

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 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)

3. 都心プロムナード

(1) 港への道

「関内駅」南口を「横浜市役所」側に出ると正面に街の案内板があります。

その足元の舗道には、灯台の絵が描かれた大きなタイルを中心に8枚の絵タイルが円形状に取り囲んで埋め込まれています(写真1)。

こうした絵タイルは、ここだけでなく「関内地区」の街を歩いていると、あちこちの歩道に埋め込まれているのに気が付くと思います(写真2)。

こうした絵タイルと案内板は、横浜市が「都心プロムナード」として1974(昭和49)年から1976(昭和51)年にかけて指定した三つのルートに設置されています。

当時は、横浜の港に市民が自由に直接触れられるところは「山下公園」しかありませんでした。そして年間400万人もの人たちが、ここを訪れていました。

しかし現在と違って「山下公園」への交通手段は、鉄道の駅から徒歩で訪れるのが主な方法でした。最寄りの駅は、JR(当時は国鉄)の「桜木町



写真2

駅」「関内駅」「石川町駅」(当時「桜木町駅」には東急東横線も来ていました)の3駅でしたが、そこから「山下公園」に歩いて行くルートは分かり難かったと思います。

そこで横浜市は、それぞれの駅から「山下公園」に行けるルートを設定し、街並みを楽しみながら港に行くことが出来る方法として、この「都心プロムナード」という事業を実施しました。

(2) 港町の名所を辿る

「関内地区」は開港以来、横浜の中心地として発展してきた街として、震災や戦災による破壊を受けてはいますが、独特の雰囲気や景観をもった街並みや商店街、そして歴史的建



写真1

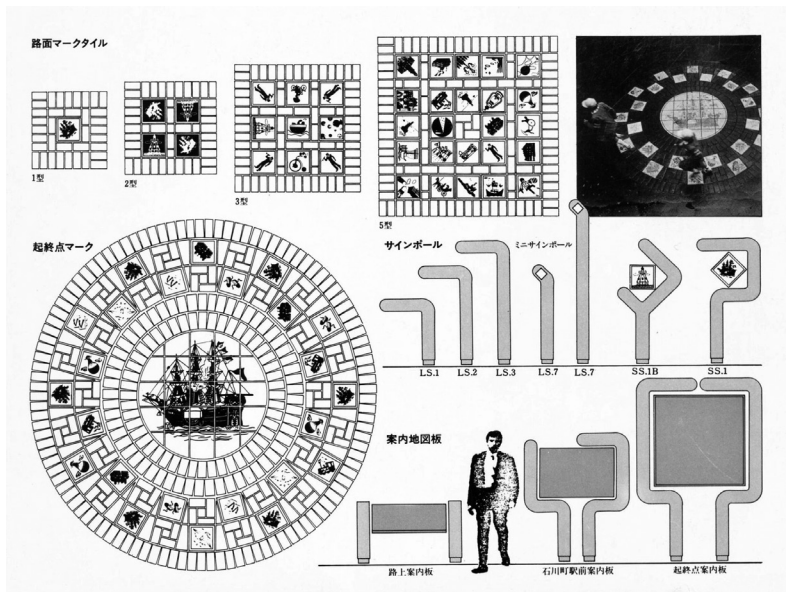


图 1

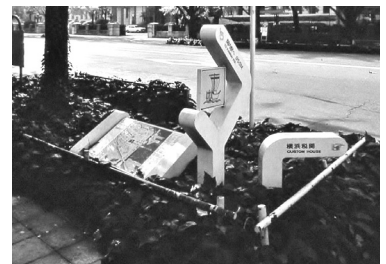


写真 3



写真 4

造物や史跡、公共施設や緑などが沢
山あります。

そこで、駅から「山下公園」まで楽しく歩きながら港に行けるように、こうした特徴のある街並みを辿るルートをプロムナードとして設定しました。

まずそのルートを歩行者が安全で快適に歩けるようにするため、歩道の整備や拡幅、路面の補修などを行うとともに、街灯や点字ブロック、植樹帯や街路樹の設置を行いました。

そして、歩行者用に案内地図板や誘導標識を設置し(図1)(写真3)、また「絵タイル」を5mおきに目印として埋め込みました(写真4)。横浜にちなんだ絵が描かれている「絵タイル」を辿っていくと、ルートを知らなくても自然と「山下公園」に誘導されるという計画です。

