



特集記事・3

都市景観

横浜の都市計画・都市デザイン・都市景観

Urban Planning, Urban Design, Townscape In Yokohama

守 英雄
Hideo Mori

横浜市都市計画局 都市企画部
都市デザイン室長

1 はじめに

急激な都市化の時代を経て、日本の各都市は成熟した都市型社会を迎えている。また、都市計画法をはじめとする各種法令の改正により、まちづくりに対する地方自治体の主体性、自主性が問われている。こうした背景のもと、都市環境についても潤いや安らぎといった質的側面に関心が高まっており、都市景観はまさにその象徴といえる。

都市景観は、きれい、美しい、醜いといった美観の問題に収束しがちであり、ビジュアルな側面だけが重視されがちである。確かに、景観は結果としてビジュアルな環境の側面であるが、同時に生き活きた都市活動を創出するアクティブな側面を持って初めて魅力的な景観が形成されるものと考えている。

横浜では、このような視点で、都市計画の一環として都市デザインの実践により魅力的な都市景観の形成に取り組んでいる。

したものである(図1)。こうした近代都市計画の推進のために建設材料としての鉄が不可欠であり、慶応元年(1865)には日本最初の近代工場「横浜製鉄所」が開設されている。

明治初期になるとさらにガス灯、鉄道、上下水道など近代都市形成にかかわるもろもろの近代技術が導入された。また明治中期にはパーマーの計画により鉄栈橋(大栈橋)、



図1 吉田橋

2 横浜の都市計画その1 (開港から戦後まで)

横浜の近代都市としての歴史は安政6年(1859)の開港にはじまる。それまでは戸数わずか100戸あまりの寒村であった横浜を窓口にして、西欧の文明や文化が堰をきったように流入、瞬く間に西洋館の建ち並ぶエキゾチックな街並みが形成されていった。

開港に伴い、現在の関内地区に外国人居留地が形成され、西欧流の近代都市計画が次々と導入された。大街路(日本大通り)、洋式公園(横浜公園)、防火建築帯、歩車道分離、街路樹など、今日の都市計画の基本的要素がほとんど含まれている。現在、高速道路に架かる「吉田橋」は明治2年(1869)ブラントンの設計による日本で最初の鉄(かね)の橋を復元



図2 汽車道

防波堤など国際港都としての港湾整備が行われた。この当時建造された鉄道橋である「港一号橋梁・二号橋梁」(米国製)、「港三号橋梁」(英国製)は桜木町と新港地区を結ぶブルムナード「汽車道」に活用されている(図2)。

その後、明治、大正と横浜は生糸をはじめとする貿易都市として発展を続け、国際商業都市としての地位を不動のものとしつつあった。ところが、大正12年の関東大震災と昭和20年の戦災はそれまでの街並みを瓦礫と化してしまった。この2度にわたる過酷な運命は被害の大小はあるものの、関東地方の都市に共通する試練であるが、横浜はさらに新たな試練を受けることになる。終戦後も長期間にわたり港湾および都心部の大半が米軍の接収下におかれたことである。このため戦災復興と都市基盤整備は他都市に大きく遅れをとることになる。

3 横浜の都市計画その2 (高度経済成長期以降)

都市の再建が本格的に始まったのは昭和30年代後半になってからのことである。また、時を同じくして横浜は高度経済成長による急激な都市化の波に襲われることになる。郊外部においてスプロール状に次々と宅地開発が行われた。昭和35年からの10年間に約100万人の人口増が当時の都市化のすさまじさを物語っている。

急激に宅地化が広がる郊外部を中心に道路、公園、学校、上下水道、鉄道などの都市基盤施設の整備、良好な市街地の形成を図るための開発要綱や法制度の制定、商業・業務の集積を図るための都心・副都心などの拠点整備など多面的な施策がとられた。これらの施策は、東京のベッドタウンになりつつあった横浜が「自立した都市」を目指して歩みだした第一歩であった。

現在、横浜は人口340万人を擁する大都市に成長した。しかし、相変わらず就業や経済活動の東京への依存度が高く、急激な都市化による都市基盤整備の遅れ、郊外部や臨海部の土地利用の変化など多くの課題をかかえている。これらの課題に対し、首都圏における業務核都市を目指して、2つの都心、5つの副都心を中心とする拠点整備によるバランスある都市機能の強化、交通基盤の整備、京浜臨海部の産業機能の高度化・機能転換などを推進している。

