

## 長崎市・中島川公園整備計画案

## 設計ノート1. 河川沿い遊歩道

片寄俊秀\* 村田明久\*\*

Nakashimagawa Park Improvement Project in Nagasaki  
planning note 1. Riverside Promenade

Toshihide Katayose and Akihisa Murata

本計画案は、1979年(昭54)8月に長崎市公園課より長崎総合科学大学片寄研究室に対して中島川公園整備に関する研究要請があった。これを契機として各界の専門家、研究者の参加による「中島川公園整備計画研究会」を発足させて、より総合的な検討と議論をすすめ明日の中島川の姿を提案しようとしたものである。詳しくは、「中島川公園整備計画案報告書 1980年2月中島川公園整備計画研究会」を参照されたい。

## 1) 中島川公園整備計画研究会メンバー

代表 片寄 俊秀 長崎総科大教授(環境計画学)  
村田 明久 // 助手(都市デザイン)  
委員 伊藤 秀三 長崎大学教授(植物生態学)  
鉄川与八郎 県建築家協会参事(建築学)  
河瀬 明雄 長崎大学教授(歴史学)  
正木 晴彦 // (哲学)  
川原 弘 長崎総科大助教授(生物学)  
鎌谷 昭彦 造園家(造園)  
平瀬 吉雄 古賀植木業組合(造園)  
赤瀬 守 中島川を守る会事務局長  
藤井 定義 // 会計  
下妻 克敏 中島川まつり実行委員長  
真田 拓朗 // 副委員長  
協力 西俊光, 赤瀬茂, 山口政則, 長浜保, 川本政利  
(片寄ゼミ学生), 中島川を守る会会員多数

研究会は開かれた形式でおこなわれ、委員以外の多数の参加があり、議論は百出した。川沿い住民にアンケート調査もおこない、この結果もふまえている。

設計は、片寄、村田、鎌谷(工事見積りも担当)を中心にすすめ、報告書とりまとめの最終責任は片寄、村田が負うことになった。

## 2) 研究会の経過

1979. 8. 26 第1回意見交換会  
(出席)鉄川, 赤瀬, 正木, 村田, 藤井, 下妻, 真田, 鮫島, 片寄, 学生  
1979. 10. 10 第2回 “中島川植物散歩”  
ゲスト 伊藤秀三氏, 平瀬吉雄氏, 山口祐造氏  
(出席)赤瀬, 林, 下妻, 真田, 山根, 片寄, 村田, 学生  
1979. 12. 9 第3回 “中島川公園計画第一次案をめぐって”  
ゲスト 鎌谷昭彦氏  
(出席)平瀬, 赤瀬, 林, 下妻, 真田, 村田, 橋本, 吉田, 友成, 正木, 片寄, 学生  
1980. 3. 2 第4回 “公園整備計画案をめぐって”  
(出席)伊藤, 藤井, 下妻, 赤瀬, 真田, 村田, 正木, 森山, 池田, 中野, 片寄, 学生

## 3) 研究会アピール

研究会で一致した意見は次の各点である。

1. われわれが作成する「計画案」はあくまで「タタ

\* 建築学科教授 \*\* 同助手  
1980年10月31日受付

キ台」であること。

すなわち、今後の市民による冷静でかつ建設的な論議を進めていくための資料づくりという観点に立つこと。

2. 誰よりも長崎市民自身のための公園づくりをめざすこと。

観光客のためのお座敷づくりではなく、あくまで長崎市民自身の豊かな生活のための空間づくりが大目的であること。もちろん、その過程において、当然観光客の存在を意識することを否定するものではない。むしろ、「観光客もうらやむような、美しく、住みよい長崎のまちづくり」が目的なのである。

3. 公園区域のみに限定せず、中島川の上流から下流まで、その流域、周辺部を全体として把握し、計画案を作成すること。

中島川のあり方は今後の長崎の中心部のあり方を大きく規定する。鳴滝から出島まで、寺町、磨屋一帯を含めて、市街地を貫通する中島川に長崎再生のための新しい都市機能を与えることが本計画の眼目なのである。

4. 中島川公園はあまりにも狭く、現時点で重要なことは、限られた公園内部の整備もさることながら、「公園的」な空間をいかに広げていくかという点にあるという認識にたつこと。

とくに次の各点は重要である。

- 川沿いに公有地を拡大し、公共空間を拡げる。
- 車道の歩行者天国化をはかり安全空間を拡げる。
- 川をきれいにし、水辺道をつけて公園化する。
- 周辺建物の整備による景観の拡大と公共的利用の促進（私設博物館等）による利用空間の拡大。

これ等を具体的に考えるための手がかりをつくること。

5. 具体的な公園部分の計画、設計にあたっては、「長崎らしい」都市づくりのデザインを追求すること。

長崎の都市づくりのデザインは、まさに混迷の度を深めており、統一感のない、チグハグなまちづくりが進行している。これに対して、とくに江戸期の伝統的景観を残す本地区のデザインは格調高いものでなければならず、これからの長崎の都市美追求に大きい影響を与えるものとして意識的に追求されなければならない。

6. 地域住民の参加を前提とした公園計画をたてること。

公園の生命は建設段階よりもむしろ維持管理段階

にあるといわねばならぬ。その場合、地域住民の参加は不可欠であり、かつ中島川沿いには意識の高い居住者が多数おられる。計画段階からの参加を呼びかけ、質の高い管理体制を追求する必要がある。

今回の作業では当初予定していたいくつかの重要項目に言及することが出来なかった。例えば、

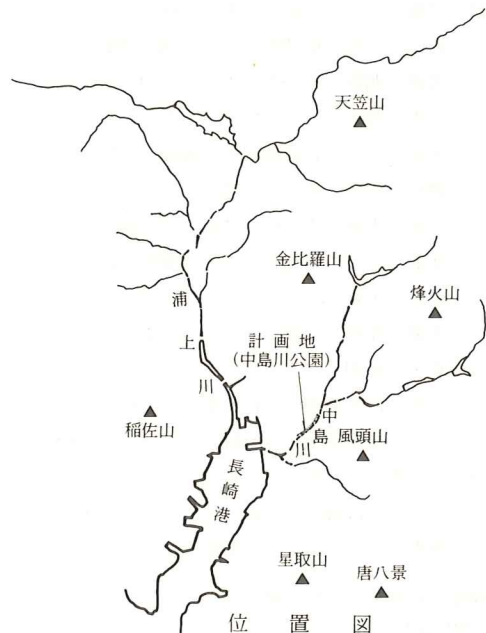
- 中島川の水質を美しくする計画（ホテル計画）
  - 洪水の恐れに対する対策
  - 東川端、西川端の建物についてのデザイン提案
  - 魚市橋のアーチ石橋による再建計画
- 等々である。

これらについては、また機会を改めて行いたいと考えている。

### 1. 中島川の位置づけ

中島川は長崎の街の中にあつて以下のような側面で街の人々と深いまじわりを保持してきている。

- (1) 日本北西部リアス式地勢、「カ」の字型半島のつけ根の港湾に面して注ぐ、流域面積1,500haあまりの小山岳流域河川。
- (2) 風頭山、金比羅山、烽火山、彦山を流域境界にもち、森崎半島に六町が建設されて「長崎」が誕生して以来、その命運を町の進展とともに歩む歴史的蓄積をもつ長崎の母なる川。
- (3) 長崎D I D地区に接して川上流部には市民飲用の水源があり、川岸いっぱいまで家屋がせまり、家庭



