

街歩き

— 港町 横浜と佐世保

都市デザイナー

西脇 敏夫

街並み生い立ち

1. 街並みの生い立ちを歩く

(1) 街歩きを楽しむ

街歩きの楽しみ方は、人それぞれに沢山あると思います。街を見る視点や興味の対象によって、同じ街でも目に留まるものや印象に残るものが違ってきます。

街並みや建物などに興味を持つ人には、現在の目に見える姿の美しさを感じるとともに、建物などの文化的・技術的側面などを掘り下げたり、どのようにして現在の姿がつけられてきたかという歴史的背景に思いを馳せたり、さらに人々の生活や活動の場としての魅力を感じたり、街歩きによって様々な楽しみ方があると思います。

このシリーズでは横浜と佐世保という二つの都市を取り上げ、ヒューマンスケールの街を歩くという視点から、その発祥の地である「港町」を歩きます。

同じ「港町」といってもこの二つの街は、歴史やスケールなどをはじめその状況は大きく違ってきます。

そのため単純に比較をすること自体にあまり意味はないと思います。しかし都市としての視点からは、社会的、経済的、物理的な状況などが異なっている、市民生活の視点からは、街の中を歩き、活動し、様々な生活を楽しむ市民の姿や街への思



写真1 2009(平成21)年、横浜開港の地にオープンした「象の鼻パーク」の「開港の丘」で、港を見ながら憩う市民。



写真2 2013(平成25)年、佐世保開港以降、初めて港に面する街が誕生し、港に面したコーヒーショップで憩う市民。

いは、どの街でも共通しているものがあると思います。(写真1、写真2)

筆者は一定の期間、この二つの都市の街づくりに携わってきました。

横浜市には1976(昭和51)年から1999(平成11)年までの23年間、佐世保市には1999(平成11)年から2006(平成18)年までの7年間在職し、都市デザインの立場から活動しました。

退職後早くも相当の年月が経過しましたが、今回改めて現在の街並みや建物を訪ね、時とともに変化していく街の姿を追ってみました。

それぞれの街づくりの歴史や街並みの生い立ちなどにも触れながら、市民生活の視点での街づくりがどのように歩んでいるかを見て行きたいと思います。

そうして、街や建物などに対する認識を少しでも深めながら、街歩きを楽しむことが出来ればと思います。

(2) 二つの開港都市

横浜と佐世保は共に、明治期に国の政策として実施された「開港」によって生まれた街です。

両都市とも、大都市の多くが大きな川の周辺に形成されてきたのとは異なり、環境条件や地形のスケールは全く違いますが、いずれも大きな川がなく水深の深い海という「港」に適した条件によって開港場として選

「街並み生い立ち 街歩き」
執筆テーマ

- ① 街並みの生い立ちを歩く
(横浜編)
- ② 大通り公園
- ③ 都心プロムナード
- ④ くすのき広場と横浜市庁舎
- ⑤ 横浜公園と日本大通り
- ⑥ 日本大通りの建物たち
- ⑦ 開港広場
- ⑧ 山下公園通り
- ⑨ 人形の家、フランス橋、
ポーリン橋、世界の広場
- ⑩ 元町商店街、中華街
- ⑪ 山手地区
- ⑫ 馬車道商店街、
伊勢佐木町商店街
- ⑬ 歴史を生かしたまちづくり
(佐世保編)
- ⑭ 佐世保の街づくり
- ⑮ コンパクトシティ佐世保
- ⑯ 三ヶ町四ヶ町商店街
- ⑰ 心やさしい海辺のまち

(テーマは予定です。変更となる場合もあります)

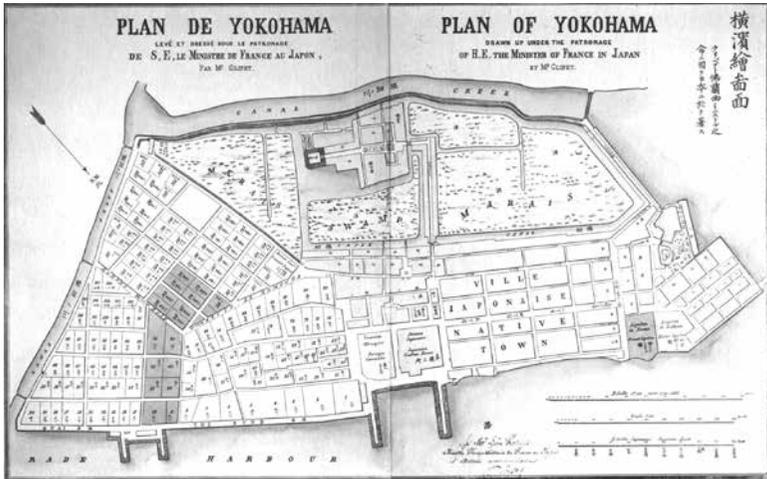


図1 1865(慶応元)年の横浜給図面。港と掘割に囲まれた「関内地区」。開港直後の「関内地区」の様子が分かり、画面上に「港崎遊郭(現在の「横浜公園」とその周辺)」があり、「日本大通り」はまだない。町割りの左手が外国人街、右手が日本人町。(出典:「港町/都市形成史」)

