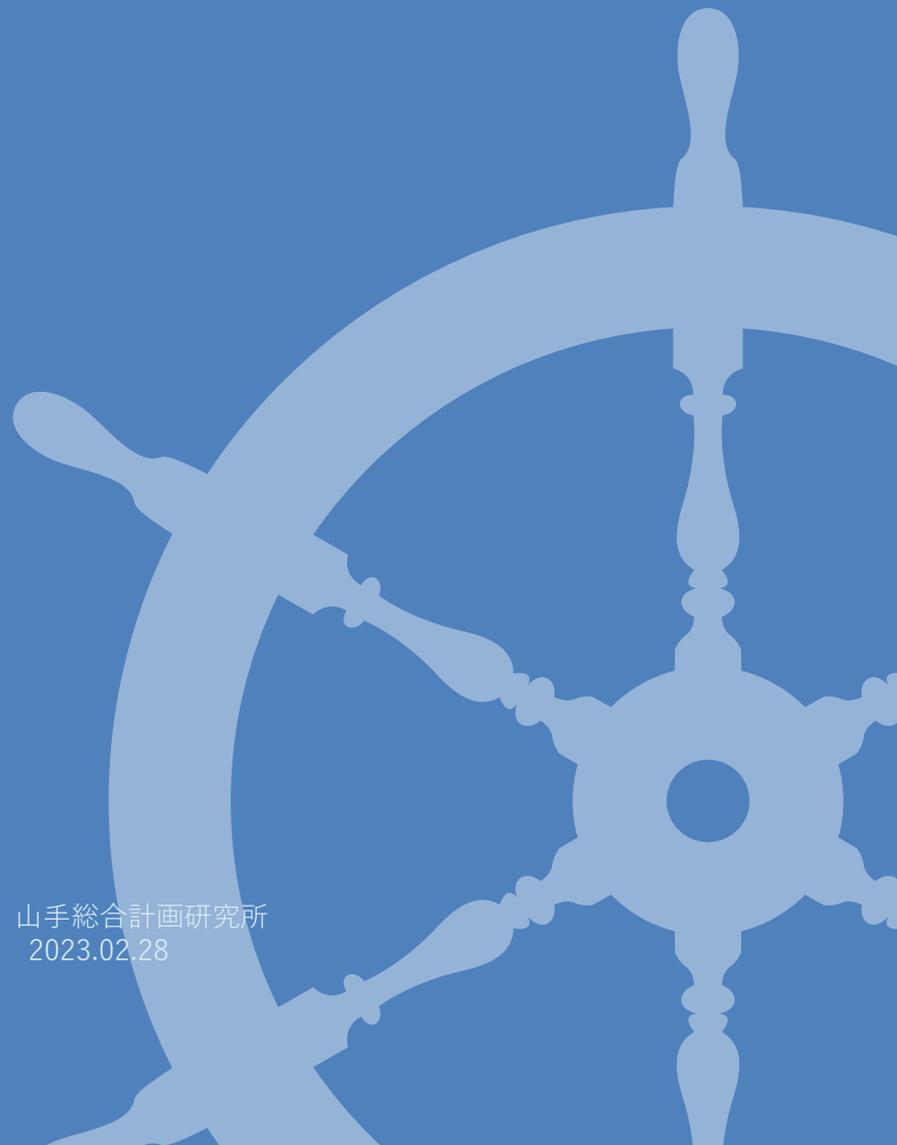


Yokohama WaterRing - Ship

(株) 山手総合計画研究所
2023.02.28



私たちのスタンスと市民意見募集等のとらえ方

私たちは1983年から、横浜で、都市・建築に関する企画・計画・設計などを行ってきた小さな会社です。

今回、私たちは、横浜にある会社の責務として、何か提案しなければと考えました。

横浜のまちがより魅力的になることが、私たちの会社の価値にもつながります。私たちと同じように、横浜がより魅力的になってほしいと望んでいる企業・個人が、横浜市内には数多く存在するのではないかと思います。

私たちは、市による市民意見募集に寄せられた意見の量と内容を見て、「山下ふ頭という横浜市民の重要な資産のあり方を『自分ごと』としてとらえたいという人が多い」と解釈しました。つまり、山下ふ頭の開発を誰かに任せるのではなく、自分たちもかかわって考え、創り出していきたいのだと思います。

そこで、私たちの提案は、横浜市民（個人・法人）の開発へのかかわり方を提案の主軸とすることにしました。今回の提案が、より多くの人・組織が、山下ふ頭の方向性やありかたを考えるヒントの一つとして、少しでも役に立てればと考えています。

Yokohama WateRing - Ship

Yokohama

山下ふ頭のあり方を考えるとき、横浜らしさとはなにか、を考える必要があります。

山下ふ頭が隣接する関内は開港の地という歴史があり、それが横浜のアイデンティティの一つともなっています。

また、長年の都市デザインの結果として創られてきた水辺の風景は、重要な横浜らしさのひとつとなっています。

これからの時代は、共創・創発により様々な主体が連携・協力していく文化も、重要な横浜らしさの一つとして育っていくことが求められます。

WateRing

Wateringは水を供給するという意味です。

山下ふ頭は、インナーハーバーというリング状の水辺の都市空間のなかでも重要な位置を占めています。

山下ふ頭で行う事業では、その立地を活かし、横浜や日本の未来にむけて生きていくために最も大切な「水」を供給する、ということを意図しています。

- Ship

山下ふ頭やインナーハーバーで行われる事業には、行政、民間、そして市民が一緒に乗り込み、知を結集して事業を推進していく「乗り物としての事業体 = ship」が必要と考えています。

また、- ship という接尾語はあり方や状態を示す言葉となります。

Yokohama WateRingに - ship がつくことで、横浜らしい空間と共創・創発の精神を発揮した事業の推進で、横浜や日本に大切な価値・インパクトを生み出していくことを目指していく、という意味を込めています。

山下ふ頭が開発されると、横浜の港としてまずイメージされるこの風景に新たな要素が追加されることとなります。新しい風景は、ダイナミックさと洗練されたデザインを両立し、新たな横浜らしい風景となっていくことを期待します。

1

共創・創発による 再開発事業の 新しい進め方



私たちの提案の立ち位置



1 川崎～横浜の臨海部の土地利用再編の流れを捉える

羽田空港

【検討が必要な内容】

- 臨海部の土地利用再編とあわせた広域の交通網の再構築
- 各エリアの土地利用の方向性
- その中での山下ふ頭の位置づけ

JFE 用地周辺地域

JFE 用地 (265ha)
次世代産業・観光
2030 年一部開業、2050 年完了

東京湾
アウターハーバー

【広域連携による共創・創発】

- 東京では、羽田アクセス線の整備に関連して、有明東京ビッグサイトやつくばエクスプレスとの接続など、産業経済拠点の相互連携を見据えた交通再編の動きがある。
- 山下ふ頭の対岸では、扇島などJFEの400haを超える広大な事業用地の30年以上掛かる国家的プロジェクトとなる再開発の検討が始まる。
- 東京・川崎の臨海部を中心とした様々な大規模事業と連携・連動して交通網の再検討を行うなど、長期的・広域的な視点で事業を組み立てていくことが大切である。

インナーハーバー

山下ふ頭

【インナーハーバー及び山下ふ頭に求められる姿】

- 山下ふ頭は横浜港のインナーハーバーとアウターハーバーの結節点であり、都市と港の機能を統合させる横浜の経済、産業、文化の核である。その特異な立地を生かし、横浜の経済振興・都市文化醸成に資する国際的な人・物・情報の集まる拠点形成すべきである。
- また、都心臨海部の広大な公有地であり、土地の所有権の分割等を行うことなく、一体的に利用可能という特徴があり、横浜市のみならずまちづくりへの貢献が強く求められる公共性の高い土地である。
- 短期的、近視眼的な収益性重視の視点ではなく、将来の横浜と日本を見据えた中長期的視点を重視した構想策定が求められる。

