

横浜駅周辺における街の変遷に関する研究

1G00J030-5 坂入 啓太*

Keita SAKAIRI

「まちの顔」である駅の周辺は、その中心にある駅および線路によって両側の街が分断され、その一体的な開発がされていると言われると疑問である。また、駅の表裏の考え方から開発の段階にも差があることが多く、また周辺のインフラの整備によって街の広がりにも影響が現れる。

そこで本研究では横浜駅を対象とし、その西側と東側を比較しながら駅周辺における街の変遷を明らかにする。具体的には建物の構成・集積、新聞や雑誌などでの記述から横浜駅の周辺の街がどのように認識されるようになってきたのかを調べる。その変化をまとめ、横浜駅周辺における街がどのように発展してきたのかを整理する。

Key Words : 横浜、駅周辺、街、変遷、構成、認識

1. 研究の背景と目的

私達の生活を支える交通の拠点となる駅は、地域の特色を映して様々な形をとる。

その構造は、交通結節点として様々な交通手段によって集まる多くの人々が短時間で効率的に移動できるように十分配慮されたものであり、「人の輸送」という本来の機能を最大限に発揮させるための最適な設計がなされている。

また一方で、駅は交流の拠点として、地域の玄関、シンボルともなり、周辺に中心市街地が形成されることによって新たな文化やコミュニティが生み出されており、都市活性化という視点から、まちの「かお」として重要な機能を担って発展してきた。

その街は中央に駅が存在することによって繋がりを断たれ、開発・発展段階にも差が出てきた。これは古くからある駅の「表・裏」といった位置付けとも関係している。自由通路といった駅内部の整備に伴って、駅の両側の一体化した整備が可能となってきたのはいるが、過去の整備状況によって違った構造となっている。

そこで、このような駅周辺の市街地に対して幾つかの疑問が出てくる。

- ・ 駅周辺の市街地は、どのような過程を経てどのように発展してきたのか
- ・ 市街地の発展段階において、なぜ駅の両側で差があるのか
- ・ 駅周辺の市街地は、発展過程において印象や認識のされ方がどう変わったのか

そこで本研究では、これらの疑問に対する答えを検討することを目的とする。

そのために駅周辺の市街地の変遷をその構造の変

化と印象の変化からまとめ、構造と認識とを対比する。そこから得られる傾向から考察をすることによって疑問を解決する。

本研究では横浜駅周辺を対象とする。これは、現在駅の両側で街の広がりには差があり、また高速道路や埋め立てなど駅以外のインフラの影響もあること、戦争やその後の接收など時代による様々な影響があることにより、駅周辺の街の発展の違いが明らかにできると考えるからである。

2. 研究の方法

横浜に関する文献・資料中によって現在の位置の横浜駅およびその周辺の街に焦点を当て、社会状況の整理と併せてその変遷をまとめる。

それを基に、各年代の地図を用いて周辺施設の変遷を視覚的に分かり易くまとめる。

また、横浜駅周辺にある店舗の構成の変化やそれに伴う周辺の街の変化を分析し、横浜駅周辺の街がどのような過程を経て発展してきたのかをまとめる。さらに当時の雑誌や新聞の表現の仕方から街の認識のされ方の違いを明確にし、集積の仕方や計画性と街の見え方との関係を考察する。

3. 対象地区

本研究では、横浜駅周辺の市街地の形成・発展によって街がどのように変化してきたのかを考える。

横浜駅は現在までに三度もその位置を変えてきているが、本研究では現在の横浜駅周辺の街について行なう。

1955年(昭和30年)頃までの横浜駅は、東口に立派な駅本屋があり、東海道線列車が発着して、横

浜の表玄関とは言われたものの、市街地の中心部からは遠く離れた位置にあり、広い道路を隔てて海に面していた。一方西口は運河や貯木場と材木置き場、倉庫しかない寂しいところで、夜など暗くて歩けない状態だった。

