

九州圏広域地方計画に関する提言集（第2集）

平成19年10月

ま え が き

本提言集は、現在、国土形成計画法に基づく九州圏広域地方計画の策定作業を進めつつある中で、議論にご参画をいただいている学識経験者等から寄せられた提言を、第1集に引き続き、第2集としてまとめたものである。

広域地方計画は、今後、これらのご提言を含め、広域地方計画協議会の参加メンバーを始めとした各界各層の意見等を踏まえ、最終的には国土交通大臣が定めることとされている。そうした中で、本提言集は、折角の貴重なご意見をできる限りそのまま記録に残し広域地方計画に関心を有する皆さんに広く情報提供し、様々なテーマへの理解を一層深めていただくことによって今後の議論の参考に供したいと考えたものである。

提言をお寄せいただいた各位に心から感謝を申し上げますとともに、この提言集が、広域地方計画に対する更に幅広い層からの関心と参画を促すものとなるよう期待してやまない。

平成19年10月1日

九州圏広域地方計画推進室 室長
(九州地方整備局 副局長)

小 池 一 郎

目 次

学識者懇談会・検討小委員会編

1 . 九州協働体構想 (Kyushu Sustainable Collaboration Perspective) 1

山口県立大学大学院 健康福祉学研究科 教授 (九州大学名誉教授) 小川 全夫

キーワード：圏土の課題・未来像、九州共生居住圏、九州協働体
ポイント：今や九州圏は人口減少と国際化に対応しなければならなくなっている。新しい九州圏形成に向けて、労働生産性の向上、国内外の人口交流活性化、自然国土の保全、生活産業と国際競争力の高い産業の再構築、ストック財の価値増殖などが営まれやすい基盤整備が必要となっている。特に、中山間地域や離島などと生活支援都市を含む共生居住圏の整備は大切であり、新しい公益を担う手づくり自治区、開発権移転など戦略的に取り組んでいく必要がある。さらに、広域圏計画の推移をモニタリングするため、諮問・評価機関の機能を持つことが求められる。

2 . 「自然・環境」「文化」「新たな公」に関する提言 7

株式会社西日本新聞社 特別顧問 玉川 孝道

キーワード：自然・環境、文化、新たな公
ポイント：国土形成計画は、これまでの開発志向から、資源の保全、活用を中心軸にすえている。しかも、九州圏での全国に先行する人口減、高齢化、衰退の道をたどる農・水産業など地域構造が大きな転換点にあつての計画作りであり、課題は多い。「新しい九州像」を描くにあつて、特に、温暖で豊かだが、自然災害に見舞われることの多い「自然・環境」、文明のクロスロードとしての「交流文化」、さらに先導的な地域おこしに見られる「新しい公・住民パワー」の3つの視点が、理念、基本戦略に盛り込まれることによって、独自性と個性を持った九州圏広域地方計画となる。

3 . 今後の都市政策の2つの方向性 - コンパクトシティと創造的都市 - 13

宮崎大学 教育文化学部 准教授 根岸 裕孝

キーワード：コンパクトシティ、創造的都市、都市の特性

ポイント：今後求められる都市政策とは、持続可能な社会の空間的形態であるコンパクトシティの実現であり、工業社会から知識社会への転換のなかで、都市が持つ「高密度」「多様性」そしてそれらの相互作用を通じて創造活動を促す文化インフラづくりである。

4 . 九州の自然と景観の特性を生かした九州圏広域地方計画への提言 17

九州産業大学 商学部 観光産業学科 教授 横山 秀司

キーワード：火山の景観と保養地、保養地としての中山間地域

ポイント：九州の自然，生態系，歴史・伝統にかなった個性ある景観形成と生活・生産基盤の構築が必要であり、そのための一方策として、火山地形の自然そのものや中山間地域の生活そのものを活かした保養地等を通じた地域振興の視点と政策の展開が必要である。

学生編（「九州技報」懸賞論文より）

5 . 私たちの生活を支える国土づくりのあり方について 21

福岡大学 人文学部 東アジア地域言語学科 3年 赤星 純怜

キーワード：生活の舞台、幸せな暮らし方、おもてなし、備え

ポイント：生活の舞台である将来を見通して、都市も地方も幸せな暮らし方、ビジターに優しいおもてなし、思いがけない出来事に備えた体制の確保は、これからの国土づくりの予約切符として見つめていかなければならないと思う。

6 . 少子高齢社会に求められる「減災」のまちづくり 25

福岡大学大学院 工学研究科 建設工学専攻 1年 徳山 裕也

キーワード：被害の軽減、まちづくり、コミュニティ形成

ポイント：減災に導くために重要となるのは、避難路としての道路、避難所としての公園、コミュニティの形成である。その整備は、アダプト・プログラムの導入・利用により、人と人との結びつきを強め行政コストの縮減の効果を生みつつ、より良いまちづくりに進展することが期待できる。

7 . 私たちの生活を支える、国土づくりの在り方について 29

九州共立大学 工学部 土木工学科 4年 納富 剛

キーワード：技術者養成、土木一貫教育、学校と企業との連携

ポイント：日本のみならず、世界を視野に入れたグローバルな国土づくりをできる技術者を養成していくためには、高校・大学での土木一貫教育によって魅力ある学科となり、志願者を増やし技術者を養成していくこと、学校と企業の連携による就職を促進することにより研究の成果を企業活動と連携し、両者にとって嬉しい関係を築くことが考えられる。この方策の実現が国土づくりに何らかのよい影響を与えらると思う。

8 . 私の理想とする国土形成 33

九州大学大学院 工学府 建設システム工学専攻 修士2年 藤浪 武志

キーワード：役割分担、交通ネットワーク整備、コンパクトシティ、都市システム、共存共栄の道德感

ポイント：それぞれの地域で役割分担し、お互いをフォローしあえるシステムが存在する国土こそが、一つにまとまり、かつ、効果的に機能できる国土である。役割分担するためには、日本全国の交通ネットワークの整備、地域のコンパクトシティ化の推進、民間の力を生かせる都市システムの構築、共存共栄という日本の道德感を育むことが求められる。

9 . 安心・安全な歩行者空間の整備による「人」優先の国土づくりの提案 37

福岡大学 工学部 社会デザイン工学科 4年 森原 由香理

キーワード：バリアのない歩道づくり、幅員、バリアフリー化の
着眼点

ポイント：生活を支えるこれからの国土づくりにおいて、高齢者や身体の不自由な人でも抵抗なく街に出られるように、バリアのない歩道づくりが必要になる。着眼点は、歩行者のための空間が連続的に広がる計画・整備、高齢者・障害者が安心して通行できる空間・幅員の確保、勾配を小さくし段差は適切な処理をして高齢者・障害者が支障なく通行できるようにして疲れたり迷うことなく通行できるように各種施設を適切に配備することである。

学識者懇談会・検討小委員会編

九州協働体構想 (Kyushu Sustainable Collaboration Perspective)

山口県立大学大学院 健康福祉学研究科 教授 (九州大学名誉教授) 小川 全夫

1. 九州圏土の概念構成

九州圏土は、ほかの圏域に比べると、まとまりの良い圏域のひとつと考えられる。それは、主な地域がひとつの大きな島の中に納まるからである。しかし、実際の圏域は、外界離島から内海離島・半島、中山間地域、盆地、平野など自然地理としても多様な様相を呈している。火山を数多く抱える圏域では、独特の地形や地質に基づく景観と課題を呈している。

九州圏土の地域は、以下のようにパターン化できるだろう (図1 参照)。

国境離島弧：外海離島群は国境維持の責務を負わされている。

水土里郷：農林漁業の国際競争にさらされ、暮らしの場としての維持可能性が問われている。

国際交流都市：アジアのゲートウェイとして圏域のみならず日本および東アジアの牽引力となることが期待されている。

圏域拠点都市：周辺地域への支援機能や他都市との連携強化が求められている。

生活支援都市：中山間地域などへの生活支援機能強化が期待されている。

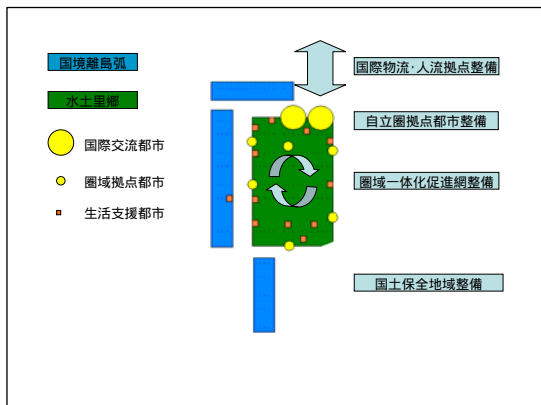


図1 九州圏土の概念構成

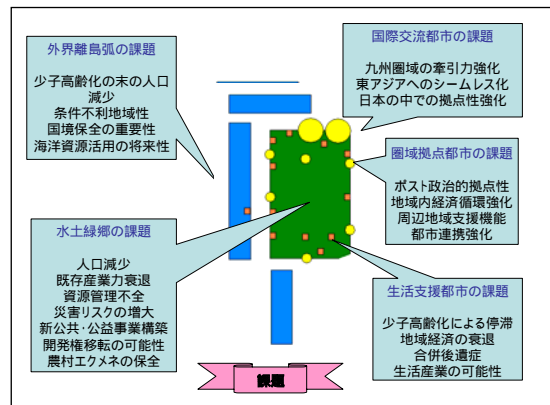


図2 九州圏土の直面する課題

2. 九州圏土の直面する課題

これまでの九州圏土が果たしてきた日本社会に対する役割を総括し、今後果たすべき役割を考えてみよう。

まず、高度経済成長期以後の九州圏は、一方で国内労働市場に労働力を供給しながら、他方では農林水産物を国内市場に供給する食糧基地としての役割を果たしてきた。

しかし、今や九州圏は人口減少と国際化に対応しなければならなくなっている。新しい九州圏形成に向けて、労働生産性の向上、国内外の人口交流活性化、自然国土の保全、生活産業と国際競争力の高い産業の再構築、ストック財の価値増殖などが生まれやすい基盤整備が必要となっている。このような状況において、次のような課題がある (図2 参照)。

外界離島弧の課題：少子高齢化の末に人口減少しており、条件不利な地域と位置づけ

られる。しかし、国境保全の重要性、海洋資源活用の将来性に脚光が当てられている。

水土緑郷の課題：人口が減少し、既存産業力としての農林漁業が衰退して、資源管理が不全状態に陥り始めている。そして災害リスクが増大している。このような地域を保全するために新公共・公益事業構築や開発権移転の可能性が問われている。中山間地域の限界集落論にみられるように農村エクメネ（生存圏）の保全をどのように図るのがが焦眉の課題となっている。

国際交流都市の課題：北部九州の大都市圏は、九州圏域の牽引力が強化されることが期待され、東アジアへの物流・人流のシームレス化を図ることによって、日本およびアジアの中での拠点性の強化が課題になっている。

圏域拠点都市の課題：これらの都市は、県庁所在都市などとして、これまで一定の都市機能集積を果たしてきたが、今後は、「ポスト政治的拠点」をどう強化していけるのが課題になる。

地域内経済循環を強化する拠点として、また周辺地域支援機能を発揮する拠点として、さらには他の都市との連携を強化する拠点としての整備が課題になっている。

生活支援都市の課題：少子高齢化による停滞が及んでいる都市であり、事情は中山間地域と同じような地域経済の衰退にさらされている。さらに合併後遺症とのいえる地域管理力の低下が課題になっており、生活産業を中心とする共生経済立て直しの可能性が問われている。

