

## 令和2年度 みんなで学ぶ景観まちづくり市民教室

### 演題：鹿児島市臨海部の魅力と活力の創造を考える ～ 横浜などでの経験から ～

講師：国吉 直行 氏

(横浜市立大学客員教授／都市デザイナー、都市プランナー)

日時：令和3年1月28日(木) 18時30分～20時00分

場所：かごしま市民福祉プラザ 5階 大会議室



※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】

皆さんこんばんは。そちらでお話できないのが非常に残念です。

今回は、景観まちづくり市民教室にご紹介いただきましてありがとうございます。

ご紹介いただきましたように、私は鹿児島で高校まで育ち、大学は東京だったんですけども、そのあと、横浜市役所に入りまして、それで横浜のまちづくりを取り組んできました。

鹿児島市の景観計画というものが作られておりまして、重点地区が7つ、8つですかね、候補地が制定されて、そのうち重点地区指定のされたものも5箇所出ているようです。そういった景観行政をスタートしようということで、そこで皆さんも含めた、研究学習活動が始まったのかなと理解しております。

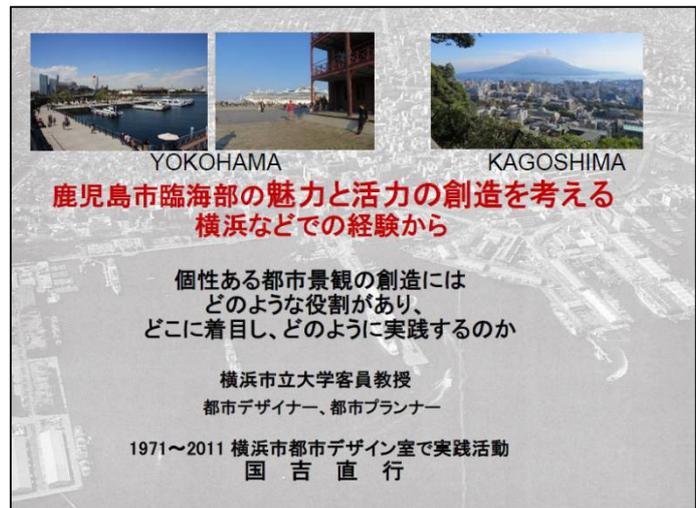
先ほど申しましたように、私は実は中国の天津というところで生まれまして、終戦の年に生まれたんですけども、次の年に佐世保に到着する引き上げ船で戻ってきました。天津では、日本人租界という居留地、そういうところに住んでおりました。両親が、日本人学校の教員をやっておりました。そして、翌年に佐世保に入港して、両親の故郷である鹿児島県に戻ってきたんです。そして、鹿児島市ですべて高校まで過ごしました。高校の途中までは鹿児島のだ真ん中、堀江町というところにおりまして、途中から、草牟田というところに移り、その2箇所ですぐ育ったわけです。そのあとは東京の方に大学に行きまして、そして、横浜、ある縁があって、ちょっと横浜で活動することになって、1971年に横浜市役所で都市のことを始めたわけです。その途中でマレーシアのペナンに派遣されまして、ペナン市のジョージタウンのアーバンデザインプランを作るために、ペナン市役所で働いたこともあります。そしてまた横浜に戻ってきているわけですけども、横浜では退職後、横浜市立大学で大学の先生をやらせていただいています。



こうやって見ますと、天津、鹿児島、横浜、ペナンと港町ばかり住んでいたという感じがします。その中でも、天津と横浜とペナンは、それぞれ外国人居留地があったところということも似ております。そういうことで、港町のアイデンティティといえますか、そういうことも含めて、鹿児島のまちづくり、横浜のまちづくり、あるいは天津、ペナンという都市のまちづくりは共通する点もあるのではないかなと感じております。

今日は、前半を、横浜でどういうことをやってきたのかということをお話させていただいて、後半、鹿児島の価値や提案とか、時間が許せば他の国の例なんかも話せればと思います。

それで、個性ある都市景観の創造にはどのような役割があり、どこに着目し、どのように実践するのか、ということで、景観行政ということ、景観づくりということ、都市デザインは少しニュアンスが違ような感じがしますが、その辺のことも含めて、ご理解いただけるようなレクチャー、講演にさせていただければと思います。



1960年代の鹿児島市というのは、ナポリ通りとかパース通りといった広い通りが整っておりまして、1960年代の終わりには、オリンピックの聖火リレーがここで行われたと言われております。この写真は、聖火リレーのときの写真です。ちょっと見にくいんですけど、その下の方に、路面電車、市電が走っています。これは、高見馬場辺りかなと思っておりますけれども、右側は、上がパース通り、下がナポリ通りです。パース通りの右側に見えるのが、私が通っていた松原小学校という小学校で、近く取り壊されるという話がありました。ちょうど私が入学した1年後に、小学校の新校舎ができたんです。その前は、他の城南小学校を場借りして、午前中は城南小学校、午後は松原小学校という、戦後でしたので、1年間、そういったことで過ごした経験もあります。そのちょっと先の方に、甲東中学校があって、そこを出まして、それから高校は、当時、現在の中央高校のところにありました鶴丸高校に行きましたので、ほとんど歩行圏で小中高校に行ったという感じであります。なお、幼稚園は加治屋町の敬愛幼稚園でした。



一方、1960年代の横浜というのは、第2次大戦後の米軍の接收がまだ続いておりました。鹿児島は戦災復興が進み、道路が拡幅されて、広い通り、インフラがちゃんとできたんですけれども、横浜は全く米軍が動かないということで、あちこちにまだ米軍がいるわけです。道路拡幅整備なんかできないわけです。米軍接收地は少しずつ返していきますから、大規模な都市計画はできな

いわけです。そして、その間に以前横浜にありました銀行とか、商社、そういった施設が、東京に全部移ってしまったんです。例えば、東京銀行という銀行がありまして、今はもう三菱UFJ銀行に入っちゃったんですかね。その東京銀行はもともとは横浜正金銀行だったんです。第二次世界大戦後に東京に一時的に引っ越した後に、東京銀行に名称を変えてしまった。そんなことで、米軍の接収によって、都市経済にダメージが大きかったんです。

そういう中で、鹿児島はものすごく広々とした道路と豊かな自然や歴史文化遺産を持って、我々小さい頃は、非常に良い環境の中で育つたと自認しておりました。一方、横浜は米軍もいるし、また、危ない場所もたくさんある。麻薬地帯もこの辺にはあるとか、中華街の裏側には女の子は行っちゃだめだとかですね。「怖い街」そういったイメージのある街だったわけです。そういう中で、郊外部は東京のベッドタウンとしてどんどん開発が進みまして、住宅ができてくる。住宅ができれば道路を造る、そして学校を造らないとだめだということで、横浜市の都市行政は、非常に大変なことになったんです。そのような事情は知らなかったんですけども、いずれにしても、大学生活で長くいた東京からちょっと距離を置いて、地域から街を見てみたいと思ったものだから、東京の会社、設計事務所に勤めるのをやめて、横浜でちょっと3年ぐらい地域のまちづくりみたいなことを体験しておこうという感じだったわけです。それが、運の尽きで、40年以上も活動することになってしまいました。

私の考える「景観づくり」とは、「都市と地域の空間と活動のデザイン」。これが鉄則です。ですから、形だけ作るのではなくて、そこでの活動も活発化させる。空間の魅力を上げるとともに、そこでのアクティビティも活発化させるというのが都市デザインであります。

そういう中で、横浜は非常に汚かったわけですから、まず形を整えるところから始めていこうと。建築出身ですから、空間制御の技術は少し教わっていたわけで、その辺も生かしながら、都市デザインということを切り拓こうとしたわけです。

「景観づくりを含む都市デザインの目的は何か」といいますと、単に形を整えるということではなくて、都市と地域空間の価値を高めることです。そのことによって、都市と地域の市民や企業、専門家などの活動を刺激し、そして活発化させ、さらに創造性を育むことなどにも影響させていきたいと考えています。

「都市デザイン、景観づくりは何を生み出すのか」ですけれども、都市のアイデンティティとか、市民の都市への愛着を醸成する。また、都市ブランドの形成というものにも役立ったわけです。これは結果的にだったんですけども。そして、住みたくなる都市、あるいは訪れたい都市、企業や専門家などが活動したくなる都市、創造性を刺激する都市へと段々価値が高まっていったという結果になっております。いずれにしても、建築学科出身でしたから、形だけ揃っていたらいいとかそういうことではなくて、それが社会にどのように役に立つのかということを考えながらやっていこうと思っていましたので、自分の形にこだわるとか、そういうことはできるだけ避けようと、そんなことを考慮しながら取り組んだということです。

私の考える「景観づくり」とは  
「都市と地域の空間と活動のデザイン」  
→ 都市デザイン

○都市デザイン（景観づくり）の目的は何か  
●都市と地域空間の価値を高めることにより、都市と地域の市民・企業・専門家などの活動を刺激し、活発化させ、さらに創造性を育むことに寄与すること

