

第49回横浜市都市美対策審議会景観審査部会会議録	
議 題	審議事項 議事1 「まちを楽しむ多彩な交通」における景観形成について（審議） 議事2 その他
日 時	平成31年2月18日（月）午前9時45分から午前11時31分まで
開催場所	横浜市技能文化会館802大研修室
出席委員	国吉直行、岡部祥司、加茂紀和子、真田純子、野原 卓、矢澤夏子
欠席委員	関 和明
出席した書記	堀田和宏（都市整備局企画部長） 嶋田 稔（都市整備局地域まちづくり部長） 梶山祐実（都市整備局企画部都市デザイン室長） 鵜田 傑（都市整備局地域まちづくり部景観調整課長）
関係者	【議事1】 関係局：松井恵太（都市整備局企画部企画課長） 原田博志（都市整備局企画部企画課担当係長） 事業者：泉陽興業株式会社
開催形態	公開（傍聴者：5名）
決定事項	【議事1】 駅舎、支柱、ゴンドラのデザインについては、本日出た意見をふまえ、より魅力的なものになるよう引き続き検討を進め、再度付議すること。夜間景観や屋外広告物についても検討し、今後提案すること。
議 事	議事1 「まちを楽しむ多彩な交通」における景観形成について（審議）  (鵜田書記) 議事1は「まちを楽しむ多彩な交通」に関する審議です。現在、桜木町駅前から新港地区の運河パークを結ぶロープウェイについて、事業者より提案を受け、協議を行っているところです。本件は、景観条例に基づく「特定都市景観形成行為」には該当しないものの、施設の立地から景観に与える影響が大きな事業と認識しています。したがって、横浜市都市美対策審議会条例第2条に規定される「その他都市の美観の向上及び魅力ある都市景観の創造に関する事」、景観審査部会設置要領第3条第5項に規定される「その他市長が必要と認める事項」として、本事業における景観形成について景観審査部会に付議させていただきます。なお、本件については、今回本部会に初めて付議させていただきますが、付議に先立ち、事前説明をさせていただいています。それでは、事業担当課より具体的な内容について説明します。  資料を用いて、関係局、事業者から説明を行った。  (国吉部会長) 有難うございました。今回審議に諮る前に、本日の部会に先立って各委員に事前説明もしていただいています。今回、初めて部会で正式に審議することになりましたので、皆さんからご意見をいただければと思います。その前に、欠席委員から意見をいただいているということなので、お願いします。 (鵜田書記) 関委員から事前にご意見をいただいています。駅舎、支柱、ゴンドラについて、それぞれ意見があります。 まず、駅舎の桜木町側について、「配置、形態、ボリュームとも事前の案からは改善されている。脚部のカラーが暗過ぎないか。ライトグレーもしくはシルバー系の方がよいのではないか。ゴンドラの出口、上部をカバーするキャノピーの形態は改善されている。」と。それから質問として、「資料2の7頁のA立面図に記載されている破線部は何を示しているのか。」ということでした。 次に、運河パーク側の駅舎についてです。質問ですが、「1階に3つの多目的スペースがあるが、想定している使用イメージはどのようなものか。」と。また、「吹き抜け部分の三角形の室内化されたスペースは必要なのか。運河パークの地表面をリザーブした方がよいのではないか。無理に直線で

外形を整える必要はなく、 Gondola収納部に必要とされる最小限のボリュームを機能的に確保することでよいのではないかと。色彩はシルバー系の方が好ましいと思う。ただし、地上部は桜木町駅側同様、裏側となる道路側について、あまりダークでない方がよい。」ということです。

次に、支柱については、「海上部の4本支柱のプロポーショナルは事前の案より改善されている。カラーリングも改善されている。柱脚位置の変更も改善されている。支柱基礎は、自動車道や護岸にも接近しているので、形態、色彩等に十分留意していただきたい。」ということです。

Gondolaについては、特に意見なしということでした。

その他として、「Gondolaからの視線の周辺施設への影響は検討されているのか。騒音については検討されているのか。運行時の安全面の検討はされているのか。」というご意見をいただきます。以上です。

(国吉部会長)

関委員さんからご意見と幾つかの質問がありましたが、各委員にも共通している部分が含まれていると思いますので、この段階で事業担当課から補足説明をお願いします。

(企画課)

まず、色彩については、今後も景観協議を行っていく中で、都市景観形成ガイドラインに定められた色彩値も考慮しつつ、またこの場でぜひご議論していただき、ご意見いただければと考えています。

