

オフィスビル総研レポート⑭

Symposium Report

都市景観シンポジウム

「21世紀、美しく魅力的な都市をつくろう！」

美しく、そして魅力的な都市に暮らしたい！ 20世紀、幾多の困難から見事に蘇った日本。先輩たちのおかげで、世界有数の経済大国、そして安全で豊か国となりました。しかし、その復興の原動力は、勤勉さと経済合理性が支えであり、美しさまで手が回らなかったのかもしれませんが。残念ながら、自然を除くと日本の街並みや都市景観を美しいと思う人は少ないという現実がそれを物語っているのではないのでしょうか。

しかし、今度は幸せになれた我々の手で、美しく、そして魅力的な街並みや都市景観を復興して、次の世代に引き継ぐ責任があるのではないのでしょうか。

期待される「景観法」の制定は、その気があるのに為す術を見つけれなかった我々へのGOサインとなって欲しい。

2005年5月23日開催

ヤマハホール銀座（定員524名）

パネルディスカッション

第1部「美しい都市をつくろう！」

～不動産価値最大化への戦略」

第2部「魅力的な都市をつくろう！」

～都市の奥行きを語る歴史的建造物」

株式会社オフィスビル総合研究所

「都市景観研究会」

JUNE/2005 Commercial Property Research Institute, Inc.



会場風景



都市景観シンポジウム
「21世紀、美しく魅力的な都市をつくろう！」

日時：2005年5月23日 月曜日 午後1時から4時30分

場所：ヤマハホール銀座（定員524名）

主催 都市景観シンポジウム実行委員会

株式会社オフィスビル総合研究所

社団法人日本ビルディング協会連合会

社団法人不動産協会

社団法人不動産証券化協会

後援 国土交通省・文化庁・社団法人日本建築学会・社団法人日本建築家協会

社団法人日本ファシリティマネジメント推進協会・社団法人日本鉄道建築協会

社団法人日本ホテル協会・社団法人ニューオフィス推進協議会・日本オフィス学会

社団法人建築設備維持保全協会・財団法人日本不動産研究所

美しい景観を創る会（代表伊藤滋氏）

シンポジウムレポートもくじ

パネルディスカッション

第1部「美しい都市をつくろう！～不動産価値最大化への戦略」・・・・・・・・・・1

西村幸夫氏 東京大学教授・・・・・・・・・・・・・・・・・・3

岸田里佳子氏 国土交通省・・・・・・・・・・・・・・・・・・5

長島俊夫氏 三菱地所・・・・・・・・・・・・・・・・・・7

小林重敬氏 横浜国立大学教授・・・・・・・・・・・・・・・・9

小出和郎氏 都市環境研究所・・・・・・・・・・・・・・・・10

ディスカッション 「美しい歩道自治会提言」・・・・・・・・・・12

パネルディスカッション

第2部「魅力的な都市をつくろう！～都市の奥行きを語る歴史的建造物」・・・・・・・・18

増田彰久氏 建築写真家・・・・・・・・・・・・・・・・・・19

小澤英明氏 弁護士・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

ディスカッション・・・・・・・・・・・・・・・・・・29

会場配布資料「美しい歩道自治会提言」・・・・・・・・・・40

「都市景観研究会」（オフィスビル総合研究所主宰）メンバーリスト・・・・・・・・62

都市景観シンポジウム「21 世紀、美しく魅力的な都市をつくろう！」

パネルディスカッション

第1部「美しい都市をつくろう！～不動産価値最大化への戦略」

パネリスト 小林 重敬 氏 横浜国立大学大学院教授
西村 幸夫 氏 東京大学大学院教授
小出 和郎 氏 都市環境研究所代表
岸田 里佳子氏 国土交通省地域整備局都市計画課課長補佐
長島 俊夫 氏 三菱地所常務執行役員
進行 本田 広昭 オフィスビル総合研究所代表



本田 本日はお忙しい中、大勢お集まりいただきましてありがとうございます。今回のシンポジウムを開催するきっかけになりましたのは、「景観法」の制定です。この法律の趣旨や意義について説明する前に、いくつかの写真を見ていただきましょう。

ここで紹介いたしますのは、京都や倉敷など、一般に古都と呼ばれる街の風景です。たしかに古い建物の並ぶ街並みは味があるのですが、おそらく、写真を見て多くの人が抱くのは、電柱や電線が景観を壊しているという感想だと思います。それをはっきりさせるために、コンピュータ・グラフィックにより、写真の中から電柱と電線を消してみました。

どうでしょう？ ずっとすっきりし、本来、これらの街がもっていた歴史的な景観が印象深くなることに気づくはずです。

次に、銀座の歩道風景を見てください。他の繁華街ではなかなかないことですが、銀座では商店会が協力し、景観の保護に力を入れています。通常なら多くの商店が歩道にまで商品やパンフレットの陳列棚を並べ、いわば倉庫や宣伝スペース代わりに使用しているのに対し、明確なルールを制定し、いっさいはみ出さないようにしているのです。これだけで、街並みはすいぶん美しくなります。

さらに銀座の多くの地域では歩道にガードレールもありませんし、お花畑もたくさんあって、街全体で景観の向上に力を入れています。

同じような試みは、現在、大規模な再構築が進む丸の内でも行われています。大手町から有楽町まで続く仲通りが美しくなり、旧来のビジネスストリートとしてだけでなく、散策にまで利用されるようになったことは、今日、お集まりの方々もお気づきになっていると思います。

このような試みは、街並みを美しくしよう、景観を守ろうという強い意志がなければできません。しかしそれさえあれば、決して難しいことではないのです。実際に多くの事業者や住民の力によって美しさを実現したケースについては、シンポジウムの中でもいくつか紹介されますので、ぜひ、それらを参考に、みなさんも行動を起こしてください。

今回、制定され、施行が始まる景観法がすぐれているのは、従来の法規制のように全国一律に押しつけられたルールではないという点です。もともと、多くの地域で住民などが協力しあって進めていた景観保護の運動に対し、法律的なお墨付きをあたえる上位法であり、したがって、美しい街並みを実現するムーブメントは、あくまで市民の側から起こすことを前提にしています。だからこそ、まず自分たちで行動を始めなければならないのです。

やれることはたくさんあります。何も大規模な運動をするだけではない。

たとえば、歩道にはみ出すような違法看板を出している企業や商店からはものを買わない。それだけで、モラルは守られるようになってきます。

美しい景観の実現は国民の総意です。そして景観法の制定は、その総意を行動に移すためのGOサインであることを、多くの人に意識していただきたいと願っています。



進行：本田広昭



西村幸夫氏 東大教授



岸田里佳子氏 国交省



長島俊夫氏 三菱地所



小林重敏氏 横浜国大教授



小出和郎氏 都市環境研究所

本田 さて、それでは本日のシンポジウムの第1部として、「美しい都市をつくろう！～不動産価値最大化への戦略」というテーマでパネリストの方々にお話をいただきましょう。

美しい街並みの実現は、その地域の活性化につながり、ひいては不動産の価値を高めることになります。土地やビルのオーナーにとっては、実は資産価値を高める非常に効果的な手段なのです。それはきれいに整備された丸の内を見ていただければわかると思います。

したがって、そのための行動に法的な支援を行う景観法は重要です。最初に、景観法の制定にも尽力された、都市計画の第一人者でもある東京大学大学院の西村先生にお話をうかがいます。

西村 先ほど、本田さんが紹介した銀座の事例は、街並みを美しくしていく運動として非常に効果的なものでした。他の街なら歩道にまで商品を並べているドラッグストアまでも、ここではルールを守り、協力しています。

この成果は多くの人の努力によるものですが、もうひとつ、やはり「銀座フィルター」もあるのではないのでしょうか。

歴史があり、日本を代表する街である銀座には多くの事業者が出店してきますが、何年か経つと、ここにふさわしい商店だけが残ることになります。それは街全体で銀座のイメージを守っているからでもありますし、訪れる人々も、銀座にふさわしい店を取捨選択していくからでしょう。つまり、強いカラーをもった街なのです。

したがって、日本の他の街でも同ようなフィルター効果が働けば景観は守られるのですが、どうしても私権のほうが優先されてしまう。その結果、街並みに合わない建物でも平気でつくられ、美しさを失っていくのです。

もちろん、どんな街でも歴史などによってつくられてきたフィルターはあるのに、それが機能しない。それなら何らかのルールづくりが必要だろう。景観法はそんな趣旨から制定された法律です。

もともと、以前から多くの自治体では景観条例というかたちで景観保護のための決まりをつくってきました。しかしその上位法がなく、私権を守る法律のほうが優先されてしまうため、条例は強制力をもてなかったのです。今回の景観法は、その部分を補完し、国法のレベルで景観条例などに基づく運動をサポートしていきます。

こういう法律は日本では非常にユニークです。従来なら先に国会で法律をつくり、その条文にしたがって下位法にあたる条例が決まっていくのに対し、先に地方レベルの動きがあり、それをまとめるかたちで新法が生まれた。まさに現在の地方分権の流れに沿ったものであり、すばらしい法律だと思いますね。

したがって、景観法の趣旨は、やる気のある自治体を応援するということにあり、逆に言えば、自ら行動を起こさなければ機能しないのです。しかし、地方条例だけでは最低限のレベルでしか景観を守れなかったのに対し、法律の施行によって一歩も二歩も前に進めるのですから、十分に評価していいでしょう。

景観法のもうひとつの意義は、ビルなどの建設に対して、Wトラックともいえる規制ができることです。従来の建築基準法だけでは、建築確認という方法でしかルールの徹底ができませんでした。しかもその目的は、あくまで建物単体の安全性をチェックするもので、周辺との調和などは対象外だったのです。しかし、景観法が施行されることで、街並みを乱すような建物の建築の制限が可能になり、建基法とダブルで規制ができるのです。

さらに景観法がすぐれているのは、ビルなどのハードウェアだけの規制に留まらない点です。たとえば先ほど言いました歩道にはみ出さないとか、ゴミを出さないとか、そういった生活上のルールにまで法律としての強制力をあたえてくれます。実際、景観というのは建物のかたちだけでつくられるものではありません。ソフトウェアが併用されることで、初めて守られるのです。

ただ、法律ができたからといって、これですべてハッピーというわけではありません。枠組みがあっても、それを現実の行動に活かさなければ成果は得られないのです。

今回のシンポジウムテーマのひとつとして「不動産価値最大化への戦略」という言葉が掲げられていますが、これはすでに現実のものになりつつあります。都市景観の美しいエリアにある不動産は資産としての価値が高まっているのですから。わかりやすい例では、オフィスビルの賃料も景観のレベルによって上下します。

戸建て住宅についてはまだまだそこまで評価基準ができあがっていませんが、いずれ多くの地方で景観のためのルールづくりが進めば変わってくるでしょう。

もちろん、景観法は万能ではありません。ツールだけ揃ったからといって世の中がすぐによくなるわけではないのです。それ以上に、国民の意識の高まりが必要でしょう。たとえば銀座に超高層ビルを建てるのが是なのか非なのか、それは法律がある前に、みんなが考えなければいけないのです。

都市計画にはさまざまなルールが使われます。それらを駆使して景観を守っていくことも必要なのです。



本田 次に、「景観法」の担当である、国土交通省の岸田さんに、その運用についてもう少し説明していただきましょう。

岸田 こういうシンポジウムを通して景観法の意義を広めていただくことについては、大変、ありがたいと思っております。

景観法について、まず最初に説明させていただきたいのは、3文字の非常に短い名前の法律だということです。これより短いものとしては、憲法、民法、刑法の2文字法律でしょうか。もっとも憲法は正確には日本国憲法ですから、それよりシンプルな名前ということになりますね。

国土交通省の管轄する法律としても、これほど短い名前のものは久しぶりです。道路法や河川法以来ではないでしょうか。名前が短ければ良いというものではありませんが、名前が短いということは、この法律の受けもつ分野が非常に広いということを意味します。最近では法律も分化されていて、「特定地域における特定〇〇事業に関する法律」といったものが多くなっていますが、そうした個別的な内容を中心としたものとは異なり、新しい行政分野を広くおこしたものであるといえます。つまり、国としても久しぶりに制定した基本法のひとつとっていいでしょう。だからこそ、多くの人にその趣旨や意義を知って頂きたいと考えています。

法の施行スケジュールとしましては、昨年の12月に一部が施行され、この6月に全面施行の予定であり、私たちは丁度今、全面施行に向けた最後の詰め作業に追われているところです。今日は、景観法の5つのポイントについて順に説明させていただきます。

第一点は、景観法は21世紀の価値観に基づく法律であるということです。

今まで国法の多くは、いわゆる護送船団方式で、「これ以上のレベルにならないといけません」という最低限の基準を設けるものでした。しかし景観法は、美しさや豊かさといった暮らしの質に着目した法律であるというのが特徴です。

第二点は、景観は国民共通の資産であるという基本理念を明記しているところです。景観の価値というものについて、法上ははっきり位置付けられたことは非常にうれしく感じています。

第三点は、縦割りの法律ではなく、日本全国どこでも使える横割りの法律であるということです。国土の土地利用については、これまで都市計画法や農地法などの縦割りの法で規制を行ってきましたが、景観法は国交省・農水省・環境省の三省共管であることから分かるように、どの地域であっても、そこに合った美しい景観を実現していくことが可能です。

第四点は、具体的な基準は地域ごとにご自由に決めることができる点です。景観は、地域の特性によって、様々となっています。たとえば大自然あふれる知床半島と繁華街の銀座ではまったく性格が異なりますから、同じ基準で景観を維持することは不可能です。したがって、そのエリアに合わせて地域ごとに考えて基準を設けていくこととしています。開発行為ひとつをとっても、そこで木を切っていいのかいけないのか、それらは地域ごとで決めていきます。

第五点は市民参加の法律だということです。世の中、規制されるだけだとおもしろ味がないですね。特に行政側が一方向的に規制を行おうとしても、住民の反発方の理解が得られず、うまくいかないことがあります。景観を守り育てていくためには、地域の方々の持続的な参画が不可欠ですので、景観法ではすべての項目において市民参加を謳っており、この点が従来型の法律とはかなり異なります。

法の中では、規制手法について市民が提案したり、手続きに参加することができることも、当然措置していますが、それに加えて、ソフトな仕組みを2つ準備しています。ひとつは、銀座の街づくり会議のように住民等の関係者の協議会によってルールをつくり、尊重義務を課していく方法です。これは非常にソフトな方法ですが、任意の約束を協定にもできるように景観法を利用できます。

もうひとつは、一步進んで NPO や公益法人を景観整備機構として指定する方法で、例えば、大丸有（大手町、丸の内、有楽町）のエリアマネジメントなどがこれにあたります。この方法は運動をきっかけに地域の活性化にもつながり、非常に有効です。

最後に、今回のシンポジウムテーマのひとつである「不動産価値最大化への戦略」について言及させていただきますと、最近の地価公示において、京都市都心部は商業地の中でもめずらしく上昇傾向を示したのですが、これは、このエリアで熱心に進められている景観保護の運動とは無縁でないと思います。京都では古い町家を再生活用しようと、官民一体となった動きが盛んに行われてきました。また、この地域では 2 年前に、高度規制等の強化が行われています。こうした取り組みの効果によって地価が上がったのですが、地域の住民などの力で不動産の価値が高まったといえ、これは美しい景観の実現に大きな力となる事例ではないでしょうか。



本田 景観によって不動産の価値を高めるという点では、丸の内の再構築もいい事例だと思います。その点を、大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会幹事長でもある三菱地所の長島さんにうかがいましょう。

長島 長く街づくりに携わっておりますが、景観というのが街づくりの中で非常に重要な要素であると強く感じています。このため、大丸有の再構築プロジェクトでは地域によるトータルマネジメントが必要だと感じ、多くのディスカッションを重ねた結果、みんなでオペレーションをしながら街づくりを進めていこうということになりました。日本を代表するビジネス街であるこのエリアの歴史的価値を大事にするとともに、これからの時代にあった新しさを融合させた街にし、地域のブランド力の向上を目指したのです。

ここで重要なテーマとなったのは、ただ建物をつくるだけでなく、エリアとしてのマネジメントを続け、街を育てていく点です。銀座は商業地として長い歴史をもち、ブランドを確立していますが、丸の内を中心とするエリアも国際ビジネスセンターとしての歴史を誇っています。さらに最近の社会や経済の変化により、就業の地としてだけでなく、他の目的にも利用できる街にしていきたい。そんな目的にもあった景観づくりが私たちの課題でした。

ご存じの通り、丸の内の歴史は 1923 年に竣工した旧丸ビルによって本格的に始まりました。その後、昭和 30 年代以降の高度成長期に多くのビルが生まれて変化を遂げたのですが、今、次の変革期に来ていると思うのです。したがって、この地域の地権者全員が参加するかたちで協議会を結成し、街づくりの方向性とルール、そしてオペレーション体制のあり方を議論し続けています。その結果、街としてのブランドづくりを行い、次の世代に引き継いでいきたいという願いがかたちになっていったのです。

この協議会は PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ＝官民連携）型の組織として運営されています。つまり地権者だけでなく、自治体や公共団体と一体となって街づくりを進めていけるような体制を整えました。そして、この地域に合ったガイドラインやデザインマニュアルを決めていったのです。

大丸有地区を、いくつかのゾーンに分け、その特性を踏まえて再開発を進めているのも大きなポイントです。たとえば JR の東京駅は創建当時のスタイルに復元されますし、そこから皇居に続く行幸通りは、東京の顔となるような整備が行われます。