3．九州圏土の未来像

以上のような現状と課題に対して、将来の九州圏土をどのように描くのが国土形成計画上での使命である。

(1) 北部九州の夢は整備された国際物流・人流拠点

この地域では、九州アジア・ビジネス・ゲートウェイなど既存の構想の上に、さらにスーパー中枢港湾などシームレス化やアジアン・ビジネスセンター機能強化を図る。瀬戸内圏など他地域との連携強化によって、物流拠点とネットワーク整備強化を図る。九州圏内各地との連携強化、圏域中枢機能の高次化によって、他の都市農山漁村へ支援機能強化や圏域内高速交通体系の拠点機能の整備を図る（図3参照）。

たとえば、東アジアのゲートウェイとして北部九州の大都市圏で取り組むプロジェクトは、東アジアとの貿易拡大と、自動車産業・環境産業を主幹産業とする国際的産業拠点形成、物流のシームレス化を図るためのネットワーク整備と各種要件整備、福岡都市圏・北九州都市圏など北部九州の大都市圏におけるゲートウェイ機能強化などに関係するものとなるだろう。

また、九州北部大都市圏と他圏域との交流連携強化のプロヘジェクトは、中国圏、四国圏、沖縄圏などとの連携強化を図るために物流拠点とネットワーク基盤整備を行うほか、九州圏内の多地域圏との交流強化を図るための、圏域中枢機能の高次化による支援力の強化や、他の都市農山漁村への支援機能強化、圏域内高速交通体系の整備などに関わるものとなるだろう。

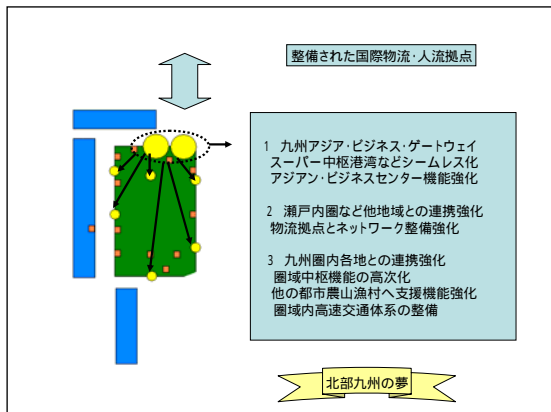


図3 北部九州の夢

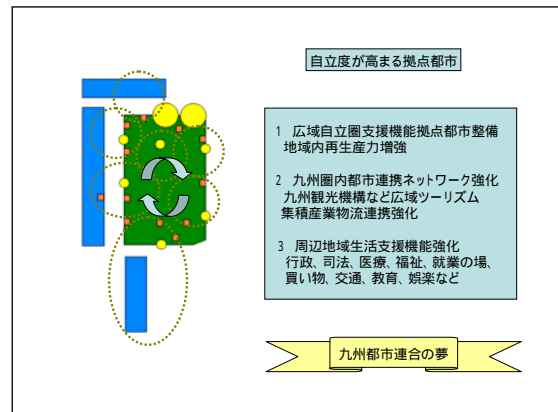


図4 北部都市連合の夢

(2) 圏域拠点都市の夢は自立度を高めた都市連合

この地域では、広域自立圏支援機能拠点都市整備を図って、地域内再生産力を増強する。九州圏内都市連携ネットワーク強化を図って、九州観光機構など広域ツーリズムを推進し、集積産業に関連した物流連携を強化する。周辺地域生活支援機能の強化を図るために、行政、司法、医療、福祉、就業の場、買い物、交通、教育、娯楽などのサービス供給力を高める。

たとえば、九州自立圏拠点都市の整備プロジェクトとしては、九州自立圏支援機能拠点都市整備によって、地域内の再生産力を増強するものでなければならぬだろう。そのためには、九州圏内の都市連携ネットワークの強化、九州観光機構などによる広域ツーリズム、集積物流連携強化に取り組むほか、周辺地域生活支援機能強化のために、行政、司法、医療、福祉、就業の場、買い物、交通、教育、娯楽などの機能についての再点検を行い補強する支援機能を整備するものとなるだろう。

(3) 国境離島弧や水土里郷と生活拠点都市を一体化した共生居住圏の夢は、自然が保全され、生活が持続できる地域

この地域では、共生居住圏の自立強化を図るために、生活支援機能の強化、生活産業の強化、地域内循環機能確立などに力を入れる。自然国土保全機能確立するために、炭酸ガス排出権取引の場所となる林業地域の設定、代替エネルギー開発区の設定、公益環境保全事業区の設定、国境保全事業区などの先進的取り組みを始める。低密度居住地域の再編強化を図るために、民有資源公益管理保全事業、中山間地域フロンティア生活区設定などによって、基礎生活圈域拠点を整備し、災害リスク重点回避に力を入れる。

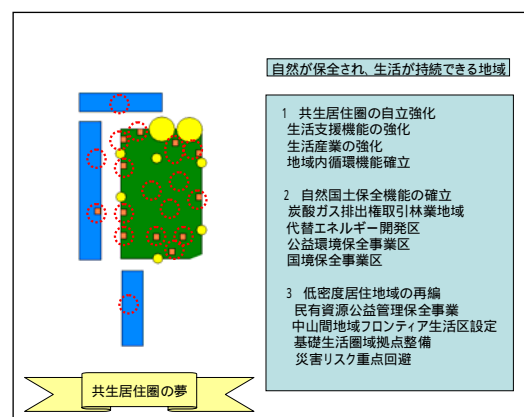


図5 共生居住圏の夢

共生居住圏は、自立・共生が期待されている地方中小都市・中山間地域・離島などを一体的に整備する上での戦略的地域概念である。ここは人口減少が著しく、国際競争の下では条件不利な地域とされるが、国土のフロンティアとして注目される地域であり、なお多世

代同居世帯が存続し、修正拡大家族的機能共同、家族親族機能を代替する地域互助、NPOなど新たな絆の結集、交流人口を組み込む新システム構築などの動きが胎動しており、住民レベルでは海外ネットワークを張ったり、国際交流リテラシーを高めており、東京経由の発想からの脱却が図られていることに注目する必要がある（図5参照）

4.九州共生居住圏の整備

国際交流都市や圏域拠点都市における国土形成上での構図については、特別に論じることはないが、中山間地域や離島などと生活支援都市を含む共生居住圏の概念については、もう少し踏み込んだ考察が必要であろう。

(1) 共生居住圏の自立強化

まず、共生居住圏の自立を強化するためには、「自律」を確立し、なにごとにも住民が自分たちの将来を決断することを前提にしたうえで、住民が主体的に選び取って住むことを決めた居住圏の生活支援機能の強化（健康、福祉、商、交通機能の再構築など）生活産業の強化（自給自足的、地産地消的、ヒューマン・サービス産業など）および地域内循環機能確立（生産 消費 廃棄物の処理還元、地域通貨・寄付文化・ボランティアによる相互扶助、コミュニティ・バンキングなど）を構築する。

(2) 自然国土保全機能の確立

さらに、この共生居住圏が果たす公益性を評価し、特に自然国土保全機能の確立を図るべき地域として、たとえば、炭酸ガス排出権取引の場となる林業地域、代替エネルギーの開発区、公益環境保全事業区、国境保全事業区などの特別区を設定し、そこで税のメカニズム、開発権取引のメカニズム、トラストのメカニズムを使って公益事業を展開する場として、国全体としての財の移転を図ることを目指すべきだろう。

参考資料として、熊本県下の市町の多面的機能の評価額試算結果を示しておく（下表参照）。問題は、このような多面的機能が、農林業生産活動の中にカップリングされて、隠されていることである。市場競争にゆだねる部分と公益的部分をデカップリングするなら、公益的部分を担う経済を早急に構築する必要がある。その部分は、新しい財の再配分システムを構築することによって負担されるべきだろう。

三菱総合研究所の手法に基づく農業の多面的機能試算結果(単位:億円)					
	熊本市	大津町	菊陽町	益城町	西原町
洪水防止	70.0	14.5	14.1	8.5	37.1
河川流況安定	151.2	23.1	22.2	6.4	7.5
地下水涵養	59.0	0.7	2.8	0.8	0.2
土壌浸食防止	5.0	1.6	0.9	1.3	0.5
土砂崩壊防止	10.0	1.7	1.5	2.2	0.6
有機性廃棄物処理	1.1	-	-	-	-
気候緩和	1.0	0.03	0.03	0.04	0.07

[http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/f11nouringyo\(kumamoto\)/01_.pdf](http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/f11nouringyo(kumamoto)/01_.pdf)

三菱総合研究所の手法に基づく森林の多面的機能の経済評価	
	熊本市
二酸化炭素吸収	1.9
表面浸食防止	40.8
表層崩壊防止	11.1
洪水緩和	8.5
水資源貯留	11.5
水質浄化	16.9

[http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/f11nouringyo\(kumamoto\)/01_.pdf](http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/suishinchousa/pdf/h14/f11nouringyo(kumamoto)/01_.pdf)

(3) 低密度居住地域の再編

さらにこの共生居住圏は、少子高齢化とその結果としての低密度居住地域になっている

ので、そこにあるさまざまな資源の管理が難しくなっている。これは地域資源管理の上で新たな課題を提起している。そこで民有資源の公益管理保全事業が展開できるように工夫したり、フロンティア生活区を設定して、新しい住民の転入を図ったり、基礎生活圏の生活拠点（健康・福祉・商・交通包括支援拠点）の整備や、災害リスクの重点的回避策などが進められるべきだろう。（<http://www.qsr.mlit.go.jp/suishin/02torikumi/img017/01/05data3-2.pdf> 参照）

参考までに中国地方地域づくり懇談会で、有識者の意見によってまとめた地域の3層構造を参考にして共生居住圏を模式にしたものを例示しておく。小さな地域における課題は集落間の連携を強化すること、地方中小都市とこれら集落が連携した圏域を一体的に整備する共生居住圏、そして国内市場や国際市場につながる交流広域圏という3層構造の捉え方は、九州圏を考えるとときにも参考になるだろう（図6参照）。

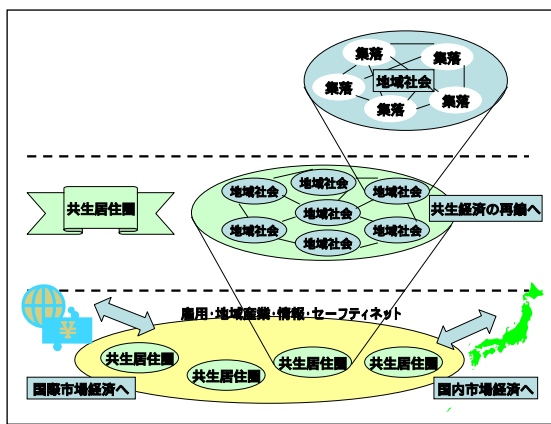


図6 共生居住圏の模式



図7 都市と農村の共生・対流効果の概念

（4）九州共生居住圏の整備で考えられる戦略

九州の共生居住圏整備で考えられる戦略としては、現代版兼業生活（ブルーリアクティビティ）という生活様式を提起する戦略、出身者にとられずに広く人材を誘致する拠点を整備する戦略、新しい公益事業を担える住民の手づくり自治区を整備する戦略、ツーリズムの基盤を整備する戦略、開発防止と開発促進のバランスをとるための開発権移転市場の構築戦略などがある。

参考までに都市と農村の共生・対流効果の概念図を提示しておく。これは、都市農村交流活性化機構によるものである（図7参照）。

5．九州圏形成計画の推進組織

今後の広域圏計画の推進を図る上で、だれがこれを推進するのかといった責任主体を問われたとき、今のところ国でも県でもないとするれば、少なくとも何がしかのプラットフォームを設置しなければならないだろう。もしかするとそれは、県の広域連合かもしれないし、いずれ道州制が導入されたときには、州になるかもしれない。しかしそれまでの間をどうするかが問題である（図8参照）。

考えられるのは、「九州圏共通地域政策」を各県合意の下で発足させることかもしれない。そして九州圏全体としては、まずは県の広域連合で、共通地域政策を展開するという姿勢

