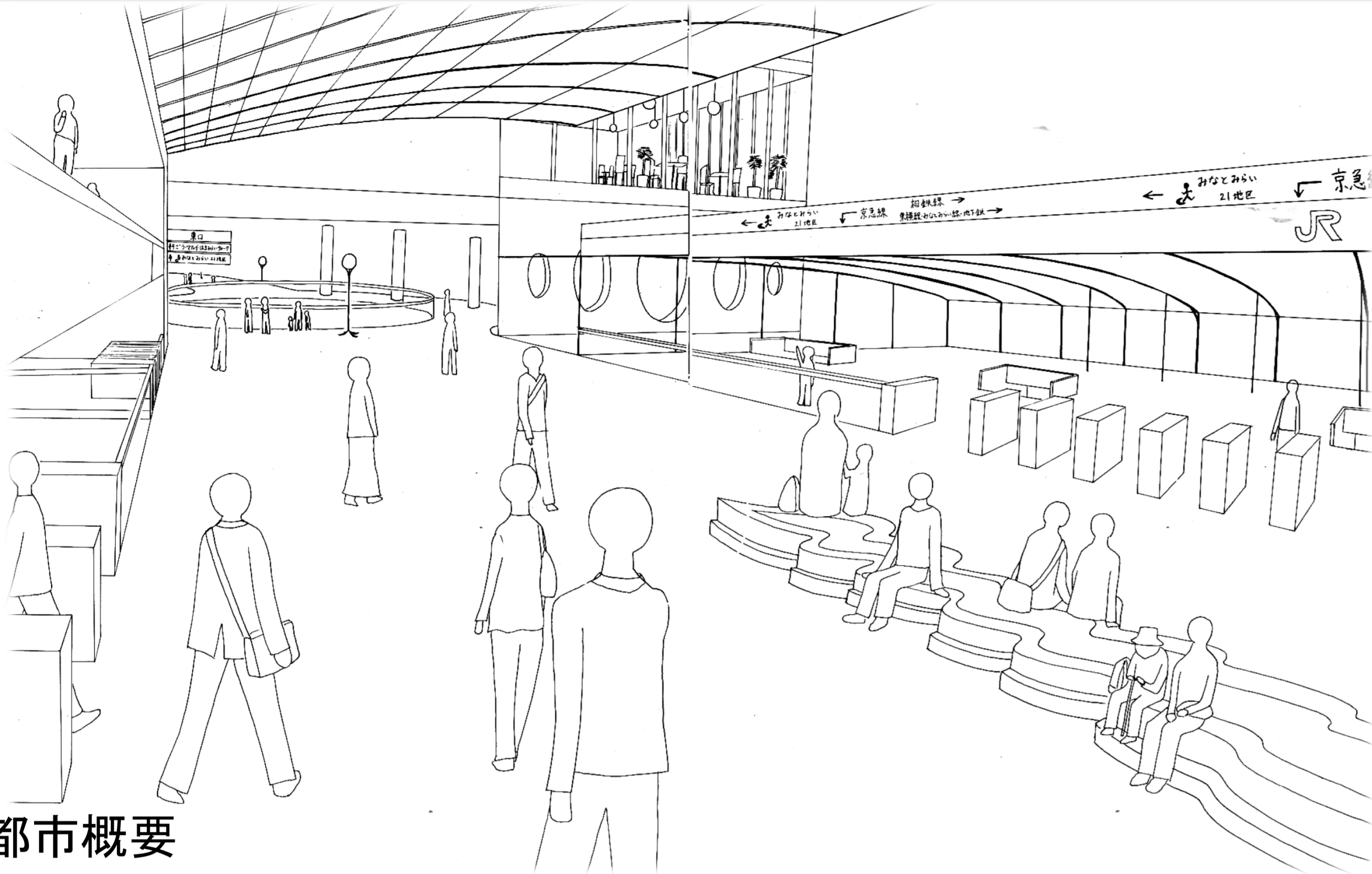


# ウォーターフロント班～溜まり場と止まり木～



## 対象都市概要

### 横浜市

人口約370万人は全国の市区町村では最大。現在も人口は増加中であるが約10年後、東京と同じころにピークを迎え、以後減少と言われている。観光地、郊外、旧市街地など多様な特性を持った地域が混在している。



### 横浜の歴史



ペリーは開国の際に神奈川を開港するよう求めたが、幕府は東海道が通り既に栄えていた神奈川で日本人と外国人が衝突することを恐れ、当時ただのいち農村に過ぎなかった横浜を開港することを決めた。それ以降横浜は西洋の進んだ技術や文化を取り入れる窓口として日本一の先進として発展していった。

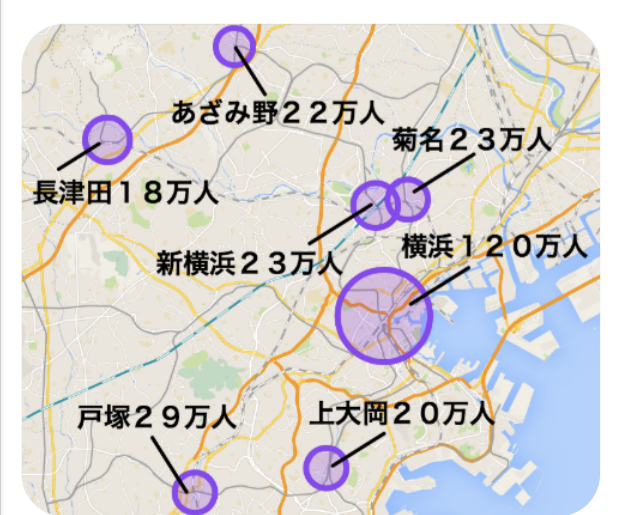


横浜駅的位置変化の様子(明治5年、大正4年、昭和3年)

初代横浜駅ができた際に利権の関係から水上を線路が走るようになったが、今の3代目横浜駅はこの元々水上だった場所に位置している。

### 横浜駅

横浜駅には通勤通学者と観光客という2大マユーザーが存在し、また目的駅としてだけでなく乗り換え駅としての利用も多い。国内の駅では最大の6社17路線が走っており、新宿駅、池袋駅、大阪駅、渋谷駅に次ぐ全国5位の乗降者数120万人/日は横浜市内でも圧倒的である。



