討の委員会に関わることになりました。官民ファンドも、関経連を中心に、大阪駅の北ヤ
ードの次の再開発に相当以前から主張していた緑をつくろうとしている。官民ファンドの
リスク低減の話ですが、国、自治体大阪市、更に、民間がお金を出して、私はシードマネ
ー、種金と言っていますが、リスクを低めるためのお金をストックして、その上に民間が
開発に入る開発資金を出し事業を行う仕組みです。事業者を選ぶコンペをやりたくとい
うことで、既にコンペ委員会を立ち上げるということで動き始めています。そういう形で具
体的な動きにスピード感を持って展開しているのが大阪です。名古屋市は、なかなかスピ
ード感を持たないのですが、名古屋はリニアの完成で、期間も切られていて、その 2027
年に向けて、JR 東海はリニア、新幹線、在来線、それを一体で乗り換えできるような場
を作るとし、また別に私鉄の名鉄と近鉄と市営地下鉄が一体となって開発をして同じよう
にコアの場をつくり、それを横でつなげることを 2027 年にあわせてやらないと意味がな
い、ということで動き始めている。更に、名古屋駅の駅の裏に高速道路を寄せて高速道路
とリニアを結びつけ、リニアで下りた人は高速道路で中京圏一体に動き回れる、という
駅にしたいと思っている。それを 2027 年という期間を切ってやりたいと、民間ベースで
相当言っているので、名古屋市も期間を切って動いています。大阪はスピード感、名古屋
は期間を切って動き始めています。それに対応して横浜市もそれに劣らず、期間を切って、
スピード感を持って進めなければいけないということと、私はエリアマネジメント組織が
もっと民間ベースでしっかり動いた方がいいのではないかと思います。組織が出来上がった
のですが、例えば、名古屋のエリアマネジメント組織の会長は、元トヨタ自動車副社長
で、現在は東和不動産の相談役になっている人で、しっかりと船頭として引っ張っていま
す。名鉄その他の役員がエリアマネジメント組織の中心になっています。大阪も、JR 西
日本、それから阪急、阪神、オリックスなどの、かなりの立場の方々がその組織の中心に
おられます。ぜひ横浜のエリマネ組織も、実働部隊はともかくとして、実際にそれをある
意味で引っ張って、支えていく人がいる、そういう組織に成長してほしいというのが私の
願いであります。

○鳥居委員

横浜駅周辺は、昭和 30 年代のはじめに開発が進んだ関係上、既に 50 数年経ったたわけ
ございまして、色々な部分で不都合な部分も出ているわけでございます。ざっと勘定しま
しても、駅周辺のバリアフリー、これは高齢社会においては非常に難問でございまして、
段差がいっぱいあって、車椅子が通らないという状況でございます。またもう一方では防
災問題等、様々な課題が山積しており、1 民間企業とか民間のグループではとても解決で
きない問題が多々あるというのが現状でございます。また、一方では、なかなか開発は進
まないという部分がございます。この理由をちょっと考えてみた場合に、周辺整備、街
区整備とかインフラ整備の費用がかさんでしまって、これが負担になっているのかもしれ
ないという気がするわけでございます。従いまして、今後開発が進む、もしくはリノーベ
ーションが進むためには、街区の方の基盤整備とかインフラ整備につきましては、大変虫の
いい話かもしれませんが、横浜市さんが全部やっていただけるという決意があれば、多分

民間開発が進むと思いますので、ぜひとも原資も確保していただきたいと思います。多分これができるれば、今停滞しております民間再開発もしくは街づくりについても一気に進展すると思いますので、ない財源を持ってくるということかもしれませんけれども、ぜひとも対処をよろしくお願いします。