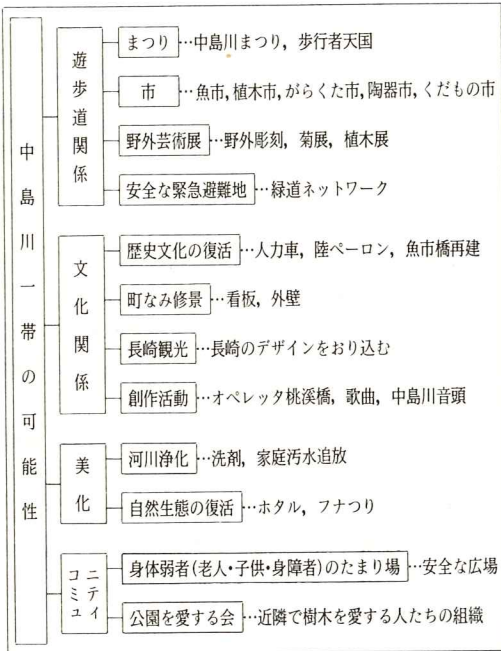
汚水も流れ込む都市内河川。

- (4) 川の鯉、水面のアイガモ、川辺や岸の石垣、川沿い公園をもち近隣住民、長崎市民、長崎を訪れる全国の人々に愛される市民の憩いの川。

2. 可能性と展望

中島川公園を含む一帯は次の諸点で長崎市にとっての重要性和長崎を活性化させていく可能性を持っているといえる。

- (1) 市民の憩いの場としていくこと、特に身体的弱者、子供、老人  
～開放性を重視した生活動線づくり  
緑と水の広場、美化
- (2) 水と親しめるようにすること  
～川原、清流、鯉
- (3) 「ナガサキ」を具体化していくこと  
～歴史的造形の重視、石橋、町なみの細部意匠
- (4) 緊急時における長崎の安全動脈をつくること  
～市民の安全、歩行者空間のネットワークづくり  
その可能性を上げると例えば下のようになろう。



3. 構想の概念

1) 全体配置構想

構想の概念は次の点を基本においている。

- (1) 地区の歴史と伝統を受けついで、格調高い空間づ

くりを行う。

- (2) 将来にわたる西川端線も含んだ「全面遊歩道化」をにらんでおく。

すでに、西川端線一部区間における一日歩行者天国の実施(1979. 11. 3 すすきはら～眼鏡橋間)もあり、やがて、これは季節ごと、毎日曜へと常態化するとみる。

そこで、この案では公園区域のみに限定して、西川端線との一体的利用の可能性を配慮した設計としておく。

- (3) この地区では、空地の少ない旧市街住民の“近隣公園”的利用がされていることも重視する。
- (4) 全体を一つの筋で通す。橋と橋の区間ごとに性格づけを行う。中島川面との一体化をはかり、川の両側の望ましい景観のあり方を考える。
- (5) 地区の施設利用、歩行者・車交通の面で周辺と調和をはかる。中島川公園へ到る歩行者・身障者の道路網を優先し、車交通は最小限におさえる。  
市民会館、公会堂などとの関係の処理、特に身障者モデル都市づくり。

- (6) 計画にあたって、長崎の緑化産業育成という視点を重視する。公園の維持管理に付近住民が参加できる方式を考えていく。

- (7) 現存の樹木や施設については、出来るだけ生かしていくが、樹勢の悪いもの、景観を阻害しているものについては、この際、思い切って撤去し、植樹および新設を行う。その際大切なことは、素材の品質の高いものを出来るだけ用いることである。

なお、今後の方向として、とくに指摘しておきたい点を列記する。

- (8) 中島川周辺に公共ないしは利用可能な空間を拡大し、寺町・中通り・浜町・諏訪神社等へ、公園が空間的拡がりを持つようにすることが必要である。

- (9) 公園沿いに質の高い施設を充実していく。

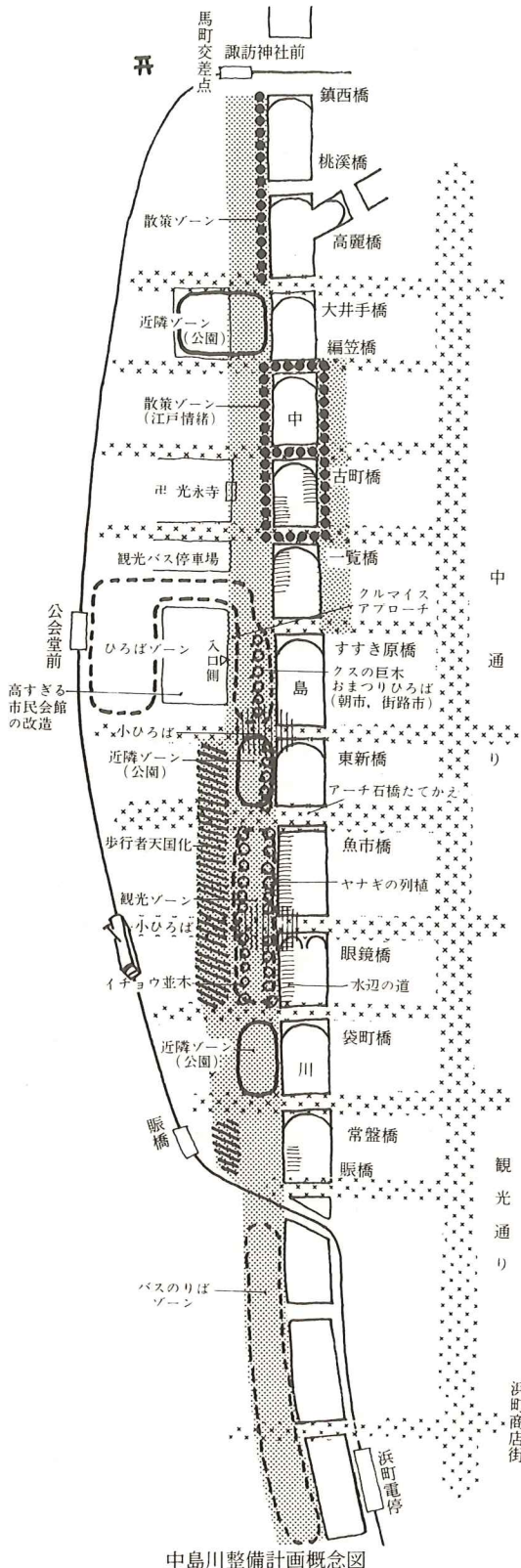
博物館・歴史館・美術館など、

市民会館を改造して、入口を川沿いにも設け、常設展示館とする、など

配置については、現状をよく踏まえた上で、上記の基本を生かして区間ごとに特色づけていく。

(販橋～ときわ橋)

この区間は、全くの未利用地であり、鉄条網で囲まれている状態なので是非とも改善させていくべき所である。中島川沿いに園路をとり、現状の高低差をうまく生かしていく形で、樹木を繁らせていく方針をと



中島川整備計画概念図

る。ここは幅が余りないし、賑橋側は車道および市電の交差する場であることを考慮し、公園沿いの車道は車が入り込まない措置をこうざることが望ましいと思われる。

電気関係の埋設施設、多すぎる樹木を整理していく。川へ降りる階段、河岸の土手を利用して、川辺との接触を深められること、を重視した設計とする。

(ときわ橋～袋町橋)

現在、この区間は児童公園として、親和銀行の職員の方々がゆきとどいた管理をしておられるので、この点は高く評価したい。

植栽については困われ過ぎて、全体の連続性、川とのつながりが生かされていない。特に、出入口は狭すぎて、車に対し危険であるので、一度周囲を見渡せる配慮のある設計をする。植栽の再構成とともに、大型遊具・ベンチの設置を工夫していく。

(袋町橋～眼鏡橋～魚市場)

眼鏡橋は石橋群の象徴であり、隣りの袋町橋とともに、橋のたもととひろばづくり、路面舗装のデザインを考えていく。同時に、観光案内標識、照明灯、ベンチ、手摺り、ポリボックス、公衆便所などは、ふさわしいデザインを取り入れる。

イチョウは成育不良、ヤナギは老朽化のため補強する。観光客が多いため、タクシー寄せを新設する。車とは、花木・腰積みを設置して、歩行者との視線を遮るようにする。

眼鏡橋からの視界を広げ、質の高いものにしていくため、施設配置、東川端の景観計画を考える。

(魚市橋～東新橋)

この区間は、ブランコ・スベリ台・砂場・ジャングルジム等、近隣の児童がよく利用しており、この性格を生かしていく。

ケヤキ、ナンキンハゼの配置をかえ、通行路の確保とともに見通しをきかせていく。サクラ、ヤナギの成長が悪いので伐採、植え換えを考える。

魚市場を石橋にして景観の連続性を保つとともに、橋のたもととひろばづくりをすすめていく。

(東新橋～すすきはら橋)

