

# 事業を通じた景観づくりの実録集 1

横浜市ではこれまで、事業者や行政等の様々な主体がアイデアを出し合いながら協議を重ねて、魅力的な景観をつくってきました。このような「創造的協議による景観づくり」を、事業者や行政が中心となって今後も進めていく必要があります。そこで、様々な工夫により魅力的な景観づくりを行っている事例を取り上げ、「創造的協議による景観づくり」の参考となる考え方やアイデアについて紹介します。

## ページのみかた

◆どのような景観づくりが目指されているか、あるいは結果としてどのような景観づくりを進めてきたか

◆つくられた空間の特徴やそこで見られる営みの写真

**01 営みを持続的に生み出す景観づくり**  
人の過ごし方から考えられたデザイン、みなまき みんなのひろば、みなまきラボ

**協議の主体・関係者**  
相談グループ／横浜市／横浜国立大学／駅前広場設計者／運営パートナー

**背景・経緯**  
昭和51年の相鉄いずみ野線開業により生まれた南万輪が駅前の駅前広場、駅開業から約40年が経ち住民の高齢化が進むなか、駅としての再活性化を図るため、若い世代を呼び込み多世代が交流できる街を目指した持続可能なまちづくり「相鉄いずみ野線沿線 環境未来都市」の取組を進めている。その一環の「みなまきらいプロジェクト」の中で、駅前の広場に位置するみんなのひろばが2015年に再整備された。

**周辺環境・立地的特徴**  
駅改札口から南側住宅地まで約4mの高低差があり、再整備前は駅と商業施設が階段で分離されていた。約1,400㎡の四角形の広場は民間所有地だが、横浜市の歩行者専用道路が広場の3辺を囲むように建設している。南万輪が駅前周辺は住宅地が広がり、こども自然公園など自然環境が豊かな。

**関連計画等**  
▷相鉄いずみ野線沿線 環境未来都市(2013年)

**受賞・認定等**  
・第8回 横浜・人・まちデザイン賞(2017年)  
・Good Design賞(2016年)  
・よこはま多世代・地域交流型住宅認定制度(第1号)

駅前がこれまで以上に「走りながらの居場所」として機能するよう、**持続的に賑わいを創出したい。**

⇒様々な関係者連携による運営  
まちづくりを考えていく拠点として「みなまきラボ」を整備した。横浜市、相鉄、大学(公民学)と駅前のクリエイターを中心とした運営パートナーで「みなまきラボ運営委員会」を組織し、様々な取組を通じて持続的な賑わいのある街や広場を目指している。

再整備前の駅前の様子

再整備後の駅周辺の様子

① 4mの高さを一気に自るのは大変だが、高低差を有効にいかしたい。  
⇒棚田状の緩やかな広場形状  
駅前広場全体を使う大人数グループは少ないかもしれないが、10〜20人程度の少人数グループが想定された。高低差を解消するための階段を別した配置とし、階段の幅が小さくなる広場としても活用できる。棚田状に分割されたデザインとなっている。

② 従前の広場敷地内の動かせない植栽をそのまま残すや隣接する道路をいかにしながら、広場全体のデザインを調和させて、居心地の良い広場にしたい。  
⇒一体的な舗装・植栽デザイン  
今後の維持管理もふまえて横浜市と相談して協議を行い、広場と周辺の道路や通路の舗装材を統一するなど、連続した舗装デザインとした。  
また既存樹木調査を実施し、約10m以上の高さの樹木をできる限り残すよう計画した。伐採した樹木は、みなまきラボ内の家具の材料や積み木としていかされている。

③ 駅前広場が目的地的になるような空間にしたい。  
⇒地域の住居が交流できるイベント等の開催

④ 広場をサブシフトに！完成後も地域の子どもや大人に愛用してもらいたい。地域の子どもを巻き込みたい。  
⇒地域の子どもが整備過程に参加  
広場整備段階で地域の子どもたちが参加するワークショップの場を設け、そこで発見した街の記憶やオスメの場所をプレートに刻み、広場の舗装の一部として埋め込んでいる。

◆実録集で取り上げている事例の概要(関係者や背景、周辺環境や関連計画、受賞歴等)

◆解説を補足する概念図や写真等

◆景観づくりの際の想いや意図

◆景観づくりの具体的な取り組み方やポイントと解説

# 01 営みを持続的に生み出す景観づくり

人の過ごし方から考えられたデザイン、みなまき みんなのひろば / みなまきラボ

## 協議の主体・関係者

相鉄グループ / 横浜市 / 横浜国立大学 / 駅前広場設計者 / 運営パートナー

## 背景・概要

1976(昭和51)年の相鉄いずみ野線開業により誕生した南万騎が原駅の駅前広場。駅開業から約40年が経ち住民の高齢化が進むなか、街としての再活性化を図るため、若い世代を呼び込み多世代が交流できる街を目指した持続可能なまちづくり「相鉄いずみ野線沿線 環境未来都市」の取組を進めている。その一環の「みなまきみらいプロジェクト」の中で、駅前の玄関口に位置するみんなのひろばが2015(平成27)年に再整備された。

