

NPO法人田村明記念・まちづくり研究会 公開研究会

『横浜と佐世保での都市デザイン活動』

西脇敏夫（元横浜市都市デザイン室長）

2019年10月8日（金）午後6時より

横浜市民活動支援センター4階セミナールーム2号

遠藤 西脇さん、どうもありがとうございます。企画調整局にいた田村さんは、港北ニュータウンのタウンセンターの設計見直しをやりましたが、その時民間にいた西脇さんは、アーバンデザインの岩崎さんチームのスタッフとして参加されました。その後、横浜市の職員になり、アーバンデザインの関係の業務にずっと携わっておられています。そして定年前に、佐世保市の理事として呼ばれ、アーバンデザインを担当されております。その辺の事情も含めて、横浜市の企画調整におけるアーバンデザインや、佐世保の街とそこで担当されたことなどについて、いろいろお話を聞かせて頂きたいと思います。横浜とは違う街の話は興味深いものがあると思いますのでよろしくお願ひします。

西脇 ご紹介いただきました西脇です。よろしくお願ひします。

自分は都市デザイナーと言っていますが、都市デザインの理論とか研究などではなくて、現場で実践する都市デザイン、都市デザインは現場で実践をしてこそ意味があるという、そういう考えで活動してきました。

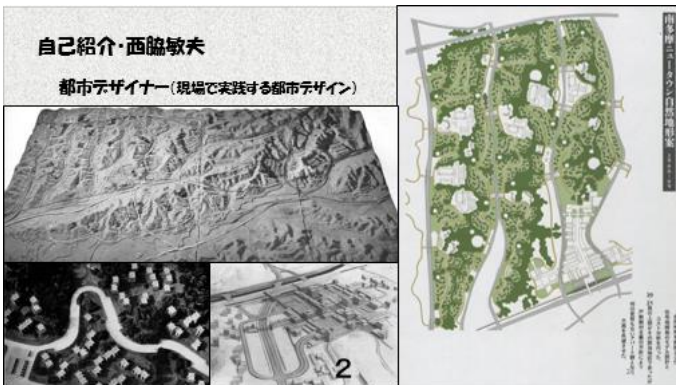
それでは、パワーポイント（pp）の画面に沿って話を進めます。



[pp-1]

これは佐世保の写真です。

自分は、日本で都市デザインという言葉が出始めた頃に、民間の建築設計事務所に入り都市デザインの取り組みを始めましたが、その後、横浜市役所で足掛け24年、佐世保市役所で足掛け8年、都市デザインに拘り地方自治体をはしごしましたが、このような経歴の人間はあまりいないのではないかと思います。



[pp-2]

ここにある絵は、私が社会に出て大高建築設計事務所に入り最初に担当した仕事です。

南多摩ニュータウンという30万都市の計画があって、多摩丘陵の自然地形を生かしてニュータウンをつくる計画でした。

通常の開発手法は、ブルドーザーで大造成をして平地をつくり、標準的な住宅を並べるとい

うものですが、谷間の土地の取得が難しく大造成が出来ないので、自然地形をそのまま生かして住宅地開発ができないかという研究でした。

当時は、都市計画のコンサルタントは土木系でして、建築設計事務所が都市計画の仕事をするというのは、恐らく日本で最初だったのだと思います。

建築設計事務所という名前を変えなければいけないという冗談話もあったくらいです。

その時の私は学校を出たばかりでしたが、建築以外の都市計画だとか、土木、交通、水、緑など、いろいろな専門家の人と一緒に仕事をするようになって、非常に刺激的でもありましたし、大変勉強になりました。

地域全体の地形模型を作り、自然地形を生かした開発の設計図をつくり事業費をはじきました。

大造成案というのは、建築費は安いのですが土木事業に金がかかる。自然地形案は、土木事業費は安いけど建築にお金がかかる。しかしトータルでは同等の費用で開発することが出来るという結果になりました。

成果品を納めた後大分経ってから、自然地形を生かした計画案は採用しないことになったということを知りました。それまでの土木と建築のバランスが逆転してしまうからということも理由ということを知りました。

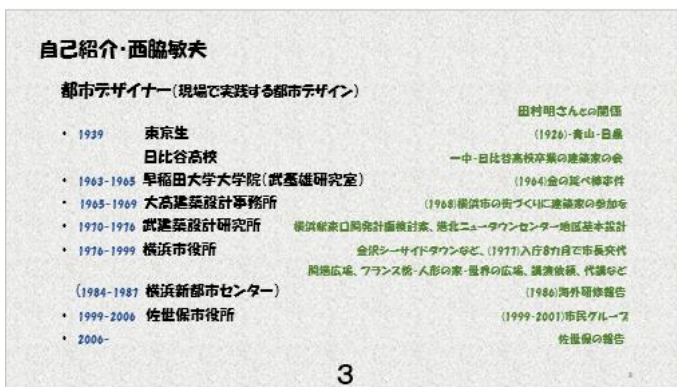
もし実現していたら、非常に画期的な街が実現していたのではと思うと非常に残念です。

しかしこの経験は、その後の私の仕事をやる上においての原点になったと思います。

建築は設計するとたいてい建物はできるのですが、都市計画は時間がかかりますし、コンサルや設計者の立場ですと、何がどう動いているのかというのが分からないうちに、事業が動かなくなったり、違うものになっていったりもする。

そうしたことに對して不満を持っていましたが、横浜市が「くすのき広場」という歩行者空間を、既存の街の中に実現させたことを目の当たりにし、自治体がしっかりしていると、こういうことが出来るということに大きな感動を受けました。

そして気がつくと、横浜市の椅子に座っていました。



[pp- 3]

今日はまず、私の略歴を田村さんとの関係でお話をし、次にメインの佐世保の街の話をし、最後に横浜のまちづくりの当時と今ということについて少し触れさせていただきます。

私と田村さんとは直接間接に長い関係があります。

田村さんは1926年生まれですが、私は1939年

生まれで、約一回り違います。

田村さんは、横浜に来る前は主に青山と目黒というのが生活されていた環境で、私も青山生まれで目黒に70年近く住んでいて、同じような生活環境を体験していると思います。

私は学生の時、大高建築設計事務所でもアルバイトをしましたが、「環境開発センター」と観光開発の仕事と一緒に仕事をする機会があり、浅田孝さんが「今度、面白い奴が入ってきた」と言って田村さん

を大高事務所に連れてきました。

それが田村さんにお目にかかった最初です。その時は、それほどお話ししたわけではありませんでしたが、二人で発注者に成果品を納めにいった記憶があります。

大学院を修了して大高事務所に就職しましたが、ある時、田村さんがひょっこり入ってきました。その時は、大高さんが留守だったので私がお相手をしました。

田村さんは横浜市に入ってそれほど経っていない頃だったと思いますが、横浜のまちづくりに建築家に参加してもらうことを計画していて、大高さんに協力してもらいたいと相談しに来たということでした。

私は5年ほど大高事務所にいましたが、当時、70年安保の学園闘争があつて、早稲田大学の恩師である武基雄先生が、大学の外に研究室を移したので手伝ってくれと言われて、武研究所に入りました。

武研究所にいた時に、大高事務所で先輩だった藤本昌也さんから「横浜の田村さんの仕事があるので、やってくれ」と頼まれ、武研究所の社員として横浜市に連れていかれました。

そこで田村さんに再会して、横浜駅東口の開発計画というのが進んでいるが、事業計画を見直したいということで、その検討案の計画図を武研究所で2回ほど描いたことがありました。

その後また、藤本さんと田村さんとの関係で、横浜市の港北ニュータウンセンター地区の基本設計の仕事をするようになりました。

ニュータウンの計画主体は横浜市ですが、事業主体が住宅公団で、公団が作成した計画が横浜市の考え方に沿っていないというので、急遽、横浜市の計画を作成することになり、事業スケジュールの関係から3カ月で作成しなければならないとのことでした。

そこに私が呼ばれて、当時のアーバンデザイン担当の岩崎駿介さん、ユニークな経歴の優秀な方ですが、岩崎さんの下で3カ月間、横浜市役所に通って基本設計を作成しました。

丁度その時に、作業をしている部屋の前に完成したばかりの「くすのき広場」があり、出来上がったいきさつを聞くと、岩崎さんが直接携わることによって実現したという話を聞いて、地方自治体はこういうことができるのだということを強く印象付けられました。

