

(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

横浜市都市美対策審査会 政策検討部会

2022.9.5

目次

本計画における審議の内容について	P.1
計画地の位置づけ / 計画地概要	P.2-3
本計画におけるまちづくりの考え方	P.4-7
計画概要と都市計画(案)	P.8
関内駅前地区における景観形成のポイント	P.9
本地区の景観形成における重要な視点	P.10-11
「歩いて楽しい空間づくり」による縦・横のつながりの強化	P.12
都心臨海部における関内駅周辺の拠点性の考え方	P.13
遠景・中景・近景の考え方	P.14-16
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	P.17

本計画における審議の内容について

都市計画段階

【目的】

都市再生特別地区による建築物の高さの最高限度に関する審議
 施設計画における景観形成の考え方の審議

【審議の内容】

まちづくり、都市再生貢献の方針を踏まえた施設計画（建築物の高さ）
 施設計画を踏まえた景観形成の考え方

都市計画段階

（港町地区のみ対象）

計画概要

開発における都市再生貢献

都市計画段階

まちづくりの方針

（拠点形成と都市再生の考え方等）

開発における都市再生貢献の方針

建築物の高さの最高限度（案）

景観形成の考え方（案）

設計段階

【目的】

特定都市景観形成行為に関する審議

【審議の内容】

施設設計段階における景観形成の方針等

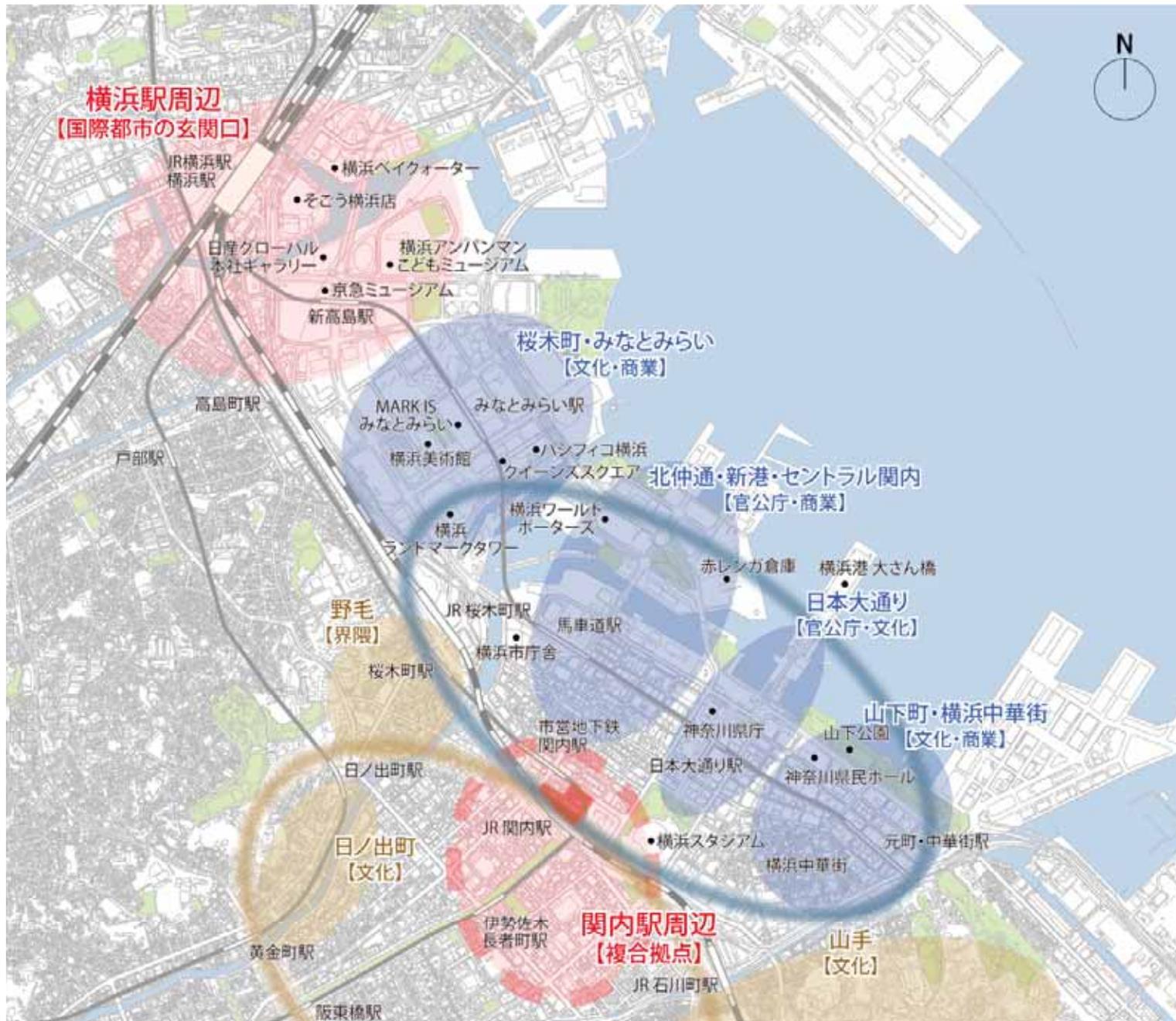
設計段階

今後調整

年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度～
政策検討部会	都市計画段階			設計段階	
	第24回(7/6)	第29回(9/5)			
都市計画関連 想定		都市計画手続	都市計画 審議会	都市計画決定	
施設計画	基本計画			基本設計	実施設計

本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審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。

計画地の位置づけ



基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

本計画地はJR関内駅、横浜市営地下鉄ブルーライン関内駅に近接し、「関外地区」に隣接した「関内地区」に位置している。

計画地を含む関内駅周辺は特定都市再生緊急整備地域に位置付けられており、旧市庁舎街区活用事業を始め、教育文化センター跡地活用事業、横浜文化体育館の再整備による関内駅の拠点性の向上が進んでいる。

計画地概要

敷地条件

住居表示	神奈川県横浜市中区尾上町2丁目、真砂町2・3丁目、港町2・3丁目	
敷地面積	港町地区	7,700㎡
	北口地区	2,800㎡
地域地区等	商業地域、防火地域、横浜都心機能誘導地区（業務・商業専用地区）、第7種高度地区中央地区駐車場整備地区、景観計画及び都市景観協議地区（関内地区関内駅前特定地区）	
基準建蔽率	80%	
基準容積率	800%	
前面道路	港町地区	北側：市道関内本牧線[尾上町通り]、東側：山下町第7号線
		西側：山下町第3号線、南側：山下町第5号線（中央：山下町第4・6・9号線）
	北口地区	北側：山下町第2号線、東側：山下町第3号線、南側：山下町第5号線
		西側：県道21号横浜鎌倉線[鎌倉街道・関内大通り]

