

(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議会 政策検討部会

2025.03.21

目次

1. 本計画における審議の内容について	P.1
2. 前回の政策検討部会（22年9月開催）の振り返り	P.2
3. 計画地概要	P.3
4. 本計画におけるまちづくりの考え方	P.4-6
5. 都心臨海部における関内駅周辺の拠点性の考え方	P.7-9
6. 上位計画の位置づけ	P.10-13
7. 現況写真	P.14-15
8. 景観形成の基本的な考え方	P.16-18
9. 遠景	P.19
10. 中景	P.20-21
11. 近景	P.22-35
12. 参考資料 交通広場について	P.36-37

1. 本計画における審議の内容について

I.都市計画段階

■ 2022.09.05 第29回政策検討部会

【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

■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）

II.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①

■建築計画

- ・ 建築高さ
- ・ 外観コンセプト（高中低層部）
- ・ 外装デザイン方針
- ・ 8つの項目（貢献用途の配置計画）

■都市計画

- ・ 貢献内容の具体化

■基盤

- ・ 交通結節点の役割や機能、意義

設計段階②

■建築計画

- ・ 前回の振り返り（指摘事項に対する回答）
- ・ 夜景など具体的なシーン

■基盤

- ・ 交通広場配置計画

年度	-2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度～
政策検討部会		II.設計段階 ① 第1回(3/21)	② 第2回(5月 予定)		
都市計画関連 基盤関係 ※想定	都市計画 審議会 2022.09.05 第29回 政策検討部会	都市計画決定 公共施設管理者同意			
施設計画		基本設計	実施設計	申請関係	着工予定

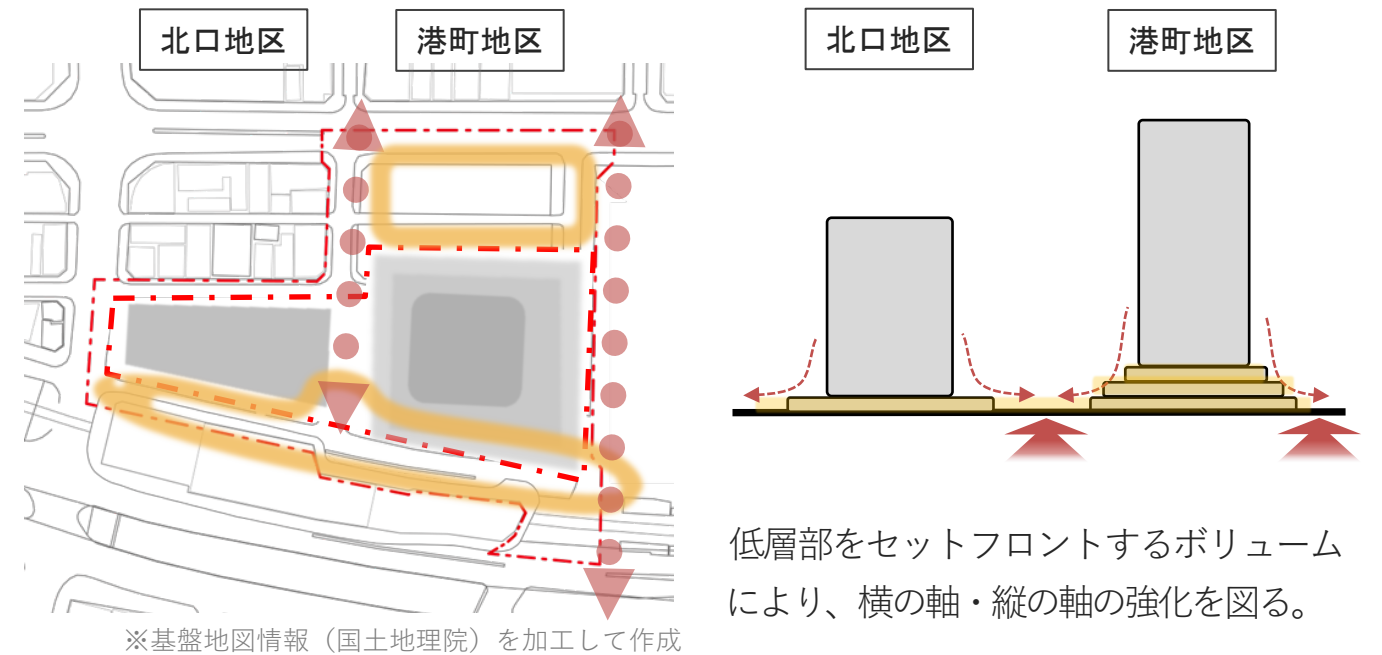
2. 前回の政策検討部会（22年9月開催）の振り返り

22/9/5_第29回政策検討部会資料より抜粋

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

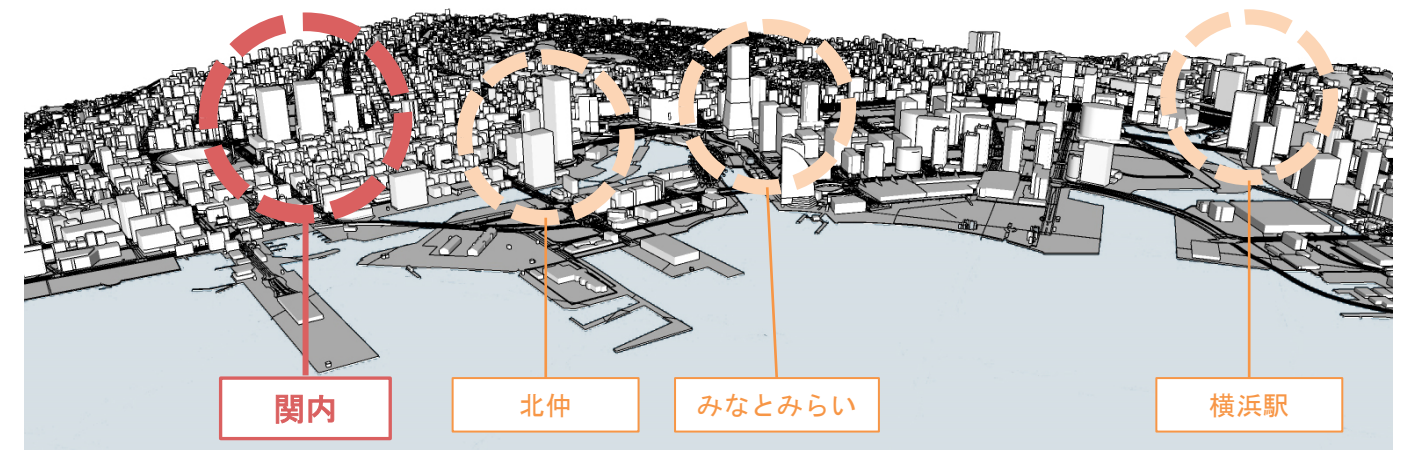
- ・ 土地利用方針、用途構成、まちづくりの考え方を踏まえた建物ボリュームを計画
- ・ 地区間に歩行者のための屋外空間を設けることで、関内駅周辺とセントラル関内をつなぐ縦の軸を強化
- ・ 低層部を高層部に対してセットフロントさせ、地上と建物が一体となった重層的な賑わいある歩行者空間を形成することで、関内の内陸部をつなぐ横の軸を強化
- ・ 港町地区では、尾上町通りに対して建物を後退させ、交通広場を整備することで、交通結節機能を強化
- ・ 高層化に対する景観形成上の検討が必要



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

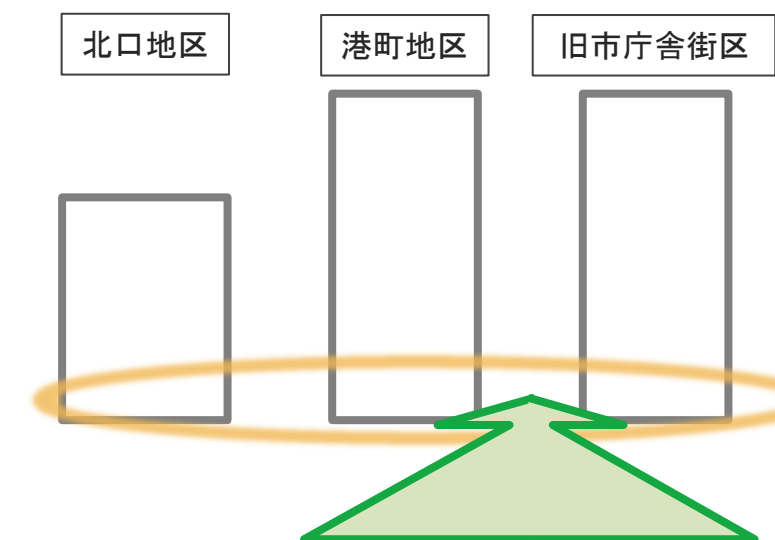
- ・ 周辺の他の地区がそれぞれの地区を認識できるように、関内駅周辺のまちを認識できる拠点性を創出
- ・ 3棟の連なりを意識したシンボリックな景観を形成し、都心臨海部全体における関内駅周辺の存在感を強化
- ・ 3棟をはじめとした関内駅周辺の拠点性の向上により、関外やセントラル関内エリアとのつながりを強化



※ゼンリン3D地図データを加工して作成

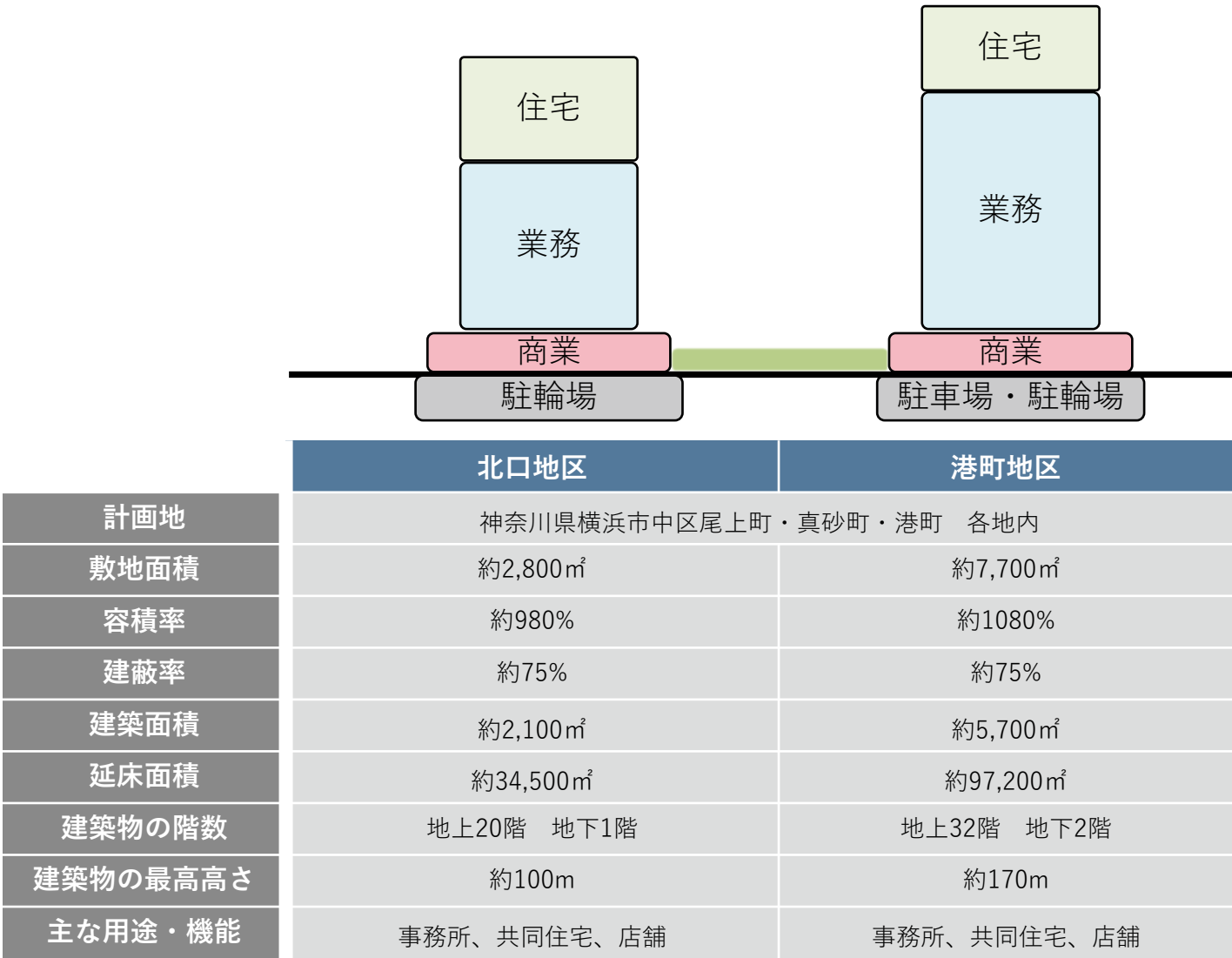
1棟の高さを抑え、緑の軸を挟む2棟で象徴性を創出する

- ・ 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

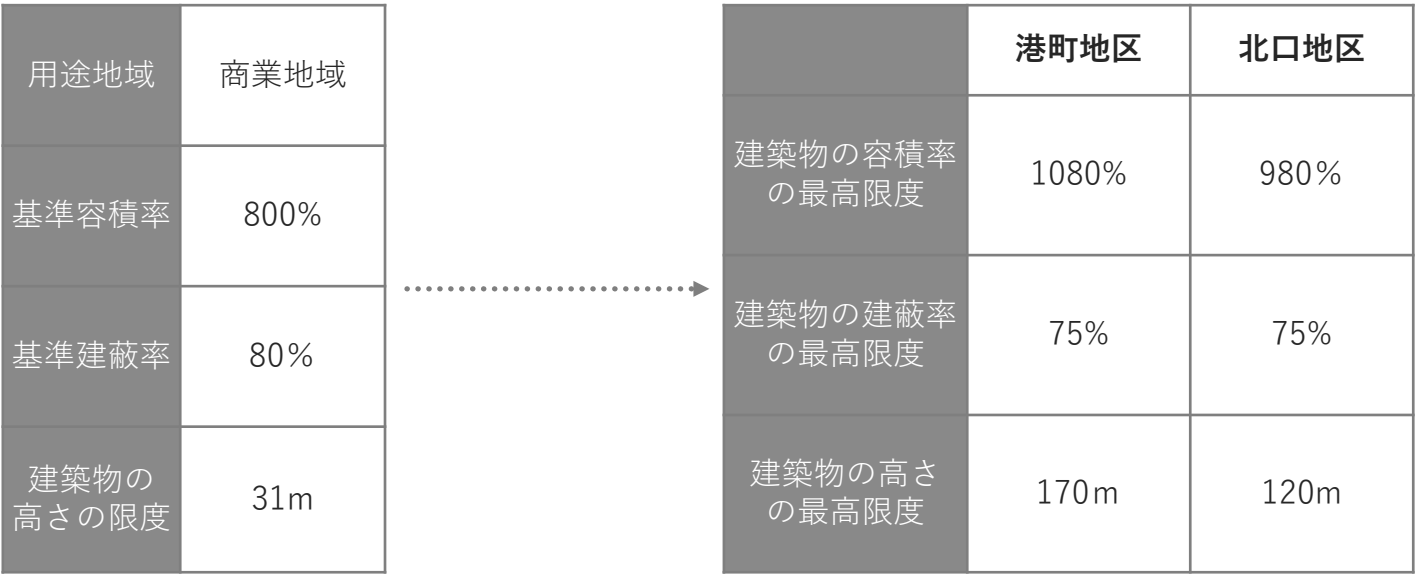


3. 計画地概要と都市計画

■計画概要

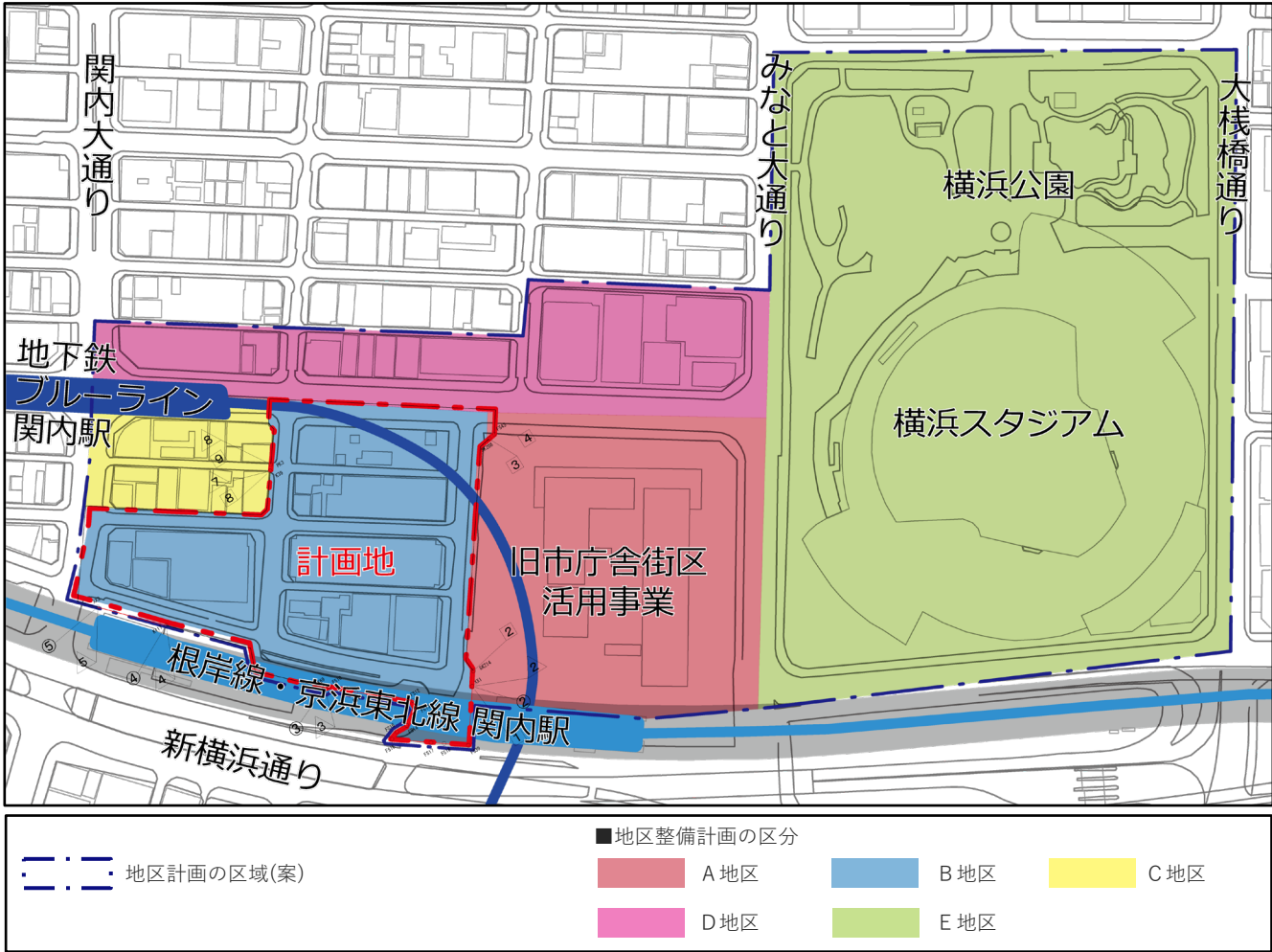


■計画を踏まえた都市計画の内容

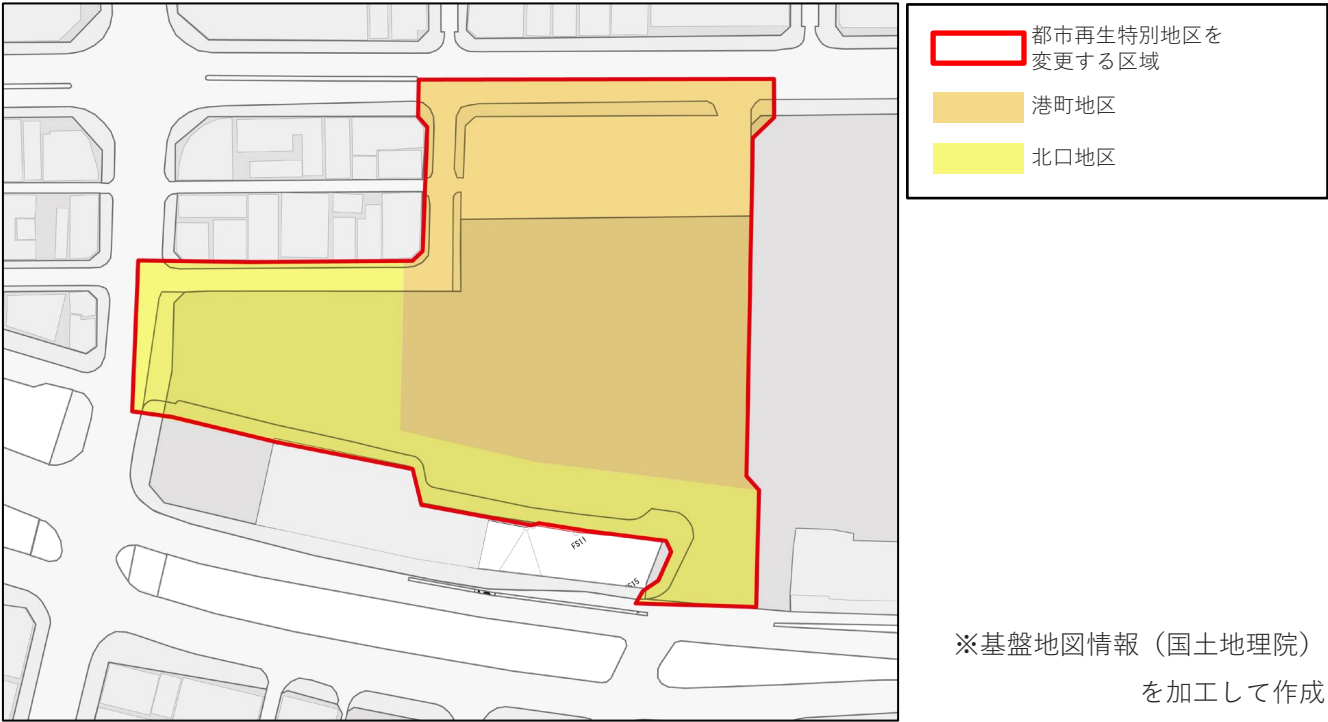


■関内駅前地区地区計画

※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）



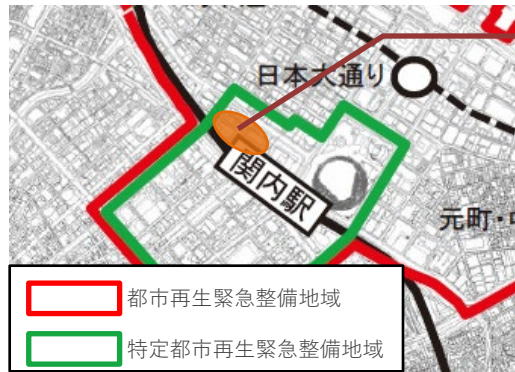
※基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

