

## 羽田空港跡地における観光防災拠点の提案

—大田区海老取川周辺を対象敷地として—

## Disaster Prevention and Tourism Sites in Haneda Airport

—Site plan of Ebitorgawa river—

○須藤祥太<sup>1</sup>, 横内憲久<sup>2</sup>, 岡田智秀<sup>3</sup>,Shota Sudo<sup>1</sup>, Norihisa Yokouchi<sup>2</sup> and Tomohide Okada<sup>3</sup>,

**Abstract:** Haneda Airport in ruins, we propose a disaster prevention center. Ota incorporating history, perform a suggestion for the use of local residents. Proposed space plan to do more aware of evacuation routes and shelter throughout the day..

## 1. 計画背景

2011年3月11日に発生した未曾有の東日本大震災において、首都圏にあっても震度5強を観測し、道路、鉄道、空港などのあらゆる交通機関が機能しなくなり、帰宅困難者が街中にあふれた。そして、東京国際空港（以下「羽田空港」）では、その地震発生時に、羽田空港にアクセスする京浜急行電鉄や東京モノレールなどが運休し、陸上の公共交通機関が機能しないことから、翌日の夕方まで航空機の受け入れができなくなり約2万7000人が足止めされ、約1万6300人が帰宅困難者となった。この点につき、大田区の「羽田空港跡地まちづくり推進計画」<sup>[1]</sup>では、羽田空港の国際化によって生じた空港跡地を防災避難拠点として位置づけるとともに、今後、国際交流拠点として活用する方策が見いだされている。この方針は災害避難場所を地域住民に意識づけさせるとい意味において、その場所に地域住民の日常利用を促す空間整備が実現できれば、その利用を通して、避難経路や避難拠点に対する周知徹底が期待できよう。そこで本提案では、空港跡地に着目し、国際的な観光拠点としつつも、地元の防災拠点かつ日常利用が楽しめる、複合型観光防災拠点を提案する。

## 2. 敷地選定

敷地選定として、羽田空港跡地 (Figure 1) の中でも海老取川周辺を対象とする。海老取川は羽田空港に隣接し、天空橋駅からは羽田空港へと接続する京浜急行電鉄や東京モノレールが通っており、空港を訪れる人々が必ず目にする場所である。そして、東京都臨海部に位置する大田区には、海にまつわる歴史が多くあり、明治後半から昭和初期に東京初の大森八幡海水浴場が開設され、海水温泉、砂風呂などがあり、大森・羽田の沖合でとれた海産物によって、当時は大変賑わっていた<sup>[2]</sup>。特に羽田地区は漁師町として栄え、その名残として、街中には漁師の安全祈願のための祠や神社などが多く残

っており、歴史が色濃く残る貴重な場である (Figure 2)。その景観は東京の玄関口として重要であり、観光の力点として重要な場所だと言える。そして、防災面として、羽田空港では、海外からの救援物資や人員の受け入れや輸送の中継となる、大都市圏等におけるの広域防災拠点として期待できる。

## 3. 提案内容

本計画では (Figure 3)、当敷地が防災拠点であることを地域住民に周知するために、平常時は当敷地を地域住民が日常利用できる、地元指向型の観光施設 (輸入品活用) とともに、外国人指向型の観光施設 (国内産・大田区産の活用) の2タイプを導入する。また、災害時直後では、交通機関が機能しなくなった際の水上交通を活用した病傷人輸送対応や、情報発信の拠点を担い、震災3日目以降では、水上交通により、帰宅困難者や食糧・物資を各避難所へと輸送を行い、7日目以降では、主要交通機能の復旧に伴って必要となるがれきの一次集積場として機能させる。この防災拠点は建築構造としてフロ

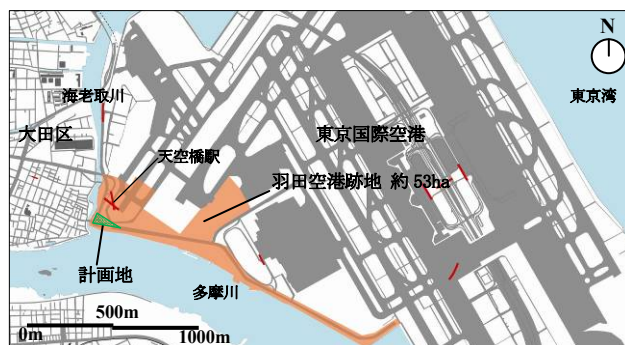


Figure1. Surrounding land planning and land planning (This is original table my authors)



Figure2. The history of fishing village (This is original photos my authors)

計画概要



ーティング形式を採用し、免震性を高める。また、津波を想定すると東京湾内では被害は小さく、水位が1～2m上がる程度であるため、水平方向に動かないドルフィン係留方式を採用する。

4. 基本計画

(1) 防災・観光・交流エリア—ここでは、地元羽田地区の歴史が感じられる祠をモチーフとした物産店を複数配置し地元の名産品や海産物などを販売する。また、羽田空港の国際化に伴い今後多くの国とつながるため、諸外国の名産品などを楽しめるイベントを行うことで、日本にいながらも多国の文化を楽しむことができる。また、外国から来訪者も、様々な文化に触れ体験することで、国際交流が期待できる。そして、施設利用者は、大田区の歴史や各国の文化について、街路の配置や海産物・名産品の食体験などによって、実体験をして認識することができる。そして、地元住民には観光施設の日常的な利用により、当敷地が防災拠点であることの認識を高めさせる。

(2) タワーエリア—高さをもたせたタワーを設けることで、大田区の街並や空港滑走路などが眺められることから、景色の変化を楽しむことができる。そして、災害時には、地区内のランドマークとなつて、避難経路にお

ける誘導塔の役割を果たす。

(3) オープンスペースゾーン—ここでは、防災を重視するために、オープンスペースを広く設ける。震災直後においては、空港や大田区の人をうけいれる広域避難場所となる。また、様々な応急復旧活動が展開され、非常に混乱することが想定される。こうした状況で、救援物資を直接避難所等へ輸送するのは困難であり、一次集積場所や荷さばき場所を確保するために、柔軟に対応できるオープンスペースを確保する必要がある。そして、平常時には多目的広場となり、住民たちの憩いの場となる。また、国際化に伴い、各国のイベントを開催することで市民との国際交流の場として機能する。

【参考文献】

[1] 大田区:「大田区 HP」. <http://www.city.ota.tokyo.jp/>  
 [2] 福田朗大:「海の文化性を活用した大田区臨海部のまちづくりに関する研究」, 日本大学大学院不動産科学専攻修士論文, 2011.  
 [3] 東京都:「東京都 HP」 <http://www.metro.tokyo.jp/>  
 [4] 京浜急行電鉄株式会社:「京急グループ 110 年史 最近の 10 年」, 山陽印刷株式会社, 2008.