2 中長期を見据えた構想の策定のプロセスとは？

- 日本は少子高齢化、地球温暖化、デジタル社会化、複雑化する国際関係などの対応を通じて政治・社会、経済の中長期にわたるイノベーションが不可欠である。国際社会における横浜と日本の将来を見据えた中長期的視点を重視した構想の立案が何よりも求められる。
- 今回の事業提案公募に留まらず、今後も定期的に広く事業構想の提案を公募し、提案者の市民への公開プレゼンテーション、提案者、専門家、学識経験者、市民のパネル・ディスカッション等により、課題と対策の整理を行ない、様々な知見を得て構想の内容を深化させて、長期的視点と実現性を両立させる構想を練り上げる必要がある。
- 短期間の提案募集で事業者を決定してしまうのではなく、計画・事業の検討内容を徐々にレベルアップし、そのたびごとに様々な提案を求め、またその内容を公開していくことで、市民の事業に対する信頼が醸成され、質の高い合意形成が可能となる。

R4.6 公表



R5. 提案募集



事業の方向性のバージョンアップと 基本構想・計画のバージョンアップ



【参考】市民と専門家（プランナー・建築家・行政）が対話を繰り返して創り上げたボストン・ビジョンズ・コンペの例

ボストン都心部を高架で貫通する高速道路の拡幅・地下化、そして、ボストン都心部と空港が位置する東部を結ぶボストン港海底トンネルの建設事業を例に挙げる。この開発では、多数のコンペやワークショップ、フォーラムが開催され、市、州、市民で構成される「ボストン2000ワーキング・グループ」等、様々な個人・団体が意見を交わし練られた計画である。



3 市民に価値を還元していくための指標とは？

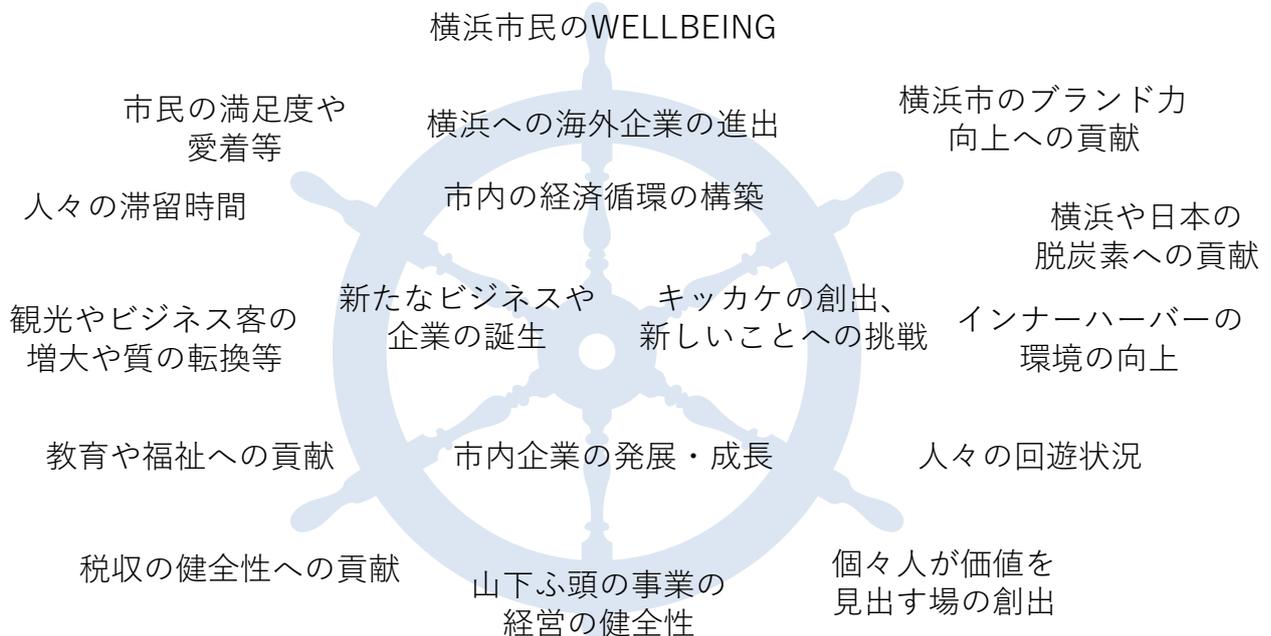


山下ふ頭での開発を通して、市民に価値を還元していくためには、事業の評価指標を適切に設定するとともに、その評価の向上を目指すことが、**事業者のインセンティブともなるような仕組み**（次ページ「推進体制」参照）との連動が必要である。山下ふ頭の事業の評価は、以下の4つのレベルの評価が考えられる。

1. 山下ふ頭の敷地の土地利用や施設・機能の整備・運営に関する評価
2. 横浜の都心部全体に対する事業内容とそのインパクトの評価
3. 横浜市全体に対する事業内容とインパクトの評価
4. 社会全体に対するインパクト（全国・海外を含む）の評価

- これらの評価を行っていくためには、事業実施前の現在からデータの蓄積をはじめていく必要がある。また、事業開始後も毎年の評価を行っていくことが必要である。
- これまでの統計データだけではなく、様々なデジタル技術により得られるデータなども含めて継続的に蓄積し、分析や方針検討に活用していく。

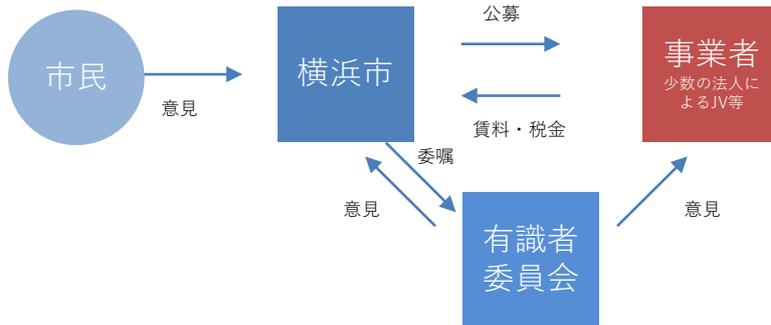
指標として考えられる、様々な分野



4 市民・事業者・行政の共創・創発による推進体制

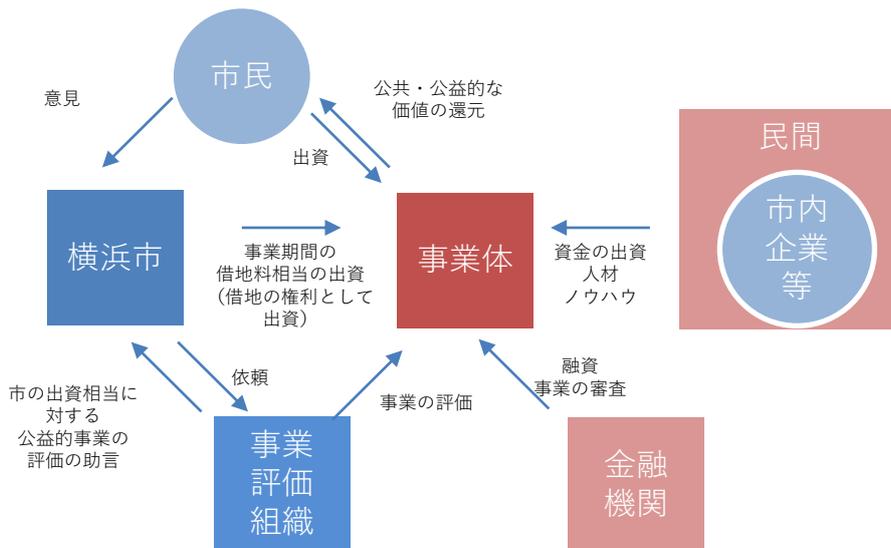
- 山下ふ頭の再開発は、横浜経済界の再生の機会と捉え、今後のインナーハーバーの再開発の事業手法の嚆矢とすべきである。
- 横浜には物流・運輸・交通・宿泊・飲食物販など多彩な事業者が事業を行なっている。市はこうした事業者の参画による地元資本の造成を企画し、建設と運営を一体化した開発事業への参画機会を拡げた事業手法と事業体を開発すべきである。

