

第5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7月6日(金) 14時00分～15時30分	
開催場所	ホテル横浜ガーデン 3階 ミモザ	
出席者 及び 欠席者	委員 (定数12人 定足数7人)	出席者8人【成立】 池田龍彦、井上聰史、岩佐朋子、小此木歌藏、佐土原聡、二村真理子、松川裕二、森地茂(敬称略)
	欠席者	岸井隆幸、藤倉まなみ、真野博司、村木美貴(敬称略)
	事務局	小池都市整備局長、堀田都市整備局企画部長、松井都市整備局企画課長、林経済局長、中野港湾局理事
開催形態	公開(傍聴者なし)	
議題	1 京浜臨海部再編整備マスタープラン改定案について 2 横浜市への答申について 3 その他	
決定事項		
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0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案について(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案、市民意見募集の結果、欠席委員からの事前意見について報告・説明)
(佐土原委員)	エネルギーの課題については、29ページの環境面を中心に、34ページの防災の観点にも記載があるが、環境面と防災面が切り離されてしまっているため、環境のところにも少し防災的な記述を追加して関連を持たせた方がわかりやすい。 エネルギーに関連しては、今後できるだけゼロエネルギー化や脱炭素化を図る動きがあるので、最後の6章のエリアプランの中で、そういう視点をどこかに盛り込んだものがあると良いと思う。特に関連するとすれば、末広町に関しては、色々なエネルギー施設や排熱の施設があるので、そういうものを有効利用していく姿を盛り込むと良いかと思う。 防災については、津波、高潮対策の推進が書かれているが、今後色々な施設がここにつくられていくとすると、施設をつくる時の計画の考え方として、重要な施設、特に電気関係やエネルギー関係については、浸水しないように、上の方に持ってくるのか、そういった計画的な配慮をここに盛り込んでいただくと良いかと思う。	
(事務局)	防災とエネルギーの関係は非常に深いと思っている。特に34ページで「発災時のエネルギー確保」を掲げているが、それをエネルギーの方の分野のどこ	

(井上委員)

ろに再掲という形になるかと思うが、載せていきたいと考えている。

重要機能の高さについても、追記します。

また、末広については、例えば、エネルギー融通の取り組みについては、これから具体的に検討したいと思っているので、若干記載したいと思っている。随分ビジュアルになったので、一般の方々にも目を通して頂けるという意味では非常に良くなった。ただ、京浜臨海部をどう再編するかというマスタープランであることを考えると、個々の地区を地権者中心に考えていこうということは伝わるが、地域全体でそのポテンシャルを活かすという視点が弱くなっている。マスタープランは民間の人たちの動きの診断書やカルテをつくるという作業ではなく、あくまでもプランニングだと思うので、戦略を数十ページに渡り、個々に述べられたものを、エリア全体に落としてみた時に全体の骨組みが今とどう変わるか、あるいは変えるために市が中心となって、こういう新しい装置を内蔵させていくというような意思が何か現れる必要がないか。

具体的なイメージとしては、10ページに京浜臨海部の対象図が描いてあるが、各地区がどう絡まっていくことにより、個々の地権者の取り組みを超えた価値をもった空間としては変えたいというものを表現するマスタープランの図が、例えば、第6章エリアプランの前辺りに1枚入るべきではないか。

9ページのダイアグラム自身は非常に分かりやすいが、この「マスタープラン」という表題の元に青く括られた部分の中にまた「地域全体の考え方」があり、この二重構造にする意味が今ひとつ分からない。「地域全体の考え方」ではなく、戦略的地域というのは、この地域が基本的に向かう方向だと思う。それから戦略ⅡとⅢは、そういうものを実現させていくための戦略部分ではないか。

また、「インダストリアルエンターテイメント」というのは、和製英語というか、いわゆるインダストリアルツーリズムとどう違うのか。従来取り組んでいる産業観光と何が違うのかという説明がないと、単なる言葉遊びになってしまう。

16ページの物流拠点のところだが、市が抱えている危機感が見えない。非常に平和というかのほほんとして書かれている気がする。前にも申し上げたが、例えば8ページに旧マスタープランの策定後に国際社会がどう変わったかというところでも物流について触れているが、ここはなぜか横浜のことではなく、日本全体の話になっている。5大港の中で、コンテナの取扱を唯一15年間に渡り減らしているのは横浜港なわけで、このマスタープランを16ページで答案として書く時にはもう少し現状の流れを変えるというトーンが出てこない、生きた提案にはならない。もっと具体的に言えば、例えば、グローバルイノベーション、いわゆる製造業のところでも簡単にマザー工場やIoTといったことが書かれているが、例えば、マザー工場を1つつくるにしても、それが本当に機能するためには、今のような国際的なサプライチェーンでは成り

