

# 関内・関外地区活性化推進計画(案)に対する市民意見一覧 [意見総数:458件] (平成22年3月8日現在)

網掛け・下線の部分は、「ご意見に基づき、計画案の記載を拡充・修正したもの」です。  
 網掛け以外の部分は、「考え方や内容などが、計画案に概ね記載されているもの」や、「今後、計画の具体化の検討に当たり、参考とすべきもの」などとなっています。

## 1 関内・関外地区活性化 [437件]

No.	ご意見要旨	拡充・修正箇所
1A	目指すべきまちの将来像(4つの基本方針) [33件]	
1	「4つの基本方針」が挙げられているが、関内・関外地区の持つ固有の地域性(地域文脈、歴史、場所性等)はどのように理解されたのだろうか。かろうじて「OLD & NEW都心」は分かるが、その他3つの方針はこのまちでも通用するものだ。関内・関外地区は日本でも極めて特異な発展を遂げた地区でもあった。開港から戦後復興を通して、地区固有の文化や歴史の継承、街の品格が明示される方針でありたい。更に、地域性を深掘する分析、評価、提案が必要と思える。	
2	関内地区のあるべき姿について 横浜の中心はみなとみらい、横浜駅周辺に移ったと言われている。その都市の歴史文化の核となる場所を中心と考えるなら、関内地区は依然として横浜の中心である。経済優先、効率優先の物差しだけで考えてほしくない。日本大通り周辺の歴史的建造物、その他がなくなったら、観光資源が半減するということだけでなく、市民の横浜という都市への愛着、誇らしさも半減するのである。この地区には、日本ではじめての〇〇といった史跡も多い。その意味では、横浜という都市をこえて、近代日本の出発点という意味合いもあるのではないが、その点を真剣に考えてほしい。	P51 「4つの基本方針」
3	良いと思います。OLD & NEWとありますが、今の関内はOLD & OLDです。NEWの部分を期待しています。多くの人が働いているので、そういう人達が買い物できる、集える場所がほしいです。	
4	OLD & NEWもいいが、横浜の特性としては、モダン・ハイカラでは？ 開港当時の風俗や文化(鉄道馬車や人力車など)を再現するが、それに終わらず、21世紀の課題に答えるものとして、新たな意味(例えば、人にやさしい、環境にやさしい)を加える。	
5	基本方針「OLD & NEW都心」について、横浜(関内)は西洋文化が日本で始めて入ってきた街ではあるが、明治以降の新しい街であり、OLDという考えはフィットしない。奈良・京都・鎌倉に比べて超新しい街という認識にたつこと。	
6	歴史ある街なので、OLD & NEWの共存は、理想的であると思う。	
7	4つの基本方針については問題ないが、「2 都市活力創造都心」はおかしいので「都市活力・魅力都心」の方が良いのではないかと。又、「協働・共創都心」もおかしい。「参画・協働都心」の方がふさわしい。	

8	<p>「都市活力創造都心」について      今後、横浜市も他の地方自治体と同様に少子高齢社会や人口減少社会を迎え、扶助費の増大が予想される一方で、納税者の減少により税収の落ち込みも予想される。横浜市は他の大都市に比べ法人市民税の占める割合が少ないため、このトレンドで推移した場合、将来は十分な市民サービスすら提供できなくなる恐れがある。その時代に横浜市の財政を支えるのは法人以外考えられないので、今から、その備えとして将来像の「都市活力創造都心」に力点を置いて都市づくりを進めるべきである。</p>	
9	<p>目指すべきまちの将来像について… 東京やニューヨークのように、文化、芸術を発信出来る「まち」になってほしい。</p>	
10	<p>4つの基本方針について… 現在は、全国どこの地区も個性がなくなっています。この状態から抜き出るには他都市に先駆けた何かが必要です。今後、「環境」はすべての施策に優先するので、もっと環境施策を掘り下げて、他都市がまねできないオリジナリティをアピールすべきだと考えます。</p>	
11	<p>「3. 快適環境都心」について、水と緑の豊かな「バランス(調和)の取れた」を追加したらいかがか。</p>	
12	<p>4つの方針と12の戦略の関係が分かりにくい。4つの方針の修飾語が上滑りしていて、頭の中にかえって入りにくい。もっとタイトルとその説明文を結びつけるようにシックリさせて欲しい。12の戦略は、多すぎて焦点がボケている。もう少し集約化すべき。</p>	
13	<p>・修飾語のバリエーションが豊富すぎて理解しにくいこと、さらに4本柱だと理解し難い。具体的には、「2 都市活力創造都心(都心環境を創る。)」 「3 快適環境都心(水と緑の豊かな都市環境の、安全・安心に過ごすことのできる都市環境を。)」 「4 協働・共創都心(を生かした都心環境の形成。)」 というように、環境・都市・都心が交錯して理解し難いので、3本柱にした方がよい(特に、都市活力創造都心はひどい)。      ・「関外」という言葉は、歴史的意味合いのある用語ではあっても、一般には常用しない(使うべきでないという訳でないが、馴染みにくい)ので、どの範囲か(現行の地下鉄駅名などを使って)補足説明した方がエリアをイメージしやすいと思います。      ・「都市」と「都心」の使い分け(都心の多用がひどい、4本柱でなく3本柱にして都心を外しても良いと思う)、〇〇環境など環境と付く用語の羅列が気になる。ずっと頭に届くようにもっとシンプルに整理すべき。</p> <p>*3本柱の場合の一例      A案(内容を明確化)      1) エリア内の魅力建築物(点)と動線(線)with OLD&amp;NEW → (エリア内建築物の)魅力建築物の保存再生と創造[ハードのネットワーク形成](骨格を基盤という意味で用いているのであれば、既に骨格形成はされている。「都市の骨格」とは何を意味するのか不明なので、用いるのであれば「都市の骨格」「都心としての構造」をより明確にすべきであろう。      2) 快適で活力ある都心[水と緑ある安全安心な都心形成]      3) 協働・共創を育む都心[ソフトのネットワーク形成]</p> <p>B案(都心を外し3本柱とする)      1) OLD&amp;NEW[ハードのネットワーク形成]      2) 活力ある快適環境の形成[都市内移動の醸成・高度化]      3) 協働・共創[ソフトのネットワーク形成]      などなど、ご参考にされたい。</p>	<p>F51      「4つの基本方針」</p>
14	<p>「目指すべきまちの将来像(基本方針)」は、自然環境の整備、再生。</p>	
15	<p>4. 「協働・共創都心」方針を目指したいと考えます。伊勢佐木町で長年働いています。年代を問わず人の集まる町でありたいですが、特徴のないのが特徴のような…。</p>	

16	関内活性化のため、基本方針を打ち出すことはよいと思う。特に協働でまちづくりを進めていくことが重要と思う。	
17	「4 協働・共創都心」が一番重要な取り組みであると思っています。現在、関内・関外地区は、チェーン店がひしめく商店街が多く、街並みだけ整って、中身は活気がないといった現状です。「新しい、古い」、「環境」、「コンパクト」といった形にとらわれた方針ではなく、まずは、小さなエリアで人々の生き方に密着した身の丈にあったまちづくりを目指すべきだと思います。個々のエリアが個性を出すように考え、うながすことで「らしさ」が生まれ、人々が集う活気のある街ができると思います。外ではなく、中から競争があるまちに変わる必要があります。対所方法のひとつとして、 ・関内、関外という大きな枠組みで、エリアマネージメントを展開するのではなく、生活圈レベルでの方針展開に切り替える。少なくとも関内、関外に分けてまちづくりを考える。 ・各商店街組合や町内会の組織がしっかりしているので、各組織が自らアイデアを出せるような環境を誘導していく。 ・ハード整備でなく、エリアマネージメントに対する助成にまずは目を向ける。	
18	目指すべきまちの将来…冷静に、野毛地区をみると分かるのだが、現在では、古くからある店舗が閉店し、そのたびに、新しい店舗が開店するといった構図が出来ているのだが、街全体では過去の隆盛を誇った賑わいを取り戻せていないのが現状だ。行政が、街の再開発を行うことにしても、統一したデザインの標識で街並みを修飾したとしても、街に暮らす人々や街を利用する人々の心が通わない限り、税金投入の無駄になる可能性が高い。まちの再生には、まちに暮らす人々やそこを利用する人々の自覚と自立が不可欠である。行政が援助や支援をする時代は終わっていると考える。	
19	目指すべきまちの将来像(基本方針)は納得いくが、余りにも立派でクレームの付けようがないが、魅力的ではない。おそらくどの都市で計画企画しても似たり寄ったりの内容が出てくると思います。博覧会的な将来像は誰も期待(厳しいご時世)してないのではないのでしょうか。横浜市の財政面で厳しいのであれば、むしろ市民を信じてもっとも行政と市民が同じ価値観(危機感)を共有し「改革」エネルギーを共に発動できるような場を作るべきではないでしょうか。	
20	目指すべきまちの将来像(4つの基本方針)について、4、「協働・協創都心」は他の3つの基本方針に比べて、地域の特徴・特色がないコンセプトだと思う。ただし、この「協働・協創」のコンセプト無しには物事が一歩も進まないのではアクションプランではこのことを公・民とも意識して策定されたい。	
21	4つの基本方針について支持します。将来ビジョンに向けての着実な実施を希望します。特に関内や臨港エリアだけでなく、関外エリアを含んでいる点を評価したい。	
22	4つの基本方針には大賛成です。	
23	①OLD&NEW都心…日産の規模までとは行かなくても、この地域発祥、またはゆかりのある企業が拠点を持つことで、社会的価値を保てるようにする。 ②都市活力創造都心…ベンチャー企業より小規模の個人(フリーランス)にまで、チャンスやサポートが与えられるとよい。 ③快適環境都心…大岡川沿いがもう少し、人が散歩等しやすいクリーンな場になるとよい。 ④協働・共創都心…市民主体の活動を、一般の人が知りやすくなるとよい。	
24	「横浜の都市ブランドへの貢献」について、の下地区も見当に入れたほうが良いと思います。	
25	「目指すべきまちの将来像(4つの基本方針)」や戦略について 横浜市基本構想(長期ビジョン)「市民力と創造性により新しい横浜らしさを生み出す都市」が最上位のビジョンです。このため、本案の4つの基本方針を設定することは市民の理解をわかりにくくするのではないかと危惧しています。あえてひとつにまとめた基本方針案は「創意工夫する人が住み、集うまち」が考えられます。また、「都心」というワードが気になります。都市機能の中心という意味とは思いますが、エキサイトよこはま22やMM21基本計画との整合性も必要でしょう。横浜市民は住みよいまち、生活しやすいまち、コンパクトに機能しているまちを望んでいると思います。「都心」は望んではいないと思います。	
26	今さらですが、150周年事業をお祭りにしてしまわずに、将来の横浜のまちづくりのモデルケースとして、その事業費、人力をこれらの基本方針の実現に使っていたら…と悔やまれます。時代の空気というのはつくづく恐ろしいですね。4つの基本方針の理想を徹底して追い求め、縮小していく社会の落ち着く先を見つめてほしいです。	

27	4つの基本方針のどれも重要で実現を望みます。	
28	十分検討された上での方針・戦略だと思います。どのように実践してゆくかが大事です。	
29	関内・関外地区は、開港・開国以来、日本の発展の玄関口として、多くの役割を果たしてきた150年の歴史の蓄積を有し、みなとみらい地区、港湾部の整備や横浜駅地区の発展・羽田空港の再国際化等、周辺の整備が進む中で、改めて横浜を代表する拠点として非常に重要なポジションにあると考えられます。掲げられた4つ方針の通り、確実に具体的な活性化計画の推進が望まれます。	
30	4つの基本方針は非常に抽象的なのもっと具体的な将来像を掲げていただくと民間の協力をもっと得られるのではないかと思います。また、4つの基本方針を関内・関外で全て実施する必要なく、中区の周辺地区(元町、中華街、野毛など)と関内・関外地区のはっきりとした差別化をはかる事で、中区周辺地区と共調し、中区全体として4つの基本方針を完成させる戦略を立てる。ひいては中区全体として横浜駅周辺・新横浜駅周辺と差別化し、やはり協調して横浜全体として集い、活性化の戦略の一部として位置づけるといった方針はいかがでしょうか。	
31	4つの基本方針や12の戦略は関内・関外地区の活性化に貢献すると思うが、総花的になっている。これらのうちいくつかは地域特性がなく、どこの地域にも当てはまるものであり、魅力に欠ける。基本方針や戦略を半分程度に絞り込めれば目標が明確になり、実現性がアップする。	
32	色々な個性のある地区を抱える関内・関外地区で連帯感を持てるよう、もっと簡潔な目標(それぞれが自地区の活動にいかせるもの)を設定したほうが良いかもしれない。	
33	開港以来の歴史ある横浜で古いものと新しいものの融合は都市横浜を象徴するものであり、歴史を踏まえた都市作りが必要と考える。古いものから新しいものが生まれるので都市活力創造については地域の歴史をしっかりと学んだうえで活力を作り出すことが必要と考え、その中で具体的な環境都市というものを考え、各地域の特性に合ったサステイナブルな都市作りが必要と考えます。4つの基本方針を競合しているものがあるので2つぐらいにし、戦略が多すぎ実現するのに何を優先していくかをもう少し明確にしたらよいと思う。	
1B	12の戦略(優先的取組の視点も含む) [241件]	
1	少しほおぼりすぎてる気がします。コンセプトをもっと単純にした方がわかりやすいと思います。	
2	【再掲】4つの方針と12の戦略の関係が分かりにくい。4つの方針の修飾語が上滑りしていて、頭の中にかえって入りにくい。もっとタイトルとその説明文を結びつけるようにシックリさせて欲しい。12の戦略は、多すぎて焦点がボケている。もう少し集約化すべき。	
3	戦略については大変良いである。ふさわしく計画が盛り込まれていて非常に分かりやすい。	
4	“6つの優先的取り組み”によって、どんな効果が期待されるのか。達成される目標像をもう少し具体的に記述してほしい。	
1Ba	戦略1 結節点強化 [25件]	
1	結節点の強化と商店街の活性化に特に力を入れてほしい。	

2	北仲地区の整備に当たっては緑を多く取り入れる(屋上も!)ことでMM21地区との差別化をしてはいかかでしょうか。	
3	馬車道等は魅力のある街並みだと思いますが、休日の人通りの少ない点が気になります。結節点強化が必要です。	
4	ワールドポーター、赤レンガに行かれる方はほとんど桜木町駅より徒歩の方が多数居りますが、みなとみらい線馬車道駅からの方がずっと近いのですが、商店が何もないので、合同庁舎隣り、住宅公園の場所に商店の誘致をしたらと思います。	
5	東京(杉並区)から横浜市(鶴見区馬場)へ移り住んで12年になります。偶然ですが転勤で関外地区に通勤しております。関内地区の良いところは海があり、歴史的建造物があり、町並みが非常にきれいな所と思います。海沿いの道の他、日本大通り、馬車道など印象的な町並みが大変多いと感じます。日本大通りは大火の後延焼を防ぐ目的で造られたと聞きます。防災のキーワードでスタジアム、市庁舎付近を整備するのはいかかでしょうか。	
6	街の活性化には再開発が必要だと思います。北仲再開発や市役所移転跡地の早期再開発を進めるべきだと思います。北仲は世界の高級ブランドの路面店舗・世界的に有名なレストラン・カフェ・高級ストア・医療モール・高級アパートメントといった店を中心にアップパーをターゲットにしたハイソなエリアとするのがいいと思います。ホテルも前の再開発計画のようにパークハイアットを誘致するのがいいと思います。市役所跡地は大学誘致(芸術・学芸系)をメインにするのがいいと思います。	
7	横浜出身の者として、関内周辺の町は以前から歩きにくいと感じていました。イセザキから横浜公園や馬車道方面等、距離はさほど無いのに、大通りの信号待ち、歩道の狭さ、カフェや物販店の少なさが、「歩いて楽しくない」ことにつながっているのではないかと思います。そういった点では、「結節点を強化する」ことは大変重要で、ぜひ進めていただきたいです。	
8	強化内容を具体的に示して欲しいです。人が歩き、見て、会話して、仕事して、消費して、集って、楽しんでいられる結節点が望ましいと思います。施設やモノだけでは強化できないでしょう。ソフト政策が大事になります。特にこの地区は水辺と緑化の環境整備を重点的に行うことがよいと考えます。	
9	4つの基本方針はよいと思います。関内・関外を活性化するには、現市庁舎前の港町周辺地区に人が集まってくるような人気スポット(施設)をつくることにつきます。そのためには、東京駅、品川駅構内等で成果をあげているJRに、港町プロジェクトを依頼するのもいいと思います。また、馬車道で計画中の森ビルは、各地で実績あり、他社でもいいアイデアあれば出してもらい、最終的にいい案を採用すればと思います。成功すれば来訪客が近隣商店街に流れる等、波及効果も大きいと思います。	
10	①「12の戦略」については、「3つの都心地区を繋ぐ結節点の強化」が最重要戦略(戦略①)として挙げられているが、ここで述べられる結節点強化がそれほど重要かどうか疑わしい。本来、横浜市6大事業での「都心部強化事業」により、みなとみらい地区が形成されて横浜都心の一体化が図られた。しかし、都心として構成される3つ地区のあり方としては、それぞれの地区が特徴や固有性を持つことが望まれ、必ずしも同質の一体化を志向しているものではない。地域文脈からみれば、関内・関外地区のコアとして港町地区周辺の強化が最優先されるべきである。 ②「優先的取組の視点」について、第一に「港町周辺・北仲結節点の強化」をうたっているが、港町周辺については理解できるものの、北仲結節点強化については当該地区のあり方から見れば最重要にあげるべきプロジェクトとは思えない。これは北仲地区での「新市庁舎整備」を前提とした論理であって、必ずしも関内・関外地区全体まちづくりにとって得策とは思えない。	
11	結節点という考え方は興味深いですが、何と何を結節点しようとするのかをもっと明確にした方がよいのではないのでしょうか。そしてそこに埋め込まれていく要素をもっと具体的に例示すると分かりやすくなるのではないのでしょうか。鯉の例の「サテライト研究室」、熊本の例の「まちなか工房」などは、小なりといえども結節点といえよう。千葉大学が実験した「子供大学」などは年齢多世代の結節点として大いに参考になる。計画の方針は方針として今から出来る「民中心」の動きをこの方針に即して整理・公表・発信していくことが市民理解を増進することになる。	P80 戦略12 「地区ごとのエリアマネジメント 推進支援」  P97 優先的取組 「エリアマネジメントの推進と 公共空間の利活用」
12	関内駅北口は貧弱すぎる。駅前広場または人が滞留できるスペースがほしい。また、駅のバリアフリー化を急いでほしい。	

13	関内・関外の玄関であるJR関内駅はあまりに貧弱だと思う(石川町駅も同じ)。玄関のイメージが悪いと街全体がマイナスイメージになる。	
14	関内駅はホーム、エレベーターなど改修が必要。	
15	戦略8について、具体的な関内JR駅のエレベーター設置などを早急に実施してほしい。子育て、老人には、もっとやさしい街づくりの一環としては必要と思われる。	
16	関内、伊勢佐木町、馬車道が横浜古来の商業・観光の中心地であるにもかかわらず、JR関内駅の桜木町寄りの乗降口にエスカレーター・エレベーター等バリアフリーの施設が設けられていないのに、かねてより疑問を持っております。市役所寄りの乗降口にはエスカレーターが設置されておりますから、馬車道伊勢佐木町寄りにはエレベーターの設置をされるようご提案申し上げます。	
17	JR関内駅の改装は考えられていないのでしょうか？	
18	関内駅及びその周辺の整備がキーポイント。すべての道は関内駅。	
19	関内地区に比べ、関外地区はポテンシャルが小さい。賑わいをもたせるにはあっと驚くアピールが必要。そこで、JR関内駅の名称を「JR関内・関外駅」に変更する。	
20	関内・関外の中心にある関内駅の整備が第一だと思う。バリアフリーにするのはもちろん、近代的美感のあるものにしていただきたい(乗降客も多い駅なので)。	P85 優先的取組 「港町周辺結節点強化」
21	関内駅に駅ビル建設し専門店等を誘致。	
22	「関内駅、石川町駅をもっと利用しやすくしてほしい」…関内駅や石川町駅など、利用する事がよくあるのですが、急な階段しかなく、車椅子を使用している父親を連れて行く事が困難です。怪我をしている方や、障害をお持ちの方にとっても同様だと思います。程やかなスロープなど車椅子の移動がスムーズに行えるようにして頂きたいです。	P73 戦略8 「人と環境にやさしい便利な交通・移動環境を創る」  P74 戦略8 「人にやさしい交通環境づくり」  P96 優先的取組 「回遊性の強化」
23	関内駅にバスターミナル設置。	
24	4つの基本方針を踏まえ、今後関内・関外地区が活性化するためには、JR関内駅の再整備と新市庁舎整備が大きな役割を果たすと考えます。	
25	マリナード地下街の拡大。大通公園南口地下街。	

