

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 章***

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¹⁾は、都市公園であり港湾緑地ではないが、港の中央の水際線に約800m²⁾にわたり所在している(図-1⁴⁾)。同公園周囲の横浜港には埠頭が林立し、重工業の盛んな鶴見・生麦と根岸・磯子の臨海工業地帯に挟まれ、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。諸外国から影響を受け、風俗や文化など様々な生活様式が持ち込まれた。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地ができ、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、先人たちの遺構が数多く残されている。また都心臨海部にあたる山下公園周辺地区には税関や役所といった公共施設、中華街やみなとみらい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通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城環境科学部造園科学科

対象とした。

戦後しばらくは物流と観光の手段の中心が船であったため、高度成長していく横浜港において埠頭の建設が続き、海岸線が激変し、山下公園前の港区の機能も大きく様変わりしたのであった。

2 横浜港の戦後と山下公園

横浜港は戦後、国有の大棧橋、新港埠頭、瑞穂埠頭、市有の高島埠頭などの接岸施設が米軍により全面接收され、さらに上屋や倉庫も接收された³⁾。主要な港湾施設のほぼ全てが米軍の支配下になり横浜港の物流は大打撃を受けた。山下公園には将校ハウスが建設され、山下公



写真-1 接收中の山下公園(1950年代)
(原図:『中区史⁴⁾』,1985)

表-1 戦後の横浜港と山下公園関連年表⁶⁾⁷⁾⁸⁾(1945~1969)

	埠頭, 棧橋建設, 山下公園整備	接收, 解除	観光	港湾計画, 社会一般
1945(昭和20)		大棧橋, 新港埠頭, 港内水域, 山下公園他接收		横浜大空襲, 終戦
1949(昭和24)	表高島町地先, 末広町地先, 弁天町地先, 生麦町地先, 根岸町地先, 入江町地先等, 民間企業や市が続々と埠頭竣工		日本貿易博覧会開催	
1951(昭和26)				市が横浜港港湾管理者となる(運輸大臣の港湾区域認可) 横浜港の将来計画案
1952(昭和27)		港内水面, 大棧橋接收解除	氷川丸アメリカ航路に 返り咲き	京浜工業地帯造成事業促進 協議会発足
1953(昭和28)	山下埠頭建設着手(接收の代替施設) 大棧橋復旧工事国直轄施行決定祝賀会	高島埠頭接收解除	第1回みなと祭 開港95周年祝賀会 皇太子渡英の為, 大棧橋から出航	横浜港拡張計画 港湾整備促進法施行
1954(昭和29)	山下埠頭着工式 出田町雑貨埠頭, 高島第3号棧橋完成 (接收の代替施設)	山下公園一部 接收解除	開国100年祭	
1955(昭和30)	山下埠頭第1期工事完成, 山下公園東端バルコニーの消失 山下埠頭第2期工事開始 大黒町地先埋立工事着工(先取り方式)			この頃より山下公園前に 露店商の占領が始まる (1969 S44自主撤去, 高架下出店) 横浜国際港都建設審議会設置 (横浜市) 港湾審議会設置(運輸省)
1956(昭和31)	新港埠頭国費復旧工事着工		横浜国際観光客接遇協会 組織 横浜国際花火大会開催 (横浜公園前, 港町空地, 大岡川沿いにて開催)	第1次横浜港港湾計画 (経済自立5カ年計画) 神武景気(1956~1957)
1957(昭和32)	山下公園接收解除による復旧工事完了 山下公園ポートベイスンの消失			埋立事業局設置(横浜市)
1958(昭和33)	山下埠頭大型船バース増設工事完成 山下埠頭第2期工事完成		開港100年記念祭	横浜港港湾計画改訂 (新長期港湾計画)
1959(昭和34)	第1期大黒町地先埋立完成 山下岸壁輸出専用埠頭完成 山下埠頭6バース増設工事着工	山下公園全面 接收解除	横浜港1周遊覧船就航	岩戸景気(1958~1961)
1960(昭和35)			氷川丸横浜から最後の 航海に出る	
1961(昭和36)	山下町地先第1工区竣工(横浜市) 第2期大黒町地先埋立完成 臨海貨物線の敷設工事着工 サンディエゴ市姉妹都市 提携記念「水の守護神像」 寄贈, 山下公園内に設置		マリントワー完成営業開始 山下公園前に氷川丸係留, 観光開業	臨海貨物線山下公園を高架で 通過を決定(港湾審議会) 横浜港船混み応急対策協議会 設置, 不動産使用許可に関する 一般協定締結
1962(昭和37)	新港埠頭一文字地区埋立工事完成 山下埠頭事務所設置			東京湾総合開発協議会発足
1963(昭和38)	大棧橋総合ビル完成 大棧橋上屋改築工事開始 (東京オリンピック) 山下公園内で花壇展始まる 県営扇島埋立完成	新港埠頭接收解除		横浜国際港都建設総合基幹計画 の見直し(根岸~金沢にかけて 一大工業地帯を造成する事を基 本方針とする) 東水堤内防波堤白灯台撤去
1964(昭和39)	大棧橋基部拡張, 大改造 大棧橋国際船客ターミナル竣工式		東京オリンピック開催	横浜港国際船ターミナル協会 発足
1965(昭和40)				第2次港湾整備5カ年計画決定 東京湾フェリー横浜, 木更津間 運航開始 山下臨海鉄道開業式 (山下公園内高架で通過) (1986 S61廃止, 2000 H12撤去) いざなぎ景気始まる(~1970)
1969(昭和44)				山下公園前の露店商の自主撤去