横浜市内乗降者数上位7駅

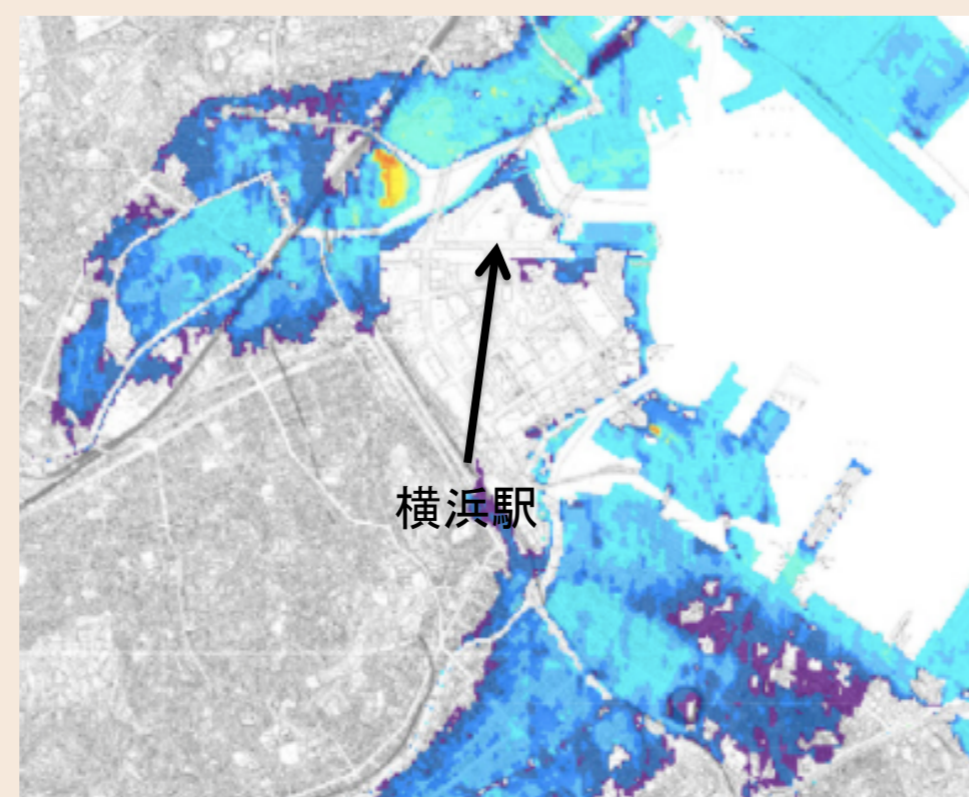
### ウォーターフロント地区

横浜と聞いて多くの人が思い浮かべるものは基本的にここにある。横浜駅周辺、みなとみらい、コスモワールドや赤レンガなどの観光エリア、歴史的建造物が多く残る場所や中華街、山下公園などが含まれている。



### 災害への脆弱性

一方でウォーターフロント地区は津波によって大きな被害を受ける可能性が高く、慶長型地震による波高約4m到達時間約75分が想定される最大の浸水被害を与える地震である(下図)。特に人口の密集と流動が激しい横浜駅周辺はクリティカルポイントとなるため、駅周辺を我々の都市政策の始点とし、以下その現状分析と課題抽出に入る。