位置図：S=1/5000



基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

計画地周辺の現況



基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

整備後のイメージ



基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審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。

本計画におけるまちづくりの考え方(まちづくりの背景)

① 計画地の立地特性・社会環境の変化

①上位計画における都市再生貢献の考え方

・特定都市再生緊急整備地域(横浜都心・臨海地域)



計画地

「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」の実現に向けた施策に取り組む。横浜都心・臨海地域の主要な交通結節点としての交通ターミナル機能を整備。

・関内駅周辺地区エリアコンセプトプラン



港町民間街区・駅前北街区

低層部の賑わいの連続性を保ちながら、関内駅前という立地を踏まえ、市街地再開発事業等の集約化を通じて結節点機能の強化を図る。「国際的な産学連携」「観光・集客」機能を誘導することにあわせて、「商住共存地区」と同様に、業務・商業機能と居住機能が適切に共存したまちづくりを目指す街区。

② 本計画に求められるまちづくりの要素

緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すること
 拠点性を強化する産学連携・観光集客機能の整備
 土地の再編による交通結節機能の整備
 国際的なビジネス環境の形成に向けた居住・生活環境の整備

②特徴ある多様なエリアに囲まれた立地

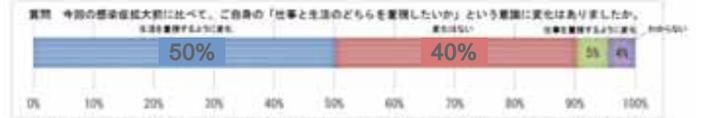


賑わいのストリート
 歴史性・界限性の中心部

基盤地図情報(国土地理院)を加工して作成

- ・大通り公園から関内駅周辺、横浜公園、日本大通りへと連続する緑の軸線を中心とした公共空間が存在
- ・特徴的な賑わいを形成するストリートや、歴史性、界限性のあるエリアが周辺に存在
- ・関内駅周辺のまちづくりの進展により、駅周辺における拠点性向上に向けた取組が具体化

③社会環境の変化



(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日以内閣府政策統括官(経済社会システム部))

■生活を重視するようになりた ■仕事を重視するようになりた
 ■変化はない ■わからない

感染症拡大前に比べて、生活を重視する人々が約50%と回答



(出典) 都内3公園(都立旗山公園、都立武蔵国分寺公園、都立野川公園)の来園者数から作成

公園利用者が2019年度から2020年度にかけ増加

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、「働く」「暮らす」場である都市に対するニーズも変化・多様化。
- ・職住遊学の融合、自宅以外のワークプレイス、ゆとりある屋外空間の構築の必要性の高まり。
- ・一方で経済活動の中核を担い、生活サービスの提供を行う都市の重要性は基本的に変化していない。

③ 本計画におけるまちづくりの考え方

日本全国や世界中から人々を惹き付け、『可能性』を生み出す日本を代表するグローバル拠点の形成

本計画におけるまちづくりの考え方（関内における拠点のあり方）

日本全国や世界中から人々を惹き付け、『可能性』を生み出す日本を代表するグローバル拠点の形成

横浜・関内にふさわしい拠点を形成し、人々を惹き付け、地域全体で循環させることによる、都心臨海部の持続的な価値向上を行う

■人々を惹き付け、地域全体に循環させる拠点



人々が自然と集まってくるような、日本を代表する拠点の形成を目指す。関内駅周辺に集まる多様な人々が交流する場を設えることで、これからの横浜を発展させる、あらゆる可能性を生み出す。



加えて、地域全体との関係性の構築により、拠点で生み出された『可能性』を地域全体で循環させる。開港以来の日本を代表するグローバル都市である 横浜・関内の持続的な発展、価値向上の実現を目指す。

■周辺地域との関係性の構築



関内駅前におけるグローバル拠点の形成

関内駅前に多様な人々を惹きつけ、関内関外全体を活性化させるべく、駅前エリア一帯でグローバル拠点を形成する。

開港以来の歴史や文化をつなぐ横の軸の形成

横浜中華街～馬車道・伊勢佐木～野毛など、開港以来の文化や歴史資産が残る街の回遊性を強化し、横浜ならではの歴史文化をつなぐ内陸側の横の軸を形成する。

関外と関内をつなぐ縦の軸（緑の軸線）の強化

緑の軸線の強化を中心に、関内らしい界限性をもつセントラル関内や臨海部へと続く日本大通り、関外の憩いの場である大通り公園をつなぎ、縦の軸の強化を図る。

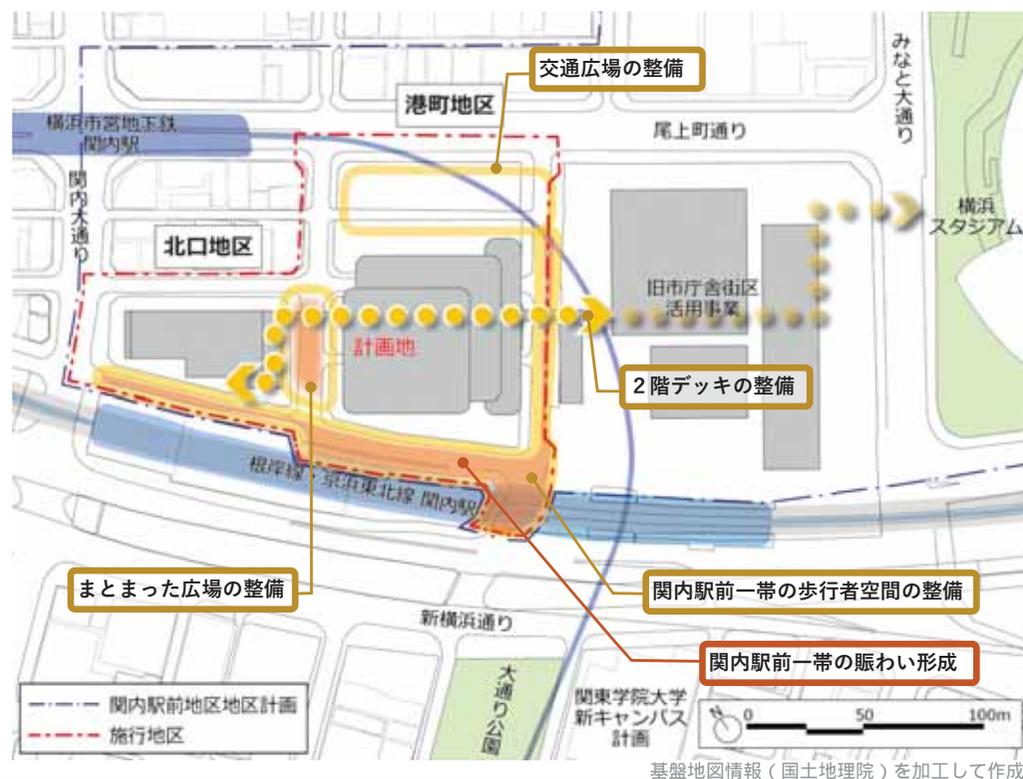
基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