そして1976年10月に横浜市にアーバンデザイン担当として入りましたが、田村さんから「まずこれからやってみろ」と言われたのが金沢シーサイドタウン2号地の住宅地計画でした。これも横浜市が計画し、住宅公団が事業者でした。

1号地、2号地、3号地とあって、1号地の設計は楨文彦さんでしたが、その結果を踏まえて、2号地は横浜市が自らやることになりました。

しかし、私が市役所に入った次の年に、飛鳥田市長が社会党の委員長になって市長が交代し、市役所の体制ががらっと変わってしまいました。

そのうち田村さんも岩崎さんもいなくなり、それからは都市デザインの活動をどう続けていくかを考えながら走ってきました。

アーバンデザイン担当主査という立場で入り、その後、都市デザインと名前は変わりましたが、係長職で8年、課長職で8年携わり、あとは企画部長とか都心部部長とかいう立場で8年間、あしかけ24年ほ

ど横浜市に在籍しました。その間、都市デザインに関わる仕事をずっとやってきました。

その後も時々、田村さんは市役所に顔を出して寄ってくれ、いろいろ話をしましたが、「開港広場」をつくった時に「池の周りの舗装のパターンが良くない」とお叱りを頂きました。

また、山手地区と関内地区を結ぶために、「人形の家」を介して「フランス橋」から山下公園の「世界の広場」をつくりました。

このプロジェクトは私が提案をして実現したのですが、「人形の家」からの歩道橋を、公園の前面に配置してアーチ型のゲートの形にし、そこから公園に入れるようにしました。

「フランス山公園」は、それまでは万年堀で囲われていて、外から見ると公園があることが分からないという場所でしたが、オープンな公園に変わりました。

そして、この歩道橋を「フランス橋」と名付けました。

田村さんから「あのフランス橋はよく出来ている、あれは君の作品にしろ」と言われました。

私は作品をつくるつもりでやっているのではなく、あの地区の都市デザインとして、あのような計画にしたのですが、「作品でいいんだ」と言われました。

田村さんは、私が建築事務所から来たので、建築の作品をつくるようなことを目的の一つにしているというように思っていたのかもしれませんが。

横浜市では、退職された田村さんに相応のかたちで活躍して頂くことが出来難い感じがあって、私が「歴史を生かしたまちづくり要綱」というのを制定した時に、外部につくった調査会での講演に田村さんに来てもらったというようなこともありました。

早稲田の講師をされていたのですが、代講を頼まれて行ったこともあります。

市を辞められた後も、こうしたお付き合いがありました。

私はその後、「みなとみらい地区」のゲートになる建物で「横浜新都市センター」という第三セクターへ3年間出向しました。横浜駅東口の「横浜そごう」が入ったビルの建設現場です。そこでの前半は超突貫工事の建設で、設計や監理をして無事に完成させました。

その後の1年半は建物の管理業務となりましたが、建物は新品ですから割と時間に余裕がありました。

その時に、横浜市の海外研修制度で、自分で全て計画をたてて、一人で海外に行って研修をしていくという制度があり、39日間でヨーロッパとアメリカの街を回ってきました。

海外研修制度は、田村さんが作った制度だと思いますが、田村さんに知らせていたわけではないのですが、帰国後に田村さんが新都市センターにひょっこり訪ねてきてくれ「海外研修はどうだった。期待と緊張で良い経験だったろう」と。報告を兼ねていろいろと話をすることが出来ました。

その後、横浜市はマレーシアのペナンという都市と技術職員交流というのを始め、その第一号で3ヶ月間派遣され、ジョージタウンの旧市街地のアーバンデザインプランを作成しました。

今では世界遺産になっている地区です。

新都市センターにいる間に、両方で延べ130日間に海外にいたこととなります。

1999年に、まだ定年一年前だったのですが、佐世保市役所に都市デザイン担当ということで招聘され

ました。

佐世保市には一度、学生のとくに旅行したことあるくらいで、特に縁はなかったのですが、街づくりの現場に携われることが魅力で行くことにしました。

後で詳しく話しますが、佐世保市にとっては 100 年に一度という大事業が進んでいて、街づくりの人材が必要だということでしたが、行ってみると期間の長い事業はほぼ終盤の時期でした。

そしてその事業の一つに、街の中心部に高架の高速道路の計画があり、それが街と港とを切り裂くということで市民グループが反対運動を起こしていて、その問題を処理するのが最初の仕事になりました。

私が佐世保市に行くということは、直前まで外部には話すことは出来ませんでした。横浜を退職する半月前ぐらいだったと思いますが、田村さんから突然電話がかかってきて「君は佐世保に行くんだろ。高速道路の問題はどうするんだ」って。

何故田村さんが知っているのだろうと不思議に思いながら、「高速道路を鉄道に沿わせて、千駄ヶ谷駅前のようにしようかと考えている」と言ったら「それはそれでいいだろう」と。しかしもう一つ、「国際通り」というクスノキ並木の立派な道路の真ん中を、縦断方向で高架道路が通る。「そこはどうするんだ」「それは行ってみないと分かりません」と返事しました。

後で分かったのですが、市民グループが高架構造反対のシンポジウムを開いたのが、私が赴任する丁度前日だったようで、そこに田村さんが基調講演で呼ばれていた。

私は、そのことを全然知りませんでした。

着任してからいろいろ経緯や状況を調べ検討しましたが、事業計画の決定の手続きも済んでおり、事業スケジュールからは、市民が「高架構造反対」の運動を起こすタイミングが遅過ぎでした。

市民グループや議会に状況を丁寧に説明し、事業者に具体的な景観的配慮をしてもらうことで収めることが出来ました。

その後、平戸市で街づくりのシンポジウムがあった時に、田村さんが市民グループに招かれて来られ、帰りに佐世保市役所に寄ってくれました。

その夜、市民グループとの飲み会に一緒に行きました。

自分が、足掛け 8 年の勤めを終えて佐世保から帰ってきた時に、「佐世保はどうだった」ということで歌舞伎座の脇にある文明堂で待ち合わせ、報告がてらいろいろな話をしました。

最後に「佐世保では、何が一番大変だったか」と聞かれたので「大規模商業施設の出店問題でした」と答えました。この問題については、後で説明します。

その他にも、奥様と一緒に私の家に来てもらったこともあったり、私が家族で山下町のお宅をお訪ねしたこともあります。

こんなところが田村さんとの関係での経歴ですが、長いこと気にかけて頂いていたと感謝をしています。



[pp- 4, 5]

佐世保は港町ですが、商港の横浜と違うのは、佐世保は軍港です。この写真のように軍艦が街の前に停泊している。

今はクルージングがブームになっていますが、佐世保も港の古い倉庫をリノベーションして国際客船ターミナルにし、豪華客船が停泊するようになりました。



今、クルージングの入港数は、確か福岡とか長崎とか、九州の港が多いようです。横浜は4番目か5番目ぐらいですか、佐世保は新参者ですが7番目ぐらいです。

このような、軍港の街というイメージを変えるようなことが最近始まっています。



[pp- 6, 7, 8]

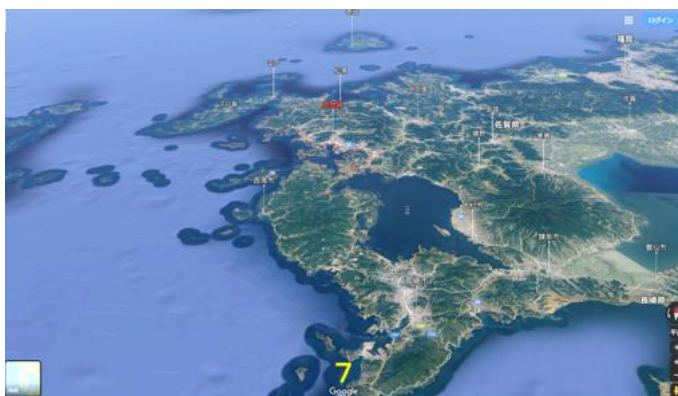
佐世保の位置ですが、これが九州です。長崎県がここにあり、これが佐賀県。佐世保はここにあります。西の端です。JRの駅では、最西端の駅が佐世保駅になっています。

