

第2回 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 学識者会合 会議録	
日 時	令和5年11月30日(木) 13時15分～15時10分
開 催 場 所	ロイヤルホール横浜 ユインザーの間
出 席 者 ※敬称略	<p>今村 俊夫 (株式会社東急総合研究所代表取締役会長)</p> <p>内田 裕子 (経済ジャーナリスト、イノベディア代表)</p> <p>河野 真理子 (早稲田大学法学学術院教授) ※ウェブ参加</p> <p>北山 恒 (建築家、横浜国立大学名誉教授)</p> <p>隈 研吾 (建築家、東京大学特別教授・名誉教授) ※ウェブ参加</p> <p>幸田 雅治 (神奈川大学法学部教授) ※ウェブ参加</p> <p>寺島 実郎 (一般財団法人日本総合研究所会長、多摩大学学長)</p> <p>デービッド アトキンソン (株式会社小西美術工藝社代表取締役社長) ※ウェブ参加</p> <p>村木 美貴 (千葉大学大学院工学研究院教授)</p> <p>平尾 光司 (専修大学社会科学研究所、昭和女子大学名誉理事)</p> <p>涌井 史郎 (東京都市大学特別教授)</p>
欠 席 者 ※敬称略	石渡 卓 (神奈川大学理事長)
開 催 形 態	公開 (傍聴者 18 人 / 記者 16 人)
次 第	<p>1 議 事</p> <p>(1) 前回学識者会合後の市民意見等</p> <p>(2) ファクトシートの説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「横浜港の国際競争力強化に向けた取組」について ・委員長からの報告 <p>(3) 委員からのプレゼンテーション</p> <p>(4) 意見交換</p> <p>2 その他</p>
議 事	別紙
資 料	<p>当日配布資料</p> <p>(1) 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 学識者会合 名簿</p> <p>(2) 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 学識者会合 座席表</p> <p>(3) 前回学識者会合後の市民意見等</p> <p>(4) ファクトシート【横浜港取組編】</p> <p>(5) 委員長報告資料</p> <p>(6) 日本インフラの体力診断</p>

第2回 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 学識者会合 議事

【事務局】

定刻になりましたので、これより、「第2回 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 学識者会合」を開催します。私は、事務局を務めます、横浜市港湾局山下ふ頭再開発調整課長の荻原と申します。よろしくお願いいたします。

お手元に資料として、次第、名簿、座席表、前回学識者会合後の市民意見等、ファクトシート横浜港取組編、委員長報告資料、参考資料として土木学会発行の日本インフラの体力診断を配付しています。ご確認ください。

本日の委員の皆様の出席状況についてご報告させていただきます。学識者委員12名の内、11名が出席予定でございます。河野委員、隈委員、幸田委員、アトキンソン委員はWEBでご参加でございます、石渡委員はご欠席でございます。隈委員は途中からの参加と連絡がきております。よろしくお願いいたします。それでは、開催にあたりまして、横浜市港湾局山下ふ頭再開発調整室長の新保よりご挨拶申し上げます。

【事務局】

皆様、こんにちは。横浜市港湾局山下ふ頭再開発調整室長の新保と申します。どうぞよろしくお願いいたします。本日は、大変お忙しい中、第2回学識者会合にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、次第にございますように、前回の学識者会合後に私共事務局にいただいた市民の皆様からのご意見の説明、次に、事務局からのファクトシートの説明や委員長からの報告、そして本日は4名の委員の方にお問い合わせさせていただきましたが、プレゼンテーションを行っていただいて、そののちに意見交換という形で予定をしております。皆さまの豊富な知見や広い視野から、新たな事業計画の策定に向けて、限られた時間ではございますが、ご議論いただければ、幸いです。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】

委員の方々のプレゼンテーションにつきましては、涌井委員、北山委員、今村委員、村木委員に10分程度行っていただきまして、各々の質疑時間を5分程度設けております。終了後、最後に意見交換を15分程度行っていただきたいと思います。お待ちしております。

本日は公開での開催となっております、インターネット中継により配信されます。また、会議室内に傍聴席と記者席を設けております。ご承知おきください。なお、会議の様態を記録するため、事務局側で写真を撮らせていただきますので、ご了承ください。ここで撮影を終了させていただきますので、記者の方、お戻りください。

これより先の進行は寺島委員長にお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

いたします。

【寺島委員長】

はい。皆さんご苦勞様です。それでは、議事に入りたいと思います。

まず、議事の1つ目ですね。前回のこの会合以降の市民の意見等につきまして、事務局からですね、ご説明していただきたいと、こう思います。

【事務局】

はい、山下ふ頭再開発調整担当部長の竹内と申します。よろしくお願いたします。

では、前回学識者会合後にインターネットフォームに寄せられました市民意見等についてご説明させていただきます。お手元の資料3をご覧ください。

委員の皆様には事前に本資料をお送りさせていただいておりますが、1から2ページは市民の皆様のご投稿をまとめたものになります。3ページ以降は、市民の皆様のご投稿をそのまま綴った資料となっております。

資料の1ページをご覧ください。第1回学識者会合開催日の8月28日から11月27日まで、ご意見、ご感想をインターネットフォームで受け付け、39名の方から78件のご投稿いただきました。なお、山下ふ頭再開発に関連しないご意見等は投稿数から除外させていただきました。

3ご意見の内訳をご覧ください。ご意見78件のうち、(1)まちづくりの方向性、導入機能に関するご意見は27件あり、このうち、まちづくりの方向性については17件で、広域的な視点で山下ふ頭の位置付けを考えるべき、先人の精神と経験に学ぶべき、社会情勢に合わせてフレキシブルに対応する、などのご意見をいただきました。

2ページをご覧ください。導入機能についてのご意見は10件、研究開発拠点、教育拠点、スタジアム、テーマパークなどのご意見をいただきました。

(2) 地域関係団体の参画に関するご意見は10件。地元の意見代表として必ず参加すべき、地元の人々の意見を取り入れるべきなどのご意見をいただきました。

(3) 市民の参加に関するご意見は8件。まちづくりに市民が主体的に参画する。市民グループの声こそ新しいまちづくりに必要、などのご意見をいただきました。

(4) その他のご意見、ご感想は33件、今後の議論が楽しみ、この学識者会合はなかなか良いと思った、などのご意見をいただきました。説明は以上となります。よろしくお願いたします。

【寺島委員長】

はい、どうもありがとうございました。ただいまの事務局からの説明に関連して、質問、ご意見があれば挙手をしてご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。なければ、議事を進めさせていただきます。

2番目の議事として、ファクトシートの説明ということで、私はこの委員会において、ものすごく重要なのは、我々が客観的な事実をどこまで正確に認識するかが、これからど

ういう構想だとか戦略だとかが浮かび上がってくるかの基本的な要件だと思っています。その意味で、前回お話したように、事務局にも、横浜市としてこの案件についての、我々が知っておくべきファクトシートをしっかりと準備していただきたいということで、いくつかの設問も含めて、課題を提起しています。

それに関連して、まずご説明いただいて、そのあと、我々が共有しておくべき情報に関して、僕の方からフォローアップする説明をしたいと、こう思っています。それでは、まず、事務局からの説明をお願いしたいと思います。

【事務局】

横浜市港湾局長の中野でございます。

先ほど、委員長からもご説明ありましたとおり、ファクトシートは、この検討委員会の議論のための参考資料集のことでございまして、横浜市の人口動向、財政状況などの基礎資料編や、国内外の再開発事例編などを用意させていただいているところでございます。

私からは、横浜港取組編として、横浜港の国際競争力強化に向けた取り組みについて、ご報告させていただきます。こちらが項目でございまして、この順にご説明をさせていただきます。

まず、横浜港の概要です。横浜港は、総合港湾であることが大きな特徴です。外交船の寄港数は約60年間にわたり国内第1位、クルーズ船も昨年に続き第1位となる見込みです。コンテナでは東京港に次いで第2位。完成自動車はトヨタのお膝元、名古屋港、三河港に次いで第3位です。1つの港で様々な種類の船舶に多く寄港いただいております。

横浜港の地理的条件ですが、北米航路のファーストポート、ラストポートであり、東京湾の湾港に近く静穏な海域と自然推進が深い天然の良港です。

これは、横浜港主要エリアの航空写真です。1859年に開港した場所が大さん橋と書いてある付近で本日の会場の少し海の方に行ったところですが、この大さん橋を中心に山下ふ頭から新港ふ頭に至る一帯の、緑の点線、ベイブリッジの内側・インナーハーバーがかつての横浜港でございました。

世界中の歴史のある港に共通しているところですが、物流のコンテナ化と船舶の大型化により、港は沖合に展開をしまっていました。このインナーハーバーでは、みなとみらい21事業など、ウォーターフロント開発が行われ、観光やクルーズ船受入の機能を担っております。

黄色の本牧ふ頭・南本牧ふ頭は、主にコンテナ船の受入、青の大黒ふ頭は、主に自動車専用船の受入機能を担っています。

次に、港湾を取り巻く状況についてでございます。我が国の輸出入貨物の割合のうち海上輸送が99.5%でございまして、港湾はなくてはならない都市インフラでございます。そして、定期航路のコンテナ化率は90.8%となっております。自動車、産業機械等の生産は、世界中でパーツごとに、分業体制がとられており、コンテナ物流は、グローバルサプライチェーンの基礎となって、これらを支えています。

我が国がコンテナ船の基幹航路から外れ、上海港、釜山港で積替えとなってしまいます

と、貨物の輸送に時間を要する、貨物が痛む、国際情勢によりまして、貨物が停滞してしまうなど、我が国経済に甚大な支障が生ずる恐れがあります。そのため、国を挙げて、基幹航路の維持・拡大に向けて、国際コンテナ戦略港湾の取組を推進しているところです。

現在、横浜港の定期コンテナ航路は95航路と、世界中にネットワークが広がっています。そして、基幹航路は15航路と国内最多となっています。物流の効率性から、コンテナ船の大型化の進展が著しく、今では水深18mの岸壁が必要な全長約400mの船が入港しております。超大型船は世界中で増加しておりまして、現実には横浜港においても入港隻数が増加の一途を辿っております。

それでは、国際コンテナ戦略港湾の推進について、ご説明をさせていただきます。基幹航路の維持・拡大に向けまして、コンテナターミナルの整備、DX導入など、左の赤い文字で書いてありますが、競争力強化。ロジスティクス施設で流通加工を行い、貨物を創る、真ん中の青色の創貨。戦略港湾に貨物を集める右側緑の集貨の取組を進めています。

