

横浜市都市美対策審議会 景観審査部会

「まちを楽しむ多彩な交通の充実」に向けた提案に基づく

(仮称) 横浜ロープウェイ プロジェクト 《YOKOHAMA AIR CABIN》

～景観形成について～

2019年 2月18日

 泉陽興業株式会社

■ 立地特性

当該計画地は中央地区における「ランドマークタワー」や新港地区における「赤レンガ倉庫」等みなとみらい21地区を代表する施設群に近接した横浜を象徴するエリアに位置し、これまでも景観に対するきめ細かな協議を重ねられ、統一感のある良好な景観が形成されてきた地区です。

このため当該計画地における事業は地区内外からの関心が非常に高く、新しい施設については景観上も非常に重要な要素となってきます。

また、本ロープウェイの計画ルートは、景観協議地区である「中央地区」「新港地区」「北仲地区(関内地区)」の3方に面していますので、それぞれの地区の景観形成に配慮したデザインとすることが必要な立地にあります。

■ 準拠指針

桜木町駅側

『みなとみらい21 中央地区都市景観形成ガイドライン』

(水域:北仲地区側)

『関内地区都市景観形成ガイドライン』
(地区別ガイドライン：北仲通北準特定地区)

運河パーク側

『みなとみらい21 新港地区街並み景観ガイドライン』

に沿って計画を推進

■ 計画に際しての留意点

- ・赤レンガ倉庫の見通し景観軸、北仲通北地区の見通し景観線の確保
- ・周囲からの見下ろし景観を意識
- ・横浜ブランドを高めるにふさわしい施設

- ・各地区の視点場の他、プロムナード、公園等の水際エリアからの良好な眺望を確保
- ・3地区に跨る施設として一体感があり、都市景観に調和したスッキリとしたデザイン
- ・まちの景観の一部として認知されるデザイン

■ デザインの基本コンセプト

「日本初」となる都市部に設置されるロープウェイ・YOKOHAMA AIR CABIN(仮称)が港・横浜の景観を構成する新たな一施設となり、「まち」に新しい魅力を創造していきます。

これまでに形成されてきた景観に調和し、融合することを基本としつつ、新たな交通として先進的なイメージが感じられ、景観の魅力がさらに高まるようなデザインとしていきます。



弊社経営のよこはまコスモワールドの大観覧車「コスモクロック21」が約30年前当地に姿を現して以来、市民の皆様に愛され、みなとみらい21地区の景観の一部として、さらに横浜を代表するランドマークと認知していただけています。

《KEY WORD》

調和

都心臨海部でこれまで形成されてきた景観・デザインと調和し、融合を図ります。

統一感

駅舎やゴンドラなど施設を構成する各要素を統一したデザインコンセプトで展開します。

先進性

「日本初」の常設都市型ロープウェイとして、シンプルかつスマートなデザインとします。

ダイナミック

横浜を象徴するエリアに新たに動きのある要素を加え、躍動感を創出します。

3次元

立体的に港や街並みを見渡すことができる、新たな眺望を創出します。

このエリアには特徴のある建物、施設が多くあり、それが集合体となって「みなとみらい21地区」の景観を作り上げています。



ヒューリックみなとみらい



横浜ランドマークタワー



クイーンズスクエア横浜



よこはまコスモワールド



パシフィック横浜



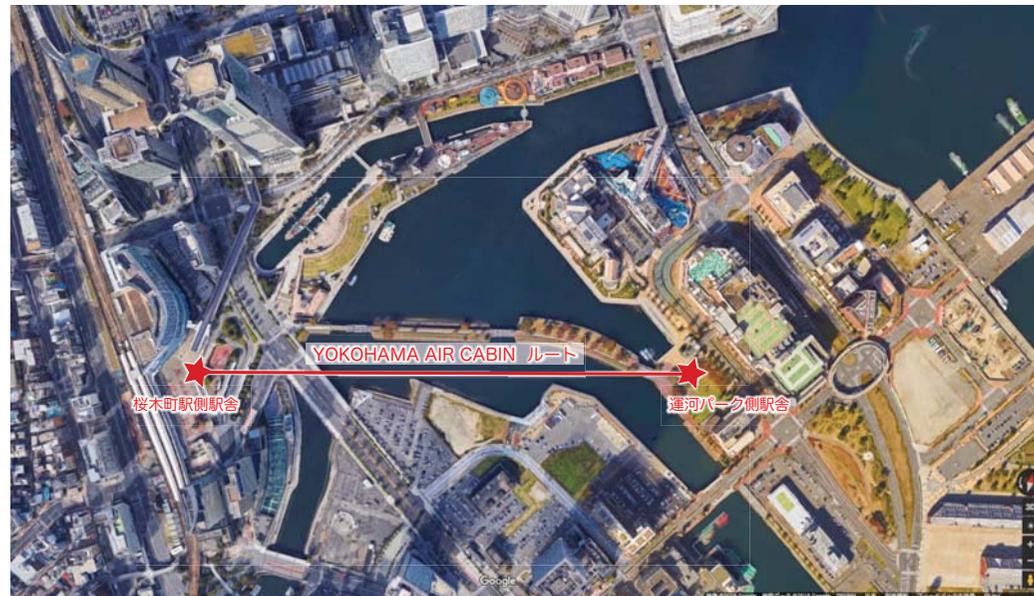
J R 桜木町駅



バス・タクシー乗降場



動く歩道 (入口)



桜木町駅側駅舎

YOKOHAMA AIR CABIN ルート

運河パーク側駅舎



汽車道



運河パーク



ナビオス横浜



横浜ワールドポーターズ



横浜赤レンガ倉庫

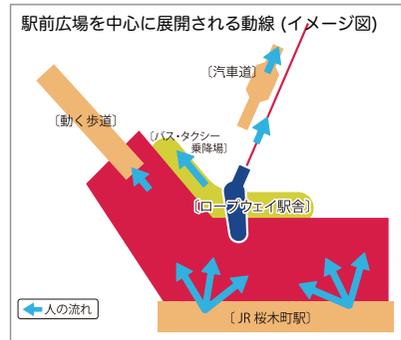
みなとみらい21地区においては街づくりに関する基本ルール(ガイドライン)が各種あり、それに則って横浜市ならびに市民が望まれる街の景観の方向性が維持されています。
本計画におきましてもこれらの基本ルールに従いながら、安全を第一に考えた配置計画、構造、およびデザインを検討してまいります。

【駅舎】

■桜木町駅側

《配置計画》

JR桜木町駅東口南改札を出て直進すると、自動車道を通って新港地区へ、また左に進むと動く歩道を通って中央地区へと人の流れが分岐します。
本施設の駅舎は駅前広場に建ちますが、そのそれぞれに進むルートを阻害しないよう(動く歩道の入り口が確認できるように)、レイアウトに配慮しています。
当該駅舎建設予定地の地下には各種インフラ設備が埋設されているため、それらと避け、またバスやタクシーの乗降場がありますのでそれらの動線を妨げないようにしながら配置計画を何度も練り、現在のレイアウトに至っています。



《デザイン》

桜木町駅前の広場において、

- ① 中央地区の中心部に抜ける「動く歩道」の入り口
- ② バス・タクシーの乗降場
- ③ 新港地区へ向かう自動車道

それぞれのルートを阻害せず、なおかつ新たなルートとしての「顔」となるロープウェイの駅舎がよく見えるということ念頭に置き、形状、構造、配置について幾度もシミュレーションし、検討を重ねました。

まちに溶け込みながらも埋没してしまうのではなく、遠目には広場の景観に馴染みつつ近寄ると「まちを楽しむ交通手段」の「出発点」としての存在感を発揮できるデザイン、また、高所観覧施設というエンターテインメント性を有する施設でもありますが出出した過剰な意匠をしつらえず、軽快かつ機能を重視したデザインを基本コンセプトとしています。

意匠については、

駅舎全体は建物の「壁」として圧迫感を与えないように留意し、また施設名にあるAIR(=空気感)を意識して建物上部にガラスを多用し、さらにラウンドさせることにより軽快かつ動きのあるデザインとしています。また周辺ビル等の建築物に多く見られる横(水平)方向に連なる窓のデザインを踏襲することでエリア全体の建築物としての一体感を保ちます。一方で建物下部の外壁は縦方向のラインを出すことで表情に変化をもたせ、さらに色を濃くすることで上階の浮遊感、軽快感を引き出しています。

構造、素材、色彩の切替等により建築のボリュームを分割して見せることで極力圧迫感を排除し、シンプルで美しいフォルムとなるようにしています。

周辺の建築物および景観形成ガイドラインに倣い「白～グレー」を基調とすることで、洗練された印象を与えます。

夜間におきましては、昼間とは異なった表情を見せるような演出照明を計画いたします。

運河パーク側駅舎を含め、施設全体の演出照明計画は、横浜ベイブリッジのライトアップを始め、横浜市内において様々な環境照明を手がけられ、「横浜文化賞」も受賞された世界的に著名な照明デザイナー石井幹子氏にお願いをすることを予定しています。

(弊社経営の「よこはまコスモワールド」の大観覧車「コスモクロック21」の演出照明も計画していただきました。)

デザインの詳細につきましては、今後も可能な限り協議を行ってまいります。

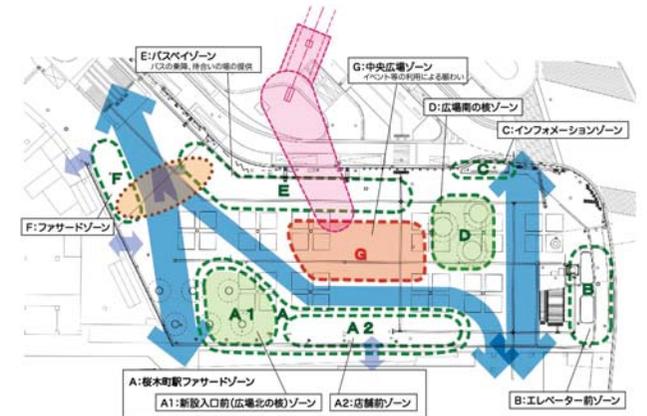
《駅前広場への影響》

駅前広場は全域が道路区となっていますが、ロープウェイ施設は桜木町駅と新港ふ頭を直結する移動空間を提供するもので、地域の回遊性を高める交通ネットワークの一端を担うものであり、バスやタクシーと同様に、駅前広場に乗り入れる交通施設としての機能を持っています。
駅舎はその施設の乗降場として、駅前広場との一体性及び既存の広場機能・バス停への配慮から、乗降場を2階に設けたピロティ形式としています。

広場に接する部分は出入口のみの最小限に留めており、その配置においては既存の駅前広場の機能を極力活かすよう計画しています。

駅舎の2階部分は透明感と開放感あるデザインとし、駅前広場を見渡せる展望機能を設け、広場からもロープウェイ施設を利用する人の賑わいが伺える構造となっており、観光振興施設の機能も併せ持ったデザインとしています。

