令和４年度　みんなで学ぶ景観まちづくり市民教室



演題：地域の価値を高める公共デザイン
～ 長崎市景観専門監の取り組み～

講師：髙尾 忠志　　氏
（一般社団法人地域力創造デザインセンター 代表理事
長崎市景観専門監
九州大学持続可能な社会のための決断科学センター 特任准教授）

日時：令和５年１月19日（木）18時30分～20時00分

場所：かごしま国際交流センター　１階　多目的ホール

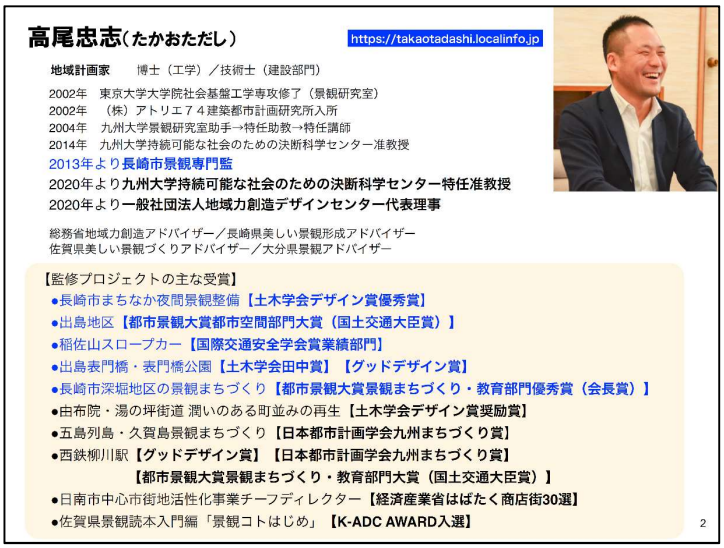
※この講義録の内容、画像等の著作権は講師に帰属しており、無断で転載、転用等することはできませんのでご注意ください。

【講演要旨】

今日は長崎の事例のお話しをさせていただきますが、長崎と鹿児島、違うところもたくさんあると思いますが、同じ九州の県庁所在地でもありますし、港町でもありますし、それから幕末、維新、近代化を支えた舞台だったまちというのもあります。

あと、遅ればせながら長崎に新しく新幹線が開業しまして、新幹線のターミナル駅があるまちでもあり、いろんな意味で共通点があります。

全国の自治体が、今、都市基盤のインフラのアップデートの時期を迎えていまして、そういう意味でも共通していると思いますので、長崎で今、どういうインフラのアップデートをしているのか、今日ご紹介させていただいて、鹿児島市でも今色々取り組まれていると思いますので、少しでも参考になればと思っております、よろしくお願いします。

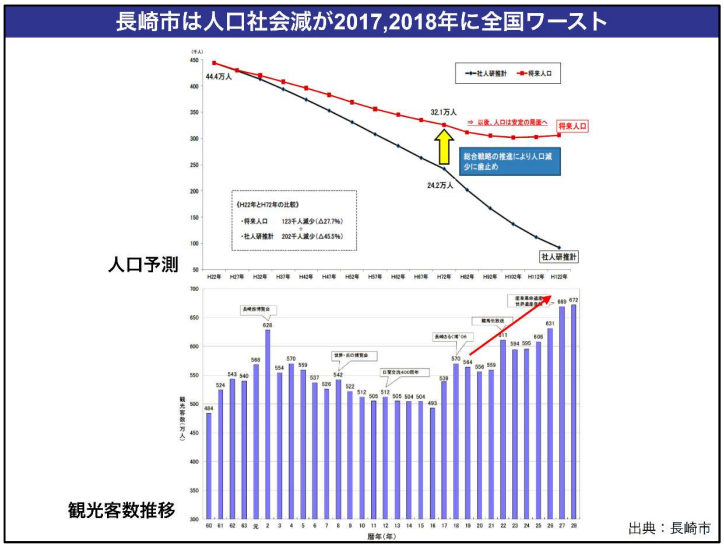


先ほども紹介いただいたので、かいつまんでですけれども、元々土木出身で、土木工学科の中に景観研究室があったということで、そこで勉強してきた者です。

2004年から九大で教員をやっています､私どっちかというと専門は､元々は住民の皆様と色々と協議会なんかをやりながら、地域の景観をどうしようか、というのを話し合っていくようなところが専門だったので、五島列島の久賀島という、世界遺産になっている島で、文化的景観の調査だったり、地域の皆様と、まちのみんな、島のみんなで、どうしようか、ということをやっていたのが元々の専門でした。

ひょんなことからご縁があって、2013年度から、今日お話しする長崎市景観専門監になりまして、公共事業のデザインに携わっています、45歳になりました、よろしくお願いします。

早速長崎の話ですけども、長崎市は鹿児島市さんと比べると随分と危機的な状況にありまして、2017 年度と 2018 年度に、人口の社会減少数が全国ワーストという数字が出ています、その後も 2 位になったり、3 位になったり、1 位になったりということで、転出から転入を引いた社会減少数ですね、寿命で亡くなった方は自然減少数になるので、転出していかれる方が非常に多い自治体で、社会人口減少が非常に多くなっています。



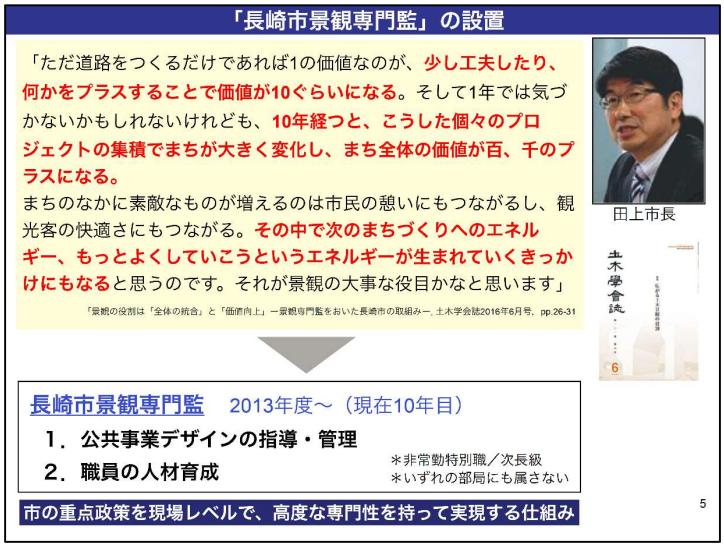
そんな中、先ほども申し上げたとおり、インフラの更新時期を迎えておりまして、新幹線開業に向けた駅周辺整備事業、それから再開発も 2 つやっていて、1 つできましたけども、あと新しい市庁舎も建設したり、港のほうはクルーズ船が 2 隻来られるように 2 バース化したり、世界遺産も 2 つ登録されました、こういうことを 10 年間取り組んでまいりました。



田上市長が、「100 年後の長崎をつくる 10～15 年になる、この時期に何を作るかによって、100 年後の長崎が変わる、それくらい重要な時期を過ごしている」ということで、100 年に一度のまちづくりということで全部の取り組みをしています、こういう状況を迎えた 10 年前に、長崎市景観専門監というものが長崎市の中に設置されるわけです。

これは田上市長が土木学会誌のインタビューに答えたときの文章を転載したものですが、彼が景観専門監を置くときのモチベーションの文章ですね、「ただ道路をつくるだけであれば 1 の価値なのが、少し工夫したり、何かをプラスすることで価値が 10 くらいになる。そして 1 年では気づかないかもしれないけれども、10 年経つと、こうした個々のプロジェクトの集積でまちが大きく変化し、まち全体の価値が百、千のプラスになる。」

そうすると、まちが良くなってくる、

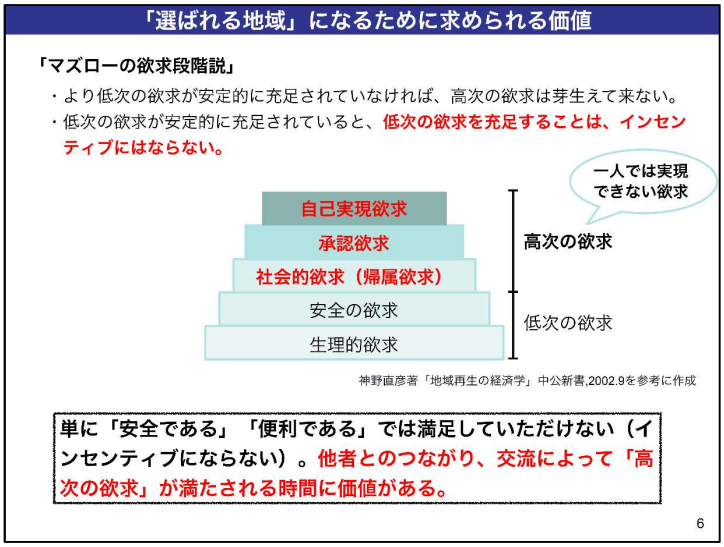


次のまちづくりへのエネルギーが、もっと生まれてくるのではないか、ということを考えて、長崎市がやっていく一つ一つの公共事業を、少しでも価値あるものにレベルアップしていくために、市役所の中にどういう仕組みがあったらいいのかと、市長がお考えになって設置されたのが、この景観専門監というものです。

私に与えられたミッションはここに書いてある２つですけども、長崎市で行う公共事業のデザインの指導と管理をしてください、ということと、そのプロセスを通じて職員の人材育成をしてください、という２点です。

非常勤の特別職で、階級的には次長級ということで、課長の上で部長の下です、課長の上ですので、主に部長級以上でつくられる政策決定を踏まえて、個別の事業が各課で行われますけれども、その各課に対しては指導する立場にあるということで、役所の中に入っています。

長崎市景観専門監がフルネームで、なんとか部、なんとか課、なんとか係とかはなくて、つまりどこの部局にも属していなくて、逆に言うとどこの部局に対しても指導ができる、自由な立場に置いて頂いているということになっています、市の重点政策を現場レベルで専門性を持って実現するための仕組みとなっています。



それで市長が言う価値ですね、１の価値が 10 くらいになるという、この価値について、どういう風に考えるか、ということをちょっとだけ説明します。

これはマズローの欲求段階説という古典的な学説なので、ご存じの方いらっしゃると思いますけども、人間の欲求は５段階あります、おなかが空いたとか、眠いとか、トイレ行きたいとかですね、そういう生理的欲求がまず基本としてあります、これは満たしてあげないといけない。

その上で経済的にも物理的にも安全に暮らしたいという、安全の欲求、毎月ちゃんと口座にお給料が振り込まれると安心しますよね、そういうのも含めて、安全の欲求というのがあります。

それで日本はですね、戦争で焼け野原になった後に、戦災復興で、この生理的欲求と安全の欲求を、国民の欲求を満たすために、一生懸命まちづくりをやってきたわけです。

高度経済成長で、皆さんちゃんとお家も持てるし、お給料もだいたい入ってくるし、安全に暮らせるようになって、ずいぶん経って、国全体の平均としてそういうことが達成されてきたと、そうすると、こういう低次の欲求が安定的に満たされると、人間は高次の欲求というものが芽生えてきます。

