

横須賀谷戸計画 2050

人間というものから切り離されることで発展していった街「横須賀」。

現在人口減少率全国一位の街としても知られている。

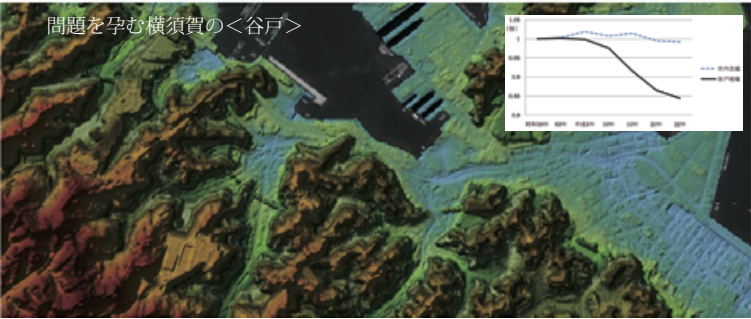
しかし、横須賀の街を実際に歩き回ってみると、海に面し、また豊かな地形を有しており、人間が生活を送る環境としては非常に魅力的である。

今回の提案ではその横須賀の有する特徴として最も象徴的である、＜谷戸＞と言う地域を取り上げ、2050 年という1つの点を定め、その豊かな地形や既存の要素を活かしながら、人間の生活というものに再び近づけていこうとする取り組みである。

人々が「家」という閉じた1つの単位ではなく、「街」という単位の集合した住まいで生活することにより、豊かな生活を送るきっかけとなるのではないだろうか。



問題を孕む横須賀の＜谷戸＞



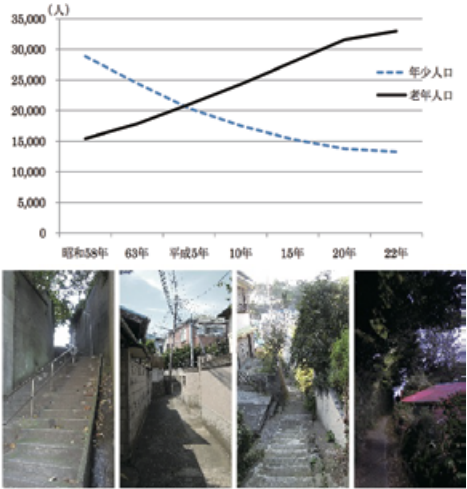
横須賀市は神奈川県南東部に位置する三浦半島に位置し、起伏が多い地形と東側に東京湾、西側に相模湾に面する。特に相模湾側は自然が多く残っており、農業が盛んである。また自衛隊や米軍基地が置かれるなど、軍港としても知られている。また、市内中心部から都心まで電車で約1時間、車で約1時間15分程ということもあり、郊外のベッドタウンとしての性質も有している。

かつては軍港として栄えた、神奈川県横須賀市の現在の人口は約41万人程である。ピークだった1992年に比べ約6%減り2013年には人口減少数が全国トップとなった。しかし、人口減少率は地域により異なり、突出して人口減少が起きている地域として「谷戸地域」が挙げられる。「谷戸」とはリアス式海岸のように谷が入り組む地形を指す。この「谷戸」という地域に注目する事で横須賀の問題点が顕になるように思える。

■マスタープランの欠如した＜谷戸＞の道

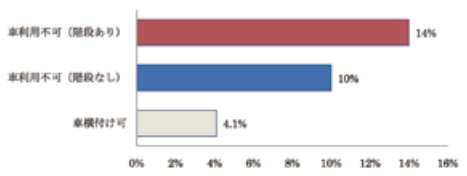
かつての谷戸は地区ごとに商店やスーパー、銭湯等が存在していたが、現在谷戸に残るものはほとんど皆無である。買い物宅配サービスを利用しようにも、階段が多すぎてサービスを受けられないケースもある。買い物ができることを理由に他地域へ移り住む高齢者もいる。また、そのような地域こそ、同時に少子高齢化が進行しており、高齢者だけでなく子育て世代の流出が起きている事もわかる。このような事態が起こっている要因として、谷戸地域の道の形成が関係している。

