

1. はじめに

1-1. 研究の背景と目的

地域における景観を考えるにあたって、その地域特有の「らしさ」を創出することが重要であり、大きな課題である。景観に地域らしさを生み出す手法として、歴史的景観の保存とそれに合わせた修景はしばしば行われるが、その結果ある特定の時代の建築物のみが重要視され、比較的築年数の浅い建築物は地域らしさを構成する要素として扱われないといった問題も発生しており、地域らしさが限定的なイメージのみで構築される可能性が示唆される。そこで、時間的蓄積の中で多様な要素が混ざり合い、共存する中で生まれた地域らしさを「通時的地域性」と命名し、研究対象地である馬車道において建物が構成する景観の調査・分析を行うことによって、馬車道の景観に地域らしさをもたらしめている要素の発生要因及び通時的地域性の形成過程を考察する。

1-2. 研究対象地

本研究の対象地として関内地区馬車道通りを設定する。明治時代から現在に至るまでの様々な時代の建築物が構成する街でありながら、独特の地域性（＝馬車道らしさ）を形成していると考えられる。

2. 通時的地域性の概念整理

2-1. 通時的地域性の概念整理

通時的地域性という概念を考えるにあたって、以下の3点の仮説をもとに研究を進める。

(1) 地域らしさの時間的解釈

地域における「時間的観点」を考慮することが地域らしさを創出する上で重要であるという考えのもと、地域性の解釈を以下の2通りに分類する。

I. 共時的地域性

その地域が経てきた歴史の中のある一時代に由来す

る要素のみを用いてまちなみの特徴づけている状態。共時的地域性を持つ街並みは、現在の素材や工法を利用して当時の街並みを再現しようとするため、模倣的になり、テーマパーク化してしまうこともある。

II. 通時的地域性

その地域が経てきた歴史の中で複数の時代に生まれた要素を時には変化させながらも受容している状態。地域を特徴づける要素のルーツが様々な時代にあるため、画一的ではない街並みとなる。

(2) 複数要素の重なり

通時的地域性は複数の時代に生まれたいくつかの要素が重なり合って生まれるものとする。

(3) 歴史の中の変曲点の存在

誕生から現在までの歴史の中で何度か大きく街並みが更新され、要素が変化または追加される時期があるとする。

2-2. 既往研究から見た本研究の位置づけ

(1)の仮説に関して、時間的変遷を主題として地域性を扱った研究は、都市形成における地域文脈の継承に関する研究¹⁾などがある。(2)に関しては、街並み景観要素を記号化し、それらのネットワークを分析する研究²⁾などがある。また、馬車道の景観を扱った研究は、まちづくり協定の内容と街の現状を照らし合わせるという研究³⁾、などがある。

2-3. 研究方法

通時的地域性を明らかにする方法として、本研究では以下の手順によって調査を行った。

(1) 歴史の変曲点を考慮した時代区分の設定

文献調査により、馬車道成立から現在の歴史における街並みの変曲点を特定し、時代区分を設定する。

(2) 現在の街並みの把握

現在の建物を連続立面写真によって採取する。

(3) 地域を特徴づける要素の抽出

(2)の結果より地域を特徴づける要素を抽出する。今回は要素の対象を建物のファサードに限定する。

(4) 現状建物分析

(3)で抽出した要素が現状の建物にどの程度見られるのかを検証する。

(5) 過去の建物調査・分析

対象範囲における過去の建物写真を収集し、(4)で設定した要素が見られるのかを検証する。

3. 年代区分の設定

文献⁴⁾調査をもとに馬車道が誕生してから現在までの歴史を①関東大震災、②第二次世界大戦の大規模に建て変わりが発生した時点と、③まちづくり協定制定というその後の建物に変化する契機となった時点の3つの変曲点によって、A馬車道成立期、B震災復興期、C戦災復興期、Dまちづくり期の4つの年代に区分する。(図1)