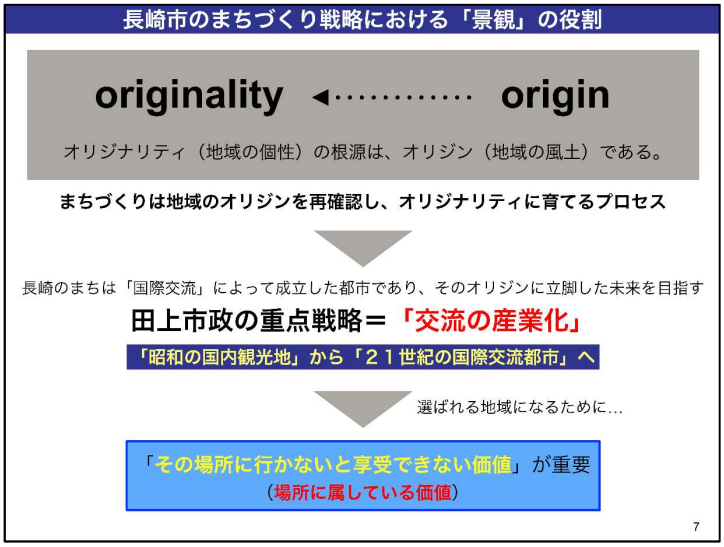
高次の欲求とは何かというと、社会的な欲求、自分が所属しているコミュニティとか、そういうものに認められる帰属欲求、それから他者に認めてもらう承認欲求、それから、自分で自分のことを認められる、自己実現欲求、こういうものが今求められている時代になりました、日本はですね。

低次の欲求が安定的に満たされていると、高次の欲求を満たしてあげないとみんな満足しなくなってしまいます、例えばＡ地点からＢ地点に今まで行けなかったとして、橋でつないであげました、渡れるようになりました、便利になった、生活が豊かになったね、と喜んでもらえた高度

経済成長は終わって、橋架けるだけではみんな満足しなくなったので、橋を架けるプロセスに関わっていただくとか、橋の上で何か楽しいことがあるとか、そこからきれいな山が見えるとか海が見えるとか、プラスアルファの価値がないと、公共事業をやっても喜んでもらえない時代になってしまったということです。

特に高次の欲求は、中々一人では満たせないものですので、他者との繋がりとか交流によって、高次の欲求が満たされるような時間に価値があるというのが今の時代だと思っています。

だからいろんな公共事業をやっていくときに、一つ一つの公共事業で、この高次の欲求にいかに応えていくのかが、今のまちづくりにとって重要なテーマになっていると考えています。



それからもう１つ、長崎市のまちづくり上の話をしますけれども、長崎は冒頭にもお伝えしたとおり人口減少が著しく、その大きな原因の１つは、大きな企業に依存していた地域経済です。

今、炭鉱業と造船業、２つの大きな長崎の基幹産業が終わりを告げていて、三菱を筆頭とする大企業が長崎のまちから撤退していっています。

第二次産業に頼っていた、つまり近代化の舞台となった場所ですから、第二次産業が非常に強かったわけですけども、それが終わって、人口が減少していっているところです。

それに代わる新たな基幹産業を、長崎のまちは持たなければいけない、というところが大きな意味での長崎のまちづくりの課題で、今、田上市政で言われている重点戦略は交流の産業化です。

長崎は元々、出島があったのはご存じかと思いますけども、交流交易で成り立ってきた都市で、450 年前にはただの漁村だったんですが、交流交易によって今のような都市になってきた、戦前には上海航路もありましたし、そういう 21 世紀の国際交流都市になろう、長崎が元々持っていたオリジンを、オリジナリティの語源はオリジンですので、オリジンをオリジナリティに育てていくようなスタンスで、交流の産業化というのをやっていこうと。

その時に、例えばですけども、学会、コンベンションをやる時に、福岡でやるのと、長崎でやるのと、どっちが便利かって言ったら、福岡の方が便利かもしれないけれども、あえて長崎でコンベンションをやっていただこう、とした時に、じゃあ長崎のまちに何がないといけないのか、それがないと交流の産業化は成立しなしません。

だから長崎のまちに行かないと享受できない価値を、長崎のまちは持っている、ということが交流の産業化に不可欠で、それはつまり持ち出しできない、場所に属している価値を、長崎のまちは持っているか、ということですね、行きたいなと思ってもらわないといけないわけです。

ペットボトルのお水みたいに、これは（例えば、事務局で用意した水は）熊本のお水ですけれども、これは熊本に行かなくても今この場所で手に入ってしまいました、こういう持ち出しできる価値ではなくて、長崎に行かないと手に入らない価値がないと、長崎にわざわざ来ていただく、ということにならないですよね。

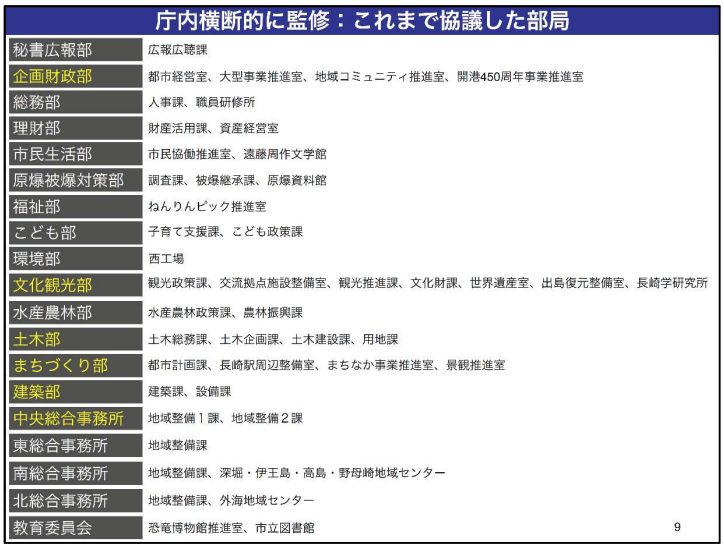
この場所に属している価値の一つが景観です、景観は持ち出しできないので、長崎市は今この景観というものに、力を入れてまちづくりをやっています。

私、景観専門監になって、この3月でちょうど10年になりますが、週に1日か2日は、今福岡に住んでいますけれども、長崎に通って、多分700回くらいは行ったと思いますけど、200以上の事業を監修して、こういった成果を今上げてきています。

市長が言った、1年じゃわからないけども10年で蓄積してくる、というのを、今まさに地で行っている感じですね、協議した部局も、ここにあげているとおり、いわゆる建設系のところだけでなくて、庁内横断的に幅広く協議をやってまいりました。



実際現場でやっていることは、職員と一緒に現場に行って、一緒に考える、景観の先生に相談すると、予算が上がったり、工期が伸びたりするんじゃないかと、特に役所の職員の方思われるかもしれませんけど、私の場合は予算と工期は守る、というのを大前提条件にして、200個の事業をやってきて、3個くらいそうじゃなかったやつもありますけども、基本的にはそれをベースにやってきています、職員と同じ立場で、職員の隣に立って、一緒に考えていく、といったことをやってまいりました。



事例を今から5つ紹介して、その中で景観デザインの考え方を皆さんに少しお伝えできれば、と思っています。

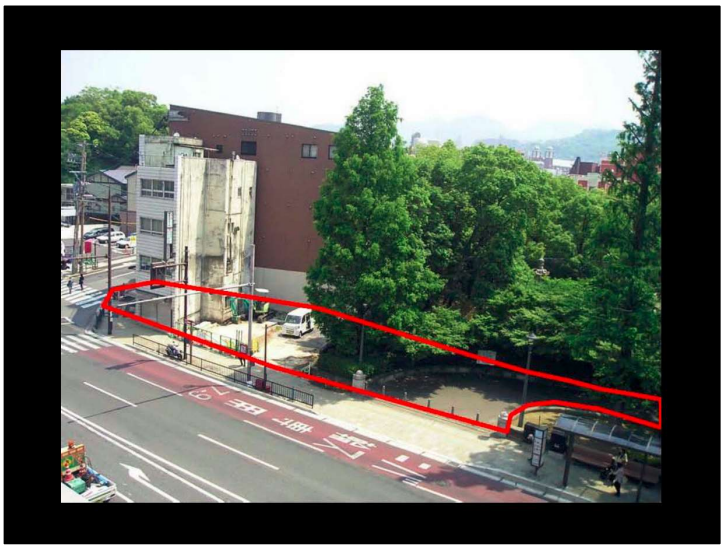
1つめは平和公園爆心地ゾーンエントランス改修事業というものです。

平和公園の存在はみなさんご存じだと思いますけれども、実は平和公園は4つのゾーンから成り立っていまして、祈念像がある祈念像ゾーン、原爆が落ちた直下の爆心地で浦上天主堂があった爆心地ゾーン、それから原爆資料館がある資料館ゾーン、運動場ゾーンという4つのゾーンから成り立っています。

戦後、原爆が落ちで焼け野原になっ



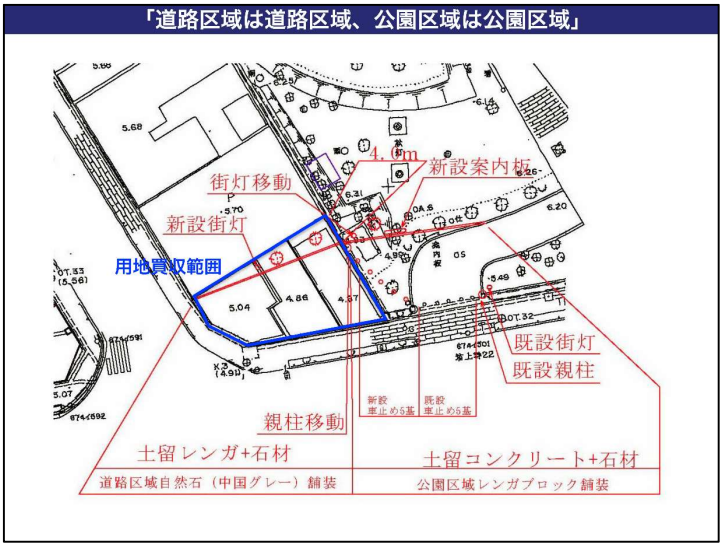
ている時に、戦災復興事業で平和公園をつくるわけですけども、通り沿いは建物が並んでいて、祈念像ゾーンと爆心地ゾーンの物理的なつながりが弱いところが長崎市の課題で、祈念像ゾーンから降りてきたら、爆心地がスムーズに見える、物理的に見えて、行けるようにする、ということが長年の悲願だったわけです。



用地交渉をずっと重ねていって、ようやく用地が手に入りました。

私が就任して１年目で建物の用地交渉が整ったので、爆心地ゾーンに入るエントランスのところをガバッと広げて、祈念像ゾーンから降りてきた時に見えるようにしたい、という取組みです。

みどりの課という公園担当のところが担当の事業で、私１年目だったので、長崎市役所の中で景観専門監がどういう人で、何をやる人なのか、あいまいな状態で協議が始まって、なぜ（景観専門監の）言うこと聞かないといけないんですか、という顔されながら協議していた時期です。



一番最初に事業担当者が持ってきたプランがこれです、新しく用地買収できた範囲が青い範囲ですね、元々の公園、爆心地ゾーンですけども、エントランスから入っていった道がこれ（右側）ですね。

