

山下公園にみる再生

A Study on Regeneration of Yamashita Park in Yokohama Port

林 陽子* 小林 章**

Yoko HAYASHI* Akira KOBAYASHI**

1. 緒言

震災復興期、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、北水堤・東水堤に囲まれた横浜港の中央に所在し、当初の水際線は東西約800mにわたっていた²⁾。なお横浜港は1896（明治29）年に北水堤・東水堤を築造することにより常に平静な泊地を確保して発展してきたが、今日の東水堤は後述するように山下埠頭埋立によりほとんど陰にかくれてしまっている。公園内全般は広々とした芝生地として樹木を点在させ、園路は直線を基調としながら滑らかな曲線もめぐらせ、公園の中央には噴水が設置された³⁾。噴水の隣にはボートベインとよばれる海に開いた船溜まりが造られ、さらに海に突き出すように園内中央と東西両端に3箇所の半円形バルコニーが設けられた³⁾。これらボートベインとバルコニーの護岸には石段が築造され、海から利用者がボートで直接公園に上陸することを可能にしていた³⁾。

現在は山下公園周囲の横浜港には埠頭が林立し、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。

本論は横浜港の変遷の中で山下公園の遂げてきた再生の内容とそこに採用された技術を示してその意義を明らかにすることを目的とした。なお本論は主として山下公園前の港区の機能が大きく様変わりした、終戦後の1945（昭和20）年から現在までの横浜港における山下公園を研究対象とした。

なお本論では、公園の再生⁴⁾の概念を「利用者や近隣住民に快適な場所として開放すべく、再整備・改修をして負の遺産を解消し、必要ならば改造をして魅力を蘇らせること、また管理者にとって維持管理のしやすいものとする」とした。

2. 戦後の山下公園

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日本海軍に接収され軍事基地となっていたが、戦後は将校用住宅地として占領軍に接収された。米軍は横浜港の埠頭や棧橋を接収し、山下公園には日本軍の軍備を撤去した後に将校ハウス等を建設した。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。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。山下公園は横浜市民から遠ざけられた。

3. 山下埠頭と山下公園

(1) 山下埠頭建設と山下公園

戦後復興のために船舶による物流は欠かすことはできず、横浜港に日本人の使える埠頭の建設が急がれた。山下埠頭は横浜港の接収された埠頭の代替施設として、国費により1955（昭和30）年に第1期工事が竣工し、東水堤の内側、山下公園東端前面の海上を埋め立てた（図-1⁵⁾）。同埠頭のグラウンドレベルは山下公園に合わせ造成されたが、この完成により山下公園は接収中とはいえ東端4分の1の海岸線を損ない、横浜港に突き出た三つの半円形バルコニーの一つは海への眺望が消滅した。山下埠頭の完成により山下公園東端から東水堤側への海の眺望は失われてしまった。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。なお消失したバルコニーは港湾緑地（図-1⁶⁾）付近にあった。

(2) 山下埠頭増設と接収解除後の山下公園の再整備

その後山下埠頭は1955（昭和30）年に第2期工事を開始（1958（昭和33）年完成）、さらに拡張されたが、山下埠頭は東北方向に東水堤を越えて拡張されたため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。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⁾。

山下公園は1954（昭和29）年に公園中央部分の噴水広場一帯が一部接収解除された。またそれに伴う横浜市による復旧工事により、開園当初の特有の施設であったボートベインはその水面に滞留する汚水・塵芥改善のため埋立てられ、沈床花壇に改造された。この工事により山下公園の平面プランが一部改変された⁶⁾。開園当初より草花のなかった山下公園にこの時初めて大規模な花壇が設けられ再生された（表-1^{3) 6) 7)}）。

1959（昭和34）年山下公園は全面接収解除され、横浜市は直ちに公園を市民のために再整備したが、基本的に

* 東京農業大学大学院農学研究科

** 東京農業大学地域環境科学部造園科学科

*Tokyo University of Agriculture, Graduate School of Agriculture

**Tokyo University of Agriculture, Faculty of Regional Environmental Science

は開園当初の姿を復旧するものであった。

その後山下公園前の港区は観光港と位置付けられ⁸⁾、山下公園は横浜の観光の要所とされ、1961(昭和36)年「氷川丸²⁾⁹⁾」が公園の占有物件として地先水面に造られた棧橋に係留された。海にちなんだ観光施設を設けたことで臨海公園としての魅力が向上した。

