

## 福岡アジア都市研究所第2回都市セミナー

### シンポジウム

#### 「福岡の都市型風景街道の魅力を探る」

2010年3月24日 12:30～16:00

会場：福岡国際ホール

#### <開会趣旨>

玄界灘風景街道は、唐津～福岡に至るルートを中心にしている。弥生時代から2000年の歴史を持つ大陸交流の舞台となった街道だが、今日では若者の街大名、九州最大の繁華街天神・中洲、情緒あふれる博多の街、由緒ある寺町など国道202号線（国体道路）は都心を貫く都市型風景街道の舞台でもある。

都市型風景街道は全国的にも珍しく、モデルも少ないだけに多くの課題を抱えている。しかし来春開通予定の九州新幹線は新築の博多駅ビルとともに、福岡の都市づくりに大きなインパクトを与えるのは確実である。

福岡市の二大拠点となる博多駅と天神を結ぶ福岡都心は都市の魅力アップが求められている。その具体化に向けて議論するのが、福博：都市シーニックバイウェイであり、このシンポジウムである。

#### <開会・趣旨説明>

福博：シーニックバイウェイ研究会副座長

株式会社西日本新聞会館 代表取締役社長

玉川 孝道

○風景街道という言葉は、もう発足して3年から4年たつのですが、まだなじみにくいのでは

ないかと思いますが、全国で今115本の風景街道ができておりまして、九州では先日、小倉から中津に至る中津街道を中心としたルートが、10本目です。

その中で、福岡は、唐津から糸島半島を通りまして、この福岡市の国体道路沿いの201号のライン、玄界灘風景街道ですけど、登録されております。他の9本の多くは、自然遺産、例えば阿蘇の山並みの大草原だとか、久住の草原だとかという自然資源が中心ですが、この福岡の場合は、都市の中に風景街道をつくらうということで、今日まで研究を続けてきました。

この研究会では、これまで5回に渡り、いろいろな勉強会を開いて、今日その成果を皆さんにご報告するという、そしてさらにこの運動をどう進めるかということで、シンポジウムを開催することになりました。

都市の中の風景街道というのはどんなものなのか、そしてどう進めたらいいのか、というのが、我々が今持っているテーマでありまして、本日も大変お忙しいところを 田上 長崎市長にお越しただいて、基調講演をお願いした次第です。

これは都市の中で、福岡市だと大体6万から7



万の人が入ってきて、大体10年ぐらいたつと、市民の半分ぐらいが流動化している、これは都市の特徴ではありますけれども、その中で我々のこの福岡の歴史とか、自然だとか、いろんな資産を市民がしっかり知って、誇りに思う、そういう仕事が要るのではないかと。そういう意味では、「長崎さるく博」は、大変すばらしい成果を、単に観光政策だけじゃなくて、市民の長崎を愛する気持ちをつくり出したということで大変高く評価されるのではないかと思います。

新幹線が来年開業し、いろんな都市間競争が激しくなるだろうと西日本新聞は書いておるわけがありますけれども、しかし、基本は我々のまちをどう生き生きとした、いいまちをつくるのかということに尽きるのだらうと思います。

今日シンポジウムでご出席いただいています出口先生が、昨日唐津で一つのフォーラムをおやりになった。これは日本の学生と外国の学生を会わせて、10日間ぐら合宿して、唐津を徹底的に解剖して、若い目で都市デザインについて提案をさせるというフォーラムです。それを聞いておまして、大変1つだけ言いたい、印象に残ったことあるのですが、大変印象に残った言葉が、「3つのW」ということでもあります。1つは、もちろん「Walk」。歩くに足りる、歩いて楽しめるまちが重要です。それからもう一つは、「Water」、水。この水辺の景観をちゃんと生かしているかどうかということです。

それから、最後は「Wall」、壁。恐らく街路、町並みという意味でしょうが、この3つのW

を基礎に考えたらどうかという問題提起を学生がしているのですが、振り返って、我々のこの博多のまち、大濠公園からけやき通り、大名、天神、中洲、博多、寺町とこういう場所の道について、その3つのWについて考えてみれば大丈夫かなと。吉田市長はきっと頑張ってくれると思いますけれども、是非そうした中で、この道を「都市型風景街道」として、全国で初めての試みとして、その議論を大いに今日は期待したいと、主催者の一人として思っております。

#### <挨拶> 福岡市長 吉田 宏

○今日のシンポジウムの開催に当たりましては、福博：都市シーニックバイウェイ研究会が、この福岡のまちが「歩いて」「触れて」「見て」楽しいまちにするにはどうしたらいいかということについて研究をしてこられておまして、その研究の成果と、これからの方向性について、今日はさらに議論が深まることだろうと私も大変期待をしております。

今、福岡の中で一番求められているのは、市民の皆様がいろんなところを歩いたり、触れたりしながら、「このまちに住んでよかったな、このまちと縁が出来てよかったな」と思える場所がどれぐらいあるかということに尽きる、のではないかなあ、と思っております。また、来年には九州新幹線が全線開通しますし、さらに九州全域、それからアジアを含めた観光客の方もたくさんおいでになってくると思います。そのときに、外から来た方も「すばらしいまちづくりであるなあ、都市



の魅力をふんだんにたたえたまちであるなあ。」  
ということを皆さんに理解をしていただける、これほどうれしいことはないと思っております。ただ、そのためには、私たち行政としてはその責任においてやるべきことが山積しているということも自覚をしております。例えば今度新幹線が開業しますと、博多と天神という、2つの拠点が大きくクローズアップされるわけでありますけれども、その2つを結ぶところにしましても、今、歩いて本当に楽しいかなと思えますと、やはりそこにはまだまだ多くの課題があり、私どものやるべき仕事があるというふうに率直に思っております。途中、中洲もあります、キャナルシティもありますけれども、博多駅で降りて天神まで歩いていこうとすると、「あそこはこうなったらいいのになあ」とか、皆さんそれぞれいろんな意見をお持ちだと思います。今日はそういったお話もたくさん出るのではないかと期待をしております。

今日は長崎から、もう、まさに「まち歩きの国内日本一のエキスパート」と言っていて、田上市長においでいただいております。「さるく博」のご経験をもとに、非常に私たちにとって示唆に富んだお話を聞かせていただけるのではないかと

楽しみにしております。本当によろしくおあいいただきまして、どうもありがとうございます。

## <活動報告>

### 1. 「天神再発見イベント報告」

福岡天神ライオンズクラブ 会長 盛田 裕一

○福岡天神ライオンズクラブは、風景街道の研究初心者でございます。去年、福博：都市型シーニックバイウェイ研究会のほうから、まちの風景をつくってきたいということをお話いただきまして、ライオンズクラブとして何か参加できないかということがございました。私のほうも、たまたまでございますが、ライオンズクラブというのは青少年育成ということを社会奉仕の一つの柱としてやっておるわけです。私たちの活動にも相当限界がありまして、例えば幾らごみを拾ってもまた汚くなるし、天神の花壇植えなどもしておるのですけれども、どんたく終了後は踏み荒らされておりますし、我々が花壇植えをした後にそこに広げて弁当を食べる大人の方もおられますし、自転車にしても放置したままですし、何回やってもどうしようもないという、でもそれでもやり続けようとおるんですけども、我々ももしかしたら、まちを愛する心が足りないじゃないかということに気づきまして、今回、私たちのライオンズクラブでは、ちょっと少し違うかもしれませんが、もう一回まちを子供と親子で歩いて、福岡の天神のまち、その他いろいろと歴史がありますから、その歴史を学びながら、私たちの先輩たちがどんなことをしてきたかとか、どういう歴史が

あったとか、石ころ一つでも、ひょっとしたら黒田長政がおしっこしたかもしれないとか、何か一つ一つの物語をつくって行って、子供たちと回って、そこにごみというものを拾いながらやっつけていかうかということで、「天神のまちを親子でクリーンウオークという事業」を12月にさせていただきました。ちょうど準備期間が3カ月ぐらいしかなく、インフルエンザその他で、学校を回りましても、子どもさんの参加が少なかったので、人数的なものについては失敗したと思っておりますけれども、参加者の間では、非常に反応がよくて、会場内にパネルで5枚ほど展示しておりますけれども、その活動報告（写真と感想文）をお願いしたいと思えます。

展示しておりますように、そして子供の見る目というものと私たち大人の見目の違いがあり、子どもの「将来残したい」「こういう嫌だ」「こういうのしたい」ということが、「えっ、こんなことを子供というものはすばらしいと思っている」ということに気づかされまして、私ども、ライオンズクラブのほうも毎年とにかくやっつけていこうということになりました。この風景街道のうちの何%かの力になって役立っていきたく思っております。



## 2. 「まち歩き報告」

西日本リビング新聞社 統括編集長 帆足リエ

〇歩いて楽しいまちづくり、それは福岡のまちの元気につながります。私どもの西日本リビング新聞社は、今年で創立25周年ということで、リビング福岡の紙面上で「まちに元気をプロジェクト」という企画を展開しております。折しも私、この研究会のメンバーの一人といたしまして、リビング新聞と一緒にこの都市シーニックバイウェイ研究会の活動を応援していこうという趣旨で、昨年の12月、2月、3月の3回にわたり、アンケートとまち歩きを実際に行いましたので、その結果をご報告したいと思います。

まず、まち歩きをする前にインターネット調査をいたしました。これは20歳以上の女性を対象に実施したのですが、国体道路沿いの6つのエリアで最もまち歩きが楽しめる場所はどこかという質問をいたしました。

結果としましては、警固・赤坂エリアが1位で、87.5%の人がこのまちを歩くと楽しいと答えております。理由は、ゆったりとしたエンゲージで歩きやすい、それから緑があるので、ただ歩くだけでも気持ちがいい、それから、静かで上品なイメージの町並みで、歩くと心地よいついようなものでした。この中で出てきたキーワードとしまして、発見がある、あるいは新鮮である、それから緑の並木があり気持ちいい、こうした五感を刺激するような回答がまち歩きが楽しいという要素になっておりました。

2番目の大名・今泉エリアは、路地に入ると懐

かしい感じがして、路面店が多いということ、3番目の天神・渡辺通りエリアは、買い物に便利である。それから4番目の祇園・冷泉エリアは、寺や緑が多くて心が落ちつくから、5番目の春吉・住吉エリアは、川沿いで路地裏歩きが楽しそうというようなことでまち歩きが楽しめるという回答がありました。

ここで注目すべきは、それぞれのエリアでまち歩きが楽しい理由が違うということです。要は、人はそれぞれまち歩きに何を求めているのかというところですが、それはまず、「まちの個性」ではないでしょうか。赤坂にはケヤキ並木や老舗があって、大名には路地裏や路面店があって、天神にはデパートや流通施設がある、だから非常にまち歩きが楽しいというようなアンケート結果だったのですけれども、そこに今回のテーマであります都市型の風景街道をつくる上でも、都市ならではのまち歩きの楽しみ方の課題が見えてくるような気がしております。

さらに、ほかにまち歩きに何が必要かという設問では、多かったのが、名所旧跡や好みの店あるいは緑や木陰や水辺が絶対必要だということ、それから歩きやすい歩道や一休みするベンチも必要だという回答がありました。それから、ちょっと立ち寄りおしゃれな雑貨屋さんとか、一息つくカフェという答えもありましたし、最後に地域の人の温かさや地域でのまちおこしという回答もありました。

これらの結果を踏まえまして、先ほどご説明がありました3回のまち歩きを実施いたしました。

これは県の観光アドバイザーの岡部先生に説明をしていただきながら、うちの読者さん、毎回二、三十人ずつで歩くというようなまち歩きをしたんですが、その中でわかったことがございました。

それは、1つ目に、福岡には物語を語るに魅力的な歴史や文化が非常に多くあるということでした。

それから、2つ目は、そのことを福岡の人は余りご存じない。皆さんまちを歩くたびに、ああ、こういうところがあったのだという風に感心していらっしゃいましたことから、ほとんどの福岡の市民の方がその深い歴史まではご存じないというようなことがまち歩きでわかりました。

それから、3つ目は、それらの歴史や文化を物語は非常に楽しいのですけれども、ではそこに何が合ったかというような、いわゆる場所の履歴ですとか、建物の履歴がなくなっているケースが多かった。特に春吉を歩いたのですけれども、春吉はいろんな物語があるのですが、ではそれを残すような建物が既になかったりとか、そうした消失が非常に激しく進んでいるというようなことがございました。

それから、4つ目は、景観の管理がなされてい



なかったということがわかりました。というのは、実際に歩いてみて、観光案内図の上に水道のホースが乗りかかっていたりとか、ここが名所旧跡ですという場所に木が覆い茂ってもう見えなくなっていたりとか、あるいは工事資材がその前に無造作に置かれていたりとか、何かせつかく説明を聞いても、まち歩きをされた方たちが、こんなじゃあちょっと残念よね、みたいな声が非常に多くありました。いかに景観管理、景観保存が大切かということが今回のまち歩きでわかりました。

あと、福岡城跡の周辺も歩いたのですが、女性の声としては、ふだんこのあたりは怖いので余り来ないということですが、せつかくの歴史もそういった、治安維持とか、うっそうとした緑がそのままになっている状態では、なかなか生かされていないというような声がありました。

結果として、まち歩きには道路環境の整備であるとか、治安維持や清掃活動あるいは景観保存、それからここで何があったかという履歴の再生、歴史の再生、それから回遊性を演出しなければ、天神からちょっと遠いところにはなかなか行かない、というような声も非常に多かったので、そういった回遊性の演出ですとか、空間の演出、何より地域の人たちの活動が大切だというような意見が出ておりました。

これらを改善することは、住む人の暮らしやすさにもつながりますので、今回の活動の内容としてわかりましたことは、もともと福岡という都市が持っている機能、それはアジアの玄関口であっ

たり、交通のハブ機能だったりということ、ビジネス機能だったりなんです、そこに「まち歩きをしやすい環境」をプラスすることで、このまちにより個性が生まれて、地域アイデンティティーというものが生まれてくる。そうすると、人がどんどん集まってくるし、そこに住む方たちの暮らしも暮らしやすいようになっていくということです。そのためにも、もう一度地域資源の掘り起こしが必要であり、一人一人の興味が必要だということがわかりました。

歩いてみたい地域1位の赤坂の通りも、ケヤキ並木が非常に歩いてみたい理由の一つだったのですが、それは地域住民の方たちのまちづくり活動の中から生まれたというふうに聞いています。福岡の人たちがもっと地域の資源を見直して、その再生や創造のために目的意識を共有して、みんなでまちづくりをしていくことというのが、今回の都市型風景街道について、これから整備していく上での重要な課題だということがわかりました。

### 3. 「研究報告及び提言」

福岡大学工学部 助教 石橋知也

○ 私は、土木分野で景観工学を専門にしております、主に街路の研究をしておりました。昨年6月ごろに、福博：都市型シーニックバイウェイ研究会にお声がけいただきまして、7月の研究会にご一緒させていただいて、今に至るところです。

今日は、その5回行われた勉強会、それから私がかつておぼえておいたことを「都市資源のとら



え方と回遊性都市に向けて」と題してまとめさせていただくということで研究報告にかえさせていただきますと思います。

今日の研究報告の簡単な流れですけれども、まず1つ、この国体道路をどういうふうにとらえるべきか、ということで、対象地をどのように捉えているかということをご説明したいと思います。2つ目に、各種いろんな調査をしておりますので、それ一個一個だけでもかなり時間かかるので、かいつまんで5つの点についてご報告いたします。最後、まとめという流れで進めたいと思います。

まず、地形的にこの福岡の市街地というのを見てください。南には背振山がありまして、北側には玄界灘が広がっています。ここで申し上げたいのは、基本的に市街地は平坦であるということです。平坦であるということは、裏を返せば、例えば歩行には非常に便利がいいし、自転車の利用も非常に活発であるということが言えると思います。

もう少しクローズアップしまして、ここが天神です。ここが博多駅です。この水色で示しているのが那珂川です。このように、街路骨格と書いておりますけれども、まず東西にたくさん幹線道路が走っておりまして、そっちは比較的充実している一方で、南北軸は少ないというのがあります。いずれも戦後復興のころにつくられた広幅員の街路であるということが特徴です。また、先ほども言いましたけれども、中心部を南北に河川軸が貫いているということも特徴と言えます。



ここで、一旦予備知識といいますが、街路の格という考え方がありまして、いわゆる大通りとか表通りとか、裏通り、あるいは路地、横町という言い方ができると思うのですが、街路にはそれぞれ備えがありまして、備えはその規模に応じていろいろ変わってきます。それに応じて、その街路が果たしている役割もそれぞれ違ってきているということは、皆さんまちを歩いていてもおわかりだと思うわけです。