立たない。例えば、横浜から上海でも天津でも、あるいは広州でも良いのだが、直行便を探してもおそらくない。ということは、真っ直ぐ走れば3~4日で着くところ、今は1週間近く掛かるサービスしか、この物流拠点は提供できていないということになる。本当にイノベーションハブになっていくためには、横浜へ来て商売すれば国内は元より、アジアの各地とどの港よりも非常にトランジットタイムが近い、まさにロジスティクスの拠点になっている、そういうサービスが長年培ってきた港湾の人たちの力に加えて、海外のコンネクティビティの高さというものが提供できるという話がないと、先端技術の拠点をつくっていくという話もおよそ物流は結びついていない。分かっている人が書いているに過ぎないのではないかという印象を読む人には与えると思う。そして、同じようなことは、16ページの「ロジスティクス機能の効率化」についても、横浜が東アジアからの輸入拠点にもなっているわけだが、高いコンネクティビティがない中で、クロスドックを強化していくというのは、現実から遊離しているように見える。そういう意味では、海上のシャトルネットワークを強化していかないとまくなのではないか。完成自動車についても、第3回でも意見を述べたが、都心のど真ん中の水際線で扱うことが横浜の臨海部を牽引していく上で、最適なのかということ提起している。本来付加価値が非常に高い空間であるところに、空間消費型の完成車輸入基地をこれから20年変えずに、むしろそれを強化するということはどうなのか。本当に他に代替地がないのだとすれば、むしろ今のような広い粗放な空間の使い方ではなく、立体化するなどしてほしい。

35ページのエリアマネジメントを改めて読むと、立地企業、あるいは土地所有者によるエリアマネジメントというように見えるが、むしろ外部からデベロッパーが自由に入ってくるようなエリアマネジメントにも一応開いておくべきではないか。山の中の誰も見向きもしないところで地権者が苦勞して取り組むというわけではなく、これだけの一等地で考えていくわけなので、もっと海外のデベロッパーを巻き込んだ戦略が必要になってくるだろう。

(小此木委員) 9ページに「地域全体の考え方」があり、戦略Ⅰ、Ⅱ、Ⅲとあるが、戦略ⅡとⅢは戦略Ⅰを支えるものなのではないか。前回出てきたプランにパンチ力がなく、ワクワク感がないので、もう少しそういうものを出してほしいと意見し、戦略Ⅰのところで技術革新と産業観光が出てきたのは良いのだが、それを支えるのが戦略ⅡとⅢなのではないか。

産業観光も技術革新も非常に良いプランだと思うが、産業観光についていえば、これから横浜港がインナーハーバー等で客船を誘致して、現在40万人ほどのクルーズの観光客60万、70万人としていくところ、それを東京に全て取られるのではなく、横浜市内で楽しんでもらうようにしなければいけない。そのためには時間がないので、戦略Ⅲの記述をもう少し充実させて、スピード感のある組織体制にしていきたい。

議 事

(池田委員) 非常に分かりやすくなったと思う。グローバルイノベーション、インダストリアル・エンターテイメントという新しい言葉が出てきたが、それにどういうふうな具体的な施策を結びつけていくか、あるいは民間企業がどう応えていくかということが非常に重要なのではないかと思う。井上委員がおっしゃったが、最後の「エリアプラン」の中で、3つのエリアを提案しているが、その前に10ページにある、今回のマスタープランのエリアがここにある、どうしてこの3つのエリアを選んだのか、残りの部分はどうなるのかというところはぜひ整理して書いた方が良いと思う。

岸井委員からのコメントにもあったように、4回の審議会を開催して、委員が意見を言って、事務局がマスタープランを作ってきたが、これをどう実現に繋げていくかというのはなかなか難しいことだが、ここにいるメンバーが中心となって、特に高齢の人より、もう少し若いというと語弊があるが、そういう方々からも色々な形でアドバイスをいただくような形で、継続的に関わっていくことで、今後20年に繋がっていくのではないかと思う。