しかし、横浜駅の変遷と共に駅周辺も大きく変わり始めた。「裏口」と呼ばれるほど寂れていた西口一帯の再開発が始まり、1956年（昭和31年）4月2日の横浜駅名品街、映画館、高島屋ストア開業を皮切りに、翌年12月には横浜駅東西を結ぶ北側自由地下通路が完成した。その後もトロリーバスの開通やステーションビル、ダイヤモンド地下街の完成などにより西口周辺は急速に発展し、東口に勝る繁華街として生まれ変わった。

一大ショッピングセンター、ビジネスセンターが急速に形成されるようになると、1970年（昭和45年）頃までに横浜のショッピングの中心は在来の伊勢佐木町周辺から横浜駅西口に移ったといわれるようになり、1985年（昭和60年）に完成した東口の再開発によって、商業機能の集積はさらに大きなものとなった。

このような段階を経て、現在の横浜駅周辺は西口と東口に差があらわれた。西口は商店街などがありごちゃごちゃした感がある。対して東口は大きな建物がいくつかあるだけで、小さな商店街等は見られない。

4. 分析方法

このような横浜駅周辺の街の様子から見て、街の印象の違いに影響を与える要因として建物の種類、建物の大きさ、街路の幅、歩道の有無が考えられる。

そこで、発展段階の様子を詳しく分析するため、本研究では横浜駅周辺における街の構成の変化を分析する方法として、駅の東西、年代を考慮する。

これらから、街がどのように整備・発展して来たのかをまとめ、年表と対比することで横浜駅周辺における街の形成がどのような特徴を持っているのかを考察する。

その際、駅からの距離、構成する建物の種類、年代の区分は以下に行なう。

1) 駅からの距離

住宅地図を基に、横浜駅におけるラッチの位置を原点とし、50m区切りの同心円で建物の種類をまとめる。

2) 構成する建物の種類

構成する建物の種類は小売店・飲食店、大型店舗、業務、レジャー、倉庫、住宅、学校の7種類に分けてまとめる。

3) 年代

住宅地図から建物の種類を読み取ったため、年代の区分は入手することの出来た住宅地図の年代によって行なう。

また駅の東側には海が広がっているため、範囲が限られている。そのため対象とする範囲は東側と等しくするため、駅東西共にラッチから300mの範囲における建物の変化を見ていく。