を示すべきだろう。さらに、県庁所在地や中核市を拠点とする自立圏整備広域連合を組むことも考えられる。さらに合併した地域内であっても、現場の動きを大事にして全体として支援する仕組みのために、共生居住圏整備ローカルアクショングループ（産・学・新たな公）の組織化を織り込むのがいいのではないだろうか。

その上で、さらに広域圏計画に基づく事業の展開をモニタリングし、微調整を図り、最終的な事業評価を行うためには、第三者機関として、九州圏整備政策アカデミーを設立し、地方分権化時代における政策諮問機関、広域行政評価機関としての機能を持たしめることも必要になるのではないだろうか。

なお、地域力は、経済資本、人的資本、社会関係資本、文化資本、環境資本によって構成されると私は考えている。地域力を高めるための、目安を参考までにまとめてみた。

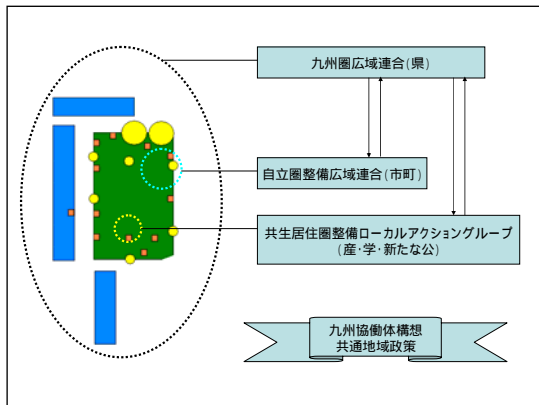


図8 九州協働体構想

地域力

生活の場を形成するために整備すべき各種資本

	経済資本	人的資本	社会関係資本	文化資本	環境資本
交換の位置	市場経済+買物経済	贈り物経済	贈り物経済	贈り物経済+買物経済	買物経済
課題	デカップリングと新しい公共経済の再構築	新しい地域共生経済の担い手人材の育成とスカウト	新しい信頼関係の構築と活性化	個性ある文化の継承と創造	持続可能な環境保全のための自己規制と啓発
目安	産業主義からの脱却	グローバル人養成	友達の子連ネット	遺産と知的所有権	澄んだ空気・水・流動
手法	特区とリノベーション	地理的制約を解放する技術普及と転住の勧め・日本版ローンイーグル	もやいなおしの展開と家庭基金・地域基金の強化	文化継承者と創造者の公演支援	環境への1%配慮など風景の作法の普及
資金	自己資金・融資・税・社会保障・公営賃貸	基金・交付金・融資・バウチャー	会費・融資・地産消費・親子・無息債・保険	寄付金・会費・交付金・布院・書籍・投稿・寄進	基金・ボンド・トラスト・地産消費・サンクチャアワー
地域コミュニティ組織	村商店・コミュニティ会社 自治振興区・共同店 朝市・青空市・無人市 市民農園・福祉農園	星野・平和部隊 契約ボランティア 信託住民 人材移動支援	パロディミニ独立国 会員制・講師・応援隊 十字架・地域与党 協働プログラム	社中・鎮中・ファンクラブ 旦那衆・スポンサー メセナ・客人接待 聖地と巡礼・墓参	ナショナルトラスト 市民ラスト グラウンドワークトラスト 保護区・保全区
農山漁村	起業・法人経営促進による自立経営促進と農林漁業の多面的機能増進	地域発起者やスカウト人材に対する地域・ボランティア強化	家族協定・東海とジョン協定・マナー・ケンリンク・緑農交流活動の促進	福田サーター部・寺職基金など住民と地域外市民協力による文化発信・創造運動	環境ミチゲーション・テックロジーセンターの活用による環境保全
地方中小都市	共生経済の基盤となるコンパクトシティ具現化	コーディネート機能の充実と派遣人材の確保	NPOインターメディアリーの整備と相互保障力の強化	文化コンテンツの記録とアクトー養成とペイジェント	環境ミチゲーション・プロジェクトの普及
公共セクターの責任	WTOグリーン政策と共生経済基盤	住民すべてのアクティベーション強化	もろ男女多民族共生に向けて住民と協働	文化多元主義の普及と調和化	環境ミチゲーション・プロジェクトの普及

「自然・環境」「文化」「新たな公」に関する提言

株式会社西日本新聞社 特別顧問 玉川 孝道

計画の理念と基本的視点

今回の国土形成計画作成に当たって最大の特徴は、広域ブロック的視野（九州圏広域地方計画）の重視である。同計画は、これまでの開発志向から、資源の保全、活用を中心軸にすえている。しかも、九州圏での全国に先行する人口減、高齢化、衰退の道をたどる農・水産業など地域構造が大きな転換点にあつての計画作りであり、課題は多い。「新しい九州像」を描くにあたって、特に、温暖で豊かだが、自然災害に見舞われることの多い「自然・環境」、文明のクロスロードとしての「交流文化」、さらに先導的な地域おこしに見られる「新しい公・住民パワー」の3つの視点が、理念、基本戦略に盛り込まれることによって、独自性と個性を持った九州圏広域地方計画としたい。

美しく豊かな自然、だが脆弱な九州圏土

九州の気候、風土の多様性は、生活のあり方、スタイルの多様性、地域文化の豊かさを生み出している。九州人が山、川、海、島などそれぞれの「自然条件」に適合した生活様式を持ち、農業、漁業、林業などそれぞれ自然と温暖な気候がもたらす自然生態的な資源を総合的に活用し、「海業」「山業」と呼ぶにふさわしい「生業」で生きてきたためである。そうした地理的、自然的諸条件を踏まえて、九州を俯瞰する視点が重要になる。醸成されてきた九州への愛着、誇り、さらに精神風土を考えると、それを育んだ、その土地の自然、気候など「環境的特性」を、まず考える。

九州の複雑な地形、離島、半島、火山群と温泉、四面海に囲まれていることなどによって形成された「美しい九州」は最大の財産である。世界遺産となっている屋久島をはじめ、数多くの国立公園、国定公園、阿蘇、雲仙、桜島などの火山帯が織り成す景観と自然は何よりも貴重な「九州の財産」である。「世界的財産」といっても過言ではない。これら NATIONAL PARK をどのように保全し、活用するのか。観光産業は勿論、温泉と温暖な気候を利用した[癒し・健康] ヒールランドとして活用できる天与の資源である。

風土、景観の形成。照葉樹林、亜熱帯気候などに生かされる動植物。それらをどのように守り、維持、保全するか。未来につなぐ九州国土の形成を特性あるものとして自然環境をまず、基本的に意識することが必要である。

九州島の地形的特性、活発な活動を続ける火山群、モンスーン気候、時に災害を呼ぶ台風、集中豪雨などが頻発する気候的特性、それらに最初に遭遇するのが九州であり、加えて離島、半島を多く抱えた九州は、極めて脆弱な国土である。雲仙、阿蘇、桜島など火山災害も多く、被害は甚大である。何処よりも、この圏域は自然現象に対処する「安全、安心」が重視、強化されなければならない。将来、地球温暖化が進み、気温、水面の上昇が憂慮されるが、都市部をも襲い始めた洪水、天草などに見られた高潮被害などの頻度は高まると考えるべきであろう。

幾つかの提案

1. 地球温暖化によると思われる異常気象による災害は九州を毎年、襲い続けている。火山噴火と火砕流、台風、集中豪雨による土石流、河川の氾濫、さらには活断層、火山活動による地震、津波など九州を襲う自然災害へのハード、ソフト対策による災害防止のマネジメントは、九州にとっての欠かせない社会資本であろう。自然環境の保全、防災、減災など危機管理システムが必要である。
2. しかし、中山間地は高齢化、人口減の波にあらわれ、森林管理は次第に厳しさを増している。長期間続く木材価格の低落は、林業を逼塞させ、再造林放棄など森林破壊を放置させる結果となっている。特に九州は人工林の割合が高く、造林放棄の影響は深刻さを増している。業界支援のみならず九州共有財産である森林、緑、自然を守るための環境税をブロック圏の共通財源とする。ただ、九州の全ての森林を守ることは現実的ではなかろう。人間が守るところと、自然回復力に任せざるを得ないところの選択もまた、ブロック計画のなかで検討すべきではないか。
3. 今年春、九州は時ならぬ光化学スモッグに衝撃を受けた。大陸から偏西風によって飛来する、黄砂とともに工場排出の大気汚染物質が原因と思われる。酸性雨なども国境を越えて、自然を破壊する。東アジアとの経済圏形成(黄海経済圏など)が九州の大きな課題となっているが、国境を越えた公害防止協働作戦の樹立を急ぐべきであろう。
4. 大量ごみの漂着による海洋汚染も、大量消費社会が東アジアに国境を越えて出現した結果であり、北九州などが蓄積している公害防止技術の協力、水俣病など九州が経験した痛恨の公害病の教訓をアジア共通の教訓とすることが必要である。
5. 有明海、不知火海プロジェクト
有明海は広大な干潟、干満の大きさ、ムツゴロウに代表される希少生物、魚介類、植物では昭和天皇が気にかけていたシチメンソウほか内海、干潟特有の生物の保護などが大きな課題となっている。同時に海苔の不作など海の汚染防止策が急がれている。

2000年にわたる交流文化 文明のクロスロード九州

個性的な九州像を描くに当たって、それら九州の自然、風土等が培ってきた九州特有の文化、さらに、稲作文化をはじめ遣唐使船などによる大陸からの渡来文化に日本・九州的な個性を加えて蓄積、昇華した文化は九州地域のアイデンティティの基盤となっている。

魏志倭人伝に記載された邪馬台国をはじめ奴国などの九州の弥生の国々は我が国の国家、社会の祖形であり渡来人とともに伝わった稲作文化は日本全国を瑞穂の国に変え、遣隋使、遣唐使など九州の港から旅立った人々は大陸文化をもたらし、さらに時代は下って、西欧文明を取り込み、明治維新を成し遂げたのも九州をはじめ西国の人々であった。それらは、吉野ヶ里遺跡をはじめとする遺跡群、大航海時代の出島や教会群、日本を近代化に導いた産業遺構群など日本の歴史を物語る数々の遺産が九州に残っている。

2000年にわたる異文化交流、多様性を豊かに持つ九州文化そのものが、国際性、開放性先駆性を持つ、九州の伝統的な精神風土の形成につながって、大きな社会資産となっている。例えば、観光政策の基礎となる「もてなしの心」を育て、オープンマインドの気質を持つ九州人の特性につながっている。

幾つかの提案

1. 九州人の 100 年の夢であった九州国立博物館が開館、わずか 1 年半で 350 万人の来館者を記録した。東京、京都、奈良の国立博物館をはるかに越える未曾有の来館者であり、国民の歴史、文化への関心の深さを物語っている。九州国立博物館を中核とした九州内でのネットワーク（例えば、各県立博物館との巡回展覧会、職員研修など）の形成を進め文化拠点のみならず観光拠点化する。
2. 九州国立博物館は大陸文化が日本に伝えられた玄関口である九州・太宰府に建てられた。文明のクロスロード・九州の象徴でもある。いま、アジアの文化財は危機にある。例えば、戦火が収まらないアフガン・バーミアンの巨大石仏が爆破され、カンボジアなどの遺跡、遺構も荒廃している。九博は、文化財補修の学芸員、研究者を主力にしている。平山郁夫氏の提唱する文化の平和部隊の基地たりうる。アジアとの経済関係が日本・九州にとって死活的であればあるほど、文化的な連携は基盤強化として意識的に進めなければならないプロジェクトである。
3. 邪馬台国ブームが続いているが、その根拠となる魏志倭人伝に記載された国々が多く九州で確認され、遺構も数多い。現在、吉野ヶ里遺跡が国営公園化(明日香について二番目)年間 50 万人以上の来園者がある。これら大型の遺跡群を結ぶ歴史回廊を構築、遺跡の保存とともに観光・教育的な「活用」を積極的に検討すべきであろう。
4. 九州の交流文化は、長崎、博多、唐津、熊本などに魅力ある祭りや伝統文化となって息づいている。有田、唐津をはじめ「焼き物のふるさと九州」に根付く陶芸技術は、朝鮮出兵を機に日本につれてこられた陶工によってもたらされ、九州各地に個性ある陶磁器生産地として確固たる基盤を持っている。
5. 日本が西洋文化と出会う大航海時代にもたらされたキリスト教文化は過酷な弾圧を受けながらも、人々の心の支えとなり、長崎県・五島列島の教会群、島原、天草に残る隠れキリシタン遺跡など、いまや世界遺産的扱いを受け、ヨーロッパ、韓国からの観光客も多い。
6. 日本の近代の基礎を築いたのも九州である。明治維新の原動力となった薩摩、鍋島(佐賀)をはじめ、長崎の軍艦島、石炭採掘の三池、筑豊の炭鉱群、1901 に象徴される八幡製鉄、大陸との玄関口となった関門港など、近代化遺産群派はアジアの中でいち早く工業化をはかった近代日本の歴史そのものであり、貴重な歴史の証言者である。
7. さらに、九州に根付いている国際性、特に、アジアとの近接性という「九州資源」を活用した「新九州人」を育てるためには、アジア研究、アジア語の習得のための教育施設、留学生の一層の受け入れなどをはじめ、どのような施策が必要なのか。

