

伊勢佐木モールの過去・現在・未来

岡 並木* 新谷洋二** 松信隆也*** 若竹 馨****

横浜市の伊勢佐木町にモールが完成したのは昭和53年であった。完成当初から、その斬新なモール設計とアーバンデザインは、わが国のモール建設に一つの転機をもたらしたものと、大きな注目を浴び、今日も日本の代表的モールとして高い評価を与えられている。今回は、この伊勢佐木モールに焦点を当て、既存の道路を苦勞してモール化するに至ったこれまでの歩みと現在かかえている問題点、今後の課題について検討する中から、これから日本各地でつくられるモールに対する問題提起を試みている。

Isezaki Shopping Mall, Past, Present and Future

Namiki OKA* Yoji NIITANI**

Takaya MATSUNOBU*** Kaoru WAKATAKE****

It was in 1978 when Isezaki Shopping Mall was built. From the beginning, its modern design and urban planning attracted a great deal of public attention as it brought a turning point of mall construction in Japan. It is also highly evaluated as representative of Japanese shopping mall. By focusing on Isezaki Shopping Mall, we have discussed the background of building shopping malls, problems which they currently have, and attempts to bring several suggestions of shopping mall construction at various places in Japan.

報告①

モールによる
街の活性化を求めて

報告者……松信隆也



伊勢佐木町は、かつては横浜の都心部として港とともに栄えてきました。しかし、戦災で焼かれ、さらに、昭和20年から30年まで米軍の接収を受けている間に、新しく興った横浜駅西口に商業の主導権をとられてしまった。そこで旧都心部の活性化を目指して、伊勢佐木町の再開発を図ることが、われわれの永年の課題であったのです。

すでに、旧都心部をモール化することによって街を活性化させる事例が各地にありましたので、われわれも伊勢佐木町1、2丁目にある約140店舗の共通の場として、中心を走る道路をモール化したいとい

う気運が盛り上がってきて、横浜市のほうへそれをぶつけたわけです。そのときの基本的考え方は、モール化といっても、すでにある旭川の買物公園とか大阪の道頓堀の例とは違う、伊勢佐木町独自のショッピングモールをつくろうということでした。

モールにはオープンモールとクロードモールがあります。横浜駅西口は交通の至便さに付帯して、駅周辺に店舗が密集し、端的にいうと、鉄とコンクリートの固まりのような感じがするので、伊勢佐木モールはそれとは逆にオープンモールとし、太陽と緑と青空をテーマにして街の活性化を図ることにしたわけです。具体的には、まず第1に24時間車を止めて歩行者道路にし、第2に重装備のアーケードを取払い、電柱、電線を地下埋設してあけた空間に、街路灯、樹木、モニュメントと称する彫刻や時計塔を配置して空間演出を行い、第3に歩行者の歩きやすい道路舗装をして、歩・車道の区分をなくしたことです。

こうしてつくられた伊勢佐木モールは、お客様からも大変好評を受けて、モール化以前に比べると、日曜や祝日で約5割、平日で約3割ぐらい人出がふえています。ただ残念なことに、建物が既存のものが多くて、現状ではふえたお客様の多様な買物志向とか飲食志向を満たすだけの機能が十分ではありません

*朝日新聞社編集委員
Senior Editorial Writer, Asahi Shimbun Press

**東京大学教授(都市工学)
Professor, University of Tokyo

*** (株)有隣堂専務取締役(伊勢佐木町1、2丁目商店街
振興委員会街づくり委員長)
Managing Director, Yurindo Co., LTD.

**** 横浜市役所整備局開発課長
Chief, Urban and Renewal Section, Urban Planning
Development Bureau, Yokohama City Office
昭和56年9月21日実施

せん。それを今後、どのように補って、全体として商業収益を増やしていくかに、いま力を注いでいるところです(Fig.1)。

報告②

不可能を可能にした
地元の力と熱意

報告者……若竹 馨



横浜は開港120年たっていますが、その間にいろいろなアクシデントがあって、継続的な町づくりができなかったわけです。そこで行政としては、どうにかして横浜らしさを復元した町づくりを実現するために、できることならば横浜駅西口が人工の空間であるのに対して、伊勢佐木町などの都心部を、人間に視点をのいた潤いのある、ユニークな町にする都心部事業を考えていたのです。昭和48年に、馬車道商店街がこうした町づくりを考えた時に、全面的なモール化を提案したのですが、高度経済成長の時期でもあり、また地元にも資金面で能力がなくて、道路行政サイドの圧力に負け、道の真ん中に車道を残した複断面のモール化にとどまってしまいました。

そのあとで提案されてきた伊勢佐木町からのショッピングモールは、われわれが狙っていたことと非常によくあったわけです。しかし、実現には強い抵抗も予想されるので、地元の商店街がそれにどれだけ耐えられるかが問題でした。地元には伊勢佐木町1、2丁目商和会というコミュニケーション組織がありますが、「お茶飲み会ではダメだ、町づくりを真剣に考える組織でないとつぶれる」と主張して、町づくり振興組合を結成したのです。そして、そのリーダーに地元のカリスマ的存在で、事業力もあり、役所がガタガタいってもビクともしない体力と能力をもった松信泰輔^{*}さんを引っ張ってきた。