5. 開発・計画の経緯

横浜駅周辺で行なわれた開発は以下の表のようになっている。

表1. 横浜駅周辺の街の様子

西暦	横浜駅東口	横浜駅西口
1942		横浜駅西口復興期成同盟結成
1944	京浜国道開通	
1945	進駐軍輸送指揮所(RTO)開設	
1946		戦災復興都市計画
1949	横浜市警察本部建設	
1952	石炭置き場埋立地完成	横浜駅西口広場買収
1953	横浜港拡張計画	
1954		
1955	旧崎陽軒ビル完成 横浜市警察本部廃止	横浜駅西口周辺道路整備
1956		横浜名品街、映画館、高島屋ストア開業 相鉄文化会館
1957		東西自由通路完成(6m)
1958		横浜高島屋仮設店舗開業
1959	横浜駅前復興促進会結成 ワールドセンター構想	相鉄会館完成 横浜高島屋営業開始
1960	横浜駅東口開発対策審議会設置	
1961	東口広場 横浜駅前振興株式会社設立	相鉄ビル(地下街を含む)営業開始 五番街完成
1962		東急ホテル、CIAL(ステーションビル) 自由通路(13m)
1963		横浜駅西口自動車駐車場都市計画決定
1964		ダイヤモンド地下街完成 横浜駅西口自動車駐車場完成
1965		第三京浜国道開通
1968	旧スカイビル完成	岡田屋、横浜国際観光ビル
1969	横浜駅周辺地区総合開発協議会発足	横浜駅周辺地区総合開発協議会発足
1971	横浜駅東口開発公社設立 東口総合開発計画	横浜駅西口特定街区都市計画決定
1972		首都高速横浜西口ランプ完成 県政総合センター完成 連絡橋
1973	東口自動車駐車場都市計画決定 横浜駅東口開発起工	横浜天理教館ビル(横浜駅西口特定街区)完成、 新相鉄ビル、三越完成、高島屋増床
1974		ダイヤモンド地下街延長
1975		ニチイ
1976		横浜市営地下鉄横浜駅乗り入れ
1977		横浜駅西口第一種市街地再開発事業都市計画決定
1978	首都高速横浜東口ランプ完成 東口仮駅舎全面営業開始 出島地区唯子川埋め立て完成	相鉄ジョイナス第2期工事完成 横浜高島屋第三次増築完成
1979	YCAT開業	横浜駅西口第二広場整備事業完成 横浜駅東西連絡自由通路完成(40m)
1980	横浜駅ビル・ルミネ(四代目) 横浜駅東口地下街(ポルタ)完成 横浜新都市センター設立	都市計画道路(北幸線)都市計画決定
1981	横浜駅東口駅前広場(地上)完成 横浜駅東口第2駅前広場(地下)完成	
1983		CIAL、モアーズOPEN
1984		情報提供システム設置(ダイヤモンド地下街)
1985	横浜新都市ビル完成 公共地下駐車場完成 東口バスターミナル完成	
1986		横浜駅西口環境整備事業完成(横浜駅西口周辺 地区整備協議会)
1990		バルナード通り(市道183号線)環境整備事業完成 (バルナード管理協議会) 東急ハンズ横浜店開業
1992		高島屋リモデルオープン
1994		西口自動車駐車場都市計画変更
1995	伊勢丹	
1996	丸井	
2004		北部自由通路、南部自由通路、南北連絡通路完成

表1から街の発展段階として五期に区分する。街に変化を与えた要因と街の様子を表2にまとめる。

表 2. 横浜駅周辺の開発段階

発展段階	未開発期	商業集積期	転換期	拡大期	整備期
年代	～昭和30年	昭和31年～36年	昭和37年～47年	昭和48年～58年	昭和59年～
西口		戦災復興計画		特定街区都市計画決定	都市計画道路都市計画決定 環境整備事業 自動車駐車場都市計画
街の様子	材木置き場や砂利置き場など、何もなく寂れた状態「駅裏」と呼ばれる	線路沿い及び南側に小売店・飲食店が集積されるようになる	駅ビルを初め建物の高層化が始まる 地下街と合わせて立体的に利用されるようになる	高層の建物が増加し、街の様子が一転する	街路が整備され、主要な道路沿いに歩道が設置される 情報提供システムが設置される
年代	～昭和42年		昭和43年～昭和54年	昭和55年～	
東口		なし	ワールドセンター構想	総合開発計画 自動車駐車場都市計画	
街の様子	小売店・飲食店は数件しかなく、崎陽軒が「東口唯一の商業施設」と言われる		埋め立てによって敷地が広がり、横浜スカイビル、横浜スミングスクールなど大型施設が建ち始める	駅ビルや地下街の完成によって立体的に利用されるようになり、高速道路で隔てられていた向こう側とも地下で繋がる 大型商業施設の出店によって追い上げが始まる 広場や駐車場などの整備によりアクセス機能充実	

