



**鈴木:** 本日のゲストは西脇敏夫先生です。

プロフィールを簡単にご紹介しますと、早稲田大学大学院を卒業後、大高事務所に入られて、その後、武研究所に勤務されたあと、1976年に横浜市役所に入庁されました。その後は一貫して都市デザインの仕事をされて、80年代半ばからは都市デザイン室長を務められました。その後、都市企画部長や都心部整備部長を務められた後に横浜市を退任され、次に佐世保市で理事として7年間、佐世保の都市デザインに係られる、というご経験をお持ちです。

市役所の内・外、いろんな視点から都市デザインを考えてこられたのではないかと、思うように思いますので、その辺りのお話をお話いただければ、というふうに思います。

**西脇:** 私は、横浜市には23年半いましたが、そのうち15年半の間、都市デザイン室に席を置きました。その前後には、西部劇に出てくるガンマンではないですが、プロフェッショナルとして行政マンだけでなく、様々な立場で都市や建築と係わってきました。

私は卒業後、大高建築設計事務所に入りました。大高正人さんは、横浜ではみなとみらいの計画にずっと関わっておられた方です。その事務所に、私は大学院の時にアルバイトとして出入りをしていました。その時、環境開発センターと大高事務所が共同で、ある大規模な観光開発計画を作成することになり、環境開発センターに入ったばかりの田村明さんが担当で、私が絵を描いたということがありました。それが田村さんとの最初の出会いになります。

### 多摩ニュータウンの研究に

大高事務所に所員として入って一番長く携わった仕事は、多摩ニュータウンの計画でした。多摩ニュータウンは、東京の郊外の丘陵地に、計画人口30万人、面積は確か3,000haで山手線の内側の広さぐらいあり、千里ニュータウンと並ぶ大規模なプロジェクトでした。事業主体は日本住宅公団と東京都、東京都住宅供給会社の3者です。

その計画が始まっていたのですが、計画地は谷と丘陵が複雑に入り混じっているところです。その頃の団地づくりは、丘陵を削って平らにして、そこに羊羹型の住宅を日照間隔で並べるとというのが一般的なパターンでした。しかし多摩ニュータウンの場合は、谷の土地が畑地で買収が出来ず、丘陵を削った土を埋めるところがない。ですから、自然地形を残したまま、開発をすることが出来ないか、という研究を大高事務所がすることになりました。日本で、はじめて、建築設計事務所が都市計画の仕事をするという事例でした。

住宅公団では、川手昭二さん、その後港北ニュータウンの事業に移られましたが、その方が責任者をされているチームが、計画の担当をされていました。そのチームは都市、土木、交通、建築、造園などの専門家で構成されていて、私はその方々と話をしながら仕事をさせてもらったわけです。

買収できない谷は区画整理をやって、丘陵地は自然地形のまま住宅地にすると、どのような可能性があるのかという研究です。その結果、自然地形を生かしながら住宅地開発をすることは可能であると。費用の計算をすると、それまでの大規模造成型の開発と同じ費用でできる。必要最小限の造成のため、土木工事は相対的に安くなり、逆に建築工事が高くなる。トータルにするとトントンという結論でした。

それを受けてその後、多摩ニュータウン全体の、自然地形を生かした住宅地開発の絵も描いたのですが、結局、お蔵入りになってしまいました。事業にあたって、それまでの土木の分野と建築の分野の関係が逆転してしまい、その関係がうまくいかなくなる、ということが理由だったようです。後になって、鈴木俊一都知事の「自然地形を生かすべきだった」と遅すぎた反省の弁があつたとも聞いています。

今にして思うと、この最初の仕事が、私のその後の方向を決めたように思います。

この時、さまざまな分野の人と一緒に仕事をすることによって、建築だけではなく、都市や環境に関わる様々な分野の考え方を勉強させてもらったわけです。

## 再開発の基本計画づくり

その後、大高事務所では、多摩ニュータウンのセンター地区計画の都市計画学会案の作成とか、都市関係の仕事をやりました。また建築もやりました。

大高事務所の後、武研究所へ行きました。大学の恩師が武基雄教授で、戦後のいろいろな都市計画に係わり「東大の丹下か、早稲田の武か」と言われた方で、その先生の事務所です。その頃、学園紛争の関係で、武先生が研究室を学外へ出すことになり、手伝つてくれと頼まれたのです。

ちょうど都市再開発法ができた直後で、全国の再開発の計画が、雨後の竹の子のように沢山作られていました。研究所でも、その中のいくつかの作業に携わりましたけれど、「この法律で再開発がうまく動くのかな」というようなことを感じていました。それから、観光開発計画といった仕事もやりまし、建築もいくつかやりました。

## 港北ニュータウンのセンター地区

その頃、大高事務所が多摩ニュータウンの仕事と一緒にしていた先輩の藤本昌也さんが、独立して現代計画研究所という事務所を立ち上げ、活躍をされていました。また、田村明さんは横浜市に入られて企画調整局長をされていました。そして、横浜市で港北ニュータウンの計画が始まるに当たって、公団の川手さんが、多摩ニュータウンから港北ニュータウンの仕事に移られていました。そうした中で、藤本さんが田村さんの仕事を受けられました。一つは港北ニュータウンのセンター計画の見直し、それから横浜駅東口の再開発計画の見直しの仕事もありました。田村さんが、これらのそれまでの計画を見直し、新たな計画を作成するという仕事でした。武研究所の私がそれらを手伝うことになりました。

そのうちの港北ニュータウンのセンター地区の計画については、横浜市の市街化調整区域がきめ細かく複雑に入り組んでいて、港北ニュータウンは、その調整区域を挟んで二つの区域に分かれて配置されて

いました。そのセンター地区の計画を作成した住宅公団は、「この計画で行きたい」と横浜市にプレゼンテーションをしましたが、その内容が横浜市の考え方と違っていただけです。

住宅公団が作った計画は、センター地区が市街化調整区域によって二つに分かれていては一体的に機能しないということで、「自由時間大通り」という空間を、二つの地区をつなぐかたちで設け、確かパリのシャンゼリゼ大通りと同じ幅員60mと記憶していますが、その大通りにいろいろな施設を配置し、二つの地区を連続させる。将来は調整区域のところもつなげて一体的なまちにするという提案だったのです。

田村さんの考えは、市街化調整区域というのは横浜市全体のまちづくりの中で考えられていますから、ニュータウン地区の調整区域も例外ではなく、堅持する。ですから、センター地区の部分だけ、市街化を図るような計画は、横浜市のまちづくりの考え方に合わないということでした。それで、公団の案は不十分だとして、横浜市の考えを早急にまとめることになったようです。横浜市ではアーバンデザインチームの岩崎駿介さんを中心にその作業を進めるに当たって、プロの人間が必要だということで、藤本さんに声がかかり、武先生を通して私が横浜市に派遣されて作業をするということになりました。

## 「くすのき広場」を目の当たりにして

田村さんと川手さんの会談があつて、公団側から「区画整理事業のスケジュールから、横浜市案は3カ月でまとめてくれないと事業に載らない」ということで、3カ月でまとめることになりました。そこで、市役所の前の、「くすのき広場」に面したビルの3階にある会議室が設計室になり、私は3カ月間そこに通つて作業をしました。

その時はちょうど、「くすのき広場」が完成したばかりでした。横浜市のアーバンデザインのスタッフが、直々に設計や調整を行つて実現させた、日本で最初の公道上に設けた歩行者専用の空間を、目の前にして作業をしたわけです。

私は大高事務所、武研究所などで、いわゆる都市計画関係の仕事に携わっていましたが、コンサルタントの立場は手応えを感じない。レポートとして立派なものを作っても、それで終わり。その後、実際のまちづくりはどう反映されていくのか、というのが分からなくなってしまう。それに対して建築の設計の場合は、設計を依頼されると、完成するまで全部きちとお付き合いができて、手応えを感じるのですが、まちづくりの仕事は全くといっていいほど、そういう手応えがない。何とかならないものかと常々感じていた時に、「くすのき広場」を目の当たりにしたのです。そして田村さんや岩崎さんの動きを見て、「こういうことが日本でも出来るんだ」と感銘を受けました。岩崎さんから「横浜市は、アーバンデザインの業務を拡充したいと思っている」ということも聞きました。実際の街づくりで、考えていることをどうしたら実現出来るかと考えると、横浜市がやっていることはまさにそれだと思いました。そしてある時気が付いたら、横浜市の職員になっていたという次第であります。在野精神というか、早稲田の出身者で、役所に入る者は少ないし、私も公務員になるとは夢にも思っていなかったのですが。

### 係長7年半、室長8年。 都市企画部長時代は口を出さない

私が横浜市に入ったのは1976年(昭和51)10月、年度途中に、係長職で入りまして、84年(昭和59)6月までの7年半、都市デザイン室の係長をやりました。それから外へ出されまして、横浜新都市センター、これは横浜駅東口の「横浜そごう」が入っているビルの、事業者である第3セクターですが、そこに行って事業者の立場で3年間、建設と管理の仕事に携わりました。その後、1987年(昭和62)から95年(平成7)までの8年間、都市デザイン室長をしました。

私が横浜市に入った次の年の1977年(昭和52)8月に、当時の飛鳥田市長が社会党の委員長になって横浜を去り、次に細郷さんが市長になると、田村さんは企画調整局長からはずれ、後に法政大学に行き、岩

崎さんも国連に行ってしまいました。私が横浜で都市デザインを、と思って入った時の推進役、飛鳥田さん、田村さん、岩崎さんは、こうして次々となくなってしまう、都市デザインの後ろ盾がなくなってしまうような状態で、どうしようかと思ったわけでありました。

しかし、都市デザイン室という立場は残りましたし、北沢猛さんや国吉直行さんをはじめ、有能なスタッフがいた。それから、それまでにやったいろんな実績があり、関係する部局には理解ある職員もいて、横浜市の中ではある程度認知もされていました。ですから引き続き、まちづくりの中で、都市デザインとして目指す質的な価値を主張し、新たな展開も探りながら、活動を続けていくことが大事だということをやってきたわけです。

ここに都市デザイン室の取組年表がありますが、これを見ると分かるように、1975年頃より1995年頃までの20年間に、それは私が係長や、室長の時代と重なりますが、取組みの幅は地域的にも、テーマ的にも広がっています。

その後、都市企画部長になった時、その立場は都市デザイン室の上司になるわけですが、北沢さんが都市デザイン室長になるとともに、新たに担当部長も配属されて都市デザインを担当することになったため、それからは都市デザイン室の仕事に直接、関与することはなくなりました。その後、都心部整備部長になって、都心部全体のまちづくりを担当する立場になりましたが、都市デザインの視点を持ちながら、まちづくりに関わることが出来ました。

### 職員一人一人の特徴をフルに生かす

行政の仕事と言うのは、一般的には、例えば、法律や条例があつて、あるいは市民の要望などがあつて、それらに基づいて業務を行うものですが、横浜市の都市デザインの活動は、そういうものがない中でやってきました。

地方自治体として、質の高いまちづくりに取り組むことは、都市にとつても、市民にとつても利益があることで、やらなければならない筈なのに、実際には何もや

られていない、というのが現実でした。

ですから、何か出来ることがあれば、何でもいからやる、やれることからやる、ということがまず大事でした。しかしそれをやる推進役がいなくなり、バックアップもあまり期待できず、制度などもない中では、スタッフ一人一人のエネルギーを最大限発揮すること、それぞれがどこまで力を発揮出来るか、ということが重要だと考えました。幸い、いろいろなテーマや街づくりに興味を持っているスタッフがいましたから、個人のポテンシャルをフルに生かす、という作戦を取ったのです。

