

# 生き続けるまち-子安浜

150014 瀧澤 知樹・150017 谷水 鍊・150019 西村 恒亮・150020 芳賀 泰平・150031 信夫あゆみ・150033 祖父江 英謙

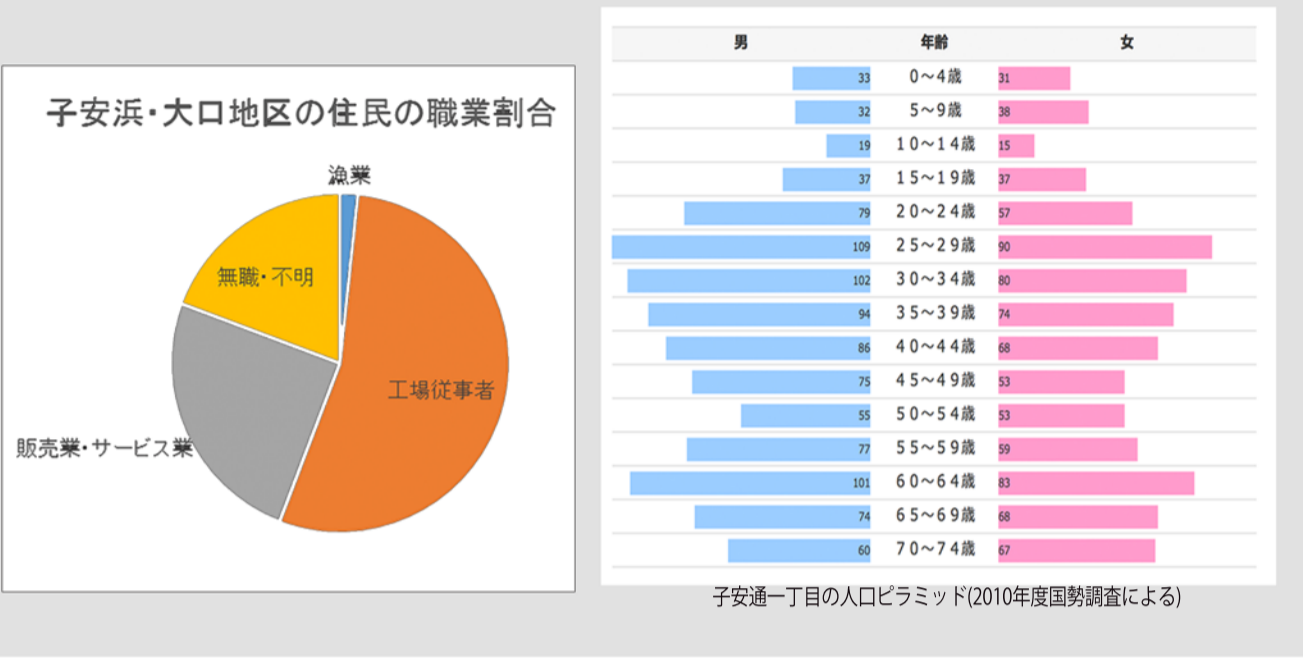
## 1. イントロダクション

本研究は横浜市神奈川区に位置する子安浜という臨海地域を対象とする。その地理的・歴史的経緯を考察・分析することによって、子安浜地域の特性を把握し、それと同時に課題を抽出する。その課題に対する具体的な解決策を提示し、20年後の子安浜のあるべき姿を探っていく。

## 2. 子安浜の人々

子安浜の人口は2000人程度である。子安浜の特徴の一つは漁業であるが、人口全体に占める漁業者の割合は全体の1%、30名程度に留まる。また、漁業は職住近接型であり、それは子安浜が優良な港であることが要因のようである。

一方工場従事者の割合は46%と高い。工場従事者については、子安浜の人々は埋立地の工場や近隣の工業地区に徒歩や自転車などで通勤するほか、電車で東京まで通勤する人もいる。加えて、埋立地へは東京や県内他地域から多くの通勤客がある。なお、他地域と比較しても高齢化はそれほどは進行しておらず、夕方や休日には子供たちの元気に遊ぶ姿をまちで見ることができ。また、昔から漁業が盛んであるためかコミュニティが強く、町内会も活発に活動している。



## 4. 子安浜の現況

子安浜は日本の大動脈である東海道上に位置し、近接する大都市である東京や横浜の影響下に翻弄されながらも、その地理的な優位性を活かし独自の歴史を紡いできた。子安浜の南側に埋立地があり工場が立ち並んでいることや苦難の歴史を乗り越えて漁業が未だに営まれていること、人口構成が比較的安定していることなどは、この土地が大都市に程近いという地理的必然性を抜きに語ることはできない。

人々の主な買い物先は子安駅北の大口通商店街・新子安駅横のオルトヨコハマ・まいばすけっと子安駅前店で、基本的な買い物はこれらの店で賅っている。しかしながら、今日では子安浜は東海道本線や第一京浜によって大口とは分断された状態にある。だがそれは、子安浜が東西を結ぶ大動脈上に位置しているという地理的優位性と表裏一体なのである。従って、将来世代により良い子安浜を残すための課題抽出・計画立案にあたっては、東西のつながりという地理的特徴十分に配慮する必要がある。

