

エキサイトよこはま22

振り返り（令和2年11月）の際に いただいたご意見のまとめ

目次

防災について	・・・	2	～
新しい生活スタイルについて	・・・	4	～
個別事業について	・・・	7	～
今後の進め方について	・・・	11	～
エリマネ・賑わいについて	・・・	14	～

防災について

中分類	ご意見
全般	頻発・激甚化する自然災害への対応
	<p>国交省が7/6に取り纏めた「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」において、「河川管理者や地下施設管理者から構成される協議会の設置やタイムラインの作成【R3年度中目途】などにより、地下空間の浸水対策を推進」と記されている（「資料3 主要施策」での「7.インフラ老朽化対策や地域防災力の強化」）ので、行政のイニシアチブで推進していただきたい。 https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaihonbu/2kai/pdf/siryou03.pdf</p>
	考慮すべき事項として頻発・激甚化する自然災害リスクがある。
	JRタワーの防災機能への期待が大きいですが、自然災害の規模が年々大きくなりつつある。節目節目で機能強化の必要性を考慮願います。
治水 浸水	自然災害リスクへの備え・有事の迅速対応ができる体制づくり
	<p>大型台風等の災害は今後の地球温暖化に伴い、災害の発生頻度も増える可能性がある。特にスカイビルも位置している沿岸地域においては浸水被害の可能性が高くなってきているので、民間と行政の連携を密にし、あらゆる被災を想定した対策の策定をより協議し続ける必要がある。</p>
	<p>横浜駅周辺の地下施設（地下通路、地下街、地下の鉄道施設など）について、近年、台風やゲリラ豪雨などによる浸水被害のリスクが高まっていることから、第2ステージにおいても引き続き、民間と連携して対策に取り組むことをお願いします。</p>
	<p>横浜駅西口の防災性の向上、特に浸水への対応は大きな課題である。地盤の嵩上げ、避難動線の確保、地下への浸水対策等の防災について考える必要がある。</p>
	<p>地盤嵩上げに向けた方向性として、早期水害対策がある。地盤沈下の影響もあり堤防そのものの老朽化も進んでおり、災害時に地下街への浸水等甚大な被害につながる恐れもある。水害対策については現河川空間を活用し更なる対策を要望する。</p>
<p>帷子川河口拡幅は実現に向けて確実な取組を進めてほしい。区としても第五地区の浸水対策は大きな課題であると認識している。</p>	

防災について

中分類	ご意見
治水 浸水	<ul style="list-style-type: none"> ・第1ステージで市が実施した鶴屋橋の架け替えに引続き、県では、帷子川分水路の河床掘削を進め、横浜駅周辺地区の治水安全度の向上に努めてきた。近年の大規模な水害の発生や、水害の頻発化・激甚化が懸念されることを踏まえると、治水対策の重要性は計画策定時よりさらに高まっている。 ・現在、国では流域のあらゆる関係者が協働して氾濫域も含めた、流域全体で対策を行う「流域治水」を推進することとしているが、まちづくりとともに治水対策を進めるエキサイト22の取組は、まさに「流域治水」の概念を先取りしたものであり、今後も河川管理者と流域の関係者により、協働して行きたい。
	<p>頻発・激甚化する自然災害により、横浜駅周辺の災害リスクが高まっていることを危惧しており、河川管理者による治水対策に加え、横浜駅周辺の防災まちづくりの観点からも治水対策を検討していただき、さらなる推進をお願いしたい。</p> <p>また、過年度に水防法が改正に伴い、神奈川県が想定し得る最大規模の高潮に係る浸水想定区域を公表されました。見直された最大高潮水位を踏まえたハザードマップの作成およびそれに対応した横浜駅周辺計画の見直しの必要性について検討をお願いしたい。</p>
	<p>官主導で異常気象に伴う内水氾濫対策を進めてほしい。(幸栄・五番街地区などで予定されている地盤嵩上げを待っていたのでは、異常気象の進行に間に合わない可能性があると思われます。)</p>
橋梁 架け替え	<p>エキサイトよこはま22の基本方針「開発にあわせた橋梁架け替え」の事業推進に向けて、官民の連携強化をお願いしたい。周辺再開発の機運が高まるまたとない機会をしっかりとらえ、事業スキームの構築および周辺再開発と連携したスケジュールの調整など、横浜市主体での積極的な事業推進および関係者調整をお願いしたい。</p>
	<p>第2ステージで予定している、帷子川河口部狭窄部の改修には、JR山の内橋梁の架け替えが必要であり、多大な事業費を要するなど課題が多いが、財源の確保やコスト縮減等、課題解決に向けて、国や鉄道事業者と調整を図りながら、様々な工夫を行い、早期の事業着手と効果の発現を目指していく。</p>
デッキ	<p>激甚化している自然災害への対応など防災面での取り組みはさらに力を入れるべきである。特に横浜駅は、名古屋駅、大阪駅同様に自然災害に弱い立地にあり、それへの対応が急務になっていると考える。そのためにも、東西を結ぶ上空デッキ整備を迅速に進めるべきと考える。</p>
その他	<p>引き続き、水位周知下水道(都道府県又は市町村が内水による浸水被害が発生する恐れがあるとして指定する下水道施設)の指定に向けた検討をお願いいたします。</p>

