

区の魅力ある街づくり その考え方と実践に向けて

区の魅力づくり研究会

一 はじめに

街づくりに際しては、地域の特性を生かしたきめの細かい対応が望まれている。また、地域住民を主体とした積極的な街づくりにおいて、地域に最も密着した区の果たすべき役割も大きくなると考えられる。そのような中で、今後の二十

一世紀を展望した街づくりにおいて、区の特性を生かした魅力的な街づくりは、どのように行えるのかを自主的な研究グループとして検討してきた。その検討の結果とそれに沿って実施されたいくつかの具体的な魅力づくり事業についてまとめたのが本行政研究である。なお、本研究に際して「区の魅力づくり基本調査」(企画調整局都市デザイン)「大岡川プロムナード事業計画報告書」(道路局)をはじめ各種資料を参考にし、また多くの方々にご助言を頂いたことに感謝したい。

二 区における身近な街づくり

① 街づくりと区の現状

地域の特性を生かした魅力ある街づくりを進める上で、区役所は今後大きな役割を果たすことになると思われる。以下、街づくりに関する区の現状について述べてみたい。

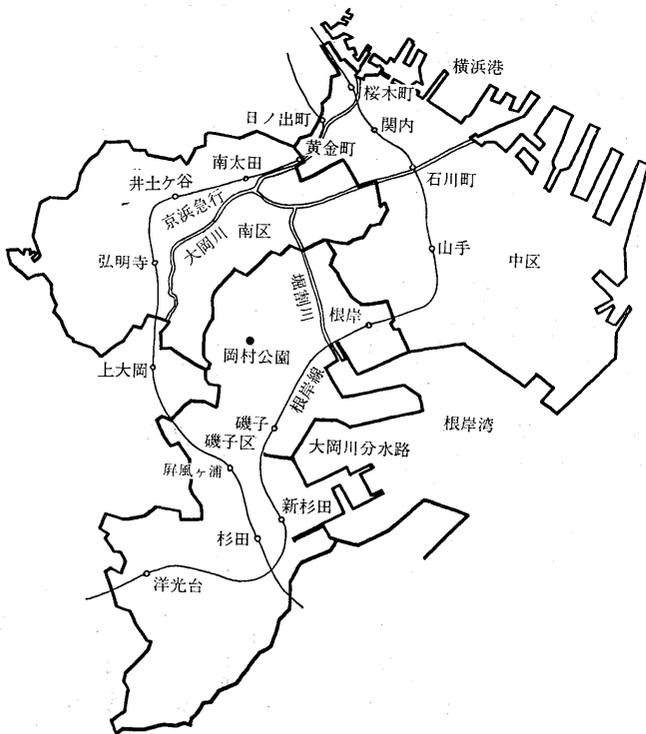
これまで、街づくりに際して各事業局にくらべ、区が積極的に関与することは少なかった。

区が街づくりに関わるのは、区民からの街づくりに関する要望を各局に伝える仲介者としてであり、逆に各局の事業施行に当り地元調整が必要となった時に、これもまた局と地元との仲介者として関与することが多い。

各局の事業は、全市的立場から選択されており、事業と地域特性との細かな関わりを十二分に考慮しきれていない。その上「タテ割」行政と言われるように、各事業局間で事業の調整が十分に行われきていないので、区なり連合町内会など地域の単位で事業を把握した場合、そ

それぞれの地域ごとにさまざまな事業が相互の関連性もろしく実施されている。すなわち、これまでの街づくりにおいて、

地域の特性を踏まえ、その地域全体の魅力をどう高めるかという観点を盛り込めないでいた。これは、各局の責任という



より、地域ごとに街づくりを進めるシステムが確立していない上、区役所が、街づくりに主体的に参画しきれなかったことが大きな原因と思われる。

地域を単位として設けられた行政機構として土木事務所、公園緑地事務所などがある。しかし、これらの事務所が地域と関わるのは、その局の所管する事業の範囲に限定されている。また、街づくりを総合調整する局として、企画調整局があるが、この局が関わるのは、いわば全市的かつ大規模プロジェクト的な事業についてであり、区やさらに狭い地区にきめ細かく関わることは難しかった。この点から考えて、さまざまな事業を区という地域で束ねることの可能な区役所が、街づくりに果たす役割は大きい。区の街づくりへの主体的な参画が求められてくるのである。

