

## Ⅷ 自動車道

### Ⅷ-1. 事業概要

#### (1) 事業概要

自動車道の事業概要は以下のとおりである。

表 事業概要

■事業名	自動車道
■事業分野	港湾
■事業の種類	新規事業
■賞の受賞	2001年デザイン賞
■特に参考となる効果	居住者の日常的な利用行動の変化
■事業対象・規模	対象：（神奈川県横浜市） 規模：L=500m、W=約10m、トラス橋3橋の保存、自然石護岸の保存、芝生広場
■事業主体	横浜市
■周辺の関連事業	みなとみらい地区、新港地区の面的整備
■景観検討の段階	計画・設計・施工
■PIの有無	なし
■事業期間・竣工	平成9年に供用開始
■事業概要	自動車道は、新港ふ頭地区に貨物を運び込むための貨物鉄道線として、新港ふ頭地区とともに1914（大正3）年に整備された。その後、新港ふ頭の役割の変化に伴い、1982（昭和57）年には貨物鉄道としての使命を終えた。跡地は、みなとみらい地区の整備の一環として、周辺施設と一体的に整備され、1997（平成9）年にプロムナードとして供用された。周辺には、横浜ワールドポーターズなど集客施設が集積している。自動車道供用後、新港地区の集客施設の整備が進み、2002（平成14）年には赤レンガ倉庫の整備が完成した。その後、桜木町から港の見える丘公園までを、「開港の道」として指定、みなとみらい線の開通など、歩行者ネットワークや公共交通の整備により、施設周辺の利便性が向上している。

## (2) 事業対象地位置図

汽車道は、新港ふ頭地区に貨物を運び込むための貨物鉄道線として、新港ふ頭地区とともに 1914 (大正 3) 年に整備された。その後、新港ふ頭の役割の変化に伴い、1982 (昭和 57) 年には貨物鉄道としての使命を終えた。跡地は、みなとみらい地区の整備の一環として、周辺施設と一体的に整備され、1997 (平成 9) 年にプロムナードとして供用された。周辺には、横浜ワールドポーターズなど集客施設が集積している。汽車道供用後、新港地区の集客施設の整備が進み、2002 (平成 14) 年には赤レンガ倉庫の整備が完成した。その後、桜木町から港の見える丘公園までを、「開港の道」として指定、みなとみらい線の開通など、歩行者ネットワークや公共交通の整備により、施設周辺の利便性が向上している。



### (3) 整備の経過

#### ① 自動車（プロムナード）の整備の経緯

自動車は、もともと桜木町の駅から、新港地区を結ぶ新たなルートとして、貨物線に利用されていた軌道ルートを活用し遊歩道に再整備した施設である。そのため、整備の最大の目的は新たな歩行者ルート作りであり、利用に関しても、遊歩道としての歩きやすさに対する安全性や快適性には、十分な考慮がなされている。

また、新港地区は昭和 63（1988）年に再開発に着手し、これにあたっては、土地利用計画、施設計画、街並み景観ガイドライン等、既にみなとみらい 21 新港地区全体として整備の方針が定められた。自動車は、そのうちの一施設として位置づけられた整備である。

#### <みなとみらい 21 新港地区街並み景観ガイドライン>

##### ■ 空間形成の基本方針

- ・ 港の情景の演出
- ・ 歴史の継承
- ・ ヒューマンスケール

##### ■ 誘導の方向と事項

- ・ 建物高さ—中低層建築物による落ち着いた街並みの誘導
- ・ 空地の確保—水際線に沿った広場の確保、通景空間の確保
- ・ 街並み形成—歩行空間としての壁面後退、建物低層部の昨日、そのデザイン
- ・ 建物のスケール感、デザイン—分節化などの工夫、素材、色彩（赤レンガ色との調和）

