

## ■公述人1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>今回のB地区の計画では、尾上町交差点から距離の短い吉野家さんを左へ曲がる車の量が、これまでの60分パーキング6台分から何十倍にも増加することになります。</p> <p>再開発ビル2棟のお客様のみならず、居住者用、オフィス従業員、飲食・物販等の仕入れ、搬入、搬出、宅配等の車も加わります。</p> <p>吉野家さんの角は信号のない歩行者優先の道路で、車は歩行者が途切れるまで左折できません。トラブル発生、混乱することが可能性大だと考えます。</p> <p>また、尾上町交差点の海の方からの直進と、スタジアム方面からの左折、それに桜木町、馬車道側からの右折、その全ての車が信号を渡り吉野家さんの角を左折するため、すぐに左側車線に寄ろうとします。</p> <p>ローソンの前から吉野家さんの前までのあの短い距離で問題がないと、本当にお考えなのでしょうか。</p> <p>これに加え、タクシーの車両までC地区の前面、生活道路となる部分に入り込もうとしています。</p> <p>道路両側の歩道にはガードレールの設置も考えられています。</p> <p>これまであったセルテ奥側出入口の前の横断歩道もなくなります。</p> <p>地区計画の色分けではC地区の前面道路の歩道部分までがB地区の色分けとなっていますが、これは、交通広場へ繋がる1本の道の一つとして、C地区側の歩道を広げる工事もこの時期に一緒に行うほうが望ましいためこの色分けになったと、市から説明を伺っています。決してB地区の再開発のための専用道路になった色分けではありません。</p> <p>それで本当にマスタープランとして考えたA、B、C、D地区の歩行者の優先、各地区への回遊性のある街づくりが確保できるのでしょうか。BとCは道路と車によって確実に分断されてしまいます。</p> <p>C地区に行こうとする人は吉野家さんの前に集中し、より一層、吉野家さんの前の歩行者も増えることとなります。なおさら車は左折がしにくくなり、トラブル発生、事故発生の危険度が高くなると思います。</p> <p>三菱地所のビルの駐車場出入口、現在の日本調剤さん側にのみ横断歩道ができ、広場前のC地区へ渡る横断歩道が廃止されることで、桜通り方面へ行こうとする人は三菱地所ビルの駐車場の出入口前の横断歩道がある歩道側に集中してしまいます。</p> <p>C地区や移設計画中のタクシー乗り場に行きたい人も、広場を抜けて、行きたい場所は目の前に見えるのに三菱地所のビルの駐車場出口を渡り、現在の利久庵さん前まで行って、横に横断歩道を渡り、Uターンする形でしたかどり着けません。</p> <p>それが嫌なら吉野家さんの前からということになり、もっと吉野家さんの前には歩行者が増加し、尾上町交差点から来る車はもっと左折しにくくなります。</p> <p>また、現在の利久庵さんと交通広場の間には横断歩道がありません。でも桜通りに行きたい人を含め、人は渡ってしまうでしょう。とても危険なプランです。</p> <p>以上のことからこのプランは矛盾だらけというしかありません。</p> <p>各地区とのまとめ、連携、回遊性、歩行者優先、桜通りへの利便性など、再開発全体の意図はどこへ行ってしまったのでしょうか。</p> <p>この地区に住む、来る、この地区を利用する人々の目線に立って快適性、安全性、利便性を重視した上で、関内駅前地区全体として機能的に配置されるべきだと思います。</p> <p>関内駅前のタクシー運転手さんが、最近ではスマホでタクシーを呼んでしまうのでタクシー乗り場に車が集まらないことも多い、また、人が並んでいたらすぐスマホで呼んでしまうので悪循環、法の整備がなければタクシー乗り場の存続は難しいという話をしていました。</p> <p>これから6、7年先に本当にタクシー乗り場が必要になるのでしょうか。そして2か所も必要でしょうか。</p> <p>例で言えば、新橋駅でさえ、駅前に海側の方に1か所だけです。</p> <p>しかし誰も不便を感じていません。</p> <p>陸側のほうに関しては、広場になっていて機関車があって歩行者だけのところとなっています。ところが、誰もそれでも苦情を言う人はいませんし、それが当たり前となってしまえば、それをうまく利用してタクシーは利用されています。</p> <p>タクシー乗り場の必要性としては、雨が降った場合は利用者が多いと思います。ありがたいと思います。ただし雨の中、タクシー乗り場が遠いのは利便性に反する。傘を差さずに乗れる駅前の屋根のあるところが望ましい。また、大きなトランクを持っている、今後もっと重要な存在となってくるであろうインバウンド需要や高齢</p>	<p>JR 関内駅前では、現状、自動車の交通量と比較して歩行者の交通量が多く、今後まちの再開発等により更に歩行者交通量が増加することが予測されています。歩行者の回遊性の向上や来街者等が安心して歩ける空間を確保するため、山下長津田線の一部を歩行者専用道路として整備し、現在の市道山下町第3号線の一部を歩行者が通行可能な広場として整備する計画としています。</p> <p>また、観光・集客に資する交通機能を導入するため、尾上町通り側に観光系のバス等を導入した交通広場を整備する計画としています。</p> <p>これらの交通機能を十分に確保するためには、ご意見のように交通広場側へB地区建物の駐車場出入口を設置し、交通広場内に一般車両を通行させることはできません。</p> <p>そのため、山下町第2号線と第3号線の交差点付近にB地区建物の駐車場出入口を設け、地区外からの車両は吉野家前交差点から進入する計画としています。</p> <p>計画にあたっては交通量の検証を行っており、関係機関等とも協議を進めています。いただいたご意見を踏まえ、B地区とC地区を接続する横断歩道の設置等、交通トラブルが発生しないよう対応策を再開発準備組合や関係機関等と引き続き検討していきます。</p> <p>関内駅北口タクシー乗り場については、歩行者環境整備のため、今回の市街地再開発事業により、山下長津田線の一部を歩行者専用道路として再整備することに伴い、現状の位置から移設する計画としています。移設位置については、市道山下町第2号線を想定していますが、いただいたご意見を踏まえ、乗り場の分散化を含め、必要台数についても、再開発準備組合や関係機関等と引き続き検討していきます。</p> <p>C地区前面道路である市道山下町第2号線の歩道部分までをB地区の区域とした理由は、今回の市街地再開発事業により道路の再整備を実施するためです。この再整備により、現状よりも歩道幅員が広がり、C地区の利便性・快適性向上に寄与します。</p> <p>なお、60分パーキングの駐車スペースについては、利用状況等を踏まえて、一般車駐車スペースの代替を再開発ビル内の駐車場で確保し、貨物車用の駐車スペースを引き続き2台分残す計画としています。いただいたご意見を踏まえ、駐車スペースの在り方等、再開発準備組合や関係機関等と引き続き検討していきます。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

公述意見の要旨	市の考え方
