

第5回 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 会議録	
日 時	令和6年8月22日(木) 14時00分～16時00分
開 催 場 所	横浜シンポジア (産業貿易センタービル 9階)
出 席 者 ※敬称略	<p>今村 俊夫 (株式会社東急総合研究所取締役会長)</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)</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>坂倉 徹 (横浜商工会議所 副会頭)</p> <p>幸田 雅治 (神奈川大学法学部教授) ※ウェブ参加</p> <p>高橋 伸昌 (関内・関外地区活性化協議会 会長)</p> <p>宝田 博士 (協同組合元町エスエス会 理事長)</p> <p>田留 晏 (神奈川倉庫協会 会長)</p> <p>デービッド アトキンソン (株式会社小西美術工芸社代表取締役社長)</p> <p>平尾 光司 (専修大学社会科学研究所研究参与、昭和女子大学名誉理事)</p> <p>藤木 幸太 (横浜港運協会 会長)</p>
欠 席 者 ※敬称略	<p>石渡 卓 (神奈川大学理事長)</p> <p>藤木 幸夫 (横浜港振興協会 会長)</p> <p>村木 美貴 (千葉大学大学院工学研究院教授)</p> <p>涌井 史郎 (東京都市大学特別教授)</p>
開 催 形 態	公開 (傍聴者 19人 / 記者 19人)
次 第	<p>1 議 事</p> <p>(1) 事務局の説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前回委員会後の市民意見等の説明</li> <li>・ 前回の補足説明</li> </ul> <p>(2) 地域関係団体委員の意見書の説明</p> <p>(3) 学識者委員プレゼンテーション</p> <p>(4) 第1回～第4回の意見のまとめの説明</p> <p>(5) 意見交換</p> <p>(6) その他</p>
議 事	別紙
資 料	<p>当日配付資料</p> <p>(1) 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 名簿</p> <p>(2) 前回委員会後の市民意見等</p> <p>(3) 前回の補足説明</p> <p>(4) 地域関係団体 意見書</p> <p>(5) 第1回～第4回の意見のまとめ</p>



## 第5回 横浜市山下ふ頭再開発検討委員会 議事

### 【事務局】

これより、山下ふ頭再開発検討委員会を開催します。私は事務局を務めます山下ふ頭再開発調整課長の周治と申します。どうぞよろしく願いいたします。まずお手元の資料を確認させていただきます。次第、名簿、前回委員会後の市民意見等、前回の補足説明資料、地域関係団体意見書、第1回～第4回の議論をまとめた資料として横向きのものと同縦向きのものを配付させていただいております。よろしいでしょうか。それでは、開催に当たりまして、横浜市副市長の平原よりご挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

### 【平原副市長】

皆さんこんにちは。横浜市副市長の平原でございます。本日は大変お忙しい中、この山下ふ頭再開発検討委員会に、オンラインでの参加も含めましてご出席を賜わり、誠にありがとうございます。

前回の7月の委員会では、山下ふ頭のまちづくりの方向性あるいは導入する機能に関しまして、地域関係団体委員の皆様、それから学識者委員の皆様からご意見・ご説明・プレゼンテーションをいただいたところでございます。意見交換では多様な視点からのご議論をいただきました。本当にありがとうございます。各委員からは事業推進に向けたご意見・ご提案をいただいておりますし、合わせまして多くの市民の皆様からもご意見をいただいております。この山下ふ頭の再開発事業に対する皆様のご期待の現れであると感じているところでございます。この山下ふ頭の再開発におきまして横浜経済の将来にわたる活力を創出すること・横浜の未来を切り開くこと・持続可能なまちづくりを実現していきたいというふうにご考えてございます。引き続き皆様方の豊富なご知見をいただきながら、そして市民の皆様からのご理解をいただける、事業性のある再開発を目指してまいりたいと考えております。

本日の委員会では地域関係団体委員からの意見書のご説明、それから学識者委員からのプレゼンテーションをいただいた後に、これまでの委員の皆様からのご意見等を振り返りながら、答申として盛り込むべきまちづくりの方向性等をご議論いただきたいと考えてございます。是非それぞれの立場から自由な発想でご議論をいただきたいと思っております。また横浜市の検討体制でございますが、前回に引き続きまして庁内プロジェクトメンバーも参画をさせていただいております。港湾局と関係局が一丸となってこの事業の推進に取り組んでまいり所存でございます。さらに本日はオブザーバーとして、神奈川県から文化スポーツ観光局にご出席をいただいているところでございます。各方面からご協力をいただきながら本事業を進めてまいりたいと考えてございます。本日は最後までどうぞよろしくお願い申し上げます。

### 【事務局】

ありがとうございました。

本日の委員の皆様の出欠状況についてご報告させていただきます。委員17名の内、現在、WEBでご参加の幸田委員を含めまして10名の皆様にご出席いただいております。なお、途中から高橋委員、デービット・アトキンソン委員は会場でのご参加、村木委員・隈委員はWEBでのご参加の予定でございます。石渡委員、藤木幸夫委員、涌井委員はご欠席でございます。

報道関係者の皆様方にお知らせします。報道関係者の皆様方は、報道撮影エリア内での撮影にご協力をお願いします。

傍聴者の皆様方にお知らせします。傍聴者の皆様方は、撮影や録音等はお控えくださいますようお願いいたします。

本日も、公開での開催となっており、会議の様子及び説明資料につきましては、インターネット中継により配信されます。なお、会議の様様を記録するため、事務局側で写真を撮らせていただきますので、予めご了承ください。

それでは、これより先の進行は、平尾委員長にお願いしたいと思います。平尾委員長、どうぞよろしくお願ひいたします。

### **【平尾委員長】**

平尾でございます。今日は皆様方、天候が不順の中、お忙しい中、ご参集いただきましてありがとうございます。第5回目の検討委員会になりましたけれども、皆様方の活発な意見交換をお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。それでは着座によって進行を務めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、まずお手元の議事次第をご確認ください。本日のタイムスケジュールについては、議事1を5分程度、・議事2として宝田委員、田留委員から意見書のご説明を、10分程度を目安に行っていただきます。議事3としては、河野委員の方からプレゼンテーションをお願いいたしまして、またオンラインで隈委員からの10分程度のご発言をお願いしたいと思います。最後に私平尾の方からプレゼンテーションを10分程度させていただきます。議事4の終了後、意見交換を40分から50分程度、委員の皆様方をお願いしたいと思っておりますので、どうぞご発言いただきたくお願ひ申し上げます。それでは、よろしくお願ひいたします。

議事1に入ります。事務局の方からご説明をお願いします。

### **【事務局】**

山下ふ頭再開発調整担当部長、洞澤と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。前回委員会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について、ご説明いたします。お手元の資料2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、市民の皆様からのご投稿をまとめたもの、3ページ以降は、市民の皆様からのご投稿を綴った資料です。本日は、資料の1・2ページをご説明いたします。

1ページをご覧ください。受付期間は、前回委員会開催日から8月19日までとしていま

す。意見数は、33名の方から36件いただいております。居住地は、市内在住の方が30名、市外在住の方が3名となっています。円グラフは外側が、今回投稿の年代別割合です。なお、参考として、内側に市の年代別の人口割合を記載しています。

「3 御意見の主な内容」ですが、「まちづくりの方向性に関する御意見」については、「アクセスの悪さは再開発の大きなネックになるので、交通を意識して山下ふ頭と元町・中華街駅の間にある空間を計画に組み込む視点や大量輸送手段の確保が必要」、「この地区が持つ港というブランドの変遷を正しく理解し、他地域と比べた優位性を導き出した再開発をすすめるべき」、「脱炭素化社会実現のため「ペロブスカイト太陽電池」や「電気運搬船」など、横浜発の先駆的技術の実装の場とすることで全国に脱炭素化都市をアピールできるようなまちづくりを期待」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。「(2) 導入機能に関する御意見」については、「横浜港の情景を大切にすべく、山下公園から連続する緑の多い空間」、「緑が多く、港としての機能として「海とのアクセス」を誰もが活用できるインフラ整備」、「夜遅くまで楽しめるエンタメ・商業・飲食施設」などのご意見をいただきました。

「(3) その他の御感想等」については、「市内で競争が起こらないように、山下ふ頭ならではの特色のある再開発計画を実施することが、横浜市としての追加の価値につながる」、「時代の変化に合わせ、用地転換を考慮した柔軟な計画を目指してほしい」、「平日人口・週末人口のバランス、昼間人口・夜間人口のバランスの調整を考慮できると、より有効な活用につながる」などのご意見をいただきました。資料2の説明は以上となります。

続きまして、前回委員会でご説明したファクトシートの補足説明をさせていただきます。スクリーンでご説明させていただきますが、同じ物をお手元にも資料3として配付しています。前回、「国外開発事例」について、今村委員・村木委員から、具体的な成功内容や、効果の目標と成果、副次的な効果などを示して欲しいとのお話がありました。今回、3地区について、情報が整理できましたのでご説明いたします。

資料の構成として、上から前回お示しした開発の内容、開発初期の目標と成果、想定外の課題と対応策、成功要因として評価された事項、その他の成果をお示ししており、今回は、開発初期の目標と成果、想定外の課題と対応策に絞ってご説明いたします。

まず、「ハーフェンシティ」です。2万人の雇用創出目標に対し、現在1.5万人、今後、最大4.5万人の雇用の創出が予想されています。課題ですが、開発中に周辺にて、地下鉄などの交通網の整備計画が決まり、開発区域と一貫性のある総合的な計画が必要となったため、2010年に周辺を含むマスタープランへと改訂し、周辺地域の役割を新たに設定した総合的な開発を進めています。