ここ（青線の範囲）は歩道として、道路区域として用地買収していたので、道路区域で、こっち（右側）は元々公園だったところで、公園区域です。

彼が持ってきた案は、道路区域は道路区域なので道路区域としてデザインにしました、公園区域は公園区域でデザインします、ってところで、ここ（エントランスの少し左の車止め新設位置）に植わっているメタセコイアの木を切って、（公園の入口を）ガバッと広げて、横断歩道を修学旅行生が、国道で一番通行量が多いところですけれども、路面電車を降りて渡ってきて、信号が赤になっているのに渡り切れずに溜まったりして、修学旅行生が危ないので、とにかく早く滞留できる空間をつくる、というのが、彼のプランでした。

道路区域と公園区域って意味があるんですか、ユーザーにとって、ここでデザイン上切り分けることに、なんか意味がありますかって、聞いたんです。

そしたら、「先生、道路区域は道路区域、公園区域は公園区域ですよ、違う区域だから当然です」と言われたんです、役所の理屈はそうだけど、管理者はそうかもしれないけど、使う人にとっては何の意味もないことですよね、そんな話から始まって、メタセコイアの木は重要そうな感じがするけども、切っていいんですかって（聞いたら）。

「いいんです、これは上司から切るように言われています、ガバッと広げて、スッと入れるようにするんです」と言われてですね、埒が明かないから現場に行きました。

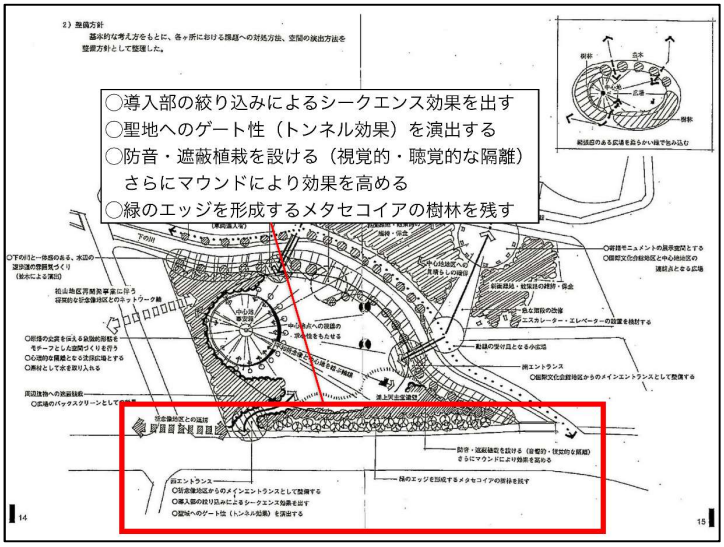


現場に行くと、平和公園 4 時間くらい真夏に、彼と水の補給を 3 回くらいやりながらずっと歩いて回ったんですけども、非常に良くできている公園で、例えば公園の内と外で、外は植栽が煉瓦になっていて、中に入るとコンクリートになる、というのが広い平和公園全部で一貫しているんです、どこを見ても必ずそうなっている。

親柱とボラード、車止めとか、街灯も全部、一体的にデザインされていて、これはどう考えてもいつかの時代に、誰かが一生懸命、丁寧にデザインしたに違いないと。

その担当職員に、過去のことが分らないまま手を入れられないので、長崎市役所にある平和公園に関する計画書とか報告書とか、全て私の机の上に置いといてくださいと（お願いしました）。

ある日私が朝行ったら、机の上にいっぱい積み重なっていて、片っ端から読んでいきました。



そしたらちゃんとあった、平成 5 年くらいに平和公園を大改修する計画があって、その時にかなり市民とか有識者を交えて議論がされていて、爆心地ゾーンを祈りの空間としてつくるために、こういうデザインがされていました。

ここ（赤線の範囲）が国道で、さっきの公園入口（赤線内の左側斜線部）です。

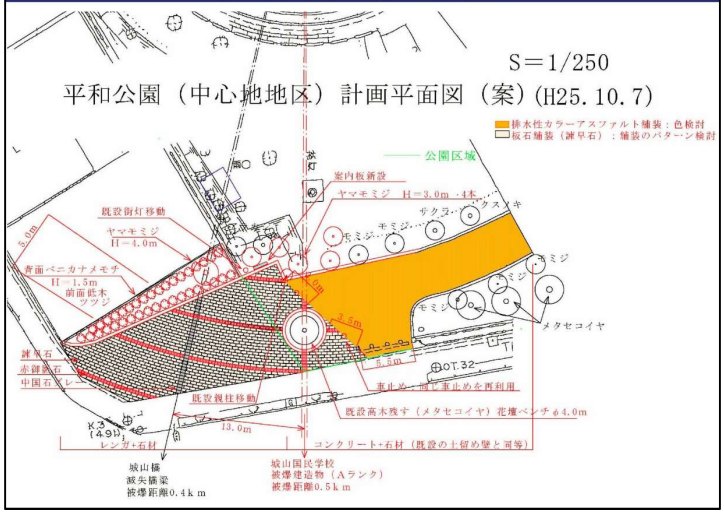
当時は用地がなかったので、ここ（図面下方）から入るように作ってあって、吹き出しになんて書いてあるかというと「導入部の絞り込みによるシークエンス効果を出す」と、移動しながら体験する景観のことをシークエンスって言います、聖地へのゲート性を演出するっていう、国道のうるさい所から、暗い所を通ってパッと祈りの空間に入る、というデザインで、わざわざＳ字に曲げてあるんですね。

そしてマウンドアップして、メタセコイアの木を植えて、祈りの空間と、うるさい国道の空間を分けている、きちっとデザインしてあるということがわかりました。

これを担当職員に見せて、先輩たちが一生懸命考えてつくった公園、本当にメタセコイアの木を切っていいんですか、暗いところを通って（祈りの空間に）入るようにつくってあるのに、台無しにしていいんですか、そうじゃなくて、ここの土地が、当時から用地があったら、当時の人たちはどうつくったかっていうのを、ちゃんと考えませんか、と言ったら、（担当職員が）「先生

の言っていることが分りました」と、一生懸命、3回くらい図面を書き換えてくれて、最終に至った図面がこれです。

境界を超えて、「連句の精神」で

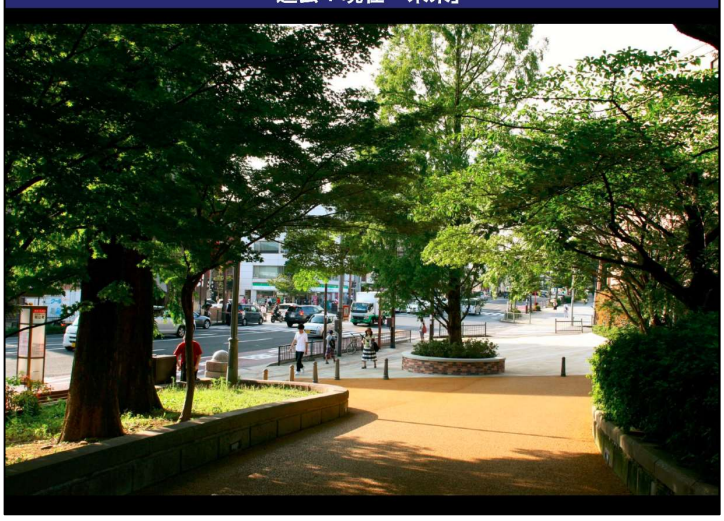


メタセコイアの木は残しましょうと、うっすら見える緑のラインが道路区域と公園区域の境目です、これはとりあえず置いといて、メタセコイアの木から内側（右側）が公園の内で、こっち（左側)が公園の外､というところで、デザインを切り替えることになりました。

親柱とかも転用して、大事にとっておいて、車止めも移設して、デザインの一貫性が保たれるようになりました。

元々の案はメタセコイアの木を切るから、ボラードの数が増えて、新しい既成品のボラードだったので、バラバラになっちゃうのでやめましょうと、それから爆心地を中心に煉瓦の舗装がされていて、原爆で流れた血を表現しているんです、長崎らしい材料だから煉瓦を使っているのはでなくて、意味があって煉瓦の舗装がされている、それを踏襲して、爆心地を中心にした同心円状の舗装パターンを彼が考えてくれて、作りました。

「過去＋現在＝未来」



これが実際出来上がったやつです、向こう側が国道です、国道から暗い所を通って、爆心地に入る、祈りの空間に入る､という空間構成を残しながら、滞留空間をつくるという、新しい機能を加えるということを達成したプロジェクトです。

これを私は連句の精神といって、市役所の職員に話しているんですが、五・七・五・七・七って歌がありますけども、私が五・七・五の上の句を詠んだら、次の方が七・七と下の句を付けて、１つの歌をつくる。

その次の方は、私の次に読んだ七・七って下の句に、次の五・七・五を付けて、また別の歌をつくる、交互にやっていく遊びですね、その時のルールはですね、前の人が詠んだ句に下の句を付けて、１つの世界観をつくるっていうことです、前の句と合っていない歌を付けてはだめなんですね､ちゃんと受けていないと､それからもう１つは､誰かが詠んだ歌は真似してはだめです､というのが､もう１つのルールです。

これは公共事業でも一緒だなって思っていまして、平成の初めにこの大改修をやった時の職員の方がやったことに対して、今回下の句を添えるというときに、上の句をちゃんと読んでおかないといけないですよね、よく公共事業で、上の句を全然読まずに、今の事情だけで下の句をいきなり付けるっていうことをやりがちなので、やめましょうと、それから、誰かがやっているよう

なものを真似してここにつくるのはやめて、ちゃんとここのオリジナルにしましょう、ということの 2 つを、連句の精神としてお伝えします。

全くまっさらなところにモノをつくる、というのはあんまりないので、これからはですね、今までの方がどういうふうにつくってきたか、ということを踏襲するのが、景観まちづくりの鉄則かな、と思っています。



この 10 年間で平和公園のちょこちょこした改修事業を 20 くらい、それを全部、景観専門監協議でやってきています、通常こういうことやると、手を入れれば入れるほど平和公園のデザインが崩れていって、一番最初に建設する時ほどお金がなかったりするので、ちょこちょこ補修すると素材がずれたり、ちょっとアスファルト舗装が入ったり、モニュメント置くときの位置がずれたりして、だんだん平和公園としての完成度が落ちていくのが普通ですけども、今回こういうふうに職員の人と話しながら、約 20 事業をずっと監修してきたので、手を入れれば入れるほど、平和公園のデザインのトータリティが高まっていく、そういうことを目指してやってきています、既存ストックを使うのは大事かなと思っています。



こんなことを長崎市でやっていて、それで若手職員と協議することが非常に多くて、こういう協議をやりながら職員が成長していきます。

自分の仕事に納得ができる、納得できる仕事ができると、モチベーションも上がってくるし、きちっと現場で物事を考える、ということが身についてくるので、若手が成長してきている、と感じていまして。

一時期、市長主催のまるかじり口座という職員研修があって、今コロナでちょっとできていないですけども、毎年 1 回私の活動報告をしなさい、と市長から言われてやっていたので、自分一人でしゃべってもつまんないなと思って、2 回くらいですね、一緒にやってきた若手職員と、景観専門監と 7 人の小人って、ちょっとふざけて小人の帽子かぶっていますけども、こういうことやって、職員から 3 分間スピーチみたいな、やってもらいました。