新しい生活スタイルについて

中分類	ご意見
全般	<p>考慮すべき社会情勢の変化として、新型コロナ危機を契機とした鉄道利用者意識の変化(テレワークの推進・生活重視に意識が変化)、ST相直開業後の鉄道旅客の動向がある。</p>
	<p>コロナ禍により鉄道利用者数は7割程度に減少している。また、2022年度以降は相鉄・東急直通線も開通するため、横浜駅利用者の減少可能性がある。コロナを契機として、ベッドタウンから都心へ通勤するといった旧来の働き方モデルが転換点を迎えている。コロナを契機として、ベッドタウンから都心へ通勤するといった旧来の働き方モデルが転換点を迎えている。</p>
	<p>新型コロナ危機を契機とした各種施設運営難時代への対応</p>
	<p>これまで、当該地区は大きな自然災害への対応に追われた時期もあったが、特定都市再生緊急整備地域の拡大指定など、まちづくりの弾みがつくような動きもあった。また、ハード面では、みなとみらい21地区や横浜駅西口を中心としたインフラ整備や開発事業も順調に推移し、ソフト面でもエリマネ協議会が設置されるなど、市民と一体となったまちづくりが行われるなど、着実に成果が得られた時期であったと認識している。</p> <p>一方、世界的な潮流に目を向けると、既に横浜市がSDGsに積極的に取り組んでいるように、持続可能な社会やコロナによる生活様式の変容への対応を始め、今後はより一層、環境や市民の生活を意識したまちづくりが求められる時代になるであろう。</p>
新型コロナウィルス対策	<p>新型コロナウィルスといった常に変化する社会情勢を考慮しつつ、地域の需要に則したまちづくりを検討願いたい。</p>
	<p>横浜市のリーダーシップの下、一層の防災対策はもとより、コロナ禍における新たな生活様式に対応した各地区の再整備を図っていくことが大切である。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナによる新生活様式、業務形態の変化への対応 ・オフィス・ホテル中心の事業モデルの将来適性の検討
	<p>新型コロナウィルスにより変化する生活様式への対応(ウィズコロナ、アフターコロナにおける行動変容を見据えたまちづくりの必要性)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・今後のまちづくりに際しては、働き方の変化やネット社会の進展、新型コロナウィルス対策を含めた「新しい生活様式」等を考慮して進めていきたい。コロナ禍の下、社会情勢が変わっていく中で、開発諸制度や運用等について柔軟に対応してほしい。 ・after/withコロナの生活様式・社会情勢の変化を見据えた基盤整備内容の検証も必要ではないかと考えます。
	<ul style="list-style-type: none"> ・考慮すべき事項として、新しい生活様式の提唱がある。(横浜駅周辺エリアにおける感染防止策、3密を回避した場の提供策、イベントなど来街誘発施策のあり方など) ・考慮すべき社会情勢の変化として新型コロナウィルスに伴う来街者数の変化がある。(テレワーク等推奨による来街就労者数の減、ECの普及等による来街買い物客の減、出入国管理強化に伴うインバウンドの減など)
	<p>新型コロナウィルスにより変化する生活様式への対応</p>