次に、「ボルチモア」です。観光施設等を整備し、大規模集客を目指した結果、1,000万人以上が訪れ、23億ドルの経済波及効果をもたらしたと推計されています。課題ですが、オープンスペースの管理が個々の建物所有者にゆだねられ、修繕が適切に実施されないなどにより景観が損なわれましたが、非営利法人が一元管理することで、景観が整えられました。

最後に「マルセイユ旧港地区」です。2015年頃までに1.5万人～2万人程度の雇用を創出

する目標に対し、2万人の雇用が創出されました。また、1ユーロの公共投資が4ユーロの民間投資を生み出す目標に対し、5億ユーロの公共投資が30億ユーロの民間投資を生み出しました。課題ですが、開発により賑わいを創出しましたが、開発区域の周辺は衰退したままの状態でした。周辺地区と一体的な賑わいを創出するため、交通的なつながりを生み出すアクセス機能の強化を図ることとしました。

その他として、北山委員から、海都横浜構想2059において参考にした海外の開発事例のご紹介がありましたので、ご説明いたします。これは、ヴェネチアの事例となります。ヴェネチアのジャルディーニは、都心近くの造船所跡に設けられた都市公園で、低い建ぺい率で各国のパビリオンが建てられ、ビエンナーレの会場として使われ、都市観光のエンジンとなっています。続きまして、シドニーの都心に設けられた美しい水際公園の事例となります。これは、ポートランドで創造都市の拠点として成功している事例です。これは、アムステルダム の都心から近い埋立地の事例です。北山委員、恐れ入りますが、補足等ありましたら、議事（5）の意見交換の際にいただければと思います。

次ページ以降の資料につきましては、議事（4）第1回から第4回までの意見のまとめにも関連しますので、後ほどご説明させていただきます。補足の説明は以上となります。

#### 【平尾委員長】

はい、ありがとうございます。次に議事2に入ります。宝田委員から意見書の説明を10分程度でお願いいたします。よろしくどうぞ。

#### 【宝田委員】

はい。協同組合元町エスエス会の理事長をしております宝田と申します。今日は商店街の意見を言わせていただく時間を頂戴しました。ありがとうございます。それでは始めたいと思います。

前回、坂倉さんの方からも元町・中華街からのアクセスっていう話がありましたけれど、こちらの委員会にお声をいただいた時から、我々商店街としては、今の現状の交通アクセスの不便さというものを意見書で出ささせていただきたいという旨の話をさせていただいております。前回の市民意見の一番最初のところにも市民の方からの意見を頂戴しておりますが、まず山下ふ頭の周辺は山下公園がありまして、山下公園通り会、中華街、元町と色々商店街がありまして、また近隣エリアには住居もたくさん存在しております。そこに勤めていらっしゃる方もたくさんいて、多くの方が日々あのエリアを利用しております。山下ふ頭地域、特に車でのアクセスというのは限られたアクセスのみになっておりまして、特に新山下の方から山下公園に向かう通りというのはバスの通りにもなっておりますので、日頃から渋滞が多く発生する場所にもなっております。また歩行者について、元町・中華街から限られた道路にしか歩行者が通れない歩道橋があるのですけれども、足の不自由な方、車椅子の方はなかなか利用しづらい。そういった環境があまり整ってないような状況になっております。高速道路の下の歩道部分は、片側だけは歩けるのですけれども、もう片側は歩行者が通行できないような通りになっておりますので、あの辺も全て含めたもので山下ふ頭再開発の検討の

中に入れさせていただきたいと思っております。

広さを比較した時に、41ヘクタールの新港ふ頭よりも広いエリアがこの山下ふ頭のエリアになっております。これに対して本当に限られた場所でしか中に入れられない・中から出てこれないという状況になっていまして。今現在、新港ふ頭だけでも年間1,770万人の方が訪れているのですが、観光客も働いている方も含んだ数だと思っておりますが、この山下ふ頭のエリアの中にこれからどれだけの人間が日々働きに出るのか。ここにどれだけの方々が観光に訪れるのかということを考えた際に、今の出入り口の広さだけではあまりにも足りないであろうというふうに思っています。万が一災害があった時など、これだけの広さに対してのあられだけのスペースであると、避難するのも迷ってしまうのではないかと。今、イベントなんかがあると山下公園の中から入れるかと思うのですが、そこも限られた広さでしかゲートがオープンしていないという状況もありまして、あそこからなんとか歩行者・車道を含めたアクセスのしやすい交通インフラの整備というものを地元の商店街としてはまずこちらのまちづくりの計画に入れていただきたいと思います。こうやって見ると色々なアクセスがあるように見えるのですが、実は二車線しかなかったり、片側一車線しかなかったり、一方通行であったり、先ほど申し上げたとおり、歩行者が入れないような状況になっている場面、歩道橋をわざわざ使わなければいけないような状況になっている。これが果たしてこれから日々3万人・4万人が訪れるまちづくりをするのに適した道路の数なのかということが非常に疑問に思っているところであります。首都高速へのアクセスがものすごくいいのですが、実はあそこは降りてきてからも渋滞があり、なかなか入る段階では渋滞はそこまで見かけないですが、何かイベントがある際にはあそこでも渋滞が起きる。山下橋を中心に渋滞が起きやすい。交通量が多いということは歩行者もなかなか安心して通ることができないということもありますので、是非そういったところも考慮していただきたい。

また、石川町駅の方に話が変わるのでありますが、今、棧橋が設けられていまして、日ノ出町駅の裏あたりの棧橋から、大岡川、中村川、堀川と回遊ができるような水上交通というのが進められております。今、元町・中華街駅の方に谷戸橋というところがあるのですが、あの辺でもそういった新しい水上交通のインフラ整備という話も上がってきております。そういった水上交通も利用した新しい全体的な交通インフラの整備というものを是非この山下ふ頭再開発検討会議の中に盛り込んでいただきたい。これが元町からの意見となります。

ちょっと短いですが、以上となります。

### 【平尾委員長】

宝田委員、どうもありがとうございました。山下ふ頭について、アクセス・モビリティ・全体的な交通体系・システムの問題。非常に大きな問題だと思いますので、今日は大変具体的にご説明・ご提案いただきまして、ありがとうございました。

それでは続きまして、田留委員にプレゼンテーションをお願いいたします。どうぞよろしく申し上げます。

### 【田留委員】

はい、神奈川倉庫協会より推薦されました田留でございます。どうぞよろしくお願いたします。この度、横浜市山下ふ頭再開発検討委員会の地域関係団体委員として発言する機会をいただきましたことに感謝申し上げます。団体概要及び主な事業活動は割愛させていただきます。山下ふ頭には当協会の会員・企業の多くがこれまで関わってまいりました。その総意を踏まえて当協会として提出しました意見書の内容を説明させていただきます。

まず倉庫と山下ふ頭との関わり合いですが、当協会創立76年以上の歴史の中で、1963年、昭和38年に山下ふ頭が供用開始されました。開始以来60年の年月に関わってまいってきたというところがございます。その役割はその時代時代で変遷をたどってまいりましたが、特に我々倉庫事業者はいつの時代も横浜港の中で貿易の結節点であり、活性化や横浜経済の支えに大きく寄与してきた自負と共に、多くの従業員が働いていた場所として、この山下ふ頭に対し強い思い入れを持っております。そのため、この山下ふ頭再開発に当たりまして、今後の展開や将来図に対し、関心とともに注視しているところがございます。

続きまして要望事項に沿いまして要望と意見を申し上げます。

まず1つ目としましては、ただいま宝田委員のご説明の中にありましたように、私どもも交通問題を一番懸念しているところがございます。山下ふ頭の再開発に伴いまして、これまでにない大規模な人流が発生すると思われれます。山下ふ頭は横浜市の中心に位置しておりまして、周辺道路は我々物流事業を営む事業者、特に輸送手段として重要な役割を担う道路が非常に影響を及ぼすものと考えております。物流事業者のみならず、市民生活にとりましても、生活道路として大きな影響と支障を及ぼすことを懸念しております。そのためにも、周辺交通網の整備を山下ふ頭再開発検討の中でも重点課題としてお願いするところがございます。前回の委員会でも説明・掲載がありましたけれども、新港ふ頭から山下ふ頭、本牧ふ頭までをつなぐ国直轄事業であります臨港幹線道路の整備を改めて進めていただくのも1つだと思っております。また、長期計画になるかもしれませんが、輸送能力が格段に高い鉄道、近くまで走っておりますみなとみらい線やブルーラインの延伸についての検討も必要になってくるかと思料しております。さらに山下ふ頭を中心に広域にまたがる海上交通を開通させ、アクセス手段の選択肢を広げ、交通網の整備・拡張を図ることによりまして、観光や新たな事業展開に役立つものと思われれます。

2つ目としましては、山下ふ頭はご承知のとおり、横浜港頭地区にありながら、横浜市街地にも近い好立地にあり、素晴らしいロケーションの中にあります。この優位性を活かし、魅力的な事業開発を願うものでございます。現在関心の高いSDGsの目標を踏まえた環境・経済・社会的課題に対し、持続的で横浜市の成長につなげられる新たな価値や賑いを創出し続ける街づくりも目指す指標にさせていただければと思っております。重なりますけれども、山下ふ頭の再開発は環境問題や経済、社会課題と向き合い、横浜経済の活性化につながる持続可能な事業にさせていただければ幸いです。山下ふ頭におけるこれまでの物流事業は横浜市において経済面だけでなく雇用も促進してまいりました。是非とも、横浜のさらなる経済発展につなげ、活性化に伴う事業展開と共に雇用を創出することを期待しております。

