

# 横浜関内地区 戦後まちづくり史

## 研究の主旨と目的

横浜市の中区にある関内地区は、横浜が日本の有数な都市としてその後を歩んだ発祥とも言えるエリアであり、歴史的にも現在においても重要な位置づけにある。

本研究の基本的な目的は、その関内地区の現在から将来への展開の道を展望することにある。

そのために、太平洋戦争下の爆撃で灰燼に帰した後に更に占領軍に接収されるという 2 重苦の上の一から出直しをして、この街を今の形に築いてきた横浜人たちの努力を顧みつつ、現在におけるそのまちづくりを評価し、今後の日本そして横浜の社会・経済を展望しながら、これから関内でのように人々は暮らし、働らき、楽しみ、学びつつ、この街を継承することができるのか、まちづくりの視点から調査し研究を行う。

その名のごとく、19 世紀末に日本が開国した当時の開港場として、外国人居留地を関所の中に限定したことから、その関の内市の街地であったことを意味する。しかしそこは単に閉鎖圏であったのではなく、海外から流入する文化と日本の各地から流入する文化とが直接に交流することにより、近代日本が育っていく新たな文化を生み出し、それが経済を活性化させたのであった。

ところが 20 世紀半ばに太平洋戦争による焼け

野原となって築いた都市の資産を失い、さらに敗戦による占領軍の基地となって戦後も長期に接収された関内の街は、いったんは開港前のような無に近い状態に帰したのであった。それが横浜都心として不死鳥のごとく生きかえるには、4 半世紀が必要であった。

20 世紀の末頃には、横浜の都心形成は横浜駅周辺からみなとみらい地区へと大きな新展開が進んできたため、21 世紀になると老舗都心として関内地区の持つ位置づけについても変化の兆しが見えている。

未来の展望が不確実な今の時代において、21 世紀の関内はこれまで積み上げてきた文化のうえに、どのような未来文化を生み出すことができるだろうか、まちづくりはそれをどのようにして支えることができるのだろうか。本研究の基本的なテーマはそこにある。

まちづくりは誰もが参加を標榜する (NPO) 日本都市計画家協会の、横浜支部の多様なジャンルのプランナーたちが作る研究会による調査だから、単に現状の分析にとどまるのではなく、地球環境のあり方を背景とし、人口減少と高齢化時代の日本において、横浜のような歴史を積み重ねてきた大都市の都心の役割は、今後どのようにあるべきだろうか。

関内地区のもつ意義を展望しつつ、新たな時代のためのビジネスモデルを提案することが、本調査の特徴である。

# 1

## 戦災と占領から立ち直る

戦災接收復旧期

1945 年～1950 年代前半

横浜市に関内地区は、戦前からの日本でも有数の大都市都心地区であったが、第 2 次世界大戦中末期の 1945 年、太平洋戦争による連合軍の空襲爆撃で大半は焼失してその機能を失った。その年の敗戦の直後に、横浜に関内とその周辺の都心地区の大半の土地や建物は、進駐してきた連合軍用地として接收されてしまった。日本各地の都市の戦後復興が行われる中で、横浜は戦災と占領の二重苦で復興は遅れたのだが、先人たちの接收解除への大変なる努力が実って立ち直るのである。

### 1. 空襲による戦災と連合軍による接收

#### 1) 太平洋戦争による関内の崩壊

1945 年の敗戦間もない 8 月 30 日、日本占領軍のトップであるマッカーサーが日本入りして、横浜ニューグランドホテルに居を定めたことで、関内は日本の戦後の出発点となった。

それはまた、江戸幕府の開港場となって以来、嘗々として埋立てて造った近代の夜明けからの関内を、また振り出しに戻して、大きな努力で再構築することになった日でもあった。開港場は幕末から列強相手の不平等条約から脱却するまちづくりからはじまったのだが、今度もまた外国列強の連合軍相手の占領から脱却するまちづくりとなったのである。

横浜市内に「関内」という地名は、正式には存

在しない。幕末の 1859 年に横浜は開港場となり、港と外国人居留地を新たに整備した。これらの地区は掘割に囲まれた埋立地であり、そこに入りに限られた橋によるのだが、その橋の袂にある番所（関所）でチェックを受けた。この橋の関の居留地側を「関内」と呼び、日本人街の側を「関外」と言うようになったのである。前者は地下鉄や JR 根岸線の駅名となって今も使うが、後者は現在では使われることは少ない。

関内の市街地は、横浜港貿易の拠点として、内外の商人たちが集まってにぎわってきた。1866 年の豚屋火事、1923 年の関東大震災などを経て、関外も含めて都市基盤施設が整い洋風建物が立ち並ぶ近代的な都市として先進的な整備が進んだ。横浜市の中核機能をもつ都心となって、国内的にも国際的にも経済、社会の一大拠点となったのである。

1930 年から日本は、中国への侵略から 15 年戦争に突入し、その末期には連合軍による空爆で、日本各地の都市は大被害をこうむった。

横浜も例外ではなく、1944 年からはじまった空襲で 45 年 8 月の敗戦までに市内の焼失面積は 2,277 ヘクタールにも及び、市街地の 41.5 パーセント、中区では 50 パーセント、西区では 77 パーセントが焼失、罹災人口は約 40 万人、罹災戸数は



横浜大空襲で燃える横浜都心部 1945

約 10 万戸となっていた。

都心部の関内、関外ともに空爆で被災し、わずかに山手と山下町界隈だけが焼け残ったのであるが、都心としての機能は消えうせたのであった。



太平洋戦争の横浜大空襲で被災した都心エリアと関内 1945  
「横浜市街図」(県立文化資料館蔵)より

## 2) 占領軍による関内市街地の接收

1945 年 8 月末には連合軍の日本進駐が始まり、その進駐軍は占領基地として、日本各地で土地と建物や各種の施設類を大規模に接收(強制的占有)していった。

政府は「帝都東京の占領軍進駐を阻止」の方針をとったため、横浜をはじめ神奈川県下の各都市が、駐留施設を受け入れることとなった。首都の玄関口にあたるという宿命の横浜は、幕末開港時に江戸に外国人を入れない政策で神奈川開港となったと同じく、またもや治外法権の居留地ならぬ接收地が関内を中心として、横浜市内の各地に設けられ、これが結果として関内周辺地区の戦後復興を大きく遅らせたのであった。

連合軍の進駐にそなえて、終戦とともに関内では北仲通等の住民立ち退きや焼け跡の整理がはじまった。連合軍最高司令部(GHQ)を横浜海運局に設置することになり、厚木飛行場に降り立った占領軍の最高司令官マッカーサーは、ホテル・ニューグランドに到着して、とりあえずここを居に定めた。横浜はアメリカ第 8 軍の基地となり、関内

に司令部がおかれた。さっそく占領軍兵士と市民とのトラブルがあちこちで起こる。

9 月には占領軍による土地建物の接收はじまった。横浜市内では接收のピーク期であった 1952 年で、接收土地面積は 1,600 ヘクタール、全国の接收地面積の約 62 パーセントを占め、当時の市域面積の 3.9 パーセントに及び、接收された各種重要施設や戦災をまぬがれた建物は、床面積 105 ヘクタールとなった。横浜の生命線ともいべき港湾施設は、その 90 パーセントが接收されてしまった。

特に中区の範囲の 35 パーセントにも及んで都心部も接收され、1946 年 10 月時点で中区で土地 383ha、建物 252 棟(横浜税関、日本郵船、横浜貿易協会、ホテル・ニューグランド、開港記念横浜会館、横浜公園内の武道館・野球場・音楽堂、日本赤十字社、野沢屋、松屋、不二屋等)に及び、横浜公園球場は「ゲーリック球場」と改名させられた。

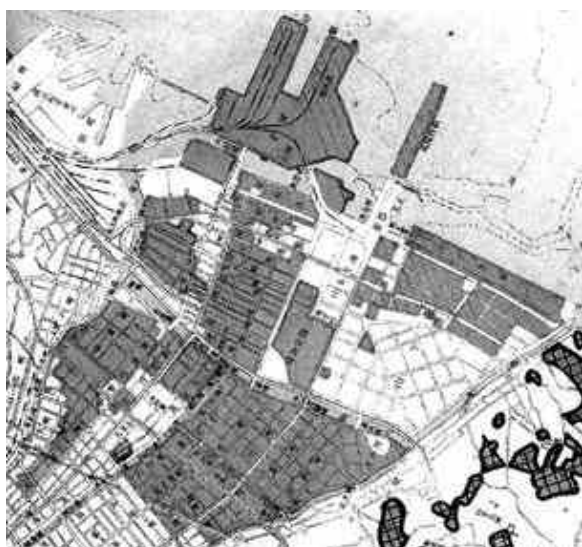
中枢都心地区だった関内、関外地区のほとんどを接收され、接收地は道路も宅地も区別なく一面に整地されて、カマボコ兵舎が建ちならんだ。関外の若葉町あたりには飛行場もできた。

## 3) 接收が戦後の関内にもたらしたもの

横浜は戦災と接收の 2 重苦で、他の大都市と比べて戦後復興は大きく立ち遅れたのであった。戦災のために他都市や応急住宅などに疎開していた関内の企業や住民たちは、終戦となれば戻ってこられるはずが、接收となって戻ることができないことになった。

