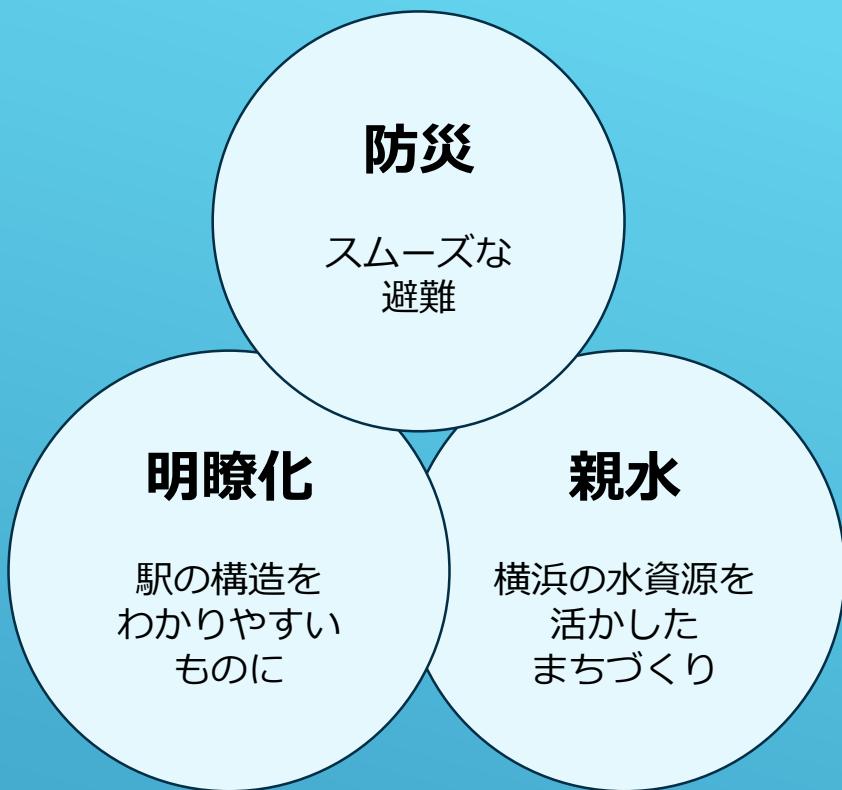


# 水と生きる街、横浜

横浜駅とウォーターフロントと防災  
班員：嵐田、島津、宋、竹島、田代、中島、山川

水に囲まれた横浜駅と湾岸地域が抱える問題に対し、「防災」「構造の明瞭化」「親水」の3つの視点からアプローチする。



## 西口パルナード地区

### ○建物の耐震性向上

旧耐震基準の下で建築された建物が西口パルナード地区には多い。下図は西口パルナード地区の主要なビルの築年数区分を示したもので、旧耐震基準の下で建築された建物が半数近く存在している。また横浜市全体の旧耐震基準建築物のうち補強工事がなされていない建築物は60%弱を占めており、これより当地区でも10棟ほどは耐震性がないと言える。特にVIVREやダイエーなど大型商業施設は旧耐震基準のものが多く、迅速な耐震補強が求められており、その改修をセットバックや親水空間の増設にもつなげることできるだろう。



### ○幸川の親水空間の創造

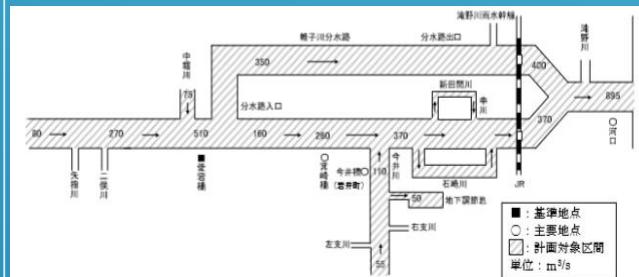
駅周辺の川はいずれも垂直なコンクリート護岸がなされており、川と人とが隔離されている。

西口パルナード地区の幸川周辺に親水空間を作り、河川資源を活用したい。車両の通行がなくなることにより（歩行者天国参照）幸川沿いには十分な空間が確保され、ゆとりを持った親水空間のデザインが可能になる。またこれにより川の断面積も大きくすることができ防災機能も向上する。