子安浜で漁業が存続している背景については、東京湾が良い漁場であることがあげられる。また子安浜は入江川第二派川を挟み埋立地である守屋町に面しているが、この埋立地のおかげで子安浜の波高が低くなり、漁業に適した港環境を作り出している。また子安浜は海からほど近いため一見津波に弱そうな印象を受ける。だが実際は、想定される最大級の地震が起きててもせいぜい2m程度の高さの津波しか来襲しないと想定されている。また子安浜の北を通る第一京浜が海拔5mであり、浜の南北方向の勾配は急である。そのため海に近接しながらも、津波の罹災リスクが低い優れた地域であると言える。



子安浜の現状分析

## 3. 子安浜の歴史

子安浜を都市計画するにあたっては、この地域の歴史を読み解くことに大きな意味がある。子安浜では現在まで約700年間漁業が続いており、それに寄り添う形で生活が営まれてきた。男衆は海へ漁に出たが、当時、漁には危険がつきものであり、ときには命を落とす者もいた。女は男の無事と大漁を折り港で帰りを待つ。男衆が漁から帰ると、家族揃ってジャコの殻を割いたり、貝や魚の出荷の準備をしたり。海と共に生業があり、そこに家族があり暮らしがあったのだ。だがこの150年間で子安浜の表情は大きく変わった。開国による異文化の影響、殖産興業のもと進んだ鉄道敷設、埋立地ブームと工場の進出、工業排水による公害と漁業権放棄、新規漁業者の参入。時代の趨勢の中で、激動を繰り返した。

このように、子安浜は独特の歴史的コンテクストを有している。潮の香、奔めく数多の漁船、軒を連ねる水際の子安浜、ひっそりと佇む住宅街、コミュニティ、埋立地と工場、周辺地域との長く強いつながり…。どれも、歴史と切り離して考えることはできない。

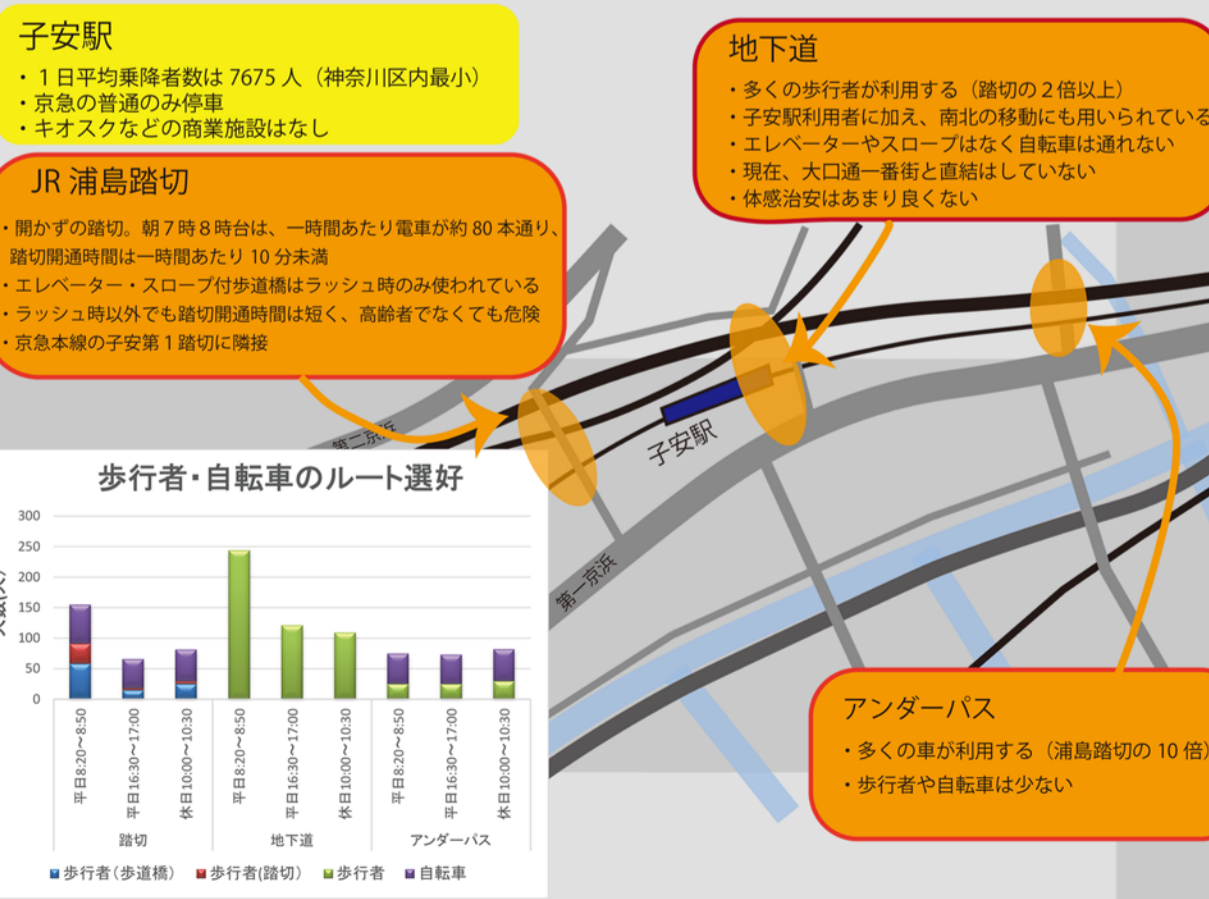
子安浜が今後、より魅力的な地域になっていくためにはどうあるべきなのだろうか。それを議論するうえで、子安浜の特性、さらには地理的必然性を把握することが重要となる。