桜木町駅側の駅舎に関する質問について、資料2の7頁のA立面図に記載された破線部は、トラス構造を示したものです。

運河パーク側の駅舎の多目的スペースの使用イメージについて、資料2の15頁の左側1階平面図をご覧いただければと思いますが、中央上部の屋内の多目的スペースについては、例えば飲み物を中心とした飲食を提供する場所、その右上側の屋外の多目的スペースについては、テーブル、椅子等を配置しつつ休憩をしていただくようなスペースを想定しています。また、風除室の近くの多目的スペースについては、ホール、待合機能を想定しています。こちらの駅舎の色彩については、2案提示させていただいており、ご議論していただければと思います。

その他ということで、Gondolaからの視線の周辺施設への影響についてご意見いただいておりますが、これは実際に乗った高さからの影響と認識していますが、そういった見えがかりについては検討する必要があると考えています。

その他の2点、騒音と安全面については事業者さんからご説明いただけますか。

(泉陽興業株式会社)

騒音については、一番音の大きな場所は運河パーク側の駅舎にある原動機室であり、これを建物の中に収めることによって防音していますので、問題ありません。運行時の安全面についても、以前からのロープウェイのノウハウ、それからコスモワールドでの当社の運営のノウハウがありますので、問題ないと考えています。

(国吉部会長)

有難うございました。関委員からのご質問・ご意見の中には、これからこの部会で他の委員の皆さんからご意見をいただき、方向性を見出したいものもあります。

まず、自動車道及びその内水面の上空を通る施設ですので、これまで評価されてきた、非常に重要な自動車道の景観に対する影響をできる限り小さくしなければならぬ上、周辺の3つの地区に影響する施設であるため、各地区のガイドラインに沿ったものとして、各地区への配慮を十分に行わなければならないと思います。その辺りも含め、本日は駅舎と支柱、Gondola形状について検討したものが提案されています。これについて、全般的にあるいは部分的にでもよいので、各委員さんからご意見をいただきたいと思っています。

(真田委員)

支柱の形状について、前から色々な案がありましたが、前に見た時からはかなりよくなっていると思います。ただし、色彩について、今のところ白とグレーになっていますが、この絵では実際の見え方が全然分かりません。建物ではないので、絵の中に入れてとしても、恐らく見え方が全然違ってするので、もう少し検討してもよいのではないかと印象を受けます。支柱は、みなとみらい21新港地区街並み景観ガイドラインによると、道路占用物や照明柱に準拠すると考えた方がよいのではないかと、ガイドラインの36頁の表6-1を参照すると、かなり濃い色でつくることになっているので、そういう色にした方が周囲の照明柱等とも合うのではないのでしょうか。白っぽい色だと影が落ちたりして、明るい部分と暗い部分が出てきて、ごちゃごちゃした感じになるのではないかと心配

もあるので、暗い色でつくった方がよいと思います。基礎部分についても、資料2の27頁を見ると、最初のコンクリートの箱に比べてかなりよくなったと思いますが、形状変更案-1と、それに更にテーパーをつけて改良するという案2があります。テーパーをつけるのでしょうかがないのですが、少しボリュームが増えてしまい、死角になる部分、4つの支柱の基礎部分が重なって向こう側が見えなくなるところがかなり増えてしまっていると思うので、もう少し内側のボリュームは増やさない状況で何とかならないかということや、また、コンクリートの強度というか、例えば高強度コンクリートを使うともう少しボリュームが抑えられるのか等について、なるべくボリュームが抑えられるような形で検討していただきたいです。

(国吉部会長)

有難うございます。一通り、各委員さんにご意見をいただきたいです。

(野原委員)

大きな話と細かい話とそれぞれ2点ずつ、全部合わせて4点あります。まず、大きな話の1点目ですが、そもそも「まちを楽しむ多彩な交通の充実」として、9法人の提案が選定されたということですが、これ全体でどういうことを狙っていて、その中でこのロープウェイプロジェクトはどのような位置づけなのでしょう。例えば、今まで汽船道を1時間当たり何人くらいが歩いているか分かりませんが、どのくらいの人たちが行く中で、どういう人たちがここを利用しようとするような形で計画しているのか、全体の交通提案のシステムが今後のみなどみらい21地区あるいは都心臨海部のどこを狙ってこの9提案が選ばれているのか、全部なのか分かりませんが、その中でロープウェイプロジェクトはどのような位置づけなのかを知りたいです。

