

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 横浜人形の家
- ⑩ 馬車道、元町、
伊勢佐木町、中華街
- ⑪ 港の見える丘公園周辺
- ⑫ 外人墓地、元町公園周辺
- ⑬ 山手公園、イタリア山庭園周辺
- ⑭ 歴史を生かしたまちづくり
〈佐世保編〉
- ⑮ 佐世保の街づくり
- ⑯ コンパクトシティ佐世保
- ⑰ 三ヶ町四ヶ町商店街
- ⑱ 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)

9. 横浜人形の家

山手と山下の町を結ぶ

「横浜人形の家」は「山下公園通り」の東のはずれにあります。切妻屋根のメルヘンチックなこの建物は、世界140か国以上、13,000体以上の民族人形と郷土人形を収蔵・展示する国内唯一の博物館です(写真1)。



写真1 横浜人形の家

この建物は観光バス駐車場につくられたデッキの上に建っているため(写真2)、正面玄関はデッキにあります。現在は地上の「山下公園通り」からもエレベーターで入れるようになっていますが、道路から階段でデッキに上ると正面に玄関があり(写真3)、左手には「山下公園通り」を渡るS字形に曲がった歩道橋「ポーリン橋」が「山下公園」の「世界の広場」に直結しています(写真4)。そして右手に行くと、大きく弧を描く歩道橋「フランス橋」が高速道路の下をくぐり、山手町の「港の見える丘公園」の「フランス山」につながっています(写真5)。

このように「人形の家」は、「山手町」と「山下町」にある二つの公園を結ぶ歩道橋の中央にあり、歩行者は二つの町を遠回りしと車道の横断なしに移動することが出来ます(写真6)。このような施設が出来たのは、たまたま同時期に、別々に進行していた二つの事業を結びつけることによって実現しました。互いに関係なく進められていた歩道橋と建物の事



写真2 デッキの上に建つ



写真3 デッキに上る階段



写真4 S字を描くポーリン橋



写真5 カーブを描くフランス橋

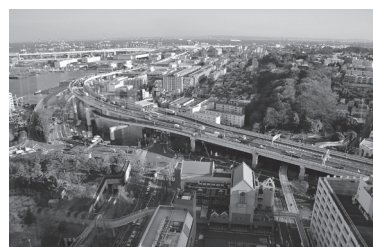


写真6 二つの町を取持つ

業を、街づくりの目標に沿って一体化することが出来た非常に珍しいケースですので、今回はその経緯を紹介したいと思います。

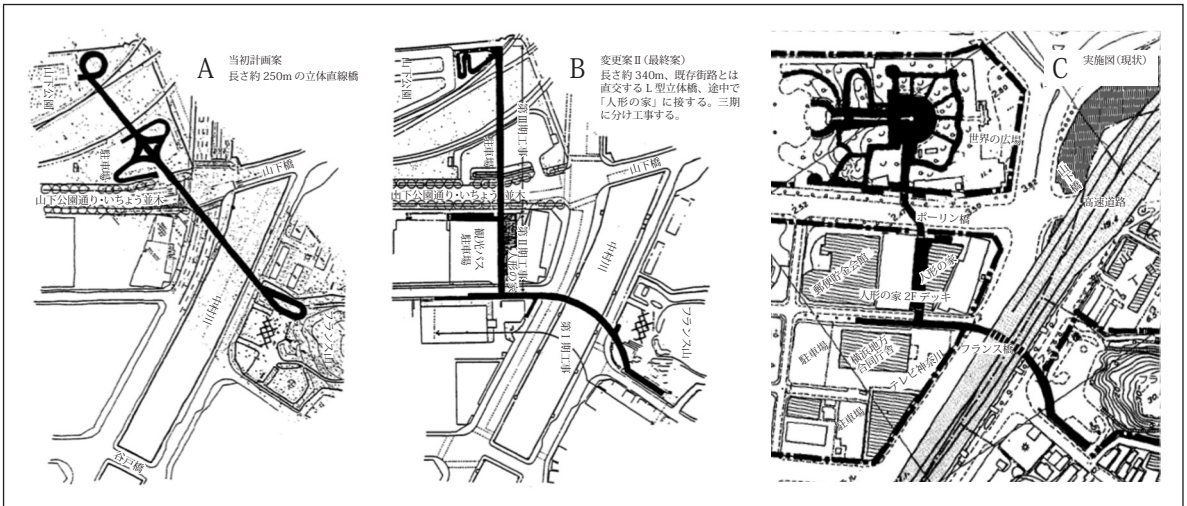


図1 歩道橋計画の変遷

人形の家計画

「横浜人形の家」は、真珠王御木本幸吉翁の秘書兼通訳であった大野英子さんが、生前収集した人形を横浜市に寄贈されて誕生した施設です。大野さんは、日本で最初に女性で通訳のライセンスをとった人と言われており、横浜「元町商店街」にあった大野真珠店の創始者でもあります。その人形コレクションの特色は、世界76か国という広い範囲にわたって収集した約5,000点という多数に及んでいることや、人形の内容に偏りがなくその国その土地の民族色豊かな衣装風俗を表しているといわれていますが、そのうちの1,981点が横浜市に寄贈されました。

