横浜港戦後史における山下公園*

A Study on Yamashita Park in the Postwar History of Yokohama Port

林 陽子** 小林 幸***

By Yoko HAYASHI Akira KOBAYASHI

山下公園は関東大震災後、横浜港に隣接して造園された我国初の臨海（臨港）公園である。横浜港における山下公園の位置付けを明らかにし、その中で山下公園の遂げた再生の意義を示すことを目的とした。研究は文献調査を中心に進め、横浜港の多目的化した機能をふまえて考察した。

山下公園前の港区が観光の拠点として確立したのは、山下公園の存在が「港」を港湾関係者専用の施設から市民や観光客に開放し、近づきやすく親しみやすい場所にしたからであった。山下公園は横浜港の魅力を存分に引き出すようくり返し再生され、人々を魅了してきた。

1 緒言

横浜港は1859（安政6）年の開港以来、神戸港とならんで我国二大外国貿易港であり、商業港として発達した。横浜港に面して1930（昭和5）年に造園された我が国初の臨海（臨港）公園である山下公園は、都市公園でありながら港湾の石が多いが、港の中央の水際線に約800mにわたり所在している（図1）。同公園周辺の横浜港には埠頭が林立し、重工業の盛んな経済・生活と海岸・桟橋の臨海工業帯地を挟み、東京や横浜の物流の拠点ともなっている。

横浜は早くから開港場として海外に門戸を開いていた。若者が観光を楽しむ、裕福な文化および様々な地域風土が持ち込まれた。特に山下公園が隣接する山手地区には多くの外国人が移住して居留ができ、独特な街並が築かれ都市形成された。今でも歴史ある建造物や公園など、先人たちの遺緒が数多く残されている。また横浜臨海部にあたる山下公園沿いには港湾や施設といった公共施設、文化施設やその他施設を含む21地区などの商業施設、横浜スタジアム、氷川丸、マリンタワーなどの観光レクリエーション施設が多く点在している。山下公園はこのような立地の中で独自の方法で絶えず再生されてきた。

本研究の目的は、波瀾に満ちた戦後の横浜港史の中で多目的化した港湾の機能をふまえつつ横浜港における山下公園の位置付けと役割を明らかにし、その中で山下公園の遂げてきた再生とそこに採用された造園技術を追い、その意義を示すことである。なお本研究は主として1945（昭和20）年から現在までの横浜港と山下公園を研究

*Keyword: 山下公園、横浜港、戦後史、再生

教修 東京農業大学大学院農学研究科
（〒156-8502 東京都世田谷区桜丘1-1-1）

正会員 農博 東京農業大学教授地域環境科学部造園科学科

写真1 接収中の山下公園（1950年代）
（原図:『中区史』1985）
<table>
<thead>
<tr>
<th>年度</th>
<th>事件内容</th>
<th>接収・解除</th>
<th>演習・試験</th>
<th>演習・試験の目的</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1945</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>大桜橋, 新港埠頭, 港内水路, 山下公園施設</td>
<td>大桜橋, 新港埠頭, 港内水路, 山下公園施設</td>
<td>横浜大空襲, 池袋</td>
</tr>
<tr>
<td>1949</td>
<td>倉庫建設, 山下公園整備</td>
<td>大桜橋, 新港埠頭, 港内水路, 山下公園施設</td>
<td>日本貿易博覧会開催</td>
<td>横浜港管理会議の終了</td>
</tr>
<tr>
<td>1951</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>大桜橋, 新港埠頭, 港内水路, 山下公園施設</td>
<td>氷川丸アメリカ航路に返り咲</td>
<td>横浜港の将来像案</td>
</tr>
<tr>
<td>1962</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>大桜橋, 新港埠頭, 港内水路, 山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>横浜開港記念行事</td>
</tr>
<tr>
<td>1963</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>大桜橋, 新港埠頭, 港内水路, 山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>横浜開港記念行事</td>
</tr>
<tr>
<td>1954</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1955</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1956</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1957</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1958</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1959</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1960</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1961</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1962</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1963</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1964</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1965</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
<tr>
<td>1966</td>
<td>売却評価調査</td>
<td>山下公園施設</td>
<td>冬季海上観光船に</td>
<td>港湾施設の保存</td>
</tr>
</tbody>
</table>
図-1 山下公園と山下町市街図（1930年頃）（原図『中区史』，1985）