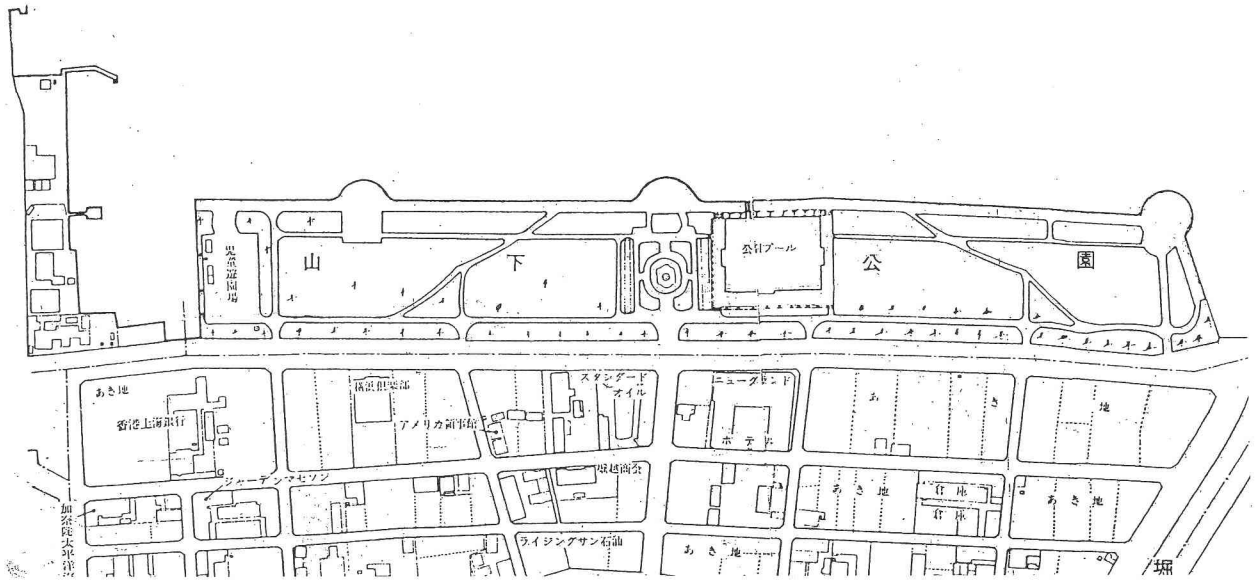


図-1 山下公園と山下町市街図(1930年頃)(原図:『中区史⁴⁾』,1985)