6. 建物立地の変化

街の変化を住宅地図から読み取り、表 2 の各時代区分で図にまとめる。

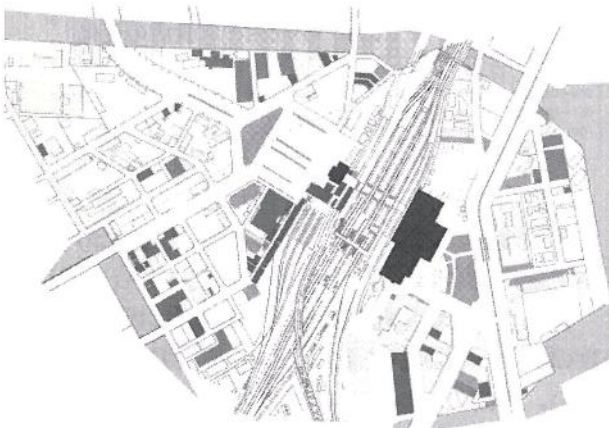


図 1. 昭和 31 年の横浜駅周辺

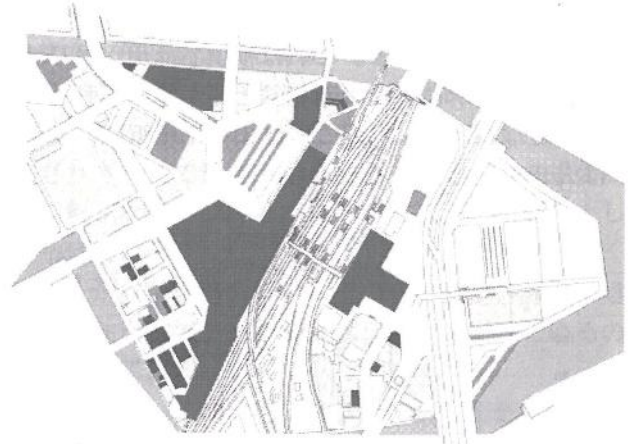


図 3. 昭和 58 年の横浜駅周辺

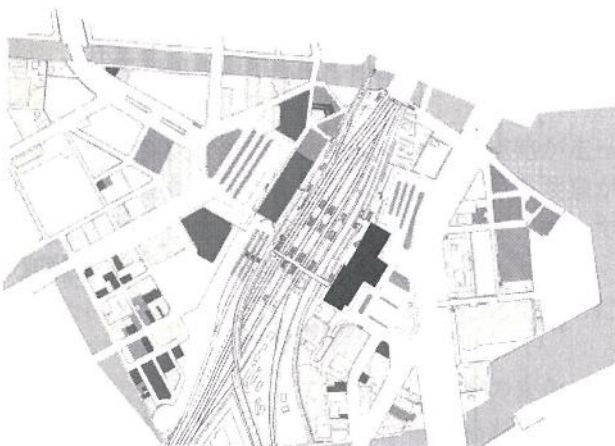


図 2. 昭和 47 年の横浜駅周辺

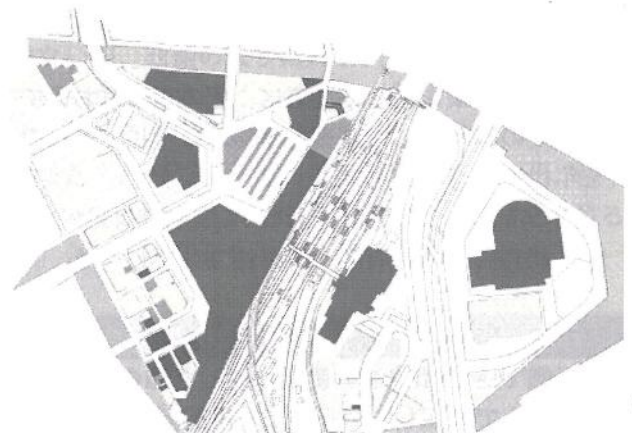


図 4. 平成 15 年の横浜駅周辺

- 凡 例
- 水
 - 業務
 - 大型店舗
 - 住宅
 - 広場
 - 倉庫
 - 小売店・飲食店
 - 学校
 - 駅舎
 - レジャー

何の建物もなく空き地状態であった横浜駅の周辺は、西側で駅周辺の都市再開発が進められたことから周辺に商店街が完成した。その後、昭和 40 年代半ばから後半に集中してこの小さな建物が取り壊され、その地に新たに大きなビルが建てられることになる。この期間に西側は大きく変容したと言えるだろう。