② 区民と区による街づくり

次に街づくりに関する住民要望と街づくりについて、区が主体的な役割をはたしたいいくつかの事例を述べてみたい。

⑦ 南区の例 ― 別所川の暗きょ化と弘明寺前田公園の建設 ―

南区は公園が少なく、区民から公園整備の要望が強い。大岡川に注ぐ支流の一つである別所川の暗きょ化に伴い、地元

住民から公園の設置が区に要望された。

この区民要望を受け、区は、下水道局、道路局、緑政局、市民局等へ積極的に働きかけ、児童公園（弘明寺前田公園）と子どもの遊び場が設置された。

― 県道平戸桜木町線沿道緑化 ―

街路の緑化が遅れ、殺風景であった六ツ川付近の県道平戸桜木町線の沿道の地元商店街から、寄付の申し出と緑化の要望が区になされた（五十四年度末）。区は南土木事務所、中部公園緑地事務所に働きかけ、五十四～五十六年度の三か年計画で沿道（片側3km・両側6km）の街路樹の整備が行われている。

⑧ 磯子区の例

下水道工事の増加に伴い、水路が暗きょ化されることが多い。水路であった時は、付近住民にとって日常利用できない空間であり、あるいは悪臭を受忍する存在であったかもしれない。それが暗きょ化されることで、自分達の利用できる空間が生じ住民要望が起ころ。

住民要望の一つを集約すると

(f) 付近小学校のPTAから通学路にした、(g) 一般車輛の通行は禁止、(h) しかし周辺住民の車の通行には使用したい、等であった。最終的に地元と合意がとれた利用方法は、通学路として使い、車輛が通できないよう車止を立てるが、周辺住民の車輛が利用できるように取外し可能な

な構造として整備することになった。

他の事例では、公園化も検討されたが土地の形態上不可能となり、災害時の周辺住民の避難路に使い、道路の両側に連続花壇などを設けることの合意が成立した。車いすによる通行も話題になったが、暴走族対策もあって、固定式の車止を立てることとなり、樹木の管理を公園緑地事務所で行うほか、清掃は地元で行うこととなった。

次に同一道路の公道部分と私道部分の境界をめぐり、私道部分所有者が、道路奥に居住するアパート住民の車の通行を禁じたため、アパート所有者が解決を区に要望してきた事例がある。その反面、ある地域では隣接道路が狭いため、電柱を自分達の敷地内に立てることにより道路を広く利用している事例がある。

このように区を構成している住民の価値観がさまざまであるように、その要望も種々なるものがあるが、身近な街づくりに関する要望の一般的特徴は次のようである。

(f) 自己にとり利害得失の大きい事項（マインナスの除去あるいはプラスの獲得となるもの）についての要望が多い。従って公共的、第三者的、広域的な要望は少ない。(g) 今まで区から住民に対する働きかけが少なかつたことにも起因するが、一般に

街づくりに対して受動的であり、従って能動的な要望は少ない。しかしながら、潜在的には区の歴史性、特徴を持った街づくりを希望していることはうかがわれる。

(h) 行政機構、役所事情をよく知った町の役員は、身近な街づくりの問題について区を通り越して、直接関係局へ働きかけることがある。

③ 区職員への街づくりへの参加

区の行政運営は区民の要望、活動など住民意志が支えであり、またそれにより影響される。それだけに今後区の特性を生かした魅力ある街づくりを進めるには区民自らが地域環境を客観的に把握し、将来を展望していくことが重要であるが、ここでは区職員の街づくりへの主体的参加について考えてみたい。

区が直接あるいは間接に街づくりに関与するといった場合、現状では区組織のごく一部が関わるにすぎない。総務課、市民課、区民相談室、建築事務所であり、かつその一部の職員と区長、部長である。各区役所の多くの職場、職員は各局事務の縦の流れの中で、所管事務の範囲で区民と接触するにすぎず、街づくりに関して総合的に関与することは少ない。将来を考えると、街づくりに関与できる職場の拡充を図るとともに、多くの

課、係の職員が街づくりへ参加する機会をふやし、区役所全体が共通の認識を持つてのような方を検討していくことが課題である。こうした意味で、本年五月、各区に区政推進課が設置されたことは、区の街づくり及び事業推進のために評価でき、今後の発展が期待される。

区職員の街づくりへの主体的参加確立のためにも、区は区民と各事業局との間の単なる仲介者であってはならない。

区の街づくり、各局事業に関連した場合、区職員は現状認識から出発しそれを取り巻く環境を判断し、将来を展望しなければならぬ。すなわち区民及び事業局とは別に、自ら総合的、主体的な判断を持つことが必要である。これは区役所の役目を考えた場合も同一である。それゆえ、地域特性を生かした区の街づくりを行うためには、地域の現状を診断し、区総合的なマスタープランを持ち、その体系の中で具体的な街づくりを進めなければならぬだろう。今後、街づくりに対する区の充実と発展が期待される。

