

第41回 歴史を生かしたまちづくりセミナー  
「いぶし銀のまちづくり ～生活・文化の視点から、  
まちを再評価する～」

実 施 報 告 書

平成 30年 7 月 15 日

公益社団法人 横浜歴史資産調査会  
横浜市 都市整備局 都市デザイン室

第41回 歴史を生かしたまちづくりセミナー  
「いぶし銀のまちづくり ～生活・文化の視点から、まちを再評価する～」  
実施報告書

目 次

1	開催概要	1
2	開催記録	5
	(1) 開会	6
	(2) 主催者挨拶	6
	(3) 講演	8
	(4) クロストークセッション	54
	(5) 閉会の挨拶	67
	(6) 当日配布資料	68
3	広報ちらし	97

(報告書中、敬称略)

# 1 開催概要

- (1) 名称:「いぶし銀のまちづくり ～生活・文化の視点から、まちを再評価する～」
- (2) 主催:公益社団法人横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ) /横浜市都市整備局
- (3) 後援:第18回国際都市計画史学会大会(IPHS2018)
- (4) 日時:平成30(2018)年7月15日(日) 13:30-16:00(受付開始13:00)
- (5) 場所:横浜市開港記念会館 講堂(横浜市中区本町1丁目6番地)
- (6) 参加費:500円(ヨコハマヘリテイジ会員300円)
- (7) 申込み:事前申込み不要
- (8) 内容:

- ・主催者挨拶

吉田 鋼市(公益社団法人横浜歴史資産調査会 副会長)

梶山 祐実(横浜市都市整備局企画部都市デザイン室 室長)

- ・講演

- ①「横浜の都市計画史とその遺産」

鈴木 伸治(横浜市立大学教授)

- ②「戦後復興のなかの共同建築 闇市から防火建築帯・防災街区まで」

初田 香成(工学院大学准教授)

- ③「魅力ある港湾都市のあり方 ～海外の港湾都市と横浜の比較～」

カローラ ハイン(オランダ・デルフト工科大学教授、IPHS 2016 実行委員長)

- ・クロストークセッション

- ・閉会の挨拶

中村 實(公益社団法人横浜市歴史資産調査会監事)

- (9) 参加者数:約110名



(10) 当日写真



主催者挨拶  
(吉田 公益社団法人横浜歴史資産調査会 副会長)



主催者挨拶  
(梶山 都市デザイン室長)



講演の様子(鈴木先生)



講演の様子(初田先生)



講演の様子(ハイン先生)



クロストークセッション



会場の様子



受付

## 2 開催記録

## (1) 開 会

### ・司会：公益社団法人横浜市歴史資産調査会常務理事・事務局長 米山淳一

皆さん、こんにちは。きょうはお暑い中、ありがとうございます。また、お盆のさなかですが、また3連休ですが、お運びいただきましてまことに感謝を申し上げます。ただいまから、「歴史を生かしたまちづくりセミナーVol.41 いぶし銀のまちづくり～生活・文化の視点から、まちを再評価～」というタイトルで始めさせていただきます。司会・進行は、私どもが主催をしております公益社団法人横浜市歴史資産調査会の常務理事の米山でございます。どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございます。

この場所はいかがでしょうか。きょうは、後援を賜っております第18回国都市計画史学会の皆さんもお越しだと思いますが、横浜はこのような歴史的建造物を、歴史を生かしたまちづくりという中で生かして保存をし、都市景観の形成に役立てております。この貴重な歴史空間もお楽しみいただければありがたいと思っています。

このセミナーは、私ども公益社団法人と横浜市の都市整備局と一緒に、両輪になって開催をしております。今までも41回、全国からいろいろな方を招いたり、いろいろな学者、研究者、有識者の方をお招きしてのお話会、いろいろなことをやって歴史を生かしたまちづくりを推進すると、そういう視点で行っております。本日もぜひ、短い時間ではありますがお楽しみをいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

## (2) 主催者挨拶

### ・吉田 鋼市（公益社団法人横浜歴史資産調査会副会長／横浜市歴史的景観保全委員）

皆さん、この暑いところようこそいらしてくださいました。どうもありがとうございます。まず、いぶし銀のまちというのですけれども、横浜がいぶし銀のようなまちづくりを本当にしてきたかというのは、このシンポジウムの後でよく考えなさいということだと思います。横浜がよい都市計画、すぐれた都市計画やってきたということ、そういう都市の一つだということは異論のないところだと思いますけれども、そのすぐれた都市計画をやってきた中枢のセクションであります都市デザイン室と、それを歴史的な側面から支援してきた横浜歴史資産調査会がこのシンポを主催したということで、その主催者の一員としてご挨拶を申し上げるということです。

それからこのシンポジウムは、先ほどもお話がありましたように、第18回国際都市計画史学会の大会のイベントとしても位置づけられて催されております。この学会の日本における大会の最初だそうです。30年ほど前にはこの学会の前身の大会が東京で行われたのですけれども、今の形になってからは最初ようです。アジアではニューデリーと香港に次いで3回目の大会のようです。この大会に外国の都市計画の研究者の方たちが横浜に来てくださるということは大変ありがたいことで、ここまで持ってこられて関係者に厚く御礼を申し上げたいと思います。

きょうは、横浜の都市の歴史を振り返って、そしてまた、すぐれた世界の港町との比較をするということで、横浜がいぶし銀の都市計画を本当にやってきたかということをよく考えるいい機会だと思います。我々、横浜市民としても大いに期待したいと思います。非常に簡単ではありますが、開会のご挨拶にしたいと思います。どうも失礼します。

・梶山 祐実（横浜市都市整備局企画部都市デザイン室室長）

本日はお忙しい中、歴史を生かしたまちづくりセミナーにお越しいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまご紹介がありました横浜市都市整備局都市デザイン室の梶山です。よろしく願いいたします。先ほどご説明がありましたとおり、横浜市は公益社団法人横浜市歴史資産調査会と両輪になりまして、これまでも歴史を生かしたまちづくりセミナーを進めてまいりましたが、始めましたのが平成元年からということで、非常に長い期間このセミナーを続けております。

昨年、横浜市のほうでは、近代和風建築である旧市原重治郎邸ですとか、商家建築である中山恒三郎家の店蔵と書院といったものの認定を行ってまいりました。また、その前の年は、きょうのセミナーのチラシに載っております、戦後建築としては初めての都橋商店街ビルを登録し、またこちらの歴史資産調査会がその建物を昨年度から所有するということにもなりましたので、非常に新しい取り組みを進めているところでもございます。その中でも一昨年、横浜で歴史を生かしたまちづくりを保全・活用するために、ふるさと納税というものも開始させていただいております。入り口のところのポスターも歴史を広報するようなものを見ていただいたかと思いますが、こちらのほうは横浜市でやっているものになります。そのほかにもヨコハマヘリテイジのほうでは、こういったファンドの寄附といったものも設けておりまして、そういったものに皆様にご協力いただければということで、きょうの資料にもそういったものを入れさせていただいております。歴史的建造物の保全・活用と申しますのは、非常にさまざまな支援が必要な取り組みでありますので、そういった意味でも皆様方にお力添えをいただいて、より一層歴史を生かしたまちづくりを進めていきたいと思っております。

きょうのセミナーは、こちらのほうに書いてあります「いぶし銀のまちづくり」ということで開催させていただきますが、きょうはお三方の先生にご講演をいただこうと思っております。まず、横浜市立大学の鈴木先生からは「横浜の都市計画史とその遺産」というテーマでお話しいただきまして、その後、工学院大学の初田先生から「戦後復興のなかの共同建築」ということで、闇市ですとか防火建築帯、防災街区といったことのテーマでお話しいただき、最後にカローラ・ハイン先生のほうから「魅力ある港湾都市のあり方」ということで、海外の港湾都市と横浜の比較というテーマでお話しいただく予定になっております。いずれの先生においても、建築の街並みとかそういった目に見えるデザインの部分だけではなくて、つくられた経緯ですとか、それにかかわる

人々の試行錯誤といった、より一層裏舞台もひもときながら、私たちが働き、暮らしている横浜の街をよりディープに理解するきっかけをつくるようなセミナーにさせていただけたらと思っております。

なお、今回のセミナーは、先ほどもご説明にあった、本日から19日まで開催される国際都市計画史学会とあわせての開催となっておりますが、連動企画といたしまして、馬車道の直上にありますYCCヨコハマ創造都市センターというところで、今、「横浜の都市計画史」というパネル展も実施しております。本日はその後5時から、「横浜の都市デザインと建築家」という講演が行われるということでもありますので、19日までずっとこの展示もやっておりますので、あわせてそちらのほうもご参集いただければと思っております。皆様にとって得ることの多い機会になるとお祈りをさせていただきます。ありがとうございます。

### (3) 第1部 講演

#### ・講演① 鈴木伸治（横浜市立大学教授）

##### 「横浜の都市計画史とその遺産」

皆さん、こんにちは。手短かに私はイントロをしゃべりたいと思ったのですが、朝インターネットのニュースを見たら、金沢区の野口英世ゆかりの長浜の建物が壊されるかもしれないというようなニュースが出ていました。そちらの話をしたほうがいいのではないかななどと思いつつも、いただいたお題に沿って、きょうは横浜の都市計画の歴史、それから、それは一体どういう意味を持つのかということについてお話をさせていただきますと思います。まずは、歴史を生かしたまちづくりについて簡単に、そして横浜の都市計画史について、そして計画遺産、この3本立てでいきたいと考えております。

私自身もこの歴史資産調査会の理事をしておりますけれども、横浜は1988年に歴史を生かしたまちづくり要綱というものをつくりました。ことしが何と30年、記念すべき年になります。それから同じ年に横浜市文化財保護条例というのもできています。ですので、横浜が歴史を生かしたまちづくりに取り組み始めて、実はまだ30年しかたっていないのです。長いような短いようなというか、例えば、古い街並みの保全活動などというのは、1950年代の後半、あるいは60年代ぐらいからスタートしています。日本の一番最初の景観条例というのは、金沢の伝統環境保存条例というものがあります。こちらが1968年、今から50年前にできているので、日本の都市計画の歴史を振り返ってみると、それほど取り組みが早かったわけではないのです。ただ、この30年の間にかなりの成果を残してきたのではないかなというふうにも思っています。

それで、このきっかけはどうだったのかと。最近この話をよくするようにしているのですが、まず歴史を生かしたまちづくり要綱については、こちらに皆さんご存

じの山手資料館の写真がありますけれども、こちらの建物は解体して一部保存されたものですが、実はこれは横浜市がやったものではありません。皆さん、勝烈庵とか馬車道十番館とか山手十番館をご存じかと思えますけれども、レストランオーナーの本多さん、亡くなられたご主人が引き取り手がなくなった古い建物を、横浜市が受け取れないのだったら、じゃあということで私費をはたいて残されたのです。そのとき、横浜市の人たちは非常に悩んだわけです。その悩んだうちの一人が実は私の恩師の北沢猛さんという方で、その方が中心になってその後、歴史を生かしたまちづくりをどうやったら進めていいのかということを実際に話し合っていて、それで、この歴史を生かしたまちづくり要綱というのができたわけです。

一方で、同じころ問題になっていたのが金沢区の金沢八景、私の大学のある近くなのですけれども、上行寺東遺跡です。こちらは鎌倉時代の遺跡です。これが、マンション開発でやぐらを取り壊される。これに対して歴史学の関係の方や市民の方たちが立ち上がって、反対運動を起こしたのです。文化財保護の関連の専門的な委員をされている方が、もう職を辞するというぐらい覚悟を決めて、横浜市に対してこういう古いものを残せる仕組みをつくるべきだと訴えた。そのような経緯があって、1988年に歴史を生かしたまちづくり条例、それと横浜市の文化財保護条例というのができたわけです。

ただ、その前から古いものを残そうという話がなかったわけではないです。田村明さんという、1960年代、70年代にかけて横浜の都市計画を牽引された方がいらっしゃいますが、田村明さんはみなとみらいの開発を提案するに当たって、当時あった赤レンガ倉庫とドックと機関庫はやはり残さないといけないということを訴えられて、その当時東京大学で建築史を教えられていた村松貞次郎先生とその周辺の方が今のみなとみらい地区の歴史遺産についての調査をやっているわけです。ただ、そのときは調査だけで終わった。それを組織的にきちんと残していきたいと思いますというふうになったのが1988年だというふうに理解いただければと思います。

その後、どういうふうに展開してきたかといいますと、こちらはエリスマン邸ですね。最近では観光で行かれる方も多のですが、こちらも移築です。これは公園施設の一部として保存されています。そして、山手ではさまざまな調査も行われていますが、山手で評価されているのは、専門家の方のお話ですが、昔の地割が残っているということです。山手の居留地だった時代のそういった空間の構成です。ちょっと難しい言い方になりますけれども、そういったものを今も引き継いでいるところに意味があるというようなことだったり、山手には教会がありそこで横浜の商人の子弟の教育が行われたとか、そういった横浜の文化を揺籃する、つくり出す、そういう場としての山手というものがあったというような話もあります。中には文化財と言ってもいいぐらいしっかりとした保存がされている、これはベーリック・ホールですけども、当時の内部も忠実に復元されて、機会機会に当時の生活スタイルなどを思い起こさせるようなイベントをやっています。こういった山手の居留地の教会の標識です。ただ単に古い建物を残すのではな

くて、これ以外にも例えばブラフ積みの石積みであったり、あるいはブラフ溝という溝、昔の側溝であったり、さまざまなものをセットで残しながら、横浜の都市としての歴史を伝えようとしてきたわけです。

一方、みなとみらいに目を移しますと、これはドックヤードガーデンです。もちろん皆さんご存じだと思いますけれども、ドックヤードガーデンの2号ドックはイベントスペースとしてみなとみらいのランドマークタワーの足元に残されていますが、もう一方、写真は入っていないのですけれども、日本丸は1号ドックのほうに、ドックとしての機能をしっかりと保ったまま残されています。そして、1号ドックのある今のみなと博物館のあたりから、汽車道を通って赤レンガ倉庫に至る。これは、海の物流と陸の物流が初めてきちんと接点を持ったという場所なのです。港に着いた荷物を直接鉄道に載せて、貨物船で東京まで送ることができるようになったというのは、物流史上すごく意味のあることなわけです。ですから、ここで関係者の方はかなり苦労されたそうなのですけれども、やはりレールをきちんと残すということが大事だと。上席の方は、レールを残してそこでつると足を滑らせてけがをしたらどうするのだというお話もあったと聞いておりますけれども、そこはやはり鉄道があったという痕跡を残すことが横浜の歴史を理解することにつながるのだということで押し切ったそうです。そのレールの先には横浜港駅、かつての港の駅が、こちらは復元になりますけれども、ちょうど奥のこのあたりに復元されて残っているという形で、それぞれ一つ一つの古い建物であったり産業遺産が徐々につながることによって、横浜の港の歴史を写し出しています。

そして、これは今は開港の道というふうに呼ばれていますけれども、汽車道から山下公園のほうまで歩くことができるようになっていますが、汽車道に残っている鉄橋です。こちらは、当時日本では鉄橋をつくることはできませんでしたので、アメリカから買ったものです。ただ、赤レンガ倉庫から象の鼻のほうに行くこちらの鉄橋は、当時の浦賀船渠、浦賀ドックでつくることができる国産の橋なわけです。ですから、私はまち歩きで学生に話をするときには、やっと日本も鉄をつくれるようになったのだという話、それから浦賀ドックというのは、実は国会議事堂の鉄骨とかいろいろなものをつくっているのです。そういった日本の技術の発展の歴史などにも触れながらお話をさせていただきます。このすばらしい写真は、我々の財団の事務局長である米山淳一さんにご提供いただいております。どうもありがとうございます。

歴史を生かしたまちづくりについてなのですけれども、このようにいろいろな形で成果を上げてきたというふうにあります。港町横浜のイメージづくりといいますか、イメージをつくってはいけないのかもしれませんが、ですけれども、それをきちんと来た方に伝える、それから市民の人にもわかってもらうということに一役買ったことは間違いないだろうと思います。

それから当時、歴史を生かしたまちづくりにかかわられた方にお話を聞きますと、例えば開港資料館におられて、その後文化庁に行かれた堀勇良さんにお話を聞くと、正



直な話そんなに横浜に古いものがあるとは思っていなかったというふうに言っておられました。どういうことかちょっとわかりにくいですね。というのは、調査を始めたのは1970年代の末ぐらいで、それが1988年に歴史を生かしたまちづくりというふうになるのですが、1970年代の末ぐらいというのは日本全国何を議論していたかという、関東大震災よりも前の建物をどうやって残すかということを一生涯懸命調査していたわけです。ですから、そういう観点で言うと、関東大震災の被害を受けている横浜というのは、そんなに古い建物はたくさんないよねということになってしまうわけです。ところが10年もすると、やがて関東大震災の後の建物も大事だという話になり、それから90年代ぐらいになりますと土木遺産、産業遺産が大事だということになってきた。1988年に横浜が歴史を生かしたまちづくりを始めるときは、産業遺産を大事にしましょう、横浜の港町としてのアイデンティティーを大事にしましょうということを議論しているのです。土木遺産の全国調査が行われたのが1990年ですから、少しほかの都市よりも先んじてそういったことをやってきたわけです。それは非常に大きな成果を残したとも言えます。ただ、私も横浜に来て20年ぐらいになります。歴史を生かしたまちづくり等も含めてかかわり始めて10数年だと思えますけれども、最近では取り壊される建物も多いです。悲しくなるので写真は出ませんでした。最近では日本郵船の倉庫、それから日本大通りにある三井物産倉庫、北仲にあります帝産倉庫の倉庫も一旦取り壊して復元するというふうに変わってしまいました。横浜は港町だから倉庫は大事だろうとみんな思うのですけれども、なかなか突破できない壁があるというふうにも思います。

そういったことを考えている中で、今回当財団では都橋の戦後の、前の東京オリンピックの時期に建てられた建物を取得して保存していくことになりました。よくよく考えてみると、横浜の街なかには結構戦後の建物がたくさんあるのです。戦災復興の時期の建物、そういった建物をどうしようかということは今議論しなくてはならなくなっているわけです。いぶし銀のというふうに最初ありましたけれども、ややこの建物はわかりづらいかもしれません。昔の建物であれば、赤レンガの洋式建築であるとか、昔の横浜正金銀行のように非常にわかりやすく、誰でもわかる歴史的建築物というふうに理解できるものもあります。しかし、そういう建物が今たくさん残っているわけではありません。むしろ今、戦後の建物をどう考えるのかということが議論のテーマになりつつある中で、やはりもう一度横浜の都市計画について考えてみよう、都市の歴史について考えてみようというときに来ているのではないかと思います。

このあたりは皆さんかなりご存じなので、はしょりながらお話をさせていただきますけれども、横浜というのは一言で言うと計画された街です。江戸は400年以上の歴史があります。横浜は来年が開港160年ですから、159年です。歴史を振り返ってみると、関東大震災で甚大な被害を受け、横浜大空襲でまた大きな被害を受ける。さらにその前にも一度、1866年に豚屋火事というのがあって、横浜の中心部は大火で焼けているわけです。横浜の歴史は何かと、私はいつも学生に問われると、横浜は破壊と建設、

復興の歴史であると、それはまさしく計画の歴史であるというふうに思うわけです。何も無いところに新しい街をつくり、やがて都市として発展を遂げていく。このころ、さまざまな技術が横浜にも導入されました。横浜の港の整備が行われたのは、関東大震災よりも前の時期です。ここに新港埠頭があって、今の赤レンガ倉庫を見ることができます。先ほど紹介した自動車道もここに見ることができます。ドックヤードガーデンがこちら、それから1号ドックはこちらというふうに、この時代に整備されたものを幾つも今も横浜は引き継いでいるわけです。関東大震災の被害を受けました、都心部の大半のエリアが被害を受ける、そして、そこから復興する。復興事業は限られた予算の中で限定的に行われましたが、一番大事だったのは、私は山下公園の整備ではなかったかと思えます。それについては、少し後ほどお話をさせていただきます。そして、1945年5月29日に横浜大空襲というのがあって、市街地の4割近くが焼失するということになるわけです。その後のまちづくりの歴史については皆さんよくご存じかとは思いますが、六大事業というのが提案されて、2つの都市を一つにする。戦後、接収で復興の進まなかった関内から、多くの人たちが横浜基地に移ってしまいました。この間にはドックや埠頭、機関、貨物ヤードがあって、2つに都心が分かれてしまうと非常に非効率的であると。これを何とか一つの都心にしようというのが1960年代以降の横浜の都市計画なわけですね。こちらが1965年の空撮です。かつてはたくさん港の施設というのが都市に近いところにありました。赤レンガ倉庫周辺にも、実は倉庫はたくさんあったわけですね。多分、覚えていらっしゃる方は年配の方が多いのではないかなと思います。関内と横浜駅の間を埋め立て、再開発することで、一つの都心にするという、非常にシンプルかつわかりやすい方針。もう一つの方針というのは、山下公園に倣って、ウォーターフロントに一般の市民の人たちが立ち入れるようにする、こういったことをやってきたわけですね。また、その中で1970年代からは歩きやすい街にしましょう。こちらは馬車道の写真ですけども、何の変哲もない商店街になってしまったところを、通りのイメージを変えながら、歴史を大事にしながらまちづくりを進めていくということが、第一期の1976年、70年代から始まったわけですね。そして、1980年代後半になると、古い建物を残しながらまちづくりをやりましょうというふうに展開してくるというのが、これまでの歴史なわけですね。

こういったことを振り返ってみますと、すごくマニアックなケースかもしれませんが、私も少しお手伝いしたのですが、二代目の横浜駅というものの基礎が残っているというのはご存じでしょうか。実は、高島のあたりに二代目の横浜駅というのがありまして、ここにマンションを建てるというときに基礎が出てきたわけですね。これはレンガを切り出して、どこかに持って行って保存するというのではなくて、最終的に、やはり現地に残せないかという話になりました。紆余曲折あったわけなのですが、それはなぜかという、横浜駅の位置が変わってきたというのが、横浜の都市の歴史から考えると非常に大きな意味を持つわけですね。初代は今の桜木町駅、二代目が今の平沼の近く

です。東高島駅の近くといってもいいかもしれないけれども、そのあたり。それで、三代目が今の横浜駅。こういうことが変わってくることによって、横浜の都市の構造が変わってきた。そのこと自身を体感してもらうためには、やはりその場所に物が残っていることが大事ではないかとも考えられるわけです。

さて、では、計画というものからもう少し我々にどういう遺産が残されているのかということについて考えてみたいと思います。こちらはもうこの近くですので、紙が来ましたので巻きながらいきます。こちらは日本大通りです。日本大通りは皆さんご存じのとおり、1866年に大火がありました。豚屋火事です。この大火によって、当時の関内、それから山下の居留地、日本人の居住区と山下居留地、両側にわたって大変大きな被害を受けたわけです。それで、1868年にイギリスからブラントンという技術者がやってきます。名目としては、灯台をつくる技術を教えるという形でいらっしゃるわけなのですが、それ以外にもいろいろな助言を求められて、彼は八面六臂の活躍をするわけです。彼が提案したものの中には、横浜公園であるとか日本大通りといったものも含まれています。あるいは、計画をつくるための地図の測量などもやっている。日本全国に灯台をつくった、それをサポートしたという功績以外に、横浜にとってはある意味では横浜の計画の父のような役割をしているのではないかというふうに思います。こうしてでき上がった日本大通りというのを、我々は今でも引き継いでいるわけです。そして、その遺産というのは、実はその後も多くの計画に影響を与えています。これは関東大震災からの復興のときにつくられた、震災復興の牧案というものです。直接的に日本大通りというものが出てくるわけではないのですが、ここを緑のネットワークの軸にするというような発想は、やはり日本大通りがあったからこそというふうにも言えると思います。こちらは田村明さん、先述しました横浜の都市計画にリーダーであった方ですけれども、この方が1964年に浅田孝さんという方と一緒に横浜の将来計画に関するレポートを書いた。このときのレポートを見てみますと、やはりこの日本大通りというのは都市の軸線としてしっかりと意識しているのです。恐らく、軸線を強調するという考え方は、こういった馬車道の軸が新港埠頭のほうに延びていくとか、旧市街の軸が新しい市街地の軸に結びついていく、そういった考え方にもつながってきているのではないかと思います。こちらはその後のさまざまな計画なのですが、都心部の構想を考える上で、日本大通りというのは非常に大きな助けになりました。時間がないので飛ばしますが、その後これは緑の軸線構想という形になって、その後のまちづくりの指針になっていくわけです。この緑の軸線を最後に完成させるために、1988年から始まった歴史を生かしたまちづくりというのは非常に大きな役割を果たす。2002年のワールドカップの前に、若干寂しい状況であった日本大通りですが、歩道を広くとって、昔の、往時の姿に近づけるように整備をしようとしてきたわけです。連歌というのがありますが、歌を詠み継ぐようにまちづくりを重ねてきた、その指針になったのが日本大通りではないかというふうに思います。

同じことは山下公園についても言えます。関東大震災の後できた、震災復興公園の山下公園というのは、その後のまちづくりの大きなヒントになりました。初期に行われた、1974年から76年にかけて考えられた都心プロムナードというのは、全てのルートが山下公園に向かってつながっていったのです。このように構想を引き継ぎながらまちづくりを進めてきた、計画に計画を重ねるようにまちづくりをしてきたというのが、横浜の都市の歴史の非常に大事な部分ではないかというふうに私は思っています。

さて、横浜の計画の遺産は何か。こちらが、これから我々が考えるべきものではないかと思っています。冒頭見せましたように、都橋商店街はいぶし銀といえはいぶし銀ですよね。わかりにくいかもしれないです。ある人にとっては、飲み屋街なので飲み歩いた青春の場所だという人もいるかもしれません。私もたまに行きますけれども、多くの人が都橋というと、あの小さい店が集まったものをイメージするのは確かなわけです。ただ、この都橋というのは、これから先は初田先生の前振りなのですが、戦後、横浜は防火建築帯というのを造成しています。昭和27年ぐらいに接收が解除される、そのタイミングで日本では耐火建築促進法というのができて、防火建築帯というのをつくろうというような動きが出てきます。その動きに乗ったのが横浜なのです。戦前から都市の不燃化運動のリーダーであった内藤亮一さんという人を二代目の建築局長に連れてきて、積極的にこれをつくろうとした。日本の中でも、初田先生のお話があると思うのですけれども、一番防火建築帯をつくったのは横浜なのです。長らく、余りこれは評価されてこなかったのですけれども、これは弁三ビルですね、初期の、まさに昭和27年の建物ですけれども、この建物の上の部分のリノベーションしてクリエイティブなオフィスにしようとか、そういう話になってきているわけです。我々は一体、こういった建物をどう考えていけばいいのか。そういったことも含めてきょうのディスカッションにつなげていきたいと思えます。ご清聴ありがとうございました。

## ・講演② 初田 香成（工学院大学准教授）

### 「戦後復興のなかの共同建築 闇市から防火建築帯・防災街区まで」

工学院大学の初田と申します。きょうは発表の機会をいただきありがとうございます。今、鈴木先生のほうから、戦後の建築の魅力がなかなか伝えづらい中、どうやって保存を考えていけばいいかというお話がありました。戦後の復興の中でそういう建築がたくさんできて復興を可能にしていたわけですけれども、私の発表では、そういった建築の一つの魅力の読み解き方というか、そういう話ができればと思っています。

いきなり紹介、宣伝のようなスライドで申しわけないのですが、私の専門は建築の歴史、建築史で、特に都市の歴史、建築を通じて都市の歴史を見るというようなことをずっとこれまで研究してきました。中でも戦後の建築です。きょう触れる闇市ですとか、防火建築帯といったことの研究をしてきました。ここに書きましたけれども、都市

史、建築から都市の歴史を読み解くというときにどういうふうに見ればいいのかということなのですが、住宅や建築を個々の作品としてではなくて都市を構成するものとして見てみたいという思いがあります。そう考えたときに、ここで都市建築と書きましたけれども、都市建築というのは単に都市に建っている建築というよりは、もうちょっと積極的な意味を与えていて、「ある時代にある都市に似た形式を以って多数現れるビルディングタイプ」というふうに位置づけています。そこに着目すると、一つ都市の歴史が読み解けるということを考えています。

それからもう一つ、時代のお話をしておきたいのですが、きょう触れる戦後の建築で、では戦後の建築と戦前と何が違うのかという話です。これはいずれも東京で、こちらが日本橋の北側の、大正初年、関東大震災の前ぐらいの写真、絵はがきをもとにした図だと思います。それから、こちらもやはり戦前の、ここが日本橋です。大丸ではなくて高島屋あたりが建っている街区を示したものです。これをごらんになっていただくと、一部、当然ですけれども、戦前の東京でもこういう例えば交差点の角地ですとか、日本橋の大通り沿いは大分こういうモダニズムの近代建築というのが建ってきています。ただ、一方で、こちらでいいますと、こちら側が今の三越が建っている街区になりますけれども、その反対側を見ると実はまだまだ黒しっくいの土蔵づくりの町家が並んでいることがわかるかと思えます。川越の街並みかと思うような街が、まだ大正時代まではあったわけです。それから、もうちょっとこちらはその後になる絵はがきだと思いますけれども、やはり近代建築の周囲を見てみると、本当に一個一個、木造の低層の2階建てぐらいの普通の町家の建築というのがほぼ街区の大半を占めていて、あくまでこういう近代建築というのは一部でしかないということです。ここに「図」と「地」と書きましたけれども、絵でいえばキャンパスの部分に当たる地の部分というのは、本当に江戸時代以来と言ってもおかしくないぐらいの、伝統的な前近代の建築が大半を占めていて、図の部分にこういう近代建築が幾つか出てきたというのが戦前というふうに位置づけられるのかなと思えます。それに対して、戦後というのはまさに今に直接つながる街並みがつくられた時代です。こういう近代建築が都市の全面を占めていったような時代というふうに考えています。

きょう取り上げる共同建築という建築は、言ってみれば一般の人たちがこういう近代建築を自分たちのものにしていく過程で、試行錯誤する中で生まれてきた建築ということです。結論を一部先取りするような話ですが、なかなか一人の資本では近代建築がまだ手に入れられなかった時代に、人々が力を合わせてつくった建築というふうに思っています。共同建築という言葉も聞きなれない言葉かと思えますけれども、これは昭和27年ごろ、戦災復興期の建設省のある技官だった人物が「最近の共同建築」という論説を書いています。「昭和二十六年の都市計画界には前年に見られなかった共同建築が各都市に続々出現して、斯界の一特色をなした」ということを書いています。これは大体別々に住んでいた住宅とか店舗の数人の者が集まって、異なった土地の所有権とか借

地権といった権利関係を適当に解決して、1棟で数階建ての建築をなして、その中に分割して居住したり営業を営んでいるものというふうになっています。この時期に、各地でこういう建築が見られつつあったという様子がわかるかと思います。ちなみにこれは、京都市に堀川通りという南北の大通りがありますけれども、そこに建った共同建築の例として挙げられているものです。1階が商店で、2階・3階が住宅になっている、京都市か京都府がつくった住宅、団地の一種だと思います。こういうものが当時一つ注目を浴びていたということがあります。

ここから実際に具体的な建築の話をしていきたいと思いますが、私は東京の建築ですとか歴史が専門なもので、最初に東京の話をして、それらを引用しつつ、横浜の建築に若干触れるというような形でお話を進めていきたいと思います。

これはニュー新橋ビルというビルなのですが、JRの新橋駅、東京駅から2駅ほど行ったところに新橋駅があって、その西口に建っている建築です。この場所は、実はかつて闇市があったところです。ここにホームの端が写っていますけれども、新橋駅のホームから西側を見た写真です。昭和21年の2月ごろの写真だったと思います。これを見ると、今ニュー新橋ビルというビルが建っているところ一面に露店が建っているわけです。よく見ると、ここにむしろというかすだれのようなものが、1、2、3、4列あって、この両側に人がいて、どうもよく見ると区画割がなされていて、一人一人の売場所が決まっているわけです。こういう形で闇市というのがあったということがわかります。それで、この部分を近くで写した写真が、これはいずれもアメリカの公文書館が持っている写真資料ですけれども、ここを拡大して、ここに看板が書いてあるのですが、これをよく見るとここに「The Tokyo City The Shinbashi Outside Free Market」と。「消費者ノ最モ買イ良イ民主的自由市場。御気付ノ點ハ投書箱へ何事御教示下サイ。関東松田組」ということが書いてあって、この民主的市場という言い方もおもしろいのですが、先ほど言ったように、こういう闇市といっても最初はかなりばらばらな状態で始まったと考えられるのですが、半年ぐらいたったこの時点になると、ある程度区画割がなされて、計画的に差配がされているわけです。どうも、この場所では関東松田組という組織が区画割だとかを仕切っていたらしいということもここからわかるわけです。それから、これは同じ場所のもうちょっと南側の部分で、こちらになると先ほどのようなすだれのような造作はなくて、本当に路上に物を広げているような状態ですとか、道路上に屋台が幾つか建っている状態です。こういう闇市といっても建築的な、建築と言っているのか微妙ですが、空間の形態としては何種類かあったということがここからわかります。当時、有名作家だった高見順という人が、この人は新橋駅を利用して、日記に書いているのです。なぜここに闇市が形成されていったかということを書き出していて、新橋駅には外食券食堂が2軒あって、そのせいに違いないと。食堂の前には食事ごろになると行列ができて、その行列相手に物を売る闇屋がまずあらわれたと。外食券の人々を相手に初めは売っていたが、そうしてだんだん一般の買

い手があらわれてくると売り手も集まってきて、それがいつの間にか自然に市場になっていったということを書いています。まさにこういう感じで闇市というのは各地であらわれたのだらうなと思わされる文章です。

新橋の話がずっと続いていますけれども、これはピンク色の部分が空襲で焼けたところ。それから、茶色の部分というのは、戦前、空襲が激しくなって鉄道の線路が延焼してしまわないように、強制疎開という形で事前に広場を、空地を設ける強制疎開という防空都市計画と呼ばれる計画事業を行って、その結果、新橋駅は東口と西口の両側に駅前広場のような形で空地ができていました。そこに終戦と同時に、数日後から露店が集まって広場ができていったということになります。こちらに写っている写真は、関東松田組の親分だった松田義一という人です。もともとは大陸帰りの人で、この辺の若い衆を仕切って一大組織を築き上げた人です。終戦の翌年の2月ぐらいまでは、本当に屋根もないような露店の状態だったのですが、彼がこの場所に、このままの露店では闇市というのは立ち行かなくなるという考えで、新生マーケットという長屋型の共同店舗をつくっていきます。これは5月に着工したという記事が残っていて、8月ぐらいまでかかったらしいのですが、建坪2000坪の総2階建てで、約300店舗ぐらいあって、電化がされて、ネオンの広告塔を備えた復興帝都随一の明るい商店街をつくるという。これは米軍の航空写真で、どうもこの街区が新生マーケットだっただろうというところ。こういうものをつくっていきます。この建物は何度か火事に遭ったりもするのですが、1960年代まで、これは再開直前の写真ですが、新橋駅の前にはこういう闇市由来の建物が残り続けたということになります。これも同じ場所を反対側から撮った写真です。これは再開直前の平面図ですが、これを見ると、特にこの辺の街区が入り組んでいますけれども、営業面積が10坪未満の借家人が170人いて、最小のものは3.3平米、1坪ですよ、1坪というと畳2枚分ぐらいなので、本当にカウンター一つしかないような飲み屋だと思えますけれども、こういう小規模な営業者と小規模な店舗が寄せ集まってここには営業していたという様子がわかるかと思えます。

ここで闇市の定義というのも変ですが、闇市というのは統制経済のもとで公的には禁止された流通経路を経た闇物資を扱う市場というふうに定義はできるわけですが、特にその背景にあったのが、新橋の事例で説明してきたことのとおりですが、配給制度とか流通が崩壊していて、さらに交通の便利な空地というのが駅前などにあって、そこにテキ屋、露店商が集まってきて彼らが組織化をするわけ。背景には警察の取り締まりの弱体化というようなことがあって、そうしたいろいろな条件が重なって闇市というのはできてきています。ただ、これは新宿の東口にあった闇市が区画整理で壊されてしまう様子ですが、当然ですが復興が進んで流通が復旧してくると、徐々に必要悪な存在として流通とか露店営業の取り締まりが強化されて、実際に東京でいうと、東京は露店整理事業というのを昭和24年段階で行って、ほぼ一掃されてしまいます。それから同時に戦災復興区画整理事業というのが行われて、駅前広場をつ

くってこういうマーケットというのは撤去されていくわけです。ただ、単純に闇市というのは取り払われたかというところではなくて、これは以前に数人の研究者仲間でも共同研究をして、全国の自治体史を読むという作業をして、そこに闇市の記述があるかというのを調べることをしてみました。これは、戦前時点で人口約5万人以上の都市がちょうど100都市あって、そこで闇市がどれだけあったかというのを調べたのです。そうしたら実に99都市にあって、最初のもくろみとしては、できた都市とできなかった都市があったとしたらどういうところにできたのだろうということを調べようと思っていたのですが、結論的に言うと人口が5万あるとほぼ全ての都市にあったということがわかってきました。これだけ闇市というのは広範に普及していて、特に戦災とか非戦災に関係なく、本当に商店街のような感覚であったと言っても過言ではないかと思えます。今まで闇市の歴史というのは、東京とか大阪のような大都市中心に書かれてきたのですが、それ以外の都市をもっと調べないと、実は闇市の全体像はわからないのではないかということを考えています。