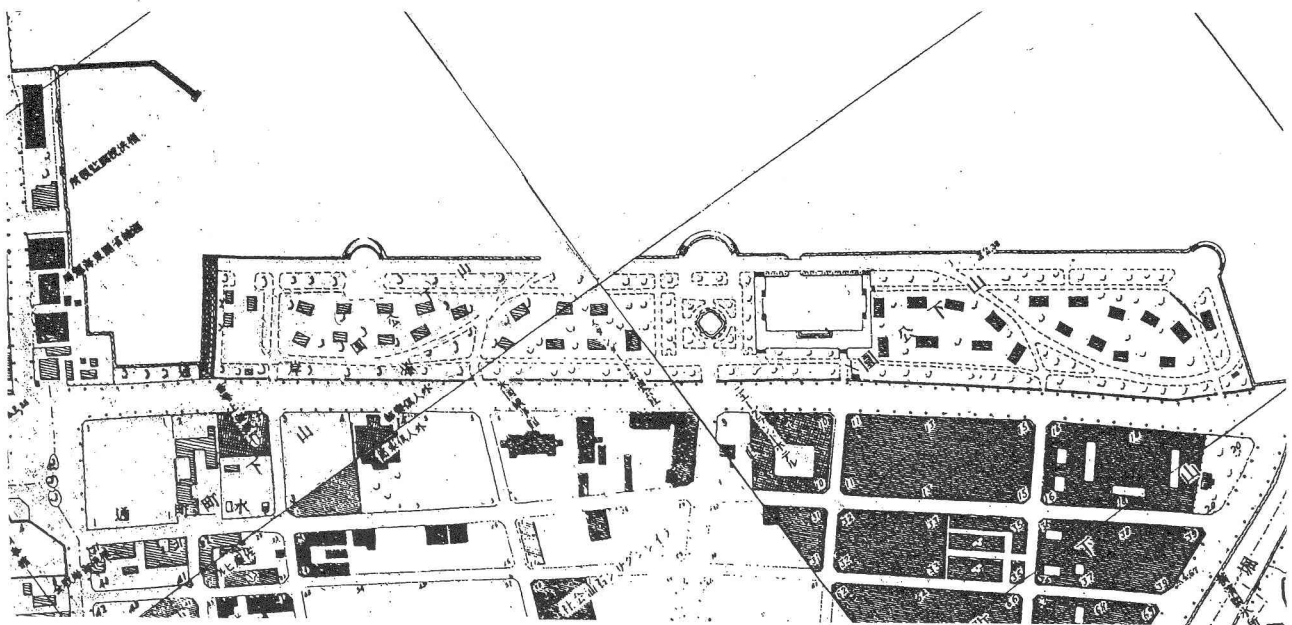


図-2 山下公園と山下町市街図(1953年)(原図:国土地理院,1953)

園は横浜市民から遠ざけられてしまった。

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收され軍事基地となっていた。海軍の接收中は園内全域に軍用資材などが置かれ、園内中央のボーベイシンは水面が港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收され、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-1⁴⁾・図-2⁵⁾)。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

ろう。

1947(昭和 22)年 6 月高島埠頭が接收解除になり、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や港湾水域も接收されていたため、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、棧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)年に出田町雑貨埠頭、高島第 3 号棧橋が完成、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)年の岩戸景気に押され、埋立ては次々と続いた(表-1⁶⁾⁷⁾⁸⁾)。1961(昭和 36)

