

## 横浜港における景観構造の変遷に関する研究

埼玉大学工学部 正会員 窪田 陽一

Investigation into the Transition of Landscape Structure in the Port of Yokohama

Saitama University Yoichi Kubota

### <Abstract>

This paper discusses the transition of the spatial structure of landscape in the Port of Yokohama upon the investigation of graphic materials and field survey.

The Port of Yokohama has experienced a series of stages in its development process. Before mid-seventeenth century, the major space was defined by the configuration of terrain and centripetal around the natural "Harbour of Shukan" which was afterwards reclaimed for rice crop. At the outlet of this lagoon, there was a sandbar called "Elephant's Nose" running out from the sandbank of "Komagata (shape of horse head)". The major sights were distributed within this enclosed space. After the Meiji Revolution, Yokohama was designated to one of the open ports, and the foreign and Japanese settlements were constructed on the sandbank. The shoreline facing Tokyo Bay was altered into a promenade called "the Bund of Yokohama" to form a centrifugal space. The port was modernized and enlarged through several steps of construction which caused the sense of visual enclosure. In front of the Bund, "Yamashita Park" was made by the Reconstruction Work after the Kanto Earthquake. After the World War II, the port was extended outward with offshore reclamation, and this enhanced the visual enclosure of distant view. The elevated railway and expressway visually divided the port area from the center of the city.

The major pattern of transition in the landscape structure in this port area are summarized in terms of three aspects: extension and articulation of waterfront space; transposition of the distribution of viewpoints; conversion of major sight line. There may be some underlying tendency in forming landscape: maintenance of the trace of past landscape; regression to or compensatory reproduction of the original landscape; transplantation of landscape from other place (Shanghai in this case).

〔キーワード: 港湾、景観、変遷〕

### 1. 緒言

#### (1) 研究目的

本研究は、横浜市の臨海地区における、地形及び港湾施設が作り出す景観の空間的構造について、編年的にその変遷過程を把握し、港湾景観形成の時間的構造を明らかにすることを試みるものである。

#### (2) 研究対象

研究調査の範囲としては、1896(明治29)年に建設された防波堤(北水堤・東水堤)の内側(横浜港第一区)及び国鉄根岸線より臨海側の区域を主な対象とするが、景観という現象の性質上、区域外の要素や区域外にある視点場であっても、重要なものについては当然含めて考えるものとする。

#### (3) 研究方法

研究調査の方法は、原則として写真及び地図による確認を中心として、絵画及び文献に関する資料調査を行い、併せて現地における実態調査を実施した。

## 2. 臨港地区の景観構造の変遷過程

### (1) 時期区分

横浜が大きな空間構造の変容を見せ始め出したのは、江戸期の埋め立てによる新田開発からであると言っているが、港湾空間としての施設整備による変化は開港後に著しいものを見ることになる。この変遷過程については、参考文献1)に整理されており、ここでは9段階の時期区分を行なっている。本研究においてもこの時期区分を尊重しつつ若干の改編を加え、第2次大戦前を中心に臨港地区の景観構造の変遷過程を把握することを試みる。

### (2) 横浜の原風景 (1655(明暦元)年以前)

埋め立てによる新田開発以前の状態は、横浜の原風景と言ってもよいであろう。無論、それよりも更に遡れば、海岸線は更に内陸部の方にあり、住民の知覚する空間構造はまた異なるものであったと考えられるが、それらに関する確たる資料は得がなく、推測の域を出ない。ここでは江戸時代初期の状態を念頭に置いている。

吉田新田埋立地にあたる所は「洲乾の湊」と呼ばれ、江戸湾に対して更に内湾を形成する水面であり、「野毛山」に向って横浜村から西北にのびる「駒形の洲」の先に突出した「象ヶ鼻」<※1>の所だけで開いていた。その水際線は、ほぼ現在の「大岡川」及び「中村川」の所にあった。集落の立地を見ても、これが一つの面的な広がりをもつ焦点的な場であり、周囲の丘陵あるいは台地(景観上の輪郭から「山」と称されていた)に囲まれたまとまりのある空間としてとらえられていたと考えられる。東海道中は北方に離れており、神奈川宿・保土ヶ谷宿とも隔たっていて、ここは独立した区域を形成していた。即ち、地形的条件によって直接的に空間が分節化され、同時に水面空間の領域が分けられていた訳である。「野毛山」を境として、戸部村側にも同様の入江があったが、ここは後に埋め立てと鉄道の盛土によって外湾と区切られ、「平沼」と称される閉じた空間となる。いわば「洲乾の湊」の裏返しの複製である。しかし、それまでは求心的な空間構成とはなっていない。

「象ヶ鼻」と「洲乾弁天」の付近は砂浜が微妙に入り組み、独特の雰囲気を持っていた模様である。「駒形の洲」や「弁天社」周辺には松が生えており、この土地の松のモチーフは、後の「横浜バンド(海岸通り)」に引き継がれていった。原風景のモチーフは、丘もしくは山、海面、砂洲・砂浜、船、集落、松等の植生といった極めて単純なものであったが、内包的な空間構造であったために、落ち着いた中に豊かな自然の表情を鑑賞するという趣のあるものであったと思われる。そして、これが江戸時代の名所につながっていった。