まず、競争力強化の取組で、白線で困っている南本牧ふ頭の整備についてです。我が国最大唯一の水深18m岸壁を持ち、世界最大の超大型コンテナ船の受入が可能となっています。コンテナターミナルはターミナル毎の運用が通常ですが、2021年から4つのターミナルが一体運用されており、多方面の航路の船舶が船型やスケジュールなどに応じ、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運営が実現できています。内航コンテナ船も沖待ちの必要がなく、ハブポートとして着岸・積替えがしやすくなっております。

次は、本牧ふ頭D突堤です。船舶の大型化に対応するため、D4・D5コンテナターミナルの一体運用が可能となるよう、ヤードの拡張・荷役方式の変更など再整備を進めています。

そして、新本牧ふ頭です。水深18m以上、延長1,000mの岸壁を持つコンテナターミナルと高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設からなる最新鋭の物流拠点の形成を目指し、2021年度から埋立を進めております。コンテナターミナルのゲートや荷役機械、ロジスティクス施設等には、DX・AI等の機能が導入され、競争力強化が進められております。

次に、創貨の取組で、本牧ふ頭A突堤の再整備です。本牧ふ頭A突堤では、船舶の大型化により、水深が不足しヤードが手狭となったコンテナターミナルから転換をした跡地を活用いたしまして、ロジスティクス拠点の整備を進めております。臨海部の物流拠点は、輸送の効率化、雇用の確保などの点で注目されておりまして、横浜港の増加する輸入貨物の取扱強化策としても重要です。2025年までに新たな施設が合計10棟稼働する予定でございます。

集貨の取組としましては、地方自治体同士のお付き合いを活用しまして、東日本の各港湾と協定を締結し、連携をしながら進めております。内航航路も日本各地から週約38便、横浜港に寄港していただいております。2022年の横浜港のコンテナ取扱量は298万個で、コロナ前の水準に戻ってまいりました。そのうち内貿は35万個と過去最高を記録しました。東日本の各港湾と内航航路の機能強化に取り組んだことも、その要因と考えております。本質的には、背後圏の製造業の工場などの生産、経済活動が活性化しまして、輸出入する

貨物そのものが増えなければ、取扱量を増加させることが難しいわけですが、港湾管理者としましても、いまご紹介しました集貨・創貨・競争力強化の取組により、少しでも貨物を増加させ、基幹航路の維持・拡大に努めているところでございます。

前回の会合では、コンテナ取扱量の世界ランキングについて、ご発言をいただきました。ご指摘のとおり、真ん中にありますように、95年には横浜港が世界第7位であったところ、2022年では70位となっております。コンテナ取扱個数としては増加しているものの、中国をはじめとする経済発展が著しい新興国の港湾が台頭している状況であります。

その下になりますが、中国と日本のGDPを比較しておりますが、95年までは中国の8倍でしたが、22年では1/4程度となっております。人口が多く、経済活動が活発な、つまり、GDPが高い地域は、貨物の取扱も多くなります。

横浜港の競争力についてです。世界銀行は2020年のコンテナ港湾生産性指数において横浜港が世界第1位と発表をいたしました。効率的なコンテナターミナルの運営や高品質な港湾サービスが総合的に評価をされました。

31ページでございます。横浜港は、かつては輸出の港と言われ、自動車や産業機械の取扱が主力でございました。左のグラフですが、現在では、輸入が輸出を上回り、冷凍食品などの製造食品、野菜・果物が輸入貨物の取扱の主力となっております。右のグラフにありますとおり、この輸入超過の傾向は日本全体でも共通しており、2022年の貿易赤字は過去最大を記録しております。

37ページです。続いて、クルーズ船の誘致と、観光による市内経済の活性化についてです。インバウンドによる観光消費は輸出と同じ効果があるわけですが、コロナ前の2019年は、半導体や自動車部品の輸出を上回りました。今や観光立国として、インバウンドの受入は日本経済にとって不可欠な状況と言えます。そこで、インナーハーバーを中心にクルーズ船誘致に向けた競争力強化に取り組んでおりまして、そのことについてご説明をいたします。

横浜港では、総合港湾である特徴を活かし、物流埠頭との兼用を含め、国の支援や民間事業者の皆様との連携により、岸壁・客船ターミナルの整備を進めてまいりました。その結果、世界でも最大レベルの7隻同時着岸が可能となっております。

大黒ふ頭客船ターミナルは、ベイブリッジを通過できない超大型クルーズ船が着岸いたします。荷さばき地を活用して、クルーズの間に車をお預かりするドライブ&クルーズが好評をいただいております。新港ふ頭客船ターミナルは、日本初の商業・ホテル一体型の複合客船ターミナルでございます。大さん橋国際客船ターミナルは、横浜港の主力ターミナルでウッドデッキの屋上広場が特徴であります。

クルーズ船の経済効果ですが、クルーズ船が寄港するたびに、給油・給水や食材、アメニティグッズ等の各種船用品の需要が発生するとともに、乗客や船を見に来られる観光客の方々のお土産や飲食等の支出が加わり、ご覧のとおり、大きな経済波及効果をもたらします。また、クルーズ船の寄港は、一時寄港と発着寄港の2つのパターンがございます。上の、一時寄港は、朝着岸し、乗船客が観光などに出掛け、夕方に同じクルーズ船に戻り出港するというものです。発着寄港は、着岸すると乗客が全て下船をし、新たなツアーを

開始するもので、クルーズ前後の市内での観光や宿泊が望め、より多くの経済効果が見込めます。横浜港は9割以上がこの発着寄港で、圧倒的に多いのが特徴です。

コロナ前の2019年の発着寄港回数は、もちろん日本で第1位、アジアでも4位となっております。下に書類のコピーがありますけれども、2019年シートレード・クルーズ・アワードというのがありまして、ポート・オブ・ザ・イヤーのファイナリスト、準優勝にも横浜港が、世界の中で選定をされております。2023年の寄港回数は、過去最多を記録した2019年の188回を上回る200回となる見込みでございます。

49ページです。横浜市では、関係機関や民間事業者の皆様と連携し、クルーズのお客様を都心臨海部で観光していただく様々な取組を行っております。51ページです。街を上げて、クルーズのお客様やクルーの皆様のおもてなしを行おうと、都心臨海部の80店舗以上にクルーズ・フレンドリー・プログラムに加盟していただいております。割引、英語対応等のサービスをしていただいております。

また、旅行会社等と連携し、クルーズのお得意様を対象に市内ホテルの紹介を行うサロン・ド・ヨコハマ、夜間の水際線でのイベント開催など、横浜市内での宿泊を促進するための取組を行っております。

脱炭素化・防災力向上の取組についても、力を入れて行っているところですが、後ほどご覧いただければと思います。

67ページです。最後になりますが、山下ふ頭再開発検討の経緯についてです。高度経済成長期では横浜港の貨物の1/3以上を取り扱う主要埠頭でございましたが、コンテナ物流が主体となり取扱量が減少してまいりました。山下ふ頭にコンテナターミナルを整備してはどうかのご意見もときどき伺うところでございます。しかし、最近のコンテナ船ではベイブリッジを高さの関係で通過できないこと、岸壁の水深が不足することなどから困難な状況でございます。そこで、2014年の港湾計画の改訂により、山下ふ頭を「都心臨海部の新たな賑わい拠点」として、港湾から都市的な土地利用への転換を位置付けました。2021年には、山中市長が就任し、カジノを含む統合型リゾート、IRに頼ることなく、山下ふ頭の持つ優れた立地と広大な開発空間を活かして、横浜経済をけん引する開発を推進することを表明いたしました。そして、市民意見募集等を行ったうえで、山下ふ頭再開発の新たな事業計画を策定するため、検討委員会の開催に至ったものでございます。横浜港の国際競争力強化に向けた取組についての説明は以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

【寺島委員長】

はい、どうもありがとうございました。資料4の説明に関する質疑もですね、私の話を終えた後、一括して進めたいというふうに思っています。

ここからが私のレポートというか、話なんですけど。まず、横浜市が準備してくれているファクトシートというのは大変重要でして、我々の基本認識に据えておかないといけないポイントです。今後も、世界の港湾の状況等について、このあたりをもう少し調べてもらいたいよねっていう希望があれば、僕自身もいくつか論点があるんですけど、さらにこ

のレポートを深めていってもらいたいと思います。

そこで私のレポートなんですけど、いくつか我々が本当のことを知らなきゃいけないという問題意識で私は、そのことを横浜市、あのですね

まずその土木学会のレポートいうものをちょっと手元に見ていただきたいと思います。

土木学会というのは、土木というと建設土木というイメージが非常に大きいんですけど、シビルエンジニアリングなんですね。ようするにシビルエンジニアリングを土木と訳してしまったことにちょっと疑問を感じるんですけど。いずれにしても、2万人の会員を要する、この分野の専門家を集結している日本の、ある知のインフラです

そこが今、港湾について、日本の港湾インフラの体力診断ということで、VOL 1、2、3と3つインフラを分析している、最近出たレポートなんですけど、VOL 1は道路と河川と港湾のですね、日本のインフラについて今土木学会がどう思っているのか。とりわけ37ページ以降に、港湾ワーキンググループが出してきたインフラ体力診断というページがあります。これは本当は、率いているキーパーソンの一人である東大の家田先生に直接説明していただきたいというふうに思ったんですけども。

これは皆さんがまず手元において、僕はこれを踏まえた上で、自分自身のレポートに触れていきたいと思いますので。これも非常に我々にとっては考えさせられる、日本のインフラの現状に関する、特に港湾インフラの現状に関する認識なんだっていうことをしっかりと読み込んで共有していただきたいと思います。

そこでなんですけど、資料5というのが、私が話をしようと思っている資料ですね。僕のいわゆる出している資料集から抜粋して、関連のところをコンパクトにお話するのが、今日のまず入り口の議論だなと思っているものですから。

まず1ページ目に、10月版のIMFの世界経済見通しの直近の数字が載っています。これ解説するだけでも大変なんですけれども、今年の世界GDPの見通しが、10月版、もう11月ですから、ほぼいわゆる実績見込みに近い数字ですけど、3月頃懸念されていた金融不安というものをですね、なんとかソフトランディングに持って行って実質3%、これは地球全体の実質GDPの動きですけども、3%くらいの成長と。で来年に向けてはさらに減速してくる、つまり金利を引き上げてますので。

先進国ブロックとブリックスに分かれています。注目したいこのページの一番重要なのは、後での話に繋がるからなんですけれども、インドとアセアン5ってところをよく見てもらいたいんですが、アセアン5というのは、アセアンは10か国から成り立ってますけど、その中心にいる5つの国って意味なんですけれども。

インドが6%成長軌道を走っていると。アセアン5がですね、4から5%台の成長軌道を走っているというのが。わかりやすく言うと、除く中国のアジアがものすごい牽引力となっているんだというのが、世界経済の一つの大きなポイントだということを確認したいと思います。