先ほど一回出ました河川についてですけれども、実は福岡市街地の河川というのは掘り割り河川っていう河川なのですね。これは福博であい橋からのキャナルシティへの眺望ですけれども、例えばプロムナード、清流公園というのがございます。ここを歩いていると、そのまま何も意識しなくても川面が目に入ってくるというのが掘り割り河川の特徴です。逆に、堤防河川ということになりますと、一旦堤防の上には上がらないと川面が見えないということがありますので、実は皆さんは知らず知らずに福岡市の中で川を見ることができているということが特徴です。

それでは、もう少し国体道路に沿ったエリアの特徴について、先ほど帆足さんのほうからアンケート結果のことが挙げられていましたけれども、

それを少しまたおさらいしたいと思います。

まず、先ほど、一番歩きたい通りと言っていたとおっしゃっていましたが、警固・赤坂エリアです。ここは緑が多くて、名前もけやき通りというのがある通りでございまして、個性的なお店とか、そういうのを発見する楽しさというのがあるということがあります。

少し東に進みますと、大名・今泉エリアです。ちなみにこの赤で示しているのが国体道路です。ここは入っていくと路地がたくさんありまして、路地とセットで認識されているのかなあと思います。新しい建物もあれば、古い建物もあるというような町並みがあります。一方、マイナス面としては、余り緑がないということが言えると思います。

それから、春吉・住吉エリアですけれども、写真のようにこういう細い路地がまだ残っていて、隠れ家のようなイメージのようです。アンケートをとってみると、那珂川や薬院新川が流れており、意外とそういった川とのつながりが深いことがわかるエリアでもあります。

それから、祇園・冷泉エリアということになりますと、ご存じのとおり櫛田神社がありますね。そういった寺社の緑だとか、下町の風情、ここは太閤町割りで町割りが区画されておりますので、そういった町並みへの意識が高い。

そういう赤坂から博多まで、非常に多様な性格を持ったエリアを国体道路が貫いているんだということをまずお示ししたいと思います。

それでは、上からの「鳥の目線」から、実際に

「虫の目線」といいますか、歩行者目線まで目線を落として捉えてみました。まず既存マップ調査ということで、実は福岡、博多を対象とする観光ガイドマップとか、いろんなマップの類が各種ございますが、どういった紹介がされているかということピックアップしていきますと、実は歴史系のもの、それから食——食べ物屋さんです——それから芸術といったものが非常に多くマップの中に落ちております。良くいえば、そういったものは資源としてとらえやすいのかなあということが、ここで言えると思います。天神と博多を色分けして落としていくと、天神・博多は割といろんな資源が点在しているエリアですが、一方で赤坂だとか、今泉、春吉といったところは、なかなか資源がマップに落ちてこないということが、マップ調査からは認識できたということが言えます。歩いてみたら資源があるのですが、マップに落ちてきてない、ということはどう捉えるかということが大事だということです。

また話が全然変わるんですけども、私の研究のほうで、外部同士がどういう関係性を持っているかということについて少し調べたことがありますので、その概要だけおさらいしたいと思いますので、その概要だけおさらいしたいと思いますので、その概要だけおさらいしたいと思いますので、この地図はここが那珂川です。ここが博多で、こっち天神。そうなったときに、渡辺通り、それから住吉通り、大博通り、昭和通り、もう一個、明治通りがありますね。その真ん中を貫く位置づけで国体道路があります。このように、実は福岡市の都心構想の中では、「都心インナーリンク」と言いまして、歩行者の回遊軸に設



定してあります。実際歩くと、3時間ぐらい、そういう距離です。1キロずつぐらいありますね。これに対して、例えば沿道の建物の高さとか、用途看板率、各種街路に付随するいろんな要素を調べていって、いろいろと分析をしていった結果を簡単にお話ししますと、例えばこれ赤いものが濃いか、建物が高いとか、そういったものを分析しております。ちょっと詳細はここでは割愛させていただきますが、それから土地利用、商業系が多いのか、オフィスビルが多いのか、そういった住居が多いのか、そういったところを見ていくと。

結論を言います。そういったものをいろいろつき合わせていくと、何ができてきたかといいますと、実は昭和通りとこの住吉通りは、割と車目線の幹線に生かされているということです。一方、渡辺通りと大博通りというのは、非常に南北に大事な軸ですので、歩行者、車問わず非常に重要な幹線道路ですが、重要なのは、この国体道路というのが天神と博多を直結する歩行者向けの街路として非常に有効な位置づけであるということが、国体道路見てわかるのではなく、他の街路との関係性から見てきた、ということをごちゃごちゃにお伝えしたいということで思っております。

同じく、実は明治通りも非常に品のある通りでして、ここも大事な歩行者軸になると私は考えます。

ここが博多駅で、ここが天神駅です。これは何をしていたかといいますと、例えばキャナルシティに年間何人来客があるのかということで、これ1

日当たり何人来客があるかの試算です。あと、七隈線、それから空港線の地下鉄の駅の利用者数、そういったところをざっと挙げてみると、博多、天神の二極化っていうのは見る限り当然のことだということです。ですが、国体道路の人がいるあたりはほっといても人は歩きますね。ですが、何も無いところをどうやって歩かせるかっていうことが重要だということなので、いかにこの天神地区の人の集まりを誘い出す仕掛けをつくっていくか。それから、主要な交通結節点、点と点の間をどうつなぐかということが、交通手段として重要ではないか。それがバスなのか、自転車なのか、歩行なのかというものはこれから考えなきゃいけないところであると思います。

ここからは私の私論ですけども、では人の回遊性は どうやって生まれていくのかっていうことをどう仕込んでいったらいいかということについて、ステップごとに考えてみました。ステップ1というのは、もう先に紹介しましたけれども、マップ調査でどういったところに資源が落ちているのかなっていう把握ですね。ステップ2としては、じゃあその資源同士はどれぐらいのまとまりを持っているのかっていうことを調べていきたい。そのまとまりの中に、ステップ3としては、オープンスペース、休めるところ、それとかランドマークになるようなもの、そういったものが存在しているかどうかを確認したい。最後に言いたいことは、このアクセスパスと書いてますけれども、そういうまとまりの中にこの国体道路から串刺しにわき道を どうやって入れていくかっていうことが

最も重要なんじゃないかと今のところ私は考えております。

そのアクセスパスですけれども、6点にまとめてますが、当然のことながら歩きやすい、安全・安心、ヒューマンスケールで構成されているべきだと。路地的な魅力というほうがわかりやすいかもしれません。多様な資源、例えばお花屋さんがある、カフェがある、そして公園があるといったような資源が非常に分布しているということ、それからその路面店と街路の区切りができればいい。実際はどうしてもできてしまうのですけれども、ただ何げにお店に入ってたというような店の出し方も大事かなと。先ほどもオープンスペースと言いましたが、適度に休憩できるようなスペースがあったほうがいいです。緑も適当に存在している。こういったことがアクセスパスの選定していく基準として重要であると。例えば、この今泉とか警固とかのエリアですと、国体道路に対してたとえばこの3本の通りについて考えてみようとなったときに、この道、途中で公園があったりして、そこそこいい感じであると。2本目のここは非常にカフェとか点在している一方で、寺院などがあって緑も豊富であると。路地的な魅力も実はある。一方、ここは上人橋通りですけど、上人橋通りは夜は割とにぎやかなんですけど、昼は結構閑散としていると。この真ん中のこれが非常にアクセスパスとしては有力ではなかろうかといったようなことを各エリアでいろいろ積み上げていっております。

結果として、国体道路からいろんなエリアに入

り込んでいくというアクセスパスを今候補と分けてますけれども、アクセスパスとして選ぶならここだろうと。つまり逆を言えば、この道をどうかしていくことで、人が中に入り込んでいく仕掛けにならないかということを経験として考えております。ちょっと写真で小さく、写真にしてしまうと平凡な街路なのですが、ただ写真だけでは表現できない、歩いてみて感じるよさというのがあります。ちょっと写真で小さく、写真にしてしまうと平凡な街路なのですが、ただ写真だけでは表現できない、歩いてみて感じるよさというのがあります。私と一緒に歩いている研究員、学生とともに私もほとんどのエリア歩いております。そういった中で選んでいるというのが現状です。

最後の話で、今日は玉川さんから「3つのWが大事だ」という話の中の、水の話につながり、よかったなと思っているんですが、実は那珂川、掘り割り河川というのは、水辺がすぐに臨めるという意味では非常に使いやすいんです。そういった意味で、歴史的にも実は福岡の市街地の水辺、つまりこの那珂川、博多川というのは重要な位置づけが見えてきます。昔はここに博多部と福岡部で城壁があって分かれていたんですけど、それが撤去されて、つまり今の福岡っていうのが皆さんにとって認識されるのは、この川の壁がとれてからということをよく言われますよね。私より詳しい方たくさんいらっしゃると思うんですが、そういうことで料亭なんかも実はあった。

それから、水上公園——これ昔の水上公園なんですけど、とにかくうまく川面を使った活動が、つまりまちの表舞台としての水辺が存在していたということです。いろんな歴史をたどってくるわけですけれども、こういう歴史の積み上げから見

ても、都市の河川、非常に大事です。

一方で、海外の水辺都市と、非常に単純なスタディーですけれども、これ同スケールで地図に落としますと、パリ、ロンドン、アムステルダムでメジャー、どれも行ったことがなくても水がきれいなんだろうなと思うところだと思いますが、実はこの福岡市とパリの水の面積を見比べるだけでも、非常に匹敵するほどの水を持っているということが言えます。その水辺の周りには緑もあれば、商業施設も点在しているということです。

昭和30年代の写真で、中洲かけ橋を見ると、こっちはその中洲かけ橋の横に船から上がって、中洲架け橋をわたる、と言うふうに水辺だけではなくて、その活動もあったということです。

まとめですが、一遍にいろんなことができないので、私としては、短期的な目標から長期的な目標にしていくという中で、例えば先ほど言ったアクセスパスとか、自転車用の駐輪場の仮設置をしていくなど社会実験を活用していくことが大事じゃないでしょうか。それから、中期的な目標としては、街路を中心に議論できる組織づくりというのがやっぱりなされていかなければ、地下鉄延伸っていうのがありますので、それに伴う道路整備っていうのも今後あるのかもしれませんが。それから、長期的には20年ぐらい先を見越した構想力とデザイン力を持っていく。国体道路全体としてつながっていくということが、そのころになって初めてできるのではないかなというふうに考えます。歩行者を主役とした都市空間のネットワークづくりにつながっていくことを期待したいとい

いますか、そういうところにつながる研究が今後必要ではないかと思います。

## <基調講演>「長崎さるく博成功の秘訣」

長崎市長 田上富久

○プロフィール

昭和31年12月生まれ

九州大学法学部卒業

昭和55年 長崎市役所入庁。その後、長崎市の観光部観光振興課の主幹、企画部の統計課長を歴任

平成19年4月～ 第32代長崎市長着任

○福岡に来ると、やっぱり懐かしい、また大好きなまちでもあるので、喜んでやってまいりました。学生時代5年間、4年じゃなくて5年ですけども、5年間過ごしまして、あちこちに思い出がありまして、特にアルバイトをたくさんあちこちでさせてもらったので、結構あちこち行かせてもらったんですけど、一番長く続いたアルバイトは、中洲のクラブ白い森というところのです。非常に楽しかったわけでありまして。

今日は45分ぐらいまで時間を頂いてますので、ちょっと駆け足になるかもしれませんが、「長崎さるく博の成功の秘訣」というタイトルをいただきましたので、これに沿って私が持っている情報といえますか、知っていることをお話ししたいというふうに思います。

今長崎は大河ドラマ「龍馬伝」の舞台になるということで、かなり龍馬ブームのまちになっているようですけども、その龍馬ブームを持ってきて

くれた人たちが、一人は、恐らくNHKの会長の福地さんっていう方で、福地会長は長崎大学の経済学部の出身なんです。本当に長崎のことを学生時代にいたということだけで本当に応援をしてくださっていて、それから主役が福山雅治さんで、これも昨年うちのまちでコンサートを2日続けてしてくれたりして、本当に長崎のふるさと大使としての応援をしてくれているんですけども、その福地さん、福山さんという「福」のつく2人に続いて、私は次のキーポイントは福岡だと思っております。福岡との関係をいかにつくっていくか、福岡に住んでいらっしゃる皆さんが長崎においでいただくというようなことというのはすごく大事であると思っています。

この「長崎さるく博の成功の秘訣」というテーマで話をするとき、まず最初に、どこからスタートしたのか、という話ですが、長崎の観光の現状があって、長崎の観光をもうちょっとアピールするようなイベントをやれないかということが最初に出た発想だったのです。その宿題を私がもらいまして、イベントをやるだけだと花火にしかないもので、やっぱり長い将来を見据えた上で、そっちの方向性に合った、「まずスタートの合



図」としてのイベントだったら意味があるので、そういうイベントを考えてみようということで、その仕事を1年間かけてやったのです。そのときにつくったデータに長崎を訪れる観光客数の推移なんですけども、下の青い部分が個人客で、赤の部分が一般の団体客の皆さん、それから緑の部分が修学旅行生の皆さんなんですけども、一番左から10番目ぐらいにちょっと飛び出たところがありますけど、ここが長崎旅博覧会という平成2年にやったイベントの年です。それからこの628万人というところをずっと超え切れずにずっと下がってきて、平成16年のころには500万人を切るということまで下がったんです。ちょうどこの頃、平成15年ぐらいのときに計画を立て始めたんです。

何でこんなふうが減ってくるのだろうかということを考えたときに、一つは、個人客っていうのはそんなに減ってなくて、むしろこの辺からだんだん増えているんですけども、団体客、修学旅行生というのが確実に減ってきているんです。子供さんたちが減っているからしょうがないし、北海道、沖縄に飛行機で行けるようになったということもあって、いろんな理由があるんですけども、こういう内容を分析したときに、どうも長崎のまちっていうのは観光客の皆さんのニーズの変化に全然追いついていないというか、変わっていない、昔ながらのやり方をずっとやっているんじゃないか、ということがわかってきたわけです。

何がずれているのかというのを考えたときに、昔は団体旅行型だったのが、今は個人とか小グル

一泊型、二、三人で友達や家族と旅行に来るというパターンが主流になっている。それから、物見遊山であそこのまちに一回行ってみたいとかいうのではなくって、そこに行ってみるだけではなくて、何かそのまらしさを体験したい、食べてみたいとかということに変わってきてる。それから、昔は男性主体で、やっぱり夕方に着いて、夜は宴会をして、次の朝、ふらふら二日酔いの体で観光地を回って帰っていくのが主流だったんですけども、今はそうではなくて、どこに行くかも含めて女性主体になっている。家族旅行に行くときでも、選ぶのも奥さんが選んで、それから奥さんの行きたいところに旦那さんがついていく、というパターンが増えております。それから、観光と市民生活の分離っていうのは、これは長崎でも観光地、例えばグラバー園のあるあたりは、市民は余り行かない場所、あそこは観光客が行くところなんだっていうような感じになっていたんです。市民生活、市民の人たちは、観光っていうのは観光業者の人がするものでしょ、っていう感じがあったんです。それが分離していたところが、現在は「観光まちづくり」という方向が持続可能なスタイルなのではないかっていう風に変わってきている。これはまだ回り始めたばかりの流れですけども。それから、IT化でインターネットで行き先を探したり、予約したりする時代に入ってきている。こういう色んな変化に、長崎が、これはどう見ても対応できていないということがわかったわけです。

そのずれを直そうということをつくったのが

「長崎市観光2006アクションプラン」で、これ2003年に策定したのですが、基本理念は「まち活かし・ひと活かし」として、とにかく長崎にあるものをしっかり生かすっていうことをベースにしようという理念を決めました。そして、その具体的なやり方として、まち歩きを掲げて、まち歩きが楽しくなる仕組み、仕掛けづくりをやって、それを発信しよう。長崎の新しい楽しみ方、これまで長崎と言えば、グラバー園に行って、原爆資料館に行って、大浦天主堂を見て帰れば長崎行ってきましたよ、自分は長崎行ったことあるよっていうふうに言えていたのが、いや、「そんなんでは長崎はわかったことになりません」と、「長崎にはもっとたくさんあるんですよ」、ということを発信しようということを決めました。実際に観光2006アクションプランののって「まち活かし・ひと活かし」の作業を進めてきたんです。

実際にやったのは、2006年に長崎さるく博というイベントを1年かけてやりました。その長崎さるく博が終わって、翌年からは「博」という字を取って、「長崎さるく」という名前でもうずっと毎年、いわゆる1年切りのイベントじゃなくて、「長崎さるく」は一年中、通年で今もやっています。そういう意味では、長崎さるく博は、当初から長崎さるく、まち歩きのやり方を長崎はこれからやっていきますよっていうのお知らせするために、まず最初の1年目はどんと「博」をつけるぐらいの勢いでやろうということで顔見せでやったのが長崎さるく博だというふうな位置づ

けています。

この長崎さるく博を進めていく中で、いろんなコツ、知恵を私たちは使ったんです。そのことが今日の成功の秘訣っていうのは、成功というのは100%でないと思いますけども、秘訣、割とうまくいった、思ったよりもうまくいったという秘訣であるとすれば、ここに幾つか挙げられると思います。

