

道守

みちもり

MICHIMORI
TSUSHIN

通信

vol.20 秋号



特集 道守九州会議
発足7周年

万葉の風とともに歩む道守

樗木武（道守九州会議代表世話人）

道守各県代表者座談会座談会

「これまでの道、これからの道」

巻頭随想 — 古代官道

果樹を植え、メンテも定期的に
七田忠昭

玄界灘風景街道 3市長シンポジウム
都市連携で魅力発信へ

七田忠昭

SHICHIDA TADAAKI

吉野ヶ里遺跡
古代官道

果樹を植え、メンテも定期的に



近年、全国各地で奈良時代の道路の跡が発掘されています。都と地方の跡です。天皇を中心とした中央集権を最短距離で結ぶ幹線道路である駅

国家の威信をかけた交通・通信の一と国民の労役の上に成し遂げられま

奈良時代の駅路は、国民が気軽に利用できる官専用の道路で、丘を切り、湿地を埋め立てるなど過酷を極めたその建設は、国家の強制のもと

大事業でした。駅路は、重要な情報を中央と地方との間ですばやく双方向に伝達し、役人や軍団が移動するための幅一〇メートル前後、場所によっては幅二〇メートル以上の本格的な直線道路でした。一六キロメートル毎に、馬の交換や給餌のため、旅行者の宿泊・休息のために駅家が設けられました。この駅路と今の高速自動車道の路線がほぼ同じで、加えて駅家と今のインターチェンジの位置がほぼ同じであることなど、歴史を超えた必然性に驚かされます。

九州でも大宰府周辺や筑後・肥前等を中心にこの道路の跡が発掘されています。弥生時代の大きな集落跡として知られる佐賀県の吉野ヶ里遺跡でも、両側に側溝を備えた駅路跡や、駅路によってできた切通、駅家と目される建物群や厩舎跡など奈良時代の駅路に関わる施設の跡が発掘されています。側溝の跡からは通行人が食べたと考えられる多数の桃の種も出土しました。

プロフィール

佐賀県教育庁社会教育文化財課参事
弥生時代の環濠集落・吉野ヶ里遺跡の発掘リーダーを務め、同遺跡北部に大宰府と結ぶ奈良時代の古代官道が切通しで造られており、その発掘、道路構造の解明に当たった。

「みちつくし九州」——交流集会（11月5日開催）では元JR九州会長 石井幸孝氏（NPO法人鴻臚館・福岡城跡歴史・観光・市民の会理事長）が、大宰府政府と鴻臚館を結ぶ古代官道、西海道について講演。

道守九州会議 設立趣旨

古代から、道は人々の共有財産であった。力を合わせ道普請し、守ってきた。道は街を作り、産業を興し、文化を運び、人々を結びつけた。つい、この間まで、子どもたちがキャッチボールし、縄跳びなどで、明るい歓声が響いていた。お年寄りは、縁台で将棋をさし、ほうきで道を掃き、水を撒くお母さんの姿もあった。そんな「日本の原風景」は何処へ行ったのだろうか。

確かに、高速道路やバイパスなど、道は整備され、日本の高度経済成長を支え、豊かな暮らしをもたらした。しかし、多発する事故、渋滞、大気汚染、騒音。何より、車優先社会は、人々の心を道から遠ざけてしまった。自宅前のごみや雑草さえ知らん顔。それどころか、空き缶のポイ捨て、家庭ごみの投げ捨てが日常的な風景になってしまった。

そんな現状に、心を痛め、清掃や花壇作り、植樹に取り組む人々が増えていく。行政まかせから、「道はみんなの財産」という意識と行動。新しい「公」への動きが芽を出しているのだ。行政と住民が手を携え「協働」で道を守るという新しい意識の潮流。そこから生まれた九州各地の活動が、合流し、大きな流れになってゆく。「道守九州会議」の誕生だ。

道守。その由来は遠く万葉の昔にさかのぼる。道を管理し、守り、旅人の飢えと渴きを癒す果樹を沿道に植えたという。現代の道守は住民と行政が協働し「道と人の新しい縁」を紡ぐ。

さあ、新しい道に一歩踏み出そう。



「牧の戸峠」沓掛山からの紅葉

CONTENTS

- 01 巻頭随想—古代官道
果樹を植え、メンテも定期的に
七田忠昭

特集 道守九州会議発足7周年

- 02 万葉の風とともに歩む道守
樗木武

- 04 道守各県代表者座談会
「これまでの道、これからの道」

- 07 玄界灘風景街道シンポジウム
都市連携で魅力発信へ

- 10 各県会議活動

- 14 道守の輪

- 15 私たちの道守活動

- 18 風景街道だより

- 20 九州の道を拓く
関門国道トンネル（東 久保平）

- 22 わたしの好きな道
現在に活きる「黒崎宿」
花井由美子

- 23 道守人物伝

- 23 道守たちのトピックス

- 24 ご存知ですか？
道路の維持管理について

- 26 海外道事情
ニューヨーク・ブルックリン橋を歩く

表紙画：久富 正美

1935年福岡県生まれ。「小さい旗」同人。グループ「五架会」会員。

万葉の風を九州からと、平成16年に道守九州会議が設立された。そして今年で7年目になるが、時代の変化に翻弄され、転換期を迎えている。高齢化、国際化の一層の進展。道に関わる行財政の変化。地方分権の推進。これらから道の整備と利活用のあり方など、道を取り巻く環境が大きく変化し、道守活動のあり方が今まさに問われている。

万葉の風とともに歩む道守

道守九州会議代表世話人 樗木 武

万葉に由来する九州の道守

道。それは人の住むまちやむらにあつて、暮らしを支え、地域の文化を築く。このため、住む人、訪れる人の全てといつてよいほどに多くが道を舞台にさまざまな活動を行っている。

道の利活用はもとより、清掃活動、花植や植樹、にぎわいやいやし空間の演出。交流会、人材育成、まち歩き、学習会。中には野焼きやマイツリー運動、防災活動もある。

そうした中、平成16年2月25日、道に関心を抱く九州の人々が福岡で一同に会し、道守九州会議の設立総会が開催された。

「道守。その由来は万葉の昔にさかのぼる。道を守り旅人の飢えと渇きを

潤す果樹を沿道に植えたという。現代の道守は、住民と行政が協働し、道と人との新しい縁を紡ぐ。さあ、一步を踏み出そう」との呼びかけで道守九州会議が設立された。

以来、6年が経過し、7年目を迎えた。この間、道守活動に関して互に情報を交換し、みちづくし交流会を催しながら、仲間を増やし、組織を充実し、道守活動の活性化に努めてきた。

発足当初3千人ほどに過ぎなかった会員は、年を追うごとに増加し、平成21年には五万人を突破(図)。そして、平成22年8月末現在、57,215人である。九州各地でこうした多くの道守たちが、手を取り合い、地域のためにと熱心に社会貢献に励んでいる。

ところで、道は、それぞれの地域で人々が活動し、交流する上で不可欠の

社会基盤である。このことを踏まえれば、道守活動は民と行政の協働の上に成り立つ。

しかし、民の立場は、個々の思いと工夫で多様に道を利活用することに主眼があり、その一端としての自主的な社会貢献である。

一方、行政は公共の福祉を希求。公平かつ安全安心の道を利用者に提供する社会的責務を負っている。

こうした自主貢献と公共責務という立場の違いをわきまえれば、道に対する活動も、民と行政で異なる。その中で、道守九州会議は民の立場であることはいうまでもない。

この道守九州会議のもと、九州7県に及ぶ道守県会議が、平成16年から17年にかけて設立され、道守活動の母体となった。

各県の道守団体や個人が道守活動を行い、その情報交換と活動支援の場に県会議および九州会議が利用されている。

みちづくし大会。道守通信や啓蒙書の刊行。シンポジウムや講演会の開催。道に関わるイベントの支援活動や人材育成。さらには九州風景街道の取り組みなどもある。いわば現代の道守たちが一丸となって多様な実のなる木を植える実践活動である。

とはいえ、石の上にも3年。そのダブルスコアを刻む年月の間に、限界集落が地域に影を落とすほど高齢社会が進んだ。また、道の整備に関わる行財政や市民意識が大きく変化するなど重大な社会変化に直面している。これらから、道守活動にも大きな影響があり、様々な問題が投げかけられている。

因みに各地の道守の声を汲み上げれば、社会貢献の今日的な意義への問いかけ、活動組織の充実と運営のあり方、活動資金の確保、自治体との協働・連携のあり方、後継者問題などがある。まさに道守活動は転換点に立つ。

さらなる道守の前進を

九州は、全国に先駆けて人口減少に転じた。加えて、地理的条件から、アジアを中心に外国人観光客の流入が増

える一方で、九州が得意とする農林漁業やものづくりの諸分野で国際競争にさらされ、さらなる空洞化が懸念されている。これらを踏まえれば、地域あつての道守活動はそうしたことにも対処しなければならない。

すなわち、先に拾い上げた諸課題を、深刻な時代の変容に即して新たな角度から見直せば、その対応こそが今後に期待される道守活動の方向である。時代に対応しい社会貢献の意義。そのことを明確にし、自立的で持続可能な道守活動へと脱皮することが強く求められている。

ところで、社会貢献あるいはボランティア活動は、多くの場合、名も知られずに黙々と実践する類のものとの認識がある。しかし、道が舞台とはいえ、超高齢社会への対応、持続可能な地域の形成、広域化し国際化する社会の中での活動となると、沈黙の社会貢献だけでは十分でない。

世代および地域を超えて互いが手をつなぎ、新たな公のもとでの社会貢献も重要である。

換言すれば、互いの協力で地域の活力を創出し、声を上げて自立的に行動することもこれからの道守活動である。あるいは、活動内容が多くの人々から認知される社会貢献が新たに求められているともいえよう。

一方、自立的な活動は、無理しない活動によって実現できる。また、活動資金を、肥大させることなく安定的に確保することにつながる課題でもある。

具体的には、身近なところで、清掃活動や花植えなどそれぞれができる内容と範囲の活動を行うことが道守活動の基本である。

その上で、人材育成や野焼き、防災活動、環境問題への取組みなどにおいて、無理はあるが地域に多大な効果や貢献が期待される活動については、あえて行政や自治体と民との協働、民・民のタイアップが前提の活動となり、仕分けが必要である。