これまでの事業者公募



事業内容に対して、有識者委員会として意見を言うことができるが、基本的には事業者が行う事業の収益及びその内容は事業者の株主等のものとなる。

LABVをベースに考えた、これからの行政、市民（個人・法人）、事業者の関係（試案）



市は土地（使用の権利等）を出資し、民間事業者・市民は資金およびノウハウを提供し一つの事業体（乗り物=Vehicle）をつくる。

実施する事業の内容については、出資者としての横浜市の意向も反映する。

一方、行政の力・意向が強くなりすぎないように、出資の割合などには十分配慮する。

事業体の実施事業内容については、単に経営として成り立っているかだけでなく、公共的な意義のある活動となっているか、横浜市が出資するにふさわしい事業内容となっているかを評価する。

【参考】LABV（Local Asset Backed Vehicle）とは

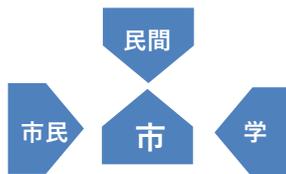
- LABVは一般的に、公共が不動産、民間が資金を出資して、官民共同事業体を設立し、共同で開発事業を実施するスキームをいう。日本では佐賀県上峰町や山口県山陽小野田市などで事業導入の取組が始まっている。
- 民間のノウハウや人材、そして資本を活かしながら、土地の価値を顕在化させずに事業を行うことができる。
- 官民共同の事業体は、対象となる敷地（山下ふ頭）以外でも事業を行うことができるため、例えば、都心臨海部やインナーハーバー全体など、より広域的な視点で相乗効果を発揮する事業の実施が可能となる。
- 市の公共的・公益的な意向は、事業を専門に評価する組織の助言や金融機関の判断を参考としながら、市が出資者として事業に反映していく。

山下ふ頭は、横浜市・横浜市民の重要な資産であり、長期にわたって公民連携で活用が行われるものであるため、LABVに限らず、様々な事業スキームのありかたを十分に研究・検討するべきである。

5 「意見をもらう」から「ともに歩む」へ

- 山下ふ頭は、横浜市民の大切な資産である。その方向性を考えるにあたって、ワークショップやパブコメなどによる市民参加といった「意見をもらう」やり方から、市民・行政・事業者・大学等の研究機関が同じ方向を向いて「ともに歩む」やり方にシフトし、意欲と様々な知見をもつ市民の活躍の場を創り出していく。
- これまでも多くの市民や大学等により、横浜都心部の都市デザインやまちづくりに関する提案がなされてきた。しかし、それらの多くは、その研究・検討結果を施策に活かすための位置づけがなく、アーカイブとしても蓄積されていない。
- 山下ふ頭が都市と港の接点であることを活かし、「（仮称）都市と港の市民学校」（以下、「市民学校」とする）として、さまざまな人・組織（民間企業を含む）が集まることのできる場をつくり、継続的に運営していく。
- 市民学校では、山下ふ頭の将来像を考えるのに資する連続講座なども行いながら、様々な個人・組織の研究・検討の支援とその成果のアーカイブ、発信などを行い、場合によっては実験的な取組も実施したりする。
- このような活動を通して、市民・民間企業・大学等・行政の目指す方向性が共有され、「ともに歩む」環境が醸成されていく。

これまでの「意見をもらう」関係



これからの「ともに歩む」関係



バルセロナのスマートシティ・エキスポという展示会で、多くの展示が「技術」や「製品・サービス」である中、バルセロナ市の展示のメインコンテンツは「人々の対話」自体であった。期間中、バルセロナのリーダーから「社会哲学なきテクノロジー導入は空虚である。スマートシティは、テクノロジー中心ではなく、環境共生と人間中心主義が主要テーマの枠組みへと変化した。」という発言があったとも聞く。

6 これからの市民・事業者・行政の対話ツールの活用



ワークショップ参加者が、
タンジブルインターフェースを使って対話している様子

今後の山下ふ頭やインナーハーバー全体のあり方の検討に当たっては、アイレベルから都市スケールまでの様々なレベルの検討が必要となってくる。また、専門性を持つ人も、持たない人もお互いの考えているイメージを共有しながら、対等に話し合えることが望ましい。

国土交通省で公開している3D都市モデルPlateauのデータを活用し、模型を動かすとVR空間内の建物やストリートファニチャーなどが連動して動く「タンジブル（＝手で触れることができる）インターフェース」という仕組みを使った対話のモデル的取り組みも始まっている。

■国土交通省 PLATEAU Use Case
「XR技術を用いた体感型アーバンプランニングツール」
<https://www.mlit.go.jp/plateau/use-case/uc22-035/>

