



**鈴木:** きょう、まず国吉さんに聞きたいのは、都心プロムナードなどの歩行者空間の整備の話です。

年表によると、1973年(昭和48)に「都心部における歩行者実態調査」、7月に「馬車道商店街・モデル商店街(街づくりの検討を始める)」という動きが出てきて、翌74年には歩行者空間のモデルスタディーを行う。同じ年に、くすのき広場が完成して、74年12月に都市美審議会というところで都心プロムナードの検討をして、翌75年には「都心プロムナード、桜木町ルート整備完了」。基本的にはこの数年間、都心の歩行者にやさしいまちづくり、ということの検討が進んで、それが後の馬車道の整備や伊勢佐木モール、元町の整備といったものにつながってくる、という流れです。

歩行者空間の整備は、横浜の都市デザインの重要な要素の一つだと思うのですが、そういった考え方がどのようにでき上がってきたか、ということからお話いただけますでしょうか。

**国吉:** 岩崎駿介さんをリーダーとして都市デザイン・チームができたわけですが、これはあくまでも、正職員ではないアルバイトみたいな二人のチームで「君ら、やってみろ」という感じで田村さんに言われて始めておりますので、必ずしも行政の中できちんと認知されている組織ではないわけです。「何か二人、変なのがいるな」みたいな感じで、役所の中にパイプがあるわけではないので、なかなか仕事が始まらない。そういう時期があったわけです。

緑の軸線構想は、最初、田村さんたちがつくった都心部の構想の中にちゃんと入っております。これは都市デザイン・チームとして共感する内容だ、と考えました。それから既に、高速道路をやめて大通り公園にする、というプロジェクトも動いていました。そういう、田村さんたちが仕掛けた話に、うまく我々も乗っかりながら、何かを新しく展開しようと模索していたのです。

岩崎さんは、私が入る直前に、そのためのベーシックな地域のサーベいはちゃんとやっていました。その結論として、地域全体の歩行者空間のネットワークをつくる

ことが、日本の都市空間、都市環境を楽しくする、魅力的にする運動のために非常に重要だろう、と考えていた。ちょうど、ヨーロッパなどで都心部に車を入れるをやめよう、という動きがどんどん出てきた頃でした。

それともう一つ、これは岩崎さんの独自の発想だったのですけれども「まずは、できるだけ、パブリックなところで勝負していこう」と。それでいい事例を見せていって刺激する、というような戦略をとろう、という感じがあったと思います。とにかく、関内地区全体を歩行空間でつなげて、全体の回遊性をつくっていく、ということが念頭にあった。まず、何も特色もない空間に、歩行空間という新しい軸を入れて、まちがどう変わるか、というのを見せてやろう、というのがどこかにあったと思うのです。

## 他都市から来ると桜木町で迷う

その中で一番重要だったのが、桜木町・山下公園のルートだったと思います。と言いますのは、今でこそ関内駅も石川町駅もありますけれども、ある時までは国鉄(現JR)の線路は桜木町止まりだったわけです。東横線も桜木町止まり、ということで、関内の玄関口は桜木町で、関内駅ではなかったわけです。我々が入った1971年(昭和46)の約10年前に根岸線が伸びていくわけで、長い間、今の関内地区の玄関口は桜木町でした。ですから、例えば県庁に行く場合、桜木町からバスに乗る、歩いていく。通勤の人も桜木町から何らかの手段で行く。もちろん歩いたり、また、その前には市電がありましたから、それを利用する。その市電もなくなってしまつと、もつと桜木町は重要になってきたのです。

他都市から来た人もそうです。桜木町で降りると、みんな、そこからどうやって山下公園や大さん橋に行こうか、と言って迷うわけですね。タクシーで行くべきか、バスで行くべきか。バスで行くにしても、1.5キロぐらいですから、そんな遠くないし、歩くのはちょっと遠いな、と迷う人が多い、という話をよく聞いていたので、そこにちょっと、行きやすい仕掛けを作るために、まず、最初の歩行者ルートとして作ろう、ということになったのだと思います。

ボストンのフリーダム・トレイルという、まち中を回る仕掛けとかも調査では知っていたのですけれども、いきなりまち中を回遊する、ということと言っても、まだ当時の横浜は、戦争の跡が残っているような状態で、そんなに魅力的なものがたくさんあるわけではない。それでもとにかく、横浜と言えば大さん橋と山下公園、そして港で、横浜に来られる人はみんな、そこに行きたいわけですね。それで主に観光客向けに、桜木町から港へ、山下公園へ、大さん橋へ、というルートを作っていこう、それが分かりやすく、必要な歩行者ルートだから、ということになりました。関内地区には駅が三つもあるので、石川町と関内からと、三つのルートができる。三つのルートができれば、行きは桜木町から、帰りは元町から石川町駅へ、という回遊性もできてくるし、選択肢も出てくる。と最初から3本考えていたわけではなくて、取りあえず1本、実験的につくってみよう、ということでした。

そして最初のルートは、粟津潔というグラフィック・デザイナーのお手伝いを頂いて、道路に絵タイルを貼っていったのです。最初から3本のルートを考えていたわけではなくて、取りあえず1本、実験的につくってみよう、ということでした。

### 銀座松坂屋でキャンペーン

そして、キャンペーンを張りましょう、ということになり、「ゆつくり歩こう横浜」という展覧会を、わざわざ銀座松屋に出掛けて行って、そのデザイン・ギャラリーというところでやりました。著名なカメラマンの石元泰博さんという大御所に撮影していただきました。万博のプロデューサーの一部もやってきた田村さんらしく、そういうパワフルなグラフィック・デザイナーとか写真家なども動員しながら、話題をつくっていく、と言いますか、そういう側面もありました。東京でイベントをやるとかいうこともセットにして、最初の都市デザインの的なアピールするプロジェクトにしていった、ということだったと思います。

**鈴木：**ところで、この「ヒューマン・スケール計画図」

は田村明さんが市役所に入る前に、環境開発センターでやられた仕事の一つで、都心にこういうプロムナードを作ったらどうか、という提案になっていて、「緑の軸線構想」の片鱗が少し見えています。一方、岩崎駿介さんが初期に、それぞれの道の性格を、丹念に歩いて拾っていく、という作業をしていた。そして、最終的にこういう三つの歩行者のプロムナードが出来るのですが、これらは関連しているのか、それとも岩崎さんと国吉さんは、田村さんが横浜市に入る前に検討した案は見えてなくて、岩崎さんと国吉さんとの議論の中でできていったのか。そこら辺をお聞かせいただけますか。

**国吉：**この図を見ながらやっていたわけではありません。ただ、この計画図は、なかなか先見性があるな、とは思っています。なぜ先見性があるかと言うと、前田橋から南門通りをつなぐルートは当時、商店街が何もなかった。1軒だけ、関帝廟通りの突き当たり大きいお店があるだけで、割と寂しいところだったのです。でも、この案は、これをつなぐ重要性を示しているわけですから。

こういう計画図などは念頭になかったのですが、大通り公園とくすのき広場をやって、緑の軸線はつくっていくことは意識していました。ですから、もう一つの図、緑の軸線構想の入ったグリーンの図をベースに、我々は動いていったように思います。こちらは、南門通りなどは消えていますね。これをベースに付加していった、という感じだったと思います。