○都市デザイン（景観づくり）は何を生み出すか  
●都市のアイデンティティ、市民の都市への愛着醸成  
●都市ブランドの形成

→

- 住みたくなる都市へ
- 訪れたい都市へ
- 企業や専門家などが活動したくなる都市へ
- 創造性を刺激する都市へ

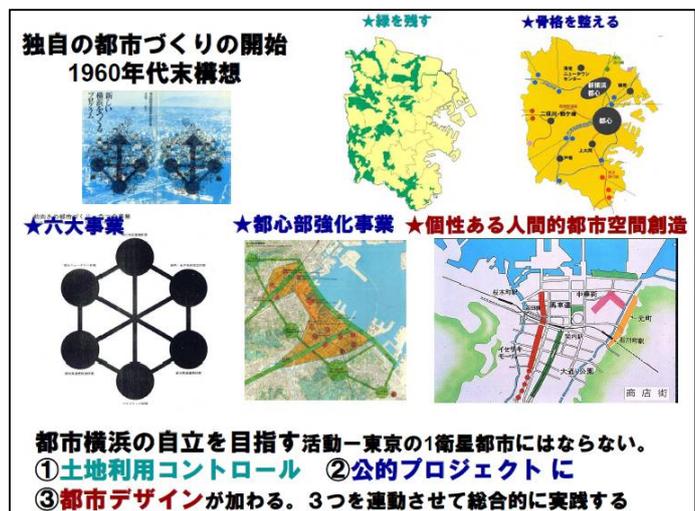
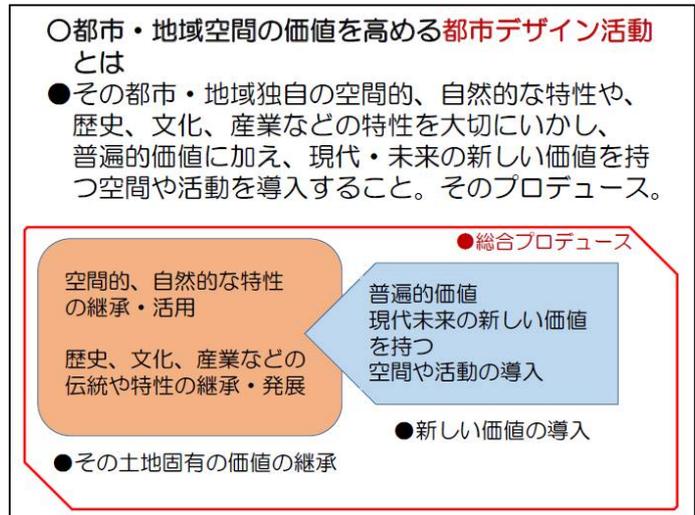
「都市・地域空間の価値を高める都市デザイン活動」とは、その都市・地域独自の空間的、あるいは自然的な特性とか、歴史、文化、産業などが持っている特性、これをまず把握、理解した上で、これを大切に生かし、普遍的価値を加え、現代・未来の新しい価値を持つ空間や活動をさらに導入する。そして、そういったことを効果的にプロデュースすることではないかと思っております。

この図の左側には、空間的とか、自然的な特性の継承・活用、それから、歴史、文化、産業などの伝統や特性の継承と発展というようなことがまずあるかなと思っております。都市の個性を創るといのは、非常に大事だと思っております。都市のアイデンティティを高める。そのためには何か特殊な才能を持って、デザイナーが提案するというだけでは生まれませんと思っております。そこにある既存の価値を大事にするということではないと、長続きするその都市の価値には繋がっていかないと思っております。商業施設なんかであれば、しょっちゅう模様替えをして新たなことをやっていけばいいわけですが、都市は長く生き続けるわけですから、ころころとイメージを変えていくわけにはいかないと。そうすると、インスタントに流行の形を追うのではなくて、その都市独自のものを生かして創り出すということが大事なわけですね。

しかし、左側に書いてありますように、継承だけではだめです。あるいは継承・活用だけではだめで、その他に、この水色の普遍的な価値、あるいは、現代未来の新しい価値を持つ空間や活動をさらに導入していくんです。普遍的価値というのは、いろんなところで勉強したものかもしれないし、現代とか未来の新しい価値というのは、みんなで話し合っただけで見たり、将来を見通して掴んできたりとかです。そういう新しい価値も入れるということです。これがないと未来につながる都市にならないと我々は考えたわけですね。

なぜかと言いますと、横浜の場合は、先ほど申しましたように、汚い街だったわけですね。港湾施設も汚かったし、京都のように伝統的な歴史とかお城など、継承する魅力的なものもほとんどなかったんです。ですから、むしろ創っていくことが大事だったわけですね。創っていく中で、その地域の持つ根底にあるものをアイデンティティとして生かしながら創っていく、ということだったと思います。ですから、30年くらい前は、景観条例というのを何かを守るということだけだと言われていたわけですね。守るものがなかったわけですね、横浜は。そうすると、創るということを含めて、継承しながら創り上げるということで、都市デザインという言葉の方がいいなと考えたわけですね。

1960年代の終わりに新しい都市づくりを開始したわけですね。ここで六大事業ということを出して、都心部強化事業とか、港北ニュータウンを造るとか、



金沢地先を埋め立てるとか、高速鉄道、地下鉄を造る、高速道路を造る、バイブリッジを造る、こういった事業を打ち出したんですけれども、これは横浜市が自分で全部造るということではなくて、プロデュースすることでもあるわけです。地下鉄は横浜市が造りました。高速道路は国に造ってもらうわけです。港北ニュータウンは計画を作って、実施はURにやってもらう。しかし、横浜市が全体構想を打ち出してコントロールしていく、プロデュースしていくということですね。これによって、横浜を東京の単なるベッドタウンじゃなくて、活力のある街にしていこう、そんな都市戦略が打ち出された。

これは下の方に書いてありますが、都市横浜の自立を目指す活動だったわけです。東京の1衛星都市にはならないと。その一つとして、実はプロジェクト以外に、地味ですけれども、土地利用のコントロールというのがあるんです。どんどん開発されてしまうと緑は全部なくなってしまいます。そこで、やはり一定の緑は残しておきたい。横浜は丘と港のまちである。丘の緑を残そうということで、丘の緑を一定量維持し開発を抑制する区域、市街化調整区域と言いますけれども、そういった地域指定を約25%してきたわけです。これは一般には地主も怒りますよね。何で人の土地を勝手に規制するんだと。しかし、開発は秩序を持ってやっていただかないと、あっちこっち虫食い状に開発されたら、緑は無くなり道路がつながっていかないわけです。開発をするときも順序をコントロールするとか、秩序だった街ができるように進める、そして骨格を整えるために、六大事業というものを打ち出した。

これが下の方に書いてあります土地利用のコントロールということと、プロジェクトでインフラを整備していくということです。こういう事業でしたけれども、スタートしてしばらく経ってから、そういった事業が動くときに、せっかく創るんだから魅力ある都市を作ろうと、都市空間のデザインもしていくということを始めました。これが横浜の都市づくりの特徴でありまして、よく都市のデザインといいますと、インフラなどの骨格を全部つくって最後の色だけを何色がいいか決める、そんなことだと考える方が多いのですが、それではだめなんです。やはり、高速道路をこの位置に造るべきか、地域の景観面で大丈夫か、というようなことも含めて、都市空間の価値づくりですから、そこまで関与していくというのが都市デザインであって、そして、どこににぎわい施設があるかということも、都市デザインなわけですね。ですから、空間の価値、空間の活用方法、こういったことも含めた魅力を作っていくのを都市のデザインといった方がいいと考えたわけです。

同じようになりますけれども、そういう中で、右下の方に7つぐらいの目標を掲げました。①歩行者空間を大事にしていく、②地域の地形や植生などの自然的特徴を大切にする、③歴史的、文化的資産を大切にする、④オープンスペースや緑を豊かにする、⑤海、川などの水辺空間を大切にする、⑥人々がふれあえる場、コミュニケーションの場を増やす、そして、⑦形態的、視覚的美しさを求める。

本当は一番大事なところは、⑥じゃないかということです。人々がふれあえる場、コミュニケーションの場を増やす。そのために、広場を作ったり、都市の魅力をつくったり、景観的な魅力を作ったりとか、そういうことをやって最後にはやっぱり市民が豊かに過ごす。⑥

**都市づくりの開始(1968年～)**

3つの取り組みにより、都市の自律的發展を目指す

- ① 公的プロジェクトのプロデュース
- ② 開発のコントロール
- ③ 都市デザイン(個性的な街並みづくり) (1971年～)

**都市デザインの活動(運動)理念**

地域の魅力と個性を生かした人間的な都市空間の創造活動を(実践を通じて)横浜から日本都市に広めたい。

- ①歩行者活動を擁護し、安全で快適な歩行者空間を確保する。
- ②地域の地形や植生などの自然的特徴を大切にする。
- ③地域の歴史的、文化的資産を大切にする。
- ④オープンスペースや緑を豊かにする。
- ⑤海、川などの水辺空間を大切にする。
- ⑥人々がふれあえる場、コミュニケーションの場を増やす。
- ⑦形態的、視覚的美しさを求める。

3

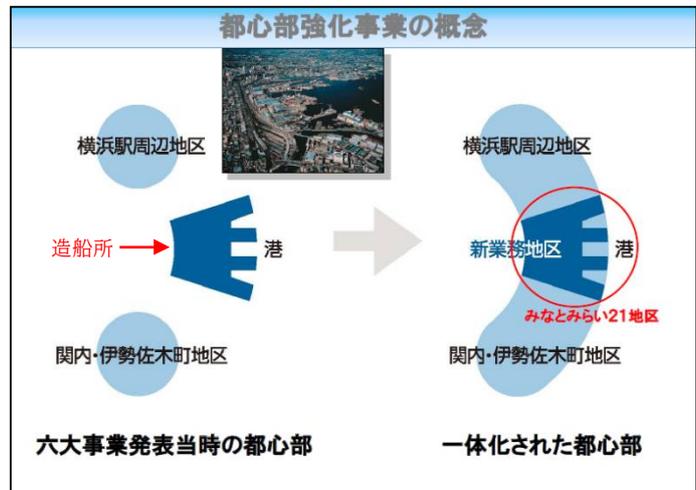
を最終的な目標にすべきだと思うんですけども、いきなり7つも書かれると分かりにくいので、まず①歩行空間からスタートしようと始めたんです。