新しい生活スタイルについて

中分類	ご意見
新型コロナウイルス対策	<p>新型コロナウイルス感染拡大という社会情勢の大きな変化に対して、横浜駅周辺のまちづくりにも今後反映していく必要がある。特に民間側のテレワークの導入は、事務所を持たずしての業務遂行が可能となる為、事務所需要も減少している。これまでの事務所ありきでのビル計画等の見直しも含めた、横浜駅周辺の基盤整備を協議していきたい。</p>
	<p>コロナの影響により東京一極集中から地方分散へ進むと言われているが、横浜駅もその影響を受けられると思われる。</p>
	<p>コロナ禍の中で働き方も変わってきており、例えば東京駅周辺(神田地区なども含めて)でのワーキングスペースの分布をみると、「多くの周辺地区から集まりやすく、帰宅するにもあまり時間を気にしない立地であること」が好まれているようで、そのような地の利を活かすことを考え、横浜駅地区をどのように生かすかを考えるべきである。</p>
	<p>新型コロナ危機や人口減少社会の到来、オフィスと居住空間の関係性の変化等の社会情勢等の変動にも対応する柔軟で可変性があるまちづくり</p>
	<p>コロナ禍により密を避ける社会への変化を受け、公共空間にはこれまで以上に「ゆとりある空間」への関心が高まっている</p>
	<p>働き方の変化に伴い、個人事業主やスタートアップ企業の集積、企業間の連携による新規事業立案がしやすい場所の提供など、単なるオフィス供給だけではない形での整備についても加速度的に重要になってくると考えられます。横浜市が推進するYOXO推進協議会と連携し、大企業や横浜の地場企業間が協力しやすい場づくり、個人事業主やスタートアップ企業が活躍していく場づくりをしていくことが重要であると考えます。</p>
	<p>オフィスの将来性を考慮したまちづくりが必要ではないか</p>
	<p>新型コロナウイルスの影響により、財務状況が悪化しており、事業推進の際には何らかのご支援を何卒お願いしたい。</p>
<p>新型コロナが収束したとしても、現状のソーシャルディスタンスを守るといった動きは変わらないと思う。そういった意味では、新たにできたJR横浜タワーは従来の商業施設に比べて、ゆとりある空間が多く、安心して利用できる。今後の街づくりでもこういった施設を目指して欲しい。</p>	

新しい生活スタイルについて

中分類	ご意見
デジタル 技術	新たなモビリティ(自動運転含む)、AI等の近未来技術の活用
	<ul style="list-style-type: none"> 横浜らしい街づくりの一環として、温暖化対策室が推進されているSDGs未来都市(主に脱炭素化)の文脈をまちづくりに適用していく必要があると考えます。CO2削減等に寄与するまちづくりを民間事業者が進めやすいスキーム等の整備が必要と考えます。
	加速度的に進むデジタル化社会への対応
	デジタル社会へのシフト加速
	<p>コロナ禍を経て、従来の社会環境とは全く異なるニューノーマルな世の中を見極めた中で、横浜らしい全く新しいまちづくりの方向性を示していくことが、都市間競争を勝ち抜く上で重要であると考えています。一方、世界では、デジタルテクノロジーを活用した街づくりが主流になりつつあります。データセンシング技術の発達によって、既にスマート技術は家庭内に浸透しつつあるので、今後は都市基盤にも積極的に取り入れることによって、リアル世界の課題解決(個人の移動、商品選択、行政手続きの無駄最小化、自動運転、ドローン・ロボットの社会実装、流通や交通の最適化、都市計画の見直しなど)につながります。そのためにはセンシング技術の都市基盤への導入を図ることにより、環境データ、交通データ、生活者満足度などのデータの取得していくことと、それを個人データと統合、分析するプラットフォーム(デジタル基盤)作りを進めていくことが重要であると考えます。</p>
SDGs	<ul style="list-style-type: none"> 都市間競争の激化(他都市の開発状況に比べ横浜駅周辺の開発が遅れている)に考慮すべき 考慮すべき社会情勢の変化としてSDGsに対応したまちづくりの推進がある
	<ul style="list-style-type: none"> SDGsへの取り組み、デジタル技術の活用、超循環型社会への適応などを加味していくべきだと考えます。
交通	スマートモビリティ等の新交通を意識した街づくりにより、横浜エリア全体での回遊性を高め、今後回復が予想されるインバウンド需要を取り込むことも街全体の活性化に重要であると考えます。
	都市の回遊性強化という点では、未だ歩行者空間は脆弱である。水上交通も期待できると考えるが、第一ステージまでの取り組みは、東京などと比べても進められておらず、不十分である。
	<ul style="list-style-type: none"> 横浜駅周辺へのベイバイクポート設置推進の考え方 <p>都心部エリア間の移動を担うモビリティのあり方の整理。公共駐輪場は地域課題解決の公共貢献として積極的に評価を。</p>