**鈴木：**では、都心プロムナードの検討のベースにあったのは「緑の軸線構想」と、岩崎さんが歩いて調べたものがベースになっていった、ということですね。

**国吉：**大通り公園のルートは緑の軸ですからすぐ決まり、山下公園周辺のルートは歴史的建造物を巡る道になるな、と途中で分かってくる。

それで、石川町からのルートはどうでしょうか、いろいろなルートがあったわけですが、やはり、中華街と石川町をつなごう、と。元町に来た人は中華街

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

が分からない。中華街が45度曲がっていたりするので、元町商店街と中華街の位置関係が分からない、というご指摘も市民の方からありましたので、これをつないで、山下公園へ連れていく、というルートが一番いいだろう、ということで、前田橋と東門の間をプロムナードを通そう、ということに我々としては腹を決めて、やったわけです。

この頃は、私はほかの2ルートをやって、石川町のルートはあまり係わっていないのです。このルートは、隣の課にいて時々助っ人に来ていた内藤さんとか、宮浦さんとか、周りから来た援軍の人たちが担当しました。

### 中華街の商店街の壁面線指定

石川町ルートで、一番大きな問題となったのは、元町商店街の歩道が狭いのです。今はプロムナード整備されていますが、当時は壁面後退した建物の下にしか歩道がなく、そこには絵タイルは敷けない、ということで、曲がり角にだけ、ちょっと絵タイルを入れて、あとはサイン・ポールより小さいミニ・ポールしか入れられなかった。

それから、前田橋から東門へのルート（南門通り）は歩道がなかったのです。全体の幅員がないので、歩道を造るのはちょっと難しい、ということで、1.5mの壁面後退をしてもらえないか、ということを商店街に諮ったのです。商店街が後々1.5mの壁面後退をする、という約束をして、道路局が歩道を造っていく、ということにしました。「壁面線指定」ということを、地元の了解を得てやった、ということだと思のですが、後で、地元から「役所にだまされた」ということで、訴訟が起きたりもしました。手続き的には問題がないのです。都市計画決定のルールに基づき公聴会もやったりしながら、オーケーを取ったのですが…。

これらのプロムナードの石川町ルートができたことによつて、元町地区と中華街と山下公園通りがつながる。現在、YMC協議会という、三つのまちが集まる協議会ができていますが、そのきっかけになったのがこれなのです。南門通りも、裏通りのだったと

ころが、今はすごい繁華街になっておりますけれども、そのきっかけにもなりました。

**鈴木：**このプロムナード構想を補完するように商店街の話が出てきますね。1973年（昭和48）7月にはモデル商店街の検討が始まりますが、そこら辺の経緯についてはどうなのですか。

**国吉：**当時、関内周辺の商店街は、周辺の米軍接收が解除されたばかりで落ち込んでいました。馬車道商店街も、当時は関内商店街と言っていたのですが、割とさびれていて、商店街とはいえ、全体の間口の半分ぐらいは銀行とか証券会社とか、オフィス型だったので、3.5mの歩道があって、ところどころにシェード（アーケード）がかかっていた。そういう時に経済局は、中心部の商店街復活のために新しい事業をしよう、モデル化商店街事業ということを始めただけです。

それに最初に手を挙げたのが馬車道商店街でした。商店街の活性化を経済局が支援する、ということですが、経済局は技術屋ではない。そういう時に、くすのき広場とか都心プロムナードが結構、話題になっていたわけですね。銀座松屋での展覧会とかPRもしましたので、新聞とかテレビでも話題になっていた。「ああいうやり方で、商店街の元気づくりをやるうじゃないか」と何となく思った。ただし、経済局ではやり方が分からないので、都市デザイン・チームとかいうところに相談しよう、ということになって、「このまちを歩きやすいまちにしようと思うから手伝ってくれ」ということで応援要請に来たのです。

私は即、手伝いたいと思って、岩崎さんに話して、田村さんにも話して、結局、私がやることになるのです。岩崎さんが言った「まず公的なところをやって見本をつくる」ということの成果です。我々がやったことに刺激されて動いた、ということでした。通常は、行政が商店街に、振興しましょうよ、と押し掛けて行って、こういうプランでやってはどうですか、と持ち込むわけですけど、そうではなくて、もちろん経済局も言ったのですが、地元も何となく、くすのき広場みたいにしてみようか、というふう考えた、というのです。

ところが、岩崎さんはどういうわけか「僕は商店街のお手伝いをするのは嫌だ」と。理由はよく分からないのですが、田村さんは田村さんで「君、まだ今は行くな」と言うのです。その理由は当時の企画調整局は非常に権力を持っていました。市長のプレーンの局だったわけですから、そこのスタッフがいきなり行くと、地元はもうやってくれる、というふうに思い込んでしまう。それで抜き差しならなくなってしまうから、まだ行かない方がいい、というふうに田村さんは思ったのです。

私はそうではなくて、経済局が商店街と一緒に検討していく。今これから種をまいて耕したりする。そういう段階から入っていないと、事業の枠組みができて上がってから、さあデザインだ、と言って入っていても、大枠が動かさなくなってしまうのではないかと。変な形にまとまる前に、今の段階から一緒にスタディーすべきだ、というふうに私は思ったのです。それは企画調整局の責任とか権限とかに関係なくやろう、と。

それで「今、行かなきゃ駄目ですよ。私は今行くべきです」と言ってお願いしたところ、「君が勝手に行く分は構わない。その代わりに、企画調整局を名乗るな」と。岩崎さんは「僕はやらないけど、君はやるのはいいよ」というふうに言われて、名刺には企画調整局は入れないで「アーバンデザイナー国吉直行」という名刺を作って、それだけを持っていく、ということにしたのです。経済局の人の名刺には、経済局商業課の係長とか担当とか書いてありましたけれど。

私の考えとしては、商店街の軸というのは、都市空間にとっては非常に重要な軸なので、これは無視できない、大事にすべきだ、というふうに思った、ということと、せつかく動きがあるのに放っておく手はない、これはチャンスだ、と。都市デザイン・チームの次の仕事だと思って、これはぜひ、ものにしたい、ということとやっていました。

岩崎さんとすれば、商店街が勝手にやればいいんじゃないの、というぐらいの感じだったかとしれませんが。ただ当時、アメリカなどでは既にミネアポリスのニコレット・モールとか、日本では旭川買い物公園とかあって、どちらかと言うと、歩行空間の主役は商店街だったわけです。

**鈴木**：地元側のキーパーソンは。

**国吉**：現在、馬車道商店街の理事長は六川勝仁さんですけど、当時はそのお父さんの六川英一という方が理事長さんだったのです。その方は、アート宝飾という宝石屋さんです。この方が地元をうまくまとめくれたのでうまく行っただ、と思っています。

実は、そう簡単にはうまく行かなかったのです。商店街と経済局は、3.5mの歩道に、くすのき広場と同じようにタイルを貼れば魅力的になるだろう、だからそういうふうにしたい、というふうに言ってきたのですが、私は「そんなんじゃない、駄目ですよ。このままの幅員で整備するだけでは、すぐ飽きてきて、駄目になっちゃうから」と言ったのです。この当時、歩道は3.5m、車道は9mあったのですけれど「どうせやるのだったら、車道を9mから7mにして、歩道を1mずつ広げて3.5mを4.5mにしてもいいでしょう。行政ばかり頑張るのではなくて、自分たちの店も後ろに壁面後退をしてはどうですか」と提案したのです。逆に言うと、そのぐらい頑張らないと、横浜市は多分、応援しないでしょう、というふうに言って本気で考えてもらったのです。

それで、道路局には「地元にも壁面を後退してもらうから、市の歩道の部分もある程度、広げるべきだ。それぐらい豊かにしないと、本来の魅力的な歩行空間ではない」ということをお願いしたのです。

