

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
ボーリング橋、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)

街並み生い立ち

7. 開港広場

1. 横浜発祥の地

「神奈川県庁」前の「日本大通り」をはさんで向かい側に、緑に囲まれた「横浜開港資料館」があります。この資料館の角を「山下公園」の方に曲がり、正面入り口を通り過ぎると広い空間が拡がります。「開港広場」です(写真1)。



写真1 開港広場

この場所は「日本大通り地区」と「山下公園周辺地区」、そして「大桟橋」を結ぶ要となる位置にあります。歴史的にも「日米和親条約」締結の地として、開港の発端となつたいわば横浜発祥の地でもあります。そして「港町横浜」の表玄関として様々な人々や文化、情報が行き来した場所であり、現在の「開港広場」は「大人橋」に着いたクルーズ船の乗客が最初に出会う横浜の街です。

広場の周りには、「横浜開港資料館」(写真2)をはじめ、1933(昭和8)年建築の「横浜海岸教会」(設計は雪野元吉)(写真3)、1929(昭和4)年建築の「横浜貿易会館」(設計は大倉土木)と1930(昭和5)年建築の「エキスプレスビル」(設計は川崎鉄三)(写真4)や、1959(昭和34)年に横浜開港100周年を記念して「英一番館」跡にオープンした「シルクセンター国際貿易観光会館」(設計は坂倉建築研究所)、それに「横浜第二港湾合同庁舎」の建物で囲まれています(写真5)。



写真2 横浜開港資料館



写真3 横浜海岸教会



写真4 横浜貿易会館とエキスプレスビル



写真5 横浜第二港湾合同庁舎(左)とシルクセンター

御影石貼りの広場の中央には小さな噴水と池があり、ここを中心には横浜の姉妹都市・友好都市の市章プレートが埋め込まれています(写真6)。それぞれのプレートの位置は、噴水の位置を横浜として、各都市の横浜からの方角と相対的な距離を表現しています。

そして池の近くに小さなガラスカバー(写真7)がありますが、その



写真6 噴水と市章プレート



写真9 開港広場整備前の状況



写真11 旧英國領事館の「玉楠木」



写真7 明治時代の下水道マンホールを保存



写真10 広場が出来る前の資料館



写真8 「日米和親条約締結の地」の碑

下には工事中に発見された明治時代のレンガ造りの下水道マンホールが保存されています。

円形状に配置された12個のステンレス鏡面仕上げのモニュメントは周りの風景を映します。

また「日米和親条約締結の地」の碑(写真8)が、この広場が出来るまでは道路の緑地帯に置かれていて気が付きにくかったのですが、広場の中央に設置されています。

2. 開港資料館の開設

現在の広場が出来る前のこの場所は、昭和40年代当初に整備された複雑なかたちの交差点でした(写真9)。車道が正型に交差するため、交通処理をするための緑地帯によって道路は仕切られ、車の交通処理上

は問題ありませんでしたが、歩行者にとっては分かり難い遠回りをさせられる交差点でした。

「都心プロムナード」の「関内ルート」「桜木町ルート」から「山下公園」や「大さん橋」へ向かう分岐点であるとともに、横浜開港の地という歴史的に重要な場所でありながら、全体が車の交通処理をするための交差点として使用されている道路でした。

そして1981(昭和56)年、この交差点に面する旧「英國領事館」に新たな建物が増築されて、「横浜開港資料館」がオープンしました(写真10)。

旧「英國領事館」(設計は英國国務省)の建物は1931(昭和6)年に建てられ、18世紀ジョージ朝期の都市住宅を彷彿させる建物とされています。しかし1972(昭和47)年にイギリス領事館としての業務は閉鎖されていました。1979(昭和54)年に横浜市が買い取り、改装するとともに「海岸通り」側に「新館」(設計は浦辺建築事務所)を建設し「横浜開港資料館」としたものです。

旧領事館の玄関前ロータリーにあった「玉楠木」は、安政元年にこの

木の元で「日米和親条約」が締結されたとされ、戦災では根が焼け残って再び成長していたものですが、この木を保存し、それを中庭として囲んだかたちで旧領事館と新館は配置されています(写真11)。

「開港資料館」の完成後、交差点の緑地帯に建ち並ぶ大きな樹木によって旧領事館の歴史的建造物が良く見えず、何とか見えるようにならないかという声が資料館から上がりました(写真10)。

それがきっかけとなってこの交差点を再構成し、歩行者にとって分かり易く、同時に開港の地に相応しいシンボル的な空間にする計画案がつくれられました。

3. 開港広場の誕生

その計画は、車道を正型の単純な十字路交差点にし、横断歩道をスクランブル型とすることで、歩行者にとって分かり易くスムーズな動線を確保するとともに、歩行者のための広場空間を生み出す案でした。道路管理者や交通管理者と現地での交通処理の実験などを行ってようやく事業化が可能となり、新しく作られた「広場公園事業」という制度を活用し、それまでの公園とは違う市街地の中の広場として1982(昭和57)年に誕生しました(写真12)。

広場の設計に当たっては、「大さん橋」から「大さん橋通り」を経て、その視線上の正面にある「横浜海岸教



写真 12 整備された開港広場

会」の尖塔を結ぶ軸線上に、噴水と池や「日米和親条約締結の地」の碑を配置しました(写真13)。また、この軸線を空間として明確にするかたちで、2列の高木の並木を設けています。

