

III

歴史を生かしたまちづくり(3)

平成22年11月24日



講師
小田嶋鉄朗



講師
中野創

鈴木：この都市デザイン連続講座の歴史を生かしたまちづくりについては、今回で3回目になります。今回は、現役で横浜市都市整備局都市デザイン室長を務めていらっしゃる中野さんと、90年代から2000年代ぐらいに掛けて「歴史を生かしたまちづくり」が特に盛んであった当時に担当されていた小田嶋（講義時は環境創造局）さんにお話を頂きます。

歴史を生かしたまちづくりは80年代の後半に始まり、その後さまざま施策が整えられ、90年代には地区レベルでの歴史を生かしたまちづくりへ発展し、成果を上げてきました。今回は2000年代からの取組等についてお話をいただければ、と考えております。それでは中野さんからよろしくをお願いします。

中野：横浜市都市デザイン室の中野です。前の2回の講義で、歴史を生かしたまちづくりについて概略的なことは、ご存じだと思いますので、ちょっとメリハリを付けて、紹介したいと思います。

私がデザイン室を担当するのは3回目です。「歴史を生かしたまちづくり」は、係長時代の5年間担当させていただきました。室長となってからは2年目です。また、97年から2001年までの5年間は別の区の魅力づくりを担当していました。今日はこれらの私が入り組んだ内容を中心に紹介させていただければ、と思います。

港町に残る土木産業遺構も

横浜の歴史的建造物は、関内・山手地区中心に多いものですが横浜市全域にも数多くの歴史的建造物がございます。関内は近代建築が多く、山手には開港当初の居留地時代の歴史的建造物が残っています。このような建築物等をどのように活用すべきか、ということから横浜の歴史を生かしたまちづくりがスタートをしました。

加えて、港町横浜では、歴史を生かしたまちづくりとして、当初から力を入れてきたのが、土木産業遺構と言われる分野です。特に、旧横浜船渠石造ドック（第2号ドック）はランドマークタワーを整備する際に、

三菱重工が所有していた旧横浜船渠2号ドックを改めて組み直し、保全活用するという大がかりな復元工事を行いました。また、遺構の一部に手を加えてレストラン街が入るといった整備もされています。横浜の土木産業遺構を保存活用するスタートとなった事例です。ここで土木産業遺構をいくつか紹介します。

土木産業遺構の一つに「汽車道」【図1】が上げられます。横浜港は鉄道等、様々な物資輸送を用いてきました。汽車道には当時の橋梁、線路の一部が残っており、これらの橋梁等の港の資産をプロムナードとして活用することになりました。港一号橋梁等のトラス橋や線路等の歴史資産を大切に、開港時代当初からの「港」という歴史の流れや、それを支えた近代化遺産を理解してもらう取り組みの代表の一つです。また港横浜を象徴する場であると思います。

東隧道【図2】というトンネルは、横浜の開港後に行ったインフラ整備の一つです。開港当時の横浜にとって水資源の確保は重要な課題でした。日本発の近代水道事業である横浜は、郊外から水道専用のトンネルを造り、起伏の多い地形をぬって水を横浜まで供給するインフラをつくりました。東海道もその一部です。横浜ではこのように土木産業遺構を残すことを取り組んできました。行政として土木産業遺構の保存活用の事業を始めたのは、他の地域に比べて横浜が早い時期ですので、このような点も横浜の取組の特徴であると思います。

横浜は開港150周年ということで、2009年にお祝いをしました。けれども、郊外は江戸時代以前からの風土や文化を持っています。茅葺きの古民家や旧清水製糸場本館等の歴史的資産が残っています。これらも積極的に活用し、また郊外らしいと言いますか、その地域の歴史を生かしたまちづくりを進めていくことになりました。このような農村文化も活用されています。

また、郊外部の西洋館は別荘文化が関係してきます。横浜市内の鎌倉方面には「旧住友家保野別邸」【図3】や、「旧ウイトリツヒ邸」【図4】等がみられます。明治以降、東京を中心にして鎌倉、湘南、大磯等が、また横浜では戸塚区周辺の温暖な地域へ別荘が多く建

図1:上=汽車道/撮影=中川ちあき
図2:中=東隧道/資料提供=横浜市
図3:下=旧住友家俣野別邸/資料提供=横浜市



てられ、このような別荘地でライフスタイルや文化が構築されていきました。当時の資産である別荘建築は横浜には多少残っており、これらにも着目した保全活用に取り組んでいます。

金沢区は鎌倉と関係が深く、「称名寺」【図5】は鎌倉時代からの歴史を物語る資産です。これらも都市デザイン室では「金沢らしい歴史・文化」として捉え、称名寺の参道を「歴史の道」として整備しました。金沢の鎌倉時代からつながる「歴史を生かしたまちづく

図4:上=旧ウイトリツヒ邸/資料提供=横浜市
図5:中=称名寺/資料提供=横浜市
図6:下=歴史を生かしたまちづくり要綱/資料提供=横浜市



り」として取り組んできました。このように社寺建築を含めて大切にしていこうと取り組んでいます。

歴史的建造物の登録184件、認定80件

保全する制度は昭和63年(1988)に都市デザイン室は景観的価値に着目した「歴史を生かしたまちづくり要綱」【図6】を定めて、外観保全によって建物の外観と地域の歴史を保全する方法を定めました。ちな

土井一成
小沢朗

今井信二
堀勇良

小田嶋鉄朗
中野創

秋元康幸

菅孝能

山路清貴

網河功
賀谷まゆみ

宮澤好

みに同年に文化財条例も発足されました。この要綱では助成制度も設け、約180件の歴史的建造物を「登録」しています。現在は80件の建物を「認定」している状況です。

この要綱の基本は景観的価値を守ることですから、旧日本火災横浜ビルのように、改修工事の際に古い建物の外観を解体し、改修された新しいビルの外壁に用いて復元する方法も制度として認めています。この改修事業は馬車道などの地域の方や所有者と相談しながら進め、第1号の認定物件となりました。この建物は本格的な石造りの建物でしたので、外壁の石を一つ一つの丁寧に解体し、また新しいビルに付けていく、ということ大変な工事でした【図7】。

馬車道はこの事業にもみられるように歴史を大切にしたいまちづくりをしていこうという街です。ですから歩道の整備は歩行者環境整備として、レンガを用いた歩道やガス灯の設置などの事業を馬車道の地元が中心となって展開しています。馬車道では歴史性をもったまちづくりがなされています。

日本大通りや本町通りなどでは、歴史的建造物を含めてプロムナードとして再活用する事業をしました。関内地区に多くの歴史的建造物が分布することもその一つです。

近代建築の保全活用事例は数種類みられます。旧日本火災横浜ビル、旧生糸検査所の第二合同庁舎【図8】や旧横浜銀行本店別館（現：ヨコハマ創造都市センター）【図9】は、解体後に既存の形態を復元する方法を用いました。旧横浜銀行本店別館の改修工事は、曳き家の上で部分保存【図10】をし、曳き家された部分以外は復元する改修方法です。旧東京三菱銀行中央支店【図11】はマンションの下層部にもとの建物の外壁を復元しました。この方法は賛否両論ありますが、双方の調整が大変難しかった記憶があります。結果的にはもとの所有者、土地を購入した業者の双方へ「外観保存」を理解していただき、マンション事業者の理解を得て下部へ復元されたのです。