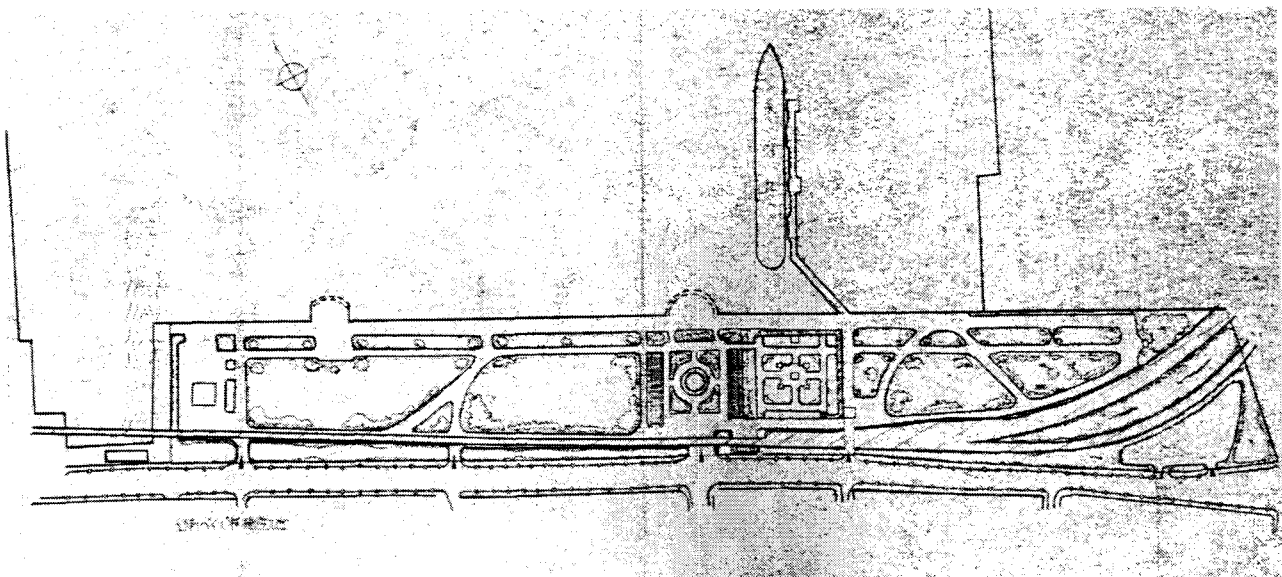


図-3 山下公園平面図(1985年頃)(原図:村本外雄、『横浜公園史稿¹¹⁾』)

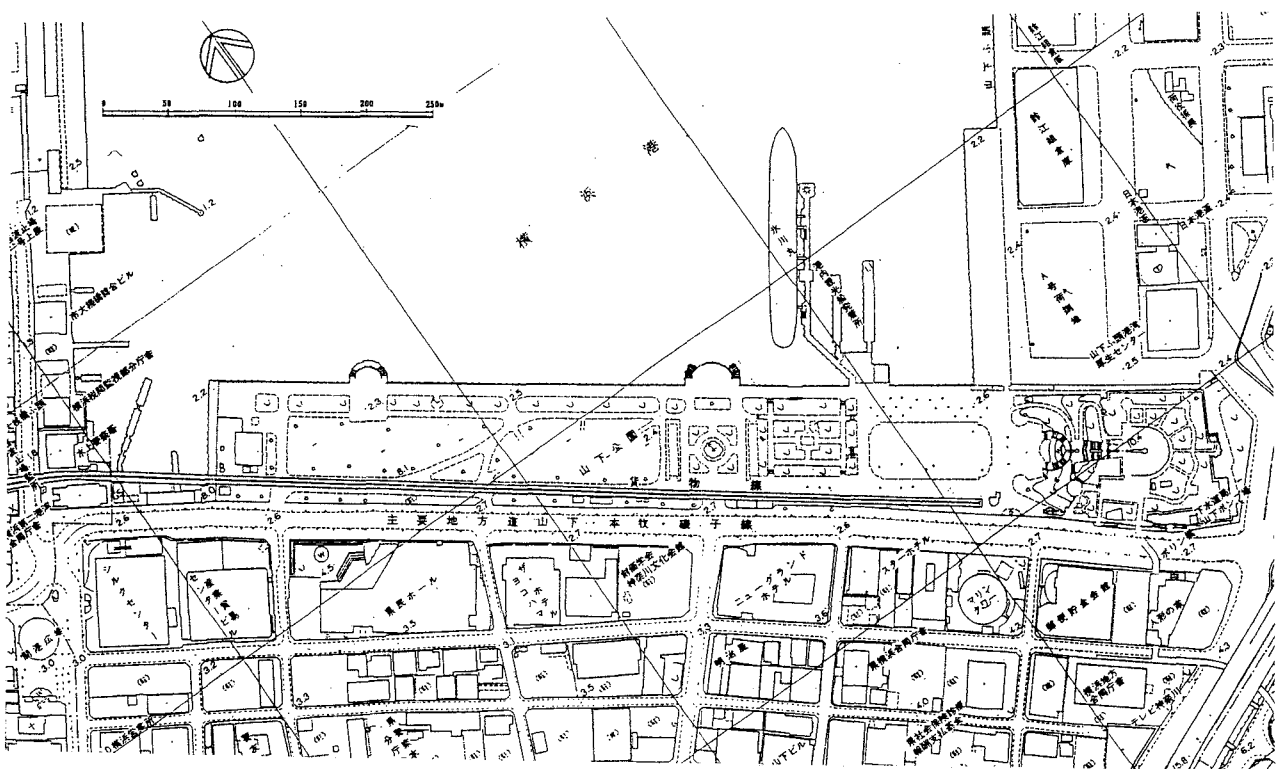


図-4 山下公園と山下町市街図(2000年頃)

(原図:横浜市緑政局公園部建設課、『山下公園再整備事業報告書¹⁰⁾』, 2002)