建築のデザインというのは、設計している時には100点満点を目指して臨む。しかしその後、具体的な作業の中でさまざまな条件が絡んできて、うまくいかなかったり、変えざるをえなかったりということが出てくるものです。でも何とか設計者の意図が反映されて満点に近いところをねらいながらデザインを進める。まちづくりの場合は、建築設計とはプロセスが違う。そういうかたちで100点を狙っても、ことは動かない。というのは、まちづくりに参加する人には非常に多くの様々な立場や分野が関わり、限定された関係者の価値観だけで動きません。いわゆる都市計画というのも、必要な施設を必要な量だけ適切に配置する、という量的な対応だけで質的な対応はないのです。都市を構成するそれぞれの施設は、それぞれの立場に基づいた価値観で、自らの要求を満たすだけのものですから、例えば、街全体として美しいとか、快適だとか、魅力がある、などという価値観は持たない。ですから、そういうものの集合体である街全体としては、最初から100点を狙うのではなくて、まず、いかに60点まで引き上げることが出来るかが重要で、そのあと、どれだけ上乘せしていけるか、というスタンスでやっついていかないと、とてもじゃないけれど、くたびれてしまうわけですね。

ともかく、都市デザイン室の目指す目的がスタッフに共通に認識されていれば、あとは担当するスタッフのやり方とエネルギーで、自由に取り組む、ということでした。商店街のまちづくり、あるいは住宅地のまちづくりに興味を持っている者、歴史や、あ

るいは川に興味をもっている者、そういうスタッフが、役所の中の関係部署とか、市民で思いをもっている人などのところへどんどん入って行って、仲間をつくりながら活動をしていく。そういうことが成果を上げて、時とともに取り組みが広がっていった、というのが、私がいた頃の都市デザイン室の活動です。それが、今日の横浜のまちづくりにつながっている、というふうに思っています。

### 後から考えると、よい時代だった

田村さんと岩崎さんがやっていた時代は、まだ、横浜が震災復興からいかに立ち上がるか、金もない、何も無いという状況の中で苦勞されていました。それでまず、横浜の中心であり、活動が活発化し始めた都心部から手を打ってきた。

しかし次に、周辺部で何か魅力を高めることをやろうと考え、例えば道路局の土木事務所に行って話をすると、「舗装もしてなきゃ、下水も無いのに」と。そういう話には、全然、乗ってこなかったですね。確かに当時はまだ、横浜市外の郊外部は舗装している道路はあまりなかった。

しかし、時代とともに基盤整備も進んでくると、「じゃあ、ちよつと工夫して、予算も何とか工面しよう」とかいつて話に乗ってくる、という状況になってきたのです。

そういう意味では、後から考えると、私が都市デザイン室にいた頃はよい時代だったな、と思うのです。つまり、横浜のまちづくりが徐々に活発化する過程にあつて、あちこちでいろんな事業が行われるようになったり、展開出来たりという状況にあつたと思います。

今は、当時の状況とは違いますが、経済状況は悪いし、横浜の場合はどうか分かりませんが、佐世保にいた経験などから見てみると、地方はなかなか厳しいと思いますね。

当時、さまざまな取り組みを展開することが出来たことは、横浜のまちづくりに関わった人たちの工夫や努力があるとは思いますが、高度成長期という時代背景があつたから、という面もあると思います。

## 人と関わりながら時とともに変化

今日はその中で、港北ニュータウンと金沢シーサイドタウンの取り組みについて話をしろということですが、大規模プロジェクトについては、資料(雑誌「SD別冊 都市デザイン/横浜」の抜き刷り)を用意しましたので、それを読んで頂ければおおよそは理解されると思います。

そこで今日は、ここに書かれてなく、あまり表に出てこないような話をしたいと思います。

まず、港北ニュータウンです。ここは大造成をしてつくられたニュータウンですが、その中で、一つは、自然地形や緑を極力残して、公園などをネットワークする緑道を張り巡らす。もう一つは、機能的な人の動線、駅ですとかセンター、学校ですとか公園、そういう公共的な施設をつなぐ歩行者専用道路のネットワークを、地域の中に張り巡らしている。この二つのネットワークを都市の骨格にしているというのがこのニュータウンの大きな特徴だと思います。

この事業は、公団が事業主体ですし、横浜市は、ニュータウン建設部という部署が、計画や調整を担当していたので、都市デザイン室としては、その中にできる集合住宅地ですとか、公園や学校といった施設などについて、建設部に協力しながら、アーバンデザインの視点から、いろいろ提案をし、議論をして調整をするということに関わっていました。

例えば、公共建築の質を高めるために有能な建築家にせつけいをしてもらおう。そして、景観的配慮から、緑道沿いの学校にそれまで認められていなかった屋根をかけたり、隣り合う小学校と中学校を、地元の設計事務所にも参加をしてもらって一体的なデザインをしたり、その他にも多くの試みを行ってきました。

そうした事例については、長くなるので省略しますが、そうしてつくられた施設が蓄積されていって、全体としてはうまく行っているのではないかと、という認識でいました。

集合住宅地や緑道も、今行くと、緑が鬱そうとして、時間の変化を感じます。つくった時は自然地形の中に緑がポツポツとあつたところも、今行くと森になって

いて、逆に物騒でどうしようか、というようなことが問題になっているぐらいであります。

公団が公園の中に古民家を移したのも、しばらくは利用が決まっていなかった。公団は造りますが管理は市です。それも最近では、市民の方がいろんなイベントで使っているようですね。この間、私の高校のクラス会に行ったら、その近くに住んでいる友人が、その古民家でそば打ちをやっている、大勢集まって楽しいんだと言っていました。

そういうふうに、都市にはそれなりにストックがあれば、いろんな人が関わってきて、時とともに変化したり活用されたりと、さまざまな動きをしていきます。

## 「その穴を掘るのは、ちょっと待ってくれ」と言ったが

港北ニュータウンはこうして、それなりに進んでいるのではないかと考えていたところ、私が一度、ギョツとしたことがあります。センター地区の南の地区、センター南駅のアップータウン側の駅前広場の設計について、公団から設計協議がありました。私や市の上層部が入った協議の場に、私たちが3か月でつくった基本計画の段階では、駅と、アップータウンの商業施設などを一体化するイメージでいた広場に、大きな穴を掘って大きな階段を設け、トンネルを通してダウンタウンにつなげるという提案が出されました。

そういう設計が進んでいるということは、情報が入っていませんでしたし、全く想像もしていなかったのです。駅には、ダウンタウン側の出入り口が別にあるのに、これではアップータウン側は駅との連続性が弱くなる。それで私は「これは具合悪い、考え直してくれ」と言ったのですが、公団が「実はもう、現場で穴を掘っちゃいました」と言うのですよ。結論的には、掘っちゃったのならしょうがない、ということになってしまいましたが、利用の仕方も観念的な印象を持ったので、キチンと設計を精査するように言いました。

つまり、都市において物づくりというのは、それぞれに企画、計画から設計、それから現場でつくって、あと管理、運営、維持とずっと流れがあるわけですが、企画・計画段階のコンセプトがその後、ずっと一貫して

流れて、継続されていくことが、大変に難しい。時間が経過し、関わる人が変わり、組織も変わったりする。また場合によっては社会経済状況の変化などもあるものですから。

ただ、やはり、最初に意図した質的な面の筋道は、なるべくは失わないようにしていかないといけない。後になって、しつちやかめつちやかになってしまう、というのはよくあることなのですが、この場合は、同じ公団がやって、市の担当部署もある中で、当然、引き継がれているだろうと思っていたことが、時間の経過の中で違うものになってしまった。まさに、まちづくりの流れの中で、コンセプトを一貫させていくのが、非常に難しいということを実感させられた一件でした。

#### 「アーバンデザイン付き土地売却」

次に、金沢シーサイドタウンであります。

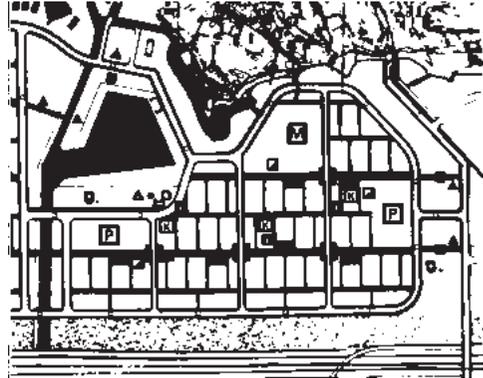
これは横浜駅周辺などの都心部に、いわゆる公害を出す工場がたくさんあったのを、金沢の埋め立て地の工業団地に移転する。都心部の移転した跡地は再開発の種地にし、金沢の埋め立て地には公害のない工業団地をつくる。そして、工業団地の従業員が住む住宅地を合わせてつくり、職住近接の街をつくるという、横浜市の6大事業の一つでもある計画です。

埋め立て事業者は横浜市の港湾局で、港湾局が各工場に土地を売り、住宅地は公的な住宅事業者に土地を売って、従業員の優先入居をはかるという計画でした。普通ですと、住宅事業者は白紙の土地を買って計画を作り、横浜市と協議をして住宅を造る、というパターンになるのですが、この住宅地については、横浜市として「こういう住宅団地をつくってほしい」という計画に沿うという条件付きで土地を売る。港湾局は「アーバンデザイン付き土地売却」と言っていました。

この全体のマスタープランは、楨文彦事務所に頼みまして、グリッドシステムのパターンでマスタープランが出来ていました。【図1】

私が入った時は、そのマスタープランにもとづいて、既に1号地の住宅地が建設中でした。2号地をどうするかということをお前が考えろと言われて、1号地

図1：金沢シーサイドタウン1号地グリッドシステム図  
出典＝『SD 別冊 No.11』、昭和53年、鹿島出版



の計画を見たわけです。当初提案されていたグリッドパターンは縦軸が車道、横軸が歩行者専用となっていました。道路体系の理屈でそうならず、ほとんど車が通行する一般道になっていました。

また、グリッドパターンの画一性に対して、それぞれの通りの特徴を、建物の変化によってつくるという考え方だったのですが、実際は、住宅公団による住棟が並び、建物はいろいろと工夫されていましたが、商業施設なども入ることにならず、どこの通りが分かり難い状況になっていました。そこでこのマスタープランは、提案されたコンセプトを成立させるのは難しいと判断し、2号地以降はパターンを変えることにしました。

#### 自ら計画図を描いて理解させる

2号地以降の全体計画の見直しにあたって、私が実際に手を動かして作業をしました。

センター地区に向かって延びる、幹と枝のシステムで構成する歩行者専用道路に沿って、学校や公園などの公共公益施設を配置する。中心の幹となる歩行者専用道路は、親密な空間構成と、生活感を感じる事の出来るような通りとなるように低層住宅を配置する。全体的には、中層と高層の住宅が混在するという計画を作りました。