そこでそれらの多くは接收地に隣接する桜木町の南、大岡川の西の野毛地区に集まってきた。1945 年 11 月にはさっそく露天商たちによる野毛マーケットや野毛山娯楽街が出現している。いわゆる闇市や興行街という戦後の典型的な繁栄が

本論は (NPO) 日本都市計画家協会横浜支部関内研究会において (財) 都市化研究公室の助成金を受けて行った共同研究の一部である。第 1、2、4 章は伊達執筆、3 章は菅孝能・伊達協同執筆。



横濱都心部の占領軍による接收の範囲 1952 年当時  
(「横浜市史 資料編7 戦災復興と都市計画」横浜市 2000)

野毛山から大岡川にかけて始まり、それが今日の娯楽と飲食の街へと続いてくるのである。

接收を免れた中華街は 10 月には復旧、営業をポツポツ始めた。

その接收時代の横浜関内関外の雰囲気について、『聞き書き横濱物語』(松葉好一・小田豊二 2003 年集英社) から引用する。

『・・・その頃の横濱は、もうカーキ色の服を着た米兵だらけ。縦横無尽に米軍のジープやトラックが走り回っていたんです。・・・敗戦直後の横濱は、まさにアメリカの町みたいでした。でも意外に知られていないけれど、米兵はこの横濱でかなり犯罪を犯しているんですよ。強盗、強姦、略奪、暴行・・・。まさにやりたい放題でしたね。・・・そんな米兵にまわりつくのは、白パン、黒パンと呼ばれるパンパン(街娼)、得に米への女になったオンリー、それに「ギブ・ミー・チョコレート」と言って後を追いかける私ら子供たちだけ。』

『戦争直後の横濱は、ほんと、進駐軍のおかげで発展したんです。聞いた話では沖縄を除くと、アメリカが接收した日本の土地の約六割は横濱に集中していたようですから。いかに横濱が米軍によって占領されていたかわかりますね。港も当然接收されていました。・・・この港湾事業のおかげで戦後の横濱が発展したんです。とにかく横濱に行

けば仕事にありつけるというわけで、また横濱に人が集まる。やみも含めて分子も豊富にある。アメリカ音楽があちこちから流れる。・・・』

このようにアメリカ軍基地となったことで、横浜の復興は一面では進み、一面では遅れるという皮肉な現象となったのであった。その皮肉は 1950 年の朝鮮戦争の勃発でさらにつづくことになった。朝鮮戦争に参戦したアメリカ軍の兵站基地となったことで、日本そして横濱は戦後復興を遂げたのであった

その後の横浜での接收解除の努力は戦後 60 年を経て 21 世紀となった今も続いているありさまで、横浜の戦後はいまだに終わっていない。

関内地区の接收が土地も施設も全て解除されたのは、始まってから 8 年たった 1953 年 6 月のことであった。このときから本格的な復興となるのだが、その接收解除と復興へのみちのりは、多大な先人たちの努力あったことを忘れてはならない。

その一方では、その道筋は横浜が現代都市へ再生するにあたって、良い意味でも悪い意味でも大きな影響を与えたことも、冷静に見ておかなければならない。

## 2. 接收解除運動と復興への道筋づくり

政府の戦後復興まちづくりへの出発は早かった。1945 年 9 月には内務省国土計画課長の大橋武夫が、戦災復興計画を立案して府県都市計画課長に内示し、その年末には閣議で戦災復興方針を決定している。これに基づき横浜市復興局は、1946 年 6 月に「戦災復興実施要領」を発表、同 8 月戦災復興院告示の都市計画も、関内地区は進駐軍に接收されていることを理由に、その対象からはずれている。この後矢継ぎ早に戦災復興のまちづくり事業施策が出されるのだが、いずれも接收地は除

外であり、関内、関外の復興は大きく立ち遅れた。

接收を解除して早期返還を求めるしかないのに、いろいろの動きがあったが、1951 年 8 月に、接收地返還運動を積極的に進めるために政・官・財界が糾合して「横浜市復興建設会議」( 県知事、市長、県・市議会議員、商工会議所会頭、市助役計 6 名で、「六頭会議」とも呼ばれた。事務総長渡辺鏡蔵) を結成したのであった。これは 1952 年のサンフランシスコ講和会議の見通しが立ってきたことから、接收解除が現実味を帯びてきたことによる。政財界の多様な接收解除運動を大きくまとめて、政治的にも政策的にも実力ある運動のリーダーは平沼亮三横浜市長であり、そのもとでの都市計画専門家として中央政界官界に有力な発言力をもっていた渡辺鏡蔵が敏腕を振るった。

この時期に作成されたと思われる「横浜市緊急復興建設第 1 次計画書」に、撰取うちの状況について次のように記述がある。

『・・・進駐軍が宅地、道路の区別なく掻き均して兵舎、自動車等の置き場として利用した後に於いては、宅地の境界が分明でない為、土地所有者借地権者等に於いて当然紛争が予想される・・・』

1952 年 2 月、横浜市復興建設会議が、政府・衆議院・各党へ「講和後の接收地処理問題に関する

政府への要望書」を提出した。そこには接收による関内・関外の都心や港湾機能の崩壊の状況、一時的な占領政策による接收でありながら将来への対応のないその土地利用状況を憂え、講和条約の締結を期に接收解除への検討を懇請している。この関係資料「要望書関係調書」には、中区の土地の接收状況は次のようにある。

区域別	総面積(坪)	接收面積	接收比率%
中区全域	3,494,177	931,313	26.7
中区域の主要商業地域	303,235	188,779	62.3
中区域のビジネスセンター	142,000	105,505	74.3

同じく「要望書関係調書第 2 輯」には関内の様子を次のように記している

『・・・横浜における観光事業はいわば当地を巡る背後地への内外観光客の九州という店が中心であった。戦前に会ってはホテル・ニューグランドの如く異色ある観光ホテルを擁して外人客を吸収する一方、関内の弁天通りを中心に約百三十店に達する観光土産品店が軒を並べ、美術高原品をはじめ多種多様な商品を扱って一か月の売上高約拾万弗と推定されていた。戦後これらの地域のほとんど全部が接收されているので、わずか二十店足らずの店舗が弁天通りの一隅に余喘を保っているほか若干が他の地域に分散し大部分が転廃業を余儀なくされている。加うるに一流ホテルの接收によりバイヤー、観光客の宿泊施設もなく、多くは購買力を捕捉しえずに取り逃がしている』

占領軍の兵舎が立ち並ぶ接收時代の関内の風景 1950 (「港町横浜の都市形成史」横浜市より)



『戦前は前述の如く弁天通りが外国人向けの、また伊勢佐木町通りが日本人向けのショッピング・センターとして繁栄していたが、戦後前者は接收地域に含まれてほとんど壊滅、後者も枢要地域が接收されているので全然往年の面影はない。・・・』

サンフランシスコ対日講和条約が成った 1952 年からようやく接收解除が始まり、土地建物が順次に返還されてきて、これまでの返還運動の成果が見えてきた。この年に、関内の目抜き通りであった弁天通りをはじめ、相生町、尾上町などの関内一帯とホテル・ニューグランドなどが解除となって、関内地区の米兵キャンプの取壊しも進んだ。

1953 年 6 月に横浜公園内の横濱チャペルセンターの返還で、関内地区の接收はようやく全て終わった。しかし、せっかく接收解除された土地も境界や権利関係が不明だし道路もなくなっているなどにより元地主に戻して再利用することが簡単ではなく、広い空き地のままに雑草が茂る有様で、市民は自嘲気味に“関内牧場”と揶揄した。1960 年 6 月に雑草伸び放題の関内牧場の草の刈り取りを住民たちが市長に陳情しており、1962 年ごろからようやく牧場にも建築ブームが来る。



接收解除されても草のおい茂る“関内牧場” 1952

### 3. 戦災復興と接收地復旧事業

接收地が返還されるとともに、その再整備事業を進める必要があるのだが、そこに他都市のよう

な通常の戦災復興区画整理事業とは大きく異なる難関が控えていた。

関内・関外の接收地は、接收されているので復興事業そのものがない、接收が解除され返還されても、しかしその解除地は均質にならされて土地区画形状も権利関係も不明になっているために再利用に簡単に取り掛かれない、それなのに関東大震災復興土地区画整理事業区域であったために戦災復興事業から除外される条件下にあり、整備事業手法がないという難を背負っていた。

占領軍による接收という国家的特殊事情であるから、政府としての対応を横浜市が求めたのは当然である。

1952 年 2 月、横浜市復興建設会議が政府・衆議院・各党へ接收地処理問題の要望書を提出し、横浜の接收解除地の復興土地区画整理事業補助率は 8 割とする要望した。政治的折衝も功を奏して、10 月に接收解除地 (関内と旧飛行場地区計 83ha) の原型復旧事業の補助率は 10 割、そのほか解除地整備 (関外等 156ha) は 5 割とし、つきまぜて 6 割 8 分の補助となる回答があった。

