



JAPAN URBAN DESIGN
INSTITUTE

都市環境デザイン会議

東京都文京区本郷2-35-10
本郷潮川ビル 〒113-0033
TELEPHONE 03-3812-6664
FACSIMILE 03-3812-6828

JUDI

070

20 JANUARY
2003

特集

人と場の活性化—佐世保市

●特集：人と場の活性化—佐世保市

1. 佐世保の都市デザインの展開に向けて… 1
2. 有機的な人の時間と街づくり… 5
3. 街づくりを楽しむ… 7
4. まちは財産… 9
5. 「九十九島の会」の活動… 11
6. 自然環境の息づく街—ハウステンボス—… 14
7. 港とまちの一体化を図る… 16
8. 街づくりを開かれたプロセスで… 18
9. 佐世保の都市景観について… 20
10. 街づくりの意識改革を目指す… 22
- 委員会活動報告… 24
- ブロック例会レポート… 25
- 事務局より… 26
- 編集後記… 26

発行者：都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

特集：人と場の活性化—佐世保市

特集

1

佐世保の都市デザインの展開に向けて

西脇 敏夫

NISHIWAKI TOSHIO

佐世保市

〈美しい西海の自然に抱かれた街〉

九州の西端にある佐世保は「美しい西海の自然に抱かれた街」である。そしてその地理地形故の「軍港の街」であり「九十九島（くじゅうくしま）」「西海橋」「ハウステンボス」などのある「観光の街」である。

中心市街地には、延長約1kmの直線で伸びるアーケード街「三ヶ町・四ヶ町商店街」があり、年間を通して一日中人通りが絶えない。他所の都市から訪れる人々から

は、今日の経済状態の悪い時代に、しかも日本の最西端にあって人口が減少しつつある24万都市で、どうしてこんなに人通りが多く賑わっているのかと、不思議がられる商店街である。ここでは折々に、市民が会費を出し合って大パーティーが開かれる。巾10m長さ1kmの商店街の通りが大パーティー会場に化して盛り上がる。

一方郊外部には、北部に港街「相浦」、南部に街道の街「早岐」、西部に陶磁器の街「三川内」など、それぞれの歴史を背景にした個性ある街がある。

「ひと・交流創造都市（人々が交流し、豊かな生活を創る街）」を目指す佐世保の街づくりの活動は、行政、地域コミュニティ、テーマコミュニティ、企業など様々な立場で行われているが、今回はそうした中から何人かの方に、それぞれの活動内容と活動にかける思いを述べて頂いた。

全体として「人と場の活性化」というテーマに対する佐世保の状況が浮かび上がればと思うとともに、会員諸氏に佐世保に対する理解と興味をもって頂ければ大変に有り難いと思っている。



「港まち佐世保」の三本の都市軸



アーケード街の大パーティー

〈軍港の街は近代化遺産の山〉

佐世保港は、緑の丘陵に囲まれた佐世保湾の奥深くにある港である。

この天然の良港としての地形から、明治19年に海軍鎮守府の設置が決まったことによって、佐世保の街は誕生し、発展してきた。明治35年には、村からいきなり市となっている。

第二次大戦の敗戦後は、商港都市として生まれ変わろうとしたが、その矢先、朝鮮動乱によって再び軍港都市の道を歩むことになった。戦災を受けなかった軍施設は、多くの港湾施設が米軍により接收され、海上警備隊（後に海上自衛隊）の地方総監部も設置された。

そして現在、佐世保港の水域の83%は米軍による制限水域となっており、水際線に面した土地の多くは、米軍、海上自衛隊、佐世保重工業の施設によって占められる。

そのため街と港の接点は、ほんの僅かであり、一般市民が日常生活の中で直接港に触れる場所はほとんどない。

これらの施設の中には、赤レンガ倉庫などが数多く残って使用されており、また市内の各所には水道施設など様々な近代化遺産があって、今なお現役施設であるものも多くある。

また、軍施設用地の一部は公園、病院、学校等多くの公共施設に転用されている。

経済的にも軍港があることによるのが大きく、第三次産業人口比率は75%を占め、市民生活を支える経済活動や街づくりに関する対応、市民気質などにも、直接間接に強い影響を与えていると思える。

〈長崎市を上回る観光客〉

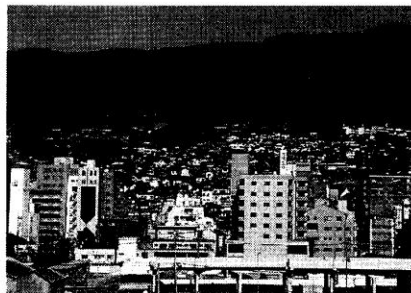
リアス式の臨海部は、いくつもの湾や入江が複雑に入り組み、その緑と水面が織りなす構成は非常に美しい。佐世保湾や大村湾もそれらの一つであるが、西海の海に大小208の島々が浮かぶ九十九島は、他に類を見ない見事な風景だと思う。その玄関口である「西海パールシーリゾート」から、この自然を愉しむことが出来る。