中島川と市民会館にはさまれた区間で、相方とのなじみを深めていくようにする。全体として、大きなひろばとしての方向を考えていく。市民会館裏は身障者施設の側であるので、車椅子アプローチ、手摺り等の配慮・改善をする。また「朝市」「日曜日」の適地であるので考慮しておく。巨木を連続して植えて、市民会

館とのなじみを持たせる。現在のイチョウは樹勢が弱いので、ひろばに見合った植栽計画をたてなおす。

## 2) 交通計画の考え方

交通計画については、中島川公園通りと、これに並行する中通り・観光通り・浜町通り、および寺町通り相互間の人々の往来が、安全で楽しいゾーンをつくり出せるようにしていく。車輛交通の処理が最大の問題であるが、上記の主旨と、石橋群の価値を考えて、地区全体の町づくりの中で解決していく。

歩行者、石橋優先の考え方で進め、車輛については次のような規制、誘導手段をとっていく。

- (1) 地区内（西川端～中通り～寺町）の通過交通を極力さけて、地区関係の車輛交通のみに誘導していく。
- (2) 西川端線の速度制限、時間制限を行う。特に“近隣”的利用や“児童”の利用がなされている所は制限を強化する。
- (3) 石橋の車輛通行に関しては、通行制限、重量制限は当分の間、現行通りとし、将来は車輛通行橋を一ヶ所おきに設定して人と車が分離できるようにする。魚市場の架替えの際、これを重量車通行可能な石橋とする等の方向で解決をはかっていく。これらは、石橋の破損状況との関係で慎重に決める。
- (4) 地区内の観光名所である眼鏡橋が車輛交通のネックとならないようにする。そのためには、観光客用タクシーは、少し離れて設置する車寄せに横づけさせる。観光バスは、市民会館横のバス停車場を整備充実して、ここから観光客が眼鏡橋まで往復して、中島川石橋群を味わえるようにする。
- (5) 西川端線をも含んだ全面遊歩道化をにらむときは、緊急自動車の接近を可能なようにしておく。

## 3) 公園計画のデザイン・ポリシー

中島川一帯の地区は、かつて町人たちが自らの力で作り上げてきた町なみである。中でも中島川に架かる石橋は、民間の町人、中国人が寄附をしたり、中心となって造られており、他の石橋と違った特徴を示している。自己の罪のつぐない、あるいは当時の民生の安全、生活基盤安定の為等々。おのおのの石橋がいろんな意味の歴史的意義を持っていた。当時の人々が、それぞれに個性を持って、長崎の町で独自の造形原理をつちかい、町なみと石橋群一帯の環境を保持し、その中で生活してきたと考えられる。

しかしながら、現在、中心となるべき町の造形原理は失われ、町なみや石橋群に乱れが生じ、町の統一性が欠けてきていると思われる。この優れた町の造形原理

を再生し、そのもとに住民が一致団結すれば、新しい統一性のある景観を取り戻すことは夢ではない。そのためには、設定すべきデザイン・ポリシーを明確にして進む必要がある。

ポリシー1 ナガサキ400年の歴史の中から学びつつ、伝統デザインを豊富に取り入れること。

- アーチ石橋のデザインを手摺り、ベンチにとり入れる。また路面舗装するときには橋面の敷き方を参考にする。樹木まわりの積み、囲いには材質として砂岩をなるべく用いるようにする。
- 町家のデザインを、特に東川端の住居群の修景にとり入れる。また、西川端の住居のブロック塀を制限して、町家に合った木塀・垣根をとり入れたり、店舗の壁面の材質・色・看板のデザインに関する協定事項を考える。
- 石橋群、町なみの連続性からくる統一感をそこなうアンバランスなもの、例えば、看板、ルームクーラー、異様な壁面、自動販売機などはデザインや設置場所を考える。  
屋根の軒線、壁面線はそろえていく方向で指導するのが望ましい。最近著しいビル建築に関しては、建物の高さ制限は、もはや手遅れの感があるが、デザイン・色彩・広告・高さの指導は、中島川一帯の景観上必要である。

ポリシー2 長崎の市民の主体的努力による創造を促していくこと。

- デザインそのものが、押しつけ、または強制的なものでなく、そこに住む人々が、景観を保全し、町なみの変化をコントロールし、過去のえい智を生かして、将来に向けて創造していけるようにする。
- 花・盆栽・植木を楽しむ等、地区の住民が管理していき、生活空間の一部となりうるよう計画していく。
- 景観を構成するものを、地域の産業を高めていけるような形で公園の中にとり入れていく。例えば、植木の品評会を公園で行い、良い樹木で公園の景観をととのえてゆくというように。

ポリシー3 生活空間と観光空間の調和をはかったデザインとする。















- 中島川の両端は住家が立ち並び、せんたく物、汚水の排出など、すさまじいものが多い。個人個人の段階で配慮しておられる例は見られるが、これらは景観をととのえるために住民相互の意志疎通をはかることが望ましい。特に東川端の住居群に問題がある。
- 町の案内標識と名所旧跡の説明板とは、明確なサイ

ン体系とデザイン感覚をもって作成する。もっと格調のある材質・図柄の説明板があってもよい。

- これらは、市民の努力とともに、適切な文化団体と行政当局の有効な指導性の発揮が必要となる。

#### 4. 各部の説明と設計図

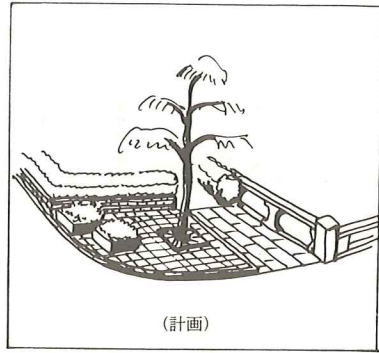
以下に、橋の区間毎の設計を示す。図の記号は次のとおりである。

			記号	説明
ヤナギ	ケヤキ	ユリノキ	—	縁石
			—	腰積
プラタナス	ケヤキ		—	手摺り
				板石敷
イチヨウ	カス			小舗石敷
				ベンチ
				照明灯
				ツリーサークル
				クスカゴ
				バリカー(車止メ)

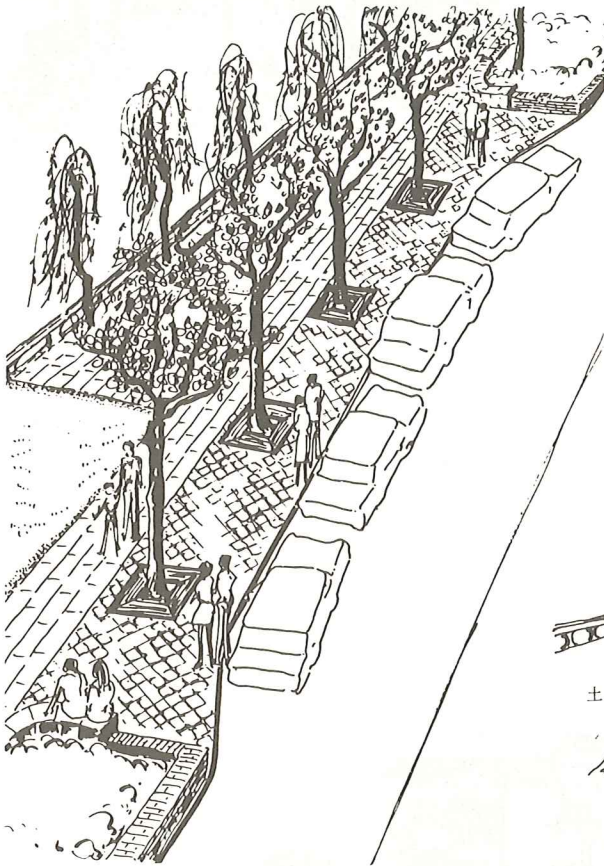


〈袋町橋—眼鏡橋間の計画〉  
東川端は和風仕上げ、石橋群は中国風、西川端は原宿風、遊歩道は東西文化の融合と調和という全体デザインの試案である。

〈入口付近のあつかい〉

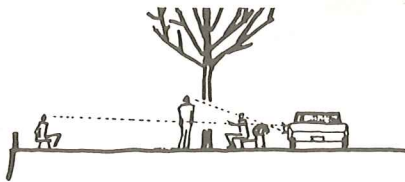
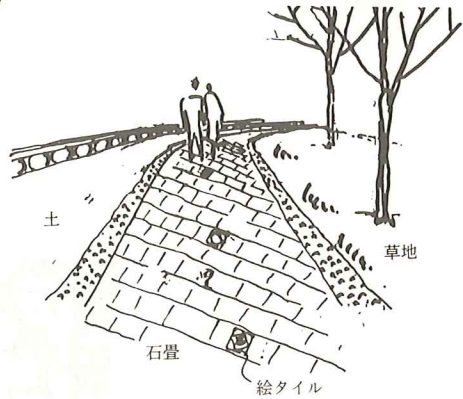