○小谷委員

横浜駅周辺地区に隣接しておりますMM地区の24年度の来街者が、6,700万人と言われておりまして、周辺に事務所もできましたので、前年比800万人が増加したということです。今後も来週オープンするマークイズさんをはじめ、ジャックモールの跡地ですとか、結婚式場と、次々に計画が進行しており、来街者はますます増えていくと思います。そうすると、横浜駅周辺から、MM地区へのアクセスの向上という重要性はますます大きくなると考えており、栄本町支線1号整備、出島地区の開発とは、ぜひとも早期に実現していただきたいインフラ整備です。支線1号の整備が止まっているという状況については、この1月に指定されました特定都市再生緊急整備地域の道路上空利用とか、安倍内閣が新たな制度を次々に打ち出しておりますし、国際競争拠点都市整備事業などの補助事業を積極的に活用して、民間開発と連携したインフラ整備を推進することで、具体的な進展が見られることを大いに期待しています。東口への車によるアプローチの改善とあわせて大きな課題が、駅の東西および周辺地域を結ぶ歩行者のネットワークの整備と思っています。横浜駅周辺の大規模な施設整備のほかにも東横線の相互直通や外国人観光客の増加などによって、来街者、電車、バス、特に歩行者の増加が期待されており、防災の観点からも津波などの災害時の避難経路や待避スペースという意味からも、活用可能な、人にやさしい魅力ある歩行者空間やネットワークを早急に整備することが必要であると思っています。政府が進めている新たな成長戦略においても様々な規制緩和や特区の新しい制度などが検討されており、引き続き横浜市には、強力なリーダーシップを発揮してほしいと思います。また、アベノミクス効果によりまして、税収増も期待されていると思いますし、今は確かに追い風が吹いているという気がいたしまして、絶好のチャンスではないかと考えています。補助金の活用や先ほどの事例など、たくさんご説明いただきましたので、できるものはすべて使って、何としても実現への第一歩を踏み出していただきたいと考えています。また、横浜駅周辺だけではなく、MM地区や関内地区など、地域特性を活かした多様な魅力をつないで回遊性、連携性を高めた街づくりという観点も重要でございます。ぜひとも鈴木副市長には力強いリーダーシップを発揮していただきたいと思います。そもそもこの私の記憶では、鈴木副市長は、このエキサイトよこはま22の発案者ですから、今後ともご支援、ご協力をお願いしたいと思います。国、県におかれましては、私どもの街づくりにぜひとも、ご支援、ご協力をお願い申し上げます。我々事業者や地域の皆様も、それぞれの立場から協力しあって、一体となって魅力あふれる横浜の街づくりが進んでいくことを大いに期待しております。以上、簡単ではございますが、よろしく願い申し上げまして最後といたします。

○副市長

皆様方、ありがとうございました。本当に貴重なご意見等をうかがいました。これらをま

とめて、また事務局の方で今日のお話をしっかり受け止めた中で、次につながるように対応させていただきたいと思います。ちなみに私は発案者ではないのですが、関わった人間として大きな責任は感じておりますので、引き続き、よろしくお願ひしたいと思ひます。その他の関係で、ご意見、ご報告していただくことなどがございましたら、よろしくお願ひしたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○平野委員

東急と一緒に共同事業として進めております横浜駅西口駅ビル計画の状況について、ご報告したいと思ひます。西口駅ビル計画については、環境アセスの条例に基づいて手続きを終了して、ご存知のように現在、撤去工事を進めているという状況です。その間、東日本大震災等が発生し、現在、当社として、当初計画の点検並びに見直しを実施中です。見直しする方向としては、先ほどから示されているエキサイトよこはま 22 の中核的な役割を担うリーディングプロジェクトとして、基本的な考え方、つまり、街としての魅力向上ですとか、都市防災強化といった観点については変更する状況ではありませんが、震災以降、計画中の建物については、特に横浜駅という横浜の中心の建物ですので、防災拠点としての役割も高まっており、建物、それから鉄道の安全性の向上をはかるというために、現在、建物計画を見直しているという状況です。より安定的な安全性を高めた構造とするために、鉄道上空を含めて、建物全体を縮小するというようなことで計画を検討中です。また、震災等災害時の取り組み、特に一次避難者の積極的な受け入れや、災害時の情報提供等の取り組みと合わせて、検討していきたいと思ひています。一方、現地の工事進捗状況については、東急ホテルの地上の撤去は完了していますし、JR についても、コンコースを除いて、秋頃には地上部の撤去がほぼ完了するという予定ですので、こうした工事の状況等も考えながら、秋頃を目標に速やかに新しい計画のとりまとめを横浜市さんと色々と相談しながらまとめていきたいと思ひています。全体のスケジュールも、まだ現在、建物の計画そのものを見直しているということですので、明確に言える状況ではありませんが、施工の色々な条件をクリアしつつ、当初の計画のスケジュールをひとつの目標に、その中で完結させるということで考えていきたいと思ひています。いずれにせよ現在、そういったことで検討中ですので、詳細発表できる段階ではありませんが、ご理解を賜りたいと思ひます。

○副市長

このビル開発については、もともとエキサイトよこはまの中でのリーディングプロジェクトという位置づけをさせていただいている部分であって、非常に重要な意味があるかなと思ひます。

○倉知委員

今のお話で、建物が縮小されるという話でしたが、鶴屋地区に関しては、駐車場へのアクセスがあって、そこへの道筋の中で、鶴屋地区とどのように関わっていくかということが、街としてはとても重要なところですので、ですから、これから計画を見直す中で、その鶴屋地区とのアクセスがどのように変わっていくかということもぜひ、街の方にも情報をいただ