3つ目になります。今年に入り、大きな地震が相次いで起きております。また、最近では台風も多く到来しています。この災害時の対応について、問題・課題を見直す機会が出て

いる中で、横浜港湾エリアにおきましても、防災拠点機能として災害時対応の整備が必要不可欠となってくると思われます。山下ふ頭は船舶が着岸できる岸壁機能の優位性を活用した災害時の海上輸送ルートや保管拠点の機能確保も重要な役割になるのではないのでしょうか。

意見書の内容は以上でございますが、最後に山下の再開発は魅力ある持続的で将来性につながるのある一体的なまちづくりを目指し、横浜経済の起爆剤になることを願って、発言を終わらせていただきます。ありがとうございました。

### 【平尾委員長】

田留委員、ありがとうございました。横浜市の発展の起爆剤として、山下ふ頭の再開発という最後の言葉が非常に印象に残りました。ありがとうございました。それでは、ご質問に関しましては学識者委員のプレゼンテーションの後にまとめてお受けしたいと思いますので、それでは学識者委員のプレゼンテーションに移らせていただきます。河野委員、お願いいたします。

### 【河野委員】

本日は限られたお時間の中でプレゼンテーションの時間をいただきまして誠にありがとうございます。

この最初のスライドでございますけれども、私なぜここに座らせていただいているのかということ若干この肩書きでお分かりいただけるのではないかと思います、あえて公式な所属だけでなく1つ付け加えさせていただいております。

昨年、新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会というものが、国土交通省の方で開催されまして、私その座長を務めさせていただきました。おそらくこの検討会の委員をさせていただいておりますのもそれゆえではないか、それから港湾審議会の方でも委員を務めさせていただいた経緯もございますので、そういうことでここに座らせていただいていることと存じます。それゆえに私としましては、横浜市、それから横浜港というものが今の日本、あるいは日本の国民にとってどれだけ重要な港かということ、皆様方にはもう十分お分かりのことではないかと思うので、改めて今回若干プレゼンをさせていただきたいと思った次第でございます。

本日、3つに分けてお話をさせていただきます。1つ目は何よりも今、横浜港が置かれている状況がどういうものなのかということです。実はコロナ禍の前と後でかなり考え方が違ってきておりまして、検討会が国土交通省で開催されましたのもコロナ禍の状況を踏まえての開催ということでございますので、その点若干ご説明をさせていただきたいと思います。それから二番目にその検討委員会の結果としてどのような取りまとめがなされたのかということについてもお話をさせていただいて、何よりその最終的な取りまとめの中で横浜港が持つ役割の大きさということは、これはもう疑いの余地がないものでございますので、若干そういう期待を込めて3つ目のお話をさせていただきたいと思っております。

まず1つ目の国際コンテナ戦略港湾を取り巻く情勢についてでございます。1つ目の問題は、まず1つは世界全体において国際コンテナの取扱量というのは世界経済の発展に伴いま

して飛躍的に伸びております。これが世界を取り巻く中で日本を中心にして国際航路を、輸送ルートを示させていただいている地図なのです。このアジアと欧州、それからアジアと北米、南米、そしてアフリカをつなぐこの航路というものが国際的にはコンテナの貨物量がどんどんどんどん増えているのが現状でございます。問題はこの世界全体において国際コンテナの取扱量が増加しているにもかかわらず、実は日本はこの国際コンテナ戦略港湾がせっかくの商売の機会を逃しているのが今の状況というふうには言わざるを得ません。と申しますのは、これが現状の日本でございます。少なくともアジア主要港と我が国の港湾の国際基幹航路の寄港回数を比較しましても、とにかく劇的に日本の港湾は取扱量が減っている。その結果として、90年代には10位以内に神戸港がございましたし、横浜港も11位でございましたけれども、2022年の速報値でいきますと、もはやもう30位以内にも入れていない。これが今の横浜港の状況というふうに申し上げることができます。これで良いのかというのが今年の検討委員会の何よりの大きな課題でございました。

1つの考え方としては、もはやハブ港である必要はないのではないかと。アジアにおいて例えば釜山港と上海港がハブ港になっているのだから、そこを拠点にすれば良いのではないかという議論も実はあり得るのです。それが実際にコロナの間によどのような結果をもたらしたかということを見たいと思います。何よりもコロナ禍の中で国際的にはコンテナ輸送のネットワークが非常に需給ひっ迫をし、そして輸送網にかなりの影響がもたらされました。その結果として、何が起こったかと申しますと、少なくともコロナ以前の2020年までの状況と、それから2021年以降のこのグラフの差を見ていただくとお分かりかと思うのですが、コロナウイルスの感染症が蔓延したこの結果として、やはり釜山港を経由することによって、そこで待つという事態が生じます。データによりますと輸送日数の差が最大で50日程度まで伸びたということになります。この状況を見ないではいけないうのではないかと。すなわち荷主等のコメントを検討委員会でもかなり伺ったのですけれども、50日以上リードタイムが出てくるということそのままで放置すべきではないというのはかなりの荷主の方々のご意見として出てきたところでございます。ということは基幹航路を、ハブ港としての日本の港湾の機能をなんとか維持しなければいけないという課題がございます。これまでの日本の国際戦略港湾の特色というのは少なくとも日本発着貨物が十分にあって、そしてその輸送だけで十分な貨物量が確保できたわけです。ところが現在の日本の港湾の事情というのは、まず日本発着の貨物量が減少していて、これは日本社会の変容で少子化や人口減少、それから製造業が国際的に分業化したこと。これが原因になっているものと思われま

す。それからもう1つの大きな事情としては、コンテナ船が大型化しているのですけれども、新しく作られた港ほど、例えば大深度の埠頭を作れますのでコンテナ船の大型に対応できると。こういった事情がございます。日本が抱えている状況というのはこういう状況であり、しかもこれに加えて現在国際海運を取り巻く国際情勢が大きく変化しております。1つはアラビア海、紅海を通る船舶がフーシ派に攻撃をされると。それを避けるために、今喜望峰を回っておりますので、こちらでやはり時間がかかっておりますし、それから若干改善の方向に向かっているというふうには伺っていますけれども、パナマ運河が渇水状態になって、通れ

るものに制限が出てきていると。こういった様々な国際情勢にもやはり対応していかなければならない。日本の産業を支える港としてこれらの点というのを考えなければならない。

このスライドを見ていただきますと最も顕著に日本の港湾のこれまで特色が分かるのですが、日本の港湾は先ほど申し上げたように日本発着貨物だけで十分に荷物量が取れたので、今までトランシップにそれほど注力をしてこなかった。ところが、アジアの経済発展を日本の港湾に取り込んでいくためにはトランシップを取り込んでいかざるを得ないというのが現状であろうということをこの表から分かっていただけだと思います。それからもう1つのデータとして見ていただきたいのは、実は日本の発着貨物がかなりの部分釜山港を経由しているということ。この状況もやはり日本発着貨物は日本をハブ港として発着できるようにすべきではないかということ。これらが日本を発着する貨物の量を確保していくために何より必要であると。しかもこれだけコンテナ船が大型化しているという状況もございます。

こういった状況それから国際情勢ということで、コロナ禍以降の日本としても、何もしてこなかったわけではございません。例えば北米東岸向けの直行航路を維持するための努力、一度止まりましたので、これをもう一度維持するための努力。これは横浜港を起点にして行っておりますし、それから国際フィーダー航路による北米航路への集貨、リードタイムの変化ということについても政策を採っている。こういった様々な取組をすることで、何より重要なことは基幹航路を維持すること。これは国際基幹航路を維持するということが日本の産業にとって少なくとも何よりも重要な意味を持つというふうに考えられます。

この結果として、結論として2点申し上げられると思います。まずどうやったら日本で基幹航路を維持できるのかという時に1つは集貨と創貨ということになります。何より港湾に荷物がなければ船は、基幹航路は寄ってくれませんのでやはり集貨、創貨をしなければなりません。集貨は日本国内だけでなく、今後は東南アジアからの集貨を考えなければなりませんし、それから大深度の港湾施設の機能強化も必要になってまいります。こういった点を踏まえて、少なくとも国際コンテナ戦略港湾政策の進め方の検討委員会は集貨と創貨、それから港湾機能の強化ということを打ち出したということになります。

### 【平尾委員長】

河野委員、そろそろ時間ですのでまとめていただけますでしょうか。

### 【河野委員】

最後はあと2～3分だけいただきたいです。

中でも横浜港の重要性は、横浜港には現在大水深の、つまり大型のコンテナ船に対応できる埠頭がある、日本で唯一の港です。その横浜港に日本国内からの集貨の必要性がございます。それから東南アジアの地域からの集貨と創貨も必要です。

さらにはデジタル化とグリーン化ということで先進国ならではの港湾であるべきであろうと考えます。横浜港は今そのための取組を随分していただいているというふうに伺っております。

結論として申し上げたいのは、日本にとって横浜港の重要性ということ、それから日本国民にとって横浜港がいかに重要かということを考えて時に、今後世界的に横浜港が選ばれる港湾になっていただきたい。そのためには、日本国全体としての取組も必要ですし、ですけれども市民の方々の理解や協力も必要であろうと思います。それからDX化とGX化による新たな価値に対応して、港湾を機能強化することも必要ですし、そのためにこれだけの立派な港なのだということを横浜市からも是非発信してポートセールスをしていただきたい。それから激動する世界情勢や国際コンテナ戦略港湾政策のあり方について横浜市あるいは横浜市民の皆様にも興味を持っていただきたい。もちろん十分それはもうしていただいているのですが、改めて繰り返させていただきたいと思います。山下ふ頭というものは横浜市民にとって重要であることを十分に私この検討会で理解させていただきましたけれども、ただもう1つは日本国民にとっても重要な港であり、そしてその港と市街地を結節する場所として山下ふ頭の土地というのは大きな意味を持つと思っております。そういった観点からこの跡地の利用をご検討いただければ大変ありがたいと思います。すみません、お時間いただきましてありがとうございます。