当時は一般的に、道路に自動車用の標識はありましたが、歩行者用の案内地図板や誘導標識というものは無かったので、この事業をきっかけに歩行者用のサインというものが全国に広がることにもなりました。

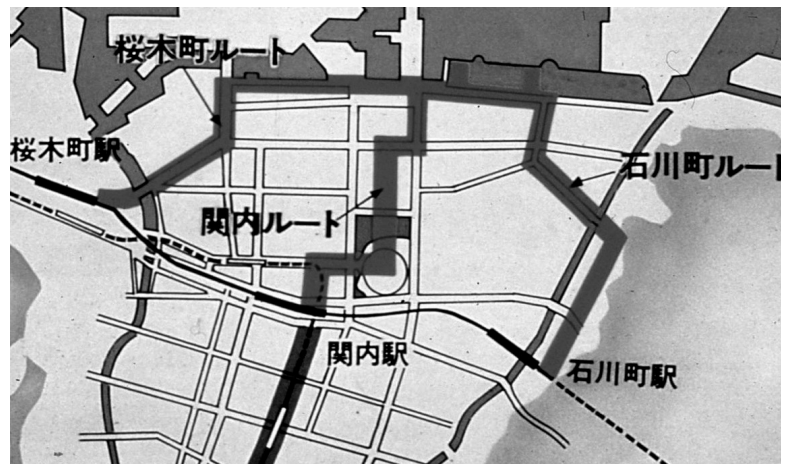
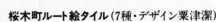


图 2



関内ルート絵タイル(32種・デザイン市民公募入選作品)

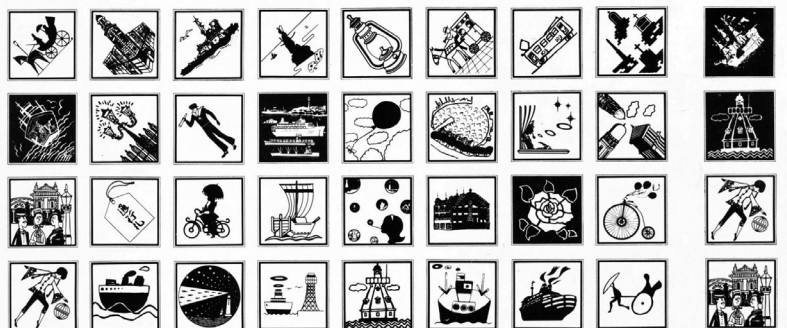
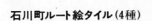


图 3

コラム

ヨコハマのイメージ

開港後の横浜は、日本経済の発展と共に全国一の貿易量をもつ港湾都市として、その後臨海工業地帯を持つ工業都市として発展を続けました。豊かな経済力を背景に、外国人街には外国商館が建ち並び、日本人町には豪商の店が軒を連ね、馬車やガス灯も登場して豪華な洋風文明を誇る都市として成長しました(図a)。

しかし1923(大正12)年に関東大震災が横浜も襲い、建築物をはじめ経済的、物的蓄積のほとんどを破壊してしまったのです。復興計画では、土地区画整理事業、街路事業、公園事業などが積極的に



図a

行われ、横浜を近代都市へと再生させる取り組みが行われています。瓦礫を埋め立てた「山下公園」はこの時つくられています。

その後第二次世界大戦の空襲によってまたもや横浜は破壊され、市街地の4割が焼失しました(写真a)。戦後の「関内地区」は、港湾



写真a

施設をはじめ主要な地区を全て駐留軍によって長いこと接収され(写真b)、また経済回復の遅れなどによって、港湾・商業都市としての再興が遅れました。現在、関内や山手に残されている歴史的建造物は、戦災にかろうじて生き残った数少ない資産なのです。

こうした中、横浜の郊外部では、東京のベッドタウンとしての住宅地の開発が急ピッチで進んでいま

(3)三つのルート

最初の年は「桜木町ルート」、2年目は「関内ルート」、3年目は「石川町ルート」が整備されました(図2)。絵タイトルの絵は、「桜木町ルート」はデザイナーの栗津潔氏が描いた7種類でしたが、2年目以降は市民から公募をし、選ばれた32種類の絵が採用されています(図3)。

「桜木町ルート」は、開港以来の業務街を経由するコースで、「神奈川県立博物館(旧横浜正金銀行本店本館)として国指定重要文化財)」、「横浜銀行本店別館(現在は移築復元して「ヨコハマ創造都市センター」として使用。横浜市認定歴史的建造物)」、「生糸検査所(現在は復元して「横浜第2合同庁舎」として使用。横浜市認定歴史的建造物)」、「横浜郵船ビル(現在は「日本郵船歴史博物館」と