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。

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

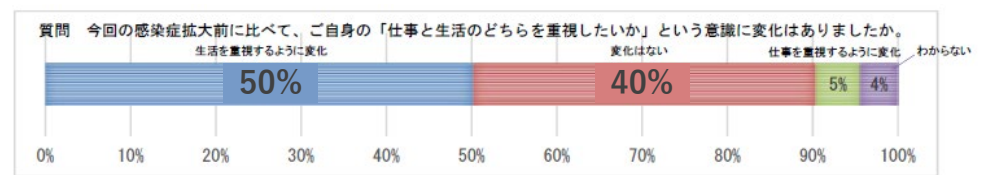


賑わいのストリート
歴史性・界限性の中心部

※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

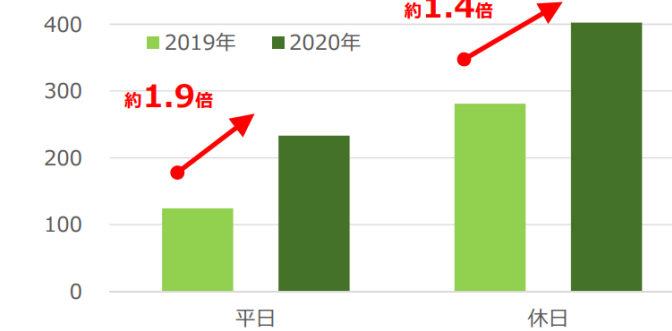
③社会環境の変化



（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日内閣府政策統括官（経済社会システム担当））

■ 生活を重視するように変化
■ 仕事を重視するように変化
■ 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（都立狭山公園、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。

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

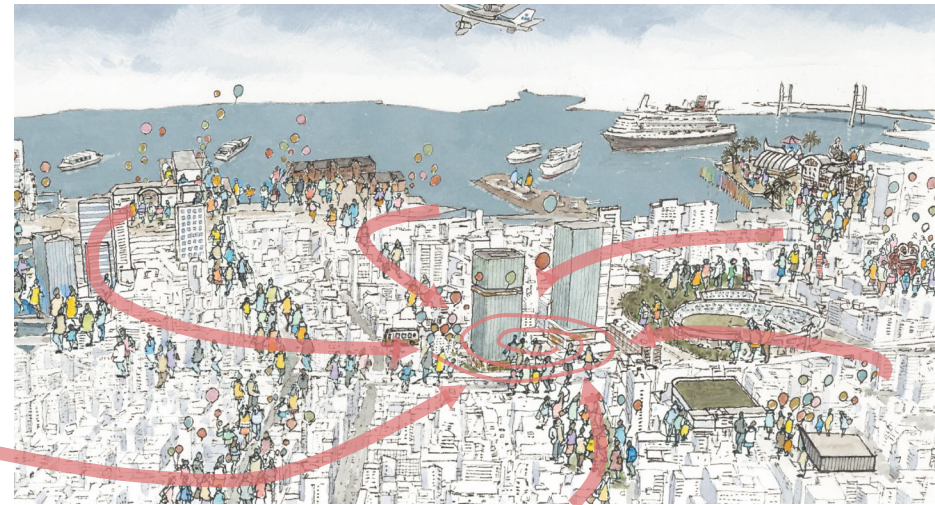
- 特徴ある多様な周辺エリアとのつながりの強化
- 関内の象徴となる空間・景観の形成
- 周辺エリアとの連携等によるまちの魅力向上

- ゆとりがあり、人々の生活の新たな「場」となる広場や公共空間の創出
- 今後の社会情勢の急激な変化や、環境変化、大規模災害等にも対応可能な、柔軟性を備えた拠点づくり

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

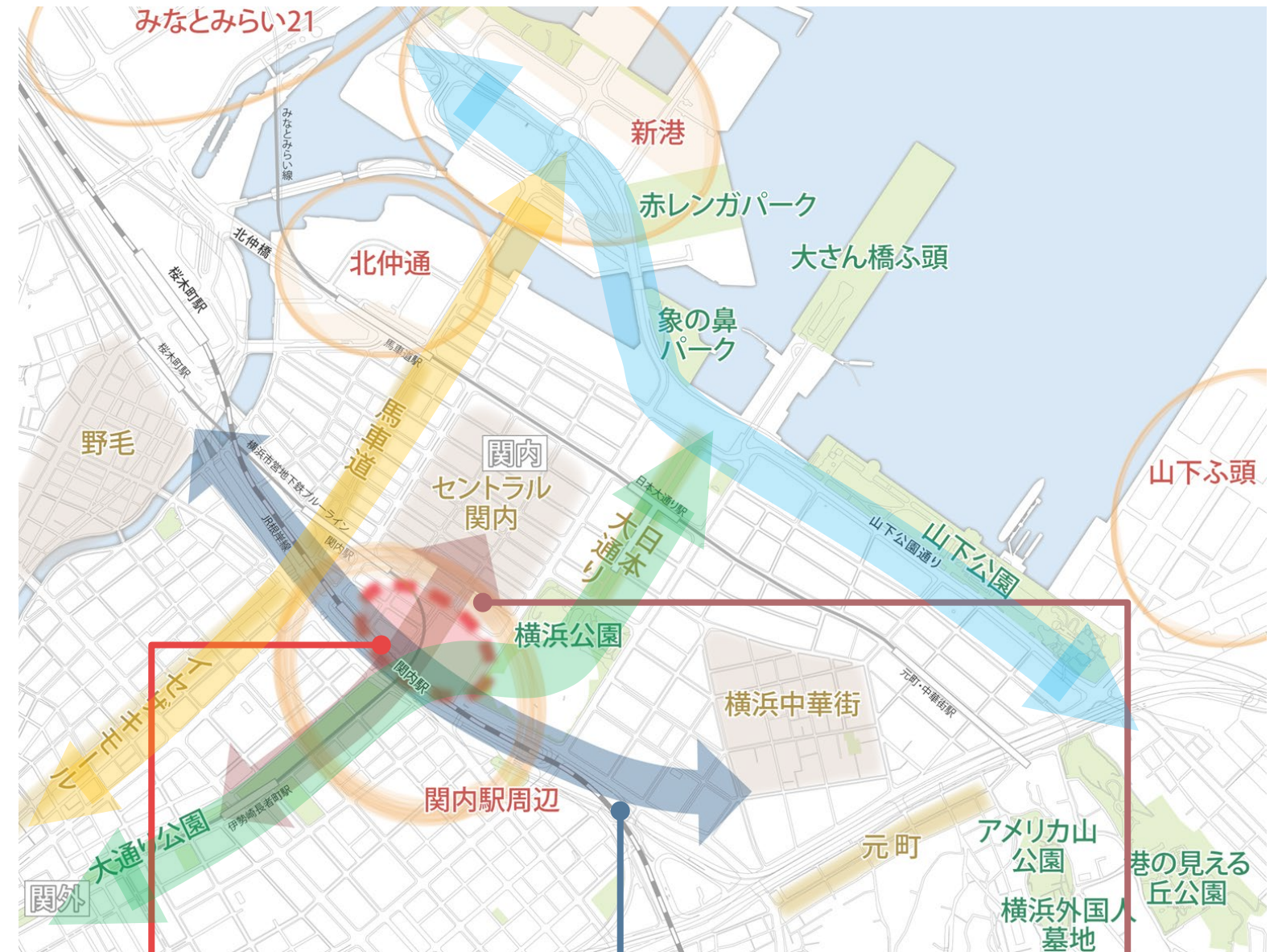


人々が自然と集まってくるような、日本を代表する拠点の形成を目指す。関内駅周辺に集まる多様な人々が交流する場を設えることで、これからの横浜を発展させる、あらゆる可能性を生み出す。



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

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

- ・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**

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

- ・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**

C 地域の回遊性向上に資する都市基盤の強化

- ・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**

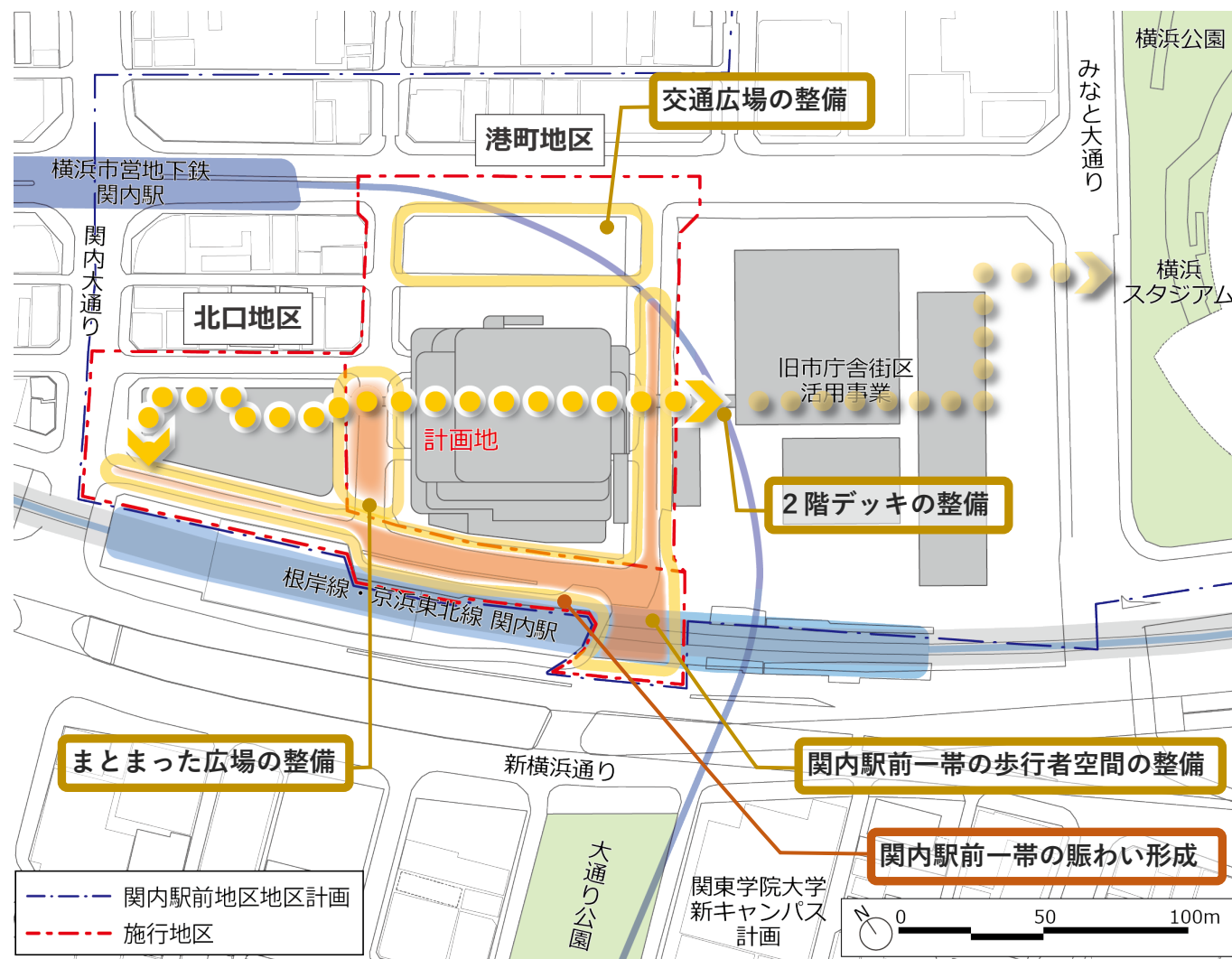
D 地域の魅力をつなぐエリアマネジメント

- ・横浜市と連携しながら、関内駅前周辺の実業者等によるエリアマネジメントを検討

E 未来都市・横浜の実現を見据えた環境整備

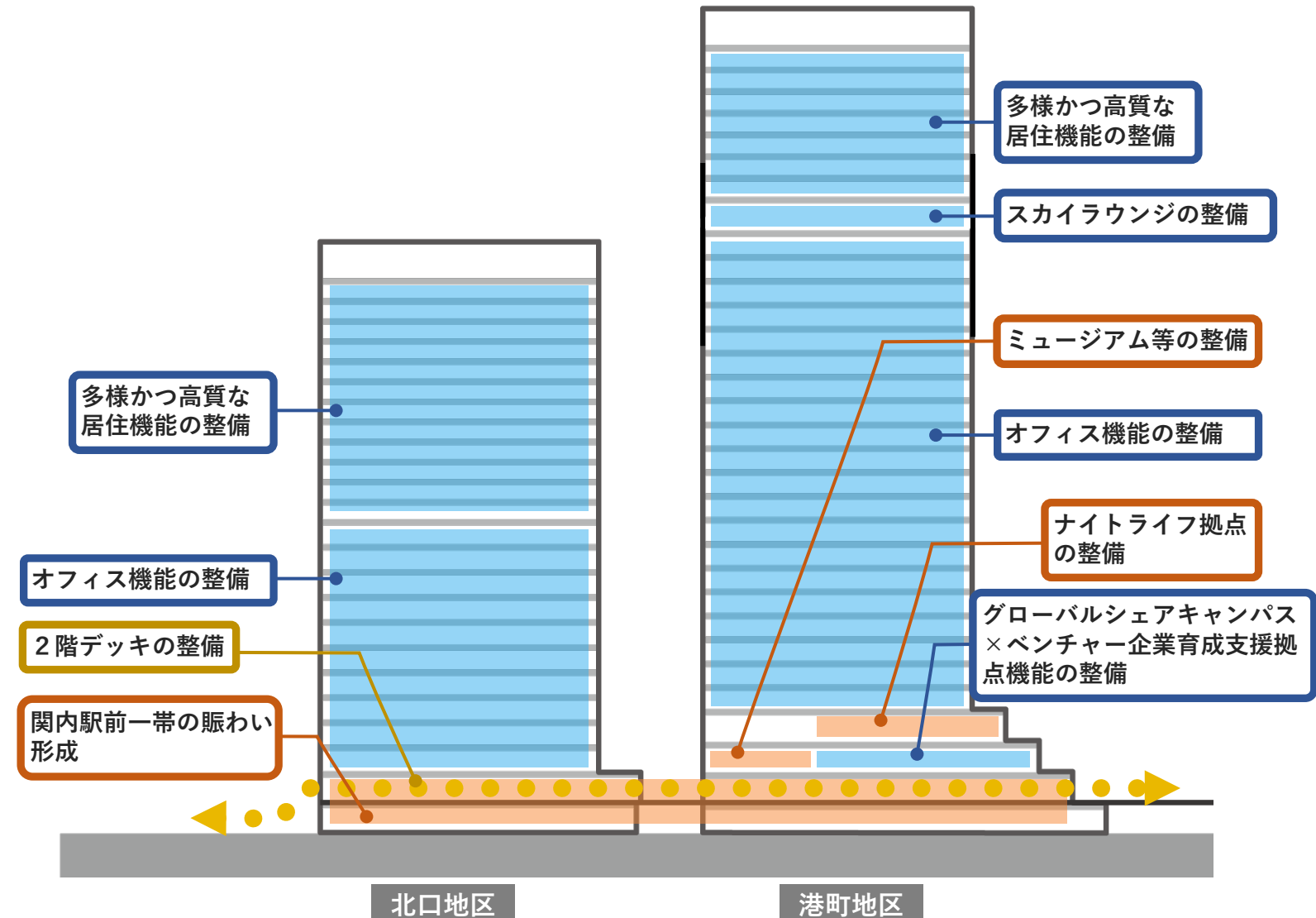
- ・低炭素化・省エネルギー化に配慮した施設計画
- ・就業者、来街者の安全確保のための帰宅困難者への対応

■整備イメージ（平面）



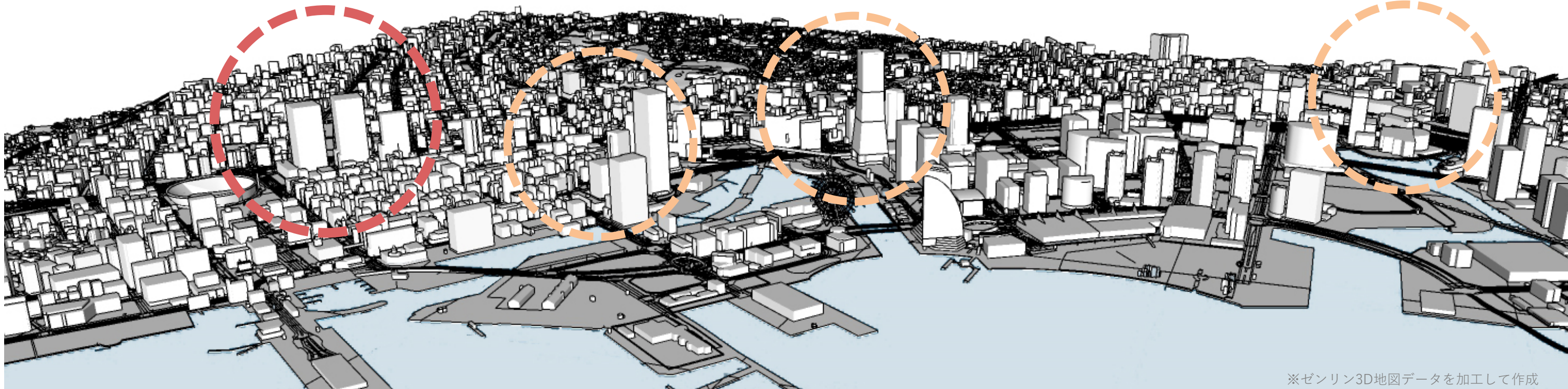
※基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

■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。

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ま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。（※）

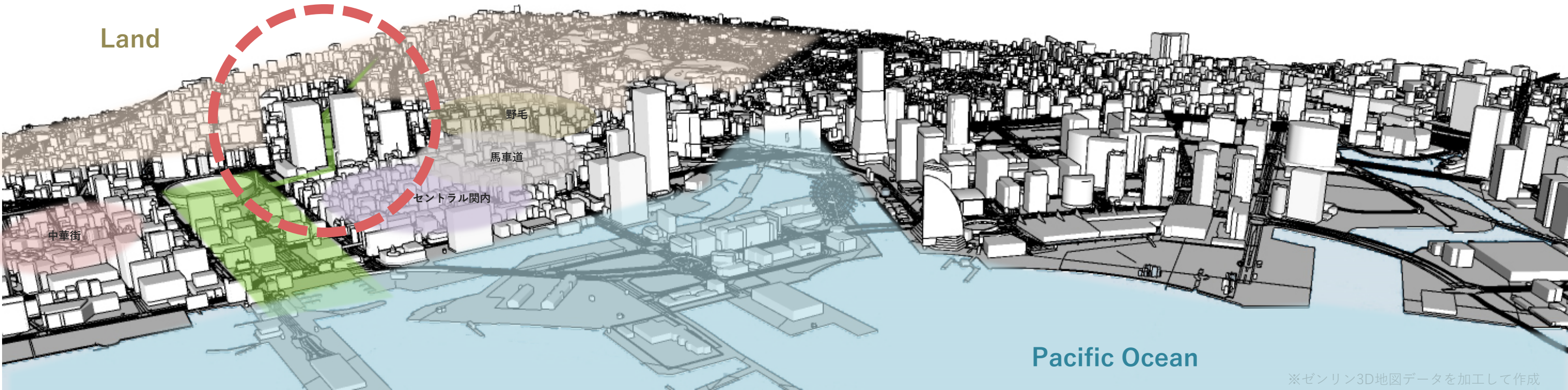
明るく穏やかな街並みを形成し、建物低層部についてにぎわいや活動の滲みだしを意識するとともに、海に向かいなだらかに建物が低くなる景観を形成。（※）

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

※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。

5. 都心臨海部における関内駅周辺の拠点性の考え方



Pacific Ocean

太平洋

Land

既成市街地が広がる関外

Open Space

横浜スタジアム、横浜公園、日本大通り

Area

セントラル関内、馬車道、野毛、中華街

Symbol

超高層で関内発展の都市的な印象づけ

Connect

既成市街地のヒューマンスケールなネットワーク

関内の新たな拠点

※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。

5. 都心臨海部における関内駅周辺の拠点性の考え方

■都市再生に資する機能・基盤整備の検討内容（案）

A スカイロビー

- ・ オフィス、住宅それぞれのアクセスを設け、グローバル人材や居住者間の交流・情報交換を促進



写真提供:ピクスタ

B ナイトライフ拠点

- ・ 低層商業部と併せた立体的な賑わいを形成
- ・ ナイトタイムエコノミーの醸成に資するナイトライフの中核拠点となる施設を整備することで、コミュニティを活性化し、新たな文化を醸成



写真提供:iStock

B ミュージアム

- ・ ナイトライフ拠点との連携も見据え、デッキ部分を通じた立体的な賑わいを形成
- ・ 観光客の新たな目的地となる文化発信施設を整備し、来街者に向けた目的地性を向上