九州が先行、先導する「新しい公」 地域おこしパワー

九州は地域おこしのメッカとも呼ばれる。湯布院、黒川温泉を例に上げるまでもなく、地域資源を生かし、地場産業と結びついた個性ある産品を生み出し、一村一品に象徴されるような住民自らが地域活性化の活動へと展開している。九州の地域づくりは、自らが暮らす地域への愛着、誇りを再発掘し、その土地の資源を生かした「地域づくり」運動であ

る。現在も活発な活動が展開されている湯布院、黒川温泉をはじめ、地域資源に磨きをかけ、手作りの観光地として全国区的な存在にまで、成長している地域は多く、九州の特徴となっている。九州の未来を作るのは「九州人のマンパワー」である。実際、地域資源の保全や継承のみならず、新たな文化の創造のエネルギーとなって成果を上げている。このパワーを今後、どう生かし、広げるか、「新しい公」の先導的な実践例となろう。

幾つかの提案

1. 道守九州会議の活動

3年前、九州各地で「道路」を美しくしようと、清掃、花壇づくり、植樹など様々な活動を続けている人々が、情報交換、交流しながら、活動を広めようという運動体。名付けて「道守」。道守は万葉集にも登場する。道の管理のみならず、沿道に実のなる木を植え、旅人の渴きを癒した、とも伝えられている。道守九州会議はその現代版。現在、3万人を越える会員を持ち、年4回「道守通信」を発行している。

道を守る活動は、勿論、一般市民だけでなく、道路管理者も積極的に参加、支援している。行政と市民の新しい「協働」が作り出されている。高速道路をはじめ多くの社会資本が30年を超え、その維持管理がこれからの課題になるとき、住民の参加は欠かせない。しかし、行政側には、PIなど住民の「意見」参加はあっても「協働」のノウハウは乏しい。道路という社会資本の維持管理、さらには魅力向上の先導的試みとして「道守」活動に注目すべきであろう。

2. 大牟田方式として、全国的に知られている認知症をめぐる官民協働、地域ぐるみの取り組みは、これから、高齢化を迎える都市部の「新しい公」の実験として注目される。同市の「はやめ南人情ネットワーク」は向こう三軒両隣の見守りを通じて「認知症になっても大丈夫」の街作りを進めている。
3. かつて、消防団など地域経営の担い手の主役を演じた地縁型組織は、人口減と高齢化のなかで揺らいでいる。地域の安全安心を確保するためにも、再編、再構築に行政が積極的に関与することが、必要になっている。
4. 地域コミュニティが求心力を取り戻すには、博多山笠はじめ長崎、熊本各地に伝統的な祭りや高千穂の神楽など伝統芸能が多い。地域の歴史、伝統、文化の継承が九州の、またその地域の誇りとなり、九州らしさを演出する。しかし、多くの祭り、伝統的な行事は人口、若者減、村落維持の危機の中で存続を危ぶまれるだけに、対応が必要だろう。

このように、「自然」・「歴史」と「九州人」が織り成す「文化パワー」をどのように計画形成に織り込み、位置づけ、社会資本づくりに具体的に生かすかが重要になる。多様な動植物を持つ九州の自然をどう守り、遺跡をどのように保存し、活用するのか。祭り、伝統芸能、伝統工芸を活性化するには、何が必要か。国土形成計画の作成に当たって、九州島というブロック圏域の空間性を意識するとき、そこに暮らす人々が、何より、九州人としてのアイデンティティを持つ一方で、古くは9つの州、現在は7つの県に分かれ、それぞれの地域に愛着と誇り、独自の文化を育んできた。この九州圏広域地方計画が、「九州はひ

とつひとつ」の意識を超え、「九州人」としての新たな連帯感をつくり、意識を共有し、共感を覚え得るオリジナルな計画かどうか、この計画を現実のものとする鍵であろう。

その中で、国土交通省が中心になって進めている「日本風景街道」プロジェクトは、九州の自然、文化、さらに「新しい公」を構成要素としており、九州らしさ作り出すものとして注目してよい。

現在、九州では8ルートがモデルルートとして申請されており、九州風景街道協議会(委員長 明石・西鉄会長)が結成され、北海道とならんで、全国のトップランナーになる条件を備えている。

参考 玄界灘風景街道
阿蘇くじゅうやまなみ風景街道
長崎サンセットロード
日南海岸きらめきライン
錦江湾あつたまるーと
蒲江・北浦大漁海道
唐津街道・原町
北九州ゆっくりかいどう

今後の都市政策の2つの方向性 - コンパクトシティと創造的都市 -

宮崎大学 教育文化学部 准教授 根岸 裕孝

1. 都市政策の潮流 - コンパクトシティと創造的都市

地球環境問題に対する関心が高まるなかで、持続可能な社会における都市モデルとしての「コンパクトシティ」が注目されている。郊外化による都市の「非都市化（密度の低い土地利用の広がり）」は、環境（自動車利用増大に伴う環境負荷）、経済（増大する郊外への社会資本整備費用の増大、都心部の経済活動の低迷）、社会（コミュニティ崩壊、地域文化の衰退）の観点から都市の持続性の限界をもたらす。コンパクトシティは、都市の持続性の観点から、都市の拡大発展から縮小高密度化させる都市づくりの総称であり、ヨーロッパにおける都市再生の潮流である。

さらにコンパクトシティは、工業社会から知識社会への転換のもと文化の創造活動の場としての都市（＝創造的都市）づくりの側面もある。近年のヨーロッパにおける衰退都市の復活は、文化による都市再生つまり「創造的都市」の考え方が反映されている。つまり都市の持つ「高密度性」「多様性」を活かした文化インフラづくりを通じ、若い知的な創造活動を担う人材の集積と創造活動の促進を通じ、文化と産業の相互作用を活発化させ新産業創出を促す都市再生である。

コンパクトシティの3つの側面

	拡散型都市（現在の都市）の問題	コンパクトシティによる改善内容
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・クルマ社会によるエネルギー多消費システムの限界 ・郊外開発による自然破壊 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしい交通・エネルギーシステムの確立
経済	<ul style="list-style-type: none"> ・集積の経済（規模・コスト減、外部性・創造性）が発揮しにくい ・郊外開発による財政上の負担大（メンテナンス費用がかかる） 	<ul style="list-style-type: none"> ・集積の経済の発揮による経済効率と創造性の都市経済 ・財政にやさしい都市づくり
社会	<ul style="list-style-type: none"> ・単機能の土地利用（専用地域化）による機能や人的交流の隔絶 ・宅地および商業開発による焼き畑的土地利用 ・職住分離 	<ul style="list-style-type: none"> ・歩いて暮らせるまちづくり（高齢者・生活者に優しいまちづくり） ・多様な交流・コミュニティの再生 ・職住近接

資料) 筆者作成

我が国の都市政策も同様に人口・産業が都市へ集中し都市が拡大する「都市化社会」から都市の拡張ではなく都市の内部へ目を向ける「都市の再構築」へと転換し、2006年2月の社会資本整備審議会答申「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第一次答申)」では、「集約型都市構造の実現」「集約拠点としての中心市街地再生」を掲げた。

今後求められる都市政策とは、持続可能な社会の空間的形態であるコンパクトシティの実現であり、工業社会から知識社会への転換のなかで、都市が持つ「高密度」「多様性」そしてそれらの相互作用を通じて創造活動を促す文化インフラづくりである。

2.九州の県庁所在都市の特性とコンパクトシティ

平成12年の国勢調査から九州および東北地方の県庁所在都市（政令市含む）の人口、10%通勤圏人口（常住地での就業者・通学者の10%以上が当該都市に流入している市町村の人口を加えた人口）、県人口に占める10%通勤圏（＝都市圏）のシェアを示したものが下表である。

まず人口では九州は、九州の中核管理機能が集積する福岡市134.1万人に加えて北九州都市および都市圏人口と中心市街地の昼間人口

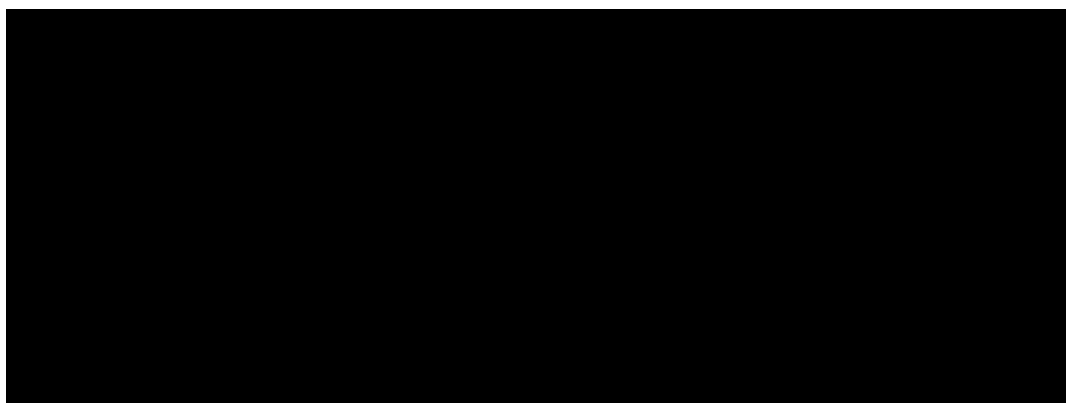
	人口 (万人)	10%通勤 圏人口 (万人)	県人口に 占める都 市圏シェ ア	中心市街 地3×3 km ² 事 業所従事 者数(万人)
福岡市	134.1	240.1	47.6%	32.5
北九州市	101.1	139.9	27.7%	9.2
佐賀市	16.8	39.8	45.9%	4.4
長崎市	42.3	65.8	44.5%	9.1
熊本市	66.2	105.0	57.0%	9.1
大分市	43.6	70.4	58.2%	6.9
宮崎市	30.6	47.7	41.3%	6.0
鹿児島市	55.2	73.6	42.0%	9.2
青森市	29.8	34.3	23.9%	5.7
盛岡市	28.9	47.6	34.3%	7.3
仙台市	100.8	158.7	67.3%	21.8
秋田市	31.8	45.2	39.5%	6.1
山形市	25.5	50.4	41.4%	4.8
福島市	29.1	46.9	22.4%	5.1