それを実現するためには、横浜市の小中学校で、京浜臨海部の歴史を伝えていくような、末永い継続性のようなものを培っていく必要があると思う。

(二村委員) 躍動感のある報告書になり、見ていて楽しく、良いものに仕上がったと思う。京浜臨海部には非常に先進的な企業が進出してきていて、今、現在進行形で、素晴らしい状況に入っているのかと思っている。そして、今回このような立派な報告書ができたわけだが、実際の具体的な事業や施策はこれからだと思うので、これから市の役割や努力が必要になってくると思う。このようなものを示すと、各方面から新たなニーズや要求等も出てくると思うので、それには適宜対応していくことが重要だと思う。

川崎や東京との連携という話があったが、やはり広域的な視点が必要だと思う。今回の報告書は前回の物と比べると、横浜市はまず中心部のいわゆる観光のエリアと、この工業地帯のエリアとの連携を謳っている。インダストリアルエンターテイメントという言葉には私も多少引っかかりはあるが、産業観光といったもので結びついていこうという意味で横浜市の中での広域という視点が見える。さらに今後は隣接する川崎との上手な連携の仕方を模索していくべきだと思う。より大きくいうと、関東全域で大きなインフラの計画というものが、今後動いていくと思うので、それに併せた形でマスタープランから枝葉を伸ばしていくと良いと思う。

(松川委員) 本日初めての出席なので、過去どのような議論が行われてきたのか、詳しくは分からないが、今日、マスタープランの最終案を見せていただき、皆さんが仰っていたように、非常に分かりやすい。今まで行政がつくる報告書というのは、文章が多く、なかなか読み切らないというのが通常だったのだが、今回、非常にビジュアルも多く使われており、非常に分かりやすくなったのではないかと思った。

立地している企業からすると、このマスタープランはある意味有休化した土

地の用途転換を図っていく上での一つの方向性を示していただけるものだと理解をしている。そういう意味では規制緩和という部分の言葉も随分入ってきたと思うし、20年前のマスタープランを見ると、やはり臨港地区、それから工業専用地域という、非常に厳しい規制の中で、生産から、どちらかというところと開発・研究にシフトするだけのマスタープランだったのに対して、今回、そこは大幅に踏み出していただいたという部分では、非常に嬉しく思っている。来年、再来年からすぐに大規模な土地が空いてどうこうという企業はあまりないかもしれないが、この先、本当に5年、10年、20年と考えた時に、現状のものづくりから違う形で自ら持っている土地を利用、活用していくと考えた場合には、このマスタープランは非常に有意義なものになっていくのだろうと思っている。ただ、私どもの、今回のエリアプランに入っている末広地区に立地している企業としては、なかなか難しいのは、交通インフラとの関係がある。何かをするにしても、現状の鶴見線という非常に関東ローカルのJRしかないし、三両編成で日中は三本しか動いていない。こちらはやはり鶏と卵の関係になるわけだが、何か制度をつくるにしても、やはり交通インフラがセットで動いてもらわないと難しい部分もあり、以前も横浜市の方にお話ししたが、なかなか鉄道事業者は民間企業が真っ正面から扉を叩いても応えていただけないこともあるので、そこはぜひ横浜市に入ってもらいながら、大きな形で、開発部分と、交通インフラの再整備の部分を並行して進めていただければありがたいと思っている。

(岩佐委員)

この10年、20年間という長い時間を見据えたマスタープランであり、技術的にも経済的にも急激に変わっていく中で先を見通すのは、民間企業にとっても難しい。その中で今回のマスタープランが出来るのは、歴史的に過去から現在にかけてどのような資源が横浜市の中に蓄積されてきて、それを元にして横浜市のあり方をつくり上げていきたいのかというビジョンを提示し、さらにその中で市が関わるのが可能なのかということを示すことだと思う。先程からたくさんお話があった交通インフラ整備や緑化の可能性といったものも含めて、公的機関がどのようなことができるのかという大きな可能性を示しているのが、今回のマスタープランの役割の一つだと思う。そういう意味においては、今回新しく作り上げていただいた冊子はPR的にも非常に分かりやすくなり、これからどのような横浜市になっていくのかという未来予想図を示す楽しいものとして、改善されているのではないかなと思う。私としては、こんなところで働いてみたい、住んでみたいというイメージを掴むことができた。色々な意見が出て、最終的な修正はあると思うが、大枠のところでは非常に良くつくっていただけたのではないかなと思う。

(森地会長)

井上委員の意見で、産業観光と今回何が違うのかというのは仰る通りで、「産業観光」によるブランド力の向上がキーワードで、今までの産業観光というのは、見せる、そして企業も宣伝する、そして来た人は楽しむ、というものだったのに対して、今回は、来る人は一般の人だけでなく、研究者や専門