資金確保に工夫を

資金の確保についてはさまざまな手法が考えられる。すなわち、道守活動の内容によっては自治体からの支援や協働、住民へのアウトソーシングもあるが限度がある。したがって、それ以外に協賛金やふるさと募金、広告収入、地域資源の開発、イベントによる収益など、NPO的に工夫し努力することである。

むろん、これらに関して、社会貢献であることを踏まえ、過大な出費に頼らない活動内容や方法の工夫が肝心で

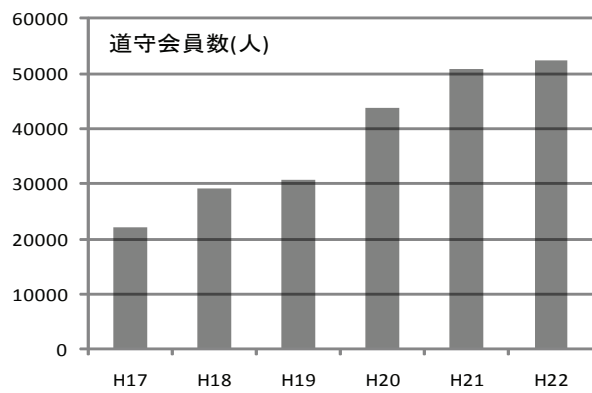


図 道守会員数の変遷 (各年4月現在)



あり、前提である。

今一つ重要なことは、後継者問題であるが、難題である。結局、全体が人口減社会である中では、その町や村に育った人々や地域に住む人々が、自らのライフスタイルやワークライフバランスを考え実践する中で、道守活動について一定の位置づけを行うことができる環境整備が望まれる。

この点、ドイツやスイスなどの地方で小さな村が永続する事例に学べば、特に、自分が育ったまちや村に誇りが持てることが肝要といえよう。誇りがあるからこそ学業を終えて地元に戻り職につき、家業を継ぐ。定年退職後の終の棲家となる。

その意味で、道守活動などを通じて、多様な世代がふるさとの社会貢献を体験することが大切である。あるいは、真に快適に思える自慢のふるさとづくりを実現することである。

要するに、道は人と人、地域と地域をつなぐ。同時に、世代や時代といった時をつなぐ。これら道がつなぐ3要素をかみしめ、道守の創意工夫と努力で、実のなる木の展開と充実を図り、成果を上げることがこれからの道守活動である。さあ、いま一歩前に進もう。万葉の風が駆け巡る皆さんの地で。

道守各県代表者座談会

「これまでの道、これから道」

道守九州会議は発足から7年目、会員も5万人を超え大きく成長。活動も道路清掃、花壇づくり、マイツリー等多彩に充実してきた。一方、会員の高齢化、資金不足など組織運営・活動上の様々な課題に直面。そこで「みちづくしin九州」の「これまでの道、これからの道」をテーマに各県会議のメンバーに、7年間の道守活動を振り返り、今後の課題と方向性を話し合ってもらった。

「これまでの道を振り返って」

◎出席者（順不同）

道守みやざき会議 日高 晃氏
道守かごしま会議 田島 直美氏
道守くもとの会議 中城 明日香氏
道守大分会議 亀野 辰三氏
道守長崎会議 宮田 隆氏
道守佐賀会議 山崎 昌治氏
道守ふくおか会議 福山 貞子氏
佐伯 毅氏
山田 三代子氏
花井 由美子氏

◎アドバイザー

樗木武（道守九州会議代表）
野口宏一（九州地方整備局道路部長）
◎司会
玉川孝道（道守九州会議副代表）

◎日時
平成22年9月2日(木)15:00～

◎場所
福岡市内・会議室

日高

道守



とは、地域・故郷に対する愛情、ボランティアの心だと思う。最初は「道守って何？」という感覚。ネットワークの構築で共通認識ができたことが、道守会議の意義だと気付いた。

行政と協働で進めてきたことが良い結果をもたらした。宮崎では中央・県南・県北の3ブロックに分け活動中。県西は、今度の10月8日にフォーラムを予定している。

山崎

道



守佐賀会議は、当初55団体784名で発足。個別の活動に加えて、佐賀城下まつりや国道203号の道路清掃などを全体で行っている。

「多久市そうじの会」では、小・中・高の11校からゴミに対する標語を集め表彰をした。その後、小学生が登下校時にゴミ拾いをしてくれるようになり、それが評判となり、学校全体でしてくれるようになった。

福山

昭和



63年から花植えをしてきたが、その間、行政からの助成金は一切頂かなかった。しかし、一般の企業にお願いして花代を出して頂いていた。

佐伯 道守九州会議傘下でいちばん最後にふくおか会議が発足。世話人として立ち遅れの焦りを感じていたが、今は福岡、北九州、県南の3ブロックで活動を行うようになった。

「名島橋花の架橋」は平成12年に発足。若い人の参加が少ない。毎年8月に行う名島橋の橋洗いでは、今年は地域の公民館や自治会と一緒に行ったところ、小さな子供から大人まで約200

名が集まった。

花井 北九州市道路サポーターは昨年道守九州会議に加入。道路サポーター制度は平成17年に発足。12団体約500名が、現在154団体9,300名となり、増え続けている。

私の関わりは、当時の職場前の殺風景な市道に、地域の方々と子ども達でレモンの苗を植える活動をしていた。そのような折り、北九州市が掃除用具を支援してくれるという制度を知り、サポーターへ加入したのが始まり。

緩いネットワークが北九州市道路サポーター制度と認識。サポーターは年に1回総会を開いて、活動発表や講演会、グループ懇談会などを行っている。

山田

道守



九州会議が発足した頃は、柳川にはそういう活動がなかったため、何をしたらよいかわかった。観光地・柳川に来て頂いた人々に綺麗だと思われたくて、できることから始めようとしたのが清掃。行政の協力を得て、第1回目の道守清掃は華々しく行われた。老人会、婦人会など市から声かけをして頂き、当初は13団体200名の方が参加してくれた。現在は、33団体600名程になっている。

この7年間で「道守」という名前が

浸透した事。今回のみちづくしでも「道守なら手伝ってあげないとね。」といわれるようになった。

亀野

大分



は平成16年3月に、九州で2番目に発足。同年、全国に先駆けて、国道10号（別大国道）で50本のマイツリーを公募し、清掃美化活動を行った。その後、第二弾として平成20年に25本のマイツリーが誕生した。

発足翌年にはみちづくしを開催。5会場6分科会という大きな大会を開催。大分は、湯布院のまちづくりが典型的であるが、民が官を引っ張るという土壌があり、会場に500名の方々が来て頂き大盛況に終わった。

宮田 平成21年に「NPO道守長崎」を設立。NPOは、道守活動を資金的に支える事が目的。

長崎会議は、135団体約2,000名で構成。平成18年、全国初の長崎さるく博を契機に、「道はあるこ

試みであった。

長崎会議は会員が増えてきている。「道守」の言葉の響きがよく、皆で楽しもうとし、男女共同参画の場であることが考えられる。

中城

道守九州会議が発足した頃、熊本では道をテーマにしたボランティア活動が活発に行われていたが、各自バラバラで情報の共有や交流もなかった。九州会議の発足を受け、熊本会議が発足し連携が取れるようになった。

平成16年には、九州会議を熊本で開催。活動に勢いがつき、全国に先駆けて国道に花壇を創ろうというプロジェクトを開始。「道守花壇づくり」が活動の核となり、現在、31団体が国道沿いの花壇を通年で管理している。さらに、8月の道路ふれあい月間行事として、全県下一斉清掃を実施。年々参加者は増え4000名を超すまでになり、道守の輪が着実に広まっている。

田島

他県



の道守会議は活発だが、私達はどうか？今後どうなるのか？という悩みがあった。今は着々と、かごしま会議は輪が広まってきたしていると実感している。

会員の拡大は、年に1回開催する「道守かごしま座談会」。平成18年に第1

回を開催、道守をみんなに知ってもらう目的で県下全域に案内をした。おかげで会員は年々増えている。

紙上でどこかの団体が表彰されるとすぐに相手を訪ねるなどして会員を増やしている。

鹿児島県の「ふるさとサポート制度」との連携もうまくいっている。このようなことを地道に続けてきたことで地域に密着してきた手応えを感じている。

野口

道守



発足当時、宮崎県に出向しており、賛助会員に登録。身近な道を綺麗にだとか、道路を愛し、お客様を温かく迎えようといった活動をしている人がとても多いことを感じた。我々としても、定められた維持管理予算をできるだけ有効に使うことなく、できるだけ効果を落とすことなくコスト削減し、地域の道を綺麗に、安全に使ってもらえるように心掛けていく。

樗木

官と民がどうやって協働して

地域づくりができるか、情報交換の中からお互いに刺激し合えるようにというところで「道守九州会議」が誕生。九州オリジナルとして「人々のもてなし」や「心意気」といった精神面を強

「今後の課題と方向性」

田島 道守九州会議の中から風景街道が出てきた。しかし、今は離れたものになっている。国交省の担当の課も分かれている。風景街道と道守活動がつながっていたらもっとやりがいが出ると思う。

中城

これ



まで国道事務所とボランティアサポータープログラムを締結し、行政と市民との役割の棲み分けを行い、ボランティアはマンパワーを提供、苗は助成を受けてきた。今年は去年の1/3の供給量。各団体から今後の継続に向けての不安の声がたくさん出ている。

年3回の植え替えの内、2回の苗をボランティアサポータープログラムで確保していたが、今後は苗の確保が課題。企業広告はどうかと考えたが、花壇は国の管理地のため無理。種から苗を育



井上氏 九州新幹線が来年の3月12日に全線開通します。それから、西九州自動車道。これから地域に影響を与えるでしょう。まず3人の市長お聞きしたいと思います。

岡本氏 国土交通省はいろんな社会資本、道路、河川、港を整備しています。我が国の社会資本というのは、ある程度充足してきたんですが、本当に魅力があるかと。ゴミの不法投棄、放置自転車など、社会的モラルもかなり厳しい。量的に充足することを求める

