

---

## VII

都市デザインの新たな展開  
～郊外部への展開、ワークショップを用いた  
まちづくり・コミュニティ等、都市空間の演出～  
平成 22 年 10 月 27 日



講師  
国吉直行

**鈴木：**きょうは高秀市長時代、中田市長時代、それから、まだ終わっていませんけれど、林市長時代についてお話をさせていただきます。今回は、70年代以降、水と緑のまちづくり、歴史を生かしたまちづくり、市民参加のワークショップとさまざまな展開を見せるようになってきた、といったところで終わりました。前回の補足から始めていただきたいと思います。

**国吉：**前回までのお話で、歩行空間の整備について、飛鳥田市長時代は、小さな広場づくりとかプロムナードを造るといったことで、新しい概念を入れつつも既存の枠組みの中であって、あまり複合的な取り組みではなかったと思います。一方で、田村明さんという強大な推進者が都市デザイン室と一緒にあって、我々は自由に実験できる、という環境にあつたのかもしれない。

細郷市長に代わると、実験を許される状況がなくなったのです。それでどうしようか、といった時に、各局との密度の濃いネットワークというものが生きてきて、受け身ではありますが、いろんな相談を受けながら、相談を巧みに料理して新しい企画にしてしまう、という「都市デザインの匠」みたいな感じの仕事の仕方をしていた時代があります。

振り返ってみると、40年間、都市デザイン室がやれてきた理由の一つは、その時代その時代で、その時代にふさわしい成果を見せた、みたいなことがあつたと感じています。田村明さんは実践ということを重んじました。できない理論を掲げるよりも、実践することが大事だ、と。都市デザイン室もそういう意味で、飛鳥田市長から細郷市長に代わった時に、より実践を続けて評価を得ていかないと、悶々としていたら潰されてしまうな、という感じがありましたので、どうやって新しい実践を見せるか、ということに留意したわけです。

### 山下町と元町・山手を結ぶ歩道橋

細郷市政の時代、山下公園と元町・山手地区が接する辺りの地区で、ある計画が持ち上がったわけです。山下公園と山手地区に高速道路が、ここに高架で

走ることになったのです。その時に道路局のある係長さんのところにチラッと寄つたら「国吉さん、見てよ。すごい橋を架けるからな」とか言って計画案を見せてくれました。

高速道路が高架で通ると、山手地区と山下公園周辺地区の二つの観光の拠点の行き来が非常に難しくなる、壁ができてね。それでは困るから、ここに歩道橋を架けてくれ、という地元からの陳情があつたので、歩道橋を架けますよ、と。その当時は、山下公園の端に沿って貨物線が走っていました。道路局の計画では、150mの長さの直線的な歩道橋で、ここにもスロープ、ここにもスロープというような足が付いているものが計画されていて、しかも「デザイン、頑張るからな」と言って、斜張橋とかいろいろ案が出ていました。デザインというのは、いろんなものを飾ることがデザインだ、というふうに勘違いしているようなのです。

私は、この場合は、高速道路の高架の下に、また斜めの高架の歩道橋が入るのは、都市をめちゃくちゃにしてしまう、と思つたのです。渋谷駅の東側を見てもすごいですね、高速道路の下に歩道橋がグチャグチャあつて。便利と言えば便利ですけども、ああいうものは山下公園の前にあまり存在してほしくない、ということで「ここにちょっと小さな橋を架ければいいじゃないですか」というぐらいのことを提案したわけです。

ところが、提案した1週間後に、「いやあ、国吉さん、駄目だよ」と。地元から、また新たな陳情書が出てきたのです。「立体的な歩道橋を造ってほしい」と。私などの提案を封じるような陳情書が出されたのです。どうしてそうなつたのか、分からないのですけれど。この頃、田村さんも岩崎さんもいませんからね、孤軍奮闘でした。

その時、経済局の観光課というところからまた相談があつて「国吉さん、山手地区の西洋館で売り出ているところはないだろうかな。そこに人形の博物館をつくりたい」と。その3年ぐらい前に横浜市は、元町の大野真珠店から世界の人形のコレクションを寄付されていて、それを産買センターの一角で飾っていたのですが、いずれ博物館をつくる約束になっていて、

「その約束をそろそろ果たさなきゃ駄目だ、山手の西洋館なんか、一番いいんだけど」と言っただけですね。

だけど、山手の西洋館などでは多分、今の制度での用途規制により、できないだろう、ということが一つあったのと、山手は交通の便が悪いため、あまり人が行かないだろう、と考えました。それで、山下町に経済局が持っている観光バスの駐車場があったのです、「あの駐車場をそのままにして、その2階に人形の博物館を造れば、土地も買わなくてすむし、観光バスで来た人全部、博物館に入れちゃえば客も入るでしょう」というふうに提案したわけですね。

### 人形の家の上にデッキを付けて

その足で、この計画を当時の佐藤さんという助役に、私と西脇さんと二人で持って行って、まず「人形の博物館はここにすべきだ」と。経済局の提案している博物館はここにすべきだ。山手の土地など買わないで、観光バス駐車場の上に付けるべきだ。そして、その2階部分の横にデッキを付けて、歩道橋の高さと同じ高さにする。普通、建物の2階の高さというのは4mとか高くても5mぐらいです。ところが歩道橋ですと、実際は6mとかになるので、そのぐらいの高さにする。それで「歩道橋が150m、何にもないところを通ると、女性などが一人ぼつんと歩いたら非常に危ないでしょう。それなので、道路局が考えている計画はやめて、この人形の家を経由するような歩道橋にした方が、歩道橋のルートとしても面白いですよ」ということを提案して、佐藤助役に了解してもらったのです。

それで人形の家の場合が決まる。歩道橋は、道路局と首都高速道路公団にまず、今、フランス橋という名前が付いていますが、取りあえず、あの橋だけを造ってもらうことにしました。その後、経済局が人形の家を建てて、同じ高さで造られたデッキを歩道橋にピタッとくっつけたわけです。

### ここにしかない魅力的な歩行空間

そうこうしているうちに、山下公園の際を走ってい

た貨物線がなくなったわけです。その時に、地元から駐車場をつくってください、という要望が出されたので、線路の跡地に駐車場を造りました。平面の駐車場を丘で覆って、丘の中に隠すみたいな形にして、駐車場の上、つまり丘の上に「世界の広場」という広場を造ったのです。広場のレベルを歩道橋と同じ高さにして、その広場と人形の家はポーリン橋というS字の歩道橋でつなぐ、ということにしました。7年ぐらいの間に、四つぐらいの事業で、つないで、つないで、つないでいく、という感じで、ここでしかできない歩行空間を創ることができたわけですね。いろんな局の事業をつないで、公共空間をつないで魅力的な歩行空間にしていった、ということです。

最初の計画を知っていると、「あの長い歩道橋、長いスロープがたご足のようにあちこちにあった歩道橋が造られたら、貨物線が撤去されたあと、どうしたんだろう」と危惧します。ある意味、都市空間が無茶苦茶になるのを防ぐことができた、ということと、それを逆に取って、ここにしかない魅力的な歩行空間をつくることができた、ということが言えるかなと思います。

各局との協働という意味では、世界の広場は緑政局、歩道橋は道路局、高速道路課も含めて、それから人形の家は経済局の観光課と一緒にやりました。また、駐車場の建物には下水道のポンプ施設も入っています。それで下水道局に、ポンプ場を造る時に、上にもものが載っかってもいいように、荷重をたくさん受けられるように造ってください、というふうに緑政局と一緒にお願いし調整した、ということもありました。

### 横浜を愛する、というところから

細郷市長さんという人は自治省から来られた方で、最初の頃、あまりしゃべらなかつた。都市デザイン室は田村明さんの系列のチームだということで、最初、冷たかつたのですけれど、だんだん、連携ができるようになってきて、後半には非常に理解が深まっていった、という感じがあります。やはり横浜出身ということで、横浜を愛するということから、都市デザイン室のいろんな提案にも耳を傾けていただけるように、だ

