

第4回 横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン改定審議会 議事録		
日 時	平成30年1月30日(火) 15時00分～17時00分	
開催場所	関内中央ビル3階 3A会議室	
出席者 及び 欠席者	委 員	出席者8人【成立】 池田龍彦、岩佐朋子、小此木歌藏、岸井隆幸、小西健一郎、二村真理子、森地茂、村木美貴(敬称略)
	(定数12人) (定足数7人)	
	欠席者	井上聰史、佐土原聡、藤倉まなみ、真野博司(敬称略)
	事務局	薬師寺都市整備局長、小池都市整備局企画部長、堀田都市整備局企画課長、三枝経済局成長戦略推進部長、桐原経済局産業立地調整課長、中野港湾局副局長
開催形態	公開(傍聴者1人)	
議 題	1 京浜臨海部再編整備マスタープランの改定について 2 その他	
決定事項	なし	
議 事	(事務局)	委員過半数の出席があるため会議が成立していることの報告 傍聴者数が1人であることの報告 配付資料の確認及び審議会の概要の説明等
	議題1 京浜臨海部再編整備マスタープランの改定について(発言要旨)	
	(事務局)	(京浜臨海部再編整備マスタープラン改定について資料説明)
(小此木委員)	<p>最後の方のエリアマネジメントと最初に説明されたマスタープランとの整合性があまり感じられない。また、このエリアマネジメントは、現行のあり方の延長線上にあるような気がして、目新しい計画には見えない。現行のエリアマネジメントのあり方をそのまま書いているように思える。</p> <p>それから「規制緩和」と言うが、どういうまちをつくるために、どういう規制緩和が必要なのかということについて、具体的に説明しているページがない。具体的な説明と整合性がどうなっているかについても説明がなく、いきなりエリアマネジメントに入っていったので、私は驚いている。</p> <p>また、42ページの「ウォーターフロントゲートウェイ」に関する部分だが、大棧橋や、新港9号の整備が進んで、ここに羽田空港から人を運ぶ時は、おそらくバスでの搬送が主体となると思うが、もう一つの考え方として、羽田空港から水上バス等で京浜運河を通して来れば早いということもある。ところが、運河は、大型のタンカーが結構通るので、速度が規制されていて、早ければ30分ほどで来られるところ、速度規制により1時間半ほど掛かってしまう。そういうところもきちんと調べてやってもらえるのか。</p> <p>山下ふ頭はともかくとして、新港9号も含めて、観光地化していくわけで、客船の入港数もこれからどんどん増えていくだろうし、おそらく3～5年後ぐ</p>	

議 事

らいには、見違えるような姿になっていると思うが、その時の京浜臨海部の活性化策は、ものづくりや物流などに限るのではなく、もう少しフレキシブルに、京浜臨海部の広大な土地を利用して何か観光地化の起爆剤にするようなことを考えられないのだろうか。次回には結論を出すということだが、そんなに急いで結論を出して良いのだろうか。

海外に行くと、ものすごく広大な敷地の中に大きな博物館があるなど、非常に広々としていて、人に与えるインパクトも強いが、横浜は意外と広いようで、ちまちましている。京浜臨海部は、大さん橋、新港9号の対岸ということになるので、そういう工場群自身を見る観光やこれだけ広いところを利用しての博物館などを京浜臨海部に誘致するなど、ものづくりももちろん大事だと思うが、それだけにとらわれない考え方があっても良いのではないだろうか。

(森地会長) 最初のご指摘は、目次の「5」のタイトルと本文中のタイトルが違っていることからの意見ではないか。本文中のタイトルの方が正しいということで良いか。

(事務局) はい。

エリアマネジメントについては、今回、最後に重点検討地区を位置づけたが、エリアごと、島ごと、まちごとにかなり新しい動きが出てきているところもあるので、京浜臨海部全体を一つのエリアとして見るのではなく、まちごとに企業と行政が一緒になって議論をしていきたいということが今回のエリアマネジメントの考え方になっている。

規制緩和については、具体的に記載していないが、例えば、臨港地区内にコンビニをつくるなど、就業環境の向上という意味ではある程度機能しているが、これからエリアごとに物事を考えていく中で、より就業環境を整えていくということと、たくさんの人に見てもらい、来てもらうということになると、滞在環境を整えるような、そういった用途上の規制といったものや、また末広地区などでは、イノベーションハブといったような言い方をしているが、高度利用できるような象徴的な建物にしていくとか、そういったことも含めて考えていきたい。

