

第7回 横浜駅周辺大改造 計画づくり委員会 ～創造的大改革に向けて～
議事記録（敬称略）

日時：平成20年7月15日（火）午後6時から午後8時 場所：横浜ベイシェラトンホテル&タワーズ4階 清流

1. 開会

（事務局：横浜市都市整備局横浜駅周辺等担当理事 鈴木）

2. 報告

（事務局：横浜市都市整備局横浜駅周辺等担当理事 鈴木）

- ・ 新任委員あいさつ
- ・ 新任オブザーバーあいさつ
- ・ あいさつ（横浜市都市整備局長 櫻井）

3. 議題

（1）「平成19年度のとりのまとめと平成20年度の進め方」

【資料説明：事務局】

- ・ 平成19年度のとりのまとめと平成20年度の進め方について

（委員長：小林）

19年度の取りまとめは、多くの方々はすでにご承知の内容でしたが、それをベースにしながら20年度の進め方についてご説明がありました。ただいまのご説明について、何かご質問があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

現在は7月で、12月までに骨子をつくり、3月までに素案をつくるということで結構あわただしいのですが、非常に多岐にわたる内容の検討をするということで分科会が三つ用意されています。その分科会の進行と併せて計画づくり委員会を進めていくことになっています。全体の調整をうまく取りながら、最終的なゴールに到達すればいいなと期待しているところです。何かご意見、ご質問はございますか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは第1番目の議題については、基本的にこのようなかたちで進めていくということを含めてご了解いただいた、ということにさせていただきます。本日のメインテーマは議題2です。「横浜都心の将来像及び横浜駅周辺に期待される役割について」です。これも事務局からご説明をお願いしたいと思います。

(2)「横浜都心の将来像及び横浜駅周辺に期待される役割」について

【資料説明：事務局】

- ・横浜都心の将来像及び横浜駅周辺に期待される役割について

(委員長：小林)

最後のペーパーにもありましたが、今後議論すべき、地区に期待される役割について、皆様からご意見があればいただきたいと思います。

全体をまとめて拝見しますと、いまの資料の2ページ「横浜都心部の将来像」の右側に5点ございますね。将来都心部を全体としてこういうふうに持っていきたいというご説明でしたが、最後のほうに出てきた横浜駅周辺に期待される役割というのはかなり細かく出ていて、その関係です。

私が非常に単純に理解しますと、2ページにあるような都心部をつくりたいと考えると、特に昨年度までの議論では、「横浜都心部の中で横浜駅周辺部は、どうもこういう期待される役割に対して、若干それぞれに問題を持っているんじゃないか」という議論を19年度にずっとしてきたように思います。

だからこそ横浜駅周辺に期待される役割という、次の資料3-2の導入機能・強化すべき機能、整備すべき都市基盤、整えるべき空間・環境という記述になっているのではないかと感じたんですが、事務局はそういう理解でよろしいですか。

(事務局)

横浜都心部の将来像、いま先生からお話があったというか、いま見ていただいているまとめにつきましては、これまで横浜市のほうでいろいろ整理をしてきた横浜駅周辺地区とみなとみらい21地区、関内地区などのエリアを変えずに、横浜全体の都心の将来像を紹介させていただきました。

前に画面を出させていただきましたが、これは19年度のとりまとめのときの土地利用のアウトプットです。横浜駅周辺地区の大改造の中では、こちらがMM地区で黄色のところは横浜駅周辺地区で「MM地区といえども高島の付近と東口の付近については一体的なゾーンとして考えたほうがいいのではないか。特にMMの東口には、日産をはじめとして、これから横浜あるいは日本を背負って立つような機能が進出してきている」というのと、「横浜駅のこの辺を一体的に考えて、中核的な業務ゾーンの中でも新都市機能ゾーンと位置づけて、この中にどういうものを埋め込んでいったらいいのか」というところで終わっているのが横浜駅周辺のこの委員会です。

今回は、横浜都心全体は従来どおりの分けで一応ご説明させていただいたということです。

(委員長：小林)

昨年、横浜駅についてかなりいろいろな問題点を指摘いただきましたね。私が若干気になったのは、今日の冒頭にむしろ横浜都心部の将来像ということで、都心部全体で見るとこういうイメ

ージが期待されるという話があって、その姿と 19 年度に議論いただいた内容にかなりずれがあるということです。「横浜駅周辺部は非常に問題を抱えていますよ」というところで、いきなり 20 年度の冒頭に将来像というかたちでボンと打ち出されたものですから。

こういうことを実現するために、特に横浜駅周辺部を議論しているわけです。MM ウエストも含めて議論に入っていますが、特に横浜駅周辺部を見ると、実はそれぞれに課題を持っている。だからこそ大改造計画をつくるというストーリーを皆さんにしっかり認識してもらわないと、何となくこういう横浜駅都心部の将来像があって、ただ着々と進めていけばこれが実現するんだというイメージではないように私は思っていて、そこを確認したかったんですが。

(事務局)

いま委員長からお話があったことですが、たとえばお手元の資料 3-2 に、今回事務局のほうで、導入すべき機能とか、整備すべき都市基盤とか、整えるべき空間というものがあります。これを達成するためには昨年いろいろ議論させていただいた河川の関係とか、交通インフラの関係とか、あるいは防災の関係という課題を解決しないと、ここに到着できないような目標水準になっているわけです。

ここの導き出したところには、そういうものが解決された、あるいはこういうところを目指していきたいねというところでご説明させていただいています。

(委員長：小林)

わかりました。おそらく資料として、昨年度の 19 年度の資料を少しまとめて、「こういう課題がある」というものが間に 1 枚入っていないと、もし市民がこの資料を見ても何をやっているかよくわからないという資料になっている危険性があるので、ちょっと気になりました。

