

街並み生い立ち 街歩き

港町 横浜と佐世保

都市デザイナー

西脇 敏夫

〈横浜編〉

「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 横浜人形の家
 - ⑩ 元町、中華街、馬車道、伊勢佐木町
 - ⑪ 港の見える丘公園周辺
 - ⑫ 外人墓地、元町公園周辺
 - ⑬ 山手公園、イタリア山庭園周辺
 - ⑭ 歴史を生かしたまちづくり
〈佐世保編〉
 - ⑮ 佐世保の街づくり
 - ⑯ コンパクトシティ佐世保
 - ⑰ ミネモリ商店街
 - ⑱ 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)

10. 元町、中華街、馬車道、伊勢佐木町

「フランス山」のゲート前の道を川上に向かって少し行くと「元町商店街」です。関内地区には、「元町商店街」「中華街」「馬車道商店街」といった開港以来の歴史を持つ商店街があります。「馬車道商店街」と「商業の軸線」を形成する関外地区の「伊勢佐木町の商店街」も歴史のある商店街です(図1)。

何れも個店の力と商店街としてのまとまりがある個性的な街で、今回はその街づくりの取り組みを中心に紹介します。

元町商店街

石畳の道に沿って女性ファッション関係のお洒落な店が並ぶ商店街として全国的に知られ、一年に2回開催されるチャリングセールには、道いっぱいの人で溢れかえります(写真1)。

この街は横浜開港に伴い旧横浜村の住民が移住して誕生しましたが、山下町と山手町の両居留地を結ぶ位置にあったことから、外国人を相手にした商店が多く立地して発展してきました。



写真1 現在の元町商店街

しかし道幅が8mと狭く歩道が設けられないため、戦後のモータリゼーションの時代に入るとともに歩行者が通行し難く、また駐車のために店舗に客が入りづらいという状況になってきました。危機感をつのらせた商店街は、店舗の一階を削って歩行者用のスペースを生み出そうと、横浜市に要望して建築基準法の壁面線指定により、一階部分のセットバックを1955(昭和30)年に開始しました。そしてその後約30年という長い時間をかけて、600m続く通り全体に亘って奥行き1.8m、高さ3.0mの壁面後退がほぼ完了し、何とか車に邪魔されずに買い物が出れるようになりました。

個々の商店にとっては重要な一階部分の店舗を削ることで、街全体として安全性や快適性が高まるというメリットが生まれ、それが個々の店にも反映するという街づくりを時間



図1 港町の商店街

をかけて実現しました。この元町の街づくりは、他の地区の街づくりにも大きく影響しています。

しかし隣同士の壁面後退部分が、床のレベルに段差があったり舗装の材料が違っていたり、道路側に柱があったりするなどの問題や(写真2)、道路の電柱電線問題などによって、来街者にとって十分に快適な街並みにはなっていませんでした(写真3)。また横浜駅周辺の商業環境の変化に対応する必要があり、商店街と横浜市の関係部署で構成する「街づくり協議会」を設置し、新しい街づくりの検討を行いました。



写真2 連続する壁面後退部分



写真3 1985年以前の元町商店街

「道路空間整備」については、幅員8mの道路の中央に幅員5.5mの車道と駐車帯、両側に1.25mずつの歩道を設け、この歩道と壁面後退部分を一体化して実質3.05mの歩行者用スペースを生み出しました。そして床のレベルを揃え、御影石舗装で統一し、車道は車のスピードダウンと景観の変化を意図して街区毎に中央で蛇行させ、石畳にする整備を1985(昭和60)年に実施しました(写真4)。



写真4 1985年直後の元町商店街

道路と建物を一体的な空間として捉えてすっきりした道路空間とし、個性的な店舗と歩行者のファッションを引き立たせるという元町らしい演出をするために、電柱電線を新しく元町独自の地下埋設方式を考案してメインストリートから撤去し、ストリートファニチュアは一か所にまとめて街区の中央に配置しました。そして店構えや広告の作り方、壁面後退部分の使い方や車によるサービスの方法などについて取り決めた「街づくり協定」を結び街づくりに当たっています。