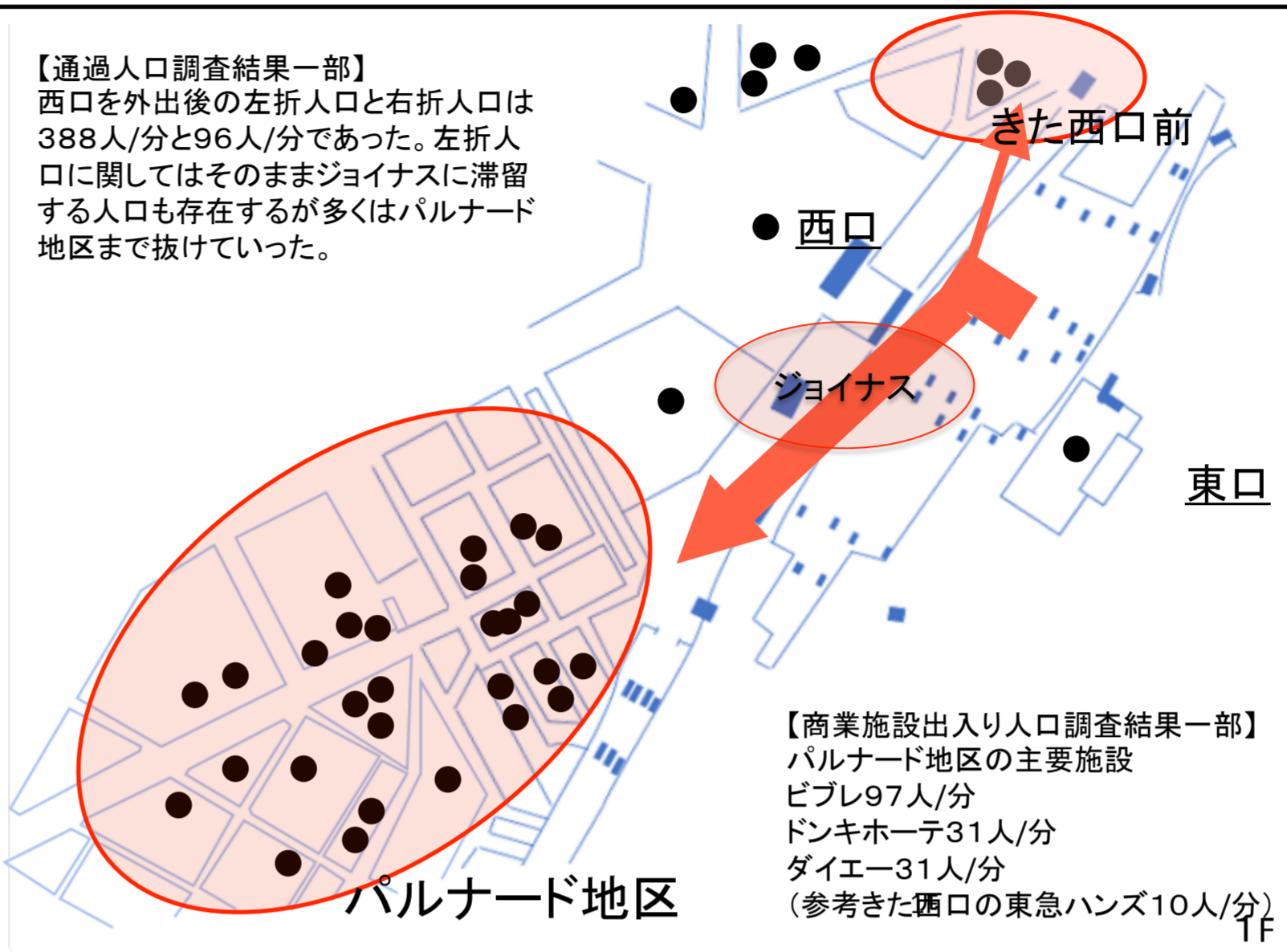


慶長型地震を想定した津波浸水図  
浸水被害が大きい順に、赤>黄>水色>青

## 横浜駅周辺の現状分析と課題抽出

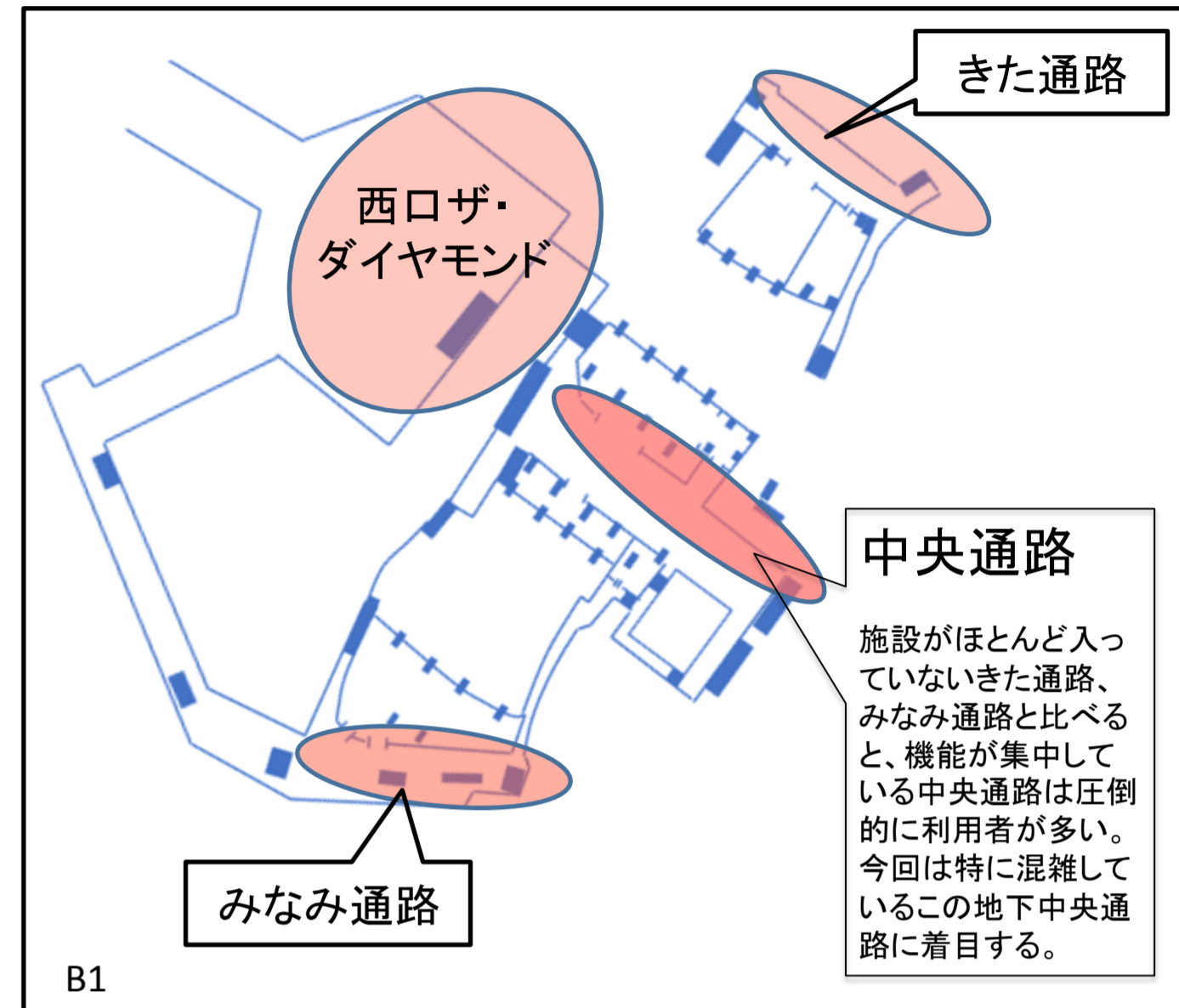
### 地上エリア

横浜駅には東口と西口の二つの対照的な顔がある。東口方向は海側の方向であり、観光エリアとして栄えるみなとみらいウォーターフロント地区へとつながっている。その一方で西口には、バルナードの繁華街を主として、駅ビルのジョイナス高島屋・きた西口方面の繁華街が存在し、商業エリアとして多くの人々が訪れ賑わいを見せている。