2点目として、これからこういう地域の価値を上げていくためには、エリアマネジメントの発想がとても重要だと思います。そういう意味で、先ほど、周辺の地権者さんからの意見があったという話もありましたし、まず周辺との合意というか、周辺と一緒に考えていくということが、今、必須条件になってきていると思います。更にその中で、北仲地区は実際にエリアマネジメントを進めようとしているので、その辺りとの連携体制というか、全体の中でどういう街をつくっていくかという協力体制について、検討されているのでしょうか。大きな話としては、この2点を伺いたいです。

(国吉部会長)

この点について、横浜市からお答えください。

(企画課)

まず、選定した9個のプロジェクトについてですが、公募段階から短期的にサービスを提供することを狙ったものから、アイデアレベルのものまで幅広く募集した中で、多彩な交通の趣旨に合致した11提案のうち、9提案を採用したという背景があります。その中で、このロープウェイは、移動手段という役割に加えて、利用している方に新たな体験を提供できるものということで、空中の移動ができるという提案は、多彩な交通の中でもこのロープウェイ事業が唯一であり、かなり特殊な位置づけになっていると思います。加えて、みなとみらい21新港地区の新たな客船ターミナルとの連携という価値もあります。その他の提案としては、例えばA I タクシーや水上交通等があり、様々ですが、それぞれこのエリアにおける期待する役割が異なっている中で、この9つの提案に加えて、既存の公共交通機関である鉄道やバス、タクシーといったものが有機的に結ばれていくことを目指しています。特に、既存の公共交通機関は基幹的な交通であり、今回の多彩な交通は端末交通としての役割もあるので、単なる移動手段ではなく、多彩な交通、街を楽しみながら移動するという意味では、移動に加えた更なる付加価値があるものを狙っています。したがって、例えば今回のロープウェイは、みなとみらい21新港地区側について、横浜ワールドポーターズの近傍に駅舎ができるので、横浜ワールドポーターズの2階のベデストリアンデッキからサークルデッキを通り、新港ふ頭側に繋がる2階レベルの動線があるので、将来的にはそこと接続し、2階レベルでの歩行者動線を形成していくことまで今回の計画については考えています。したがって、全体の多彩な交通をマネジメントしながら、シームレスに繋いでいくことを狙っていきたいと思っています。

2点目について、周辺の地権者として、具体的に北仲地区を例示してお話いただきましたが、今回、北仲地区のガイドラインに沿う形で、見通し景観軸を阻害しないように配慮しているつもりですが、具体的に連携してよりよいものにしていくといった視点での地元との方との話し合いはしていません。今までは、構想段階での説明だったので、今後の検討課題であると考えています。

(野原委員)

そういう意味では、やはりマネジメント、街全体の価値を上げるような連携等、具体的に共有しながらよいものをつくるにはどうしたらよいか、先ほど、視線の話もありましたので、ぜひ皆でよいも

のようになる検討ができるとよいと思います。1点目に関しても、例えばまた次のプロジェクトが生まれ、新しい何かができる、ということがどんどん足し算で起こってしまうと、元々全体でどういうふうはこのエリアをつくろうかという姿が過剰になってしまいます。最初に全体としてどういう形で進めていくのかという目指すべきものがないと、時間が経てば経つほど上積みされていき、色々なものが積み重なって行ってしまい、非常にもったいないです。そういう意味で、一つ一つがばらばらに動くのではなくて、全体がどうなるのかという、まさにマネジメントも必要とされていると思います。

具体的な計画に関して幾つか気になる点があるので、伺います。まず、資料2の10頁にある桜木町側の駅舎ですが、やはり手前から見ると、今までみなとみらいの通景というか、見通しがとても良かったところの手前に1つのボリュームが生まれる印象があります。2階の壁面について、半分は透明になっているものの、壁のあるところがあり、中のプランを見ると別になくとも良さそうに見えました。桜木町駅を降りて、ちょうどみなとみらい側をぱっと見渡せる一番よいところだと思うので、そういう意味ではできる限り建物の存在感を薄くし、先が通景できる方がよりよいのではないかと思います。印象を受けたので、この壁面についてどうなっているのでしょうか。

また、以前、バス停やバスが通っている道路上に建築物を建てるのは難しく、できなかったことがあるのですが、その辺りの問題は特になのか、確認したいです。ただし、どちらかという駅舎の通景という意味で、このあり方はもう少し検討可能かどうかを教えてください。