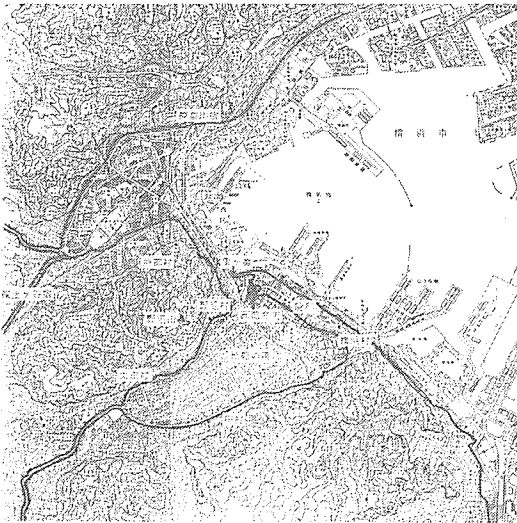


図-1: 原風景期の水際線の位置〔参考文献1)所載の図をもとに筆者作成〕

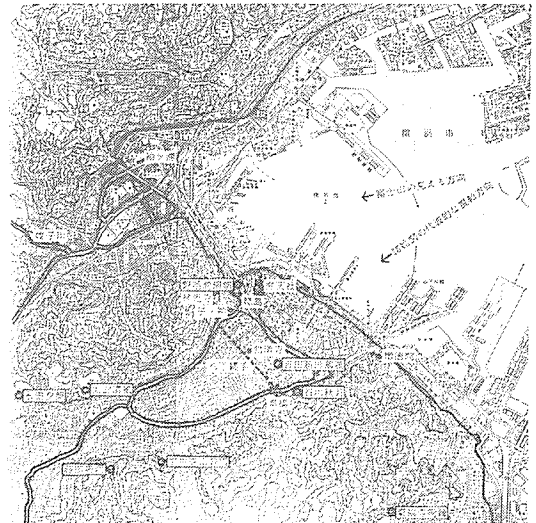


図-2: 第1期の頃の水際線の位置〔図-1に同じ〕  
○:「横浜八景」

### (3) 第1期=開港以前期 (1656(明暦2)年~1858(安政5)年)

「洲乾の湊」が埋め立てられて、新田開発が行われ、この地の様相は一変する。戸部村の北側の入江も埋め立てられたが、半分程が「袖ヶ浦」として残される。もっとも、埋立地がすぐさま全域にわたって新田になった訳ではなく、しばらくは沼あるいは湿地や干潟の様相を呈していた所も少なくなかったようである。後に「港崎廊」

がそうした「悪所」の中に「シマ」として作られたのも場所的イメージの故であろう<＊2>。

大田屋新田の埋め立て開発によって「駒形の洲」の内湾側の海岸線は消滅したが、「弁天社」や「象ヶ鼻」の残る「野毛浦」は以前のままだに近かったものと思われる。昔の景観の形跡として親しまれたことであろう。

この頃には住民も増え、神社仏閣等の宗教的な空間も形成されて、様々な場所の意味付けがなされ、景観的な価値が与えられるようになってくる。その一つが「横浜八景」と呼ばれる名所群<図-2>であり、「東福寺晩鐘」を除き残り七景の全てが大岡川に面した丘陵の斜面もしくは麓にその視点場と主景を有していることは、「洲乾の湊」のあったこの空間の内包的な特性を反映している。

しかし、内湾的な水面の消失によって、この全体的な空間構造をイメージする仕方が大きく変化したように思われる。その一つには、この地域の全体的な見取図等の諸絵図<＊3>の描画視点位置が、それまでの周囲の丘や山の上から、外湾の上空に移り、視軸の方向も富士山や箱根の山々を最遠景とするものになっていることがあげられる。勿論これらは、実際に当時の人々が体験できた景観ではないが、少なくとも、知覚される空間構造の根幹が大きく転換したことは確かである。即ち、内から内を見る状況から、外から内を見る事態へと移っている。更に、これらの絵の構図的特質として、河川もしくは用水路等を軸として、奥行きのある谷状の地形空間を描いている点があげられる。海面上の視点が、外にしか存在しなくなったためであろう。これらの内水面のうち、吉田新田の中央を貫く「中川(新川)」は現在「大通り公園」となっている。

この他、橋や小島、堀等が次々と名所化し<＊4>、地域空間の参照点が増加していることがわかる。道路網の発達によって視点場が増えたことが主因と言えよう。また、風流心の普及も一因と考えられる。

#### (4) 第2期=開港場整備期(1859(安政6)年~1867(慶応3)年)

開港と共に、都市化がスタートする。開港場の諸施設や外国人居留地、道路・波止場(「東波止場」・「西波止場」・「外国人波止場」<＊5>)等、人工構造物が次々に建設され、景観の様相が再び一変する。特に、「堀切川」の開削整備と「木戸」・「吉田橋」の設置により、関内・関外の領域区分が明確に打ち立てられ、茫漠とした新田の平坦な空間から分離して意識されるようになる。それと同時に、建築物を別として、この領域の境界部分に視線の集中する物(橋・波止場等)が分布してくる形となり、景観的な主対象が自然的空間から人工物へと移ってくる。<図-3>

この頃に描かれた地図や絵図<＊6>は、大半が海を下方に置き陸を上方に描くかあるいは海から波止場方向を見たものとなっており、関内を大きな図として中心にとらえているものが多い。なお、開港前後頃のものには外洋から来る黒船を遠景にとらえ、陸側から海を見ている形になっているもの<＊7>がある。内向的な鎖国状態から外向的視野への転換を表わしていると言えよう。

関内の整備と共に「海岸通り」が形成され、いわゆる「横浜バンド(Bund of Yokohama)」と呼ばれるようになる。「象ヶ鼻」や「弁天社」付近と、遊郭周辺の土手には松が残っていたが、格子状街路の整備によって、「駒形の洲」の面影はほとんどなくなっており、松と砂浜が景観的モチーフの数少ない名残である。

山手の丘陵も居留地整備とともに、その様相と景観の意味は一変している。「根岸外国人遊歩道」が作られ、それまでほとんど景観的には空間を限定するだけの要素としての存在でしかなかった場所が、にわかに視点場としての意味と価値を有するようになり、本牧・根岸との連関も深められてくる。この地域の中心と化した関内を一望する視点も遊歩道に含まれている。