## 周辺環境・立地的特徴

駅改札出口から南側住宅地まで約4mの高低差があり、再整備前は駅と商業施設が階段で分断されていた。約1,400㎡の四角形の広場は民間所有地だが、横浜市の歩行者専用道路が広場の3辺を囲むように隣接している。南万騎が原駅周辺は住宅地が広がり、こども自然公園など自然環境が豊かである。

## 関連計画等

▷相鉄いずみ野線沿線 環境未来都市(2013年)

## 受賞・認定等

- ・第8回 横浜・人・まち・デザイン賞(2017年)
- ・Good Design賞(2016年)
- ・よこはま多世代・地域交流型住宅認定制度(第1号)

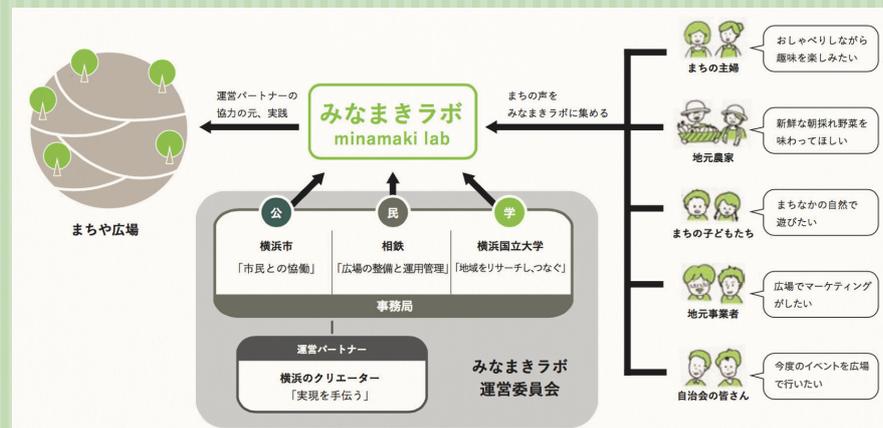
再整備前の駅前の様子



再整備後の現況図



1 駅前がこれまで以上に「まちなかの居場所」として機能するよう、**持続的に賑わいを創出**したい。



## ⇒様々な関係者連携による運営

まちづくりを考えていく拠点として「みなまきラボ」を整備した。横浜市、相鉄、大学(公民学)と横浜のクリエイターを中心とした運営パートナーで「みなまきラボ運営委員会」を組織し、様々な取組を通じて持続的な賑わいのある街や広場を目指している。



② 4 mの高さを一気に登るのは大変だが、**高低差を有効**にいかしたい。

**⇒棚田状の緩やかな広場形状**

駅前広場全体を使う大人数グループは少ないかもしれないが、10～20人程度の少人数グループが複数で同時に利活用することが想定された。高低差を解消するため階段を分割した配置とし、階段の踊り場が小さな広場としても活用できるよう、棚田状に分割されたデザインとなっている。

⑤ 駅前広場が**目的地になる**ような空間にしたい。

**⇒地域の住民が交流できるイベント等の開催**

③ 従前の広場敷地内の動かせない植栽ますや隣接する道路をいかながら、広場全体のデザインを調和させて、**居心地の良い広場**にしたい。

**⇒一体的な舗装・植栽デザイン**

今後の維持管理もふまえながら横浜市と相鉄で協議を行い、広場と周辺の道路や通路の舗装材を統一するなど、連続した舗装デザインとした。

また既存樹木調査を実施し、約10 m以上の高さの樹木をできる限り残すよう計画した。伐採した樹木は、みなまきラボ内の家具の材料や積み木としていかされている。

④ **広場をジブンゴトに!**完成後も地域の子どもや大人に愛着を持ってもらいたい。地域の子どもを巻き込みたい。

**⇒地域の子どもが整備過程に参加**

広場整備段階で地域の子どもたちが参加するワークショップの場を設け、そこで発見した街の記憶やオススメの場所をプレートに刻み、広場の舗装の一部として埋め込んでいる。



# 02

## 地域の「らしさ」を守り、いかし、つくる、景観づくり

歴史の面影を後世に伝え、地区に賑わいと統一感を生み出す、北仲通北地区再開発

### 協議の主体・関係者

三井不動産レジデンシャル(株)・丸紅(株)・鹿島建設(株)／北仲通北地区エリアマネジメント協議会／横浜市

### 背景・概要

都心部の機能強化を図るため、関内地区とみなとみらい21地区との結節点として一体的な整備を図る、約7.8haの再開発計画。文化・商業機能や高規格な居住機能の導入により、多機能な国際交流拠点の形成が求められており、同一開発エリアには4本の高層ビル群が計画されている。

### 周辺環境・立地的特徴

北仲通北地区は、開港の街である関内地区と先進的なまちづくりの成果であるみなとみらい21地区の中間に位置し、開発エリア内には倉庫群をはじめとした多くの歴史的建造物が遺されている。また、横浜の大きな魅力である内水面に面しており、対岸からは周辺のビル群とともに地区の全体像を見渡すことができる。