さらに仲通りを見ていただくとわかりになるように、建物の整備を行うハード的なマネジメントだけでなく、花を植えるなどのソフト的な運動も進めました。ビルの 1 階部分に多くの商店が入ったこともあり、そぞろ歩きできるようになったのは、このエリアにとって画期的な進歩です。

このような動きは、自治体にも支援されています。東京都のいわゆる「しゃれ街条例（しゃれた街並みづくり推進条例）」によって公開空地にオープンカフェを設けたり、アーティストの活動が認められるようになってきました。これにより、昨年 11 月、丸の内では江戸フェスティバルという催しが行われましたが、昔の丸の内では考えられないような大きなお祭りに多くの人に集まっていたいたのです。

今後の取り組みとして大事なのは、これらの動きを継続するサステナブルの実現でしょう。そしてこの地域のポテンシャルを高めることで不動産価値も上がっていけば、ビジネスとしても十分に意義のある試みとなるのです。

本田 ご紹介いただいた写真の中に「新任大使の馬車行列」というのがありましたが、これは天皇陛下に謁見するためのものですか？

長島 そうです。私も何度か目にしましたが、街の風景の一つとして、今後共多くの人々が目に触れることも景観づくりのひとつであり、地域の夢でもあるのです。



本田 地域全体の利益を考えることが大切だということですね。大丸有エリアマネジメント協会の理事長でもある横浜国立大学大学院の小林先生に、引き続きお話をうかがいましょう。

小林 エリアマネジメントという言葉はまだ耳新しいかもしれませんが、景観づくりを進めるうえでは非常に重要です。特に、新規に市街地形成するよりも既成市街地の再構築がメインになってくるこれからは、開発からマネジメントの時代になってくると思います。そして、エリアマネジメントによる街の再構築によって美しい景観をつくっていくべきなのです。

景観づくりのためにエリアレベルでマネジメントを行う理由は2つあります。まず第一は、グローバル化に伴う地域間競争が激しくなっていくなかで、マーケット・ソリューション・メカニズムに基づく地域環境の向上が必要になってきたからです。さらにこれだけでは不十分なので、第二に、コミュニケーション・ソリューション・メカニズムに基づくローカルに地域環境の向上を進めなければなりません。簡単に言えば、エリアごとの共同の価値観を高めるマネジメントを行うことで、差別化を図っていくのです。

それでは、エリアマネジメントの定義とは何でしょう。

言葉にすれば「一定の広がりをもった特定エリアについて、継続的な視点で都市づくりから地域管理までを一貫して行う行動」となります。1人だけでがんばってもこれは不可能です。だからこそ、地域でまとまってマネジメントを行うのです。

その効果は多くのプロジェクトの成功例が示しています。良質な環境形成、地域のアイデンティティの確立、そして地域価値の上昇は、どのプロジェクトにおいても実証されています。

エリアマネジメントの実例は、現在、3つのタイプがあります。

1つ目は「大規模跡地型」のプロジェクトにおけるもので、みなとみらい21地区(MM21)、汐留地区などが代表的です。まとまったエリアで一斉に開発を進めるため、全体のマネジメントのしやすいのが特色で、たとえば汐留ではタウンマネジメントの推進団体が都と協力し、都道のレベルアップまで実現しました。既存の道路より質の高い歩道を設置したり、街路樹を植えることで美しい景観が形成されたのです。道路などの公共施設はお役所の基準で一定のレベルのものしかつくられないのがこれまでの常識でしたが、エリアマネジメントを実行することで官民の協力が実現し、このような良質な環境づくりにつながりました。その分、維持管理費の一部を民間が負担することになりますが、結果として地域全体の価値はそれ以上に高まりますから、非常に有効的な方法でしょう。そして自治体側も予算の削減を求められている現在、このような動きを歓迎しています。

2つ目は「混在市街地型」のプロジェクトの場合で、東五反田地区、晴海地区、六本木ヒルズ地区などがこれにあたります。たとえば東五反田では、再開発エリアだけでなく周囲のエリアを含めた空間整備を進めることで、広い地域の価値を高めて、個々のプロジェクトの価値を高めることを目指しています。

3つ目は「成熟市街地型」のプロジェクトにおける事例です。先ほどから話の出ている大丸有や、神戸の旧居留地地区がそうですね。神戸では自治会的組織がエリアマネジメントを行い、神戸市の景観条例によって景観形成地区に指定されていることもあって、歩道の整備などを進めました。エリアマネジメントの試みは、ニューヨークのタイムズスクエア地区などアメリカの多くの地区でも行われており、エリアマネジメントは世界的に注目されている景観づくりにも関わる手法なのです。

本田 歩道をきれいに整備するだけで街の景観はかなり変わりますから、このような運動は大切でしょうね。そのテーマについては、オフィスビル総合研究所が主宰します「都市景観研究会」でも、できることから始めるアイデアのひとつとして、「美しい歩道自治会」の提言を行っています。その内容などを、研究会のメンバーであり、都市環境研究所の代表でもある小出さんにお話ししていただきましょう。

小出 お話のありました「都市景観研究会」は、第2部のパネリストである弁護士の小澤さんや、街づくりに携わるさまざまなメンバーが集まり、美しい都市景観の実現に向けて、私たちのレベルで具体的にできることは何かを話し合っている研究会です。もともとは本田さんの提案で、景観法が制定される前の2003年秋から活動を始めたのですが、コアメンバーの中にはデベロッパーからの方も多く、実を言いますと、私は最初、「開発を行う業界の人も景観に関心があるんだ」と驚いたものです。それまで、不動産業界は景観に対してあまり興味がないのではという意見の人も多かったものですから（笑）。

しかし、それだけ広い分野からメンバーが集まっているだけに、非常に実り多い成果をあげてきました。「美しい歩道自治会」の提言もそのひとつです。

この発想は、私たち自身が、まずできることから始めようという考えから生まれました。

美しい都市をつくるには、空間をデザインするとか、開発エリアで緑を増やすとか、そういう大きな取り組みはもちろん大事ですが、一方で、自分たちでもすぐに始められる身近な努力も重要です。特に景観法が制定され、具体的な活用方法を考えていくうえで、こういう手法もあるのではないかと思ったのです。

私は最近、高山と倉敷の仕事をしております。高山はその美しい街並みで観光地となり、地価も上昇しています。また倉敷にも街並み保存地区があり、同じように人気を集めています。

しかしこれらの街でも実際には新旧いろいろな建物が並び、景観の維持が難しくなってきました。そんな中で、住民主体でさまざまな運動が始まっているのですが、そのひとつが、電柱をなくしていこうという試みです。

実際、電柱と電線は歴史ある街並みの風景にはかなり不似合いであり、なくしてみるとすっきりして、景観の魅力は大幅に向上します。

電柱はひとつのシンボリックな存在ですが、私たちの研究会では、このような、街を見苦しくしているものをひとつずつ取り除いていこうと考え、そのための具体策を話し合ってきました。そして、効果的な運動として提言したいのが、美しい歩道自治会を結成することなのです。

提言の詳しい内容についてはお配りした資料を見ていただきたいのですが、この自治会が目指すものは、ビルの所有者などが集まり、まず、足元の歩道から美しくしていこうというものです。したがって、先ほどの電柱や電線の地中化を訴えていくとともに、違法看板の防止や撤去、さらにゴミやタバコのポイ捨て、放置自転車などをなくしていくといったことまで運動の対象になります。

このような活動は、大規模開発のプロジェクトに比べたら地味かもしれませんが、しかし、自分の身のまわりもきれいにできないようであれば、いくら正しい主張をしても、最終的に美しい街並みなどはつくれないのです。その実例としてひとつ紹介したいのが麴町大通り（新宿通り）のケースです。この地区では環境整備協議会という団体をつくり、たとえば歩道に時計を設置したりしています。全部で1億円近いお金を自分たちで集め、ここは国道ですから、国に対して「こういう整備をしてくれ」と働きかけて実現したのです。

ここで重要なのは、あるビルのオーナーさんだけががんばるのではなく、地域の総意として環境整備をしていくという点です。そしてその結果、地域全体で景観がよくなれば地価やテナント料は上がるのですから、大きな成果が得られます。

ただ、この部分については、今後、もっと突っ込んだ取り組みが必要かもしれません。といいますのは、私たちの研究会には不動産鑑定の仕事をしている方もいらっしゃるのですが、今はまだ、不動産の価格を評価する基準として、その地域の景観の価値がはっきりしていないのです。実際には、景観のいい街の不動産は確実に高くなっています。しかし、じゃあどういう条件であればどれだけ資産価値があがるのかといった計算式はない。このあたりは、まだまだこれから考えていかなければならないテーマです。そしてそのためにも、美しい歩道自治会がいろいろな場所で生まれ、活動をしていってほしいと願っています。

地域の自治会運動によってやりたいことはたくさんあります。歩道空間の日常の維持管理をしたい。歩道空間の活用を図りたい。歩道空間の整備をしていきたい。シャマなガードレールはとりたい……。

従来、このような取り組みは行政が行うものでした。しかしこれからは、地域で率先し、自主的に動く必要があるのです。

結局、景観の維持に大切なのは、「こういうことをしてはいけない」と怒ることなのです。昔の街に怖いおじさんとかがいて、ゴミを捨てたら怒られたりするから、きれいな状態を保てました。そして現在では、このような役目を行政がしなければいけないのに、予算や手続きの問題などあって、なかなか細かいところまでは手が届かない。だからこそ、地域の自治会が代わって「怒る役目」を果たすべきなのです。

景観づくりは行政だけが行う事業ではありません。私たちみんな、自分でできることはたくさんあります。そのためにも、もっと知恵を出し合っていきたい。

美しい歩道自治会はそんなに大げさな組織でなくてもいいのです。気の合う2、3人ぐらいからでいいから集まり、何かできないか話し合っていく。

やがて、そんなグループが連携をとりあっていければ、運動としては十分に力のあるものになるでしょう。あるいは、そのまとめ役をビジネスとして企業が請け負うこともできるかもしれない。そんなことも、最近は考えています。



本田 ありがとうございました。不動産鑑定に景観の価値を盛り込むべきだという話は、美しい街をつくっていくうえで非常に大切なことだと思います。本日のシンポジウムを後援してくださっている財団法人日本不動産研究所は不動産鑑定士の集まりなのですから、ぜひ、その点のご検討をお願いしたいですね。たとえば、そのエリアの放置自転車や違法な看板などの数が多いと地価が下がるとか、そういう基準を設けていただければ、もっと景観への関心が高まってくるものと期待しています（笑）。

美しい歩道への取り組みについては、ここでひとつ、ぜひ紹介しておきたい事例があります。それは港区日比谷通りにおいて中沢フーズさんが行っている活動です。

乳製品のメーカーとして知られている中沢フーズは、この地域にビルをもっているわけではありません。2003 年5月にテナント企業としてオフィスを移転したのですが、そのとき、社長の中澤さんがビルの前の歩道の植え込みを見て、あまりの荒れように驚き、社員に「我々の力で整備できないか」とお話しされたそうです。

相談を受けたオフィス担当者は、歩道は行政の管理物なので最初はどちらにいいかわからず、とりあえず都道だったものですから都庁にかけあいました。すると、ほとんど知られていないのですが、街路樹や花などの里親制度というのがあり、簡単に解決できたのです。

今、行政側も予算が足りず、歩道の植え込みの整備にまでなかなか手が回らない状況です。このため、地域の人々の協力を歓迎していたのですね。

そして中沢フーズが年間 40 万円の費用を負担し、年4回の植え替えとメンテナンスを園芸会社に委託するようにしたところ、写真を見ていただければわかるように、こんなに美しい歩道になったのです。

ちなみに、その植え込みには社名の入ったプレートが設置されていますから、企業にとっても十分に宣伝効果があり、この里親制度はお役所が考えたにしては、なかなかのアイデアだと思いますね。

ただ、このすばらしい取り組みにも、ひとつだけ問題がありました。というのは、中沢フーズは自分たちが目の前の植え込みをきれいにしたらその効果が周囲に波及し、もっと広いエリアで整備されていくものと期待していたのですが、残念ながらそうはならなかったのです。植え込みの整備を始めて2年経ちますが、きれいなのはここだけです。しかもひどいことに、その両側では、ビルの1階のテナントである旅行会社が歩道にまでパンフレットのラックを置いたり、コンビニエンスストアが幟旗を立てたりして、歩道をきれいにするどころか、かえって景観を乱しているのです。

植え込みの整備だけでなく社員が毎日、歩道の掃除までしている会社と、違法であるにもかかわらず歩道を自社の宣伝場所に利用している会社。この責任感の違いは景観にひと目で表れていますから、みなさん、ぜひ、一度、ご覧になってほしいと思います。

そして、私たちにすぐにでもできる美しい景観づくりの方法は、この旅行代理店とコンビニエンスストアからは何も買わないということでしょう。

また、ビルのオーナーさんにも、自分のところのテナントが歩道の景観を壊していないか、そういうチェックはすべきでしょう。何しろ、自分のビルの玄関口が美しくなくなっているのですから、もっと関心をもたなければなりません。

【シンポジウム後日談：歩道を占拠していた旅行会社のパンフレットラックとコンビニの幟旗はきれいに片付けられていました。（目撃者 2005 年 5 月 25 日 本田広昭）】

本田 長島さん、丸の内では景観法ができる前から、看板を出してはいけないといった法律があったと聞いたのですが、そういうルールによっても景観は守られてきたんですね。

長島 丸の内は美観地区と屋外広告物条例地区に指定されていたため、看板については一定のルールが設けられています。ただ、さっきも話が出た都のしゃれ街条例で、丸の内の従来の姿は維持しつつ、新しい都市のあり方として、少し見直そうという動きもあり、今後は多少、変わっていくかもしれません。たとえば、都市観光に配慮した街づくりを進めるうえで、一概にこれはダメだ、あれはダメだと決めつけるのではなく、エリアの中の共通の価値観によって許容されるものであれば、看板とまではいかなくてもサインのようなものはある程度、可能にするとか、そういう考え方も出てきました。ただいずれにしろ、地域として一定のルールに基づいて街づくりを行っていますので、景観を壊すような看板が街にあふれることはありません。

本田 私どもの「都市景観研究会」には三菱地所の方も参加されており、あるとき、「どうして丸の内には放置自転車もないし、違法な幟旗もないのですか？」と尋ねたら、あのエリアではビルのオーナーさんがしっかり監視しているのでそういう問題がおきないという話だったのですが、そういうルールがあれば、景観は守られるんですよね。大丸有のエリアマネジメントでも、歩道の整備は非常に重要なテーマになっているようですが、小林先生、そのあたりをもう少し説明していただけますか。

小林 大丸有の場合は、地域としてのまとまった協議会をつくり、街づくりのためのいろいろな議論をしていったのですが、そのなかで、「開発だけじゃだめだ。環境整備のためにエリアマネジメントをやろう」という話になり、NPO 組織を協議会とは別に立ち上げました。私が NPO 組織の理事長、そして長島さんが副理事長に指名されましたが、それが歩道などの整備に大きく関わることになったきっかけです。エリアマネジメント協会には、理事として、協議会参加企業の部長さんクラスが 10 人ほど参加いただいております。ここではあくまでそれぞれが個人の立場で出席するというかたちをとり、自由に意見を言える集まりにしています。

その会合において、最初は街の活性化のためのイベント企画などを考えていました。しかし、イベントを成功させるにはその場所の景観も大切です。しかも、もともと丸の内でイベントをできるようにするまで人が集まってきたのは、仲通りが整備され、ブランドショップなどができたからですね。そんな考えから、エリアマネジメントの立場からも魅力的な空間づくりにプランを出していこうということになったのです。

本田 景観づくりは上からの押しつけではなく、利用者の立場で意見を言うことが大事だといういい事例といえますね。これはまさに景観法の趣旨にも一致していますが、岸田さん、景観法制定後の各自治体の反応などはいかがでしょう？

岸田 法律に基づいて都道府県等、法定の 95 団体が景観法を使う主体になっているのですが、その他にも市町村でも手を挙げれば同じように取り組みが可能で、すでに 35 の市町が法に基づく景観行政団体になっています。さらに私たちがアンケートをとったところ、プラスして 400 もの市町村が、今後、景観法を利用していきたいと答えており、関心はかなり高いようです。

本田 お役所仕事にはならないということですね？

岸田 そうですね。従来、計画を自治体が立案する場合、ついつい芋版のように、どこも同じような内容となることがあったようですが、地域ごとの特性にあった景観をつくっていくためには、他とおなじ内容にしてそれでよし、ということにはならないと思いますので、いいものをつくってくださいとお願いしています。

本田 西村先生、歩道の整備も含めて、私たちの身のまわりの景観を美しくしていく活動を景観法に基づいて行うことはできるんですよね。

西村 それは可能です。地域で景観計画を立て、たとえば「こんな歩道にしたい」といった方針を明確にすれば、景観法を利用した活動ができます。また、先ほど話に出ていた幟旗などの撤去というレベルであれば、これは景観法を持ち出さなくても都の屋外広告物条例に違反していますから、その決まりに基づいてきちんと摘発すればなくせるはずなのです。今、あまりに違反な広告物が多いため、行政も完全には手が回らなかったのですが、最近は景観三法の中で屋外広告物についても行政側の姿勢が変わりまして、すぐに簡易撤去できる仕組みが整いつつあります。

岸田 屋外広告物を出す企業は、前は知事に届出を出すだけでよかったのですが、今回の改正により登録制になりましたので、繰り返して悪質な違反をする場合には、登録の停止を行うなどの対策も可能となりました。