この絵は私がフリーハンドで描いた2号地北ブロックの計画図で、マスタープランとしての計画書は、神谷宏治事務所に作成してもらいました。

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

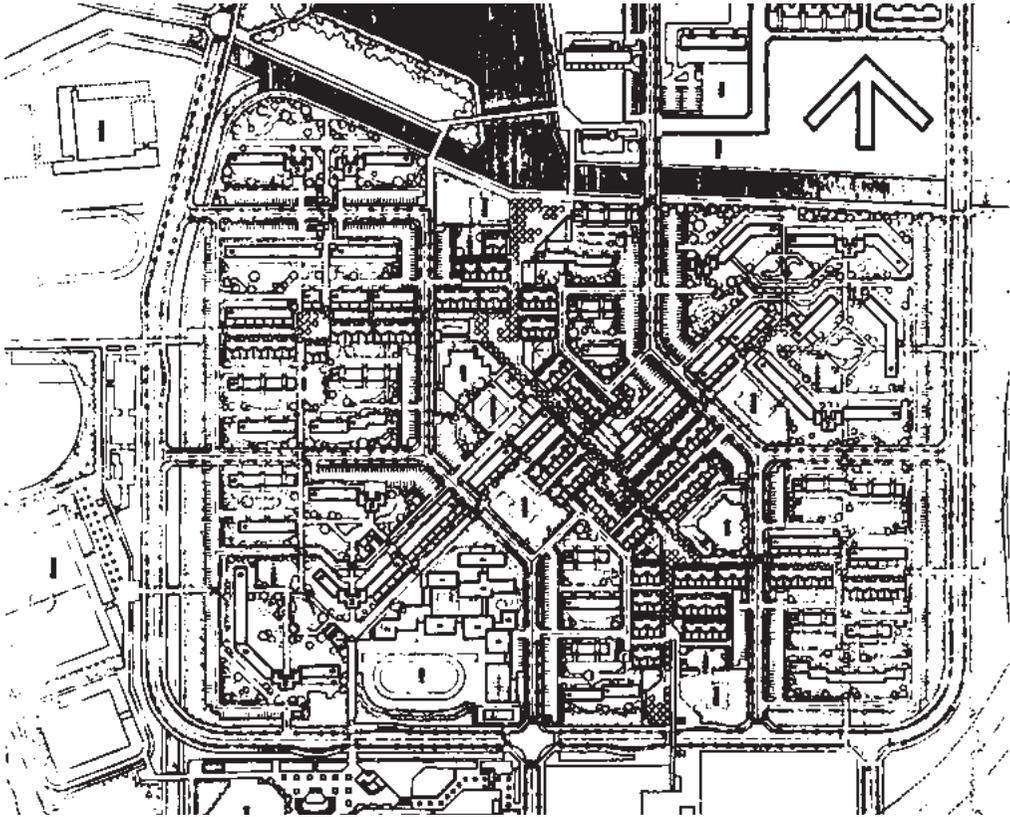
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図2:金沢シーサイドタウン2号地住宅地北ブロック基本計画図  
出典=『SD別冊 No.11』、昭和53年、鹿島出版



X プロジェクトのデザイン  
〜港北ニュータウン・金沢シーサイドタウンを中心に〜

ここでは、住宅公団が一社で開発をすることになり、住宅公団として、マスタープランを検証したいということで作業をしましたが、いろいろと議論の末、結局は、横浜市の案の通りに実施されることになりました。

【図2】

設計段階になって、メインの歩行者専用道路に沿った中央ゾーンについて、通りに開かれ、生活実感と変化のある、親密な空間を具体的に形成する共同設計の試みをすることにしました。歩行者専用道路に沿って四つの区画を設定し、それぞれに別の建築家に設計してもらう。そして、その4人の建築家と公団と市が入ったテーブルを設けてもらい、そこで協議をしながら共同設計を進めました。【図3】

建築家は、神谷宏治さん、藤本昌也さん、内井昭蔵さん、宮脇檀さんという、それぞれに共同住宅の実績を持つ、日本を代表する有名な建築家ばかりでした。

そうしたら、その4人の方々の反応が、それぞれに違うんですね。これが非常に面白かった。

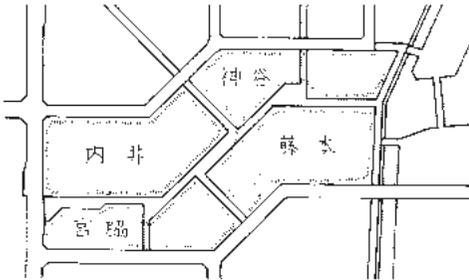
その経過はお配りした『都市住宅』昭和56年10月号の「街づくりへの参加の可能性と問題」という記事を呼んでいただければ、4人の建築家と私と公団の担当者が座談会をやっていますので、細かいことは分かると思います。

まず、神谷さんは、ご自身が全体のマスタープランを作った立場から、「皆さん、マスタープランに沿った形でやりましょう」と言います。

藤本さんは、隣の区画が、どのようになるか分からずに自分のところだけの絵は描けないと、全体のコンセプトの提案と、他の3人が担当している区画も含めた絵を描いてきます。

内井さんは、「他の人の設計する区画は関係ないから、自分のところだけで完結した空間をつくる」と、歩

図3：最終的に採用された設計4者の分担方法  
出典＝『SD 別冊 No.11』、昭和53年、鹿島出版



行者専用道路にも背中を向けて、区画内の広場を中心にした、要するに「内井さんの世界」をつくらうとする。

宮脇さんは、器用な方らしく、「自分は皆さんがどんな提案を出されても、皆さんの言う通りに付き合います」と。

そういう4人が、何だかんだ議論をしながらやって出来たのが、この中央ゾーンです。

### 建築家にとっても大きな経験に

全体の配置計画まではそれでいきました。そのあと、具体的な住棟設計になった時には、住宅設計そのものの話なので、住宅公団と設計者に任せようということで、横浜市は一步退いた格好になりました。そしたら、住宅公団は大変に威勢のいい建築課長が出てきたようで、建築家たちは「すごい課長が来たり、横浜市もいなくなったりで、なかなか思う通りにいかなかった」というようなことを、座談会の中で言っていました。

この試みは住宅公団としても、建築家としても、面白い経験をしたのではないかと思います。というのは、このあと住宅公団は、多摩ニュータウンの一部で、いろんな建築家を集め、内井昭蔵さんをマスターアーキテクトというかたちでまとめ役にして、住宅団地を設計しています。

内井さんのその後の論文などを見ますと、「建築家は、周辺の環境も含めて建築を考えなくてはいけない」と。かつて金沢シーサイドタウンをやった時の発言とは全く逆なことを言っていますね。金沢の経験は、内井さんの考え方に、大きな影響を与えるきっかけ

になったのではないかと考えています。

### コミュニティー未利用地事件

それからもう一つ、入居後大分経ってから、ちよつと事件がありました。横浜市は、「今までにない住宅団地の形成」ということの中の一つに、「コミュニティー未利用地」というのを提案しました。これは普通、住宅団地はあらかじめ計画的に全部をセットしてつくっちゃう。しかし、実際に生活が始まってコミュニティーが出来、時間が経過したりしてくると、計画的には想定していなかった施設やニーズの変化も出てくるのではないかと。そうしたものに对应できる余地としての「コミュニティー未利用地」というものを確保できないかという提案をしました。公団では、可能性としては集会施設の増築とかが想定できるのではということで、何か所かコミュニティー未利用地という土地を設けました。

その中の一つに、隣接する診療所が増築することになったそうです。そうしたら、歩行者専用道路はさんで、その北側に住んでいる人達が、今まで何にもなかった土地に、突然、建築計画が出てきて、それまで終日、陽が当たっていたのに新たな日陰ができる、というので反対運動を起こしたのですね。

ある時突然、私のところに、「金沢団地の住民の者ですが」と言って電話が掛かってきたわけです。この『都市住宅』の記事を読んで私のことを知ったようです。大分、大騒ぎがあった後のようでした。「この記事を見ました。ついてはご意見を伺いたい」と言われて、現地に行きました。団地の一室に通されると、反対運動をしている20人ぐらいの人が待っていました。「団地だから何も変化がないと思っていたのに、突然、診療所が増築をして日陰が出来る。これはおかしいのではないかと」ということでした。コミュニティー未利用地の考え方と、制度的にはおかしくないことの説明をしたのですが、募集の際に、この土地のことが全く説明されていなかったことが分かりました。必要な情報が、住民に伝えられていなかったことによって起きた問題でした。

田村明  
廣瀬良一  
加川浩  
岩崎駿介  
国吉直行  
国吉直行  
国吉直行  
内藤博之  
小澤恵一  
西脇敏夫

隣の2号地南ブロックは、住宅公団、市営住宅、県と市の住宅供給公社、県の労働者住宅協会、の5者に土地が売られました。そこで5者と市が入った協議会をつくりまして、それぞれ自分たちの計画を持ち寄ってもらい、同時に、横浜市は中心となる歩行者専用道路の設計を進め、全員が全体の内容を共通に認識しながら、協議をし、調整を進めました。このように、住宅団地の計画づくりに、様々な工夫や試みをしながらかつていったのが金沢シーサイドタウンです。

### 都心部整備部で事業を行う立場に

横浜市の大規模プロジェクトとしては、この他にもポートサイド地区とかみなとみらい21地区などがありますが、それぞれに、都市デザイン室としての関わりをもってやっています。

ポートサイド地区は、私が都心部整備部長になってからは、事業者の立場になりました。

例えば、そこにつくられる歩道橋が、外国の有名なデザイナーのアイデアに基づいて設計され、私が都市デザイン室長の時に、担当の課長から設計図を見せられたことがあります。アイデアのスケール感と、実際に造られるもののスケール感が違うデザインだと思いました。ところが事業者側になって、それを建設する立場になり、私としては不本意ながら、実施することになりました。そこで、せめて色だけは、地域のコンセプトに合わせたものにしました。地元の「アート&デザイン協議会」の人が「この地区は歩道橋までもが、コンセプトに沿ってデザインされている」と喜んでくれ、一安心をしたところですが、もう一つの歩道橋は、当初より調整をしながら設計することが出来ましたが、完成したのは退職後になりました。

あと、大規模プロジェクトとしては、ニュータウンではないのですが、私が3年間、出向して携わった横浜新都市センターのビルも、当時では、池袋のサンシャインビルに次ぐ日本で最大級の建物で、横浜駅側の、「みなとみらい地区」の玄関として位置付けられたプロジェクトでした。今では、あれより大きいビルは沢

山ありますけれども。

私が出向で行った時は、鉄骨が建ち上がりつつあるのに、具体的な設計が完成していないという状況で、関係者と夜中まで調整しながら、苦労して何とか無事に完成させました。

このように、大規模プロジェクトというのは、既存のまちのストックを活用しながら進めるというのではなく、ある程度、骨格づくりから計画できるという点で、理想的な街が出来るような感じはしますが、実際は、その時の計画論が、どういうレベルにあるかによって異なります。

都市の計画論は、完全なものはありません。計画時に考えた街の意図と、実際につくられた街の実態とが、実際にどういう関係になっているかという経験や検証が、まだあまりないと思います。そういう意味で、計画論はまだ十分ではないところがあると思います。ですから、骨格づくりから一定の計画論を基につくったものを評価して、新たな計画づくりや計画論に反映していく、という操作が必要なのではないかと思っています。

横浜のアーバンデザインに、私は係長で7年半、室長で8年間、責任者として関わっていますので、その時の内容は、全てよく分かっています。しかしその中で、大規模プロジェクトについては、エネルギーとしては、あまり大きな比重は掛かっていなかったような気がします。

それよりも、関内地区ですとか、周辺部や郊外部などで、既存のまちが変化していくプロセスの中で機会を捉え、関係者に働きかけたり協議をしながら、まちのストックを生かしつつ、新しく市民生活の場をデザインして、魅力とか個性を醸成していくという作業の方に、どちらかと言えば、アーバンデザインの重点があつたような気がします。

本当は、そっちの方の話もしたかったのですが。

**鈴木**：せっかくですから、お願いします。

**西脇**：それでは、代表的な事例を少し話させてもらいます。

図4：開発前の開港広場周辺  
資料提供 = 横浜市



山下公園周辺地区は、都市デザイン活動の当初より取り組まれてきた場所です。そこに、「開港広場」というのが出ています。

ここは、県庁の方から山下公園へ行く道と、大さん橋へ行く道とが、卍型にずれていて、以前は信号機なしのロータリー処理で車を流していました。車の流れはいいのですが、歩行者にとっては、山下公園には年間400万人も訪れますが、大回りしないと行けないとか、どう行っていけば分からないとかいう交差点だったのです。【図4】