話が具体化する中で、非常に抵抗があったのは道路法48条の歩行者専用道路の規定です。これは限定列挙されていて、「いまだ供用の開始されていない道路に限る」とある。伊勢佐木町のように120年も使用されている道は、原則的には歩行者専用道路に当てはまらない。これを盾に、市の役人が地元の人に対して、六法全書をふりかざし、原則論で強力に反対したわけです。なぜ48条にこだわるかといえば、都市計画決定して建設省から補助金を出させるため

* (株)有隣堂取締役社長で、出席者の松信隆也氏実兄



Fig. 1
伊勢佐木
モール
Isezaki
shopping
mall

です。そこでわれわれは、補助金といってもせいぜい1,000万や2,000万円のものだから、横浜市で負担しようといいましたら、松信さんが自分たちの庭先をきれいにするんだから、金は地元で持つといった。それを踏まえて、市の道路局と議論したのですが、やはり法律がある限り「ウン」とはいいません。結局、道路法上は車道と位置づけられてしまった。そこで、道交法の運用で24時間歩行者専用にするをお願いしたら、今度は県警が猛烈に反対してきた。さらに商工会議所もモール化に反対、地元選出のある議員も反対で、とにかく頼りは地元商店街140店舗のうち、賛成した130店舗の力だけでした。

私も、ヨーロッパにあるようなモールを、横浜市はどこかで実現したいと考えていましたから、リーダーの松信さんとともに、この種の事業を実施するたびに憎まれるとしても、モール事業の実現は10回憎まれてもやる価値があると思い、反対派を1人1人説得して回りました。最初の計画からいえば、非常に落ちたものになってしまいましたが、反対論を克服していく中で、とにかく横浜市のアイデアと地元のアイデアがうまくつながり、不可能を可能にした成果が、いまの伊勢佐木モールではないかと思えます。

報告③

世界的水準に達した
伊勢佐木モール

報告者……岡 並木



若竹さんの報告の中に、140店舗のうち130店舗がモール化に賛成したという話がありました。やはり

こうしたものをつくるには、地元がどのくらいエネルギーをもっているかにかかっています。旭川の買物公園のときも、いろいろな役所関係が猛反対したわけですが、最後に地元の商店街のお年寄りのリーダーが、「昔、土農工商という言葉があったが、皆さんの話を聞いてみると、今でもその言葉が残っているように思う」といわれて、それをきっかけに役所の反対も退いていったといいます。若竹さんの話を聞いて、そのことを思い出しました。

それからもう一つは、旭川の場合は道路法の歩行者専用道路に変えましたが、一般に、法律を変えなくては何もできないということを理由にして、一步も進もうとしない風潮が多い中で、伊勢佐木町は、現在の法律をぎりぎりまで解釈して、ああいう形につくり上げたわけです。その発想が非常に貴重であり、日本の商店街をよくしようと考える人々をかなり勇気づけたと思います。そこに、伊勢佐木町の価値と意味があります。

伊勢佐木町を見ていますと、歩行者天国とモールの違いがはっきり分かります。伊勢佐木町は、商店街の子供たちが照明灯の御影石の台座に腰をおろし

て遊んでいます。それは、自分の家の子供部屋が増築されて、近所の子が集まり楽しんでいる雰囲気です。つまり、自動車の増大によって失ってしまった居住空間の延長としての“道”の機能が、伊勢佐木モールには戻ってきたのです。これは、歩行者天国には期待できない、一つの質的な違い、大切な機能の復活だと思います。

構造的に言えば、伊勢佐木モールは舗装が大変すばらしい。歩行者に適した素材、素材の色、さらに、素材をつなぎ合わせる目地も高いハイヒールをはいて歩く女性が意識せずに歩けるなどのよきは、今の日本の道路では極めて数少ない事例です。モールの舗装で最も大事なことは、歩いていることを忘れさせ、ゆっくりとウインドーショッピングや樹木を楽しむことができることです。それがモールの使命であり、大きな意義でもあります。そうした観点から伊勢佐木モールを考えますと、世界中にいろいろな歩行者街路があるが、その中に出しても恥ずかしくないものが、やっとできてきたなと思います。

● 討論

1. 法の制約を乗り越えた伊勢佐木方式

新谷（司会） 報告の中で語られた法律を乗り越える難しさについては、私もかつて建設省の役人だった頃に経験しています。今は道路法の48条は未使用の道路に限るとなっていますが、昭和30年代の終わり頃までは、未使用の道路さえ歩行者専用でできない状態でした。住宅公団の東久留米の開発をしたときは、人だけが通る道は道路法の道路ではないといわれて、仕方ないから車も通れるとしておいて、開通した途端に諸車通行止めをドンと立てるなどということをしました。法律の壁を越えて、いかにして歩行者専用道路をつくるか、随分と苦勞したものです。

松信 最近では役所も変わってきましたね。神奈川県庁は現行の法令をある程度度外視しても、理想的な町づくりをしようといっていますし、建設大臣が伊勢佐木モールの視察に來たりしています。伊勢佐木町が一つの起爆剤になったと思います。