個別事業について

中分類	ご意見
全般	<p>自動車動線の考え方の具体化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みなみ西口周辺における自動車動線の考え方の整理をしてほしい。 ・地下駐車場連絡路計画を具体化(エキサイトよこはま22で位置づけ) ・ダイヤモンド駐車場等との接続等地下における駐車場ネットワークの可能性 ・地域共同荷捌きの検討 ・横浜駅周辺の実態にあった付置義務駐車場ルール等についての更なる検討 ・拠点となる地域隔地駐車場の整備検討
	<p>立体的な歩行者動線計画</p> <p>○現状では歩行者数に対して歩行者空間が圧倒的に不足しており、歩行者ネットワークが不十分である。これを補い周辺商業施設との連続性を確保するためにも地上だけでなく多層的な歩行者動線計画を具体化してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者専用道路整備をするのであればその位置等の具体化 ・地下、デッキレベルの歩行動線の考え方(高さ目標の設置等) ・幸川の渡り方等の具体化(デッキレベル/地下レベルの検討) ・MM21地区方面への動線の形成(オアシス開発等と連携し高島町の再開発を介し横浜駅西南地区とMM21地区を直接結ぶ動線の形成等)
	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルコア計画の具体化 ・横浜駅周辺における自転車ルールの検討(駅直近までの乗り入れを認めるか等) ・自転車駐輪場配置計画の具体化 ・地下鉄コンコースとの接続可能性 ・地下改札階での接続可能性
西口	<p>西口駅広について、計画上の都合で分割した整備計画となっているが、全体で目標、コンセプトを合せていかなければならないと考えている。UD部会での議論は途上であり、マネジメントされた到達点には至っていない。</p>
	<p>五番街再開発時の駅の在り方(官民連携)</p>
	<p>現在の幸川河川区域内での親水空間形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・五番街地区における再開発検討区域は限られた敷地であるため、河川区域として敷地を供出すると事業計画が圧迫され事業実現が困難となる。そのため、現河川区域内での堤防整備等による防災整備とあわせた現実的な親水空間整備を要望する。 ・再開発敷地内では、河川区域内での親水空間と相俟って相乗効果を生み出す公開空地や建物形状を検討する。 ・上記を踏まえた上で、もし親水空間を検討する場合は、地区/五番街地区/ビブレ/ムービルを含めた親水計画が必要ではないか。
	<p>開発に伴う高低差解消にかかわる方針の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幸栄地区/五番街地区/横浜駅の建替え/道路整備が同じ目標を共有しないとみなみ西口周辺の地盤高上げは実現しないため、具体的な目標像の提示に期待したい。 ・同時に工事を行うことは困難であるため、長期にわたる暫定期間が想定される。暫定期間における高低差解消のための横浜市の補助金や支援方策の検討等。

個別事業について

中分類	ご意見
西口	<p>鶴屋地区の街づくりガイドラインでは、都市景観の形成として「旧東海道」を活かした景観形成を図るとあるので、旧東海道をもっとアピール出来るよう行政でハード整備(歩道の再整備等)をし、官民連携して賑わいづくり等が出来るようにしていくべき。</p>
	<p>再開発事業者には、将来、きた西口鶴屋地区の再開発ビルに入居する人達と、既存の住民が一体となって街を盛り上げていけるような仕組みづくりを今から準備して行って欲しい。 JR横浜タワーやきた西口鶴屋再開発ビルなどで開発が進むのは歓迎だが、新規施設利用者が、抜け道として生活道路へ侵入してくることを心配している。開発事業者・地元・行政が一体となって交通規制について検討して欲しい。</p>
	<p>幸栄、五番街の再開発に関し、防災性の向上も必要だが車両動線計画の見直しが喫緊の課題だとか考える。特に南幸橋付近の人と車の交差を避けるよう何とか手段を考えてほしい。</p>
東口 駅前広場 デッキ	<p>南デッキ検討にあたっては、地下に横浜高速鉄道、東急電鉄の駅があるため、荷重検討や近接協議が必要になります。その辺りも考慮したスケジュール設定をお願いします。</p>
	<p>東口駅前広場等について検討していくにあたり、ご利用者の安全性や利便性向上だけでなく、バス待機スペースや乗務員詰所の確保など、バス事業者特有の事情も考慮いただき、バスターミナルとしてのトータル的な機能強化となるようお願いいたします。</p>
	<p>横浜国道事務所では国道1号横浜駅前において横浜駅東口歩道橋を整備し、健全な状態で維持管理しており、またエレベータの追加工事を平成26年度に実施しているところ。 したがって、国道1号に関連する交差点改良やデッキ整備等についての事業主体について、現時点では国道事務所で行うものではないと認識している。 今後、計画等の協議を行う場合には、事前に十分な時間的余裕を持って行っていただきたい。</p>
	<p>東口には西口のような駅前広場がない。そのスペースを確保するには①道路等のスペースを削る②人工地盤を作るのどちらかになると思われるが、②が現実的ではないか。</p>
	<p>南デッキの整備(官民連携) 乗換利便性や回遊性の向上、駅ビル及び駅建替えとのタイミング</p>