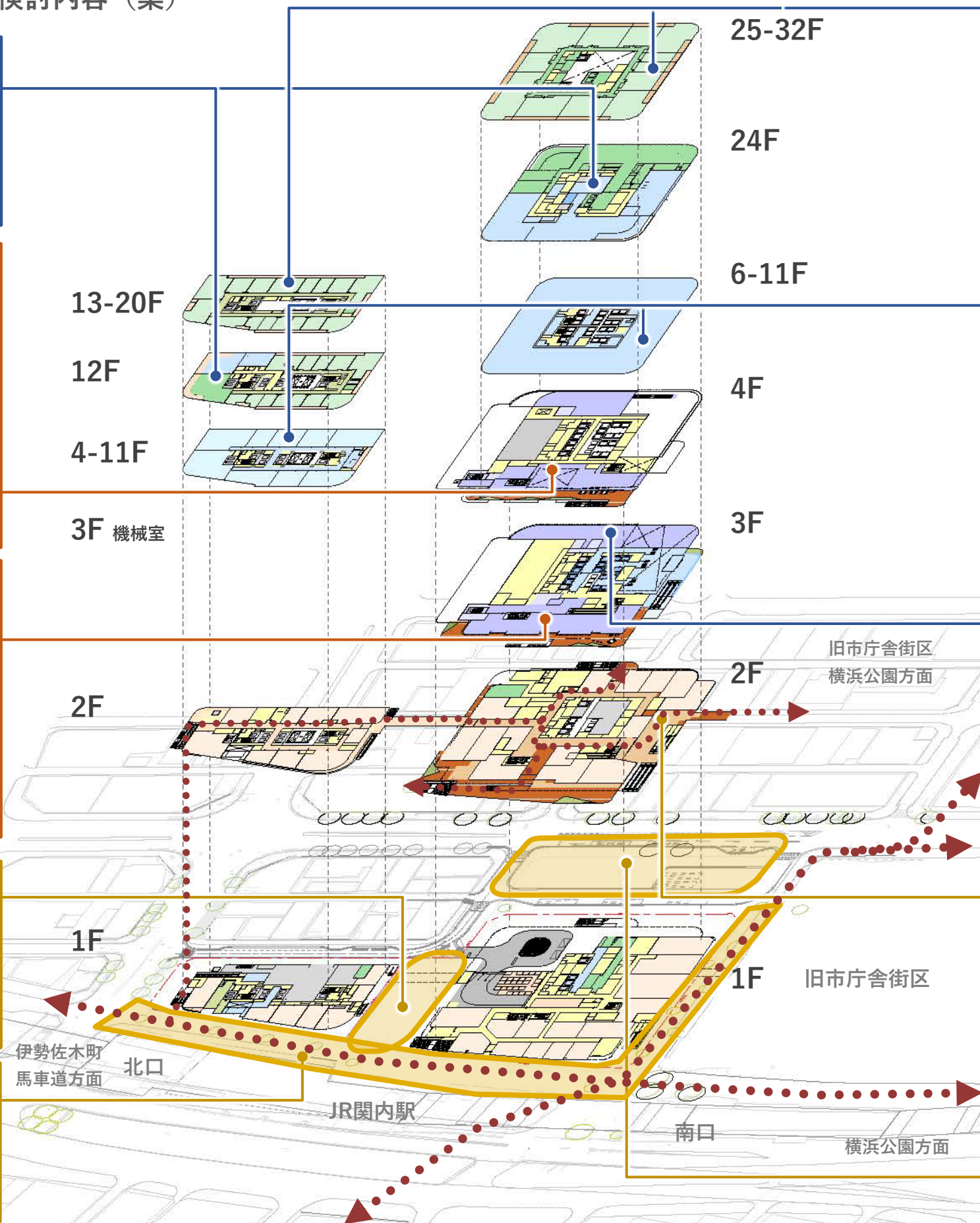
写真提供:iStock

C 広場

- ・ 関内桜通りやセントラル関内とのつながりに配慮し、歩行者空間と一体的に整備
- ・ 人々の回遊性促進・歩行の誘導だけでなく、周辺住民、就業者の日々の生活を充実させる新たな場を創出し、人々の交流を促進

C 歩行者専用道路

- ・ 横浜の内陸部を馬車道・イセザキから横浜公園・横浜中華街まで東西につなぐ歩行者軸を形成
- ・ 旧市庁舎街区のくすのきモールを中心に緑の軸線やセントラル関内とのつながりを強化



A 住宅

- ・ 様々な家族構成・世代・ライフスタイルに対応可能な高規格な居住機能を誘導し、新たなコミュニティを醸成



写真提供:ピクスタ

A オフィス

- ・ 港町地区：グローバル企業のニーズを満たすエリア最大規模のオフィス機能を導入
- ・ 北口地区：グループ会社等の中規模オフィスニーズが集約可能なオフィス機能の整備



写真提供:ピクスタ

A 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

- ・ オフィスエントランスと一体的な空間整備により産学連携機能の実現
- ・ 多様な企業・多様な人材を誘致し、横浜の地域特性を踏まえたスタートアップ・エコシステムを形成



写真提供:ピクスタ

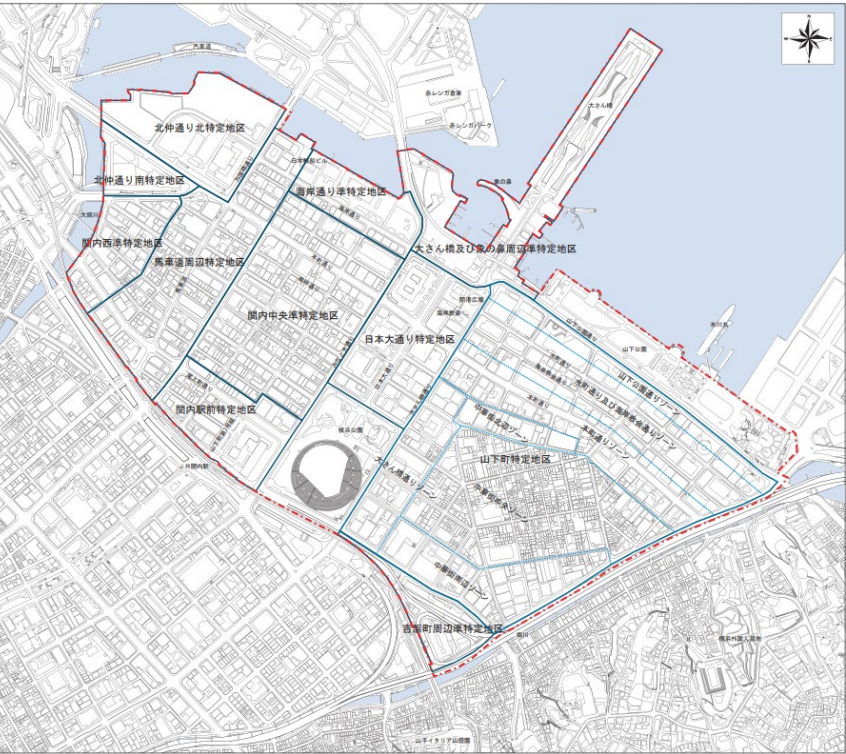
C 歩行者デッキ

- ・ 関内駅北口から当地区を経て、旧市庁舎街区につながるデッキを整備することで、横浜スタジアムや中華街に至る立体的な歩行者ネットワークを形成
- ・ デッキ沿いには店舗など賑わい施設を配置し、歩いて楽しい空間を形成。また地上レベルからの分かりやすい縦動線により接続

C 交通広場

- ・ 羽田空港や県内主要観光エリア、都心臨海部の観光エリアを結ぶ中近距離交通の発着機能を整備することで、観光集客拠点を形成し、併せて生活路線バスの発着拠点機能を整備

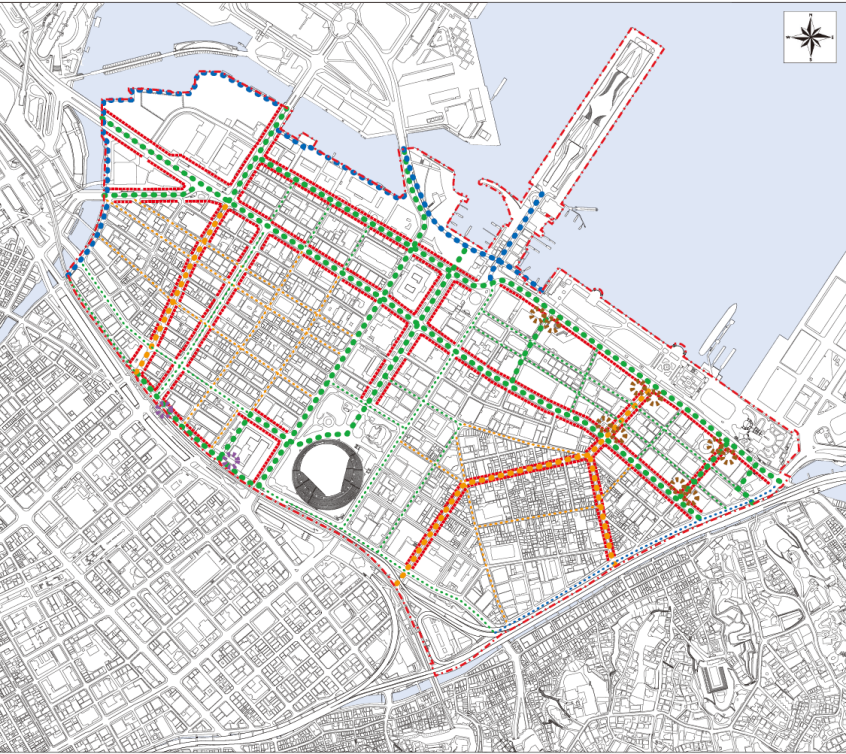
■横浜市景観計画（関内地区）区域



関内駅前特定地区

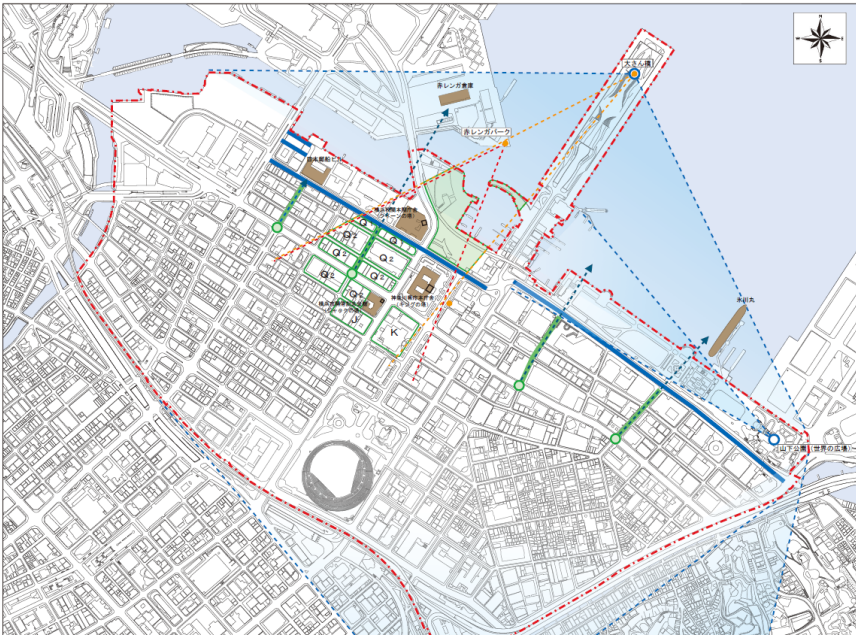
開港以来横浜の発展をけん引してきた地区としての歴史性を継承し、**関内地区の玄関口としての風格や、活気と賑わいのある景観を創出し**、魅力的でゆとりある空間を形成する。

■歩行者ネットワーク・広場等



※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。

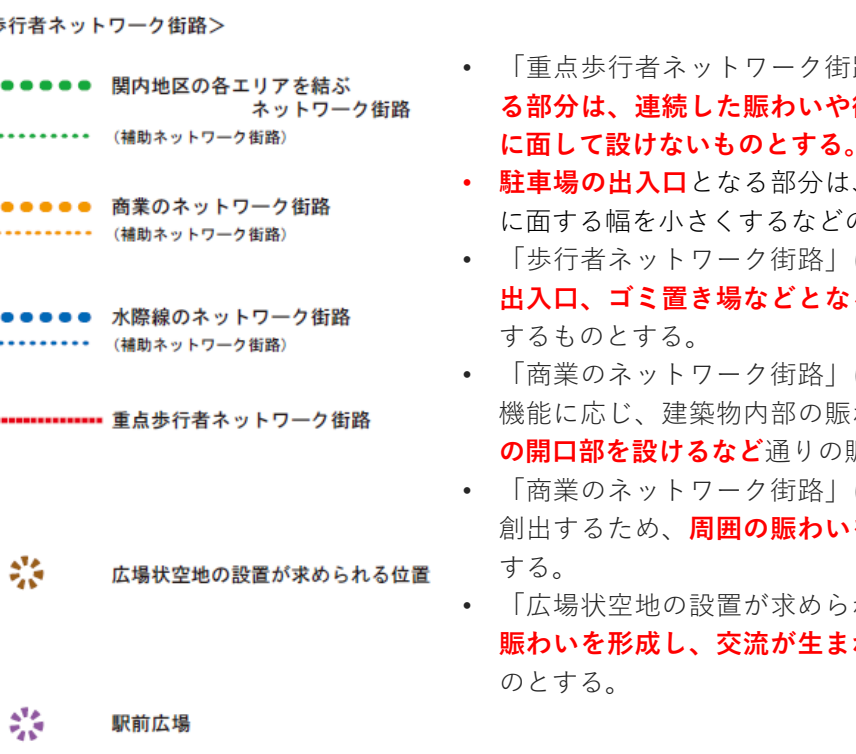
■見通し景観・眺望景観等



- 高さが**概ね 31mの部分で形態意匠の分節**を行う。
- 建築物の高さ **31mを超える部分は**、眺望の魅力を阻害しないよう、計画図に示す「**眺望の視点場**」から見たときの当該部分の見付の幅を小さくする形態とするものとする。
- 共同住宅のバルコニーは**、街並みと調和するため、**バルコニーに接する柱の柱面から突出しない形態**とするものとする。また、**手摺り及びこれに付属する部分は**、柵状等の開放性のあるもの又はガラス等の透過性の高いものを用いず、**外部から物干し施設や建築物の内部が見えない形態意匠**とするものとする。



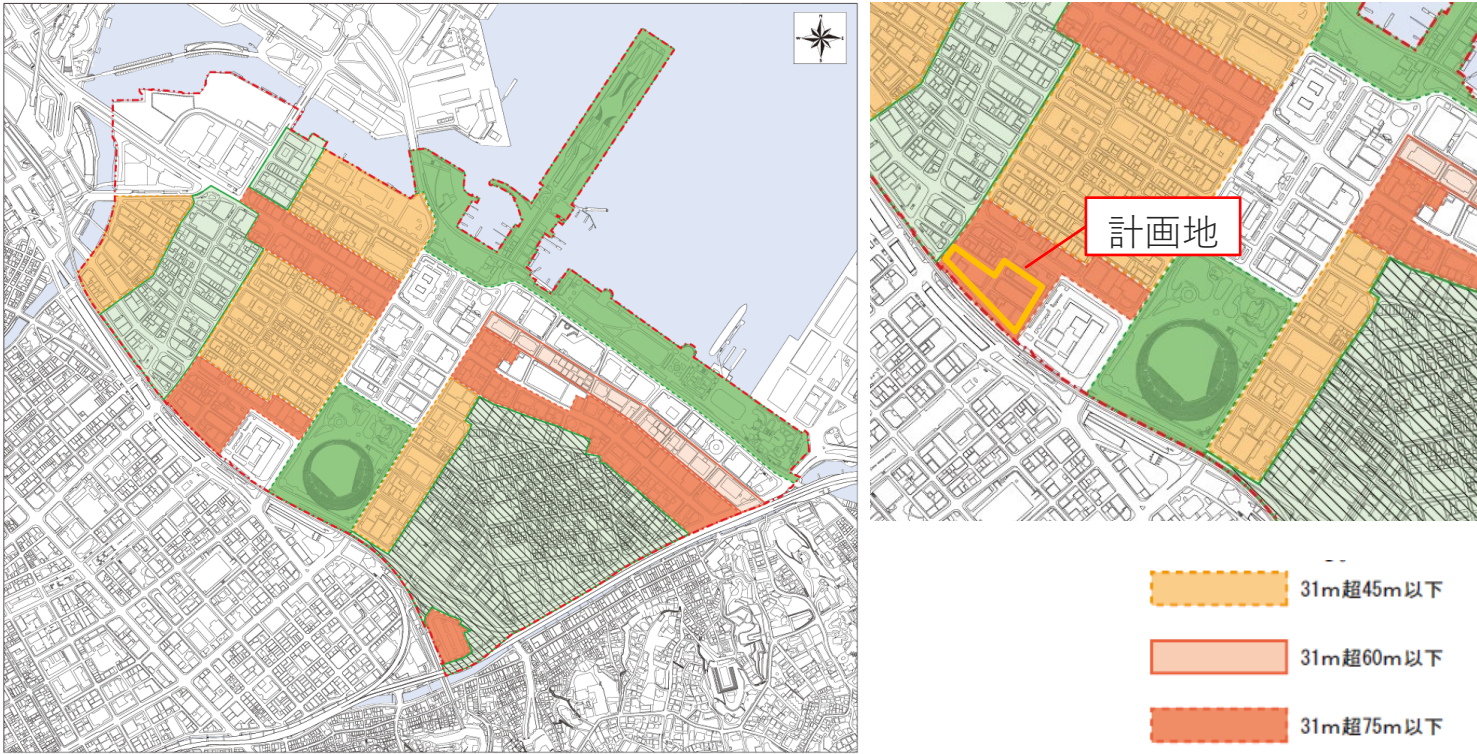
＜眺望の視点場＞
● 眺望の視点場
--- 眺望景観の向き



＜歩行者ネットワーク街路＞
●●●●● 関内地区の各エリアを結ぶネットワーク街路（補助ネットワーク街路）
●●●●● 商業のネットワーク街路（補助ネットワーク街路）
●●●●● 水際線のネットワーク街路（補助ネットワーク街路）
●●●●● 重点歩行者ネットワーク街路
● 広場状空地の設置が求められる位置
● 駅前広場

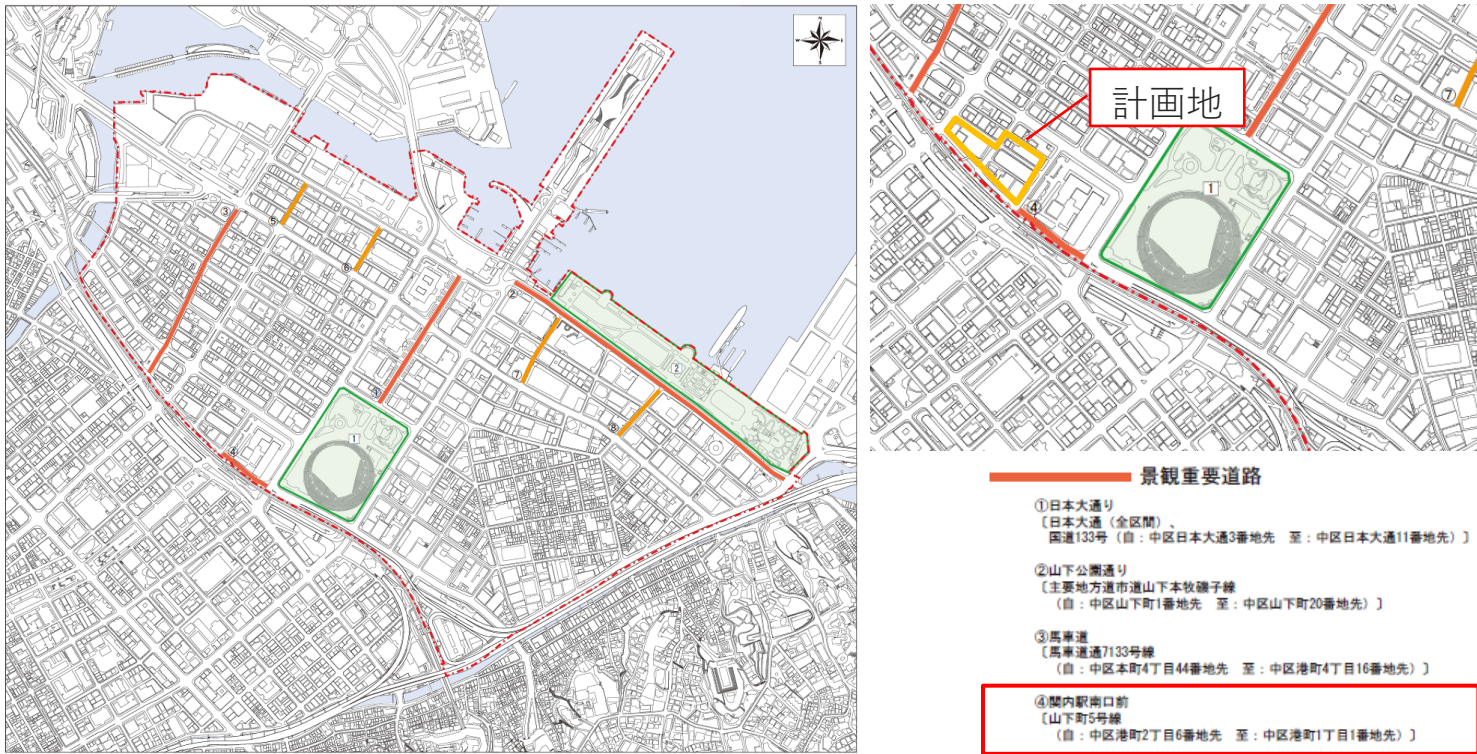
- 「重点歩行者ネットワーク街路」に接する**敷地内の建築物の駐車場の出入口となる部分は**、**連続した賑わいや街並みを阻害しない形態意匠となるよう**、当該道路に面して設けないものとする。
- 駐車場の出入口**となる部分は、街並みや通りの賑わいを阻害しないように、道路に面する幅を小さくするなどの形態とする。
- 「歩行者ネットワーク街路」に接する**敷地内の共同住宅の居住者出入口、駐輪場出入口、ゴミ置き場などとなる建築物の部分は**、**賑わいを阻害しない形態意匠**とするものとする。
- 「商業のネットワーク街路」に接する**敷地内の建築物の1階部分は**、当該部分の機能に応じ、建築物内部の賑わいや活動が外部から望めるようにするため、**大型の開閉口を設けるなど**通りの賑わいを創出する形態意匠とするものとする。
- 「商業のネットワーク街路」に面する位置に**設置する工作物は**、通りの賑わいを創出するため、**周囲の賑わいを遮断しないような開放的な形態意匠**とするものとする。
- 「広場状空地の設置が求められる位置」における**建築物は**、**人々が集まり活動し、賑わいを形成し、交流が生まれるような快適な空地を確保する形態意匠**とするものとする。

■建築物の最高高さ



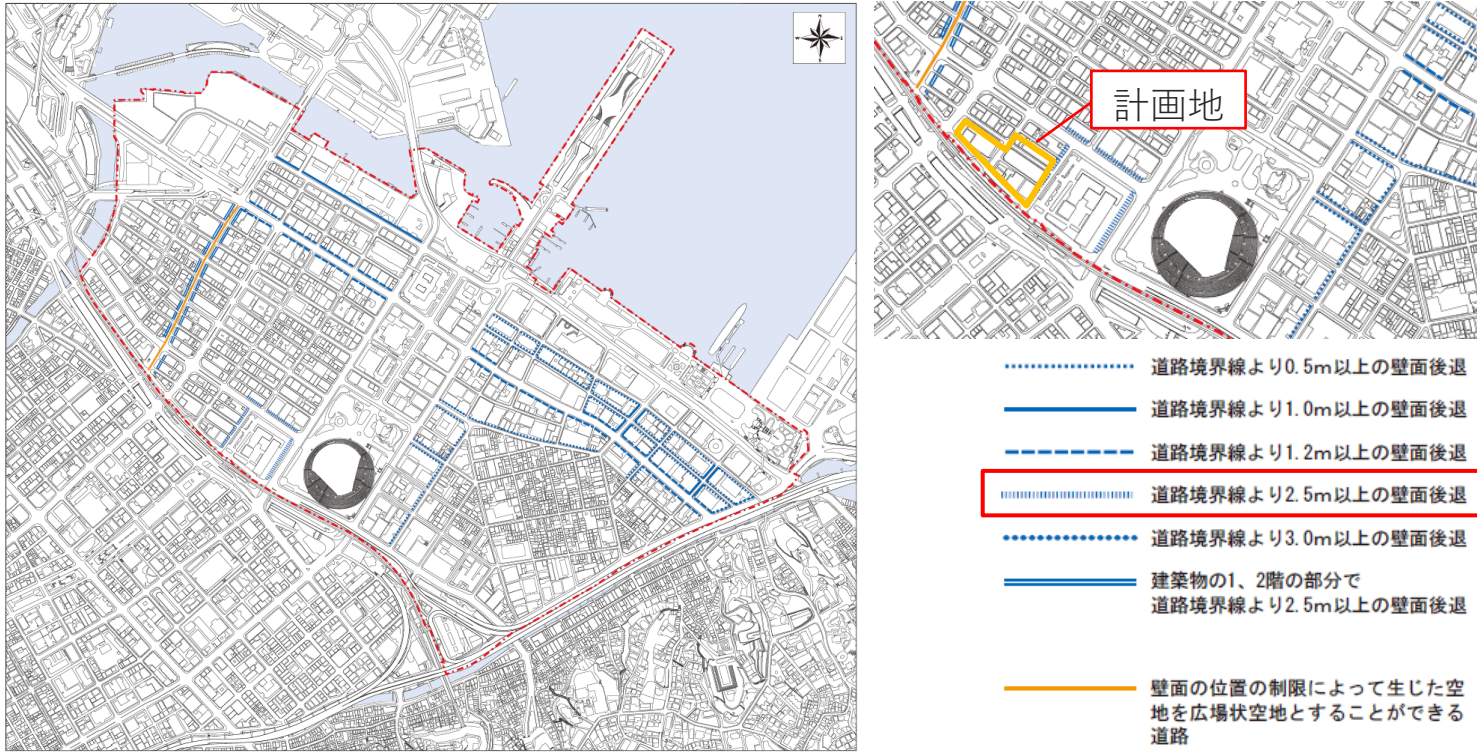
地区計画等に、建築物の最高高さに関する定めがある場合を除き、31m以下とするものとする。ただし、計画図に示す範囲ごとの数値以下のもので、かつ、関内地区の良好な景観の形成に支障がないと市長が認めた場合は、この限りでない。