図-2 山下公園と山下町市街図（1953年）（原図『国土地理院』，1953）

山下公園は臨海部のオープンスペースであったため、第二次世界大戦末期には日本海軍に接収され軍事基地となっていた。海軍の接収中は園内全域に軍用資材などが置かれ、園内中央のポーベイシオンは水面が港区と直結していたため、上陸用の船艇が置かれた。戦後の山下公園は将校用住宅地として占領軍に接収され、米軍は日本軍の軍備を撤去した後に将校ハウスなど住宅35棟、付属建物2棟を建設した（写真-1①・図-2①。これにより山下公園は園路・広場などの地割を損なわれることはなかったが、同公園が進駐軍の本拠地の一つに選ばれたのは、港に面している立地条件と臨海公園の魅力ゆえであったろ。1947（昭和22）年6月高島埠頭が接収解除になり、ようやく民間貿易が再開となった。しかし、まだ埠頭などの多くが港湾水域も接収されていたため、海上の流通が思うようにならなかった。そのためそれらの代替施設として埠頭や接岸施設、桟橋などの建設が急がれた。1951（昭和26）年横浜市が横浜港港湾管理者となり、1954（昭和29）年に出田町陸揚埠頭、高島第3号桟橋が完成。1955（昭和30）年に山下埠頭が完成した。さらに1956（昭和31）年から翌1957（昭和32）年の神武景気、1958（昭和33）年から1961（昭和36）年の景気景気に押され、埋立ては次々と続いた（表-1（図解）。1961（昭和36）
図-3 山下公園平面図（1985年頃）（原図：村木外雄、『横浜公園史稿』）

図-4 山下公園と山下町市街図（2000年頃）（原図：横浜市総務局公園部建設課、『山下公園再整備事業報告書』2002）

年には港船満載を緩和するため、軍用船の利用に支障をきたさない範囲において一般商船も係留施設などを使用できるように『不動産使用許可に関する一般協定』が在日米軍司令部（GHQ）との間で締結された。

図-3 5月3横浜港の船混み問題に基づく埠頭の建設と山下公園
(1) 横浜港の船混み問題
1951（昭和26）年に『港湾整備3年計画構想』が市から発表され、横浜港の将来計画案は表高島、出田町、瑞穂町を商業港、また宝町、大黒町、末広町一帯を工業港、山下公園前を観光港、根岸町、関門町前を遊覧港、扇町を自由港とし、港湾機能の拡充を含む計画であった。

1952（昭和27）年には港湾整備の再整備が進められ、横浜港拡張計画として策定された。

1950年代には航空機が発達し、外国人の商船客は航空機の利用も多かったが、国内外の観光客は競う客船の利用が多かった。

横浜港は大型客船の入港、接岸に必要な十分な水深を有する航路と接岸施設を持ちあわせており、観光港の機能も備えていた。そのため外国人観光客の上陸基地と

-134-
表-2 横浜港と山下公園開運年表 (1971~2004)