本田 小出さん、違法広告については、民間でもはすすことができる制度もあるんですよね。

小出 最初に取り組んだ自治体は大阪市で「市民による違法簡易広告物除去制度」というのを始め、市民のグループに違法の広告物を取りはusus権利をあたえるようにしました。たしか、講習会を受けて委任され、腕章をつけたメンバーが除去活動を行っているそうです。この動きは全国的に広がっていますが、ただ、現実には、トラブルを恐れて徹底した活動をするのは難しい部分もあり、地域の運動にするなどの支えが必要です。

いずれにしろ、景観法ができただけでは、すぐに街がきれいになるわけではありません。したがって、このような活動や、先ほど話に出た植え込みの里親になれるようなアダプト・プログラムの活用を地域運動として活発に行えるようにすることが大切なのだと思います。

小林 それは非常に重要ですね。先ほど、不動産鑑定の評価基準のひとつとして景観の価値をできるだけ導入していきたいといった話がありましたが、これを実現するには、美しい街並みづくりのために具体的にどのような活動を行っているか、そういう事例がなければならいのです。その成果を積み上げていくことで、初めて不動産鑑定に利用できる評価項目が特定されてくるのです。ただ「景観がきれいになりました」では評価のしようがないのです。だからこそ、地域でさまざまな活動をし、その成果を証明できるようにしていただきたいと思います。

ちなみに、イギリスでは数十項目においてそういう活動の実績を評価できるようなシステムが

整っています。そしてエリアマネジメントの成果は、確実に地域の価値向上に反映されているのです。

日本でも、そうなるようにしていきたいですね。

本田 いろいろアドバイス、ありがとうございます。それでは、シンポジウム第1部のまとめとして、最後に景観法への期待なども含め、パネリストの方々に一言ずつお話をいただきたいと思います。

長島 21世紀、環境共生が叫ばれている時代にあって、やはり美しい景観の実現は重要なファクターになってくると思います。それだけに、この法律がきっかけになるかどうかはまだわかりませんが、いずれにしろ多くの人々が自分たちの生活する地域の環境に関心をもち、さまざまな場で話し合う機会をもつことは大切なのではないのでしょうか。ただ、当然、それぞれの立場によって意見は異なるでしょうから、そこにみんなをつなぐコーディネーターのような役割の人が現れてくれば、もっと早く大きな成果につながると思います。

小出 海外の制度などを聞いていると、公共空間のプロジェクトなどで提案したり、コンサルティングをするようなグループはあるようです。日本でも、そういう活動をする人は必要でしょう。NPOだけでなく、そういう専門的なコーディネーターは必要になるような気がしますね。

岸田 景観法は、地域のみなさんで力を合わせてソフトな取り組みも含めて、進めてほしいという考え方で制度を構築していますので、ぜひ利用してもらいたいですね。景観法をきっかけとして、多くの人が自分たちの町や村に関心をもち、話し合っていただけになることで、暮らしの質を良くするまちづくり、景観づくりに取り組んでいただければと思います。

西村 市民レベル、自治会レベルでさまざまな活動が始まるのは大変いいことです。ただ、もう一歩踏み込んで考えるなら、美しい景観を維持するためには、やはり、それを促進するのに必要なお金の回る仕組みも考え出さなければいけないと思っています。たとえば放置自転車を撤去するのに必要な費用を何らかのかたちでチャージしておくシステムをつくるとか、あるいはオープンカフェを許可制にしてちゃんと道路使用料を徴収する制度を確立するとか、経済的にも成り立つ方法で景観整備をできるようにするべきなのです。

さらにもっと言えば、道路整備財源を道路だけでなく、道から見える周辺景観の整備にも使えるようにするとか、そういう発想も必要でしょう。そうやって、お金の回る仕組みをつくれば、美しい街並みはもっと早く実現できるのです。

小林 お金を回す仕組みをどうやってつくるかは、エリアマネジメント協会でもいつも悩みの種なのですが、考えていかないといけないでしょうね。ただ、最近は東京都が、しゃれ街条例の中で、登録した団体には公開空地为様々な目的に使えるようにする制度を始めています。公開空地の利用がエリアマネジメント活動を展開している団体の収益源になる可能性が出てきました。公開空地の利用については、以前は非常に厳しく、1年間のうちの何日かしか許可がでなかったの

ですが、この制度によってかなり自由に活用できるようになりました。そして六本木ヒルズや汐留地区に続き、大丸有地区も登録を行っています。

これはあくまで公開空地の話ですが、この制度を参考にすることで、歩道の使用に関しても一定のルールづくりは可能なように思います。

本田 ありがとうございました。今回、このようなテーマでシンポジウムを開催させていただいたのは、決して大上段に構えて提言するためではありません。それよりも、このような機会を通して多くの人に景観について関心をもていただき、そして、まずは自分たちのできる範囲で行動を起こしてほしかったからです。

建築家の安藤忠雄さんが「難しいことはなかなかできないのだから、まずはやれることから少しずつ始めましょうよ」とご自身の講演会でよくおっしゃいます。私もその通りだと思い、たとえば身のまわりの歩道をきれいにするといった次元から、美しい都市景観づくりに貢献できないかと考えたのです。

ですから、みなさんも、まずやれることから取り組んでみてはいかがでしょうか。



第1部 出演者プロフィール

小林重敬氏（こばやし しげのり）

横浜国立大学大学院工学研究院教授

1966年東京大学工学部都市工学科卒業。1971年東京大学大学院工学研究科博士課程都市工学専攻修了。横浜国立大学工学部助教授を経て、現職。工学博士。

著書に『協議型まちづくり』（編著 学芸出版社）、『都市と法』（分担 岩波書店）、『地球環境と巨大都市』（分担 岩波書店）、『地方分権時代のまちづくり条例』（共著 学芸出版社）、『条例による総合的まちづくり』（共著 学芸出版社）、『エリアマネジメント』（共著 学芸出版社）など。

西村幸夫氏（にしむら ゆきお）

東京大学大学院工学系研究科・工学部都市工学専攻教授

東京大学都市工学科卒、同大学院修了。ICOMOS(国際記念物遺跡会議)副会長、東京都景観審議会部会長、千代田区景観まちづくり審議会会長。著書に『都市保全計画』（東大出版会）、『西村幸夫都市論ノート』（鹿島出版会）、『環境保全と景観創造』（同）、『町並みまちづくり物語』（古今書院）、『歴史を生かしたまちづくり』（同）、編著書に『都市の風景計画』（学芸出版社）、『日本の風景計画』（同）など。

小出和郎氏（こいで かずお）

株式会社都市環境研究所代表、

長岡造形大学環境デザイン学科非常勤講師

1971 年東京大学都市工学科卒業。72 年（株）都市環境研究所において都市計画業務に従事。1975 年東京大学大学院工学研究科修士課程都市工学専攻修了。著書に『アーバンデザインの現代的展望』（共著 鹿島出版会）、『今井の町並み』（共著 同朋舎出版）、『協議型まちづくり』（共著 学芸出版社）、『日本の風景計画』（共著 学芸出版社）、『建築・まちなみ景観』（共著 ぎょうせい）など。

岸田里佳子氏（きしだ りかこ）

国土交通省都市・地域整備局都市計画課課長補佐

1993 年東京大学工学部都市工学科卒業。同年建設省（現国土交通省）入省。都市局都市計画課、大臣官房政策課等を経て、2000 年京都市都市計画局都市企画部都市づくり推進課担当課長。2003 年国土交通省都市・地域整備局都市計画課課長補佐。著書に『景観法を活かす—どこでもできる景観まちづくり』（学芸出版）など。

長島俊夫氏（ながしま としお）

三菱地所株式会社常務執行役員ビル事業本部副本部長

1971 年三菱地所株式会社入社。1997 年都市開発事業部長兼都市計画事業室長。2001 年取締役丸の内開発企画部長。2004 年常務執行役員ビル事業本部副本部長兼ビル開発企画部長。大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会幹事長、NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会副理事長、日本都市計画学会理事。

本田広昭（ほんだひろあき）

株式会社オフィスビル総合研究所代表取締役、

三幸エステート株式会社常務取締役

1977 年三幸エステート株式会社設立と同時に取締役・1994 年常務取締役

1997 年株式会社オフィスビル総合研究所設立と同時に代表取締役就任

著書に『次世代ビルの条件』（共著 鹿島出版会）、『定期借家法ガイドンス』（共著 住宅新報社）、『都市の記憶Ⅰ・Ⅱ』（共著 白揚社）。

都市景観シンポジウム「21 世紀、美しく魅力的な都市をつくろう！」

パネルディスカッション

第2部「魅力的な都市をつくろう！～都市の奥行きを語る歴史的建造物」

パネリスト 鈴木 博之 氏 東京大学大学院教授
藤森 照信 氏 東京大学大学院教授
増田 彰久 氏 建築写真家
小澤 英明 氏 弁護士 NY 州弁護士
進行 阿川 佐和子 氏 エッセイスト



進行：阿川佐和子氏 エッセイスト



鈴木博之氏 東京大学教授



藤森照信氏 東京大学教授



増田彰久氏 建築写真家



小澤英明氏 弁護士



阿川 第1部を私も他の先生方と一緒に会場で聞かせていただいたのですが、大変、有意義なお話で、元気が出てきました。第2部では、景観法をめぐるいろいろな動きを受けまして、現存する歴史的建造物がどんなに魅力的であり、そして都市の景観をかたちづくるうえでの価値を、私たちがどういう気持ちで感じていけばいいのかという点について、先生方にお話をうかがっていきたいと思います。

最初は、歴史的建造物の写真を勢力的に撮影され、このたび、新しい本を上梓された建築写真家の増田さんに、スライドを見ながらお話を伺って行きたいと思います。

増田 この5月に、ここにおられる鈴木先生、小澤先生などと共著で『都市の記憶Ⅱ～日本の駅舎とクラシックホテル』という本を出版いたしました。3年前、同じメンバーで『都市の記憶～美しいまちへ』という、やはり歴史的建造物の写真を主体とした本を出しました。前回のテーマがオフィスビル中心だったのに対し、今回は戦前の駅舎とクラシックホテルに絞っています。

阿川 増田さんの撮られる写真はいつも、大変、美しいので、前回の本を含めて、これを見ると、日本の歴史的建造物に対する認識が変わりますよねえ。

増田 それがまさに出版の目的でもあるので、今回は新しい本のために取材撮影した中から、ちょっと気になるいくつかを紹介させていただきます。

最初は東京駅です。明治建築界の帝王と呼ばれた辰野金吾が設計したもので、もともとの建物は3階建てで、上部のドームも丸いものだったのですが、昭和20年5月の大空襲で壊滅的な打撃を受けまして、今は2階建ての状態で使われています。修復工事は、急遽、慌てて行ったため、ドームも再現されず八角形で、設計当時とは違うかたちになっているのです。今回これを、全てもとの形に戻そうというプロジェクトが進められています。ただ、その過程で、内部にある施設もいくつか変わる予定です。

たとえば、新橋側の2階にあるステーションホテルの大食堂は、丸くアールがついて、豪華客船のダイニングみたいなのですが、ここも、ホテルの人のお話ではなくなってしまうそうです。また、有名なホテルのバーも、現在のかたちとは変わってしまうのではないかとわれています。ですから、見たいなあという人は、急いで行ってください。

阿川 壊しちゃうんですか？ なんか、もったいない・・・。

藤森 ただ、これらは戦後につくられたもので、創建当時のものではないので、当初のかたちに戻されるのだと思ってください。東京駅の中の施設は空襲でほとんど焼けてしまったため、昔のものは残っていないのです。

鈴木 なにしろ、3階が2階になってしまったくらいですから、今の内部の施設は、みんな新しいものなんです。

阿川 そうなんですか……。こうやって写真を見せていただくと、ちょっと残念な気がしますね。

鈴木 基本的には、創建当時の姿に戻すのが今回の復興工事の目的です。ただ、進駐軍の時代に壁につくったレリーフなどは、今、板で隠されてしまっているのですが、そのまま残して、表に出るようになるはずですよ。

阿川 細かく線引きして、残すものと、壊してしまうものを分けるんですね。

鈴木 壊してしまうというと語弊があるのですが、使い続けられるように最善を尽くそうということだと思います。

阿川 では増田さん、次の写真を。

増田 これは上野駅です。正面側が比較的、昔の姿が残されています。



阿川 いつごろの建造ですか？

増田 昭和7年ですね。



阿川 ってことは、築70年ちょっと？

増田 内部には、皇室用の貴賓室がありました。軽井沢や日光など、国鉄の古い駅にはけっこうこういう施設があったのです。この写真は上野駅の貴賓室なのですが、今はフレンチレストランになっています。そのため、いろいろなものが飾られてしまい、ちょっと雰囲気は変わっているのですが、建物としては古いままのスタイルが維持されています。

阿川 今は、誰でもレストランとして利用できるんですか。

増田 そうです。ただまあ、営業している施設ということで、見事な暖炉の前にはテーブルが置かれていますし、壁に生ビールのポスターなどが貼ってあって、皇室が使っていた時代とはちょっと雰囲気が違うのが残念ですね。

次の写真は門司港駅です。この街では駅舎も含めて古い建物を数多く残しており、レトロな雰

団気で観光客を集めることに成功しています。駅は大正3年の建造で、石造りに見えますが木造です。

ただ、建物は残っているのですが、以前のように駅前にタクシーが並ぶといった風景ではないため、同じ風景ではありません。もともとは終着駅として、化粧室やトイレも立派な大きいものがあったのですが、これらも小さいものに変えられています。

ホームの数も、昔は九州の表玄関としてたくさんあったのに、今は駅としての重要性は低くなっているので、減らされてしまう可能性もあるのではないかと心配しています。

阿川 そういう意味では、古い建物は定期的にチェックしていないと、あっという間に絶滅の危機を迎える恐れがあるということですね。

増田 そうなんです。たしかに門司港駅も発着する列車の数は少なくなっているので、たくさんのホームがあっても無用の長物なのですが、なんとか、今の姿を残して行ってほしいですね。

次は国立駅になります。神田にあった一橋大学が関東大震災で壊滅的な被害を受けたとき、西武の創業者である堤康次郎がここに学園都市を建設して誘致したときにできた国鉄には珍しくモダンで可愛い駅です。

阿川 ここは門司港駅と違って、今でも賑わっていますね。

増田 そうなのですが、賑わっていれば安心かというと、そんなこともなくて、設備が小さすぎるとか問題が起き、やはり建て替えの危険性があります。藤森先生、国立駅は保存は決まったんですか？

藤森 前に移動して、うしろに別の建物をつくるという話は聞きましたが。

阿川 今の建物では機能的に不十分なのですか？

藤森 駅の機能としてはこの建物でも大丈夫なんですよ。駅をビル化して他の事業をしたいのでしょ。駅自体は、それほど大きくなくてもいいんです。さっき出ていた東京駅にしたって、3階部分はずっと空き家だったくらいなんですからね。

増田 これは阪急梅田駅のコンコースのドームです。昔はすぐ横に改札口があったのですが、利用客が増えるにしたがって駅を大きくしなければならず、改札口はどんどん後退し、今は奥に立てられた新しいビルのほうに移っています。したがって、この部分は意味がない空間になっていて、会社にとってもお金を生み出してくれるわけでもなく、存続は難しい状態です。

インテリアは築地本願寺などを手掛けた伊東忠太で、建物の四隅に獅子や鳳凰、龍、馬がモザイクで描かれています。鉄道の駅なので、スピードをイメージするために羽根を加えていたり、

伊東忠太らしい工夫したデザインは見事ですね。

阿川 ヨーロッパの古い駅のような威厳のあるつくりですね。

増田 次は昔の田園調布駅です。田園都市運動というのはもともとイギリスのロンドン近郊で始まったのですが、それを範として開発された街のシンボルとしてこの駅は建てられました。

阿川 建造はいつごろだったのですか？

藤森 大正の末ごろですね。

阿川 そんなに歴史があったんですね。私にとっても懐かしい風景で、この駅舎を見ると、お菓子とか、おとぎ話の世界のようなイメージがありましたもんね。

増田 ここが建て替えられまして、駅前の広場の真ん中に似たようなものが建てられていますが、それは駅舎ではなくオブジェみたいなものに過ぎないので、かなり風景は変わってしまいましたね。

阿川 保存したのではなく、新たに建て替えたんですか？

藤森 ほとんどそっくりなものをつくったのですが、個人的には、なんという愚かなことをしたのかと思っています。

阿川 西口と東口がつながって便利にはなったものの、貴重な建物は失われてしまったんですね。

藤森 だから、本当なら前の建物をここに引っ張ってくればよかったんですよ。移動するのはそれほど難しくないんですから。

増田 結局は、まったく新しいものをつくってしまったのですから、記憶というものは完全に途切れてしまったかっこうです。

藤森 歴史的な建造物を残すということは大切なんですよ。東京駅はそういう考えで修復をしていこうとしているのに、田園調布の場合はゼロにしてしまったところが問題なのだと思いますね。

阿川 かなり怒ってますね。

増田 それでは、保存されたケースとして、京都の二条駅を紹介します。明治 37 年にできたもので、日本でもっとも古い木造の駅舎です。一見、和風ですが、よく見ると縦長の窓などがあり、和風の洋館といえいいのでしょうか。