### 地下エリア

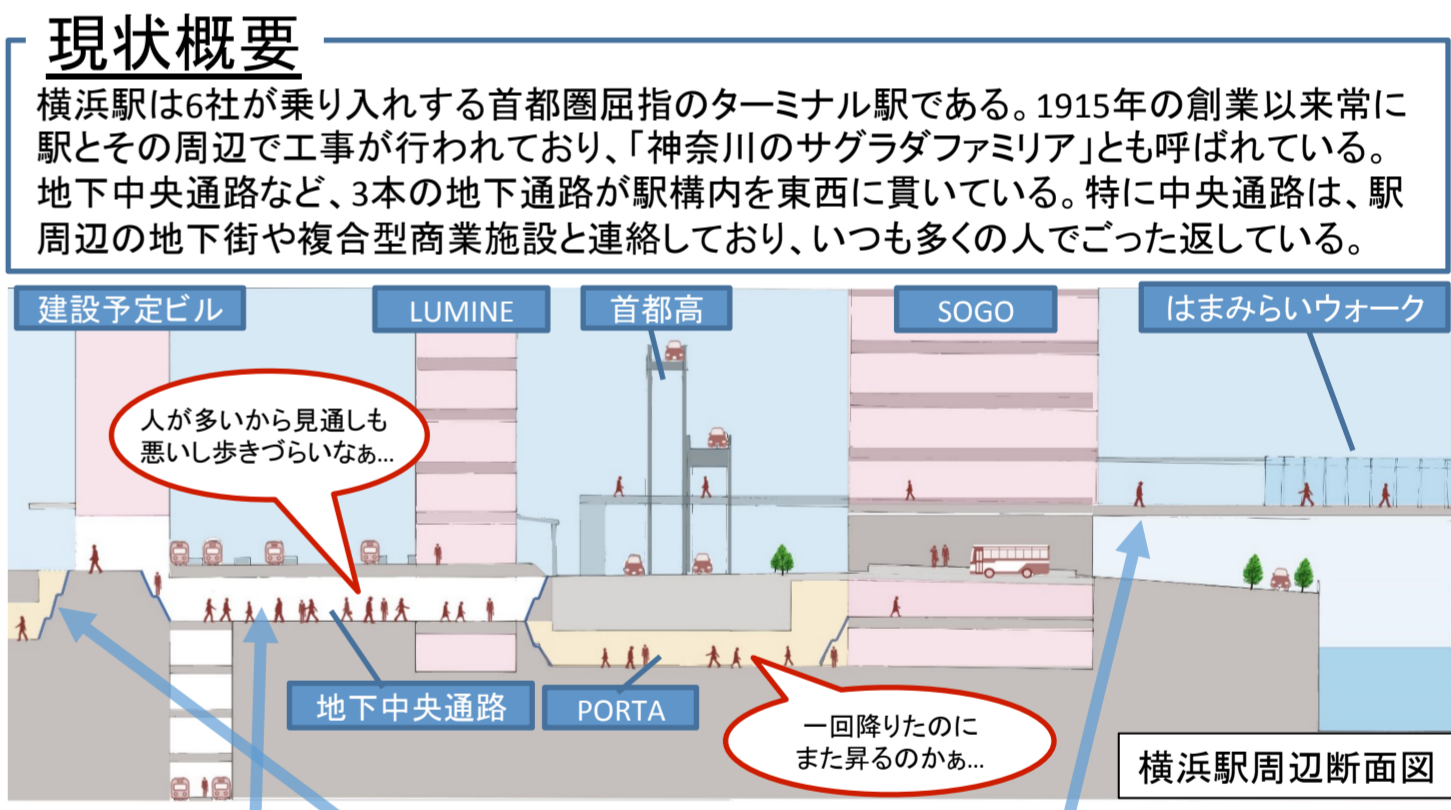
横浜駅周辺の地下には、駅構内の3つの地下通路、西口ザ・ダイヤモンドや東口のPORTAといった地下街がある。地下通路は駅を利用する多くの人が行き交う一方で、地下街も購買目的だけでなく他の目的地に向かうための経路にもなっており、常にごく多くの人々が通っている。