これは（まるかじり口座で職員が）やってくれたスピーチですね、かいつまむとこんな感じで、「景観専門監から学んだことは、思いを紡ぐことの大切さです、いいモノを作りたいという思いは誰もが持っています、しかし、色々なしがらみや制約で、いつの間にかその思いが薄れてしまいます、その思いの糸を再度引き出し、形作っていくということが、大事だと思いました」と。

彼は農林職員なんですね、「農林専門監として生産者や消費者の思いを紡いでいきたいと思います」と言ってくれて。

長崎に水族館があるんですけれども、ペンギン水族館って、そこの館長がお土産になるカレーをつくりたいと言っていて、彼は出島ばらいろっていう長崎和牛の新しいブランドを作っている生産者の支援をしていたので、長崎和牛の生産者とペンギン水族館の館長をくっつけて、出島ばらいろカレーというのを、なぜかペンギン水族館が作る、という状態を作ってくれたりしました。

あと長崎に、ゆうこうっていう柑橘類のフルーツがあるんですが、このゆうこうを使ったスイーツを市内の飲食店の有志で出す、ゆうこうスイーツフェスタというのを企画して、市内の飲食店をマッチングして、まさに思いを紡ぐプロジェクトをやってくれています。

景観専門監から学んだことは、「**思いを紡ぐ**」ことの大切さです。いいモノを作りたいという思いは誰もが持っています。しかし、色々なしがらみや制約で、いつの間にかその思いが薄れてしまいます。その**思いの糸を再度引き出し、一緒に編み上げ、形作っていく**、そんな景観専門監の仕事を体感したことは、貴重な経験でしたし、自分が目指す仕事の模範となりました。**私も(自称)農林専門監として、生産者や消費者の思いを紡いでいきたい**と思います。



出島ばらいろカレー


長崎ゆうこうスイーツフェスタ


（すもうなだ）
角力灘の風景

彼がそういう話をしてくれたのを聞いて、当時みどりの課の若手の女性職員が、「同世代にあんな事をしている人がいる、私も何かやってみたい」と、まるかじり口座の懇親会の時に私のところに来て、市役所の仕事つまらないと、助けを求めてきました。

（仕事は）何をやっているの、と聞くと、「私みどりの課で、長崎市内にお花を増やすための仕事をしています」と、彼女が当時持っていた事業が、遠藤周作文学館という、長崎市の北部にあるんですが、この文学館にコスモスの花壇を作るというプロジェクトを担当していました。

予算が 100 万円ちょっとで、ここに花壇作ってくださいと、最初聞いたときは 10m×10mくらいの小さい花壇しか作れないプランで、角力灘って海が見える大スケールの風景のところに、ちょっと花壇作ったってだれも感動しない、もっと花壇大きくできないのって（聞くと）、「いや予算がないんですよ、100 万円ちょっとしか」と。

じゃあ苗を植えるのを自分たちでやればいいじゃない、職員の同期とか募って、みんなで週末にドライブして苗を植えたらいいじゃないかと、そしたらそのぶん経費が減るから、もっと花壇を大きく出来るのでは、と（提案しました）。

そしたら彼女がもっといい案を考えてきてくれて、地元の学童保育に行って、「苗植えイベントをやりませんか」と先生に持ち掛けて、オッケーをもらってきてくれました。

遠藤周作文学館のバスを出して、子供たちを迎えに行って連れてきて、みんなで苗を植えて帰る、という予算ゼロの企画を作ってくれて、みんなで植えました。

そのおかげでこの花壇も、向こうの端からこっちの端まで大きくなって、無事コスモスがきれいに咲いて、種が取れたら拾って袋に小分けに包んで、後日学童保育に訪れて、「みんなが植えてくれたコスモスがきれいに咲いて、種が取れたから、みんなにプレゼントだよ」って渡してくれました。



彼女が入ってきた時に、「コスモスのおねえちゃんだ」と、子供たちに喜んでもらえて、すごく嬉しかった、というのを、文章にして私にメールで報告してくれました。

「思いを持って仕事に励めば、小さなゼロ予算の事業でも、工夫次第で新たな価値を生み出すことができる、ということが初めて体現できた瞬間でした、感謝の気持ちを伝えたくて訪問しましたが、子供たちから予想もしていなかった素敵なプレゼントを頂きました」ということでした。

ただ委託して花壇を植えればそれで終わりだった事業ですけども、花壇が大きくなったことよりも、こういう関わり、さっきの高次の欲求じゃないですけども、人と人との交流とか関わり合い、こういうものを生み出すということが、彼女がちょっと知恵を絞って手間をかけたことによってできた、一つ一つの公共事業の中で、こういうことがもっともっとできるのではないか、すごくいいお手本だと思っています。

2つ目の事例です、鍋冠山公園展望台というところで、稲佐山の真向かいに、鍋冠山という、高さが稲佐山のちょうど半分くらい、167mの山があります。

ここに展望台があって、平成14年、2002年に基本方針を長崎市が作っていて、誰もが楽しむことができるようにバリアフリー化する、ということが書いている基本方針があります。

担当職員が真に受けて、「先生、この3案で考えているんですけどどうですか」と持ってきました。





（3案の左から）駐車場整備して、駐車場からぐるっとスロープで上がって、また降りるんですね、それから駐車場から上に上がるスロープと、展望台に上がるスロープ、それからこれは、スロープで上がって、どうなるでしょうか、こういう3つの案を持ってきて。

悪いけど、この展望台はどれも魅力的とは思えない、どれもあまり素敵でないような気がする、と（伝えました）。

これも行政職員の悪い癖ですけども、バリアフリーにしてください、と言われたときに、バリアフリーにすればいいと読み替えを自動的にします。

つまり必要条件をそのまま十分条件にしてしまう、バリアフリーにするだけではもったいないというか、バリアフリーであることは当然のノルマで、バリアフリーであるから人が来るわけじゃなくて、バリアフリーを超えた、そこに行く価値がないと来てくれない、そのことを考えていますか（と聞くと担当職員が)、「バリアフリーにするのがこの仕事だと思っていました」と。



現地に一緒に行って考えようと、現地に行ってよく観察する、ここにも何かいいところがあるに違いない、と思ってよく見ると、1つは風景がすごく良くて。

稲佐山は5分で飽きて、皆さん5分で帰っちゃうんですが、ここは高さが低いので、船の行き来している動きとか、車が走っている音とか、まちの音が聞こえるんです、稲佐山よりむしろいいじゃないか、気持ちいい。

担当職員と現場通いながら一生懸命見ていたら、当時まだ完全に登録はされてなかったですが、近代化遺産、鹿児島市と一緒に登録された、近代化遺産のジャイアントカンチレバークレーンとか、三菱の施設が3個くらい見える、それからグラバー園、あと軍艦島が、天気が良かったら向こうに見える、よく見るとここは世界遺産が5つも見えるじゃないかと、こんな展望台は日本広しといえども、他にないんじゃないか、と話しました。

その価値をちゃんと伝えられるような展望台にしなくてはいけない、5つの世界遺産をぐるっと見えるように、もっと言うと、炭鉱のところから造船のところまで長崎の港の地形が見えて、まさに日本の近代化を支えたまちの1つである長崎の成り立ちが、そのままよく分かる場所で、そういうことをちゃんと伝えていこうと。

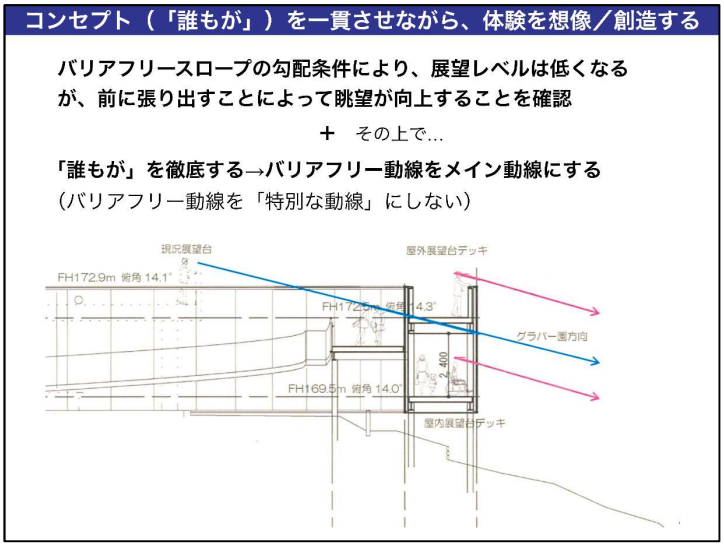
そしてぐるっと回廊式の展望台にして、それに沿うようにスロープをつけて、登っていくときにだんだん見えてきて、わくわくしながら表に出るようにならないかと。

それからもう1つは、健常者が行くルートと身障者が一緒に行くルートを別々にするのではなくて、健常者と身障者が一緒に行けるようにする、私と車椅子の方がここに一緒に来たときに、じゃあ私はこっち行きますから、あなたはこっちですね、さようなら、というのはバリアフリーとは言わないです。

一緒に上がっていける、身障者の方もいけるルートをメイン動線にするのが本当のバリアフリーだと思います、そういう意味で、一番いいルートをスロープに、ということをこの時考えました。

そうするとバリアフリー勾配の基準があって、ちょっと（展望レベルが）低くなってしまうんですが、いろいろスタディして、前に出すことによって、眺望が前よりも良くなるように計算しました。

ビフォーが青い眺望で、整備後が紫の眺望になるようにしました、そうするとこの辺の（紫の眺望上の）木をちょっと切らなきゃいけなくて、ここ風致がかかっていて、手続きがいるんですが、手続きすれば切れるということで、それはやらなきゃだめだと、そういうところから逃げてはいけない、手間かけてやろう、と言ってやったのがこれですね。



これ（写真上）がビフォーで、これ（写真下）がアフターで、こういう形にしまして、スロープを上がって行くと、展望台に上がる、という形で。



いざ出来たら、周辺の福祉施設の方なんか、遠足の日課として使っていただいて、こういう風に車椅子押しながら散歩に来られている姿をよく見かけます。

あとこれ地元の方だと思うんですけども、この当時、ちょっとベンチの位置を決めるために、利用状況を見ようと思って、ベンチを一階に置いていたのを、こうやって二階に持って上がってきて、夕焼けをご夫婦で見られて、非常にいい場面に遭遇しました。



こういう私にとっての風景、この方にとっての風景、この方にとっての風景、というものがたくさん積み重なっていくことで、ここがみんなの風景になる、それが本当のバリアフリーだろうと思います、パーソナルな居場所になるような空間をつくっていく、ということが公共事業の中で大事だと思っていますし、さっきも言いましたけども、その必要条件を超えて十分条件、新たに作る価値として何を作るのか、ということを考えていけば、こういう公共事業は、もっともっと良くなる、という良い事例だと思います。