そこでなんですけど、その下の、日本の埋没という言葉を使ってますけど、これは世界動いてみて、まさにこの言葉をかみしめなければいけない状況になっていると思うんですが。

1950年、戦後のつまりサンフランシスコ講和会議の前の年ですね、日本の世界GDPに占める比重は3%だったと。で1994年という年にピークを迎えるんです。18%までいっていたんですね。工業生産力モデルの優等生として、横浜港湾もここを支えたんですね。世界GDPの18%を占める国になっていたわけですから、除く日本のアジアは全部足しても、中国インドアセアン全部足しても5%ですから、日本はアジアダントツの経済国家だったんですね。

2000年、21世紀に入る前の年です。日本はまだ15%で持ちこたえていた。除く日本のアジアを全部かき集めて7%の比重ですから、日本の半分にもなっていなかった。

ところがこのわずか22年のパラダイム転換ですね。私経団連研修率いてますけれど、経団連トップクラスの、ようするに経営企画部長クラスの間でも、この頭についていないです。わずか22年の間にこうなったっていう、日本の世界GDPに占める比重はわずか4%に落ちてきた。除く日本のアジアは25%を占めてますから。6倍を超えてたんです。2分の1に満たなかった、除く日本のアジアが、日本の6倍を超えてたっていうパラダイム転換に、なぜこうなったかですね、本質的な問題意識がないと、乗り切っていけない状況の中に今、日本はあるんだといってもいいだろうということです。

特に一人当たりGDPというのは豊かさのシンボルなんですけれども、右にブレイクダウンした2ページに書いてありますけど。日本はですね、シンガポールにダブルスコア以上でおいでいかれていると。でここが僕はインバウンドの話も含めて頭に入れておくべきなんですけども。

去年僕は台湾に追い越されるんじゃないかと思ってたんですけど、一人当たりGDPがですね。めでたく追い越されなかったんですけど、日本3万4000ドル、台湾3万3000ドル、韓国3万2000ドルってことですね、東アジアの3か国が並んだってことなんです。ですから今インバウンドでやってきているのが、中国本土よりも、圧倒的に台湾香港シンガポールの華人華僑と韓国です。

つまり、これらの人たちは、コロナ前のインバウンドと違うんです。つまり二泊三日で3万円のツアー客をかき集めた中国人中心のツアーじゃないんです。ようするに個人旅行で、さらにはレンタカーを借りて、自分たちでファミリーで主体的に動くっていうレベルの、ハイエンドのインバウンドに変わって来てるっていう問題意識をですね、強く持たなければいけないと。

ここからが一番重要な今日の僕の話に入っていくんですけども、我々はこのことをよく知らなければいけないと。今日の横浜のレポートでも、土木学会のレポートでも、このあたりがまだ視界に入っていないのが僕の申し上げたいポイントなんですけども。

3ページです。じーっとにらんでいただいたら僕の言おうとしてる意味が分かります。我々が基本認識にしなければいけないことのイロハのイです。アジアダイナミズムと日本海物流っていうページがあります。つまり我々は埋没っていうけど、アジアのダイナミズムに突き上げられるような形で埋没感を深めている訳です。

今、メディア等が投げつけてくる世界認識の中で、簡単にそういう認識に踏み込んではいけないのがですね、世界は分断されてきていると。2極分断だと。米中対立極まれり。あるいは権威主義陣営である中国ロシア対自由主義陣営の戦いだなんてですね、2極

で世界を分けるっていう視界が流布しているんですけども、実は根本的に違います。世界は多次元的に、世界を分断するなんていう、グローバルサウスの人たちの力がぐんぐん高まってきている。本当の意味で、グローバル化という局面に入ってきているんだという視界を取らないといけない。

まずそこに、米国と中国の貿易の数字をよく見ていただきたいんですけども、米中対立が進行しているというのは表面的には事実なんです。選別的対立なんです。ハイテクをめぐる激しく戦いあっています。DXをめぐる。安全保障をめぐるですね。

だけど、ファンダメンタルズにおける米中貿易は増え続けているんです。日米貿易の3倍を超したんですね。日米貿易の3倍を超したなんて話を聞かされると、多くの日本人は、鹿児島と上海の緯度がほぼ一緒ですから、鹿児島の南の太平洋を米中物流が動いているんだと考えがちですけど、ここなんです、横浜にとって真剣に目に入れておかないといけないのは、日本海物流と言うキーワードがものすごく重くなってきているんです。つまり日本海を抜けているんです、米中貿易は。どうしてかというと、その方が2日早いからです。メルカトル図法で考える視界からですね、地球儀で考える視界に転じたならば、日本海を抜けた方が2日早いってことにピンとくるはずですよ。圧倒的な物流が日本海、そして津軽海峡を抜けているんです今。でこのことによって、太平洋側の港湾に大きなインパクトが起こっているんです。

でまず一番上の段ですね。先ほど横浜のレポートにもありましたように、横浜の、世界の外貿におけるコンテナの取り扱い量の地位は驚くべき勢いでもって落ちてきているんですね。私が新入社員で三井物産という会社に入った時代があるんですけど、そのころ横浜神戸は世界1位、世界2位の港だったんです。

ところがですね、この直近の数字21年まで入れていますが、横浜世界72位、神戸は73位まで落ちてきましたと。日本の港で一番外貿貿易のコンテナの取扱いが多いのは東京港の46位だってわけです。

トップ10をよく見ていただいたら僕の言おうとしてることがわかります。上海をトップにして、華人華僑圏の中国、英語で言うとグレーターチャイナっていうんですけど。ようするに、連結の中国、本土の中国だけじゃないですね、その港湾がこう名を連ねてますと。

で日本にとってものすごく注目すべきなのが実は7位に浮上してきている釜山なんです。釜山トランスシップという言葉がありまして、ようするに先ほどから紹介している土木学会のレポートでも、あるいは横浜のレポートでも、トランスシップという言葉を目しているキーワードにしてきてますが、釜山で積み替えているんです。

例えば神戸がかくも無残なまでに後退している理由というのはですね、四国の物流分析をやるとすぐわかります。今までは内港船で神戸に繋いで太平洋航路にのせるという物流だったんです。ところが今、ようするに釜山に繋いで日本海物流に乗せて、世界最大のマーケットであるアメリカと、世界最大のマーケットに迫りつつある中国アジアの物流に繋げるのは釜山で積み替えた方がいいって、これがプサントランスシップなんですよ。その方が時間もかからないし、金もかからないっていう流れが、まるでパラダイムを変えてし

まったんですね。

そこで見ていただきたいのは、日本海物流に突き上げられるように、日本海沿海の港がものすごい勢いで、外貿コンテナを増やしてきているという数字をそこで確認することができると思いますけども。例えばですよ。仙台・酒田に点が打ってあると。どうしてだっというんですね、特に3.11後、加速度的にこの傾向が出てきたんですけれども、宮城の物流を山形の酒田が取り込んでいるんですね。どうしてっという、日本列島は本州北にいくほど狭いからですね。ようするにわずか高速道路で2時間で繋がりますから。沖合にアメリカと中国を結ぶ物流が動いているわけですから。一番戦略的に金をかけずにそれに繋げるとしたら、酒田の港を活用した方がいいって流れがどんどんどんどん多くなっているんですね。

でこれ皆さん、去年今年と日本にとって、これがこれからの攻め筋だったという勢いでもって話題になっている、千歳にラピダスっていう半導体の5兆円のプロジェクトが立地しましたと。なぜだっという、私、政投銀に頼まれて、苫東開発、苫小牧東って意味ですけど、日本最後の大型工業団地と言われている、千歳空港から苫小牧港にいたるまでの大型工業団地の経営委員長ってのをやってですね、このプラットフォームの上に様々な立地ですね、例えばカネカの医療機器だとか、日本最大のメガソーラーだとかを立地させるってことを積み上げてきたんですけど、いきなり隣の、まさに隣接している千歳にラピダスが来た。なぜラピダスがここに立地したのかという最大の理由は、苫小牧の沖に米中物流が動いているってことなんです。

あとでもその言葉は拘りますけど、後背地産業構造っということがすごく重要なんです。背中に背負っている産業構造が、ぴしっと港湾物流とリンクすれば、世界最大のマーケットに効率的にアクセスするところに立地するってのはもう、理の当然なんですね。ですからなぜラピダスがここに来たのか。

さらにいうなら、横浜にもっとも関係のある関東ブロックの物流なんですけども、実はですね、日本海側と太平洋側をつなぐっというのが、これからのアジアダイナミズムと向き合うときにはものすごく重要になっていまして。東京を取り巻くように圏央道という高速道路が整備されています。鶴ヶ島インターチェンジのところで、関越自動車道に繋がるんですけども、ようするにこれがすごく意味があるんですね。関越自動車道を使って日本海側の港湾に繋ぐっというのが。つまり首都圏の産業立地にとってもすごく大きな意味を持ってきてしまっている訳です。実は名古屋港、つまり愛知東海ブロックにおいても、北陸東海自動車道の意味がどんどん重くなっているんですね。北陸側からの港湾から、ようするに日本海物流に載せるっというのがですね。しかもこれ、あとでこの資料をよくご覧になってる訳ですけど、いま2ページに日本の貿易相手国のシェアの推移という細かい数字が載っていますけど、今アジアとの貿易が日本の貿易の約半分です。これ10年後に間違いなく6割を超えます。この流れが日本海物流とリンクするんですね。

ですから、これ国土交通省の国土形成計画のその言葉、僕自身が参画してきましたからなんですけど、使ってますけど、対流。対流っというのはお風呂をかき混ぜるときに使う対流っというのはですね。日本海側と太平洋側を戦略的に対流させるっというのが、日本

の財布事情にとって大変重要だという論点が、僕は大変大切だというふうに思っています。

いずれにしても、このアジアダイナミズム、日本海物流の時代というのに、じゃあ横浜がどう向き合うのかということが、ものすごく戦略的に問われてくるっていう問題意識を、僕はここで今日一つの大きな柱として提起しておきたいわけです。

で実はその次のページに、これで僕の今日のレポートは止めておきますけど、5ページ6ページにアタッチしてるのがなんだったかというと、私が率いている日本総合研究所が県民幸福度ランキングの分析というのを5回に渡って、一年おきに積み上げて来ています。これは、鉛筆なめて県民の幸福度、幸福なんていうのは相対的な概念ですから、定性的な分析だと思われるかもしれませんが違うんですね。

ここに書いてあるようにビッグデータ解析なんです。つまり基本指標、さらにですね、健康・文化・仕事・生活・教育に関する指標を選び出して、客観的に対比できる数字で分析できるものだけを積み上げてですね、県民幸福度ランキングというやつをビッグデータ解析でやってきているんです。で、色々な意見を受けて改定の度ごとに地方公共団体と向き合って、例えば2014年度版から出ているんですけど、指標を付け加えていっています。