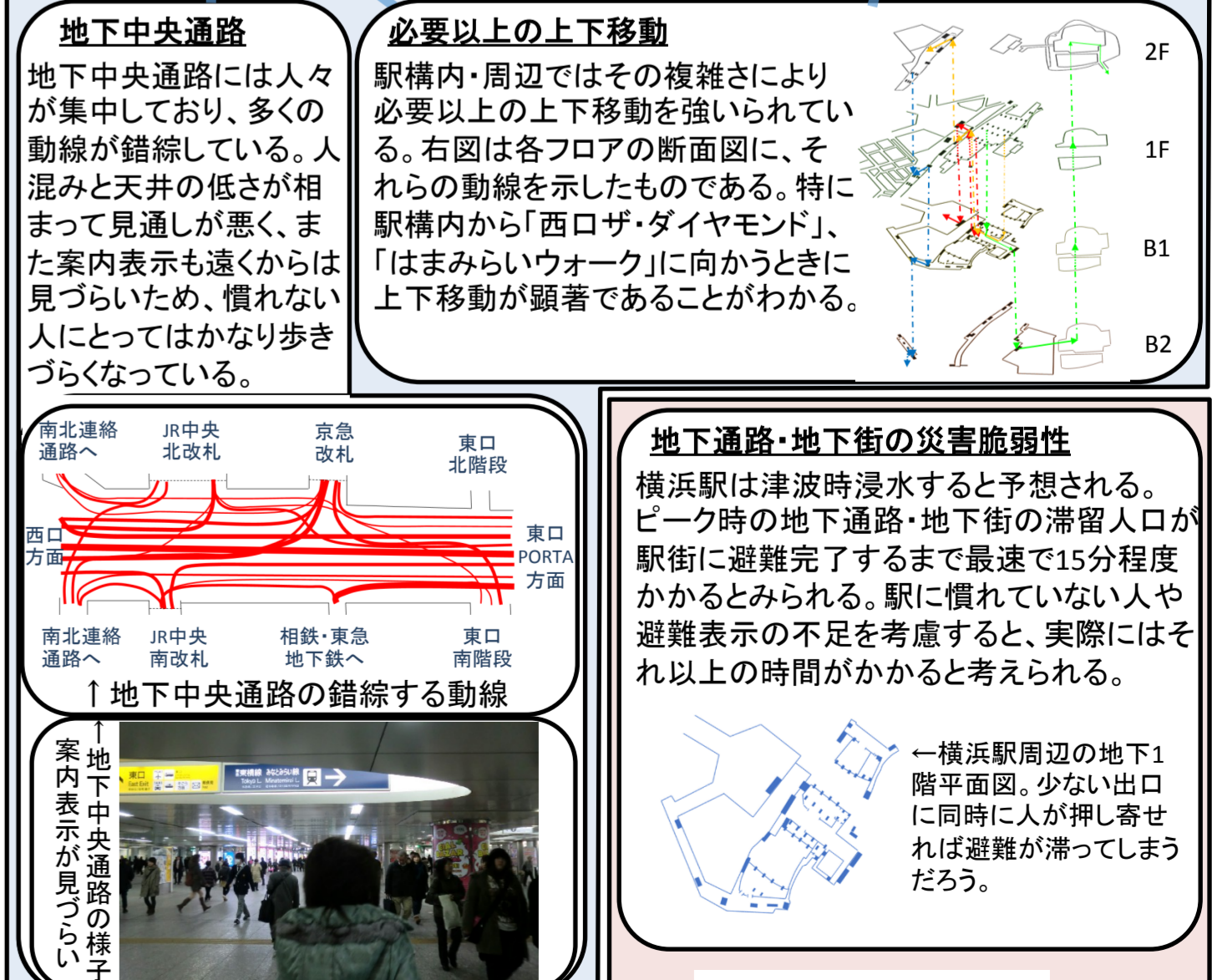
### バルナード地区に注目する



### 横浜駅に注目する



### 日常問題点



### 日常問題点



### 非日常問題点

### 非日常問題点

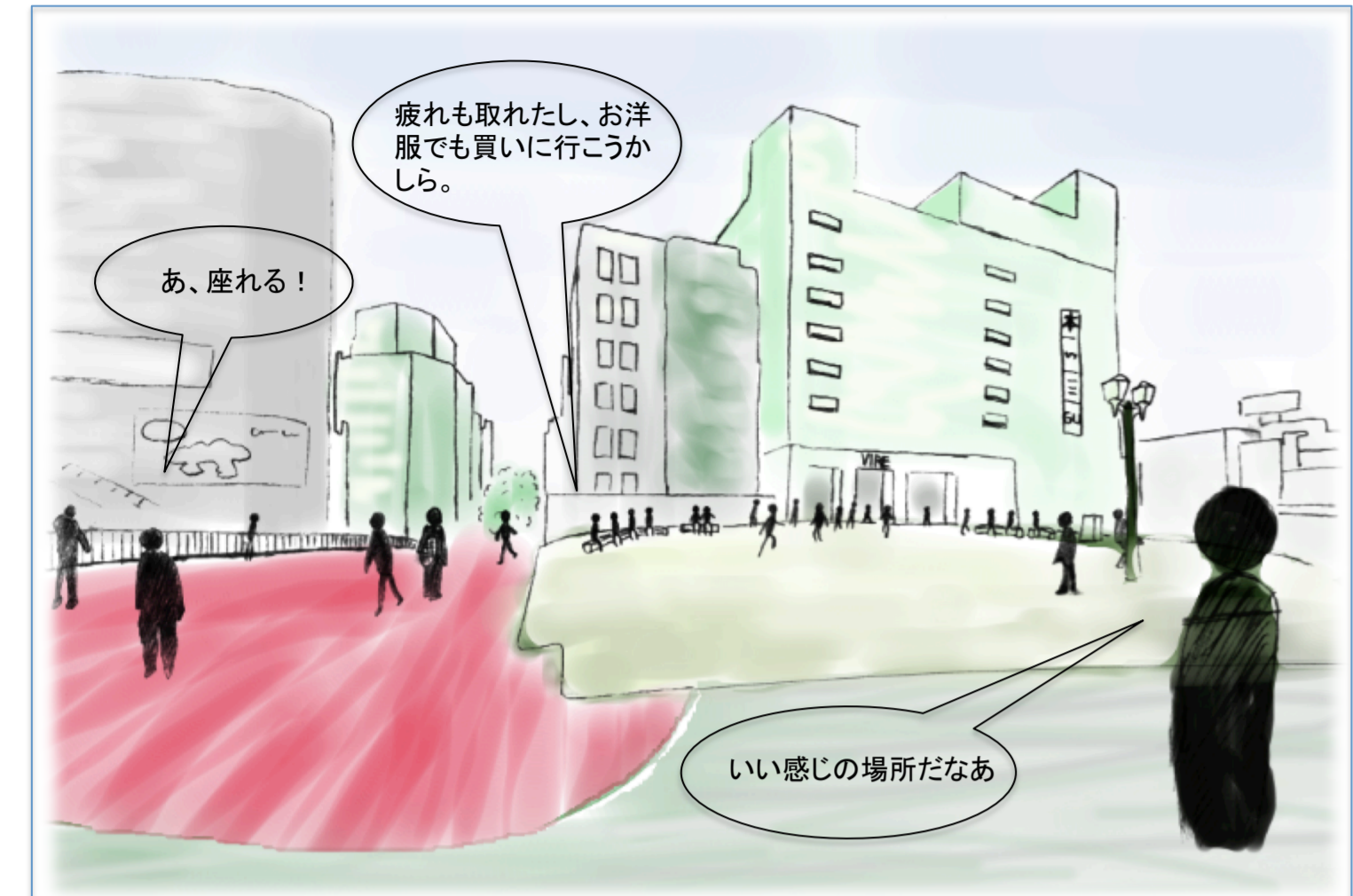
一横浜駅周辺の地下1階平面図。少ない出口に同時に人が押し寄せれば避難が滞ってしまうだろう。



# 施策の提案

## パルナード地区-2種類の溜まり場と歩行者天国の創出-

### オモテの溜まり場



課題抽出で取り上げたスクエアに30人ほど座れるキャパシティを作る。パルナード通り中心部分の脇に位置するこのスクエアに休憩所の役割を持たせることによって、人々のパルナード地区の滞留時間が延びるだけでなく、この場所を回遊の結節点としてもう少し歩いてみようという気になり回遊性の向上にも繋がる。現在の駅を拠点にした単なる施設との往復の動線が、このスクエアが第二の拠点となることで複雑化する。地区全体に賑わいを波及させるような、賑わいある溜まり場となることを期待される。

### 歩行者天国

課題抽出で取り上げた歩道の狭さ・緊急車両の通行困難さを解消するために当地区一帯を歩行者天国にする。歩行者の軸であるパルナード通りは積極的に歩行者天国にし、他の道はパルナード通りとつながっているため付随的に歩行者天国にする。現在の進入自動車に対しては、地区内施設には物資運搬用の許可証を与え時間限定での通行を認め、駐車場機能は外部に移転するなどの施策を取る。同時に道路を幅方向にフラットな歩きやすい空間にする。地区全体の「ごちゃごちゃした」構造は維持したまま歩行空間の向上を図り、地区の賑わいが増長することが期待される。その上、段差や路上駐車を排除し緊急車両の通行を可能にする。日常時・非日常時の両観点での前進を実現する。