資料)平成12年国勢調査、平成13年事業所統計

市は仙台市を除き中心市街地空洞化が進みつつあるが、中心市街地の密度にかかる指標として平成13年事業所統計から中心市街地3×3km²の事業所従業者数をメッシュ統計から抽出・集計し比較すると、福岡市32.5万人、を筆頭に北九州市、長崎市、熊本市、鹿児島市が9万人を超える集積がみられる。東北地方では、盛岡7.3万人、秋田6.1万人、福島5.1万人、山形4.8万人となっており、九州で空洞化が進む佐賀市4.4万人、宮崎市6.0万人と東北地方の各都市と同じ水準にある。

市101.1万人の政令市が2市存在するとともに、人口50万人を超える熊本市66.2万人、鹿児島市55.2万人が続く等、人口規模が相対的に東北地方と比して大きい。熊本市・鹿児島市は、福岡に準じて官庁・企業の中核管理機能が集積する準中核都市であり、都市圏ベース人口でも仙台市を除く東北地方の各都市を大きく上回っている。北九州市を除いた九州の各都市圏の県人口に占めるシェアを東北地方と比較すると仙台市を除いた東北地方の各都市に比べて高く、九州の県庁所在都市は、県内の一極集中の傾向である。

一方、東北地方の県庁所在都



こうしたことから、九州の県庁所在都市の特性は、県内一極集中をもたらす一方で東北地方と比して相対的に高い中枢管理機能の集積等のもと中心部の密度の高い都市であることが言える。

こうした都市の構造の特性をふまえてD I D地区人口密度（平成 12 年）と各都市が含まれる地方生活圏の一人当たり自動車C O 2 の関係を見たものが前頁図注）である。九州の各都市のD I D地区人口密度は、福岡市、長崎市、熊本市、鹿児島市の都市で相対的に多く、これに北九州市が加わり地下鉄・路面電車等の軌道系公共交通機関が存在する。全体的にはD I D地区人口密度と一人当たり自動車C O 2 排出量には相関関係があり、九州のコンパクトシティとしての優位性が見える。

感性産業の集積と学生数

	従業地ベース			常住地ベース	
	感性産業 就業者数	同比率 (%)	専門的職 業就業者 比率(%)	在学者数 (学生数)	人口に占 める20-24 在学者 (%)
九州					
福岡市	10,227	1.27	15.1	44,636	3.3
北九州市	3,298	0.69	14.5	17,484	1.7
佐賀市	744	0.75	15.9	4,530	2.7
長崎市	1,627	0.80	16.5	8,588	2.0
熊本市	3,289	0.97	15.1	17,125	2.6
大分市	1,801	0.83	14.0	7,799	1.8
宮崎市	1,343	0.83	14.7	4,427	1.4
鹿児島市	1,884	0.70	15.6	12,434	2.3
東北					
青森市	1,089	0.73	12.5	3,713	1.2
盛岡市	1,601	0.98	15.7	6,478	2.2
仙台市	5,248	0.96	15.0	32,451	3.2
秋田市	1,419	0.85	13.8	6,160	1.9
山形市	1,087	0.74	13.6	5,006	2.0
福島市	1,159	0.74	13.0	4,228	1.5
全国	592,966	0.94	13.6	2,200,334	1.7

資料)平成12年国勢調査

感性産業就業者：専門的職業就業者数のうち「文芸家・記者・編集者」「美術家・写真家・デザイナー」「音楽家・舞台芸術家」の合計値

る感性産業の就業者数をみると、福岡市が1万人を超えるとともに、北九州市および熊本市が3000人を超える等の集積がみられる。

また、国勢調査の常住地ベースの20-24歳の在学者数（学生数）は、福岡市で約4.5万人、北九州および熊本市で約1.7万人、鹿児島市で約1.2万人と多くの学生の集積がみられる。

3.九州の都市政策の方向性

こうした点から九州は、コンパクトシティおよび創造的都市としても多大なポテンシャルを保有する都市を多く抱えておりその特色を活かした都市政策を期待したい。さらに東北地方にはないアジアへの近接性は、多くの海外観光客・留学生の人的な交流や国際産業交流の拡大に伴う都市の発展も期待される。

一方、各都市の従業地ベースの感性産業の集積と学生数を比較したものが下表である。全就業者に占める専門的職業就業者比率は全国13.6%を全て超えており、東北地方と比較して相対的に高い傾向がみられる。また、創造的都市づくりに関連す

注) 都市の一人当たりCO2量は、国土交通省国土交通政策研究所(2002)『環境負荷の少ない都市・国土構造に関する研究』所収の都市の属する地方生活圏のデータを使用。

参考文献

- 石川村健一・小門裕幸(1995)『サステナブル・コミュニティを求めて - 持続可能な都市のあり方を求めて』学芸出版社
後藤和子(2005)「環境と文化のまちづくり」植田・神野・西村・間宮編(2005)『岩波講座 都市の再生を考える 1 都市とは何か』岩波書店
岡部明子(2003)『サステナブルシティ EUの地域・環境戦略』学芸出版社
海道清信(2001)『コンパクトシティ-持続可能な社会の都市づくり』学芸出版社
福川裕一・矢作弘・岡部朋子(2005)『持続可能な都市 - 欧米の試みから何を学ぶか - 』岩波書店
後藤和子・福原義春編(2005)『市民活動論 - 持続可能で創造的な社会に向けて』有斐閣
山本恭逸編著(2006)『コンパクトシティ - 青森市の挑戦 - 』ぎょうせい
根岸裕孝・長友芳立(2007)「我が国の都市政策の転換と創造的都市」宮崎大学教育文化学部紀要社会科学 15・16

九州の自然と景観の特性を生かした九州圏広域地方計画への提言

九州産業大学 商学部 観光産業学科 教授 横山 秀司

ヨーロッパでは村、町、小都市、中都市、大都市がそれぞれの景観的個性を主張しながら何世紀も前から立地しており、世界遺産に登録された町や都市、歴史的町並みの美しい村や町には多くの観光客が訪れている。そして村や町・都市の間には生き生きとした田園や森林が広がっており、並木のある道路がそれらを結んでいる。清楚なそれらの景観に感動する。

翻ってわが国では、高度経済成長期以後、三大都市圏や地方都市においては都市再開発や郊外のスプロール化によって急速な景観構造の変化が生じた。また、農業構造改善事業による圃場整備の行われた純農村地域、あるいはダム開発、観光・レジャー開発の進んだ山村地域においてもその変化は顕著であった。これは経済成長や工業化を大いに促し、利便性を高める効果があったものの、一方で地域の景観特性や種に富んだ生態系を消失させるものであった。さらにこの10数年前からは、画一的なロードサイドショップや巨大なショッピングセンターが田園地域に出現し、ますます地方固有の景観を失わせた。

ようやく近年になって、研究・行政分野において、景観の保護、景観形成、美しい日本の景観などに関する多くの議論がなされるようになった。2003年7月に国土交通省は「美しい国づくり政策大綱」を発表し、その中で良好な景観の保全・形成を推進するための景観基本法制定の制定をうたった。それを受け、2004年6月に「景観緑三法」が成立し、施行された。

10年先の未来を見据えた九州圏広域地方計画立案に際しては、九州の自然、生態系、歴史・伝統にかなった個性ある景観形成と生活・生産基盤の構築が必要と考える。以下、それを達成するための若干の提言をしたい。

1. 九州の自然資源を生かした施策

1-1 火山地形の景観保全と保養地化

世界に誇りうる阿蘇の大カルデラをはじめとして、由布、九重、霧島、雲仙、桜島などの火山をもち、阿蘇カルデラや始良カルデラから噴出した火砕流、あるいは耶馬溪火砕流や加久藤火砕流などの堆積地を含めれば、火山によって形成された広大な地域からなる九州は、他の地方とは異なった地形構造をもつ。火山地域は、個性ある火山体、火口、噴気孔、湖が形成され、変化に富んだその景観は観光資源としても第1級のものが多い。上記の火山はすべて国立公園となっていることからそれを理解することができる。また、火山は温泉の恵みをわれわれに与えてくれる。湧出量からみれば、大分県は全国第1位、鹿児島が第3位、熊本が第5位である。

すでに、このような火山地域は観光開発がなされ、国内以外からの観光目的地とされている。しかし、わが国の観光行動は、狭義の観光（物見遊山）から滞在・保養型に変化していくであろう。その際求められるのは、レジャー型の施設ではなく、人工物で損なわ

れていない質の高いアメニティのある景観である。自然豊かな静かな保養地で、ゆっくりと源泉につかり、余暇を過ごしたいと考えている人が多くなるであろう。したがって、上記の火山地域にあつては、開発を制限し自然景観と生態系を保護する地域、損なわれた景観の修復と美しい景観を保全する地域の画定など、従来の国立公園の在り方を見直していくことが重要と考える。

1 - 2 火山地域の伝統的人文景観の保全

九州では、火山地域において古くから生産・生活が営まれてきたところが多く、阿蘇や久住の草原景観のように、伝統的人文景観を形成している。しかしながら現在、有畜農業から機械化農業への転換、畜産・酪農業の衰退、担い手不足などから、草原の放棄や植林化が進んでいる。草原は放牧、採草、野焼きなどの人間の関与によって維持されてきた半自然草地であつて、ここには氷河期に大陸から渡ってきた種や北日本から南下してきた北方系の植物が分布している。また、草原景観は、阿蘇や久住の観光地・保養地としての重要な資源ともなっている。平成 15 年に施行された「自然再生法」によって阿蘇草原はその再生事業が開始された。また、地元の NPO なども放棄された草原を伝統的方法で管理している所、あるいは会員の寄付金によって森林を買い取り、草原に戻す試みもなされている。九州圏広域地方計画においても九州における自然的・人文的な財産である草原の再生を支援し、阿蘇のみならず、久住などにおいても草原再生を推進していく方を講じたい。

2 . 九州の中山間地域の持続可能な展開

2 - 1 中山間地域の保全

今日、わが国では中山間地域の持続可能性が問題となり、その解決のための施策が講じられるようになった。EU の条件不利地域対策を手本とした直接支払制度や棚田オーナー制度などが、その一例であろう。

中山間地域では、農業を継続的に営まれてきたことによって、環境保全機能と伝統的な農産物の種の保全機能をもちつつ、かつ伝統的な山村の景観を形成してきた。特に九州では、年間 3 分の 1 が積雪に被われるような中部地方以北の地域とは異なり、冬でも梅が咲く日だまり集落などは、独特の景観をつくっている。山村集落が消滅すれば農地は荒廃するかあるいはスギ植林地に変化し、環境保全機能は低下し、景観的魅力は失われる。そうならないためにも、九州独自の中山間地域支援の施策を図りたい。棚田保全のための財政的・人的支援はもとより、都市の中高校生・大学生の棚田地域への職場体験やインターシップに準じた教育活動の導入、中山間地域の農業生産物の積極的買い取り・販売制度などが考えられる。

2 - 2 中山間地域の保養地化

観光・保養地の発達したヨーロッパのアルプス地方では、U 字谷の斜面に立地した村であつても、人口減少はなく、山岳農業と観光を両立させて、持続的展開を続けている村もある。九州の中山間地域において棚田や畑、茶畑が開かれている地域は、棚田景観の美しさだけでなく、遠くの山々を見渡すことのできる眺めの良い所が多い。近い将来において、わが国の休暇制度が充実すれば、このような伝統的な美しい景観の山村を訪れ、休養する

人も出てこよう。また，団塊の世代の人たちにとっても魅力のある訪問地と思われる。それには，都市からの訪問客を受け入れるための駐車場・散策路・ベンチなどの整備，村の歴史・文化などを書いた案内板や小冊子の作成などが必要であろう。さらに簡易宿泊施設（B&B）なども設置されればなお良いと考える。このようなハードとソフトの対策を誘導する方策を，広域地方計画の中に盛り込みたい。