そこでまず横浜港が背負っている神奈川県県民幸福度ランキングなんですけど、これ基本指標においては、きわめて恵まれた地域にある訳で、第3位なんですね。たとえばあらゆる面で、人口だとか財政の健全だということをとって、基本指標だけでいうと第3位なんですけど、神奈川県はこのトレンド見ていただいたらわかりますけど、じわりじわりとランクを下げてきています。都道府県の中で今24位というのは客観的な位置付けだと言っていいだろうと思います。

何が一番、ようするに例えばその全国トップクラスの指標であり、取り組むべき課題はどういうところにあるのかというのを抽出していますので、あくまでも参考値として、背中に背負っている、横浜港が背負っている神奈川県というテリトリーがどういう経済産業構造を持っているのか、で県民にとってどういう意味合いを持っているのかということを考える指標として、これをじーっと眺めていただいたら、なぜ神奈川が全国の都道府県ランキングで24位なのかということについて多分腑に落ちていただけるだろうと思います。

今度は右の横浜市なんですけど。これは政令指定都市におけるランキングなんですけど、政令指定都市は日本に20あります。その中で横浜は8位だってことなんですね。どうして8位なのか。例えば基本指標1人あたり市民所得においては全国1位だと。それから様々な意味で全国をリードしているような指標というのものもある訳なんですけど、今後考えなければいけないポイントがどこに横浜というのは抱えているのか。私が言いたいのは、港湾のことだけ視界に入れていちゃダメだということなんですね。背中に背負っている産業構造、背中に背負っている経済構造、そしてここに生きてる生身の人間としての市民とかですね、県民の、ようするに、あえていうならば幸福度というんですか、そういうものも視界に入れながらですね。さて、港としての横浜、どういうふうにしていくという大きな問題意識がないと、我々のようするに方向感が見えないだろうと思うから、あえてこういう資料を付け加えてみましたと。

今日はこれを踏まえる必要もないんですけど、各委員の意見をしっかり聞いてみようというのを積み上げようと思ってますので、議論を進めていきたいわけですけど。まず、横浜のプレゼンテーションと私のレポートを踏まえてですね、質問ないし意見のある方はぜひご発言いただきたいというふうに思います。いかがでしょうか。

どうでしょうか。はい、平尾さん。

【平尾委員】

横浜市の方から、横浜港についての基本的な状況の分析と、今、寺島さんから、グローバルな視点から見た横浜のお話がありましたけど、まず、横浜港について、港の競争力っていうか、強化からいくと、よく3Cっていうのは言われますね。3CのCというのは、あのCargoですね、貨物がその背景地からどこまで港に集まってくるかっていう、そのCargoのCargoVolumeっていうのは、1番目のCです。で、2番目は、そのポートチャージ等も全部入れた、コスト、港の港湾機能のコストが。それからあとは、その3番目のCはConvenienceっていうんでしょうか、やはりその港湾機能の、レベルの高さ、使い勝手が良いこととかですね、そういうことだと思っんですけども。

そういう点からいきますと、今日お話いただいた港湾機能の全体的なことはよくこれで分かったんですけども、こういったその3つの指標から見て、どうなんだろうかと。将来ですね、そういう点が1つ知りたいなというふうに思ったところであります。

それから、寺島座長からのご報告については全くそのとおりで思っんですけども、ただですね、その日本海と太平洋の物流が繋がっていくということは、貨物の種類とかですね、貨物の内容とかによって、かなり色んなあれがあるんじゃないかと。したがって、全部がこう日本海の方にくるんでなくて、やはり日本海と太平洋の港湾の、機能分化、あるいはその背景にある産業構造の違いとかですね、そういったことと、それからそのアクセスコスト、流通コストですかね、そういったものをもう少し詳しく知りたいなっていうことを、ちょっとお話を伺って感じました。以上です。ありがとうございます。

【寺島委員長】

質問、ご意見伺いたいと思いますけど、いかがでしょうか。

今の点についてですね、僕の方から、まとめる意味じゃないんですけども、僕の説明の1つの流れとして、我々が確認しておきたいのは、この京浜の港湾っていうのは、横浜も含めてなんですけども、急速に輸出港湾から輸入港湾化してきてるってことなんです。1つのキーワードが、市のレポートにもありましたけれど、で、それが1つ重要なポイントです。

それからもう1つは、そのトランスシップっていうですね、さっき横浜が、その内港貨物ですね、他の国内港湾との連携を重要にしてるっていうことなんですけど、トランスシップっていうやつをですね、やはりこれから1つのキーワードにした戦略っていうのがいるだろうなっていうのが、僕の申し上げたいポイントです。

平尾さんが言うように、産業別あるいは業態別でもって物流っていうのは大きく変わ

ますから、日本海と太平洋側をどういう風に戦略的に繋ぐのかっていうのは、より、きめ細かい戦略が必要になってくるっていうことも確かだろうと思います。

幸田さんが手挙げておられるんですね、はい。

【幸田委員】

ありがとうございます。今お聞きした話、全くそのとおりで、委員長のお話、よく分かりました。そのとおりだと思っております。ただ、1つこの点はどうなのかなと思ったのは、今おっしゃるように、輸出港から輸入港の方にシフトしてるっていうことですが、日本の経済を考えた場合には、やはり輸出というものが果たす、貿易が果たす役割、大変大きいと思うんですね。

そういう意味で、日本の底力、経済を底上げするには、輸出港として、横浜が本当に、中心的な輸出港だと思いますので、輸出港としての機能をどう、こう向上させていくかという観点が必要ではないかなということが1点。もう1つは、やはり、東京湾の方は大消費地を抱えていますので、これは輸入港であって、大きな振り分けとすればですね、で、横浜の方は、輸出という。東京と比較すると、そういうことが言えるのと。

最近の統計を見てますと、輸出については、東京湾から、横浜湾の方に、ややシフトして、コロナ後ですけどね、シフトしてるっていう傾向も見えるんじゃないかっていうふうに思うところで。やはり輸出港としての役割を強化するにはどうしたらいいのかということをややはり検討すべき、ことがあるんじゃないかなと。で、前回、河野先生がおっしゃられたように、私も港湾機能について、この山下ふ頭という立地条件、それからその臨港地区であり、また、あの保税地域であるということを生かす、そのためにはどういう、この山下ふ頭の開発計画を検討したらいいのか、港湾機能の強化をどうしたらいいのかということもしっかりと議論する必要があるんじゃないかな、というふうに考えてるところであります。以上です。

【寺島委員長】

河野さんが先に手を挙げておられるので、じゃ、河野さん、お願いします。

【河野委員】

ありがとうございます。今のその横浜港のその強化というお話なんですけれども、かつて日本の国内で産業がたくさん物を生み出していた時代は、日本国内の荷物で十分に横浜港から積み出すものがあったと思うんですね。

ところが、なかなか日本の産業構造はそういう風にその物を作るものではなくなり始めて、ただ、最近それがまた戻ってきているというお話もございますから、そこをどれだけ日本、少なくとも18メートル水深の岸壁を持っているのは、太平洋側というか、日本全国で横浜港だけな訳ですから、そこをやはり活用する方策を日本全国として考えないといけないのだろうと思います。

で、釜山港がなぜ強いかというと、それは背後にあのヒンターランドとしての中国があ

り、それから日本の日本海側の港からも、実は釜山でトランシップをしているという現実があって。そうすると、日本国内の荷物をいかに横浜港に集めてくるかという、これはもう政策上の支援をしないとイケないと思います。最近、内港の船舶が少しずつ、特にコンテナ船が大きくなって、かつ、それが日本海側と太平洋側を結び始めていますので、こういう荷物をできるだけやはり日本の荷物として日本から出すという認識を持たないといけません。そのための政策誘導が必要だろうと思います。

もう1点は、日本だけの荷物では、おそらくやはりボリュームとしてかなわないわけですから、いかに、あとは東南アジアからのトランシップを促すか。その時に、例えば、日本に持ってきて、付加価値をつけて日本から出すというような方策を考えないといけないのではないかというふうに考えております。そうすると、東南アジアから例えば北米、ヨーロッパに出る荷物というのは必ずしも決まった港を経由しているわけではないようですので、これを日本に引きつけるためには、日本の港が魅力を持たないといけません。で、選ばれる港に横浜港をしていかないといけないと思うんですね。私は、ですので、山下ふ頭のこれだけ大きな跡地も、そのような目的に資する計画であるべきであろうというのが個人的な意見でございます。

ありがとうございました。

【寺島委員長】

ありがとうございました。どうぞ。

【北山委員】

このファクトシートは港湾局の方で作られているので、最初に、港湾機能の説明があったと思いますけども。この中、28ページを見ているんですけども、世界港湾別コンテナ取扱個数ランキングっていうのが、90年、95年、22年と、こうありますけども、この90年、95年の上位にあるロッテルダム、ハンブルグ、ロサンゼルスっていうのが、都市機能に変換して、港湾のところ、港湾のエリアがですね、ウォーターフロントが大きく都市機能に変換されていくという、港湾機能から都市機能に変換するというような動きをしている都市が港湾ランキングからは下がっていつていると。こういう大きい流れが20世紀後半から21世紀頭にあったということだと思います。

それで、横浜も、今見てると、本牧ふ頭の方に、ほぼほとんど物流は移ってますので、インナーハーバーを港湾機能として考えるというよりは、都市機能としてどうなるのかっていうのを考えるのが、大事なんじゃないかなと思います。ですから、この会議自体が港湾局が仕切ってらっしゃるので、都市整備という概念からいくと、もう少し違う見方が出てくるだろうと思います。

港湾の機能の話だと、私自身はですね、学生時代に山下ふ頭で沖仲仕のバイトやったことあるんですけども、市内からミニバスに乗せられて、ふ頭で荷物の上げ下ろしなんてやっていたんですけども、その頃から比べると、もう全然そういうふ頭の機能も変わりましたし、業務も変わっていると。そうすると、インナーハーバーをどうするかっていう、新し

い横浜の都市のあり方を考えると、当然、港湾の都市から始まってますけども、背後にある大きい横浜市という、都市全体、全域の問題として考えていく必要があるんじゃないかなと思います。

それは寺島委員長から、日本海物流って話を聞いて、すごく、あ、なるほどと思ったんですけども、ある意味では、太平洋側っていうのは、違う、港湾に特化するのではない、違う方向にどうもいく可能性がある。もう当然、港湾機能も持ってますけど、それで世界で競争していくというものではなくて、違う機能を持っていくんだろなというふうに思いました。