観光地化については、今回、3地区を特出ししているが、ものづくりの延長線上で、エンターテインメント性をもった博物館、例えば東芝科学館とか、もう少しものづくりを見てもらおうという取組が今までなかなかなかったので、そういった方向に、部分的に舵を切っていくことは、観光地化の観点も意識して、やっていきたいと思っている。

水上交通については、速達性という意味では、おそらく難しいと我々も思っている。今も確か、羽田空港から月1回だと思うが、実験航路という形で運行はされていると聞いているが、そういったものを今後うまく進展させられないかということで、多少記載をしているということである。

(小此木委員) 博物館について、例えば、浅野総一郎がなぜ京浜工業地帯をつくったのか、

議 事

初めはどういうものをつくったのかなど、そういう思想的なものも含めて、個々の企業に限らず、京浜工業地帯と全体として捉えて、京浜工業地帯としてはこういうものをつくってきて、今に繋がっているというようなことを内外の観光客に見てもらいたいようなスケールだと、私はかなりインパクトのあるものになると思う。びっくりさせるような、ダイナミックさといったものが今、横浜というか、日本に必要だと思う。やはりそういうものを見て、内外の人を驚かすと同時に、日本に生まれてきた私たちの子どもや孫たちにやはりものづくりとはこういうものだ、それを世界に勧めさせるような動機付けになるようなものを横浜に置いたら、京浜工業地帯をつくってきた先輩たちにも感謝され、子孫にもまた評価されると思う。横浜にはそれぐらいのことをやってほしい。

(事務局) 具体的なことはまだ今日の今日で言えないが、そういう思想は今回マスタープランの中に、しっかり歴史を踏まえたことも多少入れ込んでいるが、それをもう少し具現化するような、そこがまたさらに日本というか、世界をリードするという言い方をしているが、そういったところに繋げていければと思う。

(池田委員) 目標年次についてだが、この考え方でこれまで進めてきたのだろうか。20年前につくったものを改定するということだが、2030年を目標とするマスタープランということでやっていたのか。

(事務局) 20年後の将来像を見据えながら、10年間の取組を考えていきたい。

(池田委員) では、10年プラスが、ターゲットだという認識で良いのか。

(事務局) はい。

(池田委員) このマスタープランの中で、産業イノベーション、あるいは物流といったものが非常に網羅的にあるのだが、「人」の切り口が少し希薄だと思う。どういうことかと言うと、集客ということもあるし、あるいは人材、人づくりなど日本がこれからちゃんとやっていかなければいけないところのベースが横浜にはおそらくあると思う。歴史もあるし、エンターテインメント性のある集客施設ということも言われていたが、日本人と今増えている海外からの外国人などが大さん橋や、今後新港ふ頭に入って来る人たちが行くようなところというのは、必ずこの中にあるのではないかと思うので、そういう人たちが集まれるようなところ、あるいはそこへリードするところも、せっかくの資源がこの中に蓄積されていると思うので、ぜひこの中に入れ込んだ方が良いでしょう。

(小西委員) これまで何を骨子にするか、軸にするかという事について議論があったが、それが見えてきていると思う。これだけ広域な地域に網を被せて、コンセプトをつくり上げなければいけないわけで、前回のマスタープランではゾーン分けをして、それぞれのゾーンについて整理してあった。これまでの議論では、必ずしもそういう分け方が、この地域の活性化や新しいマスタープランをつくるのに良いということではないということだったと思う。将来像に向

けた4つの基本戦略を掲げて、7つの施策を整理されているが、この整理の仕方は、良い方向に向いていると思う。特に重点地区を3地区指定して、具体的なコンセプトについて細かく書いてある。私たちが立地しているのは末広地区だが、申し上げたことをここまで書いていただけてありがたいと思う。末広地区で勉強会をやっていて、当社を中心に旭硝子さんや東芝さん等が集まり、市の都市整備局にもオブザーバーとして参加していただきやっている。末広地区の将来像を勉強するという会だが、昨年6月から既に6回、だいたい2ヶ月に1回のペースでやっている。最初は現状からするとどこまでできるのかという認識が合わなかったが、いつまでも現状のままではいけないので、将来について語り合うということで、最近はこちらに書いてあるようなことを議論できるようになった。またプラン実現に向けた進め方も公民連携によるエリアマネジメント体制をとって進めると書いていただいている。このような形でやっていけば、将来はしっかりと具体的な開発計画に結びついていくと思う。1つの重点地区の開発計画が成功事例ということで実現していけば、その波及効果で京浜臨海部全体のエリアの活性化が図られると考えている。以上申し上げたとおり、私どもとしてはかなり良い方向に纏まって来ていると思う。

