

横浜のみなと「ウォーターフロント探検」から学ぶこと

藤原恵洋

一——市民講座からみなと・水際へ

本年初頭、横浜市教育文化センター（以下、教文センターと略称）主催の教文セミナーは、一月二十日から三月二十三日にかけて「横浜ウォーターフロント探検」と銘打った講座を一回にわたり開講した。表―1は毎回の具体的なテーマ名と、講師の氏名・所属を記したものである。

著者は、大蔭直子^{注1)}氏と共にその企画・構成を担当する一方、これらの講座を通して次のような参画の立場を得ることができた。

①受講者と共に毎回の講座を聴講し、後半に講師への質疑を司会役として行い、講座の最後に

内容の整理を試み^{注2)}た。

②前半六回にわたる講座の後、実際に水際線を行くことにしたが、その「探検」の計画・実施を担当した。

③最終回、教文センターにおいて講座全体のまとめを行った後、当時開催中であったヨコハマフラッシュ^{注3)}会場の三菱倉庫（中区海岸通り二丁目四番地）へ講座会場を移し、講座の骨子のひとつでもあったウォーターフロント再生の実践例を案内・解説した。

ところで、近年、横浜市においてもウォーターフロントをテーマにした国際シンポジウムや各種の講座が盛んであると聞く。これは横浜が近代日本を代表する港湾都市として形成されて

一——市民講座からみなと・水際へ

二——探検のために

三——港都の変遷

四——みなとを見つめる

きた歴史背景や、現在、次世紀へ向け実践されつつある巨大プロジェクトM M 21計画の影響によるものが大きいと考えられる。しかしそこに見られる視点は、横浜の都市をマクロにとらえる計画的視点が一般的であり、ウォーターフロントを市民レベルの身近な問題として考えていくには問題が上位レベルにあると思われる。

そこで本講座の企画・構成を行う際、この点に着目し、講座の性格から市民の日常的な関心を直截に反映させることができる枠組みの設定を前提とした。その結果、問題は大きく次の二点に絞られていった。

①実際のウォーターフロントは、どのような歴史的遺産や都市形成の名残りを持っているか。

水際の倉庫や種々の港湾施設の蓄積がどのように再利用可能か、という問題の実践例を指すこととしたものである。

また「ソーホー」的発想は市民にとつても導入しやすいと考え、講座の順序をまず「ソーホー派」から始め「ニュー東京湾」へと進めることにした。その上で、後半に「探検」を行い、みずからの身体を現場に投入することで、講座全体の印象を確実に定着させることができたと構想を整理した。

実際の講座には、横浜内外から平均して四名ほどの受講者が参加し、毎回の講演は活発な質疑応答も含め時間超過するほどの活況ぶりを見せることとなった。これは現在、ウォーターフロントと称される水際の都市空間が、都市再生の鍵として幅広く注目されていることを反映したものと考えられ、しかも開発主体サイドの視点のみならず、多くの市民の関心を集めていることをあらためて知らせるものであった。

また後半三回の水際「探検」の参加者も多く、現況を考察しながらの活発な意見の応酬が繰り返された。以下で述べるように、港湾機能との関わりなしでは考えられない横浜においても、そこに暮らす市民ひとり一人が実際にどれほど港や水際の現況を把握できているかは疑問の余地が残る。そこで専門家による講演の聴講のみ

ならず、実際にみずからの身体を通してこうした問題に触れていくことが今回の最終的な到達点であったと言っても過言ではない。

本稿ではとくに、この後半三回の「ウォーターフロント探検」を通して学んだことを軸に、実際の横浜のみなどに展開している問題を紹介していききたい。これは決して著者の視点のみによって進めていこうとするものではない。一回の講座を通し、横浜のみなどを見る視点が広がったことは言うまでもない。しかし後半三回の「探検」を通し、講座に参加された市民の皆さんと交した意見の応酬はとくに有益であった。そこで得た共有の収穫を基に、再度、みなを見つめていくことが本稿の意図するところであると云ってよい。

二——探検のために

まず「探検」前の一夜、スライドを用いながら以下のレクチャーを試みた。

①かつて著者が参加した横浜開港資料館委託調査「開港場五港比較都市調査」の成果に基づき、繋船埠頭・倉庫設備・上下水道・交通機関・ドック施設等を軸に、横浜の港湾都市形成の特徴を他の港湾都市と比較しながら解説した。

②横浜を含めたわが国の主要な港湾都市の水際

における問題点を考察した。これは基本的に次の二点に絞ることができる。

⑦コンテナ化による海運機能の変化に対応した港湾機能の変容により、不要になった港湾設備や倉庫群等ストックの再利用・再開発

⑧都市市街地の高度利用に伴う湾岸一帯の再開発と新たな埋立て造成による市街地拡大

いわば前者が海側からの問題、後者が陸側からの問題であり、水際線はちやうど両者に挟まれるように喘いでいることを解説した。

③最後に、横浜の代表的な水際部分を

⑦関内地先、横浜内港

⑧鶴見、旧神奈川宿付近

⑨本牧、根岸湾

の三箇所に分けて形成過程や現況の特徴を考察、実際に歩く際の見所についても説明を加えた。

但し歴史的な港湾形成過程を異にする金沢・平潟湾については他の機会で扱うこととした。

むろん、以上の内容はあくまで著者の問題意識と視点を通した港とウォーターフロント空間の理解を前提としており、解説に当たってはできるだけ客観的な事実関係の説明を心掛けた。これは歩く際の各自の自在な視点をあらかじめ

