
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

目次

都市デザインの40年を俯瞰するということ	鈴木伸治	5	
都市デザインの前史 —飛鳥田市政の誕生から六大事業まで—	鈴木伸治	11	
I 田村明	2009.12.10	総合調整型都市づくりの開始 6大事業、開発コントロール	31
II 廣瀬良一	2010.1.13	土地利用コントロール 宅地開発要綱ほか	53
III 加川浩	2010.1.27	都市プランナーから見た横浜市企画調整室の活動	73
IV 岩崎駿介	2010.2.22	アーバンデザインの導入 ～横浜からアジアへ～	87
V 国吉直行	2010.10.13	都市デザイン担当設置から初期の活動	109
VI 国吉直行	2010.10.20	企画調整局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～	131
VII 国吉直行	2010.10.27	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～	149
VIII 内藤惇之	2010.12.1	企画調整局から初期都市デザイン室の活動	167
IX 小澤恵一	2010/12/8 &2011/1/12	都市プランナーから見た横浜の都市デザイン ～みなとみらいの誕生 横浜臨海都心部の思想と成立過程～	185
X 西脇敏夫	2010.12.15	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～	207

都市デザインの40年を俯瞰すること

横浜市立大学・准教授

鈴木伸治

1. はじめに

本報告書は1960年代以降、横浜市における都市づくり・都市デザインのキーパーソンとなった方々による連続講座の講演録である。プランナーあるいは都市デザイナーとして、当時、何を考え、何を指して都市づくりの最前線で奮闘されたのか、ご自身の言葉で語っていただき、それを記録したものである。

広い意味で言えば、横浜の都市づくり・都市デザインに関するオーラル・ヒストリー研究であるとも言えるだろう。

こうした連続講座を企画した意図の一つは横浜の都市デザインの取り組みが40周年という節目を迎えるにあたって、これまでの記録を整理すべきではないかというものである。田村明氏、北沢猛氏という横浜の都市づくり・都市デザインに大きな功績を残されたプランナー・都市デザイナーが鬼籍に入られたということ、また、都市デザイン一筋で活躍されてきた国吉直行氏が2011年3月をもって横浜市を退職されたことも連続講座を企画、実施する大きなきっかけとなった。

しかし一方で、横浜の都市デザインが大きな転換期を迎えつつあり、新しい都市デザインの方向性が必要とされているのではないかという危機感、そして期待感も都市デザイン連続講座を企画するにあたっての大きな動機付けとなった。

環境問題、少子高齢化問題への対応、人口減少時代の到来、都市のグローバル化、産業構造の変化様々な変化に我々は直面している。こうした変化に対応した都市のあり方が求められており、都市計画の概念も、物理的な空間の設計といったハード中心の概念から、人間と場所を如何に作り出すかといったソフトな概念へと変化しつつあり、時代に応じた、これまでとは異なるアプローチが求められている。こうした時代の都市デザインはどうあるべきか。これを考えることが、横浜の都市づくり・都市デザインには求められているのである。

そして、これからの都市デザインのあり方を考えるためには、これまでの軌跡を丹念にトレースすること、

都市デザインが果たしてきた役割と、功績を冷静に見つめ直すことが必要ではないか。そんな想いをもって、この都市デザイン連続講座を企画したのである。

2. これまでの都市デザインから何を汲み取るのか

1971年の都市デザイン担当設置に始まった横浜の都市デザインは、国内外で高く評価されていることは周知の事実であり、わが国諸都市の都市づくりのみならず、アジア諸都市の都市づくりにも少なからず影響を与えている。

現在の日本における都市デザインを取り巻く状況について考えてみると80年代からの都市のアメニティへの注目、2003年の美しい国づくり政策大綱、2004年の景観法の制定など、都市計画の分野では景観やデザインに配慮したまちづくりの実践例は大幅に増え、都市の魅力を高めるまちづくりは一見、一般化したようにも見える。しかし一方で、都市デザインを政策目標に掲げる自治体は非常に少ない。商店街整備事例や歴史的建造物を保全した事例は国内にあまたある。大規模な再開発においても、公共空間の質は格段に向上し、細かなデザイン調整も行われるようになった。しかしながら総合的な取り組みとしてみた都市デザインの実践は横浜市以外ではなかなか見ることができないという状況に変わりはない。後述するが横浜においては、都市デザインを運動論として位置づけてきた経緯がある。平板な都市計画を改革していこうという運動論としての都市デザインが他都市へと広がっていかないその理由は何であろうか。その理由こそが横浜における都市デザインと全国で普及しつつある景観まちづくりとの大きな違いであろう。こうした視点から、横浜の都市デザインを読み解くにあたっての幾つかの視点、過去の都市デザインを振り返ることの意義について考えてみたい。

3. 暗黙知としての都市デザイン

野中郁次郎によれば西洋は形式知、東洋は暗黙知重視の文化を持っており、日本企業の優れた点は、組

織の成員がもっている暗黙知と形式知をうまくダイナミックに連動させて経営する点にあると指摘した。

これを都市デザインに置き換えて考えれば、都市デザインとは都市のガバナンスの一部をなすものである以上、法あるいは条例等の制度 (= 形式知) を駆使しつつも、実現されていくものである。

行政手続法の制定やコンプライアンス重視の風潮、都市計画法制において裁量性を重視しないわが国の状況を考えれば、今後はより都市計画における形式知が重視されるのかもしれない。

しかし、都市計画あるいは都市デザインの現場に関わるプランナーは、制度を駆使すること以上に、地域の間関係やコミュニティレベルでの合意形成プロセス、議会対応なども含めた政治的プロセス、政策の流れや行政内の庁内合意の形成など、表面的には現れない要素が重要であることを知っている。こうした風を読む様なプランナーの現場感覚がなければ、実際のプロジェクトは前に進んで行かないのである。

こうした皮膚感覚の経験、テクニックといった暗黙知は、横浜の都市デザインに関わるプランナー達によって共有されてきたものであり、そこにどのような「暗黙知」を発見できるかが、都市デザインを継続的なものにしていくためのポイントである。

これは、まちづくり一般にも当てはまる問題である。「まちづくりは人づくり」と言われるが、逆に人がいなければ、まちづくりは進んでいかない。また、人がいなくなってしまうと急速に勢いを失って行くという面がある。これでは継続的にまちづくりを行っていくことは困難であり、多くの主体が間主観化された方向性を共有しながら、まちづくりを実践することが、持続性あるまちづくりにとっては欠かせないのである。多くのまちづくりに関する書籍が、まちづくりの現場で奮闘する個人の活動に焦点をあてた物語風の体裁をとるのは、このためであろう。単なるプロジェクト紹介では、まちづくりのエッセンスは伝わらないのである。

横浜の都市づくり・都市デザインを振り返るにあたっても同様であり、単なるプロジェクト集や制度の変遷を整理したとしても、そのエッセンスである都市デザインの「暗黙知」を発見することはできないので

ある。そこに横浜における都市デザインを改めて振り返る意義を見出すことができる。

例えば、1980年代の横浜市都市デザイン室では、郊外部への都市デザインの展開、水緑のまちづくり、参加のデザインなどの新たな展開を模索していた。こうした新たな都市デザインへの挑戦は、単に都市デザイン室という部署の中の取り組みというよりも、市民グループや庁内のさまざまな関係者を巻き込みながら実現されて行ったものである。そこでは、インフォーマルな人間関係や、意識の共有といった、形式知と暗黙知のダイナミックな連動が見られる。国際会議などの一部としてワークショップを開催し、そこで培われてきた人的ネットワークなどを活用しながら、新しい都市デザインの局面を切り拓いてきたのである。

4. 土地利用コントロールと都市デザイン

1971年に担当が設置され、実験的なプロジェクトとして始まった横浜の都市デザインであるが、その時代時代によって、果たして来た役割、成果はことなる。特に1970年代は田村明氏率いる企画調整局内において、「コントロール」「プロジェクト」「都市デザイン」という三本柱の一つとして位置づけられていたことには大きな意味がある。当初の都市デザイン担当である岩崎駿介氏、国吉直行氏は、都心プロムナード、くすのき広場などの実験的なプロジェクトに加えて、1973年の新用途地域指定にあたって、商業地帯の実態調査を担当し、岩崎氏は高度地区制限の緩和にあたってのインセンティブゾーニングシステムである市街地環境設計制度の制度設計をも担当していたのである。山下公園通りにおけるペア広場なども、市街地環境設計制度構築のためのモデルスタディとも言える位置づけを担っていた。また、山下公園通りに面した街区については、他の地区と比較して容積率が低めに設定されている。土地利用計画においての都市デザインの視点の導入、その後の都市デザインの道具立てとして制度構築といった局面で都市デザインの担当者が携わっていたことから、横浜の都市デザインが都市計画の根幹をなす土地利用計画と同時

に構想されていたのである。3本柱はそれぞれが独立したのではなく、相互に連携していたこと。これもこの時代の都市デザインの特徴の一つである。

また、制度の運用に関わる面でも横浜市は他都市と比較して優れた暗黙知を有している。

1973年に新都市計画法に対応した線引き、用途地域指定がなされるが、土地利用横浜方式が導入されるが、その運用プロセスにおいても横浜が独自の仕組みを構築している点は、市の担当職員でも認識している人は少ないだろう。

例えば、筆者のように複数の自治体と関わる立場の人間は、それぞれの自治体の個別の開発への対応に関して、庁内の協議プロセスが違うということを感じることが多い。「なぜ、このような問題のある開発が認められてしまうのか。」といった疑問は、よくよく聞いてみれば、縦割りの行政の弊害であり、事前の調整不足である場合が多い。

それはある種の行政の風土のようなものでもあるが、横浜市においては、庁内の情報共有が比較的早い段階から行われ、その意思決定においても、各課間の協議の機会が多いと感じられる。また、問題が起こった場合の対処も早い。おそらく、こうした庁内の合意形成プロセス、総合的な判断を行うシステムについては、丹念に横浜の都市づくりの歴史を調べて行くと、1970年代にすでに確立されていたと思われる。

1970年代初頭の土地利用横浜方式の検討の中では、郊外の宅地開発問題のみならず、山手の外人墓地からの景観問題、横浜駅西口問題など、様々な問題が山積していた。こうした問題は、宅地開発要綱、山手景観風致保全要綱、高度地区の指定など、土地利用横浜方式という形で問題の解決が目指されて行くが、実現された制度以外にも実際には実現することの無かった様々な検討が行われていた。磯子のマンション急増によって、小学校の収容定員不足の問題が生じたことをきっかけに検討された宅地開発要綱の既成市街地版である市街地開発要綱(案)などがそれにあたるが、こうした一連の検討の中で指向されていたのが実質的な建築の許可制である。開発許可制度や建築確認制度では対処できない問題に対して、自治体

側で定める条例や要綱によって、実質的な建築の許可制度を構築しようとも考えられる検討の中では、田村明氏の指揮のもと、広瀬良一氏が中心となり、市長の許可の体系の整理が行われていた。課題をキャッチして未然に防ぐというシステムの構築が検討されていたのである。

私見ではあるが、こうした検討の成果が、現在の庁内の合意形成プロセスにも反映されているのではないかと思われる。そしてこれが横浜市における「都市計画力」の源泉になっているのではないだろうか。

しかし、こうした隠れた横浜市の資産については、市の中で十分に重要性が意識されなければ、継承していくことが難しい。土地利用横浜方式の一部である用途別容積制が廃止されたことや、関内地区の幹線道路沿いの最高限高度地区の制限解除によって、関内地区で超高層マンション問題が生じたことなども、その一例である。

その点では、若手職員の中には「土地利用横浜方式」という言葉を知らない職員も多く、近年の開発において、庁内調整の不足とも思われるケースが散見されることも不安材料の一つである。

人口減少時代の都市づくりにおいては、一つ一つの開発を丹念に誘導し、都市の魅力を高めていくことが重要である。こうした制度(形式知)と運用(暗黙知)の融合というノウハウこそが、横浜市の都市計画力を支えているのであり、次世代に継承すべきものである。

5. 都市政策のイノベーターとしての役割

1980年代に入ると横浜の都市デザインでは、「歴史」、「水と緑」「市民参加」など、新たなテーマにチャレンジしていく。また都心部から郊外部へ活動を広げて行くのもこの時代である。

こうした新たな分野を開拓して行く方向性は1981年に実施された都市デザイン基本問題調査に示されたものでもあり、70年代の実験的な取り組みから、総合的な取り組みへと変化して行く過程でもある。特に北沢猛氏(後に東京大学教授、故人)を中心に展開された歴史を生かしたまちづくりは、要綱にもとづく

独自の登録・認定制度、近代化遺産の保全等、極めて先進的な取り組みであった。また、郊外部における水と緑をいかしたまちづくり、市民参加による都市デザインの取り組みも、他都市と比較しても、極めて先進性のある取り組みであったといえる。

こうした取り組みは、単に都市デザイン室という組織単独で成立するものではなく、他の部局との協働によってはじめて成立するものである。水・緑の都市デザインは、他の部局のその後の事業にも影響を与え、市民参加については、その後の地域まちづくり推進条例などの政策につながる潮流を生み出した。

また、2004年から取り組まれている文化芸術創造都市構想についても、歴史的建造物の実験的活用事業や、ナショナル・アートパーク構想のように、これまでの都市デザインの蓄積を生かした取り組みが行われている。

文化芸術創造都市構想の理念形成の中心人物である北沢猛氏(当時東京大学)は横浜市在職当時に、横浜ビエンナーレ(1986)や、デザイン都市宣言(1988)、バルセロナ&ヨコハマ・シティ・クリエーション(1990)など一連の創造実験都市のプロジェクトを手がけており、その点では、文化芸術創造都市構想も都市デザインからスピニングアウトしたものであると捉えることができる。

このように、都市デザイン室という部署が直接的に担当する「スモール・アーバンデザイン」と全市的に見た「ラージ・アーバンデザイン」とがあり、横浜の都市デザイン40年を俯瞰する場合、「ラージ・アーバンデザイン」まで含めた議論を行う必要がある。それは、何よりも横浜における都市デザインが、都市政策のイノベーターとして機能してきたことの表れでもある。

6. 都市デザインの担い手

最後に触れておきたいのは、都市デザインの担い手論である。40年間にわたる都市デザインは、行政内の都市デザイナーによってのみ成し遂げられてきたものではない。1970年代のくすのき広場や、港北ニュータウン、金沢シーサイドタウンの一部を除けば、

市の内部で設計が進められることはほとんど無い。

横浜の都市デザインの仕事の多くは、在野の専門家が担っているのである。こうした専門家とのネットワークも横浜の都市デザインにおける大きなリソースである。こうした専門家達は、横浜における都市デザインの仕事をこなすことによって経験を積み、場合によっては、担当職員よりも、これまでの政策やプロジェクトについて、深い理解を有している。また、都市デザイン室のみならず、多くの部局や、商店街などの地域組織の仕事を担当し、都市デザイン担当とのさまざまなインフォーマルな調整が行われている。

こうした無形の人的ネットワークという資産についても、今後の都市デザインを考える上で重要なポイントとなるのではないだろうか。

以上、横浜の都市デザインの40年を俯瞰する幾つかの視点をあげたが、本報告書によって、これまでの40年に対する理解が深まり、今後の都市デザインの方向性の検討に生かされることを願っている。

都市デザインの前史
—飛鳥田市政の誕生から六大事業まで—

横浜市立大学・准教授

鈴木伸治

はじめに

横浜における都市デザインは、1965年に発表された六大事業の一つである都心部強化事業からスタートしている。そこで、この40年の歴史を振り返るにあたって、その前史となる飛鳥田市政誕生から六大事業に至る経緯、その後の都心部強化事業の検討の経緯について述べておきたい。これらの検討の中には、後の都市デザインの取り組みの萌芽的要素も発見することができる。当時の資料については、非常に数少ないが、執筆にあたっては、横浜市立中央図書館、東北芸術工科大学浅田文庫が所蔵する環境開発センターによる一連の報告書を参考とした。

飛鳥田市政の誕生と都市づくりへの展開

1963年に誕生した飛鳥田市政は、限定的な施設建設計画としての都市計画から総合的な「都市づくり」へと転換してゆく流れをつくつたと言える。

飛鳥田市長が誕生したのは1963年であるが、この年の横浜市の様子はすでに工業化が相当程度、半井清市長あるいは平沼亮三市長の時代に進展していた。一方で、人口急増や宅地開発、自然や農業の解体など環境問題は深刻なものとなっていた。この1964年3月に行われた生活環境の実態調査によれば、下水道普及率は29%、水洗化普及率は2%、公園面積は一人あたり1.2㎡と六大都市でも下位であった。

半井市政でもこの点が大きな課題と認識されており、1963年の始めには「300万都市の建設計画」を改定する構想を示し、同年3月には「横浜市国際港都建設総合基幹計画改定(案)」を発表している。市長選を控えた半井の市政方針を示すものでもある。しかし、内容はあくまでも「工業化の進展と税収などの向上」によって、「産業の先に横浜市そして市民生活の発展がある」という図式は壊しておらず、市民生活の向上や環境改善を優先する都市づくりとはいいがたいものであった。

1963年4月の統一地方選で行われた横浜市長選挙においては、横浜市の都市づくりが一つの争点で

あつたとも言える。保守の分裂などで激しい選挙戦となったが、1万2千票余りの僅差で飛鳥田一雄が半井清前市長を破り第17代横浜市長(戦後民主主義の元では第3代)となった。都市づくりを市民・住民の視点から再構築する、つまり地域民主主義と住民の福祉を基本に自治の確立、そして市民本位の市政改革を主張した飛鳥田市政となったのである。

まず、1963年8月には飛鳥田市長はこれまでの「横浜市国際港都建設総合基幹計画」を再検討するとしたが、鳴海正泰(飛鳥田の要請で横浜市に入ったブレーン)の助言もあり、それまでの建設計画中心の総合計画に市民生活環境の改善を図るため「福祉計画」を追加することとしこれを表明した。

つづく、1963年9月市会での飛鳥田市長は、市政運営方針を発表した。この中では、「子供を大切にすする市政」「だけでも住みたくなる都市づくり」を基本として、「工業化とともに市民の生活環境の整備を行い、市民に直結する地方自治を実現していく」としていた。具体的には、

- (1) 行政運営の民主化と窓口行政の改善
- (2) 財政運営の合理化と歳入構造の改善
- (3) 重点施策の方向として4項目
- (4) 市政が当面しているいくつかの諸問題をあげていた。
- (5) 市民集会の開催

飛鳥田市長の都市づくりへの姿勢を明確にするために、1963年9月の施政方針演説を詳しく見てみると、まず「だれでも住みたくなる都市づくり」を強調しており、すでにこの時点で具体的ではないが、ある程度方向性をもっていたことがわかる。

この演説において、飛鳥田は「道路、下水道等土木事業の拡張整備、清掃事業や消防力の拡充強化等、都市としての基本的な諸施設をととのえなければなりません。」と述べ、都市施設を幅広く捉えたうえで、「すなわち本来の都市計画というべきものは、その中に市民生活に欠くことのできない水源はどのくらい確保できるのか、人口はどのくらい包容できるのか、それに伴う施設はいかに配置されるべきか、さらに周辺都市との関係、国の産業経済政策とマッチした

道路交通政策というものが、総合的に確立されていかなければなりません」と、自治体における都市計画のあり方を述べている。このことは、自治体としての目標と計画性をもった総合行政が都市計画であるという認識を示しているが、その一方で都市化や工業化、宅地の乱開発などの変化に対して、「変化に応じて樹立されるべき都市計画は名ばかりで、従来の都市改造事業はごく小規模な地域に限定された区画整理だけでありました。」として、区画整理も駅前広場とか国道の拡幅が主たる目的で「市街地整備がむしろ従」となっているとして、市民生活への貢献がないどころか、むしろ摩擦が生じていると批判している。

つまり飛鳥田にとっての都市づくりは「市民生活」を中心とした概念であり、横浜の置かれた急激な変革の時代にあつて、「東京の二の舞いを演じない」ことにあつたのである。そのために必要なのは「都市の全体計画をできれば都市設計という段階まで具体化して、市民の協力を求めるという方法を考えてみたいと思います。」とし、具体例としては、「接収地解除促進（当時返還交渉をしていた本牧根岸地区であろう）と埋立事業（金沢地先）」を挙げていた。

また、この演説の中では、「都市づくり」という言葉と「町づくり」という言葉が重要なキーワードとして使われている。交通や道路といった交通政策、水道や下水道、ごみ処理をはじめとした基盤施設策、さらに公的住宅の供給や計画的な宅地造成などの住宅政策などを総合的に捉えて「都市づくり」という言葉を用いて、一方で、市街地整備や住宅などの生活環境整備や「都市公害対策」などの「保健衛生」や防犯などの市民生活の安全などを「町づくり」と称している点は飛鳥田の都市計画観を知る上で興味深い。加えて、「都市の全体計画をできれば都市設計という段階まで具体化して、市民の協力を求めるという方法」というように都市設計は都市計画を民主化させるためのツールとして考えている点も飛鳥田の都市設計に対する考え方を明確に表しているといえるだろう。

飛鳥田の演説にはまだあいまいな部分もあり、港湾整備や緑地農地問題、経済については一通りの表現にとどまり、個別事業として述べられている。しかし

ながら、飛鳥田が早い段階で都市づくりの構想を模索している点は注目できるだろう。

この飛鳥田の都市づくりにおける市民生活中心主義が「市民 — 「都市自治体」 — 「国」という革新自治体のパースペクティブを明確に意識したものであることは、その後の飛鳥田の言説にも見て取ることができる。その著書『都市自治の構図』（1974）では、ニューヨーク市長の J.V. リンゼイの著書「ザ・シティ 病める都市との戦い」から引用して、「住民の日常感覚からでてくる志向を極力都市づくりの目標にとりあげ、その実現を図ることによって、住民のなかに市民としての意識が芽生え、市民と都市自治体との間に一体感がでてくる。その実績によって、国家の目標優先主義の中央政府に政策転換を迫りえる。このような、努力を通じて偉大な都市そして市民の時代に導かれる」というリンゼイの政治姿勢に賛意を示して、横浜においても直接民主主義や総合計画、市民討議などの重要性やその意味で具体的な計画も進めていると述べている。（注1）

よつて、飛鳥田の「都市づくり」においては「住民の日常感覚からでてくる志向」をどのように取り入れるかが極めて重要であり、その道具立てとして「市民参加」と「都市設計」が位置づけられていたと考えられる。

浅田孝と横浜の都市づくり

先に述べたように1960年前後にはアーバンデザインが日本にも本格的に紹介され、その訳語としては当初「都市設計」という言葉が使われていた。しかし、これは専門家間の議論にとどまっておらず、理念的なものユートピア的なものに過ぎず、あるいは都市空間全体に関する構想（デザイン）が必要であるという一種の運動が始まったばかりであり、一般にはなじみがない言葉であつたはずである。あえて演説のなかで用いたのはなぜであろうか。「都市設計という段階まで具体化して、市民の協力を求めるという方法を考えてみたいと思います。」としたのはどういう趣旨であろうか。

あくまで推測の域をでないが、この飛鳥田の発言に

（注1） 飛鳥田一雄・富田富士雄 編著 1974 「都市自治の構図」、p15、大成出版

については、政策ブレーンの鳴海正泰と浅田孝の影響ではないと思われる。鳴海は1963年4月の飛鳥田市政誕生後、翌月には飛鳥田に招聘され6月には総務局に新設された調査室の課長として赴任している。

鳴海は東京市政調査会において都市問題の調査研究などを通して、行政改革の道筋については具体的な構想をもっていた。国際港都建設計画（その後、総合計画となるもの）が、まだ基幹施設整備などの建設計画が主体であったが、これに「福祉計画」を加えたのも鳴海であった。しかし、「技術音痴の飛鳥田と私では手に負えない問題が山積みしていたのである。」というように都市計画、特にハード面においては具体的な方向性を見いだせずにいた。(注2)

そこで1963年の暮れには都市プランナーである浅田孝に「横浜の都市づくり構想」の作成を飛鳥田とともに依頼することになる。鳴海と浅田とは「自治問題研究会」を通してすでに交流があり、1961、2年ごろには浅田孝の環境開発センターにも出入りしていた。

また、浅田は、「こどもの国の頃から交渉のあった半井市政にトラブルがおこり、これを機として飛鳥田市政の誕生に立ち会ったことから、市長に相談をうけ、自治体問題研究会仲間の鳴海正泰氏を市政の中核に送り込み、様々な助言をすることとなった」(注3)と振り返っており、浅田と飛鳥田の間にはすでに交流があったようである。また、浅田は、横浜の都市づくりについて「私のたてた六大事業のどれもがどうやら軌道に乗り始め、市長の要請で田村明君をも送り込むことになった」とし、さらに、こうして始まった都市づくりをバックアップするために、高山栄華や八十島義之助、地元大学の河合正一らを「横浜計画推進のための顧問団を組織（都市問題調査専門委員会）し、大きい問題のほとんどについて大所高所から助言を行って、単なる報告会まで入れると前後40回にもものぼったであろう」と振り返っている。

新しい都市づくり構想

飛鳥田市長は、当初は行政の改革に相当の力を入れていた。そのため、前出の出張住民集会（市長が自

らでむいて市民と討論）や市民相談、広報の改革を行い市民と行政の間の溝を埋めることをスタートに、実現はできなかったが「1万人市民集会」などの行政の体質改善に相当の成果をまずあげたのである。

一方で、鳴海が「古くなった横浜という都市構造の改革に強い意欲をもっていた。また革新市政は市民のごきげんよりは上手でも、都市建設は下手だという批判にも応えなければならなかった。」と述懐するように都市建設における方向性を模索していた。そこで、浅田孝とそのころ浅田の元に民間企業を退職して来た田村明に構想を依頼することになるのである。1963年の暮れの話であった。

この時、市の内部でも総合計画を担当する計画局総合企画課が、従来の総合計画の見直し作業を進めており、1964年6月には「横浜市都市経営における現状と将来及びその問題」(注4)として整理された。この時点ではすでに環境開発センターに依頼して作成が始まっていたが、平行して計画局も作業をしていたのである。また、その計画のアウトラインも環境開発センターよりも早い段階で提案している。この冊子がどのような議論で整理され、配付されたのかは定かではないが、内部検討のため資料であると思われる。しかし、ここには「目下審議会で検討中の案は」、あるいは「長期（昭和50年目標）総合福祉計画の作成を急がせている」などとあり、実質的な検討が始まっていることを示している。一方で、文体が砕けた表現であり、かつ政治ボスなどの言葉が使われていることから内部資料が会議で使用したものと思われるが、当時の計画局を中心とした市の行政的な見方が理解できる資料である。

現状分析の後に、「横浜の将来計画」という項目を設けて、提案を行っている。ここでの将来計画は、横浜国際港都建設法に基づくものとして検討している。「単なるベットタウンではありたくない。国際港都らしい風格のある・・・心とむような環境・・・日常生活に便利で公共施設も相整った「誰でも住みたくなる街」をつくりたいと考えている。」として、昭和50年を目標年次に、計画人口は300万人、昭和50年時点では215万から225万と低めに見積もる人口抑制方針を

(注2) 鳴海正泰(2003)「自治体改革のあゆみ 証言・横浜飛鳥田市政のなかで」 公人社

(注3) 浅田孝(1982)「天・地・人の諸相をたずねて 年譜・覚書」ドメス出版 p39

(注4) 横浜市計画局総合企画課(1964.6)「横浜市の都市経営における現状と将来及びその問題」 所蔵：横浜市立中央図書館

打ち出している。そのために空地地区指定、優良な山林の保全などを行い、都市施設整備を計画的に行うことが必要とされていた。

計画の特色として、財政計画を諸事業(13項目)について積算して昭和50年時点ではようやく達成できるものの、それでもなお80億程度の不足が見込まれていた。具体的な計画は示されておらず、道路、下水、公園、などの整備事業を積み上げた数字が示されている。また、問題として、首都圏整備計画における近郊地帯にふれて、実態の開発と整合しておらずまた自然保護のためには「近郊地帯保全法」などの制定が望ましい。また、横浜市独自の「団地造成指導基準」を考慮中として、都市計画に適合しない団地造成に対して、水道や下水、道路の都市の利便を与えないという趣旨で検討している。また、都心部強化の問題にふれて、横浜駅と関内の官庁業務街の「一体化の意味を痛感するが、桜川新道沿いの区画整理と市街地改造が一応その解決策となろう」と、三菱重工の移転にはふれていない。

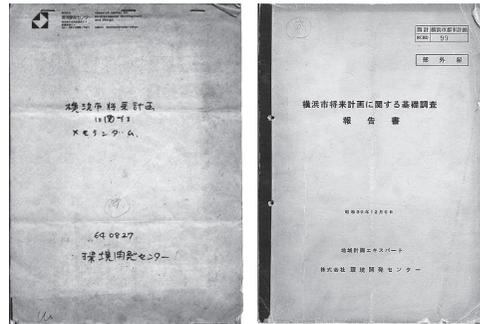
関内については、「市役所裏にある死に川(派大岡川、吉田川)を埋め立てて根岸線開通に合わせて、都心部復興蘇生計画を立てたい」として、さらに「数社の共同の新たな都心線建設(地下鉄)」も検討に値するなどとしている。

この「横浜市の都市経営における現状と将来及びその問題」では、全体論が組立られているとは言えず、断片的な計画や課題の羅列となっているが、財政問題や市民生活重視などの視点は飛鳥田市長が提唱するものを受けている。また、都心部強化にかなりのウエイトを割いていることから、鳴海を中心とした総務局調査室や環境開発センターの作業などの動向を見ていると思われる。

総合計画はこのような検討を経て、またその後、「都市づくりの将来計画の構想」(1965年2月)を受けて再度整理され、福祉計画として、新たに社会福祉、都市衛生、教育文化、都市の安全、都市環境保全対策の5つが盛り込まれて、1965年11月30日には、横浜港都建設審議会から答申され、翌年66年5月に「国際港都総合建設計画」として決定された。

ここにおいて、戦後の横浜の都市建設が、生産優先

図1:左=「横浜市将来計画に関するメモランダム」
1964年8月27日環境開発センター作成 所蔵=田村明氏
図2:右=横浜市将来計画に関する基礎調査報告書
地域計画エキスパート株式会社環境開発センター
横浜市立中央図書館所蔵資料



主義から生活中心主義に、都市生活における人間性の優位を目指す方向に大きく転換されはじめたのである。しかし、前節から見てきたように、すでに引かれた路線をすべて覆すことはできない。例えば、本牧沖から根岸湾埋め立てはすでに進行しているし、金沢埋め立て計画についてもすでに上水道などはそれを見込んで建設が進んでいたのである。こうした事実、あるいは国や他の都市の動きもあり、既定の計画を全部廃止することもできない状態であった。

したがって、新しい都市づくりの構想は、それらばらばらに立案され、互いの調整して相互の関係、あるいは相乗的な効果をもっていないことが課題であり、それらを編集し、重点を絞るか相互順番などの関係を整理することも必要であったといえる。

六大事業構想の検討過程

飛鳥田市政における都市づくりの将来計画の検討は、浅田孝が主宰する環境開発センターに依頼され、田村明を中心としたメンバーが中心となって行われたが、同時期に横浜市では総合企画課を中心として総合計画の策定も並行して行われており、その調整には多大な労力を要したとされる。

田村明氏所蔵の『横浜市将来計画に関するメモランダム』(1964年8月27日、環境開発センター)によると、その検討過程においては、住宅都市、住宅/工業都市、工業都市、工業/港湾都市、港湾都市、住宅/港湾都市といったケースごとに、どのような課題が想定されるかという点について検討を行っている。それま

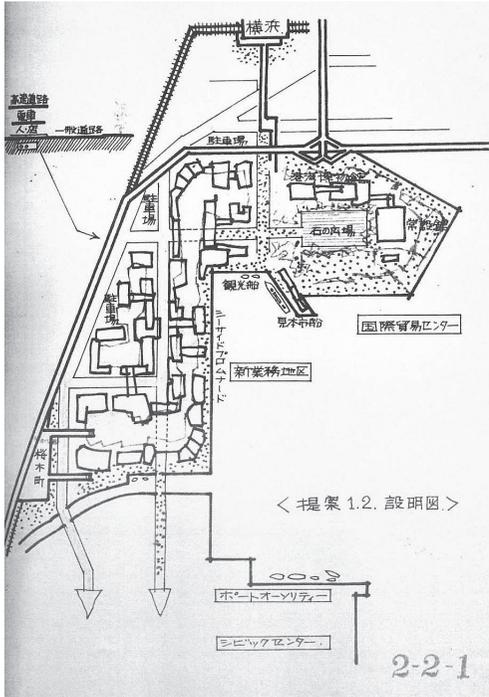


図3：新業務地域開発計画と国際貿易センター開発計画
出典＝『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』
三菱重工横浜造船所、高島埠頭などの再開発イメージであるが、スーパーブロック方式、メガストラクチャを意識したイメージに60年代都市デザインの影響が見られる計画である。また、鉄道と高速道路を集約的に建設されるアイデアが盛り込まれている。



図4：新業務地域開発計画と国際貿易センター開発計画2
出典＝『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』
新港埠頭と関内地区を埋立によって連続し、既成市街地と一体化させる提案である。赤レンガ倉庫、三菱社のドックを保存するといった計画はこの時点では盛り込まれていない。

図5:ベイブリッジ建設計画1
 出典 = 『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』

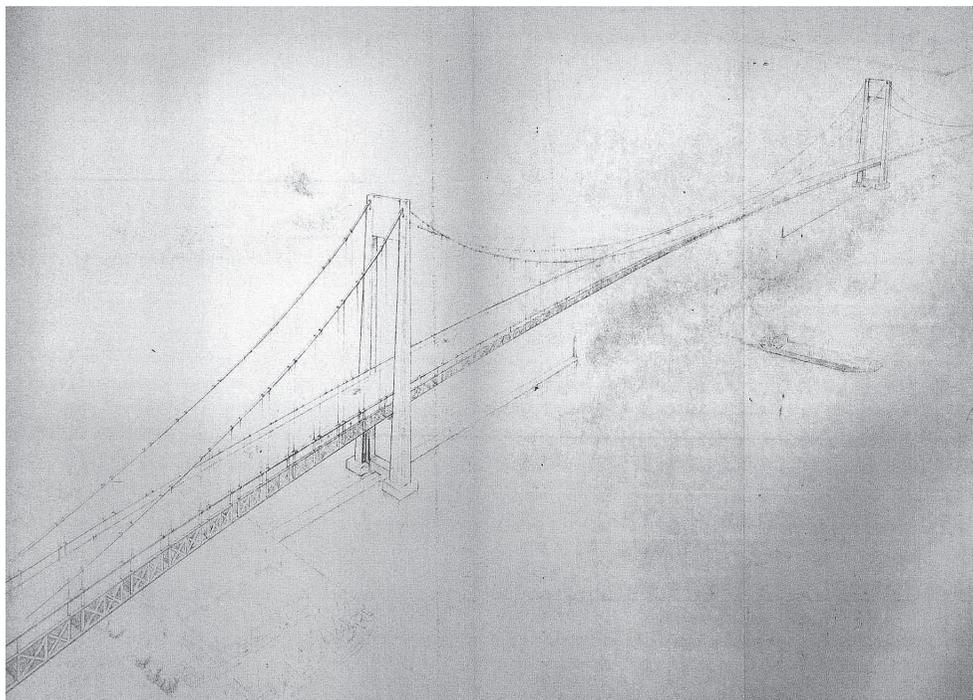
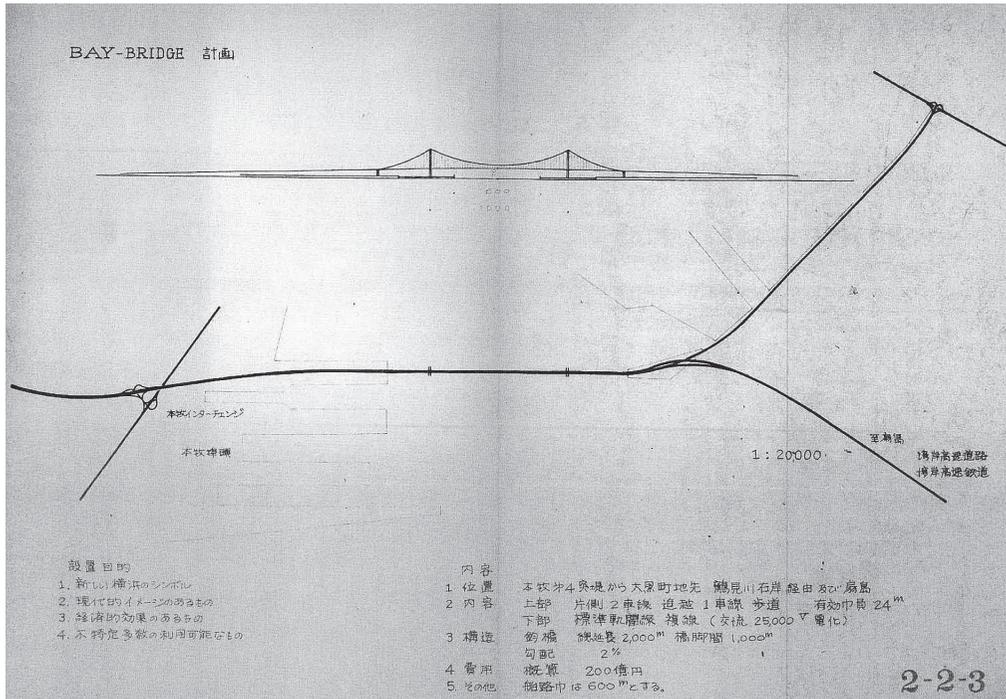


図6:ベイブリッジ建設計画2
 出典 = 『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』



図7:東名連絡道路建設計画
出典 = 『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』
東名高速道路と、中心市街地、八幡橋に計画されたトラックターミナルを結び、埋立が計画されていた根岸湾周辺地区と東名高速道路を結ぶことで、市街地内に通過交通が流入しないようにする計画であった。



図8:高速鉄道計画
出典 = 『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』
新宿と都心部、戸塚方面を結ぶ路線、市内を循環する環状路線などが検討されていた。

図9：金沢地先埋立事業計画

出典 = 『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』

金沢地先の南部についてはレクリエーション用地として利用が構想され、称名寺周辺地区についても保全することが検討されている。

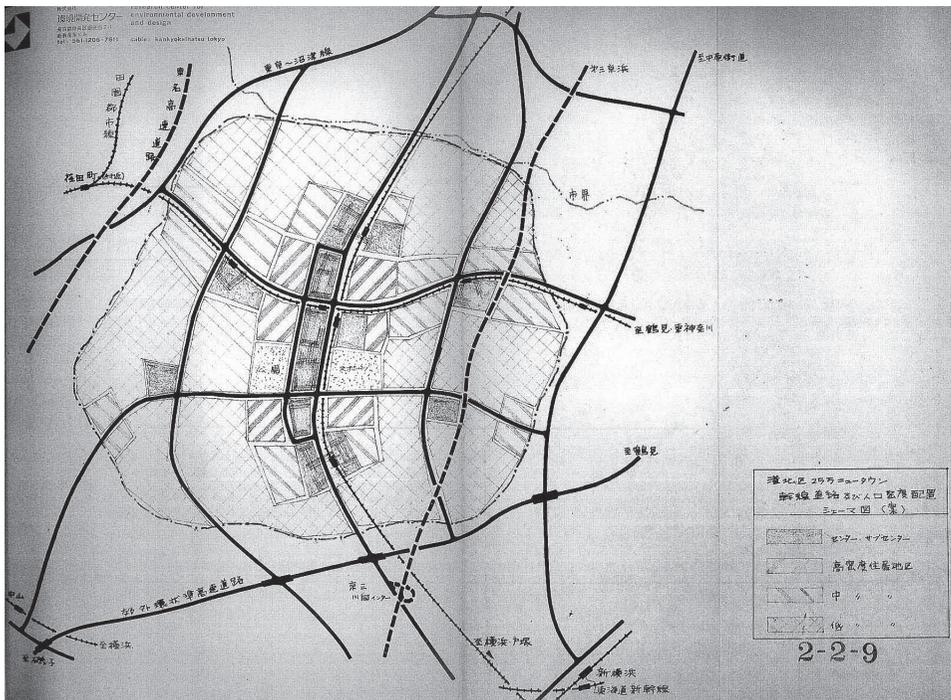
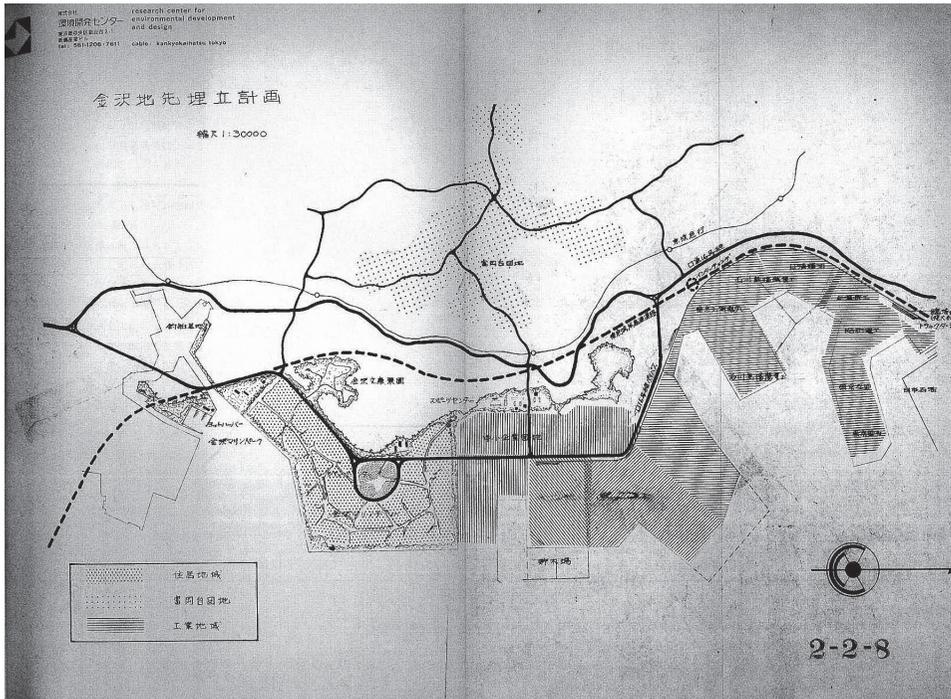
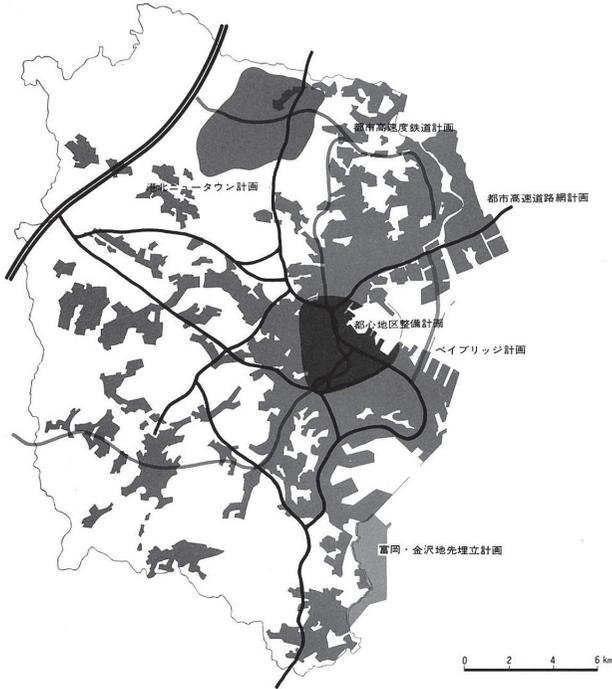


図10：25万ニュータウン計画

出典 = 『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』

後の港北ニュータウン計画の雛形である。鶴見方面と田園都市線を結ぶ路線と、横浜都心部と新宿を結ぶ路線の交差点にニュータウンを建設する構想であった。

図11:六大事業位置図



前向きの都市づくり—六つの事業
DEVELOPMENT FOR BUILDING FUTURE YOKOHAMA

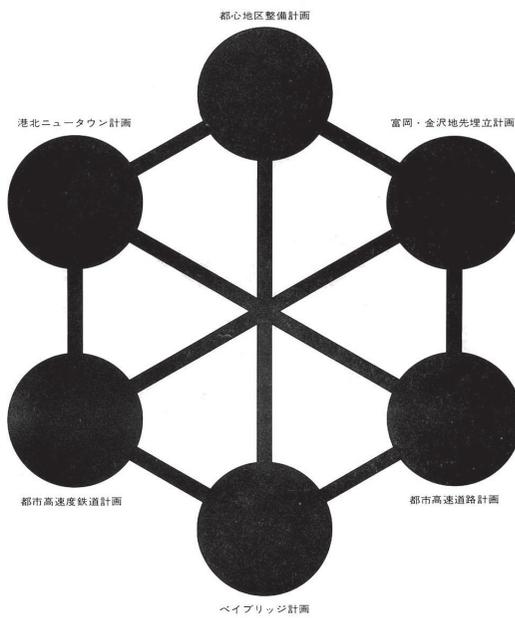


図12:六大事業関係図

での市政の方向は、工業都市および港湾都市の産業強化という1点で進んできたと言えるが、ここでは、港湾や工業の重要性を認め、また住宅都市としてある程度の人口の受け入れも認めざるを得ないという現状をふまえてはいるが、港湾や工業にしてもその限界がいずれ訪れるという認識が見られる。港湾については地勢的にキャパシティがないことや生産都市からいずれ「管理都市」に向かうという想定が見られる。「事務工場」という言葉で、脱工業化の都市としての機能育成をはかるべきという視点が見られるのである。この時点では、3つの目標（港湾都市、工業都市、住宅都市としての基盤や環境整備）に加えて、4つ目の目標像となる「国際文化管理都市」というはっきりとしたコンセプトはないが、ほぼその原形がみられ、余白に4つめの柱がメモ書きされている。

また、最後の2頁には、事業企画が整理されている。所謂プロジェクトの企画である。この時点では、9つのプロジェクトと2次的なプロジェクトが5つ整理されている。それぞれに簡単な内容とどのような課題が想定されるかを検討している。この段階ではその後の六大事業においては含まれることのなかった「鶴見の再開発」があり、その他の二次的プロジェクトに高速道路計画が含まれるなど、その後の検討において、7つの提案へと絞り込まれてゆくこととなる。

最終報告となる1964年12月の報告書『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』（横浜市立中央図書館所蔵資料）においては、都市づくりの方向性について、「三つの方向から四つの目標へ」と題して、新たな「国際文化管理都市」という都市づくりの方向性を示している。

ここでは、それまでの横浜市の発展の経緯をふまえて、「伝統的・歴史的な遺産としての港都」、「内部的な所得源としての工業都市」、「外部的な東京からの人口圧力による住宅都市」の三つの面があったことを示し、それらを放棄するのではなく、それらを発展強化し、整合性をとりながら実現してゆくことを目標として定めている。また、新たな目標として「港を中心に貿易およびその関連の業務地区、東京と異なる特色ある国際色ゆたかな消費センター、国際的交流を行

う文文化管理都市」という第四の目標を定めている。

この「国際文化管理都市」という位置づけは、東名高速道や東海道新幹線の開通などにより、東海道への人口、都市機能の集積によって形成されるであろう、東海道エクメノポリスの一部として横浜が取り入れられるであろうという予測にたち、その結果として起こる「職能分担」（ここでの意味は、都市間において管理中枢、消費中心、港湾地区、工業地区、レクリエーション地区などの地域的分担が起こるであろうという意味での職能分担と思われる。）と等質化の作用によって、横浜は将来、「港湾を中心とする管理部分」を担当することになるとの予測から発想したものである。

最終報告における段階で示された7つの提案とは次のとおりである。

- (1) 新業務地域開発計画、
- (2) 国際貿易センター開発計画、
- (3) 横浜港ベイブリッジ建設計画、
- (4) 東名連絡道路建設計画、
- (5) 高速鉄道計画、
- (6) 金沢地先埋立事業計画、
- (7) 25万ニュータウン計画、

それぞれの提案についての内容を概観すると、新業務地域開発に関しては三菱重工跡地、東横浜貨物駅、高島駅の一部、および埋立地を再開発し、10万人収容のオフィス街、定住人口1万5千人の集合住宅、臨海プロムナードを整備する計画である。一方国際貿易センター開発計画は高島埠頭、高島駅を中心として同様に再開発を行って、見本市会場を含む、東日本の貿易管理面の中心となる国際貿易センターを建設するという計画である。この二つは後に市街地中心地区強化開発計画（後に「都心部強化事業」として一本化され六大事業の一つの柱となった。この7つの提案の段階では埋立規模も現在よりも小さく、またスーパブロック方式のメガストラクチャー建築がイメージされており、1960年代のアーバンデザインブームの影響も見取れる。しかしながら臨海部にはプロムナードが配され、市民に開かれた港として構想されている点などは、当時としては画期的な発想であったといえるだろう。しかし一本化された後の市街地中心地

区強化開発計画においては関内地区、横浜駅周辺地区なども含めた提案へと変更されている。

また東名連絡道路建設計画は1968年に開通予定であった東名高速道路と市街地、工業地帯を直結することによって、利便性を向上するとともに臨海工業地帯からの交通が市街地に混入することを避ける狙いがあった。これについても、包括的な高速道路網計画としての修正がなされて、六大事業へと組み入れられた。高速鉄道計画に関しても環境開発センターでの検討段階では荏田～鶴見～山下埠頭線、新宿副都心～横浜～戸塚線などが構想されたが、実際には長後～上大岡～関内～横浜～新横浜～綱島へと通ずる路線、荏田～勝田（港北NT）～鶴見の路線の計2路線へと大幅に路線変更がなされ六大事業へと組み込まれた。これはむしろ1963年の国際港都建設計画において示された高速鉄道に近い計画へと変更されていることになる。

金沢地先埋立については63年計画においても構想されていたが、住宅とレクリエーションゾーンとしての位置づけが明確になった点が大きく異なる。また称名寺一帯を金沢文庫景園として保全する構想が織り込まれている点も注目される。しかしながら、公表された六大事業においては、この称名寺一帯を保全する計画は明記されなかった。

六大事業の意義と役割

1964年（昭和39年）12月に、環境開発センターによってまとめられた「横浜市将来計画に関する基礎調査報告書」の「7つのビジョン」をはじめとする横浜市への提言は、庁内での検討後に、翌1965年の1月には「都市づくりの将来計画の構想」として発表された。1965年（昭和40年）2月25日の横浜州市会全員協議会では、「都市づくりの将来計画の構想」として全体が示され、この中で「6つの事業」が議論されている。

この間、約1ヶ月の間に「7つのビジョン」から「六大事業」へと整理されると同時に、各事業についても現実的な見直しが行われているわけであるが、高速道路計画、高速鉄道計画においては大幅な見直しが行

されている点を見ても、環境開発センターでの検討段階では、既存の計画との整合性を重視した検討はなされておらず、むしろ理想となる提案を作成したという意味合い強いと推察される。

また、当時、高速道路計画などは国レベルでの路線計画が進められている段階であり、六大事業として発表された時点では流動的な内容が多く含まれていたことも指摘しておかなければならない。ベイブリッジ計画に関しても同様で、当初は車道部分往復4車線、歩道幅員1.5mの幅員をもった一般道として計画されたが、技術的・経済的検討、国の高速道路網建設計画との整合性を検討した結果、首都高速道路網の一部として建設されることとなった。このように発表時点での六大事業は固定的な計画としてではなく、将来の計画変更

も十分に予想した将来目標としての提案であったと考えられる。

市会全員協議会の記録から、飛鳥田市長自らが説明にたち、将来計画と中核となる六大事業をかなりの時間を割いて説明している。「人間のための都市としてつくり変えなければならぬことは、もはや言を待たないことであろう」と切り出して、従来の国際港都建設基幹計画は、日常生活行政を行うもので、思い切った「大手術」を加えることが必要と考えて提案したとしている。まず、3つの都市の性格を「有機的に結合し新しい横浜の性格をつくる」として、大きな構想と志の上になつて、「なしえるものを取り上げて完成をいたすことによって全体を推進する力をつくる」という意味で、6つの事業を説明した。「中心地区の強化」では、実際には含まれない「鶴見西口再開発」にふれて政治的な配慮をにじませている。いずれにしても、中心地区に相当に時間を割いて、横浜駅西口や伊勢佐木町、野毛を強化していくとして、新田間川と派大岡川の埋立をそのための用地とすることとしたと述べた。次いで、住工混在による公害問題をあげて、本来の都市計画を進めることで、市街地の「質」を確保すべきとして、前市長の時代から進められていた富岡金沢地先の埋立を行い、ここに市街地から中小工場を移転してもらうという計画をあげている。安

価な埋立地への移転により、跡地売却の差額で工場の近代化や共同施設整備を行うことの可能で、さらに労働力確保のための住宅施設も建設したいという金沢事業である。第3に25万人のニュータウン、郊外地開発の規制とともに進める。第4に郊外地の建設と既存市街地とを高速鉄道で結ぶとして、第1次路線を鶴見、綱島、高田、荏田という北部で実施するという踏み込んだ発言をしている。第5に、東海道メガロポリスの一部である横浜市は、その独自の性格を強くしなければならぬが、そのためにも高速道路とくに臨海部の物流、自動車交通処理のために、バイブリッジを建設することで、30分で東京に行くことができ、また、これにより、支店経済から本社経済に替わっていく、という2つの意味をバイブリッジは持っている、といった点を指摘した。最後に高速道路問題については、都市の質を変質させていくことと交通対策は表裏一体であると説明している。

この他にも飛鳥田は「新しい横浜という点では、もはや手遅れだ」という議論がある。」と、すでに各方面から意見を聴取したと思われる発言をして、「手遅れであればあるだけ私たちは勇気をふるってこれにあたらなければならない」と再度決意を述べている。また「これは私たちの試案であり構想である。したがって、この構想は確定せられたものではない、今後十分に皆さん方と一緒に討議し、市民とともに語り合って我々はその実現を期していかなばならぬ」としている。

これに対して、議員からは「派大岡川埋立は、治水上での問題はないか」「港湾機能拡充のための埋立はできないか」「高速道路は地下か建物に入れるかして一般に害を及ぼさないように」(小侯議員)、「財源問題はいつたいどう考えているのか」「高速鉄道の建設資金は、市営で行うのか」(川侯議員)、「金沢埋立の工場移転で周辺の公害防止はどうするか」「現在の路面電車はどうするか」(森議員)などの発言が見られた。

飛鳥田市長は、財源問題について、市民税には手をつけずに、また銀行や民間資本にゆだねる、さらには都市改造法などの有利な法律を活かしたい、さらには起債、外債の調達などの話に移ったところで、市長の要望ににより速記が中断されたところである。おそらく

金沢埋立について、かなり踏み込んだ外債の話がでたのではないかと。

飛鳥田市長は、1965年3月横浜市の第1回定例会において、「都市づくりの将来計画の構想」を受けて、予算編成にのぞみ関連調査等を計上した。就任3年目において本格的な都市づくりへの着手となった。市会において、飛鳥田は、工業化と人口急増、宅地開発の進展による環境の悪化に対して「都市としての(基盤施設)建設はこれに伴わず、市民生活環境整備の立ち後は、公共施設の未整備、公害の発生など多くの問題を生じているのであります。」とし、「未来への明るい希望となりえる、都市づくりの骨格的事業を計画し、準備しているものであります。」と、長期的で総合的な取り組みを提起している。一方で、大都市の財政運営の困難な事態、さらには国と県と市の税収を比較して、横浜市からそれぞれの税収入が1000億円、200億円、それに対して市は160億円と低いばかりか、国庫負担や補助などの形を取る還元もその6%に過ぎないとして、自治体のおかれた従属的で、自主性が発揮できない現状を問題としていた。

飛鳥田市長は、就任当初から都市づくりに関心を払っており、最初の市政方針演説でも、第1に子供のための施設充実、第2に主婦女性の立場にたった政策、第3に横浜にふさわしい都市美の形成を上げていた。ここで言う「都市美」は、美化運動やオリンピック対策ではなく、継続的な施策として、独自のスタイル確立をしようという趣旨であった。1965年には早くも「都市美対策審議会」という指導機関をつくり統一的な「行政指導」を行うなどを検討していた。また、市民の声を反映する道路整備、事業の近代化効率化などをあげた。

また、この提案は既存の法定計画である国際港都建設計画とは異なるものであり、市長から市民への目標や計画の提案という形で発表されることとなった。1965年10月には『横浜の都市づくり 市民がつくる横浜の未来』という冊子を刊行して市民に正式に発表されたのである。まえがきで、飛鳥田市長は、「また、国際港都基幹計画によって、昭和50年までの具体的な事業計画をもっています。本書は、それらをふまえて、だれでも住みたくなる都市づくりを実現していく

ための目標と、それを達成するための主軸になる計画を提案したものであります。すなわち、たんなる都市計画ではなく、都市設計の長期的な基本政策と、当面する行動についての提案であります。私はすべての市民が、本書を素材に横浜の現状と未来についての討論に参加し、そしてよりゆたかな、よりすぐれた、市民による都市づくりが、そのなかから生みだされることを期待しています。」と述べている。

A4版72頁で図版写真も豊富。有隣堂書店で300円で販売するなどの方法もユニークであった。編集は総務局調査室とあり、横浜市側は鳴海正康が担当していた。

当時、環境開発センターでこの「将来計画」の立案と『横浜の都市づくり』の編集を担当した田村明は、「計画という言葉を使用せず、「都市づくり」という言葉を使ったのは（当時の行政では）初めてであり・・・マンネリをうちやぶり、市役所に新鮮な風を吹き入れる発想と願いがこめられていたのである。」と回顧している。(注5) そのため、グラフィックデザイナーの粟津潔に依頼し分かりやすいイラストを多用、また行政用語の使用を極力さけるなどの工夫がなされている。あとがきには、「都市づくりの将来計画の構想」を図式化して解説したものとある。

六大事業の意義は、これまでの平沼・半井市政下で踏襲されてきた港湾・工業都市化推進路線、すなわち生産優先主義から、生活中心主義への転換を行ったことにあるといえるだろう。「工業化が都市開発の至上目標である時代はすぎた」として、工業は横浜経済に大きな比重があることは肯定しながらも、その調整や環境問題に取り組むべきという考え方を明確にしている。すなわち、急激な都市化によって変化しつつある横浜市が都市本来の機能への回復と都市生活における人間性の優位をめざすことを宣言したことにある。また、東京との関連で言えばベッドタウンとしてではなく、独立した国際文化管理都市として自律的に成長してゆくことを目指した点にも独自性がある。

計画のあり方に関しても、プロジェクト方式の採用により、それまでの長期計画的な総花的なアプローチから都市戦略として将来の都市骨格づくりの重み

付けを行ったという点で、横浜の都市づくりに大きな影響を与えたといえるだろう。当時の横浜市の長期総合計画としては前述した「横浜国際港都総合基本計画」が存在していた。しかしながら、この長期計画・総合計画について田村は次のような指摘を行っている。「人口増加が年10万人を超えるような変動が激しい状態では、すぐに現状との乖離が起こってしまう点や、各部局からだされた事業計画を羅列する「ホッチキス計画」となってしまう点、都市を動かしてゆく実効的なエネルギーをもたず、現実を変えてゆくパワーに欠ける、未来を現状の延長線上でとらえており、新しい目的や価値を織り込んでいないなどの点である。」とあり(注6)、この点をふまえて、将来ビジョンにおいては、総花的になりがちな総合計画・長期計画的なアプローチを採用せず、今後の都市戦略を考える上で重要である基幹事業を提示する方式、すなわちプロジェクト方式が採用された。

しかしながら、この六大事業についてはその発想自体は、それまでの横浜における法定都市計画である横浜国際港都建設計画においてすでに構想されているものも多い、例えば港北ニュータウンは「港北特殊開発地域」としてすでに57年の国際港都建設計画において構想されており、金沢地先埋立、高速道路計画、高速鉄道計画についても内容の違いはあるものの同様である。

また都心部再開発事業については議会においてドック地区の再開発が議論されていたという経緯をふまえて考えると、六大事業は既出の構想をまとめたものであるとの指摘もできる。

むしろ、六大事業の意義は、数多くあった計画の中から骨格的プロジェクトとしての重み付けを行っている点にあるだろう。また立案者の一人である浅田孝も「横浜のような都市が本来あるべき長期的見直しにたつたとき、すくなくとも何に腹をくくっておかなければいけないか、戦略のピントを何にあわせておこなかを整理して洗いだすことだつたわけです」と、述べており(注7)、基幹的事業を洗い出し、重み付けを行うことが目的であったことを認めている。また、それら基幹的事業の計画内容を具体的に検討し、相互の関

連性を踏まえて実現へ向けての努力が図られた点にあるといえるだろう。

例えば、1963年計画においても、市街地内の工場を工業団地へと移転し、これによって再開発地を得ることが構想されているが、六大事業においては金沢地先埋立地に内陸部、市街地内の工場を移転、同じく急増する人口を吸収するためのニュータウン計画することが構想されており、相互の関係を明確に位置づけている。その他の事業の関連性についても、当初から構想されており、その相乗効果を明確に位置づけている点にその意義が認められる。

また、市が税金や補助金だけをあてにするだけでなく、総合的な計画主体として、国、公団、民間などのあらゆる主体に働きかけることによって、都市づくりにおける主体性を発揮することができるようになったことについても大きな意義がある。この都市づくりにおける自治体の主体性の意義については、計画の推進役として中心的役割を果たした田村明は次の5つの点をあげている。

- (1) 自治体が主導権をとって、大規模計画を提案することにより、従来、各事業部門優先で、個別に行われてきたものを、自治体の主体性によりリードし得たこと。
- (2) それらの戦略事業は、限られた税金に財源をたよらず、他の事業主体を動かしたり、外債、起債による企業的経営を行ったりして、税金はシビルミニマム実現により広げ得たこと。
- (3) 抽象的長期計画は、何から手をつけてよいか分からないが、具体的に、明日からでも活動できる都市開発のマスタープログラムとして、単なる絵から、現実的モメントとして活用したこと。
- (4) 新しい大規模事業は、一局のみでは処理できないから、タテ割行政を打破して、新しい全体的意欲を自治体の中に呼びよせたこと。
- (5) 最初の始動を与えることで、ひきつづき、新しいプランニングへの必要性を感じるとともに、それらを処理しうるプランナー集団を育成してゆく材料になること

などである。(注8)

このように、六大事業の意義は都市戦略的な面だけではなく、都市経営的な視点、組織の活性化という視点も含まれている。そのため、この六大事業の意義はこれと並行して行われた横断的組織としての企画調整局の設置などの組織改革との関係に焦点を当てなければ、真の意義を検討することはできないであろう。

この作業を通して田村明は、「(総合計画のあり方について)教科書的な計画は整々としてバランスはとれているが、現実には手をつけるべき具体的な決断材料に欠け、重点がボケてしまっている。まず実践可能なプランが必要である」という浅田の主張があったこと、また、固定的な都市計画ビジョンを描くのではなく、プロセスそのものが大事であり、ダイナミックに計画をとらえる必要があるという動的な計画論に浅田のユニークさがあつたと述べている。(注9) これからも分かるように六大事業の発想は浅田孝の計画論に大きく影響をうけていると言えるだろう。

都心部強化事業 都市づくりの展開

六大事業構想の発表後、1968年に企画調整室が設立され、六大事業の推進体制が整うこととなるが、1965～68年の間においても、横浜市は環境開発センターに委託する形で都心部、特に特に関内地区の再開発についての集中的に検討を行っている。これは将来計画の検討において特に都心部の復興の遅れが、都市の求心力の低下をもたらしていること指摘されたことを受けて実施されたものである。これらの調査検討は後の緑の軸線計画、高速道路の地中化などのプロジェクト、一連のアーバンデザイン施策へ向けての萌芽的要素を多分に含んであり、その後の横浜の都市づくりに大きな影響を与えたものと考えられる。ここでは『横浜市都心部再開発基本構想報告書』(昭和41年4月、環境開発センター、委託者横浜市)『横浜市関内・石川町駅地区における開発について』(昭和41年3月、環境開発センター、委託者横浜市建築局・日本住宅公団)を中心に初期の都心部計画の検討についてまとめることとする。

(注8) 田村明(1971)「プランナーの必要性とその活動」『SD』、p30、1141-48

(注9) 田村明、二宮公雄(1997)「浅田孝の戦略」『都市計画家』、p7、都市計画家協会

都心部再開発の方針

1965年に発表された「横浜市における都市づくりの将来計画の構想」においては都心部強化が一つの柱とされたが、これを受けて1966年に作成された『横浜市都心部再開発基本構想報告書』では都心再開発事業の方針として、長期計画の必要性と物的開発と開発内容、保存計画・緑地計画の必要性を指摘している。このうち物的計画とは都市基盤整備のことであり、開発内容とは公共・民間セクターによる開発計画である。すなわち都市基盤整備を進めることによって、当時、長期にわたる接收によって未利用地の多かった都心部にどのような開発を呼び込むかが問題であるかという指摘である。また保存計画・緑地計画の必要性については、以下のような課題を掲げている。

- a) 数少ない横浜に残された文明開化時代の建築物の保存についての積極的調査と対策の検討
- b) 歴史的な場所、その他についての調査とこれの記念事業
- c) 公的オープンスペースの積極的拡大
- d) 民間開発にも特定街区壁面線指定の活用によるオープンスペースの拡大指導。
- e) 都心をとりまく山手、峰岡等の風致部分(原文のまま)の保存についての対策強化
- f) 港の清掃、汚染の取締強化

これに見るとおり、後の横浜におけるアーバンデザイン施策の柱となる、歴史的建造物の保全、歴史的な場所と記念事業、民間開発における都市開発諸制度を利用したオープンスペースの整備などの発想がすでにイメージされている。