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

んだんなってきました。細郷市長時代に「歴史を生かしたまちづくり要綱」というものがあります。詳しいことは、この講義のほかの回でやりますので、今回はしませんが、この要綱づくりは、細郷市長は「横浜人」として、横浜の文化を大事にしよう、ということで作られたわけですね。

そういう中で、都市デザイン室の事業としては一通り、七つのメニューみたいなものはやってきた、という中で、ちよつと物足りなくなってくる。「まちが元気になる、魅力的になる、ということはどういうことだろう。あるいは、横浜が自立していくということはどういうことだろう」ということをもう一回、企画調整局のスタートの頃のように考えていったわけですね。

そうした時に、横浜は東京と同じようになることはできないけれども、都市空間のデザインだけでなく、文化のデザインとかを含めた「総合的展開をする都市」としてなら生きられるのではないかと考えるようになりました。よく見ると、海外、ヨーロッパなどのセカンド・シティー、例えば、スペインにおけるバルセロナ、首都の次、ナンバーツーの都市と言いますか、あるいはイタリアのミラノとか、そういうセカンド・シティーの生き方みたいなものの中に「文化」というようなキーワードが大きくあつて、それをちよつと学んでいこう、そういうことができないかな、ということで「創造実験都市・デザイン都市へ」というような新しい活動を細郷市長時代に企画したわけですね。

ただし、細郷さんが病気で市長をやめられたので、細郷市長時代にはこの企画は実現しないで、高秀市長の時代に実現したのです。高秀市長はバルセロナ展をやったのと同じ1990年に市長になられたのです。

### バルセロナからトータルに学ぶ

バルセロナ展(正式名称「バルセロナ&ヨコハマ・シティー・クリエーション」)は、前年に横浜博覧会がありましたので、その会場を一部を安く借りたのですが、総額20億円ぐらい、掛けました。協賛金が集まったものですから。バルセロナに文化、芸術、都市空間すべてを学ぶ、みたいな感じで行いました。当然、

都市づくりの話も議論しています。トータルに学んでいこう、ということの場づくりですから。「バルセロナのアイデンティティーと環境」とか「歴史都市バルセロナ」、「アーティスト」、ピカソ、あるいはガウディとかアーティストが活躍した都市としてのバルセロナに学ぶ、とか。「国際都市創造会議」という国際シンポジウムも開いて、これから連続して建築、都市、文化というような視点で総合的な展開をしていきたい、ということもありました。

「バルセロナ展」(1990年)及び「第1回ヨコハマ都市デザインフォーラム」(1992年)開催事務局として、都市デザイン室には、バルセロナ展担当という臨時のチームが設置されました。木下眞男、秋元康幸といった方々を主力とした10人ぐらいのチームでした。ちよつと面白いようなことでは、現在のごみ収集車は、この展覧会の時にコンペを行って決めたのです。市民から公募して、トミカのごみ収集車のモデルに塗ってもらって、それから3点選んで、本物のごみ収集車に着色してあちこち展示して、市民投票して、その3点のうちから決めたのが現在のデザインです。こういうような参加型のデザインとかもやったり、アーバンデザイン国際コンペというのをやったり。とにかく、新たなことを実験しよう、ということをやったのです。

しかし、開催した時の市長は建設省出身の高秀市長で、「お前ら、何やっているんだ。都市デザインは都市計画だろう。文化はやらなくていい」とか言われて、1回で終わつたのです。それ以降はなかなか復活しにくかった。都市空間のデザインをきちんとやるのはいいけれども、よけいな文化などはやらなくていい、とバサツと切られて、それで終わってしまいました。

それが後々、ずっと深く蓄えられていて、中田市長の時代に横浜市参与となつた東大教授の北沢君がまた「創造都市」ということで提案した、ということです。その考え方は、都市デザイン室としてはこのバルセロナ展の頃から議論していた、ということだと思います。

### 山下公園の貨物線活用問題

高秀市長時代で大きかつたものとしては、山下公

## VII 都市デザインの新たな展開

〽 郊外部への展開ワークショップを用いたまちづくり・コミュニティ等、都市空間の演出〽

園にあった貨物線の活用です。象の鼻地区から山下公園、山下ふ頭まで、高架で走っていました。その貨物線は廃線になった後も、線路は残っていたわけです。横浜博覧会の時には、そこにレトロ電車が走る、という企画も行われました。その後、市民から、あの貨物線の使い道は何かないだろうか、というご意見もあつたのですが、電車を走らせると赤字になるから難しい、という議論もある中で、高秀市長が「貨物線跡を歩行者空間にしてはどうか」というようなご意見を出されて、「都市デザイン室、検討しろ」ということで検討することになったのです。

それで周りにアンケートを採つたのです。そうしたから、山下公園の前面のホテル業界、特にホテルニューグランドとかは「早く撤去してほしい」と言うのです。「あれがあると、港への眺望がよくない」「港がえらく遠い」というようなことで。それから、高架の下でホームレスの人が集まり、それをまたいじめる子どもいたりして、事件がよく起こっていたわけですね。ああいう暗がりにはよくない、というようなご意見が、割と近くの人にはあつた。しかし関内地区のいろんな方々、例えば、横浜スタジアムの鶴岡さんとかに聞くと「あれを利用して、いろんなイベントも行えるじゃないか」と。そういう活用派が7割で、撤去派が3割ぐらいだったのです。

そういう中で、市長は活用しよう、とおっしゃる。私たちは市長に「活用派もいるけれども、撤去派も多いですよ」、そう簡単には行かない、というふうに報告していました。活用と撤去と分かれてしまわると、市長が「デザイン室は全然言うことを聞かない」と言い始める。デザイン室が「いろいろ問題がありますよ」と言つて、市長の考えている活用の方にやってくれない、ということで外でグチを言われるようになったのです。

我々デザイン室としては、構造物を撤去してすっきりさせた方が魅力的な山下公園になるのではないかと、というようなことと、地元、直前のまちの人たちの声が大きかつたものですから、撤去した方がいいな、と思つていたのですが、市長が活用しようとおっしゃっているんで、ちょっと迷つていたわけですね。結局、市長はあきらめて、撤去やむなし、ということで撤去の方向で了解していただいたのですが。「横浜市

には俺の言うことをきかない連中がいっぱいいる」とあちこちでおっしゃっていた、ということは聞いておられます。それ以上のことは言われなかつたので、それはありがたいと思つたのですが。

### 山下公園は変わらないでほしい

撤去すると決まったら、市長は、今度はその「がれき」を使って、昔、山下公園を造つたように、今度は山下公園の前のがれきを投げ込んで、山下公園を2倍にするのはどうだ、というふうにまた提案してこられたのです。「山下公園が2倍に広がるじゃないか。イベント広場ができるぞ」とか言つて。それも地元、関内の人たちは賛成だ、とか言うのです。「市長、今は、コンクリートは産業廃棄物ですから、捨てられないです」と私は言つたのですけれども。

実は山下公園の前に、臨港道路の沈埋トンネル案というのがあつたのです。港湾道路を山下公園の前から地下に入れて、大さん橋を抜けて、みなとみらいにつながるような計画で、そのコースが山下公園の40mぐらい先を通る、という計画になっていたのですが、市長は「その埋め立てを先に造つてしまえばいいじゃないか」と。港湾局あるいは国土交通省の計画は沈埋トンネル案だったわけですが、沈埋トンネルよりも、上から埋め立てて開削の方が安いだろう。それでがれきを埋めりゃいいじゃないか」というふうなことで、この道路を造る計画も含めて検討したのです。