特定の問題に引き寄せておきたくなかったからである。

さて「探検」は参加者の便宜をはかり、三週

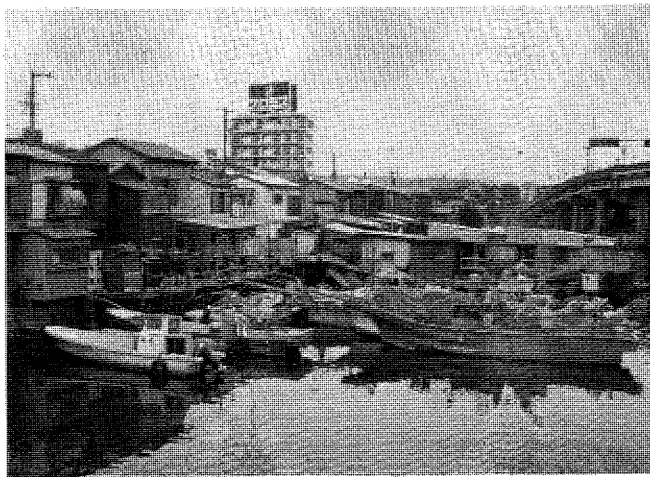
写真-1 新港埠頭の赤煉瓦倉庫



連続、土曜日の午後時間を設定。コースはあらかじめ著者が設定したものを基本に、経路中興味あるポイントがあればその場で加えることにした。

①東急東横線桜木町駅からスタート、最初に旧三菱造船所敷地（現在は帆船日本丸メモリアルパーク）を見学。次に弁天橋を東へ渡り、関内地区と新港埠頭に囲われた一角を水際線に沿って歩く。最後に大棧橋まで進み、山下公園から山手への景観を確認した上で、横浜開港資料館

写真-2 子安の運河と漁港

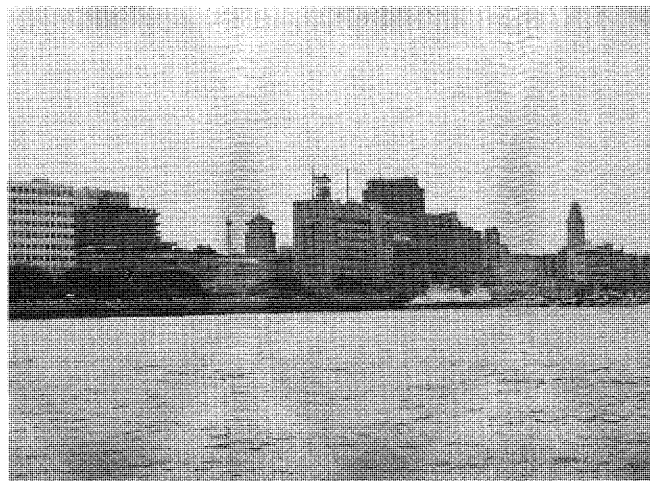


前の開港広場で解散。（写真-1）

②J R 新子安駅より開始。神奈川県の子安通りと運河回りの旧漁村付近を西方のJ R 横浜駅方面へ向けて歩く。後半、瑞穂埠頭入口まで東進。旧神奈川宿では神奈川台場跡周辺も巡り、最後に横浜駅東口で解散。（写真-2）

③山下公園より赤い靴号に乗船、横浜港を海上より見学。コースは建設中のベイブリッジ下を東へ抜け、本牧埠頭地先を北上、大黒埠頭を時計の針と反対方向へ回る。大黒大橋から瑞穂埠

写真-3 海上から山下公園、税関方面を見る



頭地先、最後に大棧橋を見ながら帰着。その後、新山下埠頭と本牧埠頭へ足を伸ばし、最後は倉庫を再生した横浜ベイサイドクラブで解散。（写真-3）

以上が全行程である。この「探検」を経て把握した問題は少なくない。次に、それらを詳細に見ていきたい。

三——港都の変遷

横浜は、港の機能を通して、わが国の近代の幕開けをリードしてきた都市にはかならない。

そのため港湾都市としての設備や機能性を通してウォーターフロントを獲得しただけではなく、いわば西欧文明摂取の水際として、あるいは横浜の都市としての力を維持し、市民生活をすぐれた環境の下で守る水際として、さらなるフロントを得ていたと言つてよい。

その経緯を概括することは容易ではないが、大きく分ければ次の五段階を経て、現在の横浜港の水際線を生みだしたと考えられる。まず歩く前に、いったんこの歴史的展開を見ておくことも重要であろう。

①—開港期

江戸時代の鎖国制度が終結し、安政五年（一八五八）締結の日米修好通商条約によって翌安政六年（一八五九）六月二日から開港される。そのため急ぎ幕府主導による居留地の造成が行われ、現在の関内一帯が生まれる。同時に、旧来の東海道神奈川宿から一漁村であった横浜へ拠点が変わる。この時の水際線が、いわば近代港湾都市横浜のスタートを示すものとなった。

②—第一次港湾整備期

大日本帝国憲法が公布された明治二十二年（一八八九）は、横浜が港湾都市として大きくはばたい記念すべき年とも言える。四月の市町村制施行に伴い横浜市が誕生。同年、東海道本線が全線開通したが、これは海上輸送の将来の陰りを予兆しており、港湾都市横浜にとって計画的な対処策は求められていたはずである。それは同年九月の横浜港修築第一期工事の着工により知られる。わが国初の近代上水道計画でも貢献したパーマーの築港案に基づき築港計画が進められ明治二十九年（一八九六）に竣工。二条の円弧状防波堤の築造と大棧橋架設がメインであったが、このため港湾機能は格段向上した。

また港湾近代化に伴い、外洋船の修理船渠（ドック）が必要とされる。そのため横浜船渠会社が興され、同じく明治二十二年にドック地の埋立工事が開始された。ちなみに明治三十年（一八九七）に第二号、同三十二年（一八九九）に第一号が完成している。