ここは山陰本線の高架工事に伴って解体されたのが、場所を変えて移築されました。京都駅横の梅小路の車庫エントランスに使われており、誰でも見ることができます。

また、出雲にある JR の大社駅は平成 2 年に路線が廃止されましたが、今もその場に建物が残されています。木造の駅舎としては非常にいいものです。

藤森 皇室が利用した駅なので、立派な造りになっています。

増田 鉄道記念館として中の設備も残されていますので、ぜひ、足を運んでほしいですね。

次は奈良駅です。古都の駅らしい荘厳なデザインで、内部の装飾も立派です。ここは新しい駅舎が建ったのですが、旧駅舎は 18m 横に引き家され、ちゃんと残っています。移動には 10 日ほどかかったそうですが、こういうたちでも歴史的建造物の保存は可能なのです。ただ、この建物を何に使うかは、まだ決まっていません。建物の端が切り落とされてしまったため、今、見ると、ちょっとかわいそうな状態なのですが、早く利用保存の方針を決めてほしいですね。

この駅舎、一時は取り壊しの話もあったのですが、地元の人たちの反対で残ったケースです。

最後に紹介する駅は長野駅です。昭和 11 年にできたもので、善光寺をイメージできるデザインで印象的だったのですが、新幹線の開業とともになくなってしまいました。これはよくある話で、新幹線が通ると古い駅舎はなくなってしまうケースが多いんです。

新幹線の駅というのは、なぜか、どこも同じデザインで、名古屋かなあとすると京都に着いていて慌てて降りたりするのですが、これは問題ですよ。

阿川 たしかに新幹線のおかげで非常に便利になりましたが、どうしてもこの駅も同のようなデザインなんですか？

鈴木 新幹線の駅ができたとき建築学会の賞をもらったのですが、そのときの評価ポイントが、「みんな同じにつくるといのは、新しいシステムとしてすばらしい発想だ」というものだったのです。これはたぶん、それまでの鉄道と異なり、駅も含めた全体的なシステムをつくりあげた点に対する評価だったと思うのですが。



藤森 新幹線の父といわれる技術者の島秀雄先生にお話をうかがったことがあるのですが、「駅が一駅一駅違うというのは、そのたびに妙な感じがする」といわれました。同じ新幹線が走ってくるのに、なんで駅が違うのかって。今から思うと変な話ですが、当時は、そう言われると、なんか「そうかなあ……」と思ったんですけど（笑）。

阿川 今は建物の個性が大事だと主張されてるのに、その時代は納得なさったんですか（笑）。

藤森 いや、そんなわけではないんですが、そのころのプロジェクトの推進者たちは、キチンと考えた結果として同じ駅にしたんですよ。戦前の弾丸列車構想のころから、そういう、全体システムとしての鉄道をつくるという発想だったのです。それが島先生の思想でもあったんですね。だから、その考えを変えない限り、新幹線の駅は同じスタイルになるんです。

増田 じゃあ、新幹線の駅は、今後もみんな、あのスタイルのものになるんですか？

阿川 運転士さんはまちがえないんですかねえ（笑）。名古屋かと思ったら、京都だったよ、なんて。

鈴木 でも、今は全部同じじゃないでしょう。新幹線のホーム側は似てても、駅全体としてはそれぞれ個性を強調しようとしているし。ただ、駅というのは、以前は線路があって一方に出口となる建物をつくったものの、今は橋上駅舎が多く、線路の上につくり、両側に出られるようにしているんです。それが一番合理的ですからね。そうすると自然に個性的な建物は少なくなってくる。つまり、駅のシステムが変わってきたことで、こういう昔のような駅舎は無用の長物になってきてしまう。少なくとも、私は鉄道関係の人にそう聞いたことがあります。

阿川 新幹線によって便利さを享受した分、貴重な駅舎がなくなってしまうこともあるんですね。

増田 駅の写真はこれくらいにして、今度はクラシックホテルの紹介です。最初は河口湖のほとりにあった富士ビューホテルです。すべての客室から富士山が見えるというすばらしいロケーションで、国立公園の真ん中にありました。建造は昭和 12 年。当時の日本は観光によって外貨を稼ぐために外国人ホテルを一等地にどんどん建てたのですが、その国策ホテルのひとつになります。

しかし、この建物も、今は壊されてしまいました。まったく同名のホテルがありますが、別のものです。

次は昭和 11 年に建てられた野尻湖ホテルです。設計されたのは信州出身の建築家である十代田三郎先生で、私はいろいろな古いホテルを撮影していますが、このように茅葺き屋根のものはここしかありませんでした。大変めずらしいかったのですが、今はありません。

藤森 少し補足しますと、このホテルのオーナーはなんとか建物を残そうとしたのです。しかし現在の消防法の規定では、公共の建物に茅葺き屋根なんか絶対に許されません。私も何度か相談受けたのですが、消防署は絶対に許さない。まあ、あたりまえといえばあたりまえなんですけどね。

増田 続いていきましょう。これは箱根の強羅ホテルで、昭和 13 年に、あのフランク・ロイド・ライトの弟子である土浦亀城さんの作品ですが、ライトの弟子にしてはめずらしく、インターナショナルな感じの建物にしました。

阿川 これはどこがいいんですか？ 現代のビルと変わらないような……（笑）。

増田 実はそういう質問答えるのは難しいんですよ（笑）。特にこのようなモダニズム建築の場合はね。一応、この建物は土浦亀城さんの傑作といわれているのですが、たしかに、建築史に詳しくない人からみれば「どこがいいんだ？」と思いますよね。実は私も、歴史的な建造物を歩いて回るガイドをやることがあるのですが、この類の建物は非常に説明しにくいんです。

同じような建物では、東京駅の前にある東京中央郵便局なんかも、建築の歴史の先生なんかは「あれはいい」と言い、今、壊されそうになっていることに憤慨するのですが、あそこも普通の人が見ればただのビルですよ。

鈴木 これらの建物のよさを伝えるのは難しいのですが、ただ時代的なこともあり、こういうスタイルがよかったからこそ、今のマンションとかのスタイルに受け継がれているんですよ、それを最初に実現したという意味で価値があるんです。

阿川 すごくわかりやすい説明で納得しました。

増田 歴史的な建造物を見るときは、それが現在のものと似ていて、郷愁を感じないからつまらない、ということはないんですね。強羅ホテルの場合は、そういう意味で価値があったのですが、すでに壊されてしまいました。この手のモダニズム建築は、今、多くが危機的な状況です。

一方で、この琵琶湖ホテルなんかは、非常にわかりやすい建物なので、みんなが関心をもってくれ、保存される可能性は高くなります。これは昭和 9 年の建造で、設計は東京の歌舞伎座も手掛けた岡田信一郎さんです。岡田さんは他にも明治生命館も設計しており、それぞれまったくタイプが違うことから、明治時代の建築家は意欲的だったんだなあと感じる建物でもあります。

すでにホテルとしては横に新しくつくった建物で営業しているのですが、この古い建物自体も残っており、利用保存されています。

次の志賀高原ホテルも平成 11 年に営業をやめましたが、地元が引き取ったことで解体を免れました。

藤森 ここは今、本館だけが残っている状態ですね。まだ、何に活用するかは決まっています。

増田 次は十和田ホテルです。これは戦前に開催を予定していた東京オリンピックのために昭和13年に建てられました。建物は木造で、秋田杉やヒバ、赤松などをつかった玄関ホールが特徴的です。平成10年にこの部分だけを残してまったく新しいホテルができたのですが、実際には新館には玄関もあり古い建物の部分はほとんど使っていません。大切に見学用に保存されています。

鈴木 それも消防法のせいでしょうね。これだけ吹き抜けがあって、不特定多数が集まる施設で木造というのは、まず許されません。

藤森 古い雰囲気を残せる耐火性の塗料などが開発されない限り、難しいでしょうね。

増田 雲仙観光ホテルです。昭和10年にできたもので、昔は中国のお金持ちや欧米人が大勢泊まったそうです。私も取材のときに泊めてもらったのですが、いい雰囲気でしたね。オーナーが建物に惚れ込んでいて、なるべく昔のままに残そうとしています。

ただ、常連のお客さまが多く、その方たちが高齢になっているものですから、雰囲気を残したままどうやってバリアフリー化するかが問題になっているそうです。

長くなりましたが、私の話はここで終わります。

阿川 ありがとうございます。素敵な建物の写真を楽しんでいただきましたが、ここで、この間、ずっと待っていただいた小澤先生の出番です。歴史的建造物の保存にいろいろ尽力されています。

小澤 私は、紹介のありました増田さんとの共著『都市の記憶Ⅱ～日本の駅舎とクラシックホテル』の中で第3章を担当させていただき、「モルフォホテルの顛末＝歴史的建造物の保存の現行法制度」という内容で、ある架空のクラシックホテルを題材に、法律家の立場から、どうすれば保存が可能か、その方法を探ってみました。読んでいただければ、日本の法律のどういうところに問題があって貴重な建物が失われてしまうのか、わかるようになってます。

阿川 そのお話を簡単にご紹介いただけますか？



小澤 話の中では、このホテルは登録有形文化財だということにしています。しかしホテル会社は取り壊しを行いたいのです。その理由は、保存にお金がかかるということと、新しい建物にしたほうが容積率も上がって経営的にはプラスですし、しかも安全性の問題もある。それで、取り壊すにはどうしたらいいかと、ある弁護士に相談に行くところから話が始まります。

まず、登録有形文化財は役所の許可なく取り壊すことが可能なのかということが問題となるのですが、結論から言いますと、これは可能です。

阿川 登録有形文化財というのは、たとえば重要文化財などとはどう違うのですか？

小澤 歴史的建造物は文化財保護法で保護されていますが、4つほど分類があります。第一は国宝を含む重要文化財、第二は伝統的建造物群保存地区、第三は登録有形文化財、第四は地方公共団体の指定文化財です。

重要文化財の場合は法律によってしっかり保護されています。しかし、今回のモルフォホテルのような登録有形文化財は平成8年にできた新しい制度です。なぜこのような制度ができたかと申しますと、重要文化財の場合は現状変更をするには役所の許可が必要になります。ですから、もし役所が許可しなかった場合、当然、所有者は損失を被るケースがあるのですが、そのときには補償しなければいけないと法律で定められています。したがって、重要文化財に指定すると補償の問題が常につきまとうのです。そのため、簡単に指定することができず、明治以降の近代建築物のうち、商業用の建物で、重要文化財に指定されているのは十数棟に過ぎません。

それでは、古い建物がどんどん壊されていってしまうものですから、もう少しソフトな保護の方法として登録有形文化財の制度が生まれました。先ほど紹介された雲仙観光ホテルも、そのひとつです。

システムとしては、国のほうで歴史的価値のある建造物を登録し、国民にその価値を理解してもらうというもので、保護する環境をつくっていくのが目的です。修繕とか管理に関してアドバイスを行ったりもします。

ここでもう少し詳しく、重要文化財と登録有形文化財の違いを説明しましょう。

まず、国が重要文化財に指定したり、有形文化財に登録する場合、法律上は所有者の同意は必要ないことになっていますが、実際の運用上は勝手にやることはなく、所有者の同意をとって行っています。また、管理や修理は、どちらのケースでも所有者が行うことを前提としています。これには当然お金がかかります。重要文化財の場合は補助が原則です。登録有形文化財にはそういう規定はないものの、これも現実的にはいくつか補助制度が利用できます。修繕の設計費用の半分は国庫で負担したり、固定資産税や都市計画税を減免したり、相続税も減免があります。しかし、管理や修繕費用の補助はありません。

一番大きな違いは現状変更で、重要文化財は許可が必要なのに対し、登録有形文化財は届出だけで済みます。そして、もし建物を壊した場合、重要文化財はその行為が罪になりますが、登録有形文化財ではそういう刑罰の規定はありません。

阿川 だからモルフォホテルのお話の場合も、所有者であるホテル会社が勝手に壊しても罪にならないということなんですね。

小澤 そうなんです。

このような歴史的建造物の場合、保存を訴える側は、長年そこにあって愛されているものだから、当然、市民にとっても共有の財産であるという考え方に立ちます。一方でホテル会社側は保存にお金もかかるのにたいした補助もない。しかも建て替えたほうが収益は大幅に増える。そんな状況で「保存しろ」というのも、やっぱり無理があるわけです。

といって重要文化財や、同じように損失補償の制度がある地方公共団体の指定文化財にするのにも予算に限界がある。そうすると、やはり他の法律の仕組みを使って保護を行わなければ、貴重な建物はどんどん壊されてしまうという問題があるのです。

そこでひとつの工夫としてすでに前例もあるのが、容積の移転を利用する方法です。

この制度は、たとえばある地域が500%の容積率だとしたとき、200%の容積しか使っていない歴史的建造物があった場合、未使用の300%分を隣接している別の土地に移転する方法です。所有者が古い建物をなぜ取り壊すかという、低層で容積率がとれず、経営的にうまみがないからです。しかし容積の移転をうまく使って、たとえば未使用容積分を他者に売買するなどの手法を使えば、その問題は解決できるのです。

この手法をさらに進めて、歴史的建造物の容積自体をノーカウントにする東京都の特定街区の制度もあり、これは、三井本館や明治生命館、日本工業倶楽部などですでに使われています。

さらに容積移転を隣接した土地に限定せず、かなり遠くの土地に行うことができる制度として、特例容積率適用地域の制度もできました。東京駅の建物を保存することで、余剰となっている容積を、周囲の東京ビル、新丸の内ビル、東京駅八重洲プロジェクトといった離れた土地に移転しました。

阿川 その方法なら、都市部の歴史的建造物を残すことができるわけですね。

小澤 ただ、容積の移転の手法にも限界がありまして、容積需要の高い地域にしか適用されませんし、すでに多くの容積を使用している場合は余剰容積がありません。また、いずれにしろ保存にかかる経費は所有者が負担しなければならないなど、どこでも簡単に利用できるものではないのです。

したがって、何か打開策を考えなければなりません。

そこで考えられるのが超過容積の購入という方法です。これは私案で、「モルフォホテルの顛末」に書いたことでもあるのですが、たとえば現状の容積率に超過分をみとめ、100%の地域でも105%の建物までつくっていいことにします。そしてその超過分を自治体が建築主に売るかたちをとるのです。

これによって新たな財源の確保が可能になりますから、自治体はその予算を文化財の保存にあてたり、それでも所有者が納得しない場合買い上げるなどして、歴史的建造物を守ることができます。

現在までに、かなり多くの建物が登録有形文化財になり、歴史的価値をアピールするという効

果はずいぶんあげたと思うのですが、一方で、モルフォホテルの話で説明しているように、所有者が壊そうと思えば法律的に何の問題なく可能なのです。だからこそ、このような工夫をして、なんとか保存する方法を考えることが大事なのではないかと思う次第です。

阿川 ありがとうございます。たしかに、歴史的建造物をどういう方法で残していくのか、考えていかなければいけませんね。ただ、新しい建物をガンガンつくっていった高度成長期やバブルのころに比べれば人々の考え方も少しずつ変わり、古いものを残そうというムードがでてきたように思いますが、そのところ、鈴木先生はどうお考えですか？

鈴木 制度もずいぶん変わってきているし、古い建物を残していった多様な実例も増えてきていると思います。ただ、だからといって、美しい街並みは必ずしも守られているわけではないのですね。

たとえば駅舎についていえば、昔の駅はどれも個性的であり、顔がありました。しかし最近の新しい駅がどんどん個性をなくしている。

いい例が品川駅です。あそこは新幹線が停まるようになり、立派になりました。でも、「じゃあ、品川駅をスケッチしてください」と言われたら、どこを描いていいかわからない。それは顔がないからなんです。

阿川 なるほど、描けない・・・。

鈴木 なんだか、のっぺらぼうみたいですよ（笑）。あれが新しい駅の代表なんです。今の駅はシステムチックになり、駅中ビジネスとかいって構内にさまざまな商業施設が生まれている。そのおかげで、利用者にとってはそこでいろいろなことができて便利になったのですが、その一方で、駅は都市に対してどんな役目を果たしているのかといえば、顔がないということは、やはり何の貢献もしていないのと一緒にです。

先ほど紹介があった上野駅にしても、増田さんは少し前に撮影されたと思うのですが、今はあの駅舎の前にペデストリアンデッキがだあーっとできてしまい、風景が台無しです。あれは JR じゃなくて都がいけないのですが、僕は駅に対する冒涇だと思っていますね。

それからホテルも、昔は帝国ホテルのように顔があったのに、今はみんな同じで、どこに泊まったかも印象に残らない。

これが今の都市の問題でもあると思うのです。便利でつながりはいいのですが、どこで何をしたのかが見えない。ですから、景観のことを考えるなら、建物が都市に対してどういう存在感を示し、我々がどこで何をしたかということが感じられるようなものをつくっていかうすべきなんです。

そう考えると、日本のクラシックホテルや古い駅舎は、個性があって、都市をつくってきたのではないのでしょうか。それを我々はもっと見直すべきでしょう。

阿川 今はみんな忙しくなって、出張といっても、日帰りか一泊ぐらいで戻ってくる。そうなるとその街の記憶は駅とホテルぐらいなのに、それがみんな同じになってしまっただけは味気ないです

よね。藤森さんはこの問題をどうお考えですか？

藤森 駅とかホテルがみんな同じになると、究極にはどうなってしまうかという、丹下（健三）先生はものすごい近代主義者で、その思想を突き詰めると、最後は「日本がイヤだ」と言ってしまうんです。なぜだと思いますか？

それは、季節があるからなんだそうです。

外国から帰ってくると、そのたびに東宮御所などの木の様子が変わっていて、丹下先生はそういうのが煩わしいと思ったらしいんです。

阿川 困った方ですね（笑）。

藤森 この話だけを聞くとそう思いますが（笑）、でも近代主義というのは、突き詰めるとそういうところに行っちゃうんです。要するに、新幹線をつくった島先生が「駅がみんな違うとイヤだ」と言うのと同じことですね。