<table>
<thead>
<tr>
<th>年度</th>
<th>横浜港</th>
<th>山下公園</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1971 (昭和46)</td>
<td>横浜港管理事務所 横浜港</td>
<td>大黒埠頭埋立工事着工</td>
</tr>
<tr>
<td>1972 (昭和47)</td>
<td>横浜港</td>
<td>山手地区景観風致保護区域構築</td>
</tr>
<tr>
<td>1974 (昭和49)</td>
<td>横浜港</td>
<td>県民ホール竣工 (海岸1号)</td>
</tr>
<tr>
<td>1978 (昭和53)</td>
<td>横浜港</td>
<td>横浜スタジアム開設 (横浜公園内)</td>
</tr>
<tr>
<td>1979 (昭和54)</td>
<td>横浜港</td>
<td>横浜シティエアターミナル (YCAT) 開業</td>
</tr>
<tr>
<td>1980 (昭和55)</td>
<td>横浜港</td>
<td>ベイブリッジ着工</td>
</tr>
<tr>
<td>1981 (昭和56)</td>
<td>横浜港</td>
<td>関内横浜どんたく始まる</td>
</tr>
<tr>
<td>1983 (昭和58)</td>
<td>横浜港</td>
<td>みなとみらい21事業着工</td>
</tr>
<tr>
<td>1985 (昭和60)</td>
<td>横浜港</td>
<td>内観工事 (新座駅、21街区) 開業</td>
</tr>
<tr>
<td>1988 (昭和63)</td>
<td>横浜港</td>
<td>隼橋公園完成 (19街区)</td>
</tr>
<tr>
<td>1989 (平成1)</td>
<td>横浜港</td>
<td>横浜博覧会開催 (YES’89)、ベイブリッジ開通</td>
</tr>
<tr>
<td>1990 (平成2)</td>
<td>横浜港</td>
<td>ロシホテル立川大会36回大会開催 (山下公園前の海側で開催)</td>
</tr>
<tr>
<td>1993 (平成5)</td>
<td>横浜港</td>
<td>ランドマークタワー開業 (25街区)</td>
</tr>
<tr>
<td>1996 (平成7)</td>
<td>横浜港</td>
<td>横浜海上防災基礎施設完成 (1街区)</td>
</tr>
<tr>
<td>1998 (平成8)</td>
<td>横浜港</td>
<td>横浜海上防災基礎施設完成 (1街区)</td>
</tr>
<tr>
<td>2000 (平成12)</td>
<td>横浜港</td>
<td>横浜港整備、パーゴラの改修</td>
</tr>
<tr>
<td>2001 (平成13)</td>
<td>横浜港</td>
<td>東海物産館新築、撤去工事着工</td>
</tr>
<tr>
<td>2002 (平成14)</td>
<td>横浜港</td>
<td>通路修繕工事及び、レストハウス竣工</td>
</tr>
<tr>
<td>2003 (平成15)</td>
<td>横浜港</td>
<td>通路修繕工事及び、レストハウス竣工</td>
</tr>
<tr>
<td>2004 (平成16)</td>
<td>横浜港</td>
<td>みなとみらい21線開業</td>
</tr>
</tbody>
</table>

山下埠頭の建設と山下公園

山下埠頭の建設と山下公園の関係について、1953年 (昭和28年) における横浜港に入港した船の72.8%のみが横浜港で、ベースを持ちの船は215隻、延長時間は2903時間に及んだ。すなわち1隻あたり平均的な時間は13.5時間、最高地速は大々倉の59時間であった。船港と港内にベース不足、ベース混雑が問題となり、大樓橋が縦橋の接岸施設の充実が急があった。

（2）山下埠頭の建設と山下公園

山下埠頭は接続された埠頭の代替を施設として1954年 (昭和29年) に着手し、1955年 (昭和30年) に第1期工事が完成した。

山下埠頭の建設工事の経過は、1954年 (昭和29年) に対し、各埠頭の接続工事が進められ、1955年 (昭和30年) に第1期工事の完成を達成した。

山下埠頭の開通は、1955年 (昭和30年) に運輸省により港湾審議会が開設された。1956年 (昭和31年) に運輸省港湾審議会第2回計画部会の計画案によって、1956年 (昭和31年) に最終版が完成し、山下埠頭の増設工事が開始された。1958年 (昭和33年) に第2期工事の完成を達成し、1959年 (昭和34年) に第3期工事の完成を達成し、1960年 (昭和34年) に第4期工事の完成を達成した。

山下埠頭の増設工事は、1955年 (昭和30年) に運輸省により港湾審議会が開設された。1956年 (昭和31年) に運輸省港湾審議会第2回計画部会の計画案によって、1956年 (昭和31年) に最終版が完成し、山下埠頭の増設工事が開始された。1958年 (昭和33年) に第2期工事の完成を達成し、1959年 (昭和34年) に第3期工事の完成を達成し、1960年 (昭和34年) に第4期工事の完成を達成した。