これが長崎県全体で、海岸線がものすごく長い県で、リアス式で姿が非常に美しい。湖がずっとつながったような海です。

ここに大村湾という湾があって、大村湾に浮かぶ長崎空港は島を造成して飛行場にした。

長崎空港からは、長崎は南に、佐世保と平戸には北へ行くという位置になります。ここが長崎港で長崎の街がここにある。

ここが平戸、これが五島列島、壱岐、対馬ですが、これ全部、長崎県なんです。非常に細長く、



離島を日本一抱えている県で、その北の中心が佐世保です。

ここが西海市、これが平戸島です。これが五島列島です。壱岐があって、対馬に行くと韓国の放送が入ってくる。

佐世保湾と大村湾の間に西海橋があって、こっちにハウステンボスがあります。

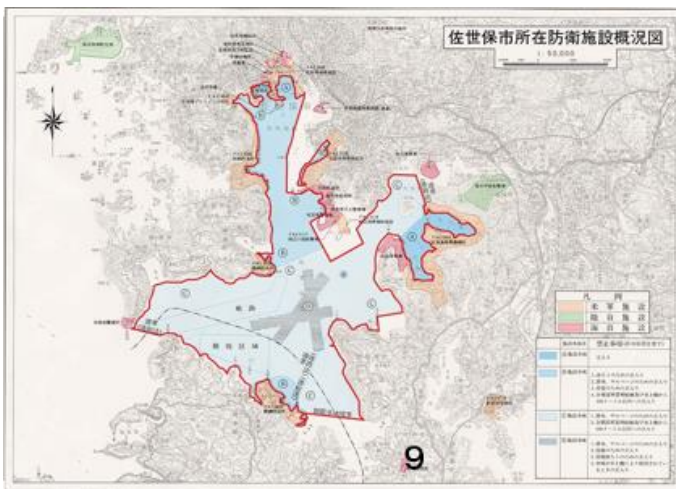


ように囲まれたかたちになっています。

宇久という離島の町も合併しましたが、行くのは大変で、ちょっと波が高い時は佐世保ではなく、大きい船が通う福岡には行けるといふ所です。

このヤツデの葉のような形をしたのが佐世保湾で、その形から葉港とも呼ばれていますが、この奥に佐世保の街がある。

当初の佐世保というのは、さらにその奥にありましたが、開港によって人口が増えてきて南の方に伸びてきて、その後の市町村合併でさらに広がり、平成の市町村合併では北の方が広がりました。佐々という町だけは入らなくて、島の



[pp- 9]

これは佐世保港の図面ですが、水色に塗ってあるところはすべて米軍による航行制限区域で、港の8割以上を占めています。



[pp-10, 11]

佐世保湾にある佐世保港の周りのほとんどが、米軍とか海上自衛隊の基地です。

ここに佐世保駅がありまして、ここでわずかに港に街が顔を出している。それも私が赴任した時に完成した街によって、初めて街が港に接することになりましたが、それまでは日常的な市民生活の場が港に接するという場所はなかった。ほとんどが軍関係の施設になっている、そういう街でした。



佐世保と横浜		
	佐世保市(中核市)	横浜市(指定都市)
・港街	軍港の街	商港の街
・位置	西の端	首都圏
・面積	426km ²	435km ²
・人口	25万人	375万人
・産業人口比(公務員)	8.5%	2.5%
・財政(一般会計H29)	1,240億	1,156.869億
・歴史		
開港	1889(明治22年) 鎮守府	1859(安政6年) 運上所
市制	1902(明治35年)	1889(明治22年)
災害	戦災	震災・戦災
佐世保「安全・安心で低居住コストの湾岸都市」 「日本の都市特性評価2018(森記念財団)」		
横浜「経済活力と知的集積を有する巨大都市」		
12		

[pp-12]

横浜と比較することあまり意味はないのですが、皆さんが佐世保の街を理解し易くするためにお話をします。

二つの街は同じ港町で若い街です。横浜のほうが少し先輩で、佐世保のほうが後輩。軍港と商港の違い。佐世保は日本の西の端っこにあって、

横浜は首都圏にある。面積は大体、同じですが、人口が375万と25万。佐世保は海軍の街でしたから、第3次産業人口が多いと聞いていたのですが、調べてみたら必ずしも第3次産業は他の都市に比べて大きくはない。ただ、公務員の比率が非常に多いです。これは自衛隊の人が多からだと思うのですが、つまり、一次、二次産業が弱い。軍港の町という側面を表していると思います。財政は人口に応じている。

歴史を見ますと、横浜は1859年に運上所ができて開港しています。佐世保はその30年後に鎮守府、つまり海軍の役所ができて開港をしています。

両方とも開港後、人口が急増しているわけですが、横浜は30年後に市になりますが、佐世保は開港して13年後に、村からいきなり市になりました。人口の急増が凄かった。

横浜は震災と戦災という大きな災害を受けましたが、佐世保も戦災を受けています。

佐世保は地盤が強いせいか地震がほとんどない。この間、熊本大震災があった時に、私はちょうど佐世保にいて市の職員たちと食事をしていましたが、どんと来て一斉に緊急地震通報が鳴って皆びっくりしましたが、佐世保では非常に珍しかった。

佐世保は終戦後、「平和都市宣言」というのをしています。平和産業都市、国際貿易港を目指して、軍の街から平和の街にしようという宣言をしました。

「旧軍港市転換法」というのがありますが、海軍の施設を払い下げてもらい、市民生活に役立てる土地利用変換を計ろうということで、佐世保が率先して、横須賀、呉、舞鶴を巻き込んだ運動をして、こういう法律が25年8月に実現をしました。

その後、平戸から五島列島まで含めた非常に美しい海と緑の地を国立公園にしてもらおうということで、これも佐世保が周りの町村を巻き込んで運動をして、「西海国立公園」として指定されました。

しかし、その年の6月に朝鮮戦争が突如勃発した。そうしたら人と物資と軍艦が大量に集まることになり、平和都市を目指した佐世保の運命が変わってしまった。

朝鮮戦争がなければ、佐世保は今とは違う街になっていたと思います。

森記念財団の「日本の都市特性評価 2018」というのを見ると、佐世保は安全・安心で低居住コストの湾岸都市。横浜は経済活力や知的集積を有する巨大都市と書いてある。



[pp-13、14]

この辺は米軍基地です。それから SSK と呼んでいる佐世保重工業。こちらに自衛隊とか、海上保安庁などの施設。ここが今回埋め立てて出来た街で、わずかに街が港に顔を出すことが出来ました。中心市街地の商業業務地域は、大体この平らな所ですが、あとは斜面の住宅地です。



こちらに一山越えると、九十九島という「西海国立公園」に指定された自然が大変に美しい場所があります。松尾芭蕉が東北に行かないでこっち来たら、松島じゃなくて九十九島が有名になっていたはずだという冗談話もあります。

市街地からそこへ行くのに、こちらの山の道を通っていましたが、時間かかるし不便だということで、基地とか造船所の脇を通り、トンネルをくぐって「パールシー」という九十九島の基

地に出る「SSK バイパス」という道を造りました。

これは造船所で、ドックに軍艦ですとかクルーズ船も入るのですが、その直ぐ脇を通る道路です。

市街地から、左手にドックが並んでいる地域を通り、その先のトンネルを過ぎると、そこは全く別世界の大自然の中だったという、非常にダイナミックな景観の変化を楽しめるというわけです。

この辺が港に面した新しい街ですが、この先に港湾の古い倉庫があったのを「国際客船ターミナル」に

リノベーションしました。水深を大型船が入れるように深くしました。あとの多くの船は大体軍艦です。

[pp-15]

これが九十九島ですが、「パールシー」という九十九島を楽しむための拠点としてヨットハーバーとか、水族館とか、ホテルとか、そういった施設が集約している。ここから遊覧船が出る。この海は西に面しているので夕焼けの景色がすごくきれいです。その風景が見える宿泊と食事ができる施設があり、この写真は、屋外ガーデンでのバーベキューで、私がいた企画課の職員の暑気払いの風景ですが、こういう生活も楽しめる良い所です。