(二村委員) 最後に「プラン実現に向けた体制等」とあり、エリアごとにエリアマネジメントを進めることになっているが、少し言い方が悪いかもしれないが、地元組織で色々な案を出してもらって、協働でやっていくというような形になるのだろうか。

また、これに関連すると思うが、「公民連携」という言葉が随所に出てくるが、これから官民、公民という形でやっていく中で、公でしかできないことを横浜市サイドで担当すると思うが、これはどういうことがあるか。規制緩和が一番思いつくところだと思うが、例えば23ページの施策2で、「新たな成長産業分野の一層の集積」の「主な取組」の1つ目を見ると、「公民が連携して」とあるが、民間の力に頼る部分が多い。公的な力はどのような所で発揮されると良いのか。

(事務局) 今回の将来像と目標年次を掲げているが、その間にすぐに着手できるものもあれば、10年間ではまだ計画段階でも取組を始められるものもあると思う。その中で公がやる部分としては、まずインフラ整備。それ以外だと、民間の研究開発向けラボやイノベーションハブ機能の支援など。こうした機能は民間企業1社だけで何かやるというのはなかなか難しいことがあるので、イノベーションが生まれるような空間を作る上で、その前段、多様な人が参加して、色々なことを話し合えるようなことを始めていきたい。例えば、企業の研究では、開かれていないものがあるので、オープン化を誘発することを市としても働きかけることや、空間をつくるにあたって、そのエリアの共同の物件になるので、場合によっては助成して公民で負担しあうなど。先ほど水上交通の話も出たが、そういうものを誘致するときにも、1企業では難しい

	<p>ということであれば、市が色々な調整を行うなど、民間が主体になったとしても、公の役割はたくさんあると思う。その中には規制緩和もあると思う。</p> <p>(森地会長) 後半で色々なことが書いてあるが、横浜市が何をやるのかがはっきりしていない。まずは計画づくり。計画段階と実行段階での色々な関係者に協働してもらうための体制。先行プロジェクト。インセンティブが一番重要。インセンティブは規制緩和もひとつだし、その他お金の問題もあると思う。市の役割としてこういうジャンルがあるということくらいは、どこかに書いて、具体的に書けるところは書いたほうが良い。なんとなく他人事みたいになっている。</p> <p>(小此木委員) そのとおりでと思う。</p> <p>(村木委員) 行政計画だから仕方ないかもしれないが、素案を見ていてわくわくしない。それはデザインによるものだと思うが、例えば、38 ページを見ると、各地区にコンセプトがあり、地図上の色に合わせた色が塗られているが、デザインする人が見たら、こんな色の使い方はしない。もっとかっこいいものがあって、素敵なまちができるから投資したいと思えるような計画をつくらないといけない。何度も見たい、ここにこんな夢があると思えるものにもマスタープランとしては大事だと思う。先ほど意見があったように昔の京浜工業地帯を見せるときも、1 回来ただけではダメで何度も来たいと思えるようなものがマスタープランに出てこないといけない。それは既に書かれていると思うが、今の状態だと探さないと分からない。それが分かるように計画を書いたほうが良いのではないかな。</p> <p>エリアマネジメントだが、どこでもみんなエリアマネジメントと言っていて、エリアマネジメントをやることのメリットをもっと書かないといけない。地区別のエリアマネジメントはありえるのかもしれないが、全体で束ねること、それに参画することにどんなメリットがあるのかということを確認しないと、あまり機能しないのではないかな。</p> <p>先ほど、池田委員が人材について意見されていたが、この間アメリカの経済開発をやっている人と話をしていたら、新しい産業誘致や新たな開発を面的にやり、何かを誘致したい場合、それに関連する人材がその地域にどれくらいいるのかを調べるのは当然なのだが、日本ではそれをほとんどやらないと言っていた。確かにそうかもしれないと思った。アクセスのことも書かれているが、つまりどういう人がそのアクセスを使って、そこまで来るのか、その産業に働いている人たちが、どのくらいいるから、だから横浜のこの土地に投資する会社が新たにやってくるという、人を呼ぶという観点で、マスタープランを見ることもあると思うので、そういう情報も入れたほうが良いのではないかな。</p> <p>(岩佐委員) 今聞いていて思ったのは、これは企業誘致のために、そういう人たちに向けて書かれるものと考えてよいのか。</p> <p>(事務局) そういうことも含めてである。</p>
--	---