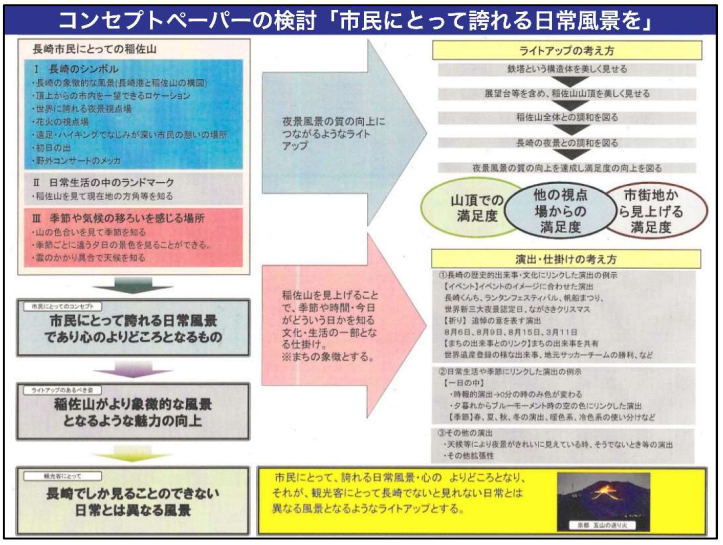
3 個目の事例です、稲佐山電波塔ライトアップですね、ちなみにこの写真を撮っているところが、今ご紹介した鍋冠山展望台からです。



対岸に稲佐山が見えます、長崎港で、もうすぐ帰ってくるかな、クルーズ船ですね、（クルーズ船の奥に）水辺の森公園があって、この辺（奥の河口右側付近）が駅、（左側の）稲佐山の山頂にある、この三本の電波塔をライトアップする、という事業を監修しました。

これは観光政策課の仕事なので、やっぱりどうしても観光客向けの感じで、最初に説明を聞きながら、うーんと思いながら聞いて。

30 分ぐらい熱く説明終わった後に、いやいや、あの稲佐山の電波塔、ライトアップすると市内のあちこちから絶対見る、観光客は一回しか見ないかもしれないけど、市民は毎日見るから、市民にとって誇れる日常風景とか、心のよりどころになるようなものにしなきゃだめだ、あえて例を出すとすれば、京都の五山の送り火みたいになったらいいねって言いました。

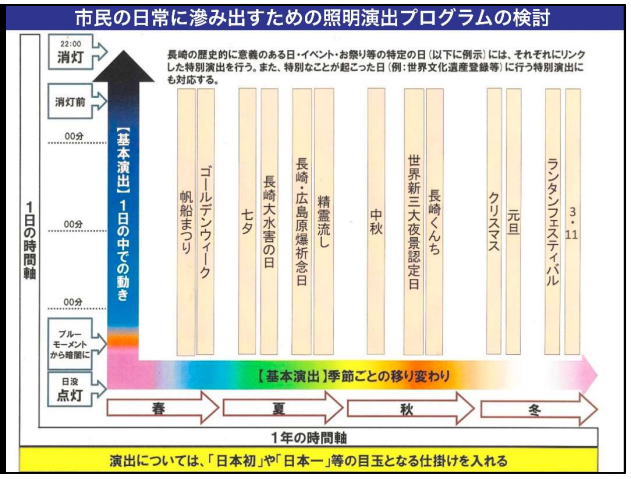


彼はそれを素直に、「なるほど、地元の人が誇りに思っているものを見に来るのが、本当の観光ですよね」と言ってくれて、彼がまとめてくれたコンセプトペーパーがこれです。

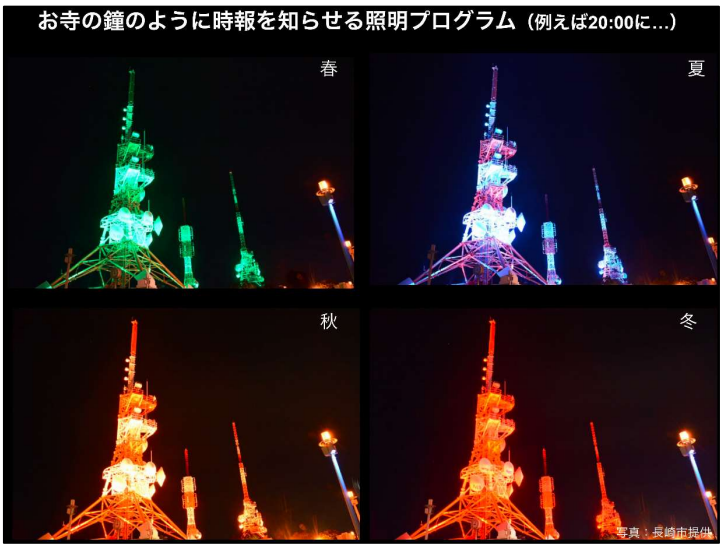
稲佐山より象徴的な風景になるように魅力を向上し、長崎でしか見ることのない、日常と異なる風景を作ろう、と言ってプログラムを考えました。

実際、この電波塔の足元、照明をつけて照らす、ちょっと所有者との協議で、下からしか照らせなかったんですが、現場でいろんな色をつけてみて、実証実験をやりながら決めていった色がこれです。





これは夏バージョンで、ちょっと白っぽい色になっていますけど、冬バージョンになると、もう少し暖色系の色になるので、結局オーソドックスなものになりました。
その上で、長崎はいろんな歳時記があるので、歳時記に合わせていろんな色の変化をするプログラムを組み込んだり、それから例えば0時、8時ちょうどとか、9時ちょうどとか、時間になると、色が変化するような形で、プログラムを色々考えていきました。



これが8時ちょうどとかになったら2～3分色が変わるやつですね、春は若草色、夏は海とか空の青ですね、それから秋は収穫のオレンジ、冬はランタンフェスティバルとかお正月とかクリスマスの赤で、これは最後、市長と一緒に現場を見ていただいて決めました、長崎の街を歩いて、ふと街から稲佐山を見上げた時に、こんな風に色が変わっていたら8時ちょうどかな、みたいな感じで、お寺の鐘がゴーンとなったみたいな感じで考えていました。
こういうふうに市民の皆さんの生活の中にライティングが少しでも染み込んでいくような工夫をできたらいいな、と思ってやったものです。



実際ですね、私いろいろプロジェクト関わって、反応を知りたいというか、本当に良かったのかどうか、SNSでハッシュタグ付けて、いろいろ見ているんですが、これはインスタグラム、皆様から抜粋したやつ、最初は稲佐山といえば、やっぱりこの展望台から見下ろす夜景ですね、これ（上段左）がずっと写真として、多く載っていました。
電波塔のライトアップやった後に、こういう展望台から見上げた電波塔の写真（上段中、右）が増えてきた、その後1回雷が落ちて、消えたんです、電波塔のライトアップが半年ぐらい消えて、復旧作業が出来て、パッと点きました。
そしたら途端にこういう写真（下段左）が増えて、点いているよ、直ったんだね、とか、明らかに市民の方が、こういう写真をいっぱいあげてくださるようになって。
最近は昼間の写真（下段中、右）も増えてきて。
桜島と違って、稲佐山はそれほど長崎市民の心の拠り所じゃなかったんです、江戸時代とかの長崎の絵図とか見ると、稲佐山ってあまり書いていなくて、昭和30年代ぐらいに初めて展望台ができて、その後、少しずつ市民の拠り所になってきたというところで、今回このライトアップを

やることによって、市民の生活の中に、稲佐山というものがより大きな存在を持っていくようになったかな、と思っています。

皆さんはまさにそうだと思いますが、山と共に暮らしているというのは、そこでの暮らしの質を上げると思いますね。

精神的な拠り所があるというのはとても大事なことで、この電波塔のライトアップやることによって、長崎で暮らしているということの QOL、生活の質を少し向上させることができたかな、と思っていて、今回の事業、300～400 万ぐらいの小さな事業で、ここにライトを点けただけですが、今まで展望台から見下ろす夜景一辺倒だった長崎の夜景の中に、今度は、まちなかから見上げる夜景、という新しいカテゴリーを作ることに成功した、と思っています。



まちづくりの事業は、常に全体をいっぺんに変えることができなくて、部分部分しか変えられない、その部分について何か施策を打つ時に、その部分だけで完結して終わりなのか、こういう街全体に対して波及効果を及ぼせるような、全体を考えての部分なのか、というところが大きな分かれ道になります。

どんなに小さくても、このプロジェクトが街全体に対して何らかのプラスの影響を及ぼそう、と思って考えて作られていれば、それが積み重ねてきた時に、どっかでつながってくるという、まさにこのプロジェクトは 300 万の小さい事業ですけども、街全体の夜景に対しての、あるインパクトを与えられた、いい事業だったかなと思っています。



これを踏まえて、長崎市は今度、街中夜間景観整備に乗り出します。

これは場当たり的に観光政策がやっていたので、マスタープランが必要だとずっと言い続けて、それがいろんなところに浸透してきて、やっぱりちゃんと、長崎は夜景が大事なものだから、大事な産業だから、しっかりマスタープランを作ろうということになりました。

これが市民ワークショップをやっているところで、夜景に取り組むにあたっては、面出薫（めんでかおる）さん、照明デザイナーでは日本で第一人者と言って良いと思いますが、監修をお願いして、これも庁内でいろいろ、今時随契とかなかなかできないので、調整させていただいて、面出さんにお願いに上がりました。

東京駅の丸の内駅舎とか六本木ヒルズとか、あとシンガポールのダウンタウン、中心市街地は基本的にこの方が監修をされていて、あとニューヨークとかパリとか、いろんなところで世界照明探偵団という市民運動をされていて、非常に実績のある方で、私、東大で学生時代に、建築で授業されていたので、もぐり込んで授業受けていた方なんですが、一緒にお願いしますとお願いして、監修者になっていただきました。



その面出さんがやっている世界照明探偵団の名前をちょっとお借りして、長崎照明探偵団ということで、夜まち歩きをして、ヒーローとデビルを探すんです。

光のヒーローと光のデビル、いい光と改善したい光を探す、というのを、眼鏡橋がある寺町のあたりとか、グラバー園がある山手のエリアとかですね、みんなで夜歩いて写真撮ってきて、グループで共有して、整理したやつを全体で共有する、ということやっていきました。

そうすると、だいたいやっぱり意見が合ってくるんです、共通するところが非常に多くて、その部分を骨格にこのマスタープランを作っていきました。

一定の案が出来た段階で、この市民シンポジウムを開催して、市長にもご登壇いただいて、面出さんもいらっしゃいますけども、みんなでこの計画素案を説明して、会場の方からもいっぱいご意見を、すごく熱心でしたね、熱い議論していただいて、ご意見をいただきました。



その時に提示した案がこれですね、例えばのページですけど、平和祈念像ですね。

今、昼間はこう（左側上段）です、夜になるとこう(左側下段)なります。

これをこう（右側）したらどうですか、という案を、眼鏡橋とかいろんなスポットに対して提示して、皆さんからご意見をいただきました。

出来上がったのが環長崎港夜間景観向上基本計画、と言うやつで、これはPDF ファイルが長崎市のホームページに全部載っていますので、分厚いですけども、もし興味があれば見ていただければと思います。

ちなみにちょっと余談ですけど、観光統計が載っていますが、鹿児島市も近いのかもしれませんけども、長崎市の場合は、観光客一人当たりの市内観光消費額、つまり一回旅行に来た時に、市内で使っていただくお金が、日帰り客だと 14,272 円なのが、宿泊客だと 35,848 円になる。