1Bb	戦略2 軸・ネットワーク [5件]	
1	<p>戦略2について            大通り公園～横浜公園～日本大通りの都市軸は、絶好の位置にありながら、連結性がなく、しかも賑わいが無い。この利活用がうまくいけば、地区全体の活性化の起爆剤になると思う。</p>	<p>P85 優先的取組            「港町周辺結節点強化」</p>
2	<p>日本大通り、横浜公園、大通り公園と続く軸を整備する案は賛成です。日本大通り、横浜公園、大通り公園と続く軸を整備することで、今まで点として存在していた地域を線で繋げる事ができるでしょう。ただし、面としての広がりを感じられません。面としての広がりを出すため、桜木町駅、関内駅、石川町駅と関内・関外地区の中間を横に繋ぐ軸も整備するべきだと思います。資料でも横の軸に関して多少触れられてはいますが、具体的な取り組みが分かりませんでした。関内・関外地区と他地区の間の流動性を確保する事は大切です。特に関外地区は他地区とのアクセスを著しく制限する地区が存在しております。具体的には福富町や寿町など、一般人が近づけない地域があることで、野毛地区や石川町地区と関外地区の回遊性を著しく阻害しております。こういった問題地域の対所方法も含めて、横の軸の具体案を検討して頂きたいと思えます。</p>	
3	<p>この地区においては、日本大通り・横浜公園・関内駅周辺・馬車道付近・伊勢佐木商店街等、さまざまなスポットがやや分散して存在しているように感じています。これらのスポットが一体化して人々が行き交えるような大動脈的な役割を大通り公園がもっと担っていかなければならないのではないのでしょうか。現在の大通り公園は、左右を車道に挟まれ、関内駅とも分断され、所々でやはり、車道が横切り、ただ、途切れ途切れのスペースからできている公園にすぎません。大通り公園を、伊勢佐木商店街の西端から関内駅まで直結(車道が横切らないように)し、横浜公園から日本大通りとも一体化し横浜港まで結ぶように大改造し、人の流れの主動脈に育てていけたら素晴らしいと思えます。私としては、みなとまでのウォーキングコースとしての理想でもあります。どこまで出来るのかはわかりませんが、大通り公園は今のままではなんとも寂しい公園に思えます。</p>	
4	<p>街づくりにおける水の復権が肝要と思えます。かつて横浜は水都でしたが、都市発展に伴い、これらは忘れられ埋め立ててきました。これは親水権放棄のような市民にも責任があり、また治水等を優先した行政にもあると思えます。ようやく水辺の大切さが見直され、南区・中区に親水護岸がつくられ市民が水に近づく試みがされていることは喜ばしいことです。近づくことで有難さ・大切さが分ります。水は切り離されたものではなく、共存するものという発想です。360万都市の中心部にある水域・水辺は貴重な横浜の財産です。これを活かした街づくりが必要なのではないでしょうか。水の上の散歩道のような新港埠頭につながる汽車道を行きかう人々を見ると、時代その時々に見合う活用法があり、それが活性化につながっている景色なのかなと思っております。水には癒しがあり、人の原点を回帰させるものがあります。そして人はそれを求め集まり、そこからきっと新しい文化が生まれ経済活動が育ちます。それが出来るだけの横浜には土壌があるのではないのでしょうか。</p> <p>以下は全く勝手な意見提案です。水辺(海・川)を活用するには、新規の水辺づくりと既存のものを活用する方法との2通りと思えます。新規はというと、派大岡川の復活です。現在根岸線が桜木町から石川町まで通っていますが、あの高架下にあった川は実に惜しかったです。今あれがあったらとつくづく思います。紆余曲折を経て今の姿があるのでしょうか、あれはあれで横浜の顔だったのではないのでしょうか。韓国・ソウル市には中心部に一度なくした都市河川を復活させたという話も聞いております。横浜もトライしてみてもいいと思っております。関内と関外を分けたあの川は、いろいろな活用法があるはず。既存といえば中村川ですが、これも痛々しい川です。川の上には青空が相応しいもので、道が上にあるというのはいかにもです。そのため陽の光もささず、また護岸を高くしたため水が遠くなりとても親水という雰囲気ではありません。何か採光する工夫、水に近づく棧道みたいな工夫はと思えます。石川町には河岸があり活気があったそうですが、人も寄らずに活気もありません。何か工夫をと思えます。</p>	
5	<p>関内・関外地区がこれから発展していく為には、現状のエリア内だけで解決するのは中々難しいように感じますので、みなとみらい21地区や横浜駅周辺地区等外のエリアも巻き込み、各地区に点在するOLDとNEWを上手く結び付ける必要があるだろうと思えます。具体的には、戦略②に記載されている都市軸の考えを利用すると良いと考えます。環境に配慮された地区にしていくことは今後必須であると思えますので、都市軸によって物理的又は視覚的に結びつけることで、各地区の文化が融合されるのが望ましいと思えます。仮に、横浜駅から三溪園までを結ぶ都市軸(A)を設定した時、北仲通南地区はこの軸上付近にあると想定される為、横浜市歴史を考えた上でも、新市庁舎には望ましい立地であると思われれます。</p> <p>ちなみに、都市軸については、            都市軸A・・・横浜駅～日産本社ビル～横浜美術館(丹下健三設計)～ランドマークタワー～神奈川県立歴史博物館～横浜スタジアム～山手～三溪園            都市軸B・・・三ツ沢総合競技場～ランドマークタワー～横浜税関～県民ホール～マリニタワー            都市軸C・・・三ツ沢総合競技場～日ノ出町～伊勢佐木長者町～三溪園            などが考えられ、特にAとCは、これからの関内・関外地区を考える上で、重要な軸線になり得るのではないかと考えています。            ※ここに挙げた建築物(場所)の多くは、私個人が幼い頃から現在までよく訪れていたところであり、あくまでも独断的なものです。</p> <p>私は、横浜に生まれ育ち40年以上横浜で過ごしてきました。一昨年来で磯子区周辺で暮らしており、大学入学以降、毎日のように根岸線から日々成長していく横浜の姿を見てきました。将来私も何らかの形で横浜に貢献出来るような仕事に就ければ良いな、という夢もありました。今回このような形で御意見をすることが出来て、幸せに感じています。もし、自分のアイデアが小さなことでも実現出来たら、3歳になった息子に胸を張って自慢することが出来るのですが…。今回の計画がどのような形になっていくのか分かりませんが、今後も息子や将来の人たちの為に、横浜の変わりゆく姿を私なりに見守り続けようと思っております。</p>	

1Bc	戦略3 業務機能の再生 [25件]	
1	<p>横浜都心再生に向けた標語が必要です。70年代財政破綻したニューヨークは「行方NY」を世界的標語に育ててニューヨークを全世界にアピールし企業投資や富裕層を呼び込みました。さらにニューヨークの大企業経営者がテレビ画面に続々登場して税制優遇策などをアピールし、ビジネス環境としてのニューヨークを称賛したのです。各社経営層がニューヨークはビジネスに対して本気だと語るなどで、ニューヨークには大きな投資が続き、80年代に大きな成果ができました。そのような強力で効果的なPR活動が求められます。</p>	
2	<p>日本最大の中華街を中国にPRして、今後の世界のリーダーとなる中国富裕層をターゲットに観光・投資・企業進出を促す政策を検討してください(林市長が上海万博でトップセールスするなど！)。</p>	
3	<p>海運、港湾関連、貿易商社、出版社、TV局、映像産業など、積極的に誘致してほしい。東京都心に比較して圧倒的に競争力のある賃料、立地助成制度、文明開化の雰囲気、交通の利便性を情報発信できるトップセールスが必要。市内選出議員や経済人による人脈アプローチ、政治的アプローチ、民間不動産業者主導によるアプローチ、広告媒体の効果的活用、海外資本へのアプローチ等、これまでもは選り好み強い企業誘致が必要。企業集積や就業者の無い街に都市再生はありえない。</p> <p>都市部は経済活動に従事する就業人口がなくてはじめて都市として機能する。関内や関外は横浜都心であり、都心部の求心力が弱いと横浜はまとまらない。ブルーラインも都心部と横浜郊外を結ぶ為にある。横浜市の経済政策に相違工夫が必要。市長や市政幹部だけでなく市議や県議も含めた企業へのアプローチが必要。さらに従業員の市内定住度に応じたインセンティブも行ってほしい。</p>	
4	<p>企業誘致を市政基軸に据える事。具体策は次の通り。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1)行政幹部や選出議員による経済人脈形成と誘致目標を設定し、成果管理を行い、昇進昇給指標化。</li> <li>2)市県国助成や融資がワンストップ対応できる経済局に改編し有能人材を集積(シンガポール経済庁活動も要参考)。</li> <li>3)企業定着化促進。訪問を継続し、連結会社や取引会社の進出や、地域経済界や各祭典への参加要請、幹部や従業員の市内定住促進、市営地下鉄利用促進、市営地下鉄沿線での住宅情報提供等、全市波及を追求。</li> <li>4)誘致時は幹部や従業員の市内定住割合や市営地下鉄バス利用割合に応じた助成増額等、全市貢献度で優遇強化。</li> <li>5)横浜発祥企業や横浜出身経営者へ本社移転を要請。</li> <li>6)放送、金融証券、海運等、不足分野の誘致強化。更に優遇特区を国に申請。</li> <li>7)広報強化。広報標語作成や、経営者の放送媒体による市内経営環境激賞等、広報は重要。</li> </ol>	<p>P62 戦略3 「小規模という特性を活かした 新たなビジネスの起業支援」</p>
5	<p>都市機能再生には民間企業の本社集積がもつとも有効です。さらに経営決定権のあるグループ本社を集積を進めることが最も有効です。助成制度も連結小会社やグループ各社の集積度、従業員の市内居住比、市営交通機関の使用頻度、移転従業員等で細かく点数化し、市内移転の貢献度に応じた助成優遇策を講じてもいいでしょう。また横浜への本社移転集約に伴う固定費削減効果や経営効果は各社各々事情が異なります。賃貸料低減、従業員交通費削減、社宅費用削減、社内事業所間移動費削減、横浜市場や横浜消費者起点による適切な経営判断等、各社経営実情に適切なタイミングで最適な提案を行う事が重要です。さらに横浜移転後も優秀な経営実績が見込める優良企業を誘導していかねばなりません。その為にもSNSメディアを通じた広域な情報発信や有カコンサルティング会社や不動産業者への説明等は欠かせず行う必要があります。</p>	
6	<p>とにかく、みなとみらい地区を企業本社群立地で、横浜経済の中心拠点として整備し、横浜駅～関内地区まで連続とした大横浜都心を形成することが肝要です。それにより関内や関外も経済波及効果が得られることとなり、拠点間の発展格差解消に繋がっていきます。したがってこれまでに以上に市長や市幹部のみならず各界リーダー層における企業本社の誘致活動を活性化させる必要があります。</p>	



7	<p>働きやすい環境づくり、働く人のサポート施設・サービスを充実させることで、働く場としての魅力を高め、起業、開業、誘致につなげる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保育園等の整備</li> <li>・行政窓口の時間延長(夜間開庁等)</li> <li>・夜間(23時までなど)診療を行う病院への補助</li> </ul>	<p>P62 戦略3 「小規模という特性を活かした新たなビジネスの起業支援」</p>
8	<p>人口減少と高齢化という大きな社会問題について、労働人口を保つ事が重要だと考えています。働きたいのに働けない要介護者を抱える人々のために仕事場の近くに託児所や高齢者のデイサービスがあって、そこまでの移動手段(ベビーカー・車椅子・自転車・車)を預ける施設とセットで利用できると便利だと思います。オフィスとして利用されていた空きスペースは採光条件から窓から遠い部分がテッドスペースになりやすいですから、そこを貸しロッカーのスペースとすればと思います。駐車場や自転車置き場については、一部街路を一方通行としそこに設けられないか。市営地下鉄の女性専用車両を旨く活用して、遠方からアクセスする方にも利用してもらえたらと思います。また、ここからオフィスまでの移動手段としてレンタル・サイクルなどのサービスが旨く組み込めたらと思います。要介護者のためのスペースはオフィスのコンバージョンで対応できるかはなかなか難しい部分があると思いますが、設計のコンペなどで広くアイデアを募集してはいかがでしょうか。デイサービスというと中々難しいので、最初はコミュニティ・ルーム程度のモノから始めてもいいと思います。もちろん託児所も発展的に保育・幼稚園化を目指していくべきであると思います。住宅とオフィス・商業が丁度良い距離で混在する関内・関外エリアならではのアイデアだと思いますが、如何でしょうか。利用料金については初期段階では市の補助が必要だと思います。逆に利用対象者を既に市から援助を受けている方を中心に募ってみて、徐々に市の手から離れていく事を目指せればと思います。人口減少社会についての書籍などを読むと、先行事例であるヨーロッパの都市において幼児や高齢者がたたずむまらの姿が描かれてる事があります。要介護者はとにかく多くの自由時間を持っていますから、公園などに出てきてもらって、まちに潤いを与えて欲しいと思います。素人考えで簡単にいかないもしくは既に議論が尽くされている事かもしれませんが、何かの発想の足がかりになれば幸いです。活動ご苦労様です。今後の更なるご発展をお祈り申し上げます。</p>	<p>P73 戦略8 「人と環境にやさしい便利な交通・移動環境を創る」</p> <p>P74 戦略8 「人にやさしい交通環境づくり」</p> <p>P96 優先的取組 「回遊性の強化」</p>
9	<p>関内・関外を経済改革特区として国に申請し、法人税徴収の期間限定での据え置き、各種税制上の優遇、留学生や外国人雇用時の在留許可優遇等ができる仕組みにしてはいいがでしょう。また建築規制や容積率の緩和と地権者間換地による再開発などで建設するオフィスビルの高さ制限の緩和による空間利用の高度利用促進も含むべきです。また土地利用による税制上の優遇策を講じ、平面駐車場や空き地等の低利用地は課税額を引き上げ、高度利用化されたりオフィスビルとして再整備された場合は固定資産税を優遇する等をしてほしいものです。</p>	
10	<p>横浜都心のみならず全市的波及効果を高める上で、横浜証券取引所を設立できないのでしょうか。市内に拠点を持つ大企業から中小企業まで、横浜367万人、神奈川県900万人を有する市場から資金調達ができるようになれば、市内企業は更に活性化し、企業集積も一段と進むものとおもいます。</p>	
11	<p>既存ビルのコンバージョンにより、有効活用することが大切。SOHOなど、起業家が入居できる形態での活用を促す仕組みづくりも必要。</p>	
12	<p>業務機能の再生については、空きビル対策を念頭に、スモールビジネスの誘致を行い、業務の過疎化をくい止める。</p>	
13	<p>関内・関外地区の地盤沈下の大きな原因は、老朽化したビルのリノベーションが遅々として進んでいないことにあるのではないのでしょうか。現在の景気状況が引き合いに出されますが、景気が良い時でもそうした動きは全く見られなかったように思います。地盤沈下するのをもっともなことだと思います。</p>	
14	<p>老朽化したビルをすみやかに再開発していかなければ、防災上危ないのではなか。再開発をして、もっと緑地空間やオープンスペースを増やすべきだ。</p>	
15	<p>市庁舎整備は関内のビル再生のきっかけになる。</p>	
16	<p>「関内」はやはり横浜の「中心～顔」です。県庁、市役所等の公的施設があることで、金融を含め様々な企業が集積しています。基本はくずさない方向で街づくりが進むことを望みます。</p>	

17	<p>転職で都内(渋谷、神谷町)から関内で働くようになったのですが、古いオフィスビルが多くて驚きです。古い建物を大切にすることには共感しますが、内装や設備も古く(まるで昭和…)、オフィス立地としての競争力が低下してしまうのではないのでしょうか。働く立場としても、快適とはいえないです。</p>	
18	<p>関内地域は以前のオフィスビル街の活力と品格をもどきたい。</p>	
19	<p>ビルの建て替えをスムーズに行えるよう、市が何力所か空き地を確保しておき、市有地と私有地の土地を交換して新しいビルを立てられるようにする。それを繰り返せばビル再生が進むと思う。</p>	
20	<p>老朽化施設の更新・建替の推進にあたり、  ◆不動産オーナーの更新投資や外部からの民間投資の促進し  ◆各種制度(都心誘導地区計画、市街地環境設計制度、景観条例等)を有効かつ確に利用した整合的な街づくりを確実に実現してゆくためには、事前の計画段階において『実現可能な建築計画』と『計画着手可能時期【許認可手続き期間】』が、明確かつ確実に把握できることが必須であります。  このためには、  ◆建築諸規制・制度および許認可手続きの明確化・簡素化  ◆関係各部門の調整・統一を図る一元的なとりまとめ窓口(部門)の設置・運営が望まれます。  この点は、本地区の活性化のためのみならず、横浜市全般の街づくりの確実な推進のための不可欠の前提条件であると考えられます。</p>	
21	<p>・建替え・改修等支援制度の構築  ワンストップ相談窓口の導入賛成。ここですべての業務が完結できる必要があります。各部署への案内だけになっては意味がなくなるでしょう。</p> <p>・ビジネスインキュベーション拠点形成(モデル事業)  地権者が共同出資した会社を設立。ビル建替え・改修を行い起業会社が入居しやすい環境を作って欲しいです。SOHOマンションはマネージャーを常駐させ、SOHO同士のコミュニケーションや共同事業のアレンジなどソフト面の支援も必要になると思います。既存の趣きのある建物は耐震工事で現状を生かしては？</p>	
22	<p>関内や関外は街区の形が扁平すぎる。街区の間狭い道路があって、街区が薄っぺらになっていて、これでは小さなビルしか建たない。街区の大きさは長期計画でもっと大ブロックに変更したほうが、1フロアの広い、使いやすく、魅力的なビルになる。</p>	
23	<p>・横浜駅～MMで今後大幅に賃貸床が増加し賃料も安い。相対的に関内のオフィス地区としての魅力が薄れている。また、これまでの横浜の業務機能は県外から進出するケースはほとんどなかった。(今後東京などから企業誘致するにしても)横浜駅～MM～関内の広大な面積を全て業務中心とする街づくりとするまでの需要があるか疑問。オフィス地区全体の適正規模を考えるべき。また横浜駅・MMとの機能分担を考えるべきで、エキサイトよこはま22とも連携をとって施策を考えるべき。</p> <p>・関内で賃貸オフィスビルの建て替えを行おうにも、建設費を回収できるほどの賃料設定は困難。また建替えたとしてもアクセス面で、横浜駅周辺やMMのビルと対抗できない。よって関内では今後もビルの老朽化が進むと考えられる。そのため、業務集積を考える場合は大企業の集積を目指す。関内のビル特性(賃料の安さ、小規模なビル)を生かして、インキュベーション、ツーホーなど、MMのビルとは異なる機能の集積を目指した施策をつくった方が良いと思う。</p> <p>・関内では、業務以外の多様な機能を取り入れていくようにすべき。例えば現市庁舎周辺にIT系・理工系・先端技術系・芸術系の大学があれば、街に活力を与え多業種の集積につながると思う。</p>	<p>P55 戦略1  「港町周辺結節点の強化」</p>
24	<p>世界の成功例に見習って、IT・金融センターに。</p>	
25	<p>業務の空室率も関内のビルオーナーだけの問題だ。</p>	

1Bd	戦略4 商店街活性化 [22件]	
1	【再掲】結節点の強化と商店街の活性化に特に力を入れてほしい。	
2	商店街の活性化 各商店街ごとに地域特性を生かした個性的活性化案を作成してもらいます。集約した後にいい意味でまちづくりを競い合う流れを醸成してください。商店街の人材育成や自発的行動を促すための動機づけや活動費支給などで市役所のバックアップが必要でしょう。	
3	商店街としての努力も足りないと思いますが、限界があると思います。建物の老朽化は町のイメージまで老朽化してしまいます。市の力で再開発を推し進めていただきたいと願います。	
4	<p>関内側活性化</p> <p>①地域内のビルF、通りに面した所に個性的な店を出す。例、喫茶店、ケーキ屋、レストラン等 (クリスマスに馬車道近辺でケーキを買おうとしたが、見つからず結局ミナトミライまで歩き買った)</p> <p>②①にするため、やる気のある店にテナント料、居住費を安く提供する。</p> <p>③街並みが1番の魅力なので、今までのビルはそのまま活かすことが必要条件。どこにでもあるごきれいな集合体ビルにして、ミナトミライと競争しようなどとしてはいけない。一時的にお客が来るがそれで終わりである。古き良き横浜を全面に出すこと。逆にそれを生かさなない手は無い。</p> <p>関外側活性化</p> <p>①まず中心の街筋である伊勢佐木町を活性化させる。パチンコ店を減らし、個性的な専門店を戻すこと。</p> <p>②関内活性化と同様、テナント料、地代、税金を安くし、継続経営できるように便宜を図ること。</p>	
5	商業機能の再生については、空きビル、空き店舗に若者をひきつけ集客する、ファッションのトレンド系のテナントを誘致する。あるいは首都圏一のバザール開催地として定着させる等々。	
6	数年以内にこの地域で事業を興すつもりですので、家族や子供が楽しく歩ける横浜になって欲しいです。伊勢佐木町であれば、「通り」に非常に価値があるので、ライブハウス出演希望者にストリートで演奏させたり、パフォーマンスさせたり、ストリートバスケットを誘致するなど、考えてみてはいかがでしょうか。	
7	外来型であった伊勢佐木町の商業沈下最大原因は市電廃止により、横浜駅への市内交通網一極集中により人の流れが全く変化した事が最大の要因。大資本による施設設備が新鮮で交通利便性が高い方へ流れるのは当然の事であり、市が行う対策も大規模資本でなく個人商店が中心である格差を補えるよう、少額間に合わせではなく効果的な補助対策が必要。加えて現状の問題点である1・2丁目だけで引き返す多くの来街者を、いかに6・7丁目地区へ誘導(阪東橋駅・黄金町駅利用)するかの市による対策も必要である。手始めにみなとびらりチケットの範囲を阪東橋・初音町への拡大は直ぐに出来る対応と思う。現状は局単位縦割り行政での利害で単に対応していないだけと感じる。	
8	<p>「関内・関外 再起へ知恵」の記事を朝日新聞で見ました。誰に訊いてもいきたくない伊勢佐木町にある、イセザキモールについて考えがあります。新横浜にある、ラーメン博物館のように、イセザキモールの通りを、昭和30年代を思わせるような通りしてほしいです。</p> <p>①映画館の看板は手書きで、1970年代以前の昔の映画を上映してほしいです(古い映画を観たくても、テレビではなかなか放送されず、観ることができません)。</p> <p>②駄菓子屋、音の遊びができる場所(ピンボール、射的等)、昔の学校・給食、もんじゃ焼き等が食べられる場所。</p> <p>③休みの日には、紙芝居屋さんや、チンドン屋が見られると良いと思います。以上の事を提案します。ぜひ昭和通りを実現してください。今は若い人達が遊びに行く所は次々とできますが、中高年が何回でも行きたいと思うところがありません。どうか私達中高年が楽しめる事を考えてください。宜しくお願いいたします。</p>	<p>P65 戦略4 「界限イメージを活かしたコンセプトの商店の集積」</p>
9	伊勢佐木町はアジア・東欧系等の外国人が多く集まるエリアなので、そういう人達が求める店(服・生活雑貨・ファーストフード等)をイセザキモールに誘致するのも必要だと思います。	※イセザキモールに特定せず、一般例として、取組事例を追加
10	伊勢佐木町や馬車道の商店街は全盛期に比べれば勢いがなくなりましたが、歴史と伝統に裏打ちされた個性と魅力があり、競争力もあると思うので、活性化の名の下にすべてを急激に変えることは避けたほうが良い。	