#### 図 みなとみらい 21 新港地区街並み景観ガイドライン

#### ② 自動車（プロムナード）の整備の内容

新港ふ頭への貨物輸送を目的に敷設された臨港鉄道跡地を、延長 500m のプロムナードとして整備している。敷設当時のアメリカ製のトラス橋を改修した上で保存活用したほか、線路をボードウォーク内に残し、貨物輸送で活躍していた当時の雰囲気と、水辺と一体となった景観を創出している。

また、自動車の名称は公募により決定し、平成 9 年度にオープンして以来、新港地区への歩行者の主動線として利用され、海に囲まれたプロムナードとして独特な景観を生み出している。

#### ③ 歩行者ネットワークの形成

新港地区を含む「みなとみらい 21 地区」の歩行者ネットワークの考え方は、横浜市の総合計画である「ゆめはま 2010 プラン」の中で「みなとまち快遊プラン」として位置づけられた。この中で、水際ゾーンに新たな“ミナトヨコハマ”らしい賑わいの場や魅力ある回遊空間の創造を目指している。

#### ④ 運河パークの整備の内容

自動車連絡する新港地区のエントランスとなる約 1.0ha の広場で、ボード・カッタ

ーなどの水面利用を想定した親水護岸は、かつて三菱ドックで使用されていた小松石を使用し、歴史性が感じられる景観を創り出している。また、園路は自動車道に続くボードウォークとし「ナビオス横浜」の開口部を抜け、その先に赤レンガ倉庫が見えるよう通景空間を確保している。

⑤自動車道周辺施設の整備の経過

自動車道が供用を開始した1997年の時点では、みなとみらい21の中央地区は、ランドマークタワーと横浜マリタイムミュージアム、パシフィコ横浜以外は、まだ、建設中であり、新港地区においては、ほぼ未整備の状態であった。

自動車道の供用とほぼ同時にクィーンズスクエア横浜がオープンし、現在とほぼ同様のビル群のスカイラインが形成されている。その後、新港地区の運河パーク、横浜ワールドポーターズ、横浜コスモワールドが相次いで完成し、2002年には新港地区のシンボルとなる赤レンガ倉庫、赤レンガパークが完成し、ほぼ現在のかたちを整備された。つまり、自動車道の整備前後から現在に至るまで、周辺状況は建築のみならず、プロムナード等の整備が進み、地区全体の中での自動車道の位置づけが変化するとともに、利用者の利用方法にも影響をあたえてきたことが考えられる。

