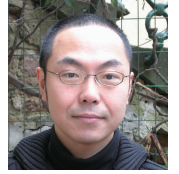


# 生き続ける都市と建築

第5回

## 横浜の都市と建築

黒田泰介 | 関東学院大学建築・環境学部 教授



### はじめに

本稿ではこれまでイタリア都市を対象として、そこに生き続ける歴史的建築物と都市空間について語ってきた。今回からは日本国内に視点を移して、共にわが国の近代化に大きく貢献してきた2都市、横浜と横須賀に注目したい。まずは幕末の開国以来、西洋文化が流入する窓口となった横浜について、その成り立ちと特徴的な建築物、都市空間について見ていこう。

### 原点としての横浜村

港湾都市横浜の建設は、米海軍提督マシュー・ペリーの来航(1853年)に始まる。江戸湾の入口、浦賀沖にやってきたペリーは鎖国中の日本に開国を迫り、徳川幕府に米大統領の親書を手渡した。回答を求めて翌年再来日した米艦隊は、交渉の場として江戸もしくはその近傍を要求する。対して幕府は会談の場として神奈川湊対岸の「横」に長く伸びた砂「浜」上の寒村、横浜村を提案した。同村地先は水深が深くて艦隊の停泊に適すると認められ、横浜村にて日米和親条約(1854年)が締結された【図1】。



図1 ペリー提督横浜上陸の図(W.ハイン画、1854年)

後に結ばれた日米修好通商条約(1858年)に従って長崎、函館と共に、横浜は国際貿易港として安政6年6月2日(1859年7月1日)に開港された【図2】。幕府は同様の条約を英・仏・露・蘭の4カ国とも結び、長く続いた鎖国政策は終焉を迎えた。

条約には江戸湾有数の湊であった神奈川湊の開港が明記されていたが、幕府は東海道沿いの要所である神奈川宿を避け、和親条約が結ばれた横浜での開港を決める。同地での貿易開始を一般に公布した1859年正月以降、開港場の建設が開始された。こうして半農半漁の小村だった横浜は、日本第一の国際港都として急速な発展を遂げることとなった。

### 旧東海道と横浜道

横浜市中心部の陰影段彩図(標高差を色調で表現した地図)【図3】を見ると、横浜村があった砂州がわずかに高く東西方向に延び、その背後に広がる低地の吉田新田が埋め立てられて市街地となった様子がよくわかる。

横浜村は交通の便が悪く、当初は海路か、大きく迂回するしかなかった。旧東海道は横浜村とは接続しておらず、その北側を陸続きに保土ヶ谷宿へと向かっていた。

浅間町を抜ける旧東海道に面した小高い丘の上に、横浜浅間神



図2 御開港横濱之全図(橋本貞画、1865年)

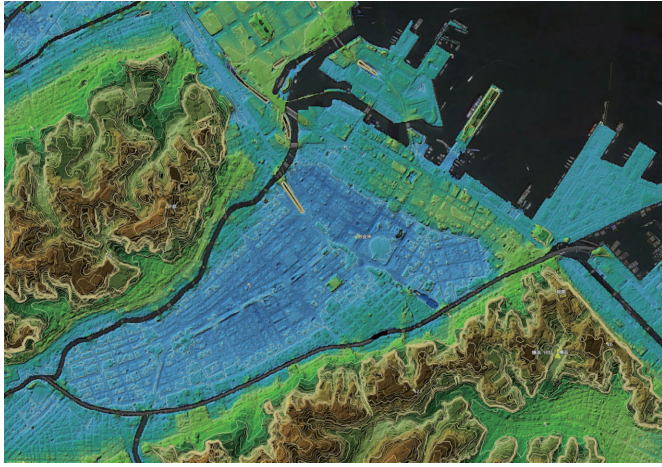


図3 陰影段彩図で見る横浜の地形 (google earthより)

社がある。源頼朝の建立(1080年)と言われる神社は江戸名所図会(1836年) [図4]にも描かれている。図中には参道の脇に大きな洞窟が描かれているが、これは「富士の人穴」と呼ばれ、かつては遠く富士山麓まで続くと思われていた。この周辺には古墳時代末期の横穴墓群が存在し、富士の人穴もこうした横穴墓のひとつだったといわれている。

幕府は修好通商条約に従い、開港期日までに東海道と開港場を結ぶ「横浜道」を建設することとなった。浅間神社の麓、芝生村(浅間町の前身)から当時の海岸線に沿って橋を架け、野毛の急斜面では切り通しを造成して、現在の馬車道に至る約2kmの道路を建設した。道路工事は開港のわずか3カ月前に開始され、突貫工事で開港前日に開通したという。こうして横浜は東海道と接続し、首都江戸とも直結された。