福岡市長	吉田 宏氏
糸島市長	松本嶺男氏
唐津市長	坂井俊之氏
九州地方整備局長	岡本 博氏
コーディネーター	井上裕之氏 (西日本新聞社)

がります。鹿児島から大阪まで行っても、約4時間。九州の縦軸から福岡に来るのは非常に便利になる。福岡は、絶好の条件をどう生かすかです。

坂井氏 80分となれば、うちと伊万里、松浦市との連合体が鹿児島と変わらなくなる。パワーを蓄積して観光客を引き込んでいきたい。

松本氏 福岡市の発展軸は西に向かっています。原動力は移転してきた九州大学の存在、筑肥線地下鉄であり、西九州自動車道だと思っています。

井上氏 風景街道を岡本局長からご説明していただきたい。

あまり、質の面でおろそかになっていないんじゃないか。それで、平成15年7月に国土交通省として、美しい国づくり政策大綱を作りました。併せて、観光立国行動計画を立てられました。観光というのは国内の生産でも広域的な人数の面でも非常に大きな重要な産業です。地域の輝く個性を発揮するような、地域1観光をしていこうと。景観緑3法。景観や緑や屋外広告物の規制など、新しい法律が定められて、国を美しくしていく方向が目指されたという事です。

道路について言えば、日本風景街道戦略会議が設置され、全国で合計119のルートが登録されました。そこで、風景街道とは何かと申しますと、日本列島の魅力を発見し創出する。地域資源を生かした国民的な原風景を作っていく運動です。

全国で119のルートが登録されて、九州の中では日南海岸から10個登録されています。九州はまず北海道と勝負しなければいけないんです。北海道は、札幌だけでなく、知床があったり、稚内があったり、たくさん魅力があります。対抗して、九州を売り出して、九州に行ったときに玄界灘にも行ってみたいと思っています。玄界灘が大事なんだろうと思います。

玄界灘風景街道では、今、西九州自動車道がだんだん整備されています。これができると、福岡から唐津、伊万里、佐世保、松浦という一つのルート

九州新幹線（鹿児島―博多）が来年3月開通する。また、西九州道路も福岡から唐津に向けて着々と工事が進んでいる。こうした大動脈の完成は地域に大きな影響を与える。福岡―唐津を結ぶ「玄界灘風景街道」は地域の魅力を発信し、交流人口増加、地域活性化への可能性を持っている。そこで福岡シーニックバイウエイ研究会などが主催して、福岡、糸島、唐津三市長によるシンポジウムが福岡市で開かれた。（10月1日開催）

都市連携で魅力発信へ

新幹線「絶好の条件」
住民、NPOと協働へ

玄界灘風景街道シンポジウム

道守活動を推進すべき。資金調達の試みとして社会実験中。民間企業に資金

こうい時代だから、知恵を出して



宮田 雲仙

花井 北九



北九州市道路サポーターの活動母体は自治会、企業、サークル、学校、老人会、婦人会など様々。各団体は自主的に活動しており、万一行政の支援がなくなっても大半の活動は継続するのではない。行政と活動団体との今の

高まっていることから、道守のリーダーが沢山必要となる。そのための人材育成が必要。道守九州会議で人材育成の機会を用意していただきたい。

九州でマイツリー活動をもっと拡げたい。植えた木を自分たちで可愛がる

減ってきているが、道は市民が共通に使うものである。維持管理は国民全体・市民全体の問題。そういう仕組み作りをみんなで声を上げてやっていかなければならない。そこが、「新たな公」や「新たな公共」と言われる一つの大きな流れではないかと思う。

活動を身近なものにしようとする

道守は元々、ボランティア活動であり社会貢献。広く地域の中に溶け込み行政からも市民からも認められ理解される社会貢献が必要になってきている。

活動を身近なものにしようとする



榎木 組織



てるなど自助努力もいろいろあったが限界があった。道守活動は会員の自助努力の賜物。「地域の目の前の道路は、地域住民の手で守ろう」がテーマに活動中だが、善意が継続できる道はみ

提供をお願いし、花の苗を調達。道守活動の場にスポンサー企業を明示することで企業に還元しようとしている。

山崎 団体も高齢化し、新規加入者を集めるため学校や企業に呼び掛けをしている。

民間企業も、自社の周りを綺麗にしている。そうした活動を拡げて子供たちを巻き込んでいくのが理想的。

山田 道守活動は行政の力を借りないといに進まない。係や担当者が異動で変わる難しさはあるが、今は行政との協働作業が大変うまくいっていると思う。

当初会員になられた方が高齢となっている、反面若い方の参加が少ない。そうはいっても継続は力なり。徐々にやっていけばボランティア精神も広がるし、道守も根付いていく。



佐伯 活動



榎木 組織

のが将来の理想である。

が大きくなる



ができてくるわけです。長崎自動車道を通じて福岡側に戻ってくる非常に価値の高い観光周遊ルートができてくるんじゃないかと思われま

井上氏 行政が絡んではいますが、地域の方々がこの活動に参加されて、自分ですら自分たちの地域の魅力、資源を守り、発掘し、発信していくということにこの風景街道の意味があるんだろ

坂井氏 唐津市は玄界灘風景街道の事務局です。今、岡本局長の説明を受けて、改めてしっかりとしたいかな

現在、唐津市はNPO団体、35団体を持っています。虹の松原は福岡の方からも博多夢松原団体の方とタイアップしています。NPOのひとつに、唐津環境国際ネットワーク機構KANNEE、というのがあります。環境問題を一生懸命やっていて、KANNEEを中心に虹の松原の環境保全をしています。

唐津の「よかばい旅クラブ」ですが、発想はATA事業です。これは唐津観光協会に任せて、ATA、エリア・ツーリズム・エージェンシーで自分のところの観光は自分のところでしっかりと勝負し、体験してもらうように努力しましょうというような着地型の意味です。ATAはどうしても修学旅行が一番中心になります。初年度が1年間で2千人、次年度が4千人です。昨年度が2千人、本年度はどれくらいにな

博多は他の九州の都市に比べると観光を意識することが低かったと思います。博多には2千年の歴史があり、中世の反映した跡があります。日本最初の禅寺が博多駅前にあるし、福岡城だつて、十分に骨格自体は熊本城に負けない壮大なものだと思います。御供所地区の寺がたくさんありますが、ゆっくり歩いてもらうには博多駅から歩きやすい形にしていとか、もうちょっと足を延ばして、博多の港の風景、ウォーターフロントにつなぐとか。

井上氏 博多駅から歩きだして、キャナルシティ、中洲、天神の回遊性を吉田さんは考えられているんですね。

吉田氏 キャナルまで歩いて楽しいような遊歩道的なものです。今は、あそこはオフィス街なのでちょっと切れているんだけど、例えば大きめのフラワーポットを置いて四季折々の花を飾るだけでも違う。

井上氏 地下鉄の延伸は決まっていますか。

吉田氏 地下鉄延伸は、議会の方で最適なルートだと言っていて、それは博多駅につながるのはいという議会の意見で、今、私はそれを議会の意見として引き取っています。今から、採算性の問題をきちっと精査して、そう遅くない時期に決めるということになります。

井上氏 天神南駅から地下鉄が延伸

るかなあと。

井上氏 今年の1月1日に前原市と二丈、志摩の3つの地域が合併して、糸島市になったということで、風景街道の取り組みについて。

松本氏 大容量の送電線、変電所を佐賀市側から脊振山を越えて、私どもの地域に電力を供給する送電線を建設する計画が4、5年前に持ちあがりました。糸島の原風景である緑豊かな田園風景のご真中を4キロにわたって、10数本の鉄塔が建ちあがり、送電線が通るといのは、どう考えても景色に負荷がかかります。九州電力と協議して、最終的には平野部の4キロを地中化する協定ができました。

新市長に当選の時のお約束で人口対比ボランティア、NPOの登録者数を日本一にしようと目標を掲げました。「ゴミゼロ青春体験隊」というのがあり、これは202国道の美化活動で、糸島地域ではほとんどゴミ一つありません。大臣表彰も受けられました。道路管理ボランティアとして、私どもの地域は古くは唐津街道と言われて、街道を活用した地域おこしということもなされています。

ぜひとも触れたいのが、糸島魅力みつけ隊です。玄界灘風景街道の構成団体です。今、4つのグループ、自然景観グループ、歴史文化グループ、食材工房グループ、とるば。写真を撮るパーキングエリアだそうで国土交通省の事業です。この4グループに分けて、

すると、国道道路を中心に、新しい街づくりの契機になるかもしれない。アジアというのは玄界灘風景街道の一つの専売特許かなと思います。この3つの市は、古くは魏志倭人伝でも伊都国、奴国、末盧国といいますが、その時代から朝鮮半島、大陸といろんなつながりがあった地域です。

福岡都市圏はアジアからの留学生がすごく多いです。昨年5月の段階で、福岡都市圏にいる留学生は3,800人です。その大半がアジアです。例えば留学生がアジアから来る方の観光ボランティアとして、道案内をしてもらうとか。

松本氏 私の名刺には「東アジアの地の拠点をめざして」と書いてあります。将来的には九大の2万人が隣接した地域にやってくるわけです。留学生を切り口にしてアジアとの交流接点に設けたいと考えています。

吉田氏 アジアはいろんな姉妹都市を含めて、韓国、中国、マレーシアとやっています。一例を挙げれば、韓国釜山とやっているのが一番わかりやすいです。二つの都市は玄界灘を挟んでわずか200キロで向かい合っています。それぞれの首都よりもお互いの都市のほうが近い関係にあります。

今、ちよどお互いの鮮魚市場を姉妹関係にして、市場同士で魚を出し合っています。韓国で人気がある魚と日本で人気のある魚は違うんです。同時に福岡釜山経済協力事務所とい

月1回の学習会、魅力発見のための地域資源調査活動、ワークショップ、講演会、現地調査FW、ツアーの実証実験等を行っています。年に10回とか、20年度は57回、本当に毎週のように活動がなされています。