歴史を検討することで、現在の子安浜を成り立たせてきた外的ファクター・内的ファクターを明確にしようと思う。

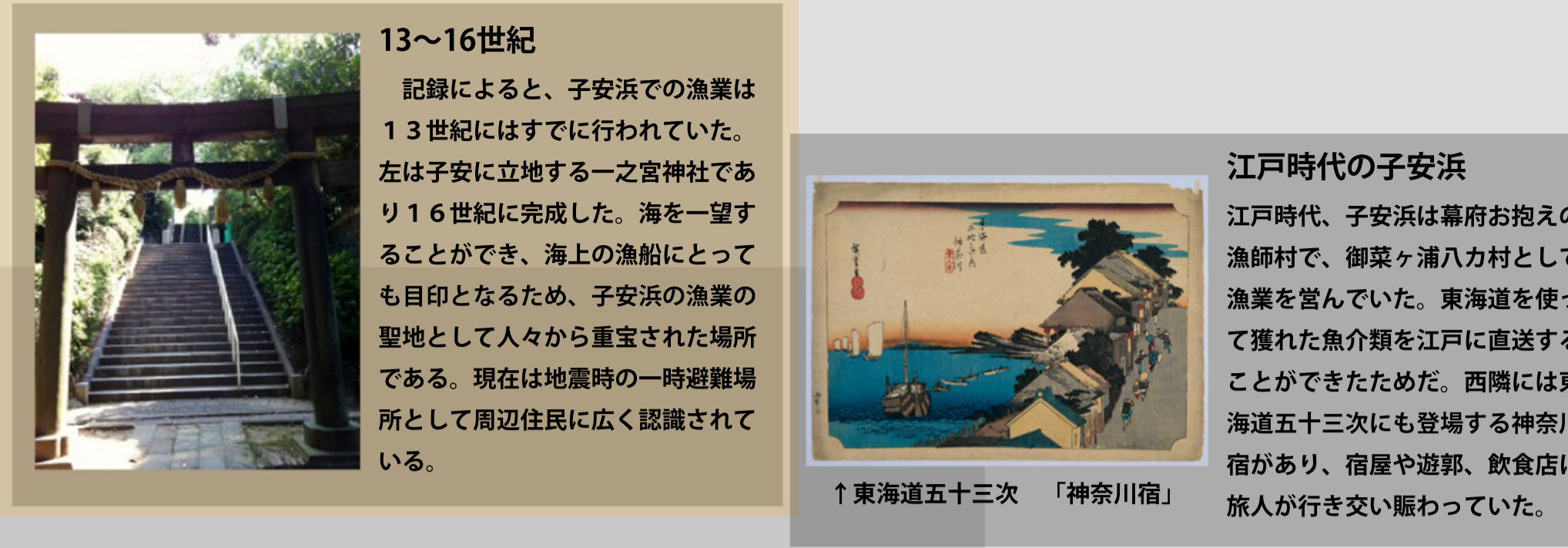
西暦	和暦	出来事
1284	弘安6年	日釣・夜釣の漁業が沿岸行われていたとされる。
1561	永祿4年	一之宮神社、埼玉県氷川神社の分霊を勧請(江戸時代)
1859	安政6年	子安村の茅野屋勘右衛門が味噌や醤油をあきなう店を横浜町に開いていた。
1866	慶応2年	アメリカから種を取り寄せ、セロリ、レタス、トマト等の栽培が開始される。
1872	明治5年	新橋ー横浜間鉄道開通
1878	明治11年	畑の作付面積1800坪まで拡大
1887	20年	西洋野菜の産地として最盛期 一戸あたり収入2000円以上
1890	23年	日本初のトマトケチャップ工場「清水屋」
1904	明治37年	守屋此助による子安の地先の海面約15万坪の埋立計画
1912	明治末期	ジャコを茹でて殻を剥いて出荷する「むきじゃこ」が考案され、子安浜の名物に
1912	大正元年	守屋此助による埋立工事
1924	大正13年	漁船繋留環を1間に1か所の割合で設置することを、市と協定
1927	昭和2年	浅野総一郎による450haにも及ぶ埋立造成が竣工する
1928	昭和3年	網干場の無償貸与と船溜まりの占有使用の許可 市と協定
1929	昭和4年	海岸道路造成にあたり約束の船着場整備
1953	昭和28年	大黒町地先埋立計画
1958	昭和33年	大黒町埋立計画の補償金と慰謝料を受領、この一部で護岸の網干場600坪を市から購入、漁具倉庫などに使用し浜小屋が一気に増える
	昭和30s	埋立地と公害により、不漁に陥る
1969	昭和44年	市から買った土地の売却、土地を船主に均等に配分
1971	昭和46年	子安浜漁協・西神子安浜漁協は市の全面補償を受け漁業権放棄⇒漁船すべて処分
	昭和50s	アナゴ延縄漁などの漁業権を必要としない自由漁業による新たな漁業者が現れる