余計なことを大分言いましたが、いかがでしょうか。委員の方々から併せてご意見をいただければと思います。どこからでも結構ですので、ご質問なりご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

(委員：根本)

まず質問です。資料 3-2 の一番最後のページは横浜駅周辺全体のお話ですが、特に右側の導入機能・強化すべき機能を東と西でどう分担するのかということは、何かイメージはあるでしょうか。

(事務局)

前回の 19 年度の取りまとめにおきましては、いまの先生のご指摘は 9 ページになるんですが、これが 19 年度にいろいろ議論させていただいて、この委員会で取りまとめたもので、横浜駅周辺を東と西に簡単に分けております。その中で先ほどご説明したとおり、東口につきましては、こういう一体的なことで考えたかどうかというご提案があって、新都市機能ゾーンというかたちで

今年度具体的に中身を考えていきましょうという位置づけになっています。

左側の西口側につきましては、昨年は委員会の中で「こういうものを埋め込んでいったらいいね」というところまでは至らずに、先ほどお話ししたとおり、今後土地利用の関係について整理していきたいと思っています。そういう中で、事務局のほうで少し整理をして、委員会の中で議論させていただきたいと考えています。したがって、ここをどうするかということについては、いまの時点では、まだ議論されていないということになっております。

(委員：根本)

横浜駅周辺といっても、通常は西と東は別のまちだと認識されていると思います。その区分というのは、まったく同じものをするという答えもあるかもしれませんが、どういうふうに関割分担していくのかということが、この議論の中で出てくるだろうし、しなければいけないんだろうという気がします。今日はそれについてコメントはできませんが、あとは重要な状況変化として、MMのセガさんがキャンセルされた土地ですね。これは昨年度の検討の中では、大型エンターテインメントの拠点ができることを前提に発想していたと思います。そこが白紙に戻った状態で、あの土地をどうやって利用していくのかというのは、決して連続的には発想されていないと思いますが、そこはどこでどういう検討が行われていて、ここにはどういうふうに反映されているのでしょうか。

(事務局)

事務局から答えます。ご存じのように3月でセガが撤退したというかたちで、19年度の検討につきましては、それがまだ生きている段階で決めておりますので、取りまとめの中では具体的な次の施策はまだ織り込んでいないというのが現状です。

(委員長：小林)

根本先生のご指摘も冒頭私が申し上げた話と若干関係がありまして、19年度の委員会は、やはり西口と東口はかなり違うんじゃないかという議論で進んできましたね。西口は確かに昭和30年代、40年代の建物がかなり多くあって、次の段階を期待するというのが非常に大きいところです。東口はそれに比べて、むしろMMウエストがあって、かなり新しいイメージのまちになるということが理解されるような場所であるという、かなり性格の違う位置づけをしたと思うんですが、その議論が今日のペーパーには十分反映されていない。

だからこそ、西口はどうするんだという議論をそのうえでしなければいけないし、東口はどう考えるんだということをしなければいけない委員会だと思っておりますので、その議論をぜひやりたいんですね。

セガの撤退については、MMウエストの性格づけをどうするかということにも深くかかってくるものでしょうし、駅とMMウエストがどうつながるかという結節点にセガの撤退した土地がありますので、「その結節点の位置づけが、われわれ横浜駅大改造計画にとってきわめて重要な場所

なんだ」と主張することが、逆に言うと、横浜市がこれからそこにどういう機能を期待している
いろいろ考えていくかということの、われわれなりの発言になるのではないかと。

そういう議論をやっていかないと次のステップに行き着かないと思いますので、ぜひそういう
議論をやりたいんですね。よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。

(委員：大久保)

3-2の導入機能・強化すべき機能の中に、ビジネスの企業の誘致とか商業・サービス空間の魅
力向上とかがあります。西口におきましては、当然ソフト面でのサービス機能の充実を図るとい
うこともあるでしょうが、ハード面で、防災上あるいは低利用地や未利用地の高度利用という観
点を強化しないと、なかなかこの点が具現化できないと思っています。そういった視点での記載
が、整備すべき都市基盤という項目にあったほうがいいのかと感じております。

(委員長：小林)

ご意見として承ってよろしいですか。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

(委員：紀)

先ほどから西口が話題になっておりまして、少し意見を述べさせていただきます。今ここでま
とめられている横浜駅周辺に期待される役割は、これは西口のことを言っているのかなと思いま
すし、将来像についても同様に、西口は早くしっかりやってくれよということだろうと思ってお
ります。

ただ先ほど先生がおっしゃった、こういった役割を果たすために解決しなければならないどの
ような問題が西口にあるかという部分ですが、この部分についての議論を深めていくようなかた
ちにしていただきたいなど。

ご存じの通り西口には、幸栄地区をはじめ再開発組合ができていているところもあります。こうい
ったところは平成23年度の特区申請に合わせて図面を描こうというかたちで、いま作業を進めて
いるという話を聞いています。私ども振興協議会のメンバーであるステーションビル、まだ建っ
ていますが東急ホテルさんの跡地のほうも、再開発ということでいろいろ議論を頂戴している
ところですが、これらを再開発するときの官と民と役割に、いま甚だ不分明なところがあるの
かなと感じております。

たとえば幸栄地区とか五番街地区は河川の問題がありますが、親水空間と言う前にまず溢水を、
「完璧に」とまでは言いませんけれども、99%ぐらいは防げるような安全性を求めるのが商業者
としては第一となります。あそこが溢水すると、地下空間その他にすべて開口部がありますから、
多大な損害が出てきます。そういったものをそのままにして再開発ができるのかということにな
れば、これは経済的にも難しいのかなという話も出てきます。