広場に面して開港資料館があります。これは旧英国領事館を、市が買収して保存活用したのですが、資料館から、「周りに木があつて、資料館が見えない。何とかならないか」と電話がかかってきました。とはいつても、ただ木を切るというわけにもいかないし、全体を再編成して、歩行者に分かりやすいものにする案を考えました。車道を単純な十字路交差に変えて、残ったところを広場にしました。たまたま建設省で「広場公園」という事業メニューができました。それまでの児童公園とかいったものでなく、街の中の広場に対して補助を出すというメニューでした。それを活用して生まれたのが開港広場であります。【図5】

海岸教会という歴史的建造物が、大さん橋からの軸線上にちょうど建っているものですから、この軸線を生かした広場のデザインをすることにしました。ロータリーの植込みの中にあつて目立たなかつた「日米修好条約締結の碑」や噴水のある池を、この軸線上に配置しました。通常、池をつくる時に公園管理者は、

図5：開発後の開港広場周辺  
資料提供 = 横浜市



安全対策として手すりを回して、人を水に近付けられないようにするのですが、この池は、水に親しめるよう、手すりを設けずに危険性を少なくするため、砂浜の波打ち際のような処理にしました。

時を同じくして、港湾局が大栈橋への道の改修を始めていました。急速、調整をして、舗装や照明のデザインを揃えてもらいました。

#### 「合庁」の色も、地域に付き合ってもらいたい

この広場に面するところに、港湾合同庁舎という国の施設があつて、真っ白で、非常によく目立つ建物でした。ある時気が付くと、全体にシートが掛かっている。電話をして「建て直すのですか」と聞いたら、「外壁が傷んだので補修します」と。「吹き付けし直すのですね」「そうです」「山下公園一帯は茶系統でとお願いしています」「港湾合同庁舎というのは、全国的に白と決まっています」「横浜では、地域に付き合ってもらいたいのですが」というやり取りがあつて、何種類か色見本を出してもらいました。

茶系統の割と明るい色を何回か出してもらい、候補が絞られた時に、建設省の担当官が「ところで色は誰が決めるのですか」と言うので「あなたが決めるのです」と。そして、今の色になっています。

一方で、よごれて目立たなくなっていた歴史的建造物の海岸教会は、ランドマークとして目立たせたいと思つていたので。この教会の隣にビルが建つ時に、教会に面する側は、背景として窓なしの壁に出来な

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

いかといったのですが、オフィスビルだから駄目だ、と。そうこうしているうちに、教会の外壁を塗り替えるというので、これは目立つように真っ白に変えてもらいました。

### 時間を掛けてシンボリック空間に

その後、シルクセンターも外壁を補修するということを知りました。コンペで入選した坂倉事務所の設計で、コンクリートの打ちっ放しの外壁です。県と市も事業者の一員でしたから、事業者と設計者と、施工の鹿島建設も入って、協議をしました。打ちっ放しの雰囲気は残すが、メンテナンス上どうしても色を付けなければいけない、ということで坂倉事務所が提案してきたのが、コンクリートの肌合いが分かる金属粉の入った薄い銀色でした。濃淡の色見本を何種類か出してもらい、関係者が「これで行きましよう」と決めて工事に入りました。ところが、仮囲いが外れたらギンギンガラガラに輝く銀色の建物が現れたのです。

びっくりして、関係者が集まりました。現場に残っていた見本で確認すると、全く違うのですね。坂倉事務所が「ちょっと強すぎましたね」。鹿島の所長が「薄いとムラが目立ってしまったので、何回も噴き重ねました」。結果は不本意でしたが、出来ちゃったものは仕方ないということで収めました。今は時間が経って、色あせて落ち着いていますね。

それから、教会と広場の間には、駐車場になっている民間の土地がありました。そこにビルが建つと、広場から教会が隠れてしまう。当時、この土地は売ってもらえなかったのですが、年月が経って、ビル建設計画が出てきた時に再度交渉すると、売ってくれました。公園を拡張して、教会は晴れて広場に面するランドマークになりました。

ここでは、道路と公園、大さん橋をはじめ、開港資料館、シルクセンターなどの建物が建ち、日米和親条約が締結された歴史的にも重要な場所です。当初から考えていた整備計画ではないのですが、常に街の動きを見守りながらタイミングを捉え、全体として魅力が高まるよう、公共側で出来ることだけでなく、民間も

含めた周りの建物にも働きかけて、一体的な空間を形成するように調整し続けて実現出来たものです。手法としては、「公共事業」と山下公園周辺の「協議地区」という二つによって、時間を掛けて、シンボル空間にすることが出来た、という事例です。

### フランス橋・人形の家・世界の広場

それからもう一つ、山下公園の端に「世界の広場」というのがありますね。この辺りは以前、臨港鉄道によって道路からは遮られていて、行き止まりの森のようになっていたので、人があまり行かないところでした。

中村川の上に高架の高速道路が造られた時に、首都高速道路公団が地元に対して、高速道路によって山手地区と山下地区が空間的に分断されるので、両地区を結ぶ3本の歩道橋を造るという約束をしていたようです。そのうち2本は、中華街と元町をつなぐところで決まったのですが、あとの1本をどこにつくるか

ということで、首都高と横浜市の緑政局が協議をし、山手地区のフランス山公園と山下公園を直接結ぶかたちの歩道橋をつくることで合意をして、設計に着手していました。緑政局は二つの公園が一体化し、公園に人が訪れ易くなるということで了解していたのですね。その橋は長さが200mぐらいの斜長橋で、大きな交差点や、臨港鉄道をまたぐ形になっていました。

たまたまその時、経済局が、産貿センタービルの中に間借りしている「人形の家」を独立した施設にしたい、ということで委員会をつくって検討をしていました。そして、山手とか山下町にその候補地がいくつかあげられていました。私は委員会の幹事をやっていたのですが、この歩道橋計画の話を知ってびっくりしました。フランス山公園と山下公園はつながるかもしれないが、山下町などの街とは無関係で、人々は、ただ長い橋の上を歩かされるだけ、そして大きな交差点を斜めに突っ切る歩道橋は景観的にも良くない。何とかならないかと思ったのです。

マリントワーの並びに、横浜市の土地で観光バスの駐車場になっているところがありました。私は、この駐車場の上を人工地盤にして「人形の家」を建て、山手

からの歩道橋を一旦ここにつなぎ、さらに山下公園へ延ばせば、「人形の家」を介して、山下町の街と、山下公園、山手地区がつながるのではないかと考え、急遽提案図を作成して、関係者の調整に入りました。

緑政局は、フランス山公園の真ん前に歩道橋が出来ることに抵抗しました。原案の歩道橋は、公園の裏の方につくられる案でしたから。しかし、それまでのフランス山公園は、万代堀で囲まれて、公園の様子も、入り口もどこか分からないような形だったのです。それで「歩道橋を公園のゲートとして設計すればいいのではないか」と言って了解を得ました。今出来ている石貼りのアーチ状のゲート、実は、あれは歩道橋なのです。【図6】

歩道橋は、谷戸坂からスロープで上がってきて、「人形の家」のデッキにつながる。高速道路の橋脚を避けるために、ゆるいカーブを描くかたちで計画しました。そして山下公園まで、一気につなごうと思ったのですが、助役が「ここからは2期工事にして、とりあえず「人形の家」まで、ということになり、調整を続けて「人形の家」までが完成しました。

そのあと、私は新都市センターに出向し、3年後に戻った時には、「人形の家」の向かい側にあった臨港鉄道は撤去されていて、その跡地に、下水道局が地下ポンプ場を造る計画を進めていました。

関内地区一帯の下水管は、明治時代のものを使っていて、大雨が降るとマンホールの蓋が飛び出すというような状況だったので、新しく、地下ポンプ場から、ポンプアップをして排水をするという事業でした。そこで、ポンプ場の上の地上部を公共駐車場、更にもうその上を人工土地の公園として、そこに「人形の家」からの歩道橋をつなぐという計画にしました。それが、ポーリング橋というS字に曲がった歩道橋です。山下公園通りの大きなイチヨウ並木を避けるために、歩道橋を曲げたのです。道路局の幹部が「木を残すために歩道橋を曲げるなんて」とびっくりしていました。

この事業の関係者は、首都高と、横浜市の緑政局、道路局、経済局、建築局、港湾局、下水道局、中区役所、そして都市デザイン室。地元は山手地区町内会と山下町内会です。

図6：フランス山公園のゲートを兼ねた歩道橋  
資料提供＝横浜市



この事業も、当初全く想定してなかったさまざまな事業を、7年間に渡ってつなぎ合わせ、地区全体を一体化することが出来たというものです。地域に付き合って、きめ細かに関係する動きを見つけていないと出来ない事例だと思います。

このように、横浜のアーバンデザインの特徴の一つは、あらかじめ定められた計画がなくても、まちの動きを見ながら、関係者に働きかけ、魅力や特徴ある空間づくりに結び付けていく、ということにあると思います。そうした事例は他にも沢山あるのですが、代表的なものを二つ、説明させていただきます。

鈴木：どうもありがとうございました。

西脇さんは、そのご経験から言って、横浜市の都市デザインの取り組みについて、相対的に語れる方ではないかな、というふう思うのですが、でも、横浜の都市デザインの特徴というのはどこにある、というふうにお考えでしょうか。

西脇：平成6年に建設大臣の私的懇談会である「美しいまちづくり懇談会」から提言が出されました。建設省が、それまで推進してきた神戸型の景観行政がうまく展開していないようなので、横浜型を広めたいと、田村さんをはじめ第一人者をメンバーにした懇談会で議論した結果をまとめたものです。

私も資料提供などで協力をしましたが、その提言や懇談会で出された意見をもとに、理念や方策を具体的に検討し、その成果を自治体、コンサルタント、市

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

民などに参考にしてもらうために出版物にまとめようと「美しいまちづくり研究会」が編成され、全国の自治体からも資料提供してもらったなど作業をしました。私も研究会に参加していましたが、どういう手違いか、その成果は目の目を見ることがありませんでした。非常に残念なことをしました。

この資料は、その時に私が書いた原稿の一つですが、横浜で都市デザイン活動をしていて日頃思うことを整理したものです。その意味で、横浜の都市デザインの特徴といえるかもしれませんが、今日は時間がないので後でお読みいただければ幸いです。

一つは、都市を生き物のように捉え、そのダイナミズムの中で考える、ということではないかと思います。通常、行政のやり方は、まず、上位計画があって、法律があって、条例を作って、そうしたものに基づいているような施策をやっていくというパターンです。何か行う場合、法律がこうなっているからとか、市民からの要望が具体的にあるからとか、根拠が問われます。そうしたものが無いと、何かあった時に「税金を使って何をやっている」ということになりかねません。

横浜のアーバンデザインは、都市の動きを捉えながら臨機応変にやってきた。もちろん総合計画などがありますが、それだけに縛られるのではなくて、ダイナミズムの中で都市を捉え、市民生活の場の質の向上に向けて、最善の努力をする、というのが特徴ではないでしょうか。ゲリラ的取り組みと言われていたようですが、行政の普通の取り組みだけをやっていたのでは、なかなか出来ない面があると思います。

**鈴木：**そうでしょうね。私も、自治体の職員向けの講習会などで話をして「横浜でこういう取り組みがなされています」と言うと、「うちだとなかなかできない。これはやっぱり横浜だから出来るんじゃないですか」という結論に、いつもなってしまうのですけれども。