本計画におけるまちづくりの考え方（拠点整備の内容）

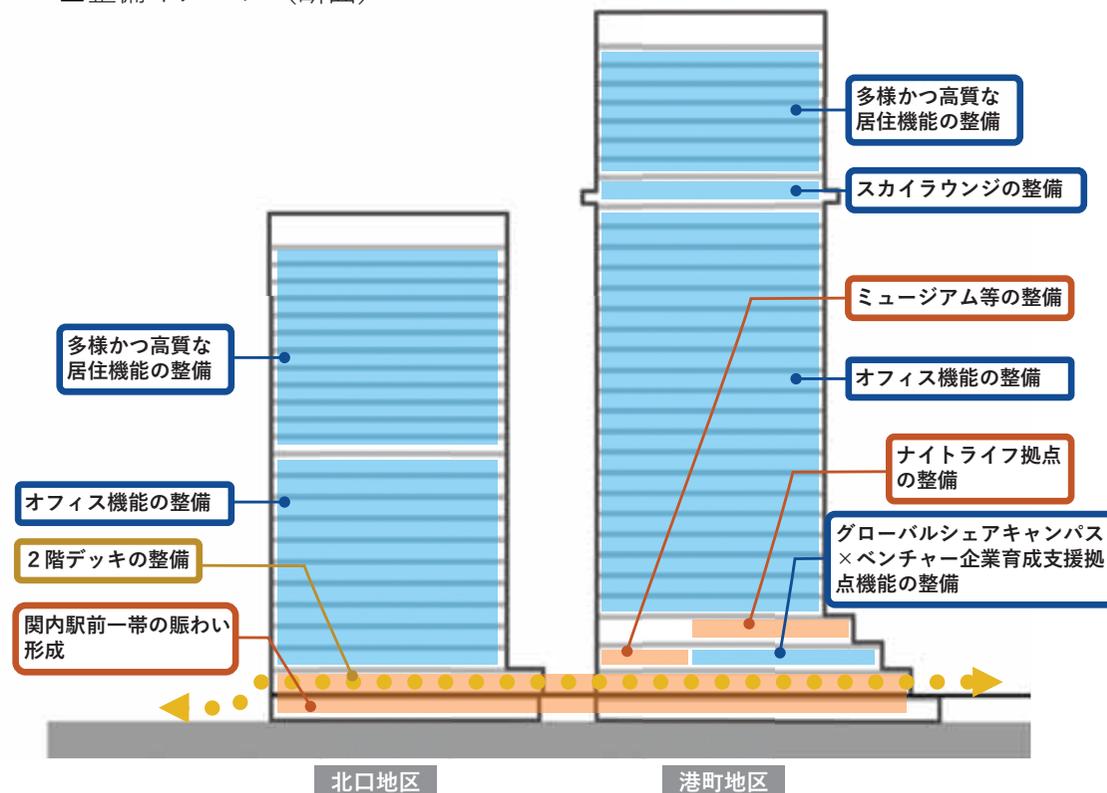
日本全国や世界中から人々を惹き付け、『可能性』を生み出す日本を代表するグローバル拠点の形成

A	グローバル人材が集う国際的な産学連携拠点の形成	B	人を惹きつけ都心臨海部を活性化する観光拠点の形成	C	地域の回遊性向上に資する都市基盤の強化	D	地域の魅力をつなぐエリアマネジメント
<ul style="list-style-type: none"> ・グローバル企業本社・R & D拠点の誘致に資するオフィス機能の整備 ・グローバルビジネスパーソンの交流を促すスカイラウンジの整備 ・最先端の「知」が集積するグローバルシェアキャンパス×ベンチャー企業育成支援拠点機能の整備 ・グローバル人材のニーズに対応した多様かつ高質な居住機能の整備 		<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティを活性化し文化を醸成するとともに、ナイトタイム消費を促すナイトライフ拠点の整備 ・観光客の新たな目的地となるミュージアム等の整備 ・建物と公共的空間の一体的な活用による関内駅前一带の賑わい形成 		<ul style="list-style-type: none"> ・関内駅前一带の歩行者空間化、土地の高度利用、拠点形成実現に資する街区再編 ・都心臨海部のエリア間ネットワークを強化する関内駅前一带の歩行者空間、広場、歩行者デッキの整備 ・空港、主要他都市、臨海部のアクセス性を強化する交通広場の整備 		<ul style="list-style-type: none"> ・未来都市・横浜の実現を見据えた環境整備 	