実際に先ほど石橋先生のいろんな分析ありましたけども、ああいうことはすごく大事だと思います。実際にあれを現場にただ落とし込むときには、もう本当に泥臭く、現場の感覚でやるということがもう一つ大事なことで、そういう意味ではここに掲げてあるのは、現場で酌み取ったコツのようなものなんです。最初に、まず浮かんだ、ここを外してはいけないということが3つあって、それは一つは、「やってみせる」ということです。まち歩きっていうのをやるときに、やってみせないままで、「まち歩きっていうのはこんな、こんな、で、こう楽しいんですよ」、みたいな議論を幾らやっても、それは伝わらないです。やったことのある人にしかわかりません。ですから、やってみせる必要があるということで、最初にやったことの一つは、実際にまち歩きをやってるところにある人を連れて行って、その人に、ああいうことが長崎にもやれるかって聞いたら、やれると言ったので、その人に月に1回まち歩きを定期的に毎月第3日曜日にやってもらうことにしたんです。そうすると、長崎でまち歩きの話するときに、「まち歩きって本当に楽しいのか」と言

われたら、毎月第3日曜日にあそこで、丸山で実施してるから、あそこに行きましょうって行って連れていけば体験できるということで、口で説得するよりもそっちが早いということで、「やってみせる」ということをまずやりました。

それから、2つ目に、これは絶対必要だと思ったのが、「外の人を入れていく」ということで、さるく博を回していくスタッフの中に外部の人、プロに近い人を入れました。それは何故かというところ、これが福岡に通用するかどうかは私わかりませんが、長崎の場合は、まちが意外に狭いので、長崎の町なかの人だけでいろんな議論をすると、もう議論百出になって、誰が正しいのかわからなくなって、誰も結論を出せなくなって、幾ら正解が出て、結論が出ないので、そこに外の人が入ってきて、いや、それは実は大阪ではこうやって成功しているんですというふうに偉そうに言うとか、ああ、そうなんだ、それやってみましょうかっていう話になるっていう、そういう役割だったりとか、あるいは地元の人が「そんなのできるもんか」という攻撃をどんどんしちゃうときに、その人に盾になってもらって、どんどん受けてもらう。「はいはい、わかりました、それは実はこんなやり方で持っていくんですよ」という風に言ってもらって、そういう役目をしてもらう外の人を入れました。これは具体的に茶谷幸治さんという方で、彼はイベントやらないと言ってた人ですけども、引っ張り込んでこの役をやってもらいました。

それからもう一つ、これも絶対気をつけないと



いけないと思ったのが、市民を主役にするということ。これは実は先ほど観光客が一番多いと言われた長崎旅博覧会というイベントがあって、よかトピアの次の年だったと思うんですけども、平成2年、これは観光客動員数とかそういったものでは成功してると思うんですけども、これが本当に長崎に根づいて、その後も長崎にプラスの要素をずっと残してくれたかという、やっぱり割と一過性だったんです。市民の中には、逆に徒労感、ああいうことを県から、市から企画が来て、させられたという感覚が残っているという、まだ10年たっても残っていたんです。ですから、それはもう絶対にしないと。それをやったら確実に失敗するし、それから残らない。私たちがしたいのは、長崎さるく博をやりたいんじゃないで、その後続く「さるく」をやりたいので、ここで市民に主役になってもらうやり方、行政が全部おぜん立てして計画をつくって、これをやってくださいっていうんじゃないで、その途中、最初から市民の人たちと一緒にやるっていうやり方をやるということをやりました。その上でスタートしたんですけども、この進め方の中で幾つかのポイントがあるということで、ここに8つ挙げています。

一つは、「観光まちづくりへの挑戦」ということです。これは先ほど言ったように、観光と市民というのが分離している状態にあったんです。それに挑戦するのは、日本全国そうかもしれないんですけども、このごろあそこ観光地化してきたよねっていう言葉っていうのは決して褒め言葉では

ない。むしろだんだん墮落してきたっていうような意味合い、ニュアンスで使われることが多いってことは、観光地化するっていうことはマイナスイメージなんです。ですから、そうではなくて、住んでいる人、住んでよし、訪れてよしのまちづくりっていうのが観光まちづくりをあらわす言葉なんですけども、そういう方向に行かないと、長崎はこれからずっと持続的に観光で頑張ってる生き残って、早く栄えていこうということとはできないということで、これをもう目指したんです。観光まちづくりってそんな簡単に言うけど簡単にいかないでしょうっていう話ですけども、この目指すところっていうのは、全く志は高く掲げて、そして少し遠い目標を持っていないといけない。余り近い目標ばかりだと、逆に道に迷ってしまう。北極星のような目標が必要だということで観光まちづくりというのを掲げました。

観光まちづくりって、要するに言い方をかえると、Win-Winのまちづくりって言うこともできるわけ。観光客と住んでいる人がどちらもWin-Winになる。今の社会っていうのは、これまでいろんなものが、どちらかが勝つとどちらかは負けるみたいなものがベースになっていますので、そうではなくて、どっちもWin-Winになれる関係っていうのはつくれるんだということ、もっと探さないといけない時代になっていると思いますけども、既にこれもその一つだということで、私たちは観光まちづくりというのを目標として掲げました。

そして、次にやったのが、「強みと機会、チャ

ンスを生かす」っていうことです。ない物ねだりはしない、ある物探しをするというのを徹底的にやったんです。長崎に何があるのかというのを探して、どんな小さなおもしろいネタも拾い集める作業をしました。これはまちによって随分違うと思うので、先ほど福岡の話聞いていてちょっと思ったのは、年間六、七万人の方が移動で来られて、出ていかれるっていう話があったんですけども、あれなんかは弱みではなくて、むしろ強みに非常に使えるのではないかなあというふうに思いました。例えば、市民課や区役所窓口で、入ってくる方にこういうところのコース、まち歩きコースに行きませんかという事で、無料で参加できるような券を1枚配ったりすることで、その人が自分のまちになじんでくれたり、あるいはそういう人が何年かたって転勤でどンドンどンドン出ていくということは、博多のおもしろさを知っている人がどンドンどンドン日本中に増えていくということでもあります。それから、大学がいっぱいあるっていう意味では、私たちのまちも6つ大学があって、短大が1つあるんで、学生の皆さんを長期滞在学習型観光客だと位置づけようと言っているんですけども、そういうふうに考えると、転勤族っていうのは福岡も九州の中で圧倒的に多いまちでもあると思うので、そういう皆さんがみんな味方になってくれる可能性が非常に高い、そういうことも強みとして生かしていいと思いますし、いろんな個性を強みに転換するにはどうしたらいいか、ということを探すと、いろんなおもしろいヒントが多分皆さんから出てくるというふう

に思います。

それから、「外に学ぶ」という点です。いろいろ議論ばかりしていても先に進まないのと、とにかく何か似たようなことをやっているところがあつたら見に行こうとかとあって、私たちの場合は別府と山鹿に行きました。特に別府は最初に行って、まち歩きというのが見えてきた段階で、長崎では、今度アクションプランはまち歩きでやろうと大体固まってきた段階で、休みの日に別府でそのころ市民グループの人がやっていたまち歩きに参加したんですけど、もうすごく楽しくて、これは絶対いける、これを長崎に持ってきたらもう絶対おもしろいと思って確信を持って帰って、そのころ10人くらいでワーキンググループのメンバーをつくってましたので、今度は市民の皆さん、有識者の皆さんも一緒に10人の皆さんと一緒にいったんです。みんなで泊まりがけで行って、別府の話聞いて、まち歩きに参加したら、みんながもう異口同音に「これはおもしろい」って言って、そこでもうまち歩きでいくということが固まって帰ってきたんですけども、その別府の皆さんとは今でもずっといろんなノウハウを交換して、もう既に飲み友達になっているんです。もう一つ、熊本県の山鹿というところに行ったときにも、その人と一緒に歩く。山鹿の米米惣門ツアーというのがすごくおもしろくて、1時間ぐらしかけて1メートルぐらしか進まないんです。ですから、出発したところが最後のところから見えるぐらいの距離なんですけども、それでもすごくおもしろいんです。私が案内してもらった人が

井口圭祐さんっていうやっぱりその最初に始めたリーダーの方で、その人とも今でも行き来をしているんですけども、本当に親しくなるといろんなことを教えてくれて、やっぱり人がキーになるっていうことがよくわかります。うまく回っているところには必ずキーマンになる人がいて、その人の周りにいろんな人が集まってきているという状況があるように思います。

それから、実際にそうやって外に行くと、自分がお客さんの気持ちで回れるので、作り手の気持ちじゃなくて、お客様の気持ちがよくわかる。ああ、ここはこうすりゃあもっとおもしろいのになあとか思ったりですとか、これは長崎では気をつけないといけないな、と思ったりすることとか、あるいはあっちこちで参加すると、やっぱり遊び心、わくわくする感じで行くときにはやっぱり楽しいし、何か余りまじめに、「1856年だったかな、57年だったかな」みたいなことでは悩まないでほしいっていうか、もう100年ぐらい前とか、150年前でいいとか、そういう遊び心の大事ななんかもやっぱり自分が外に行ってみて初めてわかる場所があって、外から学んだものって非常に大きいんですね。これはすごく大事な要素だと思います。

それから、4番目の「一点突破」というのは、うちの場合はまち歩きという一点突破で行きましたから、観光まちづくりっていうのはどうやってしよう、というのはすごく大きなテーマなんですけども、それを全部やろうとすると大変な作業になるので、まずその1番バッテリーを何にするかとい

うことで、うちは1番バッテリーが長崎さるくだったっていうことです。ですから、これから外国人観光客の受け入れだとか、グリーンツーリズムだとか、いろんなものが今少しづつ2番バッテリー、3番バッテリーが動き始めているんですけども、1番バッテリーは1つに絞ったということです。

それから、5番目の「市民主導」ということですけども、これもさっき言ったようにすごく大事なことで、もともとの言い出しっぺ、プロデューサーは市役所なんです。10人のワーキンググループの皆さんと一緒にわいわい言いながらつくったのがアクションプランなんですけども、それを、さあやりましょうっていう瞬間から市役所はもう完全に裏方、黒子に回って、主役はもう皆さん市民の皆さんというつくり方にしました。ですから、コースをつくるマップも市民の皆さんに集まってもらって、地元の人たちにつくってもらったりとか、市民プロデューサーっていう人たちをつくって、その人たちにいろんなイベントを企画してもらったり、それからコースづくりをしてももらったりやってたんです。そして、そのときにおもしろかったのは、最初のワーキングチーム10人ぐらいいた人の中に、有識者じゃなくて全く市民の人たちが何人かいたんですけども、その人たちがその市民プロデューサーの第1号みたいな形になってくれたんです。そうすると、その人たちはもう真髓がわかっているんで、さるくガイドっていうのはどんなガイドをするのかっていうことがもう身についていて、まずガイドをやってみせてくれたんです。そうすると、実はそれまでに長

崎ボランティアガイドっていうグループの仕組みが別にちゃんとあったんですけども、そこはちょっとお勉強型っていうか、歴史をしっかりと勉強してガイドするというんだったんですけども、さるくガイドはもうちょっと緩くて、さっき言ったように、「明治の終わりごろとかに、この場所でこんなことがあったのですよ」とか、「どうもその人が実は奥さんがきれいな人で」とか、そんなことでいい、ストーリーのおもしろさ、長崎のここに住んでた、こういう人が住んでたんだな、ということが伝わればそれでいいですよっていうガイドなので、本当緩やかです。そういうガイドを今までのボランティアにしたことがなかったので、こっち側のやり方を最初のワーキングチームの中の人が、市民ガイドとしてやってくれたときに、みんなが、「おお、それはおもしろかやかね」という話になったわけです。そこから動く、あっち側の人がこっち側に兼務っていうんですか、移ってきて、さるくガイドが「本当にさるくガイドなんてする人がいるとね？」という話も最初からあったんですけども、割と簡単にこっち側に参加してくれるようになったんです。それは自分たちでやっているから、逆にそのおもしろさがわかったんだというふうに思います。そういう企画の段階でやってた人たちがやってみせるっていうやり方はすごく大事だということをそのとき学んだので、いろんな市民委員会をつくれますけども、市民委員会の中の一部の人たちが必ず実行段階までかかわってほしいというふうに、今、言っています。そのことが一番考え方の真髓を伝えることが

できるし、お手本も見せることができる。後の人たちがつながっていきやすいというやり方だということも学びました。

それから、市民主導という意味では、今でもずっと市民主導なんで、さるくガイドの人たちが今450人ぐらいいるんですけども、この人たちが「もう自分たちはしません」と言ったら、その途端に消えてしまう仕組みなんです。ですから、市民の人たちがあくまでも主役で、例えば細かいことで大事なものは、「今年は長崎さるく英雄（ヒーロー）編というのをやります」というときには、皆さんに声をかけて集まってもらって、結団式みたいなものをやります。それから、終わるときには今年1年の反省会みたいなのをやったりします。そういう、顔を合わせて集まる場というのはすごく大事で、「皆さんが今年やってくれたことでこんな成果が出ました」ということをちゃんと伝える。感謝の気持ちも伝える。そして、「来年はこんなことをやりましょう」と言うように皆さんに呼びかける。こういう機会というのはすごく大事です。これは全然軽く見てはいけなくて、まさに皆さんが主役であるっていうことをしっかりと必然に皆さんで共有し続けるっていうことはすごく大事なことだというふうに思っています。

それから、そういうふうにする中で、ガイドさんと事務局っていうのが、「皆さん今度遊びに来てください」「こっち来てください」という、雇用関係ではなくて同士の関係になっていく。目標はこっちだよっていうことをみんなで常に共有し

合うことで、私たちはガイド役、あなたたちはそれを橋渡しする役目であるという風に仲間になっていくことってすごく大事だという風に思います。

それから「3年計画」というのは、これは2003年に計画をつくって、2004年、2005年、2006年という3年計画で2006年の3年目に長崎さるく博をやったんです。最初の1年目は、小さい、1、2カ月ぐらいの短い期間でまち歩きっていうのをまず体験をしてもらいました。ほとんどの参加者が市民でした。それから、2年目には、今度夏場にやってみよう。どうも夏場に歩くのは大変だぞと。長崎は坂が多いからもっと大変だということで、その実験をやったのが2年目でした。これは少し長く3カ月ぐらいやっております。それから、本番の2006年には6カ月、7カ月だったかな、やりました。3年計画でやったことで、1年目、2年目、市民の皆さんがなじんでくれて、「さるく」というのが大体どういうものかっていうのがわかってきて、しかもそれが楽しいっていうことを感じてくれる人たちが増えてきたので、もちろんその体験をした人が自分もガイドやると言って、手を挙げてくれた人もたくさんいますし、その3年計画っていうのは小さく産んで大きく育てるっていう意味でもすごく大事なやり方だったなというふうに思っています。

それから、「コラボレーション」は、この3年間の間に、博多でもありましたけども、「地方検定」というのが長崎でもあって、長崎歴史文化観

光検定というのがあって、これにすごくたくさんの方が受検をしてくれたのですが、そういうのがあったり、それから県のほうで「旅する長崎学」という、今もずっと続いているんですけども、小さなブックレットをずっとテーマごとに出し続けているんですけども、そういうのが創刊されたこともあって、歴史だったり、自分のまちだにに関心を持つ人が増えてきたんです。そういうことのコラボレーションで、前は歴史の話をするのはいわばおじいちゃん決めてたんです。けれども、女性もちろん、それから若い人たちも歴史に関心を持ったり、自分の地域に関心を持ったり、あるいは子供たちも関心を持つようになってきました。これもとても大きな応援団になったというふうに思います。

それから、8つ目が、「本気」、これは本当に根っこにあるもので、やっぱり本当に観光まちづくりをやるんだ、目指すんだっていうような本気がないと、結局たくさんの方がそこに集まってくるってということにならないということだと思います。ですから、博多でやるときには博多のこれを目指すんだ、ここをやろう、こんなまちになろうよっていうと、ミッションみたいなものがやっぱりあるほうがいい。少なくとも中核にいる人たちはそれを共有しておいたほうがいいなというふうに思います。

それから、この「さるく」もずっと進化をしまして、2006年にやって、今2007、8、9と今年2010年ですけども、この3年間でもうずっと進化をしてきました。

観光客が増えたり、いろんなプラス面が出てきているんですけども、年ごとのテーマ設定をしまして、2009年は、「長崎さるく幕末編」というのをやまして、これを決めた後に「龍馬伝」がうまいぐあいに決まったので、タイミングよかったなあと思っているんですけど、その後、今年は龍馬を含めていろんなヒーローが長崎にやってきたということで、今年は「長崎さるく英雄（ヒーロー）編」というのをやっています。それから、コース設定もいろんな「展示さるく」、をやったり、それからアジサイのころには「アジサイさるく」というのをやったり、それから「オーダーさるく」というのは、要するに決まってるコースではなくて、「私たち今度土曜日に行くんですけども、こんなところ回りたいんですけど」って言ったなら、それに合わせてコースを組んでみます、というオーダーのさるくで、最近は「オーダーさるく」がものすごく増えてきています。それから、「子供さるく」、地域への浸透という意味では子供がさるく、子供たちが自分たちの地域を回るっていうのが増えてきてますし、「さるくキッズ」という冊子もつくって、地域ごとに回れるように、地域ごとにコースがつくれるようにしています。