出入口付近で一度あたりを見廻せるようなスペースを設ける。

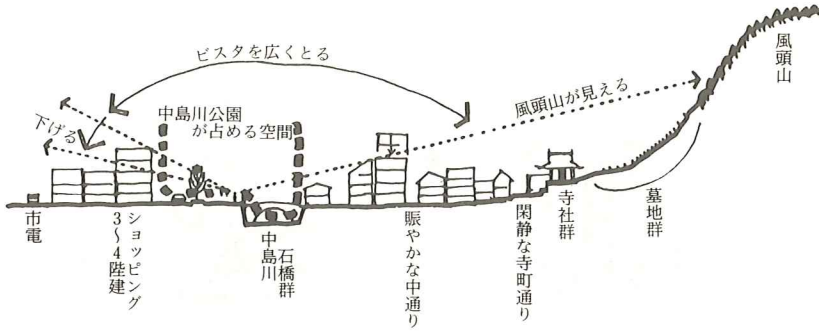


〈タクシーベイ〉

〈歩きたくなる道〉 土、草のある自然の道、玉砂利の音のする道、絵のある道



〈視線・視角〉 公園部分からの視線が、車の車輪にふれないように植え込みの高さをきめる。



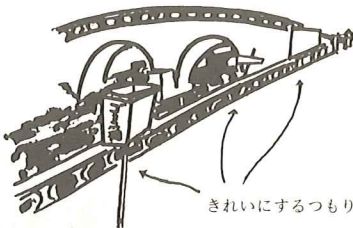
〈一体的デザイン〉  
中島川公園ととりかこむ環境を  
一体的にとらえてデザインする



〈石橋アーチ〉水面に映えるアーチ、中をくぐりぬけて  
水辺の小道をゆく

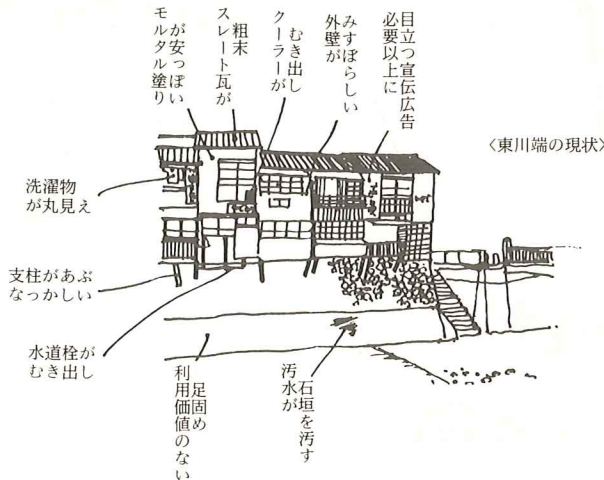


〈見通しのきく空間〉川が身辺に感じられる、遠景が景観  
を縁どる



〈色彩、材質の調整〉原色使用を規制する

きれいにするつもりが……？





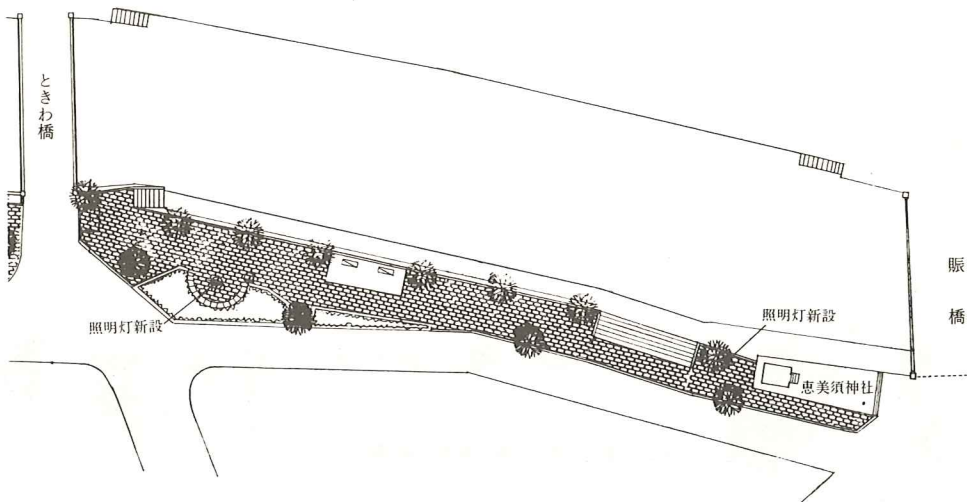
## 賑 橋——ときわ橋

### (現況・指摘事項)

- 未利用・放置されている——現在、この区間は鉄条網で区切られている。  
公園幅は2-8mと形は変形している。  
賑橋側には、川沿いに恵美須神社があり、区間なかほどに、川原へ降りられる幅9mあまりの階段がある。
- 公園内には、長崎電鉄関係のケーブル・鉄骨架設橋と用途不明のコンクリート製基台などの要注意施設がある。
- 賑橋側は、東川端における馬町交差点からの街区の流れが分断されるところである。  
34号線から寺町へぬける車道、蜷茶屋—浜町区間の電車通り、さらに連続する中島川公園が集中・交差しており、安心して歩行できるための工夫が必要である。
- 中小の樹木が密生している。いずれにしても、現状のままでの配置と植生では利用が難しい。

### (計 画)

- 基本方針
  1. 川沿いに散策する路を設定して、川への見通しを確保する。
  2. 賑橋側が交通のネックとなるのを避けて、公園沿いの車道は必要以外の車輛通行を抑え、安全な歩行活動を確保し、拡大の余地を残しておく。
  3. 樹木を全体的に再構成する。
- 設 計
  1. 川沿いに、神社で使用している手摺りを連続させて、通路は石畳敷とする。
  2. 隣りの児童公園の整理樹木を移設したり、植木職人の展示場として、良い樹木をまとめる。そこに憩いのコーナーを設ける。
  3. 川沿いは柳を連続させる。
  4. 車道側とは段差をつけ、両端はスロープとする。



## ときわ橋——袋町橋

### (現況・指摘事項)

○児童公園の施設—ジャングルジム、砂場、パーゴラ、ブランコ、スベリ台、ベンチ等あり、大変よく利用されている。

○樹種が多い—ヒマラヤスギ、サクラ、アオギリ、ブラタナス、カシ、ユリノキ、キンモクセイ、イヌマキ、シダレヤナギ、マサキ、ナンキン、フジ、サザンカ等、マサキの生垣あり、南側の常緑樹、フジダナ等はよく生育している。

