

令和2年1月15日  
都市整備局都心再生課

「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン（案）」に関する  
市民意見募集の結果について

関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン（案）について、令和元年12月4日（水）から令和2年1月9日（木）まで市民意見募集を行い、計4件のご意見をいただきました。

お寄せいただいたご意見を内容に応じて8項目に分け、それらに対する本市の考え方について、別紙にとりまとめたので、公表いたします。

なお、いただいたご意見は、提出された順に、原則、原文のまま掲載（一部の意見は要約）しています。

今後とも、横浜市政にご協力くださいますよう、よろしくお願いいたします。

# 別紙

## ○お寄せいただいたご意見と横浜市のお考え方

No.	ご意見	ご意見に対する横浜市のお考え方
1	<p>この度は関内駅周辺地区の再開発プランの市民意見を募集して頂くことになり有難うございます。市外の間人ではあります、拙論を申し上げます。</p> <p>まず、再開発のプランをどの様に組み立てるべきかについて意見があります。この度のエリアコンセプトプランを含め貴庁の再開発プランを幾度か拝見しておりますが、気になる点として以下の点が挙げられます。</p> <p>① 再開発対象地域をどうしたいのかの具体像が抽象的のぼやけていること</p> <p>② ゾーニングが「横浜駅周辺地区」「みなとみらい 21 地区」「関内・関外地区」という比較的狭い単位で、しかもその中で複数箇所に細かく分けるため、都心部全体でゾーニングを見ると極端に小さく複雑に分割されてしまっており、結局「そのエリアをどのように利用したいのか」が見えてこないこと</p> <p>③ 都市軸を積極的に想定しているが、都市軸の数が多すぎるうえに何によってその軸線を特別な軸として実現するのが判然としない部分が多いこと</p> <p>要するに、再開発計画はもっと簡潔なものにすべきではなからうかと考えております、③など、軸線から外れる地域の事を考慮しているのか何本も軸を作っておりますが、これはかえってどこを軸にしたいのかがぼやけております。このような曖昧さを見直していただければ幸いです。</p>	<p>横浜市都心臨海部は、時代ごとのまちづくりを積み重ね、異なる特徴を持つ「横浜駅周辺地区」「みなとみらい 21 地区」「関内・関外地区」などの各エリアにより形成されており、これらが近接していることが、都心臨海部の魅力となっております。</p> <p>横浜市都心臨海部の 2050 年の将来像については、「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」と定め、3つの基本戦略と、それに基づく5つの施策に取り組んでいます。詳しくは、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン（平成 27 年 2 月策定）」をご参照ください。</p> <p>「計画はもっと簡潔にするべき」とのご意見については、引き続き、より市民に分かりやすいものとなることを心がけて、行政計画の策定に取り組んでいきます。</p>
2	<p>次に私見を述べます。まず再開発は何のためにするのか？ ずばりいって、そのエリアを（主に）経済的に発展・活性化させるためでしょう。でなければ再開発する意味・必要がありません。では対象エリアの経済的活性化をまちづくりによってどう誘導できるか？ 結局のところ、都市整備は企業誘致や店舗誘致、住宅建設を直接出来る範囲は限られておりますから、間接的な基盤の整備が主たる役割になります。エリアの活性化のための基盤整備とは何かといえば、「人々が活動しやすい環境をつくること」であり、今回は関内地区の再開発をしようというのですから、「関内地区において人々が活動しやすい環境を提供すること」です。その方策は色々ですが、現実的に考えれば「回遊性の整備」に尽きると思います。「関</p>	<p>関内側エリアと関外側エリアの連携強化の取組として、JR 関内駅南口改良について、横浜市と JR 東日本で協力して、調査を進めています。</p> <p>また、関内側エリアにおいて、交通と来街者をつなぐ交通結節機能を形成し、関内・関外地区のさらなる回遊性の強化に取り組んでいきます。</p>