■景観重要公共施設



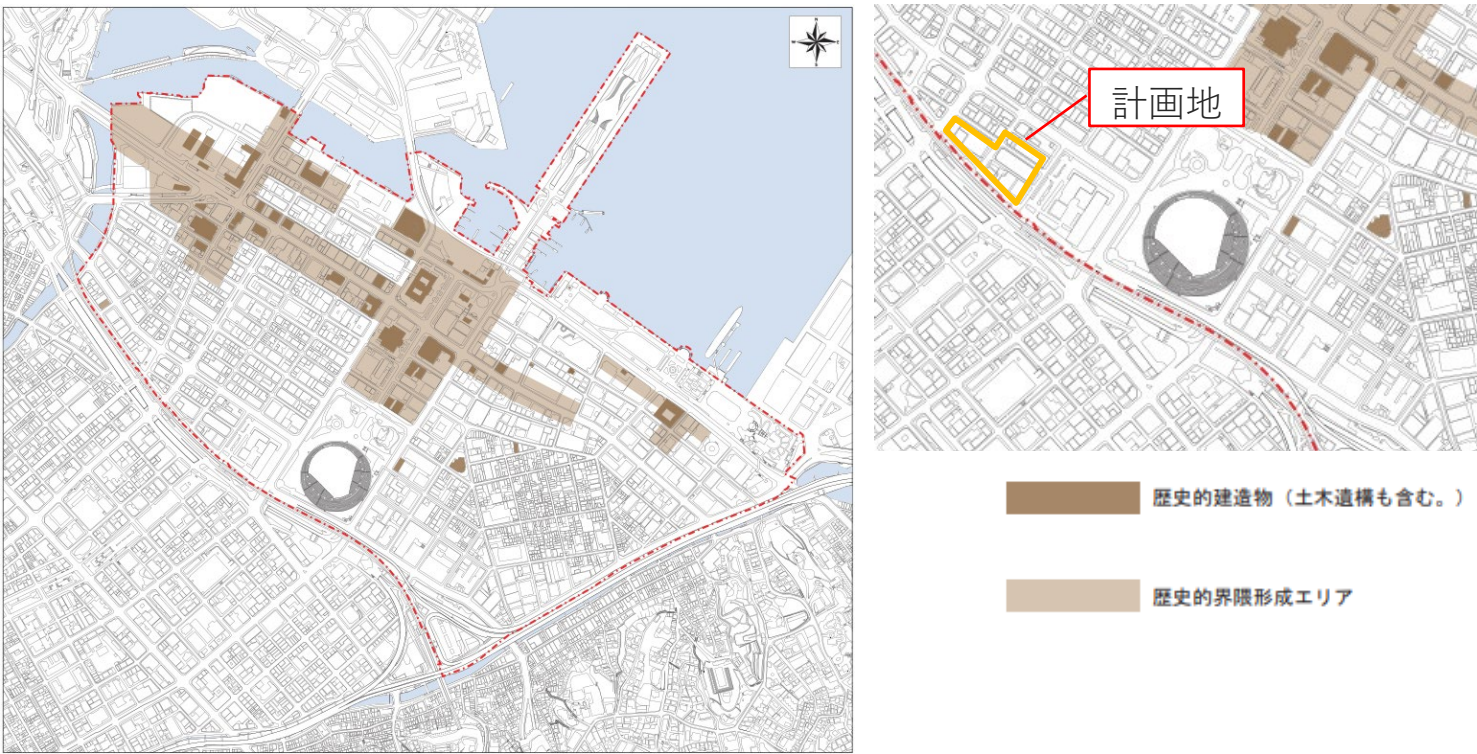
該当なし。

■壁面位置指定



建築物の外壁又はこれに代わる柱の面は、計画図に示す壁面後退の位置を超えて建築してはならない。

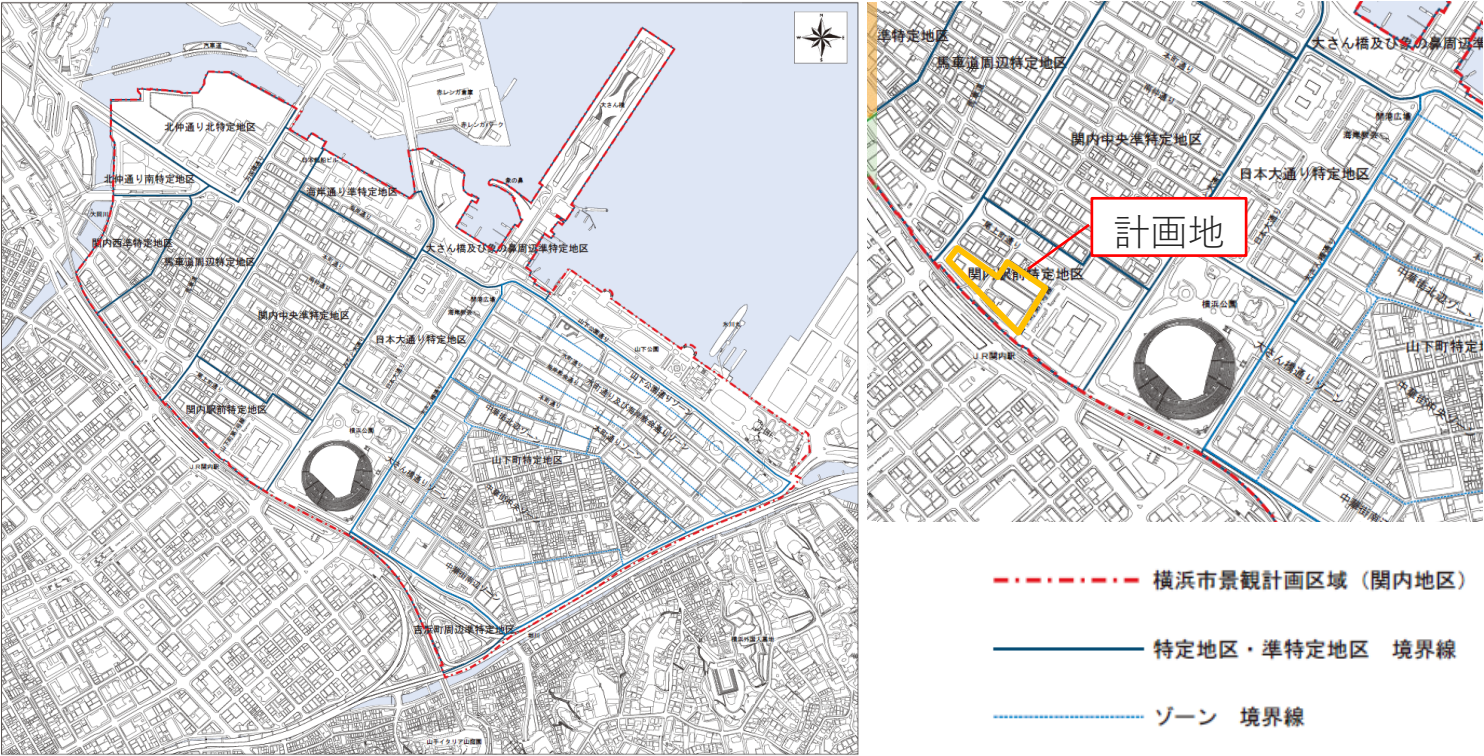
■歴史的界限形成エリア



該当なし。

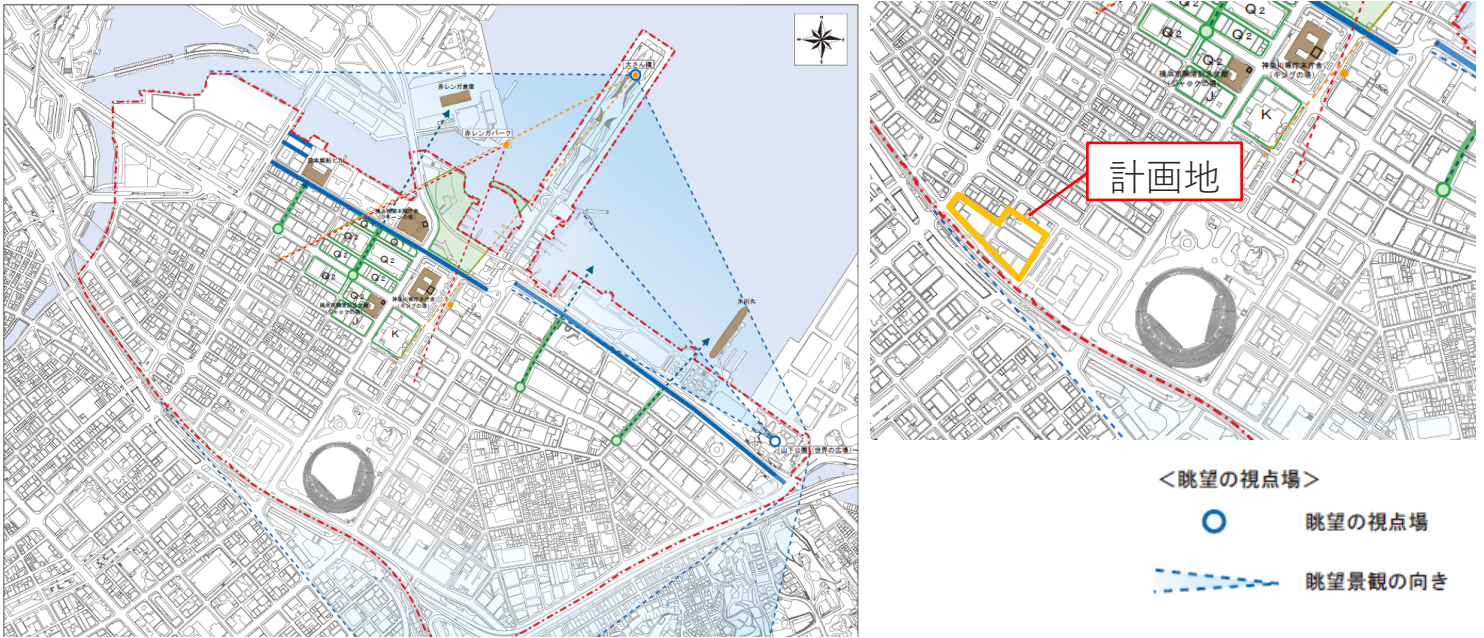
※本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審議会政策検討部会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。

■関内地区都市景観協議地区区域



関内駅前特定地区
開港以来横浜の発展をけん引してきた地区としての歴史性を継承し、**関内地区の玄関口としての風格や、活気と賑わいのある景観を創出し**、魅力的でゆとりある空間を形成する。

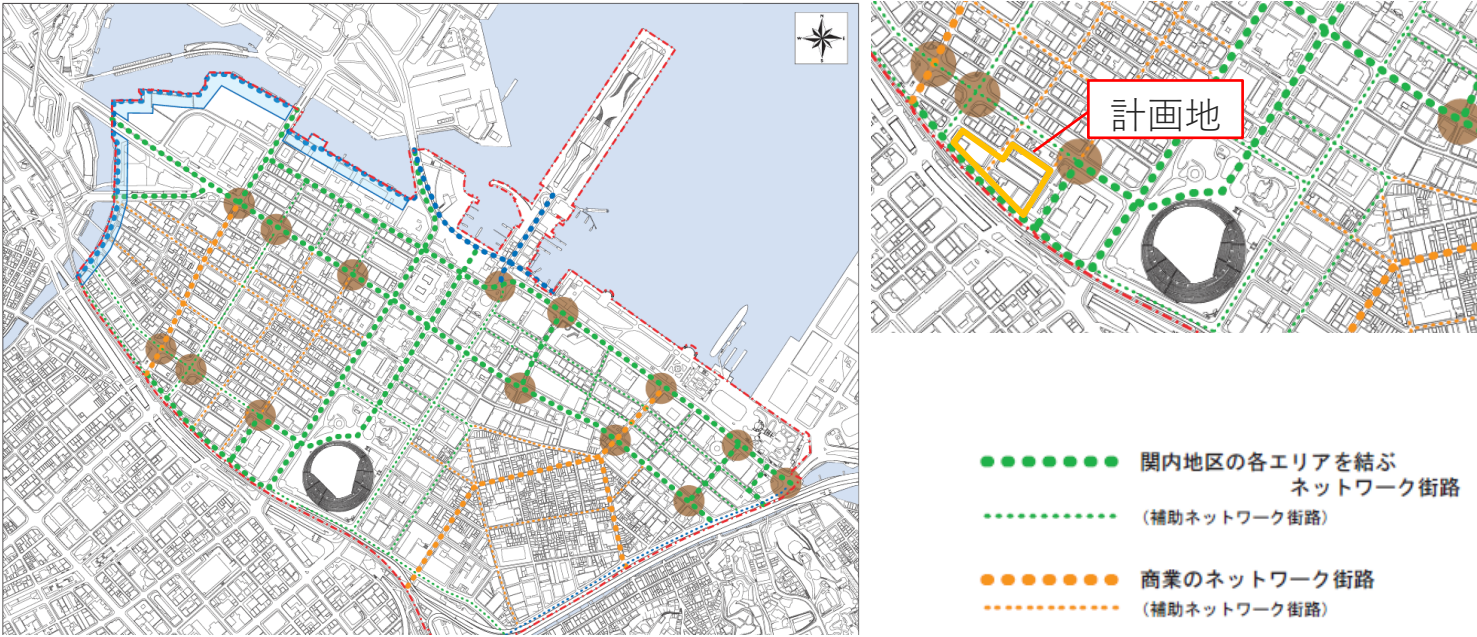
■見通し景観・眺望景観等



- 都市景観協議地区図3に示す「眺望の視点場」からの眺望を保全・創造するよう、建築物等を配置する。
- 関内地区の街並みに調和し、魅力あるスカイラインを形成するよう、**建築物等の頭頂部のデザインを工夫**する。
- 眺望景観の魅力を高めるよう、建築物等の壁面の向きや幅、形態、色彩等のデザインを工夫する。
- 高さが31mを超える住宅用途の建築物は、** 圧迫感のない街並みを形成するため、**中層部、高層部を塔状にするなどして、適切な隣棟間隔を確保**する。
- 中層、高層の建築物は、魅力と品格のある眺望景観を形成する。

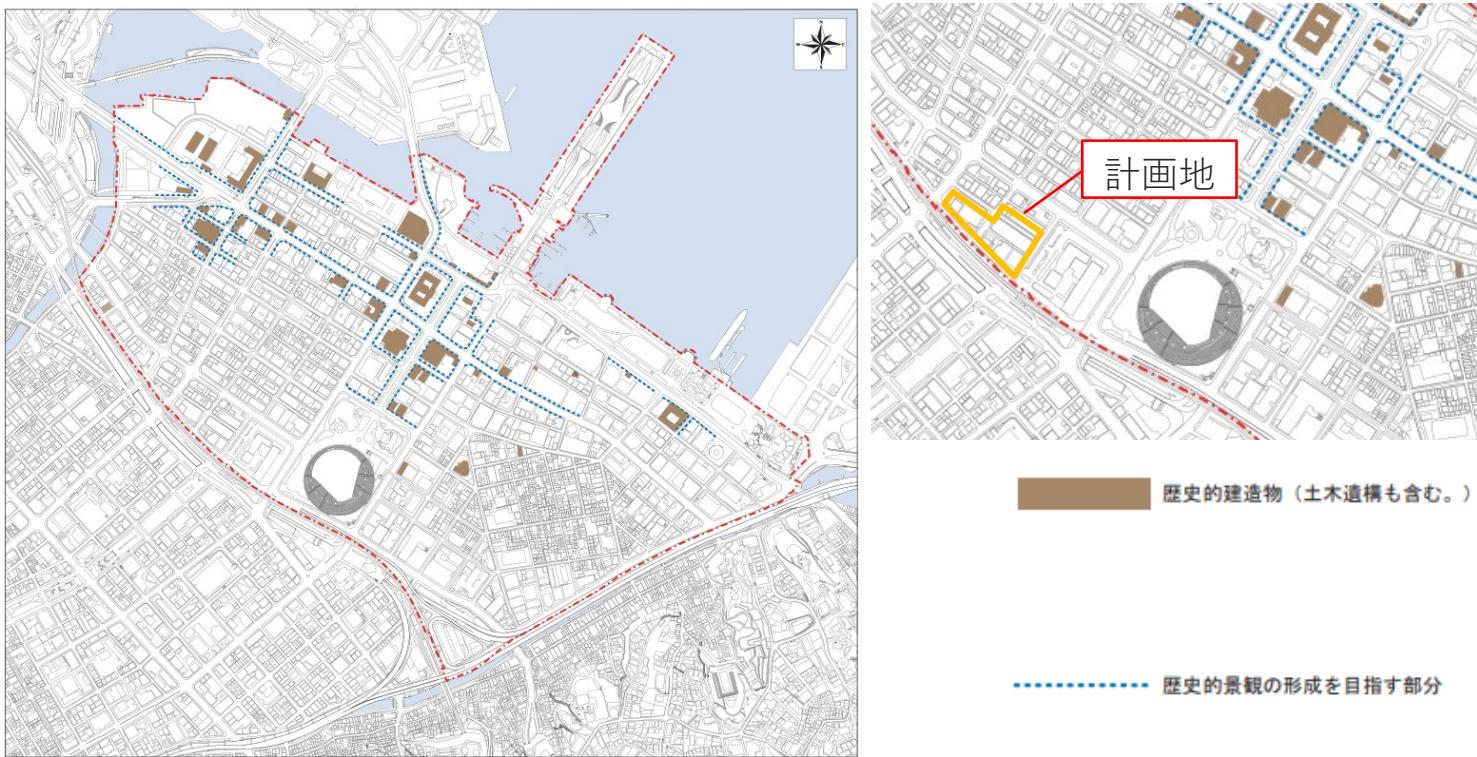
※本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審議会政策検討部会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。