山下埠頭の増設工事は、1955年 (昭和30年) に運輸省により港湾審議会が開設された。1956年 (昭和31年) に運輸省港湾審議会第2回計画部会の計画案によって、1956年 (昭和31年) に最終版が完成し、山下埠頭の増設工事が開始された。1958年 (昭和33年) に第2期工事の完成を達成し、1959年 (昭和34年) に第3期工事の完成を達成し、1960年 (昭和34年) に第4期工事の完成を達成した。
汎水や収蔵が集積し、臭気が漂うようになったためで
り、埋め立てられて沈没に改修、再生された。つまり
改修工事により山下公園の平面プランが一部改正され
たのであった。このポートペインシについては筆者の「山
下公園ポートペインシ（端緒編）に関する研究」と
（2003）に詳しい。その後山下公園は昭和34年
年全面接収解除され、横浜市は直ちに公園を市民のため
に整備したが、その再生手法は基本的には山下公園の開
園当初の姿を復旧するものであった。

山下公園は横浜の観光の拠点とされ、1961年昭和36
年「水川丸」が公園の占用物件として公園前の海面
に造られた桟橋に保留された（図−3⑩・図−4⑪）。海
にちなんだ観光施設を設けたことで山下公園の臨海公園
としての魅力が増えた。なお「水川丸」の保留につい
ては田中祥夫（2000）『横浜公園物語』に詳しい。

1961年（昭和36年）3月に行われた港湾審議会第14回
計画部会ではさらに計画の改訂が行われ、1970年（昭和
45年）を目標に山下桟橋地の増築、新たな臨海工業用地
として桟橋跡の造成などが計画されている。これに
より山下公園の地先に大型船ターミナルを建設し、桟橋
増築を造成する計画が示された。

この公園増築計画は山下公園の前面に4万トン級1隻
15000トン級2隻の桟橋可能な山下町桟橋を建設し、観光
港として開くというものである。この計画は桟橋の
改修の実現や航空機の発着による旅客輸送の衰退など
により消滅に至るに至った。しかしながら、内海に近い面から
の観光ともいえる観光船の桟橋を造るということは、山
下公園の臨海公園における存在や役割の変化が極めて著
るものに至っていた証であり、また後の臨海緑地の発想が
そのもとである。

山下公園前の海岸線が守られた理由は、国内からの港
の眺望をすることと、関東大震災後の教訓である海岸
線を市民に開放するという大きな発想の転換があったた
めである。

（2）臨海货物線と山下公園

横浜港の臨海货物線は1961年（昭和36年）に開かれた
港湾審議会により山下公園を高架で通過する事を決定
したもの。同年数億工事着手、1965年（昭和40年）に開業式が
行われた。貨物線の高架は主として山下公園内の海岸通
り側に設けられたが、山下桟橋よりの公園側においては
は接続して幅広く架橋された（図−3⑪）。これか
の公園の景観と機能を欠く損なうものであったが、このよう
な数社が行われたのは、山下桟橋の完成により公園増築
においては横浜港の眺望が失われ、臨海公園としての魅
力が半減してしまったことが一因であろう。

その後公園増築の高架から海岸側のスペースは国際・広
場の地割が改替えられ、限られたスペースにおいて観光で
きるように再生された。また、公園東側の高架と海岸通
りの間に公園施設として駐車場が設けられた。風船
のモータリーセッションの港域にもとない、山下公園とそ
の周辺にも自動車で訪れられる利用者が増えたための再生方
案であった。

また高架の下には売店が数軒設置された。これは米軍
の接収解除が開始され、1955（昭和30年）頃より山下
公園の海岸通り沿いにおいて戦後商の占拠が断絶ま
ったためである。解決策としてこの高架下に売店を設
置することになり、1969（昭和44年）に海岸通り沿いの
売店は自主撤去された（表−1①）。これは山下公園
周辺の環境整備のための再生事業であった。