(岩佐委員) マスタープランはここがどれだけ魅力的な場所なのかをアピールするためのものになると思う。産業という意味では、横浜の中にどれくらいの技術力があるのか、どれくらいの人が集まっているのかというデータはたくさんあり、研究も行われているので、そういったものを引用して、横浜にはこういう財産があるという具体的な状況を示すことが大事ではないか。一般的な労働生産性のグラフが資料に出ているが、もう少し踏み込んだ情報が整っているので、それを積み重ねることが必要ではないか。

先ほど横浜がどれだけ魅力的になるかを伝えられないかという意見があったが、横浜の魅力、ブランド価値を伝えるという意味では、例えば、横浜の中で音楽ホールや美術館があまり充実していないことがあると思う。なぜ横浜市に住まないのかと聞かれることが多いが、横浜に住もうと思うときに何が足りないかと考えると、文化的な施設がまだ足りないと感じる。工場跡地に例えば、音楽ホールをつくるなど、触れていただくのも良い。明治 150 年に関連して横浜で生まれた当時の企業を聞かれたことがあるが、今残っている企業をあげにくい。先ほど意見があったような、歴史的にこういう企業があったということをまとめて見られるような歴史を辿れるような場所があると良いと思った。

具体的に何ができるかということについて、バイオ産業、IT 産業を推進していくということだったが、バイオハザードの問題をどうするのか、IT 産業にとっては安定的な電力供給が不可欠だが、ネット環境を整えて、どのように電気を供給するのか、インフラとして横浜市が何を提供できるかということについては、具体的に記載はなかった。公ならではの話というやはりインフラが重要だと思うので、そういった情報についても書いてもらえると良い。方向性として、人と人がつながり合う場所を提供することを明確に打ち出しているのは非常に良いと思った。技術の変化が早くて、産業構造もどんどん変わっていくので、学術分野でも新しい研究プロジェクトを立てるときには、異分野と組むことを要請される。そのときにどうやって異分野の人たちと組むのかといったときに場所が必要となる。横浜市大は色々な人が出入りしているが、データサイエンス学部があり、日立の人工知能の研究者と話をしたり、学生の指導をしてもらったりしている。その中で、センター試験の試験監督について議論があった。センター試験の試験監督は、毎年マニュアルが分厚くなり、1 日中かけるものでとても大変である。人間がこなすのは難しいので、ロボットや人工知能を導入する必要があるのではないかということである。最終的には、既に投資してしまった教員がいて、それをほぼ無料で使えるのに、それを置き換える形で新しいロボットを入れるには、たくさんの投資がかかるので、技術的にも可能で、ニーズもあり、それが良いことだと分かっているけど導入できないということになった。新しく色々なものを取り入れようというときには技術的な面もそうだが、経済的な面など色々な知見を組み合わせ、考えていくのが融合だと思う。そういう場があって、実

際に話せるというのは、知識を生み出すことは大変かもしれないが、不可欠になる。そういった場をつくっていこうということについては非常に心強く思った。

(森地会長)

市大ではなくて、別の施設を作れば良いという意見なのか。

(岩佐委員)

既存のものをつなげるということで、マスタープランの中にある内容で良い。

(岸井委員)