ばれ、その周辺に政策的につくられた街です。

干拓地や埋立地などに、格子状の街路網が敷かれ計画的な街づくりが行われて市街地が形成されました。

しかし、二つの港の性格は片や「商港」片や「軍港」であり、港と街の関

係は違っていました。

市民生活の場としての「街」は、横浜は海を埋め立てた地に港と一体となったかたちで形成され、港に開かれたかたちで市民生活の場が広がっていました。(図1)

一方、佐世保は港の周辺の埋め立て地を中心に軍の施設が配置され、街は港と離れた谷戸の干拓した土地に形成され、市民生活の場である「街」と港の直接的関係は弱かったと思われまます。(図2)

「商港」「軍港」という性格の全く異なる港によって生まれ成長した二つの街は、同じ「港町」といっても港との関係は大きく違っていました。

(3) 都市としての歩み

横浜は1854(安政元)年の日米和親条約の締結、1858(安政5)年の日米修好通商条約によって、江戸に近く、人の往来が多い東海道から外れた地という立地から開港場選ばれました。横浜市の都市としての歴史は、今から156年前の1859年(安政6年)に運上所が設置され開港した時に始まります。

一方佐世保は、深いリアス式の外海から奥深く入った入江という立地によって、西の守りの軍港として選ばれ、都市としての歴史は、横浜開港の30年後、今から126年前の1889(明治22)年に佐世保鎮守府が置かれた時に始まります。

それまで横浜は100戸程度、佐世保は1000戸程度の村であった地に、突然に街が誕生することになりました。そして人口の急増による都市化が急速に進み、横浜は開港の30年後の1889(明治22)年に「市」となり、佐世保は開港13年後の1902(明治35)年に「村」からいきなり「市」になっています。

このように両都市とも、都市の歴史としては比較的短く、ほぼ同じ時代に、時の政府の政策によって開港場に選ばれ、一寒村が急激に発展して大都市となったという経緯においては似ています。

横浜はその後、近代貿易都市として発展をしますが、1923(大正12)年の関東大震災と、第二次世界大戦の戦災の二度にわたって壊滅的な被害を受けました。そして戦後は、中心部である港町の大部分は接收され、街づくりに大きな影響を受けて復興は遅れました。

佐世保も戦災によって大きな被害を受け、戦後も港に面した軍の施設用地は、米軍基地、海上自衛隊の基地、それに民間の造船所となり、港湾区域の約8割が航行制限区域となって今日に至っており、港との関係において街づくりには大きな制約を受けています。

そして現在、横浜市は東京に次ぐ人口約370万人が居住する首都圏の大都市であり、佐世保市は九州の西の果て、美しい西海国立公園の自然に抱かれて佇む人口約26万人の地



図2 1892(明治25)年の佐世保市街図。図面下方が港で、左手下の白地部分が「佐世保鎮守府」。左上に佐世保川を挟んで人口約一万人の市街地があり、中央右下の水田地帯から上に伸びる道は、現在「四ヶ町」「三ヶ町」のアーケードがある通りである。(出典:「地図で見る佐世保」)



写真3 横浜港上空から横浜の市街地を望む。画面中央のベイブリッジの上の方に、港に面した都心部を中心に市街地が広がる。ベイブリッジの右側は「大黒の頭」左側は「本牧の頭」。(写真提供：横浜市)



写真4 佐世保港上空から湾周辺を望む。港に面する地区のほとんどは「米軍」「海上自衛隊」「造船所」などの施設が配置されており、右手と右手奥に市街地が伸びている。(写真提供：佐世保市)

方都市です。(写真3、写真4)

(4) 港町の今

横浜の港町「関内地区」は、隣接する外国人居留地だった「山手地区」とともに、震災と戦災から僅かに生き残った歴史的建築物を大切にしながら、新しい街「みなとみらい21地区」とは対比する横浜らしさを感じさせる街づくりを進めています。

広く平坦な地域に広がっている「関内地区」には、開港以来の歴史を踏まえた個性的な街が多くあります。

港に面する「山下公園周辺地区」、広い道路に大きな銀杏並木のある落ち着いた街並みの「日本大通り地区」、それぞれに個性的な魅力がある「横浜元町」「中華街」「馬車道」「伊勢佐木モール」の商店街などです。

これらの街が戦後の焼け野原から接收期を経て、現在見るような姿になったのは昭和30年代になってからのことです。

それぞれの街は、その骨格となる「通り」を中心にして街並みを形成しており、歩行者が快適に歩ける空間

整備を中心にして街づくりを進めてきています。それぞれの街によってその取り組み方と時期は異なりますが、時間をかけて街並みは大きく変化をしてきました。筆者が横浜の街づくりに取り組んでいた時は、ちょうどその時期と重なります。