イメージパース

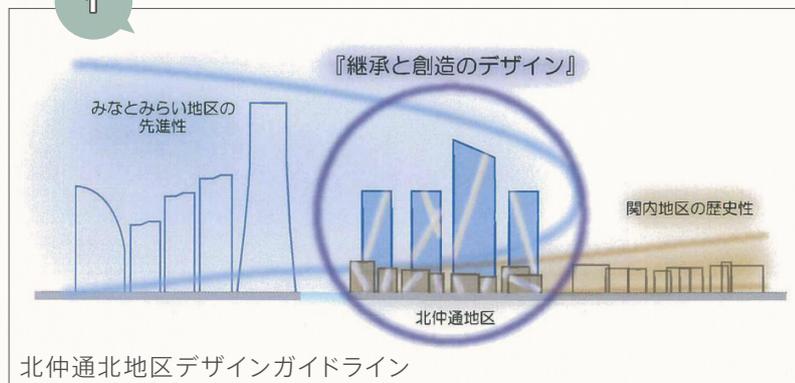
### 関連計画等

- ▷北仲通北再開発等促進地区 地区計画
- ▷北仲通北地区まちづくりガイドライン(2013年改訂)
- ▷北仲通北地区デザインガイドライン(2009年改訂)

### 受賞・認定等

- ・国土交通省 民間都市再生事業計画認定【A-4街区】(2016年)

1



① エリア全体で理念を共有して、その理念を体現する、**まとまりのある景観**をつくりたい。

#### ⇒ガイドラインによるまちづくり

さまざまな事業者や横浜市が一体となり、同じ方向性を持ってまちづくりを進めるために「まちづくりガイドライン」と「デザインガイドライン」を作成した。関内地区とみなとみらい21地区の結節点であること、歴史的資源が豊富な地区であること、横浜らしい水辺空間であることなど、地区の特性を新たなまちづくりや景観上の配慮にいかす具体的な方針が記載されている。



2

② 歴史的建造物を後世に遺したい。

⇒歴史的建造物の位置付けを明らかにし、開発に合わせて修復、復元を進める。

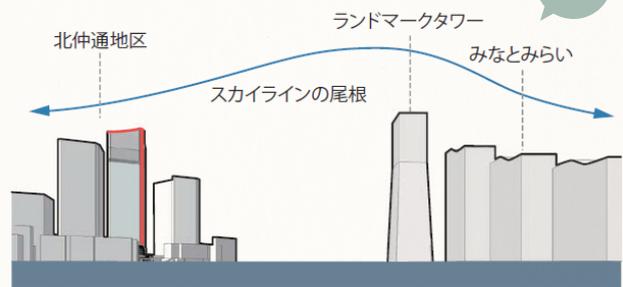
歴史的建造物が地域の資源であることを確認し、地区計画などで位置づけると同時に、護岸や万国橋ビル、倉庫棟等の復元、事務所棟の保全を進めると同時に、それらの活用方法についても横浜市と協議しながら進めている。

倉庫棟(旧倉庫会社)→外観復元  
事務所棟(旧倉庫会社)→保存活用

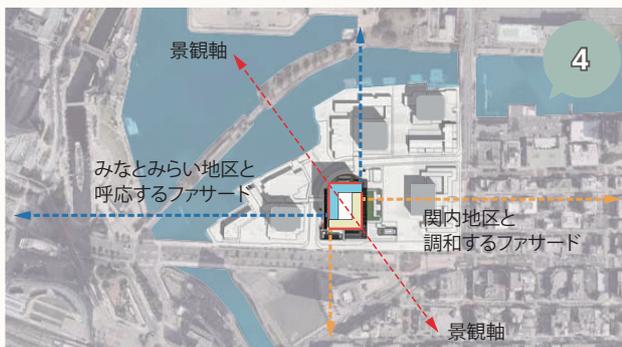
③ 高層建築群による北仲通北地区らしい景観をつくりたい。

⇒群景を強調するスカイライン

みなとみらい 21 中央地区の高層ビル群が描くスカイラインと協調するようなスカイラインを北仲通北地区の高層群でも目指した。先行する「ザ・タワー横浜北仲」ではそのスカイラインを強調する頭頂部とすると同時に、関内とみなとみらい、両方の特性を取り入れたデザインとした。



3

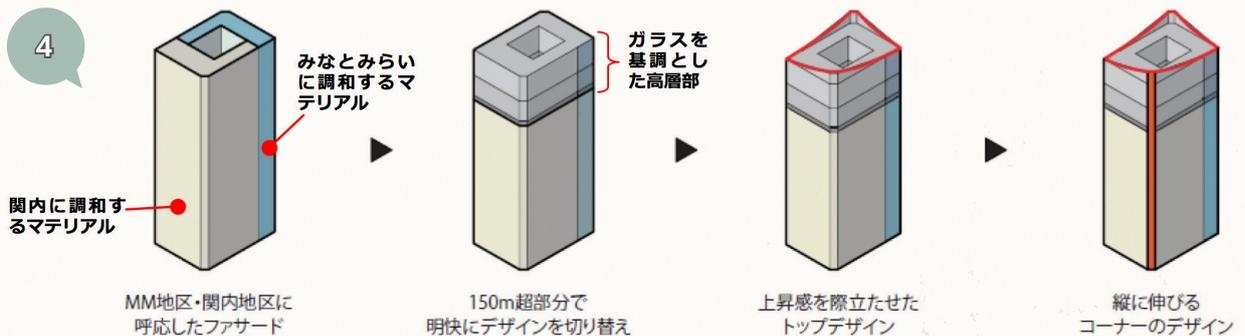


4

④ 歴史を大切にしながらまちづくりと新しい賑わいづくりを景観としても両立させたい。

⇒調和と対比による景観づくり

低層部は保全する歴史的建造物や関内の街に合わせ、レンガを基調として、歴史と調和させる景観としている。一方、新しい横浜の賑わいはガラスなどの素材を用いて対比的につくることで新旧のコントラストを高め、両方のあり方が際立つことを意図した。