阿川 つまり、完全主義者になってしまうのですか。

藤森 そうなんでしょうね。

ただその対局として、歴史的建造物の保存運動なんかを見ていると、女の人が非常に熱心なんです。しかも、建築に関係ない人ほど熱心なんです。

僕も鈴木さんも、同じように歴史的な建物を残そうと活動していますが、ただ僕らはあくまで社会のためにやってるんですよ。

鈴木 ホントにイ・・・？（笑）。

藤森 まあ、かたちのうえではね（笑）。それで、僕らの先輩にあたる建築関係の人々は、たぶん国のために働いていた。だから評価軸が違うのです。

話を戻せば、だから僕が「この建物はいいなあ」と思うのは、決して個人の評価だけで言っているのではない。個人的に好きなデザインではなくても、歴史的価値があればなんとか残そうとか、そう考えるわけです。

これに対して、歴史的建造物の保存活動をしているご婦人方と話していて感じるのは、彼女らは自分のためにやっているのです。これは強いですね。

阿川 女性は自分のことから考えますからね。

藤森 ところが、僕とか鈴木さんは社会の視点で考えるから、向こう側、つまり建物を壊したいという人と話していると、その立場も理解できることがあるんですよ（笑）。壊したい気持ちももっともだとかね。

阿川 まあ、やさしい（笑）。

藤森 向こうだってサラリーマンなんですよ。個人的に壊したいわけじゃなくても、上司から言われれば、そういう方向で動くしかない。その立場もわかってしまうから、これは、保存か取り壊しかという議論をする戦場では、弱点になってしまうんですね（笑）。

阿川 いや、私たち女性だって、相手のことをちゃんと考えたりするんですよ。かわいそうに、この人は決定する立場にないから、こう答えるしかないんだろうなあ、とか。でも、「なんで上の人の言うことをそんなに聞かなきゃならないの？ 自分の意見はどうなのよッ」って不思議に思うだけです（笑）。

藤森 僕なんかそんなこと言えないですよ。

阿川 女性のほうがけっこう強いし、潔いかも。会社のためとか、ワンマン社長のためとか、そのために自分がこき使われて、過労死するよりさっさと辞めちゃうほうが、よっぽどいいもんって思っちゃいますね。

藤森 まあとにかく、そういう人たちには、個人のためにやっているという強さがあるんです。ところが今までは、その「個人のため」に適用される法律がなかった。登録有形文化財の意義もそこにあるんです。

登録文化財には田舎の古い旅館とかが多いのですが、そこのおかみさんが「先祖から受け継いだものを残したい」とがんばっているケースがたくさんあります。そういうところで力を発揮するのは、宿のおばさん……じゃなくて、おかみさんが（笑）。

阿川 さっきご婦人たちとおっしゃってたのに、もう「おばさん」だって。本音が出たな（笑）。

藤森 とにかく、登録文化財の制度は、唯一、そういう「個人のため」という保存運動に対応できるのです。かなり広い範囲で、対象になりますから。歴史的に見たら、その建物のどこに価値があるのかわからないようなものでも、登録することは可能なんです。

阿川 でも、なんでもかんでも保存しようというわけにはいかないんでしょう？ 経済効率とかの問題もあるし。

藤森 それは大丈夫なんです。だって、今、残されている歴史的建造物はおそらく、日本のすべての建物の床面積の1億分の1くらいにしかありません。だからこれを保存しても、国家的、経済的に大きな影響はないのです。ヨーロッパの水準に比べるとはるかに少ない。

そして今、やっと個人の意志でも古い建物を残せるような制度ができかかっている。そういう意味では、少し明るい兆しが見えてきましたね。

阿川 でも、保存にかかる費用が必要になりますよね。

鈴木 その負担はかなり軽減できるんですよ。登録有形文化財になると相続税は3割減免されますし、さらに重要文化財になればこの数字は6割まであがります。また重要文化財は固定資産税も減免ですから、大企業のビルであれば年間数億円の経費削減になるんです。

阿川 じゃあ、文化財になることを嫌うケースがあるのはなぜですか？ 現状変更がしにくくなって、釘1本打てなくなるとか。

鈴木 そんなことはありませんよ。棚をつくったり、畳を替えたり、そういう生活の範疇で行うようなことは、文化財になろうとも自由にできるんです。

むしろ文化財になれば、修繕工事などの費用も補助金を利用できるケースがある。重要文化財なら、たとえば国が半分、県が4分の1、市が8分の1というかたちで負担してくれたりするのですから。

つまり所有者がその気になれば、上手に残すことは可能なんです。

増田 先ほど紹介した建物の写真は、すでに取り壊されているものが多かったのですが、これはシンポジウムでみなさんに保存の問題を考えてほしかったからそういう例を強調しただけで、本に登場する建物の多くは今でも残っていますから、安心してください。

阿川 それは、ぜひ本を買ってほしいということですね（笑）。

増田 そうですね（笑）。

ひとつ付け加えるなら、ずっとお話にあるように、今は建物を保存するためにいろいろな制度があるにもかかわらず、オーナーの方々があまり勉強をしていないため、残念ながら取り壊されてしまうケースは多いんですね。たいした検討もないまま、いきなり取り壊しが決まったりするので、僕のところに情報が来るのも遅くなっている。それで、慌てて写真を撮りに行ったりするんです。

たとえば、藤森先生から金曜日に電話があって、「あそこの建物、明日、壊されるらしいよ」などと言われる。

阿川 土曜日にしか撮れない。

増田 そうです。なんとか駆けつけて撮影を始めると、僕のうしろで解体業者のブルドーザーがうなりをあげていたりする。ぼくの撮影が終わると同時にブルドーザーが前進してくる。そんな状況なんです。

阿川 それは、藤森先生のところで情報が止まっているんじゃないですよ（笑）。

増田 いや、藤森先生のところに来る段階で、すでにぎりぎりになっているみたいです。

阿川 古い建物を残せとか、そういううるさいことを言う藤森先生のような人のところには、なかなか情報を流さないようにしているんでしょうね。

増田 そんな感じもします。

たとえば、大阪にあったあるビルでは、僕の情報網よりもタクシーのドライバーのほうが早く知ってたりして、「あそこ、壊されるそうですよ」と言われたこともある。

阿川 今はインターネットの時代なんですから、もしそういう情報をキャッチしたら、増田さんや藤森さんのところに、ぜひご一報いただけるといいですね。

小澤さんのところには、そういう相談は多いんですか？

小澤 私のところにはありませんが、不動産の仕事をしていると、ホテルなどのオーナーにも知り合いが多く、いずれはそういう問題に直面することはあると思っています。ただ私は弁護士なので、取り壊しを急ぐクライアントの立場になることもあるし、保存派の代弁をすることもあるだろうし、どちらのことも考えないといけないんですね。

ただ、先ほどからの法律論の続きで言えば、重要文化財に指定されていない建物でも、保存する方法はないわけではないんです。裁判所で、歴史的に極めて重要な建物であるという主張をして認められれば、勝てないわけではない。

というのは、歴史的建物の場合、所有者のものである一方、時間を経過することで徐々に国民の物にもなっていくという考えは十分に成り立って、公の権利が少しずつ及んでいくという発想もあるのです。ですから、勝つ方法がまったくないわけではありません。

そういう訴訟が増えれば、法律的な考え方も変わってきますから、あきらめないでほしいですね。

阿川 日本人の考えが変わってきたから景観法ができたのと同じですね。

鈴木 今の小澤先生の話は非常に力強いものを感じたのですが、保存を主張する側がどこまで裁判で戦えるか、その方法を考えていかなければならないでしょうね。

これが公共建築であれば、住民の財産でもあるのだから、かなり強く保存を主張できるようになりましたが、民間の建物にまで市民の権利が及ぶのか、その判断は難しいでしょう。歴史的建造物の保護は切実な問題だけにそういう訴訟を起こせるようになればいいと思いますが、まだ説得力は弱い。

容積の移転の手法とか、文化財になることによる税金の優遇とか、それ以外に第三の方法はないものですかねえ。

小澤 先ほど、法律上は重要文化財の指定や登録有形文化財の登録に所有者の同意は必要ないことになっているものの、運用上は同意がないのに文化財にしているケースはないと言いました。その理由は、もし一方的にやって所有者に損失が生じた場合、それを補償しなければならないからです。

このため、明治以降の近代建築の商用ビルで重要文化財になっているのは十数棟に過ぎませんが、これは決して、歴史的価値のある建物がそれだけしかないということではない。当然、もっとたくさんあるはずですよ。

つまり、法律上の建前と現実とのあいだに、大きなギャップがあるといえるのです。

だから本当は、保存の必要がある建物については、所有者の意思に関係なく、もっと重要文化財に指定すべきなのです。もちろん所有者との紛争を避けたいという気持ちはわかりますが、大局的に見た場合、そのために失われてゆくものも大きい。まず、保存の必要性を考えることから始め、保存の必要性のある建物は指定をするという建前を忘れてはいけないと思います。

藤森 僕は、登録文化財を自分でつくってみようかと思っているんですよ。所有権の及ぶものでなければなりませんが、そんな方法もあるような気がしています。

そうやって国民の1%、100人に1人が自分の所有する建物を登録したら、百万件の文化財が生まれるんです。そうなればいいなあと思って。

阿川 どんなものを登録するんですか？

藤森 田舎のお蔵とか登録してもいいんじゃないかと思って。

阿川 それは可能なのですか？

藤森 できます。登録文化財の対象は広くて、建物じゃなく、機械なんかでも近代遺産として登録できるんですから。

お蔵くらいなら絶対に大丈夫です。

阿川 社会的にエクスキューズがなくても、個人で「価値がある」と思えばいいんですか？

鈴木 今の一応の基準で言えば、建物なら築 50 年以上経っていたら候補になります。

阿川 50 年経ったら文化財になるんですか？ じゃあ、私も？ いやだわ（笑）。

でも、そうやってみんなが古いものに関心をもってくれば、世の中も変わっていくかもしれませんね。増田さん、この銀座付近でも、どんどん古いビルは消えていっているんですか？

増田 そうですね。最近では、木子七郎さんの設計した新田ビルの建て替えが始まり、日比谷の三信ビルもそういう話が出ています。

阿川 そういう意味でも、今回のシンポジウムを通して、もっと多くの人に関心をもっていたきたいですね。それでは、だいぶ時間もなくなってきましたので、最後にパネリストの先生がたに一言ずついただきたいと思います。まず小澤さんから。

小澤 私は法律家ですので、法制度をうまく活用できないかと考えています。登録有形文化財制度はいろいろな効力を発揮していますが、究極のところになると、まだ弱い部分があるとわかっているんで、そういったところに手当のできるシステムを考えていきたいと思っています。

阿川 ぜひ、取り壊すほうではなく、保存する側に立って活躍していただけることを願っています（笑）。次に増田さん。

増田 通りの名のない建物であっても、自分が毎日見ているようなものが壊されると、自分の所有物ではないにもかかわらず、いい気分はしませんよね。そういう気持ちも大切なものではないかと思っています。

阿川 そうですよ。実は私の母校が取り壊されたことがあって、そのとき、「なぜ保存しないの？」と尋ねたら、大きな地震が来ると危ないからと言われたんです。そう言われてしまうと、専門知識のない私たちは何の反論もできず、「昭和の初めにできた建物だからしょうがないか」と納得せざるをえないのですが、なんか、便利な言葉に騙されているような気がします。

藤森 それは正論ではないんですよ。古い建物でも耐震補強すればいいし、それに、今、つくっている建物のほうが本当に安全なのかっていわれてもねえ（笑）。

阿川 そうなんですか ！？

増田 首相官邸だって、一時期は、こんな建物は地震に耐えられないと言われていたのに、今、

何の問題もなく保存されています。やる気になればできるんですよ。

藤森 建築の専門家の前では、誰も、古いから地震に危ないなんて言わないですよ。素人向けの発言だと思いますね。

阿川 じゃあ、やっぱり騙されてたんだ。

藤森 だって東京駅なんか、関東大震災でもびくともしなかったんですよ。それに比べれば、今の建物はそういう試練を受けたことないんだから、かえってわからない。

阿川 阪神大震災のときも、昔のていねいに建てられた建物は残ってましたものね。

藤森 だから、一概には言えないんです。

阿川 わかりました。で、藤森さん、最後のまとめの一言も。

藤森 それは「1人1点、登録文化財をつくろう！」です。

阿川 やっぱり、それですか（笑）。鈴木さんは。

鈴木 僕は50年以上経った蔵とかもってないので登録できないんですが……（笑）。

最後にお話しするなら、僕は、世の中、だんだんいい方向になっていると思うんです。少なくとも、なんでもかんでも建て替えるのではなく、古い建物をどうするべきかという話は、ある程度、公開されるようになりました。そこで、こういうものは大事なんだと主張していけば、状況は必ず変わってきます。

さっきの耐震対策の件にしても、ちょっと前までは、それこそ建物を使えないほどがちがちの補強をしなければならなかったのに、今は保存の目的がはっきりしていれば、じゃあ、使える範囲で何とか補強する方法を考えようという流れになっています。免震化など、それに合わせた技術も生まれだし、法制度も整ってきました。

ですから、歴史的建造物に対して、多くの人が「残してほしい」「残していきたい」と考えることが出発点なのではないでしょうか。

阿川 ありがとうございました。今日のお話を機会に、みなさんも自分の身のまわりをもう一度、しっかり見てください。そうすると、近所に歴史的な建物があったり、自分でも文化財的な価値のあるものを持っているかもしれません。

古いものを守るというのは、便利さの追求とは対局にある行為かもしれませんが、そこに価値観を見いだすのも大切なことです。歴史を見つめ、そして景観法で謳われているように美しい風景を大事にしていくという心を、ぜひ大事にしていきたいと思います。



鈴木博之氏（すずき ひろゆき）

東京大学大学院工学系研究科建築学専攻教授

1974 年東京大学大学院博士課程修了後、ロンドン大学コートールド美術史研究所に留学。
1990 年より東京大学工学部建築学科教授。著書：『建築の七つの力』（芸術選奨文部大臣新人賞 鹿島出版会）、『三井本館』（監修）、『東京の地霊』（サントリー学芸賞 文藝春秋）、『建築家たちのヴィクトリア朝』（平凡社）、『ヴィクトリアン・ゴシックの崩壊』（中央公論美術出版）、『日本の地霊』（講談社現代新書）、『現代の建築保存論』（王国社）、『都市の記憶Ⅰ・Ⅱ』（共著 白揚社）など。

藤森照信氏（ふじもり てるのぶ）

東京大学大学院生産技術研究所・建築史学教授

1971 年東北大学工学部卒業。東京大学大学院にて近代建築、都市計画史を専攻。1996 年より東京大学教授。全国各地で近代建築の調査・研究にあたる一方、赤瀬川原平氏らと「東京建築探偵団・路上観察学会」を結成。モノの観察を通して現代文化の断面を斬新に読み解く。著書：『明治の東京計画』（岩波書店）、『日本の建築（明治・大正・昭和）第3巻 国家のデザイン』（三省堂）など。建築家としての作品に『神長官守矢史料館』『一本松ハウス』『秋野不矩美術館』『高過庵』など。

増田彰久氏（ますだ あきひさ）

増田彰久写真事務所主宰

著書：『明治の西洋館』（毎日新聞社 1971）、『日本の建築（明治・大正・昭和）』（三省堂 1979）、『アールデコの館』（三省堂 1984）、『西洋館再見』（岩波書店 1985）、『建築探偵術入門』（文藝春秋 1986）、『看板建築』（三省堂 1999）、『建築探偵東奔西走』（朝日新聞社 1988）、『英国貴族の館』（講談社 1992）、『近代化遺産を歩く』（中央公論新社 2001）、『写真な建築』（白揚社 2003）、『棟梁たちの西洋館』（中央公論新社 2004）、『都市の記憶Ⅰ・Ⅱ』（共著 白揚社）など。

小澤英明氏（おざわ ひであき）

西村とさわ法律事務所パートナー弁護士

1978 年東京大学法学部卒業、1980 年弁護士登録（東京弁護士会）、1985 年東京大学大学院工学系都市工学修士課程（下総・岡部研究室）修了、1991 年コロンビア・ロー・スクール LL.M 修了、1992 年 NY 州弁護士資格取得。著書に『定期借家法ガイドンス』（共著 住宅新報社）、『土壌汚染対策法』（白揚社）、『都市の記憶Ⅰ・Ⅱ』（共著 白揚社）など。

阿川佐和子氏（あがわ さわこ）

エッセイスト

慶應義塾大学文学部西洋史学科卒業後、テレビの報道系番組のアシスタントを務める。現在、週刊文春にて対談『阿川佐和子のこの人に会いたい』を連載中。著書に『おいしいおしゃべり』（幻冬社文庫）、『無意識過剰』、『阿川佐和子のこの人に会いたい』（以上 文春文庫）、『ピーコとサワコ』（文芸春秋）、『空耳アワワ』（中央公論新社）初の小説『ウメ子』（小学館文庫）、父・阿川弘之氏との往復書簡『蛙の子は蛙の子』（ちくま文庫）、檀ふみ氏との往復エッセイ『ああ言えばこう食う』（集英社文庫）など。

