劇的！子安浜ビフォーアフター

-第１章- 子安浜の「いま」

第一京浜と海の狭間の地形で新子安駅の利便性は高いが子安駅の利便性は区内最低ラインである。明治以来木造家屋密集地帯であり、路地は狭く車両通行不可の道も多い。空き家が問題になっている一方で掲示板が盛んに利用されるなどコミュニティは強い。水際では木造の家や倉庫が朽ちた木杭を土台に川に進出、また入江川第二派川には廃船等が放置され、航路の邪魔になりつつある。

この地は古来から漁村として栄える中で強い地域コミュニティが形成された。沿岸部の埋め立て首都高建設が進む中昭和４０年代に漁業権を放棄したが、近年では少数の漁業経営者もいる。

そのような漁業従事者が60名程度まとまって存在する一方で多くの住民は東京都内に電車で通勤するか、子安浜一帯や埋立地の恵比須町・守屋町に位置する工場に自転車や徒歩で勤務する。PT分析では子安浜を出発点とする人々の多くは子安浜を勤務先としており、職住近接が実現されている。

買物先は主に新子安駅近くの「オルト」、大口通商店街であり、住民は主に自転車と徒歩で買物に行く。

津波時の避難先は近隣に数カ所存在するが受け入れ時間が日中の10時～16時までのみである施設もある。一方で地域の避難訓練や防災マップ作成などは活発に行われており、住民の防災意識は高い。