### 【平尾委員長】

河野委員どうもありがとうございました。世界的な物流・コンテナ化という船舶輸送の変化の中で横浜港の位置付けあるいはその中でまた山下ふ頭の位置付けということをご提案いただきまして、ありがとうございました。

それでは次にWEBでご参加の隈委員からプレゼンテーションをお願いいたします。隈委員どうぞよろしくをお願いいたします。

### 【隈委員】

はい、建築家の隈でございます。今日はWEBからで大変失礼いたします。今回横浜の山下ふ頭を、世界のこのようなウォーターフロント、それからアーバンデザインのプロジェクトの中で考えてみたいなというふうに思います。そういう中で、1つ私が重要だと思うのはセントラルパークのプロジェクトでして、実はニューヨークの真ん中に緑が残ったというのがその後のニューヨークにとって非常に大きな価値を与えたというふうに言われています。

今2000年以降の世界の都市開発の流れを見るとあの基本はやはり緑をどういうふうにして復活するかというのが、大きな流れになっていて、その時このセントラルパークのストーリーは非常に重要です。当時いろんな議論があってニューヨークの真ん中、これ実はこの土地空いていたわけではなくて、土地を買収してここに緑を作ったわけですが、それに値するかどうかいろんな議論の中でこれ市長の英断でここに緑を作ろうということで、これがその後のニューヨークに大変に大きな価値を与えたと言われます。これがその内容です。オルムステッドというランドスケープデザイナー、彼自身が、ただ緑のデザイナーというだけではなくて元々政治家志望で非常に強い政治的意志を持って都市の中には絶対グリーンが必要だと、それが人間の生活にとって必要だということで19世紀の半ばにこのような自然に溢れたランドスケープの絵を書いたわけです。

これが今のセントラルパークの中心部です。彼は交通計画にも東西を結ぶものが、セントラルパークの緑を阻害しないで繋がっているという交通計画にも意を配ってこういう理想的な公園ができたわけです。こういう実際に緑がニューヨークの市民にとって大きな価値を与えたわけです。

その後色々な機能がここに入ってきました。最初からそこに複合機能っていうのではないのですが、やはり複合機能が入れるような余地を残したということで、有名なメトロポリタンライブラリーですとか、有名な動物園ですね。最初はこういう動物の小屋から始まって最終的には大きな動物園になるのですが、これが動物園の計画ですね。

結果としてニューヨークにこのような緑が残って、これだけの大都市がやはり緑、自然に近い大都市として大きな価値を未だに発信し続けているということです。オルムステッド、そのランドスケープデザイナーは、その考え方を非常にアメリカで高く評価されて、その後もブルックリン、それからボストン等で同じような計画でニューヨークの都市の、市街地プラスグリーンという1つの典型を作ったわけです。

これ山下ふ頭の原型ですが今ここに緑ができたらどんなにいいかなというふうに私は考えるわけです。

これはニューヨークの南の部分新たに緑と、それから交通問題の処理、それからもっと大きい目的は防災ということで、開発するプロジェクトのビッグユーというプロジェクトのコンペの最優秀案です。このきっかけになりましたのは2012年にハリケーンのサンディっていうので、ニューヨークが壊滅的な被害を受けて、このままではニューヨークやばいということで、この南の地域に、どのような防災機能を持った公園を作るかというコンペが行われました。これがそのビッグユーの全体で、緑を中心にしてこのような複合機能が入っています。もちろん防災というのが一番大事にされています。これが、その予想図の一部です。水際の緑、それからスポーツ等の活動、それからウォーターフロントの部分は一部立体的に利用されていて、こういう部分の活動の下に、これ一番のウォーターフロントですね。このような既存の構造物とも複合して立体的なウォーターフロントの絵ができています。これはその後、2012年のハリケーンの後、コンペが行われて、今少しずつ実現に向かってどんどん動いています。これは、そのビッグユーの今工事中の部分です。

マルセイユのウォーターフロントの開発というのも、これ私の一部絡んだので親しいのですが、マルセイユの一番の港湾の中心部分を、ここは観光をベースにするエリアとして、作り直そうという計画でありました。このような、ちょうどこの赤いフラックマルセイユっていう国の現代アートのセンターを私がやった関係でこの脇での動きをずっと見ていたのですが、この網掛けの部分を中心にしたことによって以前はこの上のような絵だったわけですが、車も、車が排除されて、全く違うマルセイユ、マルセイユというのはどちらかというと移民が多い、それから車が多いということで、評判の悪かったウォーターフロントが全く違う環境になったわけです。これがビフォーアフターですね。これが、私どもが絡んだ現代アートセンターです。

バルセロナもそういう水辺の開発として非常に世界に名高いのは、実はきっかけは意外に新しく、1992年のバルセロナオリンピックでそれをきっかけにしてこの水際を、今まで倉

庫工場だった水際を一掃して緑のウォーターフロントを作ろうという成功事例です。これがその以前のバルセロナのウォーターフロントの工事中の風景ですが、これが今このような緑と、それから人間がビーチに近づける。この前のバルセロナは全くその水際に人がいけないという街だったのですが、全く違う要素の街に変わりました。市民のパブリックスペースも水際にデザインされて、それから新しいデザインファームなどの誘致もありまして、バルセロナのこの長い水際が全く違うものになったと言われていています。それに合わせて、スーパーブロックという開発が街の中に伸びた。これも画期的なことで、ウォーターフロントから始まって、スーパーブロックという街中の緑プロジェクトも始まるわけです。これがブロックを遊歩道と緑の道路に変えていくという計画です。上が下のような緑のバルセロナに変わったということです。

イギリスの北のスコットランドのダンディも、その水際のプロジェクトに我々関わって、このダンディというのはスコットランドではどちらかというとエディンバラ、グラスゴの影に隠れていた街なのですが、水際はかつて港湾として非常に栄えた。それが、港湾工場倉庫が全く必要なくなってきたので、そこを緑とそれから文化の町に、水際に変えようという計画でした。これが緑になったダンディの水際の絵です。これ工事中の様子です。これ前の様子を見ていると、あまりの変わり様にびっくりするのですが、これで街が生き返りました。今これも工事中で、左下の水際の建物が我々のビクトリアアルバートミュージアムっていう初めてイギリスの国立博物館の分館を作るという計画でした。これが水際と分館と公園の様子です。これが我々の建物ですが、公園はエリザベス女王がオープニングに来て、それだけイギリス全体でこのウォーターフロントの開発、緑の公園を作るのに力を入れていることの象徴が、エリザベス女王のオープニングの参加だったわけです。

シンガポールも、実は都市化の中で非常に環境が悪化したので、緑を再生させるという計画を南側で今進めています。シンガポール、超高層の都市に対して絶対緑が必要だという考え方が出てきて、場所的にはこの有名なマリーナベイサンズの向かい側の土地、このちょうど向こうにクレーンが見えていますけど、そこの場所です。この緑で書いた場所です。マリーナベイサンズの下にはカジノがある。そういうシンガポールの象徴の脇に、緑の整備を行ったわけです。ここに機能複合するというコンペで我々がシンガポールの創立者と言いますか、ファウンダーズのリー・クアンユー記念館を我々が作る提案で選ばれてこういう計画をしました。これが実は建築物と緑の複合で、一見緑なのですが、実はその中に様々な機能が複合されています。これが最終的な完成予想図。今工事中なのですが、向こうのマリーナベイサンズ以降の超高層のものと補完し合うような関係を作ろうというのがこのシンガポールの国の大きな方針になっているわけです。これ屋上全体が太陽光パネルになっていて、下にファウンダーズメモリアルの機能が入っています。

このモナコのウォーターフロントでも、今プロジェクトの名前がシンビオーズというプロジェクトです。これは、プロジェクトの概要はまだはっきり示せないのですが、ゴミ処理場をモナコの新しいシンボルとして、人々が来られる、それで環境の問題を学ぶことができるゴミ処理場をウォーターフロントの象徴的なものとして作ろう、というプロジェクトです。世界のこういうウォーターフロントにとって環境というのが大きなテーマになってい

て、それがさらに単に緑があるだけではなくて、人もちゃんと呼べる緑を作ろうという計画として進んでいる、ということが重要だなということを、そういう考え方で山下ふ頭も、こういうものに負けない、あるいはそういうものを超えるような緑のプロジェクトができればいいなということで今日お話をさせていただきました。ありがとうございます。

### 【平尾委員長】

隈委員ありがとうございました。世界各地の開発計画、それが山下ふ頭に参考になるという、そういうプレゼンテーションをいただきました。隈委員の冒頭にご紹介のありましたセントラルパークは、私は10年近くに住んでおまして、毎朝あそこでジョギングしたり散歩したりしておりましたので、大変懐かしく感じました。またあとの都市も、全部来訪しておりまして今日先生のご紹介によってその街がいかに変わっているかということ、非常に印象を強くいたしました。プレゼンテーションどうもありがとうございました。

それでは、最後になりましたけれども、私の方からプレゼンテーションをさせていただきます。ちょっと時間が押しておりますので、ちょっと一部割愛するかも分かりませんが、よろしく願いいたします。