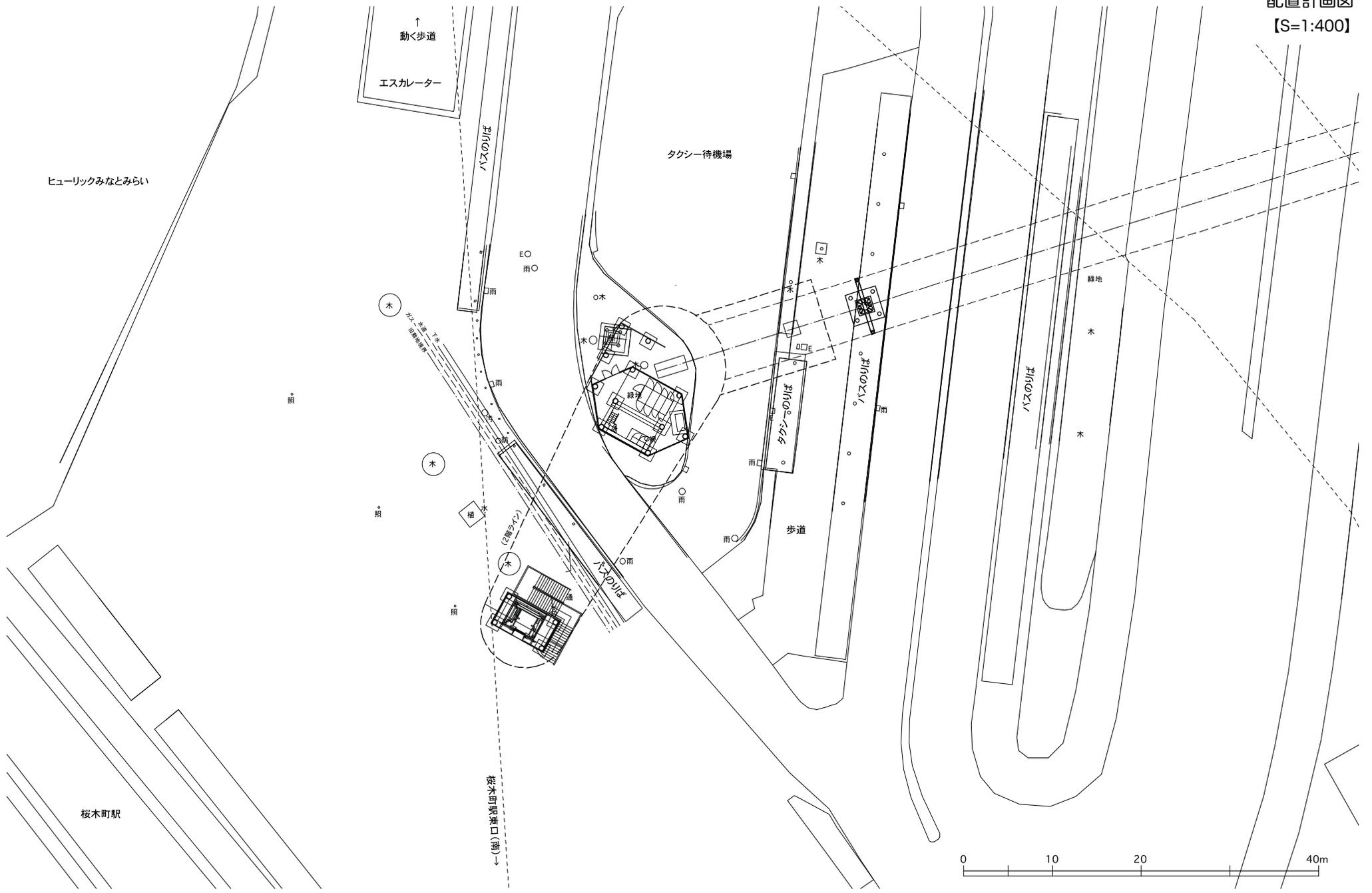
1階部分の出入口については広場機能を阻害しないものとしながらも、新たな交通モードとして期待感あるロゴを配するなど、質の高いデザインとすることで駅前広場の賑わいの創出に貢献いたします。

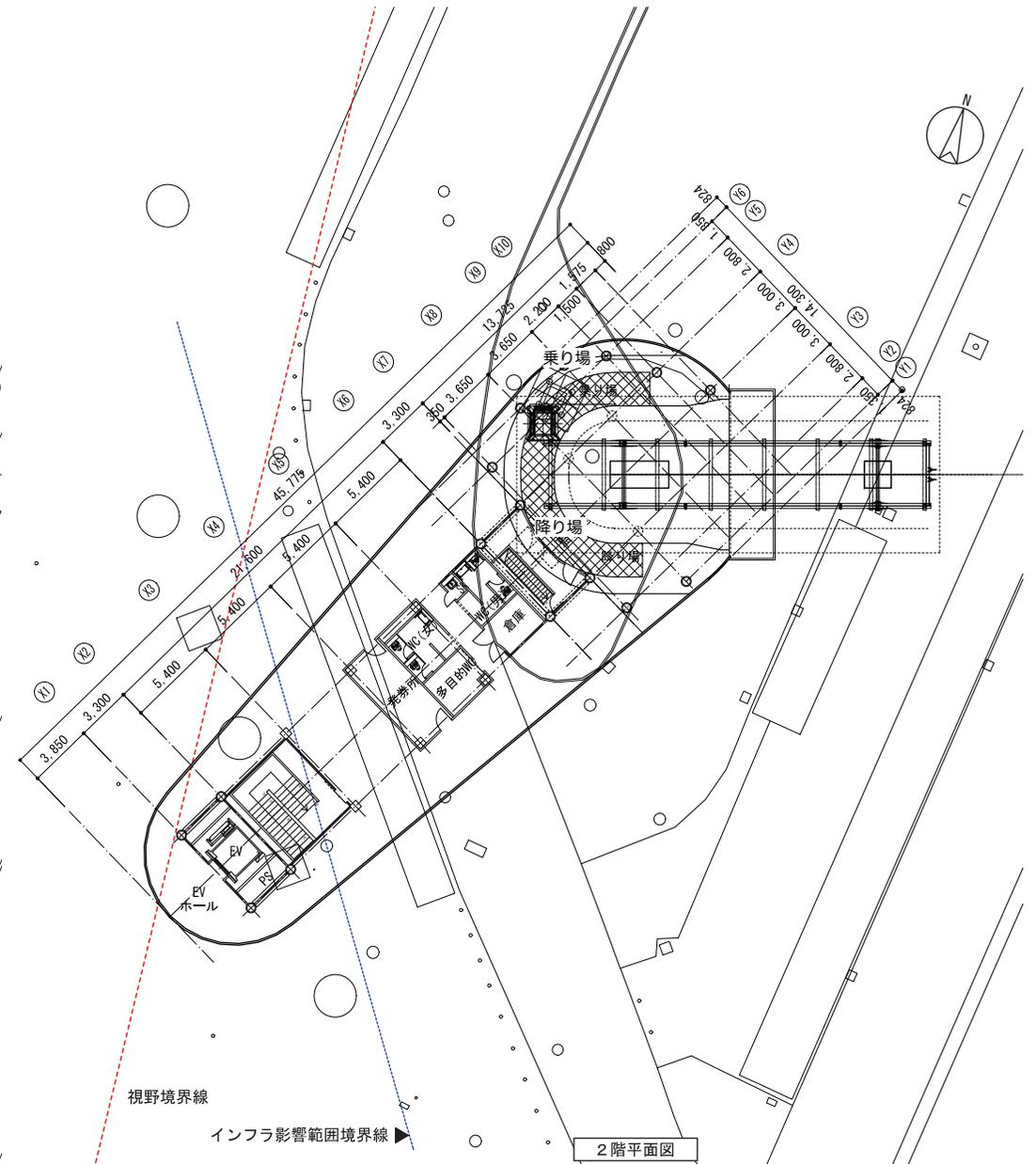
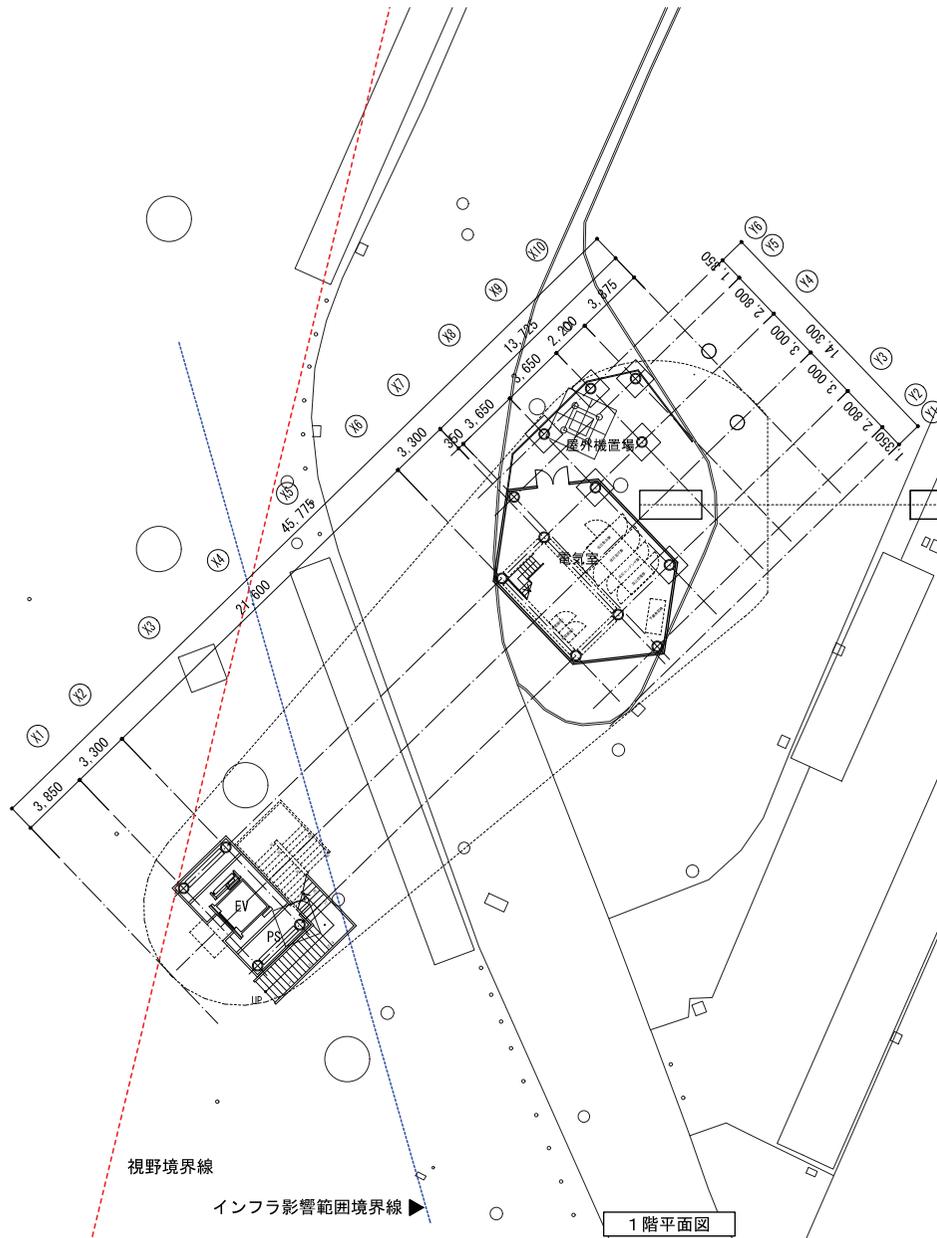