反対に東側は、商店街の出現は見られなかった。さらに、路面電車やその後の高速道路建設によって駅と周辺の街とは分断され、向こうには海があることから市街地の拡がりが進行しない状態にある。

さらにこの図から各種類における建物の数を調べ、その数から傾向を考える。以下のグラフ中の線は時代の区分と対応させた。

駅の東西で街を構成する建物の総軒数を比較すると常に西側が東側を上回っているのが見て取れる。つまり、東側に比べて西側の方に建物が集積しているといえる。

また、西側の店舗数が昭和 45 年から 47 年の間に急激に減少している。これは横浜名品街が取り壊され、その場所に新たに新相鉄ビルが建てられたことが大きな原因である。これによって横浜駅西口の街は大きく変わったと考えられる。

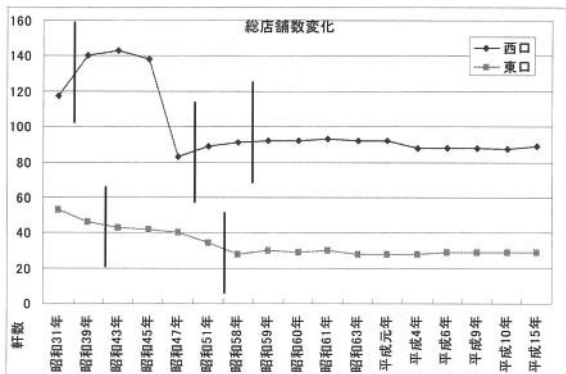


図 5. 総店舗数の変化

さらに考察を進めるために、駅の東西においてどの程度の距離にどういった建物が分布しているのかを年代をおって考える。

ここでは、街の発展に影響が強いと思われる小売店・飲食店、大型店舗、業務について述べる。

(1) 小店舗・飲食店

西側では 50m 未満の範囲にあったものが昭和 39 年の時点で消滅している。これは駅ビルができたためであり、昭和 45~47 年の新相鉄ビル建設、デパートの進出に伴う減少と合わせて駅直近は小さな建物の集まりから大きなショッピングビルへと姿を変えた。

対して東側 150m 未満の範囲には何もなく、接収が解除された後も集積は見られなかった。

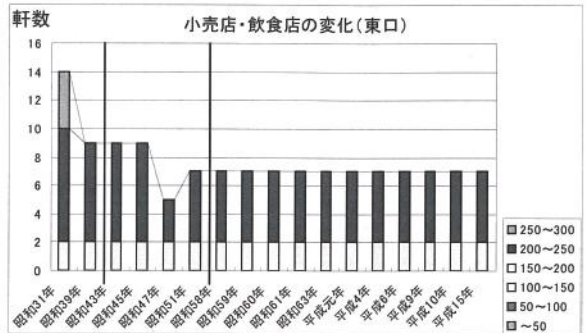
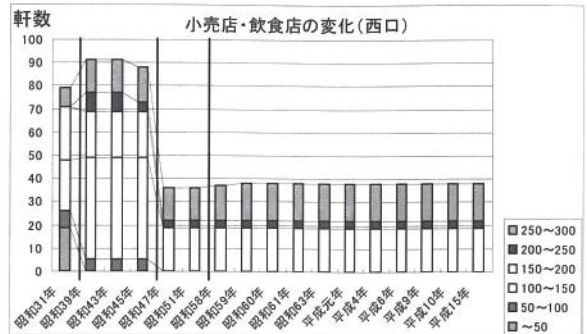


図 6. 小売店・飲食店の变化

(2) 大型店舗

東西共に全ての範囲において増加している。

小売店・飲食店の減少と合わせて考えると、小売店・飲食店が取り壊された場所に、大きなデパートができたということが考えられる。

また東西で比較してみると、西側には早くから複数のデパートが軒を並べているのに対し、東側は少ない。西側の 100~150m の範囲に多いのは、駅前広場の周辺を取り囲んでいるからだと考えられる。