③—第二次港湾整備期

現在の新港埠頭が大蔵省管轄の税関埠頭として建設開始されたのが明治三十二年（一八九九）。途中、日露戦争を経て「国費多難」のた

め中断を余儀なくされながらも、明治四十四年（一九一）には海面埋立による繋船岸壁の埠頭施設が完成し、大正三年に陸上諸施設、大正六年に大棧橋が改修され全体工事は完成した。この新港埠頭施設は東洋一と称され、横浜港の港湾機能を一新させている。

また、この港湾改良が契機となり、工場招致が積極的に開始され、単なる流通拠点から生産力を有した港湾への展開が求められることになったのも、この時代からである。

④—震災復興期

大正十二年（一九二三）の関東大震災は、横浜の港湾機能にも大きな影響を与えたが、東京に較べ立ち遅れた復興事業の中で、子安方面への港湾機能の拡張と臨海工業地帯の形成が目立った。とくに昭和四年（一九二九）完成の当時東洋一の規模を誇った鶴見操車場をはじめ、この一帯を巡る臨海鉄道線敷設が進んだため、京浜工業地帯と称される広大な生産拠点が水際線を変貌させていった。

また山下公園が、震災の瓦礫によって造成されたわが国初の臨海都市公園であったことは特筆されよう。

⑤—戦後復興期、そして現代へ

戦災を経て終戦後、横浜は占領政策の一環として港湾施設の大半を接収された。また昭和二十五年（一九五〇）勃発の朝鮮戦争の補給基地としても稼働した余波を受け、接収解除は極めて遅れる。そのため同年、「横浜国際港都建設法」を制定、港湾機能の復活を基盤とした経済復興を唱えていった。

昭和二十年代から三十年代にかけようやく港湾施設の接収解除が広がり、昭和三十年（一九五五）には大黒町埋立開始、昭和三十四年（一九五九）には根岸湾埋立が着手された。また昭和三十二年に「国際港都建設基幹計画」が決定され、「港湾施設の拡充計画」と「臨海工業地帯造成計画」を骨子とした将来構想が立てられた。

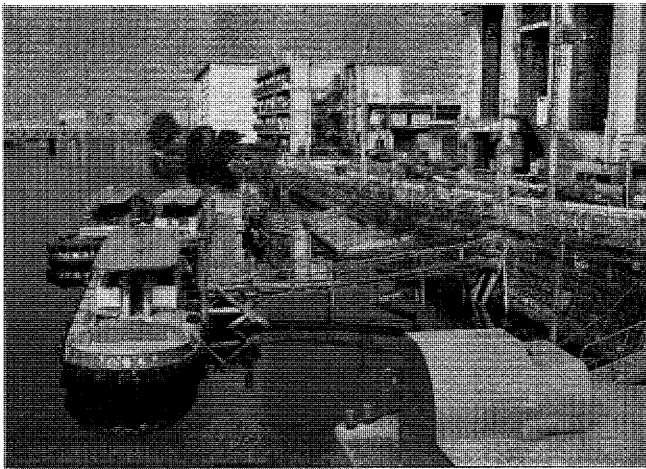
しかし昭和三十五年末より始まる所得倍増計画、そして高度成長時代により東京のベッドタウンとして横浜内陸部が爆発的に膨張し、港都機能とは関係なく、都市基盤施設の整備遅れが指摘されるようになる。いわゆる港町横浜は、この時期を転換期として、港都ではなく首都圏を支える一都市として性格づけられていったかのようである。言うまでもなく、飛鳥田市政の登場以来、目指されたもののひとつは、すぐれた環境を有した港都横浜の再興であった。港にまつわる現今の様々な努力と知恵の結集はここ

から再び始められたと考える言い過ぎではないだろう。

四——みななどを見つめる

前置きが長くなってしまったが、いよいよ歩き出そう。まず最初は草叢の歴史をたたえた旧居留地に敬意を表し、関内を北から望む。場所はむろん東横線桜木町からわずかに進んだ弁天橋のたもと。（写真—4）

写真—4 弁天橋から関内地区を望む



① 関内を望む

ここは目の前の大岡川のおかげで、関内地区を出島状の造成地として知れる数少ないポイントである。吉田川が埋築され、関内の反対側の堀川に高速神奈川1号線横羽線が架けられてしまった現在、関内を同じ高さで展望できる場所は少ない。

外国人居留地がわが国の近代化に与えた影響に関しては、坂本勝比古博士によるすぐれた論考があるが、それに従えば開港期から明治前半期にかけての関内居留地には、外国商社の商館や倉庫・住宅等の西洋館が立ち並び、その豪壮さを競ったという。ここから全国に向かって発信される近代化の影響は大きく、同時に貿易を中心とした商業活動が発展していった。また明治五年にわが国初の鉄道が開通すると居留外国人の多くが弁天橋をわたり、桜木町の停車場から東京へ向かった。いわば東京への窓口がこの位置でもあった。

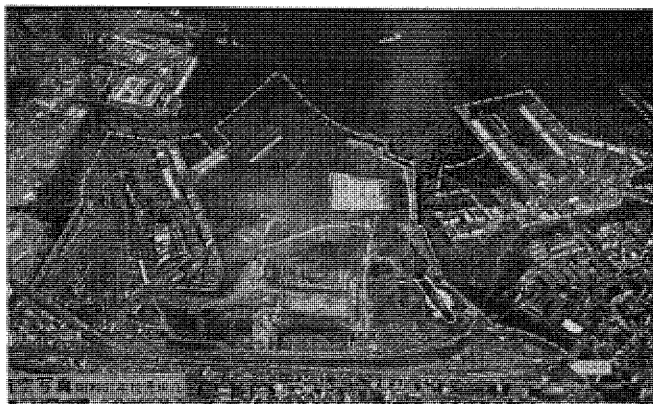
とくに大岡川に面した護岸の石垣は、後で触れるように居留地時代の貴重な遺構でもある。それを見ながら一挙に百数十年の歴史を遡るのも悪くはない。だがここではまず、背後の旧三菱重工横浜造船所を見ておきたい。