乗降場の上部にかかる「フライルーフ」については、駅舎のカラーリングを踏襲しながら、シャープで全体に調和したデザインとなっています。



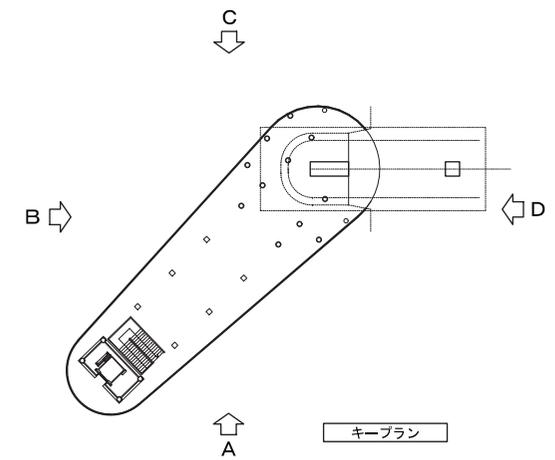
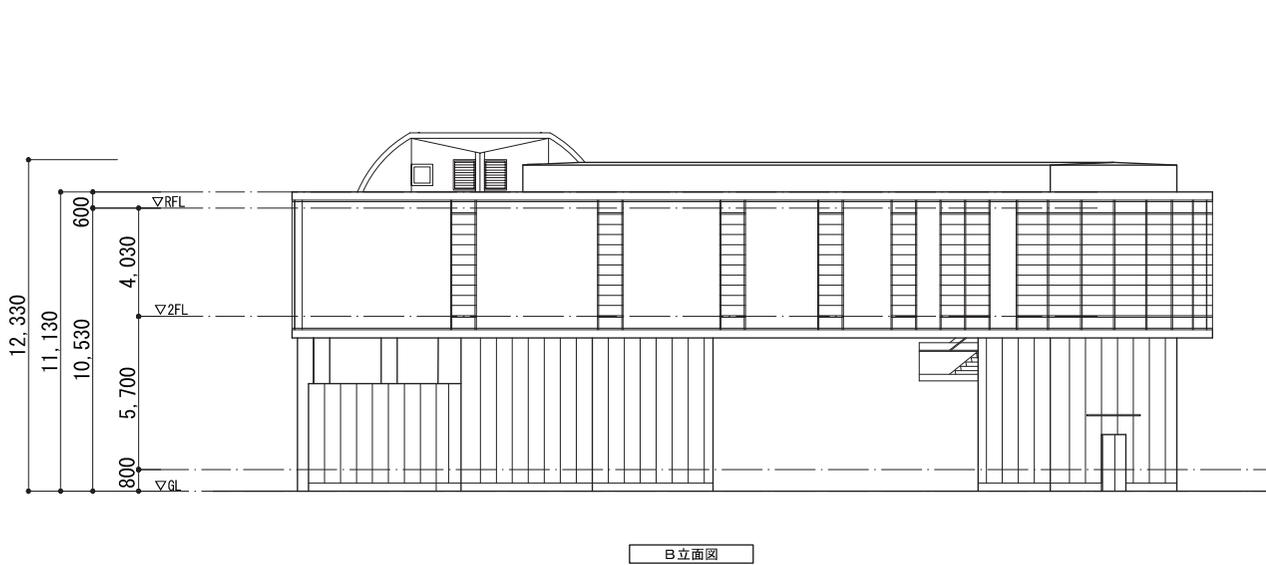
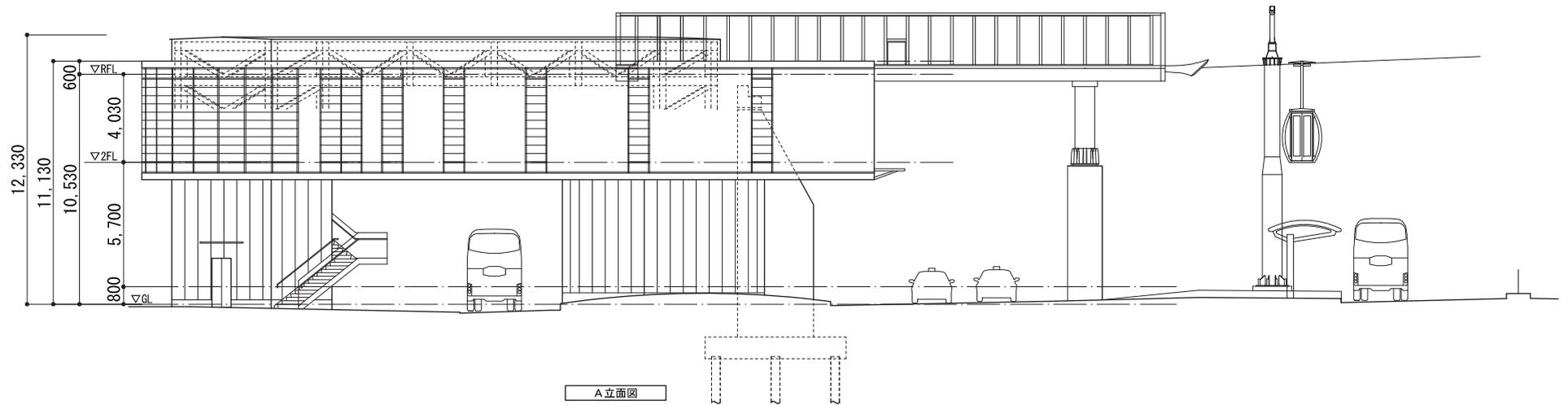
【参考図】





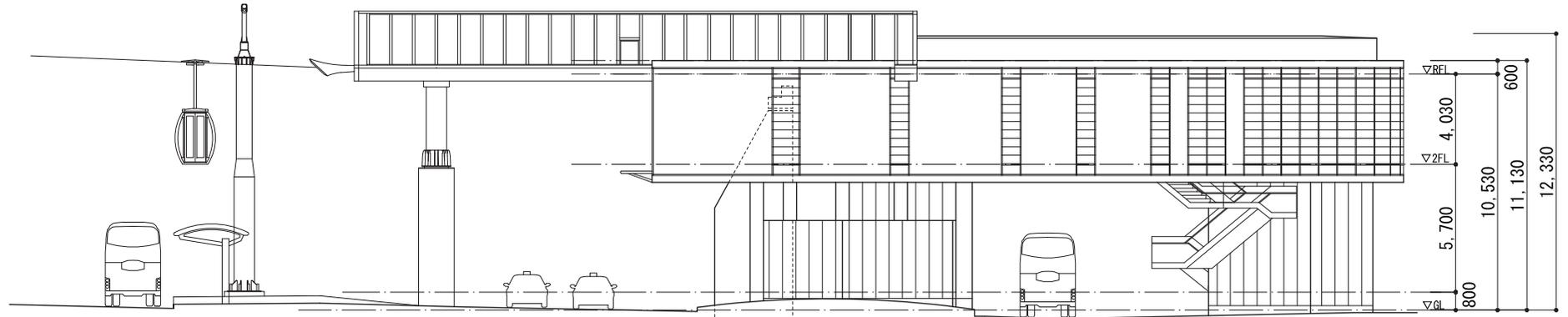
駅舎立面計画図-①

【S=1:200】

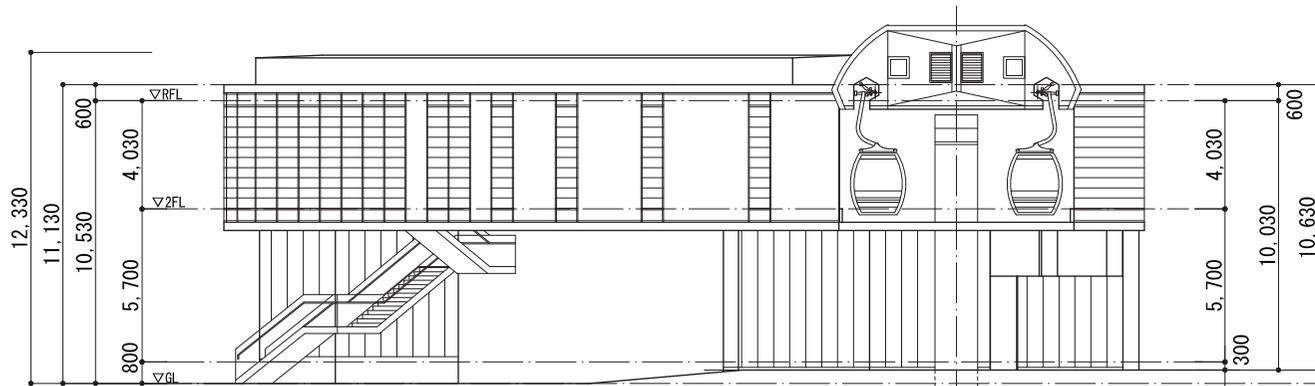


駅舎立面計画図-②

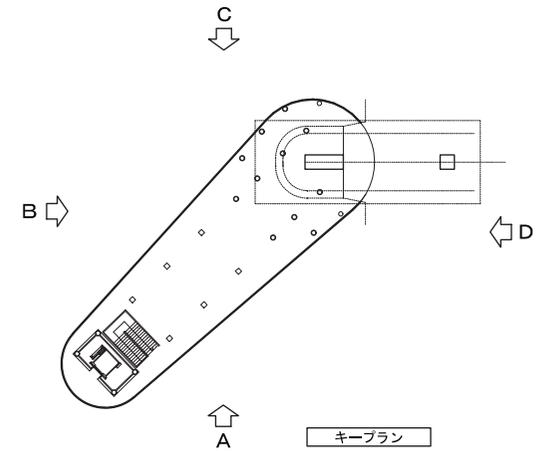
【S=1:200】



C立面図



D立面図





本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

【駅舎】

■運河パーク側

《配置計画》

駅舎の形状や構造、また配置計画におきましても関係者の意見等を拝聴しながら何度も検討を重ね、本計画地において景観上最も重要な指針の一つである自動車道から「ナビオス横浜」を抜け、赤レンガ倉庫に至る「見通し景観軸」につきましても、これを阻害することがないように駅舎の形状および配置を行っています。

また、将来計画としてサークルウォークからワールドポーターズとして本施設とつながる回遊通路を設けることも考えています。

駅舎の大きさにつきましては、桜木町駅側はスペースが限られるため駆動部をこちらに設置しなければならず、日本初の最新循環型ロープウェイを導入するにあたり安全運行のためにゴンドラの格納スペースが不可欠となるため、これだけのボリュームがどうしても必要になります。

単線自動循環式ロープウェイの場合、搬器の間隔は鉄道法で最低12秒と定められています。

走路全長： 約1,260m(片道630m)
 搬器発車ピッチ： 12秒
 搬器発車回数： 300回/時(∴3,600秒÷12秒)
 搬器定員： 8人乗り
 輸送能力： 2,400人/時(∴300回×8人)
 搬器移動速度： 4.5m/秒(最高設定速度)
 搬器間隔距離： 54m(4.5m/秒×12秒)
 搬器台数： 36台(走路上22台(1,260m÷54m>22台)+駅舎内7台×2カ所)
 走行時間(片道)： 2分20秒(630m÷4.5m/秒)

【格納庫の必要性について】

以下の理由により、格納庫が必要です。

- ・毎日点検、1ヶ月点検、1年点検を安全かつ確実に実施するため。
- ・台風、その他荒天時等の退避のため。
- ・仮設でなく、通年営業であるため。
- ・閉鎖区間ではなく、オープンエリアであるため(管理、安全上の問題)。



《デザイン》

デザインテイストを桜木町駅側の駅舎と共通にすることでロープウェイ施設「YOKOHOMA AIR CABIN」全体としての一体感を保っています。

公園に向かう面にはガラスを多用し、できる限り開放的にして目通りを良くし、通行人、公園利用者への圧迫感を軽減できるように計画いたします。

前述の通りこちらの駅舎は、安全上、機能上、ボリュームが大きくならざるを得ないのですが、建物を矩形で形作らず、斜めのシャープなラインを出すことでスマートに見せるようにしています。

桜木町駅側と同様、上部は軽快なイメージになるように横のラインで、また建物下部は縦のラインを出すように構成し、構造、素材、色彩の切替え等により建築のボリュームを分割して見せることで圧迫感を排除し、シンプルで美しいフォルムとなるようにしています。

色彩につきましては、桜木町駅側の「白」～「グレイ」に対して、「街並み景観ガイドライン」の行為指針で推奨されている色彩の中から「茶～ベージュ」系の色を採用していますが、ガラス面を大きく取るなどの工夫でレトロなイメージに収まってしまうないように計画しています。