三 魅力ある街づくりに向けて

① 市の特性と街づくり

昔のヨコハマは関内山手地区を中心とした極めて限定された地域だった。当時人々の生活と港のむすびつきは強く、市

民は世界への日本の玄関口としてのヨコハマ港を誇りに思っていた。

しかるに、その後の市域の拡大により今の横浜市は港ヨコハマのイメージによっては包含しきれない程の大きさになってしまった。海とのつながりも深く港との地理的近接性も高い旧市街地にくらべ緑区や戸塚区などのいわゆる郊外区において海や港は丘の向こうのはるか彼方であり、かつ歴史的にもほとんど港との関連性がないわけである。しかるに、そのような郊外区の新住民にとっても横浜市の特性は港ヨコハマであり、関内、山手地区は自分たちの地域をも精神的には包含しえる対象である。

ただ、そのような既成の良き地域特性に寄りかかると、より身近な地域としての自己の周囲を見渡し良き特性を発見、再認識することがなされなければ、ヨコハマ市はイメージとして存在するだけで、充実した住環境を有する実体としての我ま「横浜市」にはなりえない。

② 区の特性と街づくり

横浜市は一四の行政区によって構成されているが、区の個々の特色が集合することによって、横浜市全体としての特色を創りだすまでには至っていない。理想的な人間社会は内に地域的な特色、個性などを持ちつつも、変化や多様性を有し

ながらその全体としての魅力を創りあげてゆくものと考えられる。その意味で個性と多様性を持った街づくりが必要なのである。横浜市は多様な地域性を内に含んでいるが、その地域の有する特性、多様性を今までの街づくりに際して十分に生かしきれない。

機能的経済的な側面を優先させてきた今までの街づくりは、確かにその都市施設（建物、道路、公園など）の整備に関してある程度の成果はあげてきた。地域社会からの要求に応じて各都市施設の内容は決定され建設されてきたわけであるが、その施設が存在する周辺地域との細かなからみあいを考慮した例は比較的小さい。施設が整備され、地域社会に真に生かされるには、その施設内容が地域住民の日常的な生活要求と合致していることに加えて、その環境としての地域性に適合する必要がある。

地域をより魅力的にするということ、この機能性経済性を追求する中で忘れられていた地域の物的な諸特性（地形的特徴、自然的資産、人の日常的な動き、歴史的遺産など）を生かした街づくりを進めることである。そして、この地域性を生かした、きめの細かい街づくり行政を行なうためには、市民にとってより身近かな行政単位としての区が考えられる。区の特性を街づくりに生かすと

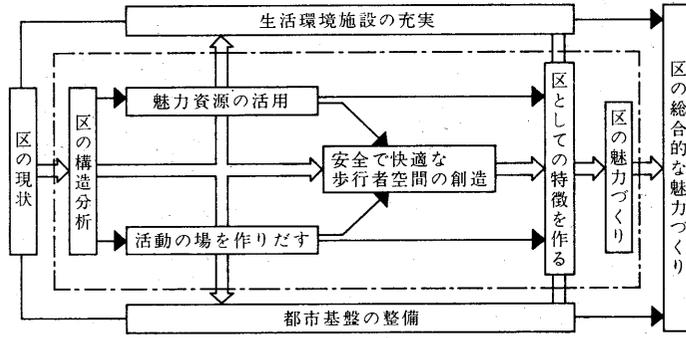
いう意味は、身近かな生活空間が他の地域にない特徴を備え、住民の誇りともなることによって自己の地域に愛着をいだき、それが次第に市を愛する市民意識へとつながることが期待されるからである。また、区の魅力づくりとして、その基本的な指針を設定することは、区民の中に街づくりのイメージを育てるとともに区民相互が協力して魅力的な街づくりに参加できる方向性を示し、住民・行政双方で街づくりの共通認識が持てることになるのである。

③ 魅力ある街づくり

既存の環境の維持から、より積極的に埋れた魅力的な特性を生かした新たな環境の創造は、地域に密着した地道な運動として積み上げてゆく必要がある。

それは、今まであまり近いがゆえにかえって見過していた身近な対象（地域）に着目し気づかずしていた区（地域）の特性を生かして、人々にとって触れやすくわかりやすい魅力的なものをつくることである。これによって今まで忘れられていた身近な環境上の良さ（川があり、道があり、丘からは海や遠くの山並が見える……）を再認識するきっかけとする。次に関連する魅力的な特性を活用して街づくりの展開をはかる。例えば、川沿いにプロムナードをつくるだけでなく、川と

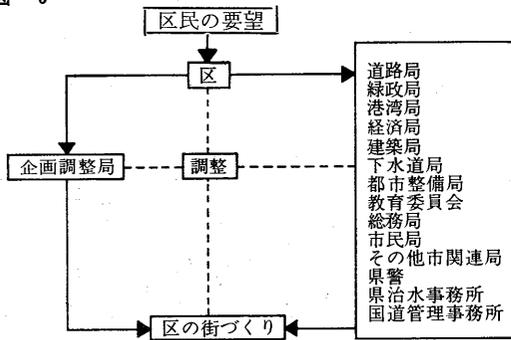
図-2



周囲の街づくりをからめて川と周囲が一体となった魅力的な都市空間をつくる。このような事業は、それに係わる各主体の力が総合化されることによって初めて行なわれるものであろう。