完全保存された事例は、赤レンガ倉庫です。構造や意匠を残し、現在も活用され、横浜の中でも人気のスポットとなりました。赤レンガ倉庫のように建物全体

を完全に保全された建物は非常に文化的価値が高いものです。我々としては文化財に値する歴史的建造物の保存活用の事例であると思います。

都市公園事業と歴史的建造物の保全

山手の説明は実際の都市公園事業の成果についてご紹介します。「ブラフ80メモリアルテラス」では、公園の再整備の際に、レンガの遺構が発掘され、保存・展示という事業へとつながりました。都市公園事業の初期の事例です。都市公園事業と「歴史を生かしたまちづくり」が始まり、そしてエリスマン邸移築保存へ事業が展開しました。山手の西洋館の保存は、多くが公園事業の郷土資料館としての保存方法となりました。特に外交官の家やブラフ18番館は、移築復元の用地としての大規模な土地を横浜市が取得し、元の敷地で残すことができない建物を移築復元しました。現在のイタリア山庭園がその一つです。一方で、山手111番館や山手234番館、ベリックホールは公園の敷地を拡張する形で該当する公園の隣の西洋館の土地を入手しました。この方法で入手した西洋館の土地と公園の間には道路がある場合もありますが、道路を越えて公園区域の都市公園事業として組み立てました。この事業で保存された西洋館は公園施設として公開しています。ですから、他局とも協力しあって保存・公園整備をしてきました。

公園にはなりにくい都心部の建物

中心地の関内等の歴史的建造物の事例は、市の施設として活用する赤レンガ倉庫や、情報文化センターがあります。これらの建物の保存には国土交通省や国の理解と協力が不可欠でした。復元では生糸検査所から第二合同庁舎、また復元と増築の例では横浜地方裁判所、横浜税関の再整備です。横浜税関は構造を残し、かつての中庭に新築棟を挿入する増築方法を用いました。文化財指定になった山手の横浜地方気象台は既存の建物に隣接して新築部分を増築しました。このように横浜の都心に残る国所管の施設



図7：左上＝工事時の日本興亜馬車道ビル／資料提供＝横浜市
 図8：左中＝旧生糸検査所（現：横浜第二合同庁舎）／撮影＝中川ちあき
 図9：左下＝旧横浜銀行本店別館（現：ヨコハマ創造都市センター）／撮影＝中川ちあき
 図10：右上＝旧横浜銀行本店別館の曳き家／資料提供＝横浜市
 図11：右下＝マンション下層部に外壁を復元（東京三菱銀行中央支店）／撮影＝中川ちあき

土井一成
小沢 朗

今井信二
堀 勇 良

小田嶋鉄朗
中野 創

秋元康幸

菅孝能

山路清貴

網河 功
賀谷まゆみ

宮澤好

も歴史的価値が着目され、保存活用の事業へつなげられました。この背景には横浜市がこれまでに多くの建物を保存してことが国の事業へもつながったと思っております。

バブル崩壊の90年代前半の社会情勢では、歴史的な建物は横浜市が取得しなければ保存できない状況でした。当時、富士銀行と三菱銀行が解体されることになり、しかし横浜市では両方の建物を購入することはできませんでした。富士銀行は様々なプロセスの末、結果的に市が取得しました。その背景には横浜市が取得しなければ解体されるということで、歴史的な価値を重んじて購入し保存しました。現在は東京藝術大学の校舎として使用されています。またこの旧富士銀行やヨコハマ創造都市センターの第一銀行、ZAIM(旧関東財務局)も市が所得し、創造都市の活動拠点として「歴史的な資産を活用する」という活動形態に結び付けています。

このように歴史的建造物の保全には局を横断した取り組みが必要です。港湾局が赤レンガ倉庫、経済観光局が情報文化センター、教育委員会が都市発展記念館等、各々の部局の事業として努力してきました。そして創造都市の活動の文化芸術活動の拠点として保存活用を進めることができました。このように様々な部局、機関も巻き込んで事業を進めたことがこれまでの取り組み成果になると思います。

日本大通りは周辺の建物も絡めて

日本大通りは通り沿いに古い建物が残っており、地方裁判所等、官庁の建物が集積しているエリアです。明治12年(1879)にプラントンが日本大通りを造った際に、官庁街また都市のブルバールとして整備がされた日本大通りです。この通りを地下鉄と地下駐車場整備の工事後に原型復旧することになり、その再整備にともなって、現在の計画で道路の整備をしました。また周辺の歴史的建造物の認定も同時期で、平成10年(1998)頃に地方裁判所と情報文化センターが認定されました。この平成10年頃に日本大通りの基本計画として、設計者のプロポーザルをしたもので、

今日みられる日本大通りの古い建物を残したり、道路を整備したり、というメニューがそろってきた時期だと思います。

情報文化センターの一部は、昔の商工奨励館と市外電話局です。その建物の裏に高層ビルを建て、低層部は、構造を含めて奥行きワンスパン、ツースパンぐらい残す方法で事業をしました。既存の電話局(現：都市発展記念館)と商工奨励館からなる二つの歴史的建造物の裏側をつなぐような位置に高層棟を建て、二つの歴史的建造物を一つの建築物として再利用するという保全方法ができました。

地方裁判所のかつての姿は低層の建物だったのですが、情報文化センターと同じように既存の低層部分の裏側に高層の建物を配置しました。ZAIMは、旧関東財務局が国有地を横浜市が入手しました。購入に至っては市として活用目的を持って取得をしました。購入からしばらくは暫定利用として「創造都市」も活用していましたが、現在(2010年)は再整備を予定しているため空き家の状況です。ZAIMは日本大通りの入り口に当たる位置にありますので、日本大通りの歴史的な景観に大きな意義を持つ建物だと思います。

日本大通りの正面には海洋会館という歴史的建造物もあります。この隣にキックマンビルあったのですが、これは解体されてしまいました。

このように個別の歴史的建造物の保存に合わせて、日本大通りでは地区計画を策定しました。建物のルールを作る際には歴史的建造物の高さ約20mから31mの軒高線を地区計画に生かし、高い建物を建てる場合は道路よりも奥まった位置に高層棟を建てるルールを定めました。この結果、日本大通りには空の広い空間と景観が確保できました。またこの景観を継続的に法制度として担保することも、デザイン室が力を入れて取り組んできた成果の一つです。

創造都市の施策と結び付く

そのほかには普及・啓発活動も努力しました。歴史を生かしたまちづくりでは、横浜新聞を出し、また創

造的な活用では旧第一銀行横浜支店であったYCC(ヨコハマ創造都市センター)で文化活用を、富士銀行では東京藝大の映像研究科で活用しています。また日本郵船倉庫はBankART Studio NYKが現代アートの活動を担っています。ですから、歴史を生かしたまちづくりは、創造都市の施策が密接に結び付いているのではと思います。

象の鼻パークは、直近の事例です。歴史を生かす、ということで開港150周年に合わせて開港当初の波止場を市民に公開しよう、ということで、プロポーザル方法で設計者を選びました。整備の途中で発見された、遺構(レールなど)、堤防も整備計画や整備を担当する港湾局によって事業に含めてもらいました。結果、歴史が感じられるような整備へと結び付けることができたと思います。