**西脇：**「横浜だから出来るんじゃないか」というのは、今の横浜はどうか分かりませんが、少なくとも飛鳥田さんの時代は、田村さんがいたから出来た。田村さんという有能な人が外から入ってきて、飛鳥田さんがま

ちづくりについては田村さんに任すという関係の中で、田村さんが能力と権限との両方をもって、横浜市の地方自治体としての主体性を強烈に主張しながら、国にも当たり、まちづくりを引っ張っていったので出来たのだと思います。田村さんがいなくなつてからは、状況は変わってきたと思うのですね。

田村さんの時代にやっていたことに、市役所の中にも、抵抗したり、反発したりする人がいました。それでもやってきたということは、やはり、田村さんが権限と能力と強い意志を併せ持っていた、ということが大きいのではないかとと思っています。

田村さんや岩崎さんがいなくなつた後でも、都市デザイン活動のそれまでの活動とか、協力してきた職員とか、理解を共有した人たちも広がっていて、それなりに動かすことが出来てきた。都市デザイン室は、そういう蓄積も生かし、仲間を増やししながら成果をあげてきたということではないかと思っています。

**鈴木：**もう一つお聞きしたいのは、行政の中の、いわゆるスペシャリストについて。西脇さんが金沢シーサイドタウンの時に、基本計画を提示された、ということが象徴的だと思うのですけれども、今はほとんどの自治体は、スペシャリストは内にもっていないくて、ああいう設計は基本的には全部、外の専門家に任せている、という状況だと思うのです。そうすると、行政の中に都市デザインのノウハウがなくなつていってしまう、という状況もあるように思うのですけれども、当時、岩崎さん、国吉さん、西脇さんからスペシャリストの要素を持った方が行政の中にいた、ということの意義について、今、振り返ってどう考えられますか。

**西脇：**その意義は大きかった、というか、少なくとも当時はそういう人がいないと、事態を動かすことは出来なかつたでしょうね。つまり、空間の質に関する問題、例えば、環境全体を考えて魅力的にするとか、美しくする、などという価値は、少なくとも行政的には認められていない時代ですから。当時、田村さんは、建設省から「そういうことは、やってはいけないことだ」と言われていたそうです。今では逆に「やれ」といつて

いる時代になっているわけですけど。

そういう時代の中で、まず、何か事業をやるにしても、そういう視点は全くないし、そういうことをやるのは、やる必要がない、足を引っ張る余計なことですから。だから、みんなで共通認識を得るための絵を描こうとしても、委託する費用は無いし、事業局はもちろんやらない。やる根拠が何も無いわけですから。提案する我々が、目標として考えていることを、自ら絵などにして調整しないと、出来ないわけですね。絵は、皆に分かり易く意図を伝えるのに、非常に有効な手段ですから。

例えば、くすのき広場は岩崎さんや国吉さんが、徹夜で絵を描きながら実現出来たと聞いています。私も、いろいろ描きました。駅前広場の絵などは沢山あります。道路の改修事業などの場合は、もともと大した図面がなくて工事をしているのですが、私がフリーハンドの絵を描くと、そのまま出来ちゃうわけです。我々のような人間がいないと、やはり、上手く出来なかつたでしょうね。

時代とともに、そういうことの予算付けが出来るようになってきて、外部に委託出来るようにもなりました。しかし、事を動かす当初に、内部的に合意を得たり、コンサルに意図を伝えたりするのに、やはりスケッチなどは描く必要がありました。金沢シーサイドタウンの例もその一つです。

委託に出す場合でも、まかせつきりは駄目で、自治体の職員がまず主体的に考えを持って、コンサルにはフォローしてもらおう。そうでないと、単なる管理業務になってしまうわけですよ。そうなると職員が主体的に考え、創造していくという能力が育たない、そして何よりも、自治体として主体的なまちづくりが行えなくなります。

しかし一般的には、そういう能力のある人は最初から行政には来ないで、設計事務所やコンサルに行っちゃいます。だから行政は、デザインを創造するプロセスなどは分からないから、コンサル任せになってしまい、「これはコンサルが言っているのだから、間違いないんだ」というスタンスになってしまう。

**鈴木：** ちょっと脱線気味ですが、私はこれから逆の現

象が起こると思っているのです。つまり、行政の予算がなくなってくると、事業費が減って、減った分だけ、事業ができなくなる。それによりもう一遍、スペシャリストの人を行政に入れないと、ものごと自体、動かなくなってしまうのではないのか、と。建設業界もかなり不況なので、優秀な人を行政の中にもう一遍入れる、というプロセスによって、自前で設計するぐらいのことを考えなければいけない時代が来るのではないのかな、というふうにもずっと思っているのです。

#### 西脇：

そういう側面はあると思うのですが、かつては、市営住宅など公共建築は、職員が設計をしていたと聞いています。そういう部門を「営繕」といいますが、営繕の人で有名な建築家が結構いました。横浜市もそうでしたが、業務が増えてくると間に合わなくなるので、委託費をとって外注してしまう。自分で手を動かさなくなってくると、物づくりに対する理解がそれだけ弱まるのですよね。自分で隅々まで手を動かしてやって、初めて実感しながら理解出来るということがあるのですが、そういうことがなくなるわけです。

建築職の中には、そういうことに危機感を抱いて、自分たちで設計する努力をしている職員が、横浜市でも、佐世保市でもいました。

今の先生のお話で、行政の中に専門家が入っちゃうと、行政の仕事で食べているコンサルとかもいるわけですし、行政も税金でやっていますから、人もそう増やせない。しかし、アーバンデザインでいえば、初めからスペシャリストというのは、そうはいない。

アーバンデザインのような、建築とか土木とか造園だとかの、様々な分野や立場にまたがって物事を理解し、企画や計画、調整を行っていくというのは、教えられる人もそういないし、学習することもなかなか難しいのではないかと思います。

実践の中で育っていくという面が非常に大きいと思います。しかも、公共的な視点で、責任を持って街づくりを推進できる立場は、地方自治体にあるので、スペシャリストは、地方自治体の中で実践活動を経験することによって有効に育つと思います。そうした点から

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

は、意欲のある、優秀な人が行政にどんどん入ってほしいし、行政が、そうした人達を有効に生かせるような体制にならないといけない。いたちごっこになってしまう面がありますが。

私はいろんな立場で都市と建築に係わってきました、そうした経験から一つには、もつといろんな立場の間で、人事交流が出来るといいのではないかと思うのです。例えば、学校の先生が市役所の職員になる、民間の設計事務所の人が行政に入る、逆に行政マンが民間に行く、とか。

ある立場で物事を深く見るということは大事なことで、その立場だけで物事を判断すると偏ります。特に、都市というのは総合的なものですから、横割りの全体を見て判断するということが必要です。しかし、立場や分野があつて、誰もなかなか、都市全体を総合的に見る事が出来ないのですよ。田村さんの場合は、田村さんなりに総合的に見ていたと思うのですが、そういう事が出来るためには、例えば、それぞれの視点からだけでなく、いろんな違う分野とか立場とかを実感出来るような、そういう交流があると良いのではないかと感じています。そうすると、より総合的な見方や判断がある程度出来るようになり、街づくりが変わっていくのではないかと思うのですね。人事異動は、そのための一つの手段という意味があるとは思いますが、大体は、同一の組織内のことですから。

**鈴木：**あと、もう一つお聞きしたいのですけれど、都市デザイン室では個人のセンス、思いだとか、そういうものを割と尊重してきたからこそ、職員が自由にいろんなことを動かすことができたと思うのです。もちろん、筋の通ったことを言わなければ、そういうことはできないわけですが。そういう意味で、それを受け入れる周りの環境とか風土みたいなものがあつて成立した部分がある、というふうにも思うのですが。

**西脇：**そうですね。ある程度の大きな目標に沿っていれば、自由にやっつていい。何もやられていない時代でしたから、何よりも何かやるのが大事。まずは60点をどれだけ上回れるか、というスタンスで考えていま

したから。  
そこで時々、ちよつと問題が起きたりということもあつて、一緒に行つて釈明したり、頭を下げたりしたということもありました。上から怒られるということも勿論ありました。いずれにしろ、責任は私が取らなければいけないのですから。そういうことはあるとしても、それでブレーキをかけて萎縮したりするとうまく行かないので、自由にやっつていい、というやり方を心がけていました。

**鈴木：**もう一つ、プロジェクト系のことでお聞きしたいのですけれど、冒頭のところで、多摩ニュータウンで議論されていたことが、港北ニュータウンでも生かされていたのではないかと、というお話でしたけれど、港北ニュータウンと金沢シーサイドタウンを考えた場合に、港北ニュータウンの実践というのが少し影響している部分があるのか。また、金沢シーサイドタウンから今度みなとみらいへ、というふうになつていくわけですが、その間の共通するものとかあれば、教えていただきたいのですが。

**西脇：**まちの骨格づくりから行うわけですが、いわゆる車とか鉄道を優先した考え方でなくて、もちろんそういう機能的な面は押さえませんが、街の中での市民生活の快適性といいますが、歩行者を中心にした人間的な空間をまちの骨格にする、ということが共通しているのではないのでしょうか。それぞれのまちの状況によつて、違う形態を取つてはいますけれども、人間のためのスペースをまちの骨格にしている。道路の骨格はあるのですが、歩行者という視点がしっかり入っている。それから、緑の骨格ですね。

**鈴木：**横浜では普通なのだけれども、他の行政体に行くときちよつと違うな、と思うのは、みなとみらいみたいな大規模開発がありますよね。そのデザイン調整に、担当の部署外である都市デザイン室というのが係わっている、という例はあまりなくて、その担当の部署の中で全部済ませてしまうようなところがあると思うのですね。そういうところでは、何か、企画調整局

時代にコントロール、プロジェクト、アーバンデザインの3本柱でやっていたことの遺産みたいなものが、今の横浜の都市デザインに引き継がれているのかな、というふうにも思うのですけれども。

**西脇：**横浜の都市デザイン室は、もともと企画調整局という横割りの部署にあつて、事業部署ではなかったということですね。みなとみらい21は、港北ニュータウンもそうですが、市の担当部署はプロジェクトの計画者の立場ですが、事業者である公団などと連携してその事業を推進するという立場ですね。そのプロジェクトに関することについては、横割りの機能も果たしますが、事業部署にあつて事業を推進するという価値が優先されます。

ところが都市デザイン室は、そういう意味で、事業上の問題に配慮はしますが、空間のしつらえなどに対する質的な価値を担当している、ということです。

事業に責任を持つ立場になると、費用とか時間などのさまざまな制約がある中で、少なくとも量的な対応の中で処理することが優先されてしまう。質の面などの価値観は弱い立場にあるので、どうしても二の次になる。そうした価値に責任を持つ立場が別にあつて、そこが主張しないと、なかなか反映することが出来ない。そういう、事業を推進する立場とは別の立場で判断をしながら調整を図る関係が、大事だということだと思います。

機構的には企画調整局から、都市計画局に移された後も、都市デザイン室は同じスタンスで取り組んできました。

**鈴木：**ありがとうございます。ご参加いただいた方から、何かご質問はありますでしょうか。

**西脇：**では質問が出る前に、今日、お話ししなかつた「歴史を生かしたまちづくり」の中で、あまり表面に出てこない話をします。「歴史を生かしたまちづくり」の取り組みは、大規模プロジェクトなどの地域的取り組みとはちょっと違って、テーマに沿った取り組みです。北沢さんが推進役で、私が室長の時につくつた「歴史

を生かしたまちづくり要綱」によって、街づくりの中で歴史的価値を生かすことが行政の仕組みとして認知され、それまでの個別の対応から、本格的に取り上げられたということになります。この要綱は、「文化財法」の改正にもつながっています。

