

グリーンでコンパクトな街の魅力を磨き、チャレンジし続ける都市を目指してほしい。

—— 東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授 出口敦氏



出口 敦(でぐち あつし)

1984年東京大学工学部都市工学科卒業、1990年東京大学大学院博士後期課程修了。工学博士。

ウィーン工科大学留学後、東京大学助手、九州大学助教授、MIT 客員研究員、九州大学教授を経て2011年4月より現職。これまで We Love 天神協議会、博多まちづくり推進協議会の設立を牽引するなど、福岡市のまちづくりに深く関わってきた。

まちなかがフロンティアの時代になった 25年

これまでの25年と今後の25年について、私が携わっている都市計画の分野からいくつかの変化を整理してみたいと思います。

最初に、この25年間というのは、郊外がフロンティアの時代から、まちなかがフロンティアの時代に転換した25年間だったと思います。

25年前は郊外開発がまだ盛んに行われ、福岡でも近郊に住宅団地をたくさん造っていた時代でしたが、最近では都市の中心地や街なかを再生する活動が活発化してきました。私が設立に携わった We Love 天神協議会や、博多まちづくり推進協議会などの動きもそうですし、招致活動には失敗しましたが、福岡オリンピック構想も都心に近いところでオリンピックを開催しようという考えをもとにしていました。都心部に限らず、例えば箱崎の商店街でも商店街活性化のための様々な活動が行われたり、市街地で社会実験や市民活動などが盛んに行われるようになってきています。このような街なかの活動がクローズアップされるに至った25年間だったのではないのでしょうか。

インフラ整備の遅れを取り戻そうとした 25年

またこの25年間は、福岡市にとって他の大都市に比べて遅れていたインフラ整備を取り戻そうとした時代だったと思います。最近ようやく七隈線、あるいは外環状線の整備なども形になってきましたが、25年前は東京、大阪、名古屋など日本の他の大都市と比べると、都心のインフラ整備に非常に遅れをとっていました。特に桑原市長時代はインフラ整備に非常に力を入れてきたと思います。そのときの財政支出のツケが回ってきたと捉えられることありますが、都市としての骨格を一生懸命整えようとしてきた極めて重要な25年間だったと感じます。

これからはその都市の骨格をどうやって活用していくか、あるいは使いこなしていくかということを考えながら、まちづくりに取り組まなければいけないでしょうね。

経済衰退の反面、文化の成熟が必要な 25年

福岡市の場合、これまでの25年間はGDPという指標に代表されるような経済成長と、人口増加の両方が同時に急成長してきました。福

岡市の第8次総合計画では2025年をピークに人口が減少に転換することが予測されていますが、これからの25年間は、都市の人口もGDPも同時に衰退傾向を迎えることも予想されます。

都市には経済都市や政治都市といった都市のテーマがありますが、福岡は「文化都市」として、これから経済や人口の「成長」ではなく、「成熟」が求められる25年になるのではないのでしょうか。文化都市として成熟するために、文化的な活動の場としての都市づくりが求められると思います。

グリーン・コンパクトシティに

以上のような時代認識のもと、私が福岡に目指してもらいたい将来像をいくつか挙げたいと思います。

まず、私は福岡市は緑と海に囲まれたコンパクトシティの形態を維持し、かつ強化していくべきだとずっと言い続けてきました。

私は長年福岡に住んでいましたが、東京に移り住んだ今、福岡のコンパクト性を身をもって体験しています。私は現在通勤に片道1時間半ほどかけていますが、福岡にいるときは車で20分くらいでした。同僚に通勤の往復で毎日4時間かけている教授もいますが、福岡ではまずこのような通勤行動は見かけないですね。

言い換えると、福岡市というのは「可処分時間」が多い都市と言えます。時間的にコンパクトで、移動時間が節約できる都市であり、1日24時間という時間が非常に有意義に、かつ豊かに使える都市です。こういった点をもっと評価し、強化して欲しいと思います。

時間がかからないということは、それだけ移動に使われるエネルギーが少ないので低炭素型でもあります。グリーン・コンパクトシティ、つまり低炭素なコンパクトシティを目指して欲しいと思います。