それから、市民から観光客主体へという意味では、お客さんが最初のころは市民が多かったんですね。先ほど話あったみたいに、自分の住んでいるすぐ近くの道を、いつも通勤に使っている道を歩いても、「へえ、こんなものがあったんだ」とか、「ここでそんなことがあったんですか」とい

う話を、皆さんが目を点にしている姿を見るたびに、しめしめと楽しんでいました。そういう市民の皆さんが、だんだんだんだん観光客がお客さんとして多くなってきているというのは、これも大体予定どおりの動きになってきています。

それから、さるくには3つあって、この「遊さるく」っていうのは、これはもう自分で勝手にマップを、マップはあちこちに置いてますので、マップを持って勝ってに歩くのが「遊さるく」です。それから、「通さるく」っていうのは、これはガイドさんについて歩くのが「通さるく」といいます。それからもう一つ、「学さるく」っていうのは、これは少し深いテーマを掲げて、例えば長崎の華僑の歴史だとかを体験するものです。例えば長崎の芸者遊び、券番のお姉さんたちに遊ばせてもらっているコースがあって、そこに参加するんですけども、お客さんはほとんど女性です。券番のお姉さんの遊ばせ方が上手なので、本当にこのコースは2万円ぐらい多分すると思うんですけども、いつも参加者満杯で、しかも女性が多いです。

それから、さっき言ったように、さるくの参加者数っていうのは、市外の人と市内の人の割合が、途中で逆転して、今は市外からのお客さんが多くなっています。

それからもう一つ、ハードの整備も今ようやくスタートをして、石碑というのがありますけども、そこに何とかの跡とか書いてるところがすごく多くて、そこにいても何かイメージがわからないっていう声は結構昔からあっていたので、何かも



う少し形のあるものにしようということで、1つずつ1つずつ始めています。これは活版印刷の始まった場所の碑でモニュメントで、これも公募でデザインを募集して、実際にそれに沿ってつくってもらった活版型の碑一本に一文字ずつ、字が裏返しに立てていって、ずっと読むと文章になっているというやつなんです。こういうのを例えば今年はお龍さんと、月琴という龍馬の奥さんのお龍さんが滞在した小曾根家というところの跡にこういうのをつくったり、それから左下の上の撮影局跡っていうのは、これ龍馬が寄りかかって撮ってる有名な写真がありますけども、あの写真を撮った撮影局の跡で、そこに台のモニュメントを、そこに寄りかかって、龍馬の気持ちになって写真が撮れて、向こうのほうにカメラを置く台があって、そこでセルフタイマーで一人でも撮れるというものをつくらうとかというようなことを、もうすぐ完成しますが、やっています。

それから、「歩いて楽しいまちづくり」というのは、次のさるくのテーマで、いろいろハード系も含めて、例えば安易に白いガードレールみたいななんをつくるんじゃなくて、まちの質を少しずつ高めていこうという作業をこれから始めようとしています。トイレであったり、歩道であったり、ベンチであったり、サインであったり、そういったものの質を少しずつ高めていって、長い歴史の中でも耐えられるようなデザインのもの、あるいは質の高いものを少しずつお金がかかっても整備していこうということをしています。

それからもう一つ、これは町なか型の、都市型

ということに通じるのかもしれないですけども、一本の道、長崎龍馬の道っていう今ちょっと一時名前を仮でつけているんですけども、あれがグラバー園のある南家側に建っていて、ここがグラバー園のあるところで、そこからずっと中華街のところを通過して、アーケードを通過して、中通りという古い商店街を通過して、それから市場があるところまで通じる、ここは実は一本道になっているということに気づいた方たちがいて、長崎の道はわかりにくいので、ここを長崎の文化の背骨で、しかもいろんな個性がつながっているだんごを串刺しにしたような道なので、この道をベースにして、この道にこういう番号を埋め込んで、「35番のところから右に行ったら眼鏡橋ですよ」、みたいな整備をしていこうとあって、これは既にスタートをしています。もうすぐ多分このことを言い出した市民グループの皆さんが「だんご座談会」というシンポジウムを開いたりすることになっているんですけども、それに合わせてマップをつくったりしています。こういういろんなことを少しずつ高めながら進化をさせていっているという状況です。

最後のもう一つ、シーニックバイウェイ。要するに実際に現場に落とし込むときにはいろんなコツがあって、余り頭でっかちになると、現場では受け入れられなかったりするんで、現場で受け入れられるような、実際歩く人の気持ちになったりとかすることが、商売と同じで基本中の基本なので、そういったコツみたいなものというのは多分持っていらっしゃる方というのは、博多にも福岡

にもたくさんいらっしゃると思うので、そういう皆さんを必ずスタッフに入れて、そういう皆さんと一緒にやっていくっていうことはすごく大事なような気がします。本当にすばらしいまちで、すばらしい素質があるまちで、しかも広いので、福岡の中心じゃなくても、周辺部にもまち歩きが楽しめるところって、いっぱいあると思いますので、そういう意味では私たちも「長崎さるく」っていうのは、実は3分の1は観光だけでも、3分の2はまちづくりが目的でやっています。住民の皆さんが自分のまちのことを知って、「自分のまちってこんなにいいまちだったんだ」「本当にあらためて歩いてみるといいよね」「こんな歴史があったんだ」ということを知ることによって、それがまちづくりのエネルギーになって、「少しでも住みやすいまちにしよう」、「自分ができることをしよう」、という風につながっていく、そのエネルギーをつくる場が「さるく」だというふうに位置づけています。今、割と思った感じで進んでいるんですけども、これからいろんな工夫をしながら、市民の皆さんと一緒につくっていくまちづくりの一環として、「さるく」のまちづくりは進めていきたいというふうに思っています。

#### <パネルディスカッション>

「都市型風景街道のあり方を探る」

#### ◇コーディネーター

西日本新聞社 都市研総局長 井上祐輔

#### ◇パネリスト

九州大学大学院人間環境学研究院 教授

出口 敦

大貝環境計画研究所 所長 大貝知子

福岡市住宅都市局都心再生課長 萩尾正典

はかた部ランド協議会 理事長 上田啓蔵

#### ○井上裕之（コーディネーター）

今日4人のまちづくりの専門家の方にお見えいただいていますけども、実は台本はございません。



逆に言いますと、皆さん自由に発言をしていただいて、できればいい知恵がそこから出てくればいいなと思っております。特に今日は福岡市のほうから萩尾さんにもおいでいただいていますけども、行政に対する批判とか注文とか、もうどんどん言っていただいて結構ですし、脱線発言もちょっとあったり、あるいはちょっと論点がずれたりとかあるかもしれませんが、こういう点はまさに皆様方と一緒に自由に闊達に議論することが大事だと思っておりますので、その辺よろしくお願いいたします。

それから、最後にできれば時間が余れば、これだけ大勢の方にお見えいただいていますので、皆様方のほうから意見とかご質問があれば、そこでまた質疑応答のようなことをやりたいと思ってい

ます。

今日のテーマ「福岡の都市型風景街道の魅力を探る」、最初聞いたときは、全然意味よくわからなかったんです。何であろうかなあと私も思ったんですけども、大体皆さん、今の基調講演あるいは活動報告をお聞きになって、大体の意味はおわかりになったのだらうと思います。私も何となくわかったのです。ただ、やっぱり博多、福岡というところ、こんなことせんでも、もう何かいっぱいあるやないかということが、例えば祭りで言えば山笠、どんたくがあり、あるいは食べ物で言えばラーメンがあったり、屋台があったり、水炊きがあったり、モツなべがあったり、博多は魅力がいっぱいあるじゃないかと。何でまた新しくこういう取り組みをする必要があるのかという素朴な疑問もありませんかと思うんですけど、今日はその辺についてまずご専門の出口先生に、この風景街道というのはそもそもどういうもので、どういうものが都市型なのか、なぜそういうものが必要なのか、ご専門の立場からひとつお話を伺いたいと思いますが、出口先生よろしくお願いたします。

#### ○出口 敦（パネリスト）

都市型の風景街道とはどういうものかというところ、多分答えはもうほとんど長崎市の田上市長様のお話の中に入っていたのではないかと思います。いわゆるこれまで道路とか街道というところ、造る対象として見てたんですけど、特に国のお役所とか、地方のお役所が造ってくれる対象として道



路とか街道というのは見ていたのではないのかと思うんです、その言葉のニュアンスというか、意味は。

その後、恐らくこれまで、道路というのは、要するに交通、物とか人とかを運ぶ対象として道路とか街道というものを見るという考え方が中心だったのではないのかと思うのですけども、むしろその道路とか街道というのは楽しむ対象であると。実はいろんな情報やそのまちの歴史、が道路とか街道には詰まっています、道路とか街道というのは、あるいはそのちょっと裏に入った裏道を歩いていくと、実際いろんな知的な刺激を受けて楽しむことができる。改めてそういう知的な楽しみをする対象として、あるいはその都市を理解する対象として道路とか街道を見てみましょう、というのがまさにこの都市型風景街道だと思います。

特に風景街道、これはアメリカでシーニックバイウェイという言葉が、先ほど田上市長のほうから出ていますけども、シーニックバイウェイという考え方は、もともとアメリカのほうでできた言葉ですけども、アメリカの広い非常に雄大な自然の中を自動車ですべて走って、写真を撮って、楽しみながらドライブをしていくということで、そのような考え方ができたものでもありました。

それをいち早く、導入したのが北海道です。北海道が「北海道シーニックバイウェイ」という制度というか、そういうシステムを導入しまして、北海道の非常に雄大な自然を車で走って見て回る、体感するというような趣旨で打ち出しました。皆さんもうおわかりのように、北海道に行く

と、大自然がすごくて、もう何ていうか、これでもか、これでもかというような、見てすぐわかる、視覚から入ってくる情報で、もう、すぐそのよさとか美しさが伝わってくるのが恐らくシーニック、北海道が日本で最初に導入した、まだその頃はシーニックバイウェイという言葉を使ってましたけども、シーニックバイウェイです。

それに対して、では九州にもうちょっとそれをどういう風に取り組もうかという風に考えたときに、九州は大自然の雄大さを楽しむ道路というものたくさんありますけれども、一つは、やっぱり歴史の蓄積ではないだろうか。北海道と九州との違いを考えてみたときに、自然の雄大さでは北海道にちょっと一步譲るとして、歴史の深さとか、おもしろさに関しては、圧倒的にやっぱり九州だろう。それなりに楽しめれば、都市です。北海道のシーニックバイウェイが自然型シーニックバイウェイであれば、やっぱり九州、特にこの福岡は都市型シーニックバイウェイとして、都市をむしろ楽しむ。そうすると、やっぱりそれは車ではなくて、歩いて楽しむことになる。

その後、国土交通省の道路局が「シーニックバイウェイ」ということでは横文字でわかりにくいということで、「風景街道」という風に、これは日本版の新しい取り組みとしてこの風景街道という言葉が生まれて、それをさらにこれ福岡で全国初だと思いますけれども、福岡・博多ではそれを都市型シーニックバイウェイということで、そういうこの何年ぐらいですか、五、六年ぐらいの動きですか、歴史があるわけです。

さらに、この福岡の博多で、特に道路を一本とってみても、例えば国体道路だと一本とってみても、起点が博多でしたね。祇園のあたりですかね。それから博多を抜けて、それから中洲を抜けて、それから西中洲を抜けて、それから天神を抜けて、春吉抜けて、それから大名、今泉を抜けて、それからけやき通りを抜けて、赤坂を抜けて、それから六本松のほうに抜けていくわけです。ということで、福岡の、何ていうか、特徴的なそれぞれ特色がある地区を串刺しにして通り抜けていくような道路です。ですから、国体道路を一通り勉強すると、恐らく福岡のまちの成り立ちとか、まちの構成が勉強できるような、そういう通りにもなっているわけです。

改めて、この都市型シーニックバイウェイというのをそういう観点で見えていくと、一つのまちを知るための、教科書をつくれるぐらいの道路になっている、そういうおもしろさが改めてわかったわけです。

そこからさらに発展して、先ほど石橋さんは道路の格という風に言われ、国体道路は表通りの格だということに位置づけられてましたが、そこから一本裏に入ったときに裏道とか、路地とか、そういうとこまでちょっと道草を食って楽しむと、もっともっと幅広い、深いまちの歴史や成り立ちがわかります。それから、当然おなかがすきますから、そこでやっぱりおいしいものを食べたいということを今度味覚でも味わえた、ということだと思います。そういうようになっていた。都市を楽しむ情報がそういう一つの道路に着目すればい

ろいろ詰まっている、そういうおもしろさ。要するに、道路とか街道というものは、つくったり物とか人を運ぶ対象としてだけ見るのではなくて、むしろ都市の情報が凝縮している場として、あるいは味わう場してというか、そういう意味でもっと多面的に道路とか街道を見てみようというのが、この都市型風景街道にはあると思います。

#### ○ 井上裕之（コーディネーター）

わかりました。ありがとうございます。

皆さん大体おわかりいただけましたでしょうかね。結論的に言うと、まさに「さるく博」そのものが都市型風景街道の実践例といいますか、まさにその先進的な例だったというふうに言えるのだろうと思います。

それで、ちょっとおさらいをしておきますと、冒頭に主催者のほうから紹介がありましたけども、こういう風景街道が今、全国に100カ所ちょっとあるんですかね。そのうち九州には10カ所あって、その中で唯一、「都市型」と位置づけられているのがこの国体道路周辺ということですね。出口先生、こういう百何カ所の中に、全国、その中に都市型で同じようなことをやっているのはあるんでしょうか。

#### ○出口 敦（パネリスト）

手元に今資料がないのですが、例えば都市型という言葉を使っているのは、恐らく福岡が、初めてで、福岡でしか使ってないかと思います。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

と、いうことは、もう全国でもやっぱり初めてのこれが取り組みになるということですね。

それから、冒頭にやっぱりこれから私たちがまちづくりを考えていく上で大きなインパクトになるものとしての新幹線の話が出ましたね、新幹線の話が。この週末は天神が大にぎわいでしたね。パルコができましたね。6年間幽霊屋敷になっていたところが、やっと明かりがとまりまして、すごい行列で、私もとうとう入り損なったのですが、天神が変わりました。いよいよ来年の春には博多駅が変わりますね。今もう既に大きな新しいビルが完成しつつありますけども、あそこにもまた大きな商業施設が入るということで、恐らく、それが博多のまちづくりに大きなインパクトを与える、そのことも私たち頭に入れながら、この風景街道を考える必要があると思うんですが、今日は福岡市役所のほうから萩尾さんにお越しいただいています。行政として、この新幹線の全線開通をにらんでどういうまちづくりを模索されているのか、その辺の話をお願いできませんでしょうか。

それから、萩尾さんの場合、都心再生課の責任者でありますので、その都心再生課の役割も含めてお話をいただけますでしょうか。

#### ○萩尾正典（パネリスト）

都心っていうのは、福岡は交流のまちで都心が活力の源泉ということで、このまちづくりをどうするかということで、2年前にセクションを立ち上げてます。

先ほど長崎市長のほうから、さるく博は観光が3分の1でまちづくりが3分の2だ、というお話



がございましたが、私は、その3分の2のまちづくりのほうの担当です。

福岡の都心といいますと、ビートルが出航している博多港の国際ターミナルと、壱岐対馬の旅客ターミナルがある博多埠頭と、それから天神から博多へと通って、南側には百年橋通りから那珂川までを、僕ら行政としては福岡都心という言い方してるんですが、今日的な都心のまちづくりの課題が2つありまして、一つは、オフィス街。福岡の急成長を支えたオフィス街が更新の時期を迎えるということでございまして、今、電気ビルが建てかわってございますが、あれは1950年に建てたビルで、既に更新、建てかわりに入りました。国体道路とは違いますが、明治通りってところが福岡の急成長を支えた第1期に建ち上がってきたビル街があるんですが、そこが50年代の半ばから60年代の半ばぐらいまでにオフィスビルが建ち上がったんですが、ここが更新の時期を迎えるので、これを計画的にどういうふうに更新するかというのが一つ大きな課題として、まちづくりの課題としてあります。

それともう一つが、今日のテーマであります風景街道とかぶるのですが、都心の使われ方です。九州新幹線の開業とかで、たくさんの方が訪れていただけるまちになっていって、今まで福岡都市圏で使っていたいたまが、九州の方々からも使っていただけるまちづくりを、次の時代に向けて目指せねばいかんだろうという話の一つと、それから韓国の個人旅行のお客さんたくさんお見えになって、夏休みになるともう日常的にサ