11	昔は、伊勢佐木や野毛によく行ったものですが、最近ほとんど行かなくなりました。横浜でほとんど用が足りてしまい、関内まで足を伸ばす必要がありません。また、桜木町駅前に新しい商業施設がオープンするということですが、どうして関内にはそういった話が出て来ないのでしょうか。	
12	ヨコハマ・みなとみらいのブランドイメージは非常に良いので、桜木町、野毛の街を活性化させたい若い人が集まる、食とファッションの街、渋谷・原宿のような街にする。	
13	ピオシティ(ゴールデンセンター)の地下は空き店舗が多いので、原宿竹下通り商店街と組んで、支店を出させる。地下なので全天候型の商店街になる。通路も広い。宣伝はTV、マスコミ等を利用する。	
14	野毛と同じく人の集まるようなイベントをやりたい。	
15	関外地区の野毛地区は、まさしく大きな地盤沈下を横浜市(東急東横線)に地盤沈下を余儀なくされた。	
16	今でも元町チャージングセールや仮装パレードでは関内は大盛況です。もっとイベントを多く開催してはどうでしょうか？	
17	国際化の視点から、福富町の活性化を図ってもらいたい。	
18	戦略④について 1) 買い物しやすい環境づくり、子供連れ、高齢者など誰でも利用しやすい商店街を目指す ・無料(安価)で利用できる休憩所の整備(飲食スペース、トイレ、ロッカー、授乳室、子供の遊びスペース等を備えたもの) ・総合サービス提供(情報提供、コンシェルジュ、宅配サービス等) 2) リピート率の向上 ・空き店舗等を活用した月替わりショップ(スイーツ、物産、アウトレット等)	P65 戦略4 「地域のブランド力を高め、 路面型商店街の活性化を図る」
19	横浜の町のイメージ→大人の街ですよね(悪くないけどそれだけでは)。子供たちがもっと楽しめる場を関内やMM21の真ん中につくってマルチな世代が集まる場所、例えば「フィールドアスレチックをアートな感じで作るとか！！ランドマークのポケセンのように集まる場所だけでももっと体を動かして健康的にできるプレイスポットが欲しいですね！！	
20	カジノ等の歓楽施設(風俗店舗)の会員制運営による出店を許可や特区によって、時限的にでも可能とさせることが景気浮揚にきつと役立つことと思う。なぜか。周囲の扇町2丁目に会員制競艇サテライト(船権売場)や桜木町宮川町3丁目にウインズ(馬券売場)があるなど、受け入れる素地は既に十分備わっており、あとは松沢知事と林市長とが機運を盛り上げることである。TDL・TDR帰りで横浜に泊まり、山下町で一儲けするなど、庶民にも一夜の儚い夢を見せてあげることが、今求められている。〇〇〇〇、〇〇〇〇、、、広告塔になってくれる文化人は少なくないはず。	
21	JR根岸線の両サイド(石川町駅～関内駅～桜木町)の道路沿いの賑わいが全然ない。電車から見える風景のイメージアップをする。	
22	デジタルサイネージ等ITを駆使したまちづくりを検討されるのはいかがでしょうか。	

1Be	戦略5 居住 [11件]	
1	居住の面も考えてほしい。	
2	生活圏としての活性化を目指してほしい。かつて中心市街地活性化法に基づく計画が全国で大失敗したのは、商業圏としての活性化としたことにあった。人々の生活圏としての活性化が前提にあり、結果として商業活性化となるのであるが、本策定も軸や結節点等の商業業務についての記述が多く、都心の暮らしの場としてのあり方が一般論過ぎて、例えば今後の都心部における住宅政策に踏み込みが足りない。例えば、特に関外における分譲型共同住宅のバラ立ち傾向を整理する適正な誘導策がほしいし、近づく関東大震災に危険きわまる大規模分譲型共同住宅は、その排除を盛り込む。あるいはまた、新たな制度による優良なる公的賃貸借住宅を、関外のような生活都心に供給することは、今後の女性の社会進出や超高齢社会における重要な政策として、国はもちろん横浜市等の公共団体が独自に取り組むべきというような、積極的な方策を提案すべきである。	
3	高価な有料老人ホーム整備(高所得層向け)。	
4	関内・関外地区はもっと住宅を多く増やすべきだ。これからシルバーが相当増えるので、郊外から吸収し、介護、福祉型のまちづくりを考えるべきだ。業務系には限界がある。欧州の町をもっと参考すべきで、シルバーで活性化すべきではないか。	P68 戦略5 「多様な人が共存できる 生活環境の構築」
5	関内・関外の代表の方々の現実的なまちづくりのお話とも重なるかとは思いますが、先日テレビで大分駅前百貨店、商店街が実行しようとしている商(職)住同棟の考え方が1つの答えになるかと思えます。現在ある建物の上階を住居、下階を商店や事業所(福祉、医療施設を含む)にして、人を呼び戻す施策です。この際、横浜駅のようなムダな高層化は不要と考えます。	
6	商住一体の居住スペースを作る。医療・介護付きマンションや芸術・文化ギャラリー付きマンションも欲しいですね。雑貨や書籍、衣料、インテリア、デザイン会社、印刷会社などが入居しているおもしろいカオス的マンションも魅力的です。	
7	検討されている大通り公園周辺に高級マンションと店舗を誘致しにぎわいを創出する事は賛成なのですが、実現可能性に関して疑問が2点あります。1点目は大通り公園周辺は既にマンションが立ち並び、高級マンションなどを建設可能な場所がない事。2点目は大通り公園の両脇は道路であり、歩行者がショッピングをするのに不向きである事。これら疑問点をどのように解決するのでしょうか？	
8	優先的取組に掲げられている都心居住機能の導入は、商業等都心機能誘導の基盤として非常に重要であると考えられます。この地区は、居住ゾーンとして首都圏の中で横浜のここにしかない多くの魅力を持つ希少な地区であると考えられます。住機能の効果的な導入による街の更新のために、建築規制をはじめとした諸制度の総合的な緩和誘導策の策定を希望いたします。具体的な規制緩和として、以下の課題が考えられます。 ①駐車場付置義務の緩和、隔地駐車場の適用 ②(関内地区の)住宅容積率300%の制限の緩和(400%、500%) ③一階の誘導用途を義務付ける一方、面積に拘わらず、住宅容積率の緩和、高さ制限の緩和を実施 ④道路斜線による高さ制限を取り止め、道路境界線からの後退距離によって建物高さを決める方式として、壁面線の統一を図り、歩行空間の充実を目指す。ただし、建物高さ制限は45mとして、環境設計制度により、60mまでの緩和は容易に実現できるようにして街並みの統一を図る。	
9	問題点の把握はできていると考えますが、「とりえず対応」という感じを受けました。有効な対応のひとつとして、下記を提案します。 ①関内地区・中華街等では、電車等への利便がよいため、居住者が駐車場を必要としないケースが多いのが現状ですが、条例により、一定量の駐車場設置が義務づけられています。中小マンションでは駐車場運営が大きな負担です。提案として、市でレンタカーのような車を用意して経営することで、市の財源増と居住者の利便性の両立を図り、駐車場不要な街にすることはどうか考えます。 ②居住者の視点から考えた「市営レンタカー案」ですが、企業にとっても充分有効な魅力となると考えます。 ③電気自動車等にすれば、市のアピールにも！	
10	戦略5「関内・関外地区ならではの居住スタイル」について、近年、関内・関外地区は人口が増加しており、今後、この状態が続くと学校、福祉施設、病院など生活する上で必要な施設が不足すると考えられる。したがって、活性化の名のもとに安易に規制緩和して集合住宅、人口増を図るべきではない。	

11	居住問題も増加の関内地区で、住民が住める地区で無い。街に子どもが遊べる公園が無い。	
1Bf	戦略6 公共空間・歴史資産等利活用 [30件]	
1	関内駅前のビルでも空スペースができていますね。伊勢佐木モールも松坂屋が撤退してから、人の流れが変わったように思えるのは、私だけでしょうか？市民の憩える施設やまた来たくなるような場所が必要なのではないでしょうか？リピーターが通うような施設が横浜駅周辺に集まりすぎていること、人の流れが横浜駅を中心にしているからでしょうか？	
2	横浜の特性を、港町としての歴史だけに求めるのは不十分であると考え。360万の横浜市民のほとんどは港とその歴史とはかかわりなく生活している。確かに、関内・関外地区は港町の性格を色濃く持っているが、発展・再開発を考えるにあたっては、市民や来訪者にとって、他にない特性を集積すべきだと考える。港を重要な1つとしながらも、他の要素も互いに関連させながら、魅力的な地域づくりをすべきだと思う。環境対策などにおいても独創的な取組みを試み、発信力を持つ必要がある。具体的には、1)野毛・吉田町・伊勢佐木町・横浜橋を貫く街路を、パフォーマンス・プロムナードとして整備する。2)横浜港・大岡川・中村川・掘割川を、トランスポート・カナルズとして整備する。3)文化体育館・クリフサイドとその周辺を、ダンシング・クォーターとして整備する。を提案したい。 1)パフォーマンス・プロムナード：日本一長い歩行者天国で庶民の芸能を楽しむ。野毛(にぎわい座、大道芸)、吉田町(バーでジャズ)、伊勢佐木町(ゆず記念ストリートミュージック、見世物舞台の復活、プログラム映画の常設館など)、横浜橋(露店、チンドン屋、三吉演芸場)、中村川(ボートシアターの復活)。プロとアマチュアの発表の場、練習場所、初心者体験などを、空き店舗などを活用して確保。 2)トランスポート・カナルズ：港と街が一体となる、交通を楽しみ利用するシステム。港(港内観光)、桜木町(鉄道発祥資料館を新設)、大岡川(日本一長い桜堤、屋形船、ボート・カヌーの体験を新設)、中村川(中華街・元町などの船からの観光・アクセス)、掘割川(釣り舟、市電保存館)。沿岸を写す画面を備えた観光船で、乗降自由なアクセス。 3)ダンシング・クォーター：ドレス・靴なども買える、社交ダンスのメッカ。	
3	横浜を社交ダンスのメッカに。文化体育館とクリフサイドは、全国の社交ダンスファンにとって、高校野球の甲子園のような存在。欲を言えば、バンドホテルのボールルームがあれば、最強のトライアングルだった。別のホテルで、踊れるフロアを復活できれば素晴らしい。社交ダンスをテーマにした開発提案。大通り公園から石川町・元町にかけてをダンシング・クォーターとして、その周辺に、ダンス商店街を誘致する。ドレスや靴、化粧品・アクセサリ、ダンス曲のCDや実演DVDやビデオ、書籍など関連商品は多いが、なかなか1個所で調達するのは難しい。ダンス教室、ダンスホール(公的なものとして設立し、風俗営業法上の制限を緩和できないか？カラオケのようにグループ内だけの利用とするなどの条件でどうだろうか？)、練習場所、体験コーナーなど、空き店舗の活用が可能。大学ダンス部と年配ファンの交流もできたら素晴らしい。ダンスの歴史や多様性を展示する資料館や、Shall we dance?やリトル・ダンサーなど、ダンス映画を常時上映する映画館もあってほしい。ダンスを見たり踊ったりできる、ダンス喫茶、ダンス・レストランなども。	P88 戦略5 「都心の魅力のひとつである ナイトライフの充実」
4	大通り公園は殺風景すぎる。札幌や名古屋のテレビ塔のようなシンボルがほしい。	
5	県外の人から、横浜のライトアップは好評のように聞いています。各地区が独自に企画・実施をしていると思いますが、統一的な線が引ける様な物をして良いのではと思うのですが？	
6	勉強不足を申し訳ありません。馬車道のガス灯はとてもきれいですが、どうしても日本大通と比較してしまいます。(ゴールドジム？のインパクトが強くて感じています)馬車道のOLが立ち寄れるCafeがほしいと思うのはわがままですよね。	
7	日本大通りをさまざまなイベントを行うときの横浜の全国へ発信する代表地として整備する。例：駅伝、マラソン、仮装行列、イルミネーション、オープンカフェ、クリスマス市等。歴史の薫る街を演出することで全国的な観光客を増やしていくことにつながる。	
8	日本大通り活性化委員会にかかわり4年が経過します。その間、地域の事業者、地権者とともに議論をして、オープンカフェ事業や夏・冬のイルミネーション事業を展開してきました。近年では、ドラマや映画の撮影について、警察・土木事務所として協働でフィルムコミッション事業にも取り組んでいます。日本大通はまさしく市民が誇れる西洋街路樹発祥の大通りとして、私も含めて誇れるストリートです。しかしながら、今年に入り、仮設電源の撤去の寂しい行政からの通達や、街路樹維持の活動にもかかわらず、市民団体からの協力も行政の「予算がない」で牛歩の歩みです。地元としては、他の商業地とちがいで、都市景観・観光といった特殊なポジションにもかかわらず、市民の盛り上がり行政が待ったをかけている状況です。私どもの、皆さんの意見をもっと取り上げて、行政(市・県)地元そして日本大通りを愛する利用者とも今後意見を聞きながら前向きに取り組みたいです。いつでもSTOPをかけるのは行政の中で「どこが日本大通を担当するのか」という問題です。私どもができる範囲は限られています。ぜひ一緒に歩んで行ければうれしいです。	

9	象の鼻は整備されたが、陸橋に視界を阻まれ、海の景色が遮られている。象の鼻地区内は、建物の裏側しか見えないので、寂しい。特に海に向かって右側はひどい。飲食店の区画を作りテラスを設けるなど、できることはたくさんあるのではないだろうか？	
10	『象の鼻の大噴水』 開港150年を機に、「象の鼻」パークが整備されたことは、素晴らしいことであったと思います。恐らく100年後まで語り継がれ、立派に引き継がれて行くことでしょう。ところで、「象の鼻」を見た市民・観光客は1度はフムフム成る程と思うでしょうが、リピート客になりません。もう1度あの「象の鼻」を見るために東京からわざわざ来るとは思えません。そこで、提案します。「象の鼻」の先端に、大噴水装置を仕掛け、海上50m位まで噴水します。そして先端には噴水によって噴き上げられた、直径5m位のカラーボールが踊っている。このページントを、毎日、決められた時刻に催します。そして夜間には、ライトアップもします。人々はこの時間に合わせて、赤レンガ広場、象の鼻パーク、大棧橋に集まってきます。これらの観覧席は近年めざましく整備されて用意万端、あとは素晴らしいステージの開演を待っているようです。巨大なボールを噴き上げる技術や装置については、我らの「三菱みなとみらい技術館」を始め、市内の大企業や大学の研究室に相談すれば、必ず解決されるはずで。又、カラーボールの素材も、ゴム製、ビニール系、又は新素材で、これも我らの「三菱みなとみらい技術館」を始め、市内の大企業や大学の研究室に持ちかければ、必ず解決されるはずで。「象の鼻」が噴き上げる大噴水、そしてその先端に踊る七色のレインボーボール、日本中からの、そして大棧橋に停泊している世界中からのお客様への素晴らしい贈り物となるでしょう。	
11	町並みの整備に非常に関心があります。馬車道のように横浜の歴史をガス灯などで表現しながら整備出来ないものでしょうか。	
12	横浜開港のシンボル「ガス灯プロムナード」の整備 ・ガス灯は横浜が発祥の地であり、明治5年9月29日、大江橋から馬車道、本町通りにおいて整備されました(2-1関内・関外地区のまちづくりの経緯に記載)。現在では馬車道と山下公園にガス灯が整備され、まちの景観向上に資するとともに、ナイトウォークやスタンプラリー等イベントも行われております。・多くの市民や来訪者が横浜に期待するイメージは、「古い伝統や歴史を受け継ぎながら、新しく洗練されたまち」(OLD&NEW都心)であると考えます。また、横浜と同じく歴史的な港町の小樽運河や門司港でも、ガス灯をまちの景観向上、観光資源としてうまく活用し成功しております。ガス灯は横浜らしいまちづくりを行ううえでの貴重な観光資源です。 ・「ガス灯プロムナード」を旧庁舎～歴史的建造物群～新庁舎～馬車道～関外地区へと整備することで、まちの一体感が深まり全体の活性化につながります。特に旧庁舎と新庁舎の動線は重要になるものと考えます。 <記載案> ・4-1 北仲結節点の強化 <アイデア> 「ガス灯プロムナード」を整備することで一体感のある動線を創る、を追記 ・4-2 港町周辺結節点の強化 <アイデア> 原案「大通り公園軸と開港シンボル軸をつなぐ結節点としてふさわしい、象徴空間を演出する」象徴空間の後に、ガス灯プロムナードを追記 ・4-6(2) 魅力ある都市景観の創出<アイデア> ガス灯のライトアップによる港町横浜の雰囲気演出する、を追記	
13	大通り公園でもオープンカフェを。	
14	山下公園、横浜公園、大通り公園等において許容される範囲内(音量、時間帯)で、 ・辻説法、路上ライブ、音楽家の卵(将来の日本を代表する文化人)を育成インキュベーターする。思想・信条・情報発信・自己主張・政治思想の表明は右翼左翼だけの特権ではないはず・・・。 ・社会人の余暇時間の活用から、周辺マンション住民も気兼ねなく楽器演奏でき、容認される地域の社会風土を築く。音楽学校(教室)や学外の楽器練習の場を提供する。周辺にはフェリス学院大学(音楽学部)もあるし。 ・横浜市内の都市内農業生産物などの朝市等の実施[生活拠点の魅力アップ]	
15	日本大通り付近に勤務しているものです。5～6年くらい前からでしょうか？オープンカフェがスタートし、平日はOLやサラリーマン、休日は家族連れや犬の愛好家の方々に賑わいを見えています。年に2回のイルミネーションも楽しみのひとつです。象の鼻の開通に伴い、日本大通は横浜の名物ストリートになったような気がしています。そんな日本大通からイルミネーションが無くなる？と聞きました。電源の問題があるとのこと。今まで地元の協賛金を中心に運営していたこのイルミネーションが無くなるのは、非常に残念です。横浜スタジアムから象の鼻までつながれば更に素敵なイルミネーションなのに・・・と思っただけにショックです。地元と行政と一緒に作ってきたこのオープンカフェやイルミネーションは「横浜・ひと・まちデザイン賞」を受賞しているはずで。再度、行政と地元が一体になった「活性化」への道を歩めないものでしょうか？Y150が終了したことに伴い、行政の気持ちも冷めているように感じるのには私だけでしょうか？ご検討下さい。	
16	関内地区に比べ、関外地区はポテンシャルが小さい。賑わいをもたせるにはあっと驚くアピールが必要。そこで、 ・伊勢佐木町モールや大通り公園で日本大通りのようにオープンカフェを実施する。 ・トリエンナーレを大通り公園で実施する。	