年には滞船滞貨を緩和するため、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接岸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』が在日米陸軍指令部(GHQ)との間で締結された⁹⁾。

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『港湾拡充3カ年計画構想』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、間門町前面を遊覧港、扇町を自由港とし、港湾機能の拡充をはかる計画であった³⁾。翌1952(昭和27)年に案がまとめられ、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用客は航空機の利用も多かったが、国内外の観光客は概ね客船の利用が多かった⁹⁾。

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⁹⁾。そのため外国人観光客の上陸基地と

表-2 横浜港と山下公園関連年表¹⁰⁾¹⁹⁾²⁰⁾(1971~2004)

	山下公園	横浜, 横浜港
1971(昭和46)		大黒埠頭埋立工事着工
1972(昭和47)		山手地区景観風致保全要綱施行
1974(昭和49)		県民ホール竣工(海岸通り)
1978(昭和53)		横浜スタジアム開設(横浜公園内)
1979(昭和54)		横浜シティエアターミナル(YCAT)開業
1980(昭和55)		ベイブリッジ着工
1981(昭和56)	園内で横浜どんたく始まる	
1983(昭和58)		みなとみらい21事業着工
1985(昭和60)		内貿パース(耐震パース, 21街区)開業
1988(昭和63)		臨港パーク完成(19街区)
1989(平成 1)	山下公園地下駐車場, せかいの広場, イベント広場等開設 ポーリン橋建設(山下公園~人形の家)	横浜博覧会開催(YES' 89), ベイブリッジ開通
1990(平成 2)	横浜国際花火大会35回大会開催(山下公園前の海上で開催)	
1993(平成 5)		ランドマークタワー開業(25街区)
1995(平成 7)		横浜海上防災基地陸上施設完成(1街区)
1996(平成 8)		横浜海上防災基地海上施設完成(1街区)
2000(平成12)	噴水整備, パーゴラの改修 臨海貨物線高架撤去, 撤去部植栽工事	
2001(平成13)	沈床花壇全面改修, レストハウス竣工	
2002(平成14)	臨港線プロムナード開通 (山下公園~新港埠頭赤レンガパーク)	赤レンガ倉庫(文化, 商業施設)開業 W杯サッカー大会(日韓共同開催) 横浜港大さん橋国際客船ターミナル開業
2003(平成15)	海岸通りチケットメーターの廃止	
2004(平成16)		みなとみらい21線開業

しても利用され、横浜港には商船や客船など大型船の入港が増大した。1953(昭和28)年では横浜港に入港した船舶の72.8%のみが接岸可能で、パース待ちの船は215隻、延待時間は2903時間に及んだ⁹⁾。すなわち1隻あたり平均待ち時間は13.5時間、最高待ち時間は大棧橋の59時間であった⁹⁾。船混みと同時にパース不足、パース混雑が問題となり、大棧橋や埠頭の接岸施設の充実が急がれた。

(2) 山下埠頭の建設と山下公園

山下埠頭は接収された埠頭の代替え施設として1954(昭和29)年に着工し、1955(昭和30)年に第1期工事が完成した。

山下公園竣工時(昭和5年)から戦後の昭和30年代までは、同公園と海岸通りを挟んで陸側に位置する山下町において、ホテルニューグランドから東側の中村川(旧堀川)にかけては空き地が多かった⁴⁾¹⁰⁾(図-1⁹⁾)。山下埠頭は山下公園背後の空き地の前面を埋め立てるかのよう造成されたのであった。それはヒンターランドからの眺望を考慮し、当時比較的空き地の多かった中村川寄りの公園の前面を埋め立てることにしたのであろう。この埠頭造成工事は山下公園の東端、全延長の約4分の1の前面を埋め立てた。なお山下埠頭のグランドレベルは山下公園とほぼ同じ高さに造成された。

山下埠頭の完成により、山下公園は接収中とはいえ東端の海岸線を損ない、横浜港に突き出た3つの半円形バルコニーのうち、1つの眺望は消滅してしまった。山下公園の平面プランの前提であった公園前水域はこの時初

めて損なわれたのである(図-3¹¹⁾・図-4¹⁰⁾)。

1955(昭和30)年山下埠頭は完成したが、接収により接岸係留可能なパースが著しく減少してしまった横浜港の滞船滞貨を緩和するには至らなかった。また商業や工業が発展したために、横浜港に入港する船は増すばかりであった。