実施事業者：インフォ・ラウンジ株式会社 / サイバネットシステム株式会社 / 株式会社山手総合計画研究所 など
実施場所：神奈川県横浜市



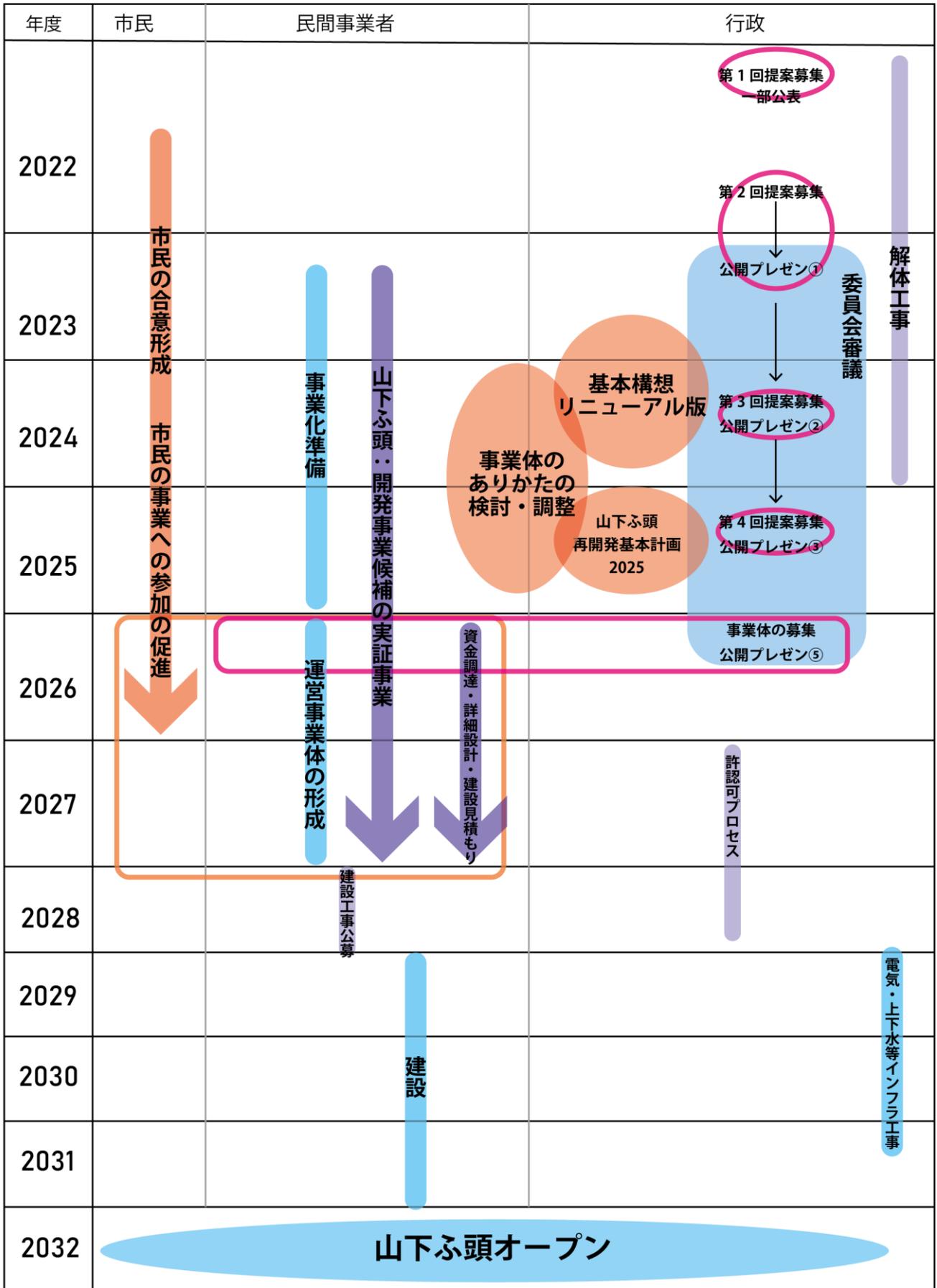
ワークショップ参加者同士が、対話をしながらその場で作った
まちの将来イメージの風景



Youtubeにて、2022年10月～12月にかけて開催されたワークショップの様子やタンジブルインターフェースの使い方などを紹介する動画も公開しています。
<https://youtu.be/OYzVdyyANpw>

7 事業スケジュールのイメージ

- 2027年国際園芸博覧会の開催や次期市長選挙等の日程も視野に入れて、市民意識の向上を図りつつ拙速ではない事業スケジュールを考える必要がある。



2 基本コンセプトを 見出していくための 視点

今後の検討において重要となってくるであろう視点を提示したうえで、その視点から考えたときの基本コンセプトのひとつの案を提示する。



視点1 商港と都市の接点である経緯と立地を活かす

商港都市

交易

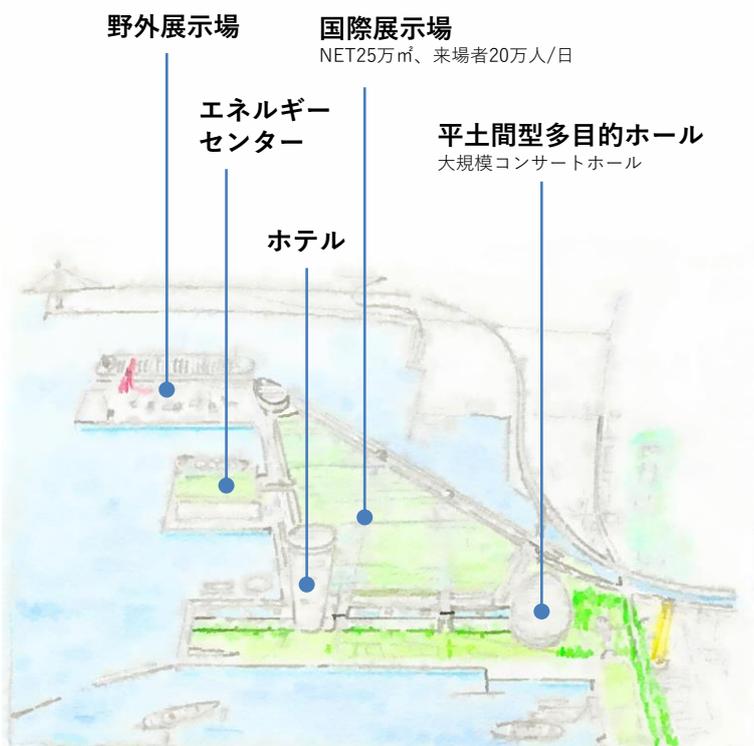
人と文化が交流し、物やサービス、知が行き交い、価値が生まれる場



そのために考えられる
コアコンテンツの例

保税機能を持つ大規模 MICE

- 国際社会とのリアルな人的交流、実物を介した情報交流の場となる国際見本市や国際会議というMICEが、新産業育成などのビジネス創出、日本や横浜のブランド力強化といったイノベーションの最重要ツールとなる。
- グローバルスタンダードの国際展示場、コンサート・スポーツイベント・国際会議等の会場となる多目的ホールなどを整備する。これにより、パシフィコ横浜と相俟って山下ふ頭を核としたインナーハーバーに、国内のみならず世界中から多くの人々が集い、賑わい、それに伴い貿易・物流が活性化し、横浜市の経済の好循環を生み出す。
- 現在山下ふ頭が持つ保税機能を存続させ、国際的な出展の優位性を発揮する。
- ハード整備だけでなく、市や市民の出資によるMICEの運営事業体の設立を含む横浜市のMICE国際マーケティング戦略の構築と運用を行う必要がある。



■グローバルスタンダードの 大規模展示場の計画条件

- 最大8~10万㎡の展示会開催が可能である事展示場の稼働率は30~40% (半数以上の展示フロアは直前の展示会の撤収、次の展示会の設営で占用) であることから展示場のNET面積は25万㎡必要。GROSSで40万㎡程度となる。
- 国内の展示場に少ない巨大機械等の屋外動態展示の場の設置。海外等からの船舶輸送の陸揚げスペースとしても活用。
- 荷捌きスペースは5万㎡ (トラック1台に100㎡、4回転/日)、トラック500~2000台/日の設営・撤収・運搬作業を見込む。
- 来場者は最大20~50万人/日を想定。輸送効率の良い鉄道が不可欠となる。

視点2 インナーハーバー全体で考えるインフラの再構築

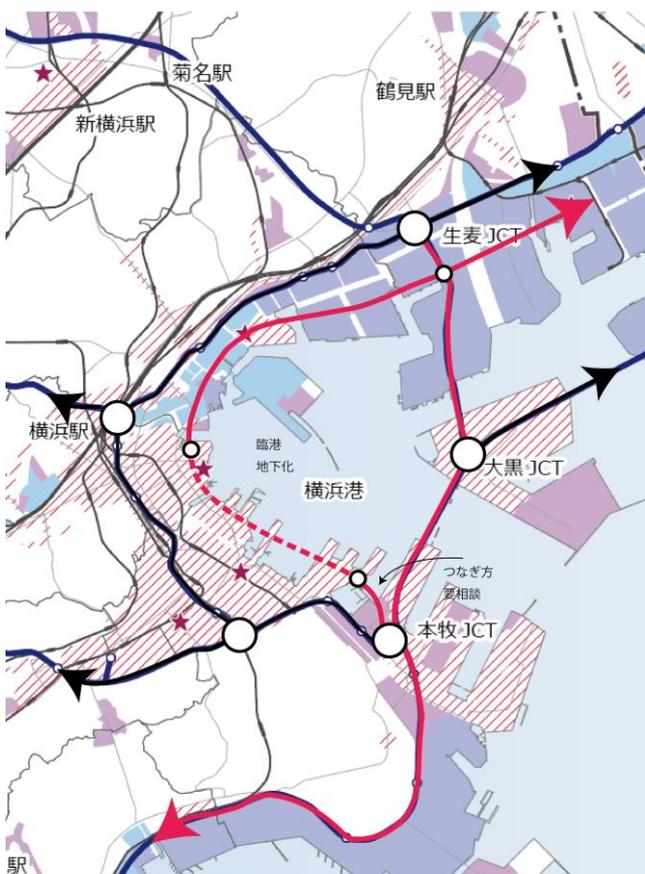
- グローバル規模のMICEが成立するには交通の利便性が何より求められる。
- MICEの人流・物流を支える交通計画が重要となる。