長崎市は年間 700 万人観光客が来ていますけど、その 700 万人の一人一人が日帰りなのか宿泊なのかによって、観光消費額が 2.5 倍ぐらい違うんです。

泊まってもらいたい、泊まってもらうためには、夜のコンテンツか朝のコンテンツがないとダメ、なぜこのコンテンツに力を入れているかといいますと、これは景観の為にやっているというよりは、観光産業、交流の産業化のための重要なインフラとして、夜景に力を入れています。

この環長崎港夜間景観向上基本計画を作った頃に、ちょうど国の景観刷新景観まちづくり刷新支援事業、というモデル事業の応募があって、全国 10 地区選ばれたうちの 1 つに長崎市がなることができて、1/2 補助の補助金を経過に対してもらえるということで、この夜間景観の整備は全部そのメニューに入れて、まちなか50カ所のライトアップの更新事業を4年間でやりましょうと。

そのうちいくつか紹介します、これがさっきの祈念像です、なんかもう怖いですよね、空間が。



さっきのシンポジウムの時に面出薫さんが言っていたので、非常に印象的だったのは、「昼間にどこに光を当てるのかはお天道様が決めるけど、夜どこに光を当てるのかは人間が決められます、だからどこに光を当てて、どこに光を当てないかは、地域の皆さんでよく話し合って戦略的に決めてください」と言われました。

これ、一番目立っているのはこれ(左端の街灯）です、主役はこれ（祈念像）じゃないですか、だから（祈念像に）一番光を当てなきゃいけない。

こういう状態が日本中にあふれています、もっと言えば、人工衛星から日本を見たとき、日本列島見たことある方いらっしゃると思いますけれども、あれは全部無駄な光で、宇宙に向けて光を当てる必要なんて一切ないです、漏れ光です、あれだけ毎日エネルギーを無駄に使っているし、我々は光に対して無頓着な生活をしています。

ここをきちんと整理したらこれで、後ろの樹木とかにもライトを当てて奥行きをつけながらですね。

この（左右の）折鶴を吊るすところと、祈念像に光をきちんと当てる、正面性を作っていく、ということをやりました。

それから平和祈念像は、この右手が原爆、左手の水平方向が平和っていうのをメッセージに作られていますので、銅像の全体を映すんじゃなくて、ここととここ（両腕部分）に、今 LED で非常に性能の高いスポットライトがあるので、後ろのほうから当てています。

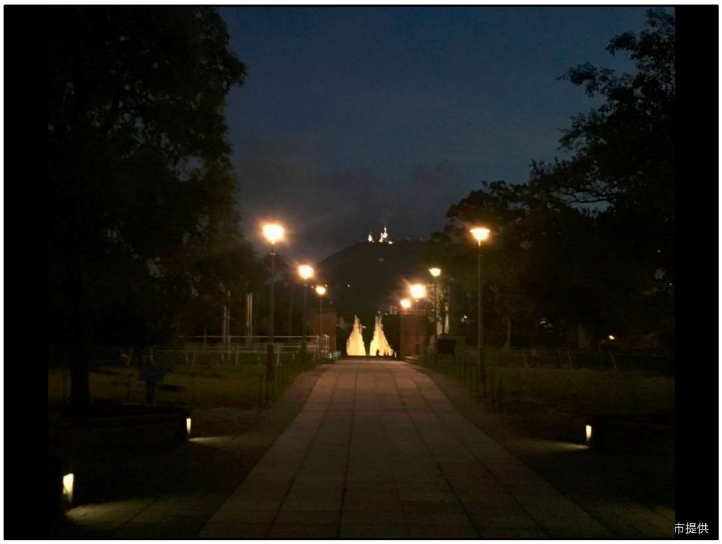


この平和祈念像が発しているメッセージを、昼間よりも夜の方がよりはっきりとお伝えできる、ということを狙って、こういうライティングにしています、文脈をよく読んでですね。

この平和祈念像でお祈りを捧げて、振り向いたとき、これ整備前です。

ここに街灯が並んで、平和の泉がここ（中心奥）に見えていますけれども、これはちょっと、（街灯を）ちゃんと直しましょうと、光が当たるところにあたるように。

つまり、この街灯は何のためにあるかというと、ここを安全に歩けるためにあるので、路面照度が確保されている、ということが条件ですね、それをクリアすればいい。

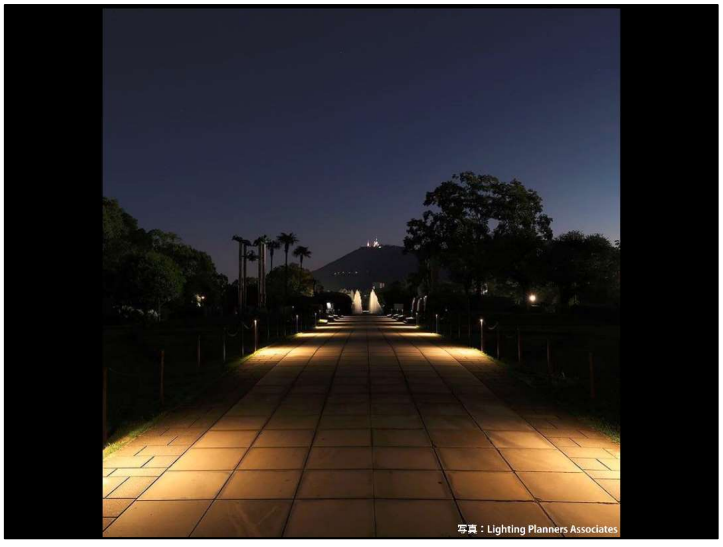


だから眺望の邪魔になるような（高い）ところにある必要はないんです。

これを改善して、こういう庭園灯に変えてもらいました。

平和の泉の先に、この稲佐山の電波塔、さっきライトアップしたやつが見えてくる、つながってきました、点から線に、これは偶然じゃないんです。

長崎が戦災復興で平和公園を作るときに、我々の先人の都市計画の方々が、平和公園を計画した時に、平和祈念像を稲佐山に向けて作られたんです、まさにここに祈りの軸を。



国破れて山河ありじゃないですが、焼け野原の中で山があったということが、やっぱり拠り所だったんだと思います。

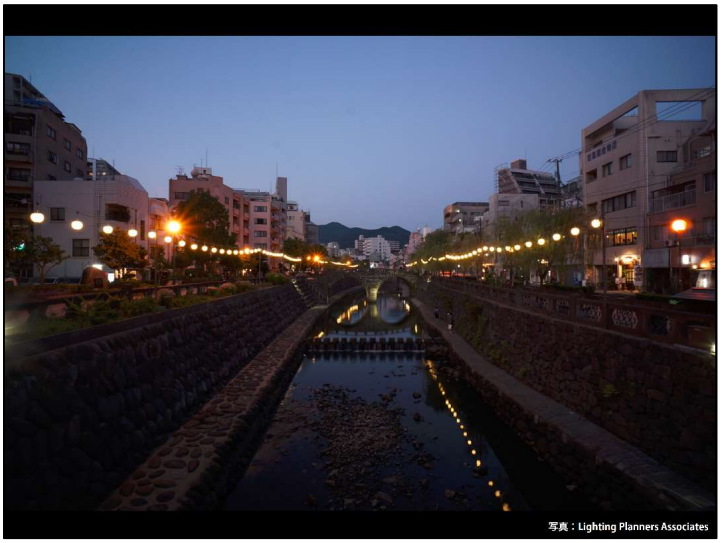
それに向けて作られた、というところのこの歴史、場所の履歴ですね。

こういう風景として、昼よりもさらに夜、顕在化することができたということです、こういうことがもっとできないかと。



これは眼鏡橋ですね、眼鏡橋はここ（中心奥）にあります、一番目立っているのは街灯、さっきと同じパターンで、これも景観刷新事業で照明の更新をして、アップデートして、今こうなっています、素晴らしい。

これは評判良いです、眼鏡橋のところですね、今 LED になって、もっときめ細やかに光を当てられるようになりましたので、全体的にまんべんなく光を当ててですね。



昼間よりもメガネに見える眼鏡橋、転落防止柵の下にライン照明を埋め込んで、ビスタって言いますけど、象徴性を高めるようにして、見る方の視線が自然と、この眼鏡橋に行くように作りました。

それから周りの樹木のライトアップ、ちなみに、水辺沿いに立っていた街灯、道路側に移設して、植栽の中に、元々は 360° 光が丸い照明だったんですが、下方向にしか光が行かない照明に変えていただいて、こんな形になっていて、同じ場所とは思えないですね。



でも、この川沿い歩くと、すごく安心感があります。



点灯式をやった時に、コロナ禍で観光客は一人もいなかったんですけども、地元の自治体の方とか、地域の方々と一緒に市長と、面出さんも来て、点灯式をやりました。

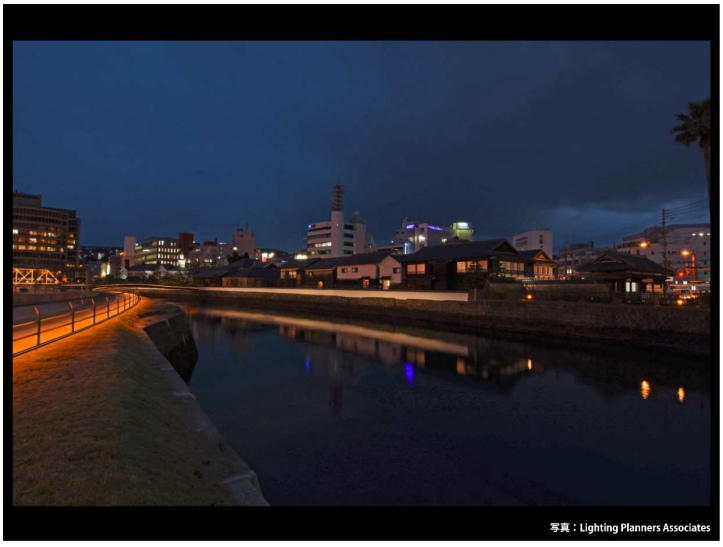
みんな、「よかね、なんかいいところになって、別のところみたいだわ」と。

私時々ですね、この川沿いのお店に夜ご飯食べに入るんですけども、お店の店員さんに、「あなた見た？眼鏡橋、よかでしょう、夜きれいやもん」とか言って、自慢されるんですよ。

いやー、私やりましたって、ここまで、勿論言わないですけど、嬉しくてご飯美味しいですね、地元の方に自慢していただけるって、非常に嬉しいことですね。

いろんな方に、1 件目の店で飲んで、ちょっとここで一休憩すると、2 件目に行きたくなる、とか言われることはあります。

経済効果もあるということで、夜景っていうのは、非常に地域の暮らしを良くする力があるなと、もともと観光産業交流産業のために、インフラとして観光夜景に取り組んだんですけども、できてみて気づいたことは、これも生活の質を、市民の暮らしを良くするための整備だなと、今実感しています。



これ出島です、出島の中と川沿いと、公園と、橋と、一体的にライティングのデザインをしています。

出島も、建物をライトアップするんじゃなくて、まるで昔、カピタンがここにいた時の夜景ってこんな感じじゃないか、というのを狙って、お部屋の中から光を灯す、という夜景を作るようにしています。

ちょっとしたイベントの時の様子（写真左）ですが、出島の光を見ながら、上にお月さまがあって、川に反射する光を見ながら、対岸の公園は優しい灯りに包まれているところに、子供たちのワークショップで作ったベンチに、女性が二人座って、コーヒーかビールか、飲みながらお話をしている、という風景で、長崎でしかできない風景ですね。