# 03 駅と商業施設と街が一体となる景観づくり

街の南北をつなぎ、街のウェルカムゲートとなった、たまプラーザ駅周辺開発

## 協議の主体・関係者

東京急行電鉄(株)／(株)東急モールズデベロップメント

## 背景・概要

開業から40年が経過したたまプラーザ駅周辺の街の活性化と、東急田園都市線沿線価値のさらなる向上を目指して、東急電鉄は2005(平成17)～2010(平成22)年にかけて、たまプラーザ駅の周辺の再開発を行った。田園都市線の線路上空に人工地盤を設け街の南北をつなぎ、開放感のある新駅と一体的に低層の商業施設や駅前広場などを配置することにより、魅力的で暮らしやすいまちづくりを目指した。

## 周辺環境・立地的特徴

横浜市北部に位置し、田園都市線の中心地であるたまプラーザ駅。低層住宅地が広がり、開放的な街並みは、多摩田園都市を象徴する景観となっている。駅を挟んで北から南へと地形が緩やかに傾斜し高低差がある中に、掘割状に線路が走っており、南北の街が分断されている。

## 関連計画等

▷たまプラーザ駅周辺地区地区計画

## 受賞・認定等

- ・鉄道建築協会賞作品部門  
最優秀協会賞(2011年)
- ・日本ショッピングセンター協会  
地域貢献大賞(2015年)



1 南北の街を一体化し街の回遊性を高めたい。

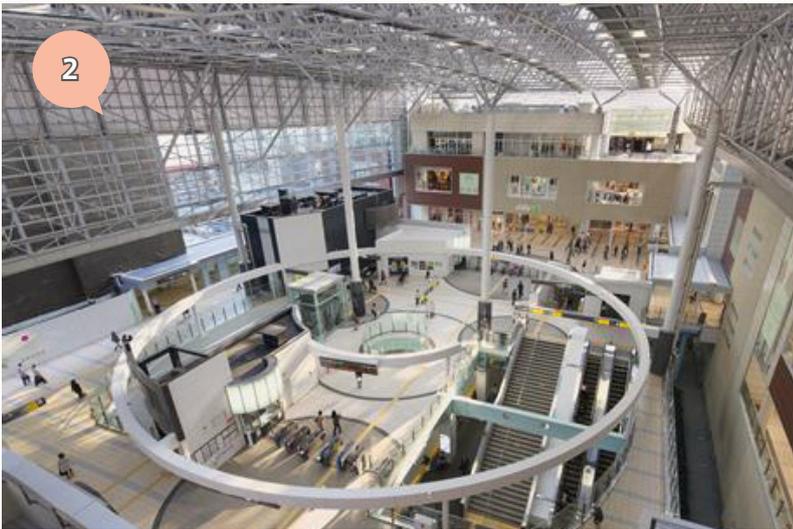
### ⇒線路上空の人工地盤設置と、街を回遊する施設動線の配慮

線路上空に人工地盤を設け、駅コンコースの拡大と、南北商業施設の一体化を計画した。2か所の改札や南北の自由通路などを通じ、たまプラーザの街のゲートウェイとしてのデザインだけでなく、ここを中心にした街の結節点として、駅と街をつなぐ役割が強化された。また、施設動線としても、施設内を回遊しながら街の南北を往来できる、駅を中心としたサーキット型の商業動線を目指した。南北で高低差のある丘陵地であるため、道路を横断するデッキや、施設内を回遊しながら段差を解消する通路などを確保し、快適で安全に歩行できる空間を実現した。

## 2 快適性と環境に配慮しつつ、商業と一体化したシンボリックな駅にしたい。

### ⇒三層吹き抜けの大屋根とホーム大開口による視認性と機能性の向上

掘割状のホーム上部に人工地盤をかけるにあたり、駅コンコース上部に高さ25m・三層吹き抜けの大屋根をかけ、コンコース階にはホームを見通せる大開口を3箇所設けた。これにより、ホーム階からコンコース階、さらには商業施設までの**視認性を確保**し、車窓からも商業施設の賑わいを感じられるようになり、**交通機能と商業機能が一体化**した印象的なデザインとすることができた。また、大開口はホーム階の閉塞感の緩和やホーム階の換気性能向上だけでなく、トップライトからの日照がホーム階に届くことによる昼間の照明費の削減にも寄与している。さらに夏場には、大開口から自然換気が促進され、列車排熱による温度上昇を抑制する役割も担っている。