また東急さん、JRさんの会社は別としましても、鶴屋町地区においても再開発の機運が出てお
ります。そうしたときに図面を引くのに一番必要なものは何かといたら、官のほうでできる部

分でのインフラ整備です。「これをこういうふうにしたい。だからデベロッパーの皆さん、もしくは商業者の皆さん、協力してください」と、また私どもからも「こういうふうにしたいから、官としてどこまでできるのか、きちんとしたお話をさせてください」という場での議論がもう少しできるようなかたちになれば、これらの役割を果たすべき、将来像を達成すべき再開が進捗するのかなというのが今の思いです。

(委員長：小林)

インフラを中心にしたお話で、おそらく官の議論はその部分が強いと思いますが、それについてはたとえば今日は河川を後ほど議論いたしますので、その場でお話が出てくると思います。それから交通に関する基盤は分科会ができましたので、別途、委員会で議論する場が具体的に持たれると思います。その議論は、その場でさせていただきたいと思います。ほかにはいかがでしょうか。

(委員：森)

先ほど西口のおっしゃられた導入機能・強化すべき機能は東口にも当てはまっていると思います。まさしく今後の国際的なビジネス活動とか、横浜の玄関口としてのホスピタリティとか、商業・サービス空間としての魅力向上とか、どれも東口に当てはまると感じました。

東口につきましては、国道から海側のほう、特に出島と言っているところは、これまではどうも裏側的な感じだったんですが、今後はみなとみらい 21 の、先ほどみなとみらいウエストとおっしゃった旧高島ヤードの地区に日産の本社とか富士ゼロックスの研究施設等が出てきます。こういう開発が進むと、出島地区は今後は横浜駅の表玄関的な存在に飛躍していくんじゃないかと思っています。

そうした場合に表玄関だとすれば、すでに都市計画決定はされておりますが、その表玄関の前を通る栄本町線と出島地区を結ぶ道路の整備と土地のさらなる高度利用とが一体的にこの施策の中で実現するように、ぜひ計画に盛り込んでいただきたいと思います。ご要望申し上げます。

それから、ここに書いてあることでちょっとばかり心配なのは、たとえば「公共交通優先の歩行者中心のまちづくり」とうたっておられますが、いま非常に商業の競争が厳しいという中で、横浜駅周辺が地域間競争に打ち勝つためには公共交通優先というよりも、公共交通機関でも、自動車でも、どちらでも便利な都心を目指していただきたいと思います。

したがいまして、現在存在する横浜駅直近の駐車場をやめるということではなくて、これを将来とも存続させるとともに、今後の駐車需要の増大に対応するためには、駐車場をできるだけ縁辺部に整備するという方向を打ち出させていただきたいと考えております。ぜひ、よろしく願いいたします。

(委員長：小林)

期待される役割の中での整備すべき都市基盤のほうで、黄色く記載されているところについてのご

意見が続いています。これに関連しては、おそらく次の委員会で議論があると思いますが、岸井先生、これに関連して分科会でかなり中心的に議論いただいていると思いますので、いまの駐車場の議論や公共交通機関との関係で特にご意見がありましたら、お願いします。

(委員：岸井)

必ずしもインフラにとどまる話ではないんですが、今日ご紹介いただいた横浜都心の考え方とか、それを受けて駅周辺がこういうふうになったらいいなということについて、それほど違和感はない感じはしても、まだ定性的に言っているだけで、先ほどからご指摘のあるようなことを検討するには、もう一歩進んだ定量的な分析をぜひやらなければいけないと思います。

このクラスの都市のこのクラスの都心で、横浜の強みは何か、弱いところは何かというのははっきりと打ち出すために、次の作業として定量化をやらせていただきたいと思いますし、駅周辺に限って物事を申し上げて、おそらくそれをやらなければその先の議論はなかなか出てこないかなと思っていますので、交通その他も少しそういう議論をやらせていただこうと思っています。

(委員長：小林)

いま岸井先生からお話があったように、分科会で可能な部分については定量的な分析を行って、その結果を次の委員会を目指してまとめるというお話がありました。ほかにいかがでしょうか。

(コーディネーター：UR都市機構)

岸井先生のご意見と同意見の部分と、もう1点付加して、少し意見を述べたいと思います。1点目に、私どもは横浜駅周辺でどういった機能をどのぐらいのものとして立地させるかということについて、今後検討していかないといけないという立場にあります。そういう意味では都心全体で、どういった機能をどんなボリュームで立地させるか、そういったことが都心全体で語られるということ、ぜひお願いしたいということです。

ランドデザインの中で、そういった機能の配置論、ボリューム論みたいなものが一つ検討されて、そのうえで横浜駅周辺でその機能のボリュームをどう受けるのかということについて少し検討を深めていきたいと思っていますし、横浜駅周辺の側からこういったボリュームで立地したいけど、どうなのかということについて投げかけさせていただきながら、都心のランドデザインをリニューアルしていくことが、この委員会なり検討に必要なのではないかとというのが1点です。

もう一つはその先ですが、こういった機能を誘致するためのシステムというか、やり方のところも、横浜駅周辺の中でも議論したいと思っています。そのためのやり方として、二つあるんじゃないかと思っていますが、一つはまちづくりに併せて機能立地をうまく誘導していくというやり方です。それから市の方での施策的な展開で、その機能をより立地させるということがあるんじゃないかということで、頭の整理ですが、そういったことをこの委員会の中でも検討していきたいと思っています。

最初の方のまちづくりと一体というのは、一つはまちづくりのインフラがどういった整備水準で、いつまでに整備できるかをきちんと示すことです。それから誘致したい機能について、導入した建築計画に対してはインセンティブを与える。この二つがあるんじゃないかと思います。