それから、これはやはり闇市が隆盛を誇っていた時期の雑誌記事ですけれども、これは週刊朝日で、「闇市から自由市へ 露店商人座談会」という記事が上がっています。この秋山さんという人は週刊朝日の司会者ですけれども、初期には闇市と言われたものが現在では闇市ではなくなって、立派な市場のようになってしまいましたねと言っています。この安田という人は新宿西口の闇市の親分なのですけれども、闇市というのは、高いものを売った場所があったからそう呼ばれたけれども、現在ではすっかり立派な商店街になっていると。週刊朝日の側も、発生は闇市であっても今はそうではなく、そもそも闇市を悪い意味には考えていませんと。安田親分の下の世話人の人は、これからは民衆市場をいきたいというようなことを言って、ここからは今思う闇市の姿よりもかなり一般に受け入れられていた様子というのがわかるかなと思います。

ここからようやく横浜の話になります。これは横浜市史に書いてある記述を引用してきたのですが、横浜では、おもしろかったのは、市が直接露店商組合に呼びかけて、野毛通りに横浜マーケットと呼ばれるマーケットを開設したと。大体全国の闇市を見ていると、黙認したり暗黙の裏のコンネクションで闇市を認めたという例は多いのですが、ここは市が表立って呼びかけたということが書かれているのが一つ特徴的なところです。ほかにも幾つかそういう場所はありますけれども、というところです。それが11月の話で、12月にはさらに市内各地に小売市場の建設を市が開始したと。市は8カ所を露店指定地域にしているということも書かれています。

特に野毛です。このあたりは空襲によって焼け野原になったのですが、電車が復旧し始めると桜木町の駅前にあつという間に露店が建ち始めたと。これは横浜の特徴だと思いますが、関内とか伊勢佐木町が接収されたため、その周辺部に闇市ができたということです。それは市もかなり計画的に考えていて、市もこの野毛地区を市民の衣食を満たすための商業地域として捉えて、桜木町駅周辺に並んだ露店の野毛地区への誘導を図



り始めたということが書かれています。

それから、これもちょっと見づらい図で、野毛・桜木町の終戦直後の商店、闇市の様子を示している図なのですが、ここが桜木町駅です。こちらが関内だと思えますけれども、ここに今高速が走っているところに昔は川があって、この川の両側にまず露店があったと言われているのと、その川のたもとのあたりから、ここにカストリ横丁またはくじら横丁とか、こちらにくすぶり横丁という、ちょっと延びた闇市があったことがこの図には書かれています。さらに、先ほど新橋の親分の話をしましたけれども、ここもやはり露店商の親分が仕切っていて、これは肥後盛造という人物が仕切っていたと。この人物も露店商の業界では有名な方です。46年の3月に、露店商は肥後を組合長として横浜野毛商業協同組合を組織し、錦橋通りの歩道約100坪を月額13円の料金の、道路専用というのは「占」という字の間違いだと思えますけれども、占用許可を得て、以後毎年更新を重ねていったと書かれています。

この闇市というのは、いずれも共同建築に建てかわっていくのです。これもご存じの方が多と思うのですが、桜木町デパートというのが最初にできて、その後、現在びおシティというのに建てかえられているようなのですが、ここに露店業者の方が収容される形で共同建築で建てかえられていきます。それからもう一つが都橋ビルです。これはもうご存じの方も多と思うので余り触れません。

あと、もう一つおもしろかったのが、引揚者の方が多くて、彼らが中心につくった露店や横丁があったと。彼らはその後、協進デパートという、やはりこれも共同建築をつくって、これもその後びおシティに入っていくということが書いてあります。

ここで、共同建築と闇市の意義という話をしたいのです。これは先ほど挙げたニュー新橋ビルの平面図なのですが、これが実際にできた図面で、こちらが建つ前の図面です。ちょうど真ん中にあるのが計画図なのですが、このビルというのは東京都がかなり立派なオフィスビルのような計画をしてつくり上げた、計画をつくったものなのですが、結果的にはこの業者の人たちがかなりいろいろな運動を起こして、オフィスビルというよりは巨大な飲み屋街の入ったビルのようなものをつくってしまった例です。こちらとこちらを見ると、何となく従前の街路の様子ですとか建物の感じというのが、このビルの中に再生産されている様子がわかるかと思えます。

それから、これは新宿の西口に、今ここが新宿の小田急百貨店というのがまさに駅前であって、その脇にユニクロが入っているパレットビルというビルがあるのですが、実はここももともと闇市の業者だった人たちが集まってつくった建築です。こういう、ニュー新橋ビルですとかパレットビルというのを見ているとおもしろいのは、もともと闇市というのは不法占拠の人たちが集まっていた街区なのですが、実はその後商売をしていく中で、彼らがこの地域に根づいて、土地所有者と借地契約を結んだり、実際に土地を買って合法占有に転じていくわけです。言ってみれば、裸一貫のような形で闇市に来た人が徐々に土地の権利を得て、こういうビルを建てるまでになっていく過

程というのが、闇市から共同建築の歴史を見ていくとわかるということです。

これは、戦後直後に露店商の一日を追ったドキュメントの記事です。銀座の商人が、このお母さんが主人の露店の一日を追ったものですが、もともと事務所に集まって出店の準備、機材を借り出すわけです。これをトロ車に載せて路上に持って行って露店を設置する。それから、トイレは近くのデパートに行ったりして、夜になると閉めてしまうというようなことが書いてあるのですが、最後のこのこまで。ここに一家そろって食後のひととき、こんなときに夫がいてくれたらという記述があって、ここに軍服姿の夫らしき人の写真が写っていて、ここに挙げられているように、当時の露店で営業していた人というのは、夫を戦争で失った女性ですとか、あとは戦争から帰ってきて仕事を失ってしまった元軍人の方ですとか、そういった人たちが集まって営業をしていたということがわかってきています。当時の記録でも、こういう素人露店商が80%を占めているという記述があるのです。

こういうところから見ていくと、闇市だとか共同建築というのは、テキ屋の下に多様な素人の人たちが集まってできた市場で、結果的にその後、戦後復興の中で闇市というのは消えていくのですが、闇市は消えていく一方で、こういう元手のないような、資本の少ない人たちが都市に居ついていくための、ここではインキュベーターと書きましたけれども、商売の場を与えてくれるような場所だったということが、私の研究ではわかってきたということになります。

駆け足になりますけれども、あともう一つ、共同建築でいうと防火建築帯と防災街区の話があります。その中でも、個別の建築ではなくて共同建築で建った事例というのが、特に1950年代から60年代に幾つか地方都市でも見られるというお話をしたいと思います。

一番最初に有名になったのが沼津アーケード街という建物なのですが、これは1953年10月に竣工していて、1階が引込んで、セットバックして歩道をつくって、アーケードのような空間をつくっているおもしろい建築です。それまでばらばらな商店が建っていて、それも木造の2階建てぐらいの商店街がこういう立派な、横にデパートと書かれていますけれども、そうなったので有名で、一躍いろいろな都市から視察が訪れるような建築だったと言われています。おもしろいのは、この間口がばらばらで、奥行きもちょっとずつ建築によって違うのです。これは、実は一個一個土地の敷地境界がここにあって、その敷地境界の中で各自がある程度自由に建築をつくっていった結果、かなり後ろがでこぼこしたような建築になっているということです。ここに従前の敷地境界に基づく縦割りの区分所有と書きましたけれども、そういう点で一つおもしろい建築になっています。これで一番有名なのが、富山の魚津にやはりこういう建築があって、済みません、あとそろそろで終わると思いますけれども、今魚津というところがかなり寂れてしまった街ではあるのですが、この線的な共同建築が実はかなり大規模に、当時の記録で750メートルにわたって延々と続く共同建築の連続は、我々が理想に描いた

燃えない街に近いものであるという記録が残っています。今でもこの建築というのは残っていて、確かに壮観です。両側にこういう防火建築帯がそろっているところです。

今までの道路の両側に線的に共同建築が建っている例ですが、ここからも近い横須賀市の三笠ビルというビルがあります。これは、もともとこの商店街があって、線的な両側ではなくて、両側を一つの建築にしてしまったというおもしろい共同建築です。道路の両側を一つの建物とした試みです。これも今でも残っている建築です。

それから、私が行ったところはまだあったのですが、なくなってしまった建築で、高岡の駅前にビルがあって、防火建築帯というのは道路から11メートルの幅の部分しか補助が出ないのですけれども、街区全体の道路から11メートルの部分防火建築帯にして、その中に建築を建てた例で、今の面的な再開発に近い試みと言えるものです。

そうした中で横浜・関内の防火建築帯というのを見ていきますと、やはりこれもパリの中庭型の街区の建築を思わせるような面的な都市計画というのがなされていて、そういう意味ではかなり先進的な例だったのだろうということがわかります。これも既に研究が横浜のほうでは進んでいるので余り詳細は述べませんが、400棟程度が建てられて、200棟以上が現存しているというものです。やはりこれも土地の敷地境界というのがかなり特徴的な建築になっています。これも『横浜関内戦後まちづくり史』という史料からの引用ですけれども、初期の共同建築では、各土地権利者の敷地形態をそのままにして、その敷地の境界線上に壁を立てて構造体だけを共有する形式だったのが、次第に共同化の経験が進むと、実際には1・2階は棟割長屋のようだけれども、その上層階につながった共同住宅が乗るような形式が見られてきたということが書かれています。こういう土地権利関係に着目してみると、発展段階みtainなものも出てくるということです。

ここでまとめに入りますが、共同建築というのはその後衰退していきます。今回見えてきたように、共同建築と言いつながらかなり個別の敷地所有形態に束縛された建築だったという、一つの特徴があるわけです。実際には、この後共同建築というのは余り普及しないで、むしろ個別に一個一個が細長いビルをつくっていくような建てかえが中心になってきます。これは青山通りの10年間の変化ですけれども、この辺を見ていくと、もともと個別だった建物というのは、個別の敷地のままモダニズムの建築に建てられていく様子が見えます。個別建てかえのペンシルビルが主流になって、それは経済成長を経た結果、自力で耐火建築の建設が可能になったから、結果的に共同建築にしてしまうと財産処分が制約されてしまうので、なかなか選ばれることが少なくなってきたということです。ただ一方で、そういう苦勞を重ねながら、共同建築というのは共同にするための工夫というのがかなりなされていて、それは今の区分所有ですとか土地再開発法ができる前に実現した、それだけ努力を経た建築として、今でも評価することができるのではないかなと思っています。

最後のスライドになりますが、こうやって見てくると、共同建築というのは戦後の

復興を支えた存在だったろうなということが一つ言いたいことです。それは人々の生活ですとか文化が背景としてあらわれていて、それは横浜も含めてこういういろいろな都市の事例を発掘することで多様性がまだまだ見つかったりしている段階ですし、そういう作業を明らかにしていく必要があると思います。それから、特に防火建築帯の話ですけれども、いずれも制度化される前夜の工夫が見られて、こういう土地権利関係を初めとした諸制約があって、結果的に実現したという特徴があります。

それから最後に、こういう一見何の変哲もないような戦後の建築というのが、実は日本の都市の大部分を占めているわけです。それは、固定的な保全というよりはもうちょっと柔軟な保全・活用みたいなものをする事で初めて、我々の日本の都市ということも成熟したということ、保全・活用がうまくいったときに都市が成熟したと言えるのではないかなということを考えています。

・講演③ カローラ・ハイン (オランダ・デルフト工科大学教授、IPHS2016 実行委員長)  
「魅力ある港湾都市のあり方 ～海外の港湾都市と横浜の比較～」

ごめんなさい、簡単な日本語で説明します。よろしくお願いします。スライドは大体英語で書いてあって、私の論文の本も持ってきました。皆さん、興味があれば、資料の中にこういう本の話のフライヤーがあるのです。こういう本になります。よければこの本をみんなに見せてください。資料の中にもう一つの、日本語で書いてある論文があります。それはクルーズシップについてです。よろしければ、こういう話をもとにして説明しようと思います。よろしくお願いします。

私の話で興味のあるものは、都市と街、都市と港がどういうふうにつながっているかです。今、いろいろ横浜の話を知りました。すごくディテールが面白い横浜の歴史でした。私はもう少し大きな目で見たいと思います。都市と港は特別な感じだと思います。港は都市の中に入ると、いろいろな問題点になるのです。問題点はオポチュニティーといいます。それを、今ベネチアのビエンナーレでこういうパビリオンをつくって、そのパビリオンの中で説明しました。そのパビリオンの中の話は、都市と港にはどういう関係があるかです。今の港を考えると、例えばロジスティクス、大きなトランスポートがあって、どういうふうに街の中にいるとか、港がほとんど変わってきています。昔の港の仕事は、中に載っているものを人が船の隣におろしたり、そういう仕事でした。きょうの港の仕事は、本当に別の仕事になりました。多分、少ない人はジョイスティック、遊んだり、オートメーテッド・ハーバー、どこがものをしたり、こういう仕事は港の気持ちもならないように、港は外になりました。

でも、横浜、東京、ロッテルダム、ロンドンなど、こういう街はこういうふうにも港の雰囲気をつくることができます。それは、ヘリテージ、伝統的な建物、こういうふうな建物とか、住み方の一つです。だから、その関係の中に、一つはヘリテージ、マイグレーションだと私は思います。ヘリテージは、古い建物がいろいろあるのですが、

ノートルダムのような都市はもう世界からの人が来て、例えばヨーロッパの古い教会は、今はアラブや中国など世界から来た人がその伝統的な建物をきれいに守るためにどのように何をするか。それは、クルーズシップの話よりおもしろいと思います。

港が何年間で都市の遠いところに行きました。誰も船が見えないところになりました。クルーズシップはまだ都市の真ん中に戻ってきます。クルーズシップの人々が都市の真ん中に見たいのです。だから、クルーズシップを中心に、どういうふうに伝統的な建物を直すことができるかという質問になります。歴史的に見ると、こういう雰囲気は港でした。港はいつも世界から来た人、その前に見えるイマジナリー・ペインティングですけれども、そのパブリック・スペースに世界の人々が来て、都市をその周りにつくる。そうすると港町の、政府も国際的な考え方、横浜のように地震があっても早めにつくり直すし、何か新しい経済が来ても、いろいろな歴史の積み重ねがあります。例えばこちらはナポリですが、ナポリのヴェスヴィオをご存じですか。イタリアの富士山のような感じですが、ヴェスヴィオがあって、その一番下にギリシャやローマ時代の古い建物があって、今、線路の下につくって、ここに千年の歴史があるし、クルーズシップも真ん中に入っています。だから、そういうふうな2000年の歴史は、一つのところだけでもナポリの中心に見えます。こういう感じで、横浜の歴史的な雰囲気を将来のためにつくってもいいし、こういういろいろな動きがつくり直せます。

今言ったように、都市と港と一緒に発展しました。そういうヨーロッパの都市で見ると、500年前に船が港町の中に入ってきた場合が多いです。そうすると、真ん中にある建物は船がこちらまで来て、真ん中に物を置いて、みんなが生活したり仕事をしたりする建物がいっぱいあるのが、こういうふうによく見えます。

そういうふうに港と都市を考えると、横浜の歴史も見えてきます。これは、まだ見えていない写真だと思います。みんながたくさん横浜のイメージを見せても、こういうふうに古い横浜を見ると、外国の船が来て、幕府がつくった港と両方、日本の街とアメリカとか外国の街でも見えます。そうすると、外国の影響が横浜に与えられて、ジャーディン・マセソンというカンパニー、例えば中国とか、別のアジアの国でつくって、イギリスから来て、アジアにまだ日本に来た初めての建物を横浜につくった場合もあります。だから、そういう意味で横浜は国際港町の一つの例になります。都市計画はどういうふうに国際で動いたらよいか、よく見えます。

ほかの例は、ハンブルクの港の発展です。私は昔ハンブルクから来ました。でも、今言ったように、港都市は新しい動きですごく簡単に発展します。ハンブルクの場合、昔のハンブルクの中心はこちらで、この辺には多分2万の人々が住んでいました。それは金持ちも、お金のない港の人です。その新しい、これは一番初めてのポートです。そこにこういう大きなレンガの倉庫をつくったのは、横浜に似ています。倉庫をつくりました。そのために2万の人が引っ越して、倉庫をつくることになりました。だから、新しい経済が来ると港町が早めに発展できることになります。こういうふうにつくられま

した。ここによく見えることも、船があつて電車がある、一つの大きい倉庫となりま  
す。反対側はカナルもあります。だから、船と小さな倉庫、線路、大きな倉庫、カナ  
ル、また、ストーリーッジとか、ほとんどインダストリーみたいな感じで港をつくりまし  
た。港町になりました。こういうふうには街と港の感じが変化しました。だから、最初は  
今のような街と港は一緒に、だんだんインダストリアライゼーションの間に別々になり  
ました。最近クルーズシップはまだ一緒になることが多いのです。例えば、こちらに  
はハンブルクの新しい港が見えます。こういうふうにはインダストリアルなランドスケ  
ープだけです。人が住むことはほとんどありません。けれども、反対側は、こちらの喫茶  
店に座って、こういう街の雰囲気が見えます。昔の港はエンブティーになって、でもウ  
ォーターフロントで作り直すことが多くなりました。だから、ここが横浜と考える  
と、ボルチモアの場合は昔の港はこちらにあつて、こういうウォーターフロントにつ  
くり直すことになりました。大体アクアリウムにあるし、商店街もあるし、ボルチモアは  
大体ウォーターフロントの一番早いつくり直しであったのです。でも、そうすると、横  
浜、総合的に考えて、函館とか神戸とか、それは世界の同じような建物であります。だ  
から、横浜の伝統的な建物を考えると、同じ建物はほとんど世界でつくった建物があり  
ます。だから、今作り直すと、作り直す話もグローバルのネットワークの中に入っ  
ています。どういうふうにはヘリテージを守ることをする、どういう話をする、どこまで  
線路を守るとか、人々の歴史を守る、前に話があつて、ハッカーもあるし、これは全体  
がこういう建物とつながったネットワークの話です。こういう建物を建て直すところ  
は、おもしろい場合はクルーズシップとつながっていると思います。だから、クルーズ  
はオートメテッド・ハーバーの違う、クルーズは街の真ん中まで戻ってきます。

いろいろな問題もあります。この大きい船を見ると、大きさは都市に比べると、都  
市より大きい船になります。だから、両方の都市を見ると、いい都市と余りよくない都  
市があります。例えば、ハンブルクの場合、ニューヨークの場合、大都市を見ると大体  
クルーズは都市にとって経済的にいい点です。例えば、ニューヨークなど、人がクル  
ーズを始めるところです。そうすると、クルーズシップのパッセンジャーはホテルに泊ま  
って自分のお金を出します。別のところに行くと、ホテルなどにお金を出さない  
ところもあります。神戸市にいろいろなインタビューをしました。神戸市の商店街の  
人々は余りクルーズシップに来る人がお金を払っていないと言います。大体、中国から  
来たクルーズは神戸まで行って、神戸からバスで京都まで行くと、中国人は商店街に行  
ってまた帰る。でも、日本のものは余り買うことはできないこともあります。いい例が  
ありますが、ハンブルクの場合は、ここにクルーズシップが見えます。ハンブルクは、  
今3つ目のクルーズシップターミナルをつくりました。ハンブルクは古いハーバー、前  
に見せたこういうレンガ倉庫をつくって、それは今、こちらに古い都市が見えます。古  
い教会とか、それは1880年代につくったレンガ倉庫です。それは今、ユネスコ・ワー  
ルド・ヘリテージ・サイト（世界遺産）となりました。それと、ここにあるオフィスビ

ルディングです。その隣に、こういう新しい建物をつくりました。クルーズシップはこの周辺まで来ます。そうすると、クルーズシップのパッセンジャーはそのまま都心部に入ることができます。こういう写真でも簡単に見えます。ここにまで総合ディストリクトがあって、古いハーバーサイドとかクルーズシップはこの周辺になります。ハンブルクの場合は、今、新しい大学をこの辺につくって、ハウジングをつくって、学校もあります。この辺もこういうふうに大きなチャイナ SHIPPING とか大きな会社の建物をつくりました。こういう雰囲気になりました。その場合は、クルーズシップの人々と都市の人々はこの周辺に来て、喫茶店でいろいろ飲んだり食べたりして、散歩したりミュージアムハーバーとか、マリーナとミュージアムハーバーは反対側にあります。いろいろなことが見えています。

どういふふうにこういう港の物語がつくられているかですが、多分ハンブルクの場合は昔からフィルムとか本とかで、いつも港の雰囲気を伝えています。これは有名なハンブルクのアクターで、余り日本に知られていないと思いますが、デバンス・アイバーズという有名な人です。今もこういう本がいっぱい出ています。大体、建築史のスカラーは本を書いて、その本の中に港の歴史と、何かクライムとか話をして、そういうふうに人々の歴史を伝えて、簡単な雰囲気、こういう物語は大事です。

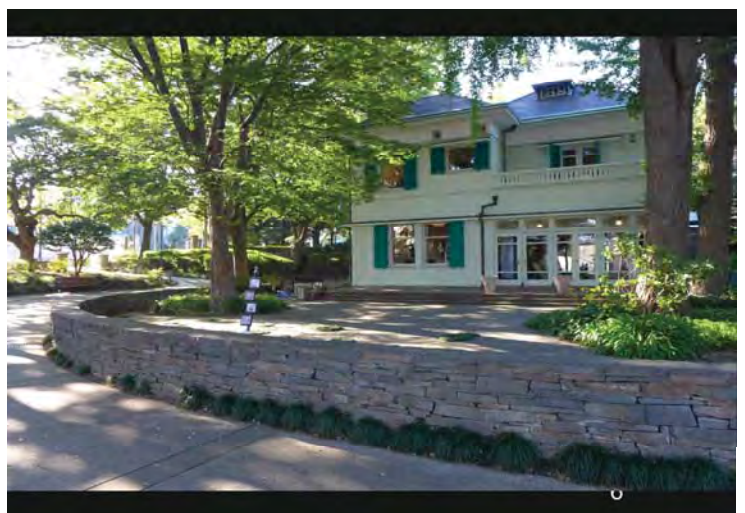
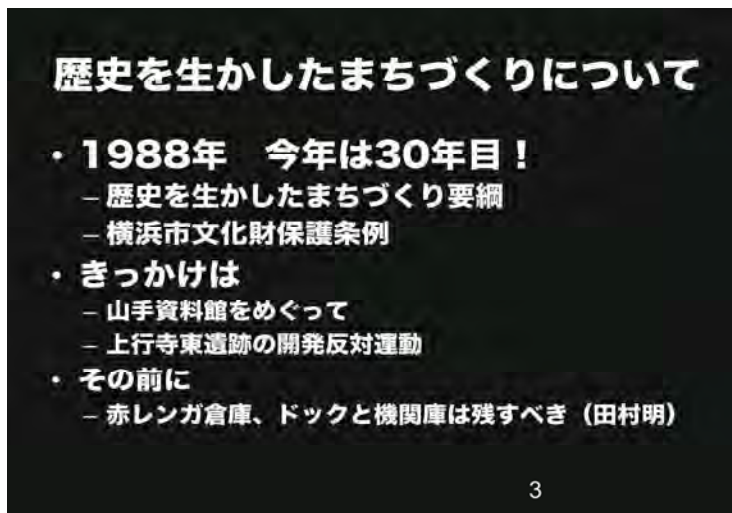
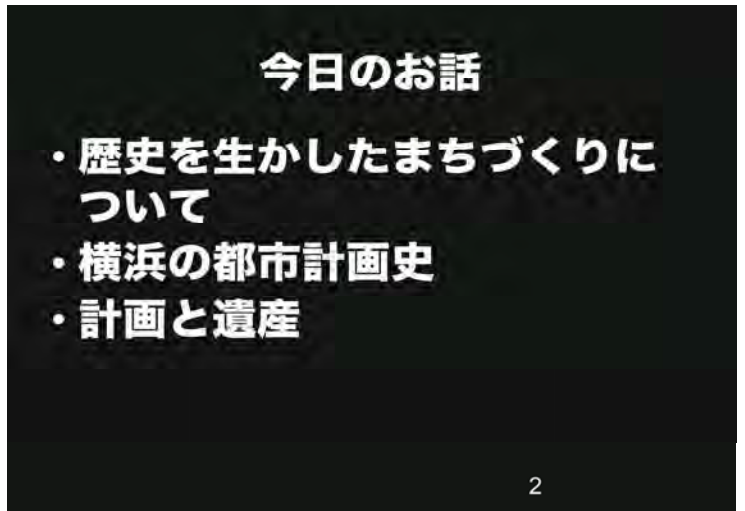
ハンブルクにはエルベという川があります。エルベ川は10年以上深くしていません。船が大きくなると、エルベも深くしなければいけない。だから、それを今はチャイナ SHIPPING はこういうことをしないと、チャイナ SHIPPING もハンブルクもやめていますと言っています。そうしないと問題になります。だから、みんな人々が港で好きなことをしないとだめです。だから、人々のためにこういうふうにフェスティバルを年に1~2回、そういうフェスティバルをつくって、ワンミリオンピープルは来るし、花火もあるし、ライツもあるし、大体9船が並んで川の上に見えます。大体、みんな市民のために、これは一番新しいクルーズシップターミナルです。こういうふうに伝統的、文化的な建物をつくっています。

これはエルプフィルハーモニーというオペラビルディング、1950年につくられた倉庫で、その上に新しくオペラビルディングをつくりました。去年、あけてしました。その隣に、こういうふうなオフィスビル、これはレンガの建物とかこういうヘッドクォーターチリハウスという建物があります。だから、こういう伝統的な気持ちをつくって、クルーズシップパッセンジャー、ツーリスト、観光者がいっぱい来て、水と街と新しいコネクションをつくれます。だから、横浜クルーズシップターミナルには私も興味があります。どういふふうに動いているのか、どういふふうに観光者を、横浜の伝統的な建物に影響を与えるか、例えばキューバを見ると、そこが問題になります。こういうところ、観光者が多くて、古い建物と船を見ると、船はもっと大きい。こういう人々が古い街の中にもだんだん入れられない。だから、別の新しくつくった商店街に行きます。ベニスの場合は観光者は多くて、大きな船が都心部の中に来てほしくない

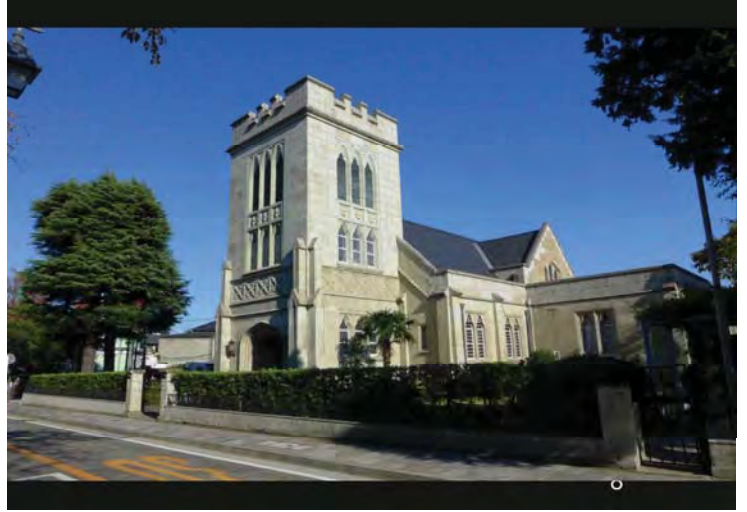
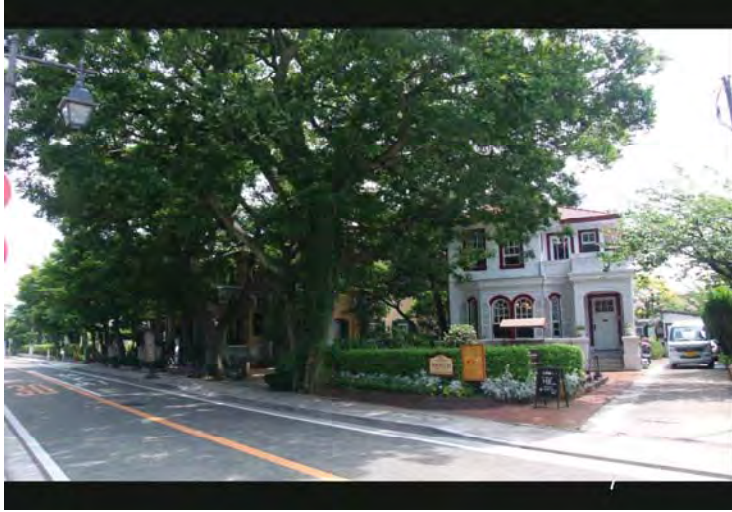
か、ジェノバの場合も船が街より大きいです。だから、東京、横浜、ハンブルクなどの大都市の場合は、多分クルーズシップはいい影響を与えます。九州の小さい都市で考えると、神戸でもクルーズシップは多分悪い影響を都市に与えます。だから、こういう伝統的な建物をどういうふうにしたらいいか。港町的な気持ちがつくる、それを伝統的な建物に伝えることが大事だと思います。その物語、伝統的な、アイデンティティ的な物語をつくらなければいけない。これは早めに見ていたけれども、ベニス話でも伝えています。いろいろな興味があれば、ここに書いてあります。後で渡します。

こういう港と街を一緒に考えて、どういうふうにある問題のソリューションをつくらなければいけない。どういうふうに港と街が一緒に働くことができるか。最初にこういう、ガバメントのソリューションにもあります。市民とか一緒に働くにはどうしたらいいのか。新しいテクノロジーは港から街にも伝えることができます。そういうふうに、本当に伝統的な都市計画、港と街を一緒にしないといけないのだと思います。それは横浜のような港町にとっていいチャンスだと思います。ありがとうございました。













**歴史を生かしたまちづくりについて**

- **さまざまな成果**
  - 実は少ない（少なかった）歴史的建造物
  - 都市横浜の歴史、物語
- **しかし近年は取り壊される建物も多い**
  - みなとまちなのに、倉庫の建物が残らない
- **戦後の建物はどうする？**
  - 都橋商店街ビル（登録）

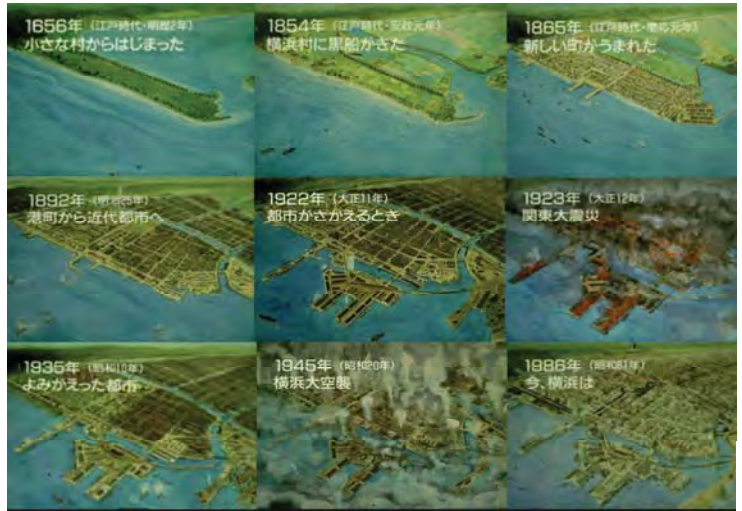
17





# もう一度 横浜の都市の歴史を 考えてみる

1  
0



## History of YOKOHAMA :1859-1867

- Period of the opening the port
  - 1858 the Japan-America Friendship and Commercial Treaty
  - 1859 Opening the port & New port town construction
  - The new port town was divided into the foreign and Japanese settlement



## History of YOKOHAMA :1889-1902

- Period of the growth as Port town
  - Foreign trade increasing
  - 1888 the city system inaugurated



## History of YOKOHAMA :1903-1922

- Period of the port improvement and the inducement of industry
  - 1889 the first plan for port facilities
  - 1917 the whole port construction completed
  - 1918 the City district improvement act
  - 1919 the city planning act and urban building act



## History of YOKOHAMA :1923

- The great Kanto earthquake in 1923
  - 80% of the city area was destroyed
  - 96% of the houses was damaged





# History of YOKOHAMA 1923-1940

- **Period of the Recovery**
  - Rehabilitation Plan including port, railways, streets, park,
  - Land readjustment program
  - Yamashita Park constructed at the reclaimed land by which recycled debris of destroyed building



# History of YOKOHAMA :1940-45

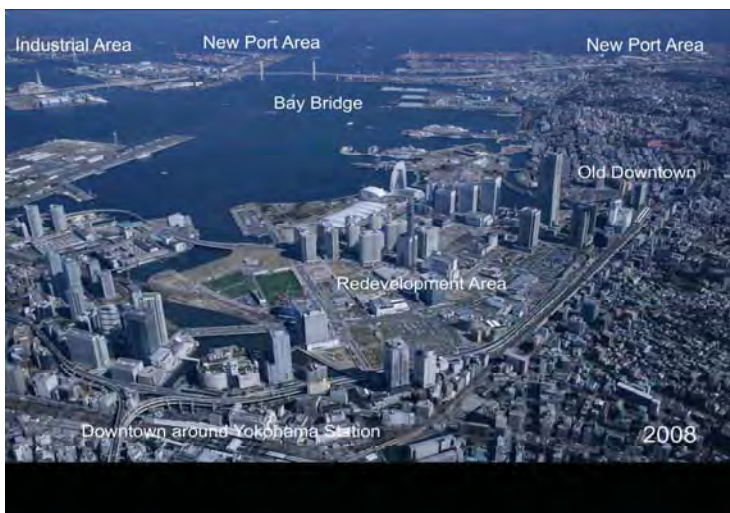
- 1940-1945 Period of the World War II
  - 42%-urbanized area was burned
- 1946-1960 Period of Recovery
  - The delay of economic recovery
  - In 1952 the war reconstruction city plan was put into practice



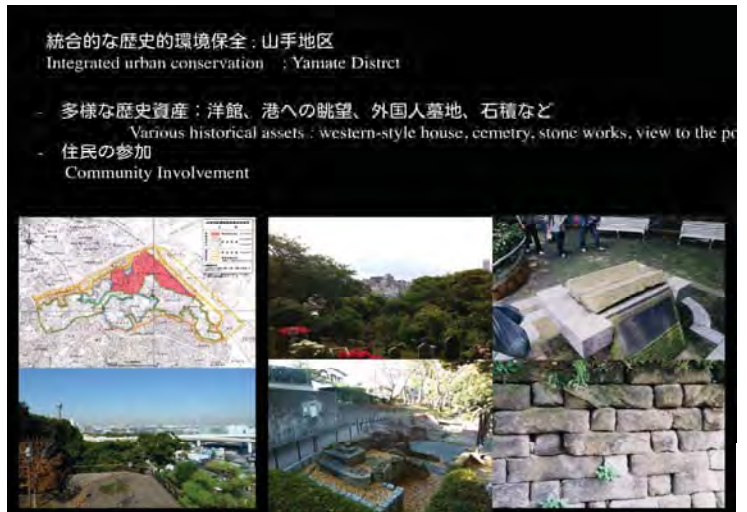
## Strategies to rehabilitate urban center

戦略1: 擬定簡明瞭の計畫  
 戦略2: 決定先行の地區及事業計畫  
 戦略3: 土地利用・形態規範・誘導方針等の協同  
 戦略4: 集結小型事業(公・民)

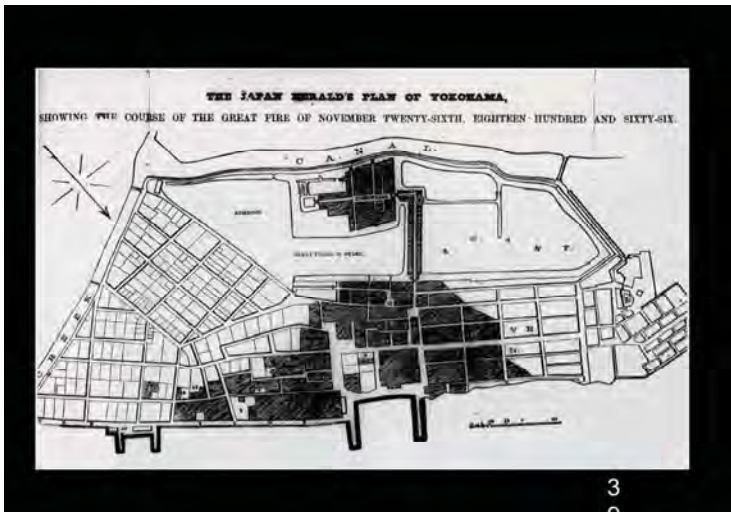
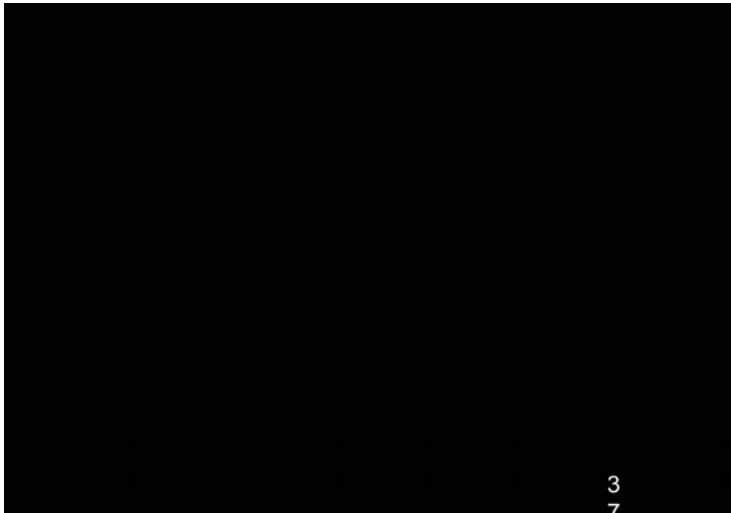
Redevelopment of waterfront area  
Revitalization of Old Down Town - Kannai