若竹 現在の建設省の道路担当官は、私が、「道路法に欠陥がある」といいますと、「そんなことは絶対にない。伊勢佐木モールのようなものをつくるなら、提案されれば『うん』といいます」という意見にな

っています。ところが、自治体の職員のほうは杓子定規に法律を解釈してカットしてしまう。ですから、建設省がどうのこうのではなくて、役人の質によるのではないかと思います。法律があろうとなかろうと、伊勢佐木方式を出せばいいんです。

新谷 日本の法律は運用の範囲が広いから、狭く考えれば何もできないが、広く考えればかなりできる。そのあたりは人の問題によるし、新しい考え方でいいとする解釈論が国で一般に通用しないと難しい。



新谷氏

岡 法の網をくぐったといえ、彫刻の台座ですね。佐藤忠良さんの裸婦像の台座がちょうど腰かけられるようにつくってある。つまり、あそこにベンチを置こうと思ったら、道路だから認められなかったの、台座と称してそれをつくってしまえば文句は言えないだろう、といっただけです。オープンの日には除幕して、フッと見たらおばあさんが座っている。おばあさんがすぐ座ったことは、座りやすいところに、また、座りたくなる場所にあったからです。町を楽しく、ほっとする町にしていくなければ、ベンチという機能はとっても大事な機能なん

です。あれは見事に成功しましたね。

若竹 たまたまベンチは3m70cmと決められて、その中で絵を描いたり、石をカットしたりしたが、どうも法律に抵抗しなくては面白くないということで、彫刻の台座をつくった。みんな腹の中ではベンチとっていますよ。その先に行きますと、時計があります。これも道路機能上、こんなでかいものはだめだという。しかし、時計はだめだが、彫刻はいいというから、時計の付いたオブジェはどっちへ入るか、われわれは彫刻の部類に入る記念物のつもりだ、ということで許可になった。結局、そういう知恵です (Fig. 2)。



Fig. 2 人形仕掛けの時計スタンド
Doll device of clock stand

岡 伊勢佐木町が馬車とか自動車を止めたのは昭和の初めですね。

若竹 市電を通すという計画でした。それに対して地元の商店街がここは商店街だ、市電はいらないと抵抗して、それで一本後ろに通した。だからモールの原型はそこいらにあったんですね。ですから、歩行者天国にするのも割と早かった。結果的には、現在のモールも24時間歩行者用道路で、専用が欠けているだけで、半日の歩行者天国を延ばしただけです。

松信 車専用の高速道路があるんだったら、歩行者専用道路があってもいいんじゃないでしょうか。車優先道路もわれわれの生活必需品を産地から運んでくるわけですから、当然尊重しなくてはいけないけれども、人間回復という意味から、歩行者道路がもっと都心の中にあってもいいと思うわけです。

新谷 確かに、自動車がふえてくれば専用化が必要だという話になれば、自動車専用道だけでなく、当然歩行者専用道も必要です。長距離を早く行かなくてはいけないところは自動車専用だし、ゆっくり時間を費やすショッピングは歩行者専用というのが当

然の帰結でしょう。いまの道路の法律の考え方からすると、道路を一つの筋だけで考えているから、要するに機能分担といったところに欠けている面があるのではないのでしょうか。

2. モール化の効果と街の変化

新谷 いろいろな制約の中でモールができたわけですが、完成してこういう点が大きく変わったということはありませんか。

松信 アーケードがあったときは、お客様の歩く速度が非常に速くて、ウインドーもろくに見ない。しかし、うちの女房がアーケードをとってから歩いたときに、こんなところにこんな店があったのかと言っていました。

岡 注目される率が高くなったわけですね。

松信 はい。アーケードがありますと、ツツツと行ってしまう。アーケードがなくなると、安心して歩きやすいということで、ブラブラしながら、こんな店があったのかとウインドーショッピングができる。その店は非常にプラスになったと思います。

新谷 アーケードに比べて歩行速度が非常に遅くなってきたというのは、私も各地のモールに行っても気がつきます。確かに、ゆっくり歩いて構わないとなるとゆとりがでてくる。以前だと、ゆっくり歩くか速く歩くかは、自分の意志ではなくて、他人の意志とか大きな流れに任せて行く感じがしました。それから、アーケードのときは、向こう側を見ても暗くてよく分からないし、分かったところでそこへ行くには、ぐるっと回らなくては行かれない。モールでは、向かい側とこちら側の店との選択が非常に容易になってきたから、そういう点で店の企業努力がないとなかなか売り上げに結びつかないでしょう。

松信 伊勢佐木町はちょうど道幅が14.5mだから、こっちの端から向こうの端までいくのに、そんなに遠くないんですね。以前だと、たとえ歩行者天国でも真ん中に車道がありますから、右なら右、左なら左ばかりを見ることになります。

岡 やはり広い車道を渡るのには抵抗がありますね。

新谷 売り上げは以前に比べてよくなりましたか。

松信 売り上げは増加しています。昨年11月に横浜駅東口がオープンして、これが約2万㎡の広さを持っています。以前のアーケードが連なっただけだった伊勢佐木町だったら、この東口に徹底的なダメージを受けているだろうと思います。それが、経済情勢が厳しい割には、まあまあのおさまっ