私のテーマは横浜市の都市課題と山下ふ頭ということで、そしてサブタイトルとしては新たなシビックプライド、新しい市民の誇りを創り出すと。横浜市には色々と誇るべきものがありますけれども、山下ふ頭は今までと違った、新しい市民にとっての誇りを、場所を作り出すのだと。そういうことが基本的なテーマかと思っております。

横浜市の色々な都市課題につきましては、横浜市の長期ビジョンあるいは中期計画によって非常に的確に横浜市の当面する課題を取り上げられて、長期的に取り組んでおられて、非常に成果を上げてこられました。それぞれ長期ビジョン、中期計画とも来年が最終年度になりますので、これまでの計画を振り返りながらどういうふうな新しい横浜市のあり方を模索するのか、その中で山下ふ頭をどういうふうに位置づけるのかということが課題かというふうに思っております。

この問題の切り口は色々ございますけれども、私は3つの切り口でご紹介したいと思えます。まず多文化共生ということですが、横浜市は高度成長の過程、1965年、昭和40年にこの6大事業というプロジェクトを展開されまして、大体今完成に近づいてきたということです。この6大事業は高度成長で横浜市の人口が、あるいは産業がどんどん増えていくという中での計画だったわけですが、今後は違った課題に直面するのではないかと。一番大きな問題は先般アトキンソン委員からもご紹介がありました人口の問題ですね。横浜市の人口は今年去年あたりをピークにして、日本全体の人口減少よりは緩やかでありますけれども、しかし大幅な減少が今後予想されているということはこのグラフの線です。青い線が横浜市の人口、それからイエローの線が日本全体の人口減少の状況です。そういう中で横浜市に海外の外国人の定住人口が非常に増えてきているということで、現在12万人を超える外国人の方がいらっしゃいますけれども、さらに今後私どもは色々と計算してみると2040年には外国人の数は40万人近いということで約9人に1人は外国人になると。まさに多文化

共生の町に横浜市がなっていくのではないかということで。そういう多文化共生の町の実現ということに対してどういうふうに、それから定住人口と同時にインバウンド等の交流人口も増えてくるという形でも、そういう意味で第三の開国っていうのが横浜市に課せられている課題だろうと。これは日本全体の課題でもありますけれども、横浜市には特にそういう傾向が強くなっていくのではないかということです。それで多様な人材が集まることによって新しい街の発展が進められていくと。都市経済理論で、ジェイン・ジェイコブズとかリチャード・フロリダなどの都市経済学者の、町のダイナミズムっていうのは多様な文化の総合によって進められていくという都市理論がございます。まさに多文化共生のプラットフォームを横浜で展開していく、その基盤が山下ふ頭になるのではないかということです。

それともう1つはイノベーションです。人口の増加減少を補っていくための経済の発展というのはイノベーションであって、それは横浜市にとって色々な試みがされておりまして、今回みなとみらいにも新しいスタートアップの拠点ができますし、それからYOXOボックスもそうです。ただまだまだ横浜のポテンシャルに比較すれば、このイノベーションの拠点の形成というのは遅れているのではないかというふうな気がいたします。それでイノベーションが単に発明がされるだけではなくてそれが社会実装をされていかないといけない。それを山下ふ頭で展開していくということで、横浜市の誇るべき新しいイノベーションはペロブスカイトという折り曲げられる太陽発電の、これが今、大さん橋で実証実験が始まっております。これを社会実装として全面的に展開して、ソーラーエナジーの街に山下ふ頭をしていくということ、その他多様なイノベーションの展開をこの山下ふ頭で行っていくということ。

それからもう1つは皆さん方から色々のご発言がありましたモビリティ・アクセス。このイノベーションもしないといけないのではないかと。たまたま川崎市では川崎と羽田を結ぶ自動運転のEVバスを導入されようとしていますけれども、この皆さん委員の方々からご発言がありましたように山下ふ頭と横浜市の従来の街との間のアクセスを強めていくと。そのための新しいモビリティのイノベーションが必要ではないかということでございます。今横浜市もご覧いただいておりますような交通インフラのイノベーションを進めておりますけれども、さらにこれを進めていくということです。

それからこれも防災機能の強化ということで、山下ふ頭の埠頭機能を活かして、災害時における災害支援物資の受入れあるいは広域防災拠点、避難場所等にする。あるいは山下ふ頭の岸壁を強靱化して防災に、あるいはドローンその他の新しい防災の基地にするということも考えられるのではないかとということでございます。

また、この山下ふ頭を作っていくためにやはり市民の参画っていうのが非常に重要であるかと。皆さん方のご意見のとおりですけれども、隣接する山下公園が、関東大震災の瓦礫の中から作られたのです。言い伝えによりますと、伊勢佐木町とか元町の瓦礫を市民がリヤカーとか大八車で運んで、山下公園ができたっていうことも聞いたことがあります。この山下ふ頭の開発にも、市民の参画を進めていく必要があるかということです。

それから山下ふ頭にグリーン強化、先ほど隈委員のご説明のありました新しい世界の都市全てで、ウォーターフロントは緑にカバーされているということで、この山下ふ頭につき

ましてグリーンベルトを山下ふ頭と山下公園と繋いで、あるいはその他の地域と繋いで、グリーンベルトを、緑の総量を増やすということですね。

山下ふ頭につきましては、市民のための市民による山下ふ頭のまちづくりということで、先ほど隈委員の方からニューヨークのセントラルパークのお話がありましたけれども、ニューヨークのセントラルパークを、あれだけの大公園を維持しているのはパークコミッティーという市民の組織があつて、それを市が応援して自主的に市民がセントラルパークの緑を守っているということで、山下公園、山下ふ頭の新しい緑地につきましてもそういったような市民がただ楽しむだけではなく、市民がそのメンテナンスにも参加するような仕組みが必要ではないかということをご期待したいと思っております。

以上で私の方のプレゼンテーション、ちょっと時間が押しておりましたのでちょっと簡単になりましたけれどもこれで終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

それではプレゼンテーションを終わらせて、事務局のご説明と意見書の説明、それからあとプレゼンテーションについてご意見がございましたら挙手をお願いいたします。内田さんいかがですか。なにか感想なり、コメントなり。

#### **【内田委員】**

はい、ありがとうございます。各国のウォーターフロントの開発は本当にデザイン性も素晴らしくて、写真を見るだけで、ああこんな街を訪れたいな、というふうな、旅に出かけたくなるような、そういう魅力に溢れているな、というふうに感じました。でもそれはそれでその地域の歴史であるとか機能であるとか、そういうものの自然な流れと言いますか、そのなかで、ああいったものがきつとできているのだろうという、単に素敵なものを作って開発してつていうことではない、もっと奥深いストーリーがきつときつとあるのだろうなというふうに想像しながら聞かせていただきました。そういうものも参考にしながら本当にそれぞれの都市が抱えている課題感っていうのはそれぞれ違うと思うので、今横浜市、山下ふ頭っていうものが抱えている課題感であるとか、バリューつていうものをどんな形で活かせばいいのかというものも踏まえながら考えていくのだなというふうに改めて感じさせていただきました。ありがとうございました。

#### **【平尾委員長】**

コメントありがとうございました。今村委員いかがでございますか。

#### **【今村委員】**

後でまとめてお話をさせていただきます。

#### **【平尾委員長】**

それでは、ちょっと時間が押しておりますので、議事4に入ります。事務局から、第1回から第4回までの振り返りとしての資料をまとめていただいておりますので、そのご説明を

お願いしてもよろしいでしょうか。

## 【事務局】

それでは、「第1回から第4回の意見のまとめ」について、ご説明いたします。前面のスクリーンでご説明させていただきますが、同じ物をお手元にも資料5として配付をしております。この資料は、これまでの「学識者委員の皆様のプレゼンテーション」、「地域関係団体委員の皆様の意見書」、「委員会での議論」の内容を整理し、16のカテゴリーに分類させていただいたものです。分類した16のカテゴリーはお示ししているとおりとなります。カテゴリーにおいて、ポイントごとに、委員の皆様のご意見の抜粋や関連する市民意見等を基に、「意見要旨案」を整理してございます。カテゴリーごとに、一番上のポイントと意見要旨案を順次、ご説明いたします。

まずは、「次世代につなげる持続可能なまちづくり」です。長期的な視点に基づく開発として、「トップランナーとして世界のウォーターフロント開発を先行し、国内外に誇れる横浜を作るために、50年後、100年後を想像しながら、未来に負担を残さない永続的な運営が可能な開発を行うべき」などです。

次に、「市民合意形成、プロジェクト体制」です。市民のための再開発として、「市民が憩い楽しむとともに、自然やコミュニティと共生し、文化や生活の豊かさを求める人々が集う空間を提供するような新たな都市モデルの追求も考えられる」などです。

つづきまして、「観光・インバウンド」です。観光・インバウンドの必要性として、「既存の観光資源の活性化も含めた経済成長に向けて、世界の港湾イノベーションを参考にしながら、インバウンドを呼び込む取組を行い、海外からの関心、人流、投資等を引きつける必要がある」などです。

次に、「横浜の魅力・ブランド力の向上」です。横浜の魅力・ブランド力の向上として、「古きを尊重し、新しいものを添えていく、横浜の不易と流行を組み合わせ、横浜ブランドを再度磨き上げるべき」などです。

次に、「周辺地域への波及」です。地元経済への貢献と雇用創出として、「新たな産業を生み出し、雇用創出を図るとともに、その恩恵を可能な限り市域外に流出させず、港湾の機能を残した土地利用により地域内の産業にも波及させるべき」などです。