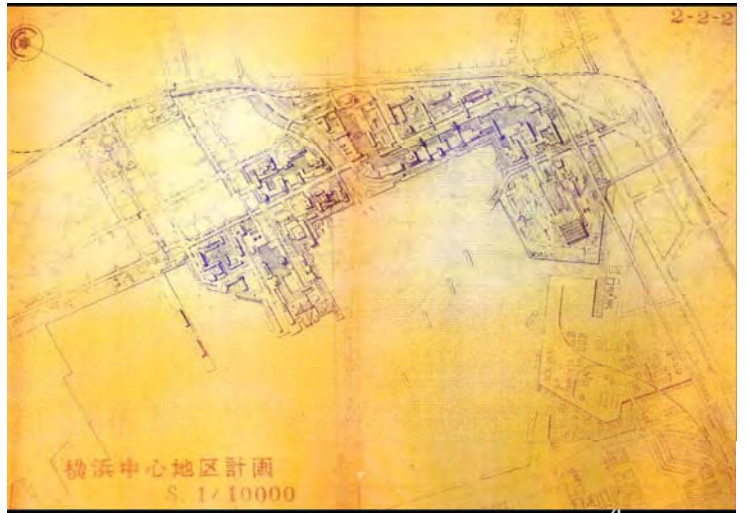












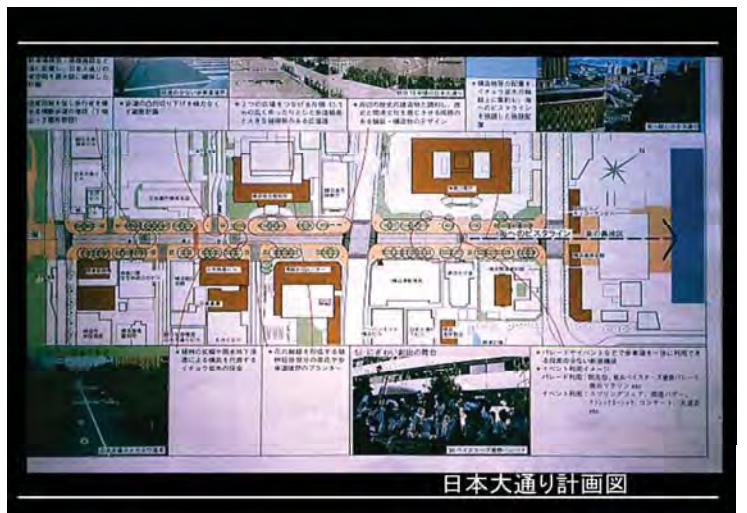
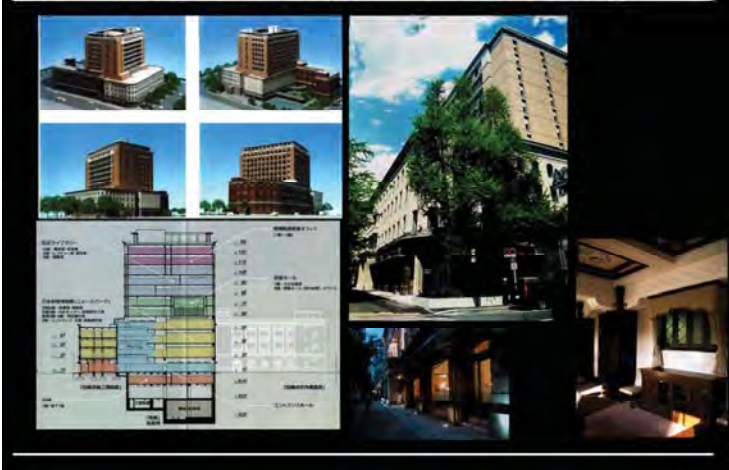
飛鳥田市政の誕生と都心部構想



Urban Design & Conservation : Non Odori Street



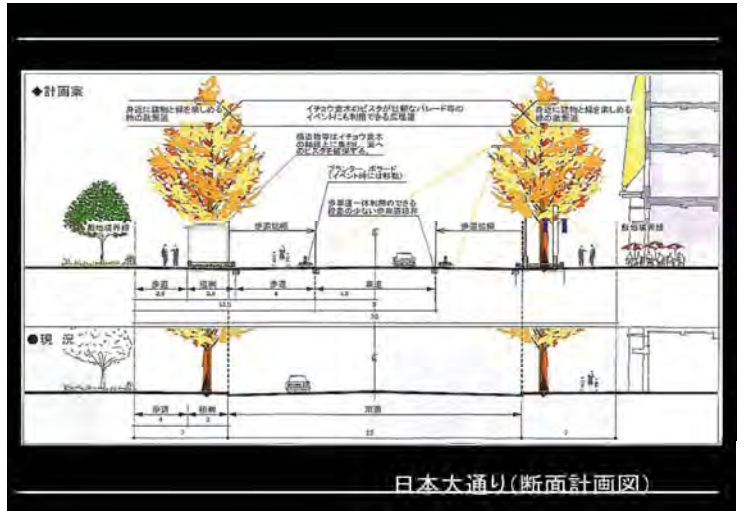
Urban Redevelopment & Conservation of Historic Building







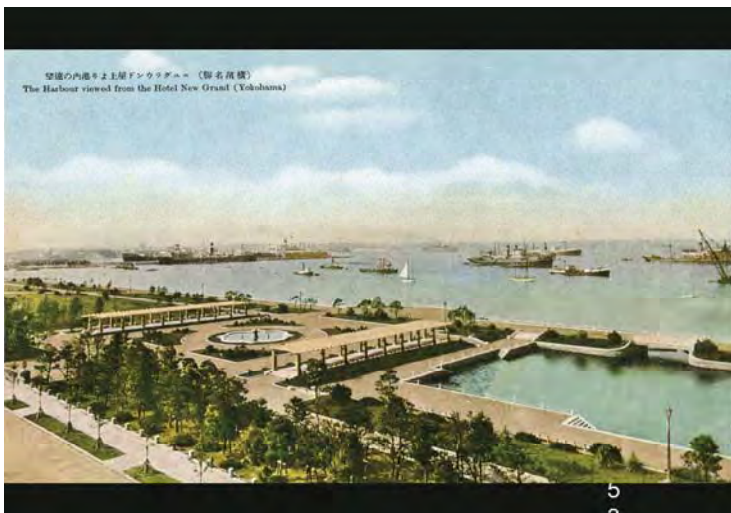
日本大通り(整備前)



日本大通り(断面計画図)

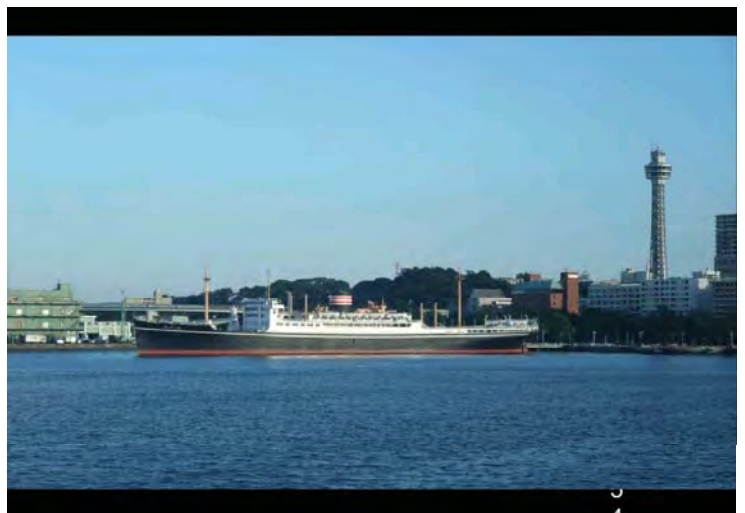


日本大通り(整備後)



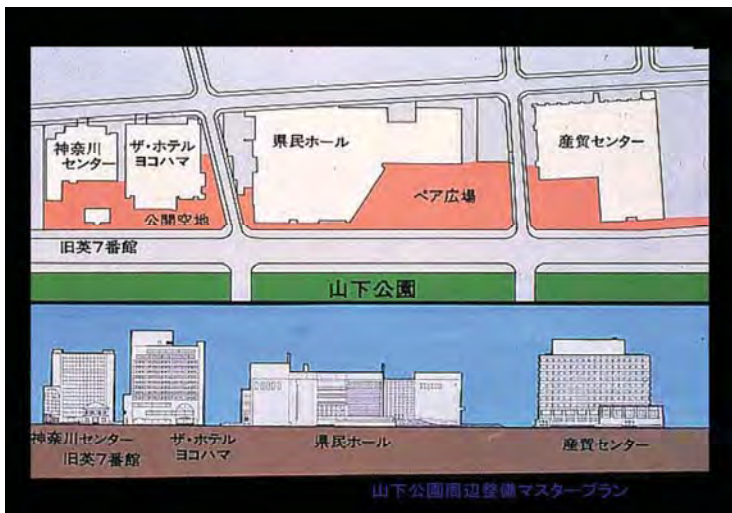
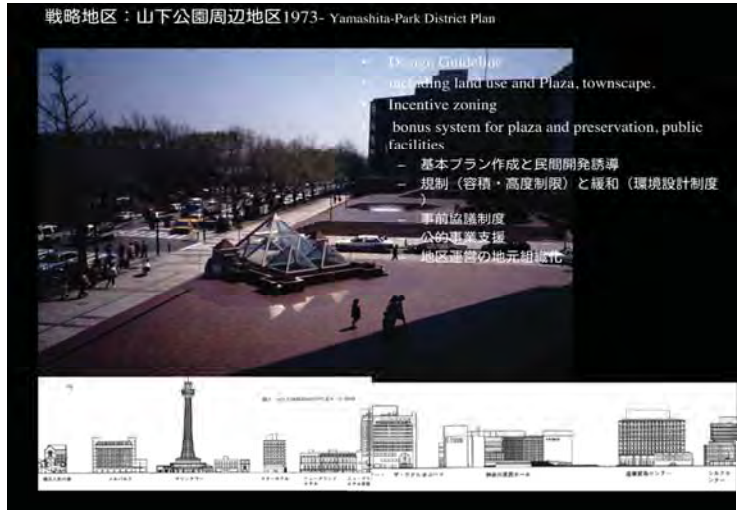
空庭の内庭キエ上層テラスターム (即名 複読)  
The Harbour viewed from the Hotel New Grand (Yokohama)

5  
2

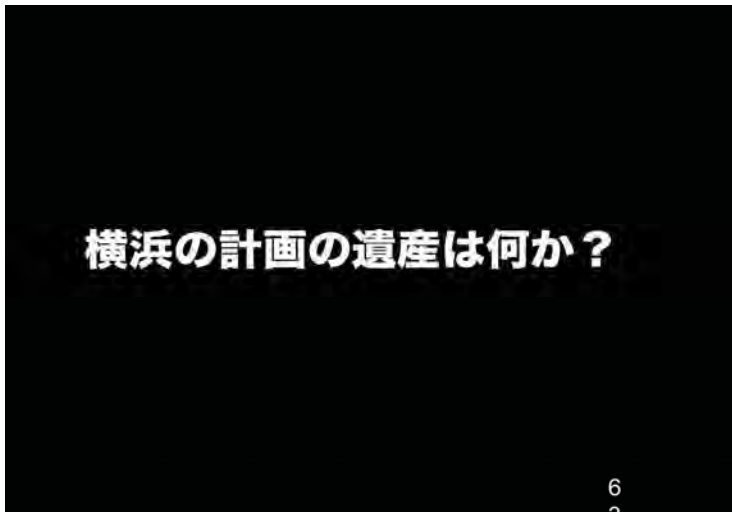
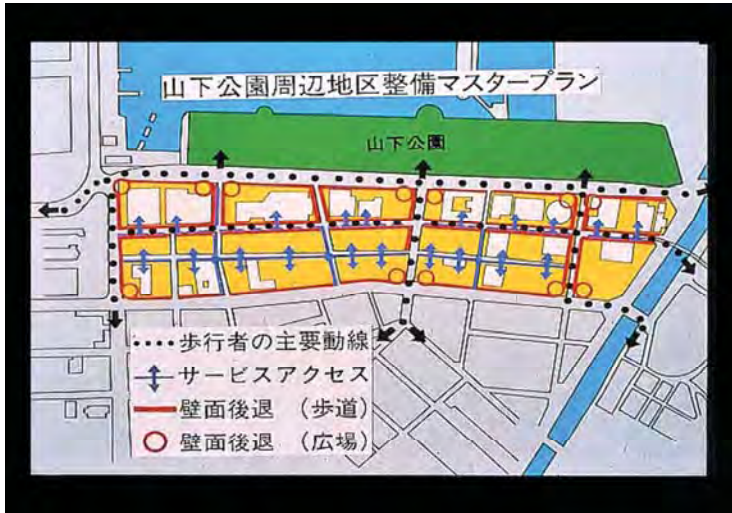


5  
4













## 戦後復興のなかの共同建築 闇市から防火建築帯・防災街区まで

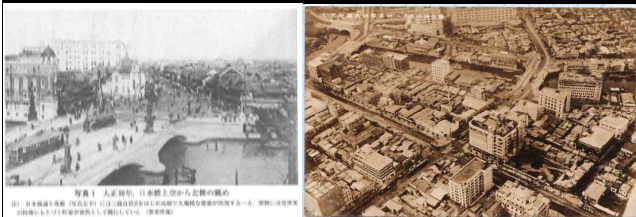
2018年7月14日  
歴史を生かしたまちづくりセミナー  
初田香成

### 1. はじめに 発表者の視点



- ・ 住宅や建築を個々の作品としてではなく都市を構成するものとして見る
- ・ 都市建築（ある時代、ある都市に似た形式を以て多数現われるビルディングタイプと定義）への着目

### 1. はじめに 戦前と戦後



- ・ 戦前：  
「囿」として存在していた近代建築と  
「地」としての前近代建築
- ・ 戦後：  
近代建築が「地」と化した時代

### 1. はじめに 「共同建築」とは

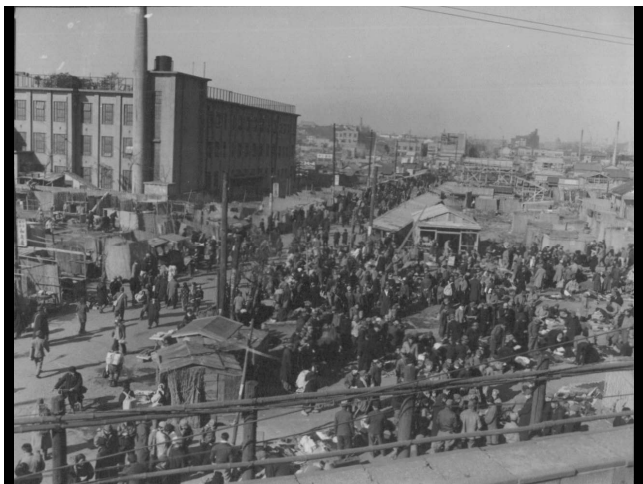
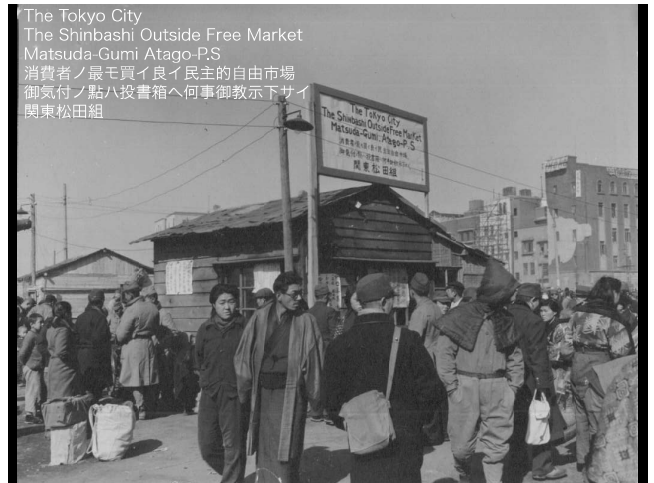


京都市西堀川通りの併存住宅

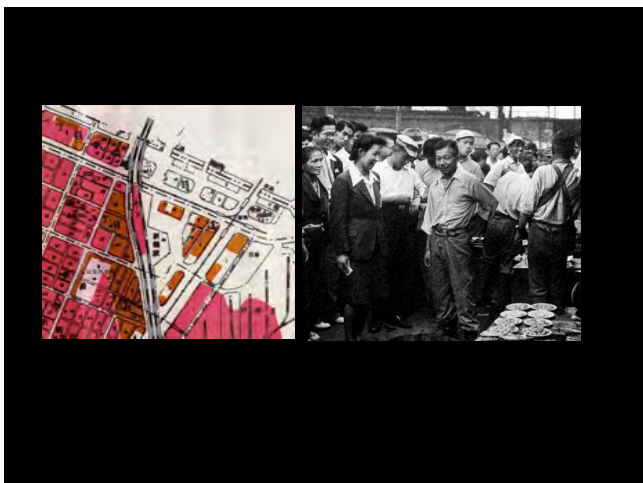
- ・ 廣瀬可一（建設省技官）「最近の共同建築」（『新建築』6巻5号、1952年）
- ・ 「昭和二十六年の都市計画界には前年に見られなかった共同建築が各都市に続々出現して、斯界の一特色をなした」
- ・ 「大体従前別戸の住宅、店舗に居住していた数人の者が異った土地の所有権、借地権其の他の地上権を適当に解決して一棟数階の大建築をなしてその中に分割居住又は営業を営むもの」

### 2. 闇市から共同建築へ



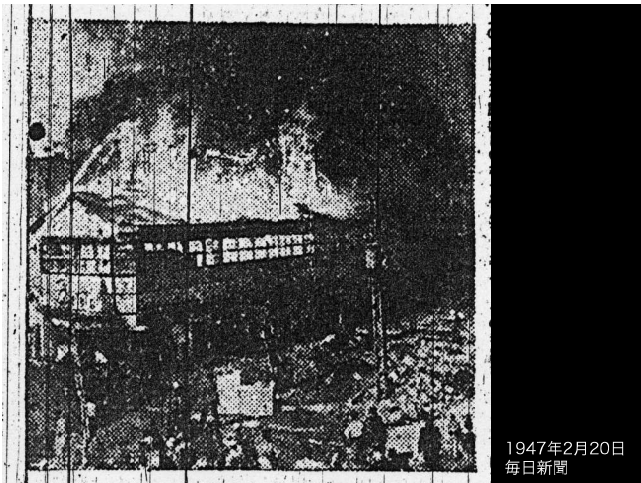


・高見順の日記（1945年11月9日）  
 「駅を出ると、その街路に面したところに、靴直しがずらりと並んでいる。それが一線を劃して、その背後の広場が、「闇市場」になっている」  
 「店の感じではない。浅草の食い物屋はちゃんと屋台を出しているが、ここはただ風呂敷、カバンなどをひろげて売っているだけである」  
 「なぜ、そこに「闇市場」が自ずと形成されて行ったか。（中略）外食券食堂が二軒あった。そのせいに違いない。食堂の前には食事頃になると行列ができた。その行列相手に、物を売る間屋がまず現われた。（中略）外食券の人々を相手に初めは売っていたのだが、そうしてだんだん一般の買手が現われる。買手が現われると、売り手の方でも集まってくる。それがだんだんと目立って、（中略）いつかそこに「闇市場」ができた（闇とはいいながら公然と売るといふ順序である）」

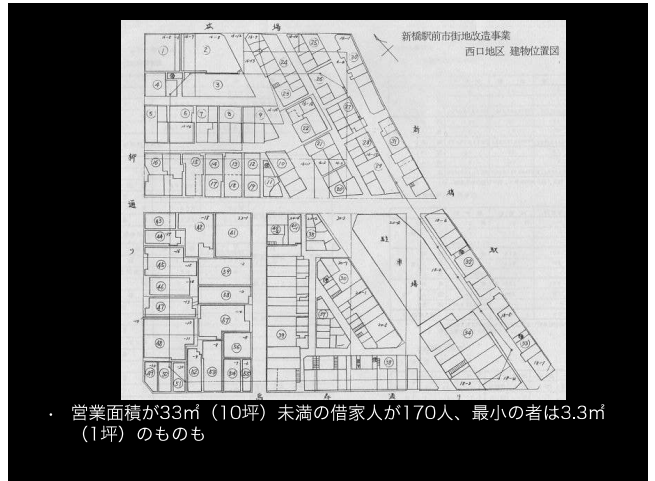


・新生マーケットの建設（1946年5月）  
 建坪1998坪の総二階建て、288の店舗  
 電化、ネオンの大広告塔を備えた「復興帝都随一」の明るい商店街





1947年2月20日  
毎日新聞



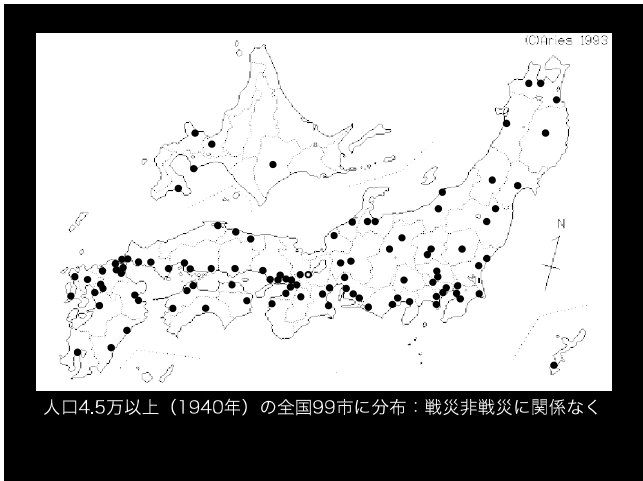
・ 営業面積が33㎡（10坪）未満の借家人が170人、最小の者は3.3㎡（1坪）のものも

2. 闇市から共同建築へ  
闇市とは

- ・ 統制経済のもとで公的には禁止された流通経路を経た闇物資を扱う市場
- cf. 価格等統制令（1939）
- ← 配給制度・流通の崩壊
- 交通至便な空地
- テキヤによる組織化
- 取締りの弱体化（黙認・協力）



- ・ 流通の復旧
- ・ 1946年春からの流通・露店営業の取締りの強化
- ・ GHQの命令による露店整理事業（東京：1949/8）と戦災復興区画整理事業による物理的撤去
- ・ 空き店舗の増加、非合法の飲み屋営業、保険金目当てともされる火事



(秋山) 「初期には「闇市」といわれたものであろうが、現在は決して「闇市」ではなくて、立派な公設市場みたいな形になってしまいましたね」

(安田) 「「闇市」といわれたのは、露店で靴とか時計とか、そういう高価な物を買った場所があったんですよ。そこで俗に「闇市」ともいわれましたが、現在ではすっかり改まって、立派な商店街をつくっています」

(秋山) 「発生は闇市であっても、今はむろんそうではないし、そもそも「闇市」という名前を悪い意味に認めてはいけませんよ」

(山崎・世話人) 「この西口では今後民衆市場を行きたい（中略）業者を指導してお客のために満足の行くような民衆的な大マーケットを完成するべく努力しているんですよ」

『週刊朝日』  
「闇市から自由市へ  
露店商人座談会」  
1946年1月20日号

## 横浜の闇市

- ・ 1945/11/1 市が露店商組合に呼び掛け共同で野毛通りに横浜マーケットを開設
- ・ 1945/12 市内各地に食料品・日用品を供給する小売市場建設開始
- ・ 1946/1 市は8か所を露店指定地域に指定

cf. 『横浜市史Ⅱ 第二巻（下）』（2000年）

## 野毛の闇市

▲バラックの店舗が並びに立つ野毛のヤマト街（撮影年不明）。正面奥が野毛山方面と推定される（横浜中央資料室所蔵資料）

- ・ 「野毛町一帯も空襲によって焼け野原になったが、電車が復旧しはじめると桜木町駅前には飢えた人々に雑炊やすいとんを供給する露店がたち始めた。関内や伊勢佐木町などが接収されたため、45年10月頃には市においてもこの野毛地区を市民の衣食を満たすための商業地域として考え、桜木町駅周辺に並んだ露店の野毛地区への誘導を図り始めた」（『横浜市史Ⅱ 第二巻（下）』）

## 野毛の闇市

「それを仕切ることになるのが野毛露天商の「親分」として、のちのちまでこの界隈で大きな力を持つ肥後盛造であった。46年3月、露天商は肥後を組合長とする横浜野毛商業協同組合を組織し、錦橋通り歩道約100坪を、坪月額13円の料金を道路専用許可をえ、以後毎年更新を重ねて行く。」

cf. 『横浜市史Ⅱ 第二巻（下）』（2000年）

## 桜木町デパート

▲1951年「桜木7丁目」に建てられた5階建ての店舗街「桜木町デパート」。写真は1971年（昭和46年）10月、建物の増築工事のため取り壊された後の様子（横浜中央資料室所蔵資料）

- ・ 「仮設店舗の多くが並んだのは、駅前を流れる「桜川」の川岸だった。横浜市がこのバラック群の整理を開始したのは1951年11月である。長い話し合いを経て、桜川沿いに並ぶ横丁群の移転が決定し、市は川を埋立てて道路の造成を開始、これが現在の桜川新道になった」
- ・ →桜木町デパート→桜木町びおシティ
- ・ 藤木TDC『東京戦後地図 ヤミ市跡を歩く』（2016）



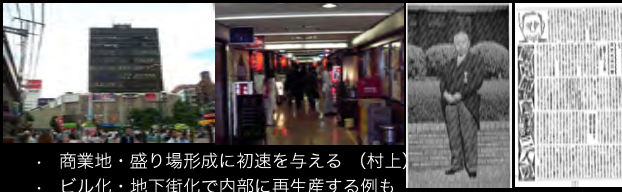
## 都橋ビル

- ・最後まで残っていた露店は野毛本通りに並んでいた62軒であった。この露店群は1963年、翌年の東京オリンピックで……横浜市が撤去を決定。
- ・藤木TDC『東京戦後地図 ヤミ市跡を歩く』（2016）

## 協進デパート

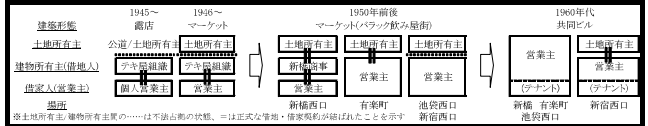
- ・復員者や引揚者も露店や横丁に店を持ったが、特異な活動を行ったのは横浜協進産業公社である。同社は、戦前・戦中に南方・中国で活躍した石原産業の青島支店支配人が、350人程の引揚者を社員として組織し、弘明寺に授産所を開き、その販売窓口として桜木町駅前に協進デパートを開いた。デパートとはいっても、露店を繋ぎ合わせた程度のものであった。店内を54に区画し、授産所で製造したものを販売し、日用品交換所も設け、「相互扶助を目的として、きびしい世相の波と戦いつつ…桜木町周辺の人の波を一手に吸収」と評されている（『神奈川新聞』1947年8月2日、48年1月22日）。

### 2. 闇市から共同建築へ ニュー新橋ビル



- ・商業地・盛り場形成に初速を与える（村上）
- ・ビル化・地下街化で内部に再生産する例も

### 2. 闇市から共同建築へ 新宿西口会館（現パレットビル）



闇市の営業者はどのような人たちで、どこに行ったのか？ 東京都臨時露店対策部『露店』（1952）

### 2. 闇市から共同建築へ 大河内一男（1950）『戦後社会 の実態分析』（日本評論社）

1. 調査総数	5102名	
男	3419名	67.01%
女	1683名	32.99%
2. 職種別		
食料関係	2076名	40.7%
日用雑貨関係	1978名	38.7%
家庭用品関係	214名	4.2%
工具関係	92名	1.8%
皮革関係	78名	1.5%
電機器具関係	89名	1.7%
その他	565名	11.4%
3. 前職別		
イ. 前職不明	994名	19.5%
【内訳】職受者	613名	12.0%
復員軍人	275名	5.4%
その他	106名	2.1%
ロ. 露店関係	4069名	79.5%
【内訳】新規業者	1015名	19.9%
商業者	451名	8.8%
工業者	192名	3.8%
復員軍人	422名	8.3%
軍人職従	811名	16.0%
職業者	1334名	26.4%
その他	133名	2.6%
ハ. 不具職別者	29名	0.6%

【註】21年7月本組合員数は 39625 名につき、本調査は組合加入者の 8.55% について行ったものである。

### 闇市の意義



- ・ テキヤ+多様な素人露天商
- ・ 大都市のインキュベーター (孵卵器) としての闇市

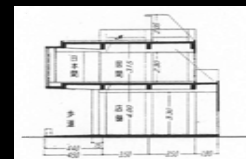


### 3. 防火建築帯・防災街区の共同建築

#### 3. 都市史の立場から戦後建築史をどのように描くか 戦後都市建築の実例① 共同建築

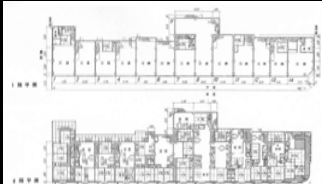
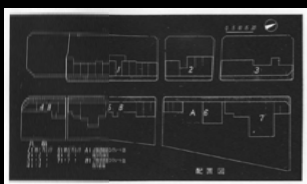
- ・ 耐火建築促進法 (1952~1961)、防災建築街区造成法 (1961~1969) による「共同建築」
  - ・ 地方都市商店街に多数現存する、1950~60年代に建てられた、3~4階建ての長屋型の「共同建築」
- ← 「共同建築」という都市建築建設の試み

#### 沼津アーケード街①



- ・ 1953年10月竣工  
区画整理の難航を契機/二階建て/7棟、55戸の長屋形式の共同建築  
建設工学研究会設計/「横のデパート」
- ・ 全国的な注目  
アーケード空間/街並みを重視したデザイン/日本建築学会賞

#### 沼津アーケード街②



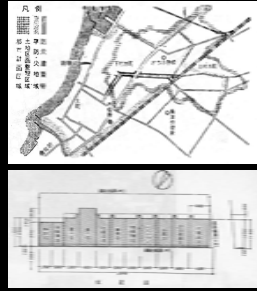
- ・ 従前の敷地境界にもとづく縦割りの区分所有  
土地は個人所有/建物は区分所有  
店舗により異なる間口や奥行き
- ・ 住民による共同住宅建築組合の結成  
改築前: 6割が自己所有・4割が借地→借地の買取り

#### 大館市防火建築帯



- ・ 1954年竣工  
1953年の大火を契機/2階建てで総延長140m  
建設工学研究会 (吉田桂二らが施工)
- ・ 従前の敷地境界にもとづく縦割りの区分所有  
平行四辺形の形状: 権利変換の困難さ

## 魚津市防火建築帯①



- 1958年5月竣工  
1956年9月の大火を契機に区画整理事業と並行して計画  
三階建て（一部二階建て）／延長1,500m余／合計49棟、135戸、延べ5138坪  
日本不燃建築研究所設計（今泉善一）
- 従前の敷地境界にもとづく縦割りの区分所有  
区画整理後の各自の土地に建物を建てる形式  
ほとんどが自己所有／画整理で約二割の減少

## 魚津市防火建築帯②



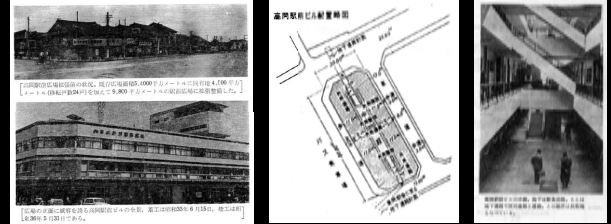
- 線的な商店街共同建築の集大成  
玉木一介（都市不燃化同盟理事）  
「魚津市に生れ出たこの防火建築帯ほど、素直に、われわれが耐火建築促進法の中に夢見た街のすがたを具現したものは少ないのではあるまいか。極めて簡素ではあるが、よく統一のとれた外観、七五〇米に亘って延々と続く共同建築の連続は、確かにわれわれが理想に描いた燃えない街に近いものであると思う」

## 三笠ビル（横須賀市）



- 1959年11月竣工  
市制50周年記念協賛事業／幅員4.5mの市道を廃止  
鉄筋コンクリート造3階建て／54店、延べ面積約2400坪／店舗住宅併存
- 道路の両側を一つの建物とする試み  
従前の敷地境界にもとづく縦割りの区分所有  
当初からの地主（＝営業者）と大企業の所有地／共同の部屋や設備は組合所有  
階数不揃い／一部店舗は不参加／主要道路側は一体の建物としてデザイン

## 高岡駅前ビル



- 1960年竣工  
区画整理事業による駅前広場の拡張を契機／隣接市有地に建設  
街区の外周全体を防火建築帯指定  
地下一階、地上三階／延べ7900㎡／日本不燃建築研究所が設計
- 街区全体の再開発の試み  
建物所有者数は17名、入居者は20名／区画整理に際し計70%の大規模減少  
区画整理前に共同建築を想定して換地設計  
共同の中庭や廊下、通路、階段、建築協定が共同デザインを担保

## 横浜・関内の防火建築帯



## 横浜・関内の防火建築帯



共同ビル（下駄履き型共同住宅）の例

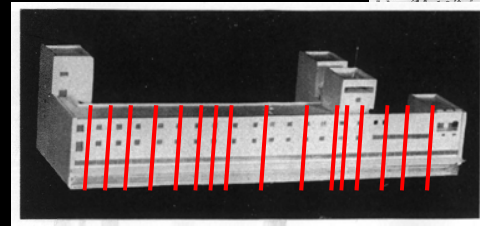
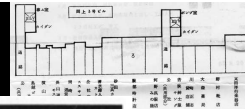
- 1952年から60年代に、防火帯に沿って融資を受けて400棟程度が建てられ、うち200棟以上が現存している
- 多くは自店舗の他に、賃貸オフィス、賃貸住宅を含む3～6階建てビルとして建てられ、共同長屋型のものもある
- アーバンデザイン共同体『横浜関内関外地区防火帯建築群の再生スタディブック』



## 横浜・関内の防火建築帯

- ・ 初期の共同化建築では、各土地権利者の敷地形態をそのままにして隣地との境界線上に柱壁を立てて互いに構造体だけは共有するが、内部は敷地のままに独立する形式である。しだいに共同化の経験が進むと、1、2階は店舗で棟割長屋形式だが、その上層階には横につながって片廊下式の共同住宅が乗るようになった。
- ・ いずれも街区の外周には接するが、内部には中庭を持つものも多い。この街区囲み型あるいは沿道街並み型ともいう建築群が、戦後の関内・関外の街並みの特徴を形づくってきた。
- ・ 都市計画家協会『横浜関内戦後まちづくり史』

## 共同建築の衰退①



岡上3号ビル

- ・ 強固な垂直方向の権利意識  
縦割りの区分所有／地主—借地人—借家人という土地権利の垂直性  
cf. 当時の建築家が団地を目指した居住者の水平性（平等性）

## 共同建築の衰退②



1960年青山通り



1972年青山通り

- ・ 個別建替えのペンシルビルが主流に  
経済成長により自力での耐火建築建設が可能／財産処分が制約される共同建築  
日本の再開発法は土地権利関係自体には手をつけず、複雑な土地権利関係は温存
- ・ 新たな共同所有の試み  
立体的な階別の区分所有／組合を結成しての共有  
区分所有法（1962）や都市再開発法（1969）制定前に実現した共同建築として評価

## 4. おわりに

- ・ 戦後復興遺産としての共同建築
  - 人々の生活・文化の現れ
  - 地方の発掘も含めて多様性を再発見していく必要
- ・ 工業化・制度化の「前夜」
  - 計画的整備というより、土地権利関係を初めとする諸制約により結果的に実現
- ・ 特徴に応じた保全・活用
  - 非西欧諸国における都市の成熟へ

魅力ある港湾都市のあり方 ～海外の港湾都市と横浜の比較～

# The Spatial Nexus of Globalization: Heritage Buildings and Cruise Ship Tourism

Carola Hein

Chair History of Architecture and Urban Planning

TU Delft

## PORT CITY FUTURES



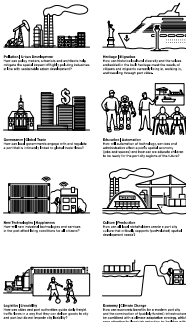
PORTCITYFUTURES.ORG

**Port City Futures**  
An initiative of the Center for Urban and Regional Studies, TU Delft, in collaboration with the Center for Urban and Regional Studies, TU Delft, and the Center for Urban and Regional Studies, TU Delft.

