

## 街歩き

街並み生い立ち

— 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 人形の家、フランス橋、  
ボーリン橋、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)

## 2. 大通り公園

## (1) 関内地区と関外地区

横浜の「関内地区」に行く鉄道は、JRの他に「みなとみらい線」と「市営地下鉄」がありますが、以前はJRと東横線「桜木町駅」だけでした。東横線は現在「みなとみらい線」に乗り入れています。

JR「関内駅」の南口改札口を出て右側、「横浜市役所」側の反対に出ると線路に沿った広い道路があります。この道路は、かつて鉄道が開通した時は堀割でした。

開港場「横浜」は、堀割と入江によって周囲の陸地から隔離されており、相互は「関門」のある橋で結ばれ、人の往来は七つの橋に限定されていました(図1)。堀割の内側、現在市役所のある港側が「関内地区」、外側が「関外地区」と呼ばれてきました。

「大通り公園」は「関外地区」にありますが、街歩きをはじめるに当り「関内地区」の街づくりを理解するために、この公園が生まれた経緯から話をしたいと思います。

## (2) 高速道路を地下に

1964(昭和39)年にJR(当時は国鉄)京浜東北線が桜木町駅から磯子駅まで延伸され、高架橋の鉄道が堀割に沿って建設されました。

その後、堀割は埋め立てられて地下に首都高速道路、地上にこの道路が建設されました。地上を歩いていると気が付き難いのですが、中央分離帯の切れ目から地下に首都高速道路が走っているのが分かります(写真1)。

この高速道路は、当初の都市計画では高架橋構造で計画されており、「関内駅」前にインターチェンジを建設して、「石川町駅」方面と「大通り公園」の上空とに分岐して建設される



写真1 地下に潜った高速道路。右側はJR関内駅

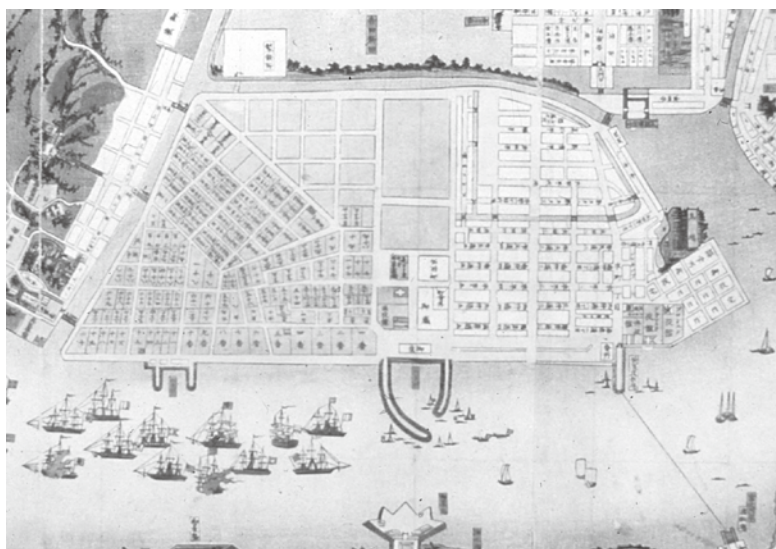


図1 明治3年頃の関内地区。街区割がされている。堀割りの外、左側は現在の元町地区、上は吉田新田と現在の伊勢佐木町地区。

ことになっていました。

しかしその計画は変更されて高架橋は地下構造になり、インターチェンジは石川町に移動し、「大通り公園」の位置を通る予定だったルートは「山手の丘」の脇を流れる中村川の上空に移って現在の姿になっています。

もしこの変更が実現しなければ現在「大通り公園」は無く、「関内駅」の目の前は高架構造のインターチェンジが上空を塞いでいたことでしょう。

計画を変更するには、関係する人々がそれぞれの立場で苦勞をした経緯がありました。

### (3) 港へ続く緑の軸線

横浜市は戦後、全国に先駆けて都市デザインの取組を開始しています。それは開港以来埋め立てなどによって「関内・関外地区」のデルタ地帯に広がった市街地と港との結びつ



写真2 現在の関内地区。中央に「大通り公園」。「横浜公園」から「日本大通り」を経て港へ続く「緑の軸線」を形成する。(写真提供：横浜市)