先ほどから、マスタープランは何のために作り、誰に見てもらうのかという話があって、公民連携で市が何をするのかということを書いたほうが良いのではないかという意見があったが、1 ページに今回のマスタープランの「改定の目的」があり、市民、企業、行政が同じ方向に向かって一緒に努力してこれを実現しようということだと思うが、45 ページには「川崎市との連携」が書かれているが、もしそうだとするならば、2 ページの「計画の範囲」を示す図面の書き方がそもそも違うのではないか。少なくとも 16 ページくらいの範囲で臨海部がどれだけ大事かということを知ってもらえるような図であってほしい。羽田空港があって、横浜都心部があって、川崎は「一大工業地帯である産業拠点としての一体的発展」とあるが、殿町の変化を見ると、単にこの言葉だけでは言えていないと思う。もっと色々なものが動いている。そういう意味では横浜と川崎を含めた臨海部のブランドを世界、日本の企業、あるいは市民に知らせるといった観点でなるべく書いたほうが良い。「改定の目的」にあるように「羽田空港と都心臨海部との間に立地するという高いポテンシャル」があるということで、川崎には殿町があり、横浜には研究所もあるなど、何が横浜で勝てる素材なのかという潜在的な種をもう少し具体的に書いても良いのではないか。世界に訴えかけるにはそれを書かないとわからない。ここにこれがあるのだから来るのが当たり前ではないかくらいのブランドをどうつくっていくかというマスタープランになってほしいと思う。東京港など 3 港連携も含めて、どういう役割を果たすことが日本、東京の 3000 万、4000 万の人たちにとって意味があるのかということをもっと強く訴えても良いという印象である。

横浜市が何をするのかということは、なるべくはっきり書いたほうが良い。民間はそれを信じて、それをベースに次のことを考えるので、それは大変大事なことではないか。そのときに見るマスタープランに夢がないといけないというのはそうだと思う。つまらないことをいうと、40 ページにパースがあるが、これはないだろうと思う。ものすごく頑張ろうと言っているのに、駅前の絵があるが、もっと違う絵なのではないか。かなり頑張るのであれば、頑張ることが伝わるものがほしいと思う。なるべく大きく捉えて、ブランディングを官民挙げてやるというようなメッセージ性が伝わると良いと思う。

(森地会長)

全体に関わることだが、なぜ今まで地域の土地利用転換が起こらなかったかという、一つは土地の所有者が遊休地を持っていながら動かなかったこと。もう一つは外から投資する人がいなかった。池田委員から教育に関する意見があったが、1980 年代の大不況のときにアメリカの州知事は直接投資を求め

るために、そこで働く人たちの教育は州がやる、あるいは、これはどうかと思ったが、3年間環境基準を守らなくて良いなど、一生懸命引っ張った。そういうふうに考えると、日本は色々な規制もあって投資環境がものすごく悪い。横浜市としても、こういう支援を行う、あるいは地主に対しては、何かインセンティブがあるなど、主体をもう少しイメージすると良いのではないかと思った。

遊休地があるときに、28ページの「都市全体を支える機能」には汚泥資源化センター、リサイクル施設くらいのことしか書かれていない。横浜市全体の色々な問題を解決するのにこの土地が使えるのか。昔、金沢地先のときに、市内の町工場を集めて、全体の環境抑制を行った。横浜市には木密地域もあるし、空き家の団地もあるし、土質が不安なところ、先ほどの意見にもあった美術館のようなこともあると思うが、この場所を横浜市全体のために使える道はないのかという発想がもう少し書いてあって良いかもしれない。

小此木委員の意見にもあったが、全く別の土地利用にすることをどうするか。前のプランでは、3層に分けて、このあたりは臨海地区から都市的土地利用にするといった形だったが、そういう話ではなくて、例えば、こういうことを支える土地利用を受け入れる、あるいはこういう条件が整っていて、何ha以上あって、非常に魅力的なことを地元の土地を持っている方が考えるときは積極的に相談するといった何か別の土地利用に変えられる道がどこかにあるということが書いてあったほうが良いと思う。闇雲にやったら元も子もないが、それをどういう風に表現するか。

30年前に私が住んでいた頃のボストンの港地区では、まとまった土地にビアホールとレストランがあるだけで何もなかったところだったが、今はすべてが埋まっている。そのような港の遊休地が変わった事例があるので、小此木委員、井上委員に聞けば分かると思うが、そういうことを頭におくと、少しずつ変えるということと、違う発想があるかもしれない。

物流についても、小此木委員からアマゾンではダメという話があったが、そうは言いながら、物流の社会全体が変わってきているので、そのときにどうなのか。それから東名高速道路から直接来られるようになると、道路環境が全く変わる。一昔前は、圏央道がもっと早く南から来ると言われていた時期があったが、そうしたときに物流拠点をつくる土地がないということだった。川崎市の工場跡地に宅配業者が立地したが、横浜市ではそういう展開はなかった。社会が変わることに対して、何らかイメージしておいたほうが良い。また、昔、横浜からディズニーランドに船を出した人がいた。今はもうないが、横浜から直接ディズニーランドに行くというのはすごい発想だと思った。したがって、あまり羽田、羽田と思わない方が良いかもしれない。