Port City Futures is an initiative of the Center for Urban and Regional Studies, TU Delft, in collaboration with the Center for Urban and Regional Studies, TU Delft, and the Center for Urban and Regional Studies, TU Delft.

www.portcityfutures.org

© Carola Hein and Robert Carola Hein, TU Delft



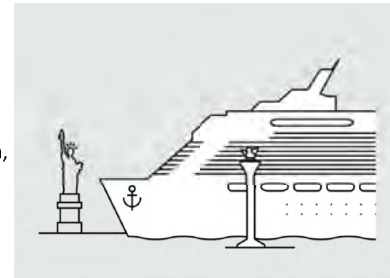
**Urban Regeneration**  
The process of revitalizing and improving urban areas, often involving the renovation of existing buildings and infrastructure.

**Port City Futures**  
A vision for the future of port cities, focusing on sustainable development, heritage preservation, and improved urban infrastructure.

**Heritage Buildings**  
Historic structures and sites that are recognized for their cultural, historical, or architectural significance.

## HERITAGE | MIGRATION

How can historical cultural diversity and the values embedded in the built heritage meet the needs of citizens and migrants currently living in, working in, and traveling through port cities.



## PORTS AS NODES: REFLECTION IN ARCHITECTURE AND URBAN FORM

1. Industrialization and separation
2. Containerization



## YOKOHAMA: WESTERN LEGACIES ON THE WATERFRONT



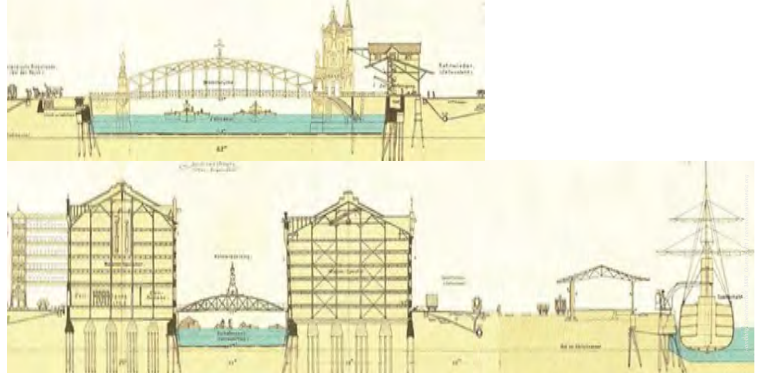
## HAMBURG HARBOUR DEVELOPMENT



## HAMBURG SANDTORQUAI c.1900



## HAMBURG SPEICHERSTADT 1888





## Space and Time in port cities: A close relationship

STAGE	SYMBOL	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city	○ City ● Port	Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city	○ City ● Port	19th - early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city	○ City ● Port	mid - 20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro require separation/space.
IV Retreat from the waterfront	○ City ● Port	1960 s - 1980 s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront	○ City ● Port	1970 s - 1990 s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links	○ City ● Port	1980 s - 2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Figure 2: Stages in the evolution of port-city inter-relationships  
after Hoyle, Porter and Pearson, 1985, p. 7

Brian Hoyle: Evolution of Port-city relationships



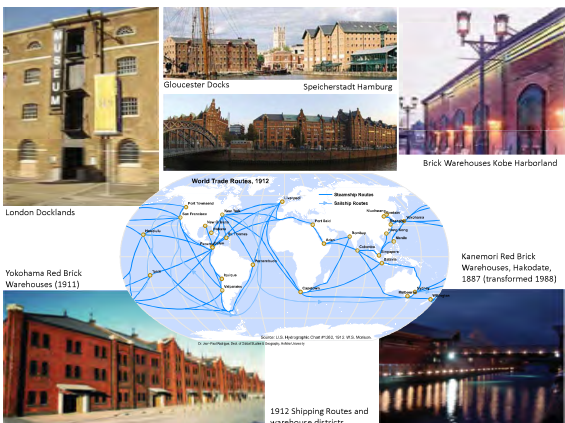
SPATIAL SEGREGATION

## WATERFRONTS AND CRUISESHIPS

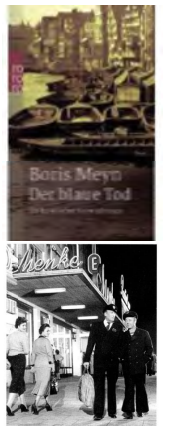
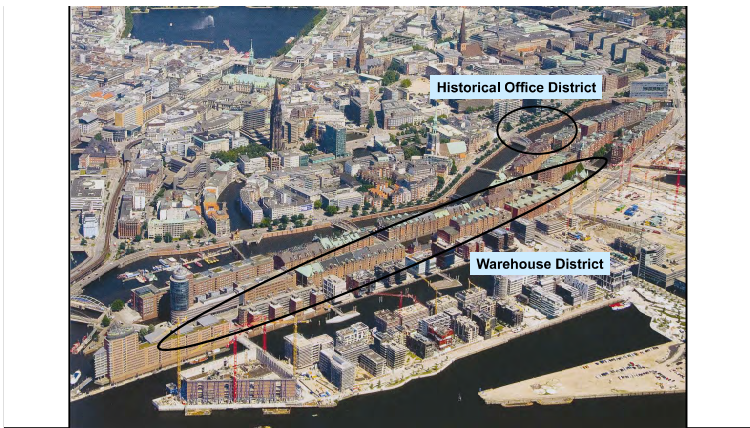
1. Revitalization of old port areas
2. Heritage and "lighthouse" buildings
3. Festivals



BALTIMORE HARBOR MARYLAND

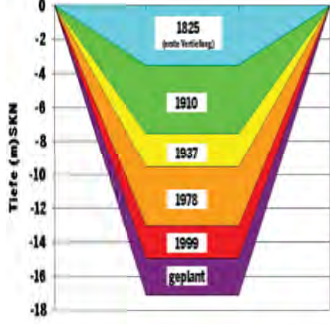








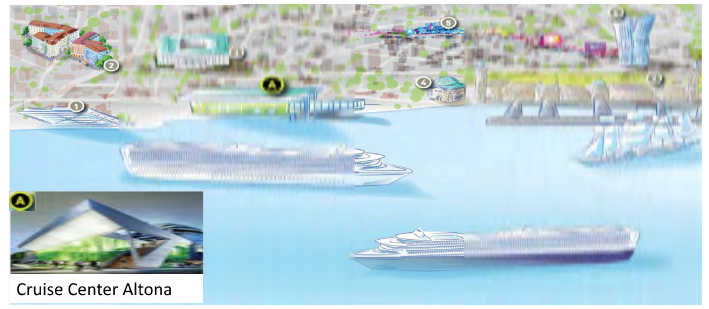
History of dredging ...



Fahrttiefe der Elbe bei mittlen Tideniedrigwasser

Jahr	Tiefe (m) SKN	Größe (m)
1825	1,5	30
1850	2,5	40
1875	3,5	50
1900	4,5	60
1925	5,5	70
1950	6,5	80
1975	7,5	90
1999	8,5	100
geplant	10,0	120

CRUISE SHIP PORT HAMBURG, GERMANY



Cruise Center Altona



WATER BASED FESTIVALS:  
CRUISE DAYS, HAMBURG



One day trips: Time for tourists and the revitalization of the inner city

The Cruise Ship Terminal

by EBA

Nagasaki Cruise Terminal

Cruise Ship in Germany



ELBPILHARMONIE HAMBURG



WORLD HERITAGE  
SITE HAMBURG

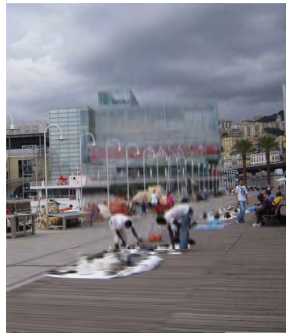
## YOKOHAMA CRUISE TERMINAL



## VENICE



## MIGRANTS AND CRUISE SHIPS GENOVA



## Heritage and Resilience in Port Cities

- A sense of rapid transformation and pride in preservation
- Conservation of pieces of the built environment that speak to issues of resilience of innovation, of private-public partnerships, of business ethic in the maritime world
- Mentality among citizens and workers that creates an atmosphere of support for urban transformation needed by the port
- Narratives of Heritage and Identity constructed around Temporalities

## MUTUAL URGENCIES

Ports and cities face global urgencies, including climate change, sea water level rise, migration, and the energy transition, and local urgencies, such as education and job creation. How can stakeholders garner broad support for recognizing individual and shared problems, generating solutions, and experimenting with new ways of working?





## COLLECTIVE AMBITIONS

---

Mapping ambitions from all stakeholders within a port city region will unveil both conflicting and supporting objectives and motivation. Understanding each other's contexts, concerns, and hopes, and finding the interdependencies between parties is crucial for developing a future in which city and port remain fruitfully connected.



## COLLABORATIVE PROGRESS

---

Port specific research and development affects the city on spatial, cultural, and social levels. A collaborative approach is needed to acknowledge this reality and to facilitate mutual benefits.



## SUPPORTING SOLUTIONS

---

Experiences and expertise developed by spatial design researchers and planners in each port-city domain can be shared across port cities around the world through multinational, multidisciplinary exchanges among relevant stakeholders, including academics, port authorities, city governments, and citizens.



## TECHNOLOGY EXCHANGE

---

Technologies developed for specific port or city related challenges – IoT, sensing, truck platooning – may very well be applicable to the urban and regional context. Exchange of knowledge and technology may improve efficiency and connectedness.



## PLANNING AND DESIGN ALLIANCES

---

Collaborative design and planning processes include various stakeholder's ambitions and needs, and result in mutual beneficial proposals and results.



## THANK YOU

---

CARDIA HEIN  
[c.m.hein@tudelft.nl](mailto:c.m.hein@tudelft.nl)

History of Port Cities Part 1, AMS MOOC, 2016, <https://youtu.be/NSIPMCI7wv4>  
History of Port Cities Part 2, AMS MOOC, 2016, <https://youtu.be/2K21EUS5WVU>

#### (4) 第2部 クロストークセッション

パネリスト               : 初田 香成氏  
                              : カローラ・ハイン氏  
コーディネーター       : 鈴木 伸治氏

○鈴木伸治 3人とも三様の話で、私もいろいろと刺激をたくさん受けました。その中で、最初に私のほうからカローラ先生に関連した話題と初田先生に関する話題にコメントをさせていただいて、後半のディスカッションを始めたいと思います。

これは横浜の都心部の航空写真のように見えて、実は模型です。精巧な模型がありまして、きょう帰りにでも見られるのですけれども、馬車道の駅のすぐ上、アイランドタワーに都市再生機構の本社があって、そこに模型があるのです。しばらく数日は見られると思います。ちょうどこれはいいアングルだなと思って撮った写真があったので、挟み込んでみました。

先ほどの話ですけれども、クルーズ船ですね。横浜の場合には、大きい船は入ることができなくて、大黒ふ頭のほうに着いたりしますけれども、こちらの大さん橋のところにC I Qプラザ、税関だとか検疫だとかそういう仕組みのあるスペースがありますので、ここで国際的な観光客の方を受け入れるわけなのです。このターミナルは、非常に建築としてはユニークで人気があるのですけれども、残念ながらクルーズで来られた方の多くはここから真っすぐ行って、日本大通りの駅から地下鉄に乗って東京に行ってしまうことが多いという話があります。きょう私がお話した日本大通りというのは、ここなわけなのです。まさに横浜の港の発祥の地というのはこのあたりで、一番最初に運上所というか、昔の税関のようなものができたのもこのあたりです。イギリスの領事館などが、今は開港資料館という形になっているのですが、それがまさにここなのです。ですから、横浜の歴史の神髄のような場所なのですが、残念ながらなかなかそれをうまく伝えられていないのかなというふうに思います。こちらは明治20年代の地図です。少しユニークな地図で、船だとかこういったものがあって、本当に横浜が水の都だったのだなというのがよくわかる地図なのですけれども、大さん橋というのは象の鼻の付け根から真っすぐ伸びていたのです。日本大通りというのはまさにこの部分なのです。ですから、この部分をやはりクルーズがたくさん来る時代にどうするのかということをいろいろと考えなければいけないわけです。実は日本大通りの突き当たりの象の鼻のところに関しては、歴史を生かしたまちづくりでもいろいろと頑張っているところもありまして、象の鼻という昔の堤防も、関東大震災で沈下してしまっよくわからない状態になったものを、明治の一番、1900年代の初めぐらいの形に戻そうということで、象の鼻を復元したわけです。今、このようにきれいに、開港150周年のときに復元をしたわけです。ただ、中にはこのように関東大震災のときにずり落ちたであろうと思われ

る石垣があって、そういったものを残したり、それから昔の税関、転車台なども発掘されて、これも計画を急遽変更して、ここで市民にこういうものが発見されましたという説明会をやって、うちの事務局長の米山さんも説明役などをされていたのですが、そういったことをやったときにもものすごくたくさんの方が来たのです。ですから、やはり市民の関心というのはものすごく高く、そういったものも残しながらまちづくりをやってきたという歴史があるわけです。かつては、本当にこういうような倉庫だとか港湾の施設だらけだったところを、港がはるかかなたの本牧のほうに行って、新しい港湾エリアのほうに移って、古い港の部分を新しく作り変えてきたというのが横浜の歴史なので、ハイン先生のハンブルクの話などはまさにそれに近いものがあるなど。

問題はこれから先我々がどうやって街をつくっていくのか。ちょうど山下ふ頭のところがあって、ここにも古い倉庫などもあるのですが、カジノをつくるというような話もあれば、オリンピックのときにホテルシップがここに泊まるという話もあったり、いろいろな意味でこの部分というのはこれからしばらくの間が変わってくるのが予想されているのです。ですから、そういった観点から、伝統や歴史をどう生かすか。あるいは新しい港のイメージをどうつくるのか、それについて後ほどカローラ先生からコメントをいただきたいと思います。

それから、初田先生のお話なのですけれども、こういう何の変哲もないビルなのですが、戦後の復興期の建築というのはたくさん横浜の都市には残っています。それを何とか活用したいということが非常に盛んになってきています。これは原三溪ゆかりの原地所が所有された弁三ビルの中でも上の部分ですね。上の部分にリノベーションをして、クリエイターの人たちがオフィスを構えるようになってきたりしています。実は、横浜の都心のアーティストとかクリエイターの人たちがどこにいるのかという、会社のロケーションを示した地図がこれなのです。これはちょっとわかりにくいのですが、関内のあたりがこれなのですが、このあたりは結構、実はさっきお話のあった防火建築帯のビルがたくさんあるところなのです。逆に言うと、そういうところに集中的に割と新しい人たちが入ってきているという。密度でいうとまさにこうなのです。ここが市役所です。我々は今この辺にいます。それで、この防火建築帯があるところにたくさん新しい会社だとかクリエイターの人だとか、そういう人たちが集まっている。そういうことも考えて、こういう戦後のレガシーを我々横浜ではどうやって受け継いでいけばいいのだろうか。恐らく地方都市でもいろいろな事例が出てきているのではないかと、我々が戦後建築とどう向き合ったらいいのかということについて、初田先生に少しコメントをいただいて、後半のディスカッションを始めたいと思います。

まず、カローラ先生から。クルーズシップというのは非常にユニークな視点で、まさしく我々も非常に悩んでいるところでもありますので、私がコメントさせていただいたことからそれに対する答えをいただけますでしょうか。

○カローラ・ハイン ありがとう。そういうクルーズシップの面から見ると、多分3

つの点がおもしろいです。ガバナンス、プランニング、アーキテクチャーと思います。ガバナンスから見ると、こういうクルーズシップが来ると、誰が何をできます。その人々が横浜に守って、東京にだけ行くのではなくて、ロッテルダムも同じ問題です。だから、ロッテルダムの場合は皆が船でロッテルダムまで行って、ロッテルダムからアムステルダムを見に行きます。だから、ロッテルダムは今よく頑張っていて、建築的、文化的にそういう観光者に、ロッテルダムも見てください、ロッテルダムもイメージに入れてほしい。だから、今、クールシティーという話が出ます。観光者は大体好きな場合は、船から歩いておりて、歩いてどこかに行かれる。だから、簡単にここからずっと都心部に入れる。多分、みなとみらいの場合はもうちょっと遠く見えます。どうやってこっちからあそこまで行くか。だから、ガバナンスの場合、政府の場合はまちづくりはこういう観光者を見ながらチャイニーズコントロール商店街ではなくて、ここにある商店街の人々に何かを出す。例えば、九州とかいろいろな商売の人がクルーズシップまで来て、小さなブラックマーケットみたいにつくって、それはあまり経済的な影響を与えません。だから、ちゃんと考えて、建築的、都市計画的にどういうふうに観光者が横浜を見たいことになるかです。文化的なことがいっぱいある。だから、このためにこういう物語もつくらなければいけない。どうしてもみんなが横浜に行きたいし、ハンブルクの場合は初めてクイーン・メリー2が来たときに、100万人の人々が来て、フェスティバルを見たかった。そのとき、キューナードシップスはずごくおもしろいと思っていたので、また来てもらった。だから、それがよくわかるために、経済的にもちゃんと調べなければいけない。例えば広島の場合は、広島市が子供のスクールバスを使って、クルーズシップの人々が動いた。でもそうすると、子供のバスはいなくなりました。ほとんどお金をたくさん入れて、何となくお金は出てこない。こういう研究をちゃんとしないと、それを都市計画の建築のベースとしないといけないのだと思います。

○鈴木伸治 ありがとうございます。本当に、実際にここでガイドしてみようとされた方がいらっしやって、すぐ電車に乗って東京に行ってしまう方が多いというのに非常にながかりされたというのがあるのですけれども、やはり横浜の街のイメージをちゃんとうまく伝えるということと、あとは何だかんだ言いながら、歴史はあると言いつつ、にぎわいだとかそういう人とコミュニケーションする機会みたいなものというのは、実は船をおりても大分距離があって、あまりそういうチャンスがないという実態もあるので、すばらしいアドバイスだなと思います。ありがとうございました。

では、次は初田さん、お願いします。

○初田香成 うまくまとめていただいてありがとうございました。鈴木先生がおっしゃっていた問題というのは、やはりまずは我々が近過去とどう向き合うかということをおっしゃられているのだと思います。ある一定の時代がたつと建築の価値とか都市の価値というのは定まってくるのですけれども、近過去というのはなかなかその価値が定まらない状態というのが続いているわけです。私がこういう戦後の建築を研究していて、

一ついつもモデルにしていたのが、藤森照信先生ですとか堀先生が、まさに看板建築という都市建築を発見されて、看板建築というのは関東大震災の後、1920年代後半からできたもので、それが大体1970年代後半ぐらいにお二人の先生が看板建築という存在があるよということをおっしゃって、今、看板建築といたらそれだけで文化財みたいな価値が定着していますけれども、言ってみれば50年ぐらいたって、看板建築に最近の人が気づいて、それが今定着しているという状況があるわけです。そういう戦後の建築というのはまさに同じタイムスパン、むしろ60年ぐらいたってしまっているものもありますけれども、まさに同じスパンに入っていて、そういう観点で戦後の建築というのは一つ位置づけたいという、モデルにしているものがあるということがあります。

それとあと、横浜の地でいいますと、私がきょう扱った闇市ですとか、防火建築帯というのは、例えば野毛でいえば関内の周辺ですよ。あと、防火建築帯もちろん関内に大量にあるのですが、あと、もうちょっと伊勢佐木町とかあちらのほうまで広がっている建築としてあると思います。それで、横浜の歴史を見ていて感じるのは、関内の歴史はすごくクローズアップされているのですが、その周辺ともうちょっとうまくつなげないかなというのがあるって、それをつなぐ一つのきっかけになるのが、今私が挙げたような戦後の建築です。野毛のあたりですとか伊勢佐木町のほうも含んだ視点でこういうのを捉えていくと、多分戦後も含めて都市発展の過程のようなものを、関内とその周辺に広がっていく都市という感じでつなげていけないかなと思いました。

○鈴木伸治 横浜の場合、戦前と戦後で歴史が微妙に断絶しているようなところがあって、例えばここまで野毛で、今は闇市とか鯨を食べられますというくじら横丁というのでやったりとか、いろいろなことをやっているわけなのですが、戦前の地図を見ると結構料亭とかがあるのです。坂の上に豪商の茂木宗兵衛とか、いろいろな人たちの邸宅があって、山手の丘の上は外国人ですけども、日本人のお金持ちはこの坂の上に住んでいるようなところがあって、割とそういう人を対象とした商売がありました。それが造船所ができて労働者の人が多くなる。それから戦後、この関内のあたりが接収されて、いろいろな人たちが流入してきたという経緯があって、やはり街の雰囲気、イメージというものが変わってきたようなところもあるので、確かにもう少しそういう意味で街の歴史みたいなものをもうちょっと見直すというか、我々も意識しながら考えるというのが必要なのかもしれないですね。

先ほど、桜木町のマーケットがあったというのは、ちょうどこのところですよ。我々の財団が管理することになった都橋というのはちょうどここにあって、こちらはなくなったわけなのですが、オリンピックの前に最後に残った闇市由来というかそういった露店を収容する形で都橋の商店街ができたという経緯があります。私が初田先生の話聞いてなるほどなと思ったのは、割と横浜は管理されていたというか、計画的に対応していたのだなというのがすごく印象的だったのですが、他の都市で闇市というのはあまり計画的に対応してはいなかったのですか。

○初田香成 これはまだ研究途中の話ではあるのですが、今まで結構闇市で明らかになっているのは、東京でいえば新宿の闇市だとか池袋の闇市だとか、あと大阪の駅前の闇市とかなのですけれども、ああいうところってどうしても危なくて、暴力的なイメージがあるのです。一方で地方都市の例を見て、横浜が地方というのはちょっとあれですけれども、横浜の例もそうなのですが、ほかに地方都市を見ていくと、意外に市とうまくやっている例のほうがむしろ多いぐらいなところも多い。そういう意味ではむしろそっちの、例えば僕が闇市を見ていて一つ思ったのは、サザエさんに実は闇市が描かれている場面があって、それはカツオとワカメちゃんとサザエさんが3人で普通の買い物のような気分で闇市に行っているという場面であれなんかを見ていると、当然盛り場にあるような闇市は女性とか子供は近寄れないような雰囲気があった一方で、もうちょっと日常に近いような闇市というものもあって、そういう点で、多分横浜もその一つに近いのかなというふうには思っています。肥後盛三という人物はかなり有名な人なので、結構暴力的な側面もちろんあったと思いますけれども。

○鈴木伸治 割と我々は闇市的なというか、ああいう空間に引かれる部分というのはありますよね。ハーモニカ横丁は闇市と言っていいのですか。

○初田香成 吉祥寺のハーモニカ横丁ですよ。あれも闇市です。

○鈴木伸治 最近、新橋のニュー新橋ビルとか、そこに入った小さなお店の特集とかをテレビでよくやっていて、今は割と大型のショッピングモールとかそういうものが多くなってしまっているのですが、何かユニークなものに対するあこがれみたいなものがあるのかなと思いつつ聞いているのです。

○初田香成 まさにおっしゃるとおりだと思います。ラーメン博物館とかもそうですよね。戦後の何かちょっとごちゃごちゃした雰囲気を再現したテーマパークみたいなものもありますけれども、ああいうのが一つ、何か日本の都市のアイデンティティーみたいな印象を今の人は持っているのではないかなと思います。

○鈴木伸治 カローラさんは日本に5、6年ですか。住んで都市を研究されていましたが、例えば新宿のゴールデン街とか、ごちゃごちゃしたような、我々の目から見てもアジアっぽいというか、いろいろな猥雑なものも含んだ空間みたいなものは、外国人の視点から見るとどうなのですか。今、インバウンドで外国から来た人がすごくそういうところに行き始めているということをよくニュースでやっているのですけれども。

○カローラ・ハイン おもしろい質問です。私が石田先生と初田先生のお父さんと研究したのだから。いつも私たちは下北沢がすごく好きだし、石田先生は東京大学の先生で、闇市とか区画整理をしなければいけない。だから、こういう視点で我々は日本に来て、もう一つ、私が東京に住んでいたときに出了墨田区の東向島とハンブルグのオッテンゼンについてのおもしろい映画がありました。大体こういう雰囲気は、欧米から見たらとてもいい都市。歩きやすい都市、簡単に暮らせる都市、子供も外で遊べる都市と



か、そういう都市が大体好きです。だけれども、これをもう少し見ると、日本の地震の問題とか、木造の家の問題とか、それを見ると私は神戸の勉強をして、新長田駅の周りとか、そういうところで地震が起こったとき一番デンジャラスなところにある。大体日本に来ると、こういう下北沢のようなところがすごく好きだけれども、けれど地震も見て問題点もある。だから、区画整理だけ、大通りをつくるだけではなくて、こういう雰囲気を守って、安全な雰囲気をつくる。どうすればいいのかな。多分一番おもしろいところ。大体国際が見えた、ニューアーバニズムとか、こういう例があります。大体日本的な街の雰囲気で、人々のための住みやすい街をどういうふうにつくったらいいのかな。多分、日本にまだあるから、それを例にするかもしれません。

○鈴木伸治　そういう意味だと、自然とでき上がってきた部分と計画的につくられた部分と両方あるという話でしたけれども、こういう闇市から戦後でき上がってきたような空間のイメージというのは、何か我々にヒントを与えてくれる存在だと思います。

○カローラ・ハイン　おととい日本に戻って、家族と東京のキャットストリートに行きました。こういうようなところも、外国人の観光者の本にも載っているとか、あそこに行ってくださいというところ、歩けるところであります。

○鈴木伸治　キャットストリートというのは表参道のですか。裏側に昔、「春の小川」の隠田川が流れていたところが暗渠になって、それ沿いにおしゃれなお店がちょっとずつできていって、本当にイメージが変わって、すごく活気のある通りになったという場所なので、やはり我々も考え方を変えていかなければいけないのかと。実は野毛は1970年代に再開発する計画があったのです。結局それはできなかったのですが、たしか10階建てぐらいのボリュームの大きなもので、上に住宅が乗っかるような、いわゆる当時の再開発の計画というのがあって、それをやらなくてよかったのかなというふうにも思います。やはりみなとみらい的なものと、そうではない空間と、両方あって都市というのは魅力があるのではないかなという気がします。

それから、アーティストやクリエイターの人たちが古い都心のほうに多いというお話です。もう亡くなってしまったのですが、横浜のまちづくりのすごく大先輩の鶴岡さんという、ちょっと前まで横浜スタジアムの社長をされていた方が、私が横浜を何もわかっていないときに、関内のいいところというのは何ですかという大胆な質問をしてしまったのです。優しく答えてくれたのですが、関内はチャンスがあるからいいのだと。チャンスというのはどういうことですかと言ったら、家賃が安いんだよと。家賃が安いと、若いやつがいろいろやるんだよと。古い建物というのは、設備は古いかもしれないけれども家賃が安いし、いろいろな若いやつが集まってくるということに魅力があるのだよと。そこは間違えてはいけないよと。要は、建てかえて大きいビルにしたら家賃が高くなって、若いやつは来なくなるというようなことをおっしゃるのだと思うのですが、昨今、そういう戦後の建築をリノベーションしましょうみたいな話が結構あると思うのです。そういうことを言っていたのですが、初田さんはどういふ

うに思いますか。

○初田香成 いろいろあって、例えば吉祥寺のハーモニカ横丁でいうと、あれなどはほとんどテーマパークと化していて、本当の闇市かというと僕はそうじゃないかとも思うのですけれども、でも当然、特に戦後の建築というのは周囲にたくさんあって、多分いろいろなテーマパークのようにお客を呼ぶようになる建築があってもいいし、もう一方でもうちょっと地価の低いようなところでいえば、そんな普通の再開発をしなくてもそのままでもうちょっと若手が起業できるような場所という使い方もできるでしょうし。まだまだいろいろな事例を積み重ねているところなのかなと思っています。

○鈴木伸治 横浜でも私が住んでいるほうにドッキリ闇市、今、名前が出てこなくて苦労したのですけれども、神奈川大学の白楽のところで、神奈川大学の山家先生などが応援されている商店街とかもありまして、そういうところだと割と若い人が新しい、趣味的なというか、かなり変わったことをやっているようなお店もあって、それがすごく人気だったりするのです。都市の中に、やはりそういう場所がちゃんと必要なのかなというふうにも思いますけれども、ヨーロッパではそういう若い人が集まって新しくものを始められる、そんなに大きい目抜き通りではなくて、裏通りみたいな場所というものはあるのですか。

○カローラ・ハイン どんな場所ですか。

○鈴木伸治 若い人が新しいビジネスを始めたり、いわゆるインターナショナルブランドのお店が並んでいるようなところではなくて、少し裏通りではないですけれども、ロケーションはよくないけれどもすごくユニークなビジネスを始めているようなところというのはありますか。

○カローラ・ハイン クリエーティブ・インダストリーと前におっしゃったように、アムステルダムとかロッテルダムの場合は、それは都市計画のストラトジーでも入っています。だから、ウェイティングコンディションのところがあって、例えばアムステルダムの川の北側はバブルの後、何もお金がなくて、では学生たちのハウジングをつくりましようとか、そういうクリエイティブ・インダストリーがいろいろで10年間ぐらいあそこに建っていて、あとは古い建物をつくり直したり、また形勢がよくなったら売買して新しくつくり直す場合もあります。それより、多分リチャード・フロリダが言うクリエイティブ・インダストリーより、それだけではなくて、それが足りないと思います。それよりも、別の建築の考え方も考えなければいけない。アムステルダムの場合は、いろいろな建築家もアントレプレナーになります。だから、自分で建築だけではなくて、建物全体をつくって売ったりする。その場合もいろいろなアパートの新しい考え方、下にお風呂をアパートのどこでもいられる建物、200メートルのアパートとか50メートルのアパートとか、全体をチェンジできます。本当に新しい建築的な考え方、建築はニュープロフェッションになります。それが1つ目で、あとは建築だけ考えることが足りないと思います。本当に建築は都市全体の考え方を含めないといけない。それも

市民に伝えなければいけない。だから、一つを部分的なミュージアム、こっちのミュージアム、こっちのミュージアムではなくて、ネットワークをつくらなければいけない。このミュージアムからこのミュージアムに行ったり、それは一日中で歩きになります。多分、ミュージアムだけではなくて、街のことです。1回、私が日本に住んでいたとき、学生が私に聞いたのは、どうしてヨーロッパ人は自分の都市をよく知っているのですかということです。私はびっくりしました。でも、多分子供のときから両親と一緒に街を歩いたり、教会とかミュージアムとかいろいろなものを見たり、学校から並べている。そういうふうに、小さいころから港町の雰囲気とか首都の雰囲気とか、それは覚えていきます。それも普通の一日のライフスタイルに入ってきました。だから、クリエイティブ・インダストリーより、みんなの世界の中の街が大事だと思います。

○鈴木伸治　そういう意味では、市民の方にもっとアピールしていくことも必要なわけですね。実はこの防火建築帯に関しては、私は10年ぐらい前にシンポジウムで話してくださいと言われました。もっと私より詳しい、横浜国大の藤岡先生という方がいらっしゃるのですけれども、その方はまだ研究を始められたぐらいだと思いますけれども、そこでお話ししたことがあります。要は10年ぐらい前まではあまりみんな認識していなかったものなのです。ですから、こういうものがどういう歴史を持っているのかというのを、もっとちゃんと調べて解釈をして、それを周りの人に伝えていくというのが大事になってくるのかなと思います。そういったところで初田先生からはどうですか。ちょっといぶし銀のというテーマに近づいてきた気が最後にしますが。

○初田香成　これは僕も20年ぐらい前に自分が研究を開始したころは、ほとんど戦後の建築を扱っている研究はなかったのですけれども、それが最近ではふえてきているなとは思っています。やはりなかなかこういう防火建築帯とかを見せても、すぐにはよさが伝わりにくくて、でも、きょう申し上げたかったのはそういう、人々がいかに共同建築をするのに努力をしてきたのかということをもうちょっと知ってほしくて、それは本当にわずかな花壇だったり小さな共同施設だったり、あとはちょっとだけセットバックしたアーケード空間だったりして、でも言えばようやくわかってくれるというところをいろいろ発掘して伝えていくしかないし、それをもってやっていきたいとは思っています。

○鈴木伸治　そろそろ時間が来ていますので、会場のほうからご質問があれば、せっかくのチャンスなのでいただきたいと思います。いかがでしょうか。

上がりませんね。ちょっとマニアック過ぎたのかな。私から少しコメントして、最後お二人から締めコメントをいただいて、それでもう一度質問があるかどうか聞いてみます。手を上げられる方は準備しておいてください。

きょう、お二人の話を聞いて、歴史というのは私のお話の中でも、堀さんの「こんなに残すものがあるとは思わなかった」というコメントにあるとおり、時代時代によって残すべきもの、遺産の考え方というのはどんどん拡大しているわけです。ということ

でいえば、戦後のものだとか、そういったもののレガシーというものを、ちゃんと何であるのかというのを我々が理解してやっていかなければいけないのかなど。そうすることが新しい時代の計画につながってくるのかなという思いを改めて強く持ちました。お話ししていなかったのですが、実は横浜の防火建築帯、公社の20周年史に横浜の復刻はハンブルクの復興を参考にしたと書いてあるのです。だけど、どこをまねたかよくわからない。せっかくの機会なので、もう数日横浜にいらっしゃると思うので、ハンブルクのどこを参考にされたかというのをぜひカローラ先生には教えていただけたらと思います。最後のコメントをお二人からいただきたいと思いますがどうでしょうか。初田さんからお願いします。

○初田香成 きょうは戦後建築の話をしごく持ち上げていただいた感じで、すごく魅力につながる話だと思っているのですが、一方で戦後の歴史を研究していると、闇市の暗い部分の話ですとか、きょうもちよっと触れましたけれども引揚者の話ですとか、そういういろいろ暗い話も含まれてきていて、そういうのもちゃんと両面見ながら研究していかないといけないなと私は思っているということです。あともう一つ、きょうは防火建築帯も闇市も結構残っている例の話を中心にししましたけれども、やはり気づいたらあつという間に消滅しているというパターンが大多数で、きょう取り上げたのはむしろ例外的な存在なので、少しでもそういうのが残るような運動みたいなことをしていきたいなと思っています。あと、横浜でも闇市がほかに残っている例がたくさんありますし、防火建築帯とか防災街区がほかの都市で残っている例もたくさんありますので、そういうところとネットワークみたいなものができたらいいかなと思いました。

○鈴木伸治 ありがとうございます。カローラ先生、お願いします。

○カローラ・ハイン ハンブルクの話は絶対おもしろいと思います。多分、ハンブルクは全体的な都市計画をするのは、勉強をするためにすごくおもしろい点です。それを別の話にしましょう。でも、もう多分最後の話すところのために、将来にはいろいろなチャレンジができます。エナジートランジションとかシーウォーターレバライズ、海が大きくなるとか、こういう問題は港町では一番大事になります。港町はいつも石油の商売をするとか、だからエナジートランジションが来ると港の動き方が変わります。港の動きが変わると街も変化しないといけない。シーレバライズも、同じ水だから、水が海で大きくなると街の真ん中でも大きくなると。今、西日本で考えると、ヘリテージとウォーターが大きな問題になります。だから絶対、最初の話になると、こういう街と港をぜひ一緒に考えなければいけません。それは将来の問題です。だから、歴史的なことをよくわかって、将来をちゃんとプランニングできます。そのプランニングは全体的にしないといけないのだと思います。

○鈴木伸治 ありがとうございます。いかがでしょうか。最後に質問、コメントをいただけたら。



○<会場から質問> きょうはヘリテージというのがキーワードとして出ていますが、私自身がヘリテージになっているのではないかと思うのですけれども、私は1961年ぐらいに大学を卒業した3年目ぐらいのときに、ある建設会社の寮が山の上にあって、野毛をよく歩いたものです。そのときはもちろん闇市がありました。大体我々が考える闇市というのは露店商です。露店商はどういう方々がやっていらっしゃるかという、初田先生がおっしゃるように引揚者、それから戦災で家が焼けた方、未亡人。実は私の母自身も、闇市ではないのですがそれに似たようなことで子供を育ててくれたというのがあるのです。それは別として、とにかくそういうような、精いっぱい生きるための経済活動であったということなのです。その人たちが、次第に少しずつお金がたまって、借地をすとか土地を買うとかいうことで、街並みのほうに入ってくるわけです。ただ、それができない、ずっと露店商でいる方々が市から追い出しを食ってどこかにいくというのが都橋になるわけですが、そのときに私たち市民はどういうふう考えていたかという、買う商品がやばいものだと、だまされるかもしれない、だけれどもこれしか買えない。安いもの安いもので全てがいていた。今ある、電子部品などを売っているところも、安いところだけど、買ってみると数年で壊れるというのが結構あるかもしれません。そういうのを覚悟の上で買っていたのが闇市の商品であり、それを売っていたのが彼らであり、買っていたのが我々だったということがあるのです。だから、なぜそういうことが行われたかという、日本の経済活動の歴史みたいなものが直結するのが闇市ではないかというふうな気がするのです。それと、国民がどういう状態であったかということで闇市というのが出てくる。だから、戦災に遭った遭わずにかかわらず、いろいろな地方都市でも闇市があったというのは、そういう物流の関係であつたらうということだと思います。