都心軸線構想

この都心部再開発の中心となるのが、都心軸線構想である。これは山下公園～大棧橋～日本大通り～横浜市役所～関内駅～吉田川埋立道路を一つの景観軸線として整備を行い、日本大通を官庁街として、

山下公園周辺地区に国際的施設、文化慰楽地区、港湾中枢施設を整備するという内容である。また軸線の要衝部分に関しては開発拠点として整備を行うことを構想している。

具体的には関内駅前地区には駅前広場、地下街、児童会館、教育会館などを整備し、横浜公園については野球場を撤去し市民広場、図書館、市民ギャラリーなどを整備する。(その後の検討においては新市庁舎用地としての検討も行われている。)

ポートゲート地区(現在の象の鼻地区)には地下鉄駅と接続する地下街および、業務センター、そして国際港湾会館地区には国際会議場、ポートサイドアミューズメントセンター地区には海洋博物館を整備するという内容である。またベイブリッジ計画と関連づけて貯木場地区にポートオーソリティ、国際貿易センターを配置することも提案されている。このように、開発拠点においては、『横浜市将来計画に関する基礎調査』の段階では、現在のMM21地区に配置することが計画されていた施設群もこの中には含まれている。

これらの開発拠点の中でも、ポートゲート地区計画および国際港湾会館地区計画の二つについては、あわせて「ミナト計画」として、施設内容、建設主体なども含めた具体的な検討がなされている。

一方、関内駅前地区に関しては同時期に並行して調査が行われていた『横浜市関内・石川町周辺地区における開発について』(委託者、横浜市建築局、日本住宅公団)において、万代町と蓬莱町の一部(現在の教育文化センター、技能文化会館を含む)の再開発が具体的に検討されており、現実味を帯びた計画であったといえる。この地区については、1950年代後半から都心部再開発計画案の対象地となっており、その後も防災建築街区の指定が検討されていることから、吉田川埋立によるプロムナード整備とセットで周辺街区の再開発が検討されていたこととなる。

この都市軸計画は後に緑の軸線構想として実現するのであるが、この計画で注目すべき点は吉田川を埋め立てて、地下部を地下鉄と地上部をプロムナードとして利用することがこの時点で検討されている点、

図13：都心部再開発計画マスタープラン
 出典 = 『横浜市都心部再開発基本構想報告書』

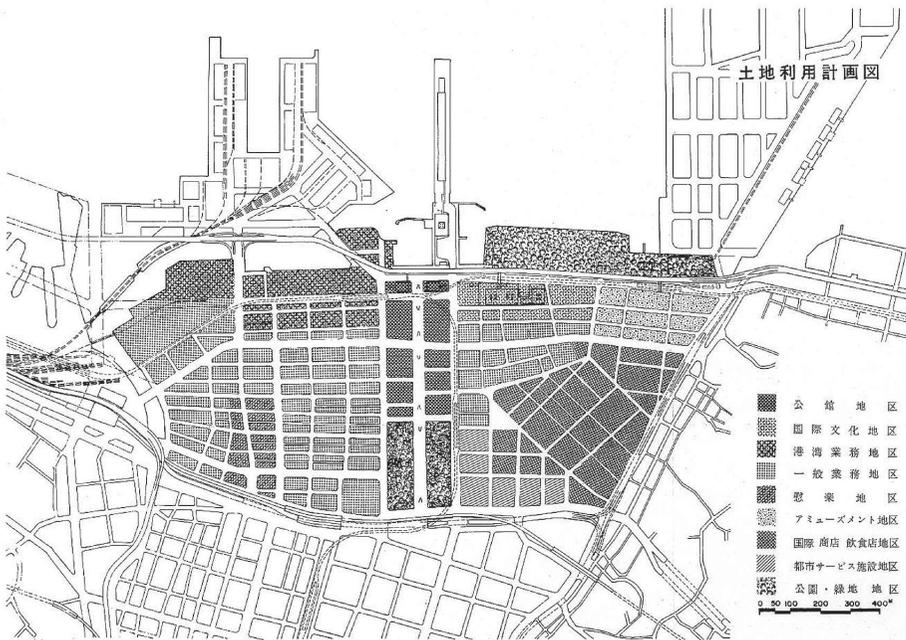
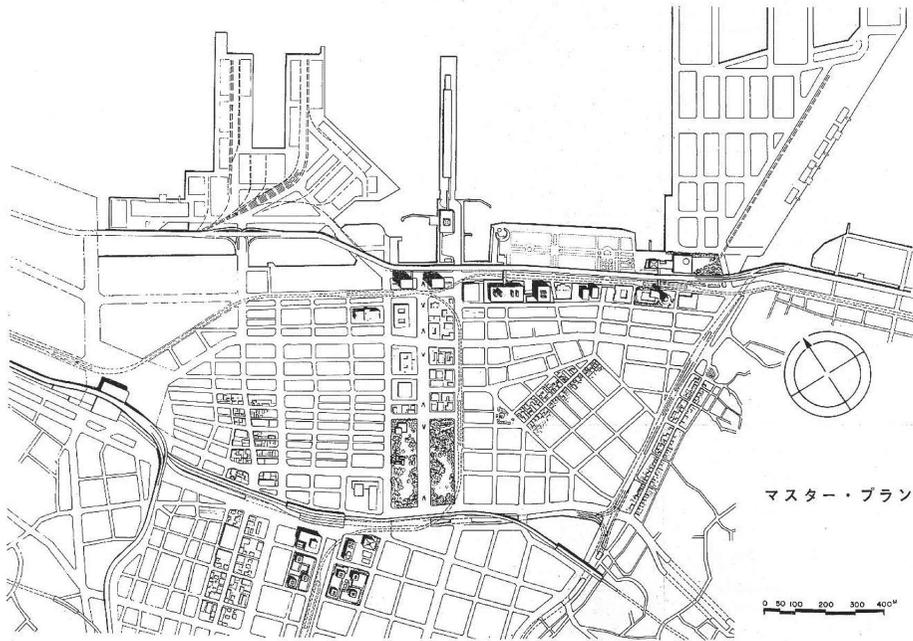


図14：都心部再開発計画土地利用計画図
 出典 = 『横浜市都心部再開発基本構想報告書』

図15：都心部再開発計画ミナト計画
出典＝『横浜市都心部再開発基本構想報告書』

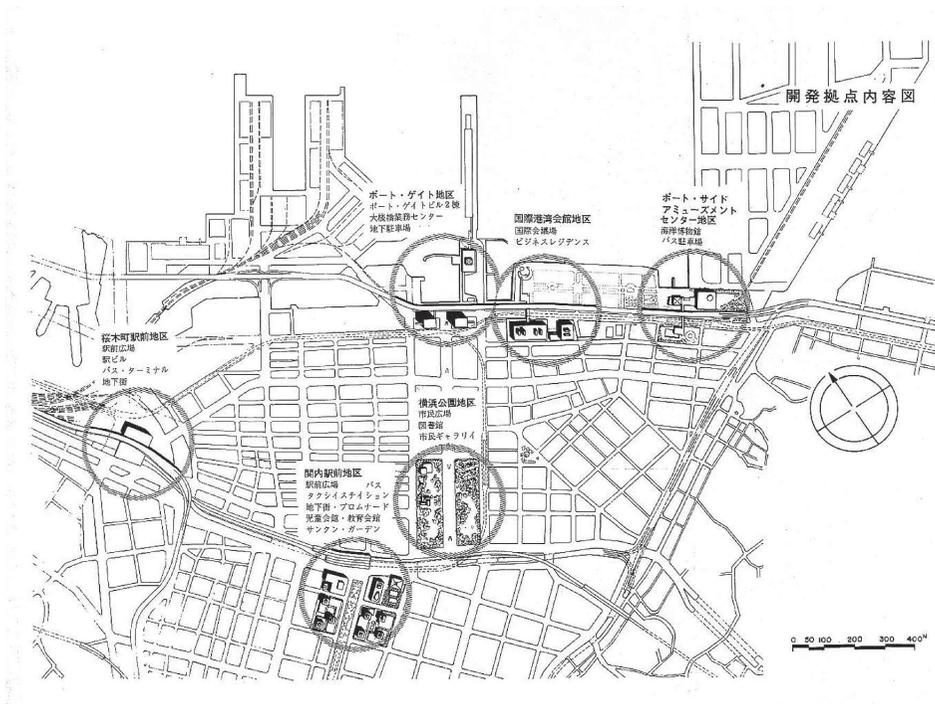
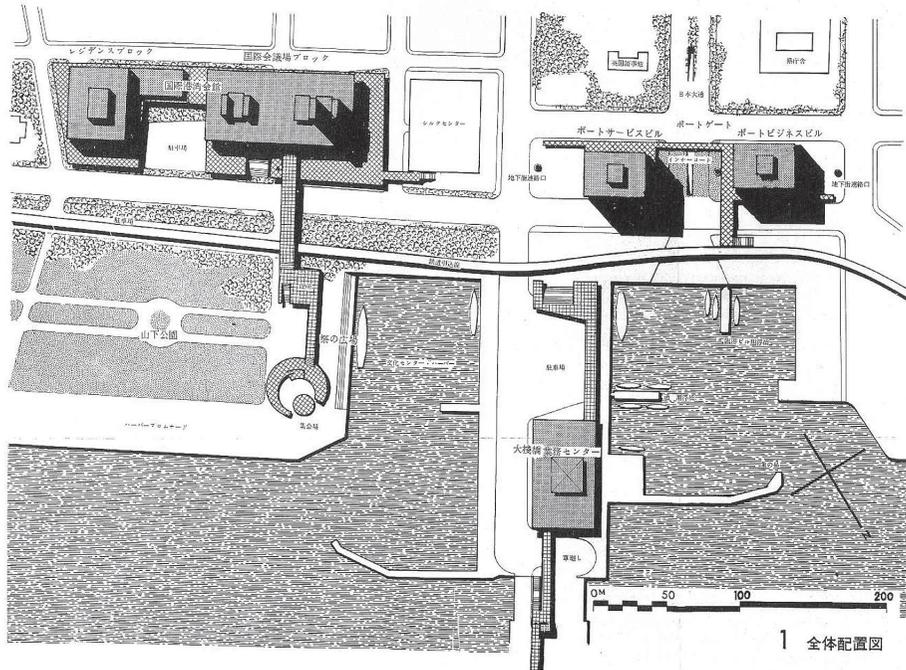


図16：都心部再開発計画開発拠点
出典＝『横浜市都心部再開発基本構想報告書』

図17: 都心部再開発計画ヒューマンスケール計画
 出典 = 『横浜市都心部再開発基本構想報告書』

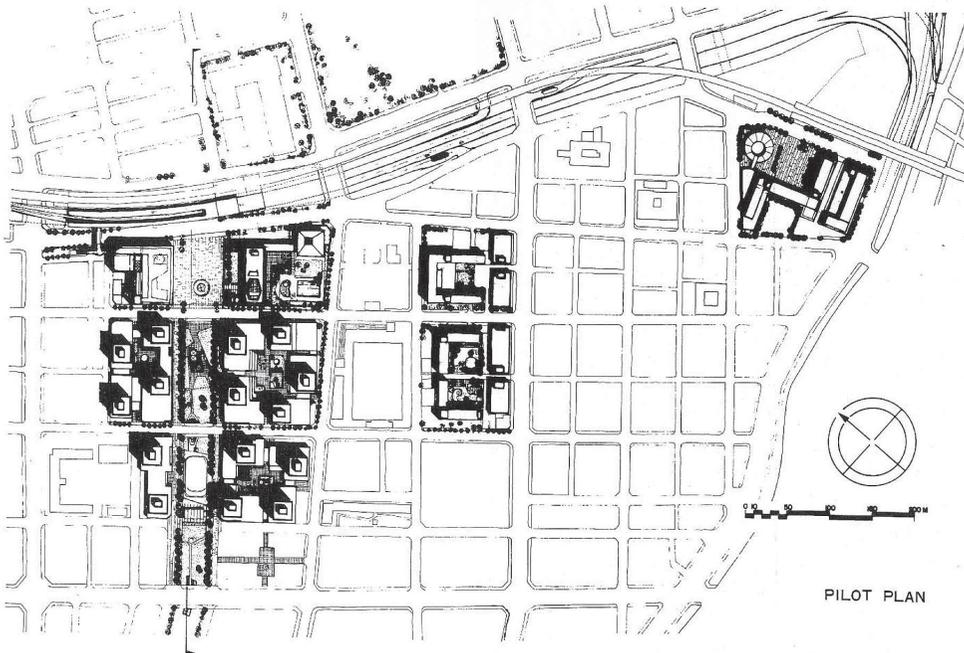
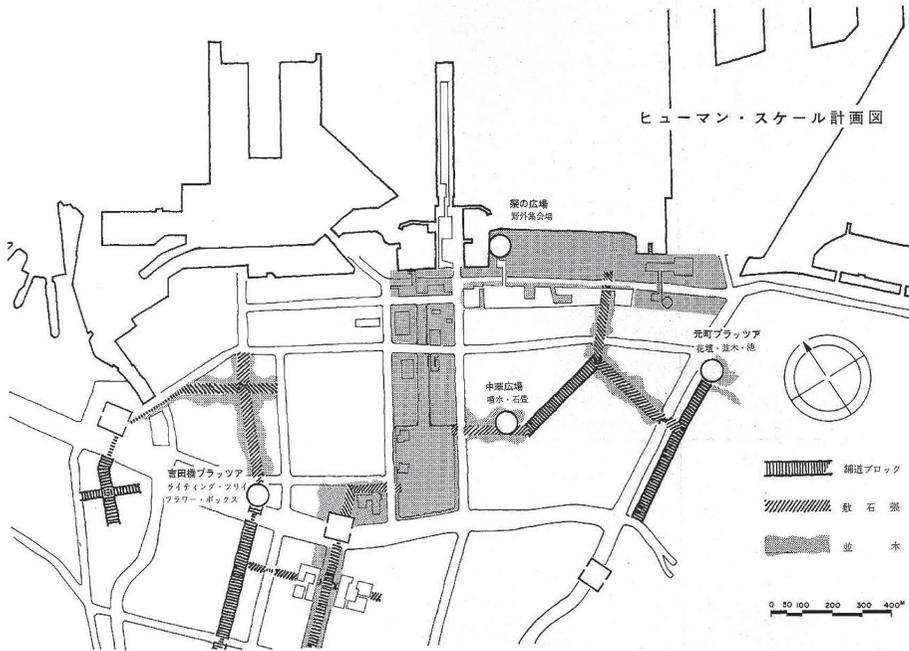


図18: 関内駅前地区再開発計画
 出典 = 『横浜市関内・石川町駅地区における開発について』

また、すでに高速道路の一部地下化が検討されている点である。この都市軸計画については、昭和40年12月に開催された第一回の都市美審議会において、飛鳥田市長の代理で出席した及川助役が市として「大通り公園の整備を検討中である」ことを報告しており、実現を前提として検討がなされた計画であると考えられる。

このほかにも都市軸計画の「法定計画構想」においては軸線に対して美観地区を指定すること、土地利用計画構想に従って、特別用途地区を指定すること、関内全体に容積制を導入することを提言している。容積率については400%～600%、特定区域に関しては800%程度を想定している。

都市軸計画とあわせて提案された都心強化の副次的事業として提案されているヒューマンスケール計画では「元町ブラッツァ」、「中華広場」、「吉田橋ブラッツァ」、「祭りの広場」(山下公園北端)に広場整備を行い、元町、中華街、伊勢佐木商店街、馬車道商店街とそれらを相互に連続する道路を歩行者中心の街路として整備することが検討されており、後の商店街整備、広場整備、プロムナード計画等の一連のアーバンデザイン施策の雛形がこの段階で構想されていることは注目に値する。

このように、1968年の企画調整室設置以後に実現していく多くのプロジェクトが、すでに六大事業発表後すぐに発想されていたことは横浜における都市デザイン史を考える上でも重要であるといえるだろう。これら一連の計画は環境開発センターにおいて田村明が検討したものであり、六大事業から継続的に検討がなされてきたことには大きな意味があると考えられる。これらの都心部再開発構想の実現は1968年(昭和43年)の田村明の入庁と企画調整室の設置によって、実現へと進んでいくのである。その点を考えれば、田村明氏にとっては、その後の企画調整局における都市デザインの展開は、すでに想定されていたものであるかも知れない。

おわりに

以上、飛鳥田市政の誕生から、六大事業の検討、そしてその後の都心部強化事業の検討の経緯を限られた資料の中から追ってみた。これらを参考に、以後の田村明氏、加川浩氏らの講演録の参考にさせていただければ幸いである。

また、この一連の作業については、北沢猛氏と私が行った田村明氏に対する連続インタビューの際に収集した資料をもとに取りまとめたものを加筆修正したものである。この連続インタビューについては、北沢猛氏の体調の悪化によって中断を余儀なくされたが、この一連の成果については稿を改めて、何らかの形で紹介していきたい。横浜の都市づくり、都市デザインに大きな功績を残された二人のご冥福をお祈りすると同時に、示唆にとんだご意見、ご指導を今後も生かしていきたい。

主要参考文献

- 1) 『横浜市将来計画に関するメモランダム』
(1964年8月) 環境開発センター
(田村明氏所蔵資料)
- 2) 『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』
(1964)、横浜市立中央図書館所蔵資料
- 3) 『横浜の都市づくり 市民がつくる横浜の未来』
(1965) 横浜市
- 4) 『横浜市都心部再開発基本構想報告書』(1966)、
環境開発センター
(東北芸術工科大学浅田文庫所蔵)
- 5) 『横浜市関内・石川町駅地区における開発について』(1966) 環境開発センター
(東北芸術工科大学浅田文庫所蔵)

総合調整型都市づくりの開始
6 大事業、開発コントロール
平成 21 年 12 月 10 日



講師

田村明

パネリスト

入江昭明

加川浩

コーディネーター

国吉直行

鈴木伸治

国吉：田村さんは体調があまりよくなく、本日はお招きしない予定でしたが、この講義のお話したところ「自分が出なければ、だめだ。体調は悪くても頭は元気ですから」とのお言葉をいただき、今日の講義が実現できました。本日は「横浜都市デザイン連続講座」の第1回目として、田村明さんが横浜市で活動をスタートした当時の話をお伺いします。また本日は、当時のメンバーの方にもお越しいただきました。ご紹介します。

入江さんは企画調整室設立当初の調整課長です。企画調整室全体を事務的な面でサポートし、人事や財政などをご担当されました。実は当時、役所内では田村さんの活動に対して、反発も一部にありましたが、入江さんはそれを融和する役割でもありました。当然、ご苦労もあつたことと思います。そのような背景を含めて、今日は当時の体制なども伺いたいと思います。

加川さんは、田村明さんが横浜市に入庁以前に所属されていた「環境開発センター」という民間のコンサルタントに所属されていたこともあり、今日も横浜の都市づくりに関わる仕事をされています。加川さんと田村明さんは、環境開発センターと一緒に活動されており、本日は環境開発センターとして、横浜へのプランを作られた背景等をお伺いします。

はじめに鈴木先生から、環境開発センターと六大事業の関係についてご説明いただけます。

鈴木：田村さんが環境開発センターで手がけられた横浜市の将来計画に関する基礎調査は中間報告書と最終報告書があり、中間報告書が昭和39年の8月に出ています。そして最終報告書は、その後の六大事業へつながります。ちなみに田村さんが入庁された切っ掛けは、六大事業を実現させるため、鳴海さんと飛鳥田市長から声がかかったと聞いております。

この基礎調査の中に横浜の都市づくりを決定づける図も出ているので、田村さんから調査の背景等についてお話をいただきたいと思います。

例えば都心部では、横浜駅と関内地区の間にあつた高島埠頭、三菱の造船所、当時の国鉄の貨物ヤード等一帯の再開発計画を環境開発センターが提案され

ました。これは横浜駅周辺と関内周辺の二つに分かれた都市を一体化する提案です。先駆的と思われるのは、港湾物流の変化に関しても、詳しい調査をもとに港の変化を予測されていることです。

さらに、この提案は東京湾全体の港の将来についても視野に入れたスケールの大きい提案だったと思います。提案では、東京湾全体のヘッドクォーターになるような場所を横浜の都心部に作る、また新しい業務地区とその業務地区のセンターの提案、海辺の空間を市民に開放することも重要な提案であつたと思います。

また、シビックセンター区域を新港埠頭の先端に作り、伊勢佐木町と馬車道の軸が新港埠頭に抜ける提案、大栈橋の外国客船埠頭区域、山下公園周辺を国際文化センター地区等にするとといった提案もみられます。その他に、この報告書の中には、ベイブリッジのパス図もあり、大きな客船がベイブリッジの下を通る様子が描かれていました。高速道路の提案では、根岸の八幡橋あたりにトラックターミナルをつくり、東名高速と根岸湾をつなげる提案もあり、これは横浜の港の物流を全国へつなげる案であると考えられます。港北ニュータウンでは、既にニュータウンの開発を横浜市で議論されていたようですが、具体的な計画はこの報告書で初めて提案されています。金沢地先の埋め立は、実際と全く異なる提案ですが、南側はレクリエーションゾーン、北側は根岸湾に隣接する工業地域として計画されています。地下鉄計画の路線図では図面上に「至新宿」と記載があり、この地下鉄が環状ルートを基調として既存の鉄道交通網を組み合わせた広域なネットワークの構想がされていました。また報告書の中では「住宅都市」「工業都市」「港湾都市」の開発を無秩序に進めては互いが干渉する問題が生じることを指摘しており、総合的な計画の必要性を促しています。それらを踏まえて、この報告書では横浜が中核的な機能を持ち「国際文化管理都市」を展開するとご提案されおり、1965年以降の横浜の都市づくりの骨格、メインコンセプトであると言っても過言ではないと思います。この講義では田村さんが環境開発センターで六大事業等を手がけられた経緯

や、浅田さんの考え方、横浜の状況等をお話いただきたいと思います。

戦後、接收時期の横浜のイメージ

田村：まず、横浜市について、皆さんはどのようなイメージですか？横浜を悪いイメージと思う人はいますか？みんな（会場の受講生）、良いイメージを持つてるのかな。僕が横浜に関わり始めた昭和30年代は、滅多滅多な状況でした。「横浜」と言えば「あんなところ住むもんじゃないよ」と言われる程でした。私は東横線の「都立大学」というところに住んでいたのですが、東横線に乗る機会が多かったのですが、当時は「横浜まで行くやつは柄が悪い」と思われていました。「横浜の奴の中には『飲んだくれ』みたいなものも乗っている」とまで言われていたものです。

その原因は当時、進駐軍が横浜の街を大きく占領していたからです。横浜は米軍の街だったのです。ですから、東横線で横浜まで電車に乗る人は、「米軍の街に行く人」というイメージで「ろくでもない」と思われていました。

戦後の横浜は、中心部が戦災の焼野原となり、そこに米軍が占拠している街でした。この辺（「北仲通」周辺等）にはフェンスが建っていて、フェンスの中は米軍の接收地なので、日本人は中へ入れないんです。当時の山下公園も日本人は入れず、また大栈橋も入れませんでした。関内周辺は、どこも行くことができない状態だったのです。

また関内周辺は、高潮で水が上がってくると、街全体が水でじゃぶじゃぶになるような街で、さらに桜木町の駅前には日雇い労働者で溢れていました。当時の造船業は船を造る度に労働者を集め、「仕事があるぞ」と人をかき集めている有様だったのです。そんな人たちが集まる街であったので、横浜はイメージの悪い街でした。

さらに当時の横浜には、何があるのかという、何も無い。貿易をみても、当時は横浜（関内周辺）で店なんか出来ないし（接收されているため）、港湾貨物はアメリカ軍の貨物で占有されていました。その一方で高

度成長期に差し掛かる当時は東京のベッドタウンとして、市内の人口は急増していました。ですから、横浜は都心の開発が置き去りにされたまま、郊外の地域ばかりに骨格もないまま乱開発が頻発していました。

飛鳥田一雄市政の誕生

1963年に飛鳥田一雄という人が市長になりました。この飛鳥田市長の登場によって横浜は大きく変わります。

飛鳥田市長は横浜の現状を問題視し、「このまちづくりをどうしていくか」と議論されたんです。飛鳥田市長のもと、横浜の都市計画が再考されました。でも、従来からの方式では使い物にならないし、役所も古い体制でした。この問題を解決させるには、新しいことを考え出さなければならなかったのです。

当時、僕は民間の地域開発コンサルタントの事務所（環境開発センター）として、事業を始めたばかりの頃でした。浅田孝さんを中心に、3人ぐらいでスタートを切ったころです。私はそれまでに国の役人を経験し、また民間の大会社（日本生命）にも勤めました。役所や民間の大手企業の大きな組織を経験し、そして一転してたった3人の事務所へ飛び込んだのです。環境開発センターはスタッフが多い時でも10人ぐらいしかいない。加川君なんかは、その時に入って来たスタッフです。そこへ、市長になったばかりの飛鳥田さんが「横浜の都市を何とかできないか」と頼んできたのです。

そして僕は「横浜をどうするべきか」と考えました。当時は東大の都市工が設立された頃で、そこでは各地の調査報告や総合計画を作っていましたが、何一つ実現はせずにいました。ただ厚みだけがあるような総合計画がつくられていたのです。既に作られていた横浜の総合計画も同じで、厚みはあるけど実現性に欠けるものでした。飛鳥田市長は今までと同じ提案ではだめで、この厚みばかりの総合計画は白紙にしなければいけないと考えていました。

しかし総合計画を作るには、データ集めが大変で、そのようなことはしてられません。要するに横

浜市は「何をすればいいのか」、これをはつきりさせるのが、コンサルタントの役割なのです。だから紙をたくさん使った厚みがあるレポートでは、このぐらいの厚さのレポートなら100万円かな、このぐらいなら300万かなと、厚みで換算され、調査費を取れてしまっていたのです。でも厚いレポートなんて、誰も読みませんよね。レポートは読ませなきゃいけないし、読ませるだけでもだめで、私たちコンサルタントは「やらせなきゃいけない」のです。「やらせる」ためには、実現できなきゃいけない。

そういうことを考えると、私たちの提案は始まりました。ところが当時はそういうコンサルタントがありません。大学の研究室に研究を委託すると、報告書としては質が高い内容ができますが、あくまで調査研究なんです。調査が目的であって、「問題点をつかみましたよ」「問題をちよつと指摘しました」という内容です。ましてや、この調査から問題の改善等を実行に移すことはやりません。だから報告書は、とても厚いものでした。

報告書で言うだけじゃなくて、実行できるものを提案しなきゃいかんとなったのです。でも、実際には「どのように提案するか」と困りまして、「あーでもない、こーでもない」と色々考えました。そこで編み出されたのが、浅田さんが言う「プロジェクト方式」なのです。当時の報告書や提案は、厚さがあって、しかも1行も読まれずにいました。書いた人間だけが読むようなもので、書いた人間だけが自分で書いて自分で喜んでいて感じでしょ。そうじゃないことをやらなきゃいけないのです。

新たな都市計画の方法

「プロジェクト方式」は特別なプロジェクトを起こすことで、世の中を変え、動かしていく、というものです。僕はプロジェクト方式を打ち出し、「横浜は問題が山積みだ」と改めて現状を意識しました。

最初の取り組みは、横浜を「歴史から見る」ということです。今年は150周年(2009年12月)ですが、実は150年という数は友好条約を結んだ年を起点にして

いますが、当時は横浜の歴史や開港についてあまり知られていなかった。何となく、「開港」と言っているだけでした。だから、歴史からきちんと押さえ、横浜の発祥や、どういう経緯をたどってきたのか知らなければならぬのです。

横浜の文化の始まりは、文明開化です。開港後、明治の日本は「横浜に行かなきゃ、新しいことは手に入られない」と、横浜には地方から多くの人々がやってきたわけです。しかし、第一次世界大戦後の不況で横浜財閥は没落しちゃうし、さらに関東大震災によって街は消えてしまう程、大きな被害を受けました。関東大震災から復興するのは昭和5年くらいの1930年。でもその後、第二次世界大戦で再び壊滅的に打撃を受け、横浜の街は至る所が焼けちゃうのです。しかも、横浜の場合は焼けたことに加えて米軍に街を占領された。そして高度成長期には郊外で宅地開発がどんどん進行してる。だから、三重苦、四重苦、五重苦、六重苦で横浜は、あちこちが痛いんです。

このような歴史を辿った横浜はどうするのか。1960年代、市内には人口が急増し、都市の整備も追いつかない状況でした。都市は住民が増えると、保育園や学校、病院等を作んなきゃいかん。あれも、これも、作んなきゃいかん、という状況になります。作んなきゃいかんけれど、人口が日増しに急増し、しかも設備投資のお金(資金)がない。そう言っている間も、郊外部はどんどん開発され、しつちやかめつちやかでした。

六大事業

「プロジェクト方式」では6つの事業に取り組みました。「都心部強化事業」は、横浜の都心においては人間を中心に考えて、さらに横浜の心臓部を強化する取り組みです。その中心が、「みなとみらい」です。「港北ニュータウン計画」は新しい宅地開発の必要があるけれど、その開発に対して「横浜式」の新しい提案をする計画です。どうせ開発するのなら、虫食いみたいに開発するんじゃなくて、きちんと計画をもって開発をするという方式です。「富岡・金沢地先埋立計画」、これは事業資金もつくらなければならず、ドイツから

お金を借りて、埋め立てをすることになったんです。この計画はそれまでの一般的な埋め立てではなく、新しい取組として埋め立て地を利用して色々な事業を回していく計画です。この計画の一つは、横浜の都心に位置していた三菱重工業の土地を再開発し、三菱重工業には金沢の埋め立て地へ移転をしてもらう計画でもあるのです。三菱重工業の跡地の再開発も単なる埋立事業ではなく、都心部を強化する材料に使い、横浜に無くなっちゃったような横浜らしさを復活させる計画として取組みました。

ベイブリッジ

「ベイブリッジ」が完成したのは1989年ですが、40年前から構想されています。しかもベイブリッジのみ単発の提案じゃなくて、もっと全体のスケールのなかでの横浜の位置づけを再考し、横浜の都心部である関内をバイパスしているんです。

横浜の都心部の主要道路は国道16号ですが、当時は横浜港からのコンテナ車も関内を通る16号を通過する状態でした。もちろん渋滞等の問題も生じていました。その対応策として、横浜港からの新たなルートが考えられ、さらにこのルートの一部を横浜のシンボリックな存在とさせる計画へと展開させました。

街にはシンボルが必要です。「ここは横浜だぞ」というのが、なければいけない。そういうシンボルをこしらせるべく「ベイブリッジ」が生まれました。

横浜という暖簾

横浜の都市は、文明開化から始まり、そして京浜工業地帯がつくれ、日本の工業の生産を担った。その一方で、戦後の住宅乱開発もあった。都市計画は、歴史の良いとこだけ取り出して、悪いところは抑えてこしらせるような方法では、いかんのです。

1960年代の当時の横浜は「文明開化の都市」を謳いつつも、その中身は何もなく、まるで品物がないお店のような状態でした。そこで、「横浜」という「暖簾(ブランド)」の効果が効くうちに、その暖簾を使って

街をより良くしていこうと、なったんです。

例えば外債については、当時は国の政策で外債を促す方針だったので、外債を借りてくれるのは国の政策としても大いに賛成を受けました。だからこの外債を使って、富岡・金沢の埋め立てを進め、そして三菱重工にその埋め立て地へ移転をしてもらいました。後に、その跡地は「みなとみらい」へと発展し、このように外債を捉えることから始まり、一つの事業を動かすことで、次から次へとつながっていったわけです。

そういう戦略を考える中でつくり出されたのが六大事業なのです。また六大事業はお互いのプロジェクトが密接に関係がある計画です。

予算と権限と工夫

この計画に、もう一つ重要なことは、お金と権限です。「お金が無い」「権限が無い」という状況では、何もできないと役人は思っている。僕も最初の仕事は国の役人だったから、そのことはよくわかる。でも僕らは自治体だから、お金はやり方次第なんです。今は民間の活力の利用が言われていますが、当時の行政は「民間を活用なんてとんでもない、民間の奴らなんて入れるな」というのが常識でした。このように「民」と「官」は離れていたんです。しかし僕は民間の会社で、不動産投資も手掛けていたので、民間会社を利用する前提として、多少は儲けさせなければいけないと考えていました。企業には安定的な利潤が必要だから適度に儲けさせて、その資源を利用しながら、さらに大きな事業へ発展させようと試みました。

例えば横浜スタジアムですが、もとは横浜市営の野球場だったんです。それを株式会社として、市民のお金を集めて、横浜スタジアムが完成したのです。市民のお金で完成したのです。でも実は大蔵省はうるさいことを言って「市民のお金でやらせたら危ない、危ないから市のお金をもっと入れてくれ」と懸念していました。みんな頭が古いんです。そのうちPFIなんているのが急に出てきて、新しい事業を民間主導で運営するなんて、言っているんですよ。僕も中央官庁をいくつか見ているから大体わかる。「これやったか

ら補助金はいくら出ますから」ということと言って補助金もらう。本当に必要かは別として、補助金を得ることが先行して、本来やるべきことがわからない状況です。そういう状況を多く見てきました。もちろん使うべきところには、大いに使っていていいです。使うべきなんです。でも「補助金あるからやる」というのは話が逆です。

横浜市は「権力がない」「財力がない」と言っただけで、方法を工夫すれば可能なんです。それまでの役所は「規定に書いてあるから、やります」「中央官庁がいうから従います」という体質でしたが、それでは何もできません。自分の知恵で、自分の働きで、お金が取れそうなところから回って、それをかき集めて実行する。そして主体性を持つ。そういう力を横浜市に付けさせるために、このプロジェクト方式というのは意味があるんです。

縦割り組織

僕は中央官庁や大組織などの強い縦割りを経験した。それを突破する話は、今日はしませんけど、縦割り組織を変えることは重要なことの一つでもあるんです。つまり「総合的にやれよ」なんて、いくら言っても役人は聞いちゃいません。まあ一回は一応聞いているかな。二回目はまあまあ。三回目は、よっぽど自分に得しそうなやるんです。「得ならやる」「得でも、大したことでないなら、やらない」「損なことはやらない」「やらないと困る場合は、やってみよう」というのが当時の役所の体質。僕は、こういう体質がよくわかっているからこそ、そのように言わせちゃだめだと思っていたのです。例えば、担当者に会って言うでしょ「横浜がいろんな問題を抱えていることは、みなさんよくわかっておられる。だから、この計画をやりましょう。これで横浜市が活性化するんです」と。すると、若い人は勢いづきますよ。しかし、局長らは、「私はもうそろそろ定年だ。退職金をもらいたいし、余計な仕事を俺にさせると、縮こまってしまうんです。部長も同じ。課長クラスでも一部にみられました。しかし係長になると、「これから何十年も横浜市に勤めなきゃいかん。

だから、局長や部長のように、ちんたらやっっていくのは嫌だ。だから、やろう。面白そうだ」というのも出てきました。議会も「都市計画をやるというのは、大いにいいじゃないか。やりなさい」と、賛成なんです。ただ、実際には相手と交渉しなければならないですし、お金も、権限も、何もありません。それでも、相手の交渉は勝たなければならないのです。実際に相手を動かすって言うのは大変なものだったのです。

総合計画の本来の意味

私が入庁する前の横浜市は都市としてのプランなんて無く、要するに考えが無い状況でした。当時、総合計画を作り出す場合は、大学の研究室に委託でしただけ、そもそも「総合計画」という「物」はあるんだけど、「考え」は何もない。

そこで、飛鳥田さんが市長となってから、横浜は大きく変わろうとしたんです。「横浜は『こうさせなきゃいけない』』というものを考えようとしたのです。そこで、どのような方式でやるのがいいのか、総合計画を作るのなら中身があるものにしてほしいのです。

鈴木：中間の報告書の段階で、「関内から横浜へ、それから新横浜への都市軸を作るんだ」というご提案をされていました。このような計画から具体的にみないとみらい21の計画が出ていたと思うんですが、その考え方について浅田さんや、いろんな方のご意見もあつたと思いますがいかがでしょうか。

田村：六大事業で、みたとみらいのような都心部強化は、三菱重工業と旧国鉄が主体となっています。みたとみらいは、もともと都市の一番外側に位置づけられ、当時の都心は関内周辺だけを指していました。関内の外側に旧国鉄と三菱重工業があるという位置づけで、その先に横浜駅が開発されました。関内の外側とされた旧国鉄と三菱重工業は、横浜駅周辺と関内周辺に挟まれた形になり、その挟まれた位置関係を新しい力として、横浜駅周辺、関内周辺、三菱と旧国鉄を含めた新しい可能性がありました。そこで「この三

つをつなげて、都心の基礎になるものを作ろうじゃないか」という考えが発せられたわけですね。この時代は「三菱と旧国鉄を何とかしなきゃいけない」と考えつつも、今日にみられるような工場等の再生等は前例がない時代です。昭和30年代の工業用地は「これから発展する」という時期です。ですから、工場跡地の再生なんて考えられない時代で、工業は勢いよくやっている頃でした。ですから神戸の知人に「田村さんは三菱に文句言われなかったのですか」と言われてしまいました。だから、今の状態と当時は全く異なり、工場用地が余っているっていうことは無いんです。

「前例のない事を、どうやってやるか」と考え、悩みました。関内と横浜駅周辺を結びつけるということで、まず「海沿い」を活かす方法を考えました。そして造船所の『『ドッグ』を使わせてもらおう』という発想が生まれたのです。そして、この新たな開発によって、関内と横浜駅周辺をつなげ、これらを一体的な都心にするための絵(図面)を描いたのです。当時は誰も考えつかないものでした。

当時の横浜市の考えは「あそこの三菱等の工場一帯が無くなればいいかな」という程度の考えでした。

国吉：そこで、金沢区に移転することを組み合わせて、移転にあたって実現性ある提案がされたのですね。

田村：単に「移転してくれ」と言うより、得られた資金(外債)をもとに、そのお金を使いながら、事業を展開させる提案でしたので、個々の事業がつながっていくのです。

鈴木：そのような背景を踏まえると、当時ではこの提案がとても画期的なものであったと改めて実感します。飛鳥田市長は社会党ですから、旧国鉄の労働組合をバックボーンにし、工場労働者等を擁護する立場にありながら、工場移転を思い切った提案されたと考えられます。

このような提案に対して、横浜市はどのように捉えられたのでしょうか。入江さんや、加川さんは当時、どのような関わり方だったのでしょうか

加川：当時は環境開発センターのアルバイトだったのですが、絵(図面)はずいぶん書きましたね。でも、わけが分からずなのです。特に詳細な説明もなく「描いとけ」と言うんです。浅田孝さんは建築デザイナーですから、かつこいいか、どうかで判断するんです。徹夜で書いてもダメって言えだめ。そういうことの連続でした。当時は横浜市の仕事だけではなくて、「こどもの国」とか「香川県」の仕事もしていたので、僕は田村さんから頼まれた絵(図面)は片手間に描く時間があったときに描いていたと思います。

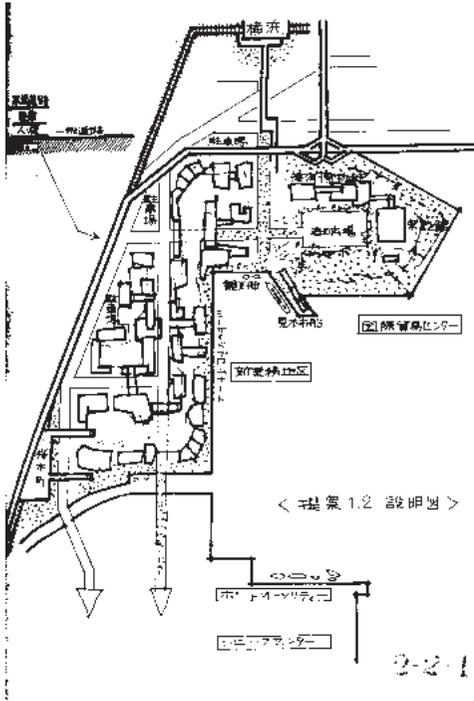
入江：描いておくことに意味があるんですよ(笑)。

加川：ものすごくリアルな絵(図面)を描いた覚えもあります。航空写真に合成したり、そういう方法でも描きました。それらの提案の中で浅田さんが「描けなйдらう」と言った絵(図面)は、高島ヤードと新港をつなぐ計画です。一部の道路が90度に曲がるんです。それでは既存の道路がうまくつながらないし、その90度を「どうやってつなぐんだ」と、そればかり気にしていました。それと「埋め立てたらだめ。埋め立てたら、誰だつてできちゃう。埋め立てないで、この線形をうまくスマートに作りなさい」と言われ、描いても描いても、嫌になるぐらい難しいところでした。当時の環境開発センターには、黒川紀章さんとか、菊竹さんとか、大高さんも出入りされていて、みなが「この道路かつこ悪いね」と言うのです。そんな中で、私はとにかく描いていました。

一方で浅田さんは国際港湾学会で発行したレポートを取り寄せ、港湾のことをものすごく勉強していましたね。それで「ニューヨークには『ポートオーソリティ』があり、港湾機能の必要なくなった埠頭をつないで「こんなことやっているんだ」ということを話されていたのを覚えています。ポートオーソリティって今から四十何年前ですよ。「日本で作るとしたら横浜でやるべきだ」と言っていたのを覚えています。

鈴木：最近、横浜港ハブ港化についてニュースが出ていますが、当時すでに同じ議論をしたのですね。興

図1：都心部強化提案図
出典＝『横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー』、
昭和40年、横浜市



に聞いたら、「それはわかってるだろ、平面・断面・立面を描けばいいんだ。だから3人」って言われました。でも田村さんは、その平面・断面・立面の担当ではないんです。

都心臨海部の「クサビ（関内地区と横浜駅周辺をつなぐ計画）や柄」というのは田村さんの発想です。

国吉：最終的なプレゼンテーションの絵（図面）はどなたが手掛けられたのですか？

加川：高山研究室の人たち等がチョコチョコと描いていたと思います。

鈴木：田村さんのレポートを読んでいると、殆どのレポートは田村さんが一人で書かれていたのかと思うのですがいかがでしょうか。

加川：納期が近づいてくると、田村さんがレポートを全部ばばばと書いていっちゃうんです。本当にすごい。その字は解読できませんけど、印刷屋だけが分かる字です。

田村さんのレポートの構成の仕組みはマトリックスなんです。縦軸横軸の内容を決めて、それぞれ述べることを組み立てる。その表を頭の中で作るということが重要で、それができると「1-1-1」「1-1-2」という感じで物事を順序だてて整理する。それができるまでは何もやらない。また田村さんの指示は、僕には「絵（図面）を描け」と言い、「文章書いてもいい」とは言わないんです。浅田さんもレポート等の文章の指示はしませんでした。

1964年に浅田さんが「三公の原則」という論文を発表され、「公平の原則」「公共優先の原則」「公開の原則」というのを述べているんです。四十数年前に。恐らく、この提言は革新市政にフィットしたかもしれません。浅田さんは三公の原則をそれほど強く訴えてはいないのですが、そこから派生して、色々な提言を述べていました。

鈴木：このレポート（中間報告書）は、港の変化を読み

味深いです。

加川：浅田さんから見せてもらうアメリカの事例はともかっこイイんです。それを参考にしてみました。高島ヤードは45度傾いているし、格好悪くてアメリカのようにならないのです。僕が図面を描いたのは事実なのですが、実は意味は理解できずに無我夢中で描いていた。【図1】

浅田さんはとても格好を気にする人でした。例えば、当時の役所のレポートはB版でしたが、浅田さんは「B版なんてだめだ。国際的には通用しないからA版でやりなさい」と言う程、格好を大事にしていました。そこで役所へA版のレポートを持っていくと役所は「A版は収まりにくいからB版にしてくれ」とそういうやりとりを覚えています。

当時、田村さんが環境開発センターの部長でしたが、環境開発センターには部長という呼び方は無くて、「田村さん」なんです。しかも、当時のスタッフは3人しかいませんでした。何で3人なんですかと浅田さん

きつたということと、当時は第三セクターという考えは無かったと思いますが、会社を作ってプロジェクトを推進するということが提案されていたと思います。その発想にはどのような背景があるのでしょうか。

加川：浅田さんは、民間デベロッパーと行政は担当を峻別して、「企業的なことは行政で担当せず外注しなさい」と主張して、行政(プロジェクトの中心)は少数精鋭で実行させるという考えでした。ただし担当者や知事等がたった一人で何百万人の市民の責任を追うのは無理だから、プロジェクトや参事官制度を作って、コントロールするという方法を提案されています。そんな話も四十数年前の提案なのです。

田村：僕は「第三セクター」という言葉は使わないけれど、僕自身は官庁にも、民間にもいたので、その考えは僕も持っていました。でも「第三セクター」って言っていること自体、何が「第三なんだ」と疑問です。一般的に第三セクターの位置付は「第一が官庁」「第二が民間」、そして「第三」という位置なのです。僕は、「第三」という発想自体がおかしいと文句をつけていました。官庁も民間も一緒にやるっていうことは当たり前であって、一緒にやらないといけないのです。「第三セクター」を否定しているのではなく、「いわゆる第三セクター」と言っている連中の考え方に僕は疑問を持っていたのです。

鈴木：昭和39年8月の中間報告書には総合計画課長の和田さんの記名があり、当時の市役所でもこの報告書について議論があったのでは、と考えられますがいかがでしょうか。

田村：当時、総合計画課というのがあり、その課長が和田さんでした。彼は優秀な文学者のような方で、飛鳥田さんが「和田君は文学者だからね」あるいは「哲学者だから、よく勉強しているんだ」と話していました。実務の内容は分かりません。

入江：和田さんの影響力はあまりなかったと思いま

すね。当時、私は市役所におりましたが、街づくりへの具体的な戦略を聞いたことはありません。

横浜は関東大震災で壊滅的な被害を受け、震災復興がなされました。しかし、それは戦後のモータリゼーションの時代に適応できるものではなかったんです。その後、戦後戦災復興というのがありましたが、「震災復興で街の整備をやった地区は戦災復興はやっちゃいけない」ということになったんです。そういうことで横浜の戦災復興は極めて小規模で虫食い状態にとどまったんです。そこで国からの補助金が無いからといってあきらめるのではなく、しっかりした都市計画を持って準備しておくべきだったんです。

ところが、当時の横浜市にはそうした都市計画もなく、田村さんのようなプランナーも実践家もいませんでした。後になって国は、戦災復興関連事業とか都市改造事業とかたちで事業範囲の拡大を追認するわけですが、横浜市がもつとしっかりした都市計画を持っていたら街づくりは大きく前進したと思います。震災・戦災・接収を横浜の3重苦といい、これに人口急増を加えての4重苦を横浜の街づくりの遅れの原因だと言う人が多いなかで「米軍に接収されている期間に米軍の力を利用して、なんで都市計画をやらなかったんだ」という批判もありました。もし、接収期間に都市計画が存在したならば、おそらく米軍は協力したと思います。ところが、都市計画はなく、結果として決定的に都市基盤の整備が遅れてしまいました。

ですから、浅田さんや田村さんから六大事業などのプロジェクトが提案され、私は「あぁいいことだ」と思いましたよ。本当に。これこそ横浜にとって必要な施策だと思いました。しかも、田村さんがスタートを切ってくれたことが、今日のこの街を作り上げたと思います。もしも、田村さんが、言いつばなしだったら、恐ろしい結果になったと思いますよ。田村さんが自ら実践家として横浜市に入ってこられて、影響力を行使された。これが実ったということだと思います。

特に高速道路網では、横浜の都心部である桜木町から、関内にかけての高速道路の地下化は田村さん一人ががんばったんです。当時の横浜市の道路局は、建設省の出先機関としての役割しか果たさなかった。

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

その中で田村さんがとても苦労されたのは高速道路であり、最終的には建設省を説得できたことは、大したものだと思います。もしも、あの高速道路の計画が実現せずにいたら、大通り公園の上に高架の高速道路ができていたのです。そんな街となってしまうと、横浜は惨憺たるものであったと思います。

その高速道路については後日談もあるんです。私が中区役所の区長の頃の話です。

首都高速神奈川1号横羽線は、市役所から石川町にかけて半地下から地上に上がり、掘割川の高架へつなげられています。しかし、この高架をめぐって地元の商店街が猛烈な反対運動をしたんです。地元からは「なんで、あそこまで半地下で来て、我々の元町では高架を設置するのか。元町は裏方に山手の丘を抱えている。表に高架の道路を作ったら、周囲から圧迫された街になって、大気汚染もひどい状況になる。」という意見が上がりました。

「なぜ元町周辺も地下にできなかつたのか」というと、高速道路局の言い分は「関内は目抜きだ」とのことです。その他は地下にできないと言うのです。すると地元から「じゃあうちは場末か」、という声が上がリ、収拾がつかなくなつたんです。

そこで道路局長が「この状況では工事ができない。力を貸してくれ」と私のもとへやって来ました。この混乱の中に私が入りまして、いろいろと折衝をやつたのです。まず、その発言をした高速道路の担当者には担当から外れてもらいました。その上で、街を發展させる方法の再検討をし、事態を収めたのです。この再検討については後に田村さんの指導もありました。

再検討の内容は、元町と中華街の位置関係です。当時、中華街に来て「元町はどこでしょうか」と聞く人、また元町に来て「中華街はどこでしょうか」というお客さんも非常に多かつたのです。ですから、元町と中華街は街の發展を一緒に考えていく必要があつたのです。

そこで私は「高速道路が高架となつた場合には、そこに川をまたぐ歩行者専用の橋を3本架けます」と提案しました。その橋を起点に中華街の方から見れば、「この橋を渡つたら元町に行く」、また元町から中華街

の方をみると「橋の先に中華街がある」などと、双方の位置関係が理解しやすくなります。この提案が非常に的を得て、地元は納得しました。

さらに、横浜市は建設費を一銭も出さず、全部首都高が負担するという結論をまとめて、道路局長に引き継いだんです。その後、私は人事異動で高速道路の件から遠ざかりました。後で聞いた話では、結局、全部横浜市がお金を負担したと聞きました。とても、がつくりしました。

田村さんは、そのような費用負担等の話にはシビアで、第三セクターをうまく利用する等の方法を用いて、市民の税金はできるだけ使わない方法でプロジェクトを実行させていたのです。もちろん、苦労は計り知れないですが、私はそのような田村さんの意向をもって、費用負担についても取り組んだので、横浜市が費用負担したことは残念に思っています。

鈴木：田村さんが市役所に入られたときに、実は入江さんが田村さんの給料を決めたと聞いていますが、いかがでしょうか。

入江：どういうわけか、私が決めたのです。田村さんが入庁された当時、私は人事係長でしたから。

ある日、飛鳥田さんのプレーンの一人である鳴海さんが私のところへ来て、「これから企画調整室をつくる」と言い、「企画調整部長に田村さんという人を持つてくるから、あなたが田村さんの給料を決める」と言われたんです。さあ、突然言われても田村さんがどういう方か私も存じ上げなかつたですし、しかも計画局から田村さんの論文とか著書をたくさんに持ってこられたんです。でも私には読み込む時間は無く、目を通す程度で給料を決めさせていただきました。「もうちよつと出してよかつたんじゃないか」と後で言われたこともありました。

また、田村さんが企画調整室の企画調整部長になつたことで、全国から「田村さんの下で横浜市で働きたい」という人が多く集まつたんです。さらに外国からも田村さんを慕つて横浜市への入庁を希望する人もいたのです。岩崎駿介さんも、まさしくそうです

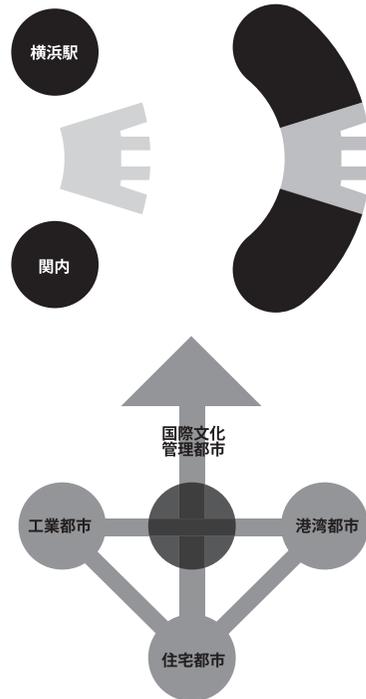
図2：上＝中心地区整備計画ダイアグラム
 図3：下＝都市づくりの目標ダイアグラム
 出典＝『横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー』、
 昭和40年、横浜市

よね。また、東大の池田君とか、岸田君とか、そうそうたる連中が横浜にやってきて、「国家公務員にはなりたくない。横浜市の自治政府で仕事をやりたい」と言うのです。田村さんの方針に影響されて横浜へやって来るのです。その度に、私は給料を決めるわけです。その池田君や岸田君の恩師である、当時の企画調整局には東大の都市工学科の助手であった内藤惇之さんがいて、内藤さんのお給料は横浜市のそれまでの基準でした。しかし、池田君や岸田君の給料は私が決めたので、内藤さんの給料の方が安かったのです。生徒であった彼らの方が給料が高いなんて、それはおかしいですよ。内藤さんの給料の基準は、東大の助手の経験があるので、例えば横浜市立大学の助手になれば同じ教育職として、それまでの経歴の換算は100%の評価なのですが、教員職から行政となると、過去の実績も3割しか換算されないのです。そのように給料は矛盾だらけだった。そういうところを、私は「えいや」（徹底的に）で常識的な判断をしていきました。このような方法も、田村さんという改革的な存在があったからこそ、私も実行できたのだと思います。

また、企画調整室が発足時、田村さんのチームを支えるために「これだ」と思う職員を「一本釣り（推薦）」しろと言われました。そして、それらの上に田村さんという組織の「浮き（釣り道具に例え、組織のトップ）」を乗せたわけです。その後、3ヶ月経って、私自身も田村さんの下で働くことになったわけです。

鈴木：田村さんが横浜市に入られた時と、入る前後の高速道地下化のプロジェクトについてのお話が出てきたので、65年の話からその後について、図を少し準備しましたので、お見せしたいと思います。

実際に提案された報告書では、1965年に市から新しい構想として「横浜の都市づくり」が出され、グラフィックデザインは粟津潔さんが担当されています。その中で「横浜駅周辺と関内を一体化する」【図2】で、こちらは六大事業の図です。このようなダイアグラム等を用い、また具体的な方針を上げ、市民に非常にわかりやすくプロジェクトが伝えられました。一部の断面図の表現には当時のニューヨークのプランに少し



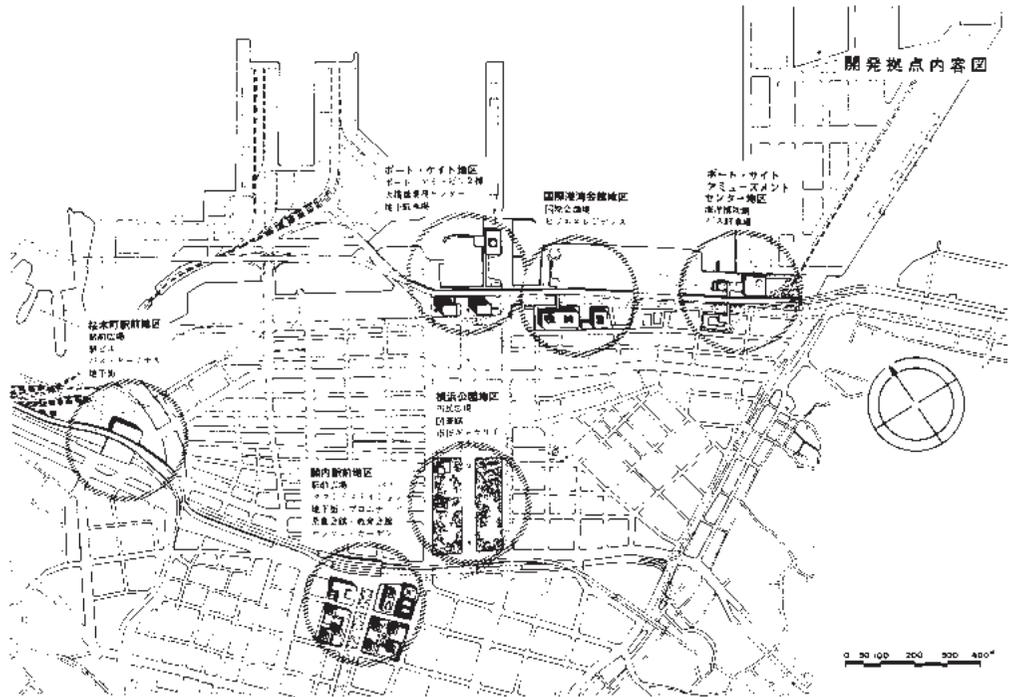
似たような表現もみられ、影響もあるのではと思います。また、あるページには「市長への手紙」という市民からの声が掲載され、そのページの後に「横浜の都市づくりの目標」が掲げられています。「横浜の都市づくりの目標」では工業都市、港湾都市と住宅地、そして国際文化管理都市のダイアグラム【図3】が出てきます。当初、田村さんのイメージでは三角錐だったというお話を聞きましたけれども、最終的にはこういう形で、市民に発表されました。

田村：実はこれは三角錐なんだ。平面で表しているから、このように見えます。でも、立体に起こせば三角錐になっていますね。

鈴木：その後も環境開発センターでは様々な計画を立案しています。その中から興味深い図をピックアップしてお見せしたいと思います。

まずは「みなとみらい」は水面下での折衝ということで、都心部の活性化・再開発の検討調査を環境開

図4：開発拠点内容図
出典＝『横浜都心部再開発基本構造報告書』、昭和41年、株式会社環境開発センター



総合調整型都市づくりの開始
6 大事業 開発コントロール

発センターで担当されています。中でも非常に興味深いと思ったのは、田村さんが横浜市に入られる以前の図から見つけました。この図では「プロムナードを作りましょう」というものを示しています【図4】。中華街、元町がポイントとして示され、プロムナードは元町の前田橋から山下公園へ抜けるルート、日本大通りから山下公園へのルート、また馬車道や伊勢佐木なども示されています。この図は、後の横浜市で実行される都心プロジェクトのひな型のように提示され、報告書の中では「ヒューマンスケール計画」として提案されているのです。

もう一つ、興味深いと思った提案は、日本大通りと象の鼻パークの間を抜きたかったという点です。日本大通りと象の鼻パークの間には超高層のビルが計画されていますが、象の鼻と日本大通りをつなげる提案がなされていました。他には山下公園が1.5倍ぐらいに拡張する市の埋め立て計画もみられますが、この計画はその後適正化されています。また、後に国吉さんが関わられる「産貿センター」周辺プランや、ま

た今の教育文化センター周辺のプラン等、戦略的なスタディがなされます。

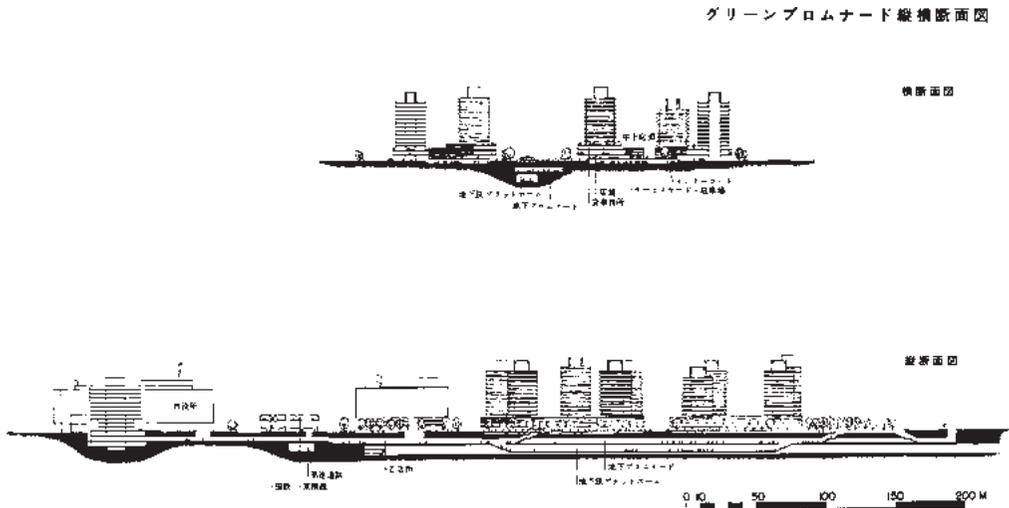
また、この図に描かれたプランは後の「グリーンプロムナード計画」【図5】となったと考えられます。現在の地下鉄と大通公園の断面図で、吉田川へ計画される図です。また、大通り公園周辺には住宅供給の再開発について提案もされています。この提案がなされた頃に、田村さんが横浜市に入庁されています。

田村さんが入庁直前に高速道路の高架が都市計画で決定され、それを入庁直後に精力的に取り組みながら高速道路の高架の計画を大きく変更されました。このような流れで、横浜都心部のまちづくりが進んでいきました。このような六大事業の提案など、環境開発センターでされた仕事について、田村さんはどのようなお考えだったのでしょうか。

田村：環境開発センターから横浜市へ様々な提案をしたのですが、「そんなのできるもんか」と言われつつも、他にも色々な計画を提案したわけです。その中

図5：グリーンプロムナード縦横断面図

出典＝『横浜市閩内・石川町駅周辺地区における開発について』、昭和41年、横浜市建築局・日本住宅公団関東支所計画部



で「六大事業を本気でやろうよ」と、それまでのように『誰かがやる』というのではなく、市が自ら実行しなければならないと考えたのです。そこで、この計画を推進する機構として、また市が自ら実行するため、組織（企画局）が必要であると横浜市は考え、環境開発センターにいた僕は、その相談を受けました。

ちなみに、その組織として「企画局」という名称が上げられていたのです。でも「企画局」なんて弱い言葉ではだめです。この計画は実現しないとイケませんから、『実践』等という具体的な言葉を使わないといけません。役所からは「言葉はあらゆる意味を含んでいますから「調整」という字はいかがですか」と提案があり、『企画「調整」局』という名称が決まりました。

「企画調整局」として議会を通ったのですが、誰を中心に運営するのかという問題が浮上したのです。

当時、僕は横浜市へ入庁する気は毛頭なかったのですが、計画した人間が実践することが重要だと思っていましたし、この六大事業は実践しなければ、意味がないのです。このような理由で僕は横浜市に入庁

し、六大事業を開始させたのです。

今では、一般的に多くのプランナーがいます。でも、僕のように、計画をつくり、同時にそれを実践するために役所に入って、そして実践させちゃったという人は、いないんです。残念ながら。なかには、行政に入ってちょこちょこお手伝いしたという人は若干いますが、僕のように横浜市の中核に入り込んで、実際にやり遂げちゃったという人は、あまりいないと思う。僕はとても有難い経験ができた実感しています。

企画調整室の内部

企画調整局というのは、結局のところ「企画調整部」という組織なので、企画課と調整課がありました。ところが企画課に調整課の仕事、調整課に企画課の仕事をさせてしまったのです。これは人事の都合なのですが、企画調整局の人員を確保する際に「こういう人がいるから」「その人がふさわしいから」と集め、

「細かいことはいいから」と人員の確保を先行したのです。でも偶然にも、企画課・調整課の課長はその職務に向いていたんです。やらせてみたら、非常にうまく行っちゃったんです。

それ以降、企画課・調整課という二つの課で進めました。さらに、その全体をサポートするために、人事の係長をしていたベテランの入江さんが課長昇格となった事を切っ掛けに企画調整局に来てもらいました。企画調整室は様々な部署と関係を持っていないと仕事が進められないので、入江さんを「じゃあ連れてきちゃおう」ということになって来てもらったのです。

企画調整局の組織は、企画と調整をつくり、そして入江さんには人事の立場で庁内の諸問題や特に人事問題を手掛けてもらい庁内を全体的に把握できる体制をつくりました。新人も採用しましたし、私の給料も企画調整局で決めました。

横浜市入庁前の活動

僕は市に入る前に何をしたかという、当時は大阪万博とか、いろんなことやっていたから、決して行政に向いている人間ではなかったと思うんです。でも国家公務員の試験を受けた際は成績優秀でしたし、国家公務員として勤めていた頃は職務をきちんとやりました。でも横浜市へ入庁することに対して、役人の仕事に改めて就くことに違和感がありました。

でも僕はプランナーとしての実践も長かったし、コンサルタントでもあった。ですから、市役所の勤務もプランナーの仕事の一つとして、5年くらい勤めてもいいんじゃないかなと思いました。そして何よりも、この計画を軌道に乗せなきゃいかんという強い思いがあったのです。僕が横浜市に入庁するにあたっては、それが切っ掛けとなりました。

鈴木：浅田さんから横浜市へ「行け」というようなナジェスチョンがあったのでしょうか。

田村：浅田さんには悪いけど、本当の事をお話します。浅田さんは僕が横浜市に入庁した理由を必ず「俺が

行かせてやったんだ」と言い、また「俺が飛鳥田に話をつけて行かせたんだ」という話になっちゃうんです。このように話す浅田さんのお話は面白いので、僕が敢えて「違います」と否定するのつまらないですし、「ああ、そうですね」と聞く方が楽しくていいかなと思っています。

加川：田村さんが横浜市の職員となった後は、例えば「この辺も、こんなふうに描いてみよう」とか「ここにも何かあるかもしれない」とか、発注者としての指示を受けました。当時の図面は手描きで、おそらくスクリーントーンが市販されるようになった頃です。ですので、改めて見てみたら、けばけばしい様な、今では描かれないような図面を描いていました。

鈴木：浅田さんのプランには、軸や広場などが頻繁に提案されているのです。香川県にも「石の広場」をつくっていますが、このようなプランが後に日本大通りの軸線や、緑の軸線構想に発展したと思うのですが、浅田さんは当時どのような考えだったのでしょうか。

加川：どうですかね。浅田さん自身は丹下研究室ですからね。広島で手掛けた計画は、浅田さんが「軸」を意識される切っ掛けとなったと思います。でも、あの頃の「軸」は、浅田さんの意識というよりも、丹下さんが「軸」をシンボライズする形として強く意識していたと思います。