この案に対しても、横浜市中心部が大きく変わる中で、山下公園ぐらいは変わらないでほしい、という反対意見が出たのです。結局、山下公園は、いろんな人にとって思い出の地なのです。ある意味でのシンボルだから、変えないでほしい、という意見が結構あつたので、これも市長の思わくとは違つて、その埋め立てはやめる、という方向に行つたのです。そういうことで「市長の指示に従わない都市デザイン室」という感じでちよつと怒りをもたれた時代だったのかと思ひますけれども。そうは言いつつも、高秀時代は後半になって、歴史的建造物を生かす取り組みに大いにリーダーシップを発揮されました。

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1：低層部に銀行建築を用いるマンション  
(ディーグラフォート横浜クルージングタワー)  
資料提供 = 国吉直行



ているのに、自分のところの建物は残せないのか」というふうに怒られたことがあるのです。「いや、経済局が言うこと聞いてくれないんですよ」とはさすがに言えなくてグズグズしていると、市長がダイレクトに経済局に「これは壊すんじゃないぞ」と言って「残し方はデザイン室と相談しろ」というふうに言って、市長の一声で残ることになったのです。

それで、隣にあった NTT の旧市外電話局の建物も、市長に「これはどうなんだ」と言われて「これも残した方がいいです」と我々が言ったら、「じゃあ、これも残そう」というふうに言ってくれて、NTT とは土地交換をしました。今、みなとみらいにドコモのタワーがありますよね。あそこの土地と交換する、というようなことでした。ここまでは北沢君が都市デザイン室にいましたね。

#### 「富士銀行の名前を残すなら」と

北沢君が東大の先生に転出してから後のことですが、本町通りの富士銀行も土壇場で残しました。その並びに旧三菱銀行があって、今は上がマンションになっているわけですが、建物そのものが残ってはいますが、つぎはぎみたいになっているので、あれではよくない、と批判されたのです。銀行がなくなるたびに、つぎはぎでは駄目だ、というふうに批判する市民が増えてきました。【図1】

そういう中で、富士銀行は何とか丸々残したいね、ということになって、みんなで駆けずり回りました。国の地域振興公団とかいろいろなところへ、事業で買ってくれるところはないだろうか、と探したのですが、国もどんどん事業を縮小している時代でそんな余裕はない。民間も全然駄目で、マンション会社しか元気がない時代で、結局、残せない、ということになり、高秀市長に2001年9月でしたか、「やっぱりもう駄目ですね、買うしかないんですね」と言ったら、「買おう」ということになって、緊急な事業として買うことになりました。2002年3月、富士銀行がみずほ銀行になる、という時に売却されるのですけれども、我々横浜市が取得する、という形になって、値段がちやうど底値で、平米100万、800平米を8億円で購入することにしたのです。

#### つぎはぎの残しばかりでは駄目

細郷さんの時代は、歴史を生かしたまちづくり要綱を作り、民間の建物をうまく活用したり残していくためにどうするか、というような視点でやっていました。亡くなった北沢君と一緒に頑張った最初の例として、馬車道の旧・日本火災ビルを、ビルの壁面を残して上に新しい部分を継ぎ足す、ということをしました。それが評価はされつつも、この方式ばかりでは駄目だ、と言う市民も増えてきた中で、高秀市長もやはり、こういう残しばかりでは駄目だ、丸々残すのも大事だ、と言い出されたのです。

民間にはいろいろご協力いただいたのですが、横浜市の内部分部があまり協力しなかった、という例が現在、情報文化センターという施設になっている建物です。経済局が持っていて、交通局との共同管理みたいな形でしたが、そのビルは壊す予定になっていたのです。壊そうとした時に、市長は「デザイン室は何をしているんだ。庁外の国とか民間には残せ、残せと言っ

VII 都市デザインの新たな展開  
↳ 郊外部への展開 ワークショップを用いたまちづくり・コミュニティ等、都市空間の演出

富士銀行さんも、民間に売ればもつと高く売れたかもしれないのですが「横浜市が『富士銀行』という名前を継承してくれるのだったら、値段は民間と競争させません」という非常にありがたい提案をしてくれたのです。実はこの銀行は、もともとは、富士銀行の前に安田銀行と言っていたので、通常ですと創建当時の名前ですから「旧安田銀行」となりやすいのですが、「富士銀行という名前を残してくれるのなら、ありがたい」という提案があって「それなら富士銀行という名前を残しましょう」となりました。ラッキーでしたね。

これなどは、高秀さんが逆に頑張ってくれた。実は高秀さんは、横浜の方ではなくて北海道の方なのですけれども、横浜の人間が非常に歴史を大事にしている、ということ、その前の横浜出身の細郷さんとか飛鳥田さん以上に感じて、「これはやはり、自分の時代になくなるのが増えちゃ、まずい」というふうに責任を感じて、買ってでも残そう、というふうに考えたのかな、とも思っています。

なお、この頃の歴史的建造物の取得交渉の最前線は、係長時代の中野君（現・都市デザイン室長）が一手に引き受けていました。

**鈴木：**そういう意味では細郷市長よりも高秀さんの方が歴史に対する理解というのは深かった、ということですか。

**国吉：**そうですね。高秀市長は地域の文化人などの声なども聞き、「徹底して残そう」みたいな感じが結構、強くありましたね。

赤レンガ倉庫は、飛鳥田市長の時代に保存に火を着けたのです。国が売れないように、壊せないように、そういうアドバルーンを揚げたのは一つの成果ですけど、実際、取得したのは高秀時代でした。

赤レンガ倉庫の残し方について、デザイン室と高秀市長とはイメージが違いました。我々は、そのモデルとして、ボストンのファニエルホールマーケットプレイスを勉強してましてので、あそこは2棟間の広場に小さなキオスクとか、木がいっぱい入ったりして、ごちゃごちゃした中に温かいヒューマンな感

じで、非常に密度の濃いコミュニケーションが取れるようなショッピング街がつくられており、良いモデルだという意識が頭にあつたのです。ところが高秀市長は「こんなごちゃごちゃはいらない。まず、赤レンガ倉庫が財産なのだから、赤レンガ倉庫がきちん見えるような状況をいつもつくるべきだ」と。それとか、日本はごちゃごちゃした広場しかないけれども、ヨーロッパのサン・マルコ広場とかのように、いろんなイベントができるような広場もあつていいはずだ、ということで「何も置くな」というのが高秀市長だったわけですね。それを受け、我々も、イベントの時にいろいろ仮設を置けばいい、というように方向転換していきました。

「赤レンガをメインに考えろ」という市長の強い主張があつたので、新港地区のガイドラインでは建物を非常に低くしています。これも「市長のコンセプトに沿って赤レンガ倉庫を大事にすると、ガイドラインとしてはこうなりますね」というふうに市長に説明したら、理解してくれました。赤レンガを主役にしたまちづくりをやろう、ということです。

みなとみらい地区は飛鳥田市長が種をまいて、具体化したのは細郷市長時代で、高秀時代も動いてはいましたが、結局、新たなコンセプトは何も入れることはできなかつた、というのがあつたわけですね。それに対して、自動車から新港地区についてはほとんど、高秀市長の考え方で対応することができました。結果的に、「歴史を中心としたまちづくり」のところウエイトが大きくなったのですが、一方、新横浜の競技場を造ったりしてますから、郊外の方では新しいものを造っています。みなとみらいがだんだんできつつある中で、歴史ゾーンを逆にきちんとやる、というのが高秀時代だったような気がしますね。

**鈴木：**高秀さんは旧建設省の河川部門の出身で、80年代から90年代ぐらいに、国の河川行政は親水や、歴史だとか文化だとかを生かそう、という考えが出てきたりして、治水万能主義から転換を図る時代に高秀さんはいらつちやつた。ある意味では、都市づくりに歴史や文化を生かす、ということに対する理解は深

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:レール等が保存された汽車道  
資料提供=国吉直行



かったのではないかな、というふうにも思うのですが、  
そういうものを感じた、ということですか。

**国吉:**そこまで我々は深く考えてはいませんでした。  
高秀市長は就任当時、「都市デザイン室なんてある  
けれども、アーバンデザイナーは俺だ。俺が横浜の  
アーバンデザイナーだ。俺が全部を決める」と言った  
のですね、最初は。「君ら、考えなくていい」ということ  
でした。

