

3.9 景觀

3.9 景観

3.9.1 現地調査

1) 現地調査

(1) 主要な眺望地点からの眺望の状況

主要な眺望地点からの現況写真は、表 3.9-1 に示すとおりです。

表 3.9-1 (1) 主要な眺望地点からの現況写真









	
臨港パーク(地点 1)	野毛山公園内眺望地区(地点 2)
	
県立図書館(地点 3)	ランドマークタワー入口付近(地点 4)
	
自動車道(地点 5)	サークルウォーク上(地点 6)
	
赤レンガ倉庫(地点 7)	大栈橋ふ頭(地点 8)

表 3.9-1 (2) 主要な眺望地点からの現況写真













	
<p>山下公園(地点 9)</p>	<p>外国人墓地(地点 10)</p>
	
<p>山手イタリア山庭園(地点 11)</p>	<p>唐沢公園(地点 12)</p>
	
<p>桜木橋(地点 13)</p>	<p>神奈川県庁(地点 14)</p>
	
<p>尾上町通り(地点 15)</p>	<p>大通り公園 A(地点 16)</p>

表 3.9-1 (3) 主要な眺望地点からの現況写真

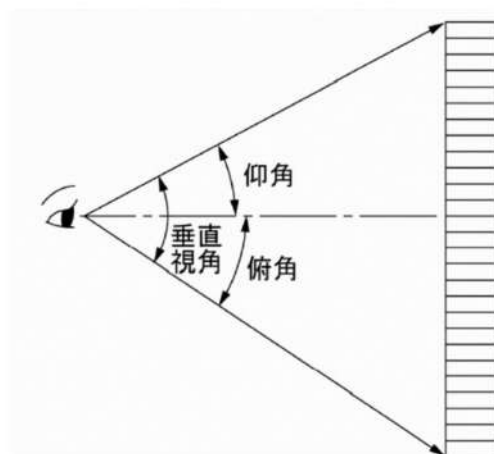
	
<p>大通り公園 B(地点 17)</p>	<p>尾上町一丁目交差点付近(地点 18)</p>
	
<p>横浜スタジアム(地点 19)</p>	<p>山下ふ頭(地点 20)</p>
	
<p>関内駅南口(地点 21)</p>	<p>港町二丁目(地点 22)</p>
	<p>—</p>
<p>尾上町二丁目(地点 23)</p>	<p>—</p>

3.9.2 予測

1) 圧迫感

仰角とは、図 3.9-1 に示すとおり、物を見上げたときの、水平面と視線方向のなす角のことです。「景観工学」(鹿島出版会、平成2年8月)によると、仰角が 10° 以下であれば圧迫感はほとんどありませんが、仰角が 25° 以上となると強い圧迫感を受けるという関係があります。

仰角 10° と 25° の場合における視点から対象建物までの距離と建物壁面の高さの関係は、表 3.9-2 に示すとおりです。



出典：「自然環境アセスメントマニュアル」(自然環境アセスメント研究会、平成7年9月)

図 3.9-1 仰角について

表 3.9-2 視点から対象建物までの距離と建物壁面の高さの関係

視点から対象建物 までの距離 S(m)	建物壁面の高さ H (m)		備考
	仰角 ($\theta = 10^\circ$)	仰角 ($\theta = 25^\circ$)	
50	8.8	23.3	H=S×tan(θ) ただし、 視点の標高と対象建物の位 置する標 高が同じ(平坦)の場合
100	17.6	46.6	
150	26.4	69.9	
200	36.3	93.3	

3.9.3 (仮称) 関内駅前地区第一種市街地再開発事業まちづくり・景観形成検討資料

(仮称) 関内駅前地区第一種市街地再開発事業まちづくり・景観形成検討資料 (第 29 回 横浜市都市美対策審議会政策検討部会 資料) の抜粋は以下のとおりです。

■ 関内駅前地区における景観形成のポイント (関内駅前地区の景観誘導に対する考え方より)