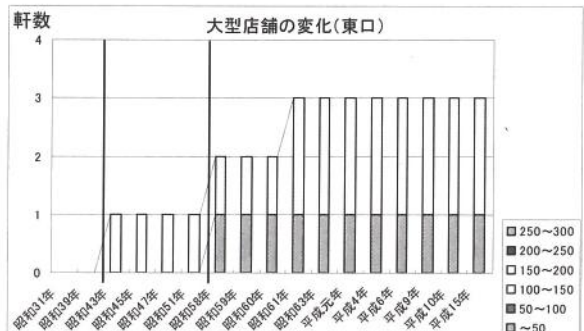
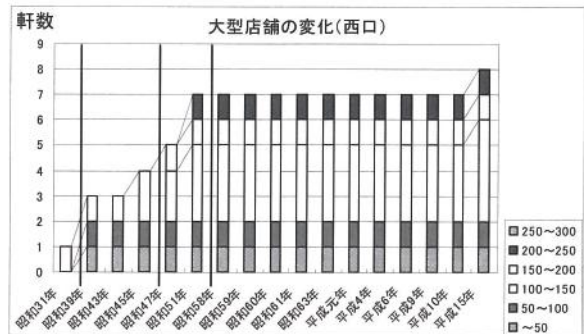


図 7. 大型店舗の変化

(3) 業務の変化

東西共に駅直近には集積が少ない傾向にある。これは、駅前広場やデパートなどの広いスペースを要するものが多く集まっているからであると思われる。

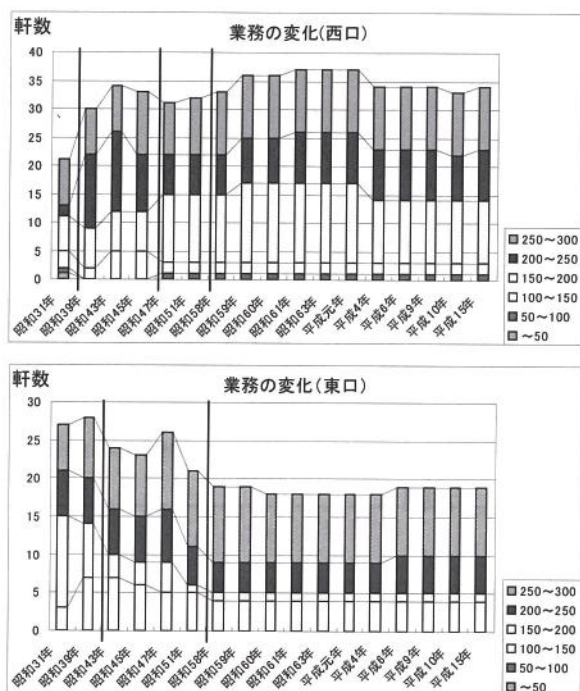


図 8. 業務の変化

横浜駅周辺は埋め立てられた土地であったため、旧市街が存在していなかった。従って鉄道敷設当時は駅の周辺には街が形成されていなかった。

その後駅の利用者が増えると、駅および駅前徐々に新興商業が形成される。

ここで、横浜駅周辺においてはもともと「駅表」であった東口が、計画によって開発されだした。

さらに、駅を経由して新たに整備されたバスや地下鉄等による交通結節点としての機能の拡大に伴い、その後は駅周辺の街が拡大し、駅を中心とした広域的な都市となっていく。

ここで横浜駅においては、東側を高速道路が走っていることによって、街が分断されるという現象が起こる。地下街によって繋がってはいるが、地上での街の広がり制限する形になっている。