汽車道をつくる時にエピソードがあります。これは  
都市デザイン室と港湾局とのジョイント・プロジェクトで、  
歴史を生かしたまちづくり要綱に沿って、さびた  
トラス橋も認定し、活用しましょう、というデザイン室  
からの提案を受け入れてもらって、全体のプロムナード  
計画を作ったのです。

それを市長に説明する時に、港湾局長以下、5、6  
人が市長室に入って市長に説明するわけです。私は  
その時、係長クラスの主任調査員という専門職になっ  
ていて、私と都市デザイン室の酒井君と二人で付い  
ていきました。後ろのところに座っていたら「お前、そ  
んなところに座ってないで、こつちに来い」と言われ  
て、市長の横が空いていたので私はそこに座ったの  
です。説明は港湾局長していたのですが、図面を見て  
市長が「この線路は何だ」「いや、この線路を残しま  
す」と港湾局長が言ったら、市長が「この線路なんか  
残したら、危ないじゃないか、取れ」と言ったのです。  
そうしたら、港湾局長は「はい、取ります」と言う。一  
緒にいた部長も、課長クラスの人とかみんな、黙って  
いる。私が「いや、これは残した方が面白いですよ」と

言ったら、「お前の趣味でやられたら困るんだ」と言わ  
れました。

高秀市長はその頃、「安全・安心・安定」というのを  
スローガンとして掲げていましたから、そういうのも  
あって「滑るのはよくない」と。私が「いや、これは残し  
ておいた方が、面白い、というのではなくて、残してお  
けば、何も説明しなくても、ここはもともとどういう施  
設だったか、というのが分かるからあった方がいいん  
ですよ」というふうに言っただけで、やはり「危ない。駄  
目だ」と3回ぐらい否定された。私も3回抵抗しました。

高秀市長は怖かったのです、抵抗して飛ばされた  
人もいましたから。でも「高秀さんは3回まで抵抗し  
ていい」という話があったので、僕も3回抵抗した  
(笑)。港湾局長が「市長の言う通りにします」と言っ  
て、その後、港湾局はまだ、市長に説明したいのあるの  
で、「デザイン室はもう出てください」というわけで、  
私と酒井君は出ていったのです。

市長室を出る時に、市長は「ちよつと待て」という。  
僕が「絶対に滑らないのを作りますから。もし残した  
ら、面白いですよ。マスコミも飛び付きますよ」と言っ  
たら、「そういうふうには、滑らないという証を持ってき  
たら、考えてもいい。1週間待ってやる」とおっしゃっ  
たのです。

それで戻ってきて、デザイン室の綱河君に、何かい  
い事例はないかな、と言ったら、彼は東京の日野の近  
くに住んでいて、その近くの交通公園というところで、  
ボードウォークみたいに、板を詰めたところに線路が  
残ってあって、全く普通に子どもたちが遊んでいる、  
と言う。そういう写真を撮ってきて、市長に見せたとこ  
ろ、「分かった。残してもいい。ちよつとだけだぞ」と  
おっしゃった。僕は「はい、分かりました」と答えて、港  
湾局には「オーケーが出たから、全面的に残しましょ  
う」と言って、それで残したのです。それでも市長は何  
にも言わなかったです。「いろいろあったけれども、残  
してよかった」と市長は言っていましたから、3回、抵  
抗してよかったのです。

そんなことで、だんだん「デザイン室のわがままも  
ちゃんと筋が通っている」というふうに見えていただ  
けたのかな、と思っています。【図2】

## 設計事務所に任せっきりは駄目

高秀市長時代の後半、2002年のワールドカップの時に、パシフィコの展示場を2倍に拡張する、という計画があったのです。拡張すると、土地がちよつと余るので、そこにアネックスという、プラスワンの小さな会議室を造ったのです。その計画を、港湾局長と経済局長が市長に報告したのです。ところが、設計事務所が持ってきたアネックスのデザインについて、市長は「こんな形はないだろう。景観のことが分かってない」というふうに港湾局長と経済局長に言って、「これはデザイン室と相談したのか。相談してやり直してこい」と言われたのです。

それで港湾局長と経済局長から「国吉さん、何とかしてくれ」と言われて、そこの部分を何案か考えた。市長の案も含めて5案作ったのです。経済局からは、市からの助成金は決まっていますから、いいとは言っても、すごく金の掛かるものを提案されては困るので、その辺のバランスも考えて提案してほしい、というふうに言われて、それも考慮しました。初め、現在の大屋根に無関係に、真四角の箱をポコンと造っただけだったのですが、それはないだろう、と。市長は大屋根をワーツと造れ、と言ったのですが、それは大き過ぎるので、低いコストで本体とデザインがつながるようなものを5案、模型も作って両局長と一緒に市長のところに行ったのです。それで模型を並べて説明したら、市長は「よし。それだけ考えてくれたのだったらいい、案の選択は任せる」とおっしゃって、どの案にするとか言わないで、任してくれましたね。

つまり、港湾局長と経済局長が提案した時、「君らはちゃんと考えたのか。設計事務所に任せっきりで、自分たちで考えてないんじゃないか」と言いたかったのだと思います。そういうことでデザイン室をちゃんと使え、とおっしゃるようになった。最初は「俺がアーバンデザイナーだ」とおっしゃっていたのですけれども、後半には「デザイン室がちゃんと機能しろ」というようなことをおっしゃるようになった、ということは非常に面白かったですね。

**鈴木：**デザイン面に関してはデザイン室が調整機能を担え、ということで、非公式ではあったけれども、そういう庁内の力学をつくってくれた、という感じですか。

**国吉：**そうですね。デザイン室は言うことを聞かない、暴走するところもあるのだな、ということも分かった上で、「デザイン室にもちゃんと行くように」というふうに調整機能は果たせるように場づくりをしてくれた。そういうことは非常によかったと思います。

一方で、北沢君たちと進めようとした創造実験都市構想は潰された。「デザイン室は文化をやる必要はない。やはり都市づくりの部隊だ。その枠の中でやれ」と、それだけは絶対譲らなかつたのです。北沢君は次の展開をどうすべきか、という中で、ハード整備だけではない展開も必要なのだ、ということを考えていて、それができないことのジレンマの中で、大学に移ろうか、というふうになるわけですね。

## 都市デザイン基本条例を検討

それから、その前から都市デザイン室でやっていた「協議型のまちづくり」というのを、何か大々的に展開するやり方はないだろうか。あるいは、デザイン調整というものをもうちよつとオーソライズするような仕組みはないだろうか、ということで、北沢君が室長の時でしたか、「都市デザイン基本条例」というものをつくる検討をしています。

それは、自分もいづれいなくなるわけだから、システムを踏襲するための仕組みを作っておこう、という感じがあったと思います。それを長らく研究していましたが、なかなか着地しないで、いったん消えて、そのあと、景観条例というものになっていくのです。もとは都市デザイン基本条例という創造的部分を大切にしており、かつ一部に景観条例的などころも持ち、いろんな事業を調整しながら、キャッチボールしながら、まちを育てていく、というようなことを推進するための、理念条例みたいなところを骨組みにしておいて、ところどころ細かいのをくっつけていく、みたいなものを目指していたような感じはしますけれどね。

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：**それは、高秀市長がデザイン室に調整させる、というような非公式な形ではなくて、そのプロセスをきちつとさせよう、というような中身も含んでいたわけですか。

**国吉：**そういうデザインの調整をする、という側面も入れるし、協議をする、まちの民間活動と協議する、ということも。それから、地域ではワークショップ型みたいな形で、市民参加でいろんなことを整えていく。そういった三つぐらいの機能が目標として入っていたような感じがします。そういうものが融合して、ある部分ではデザインの調整という感じでやるけれども、ある意味では、市民の地域ごとの活動を大事にする場であっていい。そういう組み合わせでやっていかないと、ワンパターンではできないだろう、それを何かうまく基本条例としてできないだろうか、ということでした。

