

# 「初動期の門司港地区のまちづくり活動と都市デザイン」

大久保 裕 文

東亜大学 芸術学部 アート・デザイン学科  
ok-hiro-ok@toua-u.ac.jp

## <要 旨>

九州最北端の街、門司港地区の南に位置する門司港レトロ地区は、現在では、国内外から年間200万人を集客する都市型観光地となった。しかし、昭和40年代には、港湾機能の停滞により街の衰退が見られるようになった。このため地域振興を目的に昭和60年に、任意のまちづくりの会が創設され、外部アドバイザーの参加が行われた。まちづくりの会は、歴史的建築物の発掘や自然環境の見直しを行い、門司港地区の市民構想案を提案した。30年以上も前、初動期のまちづくりの会が果たした役割と都市デザインへの参加のあり方に加え、これを支援した外部アドバイザーの活動は先駆的であり、今日の都市型観光地形成への下支えとなった。

キーワード：門司港地区、都市デザイン、都市景観、まちづくり、アドボカシープランナー

## 1. はじめに

明治が始まった150年前の1868年（明治元年）、武家が国を治めていた江戸時代が終わり、港町を拠点に情報、技術、文化の移入と交流が国策として始まった。1800年代の末には、いくつかの都市が国の重要港湾指定を受け、近代港湾都市として整備され、日本の近代化を支えた。近代国家の原動力は工業化であり、港湾都市の多くが臨海部に工場や倉庫を造り、1世紀にわたり重工業化を推進した。やがて、1970年代以降、アジアNIEs等（注1）での工業化の進展により、先進諸国の沿岸部での工場や倉庫群が撤退し、都市機能の多様化に対応した土地利用の転換が行われた。こうして生まれたのが都市の沿岸部に展開するウォーターフロント開発である。日本では1962年（S37）の国策ともいえる全国総合開発計画（注2）による社会資本整備を進める一方で、1980年代から

の「地方の時代」（注3）に代表される市民意識の高まりと共に、生活者からのまちづくり運動が見られるようになった。

本稿の対象とする九州最北端の街、門司港地区（注4）は正にこの時期、1965年代以降、臨海部の工場や倉庫の移転、港湾機能の停滞で地域経済の衰退が進む中、地域振興を目的として1985年（S60）に「もじまちづくり21世紀の会」（以下、「まちづくりの会」）が発足した。筆者は、この会の依頼で設立後間もない時期の2年間に外部まちづくりアドバイザーとして80回の勉強会を指導し、初動期の門司港地区の市民構想案づくりに携わった。その後、1994年（H6）に北九州市都市景観条例策定のための都市計画コンサルタントの技術士（注5）として、門司港地区都市景観整備地区の景観デザインの計画調査を担当した。

「まちづくりの会」の発足以来、既に33年が

経過した現在、門司港地区の初動期の「まちづくりの会」が果たした役割と都市デザインへの参加のあり方及び外部まちづくりアドバイザーの役割について考察する。

## 2. 門司港地区とまちづくり活動

### 1) 門司港地区の経緯

門司港地区は、100万都市、北九州市の最北端にある九州と本州を分かつ関門海峡を北に持つ人口1万ほどの街である。地区は、海、山の自然と3世紀以来の歴史を有する和布刈（めかり）神社からJR門司港駅周辺の南北2Km、東西0.5Kmの約100haの区域である。130年ほど前の海辺は、砂浜と塩田の寒村であったが、その立地性から国家により港湾都市となり併せて鉄道敷設の基点となり、やがて今日の都市型観光地となった。街の急激な発展は、1889年（M22）の特別輸出港の公布から始まり、1890年（M23）には九州を代表する石炭の積出港として現在の第一船だまりの築港が行われ、翌1891年（M24）には鉄道駅が開業する。1899年（M32）には一般開港場ともなり、大陸への航路を持つ港湾都市として駅につながる棧橋通りには商船会社や銀行等、多くの建物が造られていった。こうした活気ある時代は半世紀ほど続いたが、1970年代以降、我が国ではアジアNIEs等の工業化の進展により、港湾機能の停滞による業務施設の撤退とあいまって門司港地区も同様に経済的衰退が見られるようになった。