最後に、支柱や基礎に関しては色々と検討されていると思いますが、この辺りは構造的な問題と景観的な問題が絡んでくるので、構造とデザインの両方できる構造デザイナーのような専門家に検討してもらうのはどうかと、提案のようなものですが、そう思いました。先ほど、基礎も色々な検討をされているということでしたが、例えば仮に1本支柱の場合だとしても、上手くテーパーをつければまた少し違ったように見えるのではないかと、各案についてまだ色々と検討できるところがあるのではないのでしょうか。今の案がどうかということもありますが、もう少しデザインとして上手く消化しながら、安全性も確保できるものを探っていくということもあり得るのではないかと思います。

(国吉部会長)

有難うございました。今の2点については、他の委員さんの意見も聞いた上で議論したいと思います。また、事業者の方や横浜市側の意見もお聞きしたいと思います。他の委員さん、いかがでしょうか。

(加茂委員)

前段階でも見せていただいている中で、前に見たものよりは本当に検討がされていて、良くなっているという印象は受けています。その中で、やはり私が一番気になるのは、ロープウェイとしての部分と駅舎との組み合わせについてです。その部分が、まだ少し分離しているように見え、特に、ポリカーボネートなのか分かりませんが、ロープウェイが入ってくる屋根部分と、駅舎が、どうもまだばらばらな印象です。また、パースを見る限り、40mほどの高い支柱になると支柱部分は気にならないのですが、例えば資料2の19頁のパースに表れるように、手前にある照明も重なっているのそういう印象を受けるのかもしれないのですが、支柱と、ポリカーボネートの屋根を支えるというか、この稼働部分、駆動部分を支えるための支柱が非常にごちゃごちゃと見えています。やはり駅舎というものは、迎え入れるといった意味もあると思うので、色彩についてもコントロールしていただきたいです。特に支柱について、全体として白を基調としている中で、地上部分の支柱だけは低い位置にあるものなので1本柱になっていますが、背後の駅舎の支柱とかなり近接しているので、この部分については配慮していただきたいです。

また、桜木町側の駅舎について、2階へのアクセスをエレベーター中心に考えているのか、階段を中心に考えているのか、お聞きしたいです。ここにどういうふうに入待ちの行列ができるのかを考えると、今は3mくらいの張り出しの庇と、その下にガラスの庇もついています。例えば雨や雪が降った時、風が吹いている時等の気象状況下で、このウェイティング部分はかなり混雑し、あるいは雨に濡れて階段が滑りやすい、といった状況が予想されます。広場との連動の中で、入待ち行列をどのように建物の中で吸収させていくのでしょうか。先ほど野原委員からも提案がありましたが、逆に2階に、反対側へ向かう人の行列なり賑わいを街の中に見せるという方法もあると思います。色々と統合的に考えて、人の集まりをどうデザインしていくかということ、最終的に駅舎デザインでコントロールしていただくとよいと思います。

(国吉部会長)

有難うございました。支柱の色彩の話も出ましたので、後ほどまとめて議論したいと思います。駅

舎の2階への人のアプローチの仕方について、階段主体なのかどうか。また、どういうふうに人が外側に待つのか、そういう可能性についてはどういう検討をされているのか、ご説明いただけますか。

(企画課)

資料2の10頁をご覧ください。「YOKOHAMA AIR CABIN」と書いてあるところがエレベーターの入口になっており、その脇に白い階段がついています。メイン動線として今考えているのは、エレベーターです。仮に待ち行列が発生するような状況がある場合について、まず2階のフロアで概ね150人は滞在できる物理的なスペースがあり、それを超える場合は、順次エレベーター反対側のスペースに誘導員をつけ、ロープを引いたりして行列を誘導するような考え方を現時点ではとっています。その結果、上の建物の陰に隠れるような場所なので、横殴りの雨の場合は少し問題があるかもしれませんが、通常の雨天の場合であれば濡れずに待つことができると考えています。

(国吉部会長)

運用について、混雑時とそうでない時とで、ゴンドラの運行数を変える等、そういう対応システムはあるのでしょうか。また、終点までどのぐらいの時間を要するのでしょうか。

(泉陽興業株式会社)