■整備イメージ（平面）



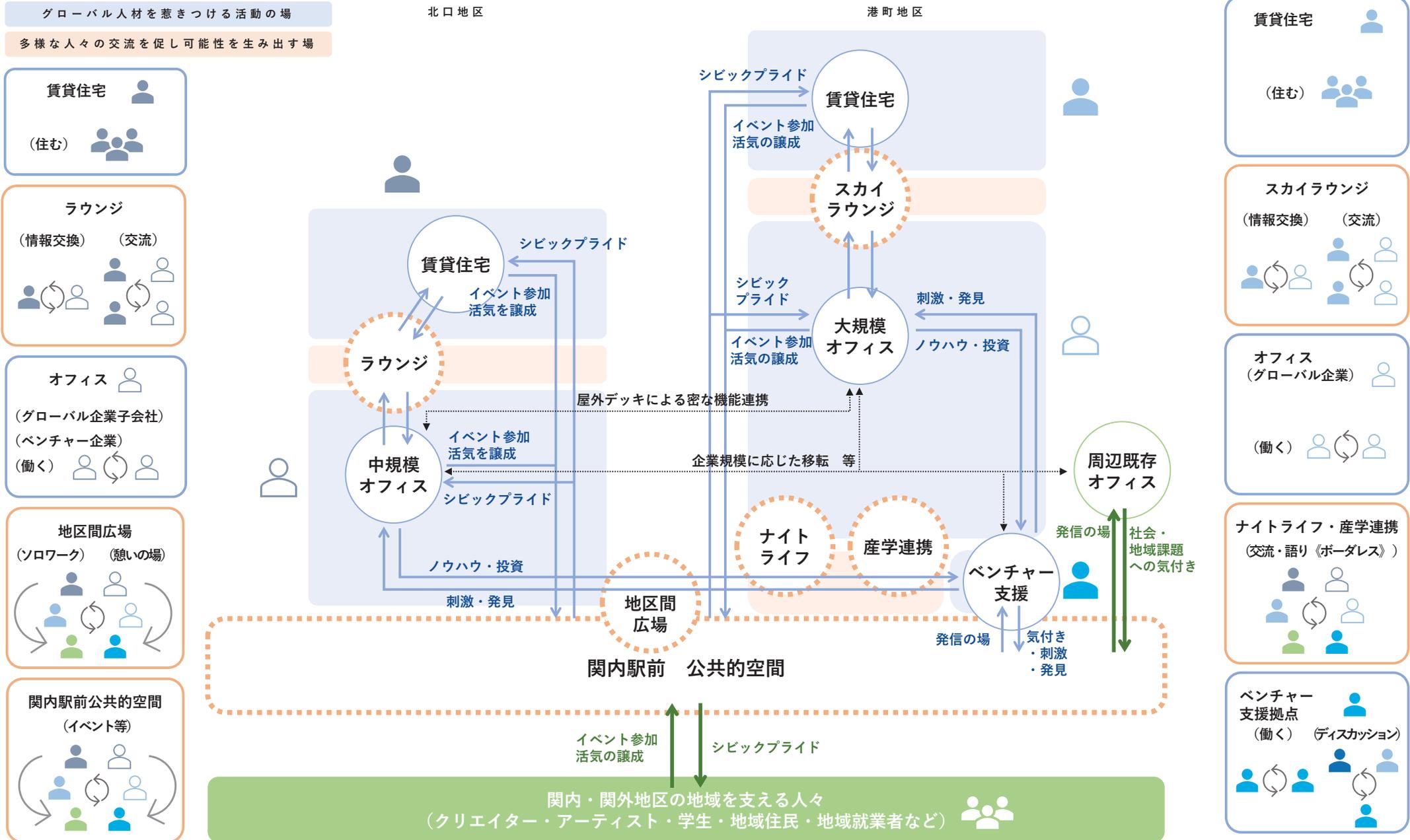
■整備イメージ（断面）



本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審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。

本計画におけるまちづくりの考え方（複合拠点整備のイメージ）

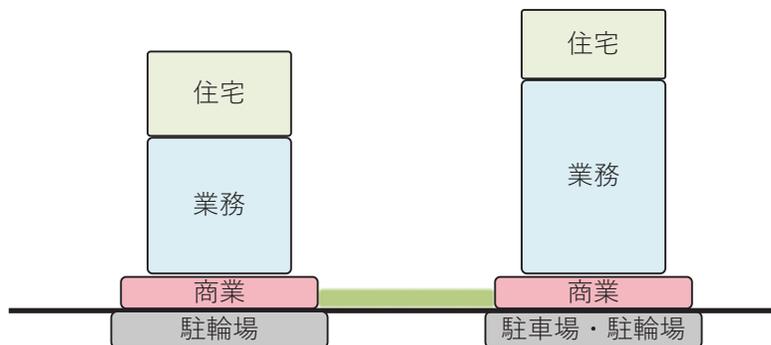
－開港の地・横浜としての歴史を継承し、多様な人々を惹きつけ、交流を促し新たな文化を生み出す複合拠点の形成－



本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審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。

計画概要と都市計画（案）

■計画概要



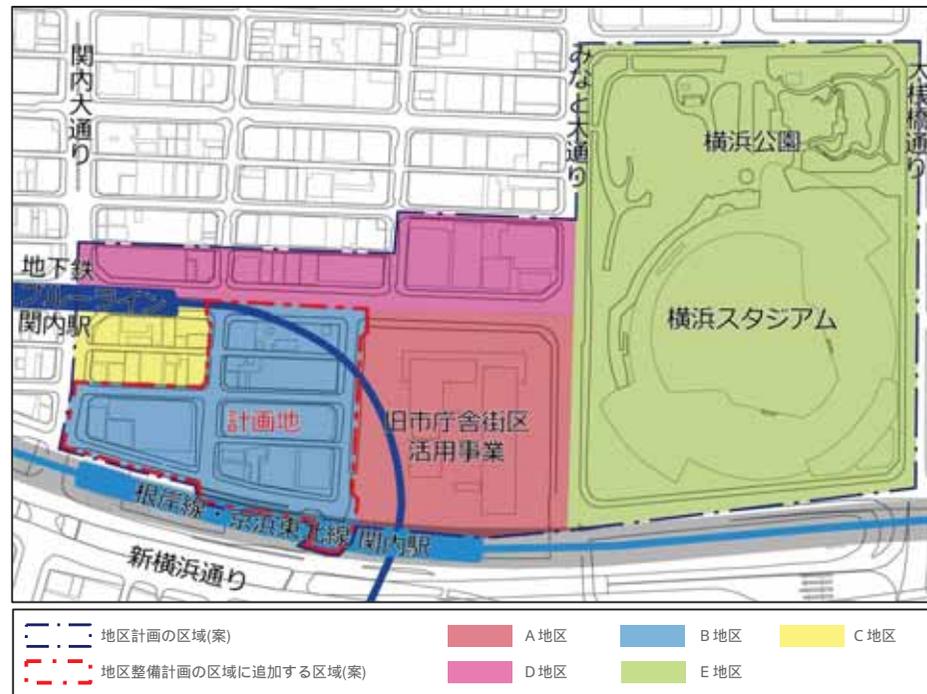
	北口地区	港町地区
計画地	神奈川県横浜市中区尾上町・真砂町・港町 各地内	
敷地面積	約2,800㎡	約7,700㎡
容積率	約980%	約1080%
建蔽率	約75%	約75%
建築面積	約2,100㎡	約5,700㎡
延床面積	約34,500㎡	約97,200㎡
建築物の階数	地上24階 地下1階	地上32階 地下1階
建築物の最高高さ	約120m	約170m
主な用途・機能	事務所、共同住宅、店舗	事務所、共同住宅、店舗

■計画を踏まえた都市計画の内容

用途地域	商業地域	P.4-7に示す都市再生貢献の実施に必要な施設計画、都市計画の検討	港町地区	北口地区	
基準容積率	800%		建築物の容積率の最高限度	1080%	980%
基準建蔽率	80%		建築物の建蔽率の最高限度	75%	75%
建築物の高さの限度	31m	建築物の高さの最高限度	170m	120m	

