

都心の軸を作りこむことで魅力を高め、アジアのモデル都市を目指して欲しい。

—— 東京大学大学院 教授 西村幸夫氏



西村 幸夫(にしむら ゆきお)

東京大学大学院工学系研究科博士課程修了(工学博士)、MIT 客員研究員、コロンビア大客員研究員などを歴任。1996年より東京大学教授、2008年より同先端科学技術研究センター教授。2011年より東京大学副学長。

専門は都市計画、都市保全計画、都市景観計画、市民主体のまちづくり。国土審議会委員。福岡市生まれ、修猷館高校卒。

#### “リアル”の価値の大切さが分かった 25年

大きな社会の流れから言うと、この25年は情報の流れ、つまり情報を収集する仕組みと、情報発信の仕方が大きく変わった時代ではないでしょうか。インターネットというイノベーションを起点に、今はツイッターやモバイル通信機器など多くの情報受発信手段にあふれています。

この変化の過程で、現実の空間がバーチャル空間に移りました。ネットショッピングは典型的な例ですが、家にも買い物ができ、世界中の情報とつながり、旅行をせずとも海外の写真も見られます。東大の学生にレポートを書けば、インターネットから様々な情報を手に入れてすぐに仕上げることもできます。

しかしながら、バーチャルに接することで、本当に考えて何かを生み出すためには、やはり生身の情報が必要だということが分かるのです。バーチャルな世界になればなるほど、人間は生の接触、リアルな価値の大切さが分かってきた、とも言えるのではないのでしょうか。

#### 官と民の関係が変わった 25年

次に私の専門分野での変化をみると、市民的な組織とその活動の仕方が大きく変わったと思います。バブル時は官主導で様々なプロジェクトを進めていたものが、お金がなくなったこともあり、官は民の協力を得て、うまい協働関係を築かないといけなくなりました。民は民で対案を出す力が求められ、自分たちでできることは自分たちでやらないといけなくなってきました。

このように、官と民がお互いの信頼・パートナーシップを模索してきた20数年だと思いません。個人的な反省としては、私のような官と民のつなぎ役を担う専門家は、もっと具体的に都市空間がどうあるべきかを提言し、ビジョンを示していけないといけないと思っています。

私は福岡市の明治通りはロンドンのオックスフォード・ストリートに匹敵する、都市のビジョンを語っている道だと思います。この道は過去西鉄の貫線が走っていた道路ですが、以降幅員もあまり変えずに、回遊性のある歩けるスケール感を持ち続け、今も福岡市の重要な都市の背骨となっています。このような過去からの

良さをきちんと評価し、受け継いでいくためには、明治通り沿いの個々の建物も含め、空間全体、ひいては都市に貢献する方策を考えて実行していかないといけないと思います。この具体的な空間形成について、我々のような専門家はこれからもっと具体的に問題提起していかないとはいけません。

### 選ばれるための都市間競争が起こる 25 年

先ほど申したとおり、すでに座して世界中の情報が手に入る時代になってきています。これからますます情報通信技術が発達すると、仕事をするのも、学校に通うのも東京や大阪などの大都市にいる必要はなくなります。また、情報を発信するのも大規模メディアではなくとも、個人で十分できるインフラが整っています。

そういう環境の中では、都市より賃料が安く環境が良い田舎のほうが、企業立地や市民の居住先として選ばれるようになってくるのではないのでしょうか。これからの都市間競争は、市民や企業が満足する魅力のある環境を提供できるかどうかのポイントになってくると思います。

もちろん国の中核的な機能はどこかに必要ですが、時間の余裕がある都市や、自然の豊かな都市がより選択されるのではないのでしょうか。福岡市はそのポテンシャルがあると思いますが、現状への満足は禁物で、不断の努力が必要です。

### 都心の東西南北の軸を復活させよう

都心の魅力が都市全体の魅力を牽引すると思いますので、都心について少し考えを述べたいと思います。

福岡の都心は大きく二つの軸からなる十字路の構造だと思います。一つは明治通りが作る東西軸で、もう一つは、大博通りが作る南北軸です。まず東西軸についてですが、これは江戸

時代までの博多と福岡とを一つにつなげるために開かれた歴史のある新道です。ここは大濠公園・福岡城址から東公園に至るまでをきちんとつなげ、天神に機能集中している状況をもっと東西に広げてくべきだと思います。博多部の活性化も必要ですが、私は福岡城址・大濠公園一帯をもっと活かすべきだと思います。

城の周辺は、通常の城下町都市であれば県庁やオフィス街となるエリアですが、福岡市では公園都市のような非常にユニークな特性を持っています。この公園的な空間は、居住や観光などいろんな可能性があるのですが、福岡市はあまりこの可能性に気づいていないのではないのでしょうか。地元の人々は当然大濠公園や福岡城址をご存知でしょうが、外部には意外と知られていません。東西軸全体で戦略を展開し価値を高めて、対外的にも発信していく必要があると思います。