次に、「国内外から人々が集まる」です。人々を惹きつけ続ける開発の実現として、「山下ふ頭が国内外からの関心、人流、投資等を惹きつける力を醸成するために、プロジェクトの事業性に説得力がある開発ストーリーが必要」などです。

次に、「横浜経済を牽引」です。地域経済の活性化として、「定住人口が減少する時代にあって、ビジネスや観光で訪れる国際的な交流人口を吸引し、経済の活性化を誘発するとともに、山下ふ頭の歴史性を十分に活かし、観光産業等のリーディングプロジェクトとして、横浜経済の核となるシンボリックな拠点とするべき」などです。

次に、「防災・安全」です。市民の安全安心として、「世代を超えて市民や来街者の安全・安心を確保していくため、大規模地震などに対する横浜市全体の災害対応力の向上や、感染症対策などの新たな社会課題に取り組む役割を果たせる機能を導入するべき」などです。

次に、「交通ネットワーク」です。陸海からの交通アクセスの向上として、「山下ふ頭への新たな進入路の確保や臨港幹線道路の整備等により、来街者の利便性向上を図るとともに、客船誘致に向けた整備を更に推進していくべき」などです。

次に、「脱炭素、環境・エネルギー等」です。脱炭素型の再開発として、「カーボンニュートラルに向けてエネルギー利用を最小化した施設の導入や、用途に応じた域内でのエネルギーのベストミックスの取組等により、日本初の脱炭素型の再開発プロジェクトを目指すべき」などです。

次に、「市域全体と連動した賑わい創出」です。都心臨海部、横浜市全体への波及として、「元町や中華街、山下公園通りなどのエリアはもとより、関内・関外地区をはじめとした都心臨海部、更には横浜市全体の魅力や個性との相乗効果や連鎖反応を生み出すような再開発とするべき」などです。

次に、「海に囲まれた立地特性」です。立地特性の活用として、「観光産業等の活性化や、水上交通の充実、水面の賑わい創出に加え、海から山下ふ頭にアクセスする方々からの映り方等、再開発を推進する上では、三方を海に囲まれた地の利を十分に活かしていくべき」などです。

次に、「歴史・文化」です。横浜の歴史を踏まえた開発として、「160余年に及ぶ横浜港発展の歴史をつむぐとともに、独自の都市文化、芸術と合わせてネットワーク化されるような開発を進めるべき」などです。

次に、「緑・水辺」です。緑でつながり市民が憩える空間づくりとして、「みなとみらい21地区の水際線から大さん橋、山下公園までの緑あふれる動線の繋がりを活かしながら、山下ふ頭を連続的に接続させ、回遊性の向上を図るとともに、市民が憩い賑わうオープンスペースを確保していくべき」などです。

次に、「景観形成」です。景観を考慮した開発として、「横浜市がこれまで検討してきた景観に対する考え方を踏まえつつ、海陸両面の視点場からの山下ふ頭の見え方や、周辺地区との景観のバランスを意識した開発とするべき」などです。

次に、「デジタル活用」です。デジタル時代への対応として、「横浜市全体のデジタルとリアルを有効にミックスユースした土地利用を踏まえるとともに、デジタルネイティブ世代が楽しむことのできる、近未来の価値観にもかなう象徴的な施設を整備することも考えられる」です。

最後に、今後とりまとめていただく答申のイメージ案となります。これまでご説明させていただいた16のカテゴリーを「1 まちづくりの方向性」、「2 新たなまちを支える基盤・空間の考え方」、「3 再開発に必要な視点」の3つに分類した構成を答申の骨子としたらどうかと考えております。

第1回から第4回の意見のまとめの説明は、以上となりますが、カテゴリーの交通ネットワークと防災・安全に関連しまして、先ほどお話ししました「資料3前回の補足説明」の9ページ以降の説明をさせていただきます。前面のスクリーンあるいは「資料3前回の補足説明資料」の9ページをご覧ください。

前回委員会において、坂倉委員・幸田委員から、首都圏や都心臨海部の交通ネットワーク、山下ふ頭への交通アクセスの課題と対策を説明して欲しいとのお話がありました。まず、首都圏においては、環状型の圏央道、放射状に延びる東名高速、中央道などの高速道路などにより広域的な幹線道路網を形成しています。次に、都心臨海部の主な交通ネットワークですが、ピンクが鉄道、黄色が高速道路となります。赤色の臨港幹線道路は、実線が整備済み、点線が計画となっております。山下ふ頭から本牧ふ頭間は国直轄事業として既に事業化されており、再開発に併せた整備を国に要望しているところでございます。山下ふ頭への交通アクセスについて、すでに複数の委員の方からご指摘をいただいておりますが、「元町・中華街駅へのアクセス性」、「埠頭への接続道路が1か所のみ」、「広大な埠頭内での移動」が課題と考えています。課題解決に向けまして、赤色の臨港幹線道路と連担して、黄色でお示ししている地区内道路の整備や水色でお示ししている駅出入口と山下ふ頭を連絡する円滑な歩行者動線の確保について、今後検討が必要と考えています。

最後に、山下ふ頭内に計画されている耐震強化岸壁について説明して欲しいとのお話がありました。耐震強化岸壁とは、大規模地震に備えて耐震性を強化した係留施設で、横浜港では、緊急物資輸送用と幹線貨物輸送用の2種類があります。

山下ふ頭では、延長200m・水深12mの耐震強化岸壁の整備を計画しており、災害時には、背後の荷捌きばき地やオープンスペースと一体的に利用することで、水や食料などの緊急物資や復旧資機材などの輸送を確保する海上輸送拠点となります。整備については、国直轄事業による整備を要望しております。説明は以上となります。

### 【平尾委員長】

はい、どうもありがとうございました。大変多様な意見を整理していただきましてありがとうございました。それでは時間が押しておりますので意見交換に移りたいと思います。プレゼンテーションを含めて、あるいは事務局の説明を含めて、各委員からコメント、ご意見をいただきたいと思います。時間が少ないので皆さん申し訳ございませんけれどもお一人2、3分程度で簡潔にお話しただけのようにご協力をお願いいたします。

それでは今村委員の方から時計の逆回りでお願いいたします。

### 【今村委員】

検討委員会もそろそろ終盤に入ってきたので、色々な考えがあるにしても、先ほどの平尾先生から話が出た中期計画があるのですけれども、ポイントはこれから人口が減る。それから特に生産年齢人口の減少、これが著しくなるわけですよ。ということは財源がかなり厳しくなるというふうには放っておくと予想されるのです。それをやるために財源の確保ということは何が具体的にできるのか。ですから今のままの形でこんなぐらいはできるっていうことを、あるいは違う形をプラスアルファで採らなければいけないと思っているのです。先ほど外国人の人がいらっしゃると言うのですけど、当然誘致活動の中で日本の人口が減るわけですから、中の取り合いやってもあまり意味なくて、企業誘致とか、外国人の労働者含めた人の雇用を創出する、雇用が確保できるような状況を作るためにはどうしたらいいかというこ

とを、具体的なものを市が中心になってやられないとかなり厳しくなるだろうと思っています。ですからアクションプラン、行政はこのぐらいやる、でも行政だけでは非常に難しいですから、ではどこを巻き込むかという具体的な策を、大雑把なもののある程度作っていかないと。どうしても後手後手になってしまうと財源がないからできないという話になってきてしまいますので、やはり同時並行にそのことをやったらどうかというのが私の意見であります。以上です。

**【平尾委員長】**

ありがとうございました。それでは内田委員。

**【内田委員】**

はい、ありがとうございます。やはり日本は世界的に見ても非常に価値があるものが多くて、テクノロジーにしても、カルチャーにしても、非常に独自性のあるものがあるので、やはりそこを私は活かさない手はないというふうに考えております。そういう日本ならではの魅力というものを横浜というところに集積して、世界中の人を集められる可能性があるの  
で、それに私は挑戦していくことが、横浜の山下ふ頭では非常にふさわしい場所なのではないかという、非常に期待を持ってその場所としての価値を見ているので、是非そういうことに世界一を目指して挑戦していくっていう気概を持ってやっていければいいと思っています。以上です。

**【平尾委員長】**

はい、ありがとうございました。河野委員お願いいたします。

**【河野委員】**

はいありがとうございます。1点だけでございますけれども、分類した16のカテゴリーの中で横浜経済を牽引っていう、この中に日本の貿易の強化というものを含めていただいているのですけれども、是非横浜経済ひいては日本経済を牽引するぐらいの気概を持っていただけると良いのではないかと思います。すいません以上でございます。

**【平尾委員長】**

ありがとうございました。北山委員。

**【北山委員】**

この山下ふ頭再開発委員会ですけれども、都市を構想するというのは、皆さんおっしゃっていますけれども、50年とか100年とか、またはこれから未来の住人のためにどういう贈り物にするか、どういう都市空間を残していくかということを議論するのだと思うのですね。それで今日の隈さんのプレゼンテーション、それから平尾委員長のプレゼンテーションを共感して聞いておりました。こういうアイデアというのは前の北沢猛さんが作られた海都横