<p>者にとっても望ましいです。</p> <p>利用する人にとって、その場所が快適、便利、安全でなければなりません。どこかに移転さえすればそれでよいというものではありません。</p> <p>また、今回の計画がそのまま実行されるとタクシー乗り場があるため、将来C地区をどのようにするにしても、その計画によって限定的な制限が生まれるのは必定です。</p> <p>B地区の計画による足かせをはめられた状態で計画をしなければなりません。</p> <p>C地区の現在又は将来にわたる前面、生活道路としての使用のため、十分な余地のあることが絶対必要です。よってタクシー乗り場は関内駅北口の方に移設することが妥当だと思います。</p> <p>B地区もC地区も一般の市民も、この地域、この街に共存しています。B地区のための駅前計画、ワンダーランド計画ではありません。</p> <p>地区A、B、C、D全体の再開発の先発隊としてB地区が責任ある計画ができないのであれば、再開発全体に対して反対せざるを得ません。</p> <p>どうかこれまでの駅前の車道、タクシー乗り場はそのまま、C地区を巻き込まず、B地区の建物が建っているその部分の土地だけで計画を立ててください。</p> <p>やむを得ず譲歩するにしても、B地区は関内駅前地区全体の一員であることを再確認し、最低でも現在計画されているC地区の前面、生活道路の先にある、三菱地所ビルの駐車場出入口を交通広場側へ変更することが、歩行者分散、優先、回遊性の理にかなった位置ではないでしょうか。</p> <p>また、駐車場出入口を交通広場側へ移転することで、警察指導の道路のカーブもなくなり、現在のセルテ裏側出入口前にある横断歩道が復活し、人も車も分散され、減ることになります。交通広場側からの三菱地所のビル駐車場の位置の変更の可能性と、その出入口への連絡道路との兼ね合いを含め、もう少し検討していただきたいと思います。</p> <p>さらに、タクシー乗り場だけでなく、60分パーキングをC地区側の歩道に移設してもらうことが、C地区へ訪れる人や、各店舗の搬入、仕入れのほか、建物の維持管理には必要です。</p> <p>よってタクシー乗り場の計画を変更してください。60分パーキングと貨物用駐車スペースをそれぞれ適度な間隔で復活していただきたいと思います。</p> <p>A、B、C、D地区全体、また市民をはじめそれぞれの立場で共存し、駅や駅前を公共物、公共施設として利用する人々にとっても、できる限りストレスフリーな街づくり、再開発であることを強く望みます。</p> <p>全体として市の進める本当により再開発を実現していただきたいと思います。</p>	

公述意見の要旨	市の考え方
<p>A地区と一体的な再開発プランなのにA地区の役割について触れないのはおかしいことについて。</p> <p>先行する、旧市役所を撤去して170mの超高層ビルを建築中のA地区と一体の開発であるにもかかわらず、この市素案のB・C地区の計画が、現に進むA地区の開発プランとの関係性を言語化していない点、不十分な市素案と言えます。</p> <p>元々A地区プランについては、私は旧市役所の市民のための再活用を希望していましたので、旧市庁舎を撤去したA地区と一体的な開発をするB・C地区について、今回どのような相互関係として展開し、開発されるのかを注視していましたが、ほぼ言及されていません。</p> <p>あえて関連性をまとめると、超高層ビル3棟ともそれぞれの低層階に作る商業施設、レクリエーション施設によってにぎわいができるという点でしょうか。</p> <p>なぜA地区に加えてさらにB・C地区に超高層ビルを2棟必要としているのか、その合理的理由がわかりません。</p> <p>2番目、開発後、それを支えることになるC地区及び北側に広がる商住共存地区などの横浜都心機能誘導地区、さらにその周辺の関外地域との関係に触れていないことについて</p> <p>前項と関連しますが、関内駅前地区地区計画全体と、このB・C地区の関係性への言及のないことです。さらにその外周を取り囲む地域は、横浜都心機能誘導地区とされています。</p> <p>この地区は現に居住して商いをしている市民の住む商住共存地区でもあります。この市素案の完成後には、当然互いに支え支えられる地域関係となるわけで、その関係性のあり方や将来計画を示されないことの不十分さを指摘します。</p> <p>超現代的な超高層ビル3棟から見れば、その外を囲む商住共存地区は、ある意味広大な旧市街地と見なせる地域を持つことになります。</p> <p>西側地区には馬車道通りの独特な街並みを持ち、東側地区には中華街という日本一のチャイナタウンを含みます。市素案ではこの関内駅前港町はそれらの中心部として機能させるとしていますが、周囲とは極めて異質な超高層ビル3棟を導入することと都心機能を誘導する市素案との整合性がとれているとは思いません。</p> <p>さらに、横浜スタジアムを含む横浜公園地区がE地区とされていますが、全く関係性の説明がありません。いずれ横浜都心地区の残る地区として再開発を計画しているものではないかとも推定します。グランドプランという視点からも、広い視野で考えるべき地域です。</p> <p>その意味でも現市素案は不十分と言えます。</p> <p>残りのC地区、D地区についても、関連してどのようにするのか、そのままなのかも含めて全く説明がありません。</p> <p>次に、3棟によって新たなにぎわいをもたらすということについて。</p> <p>旧市庁舎の移転で消失した商業需要を取り戻し、低層階に計画される商業施設でにぎわいを取り戻すためには、よほど魅力のある施設が期待されます。</p> <p>市庁舎を訪れた市民や職員の需要があったわけですが、それとは全く違う職域の方々と一般市民、交流人口による新たなにぎわいの創出になります。</p> <p>3棟の外部となる旧市街地を目的として訪れる来街者をどのように取り込むのでしょうか。</p> <p>この地区に、超高層ビルを林立させることの景観上の害について。</p> <p>これからの国際都市の評価には、特に都市の環境が優れていることが非常に重要になっていると理解すべきです。居住者にとっての居住関係の良さはもちろんですが、その都市自体の環境の良さ、言い換えると、自然と共存する都市という観点は、居住者の環境条件すら制限するほど重要になっています。</p> <p>どのような環境アセスメントを行ってこのような超高層ビル3棟を並べる建築計画の許可を出したのか、市素案には説明がありません。市素案では、特に周辺の商住共存地区に、日射の減少や広範にわたる日影の変化、真夏には熱射光線の反射、風向き・風力の変化などによる害、視界・景観を遮ることの害をもたらすことが推定できます。</p> <p>3棟の超高層ビルですが、土台の低層部に、四角い豆腐を上下に引き伸ばして乗せた、至って単純な建築デザインであり面白みがありません。巨大な墓石が並んでいると見えるのも環境デザイン上の害とします。</p>	<p>横浜市のみちづくりにおいては、都市計画に関する長期的な基本的方針であり、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置付けられている「横浜市都市計画マスタープラン」といった上位計画等に即して各地区の方針を定めています。</p> <p>関内駅周辺地区のみちづくりにあたっては、平成29年3月に「現市庁舎街区等活用事業実施方針」、令和2年1月に「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」を策定し、関内駅周辺地区全体において「国際的な産学連携」「観光・集客」をテーマとしたみちづくりを進めることを決めました。テーマの検討にあたっては、市民や地域の協議会、民間事業者などが参加するワークショップ等（延べ約1200人参加）を開催したほか、市民意見募集や議会での議論、附属機関での審議などを通じて、長い時間をかけて意見を伺いながら検討を進めてきました。</p> <p>関内駅周辺地区は関内・関外地区の結節点であり、連鎖的に行われる大規模土地利用転換を通じて人が集まる魅力を高めることで、関内・関外地区の再生及び都心臨海部の活性化を目指しています。</p> <p>関内・関外地区は、横浜市内で最大の従業者数が働くエリアであり、横浜市全体の経済・雇用をけん引する役割を担っています。しかし、近年は横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区の開発が進み、都市構造や社会・経済情勢が変化したことによって、関内・関外地区の商業機能の低下などが課題となっています。</p> <p>一方で、横浜市の観光集客実人員、観光消費額は平成30年まで上昇傾向となっていました。横浜市を訪れる観光客は、みなとみらい21地区などの臨海部を回遊しており、観光客の目的地となる施設が少ない関内駅周辺地区を回遊する人の流れができていないことが課題でした。</p> <p>加えて、関内駅前港町・北口地区では、戦後の都市不燃化を促進するため、「防災建築街区造成法」に基づき昭和40～50年代に建てられた建物が多く、建物の老朽化や建物間の狭あい道路など、防災上の課題があります。</p> <p>関内駅前港町・北口地区のみちづくりにあたっては、市街地再開発事業により防災性を向上し、A地区（旧市庁舎街区）に続き、「国際的な産学連携」「観光・集客」の機能やそれと連携した機能を連鎖的に誘導することで、A地区と一体となって相乗効果を発揮して関内駅前に活性化の核を形成し、関内・関外地区全体の魅力向上へと波及させていきます。