井上氏 風景街道の中でも国道202号線が福岡市内の国道道路に入ってきます。大濠公園からけやき通り、警固を抜けて、天神、春吉、中洲、寺町になります。ここが都市型風景街道と呼ばれています。

吉田氏 私たちも都市型の街道をどうやって大事にしていとか、エリアマネージメントと呼んでいます。街道沿いに春吉があります。古い町ですが、1本の縦の筋に横に路地がずっと張り付いています。梯子を倒したような構造で、1番町、2番町、3番町と名前がついていたんですが、今はそれが全部なくなってしまうです。その昔の呼び方を取り戻そうということを地域の人たちがやっています。

新幹線が開通しますが、私の大好きな唐津の曳山のめでたい鯛を3月12日の開業の前後のイベントに持って来ってもらう。面白いと思いませんか？

井上氏 岡本局長、都市型風景街道というのは全国他にもあるんでしょうか。

岡本氏 他にはありません。風景街道というのは、元々がシーニックバイウェイと言われています。アメリカで

うのを作りました。具体的にはそれぞれの市役所の中にテレビ会議システムを作って、韓国語、日本語両方出来るスタッフがいつでも用意できるということで、民間の方にも使っていたきたいんですけど、そういう仕掛けを今やっています。どんどん福岡と釜山のエリアが一つの経済圏、日常生活圏になるようにやっています。

坂井氏 今唐津の方で、玄界灘観光圏ということで国から認定を受けて、糸島市に観光圏に入ってもらって現在進めています。今、糸島市は志摩半島でサイクリングロードとして最適で、以前から糸島はやっておられるわけですから、唐津もツールドに関係のある方々が非常に多いので、距離は長いですが、福岡から玄界灘風景街道を利用しながらの虹の松原まででも結構だが、サイクリングロード、あるいは競技のツールドでも、何か一緒になって取り組みができないかと今考えています。

井上氏 吉田市長。最近、市役所が発表されていましたが、都市交流連携室という、九州の各自治体とさらに連携して、市役所の中にPRできるスペースを設けるそうですが、玄界灘風景街道ということで、そこにPRするものを置くことは可能なんですか。

吉田氏 九州全体が発展して、福岡の発展もあるという信念です。それに基づいて設けました。ウィズ・ザ・

やられていて、バイウェイというのはわき道なんです。景色のいい脇道がシーニックバイウェイです。逆に言うと都市内での発想はなかったんです。だけど、みんなで地域の魅力を作っていくこととなると、福岡のような都市型風景街道は十分考えられるいい発想じゃないかと思っています。

井上氏 玄界灘風景街道は都市の魅力の部分と、田舎の魅力の両方を兼ね備えた街道だということです。

坂井氏 新幹線のお客さんを私たちの玄界灘風景街道の沿線の都市連携でもって、博多駅にどう降りてもらうか。

松本氏 新幹線の開業によって、入込客数の増加は年間55万人と聞いています。どうやって西、糸島、唐津、伊万里、松浦、佐世保方面に目を向けてもらうかということですが、徹底的に自分の地域を磨いて売り込むことかなと思っています。魅力をいかに連携して発信できるかということです。

井上氏 福岡市の魅力、新幹線の駅ができたこと、アジアとのつながりの中でさらに福岡の魅力が発信され、それが玄界灘風景街道につながっていく、福岡市として感じることは。

吉田氏 我々の戦略としては南九州に向かって新たな流れができるとすれば、南九州的に、西九州ももっと磨いていって魅力的になるということとは、こちらに向かってくる人は増えてくるんだというポジティブな考え方に立つ必要があると考えています。

九州、九州とともに福岡ということと呼んでいるんです。1階に待合スペースがありますが、そこを九州全部の自治体のいろんな情報が一手に取れるように改造します。そのスペースの中に西九州の連携のコーナーがあってもいいと思います。

松本氏 何年か前にやまなみハイウェイができました。通称かなと思うんですが、西九州自動車道の通称を公募で付けたらどうかと。

岡本氏 西九州自動車道という名前そのものが、普通に標識に書く名前と一致していません。みんなでこういう標識で案内しようと合意できれば、それはそれで取り組めることじゃないかと思っています。

井上氏 最後に今日のお話をまとめてみると、玄界灘風景街道というのをぜひ皆さんこれから広めて推進していった方がいいだろうと思います。それがひとつです。それから、話の端々で出た行政と地域住民の方々が共に働くということ。新しい公。新しい公共とか呼ばれています。これはぜひ広めていきたいことだと思います。3つ目はアジアとの関係を大事にしている。4つ目が長崎との連携。西九州全体が連携して取り組みを進めていくこと。この4つのことを今日の確認事項にしたいと思っています。

各県会議活動

福岡

打ち水大作戦展開 「ひとの心まで清める」

「古来から道がヒトとヒトをつなげ、家族と家族をつなげるもの。やがてそこには地縁が生まれ、地縁と地縁も道がつなげていくもの。」と私たちは考えています。

そんな道を守って行こうと行動するのがまさに道守で私たちの活動では「街がきれいになれば人の心もきれいになる」をコンセプトに掲げ、自分の育った街、住んでいる街、利用している街、そんな「街」はもとより「人」



の心もきれいにしていこうという「道守」＝「街守」精神の活動です。

活動として定期的に月15～20回程度清掃美化活動なども行っていますが、古来日本文化である打ち水という習慣を現在の環境問題に活かそうと立ち上げた「福岡打ち水大作戦」も主催して行っております。

この「福岡打ち水大作戦」は都心部のヒートアイランド現象を和らげ、エアコン使用から生まれるCO₂の排出量を削減しようという、環境問題を解決と同時に打ち水という行動はコミュニケーションが生まれ、地縁を作り出し、ヒトのココロまで清めてくれます。

いずれにしても私たちの活動はこの「打ち水大作戦」を代表に活動者だけでなく、それを見かけた人たちにも「気付き」や「きっかけ」を与え、その方たちが「道」や「街」に関心を持っていたくプロモーションの活動を目的としています。

(NPO法人 グリーンバード 福岡チーム 代表 木下真裕)

佐賀

おもてなしの 「佐賀城下ひなまつり清掃活動」

佐賀市内では毎年2月中旬～3月末に佐賀藩鍋島家伝来の雛人形などが飾られる「佐賀城下ひなまつり」が開催され、多い年には期間中10万人の人が訪れます。道守佐賀会議結成後、平成17年2月より毎年、道守体験事業として、おもてなしの清掃活動を行っています。きっかけは「地域の活性化」と「道守活動の普及」という観点から、佐賀城下ひなまつりウォーク実行委員会(佐賀市・道守佐賀会議・ロードネット佐賀・NPO法人活気会・サガテレビ)主催で、



佐賀国道事務所、佐賀県の協力により開催された「佐賀城下ひなまつりウォーク」がはじまりです。清掃活動後は、交流会



を実施しパネル展示を行うなど、道守活動の普及を図りました。また最近では事前にラジオ体操で体を温めてはじめるようになりました。初年度は50名だった参加者も、若いカップルや子供連れの親子も年々増えて、6回目となる平成22年には100名を超えるようになりました。今後は、清掃活動後にひなまつり会場を観て廻るような取組や、地域の公民館と連携をとり、もっとたくさんの方に参加していただけるような活動に発展していければと思っています。

(道守佐賀会議世話人 渋谷里美)

長崎

継続は力なり 年間100回の環境美化活動

私たちが活動する「環境美化を考える会」は、長崎県西海市大島町で清掃・美化活動を行っている団体です。まちの美化と健康のためにと空き缶拾いなどを行っていました。活動をつづけるうちに年々賛同者が増え、平成11年の大島大橋開通をきっかけに「環境美化を考える会」を17名で発足。それから11年がたち、今では会員数114名、年間100回以上の活動をしています。



清掃・美化活動

草しています。ダイオキシン問題で町内の焼却炉が閉鎖寸前となり、生ゴミリサイクルに取り組んで欲しいとの声がかかり、その時、EMボカシによる生ゴミ堆肥化に出会いました。即実行！家庭から出る生ゴミや除草作業などから出る草や木の枝などを攪拌し、EMぼかしからつくる堆肥化も行うようになりました。

こうした活動を続けるうちに、私たちの活動が町内でも話題となり、かねてから念願でありました伐採した木等を粉砕する粉砕機を市担当職員の力強い協力のもと、三年前に購入して頂きました。また、町内にある大島造船所からはEMボカシづくり用攪拌機が贈られました。これらのご好意には、会員一同で何よりも喜んだ次第です。

地域一体となって道の清掃から始まり、除草や街路樹の剪定、堆肥化、元気な野菜作りまで楽しく一同で頑張っています。なお、「道を守り続けていきたい」というのが会員一同の願いです。

(環境美化を考える会 代表 田口昭子)

熊本

「苗の確保を」 活動の柱・道守花壇の継続のために

「道守くまもと会議」は平成16年3月11日に発足し、熊本県内の「道」に関わるNPOや市民団体、個人、企業などネットワークを形成しています。

また、「道守くまもと会議」は

- ① 道路の美化・植栽
- ② 道路の清掃・愛護
- ③ 街頭活動を中心とした、道守活動の告知
- ④ 街道ウォークなどの歴史街道の顕彰

⑤ 歴史の道などの道の学習を活動の5本柱としています。

熊本県内31ヶ所に点在する「道守花壇」は「道守くまもと会議」がこのような活動の中心であり、年間約600名のボランティアが花壇の管理や周辺の清掃に汗を流しています。

「道守花壇」は「心とむ熊本の道づくりを実現し、豊かな地域づくりと地域のコミュニケーションを推進する」ことを目的に発足し、地域に根付いて5年になります。「熊本の道を地域の力で美しくする」ために地域の人々が育て