(池田委員)

山内から末広町についてかなり考え方を採り入れてくれたと思っている。要するにある程度将来を見通した具体的なことを書いているというところが非常に必要だと思うが、そのときに守屋町・恵比須町地区などで今実際に活動

をされている人に、もっとブラッシュアップしたマスタープランで考え方を聞き、最終的に市として、プランを作っていくという手法が最後の最後に必要ではないかと思う。そこに土地を持ち、活動している人たちにはもうヒアリングしているのは確かだと思うが、実際に絵に落としたときにどうかということだと思う。そういったことをやってみてはどうか。

マスタープランを活かすも殺すも、市長などのトータルコンダクター次第で、コンダクターがみんなにどのように説得するかなど、そういうところがすごく重要なのではないかと思う。まずはいいマスタープランをつくるというのがひとつだが、その後に魂を入れるのはコンダクターである。市長をサポートするのは事務局だが、ただ公務員はいつまでもずっとやられていられないので、誰か長期的にやれるような人を確保していくということが必要だと思う。異業種のコラボレーションはすごく重要だと思う。コーワーカーというのがあったが、こういうところで低価格で、ただに近いような施設をつくって、インキュベーターや起業などする若者が来て、活動ができる場を提供するのは、外国では結構あるが、日本でどの程度あるかは分からないが、エリアとしては非常に有効なのではないかと思う。

(小此木委員)

村木委員、岸井委員が言われた、わくわくしたものが無い、マスタープランとしての大きさが無いとか、そういうことを感じたので、最初に意見した。せっかくみなさんが集まっているのに、現地ヒアリングをした結果をマスタープランに収めて書いている印象がある。これだけのみなさんが集まって、これからの整備はこうあるべきだというものにしては、ちょっと大きさや魅力など、そういうものに欠けるのではないか。

このマスタープランをぜひやってほしいとお願いした当時は物流だけの人間で、京浜臨海部は、物流やものづくりという考えがあったが、大さん橋に関わって観光の観点で新港9号や客船誘致を考えるようになった。この前訪問したドバイやアブダビを見ると、ものすごいスケールで観光開発をやっていて、山下ふ頭が問題にならないくらいで、これで世界の人たちを呼び込めるものになるのかと思う。それだったら、京浜臨海部でもっとスケールの大きな博物館をつくるなど、横浜にしかできないものができるはずである。ドーハで見てきたイスラム芸術博物館は、国会議事堂があるような、びっくりするくらいの施設だった。そういったことを公民連携と言いながら民間にやらせるのではなく、行政がお金を使ってやるような、お金を使わないことが行政のやり方ではなくて、民間ができないのであれば、それは国や市がやって、それによって人が来て税収が生まれれば良いというようなもっと大きな考え方であった土地の利用があつてしかるべきではないか。そこで初めてマスタープランになるのではないか。ただ地元のヒアリングの結果を反映したというだけでは、横浜市としては小さい感じがする。それで池田委員が言われた、コンダクター・市長がどう考えるかということだが、京浜臨海部は当時の市原市長が浅野総一郎や安田善治郎と一緒にやってやった。それから前回の

マスタープランのときは市長が自ら理化学研究所を誘致した。最終的には40万㎡になってしまったが、最初は100万㎡の予定だった。市長がこれでいくという大きなリーダーシップがあって良いと思う。今の状態では市長が出すには小さい気がする。出してしまっても良いのかと思う。もう少し大きいものを付け加えてもらえると良い。

(二村委員)

全体のイメージとして、既存のものをどう動かすかというイメージで、新しいものを何か入れ込むときは、今回のエリアにある企業や人はこれがいいぞという魅力を感じるような、ちょっとした仕掛けみたいなものが必要なのではないかと思う。簡単に言うと、インセンティブをどこかに設定することは重要だと思う。

小此木委員から意見が出たが、横浜市は港町として非常に魅力的な場所で、大都市で夜景も美しいが、昼間に山下公園辺りから海側を見ると、私達が話し合っているこの地帯に、錆びた施設があり、非常に景観がもったいない。都心臨海部の話し合いではないが、京浜臨海部の魅力を高めるためには、工業地帯の景観も考えないともったいないと思った。ホテルニューグランドから見たが、錆びている。遠くにまるでいくつかサイロのようなものがあるように見えて、見事に茶色くなっていた。夜景なら問題ないが、昼間はとてももったいない。見える所だけでも、市が補助を出してでもやったほうが良いと強く感じた。