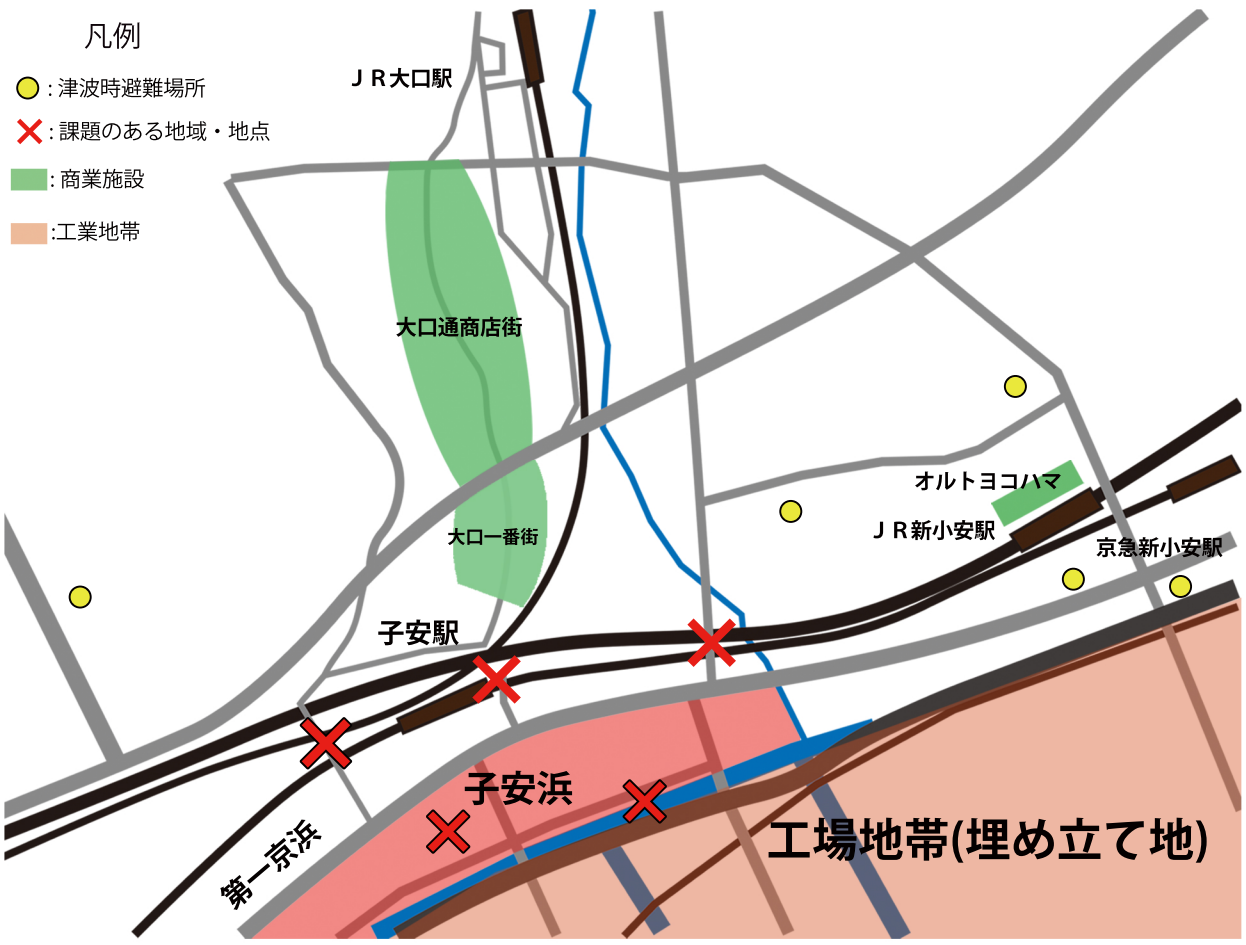

図１：子安浜略図

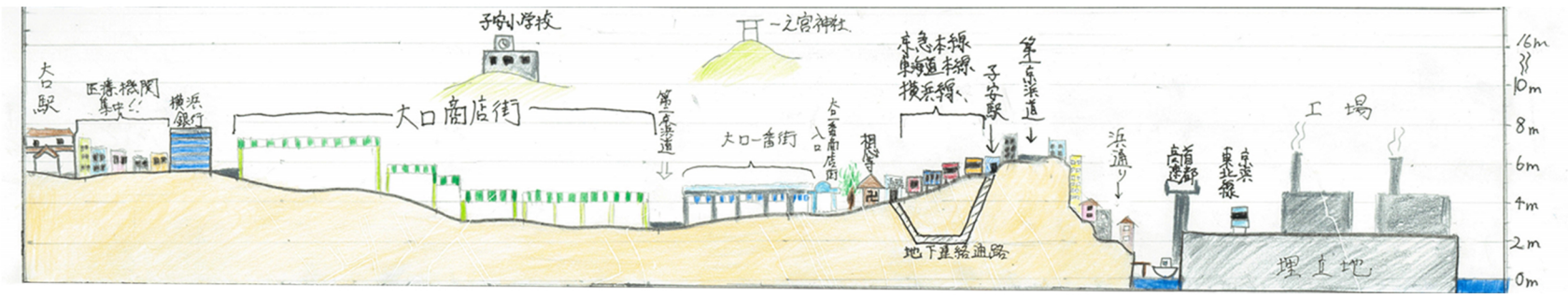

図２：子安浜断面概要

課題１ -> 過剰な住宅密集、空き家の放置

子安浜は明治以来の過密な区割りが残存し、神奈川区の住宅市街地総合整備事業実地地区にも指定されている。また1971年の漁業権放棄以降増加している空き家も防災面の懸念事項である。

課題２ -> 津波時避難場所の不足

子安浜付近で津波時利用可能な避難場所は５箇所存在しているが、子安通一丁目からはどの避難場所へも700m以上離れており、さらに第一京浜と線路を越える必要がある。緊急時の避難先としては空間的に離れており、高齢化の進展と合わせてより深刻な問題となりうる。

課題３ -> 水際の未整備

現在入江川第二派川には多くの廃船・廃屋などが投棄されており、この現状が続けば船舶の通行や景観に多大な悪影響を及ぼすことは間違いない。また水際に偏在している倉庫軍は所有者の勝手な改築や増築等で派川側にむけて水上へと無秩序に拡大してきた違法建築であり、その多くが現在では老朽化・廃屋化しているために、防災上、景観上非常に重大視すべき問題となっている。漁業協同組合でもこの問題を認識しているが、予算面などの都合から独力での解決は難しい。行政による支援が不可欠といえるだろう。