</p> <p>また、「観光・集客」に資する交通機能の導入や駅前の広場空間の創出、安全で快適な歩行者空間の整備などにより、市内外とのアクセス向上や関内・関外地区の接続強化を図るとともに、臨海部との円滑な人の流れを誘導していきます。</p> <p>E地区（横浜公園）については、明治9年開園の歴史ある公園であり、市民が憩い・くつろぐ場として貴重なことに加え、横浜スタジアムはプロスポーツや市民スポーツの拠点となっています。今後も、歴史と緑を尊重し、周辺環境とも協調しながら、街のにぎわい創出につながるよう、公園の魅力を高めていきます。</p> <p>にぎわい形成について、関内駅周辺地区では、競争力を高める国際的な連携・交流の場を整備するなど、新たな魅力となる施設を誘導するとともに、産学・環境・都市活動を支える多様な滞在・居住機能の導入により、にぎわいと活性化の核を形成していくこととしています。</p> <p>本事業においては、「国際的な産学連携」機能として、オフィス機能だけでなく、スカイラウンジや産学連携拠点、ベンチャー企業育成支援拠点等を整備するなど、人材と企業の交流・育成により、研究者・起業を志す人・アーティストなどの多様な人材が集まり、関内・関外地区に持続的な創造的活動と経済活動を生み出す拠点となることを目指しています。</p> <p>また、「観光・集客」機能として、ミュージアムやナイトライフ拠点等を整備し、国内外の多くの人を集める魅力を創り出し、関内・関外地区を訪れる来街者の新たな目的地となることを目指しています。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

公述意見の要旨	市の考え方
<p>超高層ビル3棟を準備すればグローバル企業が来て、研究開発拠点になるという主張について。</p> <p>文科省は3,000億円の基金を投じて大学の理工農系学部を拡充し、理系人材を緊急に多数養成しようとしています。また、世界最高の研究水準を目指す国際卓越研究大学の候補大学が、東大、京大、東北大とされ、この秋に決まるようです。</p> <p>横浜市はその流れとは趣を変え、国際的な産学連携すなわちグローバル企業を呼び込み、研究開発拠点化を目指すとし、その結果、地域の活性化を取り戻すとの主張と理解しています。</p> <p>この場合の「産」はすなわち企業、研究機関などで、「学」は大学、大学院、研究所などです。現在、「産」「学」ともこれだというのが横浜市にないのですが、これらの研究者、大学院生が極めて居住環境を良くした超高層ビル3棟に入居し、ビル内のしかるべきルームで、あるいはナイトライフで交流することで、新たな研究開発が起こるという希望に満ちた野心的計画に思います。</p> <p>横浜らしいゆったりとした計画ですが、発想としてちょっと古い感じがします。一般の市民には、優秀な研究者、研究機関が、わざわざ関内という、今はそれほど便利でない場所に来て研究を行うだろうかと普通に疑問に思うところです。</p> <p>横浜市としてどのような研究援助を行う計画なのでしょう。税金を収める市民に説明をお願いします。</p> <p>都市の楽しさを味わう街歩きと回遊性の違いについて。</p> <p>街歩きを市の表現では回遊性と表現していますが、誰のための街歩きでしょうか。街を歩いて楽しむという横浜らしさの視点が見えません。</p> <p>あえて街に手をつけないで、小さな街角を歩く楽しさ、曲がった時に現れる素敵なショップ、喫茶店などの街並みを維持することも、横浜らしさと思います。</p> <p>小さな小道には、建物の影ができるので今日のような酷暑の日にはとても有効です。</p> <p>そういうことで、街歩きは大事なことだということです。それから、一番大事なのは、横浜市のまちづくりのグランドプラン自体がないということで、そのために、いろんなマスタープランがそれぞれの計画したときにつくられ、それとの整合性によって我々に納得させるという手法についての問題点を指摘したいと思います。</p> <p>以上で終了します。</p>	<p>交通広場や歩行者空間の整備も合わせて実施することで、周辺地区との回遊を生み出す拠点としても機能し、関内・関外地区全体ににぎわいを波及させていきます。</p> <p>景観について、関内駅前地区は関内地区の玄関口であり、市庁舎が移転した後の関内地区の印象を形作る重要なエリアです。</p> <p>新たなまちづくりを進めるにあたっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○関内地区の玄関口としての風格のある景観と、多くの人でにぎわう魅力的な駅前空間の形成</li> <li>○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の形成</li> <li>○「開港の地」としての歴史性</li> </ul> <p>を普遍的な景観形成上の要素として継承しつつ、これまで形成してきた景観がより良いものとなるよう誘導していきます。</p> <p>また、市街地再開発事業等の土地利用転換を行う際には、関内・関外地区の新たなシンボルとなるような景観形成を目指し、建築物の低層部に人々の活動によるにぎわいのある景観を誘導するとともに、地区の象徴となるような魅力と品格のある眺望景観を誘導していきます。</p> <p>今回の市街地再開発事業については、横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例に基づく都市景観協議に先立ち、横浜市都市美対策審議会にて「関内駅前地区の景観に関する考え方について」をお示しし、高層部のあり方『3棟により関内を象徴する群像景を形成すること』も含め景観形成の考え方について審議いただき、了承を得ています（令和4年9月5日）。</p> <p>今後は、都市計画決定（変更）後に、施設計画が具体化した段階で都市景観協議を行い、横浜市都市美対策審議会で審議いただくこととなります。</p> <p>環境影響評価については、港町地区は、「高層建築物の建設」として、横浜市環境影響評価条例の対象事業（第1分類事業）に該当し、現在手続中です。</p> <p>なお、昨年度に方法書の手続が終了し、現在は準備書の手続を進めています。</p> <p>今後、準備書の手続の中で内容が審査される予定ですが、事業者からは、検討している環境影響評価項目のほとんどの項目において、周辺環境に著しい影響を及ぼさないように計画を検討していると聞いています。</p> <p>また、事業者による管理のもと、環境の保全のための措置を適切に講じることで更なる影響の低減を図り、予測・評価において不確実性が大きい項目等については、事後調査を実施する等、適切な対応を図っていくと聞いています。</p> <p>なお、北口地区については、環境影響評価条例の手続対象に該当しませんが、解体・建設工事の時期が重なることから、港町地区の影響に加えて、北口地区の事業が与える環境影響についても可能な限り予測・評価し、必要に応じて適切な対応を図っていくと聞いています。</p> <p>関内地区では、開港以来、業務・商業の中心地として栄えてきた歴史を生かし、歴史的建造物や長年地域に貢献してきた業務施設のリノベーションによるインキュベーション施設の集積や、グローバル企業や大学と連携したオープンインベーションの取組など、新たなビジネス環境の創出を目指しています。</p> <p>特に、関内・関外地区の結節点でもある関内駅周辺地区においては、連鎖的に行われる大規模土地利用転換を通じて、横浜市の施策や関内・関外地区のまちづくりと関連する分野、今後成長が期待できる分野について、国内外に発信力のある研究機能や人材を呼び込むことで、関連産業の集積や新たな産業・サービス・人材を創出し、関内・関外地区の業務機能再生をけん引していきます。</p> <p>なお、現時点では、本事業における横浜市による研究援助等の計画はありません。</p> <p>回遊性の向上については、「横浜市中期計画2022～2025」の戦略6において、「歩行者ネットワーク強化と歩行者滞在環境の向上・沿道建物との連携によるウォーカブルなまちづくりを進めます」としています。</p> <p>また、来街者や住民が安心して楽しく歩ける「歩きやすい地区」となることを目指し、通り沿いに連続したにぎわいの創出や歩行者目線の景観形成を図ります。</p> <p>関内駅前地区地区計画の「地区計画の目標」においても、来街者等が安心して楽しく歩けるよう回遊性を高め、関内地区の玄関口としてふさわしい魅力とにぎわいを創出し、関内・関外地区の再生及び都心臨海部の活性化を図ることを目標とすることとしており、本事業では、地区施設として広場や歩行者デッキ、プロムナード等を整備します。</p>