た花壇が、道行く人々を癒しています。くまもとでは、道を守る「道守の精神」が少しずつ根付いており、道を守ろうという心が地域を美しくしています。「道守くまもと会議」では、「活動は継続なり」を実践中ですが、今後の課題として道守花壇の運営の問題があります。道守花壇の運営は「道守くまもと会議」の活動の柱であり、道守の精神を熊本から消さないために、また、道守くまもと会議をなくさないためにも、活動の柱である道守花壇の運営にかかる苗の確保の問題が至上命題となっています。

(NPO法人ネット八代 理事長 岡田敏代)

大分

城下町きつきの街道をみどりに…
こうせつさんも「誇りです」

「街を花で飾ろう」とグループを結成し、毎回約500名程集まり国道にコスモスや菜の花を育てて18年、21世紀の船出を迎える時に「城下町きつきの街道を緑で包もう」をスローガンとし、緑豊かな杵築市を描こうとする有志が集まりました。

活動基金として一人1万円の拠出で1000人が集い、10年間で1,000万円の基金を基本財源として行政機関に働きかけ街路樹の植わった緑豊かな風格のある街づくりに向かって活動を続けてきました。

地域の方々と街路樹の剪定から植栽後の管理、(落ち葉拾い)等、人の輪を広げてまいりました。

これまでの活動実績として
13～14年度県道両側(500m)に
モミジバフウ63本



14年度市
道650両
側にクロ
ガネモチ
100本
15年度国
道1200
mにウバメ

ガシ55本
16年度国道800mにラカンマキ45
本

18年度市営駐車場にゴールドクレス
ト10本

19年度450m県道両側にラカンマ
キ28本

20年度県道800mにラカンマキ35
本、市道900mにラカンマキ45本を
植栽してきました。

今年2月活動締めくくりの総会をし、残った残金220万円を市に寄付し今後の剪定など維持管理等に利用していただく様にしました。南こうせつさんも出席しご挨拶の中で「今世の中は大きく変わろうとしている。特に環境問題は世界的な規模で考えられ始めている、そんな時100人衆は10年も前に地域の環境美化、改善に取り組み今回まで継続してきた。これは大きな誇りです。」そんな趣旨のお話があり市に本格的な芝生公園を桜並木と遊歩道を：等、新たな夢が語られ又、夢の実現にいつか取り組めればと願っています。

(きつき並木街道百人衆・元会長 真砂矩男)

宮崎

夕日の里づくりと道
「おかえりなさい 心のふるさと五ヶ瀬町」

未整備の県道。町の施設は小学校以外何も無い。あるのは閉塞感…。何も無いことを逆手に取って「開発なき開発、開発すべきは住民意識」を掲げ、夕日の里づくり推進会議を立ち上げ16年になります。その中で、15回目を数えた「夕日の里フェスタ」、県で初めて立ち上げた「農村民泊」、「夕日の里四季の山野」の開発。都市と農村の交流事業等の活動を通じ住民の自立と参画意識が醸成されてきました。特に二十数キロに及ぶ県道の除草作業は14年を数え、道路改良の原動力となり「ふるさと農道」の桜、アジサイの植栽作業には約350名が集いました。更に



本年は900m級の山の尾根を縦走できる「一望千里の道」という約6kmの登山道も開設できました。まさに道は地域づくりと一体だと感じています。

今、小さな村に海外の子供達が数多くやって来ます。どこにでもある農村風景、文化そして人情という宝物は観光資源だけでなく総合的な教育力だと考えています。これからも「おかえりなさい 心のふるさと五ヶ瀬町」のコンセプトを掲げ、地域づくりの動脈である道と共に皆で前進していこうと心を新たにしているところですよ。

(夕日の里づくり推進会議 会長 後藤福光)

鹿児島

「地元が元気 まちが元気」
ふるさとの思い15年(薩摩川内市)

薩摩川内市南の玄関口、薩摩川内都インター国道3号沿いの「千支の門松」。本市の年末・年始の風物詩となり、15回目を迎えております。毎年12月の第1日曜日、付近の国道3号等道路清掃とも併せ、設置。門松については、「川内大綱引」「都自治会綱引」等の綱を再利用の上、片方直径1m、高さ4mを2週間程で製作します。今年も「交通安全と皆様の幸福」を祈願し、設置しますので、お楽しみに！

その他、当会の活動として、「月1回の定例会」、「耕作放棄地を活用した稲作(市街地の子供らも体験)」、「川



内大綱引への参

加「各種イベン

トへの参加」等を

15名の会員で頑

張っています。な

お、南九州西回り

自動車道、薩摩川

内都インターの供用開始イベントへも

地元薩摩川内市からの要請で、「つく

り馬」により参加しております(平成

19年 写真)。

今後も、他のボランティア団体等と

も連携し、「地元が元気。まちが元気

(薩摩川内市)となるべくサポートし



(荷馬車組合 会長 前田健治)
(荷馬車組合 久保信二)



コラム 福博

～地域資源と都市機能を見直そう～
「まち歩きでふくおか再発見」

「地域と人のぬくもり感じて」

Living 岡部さんと楽しむまち歩き～国体道路①～③



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。そこで、創立25周年記念キャンペーン「まちに元気を！プロジェクト」を展開中の西日本リビング新聞社では、「福博・都市シーニックバイウエイ研究会」の活動を応援。紙面特集「まち歩きでふくおか再発見」と、読者参加による3回の福博まち歩きを実施しました。

特集のための事前アンケートによると、まち歩きに欠かせないのは「路地裏」「水と緑」「通りの歩きやすさ」

「生活のにおい」「人のぬくもりを感じさせるまちづくり」。春吉、祇園・冷泉界限、六本松・大濠を散策した「まち歩き」参加者アンケートでは、「普段通る道や道沿いにこんなに歴史があるとは知らなかった」の声。快適なまち歩きのためには、まずその道路環境の整備、治安維持・清掃活動、景観保存・管理、履歴(歴史)の再生、回遊性の演出、空間の演出、地域の人たちの活動が期待される福博の街です。

(西日本リビング新聞・帆足エ統括編集長)



道守佐賀会議、 みちづくし交流会2011 開催を確認

道守佐賀会議（山崎昌治代表世話人）の平成22年度総会・意見交換会が9月24日、佐賀国道事務所で開催されました。連休の中日で少数精鋭の集まりとなりました。



なりました
が、熱心な
意見交換が
行われました。
総会では、道守体験事業の昨年度（21年度）の取組状況（21年度決算報告）と今年度の取組

（22年度予算）を確認・了承されると共に、来年度の「みちづくしin佐賀」に向けた実行委員会の立ち上げと世話人の拡充、及び今年の「みちづくしin九州2010」へのより多くの参加確認がなされました。

また、意見交換会では各参加団体より活動状況や、活動する上での悩みやそれに対するアドバイスなど活発な意見交換が行われました。各団体共通の悩みとして会員の高齢化や、若手会員の不足、活動資金の確保等の意見が寄せられました。

活動方針など意見交換 道守九州会議 運営会議を開催

多彩な活動報告、官民協働システムの課題等を意見交換

道守九州会議（樗木武代表世話人）の平成22年度第1回運営会議が8月2日、福岡市で開催されました。九州各県の道守会議代表者及び道守九州会議が集まり、各県会議における本年度の活動方針、課題、問題意識等について意見交換を行いました。

各県会議からは多彩な活動の状況が

報告され、国のボランティアサポート制度が縮小される中で、花苗等経費負担に悩まれている多くの事例や、一方では自治体がサポート制度を創設し市民協働活動を大きく成長させている事例、また長崎での企業支援を誘導する新たな社会実験取組など、官民協働の課題やあり方にかかる有意義な意見交換ができました。



年を振り返り、今までの取り組みや今後の活動について総括的に考える大会と位置づけていきます。6月14日に、「みちづくしin九州2010実行委員会」（玉川孝道委員長）を発足し、同委員会内に、道守九州会議と各県会議及び道守支援室が連携した「みちづくしin九州2010幹事会」を設け、具体的な企画や運営方針について検討しています。

8月2日、道守九州会議運営会議当日には、併せて同幹事会も開催し、企画及び運営方針等について検討、確認を行いました。また、みちづくしを九州各県と連携し手作りで盛り上げていこう！という趣旨から、各県会議へ交流会・交流集会の役割分担、道守屋台（情報提供場）設置のための事前準備などの協力依頼を行いました。

「みちづくしin九州2010」 幹事会「手づくり大会」に

今年の「みちづくし」は、道守九州会議発足から7年目にあたり、この7



私たちの 道守活動

道に出て、道を見つめ、道の問題と向き合う。それは私たち自身の未来を考えること。歩いて楽しく、暮らして楽しい地域づくりのために、九州各地の道守会員が取り組むスタイルやアイデアなどもさまざまな活動を紹介します。

福岡から 地域報告 道守ふくおか会議 道守 ガーデニングに 取り組む

道守ふくおか会議は、2005年3月の発足から5年目を迎えて、参加会員は149団体約2万7500人（8月末現在）となりました。

今年で7回目を迎える道守九州会議交流会「みちづくしin九州2010」に向け、道守ふくおか会議としても福岡市での開催とい



うことで、協力・連携を行っています。また、今年9月8日に道守ふくおか会議の新たな取り組みを計画し、話し合いました。

平成22年度の新たな取り組みとしては、①会員相互の情報共有、②ブロック会議の開催、③「福岡国際マラソン」に道守一斉清掃、④「道守ガーデニング」の推奨、⑤日本風景街道との連携促進という5項目を計画しています。

実施中のものもありますが、まだまだ企画段階のものもありますので、無理のない計画で多くの会員の方が参加できるように、参加しやすいような取り組みにしていきたいと思っています。

中でも「道守ガーデニング」として、自分たちの住んでいる場所や普段使っている道路の景観（空間）づくりに積極的に参加できる仕組みも考えています。



また、日常的な活動についても、個々で活動をするよりも多くの方と協働・連携していくことで、会員の方が自分たちの活動をやりがいを持って、継続・拡大していけると考えますし、またそうした中で道守の輪が広がっていくのではないかと考えています。