臨海货物線の通行本数は1日2本、繁忙時でも3本で
あったが、海上輸送の不振の影響で船港輸送からコンテナ
輸送に変わったため、開通して10年後から貨物の取扱
量が減少し、1986（昭和61年）に廃止された。そ
の後、山下公園に残された高架下を臨海商や野外生活者
などが活動の拠点とし始めたため、保安・衛生維持と
公園本来の景観を守るために高架の存在の是非が論ぜら
れたが、2000（平成12年）に山下公園内での全ての高架
を撤去する再生事業が行われた。

5観光港としての横浜港と山下公園の位置付け

横浜港を観光港として整備し、横浜を観光都市として
復興させることを1966（昭和31年）には横浜港国際観
光客接岸施設が設置され、横浜港の桟橋における観光客、
特定外客の接岸などを行っている。また1963（昭和38
年）には桟橋総合ビルが完成し、さらに海上改修工
事も開始された。翌1964（昭和39年）桟橋の基部を拡
張、大改修され、大桟橋国際観客ターミナルが完成した。

これは同年10月開業の東京オリンピックにむけて外国
選手団や関係観光客を受け入れる体制を整えるための
組織作りであった。このように国際的な国際港
である横浜港を観光港として確立させようという動きが
あった。横浜港に外国からの観光客を受け入れ、外貨を
稼ぎ国益を増やすという事は戦後の日本において復興
の第一歩であった。

なお、1959（昭和34年）には横浜港を一年周する観光
遊覧船が就航している。

横浜港を観光港として確立するには港の港と港自体
のイメージを作り上げたかったと考えられる。それに山
下公園は格好の材料となったはずである。海からの観光
客はまず、その場玄関である山下公園を目にして、これか
ら上陸する横浜について好印象を与えたいであろう。山下
公園は「港」を観光関係者の施設というイメージから一
新させ、見取りやすくなるべき場所としていた。

1985（昭和60年）に発表された『よこはま21世紀プ
ラント2次実施計画』に記載されている横浜港機能の
強化によると、みなとみらい21事業推進の他に市民の
ための水際線の開放や海上基地の整備などがあげられ
ている。水際線を開放することにより、周辺住民や観光客
に海と接する場を提供し、港と親しむ場所とする。山下
公園の存在による横浜港の水際線の開放は、現代の横浜
計画の目指す機能都市の都市計画を達成した例で
あり、港湾区域の水際線を市民や利用客に開放させた
先駆けでもある。また「港」を観光資源とし、個別の地方観光資源としての観光を促進した。横浜の経済活動の中心の一つが対外貿易であるため、商業流通の横浜港の一端ある山下埠頭に近い山下公園周辺は、商業交流や観光客も多い。また、横浜港は近接していること、観光資源も数多くあり、商業施設も集積していることから観光客に混ざりやすい。山下公園は、山下埠頭の海辺通りにホテルが林立しているのがこのためである。山下公園周辺の地域は「国際貿易港都」及び「国際観光都市」の中心として位置付けている。

6 近年の山下公園の再生（表-210）
(1) 1970 年代から 1980 年代の山下公園

1970 年代から 1980 年代にかけて山下公園で大きな改善工事が行われている。山下公園周辺に変化がないこの時期は戦後の改修工事が完了し、臨海総合開発計画の存在も既成事実となり、公園内が整備され安定していた。

(2) YESS'89 と山下公園「世田谷の広場」（図-140）

1989 年（平成 1 年）にみとみわ 21 区で横浜開催を YESS'89 が行われ、山下公園周辺にも多くの観光客が訪れた。横浜開催が閉幕し、開催中盛況であった遊園地や劇場館は解体され、その他の施設には住宅や病院、オフィスビル、国際会議場、イベントホールなどが立地している。横浜海上防災基地が建設され、隣接部としての役割、機能を果たしている。