今後は、2007年の着工、2014年以降の完成を予定し、自動車道の南側の北仲通北地区の再開発が計画されている。

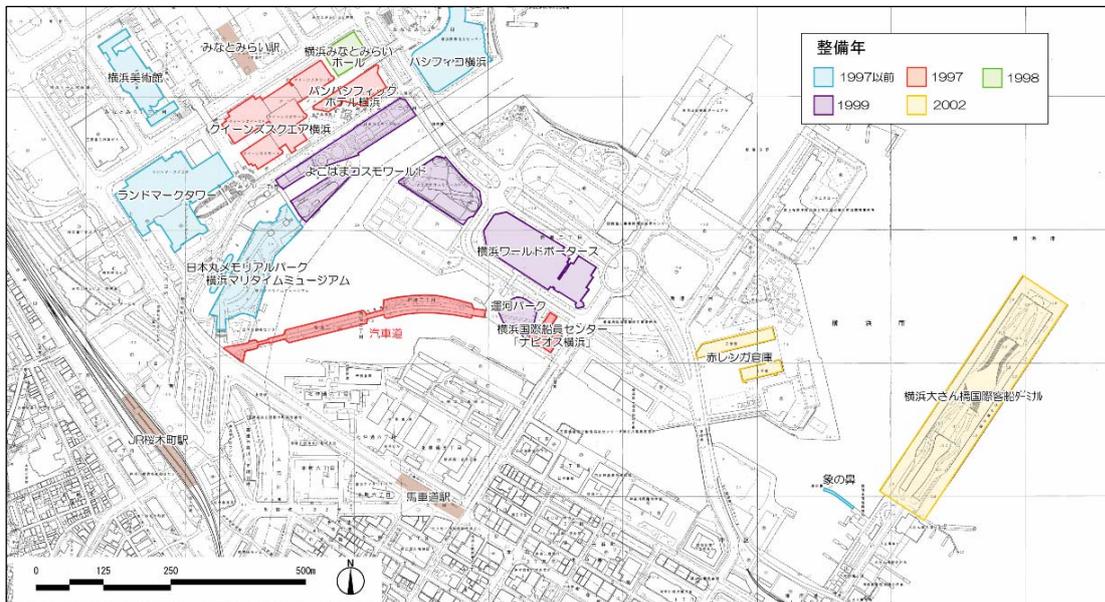
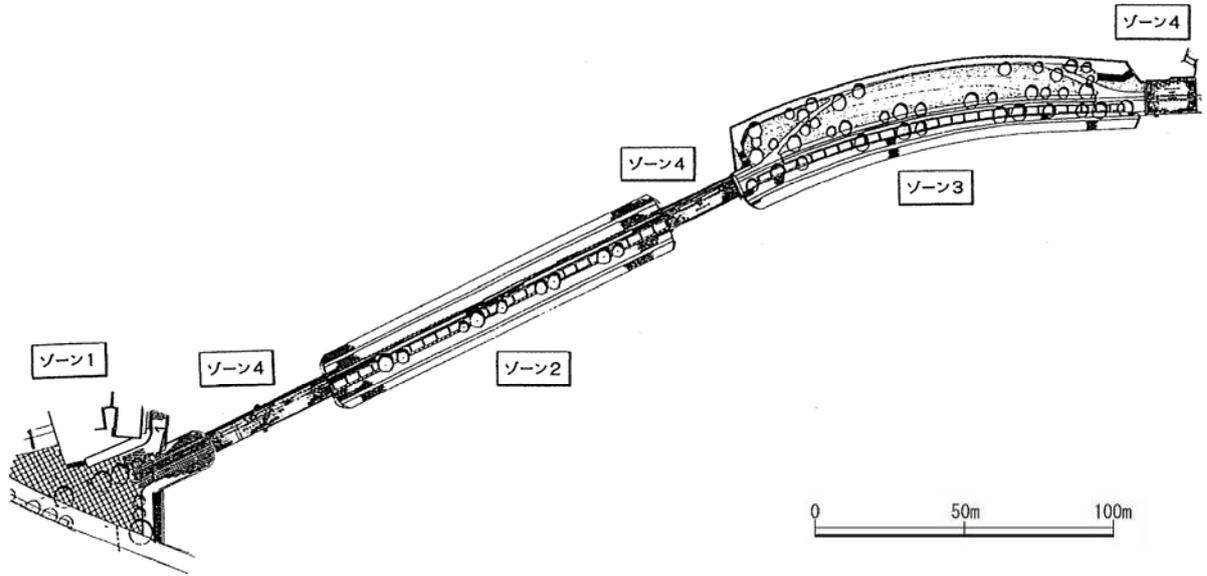
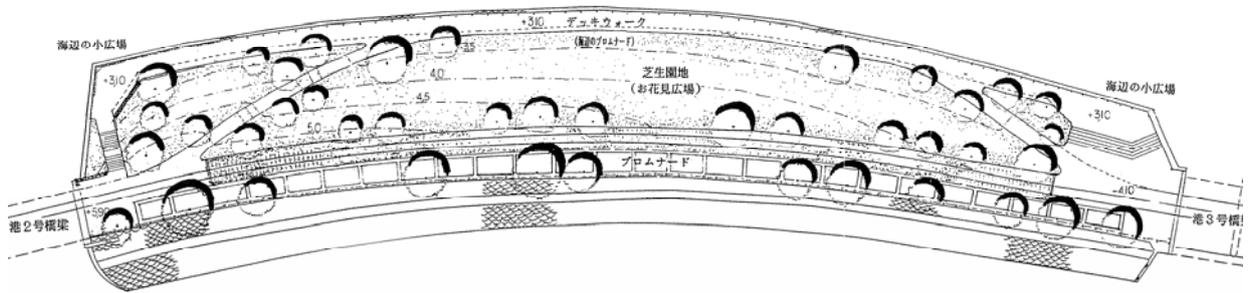