■関内駅前地区地区計画（案）

基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成



■都市再生特別地区（関内駅前地区）（案）



基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

上記の都市計画(案)はいずれも現時点での想定であり、今後の協議等により変更となる可能性があります。

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）

		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	歩いて楽しい空間づくり	歩行者動線	<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
		広場	<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
		緑のあり方	<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
	街並の形成	周辺の街並みとの調和	<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
		「開港の地」としての歴史性	<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	視点場での景観品格のある表情	<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 	

本地区の景観形成における重要な視点

I 縦のつながりの強化

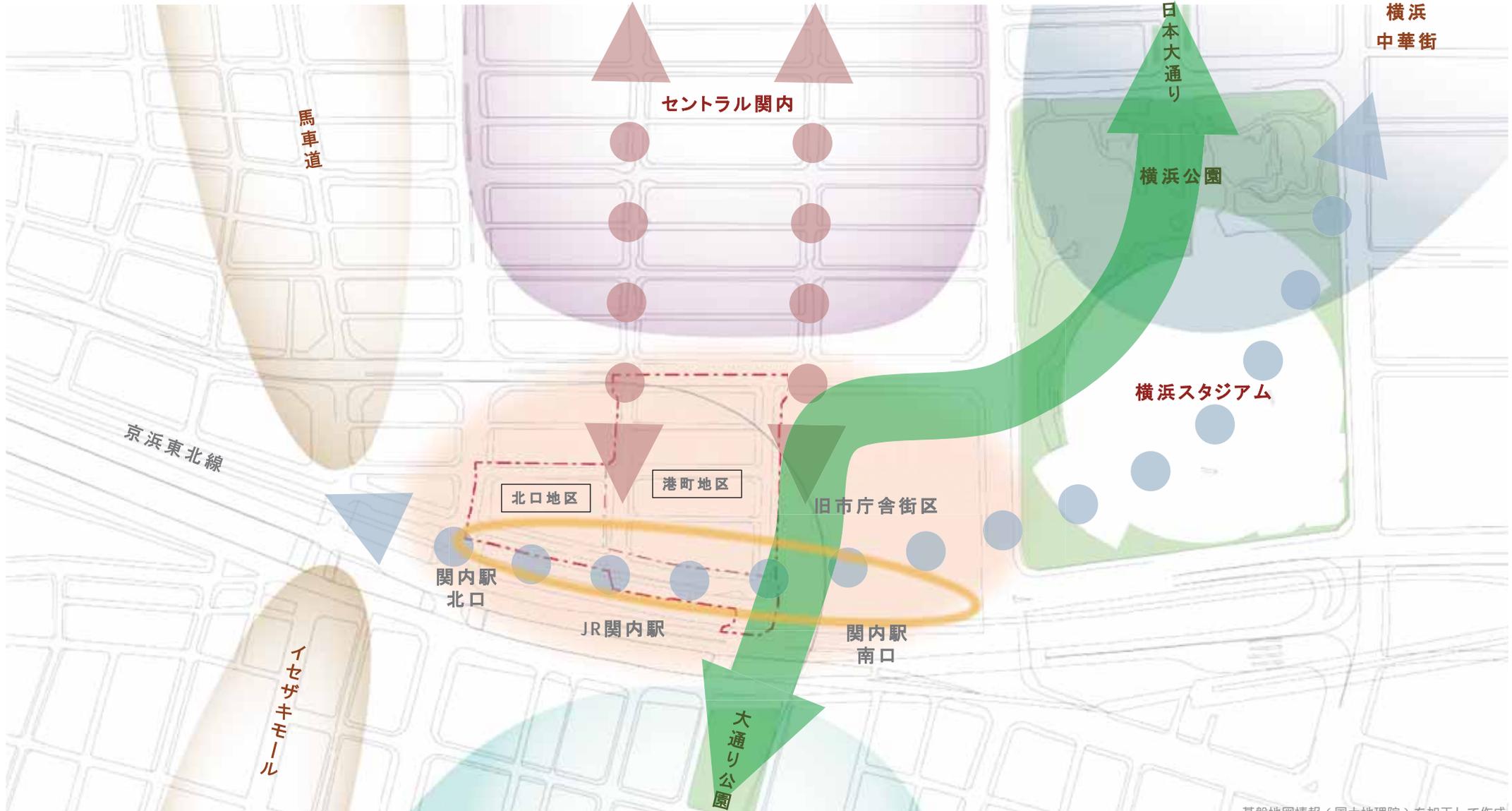
- ・ 緑の軸線（関内-関外のつながり）の強化
- ・ 関内駅前エリアとセントラル関内とのつながりの強化

II 横のつながりの強化

- ・ 開港以来の歴史や文化をつなぐ内陸部の横の軸の強化
- ・ 関内駅前エリア一体での賑わいの形成

III 関内駅周辺の拠点性の創出

- ・ 3棟の連なりによる関内の存在感の強化



基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審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。

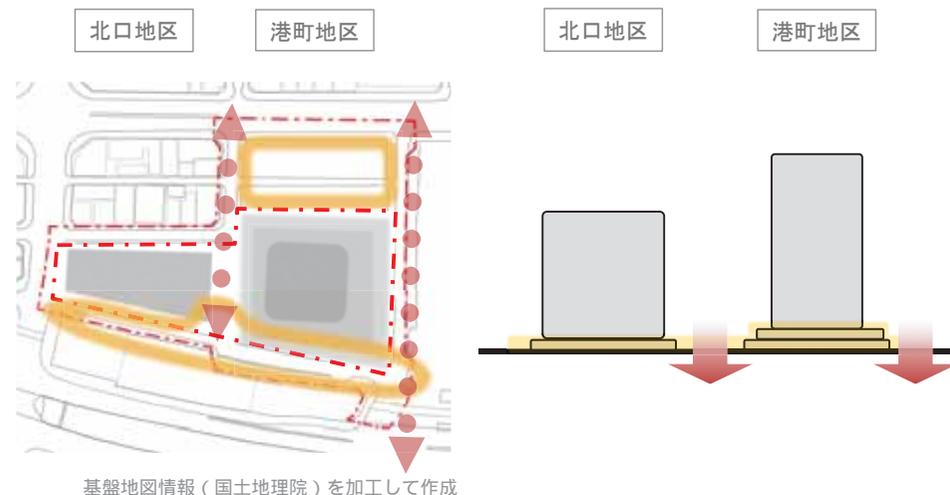
本地区の景観形成における重要な視点（景観形成の考え方）

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、尾上町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