4 都市計画と都市デザイン

都市づくりの基本となる都市計画法には土地利用のコントロール、道路、公園、上・下水道、ゴミ処理施設などの都市施設の計画、そして都市計画を具体的に実現するため

の市街地開発事業などが規定されている。こうした物理的なことは都市活動、都市生活にとって必要不可欠なものであるが、同時に都市にはアイデンティティ、潤い、楽しさ、美しさ、魅力といった人々の感性に訴えるものがなければならない。

都市は効率性、利便性などの経済的価値と、美しさ、楽しさ、潤いなどの美的価値、人間的価値の両方が求められる。この2つの価値をバランスさせ、総体として個性と魅力ある都市環境をつくり育てることが、都市デザインの役割である。都市デザインは歩行者の安全性や快適性の追求、オープンスペースの確保や自然の保全、地域の文化や歴史、などそれまでのまちづくりで過少評価されがちであった価値を優先して進める個性的なまちづくりの方法である。

横浜では、まちづくりにおいて機能性や経済性だけでなく、人間性の追求に重点を置く都市デザイン行政が全国の各都市に先駆けて昭和40年代後半に始められた。

5 都市デザインの目標と実践手法

都市は建築、道路、河川、橋、公園、サインなど様々な要素から成り立っている。そしてそれぞれの要素にいろいろな人が関わっており、様々な思いを持って行動している。その様々な行動はすべて一致するものでなく矛盾することも多い。都市デザインはこうした都市に係わる様々な主体や事象の複雑な関係を解きほぐし、一定の目標にむけて再編成することである。目標の基本となるものは公共性であり、皆で実現し守り育てたいと考える価値観である。具体的には次の7つの目標に集約される。

- (1) 歩行活動を擁護し、安全で快適な歩行者空間を確保する。
- (2) 地域の地形や植生などの自然的特徴をたいせつにする。
- (3) 地域の歴史的、文化的資産をたいせつにする。
- (4) オープンスペースや緑を豊かにする。
- (5) 海、川などの水辺空間をたいせつにする。
- (6) 人々がふれあえるコミュニケーションの場を増やす。
- (7) 形態的、視覚的美しさを求める。

先に述べたように都市は、もの、ひと、情報、システムなどあらゆるものの総体として存在するものであるから、全く同じ都市は存在しない。したがって、都市デザインに唯一絶対のデザイン手法はなく、すべて地域の特性に即した特殊解として実践されなければならないが、大旨5つの手法に大別される。

(1) 企画的城市デザイン

まちづくりの企画、立案段階から都市デザインを位置づけていく。既成市街地においてはこうした機会は少なく、

ニュータウン開発などで採用されることが多い。

(2) 調整的都市デザイン

まちづくり事業に係わる関係者を調整し魅力ある空間形成を図る。都市デザインのもっとも普遍的な手法であり事例も多い。

(3) 誘導的都市デザイン

まちづくりの質的向上を誘導するルールを制定し、その活用と運用により目標の実現を図る。

(4) デザイン開発

ストリートファニチュアなど公共施設のデザイン開発やモデルデザインの提示。

(5) 都市デザインの調査・研究・PR

市民の理解を深め、都市デザインの充実、発展を図るための調査・研究・PR

6 都心部における都市デザイン

横浜における都市デザインは「関内地区」から始められた。横浜の都心部であり、もっとも横浜らしい雰囲気をもつこの地区では歩行者空間軸としての「緑の軸線」と「商



図3 緑の軸線 くすの木広場



図4 フランス山 バルタール・パピリオン

業の軸線」づくりを中心に展開された。

「緑の軸線」は都心部を分断する形で計画されていた高架の高速道路を地下化する事に始まり、地下鉄の上部を利用した「大通り公園」、市庁舎前の「くすの木広場」、「日本大通り」、「開港広場」、「山下公園」へつながる、点と線を有機的に連結した軸線が形成された(図3)。

「商業の軸線」としては「馬車道商店街」、「マリナード地下街」、「イセザキモール」の3つの商店街が有機的に連結され、20数年にわたる壁面線指定により敷地内に歩行者空間を生み出してきた「元町商店街」は「フランス山」「人形の家」を経て「山下公園」へとつながるプロムナードとなっている。なお、「フランス山」にはパリのレ・アールで使われていた鉄骨材がバルタール・パピリオンとして移築されている(図4)。