象の鼻の堤防は、明治中期の形状に復元するため、石造りの堤防に復元をしました。開港当初から明治中期の堤防の形状を分かっていただけに工夫をしている事例です。公園内には転車台のテーブルとその説明板も設置して、公園に来た人に開港当時の歴史を感じてもらおう工夫をしています。

銀行が次々に統合する時

私がちょうど担当した平成9年(1997)から13年(2001)話は、非常に景気の悪い時代で、近代化遺産、日本大通り、山手も含めて、保存すべき建物をどうしようかと本当に悩み多い時期でした。当時、銀行の合併が進んでいました。合併された東京三菱銀行へ三菱銀行の古い建物を支店にしてほしいと願うんですが、その金融機関は新しく使いやすそうな建物を支店として使用する、とのことでした。さらには古い建物は売却したいとのことだったのです。そういった中で、富士銀行や三菱銀行の建物がなくなりそうだ、という危機感を持ちながら仕事をしたことを覚えています。

そして三菱銀行が既存の外観を残して使ってもらえる業者への売却を約束してくださいました。富士銀行の土地は時価で買いましたが、建物は無償で市に寄付していただきました。当時、銀行合併により富士

銀行という名前が「みずほ」に変わることが決まった時期でもあり、富士銀行の担当者から歴史的建造物として「富士銀行」という名前が残るならば、ぜひ保存に協力したいと言って下さり、保存に至った覚えがあります。富士銀行の不動産部門からも「『富士銀行』という名前を残すことができた」「思い出を残す仕事ができたと社内で話された」と聞きました。企業には様々な考えがありますが、歴史的な建物や社名を大事に思う人たちもたくさんいて、その考えをお持ちの方と我々が接点を持つて仕事ができただことは感慨深く思いました。

歴史は新築以上の効果がある

山手のベリックホールはセント・ジョセフ・インターナショナル・カレッジという中学高校の付属の寮として使用されていた西洋館です。しかし廃校が決まり、学校一帯を含めてこれからどうするのかについて非常に悩んで、所有者である法人へも相談に行きました。ベリックホールは当初、不動産業者へ売却される予定でした。結果的には公園部局が元町公園の用地として組み入れることになり、ベリックホールの保存できましたが、保存が決まるまではとても不安に思っばかりでした。ベリックホールの整備費予算は「宝くじ協会」から協力をいただきました。宝くじ協会も「ベリックホールの保存整備は大事な意味がある」と納得され、高い水準での復元工事ができたものです。

一つ一つの事業は前例がない事業の組み立て、調整をしていかなければなりません。省庁、各部局、民間などの多くの方々に「歴史を残したい」という考えと必要性を伝えて、各々との連携の結果として、建築が保存できたと思います。そんな時代のなかでの「歴史を生かしたまちづくり」だったな、と覚えております。

鈴木：草創期の山手のまちづくりや、一連の取り組みは様々な機関や部局との協力不可欠であり、それこそが、横浜の「歴史を生かしたまちづくり」の特徴だと思

土井 一成
小沢 朗今井 信一
堀 勇 良小田 嶋 鉄 朗
中 野 創

秋元 康 幸

菅 孝 能

山 路 清 貴

網 河 功
賀 谷 ま ゆ み

宮 澤 好

うのです。他の市町村と比較をすると、歴史を残すこと、保存の事業は文化財の部局の役目とする行政が多くみられますが、横浜では環境創造局や港湾局や、経済観光局等が協力し合うことができました。このような連携ができたことに対して、他地域の市長から質問されることもあります。実際にはいろんな難問も抱えていたとは思いますが、みなさんの理解等がひろがっていたのでしょうか。

中野：北沢さんが昭和63年(1988)につくられた「歴史を生かしたまちづくり要綱」が、まちづくりや都市政策において「歴史性」を生かしていくことが大切だ、という価値観を広める大きなきっかけであると思います。あくまで要綱ではありますが、オーソライズされた考え方がしっかり示されることは、各部局や民間企業の理解につながりました。でも要綱は実は強制的な機能はありません。強制力はないのですが、民間の方も行政の人たちも、歴史を大切にしていこうと理解され、それが大きな力になったと思います。

鈴木：この辺りの話は後程、掘り下げたいと思います。それでは小田嶋さんにお話を伺いたいと思います。

小田嶋：小田嶋です。よろしく申し上げます。私は都市デザイン室に平成9年(1997)から平成19年(2007)まで、11年間勤めていました。「歴史を生かしたまちづくり」を担当したのは実は最後の2年間だけで、それ以前は山手地区のまちづくり、日本大通りのデザイン調整などを担当しました。今日は歴史的建造物の保全の取り組みを、どのように展開させたについて、実体験に基づいてお話をさせていただきたいと思います。

取り壊しが決まってからでは遅い

歴史を生かしたまちづくり要綱が要綱である以上、規制でも、法律でもありません。この要綱は考え方を広め、理解してくれる仲間を増やし、横浜の歴史への考え方を示すことができたと思っています。しかも、

一方で「攻め」には強いのですが「守り」に弱い現状は否めません。建物の取り壊しが一定の手続きや工程まで進んでしまうと、その建物の保全は大変難しい状況になります。或いは保全のために市が買い取らなければならない状況もあると思います。ですから「取り壊しが決まってからでは遅い」と思うのです。よって歴史を生かしたまちづくり要綱があるにも関わらず、解体されてしまった建物も多いのが現状です。行政が所有していた歴史的建造物でも安全性の確保など様々な要因によって、解体せざるを得ない歴史的建造物もありました。

事業の中で「壊す」という決定が下されると、それを撤回することが大変なことです。

「壊す」から「保存」への変更は大変難しいものです。ですから、できるだけ早い段階で情報をキャッチして、解体が決まる前に何とか残す相談ができないか、というのが今日の一つのテーマです。

地元から「読み取る」、現場で知り得る

歴史ある建物と思っけていても、行政としては強制できないものですから特に個人宅のような建物では数日間であつという間に解体されてしまいますし、登録(「歴史を生かしたまちづくり要綱」による登録)等の建物でなければ解体等の届けも必要ありません。ですから、建物を保存するには解体されることを防がなければなりませんし、解体の情報を得なければならぬと思います。

地元の方々は毎日、その地域で生活を営んでいるものですから、「家の周りに仮囲いができました」とか「引越しをしているらしい」とか、また土地取引の場合は更地にするために樹木を伐採するのですが「あそこで木を切っているわよ」といった情報が地元から出てくることがあります。そのような情報を得たら、すぐ現場に行きました。とにかく、現場なのです。このようなことは普段からの地元との信頼関係があつてのものだと思います。日頃の相談などの話ができる関係が重要ではないかと思っています。いや、重要だと信じてやっていました。

都市デザイン室では学識経験者、専門家の方々のネットワークを持っています。このような方々との会合があり、情報交換の場がありました。私はそういうところでも情報を頂いていたと思います。また NPO のまちづくりの団体からも情報を頂いていたかと思えます。そのよう情報が、事前の予防、あるいは早めの交渉につながっていたかな、と思います。