家にも来てもらって、それがまた色々な繋がりに広がっていくというところが、特色の一つである。

もう1つは、そのことを通じて、ただあるものを見せるのではなく、地域の魅力が向上するようなことをやっていくということである。この2つをもう少し明快に書けば、井上委員の疑問には答えられるのではないかと思う。「産業観光」によるブランド力の向上」ではきちんと読み取れなかったということなので、このタイトル付けをどうするか。「産業観光」から何とかへ」など、そういうタイトルにしたら良いと思う。

もう一点は、色々な企業連携や、あるいは海外の投資家や企業等の視点あまり入っていない。これはロジスティクスだけでなく、それぞれの企業が国内の他分野の企業、あるいは海外企業と色々な意味でのアライアンスを組むという時、ここに土地があるということ売り物にできていないので、そういうことを意識的に協働してもらいたいような仕掛けをつくろうというのが内容の1つである。

もう1つは個別にアライアンス組んで何かをやられたのでは、全体としては面白くない。それをコーディネートすることにより、エリア全体、地区等の魅力を上げることができるということなのだろうと思う。そういう意味では、最後の戦略Ⅲにもう少しそういう意味合いのことを入れた方が良いのかもしれない。

もう1つは、これを英文化して海外にもPRできるようにということをお願いしているが、海外にPRをすると、京浜だけではいかにも弱い。このエリアというよりは、「横浜」というブランドを何とか広めることが必要だし、横浜はこれだけ魅力的なところで、そんな魅力的なところのすぐ側にこのようなスペースがあるということが1つ。それから東京や羽田などでこの地域自体はこんなに魅力的なところであるということが頭にあって、そして後ろに続くのだろう。30～40年前、ボストンの港の広大な空き地を見て本当に驚いたが、港は、日本よりくず鉄の山という時代だった。ボストンバッグのボストンはどこにいったと言ったが、今は完全にニュータウンになっている。その辺の海外戦略を少し入れて、先程の戦略Ⅲを補強してもらえれば良いと思う。

(事務局)

いくつかご指摘の点があったが、「産業観光」の表し方については、来街者のみならず、研究者、それから海外から来られる様々な人を含めてトータルでこの「産業観光」をしっかりとやっていこうということを期待しているので、先程森地会長から言われたように修正したいと思う。

先程「ツーリズム」と何が違うのかというお話が井上委員からあったが、それについてもそういう形で解決したいと思う。

物流のところについては、3ページに横浜港の貿易額の推移があるが、こちらは輸出入関係を含めて整理をしたものであるが、先程ご指摘をいただいた8ページに世界を全体として見た場合の関係になっているので、ここはもう少し分かりやすい形で表現していく必要があるかと思っている。

それから 9、10 ページの「地域全体の考え方」については、全てのエリアを対象に戦略Ⅰ、Ⅱ、Ⅲを行っていききたいということで表現をしたわけだが、やはりエリア毎に違うということが少し見えてしまうようなので、記載の仕方を工夫をさせていただきたいと思う。

また、戦略Ⅰを戦略ⅡとⅢで支えるというのは最もなご意見で、支えるということをおの中にしっかりと表現できるような形に修正させていただきたいと思う。

10 ページでエリアプランを掲げているが、こちらは今までこちらに立地する企業の方々とこの先 10 年ぐらいで大きく変化する可能性があるところということで掲げているが、それ以外のところについても今後エリアプランが必要になれば、途中の段階でもつくっていくということになる。ただ、エリアプランの書き方が少し強すぎて全体のイメージが湧かないというご意見もあるので、イメージ図のつくり方についても微修正させていただきたいと思う。交通インフラの関係については、横浜市としてしっかりとした役目をもって、取り組むべきものだと思っている。この交通インフラの関係は、横浜市の役割のようなことについて、「市が先導しながら」といった言葉を少し入れることにより、横浜市が主体的に取り組むということが分かるように記載したいと思う。

16 ページの物流関係について色々ご指摘をいただいたが、表現については、委員ご指摘の通り、もう少し危機感と現状を示したような文章に変えていきたいと思っている。その中でご指摘を受けたロジスティクスについても、かつてと違って非常に高度な温度管理や流通加工など、今までになかった部分が出てきているので、そういった部分であるとか、交通インフラが非常に整備されて優位性が出てきたといった内容をぜひ加えていきたい。