ところが、こういう提案を商店街の会合に出したところ、大半の人は「そんなに自分の土地を出すわけにはいかない。商店街は土地が狭いだから」ということでかなりの人が反対をして、賛同は2～3割という状態です。それでうまく行かなかったのですが、2年間ぐらいのうちに、六川さんのお父さんはうまくまとめていった、ということです。

**鈴木**：それで馬車道商店街と協定をつくったのです。そういうことは当時、あまり例がなかったと思うのですが、山下公園の前でセットバックして広場をつくる試みをやろうとしていたことと、この街づくり協定を作ろう、という話とは何らかの関連性はあるのですか。

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

西脇敬夫

**国吉：**そうですね。豊かな歩行空間づくりをどうするのか、というアメリカの実例とかは学んでいました。山下公園の前は公的な施設が多いし、青空で公開空地を取ろうというふうな発想ですが、公開空地は、建物のひさしの下の歩道にもある、というのは私の頭に入っていました。

ただ、山下公園の場合は、横浜市側が、横浜のシンボルだから、どうしてもこういうふうにしたい、という強い意思でもってやっていたわけですが、商店街の場合は、商店街の意思でそれをやるべきだ、ということは、私の頭のどこかにありました。「歩道のデザインも、国吉さんが全部やってくれるのでしょうか。くすのき広場もやったのだから」というふうに頼ってくるところがあったので、これはまずいなと思いました。ヨーロッパやアメリカのまちは多少、勉強してましたから、商店街などの地域は、行政に全部頼るのではなくて、地域は地域で考えて、専門家も地域が雇う、そういうふうにするべきだ、という考えが僕のどこかにあったのです。山下公園の場合とは違って、行政でこうすべきだ、と行政のガイドラインで進めるのではなく、地域側の自主協定的な方向にもっていった方がいいだろう、というイメージが僕の中にありました。

**鈴木：**専門家と言えば、高橋志保彦さんらも関わっていらっしゃいますが、そういうデザイナーなどの専門家を商店街に入れるのも、当時としては珍しいのでは。

**国吉：**前回お話ししましたが、私自身が、将来は町医者的な建築家として生きていきたいな、みたいに思っていたところがあって、そういう意味で活躍する場を作っておきたい、みたいなこと（笑）もどこかにあったのかもしれないですね。だから「そんなにイージーに行政に頼られては困る。そのぐらいはちゃんとお金を出して、自分たちで雇ってくださいよ」と、そんな期待もあったのかもしれないですね。

実は、商店街と経済局の取り組みが73年（昭和48年）にスタートした時にすぐ、まち全体を対象に、アーバンデザインのデザイン・サーベイというのをやったのです。それは私ではなくて、私の大学院研究室の2

年後輩で、今は千葉大学教授の建築家・栗生明さんです。たまたま当時、横事務所に入ったばかりで、一方で、友達とプライベートのアトリエをつくっていたのです。そこに、経済局から30万円というお金が付いたので、頼んだのです。当時としても大した金ではないと思いますけれど、二人は写真を撮りまくって、立面を起こして、平面も全部測量して、大学の学生なども動員して、すごいスタディーをした。それで提案まで作って、商店街の前で彼らが説明したのです。行政が全部説明するのではなくて、最初から、外部の専門家が地元で説明する、ということも開始していたのです。

また、創和設計という横浜の設計事務所の高橋志保彦さんからも、自主的にプレゼンテーション、計画書が出された、ということがありました。

実際の計画図を作成するまでに、六川さんはどういうふうにしたかと言うと、ほかの都市の通りのスタディーをするとか、事例調査もしているのですが、一番大きいのは、どういうふうに壁面後退していくか、ということで、それについての具体的な議論が活発だったのです。「ここのところをちよつとだけ広げて」とか「もつと大きく取りましょう」とか、いろんな議論があつたわけですね。それに対して、大方の人は「そんなのとんでもない」と言って拒否していたのです。

#### 理事長が新聞に発表して話題に

ところが私が「もつと歩行空間を豊かにするために、壁面後退だとかそういうことをすべきだ」と言って提案したことを、六川さんは自分の意思で、日本経済新聞とかいろいろな新聞の記者を呼んで、全国的に発表してしまったのです。「新しい形のミニ再開発方式」「日本で最初のミニ再開発」というような言い方で、マスコミを通して全国にPRしたわけです。そうすると、新聞にいっぱい載りまして、それを見た人たちがどんどん、全国から、話を聴かせてください、と言って来るわけです。そうすると、反対していた人たちも「これはやはり素晴らしいことじゃないだろうか。理事長が勝手なことをやっていることだけれども、全国から注目を浴びているから、まあ、ちよつとやってみるか」とい

図1：馬車道商店街の整備  
資料提供＝横浜市



うふうな感じで、だんだん反対する人が減っていった、最終的に、壁面後退も含めた大きな枠組みは進めよう、ということになりました。【図1】

それで「馬車道商店街まちづくり構想」を作成して、これを商店街の方と経済局の職員が一緒になって、会員一人一人に同意の判子をもらったのです。それが8割ぐらいまで行ったので、「行ける」ということになって、着手したのです。

この時、経済局は頑張っていたけれども、道路局にはまだ、馬車道を応援するという発想はなかったのです。そのあと、昭和50年頃、伊勢佐木町がグリーン色のカラーアスファルトにしました。道路局が3,000万円でやったと思います。実は、これをやる時、私はやめるべきと言ったのです。こんなことをしても、本質的に変化はないから、すぐ飽きが来ますよ、と言ったのですけれど。一方、道路局には、馬車道は大した商店街ではないから、歩道にタイルを貼るだけだった当初計画に、そんな事業に応援はできないよ、という感じがちよつとありました。

### 道路局も支援をすることに

ところがその間に馬車道は、本格的整備に向けての工夫にどんどんまとまっていった、現在の馬車道ができるような計画になるのです。六川さんが新聞に発表して全国的に注目され、商店街も壁面後退をして、自分たちも努力もして、自分たちで設計事務所も雇う。栗生さんはまだ事務所をもっていなかったのです。高橋志保彦さんの方をお願いしたのです。そうすると、壁面後退の努力までする計画となると、市はやはり優先的に応援せざるを得ない。他の商店街以上にまず、優先的に馬車道に資金援助をする、という理屈が立つわけですね。それで、馬車道が1975年(昭和50年)にやれる、という態勢を取った時には、道路局は応援せざるを得ない、という状況になりました。

そこまで行った頃には、商店街の企画委員会と、市の中にもブロック開発、道路整備、テナント誘致という三つの委員会が整っていました。道路整備は道路局、ブロック開発は都市計画局の開発課、テナント誘

致は経済局です。これらを調整して、全体のデザイン誘導するのは私たち都市デザイン室で、商店街の企画委員会とキャッチボールをしながら、庁内の考え方をまとめていく、というような態勢づくりが、商店街の意見がまとまるまでの2年間にできていった、という感じでした。

### 全部、行政がやるべきではない

細かく言いますと、馬車道商店街の歩道には、タイルが貼ってあって、そこにストリート・ファニチャーの街灯やベンチがあります。そのタイルより下のコンクリートの路盤は全部、横浜市で道路局、つまり行政がやって、タイルと、ベンチなどの飾りは商店街の事業でやっているのです。つまり、商店街もちゃんと負担をしているわけです。その負担に対して、経済局が資金貸付をする、ということはしています。