所有者の立場に立って話す

「所有者との関係構築」ということは言葉で申し上げるのは簡単なのですが、これが非常に難しい。「歴史的建造物の保全にメリットなんか無い。」という考えをお持ちの方はとても多いです。これは、保全には多額の費用がかかりますし、工事を担う職人さんもしないのが現状ですから、保全は大変なことであるのは否定できません。例えば建物の劣化で所有者が困っている時に、我々が「歴史的建造物はとても大事だから残してください。」と言っても、所有者さんにとってみれば「古い建物での生活には困っています」と言う人も少なくありませんし、あるいは早く処分して早く新築のビルに換えたいと思っているケースも多いものです。このような現状において所有者の立場に立って歴史的建造物を保全することのメリット、保全の意味をどう説明していくかが大事だと思います。

その中の一つのポイントがオーナーシップを重んじていただくことです。オーナーシップに加えて、活用の方法や所有者の困っている点と保存を重ねた改善策を提案することです。例えば歴史的建造物として改修をして賃貸とする方が改修費も市からの補助金を充当できます。しかし、踏み込みすぎても迷惑を掛けたり、信頼関係を失ったりする可能性があるのです。このバランスは大変難しいものでした。

また信頼関係という点でいうと、歴史的建造物が保全できれば終わり、あるいは認定・登録できたら終わりではなく、その後もお声掛けといいますか「こんにちは」のような挨拶は当然で、所有者とのつながりは大事にしていきたいと考えています。その信頼から、さらに広がるかもしれないし、逆のことだってありま

す。「街」がある以上、つながりはずっと持ち続けたいと僕は思っています。

しかしながら、所有者を尊重するゆえ、歴史的建造物と歴史的建造物所有者に対して我々はどちらを大事にしなきゃいけないのかなと悩むこともあります。例えば、山手の西洋館は住宅として建てられた建物です。つまり所有者さんが住み続けることで住宅として成立しているのです。僕が思う「住宅」という建物は、室内からの明かりがこぼれ、夕方には食事のあたたかさがあってこそ住宅と思いますし、住宅の一番の美しさは生活があってこそ、と思うのです。例えば横浜市が西洋館を取得すると確実に保存はできるのですが、住宅という機能から見学用の建物などへ異なる機能へと変えざる得ないことも少なくありません。このことを考えると、できるだけ長く、その所有者さんに持ち続けてもらうために、所有者を大事にする、ということを念頭に思っていました。

ドアノブ1個でも何とか残す

都市デザイン室では、「零点は駄目よ」とよく言われていました。「究極、ドアノブ1個でも何とか残す」というのが鉄則です。

国際親善総合病院は、関内の相生町2丁目にありました。今はマンションになっていますが、その1階に国際親善病院の部材が展示されています。実は、山手234番館の倉庫にその国際親善病院の部材が保管されていました。そこで「お預かりしている部材があるので、活用してください」とお願いをしたところマンション業者さんが快くそれを引き受けてくださり、活用されているものです。部材が活用された、という一例です。

セント・ジョセフ・インターナショナルスクールの解体では、跡地マンションの開発に伴って提供された公園にドアの一部と、礼拝室のベンチの一部を展示してあります。

旧英国海軍物置所護岸跡は山手地区景観風致保全要綱において商業施設の調整をしていたところ、その建物の裏手が護岸であるとの連絡が文化財課か

土井一成
小沢朗今井信一
堀勇良小田嶋鉄朗
中野創

秋元康幸

菅孝能

山路清貴

網河功
賀谷まゆみ

宮澤好

らありました。実はこの商業施設の当初設計ではパイプ・スペースを裏に回して、護岸は土で埋める予定でしたが、商業施設さんにご理解いただき護岸を埋めずに、さらには護岸の案内看板まで立てていただきました。

開港の道のプロムナードは桜木町駅から港の見える丘公園まで延長3.5キロを車道の横断なく歩いて巡れるルートです。横浜の魅力的なスポットを巡れるもので、自動車道を通って、山下臨港線プロムナードを通って、山下公園を通って、港の見える丘公園、というルートです。このプロムナードにレンガで作られている開港の道というサインが設置されています。そのサインは赤レンガ倉庫の壁の一部で、改修工事の際に出てきたものを用いています。工事で排出され、捨てられてしまうものであれば、どうにか活用しよう、ということで、開港の道のサインに使いました。今度、開港の道を歩く機会があったら、ぜひご覧ください。

歴史的建造物の保全は、建物そのものや構造等に注目されやすいのですが、その建造物等を生かすための周辺地域のデザイン調整が重要です。周辺のデザインにも配慮した例としては、日本大通りの地下駐車場のデザイン調整があげられます。日本大通りの地下駐車場の情報文化センター側には、地下駐車場の換気口が立ち上がっていますが、この換気口は情報文化センターの表層と同じ石材を用い、日本大通りの景観の支障にならないようにしました。反対側の裁判所側では裁判所の外壁と同じ石を使い、また裁判所の装飾のモチーフをデザインに入れ、地下駐車場のエレベーターシャフトの意匠をそろえています。このように歴史的建造物の周辺のデザインも配慮することは重要であると思います。

小さく産んで大きく育てると、例えば大好きな女性へいきなり結婚を迫ると大抵、断られてしまいますよね。まずは友達として仲良くして、段々と仲が深まって結婚に結びつく・・・歴史的な建物の保存も同じことと思うのです。もしかしたら、建物の保存に限らず、まちづくりも、どんな仕事も、取組も段階を踏まえないければ成功しづらいものだと思うのです。例えば、所有者の方とのつながりも、いきなり「一緒に取組も

う」というよりも、まちづくりのイベントや会合などへ「ちょっと参加してみませんか」と声を掛け、まちづくりや保存に関心がある同じ志の方々を紹介したり、仲間を広げてもらったり。そして、所有者と我々というような「仲間」のようなつながり、共同で活動を少しずつ展開して、そして期間限定のイベントやさらには常設イベントなどへと進めてきました。そのような中で登録や認定へ至った例もありました。鉄則としてお互いの信頼関係を重ねていくことを重んじていました。まずは、みんながあなたの建物を大事に思っていることをお伝えした上で、共に活動を手伝って、そして保存へ結び付けていくもので、このような方法な今後も大事ではないかなかなと思っております。

鈴木：実践的なお話を頂き、ありがとうございます。今後の歴史を生かしたまちづくりを進めていく上で、重要な情報だと思います。

小田嶋さんがお話くださったことは、「歴史を生かしたまちづくり」において「歴史を生かした」を取り、「まちづくり」そのものと考えられるのです。また、このような段階的な展開は地域の根ざしたまちづくりでもあると思います。

各地区の戦略は継承したのか

地区を基盤として展開していくというのは、山手地区から始まったことであると思います。「ウォーキングミュージアム構想」というまち全体を博物館する構想があったほど、山手地区は横浜のまちづくりにおいて重要な地区なのです。山手において、地区を基盤とする戦略は継承されてきたものなののでしょうか。或いは「あの建物が壊れそうだ」「ここは公園にふさわしい」等と状況に応じて、計画が発足されたものでしょうか。

中野：難しい質問ですね。山手のまちづくりは、私がデザイン室で担当する前からマンション問題などがあり、マンションの建設によって港が見える丘公園から港が見えなくなるのではという景観問題もありました。ですから、山手地区景観風致保全要綱は初期に