一方で地域のスタディーをしながら、郊外はどういうふうにして展開していくのだ、というところでも理念条例も与えておく必要がある。区の魅力づくりと言っても、結局、コンサルタント任せになってしまって、地域が育っていかない、という感じがあったので、それをどうするか、ということは何かしたためたような条例づくりの検討がしばらく続いたわけです。

高秀時代はそんな感じでした。途中で北沢君は東大へ行ったし、僕らはまだ、やることがあったから活動を続けたのです。

**鈴木：**歴史以外の部分では、大規模な大さん橋の国際旅客ターミナルの話などもありましたけれど。

**国吉：**都市デザイン室がバルセロナ展をやった頃から、「創造実験都市」ということで、実験やクリエイティブな活動の中で建築家を発掘する、というようなことで、アーバンデザイン・コンペというのを3回続けてやったことがあります。これは、馬場璋造さんという新建築出身の評論家がいる、この方が「横浜市、やらなにか」と持ってきたのですけれども、ロンシール工業という素材メーカーがスポンサーになって、建築・都

市領域で何か役に立ちたい、と言っており、そこが賞金を出すから、それを生かしてアーバンデザインを考えるコンペをやろう、国際コンペにしよう、ということで馬車道地区、海岸通り地区等のコンペをやりましたね。バルセロナ展の頃に、これは僕が割と中心となってやったのですが、ポートサイド地区の水際線公園を公開コンペで、国内コンペですけれども、行いました。それでだんだん、コンペによる建築家やランドスケープ・アーキテクトの発掘みたいなものを頑張ろう、という気運が出てきた中で、大さん橋をどうするか、という議論があったのです。

### 大さん橋デザインを国際コンペで

大さん橋について、港湾局の確か企画課長だった金田さんから相談されたり、デザイン室から港湾局に行った高橋さんにも相談されて、いろいろ考えている中で、「指名コンペは、誰を指名するか、というところで決まっちゃうから、やるんだったら国際オープン・コンペにしよう」ということになりました。もともと港湾局の元の中期計画を見ると、大さん橋のど真ん中にホテルを建てるような計画案があって、これはやめた方がいいだろう。どこから見てもいろんな対岸が見えるようにした方がいいので、視覚を遮蔽するようなものは建てない、高さは20m以下にする、といったことを考えたりして、そういうことを要綱にしたコンペを行ったのです。

入選した作品は Alejandro Zalea Polo・Farsid Moussavi という二人のチームで、30代のイギリス人のチームでした。

コンペというのは面白いのですね。審査員が10人ぐらいいて、それぞれ何票か持つわけですよ。それで千何点という応募作品を見ながら、取りあえず1回目は一人10票とか20票とか、入れる。それで票数が多いのを残して絞っていく。3回目ぐらいでもまだ50点ぐらい残っているのですが、その時点で一番得票の高いものが、さらに絞っていくと消えていくのですよね。と言うのは、10選ぶうちの7番目か8番目ぐらいのものは、みんなから票をもらう。1番にはならな

いけれども、7番、8番ぐらいには入る。そういうふう  
に票をもらったものが、総合点はものすごく多くなる  
のですよ。それが、残りが10点ぐらいになると、いつ  
の間にか、最高得票だったのは消えてしまう。そうい  
うことがある一方、「復活」ということもある。落ちた作  
品の中から「やはり、これは最後まで残すべきじゃない  
の」ということを強く主張する委員がいると、入れ  
替わったりするのです。そういう中で、いつの間にか  
復活してきて1位になったのがこの案だったのです。

審査員の中には、非常に前衛的な審査員と、手堅い  
審査員と、市民的な審査員といるのです。手堅い審査  
員が「これは実現できないんじゃないんですか」と  
言っていたのが、この案なのです。段ボールのハニカ  
ムというものと同じ原理で、金属のハニカム構造をつ  
くれば、壁も床も自由に出来ます、という提案で、前衛  
的な建築家たちはこれを選ぶ。手堅い審査員は「こん  
なの、できないでしょう」と言い、構造の得意な審査員  
は「これは難しいんじゃないか」と抵抗していました。  
一般市民的な人とかは「これは面白いね」と言う。結局、  
前衛的な審査員と一般市民的な審査員の票がこちら  
に集まって、手堅い人の票が潰されていくわけです。

### しばらくコンペはやらなかった

それでこの案が選ばれたのですけれど、実際は、や  
はりその構造は成り立たなかったのですね。それで、  
どうしようか、ということで、高秀市長は「そんなの、や  
めちゃえばいいじゃないか」とおっしゃったのです。  
本当はその時に「構造は成り立たないから、本当にこれ  
を続けるべきかどうか」という審査会をもう一回、  
開いてもよかつたのかな、と思うのです。それで話題  
になったと思うのですけれど、それはしないでズルズ  
ルしていくうちに、ワールドカップも近付く。市長はま  
た「やめちゃえばいい」とおっしゃったのだけれど、  
「今の時点でやめたら世界の恥ですよ。これをやらし  
てください」とお願いしてやることになったのです。  
構造は少し、変わったのですけれど、基本的な考え方、  
空間の考え方は同じ、少し金額がアップしたのです  
が、コンペ案が実現したわけです。

あのシドニーのオペラハウスは、当初の予算の20  
倍で、それを実現するために市長が何回もくびに  
なった、と聞いていますが、それが今は世界的に有名  
なシンボルになっています。だから横浜市も、自慢し  
てもいいのに、港湾局さんは「金を使いすぎたから」  
と静かにしている。イギリスでは「自分たちの文化が  
横浜に花開いている」と言っただけで自慢しています。ベネ  
チア・ビエンナーレ建築展で、イギリス館のメイン展  
示が大さん橋だったのですが、「何で日本では展示し  
ないのですか」と聞かれた、というエピソードがあり  
ました。

そんな中でしばらく、コンペはこりこりだ、という風  
潮ができましたが、創造都市の取り組みでは、象の鼻  
コンペをやった。私もコンペでやりましょう、と言っ  
た一人なのです。しかも、若い人にチャンスと、とい  
うことで50歳以下に限りました。久しぶりにやったコン  
ペです。だから、とこころころではコンペをやった方が  
いいのにな、とは思います。

**鈴木：**90年代ぐらいに、いろいろな公共施設で積極  
的に建築家を登用しよう、質の高いデザインを求め  
ていこう、という流れがあつて、その一つではないか  
と思うのですけれど。

**国吉：**そうですね。田村明さんの頃は、万博などの時  
にお付き合いしたメタボリズムのグループ、大高正人  
さん、楨文彦さん、黒川紀章さん、菊竹清訓さん、粟津  
潔さん、栄久庵憲司さんらのデザイナー軍団とお付  
き合いしたわけです。細郷市長時代は「あまり派手に  
やるな」みたいな雰囲気がありました。

高秀市長時代にはアーバンデザイン・コンペとい  
う形で建築家との関係性をもう一回、見直しました。こ  
の時代はもう一つ、北沢君が建築局企画管理課に  
移って、係長や担当課長をやった時に、建築家のプロ  
ポーザル制度などにより、地域のことを提案しても  
らおう、という取り組みがありました。「建築家にも都  
市に対して目的を持ってもらおう」ということで仕掛  
けたものです。パルセロナ展以来、我々がプロジェク  
トで付き合っていた若い建築家の方々にできるだけ

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

加わってもらおう、と。僕は、みなとみらい線の駅のデザインをやる時に、伊東豊雄さんとか内藤廣さんらを動員して、そういう仕掛けをやったりしました。コンペはあまりやらなかったのですが、別の形で建築家に加わって意欲的な仕事をしてもらおうような仕掛けをしていこう、という感じがありましたね。