平成4年に佐世保市の南端の大村湾に面した地に、工業団地用の埋立地を活用して誕生したハウステンボスは、生態環境に対する配慮とオランダの街を忠実に再現したテーマパークである。四季折々の演出がなされ、内外から一躍多くの観光客を呼び寄せることとなり、佐世保市は観光都市としての性格を大きく強めることになった。

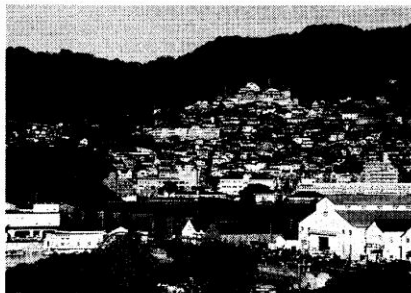
それまでは、西海橋や九十九島などが観光の拠点であったが、ハウステンボスが開業してからは佐世保市全体の観光客数は平



「港まち佐世保」風景



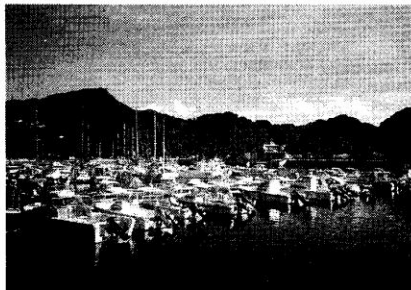
緑の屏風を背景にする市街地風景



斜面住宅地と赤レンガ倉庫群



「九十九島」夕景



「西海パールシーリゾート」

成3年の約235万人から平成5年の約548万人へと増大している。

現在佐世保市には、長崎市を上回る県内で最も多い観光客が訪れている。

さらにハウステンボスを含めた観光ポイント全体の連携によって、相乗効果を如何に生み出すかが課題である。

そのためにも、中心市街地である「港まち佐世保」の魅力を上向き、「九十九島」「ハウステンボス」などの観光資源を上手くネットワークする方策を強化し、回遊性を高め、人々が交流し街を活性化させる街づくりを進めることが求められている。

観光は、これからの佐世保にとって重要な産業であり、来街者にとっても魅力的な街にすることが街づくりの大きな目標の一つである。

〈明快な中心市街地の骨格パターン〉

「港まち佐世保」は、緑に包まれた佐世保港と、そこから佐世保川沿いに伸びる谷間の平地に、細長いかたちで広がる中心市街地との全体像である。自然に抱かれた街並のスケールとその構成のバランスが美しい。

この中心市街地を縦断する、国道35号と「三ヶ町・四ヶ町商店街」、そして「佐世保川」という3本の性格の異なる軸線は、平行するかたちで街の骨格となり、都市軸を形成している。

中心市街地を囲むかたちで斜面住宅地が広がり、その斜面地を含む周辺地域へは、この都市軸を幹として街路が枝状に分かれていく。

こうした市街地の構成が、「三ヶ町・四ヶ町商店街」の賑わいを生み出す一つの要因になっていると思える。

しかし、市街地と港が接する所には鉄道の駅と貨物ヤードが横切り、その港側には市場や港湾関係の施設が立地していたため、街と港との直接的なつながりが切られていた。そのため、鉄道の港側は駅裏と呼ばれていた。

〈名実共に「港まち佐世保」へ〉

現在、佐世保市では、佐世保駅周辺にお

いて、佐世保にとっては100年に一度ともいえる大規模な事業が、様々な事業主体によって進められている。長い間見慣れていた駅前姿が、大きく変わりつつある。

これは佐世保駅周辺再開発事業として、旧建設省、旧運輸省、長崎県、JR九州等とともに佐世保市が推進してきた一大事業である。

この再開発事業で生まれる、港に面する新しい街によって、中心市街地と港が直結することになる。佐世保の街づくりにとって、この事業の意義は名実共に「港まち佐世保」になることだと思う。

その基盤整備事業である土地区画整理事業とポートルネッサンス21事業は、それぞれ平成15年度と16年度に終了する。街づくりが基盤整備から土地利用に変わり、建物などの上物整備が進められていくことになる。

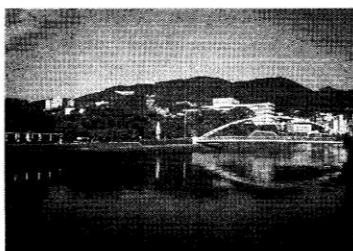
計画当初の頃と大きく変わっている社会経済状況の中で、事業上は非常に厳しい環境にあるが、これまでにない「港まち佐世保」の魅力と特徴を創り出す機会であり、長い目で見ながらその可能性を求めていかなければならない。

