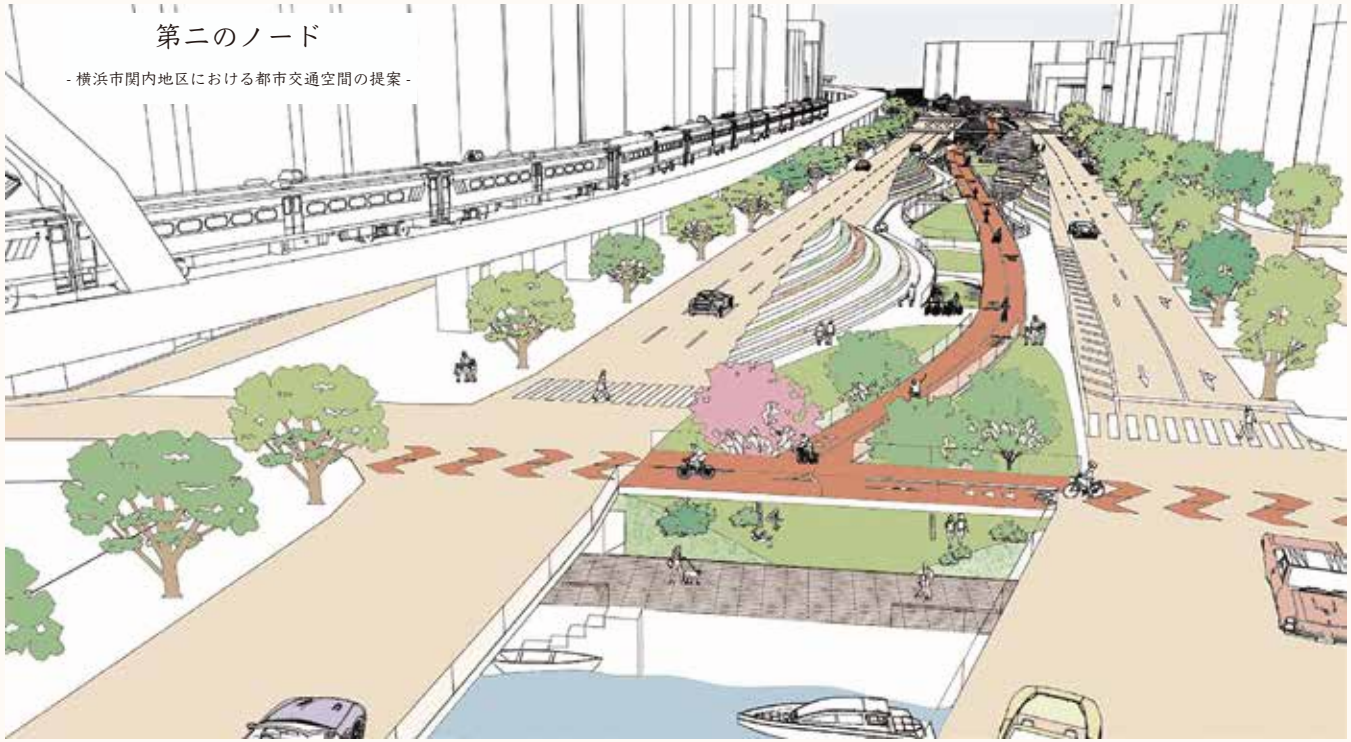
第二のノード

- 横浜市関内地区における都市交通空間の提案 -



背景

近年の低炭素化政策により、都市交通は自動車交通から公共交通へのモーダルシフトが進み、従来の移動手段の姿は変わりつつある。カーシェアリングやレンタサイクル等、実際に街中で目に触れる機会が増えている。2010 年より富山県富山市では、一般的な高架鉄道や地下鉄よりも一回り小さく路線バスよりも大きな輸送力を持つ公共交通機関 LRT (Light rail transit) が導入され、公共交通活性化を軸としたまちづくりが始められている。日本以上に自動車の利用者が多いドイツにおいても、自転車をモビリティの核とした都市形成が積極的に進められている。そうした趨勢の中で、将来的に求められる都市空間はどのように変化していくのであろうか。本計画は、将来の都市交通とそれを取り巻く建築空間に着目し、新たな都市空間のあり方を提案する。