個別事業について

中分類	ご意見
東口 オアシス 計画	<p>オアシスは東横跡地を取り込み、魅力的につながる計画としてほしい。高架の一部解体も含めて東横跡地の新しい全体将来像を描き地域に示していく。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により、売上が回復せず、テレワークの推進により事務所需要も減少している中、東口基盤整備にあたって、有効な施設配置の考え方が不透明である。 ・ステーションオアシス地区では、採算性等の課題から事業計画が決まらず、第1ステージの10年間は、その他の計画も殆ど進まなかった。今から計画が進んだとしても、一連の基盤整備が完成する時期は約20年後と見込まれることから、その頃には新都市ビルの建替計画の検討時期とも重なると予想される。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ステーションオアシス計画の課題を解決するには、時間の経過を受け発生している新たな課題を踏まえた、街づくりの全体的な構想を検討すべきである。 ・従来のオープンスカイターミナル構想のような、東口全体の開発理念を示した「将来のあるべき姿」としての全体整備計画を、当協議会会員と協議の上、早急に策定してほしい。 ・行政主体の都市計画という視点で、駅前広場を拡大した横浜の顔となる一つのダイナミックな整備計画を策定したうえで、地区ごと整備計画を進める方が、手戻りが少なく、結果的には早く完成するはず。
	<p>オアシス計画がなかなか進んでいないのでスピードアップしてほしい</p>
	<p>横浜駅東口の顔となる「ステーションオアシス」に期待したい。</p>
	<p>みなとみらい21地区、横浜駅西口を中心とした整備事業及び開発計画が順調に推移し、事業完了の目途が立つ中、第2ステージでは、その接結点となる、横浜駅東側の基盤整備や開発事業に市民の関心や期待が寄せられると想定されることから、逆に本事業の意義等を積極的に訴求することも必要と思われる。</p> <p>現在、横浜市始め近隣地権者とともに検討中であるステーションオアシス計画において、継続して官民一体となり早期に事業着手できるよう、行政からの後押しを頂きつつ周辺の計画と整合性を図りながら、当社としても積極的に取り組んでいくこととしたい。</p>

個別事業について

中分類	ご意見
MMとの連携	MM21地区へのアプローチ、特に地下鉄高島町駅からの歩行者動線を考えていただきたい。
	横浜駅からみなとみらい地区方面への徒歩でのアクセスが分かりづらい。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 桜木町、馬車道を中心としてエリアを膨らませると横浜駅や山下町迄繋がることから、横浜駅～山下町を一体的に捉えた発想が必要。 ・ 現状、みなとみらい方面への徒歩のアクセスは「日産」を通るしかない。 ・ 横浜駅西口からみなとみらい方面へのバスがあれば、エリアとしての利便性が増すと思う。 ・ 横浜駅とみなとみらい地区の間にある高島町付近が取り残されていることで、街の連続性が無い。
	<p>都心・副都心の大規模開発は、駅を中心に周辺の複数街区が連携した開発と道路・交通広場・河川・下水等の基盤整備が一体でまちづくりが計画され、事業が進められている。一方で横浜駅周辺については、西口は進捗しているが、東口の進捗は当初どおり進んでいない状況であり、開発が急ピッチで進められているみなとみらい21地区との連携も含め、東口の開発の推進をお願いするとともに、国内の都心・諸外国の都市に劣らないまちづくりをあわせてお願いしたい。</p>
	高島町歩行者環境改善と連携を。オアシス完成後は東口の更なる歩行者量増加が見込まれる。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ みなとみらい21地区において観光・エンターテインメント施設が増加していることや、横浜駅周辺地区とみなとみらい21地区の一体化が課題となっていることを考慮するべきではないか。みなとみらい21地区と横浜駅東口地区間の歩行者ネットワークの強化や横浜駅南デッキの整備促進に取り組むべきではないか。 ・ 第1ステージにおいて横浜駅西口地区の再整備が概成したことから、第2ステージにおいては横浜駅東口地区の再整備が重要課題ではないか。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間の建物でも一部に「文化」を感じられるものを導入してほしい。 ・ 帷子川拡張を進め、「川」からの景観アップを図る。 ・ 旧東横線跡地は緑を含めて大胆な発想が必要。
	<p>新型コロナウイルスにより、公共交通機関の利用状況の変化が想定されますが、交通結節点として必要な横浜駅の機能は、今後も変わらないと考えます。引き続き、バスターミナル分散化の解消や西口バスターミナル上屋の更新、わかりやすい案内サインへの改善などの課題解決に向けた取り組みをお願いします。</p>
	<p>西口と東口の開発が連動したまちづくりが実現出来るよう、横浜駅東口(ステーションオアシス計画)や南デッキ計画の検討状況について、適宜情報共有をお願いいたします。</p>