公述意見の要旨	市の考え方
<p>第1に述べたいことは、今回の再開発を含めて、横浜市の再開発における資料や説明会の案内は、該当地区に限らず全市民に分かりやすく広報してほしいということです。先月の説明会では、地権者や近隣エリア、中区の広報と市のホームページに掲載したとのことでしたが、今回は特に関内駅前という市民の生活に関わる場でもあり、高さ制限の緩和や地域の変更、さらには企業への助成金などは市民の税金から投入されるわけですから、中区だけでなく全区に、そして、詳しくはホームページでと言われると、まだネット環境のない人もいますし、ネット環境があっても、ホームページで欲しい情報までたどり着けない人はたくさんいます。私は、今回の先月の説明会については情報を得ることができず、知人から教えてもらって慌てて参加しました。市民への情報、市民の知る権利を重視してください。それから、市全体に分かりやすくきめ細やかな広報が必要だと思います。</p> <p>2つ目は、みなとみらいでオフィスが余っているのに、今さらに増やす必要があるのか、果たして需要はあるのかということです。一部の統計に過ぎないという回答をこの間説明会でいただきましたが、横浜市内ですら幾つものオフィスビルが今現在も建てられている上、都内での再開発も数え切れないほどあります。特に大崎などの山手線沿線の便利なところに、みなとみらいより安い賃料で募集がいっぱい出ています。そのような中で、関内駅前という立地条件だけを売りにしてやみくもにオフィスを増やしても果たして全部埋めることができるのか。また、ホテルや富裕層向けのマンションも同じで、直近では馬車道駅に滞在型ホテルがオープンしていますけれども、これも見事に目的が被っているのではないかと思います。そういうものを建てるというのなら、その必要性を目に見える現実的な数字で示してほしいです。</p> <p>3番目に、高層ビルを建てる意義はシンボルとして必要との回答を得ていますが、3棟高層ビルを建ててそれでシンボルになるというのでしょうか。先日閉鎖された中野サンプラザや、解体の進む世界貿易センタービルも、いろいろな問題はあったと思いますが、あの地に1棟のみの高層ビルで、デザインであったからこそシンボルになり得たと思います。</p> <p>ここでちょっと写真を御覧ください。これは言わずもがなのランドマークタワーです。建設当時はまさにランドマークタワーでした。現在も、海岸線から見た、これは、今開催されているガンダムファクトリーのところから撮影したものなのですが、とても美しい眺めを形成しています。これを建築関係者の方に伺うと、とても綿密に計画されたものだそうです。ですけれども、これは花咲橋の駅から撮った写真ですけれども、ランドマークに見えますか。私などが見ると、計画なく建てられたほかのビルに埋没してランドマークになっていないと思います。それに、山下ふ頭の先日公開された開発資料には、みなとみらいは失敗例と、強烈な批判もありました。変わって、これは先日、神奈川新聞に掲載された関内再開発の記事ですが、この記事の写真に、海も空も見えています。ここに3棟もの高層ビルを建ててしまったら、海も空も見えなくなると思います。</p> <p>これは私が2年前に撮った旧市庁舎の写真ですけれども、ここにすごくきれいな青空があります。この青空こそが、遠くから見えるかもしれないシンボルと認識されるかもしれない高層ビルよりも横浜市が守らなければいけないものなのではないかと思います。高度経済成長の証に高層ビルを建てるという考え方は、そろそろやめたほうがいいのではないかと思います。</p> <p>4番目に、今回に限らず、どこの再開発でもにぎわいという言葉が使われていますが、そもそもにぎわいとは何ですか。集客力があるということですか。イメージだけで言葉をごまかしていませんか。あちこちににぎわいを目指した場をつくっても、市民の人口も日本の人口も減少しています。それを取り合った結果、どこもかしこも共倒れることになりませんか。</p> <p>5番目に、関内だけでなく横浜市内で同時にたくさん再開発が進められています。あっちでもこっちでも大風呂敷を広げたら收拾がつかないのではないのでしょうか。それも、多くが中区内のものなのです。何で一緒になってまちづくりをしないのでしょうか。産学連携の場は1つに集めたらどうでしょう。オフィスビルもどこの地域にまとめたら効率的ではありませんか。</p>	<p>関内駅周辺地区のまちづくりにあたっては、平成29年3月に「現市庁舎街区等活用事業実施方針」、令和2年1月に「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」を策定し、関内駅周辺地区全体において国際的な産学連携「観光・集客」をテーマとしたまちづくりを進めることを決めました。テーマの検討にあたっては、市民や地域の協議会、民間事業者などが参加するワークショップ等（延べ約1200人参加）を開催したほか、市民意見募集や議会で議論、附属機関での審議などを通じて、長い時間をかけて意見を伺いながら検討を進めてきました。</p> <p>関内駅周辺地区は関内・関外地区の結節点であり、連鎖的に行われる大規模土地利用転換を通じて人が集まる魅力を高めることで、関内・関外地区の再生及び都心臨海部の活性化を目指しています。</p> <p>関内・関外地区は、横浜市内で最大の従業者数が働くエリアであり、横浜市全体の経済・雇用をけん引する役割を担っています。しかし、近年は横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区の開発が進み、都市構造や社会・経済情勢が変化したことによって、関内・関外地区の商業機能の低下などが課題となっています。</p> <p>一方で、横浜市の観光集客実人員、観光消費額は平成30年まで上昇傾向となっていました。横浜市を訪れる観光客は、みなとみらい21地区などの臨海部を回遊しており、観光客の目的地となる施設が少ない関内駅周辺地区を回遊する人の流れができていないことが課題でした。</p> <p>加えて、戦後の都市不燃化を促進するため、「防災建築街区造成法」に基づき昭和40～50年代に建てられた建物が多く、建物の老朽化や建物間の狭あい道路など、防災上の課題があります。</p> <p>関内駅前港町・北口地区のまちづくりにあたっては、市街地再開発事業により防災性を向上し、A地区（旧市庁舎街区）の後に続き、「国際的な産学連携」「観光・集客」の機能やそれと連携した機能を連鎖的に誘導することで、A地区と一体となって相乗効果を発揮して関内駅前に活性化の核を形成し、関内・関外地区全体の魅力向上へと波及させていきます。</p> <p>また、「観光・集客」に資する交通機能の導入や駅前の広場空間の創出、安全で快適な歩行者空間の整備などにより、市内外とのアクセス向上や関内・関外地区の接続強化を図るとともに、臨海部との円滑な人の流れを誘導していきます。</p> <p>E地区（横浜公園）については、明治9年開園の歴史ある公園であり、市民が憩い・くつろぐ場として貴重なことに加え、横浜スタジアムはプロスポーツや市民スポーツの拠点となっています。今後も、歴史と緑を尊重し、周辺環境とも協調しながら、街のにぎわい創出につながるよう、公園の魅力を高めていきます。</p> <p>今回の市案説明会の開催については、市ホームページ及び広報よこはま（中区版）5月号に掲載し広く市民へ周知したほか、住環境等への影響を受ける可能性のある範囲として区域から50m以内かつ建物高さ（170m）の2倍の距離の周辺住民の方には「都市計画市案説明会のお知らせ～関内駅前地区第一種市街地再開発事業の都市計画決定等について～」のチラシをポストイング（配布数：13,500枚）させていただきました。</p> <p>関内地区では、開港以来、業務・商業の中心地として栄えてきた歴史を生かし、歴史的建造物や長年地域に貢献してきた業務施設のリノベーションによるインキュベーション施設の集積や、グローバル企業や大学と連携したオープンイノベーションの取組など、新たなビジネス環境の創出を目指しています。</p> <p>特に、関内・関外地区の結節点でもある関内駅周辺地区においては、連鎖的に行われる大規模土地利用転換を通じて、横浜市の施策や関内・関外地区のまちづくりと関連する分野、今後成長が期待できる分野について、国内外に発信力のある研究機能や人材を呼び込むことで、関連産業の集積や新たな産業・サービス・人材を創出します。</p> <p>また、オフィスの整備とともに、グローバル企業の就業者がし好する職住近接の考え方に合わせて、滞在目的に合わせた高質な居住環境を整備することにより、グローバル企業の誘致につなげ、関内・関外地区の業務機能の再生をけん引していきます。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