【寺島委員長】

ありがとうございます。いかがでしょうか。どうぞ。

【内田委員】

いいでしょうか。ありがとうございます。寺島先生のお話は、非常にこう、横浜市はもう少し危機感を持つ側面も大事だよねっていうお話だったかなというふうに受け止めまして、横浜市の今のプレゼンテーションで、横浜港これだけ整備してきてですね、素晴らしい機能を持っている、確かにそうだと思うんですけども。一方で、その世界引いてグローバル経済を見たときに、それが意味横浜港がスルー、日本海物流が盛んになってスルーされていく可能性も将来的にはなくはないんだよっていうような、お話をいただいたと思って。じゃあ、その時に横浜はどうするんですか、っていうようなことも一方で考えていくべきでしょうというご提案というか、あのお話だったと受け止めました。

また、その幸福度ランキングっていうお話をしていただいた時に、多分皆さんがこう思っている、イメージしている、横浜豊かだね、なんか街としていいねっていうものですね、実際、じゃあデータで見たときに、あれ意外と低いねと、そういうようなところのギャップっていうのをお示しいただいたんだと思うんですね。

じゃあ、その中でなぜ数値が低いのかと。もっとこれをこう上げていって、市民の幸せというのはどんなふうにあげていくんであろうかということも、都市整備というところを考える時に必要なんじゃないかっていうようなことをおっしゃっていただいたというふうに思います。

私、港湾の方の審議員もやっておりますので、ほんとにベイブリッジから向こう側、こっち側はもうなかなか巨大コンテナはもう入れないという現実があつてですね、その本牧ふ頭と南本牧ふ頭の方で、整備されている、どんどんね、その港湾機能は整備されているっていうところでご尽力されてきたっていうのは知っておりますので。そこをさらに、合理化していくとか機能化していくっていうことはあつて、でも、こっちのインナーハーバーの部分は、この2014年の時の決定でも位置付けとしてもありますように、臨海都心部の新たなにぎわいの拠点として都市的な土地利用を転換していくんだというように明記されていますので、やはり、そういうようなところで、いかに横浜港というものの新しい産業創出ですよ、そういうものを考えていく場であるんだと。そういうようなことな

んだらうというふうに受け止めさせていただきました。以上です。

【寺島委員長】

ありがとうございました。大体そこで次のプレゼンテーションに移りたいんですが、僕の方から事務局にですね、もう1点、これは実はこの会の趣旨とか狙いとはちょっと違うけどですね、すごく重要な気になる点なんです。

ニューヨークニュージャージーポートオーソリティっていう機関があるんですね。要するに、空港も港湾も一括管理してるんです。要するに、ニューヨーク側の海の港も、空の港も、ニュージャージー側の海の港も空の港も、一括管理してると。

貨物ってのはですね、日本の産業構造の高度化もあって、どんどん、どんどん、要するに、ロットの大きなものを港からダウンと大きな船で運ぶっていうだけじゃなくて、航空貨物で対応していくようなハイテク型の物流ってのも、ものすごく重要になってくるわけで。

本当のこと言えば、この京浜港湾という、海の港だけじゃなくて、空の港としての羽田とも含めてですね、そういった視界でほんとは議論しなきゃいけない部分もあるんですけど、これはより大きな視界でのですね、その国土交通戦略の大きなポイントになってくるからですね。我々としてはこういう方向がありうるんじゃないかっていうことを意見として言う、可能性はですね。その報告書の中であるかと思えますけれども。このポートオーソリティの現状についてですね、ぜひ、みんなで問題意識を共有すべきだと思うんで、調べてもらいたいなというふうに思います。

幸田委員が手挙げてるわけですね。どうぞ。

【幸田委員】

今ちょっとご発言があった、委員のご発言については、ちょっとどうしても申し上げなければいけないので、発言させてください。

2014年の方向性とおっしゃいまして、港湾機能から都市機能へ、それから平成27年、これ同じですけど、山下ふ頭再開発基本計画、これについては、この委員だった方4人に私は直接ヒアリングをしましたけれども。

この時の計画の検討については、IR、カジノを誘致するための前捌きをするものであったというふうに、市の当局自身が言っていたというふうに聞いています。今回は、今の市長になりまして、こういった、山下ふ頭再開発基本計画っていうのは、最初のパンフレット、市民アンケートを取った時には入ってて、これは非常に違和感があったんですけども、前回の資料、今回の資料にも出てませんので、特に言わないでおこうと思ったんですが、今ちょっとご発言がありましたように、この平成26年、27年の計画は、カジノの前捌きをするという、そういうことで進めていたということで、大変不透明であり、かつ市民に対して不誠実なものであったというふうに認識しております。

そして、これは、今の市長になって、これをリセットして、この検討会で1から検討するということですので、そういうこともあってかなと思ってましたが。前回のこの委員会の

資料から落ちてましたけれども。したがって、前、こういうふうに港湾機能から都市機能へということになっているっていうことについては、これはもう前提とすべきではないということをまず申し上げたいと思います。

したがって、港湾機能、都市機能、いずれにしても、しっかりと検討して、どのような方向性を出すかということをこの検討委員会で議論すべきであると。あの1つ、やはりどうしてもですね、市のほうが、例えば国際展示場っていうのも賑わい拠点というところにかつ分類されていたりするんですけど、国際展示場っていうのを複数の法人が提案してますが、これは国際貿易展示場であって、いわば臨港地区保全地域を活用して、そこで商売ができる、入管手続きもしなくてできる、こういうものとして提案されているもので、やはりこれは港湾地区、それから保全地域ということを活用して、この山下ふ頭をどのように活用するかという提案ですので、しっかりと港湾機能の強化についてやはり検討した上で、どのように方向を目指すかというのを、この検討委員会でやっていただきたいと思いますので、先ほどご発言があったような、以前そういう計画があって都市機能へとなっているということについては、ちょっと私としては聞き逃すことができないので、コメントさせていただきました。以上です。

【寺島委員長】

聞き逃せるかどうか別にしてですね。僕はやはりそのインナーハーバーとしての都市機能っていうものを見つめないで我々の議論にはならないと思います。

【幸田委員】

それはもちろんです。

【寺島委員長】

なぜならば、我々がやろうとしてる、今日の説明の中ですごく重要なポイントの1つがですね、あの山下ふ頭と、つまり横浜港の港湾機能を強化していくっていう努力がものすごく重要です。だから18メートルだとか、要するに先端的な競争力のある港湾にするっていう方向感を出していくっていうのは最もな議論なんだけど、じゃあ山下ふ頭がですね、それじゃあその18メートル化するかって言ったら、そんな話じゃありませんよねっていうのはさっきのポイントなんでですね、それは我々としてバランスよく認識しとかなきゃですね。話が進まないで、こう思います。

【幸田委員】

はい、おっしゃるとおりだと思います。

【寺島委員長】

じゃあ、まあそういうことで、いよいよ、あの、今日の委員のですね、皆さんの意見もしっかり聞きたいんで、プレゼンテーションをお願いしたいと思います。じゃあ、涌井委員

からお願いいたします。

【涌井委員】

それでは、私の方からプレゼンテーションということなのですが、その前に、せめて今日のファクトシートなり、あるいは寺島座長のお話というものを、我々の耳に入れていただきたかったなというふうに思うところであります。

私はですね、この山下ふ頭の取り組みをどういうふうに位置付けていくのか、これはそう簡単には答えが出るものではないというふうに考えておまして、一番重要なことは今委員長の方からもファクトシートで、非常に厳しい現実というものを見据えろというお話があったように、巨視的に考えて、それで段階的に整備していくという、こういう計画論をどのように持つのかと。一挙に何かを作り上げていくという一つの考え方というのは馴染まないというふうに思っているわけでありまして。それはおそらく委員長もご同意いただけると思いますが、世界の動きというのは急速な動きがございました。今確かにそのアジアダイナミックに対して日本はどうするんだという話であります。じゃあ10年後、同じシチュエーションであるのかというと、必ずしもそうではない可能性もある。そういう様々な観点からですね、我々はどんなふうに戦略的にこれを誘導していくのかということが非常に大事なんじゃないだろうか。

私は今の時代というのはトランスフォーマティブチェンジと言いますか、文明の転換を促すほどの大きな時代の流れの渦中にあると。そこで横浜の持っている不易と、それからくるであろう流行というものをどのように組み合わせたらいいのかということが、非常に重要な戦略なんではないかなという論点から、今日の話をしていただきたいと思えます。

もうこれはですね、私が説明するまでもございませぬ。先ほど寺島委員長の方からも、それから横浜市からもあったわけですが、広域で戦略を考えて地域で差別化などの構想を練るということでありますけれども、実は日本のですね、特に京浜地域の臨海部というのは、大変な立場に置かれていると。かつて今から、私が若い頃でしたから、40年ほど前に飯島先生が、いわゆる臨海工業地帯の立地案というのを作って、日本全国に埋め立てが進められました。

それはいったい何かというと、原料をそのまま工場の脇に船でつけて、そして加工したものをまたすぐにその工場の脇から輸出をするというようなことで、いわば臨海工業地帯というものがどんどん整備されていった。しかし、今のそのアジアダイナミズムの話も含めて環境問題もあって、原産地で原料を供給する場所で工場を立地させる、あるいは加工の工場を立地させる方が合理的ではないかとか、ロジスティックコストからみたらどうなのか、という形でどんどん実は生産の拠点が移り、同時に製鉄業を含めて、どこに集約していったら最も合理的なのか、つまり非常に非効率な昔の炉を使っているよりは、最先端の炉を作った方が環境負荷も少ないし、非常に生産性も高いというような形で工場移転というものが起き始めて、今お隣の川崎市では、もう相当規模の、300ha近い、あるいは周辺も入れると400ha近い土地が空いてしまうと、こういうような状況が出てるわけですね。

これは実は京浜工業地帯全体にそういう傾向というものが起こりうる可能性が強いと、そういう中で山下ふ頭の問題はどう取り組むの、という課題があるという位置付けをしながら、この山下ふ頭を臨海部再開発のモデルというような自負を持って取り組むということが非常に重要なのかなと。港湾という機能と、そしてまちづくりという機能と、これを両用一体にしてどのような解を導き出すのかということが非常に重要な手順じゃないかというふうに私は考えています。

その時に、どうしても私は今GreenExpo2027というところで色々、国際園芸博覧会のことも手掛けているわけでありますので、港湾地域だけを見ていくという目線ではなくて、内陸とこの港湾をどう一体的に考えていくのかという。先ほど日本海と太平洋のリンクというのがありましたが、そういう考え方を見ていきますと、実は横浜は、実に巧みに首都高やその他高規格道路との連携というものを図ってきたな、というふうに見ることができるんじゃないかと思えます。