谷戸地域の道はちょうど谷となつている場所に伸びている「車道」と、そこから垂直に斜面を上っていく「歩道」の二つにはほとんどが分類される。この「歩道」とは道路幅が狭く、車が入っていく事が出来ないものを指す。また、この「歩道」は多くの階段を有しており、むしろ、車道のすぐ横から直接階段が始まる事も多い。スクーターや自転車のような小型の移動手段は階段脇につけられたスロープを使い通行できる箇所もあるが、階段の存在により、道幅としては車が通行する事が出来たとしても、必然的に車は通行する事が出来ず、車を持つ事が出来ない家が多く存在する事がわかる。また、直行方向に歩道がついている事により、多くの行き止まりが発生し、直線距離にすればすぐ近くの場所に行くにしても、住宅が邪魔をし、迂回し階段を上り下りしなければならない、行き当たりばったりで開発されていった事が非常によくわかる。このように車が人の事を出来ない現状により、消防車が入っていく事が困難なため、火災への脆弱性や建設の困難化といった難点も同時に発生している。高齢化が進む中、このように階段が多く垂直的な移動を強いられる事は、物理的な問題において、人々がこの地を去っていく要因となる事は容易に想像できる事である。



■＜歩道＞と＜階段＞により発生する＜空き家＞

人口減少とともに起きている問題が空き家問題である。空き家の多くは平屋建てであり、トタンなどの安価な材料が使われた物が多く、既に居住が不可能であったり、多くの手直しが必要であったりと、ストックとして利用する事を考えても、あまり価値のない物が多い。また、一軒が空き家化すると近隣の周囲にも空き家が広がっていくという特性も認められる。これは空き家の元居住者の年齢や住宅の出来た時期などが重なっている事が、1つの要因として考えられるだろう。また、建物を取り壊し空地になると固定資産税が家が建っている状態に比べ約6倍になるということも、空き家が放置される原因となっている。横須賀の空き家率平均は7.5%、谷戸全体の平均は7.9%となっており、谷戸における空き家率は他の地域よりも平均すると高いことがわかる。しかし、谷戸によっては空き家率が18.5%に達する地域もあれば、空き家がほとんど無い地域もある。これは先述した「道」が住宅にどのように接しているかに依拠している。それは「道」の問題は「車」の問題に直結している為である。車を所有している家というのは、他の地域と変わらず、徒歩圏内の外側にある公共施設へのアクセスが容易であるのに対し、家に車を横付けできない家というのは生活の圏内が狭まるということを意味する。

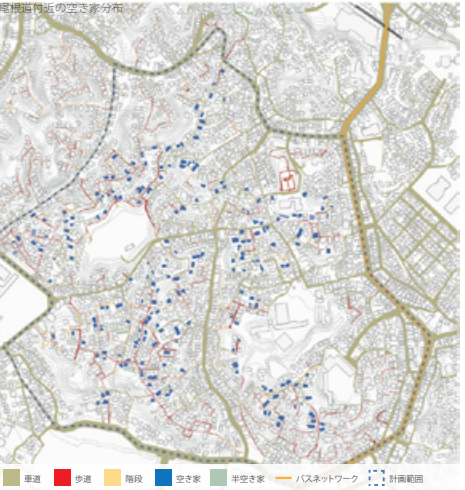


■生活と乖離した＜公共施設＞と＜商店＞
＜重複する公共建築の機能＞と＜老朽化＞

横須賀の街を広域で見ると、商店や公共施設といった「生活に密接に関係する要素」が埋め立てられた湾岸の平地部分や谷戸を超えたところにある大きな平野に存在し、人々の生活の中心の地である起伏の激しい「谷戸」地域にはほとんど見られないという事がわかる。また、現在は食材等の日用品を買う際には、理め立て地につ巨大ショッピングセンターに人々が集中するという結果を生んでいる。つまり、これらにアクセスするために横須賀に住む人々は車の所有を要求される事となる。

現在する公共建築を見てみると機能の不透明さや、機能の重複という問題点が挙げられる。これはそれぞれの施設の名称、目的、対象年齢を定義してしまっているため、建物の器としては可能にも関わらず、目的や年齢がそぐわないと言った理由で、使用が限られてしまっている。その施設内で完結し、他の施設間とつながりを持たないため発生している問題であるように思える。