② 旧三菱重工横浜造船所（帆船日本丸メモリアルパーク）

帆船日本丸は優美な白い姿を第1号ドックの中に浮かばせている。石造、渠頭部のみ化粧煉瓦仕上の第1号ドックは明治三十二年（一八九九）の竣工、日本丸が昭和五年（一九三〇）に進水しているから、奇しくも両者には親子の世代の差がある。長さ一八一・一メートル、船舶は三万二〇〇〇重量トンまで入船可。さらに二年早く誕生した第2号ドックも現存するものの、それはメモリアルパークの敷地外。長さ一〇七メートル、幅二五・五メートル。八〇〇〇重量トンまで可能であった。周囲はMM21計画の工事中であり、堀の向こうを見ることはできない。往時の三菱横浜造船所の遺構はほほすでに失われてしまった。MM21計画がさらに進めば、造船所時代の様子を思い出すことももうあるまい。しかし一方で近代港湾におけるドック施設の重要性を考えたとき、簡単に忘れ去れるものではない。またこうして市民が身近に見学できるドック遺構は全国何処を探してもない。それだけに明治三十年（一八九七）竣工の第2ドックも保存の上、公開されることが望まれてもおかしくない。

③ MM21計画地・横浜博覧会会場敷地

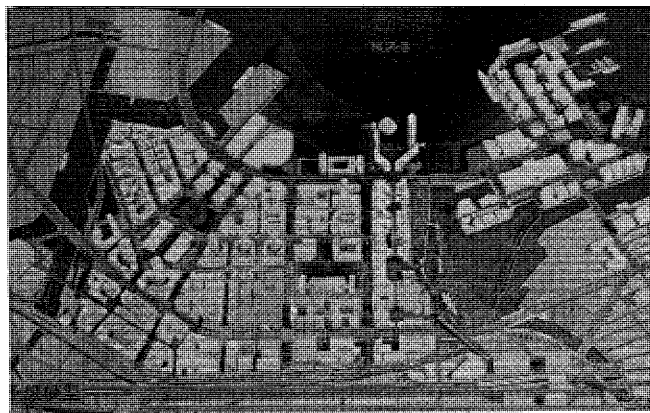
写真一5 MM21地区の航空写真



この一帯は現在、YES (YOKOHAMA EX-OTIC SHOWCASE) と銘打たれた横浜博覧会会場建設を急いでいる。そして、その彼方には横浜市美術館を初めとしてMM21計画関連施設の建設も見える。(写真一5・6)

横浜の「第二の開港」とも言われるMM21計画は「みなとみらい21」が正式の名称である。その総事業予算は二兆円に上り、関西新空港（一兆円）や東京湾横断道路（一兆一五〇〇億円）に見られる巨大プロジェクトの中にあつて

写真一6 MM21地区完成予想図



もずばぬけて大きいとい^注う。むろん「みらい」や「21」にうたうように、次世紀へ向けた横浜の都市計画であることは言うまでもないが、あくまで頭文字が「みなと」にある点を忘れてはならない。一九世紀後半のいわば第一の開港以来、足掛け三世紀を目標した港湾都市横浜の再生への鍵を含むものと考える必要がある。しかしここで「みなと」という言葉の意味を問い直しておくことは無駄ではない。なぜなら横浜がいったいどのような「みなと」として育

てられてきたのか、その歴史的文脈の向こうに次の「みなと」としての横浜の姿が求められるからである。

たとえば漢字を用いて「港」というとき、著者の恣意的な印象を語れば、それは前近代的な江戸時代までの「湊」にはない高度の機能と生産性に溢れた近代的な姿を思わせる。これは幕末・明治以降、わが国の近代化を先導した横浜を指すには適している。しかし、広辞苑では「みなと」という言葉が、元来「水の門」の意であることを伝え、さらに樋口忠彦博士は「みなと」は「水門」の意であり、岬や日和見の山に囲まれ、心安らぐ穏やかな入江を意味したと^{注④)}いう。

もしMM21の正式名称にいう「みなと」が、この包み込むような地形の母なる場所性や空間性を再考する意図で用いられているのなら、それは未来へ向けたひとつの見識と言えよう。しかし具体的な計画案を何う限り、高密度の業務都心地区を形成し第二の東京丸ノ内を目指しているのは事実である。計画人口一十九万人に対して居住人口わずかに一万人ではいくらなんでも昼間のためのオフィス都市しか想像できない。また国際見本市や国際会議場の周辺に緩やかな曲線を予定された水際空間が設定されているものの、国際施設にありがちな管理優先による閉

鎖性ははたして自由な親水性公園を可能とするのだろうか。

博覧会会場は、会期終了後、急速に次世紀の都市の姿へ脱皮していくに違いない。講座の中でも(株)みなとみらい21の木下真男氏に御講演戴いたが、計画はあらかじめすべてをフィックスした上で進行してはならない、という発言が印象に残った。東京を中心とする首都圏の湾岸開発プロジェクトが夢物語では済まされなくなつた現代、構想の愚直な巨大さを競うかのような風潮も少なくない。木下氏によれば、二十年來の構想の中で暖めてきたMM21は、近年の突出ぶりとは無縁であるという。とすれば、柔軟な計画姿勢に市民の声はまだまだ反映されることができよう。重要なのはほんとうの「みなと」を復権させることかもしれない。響きわたる工事の槌音の中で、その可能性を見つけていく必要があると思つた。