それから、港に関してですけれども、昔の港というのは同じ港で物流、物資の輸送及び人間の輸送、両方あつたわけですよ。ところが、近代になるとそれが完全に変わって、ガントリークレーンで証明されるような、全然別な港。それで、深さもあるところ。そういうところが変わっていく。当然、性格も変わってくる。それで、ハイン先生のおっしゃったのは、やはり観光としてのとか、人間が来る、そういう場所としての港ではないかと思う。だから、完全に港ということをも2つに分けて考える必要がある。私も10数年前にハンブルクに行っていますが、やはり古いものを利用するということは、昔の物流の倉庫だったものを利用するということが、観光客ということになるとそれを変えていかなければいけないということになる。新しい街がそこに生まれるということではないかと思います。私がベニスに行ったときに一番驚いたのは、クイーン・エリザベスか何かわかりませんが、ものすごく高いのがあの港に入ってきました。全く街並みに合わないのです。巨大なものがむっくり入ってくる。これはちょっと違うのではないか。一番クルーズの問題で間違っているのは、あのでかい、ホテルそのものの施設が港に入ってくる。人々は、観光客はあそこでしか泊まらないのです。本

当の観光客はそこで泊まって、夕方散歩して、その地で楽しむというのが本当なのだけれども、そうではなくて泊まる場所は必ず船なのです。船に帰ってくるのです。だから、一日のうちでどう回れるかということであって、どうも本当の観光ではないなと思うのです。その辺のところの問題も、今お聞きしながら考えたということです。以上です。その辺のところをどう思われるかというところもあるのですけれども。

○鈴木伸治 ありがとうございます。どうですか。せっかくなので。

○初田香成 貴重なご意見をありがとうございます。まさにおっしゃるとおりで、闇市を研究してきていて、まずは再評価をお伝えしたいというのが前提にはあるのですが、やはり歴史研究をしている身として、闇市というのは本当に当時の社会情勢だとか政治経済の矛盾みたいなものが全部出てきた場所で、不法占拠の問題ですとか在日外国人の問題ですとか、あとはやはり帝国主義と東アジア全体の中でも位置づけられるような問題ですし、特に港町の闇市などはそういうものと直結しているところもあって、おっしゃるとおり単純に評価はできなくて、いろいろと多面的に見ていかないといけない存在だなというふうに思っています。ありがとうございます。

○カローラ・ハイン おっしゃるとおり、船、クルーズシップ自身はあまりお金を持ってきません。我々が今、神戸や広島の話をする、船のために大体市からお金を出します。だから、デパーチャーポイント、あそこにホテルがあるとあそこにお金 comes ます。マイアミはクルーズシップがカリビアンに行きますとか、マイアミはもう何となく半分がデパーチャーポイントです。そのところぐらいはお金が出ます。ほかの場所にはその船を送るためにお金がいります。あまり安全でもないし、船が今回はあそこに行きます、次は別のところに行きます、だからなかなかお金が出てこない。それは広島大学のカロリーン・フンクとそういう勉強をします。だから、これはすごくおもしろいです。ハンブルクの場合は、多分船が来ると前泊する観光者が来る。だから、その船の中にいる観光者ではなくて、別の国から人が来てホテルに泊まることになります。でも、ハンブルクの場合はハンブルグ市のヘッダのインタビューをした。彼が言うには、観光者は船を出て歩くことができるし、高いコーヒーを飲んだり、アートを買うとか、ハンブルクの場合はいい影響を与えているそうです。でも、それは一つの例で、大体ほかの都市を見ると経済的に悪くなります。

○鈴木伸治 今、観光の行き過ぎといいますが、京都とかでも観光客が多過ぎるといのがかなり問題になっている。横浜はもうちょっと観光客がたくさん来てもいいのかなという気はしなくはないです。それでは、もう一人、会場から質問をいただきたいと思えます。

○<会場から質問> まず、3人の先生方、大変興味深い報告をありがとうございました。ちょっと簡潔にお尋ねしたいことは、きょうのテーマは防火建築帯を確かにメインにしていますが、地図に出ている横浜関内居留地とその周辺、つまり横浜の近代都市発祥の地を今後どう考えるかということが一つ背景にあると思えます。そこでぜひ伺

いたいの、現在の横浜は残念ながら三井物産とか日本郵船が活動するという場所ではなくなっていて、ですから、そこで最大の会社は何かというと県庁と市役所だと思うのです。県庁はここに存続していますが、横浜市役所は今度移転すると。比較的近い位置ですが、関内から離れるということになります。ですので、横浜市役所の今の位置をどうするのかというのは、やはりちょうど結ぶ位置ですし、横浜市にとっても大変大事だし、またそれは大学の先生の立場から見ると、大学が都心にあるということがやはり都市の将来発展に寄与するのかもしれないのか、本当は私も寄与してほしいと思いますけれども、どうなのかということで、ぜひハンプルク、先ほどカローラ先生のお話でもありましたが、市役所をどうすべきなのかと。私は個人的には横浜市大が移ってくるべきだと思っておりますけれども、それによってここはかつての、近代の開港都市としての中心性の拠点ははっきりいってないわけです。横浜港ではないのです。ですから、そこで何ができるかとなると、今若者の方が来ているということです。古い建築をどう使えるかということと、大学の先生がいて、若者がいてという中でどうするかというのは解決策の一つかもしれないと。

それから、横浜公園は残念ながらブランドンの設計の時代と違っていて、これは事実上法律違反なのですが、当時の横浜市がどうしても野球場を招きたいということで、野球場を中心にしました。本当は緑のオープンスペースがあって、そこでバザールが開かれてということであれば、中華街から関内から伊勢佐木町から、全部つながっている拠点になるわけですが、現状では野球場があると。ぎりぎり法律を無理やり解釈して行ったものですが、要するに市が持っている土地ですね。市が使っている土地をどうするかということについては、ぜひせっかくなので現役の先生方にお聞きしたいというのが質問の趣旨でございます。

○鈴木伸治 これは私ですかね。いきなりすごく厳しいストレートボール、豪速球が飛んできました。今、お話にあったのは、この市庁舎ですね。市庁舎がこのあたりに移転します。古い地図なのでわかりにくいですが、関内の外れといいますか、でも実は桜木町から人が入ってくる入り口のところに移転するというふうにも見えて、関内の中心なのか端なのかという意味で言うと、実はこちら側も場所としては非常に意味がある場所ではないかなと思っています。それで、横浜市大がここに移ってくるといいなというのは、本当に私もそう思います。そうであってほしいなということなのですが、今、市が示している現庁舎の活用については、民間の企業にマスターリースをして、そこに店子でサブリースとしていろいろな人たちに入ってもらいたいと。その考え方でいくと、大学というのは実はあまり入れないのです。そこが非常に残念だなと思っています。ここの教育文化センターがこのあたりにあります。ここに今度、関東学院大学が出てきます。それから、みなとみらいのこのあたりに神奈川大学が出てくるので、大学が都心に戻っていくというのは非常に可能性を感じるのですが、若干、一番市の南の端っこにある横浜市大はなかなか手が上がるような上がらないような、隔靴搔痒たる

感じというのは否めないなと思っています。

その前の質問のところ、ここをどういう街にしていくべきかということについて言えば、もともと足元はお店で、防火建築帯でも上は住宅です。神奈川県住宅供給公社の住宅をつくと融資が受けられるというので、所有者の方はあまりお金を払わずに再建して、下に自分の、それから上に住宅というのができるということもあったので、ヨーロッパのような足元はお店、上は住宅というような、そういうタイプの街で、それも一つのあり方としてはいいのではないかなと。ただ、一時期ここにタワー型のマンションが建って、どんどん足元がおもしろくなくなっていった時期というのが2000年代の初めぐらいにあります。それと同じことにならなければいいなと。実は今、関内でこういった古いビルが建てかわるときにどうなるかという、上は住宅で下に駐車場の入り口、マンションの入り口、コンビニの入り口みたいな感じで、歩いていて楽しくないのです。そこが非常に残念で、そこは建築のルールを見直してもいいのではないかなと。これだけ車よりも公共交通と言われているのであったら、駐車場をなくしてしまっただけでいいよ、そのかわり1階は楽しくしましょうよというぐらいの思い切った都市計画をしながら、防火建築帯も活用していくというようなまちづくりのほうがいいのではないかなと思います。ちょっと答えになっているかどうか分かりませんが、精いっぱいコメントさせていただきました。

## (5) 閉会の挨拶

### ・中村 實（公益社団法人横浜市歴史資産調査会監事）

中村でございます。きょうは1時半から本当に皆様ご熱心にご聴講くださいまして、本当にありがとうございました。大人が30分間黙って座っているというのは大変な苦痛でございます、30分座っていても間に電話が入るとか、お客が見えるとか、資料をとりに行くとかということで、じっとしているというのは大変で、ほとんどの皆様方は資料に目をお通しになるだけで、全くお話もなさらずに、よく頑張っていたと思います。これも横浜という街を愛するお気持ちのあらわれではないかなと思います。

私自身は、四代目のハマっ子として本牧に生まれました。大鳥国民学校と当時は言っておりましたが、そこに入りまして、その年に第二次世界大戦が始まりまして、5年のときには横浜中がほとんど火災でやられてしまって、私の祖母も、それからいとこ2人も防空壕から出ることができなくて亡くなってしまったつらい思いがございますが、横浜という街をずっと見ていますと、私自身はちょうどその日は鎌倉におりまして戦災に遭わなかったのですが、後に統計を見ますと、横浜の人口はずっとふえてきていたのですけれども、昭和20年、21年にはボトムになりました。しかし、その後もだんだんと横浜は人口がふえまして、今は日本一の都市になったわけでありまして、47の都道府県庁のあるところを見ると、横浜よりも大きい都市はないわけです。そういう街にどう



して160年の間になってきたのかといえば、横浜が大きな魅力を持っていたからでございましょう。横浜はそういう意味では世界に誇るといったら大げさですけども、日本に誇る街ですが、残念なことに毎年毎年ふえていた人口が数字の上で見ますと、大体5年でほとんど入れかわってしまう。そういう統計上のマジックみたいなものがございまして、それを見ますと横浜というのは、例えば金魚鉢の水を取りかえるときに、一遍にかえる人はいないわけで、少しずつ少しずつ取りかえていくわけです。そういうような状態に横浜市はございましたが、今やほかの統計を見ますと、横浜は、あなたはこれからどこにお墓を持ちますかという質問に対して、30年ぐらい前まではほとんど出身地、ふるさとという方がおられたわけですが、その後は横浜市内、少なくとも神奈川県内にお墓を持ちたいという方がふえているということは、それだけ皆さん方が自分の住まいのこの横浜、あるいは神奈川というものに愛着を深く深くお持ちになりつつあるのだなということを私は感じております。きょうの会合も、このお暑い中にわざわざお集まりくださいましたことを、主催者の一人といたしまして心からお礼を申し上げまして閉会のご挨拶とさせていただきます。本日は本当にありがとうございました。

## (6) 当日配布資料

- ・ 歴史を生かしたまちづくりセミナー (vol. 41) プログラム
- ・ 横浜の都市計画史とその遺産 (横浜市立大学 鈴木伸治)
- ・ 戦後復興のなかの共同建築 (工学院大学 初田香成)
- ・ 参考資料：クルーズ船産業による歴史的な港町都市の変容 (デルフト工科大学 カローラ・ハイン)
- ・ The Routledge Handbook of Planning History (デルフト工科大学 カローラ・ハイン)
- ・ 歴史を生かしたまちづくり相談室のご案内
- ・ 歴史を生かしたまちづくりファンド (リーフレット)
- ・ ヨコハマヘリテージ (リーフレット)
- ・ ふるさと納税チラシ
- ・ 歴史を生かしたまちづくり横濱新聞 第33号
- ・ 田村明-魅力ある都市へ- (リーフレット)

# 歴史を生かしたまちづくりセミナー Vol.41

## いぶし銀のまちづくり

～生活・文化の視点から、まちを再評価～



横浜港の歴史的景観



野毛都橋商店街ビル(ヨコハマヘリテイジ所有資産)

(撮影:米山淳一)

本日は「歴史を生かしたまちづくりセミナー Vol.41 いぶし銀のまちづくり～生活・文化の視点からまちを再評価～」にお越し頂きましてありがとうございます。

今回は、横浜における近現代のまちの発展を都市計画史、まちづくりの歴史という視点にたち、建物やまちなみといった目に見えるデザインだけでなく、つくられた経緯やそれに関わる人々の試行錯誤といった舞台裏をもひもといていき、まちを再評価していきたいと考えます。

第1部では横浜の都市計画史、戦後復興の中での共同建築、海外の港湾都市と比較した横浜のあり方といった講演を、第2部では講演者によるクロストークセッションにより、国内外の他都市との比較などを通して、今後の横浜のまちづくりに対する知見を探っていきます。

本セミナーが、私たちが暮らし、働いている横浜のまちを、より深く理解するきっかけになれば幸いです。

なお、今回のセミナーは、7月15日から19日までの5日間、横浜市において開催される「第18回国際都市計画史学会大会（IPHS2018）」と連携した、同大会の応援企画です。

**日 時** 平成30（2018）年7月15日（日）

開場 13：00 開会 13：30

主催者挨拶 13：30～13：35

第1部 講演 13：35～14：50

第2部 クロストークセッション・質疑 15：00～16：00

**会 場** 横浜市開港記念会館 講堂（横浜市中区本町1-6）

主催：公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）・横浜市都市整備局

後援：第18回国際都市計画史学会大会実行委員会（IPHS2018）

---

## プログラム

---

開会(13:30)

(司会：公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事・事務局長 米山 淳一)

○主催者挨拶 公益社団法人横浜歴史資産調査会 副会長 吉田 鋼市  
横浜市都市整備局企画部都市デザイン室長 梶山 祐実

(第1部 13:35～14:50)

◆講演

講演① 「横浜の都市計画史とその遺産」  
横浜市立大学教授・公益社団法人横浜歴史資産調査会理事 鈴木 伸治 氏

講演② 「戦後復興のなかの共同建築 闇市から防火建築帯・防災街区まで」  
工学院大学准教授 初田 香成 氏

講演③ 「魅力ある港湾都市のあり方～海外の港湾都市と横浜の比較～」  
オランダ デルフト工科大学教授 カローラ・ハイン 氏

(14:50～15:00)

休 憩

(第二部 15:00～16:00)

◆クロストークセッション

パネリスト : 初田 香成 氏 (工学院大学准教授)

: カローラ・ハイン 氏 (デルフト工科大学教授)

コーディネーター : 鈴木 伸治 氏 (横浜市立大学教授・公益社団法人横浜歴史資産調査会理事)

○閉会の辞(16:00) 公益社団法人横浜歴史資産調査会 監事 中村 實



◆ 鈴木 伸治 (すずき のぶはる)

横浜市立大学国際総合科学部まちづくりコース教授 1968年大阪生まれ。京都大学工学部建築学科卒業。東京大学大学院を修了後、東京大学助手、関東学院大学工学部助教授、横浜市立大学准教授を経て、2013年より現職。専門は都市計画・都市デザイン・歴史的環境保全。著作に『都市の遺産とまちづくり アジア大都市の歴史保全』(編著、春風社、2017)、『今、田村明を読む』(編著、春風社、2016)、『創造性が都市を変える』(編著、学芸出版社 2010)、『都市の風景計画』(共著、学芸出版社、2003年)など。

◆ 初田 香成 (はつだ こうせい)

1977年、東京都生まれ。工学院大学建築学部建築デザイン学科准教授。IPHS2018組織委員会。専門は都市史・建築史。東京大学工学部都市工学科卒業。東京大学大学院建築学専攻博士課程を修了後、東京大学助教、プリンストン大学客員研究員を経て、2018年より現職。著書に『都市の戦後雑踏のなかの都市計画と建築』(東京大学出版会、2011年)、編著書に『都市計画家・石川栄耀都市探求の軌跡』(鹿島出版会、2009年)、『盛り場はヤミ市から生まれた』(青弓社、2013年。同増補版、2016年)など。

◆ カローラ・ハイン Carola Hein

デルフト工科大学教授(オランダ) ハンブルグ、ブリュッセルで大学卒。1995年ハンブルグ芸術上級学校にて学位取得。1995年から1999年まで東京首都大学と工学院大学で大戦後の日本都市の復興、西欧からの日本都市計画への影響等を研究。1999年から2014年までプリン・モア大学(2005年から2006年までリンカーン土地政策研究所。2007年グッゲンハイムフェローシップ)。2015年から現職。著書として、Jeffrey Diefendorf, and Yorifusa Ishida (eds.)と共編著として『Rebuilding Urban Japan after 1945』(London: Palgrave Macmillan, 2003)、単著として『The Capital of Europe. Architecture and Urban Planning for the European Union』(Praeger, 2004) 他多数。

---

(参考)

【国際都市計画史学会 (International Planning History Society)】

国際都市計画史学会は、1974年にイギリスで活動を開始した Planning History Group を母体として、1993年に設立された都市計画史分野唯一の国際学会です。25か国 150名程度の会員が在籍。2年に一度開催される大会は、会員のみならず、世界各国から200名~400名程度の参加者が集まります。当日は、都市計画史に関する研究発表セッションを中心として、大会テーマに沿ったレクチャー、開催都市を中心とした現地視察などを通して、都市計画史分野の研究者同士の議論・交流と、都市計画のあるべき姿を導いていく機会を提供しています。

2018年 18回大会横浜(日本) 7月15日~19日 (メイン会場: 横浜開港記念会館)

2016年 17回大会デルフト(オランダ) 参加者総数 472名

2014年 16回大会セント・オーガスティン(アメリカ)

2012年 15回大会サンパウロ(ブラジル)

## 公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）

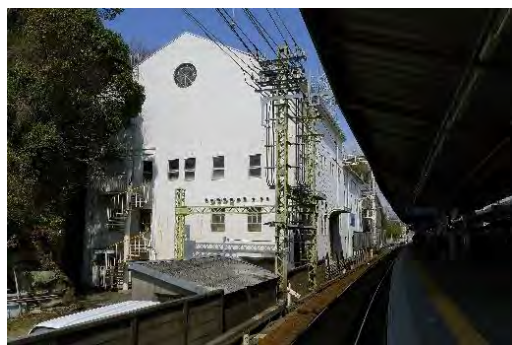
横浜市が他に先駆けて取り組んだ「歴史を生かしたまちづくり」を推進するために、昭和 63(1988)年 11 月に発足した「横浜市歴史的資産調査会」が当公益社団の前身です。

開港 150 周年を迎えた平成 21(2009)年 6 月に一般社団法人となり、その後平成 25(2013)年 4 月に内閣府認定の公益社団法人として新たにスタートしました。

当公益社団は、横浜市と二人三脚で「歴史を生かしたまちづくり」を推進し、横浜らしい景観の保全につとめ、市民・行政・専門家と連携しながら、横浜市を中心として、全国の歴史的資産の保存・活用、普及・啓発に関する各種事業を実施しています。

昨・平成 29(2017)年度は、当公益社団の第一号所有資産となった「野毛都橋商店街ビル」の所有をはじめ、「歴史を生かしたまちづくりセミナー Vol.40 震災復興橋梁 in 大岡川」の開催、「ヨコハマヘリテイジセミナー2018～光輝く近現代 歴史的建造物は宝～」の開催のほか、「コンサート in ヘリテイジ～ピアノが案内する横浜の歴史とまち vol.6」(ベリックホールにて開催)、旧湘南電鉄(京急)瀬戸変電所の構造や耐震等の調査などを行いました。

今年度も、本日の「歴史を生かしたまちづくりセミナー Vol.41」をはじめ、さまざまな事業を行ってまいります。



瀬戸変電所外観



コンサート in ヘリテイジ (ピアノ：後藤泉)

## ヨコハマヘリテイジ サポートクラブ会員募集中！

当会の活動を支えて下さる会員を募集しています。本会の趣旨に賛同して下さる方であれば、どなたでもご入会頂けます。入会をご希望される方は下記までご連絡をお願い申し上げます。  
(個人会員年会費 3,000 円、団体会員年会費 30,000 円、賛助会員 1 口 50,000 円)

## ヨコハマヘリテイジは免税団体です。

歴史的資産の保全活用を推進するために、皆様のご寄付をお願いしております。ご寄付を頂いた方には、免税証明書を発行いたします。確定申告の際に控除となります。

## 公益社団法人 横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）

〒231-0012 横浜市中区相生町 3 丁目 61 泰生ビル 405 号室  
TEL/FAX 045-651-1730  
Eメール yh-info@yokohama-heritage.or.jp

# 横浜の都市計画史とその遺産

横浜市立大学 鈴木伸治

## 1. 横浜の都市計画

横浜は計画的につくられてきた都市である。1859年の開港と開港場の建設、1866年の豚屋火事とその後の日本大通、横浜公園の建設、大棧橋、新港埠頭など港湾施設の近代化、震災復興、戦災復興など、その時代時代で様々な計画が作られ、まるで連歌をよむようにその度に改良が加えられてきた。

## 2. 「歴史を生かしたまちづくり」の歴史

横浜における歴史を生かしたまちづくりは、1970年代から議論が始まる。田村明は建築史家の村松貞次郎氏（当時東大教授）に対して「横浜は赤レンガ倉庫とドック、高島の機関庫を残さなくちゃならない」と相談し、その後大高事務所による調査が行われた。（堀勇良氏の回想）

その後、都市デザイン室の北沢猛（故人・後に東大教授）を中心に歴史を生かしたまちづくりの検討が始まり、1988年に「歴史を生かしたまちづくり要綱」が制定された。また、同年、上行寺東遺跡の保存運動などを契機に文化財保護条例が制定された。このプロセスの中では、他の都市に先駆けて土木遺産の保全などに取り組むこととなった。

## 3. 都市計画遺産研究会の「問いかけ」

2009年に都市計画学会内に「都市計画遺産研究会」（代表中島直人東京大学准教授）が設置された。彼らの問いかけは「我が国の近代都市計画が現在までに生み出してきたもの、そしてその中で将来に遺していくべきものは何か」を問い、それらを新たに提起、定義すべき「都市計画遺産」（planning heritage）という概念のもとで整理し、今後の都市づくりにおける扱い方について検討するというものである。

この計画遺産という概念は海外ではすでに一部の国で検討されている。イギリスでは、1975

年に王立都市計画協会が全面的に財政的支援を行った研究プロジェクトの成果である『Britain's Planning Heritage』（Ray Taylor etc, Routledge）が出版され、アメリカでは、アメリカ認定都市計画家協会（AICP）が1986年から2008年にかけて、アメリカの都市計画史上重要な計画や事業を対象とした National Planning Landmark Award を選定し、2007年からは都市計画が生み出した優れた街路、近隣、公共空間を選定する Great Places in America プロジェクトが実施されている。

## 4. 横浜の都市計画の遺産は何か

計画されてきた都市横浜においては、この都市計画遺産(planning heritage)という概念は極めて重要である。これまでの歴史を生かしたまちづくりの中にも同様の考え方はあり、例えば港町横浜を象徴する港湾施設を近代化遺産として残すことは横浜の都市計画の遺産を残すことでもある。また、昨年度、登録された「都橋商店街ビル」なども横浜の戦後の都市計画によって生み出された空間である。これまで十分に評価されてこなかった戦災復興期に建てられた防火建築帯の建物群についても計画遺産といえるのではなかろうか。これまでの計画を振り返り、横浜の計画の遺産とは何かを問うことで、何を残すべきか、何を引き継いでいくべきかという、歴史を生かしたまちづくりの新たな展開が見いだせるかもしれない。

### 【参考文献】

今井信二、堀勇良、「歴史を生かしたまちづくり(2)」『都市をデザインする仕事』pp233-255、横浜市立大学（報告書）

都市計画遺産研究会 HP

URL : <http://www.planning-heritage.net>

## 戦後復興のなかの共同建築 闇市から防火建築帯・防災街区まで

### 1. はじめに

- ・ 建築を個々の作品としてではなく都市を構成するものとして見る、都市建築（ある時代、ある都市に似た形式を以て多数現われるビルディングタイプ）への着目
- ・ 戦前：「囃」として存在していた近代建築と「地」としての前近代建築  
戦後：近代建築が「地」と化し、一般の人々が近代建築を手に入れた時代
- ・ 共同建築 cf. 廣瀬可一（建設省技官）「最近の共同建築」（『新建築』6巻5号、1952年）  
「昭和二十六年の都市計画界には前年に見られなかった共同建築が各都市に続々出現して、斯界の一特色をなした」  
「大体従前別戸の住宅、店舗に居住していた数人の者が異った土地の所有権、借地権其の他の地上権を適当に解決して一棟数階の大建築をなしてその中に分割居住又は営業を営むもの」

### 2. 闇市から共同建築へ

- ・ 統制経済下、公的には禁止された流通経路を経た闇物資を扱う市場 cf. 価格等統制令(1939)
- ・ 闇市の変遷  
配給・流通の崩壊、取締の弱体化による行政の黙認・協力、交通至便な空地、テキヤの存在、マーケット化  
流通の復旧、1946年春から流通・露店営業の取締強化→GHQ命令による露店整理事業（1949/8）、戦災復興区画整理事業による物理的撤去
- ・ 全国の闇市：人口4.5万以上（1940年）の全国99市に分布：戦災非戦災に関係なく
- ・ 野毛の闇市 cf. 『横浜市史II 第二巻（下）』（2000年）
- ・ 闇市のその後  
消滅、商店街化、ビル化・地下街化で内部に再生産、闇市営業者の合法所有・ビルオーナー化
- ・ 闇市の意義  
テキヤ+多様な素人露天商、大都市のインキュベーター（孵卵器）としての闇市、商業地・盛り場形成

### 3. 防火建築帯・防災街区の共同建築

- ・ 耐火建築促進法（1952～1961）、防災建築街区造成法（1961～1969）による「共同建築」  
地方都市商店街に多数現存する、1950～60年代に建てられた、3～4階建ての長屋型の「共同建築」  
ex. 沼津アーケード街（1952）、魚津市防火建築帯（1958）、三笠ビル（1959）、高岡駅前ビル（1960）
- ・ 横浜・関内の防火建築帯
- ・ 従前の敷地境界に従った縦割りの区分所有（換地や土地権利変換を行っていない）←強固な土地権利意識
- ・ 「共同建築」の衰退←高度経済成長とともに補助がなくとも個々の店舗が自力での耐火建築建設が可能に、財産処分が制約される共同建築を嫌い、個別建替えによるペンシルビルへの志向
- ・ 当事者・コンサルタント・当局による大変な努力、区分所有法（1962）や権利変換手続きを法制化した都市再開発法（1969）制定前に実現した共同建築としての評価

### 4. おわりに

- ・ 戦後復興遺産としての共同建築  
地方都市の発掘も含めて多様性を再発見していく必要→戦後都市・建築の特質解明へ
- ・ 工業化・制度化の「前夜」、計画的整備というより、土地権利関係を初めとする諸制約により結果的に実現
- ・ 特徴に応じた保全・活用の議論へ（非西欧諸国における都市の成熟へ）



## クルーズ船産業による歴史的な港町都市の変容： 都市再生プロジェクトの社会・経済的な課題\*

カローラ・ハイン<sup>\*1</sup> & フェリシタス・ヘルマン<sup>\*2</sup>  
(デルフト工科大学教授、博士<sup>\*1</sup> & ライブニッツ空間社会研究所教授、博士<sup>\*2</sup>)

### 序論

港湾都市は、古来より多くの地域における社会・文化の発展において重要な役割を担ってきた。港湾都市は物資、人、お金が移動するときの結節点であり、社会的に、或いは技術的な革新の場として長い間、人類の活動に関わってきた。港湾都市は国家的な境界を越えたコスモポリタン文化が生まれる場所といえ、都市の日常生活において、人々の移住や移入により、人々の交流が統合されてきた。

こうした特色のある港湾都市では世界を巡る物資輸送を輸送する航路と労働に関する変化が起こった。その結果、新しい社会的で空間的な構造が産み出されてきた。そこでは、金融による具体的な形態を伴う投機の実験が可能となっており、交易による港湾地域における経済活動に必要な様々な要素が都市の一部に組み込まれ、多様な都市空間が創出され、利用され、そして再利用されている。こうした開発は、都市全体として都市自身の仮設的な開発事業を誘導し、港湾の産業が急激に変化することにより都市が発展してゆく。この変化に伴い都市には新しい社会的状況が現れることになる。港湾都市では物資、資本、人を介する建築と都市の新しい潮流が顕著に見られるようになっていく。

何世紀にもわたって変化してきた港と都市との関係は、過去 10 年間でさらに新しい転換期を迎えてきた。港湾都市の歴史的な中心市街地と既存の港湾施設(既存の交通に関する都市基盤を含む)を、脱工業化した社会での活性化は、クルーズ船の乗務員や乗船客による観光産業の急速な発展を促進している。具体的には、世界中の港湾都市の社会的なエリートたちは、歴史的な港湾施設やその近くの都心部を巧みに活用し、ウォーターフロント開発を都市開発に巻き込み、都市空間の活性

化を現実化してきた。

現在見られるクルーズ船のブームは、幾つかの港湾都市の地域的な変化の利点を活用する点も見られる。その一方で、世界的規模で見れば、国の環境規制や労働関連法規の違いを超えて観光産業が運営されている。言い換えれば、都市計画に関する意思決定を行う際にクルーズ船観光は短期的な機動性が強調され、港湾都市を消費者指向の空間や場所として優先的に位置付けることを促進している。その結果、脱工業化時代であることを明確に示す決まり切った方向へと都市を導いている。港湾都市のもつ地球市民的な特徴と伝統的な異質性という特徴を押し上げ、尊重する以上のことは起こらない。

短期滞在の船旅の観光客のために、都市とウォーターフロントを再び結びつけ、都市に利益をもたらせると理由を付けて、いわゆる観光旅行のために、政治家、都市計画家や新聞社などは再開発を促進する。しかし、港湾都市に起こっている変容は、まさにエリート集団を対象としており、市民に代わって、新しい開発を、文字通り支援する労働者と移動労働者が必要とすることを無視し、都市の社会的および空間的な分断を生み出すことを導いている。その結果、都市では、社会的かつ空間的な断片化が起こっている。これまで、殆ど、こうした複雑な関係に関する論及は行われていない(Mah 2014 : 58f)。

クルーズ船の乗客は、近代の港湾都市に関する知識があるかどうかに関わらず、非常に部分的な物語に会う。つまり、再整備されたウォーターフロントは、より複雑な都市構造の中で、特に慎重に選定され管理された一部のことだけが知られるようになる。こうした考察は、クルーズ船自体とも結びついている。クルーズ船という巨大な構築物は、数千という乗客のために用意された部屋と乗務員のための部屋で構成され、楽しみと消費

に集中する限定され制御されたコミュニティの場(つまり、ゲイティド・コミュニティ)となる。船とは、一時的で消費者指向の組織化された安全な社会、というポストモダンの夢を「場がない」ことにより現実化する(Auge,1995)。

同時に、クルーズ船のイメージは船員という産業的で生産的な労働者の存在を隠す。しかし、船員たちにとって船は、「実質的に生きる場所」なのである。クルーズ船による船旅は、最近、発明されたものではない。船による娯楽旅行への対応は、港湾施設における様々な動きの一部でしかなかった。近代のクルーズ船による船旅は少なくとも 1 世紀は遡ることができる。私たちは港湾都市の都市基盤が変革される時代に生きており、脱工業化の時代における社会の変化を反映していることを考慮して、近年、伸長してきたクルーズ船による旅行について議論することになる。本稿では、裕福な人々のための娯楽から大衆現象となるクルーズ船の旅の発展の歴史について概略を述べ、旅行者は外国という場所を一望しながら隠れ家的な場所で旅行する機会について検討を行う。港湾、ウォーターフロント、そして都市の変化が 1980 年代以降、始まった。この変化は社会的エリートから巨大消費へと変化したことと結びついていると考えられる。本港では、新たな空間的で社会経済的な実例が世界中の港湾都市で出現してきたということを検討してゆく。

こうした検討した結果を説明するために、本稿では詳細に 2 つの港湾都市として、ハンブルグとジェノバの実例について言及する。結論では、都市開発における船旅による観光旅行が担うあいまいな役割を顕在化させ、空間的で社会的な変化を議論することが、なお一層必要であることを指摘する。

### 歴史：裕福な人々の娯楽旅行と港湾都市

船による娯楽旅行が始まったまさに初頭から、船旅は社会的な経済格差、国という枠組みにおける気候や文化、法律や規則・基準、そして政治を超えた課題を必然的に伴っていた。汽船が 19 世紀後半に帆船にとって代わったとき、裕福なブルジョア階級は、彼らが求めた旅行のために新しい可能性を活用しようとし、その一方、船会社は冬季

に空になる航路を穴埋めする方法としてクルーズ船の提供を始めた (Schaffer 1998: 48f)。

多くの港町では、地域の企業が船旅に関する業務を拡大し始め、他の港から訪れる船のために豪華な船とターミナルの両方を造り始めた。ハンブルグに拠点を置く船会社の Hapag は第一次世界大戦以前に大西洋を横断する航路の営業を始め、ヨーロッパからのアメリカに何百万人もの移民を運んだ。

ここで、この会社の運営責任者のアルバート・バリン (Albert Ballin) について考慮する必要がある。彼はクルーズ船旅行の発明者の一人と言える。彼の指導下で船会社は世界で初めてクルーズ船の建造を特別注文した。その船は、Prinzessin Victoria Luise 号である、この船は富裕層のため、娯楽旅行で最も水準の高い技術基準を用いた船を建造した。



< 図 1 > ジェノバ港に停泊するのクルーズ船,2012 年

プリンツェン・ヴィクトリア・ルイーゼ (Prinzessin Victoria Luise) 号は 1900 年に就航し、西インド諸島、黒海、地中海そして北海の航路に就役した。この船には 119 の一等船室が備えられており、これらの部屋には居室、バスルームに寝室が備えられていた。船はヨーロッパと米国との間で実業家達を運び、アメリカからカリブ海に向けた観光客を運んだ (New York Times, 10 August 1901, 'Henry C. Payne Here': 12)。

プリンツェン・ヴィクトリア・ルイーゼ号は他の船とは異なり、貨物や郵便を運ぶ船室がなかった。その代わりに、この船には以下のような快適

な船上生活のための設備が備えられていた。図書館、体育館、談話室 (parlour entertainment)、そしてアマチュア写真家のための暗室である (New York Times, 18 January 1901, 'New Cruising Yacht': 12)。

船上では、当時のベネズエラの (シブリアーノ・カストロ (Cipriano Castro) 大統領の歓迎会という高い水準の行事も行われた (New York Times, 24 January 1904, 'Cruise of the Prinzessin Victoria Luise': 8)。

ニューヨークタイムズ社は、著名な船旅乗客の名前と彼らの幸福な船旅について報道した (New York Times, 24 January 1904, The Victoria Luise at Jamaica': 2)。たとえば、船がジャマイカ沖で船がジャマイカ沖で偶然に座礁したときにも報道した (New York Times, 29 December 1906, 'Victoria Luise Wreck Tale': 3)。

多くの他の企業は、クルーズ船の事業は儲かる事業とみなすようになった。1909年に、フランク C クラーク (Frank C. Clark) は、ハーバグ・ライナー (Hapag liner) のクレープランド (Cleveland) 号を用いてアメリカの観光客のために世界一周旅行を運営した (New York Times, 1 June 1911, 'Rival World Cruises': 20)。

1912年までに、Hapag社は初代 Prinzessin Victoria Luise 号を引退させた。この船会社は Deutschland (ドイツランド) 号を改装して、ビクトリア・ルイーゼ号へと名称を変更した (New York Times, 1 June 1911: 20)。ここに最大で最高のクルーズ船が就航した。このクルーズ船には長く連続的な遊歩甲板があり、その長さは4分の1マイルという特徴があった。遊歩甲板は、乗客に南洋の暖かい気候を楽しむ機会を与えるために設けられた。さらに、大きな個室と公室 (例えば書斎、喫煙室、食堂、体育館、さらにヤシ園) があった (New York Times, 3 October 1911, 'Old Deutschland in Port': 6)。

ドイツでは主要な船の年中行事のキール・ウィーク (Kiel Week) のレガッタに訪問した時、バリン (Ballin) と彼の招待客が主に船を使用していた。その時、ドイツの皇帝と数多くのアメリカ人観光客を迎えていた (New York Times, 23 June 1912, 'Joys of Kiel Week Lure Americans': C3)。