4 山下埠頭の変遷と山下公園

(1) 山下公園における接収解除と山下埠頭の増設

1955(昭和30)年に運輸省により港湾審議会が設置された。1956(昭和31)年4月に改訂された港湾審議会委員会第2回計画部会の計画案によると1960(昭和35)年を目標年次として山下埠頭の増設、埋立て等の計画がなされている¹²⁾。山下埠頭は引き続き第2期工事が開始され1958(昭和33)年第2期工事竣工、大型船パースの増設工事が完成した。1959(昭和34)年にはさらに6パース増設工事など、その後も規模はますます大きくなり、山下埠頭は商業物流の拠点となった。しかし山下埠頭は東北方向に拡張されたので山下公園からの海の眺望がさらに大きく損なわれることはなかった。物流の一拠点としての山下埠頭には船荷等の移動の輸送媒体に臨海貨物線の敷設が必要となった。

山下公園は1954(昭和29)年に公園中央部分の噴水広場帯が一部接収解除された。またそれにとまう復旧工事により、開園当初から臨海公園特有の施設として公園のほぼ中央に設置されていたボートベイシン(端艇溜)が消滅することになった。それはボートベイシンに

汚水や塵芥が集積し、悪臭が漂うようになったためであり、埋め立てられて沈床花壇に改修、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変されたのであった。このポートベイシンについては筆者の『山下公園ポートベイシン（端艇溜）に関する研究¹³⁾』（2003）に詳しい。その後山下公園は1959（昭和34）年全面接收解除され、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要所とされ、1961（昭和36）年「氷川丸¹⁴⁾」が公園の占用物件として公園前の海面に造られた棧橋に係留された（図-3¹¹⁾・図-4¹⁰⁾）。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向上した。なお、「氷川丸」の係留については田中祥夫（2000）『横浜公園物語²⁾』に詳しい。

1961（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（昭和45）年を目標に山下埠頭他の増設、新たな臨海工業用地として根岸湾の造成などが計画されている¹²⁾。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、公園埠頭を造成する計画案が出された。

この公園埠頭計画は山下公園の前面に8万トン級1隻15000トン級2隻の接岸可能な山下町棧橋を建設し、観光港として開くというものである³⁾。この計画は大棧橋の改修の実現や航空機の発達による旅客航路の衰退などにより消滅に至った³⁾。しかし、公園内にいわば海からの玄関ともいえる観光船の埠頭を造るということは、山下公園の横浜港における存在や役割の評価が確固たるものとなっていた証しであり、また後の港湾緑地の発想そのものである。

山下公園前の海岸線が守られた理由は、園内からの港の眺望を守ることと、関東大震災後の教訓でも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¹⁾。

(2) 臨海貨物線と山下公園

横浜港の臨海貨物線は1961（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²⁾¹⁵⁾、同年敷設工事着工、1965（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、山下埠頭よりの公園東側においては枝別れして幅広く架設された（図-3¹¹⁾）。これは公園の景観と機能を著しく損なうものであったが、このような敷設が行われたのは、山下埠頭の完成により公園東側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。

その後公園東側の高架から海側のスペースは園路・広場の地割が改変され、限られたスペースにおいて廻遊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¹⁰⁾。戦後のモータリゼーションの進展にともない、山下公園とその周辺にも自動車で訪れる利用客が増えたための再生事

業であった。

また高架の下には売店が数軒設置された。これは米軍の接收解除が開始され、1955（昭和30）年頃より山下公園の海岸通り沿いにおいて露店商による占拠が始まったためである¹⁰⁾。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露店は自主撤去された（表-1⁶⁾⁷⁾⁸⁾）。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。

臨海貨物線の運行本数は1日2本、繁忙時でも3本であった²⁾。また海上輸送の主流が船荷輸送からコンテナ輸送に変わった¹⁰⁾ため、開通して10年後から貨物の取扱量が減少²⁾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に露店商や野外生活者などが活動の拠り所とし始めたため、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ために1956（昭和31）年には横浜港国際観光客接遇協会が設置され、横浜港の埠頭における歓送迎、特定外客の接遇などを行っている¹⁶⁾。また1963（昭和38）年には大棧橋総合ビルが完成し、さらに上屋改築工事も開始された。翌1964（昭和39）年棧橋の基部を拡張、大改造され、大棧橋国際船客ターミナルが完成した。これは同年10月開催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¹⁶⁾を整えるための組織作りであった。このように我国の代表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こと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緑の港へ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、その表玄関にある山下公園を目にし、これから上陸する横浜について好印象を抱いたであろう。山下公園は「港」を港湾関係者の施設というイメージから一新させ、近づきやすく親しみやすい場所としていた。