[pp-16]

この写真は、弓張岳という標高は 350 メートル



ルぐらいですが、展望台とそこから見る風景です。

昔は大砲なんか海に向かって置いてあったところですが、今は展望台があって湾や街が見渡せ、夜はきれいな夜景を見ることが出来るホテルもあります。

[pp-17]



これはハウステンボスで、左隣は米軍の住宅地です。この辺は、佐世保に引き揚げ船が入った時に、一時、休む場所があったそうですが、そこを県が埋め立て造成をして工業団地にしようとしたのですが、売れなかった。

当時、オランダ村が非常に賑わっていたので、オランダ村に話して、ここに同じような街をつくらうということで、ハウステンボスが生まれました。

ちょうどバブルの時に、オランダからレンガを持ってきて建物を立派に造ったり、水循環のかなり高度な処理をして中水道を整備したり、ハードではある意味、理想的な街をつくったわけですね。

その中に、自分のヨットやクルーザーが目の前に着ける戸建ての別荘地がありますが、これを売って全体の採算を図る計画が、売り出す直前にバブルがはじけて売れなくなり、その後大変苦労してきました。

経営者がいろいろ変わりましたが、HIS という旅行代理店の社長がこれを引き受けて、夜を非常に賑やかにしたりして、今では開業以来、最大の売り上げを上げたそうです。

[pp-18]

その他、三川内焼きという焼き物の街があります。

西海橋は、大村湾につながる瀬戸があって渦潮が巻いていますが、ここに昭和30年頃、当時、土木施設として話題になるような橋を造った。最近、交通が多くなって、並んで第2西海橋を造った。桜の名所で、市民が楽しむという場所になっています。

[pp-19]





赤レンガ倉庫や軍関係の施設、水道施設などの近代歴史的資産が多く残されています。

[pp-20, 21, 22, 23]

これが佐世保の中心部です。これが新しい佐世保駅です。商業業務地域の周辺に斜面の住宅地がある。

ここは国際客船ターミナルがあって、こちらは自衛隊で、こちらに海上保安庁がある。

この佐世保川のこちら側は、全部、米軍の基地です。

ここは港です。中心市街地は谷戸に細長く形成されました。

[pp-24]

三本の都市軸と書いてありますが、市街地の中心を縦貫する国道 35 号、海につながる佐世保川、そして白く見える線がアーケードの商店街で、この三本の軸が街の骨格になっています。

ここが市役所で、周辺に国とか県などの官庁がある街です。そしてこちらが駅を中心とした街で、この二つの核となる街を結ぶ都市軸です。

このように中心市街地は非常に狭いエリアに集中していて、これが国道です。これが佐世保川で、ここにはオープンスペースが開けています。これがアーケード街で、25 万都市では日本で一番元気のある商店街といわれています。この三本の軸の途中に島瀬公園があって、国道とアーケード街をつないでいて、市街地の中心となる広場としてうまく活用されています。

そして、この公園と、港と、市役所の三か所で三本の軸がつながっている。そういう都市構造になっています。

[pp-25] 三本の軸は国道、商店街、川ということですが、まず国道は、駅からしばらく行くと曲がっていて、突き当たりが商店街の入口になっています。国道を曲がってさらに行くと正面に市役所が。背景に山を控えて見えてきます。さらに行くと広場として使われている島瀬



公園があり、イベントによく使われています。

[pp-26]

これは佐世保川です。佐世保は地形が急峻ですから、普段は水が少ないですが雨が降ると水かさが急激に高くなる。

昔、軍の施設だったところが公園になって、親水護岸が整備されています。下流をさらに行くと、街の向こう側は、全部、米軍の基地で、川沿いの建物は米軍の宿舎です。

[pp-27]

商店街は、市役所のほうからだんだん港に向かって中心が移ってきました。

昔の佐世保の街は、市役所がある辺りだけでしたが、現在では三つの町と四つの町を貫くので、三カ町・四カ町商店街と名付けられています。

この商店街で一番面白いのが、このパーティーです。12月にイルミネーションやる時に、大体1キロメートルあるアーケードで、市民がテーブルや料理や飲み物なんかを持ち込んで一斉にパーティーをやるのです。

アーケード街の活用の仕方として非常に面白いと思います。

これを毎年やっています。市民が自分たちで金出し合って、手作りのパーティーで町中が盛り上がり楽しんで。



[pp-28]

あと面白いのが、「松浦鉄道」という第三セクターの鉄道がアーケード街を横切っています。これは鉄道のガードですがうまく隠されていて、ここにガードがあるというのは、歩いていると気が付かない。時々電車が通る時に分かるぐらい。

その手前に、「佐世保中央駅」というのがあって、商店の名前が書いてあるサインと同じサインに駅名が書いてある。細い路地に入っていくと、食堂などがある道の突き当りにある。

単線で、駅はこれだけの細いプラットホーム。目の前にスーパーのイオンがありますが、そこから病院にもつながる。この「佐世保中央駅」は、隣の「中佐世保駅」との間が200メー





トルしかなくて、日本一駅間が短い。

[pp-29]

それから、「三ヶ町」というのは古い方の街ですが、街の中心が下流の方に移ってしまっただので、最近再開発をやりました。民間再開発で、マンションを建てて、低層に商業施設や市の中央公民館などが入っています。裏には外人バーが何軒か今でもあります。

[pp-30]

四ヶ町アーケード街の裏手に、夜に賑わう「夜店公園通り」を中心にした街が広がっています。アーケード街が昼の街だとすると夜の街になっていまして、横浜でいうと野毛みたいな所です。

[pp-31]

約 1 km の長さがある商店街の両端と中央の三か所に、節となる広場状の公園があってイベントなどにうまく活用されています。

[pp-32]

その他、「とんねる横丁」とか「戸尾市場」、「佐世保朝市」など、それぞれに特徴のある街があります。

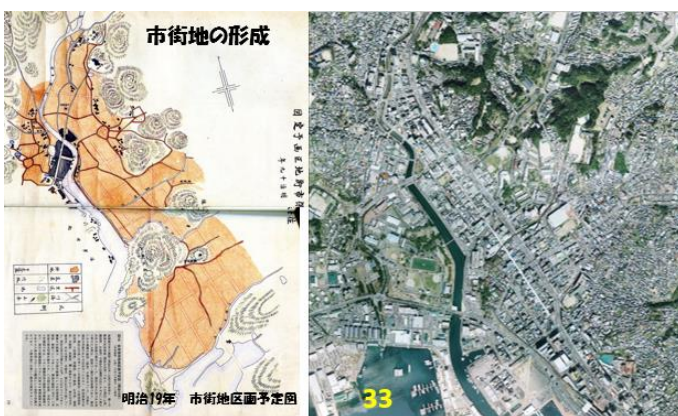


[pp-33]

ここからは佐世保の街の歴史です。

長崎と平戸を結ぶ「平戸往還」というのがありましたが、佐世保はその途中の佐世保川沿いの 1000 戸ぐらいの村だった。現在中心街が広がっているところは湿地帯だった。