して使用)」、「横浜税関(横浜市認定歴史的建造物)」を巡り「山下公園通り」から「山下公園」までのコースです。また「馬車道商店街」や「横浜赤レンガ倉庫」のある「新港埠頭」へもアクセスできるルートです。

「関内ルート」は、緑豊かなコースで「緑の軸線」と重なっていて、「横浜市役所」、「横浜公園」、「日本大通り」、「開港広場(当時はまだ無かった)」を通り「山下公園通り」から「山下公園」までのコースです。

「日本大通り」には、「大蔵省関東財務局(現在のザイム)」、「横浜地方・簡易裁判所(横浜市認定歴史的建造物)」、「三井物産横浜ビル(現在のKN日本大通りビル)」、「旧横浜商工奨励館(現在の横浜情報文化センター。横浜市認定歴史的建造物)」、「神奈川県庁(登録有形文化財)」などの歴史的建造物をはじめ様々な公共建築が

立地しています。また「開港広場」からは「大栈橋」へもアクセスします。

「石川町ルート」は、「石川町商店街」、「元町商店街」、「中華街南門通り」を通して「山下公園」に向かうコースで、「港の見える公園」や「外人墓地」などのある「山手地区」へアクセスできます。

(4)路から街並みへ

現在、サインポールや案内板は新たなデザインに変わっています(写真5)。

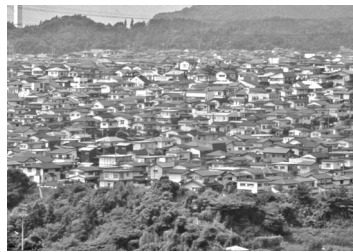
当初の誘導サインポールのデザインは、10cm角の鋼板ポールをL字型やS字型などに曲げた存在感のある形状のもので、まだところどころに残されています(写真6)。案内板も目の高さに合わせて、歩行者が見易いように工夫がされています。

当時としてはユニークな歩行者空



写真b

した(写真c)。1960(昭和36)年から1970(昭和45)年までの10年間に人口が約100万人増加するという異常な事態を迎え、道路、公園、教育施設などの基盤整備が追いつかず、環境の悪化を防がなければならないという大きな都市的課題を抱えました。横浜市は独自の方法などで対応を図る一方、街の魅力を創り出す工夫をしながら街づくりを推進しました。



写真c

今日の横浜の発展には、三重苦といわれるこうした苦難を乗り越えてきた歴史があります。

1981(昭和56)年に横浜市が編集発行した「港町／横浜の都市形成史」の中に「ヨコハマのイメージチェンジ」というコラムがあり次のように書かれています。「昭和30年代の横浜は映画や歌などで取り上げられても、波止場でくり広げられる密輸や麻薬などという暗い場

面ばかりであった。その様なヨコハマのイメージを大きく変えたのは「ブルーライト・ヨコハマ」であった。この歌は昭和43年にヒットしたものであったが、それまでと違い、港町のエキゾチックな味わいなどを唄ったものであり、その後のヨコハマの港町としてのイメージに大きな影響を与えた。」

現在、横浜のイメージとして持っている魅力は、こうした歌などによる影響があると思いますが、それとともに街づくりを支えている市民、企業、行政などの弛まぬ地道な努力の結果や、日本ではじめて取組んだ都市デザインの活動を含む横浜独自の街づくりの積み重ねも、街の魅力を裏打ちしています。



写真5

間整備でしたから、全国の地方自治体などからの視察や問い合わせも多く、また歩行者に配慮する街づくりが全国的に普及する中で、道路に絵タイルを埋め込む事例があちこちで見かけるようになりました。同じデザインのサインポールが設置された街もあり、良くも悪くも大きな影響力がありました。

横浜市ではさらに「都心プロムナード」沿いの建築物に対して、敷地内の緑化や、壁面の後退による歩行者空間の拡大なども働きかけ、多



写真6

くの建物がそれぞれの事情に合わせた努力がなされています。

特に「山下公園通り」では、通り沿いの街全体で壁面の後退を進めていくとともに、それぞれの建築物が街全体としての調和を図っていく「街づくりを進める方式」が行われるようにもなりました。

(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)

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)、横浜市政府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。