図 自動車道周辺施設整備年

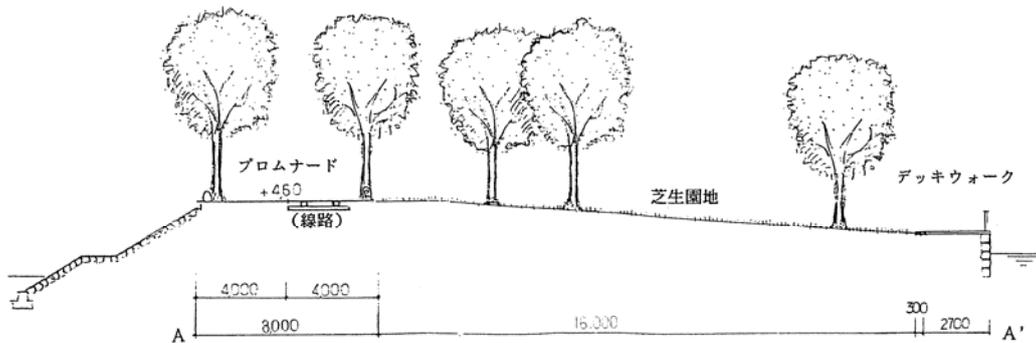
(4) 設計図面等



自動車道全体平面図



自動車道ゾーン3平面図



自動車道ゾーン3断面図

【整備前】



【整備後】



## Ⅷ-2. 計画・設計の意図および期待される効果

### (1) 計画・設計の意図

文献調査、設計者ヒアリング、事業者ヒアリングより、当該施設の整備の方針は、大きく3つに整理される。以下に、各方針に対する計画・設計の考え方と内容をまとめる。

#### 1) 通過だけでなく滞留機能を有するプロムナード空間の形成

汽車道はそもそも、桜木町と新港地区をつなぐ貨物鉄道として利用されていたルートをも、プロムナードとして再整備した施設である。最も基本的な機能として要請される内容は、プロムナードとして利用者が安全かつ快適に歩行出来る空間を提供することである。そのため、既定の敷地条件を最大限生かし、幅員を確保している。

また一方で、単なる通過空間としてだけでなく、横浜における水辺のひとつのスポットとして楽しめるよう、滞留機能を有するプロムナード空間の形成を図るため、水辺に向かって緩やかに傾斜をつけた芝生広場の整備や、季節感のある植栽の配置、周辺の景観を眺望するのに適した場所へのベンチの配置など配慮されている。