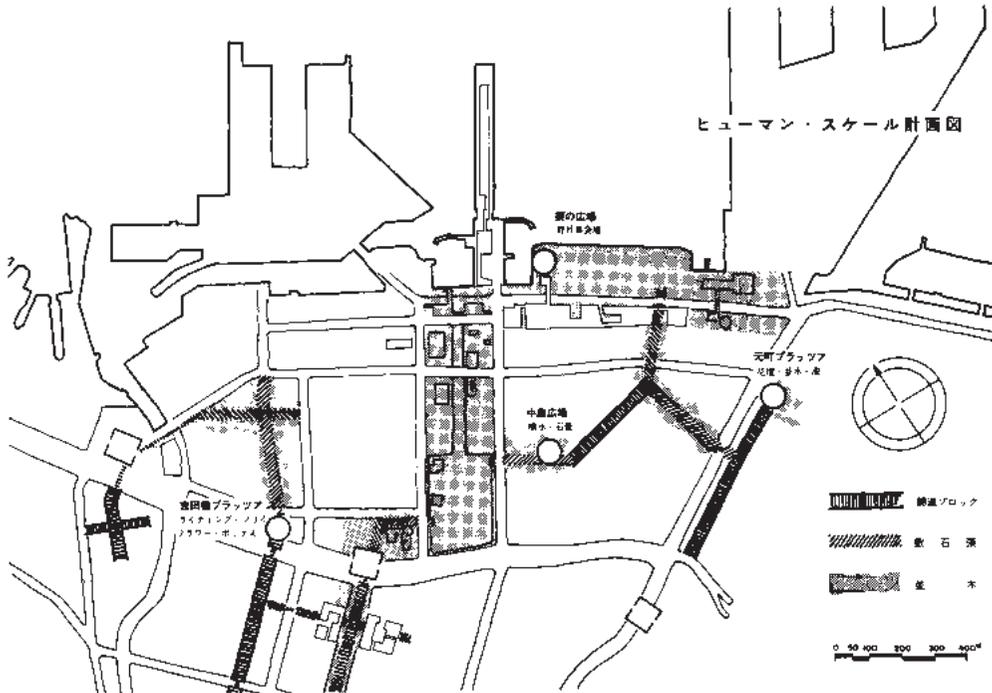
田村：でも浅田さんは、軸が好きなんですよ。だから真っ直ぐに線を伸ばすのです。特に建物も直線を好んでいました。横浜の計画も「真っ直ぐ海に行く道がないといかんね」と、なんでも直角でしたし、その真っすく先に海に行きあたるといったような計画でした。これが大好きなんです。

それが軸であると言われると、軸であるかもしれないけれど、でも浅田さんの考えの中で軸を強調したかは、わからない。

鈴木：日本大通りと象の鼻パークの間に建っていた

図6：ヒューマン・スケール計画図

出典＝『横浜都心部再開発基本構造報告書』、昭和41年、株式会社環境開発センター



東西上屋倉庫を撤去して、日本大通りと象の鼻周辺を軸でつなげるといった構想は、浅田さんから発せられたのでしょうか。

田村：東西上屋倉庫の撤去は、僕が横浜市に関わる当初から考えていました。「何を差し置いても、東西上屋倉庫を撤去せねばいかん。そして『象の鼻（棧橋）』を出さなきゃいかん」という考えがあったのです。

鈴木：そのような背景を伺いますと、2009年に象の鼻パークがオープンし、その時の構想が実現したことは、すごく感慨深く思っています。

加川：東西上屋倉庫も文化財だと言う人もいて、一部から抵抗されたんですけどね。

鈴木：このヒューマンスケール計画【図6】は、馬車道、伊勢佐木、中華街などプロムナードのもとであると思うのですが、これについてはいかがでしょうか。

加川：この図面は、田村さんから言われるままに描いていました。プロムナードの案内タイルのディテールまで構想が進むと、田村さんから粟津さんへ指示されたんじゃないですか。

田村：僕がディテールやったのはタイル絵だね。タイル絵は僕がディテールまでやった珍しい例です。

鈴木：その後、71年に都市デザイン担当が設置されましたが、設置に対してビジョンを共有されていたと思うのですがいかがでしょうか。

田村：飛鳥田さんは歩行者空間を旗印に掲げていました。道路というものは、車が多く行き交う幹線道路のようなものじゃなくて、例えば飛鳥田さんの提案される「お買いもの道路」のような、人間が親しむことができるソフトな意味の道路が必要なんだと言っていた。

景観問題を考慮して道路を地下等へ下げちゃう方法や、また人間が実際に快適に使えるような歩行者

空間をどうやって増やすか等、歩行者空間について様々な検討がなされました。たくさん書類もつくりました。都心プロムナード構想のヒントは、飛鳥田さんの「お買いもの道路」であると思います。浅田さんはどちらかという「軸」を重視しているので、「お買いもの道路」よりも、直線で「ビシッ」とおさめたいと思うんです。

加川：「ヒューマンスケール計画」は大通公園の計画と絡んでいましたよね。

田村：大通公園の構想は、僕が入庁する前に提案したものです。これについては、浅田さんは特に何も言っていなかったな。

加川：大通り公園については、浅田さんからは「ハルプリンを勉強するように」と言われたのは覚えているんですが、計画についての指示はなかったように思います。

国吉：緑の軸線構想と、大通公園の構想はどちらが先なんですか

田村：言葉の綾だね。どちらが「先」とは、はっきりしないですね。

鈴木：「緑の軸線構想」と「大通公園の構想」の計画より以前に、「都心軸線構想」という構想が報告書の中に発案されますが、この二つの構想の根源であると思うのです。「都心軸線構想」から「緑の軸線構想」へ切り替わった切っ掛け等があるのでしょうか

田村：「緑の軸線構想」は僕が変えたと思います。

国吉：都市デザインチームが1971年にできて、「都心の軸線」みたいなものを岩崎さんと一緒にもう一回作り直そうとしたんですけど、結果的に「ヒューマンスケール計画」をトレースしたようになりました。僕たちは「ヒューマンスケール計画」を参考とせず、僕らなり

に街を検証したんです。すると「ヒューマンスケール計画」のような軸になり、ゼロから街を検証したにも関わらず、結果は同じような計画となったのです。

例えば「元町」と中華街を結ぶ「南門シルクロード（南門通り）」では、当時は「通り」らしい様相ではありませんでした。そこで、都市軸として街と街、また歩行者の軸をつなぐ方法をデザインチームでは検証したのです。そうすると、やっぱり「ヒューマンスケール計画」と同じような構想になったのです。

鈴木：田村さんが入庁される前の昭和41年の報告書「横浜市関内・石川町周辺地区における開発について」では、地下鉄や大通り公園のような施設を作る構想が提案されています。これが後の「都心軸線構想」と「緑の軸線構想」に発展していると考えられますが、いかがでしょうか。

加川：具体的な計画を進めたのは、田村さんが役所に入られてからです。僕は環境開発センターでの作業で、このプロジェクトの提案書を田村さんの遠隔操縦で作成したことを覚えています。

田村：大通公園とか、緑の軸線とかの構想は僕が入る前からあったんです。僕は横浜市に入庁して、高速道路の地下化などをやり、一方の市民の空間として「緑の軸線」や「大通公園」をあげて、市民生活を向上させる提案をしたのです。

これは僕が言い出しつぺですが、僕が発案して、僕が実行するよりも、第三者の提案に対して「この提案がいい。採用しよう」という立場の方が、客観的に判断しているようで、この方がいいと思うでしょ。だから、「大通り公園」等の計画が環境開発センターから提案されたことに一つの意味を持っているんです。「都心軸線構想」と「緑の軸線構想」は僕が市に入る前から構想し、「緑の軸線」や「大通公園」は僕が実は提案者でもあるのです。でも、あくまでも「『企画調整部長』が言っている」というのではないのです。このような方法は、役所で計画を実施する場合に重要なことです。第三者が発案するのが重要で、逆に、発案者が役所の

職員であると「あいつが言った」と言われ、しがらみ等もあって、実行しにくい。そもそも、関心を持ってもらえない。でも、第三者の提案であれば、役所としては精査する立場であり、ふさわしい提案であれば実行に移しやすい。「これはすごい計画だ」と、盛り上げることもできるのです。

でも、このような方法で進めるのは、簡単なことではなかったです。行政は既に決定されている計画を簡単には変更できないのです。「そんなの、やらなければいいじゃないですか」と、言われてしまいます。

鈴木：この一連で驚くのは、高架での高速道路計画が既に計画決定されていた大通り公園に対して、市が発注者として地下鉄を大通り公園の地下へ設置するスタディを進めていることです。これは当時の行政の常識では考えられないような行為であると思います。

この背景には、六大事業の構想を含めて、環境開発センターに横浜の都心の将来像を任せる、また田村さんに横浜の将来像を任せようという考えを持つ人が行政にいたことで実現をしたと思います。その実態についていかがでしょうか。

田村：でも、その実態は市長以外、なかなか理解を得られなかったのです。

鈴木：やはりトップの決断・方針だったんですか。

田村：トップの方針ですが、でもトップの2番目の人は僕の構想には基本的に反対でした。でも最後は仲良くなりましたよ。

しかし、反対するような人の意見に流されてしまったら、従来通りの役所のしがらみに固められてしまったと思います。僕は、そのような「しがらみ」等に左右される事態から脱しなきゃいけないと思ったんです。

国吉：入江さんは、当時についていかがでしょうか

入江：今日は話題に上がらなかったのですが、六大事業の一つである港北ニュータウンについてです。これ

は田村さんが考案した開発手法なんです。例えば、多摩ニュータウンは新住宅市街地法を用いた開発なので、開発地域を一斉に開発して、一斉に住民が入居したので、一斉に高齢化が進み、一斉にゴーストタウン化しています。一方で港北ニュータウンの場合は、地主の権利を残しつつ区画整理を実施したので、地域の社会的な変化のペースもゆっくりであると思います。もちろん、開発には時間が掛かりました。でも横浜では市街化区域と調整区域の線引き等の工夫をしているので、地域を一斉に開発する住宅地開発はせず、土地の利用は幅を設けています。ですから地域が一斉にゴーストタウンになることはないんです。

国吉：横浜市は、港北ニュータウンの開発面積のうち34.5%しか買っていないんです。残りは公団に買ってもらい、また一部は地主が所有したままです。土地全てを購入せず、さらに一部の土地を所有者が保有していることが、ゴーストタウンを避けられた大きな要因でもあると思います。

田村：港北ニュータウンの開発当時、農政局が地主に対して強い力を持っており、当時の担当者は協力してくれました。でも、その担当者自身が計画をし、ニュータウンの開発を手掛けたのではなく、誰かが計画をして「私に指示をくれれば、私はしやりきりにやり遂げますよ」という立場でした。計画が発足された以上は「その先は私が担当させていただきます」また「言われれば引き受けるという以上、何が何でもやっちゃう」というタイプの人は仕事師のなかに多いんです。港北ニュータウンの開発は大場さんがそのように、力をとても発揮してくれました。

鈴木：1958年の国際港都開発計画で『港北特殊開発地域』計画が発案されています。住宅開発の計画のようですか、その後に検討したようにも見られませんでした。環境開発センターが六大事業の提案をされたのが昭和40年の12月で「港北ニュータウンの開発プラン」です。その計画の発表直後に港北ニュータウンは検討が始まり、この開発は六大事業の中でも進行

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

が早かったと思います。このような流れについて、いかがでしょうか。

田村: 港北ニュータウンの開発が早く進んだ理由は、開発地域内に市営住宅を作る計画を入れちゃったんですよ。なので、その計画と同時に土地が動き出しちゃったんです。だから早く処理をしないと、このままでは市営住宅をはじめとして、地域が一斉に開発されてしまう。このような状況で、どのように対処するか悩みました。

ところがこの市営住宅の計画は建築局の市営住宅担当が土地を探している状況で、また土地価格を決めかけている段階でした。そこまで進んでいる話があるから、私達も計画を抽象的なことは言えない。だから、市営住宅をできるだけ、奥に奥に中に入れちゃうという戦略でやったんです。

国吉: 今日一日では語りきれないと思いますので、続きは気候がよくなった頃にしましょう。質問など、いかがですか。

質問: 田村さんが思い描いていた計画が長い年月をかけて形が見えてきたと思いますが、田村さん自身が一番気に入っている部分と、一番気に入っていない部分があれば教えていただけないでしょうか。

田村: 「気に入る・気に入らない」というのは、その時々で物事も、感覚も変わるので、一概に言いにくいですね。とても気に入ったからって、有頂天になってはだめなんです。「気に入る」基準が其々の時点で違うものなので、はっきりと言えないものですね。

でもあえて言えば、企画調整局という組織です。今では無くなってしまったけれど、これは自治体や中央官庁が持つシステムとして珍しい組織です。少なくとも他の自治体では、僕のところでやったような企画調整局はないと思います。その後も。その当時の自治体を考えると、横浜市が一番進んでいたと思います。でも、その「一番を続けられたか」というと続けられておらず、「横浜市なんて」と言われるようになってしまった。でも

当時は、少なくとも私から見ても「一番」であつたと思いますし、また多くの方々から褒められたものでした。

例えば今日の話の中にはなかったけど、「アーバンデザイン」というシステムは他の自治体では、当時ではありえない制度です。国もそのような機関は持っていないんです。その中で、横浜市が最も先進的にやれたことは誇るべきことであると思います。だからそれが一番評価すべきことかな。

でも、当時に限らず今も、このような組織は理解されにくいと思います。企画調整局のシステムは水準が非常に高いです。企画調整局で提案された計画は、実際にアーバンデザインへ展開しました。

僕は地方自治の在り方を示したという自負を持っています。

国吉: 当時の横浜の都市計画はとても遅れていて、しかも縦割り行政でした。でも縦割り行政であつたため、外部の専門家を介入しやすい状況でもあつたと思います。でも、今は状況が多層化・複雑化しているから、それらをスパッとつなぐ提案はしにくいという状況の差はありますよね。

田村: いや、複雑だからこそ、効果を発揮するのだと思いますよ。そもそも企画調整局の「調整」とは、どんな意味を差すのかということ、調整っていう字はA(調べる)とB(整える)が相反していて、AとBがお互いにやり合っている。でも、AとBがやり合ってるなんて、そんなもの適当にあしらえばいいのです。大事なことは要するに「何をやりたいか」ということです。

例えば、「俺は月に行きたいんだ」という提案に対して、検討した結果、「月に行くことが望ましい」とします。結果が提示されると、次は実行のための方法を「どういうことを、備えていったらいい」等と考察します。すると、徐々にその実行のための「基準」、「月へ行く基準」がはっきり見えてくる。

ですから、ただ闇雲に「複雑だから大変だ大変だ」と言っただけ始まらない。いつも世の中は「大変」なのです。また、「大変」ってことは、進歩しているってことなんです。大変だから面白いのです。大変だから創造性

があるのです。複雑だからこそ、益々面白くなるのです。

質問：田村さんら企画調整局が当時の役所内において、細かい動き等も把握されていた事、組織を作られた事、さらにそれを「どのように、つなぐか」と検討し、指示されていたことは特に興味深かったです。現在の「都市デザイン室」は、田村先生のそのような活動から展開した部署なのですが、この展開について詳しくお話しただけないでしょうか。

田村：企画調整局に任された仕事は、メインは六大事業というプロジェクトを推進することです。それから二番目は土地利用のコントロール。これは、建物を建てるようなことと異なって、成果物が明瞭に見えにくいけれど、横浜市都市計画において重要なプロジェクトでした。三番目はいわゆる「アーバンデザイン」で、1番から3番までのプロジェクトを3本柱にして企画調整局は展開しました。この3本柱がうまく絡み合ってきたことでプロジェクトは成功へ導かれたわけです。

質問：プロジェクトを動かす際、どうやって人を動かしていったのでしょうか。またどのような組織を作られたのでしょうか。

田村：組織というのは、例えば「企画活動調整局」という組織を作ったとしても、その組織に適した人間がいなければ機能を果たせません。その組織に該当する人間をどうするかということ、とても難しい。しかも「企画調整局」は前代未聞の組織ですから、適合する人間であるかという判断基準もないのです。

適する人間というのは、プロジェクトを実行するうちに育つと思います。実際に何かものごとを動かすために、過去の事例の話の聞いたり、本を読んだりして学ぶことはすべきことですが、それだけでは人間は育たないんです。

何かやってみて、失敗があつて、そういう衝突があつてこそ人間は形成されると思います。或いは、その動きや活動のなかで、自分自身やプロジェクトを考

え直してみても、「やっぱりこうなんだ!」と再考してみる。すると、答えは違うところ、思わぬところから出てくるのです。そういうことによって人間は育っていく。

だから企画調整局っていうのは、人間を育てるシステムでもあつたのです。「調整」って言っても初めから調整できるわけじゃない。初めは能力なんてないんです。でも「それを、みんなで作って行くんだ」という強い意志をもつシステムであつたと思うんです。

国吉：企画調整室は過渡的、暫定的、実験的な段階が一番面白く機能していたんじゃないかなとも思います。

田村：確立すると、権威になってしまうこともありますからね。

国吉：そのように権威になる前の段階で、右往左往している状態が一番元気があつたのかもしれないですね。

田村：色々突つかかってくる奴は、たくさんいた。変な意味で言うと、ある種の役職、権力を握っていてとなると、ゴマをする奴が多くなっちゃうんだよね。でも、ゴマするなんて面白くない。自分の意見を持って、僕の提案にも「その提案は問題です」と指摘する奴の方がよっぽど面白いし、素質を持っている。ゴマすりなら、目的へ向かっていないのと同じ。

ただ、そのやり方は、「上手にやった方がいいですよ」とか、相手をきちんと見て、そこで人間同士が「やりあう」、上手に「やりあう」ことが大事なのです。その「やりあう」ことで、お互いの価値を認め合い、「あいつは反対したけど、良いこと言ってるなあ」と、相手の考え方を、みんなが理解できれば、進むべきこと、組織、そして人間同士が広がっていくと思うのです。これは素晴らしいことです。

質問：「若手は元気があるから、若手を刺激してやっっていく」という方法のお話がありましたが、僕が感じるのは、国吉さんから「当時、やっていた」世代が今も元気があり、反対に今の若い世代こそ元気がないと思うのです。

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

田村: 国吉くんらが今も元気なのは、それは実践したからなのです。「元気がない」というのは実践が足らんのだよ。元気がない人たちは「実践するんだったら、誰か何か御馳走してくれないかな」と思っている。そんな考えでは、何もできないのです。「自分で考えて、自分から動く」というやつがある程度の人数、或いは半分くらいでもいれば、全体的に元気になってくるかもしれないですね。

質問: 当時、六大事業を考えた際、新横浜の位置づけは、どのようなものだったのでしょうか。

田村: 僕の本にも書いているのですが、しかるべき色んな都市計画を新横浜でやっているんです。細かいことだけど、例えば新横浜周辺では区画整理を実施しました。国鉄は当時、田んぼばかりの何にもない地域に新横浜の駅を作ったんです。何もない地域であつたから、しかるべき区画整理を実施できたとも思います。

当初提案された区画整理は、この地域を将来的に都心化させるにあたって問題ある計画でした。そこで、幾つかの提案を加えました。

例えば歩道は壁面線後退によって、歩道幅を確保しました。でも実は壁面線後退は法的な規制ではないので、強制力はないのですが、基準として新横浜周辺に壁面線後退の基準を制定したのです。ですから当初の区画整理を実施していたら、新横浜周辺は街として収集つかない状態になっていたと思います。新横浜においても色んなことをやりました。

もっと広域的に言うと、例えば「首都圏の中の中心になるような場所はどこだ」という委員会等で、私は「地域の認知度をある程度上げなければいかん」と議論をしたのです。あれこれ、あれこれ、多くの議論をしましたが、細かいことに捉われていたら進みません。

ポイントは「どっから動いていくか」なんです。状況を見極めて、動かすべきところから手をつけなければなりません。でもその場合、陥りやすいのが「こつちが動けそう」「簡単だから、やれそう」と言って、簡単な方をやりたがってしまうのです。特に役人はそのような傾向がみられます。

都市計画は「やれそう」だから実施するのではない。「やるべき」だからこそ、実施するのです。「やるべき」というのが、基準なのです。

一方で「やるべきこと」は、実施に向けて大きなエネルギーが必要になり、その必要なエネルギーを作り出すことが、担う人を作り出すことが、「面白く」もあり、「難しく」もあり、さらに「挑戦をしていく」のです。このようなことを見つけて、若い人にやってもらいたいですね。

難しいことなんて、山ほどありますよ。私は22世紀に向けて本を書いています。僕が以前に出版した本では36項目か48項目ぐらいの都市問題を提示しています。その一つでも問題をきちんと解決できればすごいもんです。でも、そういうところから、みんな逃がっている。逃げないということです。

入江: 田村さんの本に書かれていることの一つに「中期5カ年計画」が上げられています。その当時は非常に変化の激しい時代でしたので中期の5か年計画を作ってもあまり意味がなく、田村さんもあまり意味がないだろう」と感じていたと思います。ですから、実はやる気が引けていたのです。

でも、実施してよかったと思う計画は、横浜の西口の新田間川の埋め立てについてです。その計画は、新田間川を埋め立ててそこにビルを建てるというもののなのですが、実は裏には大きな利権があつたんです。その計画を、なんとしても止めなくては横浜駅の西口は乱開発が大きく進んでしまいます。そこで「中期5か年計画」を用いて、この計画を「認めない」という方針を固めたかったのです。既に出されている建設計画案を「これはやらない」という計画案に乗せるのは、ちよつとイレギュラーな方法だったんですけどね。私も、とても脅かされましたが、でも「中期5か年計画」が実行でき、その埋め立てを避けられました。

田村: そうですね。少しイレギュラーだったかもしれませんが。これを動かしていたのは、僕が動かした財界のトップです。横浜の財界じゃなく、日本の財界のトップと、官界のトップと、学会のトップ等、多くの財界の

トップが動きました。

当時、僕らはとても騒いだものでした。だけど「騒ぐ」ように動くことで、物事は大きく動かすことができると。一方で物事は動き出すと、一部に「俺は知ったこっちゃないよ」という、やっかいな変な連中が出てきて、計画の進行を妨げることもあるのです。だから最初の段階で徹底的に抑えていないといけないのです。軟弱なことを言っていたら、だめなんです。「戦い」と言えば「戦い」ですが、それは大変なことでした。そんなこと、あまり書くことではないので、事実として今度の本に多少書いておきました。

実行するには、相手が強そうだからと言って逃げるのではなく、強そうだからこそ、大物だからこそ、自分の力をいっぱい込めて叩いて、主張するのです。挑戦するのです。そのようにして僕は横浜市の自主性を示し、横浜市を確立させたのです。

国吉：伺いたいお話は尽きることがないのですが、暖かな陽気となった頃にまたご講義いただけるものと希望しております。今日は体調がすぐれない中、誠にありがとうございました。

田村：年だからと言っても、誰だってやらなきゃいけないことがあるんです。若い人は何でもできるんですよ。年をとってしまつて、やりたくてもできないのは、本当に悲しいことです。僕よりも若くして死んじゃった人も、たくさんいます。僕は幸いにも、生きているから話だけはできる。でも、「やる」ことはできない。でも皆さんには無限の可能性がある。その中で、自分で、自身の考えをやつていかれるわけです。「大きい」「小さい」なんていうことは関係ないのです。人生の限られた中で、できることを全力です。「坂の上の雲」(司馬遼太郎)のように大きな、でかいことに限らず、「坂の下」だつていいんです。

僕からの質問です。みなさんが取り組んだ活動で苦労したことなどの話を聞かせてほしいと思っています。

国吉：鈴木ゼミの学生から今日の感想は？

学生：田村先生の本「都市横浜をつくる」を読み、さらに今日のお話を伺ったことで、改めて田村先生の本を読み進めて都市だけでなく、田村先生のお考え、活動を学んでいきたいと強く思いました。僕も将来、是非、横浜市の都市デザインというものをやつていきたいと感じました。

国吉：そうですね。学生のみなさん、本日お集まりのみなさん、これからも励んで行きたいと思います。今日はありがとうございました。

——田村明先生は、この講義の約1ヶ月後、2010年1月25日に永眠されました。貴重なお話を伺う機会を与えてくれた事に感謝すると共に、先生のご冥福をお祈りいたします。また、この講義録については、国吉直之、鈴木伸治両名の責任のもと校正を行い、掲載させていただきました。——

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

II

土地利用コントロール
宅地開発要綱ほか
平成22年1月13日



講師
廣瀬良一

国吉：「都市デザイン連続講座の第二回です。廣瀬さんは昭和46年(1971年)から企画調整室の土地利用調整業務を担当し、その後企画調整局の調整課、都市計画局や建築局等、都市計画・建築の専門家として政策立案、調整業務を担当し、最後は総務局長や、横浜市助役をなされました。今日は土地利用コントロール、宅地開発要綱等の初期についてお話しできます。よろしくお祈いします」

企画調整室等での活動

廣瀬：「私は建築職として横浜市に入り、最初の仕事は建設局での戦災復興の区画整理事業でした。戦災復興とは、第二次世界大戦で壊滅的な戦災を受けた横浜市の基盤整備の一環として、国の補助事業で行った市内主要区域の区画整理事業です。具体的な業務内容は移転計画を中心に、どの敷地に、どの建物を、どのように移設するか、とかいう移転計画、また移転に伴う補償等でした。その後建築局で学校建築の担当を10年務めました。当時は高度成長前の人口の急増が見え始めた頃で、学校建築の事業は既存建物の建替えよりも、学校の数を確認することが重要でした。当時の横浜市内には小学校中学校合わせて200校程(現在は500校)ありましたが、うち鉄筋コンクリートの建物は旧市街地に焼け残った数校のみで、多くは急ごしらえの木造校舎でした。その後の高度成長に入ると、多い年は1年に10校の新設校を建設する異常な現象で、標準図に基づく同じパターンの鉄筋コンクリート造の校舎を造り続けました。その他には昭和32～33年頃に横浜市庁舎や三ツ沢競技場等の建設を手掛けました。

私が企画調整室に入ったきっかけは、昭和44年に建築局の宅地指導課で開発指導を担当していたところで、田村明さんから声を掛けていただいたことです。私が企画調整室に呼ばれた当時、スタッフは田村さん含めて10人弱で、企画課と調整課の2課のみであったと思います。その後、コントロールの分野を担当する副主幹というセクションができ、私はその副主幹グループへ配属されました。このセクションはその

後総合土地調整課と名称がつけられ、その初代課長を含め、11年間に渡って田村さんをサポートさせていただきました。その後、昭和55年からは建築局の指導部長を担当いたしました。

建築局の指導部では建築開発の行政指導や許可業務が中心で、現在で言う宅地・建築等の全てを指導部長が把握していました。実際には、市民からの様々な苦情の他、議会側の圧力、また同和団体等の圧力が特に厳しく、指導部の業務は本当に激務でした。当時の横浜市は同和問題が多く分野に及んでいた時期で、私の先輩は長くで1年程、短い人で3か月程でダウンしてしまいました。私は約2年間務めましたが、このポストで約2年間務められた人は私以外にいませんでした。

その後、再び田村さんから依頼があり、「みなとみらい21」の担当主幹となりました。当時、みなとみらい21の担当部長であった小澤恵一さんと、指導部の私とが入り替わり、同時に建築局の指導部が建築と宅地との2つの部に分かれました。小澤さんは宅地部長の方を担当され、建築部長の方は長久保さんが部長を担当されました。

私がみなとみらい21の担当についていた当時は、みなとみらい21の開発着工を1年後に控えており、その中で埋立の免許、公団の区画整理事業の認可等を、1年の間で解決させなければならない状況でした。加えて、三菱重工業造船所の移転計画がオイルショック等の社会経済情勢の変化で、計画に対して約10年間の遅れとなっていました。また移転や都市再整備事業は、横浜市と三菱重工業との間で費用や土地について細かい取り決めがありましたが、この横浜市と三菱重工業との協定を全面的に改訂し、都市整備公団が参入の上で新たに三菱地所が土地の大部分を買い取るという協定へ変更をしたわけです。これが大変なことでしたので、さすがの小澤さんも音を上げたくらいでした。そんな後に私がみなとみらい21事業の担当となり、恥も外聞も、夜も昼もなく、がむしゃらにみなとみらい21の開発に立ち向かいました。おかげさまで予定通り担当着任から1年後の昭和58年11月8日、MM事業の無事着工となりました。ただしこ

の起工式では、どの大臣を、どの順序で入れる等も、我々の仕事でしたので建設省、運輸省、国土庁、また環境庁、大蔵省等をかけずりまわりました。みなとみらい21の起工式を無事に終了し、後にランドマークタワー、国際会議場やクインズスクエア等の建物が次々と建設されたことは私が担った仕事の中で最も深く心に残るものでした。

土地利用の「コントロール」

当時企画調整局ではコントロール、プロジェクト、アーバンデザイン、この3本柱をかかげて都市計画をつくりました。私はコントロールについて企画調整局で、一貫して関わりました。このコントロールとは、法律制度をできる限り活用しつつ、一方では横浜独自の手法で都市計画を調整・推進させることです。

当時の横浜市における企画調整局の位置付けは、企画調整局が市長の下に直接結ばれ、企画調整局を介して各局や各区へ指示がされる組織でした。また企画調整局は各局の事業、予算、人事等へも指示を出したのです。ですから、他局では田村さんを「田村天皇」と言う人もいました。また企画調整局では都市問題調整協議会を所管していました。この会議は各局を横につなげる役割をもち、各々の事業や調整事項を部長職の皆さんで協議し解決させるための会議です。

コントロールの具体的な内容は、一言で言えば土地利用をいかに整えるかということです。その手法はまず、法律に基づいて開発計画等を事前にチェックし、法律に足りない部分を横浜市独自の施策を用いて補完します。用途地域や高度地区等では法律上の制度をできるだけ活用したのですが、宅地開発要綱等の指導基準は横浜市独自の基準です。

横浜市独自の基準である宅地開発要綱は、横浜市が宅地開発を許可する大前提や、横浜市としての開発のあるべき姿を求めたものであり、いわば開発の憲法的な位置づけとなっていました。後に、この開発指導要綱は、全国の各自治体に瞬く間に広がりました。実は横浜市が宅地開発要綱をつくる以前に、川崎市や川西市にも類似するものがありましたが、このよ

うな中で、横浜市は更に開発指導要綱を開発の憲法的な存在までに整えたと言えると思います。

市街地環境設計制度

次は市街地環境設計制度についてお話しします。市街地環境設計制度とは、当時の建築基準法による総合設計制度の横浜市版です。この総合設計制度は、敷地内に一定の公開空地を確保することによって容積率を緩和するものですが、この制度において横浜市が独自とする点は、その公開空地の公共性をウエイト付けした点です。例えば、歩道を拡幅する場合、セットバックする面積に対して2倍のポイントを与え、一方でセットバックする部分が道路に対してに高低差がある場合（道路と一体で利用できないような場合）は、逆に確保する面積に対して0.5倍のポイントを与える等のウエイト付けです。この方法は、横浜市の実態に即して、国の総合設計制度を有効に活用したものだと思います。

観点が違いますが、山手地区の景観風致保全要綱についてであります。山手地区には、横浜らしい特異な景観があり、この景観を保全しなければなりません。私の記憶ですが、山手地区内で11か所の景観基準点を設定し、重点的に景観保全に取り組みました。当時、山手地区、及び周辺地区の建築が山手地区の景観を阻害をする危険性がみられ始めており、これらの建築の規制を巡って様々な議論がありました。その一例ですが、みなとみらい線の元町中華街駅から谷戸坂を上がった右側に、第百土地という会社が造った茶色いレンガタイルを貼ったマンションが建っていますが、これの当初の計画は、現在の高さより3層程高い計画でした。計画通りに建設されると景観基準点（外人墓地付近に設定）からの景観を阻害するため、建物を計画のより3階分を低くしてもらいました。この例は山手地区風致保全要綱をもとに計画変更を実現させたという景観風致保全要綱の一例です。

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

日照等指導要綱

次は日照等指導要綱です。これは様々な功罪がありました。当時、日照等指導要綱は市民局の日照等相談室が扱い、日照問題の解決を促していました。しかし、デベロッパの圧力や周辺住民の陳情等、様々な問題を抱えており、あつてはならない日照汚職事件も発生させてしまいました。その汚職事件とは、JR磯子駅の周辺にマンションが同時に10棟程建設され、約3000戸の住戸が供給される計画について、周辺住民との調整中に市職員が成功報酬を受け取ってしまったというものでした。その担当者は飛鳥田市長が自分の片腕とさえ思っておられた方でしたので、公言はしませんでした。その事件を切っ掛けに、飛鳥田市長は横浜市長を辞められたと思っています。

その後、建築基準法の改正により、日影規制が導入されました。しかし横浜市の日照の基準は、正午を中心とする良質な日照を一定の基準まで確保させるものでした。よって建築基準法が改定された後も、横浜市は日照等指導要綱を活用し、標準的な日照時間を設定し、基準を満たす日照の確保に務めました。

高度地区

また高度地区の改訂においても、独自の指導基準がありました。例えば、第一種住居地域については、北側に位置する住宅の1階への日照を確保するため北側斜線の基準を高度地区に導入しました。

このような内容が、当時の私どものコントロールの具体的な内容であり、法律事項を最大限に活用し、現況に合わせて、市民、そして横浜市のために、行政のあるべき姿を求めてきました。また企画調整局では、住民参加に基づく計画的都市づくりを基本理念として、政策決定、計画の立案、計画の調整、事業推進、管理運営に至るまで一連の総合的な都市計画活動を通じて、自治体の主体性の確保へつなげました。これらの運用手段を総称して「横浜方式」と言っています。

横浜方式

横浜方式とは、

- 一：都市の問題を総合的に把握する。
- 二：問題解決の戦略的目標を設定する。
- 三：その中で自治体が主体的に対応すべき目標を設定する。
- 四：現行諸制度を総点検し、その評価に基づき目標を設定する。
- 五：それらの補完的諸施策を立案し、実行する。
- 六：更に新たなシステムを創造する。
- 七：国等の関係機関に対し、現行諸制度の改善をプッシュする。

という7つの手段が上げられ、横浜が独自の都市としてのアピールも含めています。これらは自治体が自ら市民に対して、法律の取扱、補完的諸基準等の行政姿勢・基準について掲示・実施するものが横浜方式であると思います。これは、様々な問題を行政が総合的に把握し、その問題を解決する手段方法について戦略的に目標設定、及び運営方法を示したものであります。

そこで、横浜方式を実現するために現行制度の評価や活用、一方では法律を否定、又は無視する考察もしました。当時、横浜市としてはこのような多様な取り組みをしなければ行政としての責任が果たせないと考えておりました。結果的には、市民やデベロッパーからも理解を得られ、また最大限に活用できたと思います。この方式を活用して、宅地開発要綱や日照等指導要綱等、法律を補完的する諸施策を立案・実行に至ったわけです。

横浜方式の7番目には「現行制度の改善」を上げています。これは現在の法律等に対して制度の改善をプッシュするものです。当時、田村さんと一緒に何回も建設省等へ行き、ある時は建設省の担当者から「横浜市はいつから独立国になったのか」と皮肉られたこともありましたが、しかし田村さんは現状に対して行政が責任を果たすため、法律の問題点や修正

等の提案をしました。また提案に対して、即日の対応が不可能ならば横浜の制度を認めるように折衝もしました。問題の解決策等は、本来であれば法律的な規制誘導が望ましいと思いますが、横浜市規模は全国一律の規制では制御しきれない状況でしたので、行政指導基準すなわち補完基準をつくって対応したのです。

コントロールにおける横浜方式

一点目は法律の規制誘導として市街化区域と市街化調整区域の設定「線引き」(開発抑制、都市農業育成＝市街化調整区域を極力広く指定)です。市街化区域は10年以内に市街化を図るべき区域であり、それ以外の区域は市街化調整区域としての山林・農地等を差します。横浜市における市街化調整区域は極力広く設定し、逆に市街化区域は狭めました。その理由は、前途のように市街化区域は10年以内に市街化を促進する区域であり、10年以内に市街化に伴うインフラ整備等の公共投資が伴うことを意味します。しかし、当時の横浜市の財政状況ではこの公共投資が難しいため、市街化区域の範囲を狭めたのです。例えば、当時、山林であったこどもの国線沿線では、周辺の地主や東急電鉄等のデベロッパーから開発計画が提案され、市街化区域への要望が多くありました。しかし結果的には当面は調整区域とし、必要となった時点で市街化区域へ変更するという手法を用いました。ですから、現在は住宅地となった地域ではありますが、当初は市街化調整区域であったのです。

二点目の「用途地域」(建築容積率の適正誘導＝第一種住専、低容積率の選択指定)においても土地利用を極力抑える手法を用い、第一種住専を広く設定しました。一方では、緩和の手法も活用し、公開空地や前面道路側のセットバック等の条件によって規制を緩和しました。このように第一種住専指定のように、容積率を極力抑える規制を保持しつつ、一方ではその規制を緩和する許可制度を活用する等の方法を用いることで、対応してきました。

三点目の高度地区(都市空間の創造手段＝最高限高さ制限、北側斜線制限の設定)は、北側斜線によって日照の確保、或いは実質的に建築容量を抑え、同時に高さ制限を解除する条件付け等を併用してきました。この方法は建築基準法の建築確認行政から許可行政へ転換する意図ともみられると思います。

四点目は「関連地域地区」(土地利用の機能的誘導＝風致地区、防火地域、臨港地区指定)では、山手地区の風致地区、また中心市街地での防火地域等が上げられますが、これらを管轄する法律及び省庁が各々異なっています。臨港地区は運輸省の管轄で、臨海部の港湾機能の立地を促進する地域、また風致・防火地域、用途地域等は建設省の管轄です。このように管轄は異なりますが、横浜市においてはこれらを総合的な視点でとらえ全体としてコントロールしようとするものです。

五点目は用途別容積制(土地利用の純化＝商業、工業系地域における住居容積率制限)です。これは横浜市として特に特色のある施策であり、主にマンション建設を巡る対応策の一つです。この背景には商業地域や工業系地域へのマンション建設があります。商業や工業系地域に住居が入ることで様々な障害が生じます。これらの地域にマンションが多く建つと、学校や保育園等の公共公益施設が必要になりますが、特に商業地域では公共施設に伴う土地の確保が極めて難しいのです。磯子駅周辺のマンションの場合では、マンション計画の一部(一つの建物分)を中止させ、学校用地を捻出してもらいました。そしてそこに予定されていたマンション計画は、周辺の他のデベロッパーの計画容積率を緩和し、その建物に上乘せする苦肉の策をとりました。このようなことから、一般の市街地では高い容積の地区ほど、住居が立地しにくいという建築基準条例の改正を行いました(現在は廃止)。私の知る限り、このような施策は他の自治体ではみられず、用途別容積制度として、これこそ横浜独自のやり方、内容だったと思います。

六点目の市街地環境設計制度は 先ほどと重複いたしますので割愛させていただきます。

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

行政指導基準(補完施策としての新システム)

行政指導基準としての補完施策は法律的な基準や施策を補完するシステムです。

第一に、宅地開発要綱は、デベロッパー等から提示された開発計画に対して横浜市が独自に審査する基準を定めたものです。宅地開発要綱の基準では、都市計画法等の法規に定められていない小学校や幼稚園等の公益的施設が計画されているか、或いは計画されていない場合はこれら公益的施設の設置に伴う費用をデベロッパーに負担してもらい、行政はこれらを全体的に総括する仕組みです。当初は開発地域面積の5%の公益用地を平米当たり3000円で提供させる基準でしたが、後に提供面積のスライド制に改定されています。

第二に日照等指導要綱です。これは先ほど申し上げた通り、横浜市独自の日照基準を定め、既存住宅と建設される建築物との調整内容を定めた基準としました。

第三に山手地区等の景観風致の保全です。山手の景観保全では様々な議論がありましたが、行政では山手地区において、誰もが素晴らしいと感じられる景観を定義付け、その定義をもとに複数の景観基準点を設けました。これらの基準点からの景観を守るため、建築計画を申請前の段階から指導するものです。

第四は特定地区における指導基準です。戸塚や新横浜、鶴見等の市内副都心部では、拠点地区の開発・建築等に対するマスタープランを用意し、通常の行政上の指導以上に細かい指導をします。セットバックを例に上げますと、建築基準法を満たしている場合でも、また壁面線等が指定されていない地区であっても、歩道空間を確保のためにこの特定地区の建物は一定以上のセットバックを要請します。この指導基準はこのように特定の地区のみに適用する指導基準です。

その他の関連指導基準を含めて、行政指導を総合的にコントロールするのが企画調整局の役割で、私もその中心の一員となっていました。具体の案件をコントロールするため各局の部長を集め、そこで事実上の調整をし、その事務局は私が担当しました。調整の場では田村さんも同席し、各局から意見が寄せら

れた上で、横浜市としての方針や手法が決められるのです。ですから企画調整局が一方的に各局に指示を与えようとするのではなく、それぞれの意見を聞いた上で調整するというのが企画調整局の役割でした。

「大テーブル主義」

「大テーブル主義」とは、毎週月曜日の朝に開催される企画調整局の内部会議の進め方です。会議の形態は大きな製図版を中心に、田村さん、企画調整局のメンバーで、課長以上の方が直接囲み、その後ろに係長や担当者が控えます。進め方は、「コントロール」「プロジェクト」「アーバンデザイン」の3つのセクションについて、各課長から一週間の業務報告と今週の目標を説明します。それに対して田村さんから質問やサジェスションを受けます。ここでは自分の報告のほか、他の人の報告を聞く機会となり、全体の状況が理解できるのです。ですから別名で全体会議として言われてもいました。

過去の資料からみた横浜の動き

鈴木：亡くなられた北沢先生とアーバンデザインというのが、横浜でどのように成立したか調べていました。また、ご自身で市街地環境設計制度の制度体系を担当され、その中で高度地区の導入は画期的なことであり、土地利用とアーバンデザインが一体的であることが横浜流の都市デザインの重要な要素であるとお考えでした。その中で高度地区の導入をめぐる議論、関連する制度について伺います。

68年に都市計画法の改正があり、各市町村には73年に用途地域制・容積制が導入されました。横浜では高さ制限を継続しつつ、容積制と同時に高度地区を導入しましたが、これは建築の許可制を狙っていたかと思っていたのではないかと思います。

高度地区の導入のきっかけは山手の問題であったと田村さんから伺いました。港と山手の丘の位置関係に対して、港の見える丘公園からの眺望点を設定し、一方で朝日不動産や第百土地の建物に対して眺望点

からの景観のシミュレーションを行い、これらの建物の高さのコントロールも検討されたと思います。また当初は山下町周辺の高さについても検討されていたそうです。山手問題の意義について考えると、高度地区の設定に結びつき、さらに保全型の地区整備のモデルを横浜に与えたことがポイントなのではないでしょうか？

また、磯子の駅前のマンション問題は様々な示唆を含んでいると思います。磯子の駅前で同時に10棟のマンションが建ち、学校収容が不可能となる問題が起こりました。そこで当時の企画調整室は、民間企業で開発組合を設立させ、実質的な空中権の移転を実施しました。

また、実現されなかった市街地開発要綱(案)では、宅地開発要綱の既存市街地版として、負担基準・環境基準を検討され、これが後の日照指導要綱、まちづくり協議地区の制度等へつながったと思います。

今日お話にはありませんが、田村さんから横浜駅の西口の開発が大きな問題であったと聞きました。開発者に先手をとられ、後付けでは制御できなかったそうです。また当時は新田間川周辺を含めて開発を行う等の政治的な問題もあったようで、対応に苦慮されたそうです。よってアーバンデザインの指導、さらに全体としてのプランをつくる必要があると考えられたそうです。

もう一つ重要な事例は山下公園の周辺地区であり、マスタープランに基づいて高度地区と、市街地環境設計制度を応用して、地区をコントロールする方法論を確立されたと思います。具体的には、山下公園周辺は他の市街地より一段低い容積率500%を設定する等、高度地区や市街地環境設計制度のモデルとなりました。実際には国吉さんらが中心となって各プロジェクトの協議や山下公園通り会の組織づくり等をされたことで、横浜のスタイルをつくりあげたと考えられます。

各プロジェクトの進行の年代をみていくと、73年以降に市長による許可体系について開発許可や確認申請という縦割りの組織の弊害を防ぐために、各開発の許可の方法をパターン化して分析されていまし

た。私は横浜以外の市町村の方にも参加しているので、わかるのですが、横浜の内部調整の仕組みは、他の自治体とスタイルが違います。

廣瀬さんが中心となって組み込まれた市長による許可体系の整理がうまく機能したからこそ横浜の都市デザインは成功したのではないかと思っています。

最近、横浜市でも組織の改編があり、どうもそれがうまくいっていないのではと思っています。おそらく土地利用の横浜方式というのは、この許可体系の整理というのがセットになって機能していたと思います。

先ほどのそれぞれの問題がどういうふうに結びついているのかという話ですが、土地利用横浜方式は73年に成立し、先行する形で横浜駅の西口問題、磯子の問題、山手の景観問題、山下公園の周辺地区、という問題が同時に起こっていました。

それぞれの問題を解決する過程で出てきた課題を取り入れて、制度自体を設計されたところがポイントではないかと思っています。最近の横浜の都市デザインは、プロジェクト、アーバンデザインの方はできていますが、コントロールの方が組織も離れてしまったようですが、それについて廣瀬さんはどういうふうにお考えでしょうか。

磯子のマンション問題

廣瀬：鈴木先生からご指摘のあったいくつかの項目のうち、まず磯子駅前のマンション問題についてコメントさせていただきたいと思います。

この磯子の問題は学校問題が中心でありました。乱立するマンション計画において横浜市がデベロッパーに言った要請は「学校用地を、あなたがたの開発計画のどこでもいから、ひとつ開発を中止して土地を確保し、そこに小学校を造らせて欲しい」ということでした。よって彼らによる共同開発組合を組織させて、横浜市がその組合を通じて個々の議題に対処することになりました。結果的には学校用地を一つ捻出し、その分の建物は他の開発者の容積率を上げ、その増加した面積の中で吸収する方法を取りました。当然、高さ制限や容積率を飛び出していましたので、

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

別途許可制によって対処したわけです。

10階建ての計画が15階になればトータルコストも上がりますので、これを床面積に按分させ各デベロッパーに負担してもらい、誰もが損得のないようにしました。それは大変な作業でしたが、これは容積率の空中移転の先例かもしれませんね。

もうひとつ磯子では、公団の高層市街地住宅の問題がありました。この公団マンションの計画は、企画調整局が知らない間に建築行政だけで高さ制限を解除する許可をしてしまったんですね。その後、教育委員会から1000戸を超える住宅が建つ話がありました。すでに建築審査会の同意を得て、高さ制限解除の許可をしているのですが、田村さんと私が公団に行って「あの開発は、同じ横浜市が認めてしまったことだが、それが建つとどうしても学校収容ができないので戸数を減らしてほしい。或いは、何らかの分校のようなものはできないか。」と持ちかけました。公団との交渉の結果、1階部分の住宅を取りやめ、そこへ磯子の浜小学校の分校を造ることにしたのです。その時の横浜市は全体から見ると全く後手でした。この対応策は、田村さん、廣瀬、斉藤さんの発想なのかという話ですが、教育委員会から説明を聞いたときに、何とか学校を確保しなければと言う事で、私と教育委員会の課長あたりが原案を作ったかもしれません。このように磯子駅前周辺は当時商業地域で、容積率500%であり、マンションが建ちやすい条件でした。これらのことから、特に高容積率の商業地域では地域別に容積制限をやらなきゃいけないだろう、ということになりました。

コントロールという手法

次に鈴木先生がおっしゃるプロジェクトとかアーバンデザインは、現在もうまく運用できているけど、コントロールについては希薄になっているのご指摘ですが、私も全くその通りだと思います。制度が多様に整備されたとは言え、現在の横浜市の組織はやはり後退しているように思いますね。

仮にコントロールの手段が制度として整ったとしても、問題は運用する人、組織です。そのために各局

の立場から知恵を上手く引き出し、横浜市全体として調整する場と決定権が必要です。例えば、建築確認に伴う調整では、建築審査会幹事会が実質的な決定権を持つ各局の部長が大きな役割を果たしました。課長レベルでも不足はないんですが、やはり課長レベルだと組織上の権限が不足します。一方で、部長ですと局長に報告をして了解を取り、組織に指示すれば実行できるわけですから、実質的な決定権は各組織の部長でした。その人たちを掌握するのが企画調整局でしたので、比較的スムーズにコントロールの実現ができたと思います。

また、各局で問題が起こりますと、幹事会や部長会議に提案や報告をしてもらいました。一部には圧力団体もあり、コントロールが個別に適用される危険性もあつたわけですが、合議制をとることにより、それらに対して各局がスクラムを組むこと、及び情報を共有することができ、同時に共同防衛線を築くこともできたわけです。

国吉：かつては土地利用の調整問題は企画調整局が一元的に掌握できたのです。いまは個別に担当部局、事務局が単独で判断する点が問題かもしれません。

都市デザインチームのアーバンデザイン

鈴木：市街地環境設計制度を使うような案件の場合は、デザイン調整を行う以前に事前協議が進められていて対処が遅れている印象を受けています。それらが建築行政とアーバンデザインとに距離をつくついていると思います。

国吉：その通りだと思います。僕らが岩崎さんから教わったアメリカのアーバンデザインは、横浜の都市デザインの3つの柱のコントロールもプロジェクトもアーバンデザインも含めてアメリカのアーバンデザインと言い方をしています。1968年の横浜における都市デザインのスタートの際、横浜の欠点・問題点を解決するため、コントロールという方向性とプロジェクトという戦略を打ち出していました。一方で、アーバ

ンデザインは岩崎さんを中心にチームを組み、田村さんが期待する都市空間「人間的なスケールで魅力をつくる」ことを目標にトータルをとりかかりました。

都市デザインチームに与えられたのは、「コントロール」「プロジェクト」の2つの歯車にない部分を補うアーバンデザインであり、新しいプロジェクトには積極的に加わるようになりました。昭和48年の新用途地域プロジェクトでは、初期の段階から作業に加わり、線引きや商業地域の指定作業をやったんです。私と岩崎さんで市内全域の商業地域・近隣商業地域を全部まわりました。また商業地域の土地利用の誘導では、他のコントロールのチームと共に議論を交わしたこともありました。これらの結果、都市デザインチームは、市街地環境設計制度の商業地域の運用、山下公園周辺地区の運用、容積率の指定等の方法をつくることができました。コントロールは基本的に廣瀬さんのチームが担い、部分的に都市デザインチームが担当していました。

法律の緩和と要綱

質問：私は1980年に企画調整局に入り、最初の職員研修は宅地開発要綱の関連基準を集める企画課の新人の教育プログラムを経験しました。各局まわって基準書をもたらせてきて、読んで、それを質問に行つて勉強する、それを最初の2か月か3か月していました。今考えてみると、全体が絡む大きな仕組みを理解できました。しかし、法律的規制誘導と行政指導の基準のバランスは規制緩和等によって徐々に崩れてきました。同和団体に責められても、当時は頑張っていたのですが、法律が緩くなり、要綱行政は難しくなったのかなと思っています。

質問ですが、法律と要綱の関係のバランスは総合的にバランスを見ていないと土地利用の仕組みを守れないと思います。守る仕組みであった企画調整局が82年になくなり、少しずつ体制が変わるとともに、用途地区の高さ規制等の制度も変化しました。これらの変化を市の幹部として、どのように感じていたのでしょうか。

廣瀬：ご質問にお答えする前に、企画調整局の位置づけについてつけ加えてお話しします。

企画調整局という司令塔があるので、横浜方式ができたことは事実です。法律の施行についても、横浜市は政令指定都市であるため都道府県と異なる総合的な行政を推進できる主体であります。法律上の基準と、横浜市の基準、公共施設の管理者として基準を調整する中心に企画調整局がありました。

横浜方式の一つである商業地域で住居容積を制限する用途別容積制は、その後廃止されましたが、この制度は横浜市が用いた緊急避難的な対応だったと思いますので、いつまでも商業地域にマンションの建設を抑えるだけでは通らなかつたと思います。ただ、用途別容積制は、横浜としてかくあるべきと言う都市計画の姿勢を示したことであり、むしろ工業系の地域も含めて、この用途別容積制をもっと活かすべきではないかとさえ思います。

しかし後輩の皆さんに対して、先輩がいろいろ言うて舅根性になりますし、時代の流れや変化の中で、修正されるのは当然だと思います。ただ、用途別容積制を完全に撤廃したのは、やはり寂しいと思います。

また用途地域や、市街地調整区域の線引きも修正されていますが、全体的に見て、総合的に判断し、調整する場がなくなつたのは、やっぱり寂しいなと思います。縦割り行政を敢えて横に繋ぐことを大きな柱とした田村さんの、また企画調整局の精神は受け継いでほしいと思っています。

かつて田村さんも、やりすぎと思いつつも、主要な人事には指示を出していました。批判もありましたが、人も金も一手に企画調整局が掌握した時期もありました。そのことから田村天皇とも言われ、田村さんの片棒を担いでいた立場の私もそれなりに批判を受けましたが、私は常に横浜市及び横浜市民のための行政であるべきとの信念で通したつもりです。

担当者の調整の方法

こんなことを言うと田村さんに怒られるかもしれませんが、各々の考え方やしらがみもありますから、田

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

村さんが例えば10をおっしゃっても、私は相手の部局の状況や反応を見ながら、最初は5くらい、それから状況を見ながら1つ足し2つ足してして、最終的に田村さんの言う10を伝達しました。一種のバッファゾーンの役割もしたと思います。

また、開発の各担当への引き継いでも、事務局の我々は確実に内容を受け取って動いてくれないと意味がありません。「そこから先はお前の仕事だ」と言いながらも、責任を与えたセクションへは自分達の内容を伝達し、促さなければと思います。さきの田村さんの指示の伝達方法のように10を小出しに、状況を見ながら言う等、鉄道のロングレールのジョイントのような存在が必要じゃないかなと思いました。

臨港地区指定

臨港地区は運輸省のテリトリーであり、彼らの権益を守ることは容赦ないものでした。例えば、みなとみらい地区でも臨港地区問題がありました。陸側は建設省のテリトリー、海側は運輸省のテリトリー、俗に言う「建運戦争」がありました。

区画整理事業の実施によって、これらの地区は臨港地区から外されます。しかし運輸省は現状の臨港地区に相当する別地域を新たに臨港地区に指定することを求めてきました。国際会議場や展示場が建っている地区は埋立地ですので、新たに臨港地区として指定しました。この臨港地区が指定されると、国際会議場や展示場の設置は可能ですが、ホテルはダメという話になってくるわけです。そこで南本牧に新たに臨港地区を指定する条件で、国際会議場、展示場、ホテル等のコンベンション施設を臨港地区のかかったまま、規制事項を撤廃したのです。いわば知恵を働かせると共に悪知恵も働かせました。今から考えると、かなり荒っぽいことをしたなと思います。でもその原点は、常に横浜市及び横浜市民のための行政を推進することにあつたのです

確認から許可制へ

質問：コントロール横浜方式のお話ですけど、市街地の商業地域、市街地環境設計制度等を活用して相乗効果を生み出すという話はよく聞いていました。今日の廣瀬さんのお話から、開発する地域をなるべく抑制するということですが、具体的には住居系の地区に対してどのような戦略があつたのでしょうか。

廣瀬：基本的には建築容積の抑制と言うよりは、行政指導の手段として活用しました。低層住宅地域は良好な住環境の地域ですが、容積を突破する場合には特別な許可を必要とするため、この許可制を活用しようとしたわけです。いわゆる確認制から許可制への移行の手段の一つであつたとも言えるでしょう。建築確認ではかなり固定的ですが、許可制は地域にとってふさわしい誘導が可能であると思います。

その許可制誘導への一手段として、市街化調整地域や低層住居地域を広くとったり、指定容積率を低くしたりしました。それぞれの許可によって条件に合わせた緩和をすることによって、許可制を最大限に活用するための施策としてご理解いただければと思います。

法律と誘導

質問：平成8年の容積基準の改正や、各種の建築基準の緩和等によって、「コントロール」が難しくなりました。また、民間の事業を進めるにつれ、法律のみを守ればいいという話になって、行政は無視されるような仕組みになってしまいました。法律は最低基準でありながら、「いかに誘導すべきか」という矛盾がみられ、そこが私の悩みです。これらについて昔の開発や宅開要綱等から、アドバイス等を伺えないでしょうか

廣瀬：確かに行政実務を踏まえると、法律や条例等の基準が決まっている方が窓口はやりやすいでしょう。しかし、法律や条例をクリアすればいいということになり、法律や条例等の基準だけが一人歩きして行政

指導は難しくなると思います。しかし、法律で決まっていなからと言って、行政指導で何でもできるかと言うと、そうはいきませんね。ですから、法律や条例で吸収できる内容はできるだけ吸収し、指導の不公平さを生じないことも必要だと思います。

私が思っていることですが、本来は各々の建築行為を画一的に律するものではないと思います。アメリカの誘導方式のように、担当者のセンスや判断が発揮できる余地があることも必要であると思います。

国吉：これまで是个々の取り組みに応じて、相手とのキャッチボールの中で進めましたが、今は不平等と捉えられる一面もあり、個々に応じることは難しいです。また、あるラフなプログラムをつくり、社会状況を見ながら相手に求めているものを変える柔軟性が許されていました。これからは細かいところに対応するシステム等を盛り込んだグランドデザイン等が必要なのかなと感じています。

廣瀬：横浜ではコントロールの手段の一つに建築協定があります。建築基準法の協定の他に、各地区独自の協定もありました。これは各地域の人々が参画し、「自分たちの街をこうしたい」ということの発露として、まとまったものです。規制が厳しすぎると守られない等の問題もありますが、建築協定はコントロール手段としてはかなり有効であったと思います。今後は住居系地域だけでなく商業地域等への協定の実施も可能ではないかと思っています。自分たちの意志が反映されている点では民主主義のルールにも合っていると思いますしね。

鈴木：国土交通省の調査では地方の郊外の住宅地の地価の下落が止まらないそうですが、建築協定等のルールに基づいて質を確保した住宅地の地価は、下落しにくい結果があるそうです。建築協定は資産や環境の質を確保する方法であるのではと思います。

また、建築確認と集団規定については、市町村に権限を移譲して建築許可へ移行すべきと蓑原敬さんらが積極的に動いています。横浜では、この動きを

先取りする可能性があると思います。廣瀬さんによる高度地区についての文章では、「一定の高さ以上の空間は公共的性格が強い」と書かれています。昨今は高度地区を導入する自治体が多い中、既に当時から廣瀬さんらは先行していたと思います。

質問なのですが、高度地区の建築許可について当時の資料から関係者のメモのまとめからお伺いします。高度地区+市街地環境設計制度について「確認行政から許可行政への発想があるのか」また「横浜市側の意図を確認する」というメモがありました。当時は許可行政への移行について意識されていたのでしょうか。

廣瀬：許可行政を強く意識していました。しかし一方では法律を執行し、守る立場上、現実には実施は難しい状況でした。特に以前に建設省で公園緑地を担当しておられた方が県の都市計画部長に就任されましたが、その方が「国に対して何を根拠に盾突くのだ」という感じで、横浜市に圧力をかけてきました。更に彼は自分が認めないものは都市計画審議会にもかけない、というくらい高姿勢でした。ですから、そのような雰囲気な建設省のなかでは蓑原さんは特異な方だったと思います。

鈴木：余談ですが近年、太陽光のソーラーパネルを自宅の屋根に設置する家が増えています。設置住宅の建物隣に大きい建物が建つとその太陽光パネルに影ができる問題が多くみられるそうです。太陽光パネルの所有者の権利保障の問題ですが、横浜では住宅系の地域へ高度地区+北側斜線がかかっており、現状でこの問題は生じにくいと思います。そういう意味で、横浜市の住居系の地域はこれから環境まちづくりの可能性が高いのではという話をしました。

国吉：日照問題等は、高度地区と北側斜線でカバーできると思っています。様々な工夫を新たに設定しなくても横浜は大丈夫だなと思いました。

廣瀬：一般的な敷地であれば、正午を中心とした良

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

質な日照を守れば大丈夫であろうと設定していますが、高度地区の日照は2階以上の部屋へはもちろんのこと、建物のセットアップや庭を確保すれば1階の部屋も日照を確保できる設定となっています。

交渉

国吉：当初の市街化調整区域の「線引き」は市域の何割くらいだったのですか

廣瀬：最初は少なくとも4割程ですが、これは大きく削られました。「市街化区域にせざるを得ない」という地域以外の地域は、調整区域とすることを守りました。余談ですけど、こどもの国線の恩田地区に1本の都市計画道路がありました。当時は、その実現の可能性がなかったのですが、この地域を市街化区域にするならば、串刺し状に都市計画道路を入れる開発条件を出したことがありました。そのように行政指導の仕切り線を前に出しながら、相手が条件を呑むならばそこまで譲る、という交渉がかなり多くありました。

国吉：『交渉』の方法については、山下公園周辺の例にもみられます。山下公園の前の県民ホールについてです。この土地の所有者は、真ん中の6分の1が横浜市の土地、県有地が2分の1、国有地が3分の1でした。県から県民ホールの計画が上がり、横浜市へ土地の売却の相談がありました。そこで、田村さんから『これから駆け引きをやるから』と、横浜市が所有する6分の1の土地への設計図の指示がありました。そこで岩崎さんが国際青少年交流センターという設計図を書いて、県に提出し「我々はこのような計画があり、土地を譲るわけにはいかない。土地を売却するのならば、我々のプログラムである公開空地を提供してほしい」と交渉しました。当時は市街地環境設計制度ができる前です。だから普通の交渉では効き目がないので、横浜市としての計画案を無理やりつくって交渉の盾にしました。このような交渉術は田村さん独特の戦略観でしたね。

廣瀬：確かに一種の駆け引き材料ですね。そういうダメーを活用する方法は、どちらかというと悪知恵の方かもしれませんね。

国吉：それが前例になり、その後の市街地環境設計制度で、隣の産業貿易センターへも同じように公開空地等をお願いできました。このように事例の最初の段階では、イレギュラーな手法も多少やったとも思います。

廣瀬：それらの方法も定性的に言えば、仕切り線を前に出して、相手との交渉での活用方法です。相手に納得してもらうための説得力が必要ですから。

国吉：産業貿易センターでの公開空地の交渉では、「壁面後退を促して歩行空間を豊かにする」というのは、あまり説得力にならないと考えました。そこで、岩崎さんが言ったのは、『歩道に植えられている銀杏並木の根が敷地の方に張ってるので、敷地の歩道側の3m周辺に建物を建てると銀杏が痛む。いちようの根を我慢してくれと』と説明をしました。壁面後退の理由を銀杏の根を守るためとして、歩行空間はついでというニュアンスでした。

廣瀬：もしも今であつたら、周辺の地主から「銀杏の木は自分の木ではない」或いは「勝手に敷地の中に生えてきたから切ります」等と言われるかしれませんね。当時は行政の指示に協力することは自分の利益にもつながると理解する市民が多くいたと思います。市の指導に従うという、市の権威が確立していた時代だったのでしょう。

国吉：当時の山下公園周辺等、関内は接收後の悲惨な状況でしたので、みなで改善しないと、この地域は衰退すると多くの人が感じてました。それも背景にあったのかもしれない。

廣瀬：当時の山下公園の周辺にみられる一帯感のように、行政においても各審査や検査に関わるセクションが同じ方向を向いていなければなりません。

国吉：今は局や課単位の成果主義が強すぎて、連携の意味を見出しにくい風潮がみられます。成果主義の弊害等いかがでしょうか。

質問：当時は部長らが各局の方向性と全体調整をされていたのですが、今は部長らの立場の方々が最も把握しづらいと思います。逆に係長は議論の中間的な位置におり、局長らでは全体的な悩みをもつ共感があるのかもしれませんが、部長らの位置は視野が狭くなっているのかもしれませんが、権限も小さいですね。田村さんのことお聞きしたいのですが、企画調整室が最も機能していた頃の田村さんのリーダーシップっていうのは、どのようなものであったのでしょうか。

廣瀬：ご自分の考えを明確に出し、それに対して意見を求める等、方向付けまでに多くの議論をしました。それでも、実際に方向性を出すとしても、具体の仕事を進めるには担当者の主体性を理解しなければなりませんので、田村さんに対し、「具体的な方法論は我々におまかせください」と言っていました。

国吉：アーバンデザインについては、あまり言わなかったと思う。プロジェクトとかコントロールは自らのポリシー等を示していましたが、アーバンデザインの展開はまだ不明瞭でした。だから高名なデザイナーらで大通り公園等の委員会をつくり、アーバンデザインの質を上げるという話はありませんでしたが、日常のアーバンデザインについて明確なイメージは持っていなかったようです。「横浜総合都市—企画調整局を中心として」（「SD 別冊 NO. 11 横浜 都市計画の実践的手法」）では、廣瀬良一のお考えが掲載されています。『乱開発への挑戦は、市民的公共性の追求である。それは同時に市民主体の自治活動を有する。総合的に地域対、行政への究理は、原因者負担の原則を目指し、編みだし、既存法令の最大利用・補完を伴って横浜方式へと昇華した。』

廣瀬：当時は田村さんから指示を受け、具現化するのが我々の仕事でしたから甘いことは言っていられ

なかったです。

国吉：田村さんの大テーブル主義での姿勢ですが、現場の話聞きながらと言って部長等ではなく係長等から発言をさせたがりました。できるだけ現場を張っている人の意見を聞こうとしてましたね。

