

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)

4. くすのき広場と 横浜市庁舎

(1) はじめての歩行者空間

JR 関内駅を降り南口コンコースの左側出口を出ると、線路に平行して歩行者専用の道「関内駅南口モール」があります。右手には「横浜市役所」の入り口があり、左手には市役所に沿って業務街方面に向かう歩行者専用の道「くすのき広場」があります(写真1)。

この「くすのき広場」は1974(昭和49)年に完成しています(写真2)。現在ではこのような道は珍しくありませんが、この広場が出現した昭和40年代の頃の日本は車優先の時代で、アーケード街や時間を限った歩行者天国はありましたが、常に安全で快適に歩けるようにデザインされた歩行者専用の道というのはほとんどありませんでした。

横浜市内でも道路がまだ十分に整備されていないばかりでなく、多くの道が舗装もされていないという状況の中で、道づくりは自動車の通行が優先と考えられていた時代です。



写真1 「関内駅南口モール」より見た現在の「くすのき広場」

歩行者への配慮はほとんどなされることがなく、舗装材はアスファルト、街路樹は設けず、照明は自動車の安全な通行のためというのが道路整備の標準的な内容でした。

そうした背景のなかで、豊かな緑とレンガタイルで舗装された本格的な歩行者空間が市民の前に出現しました。それはちょうど街の活性化策を検討していた馬車道商店街の街づくりに影響を与えることになりました。

そして歩行者空間整備を中心にした街づくりが全国的に広がる先駆けとなったプロジェクトです。

(2) 地下鉄工事がチャンス

「くすのき広場」が出来る前のこの



写真2 完成後間もない頃の「くすのき広場」



写真3 駐車を隠した植栽柵に組み込まれたベンチと歩行者用街灯



写真4 レンガタイルとガラスで仕上げたオフィスビル。



写真5 今年改修された植栽柵とベンチ。

場所は、一般道路と市役所の駐車場に使われていましたが、駅から県庁などがある業務街へ向かう人通りが多い道でした。そしてここは「緑の軸線」構想の一部になっており、横浜市では周辺を含めた再整備が必要な場所と考えていました。

その機会はここが地下鉄工事の基地になり、工事完了後に原形復旧する時に訪れました。歩行者専用の道に整備するための設計図を作成し、関係者を精力的に調整することによってこの「くすのき広場」は実現しました。

道として歩行者に優しい形で整備するだけでなく、市庁舎と一体的な空間を形成するために、建物の外壁の仕上げに合わせて舗装材をレンガ

タイルとし、柱のスパンに合わせてコンクリートの帯でリズムをつけました。また楠木の並木や歩行者から直接駐車場が見えないように高さを工夫した植栽帯を設け、そこに組み込んだベンチや歩行者用にデザインした街灯など、当時としては快適な歩行者空間として初めて出現したものばかりでした(写真3)。

その後、周辺の建物についても広場空間全体としてのバランスを考慮しながら外壁の素材や色彩などについて調整を図っています(写真4)。

今年、緑化工事を中心にした改修工事が行われ、現在の姿になりました。広場の基本的な骨格は同じですが、植栽柵のデザインと植栽の内容が変わっています(写真5)。

(3) 関内駅南口モール

1978(昭和58)年に、「横浜公園」に「横浜スタジアム」が開設されることになり、乗降客の増加などに対応するため「関内駅南口駅舎」改良計画が国鉄(現在のJR)や地元の間で進められました。

市庁舎が建設された時にはまだ駅は無く、現在鉄道がある所は運河だったために、市庁舎の正面玄関は運河の反対側の幹線道路側に配置されており、運河側の出入り口は通用口でした。

しかし鉄道が開通してからは「関内駅」からの来庁者が増えることになりました。駅舎が高架下にあるため、出口を出て階段を下りると狭い歩道しかない道路になっていて、市庁舎の出入口も通用口のままの状態になっていました。

そこで横浜市はこの駅舎の改良計画に合わせ、歩行者の増大に備えて道路を歩行者専用の道にすることと、市庁舎の通用口を玄関らしい構えにすることを計画し、出入り口前に小広場を生み出して玄関ポーチを設置するなどの設計図を作成しました(写真6)。

関係者と4年に亘る調整の結果、駅舎と道路と市庁舎などの事業が一体となるかたちで行われ、1985(昭和60)年に「関内駅南口モール」としてその周辺の整備とともに完成しま



写真6 改修され設けられた小広場と玄関ポーチ。

コラム

横浜の都市デザイン活動

横浜の中には多くの街があり、それぞれ街づくりに関わる様々な動きや事業があります。街の魅力や特徴を創り出すことは誰しも望むことと思いますが、実際に実現させるのが難しいのです。

例えば、美しい都市景観についてはそれぞれにイメージは出来ても、街全体として目指す共通の目標が必要です。そしてそれに向けて街づくりに関わる市民や企業など様々な立場の人々が協力し努力