周間の環境変化から全国規模で鉄道鉄道での山下公園付近への観光客が増加し、交通渋滞や違法駐車などが都市問題となった。横浜市はこれから交通問題の解決、利用者の利用の利便性を改善するために昭和 60 年度に山下公園の駐車場整備の基本構想をまとめ、1986 年（昭和 61 年）年に駐車場の実施設計を行った。1989 年（平成 1 年）山下公園の整備、廃止された臨海総合開発計画の高架が漫長に存在していた跡地に地上 1 階、地下 1 階鉄筋コンクリート造で鉄道鉄道鉄道鉄道の 2 層式、広さ約 3ha の立体駐車場が完成した。これにより山下公園の下には年中無休・24 時間営業、休日には最大 500 台が収容可能な駐車場が整備された。さらに山下公園の駐車場屋上に相当する部分に「せかいの広場」を開設した。なおその駐車場の人工地盤には高木が植樹可能な土壌をつくるため、建物全体を強固に建設した。

「せかいの広場」には中央に鍾乳洞をイメージした噴水が設置され、世界 6 大都市を表した国際及びその他の地域にわたった新木が樹種された。アメリカデイジー、ブルーイー、トチノキ、モクレン、ユーティ、オリーブ、ゲキシレーなどの植栽である。その他にもマーガレットやケシリーヌ、アカソサなど多種の花が植えられ、四季折々に花を咲かせて訪れた人々の目を楽しませている。また駐車場に併設されたこの「せかいの広場」は公園の東端にあり、公園前の海を望む山下埠頭に造成された部分であるが、地上 8m の高さにあり、海の風景が一望できる。山下公園は公園全面の眺望を求める角度を設計し、さらにこの人工地盤の上には「せかいの広場」からイベント広場への階段状の広場「水の階段」が設置された。海を望む上澄みドームの屋根タイプのガラスパネルが張られ、中央のカーテン部分には割りタイルによる水辺の植物の配置が行われた。

「せかいの広場」からポーランド館が設置され「人間の家」やフランス山地の「水の見える丘公園」への歩行者のアクセスを向上させ、新たな観光循環ルートを形成する公園の再生であった。

その他にも渋谷花壇と「せかいの広場」の間の芝生地をダスト遮断（砂利地）にしてイベント広場に改変し、山下公園を会場としたお祭りやイベントに対応できるようになった。

(3) 現在までの再整備

1990 年（平成 2 年）に行われた横浜国際花火大会 35 回大会では、山下公園前の海辺に開催されたため、大勢の観客が山下公園に訪れた。しかし前述のイベント広場のダスト遮断は海風で吹き飛ばし、さらに新たに無機質で公園内の舗装として好ましくなかったため、2001 年（平成 13 年）芝生広場に改修され「まつりの広場」として利用されている。

山下公園は海辺への眺望を求める放課後の機能が大きめである。眺望のよい魅力である景観を形成させるべく、2000 年（平成 12 年）度のように臨海総合開発計画の高架が撤去され、海岸通りからの眺望を改善した。また歩道から歩行者空間の一体化をはかり、高架撤去部分の植栽と園路を開園当初のプランを継承しながらリニューアルし、再生された。

2002 年（平成 14 年）日本政府開催の FIFA サッカーワールドカップサッカー大会に向けてさらに施設の充実を進め、みなとみわ 21 区から歩行者利用の利便性を向上させるため 2002 年（平成 14 年）に区間の臨海総合館施設と山下公園をつなぐ「臨海総合プラザ」が開通した。これにより新埠頭から山下公園通り、山下埠頭に接続しており、臨海総合戦線の撤去で生まれた新たな海辺が再出発したが臨海総合開発計画が再開され、歩行者専用道として再生したものである。同年には「横浜大さん横浜国際船舎ターミナル」が開業した。

2003 年（平成 15 年）には海岸通りのチケットプレイスが撤去され、ヒーラーから海辺を違った公園前の路上駐車を一掃した。

7 結論

横浜港は戦後もまもなくおとずれた埋立でブームにより港湾施設の充実が行われた。工業港、商業港として発展を遂げた。また戦後の外貨の獲得のため、あるいは 1964 年（昭和 39 年）東京オリンピック開催に合わせた大規模な港湾整備が施設等の整備により、山下公園前の港区が観光地としての位置を果たした。時のルールにあわせて港区の機能が移り変わっていく一方、山下公園は戦後の接収で連戦の軍の居住場所となり、国内に再建が施された。また接
収斂効果の復旧工事によりポートベイシオンが埋められ沈
床花壇へと改変された。公園北側の建設計画、山下埠頭
建設による東端パルコニーの消失など時代の変化にあわ
せるように変貌を遂げていく。運営側は公園北側の建
設、また都市側からは公園を守るというせめぎ合いの中
で再生をくり返し、今日まで至った。