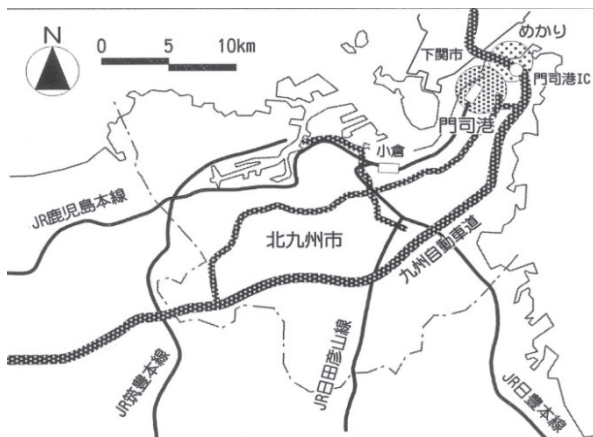


図-1 門司港地区の位置

### 2) まちづくり活動

1977年（S52）策定の第3次全国総合開発計画（3全総）での定住構想や1979年（S54）の統一地方選挙での"地方の時代"への期待に加えて、1987年（S62）の第4次全国総合開発計画（4全総）の交流ネットワーク構想は、多く



図-2 西海岸整備構想（当初の第一船だまり残存案）  
1987年（S62）「まちづくりの会」作成

の地方都市に受け入れられ、これと呼応して"まちづくり"の用語も1980年代から広く使用されるようになった。門司港地区もこうした流れに乗るように1985年（S60）に地域住民や企業等による地域振興を目的とした100人ほどの「まちづくりの会」が発足し、イベントなど様々な取り組みが始まった。特に、1987年（S62）には筆者と「まちづくりの会」の主だった会員で、地図を片手に"街歩き"や泊りがけでの"将来の街の姿図づくり"等を行い、同年、西海岸整備構想を作成した。この案は、明治時代の歴史の継承を目的とした第一船だまり残存案（図-2）で、当時の市議会では埋め立てをすることが議決されていたため、市案への反対表明と受け止められた。その後、地域振興を優先する考えから余儀なく市の議決に沿った埋め立て案を作成し、公表するに到った。しかし、その1年後、市案は、第一船だまり残存案を採択し、「まちづくりの会」の意向が受け入れられ、第一船だまりを残存した現在のレトロ構想として新たに計画された。「まちづくりの会」での"街歩き"や"将来の街の姿図づくり"

表-1 まちづくり活動の経緯

○門司港関連景観施策 □「門司まちづくり21世紀の会」の活動 ●大久保が関わった活動等

年 (S・H)	北九州市等の景観行政等	門司港レトロ地区の状況	市民によるまちづくり団体の活動
1979 S54		・市案 門司港西海岸地区整備計画 (第1船だまり埋め立て案)	<1963年 S38「門司港発展期成会」発足>
1980 S55	・北九州市都市景観審議会設置		
1981 S56	・都市景観審議会1次答申		
1982 S57	・都市景観審議会最終答申		
1983 S58	●まち並みデザイン委員会設置 ・都市景観ガイドライン策定		・「門司港駅保存会」発足(1914年建築)
1984 S59	●北九州市都市景観条例公布		
1985 S60			□「門司まちづくり21世紀の会」発足 ・「門司の躍進を考える会」発足
1986 S61	○核構通り景観整備地区指定 (沿道型) 市域で4地区指定		
1987 S62	<4全総>		●事業委員会制確立 ●まちづくりニュース発刊 (門司まちづくり21世紀の会) ●西海岸整備構想市へ提案 (市の案の変更提案) ●旧門司三井倶楽部保存要望 (1921年建築)
1988 S63		・市案 第1船だまり水面残存案に変更 ・レトロ第1期事業 (S63~H6) ・門司港駅 国の重要文化財指定 (1914年建築) ・自治省「門司港レトロめぐり海峡めぐり推進事業」承認 ・市「門司港・レトロ・まちづくり事業基本計画案」発表	
1989 H元	・北九州市ルネッサンス構想策定 ・景観アドバイザー制度創設		・民間11社「門司港開発準備会」発足
1990 H2	・都市景観整備地区 指定 (1地区)	・レトロ地区基本デザイン決定 ・旧門司三井倶楽部 国の重要文化財指定 (1921年建築)	
1991 H3	・都市美デザイン室設置 ●<都市環境デザイン会議設立・全国>	第1期	
1992 H4	<カールルネッサンス 北九州策定 <都市計画法の改正で都市マスを規定>		・「門司みなと商店街振興組合」発足
1993 H5	・都市の色彩賞創設 ・北九州市都市景観形成基本計画策定	・門司港駅前レトロ広場完成 ・はね橋「ブルーウィング門司」開通	
1994 H6	●門司港地区景観検討調査 ●景観アンケート調査 (第1回)	・マンション景観訴訟起こる	・「門司の景観を考える女性の会」発足 ●海峽シンポジウム (21世紀の会・都市環境デザイン会議主催)
1995 H7	・都市景観整備地区指定 (追加変更2地区)	・レトロ地区グランドオープン ・マンション景観訴訟和解	□まちづくり8団体「門司まちづくりネットワーク」結成 □官民「門司港レトロ倶楽部」発足
1996 H8	○門司港景観整備地区指定 (6区域)		
1997 H9		・レトロ第2期事業 (H9~H13)	
1998 H10	<5全総> <特定非営利活動促進法 NPO法制定>	・門司港ホテル開業 ・観光物産館開業	
1999 H11	<2004年 景観法制定>	・商業施設 海峡プラザ開業 ・レトロ展望室開設 (31階)	●景観アンケート調査 (第2回) <2004年 門司まちづくり21世紀の会、NPO法人となる>