横浜道には後に英国人技師ブラントンによって、日本で2番目の鉄橋となる吉田橋が架橋(1869年)され、文明開化の象徴となった。今日では高速道路の堀割を渡る橋の欄干に、鉄製トラスがイメージ復元されている。

## 横浜の開港

横浜港の中心となったのは、開港と同時に開設(1859年)された神奈川運上所だった。運上所は国際港の税関であり、外交事務や関税の他、幕府の外務、港の行政・刑事、船の製造や修理の監督にあたる総合的な役所であった。運上所の前には波を防ぎ、船を停泊させる波止場(突堤)が築造され、荷物の揚げおろしが行われた。運上所を挟んで開港場の東側には外国人居留地、西側には日本人町が広がっていた。整然と区割された日本人町には、全国から集まった商人たちやさまざまな職種の人々が店舗や住宅を建設した。

外国人商人たちには居留地内に限って、商取引と居住が認められた。「居留地名簿」(1861年)は英国人54名、米国人38名、仏国人14名、蘭国人20名の在住が記されている。横浜港の主な輸



図4 浅間社と富士の人穴(江戸名所図会、1836年)

出品は生糸と茶であり、輸出品は綿織物や砂糖が多かった。食肉やパン、ビールやアイスクリーム等の食材や日用品、競馬やテニスなど、西洋風の生活文化も横浜から広まった。居留地内には日本人と西洋人との商取引の仲介役として、また理髪店や洋裁店、洋館建設業等を営む中国人も多く、開港当初の居留地に住む外国人の4割を占めたという。

港と開港場は川と堀割によって、出島のように周囲と隔離された。すべての橋の袂には関所が置かれ、開港場との往來を監視していた。関所の内側という意味で開港場は「関内」とも呼ばれ、今日も横浜中心部を示す地名として残っている。

国際港として活動を始めたばかりの横浜を大火が襲う。豚屋火事(1866年)と呼ばれる外国人向け料理店からの出火は、開港場の1/3焼失という大被害をもたらした。幕府の復興への遅い対応に業を煮やした外国人たちは、英国領事館を中心として外国人居留地の拡張・拡充を要求し、「横浜居留地改造および競馬場・墓地等約書」(1866年)が結ばれる。約書には新田沼地の埋立てによる市街地拡充、都市公園の新設、延焼防止を目的とした防火道路の整備等が盛り込まれた。関内ではR.H. ブラントンによるマスタープランに従って、日本初の洋風都市計画が実施された [図5]。

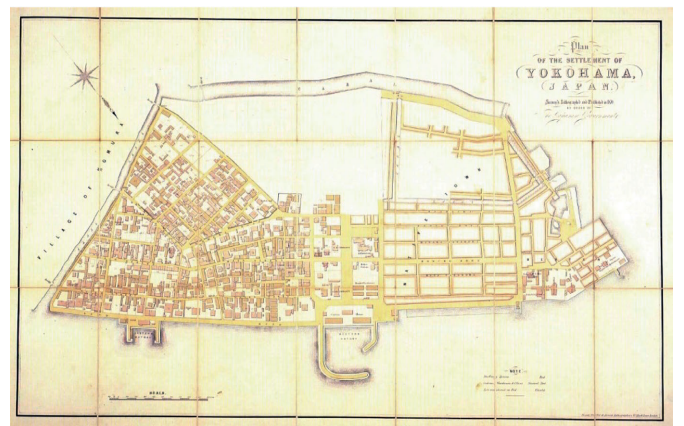


図5 Plan of the Settlement of Yokohama (ブラントンによる実測図、1870年)



写真1 現在の日本大通り



写真2 日本綿花横浜支店 (渡辺節、1928年)

## 日本大通りに残る歴史的建築

灯台建設のため来日したお雇い外国人技師プラントンは、横浜の都市再建に対しても、下水道整備や鉄橋の架橋など多岐にわたって貢献した。マスタープランの主軸は、遊郭跡地に建設された都市公園から港へと一直線に伸びる日本大通り(1877年) [写真1]であった。全長約400mの計画道路は幅120フィート(約36m)、日本初のマカダム舗装と石造側溝をもつ中央車道は幅40フィート(約12m)、その両側には歩道幅10フィート(約3m)、植樹帯幅30フィート(約9m)を備えた、本格的なブルバード(並木道)であった。類焼を防ぐ火除地として計画されたこの西洋式の街路を境として、外国人居留地と日本人町が明瞭に分けられた。