今後の進め方について

中分類	ご意見
全般	羽田空港の国際化について、横浜駅と国際空港化している羽田空港をどのようにつなげていくか、今後の検討テーマになるのではないかと。特に羽田空港と結びつきやすい品川駅周辺が開発されており、横浜駅周辺地区もできるだけ迅速に対応すべき時と考える。
	オリパラを目標に事業を進めてきた。オリパラ以降、何か目標となるイベント等を契機として開発を進めていけると良い。
	周りの再開発と地下街との接続は、八重洲地下街のときに結局地下街を触らない計画となった。札幌の駅前も再開発ビルが地下街を減築して取り込むことになっており、よく検討しないとイケない状況。(他都市事例) 東口でも地下街、オアシス、ルミネ、地上を一枚の図面で書く必要がある。
	広域エリアにおける(世界、日本、首都圏、京浜臨海部(羽田～川崎臨海部～横浜駅周辺・みなとみらい21～関内・関外)における)当地区の位置づけ、果たすべき役割を常に考え続ける
	2021年のオリンピック開催後、ターミナル拠点としての横浜駅周辺が他の都市よりも外国人にとって働きやすく、住みやすい街にするためには、外国人に対応できる教育、住居、医療、自由に働ける場所の提供などを強化していくべきだと思います。 ⇒鶴屋町再開発ではグローバル企業誘致に資する生活基盤(住居、多言語対応医療モール、多言語対応子育て支援施設)を整備します。また短中期の滞在者にも活用しやすいサービスアパートメントの整備を推進してまいります。
	厳しい経済情勢であることから、新たな財源や投資の仕組み(例:ESG投資、日本版TIF債)を検討することも必要ではないかと考えている。
	ハード以外のソフト(横浜の文化や残された緑、河川などの自然環境の保全、など)まで含めた俯瞰した視点をもって開発を考える必要があり、一時の利益を求め、市税を投じた施策を進めるべきではない。
	全市的な動向(IR、花博等)を踏まえた人・モノの動きの見通しとその反映についての検討
	・10年後にSDGs目標年次を迎える中、社会的要請へのエリアレベルでの対応 デジタル化、温暖化対策など、個々の建物を超える取組の必要性
	・居住人口の増加を踏まえ、必要とされるサービスの量・質の将来変化の見通し 将来の世代変化に伴い保育所、学校、福祉、医療等の対応が求められる
・ターミナル拠点として横浜駅周辺の価値を伸ばしていくためにも、輸送する各鉄道沿線との関係性も再考が必要です。具体的には上記の新たな取組みが横浜駅周辺並びに接続する各沿線でも実装されていく仕組みづくりも重要であると考えます。	
第1ステージで当初どおり進捗が進んでいない再開発、基盤整備については、事業性の確保、事業スキームの構築、スケジュールが異なる複数の施策が関係する中でその整合を図ること等、課題解決の難易度が高い施策であり、行政主導での推進体制の構築、関係者調整をお願いしたい。	