- ▲ 子安浜は東京ー横浜のつながりの上に位置しているまちである。
- ← 子安浜の各地の現状・問題について。歴史的経緯に根をもつものも多い。
- ↓ 子安浜と大口方面の3つのコネクション。それぞれ状況が異なる。



子安浜ー大口方面のコネクション



13~16世紀

記録によると、子安浜での漁業は13世紀にはすでに行われていた。左は子安に立地する一之宮神社であり16世紀に完成した。海を一望することができ、海上の漁船にとっても目印となるため、子安浜の漁業の聖地として人々から重宝された場所である。現在は地震時の一時避難場所として周辺住民に広く認識されている。



↑東海道五十三次 「神奈川宿」

江戸時代の子安浜

江戸時代、子安浜は幕府お抱えの漁師村で、御菜ヶ浦八カ村として漁業を営んでいた。東海道を使って獲れた魚介類を江戸に直送することができたため。西隣には東海道五十三次にも登場する神奈川宿があり、宿屋や遊郭、飲食店に旅人が行き交い賑わっていた。

西洋野菜の栽培で成功した子安浜

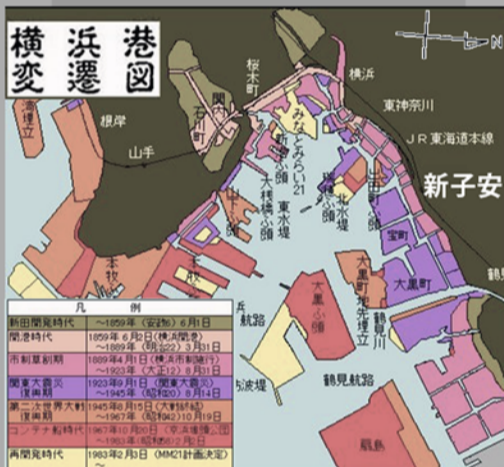
横浜港が開港すると、横浜近くに位置していた子安は素早く異国の情報を仕入れ、セロリ、トマトといった西洋野菜を取り寄せて栽培を開始した。この事業が軌道にのり、農園は次第に拡大していった。その要因は、東海道線を使い大消費地である東京・横浜に迅速に出荷できたことであった。明治23年には日本初のトマトケチャップ工場が子安浜に誕生し、農業・漁業がともに栄える時代となった。



↑子安農園(朝日新聞より)

埋立による漁場の減少

1917年には守屋此助による埋立工事が竣工する。子安浜は東京・横浜間に位置し、また横浜港に近く工業化に好条件であったので、横浜の埋立地ブームの中で埋め立てられたのである。現在まで子安浜に職を提供し続ける一方で、公害等によって漁場は減少。漁業権の放棄に至るまで子安浜の漁業を窮地に追い込んだ。



漁業権放棄以降

漁業権の放棄に伴って入江川第二派川の漁船が一掃され、水際の土地が漁師に割り当てられた。しかし、数年後には漁業権が必要でないアナゴ漁などの自由漁業が開始された。現在でも漁業が営まれている一方で、所有関係が不透明となった水際倉庫群、放棄された廃船群、住宅地に戦前から残る密集した区割りなどは、現在では大きな問題となっている。

## 5. コンセプト - 子安浜の可変性

歴史的・地理的にみると、子安浜という土地が東京ー横浜という大きなつながりの上に存在するという地理的事実は、単に都会に近い便利さだけでなく、現在の人々の暮らし、埋立地の工場、そして東京や横浜での出来事に対して敏感に反応するというその歴史に大きな影響を与えていることがわかる。

子安浜の都市計画を考えるにあたり我々が重視したのは、このような現在の状況の大元の理由ともいえるこの東西のネットワーク、そしてそのためこの地が機敏に姿を変えてきたという事実である。

ここから導出される我々の計画のコンセプトとは「子安浜の可変性が機能できるよう手助けする」ことであり、言い換えれば古来より子安浜が持っている可変性・ポテンシャルを妨げている要素を除去し、これらが今後発揮されうようにするということである。そのために、我々は以下の点を問題点ととらえ、それぞれに対して改善策を提示したい。