ンダル履きで韓国の学生がビートルから降り立って天神に来るっていう、それから中国のクルーズ船でお客さんがたくさん天神にお見えになるという、こういう時代のまちづくりにどんなふうに対応していくか、というような、大きく言うと2つの課題がありまして、今日の風景街道のテーマからいうと、九州とかアジアのお客さんに使っただけのまちづくりをどんなふうに進めるか。そんな中で、九州新幹線の開業する博多駅周辺、それから天神とうまく連携をしていただくと。それから、博多部とか、住吉とか、大名、今泉とか、いろんな各地区がネットワークして、都心を福岡のまちの付加価値が上がるようなまちづくりを進めるということを進めるのが私どもの仕事であり、私が今日のテーマでいろいろ参加させていただきたいというところでございます。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

今日はまち歩きというのがまさにテーマなんです。実はもう福岡市でもいろいろなまち歩きの取り組みがあちこちで行われてまして、特に博多部のほうでは、「博多情緒めぐり」というまち歩きの取り組みが行われてまして、今日はそのまさに仕掛け人で、そのことにずっと携わっておられます上田さんのほうから、この博多情緒めぐりの取り組みがどういうもので、どういう魅力があって、あるいはどういう成果が出ているのか、その辺のお話を伺いたいと思います。

#### ○上田啓蔵（パネリスト）

成果というのはちょっと難しいと思いますが、結果





は出ております。

そもそも私どもがまちづくりというのに興味を持ったのは、もう40年ぐらい前なんですけども、私の弟がチューリップでドラムたたいてまして、全国からファンが来て、「博多のまちに来たけど、どこ見たらいいと？」と言われたときに、「ううん、見れるところないねえ」って言うて、そのころ本当なかったんです。「太宰府に行ったら？」みたいにしか言えなかったのが、これは博多のまちに何かつくらないかんね、とずっと思っていてまして、太閤町割り400年祭というのが22年ぐらい前にありまして、そのときに博多の4校区、今はもう校区ではなく、御供所、奈良屋、大浜、冷泉という地区になってますけど、そのころの4校区の若手、今はもうみんなほとんど還暦を迎えておりますが、「せっかく集まったけん何かやろうや」ということで、博多のまちづくりをやり始めました。人を増やせといいましてもなかなか人がいないんです。だから、今日は都心再生課長様がおられてますが、そのころ都心定住構想委員会とかという会があって、我々も参加させてもらって、「借り上げ住宅つくれ」とか、「大学通りの大きなビルの上には必ず住宅乗せる」とか、「どうせ大企業がつくってるけん、金持っとなしやろうけん、ファミリータイプの住宅をつくって人を増やす」などと。一つの切り口としては祭りです。祭りとは何か、特にどんたく、山笠、松囃子。山笠なんですけど、わあっとにぎわいそうに見えてますけど、実際中身というと、地元に住んで、出てる人間は1割とか2割しかいないんで

す。あとの8割とか、9割とか、7割は、まちによって違いますけど、山解が終わったら帰っていきんです。それがもう終わったら静かなまちです。そのようなずっと経過がありまして、もう博多のまちづくりっていうのは大概もうよう行かんし、無理やなあと思ってました。

博多区役所さんから平成18年に呼びかけられて、「また話がどん。何の話ね」っていったら、「いや、まちづくりの話だ」と。「もうあんた、話しするだけやったらよかばい」って、「もう大概20年も進捗しないているのに、もう話だけやったらよか。」「いや、でも何かしたい」と。「何ばすると？」っていったら、それがまち歩きやったんです。1年目は区役所さんの主体でやりまして、平成18年6月にさるく博も見学に行きました。いいところ取りみたいなことで、それで一生懸命皆さん勉強してますよね。みんなで一生懸命博多のまちを探しまして、博多のまち、皆さんもそうですけども、案外地元に非常にいいもの、宝物が転がっていて。僕、よそでお話するときには青い鳥探せっていう話やるんですけど、地元には案外あるんだよと。見て調べてみると、例えば東長寺さん、これは900年代で、空海、弘法大師が開いたお寺です。日本最初の真言宗のお寺です。それから、聖福寺、これ栄西禅師が開いた日本最初の禅寺です。京都に行かれて開かれたのが京都の祇園にある建仁寺です。それから、承天寺、これも1200年代に開かれた聖一国師さん、日本で最初の国師号をとられた聖一国師さんが開かれた禅宗のお寺です。そういう古いものが

ある。聖一国師さんは、京都では有名な、今桜で  
きれいでしょけども、東福寺、聖福寺もきれ  
い。そういう博多の勉強をしとったら、非常に日  
本の歴史につながるようなこととか、単なる郷土  
史じゃない、というのを見つけまして、それで皆  
さんと一緒にずっと勉強しまして、平成18年か  
ら2年間やりまして、去年から福岡市観光ボラン  
ティアの主催ということで、今年で5年目になり  
ます。スタッフはもう100人を超えてまして、  
「せっかくメンバーになったのに一回もガイドが  
できんやったって」というて文句言いんしゃる人  
もおんしゃるけん、コースを増やしたりしないと  
いけないところです。それを言っても、なかなか  
難しいので。

今現在は櫛田神社をスタートで、一番最後に実  
績って書いてますが、平成18年は4コース、9  
日間で1,100人、19年が8コースで11人  
で1,400人、平成20年が1,200人で9  
コース10日間、去年が7コース14日間で1,  
400名、約5,000名の方をご案内しており  
ます。

今日話が出てましたけど、「ああ、こげえなこ  
としよりやったや」ということがたくさんありま  
して、私自身もまだ調べられないこともたくさん  
あるので、今からもまた日々勉強しながらやっ  
ていかないかんと思っております。今年は8つのコ  
ースを用意しておりますし、日程も決まってお  
りますので、是非興味がある方はご参加ください。  
大きな目的としては、地域の資源の開発、発見と  
いいますか、勉強です。

それから、今日話で出てますように、自分がや  
って楽しくないといけないということで、もう自  
ら楽しもうと、楽しんでガイドしようというこ  
と、それに基づいて人から聞くばかりやなくて  
自分で勉強するというのを大きな3つのテーマ  
を挙げております。

今日うれしい話を聞いたんですが、長崎市長  
が、券番コースが2万円なのに満タンになると言  
われたんで、実は僕も博多券番の踊りを見るとい  
うのをやりたいと思ったけど、費用がね、普通は  
1回500円でやってるんです。その費用が大分  
かかるねって。でも、長崎市の話で、ああ、それ  
はひよっとしたら博多もやれるかなという、ちょ  
っと楽しみなことができております。今のところ  
そういう状況でまとまっております。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

まさに長崎に例えると、上田さんの場合は、  
「博多のさるくガイド」をなさってるということ  
になる わけですね。

#### ○上田啓蔵（パネリスト）

そうですね、博多弁で言うたら「そうつく」で  
すね。「そうつく」って言われんけん、「ガイド  
とまち歩き」になってますけど、前からいろんな  
人をご案内していたので、基本的なコースはいろ  
いろ僕が持ってたんで、始まったときに4つのコ  
ースをぱっとつくったんです。それにネーミング  
して、いろんなことで回っております。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

今年の場合は8つのコースが用意されてるとい  
うことで、皆様のお手元に案内されていると思

ますけど。

長崎の場合はあれですね、これに「オーダーさるく」とか、注文つけていろいろやると、コースがあったり、何ですか、遊さるく、通さるく、学さるくですか、いろんなものがさらに発展型としてできてるといことですね。

それから、先ほど萩尾さんのほうから、まちづくりで博多と天神の問題、回遊性の問題というのがありました。ほかの方々からも一つのキーワードとして回遊性という言葉が出ました。特に福岡の場合はよく双子の都市と言われまして、武士のまちの福岡部と商人のまちの博多部の双子の都市でのこのつながりがあるのかないのかよくわからないんです。ここをうまく歩いて回れるような仕組みができないかというのが今日の一つのテーマでもあるんですけども、今日は実はその辺についてお詳しい大貝さん大貝さんは、こういうまちづくりのご専門家で、都市交通についてのいろんな社会実験をなさっているんですが、たまたまですけども、大貝さんの場合、お住まいが国体道路の博多部側です。お勤め先というか、お仕事場が、やはり国体道路沿いの博多部にありまして、日常的に国体道路を通勤で利用なさっているということなので、その今の国体道路、先ほどからいろいろどういう特徴があるかという話は出ました。出口先生からもいろんな魅力を串刺しした道路が国体道路だっという話がありましたけども、大貝さんから見られまして、この国体道路の特徴といますか、魅力あるいは逆に欠陥みたいなものがあるればお話しいただきたいんですけど。

## ○大貝知子（パネリスト）

私は、自宅が草香江で、大濠公園のすぐそばで、事務所が祇園町なものですから、国体道路を日常的によく通るんです。確かに非常にいろんなまちの顔



がたくさんある。皆様おっしゃったように、ある意味七色の顔を持つ道路というふうに言えるかなと思うんですよね。一方、例えば今泉、赤坂とかああいうふうなところというのは、若い女性がかなり住んでいらっしゃるんです。それも仕事をして、非常に忙しい仕事をする。例えば、西日本新聞の記者さんとか、デパートに勤めていらっしゃる方とか、非常に夜遅くまで仕事をするときに、公共交通機関がなくなっても住めるところ、かつ安全なところというのは、実は国体道路沿いの集合住宅、賃貸だったり、分譲だったりとかということがあるんです。

国体道路というのは、確かに歩いて楽しいところやスポットが幾つもあります。けやき通りは、ケヤキもきれいですけども、それよりか例えばいろんな絵本が割とそろえてある本屋さんだったりとか、おいしいケーキ屋さんがあったりとか、そういうところの魅力でふらふらと歩けるというのがあるし、大名であるとか、今泉の近辺は、中に入り込むと、その裏にワンダーランドみたいなおもしろいまちが展開しているということで、入り込むうというような気になるのです。ただし、中洲から祇園への道で川辺に行くところは、実は夜はいいんですけども、昼は歩けと言われたも、余

りおもしろくないので、私は、歩くときは国体道路外して、一遍中に入り込んで、国体道路と平行にずっと歩いたりとかという風な形で歩くんです。非常におもしろくない。何でおもしろくないのかというと、いわゆる風俗の締め出しがあったりとか、それから飲食店しかないんです。飲食店ばかりだとつまらない。やはりちょっとした雑貨の店があったりとか、そういうふうな割と心をとくめかせるようなお店がたくさんあってほしいということを考えていくと、やはり中洲の存在って一体何かなあというふうな気になります。いいのか、悪いのか。人を歩かせようというふうに思えば、やはりもっとそこに、誰を歩かせるか、若い人なのか、女性なのかというのを考えていくと、やはりその状態は本当にこれでいいのかなあ、もうちょっと変わるべきじゃないかなというふうな気がします。

それともう一つ、国体道路で一番悪いところは、実は道幅が狭いんです。歩道が狭いから歩きづらい。それと加えて、朝などはとにかく自転車交通が非常に多い道路なんです。ですから、朝見ていますと、本当に自転車が連なって、すっと通っていきます。非常に危ないんです、人も多いですから。それが何ともならない。おもしろいのは、ケンタッキーフライドチキンから天神に行くときには、皆さん国体道路を通らずに、ずっと横にそれていくのです。赤坂公民館のほうに行って、それからずっと大名の中を歩いて、天神にまでたどり着くという「自転車けもの道」のようなものがあります。

あと、ほかにもとにかく狭過ぎる。いわゆる道幅が狭い。そこに車の交通量も増えてますし、人の交通量も多い。本当に土日の午後2時から4時ぐらいにかけては必ず渋滞です。バスもじっと待つとかなきゃいけないとか、こういうふうな非常に嫌な思いもたくさんあるし、かといって魅力もたくさんあるというのが今の国体道路の状況かな、と思います。

### ○井上裕之（コーディネーター）

今日はもう皆さんお気づきだと思いますけども、まさに博多と天神を一番直結、一番短い距離で結びますのは国体道路で、その周辺にまたいろいろな裏道、わき道があるわけですけども、この国体道路を一つの風景街道の軸ととらえて、では、今からどういうことをやっていったらいいのかを今から具体的に話していきたいと思います。

それで、もう先ほどから最初の活動報告でもいろんなヒントがございましたね。どこのゾーンが歩きやすいとか、どこのゾーンが歩きにくいとか、リビング新聞さんの報告では、やっぱり1番が警固・赤坂が一番歩きやすく、歩きにくいのはどちらかというところと祇園とか、春吉、中州となっていましたけども、何となくわかります。あと今大貝さんからも中洲の存在をどうとらえたらいいのかという話もありましたけども、実は私もこれは勉強しなきゃいかんと思って、この休みに実は国体道路をもう一回自分で歩いてみましたが、意外とそんなに悪い道でもないなあ、と思って私は歩いたのです。私の場合はちょうどあっちの大濠公園のほうから歩かして、大濠公園からちょう

どあそこの气象台の前あたりから歩いて、そのあと護国神社の前へ行きまして、そしてそれからけやき通りに入って、けやき通りを過ぎると警固交差点に入りますね。警固交差点から今度入ると大名地区に入って行って、そこからまさに裏道沿い、つまり大名へいろんな飲食店があって、今若い人たちがいっぱい集まる所ですけども、そういうところがあって、右側が今泉です。ずっとそれ行くと天神の交差点に来て、そこから今度は春吉に入って、それから今度中は洲と、キャナルシティがあって、さらに進んでいくと、いわゆる寺町、大体皆さんそういう道のイメージを今頭の中で思い描きながら今からのお話を聞いていただきたいと思いますが、まずこの通りをこれからどうしていったらいいかなんですが、話を整理するために、まずハードな部分とソフトな部分、ハードってというのは、要するにいろんなものをつくると思いますか、そういうハードな部分、それからソフトな部分に分けて今から議論していきたいと思うのですが、まずハードな部分です。先ほどいろいろヒントというか出ましたけども、緑が多いとか、少ないとか、いろいろヒントがありましたけども、これは出口さん、いろいろあろうかと思うのですが、ハードでまず考えるときにはどういうことがポイントになるんでしょうか。

#### ○出口 敦 (パネリスト)

多分いろいろあると、大貝さんのほうがいろいろおっしゃると思いますけど、私、そうですね、最近ちょっと感じたのは、つい何週間か前にドイツのミュンヘンというまちに行きまして、ちょっ

と久しぶりに行ったんですけども、ご存じのように、都心部、城壁でもともと囲まれてましたんですけども、城壁の中で幹線となっている道路というのは歩行者天国化されているわけです。そうした地下鉄が走っているわけですけども、地下鉄の導入とほぼ同時期ですか、1970年ぐらいに歩行者天国になったんですけども、ちょうど私が日曜日にミュンヘンに到着して、ちょっと学生たちと歩いたんですけども、ご存じのように日曜日はほとんど店が閉まっています。これは宗教上の関係だと聞いてます。日曜日は仕事をしない日だということで、お店がほとんど閉まっており、沿道の店が営業はしないんですけども、全部のウィンドーにいろんな商品を飾っているんです。まちを歩いている人がみんなそれを見て、ちょっとご老人のご夫婦とかが人形の飾っている時計とかを指差しながら会話をしていたり、あるいは洋服がいろんなアクセサリと一緒にディスプレイされていたりおもちゃ屋さんがあるところはおもちゃが非常に本当におもしろそうに、子供たちがこれ欲しいなっていうようなことをウィンドーを見ながら親に話している。そういったお店が、閉まってもずっとウィンドーショッピングができるような通りになっていますね。まさにウィンドーショッピングというのはやっぱりこういうことなんだなというような記憶があったんですが、日曜日に一斉にお店が閉まっても、何か楽しく沿道のお店を見ながら歩くことができる。それがまた風景になったりします。風景街道で人を含めての風景になってるんです、お店が閉まっているにもか

かわらず。やっぱりそういうのが私は本当にストリートだなというふうに改めてミュンヘンで感じたんですけども、国体道路のほうに話が戻りますと、国体道路の都心部はほとんどが飲食店です。ですから、沿道のやっぱり土地利用、沿道の特に建物の1階部分の建物利用といいますか、用途と、やっぱり道路の雰囲気とか環境というのはかなりお互いに影響し合うものだというので、道路空間の整備とあわせて、やっぱり沿道の用途というものをうまく考えながら風景をつくり出していくというような、その辺が大事なことだと思います。