山下公園は他の震災復興公園と違い、大きくは改造さ
れず跡地を東大阪で編成し復旧、再生され、東側 4 分の
1 を残すもほぼ関東大震災のままで残存している。当
時という設計が選ばれたこと、及び、今海公園が極端な高さが技術的に検証されていることが理由で
あるが、東洋の海戦術であり横浜の領土と、震災
復興の象徴であったため残されたと考えられる。いずれ
にせよ山下公園が横浜港の魅力を引き出すようくり返し
再生され、人々を魅了してきたのは言うまでもない。

謝辞
横浜市役所の関根豊一氏には各種資料を御提供いただ
いた。記して謝意を表する。

補注及び参考文献・資料
1) 林昌子・小林芳: 『山下公園における造園技術、ラ
ンドスケープ研究第 65 卷 第 5 号、pp. 491-496、2002.
2) 田中祥夫: 『ヨコハマ公園物語』、中公新
3) 横浜市: 『横浜市史 II 第三巻
4) 中区制 50 周年記念実行委員会: 『横浜・中区
5) 国土地理院: 1 万分の 1 地図、新港町・山下町・新山
下』、pp.164、pp.165、pp.172-175、1953.
7) 横浜市港湾局臨海開発課: 『横浜の埋立』、pp.210-
8) 横浜市立大学経済研究所: 経済と貿易 185 号、pp.90-
111、p.114、2002.
9) 横浜港湾管理局: 『横浜港港湾計画書
(案)』、p.4、p.7、1955.
10) 横浜市総合局公園部建設課: 『山下公園再整備事業報
告書』本編、I. p.5、II. p.4、IV. p.4、VI. p.5、VII. p.1 資料
11) 村本泰雄: 『横浜公園史稿』、横浜市役所編
12) 運輸省第二港湾建設局京浜港湾工事事務所: 『直轄事
業 100 年のあゆみ』、pp.95、pp.96、2000.
13) 林昌子・小林芳: 『山下公園ポートベイシ
オン・端緒』に関する研究、ランドスケープ研究第 66 巻 第
5 号、pp.447-452、2003.
14) 神奈川新聞(1951 年 9 月 13 日、3 面) 『海の社会科』
(4) 『水道の役』11632 トン。1950(昭和 5)年に横浜港で
竣工した。戦前に外航船として活躍し、『アメリカ航
路の女王』と称われたが、時代の推移や技術の発展に
より新移民船船にその座を奪った。また戦時中は海兵
隊船として使用された。戦後に横浜港に再入航し、再
び外航船として Chili、ヨーロッパ航路船として再び外航船に
返し咲いた。1960(昭和 35)年横浜から最後の航便に出た後、1981(昭
和 36)年に山下公園前の海上に係留され、観光事業を開
業した。
15) 高架をめぐる議論: 敷設支着工の 2 年前から「目覚
せしめるように貨物の高架を通じてしまえば近在の眺望も
日本の玄関はなくなる」と横浜生まれの作家・大仏次郎
を中心とした文化人からの強い抗議があった。横浜市
も公園を通らず国鉄飯塚線(現 JR)を併用し、中村川沿
いに山下埠頭へ入るルートを国鉄に打診したが、もとの
計画通り高架で着工された。なお、大仏次郎の見解、高
架についての是非については前掲書 1) pp.160-162 に詳
しい。
17) 横浜市企画財政局: 『よこはま 21 世紀プラン第 2 次
18) 徳利雄: 『日本地図第 8 巻 千葉県・神奈川県』、6 章 国
19) 横浜市企画局企画調整部企画課: 『国際港湾横浜の都
20) (株) 横浜みなとみらい 21 世紀みなとみらい 21 インフ
ォメーション VOL. 70、11、pp.28-29、2003.