自転車

出典：Programm fahrradfreundliche Stadt Münster Nr.49, Stadt Münster

我が国では、日常的な移動手段である自転車には「環境負荷が小さい」、「健康増進に役立つ」などのイメージがある。ドイツ、ミュンスター市で行われた都市における自転車の有効性を可視化したデモンストレーションがある。９０人が交通機関を使って移動するのに必要な都市の道路面積の比較であり、写真の左から自転車、車、バスが道路に並べられている。車は１台あたり平均 1.5 人で乗車していると仮定すると、６０台分の道路の長さが必要になる。それに対して自転車が占める道路面積は、数十分の一である。
すなわち、自転車は移動の際に路上専有面積が他のモビリティと比べ小さく、時間と場所にそれ程制約を受けずに使用でき、目的地までの柔軟な移動が可能な移動手段であり、都市空間、特に交通規制の多い中心市街地に対して適したモビリティと言える。本計画では自転車を主体とした都市交通空間を提案する。

対象エリア

横浜市関内地区を中心とするエリア

神奈川県横浜市では都心臨海部を中心に、主要交通インフラ、歩行者ネットワークの強化や水上交通の推進など、都市交通環境を含めた都市計画が進められている。
対象計画エリアとしては、臨海部に位置する関内地区を選定する。
現在、対象エリアでは関内駅北口の改装工事に合わせた関内駅北口周辺地域公共交通総合連携計画や、横浜スタジアムを軸とした横浜スポーツタウン構想、横浜市庁舎の移転、北仲エリアの再開発など同時多発的に都市空間が塗り替えられている最中である。
中心市街地活性化に向けて、分散的に存在している都市の魅力のストックやサービスを繋げるためには、移動空間としてのインフラとの整合性を保ちながら、空間同士の回遊性を高めることが必要不可欠である。

目的

都市内移動のあり方が変化するのに伴い、利用者がより流動的に都市を移動するためには地域特性を尊重し、その場の問題を解決しうるような機能を含めた、複眼的な空間計画が重要であると考える。
例えば、脱自動車社会に伴って不要となる既存駐車場空間の活用や既存交通道路において自動車走行レーンの削減、素材の見直し、歩道空間の拡張などがあげられる。
また、既存の交通機関である鉄道・早い交通と新規移動手段であるパーソナルモビリティシステム・遅い交通とをスムーズに結びつけるための空間の再構成が必要である。
先進的なモビリティシステムを実装するだけではなく、地域が持つ古来の移動文化や流動像の延長線上で、地域特性を受け継ぎ、建築空間と関連づけながら計画する。ハード・ソフトが共に更新され、都市内移動の選択肢の幅が広がり、より回遊性の高い持続可能な都市像を描くことを目的とする。

横浜の都市構想の歴史

都市構想史

構想・計画	構想実現後の横浜	社会背景
第１回～3 回地所規制	都市基盤の整備	開国・開港
パーマー築港計画	港湾都市への発展	近代化・輸出の促進
今後横浜の施設について	工業都市への発展	殖産興業・富国強兵
都市づくり構想	郊外住宅の発展　交通網発達	都市問題（港湾物流の変化、郊外乱開発、公害問題）
ナショナルアートパーク構想	多様な文化都市の醸成	市民生活の多様化 都市間競争の激化

開港期（1860-1889）　- 港湾都市への発展 -

・第１回～3回地所規制

現在の横浜公園の計画や日本大通りなどの街路計画、山手地区の居留地としての開放が含まれ、その後の関内地区の骨格が形成される。

・パーマー計画

1. 慢子川を導水路により港外に放流させる
2. 大岡川を根岸うんがに合流させる
3. 2 条の防波堤にて海面約 150 万坪を囲む
4. 桟橋を設置し鉄道と連結させる
5. 港内を浚渫する

出典：港町 / 横浜の都市形成史（横浜市都市整備局 1981）

近代化期（1903-）　- 工業都市への発展 -

・横浜市今後の施設について

［産業基盤整備］:港湾、交通機関整備
→工業保護を掲げ、工場誘致策としてエ場用インフラ整備、市税減免、工場地区の指定が行われる
［生活基盤整備］: 衛生設備改善、教育事業発達、図書館、美術館、公園などの設置提案
→交通の整備とともに、住宅・別荘の誘致をする「衛生地区」の指定が行われる