課題４ -> 大口方面との断絶

子安浜から大口方面へは３つのルートがあり、西から順に、JR浦島踏切、子安駅地下道、入江橋北アンダーパスである。しかしJR浦島踏切は混雑時の１時間あたり遮断時間が50分を上回る「開かずの踏切」であり、子安駅地下道は階段のみのため高齢者・自転車の困難、入江橋北アンダーパスは大口通商店街へは遠回りと問題も非常に多い。さらに、子安浜の北には第一京浜が存在しており、これらが子安浜と大口とを断絶する要因となっている。

-第２章- 子安浜の「これから」

v１ -> 高齢化

現在の子安浜の高齢化率は約15%(全国平均約25%)と別段高いわけではないが、人口ピラミッドは典型的なつぼ型であるため、少なくとも今後数十年間は子安浜でも高齢化が進むとみられる。

v２ -> 工場移転

子安に限らず、日本の工場数は近年の傾向として減りつつある。守屋町もこの例にもれず工場がなくなっていく未来を考えておくべきだろう。現に隣接する新浦島町では工場が移転し。跡地は住宅やオフィスなどとして利用されている。

v３ -> 漁業存続

子安浜の漁師に対して行った調査によれば、子安浜のアナゴ漁は悪天候でも可能であり、職住近接であることも合わせ好条件である。また子安浜では漁業における後継者不足は現状発生しておらず、現在の漁業人口は60名程度と全盛期に比べれば限られてはいるものの、今後も一定数存在し続けると予想される。

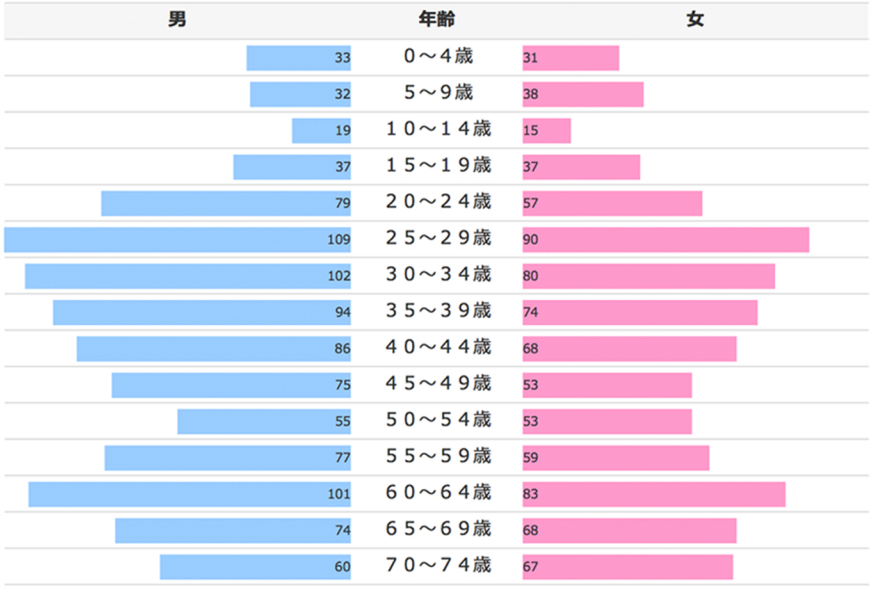

図３：子安通一丁目の人口ピラミッド(2010年度国勢調査による)