美しい都市景観—できることから始めよう！

「美しい歩道自治会」提言

目 次

1. 「美しい歩道自治会」が目指すもの
2. 課題はなにか？
 - ・ 美しい街に必要な要素＝街を見苦しくしているもの
 - ・ これを拒んでいることがらや制度にチャレンジ
3. 美しい歩道への取り組み（手続き・事業制度手法）
 - ① 歩道空間の日常維持管理
 - ・ 歩道の植え込みや街路樹などの管理、歩道の清掃等を地域でも行いたい
 - ・ 違法看板の設置防止・撤去を地域でも行いたい
 - ・ 違法駐輪の防止・撤去を地域でも行いたい
 - ② 歩道空間の活用
 - ・ 歩道をイベント・オープンカフェに使用したい
 - ③ 歩道空間の整備
 - ・ 歩道面の仕様を変更したい
 - ・ ガードレールの撤去や、歩車道の一体化を行いたい
 - ・ 植栽やストリートファニチャー、駐輪場など道路上に施設などを整備したい
 - ・ 電柱類の地中化をしたい
4. 美しい歩道自治会の組織化
 - ・ NPO による組織化と課題
5. 道路（歩道）に関する基礎的資料
 - ・ 道路管理、道路（歩道）占有、維持管理、美化（アダプトプログラム）に関する法制度等の概要

2005 年 5 月 23 日

「都市景観研究会」

オフィスビル総合研究所

1. 美しい歩道自治会が目指すもの

- ・ 敷地や建物の景観整備も重要
- ・ 身の周りの環境に関心を持ち、行政に任せすぎず、見苦しいものを処理するための活動を地域が担う必要がある
- ・ 具体的には、ビルの所有者などが集まり、足元の歩道を美しくする行動＝景観に関する自治を地域が担っていくこと
- ・ 組織体制、権限、財源などを検討

2. 課題はなにか？

○美しい街に必要なこと・・・「街を見苦しくしているものを排除する」

- ・ 電柱と電線
- ・ 広告看板と違法看板（捨てカンバン・幟はた）
- ・ ゴミやタバコのポイ捨て
- ・ 放置自転車・バイク
- ・ 手入れのされていない樹木
- ・ 無粋なガードレール

○これを拒んでいることがらや制度にチャレンジが必要

- ・ 財産権と景観権
- ・ 道路管理者の権限と仕組み・・・協定にもとづく管理権限の創設
- ・ 組織と活動資金
- ・ さまざまな制度の判りづらさ

3. 美しい歩道への取り組み（手続き・事業制度手法）

① 歩道空間の日常維持管理

歩道の植え込みや街路樹などの管理、歩道の清掃等を地域でも行いたい

- ・ 道路管理者（国道は国道工事事務所、都道は道路管理部路政課、区市道の場合は区市役所の道路課）と相談を！
- ・ 東京都道では「東京ふれあいロード・プログラム」がある〔歩道のアダプトプログラム〕

事例資料：「港区日比谷通り中沢フーズ」

内 容：・東京都が参加団体を認定し、協定を交わして地域住民や企業、団体等がボランティアで都に代わって道路の植栽や手入れなどの道路美化活動を継続的に進める活動。1年ごとに契約

・活動は協定の範囲内で自由。整備された花壇等は道路の付属物と位置付けられる。費用支援制度はあるが無償活動。

・問い合わせは、東京都建設局道路管理部路政課管理係、申込窓口は希望する都道を所管する建設事務所管理課・支庁土木課へ

- ・ 同様の制度は、国道や区市町村道の場合もそれぞれの道路管理者により用意されている



まずは、できることから始めよう！

違法看板の設置防止・撤去を地域でも行いたい

- ・ 区市の屋外広告物担当窓口相談を！
- ・ 屋外広告物法（第7条）に簡易除却制度がある。

内 容：「知事は違反広告物の除却を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行なわせることができる。」都では、この規定の運用を区市町長に委任している

事例紹介：大阪市が2002年2月から実施。市民グループ等を認定して除却を委任する。

都市区内では、世田谷区が2002年7月から。その後、板橋区と杉並区が2003年6月から導入。品川区や千代田区、三鷹市などでも同様に実施。

- ・ 景観法の制定に伴い屋外広告物法も改正され、簡易除却制度の対象が拡大された。
- ・ 屋外広告物法の改正（景観法と同時施行）

改正ポイント

- ・ 景観行政を行う市町村による条例の策定
- ・ 許可対象区域・禁止物件の拡大
- ・ 簡易除却制度の対象の拡大等による、規制の実効性の確保
- ・ 屋外広告物の登録制の導入・広告業者がまちの景観に責任分担

- ・ 簡易除却制度の対象の拡大と要件の緩和

新たに除却できるようになった屋外広告物の例



- * 板に直接塗装したはり札やプラスチック枠の立看板、広告旗も除却が可能になった
- * 「表示されてから相当の期間経過」の要件が削除された

- ・ 簡易除却、略式代執行に係る手続きの整備
- ・ 行政代執行の要件の明確化（除却等の措置を命ぜられた者がその措置を履行しないとき等には、行政代執行を可能とする）



※仕組みはあっても商店街等である場合、人間関係から実行することが難しい。

簡易除却制度を用い、活動の広域化、組織の連携を考えていこう

違法駐輪、バイクの防止・撤去を地域でも行いたい

- ・ 区市の自転車対策担当窓口や道路管理者に相談を！
- ・ どこでも悩んでいる自転車対策：自治体の施策も厳しい方向へ…
 - 豊島区は法定外目的税「放置自転車対策推進税」を推進中
 - 平成16年9月13日に総務大臣の同意、平成18年度課税予定
- ・ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条に放置自転車撤去の規定がある。ただし、撤去できる主体等は限られている。

内 容：道路上の自転車を撤去できるのは、「地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等」が「必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等の撤去等に努めるものとする。」に限られている。



屋外広告物と同様に美しい歩道自治会の権限としてできないか？

- ・ 自治体が行っている撤去の仕組み（警告、除却後の保管等）と同様の対応が求められるが、それが可能であれば対応できる可能性はある。
- ・ 効果的な駐輪場整備が根本的な対応となる
 - ・自転車パーキングビジネスモデルの構築
 - ・簡易レーンを用いた地下駐輪場の整備
 - （相模鉄道いずみ町駅：2時間まで無料とすることで駅周辺放置が激減）
- ・ 都心居住に伴う新たな放置問題への懸念もある（銀座周辺で放置自転車増加）

② 歩道空間の活用

歩道をイベント・オープンカフェなどに使用したい

- ・ 道路法の問題（道路占用）となるので、道路管理者と相談を！
- ・ 警察、保健所など色々なハードルがある
- ・ 現段階におけるひとつの方向性としては、最近活用のためのガイドラインが示された

「道を活用した地域活動円滑化のためのガイドライン」H17.3 国土交通省道路局

- オープンカフェ、朝市、パレード、大道芸など、道路を利用する際に活動を円滑化する手法をとりまとめたもの
- 活動の基本的な考え方
特定の者の利益とならない「公共性・公益性への配慮」、「地域における合意形成」が必須
- 地域活動の進め方
 - 《内容》：賑わい効果ばかりではなく交通渋滞の発生などにも配慮
 - 《組織》：地方公共団体が関与する団体とする
 - 《許可》：道路占用許可、道路使用許可、活動内容によって食品営業許可
 - 《期間》：一時的、継続的、反復的でも可
 - 《収益活動を含む場合》：参加者間の公平が保たれること、沿道店舗との事前調整・協力が重要

都道でも同様の
基準を検討中

これからは積極的に活用することを考えていこう！

③ 歩道空間の整備

歩道の仕様を変更したい

- ・ 方法は道路管理者の歩道等の整備時期に合わせて要望することになる。
- ・ 何を望むかにより判断が異なる可能性、地域の要望が取り入れられた事例があるので交渉次第と考えて良い
- ・ 地域から彫刻等を提供した例もあるので、内容と協議次第で可能

ガードレールの撤去や歩車道の一体化を行いたい

- ・ ガードレール（防護柵）の設置基準が改定（平成16年3月）
→ 景観への配慮が原則化「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」

基本理念

- ① 代替策も含め防護策の必要性を十分に検討する
- ② 構造的合理性に基づいた形状とする
- ③ 周辺環境との融和を図る
- ④ 近接する他の道路付属物との景観的調和を図る
- ⑤ 人との親和性に配慮する

- ・ 歩車共存道路についても、ガードレールと同様
…道路安全施設等整備事業の推進に関する法律の柔軟な運用は可能かどうか、このほかに道路構造令も存在
- ・ ハンプに対する考え方も大きく変化していることを考えると、交通制御に関しても、チャレンジする時代と思える。
- ・ ただし、これらの施設は安全上必要があって整備されているので、見直す場合も必要な安全策が求められる

植栽、ストリートファニチュア、駐輪場など道路（歩道）上に施設などを自主的に整備したい

- ・ 道路法、道路交通法双方の問題となるが、施設整備そのものは道路管理者へ相談を！
- ・ 道路法第24条に道路管理者に代わって行う行為が規定されている→この範囲であれば個々の改善は可能
- ・ 沿道権利者がある程度まとまった段階で、総合的な整備を進めるならば実現することも可能。
- ・ 道路の施設充実整備については、各種の補助金があるが、地方公共団体に対してのもの、商店街などの団体向けのものが多く、個人の地先改良に関わるものはあまりない
- ・ まちの管理者が求められる時代が始まっている



「地域がまとまる」力を示していくことが大切

電線類の地中化をしたい

- ・ 道路管理者（国道は国道工事事務所、都道は道路管理部監察指導課、区市道の場合は区市役所の道路課）と相談を！
- ・ しかし、事業には電線管理者、地元関係者も関わるため、これら３者の協力体制が必要
- ・ 都道府県単位などの地方部会の何を望むかにより判断が異なる可能性、地域の要望が取り入れられた事例はあるので交渉次第と考えて良い
- ・ ただし、現状では優先度の高い路線でない限り、全額地域の自己負担でないと実現不可能

地中化方式 ・ 電線共同溝方式：電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者及び電線管理者等が費用負担

- ・ 自治体管路方式：管路整備の材料費及び敷設費を地方公共団体が負担残りを電線管理者が負担
- ・ 単独地中化方式：全額電線管理者が負担
- ・ その他：無電柱化協議会で優先度が低いとされた箇所については、原則として全額要請者が負担

その他の無電柱化手法：裏配線、軒下配線

無電柱化推進計画の要点 （国交省道路局、平成１６年４月）国道を対象

- 道路管理者と電線管理者が実施箇所を合意
- 市街地の幹線道路の無電柱化は５年間でほぼ倍増させる（「推進計画」）
- 歴史的景観地区等で面的整備に本格着手
- 無電柱化を推進するため、コスト縮減と技術開発を推進

↓
実施箇所についての計画を作成するということが・・・

- ・ 路線要件、用途要件、関連事業要件、沿道要件などにより、優先順位は決定される（交通量、歴史的街並み、関連事業との連携、地域の取り組み、電力・通信需要など）
- ・ 景観、歴史的街並みなどに対する配慮が加わったことは評価できるが、優先整備路線でないと実現は難しい
- ・ 基本的に、景観改善の実績を積み、優先整備路線として選定されることが必要（簡単に言えば、現在では行政、事業者側に裁量権がある）

4. 美しい歩道自治会の組織化

NPOによる組織化と課題

- ・ まちの自治団体が必要
 - 本来、歩道だけではない問題
 - 景観づくりは、行政だけの仕事ではない
 - 行政の権限をまちの自治団体へ
- ・ 景観法の活用
 - 景観協議会、景観整備機構
 - NPO
- ・ 2、3人から活動すること
 - NPOに登録
 - NPOは、ノウハウ、資金などを提供
- ・ 財源の問題
 - 海外のように税を財源とすることは簡単ではなさそう
 - この点に日本的な知恵が必要
 - 歩道管理のビジネス化
 - 広告業界が貢献できるはず（電柱広告に注目したい）

5. 道路（歩道）に関する基礎的資料

ここでは、道路（歩道）の利用や自主的な管理に係る基礎的な情報として、以下の3つの視点から参考資料をまとめています。

◆道路（歩道）の利用・管理の基本的な仕組み

（１）道路の管理体系

公共の空間としての道路は、誰がどのように管理しているのか。私たちが利用や自主的な管理を検討する際には、誰に提案・協議をすればよいのか。

（２）道路占用に係わる制度

道路上に新たにモノを設置する場合、どのような基準・手続きがあるのか。



◆道路（歩道）を住民の手で豊かにする気運の高まりを反映して…

（３）市民による美化・維持管理に関して

道路等の公共空間を、近隣の住民・企業等が自主的に美化・維持管理することを支援する制度としては、どのようなものがあるか。

その他の動き

- ※ 道路の賑わい利用に向けての制度検討
- ※ エリアマネージメント

(1) 道路の管理体系

- 道路の管理には、大きく①**道路法に基づく道路管理者による管理**（その道路の種類に応じて**国、都道府県、市町村等**）と、②**道路交通法に基づく交通管理者（公安委員会（警察））による管理**が存在する。
- ①は、交通の発達、公共の福祉の増進を目的とし、路線の指定・認定、整備、維持・管理等を行うもの。②は道路における危険防止、交通の安全・円滑、道路交通に起因する障害防止を目的に、信号制御や交通規制等の交通運用を行う。

【管理者による道路の分類】

①道路法による道路

- 一般国道、都道府県道、市町村道に区分され、それぞれ、国、都道府県、市町村を道路管理者とする
- 道路管理者は、道路の新設・改築、維持・修繕のほか、占用許可等の管理を行う
- 管理については道路法及び道路法施行令に大枠が規定され、詳細は市町村等が条例で定める

公園・広場、公開空地等 その他の道路状空間

- 公園・広場等は、整備主体である市町村等が、条例などにより管理するのが一般的
- 公開空地は、建物管理者が管理するものであるが、管理の基準等が要綱等で定められている場合もある（東京都総合設計許可要綱等）



②道路交通法による道路

- 道路における危険防止、交通の安全・円滑、道路交通に起因する障害の防止を目的に、交通管理者（警察）の管理対象とする道路
- 道路法で規定する道路のほか、広場その他で一般交通の用に供する場所も、道路交通管理の対象に含めている
- 管理については道路交通法に大枠が規定されるが、所轄署の裁量による部分も大きい

- もし身近な道路について、新たに占用、整備、あるいは自主的な管理等を行おうとする場合は、**これらの2種類の管理者と協議を行う必要がある**。
- 特に、交通管理は、安全上の問題や周辺への交通の影響などを予測して、厳しい管理が求められる。そのため、交通も含めた道路の管理等をすべて自主的に行うことは、現制度上はかなり難しい。

※上記の状況に対して、正攻法ではないが、交通管理者の権限外として柔軟な管理、積極的な利用を図るべく、最初から道路以外の施設として公共空間を整備したり、あるいは既存の道路空間の一部について道路指定を外し、公園・広場として位置付け直すといったことが、いくつかの市で行われている。

- 北九州市 勝山橋：橋の架け替えに際して、橋本体に隣接して 20m 幅の公園橋を整備。市民団体によりオープンカフェ等柔軟な活用が図られている。
- 仙台市 定禅寺通り：道路の中央緑地の道路指定を外し、公園として位置づけ。市民団体によりオープンカフェ等柔軟な活用が図られている。

- ちなみに、道路上の施設のうち、次に掲げるものは道路の付属物と規定されており、これらのものは、道路管理者が管理することとなっている。

ガードレール
はここ！

道路法第2条第2項

(用語の定義)

2 この法律において道路の付属物とは、道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物で、次に掲げるものをいう。

1. 道路上のさく又は駒止
2. 道路上の並木又は街灯で第18条第1項に規定する道路管理者の設けるもの
3. 道路標識、道路元標又は里程標
4. 道路情報管理施設（道路上の道路情報提供装置、車両監視装置、気象観測装置、緊急連絡施設その他これらに類するものをいう。）
5. 道路に接する道路の維持又は修繕に用いる機械、器具又は材料の常置場
6. 自動車駐車場で道路上に、又は道路に接して第18条第1項に規定する道路管理者が設けるもの
7. (略)共同溝整備道路又は(中略)電線共同溝整備道路に道路管理者の設ける共同溝又は電線共同溝
8. 前各号に掲げるものを除くほか、政令で定めるもの

(道路の付属物)

第34条の3(中略)道路の付属物は、次に掲げるものとする。

1. 道路の防雪又は防砂のための施設
2. ベンチ又はその上屋で道路管理者の設けるもの
3. 車両の運転者の視線を誘導するための施設
4. 他の車両又は歩行者を確認するための鏡
5. 地点標
6. 道路に接する自転車駐車場で道路管理者の設けるもの
7. 道路の交通又は利用に係る料金の徴収施設

- このうち、道路標識には大きく分けて案内、警戒、規制、指示の4種類があり、案内標識と警戒標識を国土交通省、都道府県、市町村などの道路管理者が、また、規制標識と指示標識を主に公安委員会が設置している。

種類 設置者	案内標識	警戒標識	規制標識	指示標識
道路管理者	すべて	すべて	・危険物積載 車両通行止め ・最大幅 ・自動車専用	—
交通管理者 (警察)	—	—	・追越し禁止 ・駐停車禁止 ・最高速度 ・警笛鳴らせ など	・駐車可 ・中央線 ・停止線 ・横断歩道 など
道路管理者 交通管理者 の両方	—	—	・通行止め ・車両進入禁止 ・一方通行 ・徐行 など	・規制予告