ところが全国の多くの都市は、商店街の自己負担なしに、それを全部、行政がやってしまうのです。そうすると、お客が来なくなってしまうと「やっぱり、行政がやることは駄目だよな」とか言って、商店街は行政の責任にしてしまう、という癖がある。そういうこともあって、自分たちも考えて、自分たちもお金を負担して、自立する、というのがやはり大事だと私は考えますね。

**鈴木**：この馬車道の成功が、伊勢佐木町などへ波及していくのですけれども、それはどういう経過をたどったのですか。

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

西脇敬夫

図2：伊勢佐木モールの整備  
資料提供＝横浜市



国吉：伊勢佐木町は、私は反対したのですけれど、車道をグリーン色のカラーアスファルトにした。一方、馬車道は1976年（昭和51）に赤レンガ歩道整備が終わると、人気が出る。そうすると、伊勢佐木町では「我々の方こそ、もっと頑張るべきだ、うちの方はもっとすごいことをやろう」と考えて、私のところに相談に来たのです。私は「いや、ちょっと無理ですよ。あなたたちは50年に道路局に3,000万、出してもらったばかりでしょう。それから1年ちょっと足らずで、またお金を出して、というのは市として、道路局として飲めませんよ。5、6年ちょっと、間を置かなければ駄目です」と言って、割と冷たくしたのです。そうしたら、開発課という、企画調整から分かれた課の若竹さんという方が「じゃあ、うちがやりましょう」という感じでやることになったのです。その事業費は4億5,000万円ぐらいでした。

#### 先に小さな商店街でよかった

伊勢佐木町は馬車道とは違う画期的なことをやろう、ということでした。馬車道は結局、車を止められなかった。伊勢佐木町は、昭和28年代ぐらいから、午後だけ歩行者天国という、車を止める取り組みができていたので、これをテコに終日車を入れない、という方向に行こうと意思決定しました。さらに、馬車道より一歩先を行こう、馬車道にはまだ残っている電柱とかもイセザキでは全部取ってしまう、というふうに、馬車道でできなかったことをいっぱいやるわけですね。

馬車道がクラシックな街灯で文明開化調でこうやるのだから、うちはモダンで行こう、ということで、「ブルーライトヨコハマ」という歌がはやっていたので、青い光を入れたりしました。

結局、事業費については、モデル商店街の枠組みに入らなかったで、4億5,000万円まるまる横浜銀行から借金しました。横浜銀行に低利で貸してくれ、と頼んで、自前で調達したわけです。後々、そうは言っても、ということで、一部、経済局が補助する、とかいうことはしています。商店街では市のスキームに入るまで待てない、ということだったのです。

このように変則的に進められる中で、都市デザイン室も手伝ってよ、と要請され、開発課がメインでやりながら、都市デザイン室も加わっていく、という形で進められました。デザイン計画の作成は、環境技術研究所という、竹中工務店がつくっているデザイン事務所があるので、そこが受託しました。

馬車道が先で伊勢佐木町があと、という順番もよかったです。小さな商店街がスタートしたので、大きな商店街が「じゃあ、うちももっと」というふうに考えられますから。逆に、伊勢佐木町や元町が先に行っていたら、馬車道は「まあ、あの商店街は力があるからな」と思って、乗れなかったかもしれない。小さいところが成功したことによって、大きい商店街を刺激した。それを見て、何もしないでいいと思っていた元町も次に動き出した。そんな感じだと思います。【図2】

鈴木：元町については、アーバンデザイン・チームとしてはどういうふうに行っていく、と思ったのでしょうか。

国吉：元町は、馬車道、伊勢佐木に触発されながら、多分、モール整備はやらないと思っていたのです。「そんなのうちは必要ない。元町はちゃんとお客が今でも来ているのだからいい」という考え方をしていたのは、当時の長老方が支配していた執行部です。元町は戦後、女性ファッションの街として一定のファンがいて、馬車道、伊勢佐木とは格が違うから、これで十分だ、別にアーバンデザインなどやらないでもいい、と



いうふうに思っていたのです。ただし、みなとみらいの事業には脅威を感じるようになったのです。「あれがいよいよ動き出すらしい、先々大きいショッピングセンターができるらしい。これは放っておくと、全部食われちゃうぞ」というふうに若手は考えるようになった。馬車道や伊勢佐木よりも、みなとみらいやそごうなどの動きを見て「やはり、何か手を打たなければ駄目だ」というに考えたのは、若手だったのです。

それで若手、40代の方々が「我々もやはり、魅力的なまちにしましょうよ」というふうに長老方中心の執行部に提案したらしいのですけれど、長老方は賛成しない。商店街の理事長は、2年か3年に1回、改選されるのですが、いつもは60代70代の方々が順送りで引き受けていて、無風選挙だったのです。その改選の時に、当時、若手の宝田さん、近澤さん、永井さん、フクゾーの森本さんがリーダーで、靴屋さんのミハマの社長の森さんという方を立てて執行部に対抗した。その若手の方々は選挙前に、都市デザイン室に「我々が新しい執行部になったら、手伝ってくださいね」と言いに来ましたよ。それで、若手が選挙に勝つたので、都市デザイン室は元町のまちづくりの体制づくりをしました。

### まちづくりの体制に警察を入れた

その時はすごくいい組織ができたのです。最初から商店街と行政と一緒にやる組織で、その中に警察、加賀町警察署も入ってもらったのです。というのは、馬車道のまちづくりの時は、加賀町警察との間で相当、大変だったのですよ。歩道と車道の段差が5cmしかないから、ガードレールを付けれ、と指導されました。ガードレールを付けたら、イベントをやる時に車椅子の人が横断できない、ということなどから、それでは飲めない。「ガードレールの代わりに車止めという丸い筒を付ける」と言うと、警察は「車止めでは安全でないから駄目だ」と言ってきたのです。そこは行政の私どもが言っても駄目なので、商店街が先頭に立って願ひ倒す、というやり方で何とか成功しました。その後「どうも裏で都市デザイン室が仕掛けていたらしい」ということで、しばらく都市デザイン室は加

賀町署からにらまれた経緯があります。元町ではそんなことがないように、最初から加賀町署に入ってもらいました。

元町をやったのは1985年(昭和60)、馬車道をやってちょうど10年後ぐらいです。その10年間に神奈川県警も非常に柔軟になってきて「横浜市は都市デザイン室を中心に、ちょっと変なことをやっているけれど、世の中の流れだからしょうがない」というふうに思い始めている時期だったのです。それで、最初からまちづくりの組織に入ってください、と頼んだら、入ってくれたのです。警察の方も、そういう、いい仕事はやりたい、というふうに不思議と変わってきました。私ににらまれた、加賀町署から別のところに移っていた交通課長のところに相談に行ったら、自分の机の上に『歩行者革命』という本を置いてある。勉強されていたわけですね。

### 元町のデザインは関与しない

ただし、馬車道の時には、外部の専門家を雇いなさい、とは言いつつも、都市デザイン室として間接的にはデザインはコントロールしていたのですが、元町の場合は「デザイン室はデザインを考えなくてもいいです、我々はちゃんとやりますから。デザイン室は庁内のコーディネイター役だけやってください」というふうにズバツと言われた。ちょっと寂しかったですけど(笑)。元町はファッション・センスもいし、しょうがないか、ということで、デザインについて関与するのはやめました。