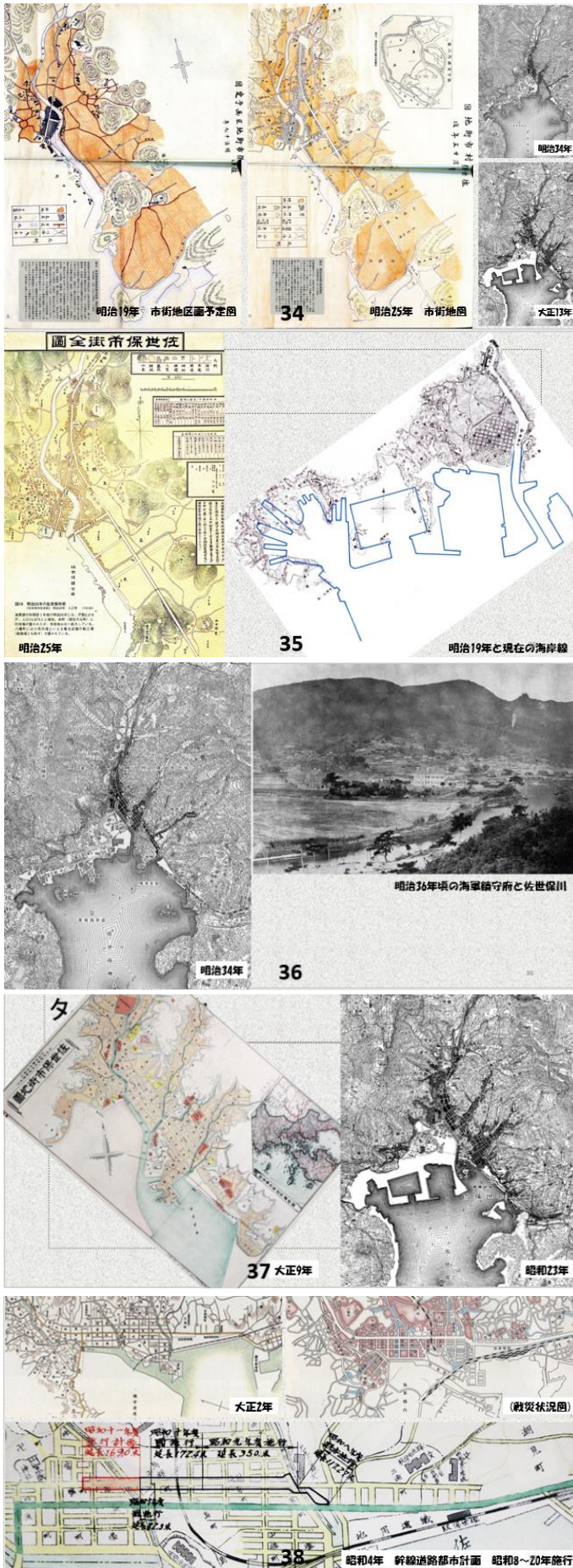
「鎮守府」ができて、街づくりが始まったわけですが、この地図は明治 19 年の区画予定図ですが、グリッド状の道路計画が描かれています。



[pp-34]

明治 25 年の図面では谷間の中央に南から北に抜ける道と、そこから鎮守府につながる道が整備されているのが分かります。

明治 34 年になると、市街地が下流のほうに延びてきています。



大正 13 年には、かなり市街地が広がってきて、新たに埋め立てが行われているのが分かり、ここには軍の施設が出来ています。

明治 31 年には、鉄道の佐世保駅ができています。

[pp-35, 36, 37] このように佐世保の街は、もともと港に面していないのです。港に面する所は、軍の施設が占めていましたので、街は港からは隔絶されていました。鉄道の港側は魚市場とか鉄道ヤードがあって、市民が行けない所。今回、駅周辺再開発が完成するまでは「駅裏」と市民は呼んでいました。

[pp-38]

きれいなグリッドパターンで構成されていた街路網の中心となる国道が、何故ここで曲がっているかという話です。

大正 2 年の地図で見ると、もともとグリッド状の区画街路で街はつくられていましたが、駅前を通り平戸につながるこの道が賑わったわけです。

この通りには商店をはじめ多くの建物が集積していたので、軍の施設や平戸に行くのに通行が不自由だということで、都市計画法が大正 8 年に出来た後、車の通行をバイパスさせるための幹線道路計画が作られました。

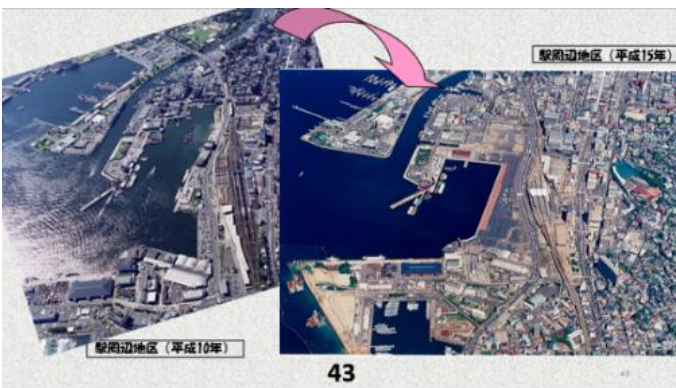
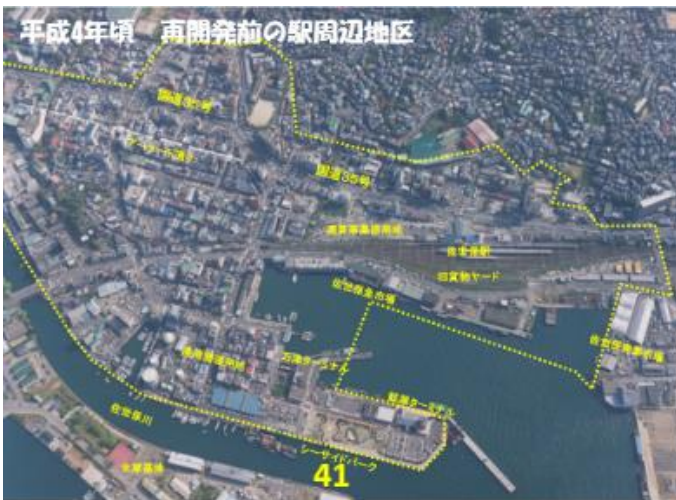
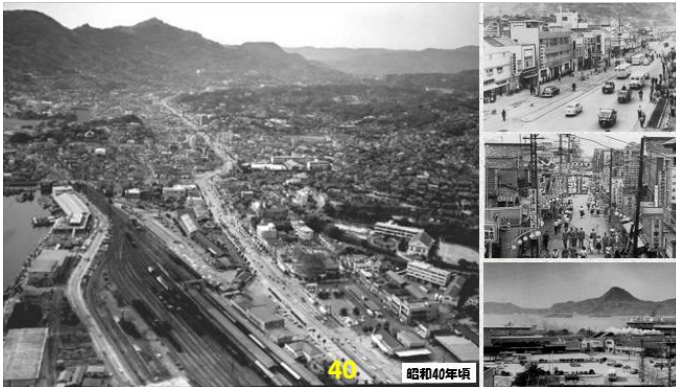
これが、都市計画法によって佐世保市が最初に作った都市計画です。

それは戸尾のところで道路を二本隣の道にふって拡幅するというもので、昭和 4 年に都市計画して、昭和 8 年から 20 年までかかって、この戦災状況図にあるように施工した。

まさに、第 2 次世界大戦の時期に工事をやっていた。

まず曲げるところを昭和 8 年から県と市の施工で、その後は順次、国が施工した。

それまで賑わっていた幹線道路は、その後も商店街として発展し、現在のアーケード街にな



っている。
今車で行くと、何故国道があそこで曲がっているのだろうと思うのですが、実はこうした佐世保の都市計画の歴史があります。

開港時に行われた街づくりの次に大きな都市計画です。

[pp-39, 40]

この写真は、「鯨瀬ターミナル」というフェリーターミナルがある場所ですが、埋め立てが始まっています。市民から見ると港は駅の裏側。港じゃなくて裏です。

これらの写真は、私が学生の時訪ねた頃の佐世保駅周辺の風景で、ここが国道で、この線路沿いが国鉄の用地で、反対の海側が魚市場です。そして貨車の操車場なんかがあって人々は海側には行けないし、戦争中は列車が駅へ着くと、海側は窓のシャッターを下ろせと言われ、港を見ることが出来なかったという街でした。

ここに離島に行く船の波止場があるのですが、ここから駅へ行くには、ずっと歩いて線路を横断し、国道を回って行かないと行けないという。そういう生活が、私が赴任した時も、まだ続いていました。

[pp-41, 43]

そして佐世保駅周辺の再開発事業という、破線で囲った区域を再開発として新しい街につくり替えるという大事業が始まりました。

1 駅周辺再開発の目的

①-1 目的
佐世保駅周辺再開発事業は、「ひと・交流創造都市」のイメージを、都市全体の発展に資する。駅周辺に土地整理・再開発事業地区とポータルゾーンを創出し、商業・住宅・公共施設等の土地利用の整備を進めることにより、当該地区が有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出す。また、駅周辺に有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出すことにより、佐世保の玄関口にふさわしい活力ある都市の形成を促し、佐世保の発展に寄与することを目的としています。