■歩行者ネットワーク・広場等



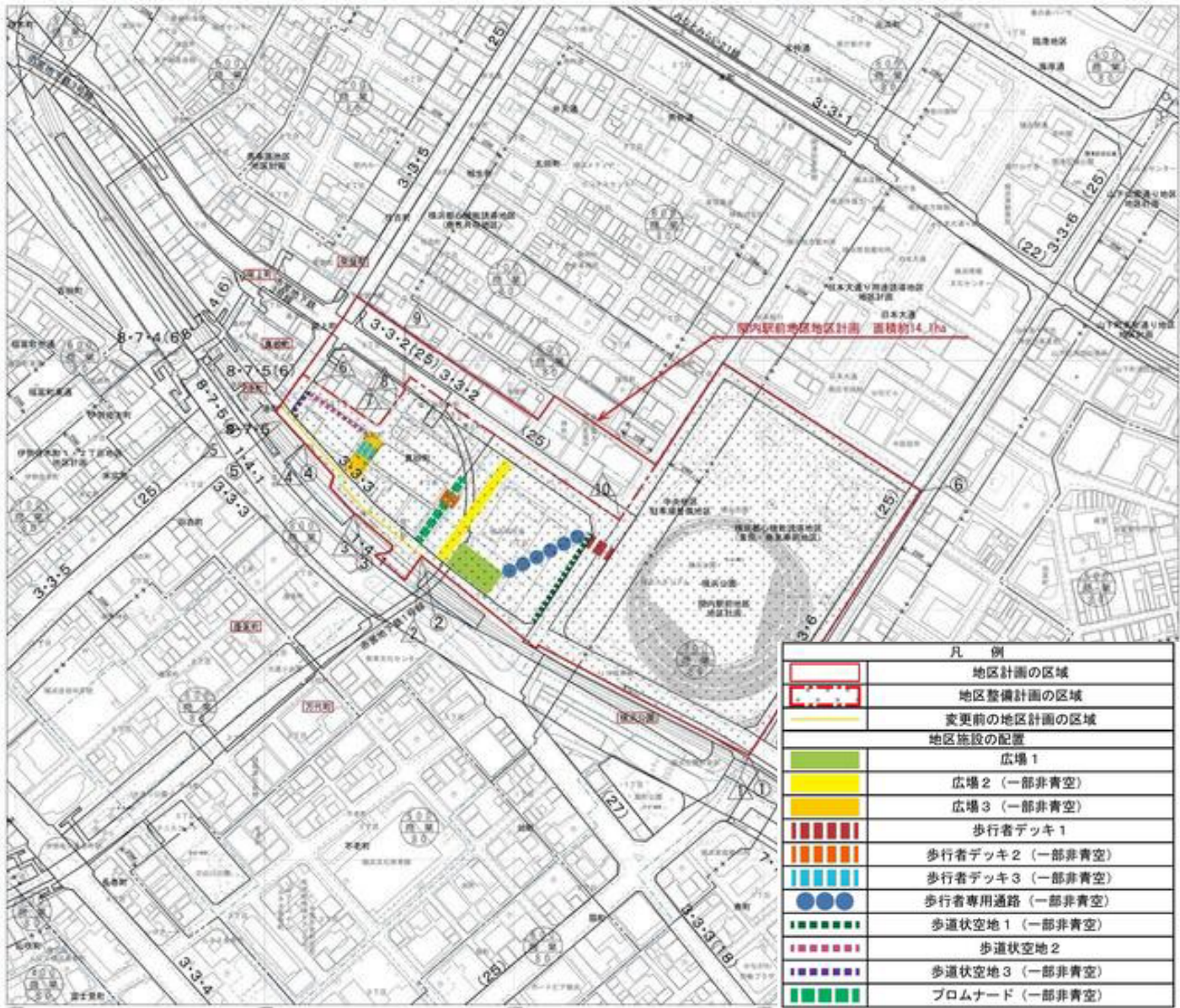
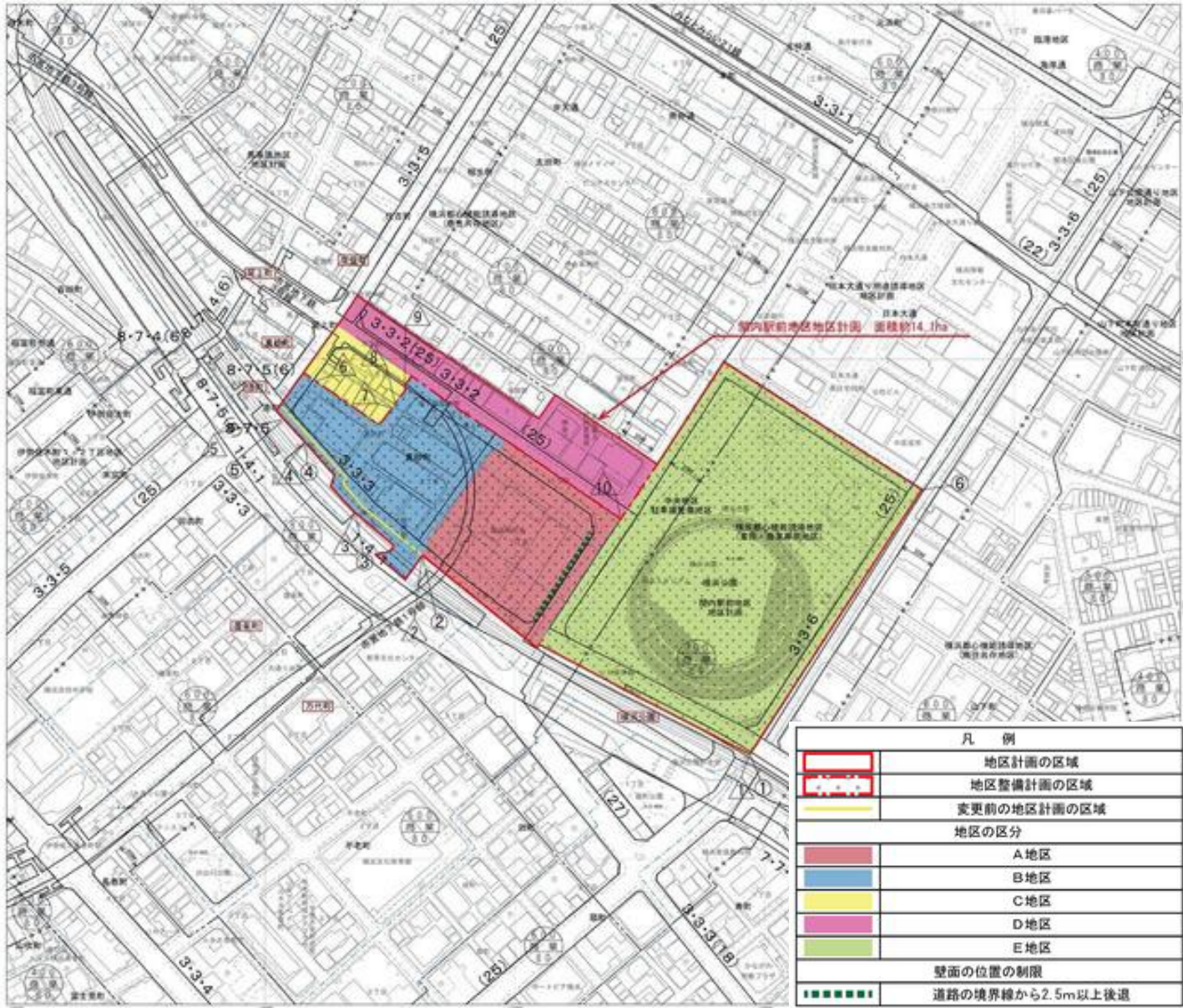
- 「関内地区の各エリアを結ぶネットワーク街路」又は「商業のネットワーク街路」に面する**建築物の低層部や空地には、楽しい活動や多様な機能を配置**する。その際、**室内の様子がうかがえる形態意匠**にする。
- 関内駅前特定地区の格調を高め、活力と賑わいを創出する商業・業務の機能の導入を推進**し、特に建築物の低層部には、積極的に賑わいを形成する。
- 敷地内や屋内に、**通り抜けができる敷地内空地を創出**し、新しい回遊ルートを創造する。
- 大通り公園から横浜公園、さらに海沿いへとつながる**緑の軸線沿いの魅力ある歩行者空間を形成**する。

■歴史的景観の形成



該当なし。

6. 上位計画の位置づけ（関内駅前地区地区計画）



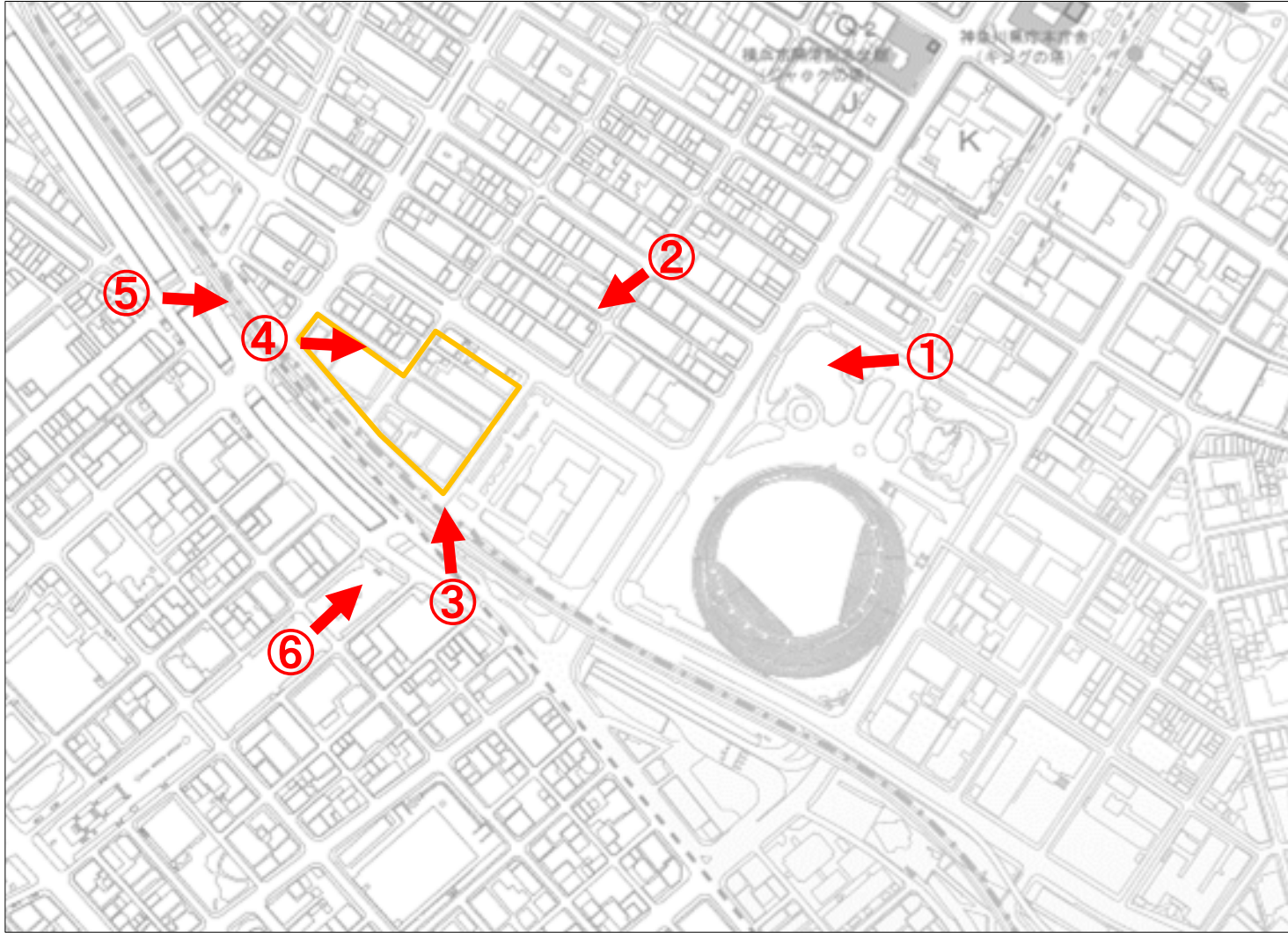
■建築物等の整備の方針（地区計画による記載）

- 関内地区の街並みと調和しつつ、**玄関口としてふさわしい活気とにぎわいのある景観を形成**する。

■建築物等の形態意匠の制限（地区計画による記載）

- まちの景観を整えるため、建築物の色彩や広告物等について、地区全体の調和を図るよう配慮する。

7. 現況写真 近景（計画地周辺）



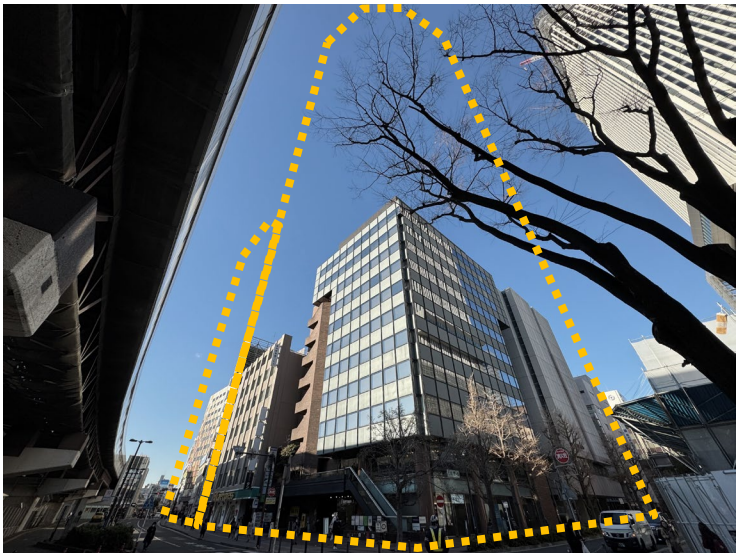
都市景観協議地区図3 見通し景観・眺望景観等より一部抜粋



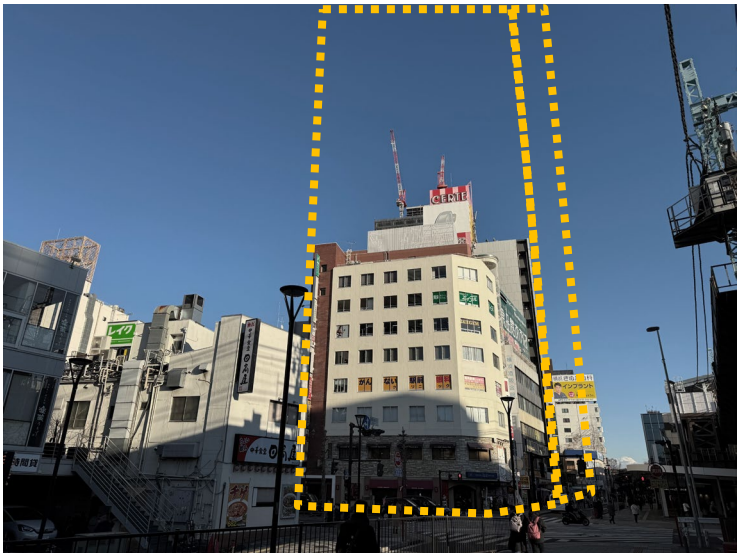
① 横浜公園より x



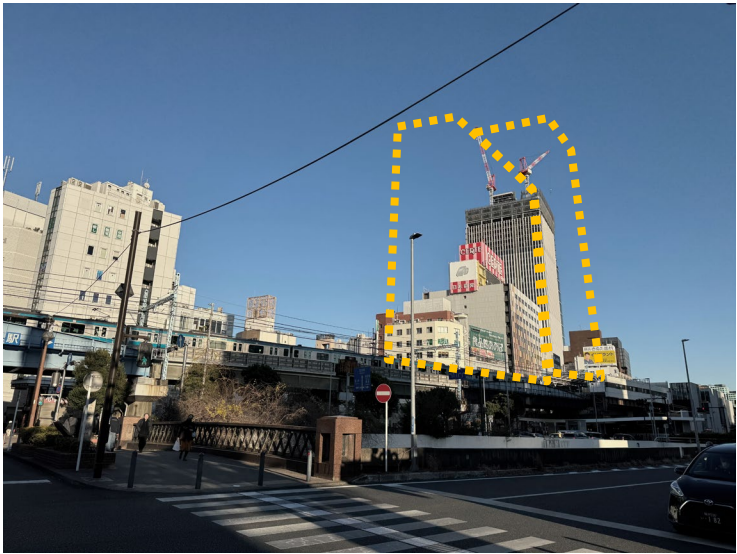
② ベイスター通りより



③ JR関内駅南口より



④ JR関内駅北口より

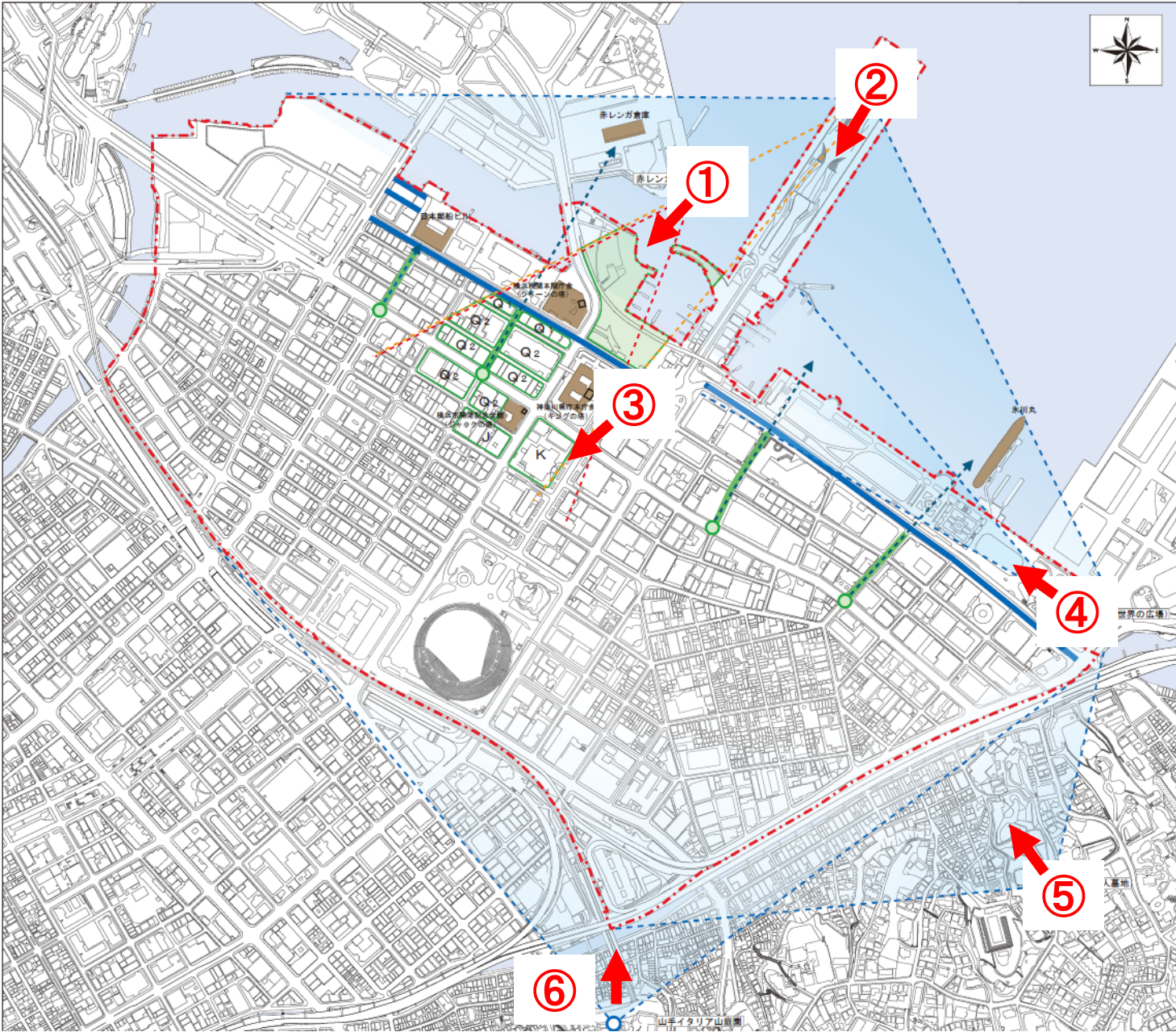


⑤ 吉田橋より



⑥ 大通り公園より

7. 現況写真 遠景（視点場より）



都市景観協議地区図3 見通し景観・眺望景観等より一部抜粋



① 赤レンガパークより



② 大さん橋より



③ 日本大通りより



④ 山下公園(世界の広場)より



⑤ 横浜外国人墓地より



⑥ 山手イタリア山庭園より

8. 景観形成の基本的な考え方（関内らしさ）

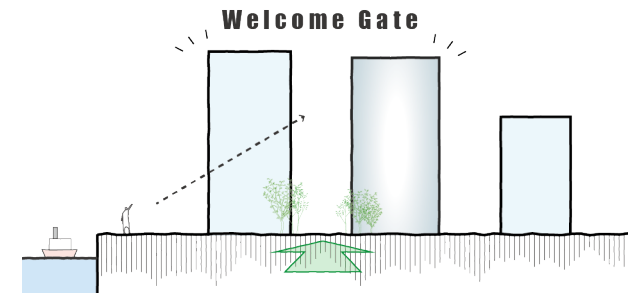
遠景 3棟の群像が関内の発展のシンボルとなり、港街関内に迎え入れる新たなゲート性を創出



関内は
世界中、全国の人々が
来訪する横浜の玄関口
当該敷地は関所「ゲート」が
存在した場所



大桟橋に向かい
「welcome to yokohama」
関内の顔は海



2つの超高層建物が
緑の都市軸と
迎え入れる文化を
継承する

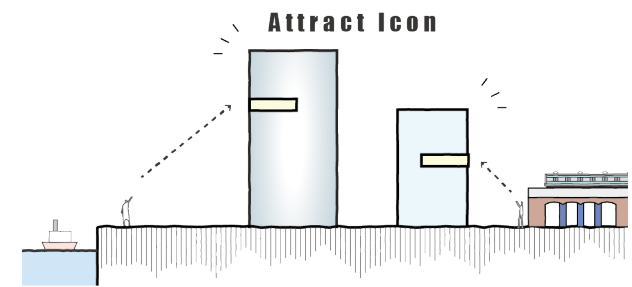
遠景 関内を際立たせるスカイロビー



港街では昔から
高台に国際信号旗を
設置し迎える船と
連絡していた



海から見える
灯台のように
港街を照らしていた



頂部や
スカイロビーが
関内を照らし
アイコンとなる

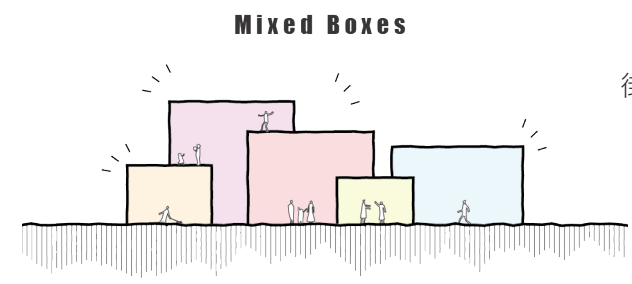
中近景 路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承



裏の路地に
表を向けるお洒落な飲食店



小規模ビルが立ち並ぶ
ヒューマンスケールな
街並み

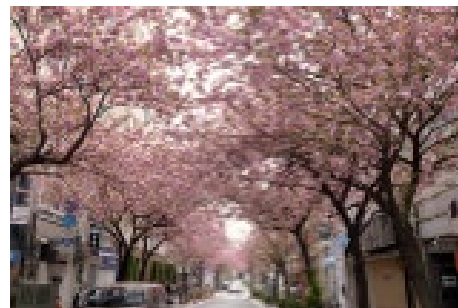


小さなスケールの
街並みを引き込むため、
店舗やミュージアム
など様々な要素を
混在させる

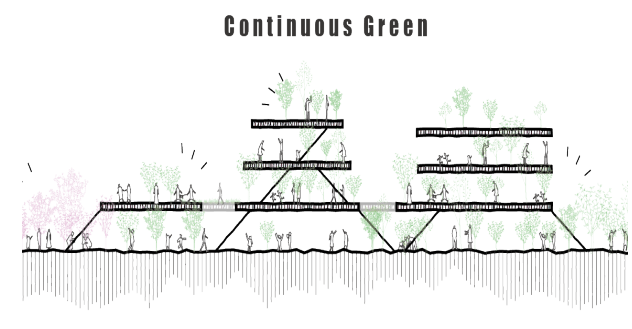
緑と広場 横浜公園、関内桜通り、日本大通等の周辺のみどりと賑わいを繋ぐ拠点を形成



横浜公園の
豊かなみどり



春に満開となる
関内桜通り



動線とみどりを
低層部に視覚化し、
歩行者レベルの
賑わいや街路樹の緑を
繋げる

まとめページ

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	・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	・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	・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。(P.28-30) ・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。(P.28-30) ・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。(P.28-30)
		広場	・賑わいの拠点の形成 ・賑わいの周辺地域への波及	・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	・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。(P.31-32) ・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。(P.31-32) ・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。(P.31-32)
		緑のあり方	・落ち着いた潤いのある空間 ・建物の長大感の軽減	・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	・関内駅前において一体感の感じられる緑化を検討。(P.33-34) ・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。(P.33-34)
		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	・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	・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。(P.35) ・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。(P.35)
	街並の形成	周辺の街並みとの調和	・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	・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	・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。(P.24-27) ・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。(P.23-25)
		「開港の地」としての歴史性	・「開港の地」としての歴史性の継承	・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	・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。(P.20-21,26-27) ・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。(P.22,28-29,31-34)
高層部のあり方		視点・場所での景観・品格のある表情	・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	・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	・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。(P.23-25) ・北口地区の高さを抑え、緑の軸線を挟む2棟のプロポーションへ配慮することにより、「緑の軸線」の強化を行う。(P.19-20,22) ・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。(P.19-20,22)