**鈴木：**高秀市長時代に続く中田市長時代になると、創造都市という流れが出てきます。都市デザイン室では景観条例の検討という新たな動きが出てきますけれど、その辺りについてお話しいただけますか。

**国吉：**都市デザイン室が、「歴史を生かしたまちづくり」で一番成果をつくった絶頂期の頃に、中田市長が登場してきました。そして、ぎりぎりの決断で購入したばかりの旧富士銀行を見て、いきなり「役人はどうせ、こんなの持って、いろいろ基本計画とかを作ったり、委員会を作ったりして、3年も5年もほつたらかしておくんだらう。そんなことをしているから役人は駄目なんだ。その3年か5年の間でもいいから、暫定的に市民に使わせればいいのか」みたいに言われて、暫定活用を採り入れました。

その少し前、子安の日産自動車本社の事務所棟を、大事な産業遺産としても保存してもらおう、という話し合いが続いていて、歴史を生かしたまちづくりの要綱に沿って数千万円助成する、という話を進めていました。中田市長に、歴史を生かしたまちづくり要綱の次年度の展開で、その予算を付ける話をしたら、「こんなの、何で残す必要があるの」と反対されそうになったことがありました。それを潰されたら大変ですから、何とかもう一回考え直してもらって、補助金の予算を付けてもらうことができましたが、そういう危機もあったのです。

それで、その事務所棟のエンジン博物館としての保存活用工事の竣工・オープンの際に、中田市長が、CEOのゴーンさんのいる前で挨拶して「我々もこういうふう補助するんだから、日産もふるさとの横浜に本社を移してほしい」と言ったのです。それがきっかけとなって日産の本社ビルが来ることになった。だか

ら、あの歴史を生かしたまちづくり要綱で日産の事務所を残す、という話がなかったら、日産の本社が来る、という話はなかったのかもしれない、と思います。

## ハードからソフトへの理念転換

中田市長は「高秀時代まではよく造ったから、もういいじゃないか。十分造ったり残したりしているから、今度はもっと使い道を考えろ」と言われたのは面白かったと思いますよ。使い道を考える中から、また都市空間を考える、みたいなこともできますし。それで「ともかく、行政の内部だけでやるのをやめて、民間の視点で使ってもらえ」ということで、そのあと、創造都市という話が出てきたのです。

結局、ハードからソフトへ、という理念の方向転換が中田市長の時代の一番大きいことで、方向転換ではあるのだけれど、ハードの整備を否定しているわけではない。片肺飛行ではなくて、ほとんどやっていた、ソフトからのまちの使い道を考えろ。持っている財産を使い切っていないから、効果的に使おう、と。それで例えば、日本大通りでオープンカフェをやる。もちろん、僕らも考えていて、既に高秀市長の時代に実験的にやったものを本格的にやったのです。中田市長が「恒常的にやればいいのか」と言ったので。

そういう公と民の関係の再構築、という論理による実践着手が、中田市長の一番大きな功績だったと思います。その影響は非常にいい方向に行った、と僕は思います。

**鈴木：**もう一つの流れである景観制度は、2004年に景観法という法律ができて、それに対応して各自治体が景観条例を新たに作ったり、それまで持っていた景観条例とかを見直す、というようなことが行われる中、横浜市でも取り組んだことです。横浜市はそれまで敢えて「景観」という言葉を使わずに、都市デザインという取り組みをしてきて、その中で、他都市で言うところの景観の取り組みも一部、担っていたように思いますけれど、敢えて景観条例に取り組むように

## VII

都市デザインの新たな展開  
〜 郊外部への展開ワークショップを用いたまちづくり・コミュニティ等、都市空間の演出〜

なった時に、どうい議論があつたのでしょうか。

**国吉：**その前に、都市デザイン基本条例を考えた時は、多面的な展開の中に景観も含んでいた、という形でした。景観条例の前提として、要綱行政でやることに限界が来た、というところがありました。要綱に基づくガイドラインでやっていると、我々でも暴力団的な人と対応したり、窓口のところでは始終そういう人たちが来て、「こんな要綱みたいなものは守らなくてもいいだろう」というふうに脅かされる。これでは現場はもたない、何とかしなければ駄目だな、ということを考えている中で、国の方で景観法を作る、という話が出てきたのです。

国交省は景観法を作る時に、頑張っている都市を呼んだのですよ。我々も呼ばれました。国交省は「ガイドラインみたいなマニュアルは作らない。それは全部、景観行政団体と言われる自治体にお任せします」と。当初は県を重視したのだけれど、いろいろな市とか東京の区が「都道府県に権力があると返って邪魔だから、県に力を与えないでくれ」と言ったら、国交省は「分かりました」と言ってそういう方向でやってくれたので、「これは使えるかな。うまく使っていこうかな」と思つたのです。

さらに、横浜流の柔軟な、キャッチボールでやっていく部分を入れた条例ができれば、景観行政における都市デザイン的な柔軟な取り組みに、創造的な部分を加味することができるのではないかと。その条例を、創造的な景観行政の実践のために使えるように、一つの武器にしよう、ということを考えていったのだと思います。

その途中では、都市デザイン基本条例的にもっといろんな活動を入れる、という話も出たわけですが、取りあえずは実際面で、とにかくやれるところで、関内とかみなとみらいとか、ガイドラインで動いているところに、実質的な効力を持つようにしよう、ということになりました。

景観をベースにしてはいるけれども、景観にとどまらず、協議を通じて、にぎわいづくりとか、土地利用などの面での誘導も行う、あるいは、地域によって持ち

味を出す。そういったことができる制度にしよう、ということで、委任条例的なものと自主条例的なものの組み合わせの景観条例・横浜版を作ろう、ということになったわけです。

### 調整や創造面は積み残しに

そうすると逆に、都市デザイン基本条例で入れようとしていた調整的な部分とか、積極的にデザインを仕掛けていく、というような部分は載っていない。条例に積み残しの部分があるわけです。都市デザイン基本条例だと全部網羅しようとして、そのうちの景観誘導のところだけを取りあえず作つたけれども、その他の部分については制度化されてない。今は、景観条例というものをまずは定着させる。ただ、そこにウェイトを置くと、「デザイン調整とかデザインの創造的なものを作る、というところがちよつとおそろかになっているんじゃないの」という批判を受ける、という状況も出てきています。

バンカートなど、老朽化した建築物の文化活動での活用は、最初の頃は、都市デザイン室及び都市再生推進課が協働で始めました。歴史的建造物に民間の活動を入れる、という中田市長の新政策で、我々が事務局になったのです。バンカート・チームが誕生して、創造都市推進課というのができて、そちらが中心になると、我々は担当から離れていった。そうすると、クリエイティブに仕掛ける部分とか、デザイン調整する部分はちよつとかすんでいったので、その辺をもう一回、やるべきではないか、という議論も今起こつてきている、という感じではあります。

**鈴木：**それは私も同感する部分があります。

他都市の景観行政に係わっていると、景観という仕組みは作つても、横浜でやられているような、背後でのいろいろな調整だとか、行政内での情報のキャッチだとか、あるいは合意をどうつくるとかいった部分がない。一つの部署が、出てきた建物のデザインについていろいろ言う。だけれど、なかなか言うこと聞いてくれない。それで、景観条例を作つたけれども、実際には

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

西脇敏夫

うまく生かされていない、という課題を抱えていると思うのです。

そこでふと気付いたのは、横浜市では、例えば、新しい建物を計画する時に、市役所の中でいろんな部署がいろんな形で意見を言って、それを係長会とか課長会といった形で、オーソライズしていくステップがあるのですけれど、ほかの都市にそういうものがしっかりしていない。一つの課の中だけで協議をして、そこでオッケーが出たら次へ、ということで順々に回していく。ある程度の基本のところは、担当課が事業者と調整したら、それ以降は「担当課でオッケーと言っているのだから」ということで、調整せずにどんどん回っていく、ということがあるのです。