また、関内の更に中心とも言うべき波止場周辺には官公庁舎が集められ、整然とした区画割によって新興都市の景観を形成していた。この素地はその後発展的に生かされ、現在の都市景観の骨格を決定している。

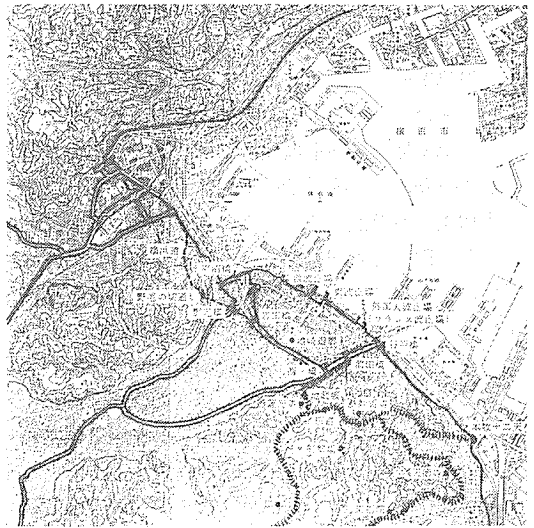


図-3 第2期の頃の水際線の位置〔図-1に同じ〕

(5) 第3期=文明開化期(1868(明治元)年~1888(明治21)年)

明治前期の文明開化と共に、景観の質的変容も著しいものを見る。特に、この時期には、海岸線の埋め立てが外延的に行われ、水際の状況が大きく変わっている。まず、新橋-横浜間を結ぶ鉄道の敷地造成のための埋め立てによる高島町の形成は、「平沼」を囲まれた水面として東京湾から切離し、幾何学的な曲線を有する海岸線を生み出した<写真-1>。そして、現在の桜木町駅的位置に「横浜ステーション」がつけられる。また、「野毛浦」や「弁天社」の地先も幾何学的に運河が整備され、情緒ある海浜の風景は完全に消滅する。明治の開化政策が江戸時代文化の否定の上に成立していることを思い知らされる出来事である。



写真-1: 高島山から見た高島町〔参考文献2〕〕

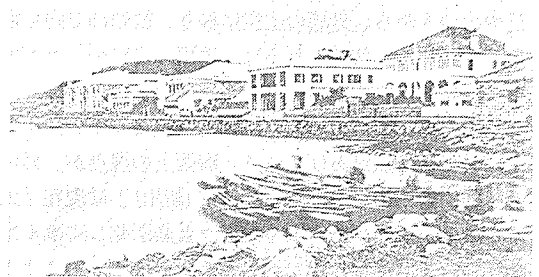


写真-2: 「象の鼻」から見た「横浜バンド」〔参考文献2〕〕

現在の「象の鼻」と呼ばれる防波堤の原型も元の「東波止場」<※8>に作られ、岸壁の埋め立て整備も行われて、近代的港湾施設が水際線を占めていく。「神奈川台場(砲台)」やその西側の埋め立て等、水際の人工化が一息に進展している。新田の宅地化も進行するが、用水路は掘割として舟運に用いられ、活用されている。

この頃には、居留地の整備も進み、洋風の町並みの基盤が形成され、「海岸通り」が横浜の顔となってくる。明治20年頃までは未だここには街路樹は植えられていない<写真-2>が、「象の鼻」に発着する船をこの場所から眺めるといふ港湾景観の鑑賞パターンが定着し始める。「海岸通り」地先では潮干狩り等の海浜レクリエーションも行われていたようである。1882(明治15)年の「絵入名所横浜新図」には、「海岸・根岸大競馬・本牧ハナ・根岸掘割・元町浅間山・吉田町・燈明台・弁天橋・ステーション・吉田橋・時計台・伊勢山」が新しい名所としてあげられている。市街地の都市整備の進展により、関心事の分布が変化してきていることがわかる。

(6) 第4期=港湾整備期(1889(明治22)年~1902(明治35)年)

この時期には、横浜港の景観は大きな変容への第一歩を踏み出す事業によって質的变化を遂げる。それは、「大栈橋」を起点とする築港事業と横浜船渠会社の埋め立てに始まる臨港地帯の工業化である。「神奈川砲台」「平沼」周辺部も埋め立てられ、「象の鼻」の両側の海岸線も前面に出て、水際の様相は大きく変わる。特に、「大栈橋」の建設は、視覚的にも極めて大きな意味を持つ。「海岸通り」の海側には、上海の「外灘(Shanghai Bund)」に倣ったと思われる、二列の松並木がある遊歩緑地が設けられ、引き続き Yokohama Bund と称されたが<写真3>、この空間構造は、現在の改築された「大栈橋」と「山下公園」との関係にそのまま引き継がれている。この栈橋によって、港湾空間は大きく二分されたと言ってよい。そして相対的に「象の鼻」の存在は弱いものに見えるようになる。この頃に「報時球」という時計塔が「フランス波止場」の近くに建てられたが<写真-4>、今日の「マリンタワー」のようなランドマーク的存在の原型が現れたと見ることができる。