### ○河口部の狭窄部分の改修

図のように帷子川水系河口部は複数の川が交わって大きな流量が生じるにも関わらず、現在空き地によって不自然に狭窄しており洪水時のスムーズな排水を妨げるため、改修が求められる。

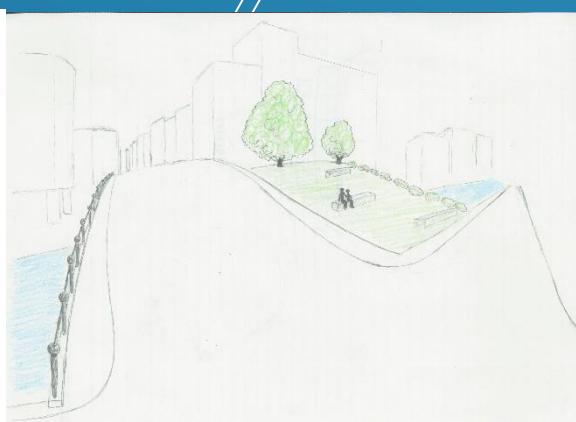


### ○災害脆弱性の改善

現在、繁華街として栄えている西口パルナード地区は幅の狭い道路に歩行者と自動車とが混在している。これは災害時にもネックとなる。

そこで歩行者天国を提案する。これにより日常的に歩きやすい道となるだけでなく、路上に車が存在しないことにより災害時には人々の避難と緊急車両の搬入が容易になる。

現状の自動車の侵入理由は①物品運搬②駐車場利用の2つが主である。①は深夜から早朝にかけてのみ行えばよい。②は、右図の駐車場のうち☆印の分を地区外に確保する。



# 横浜駅内部とMM21への経路

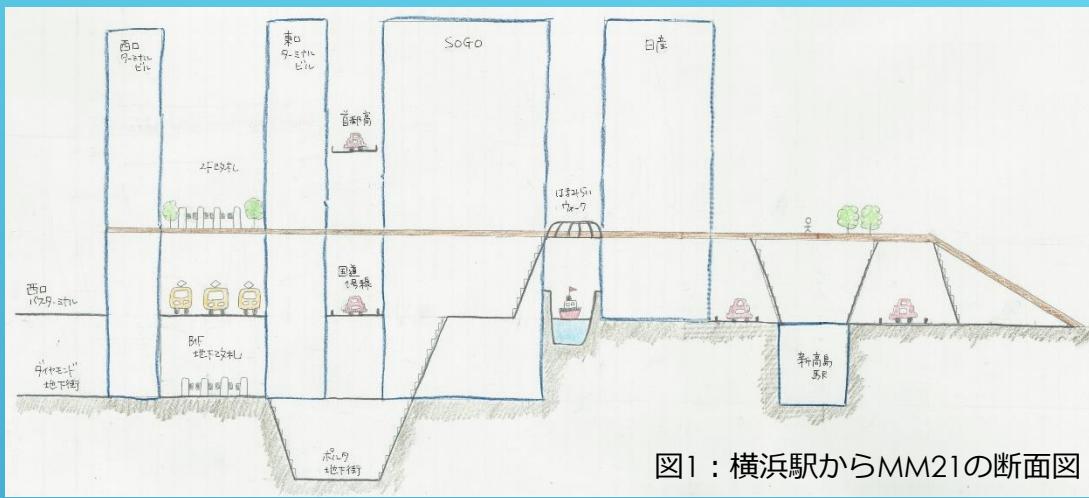


図1：横浜駅からMM21の断面図

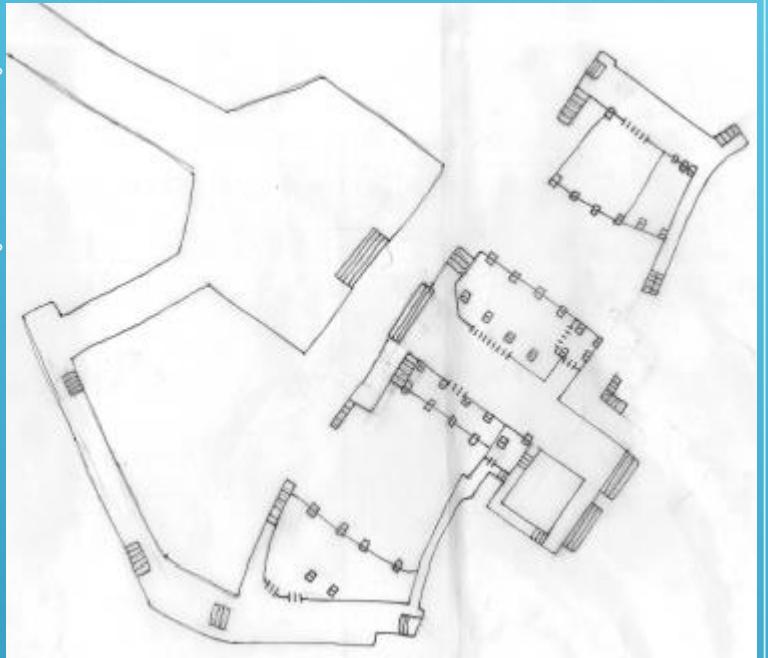
現在横浜駅では線路、ホームが地上1階に、改札のあるコンコース部分が地下1階にある。コンコースは天井が低く圧迫感も強いめかなり見通しが悪く方向感覚も取りづらい。そして、地下に大量の人達が集まることで地震・津波に対するリスクが高まる。また、現在横浜駅からみなとみらい方面に行くには上下動を強いられる複雑でわかりにくい経路を取らなくてはならない。

そこで我々は横浜駅の地上2階部に改札を置き、みなとみらい方面へと同じレベルで繋がるデッキをかけることを提案する。このデッキを通すことで、まず、みなとみらい方面への経路が明快となる。また非常時にも上下動が少ないためスムーズに避難誘導が出来るようになる。そしてデッキを作ることで二階コンコースと地下コンコースに人が分散され混雑の緩和も見込める。