作っていますし、要綱の制定よりも以前に風致地区の指定もされています。このように山手の風致を守る取り組みは既にできていたと思います。

昭和40年代にはイギリス館のように市として取得して文化施設として利用することも実施してきました。山手は歴史という意味だけではなく、山手らしさを山手の住民の皆さんも大切に思っている地域です。ですから、行政としても風致地区や要綱を制定したり、さらには「歴史」という分野の要綱をも使って各々の課題を解決してきた地域であると思います。

特にまちづくりとしては、まちづくり憲章を作り、まちのルールをみんなで構築しようと取り組みもしました。山手は第一種低層住居専用地域なので一般的な観光地のように不特定多数の人が往来する地域ではないのですが、住民のみなさんに観光客をどのように容認していただくかが一番の課題でした。そこで山手本通りのみを「歩いて楽しめるまち」という役割として定め、そこからつながる住宅地までは観光客が入らないことを原則とし、山手の住民からも合意を得られました。土地の利用方法としても、その山手本通り沿いの公園周辺は不特定多数の人が歩いて楽しめることを基本として、山手234番館やベリックホールなども、その「公園」という構想に沿って「歴史を生かしたまちづくり」を進めてきました。ですから山手は歴史だけでなく風致、景観等、いろんな意味で議論を続けてきたまちであると思います。

鈴木：その構想にはマスタープラン等が意識されていたのでしょうか。それとも時代に応じて、できることをやりながら、全体像をつくり上げてきたのでしょうか。

小沢(受講者席)：マスタープラン等というよりは、その時応じて、しかるべきものをつくっていったと思います。でも、住民も含めて取り組んだ際には共通のイメージはあったと思いますし、根拠もなく活動していたのではないかと思います。

例えば、駐車場の問題の際には、駐車場計画の修正案が住民などから提案されたこともありましたが、山

手資料館の移築、また外交官の家やイタリア山庭園を整備等、その時その時に応じて、また各事業の度に「山手のまちづくり」とはどうあるべきかという、議論がありました。その都度、何らかの形で「山手のまち」の概念が発信され、それが幾重にもなって、マスタープランにつながっていったとも思うのです。

鈴木：横浜の都市デザインにおいて、山手のような方法は重要であると思います。1970年代から80年代にみられる一般的な都市計画の進め方は、マスタープラン等を作って、それに沿ってまちをつくるという方法が多かったと思います。横浜の都市デザインは、実践から徐々に積み上げていくという方法であると思います。マスタープラン等を想定するよりも、戦略的にプロジェクトを仕掛けていくところから始まり、その積み上げで実際の空間に結び付けていくことが特徴であると私は思うのです。それが表れているのが山手であると改めて思いました。

小沢：各々の事業の度にスタディーがなされ、その報告書も残されています。私は都市デザイン室でまだ経験が浅い頃、参考にしたものが5年前、10年前に先輩がされた実践でした。過去の資料には一見「今と同じようなこと書いてある」と思うのですが、実際は違うのですよね。ですから過去を参考にしつつ、自分の担当は自分なりのものを作りながら、その課題・問題のポイントに対応してきました。そこから、しばらくすると、担当した課題がさらに進化した形で改めて展開することもありました。ですから、課題、そしてまちは変わりながら、成長しながら、受け継がれていくようにも感じられました。

小田嶋：行政的な計画が手続きを経て進めたとしても、地元への受け入れにはつながりにくいこともあります。受け入れないことは、街としてのプライドや考えの一つの表れでもあるのです。地元の意見があり、まちづくりの基盤でもあると思うのです。

もう一点は、山手の要綱を含めて都市デザイン室では一貫性があると思うのです。国吉先生のように一

土井一成
小沢朗今井信一
堀勇良小田嶋鉄朗
中野創

秋元康幸

菅孝能

山路清貴

網河功
賀谷まゆみ

宮澤好

貫して都市デザインを担う方もいます。この一貫性は書面上のマスタープランを形式として引き継がれることではなく、マスタープランを作った意思や考え方が引き継がれていることです。ですから作成された考えを理解していれば、状況に応じてそのプランを変えすることもできます。合わない状況ではマスタープランの展開はできませんから。そのマスタープランを作った時の意思等が、地元でもデザイン室側でも継承されていたことで、そのマスタープランが展開できたと思うのです。

中野：「歴史を生かしたまちづくり」のようなテーマ性のある取組は、エリア限定ではないので、必要な時に各地へ応じられるように活動したいと思っています。今日のデザイン室では景観法に基づく景観条例を用いて、法的根拠を持って協議を進めるということを進めています。法的なルールと、エリアの担当課の双方を用いてまちづくりの協議へつなげたいと思いますし、「エリアに対して横浜市全体、横浜全体に対してエリア」という両面を一貫して手掛ける必要があると思っています。

都市デザイン室は限られたスタッフの人数でありながら、先進的な事例を残していくことを期待されている部署でもあります。時代時代に応じつつ山手においても取り組んできました。今後も様々な場面に合わせて、我々も役割を果たしていきたいと思っています。

日本大通りと象の鼻パーク

鈴木：日本大通りは、1960年代からまちづくりの議論がされ続けてきました。平成14年(2002)のワールドカップの前に再整備をし、そして平成21年(2009)の象の鼻パークの整備へと結び付いていきました。この日本大通りは、横浜の歴史を生かしたまちづくりのモデルケースでもあると思うのです。この地区の整備の構想が、いつ頃から議論されてきて最終的な方向が決まってきた流れは、あまり語られていないように思うのです。

中野：日本大通りは、1960年代に都市デザインという構想が生まれた時に六大プロジェクトの中の「都心部強化事業」の中の一つでした。これには、「緑の軸線構想」に含まれ、大通り公園から日本大通りを経て現在の象の鼻パークまでをつなげるルートを都市の軸として位置付けたものでした。この構想は40年以上前にかくあるべき理念に基づいて、継承されています。平成9年(1997)の「ゆめはま2010プラン・港町回遊プラン」では開港シンボルゾーンという構想もかさなり、急速に事業調整が進みました

当時、日本大通りをパリのシャンゼリゼ通りのようにしたいという意向がありました。市の総合計画においても「開港シンボルゾーン」の表現で「緑の軸線構想」を強化していくことが進められてきたのです。日本大通り駅が開業するのが平成16年(2004)で、ワールドカップの2002年ですので、平成14年の時期をゴールに定めて構想を完成に近づける取組が急速に進められてきました。日本大通りの事業で一番大きな出来事は、地下駐車場の整備です。日本大通りのように大規模な面積の地下を大きく掘るのは大きな事業なので、その復旧工事では日本大通りを魅力的に整備する計画として、原型復旧工事を日本大通りの整備として調整を進めました。都市デザイン室の一番最初の事業は「くすのき広場」で、この「くすのき広場」も市庁舎前の地下鉄の工事の復旧工事から発案され、原状復帰をするならば少し手を加えて良い空間を作り出そうという試みで作られたのが「くすのき広場」です。これが都市デザイン室のスタートとなった最初の事業なのです。

再び地下鉄等の復旧工事というタイミングに恵まれましたので「大通り公園から続く緑の軸線構想を日本大通りへつなげましょう」と道路局に相談をしました。そして「2002年」に向けて完成する動きになり日本大通りが完成したのです。また、当時は横浜地方裁判所と簡易裁判所が合体する計画があり、その整備事業の時期とも重なりました。日本大通りの整備と同時期に横浜地方裁判所と情報文化センターの整備もできたことも事業する上で重要なポイントであったと思います。