-第３章- 提案：子安浜の「未来」 -暮らしやすさと生業を守る-

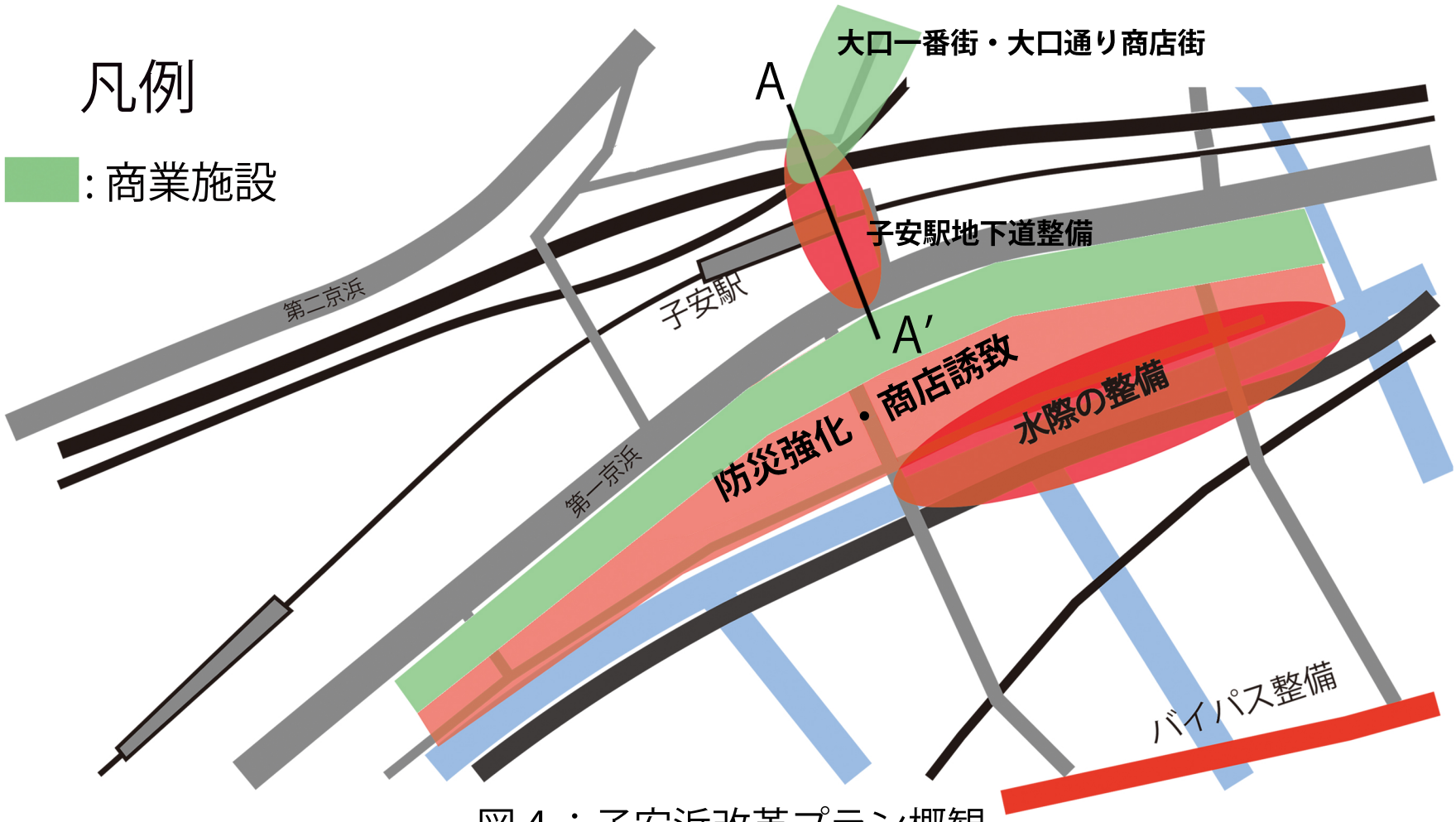

図４：子安浜改革プラン概観

P1 -> 大口通商店街へのアクセス強化

No.１：子安駅地下道の整備

第一に挙げるプランは、子安駅地下道の改修である。先に述べたように、子安駅地下道はスロープやエレベーターがなく高齢者や自転車の通行が困難である。これらの人々は子安浜住民の大多数を占める存在であり、子安駅地下道幅拡張、スロープ、エレーベーターの設置を行うことで先述の分断軽減、子安浜から大口通商店街へのアクセス性向上が可能だろう。さらに、地下道整備によって高台への避難経路が増え、防災性が改善されると考えられる。