六大事業というのは、横浜発祥の地である関内・伊勢佐木町地区、それと、横浜駅周辺の商業地区、この間にある造船所に退去してもらって、そこに新しい市街地を作ろう。そうすることによって右のような一体となった一定のパワーのある都心部を作ることができるんじゃないだろうか。そこに新しい業務地を誘致し、そして3地区が一体となった発展をしようと、それを目指したのが都心部強化事業だったわけです。

そのために、活動していた三菱造船所に移転を促すわけです。そのために、移転先として金沢地先に埋立地を造ったりもしているわけです。ですけど、なかなか交渉はうまくいかないですね。田村明さんという人が最初に交渉を始めたんですけども、最終的に三菱さんと調印するまでに至らずに、次の市長の時代に、田村さんの時は飛鳥田市長さんですけども、次の細郷市長さんの時に、三菱さんと調印して、ここから移転し、そして新しい業務地ができるわけです。これが1980年代になってからです。構想を出してから15年以上経っているわけです。そして、これが現在のみなとみらい21地区となったわけです。

この写真で見ますと、1980年代、左側のちょっと上の方にかすかに見えるところが、みなとみらいになる直前の造船所が出ていって、埋め立てが少し加わった状態ですね。手前は、横浜の関内、横浜の伝統ある地区ですけども、高い建物は全然ないですし、その先の新港ふ頭というところ、ここに赤レンガ倉庫がありますけれども、その他にも青い屋根の倉庫がたくさん並んでいる状態が見えます。

都市デザインのスタート時は、都市の個性づくりや都市空間の質の向上への理解者が非常に少なかった。都市デザイン、かっこつけて何を言っているんだとか、言われましたね。そんな贅沢はできないとか。横浜市役所の中でも、市民にもなかなか理解が得られない状況がありました。そういう中で、連鎖的な展開を図る戦略をとる。広場とかプロムナード、周辺景観整備など分かりやすい小さなとこ



■都市デザイン活動スタート時の戦略①  
都市の個性づくりや都市空間の質の向上への理解者の少ない状況下での都市デザインの展開

**連鎖的な展開を図る戦略**

広場、プロムナードと周辺景観など  
わかりやすい小さな成功例を創り、  
内外（市内・地域）を刺戟し、共感を得て  
連鎖的に次の展開につなげる。

ろで成功例を作って、市内、地域を刺激し、共感を得て連鎖的に次の展開につなげるということをしよとしたんです。実は、都市デザインのスタッフは、私と岩崎さんという先輩と2人のいつやめるか分からないような嘱託職員でスタートしたんです。ですから、全市的なことなんて誰も相手にしてくれませんか、2人でできることをとにかくやろうということで、設計事務所が役所の中にあるような感じで、2人で図面を引いたり、そんなことをしながら始めたという記憶があります。

その最初のいくつかの事業があるんですけれども、道を楽しんで歩いて港へ行こうと、一応横浜の場合は、「港へ」というコンセプトで言うと共感を得やすいし、みんながまとまる。ですから、まちづくりをするときは、あんまりいろんな言葉を並べないで、やっぱり地域の人々がまとまりやすい目標を創るとするのが大事で、横浜の場合は、「港へ」というのが一番良かったんです。あるいは「開港のまち」、「開港以来の歴史を大事にする」とかです、こういうものは市民にわかりやすいです。

つまり、横浜の人は東京の人とは違うんだという変なプライドがあるんですね。そこにコミットすることはチャンスなんです。意地っ張りでもいいからコンセプトを持っている人たちというのはそういうことを主張する要素があるわけですが、そういうことで港へ向かって楽しく歩ける街を作っていくましよう、ということをお願いして、ある程度の市民の支持を得て、そして街の回遊性を作るということを始めたんです。

車が全盛となり始めた時代だったんですけれども、車に頼ってしまうと、人は歩かなくなるわけですから、そうすると商店街は寂れますし、街に出かける気もしないわけです。ですから、車には多少不便ですけれども歩行者が歩きやすい街を作っていくという戦略をとったわけです。

こういった絵タイルを貼ったプロムナードをつくったりして、こんなものを3年ぐらい続けていったわけです。そしてこれがテレビとかで取り上げられて、話題になっていくということになるわけです。

その他こういった右の上のような、地下鉄工事で道路を掘った後の原形復旧、元に戻す工事の費用が3,000万円あったんですけれども、元の道路に戻すのではなくて、その費用にプラスわずかで広場に変えてしまうと、こんなこともやったし、この場合は右側にあります村野藤吾（むらのとうご）さんという方が設計した横浜市役所の柱、これを広場に投影する、そんなこともやって、道路あるいは広場と建築が一体となるという、ヨーロッパに行くときよくあるスタイルで、日本



にはないんですけども、そういうものを試してみようと。色彩を少し整えるということはどういうことか、ということをごここではやっています。色彩の量や看板も減らしみる、ということか。日本の場合は、要素を減らすだけで特徴になるんですね。もうごちゃごちゃすぎているから。とにかくしばらくは煉瓦色、煉瓦色、煉瓦色と言っていたわけですね。そうしたら、設計事務所の方々が、市の都市デザイン担当のあいつらはバカみたいに煉瓦色って言っているとあちこちで言っていましたけど、それはしめたもので、それだけ伝わっていったのかなと思います。そして、周りの民間建築も造り替えるときは煉瓦色系で進めてくださいとお願いして、左側の真正面の建物ですね、3つくらいずっと煉瓦色になっていくわけです。

このころは景観法もなし、景観条例もまだ持っていませんでした。それで、都市デザインチームは、下の左側の写真の真ん中に白いビルがありますけれども、この民間ビルの管理会社に外壁の補修工事をやる時は、色を変更したいからご連絡ください、と手紙を出したんです。そうしたら、19年経って、市長は3人目ですよ、私宛てに電話が入って、管理会社から「国吉さんはいるか」と、「はい、います」と言ったら「外壁の補修工事のときは連絡しろと言っていたので電話したんですけど」と。それで趣旨を伝えて、設計事務所に真ん中の図のような5種類の外観図を書いてもらって、それをテナントの方も合わせて議論し、下の段に決まって右のように施工するという事になったんですね。

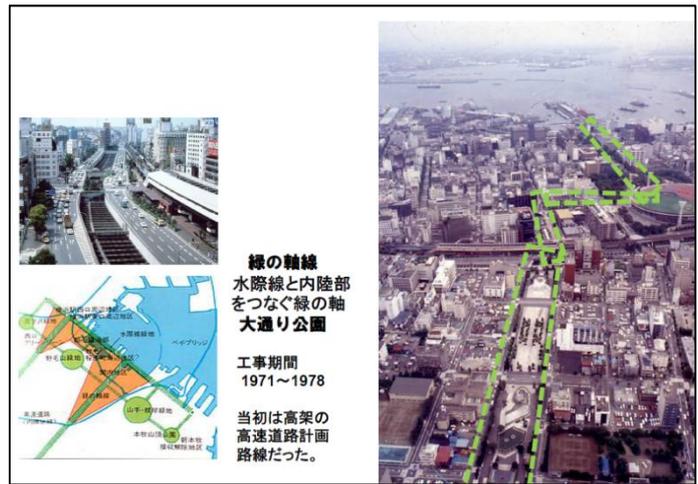


これはラッキーだったわけです。行政というと決裁とかあるわけですけど、決裁も何も取っていませんでした。協力いただければしめたもの、というくらいの感じで出したんですけど、非常に律儀な感じがしたので、連絡してくれたと。

私はその時同じ職場のヒラ職員で、3人の市長の下で19年いたわけですね。出世する気はなかったから、係長試験も受けていないし、そうすると19年経っても同じ電話番号だったんです。人事異動、強制異動もあったんですが、それは拒否したんです。拒否させていただいて、都市デザイン以外はやらないと言って、それでしょうがないとっていさせていただいたわけです。

それがあったために、何も騒動なく、うまくコミュニケーションが民間と取れて、こういうことができた。ただ、これを毎回やっていると大変ですから、そろそろ庁内的な規約でも作った方がいいということで、条例は議会にかけなければいけませんので、行政内部で決める要綱でこれをコントロールするという事になったんです。

また、こういうことがどんどん広がって行って、右側の写真のように、大通り公園というのを創っていくわけです。実はこれは、当初はここに高速道路を造る予定だったんです。これを止めていただいて他に移して、ここは緑の軸線ということで整備したんです。こういうふうに、時には国の事業に対しても横浜市として抵抗せざるをえなかったというようなそういうこともあります。高速道路の高架というのは非常にうっとうしいですよ。東京の六本木とかあの辺にずっとあるんですけども。そういうものが出る前に止めていただいたんですけども、これは必ずしも横浜市だけが頑張ったわけではなくて、周辺の商店街ですね。左の上の写真が高速道路が地下化しているところですね。伊勢佐木町商店街とか、馬車道商店街の方々が、ここに高架の高速道路が出ると本当に壁みたいになってしまうから、なんとかできないかと言って、住民の方々も危惧していたんです。そういったことも力になって、国と交渉したわけです。この時交渉したのは、我々都市デザインチームではなくて、その上にいる都市経営のボスである田村明さんだったんですが、田村明さんという方はそれからしばらく建設省は出入禁止になったと聞いております。