二つ目の施策としてやるという中では、これも二つぐらいあると思うんですが、一つは機能の立地に対して税金の恩典を与えることです。または、同じ意味合いですが、助成をするということです。もう一つは根本先生がお得意だと思いますが、この地域にファンドをつくることです。日本版 TIF という提案もありましたが、そういったことで機能をより立地しやすくするというやり方が、次のステップの検討としてあるのかなと思っています。

そういうやり方で、ここで導入したい機能、強化すべき機能を、より立地しやすくしていくという議論を次のステップとして深めていきたい。そういう考え方ですので、ランドデザインの中でも、どういった地域にどういった機能が立地するのがいいのか、ボリュームはどのぐらいなのか、それと立地させる機能のためのいろいろな施策や仕組みについても、併せて提案していったらどうかと思っています。以上です。

(委員長：小林)

後半のお話は、おそらく実現するためのツールの議論ですね。これは後ほど議論していかなければいけない話です。税制の議論がどこまでできるかは、難しい課題でもあると認識しておりますが、これは必要な議論だろうと思っています。

前半の議論は、たとえばセガが撤退したことを見ても、日本のいろいろな経済、社会的な動きは結構アップダウンというか、動きがありますね。そういう中でこういう計画をつくるとはどういうことなのかを考えてみると、あまり具体的にこうだという決めつけの機能を書き込みすぎるということについて若干不安を感じています。

今日のお話は方向性で、将来どういう方向性を取ったらいいのかというざっくりした将来像を事務局にまとめていただいたので、こういう方向性で皆さんに了解いただける内容だというご了解をいただいて、その上で次のステップで具体的な機能その他を考えていくという計画づくりではないかと思っています。今年度末まで、どういう内容まで突っ込めるかということについて、ぜひ皆さんで議論していきたいと思います。

あまり先走っていろいろなことを具体的に決めすぎると、おそらくそのことがかえってマイナスになる危険性も今の時代は結構ありますので、それはぜひご認識いただきたいと思っています。ほかにいかがでしょうか。駅周辺との絡み、あるいは首都圏の中での横浜駅の議論が冒頭にありましたが、以前渡邊委員からそういうお話をいただいていると思います。いかがですか。

(オブザーバー：国土交通省)

横浜駅周辺に期待される役割ということで、前の委員会でも少しお話しさせていただきましたが、横浜市の中の都心として、当然こういう役割を持っていくと。当然のことですが、首都圏全体から見ても首都圏の南側で大きな位置づけになっていて、そこはかなり強調いただいているん

じゃないかと思っています。

あとは横浜らしさというか、首都圏の中でも東京とどこが違うのか、まさに差別化を図ると書いてありますが、そこを具体的に打ち出していただくところを、ぜひ皆さんの中で議論して、方向性を出していただければいいのではないかと思います。

先ほどランドデザインという話もありましたが、小林先生のお話にもありましたように、あまり決めつけないほうがいいのかというのは、まさにおっしゃるとおりだと思います。いわゆる行政が決めていくというよりも、実際にそこでいろいろな活動をなされる民間の方々、それから行政のいろいろな動きを踏まえて、全体の議論の中で大きな方向性を決めていくことが重要ではないかと思います。

これまでの計画づくりの中では、従来の右肩上がりの状況の中で、目標を定めてそこに向かって突き進んでいくというかたちがどうしても多かったと思いますが、そういう時代でもないというところがありますので、ある程度大きなイメージを持って、それに向かって柔軟に進んでいくというかたちの計画を立てたほうがいいのかと私も感じております。

(委員長：小林)

私も今日出されているテーマ、特に横浜駅周辺に期待される役割というのは、官も民も市民にも、横浜駅はこういう方向性がいいのではないかという基本的な同意をいただくという中身であると感じています。

ただ、ここに到達するためには、場合によってはそれぞれの地区ごとに、たとえば西口と東口ではアクセスの方法が違うかもしれない。しかし先ほど海岸さんからお話がありましたように、基本的に行き着くべきところはこの辺にあるというご了解をいただき、そのためにどういうツールが必要かを今後議論していかなければいけないということを前提に、このような期待される役割について皆さんにご同意いただけるかどうか、そういう方向でこの報告書、次の骨子をまとめていくことについて問題がないかどうかというご指摘をぜひいただきたいと思っております。

先ほど森さんから、整備すべき都市基盤の②と③の関係について少しご指摘がありました。あれかこれかではなくて、あれもこれもだというご指摘だと認識しましたが、4項目並べたというのはおそらくそういうことだと思います。

しかし、それを具体的に実現するための筋道がどう整えられるかというのは今後議論しなければいけないし、そのへんは岸井先生がおっしゃった具体的な量的チェックをしていかないといけません。「どれを強化すべきか、到達像としては考えるべきだけれど、この部分は限界がある」というところもあるかもしれません。しかし方向性は間違っていないというご認識を、今日いただければと思っております。いかがでしょうか。

いままでのご意見について、事務局のほうから何かありますか。よろしいですか。

(事務局)

はい。

(委員長：小林)

もしよろしければ、私が冒頭に申し上げたのは「昨年度までの議論の中で、課題としてかなり議論したものが有りますので、最終的な内容としてはそれも入れていただきたい」と。そうでないと、なぜこういう期待される役割が出てきているのかということと、おそらく地域によって強弱があると思うので、そこをしっかりと市民の方に理解してもらうためには、そのデータが一つ必要だと思っていますので、それをぜひ入れていただきたい。

そのうえで、今日お示しいただいた期待される役割の案については、大筋ご同意いただいたと。当然次回また骨子でご議論いただきますから、その時点でさらにご指摘いただいてもいいんですが、皆さんにご同意いただいたということにさせていただいて、次に進むことにしたいと思います。よろしいでしょうか。