それゆえ、その前段として埋れた魅力的な特性を生かす方向性を示し共通認識を与えることが必要となる。つまり企画し調整する意志、そしてその魅力の要素を

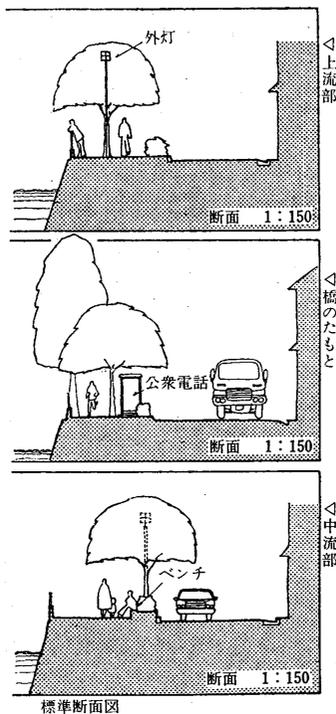
図-3



具現化する能力も要求される。これには前述のように地域に密着した区の役割が大きく、区が主体的に各関連組織との調整をはかることになると考えられる。

しかし、いかなる場合も主役は地域住民であり、住民が自己の地域の状況を客観的とらえ判断し、積極的に行動し街づくりの実績を積み重ねていくことなしには、真に息の永い「区の魅力づくり」はありえない。

図-5



▲上流部

▲橋のたもと

▲中流部

標準断面図

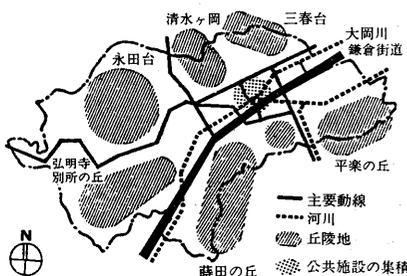
四 魅力ある街づくりの実践

① 南区の例 大岡川プロムナード

大岡川沿道は、横浜の旧市街地の周辺部として市電の終点弘明寺停留所を過去に有し、中心部の商業、繁華街に対し住宅、中小工場の場として、昔からの街並みが今でも残っている。人々は、市電に乗り弘明寺・伊勢佐木町・桜木町と気軽に買物、港、劇場へと足を運べた。旧市街地として一体感も強く、いわゆるハマッ子的気質を持っている住民である。

しかし、現在は横浜市の都市化が進む中で、港南区、戸塚区の郊外部の人口の急増、通過交通の増大により鎌倉街道、平戸桜木町線などの幹線は慢性的な交通渋滞におちいるとともに、地区内では地域の自動車と通過交通が道路混雑を引きお

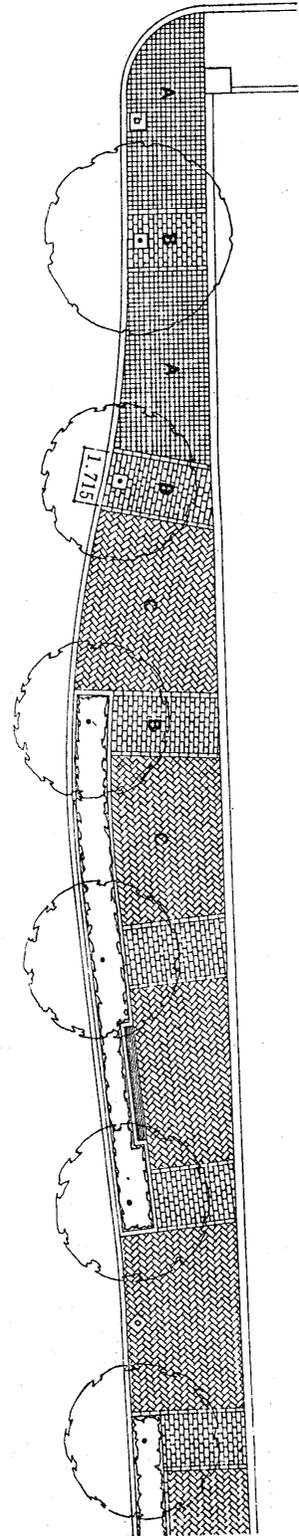
図-4 南区の地理的構造現況図



こし、かつ路上駐車が歩行者空間を圧迫している。

また大岡川は、大岡川分水路の完成により出水の危険は無くなったが、市道高速二号線建設に伴う半川縮切により護岸はますます高くなり、ゴミ投棄などによる水質汚濁も相まって、親しみのないド