注：全国総合開発計画 (1962年 S37)、2全総 (1969年 S44)、3全総 (1977年 S52)、4全総 (1987年 S62)、5全総 (1998年 H10)、国土形成計画 (2008年 H20)

は、今日では多用されているワークショップ方式 (注6) であり、こうした活動を通して地域住民の理解は深まった。特に、1/2,500の地形図でのスケール把握と総合計画図としてのマスタープラン作成作業は、街を俯瞰する都市デザインの取り組みへとつながり、地域の歴史的な建築物や自然環境の見直しは、地域資産の保全意識の醸成へと発展し、街の歴史と自然環境が共有の財産であることの共通認識も生まれた。このような活動学習によって、その後の都市計画マスタープラン (注7) や各種の街の構想を容易に受け入れる下地ができあがった。

### 3) 門司港レトロ地区

「門司港レトロ地区」は、門司港地区の南に位置し、第一船だまりを含む約20haほどのエリアである。当時の自治省の「ふるさとづくり特別対策事業」の活用により、1988年 (S63) 12月には「門司港レトロめぐり海峡めぐり推進事業」と名付けられた構想が国の承認を得、1994年度 (H6) まで第1期整備として事業が行われ、保存活用を図る第一船だまり地区を中心とした現在の「門司港レトロ地区」の整備が進められた。この構想は、街に点在する港まちの歴史を物語る各種の建築物の再生と整備、海と山の自然の豊富な海峡プロムナードの形成

をベースに都市型観光拠点の基盤整備を進めるものである。その後も引き続き整備が行われ、門司港地区内に現存する20棟ほどの明治後期から昭和中期 (注8) に造られた港湾都市時代のレトロ建築 (注9) の再生と活用整備が進められた。門司港レトロ地区では一部行政主導の上物整備、レトロ推進事業を拠り所としたホテル、観光物産館、複合商業施設、高層マン



写真-1 門司港の航空写真 九州市提供

ションの31階の展望室等が整備され、現在に到るまで整備が進んでいる。

今では門司港レトロ地区だけで北九州市の人口の2倍を超える年間集客、200万人を超える都市型観光地として知られるようになった。



写真－2 高層マンションとホテル 2018年撮影



写真－3 旧大阪商船 2018年撮影



写真－4 旧門司税関 2018年撮影



写真－5 第一船だまり周りの商業施設 2018年撮影



写真－6 整備前 門司港第一船だまり 1987年 筆者撮影

国外からも多くの観光客が、海と山の自然の中に、憩いや潤いや、レトロの建築が持つ懐かしさに魅かれて来訪する。今や、「九州の入口、海峡の歴史とロマンを楽しむ港町」に生まれ変わった（写真－2～7）。