実に、クルーズ船は裕福な指導者たちの娯楽のために特定の水準を提供したように見えた。1913年のある報告書から、クルーズ船は国家的な文脈の外側で役割を担ったことが大きく取り上げた。そこでは、社会-経済な違いをゆがめることを促進した。

具体的には、1913年に船が乗客を乗せてアメリカ管理下のパナマに向かっている時、パナマのチボリホテルでストライキが起こった時、Victoria Luise 2号の運行責任者は、船のウェイターが代わりにホテルで仕事をするように手配した (New York Times, 9 March 1913, 'Took Ship's Waiters Ashore': 32)。

船上における労働条件は十分に調査されていない。暗がり救命艇を移している間に水夫が死亡した。この事件は報道メディアから漠然と注目されたが、詳細については大きく報道されなかった (New York Times, 10 January 1914, 'Sailor Killed On Liner': 15)。

ビクトリア・ルイーゼ号の驚異的な成功の後、バリンは、少し裕福な観光客のために一つの船、メテオール (Meteor) 号を開発した。このことにより、ハーバグ社はクルーズ船業界において主要な船旅船会社となった (Schulz 2012)。

クルーズ船による船旅は20世紀の最初10年間で着実に業績を拡大したように思える。第一次世界大戦の後、船会社の Hamburg-Sud は、クルーズのためにカップ・ポロニオ (Cap Polonio) 号を使用した。そこでは、二等船客と三等船客のための空間が提供された。これは、対象となる乗客の幅を広げ、低予算での船旅を実現する第一歩を踏み出すことにつながった。

1923~1935年にかけて、ニューヨークタイムズ社はクルーズ船に着目し、関連記事を定期的に報道した。つまり、クルーズ船に関する記事の数は、クルーズ船に関する人々の関心を示す指標として理解できる。

ナチス政権でさえ、クルーズ船の概念を取り込んだ。ハンブルクの造船所のボルハム&フォス (Blohm & Voss) はクルーズ船を建設した。Wilhelm Gustloff (ヴィルヘルム・グストロフ) 号である。この船は「楽しみを通じた強さ (Strength through Joy)」というナチスの一組織のために建造された。このナチス組織のアルバイ

てフロント (Arbeiterfront) に属するドイツ人労働者にクルーズ船旅行を提供することが目的だった。この船では、朝6時20分に起床し、真夜中12時まで、乗客の日課は厳格に管理されていた。しかし、この船旅はナチスの宣伝作戦の一部だった。この船旅での規定に従わなかった観光客は下船後に仕事を失う危険があった (Schallenberg 2005: 10, 30)。

第二次世界大戦によりクルーズ船旅行は行われなくなった。しかし、アメリカ人は戦争終結後にクルージング旅行をいち早く取り戻した。そして、他の国の人々がこの後に続いた。1946年6月29日にカリブ海に向けてノルウェー人が所有するステラポーラス (Stella Polaris) 号が180名の乗客を乗せて出港した (New York Times, 1946, 'Luxury Ship off on Cruise Today': 33)。この船は、戦争の間はドイツに拿捕されたことで有名である。なお、この船は解放後に改装された。

クルーズ船の報道に関する第二のピークは1960~1969年の間にある。実に14,413件の記録が残っている (ProQuestによる数値)。1967年に関しても、315,000人のアメリカ人が1966年から67年の冬季にクルーズ旅行をしたことがニューヨークタイムズに報じられている。しかし、新聞報道ではクルーズ船の産業が1年につき5%という、それ以前の安定した成長が継続しなかったことも記録として読み出せる。

クルーズ船のビジネスが衰退したことは、より幅広い観光産業 (より多くの観光地へ飛行機旅行が増加している可能性を含む) の開発により、相関しているとは断言できないが、同時期に起ったと考えられよう。

### 大衆現象としてのクルーズ船による観光旅行

1980年代以降に、ウォーターフロントの再生を賞賛する計画、クルーズ船の建造、ほとんど知られていない移動労働者の空間の他、脱工業化社会における社会的および空間的に分断された地域、が現れた。こうした1980年代に起った大きな変化により、一見したところ別々の開発が相互に結びつけられた。それは、旧市街地中心部に位置するウォーターフロントの再開発とクルーズ船の成長である。空間的で、かつ社会的な新しい型が効果

的に創り出された。港湾管理者は港湾機能を都市の郊外に移転させ、コンテナ港を建設した。このことで、道路や鉄道による物資の輸送が容易になり、都市にあった在来の港は放棄された。都市のウォーターフロントとなっているかつての中心地は、この時点では静かだったが、すぐに活性化するための計画が実施される場所となった。同時に、まさにクルーズ船は伝統的に小規模なエリート集団が遠くに行くための独占的な交通手段であった。そうしたなか、クルーズ船は新しい顧客の基盤となる中産階級、新しい目的地、そして都市部に港があることに意義が見出された。新しい輸送手段と比べれば船は小さく、乗客は港湾都市の歴史的中心部から、船に乗ることができた。ところが、こうした船は小さなままではおられなくなった。すぐさま、新しい要望を船の母港となる都市に求めた。



〈図2〉再活性化したジェノバのウォーターフロントエリアでの移動労働者 (2012年)

1985年まで最大規模のクルーズ船は Carnival's Holiday 号である。46000トンでタイタニック号と同じだが、全長は727フィートで、タイタニック号の全長 (883フィート) と比べると短い。2003年に建造されたクインメリー2号は225,000トン (1,188フィート) で、巨大クルーズ船という新しい時代を切り開いた。同時に Royal Caribbean Oasis 号とその姉妹船の Allure は、それぞれ25,000トンで1,188フィートである。

これらのクルーズ船は、過去のクルーズ船よりもむしろ、タンカーやコンテナ船に似ている



(Mouawad 2013)。アルーエ (Allure) 号は、大凡 6300 人の乗客と約 2400 人の乗員を収容でき、ショッピングモールや水の公園の他、木々の間を走る滑車、そしてブロードウェイスタイルの演劇まで準備されている (Mouawad 2013)。

直近の過去 10 年間においてクルーズ船の観光客数は着実に増えていった。そして、クルーズ船による観光旅行はマスツーリズムへと展開した。2012 年、アメリカのクルーズ船は約 1700 万人の人々を休暇旅行としてエキゾチックな場所へと船旅を提供した (Mouawad 2013)。この目覚ましい成長は、新たな顧客を見つける船会社の能力を証明している。

1 つの戦略は、類似したプロフィールを持つ人々にテーマ性のある経験を提供することである。忙しい経営者達とその家族や、ヘビメタル音楽の愛好者でさえ顧客の対象となった(2013 年に TUI によって組織された)。

2010 年と 2011 年には、MSC によって、独り親とその子供たちに対して格安の船旅が提供された。ひとり親というような非伝統的な家族のニーズに対応するクルーズ船産業の姿を提示した。

クルーズ船に顧客を引きつけるもう一つの戦略は、船上で予定されている活動を越えてそれらに新たな魅力を提供することである。船会社は、航路上にある港町での乗船者の滞在プログラムをしっかりと組み立て、船上にいる顧客にみあったプログラムへと調整する。船会社は港町で下請け業者を雇うこともある。業者は短期訪問客のための旅行日程をしっかりと管理する。そこでは、博物館など地域の楽しみをもたらす安定した顧客の行動を確保する。

エリートであることを体験することや、より小さい港に適したより小さい船は未だ多く存在する。イタリアのクルーズ船会社の Costa 社 (イギリス系アメリカ人の会社だが、世界的な Carnival Cruise 社によって 2000 年に買収された) は、ドイツを基地とする 10 隻のクルーズ船 (例えば 2011 年の AIDA Sol 号) を進水させた。これら全ての船は、豪華客船を専門とする Meyer Werft 社 (ドイツの Ems 川の伝統的な造船企業) によって建造された。AIDA Sol 号には 1,100 のキャビンがあり、2,580 人の乗客と 611 人の乗務員が乗船する。より大きな AIDA クルーズ船 (AIDA Prima)

は 2015 年に市場に参入し、オープニングイベントとして、86 日の船旅を提供した。日本の三菱によって建造されたので横浜から出港し、スエズ運河を通りハンブルグに向かった。後にこの船は 7 日間の船旅を提供することになった。

クルーズ船の乗客の経験は賞賛され、広い範囲に及んで宣伝されているが、これらの船旅の全てがおとぎ話のような終わりを持つわけではない。クルーズ船業界に起った失敗に関する報道も行われた。2012 年に、The Costa Concordia 号はイタリア沿岸の Giglio の近くで座礁し、30 名の乗客が死亡した。続いて翌年、Carnival Triumph 号はメキシコ湾を数日間漂流し、乗客はアラバマのモバイル (Mobile) 港に収容されるまで不快な経験をした (Brown et al. 2013)。

これらの船舶の多くは、運用基準が低い国に登録されており、国際海事機関 (UN の一部) の安全および運航規則に従うだけで、所有者の公海での監視は事実上不可能である。これらの課題とクルーズ船に関する社会的、経済的な関連性や労働との関係については、未だ十分に研究されていない。

こうした課題と同様に、クルーズ船の多様な乗客と乗務員が脱工業化社会の港湾都市とウォーターフロントに及ぼす影響に関する研究の価値はより一層高い価値がある。港湾都市は 1990 年代から都市のウォーターフロントと港を観光拠点に転換し、港と都市を再びつなぎ直すことを目的とする祭典の場となっている。公私を問わず、推進者が提携した官民のパートナーシップにより、祝祭空間を志向のアーバンイズムという新しいビジョンが創出された (Haussermann/Siebel 1998)。ヨーロッパ文化資本プログラム (the European Capital of Culture Programme) やその他の大規模なイベントにより、彼らはそのビジョンを現実に変現し始めた。

クルーズ船による船旅が成長する以前から、かつての工業地域や港湾関連施設、倉庫を歴史的な記念建築物のように再開発する事業が実施された。ポルチモアと大阪の建築的灯台建設事業やジェノバの水族館などの消費と余暇活動の拠点整備が行われた。観光のための重要な都市基盤施設として博物館や歴史的建造物は都市の成長に伴い大いに活躍した。

直近の 10 年間で、こうした都市再開発は更に、観光客から注目を受けた。観光客は、水面から都市へと到達し、ウォーターフロント地域に新しい息吹を吹き込んだ。都市は船の乗客によりもたらされる収益を歓迎する。都市としては、乗船客が 1 回の訪問で 84 ユーロ消費し、宿泊を伴う場合には 184 ユーロ消費することを絶賛する (Freizeit und Touristik 2012, Newsletter 48: 4, 'Genua - Ertrage durch Kreuzfahrtschiffe': 1)。

旅行者の数が増えたことは、都市にとって重要な経済的な誘導効果をもたらせる。クルーズ船で来る観光客の都市で過ごす時間は限られているので、旅行者向けの商品などは短期間の滞在者の志向や期待に合致している必要がある。つまり、購入において十分に再考する時間が旅行者には与えられておらず、旅行者に対して個別に購入相談に応じるという時間のかかる消費行動はほとんどとれない。クルーズ船とは実に効率的な浮遊するスカイスクレイパー (高層建築) であり、動く小さな都市なのである。そこには独自の利権がある。そして、クルーズ船を見物する人々をウォーターフロントに引きつけた。

新しい類型の多重機能を持つ地区、全く新しい公共空間、海に関する多様なイベント、クルーズ船の就航の増加により、地域の政治家、企業、デザイナーの専門家、報道陣が賞賛する地域を活性化させるシナジー効果が生まれた。クルーズ船による船旅に対する初期の賞賛と同様に、こうした流れは、他のより複雑な都市の開発を促す。都市開発はクルーズ船産業 (非公式な経済とこの産業に従事する人々を含む) と非常に関連が深い。



<図 3> ハンブルグにおけるクルーズ船の日に  
行われた花火大会とクルーズ船 (2012 年)

船会社は、かつて何千人もの乗客の乗船地として使われていた敷地を使用する。例えば、このような歴史的な客船ターミナルは、ベニスとジェノバの MSN クルーズ船のハブとして活用されている。他に、近年の新しいターミナルはクルーズ船観光の成長の象徴として示されている。これらの新しい、都市の中央部に位置するターミナルは様々な形態を持ち、それらの多くは店舗、ホテル、または公共のイベント会場など、様々な用途に対応し、施設を季節の違いによらず、使用できるようになっている。

カナダのバンクーバーにあるターミナルのカナダプレイス (Canada Place) は、こうした種のモデルを用いたアプローチを最初に採用した例の一つである<sup>iii</sup>。さらに多くの都市は新たなターミナルをすでに建設した。その結果、我々が言うところの、新しいタイプの建築と建築デザインを主導する設計者を魅了するということが引き起された。交通、余暇に消費を賞賛し、地方で外国の訪問客にとっての魅力は、テーマを与えられた展示会や店舗で生み出される。

新たなターミナルの多くはアジアにある。そして、周遊船のための目的地としてその地域の重要性を拡張して、そのうえ新たな物語と彼らのホスト都市にとっての魅力を生み出す建築上のピーコンとしてこれらの建築物の重要性を説明することを証明する。

こうした事例の中で、アジアにおいて特別に設計された専用のターミナルの例として、日本の首都からほんの 40 マイル離れた場所で下船できる横浜大榎橋国際旅客ターミナルを挙げられる。この客船ターミナルは、1995 年に行われた国際コンペで、英国のアレハンドロ・ザエラ・ポロ (Alejandro Zaera-Polo) とファシッド・ムサヴィ (Farshid Moussavi) がこのコンペに勝利した結果である。

かつての香港空港の近くで高密度な居住地の九龍城があった地域に建設され、使用が始まったターミナルもアジアの新しいターミナルの実例である。このターミナルはノーマン・フォスターによって設計され、2013 年に使用が始まり、最も大規模な船舶が停泊できる施設である。そこには都市を 360 度にわたり見渡せる屋上庭園も備わっている (New York Times, 11 June 2013, 'Hong

Kong's Old Airport reopens": online).

新しい船のターミナルはシンガポールでも開設された。そして、中国の港湾都市では港湾での活動を急速に拡大し続け、新しい用途の施設を建設する競争状態にある。アジアの他の港湾都市の例として、中間クラスの観光客を対象とするマニラのウォーターフロント開発はすでに始まっている (Van Naerssen 2013)。クルーズ船とその乗客が増加することで、客船ターミナルは今後、港と都市を繋ぐインターフェースとなる。現在、新しい移動する人々の流れは、既存の歴史的な港湾地区や現代的に改良された新しいウォーターフロントが持つ利点を活用している。ここでいう、移動する人々とは、水夫や移民というよりむしろ観光客や、エリートや中間層の人々を指し、労働者や無一文の人々ではない。クルーズ船の旅客は、長距離の航海を回避するために速くの場所から飛行機でやってくる。

人々の移動形態は、工業化された世界において現場労働者という移動型労働者から、余暇旅行を楽しむ人々へと変化した。こうした変化に応じて、クルーズ船の観光旅行は、ウォーターフロントとその活性化に伴う消費者とを関連づけた。しかし、現場での労働は無くならなかった。それは、観光旅行は季節的に移動する労働に依存するからである。

クルーズ産業においては移動する乗組員と労働者が存在することが重要であり、これらの労働者達が占有しなければならない空間があり、クルーズ船の観光は歴史的な階級区分を引き継ぎさせることを示している。そこでは「都市の中の都市」が創り出されている。1987年にシャノン・ウォール (Shannon Wall) はクルーズ船の労働者に対する搾取の問題について公衆衛生と移民に関する問題と一緒に、すでに指摘していた (Wall 1987)。クルーズ船産業の世界的な急速な成長は、基準や規制を定める当局と他の当局との間に適用されるように見えるので、労働者の権利を引き続き脅かしている (Mouawad, 2013)。クルーズ船の乗務員に課せられた状況はとてつもない (Terry 2009)。さらに、クルーズ船産業の成長は環境に打撃を与える。

環境問題を扱う活動家達は重油と濾過されていないガソリンの使用が環境的に壊滅的な影響を与え

ることを批判する。どちらも、都市住民の健康を損なうおそれがある (De Luca, 2013)。



< 図 4 > マリッ ステーション (Stazione Marittima) とクルーズ船

国家的な規制を制定するためのいくつかの誓願が米国の米上院に提示された。つまり、クルーズ船で発生する廃水が処理される必要性が求められた。処理された汚水は、港や海水浴などを行う浜辺など制限された水域で、船から放出されてはならない。さらに、汚染水は甲殻類の生息地や珊瑚礁または他の環境に鋭敏な生物の生息地から4海里以内では放出され流されるべきではない。

この2013年の提案は2004年以降に提案された第5次の請求である (US Government, 2013)。この誓願は、特に無処置の汚水の危険性を説明している。

(9) 1週間で、3,000人乗りのクルーズ船は、約200,000ガロンの汚水を排出する。1,000,000ガロンの水はシャワーやシンク、皿洗いの水 (一般に、'中水道用水と言われている) で、8トン以上の固型廃棄物と有毒廃棄物がドライクリーニングと写真加工実験室から生み出され排出されている。

(10) アラスカの水面で移動している29隻の船に関する環境保護局の調査結果によれば、汚水の排出は1隻につき1,000トンから74,000ガロンにまで達すると報告されている。平均的には1隻につき1日で21,000ガロンの汚水を排出しているとされている。

(11) それら、クルーズ船から頻繁に直接に海のへ排出される無処置の汚水には栄養

分、危険物質、や病原体が含まれている。それらはウイルスとバクテリアを含んでいる。これらに関する規制は全く課されていない。

しかし、クルーズ船産業に娯楽を提供して気候変動を無視することは、長い目で見れば逆効果となる可能性がある。たとえば、カナダのハドソンベイ (Hudson Bay) の氷が減少すると、クルーズ船の運賃は安くなるかもしれない。多くの観光客は、氷原に生きる野生生物を見るためにハドソンベイへの船旅を期待している。もし氷が溶けてゆく (こうした気候変化の一部は船自身も原因となっている) ならば、野生生物はより一層の北方へと移動し、クルーズ船は港に注意を払わなくなるかもしれない (Stewart et al. 2009)。

クルーズ船の産業は、直接的にも間接的にも、新しい施設を要望し、強い経済的誘導による都市再開発を通じて、それぞれの場所に対して実質的な影響を及ぼす可能性がある。同時に、クルーズ船の産業は複雑な地域経済の範囲内において非常に、ひ弱な構成要素なのである。サウスカロライナ州のチャールストンでは、市民が新しい船旅ターミナルの計画案と戦っている (Severson 2013)。その理由の一環として、市民はクルーズ船産業がアメリカのアラバマ州のモバイル (Mobile) から出てゆき、港は十分なビジネスを引きつけないことを知っているからであることを挙げている (Severson 2013)。

言い換えれば、1980年代以来のウォーターフロントである港湾の再整備は、クルーズ船観光のブームと深く関係し、都市構造と社会的関係において密接に関わり合っていた。まとめると、1980年代以降のウォーターフロントとして港の再整備は、クルーズ船による観光ブームと関連づけられていて、新しい都市構造を構築することと、社会的な関連を創出する結果をもたらしてしまった。

ここで、議論より明確にするために、論点に関する新しい調査の指針を以下に示す。以下、港湾都市の分析は地理的、歴史的、空間的に互いに異なるヨーロッパの港湾都市について議論を展開する。一つは、地中海に面するジェノバ、そして北海に面するハンブルグである。これらの港町は、既存の港の持つ基礎的な構造を革新的に再利用する具体的な事例である。脱工業化時代において、

都市のウォーターフロント開発とクルーズ船開発に関する近年の有意義な変化が見られる。

## 地域の (再) 対応：ハンブルグとジェノバ

ハンブルグとジェノバは19世紀後半に国際的な移民者が出発する港町だった。これらの都市は特に大西洋を横断することにおいて重要な役割を演じた。両方の港湾都市の基本的な構造は、その役割にふさわしいものであった。これらの都市は人口構成の観点から非常に多様であり、地方都市としての底力のあるアイデンティティを持つ。近年、これらの港湾都市では機能的な港湾施設を都市の中心部から外部へと移動させ、都市内のウォーターフロントを再開発し、世界的なクルーズ船の寄港地として位置づけたことで都市活動は活性化された。クルーズ船の近年の活況は、都市の季節労働者のための都市基盤と観光旅行の両面に影響を及ぼした。

船に関するビジネスは都市を形成し、主要な船会社は本社をそれぞれの都市に設けた。ハンブルグには、かつて世界的な船会社だったハーパグ・ロイド (Hapag-Lloyd) 社とアルスター (Alster) 社が、そして、ジェノバのマリーニ (Via de Marini) にコスタ (Costa) 社がある。ハンブルグでは鉄のカーテンが崩壊した後、クルーズ船産業が急激に成長する以前に、ウォーターフロントの再整備事業がすでに始まっていた。1985年に10年間の計画と建物と土地の購入が行われた。

これらの不動産は市当局の管理下ではなく、ハンブルグセナター (Hamburg Senate) が GHS (Gesellschaft für Hafen-und Standortentwicklung) という市役所が所有する会社の管理下にある。この会社は、都市の中心部に近い388エーカーのウォーターフロント地域に港と物流を担う事業を立ち上げる役割を担った。多様なイベントやお祭りは、その地域にこれまで以上の投資と人々の来訪を意図していた。7年間の国際建築博覧会 (IBA) は2013年に完了したが、この事業に一環として、ハンブルグ市は持続的開発を促進し、港湾に近い伝統的な労働者の住宅地区の再開発を行なった。この住宅地区は多くの国からの移民労働者が生活の拠点としていた。

ハンブルグのウォーターフロントの再整備はク



ルーズ船関連の産業都市として成長することと強く結びつきながら行われた。そして、ハンブルグは2014年に、これまでで最大の50万人の乗客を記録した。2つの新しいクルーズ船旅客ターミナルは、ハンブルグに事務所を持つ、レイナー・ハインケ・ワース (Renner Hainke Wirth) 建築事務所により設計された。このターミナルは、ウォーターフロントを活性化する地域を射程にとり入れている。エルベ川はこれらのターミナル機能を持つ地区と港湾作業を行う地域とを分離している。仮設的な構造のハンブルグ・クルーズセンター (Hamburg Cruise Centre) である。ハーフェンシティ (HafenCity) は歴史地域と近年再生された旧倉庫群地区に隣接し、そこは今やレジャーと教育の地域となり、新しい複合機能を備えた都市となっている (図5)。第二クルーズ船ターミナルの、ハンブルグ・クルーズセンターのアルトナ (Hamburg Cruise Centre Altona) は2011年に使い始められた (図6)。そこは、生き生きとした西部地域にあり、たくさんの人が毎週おとずれる魚市場の近くで、観光客にも人気がある。この建物の屋根に、一般の人々が登ることができ、船舶と河川景観を眺望することができる。他に快適な空間は川に沿っている。同様に、建築的な観点からは、ヘルツォーク&ド・ムーロン (Herzog de Meuron) がデザインしたエルブフィルハーモニー・ハンブルグ (Elbphilharmonie) のような建築作品もある (図7)。多くの用途施設からなるウォーターフロントの開発は、地方住民によるものではなく、観光客が絶え間なく当地を訪問することに依拠している。2008年以降、2年ごとに開催されるクルーズ船の日のようなイベントは大規模なイベントで観光客に絶賛されている。

2012年には7隻のクルーズ船 (2隻のアイダ (Aida) 号とクインメリー二世 (Queen Mary II) 号を含む) は、ハンブルグの都市のスカイラインを背景に、エルベ川をパレードした。パレードでは、花火が空を彩り、照らされた。そして、ウォーターフロントでは市民と観光客が巨大なパレードとともに眺めた。こうした出来事は新しい都市空間の時代を証明している。ウォーターフロントの再開発とクルーズ船による船旅の組合せが特に明確に示されている。クルーズ船による観光産業の成長に伴い新しい移民のタイプが生まれたこと

は、旅行者と労働者、それぞれの人々の間で、第三旅客ターミナルの建設に関する議論を導いた。市当局は、このような建物が当時の要望を一致させるだけでなく、クルーズ船による観光客の増加を促した。この開発事業が市民やクルーズ船の労働者にとって何を意味するのかは、未だ判然としていない。



<図5>ハーフェンシティでのクルーズ船



<図6>アルトナクルーズ船旅客船ターミナル



<図7>エルベ川とエルベ交響楽団のホール

ジェノバでは、展覧会やイベントを通じて、これまで形態的に切り離されていたウォーターフロント地区と背後の市街地を再び結びつけるための予算を講じた。この中に、2004年の資産文化に関するイベントも含まれている。2004年に Culture 行事の Capital を含むこと。

1990年代には古くからの港が放棄された。港湾機能は約10km西へと移転され、ジェノバの自治体は歴史地区の再建を始めた。市当局は歴史的市街地を再生した。これは開発途上国から来た移民のために居住地を整備することであった。移民は、大多数の高齢者を支える仕事に従事してきた。旧市街地はの格安の住宅は、エラスムス制度による国際的な学習プログラムを採っている学生達を引きつけた。旧市街地の修復事業により、新たな人材と投資が入ってきた。旧市街地の宮殿は現在、公共空間として一般に開放されている。さらに、ユネスコはストラダ・ノヴァ (Strada Nova)、現在のガリバルディ通り、のルネッサンスの時代の建築物群を世界遺産に登録した。

ジェノバ港の再活性化は歴史的市街の保存と再整備とを結びつけ、港の遊歩道と古の時代の宮殿の個性が強調された。こうした事業は、世界的にも著名な建築家のレンゾ・ピアノが監修する新しい建築が示す対比的な関係をも示した。1999年から2007年かけて市当局は歴史的な船舶のターミナルである客船ターミナル (Stazione Marittima) を再整備した。この場所から実に多くの移民がアメリカに渡った。この事業は、都市の再開発事業の一環としても、G8サミットのためでもあった。



(図8) ヴィルヘルム・グストロフ号

このターミナルが再開したとき、フェリーと当時増加していたクルーズ船に使われるようになった。この新しくなった港湾施設から旧市街地中心部へのアクセスが良くなり、そして、ウォーターフロントにある新しい観光施設 (例えば、水族館、生物圏の他レンゾ・ピアノが設計した造船所のクレーンのような Bigo) とも結びついた (図9)。

1992年にコロンブス祭のために、ジェノバはポルタ・デル・モロ (Porta del Molo) にあるかつての綿の倉庫を改修し、公共一般に公開した。それ以来、2012年の471,245からほぼ800,000まで、ここの船旅観光客の数字は、2倍になった。ジェノバ市の市長のマルコ・ドリアは新しい観光を経済的効果の観点から歓迎し、市当局は、こうした変化を維持するために次の事業を承認した。市のアフレスコ (Affresco) 計画とは、再びレンゾ・ピアノによって作成され、古くからの港とボルトリ (Voltri) にある新港を統合しようとするものであった。この計画では、高速道路と海上空港、後背地にある鉄道線路からの連携を刷新し、拡大する提案が含まれていた。この建設的な計画がたとえ受け入れられるとしても、この大規模な建築上の事業はまだ実行されていない (Hillmann 2011b)。



<図9>ジェノバのウォーターフロント地区

こうした新しい構築環境はクルーズ船観光とも部分的に関連する。コスタク・ルイス (Costa Cruis) 社は「娯楽的教育の経験」と呼ばれる水族館を経営している。このことは、ウォーターフロントの現代的な管理構造の一例でしかないが、建築、政治、ビジネスがより深く絡み合う事例であり、都

市の交通と都市開発に関わる物語の実例なのである。

## 結論：古い交通施設を使う新しい交通

ジェノバやハンブルクのような港湾都市では、これらの都市の空間的・社会的組織の観点から、新しい人々の交易の類型を記録し、最近の大規模なクルーズ船観光の発展に伴う歴史的なウォーターフロント地域の変容を見ることができる。

現在の空間的な変化は、社会的・経済的な再構築と分極化と共に展開している。この展開は、より一層国際化される労働市場とも関係がある。これらは、クルーズ船による旅行産業を支える低賃金労働を認めることになり、この分野は今後、より一層、研究される必要がある。クルーズ船では、季節的に移動する乗組員に対してその船が登録されている場所にある船会社は給料を支払う。こうした乗組員は、海上輸送という移動性を体験する富裕な観光客のために働いている。港湾都市はそれ自体、新しい経済を発展させ、食物、お土産、多様な役務を短期の観光客に提供するために発展させた。この経済は、部分的に移動労働者と日雇い労働者に依存している。ハンブルグでは、移動する日雇いの季節労働者は港で仕事を求め、不安定な雇用の元で最小限の報酬を受ける(TAZ 2011)。

ジェノバでは不安定な移民労働者達が非公式な経済圏において港湾施設と観光産業のために働いている。移住者の国を越えたネットワーク、送金による貨幣価値の保、そして、情報の交換は労働者の定常的な移動と観光客の流れとは対比的である。最も多くの移動労働者は、労働集約型の産業、つまり観光客を束縛した産業で働いている。労働者の一部はきれいな船で働くが、他には、旅行代理店、都市のガイドとして働く。都市学に関する文献は、クルーズ船の産業が生み出す詳細な物理的な変更を強調する。

ところが、社会的規模の都市的な変容はほとんど報告されておらず、分析もなされていない。象徴的なものと物質的な様々な種類の関連を調査した研究はほとんど行われていないが、クルーズ船産業を通じた港湾都市の変革が推進されている。要約すると、以下のように言える。

船会社と市役所はともに、巨大な船を都心に戻して、ウォーターフロントに面する歴史的な都市の中心市街地とその都市の再開発事業を見世物にすることを考えていた。巨大な実務的な船が物資を運び届け、別の物資を送り出す場所が都市の中心部にあった。今や、巨大な水平的なスカイクレイパーであるクルーズ船が再活性化された古い港に旅行者を運んでゆく。古くからの労働と余暇のパターンの代わりに、クルーズ船の産業は、新しい移動性のある通路とネットワークを確立している。そこで、クルーズ船は世界的に展開するコンテナ輸送が確立した後に放棄された都市の港を経済的に甦らせることを助けている。時々、一部の市民はこうした都市全体の構造の変容に関して疑問を呈する。つまり、政治家、プランナーと企業家達はこうした変容に賛同し、それらを助長しようと探求する。

ところが、ベニスのような都市の一般的な住民はこうした流れに対して抗議するための組織を、しばしば、立ち上げることとなる。ベニスでは、毎日、クルーズに反対する気持ちが強く市民自身が海に飛び込み、カナレレジュデッカ (Canale Giudecca) とサン・マルコ (San Marco) を航行する9つかそれ以上の船舶の通過を妨げることを望んでいるくらいである (Corriere del Veneto 2013)。反クルーズ船の団体である「No Grande Navi」と「No Global」は、船の振動がヴェネツィアの歴史的建造物に損害を与えていると主張し、巨大な船が水入れ替えることにより市街地のある島の水位が上昇していると主張している (Pichler 2012)。抗議する人々、そしてベニスの変化する生活環境に関するピッチラー (Pichler) のドキュメンタリーがあり、そして多くの住む住民らが都市政策から隔離されていると感じているという警告もある(前掲)。計画者達は、一部の裕福な訪問客の一時的な欲望に賛同し都市生活の質に関して無視することを、こうした人々は恐れている。このような抗議や反論があるにもかかわらず、クルーズ船観光の計画された増加は都市のウォーターフロントに関する総合的な変化が続くであろうと考えられる。

都市の行政当局が観光客と(一部の)地元住民のためにウォーターフロントにアクセスしやすくするために水面を埋め立て、再定義したことにより、

港湾地区は世界の人々がよく知る場所へととなっていった。しかし、ここで、地方自治体がすべきことは、地域住民と観光客の利益のために新たなタイプの移住者が存在するという潮流を統合する方法を見出すことなのである。

クルーズ船観光は、このように、新しい問題と古くからある課題を投げかける。課題とは、歴史的に分離されてきた人々の集団に関する問題である。都市の中の都市という課題もある。そして、それらに関連する多くの移動性を持つ住民の流れなのである。港湾都市の物理的な環境の変化はクルーズ船産業により引き起こされ、ウォーターフロントと港湾都市に関わる物語が変化している。

世界や地域の指導者、政治家、船会社、そして環境専門家達はクルーズ船旅行者の需要を導き出すためにウォーターフロントと都市を変化させ、クルーズ船観光自体の変化を誘導するためにも、クルーズ船を利用している。そこでは、市民と労働者、移住労働者の都市空間と市民生活および労働条件が書き直され続けている。

## Bibliography

- Appadurai, A. (1990) 'Disjuncture and Difference in the Global Cultural Economy'. *Theory, Culture & Society*, 7: 295-310.
- Appadurai, A. (1996) *Modernity at Large*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Augé, M. (1995) *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Brooklyn, NY: Verso.
- Bamberger, W. (1967) 'Cruise Ship Lines Disappointed by Winter Season: Big Increase Not Expected', *New York Times*, 2 April.
- Braudel, F. (1982) *The Wheels of Commerce: Civilization and Capitalism 15th -18th Century*. New York: Harper & Row.
- Breen, A. and Rigby, D. (1996) *The New Waterfront*. London: Thames and Hudson.
- Broeze, F. (1985) 'Port Cities', *Journal of Urban History*, 11: 209-225.
- Bruttomesso, R. (ed.) (1993) *Waterfronts. A new frontier for cities on water*. Venice: Centre for Cities on Water.
- Castells, Manuel (1996) *The Information Age*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Corriere del Veneto (2013) 'Grandi navi, tensione in laguna e i No Global si buttano in acqua', 21 September. Available at: <http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/notizie/cronaca/2013/21-settembre-2013/grandi-navi-striscioni-spray-blitz-no-global-aeroporto-2223222791787.shtm> l. (Accessed on 15 January 2015).
- Curtin, P. D. (1984) *Crosscultural trade in world history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- De Luca, D. (2013) 'La questione delle grandi navi a Venezia'. Available at: <http://www.ilpost.it/davidedeluca/2013/08/22/la-quest>

- ione-delle-grandi-navi-a-venezial/ (Accessed on: 26 December 2014).
- Dörfler, T. (2011) 'Antinomien des (neuen) Urbanismus', *Raumforschung und Raumordnung*, 69: 91 – 104.
- Freizeit und Touristik GmbH (2012) *Newsletter Kreuzfahrt 48* (20 June 2012). Available at: <http://www.kreuzfahrt-forschung.de>. (Accessed on: 26 December 2014).
- Harvey, D. (2001) *Spaces of Capital*. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Häußermann, H. and Siebel, W. (1998) 'Festivalisierung der Stadtentwicklung', *Werk, Bauen + Wohnen*, June: 20-29.
- Hayuth, Y. (1982) 'The port-urban interface: an area in transition', *Area*, 14: 219-224.
- Hein, C. (2006) 'European spatial development, the polycentric EU capital, and eastern enlargement', *Comparative European Politics*, 4: 253-271.
- Hein, C. (ed.) (2011) *Port Cities*. London: Routledge.
- Hein, C. (2013) 'Modern Cities: Interactions: Port Cities' in P.Clark (ed.) *Oxford Handbook of Cities in World History*. Oxford and New York: Oxford University Press.
- Hein, C., Hillmann F. (2013) 'The Missing Link: Redevelopment of the Urban Waterfront as a Function of Cruise Ship Tourism', in: *Portus*, 26, Venice: RETE.
- Hillmann, F. (2008) 'Big ships at the horizon and growing fragmentation at home. Genoa's transformation of the urban landscape', *Erldkunde*, 62 (4): 301 – 316.
- Hillmann, F. (2011b) 'Grosse Schiffe am Horizont und Fragmentierung zuhause. Stadtentwicklung in Genua, Leipzig: Leipzig Institut für Länderkunde.
- Hooydonk, E. V. (2009) 'Port City Identity and Urban Planning', *Portus*, 18: 16-23.
- Hoyle, B. S. (1989) 'The Port-City Interface', *Geoforum*, 4: 429-435.
- Hoyle, B. S. (ed.) (1996) *Cityports, Coastal Zones, and Regional Change*. Chichester: Wiley.
- Hoyle, B. S. & Hilling, D. (eds) (1984) *Seaport Systems and Spatial Change: technology, industry and development strategies*. Chichester: Wiley.
- Mah, A. (2014) *Port cities and global legacies*. Palgrave Macmillan, London.
- Mouawad, J. (2013) 'Too Big to Sail? Cruise Ships Face Scrutiny', *New York Times*, 27 October.
- King, A. D. (1984) 'The social production of building form', *Environment & Planning D*, 2: 429-448.
- Kokot, W. (2009) *Port Cities as Areas of Transition: ethnographic perspectives*. Bielefeld, Germany: Transcript.
- Lefebvre, H. (1974) *La production de l'espace*. Paris: Editions Anthropos.
- Pedemonte, E. and Tagliasco, V. (2006) *Genova per chi*. Genoa: Fratelli Frilli Editori.
- Pichler, A. (2012) 'Das Venedig-Prinzip', documentary film. Available at: <http://venedigprinzip.de/?lang=en>. (Accessed on 15 January 2015).
- Sassen, S. (ed.) (2002) *Global Networks, Linked Cities*. New York: Routledge.
- Schaefer, C (1998) 'Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane', *Nuernberger Wirtschafts- und Sozialgeographische Schriften*, 51.
- Schallenberg, C. (2005) *KdF · Kraft durch Freude*. Bremen: Universität.
- Severson, K. (2013) 'This Charleston Harbor Battle Is Over Cruise Ships', *New York Times*, 19 February.
- Stewart, E. J. and A. Tivy, S. E. L. Howell, J. Dawson and D. Draper (2009) 'Cruise Tourism and Sea Ice in Canada's Hudson Bay Region', *Arctic*, 63: 57-66.
- TAZ (2011) 'Hire und Fire im Hafen. Der

Gesamthafenbetrieb hat über Jahre hinweg Tagelöhner beschäftigt', 20 September. Available at: <http://www.taz.de/!77996/>. (Accessed 15 January 2015).