（道守ふくおか会議 代表世話人 安立清史）

福岡

柳川高等学校インターアクトクラブ

郷土の道を守り育てる

インターアクトクラブは、社会への奉仕を目的としたクラブです。本校クラブは1967年に結成され、柳川ロータリークラブの指導の下、40年以上にわたり、地域社会に密着した活動を行ってきました。

その中でも、年間行事の一つである「柳川市の道守清掃活動」は、郷土の道を守り育てることを目的とし、毎回1、2年生部員57名全員で活動してきました。私たちは、この活動を、地域に住む方々への感謝の気持ちを表す絶好の機会と考えています。また、この活動は回を重ねるごとに、部員たちにとっても、人に対する思いやりや協力することの大切さを身につけ、併せて地域の一員としての自覚とクラブの結束力・自主性の向上にもつながっています。

本校インターアクトクラブはこれからも地域社会に奉仕するプロジェクトを実施していきたいと思っていますので、ご理解、ご支援をよろしくお願い致します。



平成22年度第1回九州風景街道推進会議基本問題小委員会 九州全体でのさらなる魅力拡大に向けた具体的な取り組み開始

平成22年度第1回九州風景街道推進会議基本問題小委員会が、平成22年9月24日に福岡市内で開かれた。委員7名が出席し、昨年度の九州風景街道推進会議で承認された重点取組である「九州風景街道の基本理念」、「今後の取組方針」、「各ルートにおける取組の自己分析・評価方法」をうけ、具体的な取組について審議がなされた。

重点取組

1. 地域資源の保存・再生・向上と来訪者に対する地域資源メニューの提供
2. ルート間連携強化とルートのネットワーク化
3. 推進方策と連動した九州独自の評価手法の確立

まず、今年度の九州10ルートにおける活動内容について審議、確認が行われ、その後「九州地域資源マップの作成方針」と「九州風景街道自己評価（ルートカルテ）の実施」について議論が交わされた。

「九州地域資源マップの作成方針」

について基本問題

小委員会委員からは、「各地の地域資源は何か、売り、なにかを各資源

毎に紹介する必要がある。」、「景観資源、自然資源、体験・交流資源について、いつ行けば見られるか？・体験できるか？という旬の時期情報を提供する必要がある」、「各関係機関でそれぞれ各種マップを作成しているが、統一してはどうか」、「収集取りまとめたデータはデータベース化し、最終的には携帯電話で誰にでも情報提供可能にする必要がある」、「データベースへのアクセス数を集計し、アクセスランキングがつかめるように整備してはどうか」、「データベース化した場合のメンテナンス方法を検討しておく必要がある」など、地域の資源であり、来訪者が求める未知のものである各地の地域資源（「宝」）を、全国の方々に紹介し、日本風景街道とその理念、取組を知ってもらう方策の進め方について意見が出された。今年度は具体的な取組の第一歩として、地域資源のリストアップと地元確認を九州10ルートで取り組み、マップの基礎データ作成を行うことが確認された。

また「九州風景街道自己評価（ルートカルテ）の実施」

については、実施目的である①風景

街道としてのブランドの確立と推進状況の確認（国土景観の形成、地域活性化や観光振興を有機的に繋いだもの）、②ルートごとの課題の明確化と的確な改善を図るために、まずは原案にて取り組むことが基本問題小委員会承認された。

委員からは

「実施すること
で使い勝手の悪いところは随時改良していく」、「自己評価結果については、各ルートでの取組の励ましとするため九州風景街道推進会議で表彰することも考えてはどうか」などの意見が出



された。
これらの取組は、日本風景街道九州10ルートが連携し、魅力あふれる九州づくりに向けた、さらなる取組のスタートとして期待されるものとなった。

日本風景街道九州ネットワーク

設立総会開催、 3ルートの代表者が 新たに理事に就任

平成22年2月26日、福岡市において（一社）日本風景街道九州ネットワークの設立総会を開催しました。会運営の中核を担っていただく理事には梶本武氏（道守九州会議代表世話人）、堤昌文氏（西日本工業大学教授）、榎谷



秀秋氏（道守九州会議事務局長）の設立登記時理事に加え、ルート関係者から長友治氏（日南海岸きらめきライン）、籠手田恵夫氏（ながさきサンセットロード）、高宮歳継氏（北九州おもてなしのゆつくり街道）の3方が新たに理事に就任されました。また監事には村里静則氏（NPO道守長崎会議監事）が就任し、これら役員体制で第1期（H22～23）の事業運営に取組んでまいりますのでよろしくお願い致します。

尚事務局には、現在シニアサポーターとして緒方義幸氏、藤原正教氏にご協力を頂いています。今後、研究員制度などの拡充により、体制や活動の強化を図っていく予定です。

「豊の国歴史ロマン街道」も 参加され、10ルートの ネットワークに

本年2月に新規に登録されました「豊の国歴史ロマン街道」も風景街道ネットワークに参加され、九州10ルートの皆様の学習・交流・連携ネットワークとして活動を進めてまいります。

本年度の活動予定

本ネットワークでは発足以来これまでは、九州風景街道基本問題小委員会の皆様と連携しつつ、九州風景街道の発展にむけたサポーター制度や体制の研究、運動のスパイラルアップにむけた自己評価のあり方、ロゴマーク等の導入方策、ルート関係者の学習交流支援などについて検討を行ってきています。また福岡コミュニティ放送様のご協力をいただき、2月から6月の隔週日曜日において各ルートの活動状況等の放送をいただきました。

今後、年度後半には各ルートの皆様とのこれら諸々課題等の検討を行う機会も設けていく予定としています。



企業スポンサー募り、 花の苗確保

都市景観に配慮した 広告表示板づくりも

道路を美しく花で飾る道守さんたちの悩みは植える苗の確保だが、道守長崎会議（阿野史子代表）はその資金を企業スポンサーに募る社会実験に取り組んでいる。

9月22日、第1回検討会を開き、実施に向けて活動をスタートさせた。苗代の資金を企業スポンサーに提供してもらい、その代償として植栽帯に企業スポンサーの広告を載せた表示板を立てる。スポンサーとなる企業が、自社の社会貢献PRとして効果があると判断すれば、資金提供してもらえることになる。

一方、植えた花が枯れたり、雑草が茂っていたりすれば、企業イメージを傷つけることになるため、植え付け、管理は道守長崎会議のメンバーが受け持つことになる。また、立てる表示板が景観に配慮したものでなければならぬし、あまり地味では広告効果が薄い。

こうした問題点を長崎市、佐世保市、大村市での社会実験で探りながら進めていく。

関門国道トンネル

世界で初めての海底道路トンネル、苦闘の記録
 工事期間21年、技術の粋を集め、
 戦争、敗戦、占領、技術の壁を乗り越えて

工事開始から70年「古希」を迎えて

昭和33年、関門国道トンネルが開通して、50年の月日が流れた。本州と九州を結ぶ動脈として、戦後復興、北九州工業地帯など九州の高度経済成長に大きな役割を果たし、今日も一日3万台の車の往来がある。しかし、着工昭和12年）から70年経ち、トンネルとして「古希」迎え、今、補修工事が続けられている。

トンネルは道路や橋梁とちがって、人々の目に見えない。しかし、その役割は実に大きい。関門トンネルは本州と九州を分断する海峡という難所を7―8分間で通過、燃料、時間など経済効果は計り知れない。特に、下関と北九州の両市をツイン・シティとして一体化し、交流人口を広げている。

鉄道トンネルが終戦直後、一般乗客は制限され、国道トンネルは開通していなかった。屋根まで人が乗った列車が下関駅に着くと、門司港へ渡るため関門連絡船に乗り換える。記録による

のかが調査されなければならない。しかし、現場は「早瀬の瀬戸」と名付けられたように、海流が早く、調査はままならない。調査坑を掘って、調べることになった。地質の地図無き掘進である。

懸念は現実になった。下関側坑口から150mの地点で断層破碎帯にぶつかってしまった。断層活動によって、約130mの幅で岩石が砕け、軟弱地層となり、さらに湧水が噴き出る恐れがあったのだ。設計を大幅に変更せざるを得ない。海水の圧力に耐えるため、トンネルを8mも深くしトンネル上部を厚くした。その結果、トンネルの延長は400mに及んだ。掘削は困難を極めた。トンネルの外郭をコンクリートを注入、固めながら一步一步、掘り



と、この海峡を渡るのに70分を要している。ゆつくりと進む船のデッキから青い海と空、向き合う二つの町をながめた。ハイライトは停留する興安丸の優美な姿だった。船腹に十文字のマークが今も目に残る。

それは、引き揚げ船であることを示していた。朝鮮半島などからの引揚者を満載して、本土へのピストン航海をしており、つかの間の休みを下関沖でとっていたのだろう。終戦間もない、焼け跡の駅周辺には「浮浪児たち」があちこちにたむろしていた。それが当時の関門海峡の、人と街と港と駅の風景だった。門司港に着くと、人々は大きな荷物を抱えて、駅ホームを走った。鹿児島本線の列車に乗り換えるため、席を確保しなければならないのだ。席が欲しい老人や子供は多くが取り残される。人々はどんなに関門トンネルの開通、再開を待っていたことか。

実は、関門の海底では関門国道トンネルが息をひそめて工事再開をまつて進んでゆくほかない。日本初の鋼製アーチ支保工を導入、破碎帯突破に1年余も必要だった。導坑の貫通は昭和19年末、掘削開始から3年を過ぎ、本体トンネル貫通は戦後、昭和26年から29年までかかっていた。破碎帯突破では落盤事故で二人が死亡する悲劇を乗り越えての工事だった。

掘削については、ルーフシールド工法やコンクリート・プレッサー、移動式鋼鉄型枠など次々と新工法を導入、その後のトンネル工事の技術の先駆けとなった。「世界に負けないトンネルを作ろう」と新しい工法の導入が積極的行われた。

さらなる難題―「換気」

鉄道と違って、国道は自動車走り、人が歩く。排気ガスのトンネルからの排除―「換気」がクリアすべき最大の技術課題となる。全長3461・4mの長さを持つ関門国道トンネルでは自然換気は不可能である。どうしても新鮮な空気を送り込み、汚染された空気を排出する設備が必要だ。