	<p>内地区に外部から人々がやって来やすく、関内地区を移動しやすく、(+移動する目的をつくること)」これが再開発に必要でしょう。</p> <p>それぞれの対策案を述べます。第一に、外部から人がやって来やすくすることが重要です。移動困難な場所では魅力的であってもそもそも人がやってこられません。移動手段として考えられるのは自家用車・バス・鉄道などがありますが、首都圏の現状から鉄道、鉄道駅をメインに考えるべきと思います。当地区には駅がいくつかあります。関内駅、桜木町駅、馬車道駅、日本大通り駅、元町・中華街駅、日ノ出町駅等。このうちメインとなる駅は関内駅と桜木町駅でしょうが、これらの駅の欠点として路線数がやや少ないことがあげられます。JRは根岸線が1路線に横浜線が不十分に直通している状態。少なくとも横浜線の直通はより拡充されるべきであると考えます。特に関内駅は今後隣接街区が再開発される予定ですから、駅そのものの建て替え、拡大も視野に入れるべきでしょう。少なくとも関内駅まではJR2路線が停まって欲しいと考えます。加えて関内駅の場合市営やMM線との地下での接続が不十分。JRホームから直接地下に降り、最短距離で市営のホームに向かえる様にするべきだと思いますし、MM線馬車道駅との間に地下通路(マリナード)を延ばして両者を結べば、市営地下鉄関内駅と馬車道駅を1つの駅の様にご利用することが出来、より集客力が高まるのではないのでしょうか(ストリートピアノが同じ空間に相對するという効果もあります)。駅の路線数を拡充し、駅間の所要時間を短縮することで、外部からの流入をしやすくすることが必要だと思います。</p>	
3	<p>第二に、関内・関外地区の回遊性を高める事です。駅に着いた方がいいが、地区内の移動が困難では当然街の活動には悪影響があります。また適切な導線の整備は街の象徴性を高める効果がありますから、その意味でも重要でしょう。回遊性を高めるに当たって重要なのが「歩行者優先軸の整備」と「歩行者優先軸と駅とを繋ぐこと」であると思います。首都圏において移動のメインとなるのはやはり駅であり、駅から出れば基本となるのは徒歩。よって歩行者優先軸を整備すること、それを拠点駅と繋ぐことが重要です。そして歩行者優先軸は極力数を絞り簡潔に、かつエリア全体を網羅する規模の大きいものにしなければなりません。都市軸があちこちにあっても歩行者はどう進めばいいのか分かり辛いですし、象徴性の減退にもつながります。そして軸の規模が小さくは軸を整備</p>	<p>市としても、回遊性を高めるにあたって、ご意見にある「歩行者優先軸の整備」と「歩行者優先軸と駅とを繋ぐこと」は、関内・関外地区の回遊性を高め、来街者や住民が安心して楽しく歩ける「歩きやすい地区」となるために重要な視点であると考えています。</p> <p>そのため、主に下記の取組を進めています。</p> <p>①大通り公園から横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線沿いの魅力ある歩行者空間を形成するため、現市庁舎街区と横浜スタジアム外周デッキを接続するデッキを整備。</p> <p>②JR関内駅と近接する「みなと大通り」及び「横浜文化体育館へのアクセス動線」の車道幅を狭</p>