都心のエンジンとチャレンジする両翼

私は都心がエンジン、アイランドシティと九大学研都市が両翼という福岡市の大きな構造を描いています。九大学研都市とアイランドシティという都市の両翼は、最先端の技術を応用したり、既存技術を組み合わせたりして、様々なことにチャレンジできる実験都市として発展し、都心は都市のエンジンとして経済や社会活動を牽引する舞台として進化していく。そのような都市像に基づく都市戦略を推進していくべきだと思います。

この都市の両翼でのチャレンジを含めて、福岡市はみんながチャレンジし続ける都市であって欲しいと思います。都市は守りに入ってはいけません。福岡市は過去オリンピック誘致にチャレンジしました。そのよし悪しは別として、私はこうした精神は常にこの都市のDNAとして持ち続けるべきだと思いますし、こうした精神が都市の活力と思っています。別の意味としては、福岡は九州全域から夢を持った若者が移り住んできて、音楽活動やベンチャービジネスなどの夢にチャレンジし、ある程度成功した後に東京に出て次のステップにチャレンジするといったプロセスの重要な舞台になってきたと思います。

アイランドシティ中央公園のぐりんぐりんという非常にユニークな公共建築は、伊東豊雄先生という世界的に有名な建築家が設計したのですが、本人も東京では創れなかったのではないかとされていました。東京ではできないようなプロジェクトや建築物が福岡では実現できるのだと思います。東京のような大きくなり過ぎた都市では、意思決定の中心が市民から遠い存在になってしまっているのに、市民のちょっとしたまちづくりに関わる夢や要望が自分の思ったとおりに実現しにくくなってしまっています。逆に、小規模な地方都市だと実

現できる夢も、財政的、経済的な問題から限られてきます。福岡の150万という規模は、意思決定にも参加できるし、それなりのスケールで実現できる夢を持つことができる規模なのではないでしょうか。

博多湾を活かし、博多湾を目指す都心開発を

また、福岡市の地理的な特徴は、博多湾を抱きかかえるような形で持っているという点です。是非、博多湾を活かした都市になって欲しいと思います。

残念ながら、これまで福岡市の開発、特に都心部の開発は、博多湾とほとんどリンクしてきませんでした。博多湾と都心部がこれだけ近いのに、近さを感じられないし、機能的、環境的、視覚的にもつながっていません。都心部の成長戦略の重要な方向性として、博多湾を目指していくべきだと思います。再開発の力を利用して、博多湾と都心部の一体的な土地利用を考えていくべきだと思います。

理想としてはアイランドシティの港湾部分に須崎埠頭、中央埠頭の一部を移転させるなど、港湾施設を更新の時期にうまく合わせて移転させ、都心近くの港湾部には、都心と連続した土地利用を計画すべきだと思います。

美味しさ・九州らしさを味わう環境の醸成を

最後に「美味しい都市」という都市像を挙げたいと思います。福岡市内にはこぢんまりとした環境の良いレストラン、食の空間がたくさんありますよね。東京に行って改めて思いますが、九州の様々な美味しい食材を身近に味わえるのは至上の幸せではないでしょうか。東京にもそういう店がありますが、長時間行列を並ばないといけません。先ほど言った可処分時間が多いことにも関連しますが、福岡では行列しなくても選択肢がたくさんあります。このものすごく恵まれている強みについて、福岡の人はあま

り気がついていないのではないのでしょうか。

これは九州や玄界灘を背後に持つ良さでもあります。九州全域から美味しい農産物が、玄界灘からは美味しい魚がたくさん集まってきます。美味しい食べ物と食材は、立地条件から享受できるメリットの典型ですが、美味しいものが身近ですぐに食べられることを都市の一つの重要な指標にして、それを追求して、九州全体、あるいは玄界灘をバックグラウンドにしたよさを体感できる都市の魅力を強みにしていくべきだと思います。大型のレストランではなく、小さなお店がたくさん並ぶようなストリート文化を、伸ばすべき点として評価すべきだと思います。