以後の接收解除地の区画整理事業は、伊勢佐木町、旧飛行場、曙町、朝日ビル裏一帯、北仲通り、太田町、相生町、住吉町、常磐町、尾上町 1 ~ 3 丁目、長者町 9 丁目、電車通り西側一帯、花ノ木町、山下町、ニューグランド一帯に実施した。その復興事業は 1958 年度までかかり、横浜都心の復興は他都市と比べて立ち遅れ、商社などは東京に移る有様となっていた。

関内地区の接收解除地の原型復旧事業は、戦前の地形にもどすことであった。関内地区は江戸末期から埋め立てによる市街地整備をしてきたために比較的都市基盤は整ってはいたが、戦後からの現代都市の新たな都市計画としての復興事業ではないために、その都市構造は戦前の形として、細分化している土地所有、自動車交通には体系的

本論は (NPO) 日本都市計画家協会横浜支部関内研究会において (財) 都市化研究公室の助成金を受けて行った共同研究の一部である。第 1、2、4 章は伊達執筆、3 章は菅孝能・伊達協同執筆。



関内地区測量図 左は 1999 年、右は 1922 年だが街の構造はほとんど変わっていない

とはいえない道路構成がそのままになり、それは今現在も引き継がれている。

占領軍による横浜都心と港湾の接收という事態は、横浜の都市としての復興を遅らせたことは事実であるが、一方ではこれらの接收占領軍による雇用の横浜を支えたことも事実である。

1950 年 6 月に朝鮮戦争が勃発し、第 8 軍司令部は朝鮮に異動、横浜は国連軍の兵站基地となり、1955 年の休戦まで基地雇用者は増加し、物資調達流通等の戦争特需により、横濱ばかりか日本の復興の契機となった。戦後の歪んだ時代の功罪を見ておくべきであろう。

1950 年 7 月に、「横浜国際港都建設法」が議員立法で成立し、横浜市の都市計画事業の事業主体を市長に移管し、事業への国庫補助の拡充が盛り込まれた(9 月住民投票賛成多数で成立)。横浜市への都市計画の戦後最初の分権が始まったといえる。

#### \*参考文献

- ・「横浜市史」
- ・「横浜市接收の歩み」(横浜市 1997)
- ・「横浜市史 資料編 7 戦災復興と都市計画」(横浜市 2000)
- ・「復興計画」(越沢明 中公新書)
- ・「都市横濱の半世紀」(高村直助 有隣新書 2006 有隣堂)

## 2

### まちなみを立ち上げる

不燃都市化期

1950 年代後半～1960 年代末頃

連合軍による接收地の解除がしだいに進んで、1953 年 6 月によろやくにして関内地区全体の解除となった。公的事業としての土地の復興区画整理や復旧の事業が進み、それとともに民間事業としての建物が建ち始めてくる。疲弊した戦後経済のなかで、朝鮮戦争景気がやってきて、横浜都心も復活の槌音が響き、まちづくりとしての復興政策のなかで、共同建築による特徴的なまちなみがしだいに立ち上がっていった。

#### 1. 共同化によるまちづくりの推進

##### 1) 街並み建築への公的インセンティブ

土地の復旧は補助事業で進み始めたが、その上にたつ建物がなければ市街地とは言えない。ところが戦前のままの細分化した土地の上に建築物が勝手に建ちあがるおそれがあるし、しだいにその



防火建築帯の整備イメージ模型  
(羽衣町付近、左が伊勢佐木町通り)  
(横浜市建築助成公社 20 年誌)

傾向も見えてきた。

都市の防災と秩序ある街並み形成を旨とする市街地整備政策として、1952 年に「耐火建築促進法」が成立した。主要道路沿いに耐火建築物を帯状に建設して、防火に優れた市街地を造ろうとする施策で、民間建築への助成制度を設けた。

横浜市は積極的に不燃化都市の形成を図る方針を採り、関内・関外地区(本町通り、尾上町通り、馬車道、長者町通り、伊勢佐木通りなど間口延長 37.2 km)、野毛地区(間口延長 2 km)など 9 地区に、8 m 以上の道路沿いに、防火建築帯を奥行き 11 m で 100 m 四角の街区を構成するように 1952 年から 58 年にかけて指定した(市全体で間口延べ長さ約 52 km)。

この区域内で建設する 3 階建て以上または増築予定の 2 階建て不燃建築物には、1 m<sup>2</sup>あたり 3,000～3,750 円の補助金を支給するという公的インセンティブ制度とした。

横浜市はこの建設促進策として、1952 年 10 月に「財団法人横浜市建築助成公社」を設立し、防火建築帯造成事業助成策として融資 1 m<sup>2</sup>あたり 5,000 円、返済期限 6 年半、金利 9.5% の助成策を開始し、はじめの 3 年間に店舗・住宅並存ビル 66 棟に融資した。

住宅金融公庫がこの店舗住宅併存ビルに低利融資を行う中高層耐火建築融資制度を 1957 年からはじめたことも、金融事情の悪かった時代のインセンティブとなった。

1956 年 8 月には、都市計画による街並み形成のコントロール策として、関内・関外地区の本町通り、馬車道通り、伊勢佐木町通り、尾上町通り、みなと大通り、大棧橋通り、日本大通、弁天通り等の 8 m 幅以上の道路に面して最低限高度地区を指定し、建築物の高さの最低限度を (12～14 m) を定めた。一定以上の高さの街並み形成を誘導する策であったが、一方では低層の戸建て建築の横

行によって戦前の街に戻ることを危惧したのもあった。

## 2) 防火建築帯による街並みづくり

1952～58 年度の防火帯建築は 84 棟約 2000 坪が竣工し、内 72 棟が個人の商業ビルであった。単に個別のビルの不燃化ではなく、隣り合った敷地同士の共同建築化を推進し、1952～61 年度の 10 年間に市内で関内・関外地区を中心に、間口約 10 km の防火建築帯が完成、住宅約 1000 戸を供給、防火帯の共同化率(建築主数÷棟数)は 1.55 の実績をあげた。

初期の共同化建築では、各土地権利者の敷地形態をそのままにして隣地との境界線上に柱壁を立てて互いに構造体だけは共有するが、内部は敷地のままに独立する形式である。しだいに共同化の経験が進むと、1、2 階は店舗で棟割長屋形式だが、その上層階には横につながって片廊下式の共同住宅が乗るようになった。

いずれも街区の外周には接するが、内部には中庭を持つものも多い。この街区囲み型あるいは沿道街並み型とでもいう建築群が、戦後の関内・関外の街並みの特徴を形づくってきたといえる。

市の防火帯建築助成第 1 号は、海岸通に 1952 年 11 月に完成した港ビルであった。1954 年 8 月

に完成した弁天通 3 丁目の防火帯建築「弁三ビル」は、店舗住宅併用 4 階建延 3459 坪(原良三郎氏の土地)の建物で、民有地では日本最初の区分所有ビルとなった(まだ「区分所有法」はない)。新たな都市再開発の手法が模索され開発されつつあった時代である。

この頃から神奈川県住宅公社と市建築助成公社が組んで、低層部には地主の店舗、上層部に県公社所有経営の賃貸住宅を設ける「下駄履きビル」方式を進めた。

これは低層部の地主分の建物工事費を融資するとともに公社住宅部分の借地代で事業費補填し、しかも後年になってその公社住宅を地主に優先的に売却する約束をして、事業インセンティブとしたのであった。これにより中・大規模な共同化が行われるようになった。後に住宅公団(1955 年設立)が市街地施設付住宅としてこの方式をとり入れ、長者町 3 丁目に第 1 号を建てた(1956 年)。

1956 年に相生町と住吉町にできた問屋ビルは、戦災や接収で分散した問屋を集中させるために横浜問屋街として建設されたが、これも防火建築帯の制度を地域産業復興策の一環として活用したものである。

1960 年代初までつづいて、流行といっても良いくらいに建ったこの防火帯建築は、関内・関内地区の主要道路沿いに 3～5 階建ての商店街として



弁三ビル 1952  
(神奈川県住宅供給公社 40 年誌より)



弁三ビル 2005 (伊達美徳撮影)

表通りに店舗を棟割長屋形式で並べ、スカイラインをある程度そろえ、しかも共同住宅を備えて中庭があるという西欧都市型の街並みとなった。関内牧場はようやく市街地に戻ったのである。これらの建築はその後に建て替えもされてきているが、今も数多く見ることができる。

共同化の初期の頃の苦労を語る記録がある。

『横浜の市街地では、江戸時代の名残か、敷地の細分化と不整形が目立っていた。街区が形成され、道路が拡張される際に、従来の経緯が維持されたものか、個人同志の境界関係は、その歴史を引きずったままであることがあり、その関係が店舗の区画計画にまで影響し、結果は、まことにぎこちない設計が出来上がるという事態を招くのであった。・・・共同で建築する場合には、敷地の細分化は複数の共同建築主を前提とし、ここの敷地の利用に対する見解の相違は共通に使用する具体的な施設、たとえば通路・階段・受水槽などを特定の個人の敷地内に計画する場合、自分の土地だけ共通の使用に提供することに抵抗を感じるのが普通なのである。