(森地会長)

プラン改定を何ヶ月か伸ばしても、フィージビリティをやって、何を持ってくるかまでは決まらないから、そういう可能性の入り口は書き込んでおく。例えば、日本中6次産業と言いながら、外国向けに食品開発はほとんどやっていない。タイ、フィリピン、あるいは上海、北京、四川の人はみんな違う味のものが好物で、そういう加工品を開発するようなことと、料理人を外国人のように教育することをセットでできないのかと農水省に聞いたら、そういうことがあれば応援すると言われた。

また、東京芸大のデザイン学科があることはものすごい財産である。博物館や芸大で困っているのは倉庫がないことである。上野公園の地下に大きな倉庫を作って、地下廊で繋いではどうかという話を伊藤滋先生としたが、地下には京成電鉄などがあり難しいということだった。東工大も色々な企業が共同でやりたいと言っているが、ちまちましたところで良いのかといったことなど、色々なことが思い浮かぶ。色々なアイディアの中で市長ができることをやることになると思うが、その前段にあたるアイディアはみなさんで考えたほうが良いと思う。

次回、マスタープランの出来栄を見てから、もうこれで良いと思えるかどうか議論いただければと良いと思う。策定を2、3ヶ月伸ばしても、大したことはないと思うので、頑張っつつあった方が良い。

(事務局)

企業ヒアリングでは、ここ10年、20年先を見据えて、どこまで舵を切ることができるのかというところについて話をさせてもらっている。一方で、臨

港地区で工業地域という背景からすると、操業環境の維持、あるいは、そこから技術革新をしたいというある意味マザー工場化しているところもあるので、そういうところは原点にはある。ただ、一方で、まちの成り立ちや明治150年という年にマスタープランをつくるという意味では、歴史性やこのエリアのポテンシャルのアピールや、これを見る人がわくわくするようなものというのは、ここに新たに人というところも含め、意味になるかもしれないが、そういったところについては、前段部分などでしっかりしていきたい。

また、市の役割については、今回マスタープランということで、どちらかという記載はしていなかったが、ひとつひとつで市がやるのかということではなくて、市の役割の概念や、仮にこういうことができるというものをしっかり加えていくことによって、最終的なエリアマネジメントに通じるようなことにはしていきたい。

イメージパースについては、作業が間に合っていないで貼り込んだだけで、わくわく感が出なかったのはそういうところにもあると思っていて、既存の写真の色々と入れたが、十分でないので、みなさんに見ていただくときにしっかりと雰囲気湧くようなものにしていきたい。

(小西委員) 表現の仕方で、抽象的な言葉をあまりたくさん使われると、ピンと来ない。例えば、基本戦略3で、事前送付の資料では「京浜臨海部の新たな魅力づくり」となっていてイメージしやすいが、今日の資料の表現ではちょっとどうかなという感じがする。仮にそういう言葉を使うのであれば、その下に具体的にイメージしやすい言葉を書いてほしい。もちろん各委員が言われた観光を盛り込むなど、魅力あるプランに見直すと思うが、読む側としてはそうしてもらった方がよい。

(池田委員) 港湾について色々な表現がされている。外貿の流通貨物については、京浜臨海部の外側の本牧や南本牧が中心である。ではなぜ京浜臨海部に臨港地区がかかっているかということ、立地している企業が原材料を輸入したり、あるいは危険物などを搬出したり、そういう機能があるからである。マスタープランの前段で書いている国際物流とは少し違うので、書きぶりを上手くして、港湾機能はしかるべき機能は保持するものの、港湾に関係ない場所については、規制を緩和して、どんどん都市的にやっていくという形で良いのではないか。あまり港湾、港湾と言わずに、港湾はちゃんと利用しながら、土地も都市的な利用に変換していくということで良いと思う。

(小此木委員) 大黒ふ頭は当分物流だと思う。

(池田委員) そのとおりで大黒は違うと思う。

議題2 その他

(事務局) 今後のスケジュール等を説明

資 料	<p><説明資料> 京浜臨海部再編整備マスタープラン改定素案</p> <p><参考資料> 「第3回横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン改定審議会 会議録」</p>
-----	--

会議録の内容を確認しました。