Terry, W. C. (2009) 'Working on the Water: On Legal Space and Seafarer Protection in the Cruise Industry', *Economic Geography*, 85: 463-482.

US Government (2013). 'Clean Cruise Ship Act of 2013', 113th Congress, 2013-2015.

Van Naerssen, T. (2013) 'Urban Development and Globalization: The Case of the Cebu International Port in Central Philippines'. Paper presented at the session: 'Big ships on the horizon and social and spatial fragmentation at home – port cities as emblematic places of urban transformation', RC21-conference, Berlin, 29 August 2013.

Vicari Haddock, S. and Moolaert, F. (2009) *Rigenerare la città*, Bologna: Il Mulino Ricerca.

Wall, S. J. (1987) 'Letter to the Editor: For the Crew of a Cruise Ship, It's Anything but a "Love Boat"', *New York Times*, 24 October.

Zukin, S. (2010) *Naked City*, Oxford: Oxford University Press.

[\\*Note on this article](#)

本論考は、本国際学術会議の記録の一部として下記文献に掲載されたカローラ・ハイン&フェリシタス・ヒルマン(Carola Hein and Felicitas Hillmann)による"The Missing Link : Redevelopment of the Urban Waterfront as a Function of Cruise Ship Tourism"の原著論文として引用し、北尾靖雅が日本語に翻訳した。

<元著書名>"Waterfronts Revisited : European ports in a historic and global perspective", Edited by Helleni Porfyriou, Marichela Sepe, Routledge, 2017

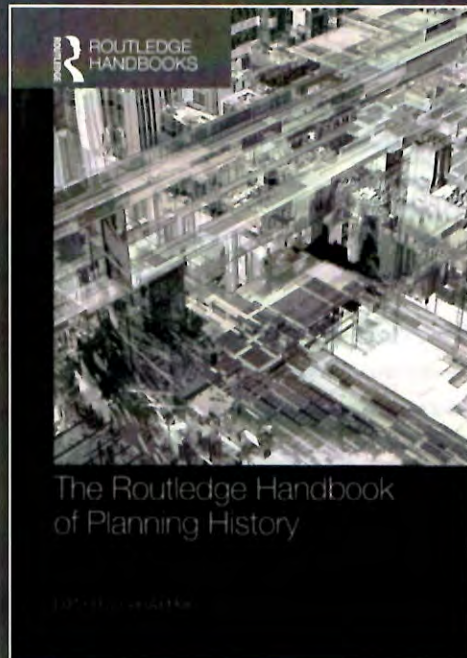
---

<sup>1</sup> プログエスト新聞歴史資料 (ProQuest Historical Newspapers) で「クルーズ船」を検索した。1930年から1939年にかけて12,852件の記事があり、記事数のピークは1935年だった。

<sup>2</sup> プログエスト新聞歴史資料 (ProQuest Historical Newspapers) で1960年から1969年にかけて14,413件の記事があった。クルーズ船に関する記事数は、2000年から2009年にかけてやや少なく、約5,037件だった。

<sup>3</sup> See <http://www.canadaplace.ca>.





December 2017: 254 x 178: 520pp

Hb: 978-1-138-85698-1 | £165.00 | \$220.00  
eBook: 978-1-315-71899-6 | £39.99 | \$54.95

#### About the Editor:

**Carola Hein** is Professor and Head of the History of Architecture and Urban Planning Chair at TU Delft, the Netherlands. She is the author and editor of several books, including the editor of *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*, contributor to *Reflections on Urban, Regional and National Space* by Nishiyama Uzo, and co-editor of *Cities, Autonomy and Decentralization in Japan*. She serves on the boards of the International Planning History Society, the Society for American City and Regional Planning History, and the Urban History Association. She is a member of the editorial boards of *Planning Perspectives* and the *Journal of Urban History*.

**20% Discount For IPHS Attendees!**

## The Routledge Handbook of Planning History

Edited by **Carola Hein**, Bryn Mawr College, USA

*Handbook of Planning History* offers a comprehensive interdisciplinary overview of planning history since its emergence in the late 19th century, investigating the history of the discipline, core writings, key people, institutions, vehicles, education, and practice. Combining theoretical, methodological, historical, comparative and global approaches to planning history, the book explores the state of the discipline, its achievements, shortcomings, and challenges. A foundation for the discipline and a springboard for scholarly research, the book explores planning history on an international scale in forty-two chapters, providing readers the unique opportunities for comparison.

**20% Discount Available - enter the code GHU06 at checkout\***

Hb: 978-1-138-85698-1 | £132.00 | \$176.00

eBook: 978-1-315-71899-6 | £32.00 | \$43.96

*\* Offer cannot be used in conjunction with any other offer or discount and only applies to books purchased directly via our website.*

*To request a copy for review, please complete our online form: [pages.email.taylorandfrancis.com/review-copy-request](http://pages.email.taylorandfrancis.com/review-copy-request)*

 **Routledge**  
Taylor & Francis Group

 **Taylor & Francis Group**  
an informa business

**For more information visit:**  
[www.routledge.com/9781138856981](http://www.routledge.com/9781138856981)



## Table of Contents:

Acknowledgements

Notes on Contributors

**Chapter 1:** The What, Why, and How of Planning History, *Carola Hein*

**Part I: Writing Planning History: Agents, Theories, Methods, and Typologies**

**Chapter 2:** The Pioneers, Institutions, and Vehicles of Planning History, *Stephen V. Ward*

**Chapter 3:** Interdisciplinarity in Planning History, *Nancy H. Kwak*

**Chapter 4:** Planning History and Theory: Institutions, Comparison, and Temporal Processes, *André Sorensen*

**Chapter 5:** The History of Planning Methodology, *Peter Batey*

**Chapter 6:** Biographical Method, *Robert Freestone*

**Chapter 7:** Planning Diffusion: Agents, Mechanisms, Networks, and Theories, *Stephen V. Ward*

**Chapter 8:** Global Systems Foundations of the Discipline: Colonial, Postcolonial, and Other Power Structures, *Robert Home*

**Part II: Time, Place, and Culture: From Euro-American to Global Planning History**

**Chapter 9:** The Ancient Past in the Urban Present: The Use of Early Models in Urban Design, *Michael E. Smith and Carola Hein*

**Chapter 10:** Writing Planning History in the English-Speaking World, *Robert Freestone*

**Chapter 11:** Key Planning Histories of the Developing Western Tradition from the Mid-19th Century to the Early-20th Century, *David Massey*

**Chapter 12:** Urbanisme, Urbanismo, Urbanistica: Latin European Urbanism, *Javier Monclús and Carmen Díez Medina*

**Chapter 13:** Urbanisme and the Francophone Sphere, *Clément Orillard*

**Chapter 14:** The German Traditions of Städtebau and Stadtlanschaft and Their Diffusion Through Global Exchange, *Celina Kress*

**Chapter 15:** Planning History in and of Russia and the Soviet Union, *Maria Taylor and Irina Kukina*

**Chapter 16:** From Urbanism to Planning Process: Convergences of Latin American Countries, *Maria Cristina da Silva Leme and Vera Lucia F. Motta Rezende*

**Chapter 17:** Southeast Asia: Colonial Discourses, *Abidin Kusno*

**Chapter 18:** Postcolonial Southeast Asia, *Abidin Kusno*

**Chapter 19:** Idioms of Japanese Planning Historiography, *Carola Hein*

**Chapter 20:** The Uses of Planning History in China, *Daniel B. Abramson*

**Chapter 21:** Planning Histories in the Arab World, *Éric Verdeil and Joe Nasr*

**Chapter 22:** Africa's Urban Planning Palimpsest, *Susan Parnell*

**Part III: Sites and Dynamics: Issues, Movements, Themes, and Debates**

**Chapter 23:** Politics, Power, and Urban Form, *David Gordon*

**Chapter 24:** Planning for Economic Development, *Richard Hu*

**Chapter 25:** Planning for Infrastructure: Lifelines, Mobility, and Urban Development, *Domenic Vitiello*

**Chapter 26:** Ports and Urban Waterfronts, *Dirk Schubert*

**Chapter 27:** Urban Segments and Event Spaces: World's Fairs and Olympic Sites, *John R. Gold and Margaret M. Gold*

**Chapter 28:** Public Health and Urban Planning: Intertwined Histories, *Russ Lopez*

**Chapter 29:** Urbanism, Housing, and the City, *Cör Wagenaar*

**Chapter 30:** Global Suburbanization in Planning History, *André Sorensen*

**Chapter 31:** Opposition, Participation, and Community-Driven Planning Histories, *Dirk Schubert*

**Chapter 32:** Livability and Environmental Sustainability: From Smoky to Livable Cities, *Dieter Schott*

**Chapter 33:** Disasters: Recovery, Re-planning, Reconstruction, and Resilience, *Peter J. Larkham*

**Chapter 34:** A History of Heritage Conservation in City Planning, *Jyoti Hosagrahar*

**Part IV: Futures**

**Chapter 35:** Educating Planners in History: A Global Perspective, *Christopher Silver*

**Chapter 36:** The Imprint of History in the Practice of City and Regional Planning: Lessons from the Cincinnati Case, 1925–2012, *Eugene L. Birch*

**Chapter 38:** Death of the Author, Center, and Meta-Theory: Emerging Planning Histories and Expanding Methods of the Early 21st Century, *Tom Avermaete*

**Chapter 39:** Future Narratives for Planning History, *Stephen J. Ramos*

Index

## Order your books today...

All of our books are available to order direct. Alternatively, contact your regular supplier.

### IF YOU ARE IN THE US/CANADA/LATIN AMERICA:

Telephone: Toll Free 1-800-634-7064  
(M-F: 8am-5:30pm)  
E-mail: [orders@taylorandfrancis.com](mailto:orders@taylorandfrancis.com)  
Online: [www.routledge.com](http://www.routledge.com)

#### Sales Tax/GST:

Residents of AZ, CA, CO, CT, FL, GA, KY, MA, MD, NJ, NY, PA, TN, TX and VA please add local sales tax.

Canadian residents please add 5% GST.

#### Postage:

**US:** Ground: \$5.99 1st book;  
\$1.99 for each additional book  
2-Day: \$9.99 1st book;  
\$1.99 for each additional book  
Next Day: \$29.99 1st book;  
\$1.99 for each additional book

**Canada:** Ground: \$7.99 1st book;  
\$1.99 for each additional book  
Expedited: \$15.99 1st book;  
\$1.99 for each additional book

**Latin America:** Airmail: \$44.00 1st book;  
\$7.00 for each additional book  
Surface: \$17.00 1st book;  
\$2.99 for each additional book

### IF YOU ARE IN THE UK/REST OF WORLD:

Telephone: +44 (0) 1235 400524  
Fax: +44 (0) 1235 400525  
E-mail: [tandf@bookpoint.co.uk](mailto:tandf@bookpoint.co.uk)  
Online: [www.routledge.com](http://www.routledge.com)

#### Postage:

**UK:** 5% of total order  
(£1 min charge, £10 max charge).  
Next day delivery +£6.50\*

**Europe:** 10% of total order  
(£2.95 min charge, £20 max charge).  
Next day delivery +£6.50\*

**Rest of World:** 15% of total order  
(£6.50 min charge, £30 max charge).

\*We only guarantee next day delivery for orders received before noon.

### Library Recommendation

Ensure your library has access to the latest publications. Contact your librarian with details of the books you need and ask them to order a copy for your library.

### Complimentary Exam Copy Request

To order a complimentary exam copy, please visit:  
[www.routledge.com/info/compcopy](http://www.routledge.com/info/compcopy)

Prices and publication dates are correct at time of going to press, but may be subject to change without notice.

Our publishing program continues to expand so please visit our website to stay up-to-date.

[www.routledge.com](http://www.routledge.com)



# 歴史を生かしたまちづくり相談室のご案内

公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）では、横浜市と連携し、歴史的建造物の保全活用など歴史を生かしたまちづくりに取り組んできました。

近年、歴史的建造物を取り巻く状況は大きく変化し、所有者の抱える悩みも複雑化し、深刻になっています。これらの状況を踏まえ、きめ細やかな所有者支援を行うため、公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）内に「歴史を生かしたまちづくり相談室」を開設しました。主に歴史的建造物の所有者を対象として、専門家や関係活動団体、行政が連携し、具体的な対応策について提案していきます。

相談は無料で、どなたでもお申込みいただくことができますので、お気軽にご利用ください。

## 1 相談方法

ヨコハマヘリテイジのホームページに直接入力又は、裏面の相談シートに必要事項を記入の上、郵送、Eメール、ファクシミリにより公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）にお申込みください。また、毎週水曜日には電話による相談も受け付けます。

送付先	公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）内 「歴史を生かしたまちづくり相談室」係
電話	045-651-1730 ※毎週水曜日 午前10時から午後3時まで（年末・年始・祝日を除く）
F A X	045-651-1730（随時）
Eメール	yh-info@yokohama-heritage.or.jp（随時）
郵送	〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル405号室（随時）

## 2 相談内容の例

- ・ 自宅は古いですが、歴史的価値があるのか分からないので調べてほしい。
- ・ 建物は残したいが、相続が発生すると家族で持ち続けることが困難なので、よい方法はないか。
- ・ 歴史的建造物の改修を任せられる腕の良い職人を教えてほしい。 など

## 3 対応方法

受け付けた相談については、専門家、ヨコハマヘリテイジ事務局員、横浜市都市デザイン室職員等が内容を検討の上、相談内容にお応えします。また必要に応じて、現地確認や詳細のヒアリングなどのため、ヨコハマヘリテイジからアドバイザーを派遣する場合があります。

## <公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）>とは・・・

歴史的建造物に係る専門家等の団体。昭和63(1988)年に「横浜市歴史的資産調査会」として発足して以来、横浜市と連携して歴史的建造物の調査や保全活用に関する調査研究のほか、セミナーや見学会等の普及啓発などを行っています。平成25年度からは公益社団法人となりました。  
(ホームページ) <http://www.yokohama-heritage.or.jp/>

## ○問合せ・連絡先

公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）内「歴史を生かしたまちづくり相談室」係  
電話・FAX: 045-651-1730（月・水・金） Eメール: yh-info@yokohama-heritage.or.jp

横浜 歴史を生かしたまちづくり相談室 相談シート

送付先：公益社団法人横浜歴史資産調査会（YOKOHAMA HERITAGE）

電話：045-651-1730（※毎週水曜日午前10時から午後3時まで・年末年始祝日を除く）

FAX：045-651-1730

郵送：〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル405号室

フリガナ		記入日	平成	年
お名前			月	日
ご住所	〒			
	区			
	(マンション等・号室)			
電話				
FAX				
E-mail				
連絡方法	相談室から連絡する場合に都合の良い連絡方法に○をつけてください。 電話 FAX E-mail 郵送 その他 ( )			
相談対象 建造物の 概要	所在地	区		
	種別	社寺	西洋館	近代建築 古民家 その他
	建物所有関係	本人所有	家族所有	借家 その他
	土地所有関係	本人所有	家族所有	借地 その他
相談内容		歴史的建造物として価値があるか知りたい。		
		改修や補修についてアドバイスを受けたい。		
		指定や認定、支援制度等について詳しく知りたい。		
		その他		

※詳細な相談内容は別紙にてご連絡ください。[別紙 なし あり( 枚)]



# 歴史を生かしたまちづくりファンド

*Pride of Yokohama*

みんなで守ろう 歴史的資産はヨコハマの宝



YOKOHAMA HERITAGE

公益社団法人 横浜歴史資産調査会



# 歴史を生かしたまちづくりファンド

Pride of Yokohama

みんなで守ろう 歴史的資産はヨコハマの宝

## 「ご寄附のお願い」

今日では、歴史的建造物等の地域遺産を生かしたまちづくりが全国各地で盛んに行われるようになりました。その結果、そのまちらしい景観や豊かな住環境が生まれています。また、地域遺産を観光資源として活用することによって交流人口が増加し、地域の活性化にも貢献しているのです。

このような仕掛けを我が国で最初に行ったのは、まぎれもなく我がまち「横浜」です。昭和63年、横浜市が全国に先駆けて「歴史を生かしたまちづくり要綱」をつくり、歴史的資産の保全、活用を積極的に図っていく「歴史を生かしたまちづくり」事業を開始しました。その成果は、横浜らしい都市景観の創出と賑わいをもたらし、皆さまが明るく楽しく歩けるまちをつくり上げました。

ところが、約30年が経過した今日、由緒ある歴史的建造物の取り壊しが相次いでいます。私たちの「宝」である歴史的資産をこれ以上失うことは、横浜の誇りを失うことでもあります。

横浜歴史資産調査会は、市民、行政、企業、専門家等が力を合わせ、大切な歴史的資産を守り、次世代へと受け継いでいくための新たな仕組みづくりに取り組みます。そして、新たな仕組みの基盤とするべくファンドを創設しました。

貴重な歴史的資産の危機に際し、即座に対応するためには、「歴史を生かしたまちづくりファンド」が必要不可欠です。

「歴史を生かしたまちづくりファンド」は皆さまのご寄附によって成り立ちます。横浜を愛する皆さまのご寄附をぜひお願いいたします。

「歴史を生かしたまちづくりファンド」は、歴史的資産等の調査、修理、取得、管理、啓発等に関するプロジェクトに使用いたします。

当法人は内閣府認定の公益社団法人であり、免税団体です。「歴史を生かしたまちづくりファンド」への寄附金は、税法上の優遇措置（寄附金控除）を受けることができます。

皆さまの温かいご支援を宜しくお願い申し上げます。

## 本会へのご寄附は、免税扱いです。

公益社団法人横浜歴史資産調査会は内閣府認定の公益社団法人です。本会への寄附金は「特定公益増進法人」に対する寄附に該当し、税法上の優遇措置が適用されます。

### ■個人様からの寄附金の場合

#### ・所得税

本会は平成25年10月22日付で5年間、内閣府より税額控除に係る証明書を取得しており、「所得控除」または「税額控除」いずれかの適用を選択することができます。

#### ・個人住民税

神奈川県及び横浜市にお住まいの方は、個人住民税における寄附金税額控除の適用を受けることができます。

\*詳細につきましては、事務局で案内書をご用意しております。

### ■法人様からのご寄附の場合

「特定公益増進法人」に対する寄附金に適用される以下の算式で算出される金額が一般寄附金とは別枠で損金算入できます。

\*別枠での損金算入額=(下記イ+下記ロ)×1/2

イ=事業年度終了時における資本金等<sup>※1</sup>の額

(ゼロに満たない場合はゼロ)×事業年度の月数/12×3.75/1000

※1：資本金等=資本金+資本積立金

ロ=その事業年度の所得の金額×6.25/100

\*詳細は、事務局でご説明させていただきます。

個人：一口3,000円 団体・企業等：一口100,000円

振込先：横浜銀行 県庁支店 普通口座 6046423

「歴史を生かしたまちづくりファンド」

## 「歴史を生かしたまちづくりファンド」の使い道

皆さまから賜りました寄附金は、「歴史を生かしたまちづくりファンド」として、調査、修理、取得、管理、啓発など、歴史的資産の保全、活用を実現するための事業に必要な資金の一部として使用させていただきます。なお、20%を限度に法人管理費に充てさせていただくことがあります。

保全、活用事業の対象となる歴史的資産は、歴史文化的価値の高い横浜市内及び横浜と歴史・文化的に関連のある地域の歴史的資産（歴史的建造物、施設・構造物や近代化遺産、民俗遺産ほか）です。

具体的な案件が発生した場合は、速やかに歴史的資産の情報をもとに内部の専門家で協議し、保全、活用に向けた方針を定め、活動を開始いたします。

なお、活動の内容やその成果につきましては、ご寄附いただいた皆さまにご報告させていただきます。

## 公益社団法人 横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ)とは？

歴史的建造物に係る専門家等の団体。

昭和63(1988)年に「横浜市歴史的資産調査会」として発足し、以来約30年間にわたり、横浜市と連携して歴史的建造物の調査や保全活用に関する研究を進め、「歴史を生かしたまちづくり」を推進しています。歴史的資産の保全活用に関する調査研究のほか、セミナーや見学会等の普及啓発の他、歴史的建造物取得保存のための募金活動を行っています。

平成25(2013)年に公益社団法人となりました。



YOKOHAMA HERITAGE

公益社団法人 横浜歴史資産調査会

写真：米山淳一





【ヨコハマヘリテイジは免税団体です】



YOKOHAMA HERITAGE

公益団法人 横浜歴史資産調査会  
(ヨコハマヘリテイジ)

OPEN HERITAGE !

神奈川県立歴史博物館ドーム



コンサート in ヘリテイジ

ベリック・ホール



■ 主な事業概要

① 歴史的資産の保全活用に関する調査・研究

横浜山手近代建築資産調査 (H22-H24 文化庁補助事業) など  
寺社、古民家、近代建築、土木産業遺構等の調査・保全活用計画の策定

② 歴史的資産の普及・啓発

コンサート in ヘリテイジ/各種書籍の発行 など

③ 歴史的建造物の修理・改修等を担当する人材の育成及び支援

ヨコハマヘリテイジセミナー/歴史的建築資産を守る人材研修会 など

④ 行政及び関係団体との連携

OPEN HERITAGE!/帝産倉庫の赤レンガ配布協力 など

■ 取り扱い書籍等

- ・都市の記憶 - 土木遺産 1,200円
- ・都市の記憶
  - 横浜の主要歴史的建造物 600円

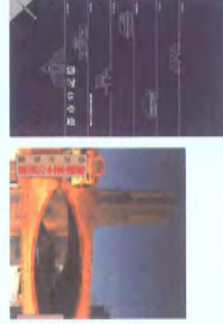
※横浜市指定、認定歴史的建造物の掲載

■ その他

鐵道開通 140 周年を記念した「陸蒸気サブレ」 580円

- ・ 関三陽物産と協働
- ・ 貴重な資料を掲載したミニブック付き。

※売り上げの一部はヨコハマヘリテイジの事業に使われます。







象の鼻

新川家住宅

## ごあいさつ

団体案内をご覧ください。ありがとうございます。私たちがヨコハマヘリテイジは横浜の歴史資産を宝として大切にすることを目的に開港150周年を迎えた平成21年6月20日に設立された民間団体です。

横浜市と二人三脚で「歴史を生かしたまちづくり」を推進し、横浜らしい景観の保全に勤めております。

一方で、近代化の拠点として発展した絹、鉄道、港等で結ばれた地域との連携を通じた歴史的資産の保存・活用にも積極的にも取り組んでおります。こうした地域資産は全て横浜に通じているのです。

今後市民・行政・専門家と連携しながら、地域の歴史的資産の保存・活用、普及・啓発に寄与してまいります。ぜひ、私たちと力を合わせて明るく楽しく貴重な歴史的資産を後世に伝え残してまいります。

皆様のご参加を心よりお待ちしております。

## ■ 歴史を生かしたまちづくり25周年 ■

横浜市が他に先駆けて取り組んだ「歴史を生かしたまちづくり」を推進するために誕生したのが、当団体の前身の「横浜市歴史的資産調査会」です。その後、開港150周年を記念し、一般社団法人となり、平成25年4月から公益社団法人として新たにスタートしました。

## ヨコハマヘリテイジで共に活動しませんか？

ヨコハマヘリテイジでは、会員となって共に地域の歴史資産を守り、生かしていく仲間を募集しています。

歴史的建造物の特別公開や各種セミナー、調査など皆さまが楽しく活躍できるフィールドはたくさんあります。

ヨコハマヘリテイジでの活動を通して、地域の歴史文化に触れてみませんか？

例えば・・・

### ■ 調査・研究

- ・横浜市内の鉄道資産調査
- ・山手居留地遺構調査

### ■ 各種サークル

- ・建築文化サークル
- ・絹文化サークル
- ・鉄道資産サークル

※ 通常のセミナーや見学会等と異なり、メンバー同士の自主的な開催です。

### ■ その他

- ・各種セミナーや人材研修等のイベントをお手伝い頂けるボランティアスタッフの方も募集しております。

## ■ ヨコハマヘリテイジサポートクラブ（会員案内）

会の活動を支えてくださる会員を募集しています。本会の主旨に賛同してくださる方であれば、どなたでもご入会いただけます。入会をご希望される方は下記連絡先まで、ご連絡をお願いします。追って入会案内をお送りさせていただきます。

### 個人会員 本会の趣旨に賛同してくださる個人の方

- 年会費：3,000円
- ・「歴史を生かしたまちづくり 横浜新聞」最新号のお届け
  - ・会員向けメールマガジンの発行
  - ・セミナー、イベント等の情報提供
  - ・有料セミナーの割引
  - ・本会発行の出版物の割引販売
  - ・関連施設等での優待（予定）

### 団体会員 本会の趣旨に賛同してくださる団体の方

- 年会費：30,000円
- 個人会員の特典に加え
  - ・会報等、会の広報物への広告掲載の優待
  - ・メールマガジンで団体会員のイベント等の情報を協力配信

### 賛助会員 本会の趣旨に賛同してくださる個人又は団体の方

- 1口：50,000円
- 個人会員の特典に加え
  - ・会報等、会の広報物への広告掲載 無料
  - ・メールマガジンで団体会員のイベント等の情報を協力配信
  - ・ウェブサイトで団体紹介

## ■ ヨコハマヘリテイジは免税団体です

歴史的資産の保存・活用を推進するために、皆様のご寄付をお願いしております。ご寄付を頂いた方には、免税証明証を発行いたします。どうぞよろしくお願い致します。

### 【連絡先】

公益社団法人 横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）  
〒231-0012

横浜市中区相生町3丁目61番地 泰生ビル405号室

TEL/FAX：045-651-1730

Mail：yh-info@yokohama-heritage.or.jp

URL：http://www.yokohama-heritage.or.jp/



# 歴史を生かせ ふるさと納税

## 横浜の歴史的建造物を応援してみませんか。

### 事業の概要

横浜市では全国に先駆け、昭和63年に要綱を設置し「歴史を生かしたまちづくり」を進めてきました。そして、平成28年度から「ふるさと納税」を導入した「歴史的景観保全活用事業」を始めています。

寄付金は歴史的建造物の内部を改修する「リノベーションに対する助成金」や、街なかの歴史的建造物を紹介する「サイン・説明板」の設置などに充てています。

### 返礼品について

5000円以上の寄付で「歴史を生かしたまちづくり」の広報冊子※を差し上げています。詳しくは都市デザイン室のウェブサイトをご覧ください。

※2017年10月現在「都市の記憶 横浜の近代建築（1）復刻版」



▲ヨコハマ創造都市センター：旧第一銀行横浜支店（中区）



# 横浜市「歴史を生かしたまちづくり」への寄附のお願い

- 「ふるさと納税制度」を活用して歴史的景観保全活用事業に寄付ができます
- 寄付をしていただくと税制上の優遇措置が受けられます
- みなさまの寄付をもとに歴史的建造物の保全活用のための助成を行います
- 横浜市民でも、横浜市に対してふるさと納税をすることができます

## 寄附申込書の送付

郵 送 231-0017 横浜市中区港町 1-1  
横浜市都市整備局都市デザイン室

F A X 045-664-4539

Eメール tb-rekishifurusato@city.yokohama.jp

申込書はHPからダウンロードしてお使いください。

## 電子申請

横浜 ふるさと納税 歴史 検索

<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/m09/kifu/>

電子申請フォームから必要事項を入力してください。

## 「納付書」で支払

横浜市から届く「納付書」でお近くの金融機関窓口にてお手続きください。(手数料はかかりません。)

領収証を保管してください。  
控除を受ける際に必要になります。

## インターネットを利用した クレジットカード払い

横浜市からのメール情報をもとに「yahoo! 公金払い」ホームページでお手続きください。

ご寄附金額が5千円未満の場合はご利用できません。「納付書」をご利用ください。

## 横浜市から 「寄附金受領証明書」が届きます

控除を受ける際に証明書が必要になりますので、大切に保存してください。

## 確定申告「寄附金の控除」

横浜市への寄附金については、寄附金額から2千円を差し引いた残りの金額について、個人住民税所得割額の概ね2割を限度として、所得税とあわせて当該金額相当額の控除を受けることができます。控除手続きは、お住まいの住所地を所轄する税務署で確定申告をおこなっていただくか、「ワンストップ特例」に該当する方で、ご希望の場合は、横浜市都市整備局都市デザイン室に申告特例申請書を提出してください。

税務署に行かなくても  
控除が受けられる

ワンストップ特例

■問合せ 横浜市 都市整備局 都市デザイン室 (横浜市中区港町 1-1 横浜市庁舎 6階)

TEL : 045-671-2023 FAX : 045-664-4539 (月~金 8:45 ~ 17:15)

HP : <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/> Eメール : [tb-toshidesign@city.yokohama.jp](mailto:tb-toshidesign@city.yokohama.jp)





# TAMURA

Creating brilliant cities

都市魅力あるへ



Photo: Hideo Mori, 2008

## Creating brilliant cities

**A**kira Tamura Memorial – A Town Planning Research Initiative NPO was founded in April 2015 to consider the essentials of town planning and how it should be done. Its primary goal is to objectively and scientifically verify the history of Yokohama’s town planning since the 1960s, under the direction of Akira Tamura, the pre-eminent urban planner of post-war Japan.

Akira Tamura was born in 1926 in Tokyo. He entered the University of Tokyo and majored in architecture in the Faculty of Engineering. After his graduation, he worked as national bureaucrat in the Ministry of Transportation. At the same time, he attended the Faculty of Law at the University of Tokyo and successfully obtained a Bachelor of Laws, wishing to commit himself to a work with a broader scope. He quit his job at the Ministry of Transportation and continued to seek his vocation. He went on to work for a real estate section of life insurance company and then as a consultant for urban planning. In 1964, Tamura proposed to Ichio Asukata, who was at that time the socialist mayor of Yokohama city, a new city development project, the Six Spine Projects. Asukata then invited Tamura to join the city government.

Asukata considered it was necessary to establish a new section in charge of the Six Spine Projects in the city government, because the projects would require coordination across several bureaus and sections. Against this background, he established a section within the city apparatus named the “Planning and Coordinating Section” and Tamura was appointed chief of this section. From that point, Tamura had finally found his vocation.



	Key events in Akira Tamura's life	Key events affecting Yokohama, Japan and the world
1926	Born in Tokyo on 25th of July, third son of Mr. Kotaro and Mrs. Tadako Tamura	
1931	Entered the primary school affiliated with Aoyama teacher's college	
1944	Graduated from the first Tokyo metropolitan middle school Entered the science course at the old Shizuoka high school Passed the second grade of the conscription test at the age of eighteen	
1945	Ordered to work at factories during the final period of World War II The old Shizuoka high school reopened after the war	Japan's defeat in World War II Requisition of property by occupation armies all over Japan
1947	Tentative graduation from the old Shizuoka high school Entered the Department of Architecture at the University of Tokyo	A period of hyperinflation began because of excessive investment in heavy industries
1950	Graduated from the University of Tokyo, completing a dissertation titled "Evolution of urban structure of the Tokyo metropolitan area" under the supervision of assistant professor Kenzo Tange Entered the Department of Law at the University of Tokyo Passed the entrance examination for the course to become a high-ranking official of the central government Became an official of the Tourism Planning Section of the Ministry of Transport, starting the planning of international tourism to Japan	Korean war began and which led to significant progress of the Japanese economy as a consequence
1951	Studying at the University of Tokyo while working at the Ministry of Transport, resigning from the Ministry after one and half years of experience	San Francisco Peace Conference held
1952	Sat the annual entrance examinations to enter several government ministries and passed, but resigned from each of them within two weeks	San Francisco Peace Treaty enacted, making Japan independent from the allied forces
1953	Graduated from the University of Tokyo's law course in the Department of Law then entered the politics course taught by the same department	
1954	Graduated from the politics course Became assistant section chief of real estate section, head office of Nippon Life Insurance company, Osaka	
1960	Married with Ms. Makiko Saito in a non-church movement style wedding at the age of thirty three	Scheme to double incomes of all workers successfully achieved by Prime Minister Ikeda Metabolism group formed at the initiative of Takashi Asada, and the "World Design Conference" was held in Tokyo Professor Kenzo Tange released his "Tokyo Plan 1960: a superstructure redevelopment project over the Tokyo Bay" to the public
1961	Professor Kenzo Tange introduced Tamura to Takashi Asada, who set up the first planning office in Japan Asada accompanied Tamura to the research tour of Kagawa tourist development plan	Asada set up the first town planning consultancy office in Japan named the "Environmental Development Center (EDC)"
1962	Tamura proposed a vision for new planning and its method for implementation to Asada entitled "Formation of appropriate regional planning organisation" Tamura joined the "Environmental Development Center (EDC)" established by Asada in Ginza, Tokyo	
1963	Tamura commenced working at the EDC Joined a fifty-three day tour of the Soviet union, Eastern and Western Europe to study global cities and architecture	Ichio Asukata, the newly elected socialist mayor of Yokohama, proclaimed direct democracy for citizens using the slogan "town planning which makes everybody love to live in this town"
1964	EDC directed by Tamura proposed "the Six Spine Projects" as the structural plan to reform the city of Yokohama	Tokyo Olympic Games held Japan became a member state of the OECD and joined the advanced countries group The city council of Yokohama rejected mayor Asukata's budget plan to hold a ten thousand citizen direct meeting The white paper on citizen's lives revealed for the first time by mayor Asukata
1965	Yokohama's city legislature was briefed on the proposal for "the Six Spine Projects", not relying upon the limited city finances, but on outside investment	Chinese cultural revolution began
1967	Masayoshi Narumi, political adviser to mayor Asukata, visited Tamura to persuade him to join the city government's administration	Ryouchi Minobe elected as the governor of the Tokyo metropolitan government being supported by Asukata Land owners association formed to accelerate the development of the Kohoku new town A basic agreement on the future relocation of the shipyard between mayor Asukata and president of Mitsubishi Heavy Industries was signed

1968	Tamura joined the city government and the office of Planning and Coordination was set up for him A project to underground the planned elevated motorway was commenced at the request of mayor Asukata as the first assignment to Tamura The Local Development Exaction system ("LDE system") that demanded public obligations by housing developers was adopted on Tamura's initiative	Newly reformed Town Planning Law enacted by the Japanese Diet (legislature) The city of Yokohama and the Tokyu Railways company reached an agreement for public exactions surrounding Tokyu's new housing development
1969	The plan to underground the motorway was finally accepted by the Ministry of Construction Negotiation between the city and the Nihon Steel company to move its steel factories to a new reclaimed land in a pollution-free environment commenced Design committee for public schools established The relocation project of shipyard owned by the Mitsubishi Heavy Industries (MHI) was formally initiated at the request of the city	
1970	Strategic designation of non-urbanised area by the newly revised Town Planning Law to control new housing development Pollution prevention deal reached between the Nihon Steel company and the city government to relocate all the company's facilities into the new site on Ogijima island A redevelopment plan for the MHI shipyard was proposed to the city by the Environmental Development Center	Osaka international exhibition held
1971	Implementation plan of the Kanazawa reclamation project, which houses small factories in the inner city with new devices to prevent pollution, finalised and its timely construction on the site began Establishment of Pollution Prevention Bureau executing independent environmental policy Purchase of the French Hill at the Bluff for preservation of the green hill landscape of the city Establishment of the city-affiliated redevelopment corporation on the east side of Yokohama station as a vanguard of the MM21 development	United Nations environmental conference for development of human habitation Establishment of the Ministry for the Environment
1972	Opening of the first citizen's forest, whereby the owner and the city made a deal to preserve the forest as open to the public with the incentive that no land tax would be payable Adoption of the Yamate landscape control system to preserve the historical assets of the Bluff where an old foreigner enclave was situated Adoption of the sun light preservation system for housing developments Enactment of special zoning code restricting volume of residential use in the commercial and business districts Appointment of urban designers within the planning and coordination bureau Opening of the first city subway system and the Odori Park	Return of Okinawa to Japan from the American occupation A plan to reform the whole of Japan by the then Prime Minister Kakuei Tanaka was announced
1973	Finalization of the Kohoku new town basic plan as one of the Six Spine Projects	Oil crisis, Japan's super-high rate of economic growth ended
1975	Urban waterfront redevelopment plan covering the MHI shipyard and the Japan railway freight yard finalised by the staff of the Planning and Coordination Bureau and Otaoka Architecture Office Urban design staff successfully implemented their design control measures in the area of Yamashita Park street	
1976	MHI signed a tentative contract with the city to relocate their shipyard to the Kanazawa reclaimed land with a cancellation provision	
1977	Establishment of Yokohama stadium company through investment from citizens running the professional baseball stadium Implementation of legal procedure for the town planning decision for the construction of Yokohama Bay Bridge as one of the Six Spine Projects	
1978	Agreement to postpone the tentative contract to relocate the shipyard of MHI for two years because of the unstable economic environment The Architecture Institute of Japan bestowed the prize of accomplishment to the Planning and Coordination Bureau of Yokohama represented by Tamura so as to commemorate the series of town planning activities in Yokohama as an integrated manner of creating rich urban space Formal request to formulate the master plan for Baghdad city, Iraq, utilising the know-how of Yokohama Appointed as a lecturer of Tokyo University and as visiting professor of Waseda University Displacement of director of Planning and Coordination Bureau and relegation to the post of superintendent of physical planners	Mayor Asukata resigned and became the leader of the Japan Socialist Party Michikazu Saigo, ex-assistant Minister of Home Affairs, elected as the mayor to succeed Asukata



1979		Margaret Thatcher, who campaigned for smaller government, formed the first conservative administration in Britain  The city commissioned the urban waterfront integrated development plan by the Yasojima committee to accelerate its MM21 development
1980	A voluntary study group was formed by young city workers to learn from Tamura named "Yokohama Machi-making study group"  Received Ph.D. from the University of Tokyo publishing a dissertation entitled "An integrated study regarding the process of adoption of land development exaction systems and its influence towards improvement of the basic urban environment"  Commencement of construction of Yokohama bay bridge	Iran vs. Iraq war began, causing the request to formulate the town planning plan of Baghdad was postponed  Finally the city and MHI reached an agreement to relocate MHI's shipyard and redevelop the site
1981	A paper titled "Port city of Yokohama, its historical development process" was published by the Planning and Coordination bureau to reflect the history of Yokohama and its town planning activities  Tamura left the city administration and became a law professor at the University of Hosei  Yokohama Archives of History vopened on the old site of former British consulate	Reagan administration in the USA implemented policy of new conservatism
1982		Nakasone administration in Japan started new conservatism  Abolition of the Planning and Coordination Bureau, and division into the Planning and Financial Bureau and Town Planning Bureau
1983	"The making of Yokohama city" published by Chuko Shinsho to explain the rationale and implementation of town planning in Yokohama by Tamura	Administrative reform council of the central government decided to follow an economic policy of privatisation, leading to the rapid increase of land prices in the central urban areas  Construction of reclamation MM21 started
1986	Participated in the organisation of the "Local Administration Society", where local government workers learned independently, and went on to become the president of the society	
1990	Invited by many town making groups around the country as an evangelist of town making	"Bubble Economy" burst  Hosokawa administration introduced a deregulation policy to enhance the economy  Mayor Saigo passed away  Hidenobu Takahide, ex-assistant Minister of Construction, was elected as Yokohama's new mayor
1991	Tamura had travelled to more than one hundred countries and regions during his life	Yokohama's special zoning code to restrict residential use repeated in response to pressure of central government
1993		USA demanded that Japan open its market, deregulate legal measures, and transform its market structures
1994		Administrative procedure law enacted which led to the abolishment of the LDE system
1997	Retired from the University of Hosei	Certain large banks and stock companies liquidated due to economic recession
2000	Tamura became the first urban planner to be bestowed the Grand Prize from the AIJ for his "Rationale of town making and its implementation"	
2001		Koizumi administration proclaimed new central government policy of privatisation, localisation, and radical reform to follow
2002	"Modern machi-making voluntary society" set up in Tokyo to learn from Tamura	Hiroshi Nakata, educated at the Matsushita Politics Society run by the Panasonic corporation, elected as the mayor
2004		Abolition of the LDE system and its transformation into a new by-law without a public obligation
2006	"Akira Tamura's War: Towards the Citizen's Government" published by Gakugei Publishing Co.	
2008		Global financial crisis occurs
2009		After Nakata's abrupt and scandalous resignation, Fumiko Hayashi elected as Yokohama's mayor
2010	On the 25th of January, Tamura passed away at his age of eighty three years old, under the care of his wife Makiko in Izu	

Tamura's challenges working in Yokohama city included not only the Six Spine Projects, but many others. His first conflict with the national bureaucracy concerned the metropolitan highway route that was originally planned to run overhead, but which was successfully changed to one that was semi-subterranean in order to preserve the landscape. He was heavily involved in numerous city projects, including the negotiation regarding Mitsubishi's Yokohama shipyard over its relocation which resulted in the construction of today's MM21 district, the Green Axes planning that culminated in building Yokohama's Main Street park, constructing the Kohoku New Town and the Bay Bridge, urban design around Yamashita Park and the Motomachi-Yamate area, and establishing the "Local Development Exaction System" as an administrative guideline, which facilitated seeking development agreement to make community and park obligations prior to development permission being granted, and which continued to be used in Yokohama city until 2004. It is without doubt that Tamura's contribution had an enormous impact on the face of today's Yokohama. However, how can we understand the actual impact of his contribution?