横浜市の方はあまり、そこの重要さに気付いてないと思うのですけれど、1970年代、広瀬良一さんが企画調整局時代に、許認可体系というのをきちっと整理するのです。その伝統があるので、都市デザイン室もいろんな場に出ていって発言できるのかな、というようなことも最近感じています。そういうことについて、どう思われますか。

**国吉：**僕も、他都市の審議会委員などもしているのですが、同じ部でも隣の課とは全く交流がない、とか、絶対言うことを聞かない、とかいう状態が、他都市では割と当たり前なのだと感じています。横浜市は、渋い顔しながらも、お互い議論しますからね。それを我々は当たり前だと感じているけれども、他都市にはない財産なのかもしれないですね。

### 会議によってものが動く、と実感

議論ということで、面白いと感じたことがあります。企画調整局時代、岩崎さんと会議に行って議論することがありました。岩崎さんが会議で発言することは、それまでの横浜市の会議のあり方としては、相当、異常だったみたいなのですね。岩崎さんは係長でしたが、係長や課長が集まるオーソライズの会議で、「しゃんしゃん」と全員で合意するような会議が多いのです。ところが岩崎さんは、正論を言うわけですよ。

「こんなの、誰が見てもおかしいよ」とかどンドン言う。会議の場で、決まり掛けていることに真っ向から注文付ける人はいないのが、それまでのやり方だったわけですよ。それなのに、平気でガンガン言うわけですから、相手は怒るのですよね。

だけど、それを何回も続けていくと、次の時に、少し向こうが歩み寄ってくるようになるのです。向こうは、完璧にまいりました、とは言わないのだけれども、軸が少しずつこちらにずれてきているな、というのは感じるのです。それで、こういう会議はいいなあ、と思いました。次には、その動いたところをベースにまたやり、また少し軸を動かすようにすれば、相手はもつと近付いてくるのです。

そういうことで、会議によってものが動く、というのを実感しましたね。これは面白い、これでいいんだ。だから、できるだけ主張していこう、と思うようになりました。そういうのは岩崎さんだけでなく、企画調整局の中の、割と建設的にやろうとしている人は、いろんな場面でそういうふうやってきたのだと思うのです。そういうやり方に影響を受けた若い人たちが企画調整局の外にも増えてくる。上司の指示通り全部やるのではなくて、自分たちでも考えて正しい議論にも耳を向ける、という人が増えてきたのではないかな、と思いますよ。それは企画調整局が他局と連携しながら協議することで、他局にもそういうやり方が大事だと思う人が増えていったのではないかと思います。それが今、まだ財産として残っていますが、これからは財産として、さらに広がるようにしないといけないな、と思います。

**鈴木：**先程、山下公園のところで、複数の局の事業を組み合わせたりして、一つの空間をつくっていく、というのはかなりダイナミックなやり方ですけど、そういうものの源流はどこにあるでしょうか。当初からそういうことが可能だったのか、それとも徐々にできるようになってきたのでしょうか。

**国吉：**徐々に、でしょうね。少し耳を傾けようか、みたいな感じの人も増えてきた、という財産ができてき

て、我々の方も「これだったら、やり方によっては、このぐらいできるかな」と思えるようになって、それを前提にして、新たな仕掛けが提案ができるようになった。だから、ちよつと歩道を広げて植栽しましょう、という程度の形ではない、もつと大胆なことも、我々自身が発想できるようになってきた。提案するフィールドが広がっていった、ということではないでしょうか。

**鈴木：**あのポーリン橋などにしても、こういうふうにしていこう、というマスタープランはなかったのですか。

**国吉：**マスタープランは無かったですね。とんでもない歩道橋計画に抵抗するために、対案を工夫した結果の積み重ねから生まれた案でした。

田村明さんは非定型流動型、マスタープラン主義ではなくて、まずスローガンを掲げる。その理念は高く掲げるのです。歩行空間を大事に、とか、歴史を大事にしたまちづくり、とかを掲げて、その中で、動いたものに飛び付いて、「いや、そうするんだったら、こっちの方がもつといいことができますよ」というのを積み重ねていくのです。そういう実践的な都市デザインのやり方で、メニューが増えていった、という感じだと思いますけれどね。

**鈴木：**横浜の都市デザインは、ある意味、そういう「田村イズム」みたいなものを継承している部分があるわけですね。

**国吉：**そういう「田村理念」みたいな、大きな理念でずっとやってきたわけですけど、その理念がずっと続くわけではないのです。北沢君は「新しい理念も一回、ぶち上げた方がいいよね」と。創造都市、さらにインナーハーバーへと新たな展開をするために、新たに高い理念をつくることの重要性を主張していました。

**鈴木：**会場からの質問や感想などを頂きたいのです。歴代室長の小沢朗さん、いかがでしょうか。

**質問：**都市デザイン室の歴史は一通り国吉さんから聴いていますが、聴くたびに新しい発見がある、という感じです。きょうの話で、市長が代わった途端に危機が来るけれども、その市長が何年間かいらつしやる中で、だんだん都市デザイン室が存在感を持ち始めて、その市長との信頼関係を築いて、その時に合ったポジションを獲得していく、というのがよく分かった感じがします。細郷市長、高秀市長、中田市長と政策も個性も違う中で、そういう関係を構築してきた、ということで、それぞれの市長の時のポイントみたいなものがあつたような気がするのですが。

**国吉：**結果的にそうなつた、ということです。

**質問：**いや、結果に思えないのです。

**国吉：**細郷市長の時は、関内の人たちが「市長はもつとデザイン室を使うべきだ」というふうに叫んで、神奈川新聞に論評を書いたり、という予想しない動きが非常に大きかつたと思いますよ。細郷さんとしては、横浜の中の横浜とも言える関内の人から言われれば、無視できない、ということです。あれはありがたかつたのです。逆に言うと、そういうふうに市民から言われると、頑張らざるを得なくて、こつちも尻をたたかれた、という感じがありました。

高秀さんは「アーバンデザイナーは俺だ、あまり余計なことは言うな」ということで、僕たちの言うことに全部は乗ってはくれなかつたのだけれども、意外なところで乗ってくれた。歴史を生かしたまちづくりのことでは「ちゃんと残すべきなんだろう。大事にしなきゃ駄目じゃないか。庁内の他局に壊させるようじゃ駄目だ」というふうに怒られたりして、意外な展開を示してくる、と。

だから、予想しない展開をみんな、している。それは面白かつたのですけれど、秘訣があるわけではないのです。

**鈴木：**そういう政治的な危機みたいなものを、逆にバネにして新しい分野を切り開いた、という側面もある

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

のかな、というふうに3回のお話を聴いて思いましたけれど。

**国吉：**そうですね。飛鳥田市長の時は、デザイン室は実験集団、ゲリラだったのですよ。実験的にはやれていたけれど、庁内で長期的にやれる組織とは見られていなかったし、岩崎さんも「僕も長くない」とか言っていましたし。

逆に、次の細郷市長の時に、田村さん、飛鳥田さん、岩崎さんがいなくなって、僕とか西脇さん、北沢君らが、よちよちと、とにかくもう一回やろうとして動き始めたら、結構、意外な展開ができるようになったから「これはもうちよつとしっかりやろう」みたいな感じになって、抽象的に言っていたものを一つずつこなしていく。歩行空間は、全国的にも評価されているけれども、歴史については、やるのだったらきちんとやらないと駄目だな、ということで調査も始めて、北沢君はそこにどっぷり浸かって展開していく。だから、新たな展開のために新メニューをしっかりとやる、という感じでした。冷や飯を食った後で、逆にグーンと力を持ってきた、という感じですよ。

高秀さんからは当初、相当無視されるのですけれども、途中からは分かっていたんで、「ソフトはやるなよ」と言われながら、ハードについてはかなり手広く、と言うか、一番やれた時代だったのかもかもしれませんですね。