また、かつての外国人居留地である「山手地区」は緑と西洋館、そして港や市街地を見下ろす眺望によって横浜を代表する地区の一つである。ここでは「山手地区景観風致保全要綱」により景観基準点を設定し建築物の用途・高さ・色彩や植栽等のきめ細かな規制誘導により景観保全を図っている。

関内地区と横浜駅周辺地区には含まれた「みなとみらい21地区」では地権者相互による「街づくり基本協定」を締結し、山側から海側に向けて建物高さが徐々に低くなるスカイラインの形成など21世紀に向けた新しい都心にふさわしい景観づくりが進められている(図5)。

このほかにも都心部では、鉄道ターミナルとしての横浜駅周辺地区、赤レンガ倉庫に代表される新港地区など、それぞれの特性を生かしたまちづくりが各地で進められている。それぞれの地区が互いに役割を補完しあい、過去と未来の文化が共存し、対比的かつ多様な魅力を持った景観により、まちの回遊性が生まれ、厚みの感じられる都心部の景観が形成され则认为している。

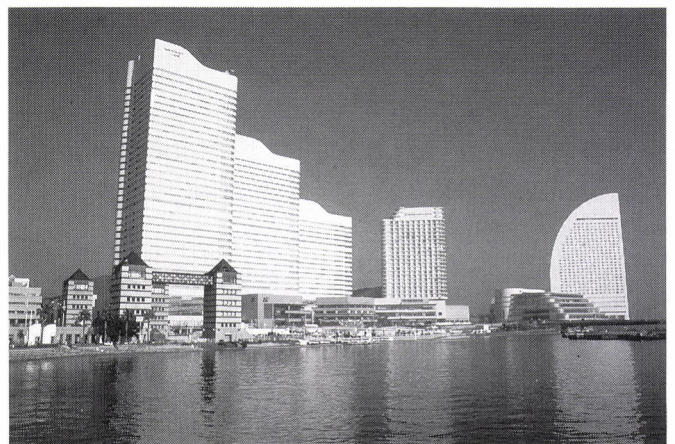


図5 みなとみらい21地区スカイライン

7 郊外部における都市デザイン

横浜の人口は現在、約340万人であるが、そのうち都心部である中区、西区の人口は20万人であり、残り320万人は都心周辺区、郊外部に住んでいる。先に述べたように、都市デザイン活動は都心部を中心に始められたが、郊外部の320万市民に都市デザインの意義をいかに理解し実感してもらうかは重要な課題である。

「区の魅力づくり」として始められた都心周辺部、郊外部の取り組みは、まず「区」を単位に地域の特徴を捉え、様々な事業を通じて魅力づくりへとつなげることから始められた。駅前や区役所など市民の日常生活に深く関わり合う場所を核に、公共事業をきっかけとして、さらに周辺の建物などを含めた地域全体の総合的空間整備事業へと発展することをねらっている。

地域の人々が利用する身近な環境の魅力づくりは地域の人々の参加が欠かせない。そのため区役所を中心とした新しいまちづくりの仕組みやワークショップ等住民参加の方法や情報提供、交流の場など多様な試みを行っている。

8 水辺を生かしたまちづくり

都市化が急激に進行するなかで、街に潤いや安らぎを与えてくれる水辺に関心が高まっている。横浜は港湾都市として発展してきたため「ミナトヨコハマ」のイメージが人々の心に深く宿っている。臨海部においては、古くは関東大震災の瓦礫の埋め立てによりできあがった日本初の臨海公園である「山下公園」をはじめとして、近年ではみなとみらい21地区の臨港パーク、新港地区にいたる海の中を走る貨物線跡地をプロムナードとして再生した「汽船道」、あるいは金沢地先の埋め立て地の商業施設「ベイサイドマリーナ」など市民に開かれたミナトにむけた数々の取り組みを行なっている。

一方、急激な都市化によりその様相を大きく変えてきた内陸および郊外地域においても、都心部のミナトに匹敵する地域アイデンティティーの確立が強く望まれている。横浜市内には、9水系、59の河川が流れており、その面積は約820ヘクタールにおよび、市内の公園面積に匹敵する広さを持つ。また総延長は220Kmにおよび、しかも網の目のように市域を覆っている。この身近な自然空間をどう生かすかはまちづくりの大きな課題である。

しかし、市内の河川は歴史的に、そして今日もおお治水上の問題をかかえており、しかも河川と市民生活の関係が見えにくくなっている現代の都市においては河川空間の再生は多くの問題を抱えている。横浜での河川空間再生の取