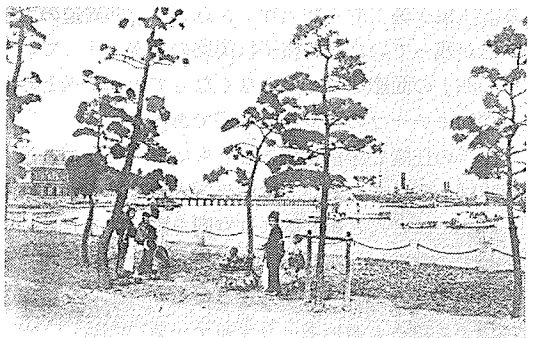


写真-3: 「横浜バンド」から「大栈橋」を見る〔参考文献2〕〕

そして、最も重要な景観の意味をもつものは、生麦沖の導水堤、並びに「北水堤」・「東水堤」による港湾区

域の確定である。それまでは、東京湾に直接面していた形の港湾空間が、水面を区切られ、分節化されたことにより、内包的な性質を強く意識されるものとなったと言えるだろう。そして、この後に続く沿岸の埋め立てや埠頭・棧橋の建設により、港湾空間は更に細分化され、視覚的に閉塞された領域が水際に分布する状態を生み出していくことになる。

(7) 第5期=工業招致期 (1903(明治36)年~1922(大正11)年)

第1期築港事業に続いて、都市政策の転換による工場招致のための埋め立て開発が行われ、港湾景観は再び大きく変貌する。特に、「新港埠頭」の建設は、港内の空間を完全に二分した。「大棧橋」も改修されているが、埠頭の影響の方が遙かに大きいことは明らかであろう。また、港湾の北側に展開することになった京浜運河の埋立地に立地した工業関連施設群により、景観のもたらす雰囲気は以前にも増して人工的なものとなっていった。この頃には、「吉田橋」や「弁天橋」が近代橋梁にかけかえられ、官公庁舎や事務所ビルも続々と近代建築に建てかえられており、市街地中心部にそびえる様々な塔は格好のランドマークとなっていた。

(8) 第6期=震災復興期 (1923(大正12)年~1940(昭和15)年)

震災復興事業以後の大きな変化は、市街の瓦れきによる「山下公園」の造成と本牧地先の埋め立てであろう。元の「外国人波止場」と呼ばれた所は、入江状の水面となりボート溜りとして使われ、1935(昭和10)年に「復興記念横浜大博覧会」が「山下公園」で開催された時には、鯨を泳がす等のアトラクションが行われる空間となったが、その後埋め立てられて沈床花壇となった。また、関内の建築物が次々に近代化され、名実共に横浜の顔としての美観形成は一応達成される。

また、「北水堤」・「東水堤」の更に外側に築造された大防波堤によって、港湾空間は一層囲い込まれたものとなった。この構造は、「瑞穂埠頭」の建設によって強化され、後に「山下埠頭」の造成により決定的となる。

(9) 第7期=戦時体制期 (1941(昭和16)年~1945(昭和20)年)

戦時下においては、景観構造を改変させるような大きな事業は特になく、むしろ市街地の42%を空襲によって失ったことの方が後の都市景観形成に与えた影響としては遙かに大きいものがある。

(10) 第8期=戦災復興期 (1946(昭和21)年~1960(昭和35)年)

臨港地区は大きな戦災にあわず、終戦とともに大部分が進駐軍に接收される。接收解除に並行する形で港湾施設の復興整備が行われているが、埋立地の間にあった運河が埋め立てられて道路にされはじめたのもこの頃である。「瑞穂埠頭」の拡張、「山下埠頭」の築造が行われ、港外への拡大が明確に方向づけられる。相対的に、東京湾に対して内奥に位置しているというイメージが強化されることになる。

(11) 第9期=都市成長期 (1961(昭和36)年~1978(昭和53)年)

「山下埠頭」の拡張整備、「本牧埠頭」の埋め立てが行われ、また「大黒埠頭」及び「扇島」が埋め立てられるに及んで、かつては東方に開いていた港外の視界はさえぎられ、閉鎖水面のような景観構造が支配的となる。但し、平坦な埋立地の護岸は、通常の視点高から見れば互いに一直線に重なって見え、またその上に建つ倉庫群



写真-4: 「横浜バンド」の雪景、左手に「報時球」が見える〔参考文献3〕

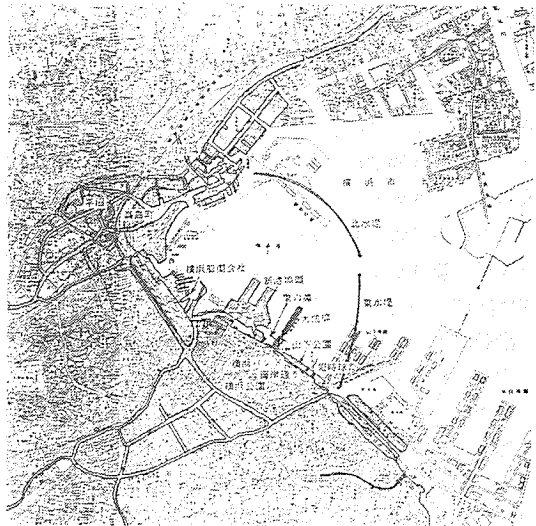


図-4: 第3期から第6期までの間に水際線があった位置〔図-1と同じ〕

や物揚げ場の上屋なども奥行き感に乏しく、平板な立面状の背景として位置づけられる。これは、埋立地の規模とその間にある水面のスケールが急激に大きくなったことによるものである。

「大棧橋」の上屋が二階建てとなり、「氷川丸」が持込まれる等、「山下公園」からの眺望範囲はより一層限定されたものとなってくる。即ち、「山下埠頭」と「氷川丸」の間と、「氷川丸」の間は水面領域として視覚的に区分される。また、「海岸通り」に対して大きな影響を与えたものは、山下埠頭臨港鉄道線の連続高架橋の建設である。これによって、「海岸通り」からの港湾景観の眺望は全く阻害されることとなった。首都高速道路横浜羽田線の連続高架橋も、陸側と臨海部の間を視覚的に遮断した。この時期には、内陸部と臨海部の景観の一体性は弱められる方向に向かったと言える。