また、さらにその向こうに海があることでさらに発展していかない状況を作り上げている。

これらのことから考えて、駅周辺の街の変化に影響を与える要因として以下の点が考えられる。

- ・ 駅の利用者増加に伴う振興商業の形成
- ・ 交通結節点としての機能拡大に伴う街の拡大
- ・ 周辺における都市計画
- ・ 他のインフラによる空間の制限

7. 街の認識の変化

この建物立地の変化によって、横浜駅の周辺はどのように認識されるようになったのか。

横浜駅と周辺の街が当時の新聞や雑誌にどのように表現されているか読み取り、見た街の発展の段階と対比させることによって考察する。

駅の西側について考えると、「単なる砂利置き場」であった街に商店街が出現することによって商業的要素が増えてきた。しかし人々はまだショッピングの街としての認識は持っておらず、逆に「オフィス街的な要素が増えた」との印象を持つようになった。

その後、駅ビルの誕生と共に街の高層化が始まると、「ショッピングセンター」としての認識を持つことになり、その後の大型店舗の集積により「大型店舗はもうごめん」と言われるまでになった。

このことから考えて、「ショッピングの街」としての認識を強くするのは商店街の出現よりも大型ショッピングセンターの誕生が原因であると思われる。

また、環境整備が行われた後も「ごちゃ混ぜ」な印象がなくなっていない。これは現状の紹介でも見たように、商店街の一部での街路の狭さや歩道がなくぎりぎりまで迫っている建物、さらには大量の放置自転車などが原因となっていることが可能性として挙げられる。

したがって街路の幅や歩道の有る無し、様々な建物の混在が「ゴチャゴチャ感」を生み出しているのだと考える。

これに対して東側を考えると、長い間東側の記述が見られなかったが、四代目横浜駅として駅ビル(ルミネ)が誕生したことによって記述が多く見られるようになる。やはり駅ビルの誕生は大きな要因であると思われる。西側と違って商店街の出現した時代はないが、西側のように大型ショッピングセンターの誕生が「ショッピングの街」としての認識を強くするという事は当てはまる。