植物の管理には努力されている。

ただ、児童公園としては、少し繁り過ぎていて暗いイメージがある。

○公園施設が全体的に老朽化しており、ペンキの塗りかえも不十分。ベンチ(コンクリート製)の汚れがめだつ。

川沿いの手摺りも同様。

クrimp網は子どもの安全から設置された模様であるが、景観上は問題が大きい。

○とくに気になる点として、公園への入口が非常に狭くしぼってあることがある。

子どもの飛び出し防止策としては逆効果で、むしろオープンなところをつくり、一度見廻せるようにすべきである。

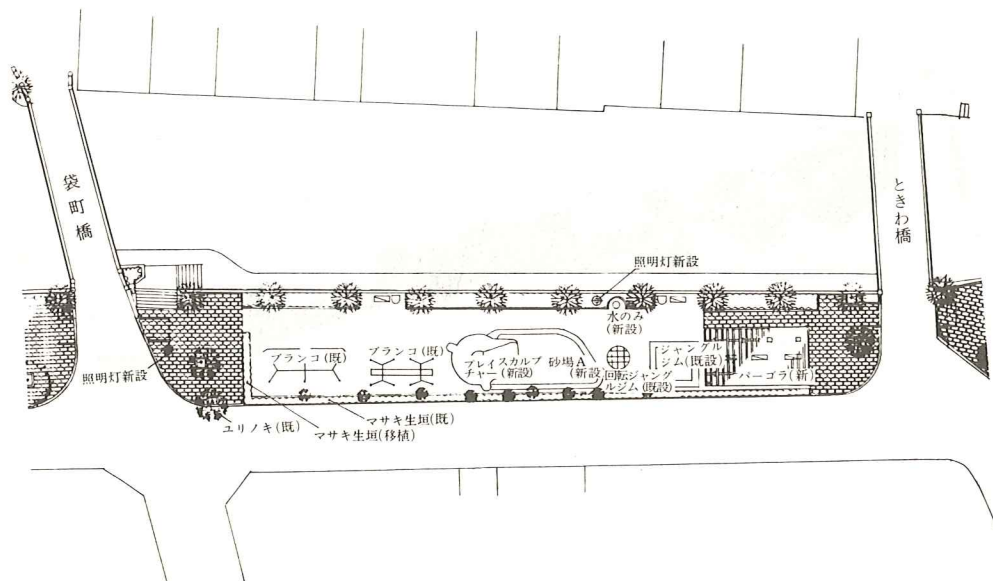
### (計 画)

#### ○基本方針

1. 近隣公園としての利用を重視する。
2. 中島川遊歩道としての景観の連続性、歩行者の連続感を失わせない。
3. 車道部分は当分の間歩行者天国にならないとみて、車道と隔離した安全な子どもの遊び場をつくる。

#### ○設 計

1. 川沿いの手摺りを全部やりかえる。
2. 川沿いの樹木のうち、常緑樹をとり除いて川を見せる。かわりにヤナギをうえ、ツツジのカリコミをおく。ヤナギにサクラを交ぜてもよい。
3. ベンチの位置をかえる。
4. ガス施設兼用のスベリ台をとり除き、“モグラの山”にかえる。
5. 砂場も人研の縁石のきっちりしたものにとりかえる。
6. 入口わきに広場をつくり、そこにフラワーベースをおく。管理はボランティア方式。
7. パーゴラはつくりかえる。フジは生かす。
8. マサキの生垣に腰積み。
9. 水呑み場の設置。



## 袋町橋—眼鏡橋

### (現況・指摘事項)

- 土の部分の排水不良で、雨のときは歩きづらい。
- イチヨウの成育良好。ユッカ、アジサイ不良。シダレヤナギ虫喰い老朽。不整。ソメイヨシノ、モモ不良。
- 手摺りのデザイン悪く不良。  
郵便ポストあり。
- めがね橋ともに違法駐車とタクシー乗りつけがあり、歩行者の妨げになり、景観を害している。
- めがね橋ともに人力車待機場あり。

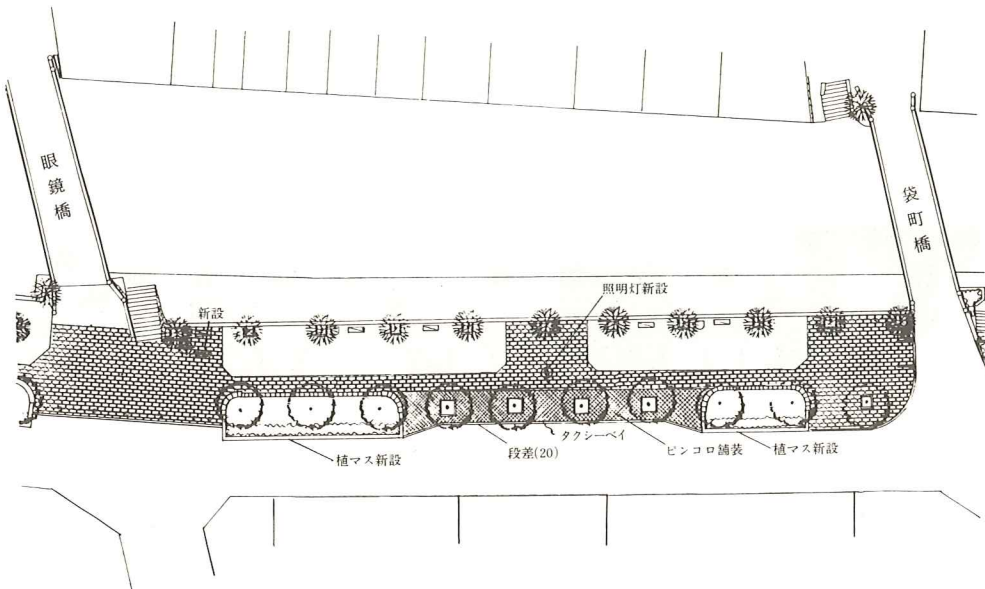
### (計 画)

#### ○基本方針

1. 袋町橋～眼鏡橋～魚市橋の間は、長崎の代表的な“観光ゾーン”として整備する。
2. 眼鏡橋へのタクシー観光客をさばくために、この区間にタクシーベイを設ける。
3. 現存の観光案内板、標識、照明灯、ベンチ、ゴミカゴ、吸ガラ入れ、樹木等すべてデザインの統一の観点から再検討する。
4. 車道部分は当分の間歩行者天国としては考えない。

#### ○設 計

1. イチヨウの補植、サクラの伐採、ヤナギの植替え、プラタナス伐採。
2. テスリのやりかえ。
3. イチヨウの腰積みおよび車道部との間に生垣。
4. 眼鏡橋、袋町橋のたもとにスペースをつくる。



## 眼鏡橋——魚市橋

## (現況・指摘事項)

- 観光客が多く、絶えず人の動きがある。
- 施設が多い。橋案内図、水呑み場、WC、ポリスボックス、電話ボックス、ベンチ等、ただデザインの統一がとれていないためチグハグな印象は否めない。
- イチョウ成育良好。下木は不良、サクラ、ケヤキ不良、シダレヤナギ虫喰い老化。
- ナンキンハゼ、ケヤキが視界をさえぎる。
- ベンチがさまざま、テスリ不良。
- WC、ポリスボックスの位置が眼鏡橋からの視界をさえぎっている。
- 魚市橋老朽が著しい。これを車輛通行可能なアーチ石橋にするならば、石橋群の価値は大きく上昇する。

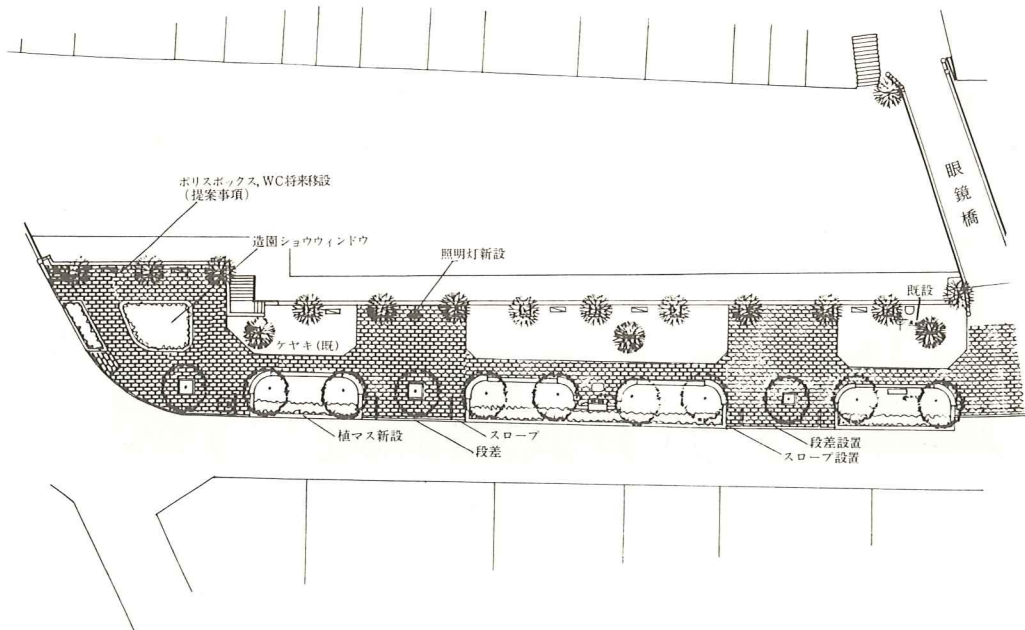
## (計 画)