**質問：**もう一つ、お聞きしたいのですが、都市デザイン室にずっといらして、職員はいろんな人が出入りしているわけですが、人を育てる、という意味でこの40年の振り返り、あるいは現在進行形でもいいのかけれど、何かお考えがあれば。

**国吉：**何か一つ、得意な部分をみんな持っていた方がいいと思うのですよ。デザインでなくてもいいから、とにかくある意味のスペシャリスト的なものを持っている方がいいのかな、という感じがする。技術でも道路の何が得意、とか、造園の何が得意、とか、法律の柔軟な運用とか。

そういう能力があると、外部のプランナーとかと一緒に仕事をする時に、その能力と一緒に出し合うことができ、その特色も磨かれていく。役所の人間という前に、「私はこの部分の専門家ですよ」と言えるようなものを持っていると、それを下地にしながら、いろいろなプランナーになれるのではないかな、と思うのですよね。ただつなぎで、全部中途半端では、なかなかうまく行かない。どこかで人を説得する部分があった方がいいわけですよ。技術的とか、あるいは財政の面でも、お金をこやつたら集められますよ、とかね。英語で外国人との交渉が得意です、とかでもいい。そういう武器、切り札みたいなものを持っていた方がいいのです。

そういう「武器」は自分で作るしかないと思っています。何かの教育で作るのではなくて、自分で探さない。何か一つ、すごいスペシャルな部分があると、その人たちを生かして、こやろうか、という形で育てようがあるのですよ。その人のタレント性みたいなものを大事にして、こやうふうに育ててあげたら面白い人になるな、とか。だけど、何もないと、育てるのは難しいと思います。

なお、人材育成と言いますと、都市デザイン室からは横浜市職員だけでなく、多くの活動的な人材が育ちました。他都市から1年または2年間派遣され、都市デザイン室で学び、実践した方々がたくさんいます。相模原市、横須賀市、鎌倉市、東京都杉並区、熊本市、高山市、マレーシアのパナン市などの方々です。パナンの現在の女性市長パタヤさんは、1988年度(昭和63年度)に横浜市都市デザイン室で活動しています。

**質問：**歴史的な建造物の保存に関する質問です。今現在、横浜市で多くの歴史的建造物が残っているのは、都市デザイン室があったから、という理由だけではないと思うのですが、それ以外に、残してこれた理由といったものがあつたら教えていただきたいと思っています。

**国吉：**横浜の関内を中心とした、僕の関係する人々の中に、横浜は特殊なまちだ、というようなことを、プラ

イドとして持っているのが非常によかったのだと思います。それは、歴史を生かしたまちづくりにつながる部分だけではなく、何か生き方とか、そういうものも含めて持っている。「東京流のやり方で商売がうまく行かなくても別にいいんだ。横浜は横浜流でいいんだ」みたいに考えている人たちがいらしたのです。

そういう横浜を大事にする姿勢を、商売をしている人にも一般の住民の方も持っているのです。だから飛鳥田市長が「赤レンガ倉庫は横浜市民の財産だから残しますよ」というふうに叫ぶと、みんなが「そうだ、そうだ」という雰囲気になった。ほかの都市であつたら、そんなふうに共鳴するかどうか分からないわけです。

一般的に、歴史建造物を残そうと言うと、専門家がただ、勝手に言っているだけだ、みたいな反応になることが多いのですが、横浜の場合は、反応してくれる市民がたくさんいたのです。反応する市民は、デザイン室が実験的なことをやると、「これはいいことだから、もつとやれ」とか「その程度じゃ駄目だ、もつとやれ」となったり、市民自身も運動をやってどんどん膨らんでいって、市民の活動団体が増えていったの。そういう動きが関内だけでなく、郊外の市民も含めて広がっていきました。

**鈴木：**市民運動としては洋館探偵団とか、そういう運動を市民レベルでやろう、という人もいたのでしょう。

**国吉：**僕は、企業人で残そうという人が多かった、というのが一番大きいと思うのです。市民運動系はよくあるのだけれども、経済界は市民運動に対して「経済のわけわらん連中が勝手にやってる」というふうに思いがちなわけですよ。ところが横浜の場合は、馬車道の六川さん、横浜スタジアムの鶴岡さんとか、商売をちゃんとやっている人たちが「これは大事なんだ。商売のためにも、このまちはこうあつた方がいいんだ」と叫んでくる。さらに市民運動ともリンクする、というのが一番大きいと思いますよね。

**質問：**横浜の都市デザインはやり尽くしたようにも見

えるのですが、今後、どのような展開が残されているのでしょうか。

**国吉：**具体的なことは、ほかの講義で語られることかもしれませんが、僕の感想として言うと、横浜が都市デザインをやり始めた時には、全国の都市デザインのモデルになりたい、みたいに思つて、ある意味、自治体運動みたいな感じの側面もあつたわけです。それで、いろんな都市に行くと、逆に刺激を受けたりもしました。それが最近、田村さんがいた頃と比べて、自治体があまり主体的に考えないようになってきているのではないかな、しぼんできているのではないかな、という感じがある。だから、都市デザイン室だけではなく、横浜がモデルになるような部分、つまり、もうちょっと、自治体のいろんな活動の、新たな突破口になるような側面も、敢えて横浜市はやっていかないと駄目なのかな、と感じています。

そのために、インナーハーバーとかもやっていますが、もうちょっと郊外型とか小さな駅周辺とか、全国によくあるようなところでも面白くするようなことができないかな、ということが課題としてあります。横浜市は特殊な事例だと思われぬようにして、そんなところで発信もしたいな、と感じています。

**鈴木：**横浜市の共創事業本部の本部長で、黎明期の歴史を生かしたまちづくりとかに関わられた土井一成さんから、何か感想がありましたら。

**質問：**私は都市デザイン室にはいたことはないのですが、国吉さんとは30年、付き合っています。国吉さんと付き合っている、都市デザインはこうあるべきだ、とか、こうじゃなきゃいけない、という話はほとんど聞いたことがないのです。それで、国吉さんの仕事の仕方を端で見ていると、職人的ではあるのですが、「触媒的」と言います。国吉さんとやり出すと、周りの人が動くのです。港湾局も緑政局も道路局も、また地元の商店街もそうですし、ほかのデザイナーもそうです。国吉さんは、最初からビジョンを出してこういう形で行きましょう、と言うわけではないのですけ

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

れど、パートナーシップの中で、だんだんいいものになっていく。また国吉さんは、それをゆつくりというか、焦らずつくり出して、形にして、それで双方満足して、ある種のものができる、ということで、そういう仕事の仕方はすごいな、と感じを持っていました。

**鈴木：**国吉さん、そういうふうに見られていた、と聞いてどう感じますか。

**国吉：**そういう側面はあるでしょうね。

僕はできるだけ相手にしゃべらせる、というのを大事にして、思っていることも私自身が言わないで、相手にしゃべってもらおうとします。「あっそうか」と言って、その人の発言にしてしまう。そういうことをすると、向こうは満足しますから、思っけても自分が先に言わないで「どうだろうね」と言って、期待する方向が出るまで待つ、もちろん、自分の考えを引っ込めることもあるのですけれど、そういうことにより多くの人の共感をつくり出す、という手法を大事にしています。

前にも言いましたが、田村さんの時代に、田村さんの権力をあまり使わない方がいいと思っけて、仲間をつくるために、ダイレクトに各局の若手のところに行っけて、相手の意見も聞き、説得もする、ということをやっけていた。それはやはり、手間暇掛かるわけですよ。その時に、聞きながらお互い納得して前へ進む、みたいなやり方、プライドの高い技術畑の人たちを引き込み、互いに納得するやり方みたいなものを大切に、身に付けていったのでしょね。

**鈴木：**それでは、国吉さんの3回の講義はこれで終わりです。どうもありがとうございました。