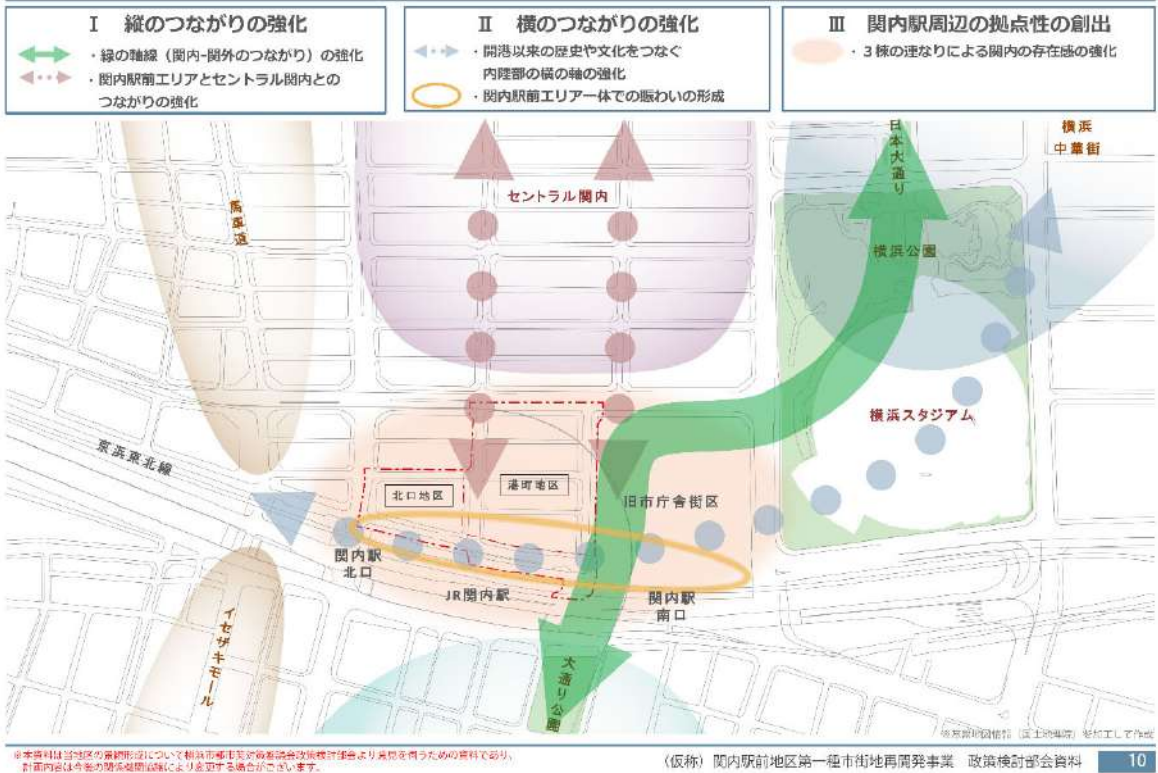
関内駅前地区における景観形成のポイント (関内駅前地区の景観誘導に対する考え方より)		まちづくり・景観形成において重要な視点	重要な視点を踏まえたまちづくり・景観形成のポイント
中低層部のあり方	歩行者の目線に合わせたまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 周辺地域、都心臨海部全体の回遊性の向上 歩行者の目線における魅力的なシーンの展開 	<ul style="list-style-type: none"> 横浜中華街・横浜公園方面とイセザキ・馬車道方面をつなぐネットワーク 日本大通り・横浜公園から大通り公園へとつながる都市軸 (緑の軸線) の強化
	止まり	<ul style="list-style-type: none"> 賑わいの拠点の形成 賑わいの周辺地域への波及 	<ul style="list-style-type: none"> 新たなまちを印象づける、象徴となる広場空間の形成 周辺の街へいざなう、周辺の街から呼び込む空間の形成 建物と広場・通りの一体的な利用を促すマネジメントの実施
	風のあり方	<ul style="list-style-type: none"> 落ち着いた潤いのある空間 建物の長大感の軽減 	<ul style="list-style-type: none"> 既存の緑との連続性を持たせた緑の配置と演出 歩行者の視線を意識した建物の緑化などによる緑量感の演出
	居場所	<ul style="list-style-type: none"> ふらりと立ち寄りたくなる、引き込まれるような多くの「居場所」の創出 	<ul style="list-style-type: none"> 高質で持続性あるマネジメントの検討 マネジメントの仕組みを踏まえた「居場所」の形成
	歩道の形成	<ul style="list-style-type: none"> 駅前の大規模空間における象徴性の形成 圧迫感の軽減や、周囲の街並みとの調和 	<ul style="list-style-type: none"> 関内地区の玄関口としての風格あるデザイン 近景の形成における建物中低層部分の配慮
高層部のあり方	「開港の地」としての歴史の継承	<ul style="list-style-type: none"> 「開港の地」としての歴史性の継承 	<ul style="list-style-type: none"> 新旧建物の関係性を利用した意匠上の工夫 新たな景観の中にも横浜ならではの歴史を見出す工夫
	高層部のあり方	<ul style="list-style-type: none"> 圧迫感の軽減 再興する関内を象徴する品格のある建物の表情 	<ul style="list-style-type: none"> 透明感や素材感の明度、中層部の要素減による圧迫感の軽減 様々な視点による圧迫感の軽減や象徴性等の検討 高層建築物の連なりやまとまりを意識した積極的な工夫 他地区の高層ビルと異なる個性を持ち関内を象徴する群像景