もしよろしければ、今日のメインテーマである横浜の将来像について、あるいは横浜駅周辺に期待される役割については、この辺で終わらせていただきます。あと二つテーマがあります。一つはインフラに絡んで河川についてです。

(3)「河川と共存するまちづくり」について

【資料説明：事務局】

- ・河川と共存するまちづくりについて

(委員長：小林)

実は河川分科会のまとめ役である宮村先生にこの後ご発言いただこうと思ったんですが、やむを得ない事情によって今日は急遽ご欠席になりましたので、それはなしということです。

そこにございますように、河川に関しては二つの中身が一緒に、並行的に議論されております。親水空間と浸水の両者がありますので、まず上にある親水空間の整備で、上山先生、景観その他に関連して何かご指摘があればお願いします。

(委員：上山)

19年度の最後のほうで、横浜らしさとは何かということで、だいぶ議論したと思います。水というのも横浜らしさの中で非常に重要な位置を占めるというところで、まだそれから先に進んでいないと思われるんですが、その中で河川のグループに大変難しい問題に取り組んでいただいていると思います。

非常に明快にまとめていただいているんですが、将来形という全体的なことで、質問を含めて一つ申し上げたいと思います。時間軸を分けられたのは非常にいいと思うんですが、将来形というのはどのぐらいをめどにされているのかというのが一つあります。

その将来形はさておいて、親水空間ということで話をするようにという委員長からのお話ですが、親水空間というのが先に走ってしまいますと、安全性とかそういう意味で非常に浅薄な議論

があったと思われるので、実は私どもはいままで 19 年度に親水をしようと思いつつ、非常に厳しい思いで、技術的なサポートを相当重く見ていたと思うんですね。

いま例がありました、サンアントニオとか、そういうかたちで親水をやろうという気はあっても、非常に抑えていた部分があると思います。でも、やりようによっては私は、きちんとした条件さえあれば、デザイン的にもきちんとしたかたちで提示できると思うんですね。それは横浜らしさと非常に密接な関係を持ったかたちで、かたちにしていくべきではないかと思います。

さっきの将来形の時間軸というのも、横浜市が CO-DO 計画だったか、行動計画のようなかたちで、環境も含めて提示なさっていますね。それと合わせて、ドーンとそれに乗ったようなかたちで、あるところをモデル地区のようにしてできるんじゃないかという話は 19 年度に議論がありました。新たに横浜市が CO-DO をお出しになったので、それに乗せながら、サステナビリティを絡めながら、一つの地区を安全性を担保した上でできるのではないかと思います。

その時間軸と、もう一つは 150 周年がある程度見えてきたので、横浜市が 200 周年をやるんだという話をチラッと聞いたんですね。そうすると、もう次のことを考えながら、この時間軸はどの辺なんだろうというご質問がたぶん出ると思うので、その二つをご紹介しますか。

(事務局)

まず一つ目の将来形の時間軸についてですが、昨年も議論したとおり、河川整備の計画につきましても、何十年にわたるような長期の計画になっています。どれぐらいの将来形の時間軸にするかということについては、これから河川分科会で議論していきたいと思っていますが、その前段に置いた先行整備のところについては、5～10 年の中でやっていきたいと考えているところで、その次のタームになってくるという時期で考えております。

前のパワーポイントでは、将来のところはこちらの 5～10 年のところに入っていないで消えているんですが、先生が言われたとおり、そのへんは少し時間軸の整理ができないものですから、お手元の 12 ページに表現させていただいています。

黄色い丸がこういうかたちで、今後の検討によっては先行整備期間から入ってくるのではないかとこのところもありまして、今後河川分科会を中心にして、ここについて議論をしていきたいと考えているところです。

(委員：上山)

暫定整備をするのに、いまのところ暫定整備をするということで、ある場所を決めてやろうというお話がありますね。それは具体的には、たとえば安全性を担保したうえで、どの辺を考えていらっしゃるんですか。

(事務局)

ここの親水空間のイメージですが、先行開発エリアの中で、たとえばこういうところが予定されています。こういうところを開発するときに、親水的な空間と一緒にできないだろうかと予定

しているところです。これは昨年議論させていただいた全体的な親水空間的なイメージの川ですが、将来的に開発に合わせて、拠点的に親水的なプロムナードを検討できないだろうかというのを、今後宮村先生をはじめ河川分科会のほうでも議論していきたいというところです。

まだこれから具体的に検討していきますので、たとえばそのときにどれぐらいの大きさの船が通れるかということについては、今後検討していきたいと思います。

(委員長：小林)

おそらくこれは河川ばかりではなくて、いろいろな先行すべき開発がそれぞれございます。先行すべき開発、先行しなければいけないという位置づけがある開発において、われわれがここで議論している大きな方向性にうまく乗って開発をしていくことが一番望ましいわけです。したがって将来形を十分語って、その将来形を語った中で、先行整備でそれを吸収していただくという整理を、ぜひ、われわれの委員会としてやりたい。まず河川が、そういう方向性に打ち出したと理解していただければと思います。

(委員：上山)

水をいじるときと歓待の水を申し上げるときが一番気になることは市民の理解です。ここにもありますように、どう水に対応していけるかという市民意識が、まちで水を使うときは大変重要なので、そのことをお伝えしたいと思います。

(委員長：小林)

先ほど東口からでしたか、西口でしたか、ご意見をいただきましたが、河川について東口から何かご意見はありますか。

(委員：岸井)

整備手順の中で、親しむのほうの空間整備メニューのスケジューリングを見ると、水質改善というのが一番最後、将来形のところに出てきます。僕はこれが非常にまずい、もっと上に上げなければいけないと思います。

特に新田間川については、下水道のネットワークがどうなっているかというのをしっかりとわかるようにデータとして出していただいて、ちゃんとデータを押さえてやりたいと思うんです。