そんなことを少しずつ経ながら、建物外観の整備と建物内の広場、歩道の拡幅とか、こういうことをやってきたわけです。少しずつ公共空間から敷地へ手を広げていくわけです。しかも、地域のガイドラインに沿って広場を配置していく。また、広場をたくさんとっていただいた場合には容積率とか、高さの規制を緩和するとか。

実は横浜市は、昭和48年ですけど、都市計画法が改正されて、高さ規制が全国的になくなって、容積率制限に移行したときに、横浜市は高さ規制を無くさなかったんですね。商業地はやはり31mという状態のままにしたんです。それによって、一定の街並みが築かれる。しかし、頑なに31mを築くのではなくて、どうしても突破したければ広場を出してください、とか、そういう公的な貢献があった場合には緩和します、あるいは歴史的建造物を出してくれるともっとボーナスを出します、とか、そういうやり方を取ったんです。

そんなことでいろいろな地区ができていく。山下公園周辺地区とかができていく。赤で書いたところが商業地です。こういうことをやっている、商店街も全国どこでもそうだったわけですけども、やはり駅周辺の商店街は元気だったんですけども、こういった路線型の商店街というのは、だんだんお客さんが来なくなるわけですね。そういう路線型商店街の一つである馬車道という商店街の方々が、我々都市デザインチームがやっている歩行空間を整備する手法を用いて、



商業空間の整備というのを手伝ってくれないかと言われてまして、これはアメリカ、ヨーロッパなんかでは流行していたわけですけども、我々もそれを先取りした感じで、日本では当時、旭川買物公園というのが先駆者でしたけれども、そこも勉強に行って始めました。

そして、右側の上にあるような、歩道は狭くて所々アーケードがかかっているようなあまりきれいな商店街ではなかったんですけども、2年間くらい議論した上で、歩道を拡幅し、自分たちも壁面後退をして、壁面後退というのは、1、2階の壁をちょっとバックするわけです。3階以上はいいですよ。そこに大きな歩行空間を作る、そういうシステムで、歩きやすい歩道へ拡げる。さらに馬車道の場合は、商店街の希望でコンセプトは文明開化調で。私は懐古趣味みたいでいやだなと思ったんですけども、そこはぐっと我慢して。まちづくりの中でテーマパークみたいになっちゃいますから、そういうことは大学の授業では教わることはなかったんですけども、我慢してそれを応援したわけです。

その代わりに、まちづくりのルールを自分たちで作らしようということで、原案を私が作って、1、2階の壁面後退であるとか、それから建物の色彩であるとか、1、2階の用途は業務型店舗はだめだとか、業務型店舗、銀行、証券会社は3時になったらシャッターを閉めてしまいますからだめですよ。どうしても出したかったら壁面後退を大きく取ってください、とそんなルールにしたわけですね。これを商店街が自ら運営する。行政に確認申請を出す前に、自分たちでちゃんと審査するというルールを作ったんです。それがまちづくり協定です。建築協定という建築基準法に基づくルールではなくて、民法上のルールですね。

そんなことで、地域内に歴史的建造物もありますけれども、これも努力して活用していこうという感じになったし、文明開化調からヨーロッパの本物をちゃんと置こうということで、本当のガス灯とか、鋳物製のベンチとか、パリとかそういうところにありそうな雰囲気を作っていたというわけです。私自身は、イギリスのブライトンという街を歩いて、ちょっとここいいなというような感じで、コンセプトはブライトンみたいな感じにしました。

こういうものを全部行政がお金を出して全部やってあげるんじゃないで、ちゃんと自分たちで人を雇いなさい、設計者を雇いなさいと。「国吉、お前全部やってくれるんじゃないのか」、「いや、やりませんよ」と。私がデザインしたら、横浜の商店街は全部同じになっちゃうじゃないですか、ということで、違う人がやった方がいいと。私は側面からプロデュースを手伝いますから、場外調整をやりますよと。それで、ある建築家を推薦して、商店街と行政で半々ずつコンサルティン



グ費を払うことにしたんです。これで商店街が自立して、自分たちで考え、自分たちで責任を持つ、自分たちで審査をするというスタイルを作ったわけです。私も若かったんですけども、強気で商店街は自立した方が絶対いいということをしたんです。

結果的に、馬車道は有名になりまして、それに刺激を受けた他の商店街が次々にうちはもっとすごいことをやろうと言って、下の方の伊勢佐木町、右側の元町、そして中華街とぐるぐると連鎖反応のように広がっていくわけです。

これがおもしろかったと思いますし、行政が全部コントロールしない方が良かったですね。特に横浜あたりの方々はプライドがありますし、自分たちもデザイン力を持っているとお思いですから、そちらにお任せした方が良くということで、しっかりした設計者に付いてもらうということにしたんですね。



そういう中で、こういった歴史的建造物が並ぶところで、真ん中の保険会社、これは元川崎銀行、大正期の建物ですけども、第二次世界大戦で相当表面が焼けて、石がぼろぼろ落ちてくるわけです。火災保険会社なので、人がけがをしたらどうするんだということになりまして、壊すことになったんです。それに対して、隣は馬車道のシンボル、重要文化財である旧横浜正金銀行、これは妻木頼黄（つまきよりなか）という方の設計で、明治期の建物です。この建物の設計者のお弟子さんにあたる矢部又吉（やべまたきち）さんという方の設計で、師匠と弟子の建築があるわけですね。これは珍しいということで商店街が残してくださいとお願いして、日建設計という設計事務所がもう既に設計図を書き終わっていたんですけども、それを止めてもらって、日本火災にこれを残すことに計画変更していただいたんです。そして結果的に左側のような残し方をしたわけです。

純粋な歴史家からすると、これはひどい残し方だと我々怒られたんですけども、これでもいいと考えました。とにかく地域の資産になる。事業者が自分の力でやってくれる



のであれば、ありがたいということで、企業が自ら残していただくというやり方をとったわけです。ただ、そうは言ってもものすごくお金がかかるわけですから、これを機会にこういった頑張っていた事業者には、少し補助をしましょうということで、その時最大3,000万円まで補助するという仕組みを作って、認定歴史的建造物の第1号として、その後に3,000万円を差上げたという歴史があります。

横浜市の都市デザイン室に言われて、歴史的建造物を残すことになって、会社で大損害を与えたと言われると、この担当の方が困りますので、市の財政部局を説得してこういうようなスキームを作っていました。

こうやってみると、下だけ写真を撮っていると上は見えませんが、写真の中では昔が繋がって見えるわけですね。

こんなことをやっている、市民がどんどん歴史、横浜のたかだか明治以降の歴史ですけれども、大半は関東大震災以降の建物ですね。こういった歴史を楽しむ人たちが増えてきた。これがむしろ市民のアイデンティティを醸成することになったわけです。

横浜の郊外には、東京勤務の方々がたくさんいらして、横浜の中心部には遊びに行かない。行く理由がない。買い物は渋谷とか、そう言われるわけです。そういう方々に横浜の真ん中は何か変わってそうだな、と興味をもって訪れていただく。そうすると、横浜に住んでいて東京に通う人を横浜都民という言い方をしたわけですが、そういう方々がだんだん横浜市民になっていく、そういったことにも役に立っていったわけです。

そして、先ほどの日本火災さんの事例をスタートに歴史を生かしたまちづくり要綱というのが1988年にスタートして、登録認定という制度で文化財とは違う、中はいじってもいいけど外観だけでも残していただく、というやり方、景観に役立つということでこういうやり方を取らせていただいたんです。

また、山手地区という旧外国人の住宅地だったところで、外国人が住まっていた洋館がたくさんあるわけですが、住み手がいなくなったりして、解体されて普通のマンションになる、そういう事例が増え



**あなたの建物は、まちの財産です**

「歴史を生かしたまちづくり要綱」の存在  
歴史的建造物

**歴史を生かしたまちづくり要綱の誕生1988**

街並みの魅力形成資産として歴史的建造物を活用する  
横浜独自の取り組み

- 登録 188件
  - 社寺 23
  - 古民家 31
  - 近代建築 54
  - 西洋館 34
  - 近代和風 1
  - 土木遺構 45
- 認定 81件



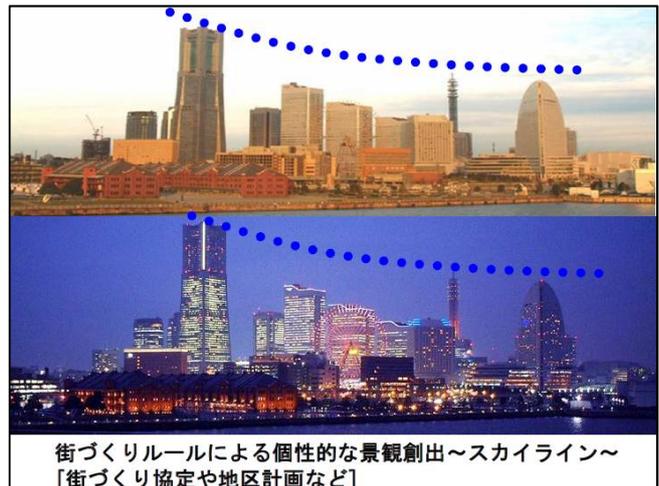
てきたんですけれども、その際に解体する西洋館を大事に解体していただいて、横浜市が別のところに復元するといったことも始めました。