これもうちょっと引きで見るとこんな感じ（写真右）ですね。

もうちょっと明るい時間ですけども、この公園の中でちょっとお店があって、そこでビールとか色々売っていて、生演奏をして、音楽のですね、いろんな会社帰りの人とかが交流して、友達の友達は友達だ、方式ですね、仲良くなったり。

最初にお話した、高次の欲求に応える公共空間、こういう感じだと思うんですよね、長崎でしかできない場所ですね。

ここに来ないとこの空間体験が出来ない、そこに行くと、いろんな方と出会ってあーなんか今日もちょっと楽しかったなって思って帰る、という事が今のまちづくり非常に必要だと思っています。

ハード整備して作るだけじゃなくて、こういう風に使うっていうことがセットで初めてこういうことが生まれるので、これからの街づくりの中で、つくると使うってことを一体的に考えていくことが大事だなと思っています。

最後の事例です、長崎駅周辺整備事業ということで、長崎も遅ればせながら新幹線がやって来ました。

これは一番最初に、開業する前の試運転で（新幹線が）長崎駅に入ってきた時に、みんなのお出迎えの時の風景です、この時一番嬉しかったですね。



これはすごく大きなプロジェクトで、もうちょっと話が複雑になりますけれども、長崎駅周辺整備事業こうなっています。

赤いところが土地区画整理事業で、長崎市がやるやつですね、それで多目的広場（緑色）とか、東西の駅前広場（黄色）とか、街路（オレンジ色）とかを作り、あと新幹線駅舎を鉄道運輸機構が作って、在来線駅舎を長崎県、連続立体交差事業なので、県の事業で。

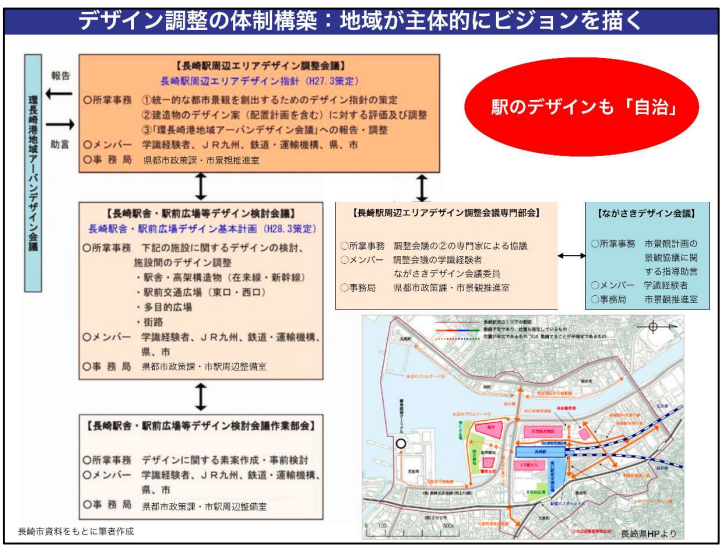
それからここ（赤枠右下）に長崎マイスっていう、PFI 事業の SPC が作るコンベンションセンター出島メッセ長崎というのを作ります。

あと JR の駅ビル、それから NBC という地元テレビ局の社屋、警察署、それから JR 九州長崎支社、あとお土産物屋さんとかっていうのが、15 年ぐらいの期間をかけて、それぞれのタイミングで、それぞれの都合で作られて、長崎駅周辺っていうものが出来上がっていく、という事業になっています。



これはちゃんと調整しないとそれぞれの都合で作って、凸凹になっちゃうんですね、普通にやると。

長崎市は 21 世紀の国際交流都市を目指していますので、その陸の玄関口として、長崎駅は質の高い、長崎らしい場所じゃないということで調整しなきゃいけない、これは県と市の合同プロジェクトで、一番最初にやったのは、その調整をする検討体制の構築です。



長崎市は 21 世紀の国際交流都市を目指していますので、その陸の玄関口として、長崎駅は質の高い、長崎らしい場所じゃないということで調整しなきゃいけない、これは県と市の合同プロジェクトで、一番最初にやったのは、その調整をする検討体制の構築です。

この一番上に、長崎駅周辺エリアデザイン調整会議（図オレンジ色）というのを作って、そこに県と市以外に、

JR 九州と鉄道運輸機構、それから私も含めて学識経験者も入って、大きな会議を作りました。
その下に、駅舎と駅前広場とかの公共施設のデザインを具体的に議論する、デザイン検討会議（左側中段ピンク色）というのを作って、ここにも JR 九州鉄道機構に入ってもらって。
通常、新幹線駅を作る時って鉄道事業者が案を作って、地元は要望を言うだけで、でもそれじゃだめで。
地域の顔になる場所なので、地元側で主体的に絵を描いて、それを持って鉄道事業者と調整する、というスタンスを長崎駅の場合は取りましょうと。
あと（最下部は）その具体的な議論を担当したレベルです、作業とかですね。

これが実際のデザイン検討会議の風景です。
前に学識経験者が座っていて、JR と県と市という感じで、ぐるっと囲んで、重々しい雰囲気が漂っていますけれど、直接対話するということを散々積み上げてまいりました。
もちろん、その前にこの作業部会で、担当者レベルで、膝突き合わせて地道な対話を何回もやりました。
何回やったかもわかりませんが、でも、この地道な対話の積み重ねが、大きな事業ですけども、だからこそ地道な対話の積み重ねが、アウトプットの質を決定する、と思って 10 年間、今ずっと調整を続けています。



あと大事なのは設計者です、実際に案を作ってくれる設計チームが、やっぱり腕がよくないといけないので。
長崎駅周辺整備事業の場合は、価格競争入札で設計者を選ぶ、つまり、一番安く仕事をやってくれる所を選ぶんじゃなくて、一番いい技術者を選びたいので、プロポーザルを提案してもらって、その提案を見て、あなたの技術力があるかないか、というのを査定して選ぶプロポーザル方式というものでやりました。



それなんと 5 回もやっちゃいました。この 5 つの業務全部プロポーザルでやってですね。
それぞれ色々と工夫をしながら進めてきています。
特に一番最初のこのデザイン基本計画作成業務というのは、県と市との合同で、この一体のデザイン基本計画というものを作る、というプロジェクトで。
このデザイン基本計画を持って鉄道事業者と調整をする、というその元ネ

タを作るやつで、県と市でお金を半分ずつ出し合って業務を作る、画期的というか結構積極的な。

それからこの 2 番目の、駅前広場等設計業務って書いていますけども、東西の駅前広場とか、多目的広場とか、街路とか、長崎市がやる作るものだけでもいっぱいあるんです。

でこれ、市役所が普通にやると 1 個ずつ基本設計やって実施設計して、また別の事業で基本設計で実施設計で積み上げて、1 個の街ができるってなるんですけども、もう全部ひっくるめて一発の業務にしました。

30 ヶ月の業務、3 ヶ年の業務にして、そういう、いろいろ工夫しながら作っていくと言うことで、この辺りもやっぱり実際の進め方の中では結構成果に最終的なアウトプットに響く部分だと思っています。

あと、市民ワークショップですね、この時は 18 歳から 80 歳まで、男女比 1：1 っていうのを呼び声に、市民のみなさんにいっぱい集まっていただいて、こういうワークショップで駅前に、どんな駅になったらいいか、駅前広場でどんなアクティビティをしたいか、ということをたくさんご意見いただいて。

物の要望じゃなくて、やりたい風景を語っていただくようなワークショップをして行きました。



こういうのを積み重ねていきながら作ったのがこの長崎駅周辺エリアデザイン指針というものですね。

これは全体のエリアに対して、例えば歩くことが楽しい街になるようにしましょう、ということで、こういうことを守りましょうって心得をまとめた冊子です。

これは長崎県のホームページに PDF で全部載っています。



それからもう一つが、デザイン基本計画というやつで、この駅舎はこんな空間にしようとか、駅前広場こんなところにしようということを、鉄道運輸機構さんと JR 九州さんと散々調整して詰めた上で、デザイン調整会議で決定する。

基本的にはこのデザイン基本計画に基づいて、鉄道運輸機構も JR 九州も設計をしていただく、施工もしていただく、ということを前提に協議してきたものです。

そんな簡単にはいかないので、実際、現場では全然違う設計図が出てきたりして、それに対していろいろとまた協議をさせていただいて、このデザイン基本計画に近いものに修正していただくという協議を、また地道にいっぱい積み重ねて、今に至ります。

現場でも一つ一つの素材のサンプル取り寄せて、全部チェックさせていただいて、ということをやっています。

実際、出来上がってきた部分をちょっとお見せします。

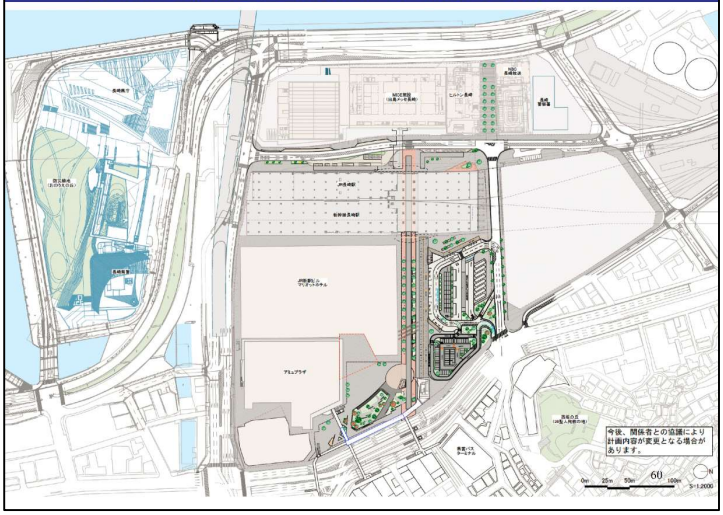
地域が主体となって「越境するエリアビジョン」をつくる②

「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画」（2016年3月）



長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画より転載

長崎駅周辺整備事業全体計画：人の溜まりと流れをつくる



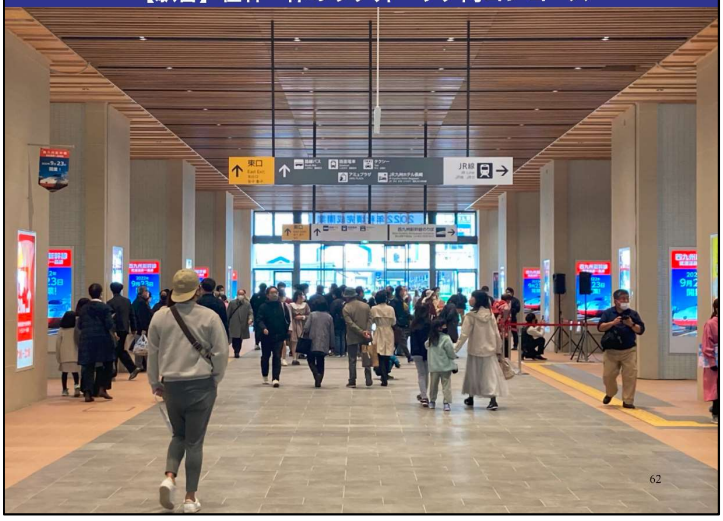
施工現場におけるデザイン調整

「神はディテールに宿る」（by ミース・ファン・デル・ローエ）





【駅舎】在幹一体のラチ外・ラチ内コンコース



これは改札を出たところのラチ外コンコースというところで、東の広場と西側の広場をつなぐ、高架下の空間で、向こう側が新幹線の駅舎、手前が在来線駅舎ですけども、全く同じ素材で全く同じ空間としてつくられています。
多分日本で初めてだと思いますね。