図-6 舗装パターン図 A:小舗石 B:多孔式レンガ C:普通堅焼レンガ



ブ川となつてしまつた。

人間関係の面でも、都市住民相互のふれあいは希薄化しており、住宅、アパート、会社、工場と混在するだけに利害の対立も多く、生活環境の悪化を招いている。大岡川沿道に、駐車禁止でない区間が約一・五kmある。駐車車両の持主を警察の協力により調査した結果、沿道付近の車が二〇%にもかかわらず、南区郊外部及び区外の車が八〇%も占めていた。これらの現象は、無意識のうちに街も住民も都市化の弊害が表面化しつつあることを意味している。

⑦大岡川プロムナードの特徴

当プロムナードは南区の活性化という目標のもとに計画され、つぎのような特徴がある。

(ア)居住環境の整備(日常生活)

南区民は、目と鼻の先の都心部へ行けば、海を見て、食事、買物などをするこ

とが出来る。また心のゆとり、上品な気分を味わえる。しかしそれでは南区民としての意識、あるいは自己の街に対する愛着は生まれこない。

プロムナードは、都市施設を整備する以上に、住民の周辺環境への意識を変えていこうとする試みである。

それは昔から親しまれていた大岡川に、再び良質な都市空間を創出することにより、人々がより魅力ある都市づくりを通じて、都市における自らの役割を自覚し始め、自発的な活動によって、新しいコミュニティを形成させていくものである。

(イ)住商工混在地区の中をつらぬくプロムナード。

沿道は、混在地区のため利害関係が複雑きわまりない。しかし、プロムナードを単なる舗装材の変換だけに終ることなく、明治の赤レンガが文明開化を象徴し

たごとく、大岡川プロムナードの赤レンガも、地域を結ぶ軸としてのプロムナードがより人間的な生活環境の形成にかかわることを象徴するものとならう。

⑧大岡川プロムナード事業

計画の目的

(ア)弘明寺公園より、山下公園に至る緑の軸線を完成し、区民の憩いとふれあいの場とする。

(イ)広域避難場所へ通ずる経路として、位置づける。

(ウ)より良質な環境を形成することによって、隣接市街地の街づくりに対して、波及効果をねらう。

全体計画

(ア)計画期間 昭和55年度

58年度

(イ)計画区間 観音橋～太田橋

写真-1

大岡川プロムナード 弘岡橋付近

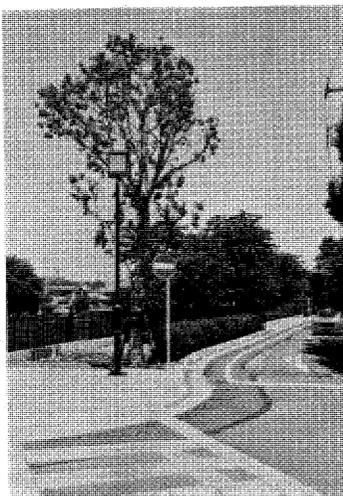
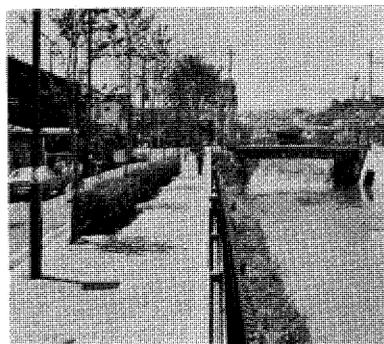


写真-2 大岡川プロムナード 鶴巻橋付近



(イ)計画延長 約六km (河川延長三km)
 (ロ)幅員構成 川側に複断面歩道設置・歩道幅員一・五〜七・〇m・車道幅員五・〇〜五・五m。

昭和五十五年度に、大岡川プロムナードは一部完成したが、このきたない大岡川にながプロムナードだという人もいる。しかし、港ヨコハマの後背地として南区に川と人間を主体にした魅力的な都市空間を創出できた意義は大きい。蔭田中学校の壁面後退による区役所前通りの歩行者空間の拡大、橋梁の親柱や高欄の修復事業化、歩道緑石の御影石の植樹樹としての再利用など、波及効果も表われてきている。

昔の町が、川より発展したのと同じように、大岡川を軸として、伝統、文化が蓄えられ、新しい街づくりへと発展することを望みたい。

② 磯子区例―岡村公園歩道整備

磯子区における魅力づくりの一環として計画された「海の見える散歩道」は、過日その一部である大岡川分水路・プロムナードが完成した。ここでは魅力づくりに携わり、それを契機に歩道整備工事に對する従来の観点を多少なりとも変えたささやかな試みを紹介したい。