No.２：大口一番街のアーケード延長

プラン１に付随する形で大口一番街のアーケードを延長し子安駅地下道出口と直結させることで、子安駅・大口一番街・大口通商店街の一体性を高め、子安浜から子安駅地下道へ、そして大口通商店街に至るという人の動きができる。

No.３：埋立地におけるバイパス開通

第三のプランは、埋め立て地におけるバイパスの開通である。現在子安浜など横浜東部と横浜西部を結ぶ道路は第一京浜をはじめ数本しかなく、交通量が非常に集中している状況である。埋め立て地にバイパスを通して第一京浜への交通量集中を軽減させ、横断可能時間を延長することで、第一京浜による子安浜と大口の間の断絶緩和につながる。

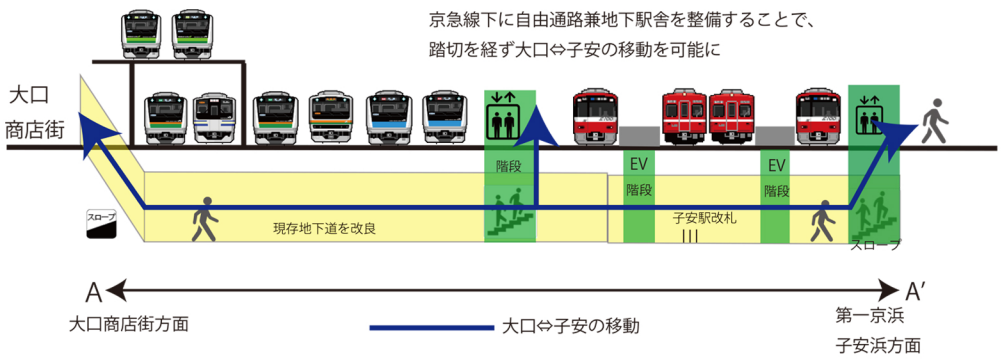

図５：子安駅地下道改修案

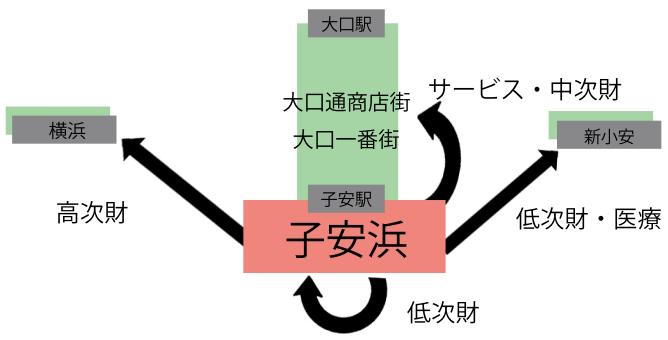

図６：子安浜からみる買物先

P2 ->子安浜住宅地の整備

区画整理は大規模工事・調整を必要とし、さらに弊害として子安浜内部の車両交通量増加、家々の間や道端で子供達が遊ぶという今の子安浜の風情、暮らしやすさの損失が起こりうる。そこで我々は区画整理を行わず、空き家・空き地を使って断続的に現在の路地を整備する。これによって明治以来の街並・暮らしやすさを保ちつつ利便性を増すことができるのである。

また、第一京浜沿いにはスーパーなどの日用品店を誘致することにより、子安浜の人々が日用品の買物に第一京浜や線路を超える必要がなくなる。すなわち「日用品は子安、専門店やジムなどの中次財は大口通商店街、それ以上の嗜好品は横浜へ」という図式が成立する。また第一京浜沿いなら子安浜以外の人々の需要も見込め、誘致がしやすさのメリットもある。