なお海への眺望を失った公園東端は広場として改造された。

4. 臨海貨物線による山下公園の占用

横浜港の臨海貨物線(臨港線)は横浜港駅のある新港埠頭から山下埠頭間の物流促進のために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ことを決定²⁾¹⁰⁾、1965(昭和40)年に開業式が行われた。貨物線高架は主として山下公園内の海岸通り側の園路上に港湾局の占有物件として設けられたが、公園東側においては枝別れして幅広く架設された¹¹⁾。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い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・広場の地割が改修され、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、公園施設としてバスと乗用車のために駐車場が設けられた⁹⁾。戦後のモータリゼーションの進展に伴う公園の再生事業であったといえる。

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ていたため⁹⁾、解決策として高架の下に売店を数軒設置した。1969(昭和44)年に海岸通り沿いの露店は自主撤去された。これは山下公園周辺の環境整備のための事業であった。

臨海貨物線の運行本数は1日2〜3本であった²⁾が、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ため⁹⁾、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。

表-1 山下公園の再生内容とそれに用いた技術³⁾⁵⁾⁷⁾

年号	変更(※)と再生の内容	技術	背景・目的
1954(昭和29)	ポートベイシン埋立(面積3300㎡) 沈床花壇に改修	客土, 植栽, 園路舗装	使用されなくなったポートベイシンに汚水・塵芥集積, 衛生・保安改善
1955(昭和30)	※東端バルコニー前面水域埋立	埋立	山下埠頭建設, 山下公園東端前面海上の埋立, 山下公園は東端海岸線約1/4を消失 山下公園全面接収解除
1959(昭和34)	米軍住宅撤去(将校ハウス等住宅棟35棟, 付属建物2棟)	植栽, 植芝	
1961(昭和36)	氷川丸係留(公園占有物件) 公園東側広場に改修	棧橋建設	
1964(昭和39)	公園東端に駐車場建設 (バス19台, 乗用車16台収容可)	地割変更, 園路舗装, 植栽	交通問題の解決, 利便性向上
1965(昭和40)	※山下臨海鉄道高架建設・開業 (港湾局の公園占有物件)	鉄筋コンクリート造, 2径間連続ラーメン構造	山下埠頭への物流
1985(昭和60)	「港内観光船発着所」設置 (港湾局の水面占有物件)	棧橋建設	横浜港一周遊覧船就航
1989(平成1)	「山下公園駐車場」建設(24時間営業, 年中無休, 休日最大500台収容可) 公園東側改修, 「せかいの広場」開設 (面積1ha, 駐車場屋上 地上高8m)	地上1階地下1階, 鉄骨鉄筋コンクリート造建築	交通問題の解決, 利便性向上
	「水の階段」設置(面積1ha)	噴水, 園路舗装, 植栽, 噴水カナルに水辺の生物の磁器タイルモザイク	地上高8m, 北西方向に港一望, 羅針盤をイメージした噴水, 6大陸を表した園路と樹木植樹, 羅針盤の中心は中央噴水からの中心軸上に設ける せかいの広場からイベント広場へ降りる階段状広場
	「せかいの広場」から「ポーリン橋」架設	歩道橋架設	山下公園〜人形の家〜港の見える丘公園
2000(平成12)	園内臨海貨物線高架撤去 中央噴水整備 バーゴラ改修(2棟)	基礎杭埋め置き, 植栽, 園路舗装 噴水設備, 躯体改修 鉄筋コンクリート造, スクラッチタイル張り	海岸通りからの見通し改善 メインエントランス及び公園中央部分の改修
	中央門柱周辺改修 (門柱, ガス灯, 鋳造装飾フェンス)		
2001(平成13)	沈床花壇全面改修(面積4300㎡) イベント広場ダスト舗装を芝生広場に改修 (面積3000㎡) レストハウス建設(床面積410㎡)	園路舗装, 植栽 植芝, 植栽	中央噴水・せかいの広場と中心軸を合わせる ダスト舗装は見た目が無機質で海風に舞うため, 芝生広場に改修 トイレ・売店・休憩所設置, 利用者の利便性向上
2002(平成14)	臨港線プロムナード開通	隣接して現存する高架再利用	歩行利用者の利便性・至便性向上, 臨港パーク〜新港パーク〜赤レンガパーク(新港埠頭)〜山下公園〜港の見える丘公園(「理想的公園並公園系統(1932)」の一端を完成)