出典：港町 / 横浜の都市形成史（横浜市都市整備局 1981）

高度成長期（1965-）　- 都市構造の変革 -

・都市づくり構想

戦後復興の遅れた都心部の発展においての総合計画

［6 大事業］

1. 中心地区整備計画
2. 富岡・金沢地先埋立計画計画
3. 港北ニュータウン建設計画
4. 都市高速度鉄道建設計画
5. 都市高速道路網建設計画
6. 横浜港ベイブリッジ建設計画

→みなとみらい 21 の建設

出典：港町 / 横浜の都市形成史（横浜市都市整備局 1981）

近年の都心部の構想（2006-）- 文化芸術創造都市 -

・ナショナルアートパーク構想

都心臨海部を舞台として、国際的な観光交流拠点の形成や創造的な産業の集積を進めることを目的とする構想。

1. ウォーターフロントエリアの 6 つの拠点地区の整備
2. 既存都心部を中心に展開する創造業際の形成
3. それらを連携する陸域、水域のネットワーク形成

出典：ナショナルアートパーク構想提言書（ナショナルアートパーク構想推進委員会　平成 1 8 年）

現在の都市構造

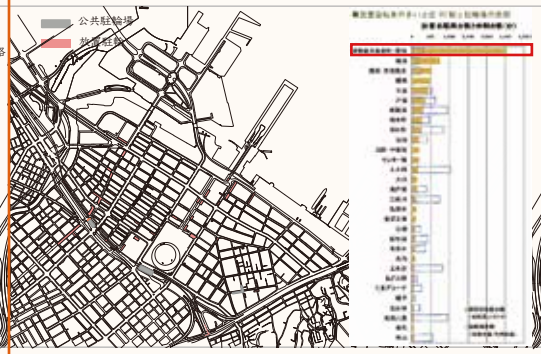
公共交通

関内地区の公共交通は主に JR 根岸線とみなとみらい線の二つの鉄道と市営バスによって構成されている。

道路構造

湾岸部へ国道、県道が伸び、桜木町方面から石川町方面に向けて関内エリアのエッジには首都高速道路が通り、湾岸部と内陸部が物理理的に断絶された形になっている。

放置自転車と駐輪余剰空間の不足

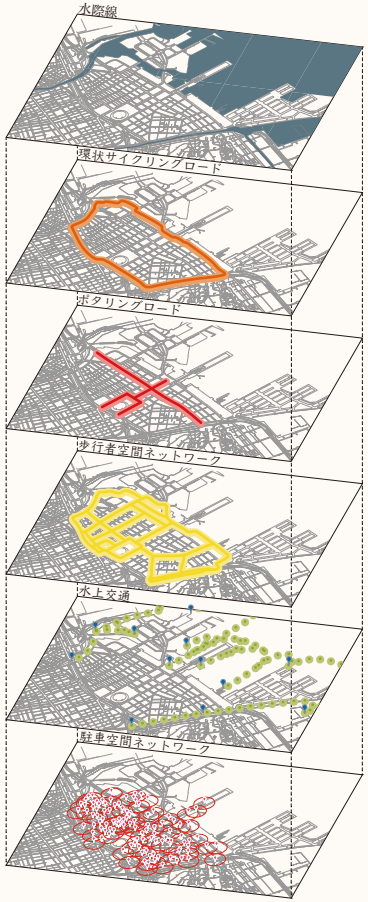


関内では放置自転車と駐輪場の余剰台数の不足が県内の地域のなかで特に問題になっている。

既存モビリティストック

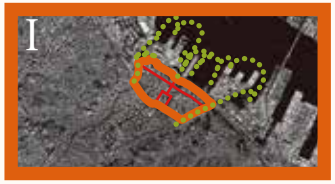
コミュニティバイクも利用可能なエリアではあるが、それに比べ自動車の駐車場は路上パーキングも含めエリア内に多く、面的に存在している。

マスタープラン



自転車を中心に、新規モビリティとして水上交通を設定し、既存交通機関の鉄道、歩行者の４種類の移動手段を主とする。
関内地区は大岡川、堀川、横浜港のよって土地のエッジの３方が水際に面している。この地域特性を活かし、水上交通と接続する関内地区のエッジを一周する環状サイクリングロードを計画する。このサイクリングロードを起点に４種類の移動手段を結びつけるマスタープランを計画する。マスタープランをもとに、サイクリングロードと交わる主要な結節点として新たにノードを設定。ノードは新しい交通結節点として機能しながら、人の居場所やアクティビティを誘発する空間として存在する。この新たな結節点となる象の鼻ターミナルと堀川プロムナードの二つと新たな移動空間として関内外ラインの３つを提案する。