要は分流式になっていない合流式の下水道なので、雨が降ったらすべてのトイレの汚物が全部流れてきているということで、親水どころじゃないはずなんです。

雨が降った日には絶対触ってはいけないぐらいの話にならないといけない。そういう意味では、下水道のほうのシステムを同時にいじらないと、全部分流にしろと言っているんじゃないかと少なくとも新田間川のところだけでも何とかできるようにしないと、こういう話は絵に描いたものになってしまう。ですから、ぜひ下水道の皆さんにも知恵を絞っていただきたい。

かなり難しい問題だとは思いますが、少なくとも新田間川だけでも何とかしたいと思います。

よろしくお願ひしたいと思ひます。

(事務局)

いまご指摘があつたとおり、水質改善につきましては、早期に取り組まなくてはいけないということは認識しています。いま岸井委員が言われたことについて、次回の委員会で説明させていただきます。よろしくお願ひします。

(委員長：小林)

それでは浸水のほうを中心に、河川を担当していただいている方々に若干お話をお聞きしたいんですが、県の河川課のお立場から、何かご意見がありましたら。

(委員：杉山)

先ほど紀さんがおっしゃったんですが、16年の台風であふれたということがあつて嵩上げをしました。ほとんどが終わつていまして、我々としてはかなり努力をして嵩上げをして、これからも、いろいろなことで努力はしていきたいと思つています。

一番下というか、先ほど絵にありましたが、一番下流のところでは河道拡幅と書いてあります。あの部分が狭くなつていますので、いま、あそこをやろうということで考えています。限られた予算の中で段階的に整備を進めているというところで、河川の改修については努めていますが、やはり時間がかかるものですし、お金もすごくかかるということで、さまざまなハード対策と併せて、いろいろなソフト対策も市と協調しながら、両方で浸水対策を進めていくのが一番よろしいのではないかと考えています。

(委員長：小林)

それでは、今日ご出席いただいています国交省河川局室長のほうから、何かご指摘がありましたらお願ひします。

(オブザーバー：国土交通省)

先ほど申し上げましたが、現地は実に難しい川だと思ふんですね。河川管理者である神奈川県で、長い時間をかけてここまで整備をされてきたということですが、先ほどの資料にありますように、50分の1が82mm以下です。将来は100分の1を目指して93mmですが、50分の1から100mmの差というのは10mm程度で、要するに80mmから10mmというのが50～100年の確率である。これから数ミリ上げていくだけの努力というのは、大変時間がかかるしお金もかかる。

私がこの前現地を見せていただいた印象では、当然経済産業というかたちでは日本をリードする横浜市ですから、そういう意味では経済的な沈下を起こすわけにもいかないだろうと思ひますが、どうしても沈むイメージがあるのは、地盤沈下をしてしまうということだと思ひます。それ

と16年にもあったように、水の下に没する恐れが非常に強いということで、沈むというリスクがあります。しかも海に近いので、海の外力を常に意識しなければならないということがあって、このまちはそういう意味では非常にリスクが高いまちだと思います。

ですから河川の改修で、どんどん堤防を上げていくということは可能ですが、それはどんどんリスクを増すことにはかならないわけです。やはりここでまちづくりということで、洪水の浸水と使う親水を両方とも解決しようとする、地盤を上げていくということをコツコツやっっていかなければならないだろう。海面よりも低い地盤が残ったままの状態、この横浜市を100年、200年先に継続するのは難しいのではないかと。

もう一つは、これまで100年間営々とやってきた河川改修もありますが、これから100年を展望したときの将来計画では、いま気象変動ということが非常に注目されているので、あれを信用すれば……。信用せざるを得ない科学的根拠がありますが、信用すれば50cmは高くなると書いてあります。

今日お帰りになるときに見ていただくと、いまの状態の帷子川の水位と変わらないとしても、海面が50cm上がるということは、地盤が50cm下がるということです。その状態を考えたときに、先ほど申し上げたように、いまの水面と地盤の関係でこのまちづくりを考えるのは限界があるのではないかと。地盤を上げてさらに海面が上がってくるという状態で、今回の大改造の中で、どうしてもクリアしていかなければならないのがこの部分ではないかと思っています。

水質改善の話、下水道と河川の調整の話、橋梁のクリアランスの問題、いろいろな技術的な問題はたぶん人間の技術力で解決できることがあると思いますが、地盤だけはすぐには解決しませんので、ほんのわずかでも上げるという努力が各開発の中でないと、このまちのリスクは軽減しないのではないかと。

その意味では具体的なお話はできませんが、河川改修は時間がかかるということと、もう一つは迫りくる外力はかなり大きな物差しで、高めの外力を要求してくるということです。ぜひ河川分科会でも宮村先生を中心に議論をしてもらいたいと思います。

(委員長：小林)

地盤の議論がありましたが、一方で橋梁の嵩上げの議論があります。鉄道事業者及び今日おいでいただいている国交省鉄道局の方々に関係するテーマですので、それぞれ何かお話があればいただきたいと思います。

(委員：地曳)

先ほど図面で、西口の幸栄地区のあたりにするしがついていました。親水も、このスケールで描いている分にはそういうことがイメージされるんですが、幸栄地区とか五番街を含めて、スケールをだいぶ落としていって、大きいかたちで再開発等の図面を描いていくと、ものすごく道路の交通処理が難しいところです。したがって河川沿いをどう使うかというのは、一方で交通計画をきちんと議論して、その中で河川の親水化の話をしていただかないと、本当に交通が難し

いところなんですね。そういったことを含めて、総合的な検討をお願いしたいと思っております。

(委員長：小林)

ご意見として承っておきたいと思えます。鉄道事業者あるいは国交省の鉄道局から何かご意見があればいただきたいと思えますが、いかがでしょうか。

(委員：原田)