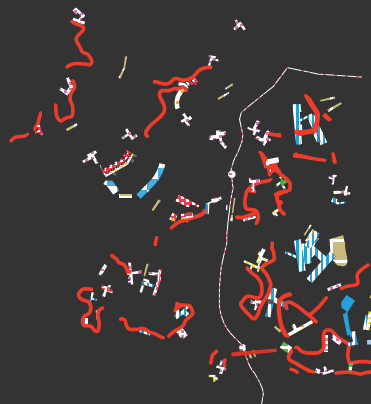
また、老朽化が進んでいる建物が多く、市が定めた50年で大幅改修、70年で建て替えという基準に則ると、2013年時の見通しでは2023頃から大規模改修のみでは対応しきれず、多くの建物に建て替える必要性が出てくる事がわかっていく。この3つの公共施設における問題点を再考することで、街の在り方考える足かりとしていく。



<サークル>と<レイヤー>



水平動線となる<サークル>



重層する<レイヤー>

<2050 年>

	2015年	予測2050年
対象地域住宅数(軒)	2700	2700
空き家数(軒)	378	756
空き家率	14%	28%
高齢住宅戸数(軒)	2322	1944
計画集住宅世帯人数 (人)	-	-
人口	6658	5126.66
1ha辺りの人口	83.75	64

今回の提案では 2050 年という点を設定して、横須賀の形のあるエリアを再構成し、人間が生活を送る「集めた住まい」としての街の在り方を目指す。
2050 年の横須賀を条件とするに際し、国土交通省が出している予想に開き予想をたて、その数値を1つの指標とし、集合住宅の収容人数や戸数を決定し、提案を行っている。

<在り方>としての<サークル>と<レイヤー>

既存の要素を手がかりに、起伏が激しく垂直方向の移動が主の横須賀の<各戸>において、水平的に広がる<サークル>状の新たなネットワークを生成する。また、そのネットワーク上に生活関わる様々な要素を居住と共に<レイヤー>状に重ね合わせる事で、横須賀の街の中にもう1つの街をつくりだす。これらにより、<家>という閉じた1つの単位ではなく、街という単位の<集めた住まい>を生成する。
また、<サークル>と<レイヤー>という新たな要素は、新聞代を置いていく都市の中において、絶対的な形態や機能ではなく、それぞれの要素の「在り方」であると考え、その「在り方」自体を設計の対象とする。このような形としての明確な完成系を持たない、「在り方」としての街を提案する。

<サークル>の生成

<コンターライン>や<既存の道>といった既存の要素を手がかりに、都市スケールで水平ネットワークとなる<サークル>を形成する。

車道 歩道 階段 サークル 歩道橋 既存の道

Phase 1 : 道に注目する



<歩道>と<車道>にのみ注目する。
街区内部に<車道>がわずかながら入り込んでいる事がわかる。

Phase 2 : コンターラインに注目する



<コンターライン>に注目する。
計画範囲内は4つの台地>で出来ていながら、連続した<水平的なつながり>を持つ事がわかる。

Phase 3 : エリア毎にコンターラインを抽出する



同じように4つの台地>それぞれから、その台地の中に水平に貫くコンターライン>を抽出する。
計画範囲内は4つの台地>で出来ていながら、連続した<水平的なつながり>を持つ事がわかる。
この際、標高の決定はそれぞれの台地の地形により左右される。

Phase 4 : コンターラインと既存の道を重ねる



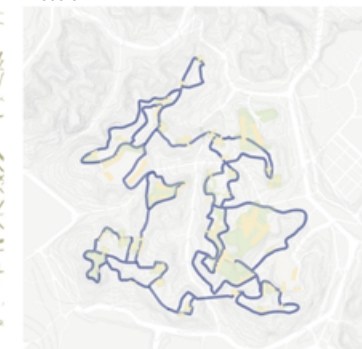
抽出した<コンターライン>と<既存の道>のレイヤーを重ね、重複する部分は<既存の道>、交らない箇所は<コンターライン>を使用する事で、台地内を水平方向に連結する<サークル>が構成される。