2

## 3 20～30歳代のファミリー層のニーズに応えたい。

### ⇒芝生と噴水を中央に配したオープンモールを採用

バスロータリーや駐車場を地下化して**車と歩行者を分離**し、駅周辺を**安全快適に回遊できる動線**を確保。ゲートプラザのオープンモールには、芝生の広場を中央に配置し、開放感あふれるフードコートを併設することにより、普段は子どもでも楽しめるような空間と機能を取り入れた。週末にはコンサート、ワークショップなど多彩なイベントが開催され、ファミリーのコミュニティの中心となっている。

## 4 自然発生的なコミュニティを生み出したい。

### ⇒施設全体で各種イベントを開催

施設名称である「たまプラーザ テラス」には「様々な人が集い、交流を深め、それぞれのライフスタイルを実現していく場」という意味合いが込められている。中でも駅前広場を「駅とまちをつなぐシンボル広場」と位置づけ、四季を通じてマルシェなどのイベントを開催している。施設全体で自然発生的にコミュニティが生まれる仕掛けを施すことで、安らぎを感じられる街の情景を作り出している。



4



3

# 04

## 地域の魅力を発信し、積極的に賑わいをつくる景観づくり

### 負の要素を街の魅力づくりのツールに転換した、JR横浜駅西口仮囲いプロジェクト

#### 協議の主体・関係者

JR東日本(横浜駅西口仮囲い編集室) / 横浜市

#### 背景・概要

JRの駅ビル工事が行なわれる約5年間、横浜駅西口の「顔」にあたる場所が工事現場の仮囲いによって閉ざされることとなり、賑わいが失われることが懸念された。そこで事業者であるJR東日本は、通常景観の阻害要因となりがちな仮囲いを「地域情報を発信するメディア」として活用することを提案。街に新たな魅力を付加し、駅利用者が不便さだけではなく楽しさを感じながら通行できるよう工夫をした。

#### 周辺環境・立地的特徴

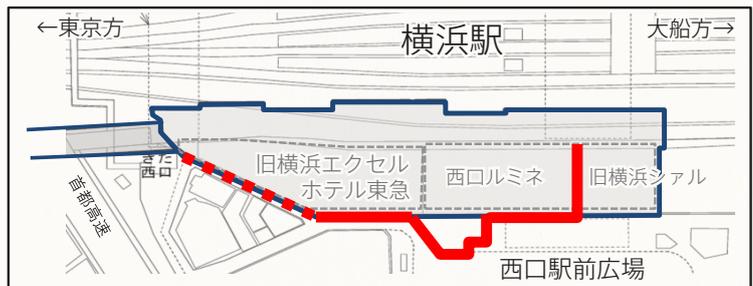
横浜市最大の駅であり、一日約220万人が利用する横浜駅において、地上に続くメインの出入り口のひとつとして、大変多くの人を通る場所に位置する。工事のために迂回路が設けられ、歩行者動線が複雑に交錯し、歩行者環境としては課題がある。

#### 関連計画等

▷横浜市屋外広告物条例

#### 受賞・認定等

・Good Design賞(2018年)



赤線: 2017年の仮囲い位置(工事の進捗により位置は変わる)

1 工事によって不便を感じる利用者が少しでも楽しく通行できるようにしたい。

#### ⇒テーマを設定して「雑誌のような」仮囲いに

長さのある仮囲いに、横浜に関する一連のテーマに沿った記事や写真を掲載することで、全体を「雑誌のように」楽しむことのできる地域メディアと見立てた。また、3か月ごとにテーマや掲載内容、デザイナーを一新することで見る人たちが飽きのこないような工夫とした。

#### ⇒横浜の、横浜による、横浜のためのメディア

横浜に拠点を置くクリエイターが企画、編集、デザインに関わり、横浜駅だけでなく横浜全域の情報を発信している。

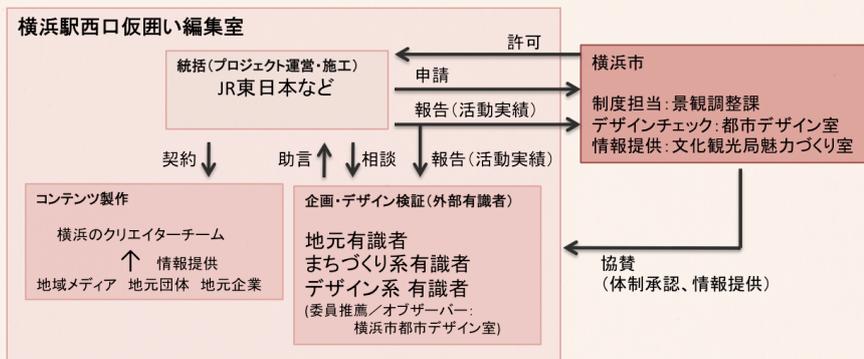


② 掲載内容の質を担保するしくみをつくる。

⇒デザインの質をセルフチェックするしくみ＝横浜駅西口仮囲い編集室

掲出する内容に公益性があること、横浜らしい発信、デザインであること等を検証するため、事業者であるJR東日本は「横浜駅西口仮囲い編集室」の中に企画・デザイン検証を行う、外部有識者による会議を設置。仮囲いのデザイン案は企画時とデザインのタイミングの2回、この会議に諮ることでその質を担保している。合わせて事業者は前号の評判や反響など活動実績についても報告しており、非常に手厚いセルフチェックのしくみとなっている。