図6 大岡川プロムナード

り組みは河川沿いのプロムナード化や廃河川敷を利用したせせらぎ緑道化といった河川の周縁部からすすめられた(図6)。現在では、従来の治水、利水最優先の考え方から親水性の重要性に対する認識の高まりを受け、生態系に配慮した河川改修や親水機能を備えた護岸整備などが河川管理者自らの手でなされるようになっている。

こうした取り組みは河川水系全体から見れば、ごく一部にすぎないものであるが、点から線、そして面的な取り組みへと広がっていけば河川空間は地域のアイデンティティーを形成する中心的役割を担うのではないかと考えている。

9 歴史を生かしたまちづくり

横浜は、近代文明開化の地、そして時代の先進地として独自の文化を築き、個性的な街なみを形づくってきた。開港の歴史を物語る近代建築や西洋館、宿場や農村の昔を伝える民家や社寺などが、丘と海の織りなす美しい自然とともに、横浜の魅力を形成している。

これら残された歴史的景観は、今や貴重な市民の財産であり、その保全と活用はまちづくりの重要なテーマである。

昭和63年、歴史的建造物をまちづくりの中で捉え、まちづくりの中で生かしていくために横浜独自の「歴史を生かしたまちづくり要綱」を制定した。歴史的建造物の保全活用については文化財保護法に基づく指定・登録制度があるが、価値基準が、意匠・技術・歴史・流派等の学術的側面に置かれることが多い。しかし、歴史的建造物とそれを取り巻く歴史的景観はこうした文化財的な価値だけでなく、街に個性を与え、市民生活に潤いとゆとりを与え、地域への愛情を育むものとなっている。こうした観点から要綱は魅力ある都市景観を保全するために建物の外観保全に重点をおいている。

歴史的建造物の保全活用は所有者の熱意、努力によると



図7 外観復元方式による日本火災横浜ビル

ころが大きく、これに対し経済的支援と技術的協力を行い、同時に所有者の実状にあわせた柔軟な対応により、外観保全と建物機能の両立、調和に積極的に取り組んでいる。したがって保全の手法も、移築復元方式や外観保存方式などケース・バイ・ケースで多岐にわたっている(図7)。

要綱に基づく認定建造物は建築物だけでなく橋や隧道など土木遺構をも対象としており、これまで40件に及び、街並みの形成に大きな役割をはたしている。

10 都市空間の演出

良好な都市景観を形成することは景観を構成する要素の整理統合により、空間にある種の秩序をもたせていくことであるが、どうしても大々的に新しくしたり、取り壊したり、あるいは付け足したりといった行為が中心となりがちである。これに対し、都市空間の演出は基本的には現在あるものを基調に新たな視点をあたえ、新たな魅力を引き出すことである。都市は無限の魅力を秘めている。新たな視点で都市を眺めてみると新しい魅力を次々と現してくる。

10.1 都市のライトアップ

横浜のライトアップは昭和61年に4日間の実験的試みとして始まった。横浜を代表するキング(神奈川県庁)、クイーン(横浜税関)、ジャック(開港記念会館)など12棟の歴史的建造物が投光により夜空の闇の中に浮かび上がり、昼間とちがった新たな感動を与えてくれた(図8)。ライトアップは元々、歴史的建造物の重要性を市民に再認識してもらうためと夜のまちの活性化を図ることをねらいとしていたが、期待以上のものを我々に与えてくれた。

ライトアップは、行政だけでなく市民や企業と協同で進

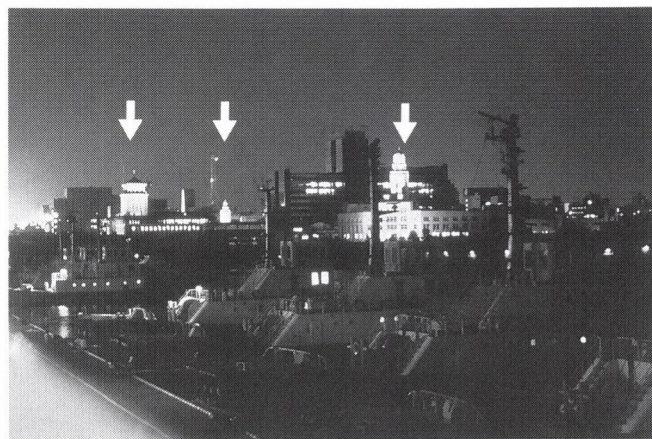


図8 ライトアップ(左からキング、ジャック、クイーン)