学生編（「九州技報」懸賞論文より）

「私たちの生活を支える国土づくりのあり方について」

福岡大学 人文学部 東アジア地域言語学科 3年 赤星 純怜

1 はじめに

今年二十歳になった私。国づくりにも参加切符を得た現在から、生活の舞台に主婦として私がいる将来を見通して考えました。

想定したのは、以下の場面です。

- (1) 都市も地方も幸せな暮らし方
- (2) ビジターに優しいおもてなし
- (3) 思いがけない出来事に備えて



2 生活の舞台を支える国土づくり

(1) 都市も地方も幸せな暮らし方

私の母は最近倒れた祖父そして目の不自由な祖母の介護支援のため、月一回福岡～大分を往復します。生活に何不自由のない福岡での私に比べ、自動車運転が頼りの生活だった老夫婦がある時からその自由を奪われる生活はとても辛いと思います。地方だと交通は不便だし、子育てにも医療や教育面でちゃんとした施設がありません。福岡でのその心配はまずありません。でも、中心都市が栄えて地方、特に山間地域がおいてけぼりという構図では、九州全体の幸せにはほど遠い感じがします。両親の話では、大分まで昔4時間あまり要したのが今やっと確実に2時間でいけるようになったそうです。こうした状況、つまり確実に何時間で目的地までいける環境が山間地域はじめ国土の隅々まで広がれば、急病人や災害発生時にも手助けとなります。

ただし、現実には大雨や地震時に孤立する集落が在り、地域間の歪みとなっています。この歪みは国土の使い方の差から生じるのかも知れません。人の命に差があってはならないのに、助かる命が救えない地域が多いのも事実です。いわゆる「地域格差」です。私含め、人の少なくなる時代に地方部で果たして女性や高齢者が生き生きと働けるのだろうかという不安もあります。ここに都市と地方とが助け合い、それぞれの基準で日常生活を満足して送れる仕組みが必要であると考えます。街が町を助ける時代、幸いにも、九州には都市と地方が仲良くなれる自然が多く存在します。

小学生の頃、山間部の町に三日間民家滞在しました。街にない果樹園や茶畑そして牛馬の世話をした経験から、私が暮らす街は地方の町に支えられている実感を得ました。街と町を結ぶ交通網が整備されるのも街と町相互の人が理解し得るネットワークがあつてのことだと感じました。最近は各県で市町村合併が進んでいます。仲良くするのに新しい仕掛けや仕組みもいいですが、足元にある山・川などの自然や語り継がれる祭りや工芸の技を町単独でなく、民間グループなど様々な人たちで活かすことも大事だと思います。空屋化した商店や古い小学校などで、たくさんの知恵をもった祖父母たちがお孫さんの世話をすることはどうでしょうか。建物を単に老朽化したから壊すより出来るだけ利用する仕組みも、年齢を超え人を活かす方法として勧めたい限りです。さらに、祖父母が心配してたことが

あります。それは、地方には担い手のいなくなった田畑が荒れるがままに増えてきていることです。私の住む地域でも越してきた時に比べ、田んぼは、めっぽう少なくなり家が建ち、年々土地の使い方が変化しています。田植え時期のカエルの鳴き声や稲穂の姿が見聞き出来なくなっています。土地の使い方や季節感はじめ人の感性までが失われつつあるのは仕方ないことでしょうか。都市の暮らしぶり、地方の暮らしぶりについて再度考え直す時期かもしれません。

たとえば、父から聞いた話です。湯布院町（現在は由布市）では牛一頭で全国各地から飼い主（オーナー）を募り、お世話は地元の農家が行う仕組みは、地域の土地の使い方としてとても良い方法だと思います。これを応用するならば、荒れたあるいは担い手の居なくなった田畑について、意欲・関心のある街の方々に管理人（マネージャー）になってもらうことはどうでしょうか。そして、稲や野菜の植え付けや収穫の手助けをすれば、土地を守ることに役立ちそうです。これによって、担い手は減っても、都市と地方が共同して森林や里村の環境維持に努める新たな担い手になるのではと期待しています。そして、汗水たらしながら収穫した街と町双方の生産者名の入った特産品が、人気の道の駅に並ぶのも夢ではなく間近かも知れません。

（２）ビジターに優しいおもてなし

昨年、上海に短期の語学研修に行きました。広大な中国ゆえに街には、ビジネスなどに必要なモノが集中し、活気のある大きな都市でした。集中している反面、市街地を抜けるととても同じ中国なのかとさえ思える田園や湖・川の風景が広がります。一方、九州はそんな広大な平野もなく、むしろ様々な役割を担った街が仲良くし、道路や川の使い方をうまく組み合わせれば、中国の街と比べても遜色ないと感じます。ただし、同じ顔を持つような街並みでは魅力半減です。むしろ、国内はもとより外国からのビジターに対して、語り部（ガイド）が自信をもってもてなしできる景観や街並みをみんなで創り、紹介できればいいと考えてます。日本を訪れる外国人数は、韓国や中国など近隣アジア諸国における来訪者と比較して少なく、海外に出かける日本人のわずか4分の1というデータがあります。私の大学にも東アジアからの留学生が居ますが、「滞在費や移動費が高価」とか「各地の観光情報や大学の研究分野の情報入手が難しい」などの話を聞きます。これらからも、来訪者の少なさが表れているのかも知れません。観光施設だけでなく、ひとりひとりが「もてなしの意識向上」に励むことが大切です。

（３）思いがけない出来事に備えて

平成17年3月20日、私はアルバイト先に居て地震の脅威におびえていました。数時間家族とも安否が確認できませんでした。福岡にはないと言われた地震が起きたことの恐怖、そして過去のできごとが参考にならなくなっている大雨による被害。これらは今や全国どこでも起きています。心づもりを“起きて不思議はない”に転換する時期にあります。ある道路や空港そして港が被害を受けても別な所が代わりにその役目をして、けが人を病院に、救援物資を早く届けたりとか、あるいは津波、土砂崩れや浸水に備えて早めの避難が必要です。気になることが二つあります。一つは高齢者や体の不自由な方及び外国からの観光客を避難場所に安全誘導できる仕組み、たとえば、私たちにその情報（安全避難マップ）が伝えられているか、もう一つは避難場所となる公民館や公園にいざという時に水

や食料品が備えてあるかです。様々な場面に合わせて「被害を避ける」、「被害を少なくする」国土の使い方の工夫により思いがけない出来事に対して、自らそして他力により命と財産を守ることが必要です。

3 おわりに

これまでの3つの提案はどんな生活の舞台でも想像できるものばかりです。技術的な数値表現が苦手な私ですが、女性として、そして将来の主婦を思い描きつつ現在の姿からまとめました。こんな小さな思いをこれからの国土づくりの予約切符として伝えたいと思います。

少子高齢社会に求められる「減災」のまちづくり

福岡大学大学院 工学研究科 建設工学専攻 1年 徳山 裕也

1. はじめに

現在、我が国は少子高齢社会の最中にある。このことを「災害」の観点から見ると、災害時に要援護者となる高齢者が増加し、援護者となる若者が減少するということである。つまり、災害時のリスクがより高まる時代に突入するのだ。実際、自然災害による高齢者の被災例は後を絶たない。

ここで、災害を地震に特化して取り上げる。地震への防災として最初に考えられる「家屋の耐震化」は、個人負担が原則のため、なかなか普及しない。災害という非日常を日常に組み込む防災は、国民の意識がまだ軽薄であるために、大幅な進展の兆しが見えないのが現状だ。

防災と併せてキーになるのが「減災(被害の軽減)」である。減災は防災と違い、災害意識が軽薄であっても日常の努力により実現が可能なものである。本論文は、大きな可能性を秘めた減災に対して、ハード・ソフト両面からアプローチし、災害に強い地域の在り方について述べたものである。

2. 阪神・淡路大震災からの教訓

(1) ハード面からの教訓

減災として重要になるのが、「避難路としての道路」、「避難所としての公園」の整備である。ここで、阪神・淡路大震災における道路の幅員と延焼防止の関係を図-1に示す。

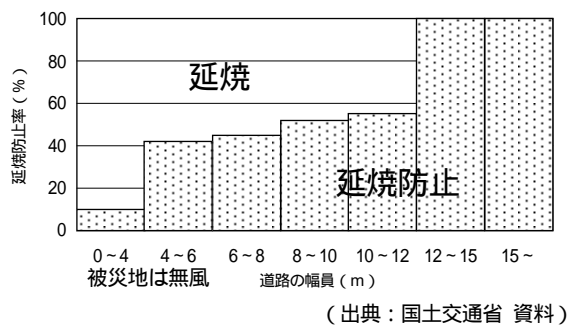


図-1 道路の幅員と延焼防止の関係

図-1より、道路は12m以上の幅員があれば、避難路としての役割を果たす道路となり得る。では、2005年3月、大地震が発生した福岡県の都市計画道路で12m以上の幅員を持つ道路の延長は、総延長に対してどの程度なのか。以下の表-1に全国と福岡県の都市計画道路の整備状況を幅員別に示す。

表 - 1 都市計画道路の整備状況

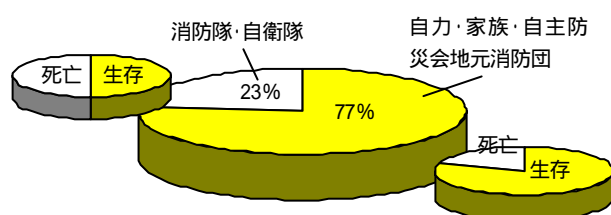
対象	総延長 (km)	幅員別延長(km)	
		12m 以上	12m 未満
全国	48175.90	43823.77	4352.13
福岡県	1702.86	1579.61	123.25

(出典：平成 17 年度都市計画年報)

表 - 1 より、幅員が 12m 未満の都市計画道路の延長は、総延長に対して、全国が 9.0% に対して、福岡県は 7.2% と、割合としては低い割合を示しているが、延焼の可能性が高い道路ゆえに対策を講じる必要はある。特に木造建築物の密集する市街地においては、大規模な火災が次々と延焼していく危険性があるので、重点的な道路整備が必要となる。また、災害時に避難所となる公園は、徒歩圏内に配置しておく必要がある。

(2) ソフト面からの教訓

阪神・淡路大震災では、救助された人の約 8 割が近隣の住民によるものであった。(図 - 2) 生存率に関して、消防隊や自衛隊よりも近隣の住民によって救助された方が高かった。これは発災後、時間の経過とともに生存率が低下することや、大規模な災害の場合は消防・救急活動を迅速に行うことができないことが要因である。



(出典：愛知県阿久比町ホームページ)

図 - 2 阪神淡路大震災の救出要因と生存率

しかし、地域のコミュニティーが強ければ強いほど連帯意識が強く、災害時の死因として多いとされる生き埋め者の早期発見・早期救出・早期治療に繋がり、生存率も高くなる。

このことから分かるように、日頃から自治体や地域住民が一体となり、コミュニティーの形成を図ることが、自然と減災に繋がるのである。

3. 「減災」を考えたまちづくり

(1) ハード面の減災まちづくり

これまでの公共事業は、すべての社会資本に対して、総花的に投資されてきた。しかし、現在は公共事業の削減と少子高齢化が社会問題となっており、これらは一体のものとして考えられなければならない。そのためには、「選択と集中」の概念に基づいて、減災対策に重点を置いた整備を行っていくのが適切ではないだろうか。道路、公園、広場の整備はもとより、街路樹についても火災時の延焼防止の機能を持ち合わせており、そういった社会資本を中心に整備していくべきである。そして、国や自治体がより多くの対策を講じるためには、住民主導のまちづくりが重要となる。道路や公園などの管理を住民や NPO などに

委託することで、公共事業コストの縮減に繋がる。さらに、無駄な社会資本の排除や利用の転換を図ることで、道路や公園などが増え、減災の効果がより高まる。

(2) ソフト面の減災まちづくり

我が国が成熟社会である今、個々の社会資本の必要性に対して、私たち一人一人が厳しい目を持ち、国や自治体に積極的に働きかけていくべきである。これからは量より質を重視した社会資本整備を行っていかなければならない。