4. 現存する建物の調査分析

4-1. 調査概要

馬車道商店街沿道に位置する34棟の建物(図2)を対象としてファサード写真を撮影し、連続立面写真を作成し、現状の沿道建物景観について調査する。

全対象建物34棟の写真をもとに作成した連続立面写真が図3,4上部である。

4-2. 分析項目の設定

前項の結果をもとに、分析項目として、建物の基礎情報として建築年代、地域を特徴づける要素として以下の5項目を設定した。それぞれについての分析方法は以下の通り。

(1) 建築年代

全対象建物の建築年代を文献・Web等によって調査し、3章における年代区分ごとの割合を算出する。

1867年	馬車道の誕生
A 馬車道成立期	・1904年 市電開通 ・1905年 馬車道停留所開業
1923年	関東大震災発生
B 震災復興期	・1924年 土地区画整理事業開始 ・1928年 土地区画整理事業完了 ・1928年 馬車道の市電軌道撤去
1945年	横浜大空襲発生
1945年～1952年	占領軍による接収
1952年	馬車道周辺接収解除
C 戦災復興期	・1954年 馬車道商店街協同組合設立 ・1964年 国鉄根岸線開通 関内駅開業 ・1972年 地下鉄開通 市電廃止 ・1973年 都心化モデル商店街に指定
1975年	馬車道まちづくり協定制定
D まちづくり期	・1976年 歩道整備第1期開始 ・1978年 歩道整備第1期完了 ・1995年 馬車道整備第2期開始 ・2003年 馬車道整備第2期完了 ・2004年 みなとみらい線開通 馬車道駅開業
2022年	現在

図1 年代区分の設定



図2 調査対象建物

(2) 歴史的建築物

(1)の結果からA,Bの年代に建設された複数の歴史的建造物があることがわかる。これらは地域の特徴的な要素の1つであると考え、国・市によって重要文化財等に登録された建物の割合を算出する。

(3) 角の工夫

図3,4のうち、交差点に面した建物に着目すると、角が垂直に切られた、「隅切り」の形態を持つ建物が複数存在することから、特徴的な要素の1つであると考え、交差点に面する建物のうち、角が垂直に切られた形態を持つ建物、または角に何かしらの工夫が施された建物の割合を算出する。

(4) 縦長窓

(1)の歴史的建築物の特徴として縦長の独立窓が使用されていることに着目する。図3,4を参照すると、これらと近い形状の窓を持つ建物が複数存在することから、特徴的な要素の1つであると考え、縦長窓を持つ建物の割合を算出する。

(5) 低層階の分節

図3,4の低層階部分に着目すると、間口が分節されている建物が複数存在する。これは、商店街として発展してきた馬車道の特徴的な要素であると考え、全対象建物の地上階店舗の馬車道通りに面する部分の幅を計測し、店舗の幅が5m以下の店舗が全地上階店舗敷に占める割合を算出する。

(6) セットバック

図3,4を参照すると、低層階部分や全体が道路に対して後退している建物が複数存在する。これは、1975年に締結された馬車道まちづくり協定によって決められたルールに沿って建てられた建物であり、比較的新しい要素ではあるが、馬車道の特徴的な要素の1つと考え、道路に対して2.5m以上壁面後退されている建物が占める割合を算出する。

4-3. 分析結果と考察

4-3-1. 建築年代

Dまちづくり期に建てられた建物が34棟中22棟と最多であり、全体の65%となった。(図5)

4-3-2. 歴史的建築物

34棟中国指定重要文化財が1棟、横浜市認定歴史的建造物が3棟であった。両者を合計すると4棟であり、



図3 対象建物分析結果まとめ(西側)

全体の12%となった。(図5)

4-3-3. 角の工夫

交差点に面する建物29棟中隅切りを持つ建物が15棟、角の工夫が施されている建物が2棟であった。両者を合計すると全体の59%となった。(図5)

また、該当建物の年代構成を調査するとBの年代以降の建物が殆どであったことから、当時行われた土地区画整理事業によって交差点に面する土地に対して隅切りが行われたことが大きな要因であると考えられる。

4-3-4. 縦長窓

34棟中縦長窓を持つ建物が9棟で全体の26%となった。(図5)