廣瀬：そうはいつでも、田村さんは自ら足を運んでその問題の場所に行くということは、あまりしませんでした。例えば、港北ニュータウンに対策協議会というのがありました。横浜市からは各局の局長が出席するのが原則となっていました。ところが田村さんは1回も参加されませんでした。いつも行くのは企画調整では、私が代理で行きました。田村さんは、我々の報告を聞くだけで怒ることもありませんでした。それはそこで割り切つて、或いは次の課題として指示を出す等、参謀本部らしい姿勢でした。また情報の開示も、田村さんらしい整理方法で、我々が言うことをトレンジングペーパーにマジックペンで書いていました。それを我々は巻物つて言っていました。それが解読が大変でしたね。

鈴木：田村さんの時代に掲げられた3本柱は、かなり関係性が気迫になっていると思います。今、環境問題、人口減少等を踏まえて、都市のコンパクト化を進める必要に迫られている一面があります。その中で、横浜は市街化調整区域が広く取られていること等を踏まえると、多くの政令指定都市の中でも、都市をコントロールできる余地が残されていると思います。これらを、かつての3本柱であるコントロール・プロジェクト・デザイン、また企画調整室のように進めるべきではと思っています。

廣瀬：今の横浜市政で、かつての企画調整局的なものをつくれれば問題が解決するかという難しいと思います。また企画調整室のような横断的なコントロールタワーをつくらうとしても、ただちに的確な責任者が確保できないと思います。しかし当時を参考にしつつ、市政全体を把握できる体制を整備する必要があるのも事実であると思います。組織を構成し、何事にも

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

各々の担当者が正しく受け止め、各々が自分の使命感として立ち向うことできなければ、物事は進みませんね。これは行政に限らずどの分野でも同じことだと思いますね。皆様のご活躍を心から期待いたします。

横浜市は、歴史的にはわが国に西欧式近代文明をもたらした開港にはじまり、また地理的には東京を中心とした首都圏に位置しつつ、独自の中核管理機能を備えた総合的な都市形成をめざしてきた。

そのため、自治体の主体性と住民参加に基づく計画的都市づくりを基本理念として、その政策決定、計画立案、計画調整、事業化推進及び管理運営に至る一連の総合的都市計画活動を通じ、その主体的役割を果たすべく努力し、現実にそれを実行してきた。

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敏夫

コントロール
— 土地利用の規制と誘導 —

“横浜方式”と言われる諸施策はその具体的手段であり、手法である。これはいわゆる「三割自治」と言われる不十分な現行の地方自治制度の中で、現実の都市問題をいかに制御し解決するかについて、自治体はその主体性に基づいて編み出した「知恵」と言うことができる。

この“横浜方式”は、以下に列挙する行政上の手順や諸活動によって具体化している。

1. 都市問題を総合的に把握する。
2. 問題解決の戦略的目標を設定する。
3. その中で自治体が主体的に対応すべき目標を設定する。
4. 現行諸制度を総点検し、その評価に基づきそれらを最大限に活用する。
5. それらの補完的諸施策を立案し、実行する。
6. 更に新たなシステムを創造する。
7. 国等の関係機関に対し、現行諸制度の改善をプッシュする。

これらの流れを受けて具体的に土地利用の規制と誘導策として実施している施策は別紙(コントロールの横浜方式)通りである。

これらの施策のうち一部事項等については、他の自治体においてもそれなりに見受けられる施策もあるが、横浜市のように、自治体の主体性に基づいて都市全体をあらゆる角度から総合的に把握し、単なる一自治体として現行制度内における行政的判断、事務処理にとどまらず、広く都市づくり、都市経営の観点からこれを有機的にとらえて独自の施策として実践している自治体は他にはない。

コントロールの横浜方式

1. 法的規制誘導 ----- 現行制度の最大限活用

1. 線引き(開発抑制、都市農業育成＝市街化調整区域を極力広く指定)
2. 用途地域(建築容量の適正誘導＝第1種住専、低容積率の選択指定)
3. 高度地区(都市空間の創造手段＝最高限高さ制限、北側斜線制限の設定)
4. 関連地域地区(土地利用の機能的誘導＝風致地区、防火地域、臨港地区指定)
5. 用途別容積制(土地利用の純化＝商業、工業系地域における住居容積率制限)
6. 市街地環境設計制度(都市空間の計画的創造＝形態制限許可による空地の確保)

1. 行政指導基準 ----- 補完施策の新システム

1. 宅地開発要綱(計画的開発規制、誘導＝開発立地、計画誘導、負担基準設定)
2. 日照等指導要綱(住居環境の保全＝地域別日照基準の設定と紛争の調整)
3. 山手地区景観風致保全要綱(特定景観の保全＝景観基準点からの景観保全)
4. 特定地区における指導基準(計画的土地利用誘導＝地区マスター・プラン設定)
5. その他関連指導要綱、基準(土地利用諸施策との連動＝各補完基準設定)

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

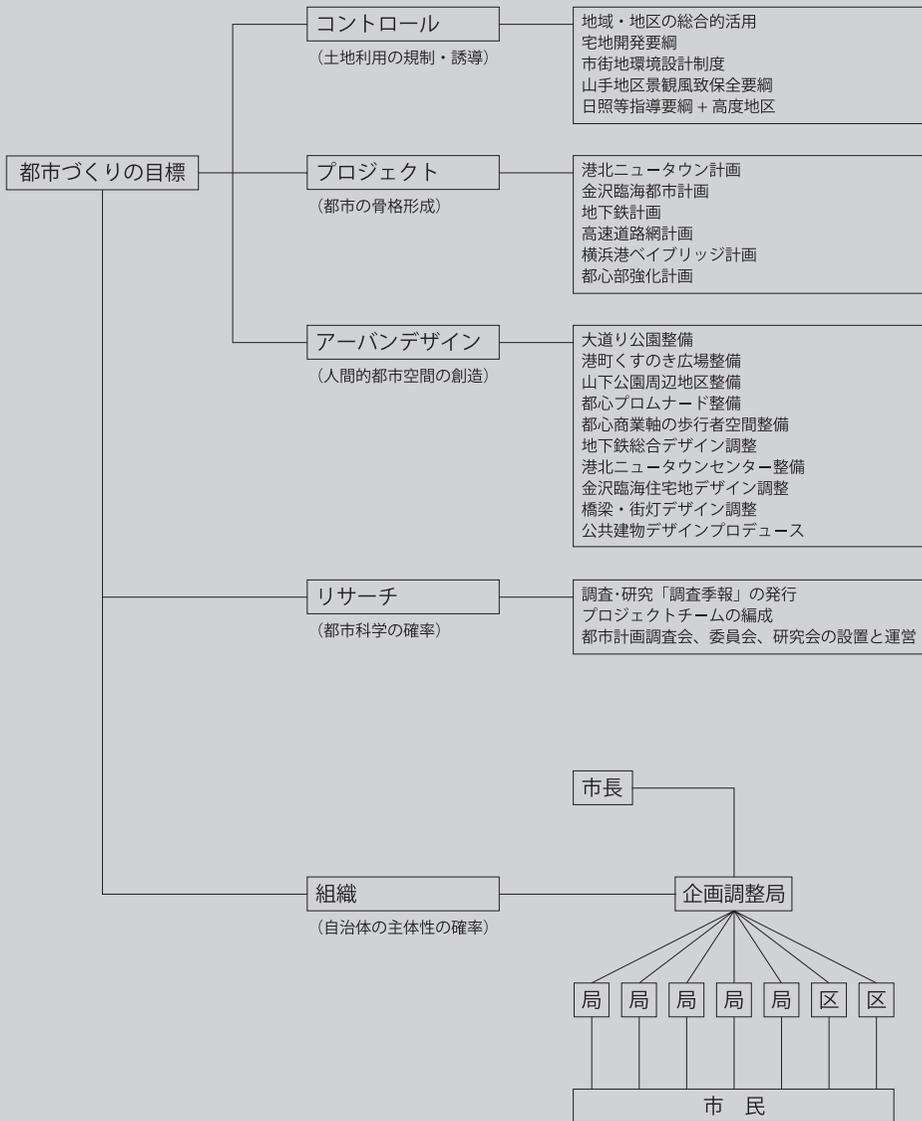
内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

横浜の都市づくり

都市づくりダイアグラム



(旧) 横浜市企画調整局の目標会議等について

平成 22 年 1 月 28 日

横浜市緑区

廣瀬良一

昭和 43 年 4 月に発足した横浜市企画調整室は、当時の飛鳥田市長が招聘した田村明氏（前法政大学名誉教授）によって設立されたブレーン集団であり、その後昭和 46 年に、機能や権限の充実と共に組織の拡大を図ってその名も企画調整局となった。

具体的な業務は、市長の政策実現のために、従来の縦型の行政組織を横断的に束ねながら市政のあるべき方向に沿って行政組織全体が機能的に運営されるよう企画立案、調整等の業務が中心であり、それらを推進する具体的方策としては、田村室長が掲げる“大テーブル主義”に基づき、局内に定例的に開催する「目標会議」を設けて各セクションの目標設定とその進行管理等業務の確認を行った。

この会議は、当初田村室長を中心に全員が一つのテーブルを囲んで実施していたが、組織の拡大と共に物理的な理由もあって、企画調整局に改組された昭和 46 年頃からは、各セクションの部長（主幹）、課長（副主幹）、係長（主査）等の管理職と田村局長との意見交換、確認の場として、毎週始めに開催される「目標会議」と、従前のように全員が参加する月 1 回程度の「全体会議」とに変形していった。

この「目標会議」と「全体会議」は、基本的には“大テーブル主義”に基づく従前の「目標会議」と同質のものとされていたが、具体的に議論されるテーマや運営の実体としては、「目標会議」がまさに“目標設定や進行管理の場”であるのに対し、「全体会議」は“相互の情報交換の場”と云うくらいの位置づけにあった。

これらの会議の具体的な運営実体や個別のテーマ等については、現時点ではそれらの会議録や資料等が実在していないので提示できないが、これらの会議は当時の企画調整局の業務遂行にとって大きな意義と役割を果たしたものとして高く評価できると思う。

なお、企画調整局と各局業務との調整の場としては、「都市問題調整協議会」と言う各局長で構成する全体組織があり、個々の具体的調整業務については、その下部組織としてテーマごとに関係部長で組織する「幹事会」があり、それぞれの役割を担っていた（開発関係幹事会、山手地区景観風致幹事会等）。

以上

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

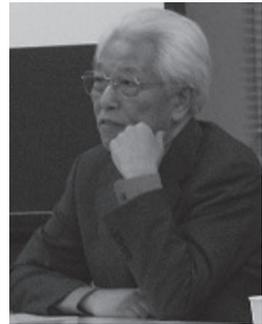
内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

III

都市プランナーから見た横浜市企画調整室の活動
平成 22 年 1 月 27 日



講師
加川浩

鈴木：本日のゲストはプランナーの加川浩さんです。加川さんは、学生時代に田村さんと出会い、環境開発センターに田村さんが入られた当時から一緒にお仕事をされ、田村さんが横浜市へ入庁後も、横浜関係の仕事を担当されています。田村さんを追悼する意味もこめて当時の横浜、田村明、浅田孝らの群像をお話いただきたく、よろしくお願いします

加川：加川です。よろしくお願いします。今日は学生や市役所の方等がお集まりですので、横浜市の概要はご存じと思います。

さて、横浜市の企画調整室は田村明さんが初代室長を務め、今日の横浜の都市づくりの源流となりました。その田村さんが当初お勤めであった環境開発センターは浅田孝さんが1961年に設立しました。私は事務所を見学に行き、浅田さんから「お前少し手伝え」と言われたのが、大学3年生の頃のことです。その後、「お前、俺のところに来て(就職をしろ)」と言われて、以来10年ほど「環境開発センター」におりました。ある日「大阪から田村というのが引っ越してくるから、お前手伝え」と言われ、千駄ヶ谷のエレベーターもない4階建のマンションへ、田村さんの書籍や生活雑貨類を、アルバイトを手伝ったのが田村さんとの出会いです。

田村さんが来られてから環境開発センターは少しは会社の体をなしましたが、スタッフはたった3名でした。浅田さんが総括をし、その他は「平面、断面、立面を描く奴がいればいい。だから、スタッフは3人でもいい」という持論でした。田村さんは少し役割が異なり、地域開発、地域計画を専門とされていました。

今日は、プランナーとしての浅田孝、田村明、その関係等を私なりに思い出したことを中心にお話してみたいと思っています。

戦争と浅田孝

加川：私の場合、環境開発センターでの印象は、長く浅田さんと顔を合わせていたので、浅田さんの方が強いです。今日は浅田さんの下での田村さんについ

てお話ししたいと思います。

浅田さんは田村さんの5歳年上です。年代的には同じといえるかと思いますが、当時の五年は大きな差があり、その差は戦争の体験が大きいです。浅田さんは東大を戦時繰り上げで卒業し、海軍に入り、技官として呉や広島山奥で空港、港湾の設営隊長をやっていました。当時、20歳そこそこです。広島原爆を遠くで見たそうです。そして「これはどうしたのか」と広島市まで入って行き、惨憺たる状況を見たそうで、「俺は一度そこで死んだ」とよく言っていました。悲惨な状況をつぶさに見て、設営隊長としてできることを率先したとも言っていました。

戦後、「これでは日本の復興がおぼつかない」という懸念を抱いて、終戦の翌年に東大の大学院特別研究生となりました。当時の東大の都市計画は岸田日出刀教授、建築は丹下健三助教授が担当していました。浅田さんは日本の都市の復興を果たすという使命感を持ち、勉強を再開したわけです。当時、特別研究生はフルブライト等の奨学金を得てアメリカへ行く方が多かったのですが、浅田さんは丹下研究室の主任研究員として残りました。

丹下研究室では当時、広島ピースセンターのコンペを応募しました。実は、この設計の大半は浅田さんの案だったそうで自分の戦争体験をもとにして設計されたそうです。その案は、原爆ドームを残し、原爆ドームに向かった軸線をつくる、また一部のデザインをイサム・ノグチさんが担うという計画でピースセンターコンペをまとめ上げたのです。ちなみに香川県庁舎の設計では、現場監督を担い、日本家屋的なコンクリート打ちっぱなしの作品でした。

その他の活動をみますと、浅田さんは、雑誌「新建築」で当時の編集長である川添登さんの編集顧問として戦後の特集を組んだり、最小限住宅のプランを集めたり等の活動もされました。その他、建築学会に頼まれた南極の昭和基地の居住棟等がありました。この設計は当時、日本の越冬隊が初めて南極へ行く事業があり、素人の隊員や学者ら数人がハンマー一つで一年中のブリザードの中で耐えられるプレハブ構造の居住棟をつくるというものでした。浅田さんは、

細かいディテールを含めて、全ての設計をされました。昭和基地では、その後も暫く浅田さん設計の住居棟が使われていたということ言っていました。

出遅れた日本

1950年代、アメリカの諸都市では人種問題、公害問題によって、都心部が疲弊していました。対して、CIAM（シアム）では、都市やモダニズム建築について多くの提案がなされました。当時の浅田さんは東光堂や丸善等からアメリカの都市計画に関する書物を取り寄せて勉強されており、世界の風潮の中で日本が何もせずにいることを懸念していました。

例えば、フィアデルフィアではエドモンド・ベーコン（Edmund Norwood Bacon）氏が大学で教鞭をとりつつ、フィアデルフィア市のエグゼクティブ・ディレクターを務め、30年間に渡ってフィアデルフィアの計画に携わり、フィアデルフィアの構想、都心部の再生計画等について『Design of Cities』という本も出版される等、都市計画について新たな考察をまとめていました。

また、60年代に入るとケヴィン・リンチ（Kevin Lynch）がランドマーク等の都市の記号化を定めた分析を行い、かつボストンの高速道路が地域を分断させている問題を取り上げた「都市のイメージ」という本をまとめています。

世界デザイン会議

またアメリカでは、当時ニューヨークやサンフランシスコで「プロセス」、「コーディネーター」機能的なものを重要視する都市計画がなされていました。浅田さんはアメリカのデザイナーの刺激を受け、日本なりの方法を考えるべく世界デザイン会議を開催するのです。

アメリカを中心に国内外からルイス・カーン（Louis Isadore Kahn）等、当時の建築家、工業デザイン、グラフィックデザイン関係等のデザイナーを集めて、「サンケイホール」で一週間「世界デザイン会議」を開催

しました。会長は坂倉準三で、浅田さんは事務局長でした。浅田さんはゲストの招聘、設営、テーマ、セッション等、会議を取り仕切っていました。しかし、「日本から何も提案するものがないではないか」と懸念し、川添さんらへ声をかけて、楨文彦さん、菊竹清訓さん、黒川紀章さん、大高正人さん、榮久庵憲司さん、粟津潔さんらの建築家や工業デザイナー、グラフィックのデザイナーによるグループ「METABOLISM（メタボリズム）」を結成させました。彼らが日本の新しい建築、都市のイメージ、ハードの提案として、「海上都市」等を提案しました。浅田さんは、「デザインを工業製品から建築、都市まで全て総合する必要があり、この会議を『スタート』にしなければならない」ということを表現しようとしたのだと思います。

環境開発センター設立

世界デザイン会議の後、浅田さん自身も「自分でも、やらなきゃいかん」と、1961年に環境開発センターを設立したのです。民間のプロフェッションとして、都市計画・地域計画を担う株式会社を発足させたのです。

環境開発センターでは設立前後から「こどもの国」を手掛けていました。「こどもの国」は、当時の皇太子殿下（現天皇陛下）のご結婚を記念して、全国から寄せられたお祝い金を基金に、田奈の弾薬庫を接收から解除して、1965年（昭和40年）開園した児童施設です。当時、「こどもの国」は厚生省の管轄でした。浅田さんは厚生省と付き合いがあり、また、国立公園のキャンプ場の基準設定等をされていたこともあって、厚生省などから「こどもの国」のマスタープランの設計依頼を受けました。

その他には、浅田さんの郷里の香川県の観光開発計画（総合開発）について県から委託がありました。「一民間企業の社長が県知事と契約をし、さらに契約金は90万円にも上る」といって、浅田さんはこの案件をととても自慢していました。県の総合開発計画であり、何度も現地を視察しながら、かなり士気高くやっていたように思えます。

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

扇動する浅田孝、触発される田村明

加川：浅田さんが当時から考えていたのは、日本にも強力な「プランニングボードがなきやいかん」ということで、いくつもの論文を書いています。その一例として1964年に発表された「都市開発とヒューマン・リニューアル」、1967年の「有効な都市計画の前進のために」の要約をお配りしました。40数年前、浅田さんはこのような内容を書き留めたばかりでなく、田村さんらと議論もされたそうです。私の推測ですが、田村さんは浅田さんとの議論を通して、地域プランナーとして働きたいと覚悟されたのではないかと思います。

浅田さんは「開発にプログラムを」では、実現しないようなマスタープランをいくら描いてもだめと言っていました。大事なのは「マスタープログラム」であり、なかでも地区の計画が最も重要だと言っています。

地区の計画は、都市全体の構造を左右させます。ですから、浅田さんのプログラムの発想というのは、全体から組むのではなく、地区の計画が全体にどのように影響を及ぼすかを重視していたと思います。そのために、成すべき十カ条を書いています。

一番目は、「今日の行政は、ふくれあがりすぎている。官僚的な責任分散を指向するのをやめ、これを責任集約型の機構に180度転換すべきである」。二番目は「行政府における行政機能と企業機能の混合形態を整理し、異常にふくれあがりつつある企業機能をもっと大胆に民間に委譲すべきである」とあります。三番目は「行政本来のコントロール的な役割を明確にして、少数精鋭で責任を負うべきで、東京都政などは10名前後の民選担当参事による参事会で意志決定を行うべきである」。四番目は「自治体が中央官庁にならった局長制の官僚体制をとるのはナンセンスであり、第一線らしく参事に直属する専門サービス機関としての体制をとるべきである」と述べています。五番目では、「広域計画と地区計画とを峻別し、広域計画は都市の脈略に限定して長期不動の計画を実行し、地区の再開発計画などは民間資金を主体として

コンパクトかつ短期に完成すべきである」。六番目は「すべての計画は3年以内に公開し、現地に全貌を掲げ市民に賛否を問うなど、都市計画関連のPRや事前公開に対する努力をし、市民の側からのフィードバック組織を確立すべきである」。七番目は「公開にあたっては開発計画の具体的なイメージが示されるべきで、都市計画でなく都市設計が、数値でなく未来像が対象として議論されなければならない」。八番目は「かくして都市開発は時間空間の計画、すなわち都市設計として樹立され、開発の目標は万人の共感と理解を得ることができ、市民の社会的な努力の標的として認識される」。九番目は「都市設計に必要な能力をもつ専門家を、計画の組織機構のなかに生かす道を開くべきである。このような専門家はごく少数の民間都市設計家を除いては見当たらないが、さらに広範な識見にたつたプロデューサーのコントロールのもとに、であることは言うまでもない」。そのような能力をもつ専門家というのは、私（浅田氏）の他にはいませんという言い方なのです。十番目は「最後に、都市計画や都市開発が市民のヒューマン・リニューアルに関与することができるのは、このようなプロセスを通じてのみであることを認識する必要がある。1から9までのプロセス、段取り、側面を展開して回すことで、初めてヒューマン・リニューアルへの道が開けるのだということを、浅田さんは田村さんへも言い、またこのような文章を発表しています。

それから、「有効な都市計画の前進のために（日本建築学会「建築雑誌」1967年より）」では「自治確立が前提～三公の原則～」ということを言っています。

一番目は「自治の根幹をなすものは、失敗と困難を重ねながら長い年月をかけて練られた地域住民ひとりひとりの開いた心、その自覚による公共性の認識、「公平の原則」に守られた集団の自律性に対する確信、地域社会のできことのできことに対する参加意識にあることは明らかだ」と公平の原則を挙げています。

二番目が「都市計画の真価は特定の企業や団体の有利性のためにあるのではなくて、住民の生活活動をも加えた計画の総合性にある。この総合性が確保

されてはじめて社会正義ののつとつた「公共優先の原則」が保たれる。計画の総合性が担保されるただ一つの支えは、全体の利益のために個々の不利益をガマンし合うという精神以外にない」と、公共優先の原則を述べています。

三番目は、「シビリアン・コントロールは一切の計画をその当初から公に組み立てるといふ「公開の原則」によって裏打ちされなければならない。これにより、市民の側の矛盾を明らかにし、これを克服して真の地域住民の支持を得て、市民の手による有効な調整の制度を確立することができる」と、公開の原則を述べています。

田村さんが環境開発センターに入るのが1963年で、今紹介した都市開発とヒューマン・リニューアルを64年に発表し、「有効な都市計画の前進のために」は67年に発表しています。68年に企画調整室が横浜市にできますが、それ以前に田村さんが一生を地域プランナーとして生きようと決断した原点がこういうところにあつたのではないかと思います。

横浜と環境開発センター

東京市政調査会には鳴海正泰さんが68年までおり、浅田さんに案件を頼んでいました。鳴海さんが浅田さんを飛鳥田さんに紹介したことが、環境開発センターが横浜の都市計画の依頼を受けるきっかけになつたのかもしれない。飛鳥田市長が誕生するのは63年で、田村さんが環境開発センターに入社したころですから、その頃に飛鳥田さんと浅田さんは面識を得ていたのでしょう。浅田さんは、「横浜市の将来計画に関する基礎調査」を63年に作つて、その後65年に横浜市の「新しい都市づくりの構想」として発表します。続いて65年から68年まで環境開発センターでは六大事業の個別構想を提案しております。都心部再開発、港北ニュータウン、ベイブリッジの時は高速道路体型も含めていますし、高速鉄道計画・地下鉄、富岡地先の計画をやっています。

浅田さんは、横浜の都市づくりは骨格づくりが大事だつたとおっしゃっていました。飛鳥田市長が誕生し

た当時は、まだカマボコ兵舎があつて占領軍が都心部や港湾も接収していました。今でも接収地は残っていますが、当時は市内の重要な地域が接収されていました。1960年代は日本全国で戦災復興が進んでいます。横浜は区画整理の構想が進んでも、接収されているために進みませんでした。また、60年代は高度経済成長によって東京の一極集中が高まっていましたから、横浜の郊外では人口が急増する時代です。したがって、都市計画の骨格作りが急務でした。当時は横浜市も縦割り行政でしたし、単年度予算ですから、骨格を作ることがなかなかできませんでした。浅田さんは何らかの理論武装が必要だと思い、そこで自治体として大きなターゲットを作るべきであると飛鳥田さんへ提案されました。

六大事業

当初、環境開発センターで作つた構想は七つの事業だつたと思いますが、それを最終的には、六大事業としました。いずれにしても六大事業を早急にやることを市長に直訴して、飛鳥田さんが受け入れたということだつたと思います。

この大きなターゲットが横浜になつたら、他の都市に比べて復興・開発の遅れを取り戻せなかつたと思います。逆に言うと、他の都市の戦災復興区画整備事業と比べると、横浜は個性的な都市となつた一面もあつたと思います。

浅田さんはデザイナーでフィジカルをも重視する方ですから、格好悪いのはダメなのです。さらに実行する上で組織的な問題へも改革を求め、市長に要請され、そして田村さんが横浜市へ行つたのです。これについて浅田さんは「送り込んだ」といいますが、田村さんは「市長に請われて」と言っています。

田村さんは東京で生まれて、「東京が原風景だ」と言っているように東京っ子ですが、横浜に住むようになって、横浜の街づくりという大きな目標を、ヒューマン・リニューアルの原則にたち、ディテールを含めて実践していきました。

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

田村さんを中心に進める事業

「大通り公園」は、運河を埋め、その上を公園にして、下に地下鉄を走らせるプロジェクトでした。そもそもは運河の上に高速道路が縦横に高架で走る計画でした。それを田村さんが縦横の横は少なくとも地下にするべきで、縦については無くてもいいのじゃないかと提案されました。当時「高速道路よ、さようなら。地下鉄よ、こんにちば」とのキャッチフレーズもあり、その地下鉄の上に公園を作ることになりました。これが「大通り公園」です。「大通り公園」の設計は骨格づくりの戦略としてもシンボリックでなければいけないということで、田村さんが発注者の立場となり、浅田さんに依頼されたのです。

プロジェクトの中で注目すべきは72年の人口急増時代に「三保市民の森」など、新しい横浜方式を用いて緑地を確保していることです。また1965年に横浜都市美対策審議会を作り、アーバンデザインの必要性を強調しています。例えば、プロムナードの事業では、調整型を含めて自ら手を下しました。緑地や「緑の環境をつくり育てる」条例、「福祉の都市環境づくり推進指針」等が、30年前の当時に条例化されたのは特筆すべきだと思います。また当時は人口急増時期で、横浜市に財源が少ない状況で田村さんらが知恵を絞って実行されたことは高く評価されるべきです。

古河電工跡地のサッカー場

六大事業の後、1970年に浅田さんは東京都の参与になりました。私は1976年までいましたが、例えば74年に「古河電工跡地構想」というのがありました。現在は住宅展示場と一部がサッカー場になっています。実は日本サッカー協会は、川淵さんや岡田監督をはじめ古河電工出身者が多く、当時の「古河電工」の会計担当者が跡地構想の担当者でした（今は日本サッカー協会会長）。当時、跡地に住宅を建てるか迷っていました。浅田さんは「バカを言うんじゃない、超高層ビルを建てろ」と1975年に提案をしたのです。住宅で土地を売却してしまうのではなく、超高層のラ

ンドマークタワーか、サッカー場にするという提案でした。当時、環境開発センターに出入りしていた高山英華さんがサッカー好きで、古河電工の担当は我が意を得たりとグラウンド案が進みました。今は練習場が少し残っていますけどね。

東洋電機戸塚工場跡地の野球場

1977年に「東洋電機戸塚工場跡地開発計画」を環境開発センターで担当しました。これは地域公園の依頼だったと思います。この跡地について、田村さんが地域公園と共に環境開発センターにられました。田村さんはこの跡地に「プロの野球場を作りたい」と依頼されました。

野球場は収まりづらかったのですが無理して収めた画をつくって、市長へ持って行ったんですね。そうしたら飛鳥田さんは、野球が大好きだったようで、「平和公園の野球場をリニューアルしよう」ということになったのです。東洋電機跡地はその後、ショッピングセンターになってしまいました。

1978年に横浜スタジアムが竣工し、これは突貫の計画です。市民でお金を集めて、あつという間に作っちゃったのは、田村さんの力をおいて他に無いと思います。工事も大変だったようですが、結果的に市長の思惑通りにスタジアムがつくられました。

浅田孝とは

浅田さんは横浜以外にも色々なプロジェクトに関わっていますが、なかでも田村さんを「送り込んだ」ことで企画調整室が立ち上がり、今日の横浜市のまちづくりに大きな影響をもたらしたことが、浅田さんにとっても大きなことであつたと思います。

東京都で浅田さんが都市改造の参与になり、これは浅田さんが目指した参与であつたのですが、思うように成果を残せませんでした。浅田さんが本当に狙っていたのは、日本の都市を戦後の悲惨な状況から早く脱却させることであつたと思います。そこに横浜と田村さんが上手くのつたというか、ヒットしたと

思います。浅田さんは色々な提案をしますが、都市計画が市民社会の中で定着して、例えばアメリカが60年代にやっていた「プロセス」や「コーディネート」の機能は、日本の70年代では実現できなかったのです。最近はややく形が見え始めていますが、当初はハードな都市開発のストラテジーをどう構築していくかという時代だったと思います。

はっきりと言えるのは、浅田さんも田村さんも積極的かつ創造的で、イメージ豊かな都市計画を掲げていました。浅田さんは後藤新平と対比されることが多いのですが、後藤新平は関東大震災の帝都の復興について大風呂敷をかかげて、当時の国家予算の規模で「東京改造」を掲げた人物です。それに対して浅田さんは、戦災の復興を田村さんを通じて横浜で実現をみたと思います。

浅田さんはアメリカの都市づくりの先端的なところを日本でいち早く導入した人であり、それを田村さんが見事に横浜で実践したのではないかと考えています。そういう意味では、浅田さんと田村さんが40数年前に出会ったということが、横浜の都市づくりにとって大きな源流になっていたのではないかと思います。

講義日は田村明氏のご葬儀でした

今日は特別な日だから、田村さんが若かりし頃の、浅田さんと高山英華さんの写真を持って来ました。

今にして思うと、田村さんが、環境開発センターに来る前、日本生命で担った活動も文化的であり、都市との関わりをもつ活動でした。「藤井寺球場」という日本生命の野球場をプロの本拠地にしたり、東京の日生劇場の企画を立てたりしたのは田村さんで、劇団四季の草創期であったと思います。田村さんが日生劇場を「あれは俺がまとめた」と言うくらい、日本生命の文化的な事業をやり尽くしたと言っていました。

今お配りした写真は、浅田さんの著述の中からです。1966年ですか。高山英華さんと、浅田さんは一番右端のメガネですね、左が田村さんです。たぶん

37、8歳かな。環境開発センターに入ってしばらくの頃です。それから田村さんの前に膝を組んで座っているのが、山本忠司さんという香川県の建築家です。実は丹下さんが設計した県庁舎の現場監督の県側のスタッフで、ヘルシンキオリンピックの日本の三段跳びの選手だったんです。それから、田村さんの寒中御見舞をコピーしました。まだやりたいことがあったのではないかと思います。

鈴木：飛鳥田さん、浅田さん、田村さんらの出合いを田村さんに伺ったのですが、田村さんが高山英華先生に「都市プランナーとして仕事をしていこうと思う」と言ったところ、偶然その場所に浅田さんがいて、紹介されたとおっしゃっていました。最初から直接、浅田さんにコンタクトを取ったわけではないそうです。本日の講義の「都市開発とヒューマン・リニューアル」の文章を読むと、63年の飛鳥田さんの施政方針演説と似ている部分があります。となると、最初の頃から飛鳥田さんと浅田さんが繋がっている可能性があるんです。鳴海正泰先生によると、鳴海先生と浅田さんの出合いは飛鳥田さんの選挙期間中だったそうで、「講演会やれ」と言われて行ってみたら、実は飛鳥田さんの選挙のための講演会の前座だったそうです。そこで初めて飛鳥田さんに会ったと言っていました。北沢先生と私ではもしかしたら、「こどもの国」のマスタープランを作る中で、委員などで関係があったのではないかと考えていますが、藪の中です。もう少し調べてみようと思います。

加川：なるほどね。「こどもの国」の委員会はありましたね。委員会というか、協議会みたいな名前だったかな。そこに飛鳥田さんもいらしたかもしれないです。

大通り公園

鈴木：もう一つ、今日の話で浅田さんが「広島原爆ドームに向けての軸線を用いた」とご説明がありましたが、「軸線」という発想は、大通り公園においても浅田さんの考えが強く表れているのではないかと思います

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

西脇敬夫

のです。浅田さんは「都市軸」という言葉を用いますが、「軸」という考えが横浜の都市計画に影響しているのではないのでしょうか。

加川：広島ピースセンターの計画は、原爆ドームを残すという提案が優れていたのだと思います。そのための軸線が基本になっています。大通り公園では広島のようなビスタ性を捉えた軸線ではなかったと思います。大通り公園は、あくまでも関内関外の緑の軸線構想として描いており、プロムナード構想の前段であると思います。でも関内駅のところでグググと曲がっちゃうんだけど。

鈴木：「緑の軸線構想」は浅田さんのイメージがあったのでしょうか。震災復興の牧案は、緑の軸線構想と近いので、「緑の軸線構想」は牧案を参考にしたとも考えられるのですが、今後調べてみたいと思っています。

加川：緑の軸線構想をつくった当時は高速道路の計画が上がっており、関内周辺から高速道路を排除することが大きな目標でした。ですから「大通り公園」は高速道路の排除が目的で、「緑の軸線構想」は、それを説明するためのものでもありました。

鈴木：高速道路の地下化は、海外都市などを参考にしたのでしょか。当時の「都市美審議会」ではボストンの例なども議論されていたと思いますがいかがでしょうか。

加川：ボストンの影響も大きかったと思います。当初の高速道路の計画は今の石川町のようなジャンクションが関内駅周辺に設置される計画でした。横方向の高速道路は機能上やむを得ないので地下化しましたが、縦方向は地下鉄も通っていますので、地下へ高速道路を入れ込むのは難しいのです。そこで、設置場所を上流へ変更させることになりました。設置場所の変更理由が「公園のため」であれば、誰も文句は言わないだろうというのが、浅田さんの発想だったと思います。

鈴木：環境開発センターは大通り公園等に関係したのですか。

加川：大通り公園の基本構想や、都心部の位置付けについての考案は環境開発センターです。その時に市で検討委員会が作られたんですよ。横山光雄さんが委員長でした。基本設計までは環境開発センターでやった覚えがあります。一番難しかったのは、公園の分断を避けるため、大通り公園を横断する道を止めたかったのです。だけど、交通上難しく、全部の実現は無理でした。また、公園に位置する地下鉄の駅をオープン・エアで明るくしたかったのですが、それも難しかったです。

大通り公園を子どもが遊べる空間へ

当初から大通り公園を「石の広場」と「みどりの森」で構成する発想は浅田さんも持っていました。田村さんは、子供が遊べる要素を盛り込んだ公園を考えていました。当時、ハルプリンという造園家が石の造形を用いる遊び場を設計しており、これを事例に大通り公園にも取り入れたいと考えていました。例えば、単なる噴水ではなくて、子どもがジャブジャブ入って遊べる水の広場等を考えたと思います。当時、ハルプリンは全盛だったんですよ。

また管理についても水の扱いを市は嫌がりましたし、木がそんなに生えるかというも疑問視されたのです。公園の地下には地下鉄がありますよね。横浜国立大学の宮脇昭先生に相談したら、「土は30cmあれば大丈夫よ」と言われました。さらに潜在自然植生など、宮脇理論を勉強させられました。

大通り公園と周辺地域の位置関係

水と石をテーマにする部分は関内側へ配置し、大通り公園に接する教育文化センター前川園男さんに設計していただいた理由も、「都心部強化」等の空間をさらに向上させたいという背景がありました。当時の事業において、大通り公園は特別な位置づけなの

です。実施設計は浅田さんもさすがにお断りしたのですが、最終的に進来廉へ浅田さんから依頼されました。進来さんの設計はちよつと凝り過ぎたきらいもあつて、それについて浅田さんは意見を言わなかったですね。

鈴木：大通り公園の一部には蚤の市のようなイベントができるようなイメージで考えていたと、聞いたことがあります。

加川：進来さんの設計では、床にアンカーを打つ事や、電源を取る等の話をしていたことは覚えています。しかし予算上、全て実現できませんでした。

鈴木：当時の公団は、この計画に対してどのように関わったのでしょうか。また、周辺の開発を取り入れるような動き横浜公園の設計の際にあつたのでしょうか。

加川：公団の計画に環境開発センターが関わった記憶はありませんが、横浜公園の一部を再開発する絵は、緑の軸線構想との関係で書いた覚えがあります。

鈴木：美観地区や壁面線の位置を揃えるような計画でしょうか。

加川：大通り公園に接する建物は、それまでは運河でしたから、裏口を向いていたんです。色々工夫はしたのですが、新たに建設する建物は公園へ正面を向けるのですが、しかし点在するようでは統一されないのです。またセットバックをお願いできても、実際は上手く行かない。さらに、側道から一方通行になつたため、「大通り公園」側は相変わらず裏口的な建て方をされる等、周辺整備は上手く行っていなかつたと思います。

論文「都市開発とヒューマン・リニューアル」

質問：「都市開発とヒューマン・リニューアル」をみると、企画調整室の組織部分とか、実際に田村さんが

やつたことも半分くらい表していると思います。田村さんの文章であつたら、残りの半分は浅田さんの影響と飛鳥田さんの影響を受けて、企画調整室等の田村さんの考えがもつと表れたのではないかと思うのです。田村さんは、浅田さんの影響と飛鳥田さんの影響を受けてまちづくりを形にしたのだと、本日のお話を伺つて改めて思いました。その中の「ヒューマン・リニューアル」と「プログラム」についてですが、「プログラム」は、お話に出てきたアメリカの都市計画を指すと思いますが、「ヒューマン・リニューアル」もアメリカの都市計画から出てきたんでしょうか。

加川：「ヒューマン・リニューアル」という言葉が何の影響で使われたか、わからないのです。1962年に発表された「都市開発とオープンスペース」と同じようなシリーズなんです。1960年の「日本の都市美と新しい展開へ」を含めて、これらは都市問題について書いています。でも「ヒューマン・リニューアル」とう言葉の語源はわかりません。ただ、論文そのものを見てみると、アメリカの大都市問題を整理しているの、背景にアメリカの都市計画があるのではと思います。

質問：ヒューマン・リニューアルという言葉もアメリカの都市問題から発せられたのでしょうか

加川：おそらく、この論文はアメリカの都市問題等の影響があると思います。60年代始めに「子どもの国」の計画をしていますが、当時、児童福祉について勉強されていて、単なるリニューアルやデベロップメントではなく「ヒューマン」を視野に入れていたのではないのでしょうか。

六大事業

質問：六大事業は、もともと別々に生じていた問題を編集して創られたそうなのですが、六つの相互関係は浅田さんらが構想される段階で、都心部強化と金沢区の関係、大通り公園と地下鉄・高速道路の関係等、六つの課題以外に相互関係や優先順位などを含めた

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

プログラム化等は当初からできていたのですか。それとも、田村さんらが現実化する中で構成されたのでしょうか。

加川：当初、六大事業はターゲットとして重要でしたから、個々のプログラム等の関わり具合は考えていなくて、実践していく中で田村さんが考えていきました。高速道路も仮計画のようにありましたから、具体的にルートをどうするかというのは後から考えていく方法でした。また期限の設定もほとんど無いです。浅田さんもプログラムが重要とっていたわりには、六大事業のプログラムは当初から考えていません。ただ、田村さんは都市問題調査会で高山英華さんや河合正一さんらからその都度説明を聞いて議論をしたと思います。

例えば、港北ニュータウンでは多くの議論がありました。鉄道の入れ方では、八十島義之介さんが「センター（センター南・センター北）」での指示があったようで、八十島さんから「どんな駅になるか描いてくれない？」って言われたことがあるんですよ。当時、多くの専門家が田村さんを応援され、月に一回程度集まっていたそうです。

横浜での活動後の環境開発センター

質問：浅田さんや環境開発センターは、その後どのような活動をされていたのでしょうか。

加川：1978年に「新高松空港の社会的・経済的効果検討」後、1、2年で環境開発センターの実態はなくなるのです。浅田さん自身は、「開発センターの店じまいに2～3年かかっちゃったよ」と言っていました。が、ご本人が既にトヨタ財団の専務理事になり環境開発センターは実質的に活動しなくなります。浅田さんはトヨタ財団で世界中からの研究案件を仕分けて各研究への予算等を組んでいたそうです。

また、その後は浅田さん自身で何かを提言するようなことはあまりなかったと思います。浅田さんは提

言すべきことを30から40歳で全部言っているのです。実は浅田さんの甥子さんが浅田彰で、彰さんのお父さんが早く亡くなり、浅田さんが父親代わりのようだったそうです。浅田彰さんが京大の頃に浅田さんのお考えをよく話をされていたそうです。

浅田さん個人としては、沖縄の海洋博後始末のようなことは、やっていたかな。

質問：浅田さんはご自身の位置付をどのようにお考えだったのでしょうか。プランナーでしょうか？

加川：浅田さんが自身をどのように位置づけていたかは、はっきりとわかりません。田村さんは組織を上手くつかったプランナーであると思います。比べて、浅田さんは組織等へ身を置かないアウトサイダーとしての立場を貫いていたと思いますね。浅田さん自身はプランナーでもプロデューサーでもなければ、デザイナーでもありませんでした。そういうことにはわからない人でしたから。

プランナーという職

質問：70年代では「都市プランナー」等が初期の民間コンサルタントがみられ始めた頃ですが、浅田さんと初期の民間コンサル等の関係はあるのでしょうか。

加川：「民間コンサル」との関係はなく、むしろ「コンサルタント」という言い方をとても嫌っていました。ですから、浅田さんが求めていた都市計画から「コンサルタント」という専門が出てくるとは思わなかったそうです。浅田さんが思っていたプランナーと、新しく出てきたプランナーとは、ちよつと違うのだと思います。

鈴木：浅田さんと後に出てこられたプランナーとは世代が異なることもあります。次の世代のプランナーは、高山英華の考える都市計画が基礎として身につけていた人たちですよ。しかし浅田さんは高山英華の考えを否定するような思考があると思うのです。浅田さんや田村さんは定量的な都市計画等に

対して疑問に思っていたと思いますが、浅田さん自身はどのように考えていたのでしょうか。むしろ部分的な考えよりも、全体を捉えるマスタープランを重視されていたのでしょうか。

加川：マスタープランは重視していなかったと思います。高山さんについてどう思っていたかはわかりませんが、浅田さんは学者ではないのでもっとダイナミックでした。浅田さん自身は、実際にことが動いているのをそばで見ているのが好きなのです。だから、デザイン会議についても動かすまでの準備段階を重視しているし、それが楽しいみたいでしたね。一旦レールができたり、作られたりすると、全然面白くないというか。だから、「プランナー」という職種も、若いプランナーが出てきたりすると、既に興味がなくなっているのです。彼らとは違うのであれば、異なる点を主張すればいいのですが、そういうこともしませんでした。同じようなことをやられると、興味がなくなるというか、目標ではなくなるのです。69歳の若さで亡くなったことも、凝縮した人生を表しているように思います。田村さんも同じようなところがあると思います。横浜のまちづくりを広めたこの時代、企画調整室も一番輝いて充実していたのではないのでしょうか。

浅田孝からの教え

質問：浅田さんや田村さんのご活動、加川さんがプランナーとなったその経緯や、彼らへの思いなどを、加川さんはどのように考えていらっしゃいますか。

加川：僕は、プランナーというより職人であると思っています。僕は環境開発センターに長く勤め、僕が辞めるとき浅田さんに「自分でやってみたいと思います」と言いましたら、「三つ守れよ」と。いまだに僕はそれを守っています。一つは「所員を雇うな」って言うんですよ。これは強烈でした。環境開発センターには多いときでも6、7人程度で、ベースは3人で十分であるという考え方なのです。「所員は雇うな。お前、奥さんいるなら、奥さんに電話番号とかやってもらえばいい

いんだから」と。

それから、「事務所を持つな。お前は寝るところがあるんだろ。そこでやれ」と。浅田さんは、環境開発センターの終盤は白金にあった自分のマンションを事務所としました。それまでは、銀座とか虎ノ門の賃料が高いビルの一部を借りて、やっていたわけですよ。でも、そういうことをするなど。

三つ目は、「思ったことをしっかりやれ。失敗をしても、日本人は必ずフォローをしてくれるし、修繕してくれるから、お前が失敗しても大丈夫だから、思い切って信じることをやれ」と。

その三つを言われて、最後の「思い切り」は通せませんが、はじめの二つは今でも通しています。また浅田さんは「フリーハンドでやれ」ということもおっしゃいました。崇高な目標はあつていいのですが、細かいことが前提になっちゃうのは、この世界ではよくないということを言われました。

浅田さんは、環境開発センターを企業として見ようという精神はほとんどなく、逆に所員一人ひとりを大事にしてくれました。田村さんが来て会社の体を少しなして来ましたが、それまでは道場のように、僕のようなアルバイトやアルバイトまがいの人もいるし、そういう人たちがワサワサと夜昼なく活動していました。「たまには日曜日くらい帰ろうよ」というのが、スタッフの口癖でしたから。懐かしい時代ですが、そういうのが許されていたのだと思います。

浅田さんは、色々なことを身をもって示していました。仕事の際リポートを持って県庁へいくのですが、浅田さんは大事な報告会によく欠席するのです。知事を相手に交渉することは30歳前の僕にとって訓練のようでした。浅田孝の代理だといっても、「会社の責任者であると思ってくれ。社長に相談してきます」とは絶対に言うなということ、入社早々に言われました。ですから生産性は悪いんですよ。効率は悪いし、支離滅裂なところはあるのですが、プランナーオフィスのやり方として大事なことを示していると思いました。

浅田さんはピラミッド組織が嫌いでしたが、田村さんが来たときは、計画部長という肩書きをつけました。でも計画部長だけはいたのです。当時、設計みたいな

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

西脇敬夫

のをやっていた人と、調査みたいなのをやっていた人たちが入り乱れていました。みんなが両方できていたんですよ。専門分化させないということだったと思えます。

今では、会社の組織や教育が細分化されているようで、「大雑把にまとめて」ということが無いような印象です。だから、会社でも誰に話せばいいのかということがわからない。トップに話せばいいかという、そうでもないのですよね。センターでは、全員がトップですから。浅田さんは「最後には俺が尻拭いをするから、お前は怖がるな」ということを、盛んに言っていました。ですから、大きな傘の中にはいついたという感じはありました。

浅田孝と田村明の図面（絵）

鈴木：そのような中で田村さんは、どのような立ち位置で仕事をなさっていたのですか。立ち位置というか、田村さんは画を描くタイプですか。

加川：基本的には、描かなかったですね。語るタイプ、文章を書くタイプでしたね。

大通り公園の会議中に落書きをしていましたね、木の絵を。掃除の問題や落ち葉で滑る等の問題で、緑政局から「落葉樹は困る」「ぜひとも常緑にしてくれ」という要望を受けました。それに対して、浅田さんは「落葉がいい」と言い、田村さんも落葉派でした。田村さんは、葉っぱがたわわになって影ができていいる絵や、冬の枯れたケヤキの絵を会議中に描き、「こっちはいいよなあ」と。わかりやすい絵でした。

浅田さんは、トレペの上でとてもきれいに描くのです。でも田村さんは、そういう繊細な画じゃなくて、マジックを重ねて、重ねているうちにずれてくるでしょう。一方、浅田さんはトンボ（目印）を入れますので、絶対にずれませんし、パーカーの万年筆で描きますので繊細な画でした。浅田さんは建築家ですから、目検討のような観測が入らないんですよ。でも田村さんは、描いているうちに「新横浜」がずれてきました。（笑）

だけど、概念としては「あそこが太陽だ」というよう

に目標がしっかりしているから、ずれてきても全然おかしくないんですけどね。

だから、田村さんの描く絵というのは、自分のイメージ・構想を表すもので、「絵」というか、概念なんでしょうね。大きな製図板みたいところで、マジックを用意して、ワアワアと描くことが、環境開発センターの頃も好きでしたね。浅田さんは時々入っては、やはり「パーカー」で描くのです。それは田村さんの概念をデザインしているかのようでした。また、浅田さんのスケッチを田村さんがシエマ化することもありました。

市役所でも田村さんはプロジェクトやアーバンデザインに関して、「大テーブル」でトレペの上でやるのが好きだったんじゃないかと思えます。40年前のものですが、あの製図版もまだ残っています。あの製図版は田村さんが特注で作らせ、またファイルを色つきのものにしたと、そんなことを自慢気に話されていたことがありましたね。

浅田孝のデザイン思考

質問：参考にするようなデザイナー、街や都市等、浅田さんが形態的に、図柄として頻繁に見ていた、というものはあったのでしょうか。

加川：ちょっとわからないなあ。嫌いなのはあつたよ、で、「これはダメだ」というのは、たくさん聞かれました。

質問：先ほどハルブリンの名前が出ましたが、ハルブリンのおもしろいところは、ランドスケープデザインとして都市空間の人間の動きを上手に取り入れる方法を用いていますが、同様に人間の動きを意識して都市デザインをされたのでしょうか。

加川：それはあつたと思えますね。イサム・ノグチさんを好んでいました。イサム・ノグチさんは、香川県でイサム・ノグチ庭園美術館を作っており、また古い民家を移築して住まいにするような素朴といえます

か、そのようなセンスを気に入っていたようですね。

また浅田さんは、四国の出身で香川県にかなり愛着を持っていましたから、一番尊敬していた人は、たぶん空海だと思います。浅田さん自身も言ったことがあるのですが「弘法大師」だって。「彼は、若くしてすごかったんだよ」と言うけど、その世界はわからなくて。でも、影響を受けていたところはあるかもしれませんよ。香川県や四国の調査で遍路以上に歩いていると思います。

浅田孝のネットワーク

鈴木：世界デザイン会議等で建築家を世界中から招聘してくる際に、自分の価値観に合わせたプロデューサーやコーディネーターはあったのでしょうか

加川：それはわかりませんが、丹下研究室にいた頃のネットワークを使ったかもしれませんね。

鈴木：横浜の各地の計画では、みなとみらいは大高さん、金沢区は横文彦さんなど、これらは田村さんの人脈、あるいは浅田さんのつながりだったのでしょうか

加川：どちらかはわからないけれど、僕の印象では田村さんではないかと思います。浅田さんは香川県で、丹下さんとか大江さんらの建築家を招聘しては、その設計で体育館を作ったりしていたんです。そういう建築家の使い方を浅田さんは知事と一緒にやっていて、それを田村さんはみていたと思います。

鈴木：そのような建築家の方々とながったのは、環境開発センターだったのでしょうか？

加川：そうだと思います。

鈴木：田村さんも建築を出られています、学生時代のつながりはいかがでしょうか

加川：丹下研究室に出入りしていた時よりも、環境開

発センター時代では「メタボリズム」の連中が毎週のように来ていましたから、そこでつながりができたのかもしれない。

地下鉄のデザインは、委員会やボルマークを作ったりしたのは、田村さんです。たしか、榮久庵憲司さんをお願いしたり、田村さんが中心に動いていました。

鈴木：田村さんと一緒に地下鉄に乗っている時の話なのですが、当時、交通局が窓面に広告を入れていたのです。しかし、地下鉄の駅舎のデザインは列車が駅に入ると、座席に座った位置から黄色い帯がスーッと見えてくるデザインだったのですが、それを「広告が邪魔をするなんて」と言っていた記憶があります。

加川：車両までトータルにデザインする事例は日本にはまだなかったのです。当時、浅田さんがサンフランシスコの地下鉄の写真を送ってきてもらって、田村さんに見せて「これはやらなきゃね」という話をしていたのは、記憶にあります。

ただ、車両が動く際の駅舎のデザインの詳しい背景までは知りませんでした。高速道路標識のデザインは環境開発センターで手掛けていました。泉さんや粟津さんや田村さんも興味を持っていたと思います。

鈴木：田村さんのヒアリングでは、大通り公園、地下鉄、高速道路地下化は自分がやると強く思っているようで、ご自身もこれらのプロジェクトの実績を大事にしているようです。ですから、地下鉄の先ほどのようなお話や、大通り公園のメンテナンスが悪い等と時々おっしゃっており、大通り公園や地下鉄を再生しなければならぬと思っています。

加川：大通り公園の進来さんがデザインされた「山」（ランドスケープ）の部分がなくなっちゃいましたけどね。使いこなせなかったのかな。当時「便所が」という要望があつたのですが、公園にむき出で設置されるのも困ると考えていたようです。

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：お配りいただいた田村さんの寒中見舞いを改めてみたのですが、まだまだやりたいことがあったのかなと思います。特に最後のパラグラフで、都市論と22世紀論を書きたいという、そういう意欲をお持ちになっていたようで、22世紀はアフリカの時代だという口癖のようにおっしゃっていました。

加川：そう、22世紀はブラックパワーですと書きたかったみたいね。

鈴木：まだまだご活躍いただき良かったと思うと色々な思いが巡ってしまいます。

今日は加川さんのお話でまわりつつ、田村明さんを偲ぶ会にもなりました。非常に貴重なお話を聞かせていただきまして、どうもありがとうございました。

加川：どうもありがとうございました。

IV

アーバンデザインの導入
～横浜からアジアへ～
平成 22 年 2 月 22 日



講師
岩崎駿介

国吉：岩崎さんは、1960年の終わりにボストン市役所のアーバンデザインチームに属して活動され、その経験を日本でも生かそうとその当時の飛鳥田一雄市長を頼って横浜市職員となり、活動されました。そのとき、私も横浜市に入りまして、岩崎さんと活動をともにしました。私自身は、アーバンデザインといったアメリカのことを勉強したわけではないのですが、岩崎さんの考えに触れて、能動的にやりたいという思いから岩崎さんと一緒に働きました。

当時は、飛鳥田市長のもとで田村さんが活躍されていたのですが、飛鳥田市長が社会党の委員長になられるとのことで辞められ、その後市長が細郷さんに代わりました。岩崎さんの考え方によると、市長が変わると上手いかわらないと考えられていたようで、この辺りの話は後程詳しく、お聞きしたいと思います。

横浜での活躍後は、国連のアジア太平洋経済社会委員会、ESCAP という組織の人間居住課長を務めていらっしゃったのですが、そのころからアジアの問題に関心が移られたのではないかと思います。そちらに三年ほどいらっしゃった後、筑波大学へ転身なされています。その後は、日本国際ボランティアセンターを創設され、アジアとのさまざまな国際協力に携わる活動のリーダーとして活躍されています。

今日は、企画調整室でアーバンデザインをやるうとしていたときに、どのように活動をお考えであったかが大きな論点となると思います。また、現在の横浜、あるいは世界をどのように見ているのかということをお話いただければと思います。

岩崎：皆さん、こんにちは。いま、国吉君から紹介されたように、私は横浜市で9年間働きました。今日、山下公園からずっと、時間にすると一時間半でしょうか、歩いてきて、実に30年ぶりに見たのですが、何と言いますか、圧倒されたことと言えば、新しいビルや都市のある意味の活力というものを感じましたし、これから歴史を重ねることで、「魅力ある空間になるかもしれない」というものを感じました。

40年前の1970年12月に横浜に入りました。それから数えると今年で40年になるのですが、40年前

を知ることによって、これからの40年、すなわち2050年の社会や都市を考えるため、この講義に至ったのだと思います。過去の話聞いて、あーそうですか、としても意味がないわけですし、そういう意味で、私自身も、過去の話も若干するのですが、最大の問題というか興味はですね、40年後がどういう社会と都市になっているのか、ここをみなさんと一緒に考えたいと思います。

正直言いますと、私の話は多岐にわたると云いますか、つまらないといえますか、あまりにも多くのことを喋りすぎるために、2、3日すると何を言っているのか全然思い出せないということが今までの事例からすると多いようです…。まあ、それを含めて楽しいひと時を過ごしていただければと思います。

岩崎先生の経歴

私は、大学を卒業して2年半ほど同級生と一緒に建築設計事務所を開き、建築設計をやりました。その後、アフリカのガーナへ行きました。当時、アフリカは長い植民地時代の後、1957年に初めてガーナのエンクルマ大統領がガーナを植民地からの脱出に導きました。エンクルマ大統領の本が日本で出版されていたのですが、私はそれを読んで、建築と社会、建設と国家との関係を知りたいと思い、新興独立国ガーナに行ってみたく思ったのです。と同時に日本以外の国も一度は見てみたいという気持ちも強くありました。

ガーナでの活動

そこで、ある日ガーナ大使館に行つて、貴方の国で働きたいと言ったのですが、珍しい奴が来たと思われるので、私は住宅公団のような仕事を求めたものの、そのような仕事はなく、大学の先生の職を紹介されて、結局、大学の専任講師を二年間ガーナでやりました。

当時、大学卒の初任給は1万5千円という時代だったのですが、ガーナではいきなりなんと19万円の月給を頂くという高給外国人教師だったのです。私以外

は、ほとんどが欧米人、アメリカ人、イギリス人、北欧の方でした。

私は、そこで初めて日本以外の国、それも俗にいう開発途上国という場所に触れました。ガーナでは長いイギリスの植民地時代に培われた悲しみといますか、そういった虐げられた歴史を垣間見ることができました。

都市を学ぶべくハーバード大学へ

そこで二年が経ちまして、さらに建物と建物との関係、都市と社会との関係などをもっと学びたいという気持ちになり、ハーバード大学のデザイン学部都市デザイン科に応募したのです。ハーバードへの提出願書に大学時代の成績表を提出せよというのがあり、私は学生時代、安保闘争という学生運動を熱心に行っていたので、1年生の時の総合評価はAなのですが、2年の時にB、3年ではC、4年の時はDでよければ卒業させてやると言われた成績表を提出したのです。ただし、私はその成績表に加えて、「この評価は間違っている。私は安保闘争をしながら日本とアメリカの関係を真摯に考えていたのであって、教師の判定は間違っている」と言って提出したら、難なくパスしたのです。

二年間のハーバード生活では、ものごとを論理的に考えるということを学んだと思います。図面などについては自信があつて、問題なかったのですが、理論的な問題がたくさん出され、理論的に考えることを学んだのではないかと思います。

ボストン市役所の活動

アメリカでの最後の年、ボストン市役所でダウンタウンの再開発計画に携わりました。

ボストン市の黒人街実態調査にもかかわりましたが、街をくまなく歩き廻って、街を見る力がついたと思います。

このように開発途上国ガーナと先進国アメリカという二つの国を各々二年から三年経験したのですが、ガーナやアメリカは結局、私のものではないのです

ね。その当時、ベトナム戦争や黒人暴動といった状況が話題になり、自分の仕事と社会の問題との関係をもっと真剣に考えなければと思いました。

飛鳥田市長と田村明氏との出会い

私は朝日ジャーナルという雑誌をアメリカでも読んでいたのですが、その記事の中で横浜の飛鳥田市長が座談会に出ていたものがあり、その記事に感銘を受けて、横浜市に興味を持ったのです。すぐに日本に戻り、飛鳥田市長に会いに行きました。市長は、田村君という人がいるから会ってみなさいといわれましたが、田村さんとは以前から知り合いだったのです。田村さんが勤められていた浅田孝さん主宰の環境開発センターの事務所が私たちの事務所の上にあつたものですから、よく渋谷行きのバスで乗り合わせていました。私は、横浜市を訪ねた当時、既に三十三歳で、人事担当の入江課長さんから「嘱託だったら入れてやるよ」と言われました。日本に帰ってきたばかりで、「嘱託」というものが偉い役職なんじゃないかと勘違いしてしまい、「それで結構です」と言いました。しかし、嘱託とは、いうなればアルバイトだと云うことは、後ですぐわかりました。つまり、皆が年2回のボーナスを貰うとき、私だけが貰えなかった。私も人一倍働いているつもりでしたが、2年間ボーナスは出ず、女房に生活が苦しいとよく言われました。そう意味で、横浜市に決して招聘されたのではなく、自ら門をたたいたのです。二年たつて「入れてくれ」と言い、ようやくボーナスがでるようになりました。それから9年間、国吉君と一緒に、はじめは二人だけでしたが、都市デザイン行政をいろいろと試みたわけです。

歩行者が気持ちよく歩ける街へ

配布しました資料に、「擁護すべき価値」、「美しさへの空間的技法」、その下に「アジア都市の空間的特質」とありますが、この上の二つの項目は、私が四十年前横浜市にいたときに書いた本の項目をそのまま、ここに書き写したものです。「擁護すべき価値」とは、都市

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

デザインのいわば目標を意味します。また、「美しさへの空間的技法」には、「歩行者が安全で気持ちよく歩ける」、「その地域の地形的特徴を尊重する」、「公園や緑を出来るだけ多くかつ連担した形で確保する」、「池、川、海などできるだけ水に触れる」、「人の触れ合いを促進する」、「歴史的資産を大切にする」。そして最後に「形態的秩序を作り出す」と技術的な手段を並べてあります。こういうことをやりたいと思ったのです。

私が横浜市に勤めていたときは、東京の日野市に住んでいました。片道の通勤に二時間、往復四時間かかりまして、一日の内、六分の一を通勤にかけていました。九年間働いたので、六分の一、つまり一年半は電車に乗っていた勘定になります。

通勤の際に交通事故を見たこともありました。私は横浜線の駅まで自動車通勤していたのですが、道路を渡ろうとする子供を私の前を走っていた車が撥ねたのです。やはり危ないという思い、歩行者が安全に歩けることがどんな大きな意味を持つかを感じました。

最初は、これらの都市デザインの価値を理解してもらおうのがたいへんでした。「美」より「用」、美しさよりも機能が重視され、都市デザインの価値は余計なものであるとなかなか理解されませんでした。

しかし、国吉君と頑張って、これらの価値を少しずつ理解していただきました。今日も、国吉君と港の公園や噴水のそばを歩いてきましたが、その当時は公園内に噴水を作ることさえ子供に危険だからと反対されたこともありました。

配布資料の「美しさへの空間的技法」にあります「群衆の中の孤独」、あるいは「すべての都市活動をステージ化する」とは、つまり「見える」、「見えない」の関係について触れたものです。「空間をよぎる門を積極的に演出する」、「歩くことの完結性を得るため、だんだんと高まり行く道」とは、たとえば浅草の浅草寺のように、ある門に入ってずっと歩いて行くと終点がありますが、そのような行為の完結性を言っています。

都市の中にそのような魅力ある空間をいっぱいつくりたいと思いました。それから「機能的な道、非機能的な道」、「徒歩圏内に多様なアクティビティを包含する」、「行き止まりの道と路地を作る」、さらに「開放と

閉鎖の対比をはつきりさせる」などいろいろな空間技法が書いてありますが、これらも都市の中に実現したいと思う空間内容です。

横浜市内のいろいろな現場を見たとき、具体的なイメージとして建主や建築家などと交渉していく手段としたのです。

「都市デザイン」とは、別な表現をとれば「各種各様なコミュニケーションを装置化すること」ということができます。「孤独から共感」、「異質な人々の出会い」など、「人と人がどう触れ合うか」という舞台装置を、私は横浜での九年間、作っていたと思います。

たとえば、都会の中には、寂しいと感じている人がいる。そういう人がふらふらと街に出て来ててもなかなか居場所がないので、私は後がしっかりと壁で囲まれ、前だけが少し見える、だから誰からも攻撃を受けない、それでいて皆をよく見ることができ、あるいは広場を見渡せる空間を、市内にたくさん作りたいて思っていました。

私は、これを「群衆の中の孤独」といいますが、そういう状態から今度は多くの人と触れ合う、あるいは共感する広場をつくるなど、各種各様なコミュニケーションを装置化していくわけです。

また、私が働いていたとき、横浜公園に野球場、つまり横浜球場をつくるという話が出てきました。しかし、私は街の真ん中は緑にすべきだという思いが強くて、あそこに球場を作ることに反対でした。

田村さんは分かってくれましたが、作りたかったのは飛鳥田市長なのです。彼は、市民がお金を出して作った広島カープという球団や球場がありますが、市長としてはそういう市民球場を横浜に作りたかった。優勝した際に横浜市民みんなが盛り上がる、つまり作りたかったのは「市民の共感の場」なのです。そう意味では、飛鳥田さんも立派な都市デザイナーでした。

一人で孤独を楽しむ、二人で会う、あるいは三人、五人で会う、十人で会う、そういった各装置をいっぱい作るというイメージがありました。その時は、「コミュニケーション装置」を作るという言葉は出てこなかったのですが、かつこいいとか悪いとかという形の問題以前に、考えなければならぬ問題だと思っています。

図1：保存された旧英国7番館と拡張された歩行区間
資料提供＝横浜市



大テーブル主義

私が田村さんは素晴らしいと感じたのは、企画調整局で週一回開かれた全体会議ともいべきものです。企画調整局は、横割組織であるといわれましたが、局内部で横割が成立しなければ、横割組織として機能しません。彼は、週一回、大きなテーブルに皆が寄って、会合を開いたのです。正式には「目標会議」といいましたが、企画調整局にとって実に大きな意味を持ったと思います。自分の経験を他人へ、他人の経験を自分の物にできると同時に、調整の要になっていたんです。

都市計画の攻めと守り

都市計画には、攻めと守りがあります。攻めは市民の税金であるお金を使って道路や公園などをつくる公共事業、守りは法律や条例、そして市独自の要綱などを使って、市民に守ってもらうルールでの制定です。アーバンデザインとは、これらの攻めと守りの手段を使い、並行しながら街に「魅力」と「美しさ」を作り出す方法なのです。

県民ホール

横浜市は、はじめ県民ホールの敷地にわずかながら土地を持っていました。県がそこに県民ホールを建てたいから土地を譲ってくださいという要請が飛鳥田市長のもとに来て、田村さんのところへ来た。そこで田村さんから、「どういう条件を付けて県に売るべきかね」と聞かれたんです。