あらためてということではないんですが、先ほどの例にも出ていたように、私ども京浜急行の橋梁が帷子川のところで非常に低いということがありまして、現状でも非常に問題があるという中で、護岸が上がっても結局鉄道橋梁は堤防を侵しているわけです。やはり最終的には鉄道橋梁を上げていかないとまちへの浸水は防げないという中で、私どもだけではなくて、いろいろなところがこういう状況になっているので、ぜひ全体的に、まちの防災対策という観点で、橋梁の嵩上げを実現していただきたいと思っております。実現していただきたいというか、私どもも事業者としてやっていきたいと思っております。

(委員長：小林)

国交省はいかがでしょう。今日は初めてで、ご意見をいただくのも恐縮ですが、もし何かご意見があれば。

(オブザーバー：国土交通省)

いま京急の原田委員からもお話がありましたが、橋梁の架け替えを実際にやる場合には、基本的に鉄道事業者が自らの事業としてやっていただくこととなります。その際に、他の事業者などいろいろなところに影響が出てくるという話も聞いておりますし、調整が必要な難しい問題もあると関係者より伺っています。横浜駅周辺の大改造という大きな構想づくりが進められているわけですので、私どもも調整役として汗をかきたいと思っております。

いずれにしても、河川分科会等で詳細な議論がされていますので、その中でも具体的な調整を今後しっかりやっていきたいと思っております。

(委員長：小林)

ありがとうございます。よろしくお願いたします。防災絡みで、平井先生がお見えになっているので、いまのお話との絡みでご意見をいただければと思えます。

(委員：平井)

ここにも書いてありますが、水の問題は基本的には調整池しかないわけです。だから親水空間というのは、いざとなったときは調整池とか遊水地になるようなかたちのものにしていくぐらいのつもりで取り組んでおく。それが河積を増やす方法だという位置づけに結びつけていくことが

必要ではないかという感じがしています。

(委員長：小林)

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

(委員：岸井)

13 ページの最後のところは検討イメージ図ですから、まだイメージなのでこれでもいいのかもしれませんが、特に西口のところに、新田間川沿いに橋梁がいくつもあって、これは架け替えが必要な橋梁というしるしで表現されています。確かにいつかは架け替えなければいけないんですが、市民の間にこのまま出ていったときに反響が大変大きいような気がするので、少し表現を考えなければいけないんじゃないかと思います。

橋だけが上がるはずはないのでありまして、これを上げるというのは西口の新田間川沿いのところの道路を全部替えるという話になるので、表現をうまくお考えいただいたほうが、今後はいんじゃないかと思います。橋梁を架け替えると宣言をするということは、そういうことをするとお伝えするような話なので、よく考えてからやらなければいけないかなと思います。

(委員長：小林)

ご指摘いただきまして、ありがとうございます。ほかにはいかがでしょう。

(オブザーバー：国土交通省)

治水安全度の向上ということですが、いま神奈川県は杉山課長のお話にもありましたように、管理者である県のほうで、鋭意整備をして、徐々に対応いただいて、努力いただいているところです。これによって16年の浸水の対応なども進んできていると思いますが、やはり非常に時間のかかる事業だと思いますし、一瞬にして治水安全度が上がるということはありませんので、これは地道に頑張っていくしかないんじゃないかと思っております。

実際に都市側のほうでも、当然それに合わせていろいろなことをやっていく必要があるんですが、地盤も一瞬にして上がるものではないので、将来形として治水安全度が上がって、河川の整備もされて、嵩上げもできてという絵を描いていくということが、まず一つ重要なことです。ただ、そこに至るまでに都市側の建て替えというの、さまざまな更新の時期に応じてどんどん進んでいくし、橋の架け替えなどにつきましても、それぞれの時期というのがあって、同時に全部ができるわけではありません。

その意味ではプログラムの、徐々に段階を追って進んでいって、その中で確実に治水安全度が確保されながら上がっていくというストーリーを描いていくことが非常に重要だと思います。そういう意味で、今回先行整備ということで5～10年程度のプログラムの考え方を導入していただくのは、実際に進んでいく姿が目に見えてくるということで、非常にいいのではないかと感じております。

河川分科会、交通分科会も含めて、嵩上げも含めまして、今後具体的な姿を検討していくことになると思いますので、その中でぜひ総合的な議論がなされればと思っています。

(委員長：小林)

先ほど先行開発というエリアがありましたが、西口のいくつかの地域は先行開発で、それから東口にも一部あって、それらの建物の多くはかなり古くて、老朽化した建物が大変多くある地域でもあります。逆に言うと、たまたまそういう地域が河川沿いにあったということは、むしろ親水空間、親しむ空間をつくるための材料として、テコとして使えるという意味では、いままでよくぞ老朽建物であり続けてくれたという感じがしないではないですね。

もし10年前、親水空間の議論、あるいは水の大切さという議論が、まだまだわが国に根づいていないときにもしあれが開発されたとしたら、おそらく川に背を向けた開発が行われていたのではないかとことを逆に考えますと、ある意味で、たまたまの僥倖かもしれないという感じがします。そのことを、むしろ積極的に生かすべきではないかと思います。

(4)「環境」について

【資料説明：事務局】

・環境について

(委員長：小林)

ただいまのご報告に関連して、何かご質問、ご意見があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。かなり多岐にわたった話題が提供されておりますが、おそらくこれから大改造計画をするにあたって、それぞれがそれぞれに対応するテーマがあると思いますので、この点をしっかりやっていきたいと思います。いかがでしょうか。ご質問なりご意見があればいただきたいと思います。

(委員：大久保)