皆さんから見て左側は土地利用で、右側が一つのコンセプト図でありますけれども、とにかく横浜北西線というものが首都高で繋がって以来、極めて内陸部、最奥部とそれからこの地域がリンクしているということは言い得るのではないだろうか。仮に山下ふ頭のことをちょっと置いて、上瀬谷の辺りに何が可能性があるのかと言いますと、ご存じのとおり、あそこにはズーラシアがあります。

そして今度の博覧会では、植物という、生物多様性条約の中で最も重視しなければいけない、種や生物多様性を保全していくという過程の中で植物に焦点を絞った博覧会になりますので、そういたしますと、この動物と植物が相並んでですね、言ってみると世界の中で言うところのイギリスのですね、ご存じのとおり非常に片田舎でものすごい観光客を集めているという場所が英国にはあるわけですが、それと同じような機能を持ったバイオスフェアと言いますか、地球の生物圏、生命圏の尊さというものを知らしめる拠点にもなるかもしれない、それがここに（仮称）YOKOHAMAバイオスフェアキャンパスという名前がつけられた、博覧会後のレガシー、ズーラシアと組んでですね、都市農業も交えたレガシーというものがこの辺に作られて、同時にそこをずっと都市農業の地域が包んでいる。そういう場所をヒンターランドに持ちながらですね、今度は外交港湾と言いますか、ロジスティック港湾として本牧、南本牧、新本牧という形で整備が進んでいながら、ベイブリッジによってインナーハーバーはですね、別の性格を持たざるを得ないと。

こういう中のまちづくりとですね、こういうヒンターランド、ヒンターとの対比の中でどのようなまちづくりを進めていくべきなのかということもしっかり考えていく必要があるのではないかとということが二番目の提案になります。

それから3番目の提案は、既往の概念に無い柔らかかで有機的な空間の創出をしよう。これ何かと言いますと、実は我々が今議論をしているんですが、おそらくこの山下ふ頭で整備された何物かを一番メインに利用する世代というのは、我々がどれほど急いでも実は完成には10年かかる。で、熟していくのに約20年くらいかかるだろう。

すると20年先の人たちがどういう市場行動をとるのか、購買行動をとるのか、あるいはライフスタイルを持つのか、もうこういう話になるわけですね。それは例えば今ここにも

ございますように、ミレニアム世代とか、Z世代とか、我々の既往の概念ではとても計り知れないような価値観、そうしたものを持った若者がここのメインのユーザーになっていく。そういうものをターゲットにして何を描き出すのか、その頃に世界はどんなふうに変わっていくのか。これは寺島委員長が今日ファクトシートで示していただいた、ご提案の中で示していただいたところとも共通するわけですが。その頃の要するに世界の状況はどうなのかということと、日本の若者、ミレニアム世代、Z世代がですね、何を重視していくのかということをしっかり考えていく必要があるのではないかと。

その時に先ほど申し上げました、古のものは大事にしてですね、新しいものをそれに添えていくんだと。その時に私ふっと考えたのがですね、実はハマっ子というブランドのことなんです。非常にポピュラーな、さっきの高尚な話から非常にポピュラーな話になって恐縮なんですけど、ハマっ子ブランドというのはですね、我々は昔、非常に横浜を考える時に尊重してきました。私の世代ではないんですが、私より遥かに若い世代はハマトラなんていう、そういうファッションすら生み出されたと。つまり、横浜というのは、ある種の地域的な特性みたいなものをファッションというものに象徴させながら、いわばアイコンとして、横浜のカルチャーや、あるいはこの品格というものを表現していったという時代があったことを忘れてはいけないんじゃないかと思います。改めてどうやって我々が、しかし残念なことにこのハマっ子ブランド、あるいはそのハマトラなんていうのは、どんどんどんどん過去の歴史の彼方になってしまっていて、それを改めてイノベーションしようという状況になってない。これをもう一度横浜ブランドを、シティのブランドと言いますか、まちのブランドをもう一回磨きあげるという作業を、どれだけするのかということは、実はこの山下の再開発の性格や構造というものと非常に密接不可分なのではないかという気がします。

これからの若者はですね、おそらく二つの価値で動いていくんだらうと。一つは環境価値、もう一つは感性価値。この環境と感性というのが非常に重要でですね、こういうようなものが結果としては大きなマーケットを作っていくことに我々は目を向けなきゃいけないのではないかと、こんなような気がいたします。つまり、価格を決定するものは何かということ、従来の機能的な価値だけではないんだと、情緒的な価値と自己実現価値というものが合わせ持って、いわば市場価格が決定していくというマーケットができる中で、じゃあ今我々は何をしなきゃいけないのかと。国内外の新たなサービス価値を求める世代の訴求効果に応えられる土地利用、これをどうやって考えていくのかということ考えた時に、今申し上げたように、環境価値と感性価値が非常に優れていて、しかもこの横浜ならではの横浜ブランドというものが三位一体になったような、そうした事業というものをどう創出できるかということに全てがかかっているというふうに思います。もう一度このミレニアム世代とZ世代のいわば特徴というものを少し大きくして見ていただくと分かるかもしれませんが、全然我々とは違う価値観を持った市場が出現するというにはしっかり着目しておく必要があるんじゃないだらうか。X世代なり、あるいは我々の世代でものを考えて、こうした世代からそっぽは向かれないような、そういうことをどういうふうに考えていったらいいのか。例えば、ミレニアム世代ではですね、自分らしさや平

等、リベラル、真正性、利便性、個性、自分のスタイルというものがある。それからミレニウム世代になるともっと絞られてきてですね、その関心事が明確でカスタマイズされたものであって、人に自慢をしたり、特別感を持つこと、自身がですね、自分の差別化に繋がるというようなところにも繋がっています反面、非常に孤独な個性を楽しむ、一人旅行とか。それからコスパ、コストパフォーマンスというものに非常に敏感であって、環境への影響とか地域との関係というのは意外と重視すると、こういうような人たち、こういう人たちの個性をどのように我々が誘因していくのかということが非常に大事なんじゃないだろうかなと。繰り返して申し上げますけど、少し小さいところで見えないものを大きくしたわけではありますが、こういうような方向をどのように考えていくのかということなんだろうと思います。

私は今のところ頭に浮かぶことはですね、高度海陸物流ゾーンと、それから先ほどの、ちょっとここに本牧の方のことは書いてないですが、高度高速物流港湾機能と、それからシースケープ再創造エリアというのがあってですね、これはいわば港というものをランドスケープの背景にして考えていって、新たな他では生み出すことができないライフスタイルなり、あるいはランドスケープのシーンをこしらえて、これに支えられたエキゾチックゾーンと洒落町ゾーンのようなものを考えながら、その背景にはDXとGXがミックスしたような新業務核みたいなものを作る。それをくるむような形で、先ほど申し上げた内郭としてのグリーンインフラ再整備ゾーン、これを海岸段丘のところにもそうした緑がついてます。それに加えて先ほどの横浜市全体の、上瀬谷を含めたいわば都市農業のグリーンゾーンというものを一体的にして、いわばデジタルとそれからリアルというものが非常に上手くミックスユースした土地利用というものの中で、ここにどういう象徴的な施設を持つてくのか。その内容というものをこれから皆さんと一緒に議論していくわけですが、私はいくつかのキーワードがあると思っています。一つは、固定的なものを作っているのか。必ずしもそうではないんじゃないか。自由で可変性のあるもの、あるいは施設ですね。それからそこに行けばエシカルライフスタイルというものが、しっかり実感できる。で、そういうものに自らが体験し、同時に参加できる、そういう場であって欲しいなど。それからもう一つ忘れてはいけないのは、爆発的なエネルギーですね。これはヨーロッパに行きますと、スペインのバルセロナの沖合にイビサ島というのがあります。このイビサ島というのは何で観光が賄われているかということですね、世界中のビッグスターがみんなそこに行くわけですけども、ひょっこりひょうたん島みたいな恰好をしております、片方の島は、歴史的な世界遺産、片方の島は、5000人収容ぐらいのいわばディスコ、クラブですね。これが6つも8つもあると。このクラブのその爆発的なエネルギーを求めた若い人たちが行く。そして静かな世界遺産の方には成熟した人たちが行く。これが上手くミックスユースになってですね、大変な観光客を集める。こういうような、何か様々な今、我々の頭の中に既往のデータとして残っていないような、新たなクリエイションをどう作っていくのかということが、これからの課題じゃないかというふうに考えているところであります。以上です。

【寺島委員長】

どうもありがとうございます。何かご質問なりご意見あれば。いかがでしょうか。

【全体】

(発言無し)

【寺島委員長】

涌井さん、僕は涌井さんらしい、やわらかいプランというのを感じ取るんですけれども、世代ということを持ち出されているのはすごく重要で、我々を越えた世代の人たちが、ここを評価し、エンjoyできるような場でありたいという気持ちは全く共有なんですけれども、逆に世代を越えてやらねばならないこと、今、例えば僕はその一つのキーワードはレジリエンスだと。市民の安定・安全を図るための、例えば医療とか防災とかっていうものについて意味を持つような場とか。さらに言うならば、市民からの意見の中にもその言葉がものすごく、涌井さんも使ってたけど、「参画」ですよ。つまり何か上から目線でね、こういうプロジェクトをぶち上げるんだというのではなくて、市民が参画できるようなものを意図するということがすごく問われていると思うんですよ。それともう一つは、もうとにかく時代を越えて、おっしゃっていた生物多様性とか、生命圏というような視界を持ったものと、どうリンクさせるか。このあたりが世代論を越えたプロジェクトになっていくんじゃないかという、別のアングルからの、僕自身の見方があるんだけど、そのあたりの噛み合いじゃないかなと僕は思っているんですけどね。

【涌井委員】

おっしゃるとおりだと思います。いわば防災の問題というのは実は深刻でありまして、横浜やあるいは国も今、上瀬谷の公園の地域に広域防災の拠点を作ろうと。それと言うのはどういうことかという、もし首都圏に大規模な災害があった場合に、どうしても東名から首都高に乗れないんですよ。なんとなれば、車が上に全部びっしりになっちゃって、日本中、西方から来た自衛隊や警察は、どこかでそういう条件を開削しなきゃいけない。そのために待機する場所が必要だと。ということで、東名からインターができる、それで物流センターも計画されているですね、この上瀬谷こそ、チヌークのような大型ヘリも着陸の可能性もあるし、ここに大きくいわば滞留するという拠点として、上瀬谷について位置づけようという議論も今でてるわけですね。仰せのとおり、横浜は関東大震災のことを振り返ってみてもそのとおりでありまして、実は山下公園もその残材を全部海に入れて、その結果出来上がった公園であるということを我々忘れてはいけないということですね。横浜はおそらく相当の問題があるだろうと、そうしたときに先ほどの北線なり、北西線という首都高の路線が、あれ高架になってますんで、下が燃えていても十分に救援活動ができる可能性もあると、そういったものを一体化しながら非常に安全で安心できる地域なんだよという一つのブランドも非常に重要。レジリエンスな、リダンダンシー性の高いブランド、まちづくりとしても考えていくというふうにし続けるということも重要な論点だと思います。