実際の運用では、所有者や事業者の都合があるので、ケースバイケースの対応で、うまくいったり、いかなかつたり、ということもあります。そういうことは、歴史の取り組みだけでなく、ほかの取り組みでもあるわけですが。

日本大通地区は、開港以来の歴史的景観の保全に取り組んできましたが、その中の一つで三井物産ビル。あれは遠藤於菟の設計で、日本で最初の鉄筋コンクリートのオフィスビルです。以前に一度、取り壊すという話が伝わってきたことがありますが、その向かいにあつた同じ設計者による地方検察庁のビルは壊されてしまいました。それから大分たつて、私が室長の時に、また取り壊しの話が起きましたが、その時は、たまたまヨーロッパ帰りの支店長さんの、歴史的な建物に対する熱い思いによって、壊されずに済んだのではないかと推察しています。地方裁判所の復元保存や、こうしたことがあつて、隣の商工奨励館の保存などにもつながっています。

他の建物でも、そういった偶然的な巡り合わせのようなことで、うまくいったり、いかなかつたりします。そうしたことの積み重ねによって、街の個性につながるという面があります。制度があつて、事務的に運用していればうまくいくということではなく、まちづくりというのは、そういうダイナミズムの中で対応していかなければならないという、一つの事例ですけれど。

**鈴木：**すごいパーソナルなことのようにですけど、そういうものの積み重ねで成り立っている、というのは事実ですよ。

**西脇：**それからもう一つ、山手にある234番館という、日本で最初の外国人用アパートは、要綱の制度を立ち上げた直後に、所有者が建物を壊すという情報が入り、所有者と会つたわけですね。建物を所有してい

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

るけれど、使いようがないので、壊して更地にして売りたいと。要綱が立ち上がったばかりでしたし、山手の重要な場所にある貴重な建物なので、買うことで調整に動きました。当時、バブルの絶頂期で高かったのですが、何とか市の中の同意を得ることが出来ました。

使い勝手が決まっていなかったために、都市デザイン室が管理することになって、夏は草むしりに、秋は落ち葉掃きに、スタッフが総動員でやったりしました。今では、市民が活用してくれるようになっています。

利用目的があって買うという、通常のやり方だったら残っていないばかりでなく、おそらく山手の洋館はその後、どんどんなくなっていったかもしれません。時代の巡り合わせというか、ラッキーな面もありましたが、まちづくりに歴史を生かすという制度が出来ていたという中で、意思が働いて、うまくいったという事例です。

**鈴木：**時代もよかったのですよね。

**西脇：**最初に言ったように、振り返ってみると、私のいた時はある意味「良き時代」だったのではないかと思います。

**鈴木：**いろいろと貴重なお話をありがとうございます。

## 都市デザイン考＋都市空間を育むプロセスとともに継続するデザイン活動

アーバンデザイナー 西脇敏夫

### 1 運動としての都市デザイン

#### (1) 都市空間の質的価値

都市づくりには、そこで営まれる様々な活動や生活にとって必要な、機能性、利便性、安全性、快適性などを確保するための基盤整備が求められる。しかし、その量的な対応において、特に経済性との関係で、生活環境の快適性や都市空間の魅力や個性といった質的な価値については、これまで弱い立場に置かれ、事業推進上はマイナス要素としてさえ受け止められてきた。

市民のもつ価値観や計画設計技術の問題などもあって、経済性、機能性などの価値が優先される中で、多くの場合こうした質に関わる価値への配慮は不十分なものであった。

近年、こうした価値の重要性については認識されるようになってきたが、一般的にその実現策は、街づくりの計画論や事業のプロセスに適切に組み込まれてはいない。

都市空間の形成に関わる具体的な行為は、ほとんどが個々の施設ごとの事業として行われる。それぞれの事業だけでなく、全体の構成を計画しコントロールする仕組みや制度なども、空間や環境の質についてはきちんとフォローされるようになっていない。

横浜の都市デザインの活動は、こうした価値を実際の街づくりの中に盛り込むために実践する、運動としての性格をもった取り組みとして行われてきた。

#### (2) 都市デザインの実践活動

横浜が「都市デザイン」といって目指してきたことは、様々な主体が街づくりに参加し、協働する関係を

デザインして、市街地における公共空間が、市民生活の場として快適であるとともに、個性と魅力のある、質の高い都市空間を形成することである。

都市空間の質的価値を守り、育て、創造するには、街づくりを総合的にとらえようとする取り組みによって実現に結びつく。そしてその取り組みは、街づくりのプロセスを通しての活動が必要である。現実の街づくりの中で、この目標を実現するための実践活動に取り組みはじめてから、四半世紀が経った。

その時々で変化する、横浜の街づくりをとりまく様々な状況に対応して、取り組みの方法や内容は変化しているが、活動は継続してきた。それは理想としてイメージするプロセスや結果とは、常に一致するものではなかったが、それなりの成果もあげてきたと思う。

多くの人々のエネルギーを飲み込み、呼吸し、活動し、姿を変えながら生き続ける生き物としての巨大都市の中にあって、それらは、現実の街づくりにおける地道な努力と格闘の結果であるが、ささやかな痕跡のようなものかもしれない。しかし、多くの自治体がこうした街づくりに取り組む流れを、大きく導く役割を果たすこともできたのではないかと思う。

しかし、都市デザインという言葉やその活動の意味と内容については、街づくりに取り組む人々の間で、まだ十分に共通の理解と認識になっているわけではない。

### 2 デザインとしての都市デザイン

#### (1) 物づくりのデザインと都市デザイン

通常、何気なく「デザインがいい」という時のデザインは、物のかたちなど、表現されたものをさして使われていることが多いのではないかと思う。

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

こうしたデザインという言葉の延長上に都市デザインも受け止められ、その業務について誤解されていると思うことが非常に多い。

日本語の「デザイン」とは、例えば広辞苑によると

- ① 下絵。素描。図案。
- ② 意匠計画。生活に必要な製品を制作するにあたり、その材質・機能・技術および美的造形性などの諸要素と、生産・消費面からの各種の要求を検討・調整する総合的造形計画

とある。

持ち運びの可能な物の「物づくりに伴うデザイン」であり、完成形としての「物」が存在するデザインである。インダストリアルデザイン、ファッションデザイン、グラフィックデザインなどがそうである。

しかし、都市の空間づくりのデザインは、この物づくりのデザインとは区別して理解する必要がある。

それは、大きく三つのデザイン行為に分けて考えることができると思う。

### ① 施設のデザイン

一つ目は、都市環境を構成する建築や土木施設などの、いわゆる不動産施設を対象にしたデザインで、建築デザイン、シビックデザイン(土木施設)、ランドスケープデザイン(公園緑地)、パブリックデザイン(ストリートファニチャー)などである。

これらは不動産以外の物とは違い、土地に定着して環境の一部となる。そのために、公共空間の一部として、デザインの結果に公共的な役割が求められる。そのため、デザインプロセスも異なるはずである。

しかし、実際にはこの違いがあまり意識されることなく、多くの施設が計画、設計、管理されていると思われ、都市空間の混乱につながる大きな要因の一つになっている。

再開発やキャンパス、住宅団地なども、単一の事業主体、設計主体によるプロジェクトのデザインは、規模が大きくともこの範疇に入る。

### ② 空間のデザイン

二つ目は、「施設と施設の関係のデザイン」である。

それぞれの施設のデザインはそれぞれに主体性があり、それらの施設が組み合わされて形成される「空間のデザイン」である。「調整のデザイン」ともいえる。

複数の事業者が参加し、一定のプロジェクトとして完成形を計画、設計する行為が、これに当たる。

都市デザインは、こうした行為を含んではいるが完成形をもたないため区別したい。

### ③ 都市デザイン

三つ目が、都市デザインである。姿を変える都市空間を扱うデザインであり、いわば四次元のデザインであり、変化する空間のプロセスのデザインともいえよう。

そして、その空間は都市の公共空間であり、市民の都市生活の場である。

「施設のデザイン」や「空間のデザイン」と異なり、このデザインは一般的には完成形をもたないため、一定の地域や地区を対象に、時とともに変化する状況に対応しながら、継続して行うデザイン行為である。

デザイン行為としての都市デザインは、かたちとして表現されるものはあるが、それは変化するものとして捉えておく必要がある。

そのため、このデザインは、都市の動きとともに、活動が継続されていなければならない。

都市デザインは、こうした意味で、物づくりや施設づくりに伴うデザイン行為と同じ認識と方法で扱うことは出来ない。

## (2) 市民と都市デザイン

横浜市の都市デザインという言葉は、もともとは英語のアーバンデザインの日本語訳である。しかしアーバンデザインは、ヨーロッパとアメリカではその意味が違うようであるし、アメリカでも幾通りかの解釈があると聞く。日本の専門家の間でも、立場や人によってその理解は違っている。

横浜では、市民的にも共通の認識と理解を得ようと、その目標に沿って実践活動を積み重ねているが、まだ共通のものになっていない。1994年に、都市デザイ

ンの推進を図るための制度を検討するために、魅力ある街づくりについて広く市民の意見を聞こうと、アンケートやヒアリング、市民フォーラムなどを行った。

その中で都市デザインの言葉についても市民の認識を聞いてみた。

市民の中から無作為抽出によるアンケートでは、約半数の人が都市デザインという言葉を知ったことがあり、2割の人が内容を知っているという結果であった。

また、街づくりに関する各種団体に対するヒアリングでは、都市という言葉がハードや、都心部をイメージするという意見があった。そして、比較的こうした問題に関心のある市民が集まった市民フォーラムの参加者の間では、「良い言葉だから使っていくべきだ」という意見と、「具体的でなく分かりにくいから別の名称が良い」とする意見がほぼ半々であった。そしてまた「ハードだけでなくソフトも考えた街づくりを市民サイドの発想で進めてほしい」「堅いイメージで専門家の言葉」「都心部だけで郊外部が対象になっていない」「広い内容を含み街全体を考えること」「もっと言葉のPRをすべきだ」などの意見も出された。

都市デザイン活動についての横浜市民の認識はこのような状況にある。そして、様々な分野の専門家の間でも、都市デザインについての共通認識は得られていないと思う。

### (3) デザイン行為としての都市デザイン

そこで、都市デザインについて、デザイン行為としての特徴を考えてみる。

#### ① 都市生活の場としての公共空間のデザイン

都市デザインの対象は、都市や街の公共空間であることにより、デザインのプロセスや成果は、物づくりのデザインと異なる。

その形成のプロセスに、不特定多数あるいは特定多数の人々が直接、間接に何らかのかたちで関わるとともに、それらの人々が利用する都市生活の場のデザインである。

そのためその内容は、より多くの人々に対する説得

力が求められる。

地域的、時間的文脈、あるいは物理的、社会的、経済的、文化的文脈との関係が重要である。

個別の計画や事業は、それぞれの事情や背景のもとに進められるが、全体の環境としては都市と市民生活の両方の視点からの要望と評価を受けなければならない。

都市の視点からは、都市全体の機能、経済、社会、環境などとの関係に対して、一定のバランス関係をもって位置づけられるか。あるいはその可能性をもっているのかといったことなどが問われる。

また、市民生活の視点からは、公共空間における機能性、経済性をふまえながら、そこでの快適性、人間性、文化性、地域性など、生活の場としての質に関わる内容が、より多くの生活者に支持される内容をもっているかが問われよう。

こうした視点のないデザイン行為は、都市や街にとって不幸であり、無責任である。

都市デザインは、こういった視点に立ったデザインである。

#### ② 複雑な要素の総合性を目指す関係と調整のデザイン

都市の構成要素は多種多様で、それぞれにデザインの主体性があるために、全体としてのバランス関係をどう求め、どう図るかは複雑である。

都市の活動は活発化し、その関係は複雑化し、スケールは巨大化してきた。専門領域の分野や社会における立場は多様化、細分化、縦割化し、より総合的な取り組みや判断を行うことは、ますます難しい状況になってきていると思う。