こちらも桜木町駅側同様に、デザインの詳細につきましては今後も可能な限り協議を行ってまいります。

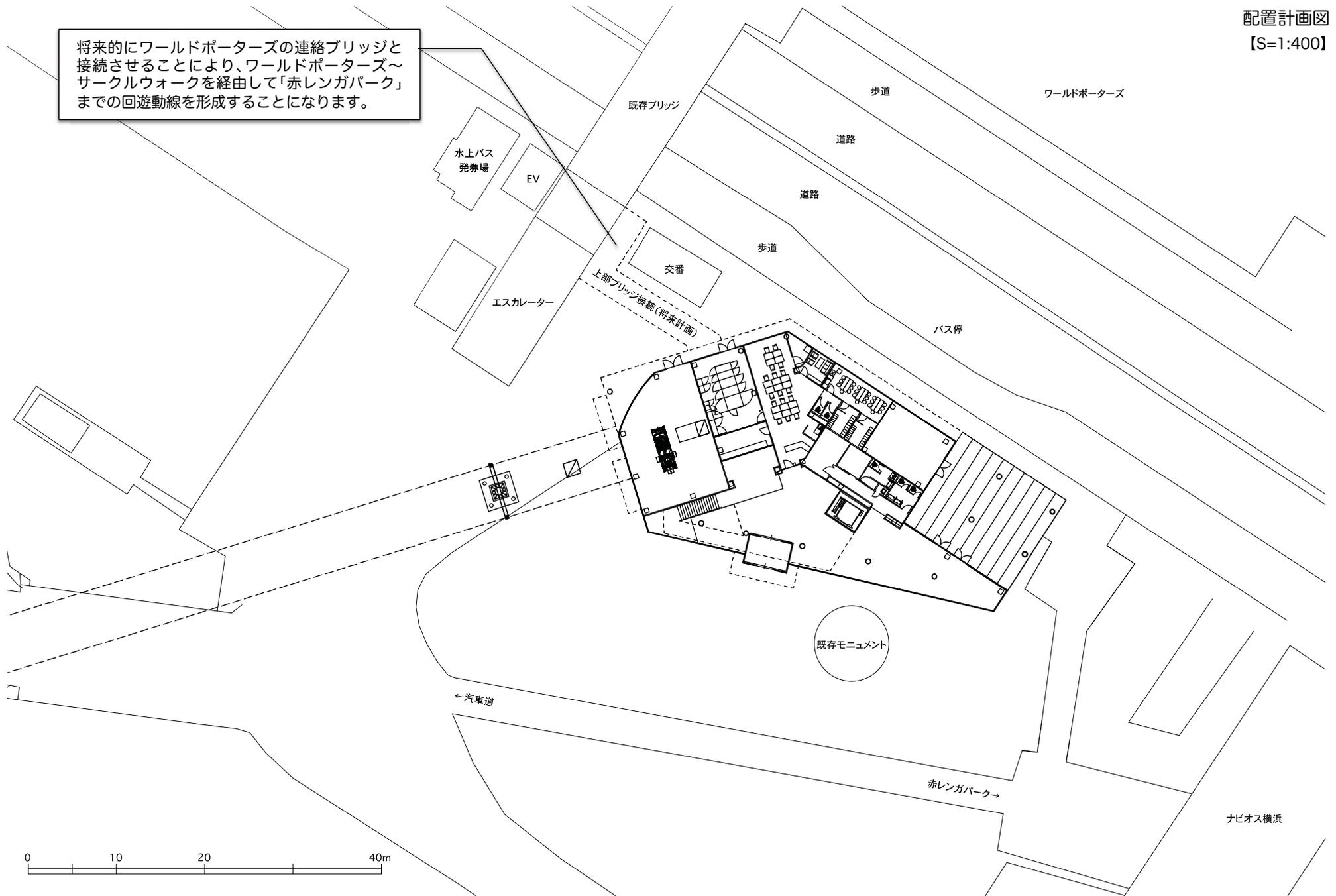
乗降場の上部にかかる「フライルーフ」については、駅舎に使用されている色を使用し駅舎としての一体性を保ちながら、桜木町駅側の駅舎と同様のデザインとすることで施設としての統一感も持たせています。

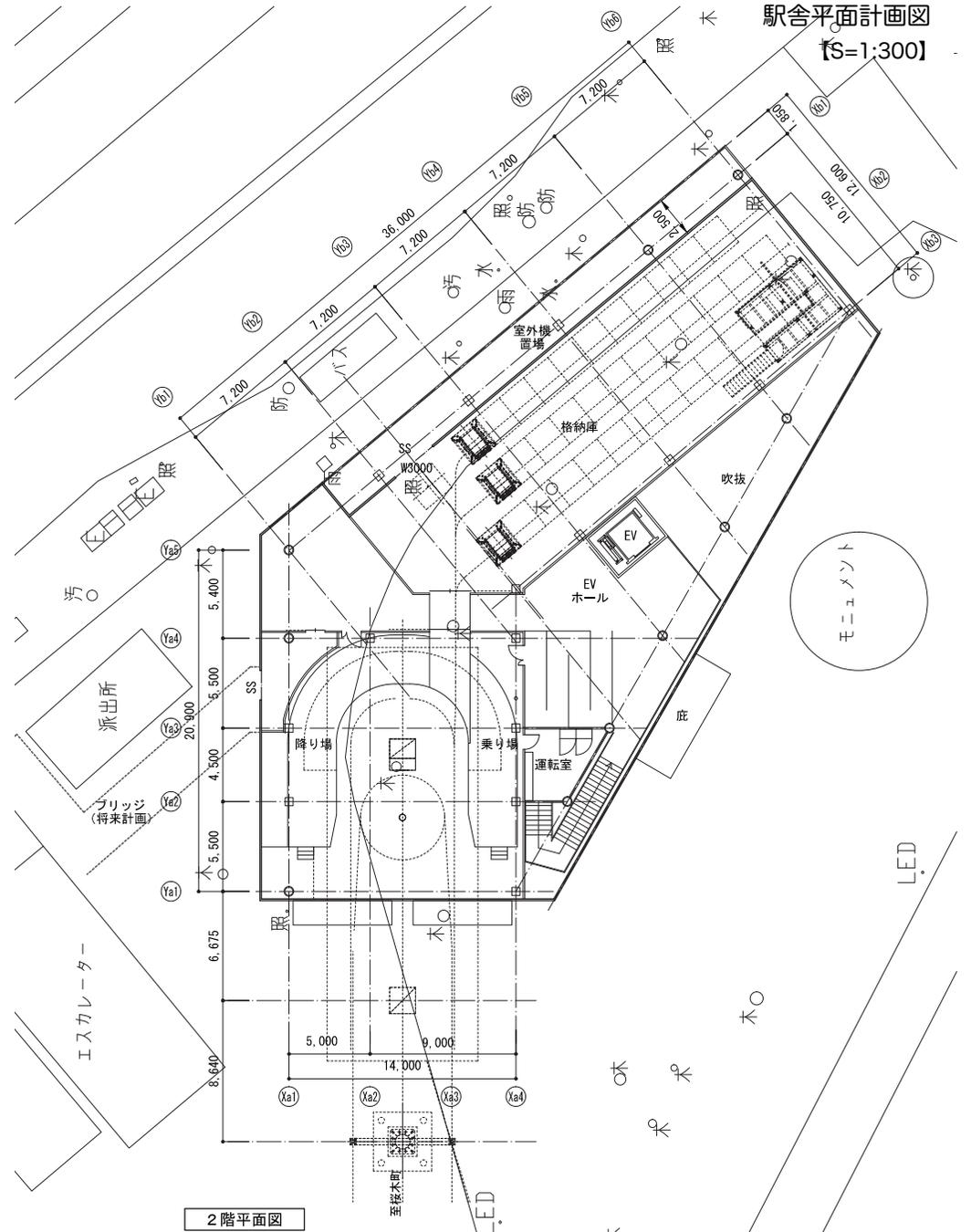
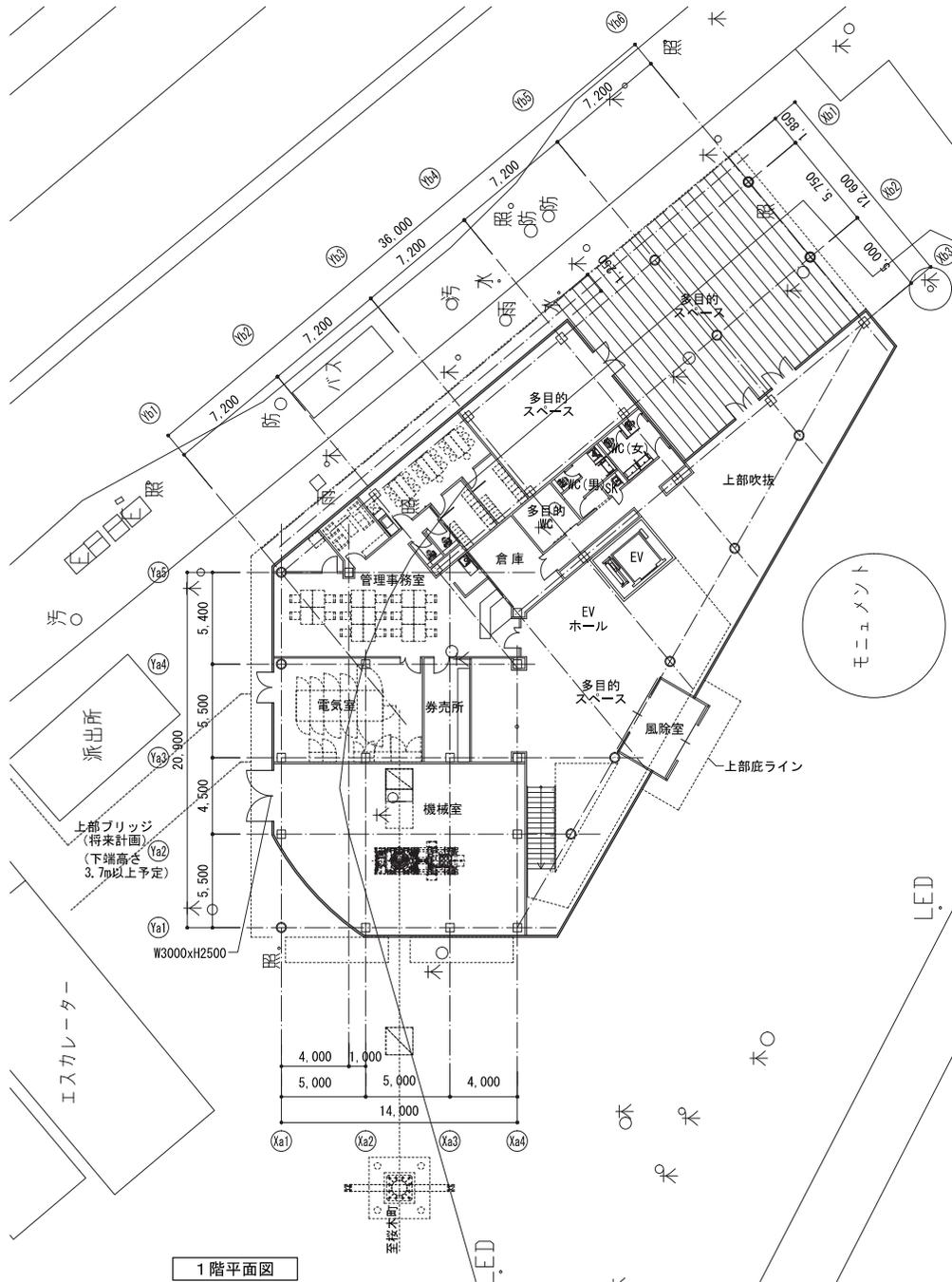


「フライルーフ」イメージ

【参考図】

将来的にワールドポーターズの連絡ブリッジと接続させることにより、ワールドポーターズ～サークルウォークを経由して「赤レンガパーク」までの回遊動線を形成することになります。

