

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)

5. 横浜公園と日本大通り

(1) スタジアムとチューリップの公園

港への「緑の軸線(「2. 大通り公園」参照)」は、「くすのき広場」から「横浜公園」を経由して「日本大通り」につながるルートです(写真1)。

「横浜公園」の面積は63,800㎡もありますが、公園内にある「横浜スタジアム」の存在感が大きく知名度も高いので、今では「横浜スタジアム」のある公園と云った方が分かり易いかもしれません(写真2)。

1978(昭和53)年に「横浜スタジアム」が出来てからは、市内外から多くの人々がここに来るようになり、それまではあまり認識されていなかった「関内」の地が広く知られるきっかけにはなったと思います。また1997(平成9)年には、公園が位置する中区の「区の花」にチューリップが指定されたのを期に、市民も参加して16万本のチューリップが植えられるようになり、春先はチューリップの公園としても知られるようになりました。

この公園は「日本大通り」とともに明治の初めに造られましたが、公園が出来る前は堀割に囲まれた遊郭があった場所でした(図1)。

(2) 歴史ある西洋式公園

開港場は幕府の手によって計画、建設されましたが、戸数わずか100戸余りの寒村であった横浜村の住人は、本村(現在の「元町商店街」)に移転させられました。そして、山手の丘から横に張り出した陸地と、その内側の入り江を埋め立てた土地に計画的な都市建設が進められました。

その内容は、通商のための波止場の建設、運上所(通商行政事務・外交事務の役所)の設置、外国人居住地と日本人居住地の分離配置、道路網の整備などが主なものでした。



写真2 「横浜スタジアム」のある「横浜公園」



写真1 緑の軸線を形成する「横浜公園」と「日本大通り」。「横浜スタジアム」の左手前に「横浜役所」と「くすのき広場」の正面が「象の鼻パーク」。その右手に「大栈橋」、左手に「赤レンガ倉庫」がある(写真提供：横浜市)

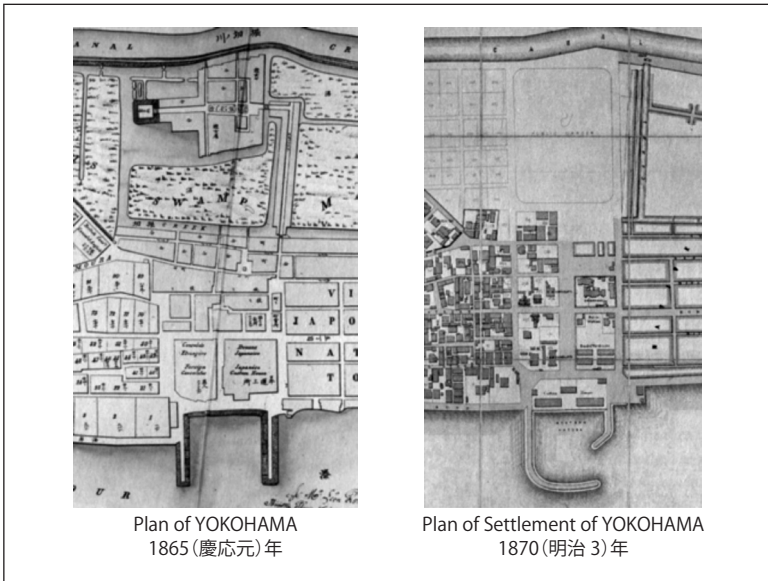


図1 左は大火前、上部に「港崎遊郭」。右は大火後、遊郭のあった場所が公園用地になり、波止場まで大通りが延びている。波止場のかたちが変わっている。(出典：「港町／都市形成史」)

しかし1866(慶応2)年、日本人居住地から発生した大火事により、日本人居住地の大部分が焼失し、外国人居住地も類焼して当時の「関内地区」の三分の二近い地域が焼失しています。

これを契機に、道路、下水道、公園、街路などの整備を規定した「第三回地所規則」が火事の一か月後に締結されました。この「規則」は全12条より成っており全国に先駆けた近代都市計画でした。