17	開港150年も大切ですが、関外地区は吉田新田ができて343年が経ちます。関外の両端にお三の宮神社があり、関外の総鎮守となっています。大岡川、中村川に囲まれた川の町、関外・関内この周辺は歴史がたくさん詰まっています。その地域によって特徴があります。それを生かせるための町の活性が望まれます。	
18	開港からの歴史性を生かした横浜らしさを感じられる施策を打ち出すべき。	
19	「関内」は歴史、伝統のある街です。進化させながらも歴史ただよ街であってほしい。	
20	関内地区で気になる建造物について 本町通り沿いに、現在大規模な再開発が進んでいます(巨大マンション群か)。その左隣に、非常に汚れた石造りの建造物が、風前の灯といった感じで建っています。たぶん由緒ある歴史的建造物で、保存の価値は充分あると思うのですが。まさか、いずれ取り壊しなんてことにはなりませんよね。	
21	古い建物を残してほしいです。また、隠れた美味しいお店が多いのと、日本大通、大通り公園などの美しい散歩コースがあるという魅力を融合させた街づくりをしてほしいです。	
22	第2次世界大戦後65年が過ぎようとしている、終戦後に建設された建設物は全て建物としての寿命が来はじめている、関内・関外地区を歩いてみると、老朽化したビルを取り壊して駐車場になっているスペースが目立つ。経済不況の中でなかなか新築工事は進まないと思うが、パーキングやビジネスホテルに変わるのには横浜の街にはなじまないと思う。横浜には大震災・太平洋戦争を生き延びた建築物がまだまだある、耐震診断をして出来るだけ寿命を延ばしてもらいたい。電気設備や給水設備・排水設備に関しても診断が必要になると思う。歴史的建造物はなるべく保存してほしいものだ。	
23	横浜の歴史を積重ねて来た一番古い街として、新たな街のMM21や横浜駅とは違う『歴史』を大事にして、『観光』を意識した『YOKOHAMA』の基盤を再構築すべきだと思います。門司港レトロや小樽運河や神戸居留地、函館と共に、全国から観光に訪れる街を目指すべきではないでしょうか。このためにも、今回の基本方針にも記載されていますが、日本で最初に横浜で灯された『瓦斯燈』で雰囲気を出し、歩道の舗装に煉瓦や石畳を使い、ガードレールも鉄製のデザイン性の高い仕様で整備して欲しいと思います。先日、丸の内パークビルに設置された瓦斯燈が見えるレストランで友人達と食事をしましたが、再現された三菱一号館と瓦斯燈の雰囲気は懐かしい雰囲気を演出しており、大いに参考になると思います。門司港に負けない景観づくりを行なうことで、アートやコンサートの雰囲気づくりが演出され、デザイナーや演奏者達が集まり、洗練された東京とは違う横浜らしい街づくりが進み、横浜への愛着も深まると思っています。是非、開港二百年に向けた観光資産づくりに向けて、横浜市の将来像への検討に期待しております。	
24	関内にはレンガ張りの素敵な建物がたくさんあります。これを地区全体に広げればもっと素敵な街になると思います。	
25	歩道から空が見える町が素敵なので、高さ20mより高い建物は計画しないでほしい。大栈橋から富士山が見えるといいです。	
26	歴史的街並みは保存していただきたい。比較的落ち着いた環境であるので産官学協力の元、自由な研究が行える施設や、図書館を充実させてはどうか。	
27	関内の良さは空が見え、人が多すぎず少なすぎず、ヒューマンスケールにあると思います。MMやその周辺は新しいところなので、また違うと思いますが、関内周辺には近代建築・土木遺産など含め、ほっとする空間のよさを残していきたいです。	
28	建物の高さ、色は周辺の環境に与える影響が大きい。JR石川町駅前の大規模な建物は、極めて評判が悪い例である。	



29	<p>関外地区に景観規制を掛けるかどうか検討されていますが、関外地区こそ景観規制を掛けるべきだと思います。現状の伊勢佐木モールは、全国どこにでもあるチェーン店が軒を連ね、調和を無視した派手な看板、パチンコ店などの騒音、放置自転車、歩道に陳列された店舗商品など、、、大変汚い街並みであり、とてもショッピングを楽しむ雰囲気ではありません。更に隣接地区は風俗街(曙町、福富町)であり、現状ではファミリー層がショッピングで利用する事はないでしょう。</p>	
30	<p>環境負荷低減とまちの景観向上に資するエネルギーの面的利用      ・本計画案において、太陽光・太陽熱等の再生可能エネルギー導入の施策の仕組みによりCO2排出量の削減を目指す(4-9(3)省エネ改修等や再生可能エネルギーの導入推進、に記載)こととされています。再生可能エネルギーの導入の施策の仕組み作りにあたっては、地域におけるスマートグリッド(いわゆるエネルギーの面的利用)を構築することが必要となります。(2010年経済産業省「次世代エネルギー・社会システムの構築について」)。      ・関内、関外地区はオフィスビル・ホテル・マンション・飲食店等のエネルギー密度が高い様々な建物が密集しており、地域冷暖房等をはじめとするエネルギーの面的利用に最適なエリアです。      ・エネルギーの面的利用は、環境負荷低減のみならず、個別建物に熱源機を設置しないことで意匠上の制約がなくなり、みなとみらい地区(地域冷暖房)やヨコハマポートサイド地区(地域熱供給)に代表される美しい町並みを形成することが可能です。      &lt;記載案&gt;      ・4-9(3)省エネ改修等や再生可能エネルギーの導入推進      原案「再生可能エネルギー導入の施策の仕組み」の後に、地域冷暖房やスマートグリッド等エネルギーの面的利用、を追記      ・4-6(2) 魅力ある都市景観の創出&lt;アイデア&gt;      屋上、屋外に熱源機を設置しない景観づくり</p>	
1Bg	戦略7 文化・芸術・教育・スポーツ [21件]	
1	12の戦略の中では戦略7(文化・芸術・教育・スポーツ)が関内関外地区の特性が発揮できる戦略だと思う。	
3	<p>戦略7      これまで進めてきた文化・芸術によるまちづくりを更に進めるべき。寿地区で活動するNPO等もあり、そのような活動を地道に支援していくことも重要。</p>	
2	<p>多様な活性化拠点づくり      市民利用施設は、いつでも気軽にに行けているいる人に出会えてワクワクする場であって欲しいものです。対象地区だけでも10ヶ所くらいは必要かも。子供から高齢者までが利用できる地区センター的な感じで。</p>	
4	<p>クリエイターズサロンを数カ所つくる。様々なクリエイターが自由に集い、語り、刺激を受け合う場。形態はカフェがいいでしょう。もちろん一般の人の参加も歓迎します。</p>	P71 戦略7 「創造的産業の振興」
5	<p>デザインミュージアムをつくる。コンパクトスペースで数カ所つくる。若手からベテランまでの作品や実績の展示販売や独自ミュージアムグッズの販売を行う。グラフィック・イラスト・キャラクター・プロダクト・インテリア・建築・ファッション・Web・映像などの企画展やワークショップを開催。市民は低料金で鑑賞できる仕組みづくりがあれば活性化した場をつくることができるでしょう。</p>	
6	<p>横浜で育った者として、歴史ある関内の現況は悲しいものがありますので是非、何とか昔の活況を取り戻して欲しいと願っている。活性化案として、とことん「文化都市」を目指してはどうか。そこに関内の持つ歴史をミックスさせる。ひとつの案として「映画」への着眼はどうか。関内でこじんまりとした、それでいて秀逸な作品を扱うミニシアター専門の映画館を作る。横浜にはそういう映画館がない。ミニシアターファンはたくさんいる。他の映画館にはないミニシアターを取り扱う映画館を作れば、シネコンとは違った色が出せ、都心に見に行く人の足を関内に向かわせる事も可能であると思う。歴史ある関内にふさわしい建物で映画館を作り、そこには雰囲気のいいカフェや横浜が発祥のジャズバー、秀逸な写真展ができるギャラリーを併設するのもしいいかもしれない。規模は小さくても上質のものを置く、そんな大人な雰囲気の物を目指してはどうか。ミニシアターは関内だからこそ出せる色だと思う。</p>	
7	<p>関外地区は、関内地区に比べ歴史や文化面で特徴のない街だ。現在は首都圏のショッピングモールや商店街では大競争の時代に入っている。特に若い家族・学生などがリピーターになるかどうかで勝負が決まる。伊勢佐木商店街はかつて栄華を誇っていたが、いまのままでは若い客層にとって魅力に乏しい。しかし、全く業態を変えて、若者を呼び寄せるのも芸がないし、長続きもしないだろう。かつての芝居小屋の復活！ 現在で言うライブハウス・劇場・シネマコンプレックスなどまとまった広さの再開発ができないだろうか？</p>	

8	教育文化会館内に図書館を新設。	
9	大都市の都心部には大学のサテライトセンターが数多くあるが、横浜には少ない。そこで、関内か関外に大学サテライトセンターを誘致してはどうか。若い人が集まり、街に活気がでると思う。	
10	関内地区に比べ、関外地区はポテンシャルが小さい。賑わいをもたせるにはあつと驚くアピールが必要。そこで、大学のサテライトキャンパスを整備する。	
11	横浜総合高校はいつ移転するの？	
12	横総はどこに移るんですか？	
13	横浜総合高校、横浜文化体育館の再整備案に関して、両地区を統合した再整備とする事でスケールメリットを活かしたにぎわい拠点の創出を期待いたします。その際、横浜文化体育館と関内駅のアクセスを良くし、一体的に開発する事も重要です。	
14	関内地区に比べ、関外地区はポテンシャルが小さい。賑わいをもたせるにはあつと驚くアピールが必要。そこで、文化体育館を再整備し、室内スポーツのメッカにする。	
15	横浜文化体育館を高層化し、一部商業複合施設を導入	
16	横浜文化体育館を横浜アリーナ規模に改修して、大規模なイベント(コンサート・スポーツなど)のメッカにする。	
17	1つ気になるのが、この地区に文化体育館以外客席のある体育館がないということ。横浜アリーナや有明コロシアムほどでなくて良いので、3~5千人規模のアリーナを作り、予定のない時は市民に貸し出すようにして欲しいです。駒沢体育館のイメージです。駅から近い新庁舎の屋上あたりにいかがでしょうか。	
18	関内・関外の活性化として、市外の人にとくさんきてもらうのも大切なことだと思いますが、多くの市民にこの地区に来てもらうことを考えたほうがよいと思います。関内には横浜スタジアムがあり、私を含めて多くのベ이스ターズサポーターが年間数十試合も応援に来ます。関内・関外の活性化はベ이스ターズと地区との連携です！(一番良いのはベ이스ターズが優勝して、サポーターで賑わうこと。)	
19	横浜スタジアムをドーム球場に改築すれば、様々なイベントが開催でき、集客力がアップし、関内・関外地区の活性化に結びつくのではないか。	
20	横浜公園内のスタジアムに半透膜構造の屋根を設置する(都市公園法の制約を地域活力創造のため大幅緩和する)。全覆が困難であれば、半分だけでも(利用時に全覆となる稼働構造であればより理想的である)。それによって、昨今新横浜・MM地区等にコンサート等興行需要を奪われている状況を少しでも改善することが極めて重要である。特に、土日の関内周辺地区の商業環境の悪化は、しない周辺地区と比較しても、見逃すことはできない。少なからず、極めて危機感を覚える(マルシェドサブール、優良フランス料理店も閉店に追い込まれてしまった)。	

21	<p>関内関外地区の域外にまで及ぶマラソン、サイクリングコースを形成させる。本来はセントラルパーク(NY)程の広域公園内での確保が理想であるが、山下公園だけでは狭いので、広域的なコース(標高差を明示)を複数提示されたい。ゴールデンジム(24時間営業のスポーツジム)等、スポーツの拠点となる施設の今後の出店展開も期待される。都内皇居周辺のビジネスマンの活気に負けてはられない。さらに150周年で実施されたトライアスロン大会(世界大会とそれ以外の双方)の定期的開催化により、周辺宿泊施設の利用率底上げを期待する。この効果は、健康保険利用率低下を誘導するものであり、さらにスポーツ医学療養、健康ビジネスの出店機運をも高める。</p>	
1Bh	<p>戦略8 交通 [35件]</p>	
1	<p>地域を活性化する場合、交通アクセス改善は必須のアイテムだと思います。関内・関外は自動車でのアクセスは道路や駐車場がイマイチなので、また環境重視の時代では自動車に頼るのは時代に逆行するのではあまり考えなくて良いと思います。そこで鉄道の便利さが求められますが、しかし現実には鶴見方面からJR京浜東北線・根岸線の下りに乗ると桜木町駅止まりの電車があり、あと一駅なのに関内駅が遠く感じます。関内・関外が胸をはって“都心”と名乗るには、最低でも桜木町行き電車をすべて磯子行きに延伸して、電車の本数を増やし、鉄道の利便性を上げることが必要だと思いますよ。</p>	
2	<p>JRの本数を増やしてください。</p>	
3	<p>関内・関外地区は横浜駅周辺やみなとみらい地区より不便なので地盤沈下するのは当然だと思う。すくなくとも横浜線の全線磯子行き、みなとみらい線の東急への売却くらいしないと利用者は増えないでしょう。</p>	
4	<p>大都市横浜でありながら、ターミナルが横浜駅1箇所のみあり様です。横浜駅のみが大変混雑しており、これの分散が急務。そこで、提案します(関内・関外活性化に結びつく提案です。)。JR横浜線桜木町止まりの電車をすべて磯子行きに変更すること(「横浜駅が唯一の都心で関内は町はずれ」が現在の印象です。)</p>	
5	<p>関内駅からみなとみらい線に乗り換えられるようにするとか、JRが通過しない地点を地下鉄がカバーしなければ横浜駅中心の構図は変わらないでしょうね。まして、市庁舎を移転してしまふのであれば、もっと交通網を整備する必要に迫られるでしょう。</p>	
6	<p>かつて市内に市電が走っていた時代があった。しかし、モータリゼーションの波が市電を駆逐し、幹線道路と地下鉄になってしまった。時代の流れといえはそれまでだが、当時の市や議会に先を読める人材が乏しかったのが残念でならない。全国の都市では私が行ったことのある都市だけでも、札幌、函館、東京、京都、広島、松山、長崎、熊本、鹿児島など市電(路面電車)が生きている。札幌では路線の増設も計画中と聞く。これらの各都市も横浜と同様、モータリゼーションのうねりがあつたにもかかわらず、市民と行政と議会がしっかりスクラムを組んで、後世の市民のために路面電車を残したのだろう。いま、仮に横浜に市電が「路線でも残っていたらどんなに素晴らしいことだったろう。環境モデル都市としてもっと胸をはれたと思う。そこで、今回関内関外活性化推進計画の中の「優先的取組の視点および検討の方向性」の4に「回遊性の向上」が提案されているが、今後ぜひ路面電車の復活(=現在の言葉で言えばLRT導入)を検討していただきたい。ルートとしては阪東橋駅～大通り公園～関内駅～横浜公園～日本大通り～本町通り～馬車道駅～栄本町線～横浜駅が推奨。ほとんど既存の道路や公園などの公共用地を通過するので用地費は不要。これにより横浜駅周辺・みなとみらい21・関内関外を一体化し、停留所間隔を短くすることにより、回遊性向上が図られる。さらに超低床型車両の導入により、高齢者や障害者に優しい、環境先進都市を日本、世界にアピールできる。</p>	
7	<p>色々あるけれど…、地区内の回遊性を強化させるために是非LRT(ライトレールトランジット)を導入すべき</p>	
8	<p>産業・商業・観光の振興には羽田空港の国際化に伴い、横浜へのアクセスをより魅力的な乗り物LRT(次世代路面電車)が国内外の観光客を横浜に来ていただくには最適だと思います。低コストで建設可能であり、環境モデル都市にふさわしいと思います。</p>	
9	<p>12の戦略のうちの6つの優先的取組視点の5.「回遊性の強化」の3つの施策 ①バス ②自動車 ③歩行者 は良いとしても ④LRT という記述がないことは重大な手落ちではないかとの印象を強く受ける。市民人口の3割を占めるとする移動制約者(交通弱者)はバスよりもLRTを望んでいることは明白なのに、敢えてこれを無視すること不可解。せめて検討対象とすべき。</p>	
10	<p>回遊性に関しては横浜駅、みなとみらい、関内、関外を回遊するLRTなども検討すべきです。</p>	

11	<p>現在、横浜都心部ではこの計画を含め、横浜駅周辺大改造計画、インナーハーバー整備構想と三つの大きなプロジェクトが計画されている。関内・関外地区内の回遊性強化は当然であるが、その周辺部への来訪者をこの地区に呼び込むことも必要と思われる。横浜駅周辺または“みなとみらい地区”を訪れた人々が、いかにしてこの地区まで足を運んでもらえるか、そのためには他の計画との連携と何よりも関内関外地区自身の魅力アップを図ることが大切である。最終目標の時期は異なるものの、それぞれの地区を結び新しい足の確保も必要と思われる。推進計画(案)では、回遊性強化の手段として ①バス ②自転車 ③歩行者 を想定しているが、バスも視認性を高めれば有効な手段であるが、初めての来街者にとっては分かりづらい面もある。また自転車の活用は今後益々必要となるが、高齢者など利用したくともできない方も存在する。このため、手段の一つとしてLRTなど軌道系の交通も計画に加えてはどうか。人にも環境にもやさしい乗り物の導入は、観光客や用務客の利便性向上のみならず、まち自身のアピールにもつながると考える。人々が安心して歩き回り、また気軽に移動できるまちが望ましく、そのためのツールとしてLRTは適していると思われる。</p>	
12	<p>関内と関外を結ぶ、あるいは回遊する交通手段が必要です。私はLRT(ライトレールトランジット=次世代型路面電車)が有効だと考えます。フランスやドイツの諸都市で成功していることは知られていますが、横浜でこそ観光や活性化のために有効ではないでしょうか。山下公園から赤レンガ倉庫、馬車道、伊勢佐木モールへのルートは、斬新なデザインなどを導入すれば大いに話題になり、地区は活性化し観光客は増大することでしょう。市は財政難を理由にしますが、地下鉄に比べれば建設コストは10分の1から20分に1であり、コストパフォーマンスに優れた投資と言えるでしょう。検討会での議論や市での研究・検討を希望します。</p>	
13	<p>関内と関外地区を結ぶ、回遊する交通手段が必要です。私はLRT(次世代型路面電車)が有効だと考えます。フランスやドイツの諸都市では成功していることは知られていますが、横浜でこそ観光や活性化のために有効ではないでしょうか。山下公園から赤レンガ倉庫、馬車道、伊勢佐木モールへのルートは、斬新なデザインな車両とともに、大いに話題になるでしょう。市は財政難を言いますが地下鉄に比べれば建設コストは十分の一であり、コストパフォーマンスに優れた投資と言えます。検討会での議論や市での研究・検討を希望します。</p>	
14	<p>横浜の都心といえる関内の公共交通も改善していただきたいです。関内(JR)の駅も古く汚いし、バリアフリーも弱い、地下鉄の駅も場所がわかりにくい、また、鉄道からバスへの乗り換えガイドも無い。関内駅(桜木町駅でも良いが)起点の関内・関外エアーループバス等もあれば便利ではないかと思えます。</p>	
15	<p>交通問題は歩行者ネットワークより、住民も利用できる動線確保が必要だ。例、赤いくつ号の回遊(運行)考えるべきだ。東京都の台東区・文京区・世田谷区の勉強をすべきだ。</p>	
16	<p>現在、徒歩や自転車でJR桜木町駅から関内駅に行くのに弁天橋を経由しなければいけません。大江橋を経由した歩道、自転車道路を整備し、両駅間一直線に行き来できるようにするのは大事だと考えています。</p>	
17	<p>レンタサイクル(電動付や子供乗せも含め)を充実させてもらえるとうれしいです。関内周辺は平地も多く、街並みもそろっていて、電車に乗るより、外の景色を見ながら移動できると楽しいので。</p>	
18	<p>環境を考慮するのであれば、箱根町(小田原土木事務所が運営)での電動自転車を使ったコミュニティサイクル(茅ヶ崎市バージョン)をやるべきだ。</p>	
19	<p>回遊性の強化が重要。特に自転車に期待。</p>	
20	<p>茅ヶ崎市が行っている地域個々のお店との協働での活動、コミュニティサイクル等を個々のお店をまきこんだ動き。横浜市営交通を活用しないコミュニティバスの開発(民間バス会社、タクシー会社、運輸会社等の入札等での提案方式でチャレンジし、回遊する。)</p>	
21	<p>みなとみらい線横浜-元町の日フリーバスの実現を考えてみたら良いと思った。</p>	

22	休日に、横浜駅～MM21～野毛～伊勢崎町と歩きますが、あちこちにいい店、おいしい店、すてきな風景があり、とても楽しい。こうした資源を有効活用する鍵は、回遊性向上だと思います。ワンデイベス、ワンコインバス等を活用しては。	
23	MM21線の交通費が高い(観光資源の一環として、安くすべし!!)。	
24	案内サインの充実が必要だと思います。外国人が多いので多言語で表記したものを。よく道を尋ねられます。特に中国語表記は必須です。	
25	回遊性強化の基本は歩行者だと思います。例えば、すべて徒歩での移動ですが、石川町駅で降りて、元町でショッピングをして、中華街で食事をして、石川町駅に戻るというのが典型的な行動パターンです。チャージングセールではこのパターンの女性がすごく多いです。回遊性で大切なことは、移動しながら寄り道することです。単に移動するだけでは商店街にも何のメリットもありません。きれいな歩道とわかりやすい案内サインがあれば十分だと思います。	
26	「駐輪場を増やしてほしい」…伊勢佐木町の職場に出勤する際、歩道に停めてある自転車やオートバイなどをよく目にします。停めてある自転車で歩道が狭くなっていて、ぶつかっている目の不自由な方や、酒に泥酔し、自転車を倒しながら歩いている若者などもいて、駐輪場がもっとたくさんあればいいのにと感じてしまいます。モラル等の問題もあるかと思いますが、ぜひ改善を希望致します。	
27	歩行者が最優先のまちづくりが必要でしょう。小さな子から高齢者まで安心・安全にコンパクトに行動できること。道路の段差をなくす、手すりを付ける、ひと休み場を設けるなどが考えられます。小型電気バス、小型LRTなどは回遊性と共他地区への移動手段として検討する価値はあると思います。コミュニティサイクルは自力型と電動型の2種類あるといいですね。設置場所を駅近くにつくり、多く確保することと自転車専用レーンが欲しいですね。また、市民の自転車利用促進のためにも、駅前駐輪場は必須だと思います。	
28	関内・関外の駅(JR、地下鉄、京急等)と駅の間の人動きを考えた町づくりが必要と考える。しっかりとした流れを考える必要があると思う。(例えば伊勢佐木町を中心に関内、日ノ出町、桜木町地域)	
29	鉄道駅からのアクセス改善。桜木町駅がターミナルでなくなって集客力が低下したのでは。日ノ出町駅前開発等、再開発での高齢者施設を位置づけてほしい。	
30	快適環境都心を形成するという方針は良いが、その考えは中心市街地からクルマを追い出すという覚悟が必要不可欠と思われるのに、この辺りの腰がまだ定まっていないように感じられる。ドイツやフランスでは既に顕著な成功例が実在するのに、勉強不足かそれとも日産自動車等への遠慮があるのではないかと。姉妹都市リヨンを手本とすべし。	
31	エリアごとの中はいいが、回遊性となると関外については難しい状況であると思う。	
32	横浜の都心臨海部は、足が少し弱い。関内・関外の中での回遊性の強化は、人に足を運ばせるためには必要な項目、実現できるよう頑張って欲しい。	
33	大岡川沿いの桜並木をもっと活用しては。回遊性の向上のためには、回遊ルートをいくつか作れるかが重要	
34	スローライフの時代が叫ばれている中で、川を利用した水上交通ネットワークを強化するアイデアを提案する(堀川～中村川～大岡川の水上ネットワーク)。	