いて、一緒に検討させていただければ大変ありがたいと考えています。

○平野委員

我々としても、鶴屋地区の計画も含めて、検討したいと思いますので、情報交換も含めて、よろしく願いいたします。

○稲本委員

今のお話にちょっと関連いたしまして、現在すでにエクセルホテル東急が解体になりました、今後は今年秋には JR さんの方も解体が進みまして、あのへんが全部更地になるという形になりますので、今後横浜駅西口の繁華街の部分を構成していた一角が大きく変化をしていきます。当然、新しいビルを作るための過程ですので、お客様からすれば大変楽しみにしているのだらうなと思っています。しかしながら、問題点として、この新しいビルの建築が長引くか分からないという状況がずっとあって、今後とも、大きい計画ですので、地域に重大な影響を与える事項につきましては、できるだけ早急に開示の方をお願いしたいと思う次第です。また、更地になった跡の仮囲い部分、こちらも繁華街の正面玄関の部分であるので、工事が長期間に及ぶということもありますので、これらを考慮した、ぜひご配慮の方をお願いしたいと思う次第です。昨年も一昨年もお願いしていますが、再度、この部分のお願いをしたいと思っています。

○平野委員

計画につきましては策定中ですし、リーディングプロジェクトとして様々な検討を今までも横浜市と協議していますので、そういった調整を経て、しかるべきときに適宜開示したいと思っています。また、先ほどのように工事でも長期間にわたりますし、更地になって仮囲い等の状況になりますので、安全面の問題とか、そういったものも含めて、あわせて調整していきたいと思っていますので、よろしく願いします。

○岸井委員

計画はこれからだということなので、特にコメントするわけにもいかないが、ぜひ横浜らしいものにしていただき、従来の計画を更に良くする、横浜らしい工夫をしてほしいと思います。

○小林委員

私も同じで、状況を具体的に分かっておりませんが、横浜駅の西口はこれまで横浜駅の顔なので、顔を作り直す、新しい顔を作る、そういう意味で、しっかりした顔を作ってほしい。東口は、相当抜本的に色々議論をしないと、顔を作るというのはなかなか難しい状況です。ですから、西口の顔というのは重要な要素だと思いますので、ぜひ、そういう意味での開発を進めてほしいと思います。

○副市長

エキサイトよこはま 22 のリーディングプロジェクトですので、7つの戦略をどういうふうに具体化していくかという中で、引き続きご検討をお願いいたします。この件については、以上とさせていただきます。懇談会の総括を、都市整備局長の方からお願いします。

○平原委員

今日は大変多くの方にご参加をいただきまして、ありがとうございました。また、委員の皆様からは大変貴重なご意見、ご提案、あるいはご支援のご発言もいただきました。本当にありがとうございました。また、地域から見た視点で、大変切実なご意見も数多くいただいたところです。いただいたご意見、ご提案につきましては、しっかり庁内で議論をして、実現あるいは解決をしていきたいと考えています。今日の資料の中に1枚、横浜市の記者発表資料が入っていたかと思います。これは年明けの1月に林市長の方から発表した内容でございまして、2つありますが、1つは都心臨海部再生マスタープランということで、都心臨海部を改めて元気にしたいという思いで、こういう取り組みをやっていこうと発表させていただきました。5つの都心のエリア、その都心臨海部の中でも、横浜駅周辺というのは、皆様からも意見が出ている通り、羽田空港、あるいは首都圏各地との交通ターミナルとしての特性を持っていますし、国内有数の商業施設の集積ということだと思えます。こういった特性を活かした街づくりをしていきたいと思っています。都心臨海部の中でも、このエキサイトよこはま 22 が密集したターミナル駅の再生の、全国の中でもモデルとなるように、先進的な取り組みを進めていきたいと思うところです。

さて、JR から駅ビルの見直しという話もされましたので、いよいよ動くのだなと受け止めておるところです。ぜひ、我々と議論をしながら、いい計画になるようによろしく願いをしたいと思います。インフラ整備をすべて横浜市がやるという決意というふうなお話もございましたが、それは難しいところでございますが、そうは言いながらも、今年度は横浜市が主体となりましてインフラ、あるいは街区開発の具体的な整備計画をまとめていきたいと思っています。それを皆さんと共有して、JR の駅ビル、東急の駅ビルに続く計画がきちっと立ち上がってくるように取り組んでいきたいと思っています。もちろん、スピード感を持って、国の皆様、県の皆様と連携して取り組んでいきたいと思っています。そういった意味で、今年度はこのエキサイトよこはま 22 につきまして、ダイナミックな動きと具体的な動きを皆で実感できる年にしていきたいと思っています。そういう決意でありますので、よろしく願いいたします。