これは相当実践例があって、今既に7つの建物を保存し、公開していますし、その他にも公開していない公園事務所に使っているものとか、そういうものも増えておりますし、建築だけでなく、土木遺産も残っております。中心部だけでなく、郊外でも古民家、こういったものも残しております。

また、土木産業遺構として、昔の鉄道線路、貨物線路を残してプロムナードにした鉄道橋、これは私が頑張った「汽車道」という仕事です。それと、右側の昔の造船所のドックを残していただいた三菱地所の事業です。これも非常に応じていただいて、これは重要文化財になっておりますけれども、ランドマークタワーの事業、こういったことにも協力していただいている。

新しい開発地域でも地域の歴史を残していただく、活用する。我々は残すとは言わないですね。活用する。保全・活用、つまり、残させられるからいやだなと思われがちなので、そうではなくて活用ですよ、どうやって現代的に使うかということが大事、その施設も生きてくると思うんですね。使うということを大事にしよう、ということで、こういった土木遺産なんかもたまたま壊されたものも、廃墟を上から見えるようにするとか、そんなこともしていただいております。これは2代目横浜駅の遺構で、マンションの中に残していただいております。

こういうことをやっていくうちに、ようやくみなとみらい21地区が動き出して、ここでも横浜の中心部と同じようにまちづくり基本協定を作って、こういうスカイライン、これもまちづくり基本協定とか地区計画で、一番高いところは300mまで、その隣は200m、その次は180m、150m、場所場所によって高さ規定が違うものですから、こういう階段状の建物ができてくるという



ことです。これは意図的にやったわけです。

中央地区と手前の新港地区、新港地区は赤レンガ倉庫があるところですが、ここは基本的には31m、一定の工夫をした場合に45mまでということで、みなとみらい21・中央地区の300mまでの高さの現代的なガラスや白色系の超高層が並ぶ街と対比的に、低層、しかも重厚な煉瓦色を基調とするということで、地区の個性を意図的に対比的に見せるということも頑張ったわけです。こういうことも意図的にやらないとできないですね。これができたというのは大きな成果だと思います。

ここは港の地域ですから、工場がたくさんあったわけですね。こういった工場、産業遺産を見せるということも大事で、イベントスペースに使っているドックヤードがあります。

右側の下は、日本丸パークといいまして、こちらは横浜市が残したもので、横浜市の日本丸メモリアルパークとなっています。

実は、みなとみらいの公園は大半がパークと言います。陸地、内陸にある公園は公園と言います。それはどうしてかと言いますと、港湾法で整備されているところを港湾緑地と言うんですけれども、港湾緑地のことを公園とは言わずにパークと言う。そういう政府の中の官庁の縄張りによって名前が違うという、そういうこともあります。公的なものは大体パークです。ドックヤードガーデンがあり、これは民間ですけれども、ランドマークタワーの広場の中にあります。

中央地区というのが、左側ですけれども、この地図を見ますと、真ん中に島のようなものがあります。これがかつての倉庫地帯であった新港地区です。下のスライドのように、ここでもこういった鉄道線路を残して、楽しんでもらうということも工夫してもらっていますし、これは非常に良かったと思います。

そしてまた、右下のようにこういった工夫をして、ホテルを造るときにトンネルを空けていただいて、赤レンガ倉庫が見えるようにしていただいたということ、こんなことも工夫してもらっています。

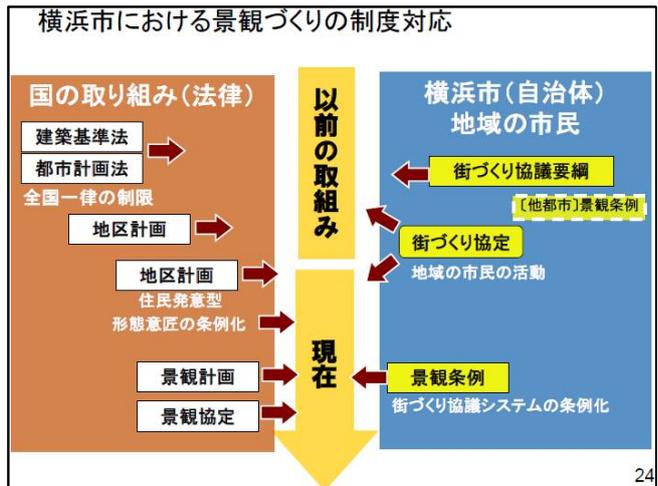


この赤レンガ倉庫は、国の施設だったんですが、横浜市がこれを取得したわけです。買い取ったのではなく、他の土地と交換したんです。なぜ取得したかといいますと、歴史的建造物を残したいと思ったんですけれども、歴史的建造物を国の施設のままで残すときは、博物館とか図書館とかそういうものにはかならない。そういうことだとつまらないわけですね。博物館だらけになってもしょうがない。やはり商業活動がまちにとっては大事だと。商業活動をするには、国から借りてすることはできないです。やっぱり横浜市の財産にして、それで自由に商業者を募集してやるしかない、ということで、赤レンガ倉庫2棟と間の広場、これは横浜市の施設となっております。ここは年間300万人以上の集客力がある商業施設となっておりますし、映画のロケなどにも使われますし、真ん中から向こう側に海、港が見えるわけです。

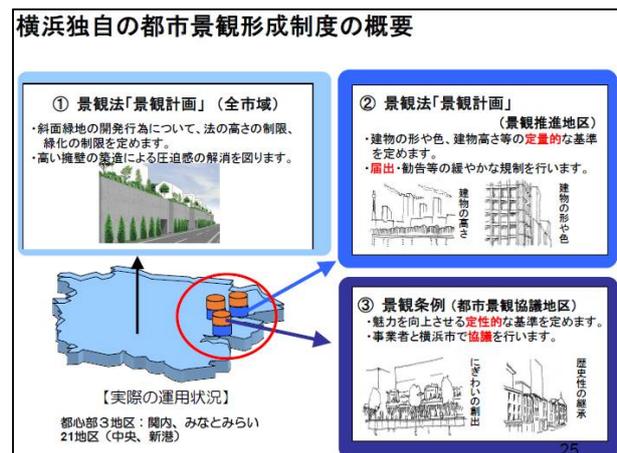


実はこのほかにも昔の横浜港駅という駅のプラットホームを残してあります。これは、昭和天皇が大正時代に皇太子として海外旅行をしたときにここから出発したと言われております。

横浜市も景観法に基づく取組をやっているんですけども、以前は、先ほど申しましたような街づくり協議要綱とか、街づくり協定とか、地域と一緒にした取組をやっており、市議会に諮って決める条例は取組んでいなかったんです。しかし、条例がないと担当者がきついと、行政手続法上何の権限でそんなことをやっているんだと事業者に街づくり担当者が怒られることが増えてきたんです。それで、景観法ができたのをきっかけに横浜市も景観条例を作って、今は景観条例に基づくガイドラインを運用しております。



ただ、景観法だけでは不十分なところがありますので、景観条例の届出協議システム、これについては上乗せ条例、横浜市の方でプラスした内容になっております。地区ごとに内容の異なるガイドライン、手続きを運用しております。



これが、みなとみらい21・新港地区の街並み景観ガイドラインです。

例えば、昨日たまたま火災になったんですけども、(旧横浜)生糸検査所という建物です。この20mくらい高さの煉瓦造の建物をずっと新港地区の奥まで高さと色彩を揃えていただくガイドラインを盛り込み、黄色い線でずっと揃えてもらっているわけですね。こんなことも景観ガイドラインによって築きました。また、赤レンガ倉庫があちこちから見えるようにということで、それを大事にするための見通し空間を創るといったことをしてきておりまして、このホテルを造るときは、見通し空間を創ってください、その代わり31mじゃなくて45mまで高さを緩和する、というような地区計画上の制度を作って、それでこうなっております。



これは通り過ぎて後ろを見ると、みなとみらいが見えるので、過去とみらいとの架け橋、トンネルと、そんな感じで我々謳っているんですね。

そして、こういうことを続ける中で、いろいろな事業がぼつんぼつんと40年くらいの間で繋がっていったわけです。

これは、市長が変わっても同じコンセプトでやり続けられたのは、非常にありがたいことでしたし、そして地域の方々と一緒になって進めたから、方向転換しないですんだと思っております。



日本大通り（下右上スライド）、港へむかう通りですね。港を横につなぐ軸、それから港へ向かう軸。こんないろんなものがつながってきて、都市デザイン活動開始後38年たった2009年、開港150周年に概ね水際線のプロムナードと日本大通りの整備が終了したと思っていますし、こういった道路をカフェテラスとして使う事例とか、公共空間活用の事例がたくさん出てきておりまして、そして、右下スライドの左の上のようにしてスタートしたものが、少しずつ成長していった右のようにネットワーク化されてきたという状態であります。

**★水際線空間3.5kmの歩行者空間完成**  
開港の道 2002～ 約40年の個別事業の積み重ねと調整による

象の鼻パーク整備2009

日本大通りの活用

⑩日本大通り地区

整備された都市空間の効果的活用へ

日本大通りオープンカフェ計画図

都市デザインの展開(昭和49年)

都市デザインの展開(昭和60年以降)

横浜の現在はこんなことになっております。ぜひ見に来てください。ご案内します。40年の間に少しずつ各地区で繰り返して、そしてつないでいくという、こういうことだったと思いますし、その後にはいらなくなった倉庫をどう使うかということで、文化芸術の拠点にしようとか、若いクリエイターたちの活動の場所にしようというって、市がその建物を借りてクリエイターに入らせていただいて、若いアーティストを海外から呼んだりしたんです。そうすると、横浜