それから横浜港全体の再編計画について、現在、港湾計画の改定をやっているところだが、コンテナについては、本牧ふ頭にシフトして、実は自動車については大黒ふ頭に集中しようという考え方がある。自動車については、名古屋港に次ぐ、東日本の拠点ということで、現状も非常に取り扱いが伸びており、中古車・建機、それから非常に取り扱いの技術が高いということで、色々な国から出て来た自動車をまた方面別に積み替えて出していくトランジットや、輸入自動車を輸入して、日本仕様に変えるような施設も併せて、整備していくという新しい流れも出てきており、今後の大黒ふ頭において、自動車の取り扱い機能に力を入れていくという考え方があり、その辺の記述がたった 2 行でしか書かれていなかったのもので、そこはしっかりと書いて、むしろコンテナについてはそういったことなので、省略するような形で、大幅に修正をさせていただきたいと思っている。

35 ページの体制については、やはりエリアマネジメントの重要性といったものもあるので、皆さまのご指摘いただいたような形で、少し内容を変えたいと思う。また、スピード感についても加えて修正させていただきたいと思う。

海外への見せ方について、当然ながら外から企業を呼び込むということもあるので、英文化する際はマスタープラン改定案の概要版を答申いただいた後につくっていきたいと考えているので、そういった中で、横浜、それから横浜都心臨海、京浜臨海といったものをしっかりと意識しながら、日本語版をつくり、さらにそれを英語版にしていきたいと考えている。

(森地会長) 井上委員が言われた、海外の路線のネットワークの入り方がチャンスを失っているのではないかということだが、つまり、もっとアジア、委員の研究で例えば、ベトナムだけとか、一国間の直行でも十分利があるのに、それを全部回して歩いているという、そういうことを改変するような努力をしているのかというご指摘だと思うが、おそらくマーケティングや投資もそうだが、そういう路線環境をきちんとしていくためのマーケティングを市として担う気があるのか。

(井上委員) 井上委員に伺いたいのだが、最後のエリアプランの前にマスタープランをとるのは、確かに仰る通りなのだが、そのイメージはどのようなものか。

(井上委員) 緑地をこのようにするとか、軸にしていこうとか、ウォーターフロントをつくろうとか、それから人の足、新しいマストランスを入れていこうといった素材は随分提案されている。例えば、新しく企業立地を考えている人とか、一般の市民の人が、この1枚の図面を見てもらう全体像が分かるというようなものはあるといい。

(森地会長) 1枚の絵にできるかということであるができるか。

(事務局) 立地企業の方々が操業されている、ないしは操業してある程度使っていない施設があるにしても、それはまだまだ公表できていないことがあるなど、これを1枚にプランとして表そうとすると、濃いところと薄いところが出てしまって、本来書きたいのだが書けないところもある。苦肉の策ということではないが、新しい土地利用を図っていくという意思がはっきりしている企業グループがあるところだけを特化してつくっている。ただそういった流れの中で9、10ページの見え方については、もう少し全体をしっかりとやっていくというイメージをこのページで表現させていただくことにより、井上委員が言われているエリアプランの前に1枚入れるというのは、我々としても非常に厳しいと思っているので、そういう形で示させていただければと思っている。

(森地会長) どちらにしても同じことなのではないか。

(事務局) 同じではあるが、9ページの左側に全体のいわゆる戦略、施策の展開を、このエリア全体に10ページの方でやっていくということで、この表現をしている。

(森地会長) それでは不足と言われている。マスタープランだから空間的に表現しないといけない。

(井上委員) いや、分かる。逆にその絵を見せれば、民間の人たちの動きがもっと活発になる、他からの投資も呼び込めるようなものであれば良いと思う。そういう

ことから言うと、各地区の具体的な機能図を描く必要は役割としてあまりないのではないかと考えている。むしろ現在欠けている、こういうコネクションを良くするとか、それから水際に立地しているという特徴をこうやって活かしていくというようなことを、主体は別にして、これからの10年間で魅力あるものになっていくということさえ示せば良いと思う。道路にしても、鉄道にしても、これはもうこれで既に出ている。マスタープランが一人で歩くための図面を1ページでも良いのだが、色々な方々に対するメッセージとして、必要なのではないか。詳しくは、本編を読んでもらえればもっとよく分かるという仕立てなのでは。