ているのは、モールをやったおかげでしょう。もしやらなかったら、壊滅的だと言っている人もいます。

岡 例えば、有隣堂はどのくらい伸びましたか。

松信 モールをやった直後は20~30%伸びました。

若竹 有隣堂が伸びたのは、モールに合った店舗改造をしたからです。昔のアーケードの伊勢佐木商店街も暗かったが、有隣堂も大した建物じゃなかったんです。モールができると全部ガラス張りにして、外から見えるようにしたんです。だから、モールの完成後、売上げが伸びている店は、モールに合ったような店舗改造をリアルにやったところ。企業努力をしている人は伸びていると思います。

岡 最高でどのくらい伸びていますか。

松信 50%伸びているかと聞くと、ニヤッと笑う人がいます。だからもっといっているかもしれない。

岡 伸びてない店もありますか。

若竹 モールに反対していたところは、企業努力が足りませんから、伸びていません。

岡 ベンチに反対して、向かい側に押しつけた店はどうなりました。

若竹 余り影響がないようです。

新谷 ベンチそのものが大したことがないから、それほどインパクトはないのでしょう。あれがいいベンチになってくると違うと思います。

岡 以前にフランスのルーアの商店街会長さんに会ったときに、モールがオープンした初日の印象はどうだったか聞いたら、とにかく町へ来る人の顔が生き生きとして、こんなに顔が変わるとは思わなかったと言うんです。それがその日だけでなく、次の日も次の日も人々が生き生きとして、このルーアの町に、この大時計通りに、文化が吹き込んできた感じだと言うわけです。そういった意味で、売上げも確かに上がったが、そのほかに何か、町の雰囲気が変わったということはないでしょうか。

松信 この前、うちの息子が日曜日に伊勢佐木町に行ったら、街路灯の下にある狭いベンチで、親子三人が昼飯を食べてたよと言うんです。人間回復の町づくりとは、なるほどこれなんだと思いました。

岡 弁当を広げるといのは、大きな変化ですね。

松信 ああこいつだ、本当に市民に親しまれるというの、これだと思いました。

3. 伊勢佐木モールに残された問題点

新谷 次に、伊勢佐木モールがオープンしてから、これまでにいろいろと問題点が出てきたと思います

が、気づいた点をあげていただけますか。

松信 モールというのは木陰の道で、当然、若い恋人同士が、あるいはおじいちゃんとおばあちゃんがベンチに座って語り合う姿が木陰の散歩道だと思うんです。このベンチにいろいろと規制があって、提案をしても先例がないということで、なかなか許可がおりなかった。それが徐々に緩和されてきて、これからはベンチも少しずつ良くしていくつもりです。

若竹 ツリーサークルを兼ねた四角いベンチはだめなんです。初めにそれを3基置いたんですが、強制撤去させられました。それが、オープン後許可がおりまして、いまはベンチとツリーサークルを兼ねて丸太を置いています。しかし、あれではみっともないので、もう少しいいものを置きます。

松信 それから、自転車の問題があります。予想以上に自転車で来る人が多くて、その置場に頭を痛めています。そのほかの点に関しては、モール自体の評判は非常によろしいです。

若竹 問題といえば、あの直線道路です。失敗したときには普通の道路に戻すという想定でのモール化ですから、真ん中5mが直線、両サイド3mの歩道寄りも直線にしてあります。これが木陰道というモールのイメージをかなり損ねています。

新谷 確かに直線にしたのは、やむを得ずそうなったということが分かりますね。外国に行くと、初期のモールは同じように直線的になっていますが、最近のものは非常にうねった形でできています。

若竹 ですから私は、物理的には、あの計画は成功したとは思わない。歩行者の動きが緩くなったと言いましても、真ん中が5mで広くて、本来の商店街側の両サイドは狭いんです。あれは逆にしないと、店舗側を歩かないで、真ん中を歩いてしまう。逆に店舗側を4mの歩行者空間にして、真ん中を自動車がやっと通れるぐらいにして、店舗のほうを歩かせないと、商店街とモールは合わないと思います。そういう視点が欠けています。

新谷 やはり、モールと歩行者を第1に考えた設計ではなくて、自動車が真っすぐ通れることを前提にして、その条件のもとで歩行者のことを考えているからそうなるんですね。むしろ歩行者のことを考えたよりよい設計をして、消防などの緊急時に、とにかく1台の車が何とか曲がりなりにも1車線に入ってこれればいい。限られた幅員の中でも、そうした多様な設計方法ができたのではないかと思います。

若竹 失敗したときに真ん中に空間を残しておいて、

両サイドに歩道があれば自動車を元に戻せるという、失敗を前提にして条件提示してきている。その中で苦勞したから、問題点はかなり残されていて、それが今後の宿題になっています。その点からいえば、何でもかんでもモール化すればいいというものではないと思います。皆さんは、モールだけをとらえていい悪いを議論されるが、伊勢佐木モールは、あくまでも再開発プランの第1段階なんです。それを忘れている人が多い。例えば、伊勢佐木町3、4丁目のモール計画でも、いまの1、2丁目と同じようなものをその先につくったらだめなんです。人間の歩く距離は決められていますから、何か違う魅力をつけたモールづくりをしないと、3、4丁目の手前で帰ってしまう。3、4丁目が、1、2丁目と同じカラー舗装をやり、同じアーケードをつくり、同じ歩行者専用道路にしていたら、勝てないんです。ですから、独自の町づくりをなさないと指導をしても、いままで取り残されてきているから、そんなことを考えないところが非常に危険です。いま3、4丁目のモール計画は民地側を1.5mセットバックさせて、1、2丁目のような狭い歩行者空間を4m50に広げなさいと指導をしていますが、地元がなかなか理解してくれません。