生意気な言い方ですが、地域の人もどんどん成長したのです。その10年ぐらいの間に自立していく、というのか、そういうプロセスだったように思いますね。

### 【図3】

鈴木：ちょっと説明しますと、元町の整備を進めていた1985年(昭和60)頃には、当初の都市デザイン担当は、都市デザイン室という組織になっていたのです。

歩行者空間整備が、都心プロムナードから商店街へ、と展開してきた話が進みましたが、70年代半ば

図3：元町商店街の整備  
資料提供＝横浜市



ぐらいい戻って、アーバンデザイン担当で人が増えて、組織が拡大していった、という変化についてお話しただけですか。

**国吉：**岩崎さんと私の嘱託から始まった都市デザイン・チームは、時々、隣の課にいた内藤さんが助っ人で加わって「ツー・プラス・ワン」という感じで作っていましたが、その後、少し人が増えてきます。

まず西脇敏夫さんです。港北ニュータウンのプロジェクトをやるため、応援のコンサルタントとして入ってきました。その後、キャリアが評価されて、係長職というポジションで市職員になりました。次に、新人として、早稲田の大学院を出て、イギリスの大学でアーバンデザインを学んだ田口俊夫君が入ってきました。その後に北沢猛君が入ってきました。

西脇さんと田口君は、岩崎さんと私がやっていた都心部の歩行空間を軸とした取り組みを、手伝うとは言っても、だいたい骨格みたいなものは、岩崎さんと私が作ってしまっていたから、西脇さんは、もともとコンサルタントとして住宅地の開発とかを手掛けてきて、港北ニュータウンを担当したので、デザイン調整と言いますか、建築家としてデザインの質を上げる、という辺りのことで腕を振るっていました。

#### 郊外区の前に都心周辺区に着手

そういう中で「横浜には都市デザイン・チームというのがあって、そこが関わって、最近、関内地区がく

すのき広場をつくったりして、話題になっているけれど、関内地区ばかりだよな」というような声が郊外区から聞こえるようになりました。これはうれしい話なのです。関内地区で徹底的にお見せして影響しよう、というふうに思っていましたから。その影響で「横浜市は関内ばかりやっている、緑区なんかやってくれないよな」というご意見などがちらほら出るようになってきました。それで郊外も少しスタディーすべきだ、ということで、みんなで郊外へ出掛けていってスタディーをする、というようなことをしました。その頃はコンサルタントの方では、長島孝一さんの率いるAURというところと組んでいたもので、一緒に歩いて、郊外で何ができるか、というようなことを考えました。

そういう中で、具体的に着手したのが、田口君が中心となった南区の大岡川プロムナードという取り組みですね。郊外区の前に、都心周辺区を着手しよう、ということで。それからさらに、郊外区の魅力づくりとくに発展していきました。こういう動きがあった1970年代半ばには、もう一つ、山手の洋館を残そうとして失敗する、ということもありません。

**鈴木：**馬車道のプランの中で、1975年(昭和50)の構想の段階で「歴史的建造物の保存」の件がありますね。それ以前から、断片的にこういうテーマは出てきていたわけですか。

**国吉：**町並み保存の運動を、妻籠とかでやっているのは知っていたし、そういう事例を見に行ったりはしたけれども、横浜が町並み保存の対象になるとは、全然思わなかったのですよね。

そんな価値のある歴史はない、というふうに思っていたのと、岩崎さんが、保存というのはまちを固定化してしまう、という危惧もしていた。つくり上げるプロセスの中で、まちの歴史も含めた「文脈」という言い方をしますが、デザインの文脈みたいなものがあって、そういう文脈の中に地域の歴史遺産とかもあって、それも生かしながら、次のまちをつくる、というのが大事であって、歴史遺産だけにターゲットを絞って残す、というのはアーバンデザインとしてふさわしいものではな

VI 企画調整局の解体と都市デザインの再構築  
「都市デザイン室」設置当時の「飛鳥田一雄」氏による市政の終焉とその影響

い、という認識を持っていたのです。それは僕も感じていました。本当にまちがよくなるために、必要に応じて歴史的建造物も保存・活用をすればいい、場合によってはなくなってもいいのだ。そういうぐらいの柔軟性を持った方がいい、というふうに思っていました。

ですから、馬車道を始めた頃は、歴史を生かしたまちづくりとか、歴史的建造物の保存・活用とか、きちんと整えられていたのではなかったのです。しかし、馬車道では、商店街の方々文明開化調のまちづくりを狙うのだ、と主張したのです。「開港文明の香りの漂うまち」とか。そういう言葉を聞いた時に、私は、歴史の文脈を踏襲する、という肯定的には取らなくて、テーマパークを造るみたいで面白くない、安っぽい、というふうに思ってしまった、乗れない、といふに思ったのです。文明開化期の建物を造り直して、張りぼてみたいな建物になるのか、みたいに感じてちょっと危惧した、というところがありました。でも、そうではなくて、やれる範囲の中でそういうイメージ形成をやって、歴史的なものともモダンなものとも共存する、という新しい空間の作り方があるのだな、ということも僕も勉強させていただいた、という感じです。

**鈴木：**当初、国吉さんとしては、積極的に歴史に取り組もう、という姿勢ではなかったのですか。

**国吉：**必要に応じて、山手の洋館は残すべきだ、とは思いつつ、馬車道などの現代的なまちの中でもそういうことをやるべき、とは最初、思っていなかったのです。

**鈴木：**歴史を生かしたまちづくりは、その後出てくる、横浜市の都市デザインの一つの大きな柱になっていくわけです。そのとば口に当たる1977年(昭和52)に『港町横浜の都市形成史』という本が出ていて、それにつながる調査が、都市計画学会に委託して始まるわけですが、その経緯は国吉さんはご存じでしょうか。

**国吉：**1978年(昭和53)に、飛鳥田市政から細郷市政

に変わり、田村さんがいなくなる、という変化が起こります。田村さんの権力を失った中で、我々は都市デザインをどうやって展開するのか、という時に、これからは、各局事業をつなぐ仕事だけでなく、自分たちで事業も持ってやっていかないとけない、ということも北沢君と私とでいろいろと議論をしたのです。北沢君は、自分としては歴史をやってみよう、という強い意思を持っていました。仕事が少なかった時もあったので。最初は私も一緒にやっていたのですが、私には結構たくさん、仕事を抱えていたので、北沢君中心でとにかく全部やる、ということになり、その基本問題調査を始めた、ということです。

**鈴木：**細郷市長の話が出ましたが、飛鳥田市政から細郷市政が変わると、大きな政治変化みたいなものがあった、北沢先生によると「干上がって何もすることがない状況だった」そうですけれど、国吉さんや岩崎さんはどういう状況でしたか。

**国吉：**78年に市長が代わって、82年に、都市デザイン・チームから都市デザイン室になりますが、その間が過渡期なのです。その間にまず、田村さんが干されます。横浜市にはいらつやいますが、技監に奉られて、仕事はしなくていいよ、という立場にされました。岩崎さんは、次の市長の下で仕事はしたくない、と飛鳥田さんのバックアップで、取りあえず横浜市に籍を置いたまま、バンコクに本部のある ESCAP という国連組織の職を得て、横浜市を出ていきます。そうすると、残りの企画調整局部隊は冷たくされるわけです。活動の事務費を全然付けてくれないわけです。

ところが僕は結構、仕事があったのです。というのは、田村さんが力を持ってやっておられた時に、いろんなものを各局に相談する時に、全てを田村さんに相談するのではなく、自分ひとりで開拓したものが結構あったのです。商店街も自分から入り込んでいった。