### 3. 都市デザインと都市の景観

#### 1) 都市デザイン

日本では、都市デザインの用語は、アーバンデザインの訳として使用され、都市の物的な環境整備を行う土地利用、交通体系、施設配置等



写真－7 整備後 門司港第一船だまり 1999年 筆者撮影

を総合化する計画設計技術として位置づけされる。都市デザインの普及は、1965年代頃から大学の都市工学科や建築学科等で教育が行われるようになり、同時に実務の都市計画分野で展開されていった。1970年代当初は、都市の総合計画（注10）やニュータウン計画等で、総合計画図としてのマスタープランとなる都市デザインの必要性が求められた。今日では、都市を形づくる分野を都市デザインといい、市街地計画、都心部計画、都市景観、歩行者空間等の計画や設計をその対象としている（図－3・

## 都市をデザインする分野 Urban Design

- 市街地計画……住まいづくり  
City Planning
- 都心部計画……中心部の再編  
City center planning
- 都市景観 ……まち並みづくり  
Townscape Design
- 歩行者空間……散策路づくり  
Promenade Design
- 歴史活用 ……遺跡や古い建物の復元  
Heritage Design
- 自然地計画……公園、親水護岸づくり  
Natural Design

図-3 都市デザインの対象

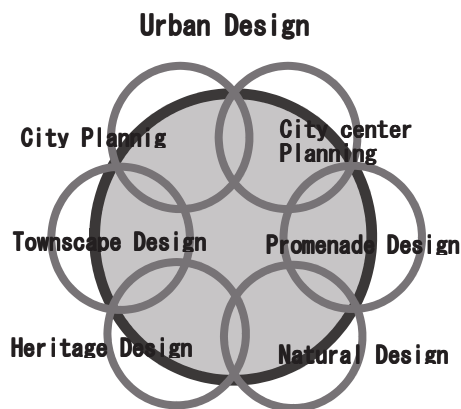


図-4 都市デザインの領域

図-4)。

他方、地域住民の立場からすれば、都市全体のデザインや都市像は把握しがたい面もあるものの身近な小学校区や中学校区を対象として、街の将来の姿を考えることは成熟した市民社会の中から当然のこととして起こってきた。このため1992年(H4)の都市計画法に「都市計画マスタープラン」として住民参加による都市づくりが制度化された。門司港地区の都市デザインは、海と山の自然環境を基調とし、そこに歴史的な建築物の活用を図る計画論の展開であり、その過程で地域住民の意向を介在させ、行政との協同によって誇りの持てる地区づくりを進めるものである。

門司港地区の街の将来像を「まちづくりの会」の会員と共に論議した1987年(S62)は、市街地の再生や都市の絵姿や歩行者目線での街のありように加え、門司港地区が持つ自然と

歴史について街を俯瞰する観点から、全国的にも早い時期に住民による都市デザインへのまちづくりが進められた。こうした取り組みに弾みをつけるため1994年(H6)には、関門地域を対象に都市デザインの専門家(注11)による公開シンポジウム「海峡都市の文化を語る」が行われ、「まちづくりの会」の会員と共に都市デザインのあり方が論議された。

## 2) 都市の景観

北九州市では、1974年(S49)策定の「北九州市総合計画」(注12)以来、一貫して「都市の景観」を都市整備の主要施策の一つとして様々な計画を進め、1984年(S59)に政令都市では全国で3番目に都市景観条例を公布し、1986年(S61)に都市景観整備地区4地区のうちの1つに門司港地区を指定した。都市の景観は、街の顔(イメージ)を有するため1985年代以降、多くの都市で都市景観条例が作られた。この景観条例は罰則のない、お願い条例であることから2004年(H16)に「景観法」(注13)が創設され、本格的に都市の顔としての景観形成が、実効性と法的強制力を持つこととなった。今日では、都市や地区の景観は、住民共有の財産として日本の多くの都市で様々な景観向上の取り組みが行われている。門司港地区の景観条例が制定されて既に32年が経ち、景観が都市の財産であることが地域住民に広く知られるようになった。景観は、その都市の市民の個性の表れであり、市民が親しみや美しさを感じ、そして都市に誇りを持つことが、健全な都市の姿として、その表出が重要と言えるからである。都市の景観の創出は、都市の全体から地区へ、地区から街区へと段階的な展開もある。あるいは、住民の身近なスケールでの景観との関わり方、たとえば看板や樹木の扱い、夜間と昼間の照明景観のあり方、個別の建築物の色彩等への関わり方も挙げられる。しかし、最も大切なことは、都市や地区や街区にふさわしい都市の景観は、都市財産であり、都市の誇りとなり、それこそが市民の理解につながる。そのためには市民の多様な計画参加が極めて重要となる。