国土交通省東北地方整備局仙台河川国道事務所 HP より

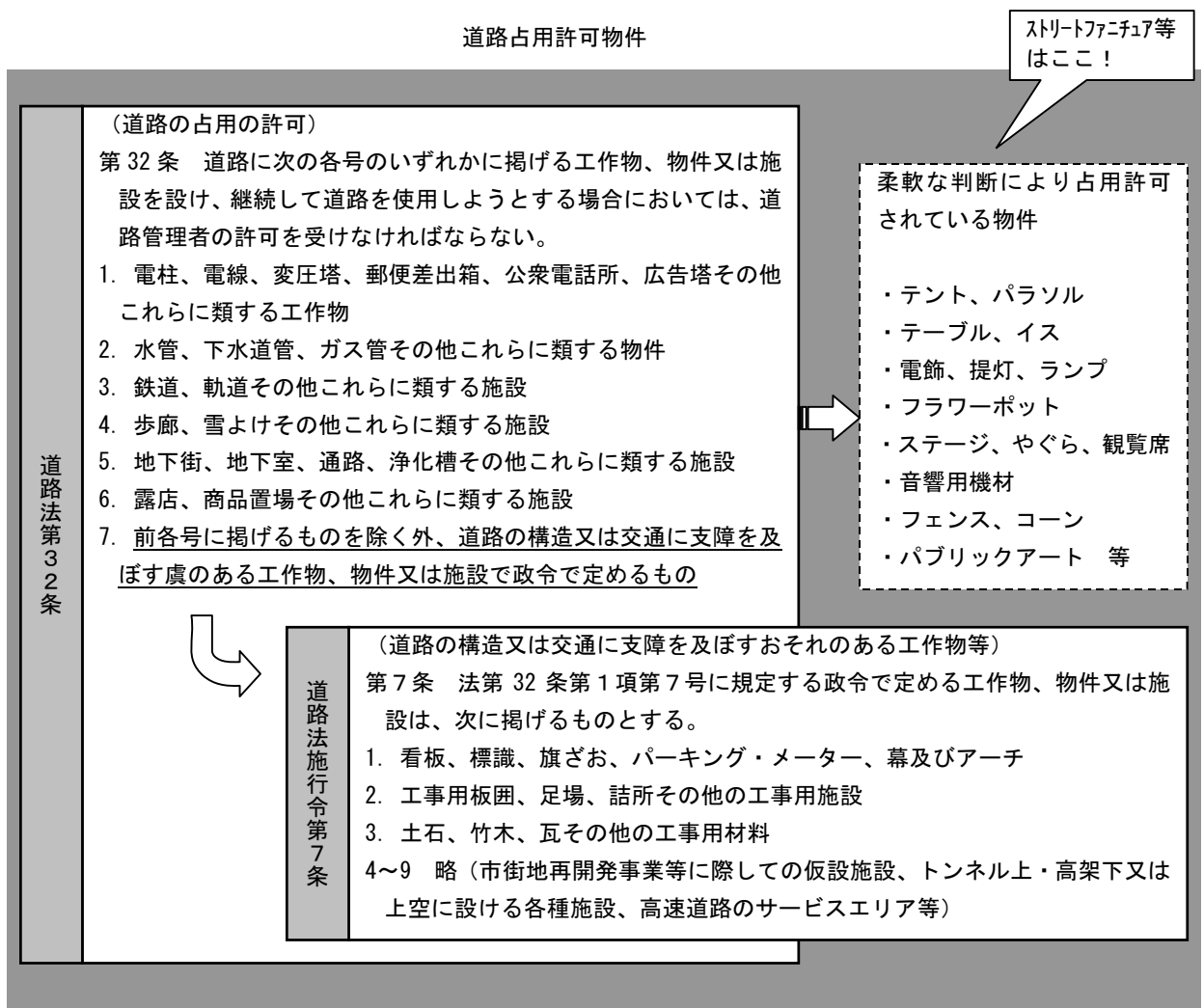
(2) 道路占用に係る制度

道路上への物件の設置やそれらの利用に関しては、大きく「**道路占用許可**」と「**道路使用許可**」の2種類に分けることができる。

① 道路法に基づく道路占用許可

【物件】

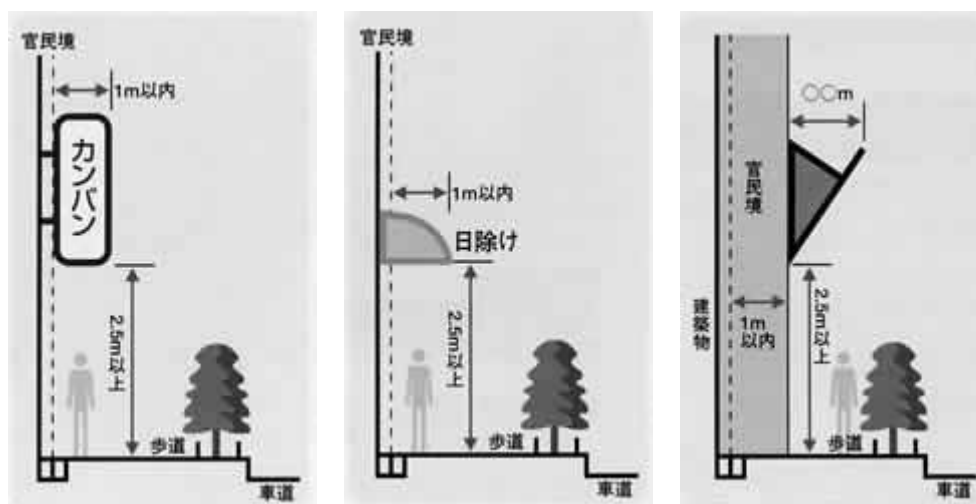
- **道路占用**とは、「道路に一定の施設を設置して継続して道路を使用する」ものであり、占用許可物件として、以下が規定されている。



- 占用物件については、比較的柔軟な判断がなされている。また、短期的なイベント（まつりなど）については、特に占用許可対象とせず、**道路使用許可**（→P15参照）のみで物件の設置等を行っている場合も少なくない。

【占用の場所】

- 占用の場所は、道路法施行令に大枠が規定されているほか、市町村の条例により、より詳細に定められている場合がある。
- 道路法施行令に定められる占用場所に関する規定の代表的なものとしては以下のようなものがある。
 - 占用物件の地面に接する部分の位置は、法面、側こう上若しくは路端寄り又は歩道内の車道寄りとする。（支障のない範囲で分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分とすることができる）☞施行令 10 条 1
 - 地面に接しないで設けられる占用物件の最下部又は地面に接して設けられる占用物件の地面に接しない部分（法敷等の上空にある部分を除く）の最下部と路面との距離は、4.5 メートル以上とする。歩道を有する道路の歩道上においては、2.5 メートル以上とすることができる。☞施行令 10 条 2



【占用の手続き・占用料について】

- 道路占用を行うものは、以下の事項を記載した申請書（道路管理者で規定）を道路管理者に提出し、許可手続きを行う。道路管理者は、あらかじめ条例（国道については政令）に定めた各事項の許可基準と照らし合わせて許可・不許可を判断する。
 1. 道路の占用の目的
 2. 道路の占用の期間
 3. 道路の占用の場所
 4. 工作物、物件又は施設の構造
 5. 工事实施の方法
 6. 工事の時期
 7. 道路の復旧方法

- 道路管理者は、占用料を徴収することができる。占用物件ごとの占用料の額は、道路管理者である地方公共団体の条例（国道については政令）で定められている。祭礼や公共性の高いイベント等については、占用料が減免されるケースも多い。
- 東京都における道路占用に係る条例や規則として以下のようなものがある。これらにおいて、道路占用に係る各種基準が詳細に規定されている。
 - 東京都道路占用料等徴収条例
 - 東京都道路占用規則
 - 道路占用許可基準及び道路占用物件配置標準

② 道路交通法による道路使用許可

- 道路の交通に支障を及ぼす行為や物件の設置は、道路交通法において原則禁止されており、以下に規定される行為を行う場合、所轄警察署長の許可が必要となる。

道路交通法第77条1	<p>（道路の使用の許可）</p> <p>第77条 次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長の許可を受けなければならない。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路において工事若しくは作業をしようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人 2. 道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする者 3. 場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者 4. 前各号に掲げるもののほか、道路において祭礼行事をし、又はロケーションをする等一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたものをしようとする者
------------	---

- 所轄警察署長の許可の判断については、以下に示すように規定され、「交通の妨害となるおそれがない」場合や、「交通の妨害となるおそれはあるが、公益上又は社会の慣習上やむを得ない」場合などは、「許可をしなければならない」とされている。

道路交通法第77条2	<ol style="list-style-type: none"> 2 前項の許可の申請があった場合において、当該申請に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、所轄警察署長は、許可をしなければならない。 <ol style="list-style-type: none"> 1. 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。 2. 当該申請に係る行為が許可に付された条件に従って行なわれることにより交通の妨害となるおそれがなくなると認められるとき。 3. 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。
------------	--

- また、所轄警察署長は、許可に際して、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な条件を付することができる。 ☞ 道路交通法第77条3～4

(3) 市民による道路の美化・維持管理に関して

① 市民による違法簡易広告物除却制度

事例 【大阪市 市民による違法簡易広告物除却制度の概要】 平成14年2月

(大阪市ホームページより)

1 事業の効果

市民の自主的なまちの美観と安全を守るための活動と協働した対策として、「市民による違法簡易広告物除却制度」を創設する。

この制度の実施により、市民が身近な場所で違法簡易広告物を除却することが可能になる。また、市長の委任に基づく除却活動であることを、広く一般市民にPRすることにより、違法簡易広告物の追放に関する啓発活動にもなる。そして、このことが、違法簡易広告物の掲出を抑止することにつながり、掲出と除却の「いたちごっこ」状態の解消が期待できる。

2 制度の概要

この制度では、道路上の違法簡易広告物の除却活動を行うことを希望する市民グループ等を「(仮称) 道路上の違法簡易広告物除却活動団体」として認定する。そして、市長は、その市民グループ等の構成員に対し、必要な法的知識等について講習を行ったうえで、違法簡易広告物の除却を委任する。除却活動に必要な物品は本市が提供し、除却活動中の万一の災害に備え、ボランティア保険にも加入する。

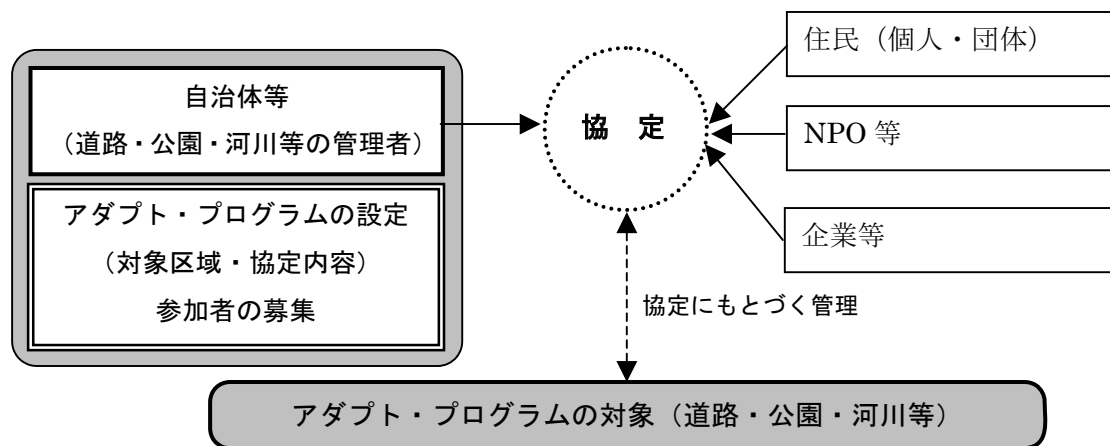
3 平成14年度の実施計画

- ・年度当初 実施要綱制定、制度PR、物品製作等、制度の実施に向けた諸準備
- ・夏ごろ 団体募集、講習会実施
- ・秋ごろ 団体認定手続、ボランティア保険加入、物品提供、除却活動開始

②アダプトプログラム

- 道路・公園・河川等の通常公共の管理者が維持管理を行うものとされている場所において、それらに替わり、地域住民や団体が、より積極的に美化・維持管理を行う仕組みとして、アダプト・プログラム（アダプトはもともと養子縁組の意味）が各地で試行されている。
- アダプト・プログラムでは、場所の管理を全面的に委託するのではなく、一定の内容に限定して、かつ管理者と協調しながら取り組んでいけるので、住民や企業にとっても、取り組みやすいしくみとなっている。

1 アダプト・プログラムのしくみ



- アダプト・プログラムによる管理の中身は、清掃・ゴミ拾い、除草、落書き落とし、違法広告物撤去、植栽管理等、がある。
- 身近な道路の美化や管理について取り組んで見たい場合、地元の行政等（対象となる場所の管理者）がこうした仕組みを持っていればそれを活用し、無ければ制度を提案していくことも考えられる。

2 全国のアダプト・プログラム普及状況

((社)食品容器環境美化協会ホームページより)

アダプト・プログラム導入概況

(一部旧名称をそのまま採用しています)

導入主体	名 称	対象とする場所
北海道		
札幌市中央区	中央区道路アダプト制度	中央区中心部商店街
札幌市西区	西区アダプト・プログラム事業	琴似商店街
室蘭市	まち「ピカ」パートナー事業	道路、公園、河川、緑地など
釧路市	釧路市公園里親制度	公園
	釧路市清掃ボランティア里親制度	市道

帯広市とクリーン・キャンパス・21実行委員会	<u>クリーン・キャンパス・21</u>	市道や公園
北海道白老町	白老町公園里親制度	公園や緑地
北海道上士幌町	<u>アダプトプログラム</u> (まちづくり里親制度)	道路や公園
青森県		
八戸市	<u>はちのへクリーンパートナー制度</u>	場所の特定はせずすべての公共スペースが対象
岩手県		
岩手県紫波町	<u>紫波まちピカ応援プログラム</u>	道路
秋田県		
秋田市	<u>地域環境活動推進事業</u>	県道と市道
横手市	<u>横手市公共施設里親制度</u>	市が管理する公共施設
宮城県		
宮城県	<u>みやぎスマイルロード・プログラム</u>	県が管理する道路
	<u>みやぎスマイルリバー・プログラム</u>	河川
	<u>みやぎふれあいパーク・プログラム</u>	加瀬沼公園
仙台市	<u>仙台まち美化サポート・プログラム</u>	市の管理する道路、公園、河川など
宮城県矢本町	<u>矢本町定川沿線桜オーナー制度</u>	定川沿線の桜
山形県		
山形県	<u>山形県河川アダプト導入モデル事業</u>	県が管理する河川・海岸
福島県		
いわき市	<u>自主的な美化活動を行う団体等に対する支援制度</u>	市内の道路、公園、駅前、河川
茨城県		
取手市	<u>公共施設の里親制度</u>	市道、公園、公民館
つくば市	<u>アダプト・ア・パーク</u>	公園
栃木県		
栃木県	<u>愛パークとちぎ</u>	公園
鹿沼市	<u>きれいなねっと鹿沼</u>	道路や公園などの公共施設
今市市	<u>今市市クリーンパートナー制度</u>	市道や公園
群馬県		
伊勢崎市	<u>環境美化推進事業</u>	道路や公園など
千葉県		
市川市	<u>堀之内地区ボランティア・サポート・プログラム</u>	公園
成田市	<u>ボランティア・サポート・プログラム</u>	成田空港周辺道路
八千代市	<u>環境美化里親制度</u>	道路や公園などの公共スペース
富里市	<u>富里市アダプトプログラム（里親制度）</u>	重点地区道路と市道
埼玉県		
埼玉県	<u>埼玉県道路里親制度</u> (彩の国ロードサポート)	県が管理する道路を中心に
	<u>アダプトプログラムモデル事業</u>	学区内のごみの散乱のしやすい場所
	<u>ピュア・ハート川越</u>	商店街など
川口市	<u>川口市まち美化促進プログラム</u>	市道
本庄市	<u>元小山川里親制度</u>	元小山川800m
新座市	<u>にいざまち美化パートナー</u>	市道を中心に
北本市	<u>ぴかぴか北本おまかせプログラム</u>	市内の道路、公園、公民館等の公共施設
埼玉県騎西町	<u>騎西町アダプトプログラム</u>	道路、公園、公共施設
埼玉県庄和町	<u>庄和町アダプトプログラム制度</u> (郷土さわやか運動)	道路などの公共スペース
東京都		