そこで、私はまずは建物を歩道よりも下げてくれと言いました。ここの歩道がほぼ五メートルあるのですが、植え込みの幅が二メートル以上ぐらい占めていて、人が歩けるところは2.3メートルしかなかった。これでは狭いものですから県へ県民ホールの建物を2.7メートル下げると言ったのです。県民ホール前の歩道の木は、横浜市のもの、市民のものだから、枝を一本たりとも切つてはいけなと言いました。そういう条

件で県に売ったのです。それがきっかけとなって建物は下がり、結局は産業貿易センタービルの広場と対になった「ペア広場」へとつながっていったのです。

また、山下公園前の創価学会所有の古い建物（戸田平和記念館 ※旧英国7番館）は、関東大震災以前に建ったレンガ造りの建物ですが、この建物を歴史的な資産として一部残してくれと創価学会に要請しました。その結果、創価学会の新しい建物は、下がって建てることになったのですが、その後、隣のホテルビルがあまり下がらない結果となってしまったので、創価学会から連絡があり、「隣に比べて創価学会の建物は下がりすぎた、これでは不公平なのでやり直すから、建物杭打ち費用を弁償してくれ」と言われました。そこで私は、五〇〇分の一の模型を作り、それを持って必死に説得したら、何のとか理解してくれました。

【図1】

くすのき広場

くすのき広場ですが、これは地下鉄復旧工事の一部として建設されました。そのときも国吉君や内藤惇之さんと一緒に一週間で図面をつくって、道路局に持っていきました。しかし、できてからしばらくして、庁舎管理課から連絡があり、今くすのき広場で物を売っている人がいるので何とか、どかしてほしいと言われました。警察に言っても、そこは公道ではあるが、いわば市役所の中庭みたいなもので、警察と市役所の権限争いになりかねないので行けないと言われ、設計した岩崎さんが悪いのだから、そのような不屈者を排除

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敬夫

図2：くすのき広場
資料提供 = 横浜市



すべきだと言われたのです。そこで、私もししぶその人を説得し、辞めてもらいました。【図2】

磯子駅前

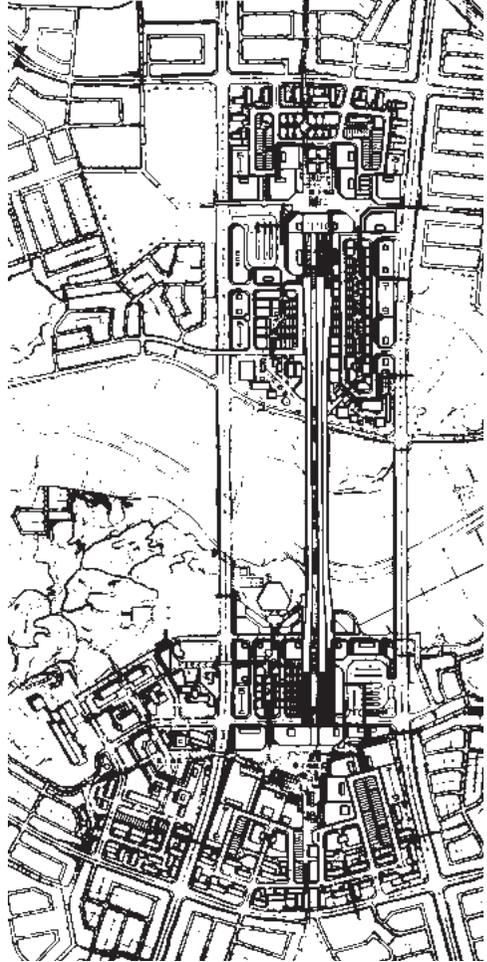
磯子駅前広場を設計していて私が感じたことは、街の主人公である歩行者を擁護する人がいないということでした。周辺商店街やタクシー業界、交通局などさまざまな方面から欲求や意見が挙がったのですが、歩行者が歩きやすくしてほしいと言ってくる人がいないのです。そこで、私たち企画調整局が歩行者の代弁をするのですが、企画調整局に力があつたのは、やはり市長に力があつたからです。市長が田村さんを信頼して、田村さんが私を信頼してくれて、私が発言すると市長が言っているように聞こえるんです。だから意見が言えたのです。そうでないと、たちどころにやられてしまいます。

プロムナード計画と港北ニュータウン

歩道にタイルをはめ込む都心プロムナード計画でも、いろいろとありました。プロムナード計画の工事をしているときに、通りすがりの人から「あまり標識などは、作らない方がいい」、「横浜に来て、道がわからなければ人に聞くのだ」、「それによってコミュニケーションが生じるのだから、あまり標識などを作らない方がいい」と言われたのは、とても印象的でした。

次に港北ニュータウン。このセンター地区の設計にも関わりました。これは、日本住宅公団との主導権争い

図3：港北ニュータウン中心地区基本設計
出典 = 『SD 別冊 No.11』、昭和53年、鹿島出版



のようなところがありました。施工するのは日本住宅公団ですが、田村さんを含めて、私たち横浜市職員は街の自治体職員として、国の出先機関としての公団にやってもらうのではなく、私たち自身が責任を持つのだという強い自負を持っていました。私としては、その設計ができたときには、涙がこみ上げるくらいエネルギーをかけて設計図を書きあげました。【図3】

日本大通り

また、日本大通りについても、長い間、ゾウの鼻（現：象の鼻パーク）、に国の倉庫が居座り、私も横浜

市を辞めてからも気になっていたのですが、今は海に開けた公園として、とてもスッキリしました。

横浜市を退職

私が横浜に在職したのは9年間でしたが、その後はアジアを中心に活動し、結局21年間、アジアにかかりました。つまり、私にとっては、横浜よりもアジアとのかかわりが長かったのです。

横浜市を辞めたときは、「岩崎は、調子がいい時は横浜市にいたが、悪くなるとさっさと逃げ出した」とさんざん市職員以外の友人から悪口を言われました。私としては、国の機関で働いていた人が市長になり、その下で働くことには興味がなかったから辞めたのです。鳴海さんという飛鳥田市長の行政ブレンだった人がいましたが、彼のところで相談に行き、私が市長に立候補するのはどうかといったのですが、「無理だね」と言われ、あきらめました。

国連の職員として

横浜市を辞めてから、国連の職員なろうと思い、まずは外務省に行って、所定の用紙に履歴を書いて申し込みました。その後、国連の部長というインド人から連絡がきて、面接を行い、すぐに正式な国連職員として採用されました。つまり、私は以前、ガーナという開発途上国に2年いて、その後アメリカの大学にも留学して少し英語もできるという状態だったのですが、そういう人は私の年代では少なかったのです。私は、何の特別なコネもない状態でしたが、日本政府は日本人の国連職員を増やしたいと思っていたので、簡単になることができたのだと思います。

しかし、国連に勤め出してはじめての日に、いきなり、「今、国連各国の総会が行われていて、お前は課長だから挨拶してこい」と言われました。9年間も英語を喋っていなかったのに、部下のデンマーク人を連れて行って、「私は着いたばかりで、まだよく分からないので、今から私の部下が喋ります」とその場をごまかして、うまくすり抜けました。

こうして、私のアジア生活が始まったのです。私の役職は、セクション・オブ・ヒューマンセトルメント (Section of Human Settlement) の課長と云い、「人間居住課長」とも訳すべきものですが、実際はアジア各国のスラム改善が仕事となります。アジアでは横浜の都市生活の裏側にあるものを見た感じです。国連の職員として3年、そして国際協力のNGOとして18年、合計21年間、アジアの現実に触れてきました。

横浜の活動が発展

これは横浜市の名誉のためにお話ししますが、国連に勤めていたある日、ハーバード大学から手紙がきました。私のハーバート大学における昔の先生が私に会いたいと言ってきたのです。お会いしてお話しを伺ったところ、ハーバート大学院のデザイン学部では学部長の改選が迫っており、貴方もその学部長候補に選ばれているというのです。学部長選出には、5人の教授で選考委員会が構成されており、その先生ともう一人、ジャクリヌ・ティルウィットという私が習った女の先生もおられました。このティルウィットさんは若いときコルビジェのところで働いた経験などをお持ちでしたが、私がハーバートを卒業した後、横浜によく来られて、横浜での私の仕事を良く知っておられました。その彼女からも、「あなたを学部長にしたいのだけれど・・・」と言われたのですが、当時、私の興味はすでに都市、または都市デザインから離れ、アジアに取りつかれていたため、お断りしました。

国連を離れてからは、その後、15年、筑波大学にいましたが、教えることにはあまり興味がなく、日本国際ボランティアセンターという国際協力のNGOをつくって、世界の開発途上国といわれる国々で長く活動しました。はつきりした問題意識と語学力があり、行動力に長けた若い人たちと協力して、難民救援、学校建設、農業改善など私にとって魅力があり、有意義な年月を過ごしました。

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

目の当たりしたスラムの現状

当時のバンコクの都市人口600万人の内、約20パーセントはスラムに住んでいました。スラムの住民は土地を得ることが出来ないで、人が住めそうな湿地などに家を建て始めるのです。また、インドのボンベイ(ムンバイ)では、公道の上に掘つ建て小屋を建てて住んでいる路上居住者(Pavement Dweller)もたくさんいます。これらの住居は、私にとつてもとてもショックなもので、都市計画を専門とするものとして、どうすべきか悩みました。

ですが、彼らは物理的には厳しい条件下にあるのですが、それでも生きる意志は強くあります。彼らが作った寺子屋のような学校には、先生が子弟を集めて教育をしており、社会的にはとても優れたところがあるのです。彼らは、昔は皆、農村に住んでいたのですが、洪水や干ばつ、あるいは戦争や紛争などで田舎には住めなくなり、やむなく都会に出て来ることになったのです。

先進国の都市と途上国の農村

私は国連職員として、このようなスラムの改善を目指して、何回も国際会議を開き、各国の経験交流を行いました。しかし、このスラムをよく見てみると、たとえ現在のスラムを改善しても、スラムの根っこは農村にあり、農村の問題が解決しなければ、スラム問題の根源的な解決はあり得ないことに気がつきました。

そこで、私の興味はだんだんと都市から農村に移り、農村の問題に取り組むようになりました。外国資本によって樹木が伐採され、水が枯れ、農民はその地に住めなくなる、あるいは、戦争や紛争が起これば、農村を追われて、結局はスラムが膨張していくわけです。

ある時、私はラオス国境に近い、タイの田舎を訪ねたのですが、皆さんしっかりした家を建て、立派に生活していました。その晩は民家に泊めてもらったのですが、その翌朝、山に行くことになり、山に入るとすぐに目に入ったのは、山が焼けている光景です。

トラックを改造した乗り合いバスに乗り、山道を行

くと両側には焼けた山の光景が続くのですが、その終点に山岳民族の集落があり、その周りには緑がいっぱいありました。

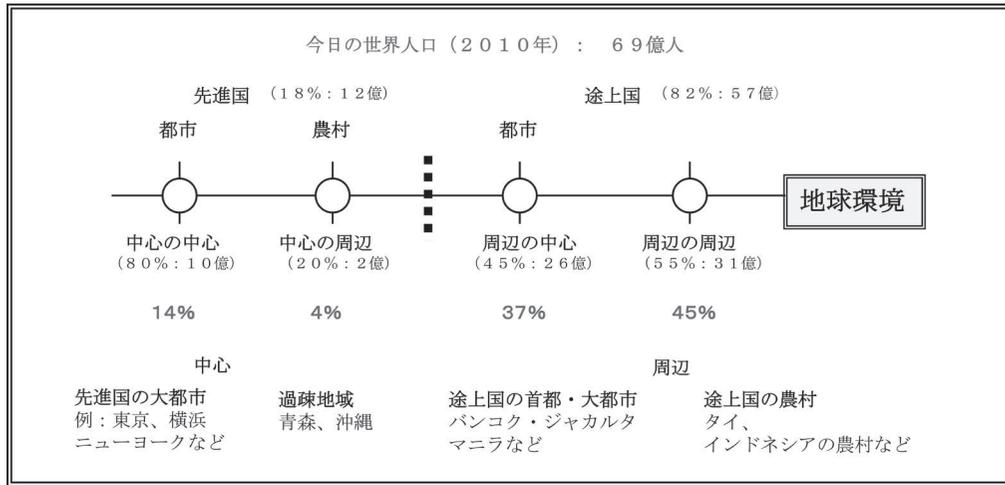
さつそく村長に会い、「どうしてこんなに山を焼くのですか」と聞いたところ、彼は「私たちが焼いているわけではない。昨日あなたが泊まった村の人たちが焼いているのだ」というのです。村の人たちは、近くの大い街の人たちとつながり、さらにバンコクを経由して東京の資本と結び付き、日本の需要で動かされているのです。焼いた後どうするかというと、トウモロコシを植え、日本などの先進国に輸出して、豚や牛などの飼料にするのです。トウモロコシを刈り取った後、雨期になって雨が降ると土壌が流れ、環境が著しく破壊されて行きます。いうなれば、私たちが今晚、豚肉を食べれば、その豚はタイからのトウモロコシを食べ、そのトウモロコシはタイの森林を食べているという形で、私達自身がタイの山の環境破壊とつながっているのです。私達の豊かな都市生活の裏には、こういう現実が隠されているだと気づきました。

都市の紙

ユーカリというのは、オーストラリアの原産でコアラが食べる木ですが、紙の原料になります。植えてからの成長が実に早いのですが、急激に水を吸い土壌を劣化させていきます。何年か続けていくと土壌がひび割れ、二度と畑として使えなくなります。

はじめ農民は、短期間で成長する樹木を切って売れば、現金収入が得られると思い、政府の勧めるままにユーカリの苗を植え付けて行ったのですが、土壌を劣化させると知って、タイ政府の政策に反対するようになり、バンコクまでのデモ行進を計画しました。しかし、警官や機動隊に押し返され、無理やり解散させられています。日本の製紙会社15社は、このユーカリを紙の原料として買いつけています。私には結局、日本での豊かな物質生活がタイの警官によって守られているように感じられました。

図4：世界の構図
 資料提供 = 岩崎駿介



2008年、都市人口の総計が初めて世界人口の半分を超え、2010年には51%になった。

世界の構図

このように世界各地を見て感じたことは、先進国と途上国、都市と農村との対立といえます。ここに示すような世界の構図です。【図4】この図においては、まず先進国と途上国とを分けます。先進国に住んでいる人は少なく、世界人口の18パーセント、五人に一人。五人に四人は開発途上国に住んでいます。先進国にも途上国にも、都市と農村がある。そのように分けていくと、今世界人口のうち、37パーセントは途上国の都市、14パーセントが先進国の都市に住んでいます。横浜、我々はここにいるわけですよ。東京、横浜、日本の周辺、青森や沖縄、バンコク、ジャカルタ、マニラ、タイやインドネシアの農村などを区分して、結局はこのような「中心の中心」、「中心の周辺」、「周辺の中心」、「周辺の周辺」といった四つの地域に分けて、ここに地球環境を置く、という物差しを自分で作りました。

私が横浜市に入った1970年の世界人口は、37億なんですね。今は69億人。2050年は、国連推計の中央値で91億です。多い推計では104億かもしれない。私が横浜市に入った時から40年たった今、ほぼ倍になっているわけです。だから、世界は変わっているんですよ。

しかし、今後はこんなには増加しないでしょう。推計中央値の91億であれば、22億人の増加、推計最低値の79億であれば、わずか10億の増加が予想されています。

じゃあ、増えた人口がどこに行くか、それは途上国の都市ですよ。今後の世界の大都市圏を見ると横浜は東京圏の一部で、これは3500万人。とても大きいのです。その他、ニューヨーク、ロサンゼルス、モスクワ、パリ、シカゴ、ロンドン、それに日本の阪神、これらが先進国の大都市圏で、あとはすべて途上国の都市で占められています。

世界の都市人口は、2年前に初めて世界人口の半分を超えました。昔は、農村人口が圧倒的だったわけですが、今は世界の51パーセントの人たちが都市に住んでいる。

ではなぜ今、この図を使って話しているかというと、横浜が今後どうなっていくかを考えたいと思ったからです。日本では120年前後で人口が3倍から4倍に急激に増えました。明治維新の時は3300万人で、人口問題研究所によると2100年ごろには4700万人に戻るといふのだからドラスティックに減少していくわけです。横浜はこの推計をみると、2050年でもほとんど変わらない。

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

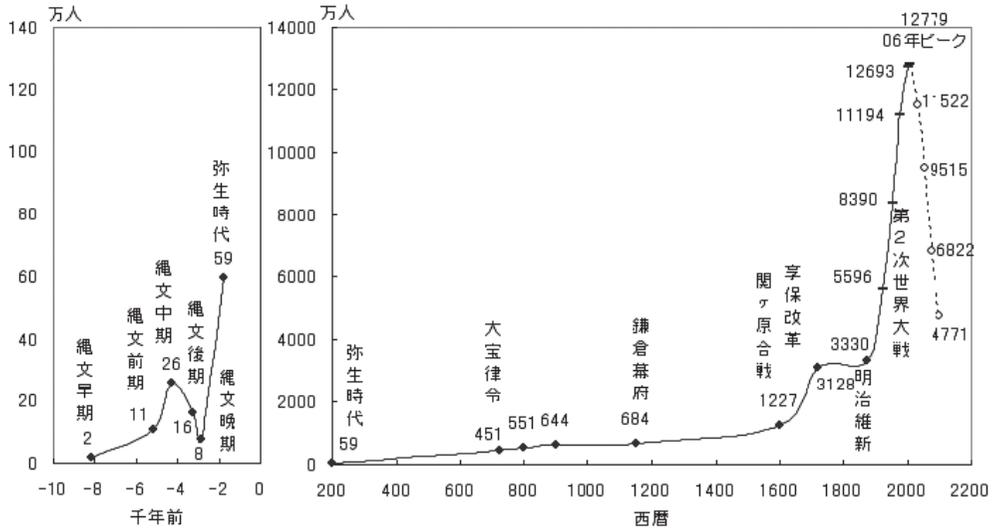
内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

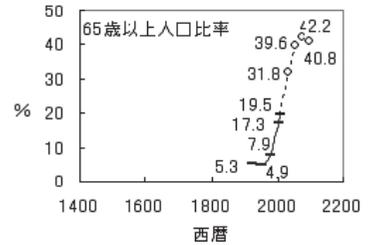
図5：日本の人口推移
資料提供 = 岩崎駿介

人口の超長期推移



(資料)

明治維新までは鬼頭宏「人口から読む日本の歴史」(2000) (“・”)、
1920年、50年、75年、2000年は総務省「国勢調査」、2006年は総務省「推計人口」、(“-”)、
2030年、2050年、2075年、2100年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2006年12月推計)」の出生中位(死亡中位)推計(“-o-”)



IV
アーバンデザインの導入
横浜からアジアへ

この図【図5】のように世界を見ると、これら四つの地域には、それぞれの問題がある。「中心の中心」ではどうか、「周辺の周辺」ではどうかなど、それぞれ地域で、どういう問題が起きているかを考えなければならぬ。

この4つの地域を互いに結びつけているのは、先進国の経済ですが、先進国の経済とはまず途上国から資源を持ってきて、資本の蓄積と熟練した技術や労働力を使って生産し、途上国も含めた市場の拡大を行うという大規模な物質循環になっています。私たちの生活は、この大きな物質循環にぶら下がって成り立っている。私は、物質循環のほかにもう一つの循環を考えているのですが、それを精神循環と呼んでいます。精神循環とは、たとえば横浜の住民が、自分の生活を支えているこのようなシステムや関係する

人々との関係をどこまで理解しているかを言い表しています。世界の人々の生活は、互いに深く結び付いています。互いに繋がるといふか、社会は繋がっているわけです。しかし、実際は日本人の理解が国境を越えて広がることができず、関心は常に国内にとどまっています。このように人々の物質循環と精神循環がずれているということは、非常に危険で不健康なことです。私は、このズレが日本の深刻な社会病理を生み出している最も大きな原因であると思っています。

地球環境問題については、直接的な破壊と間接的な破壊とに分けて考えています。直接的な地球環境破壊とは、先進国が作り出す工場からの排気ガスなどによって上昇するCO2濃度やフロンガスの問題です。温暖化の問題。中国もインドも排出しているが、本質的には先進国の問題です。間接的な環境破壊とは、

図6：ニューヨーク・マンハッタンの中間人口密度ダイアグラム
資料提供 = 岩崎駿介



森林破壊や土壌流失、砂漠化の問題です。私は、温暖化の問題より、この砂漠化の問題の方が深刻だと思っています。これは一般に途上国の問題だと思っている人が多いが、実際は、先程のユーカリ植林やトウモロコシ栽培で見たように先進国の需要に基づいて発生している問題であり、したがってこれも基本的には日本を含む先進国の問題です。

例えば、タイの森林は、18世紀、つまり200年も前からイギリスが、まず船を作るためにチークなどの良質な材木を持ち出した。戦後は、日本などがラワンなど大量の木を持ち出した。そうすると道ができるので、今度は現地の商人が入っていき、残った材木を持ち出す。そして最後に換金作物を栽培するため、すべて焼きつぶして再生不能にする

我々の生活が、直接的・間接的に地球環境を痛めつけていながら、多くの人は、現地の人が悪いと勘ちがいしている。こうなると、どうしようもないというか、先進国の人の生活を改めないとなぜか大きな声で叫ぶが、誰も関心がないというのが現実です。

次に、これはニューヨーク・マンハッタンの昼間人口密度を表した模型というか写真【図6】です。この模型が美しく見えるのは、この高さを支えるために周りには大きなすそ野の水平面が広がっているからなのです。つまり、都市デザインも含めて、都市の魅力や成熟した美しさなどというのは、都市以外の農村の、あるいは先進国ではない途上国の人たちの支えによって成立しているのです。したがって、次の絵【図7】で表現しているように、都市が花のように咲くには、この木を支えている土壌、広い農村とか、第三世界といわれる人々の働きによって成立している。皮肉にもこの木、つまり都市そのものは、倒れかかっていますが、先進国の都市における社会病理は、今後ますますひどくなると思います。これが私の正直な実感です。

また世界の富の偏在は、世界人口を収入によって五つに分けると、一番上に日本人全部入って、82パーセントの世界の富を持ってきているわけですよ。その小さい残りを世界中で途上国の人たちが分け合って生きている。これほど我々は特殊な位置に生きているんです。

図7：先進国と途上国の関係
資料提供 = 岩崎駿介



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8：都市のコミュニケーション(バンコク)
資料提供 = 岩崎駿介



飢餓人口をみると六秒に一人、子供が飢えを原因として命を落としている。つまり、私たちは他人の食糧を食べ、他人を殺して生きているといっても過言ではないのです。我々の都市の豊かさを持つために、周辺の周辺では6秒に1人が死んでいます。

私は、あるとき革新系の党首が「私は、戦争が嫌いです」と言っていました。今この瞬間にも人を殺しているのに、「私は、戦争が嫌いだ、人殺しは嫌いだ」などと、よくもそんなのきなことを言っているなと思いました。

コミュニケーション装置

私は、先ほど都市デザインとはコミュニケーション装置を作ることだと云いましたが、これは私がバンコクで撮った写真【図8】です。この写真には、都市デザインの神髄が映っていると思います。なぜかと言うと、このソパのどんぶりを持っている女の子と、通りすがりの水兵さんとの関係です。これが都市だと思えます。要するにコミュニケーションが成立しているわけです。ただの通りすがりですよ。互いに譲りあい、互いのことを気遣いながら、自分の楽しさというか、行為を完結しようとしている。そういう関係性がいたるところに生じるという、このことが魅力的な都市だと思えます。

ところが、現代日本では、都市は「出会いの場」から「疑惑の場」ともいうべき、見知らぬ人を疑うという空間になり下がってしまった。ようするに今、小学校では見知らぬおじさんに声をかけられたら、一目散に逃げると教えている。このような中で都市デザインは本当に成立するのか、私にはとても疑問に思えます。

グローバリゼーション

グローバリゼーションとは、国の障壁を取り除いていくことを意味している。そうすると、私たちは常に世界中の人と過酷な競争をしなければ生きていけないようになります。同じマーケット、同じ雇用の枠組みの中で争って生きていかなければならない。

しかし、一概にグローバリゼーションは悪いかというと、それはある意味で必然的な歴史の流れで、止めようがないことでもある。したがって世界化の過程の中でも、それぞれの国の人々が急激な変化にも耐え、安心した生活を送ることができるように考えて行かねばならない。

これは寓話なのだけれど、ある日アフリカの王様が日本に来て立派なホテルに泊まった。ホテルの部屋で水道の蛇口をひねったら、水がたくさん出てきたので、彼は部下に「この水道の蛇口をたくさん買って水に困っている我が集落に配れ」と言ったのです。つまり彼は、この蛇口が裏で水源とつながっているとは思わなかった。これと同様に、日本で生活していて、欲しいものをただポンポン口に入れていっていると、それらがどこから来て、どういう流れにつながっているかがなかなか見えない。

今日皆さんが食べたもの、あるいはこれからも食べるもの、今、日本の食料自給率は40パーセントです。皆さんの身体の細胞の60パーセントは外国製、つまり60%は外国人なのです。60パーセントが外国産だけれど、気持ちや理解、心は100パーセントの国産、自分の国のことしか考えられない。このギャップ、つまり「大きな身体に、小さな心」の問題を解決し、「小さな身体に、大きな心」を実現しなければ、ほんとうの都市デザインも成立しないように思います。

精神循環と物質循環のバランスを訴えるため選挙へ、

私は、このような考えを世間に訴えようと、10年前に国政選挙に二度、出馬したのですが落選し、それで人に訴えるより、自分の食べるは自分で作ろうと、女房と二人で自給自足の基地づくりを始めました。コメを作るのはいいが、今度は住む家がないと思い、家をセルフビルドで作り始めました。8年かかって最近ようやく住めるようになったのですが、自力建設するのは、ただお金が十分でなかったからです。

自給自足の基地を作る

選挙に落つちて考えたことは、20年の休戦し、自分で食べるものはできるだけ自分で作る、豊かな自然を増やす。そして住む家もなかったから、自力で作る。8年間、女房とほぼ二人だけで作ったのです。私は30年間全く設計も、そしてもちろん大工などとしたことがありませんでしたが、それでもしっかりと母屋は完成しました。

見知らぬ人も信頼する

最後に、「アメリカの先住民」という本から、レッドマン (Red man) と呼ばれる先住民についてお話します。その一部を要約しますと「私達先住民が息絶えれば、私達民族の記憶は白人たちの間に語り継がれる神秘的な物語になってしまうだろう。そして、あなたの子供達のそのまた子供たちは、野原で、岸辺で、街の店で、あるいは道なき森の静寂の中で、寂しく思うときがあるかもしれない。しかし、彼らは決して一人ではない。心配することはない。私たちは永遠にこの美しい国を愛し続けているから」とあります。これは要するに、アメリカのインディアが殺されても、魂が帰ってきて街に満ち溢れているので、白人たちは一人ではないよ、と言っているのです。

なぜ、私がこの文章にひかれるかというと、見知らぬ人を含めて田の存在を「信頼する」ということを言っていると思うからです。人を信頼するという環境は、活力が存在し、さらには都市の魅力が存在すると思う。いい都市空間を作るには、いい人間関係を作っていかなければならない。今は、すぐに怒って殴るなり殺したりするけれど、アメリカ先住民は自分たちが殺されてしまっても、なおも相手へ「寂しく思うな、俺が助けてやるから」と言っている。

彼らは、自分たちは自分たちだけで生きているのではなく、ほかの人やほかの生き物と深くつながって生きていると考えていたのだと思う。われわれは、ミミズと直接的な関係はない。しかし、ミミズが土壌を作り、土壌から樹木が生育し、その緑を私たちが楽し

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

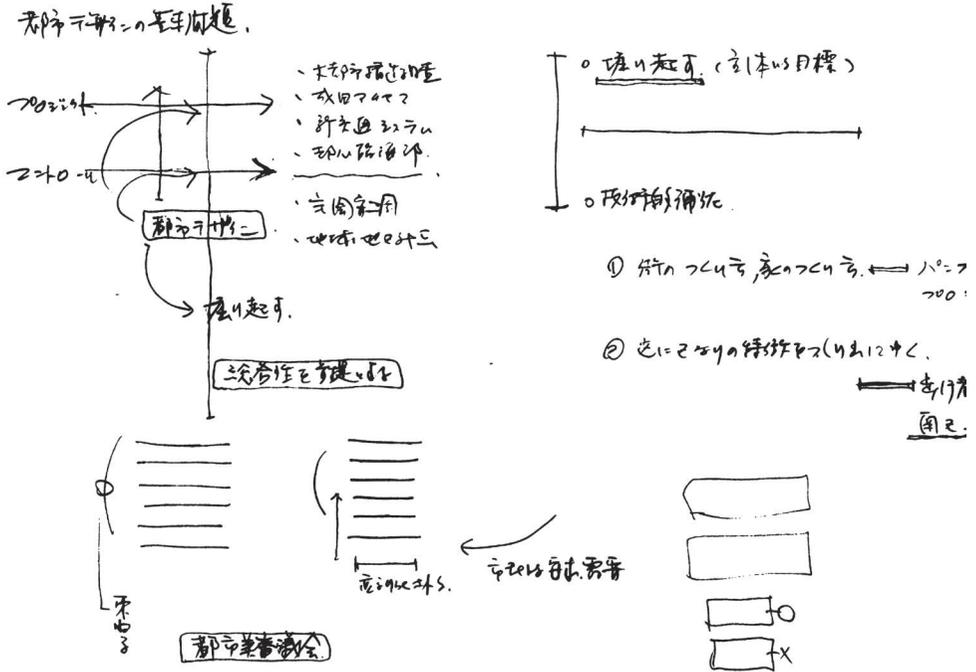
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図9:都市デザインの構想
資料提供=岩崎駿介



IV
アーバンデザインの導入
横浜からアジアへ

むという意味で、私達はミズと深い関係にある。私たちは、結局、皆つながっているのです。

私たちが食べているものは外国から来ているのだから、横浜には国際広場などをつくって積極的にインターナショナルな関係をつくるべきです。さらに言えば、あるアメリカ人が言っていますが「都市内では自動車の使用を辞め、すべて自転車で移動すべきだ」と言っていますが、これも実に面白いと思う。時代の流れにも沿っている。

皆さんは、これからの40年、2050年に向かって、ゆるぎない魅力ある都市「横浜」を作っていただければと思います。

今日は、どうもありがとうございました。

岩崎先生による都市デザイン

鈴木：横浜の都市デザインは、これまでの計画が概ね

実現でき、次の展開を考える時期にきていると思います。逆に当初、考えてきたことが、おぼろげになっています。当初、何を考えていたのかを再考し、その上で、次の展望を見つけなければならないのです。

実は北沢先生と、「アーバンデザインはどのように始まったのか」と調べていたときに、岩崎さんのスケッチを見つけ、都市デザインの基本問題についてメモがあったのです。メモには「プロジェクトとコントロールなどを一体と考えていくのが都市デザインである」という整理がされていました。また、横浜の都市デザインの構想について、企画調整局の組織的な位置づけは、デザイン審査会のように意識決定の仕組みであると北沢先生と考えました。一点目の質問は、このスケッチ【図9】のような構想に至ったお話を頂きたいです。二点目は、岩崎さんが横浜のまちを徹底的に歩き回って、道の特徴や地区の可能性を調査された理由です。当時の資料には、岩崎さんがつくられたボストンの都市構造を表したダイアグラムがあり

ましたが、恐らくこれに基づいて岩崎さんが横浜での活動の初期に各地を調査されていたと思います。

三点目は、港北ニュータウンの公開空地等、市街地環境設計制度のモデルについてです。産業貿易センターや石川町を想定されたスケッチや公開空地の係数のモデル、さらに中山などの郊外や、また密集市街地の図も見つかったのです。当時、市街地環境設計制度の構想は都心のみならず、様々な地域の構想をされていたのでしょうか

岩崎：そうです。市街地環境設計制度では、都心部ばかりやっついては悪いなと思っていたので、色々な地域を想定して考えました。ボストンでは、たくさんの図面を作りましたが、今では一枚しか残っていないようです。この図（質問1点目の図面）は、おそらくSDという雑誌に載せるために書いたのだと思いますが、昔の記憶はあまり定かではありません。当時の企画調整局は、皆が一緒にやるのだ、何でもやるのだ、という思いが強かった。田村さんは、建築学科と法律学科出身で、図面を描きますし、とても法律に詳しい人です。

また、小澤（恵一）さんは私の隣にいて、その向こう廣瀬（良一）さんがいて、みんな課長級として並んでいるので、課が互いに協力してやるという組織であったと思います。プロジェクトは、税金を使って事業を興し、コントロールは法律や条例等のルールを定めるわけですが、この二つがなければ、デザイングループのわれわれが「こうしたいんだ」と言っても計画は進められない。だから、プロジェクト、コントロール、そしてわれわれも常に一緒にやっていく感じがありました。

国吉：「都市デザイン」は「デザイン」のみで進められるものではありません。そのころの企画調整局の主流はプロジェクトとコントロールであり、その活動に都市デザインチームが加わった形で、はじめてデザインを進めることが可能だったと思います。

岩崎：その当時、私は「景観」という言葉が嫌いでした。「景観」とは恰好ばかりを意味し、都市デザインが目

指そうとしていたほんとうの意味を言いあらわしていいのです。ですからたくさんの人から「岩崎さん、何やってんの？景観、つまり格好ばかり考えているんですよ。それは贅沢ですよ」とよく言われました。僕らが目指していたのは、都市生活の魅力や美しさであって、単なる格好ではないのです。

鈴木：これらの図面をみると、市民的な要求の取り入方を考察しており、興味深いです。都市デザインの位置付けには総合性が前提にあるのかなと思いました。この図は、当初SDのスタディのための図かもしれませんが、都市デザインのあるべき姿等、定義をされたのは岩崎さんが最初ではないかと思ったのですが。

岩崎：いつもそうですが、その当ても無我夢中でやっていたので、このようなモデルケースに至った経緯を、どうしても思い出せません。

鈴木：その他にも、各区の特徴を示された資料があります。これは、後に80年代の「区の魅力づくり」という形で展開していくのですが、それに先駆けて1970年代にイメージ（計画）や考えが示めされていると思われるます。

岩崎：私は都心部ばかりを手掛けたかったわけではありません。当時は「都心のいいところ（関内周辺）ばかりやっつて」と疎まれたものですが、郊外の魅力についても依託調査をしたりして手掛けていました。

国吉：都市デザインチームは、当初わずか2人でしたので、横浜市へ影響を与えるにはまずは関内に集中してやるしかないという感じだったのです。

岩崎：それにしても、このスケッチ（ダイアグラム）には「掘り起こし」「技術的動作」等とも書かれているけれど、経緯がどうしてもわからない。このスケッチは浅田孝（環境開発センター）が来た時の資料かな。どうしても、この質問は、当時のことが思い出せないので答えられないです。

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

図10：都心部業務地区開発の可能性
資料提供：横浜市



IV
アーバンデザインの導入
横浜からアジアへ



図11：ポストのPUBLIC FRAME WORK MODEL

鈴木：では、岩崎先生が横浜でされた最初の作業【図10】について、お話しいただけますか。

岩崎：

この図面は、国吉君が横浜市に入る前かもしれない。当時（横浜市入庁初期）、休みの日に軽自動車で家族を連れて、横浜中を見て回りました。この図で表しているのは、波線が歩行者、実線が自動車ですが、歩行者と自動車を明確に分離させた方がいいと思い、歩行者のネットワークをつくりたいと描いた図です。図は主要な建物や公共施設に色を付けて示しています。ポストン市役所にも歩行者ネットワークを示す図面【図11】があつて、それには歩行者用のルートや高速道路も描いてあり、歩行車と自動車との分離についても描いてあります。

それにしても、当時のことは詳しく思い出せないですね。過去のことはすぐに忘れてしまつて、これからのごこと、未来の事はいくらかでも話せるのだけだね。

市街地環境設計制度

鈴木：市街地環境設計制度に関する資料には「特別地区」という特別にエリアを決めて、そこをどのように使うかという提案をされています。今で言う「街づくり協議地区」の原型が岩崎さんの提案にあると思うのです。例えば、ある通りではセットバックをし、建物の高さを基準より高くてもいいから公開空地を設ける等という内容が描かれています。これが市街地環境設計制度の発想につながったのではないかと考えています。

岩崎：その他に、みなとみらい21地区のスタディーもしました。横浜の都心部は横浜駅周辺と関内周辺の2つの地区があつて、これらをどのように組み合わせしていくかというものでしたね。この図面の計画は、実際には実現しませんでした。

この計画をなぜやめたかというのは、「歩行者をどうするか」や「緑を多くする」という目標から出てきたと思います。その具体的な方法がさきの「美しさへの

空間的技法」にある「群衆の中の孤独」とか「閉じた空間」と「開いた空間」との対比などの原則を現実に適応させていくことです。この方法は、ポストンなどで学んだわけではなく、横浜ならではのイメージとして僕が考えたものです。イメージを決めれば、形はおのずと出てきます。しかし、どのようにしたいのかのイメージがないと、形が出てこない。

ですから、僕は形の話ではなく、イメージのもとになるような話をしたいのだけど、みんなすぐ、丸とか四角とかの形の話をしたがるね。そうではなくて、どうしたいのかのイメージや意志があれば、自ずと形が出てくるんです。

鈴木：当時、岩崎さんや、みなさんが横浜の都市をつくられた背景や意義を理解した上で、次を考える必要があるのです。今の横浜市は現状の制度に手を加えて、細かい部分の調整ばかりでいると思いますし、本来の意味が消えてしまう可能性があるかと危惧しています。

岩崎：そうですね。都市の計画は、一言で言うと「コミュニケーションの装置化」と言っています。先日、中山美穂という女優が書いた「なぜなら やさしいまちがあつたから」（集英社）という本を見つけたのだけれど、この題名から僕が連想したのは、「一人でも寂しくない街」というイメージでした。だから、「街が人へ優しくしてあげるような」そのような街をつくりたいと僕は思っていたのです。そのためには、歩行者の安全を守る空間が必要で、それを成し遂げたいと強く思つたんです。だから、形はイメージや「何をやりたいのか、成すべきなのか」という気持ちさえあれば、出てくると思います。

鈴木：

市街地環境設計制度の発想は、どなたのものでしょうか？

岩崎：恐らく、田村さんではないかな。僕はボーナス制度の意味はよく理解できた。

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

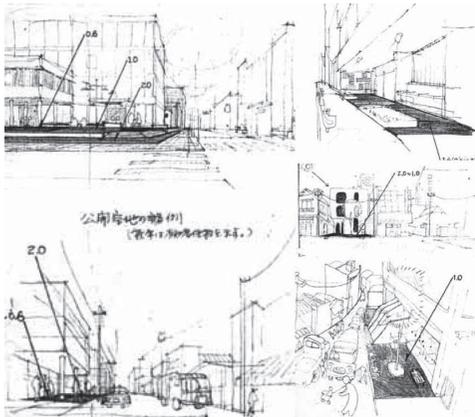
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図12：公開空地の略例(市街地環境設計制度)
資料提供 = 横浜市



建物とアクティビティインフィル、つまり各ビルの活動というのは、道路の影響が大きい。各建物や活動は、道路にぶら下がっているようなものです。ですから、道路は建物の活動容量を支え、かつ規制していると思います。だから、田村さんの提案である公開空地の提供に対して、「ボーナス」というか建物の高さ規制の緩和や容積率の緩和というやりとりをするという制度をつくることを僕は理解できたのです。そこで、ボーナス制度(市街地環境設計制度)を形にして、現実に適応させました。

ボーナス制度(市街地環境設計制度)の係数については、総合設計制度という建設省が出した制度があり、それを参考にした「横浜版」です。僕が作成した「係数の断面図」は、各状況に応じた係数を示しています。この方法はボストンでも同じようなモデルがありますが、ボストンの場合は係数ではなく状況や環境に応じて、建物の形状等を要求する条件としてこのようなモデルを使っていたと思います。【図12】

国吉：今でもこのモデルは一部を改善して使っています。岩崎さんは一貫してアメリカ型のアーバンデザイン、つまり公的に貢献したものに対してボーナスを与えるもシステムといヨーロッパ型ではないと当初から言っていましたよね。なので、固定的に考えるのではなく、各建物と敷地の関係を大事にした方が良くという考えでした。

岩崎：そうですね。浅田孝が言っていたことだけど、アメリカのダラス市では建築基準法はなく、全てを特別審査しているので、横浜も同じようなやり方がいいと言っていました。だから、できるだけ「個々のケースに合わせる」という方法が好ましいと思います。

鈴木：記録に残っていませんが、桜木町駅前の「びおシティ(築1968年・正式名称；桜木町ゴールデンセンター)」というビルについて田村さんから話を聞いたことがあります。このビルは環境設計制度をつくる以前に建てられ、「高さ規制」が存在する頃の建物ですが、歩道を広く取る代わりに高さの緩和する方法をしたと聞きました。また「このシステムを制度的に確立したいと思って、この市街地環境設計制度を作った」とお話をされていました。

岩崎：田村さんがおっしゃっているなら、そうだと思います。

国吉：でも、ニューヨークのシステムは岩崎さんが詳しくかっただと思いますよ(ニューヨークの61年のゾーニング制度改訂等)。

岩崎：どうだったかな……。当時は既にアメリカでボーナスシステムが発達していたと思う。だけど、僕がボストンにいた時に、直接的にボーナスシステムを学んだかは記憶にないです。

国吉：ボーナス制度はニューヨークから始まっているようですね。

鈴木：私たちの考えは、岩崎さんがニューヨークの61年のゾーニング制度改訂を見られ、それを模して考えたと思っていたのです。

岩崎：いや、そんなことないですよ。ボーナスシステムについて論理的に考えることはやったけど、僕はどこかで教わった記憶が殆どありません。

やっぱり、これは田村さん考えたのだと思う。田村

さんは日本生命という民間会社にいたから、「ボーナス」というやりとり、つまり民間と公共側のやり取りのイメージがあつたのだと思うよ。だから、それを僕に指示して、僕も納得をして、僕が形にいただけなんです。僕は修士論文で空間について明確に論理化したので、この理解の助けになつたと思うのです。

国吉：市街地環境設計制度は山下公園周辺地区から実験的に始めてみましたね。

横浜を離れてからの活動

質問：岩崎さんは、今はしばし休戦ということですが、今日のお話からも、岩崎先生のとても活発な活動が伺われました。実際に横浜を離れてからは、どのような活動だつたのでしょうか。

岩崎：長くNGO活動をやり、日本政府の方針に疑問を持つこともあつたから、たくさんの提言をして政府に持って行きました。でも、受け取った課長などは「わかりました。何とかしてみます」と言うだけで、5年も経つても何も変化がないのです。色々な努力が実らない、地球環境問題もさらに厳しくなっていたし、南北問題もテロが起きた。僕の言ってることに、誰も耳を貸さないのが選挙に出たのです。東京と新潟で出て、落選したら「疲れたな・・・」という感じがありました。当時、女房がカンボジアにいたので、私はカンボジアへ行き、一年間は休み、その時に今の自給自足の生活をイメージしたのです。

これからの社会

これからの20年間は、あらゆる人の努力に関わらず世の中は、それほどいい方向には転がらないと思う。それは努力が足りないということではなく、歴史の流れのようなものであると感じている。僕が自給自足の活動を始めた理由の一つに、これまでと同じような活動を続けていたら、僕は愚痴っぽくなるかなと思います。僕はそれが嫌なのです。愚痴なんて言うより、

生きているエネルギーを使うなら、ここで別のものに生かそうと思いました。こういう建物を作っていると「息子さんに譲るんですか」なんて言う人がいて、さらに息子は「これ売ったら、いくらになるかな」なんて言うし・・・。

今、自宅の納屋などの二棟目を作っていますが、僕の計画では合わせて三棟作りたい。その中心に中庭を置き、山に向かって建物をコの字型に三棟建てたい。僕の弟が、僕がこれまでやってきたことに敬意を表して、経済的な支援をしてくれました。

この自給自足に近い生活の理由は「世の中は、あまり動かない」、「愚痴を言いたくない」「やる以上、この三棟が建つた時、現代の桂離宮と思われるほど歴史を超える建物を作りたい」ということなのです。僕は一応1000年生きるつもりでいるのですが、息子には「俺が死んだら、お前たちはこの建物を管理できないから、建物を残してくれる金持ちにさつさと売っちゃえ。」と言ってます。一番良いのは「市」に寄付して、誰でも遊びに来られる場所・空間となるのがいいな。僕は作る以上は良いものを作らなければ申し訳ないという思いが強くなる。作らないのであれば何も問題はないが、作るとすれば、何も無いところに何か作るのだから「無」から「有」が生じさせることです。だから、醜いものを作ったら申し訳ないと思う。少なくとも、あと12年間は、三棟を建てて、中庭を作り、そして12年後の完成の時に、中庭に座ってみたいと思うんです。

僕は横浜からアジアに出て、いろいろと経験したけれど、僕はいつも世の中に対して自分の意志と力によって社会を変えていくイメージがあつた。しかし、それはとても難しいことだつた。それならば、地球の全体というわけにいかないけれど、小さくてもいい、ここだけでいいから、歴史を超える生命力を作りたいたいと思つているのです。僕の建物はきつと、歴史の流れの中で誰かが必ず壊す場面がやってきます。でも、「なぜ、桂離宮が残つたのか」と考えると、建物自体に力があるのだと思うのです。僕たちは貴族ではないので、いずれ建物は壊されてしまうかもしれないけど、時代を超える力を建物自体が内包していれば、波を乗り越えられると考えています。

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

僕は自然の中で、自給自足の生活を送っていても、世の中の動向、社会の変化に関心は強く持っています。例えば、鳩山首相が提言したCO2を25%削減させる提案は、無理かもしれないけれど努力をしようと言っているように僕には聞こえ、このような考え、何かをしようとする動きには賛同です。だから、これから大きな社会変化に直面すれば、家づくりを放つてもいいから参加したいと思うかもしれない。

質問：一般的に「自給自足」は家庭菜園のようなものを想像しますが、物を作り出す、あるいは家をつくることにも、とても興味を持っています。

岩崎：まさか自分でも、こんなにゴツイ家をつくるなんてイメージは無かつたんだよ。でも家を作るということは、「無」から「有」を生じさせることだから、良いものを作らなければならない。だから、いつの間にかこうなってしまった。自分の手で大工をやり、セルフビルドしているのは、ただ金がないからなのだけだ。

国吉：この地域は、昔の八郷町の建物様式を取り入れた建物が多く残っていますよね。

岩崎：東京近郊でこんなにも昔の雰囲気が残っているのは珍しい。八郷には茅葺もまだ残っている。僕がつくる建物はこの地域にある蔵の様式を少しまねています。40年ぶりに設計したけど、よくできたと思う。

質問：今日のお話で私が衝撃的だったことは、岩崎先生が理想の都市デザイン像として映された光景がバンコクの写真に出てくる「歩道に出された屋台を手伝う少女と通りかかりの水兵」であり、あの光景は中区の中華街にみられるものです。日本の道路行政では「不法占拠だ」ということになってしまいます。横浜では、このような人に対して、歩行者からも苦情が出るなど、撤去させることが我々の悩みなのです。ですから「これが理想だ」（バンコクの写真）と提示され、私はショックを受け、舗道の不法占拠等を改善する必要性に疑問を感じたのです。

また、お話にあった「精神循環」についてですが、中区は人口の11%が外国人を占めています。この中には区内で商売等の活動もあつて、ひよつとしてこの傾向は「理想の都市デザイン」に近づいているのかなと思つたのです。もしこれが理想とすると、人と人との関係、舗道空間、或いは外国人によって私たちが異文化を身近に感じるのも「精神循環」の一つであると思いました。そうになると今、私たちが行政実務として取り掛かる路上問題は、岩崎さんの考えでは理想に近いものとして捉えることもできるのです。

そこで質問ですが、お話の中で「国際広場の建設」とあり、これはいわゆる国際交流センターのようなイメージではないかと思うのですが、具体的にこれからの日本に必要である「国際広場」「国際フォーラム」のイメージをお教えいただきたいです。

岩崎：まず、先ほどのバンコクの屋台の写真なのですが、確かにバンコクには屋台がたくさん出ていて、実は行政が撤去させる意向を強め、だんだん少なくなっています。とりわけ、日本の道路行政では、道は通行の用に供する場であり、決して立ち止まったり遊んだりしてはならない空間なので、すぐ排除したがるのです。

しかし、この写真で僕が特に言いたいのは、人と人が触れ合う空間をどのように作り出すかということです。先ほどの「国際広場」は、遠いものを身近に感じさせるためのものであり、日本は昔から遠いものを象徴する空間手法が歴史を辿ると多くあつたと思います。空間を演出して、遠いものとのつながりを示すような場として使う。

僕が都市デザインの重要な目標と考えていることの一つに、「遠いもの」、「過去のもの」、「未来のもの」をどうやって感じさせるかというのがあります。僕はかつて、毎日のように飛行機で移動をしていて、地球は丸く、互いにつながっていると感じていました。普通は、平坦な地域に暮らしていれば、地球が丸いとは感じられません。僕が、その解決として考え出した方法は、海岸に1キロくらい長い装置を作つて、片方からレーザービームを水平方向に出し、すると地球が

丸いのでレーザービームの地面からの高さが海辺を歩くにしたがって異なり、地球は丸いと実感できると思ったのです。

もう一つは、世界の歴史は弱肉強食で、先進国では食べきれないのに、途上国では食べるものも十分でなく、6秒に1人、幼児を死亡させてという計算結果が出ています。しかし、私たち先進国の人たちは、それをほとんど理解せずにいます。例えば、猫をたくさん殺して三味線を作る人は、年一回猫をともらう行事をされています。これは、自分が生きるために猫を殺しているということと、みずから確認しているのです。

ですから、僕の言う「国際広場」は、遠い存在となつてしまった魂を集める、あるいは今遠くにいるけどわれわれのために苦しんでいる人たちに敬意を表する場として作る、言いかえれば、地球上の様々な人や世界の存在をできるだけ身近に感じさせる空間として作るというイメージなのです。

いま、向こうから人が歩いて来て、僕をいきなり殴つたとする。僕は「どうして殴るんだ?」と言うと、相手は驚いて「殴りましたか?」という。確かに、相手の拳が僕の顔に当たった物理的關係がありながら、相手は自分が殴つたという自覚がない。この状況は、いまの日本人とよく似ています。今日のこの紙(配布資料の用紙)も、途上国の農民を苦しめている要因の一つです。「そんなこと、関係ない」と思うのは、先ほどの「殴つた知覚がない」ということと同じで、農民が苦しむことは途上国のみの問題だと思っているからなのです。

先進国は、16世紀以降、富を求めてアフリカ等から多くの人々を奴隷とし、三角貿易をした。よって先進国は大きな富を得て、産業革命が起り、そして科学技術が発達して、日本もその技術に便乗して、今ではコンピューターシステムに制御された社会となった。だから、日本人はアフリカ人と関係ないと思つても、私たち日本人が今ここにいるのは、アフリカ人の過去も大きく関係しているのです。

このような見えない関係をつなぐ方法は、例えば一種の象徴とされている「吊い」のように、「象徴」空間を活かすことも、一つの方法だと考えています。

質問:路上を当然のように売り場にしている人と、スラムの人の暮らしを見て共通性と言いますか、近さもみえかくれますね。

岩崎:確かにそうなのですよ。でも、なかなか現実にはそうはいかないし、たとえばスラムは麻薬の温床になっているという話もあり、難しい問題です。

質問:岩崎先生の自邸のお話にあつた「建物は壊されてしまうかもしれないけれど、時代を超える力を建物自体が内包していれば、その建物は残されると思う」とのことでしたが、しかし、経済的や社会的な要因によって、建物が滅失することがあると思うのです。その解決のために横浜市では「歴史を生かしたまちづくり」という制度に基づいて建物の保存等がされているのですが、歴史的な建物等を残す意義等について岩崎先生のお考えをお伺いしたいです。

岩崎:北仲スクールの建物もそうだけれど、歴史ある建物はその建物自体が持つ魅力があると思うから、保存という動きにつながっていると思うんだ。新しく建てれば、野暮な建築家も多いから、その地域や景観が良くなるという保証なんてないからね。だから、そのような意味で価値を判断しているわけですよ。でも古いから良い、というわけではないのです。

北仲スクールも壁が剥がれているし、良い建物とは思わない人もいると思う。でもこの建物は方法によっては、歴史を生かすような魅力ある空間を造れる、変えられる可能性があると思います。だから、歴史的資産をどうやって利用するか、ということによって新しく作るよりも、魅力あるものを造る可能性が十分にあると思います。

質問:先ほどの町づくりの「7つのキーワード」に、なぜ「歴史を生かす」というものが都市づくり、街づくりに大事なのでしょう。

岩崎:でも、みんなもそう思っているでしょう。

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

国吉：そうですね。岩崎さんは、当初からキーワードの中に歴史の事を重視されていましたね。

岩崎：当初から「歴史を感じる」「歴史的資産を大事にする」となぜ僕が言ったのかは、今になつては過去のことだから詳しく思いだせないけれど、歴史的資産の魅力は、今以上の価値を作り出せないからとても魅力的です。

国吉：当初から街の個性を大事に、個性をつくろうとし、そのためには歴史は大事にしたいと言われていました。我々は都市のデザインと言いつつも、様々な人、国、そして世界へつながっていること考慮する必要を改めて感じました。その上で、我々ができることを再考し、次の都市デザインを展開させたいと思いました。今日は様々にお話が広がりました。ありがとうございました。

V

都市デザイン担当設置から初期の活動

平成 22 年 10 月 13 日



講師

国吉直行

鈴木: この「都市デザイン論B」はきょうから「都市デザイン論A」から続く連続講座として再スタートします。これまでの2回で、横浜の都市デザインが始まるまでの前史的な部分を、私が説明しました。きょうからは、実際にそれを担当された方に直接、お話を聞きながら、横浜の都市デザインというものがどういうふうになり立ってきたのか、ということを中心に進めたいと思います。

本日のゲストは、横浜市上席調査役で、横浜市立大学の教授をされていらっしゃる国吉直行先生です。

国吉さんは早稲田大学を卒業後、横浜市に1971年5月に入庁されて、以降、一貫して横浜の都市デザイン行政に関わり続けていらっしゃいます。ほぼ40年、一貫して関わられている、というのは日本の行政の仕組みの中ではかなり異例なことです。だいたいの場合、一つの部署を3年ぐらいでどんどんローテーションしていくので、基本的に行政というところは、ジェネラリストを必要として、スペシャリストはあまり必要としないような風潮が一時期非常に強くなっていました。近年は、行政の中のスペシャリストという存在が再び注目されるようになり、国吉先生がやってこられてきたものも、横浜の都市デザインが40年目を迎えるに当たって、改めて注目されているのではないかと思います。

きょうはまずは、市役所に入られてからおおむね10年間、初期の都市デザインの取り組みがどんなふうになり立っていたかについて、私が国吉さんにインタビューする形式で進めていきたいと思います。

まずは国吉さんが大学時代、経験されたこと、それから横浜市に入られる経緯について、お話を頂けませんか。

国吉: 私が早稲田大学の学部を卒業したのは1969年(昭和44)、ちょうど東大闘争をやっている年ですね。早稲田大学で建築学科にいました。入った動機は、建築家になろう、建築のデザインをやろう、ということでした。高校時代に丹下健三の仕事を知って、丹下健三みたいなことをやろう、ということで。美術の授業で、丹下健三が手掛けた大分の高校の校舎を紹介されて、

いい仕事だなと思って、建築科に進もう、と決めました。大学の特性はよく知らなかったのですが、たまたま試みに早稲田に入ったら、早稲田の建築はいいらしい、ということ。

私は九州出身で、九州は貧乏で、私立大学なんてとてもじゃないけれど行けない、受験の対象になかったのですけども、たまたま受けたら通ったのです。高いからやめようかな、と思ったのですが、うちの兄貴が芸大のグラフィックデザインに行っていて、友達が、建築のデザインだったら早稲田がすごくいいから行けば、というので無理して入った。そんな感じです。

結果的にそれはよかったと思うのです。そこそこのいろいろなデザイン・コンペなどに応募して入選したりして、結構いい線、行っていたのです。学生時代の2年から3年の作品が、全部、参考作品で大学に残っています、それぐらい、その時は光っていて、このまま順調に建築の、一流デザイナーの道をまっしぐら、という感じでいたのです。

ところが70年安保とか東大闘争とか、そういう時代に遭遇しまして。早稲田大学にいて、東大闘争の最中に、東大の人から応援に来ないのか、とかいろいろ揺さぶられまして、ちょこちょこ、東大の近くに行ったりしたのです。早稲田の建築の場合、卒業設計が「最後の花」なのですね。ところが、東大闘争のことで結局、何にも手が付かないのです。図面なんか。それで、締め切りの2週間ぐらい前になってようやく卒業設計を始めたのです。それでも学年で一番の枚数の30枚を出したのですけれど。というのは学生時代、僕の設計を手伝う後輩がたくさんいたものですから、卒業設計の時に後輩30人集めて、30枚の作品をつくらう、ということだったのです。

その学生闘争とか学生運動、安保闘争などを通して「建築家は世の中に何を成しているのか」みたいな問い掛けが行われていて「そう言えば丹下さんとか一流の方々が、東京計画1970とか、いろんなプロジェクトを提案するけれど、何もできてない。で、どうなっているのだろう」とか「建築家は自分の作品はつくるけれど、都市は全然よくなってないんじゃないの」というような疑問がちょつとあった。学生時代からアル

バイトで丹下事務所とか大高事務所とか、一流の建築家の事務所に出入りしていたので、そういうところに入ろうと思えば入れたのです。また、ゼネコンの設計部にも入れたと思うのですが、ちょっとそれには疑問を持ち始めました。

そういう中で大学院まで行ってしまったのです。大学院時代は、学部のように建築デザインばかり、というわけにはいかなくて、もう少し、世の中のことを考えるようになっていきました。

鈴木：学生時代、影響を受けた先生とか、学部、大学院の時に師事した先生など、ご記憶ありますか。

国吉：学生時代、作品を見て回ったのは磯崎新と菊竹清訓。その二人が好きで、九州から山陰に掛けてずっと見て回りましたね。案外、丹下さんは見てなかったですね。丹下さんは日向市民会館とか見たら、大したことないと思ったり。でも、スケッチはしてきましたけれどね。

学部の卒業論文の時に師事したのは、早稲田では吉阪隆正という人です。卒業論文はフィールドワークをしました。当時、デザイン・サーベイというのがはやっていて、その10年ぐらい前から伊藤ていじという方を中心に、日本の伝統的空間というものを調査する。例えば、宇和島の石垣のある海岸沿いの港町とか、そういう伝統的な集落などを学生がフィールドワークしていたのです。私もちょっと面白いなと思いました。

卒業論文でフィールドワーク

早稲田は卒業論文と卒業設計と両方あって、卒業論文は確か10月に提出しました。夏休みにフィールドワークをして10月に発表する。その対象地区を長崎市の大浦地区というところにしました。大浦天主堂のある反対側の南斜面、グラバー邸の反対側、斜面住宅がある。その階段状の集落が面白いな、その集落調査に行こう、ということで、早稲田の同じ学年で9人のチームをつくって、生活班、空間班、歴史班の三つに分かれて、僕は空間班ということで測量して回った

わけです。うねった階段とか、まち並みをずっと調査したり、といっぱしのデザイン・サーベイをやってみました。結局、卒業設計は、大浦地区をどういふふうに工夫していくか、という大浦地区への提案というようなことになったのです。それでちょっと、建築からまちへ、という発想が出てきた。そんな感じがあります。

大学院に進む時に、吉阪研究室に行こうと思ったのですが、吉阪研究室はオーバードクターみたいな人がたくさんいて、新人が入っても机ももらえない、という状態で、人気があったのです。そこをちょっと避けて、穂積研究室という非常に紳士の先生の、できたばかりの研究室があつて、そこを、僕らが行って全部乗っ取っちゃおう、と思ったのです。同級生5人で入って、その研究室で堂々とスペースを確保して。そんな感じだったのです。

大学院の2年の時にヨーロッパのペルージャという都市が国際コンペをやったのです。ペルージャの新都市をつくらう、というものです。その後、サッカー選手の中田英寿が行ったまちです。そのコンペに応募しようとして、応募案を作ったりしました。そういう海外のスタディーなんかもして、やっぱり都市へ、という感じが非常に強くあつた。

その頃、建築学会の関東支部の論文募集に応募したのです。実は建築学会の設計コンペは、学生の3年の時から入選していたのですよ。その関東支部が、建築学会は曲がり角に来ている、今後どうしたらいいだろう、ということで論文を募集したので、私は「私が入選した図書館のコンペとか、いろいろな施設のデザイン・コンペがありますが、こんなことばかりやっても、世の中あまり変わらないんじゃないか。もうちょっと建築学会もまちを考えるようなコンペもやったらどうでしょうか」といふふうに提案した。

そうしたら、建築学会の事業委員の先生から、「あなた、うちの事業委員に入りなさい。それであなたの言ったことをやってください」と言われて建築学会の事業委員にされたわけです。日大の近江榮さんとか、この前まで日大総長だった小島勝衛さんとか、そういうお歴々が委員をやっている委員会で、学生ながら私も事業委員になったのです。

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

市役所に行く和田村明さんが…

私が、じゃあ、建築学会でどこをやるのか、と考えた時に、親戚が横浜にいたので、よく横浜に遊びに来ていて、その親せきのうちに行く時に、どうも気になる場所がある。それは東横線の高架線の向こう側に造船所がある、ということです。「こんなまちの真ん中に、こんな造船所がいつまでも居座れるわけがない。これは当然、出て行かざるをえないだろう」というふうに直観的に思っていて、長崎でスタディーをしたとか、そういう経験もあったものですから、ここを動かしたらどうなるか、ということを建築学会が提案しよう、それをコンペでやっちゃおう、ということ考えたわけです。

そのコンペを企画するには、コンペの資料としてベースマップを作る必要がありますよね。それで、ベースマップを下さい、と横浜市役所にお伺いしなければならぬ。私のいた早稲田大学というところは、どうも役所嫌い、早稲田の建築学科は役所アレルギーを起こす人ばかり。私も学生時代は、役所はどうも行きにくい、行きづらいという感じがあったのですけれど、背に腹は代えられないので、ベースマップを下さい、とお願いに行ったわけです。

その時にお会いしたのは田村明さんだったのです。実は、田村明さんのことはその前に知っていたのです。『新建築』という雑誌で、「第三の建築家」という紹介があって、浅田孝と田村明という人が、建築家なのだけれど都市に何か挑んでいる、と。いわゆる土木系の都市計画ではなくて、建築系の都市計画をやろうとしていて、空間の問題とか、そういうのを仕掛けようとしている、と。それを読んで、ちょっと面白そうな人だな、というふうには思っていたのですが、田村明さんがいきなり出てくるとは思わなかったのです。

その時は、学生の私が一人で行ったら相手にしてもらえませんので、事業委員の大学の先生二人ぐらいを連れて行きました。田村明さんに、「こういうことでやりたいんです。あの造船所をどけるための提案を、建築学会がしますよ。いいですね」と言って「ベースマップを提供してください」と言ったわけです。そうしたら「それは横浜市は既に考えている、仕掛けてい

る。建築学会で変な騒ぎを起こさないでくれ。相手ともまだ全然うまく行っていないところで、建築学会まで騒いだら、また横浜市が仕掛けて何かやらかしている、と話がおかしくなるから、ちょっとやめてほしい」と。

それで困ったら、逆に向こうの方から、実は来年3月に、本牧というところにある米軍キャンプの住宅地が返還されることになっている。そこはいろいろな土地が入り乱れていて、いずれ、まちを整理しないとまずい、つくり直さないと駄目だ。そこを考えると、材料として、建築学会がコンペをやっていたら、ありがたいのだけど、というふうに言われたのです。それで、そつちに乗せられちゃって、分かりました、そつちをやりましょう、ということで、新本牧を建築学会が提案する、というコンペを行うことになりました。

あぜ道に戻すわけにいかなくて

その当時の新本牧は、青々とした芝生の中に、ボンボンと住宅が建っていて、鉄条網のこっちは密集市街地で、こちらは魅力的なまちで、その脇にPXという米軍専用のマーケットがあつて、というところで、私も学生時代、時々、本牧辺りのディスコなどに、お金がなかったので入ることはなかったのですけれど、のぞきに行くとかはやっていたところ。そういう「異国」があつたわけですね。

もともとその土地は田んぼだったのですよね。田んぼのあぜ道なんかがあつて、ちょこつちよこつちいろんな土地があつたのを、半分ぐらいは地主から土地を国が買い上げてしまつて、半分ぐらいは地主の土地が残っていて、それを米軍がバサッと芝生と住宅にしていました。もともとあぜ道しかないまちですから、そこを返還されてから、あぜ道に戻して地主に戻しても、まちとして使えないわけですね。ではどうしたらいいか。そのまちを考えなければ駄目なので、建築学会、考えてください、ということでコンペをやりました。

ということで、横浜市と付き合うことになって、田村明さんも吉阪隆正さんも審査員にした。吉阪さんは、さつき言ったように早稲田の教授です。田村さん

は都市計画をやっていましたから。

そういうところが、横浜市入るまでのことです。

鈴木：田村明さんは、横浜市に入る前に環境開発センターにいましたね。その環境開発センターを主宰されていた浅田孝さんは、早稲田大学で非常勤講師をされていた、と記憶していますけれど、学生時代に浅田さんと接触はあったのでしょうか。

国吉：あまり接触はないのですけれど、実は向こうは知っていたのです。

鈴木：それは、成績のいい学生ということで、ですか。

国吉：結構、有名だったらしいのです。後で、横浜市に入ると、浅田孝さんが「国吉は3年でどうせやめるよ」「あいつ、絶対勤まらないよ」とか触れ回っていたらしいです。

鈴木：そうですね。その本牧のコンペがきっかけになって、横浜市に入ることになったのですか。

国吉：そうですね。先ほど言いましたように、すんなり建築家の事務所に入るモチベーションが湧かない。あこがれていたのは、浦辺鎮太郎という建築家です。倉敷レイヨン出身で、倉敷にこだわって建築をいろいろとつくっている。だから倉敷には浦辺さんの建築が大原美術館とかたくさんできている。同じまちに関わってやっていくと、まちとしてのストックができるのかな、と思いました。だから一つの生き方として、あるまちにこだわる、という生き方があるかもしれない、と思ったわけです。