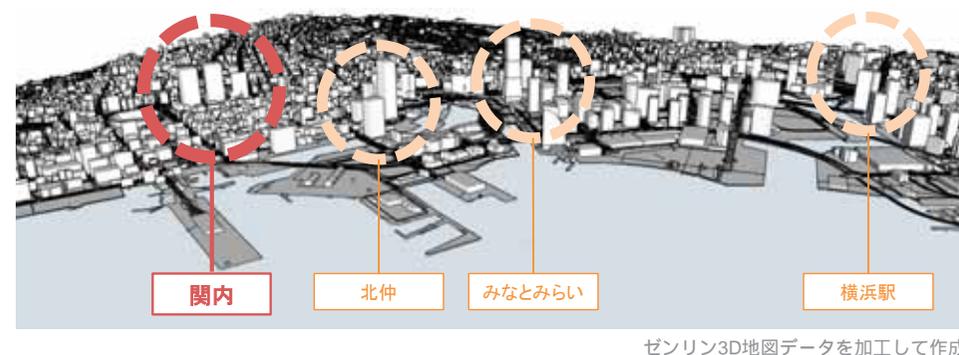


関内駅前3棟の建築物の高さの考え方

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

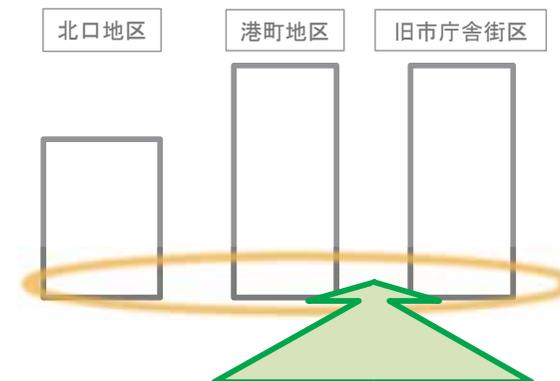
- ・周辺の他の地区がそれぞれの地区を認識できるように、関内駅周辺のまちを認識できる拠点性を創出
- ・3棟の連なりを意識したシンボリックな景観を形成し、都心臨海部全体における関内駅周辺の存在感を強化
- ・3棟をはじめとした関内駅周辺の拠点性の向上により、関外やセントラル関内エリアとのつながりを強化