※本資料は当該地区の景観形成について横浜市中区まで検査部会政策検討部会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。

(仮称) 関内駅前地区第一種市街地再開発事業 政策検討部会資料

■本地区の景観形成における重要な視点

本地区の景観形成における重要な視点



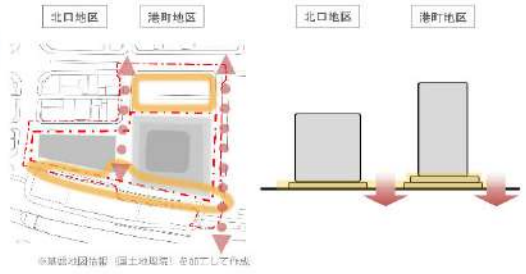
■本地区の景観形成における重要な視点（景観形成の考え方）

本地区の景観形成における重要な視点（景観形成の考え方）

港町地区・北口地区における配棟・建物ボリュームの考え方

建物を徐々にセットバックしながら高層化し、屋外空間を確保する P.12・16

- ・土地利用方針、用途構成、まちづくりの考え方を踏まえた建物ボリュームを計画
- ・地区間に歩行者のための屋外空間を設けることで、関内駅周辺とセントラル関内をつなぐ**縦の軸を強化**
- ・低層部を高層部に対してセットフロントさせ、地上と建物が一体となった重層的な賑わいある歩行者空間を形成することで、**関内の内陸部をつなぐ横の軸を強化**
- ・港町地区では、屋上通りに対して建物を後退させ、交通広場を整備することで、**交通結節機能を強化**
- ・高層化に対する**景観形成上の検討が必要**



関内駅前3棟の建築物の高さの考え方

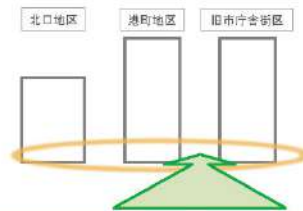
3棟の連なりを意識したシンボリックな景観を形成し、関内の拠点性を創出する P.13・14

- ・周辺の他の地区がそれぞれの地区を認識できるように、**関内駅周辺のまちを認識できる拠点性を創出**
- ・3棟の連なりを意識したシンボリックな景観を形成し、**都心路海部全体における関内駅周辺の存在感を強化**
- ・3棟をはじめとした関内駅周辺の拠点性の向上により、**関外やセントラル関内エリアとのつながりを強化**



1棟の高さを抑え、緑の軸を挟む2棟で象徴性を創出する P.15

- ・緑の軸線を挟む2棟（旧市庁舎街区、港町地区）の建物高さ、プロポーションの調和を図るとともに、北口地区1棟の高さを抑えることにより、**緑の軸線を強調**



※本資料は当該地区の景観形成について横浜市中区まちづくり推進協議会政策検討部会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。

■近景の考え方

近景の考え方

近景①

- ・北口地区の低層部を商業道・伊勢佐木町方面からの玄関口として設え、開内駅前地区・セントラル開内・開外と連続する賑わい空間の顔づくりを行います。
- ・北口地区のタワーについては、上記の景観を阻害しないように、威圧感や圧迫感を軽減する形状とします。

近景②

- ・歩道を行き交う歩行者が賑わいを感じやすい低層部の設え・構成に配慮し、あわせて高層部と低層部の分節化を図るなどにより、タワー部の圧迫感や威圧感を軽減する計画を目標とします。