フェーズ

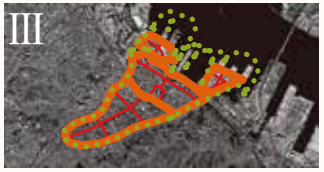


関内エリア

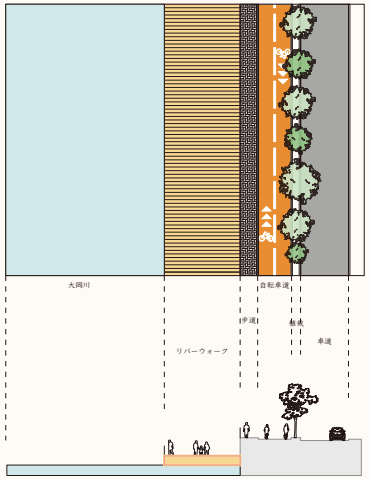
▼

埠頭エリア

▼

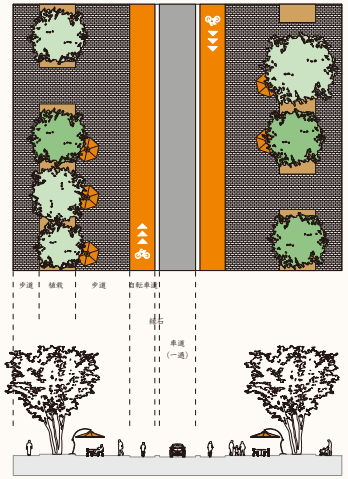


関外エリア



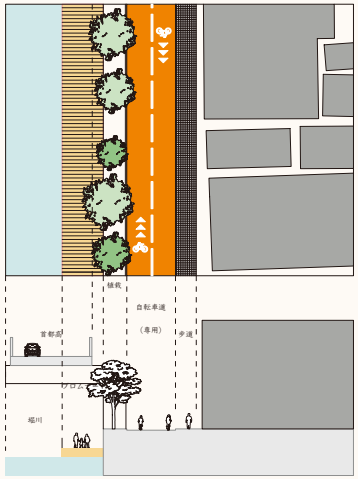
大岡川

大岡川沿いのルートでは、湾岸部の既存のリバーウォークを延長し、水際線の歩行空間の充実を図る。道路と同じレベル上にサイクリングロードがあり、リバーウォークでくつろぐ人々と大岡川が視界に入りながら走行するルート。



日本大通り

日本大通りルートは車道を一通にし、既存の歩道沿いにサイクリングロードレーンを敷設。車道車線が減り、銀杏並木とオープンカフェが連続する大通りの風景としてより歩行者に優しい大らかな移動空間となる。

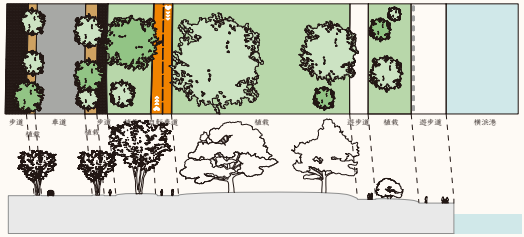


堀川

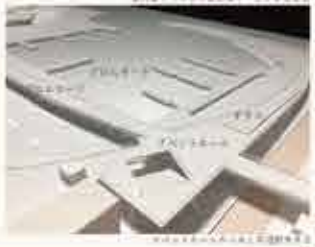
元町商店街のある堀川沿いの水辺ルートをサイクリングロードとして活用。ここでは賑わいのある商店街から一歩引いた落ち着いた雰囲気のルートであり、都市を消費する他のルートから属性の違う水辺ルートが続いていく。