最大36台のゴンドラを吊ることが可能なのですが、季節と繁忙を考え、その日々によってゴンドラの数を決めます。駅から駅までの時間は、最大のスピードを出すと2分30秒です。キャパシティについては、36台全て、8人乗られたらという条件下ですが、片方向で1時間当たり2400名という大きさを確保していますので、ほぼ待たずに流れるのではないかなと考えています。

(加茂委員)

やはり、エレベーター中心という点がとても気になります。通常、駅のような大量の人がずっと流れていくような空間の中では、エスカレーターや階段をメイン動線として利用し、バリアフリーの観点でエレベーターが設置されているという考え方ではないでしょうか。エレベーターがどのぐらいのスピードで上下するのか、また、反対側から戻ってくる人たちも同じところを使うということですので、本当に気になります。客待ちを上に乗っていきあたりに、例えば雨の日に傘を畳めるスペースを考えておかないと、駅に直結している空間でもないのに、結構厳しい状況が生じるように思います。結局、後づけでそういうものを付けることになり、最終的に景観が崩れていくというか、ごちゃごちゃになってしまうことが懸念されます。

(企画課)

すみません。先ほどのエレベーターがメインとなるという話については、一時、団体客等多くの方が来られて、2階のキャパシティを超えるような待ち行列が出るようなケースについて、きちんと整列して秩序よく流していかなければいけないという状況なので、それを前提に説明したものでした。ロープウェイは常に動いているので、順次お客様が捌けていく実態を考えると、通常時は階段とエレベーターのどちらを使ってもよく、勿論バリアフリーが必要な方はエレベーターを使用し、健常者の方は2階レベルなので、階段を使われる方も多いと思っています。そういう意味では、2階レベルでエレベーターを上がったところ、階段を上がったところ、それぞれについて、ご指摘いただいたような、傘を畳んだりすることがきちんとできるような運用ということを今後事業者さんと考えていきたいと思っています。

(加茂委員)

そのためにはこの階段の場所や上り方について、検討不足のように感じます。どう折り返すのかということや、階段の幅について、ご検討ください。

(国吉部会長)

有難うございます。ちなみに、この階段の幅は幾らですか。

(泉陽興業株式会社)

1600mmですね。

(加茂委員)

ぎりぎりですね。

(国吉部会長)

1600mmですか、あまり余裕はないですね。そういう意味でも、下りる人と上がる人がスムーズに通れるのかどうか等、全般的にもう少しご検討いただいた方がよいと思います。岡部委員さん、いかがですか。

(岡部委員)

私も前に見させていただいたものからは、ご検討いただいていると理解はしています。幾つか質問

させてください。都市型のロープウェイというものは、世の中で事例はあるのですか。

(企画課)

まず、国内の都市部で運行されている例はありません。世界では、例えばロンドンやシンガポールで街中を通っている事例があります。シンガポールのものは、街中を通って、途中からはセントーサ島に行くというような例です。また、ゴンドラの形式は違いますが、例えばニューヨークのマンハッタン辺りを、数十人乗りの大きなゴンドラが往復しています。このように、世界では色々な例があります。

(岡部委員)

有難うございます。その世界の例について、私の認識では交通そのものの必要性があって成り立っているというか、例えば、費用面で地下鉄を通すよりはロープウェイの方がよい等というところが多く、交通というものの必然性の中でつくられているという理解です。説明を聞いていると、今回の計画は必然性というよりは、エンターテイメントというか、多彩な交通の一つの選択肢なので、なくてはならないというよりは、あって魅力をつけるという理解でよろしいでしょうか。

(企画課)

両方の機能があると考えています。今、申し上げた世界の事例の中にも、同じルートの下を地下鉄が通っている事例があります。交通機能がある一方、楽しみながら移動したいというニーズに対応した施設でもあるのと思っています。

(岡部委員)

その辺りについて、どちらも対応できるものとする、結局抽象的になってしまいます。交通としての機能はありますが、割合として、私の印象はエンターテイメントの方が強いと思っていますが、それは間違っていますか。

(企画課)

交通としてのネットワークを形成していく目的も勿論ありますが、委員ご指摘のように観光的要素もあります。ここに来られる方は、生活をされている方も勿論ありますが、就業者から訪日外国人の方まで、色々なニーズが今後出てくるとしており、そういった様々なニーズに対応するための様々な選択肢を提供していくということが市の政策的な考え方です。

(岡部委員)

有難うございます。このプロジェクトの名前について、AIR CABINと記載をされていますが、これは造語ですか、一般語ですか。

(泉陽興業株式会社)