そして、この「開港広場」の工事とほぼ同時期に「大さん橋通り」のプロムナード化の整備事業も始まりまし



写真 13 軸線上の教会と噴水、記念碑

た。そこで広場と連続する一体的な空間として、同じ御影石の舗装や照明器具を採用しています。「大さん橋プロムナード」の入り口には臨港鉄道の橋梁が横断していますが、これをコルテン鋼で包んで化粧し、大桟橋へのゲートとして変身させています(写真14)。

一方、「開港広場」と「横浜海岸教会」の間には民有地があり、駐車場として利用されていました(写真15)。大桟橋プロムナードからのアイストップであり広場のランドマークに位置付けたい教会と、広場との間に新たに建物が建ってしまうことは避けたいことでした。そのためこの民有地に建築計画が持ち上がった際に、様々な経緯を辿ってこの土地の買収が決定され、1984(昭和59)年に広場の拡張用地とすることができます。そして1991(平成3)年に拡張整備が行われ、広場全体が完成して現在の姿になっています(写真16)。



写真 14 大さん橋プロムナードの入り口



写真 15 教会との間にあった駐車場



写真 16 拡張した広場

コラム

大さん橋

「開港広場」から「横浜港大さん橋国際客船ターミナル」と書かれたゲートをくぐり、「大さん橋プロムナード」を行くと正面に「大さん橋国際客船ターミナル」があります。

現在のターミナルは2002(平成14)年に完成しています。1995(平成7)年に国際デザインコンペで設計を募集し、世界41か国、660点の中から選ばれた案を、関係者が大変な苦労をして実現させた建物です。全体の印象は建築物というより、海に突き出たなだらかな丘のようです(写真a)。

正面にはウッドデッキで作られ



写真 a

た二つのスロープが、それぞれ2階正面玄関と屋上へと導きます。2階の出入国ロビーとCIQプラザは柱のない大空間になっており、屋上はウッドデッキや天然芝で覆われた緩やかな斜面と階段で構成された送迎デッキと広場になっています(写真b)。屋上には自由に上ることが出来、横浜港の360度の景観が楽しめます(写真c)。



写真 b

当初の大桟橋は1894(明治27)年に完成した鉄桟橋でした。基礎には輸入した螺旋杭を使用していました。

関東大震災では崩壊しましたが、復旧後は内外の船が多く利用するようになり、「大さん橋」は黄金期を迎えます。太平洋戦争後に接収され1952(昭和27)年に解除されました。1964(昭和39)年の東京オ

4. 周辺の建築物の色彩調整

地域の景観を考える時、外壁の色彩が果たす役割は大切な要素の一つです。材料を統一的に指定することは費用の問題もあるので難しい面がありますが、色彩であれば材料の如何にかかわらずルール化し易い要素です。「閑内地区」はレンガ色を基調にした「茶系色」をベースカラーとすることとして、全体として落ち着いた感じの街並みになるように、それぞの建物の協力を得られるよう話し合いをしています。

そしてここは「開港広場」というまとまった空間としての演出をするため、外壁の修復などの機会もたらえて色彩による景観の形成を図ってきました。

広場側から見て「横浜海岸教会」の背景となる隣地に、新しくオフィスビルが建設されましたが、外壁のタイルを地域のベースカラーである茶系色にする協力をしてくれました。また時を同じくして、外壁の経年変

化で目立たなかった「横浜海岸教会」(写真17)の塗り替えが行われることになり、こちらはランドマークとしての存在感を強調するため、アクセントカラーとして純白色にしてもらいました。



写真17 塗り替えられる前の教会

その後、純白色であった「港湾合同庁舎」の外壁補修工事が行われましたが、こちらは茶系色に変更してもらうことが出来ました。全国的に港湾合同庁舎は白色と決まっている由でしたが、広場全体の空間と色彩のコンセプトを理解してもらい、街並みの形成に協力をしてくれました。

そして「シルクセンター」(写真18)はコンクリートの打ち放し仕上げでしたが、外壁保護のために塗装をか



写真18 現在のシルクセンター

けることになり、関係者が協議して打ち放しの表情を生かしながらもやや金属色を含んだ色彩とすることにしました。しかし、工事が終了し養生シートが外れるとギラギラの金属色の姿が現れました。色むらを無くすため厚く塗装をかけた結果だということが分かりましたが、直しうがなくそのままになりました。しかしそれも、時とともに徐々に落ち着いた感じに変化をしました。

(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 都市デザイン—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)



写真c

リンピックに合わせて大改修が行われて2階建ての国際船客ターミナル上屋が完成し、長いこと「メリケン波止場」とも呼ばれています。

1989(平成元)年から行われた大改修によって構造が桟橋から岸壁になりました。その際、明治時代の螺旋杭がそのままの姿で発掘されています。



写真d

最近ではクルーズ船も増え、港が賑わう機会も増えましたが(写真d)、一方で超大型化の傾向も著しく、建設当時に最大だった「クイーンエリザベス2」を基準に造られた「ベイブリッジ」の下をくぐれず、大人橋に来ることが出来ない船も出てきているのは残念です。

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、「閑内地区」「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。