それに対して、都市空間や都市環境の質の問題や育成に関する理解や認識は、それぞれの縦割の領域での理解に止まっているように思うし、そのための計画論も不十分であり、未熟である。

横浜が都市デザイン活動として目指してきたことの一つは、こうした様々な縦の関係を横に繋ぎ、相互の関連と調整を図って、質的価値を伴った総合化を目指そうとするものである。そして、個々の個性が発

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

揮され、なおかつ全体として一定の調和関係による魅力や特徴が形成されることを目指している。

その内容や方法は、地域や地区などの街を取り巻く様々な状況や背景によって異なる。

また、その総合化のプロセスには、様々な分野にわたる技術的、文化的要素だけでなく、経済的、社会的、政治的力学などへの対応も求められる。

単に設計過程でのデザインの調整だけでなく、それぞれの施設や空間の、計画、事業、維持管理、運営、利用などに関わる諸問題の調整やフィードバックなども必要である。

そのためにバランスを図る具体的な活動が必要であり、重要である。

その行為は、街づくりのプロセスを通して位置付けられていなければならないが、一般的には、そうした認識はされていないし、ほっておけば誰も行わない。そして、条例や協定などの制度があると無いとに拘らず、街づくりの中でこの実践活動は行われる必要がある。

特に具体的に空間を決める場面では、この役割が重要である。

### ③ 変化する都市空間のプロセスのデザイン

一般的には、施設や空間の質を決定する行為は、「物づくり」のプロセスにおいて具体的な「かたち」にまとめあげる設計レベルのデザインにあると考えられている。

施設づくりにおいて、完成形としてのバランスや形態的価値を決定する設計行為としてのデザインは最も重要である。その腕力によっては空間に対して強い影響力を持つこともある。

しかし、施設はそれぞれに、企画、計画、事業、設計、維持管理、運営、利用、補修改修、増改築などのプロセスがある。都市空間は、そうした様々な状況にある施設の組み合わせによって形成されているため、常に変動している。

都市デザインの行為は、この変動する空間を前提にバランスを考える必要がある。

そのため、つくるだけでなく、守り、育てるというメンテナンスの視点が必要である。

そして、変化する都市空間のプロセスを通じて、継続的にデザインするという活動が行われていなければならない。

都市空間の質の向上を図るには、設計上の完成形としての問題としてだけで理解したり、評価するだけでは、基本的な解決にはならない。

都市デザインは、現実の街づくりにおいてこのことを実践する活動である。

### ④ 地区にこだわり、その文脈をつくるデザイン 人々が営む都市生活のベースは、地区レベルの街が基本になる。

そのため、全体としての都市側と、個々の施設側との計画、事業、設計などが、地区において整合性が図られ、質の高いバランスのとれた市街地空間と生活環境が形成されることが大切である。

しかし一般的に、都市計画は、多種多様な立場の不定多数が生活する都市全体について、その機能と秩序を確保し維持するために、全体的な視点から都市や街や施設を見ている。

一方、道路や建築など様々な都市施設の事業は、個々の施設側から都市や街を見ている。

そのため、地区において進められる様々な事業を、街づくりの目標に沿って調和するように、地区の立場から調整を図る必要がある。

今までは、その間にたつて、地区や街の視点から都市や施設を見る役割と立場が弱かったといえよう。地区にこだわり、地区を見守りながら、その文脈や市民生活の視点を通して、都市と施設、全体と個々をつなぎ、地区としてのバランスを図る活動が、継続性をもって行われる必要があり、これが都市デザインといえる。

創造性に富んだ新しい視点や感覚も、このフィルターを通して地区の中で生かされ、地区の個性や魅力に結びついていく。

### ⑤ 街づくりへの参加と協働のデザイン

そして、都市デザインは街づくりに関係する様々な主体が、街づくりに「参加」し、その目標に沿って「協働」して進めるデザインといえる。

それぞれの施設の事業主体、管理主体などによるデザインは個別に行われるため、お互いの関係性に欠ける。公共、民間を問わず、基本的には縦割りの関係にある。

しかし、それらは地域や地区の空間や環境の構成員として、それぞれが個性を生かしながらも、街づくりへの参加意識を持ち、全体の目標に沿って協力し合う関係が必要である。

都市の中の一部に、例えば小布施の街並みや代官山ヒルサイドテラスの取り組みのように、個別の立場から環境形成に対する配慮を伴った積み重ねがなされ、総体として質の高い環境を築いている事例もある。しかし、こうした個々の施設の立場だけの努力では、都市空間のデザインを推進するには限界がある。

一方で、都市との関連から、地区全体としての価値を創造、保全、育成するために、相互を連携させてバランスを図る、創造行為としての調整活動が伴わなければならない。

そしてまた、つくり手としての市民と、使い手としての市民の要望を把握し、デザインとして成立させることが問われる。そのため、健全なパートナーシップの街づくりが求められ、そのデザインプロセスに市民参加が組み込まれる必要がある。

こうした全体の関係に対する共通認識が成り立つことによって、それぞれの「物づくり」の立場での質的向上を図る姿勢が生きてくる。このような参加と協働のデザインを推進することが、都市デザイン活動の重要な役割の一つである。

こうした意味でも、自治体の果たすべき役割と責任が大きい。

### 3 自治体行政としての都市デザイン

#### (1) 自治体の役割

物理的に都市空間を形成する具体的な事業は、一般的には公共事業、民間事業ともに施設別に分解され、それぞれ異なった主体によって進められる。そして形成される公共空間を、公共的視点で総合的に計画し、

誘導を図ることが可能な立場は、地方自治体にある。

しかし複雑な市街地を、空間や環境として、質の問題まで含めてきめ細かくどのように計画や誘導出来るかの手法は、十分に解明されているわけではない。そして、それを推進するための仕組みや制度も十分ではないが、いずれにしる現場を抱える地方自治体は、行政として街づくりに対する責任がある。実際の街づくりの中で都市デザインに実践的に取り組み、それぞれの都市や地区の状況に応じた知恵と工夫によって、成果に結び付ける努力を積み重ねる必要がある。

しかしこうした取り組みは、特に「都市景観」という言葉が視覚的、形態的な側面を表現していることもあり、表面上の化粧術のように思われていたり、縦割りの分野の一つとしてとらえられてしまうことが多い。そのためもあって、街づくりの中で、本来果たすべき機能を発揮できるような、役割や体制が十分に得られていないのが、多くの自治体の実態ではないかと思われる。

全国の自治体の景観行政担当が、最近、「都市デザイン」といった名称にするところが増えているが、表層の化粧術ではなく、街づくりに創造的に関わり、実績をあげていこうとする意志の表れではないかと思う。

#### (2) 体制の整備と人材の確保

都市デザインの取り組みを行うためには、まず自治体の中に継続的にその活動を行える体制の整備と、人材の配置が必要である。制度や財政的なバックアップも勿論重要であるが、それ以上にどう活動するかが重要である。制度とその事務的処理だけで解決する問題ではない。制度があっても、運用に心が伴わなければ生きたものにならない。

新しい価値の創造は、確かな目をもっていれば、些細に思えるようなことも諦めずにエネルギーを注ぐことが大切である。地道な努力を途中で諦めれば、その時点で白紙に戻り、何も変わらない。その成果によって初めて価値が認識され、理解され、広がりをもつこと

にある。都市デザインの活動は、そうした面が強く、その意味では人によって支えられる部分が非常に大

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

きい業務だと思う。

こうした意味で、自治体の都市デザイン行政の推進のためには、適切な体制を組むことと同時に、人材をいかに確保し、育成するかが重要な鍵である。

しかし学問の専門分野は縦割りで、部門を上げたり、部門の中を詳細に深めていくことは行われているが、有機的で生き物のような都市を相手に、様々な分野や立場の総合化を目指す視点で進める都市デザインの研究や教育は、なかなか難しいのではないかと思う。

また一方で、都市デザインに対する自治体の取り組みの姿勢が一般的に弱く、人事などのシステムもこうした活動に興味をもつ者が魅力に思うような状態にない。

このように人材の育成や確保は難しい環境にあるが、自治体の中で、こうした業務に興味と能力をもつ職員がその立場につき、実践の中で学ぶことは有効な方法の一つと考えられる。

そしてまた、行政、民間、教育などの様々な立場間で、人事交流が活発に行われるような社会になると、全体の関係に対する共通認識も得やすくなり、状況はかなり変わってくると思う。

横浜市では、都市デザイン活動に取り組んだ当初の頃に、外部から人材を登用した。また最近では都市デザインを含めた専門職の制度を設けたり、他自治体の職員が横浜市の都市デザイン行政を研修することも行っている。

### (3) 多様な取り組み

1992年に開催した「ヨコハマ都市デザインフォーラム」において、世界各都市での取り組みの報告では、それぞれの状況に応じた工夫と、様々な試みを行っている様子が伺えた。素晴らしい成果は一朝一夕に成されたものではなく、それぞれに多くの人々の努力や工夫、苦労などが積み重ねられた結果である。単なるシステムの運用や、上辺だけの取繕いやテクニクでない、継続性をもつた真摯な取り組みと人々の英知とエネルギーの集積の成果であることが分かった。

日本の現在の街づくりにおいて、こうした取り組み

を行う立場は弱い、都市空間の個性と魅力や、都市生活の快適性の実現にとっては重要な活動である。そして、現実の街の状況は、地域や地区によってまちまちであり、都市デザイン行政の取り組み方もそれに応じて一様ではない。

地区の空間の質に関わる文脈と、生活環境の質に関わるテーマを切り口に、街づくりに取り組む姿勢と立場があれば、きっかけとなる機会は様々にあるはずである。

地区の視点では、ニュータウンや再開発などのプロジェクトで、街づくりの企画段階から推進できるものは、骨格の計画や関係者の組織化などをはじめ、街づくりのプロセス全体に亘って都市デザイン活動を進めることの可能性をもつ。しかし、ほとんどは既存の街で白紙から計画するわけではない。また商業、業務、住居などの地域の性格によっても、その方法は異なる。

市民や住民の街づくりへの建設的なエネルギーをベースにして取り組むことが望ましいが、何らかの公共事業をきっかけに展開を図ることも一つの方法である。周辺への配慮や展開を含め、その施設の計画や事業、設計、管理運営のプロセスを通じて、都市空間の価値の創造を図る可能性を探ることが重要である。

街にそれなりの蓄積や特徴がある場合は、その価値を保全活用する視点から、様々な事業や活動の、調整や誘導を中心にした取り組みになる。

テーマの視点については、横浜では7つの視点としているが、例えば、水や緑、歴史や文化、歩行者や賑わい、美しさや分かり易さなどといった、それぞれの都市や地区において、空間の個性や魅力に結びつく価値を取り上げ、それを擁護し創造する立場から、様々な事業を誘導し、調整することから、街づくりを展開することが可能である。

いずれにしろ、個別に行われている事業を、地域やテーマの価値を守り、育てる立場から連携を図り、都

市と市民生活との視点から、魅力と特徴につながるよう活動を続けることである。

また、常に地域の街づくりの動向や状況を把握し、新しい手法の開拓、内外他都市の事例等々の調査研究交流などを行い、常に新鮮な目をもって積極的な姿勢で取り組みを推進するエネルギーとすることも必要である。