これらの要請や条件に対し工夫された考え方として、以下のものがあげられる。

#### ① 滞留空間としての芝生広場の整備



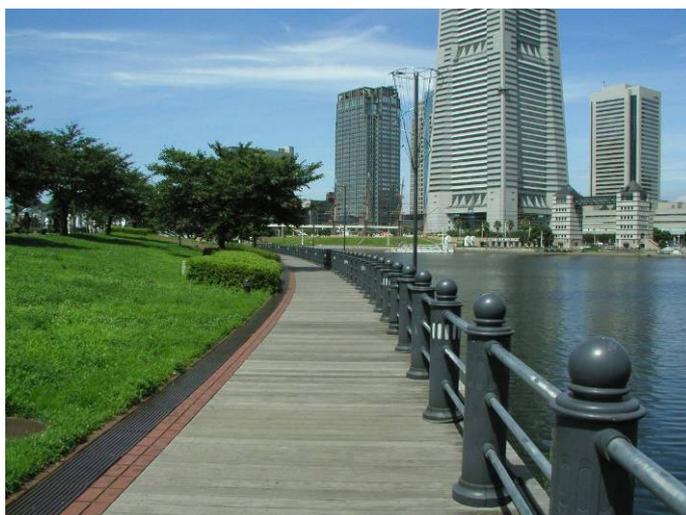
#### ② 歩行者空間として幅員を最大限確保



### ③季節感や四季を感じられる植栽のデザイン



### ④四方の水面を活かした散歩道づくり



## 2) 歴史遺産の保存・活用

汽車道は、貨物鉄道跡地を再整備しており、3本のトラス橋や石積み護岸、軌道敷といった当時の歴史的遺構、遺産が残されている（ただし、新港地区側のトラス橋は、旧夕張川橋梁を整備時に移設したもの）。当該施設では、これらの遺構を修理のうえ保存しつつ、トラス橋の見せ方や軌道の残し方等、具体の空間や施設のデザインに活かすことで、地域の成り立ちや歴史の記憶を語り継いでいくことを目指している。

これらに関する設計意図として、以下のものがあげられる。

①歴史的遺構の活用



②道の意義や地区の成り立ちを伝える仕掛けづくり



### 3) 周辺地区との対比及び一体化

自動車道は、桜木町と赤レンガ倉庫等の歴史的施設のある新港地区をつなぐルートであるとともに、横浜港周辺のにぎわい空間を結ぶ水辺の歩行者ネットワークの一部としての機能も期待される。そのため、単体としての魅力はもちろん、赤レンガパーク等の新港地区の施設との調和や連続性が意識され、赤レンガ倉庫への通景空間を確保したり、照明灯や安全柵のデザインを統一したりしている。また一方で、明と暗、にぎやかさと落ち着き、人工的と自然性等、みなとみらい地区との対比も意識されている。これらは、来訪者が視覚的に認識出来るように、照明を暗めに設定することや、素材や照明の色彩、形状等により表現されている。