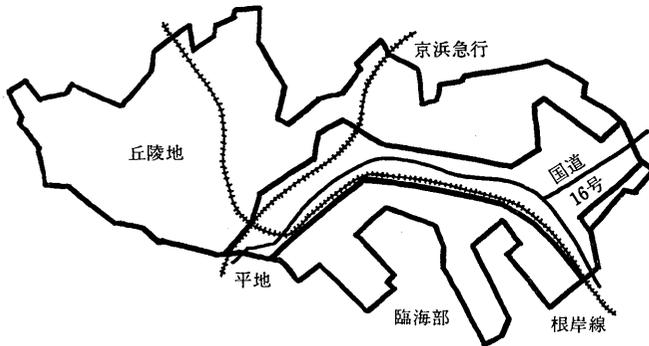
⑦ 磯子区及び岡村公園の概要

南北に長い磯子区は地形上、埋立てに

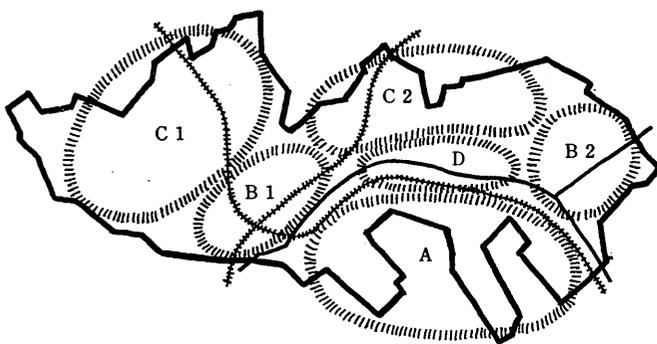
よって造られた臨海部と円海山を頂点とする丘陵地、そしてその間の平地に分けることができる。このような磯子区には縄文・弥生文化を伝える三殿台遺跡をはじめ、北条氏の建立による東漸寺や鎌倉道・金沢道・開港後の根岸外人遊歩道など多くの歴史的遺産が残されている。

岡村公園は学問の神様として人々に信仰されている岡村天満宮上の高台に位置し、野球場・テニスコート・広場・梅林

図一七 磯子区の地域構造



図一八 磯子区的生活圏

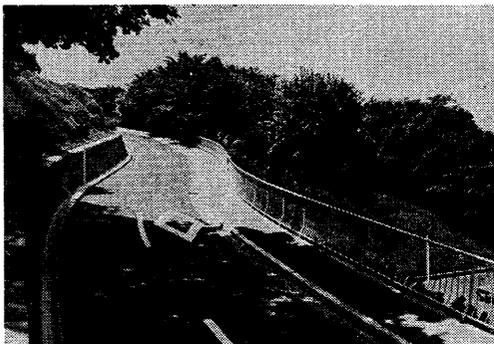


などを備え、市民の憩いとレクリエーションの場として親しまれている。

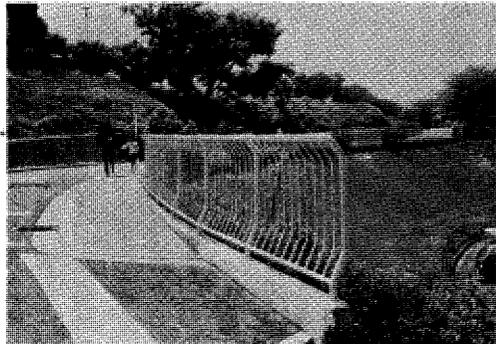
この園内を幅員四mの道路が縦断しているが、汐見台平戸線の迂回路として通過交通が多く、通学路にも指定されているため地元からの要望もあり、現道を拡幅、改良することにより幅員一・五m、延長一七〇mの歩道を計画したものである。

④ 歩道工事と魅力ある歩行者空間

写真一三 岡村公園歩道整備

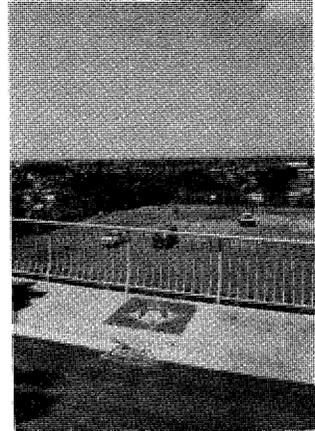


写真一四 特色ある魅力的な手すり

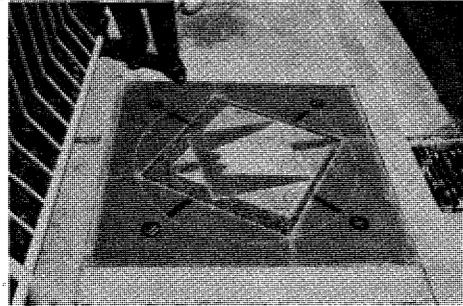


急速な経済発展に伴う都市への人口集中は行政需要を増大させ効率的、画一的

写真一五 歩道より少年野球場を望む



写真一六 富士山に見える方位盤



に都市施設の整備が行われ都市を魅力の少ないものにしてしまった。開発や時代の流れの中で歩行者空間の貧困化は典型的なものである。それは単に歩行意欲の減退にとどまらずコミュニケーションを希薄なものにしているのである。