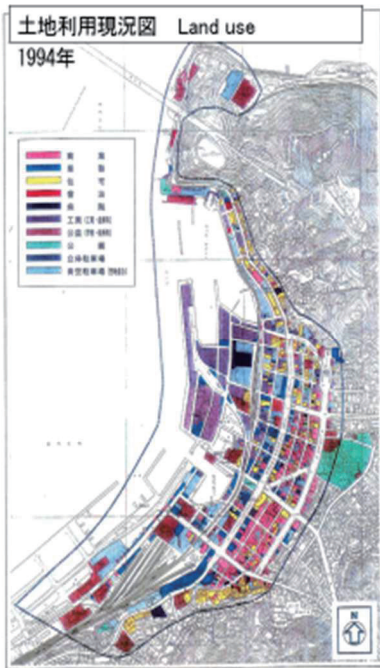


図-5 土地利用現況 筆者作成



図-6 建物立地現況 筆者作成

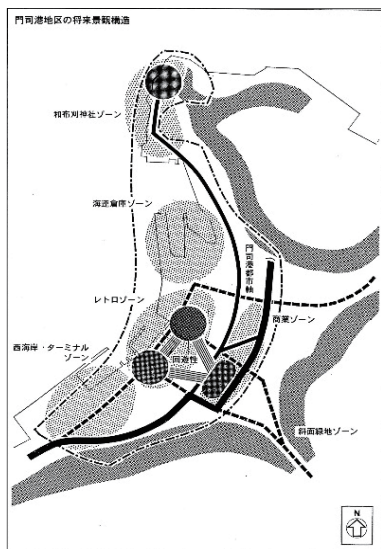


図-7 将来の景観構造 筆者作成

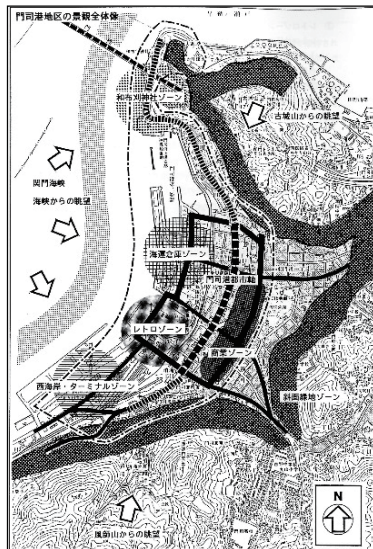


図-8 景観全体像 筆者作成

今から 85 年も前の 1933 年 (S8)、CIAM (近代建築国際会議) の「ラ・サラ宣言」(注 14) では都市の機能は、「住居」、「余暇」、「労働」、「交通」の 4 つを挙げたが、今日では人の心を動かす機能を持つ「景観」を加えることも可能といえる。

#### 4. まとめ

##### ①「まちづくりの会」が果たした役割

今から 33 年前の 1985 年 (S60) に発足した「まちづくりの会」は、外部アドバイザーの参画を

得て 1/2,500 の地形図に「将来の街の姿図」を描き、門司港の西海岸整備構想を立案した。その構想は、その後の市の施策と現在の門司港地区の都市型観光地形成へ少なからず影響を与えたと考えられる。当時は、行政計画での街の絵となるマスタープランの活用は少なく、市の総合計画は文言が主流で「都市計画マスタープラン」のような街の構想図がないことが通常であった。「まちづくりの会」の門司港地区のマスタープラン的な西海岸整備構想の提案は、初めて将来像を示した「まちづくりの会」が果たした役割は大きいといえる。

##### ②都市デザインの参加のあり方

都市デザインの対象は、既に見たように市街地計画、都心部計画、都市景観、歩行者空間等があるが、門司港地区では街の特性から「まちづくりの会」では 1986 年 (S61) の都市景観整備地区指定以来、景観の表出について検討されてきた。都市の景観づくりは、多くは専門家が計画し、行政施策として周知、活用される領域であるが、「まちづくりの会」の外部アドバイザーと共に取り組んだ活動は、

