

## 事業者提案に対する市の考え方

－（仮称）横浜ロープウェイプロジェクト－

### 1. 駅舎

#### （1）桜木町駅側駅舎

##### ①配置計画

1階部分を柱と出入口のみのピロティ形式とし、乗降機能に特化した最小限のボリュームとしたことは、駅前広場の開放性及び既存のバス・タクシー乗降機能への影響を抑える配慮が行われていると考えます。また、JR 桜木町駅南改札東口から動く歩道への視認性と、動線及び広場中央のイベントスペースを確保している点も評価します。日本丸への眺望を意識した駅前広場の基本的な考え方出来る限り沿いながら、広場に面した駅舎2階部分からは広場全体を見渡せる展望機能を設けるなど、賑わい創出にも資する計画となっていると考えます。

##### ②デザイン

1階部分の明度を抑え、2階部分にガラスを用いることで、軽いボリュームが宙に浮いたような印象を生むデザインとなっています。また、ガラスやコンクリートといった現代的な材料を組み合わせることで、周囲の高層ビル群との調和を図っています。みなとみらい21中央地区の都市景観形成ガイドラインに合致しつつ、新たな交通モードとしての個性を表すようなデザインであると考えています。

#### （2）運河パーク側駅舎

平面形状及び配置を工夫することで、自動車道から赤レンガ倉庫への動線及び見通し軸と、既存商業施設（ワールドポーターズ）への動線が確保されています。

色彩については、みなとみらい21新港地区の都市景観形成ガイドラインに合致させつつ（推奨案）、1階部分の明度を下げることで、ボリュームが宙に浮いたような桜木町駅舎との統一感を出し、施設全体としての一体感が感じられるデザインであると考えます。

桜木町駅側のボリュームを最小減に抑え運河パーク側にロープウェイの運営機能を集約していることから、ゴンドラ格納庫等がありますが、水辺側にガラス面を多用し、吹き抜けやオープンスペースを配置することで、建物の圧迫感を軽減するとともに、自動車道側水際緑地への開放性を持たせ、賑わい創出に資すると考えます。

### 2. 支柱

##### ①配置計画

支柱は陸上2基と海上3基の5基となっています。柱間の距離が技術上の最大スパン（概ね200m程度）を超えられないことを考慮すると、現在の配置は、水域利用者や地中構造物（みなとみらい線・首都高速道路）、直近施設（式場）からの眺望、北仲通り北準特定地区の見通し景観線等を考慮して計画しており、妥当な配置計画であると考えます。

##### ②デザイン

陸上支柱についてはシンプルな1本柱としていますが、海上支柱については、基礎形状を抑えることのできる4本柱とし、船舶の航行の安全に配慮しています。構造については高圧線の鉄塔のようなトラス形状を避け、丸型鋼管を採用したスリムな形状としており、

基礎形状や色彩についても工夫することで、可能な限り土木構造物然としない、景観に配慮したデザインであると考えます。

### **3. ゴンドラ**

シンプルで機能的なデザインであることから、適切な機種であると考えています。色彩についてもシンプルな単色使いとして、当該地区全体の景観に馴染んだものとなるよう、さらなる配慮を求めています。

### **4. その他**

本施設については、都市景観協議地区であるみなとみらい 21 中央地区とみなとみらい 21 新港地区にまたがり、同じく都市景観協議地区である関内地区（北仲通り北地区）にも面していることを考慮する必要がありますが、それぞれの景観ガイドラインの協議項目に配慮しながら、景観を含めた周辺施設への影響や安全面についても考慮された計画となっているものと考えています。

屋外広告物、夜間景観については各都市景観形成ガイドラインに沿ったものとなるよう、具体的なデザインについては今後協議を続けてまいります。