・・・基本的には共同で建築するということには賛意を示していても、具体的に上層階の住宅や他人の店舗・事務所の壁や柱という姿を目にすると自分の領域が侵され、監視され、やりきれない思いにぶつかるのであろう。設計の打合せでの記憶は“百年河清を俟つ”の想いが強かった。近代化・合理化への壁は厚かった。・・・』(『公社住宅の軌跡と戦後の住宅政策・神奈川県住宅供給公社 40 年史』神奈川県住宅供給公社 1992)

この防火建築帯事業の意義は、都市防災の促進、街並みの形成、商業の活性化とともに都心部に住宅供給を行ったことにある。

なお、この“不燃化運動”といわれる時代の防火帯建築は、全国 83 都市で延べ間口長さ約 40 キロメートルが完成し、戦後日本のまちづくりの嚆矢となり、後の防災建築街区や都市再開発へと展開し、土地区画整理事業が土地整備だけを対象としたのに対して建築物と土地の整備を一体化する

事業となっていく。

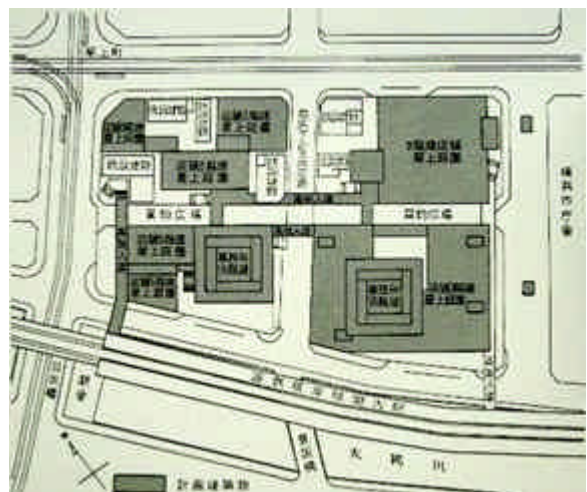
### 3) 防災建築街区による面的整備

1961 年 1 月、「防災建築街区造成法」が施行されて、耐火建築促進法はこれに吸収された。これまで線状であった不燃建築整備を、街区を単位の共同化をさらに推し進めて面状にまちづくりとして都市不燃化を促進しようとするものであった。

特に組合制度を創設し、国庫等の補助金支給制度を連動させて、地権者たちによる共同事業の促進を図ったことに特徴がある。また自治体が「街区基本計画」づくりを行い、マスタープランに相当する計画が登場することになった。

1963 年 2 月に横浜市は、関内駅前地区に防災建築街区 1.5ha を指定し、順次に 3 つの組合が活動を始めた。1964 年 11 月から、関内第 2 防災建築街区造成組合が 9 名の地権者の共同で第 1 期「横浜センタービル」の計画を開始し、67 年 11 月に完成し、地下 1 階地上 12 階の高層の商業ビルとして開業した。

関内第 1 防砂建築街区造成組合では、1970 年 5 月には 8 名共同による「関内駅前第 1 ビル」、72 年 9 月には同組合の 3 社共同の第 2 期工事「関内中央ビル」、73 年 4 月には 3 社共同の第 3 期工事「関内駅前第 2 ビル」が、それぞれ関内駅前に完



関内駅前防災建築街区基本計画図 1963 ころか  
(横浜市建築助成公社 20 年誌より)

本論は (NPO) 日本都市計画家協会横浜支部関内研究会において (財) 都市化研究公室の助成金を受けて行った共同研究の一部である。第 1、2、4 章は伊達執筆、3 章は菅孝能・伊達協同執筆。

工した。中央ビルは実際には横浜市建築助成公社がディベロッパーの役割を行い、多くの土地権利関係の買収や調整を行った結果として権利者が公社と二つの民間会社の 3 社となり、6 階から上は市役所分室として賃借使用するという公共主導型開発であった。

これらはいずれも防火帯建築のような路線型ではなく、オフィスビルあるいは商業ビルとして一体型の共同ビルができあがり、1959 年に建った隣接する横浜市庁舎とともに、関内の玄関口の現代的な都市景観を形成したのであった。

## 2. 都心機能の回復と新展開

### 1) 横浜港と関内

戦後の関内地区にとって、接收解除を追いかけるように基盤整備から街並み整備へと展開していったが、いったん失った都心機能の回復は容易ではなかった。関内の活力はなんといってもその背後にある国際港湾としての横浜港の活動が基礎にあったのだが、ほとんどを占領軍に接收されてしまった。それが戦後混乱期に地域雇用を生み出していたことも事実だが、関内のビジネス機能の流出にもなった。

関内地区と港湾との直接的な関係は、山下公園地区の観光港である。1952 年 2 月に横浜港内海面、と大棧橋の接收が解除され、日本郵船が欧州航路同盟に復帰して戦後の展望が見えてきたが、山下公園が一部接收解除されたのは 1955 年、全面解除は 1959 年 6 月であった。

ホテル・ニューグランドが接收解除されて営業再開したのは、1952 年 7 月であった。61 年にはマリントワーが完成し、引退した氷川丸を大棧橋に係留し、1964 年 10 月に大棧橋に国際旅客ターミナルが竣工し、返還後に順次に山下公園を整備し、周辺地区のホテル等の建設が続いて、流通港湾機

能よりも観光の基盤の整備が整い、後に都市デザインの施策とともに関内地区の都市観光へと展開する。



関内駅前防災建築街区  
上:横浜センタービル 1967 下:関内駅前第 1 ビル  
(横浜市建築助成公社 20 年誌より)

### 2) 中心商店街の移動

戦災によって関内の都心商業活動は壊滅状態となったが、戦後の復興は占領軍による商業地の土地建物の接收によってさらに阻害された。隣接する野毛地区に人々は集まり、ここの闇市から商業は復興していったた。

中華街は接收を免れたこともあって立ち直りも早く、1949 年はじめには料理店が 100 軒以上そのほかの鮮魚、洋品雑貨の店が多く営業していた。

商業の街としての関内は、戦前は弁天通りがショッピングストリートとしてもっとも栄えていた

のだが、戦後復興とともに関外の伊勢佐木町通りに連続する馬車道通りが中心となり、接收中に客足を失った弁天通りは、しだいに事務所と飲食系の街に変わっていったのは特徴的なことである。

1954 年 12 月に馬車道通りでは、約 60 店舗が参加して商店街協同組合を結成し、商店街整備に乗り出し、種々の試行の上、1974 年にまちづくり協定を締結して本格的に取り掛かり、伊勢佐木町通り・馬車道通りと続く横浜都心商店街としての地位を築いた。

1960 年代から始まった横浜駅周辺の開発は、新たな都心としての地位を持ち始め、関内・関外が戦前の横浜唯一の都心であったときの勢いと比べると、伊勢佐木町・馬車道の商業的あるいはビジネスセンターとしての地位は、相対的に低下した。

### 3) 文化とコミュニティ中心としての関内

戦後の食うや食わずの時代は文化というよりも娯楽を求めるものであり、野毛には劇場、伊勢佐木町には映画館が並んだ。関内では、1953 年に横浜公園にできた米軍の体育施設であるフライヤージムでは、国際音楽コンクール、プロレスリング、ジャズなどの興行が行われて、市民も楽しんだ。

1959 年 9 月には横浜市の新市庁舎が港町に完成して関内の横浜市民のコミュニティ中心としての復活をした。この年の 3 月にはシルクセンターができあがり、絹の文化を伝えることとなる。

1960 年代から文化施設の整備が進み出し、馬車道通りにある横浜正金銀行の建物を重要文化財指定し、改装の上 1967 年に県立博物館としてオープンし、おなじく馬車道には 1970 年には横浜市民ホールが横浜宝塚劇場跡に開館した (現・関内ホール)。

1967 年に、占領の文化政策でもあった山下町にあったアメリカ文化センターが閉鎖された。このセンターは日本各地の主要都市に置かれていたの

だが、その閉鎖はひとつの時代が終わったことを示すものとして興味深い。

### 4) 都市交通施設の整備

戦後の関内は復旧事業であり、時代に即した新たな都市基盤整備を行ったものではなかったが、いくつかの都心交通に関する整備が進んだ。

1956 年 9 月、東横線、高島町・桜木町間複線化が完成した。

1957 年 7 月には、戦前から計画されていたが注視となっていた国鉄の根岸線につき測量を開始し、根岸線の伊勢佐木町駅 (駿河橋付近) 設置期成同盟結成ができた。1964 年 5 月には根岸線第 1 期工区間の桜木町・磯子間の開通式を迎えた。