どのような換気設備にするか。助っ人は九州大学工学部の研究者たちだった。機械換気の基礎実験を昭和22年から始めた。換気ダクトなどの模型を作り、送風、排気の流れをいかにスムーズにするか。また当時、送風機の形式

いたのだ。関門鉄道トンネルはすでに開通していたはずだから、連絡船で海峡を渡ったのは通行が制限されていたのだろう。

この稿の主役である関門国道トンネルはまだ、未完成。しかし、米軍の攻撃は容赦なかった。多分、本土決戦に備えて、本州と九州の輸送網を寸断するという米軍の戦略的な爆撃だった。下関側の掘削工事関係施設は2度にわたる「狙い定めた爆撃」（昭和20年6、7月）を受け、工事事務所や坑口付近の施設、特に電気関係がターゲットにされた。幸いなことに、排水ポンプの電力はなんとか確保できたので、トンネルが水没することだけは免れたものの、掘削はほとんど進まなかった。工事再開は終戦後、昭和27年、完成は13年間も待たねばならなかった。

軍と戦争に翻弄されて

関門国道トンネル掘削の戦前史は「軍と戦争」に振り回され続けた歩みだった。対照的に、併行して掘削が進められていた関門鉄道トンネルは軍事的に輸送主役として、セメント、鋼材などが優先的に供給されハイビッチで工事が進んだ。一方、国道トンネルは難産だった。

「国道」を関門海峡に通す計画第1案には、「橋」が選択された。関門橋

は渦巻き式が一般的だったが、実験結果を踏まえて、軸流型に変えるなど、換気設備全般に大きな改善、変更が可能になった。4つの換気用立て坑のうち、2つはすでに実験前の計画通り造られていたが、残り2つは実験成果を反映し、小型化、効率化が進んだ。

物事は、何が幸いするかわからない。九大での実験は戦後GHQの工事中止命令によって、生まれた4年間の空白を実験期間として活用出来たのである。現場としては、早期の工事再開が宿願ではあったが、維持期間を技術者、研究者たちは決して無駄にはしなかったのである。開発された道路トンネルの換気設備、CO検出機はその後の高速道路建設に大きく貢献した。

GHQの闘い、トンネル完成への情熱

日本に進駐したGHQは関門国道トンネルの工事を中止させた。内務省の戦争責任を問い、また敗戦国家・日本の財政をはじめ諸条件から、「工事中止、水没」にかたむいていた。世界初としての海底国道トンネルの工事再開はとも無理との判断だったのだから。その後、マッカーサー指令がでた。「最低限の維持限定」であった。しかし、現場の技術者たちは違った。1cmでも掘り進めたいのである。「現状維



の設計が完了したところで、軍からクレームがついた。橋では敵の攻撃目標にされやすく、橋を落とされると輸送はストップしてしまうと。確かに、軍事的には橋案は「弱さ」を持っている。「大体、関門海峡を通過する海軍艦船を橋の上から眺めるのは不敬である。軍艦には菊のご紋章が付いているのだから」など奇妙な不敬論を吐く軍人もいた。不敬論はともかく、軍事的には海底トンネルだと、位置も確認されにくく、防衛に有利と思われた。関門橋の設計図はお蔵入り、橋をあきらめ、国道トンネルの選択しかなかった。

世界初、手本なき挑戦。破碎帯突破へ

ところが、海底トンネルはどう掘るのか。日本は勿論、世界にもお手本はなかった。川底を潜るトンネルは英国と米国にあったが海底道路トンネルの掘削は世界で初めて挑戦だったのだ。

トンネルを掘るためには、何より、海底の掘削ルートがどのような地質な

持」のための工事として、トンネルの切り広げ、海底部の掘り下げが行われた。「トンネル屋の本能」がそうさせたとも言えるだろう。それがGHQの知るところになって、さらに厳しい警告となって跳ね返ってきた。

くじけはしない。「彼らがやめるといっても我々はやめはしない」。工事再開運動に火がついた。中尾光信工事務所長を先頭に「工事再開」を求めて、劇場や街頭で市民に呼び掛けを行った。これに労働組合も呼应し、市民と工事現場が一体となった工事再開運動が行われたのである。国会陳情、時には大蔵大臣への直訴も行われた。

しかし、悲願の工事再開は昭和26年9月の講和発効まで待たねばならなかった。翌27年道路整備特別措置法によって、有料道路として工事は再スタートしたのであった。

ついに完成、

世界初の海底国道トンネルへ

昭和33年3月9日、関門国道トンネルは開通した。「着工以来実に20有1年わが国土木技術の粋と人の輪によって築かれた画期的大事業であってその間従事した者450万人、職に殉じた者53人、総工費53億円の多きに達している。」（建設の碑文より）

（東 久保平）

私の人生を変えた初めての「しゃべり」

ずいぶん昔になりますが、無口な私が初めて「女の主張」という題で人前で話をしました。

私の町に入るには500m級の山を越え、10の港のある入津湾というところ。結婚をし、子育てのため夜道は男性でも怖がる大分と宮崎の県境の山越え。次男を背負い、長男は助手席にしばらく、座席の下に鎌を忍ばせての運転。自由気ままな亭主、男性社会への進出、紆余曲折あり死をも考えたが、子供が一人前になるまでは。と思いとどまったこと。そして、夢があった。

蒲江の海と自然の恵み、そこで生まれる産物を皆に知ってもらうこと、その地域性を活かした観光地になること…。

そんな話をキッカケに、理解のある行政や地域興しの人たちに早くからめぐり会うことができ、「海底より大空までの観光」の呼び掛けにかまえブルーツーリズム研究会を結成することができました。

おいしい品物がある所には人が集まり、人の行く所には道が要り、人が集まれば栄えます。個性豊かな表現方法で、産地現地芸能人、浦の伝道師など皆で広報活動をしています。

私も、大漁旗を着て日本国の海岸線を活かした海の公園造り、筏カフェ、浦々軒々まつりと最高の地域興しができているとホラを吹き、夢に向かって同志とともに、応援しながらされながら、足腰の強いメシの食える町づくりを目指しています。



大漁旗を着て—
橋本正恵さん(佐伯市蒲江)



アーケードの熊手商店街と、商店街半ばにある道路の守り神「興玉神（おきたまのかみ）」



約310メートルの市史跡
「曲里の松並木」



旧長崎街道の一部は今「なかばし通り」と呼ばれ、「黒崎宿」の案内板がある

わたしの好きな道

現在に生きる「黒崎宿」

北九州・黒崎 筑前六宿街道

「私の好きな道」には風景としての視覚的な要素だけではなく、その道に関わりを持ち、利便性や親しみ、愛着がほしい。となると、日常の生活道路となる。

私は、その昔筑前六宿街道（長崎街道）の一つで、黒崎宿として賑わった地に住んでいる。かつての街道は、大通りから入った商店街やアーケード街や裏通り、さらには、江戸時代からの老松も残る史跡『曲里の松並木』として今を生きている。

この一本の通りには、何げない道の一端に「人馬継所跡」の石柱が立っていたり、代官所跡や「西構口跡」の碑がある。また、想像かき立てる名称ながら、つい見逃してしまう「乱橋」。それら往時を偲はせるものが、地域の随所にあるというのは、楽しくもあり幸せである。アーケード街にある道路の守り神「興玉神」の祠は今もしっかり祀られ、灯された蠟燭の火に通行人が手を合わせ、一礼して通る。

特に「曲里の松並木」は、我が家の玄関に続く道である。このように書くとは史跡を私物化しているようだが、松並木の横で暮らす身には散歩道であり、生活道路であり、遠くから松並木が視界に入ると帰りがけという安心感をもたらす。

並木のゆるやかな石段をあがると六〇〇本の黒松のトンネルが続く。ここは歩調を緩めて歩くのが常である。車も走らず自転車も滅多に通らない。急ぐのはもったいない。あたりに松葉からのフィトンチッドが漂い、つい深呼吸をしてしまう。冬は幹にコモが巻かれ、四季折々の鳥の声、虫の音、蝶の舞。先日は珍しいアサギマダラが、松の本数を数えるかのごとく舞う優雅な姿に目をうばわれた。

多様に変化した「筑前六宿街道」は、往來の役割だけではなく、「黒崎祇園」「街道まつり」「筑前黒崎宿場まつり」など、多くの地域のまつり会場にもなる。

二年後、この松並木沿いに景観と調和する図書館と親水河川、ホールが新設整備される予定である。街道と交差する市道も拡幅工事がなされている。かつての「黒崎宿」をまちおこしのための昔語りではなく、現在に活きた安らぎの場として、人々が集い交流する現代版の「黒崎宿」がここに出現するのを楽しみにしている。

プロフィール

花井由美子

北九州市道路サポーター まつぼっくりの会代表。権利擁護市民後見センター、『副都心黒崎に図書館を！』北九州市民の会、森の絵本カーニバル事務局等ボランティアとして活動

道守たちのトピックス

道守活動、世界へデビュー 国際道路連盟・世界大会

「あなたの概論が専門委員会に選定されました。論文の提出をお願いします。」という一通のメールが届いたのは「みちづくし」みやぎ2009」が終わった昨年の10月のことでした。「歴史街道からみる道路と住民の新しい関係」と題して宮崎での道守さんの活動を書いた概論がIRF（国際道路連盟）世界大会の一次審査通過の知らせでした。

IRFは、計画的で環境に配慮された道路整備を推進するために各国政府や地域連合、国際機関、民間組織と協調して活動を行うことを目的として1948年に設立された官民一体の組織です。世界大会は4年に一度。今年は5月24日から4日間、ポルトガルの首都リスボンで行われました。大会メインテーマは「シェアリングザロード（道路を共有する）」。

論文では、古代の道守が旅人の飢えや渇きを癒そうと道沿いに果樹などを植えたという「街道は先人たちに守られ、育てられてきた」という観点から、宮崎県の道路を観光用道路にするために「道路公園」と名づけ、私財を投じて活動したバス会社社長のエピソード、その活動を現在に受け継ぐ道守さんたちの活動と新たな公について述べてみました。このような道守さん達の活動が世界の目に留まったのです。