鈴木：日本大通りの歩道を拡幅して、反対に車線数を減少させるアイデアはどのような経緯があったのでしょうか。

中野：日本大通りで一番大切にしたいコンセプトは、象の鼻に向かって、海が感じられるような通景空間を確保する考え方です。もう一つは、日本大通りはリチャード・ブランドン(1841～1901イギリス工兵技監)が整備した日本最初のマカダム舗装、碎石舗装なのです。その当時の状態に近付けようという話もありました。通常交通量を考慮して普通の車道幅員に戻し、ブランドンが設計した当時の車道の幅員に近付けた形で歴史性を出しました。それは翻つて言うと、歩行者空間が広がる整備ですので、そこで街路樹のイチヨウの外側に6m程歩道を拡幅する形で話をまとめた事業です。

鈴木：では平成9年(1997)の辺りから具体化してきたのですね。

中野：以前から様々な動きがありました。日本大通りの左にはキッコーマンビルがありましたが平成12年(2000)に解体されました。当初の計画はキッコーマンビルを保存し、海へのビスタラインを含めて日本大通りの全体の計画を立てていました。しかしキッコーマンさんから、キッコーマンビルを会社としてはこの建物を使うことができない、という話がありました。我々も保存に向けて方々へ動きましたが、結局は解体となってしまいました。建物の保存ができないものですが記録保存という方法を用いました。

日本大通りの基本設計をまとめている頃は、今の象の鼻パークの日本大通り側にはまだ横浜東西上屋倉庫もありましたし、象の鼻パークの事業化もされていない頃でした。しかし、都市デザイン室としては、当時から港湾局へ相談に伺い、日本大通りの整備に伴って、近いうちに象の鼻パークも含めて考えたい、という相談を持ちかけていた覚えがあります。

当時の象の鼻地区は、「みなとみらい21」の全体の計画においての公園事業であり、港湾緑地として整備することを予定していました。同じように港湾緑地

として整備された赤レンガ倉庫が公開されたのが平成14年(2002)です。新港地区の港湾緑地整備などを次々と手掛けていました。象の鼻パークの整備はやつとやり遂げたというような状況でした。

自動車道が整備された経緯

鈴木：開港の道のプロムードや自動車道についてお話をお聞きしたいのですが、桜木町駅から赤レンガに向けての通景空間をつくり、昔の貨物線をプロムナードに転用するなど、ある意味では地区のコンテクストを生かした、「歴史を生かしたまちづくり」のお手本になるような例だとも思うのです。このプロジェクトのプロセスについていかがでしょうか。

国吉(受講者席)：貨物線は横浜市で取得しました。活用する構想は当初からありました。実は横浜博覧会の際に、あの貨物線にレトロ列車を運行させたのです。そのようなことを実施した場所なので、単なる歩行者の軸にするのではない運用にしたいと思っていました。

この貨物線については、僕らが最初に関わったのは山下公園の周辺部分です。貨物線の高架が山下公園の前にありました。せっかく博覧会の時に電車が通ったので、改めて電車を通したいという市民の声もありましたが、それは経済的な理由も含めて成立できませんでした。そのような状況の中で、高秀市長は「貨物線の高架を生かして、楽しい場にしたい」という考えをお持ちでした。そこでデザイン室へ提案を求められ、高架を全部撤去する案と全部活用する案、中間的な案の3案を提案しました。地元の見解、安全状況等、様々な議論の末に全部を活用する案が採用されました。地元の関内地区の7割意見も「高架の活用によって賑わいができる」というものでした。しかし山下公園にあたる高架の下は暗がりとなるため地元からは治安等の懸念の声もありました。結果としてその部分のみの撤去をし、お願いしました。また山下公園に面する宿泊施設の運営の方々からの撤去依頼もあり、その他の部分をプロムナードとして整備しました。

土井一成
小沢朗今井信一
堀勇良小田嶋鉄朗
中野創

秋元康幸

菅孝能

山路清貴

網河功
賀谷まゆみ

宮澤好

実は高架の撤去時に出たコンクリートを関東大震災の後と同じように山下公園の前の海に挿入し、公園を2倍にしたいという提案も受けたのですが、高架の廃棄はあくまでも産業廃棄物ですから、この提案は実現できませんでした。この実現できなかった理由はもう一つあって、山下公園の思い出を持つ方から、我々は様々なお話を頻繁に伺います。そこで「思い出になる場所はその形で残ることが望ましい」という理由です。例えば、昔のデートした場所が変わってしまうのは寂しいものですね。だから、山下公園ぐらいは昔のままできてほしいという声もあるのです。変わるところと変わらないところ、というものが、山下公園は、形態と思い出を継続させたいと思っています。

桜木町から自動車道へ、プロムナードへ

自動車道の場合で問題だったのは、「線路を残すのは危ない」という考えでした。それを納得させるのが難しかったです。しかし、整備の計画や事例等を説明し、市長を始め関係の機関の理解を得られ、保存や整備へつながったのです。

山下臨港線プロムナードは、当時の港湾局長から「高架のデッキを使いましょう」と言われ、まずは暫定的ということで計画を進めました。赤レンガ倉庫から山下公園に至る短縮ルートとして、高架を暫定的に使いたいということでした。あくまで暫定的な利用ですので既存の状態がむき出しのままにしています。逆に「むきだしのコンクリートがかっこいい」という声も聞きました。高架の使用は改めて整備が必要であるか議論することになっています。もし高架を残すのであれば新たなデザインを含めて議論をしなければと思っています。このような背景が山下公園の貨物線の撤去と全体的な計画の背景です。

小田嶋：開港の道は行政の各部署が一丸となって行った事業です。港の見える丘公園と山下公園は緑政局管轄で、人形の家は経済局管轄で、その三つを結ぶ橋が土木事務所管轄、山下臨港線プロムナード

が港湾局管轄、赤レンガ倉庫までを港湾局の道路、赤レンガ倉庫がまた港湾局の管轄など、行政の各部署が協力し合って事業へ取組ました。わずか3.5kmのルートを手掛けることにもみんなの協力が必要で横浜の結束の強さが印象として強く残っています。

中野：開港の道を計画したきっかけは、山手の住民との雑談で「多くの人が出入りする山手と山下公園が横断歩道を渡るには少なからず安全面に不安がある」とのお話を聞きました。山手と山下公園が横断歩道を渡らずにつなげば、臨港線プロムナードを経由して赤レンガパークまで辿りつくことができます。住民のお話もこのルートの事業のきっかけの一つです。他の都市の中心部では同等の距離を信号で止まらず歩けるルートは殆どみられないと思います。

既存の建物をコンバージョンで生かす

鈴木：これからの「歴史を生かしたまちづくり」の可能性と課題についてですが、松坂屋デパートの認定解除・建物の解体の問題、保存されていたビクターのファサード解体問題があり、昨今の歴史を生かしたまちづくりの状況は厳しいと思います。