Phase 5 : サークルを連結する



それら<既存の道>や橋を架ける事によって連結する事で、全体としての<サークル>が形成される。
これにより、同じ様に他の街区へも<サークル>が延長していく。

Phase 6 : レイヤーを重ね合わせる



<サークル>に沿うようにして様々な<レイヤー>を重ねる事で生活の場を闊開していく。

<サークル>となる<道>の生成

<コンターライン>や<既存の道>に加入増え続けている<空き家>を手がかりにし、そこを橋する事で<サークル>となる道を形成する。

車道 歩道 階段 既存の道 空き家 新たな道 サークル

Phase 1 : エリアを貫くコンターを場所毎に数本抽出



水平方向に貫く<コンター>を場所毎にピックアップする

Phase 2 : 水平方向の既存の道を抽出



<コンター>に沿った<既存の道>をピックアップする

Phase 3 : 空き家を抽出



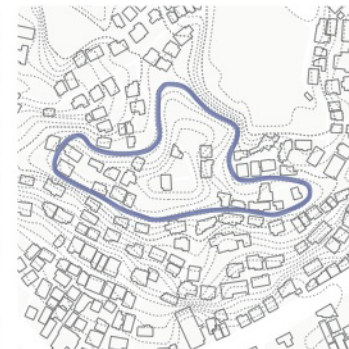
<空き家>をピックアップする

Phase 4 : 空き家を壊し新たな道をつくる



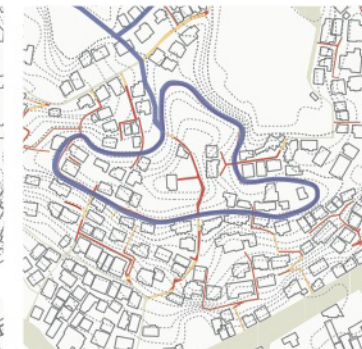
<空き家>を壊し、<新たな道>を通す

Phase 5 : サークルが形成される



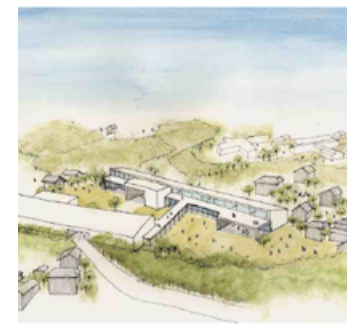
<新たな道>と<既存の道>を組み合わせて、<サークル>を生成

Phase 6 : 既存の道や橋でサークル同士を連結する

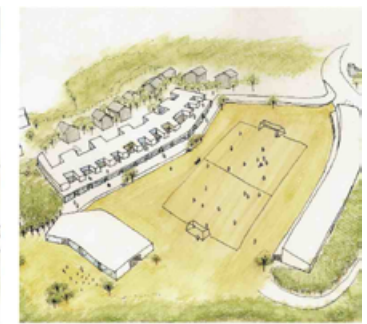


<既存の道>により、他の地域の<サークル>と連結する

- サークル
- ニワ
- 歩道橋
- エレベーター
- バス停
- バス乗降場
- 公園施設
- マーケット
- 集合住宅



＜ニワ＞を内包する文化センター



人々に開放されたグラウンド



＜ニワ＞と共にある集合住宅



＜ニワ＞を＜サークル＞が貫通する



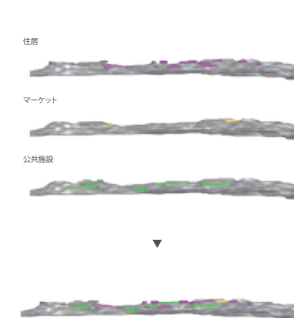
点在する＜ツボニワ＞と＜ナカニワ＞



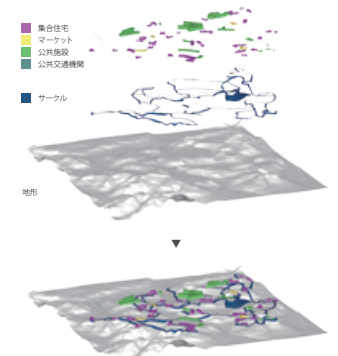
＜ナカニワ＞を一般の住宅と共に作り出し、共有する

＜サークル＞と＜レイヤー＞の立体的な分布

＜サークル＞と＜レイヤー＞を地形に合わせ重層させることで、立体的なネットワークが形成される。それぞれが互いに影響を与えあう事で面が活性化されていく。



断面の分布



立体的分布