横浜の現在

創造都市活動一馬車道駅周辺

創造界隈(クリエイティブ・コア) Creative Core

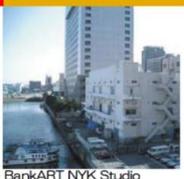
- BankART Studio NYK (旧日本郵船倉庫/)
- ヨコハマ創造都市センター (旧第一銀行/Former First Bank)
- 東京藝術大学大学院映像研究科 (旧富士銀行/Former Fuji Bank)

は若いデザイナー、アーティストにチャンスがありそうだとすることで、どんどん集まってくるようになったわけですね。それで結果的に新たな横浜の価値みたいなものがそこで築けつつあるということでございます。これを創造都市活動と称しています。

創造界隈づくりといったようなこともしております。あるいはこういった昔の非合法風俗街、この地区の再生事業に際して、アーティストの方々に安く提供したアトリエハウスで活動してもらうことによって、だんだん街の雰囲気が変わっていく、そういったこともできたんです。

1970年代から現在まで、年表で示したように活動が広がっていきました。

文化芸術・まちづくり・創造的産業の三位一体による **都心部復権**



BankART NYK Studio



ヨコハマ創造都市センター

●創造界隈拠点

- ・ヨコハマ創造都市センター
- ・BankART NYK Studio
- ・急な坂スタジオ
- ・象の鼻テラス
- ・東京藝術大学大学院映像研究科
- ・初黄・日ノ出地区（黄金町地区）

象の鼻テラス

文化芸術・まちづくり・創造的産業の三位一体による **都心部復権**



初黄・日ノ出地区と「黄金町バザール」



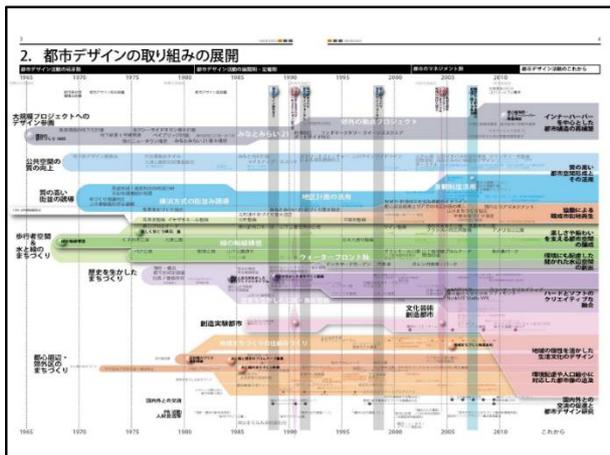
黄金町バザール2011

売買春の街として、250軒余の違法特殊飲食店があった街の再生事業

「黄金町バザール」

- 開催期間：毎年秋に1ヶ月程度開催
- 会場：京急電鉄「日ノ出スタジオ」と「黄金スタジオ」と2カ所の「新スタジオ」、大岡川、周辺店舗他
- 地域とアートの共存を通して、まちが新しく生まれ変わることを目指すプロジェクト。
- 地域・大学・アーティスト・警察・行政が一体で推進

バザール会場



横浜 1968年から新たな都市づくり  
1971年から都市デザイン活動を開始し(都市デザインチーム設置)、個性と活力のある都市空間を創造してきた。

1970年代



都心部強化と緑の軸線構想



現在



横浜の評価ということですが。左側が「全国住みたい街ランキング2020年」ということで、横浜市が1位になって、ありがたいですね。札幌が2番、東京都港区が3番、それから、「住みたい街(駅)ランキング」では、横浜駅が1番、それから「住民に愛されている街(駅)ランキング」で、片瀬江ノ島が1番、2番目が馬車道駅、3番目がみなとみらい駅となっております。

「横浜への来訪目的は何ですか」というと、全国、他の都市から来る人からは、「街並み・景観を楽しむ」というのが「買い物」よりも多いというのがわかります。それから「横浜の魅力は何ですか」というと、「街並み・景観」が1番、2番目が「夜景」、「名所や旧跡」が3番目、「ご当地料理」が4番目という、他に取柄がないから、景観が少し評価されたのかなということも言えるんですけど、少なくとも人に来ていただくための役割は果たしたいかなと思います。

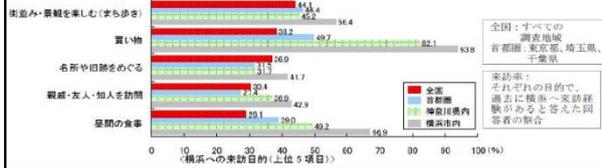
現在の横浜の評価

順位	住みたい街	前年順位	順位	住みたい街	前年順位
1位	神奈川県横浜市	1位	1位	片瀬江ノ島(小田急江ノ島線)	4,420
2位	北海道札幌市	4位	2位	馬車道(みなとみらい線)	4,414
3位	東京都港区	3位	3位	みなとみらい(みなとみらい線)	4,403
4位	東京都世田谷区	2位	4位	代官山(東武東横線)	4,403
5位	福岡県福岡市	5位	5位	千代田(小田急武蔵線)	4,403
6位	大阪府大阪市	6位	6位	藤沢(東武東横線)	4,398
7位	兵庫県神戸市	8位	7位	藤沢(小田急線)	4,398
8位	愛知県名古屋市	9位	8位	藤沢(京浜東北線)	4,398
9位	埼玉県さいたま市	6位	9位	緑が丘(東武大井町線)	4,398
10位	京都市京都市	11位	10位	藤沢(小田急江ノ島線)	4,398

横浜の魅力に関する調査

(1) 横浜への来訪目的 (複数回答)

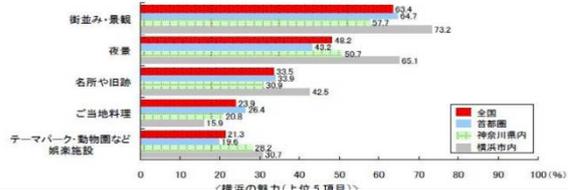
全国では、「街並み・景観を楽しむ(まち歩き)」が最も高く44.1%、首都圏・神奈川県内、横浜市内では「買い物」が最も高く、それぞれ49.7%、82.1%、93.8%となっています。



横浜の魅力に関する調査

(2) 横浜の魅力 (複数回答)

すべての居住地で「街並み・景観」、「夜景」の順となっており、「景色」が横浜の魅力であることが浮き彫りになりました。



一方、鹿児島では数年前から、県の委員会の関係もやらせていただいて、来るが増えたんですけども、皆さん知っているところですから、いちいち紹介することもないと思うんですけども、歴史的建造物も結構残っている。照国神社の界隈ですね、こういうところもたくさん残っている。これをどう活用するか、ただ保存するだけではなくて、レストランをやってもいいし、どういうふうにするかということを考えていくのが必要じゃないかと考えます。鹿児島市の景観計画でも歴史的建造物を大事にしようと謳われております。ただ、どういう手法で進めるかということまではまだ至っておりません。今後そこをうまく検討し、具体的に展開することも期待したいと思います。

その他にも新しい御楼門というものが完成していますし、また海岸の近くに石造りの倉庫がまだ結構残っているということが個性的だと思います。

12月には、麓集落の調査研究で有名な鹿児島大学の鯉坂先生にご案内いただいて、鹿児島市内にある喜入の麓集落を見させていただきました。こんなところも鹿児島に新しく加わった歴史資産だと思いますし、ただただ何もしないと周りからどんどん変質していきますので、今残っているものは絶対に大事にした方が良くと思います。他の麓集落とともに何か連携してできることはないかというのを、これは県も入れて政策を取るべきではないかなと思いました。

鹿児島については、景観計画というものが作られていて、先日ご説明いただきました。また、桜島の手前の錦江湾、水面が見えるためのぎりぎりの高さがこの辺だということで、高さ規定



### 鹿児島市の景観計画について

鹿児島市建設局都市計画部 都市景観課 令和2年2月7日

鹿児島市景観計画・景観条例作成経過

- 平成17年4月1日 景観法の全面施行
- 平成18年度～ ワークショップの開催(公募市民) 策定委員会の開催(専門家) など
- 平成19年12月25日 鹿児島市景観計画の策定・告示 鹿児島市景観条例の公布
- 平成20年6月1日 鹿児島市景観計画及び景観条例の施行

### 鹿児島市景観計画の特徴

- ①市域全域を景観計画区域に指定
- ②市内全域への色彩基準の導入
- ③眺望確保線の設定
- ④景観的価値が高い地区を地域に指定

①市域全域(3つのゾーン)を景観計画区域に指定

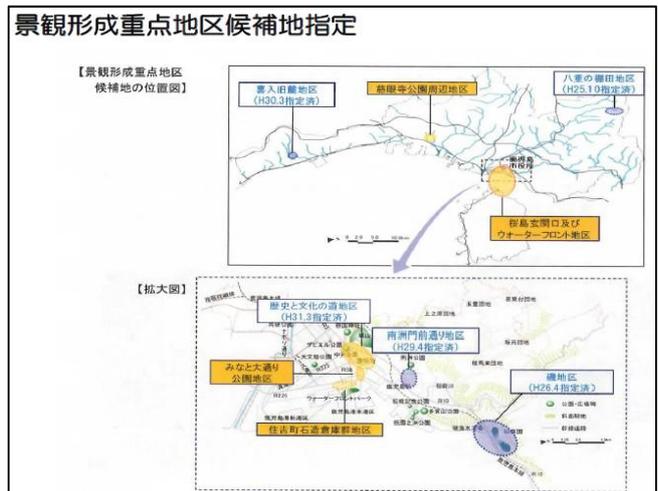
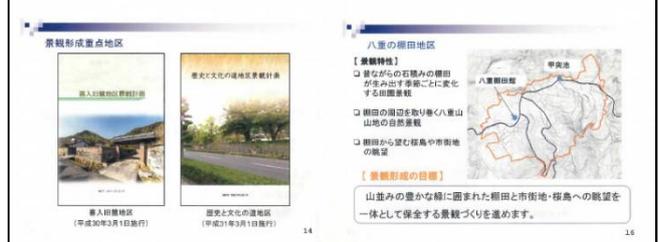
のルールも作っていますということをご説明いただいております。