〈求められる総合的判断と主体的行動〉

佐世保市の都市規模や都市活動の状況から、現時点では佐世保駅周辺再開発のような大規模事業は、当分予定されないと考えられる。

しかし中心市街地においては、市役所周辺の整備計画や小学校跡地計画などの公共施設再整備、民間の再開発計画やマンション事業などの市街地再整備の動きがある。また斜面住宅地の問題や、大都市とは違う状況にある市街化調整区域の問題などの検討も進められている。

人口の減少傾向をふまえ、こうした動きをそれぞれ個別にはなく、佐世保市全体の街づくりとして総合的に捉え、そのあり方を考えていく必要がある。その中で中心市街地の問題も考えていかなければならない。そして、佐世保市として街づくり全体の目標に向かって主体的に判断し、行動することが大切である。



佐世保川



国道35号



三ヶ町・四ヶ町商店街

しかし、佐世保市のおかれている様々な面での立場や状況からは、現実には容易ではない面もあるが、こうした姿勢を持って、可能な限りの努力と取組みを実践することが必要であろう。

〈協働の街づくりへの道筋を探る〉

中心市街地の活性化は、こうしたこととともに、日常的な街づくりの中で、都市空間全体を質の高い魅力的なものに育ていく視点を取り入れることが重要である。

交通バリアフリー基本構想をふまえた歩行者空間整備の推進や建築物の誘導等を含め、快適な市民生活の場の形成を図るために、街づくりに関わる様々な立場の連携と協働が必要である。

高速道路の高架構造問題等もあって、生活者としての市民の発言も活発になってきているし、様々な活動も行われている。こうした市民の街づくりへの意欲の高まりや、行政の意識改革などによって、芽生えている芽を育て、健全な協働関係による街づくりに発展していくことが期待される。

この美しく優しい自然の中で生活する、行政市民、地域コミュニティー市民、テーマコミュニティー市民、企業市民などが協働して、その資源と特徴を生かし、来街者にも誇れる魅力的な都市空間を育てる関係が、つくりだされていく道筋を探っていかなければならない。

〈都市デザインは実践学〉

こうした街づくりによって推進する都市デザインは、それぞれの地域でそれぞれに実践を積み重ねることが重要なことと考えている。

街はそれぞれに異なり、呼吸をし、常に姿を変える生き物のようなものであるという実感からである。

都市デザインの活動は、複雑な現実の街を相手に、そこでの市民生活と都市環境に関して、将来に伝えたい価値を生かしながら、さらに新たな価値を生み出していこうとする街づくりとしての創造活動である。

いわば当たり前のことを、当たり前のこととして行おうとしているわけであるが、実際は言うが易く行うは難しである。

街づくりは、関わる様々な立場の多くの人々によって行われていくことであり、その時々々の社会経済状況だけでなく、関係する人々の価値観、エネルギー、力量などや、様々な人間関係などによって、テーマや取組み方法、プロセスや結果が変わってくる。

そのため、一人の人格による創造活動とは違う、非常に複雑な創造活動であり、またその活動は、街の動きとともに継続していることが必要である。

〈街づくりのプロセスの中で〉

自分が佐世保市に赴任したのは平成11年4月である。佐世保駅周辺再開発事業は、鉄道の高架化事業が2年後の完成を目指して躯体が姿を現し、区画整理事業は基盤施設の工事とともに、仮換地を終えた所から文化ホール「アルカスささば」や再開発ビル「潮見エスプラザ」「戸尾アルファ」などの建築工事も進んでいた。また、港側のポートルネッサンス21地区の埋め立て工事も既に始まっているという時期であった。

その一方で、鉄道と埋立地の間に都市計画決定された西九州自動車道の高架構造に対して、反対する市民団体の活動が盛んに行われていた。市や市議会をはじめ、事業主体である旧建設省や長崎県を巻き込んでの論議が続いていた。

そうした状況の中で、まずは進行中の佐世保駅周辺再開発を、事業の側面からだけでなく、街づくりの観点から歩行者の視点などで捉え直すこと、その中で高架構造問題をどう解決していくかということなどが先ず取り組むべき課題と思われた。そして、これらのことを中心に、関係者と議論をしながら調整を続けてきている。

様々な活動の蓄積で形成される都市環境の質を高め、育んでいくためには、街づくりに関わる人々が、全体の目標とそれぞれの役割を共通認識とすることが望ましい。だが、立場によって価値観も異なり、事業の進捗状況等もあるため、全ての要望を満足させるということはずまない。

しかし、極力多くの関係者の同意と協力を得ながら、都市環境全体としての価値を創り出していく努力が必要であり、そのプロセスが重要である。

そのことは、結果にも大なり小なり反映されるはずである。そのためには、些細な事と思われる事もあきらめずに取り組む姿勢が必要だと思って努力を続けている。

日本の西の端にある都市、軍港という言葉のイメージとは異なる、美しくおだやかな海と緑に囲まれ、ヒューマンスケールの都市環境と市民生活がある街の、街づくりの実践の現場で、都市環境デザインの可能性を探りつつ、職員や市民の人々と共に考えながら、活動を継続させていきたいと考えている。