中野：でも社会の状況もわかりつつあります。古い建物を持っている所有者の方と打合せでは、「建物が古い方がテナントに入るから建物を残していきたい」ということを伺ったこともあります。この背景には既存の建物を現代の用途に合わせて使いこなす方が「かっこいい」という見方もあるそうです。これからは都市全体が成長時代ではなく、安定的に推移していくと思われます。大阪での近代化遺産の会議では、現在は既存のビルを建て替えて容積率を最大限使用するような方法よりも、既存の建物をコンバージョンしてその歴史的な良さをアピールした方が市場に出しやすいと、伺ったことがあります。リノベーションの方がリスクも抑えられるし、収益を上げる可能性があるという提案をされていました。大阪ではNPOを中心に既存建物の活用の輪を広げているそうです。

大型の投資や大規模な再開発よりも、今後は既存の建物の有効活用への動きが環境問題も含めて高まってくると思います。このような考え方を市民や企業が展開するなかで「歴史を生かしたまちづくり」について、どのように横浜らしさを出していくのか、今後は考えていかなければと思っています。

鈴木：既に国の重文では戦後の建築の指定もされています。横浜では、海沿いの倉庫や、洋館付き住宅(戦前の中流階層の住宅)や、近代和風等をどのように保存活動に取り入れていくも課題であると思います。

今あるストックを生かす

中野：個人的な意見ですが、今後は自治体が制度を用いて「まちづくりに役立てる」ということは、多少無理があるのではと思っています。それよりも、既存の建物を使い続ける関心が高まっていると見受けられます。またこのようなライフスタイルの方が尊重され、建物等を残す方が都市として意味があると思うのです。例えば、洋館付き住宅は横浜には既存数もまだありますし、映画の「となりのトトロ」のイメージによって保存に対して分かりやすい対象と思うのです。「洋館付き住宅のような家で暮らしてみたい」という声も市民からお聞きすることもあります。そのような方と既存の建物をマッチングするような仕組みをつくれたらとも思うのです。制度によって建物を残すよりも、ライフスタイルの転換や提案によって建物を残すことに結び付けていく方が、これからの時代にすべき取り組みではないでしょうか。

港の倉庫についても「創造都市」という取組によって活用されています。万国橋倉庫(万国橋 SOKO)や BankART NYK では「アート空間として再活用・利用することが魅力的だ」イメージをつくることができました。「楽しく使って、既存のストックを生かしていこう」のようなイメージで、幅広い視点からの取組の方が、お互いに何かいい結果を生み出していけないでしょうか。

小田嶋：保全までにたどり着いた建物の生かし方、ま

た「市民にどのように触れ合っていたか」ということが、今後の保全や歴史的建造物に対する在り方で、改めて議論が必要ではないかと思うのです。例えば、歴史的建造物を保全しても新たな所有者の意向では閉鎖的に使用される建物もみられます。もちろん、公開イベントなども開催されているようですし、使用用途によっては日常的な開放は難しいものです。しかし、もつとみんなが楽しく使えたら、みなさんに歴史的建造物の理解が深められると思うのです。

松坂屋デパートの建物は、みんなのからの「残したい」という思いもあつたと思うのですが、結果的には保存にはいたらず解体されてしまい、「歴史的建造物は保全しても解体に至ってしまう」というイメージを与えてしまったことは否めません。また「歴史的な建造物」が「商店街の活性化に結びつきにくい」というイメージも与えかねないと思うのです。本来は松坂屋デパートのような歴史的建造物の存在は、その商店街の個性、文化、そして歴史の象徴ですので、歴史的建造物を生かすことで街を盛り上げることができるのではと考えています。他の都市では、その地域の歴史的資産を懸命になって観光等へ結び付けて観光客を呼ぼうとがんばっているのです。横浜は、歴史的建造物は残ってはいますので、活用をもつと考えていきたいです。観光との連携も模索していかなければいけないですよ。

横浜は鉄道発祥の地です。ですから、鉄道遺構を見直してアピールすることで、横浜の文化や歴史をさらに深めることができると思います。市民として趣味のように楽しく活動されている方々もみられます。行政に頼らずとも、まずは個々に活動をする、また仲間を取り組んでみるということも大事であると思います。

鈴木：今日は一般社団の横浜歴史資産調査会の事務局長の米山さんが参加されていますので、今後の歴史的建造物のあり方について、鉄道などを含めてお話いただけないでしょうか。

米山(受講者席)：僕もこのセミナーでとても勉強させてもらっています。ありがとうございました。きょうも

土井一成
小沢朗今井信一
堀勇良小田嶋鉄朗
中野創

秋元康幸

菅孝能

山路清貴

細河功
賀谷まゆみ

宮澤好

素晴らしいお話で、皆さんのご努力の延長上にまちづくりができていて、そして横浜らしさがきちっと維持できていると感じました。皆さんの思いがあつて、結果としてまちがきれいになっていく、景観ができてくるという相乗効果が横浜にはあると思います。

僕は昨日、山口県の柳井に行きました。川沿いの200m 足らずの街ですが、伝建地区で白壁のまち並みできれいに整えています。実は柳井は早い時期に伝建になりましたが伝建地区以外は開発が許されて乱雑に建物が建ってしまいました。一方で伝建地区のみが残って、この伝建地区で柳井祭りが開催されているのです。つまり、開発された周辺に代わって、伝建地区の部分は地域や住民が拠点としていて、その部分が地域のよりどころように存在しているのです。歴史的な建物の保存活用は、地域のよりどころとなる場を保存し活用することであると、僕は感じました。

最近では「都市観光」「アーバンツーリズム」が注目されています。おとし、JR 東日本の横浜支社がDESTINATION・キャンペーンを横浜でやりました。今後の横浜は「観光都市」をもっとアピールしていいと思うのです。何を言いたいのかと言うと、まさしく歴史的な遺産、地域にしかない遺産が観光資源になり、地域を活性化できるということなのです。

継続することが大事

横浜は全国に先駆けるモデル都市です。先進という意味ではなく、モデル的なのです。「継続」「つなげる」ことを実施している地域は少ないと思います。横浜にとっても「モデル的」という位置づけは大事であると思います。「モデル」という意味からも、ヨコハマヘリテイジ(社団法人横浜歴史資産調査会)は、民間団体としてできることを徹底したいと思っています。そして、いずれは民間・行政も関係なく、皆と広くつなげていかれると、すごくいいなと思うのです。将来は民間・行政という隔たりを越えた活動が横浜から発信していきたいものです。

僕は横浜に様々な歴史と文化とこれからの可能性があると思うのです。鉄道が明治5年、1872年に新

橋・横浜に引かれて再来年で140年なのです。実はこれを機に、鉄道、横浜など、文化や歴史を改めて、新たな展開に期待しています。

それからもう一つは「絹」です「絹の道」。長野県の上田や群馬県も同様に、各地で生産された生糸や繭は横浜に集められて輸出されたんです。そのような歴史の一つの拠点が横浜だったのです。横浜は鉄道の拠点であり、シルクの拠点であり、それらの上で都市が構築され、発展してきたと思うのです。このような都市の流れを改めて振り返って、新たな都市デザインの事業を展開できることを期待しています。

堀(受講者席)：歴史を改めることへ加えて、戦後の建築の活用は、今取り組まなければ保存・活用は難しいと思うのです。戦後の建物に対する「おしゃれだ」という思いも、こんにちでは「共有」されつつあるようにみられますので、今、取り組まなければと危惧しています。