以前はパルナード地区回遊の拠点は横浜駅の1つのみで、駅と各商業施設の往復の動線が主要だったが、オモテ・ウラの溜まり場が第二の拠点となることで動線の多様化がもたらされ回遊性が向上する。また同時に歩行者天国にすることで長時間の回遊も快適に行える歩行空間を創出するとともに、緊急時の通行を円滑にして非日常時のリスクを軽減する。

パルナード地区に対して、この地域の特色を保ちまたそれを強く尊重した施策を行う。その施策とは意味合いの異なる2種類の溜まり場の創出による長期滞在性、回遊性の向上、横浜におけるパルナードという場所を絆に感じられる空間を用意することであり、また空間分析に基づいた歩行者天国区域の制定によって日常、非日常の両局面における歩行者動線の質の向上を量る。

### ウラの溜まり場



現在それほど人通りの多くない南幸橋-内海橋間の東側の護岸をコンクリートの緩やかな下り階段状に整備する。横浜は海が近くであり、水はキーワードであるが、西口側の川は所詮直線に整備された水路であり大々的に親水空間にするには似つかわしくない。この場所はオモテの溜まり場に比べて綺麗でもなく、ともすると気付かれにくいものであり、「座らせる設計」というよりも「座ることができる設計」をする。右手には大通りを走る自動車とビル群、前にはビブレ、左手にはスクエアとパルナード通りを賑わう人々、そのような都会の喧騒を下から俯瞰するこの場所に佇むと、目の前に横たわる川は無意識の景観として刷り込まれ、たまたま訪れた人たちが自分のお気に入りの場となる、プライベートな溜まり場である。

## 横浜駅-明瞭で居心地の良い「止まり木」としての駅空間の創出-

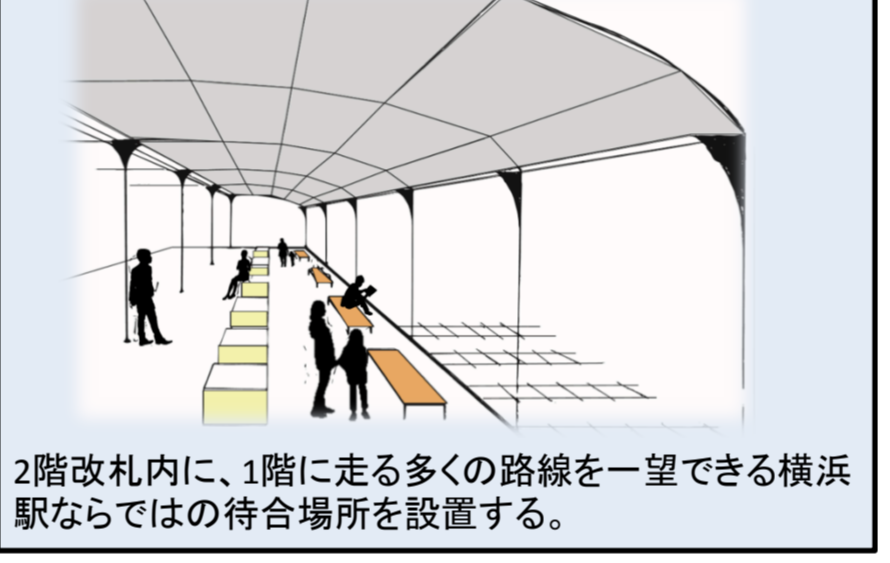
横浜駅に対して、より分かりやすく開放感のある駅空間を創出する施策を行う。駅構内の動線調査に基づいて、2階デッキの設置による、乗り換えやみなとみらい方面への利便性向上、地下中央通路の混雑緩和、居心地の良い駅空間を用意する。そして西口にアーバンコアビルを建てて日常時の駅周辺での上下移動を円滑にし、非日常時には防災拠点の機能を持たせる。

### プランニング

- 2017年 JRと相鉄の直通運転が開始
- 2020年 西口駅ビル(アーバンコア)が開業
- 2022年 そごう、ルミネの改修開始
- 2022年 2階デッキ、2階改札工事着工
- 2027年 2階デッキ、2階改札工事開業
- 2027年 地下通路改修工事開始
- 2030年 地下中央カフェラウンジ開業
- 2035年 地下改修工事完了
- 2035年 完全開業

南改札の上は外に開かれており、通路と南改札の天井はガラス張りして光を取り入れている。通路の中央だけでなく東口にもモニュメントを置くことで、通路の中心を通る視線の軸が構成され、屋外デッキへ誘導される。

### 2階改札内展望テラス



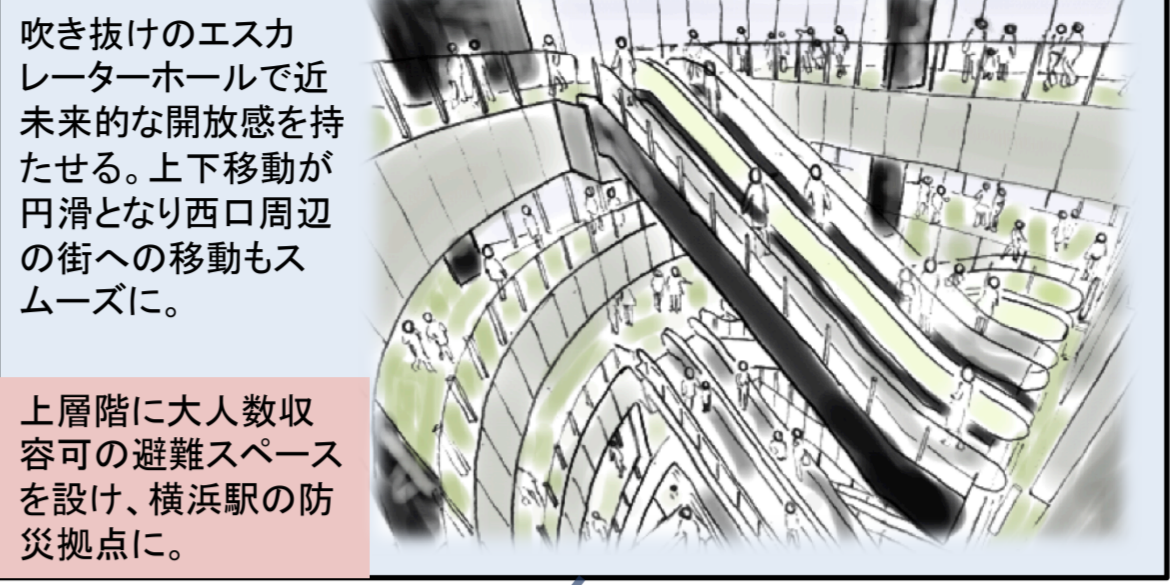
2階改札内、1階に走る多くの路線を一望できる横浜駅ならではの待合場所を設置する。