第1条では、「港崎(みよざき)遊郭」を移し、跡地を日本人と外国人双方が用いる公園(現在の「横浜公園」)にすること。また第3条には外国人居住地、日本人居住地を改善しかつ延焼を防ぐため、両地区の間に中央大通り(現在の「日本大通り」)幅員120フィートの街路を海岸から公園まで通すことなどが盛り込まれ、現在の「関内地区」の骨格はこの時に計画されました(図1)。

「規則」の内容は具体的に規定され、工事の完了期限も明記されてい

ましたが、規則制定後に明治維新の動乱をむかえ、その実施は明治政府の手により明治初期に行われるようになりました。

1876(明治9)年に「横浜公園」が居留外国人と日本人双方が利用できる公園として開園し「彼我(ひが)公園」と呼ばれました。市内の西洋式公園としては山手地区にある「山手公園」に次いで歴史のある公園で、日本で最初に日本人に開放された公園です。

当初はもっぱら外国人によって、クリケット、野球、フットボール、ラグビーなどのスポーツの場として利用されていました。しかし1899(明治32)年に居留地制度が撤廃され、1909(明治42)年に公園全体が横浜市の管理になってからは、公園の南東側に野球場、「日本大通り」側に日本庭園がつくられて、多くの市民が利用するようになりました。

1923(大正12)年の関東大震災後の震災復興事業によって、野球場を踏襲したグラウンドとスタンド兼体



写真3 再整備された「横浜公園」の緑地

育館、音楽堂が整備されています。

終戦後、野球場は接収され「ゲーリック球場」と呼ばれて米軍専用となりましたが、1952(昭和27)年に接収が解除されると「平和球場」と改称されました。

1978(昭和53)年に、球場があった場所に「横浜スタジアム」がつくられることになり、園内にあった野外音楽堂、県立武道館も撤去され、山下町側の一角にあったアメリカ人専用のチャペルセンターの跡地に日本庭園が整備されました。そして2008(平成20)年から再整備が行われ、現在の姿になっています(写真3)。

(3)日本の近代街路第一号

「横浜公園」の港に向かう出入口を出ると、道幅の広い「日本大通り」が真っ直ぐに伸びています。車の交通量が比較的少なく、大きな銀杏並木とともに歴史的な建築物が多く建っており、落ち着いた佇まいをみせています。「横浜公園」とともに「緑の軸線」の重要な位置を占めており、「関



写真4 銀杏並木と歴史的建物が並ぶ「日本大通り」



写真5 1916(大正5)年頃の「日本大通り」
(写真提供：横浜市)



写真6 以前の歩道と植栽帯



写真7 現在の歩道と植栽帯

内地区」の中央に位置する「街と港を結ぶシンボルロード」といえます(写真4)。「日本大通り」を構成する建物については、次号の「街歩き」で紹介します)

この通りは1879(明治12)年に開設され、幅員36mで車道と歩道が分離し(車道18m、歩道と街路樹帯9m)街路樹が植えられた日本で最初の近代街路です。以降、神奈川県庁や外国の領事館などが並ぶ「関内地区」の中心となる街が形成されてきました(写真5)。

しばらく前までは、車道の幅が22m、両側に幅員7mの歩道があり、

車があまり通らない静かな落ち着いた道路でした。そして、歩道の車道側にある植樹帯に大きな銀杏並木がありました(写真6)。

2002(平成14)年、この道路の地下に「市営日本大通り地下駐車場」の整備が行われ、完成後の再整備の機会をとらえて車道の幅員を9mに狭め、歩道が幅員13.5mと広がって石畳になりました。大きな銀杏並木と植栽帯の位置は変わらずに、歩道の中央に並ぶ現在の姿になっています(写真7)。このゆとりを活用して沿道の店がオープンカフェを出せる仕組みもつくられたそうです。