④ 関内北岸北仲通り六丁目

再び弁天橋へ戻り、大岡川に沿って関内最北岸の北仲通り六丁目を目指す。この一角は居留地最初期の遺構と思われる石積護岸や小埠頭がふんだんに残されており、著者の個人的に好きな水際のひとつである。但し、敷地は第三管区海上保安本部及び官舎敷地にあてられており立

入禁止。前もって連絡する必要がある。

一帯は横浜の草創期、洲乾弁天と呼ばれた弁天社の社領であり、明治元年(一八六八)、この突端にお雇い外国人の灯台寮技師長ブランドン設計による灯台が建てられた場所でもある。翌年、灯明台役所が設けられ、その頃から広く始められる全国の灯台建設に当たって、灯台事務器具製造を行った。その後、明治十年(一八七七)に灯台局へ発展し、クレーン施設を有した埠頭を見せていた。おそらく現存の護岸もその時代を伝えるものと思われる。とくに繩弛みの曲線を凸状に照らせながら間知積みにしたものは古いと思われる。また陸地から運河へ向けて突き出た三メートルほどの埠頭も石積み築かされている。なおこの石垣遺構に関する調査をはじめ、現存する横浜の歴史的遺産を多角的に調査した『横浜近代土木及び産業遺構目録』^{注⑤)}という報告書があるので御一読をお勧めしておく。付近の石積護岸の詳細はこの報告書に掲載されている。

ちなみに現在、弁天社は中区羽衣町の厳島神社に受け継がれているという。

⑤ 帝蚕倉庫・横浜農林水産合同庁舎(旧生糸検査所)

帝蚕倉庫と横浜農林水産合同庁舎(旧生糸検査

査所)が並ぶ一角は、かつて横浜が「生糸の港」と呼ばれた時代を彷彿とさせる。信州をはじめとする後背地から集荷される生糸の輸出港として、横浜が外貨獲得に果たした役割は近代日本の歴史に特筆される。いわば「生糸を売って軍艦を買う」と言われた明治期の殖産興業体制はここから始められたのである。むろん輸出品の中には粗雑なものも混じるため、明治二十年(一八九六)に生糸検査所が設けられた。現存の建物は関東大震災の後、新庁舎として建てられたものであるが、設計は横浜を代表する建築家であった遠藤於菟^{註10}。震災復興の屈指の大建築であり、当時の代表作となった。

⑥ 万国橋から運河を見る

次に万国橋通りを新港埠頭方面へ。新港埠頭へは、万国橋と横浜税関脇から北上する新港橋が架かるが、いずれも震災による被害を受け復興されたものである。

ちょうどこの二つの橋に囲まれるように運河状の水面が広がり、「だるま船」と呼ばれる船舶が多数繋留され港町の風情を漂わせている。この南岸の海岸通一帯も震災の影響を壊滅的に受け倉庫上屋や護岸の被害は甚大であった。そのため付近の施設は震災以降に復興されたものであるが、その代表的な施設が三菱倉庫群(昭

和五年竣工、自社設計)であった。(写真-7)先述したように三菱倉庫は昭和六十三年三月いっばいで取り壊されることになったため、解体直前の限られた時間を用いてヨコハマフラッシュと銘打たれた倉庫イベントが催されることとなったが、そのうちイベントの目玉とも言えるライティング・プロジェクトの「光跡」はこの運河状空間を舞台に設定された。三月十一日から最終日の二十七日まで、日没を合図に船の中から天空を目指したサーチライトの光が放

写真-7 三菱倉庫



出される。周囲が闇を深くすればするほど「光跡」は際立つという仕掛けであったが、これは建築的ストックの再生のみならず、水際の空間や時間の観念を身近な所へ引き戻す中で水との関わりを再構築するといった示唆に溢れるものであった。場所の選択と運河水面を巧みに用いた装置の考案においてすぐれた手法を見せたものと評価されよう。

⑦ 新港埠頭・赤煉瓦倉庫

新港埠頭の見所は三点ある。一つは埋築によるわが国初の岸壁形式の接岸埠頭として計画された貴重な港湾遺構ということ。明治三十三年(一九〇〇)から四十四年(一九一一)にかけての長期間工事であったが、その結果、万吨クラスをはじめ一三隻の貨客船を一時に繋留できるようになった^{註11}。たとえばこの後、神戸港にも同じような繋船埠頭が築かれており、先鞭をきったことは明らかである。

また二点目は、その上屋施設として明治時代の赤煉瓦造倉庫が築かれたが、それが震災にも耐え現存しており、港湾遺構のみならず、建築史的にも産業技術史的にも貴重な遺産になっている^{註12}という点が重要である。