公述意見の要旨	市の考え方
<p>観光目当てのものも分散せず、例えばみなとみらい、中華街、山下公園と、今と変わらず集中させればよくないですか。横浜駅にYCATがあるのに関内に同じ機能のものが必要ですか。余談ですが、タクシー乗り場は駅前にあるべきだと思います。住居、オフィス、ホテル、観光地を一緒にしたら、結果、ぼんやりしたものになります。</p> <p>飲食店ならば、オフィスで働く方々をターゲットにした場合、学生や若い人たちをターゲットにした場合、ちょっと遊びに来る市民や県内及び近隣の人たちをターゲットにした場合、全国の観光客をターゲットにした場合、海外からのお客をターゲットにした場合で、それぞれ全くコンセプトが違うお店ができます。全部の客層を取り込んで満足させるのは無理です。オープン時に集客が成功したとしても、それはいつときだけです。かつて、サッカーの日韓ワールドカップのために横浜市でも新しいホテルが乱立しましたが、あの優勝したブラジルチームが宿泊した磯子のプリンスホテルが今はないのだということを検証してください。</p> <p>そして6番目に、今、ウクライナ危機や不安定な円、原油価格の高騰で、原材料が高く品薄、人手も足りない中、急いで進める計画ですか。かつて、バブル期に建てた建物が、バブルがはじけた後、大赤字になり、テナントが入らないゴーストビルになりました。それを繰り返すのですか。横浜市はもちろん不動産業界も、ただ大きな箱物をつくるだけではなく、立ち止まり、現状を確かめ、その先を想像することを考えていただきたいです</p> <p>私は結婚を機に30年前に東京23区から横浜に転居し、真夏でも自然の風で窓を開けていれば冷房要らずでいる横浜市に感動しました。ですから、海風を遮るヒートアイランド現象を引き起こす高層ビルは、横浜のどこにも建ててほしくないというのが本音です。</p> <p>そして横浜は、長崎を除けば初めて近代西洋化の進んだ街です。何で東京のまねばかりするので。東京のまねではなく、横浜だからこそのまちづくりをしてほしいです。</p> <p>最後に、災害に向けての場所を計画しているのは大変評価したいと思います。ただ、海にも近い場所です。災害時に備えるのならば、もっとしっかりしたシミュレーションをして市民が安心できるものをつくってください。</p>	<p>景観について、関内駅前地区は関内地区の玄関口であり、市庁舎が移転した後の関内地区の印象を形作る重要なエリアです。</p> <p>新たなまちづくりを進めるにあたっては、  ○関内地区の玄関口としての風格のある景観と、多くの人でにぎわう魅力的な駅前空間の形成  ○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の形成  ○「開港の地」としての歴史性を普遍的な景観形成上の要素として継承しつつ、これまで形成してきた景観がより良いものとなるよう誘導していきます。</p> <p>また、市街地再開発事業等の土地利用転換を行う際には、関内・関外地区の新たなシンボルとなるような景観形成を目指し、建築物の低層部に人々の活動によるにぎわいのある景観を誘導するとともに、地区の象徴となるような魅力と品格のある眺望景観を誘導していきます。</p> <p>今回の市街地再開発事業については、横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例に基づく都市景観協議に先立ち、横浜市都市美対策審議会にて「関内駅前地区の景観に関する考え方について」をお示しし、高層部のあり方『3棟により関内を象徴する群像景を形成すること』も含め景観形成の考え方について審議いただき、了承を得ています（令和4年9月5日）。</p> <p>今後は、都市計画決定（変更）後に、施設計画が具体化した段階で都市景観協議を行い、横浜市都市美対策審議会でご審議いただくこととなります。</p> <p>環境影響評価については、港町地区は、「高層建築物の建設」として、横浜市環境影響評価条例の対象事業（第1分類事業）に該当し、現在手続き中です。なお、昨年度に方法書の手続きが終了し、現在は準備書の手続きを進めています。</p> <p>今後、準備書の手続きの中で内容が審査される予定ですが、事業者からは、検討している環境影響評価項目のほとんどの項目において、周辺環境に著しい影響を及ぼさないように計画を検討していると聞いています。また、事業者による管理のもと、環境の保全のための措置を適切に講じることで更なる影響の低減を図り、予測・評価において不確実性が大きい項目等については、事後調査を実施する等、適切な対応を図っていくと聞いています。</p> <p>なお、北口地区については、環境影響評価条例の手続き対象に該当しませんが、解体・建設工事の時期が重なることから、港町地区の影響に加えて、北口地区の事業が与える環境影響についても可能な限り予測・評価し、必要に応じて適切な対応を図っていくと聞いています。</p> <p>にぎわい形成について、関内駅周辺地区では、「国際的な産学連携」「観光・集客」を土地活用のテーマに、競争力を高める国際的な連携・交流の場を整備するなど、新たな魅力となる施設を誘導するとともに、産学・環境・都市活動を支える多様な滞在・居住機能の導入により、にぎわいと活性化の核を形成していくこととしています。</p> <p>本事業においては、「国際的な産学連携」機能として、オフィス機能だけでなく、スカイラウンジや産学連携拠点、ベンチャー企業育成支援拠点等を整備するなど、人材と企業の交流・育成により、研究者・起業を志す人・アーティストなどの多様な人材が集まり、関内・関外地区に持続的な創造的活動と経済活動を生み出す拠点となることを目指しています。</p> <p>また、「観光・集客」機能として、ミュージアムやナイトライフ拠点等を整備し、国内外の多くの人を集める魅力を創り出し、関内・関外地区を訪れる来街者の新たな目的地となることを目指しています。</p> <p>交通広場や歩行者空間の整備も合わせて実施することで、周辺地区との回遊を生み出す拠点としても機能し、関内・関外地区全体ににぎわいを波及させていきます。</p>

公述意見の要旨	市の考え方
<p>1、開発を正当化し、開発を加速させる構造について。</p> <p>開発は、少子高齢化による将来の税収の減少を解決するためと行政は説明します。少子高齢化による税収減を解決する手段として開発を正当化することで、開発が目的となり、まちづくりの観点が欠如しています。一律にオフィスの増加、住宅の増加を求め、高層ビルを建てるのが目的となっています。高層ビルが最優先のまちづくりは健全ではありません。見直されなければなりません。</p> <p>2、開発企業への過剰な優遇。</p> <p>開発業者は、行政の規制緩和、税制優遇、助成金により、採算が見込めるどころか、さらに利益を享受できます。開発リスクは、企業優遇策をもって消失します。よって、オフィス需要の低下リスクは開発の抑止になりません。開発リスクを帳消しにしてまだ余りある助成金などの投入があり、過剰な優遇策であります。コロナ感染の影響でテレワークが普及し、オフィス需要が減少し、オフィスの空室が顕在化しているにもかかわらず、新たにオフィスを建設することは、需給バランスを顧みず、官民一体でオフィスの空室問題を拡散・拡大する愚かな所業です。また、港町地区の開発では、特別用途地区で業務商業専用地区としていたものを、特別用途地区から除外し、住居も可能としました。いわゆるタワーマンションも関内駅前地区に可能としたわけでありです。