Needless to say, those big projects and controls could not have been implemented by him alone. Multiple stakeholders needed to participate in solving urban problems and these were the fruits of their collaboration. Tamura, however, was a key person in controlling and coordinating stakeholders in each of those big projects. Hence, the important elements for understanding and improving town planning can be found embedded in his approach to coordination.

Although Tamura authored over 40 books, the information that may be gleaned from those books is very limited. Tamura was not originally a theorist of urban planning but instead crafted his own town making theory through responding to the needs and circumstances of Yokohama city and its residents. So the essence of Tamura's approach to town making ("Machi-zukuri") needs to be understood by focusing on his activities and those of his collaborators.

Tamura retired from Yokohama city in 1981 as mayor Asukata left and Michikazu Saigo, the successor to Asukata, removed him from his practical duties and appointed him to a leisurely post. Tamura went on to become a professor of the Faculty of Law of Hosei University and lectured on urban policy. Moreover he launched a campaign to increase public awareness regarding town making by writing books, lecturing citizens and supervising study groups. He prioritised study altogether. Those study groups remain all over Japan and welcome people regardless of their work background.



Tamura was a distinctive coordinator who connected people with diverse interests to create brand new city environments. It is often said that “Town making is human development”, and Tamura added that it requires the comprehensive collaboration across multiple fields and the construction of systems as well. More or less, any person can engage in human development, however, in order to conduct truly emergent planning, it must be “comprehensive”. Where there is no foundation for that, it will be little more than just self-satisfaction. That is why a place where any person can be welcomed and engage in thinking about the future of cities is essential. Having such opportunities, it might finally be possible to realise meaningful human development.

Akira Tamura Memorial – A Town planning Research Initiative NPO was not founded by Akira Tamura himself, but it intends to foster the atmosphere of the study groups founded by him. Our president is his brother, Chihiro Tamura, and many people who have worked with him gather here. However, some other participants have never met Akira Tamura, and have various concerns or interests overlapping in relation to him.

Based on the results of our research so far, some members are enthusiastically pursuing the innovative application of our research in other countries or regions. In addition, the uniqueness of Akira Tamura’s organisational management lies in human resource development and utilisation, therefore a sociological research initiative focused on this aspect has already been launched by one of our young members.

As three years have passed since the establishment of our organisation, we have been focused on the conference of the International Planning History Society (IPHS), to be held in July of 2018, in Yokohama. From the IPHS conference going forward, international research interaction such as visits from overseas scholars to Yokohama is expected to increase and we are ready to welcome them. While the content of our research is subject to empirical analysis, objective data collection regarding the town planning process during the term of mayor Asukata and planner Tamura is required. Future developments in this field are expected to continue apace. We hope that all people concerned with town planning will consistently and kindly support the research activities of our NPO.

Written by Atsuhiko Aoki (The Department of Sociology, The university of Tokyo)

# AKIRA TAMURA [1926 田 2010]

NPO 法人 田村明記念・まちづくり研究会

設立：2015年4月1日 横浜市認証特定非営利活動法人

代表者名：田村千尋

主たる事務所：横浜市南区若宮町四丁目52番1号

定款に記載された目的

この法人は、都市プランナー田村明たちによる横浜での総合的な都市づくり、そして各地の市民主体のまちづくりを学び直し、その活動成果を次世代と共有し、まちづくりの推進に寄与することを目的とする。

村  
明

## Akira Tamura Memorial – A Town Planning Research Initiative NPO

Established in 2015, Yokohama City Certified Specified Non Profit Organisation.

President: Chihiro Tamura

Address: 4-52-1 Wakamiya-cho, Minami ward, Yokohama city, Japan.

Purpose described in the constitutional document:

The primary aim of our organisation is to understand the scope of the achievements of urban planner Akira Tamura and his planner colleagues in terms of Yokohama's history of city management and planning, and also citizen-centred machi-zukuri (town making) movements throughout Japan that have benefitted from Tamura's guidance, and in due course contribute to the advancement of machi-zukuri all over the world through sharing the results of our organisation's activities with future generations.

<http://www.machi-initiative.com/>



“Dockyard Garden” Yokohama



# 二〇一五

年四月に発足したNPO法人田村明記  
念・まちづくり研究会は、いまや日本全

国に広まったまちづくりを、田村明という人物を軸にしながら、客観的かつ科学的に検証することを目的としている。およそまちづくりに携わったことのある人間であれば、一度はどこかで田村明の名を耳にしたことがあるだろう。

一九二六年に東京に生まれた田村は、東京大学工学部建築学科で学んだ後に、東京大学法学部を一九五四年に卒業した。都市に関する総合的な仕事を模索しながら、運輸省・生命保険会社不動産課・都市計画コンサルタントと職歴を重ねたのちに、一九六四年に当時の横浜市飛鳥田一雄市長に請われた彼は、都市の将来構想となる「六大事業」を提案する。そして一九六八年に、この「六大事業」の遂行のための実働機関である企画調整室の部長として田村は横浜市役所に奉職することとなる。

企画調整室はのちに企画調整局となるが、名が体を表すように、それぞれの事業を単なる「企画」に終わらせることなく、その実現のために様々な部局を「調整」するための組織であった。

田村はここではじめて総合的な仕事に巡り会えたという。市街地を通る高速道路を地下化するための建設省との粘り強い交渉にはじまり、現在のみなとみらい21につながる三菱重工業横浜造船所の移転交渉、市内中小公害工場の集約近代化を意図した金沢地先の埋め立て、大通公園に代表される緑の軸線計画、港北ニュータウンやベイブリッジの建造、歴史的建造物としての赤煉瓦倉庫の保存活用、山下公園周辺・馬車道や元町・山手の丘の都市デザイン、そして緑を保全する市街化調整区域の広範な指定や公的負担を求める宅地開発要綱の制定運用に至るまで、様々な事業において田村の功績を見ることができている。これらの事業が現在の横浜市のイメージ形成に果たした影響は否定しえないだろう。しかしここで疑問も生じる。これらの大きな事業において、田村の活躍が不可欠であったことは論を待たないが、それでは果たしてどこまでを彼の功績として評価することができるのだろうか。

いうまでもなく、こうした大規模な事業はひとりの人間のみの力で成し遂げることができるわけではない。多くの課題を解決しつつ、利害関係者の意志をいかに調整していくのが重要

# activities

年次	田村明の動き	社会と横浜市の動き
一九二六	七月二十五日、父田村幸太郎と母忠子の三男として東京に生まれる	
一九三二	青山師範付属小学校入学	
一九四四	旧制東京都立第一中学校第四学年修了 旧制静岡高等学校理科甲類入学 十八歳で徴兵検査合格(第一乙種合格)	
一九四五	兵役猶予で工場動員 敗戦で静岡高等学校再開	終戦 全国各地で占領軍による接収が始まる
一九四七	静岡高等学校仮卒業 旧制東京大学工学部建築学科入学	主要エネルギー産業復興のためハイパーインフレが発生
一九五〇	東大建築学科卒業、卒業論文『大都市地域構造の変動に関する研究』丹下健三助教が指導教官 旧制東大法学部法律学科に合格 国家公務員上級試験合格 運輸省大田官房観光部計画課に入省(観光都市計画)を提唱	朝鮮戦争勃発による特需発生
一九五一	運輸省に勤務しながら東大法学部に通うが、運輸省を一年半で辞める	サンフランシスコ講和会議
一九五二	毎年のように国家公務員試験を受け合格、大蔵省・農林省・労働者などに内定、しかし二週間以内に辞める	サンフランシスコ平和条約発効
一九五三	旧制東京大学法学部法律学科卒業 新制東京大学法学部政治コース入学	
一九五四	新制東京大学法学部政治コース卒業 日本生命保険相互会社本店(大阪)不動産部不動産課次長	
一九六〇	三三歳で斎藤原生子と無教会式で結婚	池田勇人首相が国民所得倍增計画を7年目で実現 浅田孝メタボリズムグループ結成を主導し、「世界デザイン会議」事務局長を務める 丹下健三研究室「東京計画1960」を発表
一九六一	丹下健三教授に日本で最初の都市計画事務所を開く浅田孝を紹介される 浅田孝の誘いで香川県観光開発計画の調査に同行	浅田孝が環境開発センターを発足させる
一九六二	計画し実践する『地域計画機関のあり方について』を浅田孝に提言 浅田孝主宰「環境開発センター」に参加	飛鳥田一雄横浜市長に初当選「誰でも住みたくなる都市づくり」直接民主主義を提唱
一九六三	「環境開発センター」銀座事務所で動きはじめる ソ連・東欧・西欧五三日間の都市・建築を見る旅に参加	東京オリンピック開催 日本がOECDに加盟 市議会が「万人市民集会」の予算案を第一回市民生活日書発表
一九六四	田村が中心となり環境開発センターが市の骨格事業となる『六大事業』を市に提案	中国文化大革命開始
一九六五	市の財源に頼らず外部資金を活用する六大事業を市会全員協議会で説明	美濃部亮吉革新都政(一九六七〜一九七九年)三期二年間(広場と青空の東京構想)
一九六七	飛鳥田の政治顧問である鳴海正泰が田村明に横浜市入庁の意向打診	



であるはずだ。それでは田村ひとりの圧倒的な調整能力によって、これらの横浜市の大規模な事業の成否が左右されたのか。それも違うだろう。おそらく横浜市企画調整局という場において織り成された営為の相互作用が、のちの横浜のイメージを決定的なものとする事業を可能にし、また現代のまちづくりを考えるうえで不可欠のエレメントもそこに混入されているに違いない。そしてその軸に在るのが田村であるといえるのではないだろうか。

しかし田村は、生涯を通して四〇冊を超えるまちづくりや地方自治に関する著作を残しているが、そこから読み取れる情報はかなり限定的だ。彼は理論家というよりは実践の人だったのだ。すると「田村明が読まれる」ということを単に著書として結実されたものを、読み解いて抽出するだけでは、その本質的な部分を見誤ることになる。田村の活動や実践を読み解く人々への広がりへと向かっていき、そこから再び彼の著書や考え方などに戻って光を当ててみるのが大切だ。

飛鳥田市長の国政転出に伴って、細郷道一が新しい横浜市長となり、企画調整局長の任を解かれた田村は一九八一年に市役所を退職した。その後彼は法政大学法学部の教授に就任し、自治体学会の代表幹事などを務めながら、日本全国の自治体や市民によるまちづくりのグループとの交流を深めた。

田村はともに学ぶことを大切にしたい人なのだ。横浜市ではいくつもの市政や都市計画に関する私的な勉強会においてまとめ役を務め、退職後もそれらの活動は継続していった。こうした活動の帰結は、たとえば、日本全国の赤煉瓦建造物の保存・活用を考える赤煉瓦ネットワークの形成や、横浜市の都市文化戦略である「クリエイティブシティ・ヨコハマ」に寄与する多くの人材の育成を促したことを挙げられる。こうした学びの場において、田村は職業や専門性の如何を問わず、人々を招き入れ、ともに議論を重ねていった。最晩年まで彼はこうした活動を続けており、いまま東京の「現代まちづくり塾」のように田村の意志を引き継いだ勉強会が開催されている。

考えてみると、田村明とは都市について様々な関心をもつ人々を結びつけ、そこからなにかを生み出そうとする卓越したコーディネータのように思えてくる。しばしば「まちづくりはヒトづくり」だと言われる。しかし田村はそれに加えて、まち

# brilliant

一九七八	市と三菱重工業が横浜造船所移転仮契約の二年間延長で合意	飛鳥田一雄市長退任し日本社会党委員に就任
一九七九	日本建築学会より業績部門学会賞「横浜における都市計画活動・都市空間創造への総合的実践」を横浜市企画調整局が受賞	元自治省事務次官の細郷道一が市長当選
一九七六	三菱重工業が横浜造船所移転先として金沢埋立地を市と停止条件付仮契約を締結	第一次石油危機
一九七五	企画調整局スタッフと大高建築事務所による「都市臨海部再開発基本構想」をまとめる	一九五六年から七三年石油危機までの経済成長率平均9.1%の高度成長長期が終焉
一九七三	六次事業の主要事業である港北ニュータウン基本計画の決定	第二次石油危機
一九七二	民有林を非課税で保全する「市民の森」制度第一号開園	沖繩返還
一九七〇	新都市計画法を活用し市街化調整区域を多くとする戦略的線引き方式を決定	日本万国博覧会（大阪）
一九六九	日本鋼管製鉄所扇島移転拡張対策協議会結成	多摩田園都市開発につき東急と覚書締結
一九六八	横浜市入庁で市組織を総合化する「企画調整室」新設	飛鳥田市長と三菱重工業社長が造船所移転に向けての基本合意
一九六〇	田村明を囲む市職員の若手勉強会「横浜まちづくり研究会」発足	港北ニュータウン開発促進協議会発足



づくりは「総合的なモノづくり」であり、「シクミづくり」であると言っている。単なる人材育成ならばどのような人でも多かれ少なかれ行なっていることだろう。しかし真に創造的なまづくりを行うためには、「総合的」でなくてはならない。そしてそのための土台がなければ単なるひとりよがりになってしまう。だからこそどんな人でも受け入れられて、考え方を折り重ねられる「場」が必要不可欠なのだ。そこではじめて意味のある「ヒトづくり」が可能となるのではないだろうか。

NPO法人田村明記念・まちづくり研究会は、田村明自身によつて立ち上げられたものではないけれど、彼が生前に開いていた研究会の雰囲気や伝えている。田村明の弟である千尋氏が理事長を務めており、また田村明と一緒に仕事をすることがある横浜市の職員や都市プランナーが多く顔を揃えている。しかし田村明にあつたことのない参加者もあり、様々な問題関心が、田村明という人物を軸に重なり合っている。

二〇一五年に設立されて以来、継続的に公開研究会を開催してきた。回ごとのテーマを追ってみると、田村明の生い立ちや革新自治体・横浜市の営為がいかなるものであつたのかといったことが中心になっている。さきの「どこまでを田村明の功績として評価できるのか」ということも欠かせない検討課題のひとつだ。

田村明はもうこの世にはいないけれど、研究会には都市やまちづくりについて、彼の実践や語つたことから学び取ろうという人々に開かれている。二〇一六年四月には、シンポジウム「田村明からのメッセージ」を開催し、一九〇名もの参加者を集めた。最近ではこれまでの歴史的な実践の検討ももちろんだが、田村明の発想や実践がいかに継承されてきたのか（されてこなかったのか）ということや、そうした実践を革新自治体という文脈から離れたところでいかに応用できるのかという検討課題にも向き合うようになってきている。また二〇一八年七月開催のIPHS (International Planning History Society) 横浜大会において、世界に田村明と彼が遺したものと引き継がれていくべきものを発信する機会を得て、今後はより国際的に、またより学際的に、研究会の交流が広がっていくことが期待されている。……

# C r e a t i n g

一九八二	東京大学より「宅地開発における開発指導要綱の成立過程とその基礎的都市環境整備への効果に関する総合的研究」で博士号を授与される ベイブリッジ着工	市と三菱重工業が「横浜造船所横浜工場」の移転とその跡地開発に関する協定」を締結
一九八三	マチの歴史的分析を元にまちづくりを考える企画調整局「港町・横浜の都市形成史」を刊行 横浜退職し法政大学法政学部政治学科教授に就任 幕末開港から明治に至る歴史資料を収集分析する横浜開港資料館開館	日本に中曽根政権（八七）新保守主義企画調整局廃止、企画財政局と都市計画局に分割 第一次行政改革審議会答申で景気対策を「民活」にシフト、都心部の地価高騰みなとみらい21事業着工
一九八六	横浜市での理論と実践を語る中公新書「都市ヨコハマをつくる」出版 自治体職員が自主的に学ぶ「自治体学会」設立に参加、代表運営委員となる	バブルが崩壊過程に入る 細川内閣が緊急経済対策として「規制緩和」を打ち出す 細郷市長死去 元建設省事務次官の高秀秀信が市長当選
一九九〇	この頃より世界一三〇以上の国と地域を盛んに見聞しはじめる 全国のまちづくりグループに招かれ、まちづくり伝道師となる	国からの圧力により用途別容積規制廃止 米国が日本に対して内需拡大から市場開放・規制緩和・市場の構造改革を要求強化
一九九三	法政大学定年退職	宅地開発要綱廃止に至る「行政手続法」施行 北海道拓殖銀行、山一證券の破綻が金融不安を増大
一九九四	都市づくりの実務家として初の「都市づくりの理論及び手法の構築とその実践」で日本建築学会大賞を受賞	小泉内閣（二〇〇六）聖域なき構造改革「官から民へ・国から地方へ」改革なくして成長なし
二〇〇〇	田村明を囲む市民による自主勉強会「現代まちづくり塾」設立	松下政経塾出身の中田宏が市長当選
二〇〇一	「都市づくりの理論と実践」出版	宅地開発要綱を廃止し「横浜市開発事業の調整等に関する条例」に移行
二〇〇二	「都市プランナー田村明の闘い」学芸出版社	リーマンショック世界的金融危機（世界同時不況）
二〇〇六	「都市プランナー田村明の闘い」学芸出版社	中田宏の任期途中辞任を受け、林文子が横浜市長に当選
二〇〇八		
二〇〇九		
二〇一〇	一月二五日八三歳伊豆で眞生子夫人に見守られて死去	



## NPO法人 田村明記念・まちづくり研究会の活動記録

任意団体時代 「まちづくり横浜の総合化と田村明 - 研究会」	
2013	12月13日 田村千尋「田村の家族たち」 田口俊夫「都心部の高速道路地下化に至る組織的決定の構造と田村明」
2014	5月16日 内藤淳之「横浜の用途別容積制度の誕生、緩和、廃止、そして今」 7月25日 二宮公雄「浅田孝と田村明」
NPO 法人発足後	
2015	4月24日 NPO 法人発足後の研究方向についての話題提供 6月12日 NPO 法人設立記念講演会 田村千尋「田村明の背景にあるもの」 横浜市大 鈴木伸治教授「今、田村明を読む」 田口俊夫「横浜まちづくり研究のこれまでとこれから」 8月7日 自治体学会奈良大会ポスターセッション参加に向けて意見交換会 8月22日 自治体学会奈良大会ポスターセッション参加 9月25日 田口俊夫「自治体学会奈良大会ポスターセッション参加報告」 遠藤博「田村明横浜退職後の歩み・法政大学の日々」 工学院大 星卓志教授「札幌のまちづくりへの取り組み～田村明と横浜に憧れつつ学びつつ～」 11月7日 旧法政大学田村ゼミ卒業生との合同研究会 12月18日 田口俊夫「みなとみらい21 論文の事前発表」
2016	4月3日 NPO 設立1周年記念シンポジウム「田村明からのメッセージ」開催 横浜市大 鈴木伸治教授「田村明の遺したものの一出版の経緯と概要」 田口俊夫「みなとみらい21 開発の経緯」 豊原敬「横浜の都市計画を日本で唯一、世界標準の高みに引き上げた人、田村明」 廣瀬良一「『都市プランナー田村明さん』の横浜都市づくりへの功績」 7月29日 遠藤包嗣「企画調整室の活動と金沢地先埋立事業の展開」 9月12日 田村千尋「田村明の思想に影響を及ぼした家族、そして…」 11月14日 高橋正治「市会議員からみた横浜の都市づくり」 12月2日 田口俊夫「革新自治体における開発コントロール手法形成の経緯と変化」
2017	1月24日 遠藤包嗣「港北ニュータウン建設事業の課題と展開」 2月10日 田口俊夫「宅地開発要綱論文第二回発表」 3月16日 川股隆「飛鳥田市政の財政事情と事業運営」 6月23日 奥津憲聖「近現代個人文書が有する価値とその編成 - 都市プランナー・田村明の旧蔵資料を事例に -」 7月14日 東秀紀「田村明プロフィール」 9月15日 田口俊夫「横浜市における宅地開発要綱制定と変化の経緯分析 - 革新首長飛鳥田一雄と都市プランナー田村明の働きを通じて」 10月2日 東秀紀「田村明プロフィール草稿」 青木淳弘「田村明への社会的アプローチ」 10月13日 真矢正弘「田村明と歩んだ15年」 10月18日 田口俊夫、浅川賢司「地球環境戦略研究機関 IGES と NPO の共同研究会の可能性について」 11月27日 関根龍太郎「田村明と現代まちづくり塾」 12月6日 遠藤包嗣、田口俊夫「IGES メンバーとマチ歩き(港北ニュータウン、MM21)」
2018	1月22日 三木基弘「まちづくり伝道師田村明との出会い・姫路からの報告」 2月25日 浅川賢司「Soft Law と宅地開発指導要綱」

## Chronological table of Akira Tamura Memorial - A Town Planning Research Initiative NPO

Before the set-up of NPO, Integration of Town Planning Yokohama and Akira Tamura	
2013	13th of December Presentation on "Akira Tamura and his family" by Chihiro Tamura and "Undergrounding of the motorway in the city centre and Akira Tamura" by Toshio Taguchi
2014	16th of May Presentation on "Enactment and repeal of the special zoning by-law to restrict housing developments in commercial and business districts" by Atsushi Naito 25th of July Presentation on "Relationship between Takashi Asada and Akira Tamura" by Kimio Ninomiya
Events after the establishment of Akira Tamura Memorial - A Town Planning Research Initiative NPO	
2015	24th of April Discussion about the possible course of research by the new NPO by all members of the NPO 12th of June Presentation session to commemorate the establishment of the new NPO. The following presentations were given: "Family background of Akira Tamura" by Chihiro Tamura "Reading Akira Tamura again" by Professor Nobuharu Suzuki "History of research activities for the Machizukuri of Yokohama" by Toshio Taguchi 7th of August Discussion about participation in the poster session at the Local Administration Society conference in Nara by members of the NPO 22nd of August Attendance by NPO members at the Local Administration Society conference in Nara 25th of September Presentation on "Report of attendance at the Local Administration Society conference in Nara" by Toshio Taguchi, Presentation on "Tamura's life at the University of Hosei after his resignation from Yokohama City" by Hiroshi Endo, and Presentation on "A challenge in the town making of Sapporo City" by Professor Takashi Hoshi 7th of November Holding of a joint seminar with graduates of Tamura's course at Hosei University 18th of December "Chronological analysis of the Minatomirai 21 project" by Toshio Taguchi
2016	3rd of April Presentation session to commemorate the one year anniversary of NPO. The following presentations were given: "Tamura's legacy" by Professor Nobuharu Suzuki "Chronological analysis of the Minatomirai 21 project" by Toshio Taguchi "Akira Tamura who evolved Japanese town planning into one of global quality" by Kei Minohara "Akira Tamura's great contribution to Yokohama's town planning" by Ryoichi Hirose 29th of July Presentation on "The work of the Planning and Coordination Bureau and an overview of the Kanazawa reclamation project" by Kanetsugu Endo 12th of September Presentation on "Tamura and his family who influenced his vision of cities" by Chihiro Tamura 14th of November Presentation on "A view of town planning of Yokohama seen from a city councillor" by Masaharu Takahashi 2nd of December Presentation on "A historical analysis of land development control by socialist local government led by mayor Asukata" by Toshio Taguchi
2017	24th of January Presentation on "Issues in the Kohoku New Town development" by Kanetsugu Endo 10th of February Presentation on "A revised edition of the historical analysis of land development control by Yokohama's socialist local government" by Toshio Taguchi 16th of March Presentation on "Financial environment and project management of Asukata administration" by Takashi Kawamata 23rd of June Presentation on "High value and structure of personal documents in modern society seen through the example of urban planner Akira Tamura" by Norimasa Okutsu 14th of July Presentation on "Draft of Profile of Professor Akira Tamura" by Hideki Azuma 15th of September Presentation on "Adaption and abolition of the Land Development Exaction system by the city of Yokohama" by Toshio Taguchi 2nd of October Presentation on "Profile of Professor Akira Tamura-tentative version" by Hideki Azuma, and "A sociological approach to Akira Tamura" by Atsuhiko Aoki 13th of October Presentation on "Fifteen years history of the Yokohama Tamura society" by Masahiro Maya 18th of October Presentation on "Exploring the possibility of joint research activities between the Institute for Global Environment Strategies (IGES) and NPO Tamura" by Toshio Taguchi and Kenji Asakawa 27th of November Presentation on "Modern Machizukuri society and Akira Tamura" by Ryutaro Sekine 6th of December "Machi-walking to Kohoku new town and Minatomirai 21" by Kanetsugu Endo and Toshio Taguchi
2018	22nd of January Presentation on "A report from Himeji: encounter with Akira Tamura, evangelist of town planning" by Motohiro Miki 25th of February Presentation on "Soft law and the land development exaction system" by Kenji Asakawa

### 3 広報チラシ



# 「歴史を生かしたまちづくりセミナー」を開催します！

～いぶし銀のまちづくり：生活・文化の視点から、まちを再評価する～

横浜市では、昭和63(1988)年に「歴史を生かしたまちづくり要綱」を制定し、横浜の歴史的景観を形成している歴史的建造物の保全活用を推進しています。また、市民の皆さんに広く歴史的景観や歴史的建造物の魅力を知ってもらうことを目的として、毎年「歴史を生かしたまちづくりセミナー」を開催しています。

この度、第18回国際都市計画史学会大会（IPHS2018）が本年7月に横浜で開催されることに併せて、今回のセミナーでは、横浜における近現代のまちの発展を都市計画史（まちづくりの歴史）という視点から考えていきます。

具体的には、開港以来の居留地の整備、港湾機能の拡充、震災復興、戦災復興という重層的な取組により進んだ都市計画の歴史を、建物やまちなみのデザインだけではなく、つくられた経緯やそれに関わる日々の試行錯誤といった舞台裏からひも解いていきます。

## ●日程

平成30年7月15日（日）  
13:30-16:00（受付開始13:00）

## ●場所

横浜市開港記念会館 講堂  
（横浜市中区本町1丁目6番地）

## ●参加費

500円（先着200名、事前申込不要）

## ●内容

### 1 講演

#### ①「横浜の都市計画史とその遺産」

すずき のぶはる  
鈴木 伸治（横浜市立大学教授）

#### ②「戦後復興のなかの共同建築 閘市から防火建築帯・防災街区まで」

はつだ こうせい  
初田 香成（工学院大学准教授）

#### ③「魅力ある港湾都市のあり方 ～海外の港湾都市と横浜の比較～（仮）」

カローラ ハイネ（オランダ・デルフト工科大学教授、IPHS2016 実行委員長）

（敬称略）

### 2 クロストークセッション

講演者3名による、まちづくりの歴史と国内外の他都市との比較から、今後の横浜のまちづくりに対する知見を探ります。



主催	公益社団法人 横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテージ）
	電話・ファックス 045-651-1730 ウェブページ <a href="http://www.yokohama-heritage.or.jp/">http://www.yokohama-heritage.or.jp/</a> 横浜市都市整備局

※取材をされる際には、当日直接受付までお越しください。

※詳細は、別添チラシをご覧ください。

お問合せ先

都市整備局都市デザイン室長 梶山<sub>02</sub> 祐実

電話 045-671-2009

# いぶし銀のまちづくり

～生活・文化の視点から、まちを再評価する～



7月15日 (日) 13:30～16:00  
横浜市開港記念会館

野毛カストリ横丁 (昭和24年頃) 出典「港町横浜の都市形成史」

## 【日時】

平成30(2018)年7月15日

午後1時30分から4時まで

(受付開始: 午後1時)

## 【会場】

横浜市開港記念会館 講堂

(横浜市中区本町1丁目6番地

: 国指定重要文化財)

【参加費】 500円

(ヨコハマヘリテージ会員300円)

※先着200名、事前申込不要

## プログラム

### 1 講演

- ①「横浜の都市計画史とその遺産」  
鈴木 伸治氏 (横浜市立大学教授)
- ②「戦後復興のなかの共同建築 闇市から防火建築帯・防災街区まで」  
初田 香成氏 (工学院大学准教授)
- ③「魅力ある港湾都市のあり方 ～海外の港湾都市と横浜の比較～(仮)」  
カローラ ハイน์氏 (オランダ・デルフト工科大学教授、IPHS 2016 実行委員長)

### 2 クロストークセッション

講演者3人による、まちづくりの歴史と国内外の他都市との比較から、今後の横浜のまちづくりに対する知見を探ります。

横浜市は開港以来、居留地の整備、港湾機能の拡充、震災復興、戦災復興と重層的な都市計画の取組によりまちづくりが進められ、それぞれの時代を象徴する歴史的建造物が現存しています。

この度、第18回国際都市計画史学会大会 (IPHS 2018) が平成30 (2018) 年7月15日から19日の日程で横浜において開催されることに併せて、今回のセミナーでは、横浜における近現代のまちの発展を都市計画史、つまり、まちづくりの歴史という視点から評価していきます。

具体的には、建物やまちなみの目に見えるデザインだけではなく、つくられた経緯やそれに関わる人々の試行錯誤といった舞台裏をひも解いていきます。

私達が働き、暮らしている横浜のまちを、よりディープに理解するきっかけになるでしょう。



## ■ 講演者プロフィール

### 鈴木伸治（すずき・のぶはる）

横浜市立大学国際総合科学部まちづくりコース教授

1968年大阪生まれ。京都大学工学部建築学科卒業。東京大学大学院を修了後、東京大学助手、関東学院大学工学部助教授、横浜市立大学准教授を経て、2013年より現職。専門は都市計画・都市デザイン・歴史的環境保全。著作に『都市の遺産とまちづくり アジア大都市の歴史保全』（編著、春風社、2017）、『今、田村明を読む』（編著、春風社、2016）、『創造性が都市を変える』（編著、学芸出版社2010）、『都市の風景計画』（共著、学芸出版社、2003年）など。

### 初田香成（はつだ・こうせい）

1977年、東京都生まれ。工学院大学建築学部建築デザイン学科准教授。IPHS2018組織委員会。専門は都市史・建築史。東京大学工学部都市工学科卒業。東京大学大学院建築学専攻博士課程を修了後、東京大学助教、プリンストン大学客員研究員を経て、2018年より現職。著書に『都市の戦後 雑踏のなかの都市計画と建築』（東京大学出版会、2011年）、編著書に『都市計画家・石川栄耀 都市探求の軌跡』（鹿島出版会、2009年）、『盛り場はヤミ市から生まれた』（青弓社、2013年。同増補版、2016年）など。

### Carola Hein（カローラ・ハイン）

デルフト工科大学教授（オランダ）

ハンブルグ、ブリュッセルで大学卒。1995年ハンブルグ芸術上級学校にて学位取得。1995年から1999年まで東京首都大学と工学院大学で戦後の日本都市の復興、西欧からの日本都市計画への影響等を研究。1999年から2014年までプリン・モア大学（2005年から2006年までリンカーン土地政策研究所。2007年グッゲンハイムフェローシップ）。2015年から現職。著書として、Jeffrey Diefendorf, and Yorifusa Ishida (eds.)と共編著として『Rebuilding Urban Japan after 1945』（London: Palgrave Macmillan, 2003）、単著として『The Capital of Europe. Architecture and Urban Planning for the European Union』（Praeger, 2004）他多数。

## 【国際都市計画史学会（International Planning History Society）】

国際都市計画史学会は、1974年にイギリスで活動を開始したPlanning History Groupを母体として、1993年に設立された都市計画史分野唯一の国際学会です。25か国150名程度の会員が在籍。2年に一度開催される大会は、会員のみならず、世界各国から200名～400名程度の参加者が集まります。当日は、都市計画史に関する研究発表セッションを中心として、大会テーマに沿ったレクチャー、開催都市を中心とした現地視察などを通して、都市計画史分野の研究者同士の議論・交流と、都市計画のあるべき姿を導いていく機会を提供しています。

- 2018年 18回大会 横浜（日本） 7月15日～19日（メイン会場：横浜開港記念会館）
- 2016年 17回大会 デルフト（オランダ）参加者総数472名
- 2014年 16回大会 セント・オーガスティン（アメリカ）
- 2012年 15回大会 サンパウロ（ブラジル）



<お問合せ先>

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 事務局  
電話・FAX 045-651-1730（月・水・金 9:00-17:00）

E-MAIL [yh-info@yokohama-heritage.or.jp](mailto:yh-info@yokohama-heritage.or.jp)

横浜市 都市整備局 都市デザイン室

電話 045-671-3850 FAX 045-664-4539  
（月～金 8:45-17:15）