また最後に、明治四十三年(一九一〇)から大正四年(一九一五)にかけて行われた横浜水

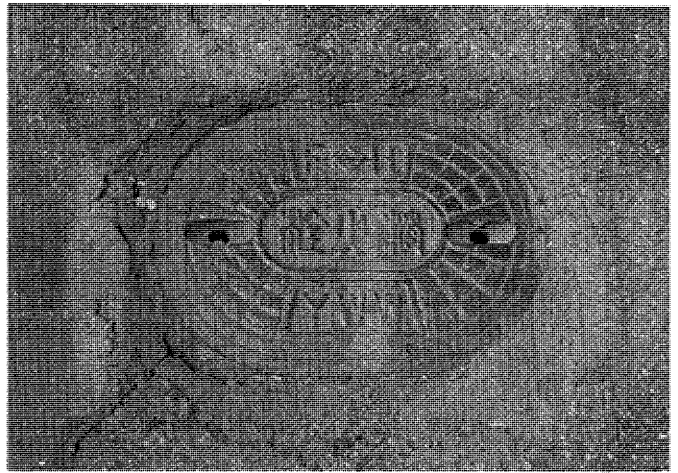
道第二次拡張工事（二拡）の最終地点として築かれた施設が現存しているということも忘れてはならない（写真―8）。なぜなら横浜の他地域における二拡施設は震災による被害が大きく、失われた遺構も少なくない。少なくとも二拡遺構をそのまま伝える例は多くないからである。

むろん赤煉瓦倉庫をはじめこの新港埠頭全体は、現在の横浜に残された歴史的遺産としては最も重要であり、すでに周知のものとなっている。港湾施設の中での知名度では最高であると思われる。実際の「探検」でも、すでにここを訪ねたことのある受講者が多かった。但し、ここへのアプローチがわからず、名前は知っていても今回初めて来たという声もあった。今後、どのような保存策が考案されつつあるのか判然としないが、港にこれだけ関わった遺構もほかになく、積極的な利用が市民から強く望まれていることを付け加えておきたい。

⑧―海岸通

新港橋を陸地へ戻ると美しいシルエットに「クイーン」の愛称を与えられた塔を持つ横浜税関に到達する。建築は昭和九年（一九三四）の竣工。大蔵省官営管財局設計。当時最高の水準で建てられた建築だけに保存状態は十分である。一階の奥に税関資料室が設けられているの

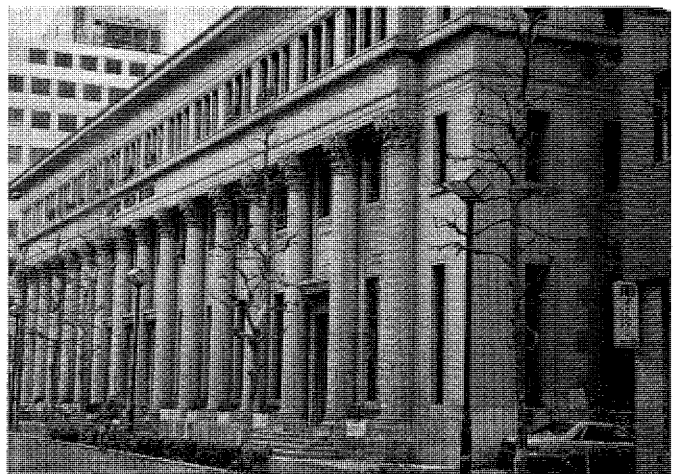
写真―8 横浜水道第二次拡張工事（二拡）の遺構



で一見する価値はある。

この建物から三菱倉庫を再び北へ向かうと先ほどの万国橋へぶつかる。海岸通とはこの一角を指す。その中であって横浜日本郵船ビルは昭和十一年（一九三六）竣工の美しいコリント式オーダーの列柱とした古典主義建築となっている。和田順顕設計。むろんここが当時の商船界の中核であった。（写真―9）

写真―9 横浜日本郵船ビル



⑨―象の鼻・大棧橋

海岸通から神奈川県庁（神奈川県運上所跡の碑がある）方面へ進む際、再び水際を歩いて大棧橋へ向かう。この通路は開港広場に面した横浜貿易会館の背後になり、船からの荷降ろしを行う場所であるため基本的には進入禁止。また旧来は、国鉄桜木町駅東に隣接していた貨物専門の東横浜駅より新港埠頭を経由して高架の連絡線が走っていたが、高架のみが現存。山下公園を海岸通と分けるように通っていた高架の引

き込み線もこの延長上にある。

この地先の船溜りには舢船が数えられないほど繫船されており、その先の大棧橋と合わせ港らしい景観を生み出している。また北側住友倉庫の敷地入口には、昭和初めの建設と思われる公衆便所が残されている。これは新港埠頭内に現存する震災復興頃の公衆便所の意匠と共通するところがある。男女の入口は別でも内部は一室となつている特徴を持つ。これは講座受講者からの教示を受けその存在を知つたものである。

大棧橋に向かう左側にも震災復興期の建築と思われる遺構が点在している。震災時までの船溜りを囲うように「象の鼻」と称される曲線状の埠頭が突出していた付近である。これは開港期の「象の鼻」と異なつたものであることは窪田陽一博士が指摘されている^{注14}。大棧橋も「象の鼻」も震災による崩壊からは免れなかつた。しかし現在もここから突出した防波堤の先を「象の鼻」と呼び習わしており、特定のネーミングが極端な変貌を越えて歴史的に継承された例として注目される。

また大棧橋の先端から背後に見る横浜の水際付近の景観は貴重な財産と言えよう。かつてこの横に連なる特徴的な水際の景観をバンドと称したのである。バンドとはヒンドゥー語で築堤を指す言葉^{注15}という。これはイギリスをはじめと

写真—10 大棧橋からのバンド光景



する西洋列強がアジアに植民地を求めた際、拠点とした主要な港湾都市に居留地を設けながら形成していった水際空間を指すものである。埠頭のある海岸と物揚げ場、そこへ連絡された道路と樹木を植えた散策のための緑地帯（プロムナード）、そして道路に面した商館と背後の倉庫や住居等。これらがバンドに必要な施設であり、景観の要素であつた。