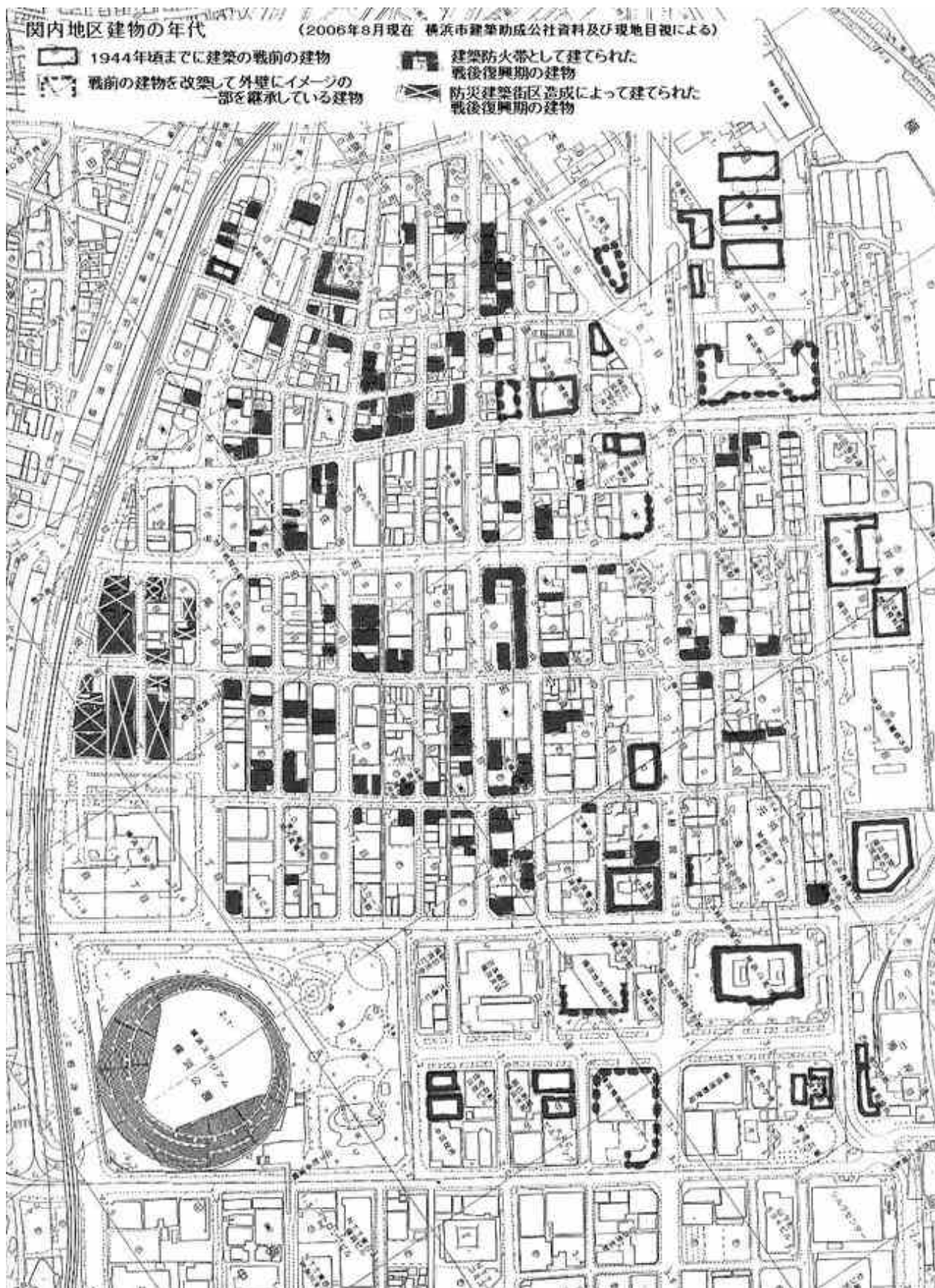
1966 年 12 月に、高速鉄道事業の起工式を平和球場脇で開催、地質調査のためボーリング開始し、市営地下鉄建設の第一歩を踏み出し、1972 年 2 月に、市営地下鉄 1 号線の上大岡-伊勢佐木長者間が開業し、更に伊勢佐木町・横浜間、上永谷・上大岡間が開業したのは 1976 年 9 月であった。

1963 年 4 月に、横浜市長に飛鳥田一雄が当選して、1965 年 2 月、横浜市は「横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来」という飛鳥田市長の将来構想を発表し、横浜のまちづくり政策の新展開の時代を迎える。飛鳥田市政のもとで、都市プランナーの田村明氏を中心として、地域固有のまちづくりをする都市デザインの時代を迎える。

#### \* 参考文献

- ・「復興計画」(越沢明 中公新書)
- ・「都市横濱の半世紀」(高村直助 有隣新書 2006 有隣堂)
- ・「横浜市建築助成公社 20 年史」横浜市建築助成公社
- ・「日本の都市再開発史」全国市街地再開発協会
- ・SD 別冊 No11 横浜都市計画の実践的手法 (1978 鹿島出版会)
- ・「都市横濱の半世紀」高村直助 有隣新書 (2006 有隣堂)
- ・「公社住宅の軌跡と戦後の住宅政策・神奈川県住宅供給公社 40 年史」神奈川県住宅供給公社 1992

本論は (NPO) 日本都市計画家協会横浜支部関内研究会において (財) 都市化研究公室の助成金を受けて行った共同研究の一部である。第 1、2、4 章は伊達執筆、3 章は菅孝能・伊達協同執筆。



# 3

## 都市をデザインする

1965 年頃～現代

横浜関内の本当の意味でまちづくりが端緒についたのは 1960 年代も後半になってからであった。占領によって他都市と比べて大きく遅れ、しかも戦前とほとんど構造の変わらない都市の骨格のままであった。ここに都市デザインと称して、現代駅名大規模開発型ではなく、これまでの都市資産に“都市デザイン”という新たな魅力を与えることで、価値を高めたのである。この手法は、市民にも地元商業者にも受け入れられ、成熟社会の文化政策ともなって、他都市も見習う都市政策となった。

### 1. 都市デザイン第 1 期 (1965～80)

#### 1) 都市デザイン準備期

関内が戦後始末型の都市づくりをようやく脱して、新時代に向けての都市整備が端緒についたのは、1957 年の横浜国際都市総合基幹計画が定められたときからといってよいだろう。他の戦災都市に比べて大きく遅れをとった

1963 年に保守分裂選挙の結果で、飛鳥田一雄革新市長が誕生する。都市問題研究者の鳴海正泰と都市プランナーの田村明をブレーンにスカウトしたことで大きく都市整備が動き出す。飛鳥田市政は 1978 年までであるが、この間が横浜市都市デザイン第 1 期といえよう。

田村明は 1968 年に企画調整局の企画調整室に入り、73 年には局長という要職につき、矢継ぎ早に都市整備政策を打ち出して行った。6 大事業 (都心地区整備計画、港北ニュータウン計画、高速鉄道、高速道路計画、ベイブリッジ計画、金沢地先の埋立計画) といった公的開発プロジェクトをプロデュースした。関内地区の整備は都心地区整備計画に含まれている。これらの事業は飛鳥田、細郷、高秀の三代の市長が継続して取り組み、都市横浜の骨格を創っていくことになる。1973 年には「横浜市総合計画 1985」が制定されるが、この総合計画もまた、現在の中田市長が 2006 年に新総合計画の策定を始めるまで続いた。

一方では 1966 年には「宅地開発要綱」、1970 年には風地区条例、72 年には「山手地区風致条例」、「まちづくり協議地区制度」、73 年には都市対策美審議会、市街地環境設計制度、新用途地域指定 + 高度地区指定、住居容積率制限 (～1992) などの都市デザインを推進していく基盤となる都市計画の諸制度を、国 (建設省) から民間事業者からも批判を受けながらも果敢に整えていったのもこの時期である。

#### 2) 「横浜方式」の開発

これは「横浜方式」と呼ばれて、行政指導により都市計画制度と指導要綱、デザイン・整備基準を組み合わせて、法的規制の枠を超えて総合的に規制誘導していく手法を開発し展開していった。

その矢面に立った企画調整局企画調整室は、部局横断的なチームを編成して、行政能力の向上と横の連携システムの構築を図った。田村明のもとに岩崎俊介、国吉直行等のデザイン力のある若手技術官僚をそろえ、行政的内部調整のみではなく、プロデューサーとして整備計画を作り実務面を調整し計画を具体化していった。

1968 年から公的事業のプロデュースや開発の

コントロールを始めてきたが、1970 年代になって民間の事業、公的事業が動き出し、このような時に都市デザインの視点が出てきた。

最初は、大高正人や楨文彦、栄久庵憲司などの建築家やデザイナーの外部の知恵を借りながら進めてきたが、「都市デザインチーム」が 1971 年からスタート、翌年には企画調整室に「都市デザイン担当」部門が設けられ、これが今に続く「都市デザイン室」となっていた。

都市デザインとは、街の魅力を作ることであり、多様な事業を重ね合わせて地域の個性を作っていくことである。

### 3) 横浜市の関内都市デザインの基本的視点

関内の都市デザインの基本的な視点は、歩行者空間づくりであった。楽しく歩ける街、広場やふれ合いの空間のある街、自然を生かした街、水と触れ合いの街、歴史と文化の息づく街、美しさのある街が、そのキーワードとなった。

関内・関外の横浜都心部は、占領の接收解除が徐々にされてきたので、都市の骨格は戦前とほとんど変えることができず、大規模復興事業もできないままに 1960 年代の後半に入ってしまう。そこで、変えられない骨格を逆手にとって、それを魅力として見せるように街を回遊させるシステムを採用したのであった。