これらに関する設計意図として、以下のものがあげられる。

#### ①新港地区（赤レンガパーク）との一体感や連続性



(左) 自動車道の照明灯と安全柵、(右) 赤レンガ倉庫の街路灯と安全柵

②周遊ルートの一部としての位置づけ

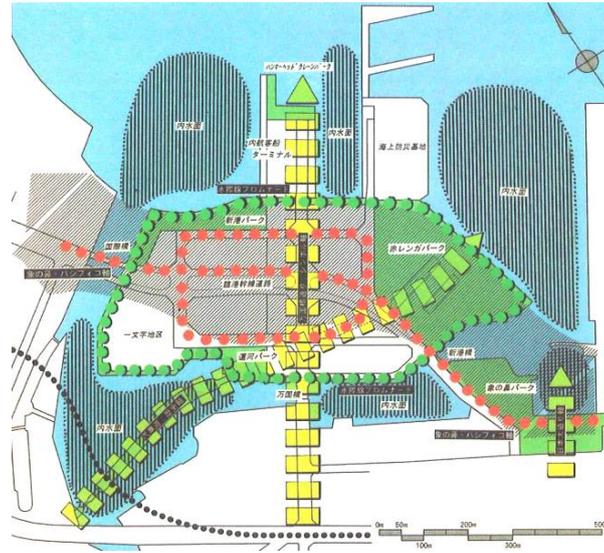


図 「新港地区形成概要図」

③みなとみらい 21 地区とのコントラスト



④水域を介して得られる眺めに配慮した施設デザイン



(2) 期待される効果

1) 設計意図と期待した効果のまとめ

文献調査と設計者ヒアリング、事業者ヒアリングによる計画・設計意図と期待される効果の対応は以下のようにまとめられる。

表 設計意図と期待した効果のまとめ

	意図	景観に配慮した内容	期待される効果
<b>A.通過だけでなく滞留機能を有するプロムナード空間の形成</b>			
1	滞留空間としての芝生広場の整備	○芝生広場は滞留可能な園地機能を有する場所としてデザイン ○景観ポイントへのベンチ等の休憩施設の設置	●横浜の新たな水辺空間としての創出と利用  ●通過空間としてだけでなく滞留空間としての利用
2	歩行者空間としての幅員を最大限確保	○歩道幅員確保のため、防護柵や照明等は植栽と一体となるよう外側に配置	
3	「季節感や四季」を感じられる植栽デザイン	○季節感の得られるエンジュ、オオシマザクラなどをベンチ周辺や芝生広場等の景観ポイントを中心にデザイン	
4	四方の水面を活かした散歩道づくり	○芝生広場の北側にメイン動線とは別に水際の遊歩道を整備 ○芝生広場は北側水際方向に緩やかに傾斜をつけて親水性を高める	
<b>B.歴史遺産の保存・活用</b>			
1	歴史的遺構の活用	○石積み緩傾斜護岸（明治43年）や、3本のトラス橋の活用	●歴史が感じられる空間の創出
2	道の意義や地区の成り立ちを伝える仕掛けづくり	○軌道を残し、軌道部分の舗装は枕木をイメージしてウッドデッキを採用 ○トラス橋を美しく眺められる鑑賞範囲を設定し、視界を阻害する照明ポール等の人工施設の設置を避ける	
<b>C.周辺地区との対比及び一体化</b>			
1	新港地区（赤レンガパーク）との一体感や連続性	○防護柵は赤レンガパークと同仕様のもを使用 ○ウッドデッキ以外の部分は石で舗装 ○ナビオス横浜には赤レンガ倉庫を見通す通景空間を設ける（公開空地）	●みなとみらい21中央地区への視点場として及び視対象としての整備と利用
2	周遊ルートの一部としての位置づけ	○桜木町から港の見える丘公園までをルートとして設定（開港の道）	
3	みなとみらい地区とのコントラスト	○自動車を含む新港地区は、中央地区に対し、色彩や照明に関して暗めに設定	●新港地区へのルートのひとつとしての整備と利用
4	水辺を介して得られる眺めに配慮した施設デザイン	○施設のエッジに照明を施し、領域を示すライトアップ ○周囲を眺めるために視界を阻害する照明等や安全柵の透過性を高める	

## 2) 期待される効果の発現段階における整理

上記期待する効果について、効果の発現段階の「意識変化」、「活動変化」、「空間変化」において以下のような効果が想定される。

表 発現段階ごとの効果の整理

期待する効果	意識変化	活動変化	空間変化
●横浜の新たな水辺空間の創出と利用	○開放感がある ○水辺が近く自然を感じる		○汽車道の周辺施設で、風景を取り込める場所への飲食スペースの設置 ○周辺施設の連帯性の向上
●通過空間としてだけでなく滞留空間としての利用	○周囲をよく眺められる ○休憩しやすくなった	○ショッピングなどの目的地までの通り道／通勤・通学路／散歩・ジョギング・ウォーキング／写真撮影・スケッチ／休憩／周りの景色を眺める等の様々な利用の創出	
●歴史が感じられる空間の創出	○歴史的な建造物が残っているため歴史を感じる ○赤レンガ倉庫を意識する	○ボランティアガイドや歴史巡りのルートとしての利用の創出	○ボランティアガイドや歴史巡りのルートの設定
●みなとみらい 21 中央地区への視点場としての整備と利用	○周囲をよく眺められる ○夜景がよく見える ○開放感がある	○周りの景色を眺める利用の創出	○みなとみらい 21 中央地区の視点場の設置
●新港地区へのルートのひとつとしての整備と利用	○歩きやすい ○赤レンガ倉庫を意識する	○ボランティアガイドや歴史巡りのルートとしての利用の創出 ○回遊性の創出	○ナビオス横浜の通景空間の創出 ○ボランティアガイドや歴史巡りのルートの設定 ○新港地区全体での一連の空間の形成

これを踏まえ、各段階における効果の把握について調査を実施した。