## ○基本方針

1. 観光ゾーンとして整備する。
2. 一帯のデザインに統一性をもたせる。
3. 車道部は日祭日の歩行者天国化必至とみる。したがって、歩車道が一体的に利用できるようにする。

## ○設 計

1. 電話ボックスの移設。
2. WC、ポリスボックスの移設。  
その際WCには身障者用ブースを設置する。  
魚市橋の再建(アーチ石橋、車輛通行可)とからめて一帯の整備。
3. ナンキンハゼ、ケヤキの移植→見通しを確保。
4. 水呑み場設置。(スミ)



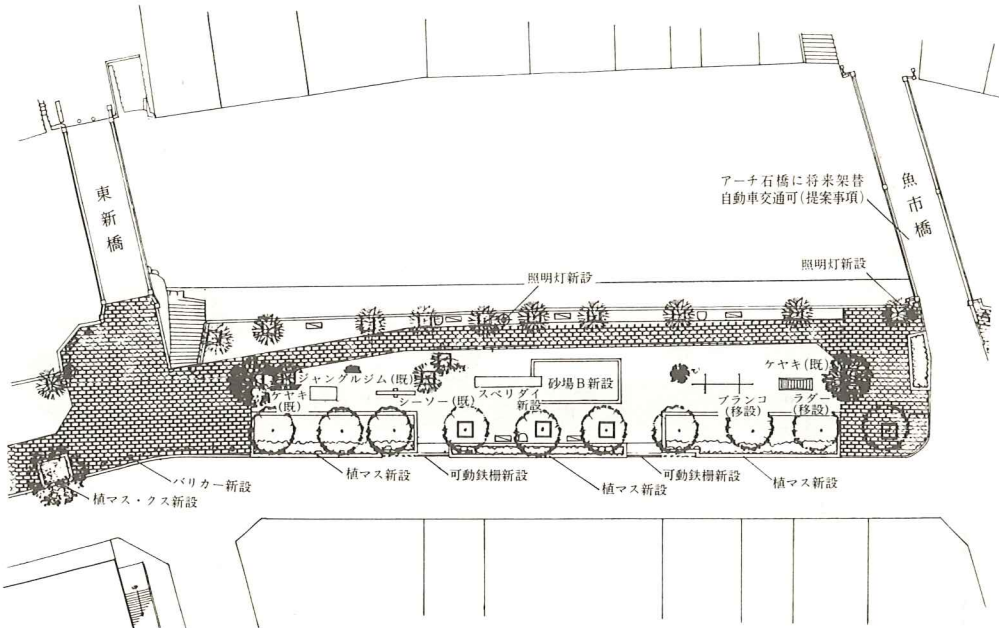
## 魚市橋—東新橋

### (現況・指摘事項)

- 児童公園の施設—両面スベリ台、ブランコ、砂場、ジャングルジム、ラダー等あり、よく利用されているが、かなり荒廃している。
- ケヤキ、ナンキンハゼ、プラタナス等が視界をさまたげている。サクラの成長不良、ヤナギは枯死寸前。
- ベンチ、テスリの老朽化。

### (計 画)

- 基本方針
  1. 近隣公園としての性格を大切にする。
  2. 同時に中島川遊歩道としての連続性を確保する。
  3. 車道部は日祭日の遊歩道利用(歩行者天国)を想定し、一体的利用を考える。
- 設 計
  1. 通路を確保し、見通しをきかせる。
  2. 児童公園部分を確保し、遊具を整備する。
  3. ケヤキ、ナンキンハゼ→移植。サクラ伐採。ヤナギ植えかえ。



## 東新橋——すすきはら橋

### (現況・指摘事項)

- 市民会館に隣接しているながら、全く分断されている。
- クルマイスのアプローチは緊急に必要。
- 中島川畔で唯一のポカンとあいた空間、ある意味で重要な存在。
- 現況のイチヨウは樹勢が弱い。
- 老人のゲートボール練習場になっている。

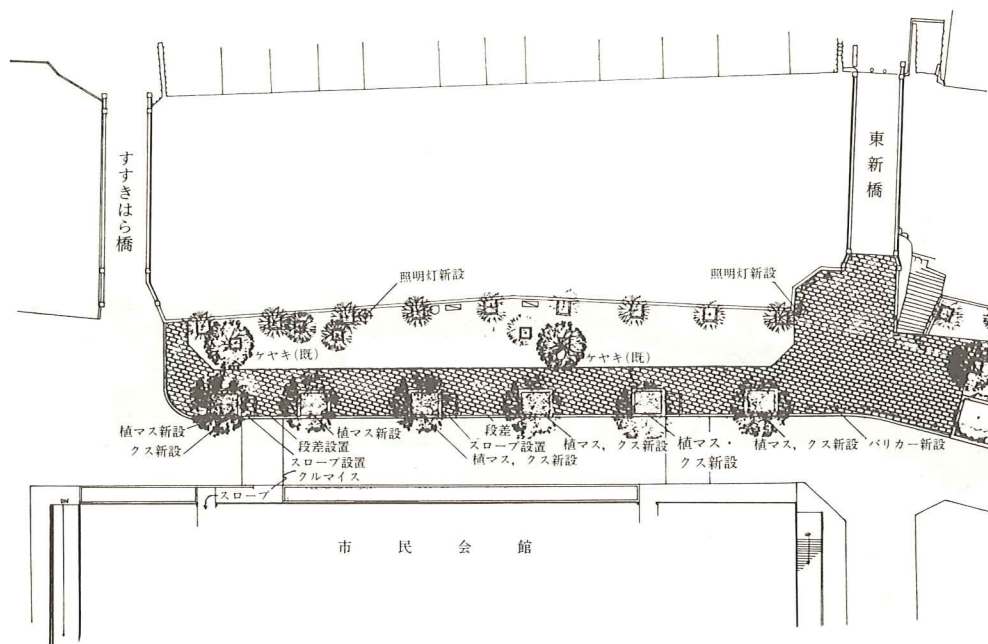
### (計 画)

#### ○基本方針

1. ポカンと空いた価値をそのまま生かす。車道部と一体に使えるようにすれば、大きい広場が出来る。
2. 将来、市民会館の入口をこちら側に付け、裏正面とする含みをもたせる。
3. 朝市、街路市の場として考える。  
クルマアプローチよし、市民会館横の広い道路と一体にすれば20店舗ぐらい配置可能。

#### ○設 計

1. イチヨウは全部移植。  
あとにクスの巨木をうえる。  
市民会館のMASSに対して、クスの存在が中島川をひきたたせる。  
プラタナス、マサキは伐採。
2. 東新橋前の車止めを道路側に移設し、バリカーを設置。(取りはずし可)  
これによっておくんちの山車がまわることの出来る広場が生まれる。



5. 住民参加の公園管理システムの提案

1) 長崎市における公園管理の現状

中島川公園の管理が不十分であるという指摘は、川沿い住民を始めとして各方面からされているが、市公園課へのヒアリングでは、実態として現状以上の管理は相当困難なようである。

しかし、公園の生命は建設段階よりむしろ維持管理段階がどうであるかにかかっており、いかに秀れた建設をしても、管理がこれにともなわなければ意味がない。

長崎市公園課の現状をみるに<sup>41)</sup>、中島川公園の管理に増員等を必要とする以前に、なさねばならぬ事項が山積していることがわかる。すなわち、現体制を拡充していく過程において、行政順位として中島川公園の維持管理に順番がまわってくるのは相当遅れると見なければなるまい。

この点を把握することなく、現行の中島川公園の管理実態を市当局の怠慢によると一方的にキメつけてはいけない。

(注1)