その後2004(平成16)年にはみなとみらい線「元町・中華街駅」開業を迎え、車道の舗装材をより歩きやすい石に替え、ストリートファニチュアのあるスクエアをバリアフリー化するなどの整備を実施しています(写真5)。「街づくり協定」の取り組みは、並行する「仲通り」や「川岸通り」などにも広がり、「中華街南門通り」など含めた周辺との回遊性を図る取り組みも進められています。

この「元町商店街」の中程の道を曲がると、「前田橋」を経由して「中華街



写真5 現在の元町商店街

南門通り」につながります。

中華街

横浜開港とともに来日した中国人が、初期の埋め立て地「横浜新田」に居住したのが中華街のはじまりで、その後に行われた関内地区全体の街割りとは45度ふれています。

この街はもともと、中国人が居住し商売もする生活の街でした。1955(昭和30)年には「中華街大通り」に「牌楼門」が建設され、それまでの「南京町」から次第に「中華街」として全国的にも知られ、多くの人々が訪れるようになりました(写真6)。



写真6 1990年頃の中華街大通り

更に1972(昭和47)年には「横浜中華街発展会」という街づくり組織が発足することによって今日の中華街の発展につながりました。1989(平成元)年には「善隣門」が建替えられ(写真7)、翌年には消失した「関帝廟」の再建も行われました。その後も徐々に牌楼門を建設して、現在では10基の牌楼門があります。1995(平成7)年には「中華街憲章」が制定され、「みなとみらい線」の開通後の2005(平成17)年には、「中華



写真7 現在の善隣門

コラム

街づくり協定

今回取り上げた商店街は、それぞれに「街づくり協定」というものを結んで街づくりに取り組んでいます。

「馬車道商店街」や「元町商店街」などで協定が結ばれた当時、地域のこうした街づくりに関わる法的な制度は「都市計画法」や「建築基準法」、「建築協定」などしかなく、今日の「地区計画」や「景

観計画」などの制度もない時代で、「要綱」や「行政指導」などで個別に対応するしかありませんでした。

そこでこれら商店街では、街づくりを進めるための取り決めるを行う必要性から「街づくり協定」を結びました。これは法的な拘束力のない地域組織の紳士協定ですが、構成員の積極的な意志によって取り決めと運用が図られています。行政は直接の当事者ではありませんがアドバイザーとして関わっています。

横浜では、商店街の街づくりからこの方式は始まりましたが、その後「みなとみらい地区」や「ポートサイド地区」などでも結ばれるようになり、さらに住宅系の街などにも広がりを見せるようになりました。今日では条例によって認定を受け、行政が支援出来る制度になっていますが、スタートした時の協定は、商店街組合員の自主的な街づくりに対するエネルギーによって支えられた、元祖「街づくり協定」と言えます。

街大通り」の歩車道段差の是正と石張り舗装、電柱を撤去してスマートな街路灯に変える事業が行われています(写真8)。2006(平成18)年には「横浜媽祖廟」の建設や「街づくり協定」の施行も行われています。



写真8 現在の中華街大通り

飲食店街の中心は中華街大通りと交差する小路が中心でしたが、今では関帝廟通りをはじめ縦横に張り巡らされた道沿いに街は大きく広がっています。居住者は少なくなっているようですが来街者は増大し、中華料理店や物産店だけでなく様々な施設が立地して街の雰囲気は変化しています。

馬車道商店街

関内地区の西側にあるこの通り

は、慶応2年の大火後につくられた道で外国人たちの馬車が行き交い、乗合馬車の発着所も設けられて「馬車道」として知られるようになりました。外国人向けの土産店が軒を並べ、我が国最初の写真館や氷水店、そしてガス灯が灯るなど文明開化の香る街でした(写真9)。