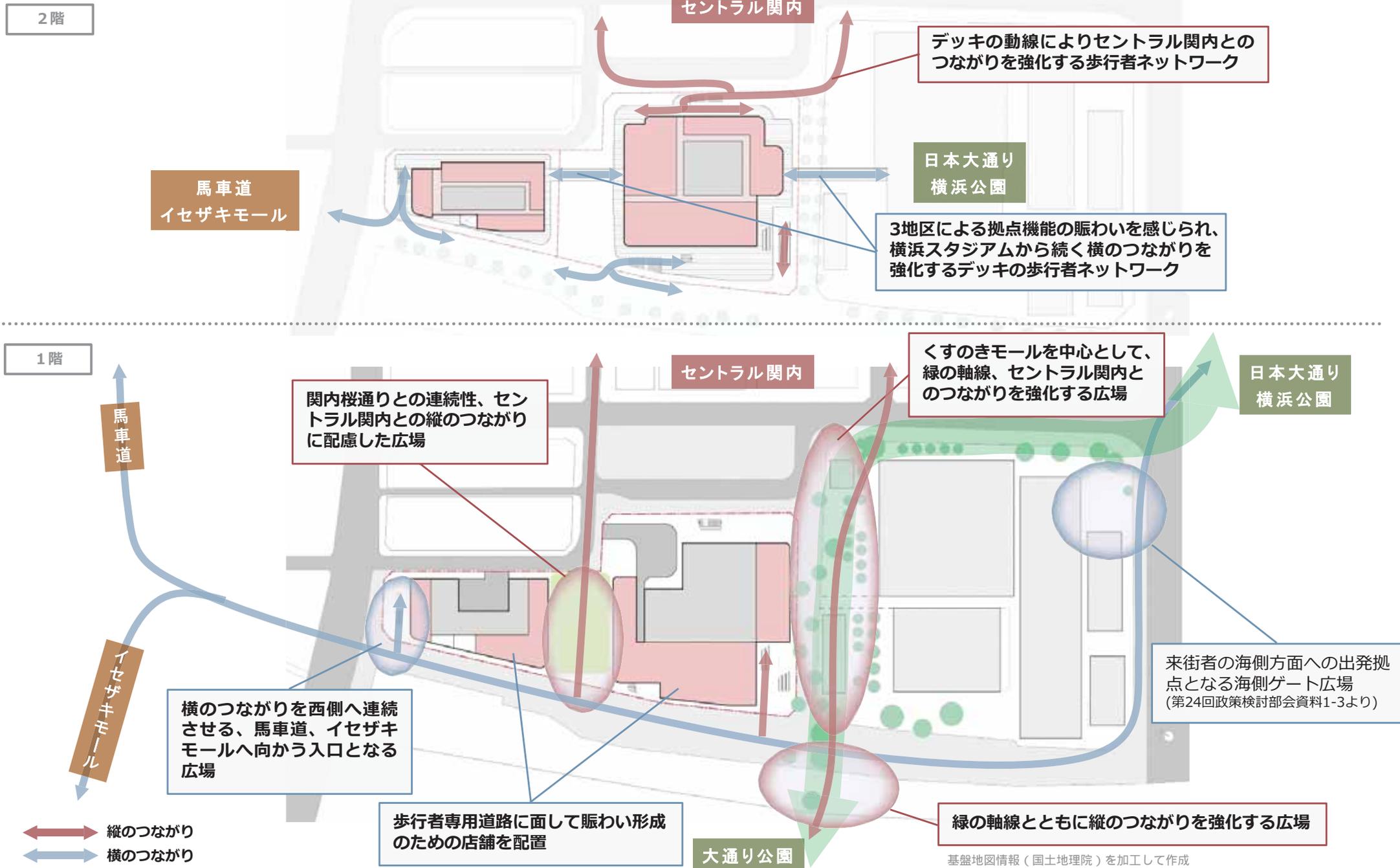
1棟の高さを抑え、緑の軸を挟む2棟で象徴性を創出する

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

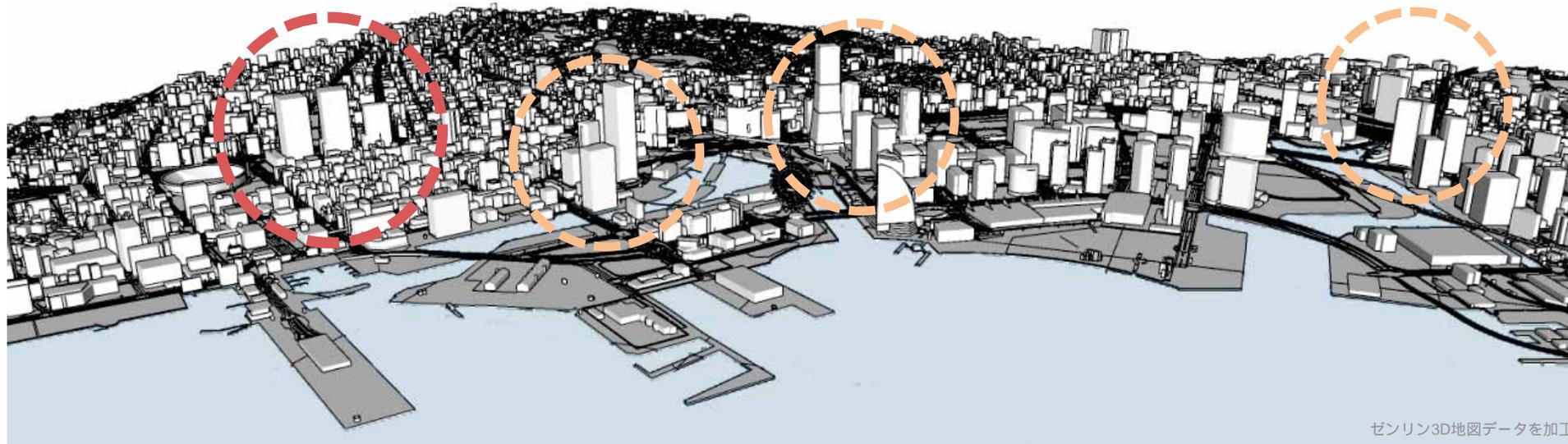


「歩いて楽しい空間づくり」による縦・横のつながりの強化



本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審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。

複合拠点の3棟によるシンボリックな景観とともに、周辺の街と賑わいが連続する景観の形成を目指す



ゼンリン3D地図データを加工して作成

関内駅周辺

北仲通周辺

みなとみらい21

横浜駅



- ・関内駅前における高度な複合機能集積
- ・大学機能やアリーナ施設の整備の集積



- ・文化・商業施設とともに、高規格な住宅やホテル等の滞在施設の集積



- ・ウォーターフロントにおける業務機能を中心とした新しい都心の形成



- ・大規模な交通結節点によるターミナル機能による国際都市横浜の玄関口

街の特徴

各拠点らしい景観の考え方

複合拠点整備による3棟それぞれの個性を生かしつつ、隣棟間や全体での関係性を構築することにより、都市軸に配慮し、関外やセントラル関内など周辺のみちと賑わいが連続する景観。

高層棟はみなとみらい、低層部は関内地区の街並みとの連続性を意識し、ウォーターフロントを活かした市民の憩いの場となる景観を形成。(※)

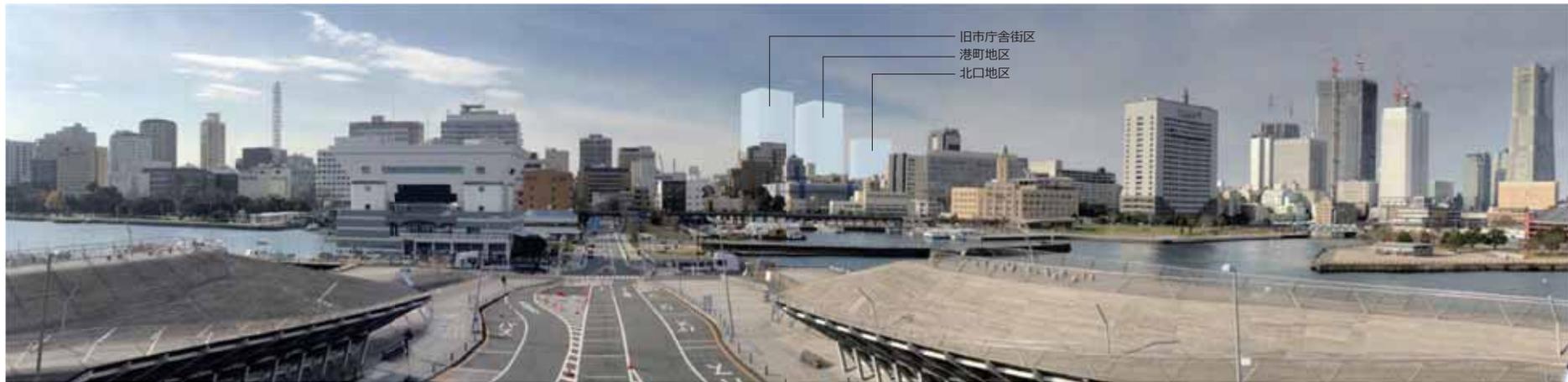
明るく穏やかな街並みを形成し、建物低層部についてにぎわいや活動のしみだしを意識するとともに、海に向かいなだらかに建物が低くなる景観を形成。(※)

国際都市横浜の玄関口に相応しい、横浜駅の顔として駅前広場全体の調和した魅力ある景観を形成。(※)

(※)都市デザイン横浜 個性と魅力あるまちをつくる カタログより抜粋して記載

遠景の考え方

- ・海側・山手側の両方から、新しく生まれ変わる関内駅前地区を認識できる景観形成を目指します。
- ・3棟のタワー構成により関内駅前地区の存在感を高め、3棟の連なりを意識したシンボリックな景観を形成します。