今後の進め方について

中分類	ご意見
関係者間の連携	<p>開発間の連携調整が必要。 地下階レベルについて事業間で調整が図られる必要がある。事業毎の視点のみで計画立案するやり方では、永遠に解消することができない。長期的視点を計画として持っておき、すり合わせていくことが必要。西口駅広周辺ビルが、今後建替えを迎えるチャンスである中、そうした計画検討を早めに進めておくべき。</p>
	<p>横浜駅およびその周辺の発展に向け、関係の皆さまとともにまちづくり・くらしづくりに取り組んでまいりたいと思います。</p>
	<p>エキサイト計画の実現に向けて各プロジェクトを推進していくためには、より一層、行政、民間事業者、まちの使い手等の関係者が既定事項にとらわれることなく、まちづくりの大きな方向性について共有し、連携していくことが重要と考えます。(関係者間で利害が一致しない部分もある中、同じ目標感、将来像を共有し(続け)、各者がその目標実現のために知恵を絞り、歩み寄りながら推進していくことも必要。)</p>
	<p>国際化への対応・駅としての魅力向上・災害時の安全性確保などの課題解消といったエキサイトよこはま22の骨格は変わらないので、今後も途切れることなく横浜駅周辺でのプロジェクトが動くよう、関係者が連携して、目標の達成に向かって取り組む必要がある。</p>
スケジュール・優先順位	<p>事業完了時期など明確なスケジュール目標があると、開発側も検討しやすくなるので、まちづくり全体でのマイルストーンなどを設定頂けると着実な推進につながると思われる。</p>
	<p>新型コロナ危機など、エキサイトよこはま22を策定した当時には想像もしていなかった社会変化が起きており、経済状況は大変厳しい。このような状況では、これまでのエキサイトよこはま22で想定していた取組について、優先順位やスピード感が変わることを考慮すべきと考える。</p>
再評価見直し	<p>策定当初に立てた大きな戦略、方針、目標に対する評価が必要。水辺や交通、集合駐車場についての取組など、課題が大きい。戦略もあり、評価によっては、見直しなども考える必要があるのではないかと。資料に掲げられていない事業で、進んでいない事業もあり、全体として再評価すべき。</p>

今後の進め方について

中分類	ご意見
インセンティブ規制緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・地区別ガイドラインの深度化を進めるべき。 ガイドラインが不十分では、UD部会での議論も十分なものになり得ない。特に鶴屋町、南幸については、地区別ガイドラインが不十分な中、開発が先行してしまった。ガイドラインが無い地区も含め、深度化を進めるべき。 ・ガイドラインと開発インセンティブの連動を検討していくべき。 ガイドラインに従うことが、開発モチベーションとして働いていない。例えば、ガイドライン項目を係数化し、容積率緩和に繋げるなど、開発インセンティブが無ければ、誘導が効果的に働かない。
	<p>安全・安心・快適な街としてのインフラ整備の加速(官主導)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路等のバリアフリー、歩車分離、治水対策、防災 機能充実 ・観光誘致のための仕組みづくり ・ここに記載する内容を実現するための積極的な規制緩和、優遇措置
	<p>都市開発を促す積極策(官民連携)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共貢献に対しての容積緩和や補助金に関する制度の見直し、および新たな制度の創設(既存テナントの移転場所確保のための河川上部利用の緩和等)による再開発事業の促進 ・「2050年温室ガス排出実質ゼロ」実現に向け、再生可能エネルギーの導入やエネルギー効率の改善を促すための補助制度等の創設
	<p>都市開発を促す積極策(官主導)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変化する生活様式に柔軟に対応するため、各エリアにおける用途規制(横浜都心機能誘導地区建築条例等)の見直し ・公共交通の利用を促すMaaS等による交通基盤の整備方針および付置義務駐車場の撤廃
	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発ビルの整備にあたっては、短納期・低価格といった観点に捉われず、後世まで受け継がれる質の高い建築物を整備するという観点を重視していただきたい。 ・再整備にあたっては、容積率の緩和や、整備された建築物に対する評価制度や功績に対する表彰制度を創設するなど、民間事業者の開発投資を促すような新たなインセンティブを設けていただきたい。
市の役割 官民連携	<ul style="list-style-type: none"> ・その開発が、本当に持続可能であるか、横浜にとって意味があるか、本当に必要かを見極める力が必要。 ・横浜駅周辺のまちづくりについてのコンセプトを市がしっかりと持っている必要がある。
	<p>周辺との連携・調整を行う際の横浜市の協議参画体制について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体での調整が必要な事項の検討の際は、横浜市が主体的に協議の場に参画する等、横浜市の役割について明記できないか。 ・横浜駅みなみ西口まちづくり勉強会 ・五番街地区・相鉄まちづくり検討会 <p>< 主な調整内容 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・開発の順番をふまえた動線計画の調整 ・開発時期が異なる場合の道路整備(誰が/いつ/予算)について ・用途の考え方やバランスの調整等 ・近接地での計画的な仮店舗確保について
	<p>第2期はまさに公民連携で行う必要があると考える。</p>