大棧橋はこのバンド光景を見るのに適している（写真—10）。棧橋根元のシルクセンタービ

ルは、かつて英一番館と呼ばれたイギリス系商社ジャーディン・マセソンの横浜支店跡地である。ここからはじまりホテルニューグランド方面へ、居留地の地番は増えていった。

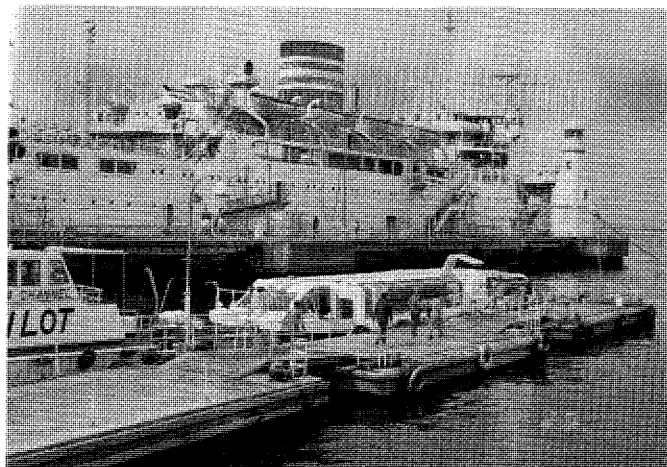
開港期の上屋遺構こそないものの、こうした地割や道路構成、あるいは上下水道をはじめとしたインフラストラクチュアによく時代は刻まれ残されている。山下公園に面した建物の連なりはいわば現代の横浜バンドと言えようが、大棧橋から遠く見渡せば、開港当時の雰囲気は想像できないこともない。

⑩ 山下公園

山下公園は震災復興により昭和五年完成、わが国初の臨海式公園である。開園記念に博覧会が開催されたが、鯨が四角の人工入江に入れられ観客を集めたと聞く。しかし鯨の入江はすでに埋築され、現在は噴水つきサンクンガーデンとなっている。この公園は水との関わりが深く、姉妹都市サンディエゴ市から寄贈された水の守護神像、在日インド人商会寄贈のインド水塔（昭和十五年）もある。

またかつて北米航路の定期船として航海していた氷川丸の内部を見学するのも横浜ならではの港湾体験である。しかしなんとと言っても、ここから赤い靴号に乗船して港内の遊覧を行うの

写真-11 氷川丸繋留棧橋先端の灯台



がよい。観光船には三種類のコースがあるが、マリオンシャトルコースのみが港外まで出て東京湾の様子を知ることができる。しかしここでは横浜港内を知れば十分であるところから赤い靴号を選んだ。

その前に氷川丸繋留棧橋の先端に設けられた灯台を確認しておこう。これは明治二十九年建造された鉄造の白灯台である(写真-11)。第一次横浜築港計画の際、東水堤に設けられたものであった。パーマーの計画になった築港を伝

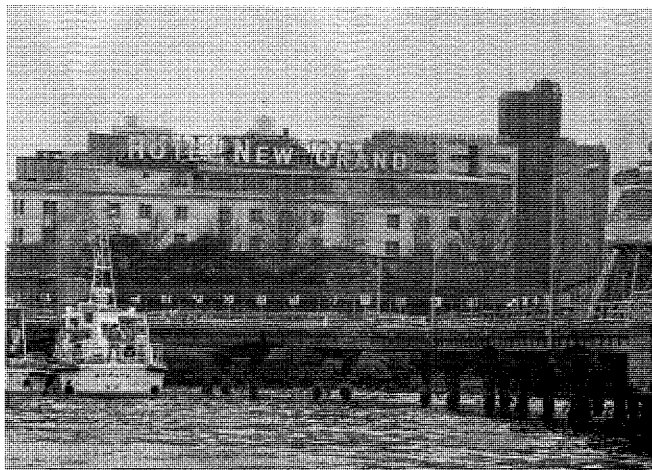
える貴重な遺構である。

さて船は氷川丸の隣から出航するため、後向きに海岸通を見れば、とりわけ白亜のホテルニューグランドが印象深い。昭和二年竣工、設計渡辺仁。その名はかつての居留地にあった外国人ホテルの老舗、グランドホテルの名をとったものである。戦後駐留してきたマッカーサーが厚木基地に着陸後、まっすぐこのホテルへ向かったというのは有名なエピソードであるが、それ以前より外洋船を用いて横浜へ入港する船客にとって欠かせぬ本格的なホテルに違いなかった。現在は周囲に高層のビルが林立するようになったが、海上から眺めてみると低層にも関わらず白亜の建物は目立つ。水際のランドマークとして、時代を越えた重要な役割をはたしていると考えられる。(写真-12)

①—みなと巡り

赤い靴号の航路は先述したが、出航してすぐに建設中のベイブリッジを目指す。巨大な二本の橋脚はそのままタワーと称されており、橋全体の規模を想像させるのに十分である。大黒埠頭もふだん近づいたことがなかったため、その内陸部にどういふ倉庫群があるのかこれまで知らなかった。元来、埠頭施設は貿易製品や危険物の取り扱いも多いところから自由な立ち入り

写真-12 海上から眺めたホテルニューグランド



を禁止する場合は多い。とくに大黒埠頭は昭和三十年代に港内に築かれた島であるところから、業務外で自由に行けることは少ないはず。これは対岸の瑞穂埠頭の場合、さらに極まる。なぜならこの一角は現在もまだ米軍による接収解除が行われておらず、完全に進入禁止とされる。したがって港内の観光船から眺めるのが最も近く方法であることを知った。

またMM21計画地の工事進行状況も海上から見れば一目瞭然である。ほぼ全容を見せた横浜

美術館（仮称）の姿を中心に、縦横する道路が徐々に建設されつつあった。また一方、JR横浜駅との間に挟まれた旧国鉄高島ヤード跡地が凍結されたように取り残されているのが注目された。