#### (12) 現在 (1979 (昭和54) 年以後)

横浜港第1区に関しては、大きな港湾整備事業は起きていない。しかし、景観的には、都心部の再開発整備によって、建築物の高層化が進み、周囲の丘陵の稜線を圧倒する人工的なスカイラインが臨海部に出現してきている。他方、都心プロムナード計画や山手地区景観保全事業等により、景観構造の再編もはかられてきている。

現在、横浜市においては21世紀を視野に収めた一大事業である「みなとみらい21」のプロジェクトが策定され、実施へ向けて動いている。これは、第1区の水際空間の構造を変えるものとしては最大のものであり、新たな視点場を形成する点においても、従来の変遷過程の中には見られないパターンである。

### 3. 景観構造の変容パターン

#### (1) 水際空間の外延化と分節化

陸域の形成は埋め立てにより水域の方へ進出する形で行われる。しかし、海底の地形地質条件や市街地の発展分布状況によっては、均一な形で前面に出ることはほとんどなく、必ずと言ってよい程凹凸が生ずる。また、港湾においては船舶の接岸のための棧橋や埠頭は船体の大型化と共に水際線から突出する形状となる。船渠は逆に水際線から陸の方へはいりこむ形となり、防波堤は水面を囲い込む。これらの港湾土木構造物はいずれも機能的な観点から計画・設計がなされているわけであるが、景観を通じて知覚される港湾空間の構造に対して少なからぬ影響を及ぼしている。それは、たとえその凹凸が全体の港湾空間に比べて小規模なものであっても、水際の空間に区切りを与え、分節化するということである。

横浜においては、まず初めは丘陵等の地形的要因によってマクロに空間が限定されていた。この「洲乾の湊」の中に、「象の鼻」と「弁天社」の地先の水面が「野毛浦」として分節されていた。埋め立てが行われ、開港された後は、江戸湾の西端部にいかにして独自の港湾区域を形成し、内包的な空間とするかに意が注がれてきたと言える。「象の鼻」によって小水面が画定された後、「東水堤」・「北水堤」によって多重的な構造となったが、その後に行われた第1区内の埠頭建設のための埋め立て事業は、港湾景観を統合化するような作用は寧ろ少なく、沿岸の連続性を減退させ、水際空間の分節化を昂進させるものであった。また、この時空間を限定する要素が、自然的要素から港湾土木施設や建築物等の人工的要素に変質し、その多様性が一層統一感の乏しい印象を生み出している。港外への外延的な埋め立てが閉塞感を生じさせているのは、逆説的な現象である。

#### (2) 視点分布の転移

港湾景観は本質的に俯瞰景である。常に海水面を見下ろす位置に視点を置いて風景を眺める。港湾水面を視野内に取り込み得る視点は、水平方向に水際から遠ざかるに従って減少するが、同時に鉛直方向へ上昇すれば、視点と水面との間の立面的要素による不可視深度を越え、

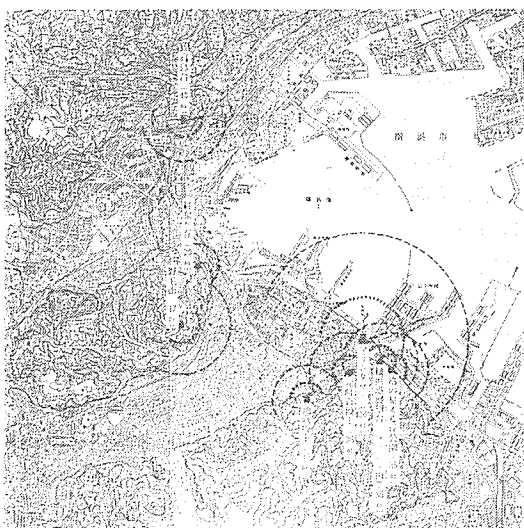


図-5: 主要な眺望視点の分布〔筆者作成〕

--- = 俯角4度の範囲

..... = 俯角8度の範囲<\*9>

また水面に対する視線入射角も大きくなって、奥行きが知覚しやすくなり奥行き感のある(と同時にスケール感のある)俯瞰景を眺望することができる。横浜港に関して現在この要件を満たしている視点は「マリンタワー」並びに「海岸通り」に面した建築物の上層階等であるが、かつては周囲の台地や丘陵の「山」と称される場所がそれらの資質を備えていた。後者は埋め立ての進展に伴って水際線が遠ざかるにつれ、港湾景観を眺望する場所としての魅力を失っていった。しかし、このことは視点場の分布が転移したと考えることもできる。線状の視点場である「横浜バンド」が「山下公園」に変わったことも同様である。その他、物として新しい要素が付加する毎に興味の対象が変わり、視点場が転移していったことは、江戸期の「横浜八景」と明治期の新名所の分布を比較すれば良くわかる。

### (3) 視軸方向の転換

水際空間の変化とそれに伴う視点分布の転移は、主要な視軸方向の転換を伴うものでもあった。特にこの構造変化が著しく現れたのは、「洲乾の湊」が埋め立てられて内水面の空間が消滅した時と、開港場が整備されて「横浜バンド」が形成された時である。

端的に表現すれば、求心的・内向的な方向性から遠心的・外向的な傾向に転換していることが読み取れる。そして現在、度重なる築港・拡張事業等によって、再び求心的な空間を形成する方向をたどっていることになる。