近景③

- ・分節化したボリューム構成、テラスや縁の連続、および様々な動線・活動の見える化により、ヒューマンスケールな低層部の賑わい構成を目指します。
- ・圧迫感や威圧感を与えないように、優しい印象を与えるタワーの景観形状に配慮します。

近景④

- ・屋上町通りから交通広場越しにも低層部の賑わいを感じられるように、低層部を少し小さなスケールでの構成・設えとします。

近景⑤

- ・開内駅通りと連続する縁の空間を設けながら、セントラル開内へ向けたヒューマンスケールなゲート性のある景観づくりに配慮します。



※本資料は当該地区の景観誘導について横浜市都市計画委員会景観誘導計画委員会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。

■景観誘導に対する考え方を踏まえた本計画における取組

景観誘導に対する考え方を踏まえた本計画における取組

	まちづくり・景観形成において重要な視点	重要な視点を踏まえたまちづくり・景観形成のポイント	港町地区・北口地区におけるまちづくり・景観形成の方針
中低層部のあり方	歩行者空間	・周辺中層部・横浜公園方面とイセザキ・馬車道方面をつなぐネットワーク ・日本大通り・横浜公園から大通り公園へつながる都市軸（緑の軸線）の強化	・開内駅前南口から北口まで連続した歩行者専用道路を整備し、内陸を馬車道・イセザキから横浜公園まで横につなぐ歩行者軸を形成。 ・通りと一体感のある重層的な賑わいの創出により、歩きたくなる駅前通りの形成。 ・くすのきモールに呼応したゆとりある歩行者空間を形成し、港へつづく緑の軸を強化。
	広場	・賑わいの拠点を形成 ・賑わいの周辺地域への波及	・人々の多様な活動を街へと表出させ、開内を訪れる人々による集積性を形成。 ・各方面の街への入り口となる広場を整備し、周辺の街とのつながりを強化。 ・広場や歩行者空間を活用し、建物との一体感が感じられる連続的な賑わいの形成。
	縁のあり方	・落ち着いた賑わいのある空間 ・建物の長大感の軽減	・開内駅前において一体感を感じられる縁化を検討。 ・建物の低層部や公共空間等を活用した重層的な縁化により、通りを歩く人々が縁の潤いを感じられる空間を検討。
	居場所	・ふらりと立ち寄りたくなる、引き込まれるような多くの「居場所」の創出	・公共空間活用制度等を用いた賑わい形成に努めるとともに、地域に関わる人々による持続的な空間活用を検討。 ・開内駅前の立地を活かした一体的な賑わいの形成による、ふらりと立ち寄りたくなる居場所を創出。
街並みの形成	周辺の歩行者空間	・駅前の大規模空間における集積性の形成 ・圧迫感の軽減や、周囲の歩行者との調和	・開内駅周辺の訪れる人々の視線を意識した顔づくりを行い、開内駅周辺における新たな景観を創出。 ・低層部をセットフロントさせ、賑わいにより低層部への視線の誘導を行うことによる高層部の圧迫感の軽減。
	「開内」の歴史性	・「開内」の歴史性としての歴史性の継承	・開港の地・横浜としての歴史を継承し、国内外問わず多様な人々が集まり、人々の活動が見られる複合的な景観を形成。 ・横浜の都市デザインにおいて重要な「緑の軸線」の更なる強化と、地域の景観資産である「開内縦通り」の景観への配慮。
高層部のあり方	高層部のあり方	・統一的なデザインや、中層部の連続性による圧迫感の軽減 ・様々な動線による圧迫感の軽減や動線等の検討 ・高層部建物の高さやゆとりを考慮した複層的な構造 ・高層部の夜間照明と異なる照明を併用し、街並みを豊かに演出	・低層部をセットフロントし、低層部へ視線を誘導することによる高層部の圧迫感の軽減。 ・北口地区の高さを抑え、縁の軸線を活かしたプロポーションへ配慮することにより、「緑の軸線」の強化を行う。 ・開内駅前における3層の景観の形成により、開内駅前の景観性の向上を図る。

※本資料は当該地区の景観誘導について横浜市都市計画委員会景観誘導計画委員会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。