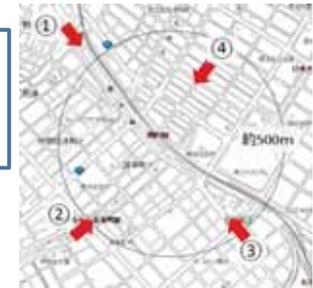
■遠景①_海側（大さん橋側）からの遠景



■遠景②_山手側（山手イタリア山庭園側）からの遠景

中景の考え方

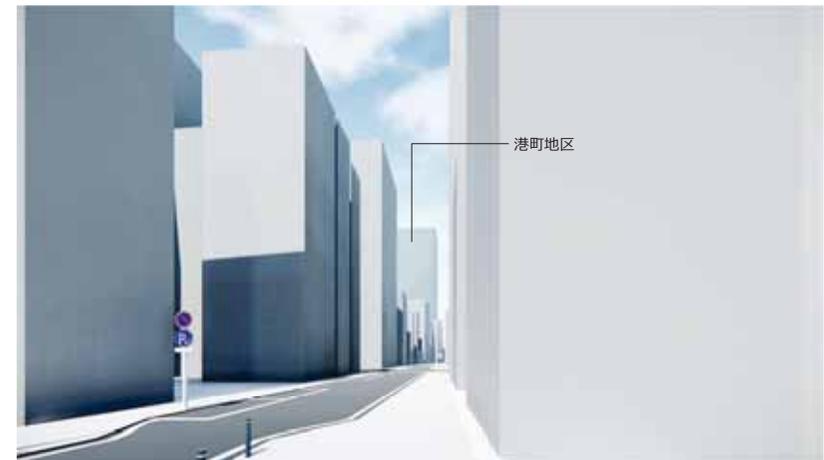
- ・ 関内・関外の新たなシンボルとして認識しやすい大通り公園からの見え方を重視し、緑の軸線と一体になった景観形成に配慮します。
- ・ 緑の軸線での当地区の新しいゲートとしての景観形成を目指し、旧市庁舎街区、港町地区のタワーの高さ・プロポーションの調和を図り、シンボル性を高めます。
- ・ 馬車道・伊勢佐木町、そして新横浜通り側の両方から3棟のタワーを認識でき、象徴性の感じられる配棟計画とします。



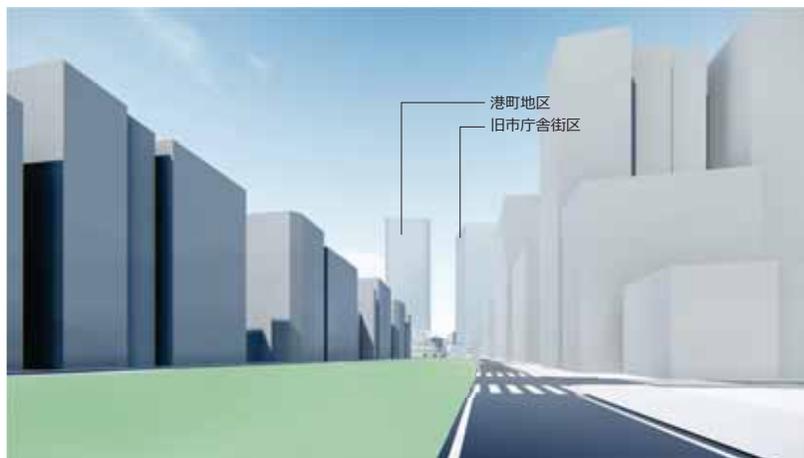
横浜市「関内駅前地区の景観誘導に対する考え方」より抜粋



■ 中景①_馬車道・伊勢佐木町側からの中景



■ 中景④_セントラル関内側からの中景



■ 中景②_大通り公園側からの中景



■ 中景③_新横浜通り側からの中景

近景の考え方

近景①②

- ・北口地区の低層部を馬車道・伊勢佐木町方面からの玄関口として設え、関内駅前地区・セントラル関内・関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③

- ・歩専道を行き交う来街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指します。

近景④

- ・分節化したボリューム構成、テラスや緑の連続、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⑥

- ・尾上町通りから交通広場越しにも低層部の賑わいが感じられるように、低層部を少し大きなスケールでの構成・設えとします。

近景⑦

- ・関内桜通りと連続する緑の空間を設けながら、セントラル関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。



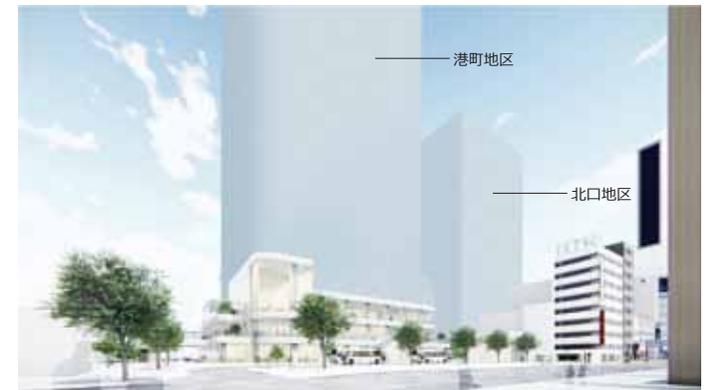
横浜市「関内駅前地区の景観誘導に対する考え方」より抜粋



■近景①__馬車道側からの近景



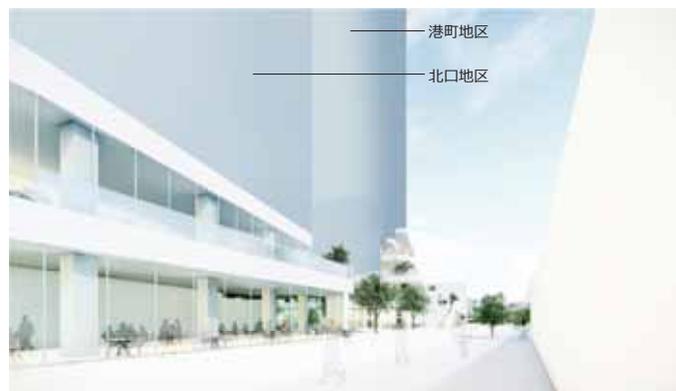
■近景⑦__関内桜通り側からの近景



■近景⑥__尾上町通り側からの近景



■近景②__伊勢佐木町からの近景



■近景③__関内駅北口付近からの歩専道沿いの近景



■近景④__関内駅南口からの近景

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	歩いて楽しい空間づくり	歩行者動線	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・関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、歩きたくなる駅前の通りを形成。 ・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、港へつづく縦の軸を強化。
		広場	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・人々の多様な活動を街へと表出させ、関内を訪れる人々による象徴性を形成。 ・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、建物との一体性が感じられる連続的な賑わいの形成。
		緑のあり方	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・関内駅前において一体感の感じられる緑化を検討。 ・建物低層部や公共空間等を活用した重層的な緑化により、通りを歩く人々が緑の潤いを感じられる空間を検討。
		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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・関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。
	街並の形成	周辺の街並みとの調和	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・関内駅周辺を訪れる人々の視線を意識した顔づくりを行い、関内駅周辺における新たな景観像を創出。 ・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。
		「開港の地」としての歴史性	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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拠点らしい景観を形成。 ・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「関内桜通り」の景観への配慮。
高層部のあり方	視点場での景観品質のある表情	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、緑の軸線を挟む2棟のプロポーシオンへ配慮することにより、「緑の軸線」の強化を行う。 ・関内駅前における3棟の群景の形成により、関内駅前の拠点性の向上を図る。 	

本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審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。