また、該当建物の年代構成を調査すると、どの年代区分にも分布していることがわかった。A,Bの年代においては、技術的側面から窓の形状の選択肢が少なかったことが考えられるが、C,Dの年代においてはそのほかにも多様な選択肢がある中であえて縦長窓を使っているとも考えられる。

4-3-5. 低層階の分節

54店舗中幅5m未満の店舗が30店舗で全体の56%となった。(図5)

また、該当建物のうち2棟はCの年代に建てられた防火帯建築であったことから、共同建築としての店舗の分節がこの要素が発生した一因として考えられる。

4-3.6 セットバック

低層階のみセットバックされている建物が12棟、全体がセットバックされている建物が8棟であった。両者を合計すると全体の59%となった。(図8)

また、Dの年代に建てられた建物の90%が該当建物であったことから、まちづくり活動への協力度はかなり高い地域であることが推測される。

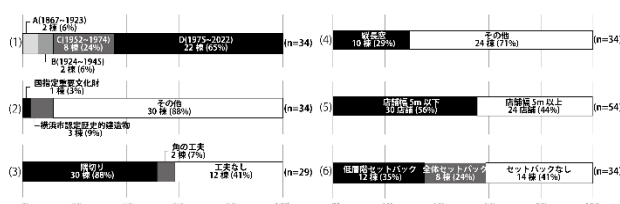


図5 分析結果割合まとめ



図4 対象建物分析結果まとめ(東側)

5. 過去建物調査

5-1. 調査概要

前章の分析要素が過去にはどのように表出していたのかを明らかにするため、対象地における過去の建物写真を収集し、建物の変遷を調査した。その中で、同じ土地に建つ建物の変遷が全年代判明した事例について分析を行った。

ファサードの様子が確認できる建物は、A年代76棟、B年代19棟、C年代29棟であった。(重複有り)

Aの年代は木造町家と西洋建築、Bの年代はコンクリート造町家や近代建築ビル、Cの年代は中小ビルによって街並みが構成されていることがわかった。

5-2. 事例分析

前項の調査結果のうち、特徴的な3事例について分析を行った。

5-2-1. 角の工夫の継承が見られる事例

図6左列は図4-㉓共栄社商事ビルの建物変遷である。過去に遡ると、Bの年代の建物の角が丸みを帯びている形状が現在の建物にも同様に見られることがわかる。

5-2-2. 縦長窓の継承が見られる事例

図6中列は図3-⑬生香園新館の建物変遷である。過去に遡るとA~Dどの年代の建物にも縦長窓が使われていることがわかる。また、現在の建物は図3-⑩にある中華料理店の新店舗として造られた建物であることから、同様の窓形態を選択したとも考えられる。

5-2-3. 小規模店舗の変化が見られる事例

図6右列は図3-⑫BLICKS馬車道館の建物変遷である。中でも1階店舗の洋品店に着目する。Aの年代には木造町家だった建物が、Bの年代にコンクリート町家の洋品店として再建され、その後Cの年代は同様の洋品店が防火帯建築の一店舗として存続し、現在は大規模ビルの1階に店舗を構えている。このように建物自体の形状は変化しているが、同じ規模の店舗が存続しているということが馬車道において地域性の一部になっていると考えられる。