「街歩き」を通して歩行者目線から明治、大正、昭和中期の建築物の発掘を行い、街の資源と、これを拠り所として景観づくりの活動が進められた。こうした即地的な活動は、その後の景観条例の円滑な受皿となり、「まちづくりの会」が行った都市デザインへの参加あり方は、先駆的な意味があったといえる。

##### ③外部まちづくりアドバイザーの役割

「まちづくりの会」の活動を支援した外部まちづくりアドバイザーは、近年知られるようになったアドボカシープランナー(注 15)とし

て、地域住民にまちづくりの活動視点と活動の方法を示す役割を担った。それは、フィールドワークでの街の資源としての歴史的な建築物の見直しと評価を与えたこと、街を俯瞰する"将来の街の姿図づくり"でのアーバンデザインの展開を行ったこと等を通して「まちづくりの会」の活動学習の支援者となった。

門司港地区は、初動期のまちづくり活動により地区のあり方が模索され、地域に根ざしたアドボカシープランナーの支援により、全国的にも早い時期に都市デザインとしての都市景観の重要性が住民に理解された。門司港レトロ地区を中核とした都市型観光地は、地域資源の有効な活用やこれを題材とした新たな魅力付けにあるが、地域住民の主体的で継続的な参加と行政や専門家の参加が極めて重要であることが分かった。今後の門司港地区は、地域住民の主体性と継続性のあるまちづくり活動を通して、意図された都市デザインがやがて海と山の自然環境を基調とした風景になるような展開が求められている。これらは年間 200 万人を迎える都市型観光地形成の今日的課題でもある。

#### 追記

本論文は、2017 年 3 月 22 日に筆者が、韓国釜山大学校建築学部で行った都市デザインの講演と韓国建築学会依頼論文を元にして新に全面的な書き替えを行ったものである。

#### 【補注】

- 注 1 NIEs 等：Newly Industrializing Economies 新興工業経済地域等
- 注 2 全国総合開発計画：国土総合開発法による計画で、第 1 次全国総合開発計画（1 全総）とも言われる。
- 注 3 地方の時代：地方自治体の自主的分権制による政策運営を唱え、統一地方選挙の前年、1978 年頃から使用された用語。
- 注 4 門司港地区：本稿では門司港地区と門司港レトロ地区を使い分けている。門司港レトロ地区の名称は、1988 年（S63）12 月に「門司港レトロめぐり海峡めぐり推

進事業」が採択された以降の使用。

- 注 5 技術士：技術士法に定められた資格者建設部門の都市及び地方計画の分野
- 注 6 ワークショップ方式：都市計画の分野では、住民参加による街歩きや街の将来像づくりに住民自らが参加するボトム・アップの方式で、改正都市計画法が施行された 1992 年（H4）頃から活用された。
- 注 7 都市計画マスタープラン：1992 年（H4）の都市計画法の改正で規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」をいう。地域住民参加による地区の将来像づくりを目的とする。
- 注 8 明治後期から昭和中期：1900 年前後からその後の 40 年ほどの間
- 注 9 レトロ建築：回想、回顧的な建築物で、概して明治、大正、昭和初期頃までの建物をいう。
- 注 10 都市の総合計画：地方自治法に準拠した「市町村の基本構想」。2011 年にこの条項は削除され、基本構想の作成は、地方自治体の判断に委ねられた。
- 注 11 都市デザインの専門家：1991 年に設立された都市環境デザイン会議会員をさす。東京に本部を置く日本学術会議協力学術研究団体で、都市計画、造園設計等の都市環境デザインの専門家。筆者も会員で、当時、全国会員参加のシンポジウムを誘致、統括する立場にあった。
- 注 12 北九州市総合計画：地方自治法に準拠した「市町村の基本構想」
- 注 13 景観法：2004 年公布の景観に関する法律。良好な景観を国民共有の資産と認め、整備と保全を図る法律。
- 注 14 CIAM の（近代建築国際会議）「ラ・サラ宣言」：1928 年に設立された建築家の国際的な連合組織。「ラ・サラ宣言」で唱えられた 4 つの都市機能で 1933 年に提唱した。
- 注 15 アドボカシープランナー：住民側の立場から計画提案や活動の助言を行う専門技術者。