いまや、街づくりは「質の時代」であり、本市をはじめ全国の自治体で意欲的な街づくりが進められている。その多くは歩行者環境の向上を目指したものである。個性をもったふれあいのある快適な歩行者空間の創造は魅力的な街づくりの第一歩であると言えよう。

ところで、我々が車社会に対する反省から歩行者優先の考えに基づき整備してきた歩道はどうであろうか。確かにある意味においては、快適性や機能性を備えているかもしれない。しかし、「空間」というイメージから「歩行者空間」と呼ぶにふさわしいかどうかは甚だ疑問が残る。それは通路機能と安全性のみを備え

た線であったためであろう。

公共空間である道路沿いには民家、工場、社寺、学校、公園等さまざまな建築物や施設があり、それぞれ個性や魅力や機能をもっている。そこで歩道工事においてもそれらに配慮するとともに、積極的な活用を図れば、より拡がりのある豊かな歩行者空間となるであろう。つまり個性と魅力ある歩行者空間は、地域の特性を反映することにより生まれるものである。

岡村公園道路の歩道はこのような考えにより、計画し施工したものである。

④ 魅力づくりの資源とその活用

市民生活を豊かにし、個性と魅力ある街づくりのために活用されるべき物的要

素をあえて魅力資源と呼べば、ここでは次のようなものが考えられる。

(ア)公園（少年野球場や出生・入学・就職などの記念に植樹されたいわゆる人生記念樹など）

(イ)地形上豊かな眺望（富士山、丹沢山塊街並み、斜面緑地など）

これらの資源を活用するための計画に当たっては次の点に留意した。

(イ)平面線形は公園との融和を図るため極力曲線とする。

(ロ)少年野球場側に設置する転落防止柵は手摺の機能を備えかつデザイン的に高質なものとする。

(ハ)歩道路面はコンクリート舗装とし、アークセントと実用を兼ね富士山を図案化した東西南北の方位を印した御影石による「富士山の見える方位盤」を見晴しポイントとして設置する。

(ニ)工事に伴い失われる緑は積極的に回復し、特に人生記念樹に配慮した植栽を施す。

⑤ 魅力資源を活用したイメージ

スポーツ公園の雰囲気を取り入れ、リズムカルかつ躍動的にデザインされた手摺。その手摺にもたれ遠くの街並みを眺め下の野球を観戦する人。子供達の試合に思わず熱が入りスタンド（歩道）から声援がとぶ。

日本の象徴であり、私達の心のふるさ

ともある富士山、近年ビルやマンションが林立し、またスモッグであの美しい姿をあらわしてくれる機会が少ない。親子連れが桜の木の下を散歩している。やがて方位盤のところにさしかかり立ち止まる。今日は富士山はかすかに見えるようだ。何か話している。子供に方角を教えているのだろうか。

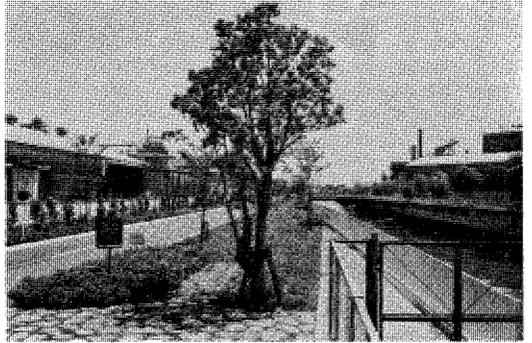
⑥ 「みどり」の機能と実践

⑦ 「みどり」の機能

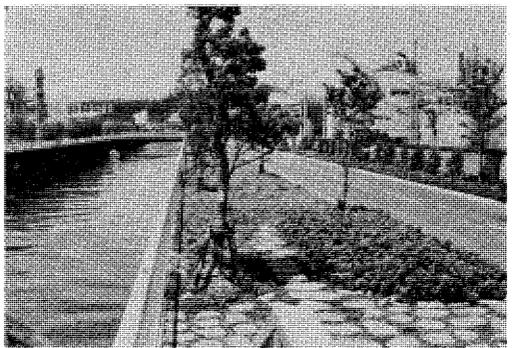
「みどり」は区の特性を生かした魅力ある街づくりにおいて、単に美しさを提供しているだけのものではありえない。確かに従来の植物の使用目的は、美しさの演出という一面だけが強調されてきた感否めない。このことは、「人間が自然のサイクルの中で、他の動物や植物とともに同化し、それぞれの営みを続けていた」時代で、かつ人間が生存していく上で修景以外にもさまざまな機能を果たすべき「みどり」が豊富にあったからである。

