

J-10

## 横浜の水上バスターミナル計画 The plan of a Water-bus Terminal in Yokohama

佐藤信治<sup>1</sup>, ○神林慶彦<sup>2</sup>  
Shinji Sato<sup>1</sup>, \*Yoshihiko Kambayashi<sup>2</sup>

Currently, Yokohama is one of the most popular as a fashionable and which has beautiful harbor. A lot of tourists gather in the exotic atmosphere. The cityscape and night view are recognized as the attractions of the city. And what supports these experiences is the scenery from the water. There is not only a port from the Minato Mirai skyline to Osanbashi and Yamashita Park, but also another waterside in rivers such as the Ooka and Nakamura rivers. In June 2020, the Yokohama Hinode Pier was constructed on the Ooka River for water activities in the river. Also, in the design of Yokohama New City Hall, they are paying attention to the waterside space along the river. In response to these concerns, a pier has been built around the harbor, and Water-bus have begun to run for sightseeing. However, they only connect destinations. Therefore, I concerned that the use of Water-bus, including ports and rivers, is a new form of Yokohama. I planned a route that connects various activities throughout Yokohama. In addition to planning, I planned a complex Water-bus terminal.

### 1. はじめに

現在、港町としておしゃれでハイカラな街で広く人気のある、神奈川県横浜。江戸時代末期に開港されてから海によって世界とつながり、今も異国情緒漂う雰囲気には多くの観光客が集まる。横浜市が行った調査によると、横浜を訪れる目的として一番多いのは景観や街歩きで、市の魅力としても街並みや夜景が広く認知されている。

そしてこの体験をさらに後押しするものが、横浜ならではの水上からの景観である。みなとみらいのスカイラインから大さん橋、山下公園までの港のみならず、横浜の街をはさむ2つの人工河川である大岡川と中村川といった河川でのもうひとつの水辺も存在する。2020年6月には大岡川に横浜日ノ出棧橋が整備され、河川での水上アクティビティーのためのインフラ準備が整えられている。また、横浜市役所新市庁舎のデザインにおいて川沿いの立地から親水性に着目しており、公共の建築でも水辺空間の利用が目指されている。

これらの関心に対し、現在港周りではふ頭の開発と共に棧橋が作られ、観光用に水上バスが走り始めている。しかし、それらは目的地同士をつなぐのみであり、また河川を使った水上バスの運行は行われておら

ず、横浜の内陸も含めた街全体をカバーできているわけではない。

そこで港や河川も含め、観光だけでなく住民利用も見込んだ水上バス利用が新たな横浜の姿であると考えた。水上バスが新たな横浜での新たな移動手段と捉え、横浜全体での様々なアクティビティをつなぎとめ引き込むルートを計画する。

また、水上バス計画のみでなく、高速道路や鉄道など陸上交通と組み合わせることで、より発展的な交通の拠点としての複合水上バスターミナルを計画する。

### 2. 計画背景



Figure1 A Water-bus route and planned site

1:日大理工・教員・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University.

2:日大理工・学部・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University.

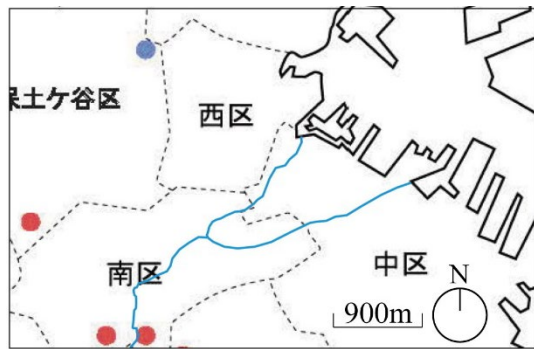


Figure 2 Block site

水上バス計画をするにあたって、その基礎となる横浜市各地区の都市計画を以下にまとめる。

横浜市は公共交通の利用促進や駅を中心としたコンパクトな市街地形成を掲げていて、移動の円滑化に向けた体系的な交通ネットワークを目指している。

### (1) 西区

みなとみらい21地区があり、業務・商業施設が高密度で集積している。横浜ならではのウォーターフロントの景観など、横浜の顔となる都市景観を持つ。ここでは自由な移動を確保する交通環境の充実が計画されていて、羽田空港など含め都心へのアクセス性の向上が検討されている。また、横浜駅周辺地区や関内地区との連携による水上交通の充実など、都心の回遊性を向上する交通システムを検討されている。

### (2) 南区

横浜の中で住居地域の比率が高い地区であり、暮らしと商業が近接する地区である。交通環境としては徒歩による移動が多いことから大岡川プロムナードなど魅力的な歩行空間を計画している。横浜都心部と一体となった回遊性向上を目指し、河川を観光資源と捉え、整備を図っている。

### (3) 中区

関内・関外エリアであり、横浜を代表する商業を主体とした、中心市街地で住む人や働く人、訪れる人が共存する街を目指している。初黄・日ノ出町地区では小規模店舗の借り上げを行い、アート活動の拠点として街づくりが進められている。回遊性の向上によるにぎわいづくりが求められており、特色ある川や海を活かし水上交通の導入や水上レクリエーションの拠点となる栈橋の整備が進められている。水上バスターミナルの敷地となる石川町周辺では地域住民の活動拠点である地域ケ

アプラザ、地区センター、コミュニティハウスが不足していることが課題としてあげられている。

## 3. 計画敷地

港の主要な目的地をつなぐ既存としてあるルート、羽田空港から横浜までをつなぐ海上ルート、そして内陸までかつては運河であった河川を用いた水上ルートを定め、それらをつなぐ水上バスルートを計画する。水上バスは主要な発着場に止まるだけでなく、住民の足としての利用も図るため、河川区域においてはより細かいスパンでの計画を今後検討する。

なお、水上バスターミナルの敷地選定条件は以下の様に設定した。

- (1) 大岡川、中村川いずれかの川に面していること
- (2) 鉄道の駅が近くにあること
- (3) 高速道路や幹線道路が近くを通ること

選定条件より神奈川県横浜市石川町駅付近を敷地とする。石川町は元来、水運の要所であって当敷地は大岡川に面している。また、首都高速のジャンクションになっており車での交通の結節点である。隣にはJR根岸線石川町駅があり、陸上と水上2つの駅が複合することを意図する。

## 4. 建築計画

### 4.1 基本計画

高架によって地面より高い高速道路から地面レベルの鉄道、そして水面レベルの水上バスターミナルへと交通が段階的に積層され、その間を人が行き来することを基本計画とする。街に開くことが重要であるため、地区センターなど近隣住民の活動拠点を複合することで訪れる人と住む人の自然な交流が生まれる計画とする。

### 4.2 機能

- (1) 水上バス発着場、水上レクリエーション利用も含めた栈橋
- (2) 駅事務室
- (3) 観光案内所
- (4) 水運博物館、アートギャラリー
- (5) 河川沿いのプロムナード

## 5. 参考文献

- [1] 横浜市都市計画マスタープラン 2020年9月14日