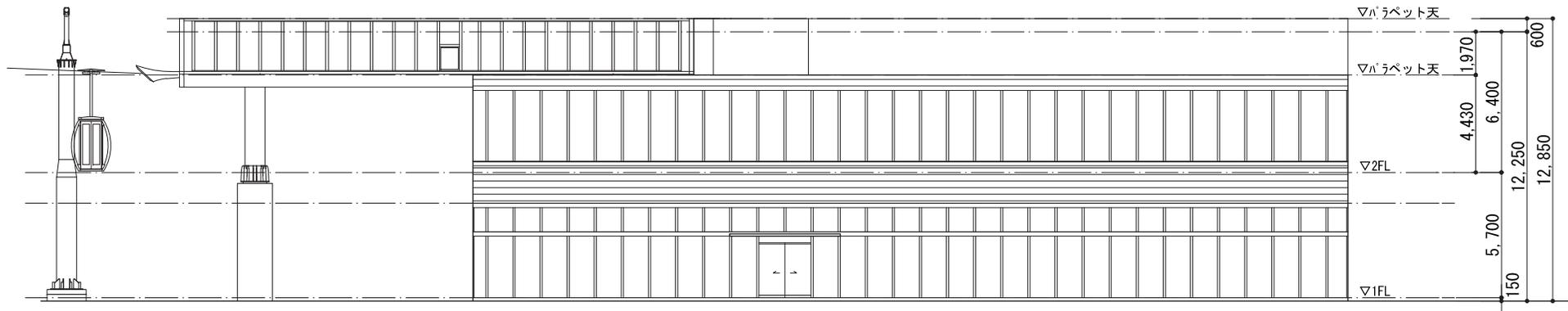




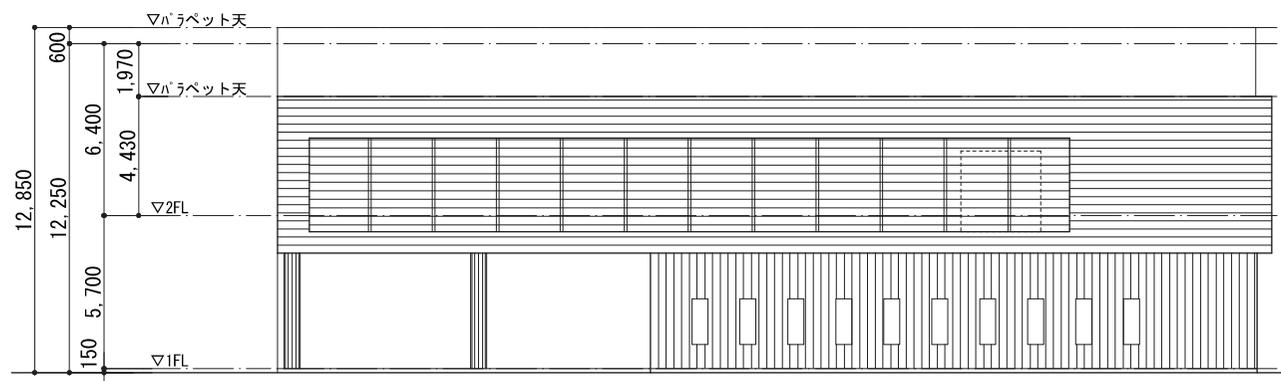
駅舎平面計画図
【S=1:300】

駅舎立面計画図-①

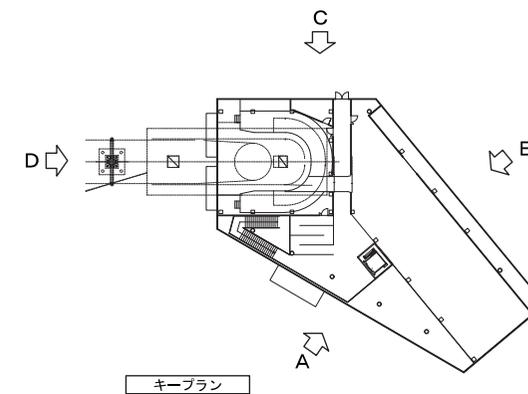
【S=1:200】



A立面図

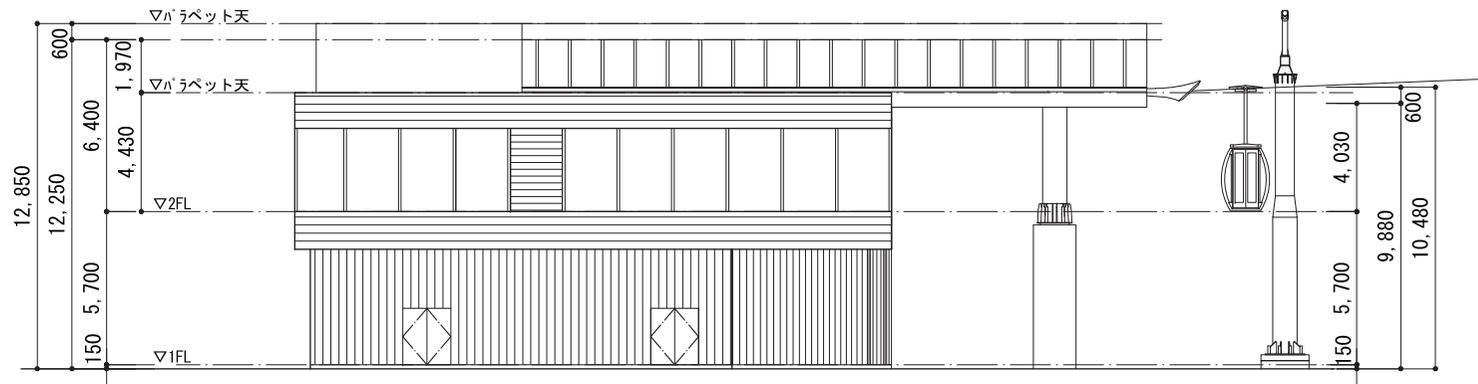


B立面図

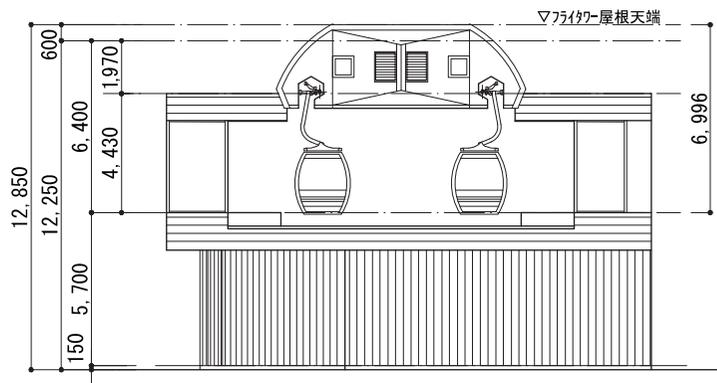
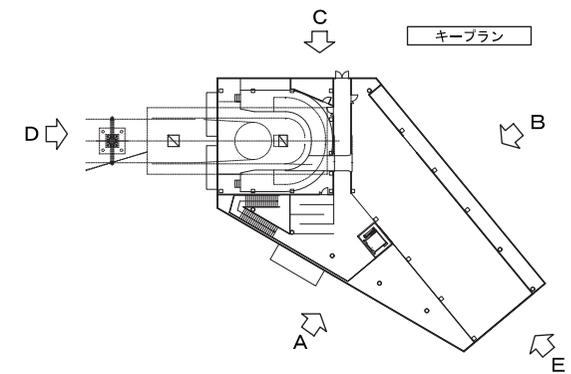


駅舎立面計画図-②

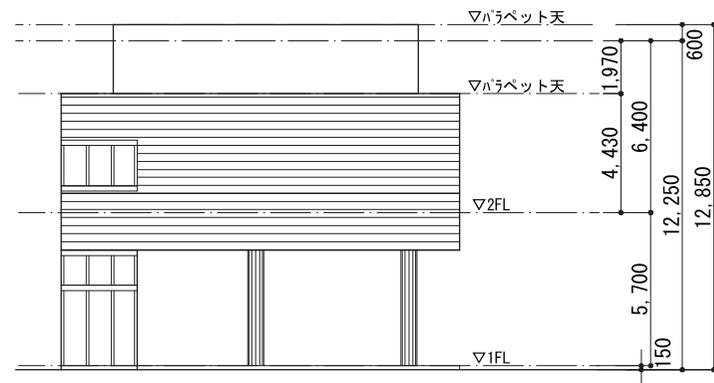
[S=1:200]



C立面図



D立面図



E立面図

《 Plan-A 》



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

《 Plan-A 》



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

《 Plan-B 》

桜木町駅側駅舎と色彩的に統一感を持たせたグレー系も検討しています。



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

《 Plan-B 》



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

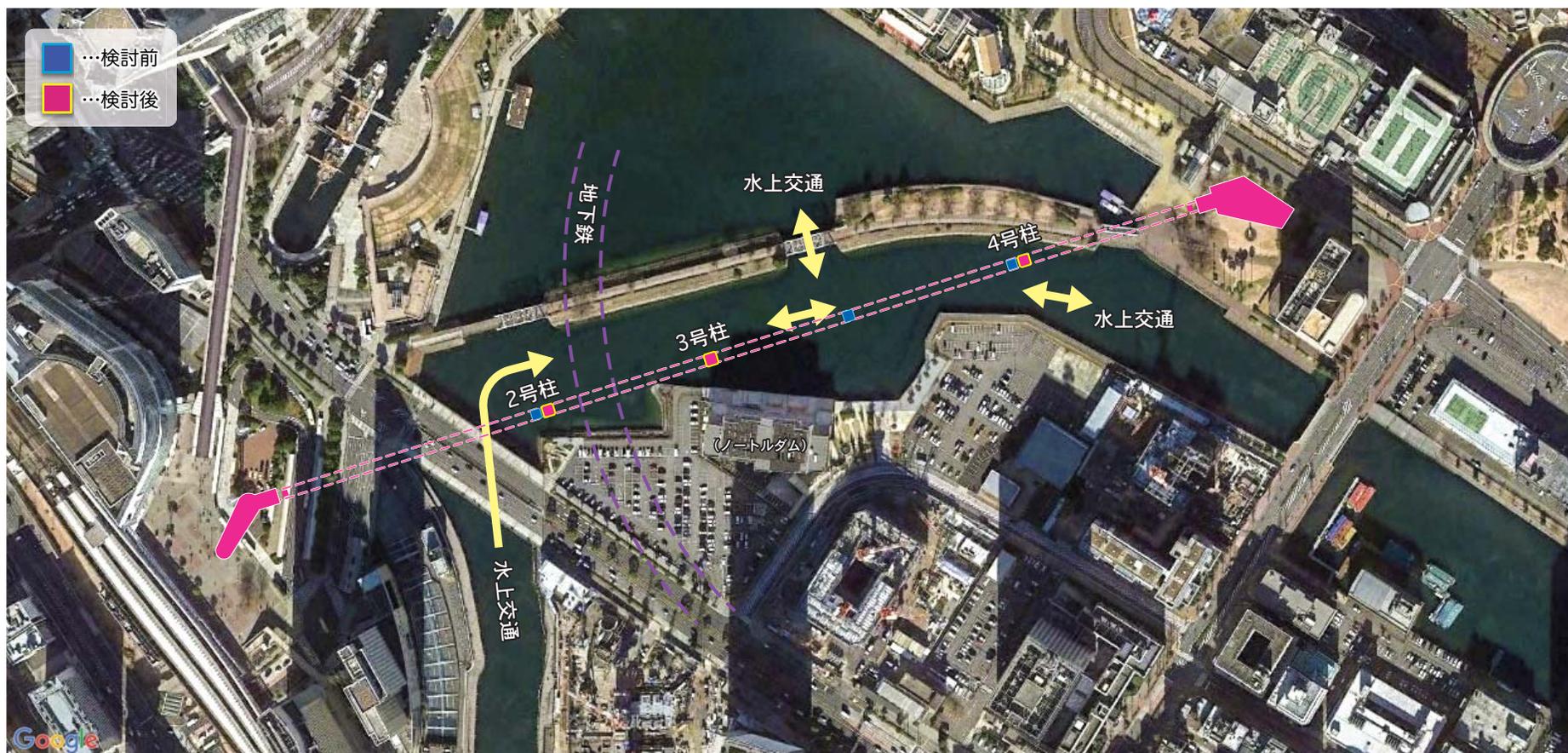
■ 水上交通の安全および周辺施設への配慮

《配置計画》

平面配置計画(レイアウト)につきましては水上交通の安全確保と周辺諸施設からの景観を考慮し、関係各所のご意見を拝聴しながら幾度も検討を繰り返し、また支柱間の距離と構造の安全性に鑑み、現状の配置に至っています。