人流

- 羽田国際空港から、新幹線新横浜駅から来場客が30分で到達できる必要がある。
- JREの羽田アクセス線（東京駅ー羽田空港）の山下ふ頭への延伸を考える。
- 山下ふ頭内に直結駅を設ける。

物流

- 港湾物流はトラック輸送が主体であったが、アウターハーバーのふ頭の増設に対応してCO2排出量の少ない鉄道輸送の復権を考える時期に来ている。
- JR羽田アクセス線の延伸や扇島等のJFE工場の再開発に合わせた神奈川臨海鉄道貨物線の再整備により、MICEと京浜工業地帯・外港ふ頭と連絡する。
- 幹線道路については、臨港幹線道路と場内道路を接続し、空港や外港ふ頭と直結する。



道路のネットワークイメージ



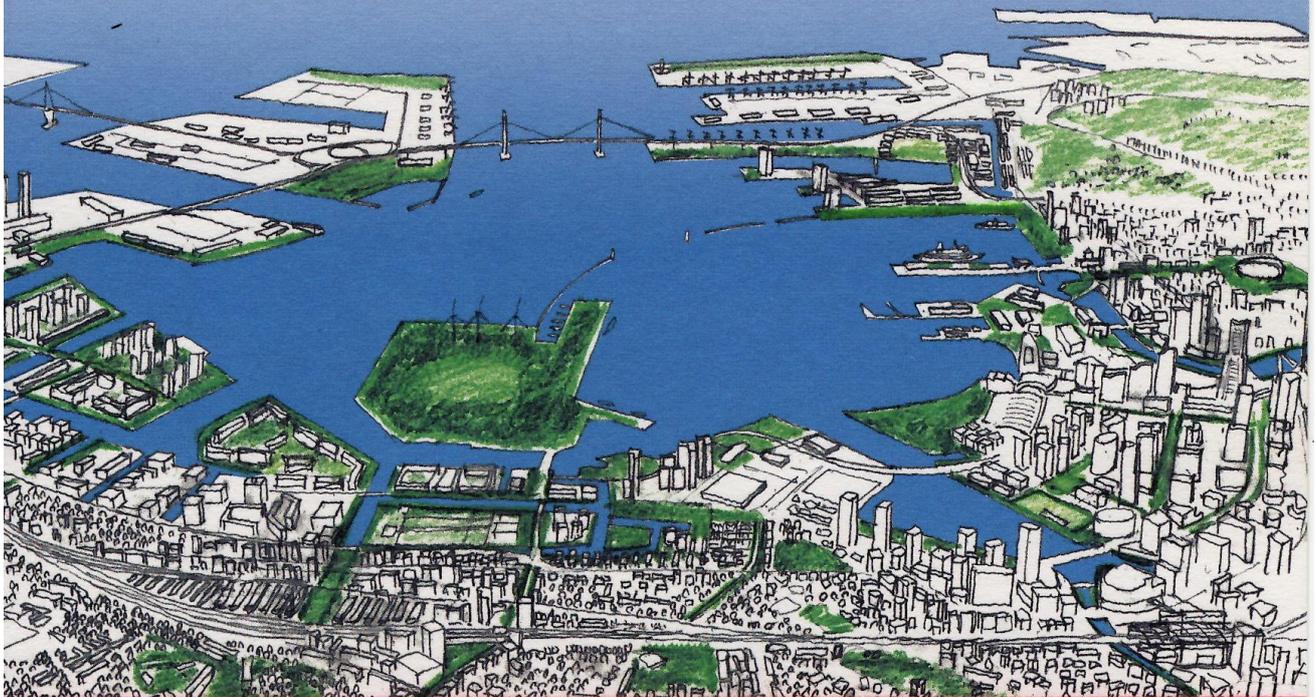
大量輸送交通のネットワークイメージ

視点3 インナーハーバー全体で考えるランドスケープ

- インナーハーバーは陸地が水域を包み込むリング状のまどまりのある空間構造であるが、全体的に地形が平坦であり、山などの自然要素を間近に望むことができないのが、国内外の美港といわれる有名港湾との大きな違いである。
- そこで、インナーハーバーの水域に大きく突き出た瑞穂ふ頭を蓬莱島というフォーカスにして、インナーハーバーを日本独自の池泉回遊式庭園に見立てた庭園型港湾都市を整備すべきと考える。また、人工的なものから海や生き物、風などの自然まで、様々なものをランドスケープとして生かしていく。
- 山下ふ頭も、みなとみらい地区と同様に水域を縁取る緑地を提供する。山下公園から連続するよう、臨海公園を整備し、軽スポーツコートや、野外コンサートなどのイベント広場なども備えて、MICEの来訪者や市民の憩いの場とする。



GARDEN PORT YOKOHAMA 2060



2011 初春 Yamate Planning Cabin

池泉回遊式庭園を模したインナーハーバー空間構想／2011年の私たちの提案

視点4 インナーハーバー全体を見据えた実験場



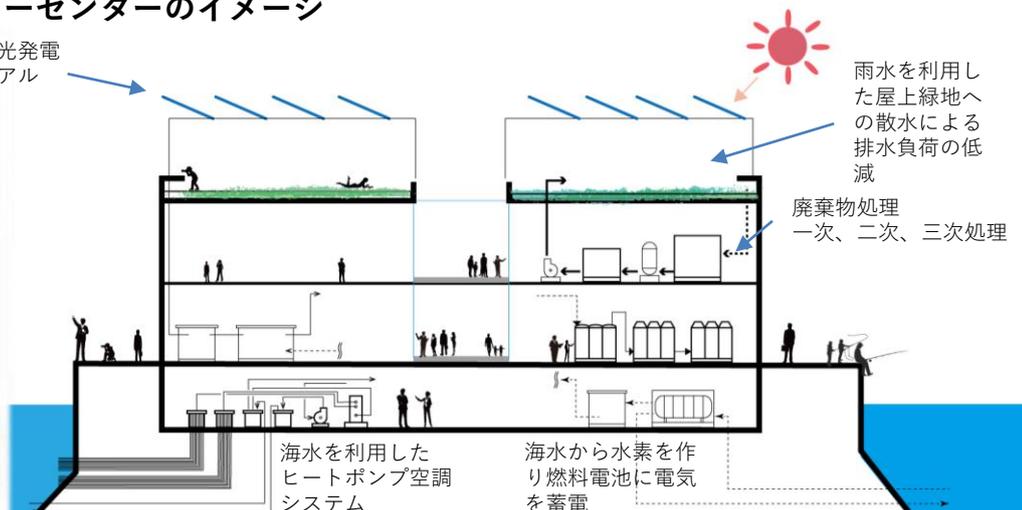
市民が自由に見学できる広島市の廃棄物処理工場エコリウム

- インナーハーバーや京浜臨海部は、今後土地利用転換が進んでいく可能性がある。
- 環境技術は日進月歩の分野であり、開発時期も大きく異なるため、各ふ頭や大規模敷地などの単位で自律・分散しつつ、全体としての効率化などを目指していく必要がある。
- 山下ふ頭全体を環境脱炭素化・再生可能エネルギー・廃棄物を含む物質の再生循環・情報技術等のハード・ソフトの先端的取り組みのショーケースとする。
- 市民が自由に見学学習できるオープンなエネルギーセンターを整備する。
- 山下ふ頭での取り組みを1つの大きな実験としてとらえ、その知見を、市内や国内のみならず、海外も含めた様々なエリアに応用していくことを目指す。