あくまで仮称ですが、造語で考えています。

(岡部委員)

AIR CABINという造語のような話はとてもよいと思いますが、デザイン全体を見渡したときに、私は恐らく3つ要素があると思っており、それは、ロープウェイという既存のもの、駅舎という既存のもの、エンターテイメントという要素です。この3つの要素はそれぞればらばらですが、これが一体化しているものを都市型ロープウェイや、AIR CABINと呼んでいるとすると、例えば、支柱、ゴンドラ、駅舎の考え方という、それぞれ単体としての検討はしていますが、都市型ロープウェイとして、という全体についても一度デザインの根幹、すなわち何が大事なかということについて少し整理をされた方がよいのではないのでしょうか。世の中に出た時に、これはロープウェイなのね、と見る人もいれば、駅舎なのね、と見る人もいると思いますが、新しいものですよと言ったときに、何が新しいのだろうという基軸が少しはつきりしないような印象を受けます。デザインとしては、色々なことが既成のものから少し逸脱して、違う発想でものを見るということから都市型ロープウェイみたいな話を考えることができると、今検討していることがゼロベースということではなく、ヒントになることが沢山あるのではないのでしょうか。検討の仕方として、ロープウェイの専門家が見てロープウェイをつくる、駅舎の専門家が見るというだけでなく、少し違う専門家の方の意見みたいなものを取り入れ、新しい都市型ロープウェイというものの概念をつくるということに力を入れてみると、それこそ世界に無いものになり、今までの事例とは少し違うものとして世の中に見せられると、エンターテイメントというか、横浜に新しくできる価値に繋がっていくのではないのでしょうか。

最後に、北仲地区の、特に日新さんの辺りのまだ建物が建っていないエリアがとても影響を受ける気がしていますが、大丈夫なものなのでしょうか。

(企画課)

最後のご質問については、ご指摘の通り非常に近いので、エリアマネジメントをしている組織もあ

りますし、今回の計画について個別にも節目で丁寧に説明させていただきます。また、色々なご意見もあるでしょうから、しっかりとそれを受けとめたいと思っています。

(国吉部会長)

有難うございました。矢澤委員さん、いかがでしょうか。

(矢澤委員)

資料2の29頁を見ると、ゴンドラについて、おおよその枠組み、色彩やデザインとしてはシンプルでかつ周りとの親和性があるニュートラルな白とされている一方、底部は歩行者等からもよく見られるため、その点についても配慮が必要ということですが、ここの方向性が全く見えてきません。こちら白をベースに、色は入れないような方向性で考えているのでしょうか。

(企画課)

ゴンドラの形状について、ガラス面が主体で、着色できるところがさほどないため、着色するのはフレーム部分がベースになると思います。今、事業者さんからは白でご提案いただいております。この部分の色は白がよいと思いつつ、周りとの調和するようなものとして考える必要があると思っています。また、底面の部分の下から見上げられるという特徴があるので、そういったところには何かデザインを施すなど、工夫できればと考えています。

(矢澤委員)

底面のデザインについて、色彩をモノトーンにするのか、色を入れるのかというのは、特に方向性は決まっていないのですか。

(企画課)

底面については、今は決まっていません。

(国吉部会長)

有難うございました。一通りご意見をいただきましたが、私も述べさせていただきます。私は、みなとみらい21中央地区の公共施設のデザイン調整会議のアドバイザーの立場もあり、色々な公共施設や他の施設との調和であったり、みなとみらい21新港地区についても赤レンガ倉庫との調和であったりを重視しています。北仲地区については、先ほどお示しされていた見通しや、岡部委員さんの言われたような今後の開発事業者への影響をどれだけ避けられるのかということがポイントとしてあると思います。

色彩等については、それぞれポイントがあると思います。まず、支柱について、みなとみらい21中央地区には歩行者デッキ等の公共施設が沢山ありますが、無彩色を用いているものが多く、それ自体はあまり際立たないようにするというスタイルで、ただし、純白はあまり使っていません。無彩色の中に白も入っていますが、純白ではない無彩色のしかるべき色を選択し、場合によっては資料2の26頁の案2のように、柱部と横材の色を少し変え、かつ全体的にもう少し彩度を落としていくという方法もあると思います。加茂委員さんの指摘された運河パークにある支柱については、無彩色であっても少しまだ目立つ印象を受け、隣の横浜ワールドポーターズの階段施設の支柱等は黒に近い感じの色になっているので、全部一律の色ではなく、その場その場の周辺のことを考えて判断した方がよいと思います。すなわち、桜木町駅側の1本支柱と運河パーク側の1本支柱では、必ずしも同じ色でなくてもよいと思われ、あまり際立たないように見える工夫をする必要があると考えます。