35	諸外国では小船が活躍。横浜はまったく小船なし。海上に動線を作っていただきたい。また相鉄線綱島新駅のこと、鶴見川直近に設置すべきではないが、今後の海上交通を発達させる と考える。横浜は何をするにも遅くて、何をしているのかと言いたい。それに、関内と関外、明確に区分け(誰でも分かるよう)してほしい。誰に来ても判明しない今日であるので。数年前か ら同じことの繰り返し、もう実現して、スローな市役所の皆様、責務果たせ。	
1日	戦略9 環境 [9件]	
1	環境面の戦略が希薄な感じがします。戦略2は北仲地区と港町地区だけに限定する必然性はないと思います。地球環境への配慮は、地区全体に展開すべきではないでしょうか。中部 水再センターから下水処理水を送水して、地区全体に再生水を供給することなども考慮できるのではないのでしょうか。再生水の供給配管が、北仲地区まで既に敷設されています。もっと既 存の資源を戦略的に使うべきと思います。	
2	これまでの歴史のように厚みや幅のあるまちになればいいなと願っています。Y150が成功しなかったことも鑑みれば、みなとみらいのような新興地区に頼るばかりのまちづくりではなく、 古いまちを活用する省エネの取り組みをしていただきたいと思います。	
3	これからの時代を勝ち抜くには“環境”のキーワードが最も大切だと思います。	
4	とにかく樹木を沢山植えてほしい。窓に当たるとか、葉が散る等を云うケチな要求をする人は教育すべく。美しい風景を求めてなぜ10時間以上も飛行機に乗らなければならないのだらう か。	
5	“桜木町に桜をプロジェクト” 桜木町→日の出町 平戸桜木通りにも延長してください(2/17毎日新聞)。確かに「桜木町」なのに桜の木が少ないですね。 平戸桜木通りの環境整備を。桜木町から日の出町へ行く道は、にぎわい座、中央図書館、本町小学校、野毛山動物園などの文化施設が多くあり子供が行き来する道路です。坂道な ので排気ガスが多く、空気が悪いです。道路の道幅を広くする計画があるとのことなので、街路樹を植え、緑化をとりいれてください。	
6	対象地区全体に緑化が少なすぎます。屋上緑化や壁面緑化の推進を積極的に。ちょっとした歩行者の休憩スペースにも緑や花を設けて欲しいものです。	
7	全体で、水や緑、風の道を考えた、「横浜は東京よりあつくない」(暑くないし、熱すぎない)街がいいと思います。	
8	開港150周年を迎え歴史ある街、横浜関内・関外を再生するにあたり、歴史的街並・景観を保存しつつ港街として、歴史、環境、観光都市としての機能も備えた国際地区として誇れるもの としたい。街路も人と人が回遊できる連続性が必要。街路樹も港町にふさわしいものどしたい。街路灯も現在の馬車道のようなガス灯の設置が歴史と文化を象徴している。建物の景観に ついては外壁・色等歴史と文化の感じ取れる統一感のある街としたい。特に駅前周辺に目立つ「ペンシルビル」等は所狭しと外にエアコンが設置されており、景観を損ねている。街全体のエ アコンを一つの建物に集中したセントラルな供給ができないものか、併せて検討してほしい。	P75 戦略9 「省エネ改修等や再生可能 エネルギーの導入推進」

9	<p>【計画(素案)の該当箇所】21頁 CO-DO30  【追加文案】※再生可能エネルギーは下記のエネルギー源とする。  ・太陽光・風力・水力・地熱・太陽熱・大気中の熱その他の自然界に存する熱・バイオマス  【理由】CO-DO30については、既に取りまとめられておりますが、再生可能エネルギーの定義を明確にする必要があると考えます。「エネルギー供給構造高度化法施行令」(2009年8月閣議決定。)において、再生可能エネルギーが明文化されております。</p> <p>【計画(素案)の該当箇所】30頁 エキサイトよこはま22  【追加文章】「親水」の観点より、河川水、海水、下水処理水等を活用する熱源水ネットワークの構築を検討する。  【理由】エキサイトよこはまについては、既に取りまとめられておりますが、河川水の温度差エネルギーは未利用エネルギーとして新エネルギーにも位置づけられており、すでにエネルギー消費効率の高い地域冷暖房施設が稼働しております。今回の大改造計画でうたわれている水(河川:帷子川、新田間川、石崎川)の再生とともに、その河川水等をエネルギー源として活用(ヒートポンプ利用)することもCO2削減対策として効果的です。</p> <p>【計画(素案)の該当箇所】74頁 4-9 自然を活かし環境負荷の少ない都市を創る  【3】省エネ改修等や再生可能エネルギーの導入推進  【修正文案】ビル設備等の省エネ改修、下記の再生可能エネルギー導入の施策の仕組みにより、CO2排出量の削減を目指す。  【追加文案】※再生可能エネルギーは下記のエネルギー源とする。  ・太陽光・風力・水力・地熱・太陽熱・大気中の熱その他の自然界に存する熱・バイオマス  【理由】都市計画提案に関する評価の指針において、再生可能エネルギーの10%以上の導入が明記されており、定義の明示と活用技術の表示が必要であると考えます。従いまして、太陽光、太陽熱以外の再生可能エネルギー(特にヒートポンプを活用した大気熱の利用)の定義を明確にする必要があると考えます。「エネルギー供給構造高度化法施行令」(2009年8月閣議決定。)において、再生可能エネルギーが明文化されております。</p> <p>【修正文案】ビルのリニューアルやマンションの新築に併せた太陽光・太陽熱・大気中の熱を活用したヒートポンプ等の活用の導入。  【理由】都市計画提案に関する評価の指針において、再生可能エネルギーの10%以上の導入が明記されており、定義の明示と活用技術の表示が必要であると考えます。従いまして、太陽光、太陽熱以外の再生可能エネルギー源であります大気中の熱を活用したヒートポンプの活用を追加する必要があると考えます。また年2009年12月30日に閣議決定されている政府の経</p>	
1日	戦略10 観光 [15件]	
1	横浜観光の基点になるような街にしてほしい。官公署よりも安価な宿泊施設を。	
2	横浜が世界に誇る「横浜港と中華街」を資源に観光で活性化を図ってはどうか？	
3	【再掲】日本最大の中華街を中国にPRして、今後の世界のリーダーとなる中国裕福層をターゲットに観光・投資・企業進出を促す政策を検討してください(林市長が上海万博でトップセールスするなど！)。	
4	観光バスの扱いについて、チューリッヒに学ぶべき。夜の観光コースは、湖のほとりの広い所で観光船に乗り換え、湖から川に入り、船から街を観光した後、下船して、徒歩でナイトクラブへ。ワンドリンクサービスで、音楽やショーを楽しみ、食事も注文すれば可能。ショーの後、またバスに乗り、宿の近くで降りられるように、ホテルを順に回ってくれる。横浜も道路が狭く、大型のバスがラッシュ時に動き回ると渋滞を悪化させることになる。バスは、港周辺の広い所に駐車スペースを用意し、運河を走る船を利用したらどうか？夜のアトラクションは、ジャズ・京劇・寄席・大衆演劇・社交ダンス・クラシック音楽など選択の幅が広いのが横浜のいい所。昼は、港周辺のドックヤード・海の博物館・日本丸・氷川丸・郵船資料館・マリニタワー、桜木町の鉄道発祥記念施設(新設)、滝頭の市電保存館など、交通をテーマにしたコースが可能。	
5	横浜市にある観光スポット(赤レンガ、大さん橋、みなとみらい、八景島シーパラダイス、アウトレット、中華街など)が巡回できる回遊性の高いバスが必要。ロンドンの2階式バスの様な目印にも、経済効果も期待できるバスが理想。あと、横浜駅西口の再開発は絶対必要。西口と東口を"地上"でつなぐべき。	
6	大都市横浜でありながら、ターミナルが横浜駅1箇所のあり様です。横浜駅のみが大変混雑しており、これの分散が急務。そこで、提案します。(関内・関外活性化に結びつく提案です。) ・関内地区は県外からの来訪者にネームバリューがあるので、県外客により一層アタックすること(さしあたっては、東横線に東京メトロ副都心線が乗り入れるので、東武東上線、西武池袋線沿線にマドを絞ること)。 ・外国客船の来航時の宣伝、催しを県内外とも一層強化すること。	P74 戦略8 「人にやさしい交通環境づくり」

7	交通をテーマに、観光と環境を狙っては？ 桜木町を鉄道発祥の地として整備する。記念の資料館を作る。馬車道に、本物の鉄道馬車を走らせる。伊勢佐木町に、低床・低速の路面電車を走らせる。馬車道から直通で、馬車と電車が相互乗り入れしてもいいのでは？ みなとみらい地区へのアクセスとしてもよい。人力車も、観光用だけでなく、交通手段として整備したらどうだろうか？ 市庁舎の1階に乗り場を作り、中華街・山下公園・野毛・元町・みなとみらいなどへ、一定の金額で運ぶようにしたらどうだろうか？ 電動アシストに出来ないか？	
8	大みそかの横浜の風物詩として、花火や音楽その他の騒音はやめて、港に停泊する船の汽笛を静にきくように推進して欲しい。	
9	パンフレットを読んでいた中学生になる子どもが、「バリアフリーにする、回遊性を高める」とあるけど、おもしろいことがなければわざわざ行かないし、整備すればいい、というもんじゃないでしょ」と意見していました。なるほどなあと思いました。彼にとっては、縁のないエリアなのだと思います。戦略のターゲットिंगが肝となると思います。	
10	地元紙にもっと情報を流す。	
11	戦略10関連 1) 外国人観光客へのPR ・外国人向けガイドブック(海外販売のものを含む)への情報提供強化 2) 小・中・高・大学生向けの地域教育等の推進	P77 戦略5 「関内・関外地区のプロモーション」
12	関外には三吉演芸場をはじめ横浜橋商店街等地域に根ざした人気のスポットが沢山あります。もっとPRを上手にやれば人は集まってくると思います。	
13	この地区はホテルが多いのが特徴。ホテルを有効活用する。	
14	過去20年以上、山下町に通勤した経験からいうと、通過する町、イベントのときだけにぎわうという感じ。ドライブするには良いが、車を止めて歩いてみようという気がおきない。	
15	観光客が増えても経済効果があるとは限らず、今の消費者は利口だ。	
1Bk	戦略11 安全・安心 [14件]	
1	戦略11の安全で安心な街づくりがすべての基本だと思います。	
2	黄金町のバイバイ作戦で関内・関外はイメージアップした。街を綺麗にすることは街の品格を高め、活性化にもつながる。ごみのポイ捨てや道路上の看板、放置自転車など街を綺麗にする施策が必要。	
3	防災に強い町づくりも大切かと思っています。関外はマンションが多くなり、若い人たちもたくさん住むようになっています。老人に子どもに、やさしい町づくりができればと思います。	



4	<p>大震災に備えた強固な防災基盤の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関内、関外地区内には耐震性や設備に問題のある中小ビルが多く存在しております(2-3現状から見た課題に記載)。防災対策の強化は大きな課題であり、耐震化を進めるとともに、強固なライフラインが必要です。</li> <li>・防災はまちづくりの最も重要な課題であり、基本方針に明記するなど現計画案よりも位置付けをより重要視すべきと考えます。</li> </ul> <p>&lt;記載案&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3-2 4つの基本方針</li> <li>・快適環境都市→快適環境防災都市 大震災に備えた耐震化・防災基盤の構築、を追記</li> <li>・4-11 安全、安心なまちづくりを進める&lt;アイデア&gt;</li> <li>・震災時に供給継続可能なライフラインの構築(例、電源の多重化)、を追記</li> <li>・5-2 優先的取組の視点 (1)港町周辺・北仲結節点を強化</li> <li>・戦略11と(1)港町周辺・北仲結節点を強化、を関連づけ</li> <li>・&lt;検討の方向性&gt;新庁舎を中心とした防災拠点の整備、を追記</li> </ul>	<p>P51 「4つの基本方針」</p>
5	<p>戦略11について、日雇い労働者のモラルなさによる街イメージダウンを改善するべき。日雇い労働者による町の清潔を汚されるエリアは広がりがつある。特に横浜総合高校付近、競艇券買所。随時にゴミ散乱、小便の跡、タバコの吸がらなどを目にします。このエリア改造は関内・関外地区全体にとって重要なファクターとして考えられます。</p>	
6	<p>「安心して街を歩きたい」… 関内周辺を歩いていると、外国人やホームレス、ホスト風の人をよく見かけます。何もされた事はないのですが、何かされるのでは？と警戒心を持ってしまふ事が多々あります。横浜といえば、関内・伊勢佐木町、みなとみらいなどが有名なので、他県の知り合いなどを案内する際に、楽しく、安心していける街づくりを希望致します。</p>	
7	<p>伊勢佐木町にはやくざが多すぎる。少し退治すべきでないか。</p>	
8	<p>伊勢佐木町は夕方以降は怖い町でいかないようにと警察からの指導がある。この点の危機感が語られなかった。治安と裏腹と思う。</p>	
9	<p>地区のイメージアップのため、市役所と区役所はホームレス対策をしっかりとやってほしい。</p>	
10	<p>将来像を思考するよりも、現生活環境を見直すべき。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.寿町問題</li> <li>2.ファッションソープ問題</li> <li>3.「やくざ」の事務所問題</li> <li>4.ゴミ問題</li> </ol> <p>(1)マンション前の不法投棄、町内会活動の無さ (2)道路上のゴミポイ捨て。あまりにも汚い (3)煙草問題。喫煙、禁煙まるで駄目 (4)本当に汚い</p>	
11	<p>友人・知人(地方に住んでいる)が関内や野毛の場外馬券売場近辺はおよそ横浜らしい雰囲気欠いているので、女性・子どもが近寄り難いと言っている。私も同感です。最近は一ターボートレースの場外券売場もでき、関内駅近辺は実に柄が悪くなった。(パンフレット)P5のデータ6の街頭犯罪が多くなっているのもこれらの影響ではないか。ということで、上記の施策を横浜の中心部から「推進計画」の基本とすべき。大都市の中心に馬券売場があるのがこの市なのか提示してほしい。今のままでは伊勢佐木町を含めて、関内・関外は衰退することは残念ながら間違いない。(パンフレット)P8の「地区年数を経た中小ビルが多い特性を活かし」などは、典型的な姑息な手法。10年後、20年後の荒廃した関内・関外の状況は見たくありません。よりよい計画の策定を期待します。</p>	
12	<p>まちづくりにふさわしくない商業施設の撤去を強力に推進して欲しい。パチンコ店、消費者金融、場外馬券場、風俗店、出会い喫茶、暴力団 事務所などが阻害要因として考えられます。</p>	

13	風俗店の街並みを改善して欲しい。	
14	鎌倉街道沿いにある風俗営業はいかがなものか？ 大街道なので、風格と美感が大事だと思う。	
15	戦略12 エリアマネジメント [21件]	
1	伊勢佐木町や馬車道の商店街の活性化はそれぞれ歴史があるので、地元の自主性にまかせ、行政はバックアップにとどめる。	P80 戦略12 「地区ごとのエリアマネジメント 推進支援」
2	今後は地域主体の自主的な進行管理が重要。	
3	地域のことは地域が自主的に考えることが一番大切だと思う。	
4	地域の主体的運営を全面的にバックアップしてください。施設管理者の許可などは市役所がコーディネーターとしてNPOや市民団体に協力してください。	
5	エリアマネジメントについて、役所がけん引するのではなく、地域の人たちが本気になって活性化を考えていかなければ、息の長い活性化は絵にかいた餅になってしまうと思います。官に期待する前に、地区の人たち自身がこの町をどうしたいのかが見えてきません。	
6	地域住民の意識の変化が必要	
7	全体を連携する組織や個々の地区組織づくりは即、実践してください。統括エリアマネージャー、各エリアマネージャー、サブエリアマネージャーがエリアスタッフと活動していくイメージがあります。情報収集・情報発信・計画提言などやることは山積していますね。産官学の連携組織も必要でしょう。大学や高校などに課題ごとの調査・研究をしてもらいたいです。企業にはIT技術・設備の協力や活動場所の提供などをして欲しいですね。	
8	エリアマネジメントの担い手や組織をつくって関内関外を活性化させることに賛成です。しかし例えば公共的な空間を使うときや地区外との関係を考える時など、行政が責任をもつ部分もあると思います。地元も行政もそれぞれがどちらかに任せるとかもたれかかるということなく、主体的に考えて色んなことを決めていけると良いと思います。	
9	改めて関内・関外その他地区ごとのコミュニケーションとそれらを統括する意味のコミュニケーション必要と感じた。	
10	会所の設立が重要なポイントと感じた。(拠点、中心所の意味)	P80 戦略12 「地区ごとのエリアマネジメント 推進支援」  P97 優先的取組 「エリアマネジメントの推進と 公共空間の利活用」

11	官民一体の実働部隊がないと、まちづくりは進まない。その組織づくりのため、(改正中活法が馴染まなければ)地域商店街活性化法を基に、また、秋葉原タウンマネジメント株式会社設立の経験を活かし、エリアマネジメントを行う、LLP・LLC等の立ち上げを、地元の方々と一緒にやりてみたいものだ。	
12	150年の歴史を大切に街づくりをお願いします。どこかの都市・街をまねするのではなく、関内らしい街並みを希望します。各エリアでの情報交換、コミュニティが大切になると思います。	
13	区役所を中心とした地域活動の底上げをスキルとし、地域協働で町おこしを行う。	
14	具体化は現場から。	
15	関内・関外地区といういわゆるダウントウンの街づくりも、まさしくリサイクル事業です。かつて活力のあったもの、今も魅力あるもの、将来入り込んでくるであろう活動に対しての評価や予測を解りやすく整理して、新たに展開していく誘導的な手法が必要です。エリアマネジメント(地域経営)というお金の力学は商業・業務地域には必須で、活性化の前提ではありません。しかし、そこに資力を注ぎ込み、人が集まるためには、様々な視点で魅力をまず感じてもらう、感じさせることが必須です。今後、そういった魅力ある資産を編集し直すマネジメントが必要になってくると感じています。例えば古本屋に本が雑然と配列されている状態が今の『関内・関外』とすれば、それをテーマ別に配列し直すこと、あるいは目次を編集し直すこと、図書館の学芸員あるいはシステムのようにリファレンスしやすくすること、そういう行為を適時更新し、発信していくことが、一般市民に対して魅力ある個々の本の再利用を可能にしてくれると思います。ここではもちろん、古本=魅力ある個々の活動であったり、趣味的視点であったり、文化的なものとして捉えています。ある一定の面積を全く別のものに更新していく、大規模再開発の手法が大企業のもとでは行われていますが、リーマンショック以来のデフレ状況下で北仲地区の森ビルによる再開発が延期?になっているように、計画実施には大きな投資が必要です。今のご時世、そういう起爆剤的な方法に期待するよりも、エリア全体での様々な繋がり、ストーリーを見出し、あるいは新たに編集し直す、組み直すという遺伝子の組み換え作業にも似た知的操作による再活性化を誘導すべきと考えます。市民など民間のアイデアを活かし、行政がサポートしていく地道であるけれど確実な実施、情報発信が可能な仕組みづくりが不可欠です。	
16	現在、お三の宮の地域において町づくりを行ってきました。ゴミがなくなりました。低木の植栽が終わりました。住民がたくさん出てくれました。自分たちができることはできるだけするようにしていますが、今後も進めていきたいと思っておりますが、行政のあとおしが無いとできないことがたくさんあります。大きなことは望みませんが、お三の宮までのいろいろなロードがあってもよいのかなと思っています。ぜひ、はじめに目に見えることを提案いただけたらと思います。	
17	関内関外地区には野毛・福富町・伊勢佐木町・馬車道・中華街・元町というそれぞれ特徴をもった商店街や盛り場がありますが、これらを画一化するのではなく、より個性を発揮できるようにすることが、地区全体の活性化につながると思います。	
18	4つの基本方針を実現する具体的な方法として、「地区計画」等の都市計画の手法を使うことが必要と思います。地区全体を地区計画によって誘導していくことが効率的なような気がします。	
19	新住民、特にマンション住民の地域町内会への加入促進を図る。	
20	古いものが見聞でき、又、新しいものが発信できる地区として生まれ変わることができればと考える。そのためには、エリアマネジメントの担い手として、高校生・関連のある専門学校生・大学生などにも、参加してもらうことが大切なことではないか。	
21	街角ウォッチャー制度をつくる 現状調査員数十名が各地区を定期ウォッチする。日々変化している街の様子や人の流れ、物の動き、建物や環境の変化などを定期的に写真とレポートで報告してもらいます。対象年齢層は幅広く高校生から高齢者まで。特に地域事情に詳しい人や、時間に余裕がある人、フリーターに協力してもらいます。横浜生まれの人、転入してきた人、外国人も参加してもらいます。基本はボランティアでも担当地区の店や企業の協力で食事券や商品券、横浜関連本などがもらえれば動機づけにはなるかも。(笑)。	P81 「関内・関外地区全体の 連携・調整・支援機能の構築」