粹な福岡スタイルの独創

以上のような都市像を目指す際に、九州らしさを味わう環境の醸成以外に、「粹な福岡スタイルの独創」ということも重要です。

例えば、道路上で屋台の日常的な営業が許可されているのは、全国の都市にない福岡独特のスタイルです。また、天神の新天町商店街は長屋形式で、商店主が協同で経営している全国でも珍しいスタイルの商店街です。空き店舗が一つもなく、戦後の福岡が育てた福岡独特の商店街だと思います。

さらに別の観点では、例えば、桑原市政時でしたが、都市高速の福岡市外の部分の太宰府インターまでを福岡市道としてつなげました。これも福岡市ならではのスタイルでつくり上げられたインフラだと思います。九州自動車道につながることでネットワークとしての価値が高まり、その後、福岡市内から九州各地に行く利便性が格段に向上しました。行政区域をまたぐインフラ整備では、県や他市町村の負担に頼らざるを得ない中、非常に独創的な都市づくりだと思います。

こういった福岡スタイルの「プロジェクト

X」をもっと市民は知るべきだと思いますし、独創的な都市づくりの知恵と工夫を今後も継承し、そうした発想をもってまちづくりに取り組んでいくべきだと思います。

多彩な博多人育成と活躍の場のマネジメント

博多の人は山笠に代表されるようなお祭りが大好きですが、あれは単なるお祭りという活動だけでなく、人間の洗練されたデザイン力をお祭りという形で文化財化しているものだと私は思います。山笠の各流の法被もそうですが、お菓子、はさみ、織物など、博多は様々な形で美しいものを生み出す、素晴らしいデザイン力を培い、発揮してきました。

そのデザインをビジネスに結びつけていくのが本来の博多商人の役割だと思いますが、現代ではどうもその辺がないがしろになっているような気がします。多彩で多才な博多人の育成と、その成果をビジネスにつなげ、蓄積を都市観光につなげていくようなマネジメントを市役所はもっと奨励していくべきだと思います。

都市のフィジカルな課題を解決しよう

さて、これまで福岡が目指すべき都市像と、伸ばすべき良いところについて話しましたが、次に福岡市が克服すべき課題について、私の専門である都市開発、都市デザインの立場からいくつか挙げたいと思います。

まず、「モビリティの環を繋ぐこと」です。バス、地下鉄、鉄道、最近はその水辺バスなども始まりましたが、福岡は公共交通が一見発達しているように見えますが、市民の目からは利便性がいまひとつという印象が強い都市だと思います。経営母体が違うこともあり、料金体系が違い、乗換も不便だったりします。利用者の観点からは、競争することによってサービスが向上してきたかもしれませんが、逆につ

ながりが悪いのがデメリットになっています。事業者の連携強化に加え、全体をつなげるための第三の公共交通を新たに創造する必要があるかもしれません。例えば、都心部に連結バスのBRTの環状線を走らせたり、外環状線や都市高速上に連結バスを走らせるなど、定時性とキャパシティ向上を兼備した新たな公共交通を研究・実験し、整備してはどうでしょうか。

二つ目は「市民参加型のマーケットの仕掛け」です。最近、福岡でも、福岡市役所前の広場、警固公園、中央公園などで小規模ながら行われていますが、世界中の都市でマルシェなどのマーケットが都市を活性化させる方法として注目されています。このような市民が参加してマーケットを仕掛けていく活動は、福岡ならもっとできるはずで、もっと多くの都市内のオープンスペースで仕掛けていく活動を福岡は推進すべきです。柳橋連合市場や鮮魚市場といった都市内の市場を市民の日常生活にもっと近づけ、都市観光として活用したり、市内の公園や広場、オープンスペースを市民参加型のマルシェとしてもっと活用することを考えるべきだと思います。ただ、マルシェをはじめとする市民参加型のマーケットには規制が付きものです。私は天神の「朝カフェ」の実行委員長を務めてきましたが、食品衛生法上の許可等の問題で昨年は実施が見送られました。安全性や保健性の基準を下げるのはよくないと思いますが、このような責任所在を含め、マネジメントを地域にゆだね、行政は支援にまわるのが重要だと思います。