また、場所によって、この右側のように5つの地区の取組みのパフレット、冊子ができております。1つ目が「八重の棚田地区」、それから「磯地区」、「南洲門前通り地区」、「喜入旧麓地区」、「歴史と文化の道地区」、これは御楼門の前、あるいは照国神社に至るあの一角ですね。その他に、景観重要建造物としていくつかの施設が指定されておりますし、下の方に喜入の建造物も指定されておりますし、薩摩倉庫の石造倉庫も景観重要建造物に指定されているということも書かれておりました。

そういうことで、数年前からワークショップ等もやって、鹿児島島にとって大事な価値は何だろうという研究はされておりますし、地区ごとの取組みの目標みたいなものが書かれております。

横浜市以上にきちんとやられている、こういった分析が非常にやられていると考えております。これも住吉町の石造倉庫群、実は私は子供の頃この辺で遊んでいた経験があります。

そういう中で、地区指定はいろいろあるんですけれども、やはり一番大事なのは、ウォーターフロント地区、横のゾーンだと思うんですね。景観計画にウォーターフロントゾーンというのは書かれているんですけれども、実際は、桜島との間の一定の水面を中心としたエリアだとしか理解できないような表現であったんですね。そこで何をするかというのは書かれていないような感じがしましたがけれども、私はやはり内陸側の歴史資産とともに、ウォーターフロントというのが鹿児島の今後の売り物で、港というか、海というか、いろんな言い方がありますけれども、ここに対して今非常に動きがあるわけなんですけれども、ただ、県の土地であり、市の力が及ばないところがある、というようなこともあるように聞いておりますけれども、県市合同でこういった



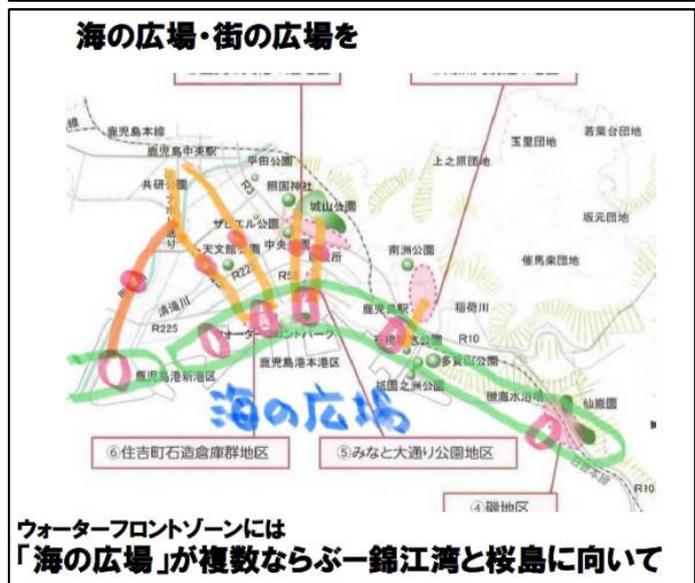
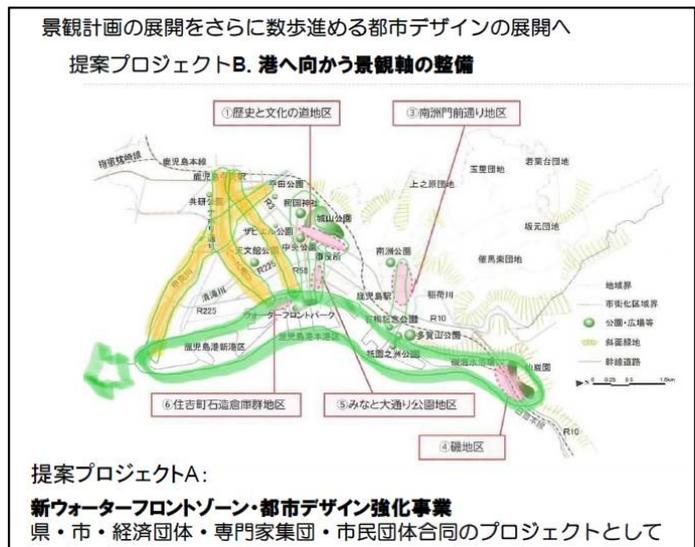
ところのプロジェクトを起こすようなことをやるべきではないかと考えております。

このプロジェクト、つまり景観誘導といいますが、建物が建った場合は色をどうして欲しいというくらいの話ではなくて、もう少し積極的に使っていくようなプロジェクトを起こすべきではないかなというふうに思います。

いくつか紙にも書いたんですけども、その中で、やはり私は、この横のウォーターフロントゾーンが一番の核とできる可能性が高いものは、広場づくりではないかなと思います。このウォーターフロントゾーンだけでなく、港へ向かう、例えば、電車通り、天文館の前の通りであるとか、ナポリ通り、パース通りのあの軸線については何も書かれていないんですけども、内陸部から港へ向かう通り、それから、市庁舎の前からの通りも必ずしも繋がっていないですね。そういうことで、縦の軸を整備して、そして横のウォーターフロント、横浜でもやったんですけども、こういうことを掲げて、歴史ゾーンとウォーターフロントゾーンがリンクして、横浜とは違った鹿児島の活力を生む場にできないかなと思って、ぜひそれに取り組むべきだということでありまして。それで、例えばこのピンク色の丸の付いたところ、ここが海の広場ということで、錦江湾と桜島に向けて、広場が所々にある。そして、縦の軸のところにも街の広場といいますが、陸の広場とか、そういうものがある。

こういったことで、いろんなコミュニケーション、あるいは活動、イベントが行われる。昔の市立病院の跡が非常に良い公園になっていますけれども、あーいったものを海側でも作るといいと思います。

これは、右側は横浜の赤レンガ倉庫の広場ですね。最初私はここにボストンのファニエル・ホール・マーケットみたいないろんな施設を置こうと言ったんですけども、市長がそんな物を置いてどうするんだ、広場にしておけば使うときに



「海の広場」「街の広場」

山下裕子  
広場ニスト

広場ニスト  
山下裕子  
1974年生まれ。全国まちなか広場研究会理事、NPO法人GPネットワーク理事。高橋由し、演劇やアート関連イベントの企画制作に携わる。2007年よりランドプラ運営業務所勤務。2009年「財」地域活性化センター第2期金沢地域リーダー養成所。2010年よりまちなかひろくろくやデザインプロジェクト参加。2011年よりNPO法人広場ニスト代表。2014年より広場ニストとして専任。そのほか、雑誌・出版・テレビ番組制作をはじめとする全国のまちなか広場づくりに関わる。

物を置けば良いんだと、あまりごちゃごちゃ置くなというふうにならされて、高秀市長に言われて、そちらに変わったんですけれども、それは正解だったんですね。マラソン大会のときは、横浜マラソンのスタート地点にもなりますし、冬になるとスケートリンクになったりですね。いろんなことが何も置かないことでできるということで、よかったと思っております。

そして、何より横浜のシンボルであります、港がずっと見えるということと、赤レンガ倉庫そのものがきちんと全部見えるということ、これが非常に良かったと思っております。

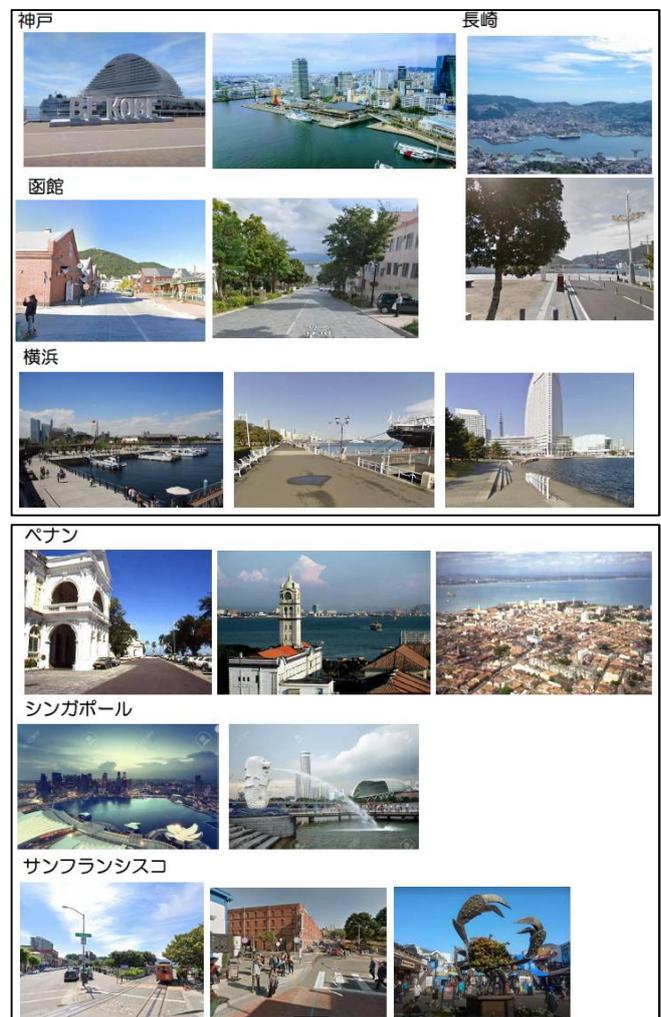
左側はベネチアのサンマルコ広場、これは有名なんですけれども、カフェテラスが並んでいるんですね。そして、右下は富山の総曲輪（そうがわ）グランドプラザというんですけれども、ここはガラスで覆われた広場で、一年中イベントが行われているんですね。「まちづくりとやま」という第三セクターが運営管理しているんですけれども、こういう事例もありますので、先ほどの広場は青空の広場であったり、ガラスに覆われた広場であったり、灰も降りますので開け閉めができる広場であったり、そういうことも含めたいろんなスタイルのものがあってもいいのではないかなと思っております。