きを強化し、快適に歩ける「ミナトマチヨコハマ」らしい街に育てることを目標にした具体的な活動です。その基本になる考え方は、横浜市の街づくりを推進する「六大事業」の一つ「都心部強化事業」の重点課題である「緑の軸線」構想を実現することで

した。(コラム参照)

その構想の中心は、運河としての使命を終え汚濁の激しい吉田川、新吉田川を埋め立て、地下に市営地下鉄を建設し、地上を帯状の公園にすることでした。それはこの「関外地区」の中心を縦断する公園から、「関

#### コラム

### 「六大事業」と「都心部強化事業」

第二次大戦の破壊から横浜の再建が本格的に始まったのは、1960年代半ばになってからです。横浜の自立と発展を目指した新しい街づくりが進められました。その街づくりの骨格となったのが「六大事業」と呼ばれた事業です。

それは「都心部強化事業」「金沢臨海都市建設事業」「港北ニュータウン建設事業」「高速鉄道網整備」「高速道路網整備」「横浜港バイブリッジ建設」です。

「六大事業」の詳しい説明はここでは省略しますが、都心、副都心、地域拠点の強化を図る事業や、それらを結ぶ道路、鉄道などの整備事業を進める。また港湾機能の強化や都市型成長産業の振興などを図って、都市活力を強化する事業が進められました。これらは単に都市基盤整備を行うだけでなく相互に関連付け、横浜の都市構造や経済構造を整え、縦割り行政に頼らず複雑で多様な都市問題に柔軟に対応しようするものでした。

この中の「都心部強化事業」は、震災と接収によっ

て活力が落ちつつある「港町横浜」発祥の地である「関内地区」と、第二次大戦後に鉄道のターミナルの立地性から商業施設を中心に急速に発展した「横浜駅周辺地区」の基盤整備事業を推進し、両者の間にある三菱造船所の移転と土地利用の転換を図って都心部の一体化を推進する事業です。現在の「みなとみらい21地区」の事業です。

そして都心部にある工場を移転し、老朽化した運河を廃止し、また緑地を増やして山手や根岸台、野毛、三ツ沢などの既存の緑地や公園などと組み合わせるとともに港の水際線に緑地を配置して、市街地からの「緑の軸線」とを結んで都心部に緑のネットワークを形成するというものでした。

このうち今回取り上げる「関内地区」には、開港以来の歴史や地形などの特徴を背景に個性的な街が多く形成されており、それぞれの特徴を生かした街づくりが進められています。



写真3 完成後間もない頃の「大通り公園」



写真4 現在の「大通り公園」。「石の広場」とロダン作の彫刻



写真5 当初の「石の広場」。手前にステージを兼ねたモニュメント



写真6 現在の「水の広場」



写真7 当初の「水の広場」。水の一生をデザインしたモニュメント



写真8 道路との立体交差を兼ねた「地下鉄入口」

内地区」の「横浜公園」「日本大通り」を経て「山下公園」までの約2.5kmに亘る緑のオープンスペースの骨格によって、港町の中央に港へ導く「緑の都市軸」を形成しようとするものでした(写真2)。当時、横浜で市民が港に直接触れることの出来る場所は「山下公園」しかなかったのです。

しかし一方で、「六大事業」の別の一つ「高速道路事業」の計画が「関内・関外地区」を高架橋構造で建設し、ルートもこの「緑の軸線」と重なるかたちで発表されたのです。それは「山手」と「野毛」の緑の丘陵地の間に形成されている市街地の中央を、高架構造物が縦断して空間的に街を分断するものでした。

そのために横浜市は、高速道路の計画と事業を行っている国と首都高速道路公団に地下化してもらうことを申し入れました。厳しい協議調整を重ねた結果、地下化への変更がなされることになり「大通り公園」が誕生することになりました。