横浜市は、当初「産業貿易センター」に展示スペースを設けていましたが、その後収集点数も増えたため、新たに独立した施設にする計画の検討を始め「関内地区」や「山手地区」に建設場所を探していました。

歩道橋計画

一方はぼ時を同じくして、「フランス山」と「山下公園」を結ぶ長大な歩

道橋計画が首都高速道路公団によって進行していました。

「山手地区」の麓に流れる「堀川」の上に高架の高速道路が建設され、「山手町」地区と「山下町」地区とが空間的に分断されたことに対して、地元の町内会から「両地区を結ぶ歩道橋を設置してほしい」という要望が、首都高速道路公団に出されていました。そして歩道橋が3橋建設されることになり、うち2橋は既に建設されていましたが、最も下流の橋を「フランス山」と「山下公園」を直線で結ぶかたちで設計が進められていました。

その歩道橋へのアクセスは、「フランス山」では公園内の北端の奥にスロープを設け、「山下公園」では公園の東端にスロープを設ける計画でした(図1A)。

当時は「山下公園」のこの部分には「山下臨港線」の線路があり、「山下公園通り」からは直接出入りが出来ませんでした。そのためにこの歩道橋から「山下公園通り」へは、途中にある駐車場にスロープを設置する設計でした。スロープはいずれも大きく場所をとる巨大なもので、通りの反対側に街はありましたが、「山下公

園」と「フランス山」とを直接結ぶため、公園にとっては望ましい計画と考えられていました。

しかしこの案は、高架の高速道路の下と「山下橋」の交差点を斜めに横断し、さらに「山下臨港線」を超えて公園の端部に接続する約250mの直線の長い歩道橋です。歩行者にとって快適でないだけでなく、街とのアクセスも悪く、何よりも都市景観として問題が多いものでした。

そこで「堀川」を地上で横断する歩道橋案などを提案しましたが、同意を得られませんでした。

二つのプロジェクトの合体

「フランス山」から「山下公園」までは、交差点を挟んで二つの幹線道路を横断します。そこで一挙に斜め横断する歩道橋ではなく、道路ごとに直角に横断する方法を検討しました。そして目を付けたのが「山下公園通り」の端にある観光バスの駐車場を活用することでした。

観光バスの駐車場の上に「人工土地」としての歩行者用デッキを設け、「人形の家」を配置します。そこにそれぞれ「フランス山」と「山下公園」に

コラム

街をデザイン
すること

様々な生活機能を包含し、都市空間を立体的に構成する建築物は、都市環境の形成に重要な役割を果たします。そして建築物の一つ一つは、それぞれ建築主の事情などにもとづきデザインされます。こうした建築物だけでなく、街は道路や公園、広場や駅などの様々な多くの施設で構成されており、それぞれがそれぞれの事情にもとづきデザインされます。そのためそれらが集合して形成される公共空間や街並みは、そのままでは市民生活の場としてバランスのとれた

快適なものになるとは限りません。こうしたことから「街のデザイン」は通常の「物のデザイン」とは異なる面があり、特に大きな違いが二つあります。

一つは、「街のデザイン」は、多種多様な施設によって形成される「公共空間のデザイン」であり、「市民生活の場」をデザインするということにあります。

通常云われる「物のデザイン」、例えば二次元のグラフィックデザインや三次元の工芸品や工業製品のデザイン、土地に定着して生活環境を形づくる建物や橋、そして複数の施設で構成する大規模プロジェクトのデザインなどは、物の目的に向け一定の条件のもとで完成した姿をデザインすることが出来ます。

しかし「市民生活の場」のデザインは、地域によってその目標が異なります。例えばそれぞれに、商業地、業務地、住宅地などの性格や、歴史的・地理的条件、そして住民か旅人かなどによって求める価値観が異なります。一方で、街を構成する建物や道路など個別の施設が求める価値観も様々で、公共や民間を問わずその時々为社会経済状況などの影響を受けながら、それぞれの事情によってつくられデザインされます。

そのために「街のデザイン」は、公共空間に関わる住民や市民、企業や事業者、行政など関係者の連携を図り、街づくりの目標とプロセスを共有しながら、それに沿って様々な立場とそれぞれが求める多様な価値観を調整しながら進め