また、西側のように商店街がないことが「ごちゃごちゃ」した印象をなくし、「シティー感覚あふれる街」としての印象を持たせていると思われる。

8. 街の変遷

以上から図 9 に駅の構成の変化と印象の変化を対比させて示す。

これは街の広がりも表しており、中心から遠くなるほど駅からの距離が離れていることを示す。

横浜駅周辺の街は、西口が各段階によって少しずつ発展してきたのに対し、東口は大きな計画により開発されてきた。

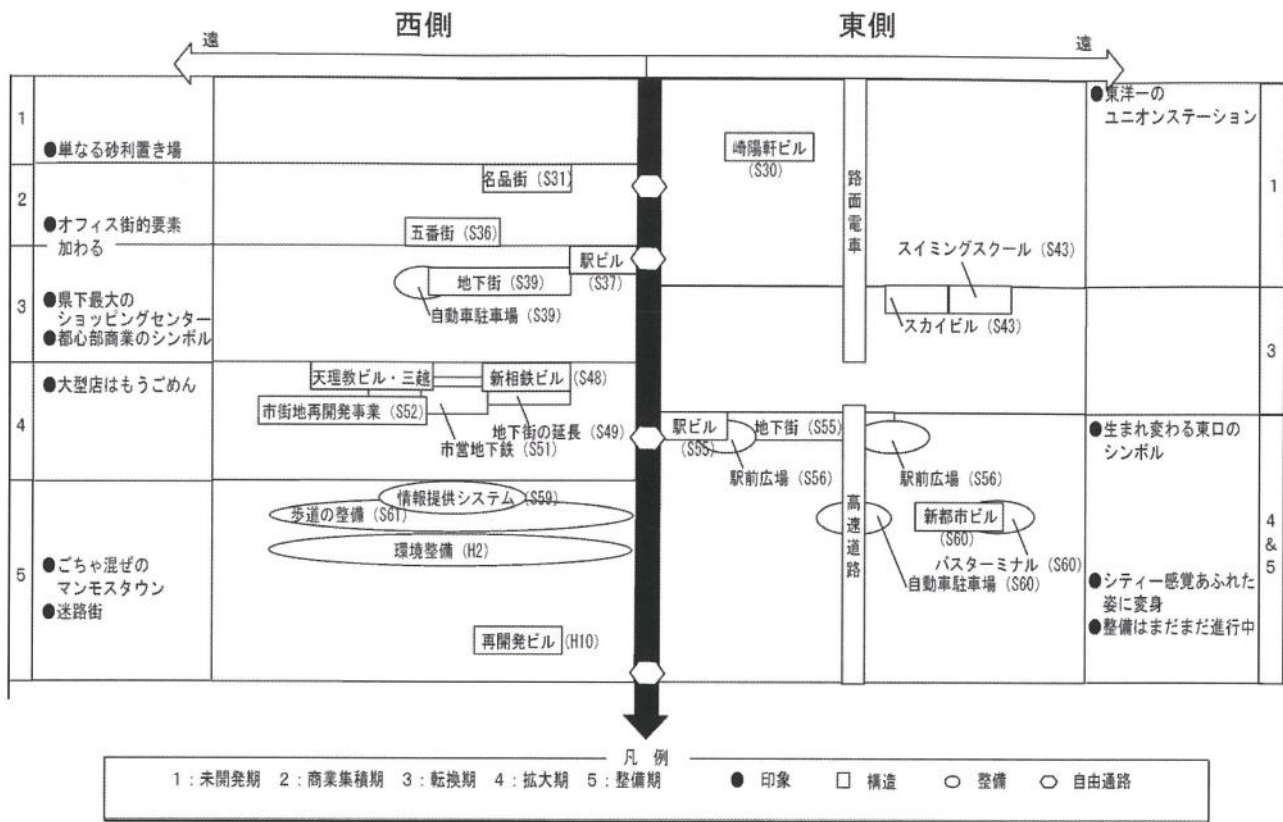


図9. 駅周辺の発展段階と認識の変化

9. まとめ

本論文ではまず、横浜駅周辺の構成の変化の過程を「建物立地の変化」から考えた。そこから建物の種類や距離による変化の違いが明らかになり、発展の段階によって「未開発期」「商業集積期」「転換期」「拡大期」「整備期」の五段階に区分することができた。

次に横浜駅及びその周辺の街について、当時の新聞や雑誌における表現を用いて「横浜駅周辺の認識の変化」をまとめた。

これらを対比することによって、以下の要因が印象の変化に影響を与えていることが分かった。

- ・ 商店街の出現
- ・ 小さな商店街が大きなビルに改築
- ・ 街路の状況

10. 今後の課題

本研究では、横浜駅東西の変化を比較するため、海に近い東口の範囲に合わせて西側も同じ距離で範囲を設定した。そのため、西側にさらに広い範囲で街が続いていることは考慮されていない。また東側はすぐそこが海だとはいっても、北にはヨコハマポートサイド地区、南にはみなとみらい地区があり、計画性のある街としては近年整備されてきたそれらの地域の方が印象と合致しているであろう。

さらに、横浜駅周辺は都市再生緊急整備地域として指定されており、その整備の仕方によっては街のさらなる変化が期待できる。それらのことを考慮に入れた段階で、さらなる研究が必要であろう。

参考文献

- 1) 臼井幸彦：鉄道駅の機能複合化とその変遷に関する基礎的研究—札幌駅を事例として—、日本都市計画学会学術研究論文集、pp595-600、1999
- 2) ゼンリン住宅地図横浜市西区：株式会社ゼンリン
- 3) 西区明細地図：経済地図社
- 4) 横浜駅物語、神奈川新聞社、1982
- 5) 三島富士夫：横浜駅～鉄道と街、大正出版、1985
- 6) 横浜貿易新報社：横浜貿易新報
- 7) 神奈川新聞社：神奈川新聞
その他雑誌各種