「緑の軸線」構想の中心である「大通り公園」の実現が叶ったことは、

横浜の都市デザインのその後の展開につながる大きな成果でした。

#### (4)街の中の公園

「関内駅」脇の広い道路を横断すると「大通り公園」の広々とした空間が真っ直ぐにのびています。

「大通り公園」が実際に開設されたのは1978(昭和53)年ですが(写真3)、現在の姿は2000(平成12)年から2003(平成15)年にかけて公園の再整備が行われてからのもので、当初の姿からは変わっています。

現在は全体を通して平坦な広場になっています(写真4)、当初は「関内駅」に近い「石の広場」「水の広場」には、それぞれに大きなモニュメントが設置されていました。

以前の「石の広場」には、公園に入るとまず白い二本のタワーを中心にデザインされたモニュメントがありました(写真5)。公園のゲートの役割を果たし、手前に円形状のステージ、反対側が大きな階段状のステージになっていました。そしてその先に御影石が敷かれた広場が拡

がっていました。廃止された市電の軌道敷に使われていた敷石も使われ、屋外イベントや集会などの利用を想定して TENT 張りができるようにつくられていました。

「水の広場」には、現在は中央に小さな流れが配置されています(写真6)、以前は大きなモニュメントを中心にした池がありました。モニュメントは頂上の噴水から水が流れ落ち、滝やせせらぎとなって渦潮の巻く海へと流れる水の一生が表現され、また水に触れられるようにデザインが工夫されていました(写真7)。

その先のサンクンガーデンは、道路を地下で立体横断する役割とともに、市営地下鉄「伊勢佐木長者町駅」の出入りに通じています(写真8)。

その先は「緑の森」と呼ばれるゾーンで、かつてはうっそうとした森のようでした。その後樹木も大きくなり間引かれたのでしょうか、現在は、以前より明るい林のような空間になっています(写真9)。

当時の公園の作り方は、街とは一



写真9 現在の「緑の森」



写真10 ムーア作の彫刻と「水の広場」



写真11 ザッキン作の彫刻と「緑の森」



写真12 「教育文化センター」の建物



写真13 「中消防署」



写真14 現在の「大通り公園」と周辺の建物

線を画した庭園的なものが多かったのに対し、市街地と一体となった空間整備や設計に建築家が参加するなどの工夫がなされていました。また「緑の森」も含めた三つの広場には、それぞれロダンとムーアとザッキンの彫刻が設置されました。現在も残されていますが、当時はこのような公共の場に芸術作品が置かれることはほとんどなかった時代です(写真4、10、11)。

## (5) 周辺の街並み

「大通り公園」の入り口を入ってすぐ左側に、「教育文化センター」の11階建ての建物が建っています(写真12)。

「大通り公園」が出来る前の1974(昭和49)年に竣工したこの建物は、市民ギャラリーや教育文化ホールとして長年にわたって市民に親しまれてきました。

前川国男事務所の設計によるコンクリート打ち放しとレンガタイル張りの重厚な表情は、同様の仕上げ材の「横浜市役所」とともに「関内地区」

のランドマークとして、景観形成上のコンセプトの規範になっていました。

しかし現在、耐震性の問題から取り壊しが決定され、2013(平成25)年3月に閉館されています。跡地は、市役所の移転に伴う一帯の再整備の中で検討されているようですがどのようなのでしょうか。

また「緑の森」の左側に、同じ頃に建てられたレンガタイル張りの「中消防署」があり(写真13)、これも建物仕上げ材の規範として一役買っていました。

それまで運河側はどちらかというとい街の裏側だったのが、「大通り公園」が出来ることによって表側になり、公園に面する街区の土地利用の変化が予想されました。そこで建物を含めて質の高い一体的な都市空間の形成を図ろうと、建築物に対してのガイドラインが設けられ、建物用途や壁面後退、壁面の色彩などについての協議を行い、建設が行われるようになりました。

教育文化センターの隣に、高層の

ホテル(現在は病院)が建てられたり、ホテルやオフィスビル、マンションなどが建設されるなど、用を終えた運河が公園に変わることによって周辺の街並みはすっかり変化しています(写真14)。

### (参考文献)

1. 「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)
2. 「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)

### 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。