そういうことから、建築と都市がどういふふうに関わるべきか、ということのヒントを得るためには、ちよつと東京を離れて、どこかの地域に3年ぐらい生活してみよう、と。金沢に行く話、金沢の大学の専任講師に来ないか、という話とかいろいろあったのですけれど、たまたまそういうことで田村さんとも横浜市とも付き合った。市役所というところも、よく考えると、イ

ギリスの建築家などを割とステップにして学ぶ場所なのですね。そこである程度、社会性を身に付けた後に、その都市の建築家になる、というルートがあったので、最も嫌いな役所にちよつと勉強させてもらうために、入れていただこうかな、ということになったのです。

その4月中旬に飛鳥田市長の選挙があったのです。第3期目の選挙で、当選した次の日に田村明さんのところに行つて「当選おめでとございます。飛鳥田さんが当選したから、田村さん、続投ですね。続投だったら、私を雇いませんか」と言つて交渉したのです。「ご存じの通り、私は都市についてちよつと勉強したいと思っているので、ちよつと居させてください」と言つたら、「君は試験を受けていないから、正職員にはなれないよ」と言われて、「ええそれで結構です」と言つて、囑託という形で入れていただいたわけです。

鈴木：当時、その囑託という制度で、専門職として市役所に入られた方というのは結構いらつしたのですか。

国吉：全くそういうのも何にも知らないで入つたのですけれども、既に3人いたのです。

1人は岩崎駿介さん。その前年12月にボストン市役所のアーバンデザイン・チームから来て、田村さんの元でやっていたのです。私より8歳上で東京芸大の建築科を出ている。私の一サイクル前の60年安保の時代に、学生運動をやつて、卒業後3年間、設計事務所にはいた後、アフリカの独立の父と言われたエンクルマ大統領にあこがれて、ガーナに行き、そこで、アーバンデザインという世界がある、と気が付いてアメリカのハーバード大学のアーバンデザインのマスターに入る。その頃、アメリカの各都市が建国250周年記念が何かで一斉に、まちを魅力的にする動きがあつて、ボストンでは、そのためにプランナーとかデザイナーとかが集められて臨時に組織されたアーバンデザイン・チームに、岩崎さんも入つたのです。そういう経験をして「アメリカ流のアーバンデザインというものを日本も勉強すべきだ」という意欲に燃え、

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

それを普及させる突破口はないか、というふうを考えていた時に、ある意味、エンクルマに近い飛鳥田という人が市長をやっている横浜市に、昔から多少知っている田村さんがいる。それで横浜市に入り込んだ人です。ですが、私は岩崎さんがいることは知らなかったのです。ほかに、企画調整室の中に都市科学研究室というのがまたあって、その室長も多分、囑託だったと思います。それから、東大都市工学科の修士が2人くらい、学生でいながら、週2日くらい、勉強させてくれ、ということで囑託で来ていました。そういうことは全く知らないで、とにかく居候させてもらって、役所の活動を通じて、社会はどういうふうになり立っているか、というベーシックなことを体で感じよう、ということだったのですね。

鈴木：入られた当初の雰囲気と、アーバンデザイン・チームの設置の経緯について、お話しいただけますでしょうか。

国吉：田村明さんがつくられた企画調整室は、役所の組織が縦割りで別々になっているところを、うまくつないでいて新しい企画をつくる、というような目的がメインで、役所の中の旧態依然とした、国に従うような慣習を全部、断ち切っていくとか、いろんな仕掛け、役所の人間そのものの改革からしていく、ということが必要だったのです。

それと、一方で、田村さんが何かやろうと思っても、みんな付いてきてくれないので、付いてきてくれる部隊を作らなきゃ駄目だ、ということで、役所の中の係長級の元気のいい人を引っ張り上げる、ということがかなりあった。それから、学生運動くずれ、という言い方は失礼ですけども、70年安保で何かやろうとして挫折した人が、もう一回、何か具体的なところで活躍しようと市役所に多数入っていて、その中の元気な人を引っ張り上げたり、東大闘争でもまれた東大の都市工の人たちとか、いろいろなタイプの人が混ざっていました。

鈴木：梁山泊みたいな感じですか。

国吉：そうなんですよね。向こうも僕のこと、変わったタイプだと見ていたと思います。そういう中で、私と岩崎さんは正職員ではないですから、正職員のいる部屋とは別に、作業室というのがあって、そこに閉じ込められていたのです。

鈴木：一緒にいられなかった、それともスペースがなかった。

国吉：スペースがなかったか、いさせていただけなかったのか、どちらか分かりませんが。

鈴木：かなり不遇ですね。

国吉：不遇とは思わなかったですね。好きなことを勉強させてもらって、給料くれるのだから、いいな、と思っていました。

そこで田村さんに「この人とチームを組みなさい」と岩崎さんを紹介されたのです。そういうキャリアも知らないから、「この人と二人でまちのデザインのことを考える」と田村さんから言われて、私は「この人と？この人、デザインできるのかな」とつい失礼ながら思ったり、「デザイン力は俺の方が絶対上だから」と思ったりして、生意気でした。

田村さんはプロジェクトとかコントロールとかに精出されて、6大事業や宅地開発要綱ということをやを仕掛けられてはいましたが、「もつと都市の個性みたいなものをつくらないと、東京の傘下からはなかなか脱しえない。やっぱり、何か違ったやり方もすべきだ。都市の自立の一貫として、その戦略として、都市の魅力というものを大にしたい」というふうに通っておられたのだと思います。

それで田村さん自身は、万国博覧会のお手伝いをした関係で、メタボリズム・グループという建築家のチーム、丹下さんは入っていませんが、磯崎さん、槇さん、大高さん、菊竹さん、黒川さんという人たちとも付き合っていたので、取り敢えずはそういう人たちに時々アドバイスをもらう、というぐらいのやり方をとっていました。

ところが、岩崎さんの考えていたアーバンデザインは、そういう超一流のデザイナーに頼るのではなくて、自治体そのものがやっていくのが本当のアーバンデザインで「それをボストンではちゃんとやっていますよ、日本でもやるべきです」というふうに田村さんに説得したのでしょうか。それで田村さんから「じゃあ、やれるかどうか、岩崎君、やってみろよ。今度来たあいつも使ってやれ」というふうな感じで、岩崎さんと私のチームができた、ということです。

鈴木：アメリカのアーバンデザインについて解説しますと、1958年にハーバード大学にアーバンデザイン学科というのができて、アーバンデザイン・カンファレンスというのが盛んに開かれるのです。その初期の頃はどちらかと言うと著名な建築家がそのまちについて語るようなものが多かったのですが、1960代半ば頃になると、「じゃあ、どうやってまちをデザインしていくのか」と、行政やプランナーの人たちの、実践的、実務的な議論が多くなってくるのです。岩崎さんはアメリカの状況も大学で勉強して、なおかつ行政で働いた経験も持ってこられたので、そういうアメリカのアーバンデザインの流れが横浜に持ち込まれたのではないのでしょうか。

話を戻しますと、アーバンデザイン・チームが正式に設置されたのはいつですか。

国吉：1971年(昭和46)5月、私たち二人、初めは囑託で、「アーバンデザイン担当」ということでした。それでも結構、残業するわけですが、囑託には残業手当が出ないのです。僕はそれでもいいと思っていたのです、これで十分だ、普通並みの給料くれれば残業手当なしでも、これでいい、と。そうしたところ、心優しい企画調整室の方々、学生時代、暴れていたような方々が「いや、残業手当が出るようにちゃんと職員になった方がいいんじゃないの」とけしかけるのですよ。「7月に試験があるから受けたら」と言われて、受けたら通ったのですよ。

今と違いましてね。今は40倍とかで難しい。私の頃は高度成長真っ盛りですから、企業は景気がよくて給

料がいいですから、役所には誰も行かない。ですから、横浜市も建築系の学生、職員を採るために、いろいろな遠方の地域に行つて、工業高校出身の人に来てくださいとスカウトしたり、という時代だったのです。だから競争率は3倍程度で、試験勉強はほとんどしてなくても通つちゃう、ぐらゐの感じ。建築の図面は一生懸命、書きましたけれど。

それで通つたものですから10月に職員に。当時、10月採用というのがあったのです。住宅地開発がどんどん進んで職員が足りないですから、10月採用が20人ぐらゐあつて、私も切り替えられたのです。残業手当が出るようになったら、岩崎さんが「君、残業手当が出ていいね。俺もなろうかな」とか言い出して。それで田村さんに言つて、岩崎さんは次の年の4月から職員になったのです。岩崎さんはキャリアがあるから、無試験です。最初から主査で、すぐに副主幹になりました。

鈴木：いい時代ですね。1971年の10月に出た『SD』という雑誌に載つた「基地的地域空間の構造化」という記事で、岩崎さんと国吉さんの肩書きは「横浜市都市科学研究所員」で、「都市デザイン・チーム」ではなかったわけですね。

国吉：そうなのです。そういうところはいい加減で…。企画調整「局」になる前、企画調整「室」で、その室長は田村さんではなく、別の温厚な方でした。田村さんをいきなり室長にすると抵抗があるから、と。田村さんは企画調整室企画調整部長という肩書きでした。で、企画調整部長の下に企画課と調整課という二つの課があつて、企画課がプロジェクト、調整課が土地利用コントロール、実は細かく言うと、調整課の中に土地利用担当副主幹というのが付いて、調整課長は総務課長みたいなことをやっていた。一方の企画課は、プロジェクトということで、6大事業なんかの仕掛けをしていた。

私たちUD(アーバンデザイン)チームは企画課の下に付いて、企画課の支店みたいな感じ。調整課と企画課が本体で、UDチームが相変わらず作業室という感じですよ。

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

鈴木：国吉さんがUDチームとして一番最初に取り組まれた仕事は、本牧の仕事でしょうか。

国吉：そうですね。本牧は建築学会のコンペで、私も関わった場所です。

UDチームには、最初から何か仕事があったわけではなくて、本牧をやる前に、岩崎さんが事前に相当、作業していたのです。都心部のフィールドワーク、フィールド・サーベイというのをやっていました。5,000分の1ぐらいの地図に、関内地区にはどこに坂道があるか、とか、街路の太さがどのぐらいか、とか、道路空間を中心としたものと、地形がどうなっているか、とか、まちを知るための、そういうベースの資料が案外ない、というので、それを歩いて回ってつくる、という作業をかなり、ひとりでやっておりましたね。それを途中から私も加わる、という感じでした。道路の何メートル以上のものがどういふふうに分布しているか、とか、坂道がどこにあるか、とか。彼は「やっぱり歩行空間は大事にしなきゃ駄目だよ」とかよく言っていて、最初にその大事な歩行空間データとなるようなものをまず作る、という作業を、委託費もないから自分で足を運んで作っていたのです。

鈴木：ちなみにそういう資料を見たことがある、という人が昔の方で結構いらつしゃって、私と北沢猛先生と調査したら、コピーが一部、あったぐらいなのですが、今は市役所がない、ということでしょうか。

国吉：もう何回も引越しているのです…。

鈴木：残念ですね。この資料は、街づくり協議地区という、エリアを決めて、建物を建てる時にどうするか、どれぐらいセットバックするか、とかいうことを事業者と協議する仕組みがあるのですけれど、その前段の、地区レベルのまちづくりの方針を検討するための資料集の中から出てきたものなので、このような作業は、街づくり協議地区制度に生きていくのだな、ということを感じたのですけれど。

国吉：その後、ようやく本牧が動き出すわけです。僕が入った1971年(昭和46年)ではなくて、1972年(昭和47)ぐらいですかね。それで、地元の集会なんかにも出ると言われて。実は、飛鳥田さんは社会党の市長だったから、米軍基地を返還してもらおう運動をやっていたのです。飛鳥田さん、鳴海さんは社会運動として接收解除運動をやっていて、結局、それも田村さんが担当することになり、じゃあ、都市デザイン・チームもやれ、と言われて、その運動にも加わることになった。私どもが結構、暇だろうということで。それで当時あった渉外部というところと一緒に、接收地をずっと見て回ったのです。

これはよかったです。『SD』の岩崎さんの記事に接收地のマップが付いていますね。これだけ当時、接收地があつて、これを見て回って、おぼろげながら「ここをどうしたらいいか」みたいな構想をみんなで作る、とか、そういう非公式のプロジェクトがあつて、それにUDチームも加わったのです。横浜の土地勘のない私も岩崎さんも、これを見て回ることによって土地勘が出てくる、と言いますか、まちのロケーションというものが分かった。それが大きかったです。

本牧では、具体的に作業に加われ、と言われました。先程言いましたように、道路もない、何もなかったところが返還されるわけですから、道路を造ったり公園を造ったり、あと、街区を作ったりする。これは一般的なまちをつくる時の区画整理という手法でやる、ということで区画整理課というところが担当するけれども、それにUDチームが加わって一緒に、何ができるか提案しろ、というのが田村さんの宿題でした。

それで岩崎さんと私の最初の仕事は、新本牧地区のスタディーをする、ということですね。それで、どういう街区構成で行くべきか、ということを考えるために、ニューヨークのまちの街区割、桜木町周辺の街区割とか、中区の住宅地とかスタディーする、ということもやりました。**【図1】**

選択換地でまちにメリハリ

一番大きかったのは、換地の方法です。通常の区画

図1:本牧接収地跡地模型



整理は、普通、自分の土地のだいたい3割は取られる。「3割減歩」とか言いますが、その3割の土地は、道路用地とか公園用地とかに当てて公共空間をつくる。残り7割の自分の土地は、どこかの街区となって分散されていく、というものです。土地を供出することで、全然何もなかったようなところを、きちんとした道路をつくり、公園とかの公共空間を造り、そして住民は街区の土地をもらっていく、というのが区画整理なのです。土地をもらう時に、もともとの自分の土地のそばに土地をもらう、というのが普通のやり方です。現地換地、あるいは照応換地とか言います。

こういう換地が原則なのですけれど、これだと、均等なまちしかできないのですね。これでは、まちは面白くない。やはり、まちにメリハリを付けないとこれからは駄目だ、ということで新しいやり方にしたのです。本牧には、今後は商業地も必要だろうし、住宅地はみんなそれぞれ好みがあるだろう。一戸建ての低いのも、中層住宅地も必要だろう、と。それで現地換地ではなく選択換地にしよう、と。「選択換地」という言葉はその時出てきたのです。

みんな均等に減歩するのではなくて、商業をやりたい人は容積率の500%のところをもらって、それで大きいビルを建てたいでしょう。でも、静かな住宅地をもらいたい、という人は高さが10mぐらいで、容積率60%でいいんだ、という人もいますでしょう。そういう人たちみんな同じ、均等にする必要はない、ということで、みんなに希望を出させよう、ということにしたのです。一戸建ての低容積率、容積率の低いところだと減歩率は3割でいいけれども、高容積をもらうところは6割減歩でもいいじゃないか、とか。お金の直せば全部、均等になるから、ということで。

港北ニュータウンにつながる

そういうやり方ができないものだろうか、と区画整理課に我々が提案したら、後で精算すればいいから、何とかやれそうだと、ということになった。それは、区画整理法に違反はしない、それもできうる、というふうに見通しが付いた。

それで、選択換地という方式で高層住宅群もあれ

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

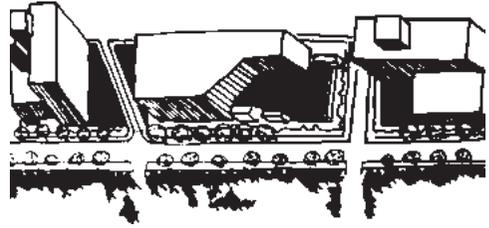
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図2：県民ホールと歩行空間のスタディ
出典＝『SD別冊 No.22』、平成4年、鹿島出版



ば、商業地的なところでもできるようにしたのです。通常ですと、もともとが住宅地なら、区画整理しても、普通の住宅地しかできないものですが。容積量が高くてできる、というようにメリハリを付ける区画整理を提案して、区画整理課と協働していった、というのが最初の仕事だったと思います。これが後に、港北ニュータウンの選択換地につながったのです。

鈴木：全体の配置プランで力を注がれたこととか、苦労されたところ、というのはありませんか。

国吉：国の土地がかなりあって、その土地をいかに公園用のところに追い込むか、ということがありました。国の土地を国に返さないで、横浜市が借りて公園にする、ということはどうやって国を説得するか、というのが一番苦労したのでしょうか。我々というのではなく、田村さんの戦略でしょう。それに向けて案を作れ、ということ。

鈴木：国の土地を公園などの緑地にすると、そのまま無償で貸与される、という制度があつて、当時、横浜市は財政難ですから、安上がりにするためには、国有地の部分をなるべく公園にして、買わないですむようにしたかったのです。

国吉：国にしてみれば、国の土地は売却してお金にした方が絶対いいわけですよね。そういうことを国が言うてくる前に、「住民も入れてこういう案を作りました。この緑地を成立させるには、国有地を全部ご提供いただかなきゃ駄目です」と言える雰囲気を持っていく、というのが一番大変だったのです。

鈴木：きょうお配りした年表の1972年12月に「本牧接收地・跡地計画・市側第一次素案完成」とあります。アーバンデザイン・チームができて間もない、本当の初期ですね。

国吉：作業は多分、1971年ぐらいからやっていたのでしょう。

鈴木：これに続く、あるいは多少、並行していたと思うのですが、次にメインで取り組まれたのはどういう仕事ですか。

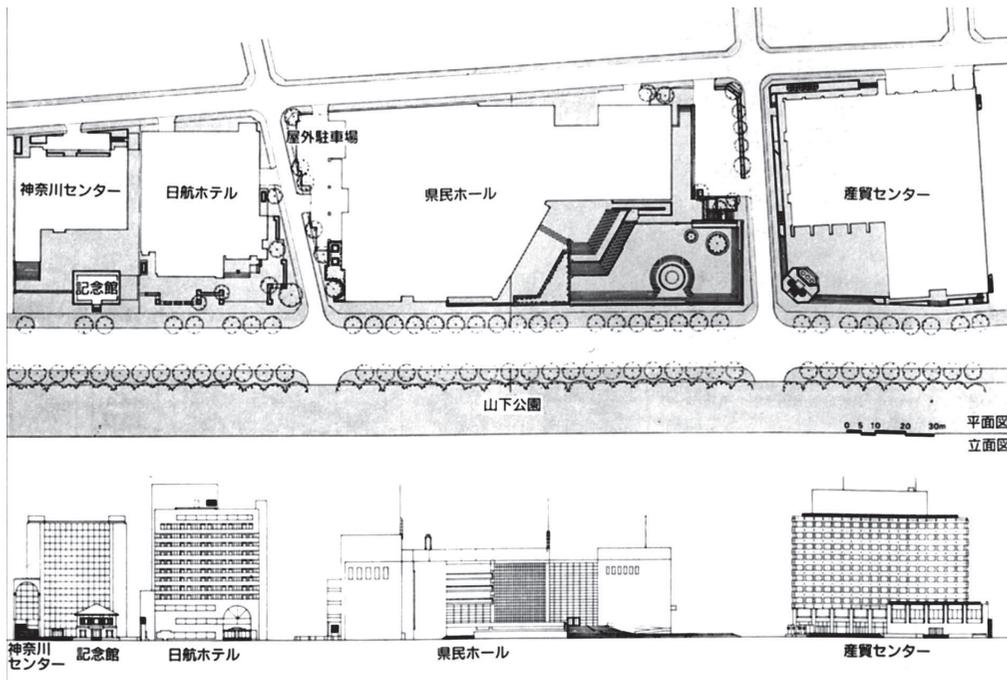
国吉：有名な高速道路の地下化は、UDチームができる前に田村さんがもう成し遂げていて、関内の真ん中を「緑の軸線」として確保する、ということまでの話はまとまっていた。そのあと、緑の軸をどういうものにするか、という計画については、我々が入った時に既に大通り公園設計委員会というものがあったのです。それは、外部の専門家を入れてご提案を頂いて、その意見を市の各局に伝えて刺激する、という仕組みで、その委員会からいろんな提案がなされて、その後をフォローする、という仕事の一つありました。

県民ホールの計画で駆け引き

その前に、山下公園周辺地区の計画と県民ホールのことがありました。県民ホールの計画の土地は、県と国と横浜市の土地で、全体の6分の1が市の土地だったのです。それで、その土地を譲ってくれ、と県が交渉に来たのです。国は、既に売ることを決めていました。

それに対して、岩崎さんと私はまず何をやったかと言うと、この土地に「横浜市国際青少年交流センター計画」というものを作ったのです。1週間ぐらいでワーツとやって図面を作った。それを県に持って行って「実は横浜市はこういう計画を持っているので、譲れない」というふうに交渉をしたわけですよ。それで、譲るのなら、いろいろ飲んでもらわなければ困る、という譲歩条件を出すのです。この地域の将来のプラ

図3：ペア広場と周辺建物の位置関係
出典=SD別冊No.22』、平成4年、鹿島出版



ンを横浜市は作るから、その第1号となって率先して協力してください、と。

具体的には、イチヨウ並木を守るために敷地から3m後退する。それから、県民ホールをつくと人がいっぱい出てくるでしょう。そういうところは貯まるような場所がないと、防災上危険だから、角にこういう広場をつくること。まず、この二つを飲むことが条件ですよ、ということで、すんなりとは譲らない、ということをやったのですね。

その頃の県と市の関係は、我々が思いも寄らないほど、県の方が力を持っていた時代ですから、県から言われたことには、まずは抵抗してからでないと、次のステップには行かない、ということだったようですね。ですからまず、けんか腰でやる、というやり方です。

【図2】

産業貿易センターとペア広場

次に狙ったのが、産業貿易センターですね。産業貿易

センターは最初、言うことを聞いてくれなかったのです。県民ホールはよかったです。県民ホールの設計者は、日建設計の、やはり岩崎さんという人で、アメリカ帰りの方で、アメリカのプラザを造るとか、最近の傾向に熟知していた、勉強されていたのです。そういう方から見ると、都市デザイン・チームが言う話はずっともだ、ということで、すぐ理解してもらえたわけです。ところが産業貿易センターを設計していたのは三菱地所の設計部の方で、それなりに有名な人ですけど、建築のデザインに対して役所からつべこべ言われたくない、ということで相当お怒りで、相手にしてもらえなかったのです。それで大変困った、ということがありました。

県民ホールと産業貿易センターの間のところはペア広場【図3】になっていますが、そこを「素材まで同じようにしてください」と言うと、「おれのところは石の広場にして、御影石でやるから」と言って抵抗した。それで、産業貿易センターは、市が株主として入っているの、株主として産貿センターに注文つける、と

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

いうことで説得しました。

隣のホテルも協議に入れる

その二つの計画ができたことにより、山下公園周辺は大きく方向ができて、これによって次々と他の施設へも連鎖していきました。この二つが協調しますよ、というのでザ・ホテルヨコハマ（現ホテルモントレ横浜）、最初は日航ホテルという計画でしたけれども、そこに対しても同じように「お宅も付き合ってください」と。その時はこの二つも既にオーケーを取っていますから、ということで、ほぼ同時に進んでいた日航ホテルの計画に注文を付けた。日航ホテルの設計を担当していたのが、後に馬車道を担当する高橋志保彦さんという人でした。

県民ホールと産貿センターの了解がほしいと取れると、今度は日航ホテルに対しても提案してください、と言って、こちらからも要求を出してだんだんと変わってもらいました。県民ホールとホテルの間に公開空地を取ったのですけれど、そこを県民ホールの搬入のためのトラックが出入りするようになる。日航ホテル側に「トラックが止まる場所は、あなたのところの前面でしょう。だから4者協議の中で提案してください」と言って、私どものチームに設計提案してもらったわけです。それで、トラックがむき出しでは困るから、ジクザグの植え込みをつくってくれ、という提案がある。それを、我々が設けた4者協議の場で我々から「県民ホールさん、この提案を受けてくださいよ」と言う。そういうようなつなぎ役を引き受ける、ということがありました。

鈴木：その戦略は田村さんが指示を出して、それをアーバンデザイン・チームで実行する、という形ですか。

国吉：何を確保したいのか、というのは我々都市デザイン・チームで、岩崎さんが中心となって、私が協力する。それを確保するための相手の当事者を巻き込む戦略は田村さんが作る、ということだったのです。

鈴木：国吉さんが市役所に入られる以前に、環境開発センターで山下公園通り付近のスタディーをした図が残っています。これを見ると、山下公園周辺地区を戦略的な地区として考えている。北沢猛さんも、横浜のアーバンデザインの原点はやはり山下公園だ、と話していました。当時、この山下公園しか市民に開かれた水辺の空間はなかったはずですから、やはりこここのところを何とかしなければいけない、という認識はあったのではないかと。田村明さんから似たような証言があったのですけれども、当時、やはり、そういう思いは企画調整室、あるいは局の中でもあったのでしょうか。

国吉：そうですね。当時の馬車道などは大したことのないまちで、中華街もぼらんぼらんでしたし、みなとみらいを仕掛けると言っても、まだおぼろげな状態で、横浜を空間的に再構築するとなると、大さん橋と山下公園の境界ですよ、ここは横浜の顔だ、やはりシンボルになる空間だろう、というのは共通の認識でしたね。特別な場所、みたいな認識があつて、市としても、これは頑張っていかなければ駄目だ、ということで、一番、横浜市の中では行政主導でやってきた場所だ、と言えます。馬車道とか元町は、地域の自発的なものをフォローする、というやり方でしたけれども、山下公園のところは、地元もすっかりしてないし、どんどん転売されているところですから、横浜市が「ここは横浜の顔ですから」と主導的につくっていくべきところだ、ということはみんな認識していた。そんな議論はあったと思いますね。

鈴木：ちなみに、環境開発センターが手掛けた、この山下公園周辺のスタディーの図面は、見た記憶はありますか。

国吉：ええ、ありますよ。環境開発センターが作った図はいっぱいありましたからね。だけど、僕が目から見ると、よくある、都市計画のコンサルタントが描いている図面の一群の一つに過ぎない、ぐらゐの感じで、戦略性が深いものとは、私の当時のレベルではあまり認識できなかったのだと思います。

鈴木：この環境開発センターの図は、その後の3mのセットバックとかの話につながるような絵ではないので、恐らく、この絵はここでいったん切れて、アーバンデザイン・チームの中で、実際に山下公園周辺のまちづくりをどうしていくのか、という議論が重ねられたのではないかな、とおぼろげに推察していたのです。その3mセットバックするだとか、ペア広場を造るという発想は、どこら辺から出てきたのですか。

国吉：これはアメリカですよ。アメリカのボストンとかニューヨークとかサンフランシスコとかのアーバンデザインを学んできた岩崎さんから提案です。

「一番大事なのは、既存のまちを生かしながら、大規模開発しないで、まちを変えていくことなんだ。それができるかどうかアーバンデザインが一番大事なことだ」というのを常に岩崎さんは言っていました。これ(環境開発センターのスタディー図)は、どちらかと言うとプロジェクト型なのです。大規模なものをワツとつくとつちゃおう、という感じでしょう。それとは違って、現状の骨格を保持しながら、それを逆手にとって、逆に魅力にしていけるやり方もあるんじゃないか、と。それはアメリカの当時のアーバンデザインの一つの流れであって、それを何か横浜で試してみよう、というのが岩崎さんの考えだったと思いますね。

鈴木：岩崎さんはその後、市街地環境設計制度という、高度地区を抜くルール(高さ制限を緩和するための条件)の制度設計のためのスタディーの図面を描いているのですけれど、ペア広場を造った時には、そういう高さ制限を抜くには広場を設ける、という形ではなかったわけですよ。

国吉：県民ホールを造った時はなかったのです。先程言ったように、広場は駆け引きで取ったのです。だけれど、それは言わないで「県にも協力いただいた」というふうになりました。

高度地区を抜くルールは、1973年(昭和48)に新用途地域という制度が作られたことと関係があります。容積でまちをコントロールしていけば、まちはあ

る新しい形のバランスが取れる、ということで全国に容積率制が適用される、という時に、横浜市の中で用途地区指定のためのプロジェクト・チームがつくられ、我々UDチームもその中に入ったのです。

建築局がメインで、建築局の審査課、都市計画課、調整課とか入っているチームで、UDチームは、商業地区指定のチームになったのです。私と岩崎さんと二人で、当時の全市の商業地区、近隣商業地区全部歩いた。そうすると、先ほどの接収解除地のスタディーの次の、全市を知る機会になりました。旭区や瀬谷区の小さいまちまで行って、まちの感じを見て、それから実際の使われ方、容積率何パーセントまで使われているか、とか。その数字は、コンサルタントに出した調査がありますから、そういうのを見ながら、ここは容積率、何パーセントがいいな、という案を二人で作るわけです。そういう作業をさせられたので、地区ごとの容積率の様子はだいたい分かっていました。

まちは動いていくものだ

国の方ではそれと同時に、総合設計制度ということに取り組んでいたわけです。この制度は、アメリカのニューヨークのプラザ・ボーナスのシステムで、広場を取るとか、歩道を広げるとか、そういうことをすると、その内容に合わせて、高さや容積率の緩和とか、そういうボーナスを上げますよ、というものです。

岩崎さんからそういう話はもう聞いていて、そういう制度があるといいね、とか言っていました。岩崎さんは、ドイツのBプランという、このまちは2階建て、形もこうと決めて、それしか建てられない、というやり方を日本に適用するのは難しいだろう。アメリカのように、ベースの容積率が500%のところ、頑張れば650%までになりますよ、というようなやり方で、貢献した人にごほうびを上げる、というやり方の方が今の日本にはふさわしい、と感じていたようです。「まちは動いていくものだ。成長していくプロセスの中で、社会貢献度の高い建物を増やしていく、というシステムがいいのだ、固定する必要はない」というのが岩崎さんの考え方ですね。

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

そういうスタディーをしている時に、横浜市は、総合設計制度だけでは駄目だ、ということで市街地環境設計制度という新しい制度を作ろうとしたわけです。建設省からは、容積でコントロールするから、もう高さ制限はいらないだろう、というふうに言われたわけ。ところが横浜市は、これはやはり田村さんだと思うのですけれど、高さ制限は撤廃しない、としたのです。その発想の原点となったのも、アメリカのやり方です。

市街地環境設計制度の背景

その頃、一番大きかったのは、日照問題でした。高さを緩和すると日照問題がもっと出てくる、ということで、日照問題を解決するためにも、高さ制限は持つていて、日照問題を起こさないように緩和する。そういう緩和という形だとコントロールできるだろう、と。

田村さんが考えたのは、制限は掛けて、緩める時にコントロールすればいい、というやり方です。アメリカ流のやり方を、高さの問題でも採り入れたらどうだ、という発想をして、高さ制限を撤廃しない。そうすると、総合設計制度の緩和というわけにはいかなくて、高さ緩和が入っていないから、高さ緩和を入れたものを横浜市として持たなければ駄目だから、必然的に総合設計制度は使えないね。だから市街地環境設計制度という、二つの部分の緩和をする新しいシステムをつくろうとしたわけです。

制度づくりのスタディーの対象

つまり、ちよつと意地汚いようですが、お金のない横浜市の中で、歩道を広げたり、公開空地、広場を取ったりするには、そういう工夫でもしなきゃできない、ということでそういう戦略を取った、と。それにちょうどピッタリ当たったのが産業貿易センターです。あれが多分、市街地環境設計制度を作る時の、ほぼ最初のスタディーの対象になったと思います。制度適用の第1号は別かもしれないけれど。

それで高さ31mを45mまで緩和する、容積率も緩和する、というダブルのボーナスを与えることにした

わけです。単にお願いあるいは力づく、といったことではなくて戦略的にやる。そこに市街地環境設計制度を効果的に運用する、という手法が付け加わっていく。一方で、地域の皆さんにも協力してもらおう。そういうふうには四つぐらいそろってくると、みんなの理解が深まっていった、地域のガイドライン的なものも地域に認められていくようになっていったわけです。

鈴木：高さの制限をして、それを緩和という形でコントロールするという考え方は、やはり田村明さんの発想だったようですね。高度地区を導入する前は絶対高さ制限で、その時代でも、特例許可で高さを緩和することができたのです。その仕組みを活用して、市内のいくつかのビルで、歩道を広げるのに協力するとか、周辺の環境に貢献するような建物に対して、高さの特例許可を何件も出しています。それは岩崎さんが入られる前からやっているの、恐らく、もともと田村さんがそういう発想を持たれていて、それをきちつと、特例ではなくて、制度によって着地させる、というところを、岩崎さんのアメリカ流のアーバンデザインの知識を活用しながら組み立てていったのではないかな、と思います。岩崎さんもそういうようなお話を去年の講義でされていました。なかなかそういう議論は聞かないのですけれど。

山下公園の話は一旦切つて、次に都心部のその他のプロジェクトと、くすのき広場のお話をお願いしたいのですが。

国吉：山下公園周辺地区は一番重要な場所であり、ほぼここに、いろいろなところの都市デザインの原点は入っています。ただ、動きは遅い、なかなか目に見える形にはなっていない。県民ホールも土地のせめぎ合いみたいなところでまだとどまっている時に、「歩行空間を魅力的にする」というプロジェクトとして田村さんが考えたのが、山下公園と桜木町、関内、石川町をつなぐ歩行者のルートをつくることによって、歩く楽しさを市民に味わってもらおう、という仕掛けとして都心プロムナードをつくろう、というプロジェクトがあつて、それを都市デザイン・チームでやりなさい、ということになりました。

図4：絵タイル(プロムナードルート)
資料提供 = 横浜市



実際は、割と私が中心で、岩崎さんはフォローしながら、私が任されてやっていった感じがします。最初、岩崎さんは、こういうのはボストンにあるよ、フリーダム・トレールというのがあって、ボストン中を赤い線を引いたのがぐるぐる回っていて、それを回るとボストンのいろんな魅力的なところを全部回っていかれる、というようなルートづくりがなされている、と言ったのですが、赤い線を引くのはボストンの二番煎じだから嫌だな、ということで、絵タイルを敷こう、ということになりました。

絵タイルのことで勉強

歩道に何か模様を入れよう、ということで、材質は何がいいかと考えたのですね。マンホールなどと同じように鋳物で、とも考えましたね。川口の鋳物でグレーチングみたいに、と。でも鋳物でやると、絵があまりはつきりしないな、とか言って。でもとにかく絵を入れよう、と。それで結局、田村明さんのお友達が、名古屋大学だったか名古屋工業大学の教授で、加藤さんという焼き物の専門の方がいて、その先生と瀬戸の焼き物工場が連携して、焼き物のタイルでこの絵を表現することになったわけですね。【図4】

最初のルートは桜木町ルート、次に関内ルート、石川町ルート、と三つのルートをつくっていったのです。絵タイルを入れる、というのは岩崎さんも私も、ちょっと子どもっぽくて嫌だな、と言いながら、田村さんがやる、と言うからしょうがないな、と思っていたのですけれども、こういうのをすると、市民が喜ぶのですね、新聞や雑誌にも写真で取り上げられる。それはまた、勉強になりました。

例えば、2本目のルートなどは、市民から絵を募集すると、1,033点集まってきて、それから32点選んで、それがこういうふうに描かれているのですね。それを歩道に入ると、ご家族を連れて見に来る。なるほど、「市民が楽しく歩こう」と言うだけではなくて、興味をもってもらう仕組み、仕掛けはいろいろあるのだな、と。我々が頭の中で考えているようなプランニングだけではなくて、田村さんが言うような、喜んで興味を

持ってもらうような仕掛けも一緒にかみ合わせながらやっていくのも大事なのだな、と感じました。

それと合わせて、こういうルートをつくと、例えば、日本郵船のビルの前を通ると、立ち止まって、ああ、こんないいビルがあるのだな、と思う人が出てくるわけですね。それで日本郵船に「皆さんが立ち止まっていますよ。前にやはり、ちょっと花壇でも置いたらどうでしょうか」と勧めたり。そういうことで、プロムナードを通じて、建物側に工夫をお願いに交渉に行くとか、そういうことをやったりしました。

土木事務所に「お百度参り」

都心プロムナードの実施は道路局の、中土木事務所というところが担当する事業だったのですね。初め、中土木事務所の所長に「これをやってください」と言いに行ったのですが、なかなかうんと言ってくれない。田村さんの力を使えば、うんと言うのですけれど。田村さんの権力だけを使うと駄目だ、と私は直観的に思ったものですから、土木事務所の所長のところにお百度参りしまして、二日に一遍、通う、みたいな感じで。「お前もしつこいな」と言われて通っているうちに「やってやるよ」ということになってくれて、土木の全面的な協力を得てやることになったのですね。道路局の幹部を通してやるやり方もあったのですが、それでも地元の土木事務所の所長の協力を得ないとできないものですから。必ずしも田村さんや岩崎さんからの要請ではなくて、私の立場からでもちよつとその

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5：サインポール(プロムナードルート)
資料提供 = 横浜市



所長さんに泣きついて協力いただく。そういう形で個人的なルートも開拓しよう、ということでした。

このサインポールの絵は、亡くなられたグラフィック・デザイナーの粟津潔さんの設計です。粟津さんのデザインは、当初は、人形の形とか非常に具象的だったのです。ちょっと密教的なコンセプトで、非常におどろおどろしいデザインだったのです。私は「横浜に合いませんから、これは却下しますね」とか言ってバサッと切っちゃって、「もっと爽やかにしましょう」とか、「おか蒸気とか、横浜にちなんだものにして下さい」とか言って、人形の形をしていたサインポールも少しシンプルにしてもらいました。非常にがまんして協力していただきました。【図5】

鈴木：ちなみに、このサインポールも最近、なくなりつつあります。道路のものはほぼ全部、撤去されて、今、横浜公園のところと一

国吉：あと、帝蚕倉庫の近くの角にあったのも無くなりました。

鈴木：そうですね。ごく限られたところに残っているのみのなんですけれど、粟津潔さんも亡くなられて、そろそろ再評価される時が来るのではないかと、と思うので、できれば残した方がいいのではないかな、とも思っているのですけれど。

国吉：サイン・デザイン業界からは、日本で最初の歩

行者用サインだ、というふうに評価されていますね。

鈴木：いわゆるプロフェッショナルなデザイナーが絡んで作られたサインとしては、本当に最初期のものだと思いますね。全部なくしてしまうのは、寂しいものがあるな、と。

国吉：最初に作ったサインは1回補修しました。最初のは東京の工場で、鉄板を溶接して作ったのですが、すぐさびが出てきてしまう。それで途中で変更して、大阪の久保田鉄工に頼んで、鋳物で作ったのです。だから長持ちするのですけれど、長持ちするタイプがもうなくなっている、ということです。

それで、プロムナードで線を作って、線から面へ、街区へ、というきっかけにしよう、という考えでした。それで2本目のプロムナードをやっている時に、くすのき広場の事業が出てきたのです。

くすのき広場というのは、関内駅の前にあるわけです。大通り公園はまだできていない、緑の軸構想はできていましたけれども、そんなものは市役所の各現場は誰も意識していない。ですから、くすのき広場のあそこに、地下鉄の工事が終わって、地下の工事で掘った後は元に戻す、元の道路に戻すということになったのです。交通局に3,000万円の工事費で原形復旧させよう、と考えたのです。

原型復旧費が無駄にならない、と説得

そういう時に、道路局の維持課の係長さんが、我々のところに来まして「君ら、仕事がなさそうだね。今、市役所の横の、道路だったところを原形復旧させよう、という庁内の会議があるのだけれども、この空間について、もし意見があるのだったら、来て、意見を言っていよいよ」というふうに言われたものですから、岩崎さんと二人でパーツと図面を作って、ここを歩行者の軸にすべきだ、という提案の絵を描いて持って行って、その会議に参加したのです。

そうして、結論を1週間待つてほしい、市長まで伺ってくるから、ということで、その案を田村さんを通

して市長まで上げたのです。ちょうど、次の年にアジア卓球というイベントが開かれる。その選手団が横浜市の前に来て、集まれる場所がない。だからそういう広場は必要なのだ、ということ、今やれば3,000万円の原形復旧費を無駄にしないでできますよ、ということ説得材料にして、市長のオーケーも取った。それで元の道路に戻す原形復旧ではなくて「変形復旧」、変わった形に戻す、ということにしてください、というふうに道路局から命令を下していただいて、その3,000万円に少しお金を積んでこの広場にする、ということにしたわけです。

いったん元の道路に戻して広場をつくると、またゼロからお金を積むわけですが、我々の提案ならその3,000万円が無駄にならないし、安上がりに広場ができますよ、ということが説得力になった。そして、広場と建築がバラバラな日本の中で、ヨーロッパみたいに広場と建築が連続する、ということも実験的に示そうということで、こういった広場ができました。

UDチームは二人しかいなかったのですが、時々、忙しい時は、その後都市デザイン室長になった内藤惇之さんという調整課にいた方が、助っ人として加わって3人でやりました。最初、このアイデアを考えた時は3人でコンペをやったのです。私はちよつとひねった、アナーキーな案で、早稲田の建築を出していますから、デザインを意識し過ぎていたのですけれどね。岩崎さんのシンプルで説得力があつて、この案が採用されたのです。その後、私と内藤さんは岩崎さんのドラフトマン的に、一緒に設計していった、という感じです。

その時は、設計委託費などないから、UDチームが急遽、設計事務所になったのです。関内第一ビルという教育委員会が入っているビルの3階の301会議室を借り切つて、そこに4カ月ぐらい缶詰状態になって、毎日2時帰りとか泊まりとか。本庁舎には行かなくて、セーター姿で、地下の食堂と会議室を行ったり来たりするばかり。たこ部屋みたいなものでしたね。

それで、基本計画から実施設計ではなくて、いきなり施工図です。請け負った会社が待っているわけですよ。白石基礎といって、建築工事やつたことがない土

木工事屋さんで、いきなり「施工図を、あしたの仕事の図を下さい」と言って待っているわけですよ。それでも、基本計画からいきなり施工図を描いたのです。

建築の設計と違うところは、現場で寸法を調整する遊びの寸法、ということですね。きちんと描いては駄目で、どこかに逃げをつくる。そういう場所をどこにするか、を考えましたね。

鈴木：最初のころの都市デザイン・チーム設置から、初期の都市デザインの試みの特徴みたいなものを、断片的でも構わないので、国吉さんから少し、述べていただけますか。

国吉：田村明さんとしては、どの程度このチームが機能するのか、というのは様子見のところもあった。まあ、温かく見守ってくれた、ということもあるのですが。一方で、一流の建築家、デザイナーを使っているいろいろなプロジェクトを仕掛けていった、ということも並行して進んでいる中で、岩崎さんと私、特に岩崎さんは、どうやってそれと違う、本来のアーバンデザインの評価を受けるか、ということに躍起になっていました。やるのだったら、そこまでやらないと駄目だ、と。つまり、田村さんの下請けじゃ嫌だよな、という、田村さんから自立する、いや、田村さんの手のひらから飛び出る、そういうことをやりたかつたのだと思うのですね。

とにかく短期間で成果を出そう

くすのき広場とか、壁面後退の問題とかを、どうやってやるかと言つた時に、用途地域の指定とかは全市でやったのだけれども、全市でやるのはよそう。二人しかいないのだから、二人でとにかく関内地区だけで暴れまろう、と。そこでとにかく短期間で成果を見せることによって、何かプロジェクトとは違う、アーバンデザインの流儀が若干でも感じられるようなことをつくるのに精出そう、ということで、意図的に、田村さんから言われぬ限り、関内地区周辺の既存市街地のリノベーションの仕組みとしてのアーバンデ

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敬夫

デザイン、と言いますか、それに徹する、ということを経験的に考えよう、ということにしたのだと思いますね。だからちよこちよこ、山下公園周辺など、岩崎さんの仕掛けるところと、私は馬車道、商店街の仕掛けをどんどんやっていったわけです。

歩行空間という軸を中心に「坂名愛称事業」とかもやりました。これは岩崎さんの仕掛けで、その後入ってきた西脇さんとか北沢君が担当したのです。ただ、私がちよっかい出して、デザインは私がやつちやつたのですけれど。

そういうことで、歩行空間を街区として、公共空間側でどうつくり直すか、ということと、敷地の中で建築物がどう担うか、という2点です。公共空間側と敷地側とで連携して、歩行空間をどれだけ豊かにしていくか、というのに取りあえず徹していこう、ということでした。

歴史的建造物の保存はぜいたく

戦後の廃墟が残る中で、歴史的建造物の保存というのはあまり意識しなかったのですけれど、今、山手十番館のところにあります山手資料館の建物のことがありました。今、建っているところの近くの坂下の方に建っていた西洋館で、その持ち主が横浜市に寄付したいから、市で使ってくれないか、と言って来られたのです。その時、フランス山というところの公園整備があるから、私としては、そこの公園事務所として使えないか、ということで検討したことがあるのです。その時は、企画調整室に高見沢という係長がいたのですが、その人と私とで担当して、活用策を起案をしたのですが、田村さんのところでも評価を頂けなくて、そんなぜいたくはできない、と没になったのです。

歴史的建造物を保存して活用するなんてぜいたくはできない、というような時代だったと思いますね。それを見かねて、十番館のオーナーの本多さんという方が「じゃあ、うちが引き取りましょう」ということで引き取っていただいた。

次に、山下公園通りに面したイギリス七番館で、その敷地に創価学会がビルを造る、という時には、その

一部の保存活用をお願いしました。横浜市は金を出せなければいけません、向こうがやってくれるのだったら、容積率の緩和もあるし、いろいろ工夫はするから、ということで、ちよっとお願ひしたのです。横浜市ができなかったことを、民間事業の中で少しやっていこう、という例として創価学会のものが出てきた、と言えます。その頃までは岩崎さんが絡んでいました。

鈴木：その頃、調整課と企画課があつて、企画課はプロジェクト中心で、6大事業の代表プロジェクトを動かしていたと思うのですけれど、アーバンデザイン・チームとの連携は、70年代初頭から半ば頃にかけてはどうだったのでしょうか。

国吉：連携というより、空間的な助言をするくらいで、企画課は独自に動いていましたね。

ただ「大テーブル主義」ということで、毎週、目標会議というのをやるのです。都市デザイン室に今もありますあのテーブルを田村さん以下みんな、我々下つ端も入れて困んで、部課長が報告するのです。「これはやっぱり現場の担当の人がしゃべれ」とか言ったりして、我々も発言します。企画課のやっていることも逐次報告があるので、みんな一体となるんですね、コントロールの部隊も。ですから、逐次、プロジェクト部隊が何をやっているか、どういう進捗状況か、ということが分かる中で、このプロジェクトを仕掛けるから、このところをちよっつとデザイン・チームで手伝つてよ、という感じでしたが、我々がプロジェクト本体に関わる、ということとはなかったのです。そんなにデザイン・チームも余裕はなかったし、それなりにプロジェクトの正統派でやっているし、彼らも、デザイン・チームに頼らなくても、という感じがありましたし…。ただ、全体としての一体感はあつた、ということですね。

ですから、コントロール部隊、プロジェクト部隊が何を動かして、どういうふうにならざるに仕組んでいるか。そういう中で我々デザイン・チームとして何を仕掛けていけば、彼らとうまくかみ合うか。彼らが動かしているのを見越した上で、デザインを仕掛けていくと、これはうまく行くな、というような読みはできたのですよ

ね。そういう連携はありましたが、やはり別の部隊として活動していましたね。

変則的な中で実質をやる

何せ、都市デザイン・チームでは、私の籍は企画課でなくて、プロジェクト室だったのです。私が正職員になってすぐ、10月にプロジェクト室というのできて、そこの室長が来て「あんた、うちの職員になったからね」と言われたのです。「あっそうですか、そこに行くのですか」と言ったら、隣の岩崎さんが「彼は行きませんから、私の下で働きますから」と断言しちゃってね、それでその通りになっちゃった。その時はまだ岩崎さんは嘱託でしたから、嘱託の岩崎さんの下で、職員の私が働く、戸籍は別の課で、プロジェクト室に所属している、という変則的な状況でした。まあ、戸籍がどこでも構わんわ、と私は思いましたけれどね。そういうイレギュラーな、とにかく実質でやる、みたいな。だから、誰が嘱託で誰がどうのこうの、というのはあまりこだわらずに、チームとして運営していった。そんな状況です。

それで、企画課に若竹馨さん(当時は三木さん)という人がいて、岩崎さんはしばらく職員ではなかったものですから、岩崎さんの下にいながら、企画課の若竹さんが人事面での僕の管理者、というような、何か変則的な状況でしたね。

鈴木：国吉さんのお話は3回ありますので、次週、その次の週と、またこういう形で進めたいと思います。

国吉：きょうは序盤戦の話でしたね。

鈴木：こちら辺の話は、断片的には都市デザイン室の現役の方は聞いていたりと思うのですが、何か質問とかコメントとかありますか。

質問：職場では時々、ところどころの話しか聞かれなかったもので、始まりの時の話を聞いて本当によかったなと思っています。

お聞きしたいのは、学生の頃、建築デザインをやられていて、多分、建築デザイナーとしての思いとかも強くお持ちだったのではないかなと思うのですが、それが都市のデザインの中で建築デザインに係わっていく時に、個人的な建築デザインへの思いと、多分、どこかで折り合っていかなければいけないのではないかと。都市に関わることで、建築デザインに対する思いがこう変わったな、とか、そういうところがあれば、ぜひ教えていただきたいな、と思います。

国吉：都市と建築というものがうまく融合する、みたいな期待は最初なくて。ちょっと行政の中で体験して建築に戻れば、建築家としてもう一回、充実した仕事ができたとと思うのですが、新しいアーバンデザインという考え方が既にヨーロッパ、アメリカでは動いている、ということは、また新鮮だったわけです。だから、建築家がもうちょっと工夫すれば、まちもよくなるんじゃないか、という建築家主体のまちのつくり方を試行しよう、そのきっかけをつくらう、と思って役所に入ったのですが、もっと別の攻め方がある、というのを知り、非常にびっくりしました。

3年間やろうね、と言われて

岩崎さんと私の間で、プレゼンテーションでやつつけられたりしていくプロセスがあったりして、そういうところで、建築家的なプレゼンテーションではない、都市デザインのプレゼンテーションで、相手を巻き込んでいく、とかいう話をしてくると、これはもう建築の単体で勝負する話とは全然違う問題だな、というのは非常に感じましたよね。

岩崎さんが「とにかくそれを運動しようよ、国吉くんも手伝ってよ」と言うから、その運動に、じゃあ加わってみよう。岩崎さんはとにかく3年間やろうね、と言っているから、3年間はそれに付き合ってみよう、と。それが終わってもう一回考えて、建築に戻ればいいや、と思ってやっていたのです。

岩崎さんは途中で別の発想をして、市をやめ移っていくのですが、僕としては、3年でやめるべき

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

問題ではなくなって、これでやめちゃったら、せっかく炎が着いたのに消えてしまうのはもったいないし、横浜で少し動き始めたのだから、これを続ける、そっちの方から攻めていこう。まずは都市の方から建築の方に攻めて説得していつて、建築家を仲間に入れて、という立場に立とう、というふうに考えたわけです。建築のやろうとしていることは分かっているから、建築家の心はわきまえた上で、建築家の心を尊重しつつ、まちに参加してくださいよ、という立場になったわけですね。だから、そっちの運動にのめり込んでいったから、もう建築だけに没頭するわけにはいかない、という頭の構造になっていったのかな、と思いますけれどもね。

自分好みでは説得できない

ただ、やはり建築的な空間の、何というか、発想みたいな、こだわりみたいなものは、結構あつたりはしましたけれども、それを出すと、説得力がなくなるわけです。「国吉好み」を出しちゃったら、すぐにボロが出ますから。誰にでも分かってもらう、地元の人にも分かてもらえるようなデザインの示し方というのはしなきゃ駄目だ、というのは、岩崎さんとのやりとりの中でいろいろ学んできたわけです。

本牧をやっている時、ある街区を、田村さんから言われたから、と言って岩崎さんが「ここを国吉くん、やってよ」と言うから、僕に任せられたかと思ったら、隣で岩崎さんが同じところをやっているわけです。1週間たつてから、両方、提案しましょう、ということになるわけです。

そうすると、僕は早稲田の建築を出たばかりだから、このデザインはいかにもいいか、とか言ったのですが、それは何の説得力もない。岩崎さんは「建築基準法上はこういう形になるけれども、むしろこうやった方がまちとしてもっと魅力が出る」とかいろいろ、制度上の問題を駆使しながらやっていく。「岩崎好み」は何も出てこないわけです。僕のデザインは「結局、君は自分の形がいい、と言っているだけじゃないか。そんなの、アメリカなんかじゃ通用しないから」と。

つくりたい空間があつたにしても、それは出さないと、社会の仕組みにとってこれが必要なんだ、ということ説得していかないと、社会化しない、と。結果的にやりたいことを言ってもいいのだけれども、やりたい形はこうです、とは誰も言わないのですよ。アーバンデザイナーとプランナーというのは、そういうふうに賢くやらなきゃ駄目なんです、というふうに教わりましたね。

質問：鈴木先生にお伺いしたいのですが、岩崎先生が持ち込まれた、実践的に活動されたアメリカのアーバンデザインと、横浜のアーバンデザインと違うのではないかな、とちよっと思つて居るのですが、その辺はどう思われますか。

鈴木：いろいろなもの見方があると思いますけれど、アメリカでは、それぞれの都市が国によって統一された法律で動いているわけではないのです。ビルディング・コード、日本で言う建築基準法のようなベーシックな法律でさえ、その都市、都市で異なるわけです。ですから、その都市で有効な議論が、別の都市へ行つて有効とは必ずしも限らない。ある意味、そこで多様なアーバンデザインというのが試されてきた背景があるのです。

ですから、理論という意味では、どちらかと言うと、東海岸のボストン、あるいはニューヨークはどちらかと言うと飽とむち、規制と緩和でもって、高層ビルを建てる時にボーナスを上げる代わりに広場を造らせる、とか。サンフランシスコなどは、どちらかと言うと、それより強い規制で民間の開発を動かしていく、誘導していく、というような形で、いくつかの流れがあるのではないかな、と。

質問：そういう目で見ると、横浜はやはりボストンのようなのですか。

国吉：空間的には、やはりサンフランシスコがイメージとしてはありましたよね。仕組みとしてはボストンとかニューヨークの仕組みを採り入れながら。

鈴木：途中からは独自の発展を遂げているのではないのかな、と。その時々いろいろな情報を仕入れて、見習うべきところは見習っていると思うのです。

質問：県民ホールのセットバックの際に、急速「青少年交流センター」の案を作られた、ということですが、これは本当に思い付きというか、そういうものなのでしょうか。

国吉：「壁面後退」なんていう考え方は今までないわけだから、いきなりそういうものを持っていても相手にされない。県と市との関係は、今よりも県は力強いから、とんでもない、という。力づくで、金で、勝負してきたら、抵抗できない、というふうに読んだのでしょね。田村さんは。だから、横浜市として壁面後退等を勝ち得るためには、こちらから別の何かを工夫する、という戦略を取ったのです。

質問：当時としてはかなり斬新な計画ではなかったのですか。

国吉：そうでしょう。そんな戦略を自治体で考える人はいないですよ。

鈴木：ある意味、田村さんは、地方自治の確立ということにも、ものすごく力を注がれていたんで、ここで都市デザインを語る時に、田村さんと言う場合、地方自治の確立を目指された田村さん、という面とセットで考えるべきだと思いますね。

国吉：横浜市の立場をちゃんとつくっていく、発言権を高めるために、いろいろなところでやっていかなければ駄目だ、ということで、それを背景にアーバンデザインもやるんだ、という考えだったのでしょね。だから、けんかをふっかけるのは当たり前みたい、「そうじゃないと相手になめられちゃうから」という感じでしたね。

鈴木：では1回目はこれまで、ということで。次回以降、

できれば、失敗談みたいなものを一緒に話していただけたら。というのは、通常、行政が残す記録だと、うまくいかなかったことについてはあまり触れないのですけれど、実は敗戦から得るところが結構多いと思うので。話にくい面もいろいろあるかもしれませんがー

国吉：そうではないのですが、あまり失敗しなかった。つまり岩崎さんも私も、我々のチームはアーバンデザインの先駆者だと思っているので、変な失策をするとその流れが潰されてしまう、ということで、あまり無理して失敗するよりも、点数は低くても確実に点数を取り、持続発展させよう、という意図があつたと思うのです。でも、失敗も少しはあるでしょう。

鈴木：では、次回もよろしくお願いします。

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

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～ 平成 22 年 10 月 20 日



講師
国吉直行

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んですね。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ね。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「そんなにイメージ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えない。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、横浜市の道路局、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。

馬車道が先に伊勢佐木町があと、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やっていたら、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て。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

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。その後には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

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つたのだな、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になると、大きな政治変化みたいなものがある、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。横浜市にはいらつしやいますが、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、仕事があつたのです。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つたのです。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ましたから。

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、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ていた、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・ハル普林という人が、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、実はそのハル普林が日本に来まして、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・ハル普林との二人で、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、どういうふうに関係展開していたか、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、どんどん壊れていって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れども、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のは、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出まして、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、という話も一時あつただけけれども、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

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ません。

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きた時代があります。

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く、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、それを逆手に取って、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

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、というご意見もあったのですが、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ったのです。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った。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えば、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」と言って、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ったものから、撤去した方がいいな、と思っていたのですが、市長が活用しようとおっしゃっているんで、ちょっと迷っていたわけですね。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ったのも、それはありがたいと思ったのですが。

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、山下公園を造ったように、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」とか言って。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」と私は言ったのですけれども。

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ったのです。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もので、市長は「その埋め立てを先に造っ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ったので、これも市長の思わくとは違って、その埋め立てはやめる、という方向に行ったのです。そういうことで「市長の指示に従わない都市デザイン室」という感じでちょっと怒りをもたれた時代だったのかと思いますけれども。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

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
(ディーグラフィ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。

つぎはぎの残し方ばかりでは駄目

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、こういう残し方ばかりでは駄目だ、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ったのです。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っていいはずだ、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ったので、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があるので、「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」と言って自慢しています。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つたのだと思います。

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、というようなことになつたわけです。

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つ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、我々が事務局になつたのです。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つた。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つたので、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とかいつた部分がない。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つ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、これからも財産として、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、その能力を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。それが最近では、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ないようにして、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、思っただけで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が、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つて、相手の意見も聞き、説得もする、ということをやっていた。それはやはり、手間暇掛かるわけですね。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。

VIII

企画調整局から初期都市デザイン室の活動

平成 22 年 12 月 1 日



講師

内藤 惇之

鈴木：本日はゲストとして内藤惇之先生にご登壇いただきます。

内藤さんは東京大学都市工学科で助手を務められたあと、横浜市に入庁され、企画調整局時代には都市利用のコントロール関係のお仕事、また初期の都市デザインのプロジェクトにもたびたび係われました。初代の都市デザイン室長でもあります。その後、建築局長をお務めにられました。

かつての企画調整局ではコントロール、プロジェクト、アーバンデザインという三つの柱が相互に連動するような形で動いていて、その頃、「土地利用横浜方式」というものが確立されるわけですが、本日は、そういった時代のことと、初代の都市デザイン室長として草創期の都市デザイン室の活動等についてもお話しただけると期待しております。

内藤：私は、横浜市に入ってから、最初の職場が企画調整室でした。そこでは当時、6大事業を進めていたのですが、そのほか、土地利用コントロールといって、土地利用の規制と誘導という仕事もありまして、私はどちらかと言うと、そちらの方の仕事が多かったものから、きょうはその部分を中心に、記憶のある限りご説明ができれば、と思っています。

それで「語り継ぐ 都市デザインの過去と未来」と題したレジュメをお配りしました。

最初は「企画調整室の誕生」です。これは横浜市政で非常に画期的なことでした。昭和38年、西暦1963年、東京オリンピックの1年前、社会党から立候補した飛鳥田一雄さんが横浜市長に当選されました。なぜ飛鳥田さんが市長になったかと言うと、その前に、日本では「安保」、日米安全保障条約の改定に反対する国民運動があつたのです。60年安保と70年安保があり、飛鳥田さんが参加したのは60年安保ですが、その国民運動は失敗に終わって、改定を阻止できなかった。そのあと、若い国会議員の中で、国の中でそういう運動をするよりも、地方に出て、地方から国を変えていくんだ、というようなことを言い出された人がいた。それが飛鳥田一雄さんなのです。当時はまだ若くて、40代の前半でした。

飛鳥田さんは自らを「革新」と呼び、当選されると「横浜市政は革新市政なんだ」ということを言われて、いろいろな活動をやりました。最初、「誰でも住みたくなる都市づくり」とか「子どもを大切に市政」といったキャッチフレーズを掲げました。そういう言い方は、当時の行政においては非常に斬新と言うか、奇抜なアイデアであつて、それによって「横浜市政はちよつと変わったことをやっているな」という全国的な評価がなされたような気がします。

昭和30年代後半というのは、日本が高度経済成長の真っ盛りですから、いろんな意味で、市民生活の中に課題が山積していました。横浜だけではなく、大都市はみんなそうでした。公害問題、宅地開発問題、あるいは学校の教育環境の問題といろいろな問題が起きておりました。そういう中で、まちづくりも市民の目でやっていこう、ということで、例えば、全国総合開発計画に基づいた工業誘致などよりも、市民生活をもっと安心なものにしたい、子どもの保育や病院の整備などを最優先に行政が取り組むんだ、ということをおっしゃって飛鳥田市政が生まれたわけです。

都市行政に弱者の視点を入れる

私たちが取り組んだ「都市づくり」は、そういう中で市長さんが掲げた旗の一つですけれど、当時も都市づくりという言葉はなく「都市建設」という言葉が使われました。横浜は、港湾の埋め立て、工場誘致、と全国どこでもやっていたような活動をやっていて、それを「横浜都市建設総合計画」というような名称で小冊子にまとめてあつたのですけれども、そこには福祉という視点がなくて、いわゆる産業優先です。工業用地を開発して、産業で地域の財政を豊かにし、雇用も増やす、という非常にオーソドックスな計画だったのです。飛鳥田さんはそういうもののほかに、福祉という視点で弱者、つまり子どもとか老人、障害者に行政がきちんと光を当てる、ということを言われた市長さんです。

飛鳥田市長さんは、子どもの頃の小児まひが原因で、左足がちよつと不自由だったのですよね。ですから福祉を、自らの問題としても感じておられたことも

あると思います。「都市行政の中で、そういう弱者に視点を当てるのが非常に大切だ」というふうに力強く言われたのが、当時としては非常に新鮮だったような気がします。

それで「都市づくり構想」というものを発表されました。公害がどんどん起きているし、交通量が増しているところ、渋滞が起きているし、宅地開発はいろいろなところで起きて、「スプロール」と当時呼んでいましたけれど、葉っぱを虫が食べていく、蚕食していくような状態に横浜市が置かれていました。そういうことに対して「まちというのは、もっと計画的につくっていかなければいけない。やめろ、やめろ、という抑制方向ではなくて、そういう力をむしろ誘導しながら、まちづくりは進んでいかなければいけない」ということで、単純に開発を抑制するとか、工業誘致反対だとかはおっしゃらない。むしろ、そういうエネルギーを使いながら都市を革新していく、と言われたのです。

都市づくり構想の骨子は6大事業です。飛鳥田市政の1期目は計画発表をして、第2期になってその具体化に取り組みました。その構想を進めるために、全体をコントロールして調整をする人、ということで外部から来てもらったのが田村明さんです。私が入る1年前の1978年（昭和43）に企画調整部長として呼ばれました。飛鳥田さんが発表したまちづくり構想は、環境開発センターのコンサルタントであった田村さんと浅田孝さんの二人で作られたもので、実際に作業をした方が市の職員になって、そういう大きな事業を進めていくキーマンになったのです。

造船所が都心部を分断していた

6大事業は、都心部の強化事業、富岡と金沢の埋め立て地を造る、港北ニュータウンをつくる、地下鉄の建設と高速道路網の建設、ベイブリッジの建設です。

なぜこの六つなのか、この中に例えば、都市のインフラとしては鉄道と道路があるのだけれど、上水とか下水だってインフラじゃないか、とか、病院とか福祉と言っているのだから、福祉計画は何で事業にならないのか、というような意見もありました。それはやって

ないわけではなくて「6大事業」という呼び名を付けなかっただけです。下水道計画は第1期から出発していました。横浜市は下水道普及率が非常に低かったものですから、それを全市にやりましょう、ということが第1期の終わり頃に、既に決まっておりました。

都心部強化事業とは、都心部というのは関内とか桜木町とか、あるいはちょっと離れた横浜市西口を横浜の都心と呼んでいて、それぞれの地域で再開発事業をして、道路とか公園とか公共施設を整備しながら、もう少し活動を盛んにするようなことをしたい、というものです。

今のみなとみらいのところにあつた三菱ドックが、横浜の都心を分断している、という考え方を取っていました。横浜駅中心の都心活動と、関内中心の都心活動が、大きな造船所により分断されている。それをどこかに移転して、その場所をつなげば関内と横浜駅はつながる。都心部が一体になって活動すれば、より効果的な空間になる、という考え方が都心部強化事業であり、その鍵を握るのが三菱ドックの移転ということでした。

都心部の工場移転の受け皿に

富岡・金沢の埋め立てについては、富岡で一部、飛鳥田さんの前市長さんの時代から埋め立てが進んでいました。それに加えて、金沢地先の660haの埋め立てを進めよう、ということでした。

なぜ埋め立てをするかと言うと、都心部である横浜駅とか関内の辺りは商住工混在地域で、小さな工場もあつて、それらが工場として機能するために、もう少し場所が欲しい、とか効率的な活動をしたい、という要望があつたのです。それで工場の移転の受け皿をつくって、都心部の再開発をもっと有効にしよう、というようなことを考えたのです。それで埋め立て地を造ろう、ということになったわけです。