## 4. 考察

### (1) 景観の形跡の持続

横浜の「海岸通り」から「大棧橋」に発着する船を眺めるという港湾景観の鑑賞パターンは、明治に入り「東波止場」・「西波止場」が改修されて新たに「象の鼻」が形成され、居留地が整備されて「横浜バンド」ができた時に始まる。「海岸通り」からの港の眺めは、「山下埠頭」への鉄道引込み高架線の建設によって阻害されているが、このパターンは「山下公園」に受け継がれており、次項に述べる「代償の再生」が行われている。即ち、「山下公園」の整備や高架鉄道の導入によって、次第に通りからの海や波止場の見え方は減少し前景・近景中心の景観となってきているわけであるが、空間そのものが消滅したわけではない。この通りは、街路樹の樹種は変わり、建物も道路幅員も変化しているが、西北から東南に延びる直線的なメインストリートとしての空間的スケールや都市内での場所的特性には極端な変化は起きていない。

また、水際線の位置を見ても、第1区に関しては震災復興期(第6期)までに形成された岸壁のかなりの部分がそのままの場所にある。地形的なレベルでも、「駒形の洲」のあった所は今でもその内陸部よりも若干地盤が高い。また、周囲の丘陵地にしても、宅地化や平地部の建物の高層化によってその景観的なウエイトは小さくなっているが、斜面緑地は比較的良く残っており、物理的に消滅したわけではない。台地縁端部からの俯瞰が埋め立ての進展と市街地の高層化によって、次第にその価値を失ってきたことは既に見た通りである。しかし、「元町百段」のように震災によって崩壊してしまったものもあるが、大半は視点位置として同定可能な所にある。無論、時代と共に、対象(場)や視点(場)そのものの物的な変化とそれに伴う空間的な相互関係の変化により、視点(場)や対象(場)の意味や価値が変化していくのは必然的である。むしろ現在の景観は、様々な建設行為による過去の景観のコラージュとして成り立っていると言う方が正しい。

### (2) 原風景への回帰もしくは代償の再生

場所形成のモチーフとして、その場所がそれまで保有していた特質を生かし強化することの他に、その土地の失われた過去の風景や場所性を再び求めたり、他所に存在しているあるいは存在していた特質を憧憬の対象として構想の中に抱き転移・移植させるといえることがある。建築や都市空間のレベルにおける文化の伝播はこのような意匠や空間構成手法の複製行為と考えることができる。前者は所謂「原風景への回帰」であり、潜在的・顕在的な意識・無意識の両レベルに及ぶ郷愁的感覚に近いものに基づいている。他方、後者はむしろ先進的・先取的な移入であり、時にはよりキッチュ的な場合すら見受けられる。しかし、いずれにせよ、それらは実在的なオリジナルのものではないという点において、「代償の再生」行為であり、軌を一にしている。問題は、景観としてのその質と意味である。

横浜において、「象の鼻」という地名は、現在は慶応年間に築造され大正14年に修復された、「大棧橋」北側の防波堤及び護岸につけられているが、元来は今の桜木町駅の東側に突出していた砂洲の先端部に「象ヶ鼻」と

してつけられていた地名である。場所のイメージが地名とともに転移し、原風景を代償的に再生している一例であろう。また、埋め立てと建築物の中高層化による台地縁端部からの港湾景観の眺望の質的低下を、塔状建築等で補っているのもこれに類する。「マリントワー」はその商業化されたものである。

江戸時代に新田開発のための埋め立てによって消滅した「洲乾の湊」は、「象ヶ鼻」を先端に持つ長大な砂洲によって江戸湾から隔てられた穏やかな内海であり、周囲の山によってまさに懐に抱かれたような空間を持っていた。これを、「東水堤」・「北水堤」によって再生したとするのは深読みのしすぎであろうが、埋め立てにより外洋に直接面することとなった横浜において、常に内奥的な抱擁感のあるイメージを伴う港湾空間を追求したとしても不思議なことではない。ただ、現時点での埋立地と建築群のスケールでは、囲い込むような空間のイメージにはいささかの距離があることは否めないであろう。

このように、景観の「代償的再生」には、物そのもの、空間構造、名称等のいくつかのレベルがあり、そこには場所の永続性をはかろうとする何等かの構想力が作用しているように思われる。

### (3) 祖型としての上海＝景観の移植

横浜は江戸末期以降急速に国際的な港湾都市として発展してきた。特に、現在の「大棧橋」埠頭と「山下公園」を中心とする Water frontは横浜の正面玄関であり、顔である。水際に沿って細長くのびる公園の緑の背後に都市の中心的地帯が近接して配され、中高層建築物の壁面が陸域の縁端部を強調すると共に、その中の主なものがランドマークとなっている<写真-5>。神奈川県庁・税関・開港記念会館の塔は、それぞれ「キング・クイーン・ジャック」と愛称がつけられ、今でこそ他の建築物の大型化・高層化に伴い視覚的優位を脅かされてはいるが、現代建築の輪郭の中でもその特異性を失うまでには至っていない<写真-6>。そして、現在では「山下埠頭」への鉄道引込み高架線によって分断されているが、「海岸通り」とその前面はかつては一体となって「横浜バンド」と呼ばれ、独特の休息空間を形成し市民に親しまれていた。このような場所の組み合わせが極めて類似している都市の一例として、中国の上海が想起される<写真-7>。

1859(安政6)年にアメリカの要請を受けて横浜は開港されたが、その15年程前の1845年に上海がイギリスの圧力により開港されている。これは、英・印・中のいわゆるアジア三角貿易の一環を成す重要拠点としてアヘン戦争の結果至った事態であったが、横浜の開港に伴い外国商船は両都市を寄港地として航路を形成するようになった。即ち、アメリカ船は横浜-神戸-長崎-上海のコースを、ヨーロッパ船はその逆のコースをたどっていた。