筆者は、横浜の街づくりから離れて15年ほど経ちますが、この間も絶え間なく街並みは変化を続けています。このシリーズを書くに当たり、久しぶりに関内の街歩きをしました。もちろん変わっていないところは沢山ありますが、建物が建て替わり、中でも当時は無かった高層マンションが出現するなど街の様子は違ってきています。街づくりを取り巻く社会や経済の変化や、街づくりに関わる人々の世代交代など様々な要因によって、時代とともに街は変化をしていきます。(写真5)

一方の佐世保では、平地の少ない谷戸に形成された中心市街地は、都市の発展に伴う人口の増加により徐々に周囲の斜面や港に近い土地に広がってきました。

戦災によって市街地の多くは焼け野原となりましたが、赤レンガ造りの歴史的建造物は、軍の施設や水道施設などに貴重なものが残されています。その数は、全国的に比較しても非常に多いのですが、その多くは港周辺の米軍基地や海上自衛隊基地、造船所の敷地内に分布しており、市民が日常的に直接触れることは出来ないのが残念です。

そして、戦後の復興とともに軍転法による土地利用の変化や国道の整備などによって街の様子は変化をしてきました。

現在、中心市街地の骨格は、街を縦断する国道35号の「車の軸線」、それに並行する商店街の「歩行者の軸



写真5 横浜港上空から「関内地区」周辺を望む。港に面して左側の「山下公園」「大棧橋」の奥に「関内地区」が広がる。その左手は「山手地区」、右手は「みなとみらい21地区」画面下は「赤レンガ倉庫」のある「みなとみらい新港地区」。(写真提供：横浜市)



写真6 佐世保港上空から「中心市街地」を望む。中央に「JR佐世保駅」、その左手に港に面した「三浦地区」の新しい街「五番街」、右手の駅周辺地区より画面上に「四ヶ町」「三ヶ町」などの中心市街地が伸びる。「三浦地区」左手の佐世保川の対岸は米軍基地、画面下は海上自衛隊や海上保安庁などが使用する「倉島地区」。(写真提供：佐世保市)

線」、そして佐世保川の「水と緑の軸線」、この性格の異なる3本の軸線で構成されています。

特徴的なのは、中心市街地がコンパクトシティを形成していることです。地方の中心市街地の空洞化が問題になっている近年、この商店街は休日やウィークデイに関わらず人通りが多く、25万都市では日本で一番元気な街といわれています。

そして近年、佐世保駅周辺地区の再開発事業と埋め立て事業によって

街が港につながるという、佐世保の歴史上はじめての街づくりが実現しています。(写真6)

二つの港町はそれぞれに、楽しく快適に歩ける空間づくりを中心に、街の個性を生かしながら「港町」らしい魅力のある街づくりを進めています。(写真7)(写真8)

そうした街づくりの歩みを振り返りながら、まず横浜の街歩きから始めたいと思います。



写真7 横浜「象の鼻パーク」のテラスより「みなとみらい21地区」方面を望む。右手に「赤レンガ倉庫」左手に「ランドマークタワー」が見える。



写真8 佐世保「三浦地区」のテラスより、右手が新しい街「五番街」その左手に「客船ターミナル」が並び、背後の山は西海国立公園の「弓張岳」。

(参考文献)

1. 「港町・横浜の都市形成史」(編集発行：横浜市企画調整局)
2. 「都市の記憶—横浜の近代建築(1)」(企画：横浜市都市計画局都市デザイン室 発行：横浜市歴史的資産調査会)
3. 「SD別冊No.22 都市デザイナー—横浜 その発想と展開」(編集：SD編集部 発行：鹿島出版会)
4. 「SD別冊No.11 横浜 都市計画の実践的手法 その都市づくりの歩み」(編集：SD編集部 発行：鹿島出版会)
5. 「佐世保の歴史」(編纂：佐世保市史編纂委員会 発行：佐世保市)
6. 「地図で見る佐世保」(編著：平岡昭利 発行：芸文堂)

にしわき・としお

早稲田大学・同大学院建築学科で学んだ後、大高建築設計事務所、武建築計画研究所で多摩NT計画、港北NT計画、再開設計画、観光開発計画、建築設計などに携わった。

36歳の時(1976年)、横浜市役所にアーバンデザイン担当主査として招聘される。都市デザイン室長、都市企画部長、都心部整備部長などを歴任し、「関内地区」「山手地区」「横浜駅周辺地区」「みなとみらい21地区」「金沢シーサイドタウン地区」「港北ニュータウン地区」「市民まちづくり」「歴史を生かしたまちづくり」「水と緑のまちづくり」「ライトアップなど都市空間演出」「デザイン都市横浜に向けた活動」等々、22年半に亘り横浜市の街づくりに携わり、都市デザインの具体的な実践活動を展開した。

59歳の時(1999年)、佐世保市役所に佐世保市理事(都市デザイン担当)として招聘され、7年間、海と緑に抱かれた心優しい街の都市デザインに取り組み。

首都圏と地方との二つの自治体、コンサルタン、事業者など、異なる立場から都市や建築に関わり、都市デザインを実践してきた。様々な公的委員や大学非常勤講師を歴任。講演、論文、著書、活動成果に対する受賞などがある。