「人間の利便だけを追求するものたちは、圧倒的な機械力にものをいわせ、平らに近い土地を平らにするのではなく、山を削り、谷を埋め立て、そこに人間の生活の場を提供した」ことよって、背景の「みどり」が急激に減少しつつある都市では、さまざまな環境問題を解決す

写真一 大岡川分水路プロムナード・上流より海側を望む



写真二 海側より山側を望む



る機能を「みどり」が果している。

「みどり」の機能は、大別すると「気候調節機能」「不快なものを押える機能」「修景要素としての機能」になる。

「気候調節機能」とは、寒風や砂まじりの風をさえぎったり、緑陰を提供し地温や気温をコントロールしたり、降雨や太陽の輻射熱の遮断をすることなどである。

「不快なものを押える機能」とは、建築物の窓ガラスや金属、看板、車のヘッドライトなどのまぶしい光をさえぎったり、緩衝緑地帯によって騒音を減少させたり、汚れた大気を浄化するなどである。

「修景要素としての機能」は、建築物

の固い感じを和らげることや、日本大通りのイチヨウ並木のように、異なった建築物群をつなぎ、街にまとまりを与えたり、花、新緑、紅葉といった季節の変化による美しさを提供することなどである。

この他にも、土壌への有機物質の補充、鳥や他の動物のための食物やすみかの提供といった機能もある。これらの機能を熟知し、実践に役立てることが必要である。

④実践

(ア)「大岡川分水路プロムナード・海の見える散歩道」——磯子区——
この計画は、海を眺められる楽しい散歩道として、磯子駅—大岡川分水路—

リンスホテル間坂交差点などを結ぶ延長約四・五kmの整備を行うものである。昨年度は、そのうち大岡川分水路河畔の市道(六百m)の改良を行った。改良の主要点は、道路を多様なレクリエーションの場として位置づけることである。道路幅員一五mのうち七mを歩行者空間(歩道)として確保した。従来、歩行者空間と植栽空間は、画的に分離されることが多かったのだが、ここでは同一空間とし、全面を芝生として休憩、通行などが自由であることにした。植物管理の立場からいえば、動線が集まりやすい場所でのこのような処置は好ましくないのだが、「修景的美しさ」だけの芝生は意味がなく、「子供たちがはねまわれる芝生、裸足で歩ける芝生」を実践することの方が意義深いと判断した。

植栽は、クスノキ、サクラを主とした。そこでこの歩行者空間の四季の変化の「イメージ」を追ってみたいと思う。春—芝生の緑色が日を追って濃くなり、サクラのつぼみもふくらんで、木全体がうすいピンクに染まる。四月初旬、サクラ開花、一週間ほどで散りゆく。やがて、クスノキの新緑が目にあざやかとなり、古い葉の大部分が落葉となって地上に降りしきる。その頃にはサクラも新緑が出揃い夏への装いを整える。夏—クスノキの明るい緑が強い陽射し

に照りはえている。人々は、サクラの広い緑陰をぬうように歩いてく。風も風ぎ、時が止ったように感じる。

秋—サクラの葉が紅や黄に染まってきた。川面を渡ってくる風も少し冷たくなったようである。芝生の緑色も少し色あせてきた。

冬—サクラの葉は、芝生の上や車道や川面に降りしきる。遠くから見るとクスノキの緑の凹凸がはつきり見え裸になったサクラは背景にとけこんでしまった。

④「大岡川プロムナード」——南区——

サクラは、当初地元の人々の好意によって植えられたもので、のちに市で植栽したのを加え、現在の形になっている。地元の人々に親しまれた「みどり」を生かし、快適な歩行者空間を創造することがこの事業の意図である。そこで、植栽はサクラを中心に、各橋際の主要ポイントには、香りのある白い花を咲かせるタイサンボク、重厚な「みどり」を形成するクロガネモチ、さわやかな「みどり」と冬季の樹形が美しいケヤキなどを植栽し、四季の移り変わりを演出した。

五 おわりに

以上のように、区における特性を生かした魅力ある街づくりを進める上での問題点と魅力づくりの概念、そして幾つか

のささやかな実践例を述べました。ただこれらも我々自主研究グループの個人的意見であり、事実関係の認識において至らない点や言葉の足りない面も多くあるかもしれません。それゆえ読者の皆様か

らの忌憚なきご意見をお待ちします。今後とも、より魅力的な区における街づくりに向けて各々の意識を高め、意志を結集して、継続的な魅力づくり運動として発展させたいと考えております。

区の魅力づくり研究会メンバー 椎谷 南郎(磯子区政推進課調整係長)
・霜崎賢一(前南区政総務課調整係)
・田口俊夫(企画調整局企画部都市デザイン担当) ・津久井輝司(南土木事務

所道路係) ・小林昭吾(前磯子土木事務所道路係) ・河合克夫(緑政局公園緑地部施設課建設第三係) ・内藤恒平(緑政局公園緑地部計画課計画係)