### 1…大口方面への移動の阻害

先に述べた通り大口通商店街は子安浜にとって重要な買い物先のひとつであり、子安浜での暮らしやすさを担保する要素である。そして子安浜での暮らしやすさを向上させることは、この地に新たな住人を呼び込んで住宅の新陳代謝を健全化し、子安浜の可変性を保つうえでも重要といえるだろう。

### 2…過剰な住宅密集、空き家の放置

過剰な住宅密集は子安浜を象徴する要素の一つであると同時に、防災上の問題や住宅建て替えの困難といった子安浜の可変性を阻害する諸問題の温床ともなっている。住宅密集がもたらすこの土地の暮らしやすさ、昔ながらのコミュニティにも配慮しつつ、子安浜の暮らしやすさ、可変性の担保を阻害するこの問題を解決したい。

### 3…水際の占有、廃船の放置

水際の状況もまた、子安浜の印象的な要素であることは間違いない。しかし、実際にはごく少数の漁師のみ水際が使われており、水際のポテンシャルが生かされておらず、来たる未来への柔軟な対応が困難になっている。また、その水際の土地所有の曖昧さや廃船の放置は漁師の生業をも阻害しており、これらを解決することは子安浜の可変性のためにも必要になってくる。

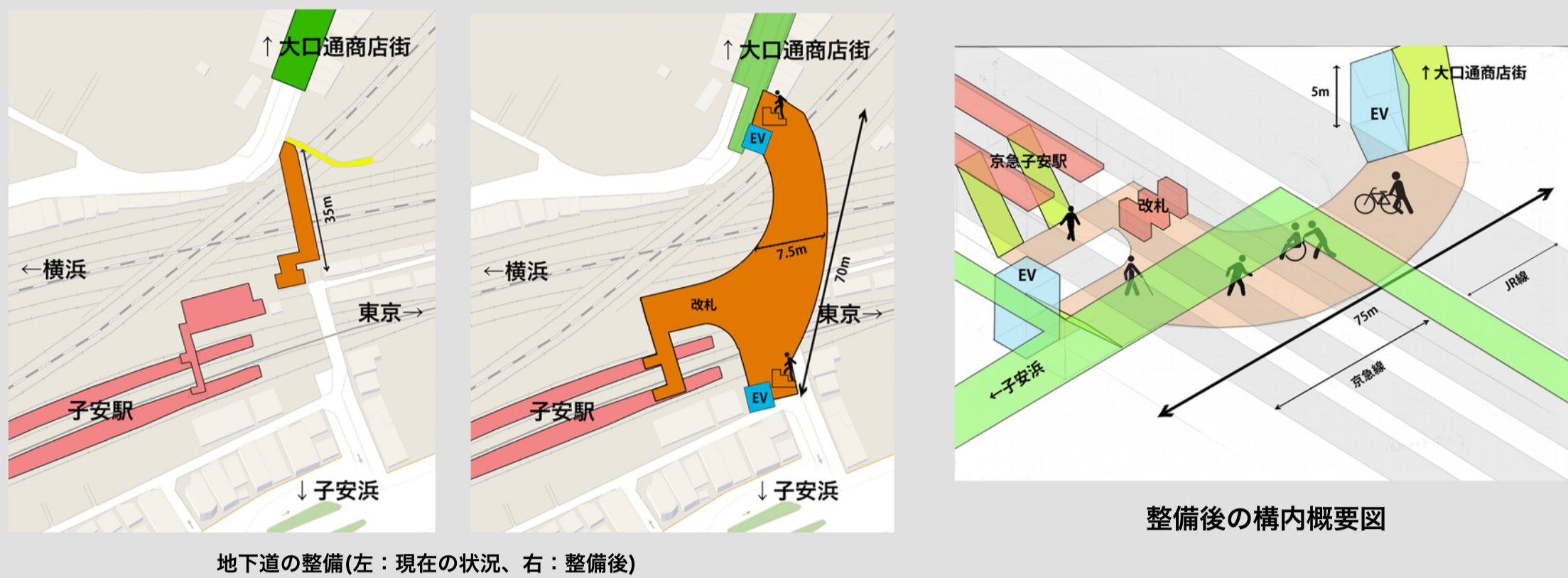


# 6-1. 大口

地下道の拡幅、子安浜側の出口新設、および駅舎の地下転移を行うことで子安側から大口へのアクセス性を向上させる。これは地下道以外の二つのルートは手を入れようがなく、ルートの新設も現実的ではないためである。

駅舎が地下道に直結することで子安駅の利便性・体感治安が向上されるほか、各出口にエレベーター・スロープを増設することで障害者・高齢者・自転車利用者の通行を可能にする。また、朝夕は浦島踏切を閉じ、その交通を一部地下道に回することで浦島踏切で発生する事故の防止にも貢献する。これにより、東京ー横浜というより大きなつなかりを阻害することなく、子安浜ー大口間のアクセス性を高めることができる。また、大口一番街のアーケードを一部延長し地下道出口と繋ぐことで、子安駅・地下道・大口がシームレスにつながるようになる。