タワマンの住民に外国人やエグゼクティブなどを想定しているようですが、結果的には、富裕層や投資家が購入又は賃貸することを妨げるものではありません。優遇を受けるために国際的な産学連携にこじつけたとも言える。つまり、開発業者は、地域との関わりがいかにかあるべきかなどについて関心があるわけではなく、経済的利益を追求するのみです。企業のあり方としては当然です。だからこそ、まちづくりは企業任せであってはならないのです。当該開発を含め、関内駅前地区の開発は、周辺住民のみならず、多くの市民生活や産業他に影響を及ぼしますが、開発業者が主導権を握り、開発業者本位の計画となり、市民の思いや利益は置き去りになっています。</p> <p>3、規制緩和と莫大な助成金を可能にする法の適用です。</p> <p>都市再生特別措置法は、規制緩和を可能にする法です。法を適用するため、関内駅前地区を特定都市再生緊急整備地域に申請しました。申請の理由が市民に説明されることはありませんでした。また、申請しない選択があったにもかかわらず、一切検討はされていません。また、そのことは議会にも市民にも問われていません。当該地区では、都市再生特別措置法の都市再生特別地区制度が適用され、高さ制限の緩和、容積率の緩和が行われています。適用する都市再生特別措置法の趣旨「国際競争力を高める」により、おのずと開発の内容が規制され、当該関内駅前地区のそれぞれの開発で、国際的な産学連携、観光集客を実現することを目的としています。</p> <p>法を適用し、企業が優遇を受けるために、法の目的に沿った開発が進められるわけです。そもそも目的の妥当性について検討された形跡も見当たりません。法が開発の枠組みを決め、法に従うことで業者が利益を享受できる構造は、官民癒着のおそれを内包します。計画は官民一体で進められ、市民の入る余地がないのが現状です。</p> <p>また、国際的な産学連携、観光集客を反映することを形式的にでも取り入れれば法が適用されるのですから、開発計画に反映させればよく、将来に計画の内容が保証されるかは関係なく、将来的には計画変更も可能です。このような一過性とも言える計画に助成金は無駄である。将来のまちづくりに禍根を残すこととなります。企業優遇策により、国際的な産学連携、観光集客が達成されたかは、一定の時期が経過した後に検証すべきですが、投入された助成金などの効果も評価し、達成できなかった場合のペナルティもあってしかるべきです。</p> <p>そのようなルールがないことは、公正・公平な財政運営を棄損するものです。企業立地促進条例により助成金などがありますが、開発計画の段階では申請できないため関与できないと行政は言い逃れのような説明をしますが、行政及び市民への費用対効果の観点が欠如しています。開発業者が申請することは明らかであり、検討は必須です。</p> <p>公共施設を開発の一部に入れることで優遇策がありますが、優遇策のための手段になっているのではないかと疑われます。そもそも必要であるかなど検討の説明はなく、妥当性が市民に理解できていません。当該地区では、歩道と交通結節点が該当します。交通施設の導入については、関内A地区も関係しており、関内A地区は旧市庁舎街区ですけれども、B地区が主体となることの経緯については不透明です。このことから、関内駅前地区が一体として開発が行われていることは明らかであり、事前情報の漏えいの疑義があり、特定企業への偏った優遇策は癒着であり、不当であり、不正です。</p> <p>景観計画の変更の説明がないことについても不当です。</p>	<p>横浜市のまちづくりにおいては、都市計画に関する長期的な基本的方針であり、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として位置付けられている「横浜市都市計画マスタープラン」といった上位計画等に即して各地区の方針を定めています。</p> <p>関内駅周辺地区のまちづくりにあたっては、平成29年3月に「現市庁舎街区等活用事業実施方針」、令和2年1月に「関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン」を策定し、関内駅周辺地区全体において国際的な産学連携「観光・集客」をテーマとしたまちづくりを進めることを定めました。テーマの検討にあたっては、市民や地域の協議会、民間事業者などが参加するワークショップ等（延べ約1200人参加）を開催したほか、市民意見募集や議会での議論、附属機関での審議などを通じて、長い時間をかけて意見を伺いながら検討を進めてきました。</p> <p>関内駅周辺地区は関内・関外地区の結節点であり、連鎖的に行われる大規模土地利用転換を通じて人が集まる魅力を高めることで、関内・関外地区の再生及び都心臨海部の活性化を目指しています。</p> <p>関内・関外地区は、横浜市内で最大の従業者数が働くエリアであり、横浜市全体の経済・雇用をけん引する役割を担っています。しかし、近年は横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区の開発が進み、都市構造や社会・経済情勢が変化したことによって、関内・関外地区の商業機能の低下などが課題となっています。</p> <p>一方で、横浜市の観光集客実人員、観光消費額は平成30年まで上昇傾向となっていました。横浜市を訪れる観光客は、みなとみらい21地区などの臨海部を回遊しており、観光客の目的地となる施設が少ない関内駅周辺地区を回遊する人の流れができていないことが課題でした。</p> <p>加えて、戦後の都市不燃化を促進するため、「防災建築街区造成法」に基づき昭和40～50年代に建てられた建物が多く、建物の老朽化や建物間の狭あい道路など、防災上の課題があります。</p> <p>関内駅前港町・北口地区のまちづくりにあたっては、市街地再開発事業により防災性を向上し、A地区（旧市庁舎街区）の後に続き、「国際的な産学連携」「観光・集客」の機能やそれと連携した機能を連鎖的に誘導することで、A地区と一体となって相乗効果を発揮して関内駅前に活性化の核を形成し、関内・関外地区全体の魅力向上へと波及させていきます。</p> <p>また、「観光・集客」に資する交通機能の導入や駅前の広場空間の創出、安全で快適な歩行者空間の整備などにより、市内外とのアクセス向上や関内・関外地区の接続強化を図るとともに、臨海部との円滑な人の流れを誘導していきます。</p> <p>E地区（横浜公園）については、明治9年開園の歴史ある公園であり、市民が憩い・くつろぐ場として貴重なことに加え、横浜スタジアムはプロスポーツや市民スポーツの拠点となっています。今後も、歴史と緑を尊重し、周辺環境とも協調しながら、街のにぎわい創出につながるよう、公園の魅力を高めていきます。</p> <p>関内駅前港町・北口地区は、平成30年に都市再生特別措置法に基づき、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、都市再生緊急整備地域に指定されました。</p> <p>都市再生緊急整備地域の趣旨を踏まえ、横浜都心・臨海地域のまちづくりを積極的に推進し、地区の国際競争力の強化を図るため、都市再生特別地区を定めることで、建築物の高さの最高限度や容積率の最高限度などを指定することとしました。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

公述意見の要旨	市の考え方