国際港湾都市のメインストリートとなった日本大通りには公的建築や各国の領事館が集まり、官庁街としての性格を帯びていく。現在も「キングの塔」と称されるアールデコ調の塔屋を備える神奈川県庁本庁舎(1928年)を始めとして横浜地方裁判所(旧建物1930年、ファサード復元2001年)、旧三井物産横浜ビル(1911、1927年)や旧横浜商工奨励館(1929年、増改築2000年)など、横浜を代表する歴史的建築物群が並んでいる。

### 旧日本綿花横浜支店

横浜公園に面した日本大通りの始点には、昭和初期に流行したスクラッチタイル張りの瀟洒なビルが建つ [写真2]。頂部にコーニス(軒蛇腹)を回したネオ・ルネサンス風の建物は、旧日本綿花横浜支店(1928年)の事務所棟である。敷地内には事務所棟と倉庫棟の2棟が建っていて、その間はL字型をした荷さばき用の中庭がある。こうした配置は商社建築に多く見られる形式だった [図6]。事務所棟の正面玄関は日本大通りに面しており、柱頭にはペガサスの彫刻、上部のアーキトレーヴ(梁部)には唐草文様風のレリーフが配され、中央部にはかつて日本綿花の社章が飾られていた。コーニスは古典的なデンティル(歯状装飾)と卵楕模様の下に、中世風のロンバルド帯

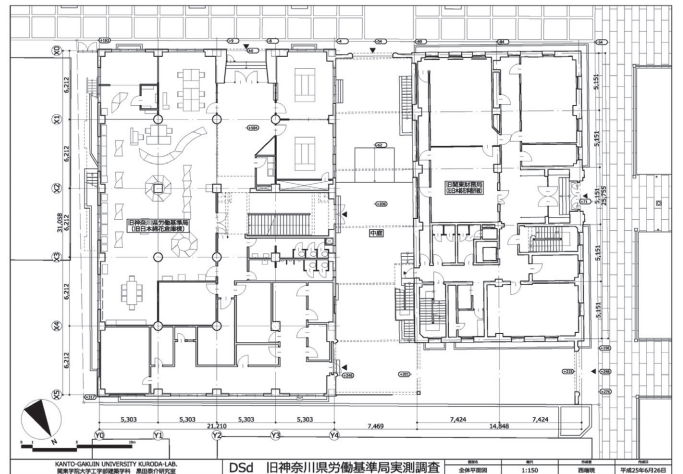


図6 日本綿花横浜支店 平面図

(小アーチ列)が組み合わされた折衷様式の意匠だ。豊かな建築言語を備えた建物の設計者は、関西で活躍した建築家、渡辺節である。

戦後、事務所棟は米軍に接收されて将校事務所となり、国に返還された後は財務省関東財務局として使われた。横浜地裁の改修時には一時的に裁判所としても利用され、その後は横浜市によって現代アートの関連施設、2017年からは地元球団のテナントビル the baysとして使われている。RCラーメン構造のコア部分を鉄骨ブレースで補強し、外観には構造補強が現れないよう配慮された。倉庫棟は事務所棟と同じくスクラッチタイル張りながら、装飾的なコーニスをもたずに矩形の窓が並ぶ、簡素な外観をもつ。フラットスラブ構造の倉庫棟は神奈川県労働基準局として使われた後、現在は隣接する中区役所によって保健所や国際福祉施設として活用されている。

### 横浜開港資料館

日本大通りの終点、海側の端には横浜開港資料館 [図7]がある。資料館には近代横浜に関する文献資料や外国人居留地のディレクトリー(名鑑・住所録)が保管され、横浜に居住した外国人や企業の一覧が閲覧できる。

資料館は新館と旧館の2棟から成るが、旧館はかつての英国総領事館(1931年)である。東京への機能移転(1972年)後、横浜市が建物を購入して現在に至る。海側に建つ新館(浦辺鎮太郎、1981