### 地下中央カフェラウンジ



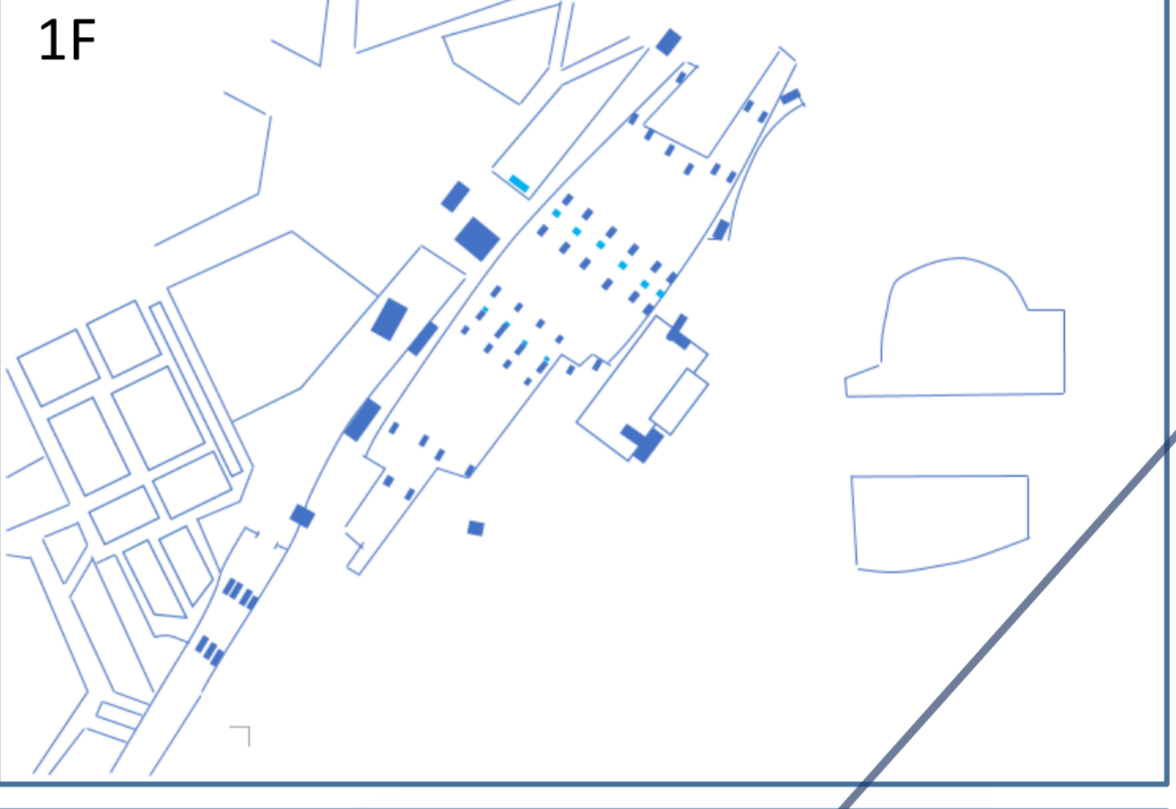
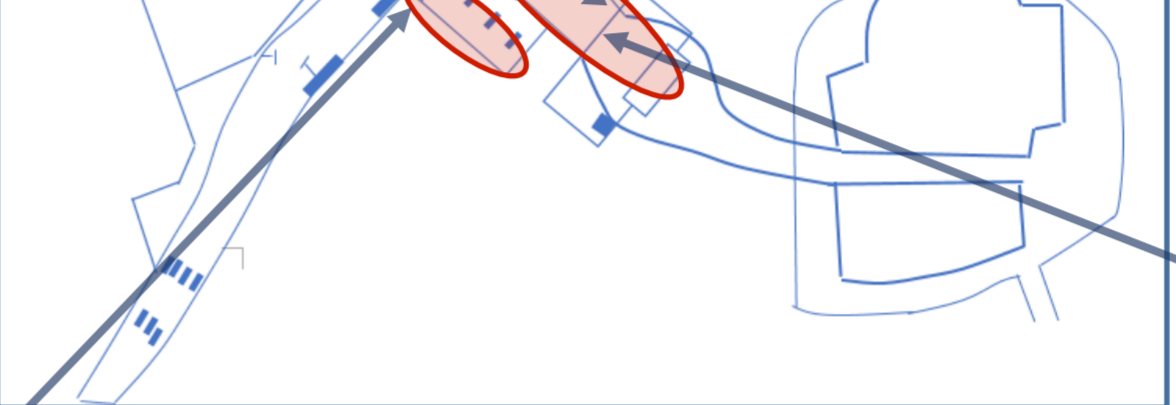
2階改札分余裕ができた空間にカフェテリアを設ける。落ち着いてくつろげる憩いの場としての機能を持つ。