岡 その問題はミュンヘンのモールと似ていますね。ミュンヘンのモールは大変いいモールですが、あのモールはカールス広場というところで切れているでしょう。それから少し行くと駅になります。そこで、カールス広場の電車通りを越えて、反対側から駅までをモールにしたんです。ところが、それが何とも味気ない。なぜだろうと思って考えたら、結局、世界的に有名になったほうのモールに使っている照明灯、それからフラワーボットをそのまま持ち込んだんです。しかも有名なほうは既存の曲がりくねったり、太かったり、狭かったりする楽しい道にモールをつくったわけですが、今度のモールは伊勢佐木町と同じように直線なんです。そこへもってきて、カールス広場のモールと同じ物を置いたって全然合わない。伊勢佐木町の場合は、1、2丁目と3、4丁目が同じ道幅だから、ちょっとミュンヘンとは条件が違いますが、同じ姿になったら、せっかく3、4丁目のほうに来た人も退屈してしまうかもしれない。人は、この先に何かあるんじゃないか、という期待感で歩くんですからね。

若竹 われわれが3、4丁目に提案しているのはクローズドモールです。1、2丁目がオープンモール

なら、向こうはクローズドモール。そういう変化を持たせて計画をしたんですが、逆にいまで道路局から3、4丁目には手を出すなということで、手を引かされたわけです。地元の人たちが1、2丁目みたいに哲学を持っていけばいいけれども、潮風が抜けるだけの商店街で、何も無い、金だけの地域になると、安易な行政にやられてしまいます。その一番シビアな例が申しわけないが酒田だと思います。なぜあんなにカチカチと決めてしまうのか。あるいは仙台の一番館、何でS字を書いたタイルにしなくてはいけないのか。しかも、横浜の馬車道モールのベンチが置いてある。酒田にはサインポールが置いてある。馬車道が与えた影響は問題が多過ぎます。ですから、伊勢佐木町のデザインのときは隣にある馬車道を全く無視したわけです。馬車道は明治の復古調を要求して、ガス燈、レンガを追求したんです。伊勢佐木町は全く違うナウなものをつくろうということで計画したわけです。だから3、4丁目はそれを下敷きにして、違う変化をもたせないと飽きがくると思います。そういう意味で伊勢佐木町もまた問題が多いと思います。伊勢佐木モールの最大の問題は単調だということです。人が混んでるといっても、軍団が行って帰ってきていますから2で割らなくてはならない。

岡 向こうへ通り抜けていませんからね。

若竹 ですから後ろの通りをモール化すべきなんです。そこまでは市民がきていない。それができれば、変わってくると思います。

岡 モールの影響は裏の道にいつてませんか。

若竹 むしろ裏がよくになっている気がします。だから有隣堂あたりは裏にしていればだめなんです。いまだに裏なんです。

松信 すいません。そのうち再開発でやります(笑)。明日オープンする丸井さんのビルは、裏通りでも客導線をつくり、ウインドーもちゃんと作っています。ですから裏通りではなくて、部分的に表通りにする作用がある。横町の道路をピシッとすると伊勢佐木町が生きてくると思います。

若竹 伊勢佐木町で一番悲しいのは、せっかく単断面にきれいにしたのに、道路を縦に2本残された。これをわざわざつけかえたんです。

岡 どこですか。

若竹 横のクロスしているところです。わざわざやり直したんですから、モールをフラットにして、道路をつくってあげればいいのに真っすぐにしたから

1.5cmから2cm下がっている。おばあさんがそこで転ぶんです。自動車がガタガタいっても、こっちがフラットならいいわけです。

新谷 どうせ自動車はスピードを落としてゆっくり行かなくてはいけませんからね。

岡 自動車はそこで上がらないんですか。

若竹 自動車は真っすぐです。人間様が若干下がる。

岡 よく若干で済みましたね。

若竹 それはかさ上げしていますから。

岡 恐らく2cmの高さというのは盲人対策です。建設省の基準で、盲人用に2cmの段差をつけ、歩車道の区別をしています。

若竹 われわれの理想は、民地と道路の境を何も敷石にしておく必要はない、道路のパターンがそのままビルの中へ入り、そのうえでピロティーがあり、商店街があるようにしたかった。そしたら官民境界をはっきりするということで、コンクリートの敷石を入れるんです。その敷石も、大理石の、市電の敷石がいらなくなって、横浜市で250円で売っていますから、それを使ってほしいのですが、モールの質が上がったから敷石の質も上げてほしいと言っても、だめなんです。それを見事に崩してくれたのが丸井ビルなんです。しかし、あのデザインを出したときに、地元のリーダーも、道路局も、県警も、色を見て、あんまりカラフルすぎるといって、結局、現在の色になった。やはり色が暗いんです。そして、今ごろになって地味だったという。カラー舗装でも、タイルを使っても、グリーン1色あるいは茶色1色まではいいんです。とにかく、もう少しカラフルさが出たら、さらによかったと思います。