例えば、少子化が進めば、小学校の廃校が増え、その跡地利用の仕方が大きな課題となる。廃校になったまま手を施していない小学校もあり、放ってはおけない問題である。様々な利用法が考えられるが、校舎をそのまま残し、公民館やまちづくり協議会の協議の場として利用すると、住民主導のまちづくりが行いやすくなり、効率的な行政活動が展開できるのではないだろうか。跡地利用を考える際、国や自治体などで一方的に決めるのではなく、地域住民の意見をしっかり聴き入れるべきである。そういった場を設けることで、住民のニーズにより対応した場が形成され、その過程において、減災対策としてのコミュニティの形成が期待できる。

(3) ハードとソフトの比較

こうして見てくると、「減災」を考えたまちづくりとしては、時代背景を考えると、ハード面よりもソフト面の方が、費用対効果の点、そして地域の本来の在り方の点で、有効である。そのためには、やはりコミュニティ形成を目的とした住民主導のまちづくりが重要となる。

4. 具体的なコミュニティ形成手法

住民主導のまちづくりとして、私が注目したいのが「アダプト・プログラム」という公共施設の管理手法である。この手法は、地域住民が道路や公園、河川などの公共施設を“養子(Adopt)”に見立てて管理し、清掃活動などを行うというものである。メリットを以下に列挙する。

- ・自治体の管理コストの縮減
- ・地方分権制度強化の起爆剤
- ・環境の改善
- ・景観形成
- ・地域の活性化
- ・高齢者の外出促進
- ・コミュニティの形成

「アダプト・プログラム」では、地域住民が一体となり、清掃活動やイベントなどを行っていくことで、子供からお年寄りまで幅広い人脈が構築される。そして、その活動を通して、人と人との結び付きが強くなればなるほど、災害時に助け合う気持ちが芽生え、減

災に大きく寄与する。さらにアダプト・プログラムによる管理コストの縮減分を、防災システムの強化に充てることも期待できる。自治体の財政状況の改善が進めば、家屋の耐震化のための手厚い支援も可能になり、住民の耐震化への意欲を掻き立てるかもしれない。地震による火災の際、延焼の可能性が高いとされる、幅員 12m未滿の道路の広幅員化の事業費に充てることもできるだろう。

つまり、減災として重要になる「コミュニティの形成」¹⁾、「避難路としての道路」²⁾、「避難所としての公園」の整備が、すべてこのアダプト・プログラムをきっかけに進展していくことが期待できるのだ。

5 . おわりに

このようなメリットの宝庫であるアダプト・プログラムこそ、まさに「少子高齢社会に求められる減災のまちづくり」であると言えるだろう。そして、この取組みが全国各地で当たり前になる時代が来れば、こんなに最高の時代はない。

今後は、地域間で連携して、情報交換の場を設けたり、「地域コミュニティ力」という指標を作り出し、地域間でその数値の大小を競い合うことでお互いに高め合ったりと、単発的なものではなく他の地域、または後世のまちづくりに波及していくような、まちづくりシステムの構築が必要となってくるだろう。

【参考文献】

- ・国土交通省 資料
- ・(財)都市計画協会：「平成 17 年度 都市計画年報」
- ・愛知県阿久比町ホームページ

私たちの生活を支える、国土づくりの在り方について

九州共立大学 工学部 土木工学科 4年 納富 剛

私が生まれるはるか前の昭和20年代頃から、日本の土木における重要性が非常に高くなった。その背景として、第二次世界大戦からの復興や、他国に追いつき追い越そうという高度経済成長期があったからだ。このような社会を背景に、産業教育振興法という法律が制定され、多くの職業学校が開校された。この職業学校の中には、将来の技術者を育てるといった目的で工業学校が含まれ、この卒業生の多くが戦後から高度経済成長期、さらには現在までの日本において大いに活躍し、現在の整備された住み良い日本に成長させていったことは言うまでもないだろう。この工業学校の中にはもちろん、現在私が学んでいる土木学科も含まれている。私は高校生の頃から現在まで土木を学んでおり、土木を学ぶ楽しさや社会における重要性は分かっているつもりだ。将来はこの学んだことを後進に指導できればと思い、高校土木の教員を目指し、必要な資質と学力の向上のため日々勉学に励んでいる。

土木は現在までの日本の社会基盤とされ、技術は世界最先端だろう。そして土木を担ってきた多くの人材は土木学科を卒業してきた。だがここ数年多くの土木学科のある高校、さらには大学の志願者数の減少により、これらの学校の土木学科は募集停止や他学科との合併が進んでいる。学校では現在、志願者の増加対策として、充実したオープンキャンパスや体験入学、ホームページ等を通じて土木を学んでもらうために興味関心を引きつけさせるのと同時に、学科名称を変更することによって今までのどこか堅苦しいイメージからの脱却を図り、生徒を募集する学校も最近では珍しくない。しかし現状はどうだろうか。高校や大学の土木学科は募集停止や他学科との合併が進んでいる現状を見れば分かるように、学校側の思惑通りにいっているとは到底思えない。この背景として挙げられるのは、国の税金対策による公共工事の削減で、企業側は経営に困難を極め、新卒者を雇う金銭的余裕がなく、土木学科で学んでも就職先がなかなかみつからないこと。また就職しても、今後果たして土木で一生暮らしていけるのかといった、先行き不透明な職業であること。加え談合や汚職などの暗い話がでてくれば、志願者減少という結果は、当然といえば当然の話だ。これでは土木を勉強したいと思う生徒のさらなる減少につながり結果、技術者が育たない大きな要因となる。私が考える国土づくりとは、世界最先端であろう土木技術を有効に活用するために、魅力ある土木学科を造り、志願者数を増やし多くの技術者を養成することだ。この現状で、すべての人の生活を支え、暮らしやすい国土づくりを今以上に発展させることができるのだろうかと考えようになった。

そこで今回私は、魅力ある土木学科を造って志願者数を増やし、日本のみならず、世界を視野に入れたグローバルな国土づくりができる技術者を養成していくために、次の2つの方策について述べていきたいと思う。1つ目は、高校・大学での土木一貫教育について考えていきたい。一昔前は私立校で、中高一貫教育という言葉をよく耳にしていたが、最近では公立校でも中高一貫教育が行われている。しかしこれは普通科に限定されており、工業科の一貫教育というケースは見当たらない。この高校・大学での土木一貫教育では、

高校3年間で土木の基礎知識を学ぶほか、実験や体験を通じて土木の楽しさや重要性を認識させ、大学4年間で基礎を生かした応用を学び、多様な実験による発見やインターンシップによる体験、そして海外でも仕事ができるよう英語教育の充実を図り、世界に通用する技術者を養成していくといったような一貫教育を考える。これにより高校では、大学と連携した授業を行うことができるほか、大学入試を考えることなく実験や体験活動に励むことが可能になる。大学では、毎年安定して入学生を迎え入れられ、高校と連携して授業を行ってきた利点を生かし、スムーズな授業を展開していけるはずだ。これによって魅力ある土木学科となり、志願者数を増やし、技術者を養成していけるのではないかと思う。2つ目は、学校と企業の連携による就職である。土木を勉強すれば確実に、土木技術者として仕事ができる就職状況になっていくのが理想だ。私の考えとして企業側は、希望する企業の特性を見極めた上で、学生は研究の題目を決めて取り組み、研究成果と人物像から企業は採用を決めてもよいのではないかと思う。少なくとも私の友人達の学生に、研究について質問してみたところ、将来にむけての研究ではなく、卒業要件単位を満たすためだけに研究を行っているとの意見がほとんどであり、研究をしても将来的な意味合いはあまりないと思っている学生がほとんどだった。これで本当によいのだろうか。研究の成果が企業の方針と一致し、就職できるのなら、これほど両者にとって嬉しい採用はないはずだ。このようになれば、学生の研究意欲も増すと同時に、学校は企業に優秀な人材を送り出せ、企業は学生と学校を信頼して採用することができると思う。土木を志し学んできた学生が、土木会社へ確実に就職できるよう学校と企業が連携し合えば、志願者も増加していくのではないだろうか。

以上に述べてきた2つの方策だが、もちろん課題も多くあると思う。土木一貫教育では将来の進路選択を受験する中学生の間に決めてしまうことになってしまう。早い段階から土木に絞って学ばせれば、よい土木技術者は育成できるだろうが、中学生の時点で決定した進路が本当に正しかった進路ではなかったと感じる学生は必ず出てくるはずだ。私は高校・大学と土木学科で学んできた訳だが、これまでのクラスメートの中には土木を学んだ上で、自分には土木は向いていないと考える友人が数人いた。土木に限らず、学んでみてから自分に合っているのかどうか分かることは多い。土木の一貫教育とはいえ、そのような学生には柔軟に対応していかなければならないと思う。学校と企業の連携による採用も、企業側に採用できるだけの余裕があればよいのだが、現状はそのような企業ばかりではない。また連携はどのような方法で築いていくのかなど課題は多いが、クリアしていくためにはやはり、国を挙げた努力が必要になってくるだろう

私の父は土木技術者であり、その父の仕事をしている姿を身近で見て、私は土木を志した。さらに講義や実験を通じて、高校の教諭や大学の教授から土木に必要な解析法はもちろんのこと、歴史や心構え、やりがいなど多くのことを学んでいくうち、将来は指導者になりたいと思うようになった。でも実際は、教員採用試験における高校土木の採用はほとんどなくなってきている。学生の土木学科に対する志願者の低さが最大の要因だろう。しかし土木を学びたいという学生が減少し、技術者が育たなくなるようであれば、日本のさらなる発展はないだろうし、災害時の対策などの面ではまだまだ土木の必要性は高いと感

じる。さらに世界ではまだ、整備されていない地域がたくさんある。私たちの生活を支える国土づくりの在り方とは、世界最先端であろう日本の土木技術の有効活用であり、さらには世界を見据えたグローバルな国土づくりができる技術者を養成していくために、魅力ある土木学科を造り、志願者数を増やしていくための方策を考えることなのではないだろうか。私もまだ日々勉強中の身であり、実現できる可能性というのは計ることができず、具体的にどのように実現させていけばよいのか分からない面も多々あるが、これらの方策が実現できた場合、国土づくりに何らかのよい影響を与えてくれればと思っている。

私の理想とする国土形成

九州大学大学院 工学府 建設システム工学専攻 修士2年 藤浪 武志

近年、日本はさまざまな難問に直面している。約800兆円もの借金を抱えた赤字財政に加え、地方都市の衰退により地域格差が拡大している。また、2004年からは人口減少社会が始まり、人口増加を前提とした都市計画を抜本から見直す必要に迫られている。さらに、国際競争も激化しており、韓国・中国など近隣諸国の大躍進により、日本の地位は相対的に低下している。日本ではこれらの問題に対応するため、市場原理主義に基づく競争社会が意図的に形成されつつある。三位一体の改革により、地域間で税収を取り合い、人口と企業誘致の競争が激化している。また、民営化に伴い、これまで競争がなかったところにも意図的に競争社会が形成されている。国土計画に関しても同じことが言える。一部の地域では、自由競争に任された都市整備が進行し、郊外に出店された大型ショッピングモールとの競争に敗れた市街地がどんどん廃れている。私は自由競争が完全に間違っているとは思っていない。競争を促進することで、技術革新を生み出し、コスト削減を図ることができる。しかし、日本にとって完全な競争社会を構築していくことが、本当に正しい道なのであるか。市場原理主義を押し進めれば、日本を取り巻く全ての問題が解決できるのか。私はそうは思わない。私は、日本が危機に瀕している今だからこそ、国民それぞれがお互いを思いやり、日本全体が一つにまとまって、これらの問題に取り組んでいくことが重要だと思う。そもそも日本は、これまで全体で気持ちを一つにすることで、さまざまな問題を解決してきた。明治維新を成しえたのは、武士が本気で日本のことを思い、身分制度の廃止や廃藩置県を受け入れたからである。また、日本の天皇制が、世界で類を見ないほど長い間継続できているのは、天皇が国民を想い、国民が天皇を、そして日本全体を想う関係が築かれているからである。『相手を思いやり、共存共栄を目指す』これこそが日本の国柄であり、力の源だと思う。そして、日本が一つにまとまるために最も重要なのが、日本を一つにまとめられる国土を形成していくことではないだろうか。どんなに法律を整備しても、どんなに教育を施しても、まとめられる形ができていないと一つにはなれない。そして、そのまとめられる形を目に見える形で体現するのが国土だと思う。