ます。ありがとうございました。

【寺島委員長】

それじゃあ次、時間の関係もありますので、北山先生お願いいたします。

【涌井委員】

じゃあどうもありがとうございました。

【北山委員】

北山です。今日はパワポですが、大学のレクチャーで使ったパワポを少し編集して持ってきたので、冗長な部分があります。それと昨日ですね、発表の時間を間違えたのに気が付いてですね、すこしスライドを飛ばしますので見苦しいですが我慢してください。

私は横浜国大で建築を学び、その後、2016年まで横浜国大で教鞭をとっていました。横浜には長い付き合いがあります。今日は横浜の都市デザインについて報告したいと思います。これは人口動態です。明治維新から、社会は拡張・拡大してきました。明治は殖産興業を目指してヨーロッパ文明の社会システム、あの、ヨーロッパであることが大事なんですけれどもヨーロッパの社会システムに置き換えられました。戦後はアメリカの社会システム、その中でも民主主義に伴った資本主義が導入されました。そして現在は縮減または定常型社会を迎える文明の変換点、涌井先生もおっしゃっていましたが、文明の変換点にある、そういうときだと思います。世界では過半の人間が都市に住むようになりました。都市社会学によると、都市型社会では人口が減少することが報告されています。アフリカを除く世界では人口減少が実は始まっています。人口の減少は定常型社会に着地させる新しい文明の入り口であるという見方もできます。ヨーロッパ文明圏での近代都市は、パリのオスマンによる大改造が1853年から17年間で行われ、現在の形を作っています。アメリカ大陸では1871年のシカゴ大火の復興計画で、現代都市の原型が作られ、20世紀初頭から恐慌までの約30年ほどで現代都市モデルとしてニューヨークが生まれています。20世紀はこの現代都市類型といいますけれども、この類型で世界のほとんどの都市が覆われています。シカゴ学派という都市社会学の学問領域があります。資本主義が作る都市、シカゴを中心とした資本主義が作る都市を観察しています。完全な土地の私有制度と高度に自由な市場経済という前提条件で、その社会制度が作る現代都市の形を調べています。資本の自由な振る舞いに任せると、都市の中心部にオフィスビルが立ち並び、郊外に専用の住宅地が貼りつくというものです。この都市構造の中で職場と住宅が分離し人々は切り分けられ、共同体が弱くなり、ジェンダー差別が拡大するということが報告されています。横浜は165年前開港を受け入れ港が作られたことから始まります。日本で初めての都市計画街路が関内に作られました。1923年の関東大震災で市内の80%を壊滅しています。1945年の横浜大空襲でまた再び壊滅します。そして、東京に近い港湾だったので、1960年まで都心部は米軍に接収されていました。今でも接収されている瑞穂ふ頭が残っています。横浜は本土の中で最も戦後復興が遅れた都市でした。現在の横浜はここからスタート

しています。

50年前、ベイブリッジもみなとみらいもありませんけれども、この時私は大学で横浜で学んでいました。現在の横浜の都市の形をつくる試みは1963年から始まる飛鳥田市長の時に始まっています。横浜市には地方自治体の最上位の全体計画として、横浜市基本構想、長期ビジョンが設けられています。最初につくられたのは、高度経成長期を終え、経済大国になった1973年、そして次につくられたのは33年後、人口がピークを打つ2006年です。1965年に横浜市は街づくり構想、都市と書いてまちづくりと読ませます、という50年後の未来をつくることを目指したプロジェクトを始めます。この構想の中心人物は後に横浜市の企画調整局長になった田村明さんです。強い自治意識をもって市民の政府としての自治体を目指します。1973年の長期ビジョンには、都市の運営を短期的な視座ではなく、中長期的な総覧が必要とします。短期的な計画ではなくて、都市というものは人間の生命スパンを超えた視座が必要であるということが書かれています。街づくり構想は6大事業という6つのプロジェクトによって拡張・拡大する都市を構造化しようとするものでした。急激に住宅地開発が行われる郊外を含めた、横浜市全域を対象としていました。横浜の都市アイデンティティをどう作るかということが大きな問題でした。横浜駅周辺と関内地区という二極化した都心部をつなぐみなとみらいプロジェクトがここで示されています。その後2004年に芸術文化を中心とする創造都市横浜という都市構想が、横浜市の都市デザイン室長で、後に横浜市参与になった北沢猛さんを中心に提言されています。2009年には海都横浜構想が北沢さんを中心に提案されています。ここで、人口減少社会の未来ビジョンが提示されています。創造都市構想はこの時代多くの都市の未来モデルとなりましたが、横浜では既存市街地とウォーターフロントを縫い込みながら、創造的産業を、畑を耕すように育てようとするものです。先ほど都市機能を入れるということがIRの前置きだったという風に話がありましたけれどもそうではなくてこの時代から都市機能にどうやって組み込むかということが横浜市の方で検討されていました。

これは飛ばします。

田村さんの街づくり構想という50年構想が形を示した後、次の50年後を目指した海都横浜構想が北沢猛さんから提示されています。1965年に構想された街づくり構想によってつくられた部分は、この中でオレンジ色の部分、みなとみらい地区です。そして新たにブルーの部分海都構想で対象とするインナーハーバーです。海都横浜構想はリング状のインナーハーバーという横浜内港の再生構想と同時に空地・空き家の増えている郊外の住宅地を含む横浜市全体を対象とするものでした。

少しここ飛ばします。

現在の横浜の風景は、1965年の街づくり構想に導かれたもので、今我々が経験する横浜はここにできています。海から見えるシンボルであったキング・クイーン・ジャックという横浜のランドマークですが、これは21世紀に入ってから高度制限が外され、高層タワーマンションが立ち並ぶ風景の中でこのクイーン・キング・ジャックは埋もれてしまっています。

飛ばします。

アジアの各都市は港湾地区、ウォーターフロント開発を進めていますが、どこも同じような風景をもつ都市になっています。これを地理学者のフランセスク・ムニョスは、グローバルな資本市場における再開発によってつくられるウォーターフロントのテーマパーク型都市は、世界中どこでも同じガラスカーテンウォールの超高層ビルになる、という報告をしています。

先ほどの人口動態をちょっと強引に引き延ばしたんですけれども、わたしたちはこういう文明の変換点、人口が急激に増えて急激に減るということが、これは大きい変換点じゃないかというふうに見ると、産業革命以降の近代化の中で、社会が拡張・拡大し、都市型社会となり、この100年ほどで世界の都市は固有の文化が漂白されたジェネリックシティといえますけれども、そういうどこでも同じ都市風景を作っています。定常型に向かう社会では、都市は資本活動だけではなく、自然やコミュニティと共生する文化や生活の豊かさを求める場になると考えられます。横浜はその新しい都市モデルを求めてほしいと考えています。

これは10年ほど前、大学院のスタジオで研究していたヨコハマハーバーリング構想、インナーハーバーの構想ですけれども、広域のコンセプトです。水運を中心とした都市構造を検討していました。羽田とどういう連携とるかというのがかなり重要だと思っていましたし、先ほどの防災の面だと陸内の交通ではなくて海上交通がかなり重要な役割を果たすと考えていました。それからこれは横浜国大YGSAの校長だった山本理顕さんが提案するアウターリングとインナーリングです。インナーハーバーを居住のインナーリング、そして郊外にある横浜市のみ営住宅群をアウターリングとしています。横浜市の持つ市有地、郊外の市営住宅と、港湾地区の市の所有地を関連付けて、居住と生産が混在した新しい居住都市、新しい都市構想をここでは提案されています。

このあとちょっと飛ばします。

都市を構想することは、これから生まれてくる未来の人のための都市を構想することです。そして、山下ふ頭の在り様は、横浜市という都市の行方に関連します。いずれにせよこれは横浜市全域の問題として考えるべきです。山下ふ頭は市の市有地であり、民有地ではありません。小さな空間や時間、短期的利益の為ではなく、未来の市民の為の構想が必要です。未来の横浜は、市民の為の固有の文化を表現したいと私は考えています。以上です。

【寺島委員長】

ありがとうございました。今のご説明に対して、質問・ご意見あればお願いします。

【北山委員】

先ほどIRの種地として都市機能といわれたのはちょっと僕勘違いじゃないかと思うので、これはあの都市機能というのは横浜の都市をどうするのかという試みというのはずっと行われてきたことなので、それを確認していただきたいと思います。

【幸田委員】

すみませんよろしいですか。

【寺島委員長】

はいどうぞ

【幸田委員】

いまおっしゃられた点について勘違いといわれたんですけども、私が申しあげたのは、都市機能について検討するというのも重要なことで、港湾と都市の共生も重要だと思っておりますし、

【北山委員】

私もそう思っています。

【幸田委員】

ただ、すみません、私が申しあげたのは、平成26、27年の計画自身がIRを進めるための、前捌きとしてつくられたということだけをコメントとして申し上げたということだけです。都市機能がIRだということを申し上げたつもりではありませんので、

【北山委員】

はいわかりました。

【幸田委員】

そのところは誤解してないので、すみません、ちょっとだけ補足させていただきました。申し訳ございません。

【寺島委員長】

はい。僕は北山先生のこのプレゼンテーションを、今までの横浜づくりの経緯を理解するうえで大変に重要なステップだというふうに思いますので、これ共有させていただいて、構想にちょっと刺激を与えていきたいというふうに受け止めました。

【北山委員】

ありがとうございます。

【寺島委員長】

どうもありがとうございました。

で、ここで事務局の方なんですけれども、時間、これ予定調和の委員会じゃないんでね、何も無理やりに4人詰め込んで終わらせようとも思わないんですけども、今日の感覚

どうでしょうか、今村さんまでやっていただきますか。どうしますか。それとも次回に、要するになかなかいい議論だと思うんですね、皆さんに準備していただいて、今日の議論踏まえて次の時に今村さん、村木さんにお話しいただく形にした方がね、余裕のある議論になるんじゃないかと僕は思い始めたんですけども、どうでしょう。

【事務局】

次回ご予定が大丈夫であればそういう形でもかまいません。

【寺島委員長】

それではよろしいですか、次回で。どうですか。

【事務局】

そうですね、ちょっと今後の、日程調整がですね、なかなか皆さんお忙しくて、難しいところもあってですね、もしよろしければ、村木先生にですね、今日お願いさせていただいて、ぜひちょっと。