港北ニュータウンの誕生

港北ニュータウンは、田園都市線の計画とともに、

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敏夫

既に開発が目白押しでして、後で宅地開発要綱の時に説明しますが、田園都市線を敷いた東急が、沿線に大勢の人を呼ぶために開発しようと、区画整理をやったのです。ほかにも、いろいろ似たような開発が、横浜市北西部に出てきたのです。そういうスプロールを何とか抑制して、どうせやるなら計画的なまちをつくらう、ということで「横浜の北に大きなエリアのニュータウンをつくります」という大風呂敷を広げました。

港北ニュータウン計画は、全部、開発するのではなくて、対象エリアの中には優良な農地もありましたし、山林もありました。地元の農業関係者から「俺は農業やりたいんだけど、何で宅地開発するんだ」というような声もあつたのです。区画整理というのは、全面的にやると、農地がほとんどなくなってしまうのです。それで一旦、宅地化して、その宅地をまた畑に戻す、とかいうことをやっていたのですけれど、それは変です、ということで、このエリアは宅地にする、こちらは保存して今後も農業をやるところ、と分けようじゃないか、ということで、一部を都市農地として確保したのです。早淵川の流域などは農地がたくさん残っていたので、そういうところはスプロールによって潰されないように、と都市農地として大きくゾーニングしました。

横浜の交通を根本的に変える

高速鉄道は、市電の代替としての考えたのです。横浜市は自動車時代に入りまして、道路が混雑して市電が走れなくなってくる、市電が経営的にうまく行かない、という状況になってきました。必然的にある時期には市電は廃止しなきゃいけない、というようなことから、その代替として、市電の走っていたコースを地下化して、地下鉄で市民の輸送、足を確保しようという考え方です。

もう一つの高速道路は、都市の自動車時代に入っていましたから、いずれにしても高速道路は必要だ、ということで考えられたのです。まず高速道路で横浜と東京をきちんと結ぶ。それから横浜の中も、環状の高速道路と放射状の高速道路をつくっておけば、そ

れに乗れば簡単に東京との接続もできる、あるいは東京から千葉とかあるいは埼玉の方にも行ける。そういうネットワークとして高速道路を考えたいわけです。

ベイブリッジは、当時は湾岸道路というのではなくて、大黒ふ頭と本牧ふ頭の間に橋を架けよう、という単純な発想で、都心部強化事業の一つでもありました。本牧ふ頭の辺りに、外から来た船が荷物を降ろす。それが都心部の陸を通って京浜工業地帯に運ばれていたのを、ショートカットさせよう、そのためには橋が必要だ、ということでベイブリッジの提案がありました。ショートカットであるとともに、横浜の交通を根本的に変える大きな事業だったのです。桜木町から山下町に向かう道路は「コンテナ街道」と言って、県庁の前辺りはものすごい交通量だったので、ショートカットをつくることで、その交通量が減って、都心部としては非常に活動しやすくなる、という意義を担っていたのです。

みんな若く、徹夜もいとわない

これらが6大事業で、それを一括して調整するところが企画調整室というところでしたから、トップに立った田村さんは、えらい大変なことを請け負った人だな、というふうには今は思います。当時は田村さんも若かつたし、局内の人はみんな若くて、徹夜することなんか全然いとわない、というような方でした。

田村さんが1968年(昭和43)に来られて、最初に行ったのが都心部強化事業の一つです。高速道路網の計画があつて、関内の市役所の前の辺りを高架で通ることになっていたのです。今の大通り公園のところに、港から内陸部に向かう高速道路と東京方面に行く高速道路とのT字形のジャンクションが考えられていて、最初の計画では高架で考えられていたのです。これは将来の都心にとってよくない、ということで、これを地下化しよう、ということになって、すつたもんだしました。

と言うのは、既に都市計画決定したものを変更するわけですから、大変なことでした。特に道路計画というのは、建設省のお墨付きがないとできない。建設費の3分の2ぐらいは国から補助をもらうなどするも

のですから、建設省のお墨付きが得られない計画なんて意味がないのです。将来の都心を考えれば、ということで、建設省を説得して、いろいろ紆余曲折あったのですが、地下化に成功しました。

中村川の方にちよつと迂回しましたけれど、今、石川町のところにあるジャンクションは、最初の計画では関内にあつたのです。それからかつて吉田川という川の土地を「緑の軸線」として、港までつながるように計画しました。これが企画調整室最初の、大きな事業です。

居並ぶ重役相手に話し合う

このほかに、宅地開発要綱の改定、都市計画法の市街化調整区域の線引きという活動に入ります。と同時に中期計画を策定しました。総合計画は10年とか20年サイズですけれども、5年サイズでものこを考えましょう、という考え方です。あまり長期では予測しきれない。当時は人口が毎年10万人ぐらい増えるまちでしたから、10年先20年先なんて分からないよ、というのが本音だったわけです。

それから金沢埋め立てを進める、港北ニュータウンを進める、ということと、もう一つは企業に対していろんな意見を言っていました。一番大きなこととして、日本鋼管の扇島移転というのがあります。扇島は横浜市と川崎市にまたがっている人工的にできた島です。今のJFEスチール、当時の日本鋼管は京浜工業地帯の中核的な企業で、大きな生産施設が点々とあつたのです。それが大気汚染問題を起こして、周辺で呼吸器の病気の患者さんがたくさん出ていました。そういうこともあつて、日本鋼管の工場を全部、扇島に移転して、設備も近代的にして、公害はもう出さないようにしてもらおう、と。とにかく早く移転させなければいけない、ということで、日本鋼管のトップと相当やり合いました。

それで当時、大気汚染物質の排出量について、国で定めていた基準よりも10分の1ぐらいに縮めて、それを守ってください、ということで日本鋼管を説得しまして、移転が決まりました。

本当に田村さんは大変な人だったのだな、と今では思います。日本鋼管と話し合いをやる、ということで、私は、カバン持ちみたいな係員として、田村さんの後ろにくっついて行つたのです。日本鋼管の社長室で、私と田村さんの二人、向こうは日本鋼管の重役がずらつと並んでいる。そういう中で話すわけですから、大した人だったな、と今では思います。そういうことをやられて、扇島移転と、最終的には公害防止協定まで結びました。

造船業の構造変革が起きて

三菱ドックの移転についても、同じように三菱重工と折衝しました。金沢に移転先を用意するから、ドックをそちらに移転してくださいよ、という交渉をやつたのですけれど、最初はなかなかうまく行きませんでした。

と言うのは、造船事業は当時、日本が最先端だったのです。ところが途上国の中からどんどん造船事業に手を出す国が出てきたのです。韓国とか台湾、ポルトガル、スペイン、それからブラジルとかが造船業に着手する。そうなると、日本で造るよりも外国で造つた方が安い、ということになって、造船業の構造変革が起こつたわけです。構造変化が起こつた、というような認識を、取つたか取らないかは分からないのですが、やがて三菱重工が移転に合意したのです。

その時は、移転はするけれども、金沢に1,000mドックを造れ、という条件でした。1,000mドックと言うとすごいですよね、桜木町の前ののは300mか400mぐらいですから。それは100万tタンカーを造るためなのです。ところが金沢の埋め立てが完成するまでもたもたしている間に、長崎の香焼島というところに埋め立てが進んでいまして、そこに1,000mドックを造る、と三菱が言い出したのです。

実際、香焼島の1,000mの造船所はできて、桜木町の前にあつた造船所の機能はほとんどなくなりました。だけど、横浜には相当高度な造船技術が集積していたので、その技術は、既存の船の修復や改造のため、本牧に移転したのです。それで桜木町の造船所の

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敏夫

土地が空く、という話が本格化したのです。でもなかなか簡単には行かなくて、最終的に決まったのが細郷市長になってからでした。

土地利用規制グループに所属

続いて、土地利用のことについてご説明したいと思います。

企画調整室には7つぐらいの大きな仕事がありました。1番目「コンプリヘンシブ・プランニングの実践」は、いわゆる総合計画を作っていくグループで、調整課とプロジェクト室が関わっていました。2番目「プロジェクトの実践」は6大事業の事業化を進めること、これが企画調整室の仕事の中心で、企画課が担当しました。3番目「コントロール手法の活用」は土地利用規制をやることで、担当していたのは副主幹グループです。ここに私は所属していました。4番目「アーバンデザインの取り組み」は岩崎さんや国吉さんが来たことで企画課の中にできたアーバンデザイン・グループが進めていたことです。5番目「ソフトプランニングの展開」とは、経済計画は経済局で作る、あるいは福祉、医療、保健とかいろいろな計画がそれぞれの担当部局で作るのですけれど、そういう計画を調整課あるいはプロジェクト室がコントロールしながらやる、ということです。6番目の「リサーチの継続」は都市科学研究室というところの仕事です。ここは、調査専門の職員を置いて、一つには、飛鳥田市政について市民がどう評価しているか、という市民意識を調査することを目的としていました。それだけではなくて、いろんな市民の意見の中から行政ニーズを吸い上げて、それを行政に跳ね返させる、ということもやるようになりました。7番目「オーガニゼーション」は市役所の組織のことで、硬直化した縦割り行政をもう少し緩くしたり、「横割り」の仕事をしなきゃいけない、ということで、調整課と、鳴海さんという、後で関東学院の先生になられた方で、飛鳥田市長の言ってみればプレーン中のプレーンの方が取り組んでいました。

持っている権能を最大限に利用・活用

次に「コントロール手法の活用」についてご説明します。まず「土地利用の規制と誘導」についてです。これは、都市の中の土地は日に日に変わっていくものですが、それは自由にできるものではない、ということが前提です。そういう土地を、いかにして誘導して、将来の市民にとっていいものにしていくか、ということが規制の一種の考え方、哲学なわけですが、これを行うには、いろんな制約があります。

土地は私有物ですから、「俺のものだ、人から何も言われたくない」ということがもともとありますが、マクロ的には、用途地域、つまり商業とか住宅、あるいは工業とかの地域に分けて、土地利用を純化することで、より効率的に土地を使つていただく、というような考え方を前提にしています。そのためにどういう手段を取つたか。基本的には横浜市という自治体を持っている権限を最大限に利用あるいは活用する、ということが前提です。

まず、線引きとか用途地域の指定ということが、横浜市の権能として与えられているものですから、それを有効に利用する。次に、土地利用の変換が起きる、というのは大体、土地が買われて、誰かに売られる、ということがありますので、そういう土地取引の段階でも意見を言う。売買されると今度は、その土地に工場を造るのか、宅地造成するのか、デパートを造るのか、マンションを造るのか、というようなことになりから、そういう段階でも行政がそれに、悪く言えば「口を入れる」ということになります。それから、実際にものが建つてきたりすると、建築基準法に基づくいろんな制限がありますから、それも使つてコントロールする、ということになります。

当時は、高層建築物が市街地に建つと、日照問題を起こしました。南側に高い建物が建つと、北側の家に日が当たらないということで、「日照権」と呼んでいて、そういうものを確保してください、という市民運動、住民運動が起きて、よくトラブルになりました。そういうことも行政の段階でチェックすることになります。

横浜市の線が一番グチャグチャ

次に大きな土地利用コントロールの方法として、地域・地区制の活用というのがあります。これのもとには、土地利用の活動をコントロールするために、自治体を取りうる制度を最大限に利用しようじゃないか、という考え方があります。これはインセンティブ・ゾーニングという考え方にもつながります。

この方法で大きなものは「線引き」というものです。今後10年以内に市街化しても構わないですよ、とする市街化区域と、市街化を抑制する市街化調整区域とに分類するものです。市街化区域と調整区域を区切る線を引くと、横浜市は全国で一番グチャグチャしてしまうのです。ほかのまちでは、中心部があってその周辺に市街地があるので、そのほかは全部調整区域、というところが多いのですが、横浜市の場合は、大きいですから、既にあちこちが市街化していましたし、空き地、つまり開発されていないところも多いのです。

その区分は、乱開発の防止、人口抑制、あるいは農地の保全、緑地の保全という考え方で進めました。これは「都市計画法に基づく線引き」と言うのですが、最終的に決まったのは1972年(昭和47) だと思いますが、その前に考え方を発表し市民に問う、ということをしました。そのための組織が横浜市基本都市計画審議会というもので、私はその事務局を務めました。

良好な農地を保全する目的も

市街化区域は10年以内に優先的かつ計画的に市街化をするべきところですが、そこにはインフラ、道路とか公園とか上下水道とかを整備しなければならないのです。当時、最も問題だった学校施設不足の問題ですね。学校施設は公共施設ではなく公益施設と言い、これが整備されないと、横浜市にとって非常に困る事態が切迫していました。と言うのは、宅地開発が進んで住民が増え、その結果、子どもさんが連れてこられたり生まれたり、ということで増えて、学校に収容しきれない、という事態が各地で起こったのです。何

とか人口抑制するために市街化区域をできるだけ小さくして、開発にブレーキを掛けよう。それが線引きの大きな狙いでした。

調整区域については、単に市街化にブレーキを掛けて、スプロールをやめさせるだけではなくて、農地を保全しよう、という考え方があります。横浜市の郊外部は優良な農地ですね。開港以来、野菜が作られたり、もちろん水田があつたりして、優良な田や畑がたくさんあります。そこが開発適地として宅地開発業者に狙われていたのですね。農業をする方は、農業をしたいのだけれども宅地開発業者の札束に負けちゃう。あるいは後継者がいないから、そろそろ私も農業をやめて、土地は開発業者に売ってしまう、というように考える方もいました。優良農地なものですから、何とかそれを保全して、都市の中で農業をきちんと位置付けられるようにするために、調整区域をできるだけ多くしよう、ということが線引きの考え方にありました。

容積率の値はできるだけ低く

市街化区域が決まると、次に新用途地域・地区の指定があります。それ以前の用途地域は4種類、商業地域、住居地域、準工業地域、工業地域の四つしかなかったのですが、その後、都市計画法と建築基準法が改正になって用途地域が8種類になったのですね。その8種類を市街化区域の中でどういうふうに取り決めていくか、という一種の陣取りみたいな指定区域の線引きを、細かくやっていったわけです。

その考え方は、人口増加の抑制ということで、線引きと同じ考え方を取っています。このため、容積率の値をできるだけ低い値にしよう、という考え方を取りました。

昔の用途地域では、容積率という指定はなくて、新しい用途地域になって初めて容積率指定が取り入れられたのです。大きい容積率を与えることは、土地利用をする人にとってはいいのですが、その結果、人口増加につながってしまうので、人口増加に響かないような容積率指定をしよう、ということが一つ、ありました。それから第一種住居専用地域は、容積率がなくて

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敏夫

も100%、50、60、70、80%という小さい選択肢があつたものですから、住居専用地域をできるだけ広くすれば、結果的には容積率を全体的に下げることができて、人口増加の抑制の手段につながられました。

それから、環境の保全も考えました。先程言いましたように、日照問題というのが非常に大きな問題でした。風致地区というのも建築制限がかなりできますので、この制度も利用しよう。それから、公害・災害の防止、公害問題は前々からありましたから、その防止のために、市街地と工業地ときちんと区分しよう、工業地の中に住宅ができるだけ入らないようにしよう、ということも考えました。

また、横浜は商業業務機能がかかなり弱くて、ほとんどが東京に依存している、というような構造でした。それで、商業とか業務機能を強化して、昼間人口を増やしたい、という考え方もありましたので、商業地域は重点的に指定をする、ということも考えました。これが用途地域の考え方です。

市内全体に高度地区を指定

それと合わせて高度地区の指定ということがあります。ここで横浜市は非常にユニークな考え方をしました。高度地区というのはもともとあつたものです。都市計画で、建物の高さについて、限られた範囲で最高限を決めたり、最低限を決めたりする、というのですが、横浜市は、全市に高度地区を指定する、ということ考えたのです。

どうということかと言うと、全市に、何メートル以上の高さの建物は建ててはいけぬ、というような指定をしたのです。これには、反対を言う方が多かつたのです。特に建設省の方は「高度地区というのはそんな、全市に掛けるものじゃないよ。ある特定の地区だけにスポット的に掛けるものですよ」と言ってきました。それと、都市の上空というものは誰のものでもない、という考え方が一般的でした。それでも横浜市は「一定以上の上空は公共性があるのだ。公共のものだとは言わないけれども、公共性が高いのだから、行政はそれにコントロールするようなことを考えたい」とい

うことを言つて、高度地区を全面的に、工業専用地区—そのほとんどは湾岸沿いですが—そこを除いた全市に指定したわけです。

もう一つは、北側斜線、これは難しい話なのです。建物の北側に斜めの高さ制限をする、という制度で、大々的に、住居系用途地域の1種と2種住居専用地域、近隣商業地域と準工業地域に北側斜線の高度制限を設けました。同じ高さでも、建物の上の北側を、斜めの線を入れたように切るだけで、日照がだいぶ助かるのですね。この制度も非常にユニークです。

用途別容積率で住宅建設を制限

次に用途別容積率制ということがありました。現在はないのですけれども、当時、建築基準法に基づく建築基準条例の4条3に書いてあつたことです。用途地域制には8種類の区分がされたとは言え、まだ混合用途地域制と言われているような、制限が甘いと言いますか、ある程度は専用化されていても、そんなに徹底していないわけです。住居系以外の用途地域は基本的には混合用途地域制だ、と言つていいぐらいに、住宅も建てられる、事務所も建てられる、小さなのであれば工場だって建てられる、というような制限なのです。

そのために弊害が起きました。特に大きかつたのが商業地域です。商業地域は、高度地区としては31mを指定しているのですけれども、用途は商業でもいい、業務でもいい、住居もいい。そうすると、同じ容積をどれで使うか、というのは土地を所有している方、あるいは土地を利用する権利を持っている方の、ある種の自由裁量になります。そうすると、一番問題になるのは関内地区で起きていたことですが、例えば、800%の指定のところ800%の住宅を建ててしまふ。市役所や県庁の隣に800%のマンションができる、ということは「あり」なのです。それは用途地域の趣旨から言つておかしいじゃないか、ということで、それを何とか抑制するために、容積率の高いところに住居を建てる場合、ゼロとは言わないけれども、低く指定しなす、という逆進型の容積率を指定したわけです。

例えば、商業地域で容積率800%、特例として容積率100%までは住居を建ててもいいです、というようなものです。だんだん下がっていつ、近隣商業地域では400%の容積率で、住居の場合は、住居の容積率としては最大の300%—普通は200%なのですから、どこかという上限を設けたのです。住居的施設に使う場合に限っては、指定した容積率よりも低くなりますよ、という条例なのですね。

現状に近いきめ細かなゾーニング

これも勝手に「用途別容積制」と呼んでいるのですが、わが国では非常に少ないやり方です。私が大学にいた頃、ボストンとニューヨークのゾーニングを勉強したことがあります。それらのゾーニングは、日本の8種類ぐらいではなく、32種類とか、多い時には48種類ぐらい、非常にきめ細かいのです。そのきめ細かさにより、立体的に用途が選べるようになっていのです。1階を商業の用途に使えば、2階以上は住居でいい、とか、あるいは1階は工場だけれども2階以上は住宅を建ててもいい、とかいうように、ミックスだけれども、中できちんと仕分けをしているようなゾーニングを取ることが、アメリカの大都市では多いのです。一番きめ細かいのはニューヨークで、ボストンはちょっと甘いのですけれど、いずれにしても日本のゾーニング・システムよりはるかにきめ細かい。きめ細かいゾーニングで示される用途は、現状の用途に割と近いのです。大幅に地域の環境を変えるようなことはさせないよ、というようなゾーニング・システムなのです。

日本はしょっちゅう変わってしまいますし、用途が甘いものですから、何とか住居容積だけでもコントロールしたい、ということで、この容積制を考えました。建築基準法にはないものですから、条例を作った。その中に住居容積率制限というものを入れました。

このほかに、業務の容積率をもっと増やそうとか、あるいは工業系の用途をもっと増やそう、とかいう方法が準工業地域とか工業地域ではあり得るのですが、取りあえず一番、横浜市で困っていたこと、つまり都

心部に住宅が建ってしまうのを抑えようと考えたのです。例えば、関内の真ん中に住宅ができると、近くに小学校がないので、小学生が通学のために、都心部の中をチョロチョロ歩くことになります。それは教育環境としてもよくないし、まちの交通環境としてもよくないから、やはり抑えた方がいいのではないかと、というのがあって、容積率制限をしました。

根拠法として、建築基準法の50条に、これに似たようなことができそうなことが書いてあるので、当時の建設省に相談しました。そうしたら「とんでもない。何を考えているんだ、横浜市は」ということで一蹴されましたが、「横浜市は背に腹は代えられないんだ」ということで、とうとうこの見解については、何と言いますか、物別れの状態で出発してしまいました。担当の方は非常に怒っていた、というふうに聞いています。「生徒さんのことを考えれば、あるいは行政として教育義務施設を整備しなきゃいけない、ということを考えればやむを得ない。緊急避難的なことで我慢してくれ」ということを言いましたけれども、とうとうそれは納得されない、と言うか、説得できませんでした。

日本初の条例だったが、廃止に

今は、この条例はありません。私としては一つの突破口を作った、というふうに思っているけれども、廃止理由の一つは、制定当初と比べて横浜の地価が非常に上がってしまったのです。と言うことは、都心部で行われる建築活動が、住宅処分価格を上回ってしまった。だから、現実には住宅は建たない、というような理由がありました。

この条例は廃止された1995年か96年以降は、あまり建築のニーズが高くありませんので、大きな問題にはなりませんでしたが、それでも、この条例が撤廃されるとすぐ、馬車道に高層住宅が建ちました。あれは条例がないからできたのです。その後も割と駅前高層住宅が建て、容積率の上限を使うようになりました。そういうような緊急避難的な意味と、ゾーニングをもっときめ細かくする、という突破口としては、私は意味があったと思いますが、残念ながら廃止に

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敏夫

迫り込まれました。

この条例は確か、10年か15年ぐらいいか日の目を見なかったのですが、日本における用途別容積制の始まり、というふうには私は自負をしています。この手法を使った条例を作った、という自治体は、私は聞いていませんが。

この条例を廃止にしたのは、建設省の事務次官だった高秀さんが横浜市長になられ、その次の年ぐらいに、建設省から横浜市に来られた若い官僚です。その方が建築局の課長さんになられてこの条例を潰してしまいました。その後、階層別用途制というものを作られたのです。大して変わらないのですが、自分で作るのはいいが、地方自治体がやるのはいかん、ということなのかと…。非常に残念です。

その後、事態は変わりましたね。と言うのは、建築確認業務というのは機関委任事務です。2000年(平成12)に施行された地方分権一括法では、機関委任事務廃止が基本方針になっていますから、こういう条例を新たに作っても、国が大きく反対できる理由はなくなっていると思います。ただ、当時としては建築確認業務は建設省が指導してやるんだから、勝手にやるな、というようなことでありました。

当時の私の考えは、機関委任事務はともかくとして、建築基準法では単体規定と集団規定というのがありまして、単体規定というのは建物の安全性とか防災性とかそういうものを基準に決めているものですから、国が全国一律に基準に決めてもいいと思うのです。しかし、集団規定とは容積とか高さ、用途とかを規定することで、これはその地域に合った指定の仕方をすればいいのではないかと。自治体が市民の合意を得て決めればいい。集団規定は機関委任事務になじまない、というふうには私は思っていました。そういう面でも、用途別容積制を初めてやった、というのは非常に意義があると思っていました。

特例で高さや容積率制限を緩和

市街地環境設計制度について簡単に説明します。これは、建物の容積率と高さの制限を緩和する基準

のことです。これも用途別容積制に近い、横浜市独自のやり方です。これは条例でも何でもなくて、建築基準法に基づく許可の中ですから、建設省の方も文句は言えないものです。建設省でも、総合設計制度という名前で緩和基準を設けておりますが、扱いが非常に狭いので、横浜市では、高度地区の高さ制限と容積率の緩和の二つを組み合わせることにしました。

横浜市では、建築物は自主的に判断していい、その建築物から多くの都市活動が生まれ、自治体には、その都市活動が有効に機能するようなサービスを提供する、という使命も生ずる、という考え方を取っているため、全国一律の基準に基づき建築主事が確認する、というやり方がちよつとなじまないのです。それで、横浜市が地域の実情を反映して、横浜市独自の特例許可を与える、という方法でやることにしました。それで例えば市街地内の場合、敷地にオープンスペースや歩道など確保する、といった公共への貢献があると、特例許可として高さ制限や容積率制限を緩和する、ということをやりました。

川西市の要綱制定の1年後

最後に宅地開発要綱の制定について話します。要綱は、このほかに日照指導要綱、景観風致保全要綱とか、いろいろありました。要綱というのは法律でもなければ条例でもない、と。従って議会を経ないで、市長の裁量でもって作ることができます。議案事項になると、議論に時間が掛かったり、時には時間がなくなつて廃案になってしまうこともあるわけです。議会を無視している、というわけでは必ずしもないのですが、緊急を要している事態で、議案事項にするのが難しいと判断すると、要綱というものが作られました。

宅地開発要綱は、川崎市が作った「団地造成事業施行基準」というのが発端です。それができた頃、全国の小さい自治体などで、宅地開発に伴ういろいろな行政上の負担と言いますか、義務が出てきて大変だったので、「団地お断り」ということが全国的な運動になっていました。関西の川西市というところでは、川崎市よりもつと厳しく広範囲な「開発指導要綱」

というものを作り、それを全国の中小自治体が倣ったのです。

横浜市は川西市より1年遅れて要綱を作りました。これは川西市などの要綱とは別の意味がありました。

川崎市は政令指定都市ですけれども、川西市とかは政令指定都市ではありません。そういうところは許認可権をほとんど持ってなくて、県が許認可権は握っています。ですから、自治体が文句を言っても、県が認可を下ろしてしまえば、宅地開発はどんどん進むのですね。それが進んだ結果は横浜と全く同じで、入った団地に学校がない。学校建設が遅れる。上下水がない。特に下水道整備にお金が掛かる。それから道路整備も遅くて、通行に支障が起きる。公園もない。そういうような宅地開発がいろんなところで起きていました。そこで「きちんとした一つルールに基づいて開発をしてください。必要になった公共・公益施設は開発者が自分で造ってください」と求めることが要綱の狙いにあるわけです。

それで横浜市のとて、それがもてできなかった場合には、その開発の許認可を下ろさないよ、都市計画決定の開発許可をしない、という強権を持っていたのです。これは指定都市だけが与えられたものです。

「横浜市はいつから独立したの?」

もし、この要綱が違法だ、というような訴訟になった場合どうなるか、となると、法律家は「多分、負けるんじゃないか」というようなことをおっしゃっていました。つまり、開発許可を下ろさない、というのは法律的な根拠が薄いんじゃないか、と。「それでも横浜市はやるのか」というようなことを言われました。

田村さんが建設省の高官とやり合った記録が残っているのですが、こんなことを言われたそうです。「横浜市はいつから独立したの。こんな法律みたいな、要綱とは言え、開発を許さない、というようなことは憲法違反だ。そういうことをやるのは独立国じゃないか」と。それで田村さんは「いやいや、自治体としてやっているのであって、別に独立したのも何でもな

い」と。「これは緊急避難的であって、横浜市に財政力が付いて、学校建設ができるようになれば、宅地開発を抑える、ということもなくて済む。あるいは、公共施設が整備されたところに開発が行われれば、問題はないのだから、そういう調整をこの要綱でやるんです、ぜひ認めてください」というお願いをしたところ、やはり認めてもらえなかったそうですが、高官は「じゃあ、都市計画法を改正するから、それまでは目をつぶるか」というようなニュアンスのことを言われた、というふうに聞いています。

開発許可という制度をもう少しきめ細かくやれば、公共施設や公益施設の整備の水準を設けて、特に公益施設の学校の整備は、自治体に任せられますから、それについては国が自治体に助成をすとか、開発許可の中身は変えていけば、できるわけなのです。そういうことを用意していなかった都市計画法にも若干、問題がある、ということは暗に認めてくれたようです。

そんなことで宅地開発要綱は「横浜市がやったんだから」ということで、全国の自治体も作ることが勢いづいちゃったのです。それで、大都市といえども全部、宅地開発要綱を持っています。内容はそれぞれ違いますけれども、その中で、開発抑制という意味で一番厳しいのは横浜市だったのではないかな、というふうに思います。

始まりは地下鉄のデザイン

最後に、初期の都市デザイン室活動というようにも、ちよつと振り返ってみます。

私は都市デザイン室長を、その前、副主幹という肩書きで都市デザイン・チームを率いた時を含めて、7年ぐらいいやりました。役人は人事異動が頻繁で、一つの部署には大体3年とか長くて4年というのが普通です。それはいろんな意味で合理性を持っていると思うのです。私は7年もいてしまったので、ちよつと異例だとは思いますが、都市デザイン室ができる初期の段階で、そういう経験をやる機会にも恵まれた、ということで、今となっては大変楽しい思い出というふうに思っております。

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

まず、デザインという言葉を行政の中に組み込む、というのは、当時としてはお門違い、と言いますか、「そんなのは民間の方にお任せするもので、お役人がやるもんじゃないよ」というのが常識でしたね。そういう中で、田村さんが来られて企画調整部長、あるいは企画調整室長になられて、ユニークなデザイン活動を始められたのです。

最初にやられたのは、横浜市営地下鉄デザイン委員会だったと思います。今走っている地下鉄のデザインとか標識とか、あるいは構内のデザインについて、デザイナーから注文を受けて、それを反映させる、というものです。車体もそうです。車体のデザインに意見を言ったのが、榮久庵憲司さんというデザイナーですね。その方が意見によって、Yという字をデザインに入れたり、標識とかのグラフィック・デザインも含めた委員会の指摘があって、今の地下鉄ができてます。

その後、アーバンデザイン・チームができたのです。岩崎駿介さんや国吉さんが企画調整室に来てくれて、アーバンデザイナーという、それまでなかった職種で採用されたのですが、入ってすぐは、アーバンデザインの仕事というのはもちろん、決まったものがなかったわけなのです。やられたことは港北ニュータウンとかそのほかの事業の中で、既に動いている事業の中で、デザイン的な要素と一緒に考えて一緒に決めて一緒につくっていく、というような調整役を果たしながら、デザイン活動の根をずっと張っていったわけです。

その中の一つがくすのき広場です。地下鉄工事で道路を掘り返した後、元通りに直す工事を中土木事務所がしていたのですが、その復旧事業を、元と同じにするよりも、もう少し市役所の職員、あるいは市民の使いやすいような道路にして、市役所に入りやすいようにした方がいいんじゃないか、というようなことを提案して、その設計図を深夜、作り上げた、というのがくすのき広場です。普通ですと、もとは車が走っていたわけですから、普通の歩道、車道、歩道というような断面の歩道ができたのですけれども、その車道部分を北側に移設して少し広げる。それから、そ

れぞれのビルの持っていた駐車場を市役所側に持ってきて、歩道の脇に据えた、ということで市庁舎と一体的な利用ができたわけです。

各局に対するプロデュース事業

同じ時期に、各局でやるいろいろな事業について、こちらで考えて、それをやっていただく、というアーバンデザインのプロデュースというのもやっていました。この活動の一つが都心プロムナード事業、それから山下公園街区の建築計画誘導です。県民ホールと産業貿易センターがちょうどできる時期で、個々の建築物で勝手に考えていたものですから、山下公園前に合わせてペア広場みたいなものを造って、山下公園と県民ホールと産貿センターが一体的に使われるような空間を指導したらどうか、ということで建築誘導をしました。

それから馬車道、伊勢佐木町、元町という関内の古い商店街が、大体どこも、アーケードができていて、アーケードの影になってしまう暗い商店街だったのです。そこを改造しようという話があって、商店街の方々とどういふふうに改造するか、ということを考えて、地元の商店街の中に入って作り方を検討しました。それは馬車道が最初で、国吉さんは毎日毎日、馬車道商店街に行かれていたと思います。結果的に歩道がきれいになったり、アーケードがなくなって明るくなった。同時に、街路樹が植わったりして、街並みが整ってきた、というのがあります。

それから伊勢佐木町も同じようにアーケードを取り払って無蓋化しました。元町商店街も、最後には同じように無蓋化しました。ここは車道を撤去したかったのですが、できなくて代わりに歩道と車道を分離しないような作り方にしました。分離はしていますが、厳密には分離しないような形にした。そんなプロデュースをしました。

水のなくなった反町川を緑道に

もう少し幅の広いものとしては、港北ニュータウン

のセンター地区のマスターデザイン、金沢埋め立て地の住宅地部分についてのデザイン指導、それから都心臨海部総合整備計画と呼んでいた、三菱ドックの跡地を中心に、横浜駅東口の海側から大栈橋に至るまでの臨海部の計画を作り上げる中で、現在のみなどみらいができていった、ということがあります。

そのほか、「区の魅力づくり」というのが、その後郊外区全部で行われたのですが、当初は南区、神奈川区、金沢区、保土ヶ谷区、港北区で行われていて、その中で一番目に付いたのが、川のプロムナードというものです。最初にできたのが南区の大岡川プロムナードで、桜並木の復活と歩道の整備により楽しく歩ける散策路をつくりましょう、これは南区の魅力づくりの一つだ、というようなことで進めました。

神奈川区ではせせらぎ緑道を整備しました。反町川という川が地下鉄工事でもって、表流水がほとんどなくなって、「そんな川は埋め立てて駐車場にしろ」という話もあったのですが、そこに地下鉄駅に湧く地下水をくみ上げて流して、新しいせせらぎをつくりました。金沢区では金沢八景という歴史的なものがありますので、そういう資産を生かした魅力づくりをしよう、というようなことで、都心部中心のアーバンデザインが郊外にもどんどん出ていきました。

活動が行政的に地に着いた

そして1982年(昭和57)に都市デザイン室ができました。市長が細郷市長さんになって、企画調整室がなくなり、都市デザイン・チームが都市計画局に移動して、都市デザイン室ができました。活動はこれまでやっていたことの延長と、新しいものもどんどん入れました。もとは係長1人、係員2人ぐらい、という小さなセクションだったのですが、だんだん広がって、デザイン室ができた時は、室長1人、係長が1人、係員が5人いましたかね。そういうように役所の中の一つのセクション、課と同じレベルになったことで、この活動が行政的に地に着いた、ということになったのではないかと思います。

その後、私はデザイン室長「みなとみらい」へ異動し

ましたけれど、後任の西脇さんや国吉さん、そのほかの方々が頑張ってデザイン室をどんどん拡充して、活動も市の中で定着していった、というふうに思います。

このことは、全国の自治体から見て、非常にユニークだったのと同時に、一つのお手本であったのではないかと思います。ある意味、デザイン室が先頭を切って走ってきて、今では最初にしたことの何倍もの活動が、横浜市の中で進んでいるのではないかと思います。今後もこういう活動をぜひ続けさせて、行政の中にこういう「質を問う」ようなことをしっかりと定着させていきたいな、というふうに思います。

鈴木：ありがとうございます。これからは私や参加者と内藤さんとのやりとりで進めていきたいと思っています。

まず、企画調整局の時代、コントロールとプロジェクトとアーバンデザインが、よく言えば有機的に統合していた、悪く言えば、かなり入り乱れていた、と言うか、何かそういう状況があったように思うのですけれど。

内藤：国吉さんは囑託から職員になられた時、プロジェクト室の所属で、なぜか企画課に来る、という形で、外から見ると、いい加減な組織と思われたんじゃないでしょうか。勝手なことをしている、と。だって、よその課に行つて仕事をする、というのは、一時的にはいいですよ。年がら年中そんなことをしている、ということは普通、あり得ないわけですよ。と言うのは、それぞれの仕事は、何人が何年掛かりでやる、と決まっているわけですから、それ以外の仕事をするのは、公務員としては違反、ひどく言えば違法行為ですよ。それでも、企画調整室から「そんなこと言つたつてしょうがないだろう。こつちの方が大事なんだ」というような「天の声」(田村明)がありますから、そんなことは全然気にしないでやっていたような気がしましたね。

鈴木：田村明さんの本の中に、「大テーブル主義」という形でいろんなことが混然一体となつていて、あります。そういう環境だから、コントロールとアーバンデ

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敏夫

ザインの結び付きもできたのではないかと思います。

それで、例えば、市街地環境設計制度とか用途別容積制といったものと、アーバンデザインとの関係を当時、どのように考えられていたか、ということをお聞かせいただけますか。

内藤：線引きは2年ぐらい掛かりました。デザインしながら、地域に説明したりして、あるいは都市計画審議会に掛けて決定したりして、それだけ掛かったのですが、その前半から岩崎さん、国吉さんが絡んでいたのです。容積率を指定して、特例許可として容積率を緩和する、それによりまちづくりを誘導していく、ということは用途地域を指定する時に、既に考えられていたわけです。

岩崎さんから教わったことですが、アメリカの都市づくりにはインセンティブ・ゾーニング・システムとかボーナス・システムということが一般的にあるのです。これは主に建築、あるいは開発などもそうですが、その内部経済を外部的に誘導する、という目的でインセンティブを与えるのです。容積率の緩和はそういうインセンティブになるので、こういうシステムをやらう。高さも、高度地区を指定して、住居系地域で10m、商業地域では31mという制限を設けました。それを突破するような活動は経済力がある活動だから、その経済力を外部に還元してほしいというような、一種のトレードオフ関係を作ろうというようなことを考えていて、それが最後には市街地環境設計制度に結び付いたのです。

用途地域制を指定するのと、そういうシステムとは一体に出さないと、後でこういうのをやりますと言うと、非常に説明がしづらいし、市民の中で反対する人が出てきたりして決定しづらい。ですから、総合的に全部、これと、これと、これをやります、ということで提示して、全部一緒にやったのです。だから、土地利用をやるグループもデザインのグループも全部、足並みが揃っていないとできなかつたのだと思います。

国吉：地域指定の作業は各チームが分担して、我々アーバンデザイン・チームは商業地域の指定作業を

やりなさい、ということで、岩崎さんと二人で商業系の地域を全市、歩いて回って実態調査をして、境界をこの辺から、とか、容積率はこうしよう、とか、そういう作業を任せられました。だから、みんなが分担しながら全体が一つになってやった、というところがありました。それを踏まえて、次に市街地環境設計制度で緩和する作業も、土地利用の内藤さんらのチームと、建築局のチームとアーバンデザインのチームが一緒になってそういう制度も作っていった、という感じがありましたね。

内藤：さつき、よその課のところに行って仕事をしていた、ということを行いましたけれど、これを田村さんは「横割り行政」と言うのです。事務文書で書かれたことをきちんとやるのが「縦割り行政」で、それがしっかりしてないと行政はうまく行かないのですけれど、しかし、隣の課との間にすき間があつたり垣根があつたりすると、なかなか仕事はうまく行かない。縦系と横系でできている生地で言えば、我々はその横系のようなことをいっぱいやっていて、そういう横系の成果がこの制度の中に詰まっているのです。

例えば、建築局だけで市街地環境設計制度を作りなさい、と言われたらできたかもしれないのですが、その場合には多分、容積率の緩和はなかつただろうと思うのです。

用途別容積制というのは建築基準条例ですけれども、この条例をつくる時には建築局から反対されました。「建設省がいいと言っていないのに、何で私たちがやるんですか」というようなことで。これは条例改正ですから市会議案に出したのですが、その議案まで私が書きました。建築局の局長決裁を取る手続きなどは建築局でやりましたけれども、中身は私がやりました。そういうように、横割りというのはそう簡単には行かない。無理があるような時もありました。でも結果的には多分、そういう横割りをやってよかったのではないかと思います。

用途別容積制は残念ながら廃止になりましたけれど、ほかのことで、都市計画局都市計画課の職員と、建築局の建築指導課の職員と、企画調整局のグルー

ブと、それから緑政局という、農業の指導もやっていたところの方とチームを作って、そのチームの人が、それぞれの局に考え方を伝えてもらったりして、仕事が増分やりやすくなりました。そういうふうに、組織の中で横の関係を取るのが当たり前、というところが企画調整局だったのではないかと思います。

鈴木：世の中のトレンドとして、今、盛んに議論されているのは、横浜市内ではどうか分かりませんが、学会や他の都市計画の専門家の議論として、建築許可制に移行すべきだ、ということが、ここ10年以上ずっと言われています。今は成熟した時代なのだから、そんな建物を建てているわけではない。だったら地域の特性に応じて、きちつと建物を造っていく。それは確認じゃなくて許可だ、地域に特性に応じたきめ細やかなプランニングをすべきだ、というような論調です。

70年代の土地利用横浜方式は、建築許可制を明確に意識していたように思うんですね。当時はやはり、建築「許可」というイメージだったのでしょうか。

内藤：そういうように明確に言う人は少なかったですね。それは邪道だ、と言いますか、「確認」を前提に戦後、ずっと来たわけですね。だから「許可」というのは本当に例外なんだ、「例外許可」と言って、そういう考え方を持つこと自体が、かなり変わった考え方と思われていました。

ただ、岩崎さんはボストン時代、インセンティブ・ゾーニングをやって許可を与える、ということを実践されておられましたし、私も大学にいた頃、建築物というのは地域に合ったことでコントロールする手法だと思っていて、確認行政というのは、これほどしっかりした、と言うか、堅い組織になっているとは、大学にいた時には思わなかったですね。ですから、市が決めれば、確認から許可へ、というのは割合スムーズに移行するかと思つたら、とんでもない堅い組織でした。そういう国と市の関係がきちんと整理されない限り、なかなかできない、というふうに思いましたね。

だけど、そう言うて何もやらないよりも、できること

はやってしまおう、というのがこの当時の考え方でした。用途別容積制とか、市街地環境設計制度とか。高度地区を指定する、というのは本当に邪道と言われましたよ。「横浜市全域を高度地区?それ、なあに」と。高度地区というものは、ほんのスポットで、例えば山下公園前の街区だけ、とか、横浜西口のここ、とかいうように指定するものであつて、全域、どこも高度地区が掛かっている、ということは考えにも及ばないことだ、ということで否定されました。だけど、それはインセンティブを与えるため、と言うと失礼ですけども、誘導に使える手段、というふうに思っていましたから、やったのです。だから、許可というのは、ある種の前提みたいなものと私たちは考えていました。

鈴木：ここ数年、高度地区を導入する自治体が相次いで出てきているので、そういう選択は非常に先見の明があつたのではないかな、と思います。

それから、都市デザイン室の誕生の経緯ですけれども、なぜ室になつたのでしょうか。細郷市政になって企画調整局が解体されて、アーバンデザインにとつても危機的状況が起きた中で、都市デザイン室という組織が誕生する、というのはなかなかダイナミックな変化だと思います。もし、その時に何も起こってなくて、単純に建築行政、都市計画行政の一部に吸収されることも考えられるわけですけど、初代の都市デザイン室長として、何かご記憶がある議論とかありましたら。

内藤：積極的に意見というか、デザイン室ということに固執したわけではないのですけれども、実態にかなり、横浜市内の中でユニークな活動をやっていて、全国に認められている、ということは市役所内で誰しも認めていたのです。私たちを建築局とか都市計画局に分散してやってしまう、というのは人事が考えればできたことかもしれません。そうじゃなくて、全部丸ごとそっくり都市計画局に送つて、それでちゃんと、都市デザイン室という「戒名」も付けてくれた、ということは、そうせざるをえなかつたんじゃないか。そういう組織と言うか、そういう人たのグループを、新

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敬夫

しい市長が来たからと言ってボンと外してしまつたら、やはり問題があるのではないかと、というふうに上の人は考えたんじゃないかと、というふうに思います。

組織改編について意見を求められましたけれど、私は、都市デザイン課とか都市デザイン室を作ってください、という強い要望を出した覚えはないのです。状況からして、横浜市はあの活動について組織的に対応しているんだということを外に示したい、というような意向が上層部にはあつたのではないかと、思いますね。

鈴木：国吉先生のお話の中では、まちの人たちと一緒にやっている中でいろんな成果を挙げてきたことがあつて、そういう地域の有力な方たちからの支援があつた、というお話もありましたけれど。

内藤：多分、それはあつたと思いますね。特に国吉さんは、商店街の方々と懇意になつて、いろんな、考えられないようなまちづくり協定を作つて、行政のやるような建築許可みたいなことを、商店街の中でやつたりしてましたから。それが、嫌なことをやらされている、というのではなく、地域にとってプラスになるし、地域の魅力づくりにもなるんだ、という成果みたいなものを認識していたからこそ、まちの方々からの評価を得たのだと思うのです。我々の活動が役所の中だけでなく、地域の市民の方に理解されて、それで応援団になつてくれた、ということが結構、強かつたのかもかもしれませんね。

鈴木：内藤さんが都市デザイン室の室長に就任された82年の頃は、割と新たな展開につながっていく時期だと思うのです。都市デザイン基本問題調査をやつたり、これまでのやり方を整理して、83年の都市デザイン白書の中で「水と緑のまちづくり」や郊外の展開の方向性が出てきて、80年代半ばぐらいからは「歴史を生かしたまちづくり」が本格化してきます。そういった活動の広がりは、当時、どういう形で構想されていったのか、ということのご記憶はありますか。

内藤：デザイン室ができた時に、長期的に戦略的にどういう活動をしていかなきゃいけないのか、ということを含んで議論したのです。これまでは、言ってみれば、各局がやっているところに行つて、問題を発見したり、あるいは新しい提案をしたりして、実績は積み上げていたのですが、トータルのイメージみたいなものを持たなきゃいけないし、そのための戦略みたいなものを持たなきゃいけないから、それをきちんと都市デザインという形で体系化しよう、という話になつて、都市デザイン基本調査という形で調査を始め、デザイン白書も、そのベースになるデータ集という感じで作つたのです。

この白書は、言ってみれば、これまでの10年ぐらい掛かつたデザイン活動の一種の総決算、第1段階はここまで、というものでした。

それを整理している中で、結局、都市デザインを理解してもらうのは市民であつて、行政のトップやその周辺の方よりも、市民が理解して、市民がそういう行政について賛同してくれる、応援団になつてくれることが一番強いことだから、そのことに向けて活動をもつとしようじゃないかと、それからエリアも、区内とか横浜駅とか、言ってみればまちの中心部で活動するチャンスが多かつたのですが、そういう活動の証を郊外の区にも、横浜市全域でもつてデザイン活動に取り組んでいかなきゃいけない、ということで、区の魅力づくりというのを展開していったのです。

そういうふうには、デザイン室の目が、市民の方に、あるいは市役所の外にはみ出して、そこで定着していった、ということがあつたんじゃないですかね。

鈴木：初期のデザイン室のメンバーがかなり、多士済々と言うか、いろんな得意技や能力を持った、と言うか、いわゆる公務員という枠を超えた行政プランナー、プロデューサーみたいな方たちがたくさんいらつちやつたと思うのですが、そういう方たちの働きについての記憶とか、思い出に残っているようなことがあれば、少しお聞かせ願いたいのですが。

内藤：北沢さんは若くて、勢いがありました。デザイ

図1：大岡川の桜並木
資料提供＝横浜市



ン室で係長に受かった2人目ですね。最初に係長試験に受かったのは田口君という方で、この人もデザイン室を目掛けて横浜市に就職した方ですが、残念ながら途中でやめられました。

田口君は、私に言わせると、行政の中で臭覚と言うか、匂いを嗅ぎ付けるのが上手なのですね。もともとデザイン室に集まっている人というのは臭覚はあるのですけれど、田口さんも特異な臭覚があつて、何も仕事に関係ないのだけれども、道路局に行つて何か話をするとか、緑政局に行つて何か話をするとか、あるいは区役所に行つて話をするとか、ふだんの中でやっている中で、これはデザイン室で仕事ができそうだな、という匂いを嗅ぎ付けるのですね。嗅ぎ付けると、相談があつて「こういうことがやりたいんだけど、やれそうだ」というので「じゃ、やろう」となつてやつたのが区の魅力づくりですね。

関内でも魅力づくりはいっぱいあるのですけれど、郊外区に出ていくきっかけは、やはり、田口君の臭覚があつたからです。まず最初、南区かどこかの土木事務所の方と話しているうちに、横浜の大岡川に桜並木があつて、それが歴史の記録にも載っているほど有名だったので、我々が行つた時には、枯れてしまつたり、戦災で焼けてかつての3分の1ぐらいしかなくなつたのです。それで、道路改修と合わせて、歩道を整備しながら桜並木を復活しよう、ということまでプロデュースしたのでですね。【図1】

建築だけでなく造園職も採用

それから、西脇さんは建築事務所におられて、かなり実績のあつた方ですけれど、建築に飽き足らなかつたのか、横浜のアーバンデザインに興味をもたれて、飛び込んで来られたのです。設計事務所を開いたつていいぐらいの方なのです。そういう方がデザイン室に来られたので、戦力は倍増したわけです。それで仕事も増えていった、ということでした。

それと、やることの精度が上がってきました。くすのき広場ぐらいですと、私と国吉さんと岩崎さんの3人で図面が描けたのですけれど、港北ニュータウン

のセンター地区のマスタープランを作る頃になると、3人では手に負えない。しかも、1000分の1とか500分の1の縮尺できちんとマスタープランを作つたのですけれど、ああいうのは西脇さんが来られなかつたら、できなかつたんじゃないかな、と思いますね。

あと、デザイン室ができて新しい方を採用しました。佐藤誠さんと言つて、横浜市に造園職で入つてきた人です。公園緑地課に行くつもりだつたのに新採用研修が終わると、配属先が都市デザイン室、聞いたこともないところに行かされた、という感じの人がいました。「デザイン室はこういうことで初めて造園職の方に来てもらうのだから、頑張つてくれ」と説得しました。最初は多分、嫌々だつたのだらうと思うのですが、北沢さんとか国吉さんと一緒にテーブルにいて図面を描くようになって、かなり興味を持つてもらいました。

デザイン・グループは、私も建築職なのですけれど、大体は建築職で固まっていたのですよね。でも、デザインをやる、ということは建築職だけじゃなくて、土木の仕事もあるし、公園の仕事もあるし、ということで、三つの技術部門が全部集まっていた方がやりやすいんじゃないかと、デザイン室ができてから、思うようになったのです。それで、そういう方をできるだけ確保するように動きました。

鈴木：今は、比率はどんなものなのですか。

内藤：今の室長、中野さんは造園職ですよ。いろいろな職種の方が集まつて、それで総合力を発揮する、と

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

内藤惇之

小澤恵一

西脇敬夫

というのが一番デザインらしいんじゃないかと思えますね。

新たな時代に向けて

鈴木：横浜市は第1種住居専用地域、今で言うと第一種低層住居専用地域が非常に多い上、高度地区が掛かって、北側斜線があるので、太陽光発電に向けた都市だ、という話があるのですね。そういう意味で、土地利用横浜方式というのは、もう一遍ちゃんと再評価して、次にどうすべきか、というのを議論しなければいけない時代に来ているのかな、というふうにも思います。

最後に、初代の都市デザイン室長として、現役の方も聴いておられますので、これからの都市デザインの取り組みに当たってのエールのようなものでも頂ければ、と思えますが。

内藤：最初の10年ぐらいは本当に先が見えなかったのですが、とにかくこういうことは絶対市民に必要なことだし、市民に納得して理解してもらえるものだ、ということで進んできて、それで評価を得たと思うのですね。それである程度来て、発足後40年ぐらいになるので、一応、定着していると思うのですけれど、これに安住してはいけないと思うのですね。

当時のエネルギーが何であんなに湧いたのか、と言うと、やっぱり、市民に必要なことをやっているんだ、という自負でやっていたからではないか、と。ですから、これからも、市民のニーズというものをきちんと把握して、あるいは先取りして、そういうことを行政に生かすんだ、ということを考えれば、常に新しいテーマは出てくると思うのですよ。

高度経済成長期は、とにかく、ものが増えたり人が増えたり、右肩上がりで発想していたのですよね。今は右肩下がりです。マイナス成長でしょう。全然発想が違うと思うのですよ。本当に180度考え方を変えて、将来の市民にとって必要なことを探して、それを、世の中の流れみたいなものをきちつと生かしながらやっていくべきではないかな、と思えます。ですから、あまり過去を振り返らないで前をきちつと見て、どん

どん新しいことをエネルギーにやってみれば、多分、今以上に力を発揮するセクションになると思えますので、どうぞ頑張ってくださいと思います。

鈴木：どうもありがとうございます。現役の方はぜひ、その言葉を参考にさせていただければ、というふうに思います。

IX

都市プランナーから見た横浜の都市デザイン
～みなとみらいの誕生 横浜臨海都心部の思想と成立過程～
平成 22 年 12 月 8 日・平成 23 年 1 月 12 日



講師

小澤恵一

国吉：本日は小澤恵一さんをお迎えしてお話しいた
できます。

小澤さんは、私どもが都市デザイン・チームをつ
くった頃、横浜市がプロジェクト、コントロール、アー
バンデザインという三つの柱で動き始めた草創期に
企画課長をなされ、プロジェクトの推進役として活躍
された方です。もともと市役所では農業系の仕事をさ
れて、港北ニュータウン等の農専地区の指定などをさ
れておりましたが、企画調整局では主に、みなとみら
い21のプロジェクトの、初期の骨格を作って推進する、
というところに大きな役割を果たされた方です。

そういうことで、6大事業との関わりから始めていた
だき、みなとみらいのまちづくりみたいなものについて、
興味深い話を聞かせていただけたのかな、と思います。

よろしくをお願いします。

小澤：私が都市整備関係の仕事に関わり始めたのは
1965年(昭和40)頃、高度経済成長の最盛期、公害問
題が激しくて公害防止法ができた頃です。その頃、農
政を担当していました。港北ニュータウンが計画され、
その中で飛鳥田さんが言ったのは「市民参加のまち
づくり」ということでした。

港北ニュータウンは農業地域だったものですから、
農業を残しながらやることになった。僕は農政課の係
長で、「農業問題を考えろ」と言われ、「農業専用地区」
というものを考えました。それが今も港北ニュータ
ウンに残っています。

国吉：今お話になったのは、港北ニュータウンの計画
エリアの中で、農業をやっている方々が、先々、農業を
続けるのもいいし、土地を売るのもいい。今の土地を
売ったとしても、やっぱり生活再建ということで農業
を続けたい、という人もいらっしゃるんで、そういう
方々が農業をできる場所をちゃんとあらかじめ用意
しますよ、という整理を行ったのですね。それが港北
ニュータウンの特色で、それを小澤さんがやられた、
ということですよ。

小澤：つまり、農業用地を団地化して、それを農業専

用地区と名付けたわけです。将来、都市化が進んだ時、
農地がポツンポツンとあると、農業は崩れてしまう。
砂じんが出たり、匂いがして、都市の生活と必ずしも
かみ合わない。そういうものを調和させる手はない
かな、ということと、一方、できるだけ緑を残したい、
ということだったのです。

農業専用地区の基盤整備は100%補助、ということ
にした。畑の部分を都市的に転換して、谷と山林の部
分を農地にすることもあり、その資金は都市側が持つ
べき、と言うのが僕の意見でした。その決裁を取りに
田村明さんと会って、3時間ぐらい議論しました。そ
れが田村さんとおしゃべりをした最初です。

そうして6大事業の一つに関わっていました。僕は
実務家だから、できるだけ現場へ行っている。現場の
情報を自分の頭の中に入れることが、まちづくりの基
本だと僕は思っている。今はデジタルで数字に出てく
るけれど、実際の作業は数字に出てくる以前が大切な
のです。誰が何を考えている、ここのポストが何を考
えている、とかいうところで勝負は決まっちゃうのです。

そのうちに都市計画法に基づいて1970年(昭和
45)頃から横浜でも線引きが始まって、これにも関わ
りました。71年(昭和46)に、農政局と公園関係と一
体の緑政局というのを作った。そこで新たな事業を起
こすために「アイデア、出せ」と言われたのです。若手
の係長を集めて「ブレインストーミングで、思い付く
こと、全部出せ」と。それで出てきたものの一つが緑
地政策で、その典型例が「市民の森」なのです。

国吉：「市民の森」というのは、緑を維持するために、
その地主さんから横浜市が貸していただいて、横浜
市は整備して、地主さんには税金の減免をする。買
い取らないけれども、緑を残していこう、という制度
ですね。

小澤：そう。この制度で、僕らが大事にしたのは、デジ
タルでない、アナログの世界です。と言うのは「あそ
この地主さんだつたらウンと言いたい」という読みが
できた、ということが大きかった。そうじゃないと、言
い出して予算は取つたはいいけれど、貸してくれる地

主さんがいなかったら、困っちゃうじゃないですか。

そういうふうに、実際に現場でやりながら、それを創造的な事業に生かしてくる、市民のために生かしてくる、そうするにはどうするか、ということが本当の都市計画だと思う。法律をいじくり回すだけ、みたいな都市計画はどうかと思う。

そもそも今の都市計画法というのは、1960年代半ば(昭和40年頃)にいろんな矛盾が出てきて、どうしよう。都市計画法を変えよう、となった。横浜では、主体的にも考えたわけです。それは、田村さんも一緒になってみんなで主体的にやった。自治体が主体的に動いたのは、あの時が典型的な例だと僕は思う。それがストックとしてその後も残ってきたのだと思います。

MM(みなとみらい21)の事業もある意味、そうですね。我々が主体的でなかったら、できやしない。国の制度の間に挟まったら、にっちもさっちも行かないでしょう。国の制度をどう生かし、欠点を修正し、使うかが大切な点です。

国策に振り回された結果

みなとみらいの誕生の話をしませう。

まず、都市を規定する要素を考えてみると、歴史的な条件、社会・経済・政治的条件、地形的条件、地理的条件があつて、この要素が歴史を軸に絡み合い、都市の形を決めてくる。

横浜の条件は、地理的には東京に近い。東京からの時間距離が短い。ということは、集積力の強いところに引かれてしまう。新幹線ができて東京と大阪の時間距離が短くなれば、大阪本社はいらない。横浜の場合も、根岸線ができて関内と横浜駅の時間距離が縮むと、やはり便利な方に、横浜駅の方が集積力があるわけだから、関内の方が地盤沈下したのです。

歴史を振り返ると、今「港横浜」を自慢しているけれど、これは国策に振り回された結果なのです。開港する時、今の横浜駅の東側に神奈川湊があつた。それが東海道という強い軸につながっていた。幕府は、神奈川湊と神奈川宿を押さえられるのが嫌だから、東海道という国土軸から離れた横浜村を開港した。それがま

図1:明治時代の横浜駅周辺、
出典 = 「横浜実測図」、明治14年



ちのあり方に影響している。横浜の港と東海道の軸とをどうつなぐか、というのが常に課題になったのです。

鉄道が横浜と新橋を結んだ。この時、今の青木橋(神奈川区)から桜木町に掛けて、袖ヶ浦と言われた現在の横浜駅付近の内浦に堰堤を築き、埋め立て、鉄道敷が造られた。万里橋、月見橋等が掛けられたけれども、水面からの距離はない。今も変わらないのだけれど、海面から5～6mで、水面と橋の高さがないので、小船以外は西側に行くことができなかった。現在の横浜駅西口は土手でふさがれる形になった。それが戦前の、横浜駅の東西の土地利用に影響したようです。戦後まで影響して、横浜駅のところも、発展しづらくなったわけです。【図1】

鉄道の次に、富国強兵の時代が来ました。「富国」ということで工業化が進んで、京浜工業地帯が広がる。「強兵」という意味では横須賀に海軍工廠が置かれ、海軍基地になっていった。横浜港から東京側の海沿いの地域は、工業的土地利用が進む。1891年(明治24)に横浜船渠(ドック)、その後、古河電工の元の横浜電線、今のポートサイド地区には浦賀船渠横浜工場ができた。工業と、横浜港の貿易とが絡むと貨物があるでしょう。それで高島の埋め立て地に貨物ヤード

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:横浜駅(二代目)大正3年
資料提供=小沢恵一



を造った。関内と横浜駅間の海沿いは、完全に工業地帯になりました。

横浜市も1911年(明治44)に「神奈川・平沼・掘割川を工業地区の指定をして5年間市税の減免措置をする」と決定し、工業化を進めた。軍事工場が集まったから、太平洋戦争では標的にならざるを得なかった、ということだと思います。

東海道線をできるだけ関内近くに

鉄道の問題を見ると、今の横浜駅は3代目です。1代目が今の桜木町で、次に高島町駅に2代目の横浜駅をつくっている。

1889年(明治22)に東海道線(程ヶ谷〈現・保土ヶ谷〉駅以西)が開通した時、程ヶ谷駅と横浜駅(今の桜木町駅)をつなぐ線は、神戸(東海道線の終点)ー程ヶ谷ー横浜ー神奈川とV字型の運行になりました(スイッチバック)。

ところが効率を考えると、高島町のところでもたもたしてられない。それで今の横浜駅とほぼ同じところにあった神奈川駅と、程ヶ谷駅をつなぐ短絡線が敷かれた(現線形)。それが1894年(明治27)です。

1914年(大正3)、高島町に2代目横浜駅が設置されます。

関内に近い位置に設置されたのは、横浜財界等から

の要望との妥協の産物でしょう。この2代目の横浜駅は、関東大震災で焼失し、スイッチバックの運行効率が悪いのを解消するため、3代目の横浜駅が設置された。これで程ヶ谷ー横浜ー新橋と結ばれる。つまり横浜が軸上に置かれたことになります。【図2】

この3代目の駅は、戦争中に大空襲に遭う。横浜は震災、戦災、接収を「三重苦」と言っているのだけれど、戦後、その接収で、また復興が遅れることになるのです。

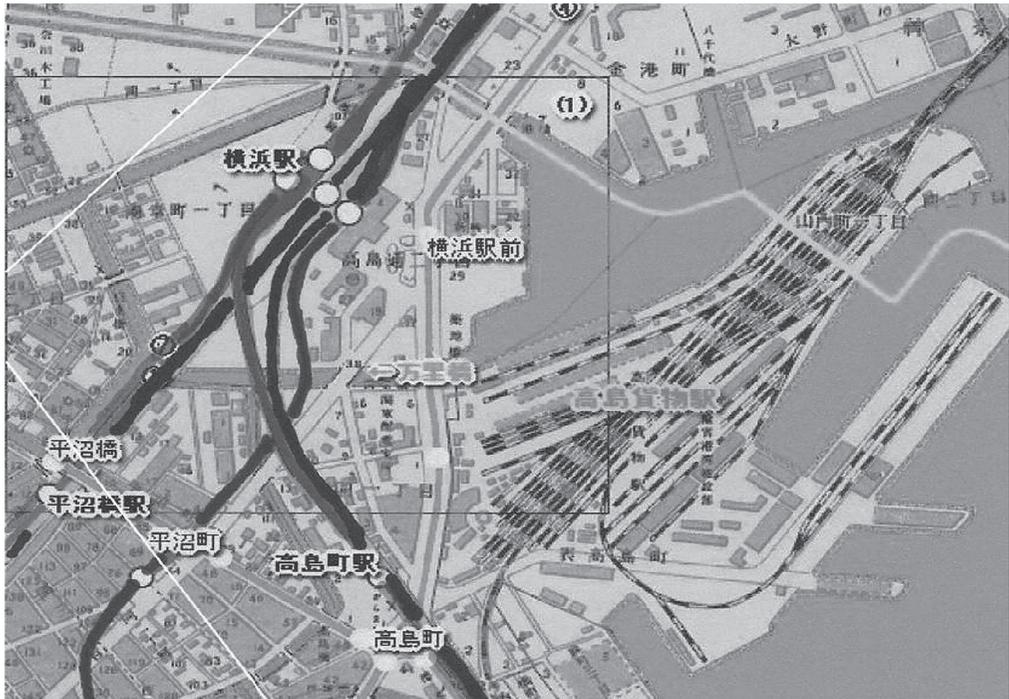
それで東口は復興が遅れた。西口は、昭和23年の地図を見ると、先程述べた鉄道で遮られているので、大工場などはなく、駅前には空き地ばかりで、区画整理がしやすかった。しかも駅前にエツソ・スタンダードの土地があつて、それを相鉄が戦後、払い下げを受けた。相鉄の資本金を使って、横浜駅前の区画整理が実施され(接収解除地区区画整理事業)、繁華街になっていく。昭和30年代に高島屋、東急ホテル、ダイヤモンド地下街ができてきます。【図3】

一方、東口は遅れる。東口にある崎陽軒の前社長の野並さんたちが、何とかしようと立ち上がるが、結局、資本金がないのと、土地が中途半端で発展しなかったのです。

関内と横浜駅の結節点にまちを

復興の遅れで、開港以来の都心、関内や伊勢佐木

図3：横浜駅（三代目）昭和23年
資料提供＝小沢恵一



町などはダウンをしてくる。一方、ベッドタウン化が進み、鉄道の集中している結節点は潜在力が上がって、横浜駅西口は繁華街としてどんどん伸びました。

これを意識して考えたのがMMです。ところで、外れた軸を正しい位置に戻す、ということがMMのプロジェクトだと考えると、このプロジェクトは必然性があると言える。必然性がないプロジェクトというのは多分、なかなか成立しないと思う。今の横浜駅と開港以来の都心との結節点に、きちんとまちが出来上がるようにする。そのための現実的な仕組みがMMだと言える。ただ、飛鳥田さんの時に、こういう認識があったかどうかは、分からないのですけれど。

飛鳥田さんが1965年（昭和40）に言い出した6大事業の中の「中心市街地整備計画」というのが今のMMのもとになるのです。この中で「開港以来、横浜は関内、伊勢佐木、元町などを中心土地とする横浜らしい港町を形成していました。ところが、戦後は戸塚、保土ヶ谷、港北などの郊外地の発展を背景として、横浜駅西口の比重が著しく高まりました」という表現をし

ている。だから、横浜の中心街は横浜駅西口と関内の二つになった。「二つのデルタ」という表現をしていましたけれど、そういう問題が一つ。

飛鳥田さんは、有隣堂の松信さんなんかと仲が良かったから、有隣堂は伊勢佐木町にあるでしょう、だから伊勢佐木町がダウンしてくるのが、気になってしょうがなかったのだと思う。