	<p>する効果が薄れてしまいます。私は関内・関外地区の歩行者優先軸は以下の様に設定するべきと考えます。</p> <p><b>【南北軸】</b></p> <p>① 桜木町駅一本町四丁目交差点（≒馬車道駅）一本町通り沿いにペDESTリアンデッキをかけて元町商店街まで</p> <p>② 日ノ出町駅—伊勢佐木町2・3丁目交差点までデッキをかけ、歩行者天国に降りる</p> <p><b>【東西軸】</b></p> <p>新港埠頭客船ターミナル—万国橋を通過して馬車道始点までペDESTリアンデッキを整備—馬車道を歩行者天国とする—関内駅手前にデッキを作り、関内駅二階部分を設置し接続+吉田橋に二階部分を作り接続—伊勢佐木モールの歩行者天国に降りる（根岸線に被らないよう配慮）—伊勢佐木町7丁目まで（途中②と接続）</p>	<p>めて歩行者・自転車通行空間を拡充するなど、既存道路空間の再整備により、安全で快適な歩行者ネットワークの強化・拡充を図ります。</p> <p>いただいたご意見も参考としつつ、関内・関外地区の回遊性強化を推進していきます。</p>
4	<p>第三に、関内・関外地区の面的再開発を行うことです。関内には多くの観光拠点や歴史建造物、再開発された立派な高層ビルが並ぶ魅力ある街並みですが、一方で老朽化したビルも多く、必ずしも魅力的でないエリアが存在します。またより象徴性の強い広場等を整備することも重要でしょう。既に貴庁が積極的に実行されていることなので多くを述べませんが、どこを重点的に再開発すべきかと言えば関内駅周辺・桜木町駅周辺・上に述べた南北軸・東西軸の接する街区ということになるかと思います。個人的には南北軸はみなとみらい大通りとの連続性を意識し、巨大オフィスビル、大型高級タワーマンション、大型商業施設、外資系ホテル等が連なるスケールの大きい街並みにし、東西軸は横浜の象徴たる埠頭があり、馬車道商店街や伊勢佐木モールなどの伝統的な路面型繁華街を貫くことから、個人経営の店やブランドショップに雑居ビル（無論横浜の中心たるにふさわしいもの）のひしめく、高級さと歩きやすさを両立した路面店舗を中心とした街並みにするべきかと思います。両軸線の交差する本町四丁目交差点周辺は特に景観を重視し、セットバックによる歩道の拡大に加え、神奈川県立歴史博物館の建造物が道路から見えるような開発（建物解体、広場拡大）も視野に入れるべきでしょう。</p> <p>以上が拙論の全てです。このような機会を設けていただき、誠に有難うございました。</p>	<p>関内駅周辺地区の現市庁舎街区活用事業においては、関内地区の玄関口として新たな街を印象付ける駅前広場の創出が提案されました。</p> <p>（現市庁舎街区活用事業 記者発表 URL：  <a href="https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/toshin/genshichoshagai-kutou/genshichosha.html">https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/toshin/genshichoshagai-kutou/genshichosha.html</a>）</p> <p>また、横浜市では、関内地区の良好な景観を形成するため、「横浜市景観計画（平成20年4月施行）」及び「関内地区都市景観協議地区（平成20年4月施行）」を定めており、本町四丁目交差点をゆとりのある交差点を創出する場所に位置付けるとともに、馬車道沿いに壁面後退を位置付けています。</p> <p>これらに基づいて、良好な景観の形成に取り組んでいきます。</p>

<p>5</p>	<p>建物やにぎわいの整備も大切ですが、点在する観光資源を強力に繋ぐ交通インフラを整備して頂きたいです。</p> <p>横浜に遊びに来る人をよく案内しますが、横浜湾岸中心部の観光は規模の小さなものが離れて点在しているので2万歩程度かそれ以上、たくさん歩かせることとなります。観光エリアの中央に位置するのが関内だと思いますが、パスされやすいのも関内です。LRTか、ワイキキのように観光客向けの路線バスをたくさん走らせるとかして縦横無尽に、楽に観光できるようにして、関内をそこに含めて欲しいです。赤いくつバスは良い仕組みですが規模不足で、値段もずっと高くてもいいと思います。</p> <p>ぶらっと遊びにきた人でも少額で利用できたらより良いと思いますが、遠くから来た観光客が、定額で時短してお得にがっつり遊べる方が大切です。下調べがそこそこでも、交通が誘導してくれて安心して横浜が満喫できる、そんな環境になれば横浜に遊びに来る全ての人の満足感が格段に増すと思います。またこういったものがあることで、関内の魅力も増すと思います。高密度な交通インフラ誘導の早期ご検討をお願いします。</p>	<p>関内駅周辺地区の現市庁舎街区活用事業においては、関内・関外地区を周遊するオープントップバスなど、観光回遊をサポートする交通サービスが提案されました。</p> <p>(現市庁舎街区活用事業 記者発表 URL : <a href="https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/toshin/genshichoshagakutou/genshichosha.html">https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/toshin/genshichoshagakutou/genshichosha.html</a>)</p> <p>また、ご指摘いただいたように、本市としても都心臨海部(横浜駅周辺地区、みなとみらい21地区、関内・関外地区、東神奈川臨海部周辺地区、山下ふ頭周辺地区)の回遊性向上は重要な課題だと考えています。</p> <p>本市が策定した「横浜市都心臨海部再生マスタープラン(平成27年2月策定)」や「横浜都市交通計画(平成30年10月改定)」において、都心臨海部の回遊性向上に向けて多彩な交通手段を充実させていくことを示しており、2020年6月に連節バス「BAYSIDE BLUE」を導入し水際線沿いの主要な施設を結ぶ等、回遊性向上に向けた取組を進めています。</p>
<p>6</p>	<p>近年、各地で台風直撃、大地震、局所的大雨などの自然災害が相次いで発生致していますが、もはやこうした現象は想定外のものではなく、毎年起こりうるものとして捉える必要があります。「災害に強い都市づくり」への社会的要請は高まっています。また、近年の災害においては大規模停電が発生するなど、都市エネルギーインフラの脆弱性も同時に浮き彫りとなっており、エネルギー供給途絶による事業及び市民生活への影響は甚大であることから、BLCFの重要性は益々高まっています</p> <p>関内・関外地区のまちづくりは、『横浜市都心臨海部再生マスタープラン(平成27年2月)』を基に進められていますが、このマスタープランでは「都心臨海部におけるエネルギーネットワークの多重化の取組を推進する中で、地震等災害時における非常用電源の確保を推進します。」(P.46)と記載されています。本プランにおいても、防災・減災の多重化による安全・安心なまちづくりの概念をぜひ採用して頂きたいと思っております。</p> <p>&lt;意見&gt;P.8『2 関内駅周辺地区の新たなまちづくり』</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン(平成27年2月策定)」で示した5つの施策の一つである「災害に強い都心臨海部の実現」に基づき、P.8「2 関内駅周辺地区の新たなまちづくり」の概念図に「防災対応力の向上」を追記しました。</p>