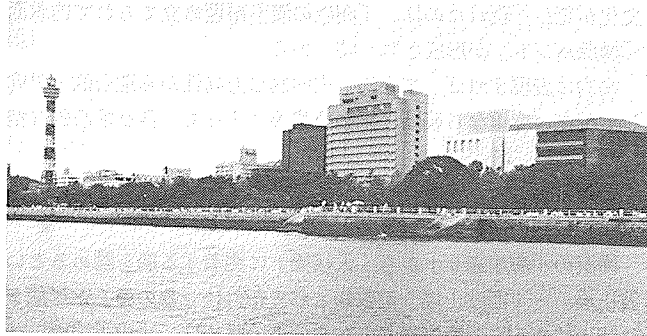


写真-5: 「大棧橋」から見た「山下公園」〔筆者撮影、1982. 8. 12〕

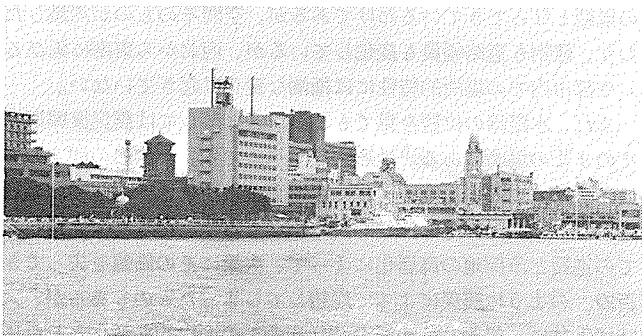


写真-6: 左が「キング」、右が「クイーン」〔筆者撮影、1982. 8. 12〕

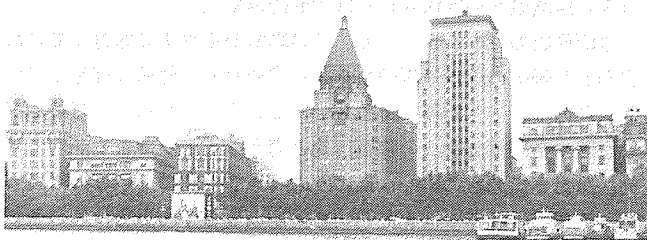


写真-7: 現在の上海「外灘」〔筆者撮影、1980. 8. 10〕



1874(明治7)年には日本商船も就航したが、往来が急増するのは1895(明治28)年の日清戦争終結以後であった。そして1973(昭和48)年によく横浜と上海は姉妹都市として協定を締結するのであるが、これまでの間におびただしい数の商人や官僚、技術者等の往来があったことは明らかである。特に、幕末から明治初期にかけての居留地整備においては、上海における制度的前例を踏襲したことがうかがえる<\*10>。これは、先に上海に拠点を置いた列強諸国の圧力によるところが大きい。また、明治末期から昭和初期にかけての公共建築や商業資本の建築物、あるいは都市空間整備に見られる欧化傾向の源泉の一つに、上海を祖型(モデル)として憧憬的に、あるいは逆に対抗的に、意識したという状況も十分に考えられよう。上海と横浜の比較都市論的考察は詳細な分析を必要とするが、ここでは両都市の空間構造並びに景観構造に関して大略的な比較を試みることにする。

まず、両港湾都市の共通点として挙げられることは、水面に対する陸地側の市街地立地の方位・方向が西から西南にかけて展開していることであろう。上海ではほぼ南北に、横浜では西北から東南にわたって、水際線と平行的に市街地整備が行われ、その後に内陸部へ市街化が進んでいる。両都市とも河口部の湿地帯であった所に立地しており、市街地の集積パターンも類似している所が多い。ただし上海は、長江の支流の黄浦江という河川に面しており、外洋からはかなり隔たっていること、開港以前に既に城壁に囲まれた都市が存在していたこと<図-6>、周囲に丘陵地帯を持たないこと等の点において、横浜とは成り立ちを異にする側面がある。城壁<\*11>に囲まれた所は「城内」と呼ばれ、現在も区画整理の行われていない細街路が入り組んでいるが、横浜の中華街が周辺の市街とは斜交した街路網を有し独自の雰囲気を持った地区となっている点に共通する所はある。両地区が共に中心地より南側にあることもよく似ている。

上海の「外灘」は既に19世紀半ばにはできていた<図-7>が、同様の空間を作り出す下地が横浜にもあったことは既述の通りである。即ち、「フランス波止場」から南東にかけて海岸沿いに松並木があったが、当時既に「横浜バンド」と呼ばれており、名称だけでなく景観構造も継承していることがわかる。但し、上海には「大栈橋」に相当する程の規模のものはないが、「象の鼻」までの時代で考えれば、波止場との位置関係まで相似的である。また、バンド北端からは、