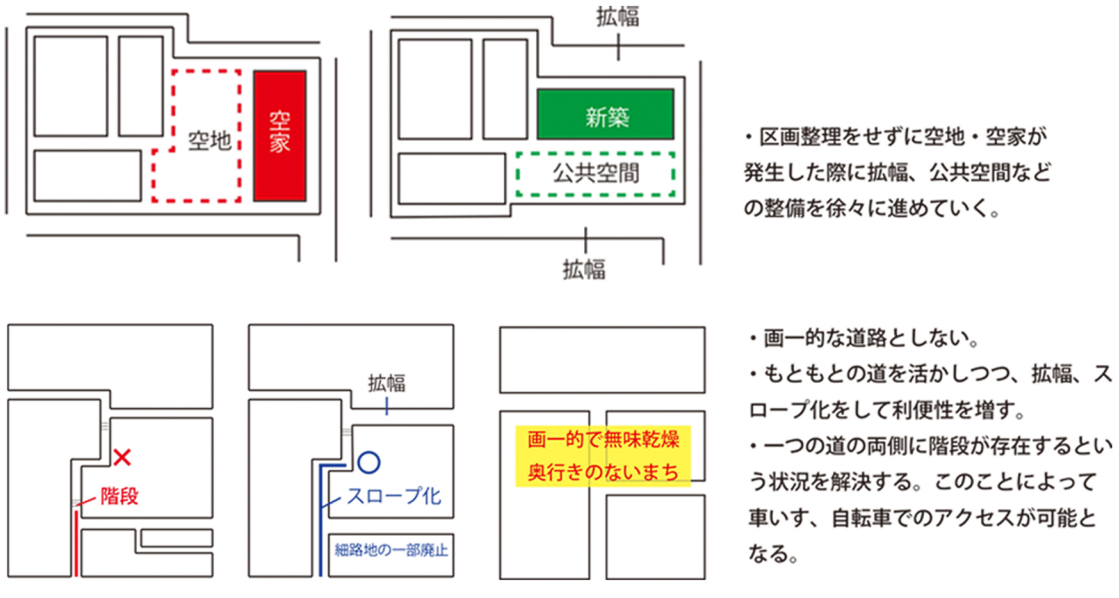

図７：住宅地の整備概要

P3 -> 水際整備

入江川第二派川の廃船を撤去する。また、突き出しの支柱は腐敗しており倒壊し放置されかねない。この突き出し部分を除去し埋め立てて新たな空間と桟橋を創出する。この空間は従来通り船着場として用いるほか、カフェや水産品の直営所、公共集会場などコミュニティ拠点として活用する。

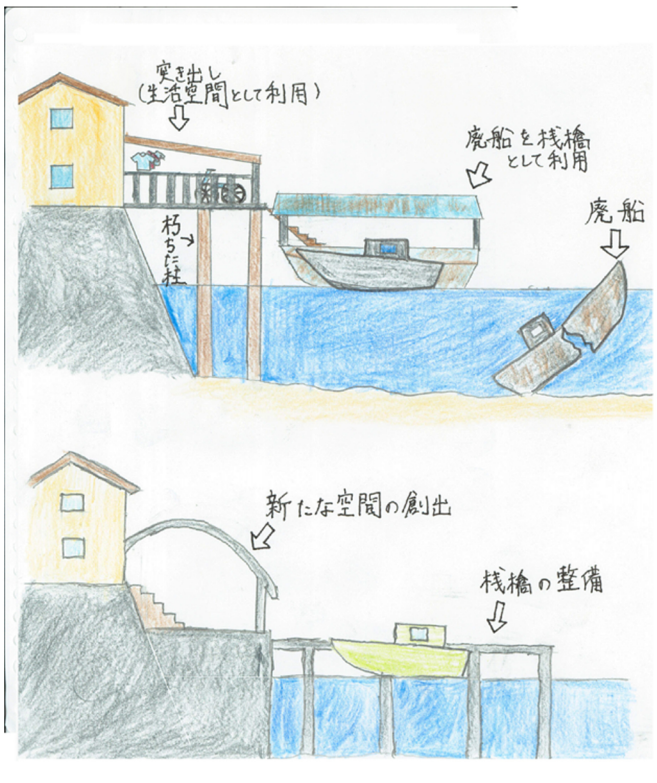

図８：水際の整備（↑…現状、↓…整備後）