### 近未来的アーバンコア

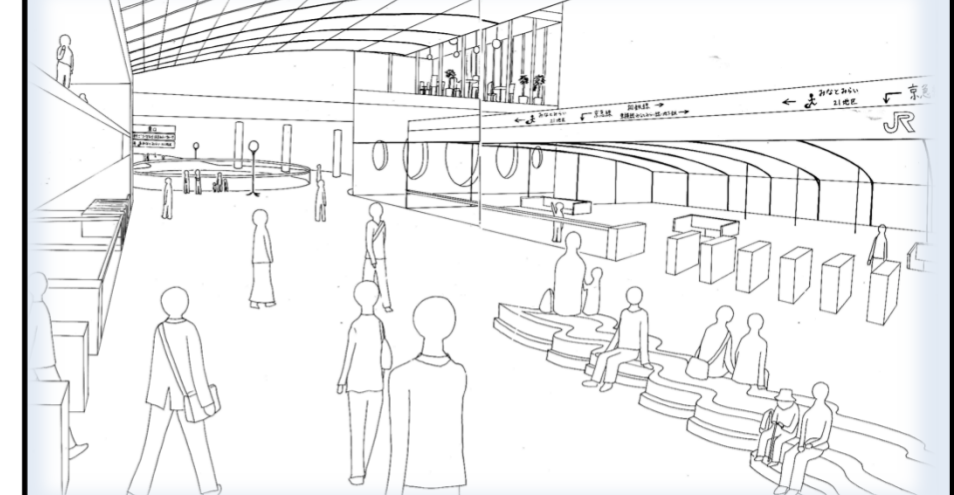


吹き抜けのエスカレーターホールで近未来的な開放感を持たせる。上下移動が円滑となり西口周辺の街への移動もスムーズに。

上層階に大人数収容可の避難スペースを設け、横浜駅の防災拠点に。



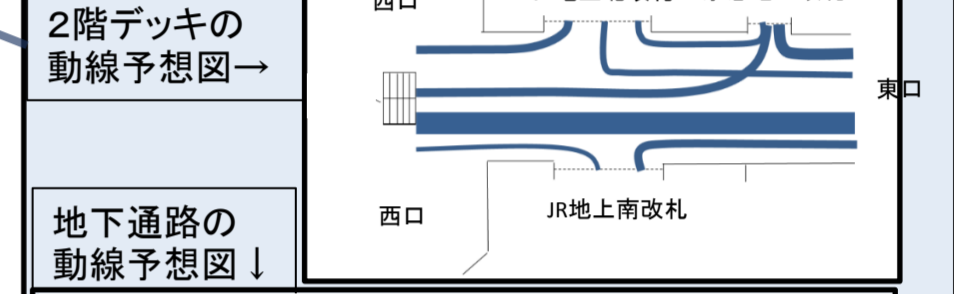
### 2階地上改札デッキ



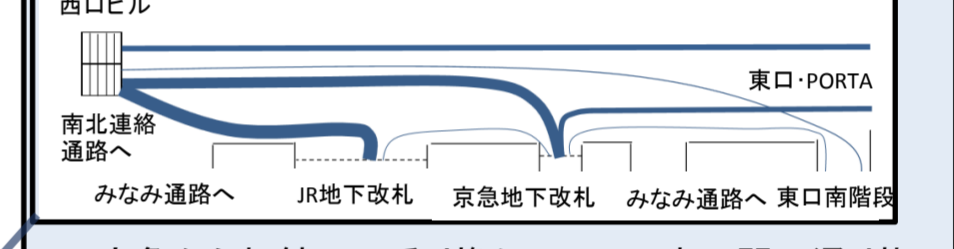
高い屋根で見通しの良い空間に、中央部に象徴的なモニュメントと人が滞留できる空間を設置し、待ち合わせを便利に。元々東口地下の屋根にあるスタンドグラスを活かし、その部分を吹き抜けとすることで開放的に。

見通しの良いデッキに分かりやすいサインを設置することで、非常時の避難方向を明確に。そのことが不安を不安感の解消がパニックの抑制にもつながる。また、はまみらいワークまで段差なしでいけるので、非常時スムーズにみなとみらい地区へと避難することができる。

### 動線の簡略化

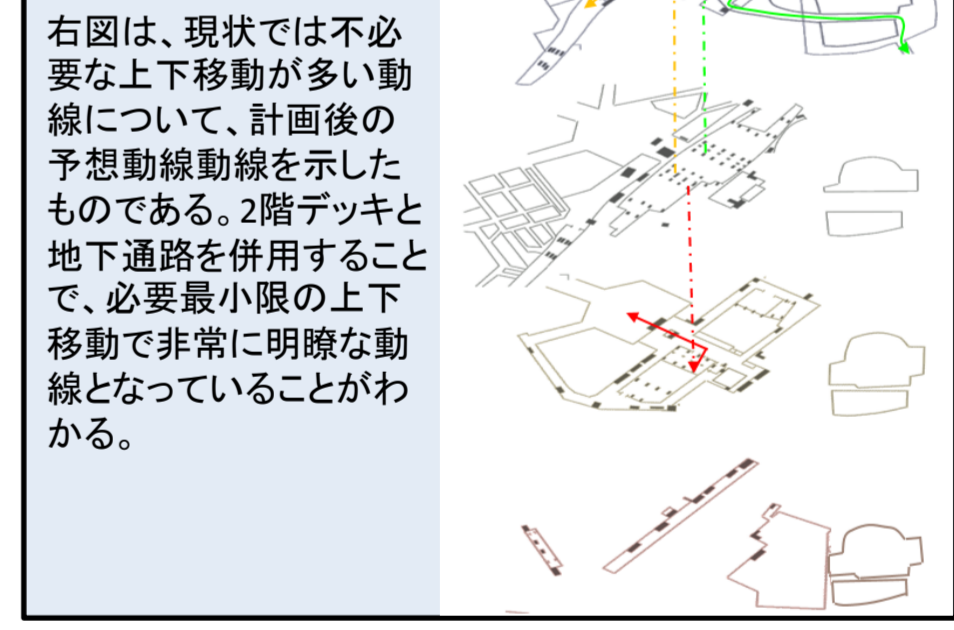


### 地下通路の動線予想図



JR・京急から相鉄への乗り換え、西口-東口間の通り抜けなどの役割を2階デッキに振り分けることで、地下中央通路の動線が簡略化され、混雑が緩和、見通しもよくなり歩きやすくなる。

### 上下移動を最小限に!



右図は、現状では不必要な上下移動が多い動線について、計画後の予想動線動線を示したものである。2階デッキと地下通路を併用することで、必要最小限の上下移動で非常に明瞭な動線となっていることがわかる。