この在来線と新幹線の高架下のラチ外コンコースが全く同じ仕様でできたのは、初めてだと思います、すごく難しいです。
高架橋の高さがそもそも違うし、建設する時期もズレてるし、予算の費目も違う、事業も違う、というところで、全部揃えて作っていただくと。
なぜなら、この西側と東側をスムーズにつないで、さっきあまり説明しなかったんですけども、出島メッセというコンベンションセンター西側にあるんですけども、ここでいろんなイベントがあったときに、人々が東側にスムーズに流れていって、町に向かってほしい。
駅はまちに人を送り出すポンプ役にならないといけないので、ここのつながりが非常に重要なので、こんなラチ外コンコースにしていただきました。

【駅舎】大屋根に覆われた在幹一体のホーム空間



あと駅舎も、こっち（左）が在来線駅舎で、(右が)新幹線駅舎ですけども、一つの大屋根に見えるような形で、在幹一体的に駅舎のデザインをやってもらいました。
（在来線は)県の事業と、(新幹線は)鉄道運輸機構の事業です。

あと新幹線のホームの先、鹿児島中央駅と一緒で頭端駅なんですけども、通常、滑走余裕といって、新幹線が行きすぎた時に大丈夫なように、ちょっと余裕の部分があるんです。

通常ここはお客様が乗降しないので、ホームとしてつくらないですけども、これも鉄道運輸機構さんと調整させていただいて、財政の方も JR 九州さんと調整させていただいて、ここまでホームを伸ばしてもらって、モノは置かない、この先まで行くと、このように長崎港の風景が見えるようになっています。



長崎に新幹線で降り着いて、なんか港が見えるねって、港町長崎に来たねっていうことを実感して頂けるような、そういう駅になっています。

これもちょっとバックグラウンドがあって、これ、県庁と県警本部を 5 年ぐらい前に整備されていますけども、長崎県がずっとこの港周りのアーバンデザインをやっていた中で、将来的にここに駅が来るのがわかっているので、県庁と県警本部は左右に分けて建てましょう、ということを指導していただいていまして、それによって眺望が確保されていることも、アーバンデザインの結果になります。



それによって長崎でしか体験できない駅ホーム空間の体験が実現したと言うことで、駅舎からこうやって稲佐山も見えたりします。



それから夜景も、こっち（右側）が在来線駅舎で、ここ（中央奥）が駅前広場で、ここ（中央奥から左にかけて）が西通りという道路で、ここ（左側）が出島メッセ長崎というコンベンションセンターと、その外構、それぞれ別々になってきますけども、これは一体的に調整させていただいて、照明の色温度を合わせたりしながら、立体的な夜景になるように整備をしています。

それからこの出島メッセ長崎、コンベンションセンターの屋上ですね。



ここ当初全然使う予定がなかったですけども、デザイン調整会議の中で、こんないい場所を使わないのはもったいないって議論になって、設計変更して頂いて、アフターコンベンションのイベントができる場所に直してもらいました。

奥に稲佐山の電波塔が見えて、これ龍踊といって、長崎くんちの出し物ですね、中国から昔伝わって来たものですけども、こういうものを国際会議があった後に、エレベーターの屋上に来ていただいて、見ながらシャンパンかなんかで乾杯するというような事をやる、こんなことは福岡市はできないだろうと。



だから、こういう体験を作っていくことによって、さっきの高次の欲求じゃないですけど、長崎に来ないと手に入らない価値っていうものを、まちにたくさん生み出していく、ということをハードとソフトの掛け算で、今やっています。

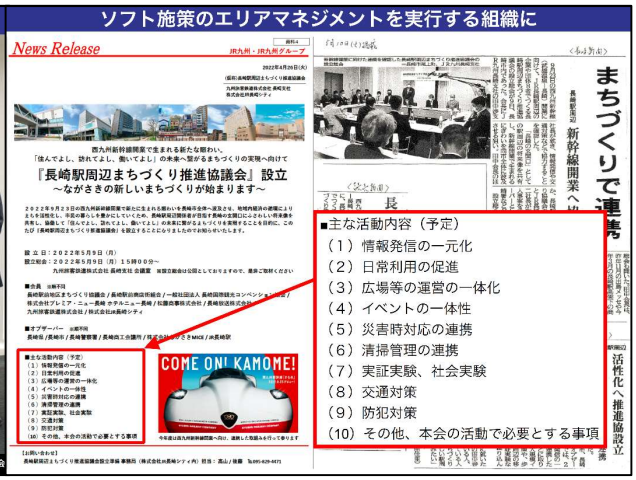
あと駅前広場の社会実験、いろんな方に呼びかけて一緒にやって、この出来上がった西口駅前広場に店舗を出していただいて、ベンチを置いてこうやって人の動きがこうだったとか、来た人はどういう目的で来られたのかとか、お店の売り上げはいくらだったか、という社会実験をやって。

駅周辺の事業者の方にいろいろご報告をしたら、駅前広場って結構使い道があるんだね、ということを皆さんが実感して頂けたので、じゃあエリアマ



ネジメント組織を立ち上げて、みんなで一体的にやっていきませんか、ということで呼びかけたら、JR 九州が中心になって、この長崎駅周辺まちづくり推進協議会を設立していただきました。





鹿児島中央駅もまちづくり協議会みたいな形をとっているかどうか別にして、かなり熱心にされていると JR 九州の方にお聞きしていますけれども、まあこういったことも長崎で、遅まきながらやっていく、ということで、まちづくり推進協議会ですね。

今まで、さっきの調整会議っていうのは、ハードなエリアマネジメントだったんですけども、今度まちづくり推進協議会でソフトの方のエリアマネジメントをしていこうということで。

こういう情報発信の一元化とかですね、日常利用の促進とか、広場の運営の一体化とか、イベントの一体性、災害対応、清掃管理、実証実験とか社会実験、交通対策、防犯対策みたいなものを、ここでみんなで一緒にやって行きましょう、という事で設立されています。

とりあえず最初の目的目標は、この新幹線開業イベントをみんなでやる、というところで、これはあのすごくお客さんいっぱい来ていただいて、大盛況でした。

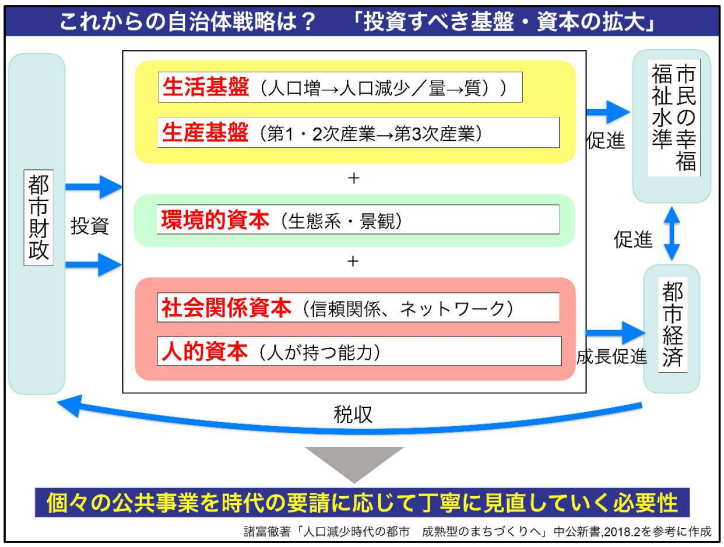


あとこの駅前広場に置く椅子とテーブルをみんなで作ってみようっていうので、市民ワークショップで、みんなで組み立てたやつをこうやって設置して、この女子高生とかが何気なく座って





いますけども、いつかこの子が大きくなった時に、あの時の私が座ったベンチってそういうことだったのか、まちづくりだなって思ってくれたらいいなと思ったりしています。



じゃあ最後ですね、今日の話の、もうちょっと大きく言うと、高度経済成長期、何度も繰り返し、さっきの高次の欲求の話につながるんですけども。

日本は、生活基盤ですね、道路とか公園とかそういうものを作って、生産基盤を、港を埋め立てて企業を呼んできて、ということをやれば、人口も増えて、二次産業が伸びて、みんなで生活が豊かになって、都市経済にプラスになって、それが税収として返ってきて、また投資ができて、ぐるぐるっていう、このプラスのぐるぐる、が戦後ですね。

だけどこの時代終わりました、人口が減少していますし、量より質の時代になって、第二次産業は国際競争に負けて、第三次産業しか活動が見いだせない時代になってきて、じゃあ自治体はこれからもう縮小するしかないですか、どうすればいいんですか、というのを、この本から取ってきた話で、私が考えた訳じゃないですけども。

今言われているのは、この下の部分に投資しましょうと、環境的資本、それからよくソーシャルキャピタルって言われますけど、社会関係資本、それから人的資本です。

人口がちょっと減っても、一人ひとりの人間が自分の持っている能力を充分発揮できる社会になれば、活動量は変わらないんじゃないかと、むしろ伸ばせるかもしれない、ということですね。

一人一人の人間が持っている能力を、充分に発揮できる世の中にするために、投資しましょう、そのためには、人と人との信頼関係とか、ネットワークが非常に重要な支えになるので、社会関係資本に投資しましょうと。

さっきの花壇の話みたいな、みんなが価値を感じるのは環境、なので環境的事業に投資しましょう、こういうところに投資していくことが、自治体の成長戦略にとって重要です。

今までどおり、さっきも言ったとおり、橋をかけたら便利になりました、ではもう成長しません、ということです、個々の公共事業を、こういう時代の要請に応じて見直していく必要があります。

高度経済成長期に作った社会システムで、今私たち仕事をしているので、それをそのまま素直にやったのでは、まちは良くならないから、そこをバージョンアップして行く必要があって、それは制度がバージョンアップされる前に、個々の事業の中で少しずつバージョンアップして行くしかないです、いつも制度は後から来るので、と思っています。

こういうことを、今長崎で考えてやっているということです、公共事業一つ一つを、ちょっと工夫して良くしていくことで、広くいうと自治ですね、長崎が長崎として、これからもオリジナリティを持って、生きていけるための取り組みをやっている、ということで、その中でやっぱり、何を未来に残すのか、ということですね。

地域が主体的に考えて、誇れる未来を作っていく、ということを、職員の皆さんと一緒にやってきていて、その中で、繰り返しになりますけれども、大事なのは地道な対話、地道な対話が大事だと思います。



地道な対話をやっていくためには、当事者が地道な対話をしようと思ってもなかなか難しくて、誰かがコーディネートしないと上手くいかないので、そのコーディネートできるようなシステムというものが、今のいろんな場面で求められているんじゃないかなというふうに考えています。

はい、長崎市であった取り組みをご紹介しました。

何か、どこか少しでも、これからの鹿児島市の景観まちづくりのヒントになればな、というふうに思っております、ご清聴いただきありがとうございました、以上です。