もう一つは、私は直観的に、各局の課長さんとか係長さんとかは、企画調整局の強大な権力を嫌がっている、と感じていました。田村さんのやっているのは

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

西脇敬夫

いいことだけれども、実際は田村さんにやられた、という感じがあった。私は、田村さんの応援を得て各局を説得して回ると「田村の権力を着てやってる」と見られて、現場の方と長続きする関係は持てないな、と思ったのです。彼らと長続きするためには、独自の付き合い方をしなければならぬ。田村さんを否定するわけではないのだけれども、自分のポジションだけで各局の担当の方を、ダイレクトに説得して回る、というようなことを結構やっていたから。

そういう方々は、係長さんぐらいか、その下のクラスで、市長が代わった時に、すぐには方向転換しない。方向転換せざるを得ないのは局長、部長クラス、すぐ方向転換しないと飛ばされてしまいますからね。課長さん、係長さんは必ずしもそういうことはない。そういう人たちの中に「我々はいい仕事をしたいんだよ」と思っているプライドの高い、大物、豪傑がいました。「権力で方向転換するのは嫌だ」みたいに思う人が各局にたくさんいたのです。そういう中に「デザイン・チームは何かいじめられているけれど、俺たちは応援するよ」とか言ってくれる人がいた。北沢君や西脇さんはまだ、そういう人たちとネットワークを作っていないから、そういう人たちが来るのは皆、僕だったのです。僕はそういう人たちと相談して、仕事は作っていました。北沢君や西脇さんが「営業」に行っても、そういう人的蓄積がないから、なかなか仕事が取れない。僕が仕事を取ってきてみんなに渡す。このようなやり方でした。

なお、細郷市長時代に都市デザイン室になった時に、現在の副市長の小松崎さんが2年ほど係長として活動しています。

**鈴木：**そういった中でもう一遍、都市デザインを立て直そう、という話が出てきて、先程の都市形成史の調査や、横浜市都市デザイン基本調査が行われて、もう一遍、考え方をちゃんと整理しよう、という流れが出てくるわけですね。

「横浜市都市デザイン基本調査書」は1982年(昭和57)に出ていますけれど、検討は81年からスタートしています。委員長は、当時の都市計画の分野の第一人者の日笠端先生、委員には丹下健三さんの弟子で、東

大の都市工学科で都市デザインを研究されていた渡辺定夫先生、後に慶應大学の教授になられる依田和夫さん、当時は建設省の区画整理課長、本省の中でもかなり中枢的なポジションにいました。作業部会のメンバーを見ると、当時、都市デザイン担当だった内藤さん以下、国吉さん、西脇さん、北沢さん、田口さんという5人のメンバーと、在野の土田旭さん都市環境研究所という、民間で都市デザインの先頭を走っていた方々を集めています。この時、どういう議論をされたか、国吉さんの記憶に残っていることをお聞かせください。

**国吉：**この頃は岩崎さんが抜けてから、都市デザイン室に移行する前の、中間段階です。田村さんはいるのだけれど、田村さんが入っていない、という不思議な構成です。田村さんを入れるとややこしくなる、ということと、市長が国の自治省から来た人ですから、それまでは建設省の方を委員に入れる、ということはやっていなかったのに、依田さんを入れるといった変化がちょっと感じられますよね。

田村さんの時代は「国なんかどうするものぞ、横浜中心で何でもやればいい」という感じで突っ走っていたのですけれども、そうは言っておられないので、国の事業もうまく導入してやれ、というような指示も受けながら、態勢づくりを進めていた、という感じだと思います。

内容的には、今までやってきたことをもうちょっと発展させる、という意味で歩行空間のスタディーとか、郊外へもっと広げようとか、そういう議論などもしていたと思います。都心のデザインとかではない、ちょっと幅広い議論をしよう、ということはあったと思いますね。そんなに急激に新しい内容ではなくて、もう一回、立て直していく、という感じだったと思います。

**鈴木：**もう少し戦略的に、プロジェクト・ベースでやってきたものを、政策的にまとめよう、というような意思があったのかな、とも感じられるのですけれど。

**国吉：**歴史の問題など、新しいところを、どの辺にウエ

イトを置いていくか、というのは、この時にはまだあまり深くできてなかった。割と戦略的にやれるところを仕掛けていく、みたいなやり方で、都市デザイン・プロジェクト方式みたいなことでやってきたものを、もう一回、くり直してみる、みたいなことが我々としては必要だったのでしょうか。

**鈴木：**この委員会の報告が直接的かどうか分かりませんが、この調査書が出た後、強大な権力を持っていた企画調整局が解体されて組織が変えられる中で、都市デザイン室というものが誕生するのですけれども、その辺りの経緯は。

**国吉：**企画調整局の下にあった都市デザイン・チームの、岩崎さんが抜けた後の時代から、1982年(昭和57)に都市デザイン室になるまでの間、最初は干されていたわけですが、馬車道の六川さんが書いた「新しい市長はもつと都市デザイン・チームを使うべきだ」というような論文が、神奈川新聞にワーツと大きく出ました。地元の商店街の人たちが都市デザイン・チームを評価している、もつと使え、というふうなことが書いてあったのです。これが大きかったと思います。これによって少しずつ風向きが変わって、新市長サイドでもデザイン・チームも使ってやるか、みたいな感じになってきた。それともう一つ、「都市デザイン基本問題調査」のような、こうしたきちんとした整理をやった、ということも影響したかもしれませんね。

ただ、都市計画局の都市デザイン室ということで、組織的にはきちんとしたのですけれど、都市計画局の中では最初、やはり継子扱いでしたね(笑)。

**鈴木：**前回のお話の中で、コントロールとプロジェクトとアーバン・デザインという3本の柱の中で、企画調整局の中で動いていた部分が、企画調整局が解体することで、三つが連携してやっていこう、というところがなくなってしまったわけですが、それについて、国吉さんはどのように感じられたのでしょうか。

**国吉：**北沢君も同じように感じていたとは思いますが、

企画調整局時代の、あの壮大な3課連携は、いいのだけれども、それは田村さんがいたからできたんだよな、ということです。ただ、都市デザイン・チームとしてまだやれることはいっぱいある、と考えてましたので、全体的な3課の連携みたいなものよりも、デザイン・チームとしてどんどん突っ走っていこう、という方にウェイトを置いていたと思いますね。

というのは企画課チームとか調整課チームは、市長が代わったら、結構ふにやふにやとなってしまうのですよ。主体的にあまり動かなくなっていて、上の指示で動いていたところがあって、デザイン・チームだけは独自の意志を持って動いていた。連携する企画課チーム、調整課チームは結構、スタッフも代わったりして「名前はあるのだけれども、かつてのような企画型でなくなってきていて、頼りない」みたいな感じがあった。それが我々から離れていくことに対して、そんなに大きな失望はなかった、と言うか、我々デザイン・チームだけは突っ走ろう、というふうな意思確認をしていた。そんな感じですかね。

**鈴木：**1983年(昭和58年)、「都市デザイン白書」というものを出したり、「都市デザイン基本調査報告書」の中でも、郊外をもつと本格的にやろう、ということで金沢地区のスタディーをやったりと、これまでの路線からもう少し、シフトしていく部分が見られます。あるいは、ワークショップを取り入れるとか、歴史を取り入れるとか、少しずつ新しい展開を見せ始めています。その頃になってくると、岩崎さんや国吉さんの、いわゆるデザイナーとしてのプロフェッションから、求められる仕事の質、都市デザイナーとして求められるプロフェッションみたいなものが若干、変化してきたのではないかな、と思うのですけれど。