それからあと、福岡の場合は、ちょうど3年ぐらい前ですか、ニュースウィークに10・ホットテスト・シティー (10 hottest city) ということで最も熱い都市というようなことがニュースに出たわけです。そのときに、どういう写真が出たかという、福岡の記事があって、福岡は屋台の写真が出てたんです。やっぱり外国人の目から見ても、観光客の目から見ても、福岡の一番典型的な景観っていうのはやっぱり屋台なのかなということで、ある面納得もしたし、ちょっと残念だった面もあるんですけども、改めて考えてみると、福岡の町なかで絵はがきになるような場所が余りないんです。よく出てくるのは、博多湾のほうから見た福岡市の風景です。タワーとかドームがあるようなものがよく写真で紹介されたりするんですけど、恐らく福岡市の市役所ホームページにもその写真が出てるんじゃないかと思うんですが、なかなかまちの中の道路で写真として切り出

して絵はがきになるような風景、これは先ほど言った沿道の建物がそうですし、いろんな問題が出てくるわけですけども、そういう中で改めてまた屋台が福岡市のテン・ホットテスト・シティーの代表的な写真として屋台の写真が撮られてるというのは、僕は何かいろんな意味で象徴的 (だと思います)。

#### ○井上裕之 (コーディネーター)

では、続いて大貝さん、いかがでしょうか。

#### ○大貝知子 (パネリスト)

先ほどの出口先生も歩くってということがいろんなウインドーショッピングとか、楽しみが必要なんだというふうに言われましたが、私は、やはり国体道路の中で、天神から春吉、中洲にかけてのあの雰囲気が変わってくれないかなあというふうな気がするんです。天神から東っていうのは、実はオフィス街の拡大というのがなかなかないんです。やはり博多部、博多駅の周辺のあのビジネス街と天神というのが、やっぱりなかなかつながっていかないのはなぜかなあ、というふうなことを考えていくと、よくも悪くも中洲の存在、昼の中洲の存在が何かこう一つちょっと違うものが、甘いおだんごの中にトウガラシ味の塩辛いおだんごが1個入っているような感じかなあ、という風な気がするんです。やはり例えば昼間、1階の部分は例えばもっと若い人たちが歩いて楽しかったりとかという、例えばそういうショッピングするようなお店が入って、2階はオフィスが入って、3階以上が例えば飲食、それから風俗とかという風な形になったりするやないいわゆる業態転換的

なことを、例えば50年の計みたいな形で考えていく必要があるのではないかなというような気が非常にしております。それがないと、やはり本当に博多から歩いて帰してくれじゃないのに、やっぱりなかなか歩かないという気がするんです。

それともう一つ、実は大名・今泉のところ、大名がなぜあんなに、若い人に支持されているか。歩く楽しさがあるんですね。道路も若干線形が不良だったりするところで、曲がったときに何が出てくるかわからない楽しさがあったりとか、車も徐行していきますから、本当は車がないほうがいいんでしょうけど、徐行していくのでそれほど危なくないという、そういう楽しさが実はあるんです。

片や、今泉というようなところを見ていくと、ここは完全に線形不良というか、昔の村のいわゆる道路がそのままほとんど残っているような、4メートル以上の道路が10%あるかないかです。こういうところに今いろんなお店が入り込んでいるのですが、それはそれで楽しいですが、ここがどういうふうになってくるのかな。もっと国体道路としてがちっと、要するに本当に人を歩いて、そのいろんな裏のところの固まりにサポートをする、ということを考えていくと、やはりこのあたりの整理、道の整理、または建物、いわゆる街路の整理というのが若干は必要になっていくんじゃないかなという気がしてます。特に博多のまち割りというのは南北に長い。ですが福岡部のまち割りって東西に長いんです。そうすると、国体道路から大名のほうになかなか入り込みの道が

少ないっていうのは、やはり東西のまち割りの長さなんです。そういうところが見てとれるようなところに、国体道路を地図と合わせてみると、細長い福岡のまち割りが北側は広がり、南は線形不良のぐちゃぐちゃのいわゆる村的なものが広がっている。ある意味これをどう見るか、どういうふうな形で整理をしていくのか、ということを考えていかなきゃいけないかなというふうに考えております。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

基本的なハード、基本的な歩道とか、例えば街路樹とか、そういうものはもう大体ほぼ整っていると考えていいんですか。

○大貝知子（パネリスト） 天神から赤坂にかけてはですね。

どうしても天神、春吉から中洲川端にかけては、やはり寂しいですね。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

大体私も歩いたら、歩道がちょっと狭くて通りづらいつらいつらとか、段差があるとか、あるいは街路樹がちょっと途切れたとかということがあるのですが、基本的にはきれいなところが多いという感じは持っているんですけども、いわゆる「まち歩



き」)として考えると、それだけではやっぱりだめだということなんでしょう。上田さん、日ごろからまち歩きをされてまして、このハードな部分について、国体道路以外のところでも結構でございますけども、何かございますか。

#### ○上田啓蔵 (パネリスト)

博多のまちは景観条例にかかってまして、高さの制限とか、色の制限とかいろいろあるんです。それから、弥生時代の埋蔵物がたくさんあるので、ある程度掘ったら、何か出てきたら、もうそこで建築がストップする。非常に不合理な点がたくさんあるんですけども、それだけかかてるんやったら、もう少し何かいい面で優遇できないかなと言ってるんですけど。この前も承天寺の後ろのほうに高い建物が建つっていうので、我ら反対運動して止まったんですけど、表示っていうか、お寺とかの紹介の表示が何か味気ないですね。鉄板に「ぴゅっぴゅっぴゅ」と書いてあるだけで、もう少し風情のあるような表示ができないかというのと、道路標識にしても何か殺風景な、博多の古い町並みに合っていないみたいな感じがします。

それと、桜の木が少ないです。博多のまちで桜の木があるのが冷泉公園、お花見しますけど、あと浜口公園もちよっとありますけど、一番圧巻なのは東長寺です。これこそ秘密ですよ。今日見ってきましたけど、2本の桜なんですけども、ものすごくきれいですね。一回昼飯どきに行かれたらいいと思います。

あとは町屋ですね、問題は。町屋の利用という

か、再生というか、今もう壊れるばっかりっていうのがたくさんあって、それを再生することができない。京都とか行くと、町屋がしっかりしてるのかどうか知りませんが、居酒屋さんになっていたり、レストランになっていたり、雑貨屋さんになっていたり、そういう利用方法ができないか。

あと、長谷川法世氏が今、壊れそうになった町屋の保存をやってますけど、何かそれを守るようなことができないかと思います。

それと、一番ハードで大変なのは、承天寺を分断している道路があるんです。皆さんご存じないかと思いますが、博多駅からこっちに向かったら左側の道路、大博通りから1本左側の道路からずっと来たら、承天寺の参道をぶち切っているんですよ。せっかく800年も歴史があるお寺が、実は福岡市の都市計画に協力して、道路のために提供したんですけど、博多の損失ではないか。半分来たら、ああ、道があって、何みたいな感じで、ここも何か昔に戻したいなど。七堂伽藍というのは禅宗の何か建築様式のこれ日本の建築に物すごい影響を及ぼしているんですけど、それが残っているのは聖福寺だけですね。承天にもあるけど、ばらばらになりましたので、それは思いません。

それと、この承天寺というのは今から先出ると思いますが、博多駅からの一番近い博多部ですよ。そういう意味でも何か整備する必要があるんじゃないかと。

もう一つは、太閤町割りの話ありましたが、博多は非常に先進的な都市でして、400年前に都



市計画で門前町がなくなってしまいました。普通あんだけ800年も900年もあるようなお寺があったら、少しは門前町の薫りがしていいのに何ありません。ぼんと切って、門があって終わりです。前に店もありません。だから、そういう意味では何かせめて今の可能性からすれば、櫛田神社前のふるさと館がある通り、あの辺結構空き地とかがたくさんありますんで、あの辺を整備して、何かもう壊しそうな町屋を持ってきたり、僕が最初に言ったまちづくりで博多のものをそろえて、博多の名物通りみたいなことができれば何かおもしろいんじゃないか、というハード面をちょっと、お金がたくさんかかりますけど、そういう要望を持っております。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

今いろいろなご意見出ましたけども、今日は萩尾さんにお出でいただいている、何かお一人だけちょっと行政の立場でお気の毒なところもあるんですけど、今のお話聞かれていかがでしょうか。

#### ○萩尾正典（パネリスト）

天神と博多駅の連携させるときの回遊が大事ってということで考えているということですが、今お話しあったように、福岡のまちっていうのは非常に表情が豊かで、歴史的に中世の博多部があって、それから近世の福岡城の部があって、中州がもっと昔からありますが、ちょうど真ん中が近代の天神というまちがあって、横に連続してつながっているんです。だから、まち歩きの可能性としてはすごく高いまちだと私どもは思っていて、ただし通りをつくっていくとなると、行政はその

歩道空間とかそういうところは出来るのですが、ショッピングができるお店があったり、飲食店があったりという、通りでそういうものをつくっていただいたりするのはまちづくりの団体であったり、その通りの地権者の方々のお集まりであったり、市民の皆さんであったりという形になるので、協働してまちをつくって行って、行政としてはその歩道空間のところを受け持つという形の考え方に立ってるといことです。

その中で、今の課題認識からいうと、福岡市としては、連携するときにとということで、やっぱりいろいろ点検すると、地震で段差がひび割れが歩道空間に入っていたり、段差があるところがたくさん残ったりあると。それから、緑が多いんですが、例えば花、人がにぎわうというのが花、みたいなものが少なかったりとか、そういうのは幾つか欠けてるところがたくさんあるので、そういうのも改善していこうかということで、行政の中にはもう部署を連携する連絡会議をつくりまして、今から検討に入っていこうとしているところで

私どもの今の検討のイメージですが、例えばですが、博多駅と、それからおりて、それから例えばですが、大博通りとか駅前通りを通過して、それから天神と連携する際に、例えばお昼はフラワーポットとか角々に置いてあったりして、そこをたどっていくと、道に迷わなくても自然と天神と博多駅が行ったり来たりができるとか、例えば夜だと、照明のデザインを統一的にあるルートについて統一的な照明をちゃんと基盤整備して、そこを

たどっていくと、いつの間にか天神に行くし、いつの間にか博多駅に帰ってくるができるのか、そこは明るくて、ひたたくりとかにも遭わない、何かそういうものを僕らはまちづくりとしての整備をしていく必要があるのかなど。それで、その検討に入っていきたいということを考えています。

ただし、それは先ほどから幾つもお指摘がありますように、道がそこにあっても歩かないんですね。帆足さんにもよく言われるけど、屋台やショッピングとか、何かそれぞれの人が価値観を置いた形でしか歩いていけないので、上手なところを整備していったら、どんなふうに整備していったらいいのかというのは最後の辺にまた申し述べますが、民間の人の方々と一緒にルートとかを設定して、福岡市も財政状況は厳しいところもございますんで、ある程度投資を集約して、そこへ行くと100円バスで降りて、そこから歩き出してもちゃんと天神に間違いなく行く、博多駅に行く、博多部に行く、住吉のほうにもちゃんと行ける、というようなそういう基盤整備というか、改修とか、改善とかという形を今やっていくべきのかなというふうに考えているところでございます。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

今おっしゃったようなアイデアは、これからだんだん予算化していこうということですか。

○萩尾正典（パネリスト） ええ、軽々に申すと、あと大変なことになるんですが、どっちにしても都心が福岡のまちの活力の源泉なんです。だ

から、ここを付加価値上げていくことが福岡の都市政策上もとっても重要なことであろうと考えているのと、それとさっきちょっと申し上げればよかったんですけど、僕らは博多駅の今工事やっていて、博多駅ビルの工事現場の見学とかに行っただけですけど、あの上から多分JRさんのほうではレストランとかつくと聞いてますが、博多駅ビルの上のほうから見た風景は、大博通りが見えて、海が見えるんですよ。ビートルが発着するのが風景として見える、目に入るような、多分福岡としては初めてのシーンが出てくるし、駅前通りのほうも樹木、ケヤキがずっと並んで、キャナルシティはちょっとよく上のほうしか見えませんが、今まで見たことがない風景が多分見え出して、意外に都心が平面で見える形になって、頭の中に立体で把握できるようなまちの把握の仕方が恐らくできるようになって、すごく天神と博多が近い感じになるので、どのようにここを歩いてみようかなというような形の仕掛けをまちの中に組み込んでいくというのは、とても恐らく大事なまちづくりとしての作業になるだろうという風に考えております。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

今、一つのアイデアが萩尾さんからありましたけど、大貝さんなんかどうですか。今の女性の視点で言ってどんな感じですかね。自然に人を誘導するような。

#### ○大貝知子（パネリスト）

そういう風景はすごく見てみたいと思いますね。じゃあ、行ってみようかなと。ただ、どうし

でも見るものと歩く場合の視線、それから感じ方  
って違うので、例えば今とってもきれいだって言  
われた福銀がある、そこのケヤキの通り、道幅広  
くって、ケヤキだって高いんですね、けやき通り  
よりか大きいんです。なんだけど、あそこって何  
もないんですよ。通っていてお店があるわけでな  
し、ある程度一角だけです。だから、それは違う  
んじゃないと。逆に言ったら、いろんな仕掛けを  
して歩かせてほしいなあというふうな気がします。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

いろいろ今話が出ましたけども、これからあと  
ちょっとこのソフトのほうもいろいろと考えてい  
きたいと思うんですが、長崎のさるく博の先ほど  
の基調講演の中で、まさに「市民を主役にするん  
だ」という話がありましたね。とにかく観光では  
なくて、まちづくりなんだという話がありまし  
た。それから、地域の方々が自分たちでその地域  
の物語を掘り起こして、今まで知らなかったこと  
を知って、さらにそれを自分たちの地域の一つの  
新しい誇りにしていくというのです。そういう地  
域づくりと絡めたものがさるく博だというお話が  
あったんですが、それをこの福岡の都市型風景街  
道の中で考えていくと、どういうことが必要な  
か、その辺のほうのちょっと話をお聞きしてい  
きたいと思うんですが、ソフト、これもまたいろ  
ろ領域があるかと思うんですが、出口先生のほ  
うからお願いできますか。

#### ○出口 敦（パネリスト）

私にもよく海外からお客さん、大学の先生とか

学生が来るものですから、博多とか福岡のまちを  
案内するんですけども、最初見ただけでわから  
ないんですね、このまちは。もう古い建物もその  
まま残っていませんし、どこがおもしろいんだろ  
うなという感じで、まず最初はおつき合いしてく  
れるんです。けれども、博多と福岡という2つの  
まちについて、商人のまちと武士のまちと2つあ  
るといところから始まる博多のまちの成り立ち  
を説明すると、もう全然目の輝きが違ってくるわ  
けです。特に建築とか、都市計画をやってる人た  
ちが主に私の、海外から来るお客さんですけど、  
やっぱりそのように読み解かないとわからないと  
思うんです、このまちは。普通に建物を見ても、  
どこにでもあるような形状をしてるかもしれませ  
んし、建物なんか小さなビル街ですので、やっぱ  
り読み解かないとおもしろさがわからない。逆  
に、読み解くおもしろさがあるということです。  
見た目だけではわからない部分を読み解いておも  
しろく、要するに知的な刺激を受けると、このま  
ちはすごくおもしろいと感じるんです。それは外  
国人でも、日本人でなくてもおもしろさを感じて  
いるんです。ですから、やはりそういう読み解く  
ための、サポートが欲しいです。それはさるく博  
のお話で十分わかったことです。それと同じよう  
なことを私も福岡でやっていただきたいと思います。

ただ、そのときに、一つは、福岡は、やはり裏  
道をもう少しおもしろくしていく必要があるかな  
と。明治通りあたりは、一本裏に入ると、本当に  
細い路地に、最近は余りなくなりましたが、

料亭とか、おもしろいお店がいろいろありまして、結構古いアパートが残ってたりして、これいつごろ建ったんだろうかということを建築的に非常に興味がそそられるような建物も幾つかありますので、是非その裏道も私はきちんと歩けるような情報をそういうサポートをしていただきたいと思います。

あともう一つ、そのためには、今そういう裏道には名前がないんです。名前がついてないので、なかなか説明しにくい部分がある。外国の人っていうのは、基本的に外国の住所の表記はストリート表記なので、この通りは名前は何ていうんだって聞いてくるんです。海外だと、アメリカあたりですとよく人の名前がついたりするんですね、ワシントンストリートとか。どういうゆかりがあった、そこにゆかりのあった人の名前がついてる。私は、渡辺通りってすばらしいと思うんです。日本では数少ない人の名前が入っている通りですけども、その地域の歴史とか由来みたいなものを本当に大事にした名前がついている。そういう取り組みを是非進めていただきたいと思います。博多のほうでは今たしか11カ所ですか、博多のまちづくり推進協議会や地元の方々が中心で名前をつけるような取り組みをされていますけども、是非こういう取り組みを進めていただきたいと思いますし、名前をつける過程の中で、やっぱりその地域の歴史というものを改めて地域の人たちが、何ていうかな、探り出して、共有できる機会でもあると思います。