①-2 まちづくりのテーマ
心やさしい海辺のまちへ
「海・山・川・空」の魅力を最大限に引き出し、人々の生活と遊びの場を創出します。

2 駅周辺再開発の7大事業

②-1 7大事業
佐世保駅周辺再開発事業は、佐世保駅周辺再開発事業を目的としています。この事業は、海と陸の玄関口である当該地区において、新しい佐世保の顔を出し、活力ある都市の形成を促し、佐世保の発展に寄与することを目的としています。現在、この実現に向けて、以下の7大事業を積極的に進めているところです。

- 佐世保駅周辺土地整理事業
- 佐世保駅ポータルゾーンの創出
- 佐世保駅周辺再開発事業
- 市民文化ホール（仮称）・地域交流センター（仮称）建設
- 西九州自動車道佐世保駅前交流広場
- 駅前再開発事業（仮称）「まちづくり」
- 駅前再開発事業（仮称）「まちづくり」

また、「佐世保駅前再開発事業」についても検討が進められています。

②-2 都市景観バリエーション
「まちづくり」に基づき、民間と行政が一体となって、積極的にまちづくりを進めています。開発者・高齢者や子どもたちが安心して生活できるまちづくりを進めています。

さらに「まちづくり」に基づき、民間と行政が一体となって、積極的にまちづくりを進めています。



[pp-44, 45]

私が赴任した時は、事業の終盤時期でして、七大事業と言っていますが、こういった七つの事業を、集中して全部実施するという事業が佐世保で始まっていた。

こうした計画を、誰が発想して実現したのがよく分からないのですが、バブルの頃です。

全体の計画図はこうしたものしかなく、七つの事業の図面をまとめて描いているだけで、既存の市街地と港側の街がどうつながるかをはじめ、どのような街になるのかがイメージできませんでした。

そして七つの事業というのは、次のようなものでした。

4 駅周辺再開発の事業概要

④-1 佐世保駅周辺土地整理事業

目的
本事業の目的は、土地整理・再開発事業の中心として、都市全体の発展に資する。駅周辺に土地整理・再開発事業地区とポータルゾーンを創出し、商業・住宅・公共施設等の土地利用の整備を進めることにより、当該地区が有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出す。また、駅周辺に有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出すことにより、佐世保の玄関口にふさわしい活力ある都市の形成を促し、佐世保の発展に寄与することを目的としています。

概要
1. 事業主体 佐世保市
2. 事業内容 駅前広場の整備
3. 事業期間 平成24年度～平成25年度
4. 実施期間 平成24年度～平成25年度
5. 実施場所 佐世保駅前広場
6. 実施内容 駅前広場の整備
7. 実施経費 約1,000万円
8. 実施効果 駅前広場の整備により、都市全体の発展に資する。

④-2 佐世保駅周辺土地整理事業

目的
本事業の目的は、土地整理・再開発事業の中心として、都市全体の発展に資する。駅周辺に土地整理・再開発事業地区とポータルゾーンを創出し、商業・住宅・公共施設等の土地利用の整備を進めることにより、当該地区が有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出す。また、駅周辺に有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出すことにより、佐世保の玄関口にふさわしい活力ある都市の形成を促し、佐世保の発展に寄与することを目的としています。

概要
1. 事業主体 佐世保市
2. 事業内容 駅前広場の整備
3. 事業期間 平成24年度～平成25年度
4. 実施期間 平成24年度～平成25年度
5. 実施場所 佐世保駅前広場
6. 実施内容 駅前広場の整備
7. 実施経費 約1,000万円
8. 実施効果 駅前広場の整備により、都市全体の発展に資する。

④-3 佐世保駅周辺土地整理事業

目的
本事業の目的は、土地整理・再開発事業の中心として、都市全体の発展に資する。駅周辺に土地整理・再開発事業地区とポータルゾーンを創出し、商業・住宅・公共施設等の土地利用の整備を進めることにより、当該地区が有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出す。また、駅周辺に有する交通・観光・商業・文化・環境の魅力を最大限に引き出すことにより、佐世保の玄関口にふさわしい活力ある都市の形成を促し、佐世保の発展に寄与することを目的としています。

概要
1. 事業主体 佐世保市
2. 事業内容 駅前広場の整備
3. 事業期間 平成24年度～平成25年度
4. 実施期間 平成24年度～平成25年度
5. 実施場所 佐世保駅前広場
6. 実施内容 駅前広場の整備
7. 実施経費 約1,000万円
8. 実施効果 駅前広場の整備により、都市全体の発展に資する。

46

[pp-46, 47]

まず鉄道を港側に移設して高架構造にし、鉄道の跡地や国道の間を「土地区画整理事業」で新しい市街地を形成する。

赴任した時には仮換地は終了し、道路や公園、駅前広場などの公共施設整備はまだでしたが、いくつかの建物がすでに完成したり、建設中だったりしていました。



①-2 佐世保港ポータルネッサンス21計画

目的

佐世保港三浦地区は、西海町、大島町等との生活軌道及び五島航路の重要拠点であり、海陸交通の結節点として、現在年約30万人の方々に利用されています。

当計画は、利用者の利便性を向上させると共に、市内観光地と連携して、市民、観光利用者、観光客が共に楽しみ、かつ、憩うことのできる賑わいと豊かなあるべき空間を創出しようとするものです。

21世紀に向けた、にぎやかなあるウォーターフロントを開発することにより、本地区のみならず佐世保港全体の活性化につなげていくものです。

概要

- 1 事業主体 運輸省、佐世保市、民間
- 2 区域面積 約12ha(うち埋立約6ha)
- 3 事業費 公共事業費 約100億円(※埋立は、事業費に含まれていません)
- 4 事業期間 昭和90年度～平成16年度
- 5 計画策定 佐世保港ポータルネッサンス21計画策定 90～98年度
佐世保港ポータルネッサンス21計画フェーズ1計画 94年度
佐世保港ポータルネッサンス21計画2期計画(実施計画) 94年度
- 6 施設内容 上五島航路用フェリー桟橋(4.5m) 平成元年完成
船着ターミナル 平成元年完成
さざびシーサイドパーク 平成4年完成
観光クルージング船着岸壁(7.5m)、岸壁(4.5m)
物産館(4.0m)、浮球機等
* 区画整理費用フェリーターミナル
* 商業施設、ホテル等
* 臨海公園(臨海劇場)

①-2 佐世保港ポータルネッサンス21計画

イメージパース

船着ターミナル
イメージパース

フェリーターミナル 建設中

さざびシーサイドパーク

48

[pp-48, 49, 50]

それから港を埋め立てた土地を「ポータルネッサンス事業」で、港に面する新しい街をつくる。

このポータルネッサンス事業については、埋め立てが進んでいましたが、どういうふうな街にするかというのは簡単なポンチ絵があるぐらいでした。

公共施設のフェリーターミナル以外は、土地を売却して街を形成するという事業でしたから、地区計画や高さ制限などの建築物に対する誘導制度を整備しました。

事業提案募集を行いました。既存の街との共存共栄に配慮したプロジェクトの出現までに様々な経緯をたどり、水辺に面した現在の施設は建設されています。

その後も、対岸にある港湾の倉庫をリノベーションして国際線客船ターミナルとして、大型客船が多く訪れるようになっていきます。

市民生活において、直接港に触れることの出来る街が誕生し、軍港の街の新しいイメージにつながっていくことが期待されます。



①-3 佐世保駅周辺鉄道高架化事業

目的

駅周辺地区は、鉄道と道路が平面交差しており、踏切による交通渋滞、鉄道による騒音と臨海側への影響から一体的な土地利用が図れないなど、平面での鉄道が駅周辺の再開発を難しくしています。