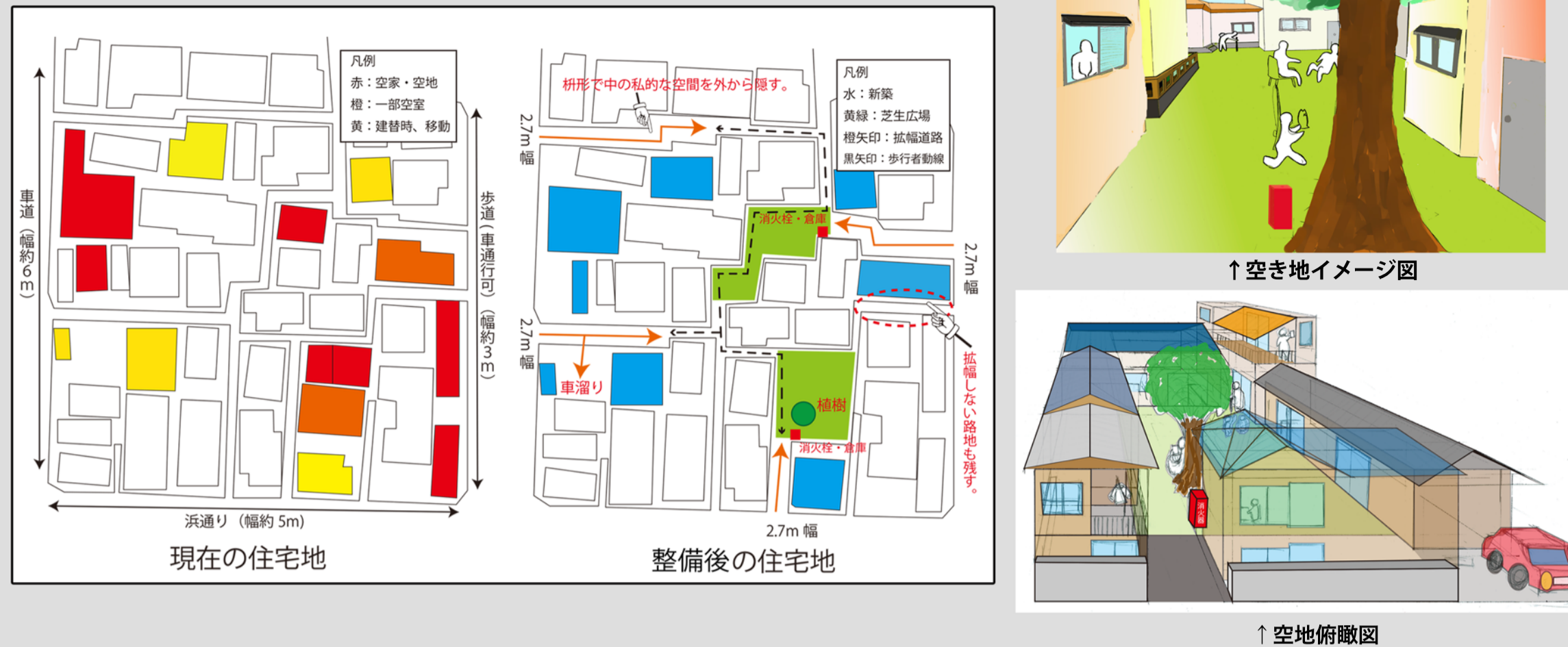
なお、地下道が延長されることで閉塞感が増し、さらに見通しの悪化に伴い体感治安が低下するという懸念は、地下道幅の拡幅、余剰スペースの商店・掲示板等の設置、子安駅との直結による利用者の増加によって解決されるのである。