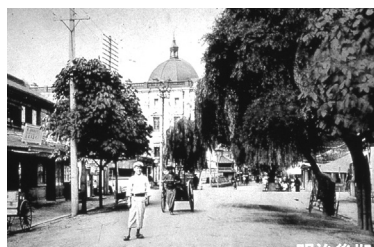


写真9 明治後期の馬車道

しかし第二次大戦後は、業務街の中心であって歩道にアーケードが掛かる商店街でした(写真10)。

昭和30年代以降、横浜は東京のベッドタウンとして人口が急増し、横浜駅の周辺が鉄道のターミナルという立地から急速に商業地域として発展しました。そのため横浜市は、衰退傾向にあった路線型商店街の活性化策を支援するために「モデル化



写真10 1975年頃の馬車道

商店街事業」という事業を立ち上げ、その第一号として1973(昭和48)年に「馬車道商店街」が指定されました。

そこで地元商店街と横浜市の関係部署からなる「街づくり企画委員会」が発足し活性化策の検討を開始しましたが、1974(昭和49)年に出現した「くすのき広場」や「都心プロムナード」を見た商店街は、歩行者空間整備を基本にした新しい街づくりを進める計画をたてたのです。

そして1976(昭和51)年に、アーケードを撤去し、幅員16mの道路の車道を9mから7mに狭め、両側の歩道幅3.5mを4.5mに広げ、当時は認められていなかった歩行者用の舗装材や様々なストリートファ

ニチャーなどによって歩行者空間を整備しました。現在でも「旧横浜正金銀行神奈川県立博物館(神奈川県立博物館)」や「旧日本火災横浜ビル(日本興和馬車道ビル)」、「馬車道大津ビル」や「旧富士銀行横浜支店(東京芸大大学院映像研究科)」などの歴史的建造物が並んでおり(写真11)、レンガタイルで舗装された歩道には街路樹やガス灯タイプの街路灯、馬車をかたどったベンチや彫刻などを配置して文明開化の雰囲気を演出しています(写真12)。



写真11 馬車道の歴史的建物



写真12 現在の馬車道

こうした歩行者に配慮した道路空間は現在では全国で見られる光景になっていますが、この「馬車道商店街」の整備が元祖といえます。

さらに楽しく歩ける商店街に育てていくために、歴史的建造物を生かし、建築物の建て替えに際しては1・2階の用途や敷地内の歩行者空間の設置、外壁の色彩や広告物の形態、歩道空間の維持管理などについての取り決めや手続きをうたった「街づくり協定」を結びました。そしてその運用を図るための「街づくり企画委員会」を設置して街づくりに取り

組んでいます。

この取り組みは、旧「日本火災横浜ビル」の外観保存の実現にもつながり、また各地の商店街の街づくりのモデルとなっています。

伊勢佐木町の商店街

「馬車道商店街」と「商業の軸線」を形成する「伊勢佐木町商店街」は、歌謡曲などで全国的に名前が知られる総延長約1.5km、1丁目から7丁目までである長い商店街です。1丁目から4丁目までは車が通らない(写真13)、5丁目から7丁目までは一方通行の車道が蛇行する形のモール化がなされています。



写真13 現在のイセザキモール

この商店街は、横浜で初めて本格的なデパートが開店し、3丁目には芝居小屋が立ち並ぶなどの華やかな時代があった商店街ですが、昭和30年代以降は低迷傾向にありました。

「馬車道商店街」の再整備とともに、「伊勢佐木町商店街」との間の地上には「吉田橋」が復元され、地下には「マリナード地下街」が整備されました。そしてまず1・2丁目が本格的な歩行者空間整備を行いました。幅員15mの道路は、車道とアーケードの架かる歩道とが区分けされましたが(写真14)、1978(昭和53)年にはアーケードと電柱を撤去し、全面的にタイル舗装した歩行者専用空間に変え、街路樹やストリートファニチャー、モニュメントや彫刻などの設置によって快適な歩行者環境を演



写真14 モール化前の伊勢佐木町商店街



写真15 モール化直後のイセザキモール

出し「イセザキモール」と呼ばれるようになりました(写真15)。

その4年後の1982(昭和57)年には、3・4丁目も同様の歩行者空間整備を実施し、さらに5・6・7丁目の整備も行われました。

それぞれに「街づくり協定」を結んで、その後の街づくりの運営を図っています。

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、再開発計画、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む。

首都圏と地方との二つの自治体、コンサルタント、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。