<p>次に、開発が類似していることについて述べます。現在、都心部中心に行われている開発は、非常に類似しています。</p> <p>開発業者は高層ビルを建築し余剰床の確保を目指し、行政は規制緩和と助成金などの開発優遇策を提供します。そして、両者は法による後ろ盾を最大限利用するのです。企業、行政、法の三位一体で開発を進める最強の構造です。</p> <p>市民にとっては、市民無視、市民不在のゆゆしき構造でもあります。しかし、この構造が開発を規制し、結果、金太郎あめのような開発になっています。行政は横浜らしさを強調しますが、高層ビルの林立は、逆に横浜らしさを消滅させ、逆行するものです。</p> <p>行政は、横浜らしさという市民の自尊心をくすぐすの言葉を乱用し、さもそれらのことが実現するかのごとく誘導していますが、まちづくりの本質に向き合うことなく、市民をごまかすことは不当です。関内駅前地区の一体の開発で行政はにぎわいを創出することを強調しますが、エンターテインメント企業の開発を過剰に優遇することにもなります。企業と開発の適正な関わりについての線引きもありません。横浜球場から旧市庁舎街区、当該地区、関内駅北口までの歩行者道路や広場ほかの集客設備などは、球場の観客動員や、周辺で行うスポーツビジネスに密接に関わるものです。そして、公共施設を利用し、公金を投入するのです。偏った企業優遇策は不当であり、公明正大な説明が必要であるが、ありません。開発は一過性の事象ではなく、影響は長期にわたり、街の様子をドラスティックに変えます。現状の開発は、都心に高層ビルを1棟のみならず一帯に連鎖的に建築し、結果、高層ビル群とするものであり、大規模な人、商流、景観などの環境を劇的に一変させるものです。</p> <p>行政は、市街地再開発事業とは土地の合理的かつ健全な高度利用と説明しますが、これは開発業者の視点であり、総合的な視点が欠けています。個別に虫食いのように建設されていた高層ビルが、あるとき一体に拡散し、街ががらりと変わる。見た目だけでなく、人に与える影響も変わるでしょう。しかし、高層ビルの林立の、人、暮らしへの影響は検討されず、このままでは将来世代に禍根を残すこととなります。結論を後回しにするのではなく、将来世代に物心ともに利益となる開発を検討することが必要であり、現役世代の責務であると思います。</p> <p>最後に、開発計画は官民一体で行われ、計画の骨子に市民は関わられません。また、市民が知る頃には、計画の内容は既に決まっています。行政は、形式的に質問や意見を聴く機会を設けていますが、市民の意見は反映されません。また、反映されるルールもありません。この地区の再開発について、市民意見募集がまだ一度もされていなかった。今回の公聴会が市民が意見を述べる初めての機会になっています。都市計画法に基づく都市計画手続がそうになっていると言いますが、意見募集をする時期に問題があります。計画の最終段階で意見を述べてももう遅い。しかし、市民の意見を聴いたことを既成事実とすることが行政の目的ならば、時期はいつでもいいし、市民の意見が反映されるかどうかは関係ないのです。</p> <p>初期の構想の段階で計画の妥当性を市民を含めて検討する必要があります。現状では、まちづくりを企業に任せる状態になっており、まちづくりに市民が参加できないのは不当です。また、開発業者の提案で開発を進めるため、地区ごとのまちづくりと広範なまちづくりの整合性が欠如または整理されていません。開発をできることからすることで、街の全体な統一性、ポリシーが欠如しています。民間の開発だから、民間主導を進めることが妥当であるとは言えません。一地区の開発だろうと、広範な市民に関わっています。横浜市の都市政策は、企業中心のまちづくりから、380万市民中心のまちづくり、市民の原点に立ち返って進めることを求めて、以上、公述とします。</p>	<p>また、関内駅前港町・北口地区は、鉄道駅の周辺地区として、地域の拠点にふさわしい土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、市街地再開発事業による施設計画や公共施設の整備を計画しています。</p> <p>市街地再開発事業は、一般的なビル経営と同じように採算性が必要とされますが、空地を十分確保して、歩行者空間の拡充や交通広場を整備するなど、一定の公共貢献を行う事業であることなどの特徴があることが、一般的な建物開発と大きく異なる点です。</p> <p>そこで、事業の採算性が著しく不利とならないよう、国と地方公共団体が補助できることとなっており、本事業では、補助金を支出することを予定しています。</p> <p>具体的な補助金額については、市街地再開発事業の施行者からの交付申請に対して決定しますので、現時点では未定です。なお、本市が当該補助等の予算措置をする際には、市会において審議し決定します。</p> <p>再開発事業における費用対効果についても、本事業を本市が作成する社会資本整備総合計画に位置付ける際に、組合が国土交通省監修の「市街地再開発事業の費用便益分析マニュアル（案）」を参考に費用便益分析を実施する予定です。</p> <p>景観について、今回の市街地再開発事業については、横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例に基づく都市景観協議に先立ち、横浜市都市美対策審議会にて「関内駅前地区の景観に関する考え方について」お示しし、高層部のあり方『3棟により関内を象徴する群像景を形成すること』も含め景観形成の考え方について審議いただき、了承を得ています（令和4年9月5日）。今後は、都市計画決定（変更）後に、施設計画が具体化した段階で都市景観協議を行い、横浜市都市美対策審議会にて審議いただくこととなります。</p>

公述意見の要旨	市の考え方
<p>まず公述申出の趣旨から申し上げます。</p> <p>目下進行中の関内駅前地区第一種市街地再開発事業に係る都市計画市素案について、当店は、当店の現に所有する店舗建物及び敷地を、Bブロック計画区域から除外するよう強く求めます。</p> <p>次いで公述申出の具体的な理由についてご説明します。</p> <p>まず当店の来歴ですが、当店は、終戦後の接収解除に伴い、旧市庁舎の建設と同じ時期に、反町から移転して現在地にて開業し、その後約70年の長きにわたって営業してきました。</p> <p>この間、店舗建物は古くなりましたが、地盤補強工事、下水道整備工事そして店内改装工事など何度も大規模な修繕を重ねて、現在も不安なく営業を続けております。</p> <p>また、毎日大勢の顧客が来店され、関内随一の繁盛店と称され、この店は、私の、そして家族の、さらには大勢の職人の誇りであり、それぞれの事業と生活の基盤になっています。</p> <p>この店は多くの顧客にとっても食の喜びを実現する貴重な場であり、この店舗の運営までが公述人5の命そのものといって過言ではありません。</p> <p>当店は食材や調理技術にこだわり、日本古来の食文化を継承している貴重な文化財の店舗といえます。</p> <p>そしてこの店には、これまで長く勤めて店を支えてくれている職員が総勢40人近くおり、日夜職務に精励するとともに、自らの生活を営む糧となっています。</p> <p>すなわち、当店は、店舗建物も今後しっかりと存続でき、多くの顧客の支援も確保できており、私ども経営者も職員も安定的に就業することができています。</p> <p>続いて一般の再開発計画についてですが、本件再開発の対象区域は、既に退出した旧市庁舎、既に老朽化しテナントが空いたビル、そして衰退の著しい商業ビルなどが主であり、現在盛業中で将来とも安定的に事業運営ができる場所は当店などほんのわずかです。</p> <p>つまりこの再開発は、これらの空きビルなどを救済するためのもので、彼らの恩恵は大きいのに比して、当店にとっては、逆にあまりにも失うものが大きすぎるといえます。</p> <p>再開発によって新しい建物部分が出来上がるまでには何年もの期間がかかります。当店の閉店して何年も経過すれば顧客が離散するのももちろんのこと、職員も離れてしまい、調理技術も失われ、後年になって箱だけができても、現在のような店舗体制や顧客の繁盛が回復することなど期待することはできません。</p> <p>この店を一時的にせよ何年も閉めるということは、店舗の営業権、顧客の楽しみと期待、役員と職員の生きがいと生活、そして出入業者や関連業者との取引などが全て危殆に瀕することを意味します。</p> <p>再開発が完成するまでの間、仮店舗で営業するとなった場合でも、現在の店に匹敵するような店舗面積や交通アクセス、路面店舗等得られるとは限りません。</p> <p>かくては顧客や職員の離散は免れようがなく、当店の一人致命的な影響を受けることは明らかです。</p> <p>このような回復不能の大きな犠牲を強いるまちづくりが良いものであるはずがありません。</p> <p>次に公と私ということについてですが、一般の再開発計画はあるいは時代の流れなのかもしれませんが、これによって浮かべられる人々が多く存在するのかもしれませんが。その意味ではこれらの人々と調和し、計画に協力すべきだとする考えも理解できなくはありません。</p> <p>しかし、多数と少数との対立のなかで、常に多数が正義というわけではないことは自明と思われれます。