横浜では「日本大通り」が、上海では「南京路」というメインストリートが直角にのびており、市街地の顔と骨格との関係についても類似性が

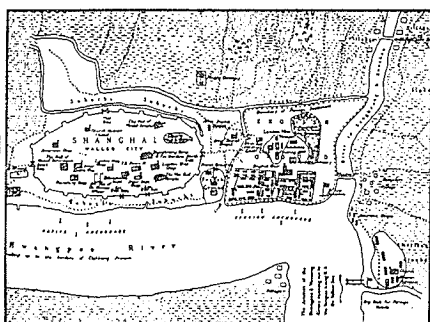


図-6: 1853年頃の上海地図〔米沢秀夫、『上海史話』(1942)所収〕

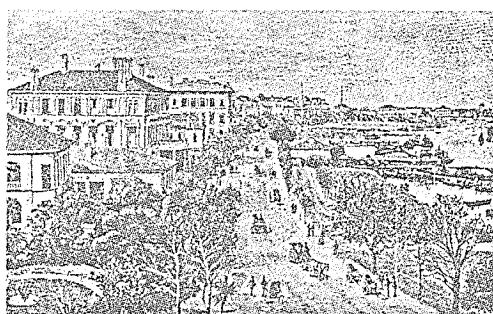


図-7: 1889年頃の「上海バンド」〔図-6に同じ〕

#### (4) 景観史(Landscape History)もしくは景観考古学(Landscape Archaeology)の可能性

景観史あるいは景観考古学という学問領域は、現実には名称も確定しておらず、体系化もされていないが、ある場所における過去の景観の形跡を文献資料や現地から解釈していく作業としては、既に都市史研究の流れの中で行われはじめている。ただ、それらの研究の多くは、景観の構造を分析するという視点を必ずしも持っているとは限らず、あるいは静的で共時的な既述を中心とするものであることが少なくない。それもいわば方法論的な未熟性の故であろうが、通時的な変遷過程の結果としての現在から、過去を逆照射する立場もあって然るべきであろう。各時点あるいは時代の景観構成要素が、どのような経緯を経て現在の景観の中に見え隠れするに至ったかを踏まえて(もしくは想定して)遡及的にたどることが、景観の形跡を発掘する作業となるものと考えられる。景観現象における心的反応過程を捨象して考えても、視点(場)と対象(場)の関係によって定まる透視的映像としての景観の構図的体制の中から、過去の景観の形跡を読取ること自体が、相当の注意と知識を要する識別作業である。また、それ以前に、視点(場)や対象(場)そのものの位置的同定や、場所的形質の継承の度合い、両者

の相互関係の変容あるいは持続の状況等を、正確にとらえなければならない。

このような方法によって明らかにされる過去の景観の事実、ただそれ自体では非実在的な場合もあるが、景観の形跡の解釈によって、その風景の計画や設計における歴史的モチーフの用い方について実在的・操作的に思考する手掛かりを得ることも可能である。この時、一連の、各時点における景観の構造とその評価、並びにそれらの移り変わりに着目することは、将来における多様な価値観の変動の中に、現在の景観をどのように変容させあるいは持続させて投入するかを判断する基礎ともなるはずである。

本研究は、このような立場から構成したものであるが、未だいくつかの仮説を提起したに留まり試論の域を出ていない。今後の議論の展開を期待する次第である。

#### <謝辞>

本調査研究を行うにあたり、横浜開港資料館の堀勇良氏には、資料の収集・閲覧等に際して屢々お力添えを頂いた他、とりまとめに関して一方ならぬ御迷惑をおかけした。ここに記して、深謝の意を表したい。

#### <註>

- \*1 「象ヶ鼻」は海浜の細長い湾曲した砂洲につけられる地形地名。水際線の輪郭の形から馬の首と頭を連想してつけられた「駒形の洲」から更に分離して命名されている点が興味深い。
- \*2 太田屋新田の中で、後に「横浜公園」となり、現在「横浜スタジアム」がある所。
- \*3 「横浜開港見分図」(1859(安政6年))、「武州横浜開港見分之図」(同年)等。
- \*4 『江戸名所図絵』に「横浜弁財天社」、「芒村・姥島」(野毛山下付近)、「帷子川」(木橋)等がある。
- \*5 前二者を「イギリス波止場」、後者を「フランス波止場」と呼ぶこともあった。
- \*6 平面図としては、「御開港横浜正景」(1863(文久3年))、「横浜絵図面(Plan of Yokohama)」(1865(慶応元)年)(仏人M. Clipet製作)等が、鳥瞰図としては、「御開港横浜大絵図二編外国人住宅図」(1862(文久3年))、「御開港横浜之全図」(1865(慶応元)年)等がある。珍しいものとしては、「港崎廊」南方上空の視点から「弁財天社」方向を眺望した形の「横浜本町並港崎町細見全図」(1860(万延元)年)等がある。
- \*7 「福井藩・横浜実測図」(幕末)。
- \*8 この頃になると「象の鼻」のある方を「西波止場」又は「大波止場」、元の「外国人波止場」の方を「東波止場」と呼ぶようになっている。
- \*9 樋口は、俯瞰景における見やすい中心領域として、俯角8~10度の方向をあげ、この方向の視線が水面に達しているか否かが湖沼や港湾の水面領域との一体感を景観から感じとる上で重要であるとし、更に俯角30度を下限としている(参考文献6)。また、筆者は、多島海景観のように、複数の「図(figure)」が水平面(「地(ground)」)上に立面的に立ち上がって見えるような構図の体制の景観においては、俯角4度の方向にそれらの「図」の中心があると興味をひきつけられることを報告した(参考文献8)。
- \*10 1860(万延元)年の「第1回地所規則」は、上海租界における「第2回土地章程」を参考として構成されている。これは後に、横浜の実情に合わせて「第2回地所規則」(1864(元治元)年)、更には「第3回地所規則」(1866(慶応2)年)として、改定されている。
- \*11 上海の旧城壁は取壊されて、「人民路」・「中華路」という環状の道路になっている。

#### <参考文献>

- 1) 「港町横浜の都市形成史」、横浜市企画調整局、1981年
- 2) 金井圓・石井光太郎、「神奈川の写真誌(明治前期・同中期・同後期・大正)」、有隣堂、1970~71年
- 3) ニール・ペドラー、「ペドラー・コレクション: 横浜絵葉書」、有隣堂、1980年
- 4) 「横浜市近代土木・産業遺構調査報告」、横浜開港資料館、1983年
- 5) 野々上慶一、「横浜絵」、創樹社美術出版、1983年
- 6) 樋口忠彦、「景観の構造」、技報堂、1976年
- 7) 樋口忠彦、「日本の景観」、春秋社、1981年
- 8) 窪田陽一、視覚構造に基づく景観の資源論的解析に関する研究、土木計画学研究・論文集、1、土木学会、pp179~186、1984年