横浜市はオブザーバーとして外部有識者との会議に参加するとともに、文化観光局からの情報提供などの協力も行なうことで、掲載内容の質や公共性の担保について協力する体制となっている。



③ 壁面全面を使った効果的な情報発信をしたい。

⇒条例の許可の特例

仮囲いに掲出する広告物は、屋外広告物条例上の壁面看板に該当し、表示は当該壁面の30%以下とされている。しかし、賑わいづくりやグラフィックを効果的に用いた情報発信を行うため、横浜市では上記の委員会による質を担保するしくみを屋外広告物審議会に諮り、同条例に基づく特例許可により全面を表示内容に利用することを可能とした。また、しくみそのものを認定することで、通常のようにデザインの更新のたびに屋外広告物審議会に諮るのではなく、編集室によるセルフチェックのみで済むことになり、事業者の事務負担軽減にもつながった。



# 05

## 丁寧な調整で個性を生む景観づくり

積極的な魅力発信につながる街の大事な要素、屋外広告物  
(ITU世界トライアスロンシリーズ横浜大会)

### 協議の主体・関係者

イベント事業者／広告事業者(デザイナー)／横浜市

### 背景・概要

本来、看板や横断幕、バナーなどの屋外広告物は、様々な情報を提供・発信することを目的に街に掲出されている。法と条例では「良好な景観形成」を目的に屋外広告物を規制している。一方横浜市では、横浜の魅力ある景観をつくる屋外広告物を「横浜サイン」と呼び、市内に積極的に広める取組も進めている。

世界トライアスロンシリーズ横浜大会は、山下公園やみなとみらい21地区など、横浜を代表とするエリアを舞台として開催され、世界190以上の国と地域に発信される世界規模の大会である。デザイナーの起用に加え、通りごとの演出、街の景観要素の一部として意識したデザインを行うことで、より一層魅力的な広告としての役割を果たした。

### 関連計画等

▷横浜市屋外広告物条例

(景観計画・地区計画・街づくり協議地区に別途基準が定められている場合もある)



① 屋外広告物は街の大事な構成要素。魅力的な広告としたい。

#### ⇒デザインに横浜らしい風景を取り込む

スイムコース横にある氷川丸やバイクコースに隣接する赤レンガ倉庫など、横浜の風景を背景に取り入れたことで横浜の魅力を世界に発信した。

② 通りすがりの人の目に触れる中でも、情報を正確に伝えたい。

#### ⇒情報量を絞る

訴求内容を吟味し、文章量やレイアウト等に配慮した。全体的なプロポーションも意識し、シンプルなデザインを心がけた。

③ 空間に合わせたデザインと配置で空間演出をしたい。

#### ⇒通りごとにバナーの構成を変える

バナーの特徴をいかし、1枚のバナーで完結するのではなく、写真のみと文字のみの2枚1組のセットを連続的に配置した。また、写真のみのバナーについては通りごとに内容を変えることで通りとしての個性を尊重しつつ、文字のみのバナーで街全体の統一感をはかるなど、空間演出を意識したデザインとした。

# 06

敷地や建物の特性を読み解き、共有することで進める景観づくり

設計や協議の際に必要な考え方を共有するための、新市庁舎デザインコンセプトブック

## 協議の主体・関係者

横浜市／デザインビルド事業者

## 背景・経緯

横浜市役所の移転に伴う新市庁舎の建設プロジェクト。設計・施工一括発注方式（デザインビルド方式）で進めることが決定された。横浜市、設計者、施工者各々の組織が大きく、各組織の中でも様々なセクションに渡り、多くの人が関わる大規模な事業である。

## 周辺環境・立地的特徴

「新市庁舎」という建物の特性として市民に開かれつつ、確実に必要な機能を有することが求められた。さらに、水辺に近く、大規模開発地に隣接した立地的特性をいかし、新たな賑わいや回遊性の創出が求められている。そして横浜発祥の関内エリアと、近年開発されたみなとみらい21地区の間に位置することから、歴史を継承しつつ、未来につながるデザインとすることが期待された。

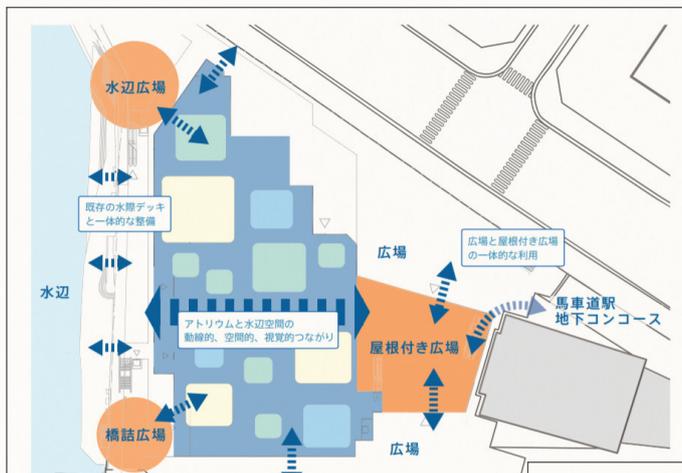
## 関連計画等

- ▷北仲通南地区再開発地区計画
- ▷北仲通地区まちづくりガイドライン
- ▷関内地区都市景観形成ガイドライン
- ▷関内・関外地区活性化推進計画
- ▷横浜市都心臨海部再生マスタープラン