その歩く街のシステムの背骨となったのが、都心部の関内と関外を串刺しにする緑地帯で「緑の軸構想」である。1974 年、市役所北側の市道の地下鉄工事の復旧に伴い「くすの木広場」が完成、1976 年に大通り公園が完成し、緑の軸が大通り公園から横浜公園

につながった。この緑の軸の確保のためには、大きな計画変更があった。

1968 年 2 月、高速道路横羽線の高島町 新山下間の都心部の青江川、派大岡川の上部を高架で縦断する都市計画決定をした。しかし、高架道路が緑の軸線構想を分断するばかりか街を 3 分割するので、飛鳥田・田村コンビの強力な建設省への働きかけにより、紆余曲折の結果、構想道路は迂回・地下化に計画変更し、緑の軸分断を回避して 1978 年に開通した。

絵タイルや案内板などで歩きやすい道づくりの都心プロムナード事業は、駅や港などの拠点を結んでいくつかのルート整備を行い、1976 年に関内ルートの整備が完成した。

### 4) 公共施設デザインから街並み形成へ

公共施設を行政の事業で整備するだけでなく、街並みもコントロールするシステムが登場してくるとともに、商店街が都市デザインに参加するようになってくる。伊勢佐木町通りの歩行者天国は 1970 年に、元町は 1971 年にそれぞれ誕生したが、馬車道通りでは、1976 年に街づくり協定がむすばれ、赤煉瓦歩道ができた。

地下街マリナード開業(1977) 吉田橋スクエア、大通公園、伊勢佐木モール完成(1978) 元町商店街プロムナード(1985) と、商店街を中心に歩行者空間の整備が相次いだ。商店街によって取り組み方も違うし温度差もあるが、民間側で都市デザ



インに取り組み始めたのである。

街並み形成については、緑の軸線の沿道における建築物のデザインコントロールをはじめ、1974年に都市計画制度に容積制の導入があり、横浜市は「横浜市市街地環境設計制度」をつくり、魅力的な広場や歩行空間を設ける建築には容積率や高さ緩和するなどのプラスボーナスを設けて、街並みの誘導を行うようになる。山下公園周辺地区では、敷地内に歩行空間やコーナー部にペア広場を設けるなどによってボーナスを与えるなどのガイドラインをつくった。

1978年3月に市民出資方式による横浜スタジアムが完成して、関内のイメージも一歩踏み出すのだが、ここで飛鳥田は代議士に転じて、細郷道一市長に替わり、都市づくりのプレーンであり現場リーダーであった鳴海、田村両氏も辞職した。高度成長期における都市問題に革新市政として対処して、国や大企業と対立しながらも住民、地元営業者、市民からは一定の支持された都市政策を強力にリードしたひとつの時代が終わった。

## 2. 横浜都市デザイン第2期 (1980~90)

### 1) 市民の支持を得た都市デザイン

1978年4月、細郷市政に代わると、都市デザイン第2期にはいる。

飛鳥田・田村のコンビは多くのまちづくりの仕掛けをつくったが、社会党の代議士から転進し後に党首にもなった政治家市長による革新市政ということもあって、国との対立があり事業がうまく進まない面もあった。細郷は中央政府の高級官僚であったので、事業への国費導入などが円滑になってきて、飛鳥田時代の種が芽を出してくる。

たとえば、「みなとみらい21」計画は、1970年に地主の三菱造船等との基本合意をしたが事業化はできないでいたが、細郷市政になって埋立免

許があり、1983年12月に事業起工式となったのであった。

その一方で、今や寂れがちな都心地区・関内の魅力を育てることが重要視され、1970年代に継続して取り組んできており、「みなとみらい」が着工した頃には、かなり都心部の魅力はあがってきていた。

飛鳥田市政のもとで田村明のつくりあげた都市デザイン室は、細郷市政の当初は煙たがられていた感があった。ところが、それまでの実績を買っている関内の人たちが市長やマスコミに、都市デザイン室の実力をもっと発揮させるべきと訴えたことから、ライトアップなどの新たな展開に向かっていくことになった。地域の人たち、特に関内の商業者が支持したことが都市デザイン室の存続と新展開に大きく寄与したことは、都市デザインが地域を活性化することに市民が気がついたことになる。行政主導型から市民参加、民間主導へと移行していくひとつの典型とも言えよう。

### 2) 地域資源を活かした街づくり

細郷市政の都市デザイン第2期は、歴史・水・緑などの、現にある地域資源を活かして、都市環境の質を向上し個性的な魅力をつけることが主要テーマとなる。高度成長期が終わり成熟期に入った時代の反映でもある。

1981年に「港町・横浜の都市形成史」が発刊され、1985年には「横浜市歴史的環境保全調査」がまとめられ、その成果は1988年の「歴史を活かしたまちづくり要綱」として、都市デザインの主要な政策に活かされていった。幕末の開港から大火や震災、戦災を経た関内地区には、歴史的な環境を見せるものはそれほど多くはないが、それらを再発見して街の魅力として再活用しようというのである。

都心の魅力が向上するとともに開発も起きてく

る。それらの関内の歴史を表現する建築物等が、開発によって取り壊されていくことは、一方で魅力を失うことにもなる。この間の矛盾を都市デザインで解決を図ろうとするのである。ここには、公共事業主導の時代から良好な民間開発に行政は支援をする時代へと転換していく方向が見られる。

この時期の関内地区の歴史を活かした都市デザインの主な成果は、横浜開港資料館(1981)、山下公園通りのガス灯復元(1985)、歴史的建造物を中心にライトアップヨコハマ事業開始(1986)、技能文化会館、横浜人形の家、関内ホール(1986)、馬車道日本火災ビル保存復原(1987)、開港記念会館ドーム復原(1988)などがあり、都心の魅力向上に貢献する事業が実現していった。



県立博物館、日本火災ビル、防火建築帯ビルがならぶ馬車道の個性的な都市景観

実は関内では、歴史的建築物を活用した事業が既に1967年に実現していた。馬車道の県立博物館である。旧横浜正金銀行の様式建築を修復・増築したのである。

馬車道の日本火災ビル(旧・川崎銀行)は、普通のオフィスビルに建替計画が出されたが、市民からの保存運動もあって、開発事業としては高容積建築に建て替えるが、その外観に元の建築のイメージを復元的に再生するように所有者が方針転換した。横浜市は「歴史を生かしたまちづくり要綱 適用第 1 号」として 3000 万円の助成金を交付し、1987 年に完工した。

現物保存でないために建築史の専門家は批判的であるが、キツユに陥る寸前で保存と新築の間の微妙なバランスを保った都市景観デザインといえる。後に本町通りの東京銀行が集合住宅に建て替えられたときに、復原を要請した結果のでき具合は、元の銀行の模造レプリカ低層部と色ガラス集合住宅の高層部が、木に竹を接いだようなデザインとなったものと比べると分かるが、こちらは相当にレベルは高い。

1990 年に都市計画決定した「北仲通南地区第二種市街地再開発事業」は、この頃から構想されているが、ここにも道路にかかる旧第一銀行の様式建築を一部曳家してコピー復原建築と合わせた歴史的景観の保全が、2004 年に実現している。

歴史的建築の都心での保全再生には、その経済的・事業的あるいは歴史的・文化的な評価に対応するためには、事業者、行政、建築家等の関係者にかなりの力量を要求するものである。「歴史的」の定義にも課題があり、たとえば戦後復興期の市民の努力による共同建築は関内の都市景観を特徴付けている地域資源であるが、果たしてそれに入るのだろうか。だが、その持っている歴史駅意義は大きいものがある。

### 3. 都市デザイン第 3 期 (1990 ~ )

#### 1) パートナシップによる街づくりの模索

1990 年代は、故・細郷道一の後を受けて建設官僚であった高秀秀信市長となった。1990 年代からの第 3 期は都市デザインの手法として「パートナーシップ型のまちづくり」が登場してくる。

市民フォーラムや国際会議、社会実験事業などを通して、市民も行政も協働のノウハウを身につけていく。

日本社会の経済失速、少子高齢化を背景に、横浜市はまだ人口減少期に入っていないものの、

行財政改革が課題となり、都市経営の担い手が行政に集中している体制を官民の協働体制へとシフトさせていく。

たとえば、1992 年より始まる都市計画マスタープランの策定作業では、市民参加の手法を導入して進められた。そして 第 1 回ヨコハマ都市デザインフォーラム(1992) まちづくり市民フォーラム(パートナーシップ型まちづくりを目指して)(1995)、ヨコハマひと・まち横丁展(1996)、第 2 回ヨコハマ都市デザインフォーラム(1998)などの一連の市民シンポジウム、1996 年より 1999 年まで行われたパートナーシップ推進モデル事業、1995 年から始まるライブタウン事業等が行われてきた。

これらを通じて、パートナーシップによるまちづくりは行政・市民の双方に浸透し、2005 年の「地域まちづくり推進条例」制定につながってきている。

その一方で、関内・関外のまちづくり協議地区は、市庁舎前面、元町、伊勢佐木町、大通り公園周辺、馬車道、石川町、山下公園・日本大通り周辺、吉田町、北仲通北等の地区に定めているが、これまで進めてきた協議型まちづくりに対して、協議には応じない事業者も中には出てきたりしており、法的強制力の生じる地区計画に移行する状況も出てきている。