【寺島委員長】

そうですね。そういうことであれば村木さんまでお願いします。じゃあ今村さんそういうことで、よろしくお願いします。ありがとうございます。

【村木委員】

それでは、短めにお話をさせていただきたいと思います。私専門が都市計画でございまして、必ずしも今日横浜の話をするわけでもなく、学生時代からずっとイギリスに毎年毎年行ってきて、そこで学んだ都市開発・都市計画の在り方というのを日本にどうやって役立てることができるのか、そんな形で研究をしておりましたのでその中で最近気が付いたことということをお話したいと思います。最初がですね、横浜市における排出量の経緯と構造ということを出しているんですが、これはなぜこれを持ってきたかといいますと、もう2005年くらいだったと思いますが、ロンドンに調査に行ったときに、日本はそれだけ開発があるんだったら、その頃は低炭素と言っていましたが、低炭素の目標なんてすぐ達成できるんじゃないか、そういう風に言われました。というのはイギリスは、非常に開発を行う際に排出量の削減を行うための取り組みというのをやっているの、日本が同じようにやったら、かなり都市部門でそれができるのではないのか、ということ言われたわけです。横浜の排出量というのをみると、年々減少してきている。ところが、業務部門っていうのが増えていて、これへの対応というのが求められるかと思います。しかしながら日本は、どうしても再エネの導入というのが限定的なので、どうやって今後、山下ふ頭で開発をする場合には、エネルギーの利用を減らしたような開発を考えていくことが大事ではないかと思います。そこでロンドンの面的開発というのを今度見てみたんですけども、キングスクロスの再開発、ロンドンオリンピックサイト、そしてバタシーのパワースター

ション、こういった面的開発の中では、かなり一般的な開発をするよりもCO₂の排出量削減を求めて、面的エネルギーの導入とか、グリーンビルの建設ということを積極的に行ってきました。バタシーのパワーステーションの開発というのはまだ途中の段階にありますので、下の英語で書いてあるものは細かいんですけど、何が言いたかったかというと、最初のところにサステナビリティというのが出てくる。これが大事で、面的開発でネットゼロにチャレンジしていくことがとても大事なことであり、そして、このコロナで2年間海外調査をしませんでしたが、昨年行ったときに私が本当に驚いたのが、もう新規開発ではエンボディドカーボン、オペレーションカーボン、こういったことでゼロカーボンを目指すのが当然になっているという事でした。そうなる横濱の都市再生というのを考えた際に、どうやって排出量を下げていくのかということやどのような機能を入れるにしても考えていくということが大事だという風に私は思います。で、ロンドンではですね、新規の開発をする際には必ずネットゼロに向けた協議をしなければいけないということで、まず第一段階で省エネを図る、第二段階で効率的なエネルギーの供給、これは面的なエネルギーにつなぐということ、そして第三段階で再エネを活用する、ここで、敷地で35パーセントの排出量を削減し、これでゼロにするためにはカーボンオフセットを行う、そんな形になっています。

さらに、今では、全ライフサイクルのCO₂を検討するという事になっておりまして、この下のほうに書かれているロンドンの望ましいレベル、大規模開発については、材料・建設段階から、すでにどれほどCO₂が出るか、あと運用段階、そして建物を除却した後まで含めてですね、CO₂の排出量の計算をするということになっています。

そして、こういう枠組みがある中で、私がこの2年間で一番驚いた開発がこちらです。こちらのテムズ川の南側にあるバンクサイドヤードという再開発なんですけれども、イギリスで最初の脱炭素型の再開発事業というふうに言われています。42万㎡の8棟からなるミクストユースの再開発ですけれども、第5世代の再開発と言われていまして、非常に低温の熱まで使った、エネルギーを使い切るタイプの再開発事業になっています。

ロンドンでは開発自体グリーンでないと投資も集まらないし、入居者も集まらない、そして、ビジネスについては、新しい世代の人たちは、これに対応する企業でないと、会社に入らない、そこまで言われていまして、ここが私は本当に日本は周回遅れではないかというふうに思った次第です。

第5世代のエネルギーネットワークってというのは、このようになっておりまして、日本はだいたい第2世代って言われております。石炭、石油から再エネを導入した地域冷暖房というのを活用して、供給温度を下げて、第5世代では20℃～25℃、日本では捨てているような温度のものも使っています。そして再生可能エネルギーの導入を再開発事業でほとんど多くのものを使うということになっているわけです。

この事業、今開発が進んでいるところなんですけれども、実際ビルを見せていただきますと、脱炭素を求めて、いろいろな取り組みがなされていました。そして、新規のこういったグリーンビルだけではなくて、地元にもともとあった駅舎の活用とか、そういった古いアイコンというものの活用も非常に考えられています。

こちらは再開発になるんですが、再開発以外でも、いろいろな取り組みがされています。こちらは1棟のビルなんですが、ネットゼロビル、ロンドンのこちらにも南側にある、サザクという区に建つ印刷工場なんですが、1959年に建てられたビルを再開発して、大規模なネットゼロカーボンビルをつくっています。オール電化で運用でのCO₂が一般的なオフィスビルの50%以下、そして2棟建ってまして、プリントビルというのの85%の構造体は再利用されています。

これを見ていきますと、非常に多くの開発価値があるということがわかります。左側が建物レベルなんですが、古いビルの再利用をして、そしてエンボディドカーボン50%の削減ということがされています。一方ですね、そのビルを建設する際に、建物の存在する期間の経済効果が非常に高いということも言われていますが、それだけではなくて、この工事に関わる人たちをですね、失業者、この地域の失業者を工事に活用して、人に対する支援というものを行っている、地元の成長のために地元の商業者をここに入れるということで、つまり、脱炭素のビルをつくるということだけではなくて、複数の地域価値、地域向上、地域貢献ということを検討していることが非常に大事だと思います。

そうしますと、今後山下ふ頭を開発する際に考えるべき点としまして、世界は脱炭素型の都市開発が一般的です。日本初の脱炭素型の都市再生プロジェクトということを検討するのも大事ではないのかなと思いました。脱炭素にプライオリティを与えることは非常に大事であり、目に見えないことは二の次になりやすいので、サステナビリティの重要性を高く提示して、脱炭素の見える化、省エネビルとか、再エネ活用の表示をして、市民に広く知らせていくということが、一つ大事なことだと思います。

また二点目に、面だからこそできることを認識していただくということも大事だと思います。エネルギーの需要というのは用途によって異なるので、最適な組み合わせを考えていくことが大切だと思います。

最後に、開発にどん欲に、複数の目的と価値を追求していくことが大事であり、最初に寺島委員長がおっしゃっていた、幸福度の中でのランクの低いもの、こういうものをターゲットに考えていくこともあるかもしれませんし、涌井先生がおっしゃっていたZ世代、これらの望むものをこの中にどうやって入れていくのかということなのかもしれません。

開発の目的の組合せを考えつつ、地域を変えて、そして価値をどうやって導入していくのかということが大事ではないかと思います。以上です。ありがとうございました。

【寺島委員長】

どうもありがとうございました。

論点が非常に重要なことを指摘しておられるというふうに思います。重く受け止めながら議論を進めたいと僕自身は思っています。

いかがでしょうか、これに含めまして、今日の段階で発言しておきたいということがあればですね、質問も含めてお受けしますけどいかがでしょうか。

【涌井委員】

よろしいですか。

【寺島委員長】

どうぞ。

【涌井委員】

大変明快なご説明ありがとうございました。私も村木先生のご説明のようですね、非常に重要なのは、たとえばイーストロンドンとオリンピックパークの関係を考えてみると非常に明確だと思うんですけども、もともとロンドンのごみ溜めと言われた地域ですね、しかもゲッターに近いような低廉な家賃で治安も悪かったイーストロンドンがですね、なんでああいうふうによみがえったのか、ということは、山下ふ頭のことを考える上でも非常に重要な動機になるんじゃないかなというふうに思います。

オリンピックをあそこに戦略的に開催することによってですね、地域の環境浄化が図られて、圧倒的な緑量が増えて、テムズ川の分流としての運河もですね、ごみのような運河がものすごく清麗な運河になって、同時にそのすぐ隣接にある、非常に高密度で貧困の象徴のように言われていた町が、なんとなく空気で洗われていって、そこにはかなりインテリジェンスを持った若者たちが低廉な家賃という魅力で住み込んで、そしてお互いに化学反応しながらですね、いわばケミストリーな環境をつくって、非常に創造的になって今やあそこがある種のヨーロッパ全体のソフトウェアのベースになっているという、こういう事実、つまり連鎖反応を起こしていくという、こういうことがすごく大事だというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

【村木委員】

おっしゃる通りだと思います。連鎖反応をどうやってつくっていくかという、タイムラインと図をつくっていくことが大事だというふうに思います。ありがとうございます。

【寺島委員長】

ロンドン、僕も9月に動いたところなんですけれども、コロナでね、英国全体で23万人も死んでてですね、実は議論を深めているとですね、日本は7万5千人なんだけれども、傷付いているというかですね、これはもちろん、脱炭素というところとかこれはものすごく大事にしなきゃいけないんだけど、一方、そのイギリスの誇りだったね、医療システムが破綻したってということについてですね、イギリス社会のこれまでのあり方自体に根源的な問題意識を持ってる人たちが増えているんだなということ僕痛感したんですけども。脱炭素とともに、さっき僕はレジリエンスって言葉使いましたが、レジリエンスは何も地震だとかだけではなくてですね、やがてくるパンデミックもまた含めてね、そういう意味での社会としての耐久力っていうものをね、強めるところに、社会工学の新しい論点を迎えるつつあると思うので、脱炭素と、さっきレジリエンスって言った意味はそこにあったんですけども、この論点、ものすごく大事にしなごうですね、我々の議論に

生かしていきたいと思います。ありがとうございました。

【村木委員】

ありがとうございました。

【寺島委員長】

ということですね、今日は今村さんが次にまわってくれるということになってですね、とりあえず今日の議事っていうところはですね、大変いい問題提起をしていただいたということで、今日の議論を締めくくりたいと思います。

進行を事務局にお返しします。

【事務局】

寺島委員長どうもありがとうございました。それではですね、次第2、「その他」ということで、事務局よりご報告いたします。

【事務局】

それでは、地域関係団体の参加につきまして、ご報告いたします。

前回、学識者委員のみで山下ふ頭と関係するような空間だけではなくて、もっと広い視点で、広域的な議論をしたほうがよい、といったご意見をいただきました。今回、委員の方々のプレゼンテーションや意見交換、それぞれの質疑、意見交換の中において、非常に大きな視点での議論ができたというふうに思っております。次回以降につきましては、地域との関連性が必要な議論をいただくことも予定しており、各地域関係団体の方々も次回から参加していただきたいというふうに考えております。

どうぞよろしく願いいたします。

【事務局】

本日はどうもお忙しい中、長時間にわたりましてご意見いただきましてありがとうございました。

以上を持ちまして、この会を閉会させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。