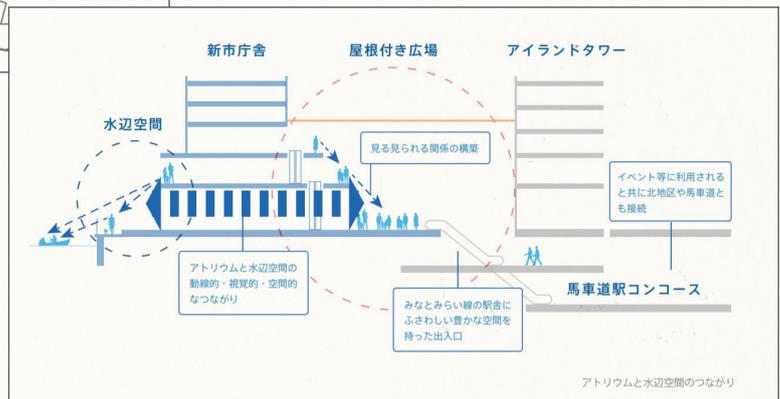
1 事業者選定の段階から、横浜市と設計者・施工者と「**横浜市の考える新市庁舎のデザイン**」や「**新市庁舎がまちづくりで果たすべき役割**」についての**方向性を共有することが重要**。

### ⇒デザインコンセプトブックの作成

デザインビルドの発注仕様書と並んで参考にしてもらう資料としてデザインコンセプトブックを作成。地区特性の読み解き、高層・中層・低層部それぞれのあり方、屋根付き広場の位置づけや利用イメージ、水辺等の周辺環境との関係性、緑化や夜間景観のあり方などを概念図や事例写真等を用いて分かりやすく解説した。



新市庁舎デザイン  
コンセプトブック  
表紙



# 07 街のイメージを変える景観づくり

地元の意識と空き家等のリノベーションの連鎖で生まれ変わる、  
初音町・黄金町・日ノ出町エリア

## 協議の主体・関係者

初黄・日ノ出町環境浄化推進協議会／NPO法人黄金町エリアマネジメントセンター／横浜市／神奈川県

## 背景・経緯

港湾都市横浜の玄関口として元々商業的な賑わいのあった初黄・日ノ出町地区では、違法な風俗営業を行う小規模店舗が建ち並び、その数は2004（平成16）年には約250店舗に達していた。これにより健全な店舗や地域住民の転出が生じるなど、生活環境の悪化が地域の深刻な問題となっていた。そこで、地元町内会を中心とした「初黄・日ノ出町環境浄化推進協議会」が発足し、2005（平成17）年には神奈川県警察により「バイバイ作戦」が実施され、違法風俗店舗が一斉摘発された。その後、健全な街の賑わいを取り戻すため、地元・行政・警察が三位一体となって「安全・安心のまちづくり」に取り組むほか、かつての小規模店舗等を活用した「アートによるまちづくり」を行っている。自分たちが住む街を安全・安心な街にするためのまちづくりに継続的に取り組んでいる。

## 周辺環境・立地的特徴

京浜急行電鉄の黄金町駅・日ノ出町駅間を中心とするエリアで、大岡川沿いに鉄道線路の高架が続いている。川沿いには桜が植えられ、市内でも有数の花見の場所になっている。大岡川は公共空間利活用の場として多くの市民団体が利活用を行っており、このエリアにある2つの栈橋がその拠点になっている。昔ながらの間屋街も残り、野毛地区とも近いため、今後も商業的な賑わいが期待される。

## 関連計画等

- ▷初黄・日ノ出町地区街づくり協議指針
- ▷日ノ出町駅前A地区 地区計画

## 受賞・認定等

- 〈協議会〉
  - ・安全・安心なまちづくり関係功労者表彰「内閣総理大臣賞」受賞（2009年）
- 〈NPO〉
  - ・国際交流基金地球市民賞（2017年）
- 〈かいだん広場〉
  - ・日本建築学会関東支部神奈川支所賞（2015年）
- 〈日ノ出スタジオ・黄金スタジオ〉
  - ・第5回 横浜・人・まち・デザイン賞（2011年）