2004 年の「みなとみらい線」の開通によって、関内のポテンシャルは大きく上がった。都市観光客が急激に増加し、集合住宅の建設も著しく増加した。中華街では新たな集合住宅開発をめぐって営業と生活の軋轢を心配した商業者たちが、開発用地を買い取るという、まさに地域の自主的なまちづくりも起きている。都心に生活の場を求めるものは高齢社会を迎えて特になくなりつつあり、関内の再生にはこの居住者の増加が基礎となるのだが、一方では田の都市機能とのフリクション問

題が発生する。関内では土地利用の新たなルール適用の検討に入っている。

## 2) 文化開発へ

歴史的建造物の保存復原による魅力付けは、単に建築的ハードウェア対応だけでは無理がある。本町通りの東京銀行のレプリカと高層集合住宅の取り合わせの例は、ひとつの方法ではあるがそれがデザインという面からはかならずしも良い例とはならないし、その文化的側面は利用方法には生かされない。いかに使うかということが大きな課題となる。

北仲通りの旧・富士銀行の様式建築を横浜市が買い取って、NPO等の市民活動の拠点としたのは、上の教訓の末のことであった。これは今は芸術活動の拠点となって新たな文化開発に寄与している。

日本大通は、大通りそのものが歴史的な資産であり、その沿道に立地する建築物も戦前からの者が多くあり、だだっ広い車道を昔のように広い歩道に変えて、楽しめるカフェテラスのある通りにする実験もしている。明治期の建物の三井物産ビルを改修増築して情報文化センターにし、裁判所も復原保全と高層増築をした。

## 4. 文化芸術創造都市を目指して

2002 年に中田宏新市長が誕生し、横浜は高秀時代までに十分に基盤整備、施設整備は行ったという前提で、今後は非成長、非拡大の時代として、現にある資源、空間、人材等の資産を生かしながら、「オンリーワン都市、民の力を存分に発揮させる都市」をスローガンに掲げた取り組みとなった。

そこで都市づくりは「創造都市(クリエイティブシティ)」と名づけ、造ることから使うことへの転換となった。

「クリエイティブシティ横浜」の目標として、

アーティスト・クリエイターが住みたくなる創造環境を目指し、創造産業の集積による経済活性化を図り、魅力ある地域資源の活用、市民が主導する文化芸術創造都市づくりを目標にしている。

都市デザイン第 4 期ともいえる現在は、「都市再生と文化芸術創造都市づくり」が大きなテーマとなっている。

みなとみらい地区への業務機能の集積は進んだが、都心部全体としてみれば業務機能の衰退に歯止めはかかっている。

2003年には、中心市街地(関内・関外)活性化基本計画を策定したが、都心再生の切り札として、「文化芸術創造機能」を新しい都心機能として導入し、情報、デザイン、観光などの新しいビジネスを生み出すと共に、来街交流人口の増加による都心部の活性化を意図している。

街や建築物の使い方を考え、街を活性化させようという文化芸術・観光振興による都心活性化プロジェクトで、2001年の第1回横浜トリエンナーレ2001の後、2003年には専任の文化芸術創造事業本部ができて本格的に政策を推進している。

2004年には最初の事業として旧富士銀行と旧第一銀行を使って「BankART1929」実験事業が開始され、横浜トリエンナーレ2005、ヨコハマEIZONE2006と次々に事業が行われている。旧富士銀行には現在は、東京芸大の北野武専攻長のもとに映像学科が来ている。

2004年には、横浜市企業立地等促進特定地域における支援制度、横浜市起業家等立地促進助成制度、横浜市映像コンテンツ制作企業等立地促進助成制度、横浜市クリエイター等立地促進助成制度が用意され、産業振興の面からも文化芸術創造都市を推進していく態勢が整った。

さらに、2005年には文化芸術創造都市構想の基本計画ともいえる「ナショナルアートパーク構想」が提示されている。

2004年、関内に「みなとみらい線」が開通し、高層集合住宅が多数出現してきて、活況を歓迎する一方では都市景観や居住営業環境の悪化の懸念も出ている。住宅機能を排除するのではないが、都心部の居住のあり方を計画的に考えておく必要があることになった。

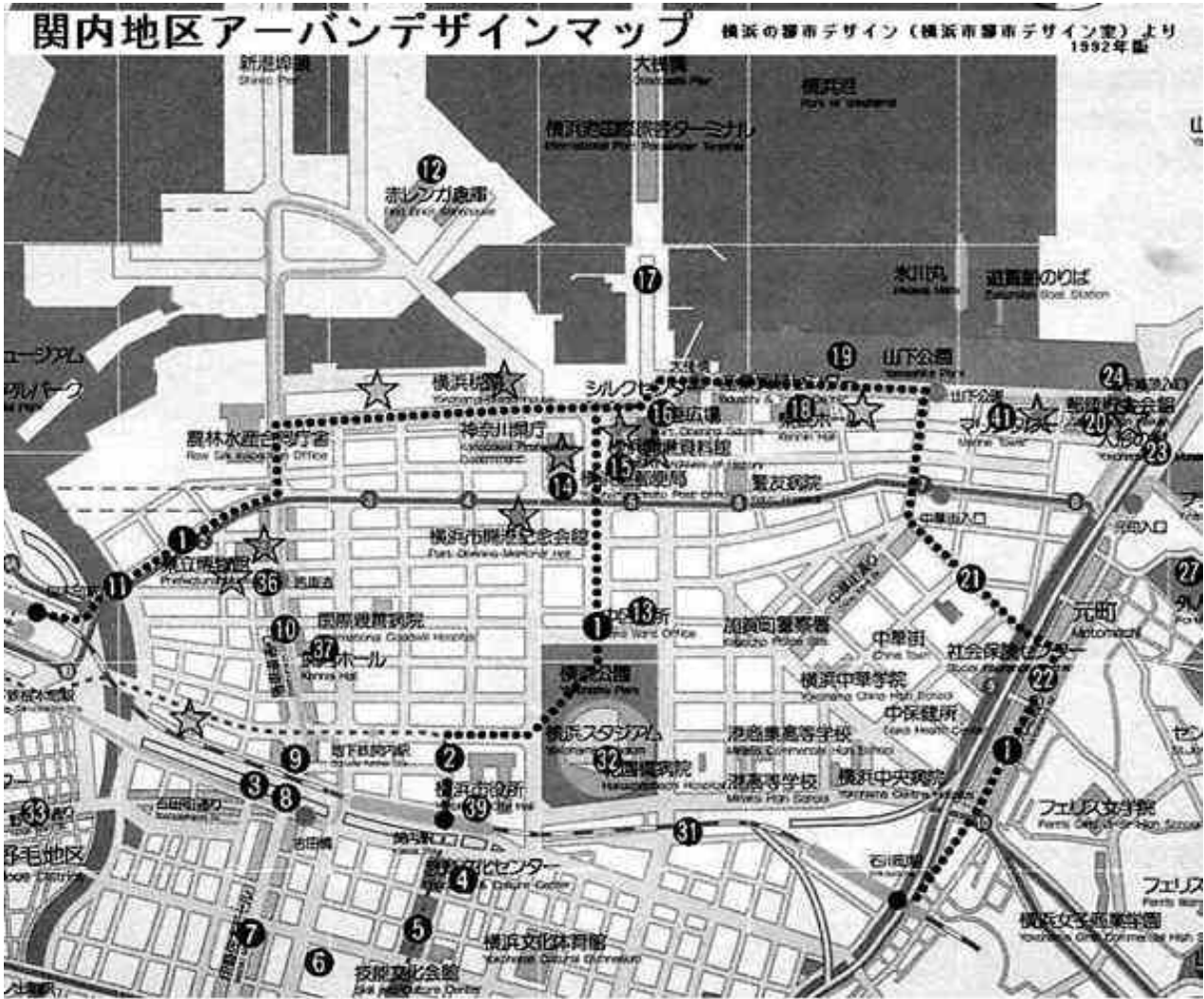
景観法の制定を期に、都市デザインの新しい枠組みを創るために、2004～05年にかけてヨコハマ都市景観研究会が開催され、2006年には「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例」が制定されるとともに、横浜都心機能誘導地区建築条例の制定(特別用途地区の導入)、横浜市市街地環境設計制度の改正と関内地区都市景観形成ガイドライン(市街地環境設計制度の景観に関する指針)の制定が行われ、新しい都市デザインのルールが姿を現してきた。

2008年には、横浜開港150年を迎えるので、これを目指してのプロジェクトも始まろうとしている。

#### 参考文献

- ・「港町横浜の都市形成史」(1981横浜市企画調整局)
- ・「自治的地域空間の構造化—自治体横浜からのレポート」(SD7110号1971鹿島出版会)
- ・「横浜 都市計画の実践的手法」(SD別冊No11 1978鹿島出版会)
- ・「都市デザイン横浜 その発想と展開」(SD別冊No22 1992鹿島出版会)
- ・「魅力あるまちへ・都市デザイン白書1989+1983」(1983横浜市都市計画局)
- ・「横浜の都市づくり—開港から21世紀へ」(1982横浜市企画調整局)
- ・「横浜の街づくり」(1981横浜市都市整備局)
- ・「横浜の街づくり」(1991横浜市都市計画局)
- ・「伝統と未来が共存する街づくり—横浜」(Esplanade53 2000 INAX)
- ・「日本の都市環境デザイン1」(2003建築資料研究社)
- ・「横浜市の中心部の活力再生と都市デザイン」(国吉直行 2006.5 日建設計第221回都市経営フォーラム講演記録)