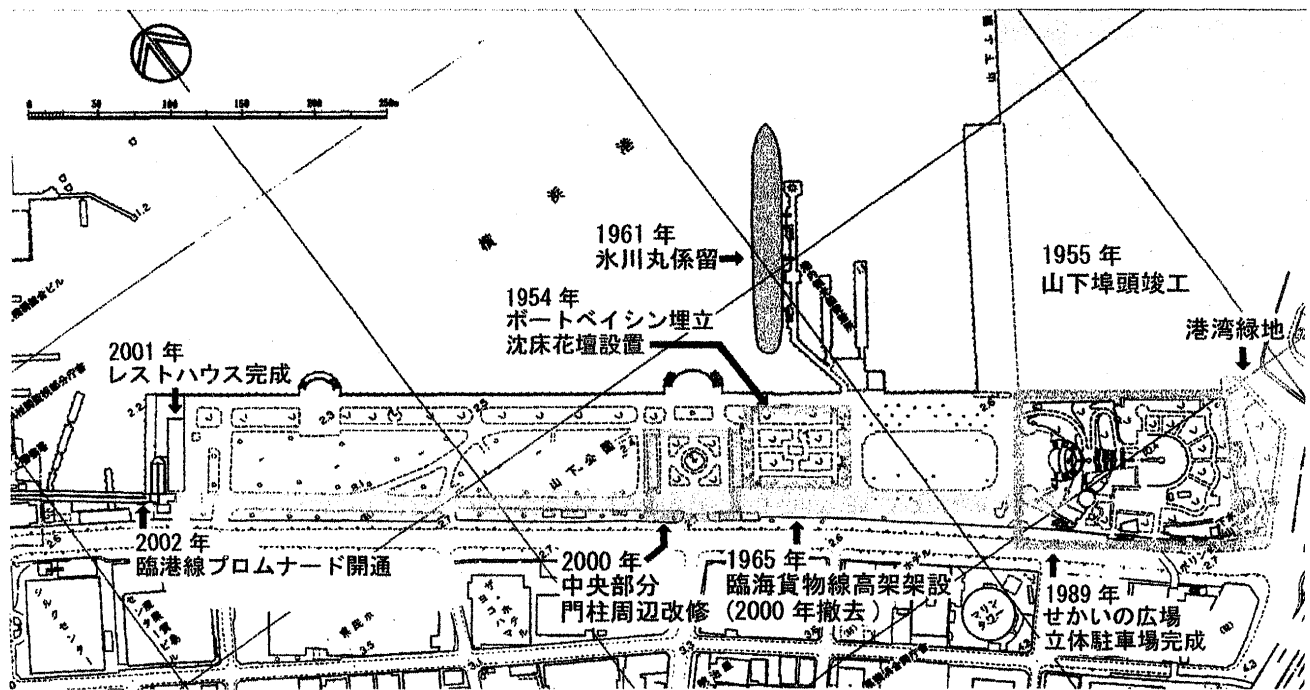


図-1 山下公園の再生部分 (原図: 山下公園再整備事業報告書(2002)⁵⁾ に加筆)

5. 近年の山下公園の再生

(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。ただし、1985(昭和60)年には水川丸に隣接して「港内観光船発着所」の棧橋が企業により設けられ、山下公園の地先水面から横浜港に遊覧ができるようになった。かつてのポートベインに代わり、山下公園には再び船が入り出す施設が設けられた。

(2) 立体駐車場と「せかいの広場」開設

横浜市は交通問題の解決、利用者・市民の利便性を改善するため、1986(昭和61)年に山下公園の駐車場の実施計画を行なった⁶⁾。公園施設として1989(平成1)年公園東端の貨物線高架が幅広く存在していた跡地に、開園当初のプランを全く改造して立体駐車場が完成した⁶⁾。駐車場建築屋上の人工地盤を公園の地盤とし、高木が植栽可能な土盛りをするために駐車場全体を強固に建設した⁶⁾。屋上に開園時のデザインを一新して「せかいの広場」を開設した。地上高8mの同広場の完成で山下公園は公園東部からの眺望をある程度取り戻す改造・再生を成し遂げた。

なお駐車場屋上の公園の先例として、1966(昭和41)年に完成した宮下公園(渋谷区)がある。同公園は1階部分が民間賃貸の「公共渋谷駐車場」で、その上の地上高約4mの人工地盤に造園された。駐車場側面には植栽と壁面にコラーージュが施されている。一方、「山下公園駐車場」にも壁面コンクリートに装飾が施されているが、