**国吉：**次の展開を始める時に、それをアピールするために、以前よりも増して、こういったレポートとか白書とかを出す、というPR方式のウェイトが相当高くなっていきました。ある意味、スタッフも増えてきて、そういう余裕も出てきた、ということもあったと思うのです。

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

**鈴木：**ワークショップは、今では割と普及して、どこでもワークショップ形式でやりましょう、みたいな話があるのですが、都市デザイン室が最初にやったのは1985年(昭和60)の「かに山」のワークショップですか。

**国吉：**そうですね。

**鈴木：**当時としては非常に先進的な取り組みだったと思うのです。郊外で何かやろうとした時には、地域のコミュニティーとコンセンサスをつくっていかねばいけぬ、という部分もあったと思うのですが、このワークショップを実験的について、国吉さんは何かご記憶がありますか。

**国吉：**ワークショップという言葉は、この世界だと、ローレンス・ハルプリンという人が、ミネアポリスのニコレット・モールなどをつくる時にワークショップをやった、という話が割と有名ですが、実はそのハルプリンが日本に来まして、箱根で合宿をやったのです。それに私は参加したのです。箱根で、奥さんのダンサーのアナ・ハルプリンとの二人で、モダンダンスの楽譜を作るように、地域の環境デザインの楽譜を作る、というようなプロジェクトと一緒にやったりしました。

要するに、ワークショップというのは、地域の人とか企業の人とかいろいろな人が、それぞれの身分の立場を捨てて、頭を透明にして、立場を同じにして考えていく、というような場づくりで、そこから何かが生まれる。だからあまり権力的にやるものではない、というふうに僕は解釈していました。

馬車道でまちづくりをやる時、ある意味で、行政対馬車道の人、というのではなくて、僕も一つの立場を持ち、あまり、行政の権力ではなくて、一人の発言者として馬車道でやっていく、みたいなことでしたから、ワークショップという言い方はしてないけれど、ある意味ではワークショップ的にやっていた、と僕は思っていました。あえて「ワークショップ」という言葉にはしませんでした。

かに山は、もともと港北ニュータウンなど担当して

いた宮沢好さんが「やってみたい」というので取り組まれたと思います。もともと港北ニュータウンを担当していて、郊外区で何かやりたい、と言うので都市デザイン室にスカウトした人です。彼は、僕が箱根でやったハルプリンの合宿のものを勉強して、ワークショップという言葉を使ってやってみたい、ということで、かに山などで実験しました。

**鈴木：**80年代初頭に検討された「都市デザインの今後の進め方」の中には、都市デザインに関係する主体のあり方とか、こういった市民みたいなものがクローズアップされています。このワークショップも、そういう動きと関連して出てきたのだと思います。この中ではまた、都市デザイン・マスタープランというのも議論されてはいて、最終的に日の目は見なかったと思うのですが、都市デザイン・マスタープランについてどう議論をしたのか、ご記憶はありますか。

**国吉：**田村さんのもとでは、アンチ・マスタープラン主義みたいなところがありました。マスタープログラムみたいなものが、まちづくりとしてはあるけれども、マスタープランを書いた時から動きが止まってしまう。その時の自己満足で終わってしまう。マスタープランは都市計画を逆に阻害しているものだ、みたいな考えがあつて、戦略プランみたいなものが重視されていたのです。だから我々も戦略プラン主義みたいな感じだったのですが、やはり、トータルの姿をもって、それを少しずつ変えながら戦略的にやるべきで、その前提となるものは、おぼろげながらも持っていた方がいいだろう。戦略にもマスタープランがあつた方がいいと。うまく使えばマスタープランも有効なのだ、というふうにだんだん変わってきたのだと思いますね。

少人数でやっている時は、マスタープランを共通で持っていますが、多くの人と一緒にやる時は、「分かっているよね」と言つたつて分からないわけです。岩崎さんと僕とでやっていた時には、大体どんなことを考えて、どんなことを戦略としようか、というのはお互い分かるような時代があつたと思う。人数が増え、各局の間にも協力してもらうには、それはもうでき

ないので、ほかの人と共有するためのものにするためには、マスタープラン的なものもある、作れる。でも、それは単なるきっかけだよ、というぐらいの感覚であれば、あってもいい。そんな感じもありました。何か組織が庁内で定着化するとか、もっと仕事を拡大していくためには、やはり、そういうものも必要ではないだろうか、という議論だったと思います。

**鈴木：**80年代に検討した都市デザイン・マスタープランというのはどういうものだったかは、私は、資料を全く見たことがないのです。どこかに残っていると思いますが。

**国吉：**「都市デザイン白書」に記載されている「七つの丘」とか、三つの湾を中心として考える、とか、そういうものが、言ってみればマスタープランだと思いますね。

だから、そういう整理学みたいなところもあるので。既にちよつと動かしつつあるものを、マスタープランに入れ込んで、より定着化させる、とか、それは戦略的なマスタープランと言うのです。僕は「北沢戦略」と言っていますけれど。

**鈴木：**そこら辺の戦略は北沢先生が考えていたのですね。

1980年代に、都市デザインの取り組みで花開くものとして「住民参加」で、ワークショップも一つの例に出しました。あとは「水と緑のまちづくり基本構想」と「歴史を生かしたまちづくり」が、本格的に80年代から具体的に展開を見せていきます。「歴史を生かしたまちづくり」については、この後ほど、3回ほど重点的にやりますが、簡単にアウトライン、どういふふうに展開していたか、というご紹介と、水と緑のまちづくり基本構想から展開していく都市デザインについて、少し、お話しただけですでしょうか。

**国吉：**歴史を生かしたまちづくりは、馬車道の仕事の延長上で花開いていった、と言えます。先程言った文明開化のまちづくりをやって、だんだん精査していく

中で、歴史的建造物の保存活用というふうになってきて、馬車道のまちづくり協定の中にもそういう文言が入るようになります。

それから、北沢君などが、先程の『港町横浜の都市形成史』を、歴史に依拠して本格的に勉強したい、ということでもとめていたのです。都市デザイン室が誕生する頃、ずっと進めていました。岩崎さんとか僕が言うように、必要に応じて歴史的建造物を使えばいい、と言ったって、どんどん壊れていつかはしょうがないじゃないか。きちんと位置づけていかないと、どんどんなくなっていく。それを食い止めるには、なぜ残すべきか、とかそういうことも含めて、都市の背景みたいなものをちゃんと調べておく必要がある、ということで非常に学識者の、かつ、非常に幅広い戦略のもとに、北沢君が都市形成史の取り組みを始めていました。

ただ、行政の中でなかなかそういう賛意は得られない。その中で、たまたまラッキーなのですけども、1986年(昭和61)に、当時の、新しい市長の細郷市長から、当時の企画局を通じてライトアップというのをやっている石井幹子さんという、新しい実験をやっている人がいる。あの人に相談して横浜で何か新しいことができないか考えてこい、という指示が都市デザイン室に回ってきたのです。私と北沢君ともう一人(企画局の池田さん)の3人で石井幹子さんと会って、歴史的建造物のライトアップを実験でやったのです。これはものすごくヒットして、常設化していく。それを通じて、歴史的建造物のファンが増えていく。歴史的建造物に夜、光を当てるのは横浜の景観として素晴らしい、ということがだんだんマスコミに取り上げられていく。と同時に、150年、100年程度しかたっていない建造物も景観として重要だ、という雰囲気が出てくるわけです。それが大きかったと思いますね。