東京都	<u>東京ふれあいロード・プログラム</u>	都道
千代田区	<u>アダプトプログラム</u>	繁華街
港区	<u>港区アドプト・プログラム</u>	道路や公園など
新宿区	<u>公園及び道のサポーター制度</u>	公園と道路
台東区	<u>まちの美化里親制度</u>	道路や公園、公共施設など
杉並区	<u>すぎなみ公園育て組（公園等里親制度）</u>	公園
北区		駅前道路、公園など
荒川区	<u>グリーンサポートシステム</u>	公園や児童遊園など
	<u>都電沿線のバラ里親制度</u>	都電停留場周辺
	<u>街なか花壇</u>	花壇
江東区	<u>わがまち江東きれいに活動</u>	区道や区立公園
足立区	<u>「門掃き」支援事業</u>	商店街
多摩市	<u>多摩市公園施設等の管理に係る里親制度</u>	公園施設など
三鷹市	<u>三鷹市みちパートナー制度</u>	道路
	<u>三鷹市公園ボランティア制度</u>	公園
清瀬市	<u>清瀬市まち美化推進協議会</u>	市の中心部と公園
八王子市	<u>八王子市公共施設アドプト制度</u>	公園、道路
昭島市	<u>昭島市公共施設 アダプト事業</u>	公園、道路
稲城市	<u>里親（アダプト）制度</u>	道路や公園
羽村市	<u>公園ボランティア制度</u>	市が管理する公園や緑地
神奈川県		
横浜市	<u>ハマロード・サポーター</u>	市の中心部（試行中）
横須賀市	<u>横須賀市まちかど里親制度</u>	道路、公園、河川、水道用地など
鎌倉市	<u>鎌倉アダプト・プログラム</u>	鎌倉若宮大路さわかロードと 柏尾川・みどりのプロムナード
藤沢市	<u>美化ネットふじさわ</u>	道路、公園、河川等
逗子市	<u>逗子海岸清掃アダプトプログラム</u> <u>『逗子ビーチ・クリーン隊』</u>	逗子海岸全長約 800m
	<u>逗子市道路等里親制度</u>	河川敷
	<u>逗子市道路等里親制度実施要綱</u>	駅前や道路
	<u>公園アダプトプログラム</u> <u>・緑地アダプトプログラム</u>	公園や緑地
相模原市	<u>街美化アダプト制度</u>	公園など
秦野市	<u>公園里親制度（アダプト・プログラム）</u>	公園や緑地
山梨県		
山梨県	<u>やまなし土木施設環境ボランティア</u>	道路、公園、河川敷
大月市	<u>大月市アダプト・プログラム</u>	公園、広場、市道など
南アルプス市	<u>南アルプス市アダプト・プログラム</u>	道路や公園
山梨県春日居町	<u>春日居アダプト・プログラム</u>	一般道路、駅前、河川敷など公共の場所
山梨県勝沼町	<u>アダプトプログラム</u>	ぶどう園周辺の道路
山梨県御坂町	<u>アダプト・プログラムみさか</u> <u>きれいな街づくり事業</u>	道路や公園
山梨県石和町	<u>石和アダプトプログラム事業</u>	町道や河川敷（試行中）
静岡県		
静岡県	<u>しずおかアダプト・ロード・プログラム</u>	県が管理する道路など
	<u>エコパサポーターズ 環境美化チーム</u>	小笠山総合運動公園内花壇
	<u>砂防サポート・プログラム</u>	公園など
静岡市	<u>静岡市河川環境アドプトプログラム</u>	河川敷
	<u>静岡市自然環境アドプトプログラム</u>	河川敷
浜松市	<u>浜松市道路・河川里親制度</u>	道路や河川
三島市	<u>JR 三島駅南口里親</u>	駅前

藤枝市	<u>藤枝まち美化里親制度</u>	藤枝総合運動公園
浜北市	<u>公園の養子縁組制度</u> (アダプト・ア・プログラム)	南崎公園
長野県		
長野県	<u>信州ふるさとの道ふれあい事業</u> (アダプトシステム)	県が管理する国道と県道
諏訪建設事務所	<u>諏訪湖アダプト・プログラム</u>	諏訪湖岸
	<u>上川アダプト・プログラム</u>	河川敷
愛知県		
愛知県	<u>愛・道路パートナーシップ事業</u>	県が管理する道路
名古屋市	<u>名古屋クリーンパートナー制度</u>	名古屋市中心部
一宮市	<u>一宮市公共施設アダプト・プログラム</u>	市内の道路や公園
半田市	<u>はんだクリーンボランティア</u>	道路、公園、河川、一部海浜を対象に全 市的に導入
安城市	<u>安城市アダプト・プログラム</u>	市の中心部
犬山市	<u>きれいなよいまちアダプト犬山</u>	道路、公園、河川敷
大府市	<u>大府市公共施設養子縁組制度</u>	公園や歩道など
岩倉市	<u>アダプト・プログラム（里親制度）</u>	公園や道路
愛知県師勝町	<u>アダプトプログラム</u>	道路、公園などの公共施設
愛知県大口町	<u>大口町公共施設アダプトプログラム推進要項</u>	道路、公園、河川
愛知県音羽町	<u>音羽町公共施設養子縁組制度</u> (アダプト・プログラム)	道路、公園、河川等の公共施設
岐阜県		
岐阜県	<u>ぎふ・ロードプレーヤー</u>	県道
岐阜市	<u>岐阜版アダプトプログラム”ぎふまち育て隊”</u>	道路や公園など
三重県		
三重県	<u>ふれあいの道里親制度</u>	県道
桑名市	<u>桑名市アダプト・プログラム</u>	道路、公園など
新潟県		
新潟市	<u>「レッツ・アダプト・ア・パーク！新潟市」</u>	公園や緑地
三条市	<u>三条まち美化ボランティア</u>	公園、道路、河川敷など
柏崎市	<u>柏崎市アダプト・プログラム</u>	海岸
富山県		
高岡市	<u>環境美化協定</u>	道路、公園、河川など
新湊市	<u>新湊市アダプト・プログラム事業</u>	道路、公園、河川など
魚津市	<u>魚津市アダプト・プログラム事業</u>	道路、海岸、公園、河川等の公共の場所
氷見市	<u>美しい氷見 守ろうネット事業</u>	道路、公園、河川、海岸など
富山県城端町		道路、公園、河川敷
石川県		
石川県野々市町	<u>公共施設管理ボランティア支援</u> (アダプト・プログラム) 事業	林口用水遊歩道
福井県		
鯖江市	<u>公園の里親制度</u>	公園
滋賀県		
滋賀県	<u>淡海エコフオスター制度</u>	国道、県道、河川、琵琶湖岸など
彦根市	<u>ひこねエコフオスター制度</u>	道路、公園、河川など
京都府		
舞鶴市	<u>舞鶴市環境美化里親制度</u> (アダプト・プログラムまいづる)	市道や海岸線、河川敷
大阪府		
大阪府	<u>大阪府アダプト・ロード・プログラム</u>	府が管理する国道、府道
	<u>大阪アダプト・リバー・プログラム</u>	河川 7.5km

大阪市	大阪市版「まち美化パートナー制度」	7 重点地区と 3 幹線道路
堺市	堺市まち美化促進事業 (堺市まち美化促進プログラム)	府道
豊中市	豊中市のまちを美しくする アダプトシステム事業	公園や駅の周辺を中心に導入
泉大津市	アドトリバー大津川	河川
枚方市	枚方市アダプトプログラム	駅の周辺や公園
茨木市	アダプト・ロード宮島	府道
箕面市	府道都豊中亀岡線箕面公園通り アドプト・ロード・みのお	府道
高石市	高石市アダプト・プログラム実施要綱	道路、公園、河川敷、海浜
阪南市	阪南市アダプト・プログラム	道路、公園、河川敷
大阪府岬町	岬町公共エリアの里親制度 (ミサキ・アダプトプログラム)	長松自然海浜周辺
兵庫県		
豊岡市	豊岡市役所前広場アダプトプログラム (里親制度)	公共施設
加古川市	加古川市アダプトプログラム	市道や公園など
小野市	沿道花かざり事業	道路
和歌山県		
和歌山市	和歌山市アダプショ・プログラム	道路や公園など
海南市	海南市アダプト・プログラム	市道や公園
新宮市	新宮市美化里親制度	道路、河川、公園、緑地などの公共施設
岡山県		
岡山県	「おかやまアダプト」推進事業	海岸、湖、道路、河川
岡山市	岡山市環境パートナーシップ事業 (アダプト・プログラム部門)	道路、公園、河川など
倉敷市	倉敷市地域社会ボランティア 「アダプト・プログラム」	道路や河川
笠岡市	公園里親制度を活かした まちづくりモデル事業	公園
広島県		
広島県	広島県道路里親制度 (マイロードシステム)	県が管理する国道、県道
広島市	広島市まちの美化に関する里親制度	市が管理する道路
島根県		
浜田市	浜田市アダプトプログラム	広場、公園など
島根県斐川町	だんだんロード・ひかわ	町道
山口県		
下関市	下関市アダプショプログラム	市が管理する道路や公園などの公共施設
萩市	きれいな萩おまかせいど	道路や公園
周南市	クリーンネットワーク推進事業	市道や公園
小野田市	きれいにするつちや小野田	道路、公園、河川など
長門市	みずどいいことシステム	県道
香川県		
香川県	香川さわやかロード	県道
善通寺市	アダプショ・プログラム	道路、公園を対象に全市的に導入
観音寺市	エコ・アダプトロード	道路や河川敷など
徳島県		
徳島県	徳島県OUR〇〇事業	OUR ロード、OUR リバー、OUR パーク、OUR コースト、OUR ポートの 5 事業

徳島県神山市	<u>クリーンアップ・神山</u> (<u>アダプト・ア・ハイウェイ神山</u>)	国道と県道
吉野川交流推進会議	<u>アダプト・プログラム吉野川</u>	吉野川約 77.2km
高知県		
高知県	<u>高知県ふれあいの道づくり支援事業</u>	県が管理する国道、県道
愛媛県		
愛媛県	<u>愛リバー・サポーター制度</u>	河川敷
	<u>愛ロード制度</u>	県が管理する道路
	<u>公共土木施設愛護事業</u>	海浜、港湾
今治市	<u>ボランティア・サポート・プログラム</u> <u>「あいロード」</u>	国道
新居浜市	<u>新居浜市公共施設アダプトプログラム</u> (<u>里親制度</u>)	道路、河川、公園、海岸などの公共施設
東予市	<u>とうよ・アダプト・プログラム</u> (<u>里親制度</u>)	市道
愛媛県重信町	<u>しげのぶアダプトプログラム</u>	道路、公園、河川敷など
福岡県		
久留米市	<u>くるめクリーンパートナー</u>	市内全域（道路、公園、河川）
福岡県福岡町	<u>公共エリア環境づくり事業</u>	道路、公園、河川、海岸、ダムの周回道路とその周辺道路
佐賀県		
佐賀県基山町	<u>基山町アダプト・プログラム</u>	町内の道路、公園等
長崎県		
長崎県	<u>県民参加の地域づくり事業</u>	道路、河川敷、海浜、港湾
	<u>河川里親制度（県民参加の地域づくり事業）</u>	道路や河川敷
	<u>県民参加の地域づくり事業</u>	国道・県道と河川
長崎市	<u>地域環境美化推進事業</u>	市内の道路、公園、河川、文化財等の公共空間
大村市	<u>おおむら道路里親制度</u>	市道
大分県		
日田市	<u>水郷のまち クリーンアップ制度</u> (<u>アダプト・プログラム</u>)	道路、公園、河川など
別府市	<u>別府市道路里親制度</u>	道路
熊本県		
熊本県	<u>ロード・クリーン・ボランティア事業</u>	県が管理する道路
熊本市	<u>熊本市美化協定</u>	将来は、全市的に導入予定。市の環境美化条例の中にアダプト・プログラムを盛り込んだ。
国土交通省熊本工事事務所	<u>しらかわ里親協定</u>	白川河川敷
川内市	<u>せんだいアダプト・オアシス</u> <u>・プログラム</u>	田海都市緑地（川内川田海地区）

「都市景観研究会」(2003年9月～2005年5月)

主宰：株式会社オフィスビル総合研究所

◇研究会の目的：美しい都市景観実現に向けて、我々が今やれることを見つけ出そう！

オフィスビルが立地する都市空間の景観について、あらためて見つめなおしてみることにより、「より美しい都市景観をめざして我々は今どのような行動を起こさなければならないのか？」できるだけ実行可能な具体策を研究したいと考えています。

ポイ捨てタバコやごみをなくし、歩道の放置自転車やバイク、袖看板や置き看板、幟（のぼり旗）、捨て看板を撤去するだけでも街並みは見違えるほどきれいになります。これらは、どこと連携してどのような解決方法があるのかなど、身近な課題解決に向けた研究にも着目したいと考えています。

電線類の地中化促進などが盛り込まれた、「美しい国づくり政策大綱」（2003年7月国土交通省）は、国策としての「景観基本法」へと大きく舵が切られます。街の魅力や都市そのものの魅力アップは、資産価値向上にも直結する「都市景観」に注目してみたいと思います。（2003年9月）

◇コアメンバー

(2005年5月現在22名)

小澤英明さん(西村総合法律事務所 弁護士)
河村守康さん(株式会社虎ノ門実業 虎ノ門実業会館)
小出和郎さん・藤井祥子さん・今川俊一さん(株式会社都市環境研究所)
小町利夫さん(野村不動産株式会社 資産運用カンパニー)
椎名一博さん(三井不動産株式会社 S&E 研究所)
清水隆敏さん(相鉄不動産株式会社 地域開発部)
瀬川昌輝さん(株式会社昌平不動産総合研究所)
地引恒夫さん(地引電気工業株式会社 地引ビル)
地主道夫さん(株式会社竹中工務店 設計部)
神内敏之さん(社団法人不動産協会)
竹沢えりこさん(編集者)
田原幸夫さん(株式会社日本設計・JR東日本建築設計部 建築家)
田中淳夫さん(株式会社紙パルプ会館)
中田公人さん(社団法人日本ビルチング協会連合会)
濱田庄司さん(三幸エステート株式会社)
森島清太さん(鹿島建設株式会社 建築設計本部)
山本 忠さん(財団法人日本不動産研究所)
遊佐謙太郎さん(三菱地所株式会社 ビル事業企画部)
田中淳逸 (三幸エステート株式会社・株式会社オフィスビル総合研究所)
本田広昭 (株式会社オフィスビル総合研究所・三幸エステート株式会社)

◇運営方法

- ・3ヵ月に2～3回、2時間程度の研究会や見学会を実施します。
- ・2003年9月～2005年5月までを予定しています。

第1回 「宝塚市の美しい都市づくり」宝塚市都市創造部長今村敬氏(03.09.26：銀座三和ビル)
第2回 「大手町丸の内有楽町地区のまちづくり」 遊佐謙太郎氏 三菱地所(03.11.11：銀座三和ビル)
第3回 「日本の都市景観計画」 小出和郎氏 都市環境研究所(03.12.04：銀座三和ビル)
第4回 「景観法的全貌」岸田里佳子氏 国土交通省都市・地域整備局都市計画課(04.02.20：銀座三和ビル)
第5回 「エリアマネジメントについて」小林重敏氏 横浜国立大学大学院建築学科コース教授(04.04.19：銀座三和ビル)
第6回 「都市景観と景観法」東京大学都市工学 西村教授(04.06.09：銀座三和ビル)
第7回 「美しい歩道自治会NPO提言」に関する議論(04.07.15：銀座三和ビル)
第8回 「21世紀の都市環境整備」 大山 昇 氏エムシードゥコー株式会社 取締役(04.09.16：銀座三和ビル)
第9回 「すでに活動している地元の都市景観組織①～麹町のケース」小出和郎氏・地引恒夫氏(04.01.19：銀座三和ビル)
第10回 Project for Public Spaces (PPS)の視察報告・「すでに活動している地元の都市景観組織②～本郷会」
講師：瀬川昌輝氏(株式会社昌平不動産総合研究所代表取締役・本郷会世話役)(04.12.27：銀座三和ビル)
第11回 「不法占有物(置看板など)撤去への取り組み」瀬川昌輝氏(お茶の水茗溪通り会会長)(05.03.01：銀座三和ビル)
第12回 美しい都市景観～できることからはじめよう！「美しい歩道自治会提言」検討会(05.05.09：銀座三和ビル)
第13回 都市景観シンポジウム「21世紀、美しく魅力的な都市を作ろう！」主催(05.05.23：ヤマハホール)

オフィスビル総合研究所と暖昧な歴史的建造物の保存や日本ビルディング協会連合会、不動産協会、不動産証券化協会の4者は5月23日午後1時、都市の中の歴史的建造物を通して、不動産価値の最大化

パネリストは、1部の「不動産価値最大化への戦略」が、小林重敬（横国大大学院教授）・西村幸夫（東大大学院教授）・小出和郎（都市環

近代建築生かす街づくり検証

の位置付けや、都市景観と不動産価値との関係を考える無料シンポジウムを東京・銀座のヤマハホール銀座で開く。欧米に比べると位置付けが

を図る戦略を考える。実務家（国交省地域整備局）・長島俊夫（三菱地所常務執行役員）の各氏と、進行が本田昭氏（オフィス総研代表）。

5月23日に無料シンポ 「景観を不動産戦略に

2部の「都市景観の中の歴史的建造物」は、鈴木博之（東大大学院教授・建築史家）・藤森照信（同）・増田彰久（建築写真家）・小澤英明（弁護士）の各氏と、進行がエッセイストの阿川佐和子氏。

オフィス総研ホームページ
(<http://www.officesoken.co.jp>)
か同社ファクス(03・3564・8040)で氏名・所属・連絡先を明記し申し込む。

都市の記憶Ⅱ 日本の駅舎と クラシックホテル

鈴木博之 増田彰久 小澤英明 吉田茂
オフィスビル総合研究所



日本の近代化を支え、都市の「顔」であった駅舎（27棟）
駅舎とは切り離せない存在のクラシックホテル（23棟）

第1章：日本近代化ロマンの記憶を探そう

文-鈴木博之（東京大学教授） 写真-増田彰久（建築写真家）

第2章：魅惑の駅舎とクラシックホテル

写真-増田彰久（建築写真家） 文-吉田茂（歴史作家）

第3章：モルフォホテルの顛末

文-小澤英明（弁護士）

第4章：近代化ロマン歴史の証人たち
現存調査-オフィスビル総合研究所

A5判
総ページ数：384頁
定価：3,675円（税込）
発行：白揚社

—購入お申込み—

株式会社オフィスビル総合研究所

〒104-0061

東京都中央区銀座4-6-1銀座三和ビル

電話03-3561-8088 FAX03-3564-8040

下記ホームページからお申込みできます

<http://www.officesoken.com>



都市の記憶

美しいまちへ

白揚社 3,675円（税込）

2002年4月25日発行

- ・惜しまれながら姿を消した名建築
- ・各地に現存する歴史的建造物
- ・まちに残る歴史の証人たち
- ・歴史と文化を継承する美しいまちへ

<http://www.officesoken.com>