松信 しかし、伊勢佐木モールのタイルと、これから再開発するときの建物の色調をコントロールするのは、かなり難しい問題になってくると思いますね。

岡 今後の再開発にあたって、建築協定は考えていないんですか。

若竹 現在、町づくり協定は提案しています。実はモールをつくる以前と比べると20~30%ぐらいの売り上げが伸びていますが、54年を100にしますと、もう伸びていないんです。そうすると、7億円も使わせてちっとも売り上げが伸びないという声必ず出てくると、横浜市は読んでいます。それで、売り上げを伸ばすためには町づくりをやりなさいと提案しています。それは2階をオープンコリダーにして、ニコレットみたいにする。あのモールを2階から見させるというのはかなり効果的です。そういう指導

要綱をつくり、模型を250万円で作ってお渡ししてあります。

新谷 やはり、既存の道路を歩行者道路にすることには、いろいろな抵抗がありますね。歩行者道路の舗装ひとつをとっても、新しいアイデアに対して、それを認知するほうは、今までの車道の観念、舗装の観念しかない。そこでいろいろと議論百出して、いい方向へ行けばいいが、妙なのもできてしまう恐れがありますね。ですから、既成の観念から離れて、もっと自由にこれからの歩行者道路の舗装のあり方を考えていかなければいけないでしょうね。

岡 日本の舗装の技術は世界の最先端をいっていると思います。しかし、歩行者道路の舗装は、本当にまだこれからですね。旭川も全くやってないし、やっと伊勢佐木町で第1歩を踏み出したところです。

若竹 その議論の途中で私は、あなたはビルの床と道路と混同してると言われたんです。私は、町づくり環境整備事業というのは、まさしく外部空間を建築とみなすことであると思っています。それでないと、視的アップはできません。家具を置くのと同じように、ストリート・ファニチャーを置く感覚です。だけど日本の建築学会は悲しいかな建築としてとらえていないんです。通産大臣賞とか都市計画学会賞をもらっても、そんなものは全くほしくない。建築学会賞をくださいといいたい。アーバンデザインは土木的発想じゃ出てこない分野ですが、建築学会はまだ建築とはみなしていない。それだけアーバンデザインは遅れていると思います。伊勢佐木町は問題提起したところにきています。1、2丁目がたたき台になって、今までS字がいけなかったものが、その先の3、4丁目ではS字がOKになりました。

岡 ドリルで段々にねじあけていく感じですね。

新谷 そうですね。やっぱり、日本の法律というのが運用的に非常に幅が広いということで、その解釈でいくから、グイグイと運用の幅を広げて、こう解釈できるんだということ、かなりのところまでいけます。しかし、そこまでやっていく人が大変だ。そのうちでは、伊勢佐木モールが一つのステップを形成したと思います。

4. 予想を越えた自転車の流入

新谷 伊勢佐木モールについて、実際に利用している人がどう感じているか、先日当学会事務局の人がアンケートをしてきました(Table 1)。これについてはいかがですか。

若竹 「さっぱりとしている」というのは、われわれの狙いどおりで、クールな感じを与えるためにスタイルで統一したわけです。

岡 若者の街というイメージを感じる人と、横浜駅周辺が若者の街だから、ここへ来るとほっとするという人の両極がありますね。

事務局 前者が学生で、後者は年配の方です。世代によって受けとり方が違うようです。

松信 そういう両面が確かにあるんです。

新谷 幅広い対応性を備えているんですね。

若竹 原宿とか新宿の歌舞伎町と同じになるという危惧を抱いている人がいるが、これは当たっています。日本で最初のシューマイの店「博雅」がなくなるんです。私も横浜らしさは残したいと思います。

新谷 老舗の価値を捨ててはいけませんね。

若竹 「明るさを損なわずに雨天も歩ける工夫」といったものは、すべて次の町づくりで、市が地元で提案しています。先ほどの建物の1階を1.5mセットバックさせ、2階以上はそのままにして廂にするというものです。

新谷 雨の日は、やはり客足が落ちますか。

松信 落ちます。しかし、1mm以上の雨が降る日は1年で約80日ぐらありますが、夜中に降った分を除くと、実質的に昼間降るのは年に40日ぐらなんです。アーケードの是非を議論したときに、雨の日が40日なら、天気の良い日で勝負しようということになりました。

新谷 伊勢佐木モールの交通の流れは、国電の関内駅と京浜急行の日の出町駅と地下鉄に囲まれて、うまくいっているようですが、3、4丁目になりますと交通の便はハンディを負うことになりますね。

若竹 1、2丁目はモール化する前に、地下鉄と国鉄を結んで、伊勢佐木町の玄関まで地下街をつくり、これを馬車道につなげて一体化させました。これも伊勢佐木モールの繁栄に貢献しています。しかし、みんな地下街を通りますから、モール化が一番もうけたのは地下街です。金の負担もしていないし、あそこの理事長はホクホクしてましたよ(笑)。