具体的には

- ・ 2号柱を地下鉄に影響のない範囲で可能な限り右(東)へ移動させることにより、大岡川との往来に配慮しました。
- ・ 3号柱を大きく左(西)へ移動させることにより、「ノートルダム横浜」前の眺望に最大限配慮しました。 同様に水路を広く開けました。
- ・ 4号柱をできる限り右(東)へ移動させ、水路を広く開けました。



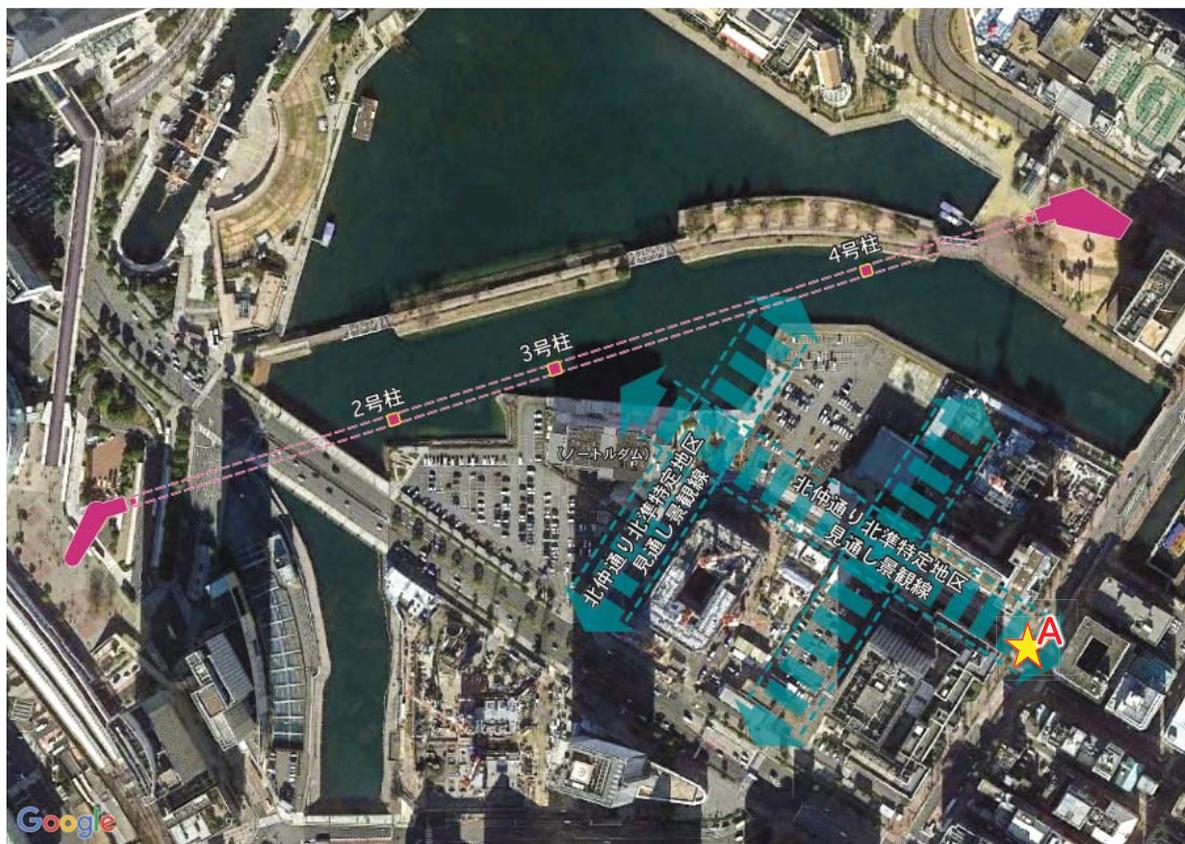
■ 北中通北地区に対する景観への配慮

本施設はみなとみらい21中央地区・新港地区及び水域に整備する計画ですが、北中通北地区にも近接したルートとなっています。

北中通北地区は景観形成ガイドラインが定められ、それに基づきまちづくりが進められていることを踏まえ、以下の通り同ガイドラインに配慮した計画を行っています。

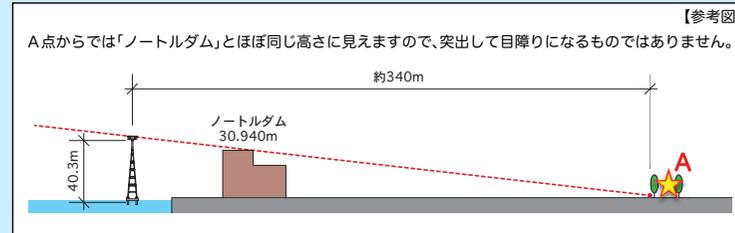
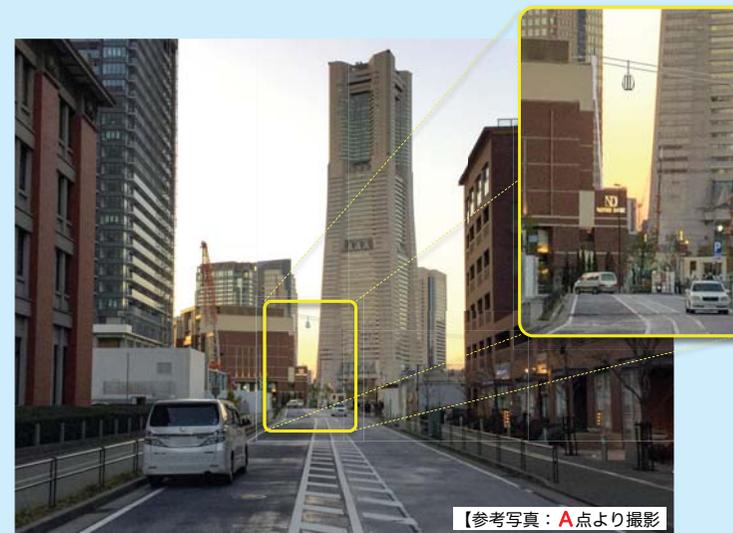
《見通し景観線への配慮》

- ・ みなとみらい21地区や港への見通しの確保など奥行きのある都市景観を形成するため、北中通北準特定地区区域図に記載の見通し景観線に配慮し、4号柱の位置を景観線上から外れる配置としました。
- ・ 3号柱については、北中通北地区にある既存建物からの眺望にも配慮しつつ、4号柱との離隔を技術上可能な限り大きく取った位置に配置しました。



左図A点から3号柱方向を見た場合、支柱下部約1/3は既存施設「ノートルダム」の陰に隠れて見え、また上部も同建物の角に半分程度隠れてしまうという状態になります。
(下写真参照)

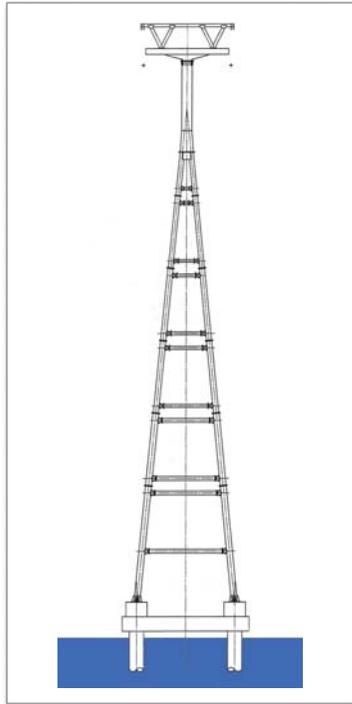
また高さにおいては10m程度支柱の方が高いのですが、A点から見ると同建物とほぼ同じ高さに見えます。
(下図参照)



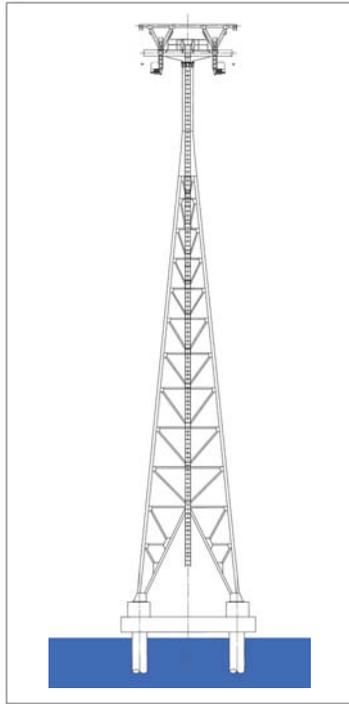
《形状について-1》

形状につきましては、諸外国に比べ台風、地震等の自然条件が格段に厳しい我が国の情勢に鑑み、安全性において実績のある以下3タイプを候補とし、「安全」を最優先し、さらに「景観」に十分配慮したデザイン・形状という観点から検討いたしました。（左図①案）
 （詳細比較は次葉ご参照ください。）

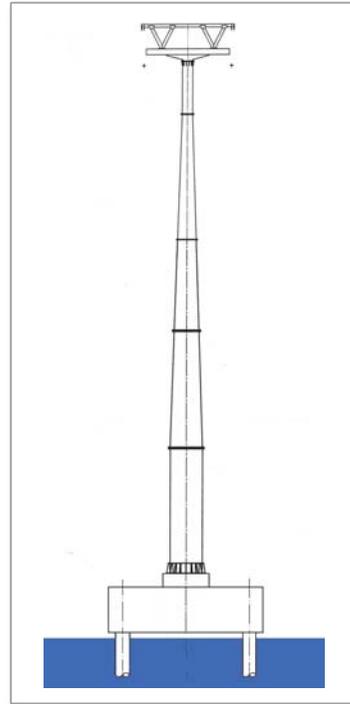
①「丸型鋼管 4 本支柱」



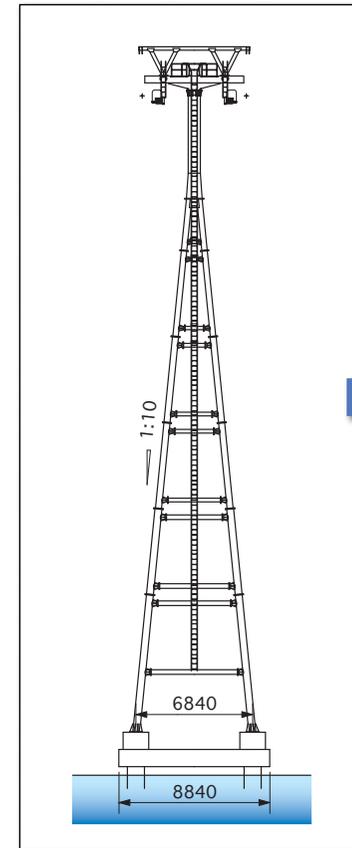
②「トラス形状 4 本支柱」



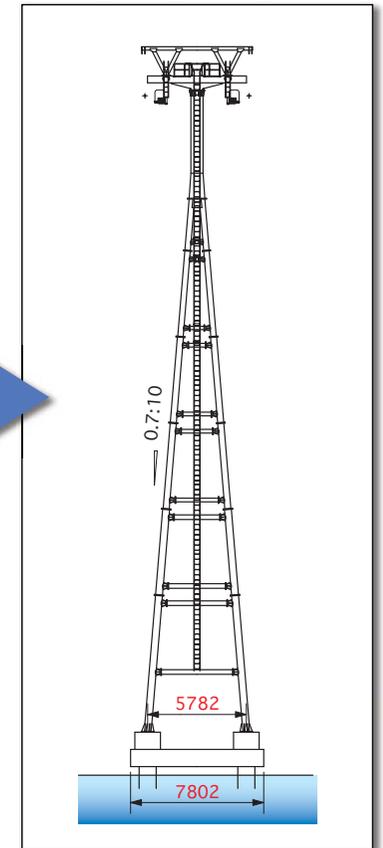
③「丸型鋼管 1 本支柱」



【従来タイプ】



【幅狭タイプ】



《形状について-2》

さらに、従来の「丸型鋼管4本支柱」の安全性はそのままに、柱の開く角度を狭くし、足元部分での幅さらに基礎部分の幅を約1m狭めるように設計しています。よりスマートになるため景観上もプラスに働き、基礎が小さくなることで海上を航行する船舶に対する安全性も一層向上します。