1Bm	12の戦略(優先的取組の視点も含む) その他 [4件]
1	ユニバーサルデザインの視点を盛りこんでほしい。
2	今日の経済不況と雇用状況を考え、1つの案としてフェアトレードの導入があります。横浜を日本で最初の「フェアトレードタウン宣言都市」として自治体が主体となって、フェアトレードショップ、企業、学校、NPO(NGO)、地域にフェアトレードを勧め、店舗展開や雇用創出等を考えてみてはどうでしょう。
3	<p>4つの基本方針と12の戦略について、すべて非常に素晴らしいことだと思いますが、具体的に何が出来るのかが想像できませんでした。というわけで、戦略2、3、4、5、7、9が達成可能な案を作成しました</p> <p>●横浜天空緑化プラン…循環型エコタウン</p> <p>(1)目的:環境モデル都市に相応しい空間利用と町おこし住民参加、雇用創生を目指す。</p> <p>(2)中核となる事業:関内関外地区屋上ファーム&amp;ガーデン</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・馬車道沿い(例)のビルの屋上を庭園と農園にする。</li> <li>・庭園を観光資源とする(カフェ、イベント会場など、サイエンスカフェにも有用)。</li> <li>・農園を周辺市民の体験農園(有料)とし、学校の体験学習にも利用する。</li> </ul> <p>(3)付随事業</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①エネルギーファーム(生ゴミ堆肥):地域で出た生ゴミを回収し堆肥化。ファーム、ガーデンに利用。</li> <li>②対象地域のフードビジネスが産生する生ゴミを回収(関内関外フードサービスエネルギーソース)。</li> <li>③関内関外ベジタブルサプライヤー:天空農園で収穫された作物を周辺フードサービス業(レストランなど)に販売。学校給食に利用する。</li> </ol> <p>●本事業により期待できる成果</p> <p>(1)地域活性化の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺住民の農園体験参加による来場者増加。社会関係資本の創造</li> <li>・天空ガーデンによる観光客誘致</li> <li>・地元産作物利用レストランによるフードビジネスプロモーション。</li> </ul> <p>(2)環境影響削減</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・廃棄物削減</li> <li>・ヒートアイランド化緩和</li> <li>・緑化によるCO2削減</li> </ul> <p>(3)雇用創生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・農園庭園管理(農作業、農業指導、造園作業)</li> <li>・生ゴミ回収作業</li> <li>・堆肥製造</li> </ul> <p>(4)教育効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校体験教育</li> <li>・イベント型環境消費者市民向け教育</li> <li>・サイエンスカフェ型市民向けニューテクノロジー情報提供</li> </ul>
4	(前)中田市長が在任中にブルース・バージョンの「横浜市歌」をはやらせましたが、今回は、パレード用の横浜の歌を。元気の出る歌を。
<b>1C 新市庁舎整備の考え方 [92件]</b>	
1Ca	基本理念・機能 [10件]
1	新市庁舎の計画にあたっては、ホールやギャラリーなどの市民利用施設も組みこむ建物としてほしい。
2	新市庁舎について、1階はフィレンツェの市役所に学ぶべき。市民や来訪者のために開放すべき。セキュリティは確保しなくてはならないが、無料で入れて、ツーリストインフォメーションやスーベニア・ショップを兼ねた、横浜の歴史と生活を紹介する、小さな博物館になっているといいと思う。市民のためにも、簡単な事務をこなすコーナーや、情報検索ができるコーナーがあるといい。地下はドイツのラートハウスに学ぶべき。ラートケラーと呼ばれるレストランがあるのが普通。中華(特にサンマー麺と細麺の焼そば)、洋食(カレーとナポリタンスパゲッティ)など横浜らしいものが食べられ、地ビール・紹興酒などが飲めるといい。駐車場は地下2階より下へ。市政の業務は2階より上で。できたら、震災前のあのデザインを復活してもらいたい。本町や馬車道の再開発ビルのように、下の部分は古いデザインで、上は近代的デザインでもやむを得ないが。

3	新庁舎建設は、昨今の暗いニュースばかりの我々市民にとって、明るいニュースとなります。新庁舎は市民のシンボルとなるよう、都庁や神戸市役所、大阪市役所のように立派な庁舎をお願いします。	
4	市庁舎の施設を計画するときには横浜市民が気軽に高い位置から港を展望できるフロアを用意してほしい。新宿の東京都庁の展望フロアのように、市庁舎が観光名所になると思います。	
5	市庁舎は、モダンな建物にするのではなく、震災前の建物を復元してほしい。関内地区の歴史的雰囲気を高めてもらいたい。しいては横浜の全体のイメージを上げるはずである。	
6	市庁舎のデザインを音楽の楽器(けん盤または弦)を取り入れた建物にする。音を感じる建物を。	
7	<p>新市庁舎整備に関して、希望があります。それは、持続可能なエネルギー循環型市庁舎に着手してほしいという希望があります。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●いづれ寿命を迎える建物について、何が廃材となって、何が将来的にもリユース可能かを、未来の横浜市民に明確にしてほしい。</li> <li>●「G30」のかけ声の下、環境に配慮した政策を推進している横浜だからこそ、横浜市庁舎内の使用エネルギーは横浜市庁舎でまかなえるように考えて作ってほしい。</li> </ul> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレや散水には雨水を利用。</li> <li>・屋上緑地化の推進とともに、太陽光発電、風力発電の利用。</li> <li>・LEDなど、省エネ技術を駆使した照明。・風や温度の自然の循環を利用した設計。</li> <li>・人を感知するセンサーを内蔵した照明を使い、無人の場所の消灯を推進。</li> <li>・市庁舎内の食堂から出る残飯は、微生物を活用し、堆肥にして再利用。</li> <li>・廃油に関しても、代替エネルギーとして加工して再利用。</li> <li>・人通りの多いエリアには床に発電装置を設置し、振動による発電。</li> </ul> <p>以上のような現代の技術を駆使して、循環型市庁舎を構想してほしいと考えています。</p>	
8	新市庁舎は、メンテナンスのしやすい、環境に配慮した建物にし、是非、職員も利用できる駐輪場を整備して欲しい。	
9	新市庁舎整備には、大規模災害時の対応を念頭においてください。	
10	市庁舎整備について、意義は良いが、イメージの全体が少し良くならない。商業・産業を活用した店舗を作り、市民・来訪者に対し、来庁しやすくスペース、建設費による負担軽減になるには市税はもちろんのこと、基金、ふるさと納税を活用した財政にできるよう、少しでも庁舎を明るくするのが望ましい。	P107 基本理念 「市民に永く愛され、誰にも優しい、ホスピタリティあふれる市庁舎」
1Cb	<b>規模 [5件]</b>	
1	古きを大切に、新しき魅力ある街を創りたい。何でこんなこの地域が寂れたか考える必要がある。市庁舎を大きくして果たしてよいか。切り離れたほうがよいと思う。市会の庁舎を大きくしたら上に伸ばしたらよいと思う。	
2	必要なものを適正な規模で合理的かつ最小限に。同時に業務(効率の改善ではなく)改革。	

3	新庁舎の分庁案であるが、新庁舎の11万㎡の面積について、どのように考えているのか？高層建築を建てるのか？11万㎡という大きさをきちんと具体的にカタチに置きかえて、考えているのか疑問。古い建物を活かしたBankARTや赤レンガなど、ヨコハマらしさをカタチにした新庁舎が実現してほしい。ヨコハマのまちのカオとしての新庁舎、そういう面も重要視すべき。	
4	狭あい化というが役人の数が多すぎる。	
5	他都市より市民当たりの職員が少ないというが、あまりにも職員が多すぎるから重複した仕事をしているのではないか。もっとも人と人を減らして借事務所を少なくすれば、今のところで間に合うはずである。	
1Cc	整備パターン・事業手法 [46件]	
1	市庁舎は今の所で何とかすべし。北仲通の土地は木の多い公園とし、あの辺りの災害時の避難場所にしてほしい。かまど、トイレを兼ねたベンチ等工夫して	
2	横浜市新庁舎は港町で高層近代化した建物に建て替えるべきです。関内港町の磁力や求心力維持に不可欠ですし、市庁舎が北仲に移転することで関内は地盤沈下してしまいます。北仲は当初の構想どおり、民間事業者による本社機能が入る壮大でシンボリックな高層建築によるMMとの結節拠点化することが最適です。	
3	現在の場所で、建て替えるべき。神戸市の庁舎にデザイン、品格で負けないものをお願いします。	
4	新市庁舎整備については、いまの港町で新築し、関内のランドマークとして再生することが関内駅周辺の地盤沈下を防ぐこととなります。北仲地区は当初計画の予定通り、民間企業本社が入居する大規模オフィスとして整備するほうが、みなとみらいとの結節強化に繋がります。	
5	市庁舎は検討委員会の提言の北仲分庁案では、本来目的の庁舎分散による非効率・利便性低下は改善されず、委員メンバーに大学関係者が居るせいか、港町地区に大学関連施設誘致案などは、学生中心にて商業地域では外食や低価格品への需要偏りで、地域発展向上は総合的に長期的に期待出来ない。市内全域からの来庁者・就業者需要で伊勢佐木町地区需要向上も再期待出来る。現在地への一棟集約が最低条件であり、将来的にエリア不足とならないような余裕ある設計を切望する。	
6	市庁舎が関内近辺から移設されてしまうことは、関内地区の地盤沈下に拍車をかけることになりかねない。従って、現庁舎の敷地内に新庁舎を建てることを提案したい。現在のようなバラバラの形にての存続はビルの借賃のみ見ると割安に見えるものの、各拠点がバラバラのために掛かっている人件費などのコストを考えると極めて割高なはずである。よって、現庁舎の真上に建てていき、最後に現庁舎を改築することを提案する。なお、既に購入済みの桜木町近辺の土地については売却し、新庁舎のための原資としたい。桜木町と関内での分庁案は人件費というコストを無視したものであり、総合的に見れば極めてナンセンスな案である。絶対に反対したい。	
7	4つの基本方針には賛成ゆえに、関内駅周辺を基に再開発すべきと考える。区役所も含め、隣接する地域と(公園前)一体とした新開発を望む。市民の利便性、市職員の利便性からも北仲は賛成できない。民間提案とは市の委託先ですか？	
8	みなとみらいや横浜駅周辺に集客施設が集集し、関内地区に活気がなくなりました。これで、市庁舎が関内駅周辺以外の場所に建設されることになると、現在の野毛地区のようになりかねないと思います。野毛地区も集客のために、苦勞しているのではないのでしょうか？ 同じようなことにならないようにしなければならぬのではないのでしょうか？	
9	新市庁舎については、この地区の活性化を考えるならば、港町地区から市役所がなくなることは考えられないと思います。現在の庁舎を50億円以上かけて耐震化したことと併せて考えれば、港町の再開発等の都市計画事業によって整備するのが一番いいと思います。その時には、JR関内駅の再整備は当然のこととして、地下鉄関内駅についても考慮すべきだと思います。	

10	<p>1、北仲分庁舎案には反対です。</p> <p>2、関内地区・区役所も含め再開発すべき</p> <p>3、民間提案ではなく、市役所本人、整備局のお考えは何なのですか。一箇所に集中がよいのでは。北仲はまったくかけ離れていると思う。関内はJR、市営地下鉄で交通の利便大。</p> <p>4、関内駅前-JRと共同で再開発すべきと考える。事業者、居住人口が増加している、また、歴史上も。</p>	
11	<p>新市庁舎は港町の現住所でシンボリックな高層市庁舎を建て替えるのがよい。そのほうが関内の地盤が強固となる。北仲は民間企業の本社機能を誘導して、民間経済の活力が開化する結節点とすべき。</p>	
12	<p>「新市庁舎整備の考え方」については、行政の「事業手法検討委員会」では「北仲南分庁舎」が提言されているが、これも上記①、②の理由 [1Ba 戦略1 結節点強化 No.10参照] により望ましい案とは思われない。考え方としては、「港町変更案」の方が良いと思われるが、この場合でも一気呵成に再開発するのではなく、多少時間をかけて段階的、漸進的に事業化する方がよいのではないかと。このことにより事業費の軽減は可能で、波及効果も大きいと考えられる。北仲南地区については、ウォーターフロントという立地特性を生かして、50年先を見越した利用を考え、途中の段階では当地区のまちづくりや活性化のために柔軟に利用することを考えたほうが。</p>	
13	<p>現在出ている新市庁舎整備の整備案の中では、「港町変更案」が望ましいと思います。何故ならば、現在の不便なJR関内駅をそのままにして、周辺開発を行うというのは余りに非効率です。まず関内・関外地区の活性化にはJR関内駅の再整備が最優先と考えます。そして、JR関内駅の再整備と現市庁舎と一体化した計画が、最も効率の良い活性化案だと考えます。また、北仲地区に高層ビルを建設するコストが割安との試算は信じ難いものがあります。</p>	
14	<p>新市庁舎整備に関して、北仲地区へ新市庁舎を移転する事に反対です。現在のみなとみらい地区は関内地区の業務機能、商業機能を吸い上げる形で発展している側面があります。北仲地区は関内というよりみなとみらい地区であり、新市庁舎を北仲地区に移転する事で関内、関外地区の業務機能、商業機能の更なる低下を招く事は避けられません。新市庁舎は港町地区周辺に集積しながら関内、関外地区の再開発を実施して関内、関外地区の業務機能、商業機能の改善方法を模索すべきだと考えます。</p>	
15	<p>関内・関外を活性化するには、現市庁舎の隣接地の港町に新市庁舎を建設すべきです。大部分が北仲に移れば、関内・関外に何も残らない。市内の商業地で唯一取り残されている地区が益々衰退する。現在建設予定の北仲の新市庁舎用地を売却すべきと思います。余剰床を民間に賃貸するのは、みなとみらい・馬車道地区に開発計画大規模あり、市としてリスク大きすぎるからです。港町地区の建設では、市と地権者の折衝で解決できると思います。</p>	
16	<p>関内駅前市庁舎整備について</p> <p>関内・関外地区活性化の要は、現市庁舎を含むJR関内駅周辺の整備を優先すること肝要である。現庁舎は耐震補強を完了したものの、分散化による機能的劣化状況が深刻であり、都市のシンボル性にも大きく欠けると言わざるを得ない。JR関内駅は、橋上駅として昇降に難あり、ホームも狭くイベント時の安全性に欠ける。観光を重点に今後のまちづくりを図る際、来街者への配慮が必要。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1、現庁舎の保存・活用を前提とし、現在の敷地内に集約する。</li> <li>2、JR関内駅との一体化を図り、利用者の利便性の向上に寄与。</li> <li>3、CITY-HALLとして、横浜都心部のシンボル性を追求。</li> <li>4、市役所の組織内容の仕分けを行い、区役所機能との再編を図る。</li> <li>5、高層部を市政中枢機能：市長室・議会・都市経営など。中層部を市政業務機能：都計・建築・環境・福祉など。低層部を市民サービス機能：市民・子ども・観光・教育・駅中ショップなど。アトリウムは市民交流・イベント広場として常に開放。</li> <li>6、くすのき広場の樹木は、低層部の建築に活かす。</li> <li>7、低層部1～2層は、ピロティおよび歩行者デッキとし、JR関内駅・横浜 スタジアムへのアクセスを向上させる。</li> <li>8、現庁舎に隣接する真砂町2・3丁目のブロックは駅前広場及び、タクシー・バスターミナルとして整備する。</li> <li>9、地階部分は、サンクンガーデン・ショッピングモール等とし、駅西側首都高速の地下1層部と接続、大通り公園へのアクセスを図り、関内・外への風通しを。</li> <li>10、工事中の仮設議会棟は文化体育館を利用する。</li> </ol>	
17	<p>関内も関外(伊勢佐木町含む)は、いまや半死の状態です。市庁が移転すると、周りの関連の事務所等も移転する恐れあり、地元はショックです。たとえば、建築局がなくなると設計事務所等が移転する。こういうところは多勢が入り出すため、港町に残す。出入りにフットワークがいいので、高層ビルだと出入りに時間がかかるので、大きくて出入りの激しいところは、全部港町に残す。双方にメリットある。文化体育館と平沼レストハウスは現在地で移転せずにする。東京オリンピックとかプロレスの聖地になっているので…。横浜工業高校の跡を体育館等の代替に使い(建替え時の)、体育館完成後はたくさんの人が集まる場所にしてもらいたい。</p>	

18	<p>北仲地区へは、はじめから決まっているようにしか思えない。行きたくて仕方ないみたいだ。デキレース。都庁の移転と違い、終わったら関内・外、イセザキは、野毛の二の舞になる。もし港町と北仲に分けるなら、港町は大世帯の建築関係、水道等、まわりに密着した出入業者等が多くいるので残す。北仲へは港町周辺にあまり関係のない部署を移す。役所が移れば業者も移りさびれる。東京とは違う。野毛問題がもう一つ増えることになる。ゴースタウン必至だ。</p> <p>横浜総合高校跡に新文体とか、現在の文体と高校跡地とかを有効にできないか。環境創造局、交通局、道路局等、大きなところは、出入りも頻繁ですので港町へ残す。</p>	
19	<p>関内駅前に市役所があることが関内・関外地区の活気を落していると思う。官庁街は街並みに落ち着きや威厳を与えるが、決して賑わいをもたらすものではない。そもそも行政の建物に楽しみに行く人はいないのだから、賑わいを求めるのは無理。東京の霞ヶ関がその代表。横浜の官庁街は日本大通りだが、日本大通りはZAIMや新聞博物館のある側(スタジアムから見て右側)はまだ賑わいがあるが、県庁や地裁側はひっそりしている。新市役所が北仲南がいいのかわからないが、関内駅前からなくなっただけでも活気がでると思う。</p>	
20	<p>営業でよく市役所に行く機会がありますが、現在の市庁舎は分散して非常に不便です。新しい市庁舎は北仲地区に集約し、一つの建物の中に市役所機能を収めるようにしてほしい。</p>	
21	<p>新市庁舎については基本的には北仲町地区1本とすべき。港町地区については新たな市民サービスの場として提供できるような建物とし、そのサービスに応じて関係所管課を配備する。</p>	
22	<p>市庁舎北仲通南地区へ超高層建設、賃貸ビルからの徴収を図る、これが第一の条件とするべきである。なぜなら、賃貸料として税金投入、これは行政としてやるべきことでない。確か16億もの年間賃料になっていること、それに市民があちらこちらへと分かりにくく、不便である。今の本庁は各局総務部分(公開文書を含む)だけ入居させるべきで、あと全部北仲通南地区庁舎にすることで便利である。民間賃貸すべて解約することにつきます。</p>	
23	<p>庁舎建設は関内の活性化にもなると思います。庁舎は北仲通りでの建設がベストで、現庁舎跡地は、オフィス・ホテル・商業施設・映画館などの複合施設による再開発が必要です。</p>	
24	<p>新市庁舎の整備は桜木町駅より近く、北仲通南地区が最適だと思います。早急に決定して工事を開始されたと考えられます。</p>	
25	<p>市役所は関内駅の一等地に立地する理由はない。そもそも現市役所が建設した当時は根岸線も開通していなかった。市役所は北仲通に整備し、関内駅付近の民間ビル跡地は駅前広場や公園として整備した方がよい。</p>	
26	<p>結節点強化という項目を挙げていますが、連続性の強化というよりも、関内の駅前をいかに魅力あるもの、人が来るものにするかだと思います。そう考えると、新市庁舎整備計画は北仲を中心に考えた方がいいのではないのでしょうか。</p>	
27	<p>新市庁舎整備はまず現状の業務量をスリム化し、分庁ではなく北仲通南地区にした方が、財政負担が少ないかと思いますが(現状のままのほう負担少ないのであれば整備不要でしょう)。</p>	
28	<p>市庁舎は関内駅前にある必要はないと思う。新市庁舎は北仲再開発地区に整備し、現在市役所が入っている関内駅前の市庁舎や民間ビルの土地は、横浜の都心にふさわしい魅力的な再開発をすべきである。このことが関内関外地区活性化の鍵を握ると思う。</p>	
29	<p>横浜のアイデンティティは、なんとと言っても“港”です！新市庁舎は横浜のシンボルとなる施設なので、港に近く、港や船が見える北仲南地区での整備が理想的。</p>	
30	<p>衰退しつつある関内、関外(特に伊勢佐木町)の商業地区を見ると新市庁舎整備の考え方について賛成できません。特に埋立地が拡大するにつれて沿岸部の成長が著しく内側は火が消えたようだからです。</p>	