1985（昭和60）年に発表された『よこはま21世紀プラン第2次実施計画¹⁷⁾』に記載されている港湾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、港と親しみやすくする。山下公園の存在による横浜港の水際線の開放は、現代の港湾計画の目指す港湾機能と都市機能の調和を達成した好例であり、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」を観光資源とした一例である。

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拠点である山下埠頭に近い山下公園周辺は商用客も多い。また大栈橋が近接していること、観光資源も数多くあり、商業施設が集中していることなどから観光客も沢山訪れる。山下公園背後の海岸通りにホテルが林立しているのはこのためであろう。山下公園周辺の地区は「国際貿易港都¹⁰⁾」「国際観光都市」の中心として位置付けられている。

6 近年の山下公園の再生 (表-2¹⁰⁾、²⁰⁾)

(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修工事は行われていない。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、臨海貨物線の高架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) YES' 89 と山下公園「せかいの広場」(図-4¹⁰⁾)

1989(平成1)みなとみらい21地区で横浜博覧会 YES' 89 が行われ、山下公園周辺にも多くの観光客が訪れた。横浜博覧会が閉幕し、開催中盛況であった遊園地や美術館は残され、その他の跡地には住宅や病院、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。また横浜海上防災基地が建設され、臨海部としての役割、機能を果たしている²⁰⁾。

周囲の環境変化から全国規模で県外から自家用車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¹⁰⁾。横浜市はこれら交通問題の解決、利用者や市民へ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(昭和61)年に駐車場の実施設計を行った¹⁰⁾。1989

(平成1)山下公園の東端、廃止された臨海貨物線の高架が幅広く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一部鉄骨鉄筋コンクリート造の2層式、広さ約3haの立体駐車場が完成した¹⁰⁾。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¹⁰⁾が収容可能な駐車場が完備された。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。なおその駐車場上の人工地盤には高木が植栽可能な土盛りをするため、建物全体を強固に建設した¹⁰⁾。

「せかいの広場」には中央に羅針盤をイメージした噴水が設置され、世界6大陸を表した園路とそれぞれの大木にちなんだ樹木が植樹された¹⁰⁾。アメリカデイゴ、ブルーベリー、トチノキ、モクレン、ユーカリ、オリーブ、ゲッケイジュなどの樹種である¹⁰⁾。その他にもマーガレットやゼラニウム、アカンサスなど多種の草花が植えられ、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。また駐車場上に作園されたこの「せかいの広場」は公園の東端にあたり、公園前面の海を埋立て山下埠頭が造成された部分であるが、地上8mの高さにあり、港の風景が一望できる。山下公園は公園東部の眺

望をある程度取り戻す再生を成し遂げた。

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降りる階段状の広場「水の階段」が設置された。海を表現したコバルトブルーの磁器タイルが張られ、中央のカナル部分には割りタイルによる水辺の生物の彫刻が置かれた¹⁰⁾。

「せかいの広場」からポーリン橋が架設され「人形の家」やフランス山地区の「港の見える丘公園」への歩行者のアクセスを向上させ、新たな観光廻遊ルート¹⁰⁾を開設する公園の再生であった。

その他にも沈床花壇と「せかいの広場」の間の芝生地をダスト舗装(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した。

(3) 現在までの再生・整備

1990(平成2)年に行われた横浜国際花火大会35回大会は、山下公園前の海上で開催されたため、大勢の見物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舗装は海風に舞い、さらに見た目が無機質で公園内の舗装として好ましくなかったため、2001(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¹⁰⁾。

山下公園は海への眺望と海からの眺望が大変美しい公園である¹⁰⁾。見通しのよい魅力ある景観を形成させるべく、2000(平成12)年前述のように臨海貨物線の高架が撤去され、海岸通りからの見通しを改善した。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¹⁰⁾。

2002(平成14)年日韓共同開催のFIFAワールドカップサッカー大会にむけてさらに施設の充実を進めた。みなとみらい21地区からの歩行利用客の利便性と廻遊性を向上させるため2002(平成14)年に同地区の商業施設と山下公園をつなぐ「臨港線プロムナード」が開通した。これは新港埠頭から山下公園を通り、山下埠頭と結んでいた臨海貨物線の残されていた高架の一部を改修し、歩行者専用道として再生したものである。なお同年には「横浜大さん橋国際客船ターミナル」が開業した。