次に南北軸ですが、大博通りは博多駅から港に向かっていくための仕掛けが用意されていません。博多駅から見ると、大博通りは街の中心からそっぽを向いている印象さえ受けます。世界中の港を持つ都市で、インナーハーバーは商業や居住・レジャーの複合機能が作られて、市民に身近な港ができていますが、博多はそういった港のイメージがとても弱いのではないのでしょうか。

この東西と南北の軸が過去福岡・博多を発展させてきたと言えますが、今後、この軸を活かした様々なプロジェクトを実施することで、再び発展をもたらすことができるのではないのでしょうか。

### 今後も「裏」を「表」に出す戦略を

一方、福岡市は都市のフリンジを活かしてまちをつくってきたまちでもあります。古くは中洲・春吉一帯、渡辺通り、最近ではキャナルシティがいい例だと思います。つまり、都市の

「裏」にある地域に動線を作ったりイベントを実施したりして、それらを「表」にしてきた戦略を取ってきたのだと言えます。

この戦略は今後も続けるべきだと思います。例えば、須崎公園や競艇場のエリアは天神に非常に近い「裏」だと思います。西公園周辺や漁港がある地域もそうかもしれません。ウォーターフロントが今後のこの「裏」を「表」に出す戦略のポイントになるのではないのでしょうか。

### 福岡市は色んな固有の強みを持っている

福岡市は空港が近いので建築物は高く建てられなく、土地を精一杯使うためにずんぐりむっくりしたビルが多いと思います。これはあながち悪いことではありません。個々の建物が付加価値を高めてきたために、欧州のように建物の足元がしっかりしているのです。つまり、建物1階の商業施設が作り込まれていて、回遊性に富み、買い物がしやすい都市になっているのです。空港という制約が福岡市の都心回遊性という大きな強みとなる土台を生み出したのではないのでしょうか。

また、天神地区はもともと武家町でしたが、武家の町が中核的な商業地域になった例は多くありません。銀座のような日本を代表する商業地域ももともとは町人街でした。福岡市は街区のロットが大きい武家屋敷の跡があったからこそ、新天町のような面的に広がりのある商業地区を作ることができたのです。

少し都心からは外れますが、地行の裏の通りは、古くは下級武士の居住地だったかと思いますが、昔ながらの細い通りに関静な住宅街が広がっています。福岡の歴史的な建造物は御供所地区等に点在しますが、点もさることながら、このような歴史的なまちの構造が残っていることは強みであり、大事にすべきだと思います。

福岡の人々のホスピタリティも素晴らしいですね。しばらく福岡を離れていますが、福岡

に来てタクシーに乗るとそれを感じます。

### アジアのモデルになれる

アジアに開かれた都市というと、アジアの色んな都市とのネットワークを作ろう、という話になりがちです。もちろんそれも必要なのですが、「アジアの都市のモデルになる」という努力をもっとしてもいいのではないのでしょうか。

福岡市は、先ほども言いましたように、都心は回遊性に富み、都市の軸を用意して都心での開発が進められ、都市の規模も質も十分で、住宅地から都心の距離も近く、コンパクトにまとまっているなど、他の都市が参考にしたい様々な要素がちりばめられています。これからますます力をつけるアジアの人口規模100万~200万人の都市のちょうどいいモデルになると思います。

人口100万~200万人規模の都市というのは、市民の認識を一致させることができるちょうどいいサイズだと思います。例えば、「都心」というキーワードを市民と共有しようとすると、大阪や東京では人によって定義する場所が違いますが、福岡で「都心」というと、イメージは一致しますよね。同じ規模のアジアの都市に対して、「ここが参考になる」というモデルを作ることにフォーカスして、それらの都市の20~30年先の目標になることに力をいれてはどうでしょうか。「リバブルシティ」というイメージを私は思い描いていますが。

### 現代のニーズだけでまちを作ってはいけない

冒頭申し上げたインターネットの例があるように、今の時点で想像だに出来ない技術のイノベーションが将来起こる可能性は十分にあります。

そのイノベーションが何なのかはもちろん分かりませんが、一つ言えることはモビリティ

のスタイルが必ず変わることだと思います。今の時代は、人を早く動かすために、あんなに重くエネルギーを消費する自動車を使っていますが、自動車の歴史もたかだか 100 年です。これから人口が減ったりライフスタイルが変わったりすると、動くスピードもそのための交通手段のサイズも変わるのではないのでしょうか。自転車ではないにしろ、小さくて軽くて安全で手軽に動けるセグウェイのような交通手段が普及するかもしれません。欧州では既に自転車がものすごい勢いで市民権を得ていますので、十分にありえる考えだと思います。

そういう社会に仮になったとすら、都市の軸として位置づけられている今の道路の大半は空間的に余剰になってしまうかもしれません。ヒューマンスケールのさらなる復権の時代になるかと思います。このような将来の可能性を念頭に入れると、現代のニーズだけに合わせて、道路などのまちのサイズを広げたり大きくしたりしなくてもいいのではないのでしょうか。あるいは、将来小さく出来るような、リバーシブルな仕組みも考えないといけないのではないのでしょうか。

インタビュー日:2011/6/24 文責:URC 天野