(4)新しい港に面した広場

「日本大通り」の港側の正面には、港に向かって「象の鼻パーク」と命名された広場が広がっています(写真8)。

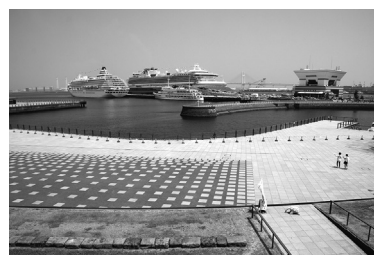


写真8 「象の鼻波止場」と「大栈橋」に面した「象の鼻パーク」

コラム

街づくりの量と質

戦後の復興を目標にした街づくりは、社会の縦割りの仕組みの中で、様々な事業がそれぞれの経済性、機能性の価値を優先して行われてきました。

街づくりの事業には、大きく分けて公共事業と民間事業とがあります。

公共事業は、鉄道や道路、公園や上下水道、公共建築物など様々な公共施設についての計画や建設や管理運営などがありますが、それぞれの事業は縦割りの仕組みの中で、同じ行政組織の中でも別々

の事業主体によって行われていることが多いのです。また民間の事業も、一軒一軒の住宅から企業によるビルなど、別々の事業者によって行われています。

こうした多くの事業が、時とともに様々な事業者によって行われている街づくりに対し、全体としての秩序を維持するのが本来の都市計画です。実際には都市計画法や建築基準法などをはじめとする様々な法律や条例などに沿って、それぞれの事業は具体的に進められます。しかしそこでの決まりは、

必要な施設やその規模と配置、また安全性などについて守るべき最低限の基準などの量的な側面です。快適性や美しさ、魅力などの質的な側面については規定されません。そのためにそうした質的側面への配慮は、個別の事業だけでなく全体としても不足してしまいます。仮に個別の事業において配慮がなされても、その周辺や街全体との関係が適切に配慮され相互の関係が調整されていなければ、全体としては上手くいきません。一定のまとまりを形成する街や地域においては、その街の魅力や個性を形成しようと考えれば、全体としての質の向上に関わる配慮や作法、そしてまた何らかの取り決めが必



写真9 1981(昭和56)年の「象の鼻地区」(写真撮影:筆者)



写真10 2010(平成22)年の「象の鼻地区」(写真提供:横浜市)

この地区は1859(安政6)年の開港時に、港への玄関である波止場が造られた横浜港発祥の地として歴史的に重要な場所です。当初は東波止場と西波止場の二本の直線状の波止場がありましたが、1867(慶応3)年に東波止場は「象の鼻」と呼ばれる湾曲した形に変更されています(図1)。

近年まで港湾関連施設があり、一般の人はこの付近から水面を見るこ

とは出来ませんでした(写真9)。しかしシンボルロードの突き当たりとして、また「みなとみらい21地区」から「山下公園」に連続する水際線緑地帯としてこの場所は重要な位置に当たり、街と港との視覚的、空間的連続性を図ることが課題でした。そして2009(平成21)年、横浜開港150周年記念事業によって、水面に面し港に開かれた広場に生れ変わっています(写真10)。

「横浜公園」と「日本大通り」は、街の骨格としては明治初期に造られたままですが、中身の構成は時代とともに変化をしながら街の中で生き続けています。

(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. 「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)
3. 「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)

要になります。

横浜市は、生き生きとした魅力ある都市を形成し、それぞれの地域の特徴を生かし、快適で人間的な市民生活を送ることが出来る街にしたいと考え、総合的な街づくりの推進を図りました。そのため縦割り行政を横につなぐとともに、都市空間の質の問題を扱う都市デザインの活動を推進してきました。また一定の街について質に関するルールを決めた「山手地区景観風致保全要綱」や地域の人々が取り決める「街づくり協定」、あるいは質に関わるテーマについてルールを決めた「歴史を生かしたまちづくり要綱」や、法律に基く制度を質の側面から運用を図る「市街地環境設計制

度」などの対応を図っています。

例えば「日本大通り」の場合も、骨格としての量的な価値を生かし、銀杏並木や歴史的建造物などの質的な価値を保全するとともに、時代と共に変化しながらシンボルゾーンとして生き続けるように取り組みを行っています。

2004(平成16)年に「景観法」という法律が出来ました。景観という都市空間の質に関する初めての法律で、多くの自治体で条例などをつくり運用が始められています。都市の状況によって違うと思いますが、この法律による取り組みがどのような成果を生み出していいのか、様々な観点から見守っていく必要があります。

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。