山下ふ頭全体のエネルギーセンターのイメージ

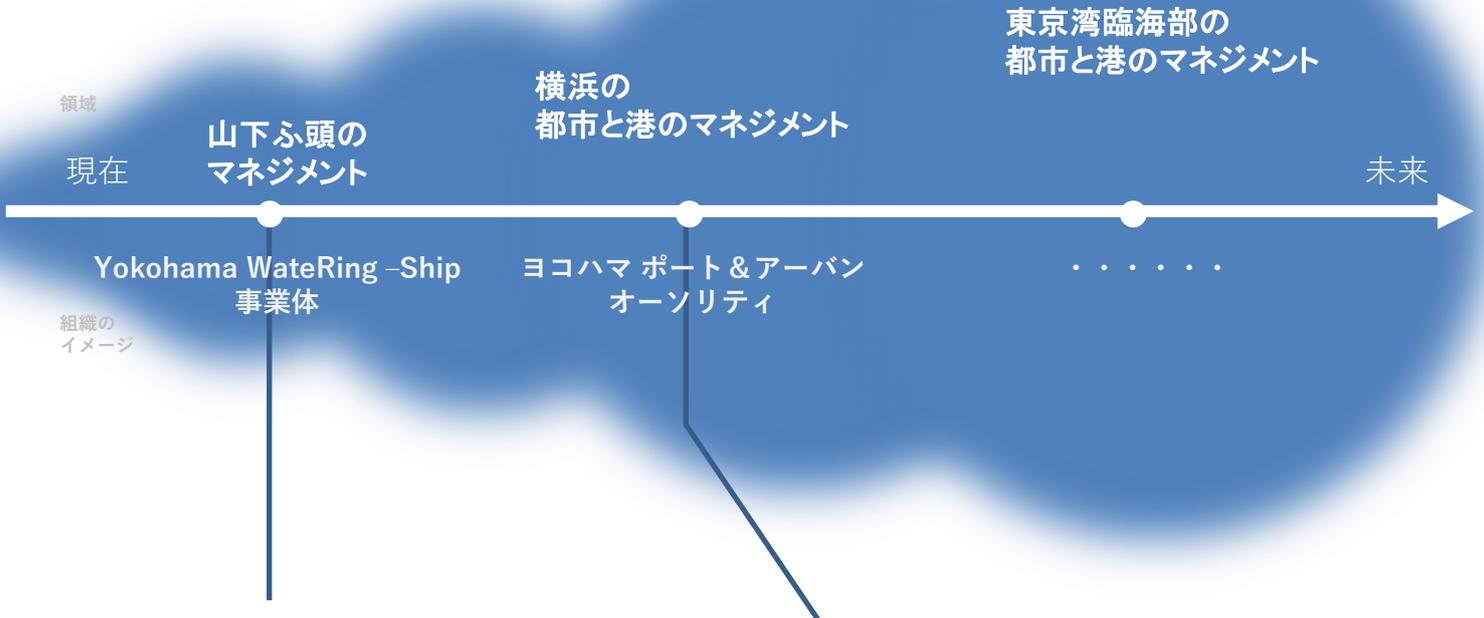
ソーラーパネルによる太陽光発電
と屋上緑化・農園等のデュアル
ユースとする

エネルギー
センター



山下ふ頭のすべての屋上を緑化と太陽光のデュアルユースに！

視点5 市町村の枠を超え柔軟に都市と港をマネジメントする



- 1章「4 市民・事業者・行政の共創・創発による推進体制」に示したような、市民・市内事業者・横浜市の出資を中心とした事業体を設立し、山下ふ頭の計画・建設・運営を一貫して行う体制として、「(仮称) Yokohama WaterRing -Ship 事業体」を考える。

3章に示す「シナリオ1 世界とつながる交易の場をつくる」の場合

- (仮称) Yokohama WaterRing -Ship 事業体や、横浜市国際局、文化観光局、国の省庁とも連携し日本全体のMICE都市アライアンスを横浜市が中心となって構築し、国内のMICEの開催誘致や調整、相互連携などを行う。
- 活動を通して、国内企業間のオープンイノベーション、市内企業の海外展開等の支援や公民連携による国際技術協力への貢献につなげていく。

- (仮称) Yokohama WaterRing -Ship 事業体の経営をきっかけに、インナーハーバーの再開発経営を統一された一つの資本のもとで行う「(仮称) ヨコハマポート&アーバンオートソリティ」の構想を図りたい。
- (仮称) Yokohama WaterRing -Ship 事業体が発展してインナーハーバーのポートオートソリティとなる、または横浜港全体のポート&アーバンオートソリティを設立しその構成企業の一員となることが考えられる。

- これからの日本の港湾の概念は、従来の「交通・物流機能」の運営に加え、市民社会にふさわしい「都市と港の関係を構築し、市民とともに都市と港を経営」する体制と環境を創り出すことである。
- 土地利用転換が進む京浜臨海部や川崎市の臨海部の事業などとも連携・連動し、さらには一体的にマネジメントされる体制と環境を目指す。

視点6 今から始める山下ふ頭のコンテンツの掘り起こし

広大な屋外空間の活用

- 既存倉庫の解体が進んでいるが、計画が確定し建設が始まるまで数年の時間がある。
- この間に山下ふ頭を魅力的にしていく事業のアイデアの実証実験を行い、計画の内容や運営方法、実行能力、集客力などを検証しておく事は、より実現性の高い計画を策定する上で有効である。
- さまざまなアクティビティが継続的に行われることは、山下ふ頭の価値を高めることにもつながる。

コンテナとテントによる仮設の大規模屋内空間の活用

- 港湾で使用した不要となったコンテナを積層して壁体を作り、テントなどで簡便な屋根を掛けた仮設建築物を展示会場などとして利用する。建設・解体が容易で、移設も可能である。