それからあと、今日本は住居表記、街路表記に

なってしまったんで、外国の人がお店にたどり着かないんです。住所が、アドレスを見てもどこにあるかわからないです。やっぱりストリート表記が世界標準なので、できればそういう道路に名前をつけた、通称としてつけていただいた場合に、その情報を持って、ちょっとした小さいお店に外国とか外から来た人がたどり着けるような、そういう情報として何か整理して取り組みしていただくと、もっともっとまちもわかりやすく、また訪れやすくなるんじゃないかと思います。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

なるほどですね。確かに外から初めて来られる方にとっては、博多のまち、福岡のまちって多分よくわからないですね。

博多駅で降りますと、せっかく九州、博多に入ってきたのに、いきなり全国紙の新聞社がばんとあるでしょ。しかもあそこに入るデパート、これ地元資本じゃないですね。関西かどっかですね。天神に出てきますと、また大きなデパートは三越、大丸、パルコですけど、これ全部よその資本ですよ。地元資本じゃないですよ。そういうところから見てもわかりにくい都市だけでも、実はそれは歴史をひもといていくと興味を持ってもらえると。非常に味わいのあるまちだというお話がありました。

それから、今のお話からすると、渡辺通りが非常にいいという、ネーミングだというお話でした。国体道路はもうこれ名前変えたほうがいいんですか。

#### ○出口 敦（パネリスト）

どうでしょう、それは十分検討しないといけないでしょう。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

古い方からすると、これももう2代前の国体ですから、当時を思い起こすという意味では国体道路というのはいいのかもしれませんが、私ももう変えたほうがいいかなという気もするんですが、これは、ちょっとまた後にします。

大貝さん、ソフト面では、いかがですか

#### ○大貝知子（パネリスト）

名前のことはもう本当そのとおりだと私も思うんですね。都市型シーニックバイウェイの非常に重要なお客さんと言ったらいいでしょうか、対象者というのが、先ほど長崎市長が言われたように、長期滞在型観光客、地方から来た学生さんであったりとか、福岡じゃないところの学生さんであったり、例えば地方から福岡に就職してきて福岡にいる人であったり、それから単身赴任者であったりというふうな人たちがやっぱり対象になるんじゃないかなというふうに気がします。そうすると、要するにこのまちのいろんなちっちゃな歴史、そういう風のって余り知らないわけですね。私も生まれも育ちも福岡ですけども、知らないことも結構たくさんあるんですね。ところが、今何かへんてこな名前が通りの名前についてまして、住吉神社からキャナルに行く通りがあるんですが、最近「オーケストラ通り」ってついてるんですね。何これって。市民に多分愛称募集でつけたんでしょうけど、いや、こんなつけ方はないのではなかろうかという気がするんです。例えば、国

体道路というのは昭和23年の国体のときにつくって、国体道路が何か愛称のようになってる。昭和通りっていうのは、昭和にできた通りでしょうね。50メートル道路とかよく言ってましたけど。そしていつの間にか電車が通っていた貫線が明治通り。もう大分なれましたけど、やっぱりタクシーに乗ったりすると、「済いません、電車通り行ってください」と、ふっと出るんですね。何で電車通りにしなかったのか、という気がする。そうすると、例えば国体道路のところの紺屋町通りがあるところ、あそこの近辺が雁林町ですかね。雁林町っていうのは、雁林ビルという名前、どっかのビルに名前が残ってます。それともう一つ、あそこの中にあるお店の門には、実はここは昔、雁林町という案内表示が飾ってあるんです。あと、養巴町、それから国体通りじゃないですけど、最近消えて、桜坂になってしまった練堀町とか、古小鳥とか、どこ行ったのっていう本当に言いたくなるぐらい、ちっちゃな歴史は消えてるんです。それからもっとさかのぼれば、例えば元寇の防塁跡は皆さんご存じでしょうけど、警固の周辺は昔蒙古軍を迎え撃つために、日本軍が陣地を張ったところだったりするわけですね。そういうことってどこかに何か書いてあるやつを見ないとわかんない。それは寂しいんですよ。特に私から見れば、何か福岡の歴史って意外に阻害されてるような気がして、例えば珍岳堀とかというふうなもの、もう本当に地行・唐人町のところにちょっと残っただけ、それから「ガッシャイ言葉」っていう福岡部の福岡弁、もうほとんど絶滅です

よね。というふうなもの、本当に昔聞いてたことがどんどん消えていく。それはもうまちの通りにもやっぱり言えることなんですね。

長崎、先ほどのさるく博ありましたけど、非常におもしろいのは、小さい魚屋、肉屋、それから野菜屋とかと、豆腐屋とか、生鮮のお店が七、八軒固まって市場があるんです。いろんな街角にあるんです。それは斜面都市だから車を余り使わない生活をしている人たちにとって、これは重要なんだな。だから、昔はこうだったんだなというのが残ってるのが非常におもしろいんですけど、何かそういうふうな庶民の歴史的なものであるとか、昔のいわゆる物語が紡げるような種だとかっていうものを行政は消してもらったら困るという気が最近しとるんで、やはり国体道路も例えば明治通り、ここにもいっぱいいろんなものがあるわけですね。それと、例えば城南線、この間に挟んだ中央から、そこからいろんな形でやるアクセスできるような種をたくさんもっと仕込んでいただきたい。決して古いものを消さないでくださいというふうな気がしております。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

上田さんに続いてお願いしたいんですけど、上田さんの場合はもう既にいわゆる博多部で歴史、地域のいろんな隠れた魅力を発見されて、実際にもうモデルルートといいますか、そこまでおつくりになっているわけですけども、それをこの福博両方つなぐ形で国体道路を軸にしながら、何かそういう例えばモデルコースのようなものをつくったりとか、さらに語り部を養成したりとか、そう

いうことはどうでしょうか、可能でしょうかね。

#### ○上田啓蔵（パネリスト）

そうですね、歩くという観点から見ると、かなり難しい点があるでしょう。それと、人員配置の問題で、さるく博みたいにかくさん何百人って、何千人って携わる人がおれば、出発点をいろんなところにつくれるんで、全市的な取り組みにできれば可能だと思います。それぞれに最初は「青い鳥」って言いましたけど、私の身近にお寺がこんなに素晴らしいお寺だって、こんなに歴史と文化があるお寺だったっていうのは、もうそれでも何十年ぐらい知ってなりますけど、それまではただのお寺ぐらいしか思ってなかったのがあるんですよ。だから、もっと地元のことで皆さんが住んであるとこの身の回りに何か調べてみたら、例えばあそこの浄満寺の辺に碑があって、「あの我が胸の燃ゆる思いを絡めれば、桜島やった」という有名な詩がある。僕は西郷隆盛が詠んだと思ったら違うんですね。平野国臣さんという幕末の黒田藩の藩士。それとか、中野正剛さんっていう方、有名なんですね。ほかたくさんあると思うんですよ。だから、それは場所とか人員とかによって可能がある。今のところ私は博多っていうことでこうやっています。

語り部っていうのは、なかなか独学でやるのは難しいんで、やっぱりどなたかがどっかで勉強会やる。博多の場合は博多区役所さんが主体で、今年も語り部講座やりますので、そういうやり方ができると思います。

今さっきの話の通り名で、明治通りが第13回

九州沖縄八県共進会っていうのがあって、今あそこ公会堂（旧福岡県公会堂）っていうのが建てまして、あそこが迎賓館やったんですけど、あのときに渡辺通り、渡辺興八郎さんが、馬車が通る予定やったのを、馬車の権利を買い取って電車を通したと。あの明治通りですね。そんだけ非常にシンボリックな通りなので、あそこはやっぱり我々は貫線、貫線って言ってましたけど、大貝さんがおっしゃるように、やっぱりそういう名前を戻すべきやないかなあとと思いますね。

実は町名改正とか、通り名のことに関しても、非常に私も不満持ってます、旧町名を復帰させたいという気持ちを持っています。特に山笠とかやっている場合に、この前、昭和41年か2年やったと思います、町名改正があったときにがたがたになったんです。今までは対面で同じ町内やったのが、今度は背割りになってしまったんで、1区、2区とか、何々町やったのが1区になって、「どげんするや、おまえ、どっちの流れにどげんするや」とかと言って、何かえらい慌ててしまっただ。でも博多のまちはまだそういう祭りでは旧町名でやっているまちが、流れがたくさんあるので、そういう意味ではまだ心強いと思いますけど、何かそういうようなんやってほしいと思います。

あと、まち歩きに関しては、今さっきちょっと言いましたけど、博多の芸能、券番を取り入れて、2万円のコースができたらいいな。それとか、食べ物やったら水炊きをあそこの料亭でちょっとおしゃれな格好で食べるとか、ラーメン食べ

るとか、そういうものを組み入れていったらいいなと思いますし、今福岡と博多っていうか、その距離的な問題を埋めるために、まだやってませんが、自転車で行くとか、安全面の問題があって、ベロタクシーとか、去年はグリーンバスを利用したんですけど、やっぱり歩くっていうのは軌道性がないんです。拠点がたくさんできればそれは可能性があるんだけど、拠点がいない場合はそういう人力というか、他の乗り物を利用する。自転車ではあっと移動して、そこでお話をして、また次に移動する。そういうことができればもっと広がってくるような気がします。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

さて、今行政に対する注文もあったんですけども、萩尾さん、いかがでしょうかね。今旧町名がどんどん消えていくとか、ストリート名の住所になってないと、なかなか人がわかりにくいとかいろいろご指摘がありましたけども、行政の立場としてはいかがでしょうか。

#### ○萩尾正典（パネリスト）

町名の話は非常に難しいんで、手続き的には、区のほうで何か住民の人たちとか、それからまちづくり団体の方々と町名をいろいろ公募されたりして決められたという形にはなってるようです。ただ、大貝さんが言われるように、金沢とかは旧の町名をきちんと復活して、そこに何か歴史性とか物語性とかを組み込んで、それでまちづくりと一体的にやっているという形のやり方もあるので、今の問題提起は一度何らかの形で議論してもいいんじゃないかなと、私個人的には正直思っ

はいます。

それと、福岡の場合は可能性として歴史のまち歩きだけじゃなくて、ショッピングとか、それから飲食とか演劇の舞台、それから美術、アジア美術館とか立地しますし、それから県立美術館nado no 美術館めぐりみたいなもう超ローカルの企画があったりしますし、コンサートホールもアクロスがあったり、いろんな回遊の仕掛けがまち中につくれるので、これに歴史性をかみ合わせた形で、ソフトをいろんな展開をしていくことができれば、相当いろんなおもしろい縦走的な形の何かプログラムが組めて、まちの個性につながっていくであろう。だから、僕らのハード整備の関係が中心になります。僕らがしていることは仮で、今からやろうかなとしていることで、あくまで使っていた方がどういうふうに使っていただくかということを確認した上で整備をしていくべきだと思っております。最終的なお話になりますけど、いろいろ使っていただける方々と一緒になって、何か今からいろんなものを、種を仕込むでありますとか、そういう風ものを作っていただけらなと思っております。

それから、明治通りのお話が出ましたけど、実はその歴史のまちづくりでいいますと、ちょうど100年前、第13回の九州沖縄産業博覧会（産業博覧会「第13回九州・沖縄八県連合共進会」）ですか、その迎賓館が今の天神中央公園の貴賓館、がちょうど100年の誕生日を迎えるわけです。九州大学が2011年、100周年迎えます

けど、その当時に九大とお城の間に路面電車が走るので、それからちょうど100年が今日というか、今年なんです。今年の3月22日が100周年になるんですけど、できればどっかのまちづくり団体でもどこでもいいんですが、天神が100歳の誕生日みたいな形で何かイベントでもすると本当はよかったんだろうなと思ってたんですけど、そういうものがたくさん実は知らないけど転がっていて、そんなもんをあぶり出すと、太宰府には遺跡もありますし、いろんな楽しみ方が福岡のまちは可能性として残されているんだろうということで、今考えてます。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

大分時間も迫ってきたんですが、大体もう皆さんこの風景街道のイメージもおわかりになったでしょうし、今我々が議論してきて、これからどうやって、「まち歩きが楽しめるまち」にするかという、その辺の論点はおわかりになってきたと思うのですが、最後に、2つだけ議論していきたいと思えます。

一つは、先ほど福岡大学の先生からもご指摘ありましたけど、水辺です。国体道路はたしか3カ所橋を渡っております。そのいわゆる水辺の活用です。それからもう一つは、ちょっと先ほど出ましたけど、自転車です。本当は朝の通勤帯は危険で、どちらかというと邪魔者扱いになっているんですけど、本当はこれぐらいのまちの規模であれば、自転車がもう少しうまく使えたほうが良いところなんで、「水辺」の問題、それから「自転車」、を議論したいと思えます。



水辺に関しては、私は、酒が好きで、大体福博であい橋を渡ります。便利な橋で、夜はもちろんあそこに行くと、ストリートミュージシャンがいて、中洲のネオンが楽しめるんですが、昼間もあそこは非常にいい。もちろん風景もいいのですが、もちろん風景もいいのですが、実は橋から眺めると、今の福岡の経済情勢がよくわかります。もうネオンの抜けた空き看板ばかりです。あのであい橋から見ると、ああ、いかに今福岡のまちが少し力が落ちてるかなとわかるんですが、それは余談ですけども、そのような、海辺、水辺の空間をどう生かすか。それから、自転車です。これについてそれぞれから伺いましょうか。

大貝さん、いかがですか。大貝さんは、昔、自転車の活用について社会実験とかされたことがあるので、そのご経験も踏まえてお話を伺えればと思います。

#### ○大貝知子（パネリスト）

はっきり言って、実は自転車はもうどうしようもないなっていう気がしてるんです。私は、今から5年ほど前に自転車に乗るのをやめました。理由は、国道が危な過ぎて、要するにとてもおちおち走ってられないぐらいだと。それこそ市のアンケート調査の結果を聞いてみると、天神でもどこでもいいんですけど、自転車をとめて歩く許容距離、福岡の人間は80メートルだと。

「大阪ですら120メートルぐらい歩くのに、福岡は80メートルやて」というふうに言われました。「駐輪ワースト1位になるのは当たり前だなあ」と言われたんですが、まさにそのとおりなん

です。今、天神は一応規制がされていますから、割ときれいに並んでるような感じですけど、西新なんか行ったらもっともっとひどいですね。有料駐輪はありますが、ぐちゃぐちゃです。

例えばヨーロッパなんかは、実はパリだったり、バルセロナだったりというところは、レンタサイクルっていうのが非常に広がりつつあるんです。行政がある意味いわゆる地域の人たち、住んでいる人たちのためのレンタサイクル、いろんな各ポートに自転車を置いて、それをICカードで乗ったり、借りたりできるようにして、ポートをたくさん増やして、地域内のいろんなところで返却、貸し出しができるようなシステムをとっている、というのがここ最近急速に広がってます。

では、福岡にとってどうかっていうと、実は私もレンタサイクルの実験やったんですが、採算に合わないっていうのがはっきり出てきたんです。しかし、ただ使う人は確かに便利だと。ただ、1カ所だけではだめなんです。どうしてもやはり例えば地下鉄の駅とか、そういう結節点のところにきちんとないと使ってくれない。そうすると、自転車がある程度そういう形で制御をするのも必要なんですが、やはりロードプライシングとか、車を余り町なかに入れないようにすることが、今すぐには絶対できませんけど、50年後、100年後というのを見据えて考えていべきときに来てるのかなあということを土日の国道の渋滞でバスの中にいるときなんかによく考えます。

#### ○出口 敦（パネリスト）

今お話がありましたけども、確かに国体道路は3本ですか、こちらからいくと、薬院新川と那珂川と博多川ですか。3つ確かに串刺しに河川を横断するんですけども、以前からこういう都市デザインの分野で言われているのは、橋詰めのデザインがすごく大事だと。

橋っていうのは、例えば先ほど上田さんからお話がありましたけども、例えば博多から福岡に行くときに一つの違う地区に入ってくる、違う世界に入ってくるゲートだったんです。その入り口とこの橋詰めのデザインが非常に大事だということをお私どもも習うんですけども、例えば福岡で言うと、こちらからいくと薬院新川のところは余り橋はないですね。それから、那珂川のところは屋台が出ていたり、あるいは下においていたら船に乗れるんですかね。食事をしたり、船に乗れたりするんですけども、ああいう橋詰めのところのデザインというのは非常にまちの印象を、人にまちの印象を与える上で非常に重要だということがあります。

最近明治通りのところでは、カフェが出てますね。橋の上のところは1階がカフェのようなレストランで、ちょっといい雰囲気になってきましたね。国体道路の話に戻りますけども、屋台が出てるところは、中洲との境界は春吉橋の橋詰めということで、ちょうど河川と道路との交差点になっているような橋詰めとその付近のデザインが非常に重要になってくる。江戸時代からというか、もっと前から言われておまして、そこがやっぱりまちの印象をかなり決定するといいます。ですか