駅舎については、先ほどご指摘のあった歩行者のアプローチについてはご検討いただくとして、上空に軽やかに浮いているように見せるということについては、例えば桜木町駅前に立つと、今までは日本丸等が見えていたので、できるだけ既存の景観をカバーすることが大切です。ガラス面を多く取っていますが、どこまで壁が必要なのかという話もあったように、極力壁を抑えられるところは抑え、更に透明感を出していくことが望まれていると思います。一番難しいのは運河パーク側の駅舎で、こちらにあるゴンドラの格納庫のボリュームがかなり大きいという課題がありますが、桜木町側の駅舎に比べて軽やかさが少ない印象を受けます。ベースの色を、資料2の18頁と20頁のどちらにするかということとは別に、ゴンドラを収納していることをむき出しに見せるのは難しいかもしれませんが、もう少し上部の開放感を出すような、透明感のあるつくり方がないか、壁とガラス面との関係について、桜木町駅側の駅舎に比べるとまだデザインの工夫が必要だと思います。1階の壁面等については、隣の派出所や横浜ワールドポーターズ、ナビオス横浜等との違和感を少なくするような選択になり、ブラウン系の色がベースになるように思います。19頁や21頁のベースを見ると、群として見えているので、軽やかに見せるということに加え、溶け込むということの両面について工夫できるように検討すべきです。したがって、運河パーク側の駅舎については、ベースのボリュームはやむを得ないとしながらも、もう少しその辺りの工夫や、あるいはエッジを少し取って柔らかい印象にす

る等の工夫もあり得るような印象を受けます。

支柱については、真田委員さんに話していただき、私も申し上げたように、純白ではなく無彩色で、もう少し彩度を落としていく工夫が必要です。基礎部分については、非常に検討されて、ここまで来ているように思いますが、更に軽やかに見せる工夫について詰めていく必要があります。

ゴンドラについて、最終的にこのままのカプセルみたいなものになるのか、何らかのグラフィックの処理をするのかは、今後またどこかの機会で諮っていただきたいと思います。

照明計画について、石井幹子さんをお願いするというのですが、照明を多用するというよりは上手く演出するという事です。北仲地区からみなとみらい21新港地区が大半ですが、全体の景観の落ちつきを乱さないようにしつつ、その中でより温かく、柔らかい演出といますか、その辺りが求められるので、結構慎重に提案をされて、諮るべきだと思います。後日部会にて諮っていただけるということで安心していますが、その辺りが非常に重要だと思います。

各委員さんからの意見もふまえて、かつこの地区の景観形成に色々と関わっている経験もふまえて、私なりの意見を申し上げましたが、それは違う等、各委員さんで追加のご意見がありますでしょうか。

(真田委員)

先ほど野原委員と岡部委員からも意見が出たように、都市にあるものとしてどうなのかという観点や、工業デザインとしての支柱のデザインについて、もう少しプロの目から全体のコーディネートやマネジメントをする視点があってもよいのではないかということについて、それぞれのデザイナーに頼むのではなくて、全体をマネジメントできるような人の意見を伺う機会を設けてもよいのではないかと思います。

1つ質問があります。先ほど、交通なのかエンターテイメントなのかという話がありましたが、例えば資料2の10頁のパス上では、大きなスーツケースを持っている人が歩いているのですが、こういうものを持って乗れるのか、また車椅子やベビーカー等、通常の公共交通であれば当然乗れるようなものについて、このロープウェイではどうなのか、教えていただけますか。

(企画課)

大きな荷物を持たれている方や、バリアフリーの観点については準拠しており、ゴンドラにも乗れるようになっています。乗る際には、例えば1回停止をして、車椅子の方にしっかり乗っていただくからまた動くといったような工夫ができるということです。

(国吉部会長)