長崎市公園課の公園管理体制 (1979)	
○現業職員	43名
○公園数	159ヶ所
○チビッコ広場	200ヶ所
○他に街路樹その他	
○業務分担状況	
稲 佐 山	6名 (はりつき)
運 動 施 設	6名
白 鳥 苗 圃	4名
立 山 公 園	4名
平 和 公 園	4名
W C	2名
ゴ ミ	1名
動 物 飼 育	1名
公 園 巡 回	10名 (2班×5名)
大工, ペンキ	5名 (1班)

2) 住民参加方式の追求

一方、公園管理に関しては、すでに古くから「住民参加方式」の管理が全国各地で進められており、長崎においても若干の経験蓄積がある。<sup>42)</sup>

また、中島川市民大清掃や、市民がコイを放ったり、コイに餌をやる行為も、住民参加の公園管理の一例と見てよい。

さらに、住民参加方式の公園管理には、次のような利点があると考えられる。

(注2)

<p>長崎市における住民参加による公園管理の事例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○モデル衛生協議会 週1回～月1～2回公園の清掃。補助金あり。 ゴミ収集は市。</li> <li>○老人クラブ補助事業 (老人福祉課) 生きがい対策 月額3,000円/1クラブ</li> <li>○県庁前フラワーベッド (国道上) 八重種へ管理委託 (県)</li> </ul>
---

1. 住民自身が管理に参加することによって、格段の愛着をもち、キメ細かい管理が実現しうること。
2. 管理作業が住民に新しい生きがいを与えること。  
(とくに老年層住民に対して)
3. 管理作業を通じて、近隣住民間あるいは利用者と住民との間の対話が生まれ、お互いに大事にする慣習が生れること。

川沿い住民へのアンケート調査 (1980, 1) によれば、中島川に直接面して居住する住民からの回答72件中80%が「住民参加方式の公園管理」に対して「賛成」であり、うち25人もの人が「協力」を申し出ておられるのは心強い。

すなわち、川沿い住民は、中島川公園を公共物であると同時に自分たちの庭として、自ら積極的に管理する意欲に燃えているのである。さらに古賀地区の造園業の方々も専門家としての参加を申出ておられる。

このエネルギーを100%発揮してもらうことが中島川公園の新しいあり方を追求するなかで最も重要なポ

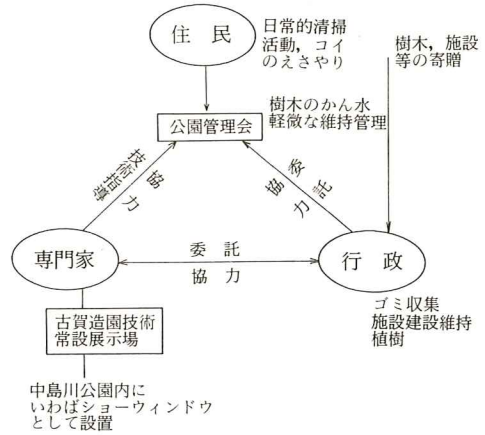
公園の愛護育成及び管理に関する覚書 (神戸市)	
公園を真に市民のものとし、健全なコミュニティの発展育成の場とするため、神戸市(以下「甲」という)と一公園管理会(以下「乙」という)との間に一公園の愛護育成及び管理に関し、次のとおり協定す。	
第1条	乙の目的
第2条	乙の活動
第3条	甲の援助
第4条	報告
第5条	権利義務の譲渡
第6条	助言
第7条	有効期間
第8条	協定の解除
第9条	疑義の解明

イントとなろう。

住民参加方式の事例として、神戸市の例をみると、各地に「公園管理会」を設置し、これと市が協定を結び管理委託費を支出する仕組みとなっている。

ただ、住民参加方式には当然限界があり、軽微な管理以上のことを要求することは出来ない。

したがって、より専門的な管理システムが必要であり、行政とリンクさせて役割分担を明確にし一体系的な管理体制をつくりあげなければならない。



中島川公園の維持管理システムの提案

**公園管理会について（神戸市）**  
 (目的)  
 1. 公園管理会は次の目的をもって作られるもので、善意と愛情ある市民の皆さんと市とが一体となって公園を管理しようとする皆さんの組織です。  
 (1) 公園を愛護し子供の安全な遊び場とする。  
 (2) 市民のレクリエーションの場とする。  
 (3) 地域活動の場とする。  
 (4) 健全なコミュニティの育成の場として利用する。  
 (お願いすること)  
 2. この組織に市から次のことをお願いすることになります。  
 (1) 公園内の清掃と除草  
 (2) 簡単な整地  
 (3) 照明灯の切れたときの球の交換などの小修理  
 (4) 旱天や、新植のときの樹木へのかん水  
 (5) その他  
 (必要経費)  
 3. 市は先に述べた仕事をさせていただくための費用として公園の面積、遊び器具の数などから算出して4月と10月に支払います。  
 (期間)  
 4. これからのこと（内容）について、一年ごとに協議して約束することになります。

**公園管理委託費算出基準（神戸市）（年額）**

（種別）	1公園担当	2	3	4	5以上
公園数割	30,000円	50千円	70千円	90千円	120千円
面積割					
300㎡以下	301~500	501~1,000	1,001~2,000	2,001~4,000	
10,000円	35千円	40千円	50千円	65千円	
4,001~6,000	6,001~8,000	8,001~10,000	10,001~15,000		
75千円	85千円	95千円	110千円		
15,001~20,000	20,001㎡以上				
125千円	140千円				
施設割	照明灯、遊具等1基5,000円、その他				
その他	適宜定める。				

6. 朝市および街路市の提案

1) 街路市実現への展望

中島川一帯が、長崎市民の新しい“ひろば”として再生するとき、街路市の実現はひとつの大きいモーメントとなりうる。

中島川には街路市に関して、次のようなポテンシャルがある。

- (1) かつて、賑橋～中央橋に朝市があったこと。
- (2) 現在も長久橋一帯および築町市場付近に朝市に近い形態の街路商人の営業がみられること。
- (3) 賑橋付近からの移転商人を中心とする通称「青空市場」（諏訪町）の存在。

同青空市場は毎朝4：30頃から開いており、近在農家よりの直接出荷が行われているが、取扱総量が少いため早朝は仲買人の買付けでほとんど片付いてしまっている。それでも一般買物客を対象とする、より小規模な出店もあり、朝市の雰囲気を残している。

同市場の理事者ヒアリングによれば、中島川への進出は大いに乗気であるが、現在は食品衛生法、道路交通法その他の制約があまりに多いため困難があるとのことであった。

- (4) 中島川まつりにおけるバザールの盛況の実績。

この場合、出店者には200円/日の出店諸雑費を実行委員会に納めることと、あとの川そうじ参加が義務づけられている。出店はプロ、アマを問わないが、市価より安いのが恒例となっている。また産地直送の野菜市や鮮魚市（中島川市民天国で実現）の実績



もある。

以上より、街路市の実現には一定の可能性があることは明らかである。同時に、実施の主体の明確化、営業のルール、法規的制約その他実現のために相当の努力が必要であると思われる。

2) 中島川街路市への提案—高知市の街路市方式で

街路市のあり方について、各地の実情を調査した結果、最も成功している事例として、高知市の街路市に学ぶことが非常に多いと感じた。

有名な高知の街路市の発生は江戸期以前、一説に1,400年代と言われており、以来今日まで連続と引続がれている。(1690年元禄時代には確実に行われている)

現在の運営責任は高知市商工観光課におかれていて市の直接事業となっている点に大きい特徴がある。

市には次の4つの組合がある。

- 生産者組合
- 商業協同組合
- 移動商業組合
- 城南商業組合(古物商)



高知市日曜日

●街路市にかかる道路占用料

	単 位	街路市	占用料
定時	占用面積 1㎡に付 1ヶ月	日曜日	280円
		その他	200
臨時	"	日曜日	150
		その他	100

●高知市道路占用規制 第5章 街路市

(占用面積) —申請者1世帯について1店舗とし、その延長は3メートル以内とする。ただし、市長において特に必要があると認めた場合はこの限りでない。

高知市街路市出店業種構成(S52)