赤い部分に図1で示したデッキレベルの通路を通す。改札を置いた横浜駅2階からそごうを通り抜け、みなとみらい中央のグランモールへ接続する。

右図は横浜駅地下1階部の平面図である。西口と東口を結ぶ中央地下通路は電車利用者と、東口西口間の通過で利用する人々が共存している。結果的に狭い通路に多くの人々が集中している状況を生んでいる。その上、垂直方向にも複雑な構造となっているので、非常時に人々を地上まで安全に誘導することが困難となっている。この現状を、2階に改札を増設することで、電車利用者を分散することができ災害への脆弱性を軽減できる。また、人々の移動を円滑化するために分かりやすいサインの設置などのソフト対策も検討すべきである。



## 津波対策

### ○課題

横浜駅周辺・帷子川流域、および桜木町駅・関内駅周辺は、かなり内陸の方まで浸水する。浸水域と人口密集地が被っており、様々な危険を抱えている。

- 横浜駅：地下街からの避難の際、階段がボトルネックとなる。
- 横浜駅西口：建物の脆弱性、狭い幅員、人口の密集により避難が間に合わない可能性が高い。
- 横浜駅東口：上階への避難において階段がボトルネックとなる。
- 桜木町駅周辺：紅葉ヶ丘へ避難すれば間に合うと思われる。
- 関内駅周辺：避難施設の容量に懸念がある。周辺地区に避難する際は、内陸に向かう大通りに人が向かわないよう、適切な誘導がないと危険である。

### ○解決の方針

#### 横浜駅と東口周辺

改札を2階へ一部移転し、デッキレベルの通路をみなとみらいまで延長する。これにより、駅舎内の人口の分散と、みなとみらいへの避難の円滑化を目指す。

#### 西口周辺

車両の進入を禁止した歩行者天国とし、界隈に空間的余裕を持たせ、避難と緊急車両の搬入を容易にする。

#### 関内駅周辺

大通りを利用した適切な誘導を行う。