三つ目は「ストックの活用」です。福岡は歴史的な都市であるにもかかわらず、歴史的な建造物はほとんど残っていません。寺社仏閣は多く残っていますが、博多の町家の多くはビルやマンションに変わり、近代建築も辰野金吾氏設計の赤レンガなど数えられるほどしか残っていません。もっとこのようなストックを都市観

光の施策に活用したり、あるいは、100年、200年もつようなストックを固定資産として重視し、税の控除や助成など形成・維持の支援を政策的に取り組んでいくべきだと思います。

四つ目は「風の道を切り拓く」ことです。福岡は都市部に非常に近いところに博多湾がありますが、環境的にはつながっていません。東京でもよく言われますが、海からの風がヒートアイランド現象を緩和させる上で非常に有効であるにも関わらず、屏風のような建築物を建てて涼しい風が市街地に入らないようになっています。河川も海からの涼しい風の通り道ですが、川沿いや海沿いは、借景になる博多湾や河川というオープンスペースに面して屏風のような建築物を建てる傾向にあります。海や川から市街地に吹き込む風を妨げないような工夫がされた建築物を建てさせるインセンティブを設けるなどして、デザインを誘導していくべきではないかと思います。

五つ目は先程も申し上げました博多湾を目指すような都心の再開発です。つまり「目指せ！博多湾」ですね。以上5つは私が感じるフィジカルな観点からの福岡市の課題です。

意思決定にスピード感を持つ

最後に、3つほど提言をさせていただきたいと思います。一つ目は、意思決定にスピード感のある都市になって欲しいということです。東京に行ってつくづく福岡は東京に比べて意思決定が遅いと感じます。東京の企業は素早い状況判断でどんどん仕掛けていきますが、福岡の地元を代表する企業でも、都市開発に関しては極めて慎重だと思います。意思決定にもっとスピード感を持たせないと、再開発はタイミングもあり、都市の停滞にもつながりかねません。企業のトップも首長も同じだと思いますが、スピード感のある意思決定をもっと認め合う都市になるべきだと思います。

大学都市としての強化策を明確に

次に、福岡の特色である大学が多いという点をもっと強化すべきです。福岡市は人口当たりの大学が多く、九州全域から市内の大学に若い人たちが集まりますが、このような都市に成長してきたのには様々な歴史的経緯があります。例えば、九州大学が100年少し前に当時の九州の主要都市である熊本や長崎に立地しなかったのは、渡辺與八郎氏が私財を投じて誘致を支援したなど、博多商人の活躍があります。このような大学都市として成長してきた経緯や大学都市としての優位性をきちんと評価し、それを活用・強化していく政策をとっていくべきだと思います。

大学というのは一般の事業所と異なり、直に固定資産税や事業税は入りませんので、一般的な評価尺度では大学の経済的な効果や社会的な効果は十分に数値化しにくのですが、その意義や効果は実感としては市民にも理解いただけれると思います。もっと大学都市としての成長過程を定性的な点も含めて評価し、大学を中心に新しいビジネスを創造し、雇用の場をつくっていくなど大学都市としての成長戦略を立てて推進していくべきだと思います。

アーバンデザインセンターの設置を

私は、今、東大の柏キャンパスを含む地区のある「柏の葉アーバンデザインセンター(UDCK)」のセンター長を務めています。UDCKは大変良い仕組みだと思っています。ヨーロッパの多くの都市にも類似のセンターがありますが、大きな都市模型や、パネルが設置されが、地域の将来像をみんなで共有しながら、地域のまちづくり活動や団体間の連携活動を支援したりしています。柏の葉では大学、自治体と大手ディベロッパー、NPOの連携活動の拠点となり、福島市のUDCTは、市

民と大学の連携活動の場となり、地域活性化計画の実践となる社会実験を行っています。その他、横浜市のUDCYや福島県郡山市のUDCKoもあります。福岡市でも自治体内分権をこれまで以上に進め、地区独自のまちづくり活動を推進するようなアーバンデザインセンターを設置してはどうでしょうか。民間資金を活用したり、市、区や大学が中心に運営していくことも可能です。福岡市クラスの都市には、7区それぞれに加え、都心部、両翼の実験都市の計10ヶ所程度のUDCがあってもいいのではないのでしょうか。

インタビュー日:2011/8/3 文責:URC 天野