高架事業は、鉄道を高架化するにより踏切と臨海側のアクセスを容易にし、一体的・効果的な土地利用ができるようになるものです。

駅舎については高架下に整備します。また、高架下には他に観光情報センター、商業施設等の計画されています。

概要

- 1 事業主体 長崎県
- 2 事業延長 1,050m
- 3 事業費 150億円
- 4 事業期間 平成4年度～平成12年度

平面図

縦断図

10

①-3 佐世保駅周辺鉄道高架化事業

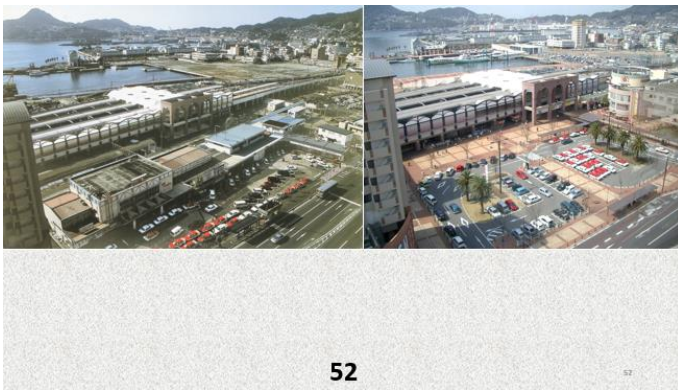
イメージパース

51

[pp-51, 52]

そして「鉄道高架事業」。

既存の駅舎の港側の鉄道ヤードに新しい高架駅をつくり、自由通路を設けて港と街の自由な行き来を可能にするこの事業によって、中心市街地が佐世保の街誕生以来初めて、港に顔を出すことが可能になりました。



52

◎-4 県民文化ホール(仮称)・地域交流センター(仮称)建設

目的
生活水準の向上や参観時間の拡大に伴い、地域住民の芸術文化に対する関心とニーズは近年ますます増大しています。また、質の高い文化に親しみたいという要求とともに、都市の多面的な文化創造機能も高まっています。このような時代の中で、文化が地域振興に与える影響は顕著に大々となつています。県民文化ホール(仮称)・地域交流センター(仮称)は、「人・文化・情報の出会いの場」をテーマに「文化創造活動の拠点」、「地域活性化の拠点」として建設されるものです。

概要

- 1 事業主体 県民文化ホール(仮称) 長崎県
地域交流センター(仮称) 佐賀県
- 2 総事業費 15億圓
- 3 建設期間 平成12年度～平成13年度
- 4 オープン 平成12年度
- 5 施設内容 敷地面積15,310㎡ 建築面積6,988㎡
屋床面積22,598㎡
- 6 施設施設内容

施設名称	施設内容
大ホール	座席数約2,500席
中ホール	座席数約1,000席
イベントホール	座席数約500席

53

[pp-53, 54]

それから県と市の文化施設「県民ホール」と「地域交流センター」の建設。

佐世保に初めて本格的なホールが誕生し、著名な音楽家の演奏会や海外からのオペラなどの催し物も開かれるようになりました。



54

[pp-55, 56]

「西九州自動車道」という高架構造の高速道路を、幅員40メートルの県道を整備し、その中央に建設する事業。

この写真は駅前の高架道路ですが、この競輪場のところまでは既に完成し供用していました。

その先の事業をやる時になって、港に沿ったところが高架構造になるということについて市民が騒ぎだしました。

民が騒ぎだしました。

高架になることは、計画者側では相当前から計画を作って都市計画決定されていたことですが、市民に情報が届くのが遅く、騒ぎだした時は手遅れでした。

私が赴任した時には、既に事業認可の手続きも済んでいました。

◎-4 西九州自動車道佐世保道路建設

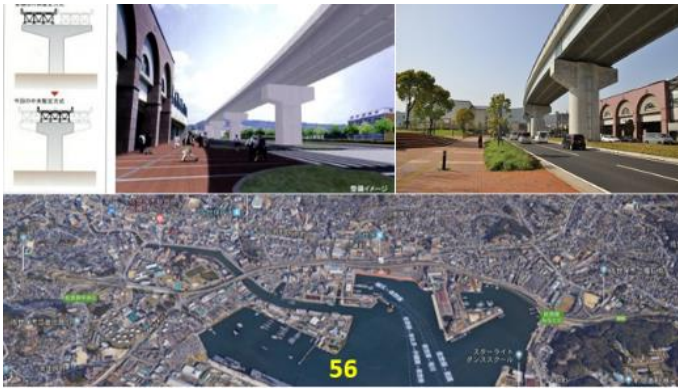
目的
西九州自動車道は、福岡市を起点として、鹿野市、伊万里市、私市、佐賀市を通過し、佐賀市に延長約100kmの高速道路を建設する。この道路は、西九州自動車道の一部として建設される。また、西九州自動車道佐世保道路は、佐賀市佐世保地区に建設される。この道路は、西九州自動車道の一部として建設される。

概要

- 1 事業主体 佐賀県
- 2 事業費 約15億圓
- 3 建設期間 平成12年度～平成13年度
- 4 オープン 平成12年度
- 5 施設内容 延長約100km
- 6 施設施設内容

西九州自動車道佐世保道路建設

55



そこで、鉄道の高架に沿わせて東京の千駄ヶ谷駅付近のようにすると、駅前では高速道路の存在感が弱くなる。そういう提案をしたのですが、桁の高さを低くしてビルの目の前に高架橋が見えるより高いほうがいいということで、市民グループの賛成は得られませんでした。

そこで、仮に高架構造を止めるとどういう問題が起こるかという資料が市役所に眠っていた

のを、市民グループや議会に説明し、現実的には難しいということを理解してもらいました。

そして景観に関する要望をまとめて、事業者である国と県と協議を進めることで、市民グループも渋々納得をして高架構造反対の市民運動は収まりました。

その結果、完成後は4車線道路ですが、暫定形は片側の2車線で造られる計画を、中央の2車線で造



ってもらったことになりました。

[pp-57]

これは高架の高速道路が、国際通りという大きなクスノキ並木がある道路の上に完成した写真です。

こちらにインターが出来ていますが、ここは九州文化学園というバレーボールの全国大会で優勝しているような女子高がありましたが、それを移転させてインターにした。

中心市街地に若い学生さんがいるというのは街にとって非常によかったのですが。

クスノキ並木の上を縦断していくのは、どうすることも出来なくて、樹木の専門家に見てもらい、基本的に樹木は残し、残すことが難しい数本については移植するという事にしました。

[pp-58, 59]

「市街地再開発事業」は、区画整理区域の中で市街地再開発をやるという、非常に珍しいと思いますが、佐世保市の職員が知恵を絞って実現している。

再開発事業は三つありましたが、一つは事業化までにはいきませんでした。あとの二つは、私が入った時には一つは完成していて、もう一つも事業の終盤に入っていました。



58



59



[pp-60]

全ての人に優しい街を目指してということで、既に中水道も実施していましたが、バリアフリーの細かいところで工夫をしました。

横断歩道の警戒ブロックの先に歩車道の段差が通常は2センチあります。

それは目の不自由な人にはいいのですが、車椅子の人には2センチの段差がバリアになるということで、横断する位置を分け、この車椅子マークのある部分は段差をなくしました。

ちょっとした工夫ですが、佐世保方式として佐世保の基準にし、先ず駅前周辺地区でこういうかたちで作りしました。

[pp-61, 62]

赴任した時には、再開発区域全体の計画図は先ほど見たように、七つの事業を一つの図面にまとめたものしかなく、区域全体の空間がどのような整合性をもった街に形成されていくのかがイメージ出来ませんでした。

特に街の中で歩行者がどのように行動出来るのかが分からず、またそうした視点が計画にはありませんでした。

そこで後付けではありましたが、既存の街と新しい街の水際線や駅などが、どのような関係でつながるかを中心に歩行者動線を整理して、



「5本の歩行者軸」という計画図を作成しました。

そして、この歩行者軸を中心にして快適な歩行者空間が形成されるようにしました。

土地地区画整理地区は、地区計画など建物などの誘導制度はタイミング的に合わなかったもので、ポータルネッサンス区域の地区計画や建築誘導制度には反映するようにしました。



[pp-63]