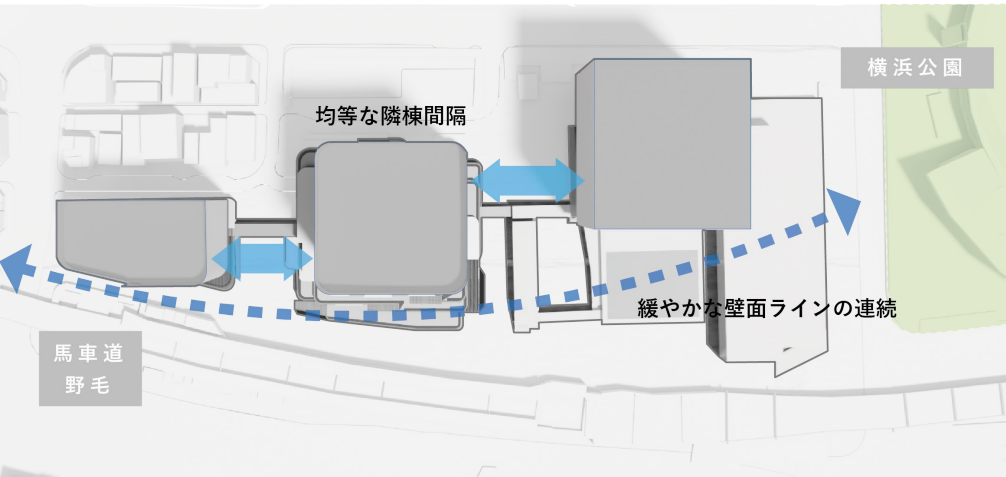
8. 景観形成の基本的な考え方

高層部のあり方		中低層部のあり方	
遠景		近景	
シンボル性と調和の創造	街並みの形成	歩いて楽しい空間づくり	
シンボル性と調和の創造（P.19）	関内らしい周辺の街並みとの調和（P.22-25）	歩行者動線（P.28-30）	緑のあり方（P.33-34）
- 透明感と柔らかさで頂部を統一させた群像が都市再生を印象付ける関内の新しいシンボルを形成 - 開港の地・関所の地という歴史性から、2棟のボリュームで関内に迎え受けるゲート性を創出 3棟が一体に見える適正な配棟計画で周辺と調和	- 旧市庁舎街区の31mラインを継承しながら、水平ラインで徐々にヒューマンスケールに落とし、馬車道などのスケールに調和 - 低層部をボリュームで分節し、関内の街に見られる多様でヒューマンスケールな「界限性」を創出	- ボックス配置で低層部を分節化することで、関内の特色である「路地性」と「界限性」のある歩行者動線を形成 - 周辺の街の縦の軸と横の軸を引込み、その沿道に賑わい施設を配置し、周辺と連続した歩行者動線を形成 2Fレベルのペデストリアンデッキでスタジアム、A～C街区を繋ぎ、賑わいが連続した歩行者動線形成	- 関内に見られる豊かな緑を街区内に連続させながら、立体的に配置することで、緑の拠点を形成 - 広場や歩行者動線、デッキ等人々が活動する場に沿って緑を配置することで、人がいける場所を緑で「見える化」
			
中景			
関内と認知しやすいデザイン（P.20-21）	関内の玄関口（P.26-27）	広場（P.31-32）	居場所（P.35）
3棟にアイキャッチとなるスカイロビーを設置し、関内特有の象徴性を創出	- 関内駅北口・南口へ迎え入れる顔づくり - 尾上町と交通広場等セントラル関内へ迎え入れる顔づくり	- デッキを張り出し、「見る見られる」の関係のある立体的な広場を創出 - 広場に対し、高層部をセットバックすることで圧迫感を軽減	- 随所に点在するヒューマンスケールな居場所を創出 - グランドレベルのオープンテラスや周辺環境を見渡せるテラス等立体的に居場所を配置
			

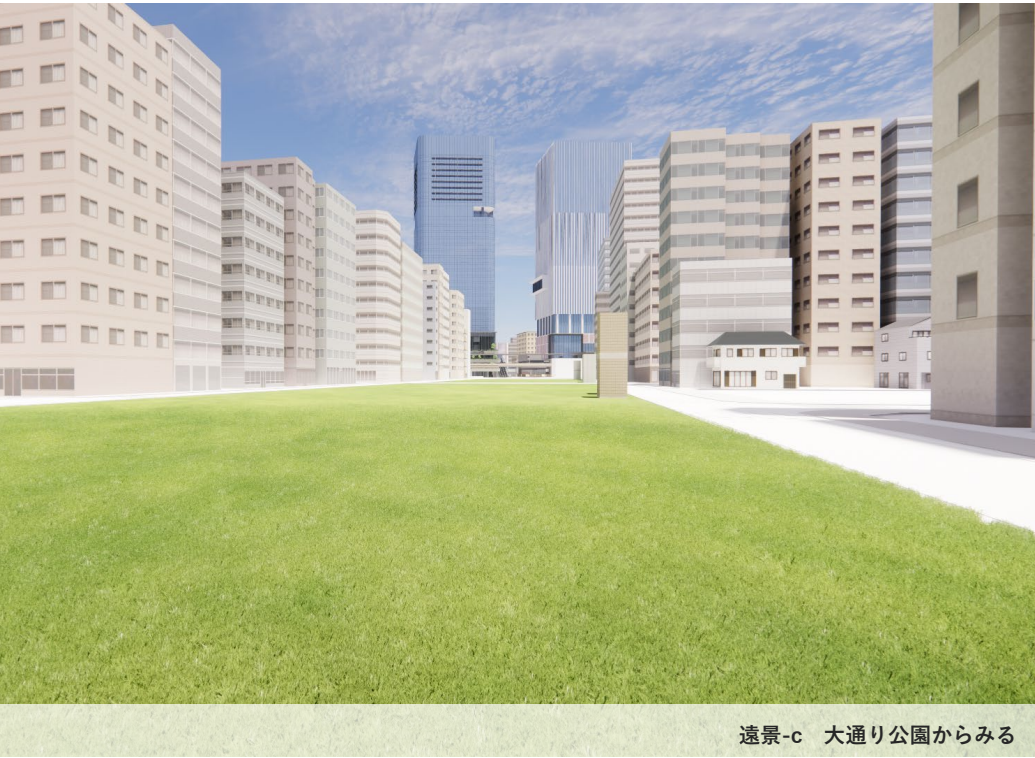
■透明感と柔らかい曲面で頂部を統一させた群像が都市再生を印象付ける新しいシンボルを形成



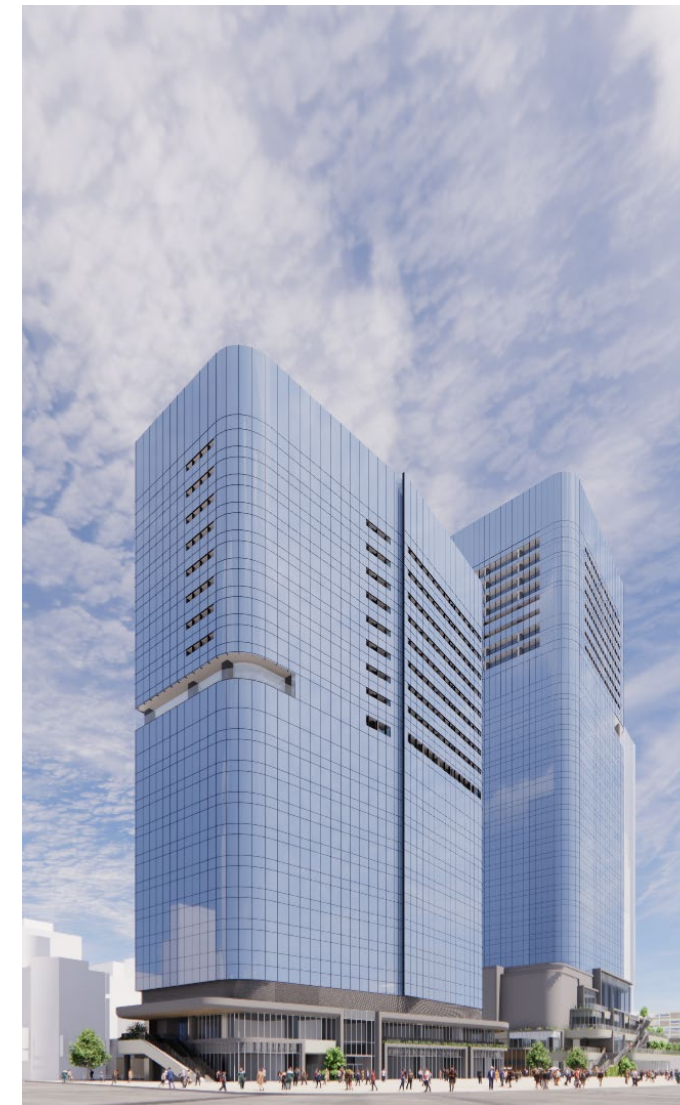
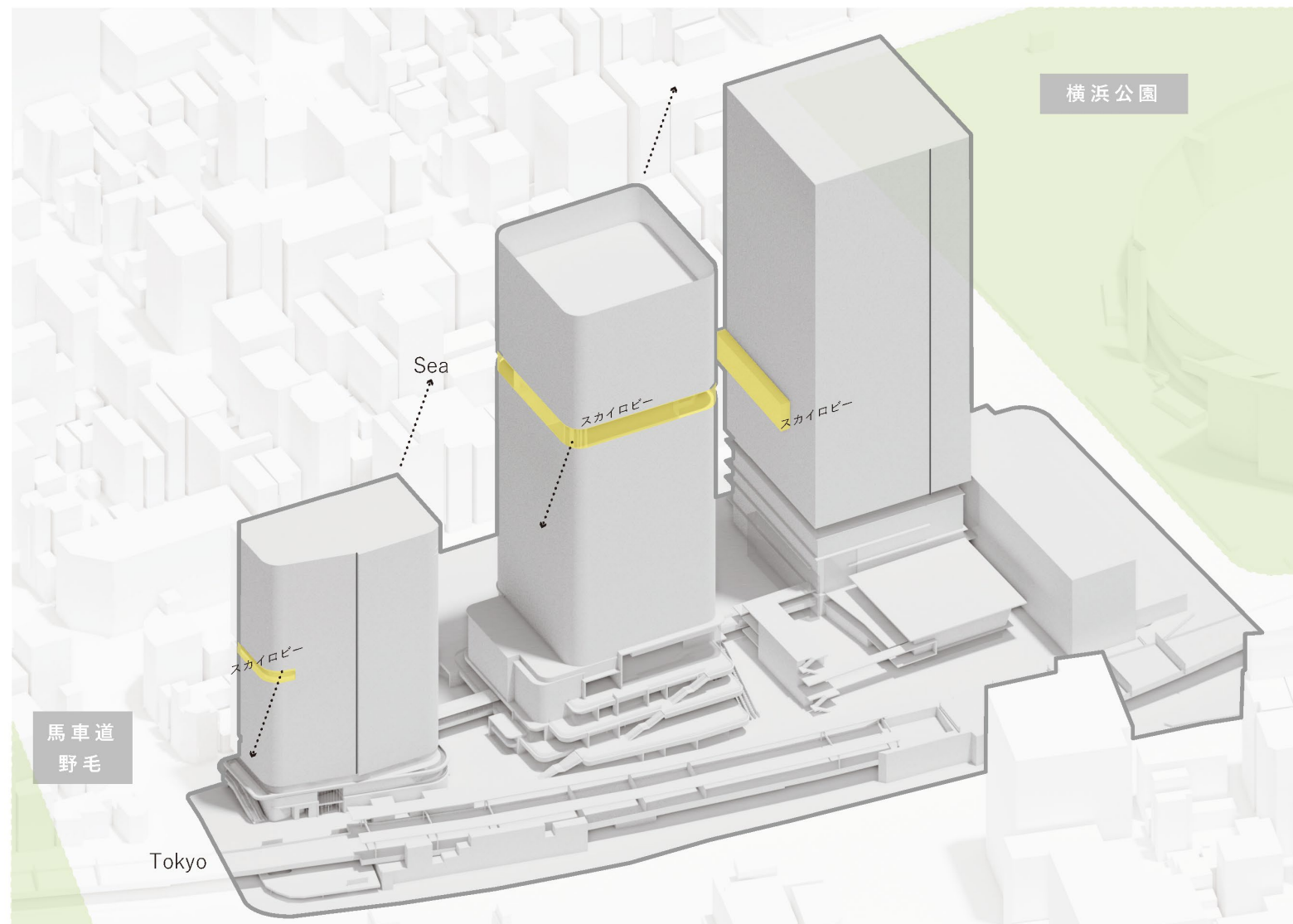
■3棟が一体に見える適正な配棟計画で周辺と調和



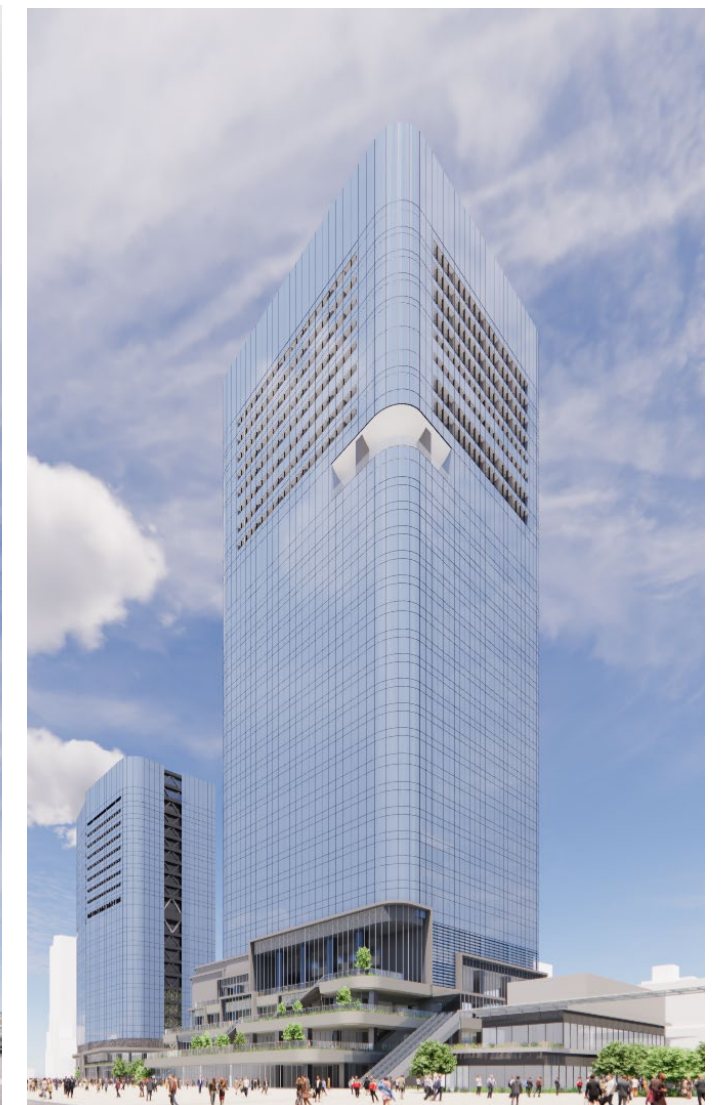
■開港の地・関所の地という歴史性から、2棟によるボリュームで関内に迎え受けるゲート性を創出



■3棟にアイキャッチとなるスカイロビーを設置し、関内特有の象徴性を創出

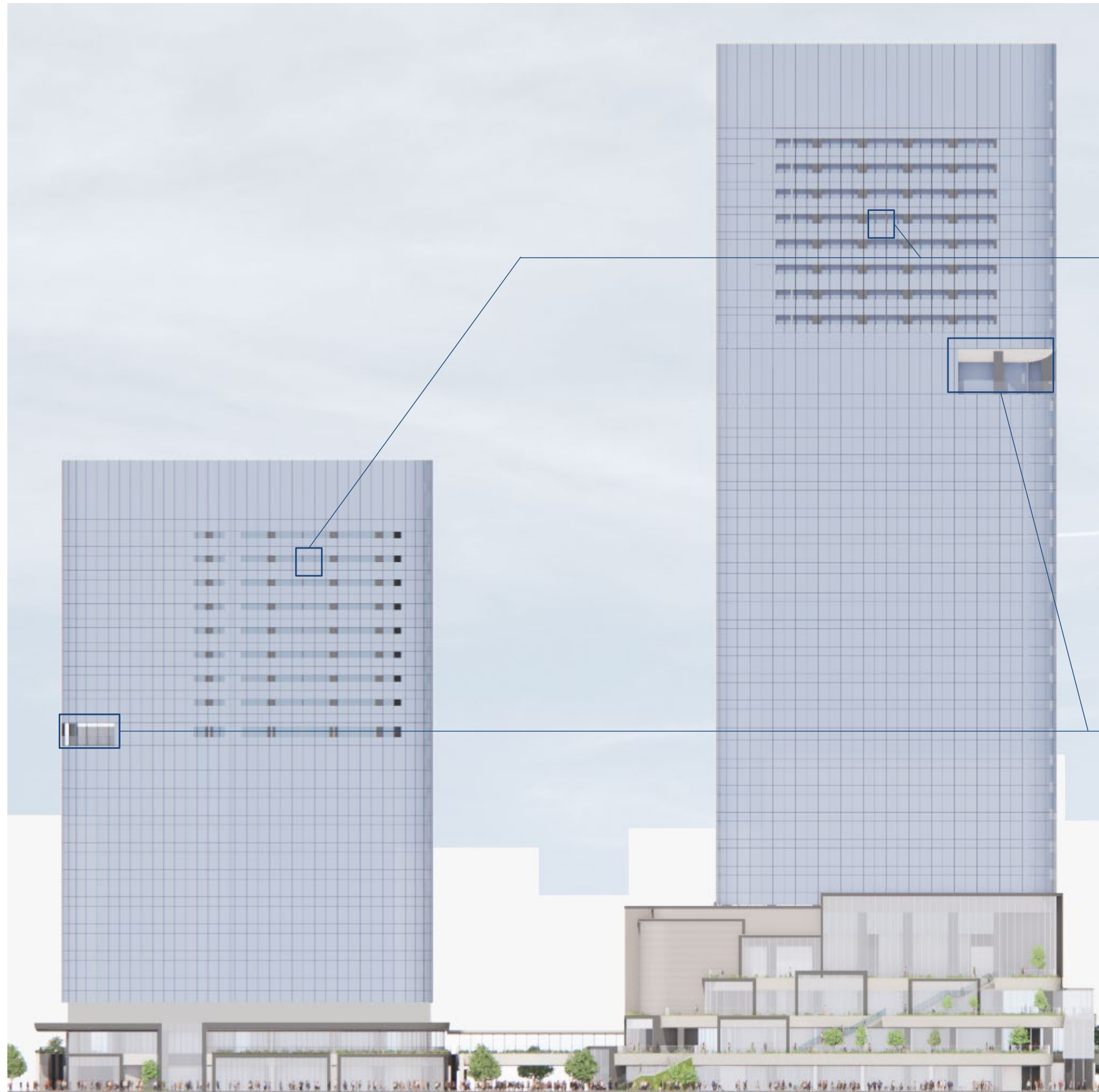


北口地区

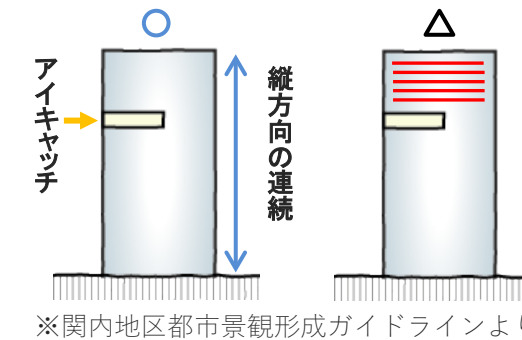


港町地区

■住宅バルコニーをACWのファサードに同調させ、スカイロビーをより際立たせる外装計画



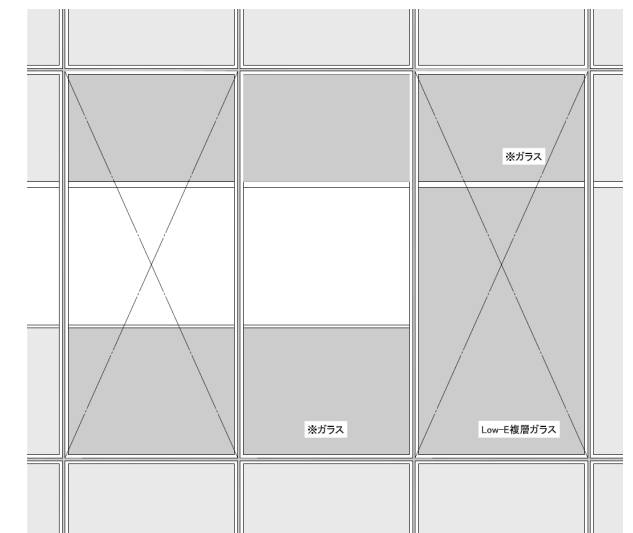
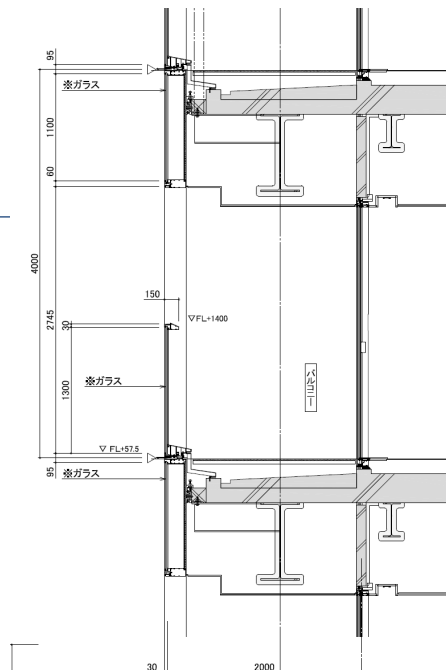
■横浜市景観計画 ア.関内地区全域 景観形成基準＜外壁＞
 (ヒ)「共同住宅のバルコニーの柱の面から突出しない形態とするものとする。」への対応



オフィス部と住宅部のACWを同じユニットで構成することで縦方立を通し、スカイロビー部を縦方立の通らないテラスとして差異化を図ることで、よりスカイロビーを際立たせる。

住宅バルコニー部も他部と同様にACWのユニットで構成し低層部から高層部まで縦の方立を通すことで、縦方向の連続性を強調する。

■横浜市景観計画 ア.関内地区全域 景観形成基準＜外壁＞
 (フ)「共同住宅のバルコニーの手摺りは、開放性のあるもの又は透過性の高いものは用いず、外部から物干し施設や建築物の内部が見えない形態意匠とするものとする。」への対応