することが必要です。公共の立場で街づくりに責任を持つ地方自治体の役割は最も重要です。

横浜市は、復興に向かって様々な事業を展開している昭和40年代に、街づくりに都市デザインの視点を取入れ、1971(昭和46)年には街づくりを総合的に推進する企画調整局に、都市空間の質に関わる活動を行う都市デザインの専門チームを編成しました。そして街づくりの動きに応じて具体的に

動する実践活動を開始しました。

それは、街で市民が快適で人間的な生活を送ることの出来る環境形成を目指して、次の七つの価値観を大切にしたい街づくりを実現することでした。

- ①車が優先される街の中で、歩行者を擁護し、安全で快適な歩行者空間を確保すること。
- ②地域の地形や緑などの自然を大切に、その特徴を大切にする。
- ③地域の歴史的資産を大切に、文化的資産を豊かにすること。
- ④海や川などの水辺空間を大切に



写真7 完成後間もない頃の「関内駅南口モール」



写真8 現在の七代目「横浜市庁舎」

した(写真7)。

その後も、高架下の整備や市庁舎周りの修景事業などが行われ、現在の姿になっています。

(4)横浜市庁舎

現在の横浜市庁舎は七代目の建物です。

一代目は1889(明治22)年、本町一丁目にあった横浜電信分局を横浜区役所として使用していたものを、市制が施行されたために初代の市庁

舎にしました。

二代目は現在の敷地内にレンガ造3階建てで建設されましたが、関東大震災で被災焼失し、以降四代に亘って移転を重ね戦災によって焼失をしたこともありました。1959(昭和34)年に横浜開港100年記念事業の一環として七代目が誕生することになり、指名コンペの結果、村野藤吾氏の案が選ばれました(写真8)。

その後建物は、市会棟の増築や、玄関ロビーの改修、コンクリートの

中性化防止、耐震補強工事などが行われています(写真9)、ほぼ建設当時の姿のままで維持されています。

筆者が都市デザイン室長時代に、外壁の柱など打ち放しコンクリートの中性化と汚れが問題になりました。8階建ての建物の柱は上部になるほど細くなり、2層毎に段差があつてそれがデザインの特徴の一つになっていましたが、そこに雨水が留まるために特にその部分の中性化

すること。

⑤街の中にオープンスペースや緑を豊かにすること。

⑥人と人が触れ合える場、コミュニケーションの場を増やすこと。

⑦街の形態的、視覚的美しさを創り出すこと。

当時の街づくりは、機能性や経済性の価値を最も重視しており、このような価値観は社会的、経済的に非常に弱い立場にありました。それどころか国をはじめとして「そういうことは行う必要がない。行ってはいけない」というような考え方が主流でした。勿論、そうした

活動を行うための制度的なバックアップなどはありませんし、市民からの要望もそれほど強くはありませんでした。

そうしたなかでまず市民の支持を得るために、実際にこうした価値観を実現した都市空間を見て体験してもらうことから始めたのです。そしてまず横浜発祥の地である「関内地区」を、港町横浜らしい魅力のある快適な街にする取組みから始めました。「くすのき広場」の出現はその第一号といえます。

「関内地区」は震災と接収による壊滅状態から復興する時期であり、

都市デザインの活動は様々な事業に関わり、市民や企業、行政が街づくりの目標に沿って協力し努力を重ねることによって具体的な成果をあげることが出来ました。そしてそれらは関内地区の周辺をはじめ、さらに地域的な広がりをみせて今日の横浜は形成されています。

現在ではこうした価値観はある程度市民権を得ていますし、多くの都市で街づくりの目標の中に取り上げられるようになっています。



写真9 増築と耐震補強された議会議堂

と汚れが目立っていました。庁舎管理と建築営繕の担当者二人と共に東京の村野事務所に相談をしに伺ったところ、上京中の村野氏が直接相談に乗ってくれました。

村野氏は「市庁舎のコンペの時はメキシコから帰ったばかりの時で、メキシコの印象が反映されたデザインになった」「建物で一番大事なことは如何に長く使えるようにするかであって、そのために必要なことを最優先でやりなさい。コンクリート打ち放しの美しさを守ることよりその方が大切です。そのために表面に吹付け材を使用するのも構わないが、

石油製品は避け、色はセメント色にしない。柱の段差は水がスムーズに流れるように形を変えても構わない」という主旨の話をされ、また「レンガタイル張りの部分の剥離はないか」と尋ねられ、無いことを報告すると「タイルはしっかり貼らないと剥離するので職人の丁寧な作業が鍵になる。そのため厚く重たいタイルを採用した。職人が一日に下から貼れる段数が限られ、仕事が丁寧になってしっかり接着すると考えた」と意図した通りの結果に安心された様子でした。

現在では市勢の拡大によって手狭になっており、市役所機能は周辺の建物に分散されています。そして市役所は2020年に「北仲通南地区」へ移転し八代目が誕生する予定になっており、この建物を含めて周辺一帯の再整備計画が検討されています。

この街は今後どのように変化をしていくことになるのでしょうか。

(参考文献)

1. 「SD別冊 No. 22 都市デザイン—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。