コンテナを積み重ねてつくったアートスペースの事例



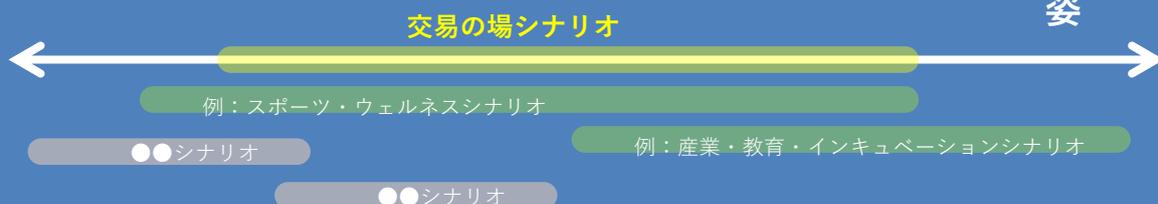
横浜と同じ港湾都市であるバルセロナの様々な交易の場

3

シナリオ1 世界とつながる 交易の場をつくる

現時点での
現実的な姿

2050年に
望ましい
姿



目指す姿や目標時点の置き方で、
様々なシナリオ考えられる。

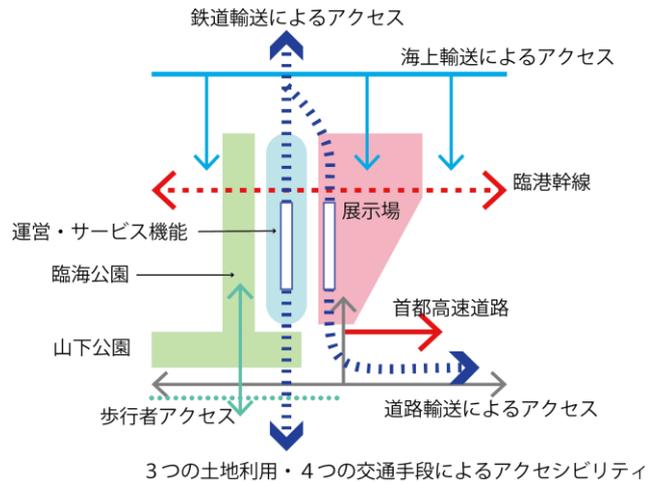
大規模MICEは現時点では、現実的な姿の一つであり、今後10年～20年は必要とされるであろう。しかし、もっと長い目で見ると異なる姿が理想の可能性もある。横浜市民の大切な資産である山下ふ頭をどのように活かしていくべきか、横浜市民として何にどのように資産を投資すべきかを議論し、考えていく必要がある。

常に複数のシナリオを持ち、時代の変化に柔軟に対応できるようにしておく必要がある。それは、横浜のサバイバル戦略そのものである。



1 市民の水辺と世界との交易を生み出す土地利用

- MICEを支える各種事務所・会議室・宿泊・飲食物販・バンケット等のサービス・運営施設用地を挟んで、北側の水面に沿って臨海公園、南側に広大な展示場を配置する。
- サービス施設は公園及び展示場の双方から利用できる配置とする。
- 新山下貯木場跡地も将来のMICE拡張用地として考えたい。
- 20万人/日の来場者を運ぶには直結鉄道が不可欠となる可能性がある。長期的視点に立ち、JR東京駅や品川駅、羽田空港からの直接のアプローチやJR新横浜駅、横浜駅からの直接アプローチなども検討していく必要がある。



【道路】

- 山下橋交差点からの進入だけでなく、臨港幹線道路と場内道路の接続により、関内の交通混雑を避けて展示品等の搬入搬出を行う。地区からの車両の二方向避難ルートの確保も併せて実現する。

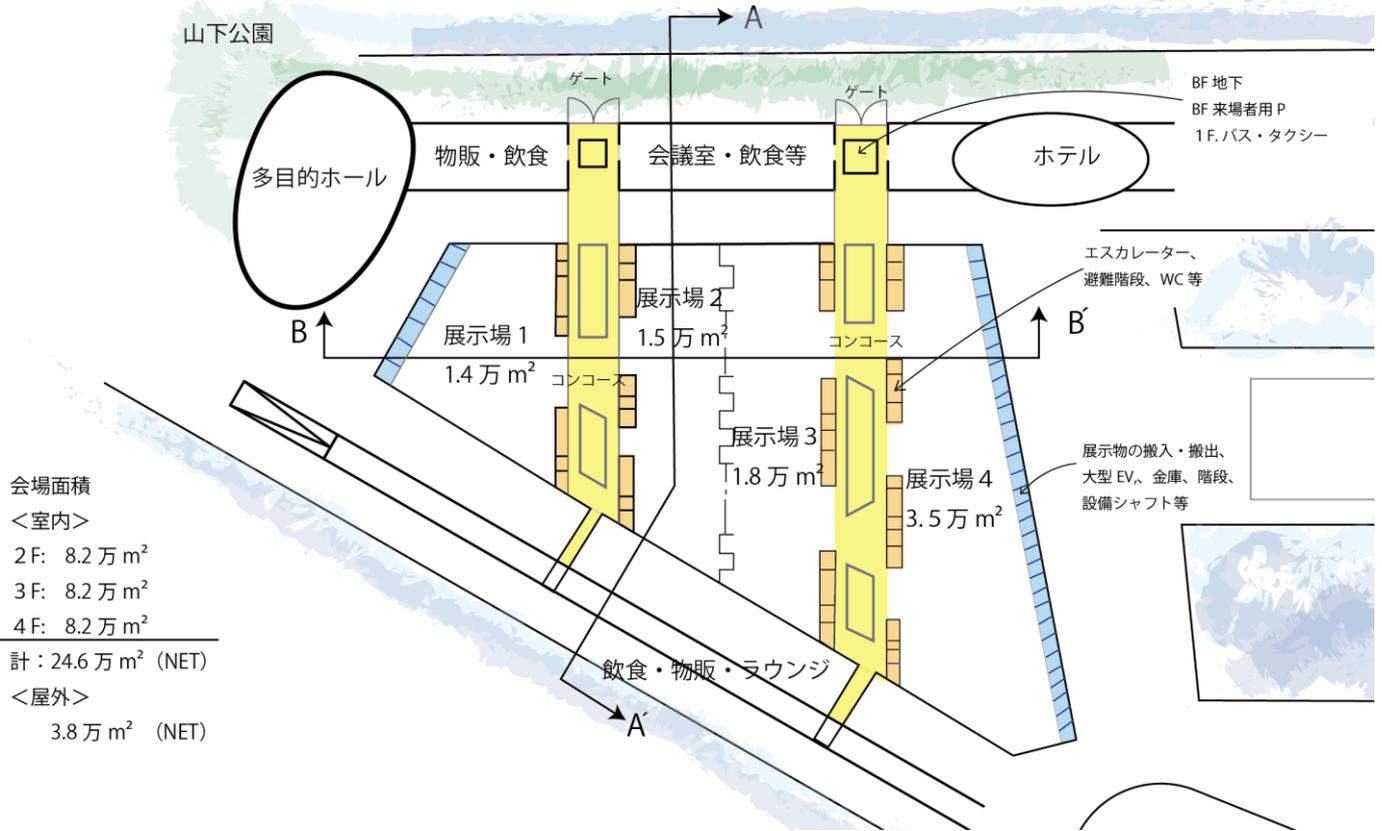
【鉄道等の大量輸送交通】

- 東京駅ー羽田空港ー扇島ー大黒埠頭ー山下ふ頭線の整備。
 - 市営地下鉄も関内駅から分岐進入し、新横浜駅から直結。
- ## 【海上交通】
- 5、6、7、8、9岸壁を物資搬入ピアとして活用する。
 - 2、3岸壁は国際クルーズ船ピアとして活用する。



