

目次

関内駅前地区で検討されている開発計画(B・C地区)に対して、横浜市としての関内駅前地区の景観に対する基本的な考え方をまとめ、この考え方をもとに当該計画事業者との景観協議の中で計画を誘導していくために作成します。

1 景観形成の基本指針

2 中低層部のあり方

歩いて楽しい空間づくり

— 歩行者動線

— 広場

— 緑のあり方

— 居場所

街並みの形成

— 周辺の家並みとの調和

— 「開港の地」としての歴史性

3 高層部のあり方

【現況】近・中・遠景の視点場

品格ある建物の表情

建築物の低層部

建築物の高さ0mから15m又は20mまでの部分。歩行者空間に影響の大きい高さで、まちの賑わいを形成するのに重要な層。

建築物の中低層部

建築物の高さ20mから31mまでの部分。関内地区の建築物の標準的な高さで、関内地区の伝統的な街並みを形成している層。

建築物の高層部

建築物の高さ31m以上の部分。

内容

1 景観形成の基本指針

関内駅前地区のまちづくりでは

- 関内地区の玄関口としての風格のある景観と、多くの人で賑わう魅力的な駅前空間の形成
- 大通り公園から横浜公園、さらに海沿いへとつながる緑の軸線沿いの魅力ある歩行者空間の形成
- 「開港の地」としての歴史性

を普遍的な景観形成上の要素として継承します。

関内駅前地区は、上記基本指針の他にまちづくりとして以下のような空間の設えが求められます。

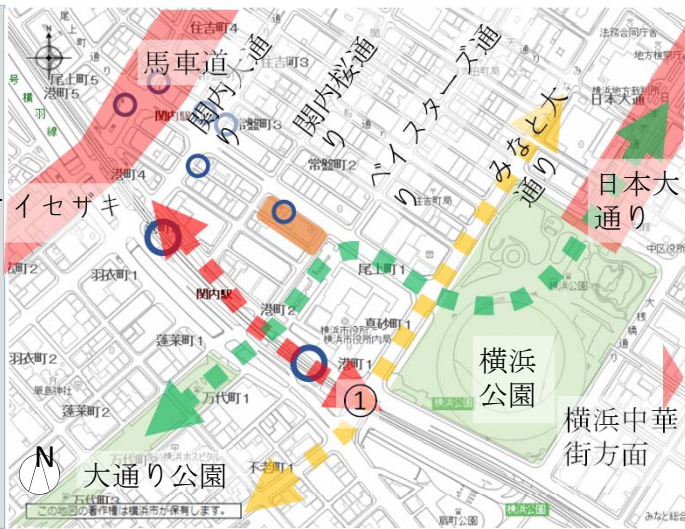
- 産学連携の集積を目指す賑わいの拠点としての設え
- 駅前の賑わいを閉じ込めず周辺へ広げていく設え
- 都市軸(緑の軸線)の重要なポイントのため、次世代を見据えた環境への配慮の視点

内容

2 中低層部のあり方 歩いて楽しい空間づくりー歩行者動線

① 関内駅前地区を横断する軸線
 ・北口と南口を歩行者空間としてつなぎ、地区の**一体感を高める**
 ・横浜中華街・日本大通り方面、伊勢佐木・馬車道方面との**つながりを強化**

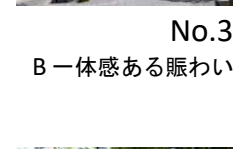
→緑の軸線構想や歩きやすいまちづくりなどを受け、それをさらに発展させることを目指します。