そして、こうした活動や目的の意味や役割を、広く行政内外に認識し、理解してもらうことが必要であり、普及、啓発を含めた広報活動などにも気を配ることも重要である。

このように都市デザイン行政の取り組み方は、状況によっていろいろな方法が考えられる。

機会をとらえ、行動を起こすことによって、関係者が参加と協働する関係をつくりだすことが鍵である。

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫



## 講師紹介

## 田村明

たむら あきら

都市プランナー。東京大学工学部建築学科、同法学部法律学科、同学部政治コース卒業。運輸省、日本生命、環境開発センター、横浜市企画調整局長、技監、法政大学法学部教授、同大学名誉教授。横浜市では企画調整局を発足し、高速道路の地下化、港北ニュータウン等の六大事業や、横浜スタジアム建設などを推進した。同スタジアムの多目的スタジアム化を立案し、その株式会社化を提唱した。法政大学を退任後は名誉教授になり、一方で地域政策プランナーとして全国の地方自治体職員等へ講演活動を行なう。著書に「都市を計画する」(岩波書店, 1977年)、「環境計画論」(鹿島出版会, 1980年)、「都市ヨコハマをつくる: 実践的まちづくり手法」(中公新書, 1983年)、「都市の個性とはなにか: 都市美とアーバンデザイン」(岩波書店, 1984年)、「まちづくりの発想」(岩波新書, 1987年)、「都市ヨコハマ物語」(時事通信社, 1989年)、「江戸東京まちづくり物語」(時事通信社, 1992年)、「現代都市読本」(東洋経済新報社, 1994年)、「美しい都市景観をつくるアーバンデザイン」(朝日選書, 1997年)など多数。2010年1月永眠 83歳。

## 入江昭明

いりえ しょうめい

中央大学法学部卒 昭和28年第1回の公募試験を経て横浜市にはいる。墓地、火葬場の管理、保健衛生、総務、土地区画整理、人事を経て、37歳のとき田村明氏率いる企画調整局にはいる。副主幹、調整課長、プロジェクト室長を務める。この時代に福祉関係の人たちとの幅広い交流がはじまり、多くのことを学ぶ。7年後、同和問題にからむ差別事件で糾弾されていた人事部長に就任、46歳で中区長に就任、区民の方と直に接する仕事の一つとして、プロムナード南門通りの壁面線指定に反対する人たちから訴えられるも最高裁で勝訴。その後は民生局長、企画財政局長を経て退職。民生局在任中の昭和56年は、国際障害者年にあたり、細郷市長の全面的バックアップのもと、これまで立ち遅れていた横浜市の障害福祉を施設面でもソフトの施策面でも全国の最高レベルまで引き上げるため努力してきた。退職後、障害福祉をライフワークとして、有志と協力して社会福祉法人すみなす会を設立し、理事長として活躍中。

## 廣瀬良一

ひろせりょういち

1952年横浜市入庁。技術職にて建築部門を担当。当時、高度経済成長に伴う人口急増対策として、学校建設における校舎の標準化、設計・積算システムを構築。さらに建築設計実務から建築指導、宅地指導行政を経て都市計画セクションを担当し、線引き、用途地域等の地域地区指定を始め、「宅地開発要綱」の制定、運用に携わる。「みなとみらい21」プロジェクトでは推進役として、基盤整備、関係者調整、国際機関及び内外企業誘致等に奔走する。一方で横浜の水源である山梨県志村村でのゴルフ場建設中止交渉のため、横浜から同村まで72kmを歩き通す「パフォ-マンス」を演じ、無事目的を達する。横浜市を退職後、「みなとみらい21」事業関連の第三セクター4社の役員として勤務。他、神奈川経済同友会、横浜市港友会（市OB会）、ロ-タリ-クラブ等の役員として、ボランティアによる社会貢献と共に、民間コンサルトの役員も兼務し、2004年3月、「みなとみらい線」の構想から開業までをまとめる「みなとみらい線誕生物語」を出版。2006年「瑞宝小綬章」を受賞。

## 加川浩

かがわひろし

1941年東京生まれ。1965年早稲田大学建築学科卒業。1965年から1976年まで浅田孝主宰の環境開発センター勤務。この間、こどもの国（マスタープラン、皇太子記念館等）、香川県（五色台山の家、新高松空港等）、横浜市（六大事業、大通り公園等）の諸計画を担当。1976年加川設計事務所を設立し、民間都市プランナーとして横浜地域の整備に関する調査研究、計画立案を継続し現在に至る。この間、文化芸術観光振興による都心部活性化委員会委員、横浜らしい景観街並みルール検討委員会委員、横浜市営繕行政のあり方検討委員会委員、横浜市文化芸術都市創造会議委員、ナショナルアートパーク構想推進委員会委員、横浜市下水道計画基準改定アドバイザー、横浜港の環境再生に関する懇談会委員、横浜プランナーズネットワーク副理事長、日本都市計画家協会理事等を務める。

## 岩崎駿介

いわさきしゅんすけ

東京芸術大学建築科に学び、28歳の時、アフリカ・ガーナの科学技術大学で教えた後、ハーバート大学院都市デザイン科に学ぶ。その後ボストン市役所、横浜市役所で都市デザイン行政を担当。42歳の時、アジア国連機関のスラム担当課長として、アジア各国の厳しい現実に触れ、国連退職後は筑波大学で教えながら国際協力 NGO「日本国際ボランティアセンター (JVC)」の創設に参加し、その後20年にわたって難民救援、農業支援、森林保護、環境保全に関する政策提言などの活動に携わる。

都市スラムの背後には農村の疲弊があり、農村の疲弊は豊かな水と土壌を保証していた森林破壊や国際紛争があり、日本を含む先進工業国と新興開発途上国との深刻な対立、すなわち南北問題と地球環境問題の解決に長年努力してきた。しかし、64歳の時、ひとまず20年間の休戦を宣言して、茨城県の農村にて自給自足の基地を建設中。

## 国吉直行

くによし なおゆき

横浜市都市整備局上席調査役・横浜国立大学特別契約教授。1945年、中国天津生まれ。早稲田大学大学院修士課程終了後、横浜市企画調整局に入庁し、以来一貫して横浜市の都市デザイン行政を担当。都市計画局都市デザイン室長を経て、上席調査役エグゼクティブアーバンデザイナー。横浜国立大学特別契約教授を兼任。著書に『都市デザインと空間演出』(学陽書房)ほか。

## 内藤 惇之

ないとう あつし

東京大学工学部都市工学学科で助手を務め、1969年横浜市役所企画調整室企画課へ就任。1982年から都市計画局計画部都市デザイン室長、1991年に企画財政局企画調整室長を勤め、横浜市における都市計画等を手掛ける。1993年からは西区長として地域に根付いた活動さらに広げる。その後、2000年の退職まで環境保全局長、建築局長等、横浜市全体を統括し市民生活の環境を整える。横浜を退職後は、さらに活動の幅を広げ、横浜市住宅供給公社理事長、株式会社横浜みなとみらい21専務、株式会社横浜都市みらい顧問を務める。現在はより地域に密着する活動を手掛け、藤沢市くらしまちづくり会議委員、藤沢市湘南大庭地区社会福祉協議会常任理事、湘南大庭地区福祉ボランティア活動センター「ライフタウン・ジョワ」事務局長などを務める。

## 小澤 恵一

おざわけいいち

1972年企画調整局企画課長に就任、以降都市計画に携わり、世紀の最大のプロジェクトある「みなとみらい21」を手掛ける。1972年、三菱重工の移転問題を担当。当時、トップ会談をベースの交渉が行き詰る中、事務レベルでの解決策を図る。1976年の仮協定、売買予約契約（金沢埋立地）の調印（2年後の本調印を謳う）、1977年間の契約の延長、1980年の本契約締結まで数年間にわたり移転交渉を担当する。また1978~79年には、国土総合開発事業調整費（調査の部）の導入を図り、八十島委員会運営により、開発の方向性を纏め、かつ、運建戦争とも呼ばれた海と陸の接点の制度の扱いを決める。これにより、移転問題の1側面の開発条件を整理した。1980年、担当部長になり、基本計画を策定する。その後、開発部長でポートサイド、野毛等周辺地域整備開発を担当、港南区長を経て、1990年から8年まで6年局長としてMM21に関わる。二十数年間、MM21を推進してきた。

時間と社会変化をどのように読み、対処するか、悩み、最終的な決断をしてきた。未来を予測し、かつ変化に対応（決断）することが計画者の宿命、責任であると考え。今、計画の在り方、その目標はほぼ達成できたと信じる。事業はあくまでも「市民のため」を忘れてはならないことを強く主張。

## 西脇敏夫

にしわきとしお

早稲田大学・同大学院建築学科で学んだ後、大高建築設計事務所、武建築計画研究所で多摩 NT 計画、港北 NT 計画、再開発計画、観光開発計画、建築設計などに携わった。

36歳の時、アーバンデザイン担当主査として横浜市役所に。都市デザイン室長、都市企画部長、都心部整備部長などを歴任し、「関内地区」「山手地区」「横浜駅周辺地区」「みなとみらい21地区」「金沢シーサイドタウン地区」「港北ニュータウン地区」「市民まちづくり」「歴史を生かしたまちづくり」「水と緑のまちづくり」「ライトアップなど都市空間演出」「デザイン都市横浜に向けた活動」等々、22年半に亘り横浜市の街づくりに携わり、都市デザインの具体的な実践活動を展開した。

59歳の時から、佐世保市理事として7年間、海と緑に抱かれた心優しい街の都市デザインに取り組む。現在、研究の側ら、佐世保市景観アドバイザー、目黒区景観審議会委員を務める。

首都圏と地方との二つの自治体、コンサルタント、事業者など、異なる立場から都市や建築に関わり、アーバンデザインを実践してきた。様々な委員や大学非常勤講師も歴任、講演、論文、著書、活動成果に対する受賞なども多くある。

## 鈴木伸治

すずきのぶはる

1968年大阪府生まれ。東京大学大学院修士課程・博士課程を経て、同大学助手。関東学院大学工学部土木工学科専任講師、助教授を経て、現職。著書に『創造性が都市を変える』（学芸出版社）ほか。日本都市計画学会論文奨励賞（2003）を受賞。横浜市創造都市アドバイザー。大学まちづくりコンソーシアム横浜代表委員。



本書は「大学まちづくりコンソーシアム横浜」及び「北仲スクール(横浜文化創造都市スクール)」の活動の一環として発行した。また掲載講義は北仲スクールで開催された「横浜都市デザイン連続講座『横浜市企画調整室の活動開始期の戦略を探る』」(第5章～第10章は北仲スクール「都市デザイン論B」※横浜市立大学「都市計画論特講」として開催した)の講義録である。

※**大学まちづくりコンソーシアム横浜とは(平成21年7月23日設立)**

神奈川大学、関東学院大学、東京大学、横浜国立大学、横浜市立大学による連携組織。コンソーシアムでは、都心臨海部の50年後の姿を構想する「海都横浜構想2059」の検討の他、横浜の都市づくり・都市デザインの推進に寄与する事業を実施している。

※**北仲スクール(横浜文化創造都市スクール)**

横浜国立大学・横浜市立大学・東京藝術大学・神奈川大学・東海大学・関東学院大学・京都精華大学の7大学の共同事業によるサテライトスクール。文部科学省「平成21年度大学教育のための戦略的大学連携 支援プログラム」の採択をうけ、2010年4月から正規開校する。都市文化創成と都市デザインにおける公開講座、ワークショップなどを運営している。

## 都都市デザインの現場から

### 横浜都市デザイン 40年の軌跡

**企画・監修:** 鈴木伸治

**編集:** 山田千代 中川ちあき 木村勇樹

**発行:** 横浜市立大学

本報告書の発行は文部科学省大学教育のための戦略的大学連携支援プログラムにより行われた。

**印刷所:** シューブリント

**発行年月:** 平成23年3月