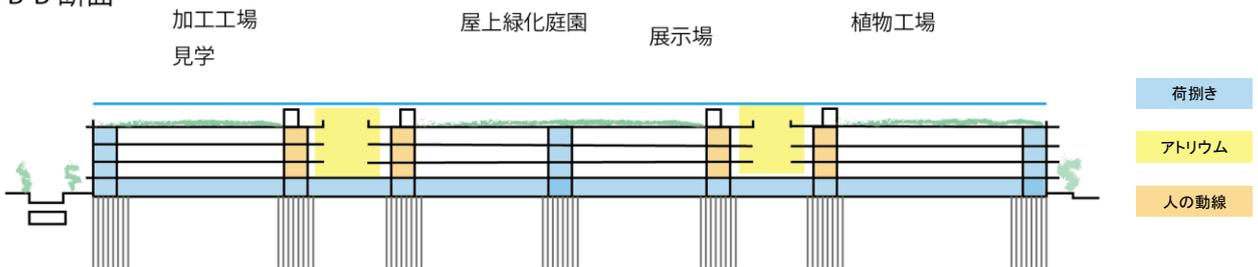
2 大規模展示場の空間システムイメージ

8万㎡/1フロアを2階から3層重ね、1階は荷捌きスペース、地下に貨物鉄道駅を設ける空間システムを考える。

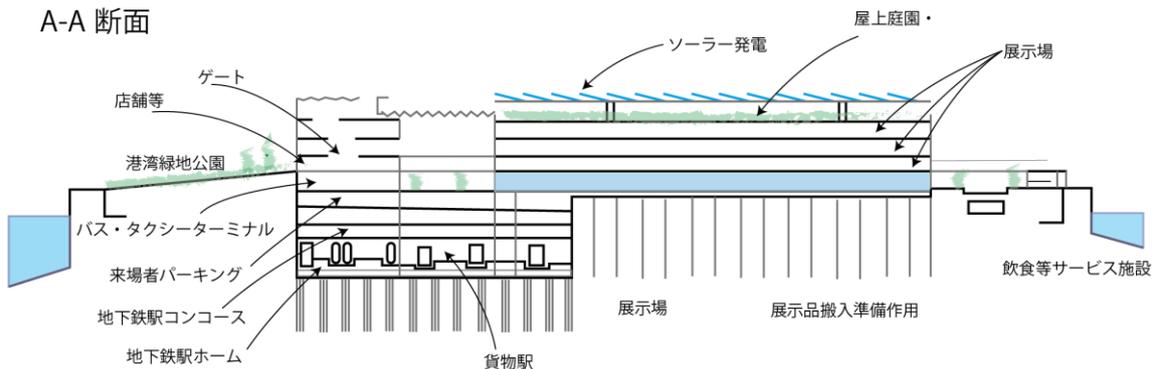


展示場は設備のインターステイシャルスペースも含んで階高8m程度を想定

B-B 断面

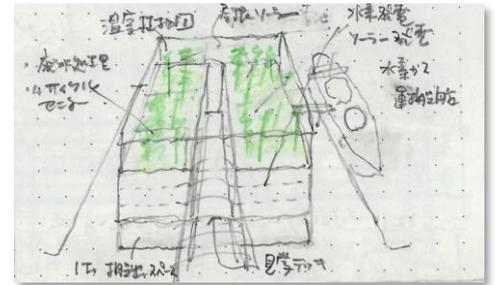
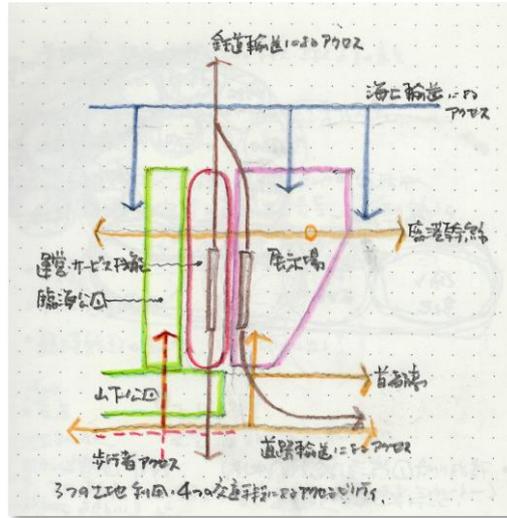


A-A 断面



提案スタディ カット集

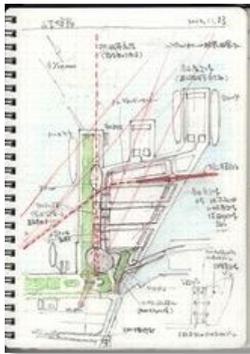
3つの土地利用と
4つの交通手段による
アクセシビリティの充
実



エネルギーセンター

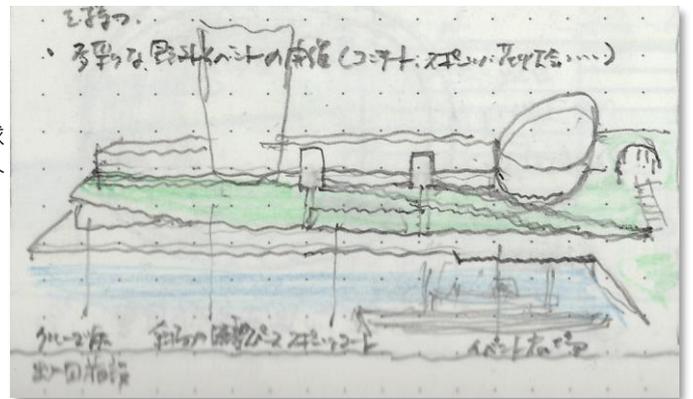
展示場等の広大な屋上でソーラー発電を行い、場内の電気を賅う。メガソーラーは12万㎡程度、1.2万KW/年の発電力を供給。

景観と土地利用検討



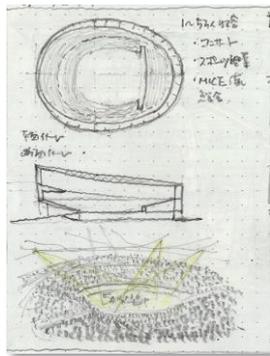
臨海緑地公園

山下公園前面水域を囲むよう山下公園とL字型に一体性を持つ公園。野外コンサート・スポーツ球技・花火大会など多彩な野外イベントの開催。



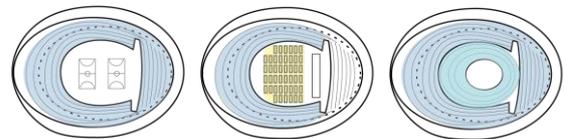
ホテル

特徴ある形態の200m級超高層ホテル



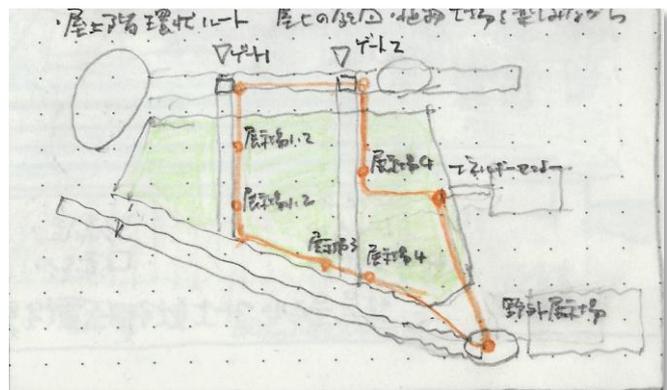
多目的平土間型ホール

- ・ 大規模コンサート等で最大3万人超の収容を想定
- ・ 平土間に周囲バルコニー席を付置
- ・ 室内スポーツイベントも行える設備
- ・ 参加者5~10千人規模の国際会議総会の開催も可とする



屋上空間の利用

- ・ 展示場屋上は、緑化（庭園と農場）とソーラー発電のデュアルユースを行う。庭園は来場者の休憩憩いの場、農園は地区内の飲食展への食材供給。
- ・ 屋上には、展示会場来場者用の環状の移動システムを整備、エスカレーターで各階と結ぶ。





株式会社山手総合計画研究所
<http://www.y-p-c.co.jp/>