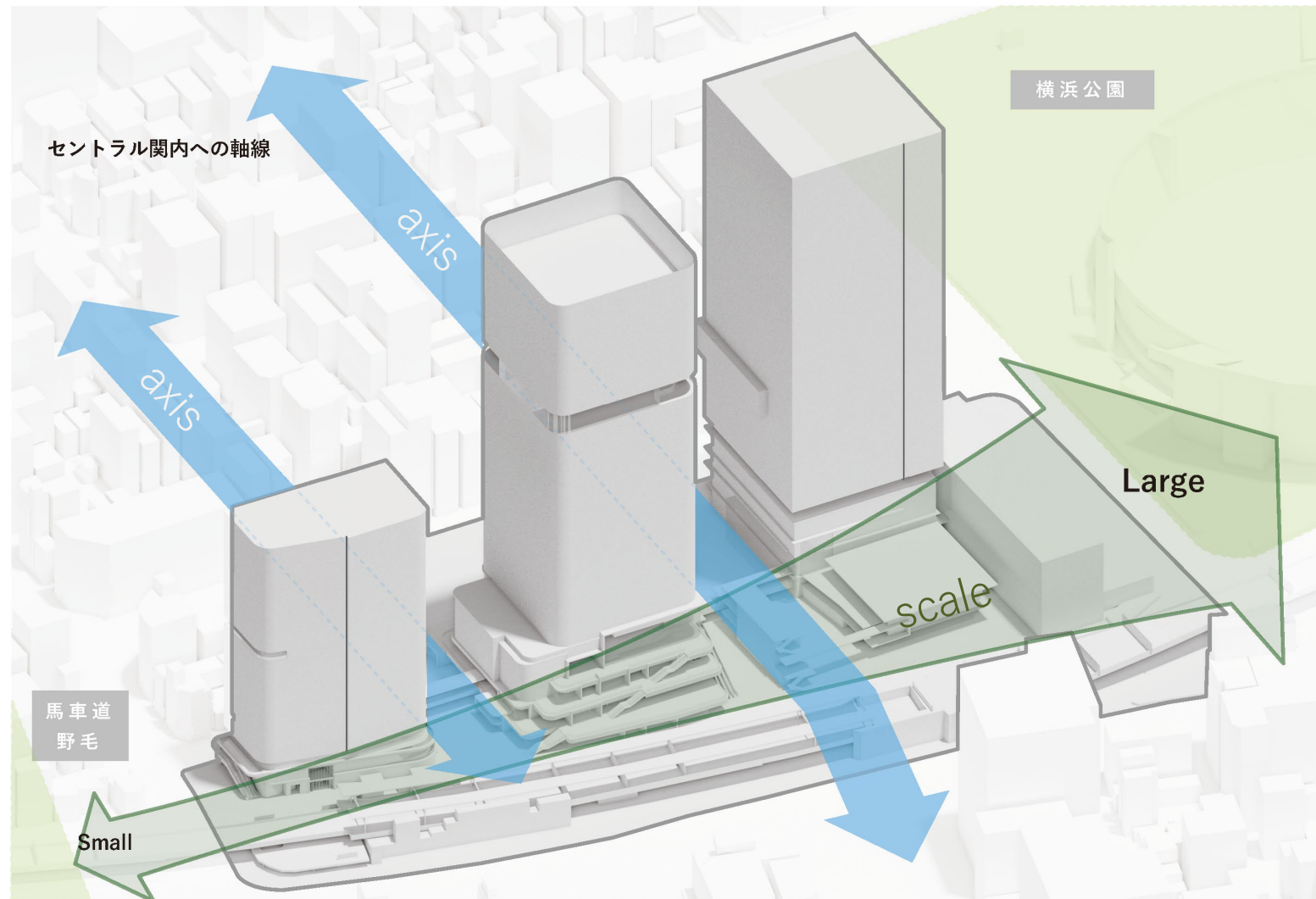


手摺部のガラスのトーンをスパンドレル部とそろえ、かつ、住宅バルコニー内部が外部から見えにくい計画とする。
 ※ガラスは、色調・透過を合わせるようにフィルム貼付けもしくは熱板ガラス等を検討中

11. 近景①：関内らしい周辺の街並みとの調和

路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承

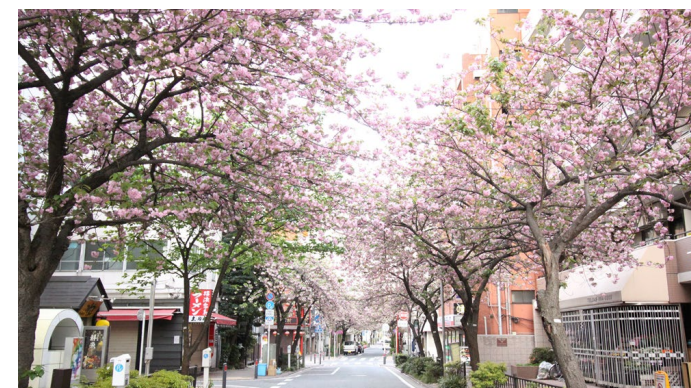
- 馬車道等界隈性のある市街地と横浜公園等開放性のあるオープンスペースの、まちの大小スケールを、建物ボリュームの配置で緩やかに繋ぎ、周辺との調和を図る
- 隣棟間隔を確保し、既存の通りを街区内に延伸することで、セントラル関内と接続性を高め、周辺との調和を図る



馬車道のSmall（ヒューマンスケール）な空間



横浜公園のLarge（都市スケール）な空間



関内桜通り



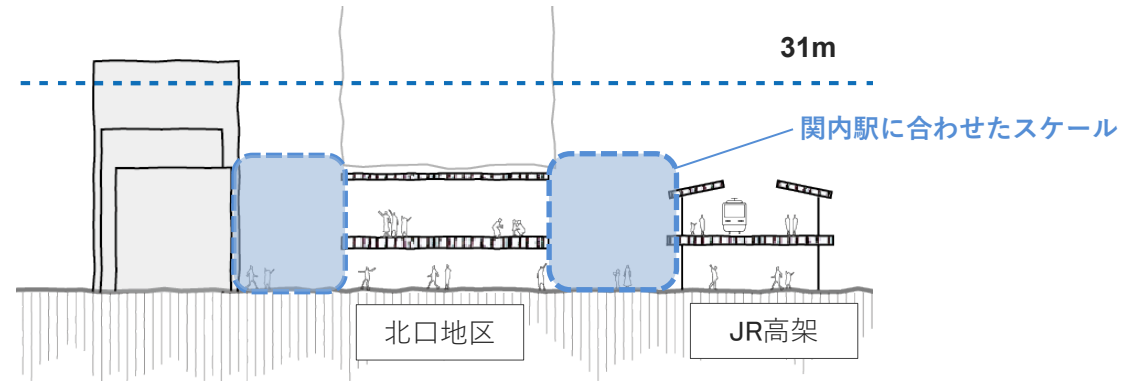
ベ이스ターズ通り

11. 近景①：関内らしい周辺の街並みとの調和

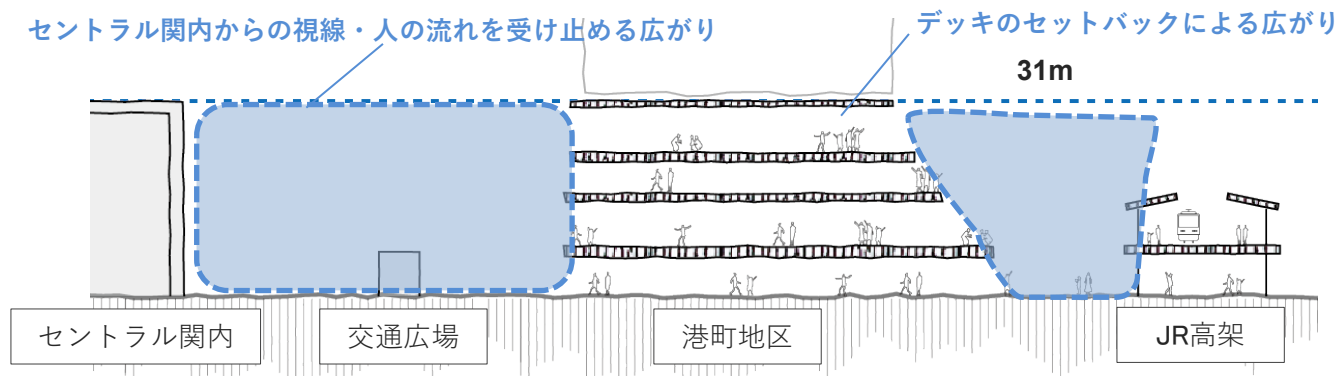
路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承

■配棟計画で、ヒューマンスケールな空間から都市スケールな空間へ緩やかに変化する連続的な街並みを創出する。

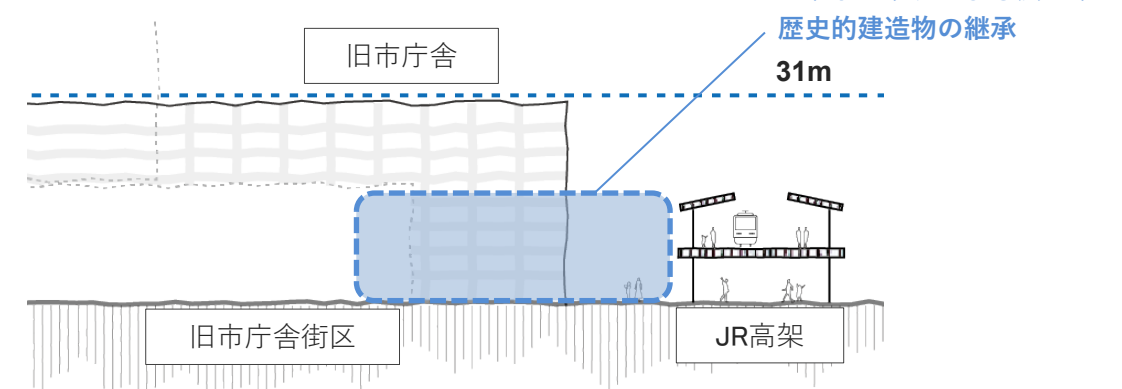
① JR高架と調和する北口地区



② 連続する都市スケールに調和する港町地区



③ 横浜公園等のオープンスペースと調和する旧市庁舎街区

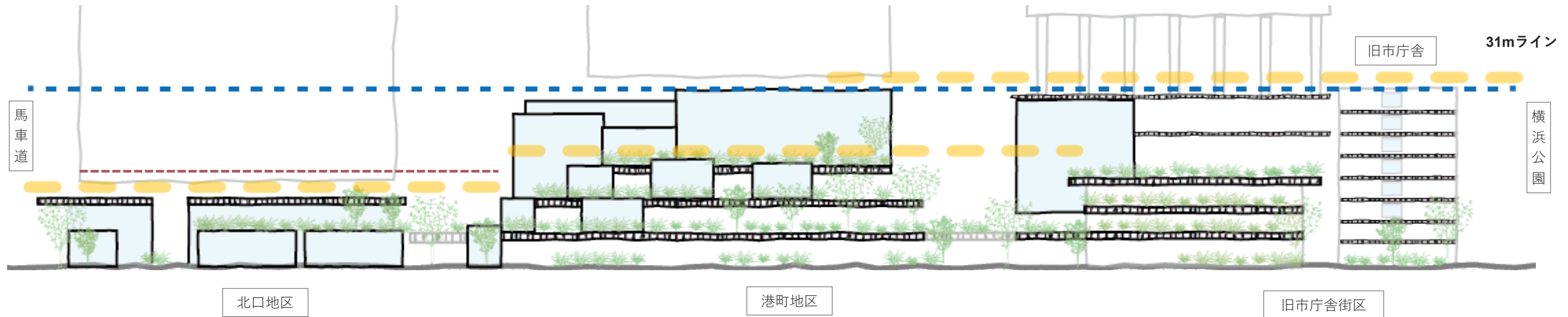


※本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審議会政策検討部会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。

11. 近景①：関内らしい周辺の街並みとの調和

路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承

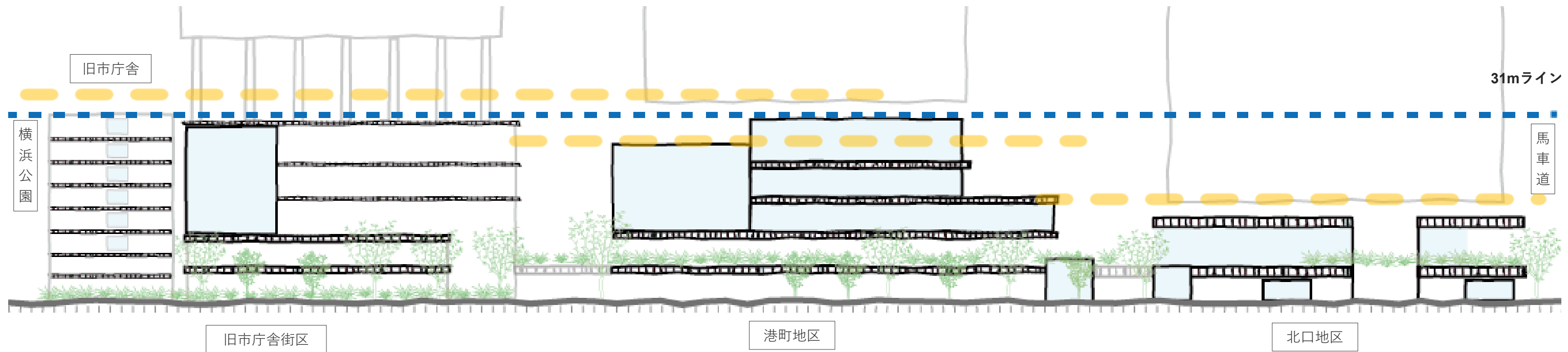
- 旧市庁舎街区の31mラインを継承しながら、水平ラインで徐々にヒューマンスケールに落とし、馬車道などのスケールに調和（駅前側）
- 低層部をボリュームで分節し、関内の街に見られる多様でヒューマンスケールな「界隈性」を創出



11. 近景①：関内らしい周辺の街並みとの調和

路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承

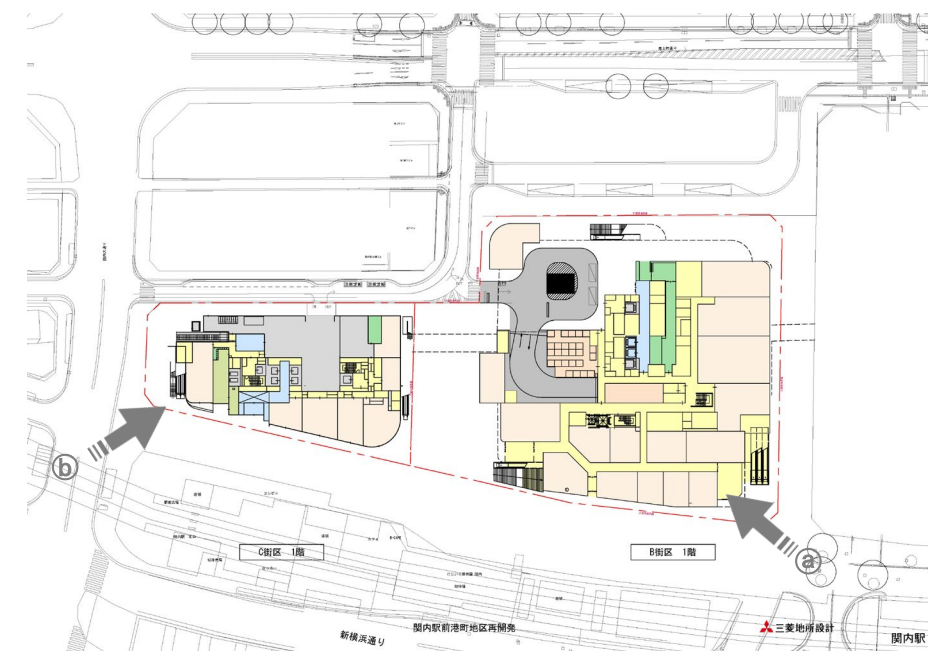
- 水平ラインで、旧市庁舎の31mラインを継承しながら、ヒューマンスケールな馬車道の都市構造へ緩やかに繋ぐ（尾上町側）
- 低層部をボリュームで分節し、関内の街に見られる多様でヒューマンスケールな「界隈性」を創出