		日	火	木	金	土	計
1	農産物	344	49	57	52	13	515
2	植木	47	1		1		49
3	青果	37	27	25	24	6	119
4	雑貨	28	4	4	5		41
5	苗木	23					23
6	衣料品	22	10	7	6	1	46
7	花卉	18	3	6	5	1	33
8	古物	14					14
9	庭石	12					12
10	金物	10					10
11	盆栽	18					18
12	菓 子	7	3	1	3	2	16
13	海産物	9	3	2	4	1	19
14	履 物	7	2	2	3	1	15
15	茶	6	3	3	3		15
16	玉 子	5	3	3	3	2	16
17	金 魚	3	2	2	2		9
18	漬 物	4	2	2	3		11
19	打 刃 物	3	1				4
20	にわとり	3					3
21	鯉	2					2
22	金 網	2					2
23	さ か き	2	1	1	1	1	6
24	味 噌	2	1	1	1		5
25	焼 鳥	2		1	1		4
26	玩 具	2					2
27	小 鳥	2					2
28	化粧品	1	1	1	1	1	5
29	小 間 物	1	1	1	1		4
30	貝 類	1	1	1	1		4
31	ご ざ り	1	1	1	1		4
32	昆 布	1	1	1	1		4
33	袋 物	1					1
34	自転車部品	1					1
35	め が ね	1	1				2
36	種 苗	1		1			2
37	薬 草	1					1
38	植 木 鉢	1					1
39	う ず ら	1					1
40	サンゴ礁	1					1
41	ヤ ス リ	1					1
42	鋸	1					1
43	乾 物	1					1
44	花 苗	1					1
45	洋 傘	1					1
46	植木肥料	1					1
47	心 太			1			1
48	陶 器	1	1	1	1		4
49	こんにゃく	1					1
	計	655	122	125	123	29	1,054

(出店時間) 一日の出時刻から日没時刻1時間前とする。

街路市占用者が占用当日午前9時を過ぎても、なお出店しない場合は、その権利を放棄したものとみなし、その日に限り市長は、他の申請者にその占用を許可することができる。

#### 7. モール、遊歩道づくりの全国的動向にみる 新しい都市計画思潮の流れ

1959年、北アメリカ、ミシガン州カラマズーに建設された都市内歩行者空間「カラマズー・モール」は、世界の都市計画思潮に衝撃的な影響を与えた。

モータリゼーションの進行とともに、都市の郊外化が進み、同時に都心の荒廃が進むことに悩んでいた各都市は、モールづくりが、都心再興のための起死回生の妙薬であることを知り、真剣な検討を始めた。

近刊の「歩行者空間の計画と運営」(鹿島出版会1979原著名 FOR PEDESTRIANS ONLY—Planning, Design, and Management of Traffic-Free Zones by R. Brambilla, G. Longo) には、北アメリカに存在する70余の都心モールや、ヨーロッパの代表的な10都市の例—アムステルダム、ポローニア、ストックホルム、ウィーンその他—が紹介されている。

また、OECDの報告書「歩行者のための街路」(1974)でも西ドイツの32都市のモールが紹介されている。

これらの海外の状況は当然わが国にも波及し、旭川の平和通り、横浜の伊勢佐木モールが実現した。さらに現在各都市で実現にむけての検討が進められているときく。

このように短期間に一つの計画思潮が全世界に波及したについては、当然その背景に、その実現を望む状況が十分成熟していたことがあろう。

つまりは、

- (1) モータリゼーションの波に翻ろうされて自らを見失いつつあった市民が、主体性の奪還への要求を強めていたこと。
- (2) そのなかで、歩行者街路の重要性が、学校、病院、保育所、その他の社会施設の重要性に等しいことが認識され始めたこと。
- (3) そして、「実現」に踏み切るだけの経済的メリットがそこに存在したこと。

である。

なかでも、第3の経済的要因は反対者を説得するうえで有効であり、それゆえわが国でこれまで実現し、

また計画中のモールの大半は、商店街の中央通りであるか(旭川、横浜)、あるいは観光地の場合(倉敷)にすぎない。

しかし、すでに欧米の事例が物語っているように、モールづくりは、目先の経済的メリットだけでは評価しきれぬところの、「都市の再生」という大きい目的を実現するためのテコとして理解すべきであろう。

それは、都市に“ひろば”の復活を求める、抑えたい市民の要求である。

かつてのギリシャの町の中心には必ずアゴラと呼ばれる“ひろば”があった。人びとは一日に一度は必ずアゴラに出かけて多くの人に会った。アゴラは市場であり、議場であり、社交の場であり、祭りや踊りのための広場であったという。

ヨーロッパの古い都市に、プラザとかピアッツァと呼ばれる広場があるのは、この伝統を受けつぐものであり、それは現代の最新設計のニュータウンにも見事にうけつがれている。

つまり、欧米の都市におけるモールづくりは、現代のアゴラづくりであったといえよう。

これにひきかえ、わが国の場合、都市の“ひろば”が明確なかたちを形成しなかったのは、ヨーロッパ的な意味での“市民”の発生が遅れたからに他ならない。

そのなかで、長崎こそは、江戸期を通じて、限定された内容ではあるが「町人自治」の伝統を培ってきた地である。

ここに明確なかたちでの“ひろば”が存在したかどうかは歴史的にはまだ実証されていないが、少なくとも類似の空間が存在し得た可能性は多分にある。

それが中島川畔であったか、光永寺であったか、あるいは諏訪神社であったか、きわめて興味深いことではあるが、少なくとも、市の中心部を流れ下る中島川と石橋群の一角が、そのような“ひろば”的空間としての機能の一部をはたしていたことは十分推測しうる。

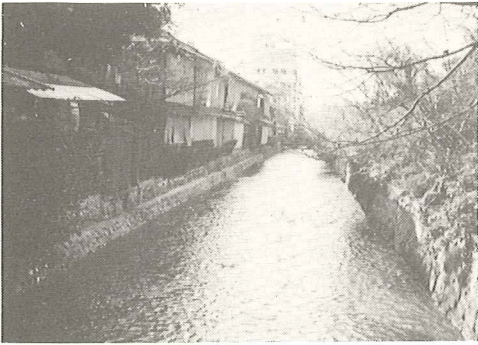
長崎にとって「中島川遊歩道」の実現は、まさに都市としての伝統を今日に生かす道に他ならないといえよう。



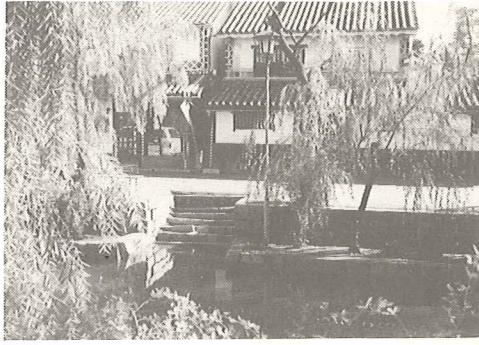
横浜市伊勢佐木モール



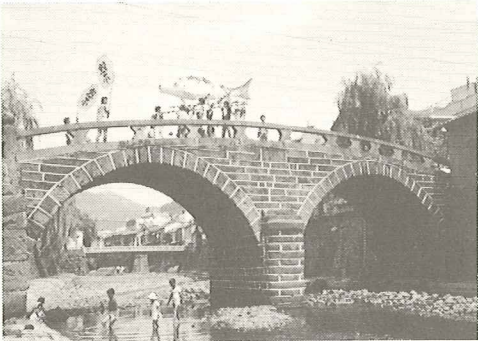
岡山市西川緑道公園



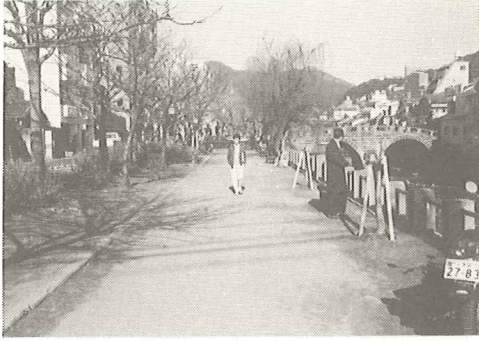
京都祇園新橋



倉敷市美観地区



中島川まつり風景（眼鏡橋）



中島川袋町橋—眼鏡橋間



中島川まつり風景（魚市橋—東新橋間）



中島川まつり風景（魚市橋—東新橋間）