2003(平成15)年には海岸通りのチケットメーターが廃止され、ヒンターランドからの眺望を遮っていた公園前の路上駐車を一掃した。

7 結語

横浜港は戦後まもなくおとずれた埋立てブームにより港湾施設の充実がはかられ、工業港、商業港として発展をした。また戦後の外貨獲得のため、あるいは1964(昭和39)年東京オリンピック開催にむけた大栈橋や港湾施設等の整備により、山下公園前の港区が観光港としての確立を果たした。時のニーズ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進駐軍の居住場所となり、園内に建物が建設された。また接

取解除後の復旧工事によりポートベイシンが埋められ沈床花壇へと改変された。公園埠頭の建設計画、山下埠頭建設による東端バ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。港側からは公園埠頭の建設、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極力元の造りに準じて復旧、再生され、東側4分の1を除けばほぼ開園当初の姿のままで現存している。当時の設計力やデザインが素晴らしかったことや、初の臨海公園であり高度な技術が用いられていたことが理由であろう。また日本の表玄関であり横浜の顔として、震災復興の象徴であったため残したとも考えられる。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

横浜市役所の岡澤信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) 林陽子・小林章：山下公園における造園建設技術，ランドスケープ研究第65巻 第5号，pp. 491-496, 2002.
- 2) 田中祥夫：『ヨコハマ公園物語』，中公新書，p. 146, p. 161, pp. 162-165, 2000.
- 3) 横浜市：『横浜市史Ⅱ第三巻(上)』，p. 271, p. 321, p. 338, p. 340, 2003.
- 4) 中区制50周年記念実行委員会：『横浜・中区史』，p. 324, p. 325, p. 348, 1985.
- 5) 国土地理院：1万分の1図，「新港町・山下町・新山下」，p. 164, p. 165, pp. 172-175, 1953.
- 6) 横浜市：『横浜港二十年の歩み』，p. 55, p. 56, pp. 195-200, 1973.
- 7) 横浜市港湾局臨海開発部：『横浜の埋立』，pp. 210-223, 1992.
- 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) 横浜港港湾管理者：『横浜港港湾計画書(案)』，p. 4, p. 7, 1955.
- 10) 横浜市緑政局公園部建設課：『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: 資料編，1. p. 3, 1. p. 6, 1. p. 7, 1. p. 12, 11. p. 4, 13. p. 1, 13. p. 3, 13. p. 4, 13. pp. 6-8, 14. p. 6, 2002.
- 11) 村本外雄：『横浜公園史稿』，横浜市役所蔵
- 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』，p. 95, p. 96, 2000.
- 13) 林陽子・小林章・福岡孝純：山下公園ポートベイシン(端艇溜)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)：「船の社会科」(4)「氷丸丸」11632トン。1930(昭和5)年に横浜ドックで竣工した。戦前に外航船として活躍し、『アメリカ航路の女王』とうたわれたが、時代の推移と技術の発展により新鋭貨物船にその座を譲った。また戦時中は海軍病院船として使用された。戦後に横浜造船所で改修され、ニューヨーク定航船として再び外航に返り咲いた。1960(昭和35)年横浜から最後の航海に出た後、1961(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：敷設工事着工の2年前から「目隠しするように貨物の高架を通してしまえば遠景の眺望も日本の玄関もなくなる」と横浜生まれの作家・大佛次郎を中心とした文化人からの激しい抗議があった。横浜市も公園を通らず国鉄根岸線(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、大佛次郎の見識、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。
- 16) 横浜市：『横浜市史Ⅱ第三巻(下)』，p. 151, 2003.
- 17) 横浜市企画財政局：『よこはま21世紀プラン第2次実施計画』，p. 78, 1985.
- 18) 証幸雄：『日本地誌第8巻 千葉県・神奈川県』，6章 国際貿易港都 横浜，p. 471, p. 472, 1967.
- 19) 横浜市企画局企画調整部企画課：『国際港都横浜の都市づくり』，pp. 124-127, 2002.
- 20) (株)横浜みなとみらい21 他：みなとみらい21 インフォメーション VOL. 70, 11, pp. 28-29, 2003.