</p> <p>公あつての私ですが、私あつての公でもあると考えますので、公述人5のこの切実な思いは、皆様は何としてもお聞き届けいただきたいと思えます。</p> <p>最後に、公述人5の最も願いたいところは、現在の当店の再開発計画から外して、現状のまま温存すること、それのみです。</p> <p>何としてもその願いを叶えていただきますようお願い申し上げます。</p>	<p>関内・関外地区は、横浜市内で最大の従業者数が働くエリアであり、横浜市全体の経済・雇用をけん引する役割を担っています。しかし、近年は横浜駅周辺地区やみなとみらい21地区の開発が進み、都市構造や社会・経済情勢が変化したことによって、関内・関外地区の商業機能の低下などが課題となっています。</p> <p>一方で、横浜市の観光集客実人員、観光消費額は平成30年まで上昇傾向となっていました。横浜市を訪れる観光客は、みなとみらい21地区などの臨海部を回遊しており、観光客の目的地となる施設が少ない関内駅周辺地区を回遊する人の流れができていないことが課題でした。</p> <p>加えて、関内駅前港町・北口地区では、戦後の都市不燃化を促進するため、「防災建築街区造成法」に基づき昭和40～50年代に建てられた建物が多く、建物の老朽化や建物間の狭あい道路など、防災上の課題があります。</p> <p>関内駅前港町・北口地区のまちづくりにあたっては、市街地再開発事業により防災性を向上し、A地区（旧市庁舎街区）の後に続き、「国際的な産学連携」「観光・集客」の機能やそれと連携した機能を連鎖的に誘導することで、A地区と一体となって相乗効果を発揮して関内駅前に活性化の核を形成し、関内・関外地区全体の魅力向上へと波及させていきます。</p> <p>また、「観光・集客」に資する交通機能の導入や駅前の広場空間の創出、安全で快適な歩行者空間の整備などにより、市内外とのアクセス向上や関内・関外地区の接続強化を図るとともに、臨海部との円滑な人の流れを誘導していきます。</p> <p>E地区（横浜公園）については、明治9年開園の歴史ある公園であり、市民が憩い・くつろぐ場として貴重なことに加え、横浜スタジアムはプロスポーツや市民スポーツの拠点となっています。今後も、歴史と緑を尊重し、周辺環境とも協調しながら、街のにぎわい創出につながるよう、公園の魅力を高めていきます。</p> <p>ご意見をいただいた敷地は、今回の市街地再開発事業により交通結節機能を強化するため整備を予定している、都心臨海部の回遊や広域交通の拠点となる交通広場の計画区域にかかっており、本事業の実現に必要な敷地であると考えます。</p> <p>都市再開発法に基づく市街地再開発事業では、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るものですが、工事期間中の店舗営業の継続にあたって仮店舗の家賃補償や営業休止の補償なども含め、法律で土地や建物の所有者等の権利は適切に保全されます。</p> <p>具体的な補償内容や建物計画の工夫などは、都市計画決定（変更）後に、準備組合が地権者の合意を得ながら事業計画や権利変換計画の中で検討することとなります。本市としましても、引き続き、地権者の生活再建や事業継続などを考慮し、適切な計画となるよう準備組合に働きかけていきます。</p>

公述意見の要旨	市の考え方
<p>関内駅周辺は、旧市庁舎の跡地街区と港町の民間街区という形になっていますが、関内地区を大きく発展させる開発と大いに期待しています。特に尾上町通りの反対側「セントラル関内地区」(尾上町通り、関内大通り、みなと大通り、本町通りに囲まれた地区)でも、旧市街地の良さを活かしたウォーカブル関内というものを目指しています。そのウォーカブル関内と相乗効果を出すべく、一生懸命まちづくりを行っているところで</p> <p>しかしながら、港町民間街区の開発地区から、セントラル関内地区、特に桜通りへの動線が分断されていることが明らかになりました。そこでお願いが大きく2つあります。</p> <p>1つ目は、関内駅から海側に抜ける歩行者動線を確保してほしいこと。 2つ目は、そのためのにぎわい施設を設けて欲しいことです。</p> <p>関内桜通りとベイスターズ通りは、関内駅から赤レンガ倉庫やハンマーヘッドといった海側の施設を繋ぐ大変重要な歩行者動線となっています。JR関内駅から港町民間街区を経由して桜通りに至る経路には広場3と交通広場が計画されていますが、その2つの広場が歩行者空間の連続性を左右する重要な結節点と当方では考えています。</p> <p>そこで、具体的なお願いですが、セントラル関内地区の活性化の観点から以下の点に考慮していただきたいと思ひます。</p> <p>まず1つ、関内駅から海側に抜ける歩行者動線の確保です。再開発エリアに計画中の広場3と桜通りのつながりが弱いので、特に歩行者動線の強化を図るために、以下の点について配慮をお願いします。</p> <p>①再開発ビルへの駐車場動線が桜通りへの歩行者動線を分断することのないように、再開発ビルの1階部分をセットバックなどによって歩行者空間を確保していただきたいと思ひます。</p> <p>②交通広場からのバスの出口で歩行者動線が分断されないよう、横断歩道の確保をお願いしたいと思ひます。</p> <p>2つ目のにぎわいの施設について、交通広場の整備方針として以下の点に配慮をお願いしたいと思ひます。</p> <p>①既存地下鉄関連施設(階段・換気塔)や交番は、セントラル関内側の景観に配慮しつつ、にぎわいを創設する広場が整備できる新たな配置と広場の一体化に寄与する新たなデザインを再構築してほしいと思ひます。</p> <p>②広場にはにぎわいを創設する機能を設けてほしいと思ひます。例えば関内外オープンやにぎわいマルシェなど、にぎわいを創出するイベントスペース、カフェ、キオスクなど、歩行者にとって魅力的な施設、日常的なにぎわいを創設するためのキッチンカーのスペースなど、そういったものを設けてほしいと思ひます。</p> <p>以上、ご検討のほどお願いします。</p> <p>横浜の都市デザインの一丁目一番地は、緑の軸線構想です。かつては、関内駅から水際線の山下公園に向かって人流の動線をどのようにしたらいいのかという、これが基本となってまちづくりが行われています。私もその一丁目一番地に基づいてまちづくりを行っています。今、その山下公園が、赤レンガ、ハンマーヘッド、みなとみらいの臨港パークというふうに水際線が広がっています。その広がりに伴って、桜通りの歩行者動線が分断されるようなことのないように、横浜のまちづくりの改善を望むものです。</p> <p>よろしくお願ひいたします。</p>	<p>回遊性の向上については、「横浜市中期計画 2022～2025」において、「歩行者ネットワーク強化と歩行者滞在環境の向上・沿道建物との連携によるウォーカブルなまちづくりを進めます」としています。</p> <p>また、来街者や住民が安心して楽しく歩ける「歩きやすい地区」となることを目指し、通り沿いに連続したにぎわいの創出や歩行者目線の景観形成を図ります。</p> <p>関内駅前地区地区計画の「地区計画の目標」においても、来街者等が安心して楽しく歩けるよう回遊性を高め、関内地区の玄関口としてふさわしい魅力とにぎわいを創出し、関内・関外地区の再生及び都心臨海部の活性化を図ることを目標とすることとしており、本事業では、地区施設として広場や歩行者デッキ、プロムナード等を整備します。</p> <p>また、特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針において、「公共施設その他の公益的施設の整備及び管理に関する基本的事項」として、臨海部と関内駅周辺地区の回遊性を高めるための歩行者動線の整備や関内駅前空間を整備するとしており、本事業では、関内桜通りとの連続性及び「セントラル関内地区」との縦のつながりの強化を図るため、駅前における一体的な歩行者空間を整備します。</p> <p>そのため、地区計画の地区施設の整備の方針においても、「関内桜通りと連続した景観を形成しにぎわいを創出するため、市道山下町第5号線に面して広場3を整備する。」と定めます。今後、いただいたご意見も踏まえ、広場3から「セントラル関内地区」とのつながりをさらに強化するため、横断歩道や広場空間の確保など、本事業による歩行者動線の確保やにぎわい施設の具体的な整備にあたっては、関係機関等とも協議しながら、再開発準備組合と検討していきます。</p>