日本を一つにまとめられる国土とはどのようなものか。私は、それぞれの地域で役割分担をし、お互いをフォローしあえる都市システムの存在する国土こそが、一つにまとまり、かつ効果的に機能できる国土だと思う。それぞれの地域で特有の個性を作り上げ、その個性がうまく機能しあい、日本全体として活性化していく、これこそが日本の理想の形ではないか。そもそも、現在の日本の個性は、ほとんど関東周辺、特に東京に偏りすぎている。立法・行政・司法の三権全てが東京中心に回っており、経済も東京一辺倒となっている。有名大学もかたまり、学問の中心地も東京だ。プロスポーツチームも東京に本拠地を置くチームが多く、スポーツの中心まで東京である。これまでの日本は、東京を中心とする中央集権国家だったからこそここまでまとめられてきたのは確かだ。しかし、今では全てがあまりに東京にかたまりすぎ、競争に敗れた地方の個性がなくなり、また全てが集中した東京もパンク状態に陥っているため、現在の体制は機能しにくくなっている。交通や通信技

術の発達した現在だからこそ、役割を分担し、日本全体として機能できるような国土形成をしていく必要があると思う。

では、役割を分担するためには何が必要なのか。まず、第一に挙げられるのが、日本全国の交通ネットワークの整備である。ネットワークがつながっていないと、都市はお互いに助け合うことが出来ない。現在、公共事業費の削減を理由に、道路開発が悪のように扱われているが、日本の道路整備は欧米諸国に比べまだまだ遅れている。特に地方の道路整備が進んでいないため、地方は企業誘致に瀕死の状態に陥っている。地方がしっかりとした形で個性を出すためにも、また、地域で役割分担を行うためにも、日本全国を一つにつなぐ交通ネットワークの整備を進めていくことが重要だ。

そして、二番目に挙げられるのが、地域のコンパクトシティ化の推進である。現在、都市がなだらかに拡大したせいで、社会資本整備費の拡大や中心市街地の衰退など、さまざまな問題を引き起こしている。しかし、最も重大な問題は、都市の拡大により地域コミュニティがなくなり、地域内での協力体制が薄れていることである。日本全体としてまとめ、役割分担を行うためには、まずは地域内でまとめ、役割を十分に果たせるコミュニティを形成することが必要である。地域の個性をしっかりと形成するためにも、中心市街地を中心に地域が一つに小さくまとまって都市整備をしていくことが重要だと思う。

三番目に挙げられるのが、民間の力を生かせる都市システムの構築である。日本には数多くの力強い企業がある。世界第二位の経済大国を築きあげているのは、間違いなくこれら企業のだ。しかし、企業が単に競争しあうだけでは、日本をとりまくさまざまな問題は解決できない。企業にも役割を分担し、企業がその役割を果たしやすい都市システムを構築していくことが重要だ。例えば、大災害のときを考えてみよう。中心地には多量の建築廃材が発生し、都市復興の大きな障害になる。そんなとき、中心地とリサイクル工場にしっかりとしたネットワークがあれば、多量の建築廃材を回収し、新たな資源として活用することができ、効率的な復興が可能になる。このように、さまざまなケースを想定した上で、それぞれの企業が日本全体のために機能しやすく、また自らも成長できるような都市システムを作っていくことが重要だ。

最後に挙げられるのが、共存共栄という日本の道徳観を育み、後世に残していける国土の形成である。そして、道徳観を育める国土とは、自然と共存した国土である。思いやりという日本人の道徳観の根幹は、自然を想う気持ちにより育まれてきた。古事記では、自然は神に例えられ、万葉集では、人々が自然を尊び大切に思う気持ち伝えられている。そして、これこそが相手を思いやり、共存共栄を目指していく日本の国柄の根幹ではないだろうか。地球環境問題対策や循環型社会の構築など、自然と共存した社会を構築することにはさまざまなメリットもある。しかし、それ以上に、日本の良き道徳心を育み、後世に残していくために、自然と共存できる社会を目指していくべきではないか。そして、その自然を想う気持ちを一つとすることにより、日本全体も一つにまとめられると思う。

国土は、その国の文化や国民性を目に見える形で表す鏡だと思う。自然の多い国土には自然を愛する文化があるし、伝統的な建造物の多い国土には祖先を敬う国民性がある。国の文化や国民性に沿って国土が形成され、その国土により文化や国民性が継承されていく。

日本の文化や国民性は、人を思いやり、共存共栄をはかっていくというものである。日本人は、これまでこの国柄でさまざまな難問を解決し、世界に誇るすばらしい国を作り上げてきた。また、地球環境問題など、世界が一つになって取り組むべき問題も多数出現し、世界平和を目指すには、思いやりの道徳観をもった日本がリーダーシップをとり、世界を一つにまとめていくべきだ。だからこそ、世界の見本となるような、日本人らしい国づくりを進めるべきである。日本の国柄を最大限に生かせる、そしてその国柄を後世に残していける国土を作っていく。これこそが私の理想とする国土形成だ。

安心・安全な歩行者空間の整備による「人」優先の国土づくりの提案

福岡大学 工学部 社会デザイン工学科 4年 森原 由香理

1. はじめに

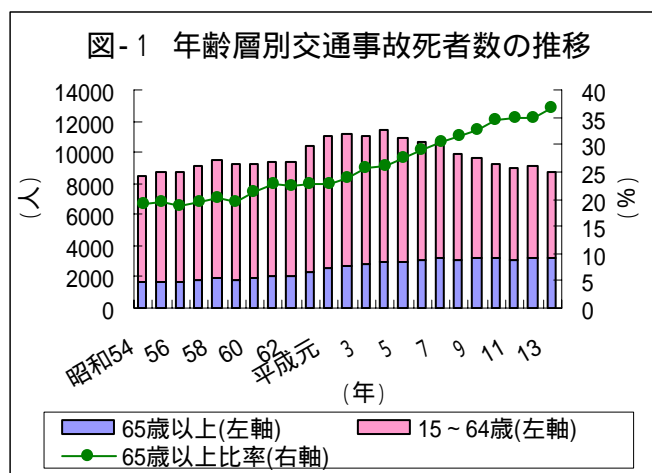
道路は私たちの生活の中で、なくてはならない存在である。2本足で歩く私たち人間が存在した時から道路を利用していた。道路は国土づくりの中で、最も古く、最も重要なものだろう。その中でも歩道は、都市部の道路においては歩行者空間としての役割のみならず、都市景観の形成、ライフライン等の収容空間、沿道へのアクセスのための空間等としても重要な役割を持っており、その必要性は高い。また地方部の幹線道路においても、歩行者が多い場合、これらの歩行者の通行の安全を図るうえで歩道の設置が必要である。私たちの生活を支えるこれからの国土づくりにおいて、高齢者や身体の不自由な人も抵抗なく安全に街に出られるように、バリアのない歩道づくりが必要となると私は考える。

2. 道路のバリアとは

歩行者の中には、車いすを使用する人や身体の不自由な人がいる。そして、日本は世界でも類のない速さで高齢化が進んでいる。2015年には人口の5人に1人、2050年には3人に1人が65歳以上の高齢者になるといわれている。これから、身体が不自由な人は少数派ではない。

図-1に、昭和54年から平成13年までの年齢別交通事故死者数の推移を示す。交通事故死者数の65歳以上の割合は、

昭和54年では19%であったのが徐々に増加を続け、平成元年には23%、平成13年には37%となっている。交通事故死者数は平成4年を期に減少しているのに対し、65歳以上比率は例年右肩上がりとなっており、深刻な問題となっている。高齢者の交通事故件数が増加している中で、平成12年11月に交通バリアフリー法が施行された。幅員の広い歩道の整備や歩道のフラット化、歩行者を優先する道路構造の形成、自動車よりも歩行者の安全・快適な利用を優先する形成などを図ることとしており、これらは高齢者等の事故防止にもつながるものと考えられる。



出典：国土交通省ホームページ

3. 安心して歩ける道路をつくるために

高齢者や身体の不自由な人に対するバリアを一つひとつ取り除いていくという意味の「バリアフリー」の考え方をもう一步進めた「ユニバーサルデザイン」という概念がある。

これは今あるバリアを取り除くのではなく、初めからバリアのない、誰でもが使いやすく、使い方のミスが少ないデザインを目指すものである。

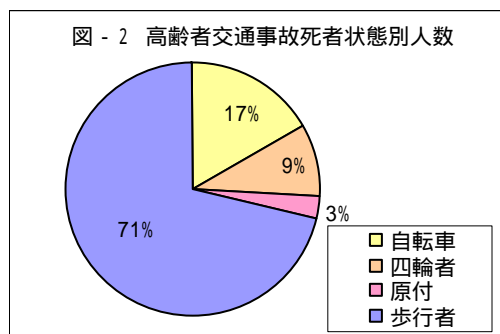
図 - 2 は平成 17 年高齢者交通事故死者状態別の人数をグラフに示したものである。高齢者は歩行中に交通事故に遭う率が著しく高い。これは、高齢者の身体能力の低下に原因がある。

歩道など歩行空間が途切れている場合や、歩行空間の幅員が狭い場合などは、高齢者や身体の不自由な人の通行に対して問題となる。これらの問題点を改善していくことは、歩行空間におけるバリアフリー化を進める第一歩となると考えられる。

具体的なバリアフリー化の着眼点は次のように整理できる。

1. 歩行者のための空間が連続的に広がるように計画・整備する。
2. 高齢者・障害者が安心して通行できる空間・幅員を確保する。
3. 勾配を小さくし、段差は適切な処理をして、高齢者・障害者が支障なく通行できるようにする。
4. 疲れたり迷ったりすることなく通行できるように、各種施設を適切に配備する。

以上のことを十分に踏まえ「人」優先の考えの下、歩道を積極的に整備することで、安全で安心な歩行空間を得ることができる。



出典：警視庁ホームページ

4. 歩道整備の現状

道路においては、高齢者、身体障害者等の移動の円滑化を図るために、車いす使用者がいつでもすれ違える幅員を確保しなければならない。道路に設ける歩道等の有効幅員は、道路構造令に準じ、歩道においては3.5m（歩行者交通量の多い道路）又は2m（その他の道路）以上、自転車歩行者道においては4m（歩行者交通量の多い道路）又は3m（その他の道路）以上確保することとされている。

しかし、平成17年度の日本の歩道の設置率（歩道設置済道路延長/道路延長）は36.7%、そのうち幅員が8.5mの広幅員歩道設置率は12.6%（出典：平成17年度交通センサス）となっている。歩行者は、日本の7割弱の道路は快適に利用することができないという計算になる。依然として、日本は歩道の整備がこれからも必要になるように思われる。

5. まとめ

日本のバリアフリー化は、実際はまだ遅れている。近年、「人」優先の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策が推進されている。年末には、新バリアフリー法が施行されるが、日本の福祉行政もこれまで、ハード面の整備が優先されてきた。しかし、誰がどう使うのかを理解せずに設備をつくっても、真のバリアフリーは実現できない。利用者の立場に立って、ハード面だけでなく、ソフト面も含めて、バリアフリー化を進めていくことが、

これからの国土づくりのあるべき姿ではないだろうか。時間はかかるかもしれないが、地道に進めていってほしい。

そして、日本中をバリアフリー化し、誰もが安心して快適に過ごせるユニバーサルデザインの街づくりが私の夢である。