コンパクトシティというのが中心市街地の活性化の問題で言われていますが、コンパクトシティというのは簡単に出来ません。

しかし、佐世保の中心市街地はコンパクトシティの構造になっています。

もともと谷あいの所を中心に街がつくられ、人口増加とともに斜面に住宅地が広がった。学校

とか、病院、そういった公共の施設が、軍転法のおかげもあって中心市街地に立地していることもあり、住民は谷間の街に下りてくる。

国道と商店街と川の三本の並行する軸を中心に街が構成されていますから、構造そのものがコンパクトシティになっている。

しかも最近は高齢化とか住宅の老朽化などで、斜面の住宅に空き家が増え、平地にマンションが増えてきて、さらに人口が下に集まってくる。コンパクトシティの構造が強化されるように街が変化してきている。

コンパクトシティの計画は、実際に事業としては非常に難しいと思いますが、佐世保はそれが歴史的に形成されてきていると思います。



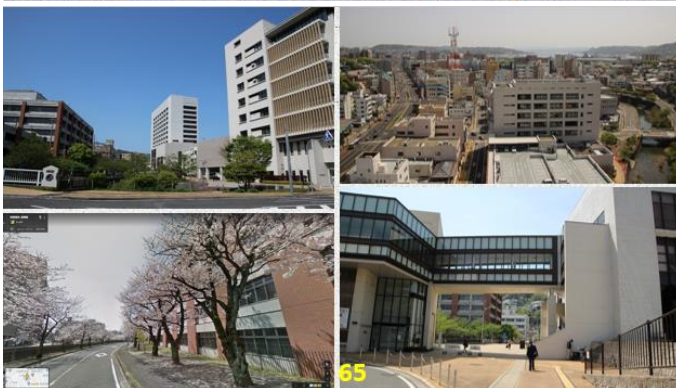
[pp-64, 65]

駅を中心にした街の核が港に面することになりましたが、市役所などの公共施設を中心にしたもう一つの核になる古くからある街は、佐世保発祥の地です。

国道と佐世保川、そしてアーケード街につながる道の三本の軸線が、市役所のところでつながります。

市の中央保健福祉センター、国の合同庁舎、県北振興局の総合庁舎、公園、佐世保市の水道局、それに佐世保警察署が集中して立地する官庁街です。

木造の保健所を建て替えて中央保健福祉センターにする機会をとらえて、三本の軸線を結ぶ道を歩行者優先につくり替え、それぞれの施設にアプローチ出来るようにしました。



[pp-66]

私が赴任して5年目ぐらいの時に、大規模店舗の出店問題が起りました。

退任後、田村さんに報告した時に、「何が一番大変だった」と聞かれた「大規模店舗の出店問題でした」と答えた問題です。

大規模店が街の周辺に立地して、中心商店街が壊滅していくという事象が全国の地方都市で

起こっていて、横浜では想像できないと思いますが、大きな社会問題になっていました。

平地の少ない佐世保でも、補助金を出して整備した唯一の優良農地に、大規模店が出店するという計画が持ち上がって、それを推進する地元と、反対する商店街などが陳情合戦をやるなど、市民を二分する大

問題になりました。

この問題は全国的にあちこちで起こっていたので、大きな社会問題となってNHKなんかでも特集を組んだりしていました。

国も問題解決のための制度を立ち上げるために動いていましたが、佐世保の問題はそれを待ってられない状況でしたので、佐世保市として判断をして行動する必要がありました。

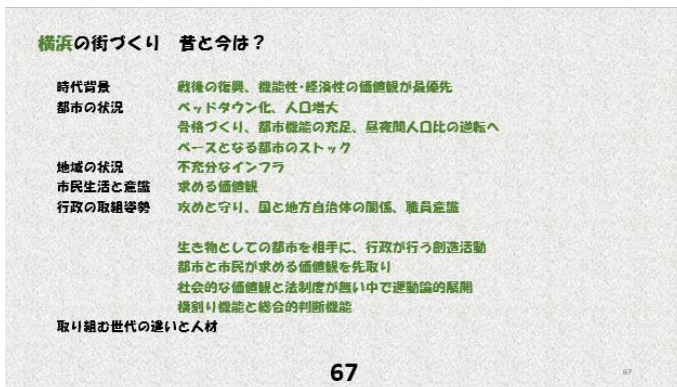
市長は政治家になって最大の問題だと、他都市のシャッター通り商店街などを視察に行くなどして大分悩んでいましたが、最終的には的確な判断をしたと思います。

地方都市が、主体性をもって街づくりに取り組むことが重要ですが、それが難しいと現場で実感することの大きな理由の一つは、国、県、市の関係です。

横浜は政令指定都市ですから権限が非常に強いし、財政的にも豊かなのであまり感じませんが、地方の市町村に行くと、権限がない、お金もないので、ほとんど全て補助金か起債を組まないと何の事業もできない。

ですから、県や国にお伺いを立てなければならないし、メニューに乗らないといけない。

西九州自動車道の問題で国と折衝している時に、市民や議会が力になったことがありました。一番、武器になったのが「それは市民が納得しません」「それは議会が通りません」と言うと、国は一定の配慮を示してくれた。



[pp-67]

横浜のまちづくりについてですが、現役の時はとにかく現場で実践ということでやってきました。現役でないとも何も出来ないと思います。

そして、私がいた頃つまり田村さんがいた頃と、現在とでは時代背景が全然違います。

戦後の街を機能性、経済性の価値観で施設づくりを行っていた時代の横浜は、復興とともに

人口の急増に備えて、骨格づくりを進めなければいけない。

都市基盤を充足させ、昼夜間人口を逆転させたいとかなどを目指していた時代です。

今でも昼夜間人口比は逆転していないようですが、その頃に比べれば骨格も出来ていますし、都市のストックもある。まだ人口は増えているようですが、地域の状況も全く状況が違う。

当時は、ちょっと郊外へ行くと道路は舗装していませんでしたから。横浜は、そういう状況の時代でした。

それから、市民の生活と意識が違う。求める価値観が違う。

横浜は住宅地が多く、都市デザインの活動も都心部から住宅地のほうに入り込んでいきましたが、街づくりの問題に取り組んでいる市民の人たちといろいろ付き合っていました。

そういう活動には、地域コミュニティーとテーマコミュニティーがあって、地域の問題で活動している

市民と、緑を大事にしようとか、川での生活を楽しめるようにしようとかというテーマをもって活動している市民がいました。

しかし、世代と環境も変わっていますし、おそらく今の状況は違っているのではないかと思います。国と地方自治体の関係、それぞれの視点と意識、こういったものが当時と今とは違うと思います。

今の状況に対してどう思うかということは、現在の横浜の状況を詳しく知らないので何とも言えませんが、行政の取り組みは攻めと守りの両面があります。

地方自治体はどちらからといえば守りの取り組みになりがちですが、当時は地方自治体の行政が攻めの姿勢で市民を巻き込むという認識でやっていた。

法律があって、それに沿って処理をしましょうということではなく、少なくとも都市デザインについては法律も何も全くなかったのですから、横浜の街にとって何が大切かということを自ら考え、創造活動として取り組んでいたと思います。

都市デザインは生き物としての都市を相手に、行政と市民が協働する創造活動だと思います。

都市からの視点と、市民生活の視点から求める質的な価値を街づくりに取り入れる。

量的な側面からだけの街づくりではなく、質的な価値観について先取りをしながら街づくりの行政を行っていた。

社会的な価値観と法制度がない中で行う活動としての行政、つまり行政が運動論として街づくりを行った。運動論としての行政をするというのは、普通は考えられないわけですが、横浜市はそういう行政をやっていたと思います。

当時は、横割り機能と総合的判断がしっかりしていたということだったと思います。

今の社会的、経済的背景の中で世代交代もしているし、人の考え方も変わってきている。

当時は田村さんに憧れて人材も集まってきていましたけれども、今はどうなっているか知りません。

当時とは状況が全く違う中で、横浜について、私は何も言うことは出来ません。



準備したパワーポイントが上手く映写出来なく、話が前後したり、抜けてしまったりして非常に不十分な話になり、うまく伝わらなかったと思いますが、これで終わります。

御静聴ありがとうございました。