浜構想というので同じようなことを検討されていて、その当時も人口が減少していく、経済も縮減する日本の中でどのような横浜を作っていくかという構想がすでに2009年に作られています。その時にナショナルアートパーク構想と大きな港湾地区に大きな緑地を作るアイデアもありますし、それから経済というものが既存の経済ではなくて、創造的産業をどう作るかというようなことをテーマにしておりました。それと検討する内容も山下ふ頭という特定の場所ではなくて、ベイエリア全体の大黒ふ頭、新港ふ頭、それから瑞穂ふ頭をどうするかということも含めた広域の議論をしまして、それから郊外地、横浜全域の問題としてどう考えるかという、経済の問題というのは山下ふ頭だけに押し付けるわけにはいきませんので、横浜の全域の都市を、経済をどう考えるかというようなことも議論しておりました。そういう既に蓄積がありますので、当然そういう蓄積を元に市の方は分かってやっつけていってやるとは思いますけれども、そういう方向でやっつけていけるといいのかなと思います。経済を中心にしてしまいますとどうしても短期的利益の最大化という方向に向かいますので、そうではなくてもっと大きい時間空間の中で考えるということを是非やっていただきたいと思います。

#### 【平尾委員長】

是非横浜の中長期計画そういったものに、今のご意見を反映していただきたいと私も思います。坂倉委員、お願いします。

#### 【坂倉委員】

商工会議所の坂倉でございます。短くお話をさせていただきたいと思いますが、商工会議所としては山下ふ頭を開発するということは市の大きな財産になっていかなければならない、またここから得られる収益というものが市の各種の政策に利用できるに足る、そういうものであるべきだというふうに思っております。しかしながら、この山下ふ頭大変に脆弱な地盤でございまして、昭和38年に建設を終了して利用されたと言いますけれども、大変取り急ぎ作った埠頭のために、未だに大きな荷重のかかるものを置くことのできない場所が何箇所もあるようにも聞いておりますし、そうしたものを改善していく地盤改良だとかそういうものにも相当お金がかかるようにも聞いております。この辺も非常に大きな問題だというふうに思っているのですが、隈先生からの色々なお話もお聞きしますと、やはり最近のまちづくりというのは緑と調和した形でまちづくりを進めなければいけないというのが当然のように言われておりますけれども、47ヘクタールっていうのは非常に大きいように見えますけれども、それなりの施設を作ると小さいのです。それで私はもう1つご検討いただきたいのは、周りの基盤を整備すると同時に、15ヘクタールから20ヘクタールぐらい埋め立てたらどうかと思うのです。その埋め立てることによって緑の地域をきちっと確保できて、そして既存のところの地盤の強化をしながら新しい開発を進めるというようなことを同時に進めるようなことがあってもいいのではないかというふうに思いました。いずれにしても市民の財産を増やしていく、そして市の収入を得る、こういうような課題にも対応するためには、そういういい方法を考えていかなければならないというふうに思いますし、今一番問題になっ

ているのは入り口の人が通ったり車が通ったりするところの狭さ、これが将来の開発に色々差し障りが出てくるというふうに思いますので、それを是正するためにも是非その埋め立てを利用した形で新しい基盤整備を行っていくようお願いをしたいというふうに思います。以上です。

### 【平尾委員長】

坂倉委員どうもありがとうございました。高橋委員お願いいたします。

### 【高橋委員】

高橋です。よろしくお願いします。もう先ほどの隈委員の話ですとか平尾委員長の話も素晴らしいと思いました。こんなものができるのだったら本当にいいなというふうには思うのですが、私が思うのはこの横浜というのが人口減少、財源の問題も含めて、今置かれている状況が、これから将来置かれていく状況がある程度見えてはいます。これに何らかの新たな形を付加してこの形を変えようということでしたら別なのですけれども、あれだけの大きなニューヨークですとか色々なところがやっているもの、それぞれの都市の持つ財政基盤というのですかね、その置かれている財政基盤というのは全く多分違うと思うのですね。例えば横浜市、お金がないと言われてはいますが、東京の1つの区を見ても、こども政策1つ取ってみても、あり余るお金を配るのとなけなしのお金を配るのでは全く違う。そういった今回の問題というのは都市、この場合ですと横浜市という都市になるわけですが、都市の持つ財政基盤をどう考えるか、それによって国を入れるのか市でやるのか。要は山下ふ頭が部分最適になるのか全体最適になるのか、国の中での山下ふ頭なのか横浜市の中の山下ふ頭なのか、これをしっかりと決めていかないと、なかなか議論が伯仲はするのでしょうかけれどもなかなか接点が出てこないような気がします。あと今坂倉委員が言われたような、さらに埋め立てると。こんな発想今までなかったのですけど坂倉委員だなというふうに思いました。いずれにしてもこれからこの山下ふ頭というのは非常に横浜市にとって重要なところになりますので、是非1つ焦点を定めて、議論をさらにしていただければなというふうに思います。以上です。

### 【平尾委員長】

はい、ありがとうございました。続いて宝田委員お願いいたします。

### 【宝田委員】

今日はありがとうございました。私としてはこのまとめにある16のカテゴリー中の横浜経済を牽引というのが一番大きなテーマであったという認識でこちらに参加をさせていただいていると思っています。山下ふ頭単体で考えるといくらでも色々な楽しい意見が出てくるかと思うのですが、山下ふ頭と色々な周りの地域と繋がっておりまして、上から写真を見ると山下公園や中華街、元町、新山下と色々な地域と繋がっております。ちょっと先ほど上からの写真を少し見たのですが、近くには山下公園があって、フランス山があっ

て、丘公園があつて、元町公園もあつて、山手も緑がたくさんあつて、比較的大きい視点で見ると緑もたくさんあるようなエリアのうちの1つなのではないかというふうに思っております。是非そういった既存のものも活用しながら山下ふ頭を横浜の地域の1つの場所として、47ヘクタールはすごく広いのですけれども、47ヘクタールしかないという考え方もあります。他の周りのエリアたくさん緑もあつて自然もあつて、これまでの商店街もあつて色々な地域が広がっているので、そういったところと是非回遊ができるような、違った山下ふ頭、新たなまちづくりというのを目指していただきたいと思いますというふうに思っております。交通の件に関してはまたしつこいようですけれども、入れ込んでいただきたいとは申し上げたのですけれども、実は坂倉委員からもありましたとおり、非常に今すぐ急がなければいけないぐらいの課題だと思っております。再開発をするためには。あそこに大きなトラックが毎日来た時にもうすでに渋滞で観光客の車が動かないというのは想像できるような状況ではある毎日の交通量でありますので、そういった優先順位はどこかというのは色々あると思うのですけれども、そういった大きな視点で山下ふ頭再開発を見ていただきたいと思いますというふうに思います。ちょっとごめんなさい生意気だったのですけど以上となります。

#### 【平尾委員長】

はい、ありがとうございました。続いて田留委員。

#### 【田留委員】

本日はどうもありがとうございました。私としましては、もう皆様方の各委員の方のお話を伺うだけで、山下ふ頭はいかにロケーションのいいところかということをもたまた再認識させていただいているところでございます。ですからせっかくこの素晴らしいロケーションの中で横浜ブランドと言いますか、横浜の特性を活かした素晴らしい魅力的な開発ができることを望んでおります。以上でございます。

#### 【平尾委員長】

ありがとうございました。アトキンソン委員お願いいたします。

#### 【アトキンソン委員】

資料の中で、あと今日のプレゼンテーションの中でも雇用創出の言及は何回もありました。今人口増加時代ではないので雇用の量さえ増やせばいいという考え方は不適切な考え方だと思います。人口減少の中で求められるのはあくまでも労働条件が今よりいい、良質な雇用の創出がここに言及されないといけないと思います。特に社会保障問題を考えれば、1990年に大体47兆円で、今138兆円ぐらいまで増えています。人が減っていき、社会保障が減らない中で1人1人の負担が大きくなっていくことを考えれば、今より質の高い雇用を創出しなければならないというふうに思います。

特にそこで関連してはいますが観光の言及もありました。観光のインバウンドのやり方次第では、観光は非常に労働条件の悪い産業にもなり得るものでもありますし、きちんと

した戦略を立てていけばより労働環境のいいものを作ることでもあります。飲食・宿泊の生産性を見れば、日本の中では今一番悪いものになっていますけれども、国のインバウンド戦略では、観光産業における需要の平準化または労働条件の改善ということ十二分に考えた上で進められているものですので、観光戦略、インバウンドを進めればいいというものではなくて、あくまでも今より労働条件の高い、生産性の高い観光インバウンド戦略という条件付きで考えてやる必要があると思います。

外国人労働者の言及もありました。これも全く同じものだと思います。実習生などを含めたような考え方で、労働条件が極めて悪い、または低賃金、最低賃金に近いまたは最低賃金の外国人労働者を増やせば増やすほど日本の国益・国力が向上することはあり得ません。事実として1990年以降日本では非正規を含めた最低賃金で働く人または不安定な労働条件で働いている人の割合が激増しています。生産性も上がりません、賃金も上がりません。社会保障の負担がかかるだけで貧困してしまう、そういうことを考えると、全面的にこの計画の中でより生産性の高い、より賃金・労働条件のいいものを条件として加えて進めていくべきじゃないかと思います。以上です。