もう一つは「横浜駅東口－高島町－桜木町」をつなぐ道路問題。当時は16号しかなかったから、横浜港に入る貨物が増えて、コンテナが多くなってくると、この道路の混雑が激しく、「コンテナ街道」だとか言われて、大騒ぎしたものです。

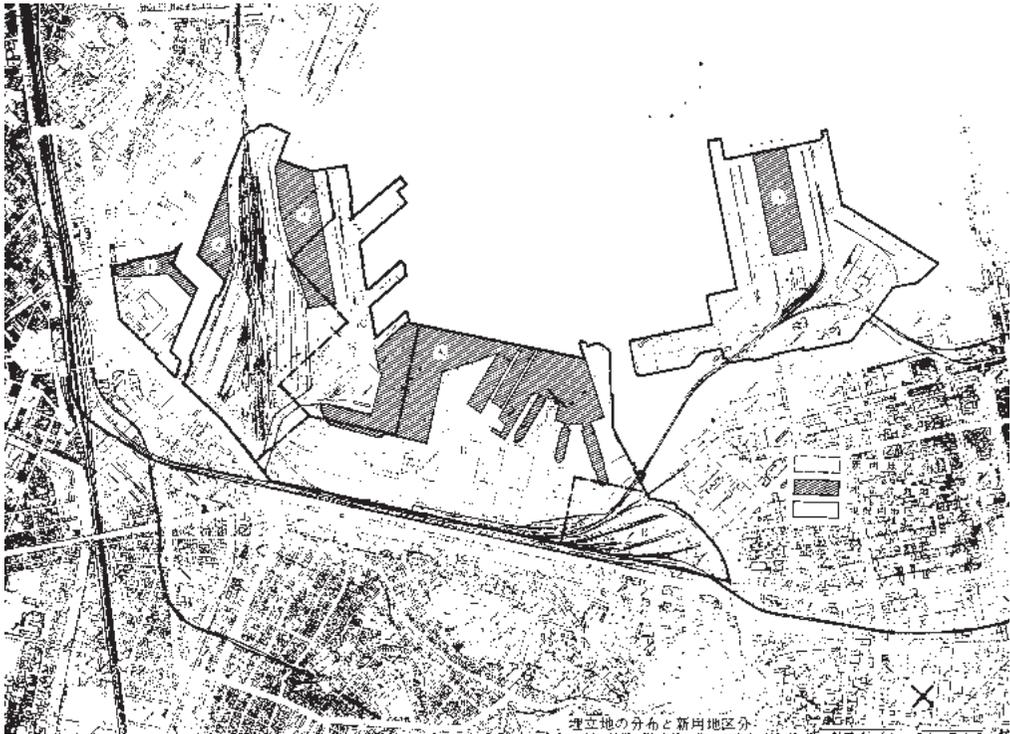
この二つの問題をどうしようか、というのがMMの考え方の原点です。

72年暮れに市長、三菱重工へ

三菱重工の横浜造船所にどいてもらおう、ということになり、飛鳥田さんが三菱重工に最初に働き掛け

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

図4：三菱重工 横浜製作所跡地開発（埋立地の分布と新用地区分）
出典＝横浜臨海都心部再開発の基礎的諸条件、昭和49年、株式会社環境開発センター



IX 都市プランナーから見た横浜の都市デザイン
くみなとみらいの誕生 横浜臨海都心部の思想と成立過程

たのが1967年(昭和42)の暮れ。12月29日に、重工の本社を訪れています。【図4】

どういう理由が行ったかと言うと、高速道路を横浜駅付近から関内にかけて高架で入れよう、という計画だった。それを飛鳥田さんは「眉間の傷」だと、関内を抜ける部分は地下化する(実際は半地下)と主張、計画変更をする。その接点の、桜木町駅の南側の、東横浜駅(貨物ヤード)の下は通せないから、重工の土地の一部割愛を依頼に行った。それが表の理由だったようです。

市長は重工の社長に「土地を売ってください」と言い、「あなたのところで造船所の移転問題を検討していますよね」と切り出した。それで「跡地の開発を一緒にしましょう」という話をした。暮れの29日、誰も気付かない時に。

この辺、飛鳥田さんは政治家です。しかも、了解を取って、本会議でどんどんしゃべっている。だから、言葉で現実にしちゃっている。その辺が彼の政治家としての凄さですね。

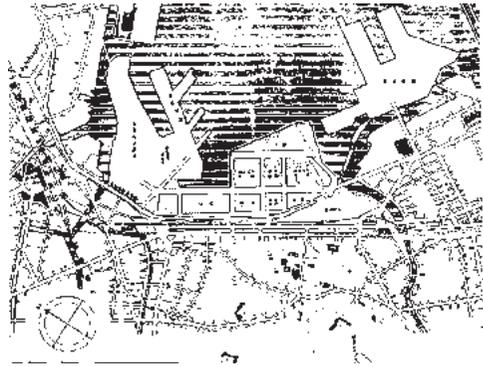
移転の問題を出したら膠着状態に

その後、トップ会談を1968年(昭和43)、69年、70年と開いている。横浜市は、重工に金沢の埋め立て地に移ってもらおうと思っている。それで69年に埋め立て地が出来上がってくると、埋め立て事業としては金が欲しいですから、重工に移転を決めて、買ってもらいたい。この問題を出した途端に、膠着状態になったのです。

それで1970年(昭和45)に、横浜都市開発という再開発会社を立ち上げた。言ってみればダムーみたいな会社だと思っただけ。それと同時に1970年に市は、今のMMのエリアの再開発についての基本構想案というものをしました。

この計画案は、環境開発センターの案とされている。ただ、その絵(図面)を見ると、既存のまちとのアクセスがないから、まちができるわけがない。行政としては「これで進めているよ」というものを示したかつ

図5：みなとみらい基本構想案
出典＝『市会報告書資料』、昭和45年



た。市会の常任委員会に報告しています。【図5】

1972年(昭和47)、重工の古賀社長と飛鳥田市長がトップ会談で、社長はこう言っています。「以前、話し合った時とは情勢が大きく変わっている。大型造船所が長崎の香焼にでき、横造も合理化投資ほかによって経営的に立ち直るなど、重工として移転のニーズは薄れてきた。市の都市再開発構想にできるだけ協力する姿勢に変わりはないが、この負担は膨大であるので、移転できる条件を作ってもらわないと、簡単には移れない」。

古賀社長は帝大の造船学科を出た人で、戦艦大和を造っていた時の長崎造船所長でした。一方は地方の一首長で、まだ40代。そういう違いも影響していたような気がする。田村さんは血気盛んな時です。

この会談の時、市長は「了解。こうすれば移転できる、という段取りを考えたい」と言っています。

田村さんに呼ばれて企画課に

この年に、僕が企画課に行ったのです。農政で荒つばいことをやっているのを、田村さんは知っていたから、「あいつを使えば、荒つばいことをやってくれる。うまく交渉ごとに使える」と思って僕を呼んだ。

田村さんから「オザちゃん、あなた、造船所の移転問題に力を入れてやってね」と言われたのだけれど、今言った通り、交渉のデータは何にもない。公文書も議事録もない。僕流にやる、ということにしてみました。

それで1973年(昭和48)の1月に、造船所の部長さんと天野さんという課長さんが新年の挨拶に来た時に、天野さんに「今度、そつちの情報を聞きたいんだけれど」と言って、改めて懇談をしました。

話し合ってみたら、天野さんは「上から市とは接触するな」と言われてる、という。交渉はしない。前の会談で飛鳥田さんが「こつちも考えます」と言っているから、市が言ってくるのを待つ、という姿勢だったようです。

それで双方のズレが分かったから、私は「率直に話し合い、課題を明確にするべき」と。天野さんも「私も同感です。この計画は本事業所の将来に関わります」。こうして「二人で情報交換しよう」ということになったのです。

市長から重工に文書を出す

重工と話し合ってみると、重工の言い分は要するに「今の土地を売って金沢に移転して、収支が合うなら、やるよ」。経営から見れば当たり前だけれど、その言葉は市には残ってない。向こうは「市から何か言ってくるだろう、困っているんだから」という認識だったようです。

それで市から重工に文書で照会した。74年(昭和49)です。公文書を出せば、会社としての回答を出してくる。言いたいことがあったら、何でもいいから言ってもらおう、ということにした。「金沢の埋め立て地ができるから、あなたの言い分を出してよ」ということでした。

それに対する回答が来た。まず1番は、跡地開発には協力します。2点目はペアブルであること。3番目は、我々のできるような事業にしてください、と。

その一番大きなことは大型造船所を造りたい、大型タンカー用の1,000mのドックを造りたい、ということだった。それに対して「我々は、誠意を持って考える」と、金沢の埋め立て地に大型造船所を造るための絵(図面)を何枚も描きました。造船屋さんや港湾の意見を聞いて、誠意をもって考えたのです。

国吉：その後、香焼島に大型造船所を造ることになって、いらなくなったのですか。

小澤：1973年(昭和48)に第一次オイルショックがあった。造船業は3年ぐら先の仕事を抱えていますから、すぐには響かないけれど、2年3年すると利いて

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

きちやう。造船業はもう、大型造船は駄目になって、香焼に大型造船所ができたから、それ以上増やす、という話にはならなかったのです。それで半分にしてくれ、というので、当初の敷地は56haだったのが、33haに直しました。

市としては「移転をして、土地を購入してください」というのが大原則。埋め立て事業のお金が必要でしたから。ところが重工は「今は売買契約はできない」と言ってきた。では、お金を貸してよ、ということにした。それで土地売買予約契約、つまり「2年後に本契約をします」という仮契約の時に、10%の保証金と、証拠金という名目で貸し金を出してもらう、ということで決着した。保証金は、本契約をしなかった場合は没収、証拠金は2年以内に返還する、という形にして合意をしました。

それで1976年(昭和51)3月31日に、基本協定と売買予約契約を締結した。協定の内容は「三菱は市の都心部強化事業に協力し、移転によって、三菱が損失を被らないよう、市、三菱とも配慮しつつ、横浜造船所が金沢埋め立て地、三菱本牧工場などに移転する」ということでした。

何とか協定が結べたのは、「横浜市は一生懸命、こちらが言った大型造船所が造れるように努力してくれた。その計画はなくなったけれども、やっぱり義理はある」と考えたのだと思う。その辺は信頼関係だと思います。

造船不況で完結期限を2年延長

それで「1978年(昭和53)までの2年の間で契約を決めます」ということになっていたのです。ところがその間に造船不況が深刻になって、やりようがない。

重工に対して、市の期待は二つある。一つは移転してほしい、もう一つは埋め立てのお金が欲しい。それで、埋め立ての側は「延長は駄目だ」と。「よそへ売っちゃおう」と言って、大騒ぎしたのです。

飛鳥田さんは77年(昭和52)暮れに社会党委員長になる、と言い出して翌年の3月に市長をやめることになった。次に誰が市長になるかも分からない。やめる前に、3月31日の契約期限の時のことを何とかし

てくれないと困る。飛鳥田さんに「延長はしょうがないよ」と言わせて、完結期限の延長契約というのを結んで、2年延ばしました。

道路などの問題をMMで解く

1978年(昭和53)4月に、細郷さんが市長になります。4月下旬に、造船所を視察に行っています。船で、1号ドックの大岡川側、今の日本丸が係留されているところの、一番先端に接岸した。どぶの中を走っているようで、臭くて寄れなかった。と言うのは、当時、水洗化率が19%しかありませんでしたから。今は、大岡川河口でカッター競技をやったりしているけれど、苦労して、きれいになったのです。

MMで解こうと思ったのは、海をきれいにすることと、水域、水辺の空間をうまく残そう、ということ。今、市民が使えるような水域ができていでしょう。あの自動車道もいい空間になっている。あの自動車道に囲まれた三角の空間が、MMの中で一番いい空間じゃないでしょうか。

もう一つ、桜木町の前の道路と駅舎の問題。「駅舎老朽舗道デコボコ」などと、新聞にさんざんたたかれた。道路は、東京から関内に行くにも、関内から横浜駅東口に行くにも、桜木町の駅の脇の、国道16号を通らないと行かない。並行した川を埋めて桜川新道というのを造ったが、足りなかった。この道路と駅舎の問題も、MMの中で解こうと思っていました。

一番の問題は港湾との関係

7月に、細郷さんは重工本社へ行っている。私も一緒に行きました。飛鳥田さんと違って、社長が市長に対して「仲間内よ」というふうな感じに近くなった。その時に、市長は「移転と跡地開発は市の施策だ」と。重工は「新造船が削減になったから横船の船台休止を考えている」と言っている。今、横船は本牧にありますけれど、新造船の船台はなくなって、修繕のための船台になっています。

細郷さんが来る前に延長契約をした時には、2年

後の78年(昭和53)には片付きそうだ、という見通しがほぼ付いた。お互いに腹を割って話してますから。そこで残るのが計画、計画の大枠が決まっていなかった。これが一番大きな問題でした。

一番の問題は、いわゆる港湾との問題。港湾を管轄する運輸省港湾局との関係です。これを飛鳥田さんの時代には解かなかつた。「運建戦争」と言うのだけれど、運輸省と建設省の権限争いが起きる。開発する区域には、港湾の区域と都市の区域が入っていて、この区分けをどうするか。権限争いが絡んでいる。それをどう解決させるかが最大のポイントでした。

土地を売るためにも計画が必要

その年の9月に細郷さん記者会見して「新造船の削減についてもしょうがないが、移転、跡地の基本方向は変わってない。今後、双方で努力していきましょう」ということになった、とっています。

この時、昭和55年に契約を完結する条件が、三菱側の生産体制と跡地利用の目的を付ける、ということです。その8年前に横浜都市開発という怪しい会社をつくって、横浜市も重工も、どっちがどういう事業をやるのか、あいまいにしていた。だから大枠が決まらない。この会社は切ることにしました。

それから跡地の買収。市が買収することに僕は反対だった。と言うのは、事業がうまく行かない時に、時間が延びる可能性がある。そうした時にツケが市民に残るじゃないですか。民間が持つてくれる分には、ツケはないでしょう。

市が買い上げて公有地にすると、利用が制限されるばかりで税収が望めない。

そもそもMMの狙いの一つが、市の財政基盤を強くする、ということです。一定の広さの土地から上がる税収は、商業・業務地を1とすると工場は半分、住宅は4分の1。つまりベッドタウンは収益構造が悪く、しかも市民へのサービスは求められる。そういう問題を、ここを商業・業務地にすることで少しでも解決しよう、ということ考えたのです。

だからこの開発を「市民のためだ」と言ったのです。周

辺の市民じゃなくて、全体の市民にとっていいことだ、と。

それで、三菱地所に買ってもらう。買う側にしてみれば、どれだけの計画ができるか読めなかつたら、やりようがないじゃないですか。

八十島委員会を立ち上げる

そういう中で、「八十島委員会」が立ち上がるわけです。東京大学工学部教授の八十島義之助先生が委員長で、横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会を「八十島委員会」と呼んでいました。

1978年(昭和53)の9月に国土庁の国土総合開発事業調整費という形で、調査費が付いた。9月に、委員会を立ち上げるので、そのメンバーのことで、第二港湾建設局に相談に行ったのです。そうしたら「私たちの方は、港湾局で別途に仕事を致します」と言う。いろいろ議論をした結果、共通の委員で、二港建と横浜市と交互に事務局をやる、という仕組みにした。妥協案ですね。

だから例えば、意見を整理する時に、向こうが事務局だったり、こっちが事務局だったりしているわけね。お互い事務局だから、話はしてますけれど、向こうが突っ張っている時は、向こうの案で行っちゃう、ということが起きるわけです。

ここでは、港湾施設である新港ふ頭と高島ふ頭だけじゃなく、それに挟まれた水域も関係するので、物流施設を残すか、なくすかで、大枠が決定する。そこを何とかと都市的にするために、この委員会で方向付けをすることが、一つの狙いだったのです。

昼夜間人口比を100にしたい

委員会立ち上げ当時の意見を見ると「外港の埋め立て地は物流拠点という考えでよいが、内港では、市民生活に結び付いた都市的港湾をつくるべきである」とか、あくまで「市民的」「市民に結び付いた」とかあいまいな話がだいぶ出ている。我々は「物流港湾はやめて」と言いたかつたわけですけど。

当時の横浜市の課題としては、社会増で昼夜間人口比、つまり夜間人口に対する昼間人口の割合が

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

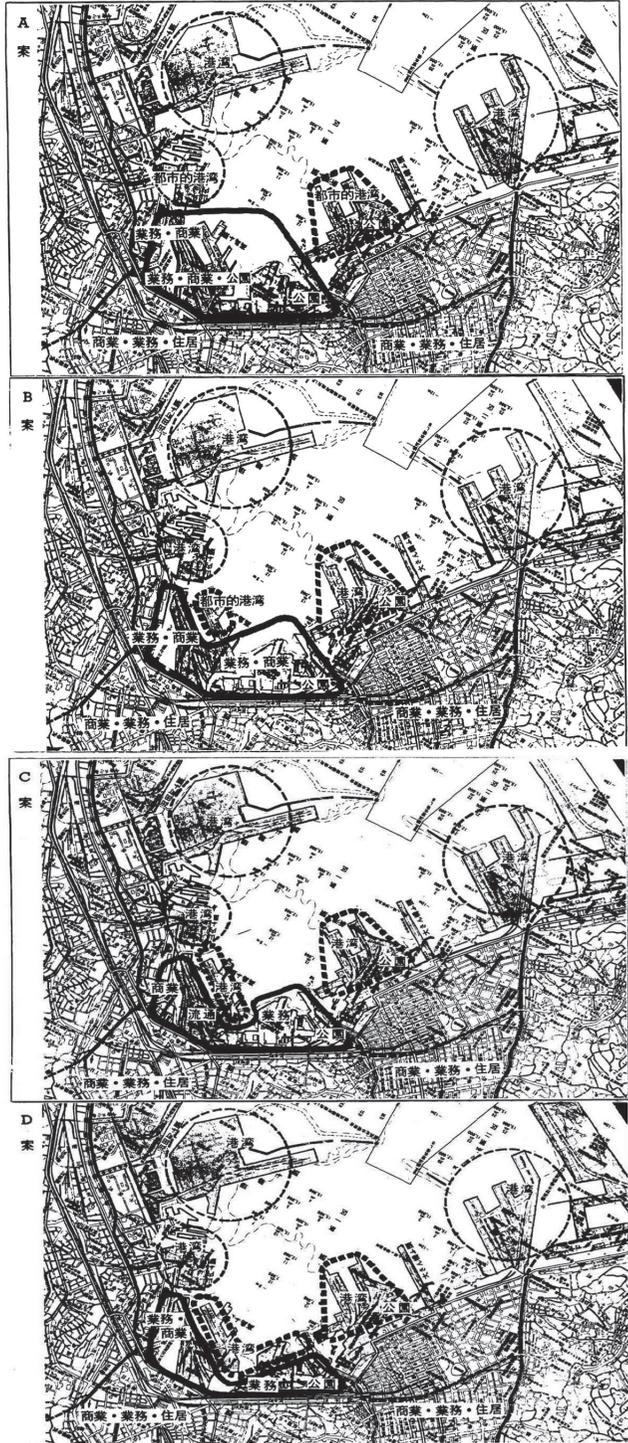
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図6：港湾地区の機能配置構想案
資料提供 = 小沢恵一



IX 都市プランナーから見た横浜の都市デザイン
くみなとみらいの誕生 横浜臨海都心部の思想と成立過程く

年々減っていた。1975年(昭和50)には90.6だった。それを100にしたいと思った。市全域で市街化が進んでいて、それに見合った都市機能を充実させたい、ということもあったのです。

それから横浜は道路の整備水準が低く、道路率が低い。関内から内陸部に行く道がない。そういう問題もありました。

横浜港の現況を整理すると、圧倒的に工業港と物流港湾です。水域の利用状況を整理してみると、高島、山の内、瑞穂、新港ふ頭に囲まれている水域。これをどうするか。ここを船が使っている。この利用を変える方法を考えないと、埋め立てができない。つまり、機能の再配置などで対処できるかどうか、というのが開発のポイントになったわけです。

高島ヤード問題で絵を二つ描く

それから高島ヤードの問題もあった。ヤードも土地利用計画と一体で考えなきゃならない。それで国鉄の人も委員に入ってもらった。結論としては、近い将来まではそのままだ、と。要するに、国鉄分割民営化の動きが始まっていた。だから、主体性がなくなって、国鉄の委員としては答えようがない。

ヤードがどうなるか分からないと、絵(図面)が描けない。それで我々はどうしたか。実は二つ、描いたのです。一つは今のように平面で道路を入れる、もう一つは、高島ヤードを道路がフライオーバーする絵(図面)を描いた。ヤードが残っていた場合にはフライオーバーして、将来なくなった時、その下に一般道路を敷設する、ということにしました。

フライオーバーの絵(図面)を描くのに、貨物の運転手だとか車掌だとか、ヤードで旗を振ったりする時に、柱があるとぶつかるとか、そういう問題があるから、そのための協議もし、オーケーも取った。それで「どっちの絵でもいい」ということにしたのです。

何としても就業人口の確保を

人口フレームの設定は、昭和75年(2000年)目標

値としての就業人口148万人から、75年のトレンドとしての就業人口110万人を引くと38万人になった。これを半分にして、その19万人を、この地区の政策的目標就業人口としました。こういうものには論理がない。計画は、論理があると思われているけれど、実はそうじゃなくて、決める時に誰かが決定する。それに後で理論付けする。だから、マニュアルで動くわけじゃないのです。

これで大体、夜間人口と昼間人口の比が100対100ぐらい、という感じです。

MMで実現したかったのは、就業の場の確保。それによって昼間人口を増やす、ということは、金も増えるということだから。ランドマークが建ったことによって、あそこから市に上がってくる税金は圧倒的に大きい。だから、開発のツケなんか、市民に残ってないでしょう。

さらに言いたいのは、市の土地として46haの緑地を確保して、それが今も残っているでしょう。あれが平米100万としても、0.5兆円ぐらい。それは資産として市民に残っているわけでしょう。損しているはずがない、と私は思っているから、「計画は市民のためだ」と言っています。

都心機能と港湾機能の調和図る

それで、委員会の立ち上げ当初から、最後の最後まで残ったのが港湾の問題。我々としては、水際までうまく都市的に使いたい、と。緑の部分が広がるわけ。ただし、水際に緑をもっていくことにした。そうしたら、内陸の方には高島の公園の一つだけになったのです。

当初「整備すべき機能」というのを出した。最初の中核・管理・業務機能、及び広域商業機能港湾中枢管理機能とかはいいのだけれど、問題になったのは港湾のシンボル機能及び市民的港湾機能、港湾活動のためのサービス機能、水域及び水際線の有効利用を図るための機能、市民と消費活動と結び付いた物流機能。その議論からA、B、C、Dと四つの機能配置構想案が出てきたわけです。AとBは都市的、あとの二つは港湾的です。【図6】

この4案が出た時の議論は「臨海部を、内陸側から

田村明

廣瀬良一

加川浩

岩崎駿介

国吉直行

国吉直行

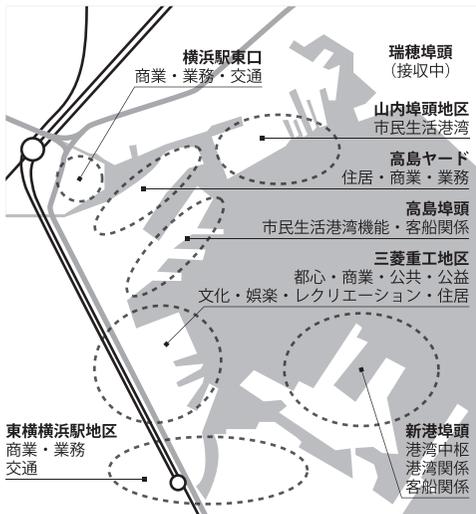
国吉直行

内藤博之

小澤恵一

西脇敏夫

図7：機能配置構想案(コンセプト)、昭和54年



見て利用する、という視点で考えるべきだ」と言う都市的な人と「いや、再編を図って、港というのをもちと重要視しよう」などという人がいて、いろいろな議論があった。それで「都心部臨海部の空間利用は、都市機能と港湾機能の調和を図り、貴重な水際線を有効にして、良好な都市空間を創造する」という妥協案です。

東神奈川から出島経由の鉄道

それで1979年(昭和54)に機能配置構想をつくり、それを図にしました。【図7】この時、横浜駅から桜木町に掛けては都市的としていて、具体的にどうするの、ということと、新港ふ頭地区の配置について、いくつか検討した。それから横浜と桜木町間の16号線の大渋滞をどう解くか、ということも考えました。

次に、鉄道をどうするか。僕らが考えた時は、東神奈川から横浜駅東口の出島地区を通って南に伸びる路線。JRの京浜東北線を東神奈川から分離させて、MMを抜けて、根岸まで持つていく、というものでした。

今もそうですけれど、MMの弱点は新幹線、新横浜駅につながってない。横浜線をつなげておけば、どこの鉄道事業者が入っても、要するに運行をうまくやって、相互乗り入れにすればいい、ということを考えていた計画でした。

4案をいろいろな面から評価

それから、4案についての評価もしました。評価の視点は、基本方向との整合性、道路交通体系、オープンスペース、水際線といったフィジカルプランなど。

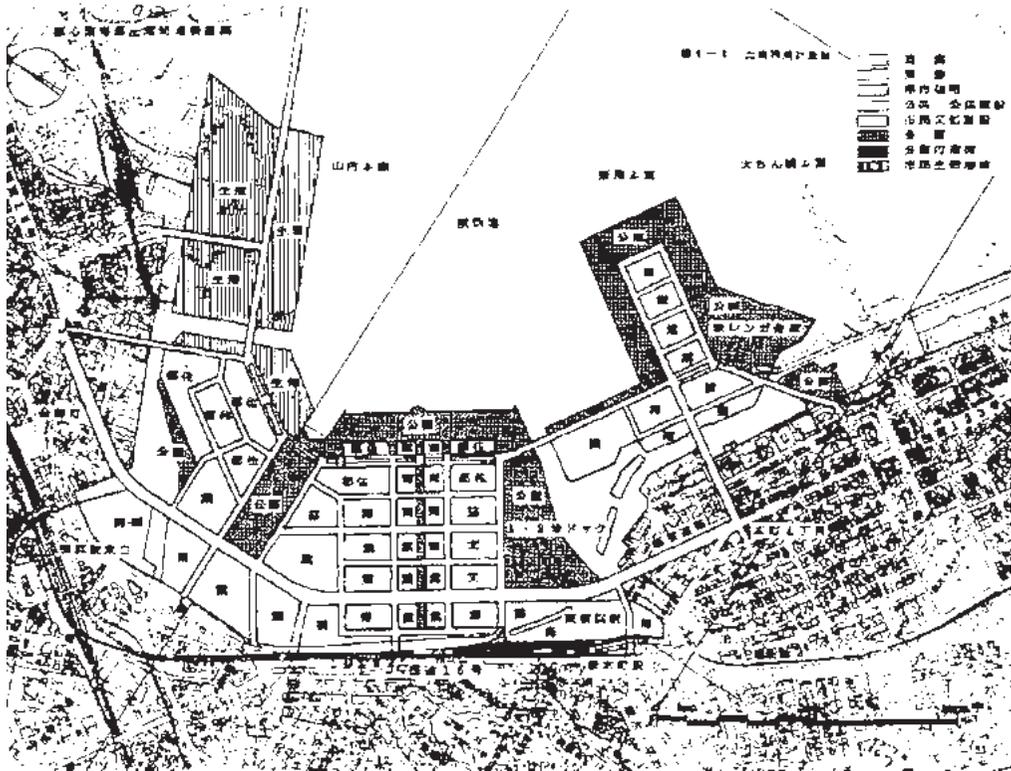
容積率500%程度とすると、A案22.4万人、B案18.6万人、C案16.3万人、D案10.2万人になる。そうすると、基本方向で目標就業人口を19万人としているから、A案かB案か、ということになった。

軸を考えると、A案が問題になる。軸線が変わっているでしょう。内陸側の、横浜から関内に向かう軸に対して、斜めになっている。そうすると、距離が問題になる。人間が動くわけだから、端から端までの距離が大事になる。B案は東西に伸びる軸が約1,000m、ということは、関内駅から山下公園までと同じ距離ぐらい。それで実際は、この1,000mの外に、港湾の部分を出したのです。

軸を変える場合、今の道路、鉄道を延ばすのではなく、別の線を入れる。それはコストが掛かって難しくなってしまう。

ただしA案は、水際線を公園・緑地として、海に直接面するオープンスペースとして、水域を含めた都市空間をつくれる、というところがいい、というふうな考えました。

図8：みなとみらい土地利用計画図
 資料提供＝小沢恵一



道路については、関内駅、桜木町、横浜駅とつなぐのは1本ではなく複数がいい、と。要するに、今の臨港の道路と内陸側の大通りの両方、という意見が出た。

そういうところで第3回委員会の時に、八十島先生から「再開発をなぜ進めなければならないの」という問題提起があった。というのは、港湾的か都市的か、どっちかと決めなきゃならない。ところが揺らぎがある。それで我々は「都市的な問題は総合的だ。だから港湾のことも考えるけれど、都市的なものが優先」と答えました。

それでようやく土地利用計画図ができて、大枠がほぼ決まった。まだ、実際のとは違う部分もあるのですけれど。【図8】

第4回委員会で「都市」決定的

第4回の委員会では、最後の最後がポイントになっ

た。この時、報告書を検討しました。その中に「事業の意義」という文章がある。骨格だとか何かの議論になっていて、その部分が落ちてこちていた。

話し合ったら、港湾という部分をどこまで入れるの、というのが最大の論点になった。「都市機能と港湾機能が混在させるのではなく、その中間的な調和したことを考えてくれ」という意見が出た。「意義について、この再開発は横浜の都市及び港が一つの時代を終えて、その認識から新たに都市を再生させていく、というように考えるべきであり、最初から港湾に『活力を与える』というのはおかしいじゃないか」という意見も出てきた。

さらに「横浜港に『活力を与える』というのは疑問である。ここの場所での本来の再開発の考え方を曲げているのではないか。横浜港に活力を与えるのではなく、再開発をきっかけにして新しい港湾にふりかわるのであり、都市機能の充実が第一の意義である」という意見が続いた。これが決定的だったのです。

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

ある港湾局OBが「再開発の意義については、港湾も都市の問題として扱うのか、それとも、部分としての港湾を強調するか、という二つの意見があります。委員の方々のご意見にもありますように、私は都市全体の中での港湾と考えるべきだと思います」と発言した。八十島先生が「じゃあ、それで行きましょう」と、パツと決まったのです。

こう言った港湾局OBは、次の読みがあった。「都市的にします」と言うことは「そこを捨てます」という意味じゃなかった。

議論の中でもよく港湾は「陸に上がれ」言っていた。ニューヨークのウエストサイドはポート・オーソリティーがやっている、という話をよくしていた。つまり、港湾による再開発。そのための制度が臨港地区の区分の修景厚生港区です。

新港ふ頭がそれなのです。修景港区というのは、住宅を除いて、商業、業務、全部やっけていい。新港ふ頭は、その法律改正をするための契機になった、ということです。

日本丸と海の公園をバスター

それから、もう一つ問題があった。MM地区と新港地区の境、今、日本丸メモリアルパークになっているところを、私たちは臨港地区にしたかった。そうしないと、日本丸が入られないから。あれを船として係留してドックを生かしたかった。日本丸を浮かしておきたかったわけです。都市公園にはできない。それに対し、公園緑地課長が怒って、うんと言ってくれない。

それで、バスターしたので、八景島の357号の道路から陸側のところを都市公園にして、砂を入れて、潮干狩りができる公園にした。あれとのバスターで、公園緑地課に納得してもらったのです。多分、この話を知っている人はほとんどいないと思いますけれど。

当時、金沢区と横須賀との間、港湾区域がなかった。海岸線は建設省だけど、港湾区域になると建設省は口を出すところがなくなる。権限というのは非常に微妙なのです。我々、作業している時というのは、その微妙さも読んでないといけない。それができるかでき

ないかが、自治体の中で、実務をやっている人と、理屈を言っている人との大きな違いです。

時間の関係で原地盤に道路敷設

1979年(昭和54)12月24日に八十島委員長から市長宛に提案書が出されて、今度はこれを具体化する、ということが最大の課題になる。それで1987年(昭和62)の完成という目標を立てた。89年(平成1)が市政100周年と開港130周年で、それまでに、ということもあつたのです。

それで、土地利用のための絵を描く時に、重工の工場のあつた原地盤のところに、できるだけ土地利用をしようと考えると絵を描いた。埋め立てのところで、埋め立てがある程度、終わらないと、土地利用できないから。みなとみらい大通りは、今、地図を見ると、JR線の方に寄っているでしょう。ここがぎりぎり、原地盤だったから。

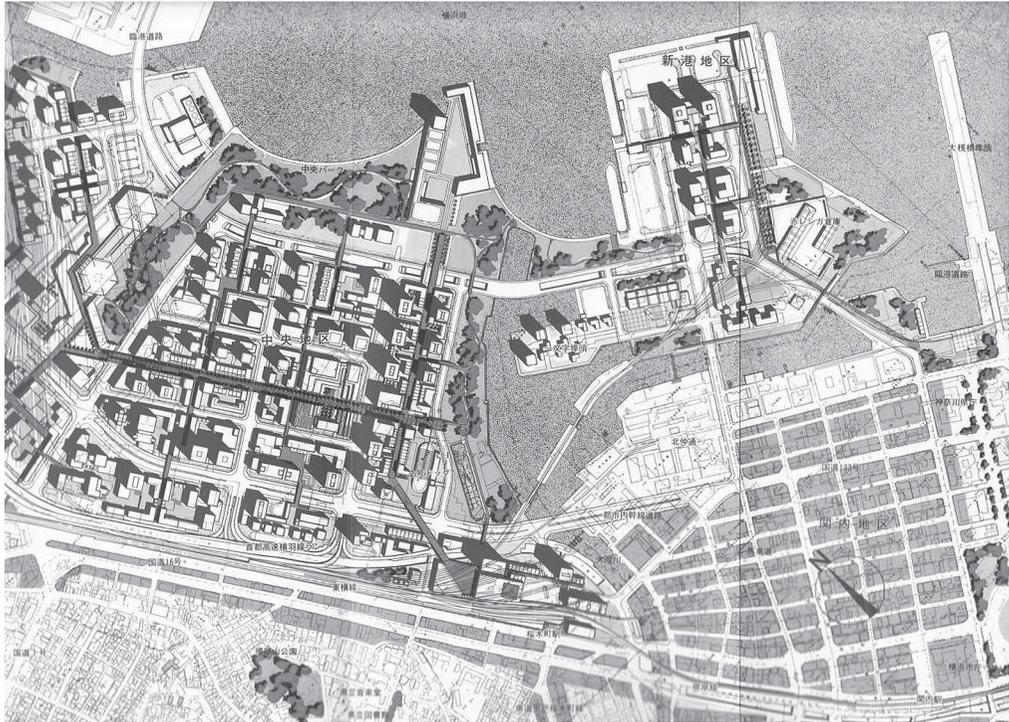
それで、道路が早く使えるようになったのです。その代わり、鉄道とみなとみらい大通りの間のブロックが狭くなって、ランプの設置に工夫が必要になった。どっちかを取る、どっちかを捨てる、というのも大事で、この場合は「時間」を取ったわけです。

一方で、重工とは裏で打ち合わせをして、跡地のうち、3haは持っていてください、そこにエンジニアリング・センターをつくってください、と申し入れた。それが今の重工ビルだよ。三菱みなとみらい技術館が入っているビルです。当時、三菱のエンジニアリング・センターが四谷にあつて、それを移転させる、とかいう話があつたから、それを誘致したいと思ったのです。

それで、1987年(昭和62)に第1期分完了という目標を置いて、81・82年度(昭和56・57年度)に港湾計画などを改定をする。その時に、MM地区の国際大通りから東側が港湾、その西側は都市、という仕切りをした。そうしないと、手続きとか法律の扱い方、みんな違いますから。

海と陸は法律が違って、しかも微妙なのです。例えば、氷川丸は建造物でしょう。日本丸は船でしょう。船と言うのは船長さん、機関士がいて、いつでも動かな

図9:みなとみらい基本計画図
『都心臨海総合整備基本計画(中間)』
資料提供=小沢恵一



いと船じゃない。また、ドックは水を張ってないともたない。圧力が掛かってないと、みんな壊れちゃう。2号ドックはドックヤードガーデンという形で水は張ってないですけど、あれは全部、積んであつた石を一回、はがして積み直しているわけです。

基本構想が固まった後に要望

その途中、港湾業界から、もちろん委員会をやっている最中にヒアリングしてますけれど、基本構想が固まった後に、大々的な要望を持ってきた。「埋め立て面積が小さすぎる」という条件だったのです。ただし「基本的には反対じゃないよ」と。要望を出した人たちはみんな港湾の代表だから、この人たちが反対したら、やりようがなかったのです。それも解決しました。

1980年(昭和55)3月31日に、市役所で、細郷市長と重工の金森社長が、移転と開発の契約を締結しました。重工はもともと「我々はデベロッパーではない、製

造業だ。だから土地を誰かに渡したい」と言っていた。それで、地所が720億、出したのかな。重工はそれで、移転費用と、新しい工場を造った、というわけでしょう。

基本計画の絵(図9)もできて、それを進めようという時に、横浜市は経営的に成り立っていかねば困るわけね。ちょうど1981年(昭和56)に、いい具合にUR、住宅・都市整備公団ができた。その特定再開発という事業にしている。そうすると、計画は横浜市内で、事業はURです。そうすると、ツケも含めてURですね。横浜市は、6分の1補助を出しているだけ、1,000億ぐらいしか出してないのです。

プロジェクトの課程を大事に

僕はこのプロジェクトがすべて終わった後で、評価したいと思っていました。「当初の思わく通りですか」「成立しますか」と。やっている時には割に話をするものだが、出来上がつ

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

て事業が動くと、課程はみんな捨てられちゃう。昨年、亡くなられた大高正人さんは、建築家としては名前が残っているけど、計画屋としての名前はほとんど消えちゃっている。だけど、計画屋の仕事は大事にした方がいいと思う。計画というのは要素が多いのです。

僕はMMが終わってから、高島の再開発をやった。そこで感じたのは、建築屋さんは、結局、敷地の世界。どうやって、その敷地の世界からまちの世界にするか。ところが、例えば、民間で建築屋さんにくら言ったって、無理なのです。それは、僕は行政がやるべきだと思う。ところがそれを行政が放棄している。だけど、やっぱり行政の役割ですよ。ブロックとブロックとを考えると、普通の人ができるわけない。

プロジェクトで大切なことは、スタンスをしっかりとさせる、ということと、どうやって決断するか。「市長、決めてください」と言うのは、実は何も決めないことと同じ。「私が責任持ちますから、やりましょう」と言わないと、決まらない。そういう人が出てくるかどうかで、勝負は決まると思う。

この次の話もあるのだけれど、時間の関係で、きょうはこれで終わりにします。

鈴木：非常に貴重なお話をありがとうございます。

それではここからは私や国吉さん、受講生の皆さんと、小澤さんとのやりとりを進めていきたいと思います。

まず私からお聞きしたいのですが、ちょっと戻って、環境開発センターが1964年(昭和39)頃、提案した絵があるのです。「横浜将来計画の構想」という報告書の中に書かれている、アイデア・レベルのものだと私は認識していますが、横浜駅周辺と関内地区を結び付けるための、後の都心部強化事業、6大事業になる前の段階に描かれた絵です。浅田孝さんは「安易に埋め立てるな。埋め立てずに再開発することを考えるのだ」ということを言った、というふう聞いておりますけれども、当時、重工との移転交渉を考慮の中で、参考にされた記憶はありますか。

それから先程出てきた1970年(昭和45)頃、環境開発センターが作成したプランについて、どのような議論がされたか、ご記憶にある範囲でお話いただ

きたいのですけれど。

小澤：まず、最初の案は、僕らは見てない。恐らくこれは、見た感じでは成立しない。新港ふ頭をいじくっているの、新港ふ頭をいじくれる、という絶対条件がないとできない。それに、横浜駅からのアクセスが取れてない。今ある既存の軸は、どちらかと言うと、横浜駅と桜木町をつなぐ方向ですが、この絵では、その軸を変えなきゃならない。そうすると、計画としては大変だから、多分、これは成立しないでしょう。

鈴木：これは6大事業を構想するきっかけにはなっただけでも、現実的なプランではない、ということでしょうか。

小澤：そうだと思う。1970年(昭和45)の絵も、これではまちが成り立つわけがないでしょう。

国吉：これはメッセージですね、「横浜市はやりますよ」という。

鈴木：具体的にはあまり、市の内部で検討していない

小澤：してないと思う。だからわざわざ「環境開発が描いた」と書いて、議会の第一委員会に出している。市の案と言わないで逃がっている。だから、ほとんど知らないんじゃない。

1976年(昭和51)に検討した絵があるんだ。それは表には出さなかったけれど、何かの雑誌に載ったりしていたけれど。我々が作業するために、どこまで埋め出しするか、その量を測るために描いたものです。主体的に考えて、妥協点を探るために、そういう形が必要でした。

鈴木：1975年(昭和50年)、重工との交渉真っ盛り時の「内部検討案」の絵は、重工側には見せていたのでしょうか。

小澤：見せてないと思います。

鈴木：この内部検討案の絵は、赤レンガ倉庫と重工の二つのドックを残す、という絵になっているのですけれども、その当時、交渉の過程では、三菱に対して「ドックを残せませんか」とかというような投げ掛けはあったのでしょうか。

小澤：そんなことはない。市としては、あれは歴史的建造物だから残そう、というのが基本的スタンスでした。あそこと、「ウインナソーセージ」と言っていた、今の汽車道のところ、あの貨物線の鉄橋は残そう、と。

それで、ドックを残す時には、どうやったら残せるか、重工に検討してもらっています。ドックというのは、ドライにすると壊れるから、残らないのです。それで水を入れて、日本丸を入れたのです。

鈴木：つまり、この時、75年(昭和50)の頃は三菱重工側にドックを残す、残さない、という話は—

小澤：していません。

国吉：市の計画の上では、これより前の段階でも、ドックと赤レンガ倉庫は残してきますよね。ただ、重工には、市としての考えを見せたわけでも、約束したわけでもない。市の考え方を常に表現していた、ということですよ。

小澤：そうそう。

鈴木：国吉さんが市役所に入られたのは1971年(昭和46)ですが、こういう絵を見た記憶はありますか。

国吉：この前の段階も含めて、基本的に、既存の市街地に並行につくっていく、なぞらえていく、と言いますか、割と手堅くやっていく、ということで、その辺の作業の一部に、ワーキングに加わったり、とかいう記憶はありますね。それから、いろんな懇談会がありましたら、そういうところで出席して意見を一緒にやったり、とかもありました。「若手も加わるように」と言われてましたから。

鈴木：それは企画調整局の中で、ですか。

国吉：そうですね。

鈴木：小澤さんに、冒頭のところで横浜駅周辺の地区の成立経緯を詳しく述べていただいた中で、横浜駅の特に東口部分とみなとみらいの接続部分は非常に難しい課題になったわけですけど、これは1975年(昭和50)の案の頃にはどういう議論をされたのでしょうか。

小澤：多分、そんなのは検討してないと思う。

結局、川が邪魔なのね。川ありきで考えると、限定される。さつき言った、高さの問題があるでしょう。高島嘉右衛門が埋め立てた時の高さを変えるのは大変。だから、僕は、新田間川、幸川を埋めると言ったのです。そうすれば、道路が整備されてきますから。それを、誰が反対したのか知らないけれど、やめた。

鈴木：当時、埋め立てたところの一带に、どういう機能があるべきか、といった議論はあったのでしょうか。

小澤：僕が言ったのは、基本的にここは全部、業務にする、と。商業を入れると、周辺の地域とバッティングする。業務でも、黙っていたって下に商業が着いてくる。周辺のまちとどれだけ接点を持てるか、という問題もあった。MMに飲み屋街をつくらなかった、と怒った人がいるけれど、つくったら、隣の野毛なんか、やっていけなくなるでしょう。

ただ、割り切って考えるのだだったら、伊勢佐木町の商店街なんかは、MMに乗り出すぐらいの考えがあった方がよかった。「ニュー伊勢佐木をつくれ」と僕は、有隣堂の松信さんに言ったことがあるのだけれどね。だけど、あの人たちはあそこでやっているから商売が成り立っている、新たな投資をすると成り立たない、という矛盾があるんだよ。

実は、地元でMMの土地を買わせようと思ったことがある。重工から地所に所有権が移った時の値段で買わせようと思った。そうしたら誰かが潰しちゃった。ちょうど僕が異動して、駄目にしちゃった。

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

その時、20人ぐらい、金を出すことになっていた。やり方としては、何人かが「金、出すよ」と言って表に出す。まず、金を出してくれないと成り立たないから。そうすると、次に「じゃあ、私も」と言うだろうから、そうになったら募集しようと思った。地元商店街が土地を持つとしたら、1haか2haぐらいでしょう。それでも、うまく行かなかった。

鈴木：国吉さんは、そういった議論は記憶ありますか。

国吉：ない。

小澤：こういうプロジェクトって、やっぱり地元がちよつとでもかんでる方がいいのだけれど。

国吉：惜しかったですね。

鈴木：いろんな方にお話を聞いている中で、飛鳥田さんは社会党の出身ということもあって、三菱重工の造船所の労働組合や、旧国鉄の労働組合を意識していたから、ここの移転交渉はそろりそろりと、慎重にやろうとしてたんじゃないか、というようなお話を聞いたことがあるんですけど。

小澤：僕の感じでは、飛鳥田さんは全く社会党的じゃない。全く考えてなかったと思う。組合がどうの、社会党がどうの、というふうには考えていなかったと思う。彼は政治家だから、外に向かって言う時には社会党を意識して、横浜をどうしようか、ということではニュートラルに考えたと思います。

鈴木：何かご質問ありましたら。

質問：私は1980年(昭和55)に横浜市に入って、その時の直接の上司が企画課長だった小澤さんでした。その後すぐ、異動されたのですけれど。私が役所に入った時、都心部強化事業といのうは何を指すのか、よく分からなかった、というのが正直なところです。きょうの小澤さんの話を聞きますと、伊勢佐木とか関

内の旧都心の強化と、三菱ドックの跡地と横浜駅を含めた新しい軸を作って、業務を育てることが、一体化して都心部強化事業になっている、というのがよく分かったのですが、80年(昭和55)よりもっと前の段階、1965年(昭和40)に発表してから80年に見え始めるまでの間の、都心部強化事業というのは、どういうことだったのでしょうか。

小澤：恐らく田村さんも、僕は直に聞かなかつたけれど、そこまではあんまり考えてなかつたんじゃないかと思う。

まず、物理的な問題、桜木町・関内と横浜駅との時間的距離が縮んで、状況が変わったことによる、伊勢佐木やあの辺りの心配と、もう一つは道路の渋滞の問題。この二つがシビアだった。それで、造船所の中を抜かなければならない、と。ただし、それにもすくぞくこだわっていたか、と言うと、どうもそうも見えない。そこまで描きようがない時期だったのかもかもしれない。

質問：ちよつといいですか。

みなとみらいの道路ネットワークが周辺としっかり結ばれています。これはみなとみらい21のプランの中で見たのではなく、別に隣接地の再開発をやったからできたことです。一般に、再開発プランの時に、一番ネックになるのが既存の市街地との連絡なのですが、横浜の場合、地域の方、企業の方も含めて、しっかり話をしてやってきたからだ、ということも、きょうの話に加えて、皆さんに理解していただきたいと思います。

小澤：今の話のように、こういう事業をやる時には、周辺の地区とのつながりをどうするのか、と頭の中に常に置いておかないといけない。

僕らが一番困つたのは、今の、ランドマークと重工ビルの間のけやき通りと、外側の道路とのつながり。やりようがなかった。もともと、三菱重工の正面口があつたところ、その前に平面で貨物線が入っているでしょう。出てから16号を越えてつながる道路も、行き止まり。どうしようもないので、やめた。その代わり無理をしてやったのが、桜木町駅の北側の道路と紅葉

坂をつなぐ道路はつなぎました。

「動く歩道」の設置でも苦労

桜木町からランドマークまでの「動く歩道」でも苦労しました。飛鳥田さんが首都高を地下に、と頑張ったんだけど、結局、桜木町駅のところは半地下だから、地下道が抜けられないわけ。しかも駅の位置はいじれない。駅からランドマークのセンターまで斜めに行くと700mぐらいで、歩く距離の限界に近い。それで動く歩道ということにした。

ところが道路屋さんから、最初、斜めは駄目、と言われて。それから、歩道に屋根を付けると、そこに積もった雪が下の道路に落ちるから駄目だ、と。だからあそこ、歩道の部分の上だけに屋根が丸く掛かっている、屋根から落ちたものが歩道の縁の内側に落ちて、外に出ないようにしているでしょう。

そういう細かいところというのが、案外、馬鹿にならない。こういう事業は、いろんな問題を含んで成立している。エッセンスだけを抜き出すと、小さいものが落っこっちゃう。ところが、案外、小さい部分が大事だったりしてね。そういうところは、みんなに勉強してほしい。

それから、決める時は、マニュアルでは決まらない。マニュアルはあくまでこつちに置いておいて、自分で決める。自分が決めようと思う時に、自分がどれだけ情報を持っているか、ということが大事になる。要するに、選択肢がいくつかあって、その中から選ぶわけだから、その時に、情報があればあるほどいい。少ないと、誤った判断をすることになるじゃないですか。その辺の違いは大きいと思う。

鈴木：後半のお話では、八十島委員会というのが非常にキーになっていたのだな、というのを改めて思いました。それともう一つ、大高先生がこのみなとみらいの計画で果たした役割のような部分で、何か印象に残っているような、エピソード等あればお話しいただきたいのですけれど。

小澤：大高先生のところは、絵を描いたり、計算するのが一番うまかった。

コーディネイトできる立場ではないけれども、絵に描いて表現してもらえると、というのは助かりました。理屈を付けなきゃならない、という時の作業をやつてもらった、というのが一番大きかったかもしれません。

鈴木：この埋め立ての法線を湾曲させる、という発想は大高先生ですか。

小澤：大高事務所の案です。ただし、当初と現在と形は異なります。

鈴木：八十島先生に委員会を頼まれた経緯だとか、八十島先生自身は飛鳥田時代からの専門委員で、その後、継続的に関わった方というのは数少ないと思うのですけれど。

小澤：飛鳥田さんの時の専門委員は、田村さんとの関係もあって、高山英華、浅田孝、河合正一、それから八十島さんの4人かな。市長が変わった時に、細郷さんは全員やめてもらう、と言った。その時に僕が「八十島先生は残して」と言って、それは了解してもらいました。

八十島先生は非常に人柄が穏やかな人でした。人の言うこと、よく聴いて、自分の意見も言う。だから、うるさかったけれど。委員会でも自分が納得しなきゃ駄目、というタイプだから。

もう一つは、高山英華さんもそうですけど、彼らは30ぐらいで教授になっている。戦争のせいで人がいなかった時代、60定年だから約30年間、教授やっているわけでしょう。それで弟子がものすごく多い、人脈がすごく強いのです。八十島先生は、運輸も建設も両方とも顔が利きました。しかも交通工学ですから、運輸は強くて、運政審の中では絶対だった。そういうのをみんな承知して、八十島先生にお願いしました。

公募で「みなとみらい21」に

「みなとみらい21」という名前にも、八十島先生が

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

関係しているんだよ。あれは、横浜駅西口のホテルリッチで話し合った時に決まったのです。最初はニックネームを作ろう、と言って市の職員から募集したわけ。そうしたら全然駄目で、その次に、地元の広告会社から募集したら、それも全然駄目で、改めて公募した。1,200通ぐらい応募があったのかな。それで八十島先生、有隣堂の前の社長の松信泰輔、それからイラストレーターの柳原良平、評論家の青木雨彦、それから作詞家の阿木耀子が委員で、審査をやったのです。

まず、松信さんなんかは「日本語じゃなきゃ駄目」と言う。ところが、集まった案の中には、ポートとかブルーとかゴールデン、そういう言葉がたくさん出てくる。事務局は、そういう言葉ごとにくくって、整理して、審査員に出すわけ。だから、出てきたものは、みんな駄目、というわけだ。

しょうがないから「原票を出せ」と、応募者が書いた票を全部、1枚1枚、めくっていった。そうしたら「みなとみらい21」が一つだけ出てきた。

国吉：事務局が落としたのですか。

小澤：事務局は、集まってきたものを、言葉ごとにくくるとはならない。これは一つだけだったら、多分、落ちちゃったんじゃないのかな。

それで「おう、これがいいよ」と言って、それで一発で決まり。この案を出したのは、関内に務めている公務員でしたよ、確か。

普通に考えたら、あんまり出てこない名前だった。21世紀まで20年ぐらいあったから「みらい」と付いている。今だと、21世紀は未来じゃないじゃない。あの時分だと、もうすぐ目の前の未来だったんだよ。

国吉：新港ふ頭も、昔、大正時代には「新港」、あそこが新しかったわけですから。

鈴木：この「都心臨海部総合整備基本計画」の絵と、実際のプランとだいぶ差があるわけなんですけれども、それについて何かありますか。

小澤：一番大きいのは、実際のプランでは中心軸を二つにしていること。八十島委員会の時には大枠を作ろうと思ったから、あんまり都市軸の話をしてない。だから「何となく」にしてあるでしょう。都市軸とか考える余地なかったし、考えてもしょうがなかった。

と言うのは、この中心の軸には駅がない。それで根岸線に高島の駅をつくろうか、という気運はあつたけれど、実際は鉄道を変えるのは大変だからね。それで結局、中心の軸を二つに分けた。今、キング軸とクイーン軸と言っているところです。

もう一つは、土地利用は、桜木町側に偏在化させた。と言うのは、関内のまちとつながるラインを大事にしたかった。もともと「既存のまちをどうするの」が一つのテーマだったわけ。そうすると、例えば、ヨーイドンと事業が同時にスタートを切ったとすると、ポテンシャルから言って、横浜駅側が優位になるのは当然だから、桜木町駅側を優先させよう、と。ヤードがあるうちは横浜側は手が着けられないから、そのことをうまく利用しちゃおう、というふうに、実はそこまで考えてあつたんだ。

臨港道路を山下公園へ、と計画

それから、MMの法線を考える時に、北側の帷子川を埋めて、中央市場の前面に公園を造ろう、と思つた。本当は清掃工場を造り、ごみ処理と地域発電を試みたかった。

北側では、山下公園まで臨港道路を延ばす。と同時に、山下公園前面は沈埋トンネルにし、上部を公園にする、つまり山下公園の拡大をしたかった。

山下公園の奥行きは70m。そうすると、夏に花火大会（以前は山下公園でやっていた）で人が大勢集まる。山下公園に入りきらない。MMができれば、臨港パークなどが広いので、花火大会は移るでしょう。現状だと山下公園は無視されてしまう。そこで、また山下公園で花火大会ができるようにしよう、と思つた。

だけど、山下公園の前を埋め立てたら、「水が遠くなるから」と反対した人がいて、大騒ぎして、やめちゃった。あそこを通してあげば、変なランプをつく

らないでよくなって、新港ぶ頭もやりやすくなったと
思う。

質問：5年ほど前までみなとみらいの担当におりまし
て、みなとみらい担当の職場では、うわさ話というか
都市伝説のように語り継がれているようなものもあり
まして、きょうは、その場にいた方の生の正しい話が
伺えて、いろいろ勉強になりました。

実際、21世紀にはできているはずのみなとみらい
ですが、若干遅れてはいますが、このまちをつくって
いくスピードと言うか、このまちの変化とか、これから
のまちのことについて思うところとか何かあれば、ぜ
ひ教えていただきたい、と思います。

小澤：計画をする時には、金目を弾かなければなら
ない。そうすると時間を設定しなければならない。だ
から、10年後とか5年後とか15年後と完成の年を決
めて、金を弾く。当時、3兆円とか5兆円とかいろいろ
言われましたけれど、そんなの我々の側から言うと、
仮置きしているのにすぎない。それを決めないと、法
線も決まらない。だから、人間の量を決めないと法線
も決まってこない、という関係にあるから、工期が延
びてもいいや、と実は思っていた。

その代わり、延びたら、今度はマイナスになっちゃ、
困る。だからマイナスにならないように、どうしよう。
だから、あんまり市が土地を持つのは反対、と言っ
ていたわけです。

事業の達成率ということは、僕が計算したところ、
大体、今、計画に対して80%ぐらい行っているんじ
ゃないかな。

ただ、就業人口というのは難しく、もともとそう
ですけれど、統計で出てくると実際にいる人と違う
からね。と言うのは、僕らがいる時に、ランドマークな
んかの就業人口を計算しようと思ったら、アルバイト
なんかの人がいるでしょう。そういうのは計算に入ら
ない。だから、実際に働いている人は、今でも10万人
ぐらいいるんじゃないかと思います。もともと関内も
西口も、就業人口は大体7万と言われていた。

横浜の都心はやっぱり、東京の丸ノ内との競争な

のね。だから、いかに丸ノ内と比べてコストが下がる
か、というのが最大の競争力。そのコストを下げるこ
とで、当時の人は苦労したと思います。

ところが、バブルで価格がグッと上がっちゃった。
24街区、クイーンズスクウェアのところは、コンペの
デザインで建てたら、平米単価が信じられないくらい
高くなった。適正な価格に操作すべきだったんじゃない
かな。そういうことを考えるのも全体のデザイン、
グラウンドデザインだと思う。

国吉：きょう、お聴きしたみなとみらいの話は、裏話で
もあるけれど、基本的には、前に進む時に相手を
キャッチしながら崩れていく、ということをどうやって
実現していくか、そういう計画実現のプロセスの話が
非常に重要だった、という気がします。そういうやり方
を重視していたからこそ、6大事業というのも進ん
できたのかな、と。そこに「実践的都市計画」というふう
に言われる横浜の特徴があるのかな、と思っています。

鈴木：もう一つ、イントロのところで、線引きのことに
ついてちょっとお話が出ましたが、当時の担当さ
れた時のご苦労だとかお聞かせいただけますか。

小澤：僕が関わったのは、その前に港北ニュータウン
で農専地区を考え、農政としては伸ばしましょう、と
考えていた。当時の農政局長が田村さんと話をして、
線引きを、計画局と農政局と企画調整局の3局が同
じ権限で共同作業をする、ということを決めた。で「お
前やれ」と言われて、やることになったのです。

企画局はどっちかと言うと、調整区域を将来のた
めに増やしたい、と。我々農政局は、いい農地を増や
したい。農政から緑政になることも決まっていたか
ら、緑地も増やしたい。計画局は「基準で行ったら、
横浜は人口が多いから、調整区域はできないです
よ」と言う。

我々は、説明会は農政で、と言って、法律の施行前
に、全部に説明会をやった。主催は農協と農業委員会
にしておいて、法律ができたばかりだから、計画局を
呼ぶわけにいかない、ということで。その時に、僕らが

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

地元には「残せ、残せ」と言っ、地元には「残してくれ」という要望書を出してもらった。それが、今のベースになっています。

鈴木：ほかの都市だと、線引きの時の経緯などを聞くと、農政と都市とバラバラで利害が一致なくて、線引きの時に苦労した、という話が多いのですが、ある意味では、港北ニュータウンの農業専用のプロジェクトをやっていたことが、線引きの時に非常に生きた、ということでしょうか。

小澤：そうだと思います。農政そのものが、農業をこれからどうしよう、という方向を見ていて、新しいものを創り出していたわけね。

国吉：都市内農業、ということですね。

小澤：僕は、農業が「業」として成り立たないのは意味がないから、どうしようか、と一生懸命考えて、そのために集団化ということを考えて、補助金という仕組みを考えた。線引きはその延長線上にあったのです。そういう一つのイメージみたいな、理念みたいなのがあったから、できたんだと思います。

鈴木：きょう、たまたま、横浜市内が一番、農産品の直売所が多いところだ、という話題が出ていたのですが、ある意味でのその源流が、実は港北ニュータウンに源流があった、というお話が聴けて、参考になりました。そういう意味でもきょうのお話は非常に有意義だった、というふうに感じています。どうもありがとうございます。

小澤：どうもありがとうございます。

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～
平成 22 年 12 月 15 日



講師
西脇敏夫

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いた。

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、ということで考えていました。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ませんでした。公団は造りますが管理は市です。それも最近、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て、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思っていたところ、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パ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、アッパ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、これではアッパ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。

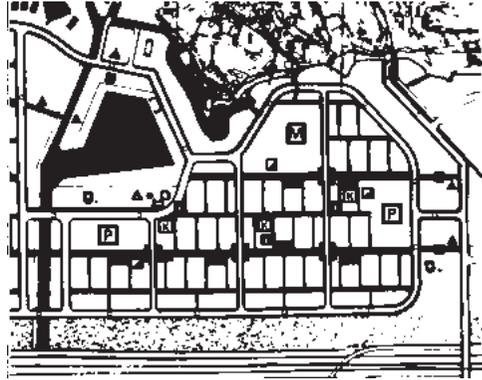
これは横浜駅周辺などの都心部に、いわゆる公害を出す工場がたくさんあったのを、金沢の埋め立て地の工業団地に移転する。都心部の移転した跡地は再開発の種地にし、金沢の埋め立て地には公害のない工業団地をつくる。そして、工業団地の従業員が住む住宅地を合わせてつくり、職住近接の街をつくるという、横浜市の6大事業の一つでもある計画です。

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

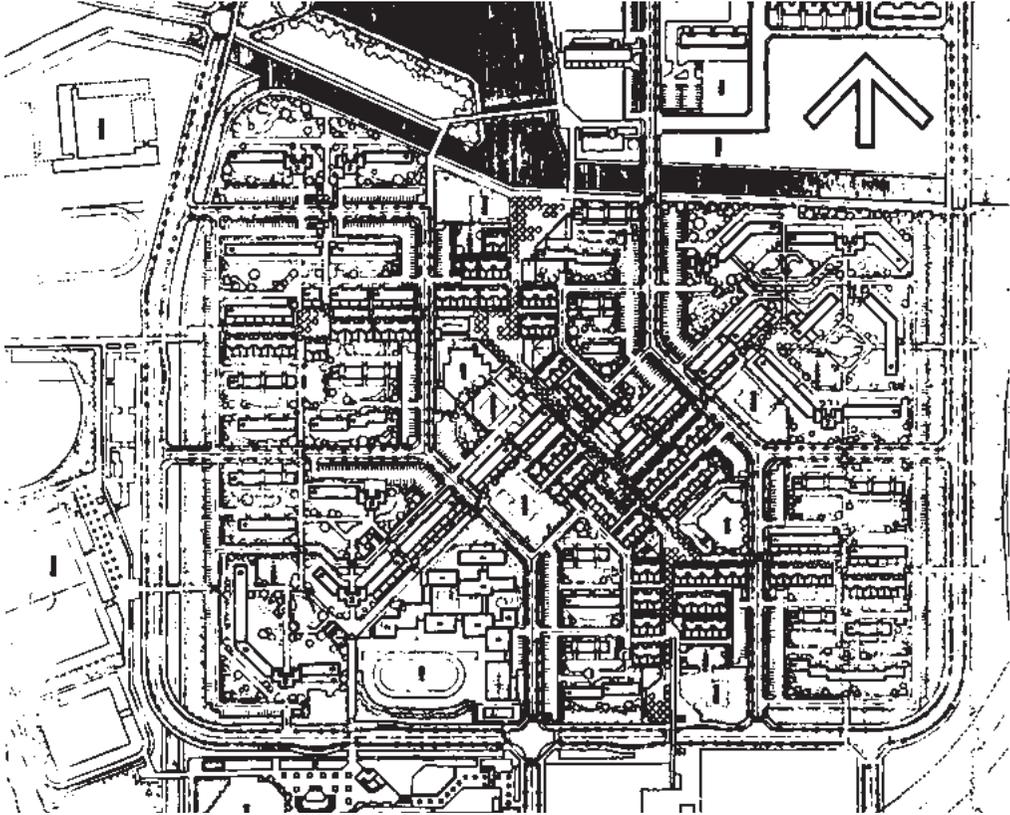
国吉直行

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
く 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。

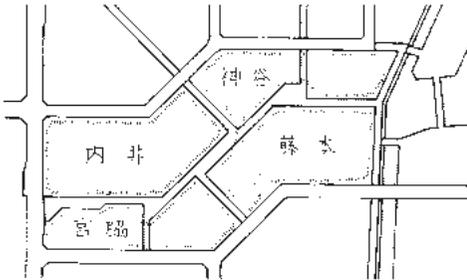
その経過はお配りした『都市住宅』昭和56年10月号の「街づくりへの参加の可能性と問題」という記事を呼んでいただければ、4人の建築家と私と公団の担当者が座談会をやっていますので、細かいことは分かると思います。

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。そうしたものに対応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、つくっ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っていたのです。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

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

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、どういふ手違いか、その成果は日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えます。通常、行政のやり方は、まず、上位計画があつて、法律があつて、条例を作つて、そうしたものに基つていろいろな施策をやつていくというパターンです。何か行う場合、法律がこうなつているからとか、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。そうしたものがないと、何かあつた時に「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つてきた。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だけでは、なかなか出来ない面があると思えます。

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、いつもなつ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つてきて、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つて、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つ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、状況は変わつてきたと思うのですね。

田村さんの時代にやつていたことに、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。それでもやつ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つていた、ということが大きいのではないかと思っています。

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つていて、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えます。

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つていなくて、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。そうなると、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つた方が行政の中にいた、ということの意義について、今、振り返つてどう考えられますか。

西脇：その意義は大きかつた、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、やつ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、上手く出来なかったでしょうね。

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、まかせっきりは駄目で、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。そうす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つて、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様々ではない。

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「パフォー・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年年の契約の延長、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