① 明るく、住みやすいまちづくりを推進し、継続的な街の賑わいを確保するために新しく建物が建つときのルール作りを行いたい。

### ⇒まちづくり協議指針の活用

健全な商業の賑わいを取り戻すよう、建物低層部への商業・業務機能の配置、安全・安心で快適な歩行者空間を確保するための建築物の壁面後退等を定めた。

② 普段は地域に開かれたアーティストの拠点として使いつつ、展示会の開催等、**芸術と触れ合う場**や**アーティストと交流する場**を設けたい。

### ⇒アートによるまちづくり

#### ⇒高架下にアート兼まちづくりの拠点を整備

色々な高さに設置された大きな出窓が、スタジオ内の様子をショーケースのように見せ、特徴的な街並みを生み出している。





# 08

## 様々な主体の努力による群としての景観づくり

歴史と景観で街のシンボルとなる通りを形成している、日本大通り

### 協議の主体・関係者

横浜市／日本大通り活性化委員会／神奈川県／民間事業者

### 背景・経緯

関内の中心にあたる日本大通りは、日本最初の西洋式街路として1871年頃につくられた。日本人街と外国人居留地との延焼防止の目的につくられたため幅が広いことが特徴となっている。2002年、みなとみらい線の開通をきっかけに、港と横浜公園という「開港の歴史の地をむすぶ並木道」をコンセプトに、歩行者にやさしく景観に配慮した道路として再整備された。地元要望による道路を活用したオープンカフェの実証実験等の賑わい創出のための演出や、地元組織「日本大通り活性化委員会」の結成を経て、横浜を代表する通りとなった。

### 周辺環境・立地的特徴

象の鼻パークと横浜公園をむすぶ日本大通りは官公庁等の業務施設や、観光・文化施設が集積した地区に位置する。特に周囲には横浜三塔（神奈川県庁本庁舎、横浜税関本関庁舎、横浜市開港記念会館）をはじめとする歴史的建造物が建ち並び、伝統と風格ある落ち着いた街並みが形成されている。

### 関連計画等

- ▷日本大通り用途誘導地区 地区計画（日本大通り特定地区）
- ▷横浜市景観計画
- ▷関内地区都市景観協議地区

### 受賞・認定等

- ・都市景観大賞 都市空間部門 大賞（日本大通り・象の鼻地区）（2011年）
- ・第4回 横浜・人・まち・デザイン賞（2009年）〈日本大通り活性化委員会〉
- ・ふるさとづくり大賞 団体表彰（2018年）
- ・第5回 かながわ観光大賞（2014年）

#### ① 人にやさしくて歩きやすい道にしたい。

##### ⇒ゆとりのある、段差の少ない歩道の確保

歩行者が快適にゆったりと歩けるよう、車道を狭め、歩道を広く確保した。誰もが安全に歩けるよう車道と歩道を平らにし、歩車道間に車止めを設置し、歩道の段差や切り下げなどを極力少なくした。街中でのイベントにも対応できるよう、車止めは動かせるようにしている。

#### ② 日本大通りに面した歴史のある建築物の多くは震災復興時につくられており、開港以来の官庁街としての歴史を感じさせ、通りの個性と魅力づくりに大きく寄与しているので保全したい。

##### ⇒横浜市認定歴史的建造物に認定

##### ⇒所有者と協力して、さまざまな保全・活用を実施

横浜地方裁判所は新庁舎への建て替えの際、低層部の歴史的建造物の外観を元の形に復元した。横浜情報文化センター（旧横浜商工奨励館）は低層部の歴史的建造物を現物保存し、市民が魅力を感じられるよう、レストラン等に活用している。



#### ③ 拡幅した歩道空間をさらに魅力的にし、商業的な賑わいを創出したい。

##### ⇒オープンカフェの社会実験

##### ⇒オープンカフェの常設化

地元と協力して歩道を活用したオープンカフェを実験的に実施した。また、地元組織（日本大通り活性化委員会）と市とで協定を締結することでオープンカフェの常設化を実現している。

4 関東大震災後の復興期から植えられ、通りのシンボルとして市民に愛されてきたイチョウ並木はこの通りにはなくてはならない景観要素。

#### ⇒景観重要樹木の指定

関内地区の歴史を伝え、特徴的な街並みを構成する樹木として**景観重要樹木**に指定し、管理者による維持・保全が確実に行われるようにしている。

5 街の骨格となる通りを象徴的に見せたい。

#### ⇒通景 (Vista) の確保、素材の調和

通りの通景 (Vista) を確保するため、並木に囲まれた中央の軸線上に照明機器などの構造物をなるべく目立たないように配置している。照明灯や車止めの素材には鉄を用いて歴史性を表現し、通りに調和するデザインとしている。



6 歴史的建造物の風格のある街並みと日本大通りからみた景観を守るため、地域のルールを定めたい。

#### ⇒地区計画の策定

建築物の建て替え・建て増しの際は、通りからの圧迫感を軽減させ、歴史的建造物の風格を阻害しないよう、歴史的建造物よりも高さのある建築物を大きく壁面後退させている。

#### ⇒都市景観協議地区の運用

新築の建築物については景観協議を行い、あえて現代的な素材・デザインを用いるなど歴史的建造物に配慮するよう協議している。

7 道路再整備の際にも景観に配慮したものにしたい。

#### ⇒シンプルで、通りに調和するデザイン

周辺の歴史的建造物やイチョウ並木と調和し、風格のある舗装となるよう、歩道は石板舗装とし、色味を選定した。車道のアスファルト舗装も骨材に黄・赤・灰色を混ぜ、色味を調和した舗装としている。



舗装骨材調整中の様子