岡 その点、3、4丁目は交通の便が悪いから、よほど工夫しないとダメですね。

若竹 地元で明確な哲学があればいいのですが、それがなくてどうしても目先のことに追われて、安易な町づくりになってしまいます。

新谷 アンケートの回答に自転車の問題がありましたが、モールの中に入って来るわけですか。

Table 1 伊勢佐木モールについてのアンケート
Survey on Isezaki shopping mall

- ①実施日 昭和56年9月15、16日
- ②場所 伊勢佐木町モールの路上
- ③回答者 男女各10名の計20名
(10歳代5名、20歳代5名、30歳代5名、40歳代3名、50歳代2名)
- ④回答
- Q1 モール化でよくなった点
- イ、歩きやすい
- ・道に段差がないので歩きやすい
 - ・車が通らないので気軽に安心して歩ける
 - ・道の両サイドの店への移動が楽になった
 - ・乳母車を引いて歩くのに便利
 - ・歩行者天国のときよりも歩きやすく、買物しやすい
- ロ、街並がよい
- ・アーケードがとれて明るくなり、空が見えるようになった
 - ・座るところがあって便利
 - ・街並がきれいで、さっぱりとしている
 - ・緑が多く、散歩にいい
- ハ、雰囲気が良い
- ・元町と比べて若者の町という感じ
 - ・横浜駅周辺の商店街は若者の集まりなのでついていけないが、ここは緑も多く、静かでほっとする
 - ・ファーストフードの店など気兼ねな店がふえて楽しい
- Q2 モールになって困った点
- ・アーケードがなくなり、雨の日の買物が不便
 - ・歩きやすくなった反面、真ん中の通りを歩いて、店にゆっくり寄りなくなった
 - ・人が多過ぎて落ち着かない
- Q3 改善してほしい点
- ・雨天用にアーケードがほしい
 - ・広場のようものがほしい
 - ・自転車通行止の規制を厳しく
 - ・トイレをつくってほしい
 - ・緑をもっとふやしてほしい
 - ・明るさを損なわずに雨天も歩ける工夫を
 - ・ファーストフードの店がふえて、原宿や新宿のようで落ち着かないから、もっと横浜らしい落ち着いた街に

若竹 まさか横浜という大都市の都心に、これほど自転車が来るとは予想もしませんでした。やはり足

として便利なんじゃないか。あの直線のモールを自転車で行くと快適なようです。いい反省材料になりました。

松信 モールに自転車が入らないように標識が置いてあるし、入ってくると注意するのですが、いまの若い人は言うことをきかないんです。

若竹 計画論として駐輪場を設けておけば、自転車の進入もかなり抑えられたでしょう。

新谷 駐輪場を要所に設けることが、今後のモールづくりには必要になってきますね。

5. 持ち味を生かした地縁的町づくりを

新谷 最後に、これからの伊勢佐木モールはどのような方向に向かい、そのときの課題は何か、といったことを中心に、話をうかがいたいと思います。

松信 伊勢佐木町は、町の再開発をすることを前提としてモールに合意したわけです。まずサンプルとして、丸井と博雅の敷地約1,000㎡を再開発して、先日オープンしました。伊勢佐木町は、大部分が震災で焼けたあとに建てられた長屋形式の共同店舗で、ちょっと危険性のある建物が多いし、また、モールをやっただけで安穏していると地盤沈下につながるの、どうしても再開発は必要です。ただ、これは心臓移植のようなもので、非常に難しい問題があるわけです。モールに合った建物のバサード、1階の壁面、2階のオープンコリダー、裏の道路との接点、物流などの問題を解決しなくてはなりません。これは非常に厳しい宿題です。

若竹 行政の立場から言いますと、再開発とは、あのモールを商店街としてどう生かすかということで、そのためにはモールに合った町づくりを進めるように提案しています。本来は、個々の店舗の建て直しの場合でも、一定の基準に従う建築協定にしたいのですが、まだ地元がそこまで来ていないので、賛成者だけでもいいから、町づくり要綱のようなものをつくっていくことから始めるように提案しています。ソフト面では、もう少し各テナントを強化していくことです。例えば、銀座あるいは横浜駅西口にしても、デパートがいくつもあって、選択がききますから、自ずと人が集まってきましたが、伊勢佐木町には1店しかありません。そうしたソフト面を強化して、競争しないとダメですよということで、一つのモデルをつくり長期的な計画案をつくるようにしたいと思っています。

岡 変なことを聞きますが、1、2丁目の商店街で、

あそこに住んでいる店主はどのくらいいますか。

松信 1/3くらいだと思います。

岡 都心の商店街としては多いほうですね。

松信 つまり、1階が商店、2階が物置き、3階が住居で、建物の高度利用ができていないわけです。あそこは、4～5年前まで地価は県内でトップだったんです。ですから、高度利用しないととてもやっていけません。

若竹 結局、アーケードをとることによって、隠れていた2階が見えてきた。これが汚れているんです。ですから、2階から上を店舗改装して、もっと高度利用することが再開発計画の柱になっています。