エリマネ・賑わいについて

中分類	ご意見
エリマネ ・賑わい	<p>クリエイティブ人材の集積・育成支援が重要である。 横浜駅のような拠点駅には、多くの方々が集まりやすい場所としての特性がある。そのような場所は多様な人材が交流する場として活用すべき場所であると考え。例えば大阪駅には駅直近にグランフロント大阪の開発があり、その中にナレッジキャピタルという空間が民間ベースで作られている。そこは関西中の知的交流を求める人々であふれて活動が活発化している。また虎ノ門地区においても、大企業50社が、各社のクリエイティブ人材を派遣しているARCHという空間を森ビルが設けている。その中で「核融合」をおこすような取組を進める方向で動いている。また、コワーキングスペースを設けて、ステップアップ企業の育成支援にも取り組んでいるCICという空間も民間ベースでつくられている。横浜駅周辺でもそのような取組みが起こるようにしていくべきでは。あるいはすでに多くの企業のR&D機能が集積しているMM21と駅周辺地区との連携を進めるべきかもしれない。そのためには横浜駅とMM21とのスムーズな結びつきができることが重要である。</p>
	<p>第1ステージで進めたハードの成果を生かすため、第2ステージではこれらハードにソフトをどのように組み込んでいくか、どのように使っていくかを考えることが重要であるということにつながると考える。 そのことは、エリアマネジメント組織によって、整備したインフラ、様々に生み出されてきた、生み出されるであろう空間について、民地、公開空地、道路、河岸地の別なく有効活用して賑わいづくりを展開していくべきという考えにつながる。またWalkable 空間を駅周辺でどのように作り出すか、そのための社会実験をどのように行うかという課題も重要である。</p>
	都市間競争におけるハード・ソフト両面からの対応を更に急ぐ必要性
	エリマネをサステナブルな仕組みに昇華させ街の魅力付けを支える必要性
	横浜駅周辺地区の回遊範囲拡大と連携強化
	<p>サステナブルなエリアマネジメント活動に向けた仕組みづくり(官民連携)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域再生エリアマネジメント負担金制度等の活用 ・公共空間での広告・物販・イベント等収入を活動原資とする仕組みの拡大・拡充 ・中央西口駅前広場及び周辺部、東西自由通路(南部、北部)ほか西口周辺道路、河川部及び河川上部等の積極的な利活用
	<p>貴市が所有する遊休資産や公園(パークPFI)等を含む公民連携事業を推進し、横浜らしさが溢れるエリア活性化を図ることも重要であると考えます。</p>
	<p>第2ステージの賑わいの創出においては、横浜駅周辺に限定するのではなく、都心部全体の魅力発信や回遊性強化を図ることが重要。そのためには、公共交通機関のシームレス化や他のエリアとも連携したエリアマネジメント活動を、行政が一方的に行うのではなく、経済界とも連携した都心全体の価値向上を図る視点で取り組むことが重要であると考えている。</p>
<p>横浜に古くからあるお祭りなど、大企業資本に寄らない、地元根付いているエリアマネジメントを活かし、かつ、横浜文化として大切に考える必要がある。</p>	

エリマネ・賑わいについて

中分類	ご意見
エリマネ ・賑わい	懇談会は、ハード系の視点に偏っていると感じる。ソフト(横浜文化、環境保全など)の視点を持って、物事を考えるべき。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 統合型リゾートの誘致による横浜エリアの活性化に期待してる。 ・ 今回の「ガンダム」のような発想は常に必要。 ・ 赤レンガ倉庫の現状には物足りなさを感じる。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ エリアマネジメント活動の一層の強化(都市間競争への対応) ・ 東西及び駅部を中心とする横浜駅周辺地区の連携強化
	<p>エリアマネジメント活動の財源確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エリアマネジメント活動の原資として公共空間からのイベント・広告収入等を得られる仕組みの導入 ・ エリアマネジメント活動の空間拡大・整備 ・ 地域再生エリアマネジメント負担金制度等の積極的な活用
	<p>エリアマネジメント活動の空間確保及び整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路・歩道のリニューアル・バリアフリー、防災(治水含む)対策強化 ・ エリマネ推進のための各種法制度の整備・運用強化や規制緩和等