ユニークな外階段の設置や鉄の歩道橋の架設などコンクリートと鉄の造形により公園に配慮している。同駐車場は横浜観光のための需要も多く観光バスの駐車場でもある。

なお駐車場の下には下水道局の公園占用物件として下水ポンプ場が設けられた。かつて山下公園のためだけに埋め立て造成された敷地はこの時、地上と地下に立体的に改造されたのである。

「せかいの広場」から歩道橋「ポーリン橋」が架設され新たな観光廻遊ルート⁶⁾を開設する公園の再生が行われた。

沈床花壇隣の芝生地をダスト舗装にしてイベント広場に改終し、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。

「せかいの広場」からイベント広場に降りる「水の階段」が設けられたが、階段状の広場は公園に立体化した軸線と高台から山下公園を眺める新たなビスタラインを創った。

(3) 現在までの再整備

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。イベント広場のダスト舗装は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⁶⁾。この35回花火大会以降、山下公園は花火見物の名所として毎年多くの人々が訪れている。

園内に残された臨海貨物線高架の下を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とその下の売店は撤去された。これにより海岸通りからの見通しは改善された。また歩道から歩行者空間の一体化がはかられ、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改修され、再生された⁹⁾。

2000（平成12）年にはメインエントランス及び中央噴水広場を2001（平成13）年には中央噴水、「せかいの広場」と中心軸を合わせるために沈床花壇を再整備したが、元の姿に準じて改修された。

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。2002（平成14）年みなとみらい21地区からの廻遊道「臨港線プロムナード」が開通した。これは臨海貨物線の山下公園西端までの残され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。

なお山下公園の東端に小さな三角地が増えたかのように見えるが、その部分は港湾緑地であり、山下公園に隣接して設けられたものである。

6. 結語

接収解除後の山下公園の復旧工事はボートベイシンの埋立てなど公園周囲の環境変化に応じた改造であった。また山下埠頭建設による山下公園の東端水際線の消失、臨海貨物線高架の建設などは横浜港発展の副産物としての改変である。昭和の中頃までの山下公園は失うものが多く、結果的に「負」の遺産となった改変が多かった。しかし立体駐車場の設置と駐車場屋上の広場開設、高架の撤去と「臨港線プロムナード」の開通など、山下公園は昭和の終わりから平成にかけては「負」の遺産を「正」に生かして再生を遂げた。

公園への廻遊性を向上させ、公園内を快適に過ごせる空間に再整備していくことも公園の再生につながる。山下公園は立体駐車場屋上の「せかいの広場」開設や高架の撤去・プロムナード開通など、明るく安全で快適に過ごせる憩いの場を創出し、公園利用者にとっては横浜観光・散策の一拠点を与え、海や港とより隣接した空間を提供する再生を遂げた。また公園管理者にとっても整備された衛生的な公園空間は管理の行き届くものとなった。

なお山下公園にみる再生の特徴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改修、再生され、東側4分の1を除けばほぼ開園当初の姿をとどめていることである。

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・参考文献

- 1) 林陽子・小林章(2002):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, 491-496
- 2) 田中祥夫(2000):ヨコハマ公園物語:中公新書, 146, 161, 162-165
- 3) 横浜市役所(1932):横浜復興誌 第3編, 2, 13
- 4) 村橋正武 他(2003):特集「都市再生」:土木学会誌 vol. 88 No. 3, 9-40
- 5) 横浜市緑政局公園部建設課(2002):山下公園再整備事業報告書:本編, I. 5, II. 4, IV. 4, VI. 5, VII. 1:資料編, 1. 3, 1. 6, 1. 7, 1. 12, 13. 1, 13. 3, 13. 4, 14. 6
- 6) 林陽子・小林章・福岡孝純(2003):山下公園ボートベイシン(端艇溜)に関する研究:ランドスケープ研究第66巻 第5号, 447-452
- 7) 横浜市緑政局公園部建設課(2002):山下公園再整備事業竣工図, 25
- 8) 林陽子・小林章(2004):横浜港戦後史における山下公園:土木史研究 講演集 Vol. 24, 131-138
- 9) 神奈川新聞(1951年9月13日, 3面):「船の社会科(4)」「氷川丸」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。
- 10) 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为国鉄に打診したが、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2)pp. 160-162に詳しい。
- 11) 村本外雄:横浜公園史稿:横浜市役所蔵