中野：保存に関する事業は市民から評価をいただけており、古い建物を活用する事業に対して社会の理解はこの20年でとても進みました。その中で我々は保存・活用、そして横浜の魅力や歴史をアピールしていくべきと思っています。例えば法制度の問題では「特定街区のように歴史的建造物等を残すことが重要である」と調整などの取組をさらに強化し、引き続いて進める必要があると思います。また市民への理解を深め、保存と理解の良い循環を産み出していきたいです。これからも、経済的な余裕がない時代と思われませんが、保存活用の誘導の方法は様々にあると思いますので、いろいろ頑張っていきたいな、と思います。

小沢：単に残せばこういう助成金があるという提案ではなく、歴史的建造物の魅力的をいかした運営を提案・助言をすべきではないかとお話されていました。山手の住宅を改装するでは、所有者とその運営について議論したり、日本大通りのオープンカフェの企画の際も沿道のレストラン等の運営や、その調整をしたことがありました。このような流れは「歴史を生かしたまちづくり」において、中野さんがおっしゃるライブ

スタイルと関連するのかもしれませんが。そして所有者を大事にする、ということの一つだと思えます。

小田嶋：運営の調整については私が歴史的建造物を担当する前にも考えたことありました。当時、保存を検討していた歴史的建造物があり、その活用の検討で私は公設民営など様々な運営方法を学びました。私はこの一連の検討を通じてある意味でまちづくり運営のモデルの基礎、可能性みたいなもの学びました。まちづくりや、歴史的な建物の保存には運営のような視点から提案もできるのかなと思ったのです。歴史的建造物を取得して凍結保存のような運用ではなく、歴史・建物を保存活用すると市民から理解を得られたり、建物の魅力による大きな広がりを得られ、その上で様々な運営へつながるということをオーナーさんと相談し合っていければと思います。できるならば、行政は助成金などを「与える」だけでなく、自立を促していきたいと思うのです。例えば、建物の「活用」をオーナーさんが自立して運営できる方法を、オーナーさんと一緒に専門家等のアドバイスを受けて、また人と人をつなぐように、様々な方法をもって皆で建物を、街を展開させていきたいです。

歴史的建造物は個人の所有ですから、保存はオーナーの意向に委ねるものです。そのオーナーの事情によっては、早急に解体することも少なくありません。オーナーであるその方がとても弱っている時に、弱ったまま手を差し伸べなければ、その建物の保存などできないんですね。でも解体されてしまったら、失ったら二度と戻りませんし、横浜の魅力、宝を失うわけです。ですから、横浜を魅力のためにも、オーナーが自立できる方法の一つとして建物の保存による展開などを提案したこともありました。

鈴木：経済的にも歴史的建造物を活用させることは難しく、北米では例えば建物の使用されていない部分の容積を担保にシンジケートローンを組み、税制上の優遇措置を加えて建物の改修費用を構築する等、様々な手法が編み出されています。容積移転の売却によって費用を得られるような経済的な仕組みも、こ

れからの時代は必要なかもしれないと思いました。日本ではそのような仕組みは成立せずにあります。かなりチャレンジングな課題ではあるけれども、今後、検討する必要はあるのかな、というふうにも思います。

アジアに生きる横浜のまちづくり

横浜の都市デザインと海外の都市との交流を考察しますと「歴史を生かしたまちづくり」は海外からも視察が多く、参考にされています。海外との都市交流において、横浜の取組がどこかの都市で生かされたような事例はあるのでしょうか。あるいは海外の都市から学んだこと等がありますか。

中野：いろいろな都市において横浜の都市デザインや特に「歴史を生かしたまちづくり」が参考にされています。横浜と技術交流をした上海では「新天地」というショッピングセンターは歴史的な街並みで買い物ができます。その「新天地」へ伺ったところ「横浜を参考に計画しました」と返答されました。台湾や韓国、中国では、横浜を参考に、スピード感をもって「歴史を生かしたまちづくり」に類するものを実現させています。今や、上海や台北の方が進んでいるとも思われます。

アジアの各都市では成長ばかりではなく、都市の文化や歴史を大切にすることも力を入れています。このような姿勢へ横浜がいい事例として役に立てたのかもしれないと思いました。

前回の補足、北沢氏の資料紹介

堀：先週の講義で今井さんやみなさんのお話を聞いて、思い出したことがたくさんありました。前回、昭和57年(1982)は「歴史を生かしたまちづくり」として重要な年であるとお話しました。

実は北沢さんのメモに「三井物産横浜ビル」があげられていました。昭和57年(1982)に取り壊しの話があり、止めなければならぬというメモでした。北沢さんのメモには「保存する建物を取得する場合は建

土井一成
小沢朗今井信一
堀勇良小田嶋鉄朗
中野創

秋元康幸

菅孝能

山路清貴

細河功
賀谷まゆみ

宮澤好

物の用途や使用目的が明確である必要がある」と書かれています。また、北沢さんが書かれた他のメモには「活用について」まとめられていて「歴史博物館としての転用」「資料館の別館」などの検討をした内容が書かれていました。

三井物産ビルは裏に倉庫も残っています。この倉庫も重要であると示したメモがあります。このメモもとは私からみる各々の建物の歴史的価値に関する見解で、当時はこのように重要な建物についてのメモを北沢さんにいくつか渡したと思います。

エリスマン邸については、建物の保存等の動きが始まった直後のペーパーもみつかりました。「旧エリスマン氏邸移築保存について」という内容です。当時、昭和期の住宅を残すことは難しい状況で、そのような状況について率直に書いてあるペーパーです。そこには、保存の目的、使用方法等の検討内容等、状況の難しさが書かれていました。

エリスマン邸の保存をきっかけに、山手の洋館・住宅を調査する必要があるということになりました。そこで数棟の洋館を文化財課や都市デザイン室、都市計画局の企画課のみなさんで実測調査しました。

また当時は元町公園のブラフ80番館の遺跡の活用とについて、元町公園の活用を含めた打ち合わせ、費用、方針等を考えていました。山手の全体の調査と同時に、元町公園の活用の検案も進められていました。最終的にはエリスマン邸の移築へつながったものでした。エリスマン邸の移築等を含めて、移築用地の取得の検討では、洋館の移築用地としてイタリア山庭園の用地を取得する案があり、エリスマン邸の移築先としても想定されていました。実際は土地の取得の時期などが合わず、現在のイタリア山公園への移築は実現しませんでした。元町公園の整備は山手の80番館の遺跡が発見されたこと、それからエリスマン邸が移築されたことによって、その後の山手234番館やベリックホールの取得への流れへつながったと思うのです。そしてこれらの運営は緑政局で担当されることになりました。今から考えますと、担当者が精力的に進めて下さったことが大きかったと思います。

国吉： 当時を思い出すと、ブラフ80番館の遺跡が発見された当時、緑政局から相談を受けて、まずは見に行ったのです。この遺跡の発見は朝日新聞の記事にもなり、市民の関心も高まりました。そのように皆さんの関心の高さが保存への勢いが増したように感じました。その後も緑政局と都市デザインと共に活動しました。思い出深いですね。

鈴木： 昭和57年(1982)から30年経ちます。この経緯についてのメモは重要な歴史的資料であると思います。このような経緯を踏まえことで次の展開が開けるものと思います。歴史を振り返る事は重要であると改めて思いました。

どうもありがとうございます。