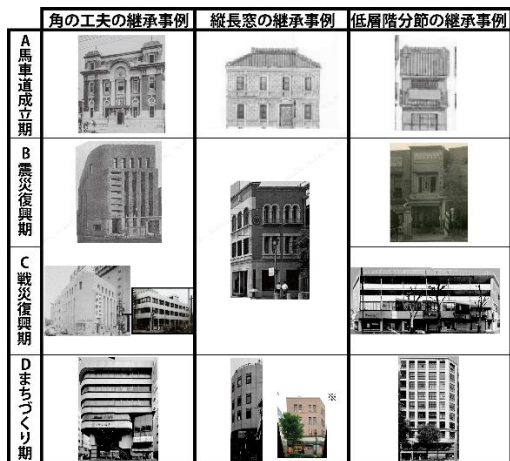


図6 事例分析対象建物

6. まとめ

6-1. 通時的地域性を構成する要素の分類

馬車道を特徴づける要素として抽出した5つの要素の形成過程について4パターンに大別できると考える。

(ア) 不変要素

歴史的建築物にあたる。A,B年代に建てられ、行政などの取り組みによって保存され、過去から現在にかけて建物本体やファサードが変わらなかったことによって形成された。

(イ) 継承要素

縦長窓や低層階の分節にあたる。

縦長窓については、Aの年代に生まれた要素がDの年代(現在)まで工法などを変化させながら受け継がれてきたことによって形成された可能性がある。

低層階の分節については、Aの年代は町家、Bの年代はコンクリート造の町家、Cの年代は防火帯建築の商業店舗、Dの年代はビルの低層階部分の店舗という形成過程の変化があった。

(ウ) 共通要素

角の工夫にあたる。関東大震災後に行われた土地区画整理によってBの年代に発生し、その後も同じ土地条件の下で形成された要素であると考えられる。

(エ) 人為要素

セットバックにあたる。人為要素であるセットバックは、協定のルールによって発生した要素であるが、馬車道が商店街であったことや協定制定以前から建物に角の工夫があったことなどから馬車道の建物と相性が良かったと考えられ、街並みの一部として定着していると考えられる。

6-2. 研究における成果と今後の課題

- ・現在の街並みへの要素の表出割合を明らかにしたことによって各要素が地域の景観にどのくらいの影響を与えているのかが分かった。
- ・各要素の発生要因を考察したことによって馬車道は多様な年代に発生した要素が混ざり合う場所であることが分かった。
- ・過去の建物についても調査を行ったことによって一部ではあるが要素の形成過程が明らかになったものもあった。

このように、時代や要因が様々な要素が特徴的に建物に現れていることによって馬車道の通時的地域性は形成されていると考えられる。

今後の課題として、抽出要素の確からしさの裏付けや要素の更に詳細な発生要因の調査、地域住民の意識について調査することなどが挙げられる。

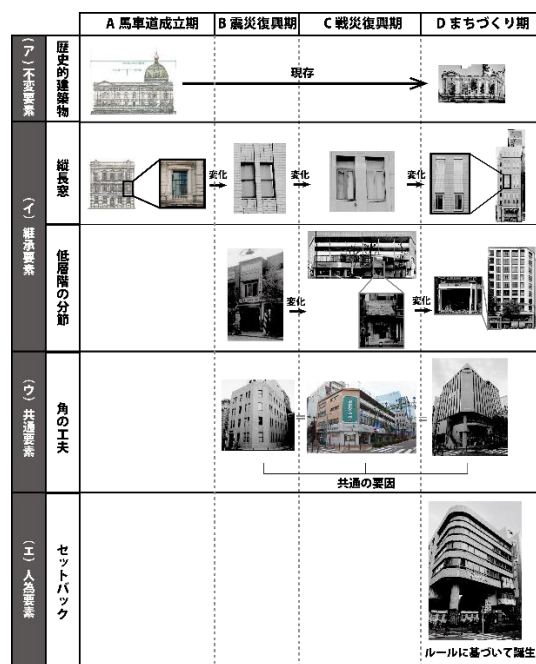


図7 通時的地域性の構成要素

[参考文献]

- 1.木多道宏：プラハの都市形成における地域文脈の継承に関する研究,日本建築学会計画系論文集第77巻第679号,pp.2063-2072,2012
- 2.守山基樹,門内輝行：京都の街並み景観の記号化と記号のネットワークの記述,日本建築学会計画系論文集第75巻第652号,pp.1507-1516,2010など
- 3.島崎佐智代：既成市街地におけるまちづくり協定の有効性：横浜市馬車道商店街に見る事例,日本建築学会四国支部研究報告集(1), pp45-46, 2001
- 4.馬車道150周年記念誌：馬車道150周年記念誌編集委員会, 2018