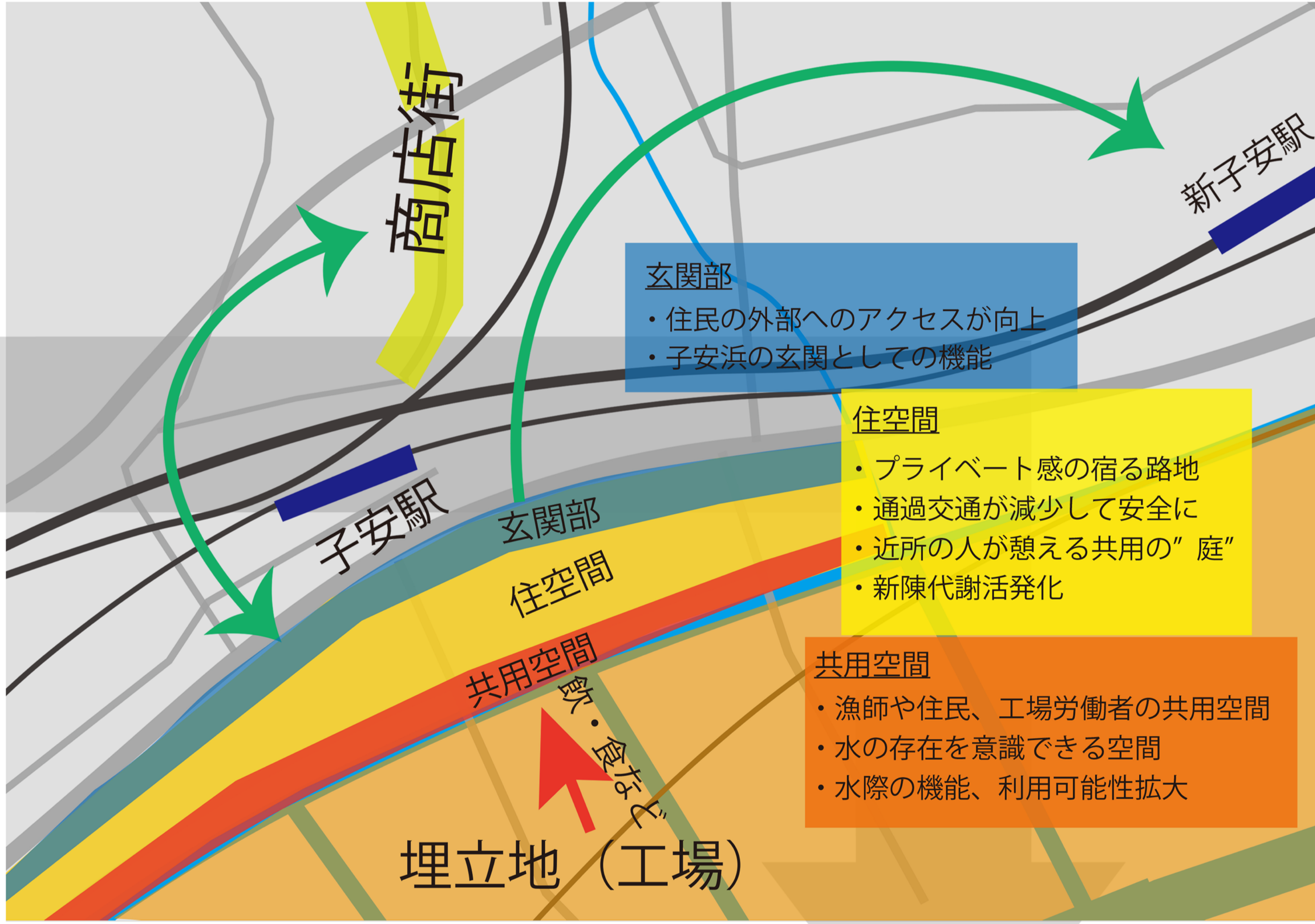
# 6-2. 健全な住環境

住宅地の整備としては区画整理のような大規模工事は行わない。これは道路が広くなり通過交通が増えると家々の間や道端で子供たちが遊ぶ様子が代表される、今の子安浜の風情、暮らしやすさの喪失が起こるのではと危懼されるからである。しかし、狭い路地にのみ面している住宅は接道義務により建て替えが進みづらいため従来の路地を活かしつつ拡幅を行い、すべての住居が3項道路(2.7m-4mの幅員)、もしくはその道路につながる空地に面するようにする。そのため、具体的には以下のような整備を行う。

- ・曲がりくねった道の保持  
内側の道は現在あるT字路や柵形を残すことで、通過交通の防止と同時にまちの奥行きを保つ。
- ・2.7mの道路の整備  
新しく拡幅する道路については、広過ぎてまちの奥行きが損なわれ風情がなくなることを防ぐため、接道義務を満たす道幅の下限である2.7mを道路幅の基本とする。
- ・空き地を転用した小広場の整備  
災害(特に地震・火事)に備え、空家・空地部分を使用して小さな広場を整備する。この広場は人々の憩いの場、生活の場となるとともに、消火器や防災倉庫が置かれ、防災の拠点となる。
- ・漸次的整備  
上記の整備は一時期に進めるのではなく、建て替え・空家・空地がある程度発生することに徐々に進めていく。すでに多くの住宅が古く、じき建て替えが必要となることを考えればこの方法で整備していけるだろう。