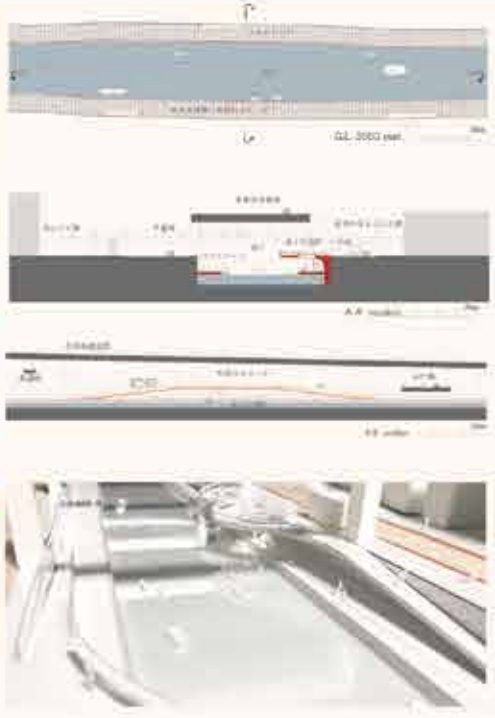
山下公園

湾岸部の山下公園ルートでは、公園内の既存の遊歩道の一部をサイクリングロードとして活用。樹木が連続する緑のルートには横浜港からの潮風と公園で戯れる人々の様子が垣間見えながら直線の道が通る。