真田委員さんから、別の視点からのデザイナーの意見等も貰ってはどうかというご意見がありました。先ほど事業者の方からは、ロープウェイの専門の企業を協力会社としている旨の説明があり、当然そこにもデザイナーがいて、そこの方も加わって検討しているのではないかと思います。そういう視点だけではなく、都市型の色々な施設のデザインをしているような方からの提案について、横浜市側でもそういう方に意見を聞いて、プラスになるような意見があれば、事業者の方へ市から参考に提案する等、できるだけそういうこともした方がよいのではないのでしょうか。その辺りはできる範囲で検討していただきたいと思います。

(野原委員)

今の話にも関係するのですが、交通としての機能も満たしているものとする、最低限のバリアフリー対応等をきちんと満たすという必要があります。また、新港ふ頭にできる新しいターミナルに合わせる動線として考えると、横浜ワールドポーターズには2階レベルで行けるのか分かりませんが、向こう側に渡るには途中で終わってしまっていて、また新しいことを色々と考えなくてはなりません。結局向こう側との繋がりが獲得できていないのであれば、せっかく全体を一つのネットワークで考えようという中で、極めて中途半端になってしまいます。本当にそういうことも含めて考えるのであれば、色々な検討をしなければいけないと思います。逆に、先ほど岡部委員がおっしゃっていたように、これはエンターテイメントが主で、都市型として、今までにない本当に新しい何かの価値を創出しようとしているのだと割り切った考え方であるのであれば、これの一番新しいところはどこなのかということや、何が一番の特徴なのかという観点でPRしていく施設になるのだと思います。その辺りの位置づけがぼやけると、どちらの観点でもある種の達成を満たさないような施設になってしまう恐れがあるので、位置づけは明確にした方がよいと思います。

(企画課)

まさに今、交通という観点でいくと、横浜ワールドポーターズから向こう側の新港ふ頭客船ターミナルや赤レンガ倉庫の方へ向かう動線として、横浜ワールドポーターズには24時間開放されている通

	<p>路があり、サークルウォークに繋がっています。資料1の3枚目のマップをご覧いただきたいのですが、現状ある運河パークの1階レベルからエスカレーターで2階に上がるデッキに、将来的にしっかりと接続をするという構想があり、そのための準備として、事業者さんには、ロープウェイの駅舎の2階レベルと既存のデッキの高さを合わせていただくような事前の検討も既にさせていただいています。</p> <p>(国吉部会長)</p> <p>分かりました。横浜ワールドポーターズ側との議論はしているのですか。</p> <p>(企画課)</p> <p>横浜ワールドポーターズもそうですが、基本的にこのデッキは市所有であり、市の所管局とも事前に検討を始めたところです。</p> <p>(国吉部会長)</p> <p>分かりました。景観上の課題として、北仲地区の方々との意見の擦り合わせ等の協議は今後していくということですので、引き続きぜひ行っていただきたいと思います。</p> <p>施設そのものは、事前に各委員に見せていただいたものに比べて良くなってきてはいますが、本日も幾つかご意見があり、私の方でまとめさせていただきました。夜間景観の提案等についても検討しているということなので、その点も含めて引き続き検討し、本日出た意見に対してどうすることが対応できるかについて、再度ご提案いただきたいと思います。</p> <p>本日、各委員さんからの色々な意見をいただきましたが、このプロジェクトの景観上の課題ができる限り解消されていくように、魅力的なものになっていくような工夫をお願いしたいと思います。</p> <p>(鵜田書記)</p> <p>有難うございました。本日いただいたご意見について、答え切っていない部分もありますので、次回にまとめて横浜市ないし事業者側からの回答を行いたいと思います。引き続きよろしく願いいたします。</p> <p>以上で議事1を終了させていただきます。</p> <p>(国吉部会長)</p> <p>有難うございました。横浜市、事業者の方には、引き続き検討をして、また提案していただきたいと思います。</p> <p>議事2 その他 なし</p> <p>閉会 (鵜田書記)</p> <p>本日の議事録については、横浜市都市美対策審議会運営要領に「審議会があらかじめ指名した者の確認を得ることとすることができる」とありますので、作成後部会長に確認を頂いたうえで、公開いたします。これもちまして、第49回都市美対策審議会景観審査部会を終了いたします。有難うございました。</p>
資料	<p>・次第、参加者名簿、座席表、第48回議事録</p> <p><b>【議事1】</b></p> <p>・資料1：（仮称）横浜ロープウェイプロジェクトについて</p> <p>・資料2：（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</p> <p>・資料3：事業者提案に対する市の考え―（仮称）横浜ロープウェイプロジェクト―</p>
特記事項	<p>次回日程は後日調整。</p>