←整備後の地下道。改札が地下道に直結しバリアフリーも進むことで、より多くの人々が使えるようになる。



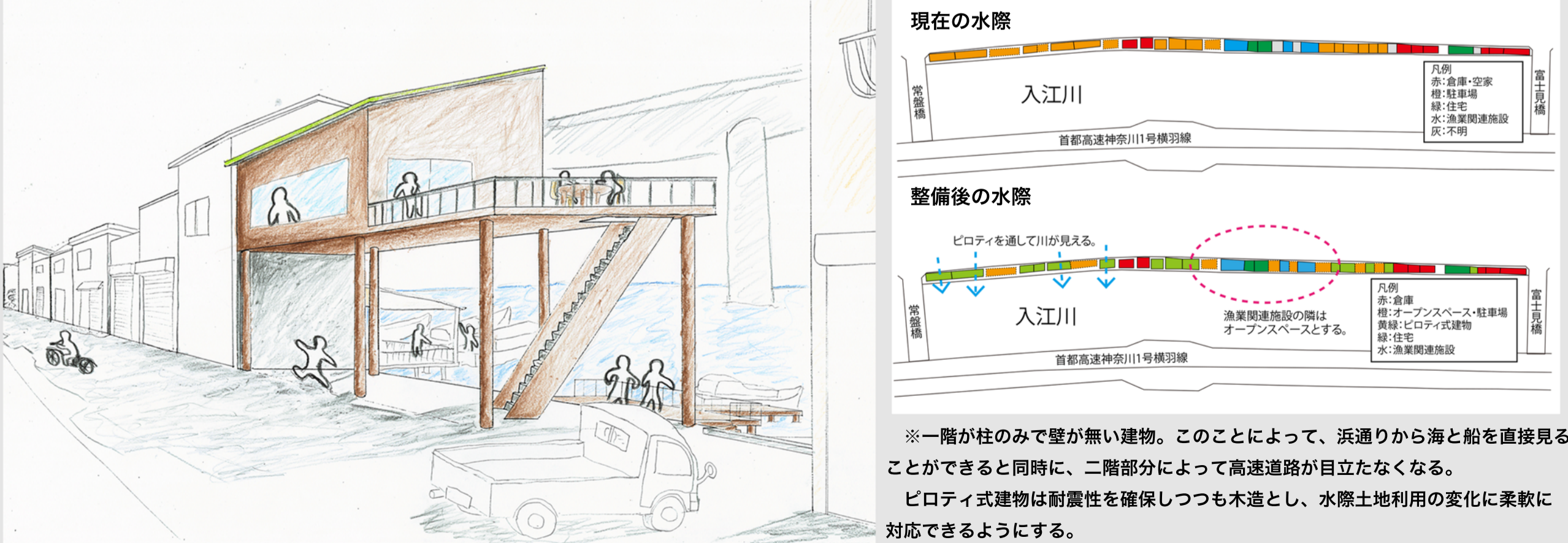
# 6-3. 水際の複合的利用

子安浜の水際は、数多の漁船がひしめき、現代では珍しいバラック住宅が軒を連ねる独特な景観を形成している。その景観は映画の撮影に使われることもあり根強い支持を得ている。しかしその一方で、土地の所有者である漁師は、廃船や朽ちた突き出しの処理、土地所有権の不明瞭さなど多くの問題を抱えており、景観の保全よりも上記の問題の解決を望む声があがっているのが現状だ。

このような葛藤の中で、今後水際はどのような空間であるべきなのだろうか。そこで大都市間に位置する子安浜の特性を吟味して、今後の時代の変化に柔軟に対応することができる「可变的」で「複合的」なウォーターフロント空間を目指すことにする。

水際倉庫群の権利関係が曖昧であることによって現在まで整備ができなかったため、まずはその権利関係の整理をする必要がある。その上で廃船は処理しつつ、水際の駐車場を適宜第一京浜沿いへと移転する。老朽化した駐車場や空き家を取り壊された後にできる跡地は、複合的な空間となるように計画する。住宅や漁業関連施設は維持しつつ、両サイドは空き地とし、漁業者の駐車スペースやオープンスペースとして活用する。またその他の跡地は右図のようなピロティ式建物や親水空間などとして整備するほか、ピロティ式建物の二階は居酒屋や、直売所、簡易宿、コミュニティセンター、展望スペースなどとして用いる。

以上の様な施策によって、まずは水際の防災・権利関係におけるリスクが低下し、漁師の生業の持続性が向上する。また、複合的な空間設計により、朝は漁師が漁業を営み、昼間以降は住民が親水やコミュニティ活動の場として活用し、夜間は工場労働者も含め、新鮮な海鮮を味わう場としても機能する。漁師が水際を占有すると、空間利用が画一的となり、時代の変化に柔軟に対応することができなくなる。水際空間を複合的に整備することで、漁師、住民、工場労働者といった多様な主体による利用を促し、ひいては空間の可変性を高めることができるのである。



※一階が柱のみで壁が無い建物。このことによって、浜通りから海と船を直接見ることができると同時に、二階部分によって高速道路が目立たなくなる。ピロティ式建物は耐震性を確保しつつも木造とし、水際土地利用の変化に柔軟に対応できるようにする。

ピロティ完成イメージ

# 7. まとめ

子安浜の未来を想像しよう...第一京浜沿いに駐車場を集めたことで子安浜の中を通る車は減り、子供たちはよりのびのびと遊び、親はピロティでくつろぎながら安心して遊ばせる。お年寄りたちは、水際や住宅地の空き地に居場所を見つけて、家の外に出るようになる。

水際には工場勤務者なども新鮮な魚介を求め集まってくる。漁師は漁以外に居酒屋などを始める人も出てくるかもしれない。水際にはスペースができ漁業の新規参入もしやすくなった。古くなくても更新が進みにくかった家は空き地ができることで更新しやすくなり、引っ越してくる人も増える。商店街のアクセスが地下道の改修により向上したことも子安浜の魅力を上げたようだ。

子安浜はその独特の街並みや、古来から続く漁業などの特徴を残しつつ、親水性や暮らしやすさを向上し新しい人々の移住や交流が進む町となるのである。