今、世界では、PPP（パブリックプライベートパートナーシップ）という行政と民間の協働の取り組みが注目を集めており、リスボン大会でも専門の部会を設けて活発な意見交換が行われていました。「できることをできる範囲で少しずつやってきた」道守さん達の活動は、実は



道守さん達の活動もいつか世界の方々から「日本に住みたくなった。」といわれるようになると思います。長崎にいたシーボルトがオランダに持ち帰った日本原産のアジサイが街を彩っているところは、道守の皆さんにもお見せしたかったです。

（北九州国道事務所・工藤祐子）

道路の維持管理について

九州地方整備局
道路管理課
春田 義信・永利信太郎

道守九州会議の会員の皆様、日頃の清掃活動や花壇づくり、マイツリーのお手入れなど、先ずは感謝を申し上げ敬意を表したいと思います。

今日の道路へのニーズの多様化と維持管理費の縮減により、私ども道路管理者が道路へのニーズに充分対応し切れていない現状の中、道守の皆様が私どもに成り代わって活動を行っていただいているとの理解のもと改めて感謝を申し上げます。

1 道路の維持管理とは？

「誰もが安全・安心・快適に道路を通行できること」

仮に、維持管理をせず、ほったらかしにしたらどうなるでしょう。道路も人間と同様、歳もとりますし病気になる。或いは、災害という事故にも遭います。



道路は主に、「土」と「コンクリート」と「金属」でできています。「土」は盛土や切土のことですが地滑りや陥没などの土砂災害を引き起こす可能性があります。最悪の場合は全面通行止めとなります。「コンクリート」から橋梁やトンネルができていますが、時間の経過とともにひび割れの発生やコンクリート片の落下、漏水の発生など様々な現象が発生します。「金属」はほとんどが橋梁です。錆の発生に伴ってボルトの脱落や部材がちぎれるなど致命的な損傷に発展する可能性も少ないです。

① 日常の手入れ
道路のパトロールを二日に一回行っています。これにより通行に危険な要因や箇所の早期発見に努めています。意外に多いのが道路上の落とし物など

① 日常の手入れ

くありません。舗装もほったらかしだと穴ポコが発生し、快適どころか騒音問題につながる恐れがあります。私たちが道路管理者はそうならないため①日常の手入れをしっかりと行い、②修理が必要なところは計画的に修理をする体制を整えています。

安全を確保するように努めています。道路の異常にお気づきの際にはTEL #9910までお電話ください。また、道路に関する提案・意見、苦情、相談等はフリーダイヤル0120-1106-497道の相談室までお願いします。

② 計画的な修理

橋梁、トンネル、危険な斜面などは定期的に点検を行い、状態の悪い物や第三者に被害が及ぶおそれのあるものから順番に修理しています。限られた予算の制約の中での苦肉の策ですが、

2 道路施設の老朽化と災害

一つの例として、九州には「鬼の洗濯板」で有名な宮崎県の日南海岸があります。ところが、道路にとってはこの「鬼の洗濯板」を構成する地質が厄介者となっています。

「橋梁長寿命化修繕計画」や「防災ちやくプロ」などがそれにあたります。今後、横断歩道橋やトンネルの計画も作成する予定です。

「鬼の洗濯板」は風雨にさらされることにより湿ったり乾いたりしますが、この繰り返しにより非常に脆くなる性質を持っています。通常の地質に比べて老朽化の進行が早い

3 最近の道路をめぐる動き

平成20年のいわゆるガソリン国会で、当時の道路特定財源の無駄使いを指摘され、平成21年度から道路特定財源は一般財源化されました。その後の事業仕分けで、道路維持管理予算の削減と全国的な管理基準の作成を指摘され、平成22年度予算は約12%の削減となり、全国的な管理基準に基づき二日に一回の道路パトロールや箇所を限定して一年に一回除草するなどの維持管理を実施しています。

維持管理は道路を利用する誰もが、安全で安心して通行できるサービスを提供することです。予算が減ったからとか、統一的な基準ができたからと言ってサービスの質を極端に落とすことはできません。

工夫しコスト削減をして安全・安心を確保する必要があります。例えば、道路照明灯の調光や減灯で電気料金を抑えたり、除草に要する委託費を抑えるため職員自らが作業を行っています。

4 さらに工夫

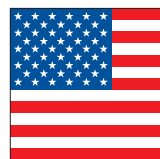
行政相談のうち除草に関する相談件数が昨年と比べ大幅に増加しています。例えば、縁石の隙間から繁茂する雑草に対しては、隙間にコンクリートを充填した上で防草テープを貼り付け、除草にかかるトータルコストを抑える取組を実施しています。また、歩道部の雑草が繁茂している箇所では周辺環境に影響を与えない箇所では除草剤を使用し経費を大幅に抑え、他の箇所が少しでも除草できるよう努力しています。

さらに、歩道部の植栽管理の社会実験も始めました。資金提供するスポンサー企業を募り、苗を育てる学校と植栽管理をする道守団体との三者をNPOが調整し、現地には企業名と道守団体名等の表示板を設置する取組も開始したところだ。



しかし、ただ手をこまねいて見ているわけではありません。前述した「計画的な修理」を行い、規制区間の解消や規

九州では桜島の噴火による火山灰が季節によって大隅半島側や薩摩半島側に降灰します。鹿児島県内の天気予報は必ず桜島上空の風向きを報道しており県民生活に重大な影響を与えています。道路上に火山灰が堆積すると粉塵による視界不良やスリップ事故の原因にもなるため道路清掃の頻度を多くして安全の確保に努めています。



ニューヨーク・ブルックリン橋を歩く

下を自動車道路の上下線が走っている。橋と通行する全ての重量をこの4本の鋼鉄のロープが吊り上げているのである。

この鋼鉄のロープこそ、その後世界の巨大橋の建造を可能にした画期的技術であった。現在、世界一を誇る本四架橋も吊り橋のこの基本技術の発展形であり、その技術的原型はブルックリン橋にある。それまでのロープの素材は麻であった。麻などのロープはしばしば重さに耐えかねて切れ、多くの犠牲者を出していた。

見聞録である米欧回覧実記にはイーストリバーを渡る沢山の蒸気船が煙を吐きながら進むスケッチが載っている。恐らく、親子の橋づくりは、日本使節団のニューヨーク訪問時には始まっていたのだろうが、彼らの記録にはない。

橋づくりの苦闘はロープを吊り上げる巨大な塔（高さ84m）を水底の花崗岩に立てることから始まった。潜函（水中工事をするための箱）を水底まで押し込む。潜函の中には圧搾空気が送り込まれていたのだ。



前が刻まれている。人々は橋づくりと技術の物語を銅板を通じて後世に伝えていくのだ。高校生と思われる一団がやってきた。銅板の前で先生がロープリング親子の人生を生徒たちに話し始めた。こうした社会・技術教育が現場で展開されているのだ。

完成から130年近い。ブルックリン橋の老朽化は着実に進んでいる。1990年、巨大な鋼鉄ロープが切れ、橋を撮影していたであろう日本人カメラマンを直撃、死亡させた。今でも鉄橋は鉄さびが進み、補修作業が間断なく行われている。アメリカの記念碑的技術を維持しようとする強い意思がそこに見える。やがて、ニューヨークは暮れ馴染み、光の摩天楼が眼下に登場してきた。

●プロフィール
道守九州会議副代表世話人
玉川孝道

九州大学法学部卒、西日本新聞フシントン特派員、編集局長、副社長、西日本新聞会館社長など

橋齢130年 今も現役、技術の記念碑に

すと、一つひとつのビルが個性的なフォルムと色彩を持っていて、橋の欄干にもたれながら、いつまでも見あきることがない。「ブルックリン橋はアメリカ文明の勃興を示す記念碑とだっていい」（司馬遼太郎・ニューヨーク散歩）。

橋の中央にヨーロッパ中世のお城の巨大な城門のような塔がそびえている。その頂上から4本の鋼鉄のロープが橋を吊り上げている。中央に歩道と自転車道があり、白線で区切られている。そのすぐ

た。鋼鉄ロープの発明者と吊り橋を作り上げた技術パイオニアはジョン・ロープリング親子である。

1867年、建設計画が立てられたというから、坂本竜馬ら志士たちが活躍した幕末である。父・ジョンの手で工事は始まり、やがて息子のワシントンにバトンタッチされる。明治4年、岩倉具視を団長とする米欧視察団が米大陸を横断してニューヨークに到達したときは、まだブルックリン橋はなかった。彼らの旅行

しており、その中で橋塔の基礎作り作業を行い、その上に塔を築いてゆく。ワシントン自身もその作業を指揮するために水中に入っていた。予想だになかった魔物が彼を襲った。潜水病である。

半身不随となり、言葉もほとんど失った彼は、病床から望遠鏡で作業を見、指示を夫人を通して現場に伝え、ついに完成させたのだった。

そうした橋づくりの苦闘を伝える銅板が橋中央にはめ込まれており、親子の名

道守通信
編集後記

11月5日開催の「みちづくし in 九州2010」に向けて特集を組みました。発足から7年目に入り、道守九州会議の会員は5万人を超えましたが、活動資金の確保、高齢化など「悩み」は尽きません。樗木武代表世話人が冒頭に総括的に、また、各県代表による座談会での「これまでの道守、これからの道守」活動につき多角的に論議してもらいました。「新しい公」あるいは「新しい公共」が打ち出されていますが、政策内容はこれからです。道守活動を実践しながら、新しい道を切り開く「みちづくし」大会になるため、この道守通信がその一助になれば、と思っています。（玉川）



発行「道守九州会議」

広報誌「道守通信」秋号
平成22年11月5日発行

「道守九州会議」事務局

■道守支援室（九州地方整備局道路管理課内）

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号
TEL.092-471-6331(代) FAX.092-476-3481

道守HP <http://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/michimori/>

■一般社団法人 日本風景街道九州ネットワーク

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東3丁目6番18号
TEL.092-292-8138 FAX.092-292-8249

e-mail michimori@qsr.mlit.go.jp