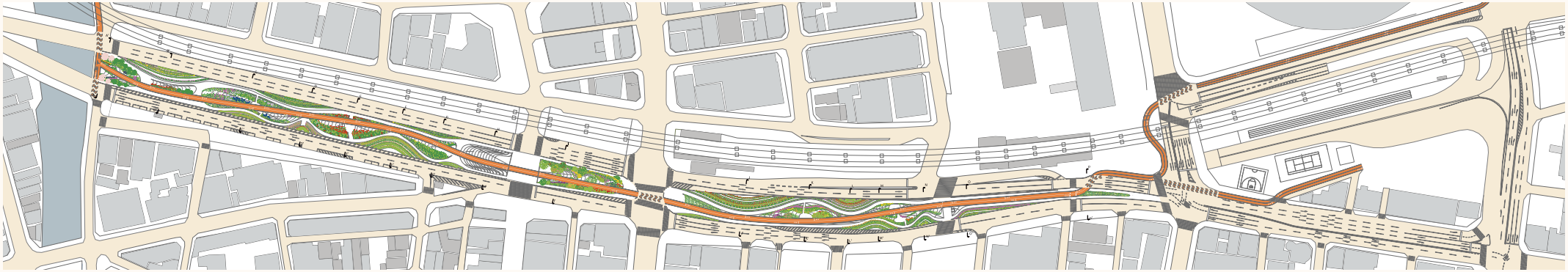


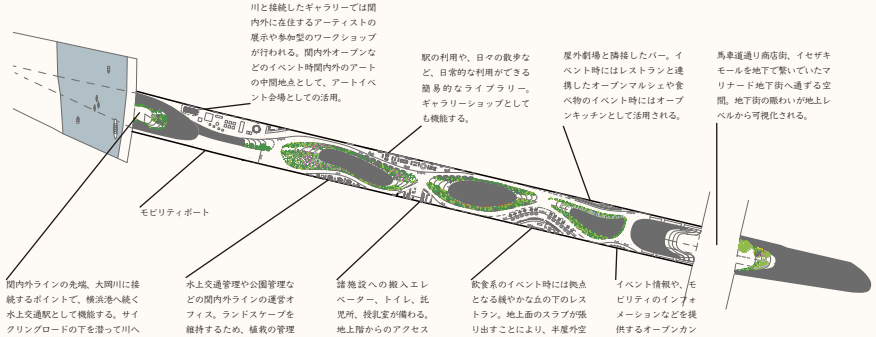
1. 象の鼻ターミナル





2. 堀川プロムナード

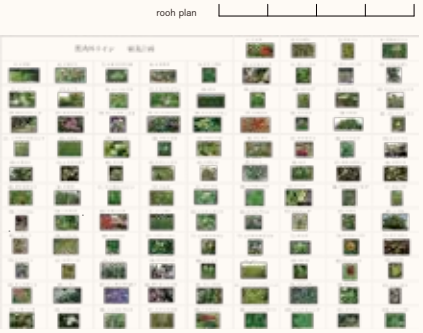




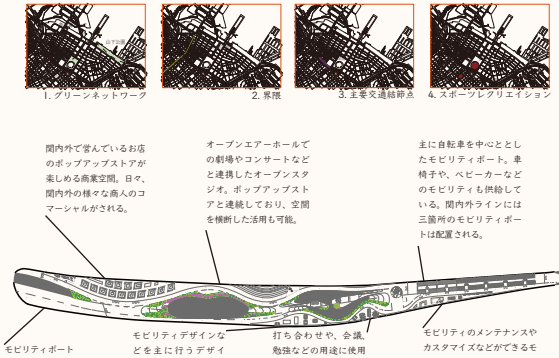
3. 関内外ライン

大岡川 - 鉄道駅 - サイクリングロードを結び、首都高速道路、高架鉄道など物理的な要素で分断されてしまっている関内・関外地区を繋ぐ新たな移動空間を設計する。
桜木町から石川駅方面に半地下を通る首都高速道路の土木構築物の上部一帯をリノベーションし、環状サイクリングロードの一部を担うランドスケープとして、関内外二つの街を繋ぐステッチとして機能させる。二つの街の境界線であった場が移動が目的となるような新たな居場所となる。

1. グリーンネットワークを繋ぐランドスケープ
2. 馬車道、伊勢佐木町からなる商業、芸術、文化、歴史を繋ぐ
3. 主要駅の結節点としてとして機能する移動空間
4. 横浜スタジアム、横浜文化体育館からなるスポーツレクリエイションゾーンとして関内外のスポーツのハブとなる空間



関内外エリア大通公園からなる緑の軸と横浜市庁舎横のくすのき通り、日本大通りから象の鼻パーク、山下公園へとグリーンネットワークを連続させる。関内外を紡ぐステッチとなるランドスケープとして、横浜の指標植物から市街地にあたる物を選定し各コンディションにあわせた植栽計画。

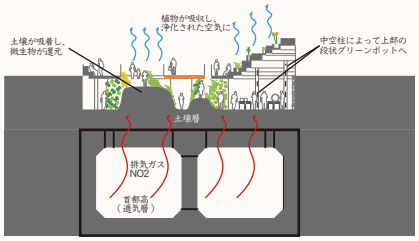
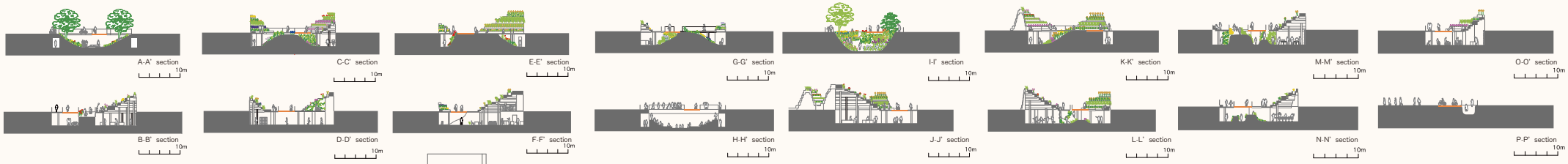
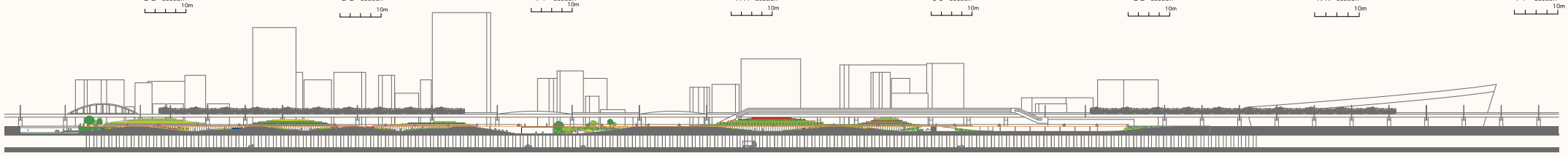


半地下の空間に地上面からヘアクセスするポイント。緩やかな地形が盛りがって地上面と半地下を結ぶ。

丘を下っていくとテラス席が立ち並ぶ外部空間が広がる。地上面の張り出したスラブによって半屋外空間が続いていく。穴き抜けと内部空間越しに外部の景色が見えるレストラン。

関内外ラインの中間地点であるオープンエアーホールは屋外コンサートや、野外シアターなどイベントに特化した空間。日常的な通ゆく過程で祝祭性のある空間が挿入される。

地下街を抜けてて進んでいくと関内外で営んでいるお店のポップアップストアが楽しめる商業空間が現れる。日々、関内外の様々な商人たちが集まり多様なジャンルのお店が日々移り変わっていく。



環境計画図