本論は (NPO) 日本都市計画家協会横浜支部関内研究会において (財) 都市化研究公室の助成金を受けて行った共同研究の一部である。第 1、2、4 章は伊達執筆、3 章は菅孝能・伊達協同執筆。



- ① 都心プロムナード
- ② 港町くすの木広場
- ③ 高速道路の地下化
- ④ 横浜市教育文化センター
- ⑤ 大通り公園+周辺地区整備
- ⑥ 羽衣町街庭
- ⑦ イセザキモール
- ⑧ 吉田橋
- ⑨ マリナード+地下鉄関内駅
- ⑩ 馬車道地区整備
- ⑪ 弁天橋の親柱
- ⑫ 新港ふとろ赤レンガ倉庫
- ⑬ 中区役所
- ⑭ 日本大通り地区整備
- ⑮ 開港資料館

- ⑯ 開港広場
- ⑰ 大さん橋プロムナード
- ⑱ 山下公園周辺地区
- ⑲ 赤い靴はいた女の子像
- ⑳ 人形の家
- ㉑ 中華街南門通り地区整備
- ㉒ 元町地区整備
- ㉓ フランス橋+フランス山
- ㉔ 山下公園世界の広場+ポーリン橋
- ㉕ 大仏次郎記念館
- ㉖ 霧笛橋
- ㉗ 外人墓地
- ㉘ 元町公園内エリスマン邸移築復元
- ㉙ ブラフ80メモリアルテラス
- ㉚ 旧山手68番館移築復元

- ㉛ 高速道路換気塔
- ㉜ 横浜スタジアム
- ㉝ 野毛地区整備
- ㉞ 日本丸メモリアルパーク
- ㉟ 旧横浜船渠第2号ドック
- ㊱ 日本火災横浜ビル
- ㊲ 関内ホール
- ㊳ 野毛山歩道橋
- ㊴ 関内駅南口広場
- ㊵ 大岡川プロムナード
- ㊶ マリントワー
- ㊷ 山手地区景観風致保全
- ★ ライトアップ常設化施設
- 関内地区道路愛称標識
- 坂道愛称標識

## 4

### 戦後の関内まちづくりの 歴史的意義と今日的課題

横浜の中核的都心としての関内地区は、戦後は戦災から接収という特別な事情の更地から復興したのであるから、考えようによっては新たな時代の都心を築くこともできたであろうが、かならずしもそうではなかった。戦前の土地形状への復旧からはじまったことによる都市基盤の不十分さが足かせとなったが、一方では戦前からの都市資産をうまく活用することで都市デザインを起こしたことが大きく評価される。また、戦後の都市不燃化運動の成果が関内の生活と仕事の拠点としての位置づけ、そして街並み景観を形成する重要な役割をはたした。今、それをどのように継承するかが問われている。

#### 1. 復旧から復興への難路

関内地区の戦後復活の特徴の第 1 には、占領軍接収地の「復興」は実は復興ではなく、震災復興父区画整理事業が作りあげていた戦前の土地形状の「復旧」であった。そのため古い都市計画を引きずったままに出発したことが、昔のように中核都心として復活できなかったひとつの原因であろう。そして接収が 1950 年代半ばまで続いたために、その間に商業や業務等の都心機能が他に移動したことが、更に復興を遅らせるとともに復興してもそれらがすべたが戻ってこなかったこともあ

り、相対的に関内地区の地盤低下は免れなかった。そして今、みなとみらい 21 地区開発が遅れながらも次第に立ち上がりつつあるときとなり、関内がそれとは異なる既成市街地の持っている固有の特徴を生かして再生することができるか、それが問われている。

#### 2. 街区型建築群の街並み

第 2 には、それにもかかわらず、横浜市の行政的対応が、復興のための街並み整備においては非常に積極的であったことが大きな成果を持った。土地はほとんど昔のままながら、その上に建つ建築物が作る街並みについて、さまざまな規制と誘導の制度を使って整えて行った。

戦争の痛手がまだあるさなかに、耐火建築によるまちづくりを志向して、防火建築帯や防災建築街区造成の促進やそのための公社組織の活用、そして最低限高度地区指定あるいはまちづくり協定など、さまざまなコントロールとインセンティブを用いている。

特に数々の街区囲み型の建築群による防火建築帯の建設は、見ようによっては西欧型の街並みを形成してきた。今、これらの建て直しの時期を迎えているが、これまでの街並みのコンテクストを継承するか、新たなそれを生み出すことができるか、都市景観がかわれる時代にそれが問われている。

特に、戦前の建物が歴史的な評価をそれなりに高く受けているのに対して、この地区の危機の時代を再興した防火建築帯時代の建物群が、40 年以上を経て老朽化によって防災性の問題から消え去ることはやむをえないとしても、その当時の復興の努力をした人たちの功績、そのための技術や制度の開発、そしてその後に関内地区において果たした役割、継承すること等を、歴史的な視点から

の評価をしないままに消えつつあるのが惜しまれる。これこそコンバージョンの対象として検討に値する。

### 3. 都市デザインの行方

第 3 には、関内のまちづくりに都市デザインというソフトの側面を積極的に行ったことである。

都市デザインとは、都市が機能に即応して合目的的に立ち上がろうとするときに、行政の権力を持って、そのときの行政におけるプランナーの力量による都市像を実現しようとする働きであるといえる。

デザインという言葉は一定の志向性を持つものであり、それ自体合目的性を持つのであるが、行政がコントロールすることにより経済性よりも文化性を帯びるところに特徴がある。

横浜市の都市デザインが、山下公園とその周辺、大通り公園、馬車道モールあるいは歴史的資産としての建築保全等においてその独自の力量を發揮したことは、それが文化性を帯びているところに市民感覚とマッチしたといえよう。

もひとつは都市デザイン室という、デザイン力のある技術官僚をインハウスアーキテクトとして抱え、その市民から信頼性を得たという、日本的でない官僚システムをとったことがある。

この路線はこれからも王道であろうが、民間建築群を都市の資産としてのどう保ち、あるいはどう立ち上がらせるか、みなとみらい地区とは異なる既成市街地であるだけにその力量が問われる。そして、景観法が出来て警官が人口に膾炙されるときに、主観的な側面のある景観を行政システムヌイのせるには、力量のあるプランナーデザイナーをインハウスにおくことができる行政機構の維持が求められよう。

### 4. 都心居住の行方

第 4 には、都心に暮らす人々を積極的に誘導したことを高く評価したい。関内を形づくった建築防火帯の多くは、低層階に店舗、上層階に住宅を設けたために、多くの住民が都心居住をしていたことが関内の特徴であった。これが戦後の都心としての関内地区の活力を保つ要因となってきた。

しかし、その後の郊外開発による人口移動とともに、今や老朽化したままに権利関係の複雑さ等により改良が難しい都心住宅は、居住環境的に劣るために空き家も多くなっている。

その一方では、郊外に拡散した都市住民の居住形態は、少子高齢社会を迎えてかならずしも望ましいものではなくなりつつある。子育てと勤務とのマッチする行動あるいは高齢者に適切な通勤や買い物行動を求めると、都心への回帰が起きてきている。現に関内地区には次第に高層あるいは超高層型共同住宅の建設が見られつつある。

今後、これらの都心居住のあり方を見極めて、新たな時代に対応する共同住宅作りのコントロールが必要となっている。それはひとつは建て直したろうが、超高層の区分所有型共同住宅が流行だが、実はこれには多くの問題を含んだままに立ち上がっている。政策的なコントロールの方向が、今こそ必要である。

都市の資産としての戦後住宅が、老朽化してつかわれぬままに壊されることも問題がある。環境配慮の時代を迎えて、新技術による改良方策 (コンバージョン) によって生き返らせる方法も課題となるであろう。

### 5. 都市観光の行方

第 5 には、都市観光と都市文化の機能を充実して行ったことである。都心部がえてして商業機能

本論は (NPO) 日本都市計画家協会横浜支部関内研究会において (財) 都市化研究公室の助成金を受けて行った共同研究の一部である。第 1、2、4 章は伊達執筆、3 章は菅孝能・伊達協同執筆。

に特化しようとするのに対して、山下町地区の港湾や中華街あるいは数多くの文化施設を有機的に活かしなら、都心は文化と観光の場として育成してきたのである。この路線は現在の文化芸術創造都市づくりという施策に引き継がれている。

しかし観光という営為は、商業的に展開しがちで、地域の暮らしのためというよりも営業のため他から来る人のためとなりやすく、結果としてむしろ地域を住みにくくするものともなる。生活と観光のバランスをどう調整するか課題となろう。鉄道みなとみらい線の開通によって、観光客の増加とともに、集合住宅建設が著しくなってきたことで、まさにこの問題が目に見えてきている。