#### 【平尾委員長】

はい、アトキンソン委員ありがとうございました。それでは藤木委員お願いいたします。

#### 【藤木委員】

各委員の方のそれぞれの視点で色々勉強になりました。私は港運協会、横浜の物流の関連の代表として、横浜港は物流をとっても今まで一生懸命やってきて、この土地を長年使わせていただいた立場です。ここへ来て都市機能をここに持つてくるという1つの大きな変化の中で考えますと、先ほどから各委員、特に隈委員の意見もそうですけれども、やはり世界のウォーターフロントの開発を見ると、今現状で全て建物を埋め尽くすっていうことはまかりならんと。その中にまず緑があって、その中に後から建物を置いていくというような順序のものの考え方というのが大変貴重なのではないかと思いました。ですから経済性とか雇用とか色々なことを委員の方おっしゃいますけれども、自然を守ってまず自然を作る、坂倉さんもおっしゃったようにインフラ、これをまずしっかりやって土地を作るということで、そこにまず緑を置いて。要するに横浜港全体で横浜を良くしていくという考え方、山下ふ頭だけで良くするというのではなくて、極端なこと言うと山下ふ頭は公園に全部しちゃったらお金なんか儲からないわけですから、それでもその部分を他の大黒ですとか、あるいは瑞穂の返還でそこにやるとかいう形で他で、利益を出してここはもう1つ緑だけで行こうじゃないかというようなそういう結論が出せるような、そういう大なたを振るえる開発に是非していただきたいと思います。以上です。

#### 【平尾委員長】

はい、ありがとうございました。それでは、欠席されている石渡委員と涌井委員からコメントをいただいておりますので、ご紹介いただけますでしょうか。お願いいたします。

## 【事務局】

はい、欠席されている石渡委員と涌井委員からお預かりしているコメントをご紹介します。まず石渡委員からのコメントですが、

まちづくりの方向性については、「可変性」というキーワードが重要だと思う。例えば、平時の際は人が賑わう用途として供用するが、災害等の有事の際は支援拠点として活用するなど、柔軟に空間を利用する視点が必要。

時代の変化や需要に応じたまちづくりの視点も重要。柔軟に空間を活用できるような整備を検討すべき。

次に、涌井委員からのコメントですが、

土地利用については港湾機能を軽視してはならず、例えば近年高付加価値インバウンド客のプライベートジェットや大型クルーザーの発着機能が用意されていない、などの不評が問題化している。インバウンド振興政策を国是とする以上、こうした需要に応え、かつ滞在時間や消費単価が高いこうした層へのサービス機能を一部に組み込むべきではなかろうか。地域への経済効果も大きい、同時にこうした機能の導入が逆に市民や海外来訪者の魅力向上にもつながると思料する。

防災の観点が重要。有事の際は国で議論されている病院船や自衛隊の船舶が着岸できる岸壁や、ヘリポートの整備が必要だと思う。こうした機能を発揮するためには、平時の際はオープンスペースとして活用するなど、パブリックリザーバー的な後々時の、平時のみならず非常時の新たなニーズが生じても対応可能な計画的なオープンスペースを確保していくことも忘れてはならない。

コメントの紹介は以上となります。

## 【平尾委員長】

はい、ありがとうございます。それではWEBで参加いただいております隈委員、幸田委員から順番にコメントをお願いいたします。隈委員いかがでしょうか。

## 【隈委員】

はい。大きさの話があって、実はセントラルパークとか色々比較してみたのですね。単独で見ると山下ふ頭は決して大きくないのですね。しかし周りとの連携で見ると、1つの緑のネットワークを作れるような大きさで、それは今日お見せしたような計画と比較しても、決して小さいことはない大きさですから、周りとの連携というのは非常に重要ではないかなというふうに思いました。今日のお話の中でも、この山下ふ頭だけで考えるのではなくて交通のネットワークは、完全に切れているということは僕横浜に住んでいたのでよくわかるのですけれども、すごく切断した感じがあるのを繋げて、そこが繋がるだけでもものすごく大きな横浜のイメージ変換になる。バルセロナなどは、ウォーターフロントから変わってその後、スーパーブロックによって街全体に波及して大きな経済効果を呼んでいったみたいなどころがあるので、先ほど藤木委員からもそういうふうな周りとの連携の経済って話ありましたけ

れども、そのような考え方というのを応用すると、こういう財政の厳しい中でも可能性が開けていくのではないかなと思います。今日お見せした中でも、例えばスコットランドのダンディなどは本当に財政が非常に厳しくて、19世紀の黄金時代からずっと下がっていたものが、そういう中であのような緑の計画、それから文化の計画みたいなものをひねり出しています。セントラルパーク自身も当時ニューヨーク非常に開発について議論があって、開発すべきではないかみたいな議論もあった中で、あのようなまとまったグリーンを作ったことがその後のニューヨークに大きなプラスになったので、横浜もここで思い切って、思い切った世界に誇れる計画というものを打ち出していくということが、やはり将来に本当に後の世代に何かを残せるということになるのではないかなと思いました。以上です。

### 【平尾委員長】

隈委員どうもありがとうございました。それでは幸田委員よろしくお願ひいたします。

### 【幸田委員】

はい、大変今日は色々とプレゼンテーションで勉強させていただきまして、ありがとうございました。今日のプレゼンテーションでも隈委員それから委員長から出てきましたように、緑、それからパブリックスペースというのは大変重要ではないかなと。特に海に近いこういった水辺空間におけるパブリックスペースというのは憩いの場にもなりますし、非常に重要ではないかなと思っています。今日出てこなかった地域として4年ぐらい前に上海の浦東地区に行ったのですが、あそこは高速道路が通っているところは全部取っ払われまして、それでそこがまさに車通れないようにして、市民の憩いの場のパブリックスペースが出来たと。前と後とで比較するともう本当に大きく変化していて、そこに市民が本当にいっぱい集っていたというのが印象に残っているところで、もちろんニューヨークなどそういったところについても私も行って見てきましたけれども、非常に重要なキーワードではないかなというふうに思います。そういう意味で緑、それからパブリックスペースというところについては特に重視をしていく必要があるのではないかなというふうに思います。

それからもう1点は、今日も意見がありましたし欠席の方からもありましたけれども、やはり港湾機能、山下ふ頭はやはり臨港地区であり、前の私がプレゼンさせていただいた時も申し上げましたけれども、保税地域でもある、そういったところを活用するという視点は非常に重要だと思いますので、先ほど河野委員からご指摘ありましたけれども横浜経済牽引という全体の大きなあれではなくて、山下ふ頭なりのそういったまさに特色として現在そう指定をされているので、港湾機能ということについての活用というものについては是非これは特出しして明記する必要があるのではないかなというふうに思うところでございます。それからこの答申のイメージについて前ちょっとお話しさせていただきましたけれども、この山下ふ頭、本当に横浜市民の宝のような場所であるということは全員からご発言あるところで、今日委員長からお話ありましたけれども市民のための市民による、そういう市民の合意形成によってこの事業計画を作っていくという仕組みについては是非この委員会の答申の中に盛り込んで、それを市の方で受け止めて進めていくというような道筋ができるように是

非して欲しいというふうに思うところでございます。

最後に、答申のイメージ案というのが今日ちょっと示されていましたが、この「1 まちづくりの方向性」、「2 新たなまちを支える基盤・空間の考え方」、この区分がちょっと分かりにくいかなという気がする、両方が重なり合う部分もありますし、まちづくりの方向性とするのがいいのか山下ふ頭の再開発の方向性とした方がいいかというのは、そちらの方がいいと私は思っていますけれども、それは置くとしても、その方向性というところはやはり大きな理念、考え方を重視する、そういったことを書いて、実際に今後山下ふ頭再開発を進めていく検討体制をどうするかということは先ほど言いましたようにありますけれども、その基盤空間の考え方、この辺は少し整理をして答申にした方がいいのではないかと。現在の事務局の方で出されている「1 まちづくりの方向性」、「2 新たなまちを支える基盤・空間の考え方」というのがちょっとなんでしょうか、重なり合って分かりにくい、そういう整理になっているので再検討した方がいいのではないかと思います。と言いますのは、今パブリックスペースの話も防災機能との関係でもちょっとご指摘があったかと思いますが、そういうパブリックスペースの確保は市民の憩いの場でもありますけれども、防災機能の時のバッファにもなる、こういう点などもしっかりと位置づけて欲しいというふうに思うところであります。

最後に、今の議論の中で出てきました財源の問題ということですが、前回ちょっと私ご指摘させていただきましたが、実際にその財源というのがどういう状況なのかということについての資料、事務局の方で検討いただいているのかと思いますけれども、それをしっかり見た上で、ではどうしていくのかと、これは山下ふ頭だけの問題ではないわけですので、財源が苦しいから公共の方の役割ってというのは難しいのだ、というふうに短絡的と言いますか一直線で行くって話になるのかどうかということは、十分検討する必要があると思いますので、最後にちょっと一言申し上げたいと思います。以上です。

### 【平尾委員長】

幸田委員どうもありがとうございました。

それではですね、意見交換のちょっと時間が過ぎておりますけれども、皆様方から非常に熱心な、コメントをいただきまして論点がさらに深掘りされたというふうに思っております。ありがとうございました。皆様から一とおりのご意見を頂きましたけれども、あと特に何か、追加的にご発言、ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

特になければ、私の方から1つよろしいでしょうか。

次回の会議は、本日の議論を基に答申案を作成し、とりまとめの議論に入りたいと思いますけれども、年内の答申に向けて、引き続き、皆様方のご協力をいただきたいと思いますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

よろしいでしょうか。

**【(委員一同)】**

(異議無し)

**【平尾委員長】**

はい、ありがとうございます。それでは次の議論に必要な資料をまた事務局の方で準備したいと思いますけれどもよろしくお願ひいたします。

それでは今日の議事は終了いたしましたのでマイクを事務局の方にお返ししたいと思います。ご協力ありがとうございました。

**【事務局】**

はい、ありがとうございました。

本日はお忙しい中、長時間にわたりまして意見交換をいただきまして、誠にありがとうございました。次回の日程等につきましては後日お知らせいたしたいと思ひます。以上を持ちまして閉会させていただきます。ありがとうございました。