それと合わせて、日本火災のビルが壊されて、普通の日本火災の新しいビルになる、という計画書が出てきた。それに対して馬車道の六川さんとか、関内を愛する会の鶴岡博さんとかが「あれは残さきや駄目だよ」と言って、保存運動をやるので、デザイン室も立ち上げられ、と言われ、横浜市に要請文を出したりしてき

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

ました。そういうことで、地域の方々と一緒にって日本火災のビルの保存活用を横浜市として申し入れをしていって、その流れの中で、要綱づくりというもので発展していった、ということだと思いますね。

**鈴木：**一方、80年代末から、水と緑のまちづくり基本構想が出ます。

**国吉：**それは、先程もちよつと触れましたが、都心だけやっていた時から、郊外市民からもつと外もやれ、みたいな意見も出てきて、郊外区のできることを探していく、という調査をやっていく中で、都心周辺区の魅力づくりをやるようになり、田口君は大岡川プロムナードをやることになります。

その後、宮沢さんとか園部君とか、都市デザイン室にスカウトして入れます。彼らは「よこはま川を考える会」という会のメンバーで、デザイン室の仕事でなくても、日曜に市民の方と一緒に川を大事にしよう、という活動などもやっていました。そういう方々が部隊となって、庁内の緑政局や下水道局の方々や、緑を保存する里山などをやっている方々とのネットワークをうまく利用して、水と緑の基本計画とかは作られていきました。当時の都市デザイン室としては珍しく、協働型と言えるような計画だったと思います。

**鈴木：**きょうは、70年代後半か、アーバンデザイン担当から、政治的な大変な危機を迎えて、80年初頭に都市デザインというものをもう一遍整理し直して、新たな展開を探りながら、都市デザイン室が立ち上がったっていった頃のお話をさせていただきましたけれど、国吉さんから改めて考えて、70年代の都市デザインと、都市デザイン室ができてからの、80年代の都市デザインについて、何か変化と言いますか、急にパツと変わったものではなく、徐々にだとは思いますが、そういうことについて。

**国吉：**70年代、と言うか、企画調整局時代のデザイン・チームでは、役所の人間という認識はなくて、とにかく仕掛けていこう、という感じでおりましたので、あま

り長期的なビジョンを持っているわけではなくて、とにかく横浜市役所を、アーバンデザインという面で揺さぶられるだけ揺さぶっていくのが仕事だと考えていました。だから、手続きなどもきちんとしていない。ただし、その間に、庁内でも共感する人がたくさんできてきた。田村さんを批判する人がいる半面、やはり田村さんに共感する人もたくさんいて、いろいろな方が育っていった時代でもあったのですね。

次の時代は、庁内の中の組織の都市デザイン室となって、否応なく、庁内の組織としてきちんとやる、ということで行かざるを得ませんから、そのための戦略をもう一回つくる。単にゲリラ的にやっていると、無視されるだけだから。そうすると、いろいろな報告書なども作っていかねばならなかつたりしました。私は、そういうのはあまり得意ではなかつたのですけれども、それをちゃんと北沢君が整理してくれまして、「ああ、そういうやり方もあるんだな」と気付かされました。

それと、そうやって各局に手伝ってもらった、という意識があるから、みんなを刺激する、という時代から、各局と連携を取ろうとか、無謀な仕掛けばかりでは駄目だな、というふうになって、少しおとなしくなってきたのかも、という感じがあります。

**鈴木：**では、ご質問とかありますか。

**質問：**きょうは細郷市長の話がออกมาして、この後、高秀市長、中田市長、林市長と来るわけですが、その中で、都市デザイン室の存立という意味で、一番劇的な変化があったのはやはり、細郷市政でしょうか。

**国吉：**変化という意味では細郷市政でしょうね。飛鳥田・田村時代は非常に恵まれてスタートしました。そういう状況はめつたにない。すごい面白い時代に実験的に始めることができた、というのは幸運だったのかもしれないけれども、それをずっと期待したってあり得ない、という状況でしょう。飛鳥田・田村の時代がずっと続いていけば、どう育つたのか、というのはよく分からない。この時代には、一方で、どこか、社会党政権という、政治的なものが付いていました。それが細



郷市政になって、そういう政治的なものが一旦破算にされた。その中でも、上から「これで行け」と言われるだけでなく、自立してやっていく体制をつくり、自分たちでもう一回、プログラムを作り直す、という状況が持てたのは、不遇な時代では合ったけれど、逆に、非常にラッキーだったと思います。そこで本来の、恒常的に存在する都市デザイン室のベース、というのがつくれたのかもしれないですね。

**鈴木：**ちなみに議員さんなどはどうだったのでしょうか、都市デザインというものに対する理解は。

**国吉：**企画調整局自体が、議会から批判されるのは平気でやっていて、議会で通らないと思うから要綱行政をやっていた、というところがあるから、いつも議会から怒られている、上の方は、ですけど、そういう状態があったと思います。

面白いのは、横浜の場合、道路とかはあるのですが、全体的な都市計画論とかの細かいところには、議員の方はあまり注文を付けてこない。それと、都市デザインの取り組みの最初の頃やっていた関内地区のまちづくりについて、関内地区の方々が議員さんをあまり頼らなかった。議員さんを通じてこうやってくれ、ではなく、ダイレクトに都市デザイン室に来ていた、ということがあったものですから、そういう意味で我々は、議会というものはあまり感じないでやっていました。

それは、よかったのか悪かったのか。それで時々、都市デザイン室が議会に出てくるものだから「何でカタカナのあいつがいるのだ」とか「都市デザイン室ではなくて、都心デザイン室だ。うちの区はやってねえぞ」とか言われました。しかし、そこから強い圧力を掛けられる、というもなくて済んできた、というのも事実です。

**質問：**区役所とデザイン室の関係は、当初から今にわたって何か変わってきたりしていますか。

**国吉：**当初、デザイン室は、ある意味、運動体だというふうに思っていて、先程「ゲリラ的」とも言ったように、

きつかけみたいなものを作って、共感してくれたら、それぞれのところでやってくればいい、ということがありました。郊外区においても、元気のあるところを探して、面白そうな資源があるのだけれども使われてない、というようなところを探して、大岡川プロムナードをつくったり、あるいは金沢区に行って歴史の散歩道をつくったり、とか。そういうことをやる時に、一緒に区役所の人と議論しながら、土木事務所と一緒にやったりとか、そういうことはやっていきました。

区の魅力づくり、というような事業で調査をする時は、土木事務所とか区役所などと一緒にやって、魅力づくりの議論は一応、全区でやりました。ただ、説明には行くけれど、やはり実際にやる時は、市の中央の公園部隊だったり、道路部隊だったり、下水部隊です。一時、建築課というところが各区役所にあつたのですよね。確認申請の窓口で、建築職の人がたくさんいたりして、彼らは確認申請だけではつまらないから、少し何かやりたいと思っていたので、余技でまちづくりのことをお手伝いしてくれる、ということもありました。各区で仕掛ける時に、総務課とか区政推進課ができた後も、建築課の方が一緒に手伝ってくれていました。しかし、その後、区の建築課はなくなってしまいました。

各区に都市デザイン室みたいなものができればいい、と考えていた時期もありますが、もちろん、そうはならないわけです。区役所の中に、まちづくり担当ができてもうちょっと強化されるのだ、という話も一時あったのだけれども、まだそこまで行ってない。そちらができれば、都市デザイン室は、そういう部署と連携してやっていく、というのが基本的な理想だ、というふうに考えています。

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