《支柱形状比較検討》

以下、3タイプの支柱につき、比較検討いたしました。

①「丸型鋼管4本支柱」

(景観面)

支柱の構面にブレースがないため、見た目に非常にシンプルである。

シンプルな構造が最先端の都市型ロープウェイのイメージにもマッチする。

下部はすそ広がりになるため、安定感がある。

(安全面)

4本支柱がメイン構造となるため強度的にも安定しており、支柱頂部の揺れについても問題ない。

支柱は比較的細い丸パイプとなるため、水上交通の見通しにおいても問題なく、船舶運転者の視界を妨げないため、水上交通の安全航行においても問題ない。

(コスト面)

トラス形状4本支柱と比べるとコスト高になる。



2005年日本国際博覧会(愛・地球博)

②「トラス形状4本支柱」

(景観面)

主に形鋼で構成されるため、全体として固いイメージを受ける。

高圧線の支柱のイメージが強い。

同様に前時代的なイメージがあり、最先端の都市型ロープウェイにそぐわない。

(安全面)

支柱高の高いロープウェイの支柱としては最も一般的で実績も非常に多い。

実績に裏付けられた安全性が十分に担保されている。

構成部材が多く船舶運転者の視界の妨げになるおそれがある。

(コスト面)

コスト面では3タイプの中では比較的ローコストである。



世界リゾート博(1994年・和歌山)



③「丸型鋼管1本支柱」

(景観面)

構造がシンプルで、見た目にはスマート。(但し、細い場合)

高さ40mとなると支柱の根元では直径が2.5m以上になり、決してスマートとは言えない。

支柱が太くなることで「面」としての見え掛りが大きくなるため、景観を阻害する。

(安全面)

高さの低い支柱構造としては優れている。

国内では高さ20m程度しか実績がなく、40mという高さでは十分に安全を担保できない。

支柱最上部では少し強い風が吹いただけでも大きく揺れることが予想され、安全運行に不安がある。

支柱に“ふんばり”がないため、見た目に不安定なイメージを与え、心理的に安全性に不安を抱く人も多い。

水上交通の関係者からは太い支柱が“壁”となって、水上での見通しが悪くなるのご指摘があり、また基礎部も幅および厚みも大きくなることから船舶の安全航行に支障をきたすおそれがある。

(コスト面)

3タイプの中では最も高くなる。

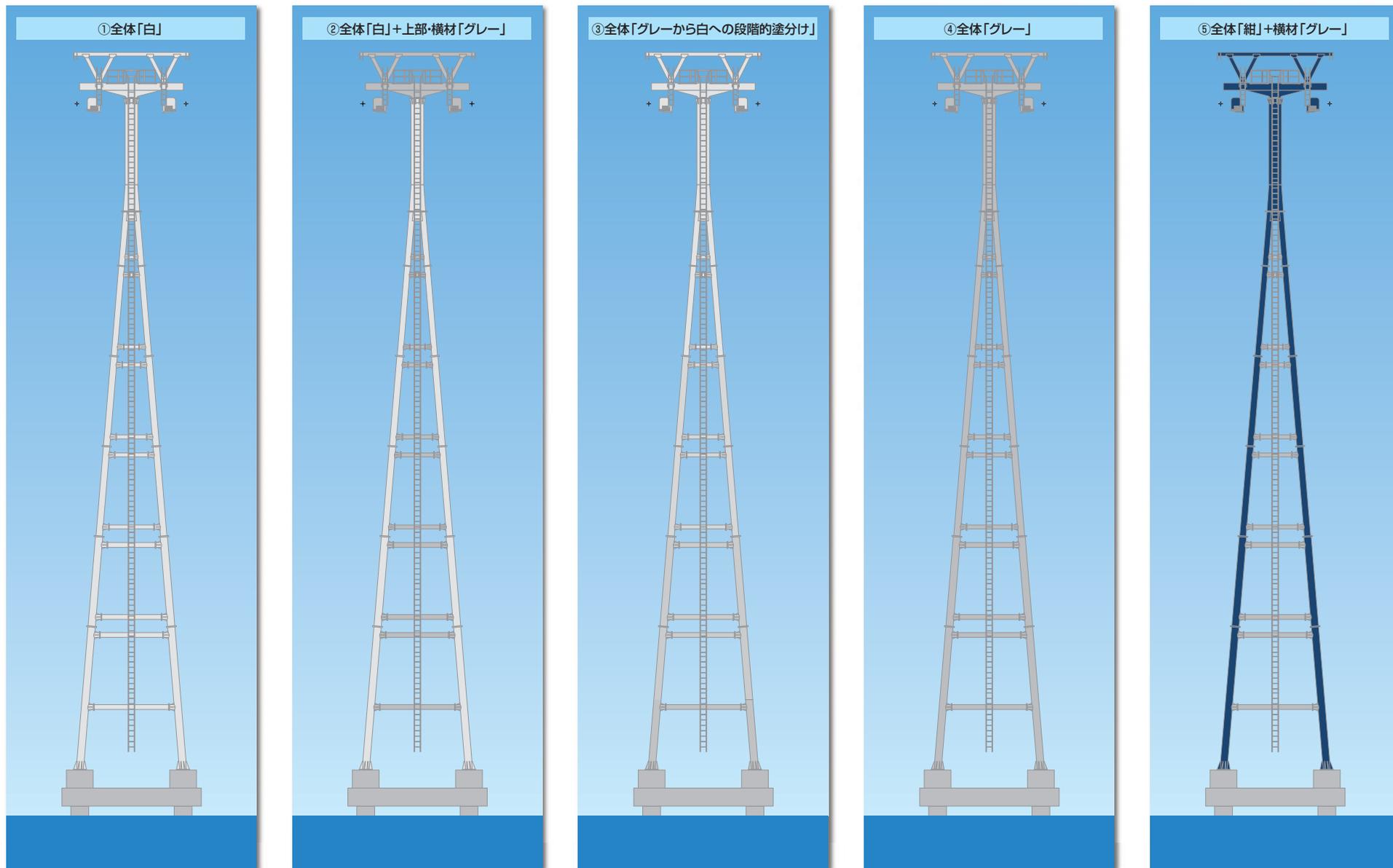


2005年日本国際博覧会(愛・地球博)

以上を勘案した結果、高さが必要な「海上支柱」につきましては本計画図にございます「丸型鋼管4本支柱」の構造がより安全面に優れ、また「トラス形状4本支柱」に比べて部材が少なく、「丸型鋼管1本支柱」に比べて部材が細いため、「面」として認識されず支柱の向こうの景色も部材越しに見えますので、船舶の往来にも最も安全であると同時に最も景観を阻害しないデザインであると考えています。

《色 彩》

色彩につきましては、周辺環境に馴染む「白」を基本とし、横材および上部をグレーにすることでできる限り目立たないように工夫し、景観を阻害しないよう配慮いたします。 (下図②案)



(イメージ)

【支柱基礎】

《支柱基礎の構造》

海上支柱の基礎構造は、鋼管杭を海底の支持層まで打ち込み、その上部に鉄筋コンクリート製の躯体構造物を作り、そのコンクリート構造物に支柱用のアンカーボルトを埋め込んだ構造としています。

基礎コンクリートの底盤は、以下の理由により海面のH.W.Lから10cm程度上がった高さになっています。

(理由)

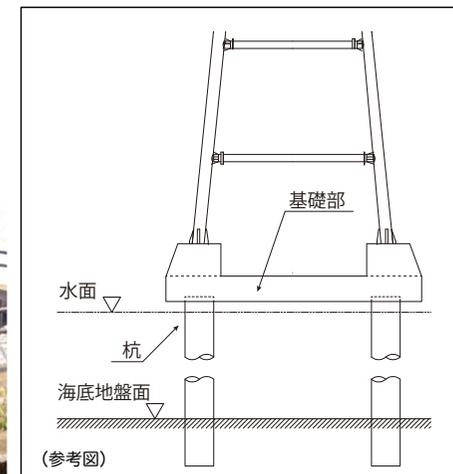
基礎躯体を海水に浸からない高さに設定することにより、常時ロープウェイからの振動を受ける鉄筋コンクリートにクラック等が発生しても、そこから海水が浸入して強度が落ちることのないようにしています。

また、このようにすることで点検時に杭と基礎の接合部を目視できる状態におくことができます。

基礎躯体を海水から分離することにより、波、潮流等の想定荷重以外の外力が直接基礎部分にかからないようにしています。

基礎躯体を水中に浸けないということは、海洋土木の常識とされており、防錆・安全面から他の事例においてもそのように施工されています。(右写真参照)

以上の理由により、右図に示すような構造にしています。

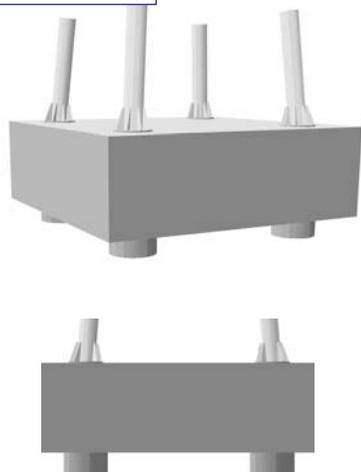


《基礎部形状の検討》

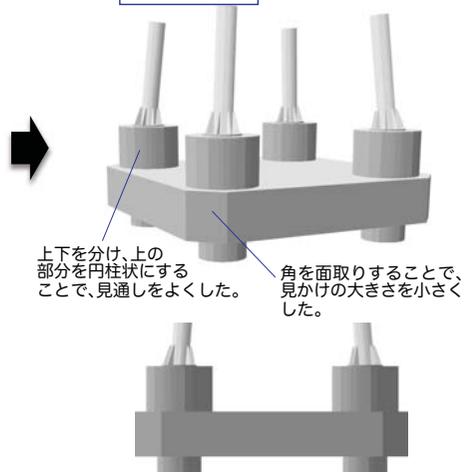
水上に設置される基礎部分については本来高さ2mあり、水域利用者の安全上好ましいものではありませんでした。