11. 近景②：関内の玄関口

路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承

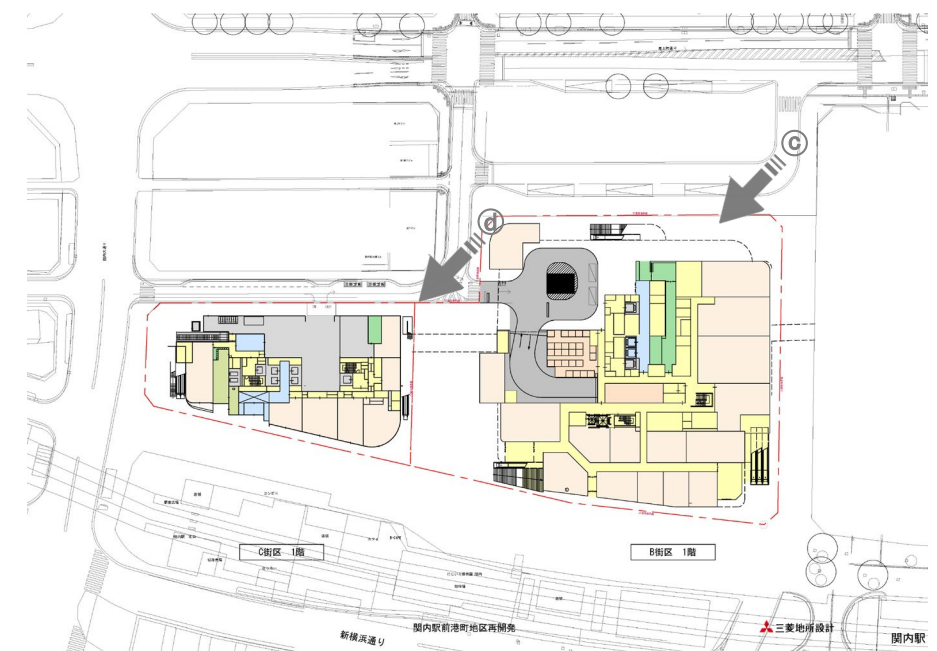
■関内駅北口・南口から迎え入れる顔づくり



11. 近景②：関内の玄関口

路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承

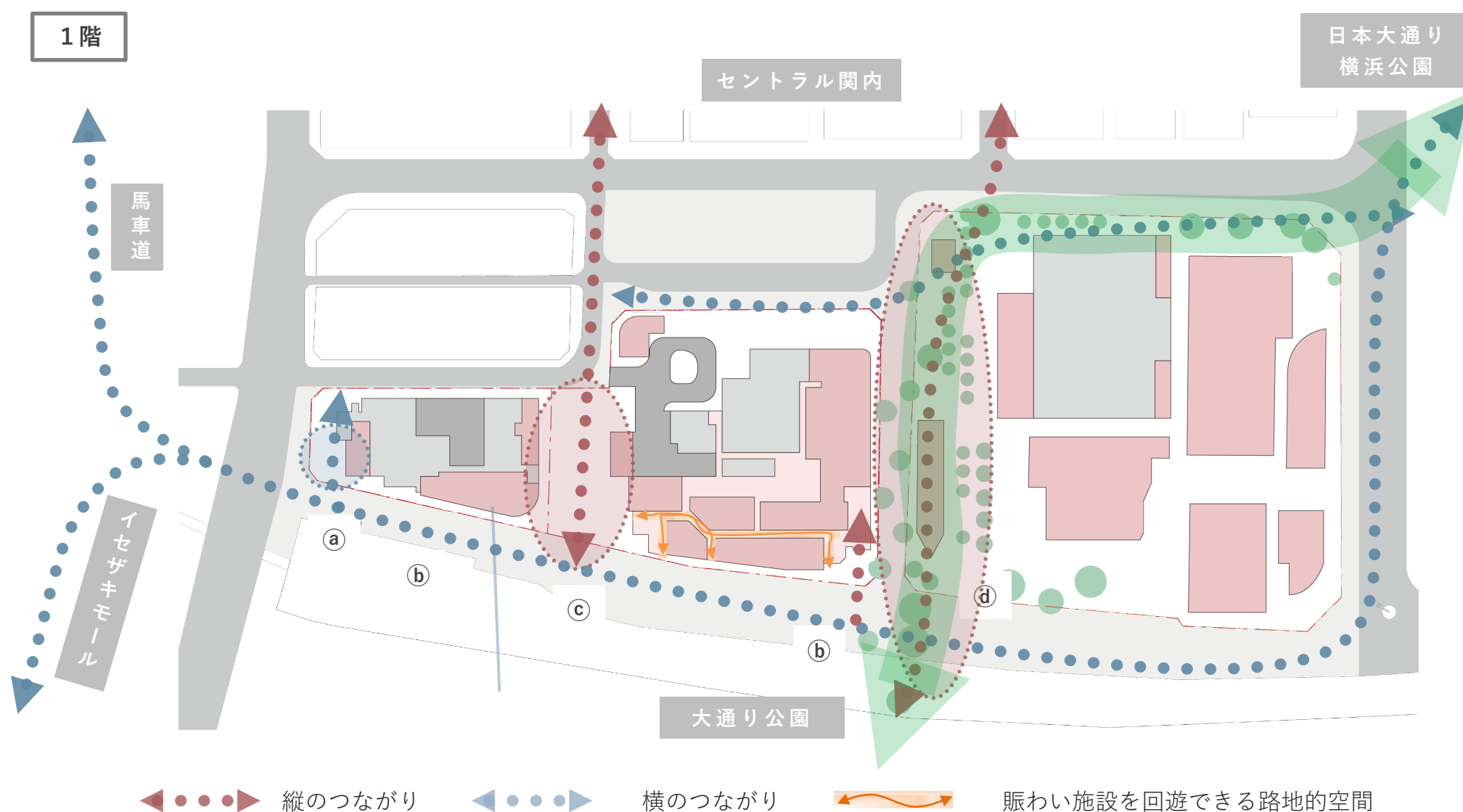
■尾上町と交通広場等セントラル関内から迎え入れる顔づくり



※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。

■ボックス配置で低層部を分節化することで、関内の特色である「路地性」と「界隈性」のある歩行者動線を形成

■周辺の街の縦の軸と横の軸を引込み、その沿道に賑わい施設を配置し、周辺と連続した歩行者動線を形成



関内桜通りとの連続性、セントラル関内との縦のつながりに配慮した縦軸



くすのきモールを中心に緑の軸線、セントラル関内とのつながりを強化する縦軸



横のつながりを西側へ連続、馬車道、イセザキモールへの入口となる広場



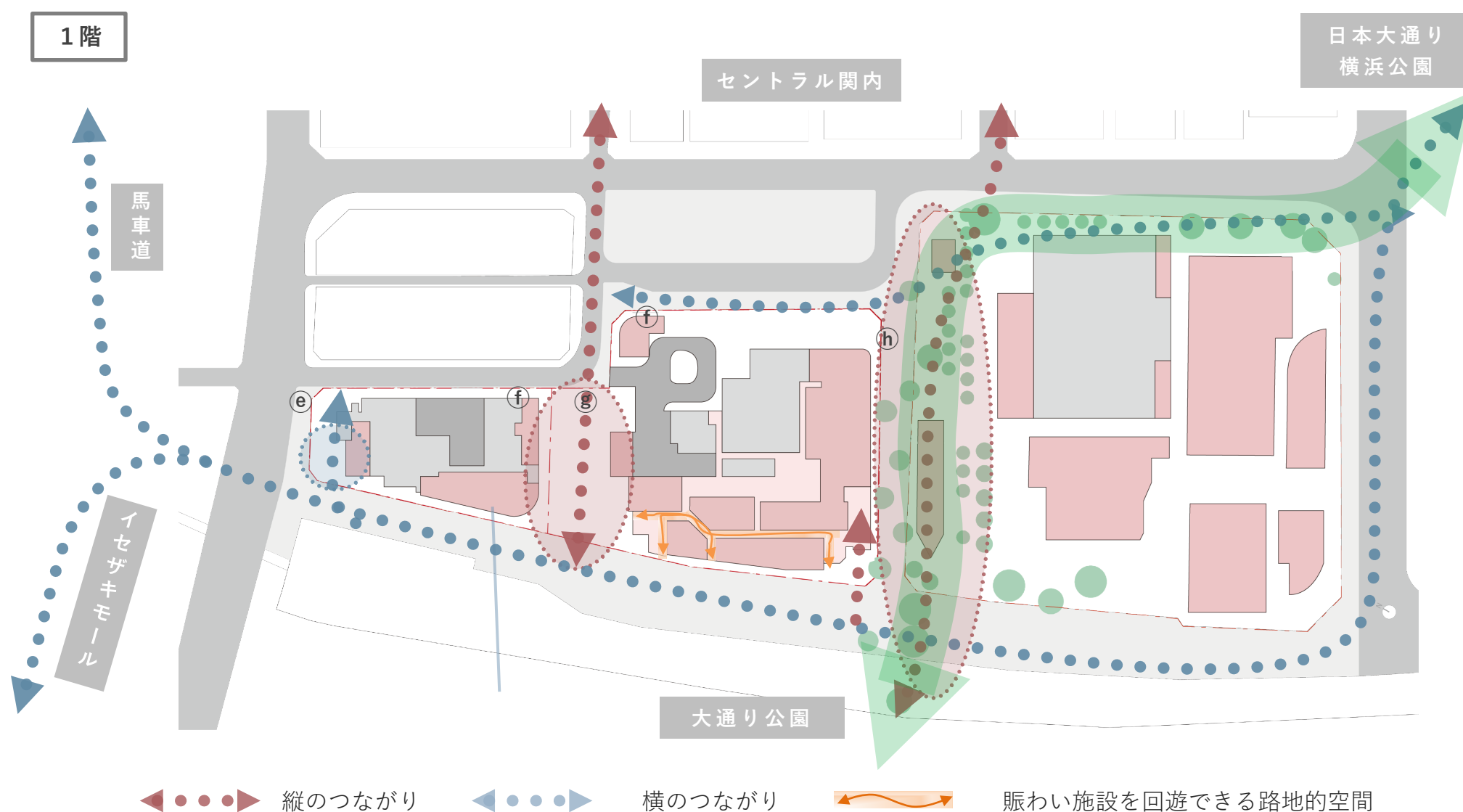
C街区前の歩行者専用道路に面して賑わい形成のための店舗を配置



B街区前の歩行者専用道路に面して賑わい形成のための店舗を配置

■ボックス配置で低層部を分節化することで、関内の特色である「路地性」と「界隈性」のある歩行者動線を形成

■周辺の街の縦の軸と横の軸を引込み、その沿道に賑わい施設を配置し、周辺と連続した歩行者動線を形成



関内桜通りとの連続性、セントラル関内との縦のつながりに配慮した縦軸



くすのきモールを中心に緑の軸線、セントラル関内とのつながりを強化する縦軸



自転車による往來を迎え入れる駐輪場出入口と壁を分節するボリューム



コーナーに賑わい店舗を配置



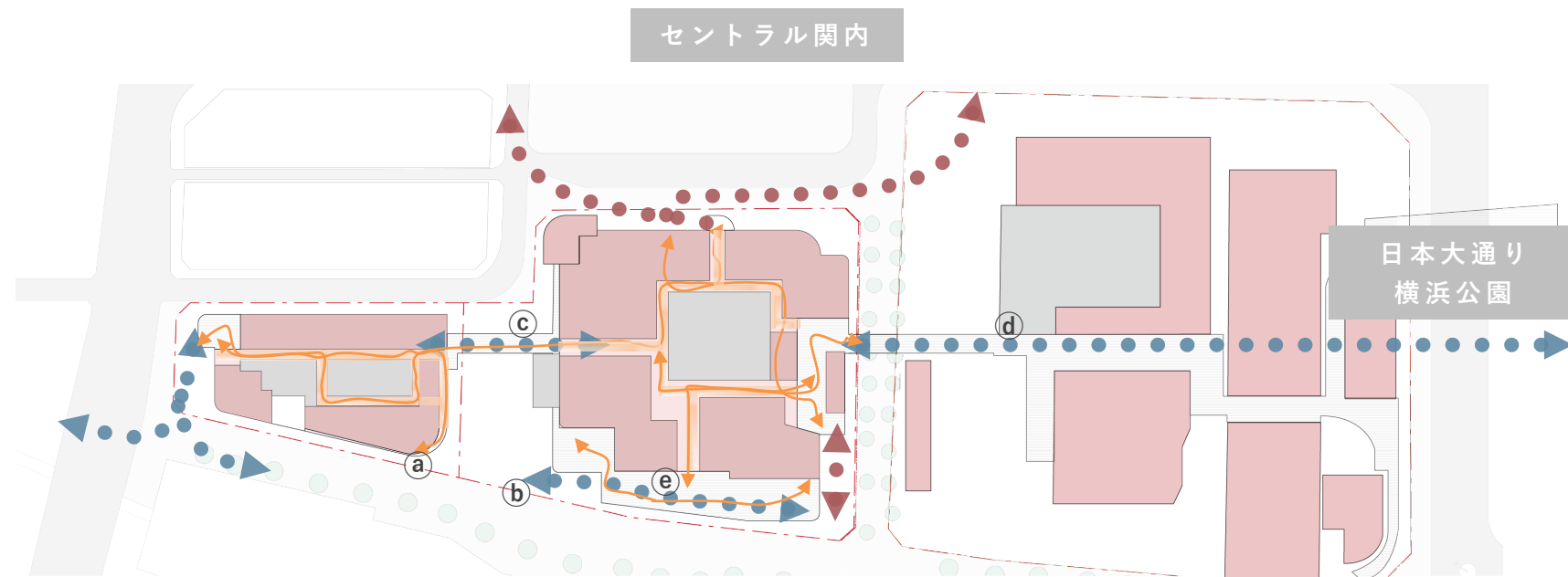
コーナーに賑わい店舗を配置

11. 近景④：歩行者動線 2F

路地、小規模店舗、雑居ビル等のヒューマンスケールな界隈性の継承

■ 2Fレベルのペデストリアンデッキでスタジアム、A～C街区を繋ぎ、賑わいが連続した歩行者動線を形成

2階

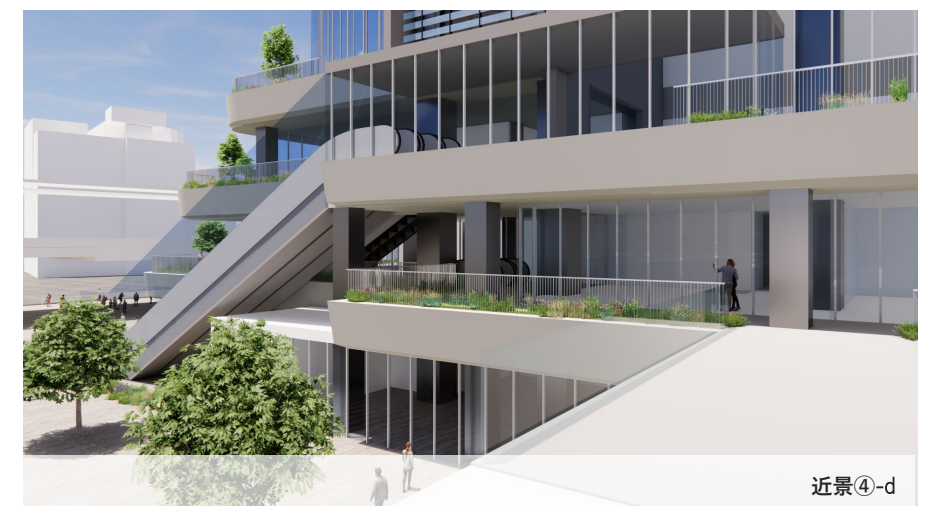


◀ ● ● ● ▶ 縦のつながり ◀ ● ● ● ▶ 横のつながり ◀ ● ● ● ▶ 賑わい施設を回遊できる路地的空間



B C間デッキ

近景④-c



A B間デッキ

近景④-d



C街区のデッキからの眺め

近景④-a



B C広場から上階へ迎え入れる大階段

近景④-b



デッキの賑わい店舗

近景④-e

11. 近景⑤：広場

横浜公園、関内桜通り、日本大通等の周辺のみどりと賑わいを繋ぐ拠点を形成



近景⑤-a 歩専道から広場をみる

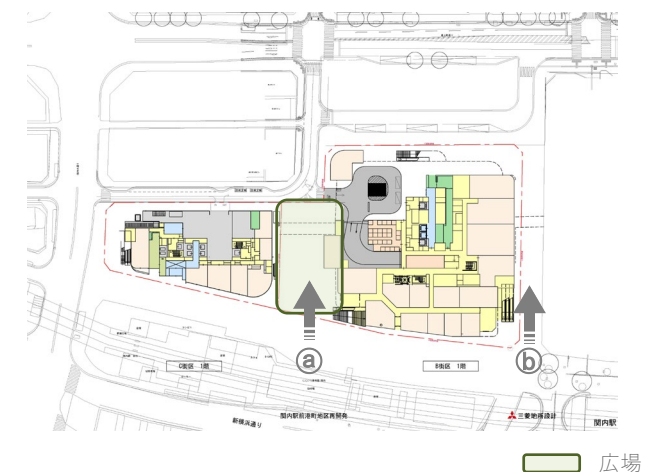
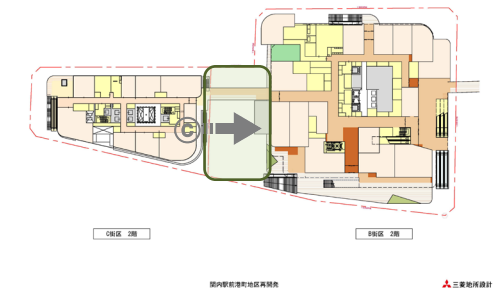


近景⑤-b 東側歩専道から交通広場に向けて

- 立体的な見る見られるの関係が生まれる積層したデッキ。
- 囲われ感がありつつも開放感のある広場空間を創出。
- 周辺街区や館内テナントと連携したイベントの開催等により、賑わいを創出



近景⑤-c 北口地区2階デッキから広場をみる



※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。

11. 近景⑤：広場

横浜公園、関内桜通り、日本大通等の周辺のみどりと賑わいを繋ぐ拠点を形成

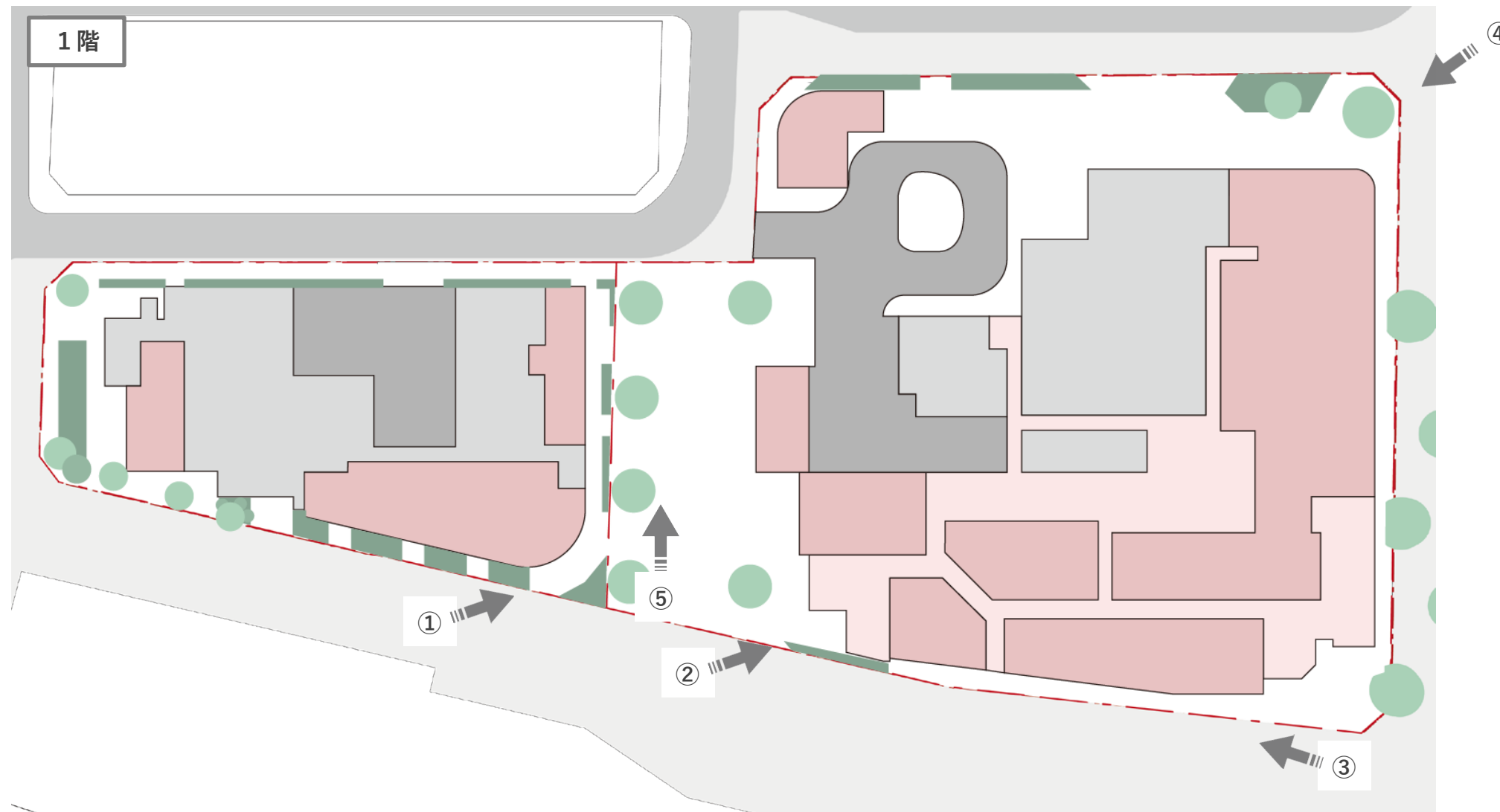


※本資料は当地区の景観形成について横浜市都市美対策審議会政策検討部会より意見を伺うための資料であり、計画内容は今後の関係機関協議により変更する場合がございます。

11. 近景⑥：緑のあり方

横浜公園、関内桜通り、日本大通等の周辺のみどりと賑わいを繋ぐ拠点を形成

■関内に見られる豊かな緑を街区内に連続させながら、重層的に配置することで、緑の拠点を形成



関内の緑を引込み、立体的に配置



旧市庁舎街区側から港町地区に向かって



歩道から広場に向かって



B C 広場から上階へ迎え入れる大階段

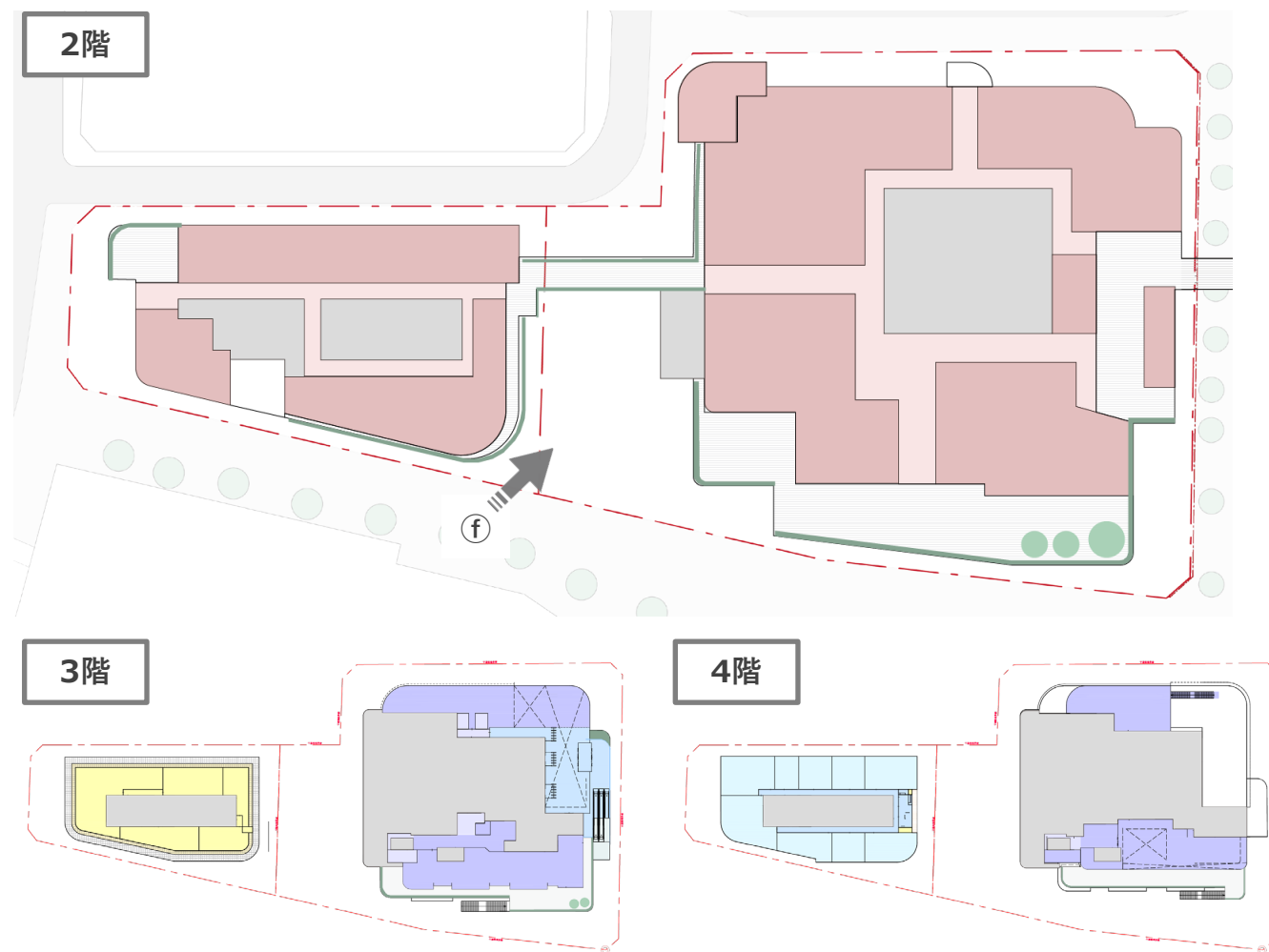


BC広場

11. 近景⑥：緑のあり方

横浜公園、関内桜通り、日本大通等の周辺のみどりと賑わいを繋ぐ拠点を形成

■広場や歩行者動線、デッキ等の人々が活動する場に沿って緑を配置することで、人が行くことのできる場所を緑で「見える化」



立体的に配置され、居場所を見える化する緑



11. 近景⑦：居場所

横浜公園、関内桜通り、日本大通等の周辺のみどりと賑わいを繋ぐ拠点を形成



近景⑦-a 歩専道から広場に向かって



近景⑦-b 関内駅側から広場をみる



近景⑦-c 広場全体像



近景⑦-d 港町地区2階デッキ広場側



近景⑦-e 港町地区2階デッキ店舗前



近景⑦-f 港町地区2階デッキ店舗前



近景⑦-g 北口地区2階デッキ広場側

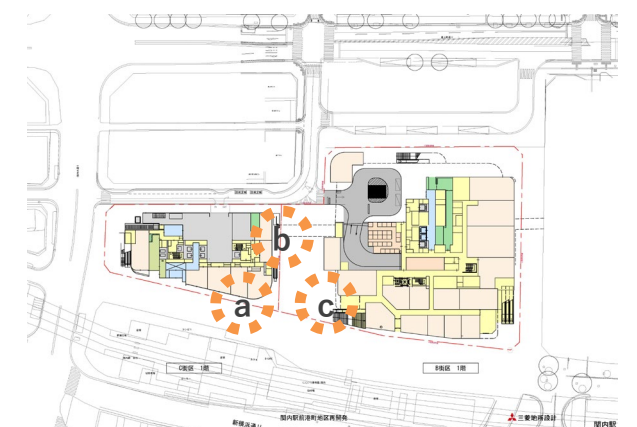
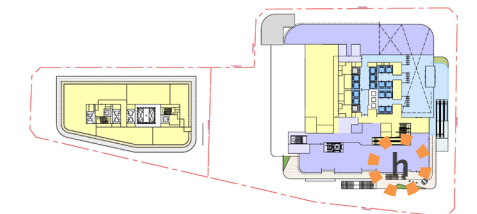
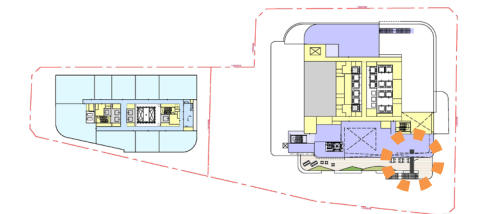


近景⑦-h 港町地区3階デッキ



近景⑦-i 港町地区4階デッキナイトライフ拠点前

- 随所に点在するヒューマンスケールな居場所を創出
- グランドレベルのオープンテラスや周辺環境を見渡せるテラス等立体的に居場所を配置
- 人が行くことのできる場所を緑で「見える化」
- 周辺街区や館内テナントと連携したイベントの開催等により、賑わいを創出



※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。

12. 参考資料：交通広場整備について

【交通広場整備の必要性】

路線バスについては、**バスの待機場所の不足**や**定時性が確保できていない**ため、**起終点となるバスの交通広場が求められている**。
また、**観光・集客機能**や**国際的な業務機能等**を呼び込むためには**羽田等の空港や主要都市にアクセスするバスが必要**であるが、**現状では起点となる交通広場がなく**、それらを運行した場合には**路上駐車による渋滞等、周辺交通への影響**が想定される。
そのため、**歩行者の安全性の確保等**を考慮し、**尾上町通り沿いに交通広場を整備する**。

○都心臨海部や空港・主要都市からのアクセス向上



※基盤地図情報（国土地理院）を加工して作成

○再開発事業における道路再編によって整備される交通広場



※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。

12. 参考資料：交通広場整備について

【交通広場整備計画】