ら、そのようなことをこれから大事にしていく必要があるだろうということです。

あと、恐らくこれから河川改修のようなことが進んでいくと思うんですね。昨年7月ですか、大雨で避難警告が出たりしましたね。珍しいと思うんですけども、これから恐らく河川を改修したり、あるいは橋も老朽化しますので、恐らく橋を改修するということが起きてくると思うんです。既に昭和通りあたりは、天神の内側のところの橋（西中島橋）がつけかわって、道路の線形が変わりましたけども、中・長期的にはああいう形で橋も作り替えていくようなタイミングがこれからも出てくると思います。恐らくそれは防災という機能が、要するに水害対策とか、防災という機能がかなり重視された改修になっていくと思うんです。それに対して、この都市型風景街道としてのアプローチということもきちんとあるべきで、人が歩きやすいとか、あるいは景観上美しい橋詰めなり、あるいは河川の景観をつくり出していきたいですし、それが国体道路の都市型風景街道の非常に大きな比重を占めることになるということだと思います。

また、河川っていうのは、視覚がぱっと広がるわけですね。それまで路線と建物に囲まれてた昭和通りだったんですけども、河川にさしかかるとぱっと視界が広がりますので、まさにそれこそ絵はがきになるような風景が一番つくりやすいところがあります。

それからあと、河川は、風の通り道でもあるんです。私どもの環境工学の専門の先生に言わせる

と、海からの入ってくる風の通り道になって、やっぱりそれをうまくまちの中に引き込んでいて、都市を冷やしていく。最近CO<sub>2</sub>の排出の問題がありますし、温暖化が進んでますけれども、都市を冷やしていく、そういう意味でも橋と河川と道路との結節というのは環境的にも非常に重要なところだという意味があるので、是非そういう多角的な観点からやっぱり河川の改修なり、橋のつけかえの工事なども考えていただきたいと思います。

#### ○上田啓蔵（パネリスト）

街路地ってということになると、国体道路が一番問題になるのは、やっぱり歩道の狭さです。皆さんご存じかどうか知りませんが、天神から北側に行く通りとしては、国体道路の丘側に自転車が多いんです。だから、土日とか自転車がすごい通るんで、あの辺はどうかしないと、本当に自転車どこの問題じゃなくて、事故も起こる可能性があると思いますんで、あれはどうかしてほしいなあ——まあ、どうしようもないんでしょうけど——思います。

ゆっくり歩けるまちは、ウォークプロムナード、あれはどうなったんですかね。ウォークプロムナード、であい橋から私のとこの西門通りからずっとこうやって公園抜けて、天神に行ける真ん中の道です。あのプロムナード、福博であい橋ができてから西中洲が隠れ家ではなくなったんでね、実は。西中洲へ行かんばいって言いよったのが、あれができて、もうすっと行けるようになった。それまでは回らないかんやったですね。だか

ら、そういう意味では何か西中洲を暴露したんですが、その辺も含めてそういう意見を持ってます。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

今日1つだけちょっと議論しなかったのが地下鉄です。地下鉄の今延伸計画があつて、どうもキヤナル経由博多駅が要る。仮にそういうことになると、また国体道路は当然大きく変わるということになるんですかね。

#### ○萩尾正典（パネリスト）

地下鉄の話は、まだ今から一案としてルートが出ましたんで、今から行政内部でどう取り扱うという議論がされていくので、ちょっと時間がかかるかもわかりません。ただし、先ほどから博多駅と天神がどのように向き合って連携していくかということになったときには、回遊というか、移動手段のその一つとしては非常に大きな意味があるとは思いますが。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

会場の方々に何か質問、ご意見があればお受けします

#### <質問者1>

○質問というよりも、私、博多に居を構えて11年ぐらいになるんですけども、ずっと首都圏に住んで、こちらへ来て一番やっぱり博多っていうか福岡市で感じたのは、バスシステムが非常に全国的に第1番目じゃないかなということで、バスシステムをもうちょっと有効活用するようなまちづくりというのがあるのもあっていいんじゃないかなあ。特に今回出てきました博多のほうの話はいい

んですけども、福岡のほうの話がなくて、私も歴史的なものはあちこち見て回ってるのが現状ですけども、たまたま市民の会の鴻臚館の話には参加してるんですけども、今回はその話が出てこないんで、そういう連携をどう考えておられるのかというあたりもちょっとお聞きしておきたかったなというのは私の意見です。

#### ○萩尾正典（パネリスト）

確かに福岡のまちは公共交通として、市営では地下鉄しかなく、このバスが、都市圏の拡大に伴って一緒にバスネットワークを発達させてきたまちでして、これをもっと有効に地下鉄と連動させたり、いろんな形で使うというのが、交通としてのひとつのテーマになります。だから、今まさにいろんな人口減少とか、周辺地区のまちがバス交通の縮小する中でどうやっていくかというのは、一つの大きなテーマで今検討しているところです。

それと、近世の部分の福岡城の近くのお話がなかったというお話は、まさにさっき言いましたように、福岡のまちは近世の福岡部と、それから博多部と、今真ん中に近世の天神っていうのが、時間軸が流れているような非常に多様な顔を持ったまちでして、近世の福岡のまちはほうも、多分リビング新聞社さんの帆足さんのほうがいろいろまち歩きとかをされてありますので、今後一緒にいろいろキャッチボールさせていただきながら、では次に福岡部のほうはどんなふうに整備していったらいいとか、という話をさせていただければなあと思っているところです。

#### ○出口 敦（パネリスト）

確かにバスは非常に、大きなテーマだと思います。実は今バス交通の専門の先生と一緒にちょっと研究というか、勉強を始めています。今、100円循環バスがすごく人気がある。ちょうど西鉄さんが走らせてます。これはまさに福岡と博多の間をぐるぐる回っているわけですね。たしか外国人の利用者の方が、結構増えてるそうなんです。観光客の利用者の方、非常に便利だということと歩くことをサポートするのに非常に重要な乗り物にもなり得ると思うんです。ただそのときに今のままではまだいろいろと改正の余地があるのかなと思っておりまして、特に海外に行くときに非常に格好いいバスが走ってるわけですね。バスっていうのは、やっぱり景観の一つの要素なので、道路の景観をつくる非常に大きな要素なので、バスとか、バスの停留所ですね。バスの停留所も最近広告つきバス停で格好いいのが出てきましたけども、そういった動くものとか、仮設的なものも含めた景観、風景を是非考えていただきたいと思うし、100円循環バスは、私はもうちょっと小型化させて、頻繁に走らせたほうがいいんじゃないかなと思っています。むしろそのほうが、利便性が上がるんじゃないのかなと思いますし、何か格好いい小型の100円循環バスが走れないかなとは個人的には思ってます。

#### <質問者2>

○質問は2つなんですけど、一つは、福岡市内の地図を見ますと、地図そのものの全体が同じ色で地図がかいてあるんです。でも、県外から来られ

る人は、博多駅でおりて、そして観光は天神ということで帰られる人が多いんです。だから、私としては、博多区域は昔の博多です。これは赤色で地図をかいてもらって、そして左側は黄色でかいてもらう。そうすると、博多駅でおりた人、空港でおりた人は、福岡市がどうして2つの色になっているんだろうか。博多は昔博多、戦後、福岡になった、言えば福岡市になったようなもんだなあ。だったら、1日目は博多を回ろうと。見学して回ろう、歴史を見て回ろうと。2日目は、福岡を見て回ろうかということで、2日間かかって初めて福岡市全体を観光の人で見てもらう。また、地元の人たちも、同時に、お父ちゃん、お母ちゃん、どうして博多の人は色が赤なの、福岡のほうはどうして黄色なのって言う。それはね、昔は博多はこうだった、福岡は城下町やったと。だから、そういうふうに分かれとるのよ。だから、今度は向こうの博多へ行ったときは、山笠見たときには、ここをぐるっと回ろうか。鴻臚館に行ったときはこっちの道で回ろうかという。そういつくあいで会話の中にも、地図の中にも同時に分けただくと、地元の人もよく歴史を見るし、また県外から来た人とも2日間を通じて博多にとどまって、歩くんじゃなくて泊まっていたと、とどまっていたと。私は景観街道で、街道は歩いていく通りなのですが、そこへとどまって、泊まっていたと、見ていただくという、そういうところで今日渡していただいた地図を描いていただいたらどうかな、とっております。

それからもう一つは、大浦先生が言われたよう

に、私も職人のまちっていうところでずっと小学校行った。大名小学校ですから。ですから、西職人町、それから東職人町、それから大工町、材木町、鍛冶町と。それから、終戦後、空襲のときがあったもんですから、今度は赤坂方向に行って、柳原3丁目というのが、今赤坂になってしまっています。一度市役所のほうから赤坂3丁目にしてくださいという話があったわけ。いや、私は柳原3丁目ですよ。西職人町から空襲のために引き揚げてこっちに逃げてきたんだから、そう勝手に自分の住所を変えてくれるなというて本籍はそのままにしておりますが、やむを得ず住民票だけは赤坂3丁目にしたわけです。そういったことでも、どうして自分のふるさとの西職人町、今で言う舞鶴2丁目なんですけど、自分のふるさがなくなってしまうんです、実際は。これはもう博多に住んでいらっしゃる人も、福岡に住んでいらっしゃる人、どこの人もそうだと思います。もう一生懸命学校名で大名が残っているから言いますが、もうそれ以外の自分のふるさとはもうないんです。ですから、悲しさを感じます。どうかすると違った言葉で何でも、先ほど言ったような職人通りではないですけど、今泉のほう通ったら、あら、何だか新しい町名ができてみたい、通りっていうことで。あら、こんなとこできとっちゃうかっていう。今ささやかに期待してるのは紺屋町があつて、ちょっと残っている程度で、ここはだからいつも私は、どうか舞鶴2丁目は結構ですから、その横にちょっと昔の西職人町、今は福岡市で有名な三好市長も、それから久世市長

も、阿部市長も、全部私の町内から出てこられた町名なんです。同じ町内で住んだ人。野見山さんという人も同じ町内なんです。町内のことを自信持って言うわけじゃないけど、やっぱり自分の生まれたところ、育ったところには誇りを持ってんですけど、それが名前がないじゃあ悲しいなあと思いますから、ちょっと横に書いていただいたら幸いです。これ希望です。

#### ○井上裕之（コーディネーター）

大変貴重なご提案いただきまして、まさに地図にそういう工夫をつけたり、まさにふるさとを意識するようなやっぱり行政、ふるさとが残るような行政をとということですが、最後に萩尾さん、いかがでしょうか、今のお話聞かれて。

#### ○萩尾正典（パネリスト）

確かにさっき申しましたとおり、町名の話は、さっきの歴史を感じるというか、自分のまちの記憶をちゃんと感じ取るという意味ではとても大事なことなので、確かに博多部のほうはもう旧町名が石碑みたいなのが立てられた時期がありましたですね。そのようなものでちゃんとまちの記憶として、いろんなところに埋め込んでいくという作業はとてもやっぱり大事じゃないかなと個人的には思いますので、それは今から少し議論などをしてもいいのかも知れないですね。

<提言>

福岡：都市シーニックパイウェイ研究会 座長

福岡アジア都市研究所 理事長 樗木 武

○今日、私どもの研究会のほうでそれぞれの立場

で冒頭にどうしているかということ



で紹介をさせていただきました。その中で、福岡大学の石橋先生がお話しされましたように、福岡の都心部の道路体系、それを見てみると、基本的にはこの国体道路というのが中心をなしているということが言えたんじゃないかなあと思いますし、またその国体道路は、ほかの道路と違って、特に歩く、さるく、福岡弁で言えば「そうつく」というお話のようでしたが、そういう言葉にふさわしい位置関係、それからその沿道あるいはそれから派生するさまざまな路地というものを連ねているということがわかったんだろうと思います。

その国体道路につきましては、パネルディスカッションでいろいろご指摘いただきましたけども、あるいはアンケートで冒頭に帆足さんのほうからもご紹介ございましたが、なかなか完全にまだ福岡の顔になるような、あるいは福岡の我々が誇りに思えるような状況になってない側面もあるということですし、何よりもこの福岡に住む私も、その国体道路に関連して言えば、余りにも知らな過ぎてるんじゃないかなというようにご指摘もいただきました。

そういうことでありながらも、今日いろんな人がお話しいただいたように、これに沿って食の文化もあれば歴史もあると、あるいは芸術もあるというような話でございまして、そういうところを訪ね歩きながら、あるいは回りながらこのまちを知るという、こういうことも大切だろうというような話をいただいたと思います。

そして、これは我々が知りつつも、冒頭に、あるいは横壁のほうに子供たちで歩いていろいろと発見するところがあったという紹介ございましたけども、我々としてはこれを後世にどう伝えていくかというのも大きな役割だろうというふうに思いますし、またそのことで私どもと同時によそから訪れる人たちへの何らかのメッセージを送ればなあと、こういう気持ちになったのではないかなど。

ちょっと横道にそれますが、もともと福岡のまち、歴史は1000年も続く、あるいはそれ以上も続く歴史があつて、この博多部、福岡部、これがその骨格をなしているところであるわけですが、不運なことに、さきの太平洋戦争でこの真ん中のところが焼け野原になったわけです。その震災復興から今日に立ち上がってきたわけですが、ただその間に震災復興の土地区画整理事業というのが推進されたんですが、その土地区画整理事業というのは、従来でしたらよそのところであれば、やっぱり昔の歴史が残らない形で道路がつくられたり、町並みがつくられたりするんですが、私は偉かったと思うのは、今日も盛んに出ましたけども、通りの名が大事だということですね。区

画整理をしたまちでありながら、その通りはたどっていくことができる。ということは、区画整理しながらも、そのことをきちんと読み取ってつくられたまちである。しかし、震災でやられたために残るものが少ない。なので、残ったものが少ないというところに問題点がある。しかし、その問題点を克服する一つは、やはりここにいろんな人がその歴史を語り、物語ることで、ストーリーをつくることで、そのまちの意味を読み取ることができる。今日はパネルディスカッションでもそういう話が出ました。そうすれば、このまちはやはり歴史が震災で消えたんでなくて、震災を契機としてまた再び立ち上がって、その歴史もこの福博のまちにあるのじゃなかろうかと。こういうふうに関心を取りながら、今日のパネルディスカッションあるいはその前のいろいろな報告をやる。そのまちをこれから私どもは皆さんとともにまちづくりみたいなことをやってみたいと思うのですが、田上市長もそれに関連していろいろヒントのある話をいただきました。その中で、私はやっぱり一つ感じたのは、現場の感覚でこうしたことを行わなきゃならないんですが、そのときに大切なのは、市民が主役、市民こそがこういうことをやっていく中心にならなければならないということ強くご主張いただいたと思うんですが、まさにそのとおりであると思います。

そこで、私どもは、単に頭でっかちでこういう研究会を開いても意味がないわけです。そういう長崎のさるく博の経験をもとにして考えるならば、やはり我々はこれを機会にして、市民皆さん

方とともにどうやっていくかを考え、実行し、実践していくと、これが大切ではないかなあということになります。

そこで、私どもとしては、この研究会をさらに発展あるいは展開しようでも構いませんが、皆さんとともにそういうことを一緒にやっていくような仕組みづくりをしながら今後歩んでいきたいと思うわけでございます。それゆえ、これからできれば「福博風景街道」というのか、「福博シーニックバイウェイ」というのか、これさえも決まりませんけれども、一応「風景街道」とタイトルをつけましたので、この福岡部と博多部の連携した間で、主として国体道路を中心としながら、またその間に3本の川がある、さらに路地がある、そういうものをつなぎながら、風景街道の推進にあたることを皆さんとともにやりたいということで提案をしたいというふうに思います。

その提案に当たっては、何らかの宣言が必要だろうと思って、勝手にこちらでこういうものをつくってまいりました。見ていただいて、これであれば、この旗印のもとに皆さんと結集したいという意味合いでございます。

「福岡と博多が連携する福博のまち、それは人のまちであり、人のものであり、人のために存在する。」

「人と人が共生し、美しい福博のまち——街と書いてますが、まち、豊かな福博の都市、まちですね。そして未来ある——未来へつなげたいということですが、未来ある福博のまちを目指し、私たちは皆さんと協働して福博風景街道を推進するこ

とを誓う」

「一つ、みんなで福博のまちを知り、守ろうと。過去を知り、それをつないでいこう」

「一つ、みんなで福博のまちを歩き、交わろう。現代に生きる人たちでこういう交流を進めていきましょう」。

「一つ、みんなで福博のまちを生かし、未来に引き継ごう」。

いわゆる過去、現在、未来をつなぐ、そういう福博のまちをつくらうということで、「福博はみんなのまち」で最後に締めさせていただきます、宣言にさせていただきたいというふうに思います。

この宣言に、皆さんいかがでしょうかね、ご賛同いただけますか。（拍手）

ありがとうございました。それでは、ご賛同をいただいたということで、形はこれから我々も努力いたしますから、連絡をいただきながら、とりあえずこちらかもメッセージを送りながら、福博風景街道の推進をしていくということをお誓い申し上げます。