(池田委員) 今のみなとみらいに年間6,000万人とか、8,000万人とかの来訪者がある。懐が広い。みなとみらいだけではなく、山下公園がある。山下公園ができて95年。それから大さん橋がある。あの土日の賑わいの10%ぐらいの人たちがこちら側に来たらすごいと思う。ただ、今の状況だとあり得ない。このマスタープランが上手く動いてもまだまだ時間はかかるだろう。しかし、コアな人たちを受け入れるぐらいのキャパシティのあるエリアというものが必要で、この中にいわゆる水際線を持った緑地も絵に描いてあるのだが、このちまちましたものでは全然人は入りきらないのではないかと考える。これだけの遊休地があるところを民間企業の方々が展開するだけではなく、横浜市が主導して、集客施設という話ではなく、何かコアになるものをつくっていくというようなものが、マスタープランの中に、具体的なものはなくとも、コンセプトはあっても良いのではないかと感じる。

(小此木委員) 池田委員のお話を具体的に言うと、例えばクルーズ船で来た人たちを三溪園や中華街ではなく、もっと別なものを京浜臨海部につくってみてはどうかということ、この前の審議会の時に申し上げた。それはやはりここにもあるようにドーハの美術博物館とか、そういうものづくりの博物館とかをまず具体的に出してもらいたい。まだ抽象的な感じがする。例えば、こういうものなのだということで、そこに旗を立てて、そこに向かって、皆でやっていく。そういうものを横浜市と連携して進めるようなものがほしいと思う。

(松川委員) 元々、京浜臨海部自体はマスタープランで浅野総一郎が中心になって埋め立てたところから始まっているのは事実であり、現状も旧浅野の流れを引いた企業が立地しているのも事実であるが、私も活性化協議会だが、全員が全員、同じ方向を向いているわけではないのは当然なことで、半数以上は現状、とりあえず当面は今のものづくり、製造を中心とした事業を継続しているという企業も多い中で、今回のマスタープランは今すぐのことではなく、5年後、10年後、20年後を考えた時に、そういう方向になっていくべき、あるいは自らの土地を活用した場合、どういう方向に動くのかということの1つのパイプという話を聞いたのだが、小此木委員が言うように、核になるものが何か必要になるだろうと考えていて、それはものづくり博物館という形のものなのか、あるいは国際会議場的なものなのか、何か今の横浜にない、あるい

	<p>は東京にもないものを持ってくることが集客の目玉としてはあるのだろうと思う。ただ、難しいのは、私どものような立地する企業からすると、地主でしかない部分もあり、いわゆるデベロッパーの支援というか、これは国内のデベロッパーだけでなく、海外のデベロッパー等の知恵も盛り込んだ大きなまちづくりというものがおそらく必要になってくるのではないかと考えている。なかなか立地している企業、活性化協議会メンバー全てがすぐに開発ということではない中で、やっていくとすれば部分的にというか、やれるところからやっていくという話になると思うが、そういう目玉ができれば良いと思う。</p> <p>(二村委員) 以前説明の際に、美術館や博物館に関連して、海運クラスターを内容としてはどうかという話もしたが、横浜の場合、歴史的に特筆できるものの数も多く、色々な方向性があると思うので、これから頭を悩ませていただければと思う。</p> <p>先程の物流のところ、コンテナの部分の削るという話があった。紙面が足りないというのはよく分かるが、横浜にとってコンテナというのは、非常に重要だと思う。取扱個数が減少傾向とはいえ、大水深のバースもでき、またそういう大型船が容易に入ってくるというのは横浜の強みだと思うので、ぜひコンテナのところは削らないでいただきたいと思う。</p> <p>それから目次についてだが、第3章が「戦略Ⅰ」という記述のみとなっているが、できれば何か戦略Ⅰのグローバルイノベーションとインダストリアルエンターテイメントを表す一言がないと、目次の戦略Ⅱ、Ⅲに見劣りするような気がする。それから、第6章のエリアプランも切れているが、私には何となくぶっきらぼうに見えるので、もう少し工夫があっても良いと思う。</p>
	<p>議題2 横浜市への答申について</p>
	<p>(事務局) 本日の意見を踏まえて修正した京浜臨海部再編整備マスタープランについて、森地会長の確認を経た上で、答申を行う。</p>
	<p>議題3 その他</p>
	<p>(事務局) 都市整備局長から挨拶があった。</p>
<p>資料</p>	<p><説明資料> 京浜臨海部再編整備マスタープラン改定案 市民意見募集の結果</p> <p><参考資料> 「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 会議録」</p>

会議録の内容を確認しました。