さらに港湾から展望すれば、新港埠頭の赤煉瓦倉庫が屋根と壁体最上部をわずかにのぞかせると同時に、クイーン（横浜税関の塔）とキング（神奈川県庁舎の塔）の塔の向こうには見えなくなってしまうジャック（化粧赤煉瓦張仕上げの横浜開港記念会館）を思わせる海上から遠く陸地をながめるとき、赤煉瓦の色があたりの景観に吸収されて意外に目立っていないことを知った。いや、あるいは赤煉瓦を見せる範囲が極端に減ったからであろうか。

いずれにせよ、この「みなと」の変貌ぶりを最も熟知しているものこそ、こうして空間の狭間に取り残された遺構であろう。しかし私たちがその遺構の力や、刻まれた記憶のことを余りにも知らない。「ウォーターフロント」を水際への最前線であると考え、その再生を通して次の「みなと」の将来像を得ようとするとき、まず水際の遺構に刻まれた時間の蓄積をていねいにひもとくことが重要であろう。

都市の姿は勝手気儘な時間の断片の寄せ集めではない。大きな歴史的文脈の中で成長と破壊

の応酬を必然づけられ繰り返してきた姿を持っている。こうした姿をわずかでも現在の横浜から見つけ出すこと、ささやかな「ウォーターフロント探検」から学ぶことはそういうことだったとあらためて思いたい。

〈千葉大学助手〉

（注）

(1) 当時、横浜市都市計画局緑区画整理事務所。
(2) 但し、第四夜のみ欠席。大藤氏に同様の役割をお願いした。

(3) 横浜の代表的な港湾施設のひとつであった三菱倉庫（昭和五年造）が取り壊されるに当たり、解体間際の約一月をヨコハマフラッシュ実行委員会が借り受け、倉庫空間を市民・アーティストに開放、その中で様々のイベントを通してウォーターフロント空間再生の可能性を提起したプロジェクトである。「ヨコハマが光熱にうなされる」をメインテーマに、昭和六十三年三月十一日から同月二十七日まで、写真家田原桂一氏による光のモニュメント「光跡」をはじめ、水際・倉庫空間の両者をクロージアップした各種の催しが繰り返された。限られた期間ではあったものの、水際再生の問題提起を市民に見せた画期的なプロジェクトであった。

(4) ニューヨーク市のソーホー地区は直接水際に面した場所には位置していないものの、貯蔵用倉庫の再利用を積極的に果たした先行事例としては著しく有名であり、建築的ストックの有効再生を主導したという意味から、この講座でも保存的視点を「ソーホー派」と銘打った。

(5) 横浜都市研究会（村松貞次郎代表）及び東京大学生産技術研究所村松研究室（当時）が受託、昭和

五十八・五十九・六十年度にわたり調査を行った。五港とは横浜を初め神戸・函館・長崎・新潟を指し、調査は現存する港湾関連施設の遺構調査を基に各港湾間の比較考察を行った。第一年度に国内の五港比較、第二年度調査では発展的に中国・上海との比較調査も行った。著者は当時、大学院博士課程在籍中であり、全調査に参加した。

(6) 坂本勝比呂「明治の異人館」昭和四十年、朝日新聞社刊に詳しい。

(7) 日経産業新聞「ウォーターフロント開発」清文社昭和六十二年二四頁

(8) 樋口忠彦「日本の景観 ふるさとの原型」春秋社昭和五十六年

(9) 横浜都市研究会編、横浜開港資料館発行、昭和五十九年、但し報告書のため市販は行っていない。主要図書館、横浜開港資料館で閲覧可能。

(10) わが国最初の全鉄筋コンクリート造ビルの三井物産横浜ビル（明治四十四年竣工、現存、日本大通）をはじめ、新時代の幕開けを告げる鉄筋コンクリート造をよくした建築家であった。横浜には明治三十二年から三十七年にかけての大事事となった横浜正金銀行（妻木頼黄設計、現在は神奈川県立博物館）の工事監督として関与して以来定住し、最初の本格的な設計事務所を開いたことで知られる。

(11) 大蔵省営繕管財局「横浜税関新設備報告」大正四

年
(12) 東京大学生産技術研究所村松研究室編「横浜新港埠頭赤煉瓦倉庫実測調査報告書」所収報告文による。東京大学生産技術研究所藤森研究室蔵。

(13) 藤原恵洋「水源探索紀行」市民クラブヨコハマ No.61 昭和六十二年この中で新港埠頭に現存する「二抔」水道施設マンホール蓋の紹介を行っている。

(14) 窪田陽一博士による教文セミナー講座第一夜の講

演の中で報告があった。

(15)加藤祐三編『アジアの都市と建築』鹿島出版会
昭和六十一年

■参考文献

横浜市企画調整局『港町／横浜の都市形成史』昭和
五十六年

朝日新聞社横浜支局編『残照 神奈川の近代建築』

昭和五十七年 有隣堂

樋口忠彦『日本の景観 ふるさとの原型』春秋社
昭和五十六年

窪田陽一『横浜港における景観構造の変遷に関する
研究』日本土木史研究会研究論文報告集 土木学会
昭和五十九年

横浜都市研究会編『横浜近代土木・産業遺構調査目

録』横浜開港資料館発行 昭和五十八年

日経産業新聞編『ウォーターフロント開発』清文社
昭和六十一年

藤原恵洋『横浜・オン・ザ・ストリート』第六回ヨ
ーク国際シンポジウム『都市ウォッチング』パンフ
レット 昭和六十二年