実はこの下に、山下裕子、広場ニストと書いているんですけれども、もともと富山のグランドプラザの運営などをやったのがきっかけで、広場ニストとしても独自の活動をされており、全国あちらこちらで広場づくりのアドバイザー、市民に活発に使ってもらうために運営をどうしていくのかという助言をされています。広場は作ったけれども、設計者はうまくデザインしてくれたけれども、使い方が分からない、とかそういう側面への助言と運営プロデュースができる方です。実はこの方は、建築系の学校を出ている方なんですけれども、鹿児島島出身なんですね。ですから、この方をぜひ活用して、海の広場づくりとか街の広場づくりにも役立ててはどうかと思っております。

そういった事例は、港を持つ都市にはたくさんあるわけですね。神戸、ここでは「BE KOBE」、神戸になろう、ということですね。富山でも「AMAZING TOYAMA」というのがあったり、有名なのは「I Amsterdam」という、アイデンティティづくり、市民とともにアイデンティティをつくっていきましょう、アイデンティティを意識しましょうという、そういう工夫もあっていいかなと思います。

神戸港ですね、この右側が長崎港、それから真ん中が函館ですね。いずれも開港都市として有名なところです。一番下が横浜でございます。

また、海外に目を向けますと、一番上がペナンのジョージタウン、私が活動した場所です。真ん中がシンガポール、一番下がサンフランシスコです。一番左の写真には、ちょうどケーブルカーが平地に降りたところが見えますし、真ん中は倉庫を活用した商業施設です。隣はチョコレート工場を利用したショッピング施設もありますし、一



番右側は「ピア 39」といいまして、栈橋の上が全部商業施設になっている。ですから、こういうのを見ると、鹿児島港の場合も、海の方から振り向いて見えるような、そういう飛び出したものもあっていいんじゃないかな、そんな感じもします。

## ●プロジェクトA

そういうことで、先ほど申したようなことを、港の快適空間というか、海の広場とか、鹿児島らしい個性的なウォーターフロントゾーンを創るということで、できればその下に書いてありますように、県、市、経済界、専門家集団、市民代表、地権者参加のウォーターフロント都市デザインマネジメント会議みたいなものを設立してはどうでしょうかと、私も手伝いたいなと思ったりもしております。

こういう活動団体で、街の都市デザイン指針の策定と運営、あるいは、ゾーン内を回遊できる歩行者空間や緑地と広場の創出と配置、交通の開発、路面電車、水上バス、バス、サイクリングゾーンなど、あるいは土地利用の誘導、質の高い施設デザインの誘導方策、これは熊本に遅れていますから、ぜひ鹿児島も頑張ってもらいたいと思いますし、公共施設設計などにおける設計のプロポーザルシステムを採用して、少し質を上げるとかですね、そういうことも大事じゃないかなと思います。歴史的建造物の保存・活用の推進と効果的な活用・デザインですね。横浜でクリエイター、アーティストたちを応援してもらって、一緒にやっている、そんなことも鹿児島でもやってはどうかなというふうに思います。ゾーン内の建築景観審査システムですね、こういったものも大事かなと思います。こういうことは、これまで申しましたように、ヨーロッパ都市や横浜なんかでは既に展開しております。

プロジェクトB、縦の軸については、全部というわけではないんですけども、5番、6番とかですね、質の高いデザインとかそういったことは大事ですし、電車通りは鹿児島のメイン、看板の通りですね。あそこがやはり景観づくり、あるいは都市デザインの対象になるべきだと思っております。ぜひそういうところも独自のやり方で進めていただければと思っております。

まだたくさんお話ししたいことはあるんですけども、時間となりましたので、この辺にしておきます。

### ●プロジェクトA 新ウォーターフロントゾーン・都市デザイン強化事業

#### 「港の新快適空間」の構築

県・市・経済界・専門家集団・市民代表・地権者参加のウォーターフロント都市デザインマネジメント会議設立

- ①都市デザイン指針の策定と運営
- ②ゾーン内を回遊できる歩行者空間や緑地と広場の創出と配置
- ③交通の開発 路面電車、水上バス、バス、サイクリングゾーンなど
- ④土地利用の誘導

アジア国際交流、南方諸島文化交流、観光、文化芸術、デザイン等創造活動・産業、ITなどのR&D

- ⑤質の高い施設デザインの誘導方策を構築（熊本に遅れている）  
公共施設設計などにおける設計プロポーザルシステムの採用を

- ⑥歴史的建造物等の保存活用の推進と効果的なデザインの推進

- ⑦ゾーン内の建築景観審査システムの強化

※これらは、横浜市みなとみらい地区や馬車道地区などで展開している。

### ●プロジェクトB 港へ向かう景観軸の整備 ①②⑤⑥⑦を実施



## 【質疑応答】

### (質問1)

今日は貴重な講演をありがとうございました。

一点ご質問です。先生がまちづくりにおきまして、既存の価値を大切にしながら、複雑なこととは言わなくて、シンプルなキャッチコピーだったり、本質を絡めるというようなお話があったかと思うんですけれども、先生がお考えになられる鹿児島独自のシンプルなキャッチコピーであったり、コンセプトというのが、もし考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

「新・海の都市へ」とか。

### (回答1)

先ほど、海の広場と言ったんですけれども、港というよりも海そのものを、整った波静かな錦江湾ですから、海を財産として、海を楽しもう、海を楽しむ街ということで、海を媒体とした活動をやっていくということをちょっと書きましたけれども、やはり福岡がアジアの都市と連携しているような、海というものを介在して研究とか、街との交流、島嶼文化とかそういうものを連携していくとか、沖縄県なども含めた島嶼文化みたいなものを育てていくとか、そういう空間、あるいは資源、こういったものを生かした活動というものにつながる、そして空間、環境としても楽しみを持つ、つながるようなことでテーマにしてはどうかと思います。

### (質問2)

素晴らしい話で、景観とまちづくりという点ではとても勉強になったんですが、今日のテーマから逸れてしまうかもしれないんですが、都市の主体は住民だと思いますし、日本の場合は、私権が強くてなかなか居住地区に都市計画の規制をかけにくいんだろうとは思いますが、居住地区に対する企画とか景観条例とか、そういうことに関して何かお考えがあったらお聞きしたいです。

個人の居住地区というのは非常に私権が強くてなかなか難しいと思うんですけれども、そういうところに対する都市計画の規制とか景観上の規制とか、あるいは計画とか企画とか、そういうものがあるなら教えていただきたいと思ったんですけれども。というのは、ヨーロッパなんかではそういうのがかなり強くて、きれいな街ができていますよね。そういうところが日本ではやりにくいと思うんですけど、もしそういうことに対するアイデアがあったら知りたいなということです。

### (回答2)

結構時間はかかったんですけれども、地域の価値を高めることは、そこで土地を持っている人も、そこに投資する人も価値を共有できることになると思うんですね。そういった事例を少しずつお見せして理解していただいたり、横浜といってもそんなに恵まれている状況ばかりではないわけで、工夫していったところは生き残れると思うんですね。少しずつ分かる地域と分からない地域と出てきたりするわけですね。そういうのは、我々も分かりませんでしたし、やりながら工夫していったわけです。時代が変わってきておりますので、鹿児島でもやられていると思いますが、いろんなワークショップスタイルとか、いろんなやり方もありますし、時代に対しての新しい価値を求め続けるというのも、いろんな議論の中で説得できる材料かなと思います。

逆に、市民の側で仲間を作って、新たな価値を作ろうとする人たちも出てきておりますので、いろんなスタイルがあるのかなと思います。

私が始めた頃は、行政主導でいったんですけれども、途中から市民側にバトンタッチするようにしたんですね。そういうことで、できれば地域が自立して価値を作っていくような状況にもっていきたいという願望があって、それしか街が市民とともに生きていくというやり方はないのではないかなと思っております。

それに、地域で活動する企業の方も、専門の方も一緒にやっていると、どこがスタートというのはいないんですね。行政がスタートでもいいし、市民の方がスタートでもいいし。どこかで協働する舞台を作っていくというのが非常に大事。それは鹿児島市全市ではなくて、ある地域でのスタートでも良くて、それにはとにかく人も財産も関わることですから、それも意識しながらやっていると。

私は常に考えるんですけれども、100点をいくつも取らなくてもいい、60点でいい。最悪でも30点くらいを少しずつ加点していけば、それが積み重なってその地域の価値はすごく高まるのではないかとということで、お互い少しずつ、30点以上提供し、譲り合ってもらいたいなそんな感じでやっております。