そこでベースとなる基礎と支柱部分の基礎に分け、できる限り基礎の高さを低く抑えるよう検討し、さらに形状を工夫することでデザインにも配慮した検討を行っています。

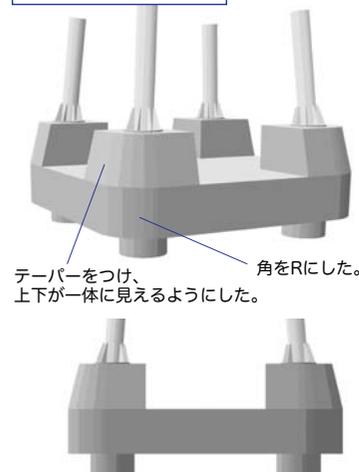
通常的基础形状



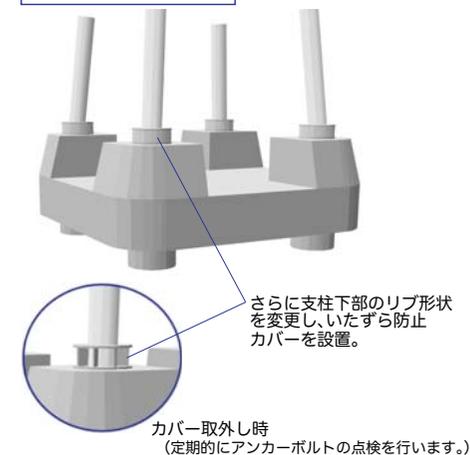
形状変更案-1



形状変更案-2 (検討中)



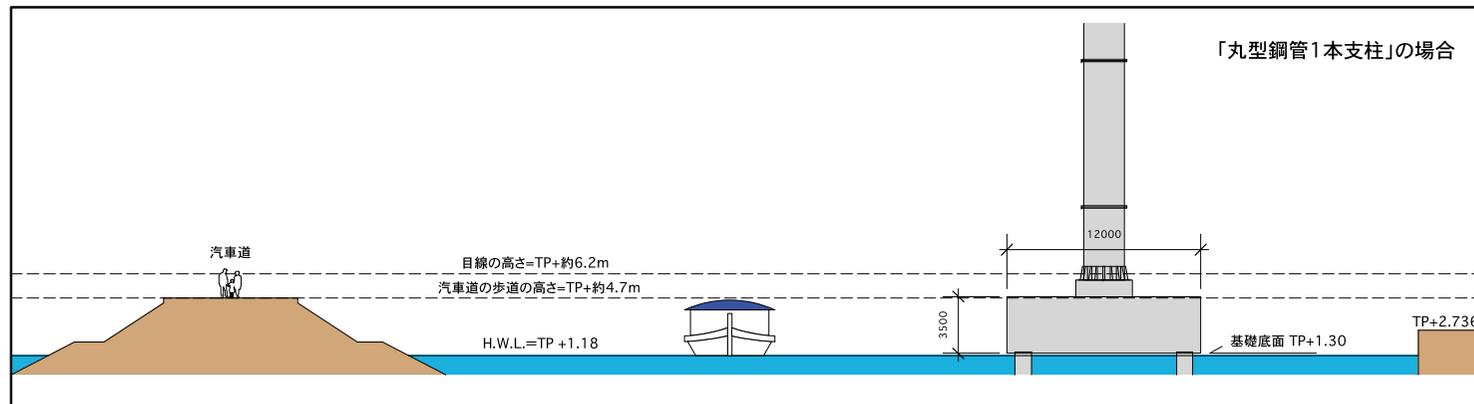
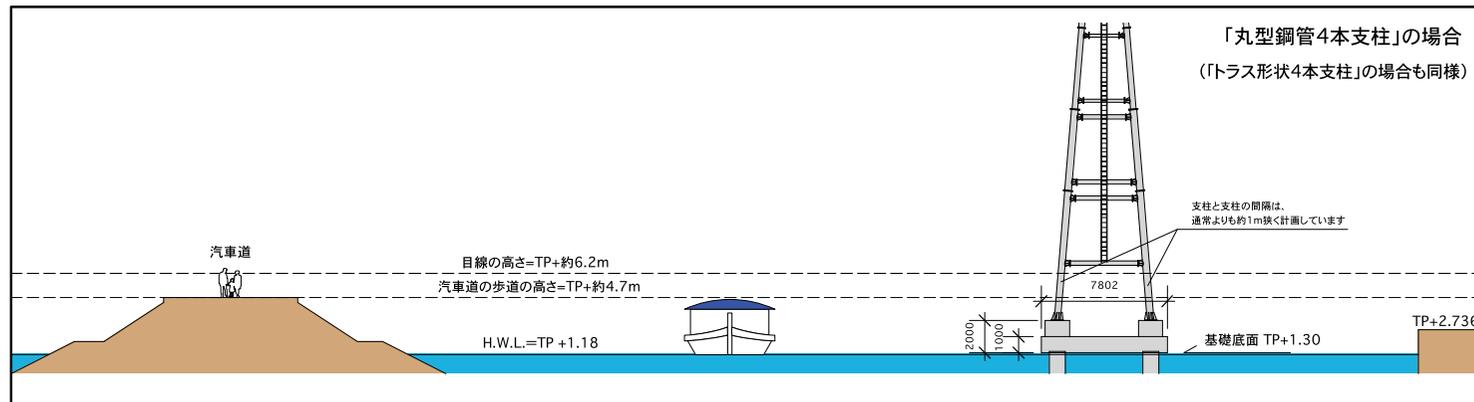
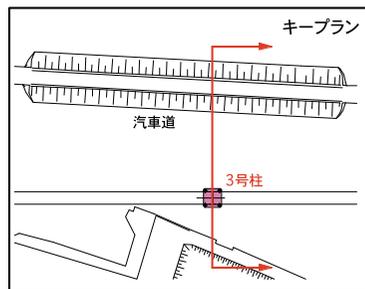
形状変更案-3 (検討中)



《支柱基礎の見え掛かりについて》

「丸型鋼管4本支柱」(トラス形状の場合も同様)と「丸型鋼管1本支柱」の基礎を比較すると、後者の基礎の方が厚みがあるため、右図のように「汽車道から見ると目線の高さ近くまであり、非常に圧迫感があります。

それに比べ、前者の方は目線からかなり下の方にあるため、気になりません。また、この水域を航行する船舶においても「丸型鋼管1本支柱」の基礎部分は「壁」となるため、視界が妨げられるなど、安全航行に支障を来たしかねません。



(参考図)

《水域利用者の安全確保について》

狭い水域に支柱を配置することから、必要に応じ水域利用者の安全確保策を講じてまいります。

【ゴンドラ】

ゴンドラは世界的に知られたスイスの「CWA社」製を採用する予定です。

CWA社は1939年創業のスイスを代表する搬器メーカーです。

CWA社のゴンドラは世界各国に納入実績があり、スイスを中心にヨーロッパやアメリカなど、世界各国に向けて製品の輸出を行っています。

CWA社の製品は、安全性、信頼性において世界一と評され、日本国内においても多くの導入実績があります。

CWA社のゴンドラは、全面アクリルガラスによるスタイリッシュなフォルム(曲線を主体とし、フレームコーナーや外装にリベットやボルトが見えない美しいデザイン)となっており、都市部の景観にマッチしています。

その洗練されたデザインに加え、耐腐食性に優れたアルミニウム合金を本体に使っている点などの安全性、日本や世界各地で使用されている信頼性も踏まえ、今回の事業に最適であると判断し、採用することといたしました。



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。



(イメージ)

《色彩等》

異なるエリア間(中央地区～新港地区)を移動するため、搬器である「ゴンドラ」は周囲の環境と親和性が高いニュートラルな「白」を基調に考えています。また、ゴンドラが上空を移動する際は、底部が歩行者からよく見えます。そこで底部にグラフィカルなデザインを施すなど、下から見上げても楽しい工夫を行うとともに、ゴンドラの側面等には洗練された施設名のロゴタイプをあしらうなど、ゴンドラ全体のデザイン計画も行う予定です。

《夜間演出照明》(今後協議)

ゴンドラ本体にLED照明装置を装備し、夜間の演出性を高め、昼夜2面性を持った施設展開を図る予定としています。

また、光がゆるやかに流れていくことでみなとみらいの夜景に動きが加わり、新たな夜景の演出をご提供できるものと考えています。

照明は夜間の集客、利用促進につながり、利用客を通して情報発信の場ともなるような、観光振興と賑わいのまちづくりに効果を発揮できるよう計画し、今後お示ししてまいります。



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

桜木町駅(東口・南改札口)からの景観



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

自動車道からの景観



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

万国橋からの景観



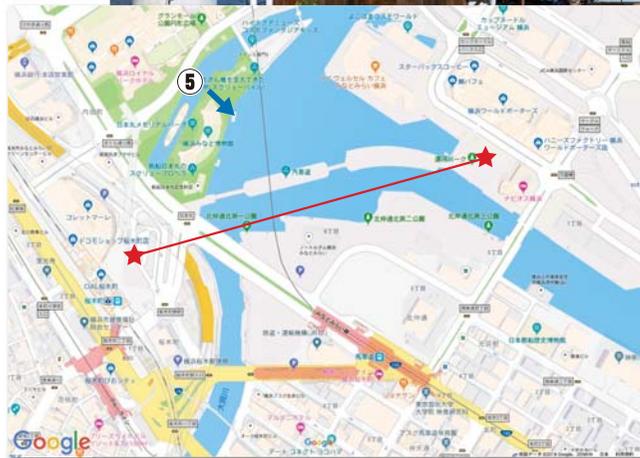
本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

北仲通公園(ノートルダム横浜)
からの景観



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

日本丸メモリアルパークからの景観



本図はイメージであり、計画の進行により実際の施設とは異なる場合がございます。

2018年11月、60周年を迎えた私共泉陽は、「暮らしの中にゆとりと遊び」をテーマに、安全を最優先した技術力と斬新な企画に徹したノウハウ、そして長年にわたる実績に裏付けられた豊富な経験をもって「遊空間の創造」に努めてまいりました。

また泉陽はこれらの遊園施設メーカーとしての豊富な実績をもとに、民間はもちろんのこと、国や地方自治体が推し進める公園や博覧会等への参画をはじめ、大規模遊園地やテーマパークなどのレジャー施設の企画・設計・製作・施工・販売ならびに経営を行い、「観光振興」と「賑わいの街づくり」のお手伝いをいたしております。

さらに泉陽は長年の遊園施設メーカーとして培った安全に対するノウハウと豊富な経験をもとに、遊園地や博覧会での会場内輸送施設をはじめリフトやロープウェイの輸送機械、ゴルフ場内の人員輸送施設、土砂搬送ベルトコンベヤから都市交通にいたるまで、様々な分野での輸送事業に積極的に取り組んでいます。

なかでも1990年に大阪で開催された「国際花と緑の博覧会」において泉陽は、JV5社の代表企業として循環式ロープウェイ「フラワーキャビン」の建設・管理・運営を行い、花博の成功に貢献した実績も大きく評価され、この度の「まちを楽しむ多彩な交通の充実」にむけた提案に対し、泉陽が一社で応募した本提案が横浜市に選定されましたものと考えています。



(国際花と緑の博覧会「フラワーキャビン」1990年)

■本事業の裏付け

- ・ 1989年開催の「横浜博覧会Yes'89」のシンボル施設、大観覧車コスモクロック21とレジャーゾーン「コスモワールド子供共和国」の営業参加。

さらに博覧会閉幕後、周囲に何も無い状態の苦しい時代を経て今日に至るまで、約30年にわたり「よこはまコスモワールド」を当地横浜において経営し続けてきた実績がございます。



- ・ 国内最大手の索道メーカー「日本ケーブル株式会社」を協力的会社とし、設計・製作・施工にあたります。
- ・ これまでの健全経営により内部留保金も十分確保されていますので、安定した経営を行うことができます。

- ・ 泉陽は遊園施設、輸送施設に関する多数の国家資格有資格者を有し、さらに索道に関する専門の技術者もすでに確保しています。

すぐ側には弊社経営の「よこはまコスモワールド」がございますので、万が一のトラブルにも迅速に対応できる体制が整っています。