資料の11ページの中で、地域冷暖房の件が出ておりますが、こちらの横浜熱供給株式会社は当社グループの会社で、東京ガスさんのご協力の下、熱源を供給しています。

熱供給はご承知のとおり、ある程度利用者の方々の需要を見込んだ上でプラントを設置して、つまり需要に見合うだけの投資をした中で、熱の利用料をいただくという形で事業スキームを組んでいます。しかし、このエリアにつきましては、特段厳しい厳格なルールがないため、仮に最初は供給先であっても途中で抜けられてしまうと、事業スキーム自体が成り立たなくなってしまいます。逆にそれを成り立たせようと思うと、残った利用者の方に再び応分の負担をしていただくということになります。なかなか難しい部分があります。

また逆に、今後こういったものを拡大しようとした場合、さらにその容量に見合ったプラント、あるいは導管を設置しないといけないという問題があるのですが、こういう既成市街地の中

で、特に駅周辺ですと、経済合理性の中で民有地を使いづらいという問題があり、ルールがない中では供給を拡大することが難しいと、いま痛感しているところです。

(委員長：小林)

先進的な事例も、今後のことを考えるといろいろ課題があるというお話でした。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。先ほど浜風の道というのがありましたが、これは駅を風が通り抜けるという話ですから、JRの駅舎などがそれにかかなり引かかる可能性があります。平野委員、その辺はいかがですか。

(委員：平野)

狭いエリアで、いろいろな課題をすべていっぺんに解決するというのは難しいんじゃないかと思います。東京駅の例もありますが、浜風が実際にどこにどのように吹いているといったことを定量的、実証的にまずとらえて欲しいと思います。高さや形の問題もあるでしょうし、周辺のエリアをどのように考えるのかという問題もあると思います。

ただ単に建物の高さを抑えることにすると、そもそもここは商業地域で高度利用しようという方向性とまったく逆の話になりますし、また、親水空間を広げればそこに建物を建てられないということになりますので、そこはバランス良く、適切に誘導していただきたいと思います。

(委員長：小林)

JRとしては適切に対応した事例もあるじゃないですか。東京駅で、超高層を両側に建てる間をスパッと空けて建てるという。

(委員：平野)

以前も意見を述べさせていただきましたが、実際に東京駅の八重洲通りに流れている風を遮蔽する大丸が入っている建物を撤去することによって、風が抜けるという実証的な検討もありました。駅広の再整備や両側に容積を移転してつくるというような様々な制度をカップリングしてやらせていただいた事例でありますので、ぜひそういった総合的な配慮をしていただくことが必要だと思います。

(委員：森)

風の道ですがこの横浜駅周辺は河川というか、川に挟まれているわけですね。この河川という公有水面が立派な風の道ではないのかなと私はつつい思ってしまうと、これに加えてまた別に新たな風の道をつくる必要があるのか、もう立派なものがあるじゃないかと思うんですが、どうでしょうか。

(委員長：小林)

例えば東京駅も、JRさんが先ほどお話ししたように、東京駅の駅舎を越えて流れる風の道と、もう一つは日本橋川も風の道として位置づけています。おそらくこれからの都心部を考えると、私はあれかこれかではなくて、あれもこれもということを経済形としては考えたほうがいいかなと思っています。

河川も立派な風の道だと思います。しかし併せて可能であれば、いくつかそういう道をつくるということを経済、ぜひ検討したい。それを実現するためのいろいろなツールは、先ほど平野さんのお話にあったようなことを含めて検討していただけたらと思います。

(5)「その他」

(委員長：小林)

先ほど冒頭にスケジュールが示されましたが、その中で地元意見がちょっとわかりにくかったので、もう一度出していただけますか。12月から3月の骨子から素案に行く間に、地元意見というかたちでお話を聞かせていただくということがあります。今日ご出席いただいている西口、東口の関係者に意見の取りまとめをお願いしたいという事務局案ですが、この点についてはいかがでしょうか。

(委員：鈴木)

先ほど森委員からもお話ししましたが、東口というのは国道と首都高に挟まれていて、面積としましては、海寄りの出島の地区がかなりの面積を占めています。また出島の地区がMM（みなとみらい）のほうへつながるデッキとも結ばれますし、ポートサイド側にも結ばれるというロケーションにあります。横浜の東口地区の役割として、やはり出島地区というのはかなり重要なポジショニングにあるのかなということから、今回出島地区の権利者であって、なおかつ東口振興協議会の構成メンバーでもあります株式会社横浜スカイビル、横浜新都市センター株式会社、横浜市都市整備局、さらに横浜市交通局とともに、出島地区連絡協議会というものを発足させていただきました。

そして去る6月26日に第1回の総会を開催して、これから活動を始めようと考えていますが、協議会では出島地区にふさわしい都市基盤整備や土地利用のあり方について、横浜駅東口地区全体の整備計画とうまく整合するような考え方で検討していこうと考えております。さらにその内容につきましては、ぜひとも横浜駅周辺大改造計画の中に反映できるようなご提案、要望等を取りまとめていこうと考えておりますので、ひとつ、よろしく願いいたします。

(委員：紀)

先ほど申し上げたように、西口の場合は再開発協議会が二つ、三つできていますが、活動にはそれぞれ温度差があります。そういった中で、ただいまステーションビル、東急ホテルの建て替えに絡んで、相鉄アーバンクリエイティブと、取りまとめというかたちで横浜市の4者が入りまして、

いま勉強会をしております。こういったものを母体にしながら、時間軸の中で、それぞれ各地区の地権者、デベロッパーが参加できる勉強会になっていければと考えているところです。そうした中で、大改造計画の中にさまざまな意見を反映させていきたいと思っております。

(委員長：小林)

ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

この辺で閉会にさせていただきたいと思えます。

4. 閉会

(事務局：横浜市都市整備局横浜駅周辺等担当理事 鈴木)

以上