参照



No.1
A 街並みの連続性



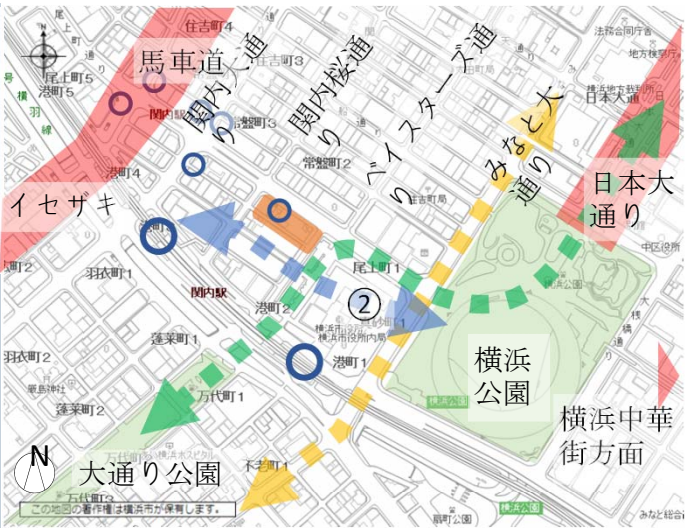
No.3
B 一体感ある賑わい



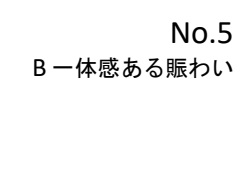
No.4
B 一体感ある賑わい

② デッキレベルの軸線
 ・建物相互の**一体感を高める**
 ・横浜中華街・日本大通り方面、伊勢佐木・馬車道方面との**つながりを強化**

→デッキレベルには、高層階の企業のにじみ出しの場となるなど、地上レベルとは違う特性を持たせることを期待します。デッキレベルの高さを生かして既存の街が見えるような工夫も、新旧の街を接続する工夫として有効です。



参照



No.5
B 一体感ある賑わい

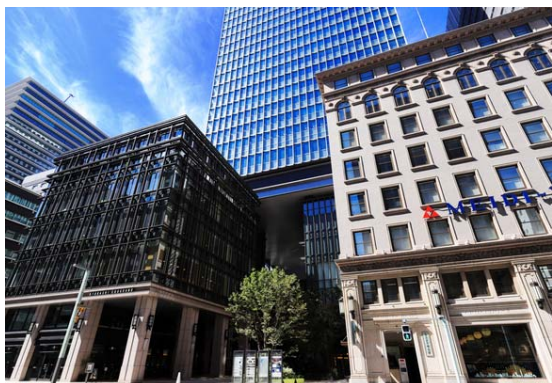


No.8
C 人を誘導する仕掛け

内容

2 中低層部のあり方 街並みの形成—「開港の地」としての歴史性

A地区では、保存される旧庁舎の意匠や形態上の工夫を新築部分に取り入れ、旧庁舎の関係性・歴史性を受け止めています。B・C地区においては、歴史性を受け止めたA地区の計画を踏まえて、**新旧が互いに高めあう意匠の工夫**が期待されます。また、**新規性の中にも横浜ならではの歴史性を踏まえるような工夫**が期待されます。



参照事例A：
歴史的建造物の特徴をふまえつつ、現代的に解釈・工夫し、個性と協調性をもった形態・意匠。



参照事例B：
低層部の歴史的建造物から新築部分への意匠が高さの共通点を持ちつつ徐々に変化。過去に存在した建物へのオマージュもある。

参考：A地区の計画
旧庁舎行政棟を活かし、低層部新築部分の意匠や高さにおいて意識している



内容

3 高層部のあり方 遠景の視点場

- ・関内駅前地区の高層建築物の「全体像」を視認できる明快な視点場はありません。
- ・一方でこれまでの関内の街並みから高層部は突出するため、高層部や頭頂部は高層建築物の連なり・まとまりを意識し積極的な工夫を求めます。



視点場例 1 : 海側より (大さん橋より)



視点場例 2 : 山手より (山手イタリア山庭園より)

内容

3 高層部のあり方 品格ある建物の表情

中高層部はオフィス・住宅・ホテルなどといった用途が想定されます。他地区の高層ビルとは違った個性を持たせ、関内を象徴するような群像景をつかっていくことを期待します。

建物毎の個性の表出や多様性がありつつも、関内駅前地区全体、もしくは、隣り合う建物同士での共通性や関係性を考えて計画することを求めます。