渡る歩道橋を接続すれば、歩行者や街にとっても、また「歩道橋」と「人形の家」の両方の計画にとってもいいのではないかと考えたのです(図1B)。

当時の「フランス山」地区は、コンクリートの万年塀で囲まれ、外からは様子が分かり難い閉鎖的な公園でした。そこで歩道橋への上り口を公園の奥ではなく道路側に配置するとともに万年塀を撤去し、歩道橋を通常の構造物ではなく公園のゲートとしてデザインすれば、分かり易く入り易い公園に変えることも出来ると考えました(写真7)。また歩道橋に上る緩やかなスロープの上り口を「谷戸坂」の途中に設ければ、分かりやすく大きな場所をとらずに済みます。そして歩道橋の平面線形を、高速道路の橋脚を避けるため緩やかな

カーブを描くかたちで提案しました(写真5)。



写真7 歩道橋をゲートに

この案は関係者にとって想定外の提案でしたが、精力的に調整することによって実現へと結びつけることが出来ました。しかし、「人形の家」から「山下公園」へ横断する部分は、事業費の問題等もあり第二期工事として先送りされることになりました。そして図らずもこの方針が、後にさらに良い結果につながるようになりました。

歩道橋は「フランス山」にちなんで「フランス橋」と命名され1984(昭和59)年に完成しました。同時に「フランス山」部分も大きく改良され、イメージチェンジをしました。そして「人形の家」は、坂倉建築研究所の設計により1986(昭和61)年にオープンし、「山手町」と「山下町」がつながりました。

「山下公園」側の変化

その後しばらくして、「山下臨港線」が廃止されることになり、1988(昭和63)年に「人形の家」の前面にあった地上の線路が撤去されました。そしてこの臨港線跡地の地下にポンプ場が建設されることになりました。このポンプ場は「関内地区」の古い下水道管の敷設替えに伴って新たに必要になった施設です。そこで

なければならず「調整のデザイン」ということが出来ます。

二つ目は、都市や街はその時々
の状況によって生き物のように変化
をしているということにあります。
街はそのおかれている状況や、
社会経済などの動き、生活する人々
や企業などの活動など、様々な要因
によって変化しています。完成
した姿はありません。変化のスピー
ドは街によって違いますが、私
たちは時の経過とともにその変化に
慣れ、以前の姿は思い出の中に消
えていきます。

街のデザインは、そうした変化
をする空間に対して、どのように
対応していくかが常に問われます。
それぞれの街の歴史や自然、文化
などに裏打ちされた個性や魅力を
大切に、その価値を継承しながら

ら街づくりの目標に沿ってさらに
新しい価値を創り出す努力を続け
ていないと、街はその時代の文明
などによって支配され、どの街も
同じようになっていく可能性があ
ります。

変化する街や人々の活動を見守
りながら、安全で快適に歩くこと
が出来る場を中心に、関わって
くる様々な活動の計画や誘導、調整
などを続けていなければなりません。
そして生き生きとした人間らしい
市民生活を営むことが出来、
かつ魅力と特徴のある空間を創り
続ける姿勢とその活動が求められ
ます。

このように、「街のデザイン」は街
の変化に対応し、その動きに寄り
添いながら続ける「四次元のデザ
イン」といえます。

以前、横浜で開催した国際会議
「ヨコハマ都市デザインフォーラ
ム」などで、都市デザインの専門家
であるカリフォルニア大学バーク
レイ校のリチャードベンダー教授
は「街づくりは、一匹の象が大きな
丸太を動かすのではなく、沢山の
犬が力を合わせて一つの橇を引く
のに似ている」と発言され、横浜の
取り組みを評価されました。筆者
は「教授の言われる通りだが、現実
の街づくりでは橇を引くのは訓練
された犬達だけではないし、それ
も時とともに変わっていく中でデ
ザインを続けなければならない」と
発言をしたのを記憶しています。

都市デザインは、時とともに姿
を変える街を相手にする「調整のデ
ザイン」であり、「四次元のデザ
イン」を実践する活動といえます。

その地上部に公共駐車場を設け、さ
らにその上部を人工地盤上の公園と
して整備し、そこに二期計画として
予定していた「人形の家」からの歩道
橋を接続することにしました(図1
C)。この歩道橋は「山下公園通り」
の大きな銀杏の木を避けるためにS
字形にカーブを描いています。樹木
を守るために橋を曲げた珍しい例で
す(写真4)。そして「人形の家」の前
にある「ポーリン」という人形にちな
んで「ポーリン橋」と命名されまし
た。

1989(平成元)年に、この「ポー
リン橋」と「世界の広場」と命名され
た人工地盤上の公園がオープンしまし
た。地上の「山下公園」とは、大きな
階段によってつながっています(写
真8)。これが現在ある姿です。

こうしてこのプロジェクトは、7



写真8 世界の広場

年間にわたり首都高速道路公団(歩
道橋)、山手町と山下町町内会(要望
書)、横浜市の緑政局(公園)・道路
局(歩道橋)・経済局(人形の家)・建
築局(人形の家)・港湾局(臨港線)・
下水道局(ポンプ場)・都市計画局(全
体計画と調整)・中区役所(地元)が
関わり、その時々状況の変化を受
けながら協力し、街づくりの目標に
沿ったかたちで実現しています。

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。