めていくことが重要と考え、「ヨコハマ夜景演出事業推進協議会」を設置して恒常的な取り組みを行なっている。現在、43の施設で常設化されており、イルミネーションなどの手法も取り入れながら、様々なイベントと連携して横浜の夜の魅力を高めている。

10.2 都市の色彩計画

都市の魅力を高める重要な演出方法として色彩の果たす役割は大きい。馬車道商店街をはじめとして、多くの地域でまちづくり協定などに各地域の特性に応じた色彩に関する規定を設け、文字どおり地域独自のカラーを打ち出している。

また、「マリンタワー」、「ベイブリッジ」など横浜のイメージ形成に大きな影響を及ぼす施設の色彩に関しては所有者の協力を得て調整を行っている。この他、横浜港の景観演出をすすめるため「みなと色彩計画」を策定し、倉庫などの港湾施設の外壁塗り替えの時期を捉えて逐次、計画の実現を図っている。

11 都市デザインの今後の展開

昭和40年代後半、高度経済成長期に着手された横浜の都市デザイン活動も30年近くになるとうとする今日、新たな展開を必要としている。一般の市民にとって都市デザインという言葉自体が耳慣れないものであった当時に比べると、景観をはじめとするまちづくりへの市民の関心は比較にならないほど高まっているし、日本中の自治体で様々な取り組みがなされている。21世紀は新たな都市間競争の時代を迎えている。

11.1 デザイン都市横浜をめざして

物質的な豊かさから、文化や精神的豊かさを求める価値観の変化に伴い、都市デザインも市民の生活に深く関わっていく生活文化全体としてのデザインへと視点を広げていく必要がある。これまで実践してきた都市デザインの蓄積をもとに、都市や建築を軸に幅広い分野のデザインと交流し、生活文化としての総合的なデザイン活動を進める必要がある。

これまで、国際シンポジウム、国際コンペ、ワークショップなど様々な取り組みを試行錯誤しながら行ってきた。平成10年(1999)には海外22か国からの参加者をえて「ヨコハマ都市デザインフォーラム」を開催した。こうした日本のみならず世界各国の人々が集まり、議論、研究、提案できる機会を数多く設け、その成果をいかしながら「デザイン都市横浜」の形成を目指している。

11.2 パートナーシップによるまちづくり

まちづくりの主役はそこに住む住人であり、そこに働く市民である。今や、そして今後ますます、市民参加はまちづくりを進めるうえで必要不可欠のものとなっていくであろう。

初期の市民参加は事業説明会のように行政からの一方通行的色彩の強いものであったが最近ではワークショップなど、より市民の自主性、主体性を尊重したものになりつつある。市民参加の意義は、単なるものづくりだけでなく、しくみづくり、人づくりを含めて市民が自分たちの問題と

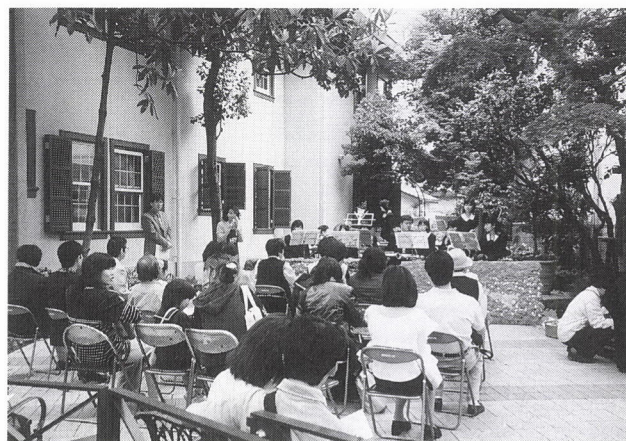


図9 山手234番館でのチューリップコンサート

して自主的、主体的に参加し協働することにある。

また、これまでは、計画づくりへの参加が主なものであったが、今後は企画段階からの参加や、維持管理、運営面まで幅広い局面での市民参加の機会が広がっていくであろう。横浜市が取得、整備した西洋館、山手234番館では公募による市民の運営委員会に自主的な管理運営をまかせており、行政による管理とはひと味違うアットホームな雰囲気市民に好評である(図9)。

地域の市民、企業、そして行政のパートナーシップによるまちづくりを進めることで、これまでにない新しい魅力的な都市景観が形成されていくものと考えている。

(2000年8月10日受付)