31	<p>もし市庁舎が北仲へ移転した場合、現市庁舎周辺が益々衰退しないように提案させていただきます。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 北仲には市長室や市会棟のように多くの外からの訪問者に利用していただく部門を設置する。 →市役所のシンボリックな扱いとする。</li> <li>2. 現市庁舎側にはこれまで周辺の施設を利用してきた職員の部門を残す。 →中枢はこれまでの庁舎に留置する。</li> </ol> <p>こうすると周辺施設利用者が激減することはない、北仲と対角線で結ばれ関内地区が多少なりとも活性するのではないのでしょうか。</p>	
32	北仲南分庁舎は、現庁舎との距離があり、内部的にも不便であり、来庁者も大変とまどうのではないかと。	
33	北仲南分庁舎を支持する。	
34	北仲南分庁舎に賛成です。ただ、今後地方分権が進み、市役所の業務がさらに増大した場合には、出来る限り住民に近い所できめ細かい行政サービスを提供するためにも各区役所への分権や、市域を幾つかに分けて支庁を設置する事を検討しても良いのではないかと思います。	
35	市の業務機能が北仲通地区と港町地区に分散されるのは、業務効率の悪化につながると考えられる。そのため、市の業務機能については北仲通地区に集約し、港町地区には、市議会などシンボリックな機能を残す方が機能的な市役所になる。観光の面から考えても、日本大通り周辺から大棧橋への流れが人通りのメインになると思われるので、市民球場と合わせて、市庁舎にも観光スポット的な要素を持たせることができれば、散歩して楽しい空間を創造できるのではと考える。そのため、現本庁舎の機能としては、市議会など、一般の人が見学及び利用できる空間として使用する方が、業務機能を残すよりベターであると考えます。	
36	市庁舎については、北仲地区と現在の場所との分庁が良いのではと思います。市民が集える大広場があり、いわばヨーロッパの都市のような、かつ横浜ならではの「シティホール」を望みます。	
37	北仲通地区と港町地区の分庁舎案が有利とされているが、分庁舎案では現在の課題の分散化が解消されないため、どちらか一方に集約した方が良いと思う。	
38	新市庁舎は分散ではなく1か所にして欲しい。	
39	新市庁舎計画はどちらかに集約するのが、合理的である。	
40	民間ビルを借り上げることによる、経済効果はあると考えるが、情報セキュリティやシステム上、一箇所にまとまっていることが望ましいと考える。会議の度にビルとビルを移動するという動作のムダは否めないと思う。	
41	港町地区、北仲南地区、どちらが本命か。この地区全体が1つずつまとめたほうがよいと思う。市の腹の中がわからない。10月、12月、3月、5月といつになるか、皆困っている沖縄と同じだ。	
42	港北区民からすると新市役所は、現在の関内駅でも、北仲通りの馬車道駅でもどちらでも関内地区なのであまり変わらないと思う。でも東横線沿線沿いの住民からすると、みなとみらい線経由で1本で行けるから馬車道の方が便利かも！これまでは横浜でJRに乗り換えが必要だったから。	

43	本当に関内・関外地区を活性化したいのなら、駅前一等地の市庁舎整備は考え直したほうが良い。もっと人が集まる環境を作らないと街は活性化しない。職員の利便性ばかり考えないで、現庁舎は民間に売却し、辺りな所に移転すべきだ。	
44	新市庁舎整備について、北仲南分庁舎は距離がありすぎ機能しない(現状より改悪)。提案として、横浜文化体育館の機能を北仲南に移転し、文体の跡に本庁舎または分庁舎を建築する。資料中のコスト比較には、老朽化した港町周辺地区の耐震改修コストは含まれているのか。コスト比較だけで北仲南分庁舎がベストということにはならない。	
45	市庁舎移転売却し、民間に、貸し出し、売却。	
46	整備パターンを財政負担と活性化の2つの観点から絞り込んでいるが、パンフレットの「基本理念」で掲げている観点を総合的に検討し、機能・場所を決定すべきである。財政負担の軽減は大きな要素であるが、あまりにその点だけにこだわると、横浜にふさわしい市庁舎とならず、将来に禍根を残す。	
1Cd	新市庁舎整備の考え方 全般 [23件]	
1	新市庁舎移転は、市民皆の税金を一部のビルオーナーに還元するべきでない、もっと平等に、使うために庁舎の効率化を1本化にして、ランニングコストを圧縮をすべきだ。10数億の家賃が足かせだ。	
2	新市庁舎建設は早急に進めて欲しいと思います。現庁舎はすでに耐震補修をされたとのことですが、補修はあくまでも補修なので、やはり頑丈な庁舎を作るには基礎から新しい庁舎を造ることが必要だと思います。本庁舎は、災害時の際の指揮本部になるかと思いますが、その本部が老朽化により倒壊してしまった…ということでは市民にとっては心細いです。	
3	市庁舎問題は平成7年に答申が出て15年になる。その間の賃借料は300億円以上だ。これは異常な金額。これこそ隠れた無駄遣い。タコ足プラス経費多額の状態でこのまま結論を先延ばしにするのは行政の不作為。	
4	林市長はできるだけ早く新市庁舎整備の基本的な考え方をまとめ、市民や議会の意見を問うべき。市庁舎整備が遅れば、毎年20億円の支出が続き、この財政難の状況で大変な無駄な出費となる。平成7年に審議会から答申を受けてすぐに建設に着手していれば、現在までの十数年分の賃借料(300億円程度)は支払わなくて済んだはずである。一方、新市庁舎整備には巨額の費用が必要となるだろう。整備するにしても、整備を先送りしてもどちらにしても巨額な支出となる。その原資は市民が負担することになる。きちんと市民が判断できる素材を早期に提示してほしい。	
5	資料を最後まで目を通したが、都市整備局の提案が具体的に書かれていないのがっかりした。昨年4月の検討委員会からの提言は約1年前にお聞きした。その提言を受けて横浜市が具体的な案をまとめて素案として発表して、市民の意見を聞くというのが1年前の市担当部局の説明だった。検討委員会の提言の内容のプレス発表でも都整局長が「場所を含めて決まった訳ではない」と、さも、市が今後まとめる思わせぶりな発言をして置き、1年が経過して、未だ、「提言内容を基に、今後検討して行きます」と記載され、1年間放置されている。横浜市の具体的な提案内容が知りたい。検討委員会の提言をどう受け止めているのかが見えない、市自身の案を示さず、市民の意見を聞くのは、どういう考えか分からない。検討委員会の提言が市の計画素案なのか？	
6	現在の市役所は来客者にとって不快。試算よりコストダウンして早く建替るべき。	
7	市庁舎は耐震補強対策(免震構造)を行って大地震に対しても安全が確保されたが、周辺の古い民間ビルに入居する局はどうするのか？大地震発生時に市庁舎と民間ビルの安全性が極端に異なることに対してどのように考えているのか？業務の重要性や職員の身体・生命は変わらないはず！北仲通南地区にはすでに土地があるのだから、早期に安全性の高い庁舎を建設し、安心して仕事ができるようにしてほしい。ハイチの大地震がいつ横浜でも起きるかわかりません！	
8	災害時等のことを考えると、市庁舎が地震で倒壊してしまったのでは問題だと思います。一日も早く、そのあたりを踏まえた対応をお願いしたいものです。	

9	市庁舎が複数の建物に分散することは、市民サービスの面からも、情報管理の面からも望ましくないとします。大規模施設整備には反対の声も多くあるかと思いますが、いつかは必ず必要となるものなので、少しでも早く整備すべきだと思います。	
10	公共事業は絶対に地元を元気にします。ぜひ整備をすすめてください。	
11	現在分散している市役所機能の統一化を図ることはすばらしいことだと思われます。ただ、旧帝蚕倉庫は昔ながらの港湾地区を代表する建物であるため現状の面影を損なわない形での市庁舎整備を希望します。馬車道地区にそびえ立つUR公団ビルの一部分も過去の面影を残すように配慮されていると思いました。開港記念会館や税関に代表されるように古き良き開港都市の面影を残すような開発計画を強く希望します。	
12	経済状況が厳しいが、一方では金利や建設コストが下がっている。現在が建設する絶好のチャンスである。市内業者も参入させれば経済対策にもつながる。	
13	南区庁舎の移転問題もあり市庁舎整備には興味がある。	
14	何かあると、市の庁舎がテレビで画像使用されるが、歴史的建造物もいいが整備された建物もよいのではないと思う。プロモーション次第では、撮影等で使用されるなど、横浜市のPRにもなると思う。	
15	新市庁舎構想は結果的には必要。ただし、現状では急ぐべきではない。税収や景気対策の決め手がない今は市民も納得せず、第3セクターも含めて支出のチェックを十分に行うべき時点で、経費を切り詰めることがまず肝要。その中でみなとみらい地区、関内・関外地区、野毛地区を巻き込んだ商業、交通、海の開発等ゾーン開発の議論をして、他都市にはない街づくりを市民、業者を含めて検討して欲しい。	
16	景気が回復しない状況で、税収が伸び悩む中、新庁舎を整備することへの市民の賛同は得られにくいのではないだろうか。南区庁舎の移転問題もあるが、新庁舎についても、市民にとってたしかに不便ではあるが「十分に出来ている現状」の中では、新たに大きな支出を伴う案件であり、市民に税金負担を強いるのは間違いないのだから、慎重に検討すべきで、3年間は凍結すべきであるとする。3年間の根拠⇒政治状況の見極め(民主党の政権の残りの期間3年)、景気回復の見極め期間3年。	
17	色々な施設についても、県、市、民間で無駄が多いことがあります。地方分権といいますが、県、市、区が同じことをする必要はありません。横浜市に関する事柄は区役所で十分に対応できています。すなわち、市役所の機能は実感がありません。このような状況下で市役所は区役所への機能の分権と、市職員の削減を図るべきです。財源が大幅に不足し、債権を多額に負う現状では、新市庁舎は考慮外です。絶対にやめるべきです。	
18	現在の横浜市の職員の発想は裏金作り、経費の無駄使い、例えばY150の失敗等、浪費をすることには長けているが、現況の横浜市の借財を考えてみれば、とんでもない話で、全て歳入で物事が賄えるようになってから事業化すべきである。市民サービスの向上や業務効率化のため、新庁舎整備が必要と述べていますが、精神構造がそうならない以上、建物だけを新しくしても効果は無い。借財が増えるだけでその尻拭いは御免蒙る。	
19	今の建物を高い金をかけて耐震化したのに何故新しい市役所を建てるのか。無駄に市民税を使うな。	
20	立派な市庁舎は必要ありません。美しい町が必要です。移り住んでから一度も市庁舎へ行ったことがありません。(鶴見区役所もほとんど行ってません)市民の利便性と称して一等地に大きな建物を造ってもだれが喜ぶのかわかりません。市民の利便性との表現は非常にひっかかります。現市庁舎は良いと思いますが周辺のビルはいただけません。駅前を駅前らしくする事が重要です。	

21	<p>関内地区の活性化を進めないと、周辺建物の更新需要が生まれず(現行の分散庁舎体制を持続するビル所有者からの要望が強くなり)、市庁舎がより移転困難となり、民間ビル賃貸料の累積歳出額(ランニングコスト)の提言が不可能となる。都庁舎のような庁舎の集約化は必ずしも関内エリアには相応しくなく、周辺環境と調和の取れる、地域と一体となれる理想的な庁舎配置(一定の割合で民間ビルに入居継続すること)も考慮のうえ、市役所は関内経済を支えていく必要がある。例えば、下層階に喫茶店などがあれば、リラックスタイムを設けることができるし、何より仕事効率向上に寄与する。民間会社と同居することも、組織的な不正行為を防止し、特異で閉鎖的な役所風土に風穴をあけることにつながると信じている。そのように商業店舗の上部に民間会社と同居するなどして、理想的な就業環境を確保することも重要な検討項目である。(高層建物でなく、フラット&amp;ソーシャルミックスによって、建物の維持管理費の低減化が図れると同時に、行政組織の効率化・高度化につながることを期待したい。)</p>	
22	<p>新市庁舎の整備は第三の道として、都心の問題市街地改良を目指して、例えば市街地再開発事業の核として移転するような、都心まちづくり事業として行なうべきである。</p>	
23	<p>市庁舎移転に伴う都市機能再整備について、分庁案がなぜ優れているのかが、十分説明されていない。</p>	
1Ce	<p>新市庁舎整備の考え方 その他 [8件]</p>	
1	<p>庁舎(旧庁舎の活用としても)のワンフロアを市内30大学にエクステンションセンタースペースとして提供し、すべての大学を一同に集める。そのかわりに各大学は市民に講座を無料で提供するとともに、市のシンクタンクとしての機能を果たしてもらおう。市民は、各大学の講座が1か所で受けられるようになり、利便性と市民の知的好奇心が高まる。また、各大学の講座は市民に比較されることでより充実する。(大学のエクステンションセンターは利益が出るようなものではなく、大学は地域貢献として実施している。)大学都市ヨコハマのシンボルとする。</p>	
2	<p>残業ゼロ運動もかまわないが、ルーティンの改革なくしては達成不可能である。なぜなら、Eメールや情報端末の劇的な進歩によって、仕事が楽に便利になったところか、所理を求められる仕事の量も比例して増えているからである。結果として、前時代的かつ非効率で無駄な手続きだらけの既存組織のままでは、昔以上に残業ゼロ達成は難しいのでないだろうか。(※仕事量増加により、精神を病んでいる職員の数ぜひ公表してほしい。)ハンコ回しゲームや、部門間の連携及び部門統合システムそのものに改革が必要なのであって、新しい箱モノ作りで解決できるとは到底思えない。「新しい箱モノ」が「新しい何か」を提供してくれるわけではないのだから。</p>	
3	<p>役人が多すぎるからつまらぬプランを立て、説明会を多勢で来て開き、無駄なことをしている。この鶴見では500mくらいの間に3本もの道路を作ろうとしている。あまりにも無駄な道路は作るな。</p>	
4	<p>政策がチグハグなのかあまりにも矛盾した仕事をしている。木を150万本植えようといいつつ、鶴見では道路局がバリアフリー化と称して駅前の木を全部抜いたり、鶴見に最後に残った森林のところどころに高速道路の出入口を作るといふ。木々は50年、100年たたなければ元に戻らない。なんとしても緑を残してもらいたい。</p>	
5	<p>新市庁舎用に北仲通南地区を購入した理由を知りたいです。関内・関外の活性化にどのような効果があると考えたのでしょうか。</p>	
6	<p>市民病院東部病院、北部病院とも超超デラックスであるが、さぞや賃借料が高いであろう。貸す方は高い賃料を取りたいからデラックスにするだろう。これから市民税を納める次世代に負担を掛けるような物は作るべきではない。</p>	
7	<p>市内の小、中学校の耐震化率はどの位か? 当地方の生麦中学校では昨年屋上からの雨漏りが多数発生したのを塗装でゴマカしていた。子供は社会の財産である。市役所を作る前に子供達を守れ。</p>	
8	<p>本質的なことではなく申し訳ありませんが、市庁舎は村野藤吾の貴重な作品です。何に使うにしても、建築本来の良さを損なわないようにしていただきたい。(現市庁舎の内部改修はあまりに配慮がないと思います)</p>	

1D 活性化計画全般 [50件]	
1Da	市民の連携 [15件]
1	計画としてのプランを示すことは非常に大切なことと思いますが、その方向性が共有化されるのであれば、官が主体的に動く必要はないと思います。地区の人たちの積極的な活動によって、地域は活性化するものです。今の状況は、役所に何かやってもらうという風土があるのではないのでしょうか。こうした考え方が払拭できなければ、いつまでたっても関内の地盤沈下を防ぐことはできないと思います。
2	地域の活性化は行政が先導してできるものではないことを認識すべきです。“課題解決に向けた12の戦略”は大部分が行政的な発想です。地域がもっと自主的に発信・課題解決に向けた努力をしなければ地域は活性化しません。淘汰されて当然です。この計画案の作成にあたって、地域とどの程度話し合いをしたのでしょうか？ 地域との話し合いなしに作成したのであれば、これは机上の空論です。
3	もっと街に出て実際にそこを行き交う来訪者や住民同士が、この街がどんな風であってほしいと思うのか、どんなイメージをもっているのかを知る必要があると思う。この計画づくりに関して、あいかわらず「ご意見をお聞かせください」という待ちのスタンスは、不安を感じる。国(新しい公共における円卓会議の例)や周辺自治体(藤沢市の熟議型の調査)、横浜市の他のセッション(イマジン・ヨコハマ)でも、対話型参加型の意見収集プログラムが展開されているが、有識者やコンサルタントへの費用を「街のひとりひとりの声を聞く」ために活用して、真の自治や参加をひきだす行政としての活動に期待します。
4	計画倒れにならないよう市と地域の責任を明確にすべき。
5	行政側が行う戦略については、具体的に近い形で示されているので分かりやすいが、地元として取り組むべき内容、行政と地元が一緒に取り組む内容がみえづらい。
6	行政としてやること、街づくり組織のやることの線引きができれば望ましい。市役所の移転ありきに見えてしまい、残念である。
7	開港博のように、大企業に丸投げせず、地元の個人店と一緒に街の活性化を考えてゆくこと。
8	横浜市では、いろいろな計画や構想を作っていますが、地域の方々と連携して、きちんと実現できるようにしてほしいと思います。
9	そこに住む人、関わる人の気持ち、意見をよく調べ、きいて、街づくりをしてほしい。
10	学校で子供たちにも現在住んでいるところがどんな街であつたら良いか意見を聞く。
11	関内関外の活性化は、民間活力の導入によるものが多いと思います。従って、いかに魅力的な店舗・施設やアトラクションを創出できるかが重要で、行政は後方支援にとどまるべきです。
12	関内・関外地区活性化推進計画は結構ですが、横浜市がやるべき課題ではなく、地元がやるべきものです。横浜開港150年事業も大幅な赤字で言い訳ばかり聞くのはうんざりです。地方分権がこれからは、地域分権を目指すべきでしょう。ブルトーザはもう必要ありません。横浜は東京圏の一部にしか過ぎません。みなとみらいも疑問でしたが、済んでしまったことは致し方ありません。これ以上は余計なことは止めましょう。

13	過度に行政が介入すると民間の創意と工夫が発揮できなくなる。	
14	地域のことは地域に任せ、市は地域をバックアップするだけで良い。	
15	ソフトの面での活性化、それを補うハードとはどのようなものなのか、また、官・民・学の関係、より多くの人のエネルギーが重要。ケンカしている場合ではない。(アイデアの交換としてケンカ的な議論はあり。)	
1Db	活性化の定義 [4件]	
1	このままでは、商店街振興で終了してしまうのではないか。	
2	【まちづくり】=【商店街活性化】という考え方は狭すぎる。	
3	「活性化」とは「商店街の活性化」のことでしょうか？「生活者」の街「生活都心」としての話がスッポリ抜け落ちていますね(関外住人より)。	
4	「活性化」の状態とは、どのような状態なのか？	
1Dc	新市庁舎整備との関係 [3件]	
1	活性化計画と市庁舎整備はゼンゼン違う次元の事柄です。たしかに市庁舎の整備場所は関内・関外地区にとって大きな影響を与えますが、そのことが全てではないはず。2010年度以降は切り離して考えたほうがよいと思います。活性化計画は地域との対話で、市庁舎計画は市民との対話で進めるべきだと考えます。	
2	【再掲】4つの基本方針を踏まえ、今後関内・関外地区が活性化するためには、JR関内駅の再整備と新市庁舎整備が大きな役割を果たすと考えます。	
3	関内・関外活性化計画は地元意見を尊重すべき、一方、新市庁舎整備は地元意見より市民の意見を重視すべき。	
1Dd	活性化計画 その他 [28件]	
1	現状分析でも分かるように、ふたつは性格が異なる街であることを前提にして策定するほうがよい。関内は横浜市の表向きのハレとして非日常性の場、対して関外はどちらかと言えばケとしての日常性の内向きの顔が強い。全体として関内と関外を無理やり結び付けようとしているが、このことを踏まえて方針を立て直すべきである。 関外地区については、軸構成パターンではなくツリー構造でとらえてほしい。暮らしの場として各街区のひとつひとつが葉であり、区画街路は枝であり、大通り公園は幹である。ツリーよりもパッチワーク的ネットワークといってもよい。現状をなぞって上から見る20世紀型核軸構成ではなく、生活の場から見る構成に計画思想を変えてほしい。	

2	<p>関内・関外地区を同じテーブルで検討をするのは、おかしい。関内地区は、一部の地区は、みたとみらい線の開通に伴う、集客の懸け橋に成っている。それに比べ、関外地区は戦後の復興が大きな遅れがある。道路と民間地の境界が明確に成って居らず、開発等に多大の問題に成っている(横浜市は、東京都と違い道路区域の仕切りが違う)。市民意見募集の資料の3ページのBの資料で事業所と従業員のとらわれ方がおかしい。関外は、個人商店の集まりで、関内は、比較的ビル群の企業等(法人)が大半を占めている。2の課題について、業務の空室率も関内のビルオーナーだけの問題だ。</p>	
3	<p>関外地区はひとつのまとまりとして都心(地区)というイメージは少ない。関内駅から横浜駅根岸道路までは都心部であり、横浜駅根岸道路から南区側は徐々に住宅街になっている。このように関外でも大きく2つに地区が分かれるので、一体に扱うのではなく、都心部と住宅地としてそれぞれ別の取り組みが必要。具体的には都心部では業務・商業の活性化策、住宅地では集合住宅(マンション)政策の充実を図る</p>	
4	<p>現在、関内は業務機能中心、関外地区は商業機能中心とうまく役割が分担されていると思う。</p>	
5	<p>今では旧市中心部と呼ばれる関内・関外地区だが、本来の市中心部に戻すべき。今日まで市が主犯となって商業・業務を横浜駅地区・みたとみらい地区へ誘導しているとしか感じられない。また現状や現状案では、関外地区は取り残されている感がある。伊勢佐木町も1・2丁目だけでなく、6・7丁目地区(阪東橋駅・黄金町駅利用)まで市中心部を維持拡大出来る同レベルでの対策も併せて期待したい。</p>	
6	<p>具現化は難しいところもあるかと思いますが、とても良い方向性だと思います。</p>	
7	<p>神奈川県又全国に知れ渡る関内・関外を目指してください。よろしくお願いします。</p>	
8	<p>関内・関外の状況がよくなっていくことを期待したいです。</p>	
9	<p>関内・関外地区が今後どうなるのか、興味深い。</p>	
10	<p>現在の地区の問題点、良い点を十分に把握した上での計画だと思います。行政側がどれだけ主体的になれサポートできるか。</p>	
11	<p>資料に記載されている将来の町は電車で30分くらいのところにあります。同じような町を描いても人が集まり新たな雇用が生まれるとは思えません。また、ご存知かと思いますが、ファミリー層はこの町に来ません。人・物の流れについて、電車・道路この町には改善できない欠点があります。ターゲットを絞られたほうが良いと思います。この周辺に住まわれている方、来訪される方を再度分析を見て下さい。この町に今集まる方々の分類は、日本が今抱えている問題に当てはまる人達で、更に増えていきます(高齢者・社会と付き合いの巧くない若者・友達もいないこれから高齢になる方など)。他の都市に先駆けて、その様な人達を更に集めやすければ、町が活況となり新たな需要が生まれると同時に現在抱えている社会問題も解決できると思います。小さい子供の母親が公園デビューするように、企業を退職される方・一人が好きだけど話相手が欲しい若者・家の中に閉じこもりがちな近くの高齢者がこの町にデビューする、その様な町づくりを期待します。</p>	
12	<p>日本一の港町にして下さい。</p>	
13	<p>子供のころに比べ、関内界隈はやはり活気がなくなっているように思う。次々と外資系のホテルや単価の安い飲食店などが増えているが、一方で関外では、若いクリエイターの活動も見られる。あまり短い時間軸で経済効果を優先的に考えるのではなく、地域の再生を住民一人ひとりが草の根レベルから考えていく時がきている気がします。行政によってそれが後押しされる事を期待します。</p>	