岡 モールになってから、商店街に住んでいる率は減りましたか。

松信 ええ、減っています。

若竹 2階がかなり喫茶店になりましたから、その分は外へ出ていったようです。

新谷 あまり減って、夜間人口が少なくなるのも、また問題がありますね。再開発するときは、上に住宅を設けるような方策を講じないといけませんね。

若竹 そのことに直面しているのが馬車道です。再開発については、割とよく守られてうまくいっていますが、住居がありませんから、夜はゴーストタウンになってしまいます。伊勢佐木町の再開発では住を入れて、24時間生活するようにしたいものです。
新谷 再開発計画に入っているのかわかりませんが、近くに大通り公園がありますね。これがモールと道路で分断されて、全く別のものになっているのは惜しい気がします。

松信 伊勢佐木町にいと遠くに感じますが、人を公園に案内したりすると至近距離に見えて、なぜつなげないのかと聞かれるんです。

若竹 つなげるように、われわれも予算を要求していますが、横浜市の中でもこういう思想をもつ人は割と少ないようです。

新谷 そのつなぎ目に地下鉄の駅がありますが、それと連結して、大通り公園のほうから国道を横断して伊勢佐木町2、3丁目の間に来るぐらいのうまい歩行者道ができると、かなりよくなる感じがします。

若竹 その発想で、伊勢佐木町は角地にあった県警と消防署を裏にあった会社の土地と交換させて、裏へ引っ込みました。そして、その会社には大通り公園ができるまでに建物を建てるように指導していますから、地元の商店街が頑張れば、その会社はソニービルのようなものをつくるだろうと思います。再

開発は、先ほど出たように心臓移植で、それぞれの権利の変換が絡み、エゴイズムが絡んできます。あなたのビルをこちらに移してポケットパークをつくりなさいといっても、なかなかのってきません。

岡 馬車道でもそういう考えはかなり出ていました。

若竹 馬車道にも偉大な地元のリーダーがいて、その人は、1階に業務の事務所をつくる人は6m下がれ、店舗をつくる人は3m下がればいい、というものすごい思想の持主です。

岡 それは面白い。

若竹 それで山一証券が、せっかく買った土地を歩道のために6mも下げるのはけしからんと、市長やわれわれのところに怒鳴り込んできたんです。しかし、地元がしっかりしているから、われわれも、あそこは地元が「ウン」と言わないと許可できないことになっている、と突っ張ねることが出来るわけです。それで、馬車道は非常にユニークな街並になっているし、横浜の中ではしっかりしたアーバンデザインができています。伊勢佐木町の再開発も、地元馬車道ぐらいの体力があるかどうか、成否の鍵といえますね。松信さんも私も、もうくたびれていますから……。

岡 つまり、地元と行政の両方に、しっかりとしたビジョンと体力をもったリーダーがいないとユニークな町づくりはできませんね。

若竹 それに加えて、その両者の間に入る優秀なコンサルタントが必要です。これも仕事を惜しまない、行政の圧力をはね返す体力の持主ですね。この三者がトライアングルで、ピシッといけば万全です。ただ気をつけないといけないのは、アーバンデザイナーは同じような所を手がけると同じ思想しか出てきません。慣れほど恐ろしいものはないので、一人のデザイナーがあちこち手がけると、その人の好みが強くなる、同じような町になってしまいます。町はもっと万機公論に決すべきなんです。

岡 それぞれの町にはそれぞれの顔があって、それを前面に出さないといけません。伊勢佐木モールがいくらよくても、条件の違う町が物まねしても生きてこないんです。

若竹 デザイナーを変えませんか。それが意外と同じ人があちこちをやっている。仙台と馬車道が同じ人です。

岡 確かに電話ボックスまで同じですね。

新谷 日本が戦後、戦災復興で町を再建したとき、時間的に余裕がなく、資金も乏しい時代によくつくれたと思いますが、大きな失敗は全国の町をワンパターンにしてしまったことです。この愚を再び繰り返すことは避けなければいけませんね。これだけ地方の時代といわれていますし、時間的余裕もありますから、それぞれの持ち味を生かした町づくりをお願いしたいものです。

若竹 地方の時代は、県庁レベルの自治体職員の問題ではなくて、市町村レベルの職員のあり方にかかっていると思います。地元と役所の間の、ドロドロとした力関係の中から生み出されない町づくりは、本当の町づくりではありません。われわれは、観念論から実践論に移って、もっと地縁的な都市計画をやっていくべきなんです。もはや、駅前にはスーパーブロックで立体的にするといった町づくりは終わって、自分たちの手と足と頭で考えた町づくりが必要なんで、抵抗が大きければ大きいほど、市民、行政、学識経験者、デザイナーなどがもっとドロドロと入り混じった中から、いいものが生まれてくるのではないのでしょうか。

松信 そうですね、単なるエゴだけではとても続きません。市民のため、お客さんのために、われわれが自腹を切っているんだという気持がないと、道路局や県警との交渉はとても耐えられませんね。10人が10人も賛成するのは本当の改革ではありません。3人が賛成、あとの7人が反対しているところを遮二無二に進むところに、本当の仕事の意味があるし、完成したときの喜びもあります。誰も認めてくれなくても心の満足がありますね。

新谷 これからの町づくりは、地元でどれだけの哲学があるか、それを行政との関係で生かしていく体力が必要なことを、伊勢佐木モールは提起しているように思います。

本日は長い間ありがとうございました。