	<p>「関内駅周辺地区を核とした関内・関外地区の活性化」についての概念図に対して</p> <p>図内①の箇所へ『防災』の追記を</p> <p>図内②の「〇起業促進、関連企業の誘導〇滞在や居住機能の導入〇交通結節点機能、回遊性強化、歩きやすい地区」に『〇災害に強い都市づくり』の追記をご提案いたします。</p>	
7	<p>このコンセプトプランは「国際的な産学連携」「観光・集客」をテーマとしているが、テーマを通底するものが欠如しているように思われます。それは、時代を牽引してきた横浜の時代に即した発展にとって必要なもので、「地球の気候変動への積極的対応」と「持続可能な開発目標 (SDGs) への積極的対応」の二点です。</p> <p>1. 地球の気候変動への積極的対応について</p> <p>2050年までに、世界の炭素排出量が酸素生成量と等しくなるカーボンニュートラル状態にならないと「壊滅的な気候変動が避けられない」と、多くの科学者たちが強く警鐘を鳴らしています。国連のIPCC（気候変動に関する政府間パネル）は、われわれが悲劇的な生態系の崩壊へといかに近づいているかを示す新たな報告書を発表しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・私たちは地球の気温上昇幅を摂氏 1.5 度以下に抑えられる状態とはほど遠く、「気候変動になんとかうまく対処しようとするなら、二酸化炭素の排出量を 2030 年までに 2010 年比で 45%削減する必要がある」「急速で広範かつ前例のない変化が社会のあらゆる部分で生じる」ことがなければ、地球の気温は摂氏 3 度近く上昇する。</li> <li>・そうした気候変動に対処するための時間に関して、「最悪の場合は 12 年ほどしか残されておらず、それができなければ、あらゆるものが崩れ去っていくだろう」と、人間にとって残された時間は、これまで考えていたずっと短く、排出量削減のための計画は、劇的なスピードで実行される必要がある。</li> </ul> <p>と。今回のような大規模都市計画であれば、エリアコンセプトプランの全体軸に深刻な気候変動への積極的対応があるのは当たり前の筈です。それがなければ、横浜市の計画は、「今だけ、金だけ、自分だけ」を地で行っているものとして、グレタ・トゥーンベリさんが、「あなたは私たちの未来を盗んでいる」と非難されるものでしかありません。</p>	<p>横浜市では、「横浜市地球温暖化対策実行計画（平成 30 年 10 月策定）」及び「横浜市 SDGs 未来都市計画（平成 30 年 10 月策定）」に基づき、脱炭素化へ向けた取組を進めるとともに、国から選定された「SDGs 未来都市」として、環境・経済・社会的課題の統合的解決にも取り組んでいます。</p> <p>関内駅周辺地区においても、これらの計画と連携しながら、まちづくりを進めていきます。</p>