14	いかにも「ヨコハマ」というイメージ優先でキレイにまとまっているけれども、現実問題として、まちを構成する人々の生活とのつながりが不明。ターゲットがまちよりも“外部”、そして、新しい若者しか見ていないように感じます。	
15	関内・関外地区の地盤沈下が指摘されて久しいが、今般、多くの課題の解決を視野に入れた活性化計画案が提案されたことは長年、関内・関外を横浜の中心街としてみてきた一市民として評価したい。全体としては様々な提案が多岐にわたり盛り込まれており、核となるものが見えにくい、てんこ盛りの計画との印象を受けた。	
16	完全・網羅的で文句がつけられない所が欠点です。どこにウェイトを置いてどこを突破口にするかという点が伝わってきません。市役所移転だけが落とし所だとつまらないですね。	
17	横浜らしさについて、もっと強く考え、提言した方が良い。その際に、具体性、わかりやすいコトバ、イメージ(姿、カタチ、目で確認できるもの)で表現しないと効果がない。デザインという概念が必要。外から見たヨコハマのイメージで何だろうか？	
18	将来のこの地区に来る人→現在の若い人をどの様にこの地区に来てもらう事が重要。少ない子供・高齢化社会とのバランスも考える必要と感じた。(年齢別の小集団活動→町を取り込んだ活動が必要かもしれない)→団塊の世代のまき込み必要。	
19	個性をもちつつも、共通のコンセプトでしょうか。	
20	関内・関外地区の活性化の資金面の主役は誰か。商店街では困難ではないか。絵に描いた「もち」にならぬよう計画は進めて欲しい。	
21	関内・関外地区活性化推進計画(案)は、4つの方針から枝分かれするように12の戦略と取組アイデアがパタンランゲージ風だが、でソフト&ハードが整理されないまま掲げられている。本誌の緊迫した財政事情と急な市長交代にあって、これでよいのかと頭を掲げる。“選択と集中”で公的資金を有効に活用しないと、理想とする将来像には近づけない。また、生活者の意見がどこまで反映されたのか？メインプロジェクトが庁舎移転で、そして、軸・ネットワークの強化では1960年代のアーバンデザインとそう変わらない。	
22	横浜市が以前と比べると、分散しブロック化に進んでいると思われます。関内・関外地区の中で野毛、日ノ出～黄金町、寿町、イセザキ町などの多少空白の多い土地に、新しい流れを作り出せる可能性があると思います。日本の中で、これぐらい、いろいろなものが詰まったビーンズのような町はありません。もっとブレンドする、遊びながら。	
23	横浜市内(みなと地区も郊外も)に高層建物は必要ない!!外国では低い町並みを保護している都市もある。一部の企業の金儲けに協力しないでほしい。	
24	都市整備局主体の活性化論議はどうしても箱物の議論にいつてしまう。横浜と都心部にどういう機能をもたらせるか(伸ばしていけるか)、どういう性格の都市にしていけるかの議論を平行して進めないと。例えば、オフィス需要と供給をどうバランスさせるか不明である。トレンドに期待できない時代が今後も続く。	
25	4つの基本方針は都市運営上の基本方針で特に目新しくない。12の戦略が示されているが、検討します、進めます、整備します等々具体的な内容が見えない。⑦のみは分かるが、全体的にニーズと目指すもの、その結果の姿が分からない。市庁舎関連のみに①のみで良いのでは。財政面上はいかがか。	
26	表現が抽象的で具体的なイメージが湧いてこない。	



27	横浜駅の東西、インナーハーバー計画とか、種々の都市計画との融合性の検討はどうなっているのか。LRT導入面等へも触れられていない。税金投入の全市的な考察での順位、優先度などが明示されたプロジェクトであると思いますが、HP上でコメントを期待。	
28	若干先行している海都横浜構想2059(案)に対する市民意見(インナーハーバーの検討)、そして創造都市横浜推進協議会による「クリエイティブシティ・ヨコハマの新たな展開に向けて」の提言等を十分に検証した上で、関内・関外地域のポピニオンリーダーを交え同一の土俵で検討に入るべきだと考えます。(計画を推進する上でのスキームが大切であると思います)	
<b>1E 今後の進め方 [21件]</b>		
<b>1Ea 都心連携 [10件]</b>		
1	横浜駅周辺やみなとみらい21にない街の歴史やヒューマンスケール、雰囲気を活かした展開を期待します。	
2	国内外から集客し、滞在してもらうためには、横浜駅、MM地区と連携した回遊性向上施策や、観光施策を行うことが重要と思う。	
3	駅周辺とみなとみらいとの差別化が必要。市内部での取り合いをしている限り大きな変化はない。差別化し、横一体的なつながりがある大きな街づくりとして見るのも良いと思います。	
4	計画案では横浜経済をリードする周辺都市部(新横浜・横浜駅・MM地区)との整合性に踏み込んでいないため、関内・関外地区の位置づけが希薄で曖昧となっている。今後、こうした横浜都心部と競合し、横浜経済の中心的役割を果たす必要があるのか。つまり、以前のように横浜経済を牽引する役割を担う必要があるのか。私は、周辺都心部の業務機能の集積、商業機能の集積を考えると、そこまでの役割を担う必要はないと考える。新横浜・横浜駅・MM地区の脇役(ただし、名脇役)として特色を出し、存在感を高める計画とすべきと考える。活性化策のひとつとして、多くの市民の関心を喚起し、多くの来街集客を招き、にぎわいのある地区とするためには、歴史・文化の伝統をつなぎ、横浜都心部の文化芸術・観光振興を視座におくことが不可欠と考える。他の都心部に比較し特色が生かせる。	
5	MM整備を進め関内関外から横浜駅までの大横浜都心を創出。	
6	関内関外地区再生は、「横浜港活性化」や「みなとみらい」地区完成による大横浜都心の構築と意味を同じくします。横浜港のハブ港指定による24H/365日稼働化や最速物流達成など、大胆な改革による競争力強化とともに、「みなとみらい」への企業誘導による、横浜駅周辺から関内関外までの連続した横浜都心部の構築が、大きな再生と相互波及のダイナミズムにつながります。「横浜港活性化」や「みなとみらい建設」も並行して、市政の上位事業として引き続き対応頂きたいものです。	P115 「おわりに」
7	横浜港のハブ港化と24時間/365日全天候稼働通関フル稼働港化。港内徴税免除化し自由港化の推進。さらに旅客港として横浜港発着クルーズプランを国内外各社に依頼。横浜船籍客船は「飛鳥II」だけでなく、その他複数のクルーズ船が横浜船籍となるよう調整作業の推進が必要。新港埠頭のフェリーターミナル事業化を検討し、離島・遠距離フェリーの一大発着拠点としたり、大横橋がロシア、中国、韓国、ハワイ等との定期カーフェリー航路の拠点となるような施策も必要。	
8	国政によるハブ港指定が早急に進むように方策を尽くしてほしいです。また世界最高のハブ港として高機能化を進めてほしい。つまり、24H/365日稼働港や24H通関は当たり前前に実現化させることとし、世界最速の荷捌きを実現させることを発信してほしい。また大横橋の稼働率を現在の2倍にし、客船寄港数を現在の2倍にすることで国内外に横浜港をアピールするシンボルとしてほしい。そのためには市幹部や民間著名人が積極的に横浜をPRする努力が求められる。	
9	関内・関外地区は、本来異国情緒のある賑やかな港町だったことを思い出し、東京のウォーターフロントとは違う、横浜らしい、香港・シンガポールに負けない「アジアのハブ港湾」を中心とした、貿易・観光・情報産業が集積する<ヨコハマ交流創造都心>の形成を目指してはどうだろうか。	
10	幕張メッセ、TDL・TDRに至る定期海洋航路を、山下公園、MM地区臨港パーク等から形成させる。数年前に〇〇〇〇先生の関内地区活性化研究会でも提言されているはずである。政治力・財界力・行政力、すべてを動員して人的物的流動化(経済活性化)を促進させるべきである。	

1Eb	計画のフォローアップ [11件]	
1	<p>本計画の進め方について 市民意見募集の機会が少なすぎますね。もっと市民と市役所の対話機会を増やすべきでしょう。より多くの意見を反映させるために市民のエリアマネジメント組織をつくる必要があるかもしれませんがね。市役所としては実務が煩雑になり、いままで以上に作業量の増大を懸念するでしょう。そこをフォローするためにも半官半民的組織がしっかり活動できるように体制を組むことが長い目で見た時に必要であると思います。市民参加型のまちづくりの実践こそが「横浜らしさ」を訴求できる道だと考えます。横浜市民大会議を開催したらどうでしょうか。エキサイト22やMM21計画とも合わせて熱い意見を存分に述べてもらう場のイメージです。横浜をよくしたいと言う意識は市民も事業者も市役所も同じはず。それぞれの利害関係を超越して、よりよいまちづくりに向かって共創できるようなコーディネートをお願い致します。</p>	<p>P81 「関内・関外地区全体の 連携・調整・支援機能の構築」</p>
2	<p>現在の地図を見ると、なんと関内・関外地区は、元町から根岸に伸びる堀割川と上大岡方面から馬車道に伸びる大岡川に二方を囲まれた、まさに「出島」でした。この地域には元町や馬車道、伊勢佐木町通り商店街、中華街に官庁街や繁華街、鎌倉街道沿いの歓楽街など、まさに密集している地域です。この関内・関外地区のそれぞれの街の本来の魅力をどこに見出すのか。まず、それぞれの街の特徴や長所を整理し、実際にその街を歩いて、あるがままに街を見てください。また、その街を様々な角度から見つめなおしてください。具体的には、その街で商業や業務を営む人ター人ひとりに丹念にヒアリングを行ったうえで、その奥にある「無意識的なもの」をつかんでほしいと思います。その上で、その街が持つ「本質」を的確に捉え、その本質を以て、どのように他の街と差別化を図るか知恵を絞ってほしいと思います。</p>	
3	<p>推進計画の目標年次はいつか？目標年次がないと計画の具体性がつかめない。</p>	
4	<p>今後具体的な数値的目標をあげて進めてほしい。具体的取り組みの経過報告と成果をあげて検証してほしい。</p>	
5	<p>市は計画の進行管理をきちんと行い、実行性のあるものにして欲しい。</p>	
6	<p>計画をつくるだけでなく、実行してほしい。</p>	
7	<p>12の戦略や6つの優先的取り組みはすべて立派なアイデアであるが、スタートが肝心であるので、そのうち一つでも日本一と胸を張れる取り組みを最優先で実行すべき！</p>	
8	<p>都心部にはたくさん計画があるので、他部署と連携しながら進めることが重要だと思う。</p>	
9	<p>基本方針や戦略、検討の方向性などについては異論はありません。問題はいかに実行するかです。過去に様々な委員会などで計画されましたが、ほとんどは実行されませんでした。市長をはじめトップのリーダーシップが問われます。林市長の重点政策は子育てであり、都市整備などについて力を入れるということは議会でもメディアでもほとんど聞かれませんが、市民は選んだ市長が何を言うか、何をしようとしているのかを注目しています。この検討会や同時に進めている「横浜駅周辺大改造計画」や「インナーハーバー整備構想」にしても、市長の口から明確に発言することが重要かと思っています。</p>	
10	<p>次の世代の為に、これらを実現してください。経過をインターネットで見たいです。</p>	
11	<p>大きな計画が、実際にわたしたちの目にふれたりそこに行ったり通ったりするものにどんないいことをもたらしているのか、日ごろはなかなか実感がわからない。計画をたてて何年かたったら、その結果こんなふうになってきましたというPRがあってもいいと思います。</p>	

## 2 その他 [21件]

No.	ご意見要旨	拡充・修正箇所
2A その他 [21件]		
1	○横浜＝日本第二の都市という考え方について 市民としては、少し気恥ずかしいし、落ち着きません。あくまでも行政地域内の人口の順位にすぎないからです。その人口増も、東京からの受け皿という感じが強いからです。市の当局者には、関東でのNo.2という程度の謙虚さで、市政にあたってもらいたいです。勘違いして、五輪や万博、その他の候補地として名乗りを上げるということのないように。	
2	吉田中学校特認校化。富士見中学校を移転新築し、特養と一体型の学校化(品川区立戸越台中学校を、手本)。富士見中や吉田中や港高校などの弱い運動系部活の社会体育化(中学生が、中高年社会人、主婦たちなどを受入。と一緒に活動)。有名私立大学付属校大量整備。	
3	青少年へ質の高い勉強機会を与えるために、今こそ図書館機能の強化を願いたい。例えば現在行われている、ネット経由での図書予約、駅構内での受け取りサービスは、もっと質の高い公共サービスとして洗練させるべきである。	
4	市立中央図書館は夜10時までに変更。(以前にガイド本で市立中央図書館の蔵書がとても多いのを知り、もったいないと思いました。一部の階のみをあげるのは無理でしょうか。)	
5	市や民間ともに財政難だが、大丈夫か？	
6	市民意見募集の資料の3ページのBの資料で、事業所と従業員のとられ方がおかしい。	
7	このパンフに金をかけすぎている。もったいない。こういうところから市財政の縮減をはかるべきではないか。	
8	このような意見募集でなぜ“性別”や“年齢”を問うのでしょうか？	
9	以前、市の方と日本の将来について語り合ったことがあります。以前の市の事業に負債での先行投資は子孫にも恩恵があるので、負担すべきと説明していました。これは思い違いです。先ず、望まないものを子孫に残すべきではありません。又、残したら必ずそのものの維持管理の経費が生じます。これらに加えて借金まで子孫に負担させるのは、親として先祖として大問題です。余計なものは残さないことです。	
10	道路網を整備し3環状10放射と横浜環状道路は最低限全線完成させること。	
11	行政の方に！！小生は新横浜の篠原地区に居住していますが、新横浜南部地区開発は、どうになってしまうのですかね？計画から30年以上経過しています。早く道路を整備して欲しい！！	

12	Y150での赤字はきちんと検証したのですか。責任はどこにあるのですか。	
13	開港150周年博の反省点を見直していただき、戦略に対するより良い方向性を生かしていただきたい。	
14	神奈川経済同友会地域活性化委員会の〇〇〇氏と先日、お話しする機会がありましたが、横浜育ちの〇〇氏は、横浜の歴史・文化・芸術・商業・産業・観光などと、すばらしい提案をたくさんお持ちでしたので、是非一度、ご意見を伺うとよろしいのではないかと思います。	
15	あらかじめ計画について詳細を勉強している人以外にとって、2-(1)のような設問は理解する時間、検討する時間ともに短すぎて、答えようがないのでは…？	
16	横浜のシンボリックな歴史的人物は？ 具体的に浮かんできませんが、まちづくりに貢献してくれそうなシンボリックな人物はいないのでしょうか？（高知の坂本龍馬、鹿児島島の西郷隆盛のような人物）	
17	抽象的、諸項目列記で、どんなタイプの街にしたいのか、よく理解できなかったのですが、「05 新市庁舎」が出てすっきり理解しました。新市庁舎建設計画のPRだったのですね。僅か1ヶ月で意見を集めるフリをしてはいけませんよ。	
18	MM21地区は経済特区の様にすべき。横浜港の使用料を下げて、国際的な港にすべき。	
19	「フランス山・泉のプロムナード」 アートウォークの山手版として、文字通り「丘のまち」の公園と「川のみち」の公園の一体化を具現する提案です。それは山手・港の見える丘公園の噴水を起点として、フランス山の尾根沿いに麓のフランス領事館跡・パビリオン・バルタールまで小川を流し、途中、5ヶ所ほどに「泉・小噴水」を設けます。泉と泉をつなぐようにして流れる小川は、変化に富んだ情景・空間を作ります。ある場では明るい草原の中を手を伸ばせば届く小川となって、ある場では木立の木漏れ日をきらきらと踊らせて、ある場では岩場を100条の白糸滝となって降ります。この小川に沿ったプロムナード沿いの要所要所には、思わず腰掛けたくなるようなベンチがふんだんに設置されてある。そして泉は、どれもが日本中の美術大学生に公募した芸術性に富んだもので、1つ1つには愛称も付けられています。丘の上からのすばらしい眺望を楽しみ、そして水辺巡りを楽しみながらプロムナードを散策。文化芸術性に満ちた彫刻に飾られた「泉」を鑑賞しつつ、麓のパビリオン・バルタールの広場へたどり着きます。もちろん、ルートは高齢者たちや、幼児を連れた母親たちにも、安心してゆったりと楽しめる。そんなプロムナードが出来たら素晴らしいと思います。	
20	山手地区への「地下エレベーター」建設 横浜の魅力の一つに山手地区があります。「港の見える丘公園」や「外人墓地」からの眺望。「イギリス館」を始め数々の西洋館。「岩崎ミュージアム」、「大佛次郎記念館」などの記念物、そして「ブリキのおもちゃ博物館」等々、が立派に整備されていて、ハマっ子として、とても誇りに思います。日本のどこにもない、まさに横浜ならではの観光資源です。しかしながら、このせっかくある観光資源も十分に生かし切れていないと思えます。MM21、赤レンガ、象の鼻パーク、大棧橋、山下公園、人形の家を経て、フランス橋を渡って元町入口まで足を進めた観光客たちも、そこで、山手行きを諦めてしまう姿をよく見受けられます。どうも、下町と山手との標高差が心理的な障壁となって、山手行きを及び腰にさせているようです。ましてや高齢者、幼児にとっては、文字通りの物理的障壁となっているのです。もちろん、現時点でも山手に至る交通手段は、「市営バス」、「赤い靴号」等ありますが、散策の途中でバスを待つ面倒もあって、あまり利用されていない。バスも簡単には増便出来ないだろうし、排気ガスの問題もあるでしょう。また、「元町・中華街」駅の6番出口からアメリカ山につながるエレベーターもあって、これは、大変行き届いた配慮のもとに設置されたもので、近隣地区の住民や、通勤者にとって、大いに役立つものと感心します。しかし、残念ながらあまり大きくなく、収容力の面で観光客への交通手段とは言えず、アメリカ山から外人墓地へのルートも、相当な坂道で、やさしい道とは言えない。もっと気軽に山手地区にアクセス出来るようにして、多くの市民・観光客に楽しんでほしい、下りには、フランス山・泉のプロムナードを経て、元町に戻ることが出来れば、ほかの追従を許さない立体的な観光コースとなり、回遊性の強化が図れることと思います。そのために、麓の元町地区から、港の見える丘公園地区に、エレベーターを開通させたらどうでしょうか。必ずしも垂直の軌道ではなく、傾斜軌道でも良いと思います。場合によっては、景観保護や環境保護の点から、地下施設としたら良いと思います。世界的に見ると、スイスのツェルマットにも、オーストリアのザルツブルクにも例があります。また、利用料金は、大人1名ワン・コイン（子供は無料）とすれば、地域の人も気軽に利用出来ると思います。	
21	みなとみらい地区・ポートサイド地区・コットンハーバー地区には高層のマンションが林立している、人口減少が激しいと言うのが幼稚園の園舎・小学校の校舎の増築も始まっている。横浜市への対応として学校用地の確保が必要になるのではないか。高等学校の授業料無料化を民主党があげているが、そうなれば私立の学校に入学しないで公立学校に進む生徒が増えてくるのではないだろうか。学校だって高層化が進んだっていいのではないだろうか。将来瑞穂ふ頭(ノースドック)も米軍より返還の噂も聞いている、部分返還はもう近い聞く、そのときの地区利用方針を今から決めておかなければ、ますます高層マンションが林立してしまうのではないだろうか、インナーハーバー計画をいろいろなところで議論しているところと聞いています。どこかで一本化して議論すべき時が来ているのではないのでしょうか。JR貨物の操車場が横浜市に売却されるというような情報も流れてきている、そのときの利用方法や交通機関に関しても、横浜市としての基本方針を決定しておくべきではないだろうか。	