図7 横浜開港資料館 旧館と玉楠の木。3Dスキャンによる透視図

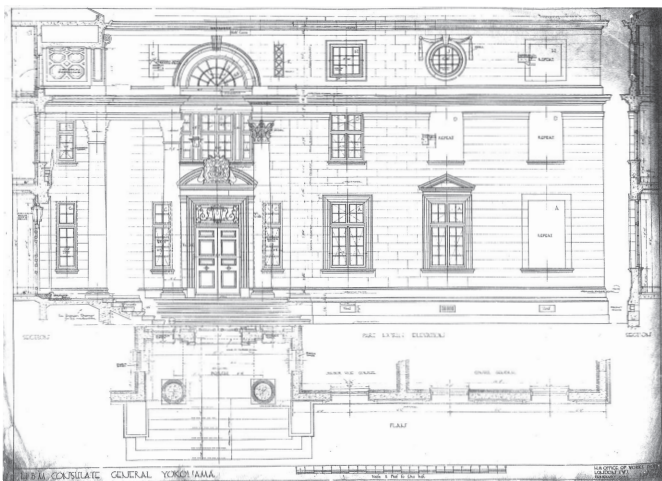


図8 旧英国総領事館 立面図 (英国工務省、1930年、横浜開港資料館蔵)

年)に囲まれて目立たないが、領事館の旧前庭には、日米和親条約締結時の画(図1)にも描かれた玉楠の木が今なお茂っている。大きく枝を広げた木はペリー上陸以降、横浜の歴史を見てきた生き証人である。

旧館は中央玄関ポーチにコリント式オーダーのセルリアーナ[註]を配したファサードをもつ、本格的なジョージアン様式の建築である。中央入口上部のブロークン・ベディメント(破れ破風)内には、かつて英国王室の紋章が掲げられていた。設計は英国工務省(HM Office of Works, London)による。1階の旧待合室は記念ホールとして一般公開されており、往時の雰囲気は今に伝えている。

筆者の研究室で行った3Dレーザースキャンによる実測調査

(2022年)より、旧英国総領事館は原設計の各部寸法が守られていることが確認できた。施工は日本企業の昭和土木建築であるが、英国式の設計を丁寧に実現している。

資料館に保存されている設計図(1930年) [図8]によれば、RC造の様式建築は、平面は柱(壁)芯ではなく、室内はすべて内法、外部は外法寸法を基準として、ヤード・ポンド法で設計された。矩形の建物は、長手方向が端部から中心線まで44'6" (44フィート6インチ)であり、全長は倍の89'0" (約27.1m)となる。短手方向は同じく端部から中心線まで20'6"、全長は41'0" (約12.5m)である。立面は、各窓の中心線と両端の外壁面が基準となっており、メインファサードである北側では、端部より6'6"、11'6"、11'6"、6'6"に加えて、中央玄関ポーチの内法幅17'0"のシンメトリな構成である [図8]。断面図には階高および各室の天井高が記されており、階高は地上階より12'6"、2階10'0"、3階8'0"である。執務室がある1階は天井が高く取られ、2階は事務官の住宅があり、3階は使用人の住居だった。フィート(304.8mm)と尺(303mm)は寸法が近いとはいえ、芯々制と内法制のシステムの相違や数値の読み替は、施工時に苦労したであろうことが推察される。

旧日本綿花横浜支店に始まり、旧英国総領事館の建築で終わる日本大通りの街なみは、プラントンによるわが国初の西洋式都市計画という歴史的意義を含めて、港湾都市横浜を代表する都市空間のひとつである。

註 半円アーチの両端をアーキトレヴ(梁)と円柱で支える、古代ローマ建築の一要素。ルネサンス建築にて多用された。

図版出典…特記無き場合、すべて黒田研究室撮影・作成

くろだ・たいすけ

1967年東京都生まれ。1995～98年M.カルマツシ建築設計事務所。2000年東京芸術大学大学院修了。博士(美術)。関東学院大学建築・環境学部教授。専門は建築再生計画(レストアウロ)。著書に『LUCCA 1838』(Maria Pacini Fazzi Editore、2008年)、『イタリア・ルネサンス都市逍遙』(鹿島出版会、2011年)、共著に『リノベーションからみる西洋建築史』(彰国社、2020年)など

## 自習型認定研修の設問

### 設問1

大火(1866年)後に横浜中心部の西洋風マスタープランを計画したのは誰か。

- M.ペリー
- R.H.プラントン
- 英国工務省

### 設問2

横浜中心部の主軸をなす道路の名称はどれか。

- 横浜道
- 馬車道
- 日本大通り



認定教材の設問への回答は、

CPD情報システムのページ

<https://jaeic-cpd.jp/>

にアクセスのうえ、お願い致します。

※不正解の場合は、単位に登録できない場合があります。

※自習型教材の選択欄における会誌『建築士』選択項目は、平成28年1月より建築士会会員のみ表示項目になります。