	<p>2. 持続可能な開発目標（SDGs）への積極的対応について</p> <p>国は、SDGs の達成に向けて優れた取り組みを提案する都市「SDGs 未来都市」と、その中で特に先駆的な取り組みをする「自治体 SDGs モデル事業」の募集をし、横浜市は 2018 年 6 月に選定されました。応募した横浜市を高く評価するものです。</p> <p>横浜市は、「環境を軸に、経済や文化・芸術による新たな価値・賑わいを創出し続ける都市」の実現をビジョンに、SDGs 未来都市大都市モデルに挑戦していきます。「環境」「経済」「社会」の三側面から同時解決性の高い取組をすすめると共に、これらの取組をつなぎあわせ、相乗効果と、新たな価値を生み出す、と横浜市は謳っています。</p> <p>であるなら今回のような大規模都市計画であれば、エリアコンセプトプランの全体軸に SDGs への積極的対応があるのは当たり前の筈です。</p>	
8	<p>3. 横浜市が意思表示をしているカジノ誘致との関係について</p> <p>横浜市が都市再生緊急整備地域であり、特定都市再生緊急整備地域である新山下地域を想定して誘致をしようとしているカジノについて、「ギャンブルで経済効果や地域活性化」という考え方は横浜に関わるものとして受け入れられるものではありません。そもそもカジノは、バクチと売春が本質です。カジノは、犯罪を生む、脱税場である、カジノ依存症を治療する薬はない、青少年への悪影響（教育環境の悪化）、勤労意欲の減退、破綻者や自殺者を生む、ものです。</p> <p>横浜市は、カジノ誘致で潤う（市財政が潤う、雇用創出が図れる、地域経済振興になる）と誘致の理由を説明をしようとしていますが、カジノ誘致の計画は、自治体の本来の役割である住民の福祉を守り向上させるということからかけ離れ、自治体の未来に無責任です。</p> <p>以上、日本にとっても重要な関内周辺地区エリアプランコンセプトについて、意見を提出します。</p>	<p>本市では今後、生産年齢人口の減少等による、消費や税収の減少、社会保障費の増加など、経済活力の低下や厳しい財政状況が見込まれています。</p> <p>このような状況にあっても、横浜が都市の活力を維持し、子育て、福祉、教育など、市民の皆様の安全・安心な生活をしっかり維持していくための方策の一つとして、IR（統合型リゾート「特定複合観光施設」）について検討を重ねてきました。</p> <p>「IR推進法」の基本理念では、「国際競争力の高い魅力ある滞在型観光を実現し、地域経済の振興に寄与するとともに、適切な国の監視及び管理の下で運営される健全なカジノ施設の収益が社会に還元されることを基本として行われるもの」とされています。</p> <p>本市が行った調査における IR の効果としては、IR 区域内での消費に加え、建設時、運営時における経済波及効果、市財政への増収効果など、これまでにない経済的社会的効果が示され、横浜が抱える諸問題に有効な対応策になりうる事が確認できました。</p> <p>市民の皆様の不安要素である、カジノに起因した依存症や治安悪化などへの対策については「I</p>

R整備法」において「免許によるIR事業者の参入規制」、「日本人等の入場料6,000円」、「7日間で3回、28日間で10回とする入場回数制限」、「20歳未満の者や暴力団員の入場禁止」など世界最高水準のカジノ規制が定められています。これらに加え、カジノを行う区域の面積上限をIR施設の床面積合計の3%とすることなどが示された「IR整備法施行令」や、既存のギャンブル等の依存症に対し国や自治体、関係機関・団体、事業者等による総合的な取組を講じる「ギャンブル等依存症対策推進基本計画」が今年4月に示されました。これらのことにより、あらゆる関係者が協力し、依存症の方を増やさないように取り組む環境や治安悪化などへの対策を強化する環境が整ってきました。

このような状況を総合的に勘案し、横浜の20年、30年先を見据え、将来にわたり成長・発展を続けていくためには、横浜においてIRを実現する必要があるという結論にいたりました。

また、横浜市がIRの導入に向けた本格的な検討・準備を進めていく中で、説明会を開催する等、丁寧にご説明を行うとともに、市民の皆様のご意見を伺い、ご理解を深めていただけるように進めていきます。